

赤穂市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果

募集期間 令和5年11月28日（火）～令和5年12月28日（木）【31日間】

提出された人 3人（提出された意見 6件）

「赤穂市地域公共交通計画（案）」について、令和5年11月28日（火）から令和5年12月28日（木）まで、ご意見を募集したところ、3人（6件）の方からご意見が提出されました。

提出のあったご意見と、それらに対する市の考え方について、以下のとおり公表します。なお、個人に関する情報は、□で表示しています。

番号	項目	寄せられたご意見等	市の考え方
1	第5章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業及び評価指標の設定	<p>デマンドタクシー制度の導入について</p> <p>今後住民の高齢化が進む当地区（千種ハイランド地区）に、デマンドタクシー制度の導入を強く希望する次第です。 その理由を以下に記述致します。</p> <p>○千種ハイランド地区の形状は、昭和48年木津地区の丘陵地を造成したもので、坂道が多く、比較的急坂です。 自転車で登りきる事が困難です。</p> <p>○居住する人口は約180世帯で、9年前の当地区総会資料によれば、全体の4割りが65歳の高齢者が占めており、近隣の自治体の中でその比率が一番多いと報告がありました。 この時から、9年が経過しており、当ハイランド地区の高齢化は、確実に進み広がっています。</p> <p>この地域に於ける生活環境の課題（問題点）は</p> <ul style="list-style-type: none"> ●赤穂駅・病院・商店特に大型量販店（赤穂市内）までが遠い。 ●路線バスは当地区のルートがありますが、朝・昼・夕の3本だけで、決してタイムリーではありません。 ●高齢化のため、車の免許証を手放す住民が増えています。 ●高齢化のため、各種の病気等健康への不安を感じている住民も増えています。 ●自宅から病院等に通院した場合、路線バスが利用出来ず、タクシーを利用し、往復しますと5600円程かかります。 	<p>デマンドタクシーは、利用者の自宅等と指定された目的地の間を、ドアツードアで運行する予約制乗合いタクシーで、本市においては、タクシー空白地域である有年地区住民の利便性向上と生活交通の確保を図るため、有年地区内の区域運行として、平成28年7月からタクシー事業者に運行を委託しております。</p> <p>現在、有年地区以外の地域は、タクシーが駅などに常駐し運行していることから、現時点において、有年地区以外でデマンドタクシーを導入することは難しいと考えております。</p>

		<p>●丘陵地を造成した為、長く勾配の急な坂道が、多くあります。 以上が当ハイランド地区の問題点であります。</p> <p>もしデマンドタクシー制度が導入されず、高齢のため車を運転する事が出来ない、更に近所に車を有し、運転出来る身内が居ない場合の高齢者は、どの様に対処すれば良いのか？</p> <p>まず第1は、タクシーを利用せざるを得ない場合、当地区から赤穂駅・イオン等の大型量販店、そして病院等への通院にタクシーを利用した場合、片道2800円前後、往復となれば5600円前後の費用が掛かります。</p> <p>高齢化が進めば、通院が多くなり、例えば月3回の通院、さらに買い物の回数が月5回、一ヶ月に約8回市内（病院・買い物）に出た場合、5600円×8回=44,800円 年金暮らしの高齢者にとって、経済的負担が大き過ぎます。</p> <p>第2は、一日3本運行されているバスが利用者にとっては、利用しにくく、タイムリーでは有りません。</p> <p>例えば通院で、市内の病院に行く場合、朝はバスを利用して病院に行きますが、問題は治療や診察が終わり、帰宅する際の帰りのバスが有りません。（中央病院の場合は13時迄待てば、病院のバスが有ります）</p> <p>バス発車までの間、それまでの時間を待つのが辛い。入院する程の重症ではないが、早く帰って横になりたい。それが出来ない。</p> <p>第3に、買い物をしてバスの停留所から自宅迄、坂道が多くそして長い。さらに重い購入物を下げて、足や腰等に故障を抱えた高齢者には、歩くのが辛い。</p> <p>第4に、車を手放すしかない高齢者（交通弱者）には、タクシーは経済的に負担になると、自転車やバイク等を利用した場合、一番懸念されるのは、交通事故です。</p> <p>事故の相手は車を運転する中高年の男女ドライバーです。彼らは、免許取得時に教習所で習った規則等を完全に忘れています。具体的には、まず横断歩道の印の意味を忘れています。停止線でも止まりません。自転車・歩行者を優先する事もまず出来ない。徐行もせずスピードも落とさず向かって来ます。</p> <p>側道から本道に出る時も、しっかり左右の安全を確かめません。</p>	
--	--	--	--

	<p>考にしたが、〇〇のため採用に至らなかったと言うのであれば納得するかもしれません。</p> <p>★それが一通りの口頭報告で、住民の要望書・書類も協議会に提出されず、デマンド制度が採用されなかったと言う判断は、到底納得出来る事案では有りません。</p> <p>参考資料も協議会席上に無く、各委員に対し口頭報告だけで意見を出せと言うのは無理な話です。</p> <p>報告と討議は全く意味が違います。</p> <p>★市から予算上の問題もあると言われましたが、この制度は有年の制度と比較して、その費用は（予算）100万円前後と思われます。</p> <p>何千万、何億の予算であれば、考慮しなければなりません。</p> <p>★その予算は、来春の予算決定前に「ヤリクリ」がつきませんか。100万円前後の予算と、車が運転出来なくなり、思わぬ交通事故に遭遇する事と、どちらを優先しますか。</p> <p>最後に、この制度導入の為に作成した書類の基づき、再度ご検討下さる様お願い申し上げます。</p> <p>尚、有年地区と違い条件が厳しいとのご意見が有りました。</p> <p>私達の希望は、赤穂駅（坂越駅）、イオン、中央病院（市民病院）からの、帰りのみのデマンドタクシーの希望です。</p> <p>目的地に行くときは、路線バスを利用致します。</p> <p>別添資料①</p> <p style="text-align: center;">デマンドタクシー導入の要望書</p> <p>拝啓益々のご清祥の事お慶び申し上げます。</p> <p>さて当千種ハイランドは昭和48年丘陵地を造成し昭和53年に入居が始まり現在170世帯が住んでおります。</p> <p>四方山に囲まれ、緑豊かで騒音もなく静かな住宅地ですが問題があります。それは目的地（病院、買い物、役所等）までが遠いということでもあります。</p> <p>確かにバスが運行されておりますが朝昼夕方の方の3本だけ。車を所有し、運転ができれば問題ないのですが。そしてここも少子化と高齢化、特に高齢化においては9年前に当自治会より65歳以上</p>	
--	--	--

		<p>の高齢者が4割を占めているとの事。これは近隣の自治会の中で一番多いという報告がありました。あれから9年、高齢化は進み広がっています。</p> <p>高齢者の中には近い将来車を手放すことも考えなければいけないという不安を抱えている人たちもいます。</p> <p>また、実際に車を手放した人からは、タクシーは市内まで片道2700円、往復で5400円、通院が月に2回、買い物は月に5回、年金暮らしなので家計に響く。バスを利用する場合重い買い物をしてバス停に降りるがハイランドは丘陵地を造成してできた為に坂道が多い、そしてそれが長い坂道、足や腰に故障がある場合歩くのがつらい。中央病院は確かに13時になれば帰りのバスが有るが、治療や診察が終わってそれまで待つのが大変、重症ではないが早く帰って横になりたいというのが本音でしょう。</p> <p>自転車、バイクを利用する、最近アシスト付きの自転車が普及しているので楽ですが、一番の問題は車、狭い道路でも自転車を追い越す、対向してすれ違う時、徐行もせず向かってくる、その車の運転者は比較的高齢の男女が多い。何回も身に危険を感じていることが多いという意見もあります。高齢者同士で反射神経が鈍い。</p> <p>以上、タクシーの経済性、バスの不便さ、交通事故の危険性からどうしても逃げる事ができなのが現状です。それがもし千種ハイランドデマンドタクシーが導入となった場合、それが一変します。</p> <p>今回デマンドタクシー導入につきましては他地区と違い、上記の目的地から自宅まで(本当は往復を希望しますが)を希望いたします。</p> <p>当ハイランドの交通弱者の事故からの危険性、バスを利用した際の不便さ、そして経済的な負担から解除される目的の為にこのデマンドタクシーの導入についてご理解いただきますことを強く切望する次第であります。</p> <p>尚、導入につきましては厳しいことは承知しております。目的地は3カ所だけとし、さらに近所に車を所有し、運転できる身内が居る高齢者(交通弱者)は対策から外しております。</p>	
--	--	---	--

2	第5章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業及び評価指標の設定	<p>デマンドタクシーを含む公共交通は、交通分野だけではなく、医療、福祉、環境、教育、商業、観光など様々な分野において地域を支えているはずだが、今回の改革案の対象地域となる有年住民のことをもっと考える必要がある。そして赤穂市の市民憲章を再考する必要があると考える。</p>	<p>本計画は、「みんなで支える 笑顔と希望あふれる公共交通」を基本理念に掲げ、赤穂市のまちづくりと連携しながら、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシーなど、地域の実情に応じた移動サービスを提供することにより、誰もが利用しやすく、利便性・機能性の高い持続可能な公共交通体系をめざすこととしております。</p> <p>さらに、基本方針2に「他分野連携によるサービス向上」を設定し、観光、教育、福祉などの他分野と公共交通が連携することにより、移動サービスの確保・充実・利便性の向上を図り、必要な方に必要な移動サービスを提供するとともに、今まで公共交通を利用しなかった方にも利用してもらうことで新たな移動需要を創出することとし、有年地区にお住まいの方はもちろん、全市民のことを考慮した計画としています。</p> <p>また、市民憲章を再考する必要があるとのご意見については、貴重なご意見として承ります。</p>
3	第3章 赤穂市における交通の現状と課題の整理	<p>改革案に示されているデータが示す利用者は、高齢者が多いこと、そして自動車の運転ができない人を顕著に示している。つまり、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の利用目的は、通院、そして、ついでに、できれば、買い物を考えている人が多く、帰りには荷物が多いことは容易に想像できる。</p>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>
4	第5章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業及び評価指標の設定	<p>まず、フリー乗降の対応を考えるべきではないかと思う。決められた乗降場所となると、非常に限られ、利用を考える年齢層には困難だと考えることも容易に考えることができる。フリー乗降が可能になれば、高齢者で買い物などをした後、自宅までの距離までを心配する必要もなく、非常に助かり、利用者も増えるのではないか。フリー乗降はどこでも簡単にできるわけではなく、道路交通法により駐停車が禁止されている場所や、停車すると危険な場所では乗降できないことはわかっている。他の赤穂市と似たような市町の取り組みをもっとしっかりと参考にしてほしい。</p>	<p>コミュニティバスのフリー乗車については、あらかじめ乗車場所が決まっていないことから、車両が急ブレーキをかけること等によって、車内の利用者が転倒するなど、不測の事態を招く恐れがあることから、バス事業者からは実施できない旨の申し出がありますので、導入することは難しいと考えております。</p> <p>また、フリー降車については、利用者の利便性に資すると考えますので、バス事業者、警察等と協議のうえ、自動車交通量が少ない区間において、利用者の安全確保</p>

			と車両の円滑な運行を最優先に考え、他市町の取組みも参考にしながら、検討していきたいと考えております。
5	その他	<p>有年の高齢者住民が赤穂市民として全く無視されているのは容易にわかる。有年診療所の診察時間を考えてほしい。診察曜日は週2日だけで、しかも木曜日は午前、午後とも1時間半、金曜日は午前の1時間半のみである。曜日、時間帯などが住民の必要性に対応できているかを考えると非常に問題がある。</p>	貴重なご意見として、赤穂市民病院に伝えます。
6	第5章 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業及び評価指標の設定	<p>赤穂市の「運賃200円統一」案の再考を</p> <p>赤穂市は、国の地域公共交通活性化再生法に沿って、路線バスの撤退・減便、超高齢化と人口減少加速のなかで、向こう10年を見据えた計画を策定中ですが、「一律200円」統一案は、余りにも問題が多く看過できません。</p> <p>市提案の「ゆらのすけ」(コミュニティバス=コミバス)、「ていじゅうろう」(地域連携バス)、「ウエスト神姫」(路線バス)の運賃を「一律200円」に統一する方針は、低所得層の多い高齢者の負担だけが増える懸念があり、再考を求めます。</p> <p>運行主体が違う「3つのバス」の運賃統一が、なぜ必要なのか、この料金でバス利用者が増えるのか、納得できる説明がされているとは思えません。</p> <p>市は、「3バス」の料金の違いが「利用者にとってわかりにくい」などと言いますが、「コミバス」は18年前から、「地域連携バス」は10年前から運行しており、「料金統一」の理由としては、「いまさらなにを」の感があります。</p> <p>コミバスの収支率を「10%から県平均の25%」へ上げるとの目標に関していえば、手っ取り早く「ゆらのすけ」の料金倍増で、目標達成という意図しか見えません。収支率をいうなら、コミバス利用者を抜本的に増やすことが不可欠のはずです。</p> <p>しかし、残念ながら市の方針からは、そのプランが見えません。計画では、料金「200円」統一によって「バスを利用しやすい環境が生まれる」としていますが、果たして本当にバス利用者が増え</p>	<p>現在、路線バスについては、深刻な運転手不足による路線の廃止、減便、事業の撤退などが全国的に相次いでおり、本市も決して例外ではありません。本市においても、令和6年4月から路線バスの大幅な減便と一部路線を休止せざるを得ない状況となっており、そのことは11月に開催された地域公共交通活性化協議会において、承認されたところです。</p> <p>市としては、こうしたバス事業者の現状を踏まえ、路線バスが縮小する一方で、これまでコミュニティバスを運行していなかった地域にもコミュニティバスを乗り入れ、路線バスとの一体的な運用を行うことによって、市民の利便性に資する効率的なルートの再編を行い、市域全体で公共交通を維持していく新たな仕組みを構築するべく、運賃を200円に統一するものであります。</p> <p>バス事業者の現状と市の人口減少が進んでいく現実を直視し、利用者には目標とする収支率の改善にむけ一定の負担を求めつつ、今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築をめざす必要がありますので、ご理解をお願いします。</p> <p>なお、コミュニティバスの運賃改定にあたっては、新たに障がい者割引や運転免許自主返納割引等を設定するほか、高い頻度でコミュニティバスを利用される方のために、定期券や回数券を導入するなど、負担軽減にも取り組んでまいります。</p>

		<p>るのか、疑問です。</p> <p>一般企業では、商品を「100円」値上げするのにも、アンケートを含め消費者の動向をリサーチし、時間をかけ慎重に検討しています。市の「一律200円」案は、ただ値上げ方針を押し付けているように思われます。</p> <p>「100円コミバス」利用の高齢者のほとんどは、年金生活者であり、物価高勝のなか、日常の買物も1円でも安く」と、神経をとがらせています。</p> <p>ある高齢者は、地域へのコミバス延伸を歓迎しつつも、「1乗車200円、往復400円は、食事1食分に当たり、重い負担になる。これでは乗るのに躊躇する」と訴えています。</p> <p>コミバスは、約30年前に発足した当初から、福祉的事業の要素が強く、身近な公共交通として「どこまで乗っても100円均一」で運行されてきた歴史的特徴をもっています。</p> <p>運賃が安く、停留所が近く、毎日・便数多く走るコミバスこそ「利用しやすいバス」の理想像です。</p> <p>県下の18市10町のコミバスを調査した結果、「ゆらのすけ」と同じく、その65%が「一律100円」か「初乗り100円」で運行されています。</p> <p>本市と人口が同程度の小野市のように「65歳以上は無料」というコミバスもあります。</p> <p>淡路市・岩屋地区は「200円」を「100円」に下げ、市民だけでなく観光客の利用を増やしています。</p> <p>上郡町では「1乗車200円」ですが、「65歳以上は100円」と高齢者割引を採用しています。</p> <p>路線バスが大幅に減便・撤退し、人口減少と超高齢化社会到来のなかで、地方自治体が担う「100円コミバス」の重要性は、いっそう増しています。</p> <p>高齢者、運転免許返上を考えている者にとって、料金安価がコミバス利用の必須条件です。</p> <p>高齢者が買い物、通院、趣味やスポーツ、友人との語らいなど、日常的に元気に外出できることが、寝たきりや認知症の予防に大きな力を発揮していることは、統計が示しています。高齢者が元気</p>	
--	--	--	--

		<p>に活発に動く街こそが、医療費や介護費用を抑え、自治体の財政好転につながるのではないのでしょうか。</p> <p>今回の赤穂市の「一律200円」統一案の再考を求めます。</p>	
--	--	--	--