

## 福山・笠岡地域公共交通網形成計画（案）に係るパブリックコメントの実施結果（意見の内容と市の考え方）

## ① 計画に反映したもの（6件）

No.	該当箇所	意見要旨	市の考え方
1	4 ページ下段 66 ページ（1） 目指すべき将来像	4 ページの「すなわち」以降には、福山市、笠岡市の今後のまちづくりは、「地域間拠点への機能集約、及び拠点間の連絡強化を重点化する方向性を有する。」とある一方、66 ページの目指すべき将来像として「コンパクト・プラス・ネットワークの考え方によるまちづくり」と記載されており、表現が異なっている。 両者の関係性を分かりやすく整理したほうがよい。	4 ページの「地域拠点への機能集約、及び拠点間の連絡」と、66 ページの「コンパクト・プラス・ネットワーク」は、同じ内容であり、分かりやすくするため、4 ページの文章に「コンパクト・プラス・ネットワーク」の文言を加えます。
2	8 ページ 9 ページ 地域別人口の推移	赤色の折れ線グラフは何を示しているのか。折れ線グラフの解説、又は単位が書かれていると分かりやすい。	折れ線グラフの解説を追加します。
3	17 ページ 主な観光資源の分布	松永町の「あしあとスクエア」の記載がない。	最新の観光パンフレットに基づき、「松永はきもの資料館（あしあとスクエア）」「服部大池」「展望カフェ&ギャラリーSHION（潮音）」を追加します。
4	49 ページ 第3章 生活交通に関するニーズ	生活交通に関するニーズを調べるために3種類のアンケートを実施しているが、それぞれどのような内容で実施したのか関係性が分かりにくい。	それぞれのアンケート主旨に関する記載を追加します。
5	74 ページ	基本方針2の評価指標として「経常収益率15%未満の系統数」を挙げているが、この基準の意味について、もう少し詳しい解説が必要を感じる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>74 ページ目標2-1の欄外に「※経常収益率15%の説明は、P79に掲載」を追加します。</li> <li>32 ページに、経常収益率の解説を追加します。</li> <li>79 ページに、経常収益率15%の説明を追加します。</li> </ul>
6	資料-3 (1)路線バス関連の取組	福山市がインターネットで配信する「おでかけふくやマップ」の記載がない。	資料-4の(3)利用促進関連の取組に「おでかけふくやマップ」の項目を追加します。

②市の考え方を説明するもの（13件）

No.	該当箇所	意見要旨	市の考え方
1	45ページ イ) 利用状況	笠岡市の旅客船利用が近年横ばいとなっている要因として観光目的の来訪者の増加を挙げているが、観光客の増加要因が分かる資料があるか。	数値を把握した資料はありませんが、島内人口が減少しているにもかかわらず利用者数が横ばいである現状や、航路事業者への聴取調査から推察したものです。
2	45ページ 図 旅客船利用者数の推移（笠岡市）	旅客船の推移とあるが、フェリーも含んだ利用者数なのか。旅客船・フェリーの合計利用者数であれば図のタイトルを変えるべき。	「図 旅客船利用者数の推移」は、旅客線のみ利用者数を示しています。 フェリーの利用者数については統計上の数値がないため含んでいません。
3	53ページ 移動で困る場合の行き先	現状で福山市と連携しても解決できる問題は少ないのではないかと。笠岡市の現実の課題を解決する具体的な方策・計画であるべきと考える。	基本的には、それぞれの市が抱える課題については、それぞれが課題解決に向け、具体的な方策を検討していますが、福山市と笠岡市を結ぶ交通手段については笠岡市住民のアンケート結果からも必要性が明らかでありますので、両市が連携して対応する課題と認識しています。
4	63ページ 公共交通のサービス内容に係る問題 81ページ 住民主導による公共交通導入の仕組みづくり	人口集積が少ない地域への公共交通の導入はサービスの維持が非常に難しいとあるが、人口集積が少ない地域ほど交通弱者が多いのではないかと。地域交通版老老介護にならないか。	計画案では、持続可能な公共交通を導入し維持するための仕組みの構築を記載しているものであり、高齢者が高齢者を支える仕組みを想定しているものではありません。
5	72ページ 計画の目標と評価指標	計画の目標と評価指数が示されているが、なぜ事業計画よりも前に数値目標だけが示されているのか。市の負担額も不採算部分の運行形態を抜本的に見直すなどの検討が必要ではないか。	2ページに記載のあるように計画は、地域公共交通網形成に向けたマスタープランとしての位置付けです。必要があれば運行形態の見直しも行う必要があると考えています。

No.	該当箇所	意見要旨	市の考え方
6	74ページ 目標2-1	数値目標として、経常経費の数値が挙げられているが、数値の悪い路線の切り捨てに繋がらないか不安。	経常収益率15%未満のバス路線の数を半減させる目標としておりますが、77ページの「事業計画1」に記載しておりますとおり、本計画では持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が大きな柱となっております。収益の低い路線を切り捨てるのではなく、利用実態に見合った運行方法への転換等により市民生活に必要な移動サービスを守り続けるため、本計画に基づく取組を推進してまいります。
7	78ページ 施策① 79ページ 最低需要の基準	計画事業1の施策①では、「最低需要の基準」が設けられているが、これが独り歩きすると、新たな公共交通空白地を生むことにならないか。	経常収益率15%未満のバス路線の数を半減させる目標としておりますが、77ページの「事業計画1」に記載しておりますとおり、本計画では持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が大きな柱となっております。収益の低い路線を切り捨てるのではなく、利用実態に見合った運行方法への転換等により市民生活に必要な移動サービスを守り続けるため、本計画に基づく取組を推進してまいります。
8	資料-22 不満に思うこと・要望など	増便の希望が一番多く意見として出されている。維持していくのが精一杯のような内容に見えるが、何か対応策がないのか。	本計画の方針を実現するための施策として、78ページに「路線バスの運行・改善及び再編」を掲げています。この施策は、利用実態に応じて必要な改善等を行い、持続可能な移動サービスを確保することを目的としており、現状維持にこだわらず、実態に応じた運行の最適化を図るよう考えています。
9	—	市の責任でコミュニティーバス等を検討すべきではないか。笠岡市は特に東西の移動が公共交通では不便である。	施策の基本方針に、様々な交通の連携強化による効率的で利用しやすい地域公共交通網の構築を掲げていますので、こうした中で様々な可能性を考えていく予定です。
10	—	バス路線等の見直しと同時に運賃体系の見直しも必要ではないか、例えばゾーン制の導入など、利用者にとって負担の少ない体系を検討すべきである。	本計画では、「利用しやすい地域公共交通網の構築」を基本方針に掲げており、今後、具体的な施策を検討する際の参考にさせていただきます。

No.	該当箇所	意見要旨	市の考え方
1 1	—	井原鉄道を山陽・山陰の J R 路線へ乗り入れることにより, 広域観光や通学利便性の向上を図ることができる。	福山・笠岡地域を越えたご提案であるため, 今回の計画に位置付けることは困難ですが, 観光目的等での公共交通の利用促進は必要と考えており, 今後, 具体的な施策を検討する際の参考にさせていただきます。
1 2	—	井原市で運行している 100 円バスを御領駅まで延伸すると鉄道が利用しやすくなる。	福山・笠岡地域を越えたご提案であるため, 今回の計画に位置付けることは困難ですが, 今回いただいたご意見は, 今後, 個別の路線再編等を検討する際の参考にさせていただきます。
1 3	—	福山駅～鞆港の路線バスのうち 1 時間に 1 便を明王院経由にルート変更することにより, 明王院へアクセス改善, 周辺住民の利便性向上につながる。	観光目的等での公共交通の利用促進は必要と考えており, 今回いただいたご意見は, 今後, 個別の路線再編等を検討する際の参考にさせていただきます。