

## 東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン（素案）に対するパブリックコメントの結果について

市民（地域）、運行事業者、市が協働し、持続可能な地域交通を構築するための「東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン」の素案について、パブリックコメントを実施したところ、次のとおりの結果となりました。

### 1 提出された意見の数及び提出した市民等の数

|                           |     |    |
|---------------------------|-----|----|
| 東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン（素案） | 17件 | 4人 |
|---------------------------|-----|----|

### 2 意見の提出期間

平成28年1月15日（金）から平成28年2月15日（月）まで

### 3 提出された意見の要約及び意見に対する市の考え方 別紙のとおり

| 提出者 | No  | 頁<br>(行) | 意見の要約  | 市の考え方   |
|-----|-----|----------|--|---|
| 1   | (1) | —        | <p>現行ルートの変更等に関する意見</p> <p>① 既存の循環ルートに変更を加え、往復ルートは廃止する。</p> <p>② 上北台駅、武蔵大和駅及び東大和市駅を結節点とし、東大和市役所はその延長線上の終着点とする。</p> <p>③ 1時間に2本の運行を実施し、利便性の実感を高め乗車率の向上を誘導する。</p> | <p>ガイドラインは、ルートを決定する際の原則など基本的な事項を定めた指針であり、パブリックコメントにおいて、この内容について意見を求めるものです。現行ルートについて、意見をいただきましたので、参考までに、次のとおり考え方をお示しします。</p> <p>①、② 1時間1本の便を確保することを前提としているため、循環ルートの距離延伸は、現時点では困難であります。コンパクトな2つのルートを相互に乗り継ぐことによって、各駅へのアクセスを可能としていることから、往復ルートは必要であると考えます。</p> <p>③ 1時間に2本の運行は利便性が向上しますが、同時に運行経費が増大しますので、慎重な検討が必要と考えます。</p> |
| 2   | (2) | —        | <p>市内交通全体として、コミュニティ交通の導入を図るのではなく、現行のちょこバスの運行形態（ルート、運行間隔、利用料金など）の見直しにより利用推進を図るべき。</p>   | <p>ちょこバスルートの長大化は、利便性が低下し利用者の減少を招きます。そこで、ちょこバスとコミュニティ交通はそれぞれの役割を分担し、コミュニティ交通は、ちょこバスや路線バスの経路から離れた交通空白地域を分担する交通として位置づけたものです。</p>   |
|     | (3) | 8        | <p>コミュニティバス運賃を民間路線バスの初乗り運賃とするがあるが、市の政策によるバスなので、整合を図る必要はないのでは。低廉な運賃設定が必要と考える。</p>   | <p>市内の公共交通体系は民間路線バスとともに構築する必要があり、民間路線バス利用者との整合も必要と考えております。近隣市においても、初乗り運賃への見直しを行う市が多くなっています。</p>   |

| 提出者 | No  | 頁<br>(行)    | 意見の要約   | 市の考え方  |
|-----|-----|-------------|---|--|
| 2   | (4) | 1 2<br>(10) | 運行基準において、導入から概ね2～3年が経過した時点で利用促進を図るとあるが、常に利用促進を図り、3年目には見直しを実施できるようにするべき。 | 利用客が定着するには一般的に2～3年程度かかると思われます。また、利用促進の効果を見極める期間も必要であります。見直しについては、状況に応じた検討をする必要があると考えます。  |
|     | (5) | 1 2<br>(10) | 運行基準において、40%以上の収支率を目指すがあるとあるが、具体的に不明であり、利用率もしくは乗車率という数値目標をいれるべき。        | 「40%以上」は、ちょこバスの過去の収支率（30%台）や近隣市がガイドラインに定めた目標水準を参考に設定しています。なお、欄外に、次のとおり収支率の注釈を加筆いたします。<br>※収支率とは、運行経費に対する運行収入の比率です。例えば、運行経費1,000万円、運行収入400万円の場合、収支率は40%となります。 |
| 3   | (6) | 6<br>表      | コミュニティ交通の役割・機能欄に地域で支える地域内のコンパクトな路線あるが、地域内に限定すると乗り継ぎが必須となるため削除すべき。       | 5ページの市内交通体系イメージ図の注釈（※）において、「コミュニティ交通のルートは、既存の交通ネットワークに影響しない限り、路線バスの停留所や駅への接続も考えられます。」と明記しています。ここに、「以下、コミュニティ交通のルートについて、この考えを適用します。」を加筆します。                   |
|     | (7) | 6<br>表      | コミュニティ交通の路線の性格欄に「公的施設の利用」を追記すべき。  | ご意見を踏まえ、コミュニティバス欄も含めて、加筆します。   |

| 提出者 | No   | 頁<br>(行)   | 意見の要約   | 市の考え方   |
|-----|------|------------|---|---|
| 3   | (8)  | 8表         | サービス水準の目安「コミュニティバス」の運賃の欄を<br>「民間路線バスの初乗り運賃と同額又はそれ以下として、割引運賃（シルバーパスを含む）についても準ずるものとする。ただし、低廉な運賃とする場合は、この限りでない」という内容にするべき。 | 市内の公共交通体系は民間路線バスとともに構築する必要があり、民間路線バス利用者との整合も必要と考えております。近隣市においても、初乗り運賃への見直しを行う市が多くなっています。<br>当市においては、路線バスと同様の制度である障がい者割引は取り入れています。シルバーパス制度は東京都の事業であり、路線バスの制度をそのまま適用できません。そこで、近隣市と比べて割引の大きい回数券を採用しています。               |
|     | (9)  | 8表         | サービス水準の目安「コミュニティバス」の利用目的の欄に「公的施設の利用」を追記すべき。   | ご意見を踏まえ、コミュニティ交通欄も含めて加筆します。   |
|     | (10) | 8表         | サービス水準の目安「コミュニティバス」の路線の欄に「公的施設、商店街などを結ぶ」としてほしい。   | この欄は、「広がり」のある路線を示すため、市域の外縁部にある「駅」を取り上げたものです。  |
|     | (11) | 12<br>(10) | 運行基準において、利用促進及び見直しを実施する際には、早くから市民の協力を得て一緒になって検討するという表現を加えてほしい。  | 10ページの3において、「利用の少ない地域については、必要に応じて、自治会等と情報交換を行い、連携を模索してまいります。」と記載しています。また、11ページのフロー図に「市民（地域）連携検討」と記載しています。<br>12ページの「これらの対策を講じて、運行基準に満たない場合は、次の見直しを検討することとします。」の次に、「なお、路線の（一部）廃止・変更に際しては、地域との懇談等により意見徴取に努めます」を加筆します。 |

| 提出者 | No   | 頁<br>(行) | 意見の要約  | 市の考え方  |
|-----|------|----------|--|--|
| 3   | (12) | —        | 「このガイドラインに沿ってコミュニティバス等の運行をする過程において、その見直しが必要となる時機を失することなくガイドラインの見直しを行う。またこのガイドラインを硬直的に運用することがあってはならない」という文言をどこかに追記してほしい。    | ガイドラインは基本的な指針として運用します。情勢の変化等によってガイドラインの内容が、実態にそぐわなくなった場合には、見直しが必要になります。そのような場合は、見直しをしなければ、運用も難しいものと考えます。                 |
| 4   | (13) | 4 図      | 似た用語が多く紛らわしいが、その整理が困難であれば、P 4の図を強調したらどうか。その際には、特定交通に福祉目的以外の有償交通（武蔵村山市：むらタクなど）を併記し、「交通以外の移動手段」も表記以外の基本的には無償の交通手段」に変更してはどうか。 | 似た用語について混同をさけるため、冒頭部分で用語を定義しています。また、武蔵村山市が運営する「むらタク」は、道路運送法上、コミュニティ交通と同様の扱いとなり、特定交通に該当しません。                              |
|     | (14) | 5<br>図下  | 「既存の交通ネットワークに影響しない限り」とあるが誰が判断するのか。同じ道を通るな、ということであれば、コミュニティ交通は絵に描いた餅に終わる。   | 「同一の目的地まで2系統のルートとなり、どちらの系統も利用可能な状況」などの態様が考えられます。18ページの「検討のフロー図」の中で、運行計画案について、市が内容検証するとともに、地域公共交通会議で協議するとしております。          |
|     | (15) | 6 表      | コミュニティバスは後ろに「(ちょこバス)」と追記し、コミュニティ交通は、ローカル又はリージョナル交通としたらどうか。また、特定交通の対象は市内全域ではなく、限定されるのではないか。                                 | 特定交通とは、福祉有償運送のことを指し、福祉有償運送は市内に居住する方のうち、移動に際し福祉的な支援を必要とする特定の個人となります。<br>また、ローカル交通は、田舎の交通と受け取られる危惧があります。リージョナル交通は、用語が難解です。 |

| 提出者 | No   | 頁<br>(行)   | 意見の要約  | 市の考え方  |
|-----|------|------------|--|--|
| 4   | (16) | —          | 介護を必要としないが買い物弱者である高齢者を助ける「足」をどうするか視点も必要ではないか。        | コミュニティバスは、交通空白地域の解消を図るとともに、超高齢化社会に必要とされる移動手段の確保に寄与することをコンセプトとしております。コミュニティバスを補完するコミュニティ交通についても、同様の考え方で運用することを想定しています。しかしながら、バス停までの歩行が困難で、ドアツードアの移動が必要な方は、タクシーなど他の交通が担う必要があると考えています。                    |
|     | (17) | 16<br>(22) | コミュニティ交通編の試行期間が6か月とあるが、短いのではないかと。6か月で判断できる根拠を示してほしい。 | 試行運行が決まった後、予算化から運行開始までの間は、運行事業者の決定や国土交通省の認可手続きなど相当の期間を要します。したがって、地域において試行運行の開始に備えて、事前に十分な利用促進策を講じることができます。このようなことから、試行期間は6か月としています。なお、乗客数が増加傾向にある場合は、市と調整の上、交通会議の協議を経て、更に6か月を限度に試行運行の期間を延長できるものとしています。 |