

■令和6年2月～3月 パブリックコメント意見及び対応方針

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 | | | | | | | | |
|--------|-----|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----|--------|-----|-------|-----|---|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 26 | 3. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割 (1)地域が目指す将来像 重点戦略プラン②基本方針 | <p>②コミュニティバス（ユーバス）の収支率が一定水準を下回る路線については、他の交通モードで代替することを目指す。</p> <p>③まちづくりと一体となった公共交通の実現を目指す。</p> <p>この②③は、是非実現を！</p> <p>下記は、鬼瀬地区アンケート結果です。 本地区では、高齢者率70%を越えており、パブリックコメントを求めても、多分パブリックな回答は提出できないと考え、アンケートを実施しました。②については以下の通りでした。</p> <p>「自治区民の足」確保アンケート集約用紙</p> <p>1. あれば乗りたい人の数（回答者は、住民90人中28人）</p> <table border="0"> <tr><td>小中高校生</td><td>0人</td></tr> <tr><td>18～69歳</td><td>10人</td></tr> <tr><td>70歳以上</td><td>18人</td></tr> <tr><td>計</td><td>28人</td></tr> </table> <p>（複数回答可）</p> <p>（1）今のコミュニティーバス … 31</p> <p>内訳</p> <p>①今のままでよい 10 ②自宅近くにバス停がほしい 6 ③運行回数を増やしてほしい 15</p> <p>（朝2・夕2）</p> <p>（2）自治区内を回るワゴン車 … 19</p> <p>内訳</p> <p>①曜日・時間を決めて目的地まで乗り合う車 11 ②車椅子のまま乗れる車（介護仕様車） 6</p> <p>（3）自宅まで来てくれる小型車… 23</p> <p>内訳</p> <p>①タクシー（午前・午後）の台数増 4 ②地区内の人に輸送してもらいたい 5 （ライドシェアで安く） ③タクシー割引券の配布（介護度・収入などによる）14</p> <p>③についてですが、狹間地区では、狭小道路のまま、道路インフラが間に合っていないのに、業者による土地の買い付け・分譲販売が行われ、いわゆる「ドン詰まり道路」が増加し、緊急避難ができなくなっています。又、住民トラブルも増加しています。これでは「住みよい町づくり」にはなりませんので、是非「各課連携」した対策をお願いします。</p> <p>最後に、パブコメの集約数等については、締め切り後の早いうちに市報などでお知らせください。</p> | 小中高校生 | 0人 | 18～69歳 | 10人 | 70歳以上 | 18人 | 計 | 28人 | <p>ご意見とあわせて、地域のアンケート結果などをいただきありがとうございます。</p> <p>今後の公共交通施策の検討に活用をさせていただきます。また、インフラ整備等につきましては、関係課とも共有し、今後の市政運営に関する貴重なご提案として賜ります。</p> <p>皆様から頂いたご意見については、回答や見解等を付して、市報やホームページ等で公表します。</p> |
| 小中高校生 | 0人 | | | | | | | | | | | |
| 18～69歳 | 10人 | | | | | | | | | | | |
| 70歳以上 | 18人 | | | | | | | | | | | |
| 計 | 28人 | | | | | | | | | | | |

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 |
|----|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | 31 | 5. 目標達成のための具体施策 (1) 施策の概要・ロードマップ | <p>『①需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化』は、R9までが第一段階？ 遅すぎる！ 第2次総合計画重点戦略プランの、「現行の定時定路線型のコミバスを利用しない市民が多く・・・」と認識してから、13年もかかる？</p> <p>別の言い方では、P32には、『運行形態についても同様に、交通事業者と協議・調整のもと、定時定路線運行から事前予約による路線定期型や区域型のデマンド運行に取組みます』と書いてある。これの「実施スケジュール」が遅すぎる。 最低でも、空車便・空車区間があるコミュニティコースを「デマンド運行に切り替え」するのは、R6年度中に前倒しをしてほしい。 まだ1年間ある。つまり、R7年5月には、実験でも本格運行でも、「新交通モード」で運行してもらいたい。</p> <p>ユーバスに乗りたい住民(高齢、とりわけ女性)が大勢取り残されているのは、P75「10. 解決すべき課題」にあるとおり、今のユーバスが「利用特性やニーズ」に合致していないからだ。 そういう方々が外部に意見を言うには、勇気が要る。自治委員をはじめとする委員・役員はマイカーがある。その中で、移動手段がなく困っている住民の思いを汲んで、市&教委に対して積極的に動いてくれる人は、ごく少数だ。 市長・教育長も職員も、マイカーがある側。「困っている住民の声が聞こえない＝現状で満足。困っている人はいない」ことになって、それにあぐらをかいていると、感じる。</p> <p>バスの会の署名提出で伝えた、若杉の自治委員さんのような話は、市内のあちこちで起きている。ユーバスに乗って外出できないまま、死亡・入所・入院になった住民がどれだけいるか、想像してほしい。 病気や要介護の住民が増えれば、本人家族だけでなく、市財政も困る。 交通は、あくまでも目的達成の手段。健康寿命延伸には、最低減の通院買物だけでなく文化的な暮らしの目的が重要。網計画の『将来の交通体系イメージ』が実現されれば、その波及効果は大きい。</p> | <p>市民の方すべての個別生活スタイルに対応したユーバスの運行は難しいと考えています。 しかし、地域住民の移動ニーズに対応していくため、ユーバス利用状況や利用ニーズの把握を継続的にを行い、「需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化(P32)」のデマンド運行も含めた運行形態の見直しに取組みます。</p> |
| 3 | 31 | 5. 目標達成のための具体策 目標① 施策① (P32) 需要の低い路線を中心とした運航の見直し・効率化 施策③ (P36) 次世代モビリティの導入検討 目標② 施策④ (P38) 主要交通拠点の機能強化・乗継利便性の向上 | <p>2. 提案の骨子</p> <p>(1) コミュニティバスの無料化に伴う利用率の向上 収益率や運用コストの改善ではなく、公益性を重視し、市民の足となる利便性の向上を通じて利用頻度の増加を図ります。</p> <p>(2) 交通情報を中心とした情報発信 JRへの乗り継ぎ情報、主要拠点のイベント情報や商業施設の広告配信などの情報発信のため、スマートフォン等携帯端末用のアプリケーション開発を提案します。</p> <p>(3) 自動運転システムの効率的な利用 将来的には自動運転による運用コストの最適化を目指します。併せて、再生可能エネルギーの活用による燃料コストの削減も目指します。</p> <p>3. 提案理由</p> <p>(1) コミュニティバスの無料化 ドイツ ルクセンブルグでは、公共交通の無料化が国全体のCO2排出量削減戦略と経済活性化のための取り組みとして2020年に実施されました。無料化の効果として公共交通機関の利用者が増加し、交通渋滞が減少と共に大気質(Air Quality)が改善され、結果、市民の移動手段としての公共交通への依存度が高まりました。これに伴い、経済効果も確認されています。 このような国際的な事例は、由布市におけるコミュニティバスの無料化が、持続可能な都市開発に貢献するとともに、市民の生活の質を向上させる可能性を示しています。</p> | <p>(1) ユーバスを利用する必要性がある方と、必要性が無い方との平等性・公平性を考慮し、ユーバス(コミュニティバス)の無料化は検討しておりません。また、ユーバス運行を持続的なものとするために、運賃制度の検討を進めることとしています。 また、同時に利用者の増加や利便性向上を図るため、割引制度等についても検討を進めます。 (2) 情報発信については、バス停位置や時刻等のオープンデータ化に継続的に取り組むとともに、商業施設等とのタイアップやデジタル技術等を活用した情報提供の充実に努めていきます。 (3) 自動運転バス等の次世代モビリティについては、試行的導入を行う自治体等の事例を参考に、交通事業者等の協力のもと市の公共交通としての活用性について検討を行います。</p> |

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 |
|----|-----|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>さらに、運行頻度の向上（最短で20分間隔）により、利用頻度を高めることを提案します。（ハウステンボス園内で運行されているパークバスをイメージしています） 無料化コストの補完は、クラウドファンディングやふるさと納税の利用を考えています。 一方、高齢化が進む由布市では、運転免許の返納によって移動手段が限られがちな高齢者が増えています。自家用車による移動が困難になることで、消費活動が減少し、地域経済に悪影響を及ぼす可能性があります。利便性を向上させるためのコミュニティバスの無料化は、これらの問題を解決する一助となり、地域の経済活動の維持と共に今後の活性化につながると期待されます。また、無料化による利用者増加は、公共交通機関への投資（無料化のための補助）を正当化し、地域全体の公共サービスの質の向上を促すことができます。 尚、実現性を担保するため（B/C比=1の確認等）、選定した路線における無料化の実証実験を通じて、市民ニーズの確認及び経済効果の検証を行うことを提案します。 そして、無料サービスの範囲を明確にしつつ、サービスの運営効率と持続可能性を確保する観点から、コミュニティバスの基本的な無料化の一方で、全てのサービス時間やユーザーに対して一律に適用するのではなく、特定の時間帯やユーザーグループには、利用をより促進するための差別化料金制度（通勤時間帯や学生への割引適用等）を導入することも提案します。</p> <p>(2) 交通情報を中心にした情報発信 過疎地における情報入手手段の少なさは、個人の孤立化を招く要因の一つです。情報発信用アプリの開発を通じて、利用者にとって有益な情報を提供し、経済活動への参加を促すことが重要です。 交通情報アプリを通じた情報提供は、地域内の経済活動を促進するだけでなく、健康情報を併せて発信することにより高齢者を含む市民の健康維持・増進にも貢献します。活動的な生活スタイルが医療費の削減につながるなど、長期的な社会的メリットが期待されます。</p> <p>(3) 自動運転システムの効率的な利用 運転手不足や人件費の上昇が問題となる中、自動運転技術の導入は、運用コストの削減とサービスの持続可能性の向上に寄与します。また、自動運転によるコミュニティバスの導入は、高齢者や障害者など、従来の公共交通から排除されがちな層への移動支援サービスの提供を可能にし、包摂的な社会の実現に貢献します。 自動運転技術と併せて、自然エネルギーの利用を推進することで、環境負荷の低減とエネルギーコストの削減の両方を目指します。但し、自然エネルギーに固執するのではなく、従来の電気供給システム（九州電力等）との併用（ハイブリッド化）を行うことを提案します。 由布市での自動運転システム導入は、経済活動と市民生活の活性化、そして環境保護を同時に推進するサステナビリティ（持続可能）な発展への重要な項目であると考えています。</p> | |
| 4 | 31 | 目標② 施策⑥（P40）来訪者向け移動サービスの維持・充実 | <p>観光的に全国ブランドの湯布院へ全国・海外から多くの観光客が押し寄せている。 町中は観光客であふれている。 道幅の狭い湯布院にとって、車の数が今以上に増えるのは危険である。 車が町中へ入れないような施策（道の駅などに車を止めさせ、そこからピストン輸送するなど）が必要である。</p> | <p>デジタル技術（デジタルサイネージ・アプリ等）を活用した公共交通の情報発信に努めるとともに、交通事業者と協力して乗継利便性向上に取り組む、来訪者等の二次交通への転換に取り組む。</p> <p>また、湯布院地域交通渋滞緩和対策については、地域の課題ととらえ対策・検討を進めています。</p> |
| 5 | 31 | 目標③ 施策⑧（P42）ドライバー確保のための支援 | <p>庄内、湯布院で、毎年1名のタクシー運転手を確保する為の助成を行う。 挟間は、大分市に近いこともあり、それほど需要はないと思われる。</p> | <p>国や大分県と連携し、ドライバー確保に向けた検討を進めます。</p> |

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 |
|----|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6 | 31 66 74 | 5. 目標達成のための具体施策 (2) 施策の具体内容 目標① 施策① (P32) 「利用者の利便性向上～潜在的ニーズを洗い出し、～見直しを行います。」 8. 地域公共交通に関する利用実態調査 (2) 高校生・中学3年生保護者アンケート調査 ①調査の概要 10. 解決すべき課題 公共交通の市民意識の醸成 「現状、日常の移動手段は～高校生等の通学も家族の自家用車送迎が中心です。」 | ○アンケート対象を高校通学に關係する人に絞ったのはなぜか。 ○各地域に中学校が1校ずつのため、中学生の登下校は距離や安全面の理由、また現実的にバスを利用できない状況から自家用車での送迎を行っている家庭が多い。登下校の手段として運行コースや時間が整備されれば利用したいというニーズはある。 | 今回アンケートは、市内外における広域での移動が想定される高校生等の日常的な移動目的における JR・バス等の公共交通の利用実態を把握し、市民生活を支える移動サービスのあり方や利便性向上を図る基礎資料とするための調査です。 ユーバスは、コースの発着地点に住む市民の方の日常生活に必要な移動手段として、買い物や通院等の時間帯に対応した運行を行っています。 ご意見にあるユーバスの運行コースや時間については、現在利用する利用者の状況把握や地域のニーズ調査に取組み、地域のニーズに応じて検討を行います。 |
| 7 | 31 | 目標① 施策② (P34) 「新たな主体が支える住民向け移動サービスの導入検討」 | 谷地区で自治委員をしているものです。計画案を拝見しまして、課題をうまく捉えた良い計画という印象を受けております。 特に5. 目標達成のための具体的施策のP34 施策②「新たな主体が支える住民向け移動サービスの導入検討」については、今後を考えるにあたり重要な項目であると感じておりますので、意見させていただきます。 私自身が地域協議会に参加している視点から、ここに記述された「地域協議会等の協力を得たボランティア輸送と自家用有償旅客運送等の活用可能性を検討する」について、仮にボランティア輸送が実現したとしても早々に形骸化するのではないかと考えます。 公共交通は、人々の日常を支えるエッセンシャルワークでありますので、ある程度行政が手を添える必要があり、今後の人口減少に伴う高齢化社会ではなおさら重要になるのではないのでしょうか。 よって、NPO等の法人が、行政による設立支援や経費面での運行補助を受けながら、長期的に事業経営として実施していく姿が理想であると考えています。 したがって、事業計画案に示された2例のうち、ボランティア輸送の部分を「NPOや地域協議会等の協力を得たボランティア輸送と自家用有償旅客運送等の活用可能性と行政による支援のあり方を検討する」といった記述に変更していただけないでしょうか。 特にNPOによる公共交通の整備は、局地的な地域課題、例えば時間帯によってスクールバスや買い物支援を行うなど柔軟な運用も事業の一環として可能になりますし、そうした課題解決が移住促進をはじめとした大きな課題の解決にもつながると考えていますので、前向きなご検討をお願いいたします。 | 総合計画において、地域コミュニティの基盤づくりのため、住民が主体の地域協議会（まちづくり協議会）の組織・体制づくりを重点施策として取り組んでいます。 この取組みと連動したまち（地域）づくりを進めるため、また地域課題の解決に取り組むため、さまざまなNPO法人が想定されますが、まず地域協議会と連携した輸送等の活用可能性を検討することとしています。 |
| 8 | 47 | 6. 計画の推進・進捗管理 評価指標番号2：便平均2人未満のユーバス路線数 評価指標番号3：地域内公共交通ユーバスの収支率 | 予算が限られている中で、どうすれば進められるのか具体的なイメージが湧かない。 9頁、計画の推進・進捗管理 評価指標2 便平均2人未満のユーバス路線数 評価指標3 地域内公共バスの収支率 ・利用の少ないユーバスを少なくする。 ・ユーバスの収支率を改善する。 等の指標が挙げられているが、結果的にユーバスの便数が少なくなるなど、地域住民にとって、より不便になる可能性が秘められている。 この計画案では、地域住民にとって、より便利になるようなイメージが湧かない。 | 本計画では、利用者の利便性向上とユーバス利用者の増加、市民の移動手段の確保を目指し、「需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化 (P32)」や「新たな主体が支える住民向け移動サービスの導入検討 (P34)」などの施策に取り組むこととし、ユーバスの便数削減や不便な状況が生じることをないよう、市民の方が利用しやすい交通環境の整備に努めます。 |

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 |
|----|-----|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9 | 56 | 7. 公共交通の現状・問題点 (6) ユーバスの概要 | <p>利用が少ないコースを見える化することは、沿線の住民の見直し同意を得る重要な情報です。 「始発から終点まで『乗客ゼロ』で走っている便の割合」について、3月締めでも9月締めでも、直近1年を出してみませんか？ (R2、R3年度は、数字がある。どこがどう増えたのか、減ったのか?)</p> <p>乗客ゼロの区間を探る方法もあるはずです。 例えば、P62「大学病院の区間まで利用されることはなく、主に時松～イオン挟間店までの区間で利用されることが多く見られます P63「いずれのコースにも利用されていない区間が存在するが、上切畑コースや小挾間・柚の木コースの復路では利用者の確認ができなかった区間が比較的広い」など庄内の重複区間はすべてのコースが走っている(阿蘇野のバスは一部走ってない)。乗客ゼロの便・区間が、相当あるはずだ。 コンサルタント会社と話してみてください。(停留所別乗降数のデータをいただいたことがある)話に入れていただけたら、実態把握にどんなデータがあるといいか、参考になる提案ができると思います。1億2千万円の何割が空で走っているでしょう？ 「市民一人あたり税金」と「利用実態」を知ったら、納得できる 市民がどれだけいるでしょう？</p> | 「需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化(P32)」を進めるためにも、乗客ゼロの便の割合・区間について把握に努めます。 |
| 75 | | 10. 解決すべき課題 公共交通の市民意識の醸成 | <p>第二次由布市総合計画「みんなで守り育てる公共交通活性化プロジェクト」を踏まえ、市民意識の醸成が課題です。</p> <p>「市民意識の醸成」は、関心を持つ市民、当事者が、現状認識や改善方法の議論に参加するのが最高の方法です。 住民自治基本条例により、営業所があり営業エリアをもて業務委託を受けている法人は、由布市の住民です。</p> <p>タクシー営業所や時間待ちのバス運転手さんと話をすると、「市が言うとおりに」と言われます。 しかし、その担当者は、異動してきたばかりで、他の業務もたくさんあって、交通法令、国の政策、由布市の交通の現状など、理解して見直し提案をするのは難しい。 国交省も有識者も認めています。だから、産官民の協力です。 3町ごとに、3者が同じテーブルで情報共有し、アイデアを出し合う仕組みが必要です。 さんざん、提案してきています。 職員さんの負担も減ります。</p> | 市民の生活交通の確保方法等に市民の意見を反映させるため、市民交通対策検討委員会を設置しています。市民交通対策検討委員会は、自治委員や地域の代表者、公募による委員を募集し、生活交通に関するご意見を伺っています。ご意見については、今後の地域の公共交通の維持・確保のため、貴重なご提案として賜ります。 |
| 10 | 58 | 7. 公共交通の現状・課題 (6) ユーバスの概要 | <p>網計画の「継続的なデータ収集とモニタリング」 網計画の(4-3 地域公共交通の運行持続性の向上) P46の「表 ユーバス路線の利用者1人あたり財政負担額の評価結果」と同じデータを作成してください。</p> <p>網計画のP45の冒頭には、次のように書かれています。 「市の財政負担額が増えており、運行効率性を高めるため、継続的なデータ収集とモニタリングが必要です。」 「継続的なデータ収集とモニタリング」を、この計画でしっかり確認してください。</p> | 「ユーバス路線の利用者1人あたり財政負担額の評価結果(P58)」を追加しました。 ※今後のモニタリング、評価項目の適切性を考慮の上、上記項目を設定いたしました。 |
| 11 | 61 | (8) 公共交通による人口カバー状況 | <p>「公共交通空白地域」と人口カバー率は、別物だ。 『緑業者の営業路線では、交通空白』だから、自治体がコミュニティバスを走らせている。「公共交通空白地域」を論ずるなら、「自分が運営主体であるコミュニティバスのバス停」を含めるのは、おかしい。(網計画では、カバー率だけしか表記がない) 「公共交通空白地域」は、各自自治体が決めることになっているが、自らがどのように定義するのか、言及がない。</p> | 本計画では、ユーバスを含めた公共交通の人口カバー区域を示したものとなるため、「(8) 公共交通空白地域」を「(8) 公共交通による人口カバー状況」に変更し、「人口カバー率」についての注釈を本文に記載しました。 また、人口カバー率は、ある地域や場所において、特定のサービスや施設が提供されている人口の割合を示 |

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 |
|----|-----|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>表の右下に「鉄道駅 から半径 1km、バス停から半径 500m」とあるので、「カバー」とはこのことだと、本文中に明記してほしい。</p> <p>合わせて、これは、「地図上の円の半径のことで、高低差や道路のくねくね具合は考慮されない」こと、「ユーバス停留所の場合は、週2回指定曜日に1往復の運行しかない」こと、も明記すること。</p> <p>発地、着地のいずれかが「公共交通空白地域」なら、78 条自家用有償運送（交通空白輸送）ができる。「カバー率が低い＝交通空白地域」「由布市のカバー率はほぼ 100%」と考えているから、「78 条はできない」と言うのか？</p> <p>計画に記載はないが、市は「タクシーが走っているから、交通空白地でない」とも言う。</p> <p>タクシーは、「地区公民館に」などの近距離予約は、周辺部には来てくれないことが多い(回送が長くなるから)。回送料を別途払うことは決まりとしてあるが、タクシー会社は「いただいてない」と言っている。長年の経験で、住民はわかっているから、近距離の電話はしない。</p> <p>塚原の場合、最寄り公共交通機関は湯布院盆地なので、タクシーは来てくれる(片道3～4千円くらい。普通の高齢者が普段に払える額ではない)</p> | <p>市の考え方</p> <p>す指標と考えていますので、ご意見にある「高低差や道路状況」については、本文に記載していません。</p> <p>「指定曜日等」については、現在のユーバスの運行状況を示すものであるため、「(6) ユーバスの概要 (P5 6)」に記載しました。</p> |
| 12 | 73 | 9. 前回由布市地域公共交通網形成計画の評価 (2) 結果分析・今後の対応 | <p>P73 の以下について</p> <p>「ユーバスなどの利用者 1 人あたり財政負担額」は、利用者 1 人あたりではなく、由布市民 1 人あたりの財政負担額にて評価することとします。</p> <p>「公共交通の税金は財政負担額」は、「由布市民 1 人あたり」も「利用者 1 人あたり」も、データとして必要。利用者は年々、月々、変化する。</p> <p>税金の使途を、市民が自覚することは重要なので、追加なら賛成する。</p> <p>ユーバス運行の費用対効果を常に確認する作業は重要。(地方自治法第 2 条 1 4 項)</p> <p>別の意見で、網計画の P46 の「表 ユーバス路線の利用者 1 人あたり財政負担額の評価結果」はコース毎の費用対効果を見るにはいい方法だと思う。</p> <p>(各コースの委託費が違って、一律運賃だから、収支率では比較できない)</p> <p>H20 年を参考にしてしているので、もっと別の分析方法ができていないかもしれない。</p> <p>そこは、コンサルさんが詳しいから、相談してほしい。</p> | <p>「ユーバス路線の利用者 1 人あたり財政負担額の評価結果 (P58)」に、ご意見の表に類似する表 (路線別) を追加しました。</p> <p>※今後のモニタリング、評価項目の適切性を考慮の上、上記項目を設定いたしました。</p> |
| 13 | 75 | 10. 解決すべき課題 | <p>住民生活に必要となる支線（自宅～生活拠点等）の持続性の確保、維持が課題。</p> <p>「収支率の改善が必要なコースの見直し」</p> <p>「利用者のニーズに踏まえ、実態に即した運行ダイヤや運行ルートの見直しが必要」</p> <p>「自宅からバス停が遠く、既存の交通サービスに対する不満もあるため、バス停位置を見直す必要があります」</p> <p>「輸送人数を考慮して、ダウンサイジングなど、バスとタクシーの位置づけを明確化する必要があります」</p> <p>多様性、地域特性を考慮した公共交通ネットワークの持続性を確保する仕組づくりが課題</p> <p>「公共交通に対するニーズ・不満が地域によって異なるため対応したサービスが求められる。」</p> <p>「ドライバーの高齢化、人手不足・・・担い手の確保・・・」</p> <p>-----上記以上の項目についての意見です-----</p> <p>上記の課題を解決する手段として考えられるのはデマンド型交通だと思います。定期定路線ではロスが大きいと思う。利用者が自ら連絡する必要から、住民の意識と協力が必要でシステム作りがむずかしいとも言われています。近隣の市町など（例えば、日田市営デマンドや日出町デマンド交通や大分市ふれあい、うすきデマンド交通、竹田市予約型タクシー）を参考にしてほしい。</p> | <p>「10. 解決すべき課題」に取り組むため、本計画では、地域住民の移動ニーズに対応していくため、ユーバス利用状況や利用ニーズの把握を継続的に行い、「需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化 (P32)」で定時定路線が有効である路線や運行形態の見直しが必要な路線を把握し、デマンド運行も含めた運行方法の見直しに取組みます。</p> |

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 |
|----|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14 | 75 | 10. 解決すべき課題 | <p>『利用特性や公共交通に対するニーズ・不満が地域（挾間地域・庄内地域・湯布院地域）によって異なるため、需要を的確に把握し、それに応じた公共交通サービスが求められます』について。</p> <p>重点戦略プランも、網計画も、「新交通モード」と言うものの、自家用有償運送に関しては、言及が少ないと感じている。</p> <p>重点プランの「基本方針」②の詳細は、『a)地域の助け合い(無償運送もしくは自家用有償運送等の導入)による「地域の足の確保」』しかない。</p> <p>この「自家用有償運送」は、町協などの地縁団体が運営主体で、住民がマイカーで運行するのをイメージしているのか？自治体運営の自家用有償運送は、「新交通モード」に含めていないのか？</p> <p>道路運送法 78 条は、国・自治体の財源不足の中、4 条のような厳しい規制を緩めて、過疎地の公共交通を確保するために新設された。しかも、R2年に事業者協力型自家用有償運送ができた。</p> <p>だが、住民（NPO など）による自家用有償運送（交通空白）は、県内では過去に例がない。日田市で福祉運送が 1 例あるのみ。一方、自治体運営の自家用有償運送は、県内でも実施市長が多く、意見者は、ずっとこの方法を提案してきた。ノルク運行時、県内の『市町村運営（4 条業者に運行委託）自家用有償運送』は、9 市町あり、由布市は 10 番目。（実証実験で終わり？）</p> <p>今のバス・タクシー車両貸切の契約の中で、車両・運行方法を、4 条定時定路線から 78 条事業者協力型自家用有償運送に変える方がずっと現実的だ。</p> <p>経費が抑えられるので、今使っている税金額でも増便が可能。路線設定に融通がきく。委託料で安定して売り上げ確保ができる。条件付きだが 1 種免許で運転できるので、住民ドライバーを活用できる。</p> <p>しかも、バス・タクシー会社の運転手不足・残業対策にもなる。</p> | <p>ご意見の自家用有償運送について、「需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化（P32）」による運行の見直し・効率化の取組みと併せて、「新たな主体が支える住民向け移動サービスの導入検討（P34）」で、新たな交通モードのひとつとして公共交通を補完する移動サービス（地域協議会等の協力を得た自家用有償旅客運送等）の検討をすることとしています。</p> <p>現時点で、生活における公共交通として自治体が運営する自家用有償運送は、「新たな交通モード」の検討に含めていません。</p> |
| 15 | 75 29-31 | <p>10. 解決すべき課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民生活に必要となる支線の持続性確保・維持が課題 ・公共交通の市民意識の醸成 <p>基本方針(2)公共交通のあるべき姿 みんなで守り、育てる 目標③「みんなで守り、育てる」 輸送サービスの試行的導入</p> | <p>【意見】 市民（谷地区）には、公共交通機関の利用意思がある。意思はあるが、実状とは差異があるため活用できていない。 谷小学校の保護者全 35 人中の 25 人に調査したところ、22 人（88%）が、利用を希望した。（利用目的は、谷地区から中学校への登校。スクールバス。）</p> <p>【理由】 現状、挾間町谷地区を運行するコミュニティバス（筒口、片野コース）は、9 時（8 時）台に筒口や片野を出発しており、通学時間とは異なる。 《提案》 登校目的（スクールバス）としての運行は、現在の始発場所からではなく、谷小学校や中恵公民館を始発場所として挾間中学校への運行を想定。 理由は、 ①利用者の集約により、効率的な運行が予想される。 ②現在の始発場所からだと始発の時間が早くなりすぎることが予想される。 ③利用者の少ない始発場所からの運行は、運転手や運行会社の負担増。始発場所からの利用者は少ないことも予測される。 ④保護者は、拠点（谷小学校、中恵公民館）まで送迎し、コミュニティバスを利用させることに理解を示す。 《現状》 コミュニティバス（スクールバス）の活用希望理由 ①保護者は車で送迎せず、学生に自転車に登校させたいが、車道や歩道の整備がされていない場所があり、危険な場所が多数ある。</p> | <p>ご意見のユーバス（筒口、片野コース）は、コースの発着地点に住む市民の方の日常生活に必要な移動手段として、買い物や通院等の時間帯に対応した運行を行っています。</p> <p>ご意見にあるユーバスの時刻改正については、現在利用する利用者の状況把握や地域のニーズ調査に取組み、地域のニーズに応じて検討を行います。</p> <p>また、学校における登下校時の安全確保については、「由布市教育振興基本計画」に基づき、安心できる環境づくりに努めます。</p> |

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 |
|----|-----|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>②谷地区から挾間地区へは、急な下り坂が多く、自転車の速度調整が難しいことなどから、過去に交通事故が起きている。</p> <p>①②の理由から保護者による車での送迎が増えている。</p> <p>③拠点が発着場所となれば、保護者の送迎距離と時間が半分以下になる。</p> <p>④谷地区から国道 210 号に出る挾間大橋の渋滞が緩和される。現状、通勤通学時間帯に渋滞している。</p> <p>以上の要因から、コミュニティバスの運行があれば、新たな道路整備が不要 (①)、交通事故抑止 (②)、運行時間と路線、運行益の集約 (③)、由布市の交通情勢の改善 (④) ができ、コミュニティバスの運行実績、運行益の上昇が期待される。</p> <p>【意見①】 谷地区からスクールバスとしての運行の試験的導入を求める。</p> <p>【理由】 上記調査のとおり、コミュニティバスの利用希望者がいる。</p> <p>《課題》 上記調査の 25 人は、全員が中学校へ通わせる保護者ではない。 25 人のうち約 10 人が中学校に学生を通わせる保護者、約 15 人が今後、数年のうちに中学校へ学生が進学する保護者の意見である。</p> <p>よって、一時的な利用ではなく、長期的な運用が認められる。</p> <p>また、現在、中学校に通う保護者には調査ができていないため、さらなる利用希望者がいることも予想される。集約的な運行をすることで、各路線で 1 回の利用者が 1~2 人などの状況を改善できる。</p> <p>【意見②】 現在、始発場所が筒口と片野であるが、始発を挾間地域とすることで、谷地域に行く利用者の要望に応えることができる。往路分の回送運行を改善できる。</p> <p>【理由】 谷小学校は特認校であり、挾間地区やその他由布市内から登校することができる。</p> <p>現状、コミュニティバスは回送状態で、始発場所へ移動しているが、挾間地区からの特認校通学者などの利用者を乗車させれば、運用効率、運用益の増加が期待できる。</p> | |
| 16 | — | — | <ul style="list-style-type: none"> ・町の中は人であふれています。交通に限らず自分たちの町とはとても思えないです。 ・税金はどんな形で私達に還元されているのか全く分かりません。 ・老いてゆく人に交通を!!といいながらコミュニティバスの会で勉強していますが、合併からちっとも進んだと思えないのは私一人でしょうか? ・住みよい町は、じっとしていてもこないのは理解できますが、公平に平等にやっていくという市長の言葉には納得出来ないところがあります。 | <p>地域住民の生活の基盤となる生活交通を確保するため、地域公共交通の維持・改善に努めてきました。しかし、多様化する住民の方の移動ニーズにユーバスのみで対応していくことは難しい状況にあります。こうした状況においても、自ら移動手段を持たない多くの市民の移動手段を確保し、持続的な公共交通としていくために、本計画の目標と施策を掲げています。地域の皆様が利用しやすい交通環境の整備に努めます。</p> |
| 17 | — | — | <p>今年 6 月に免許を返すので、外出に困る。</p> <p>30 年週 5 回温泉館に通っていたのが気軽に行けなくなるので残念。</p> <p>(タクシーは片道 1,200 円くらい?)</p> <p>なんとかしてほしい。</p> <p>週 2 回のユーバスがあるが、停留所が遠い。</p> | |

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 |
|----|-----|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 18 | — | — | 今のユーバスでは困っています。(免許返納準備中) 日出町のような(10時~16時迄一予約制) 乗車用バス停1000ヶ所ある)、便利な方法がある。(いまは固まっている地域では少ないと耳にしている) 毎日乗れるよう希望します。 | |
| 19 | — | — | 日出町の様な利用方法にしてもらえれば助かります。 | |
| 20 | — | — | アンケートやコミュニティバス利用者調査などは調査数が少ないと感じましたが、把握の努力はされていると感じました。計画で書かれている課題の通りだと思いますので、できるところから少しずつ試行錯誤を実行して行ってほしいと思います(「試用期間」として実験をするのもよいと思います)。例えばバスのサイズ検討(バン型のバス巡回など)、デマンド交通システム、国道における自動運転バスの運行などは取り組みやすいのではないのでしょうか。あとは通学で公共交通機関が使用できないというのは子育てにおいて大変な負担ですので、その世代の流出を止めるためにも、学生にとって使いやすい公共交通システムである必要があると思います。 最後に、パブリックコメントを書くにあたって「ご意見の該当ページ、該当箇所、理由、根拠を明確に」と注文を付けるのは市民参加にとってハードルになると思います。市民の意見を反映させることが目的であれば、このような意見を出しにくくする注文は付けられないほうが良いと思います。 | ユーバス利用者アンケート調査は、利用者数が少ない路線における利用者の利用目的や利用状況を把握するために行った調査のため、調査数が少なくなっているものと考えています。 今回の調査結果は、本計画の目標や施策を検討するための基礎資料としています。 本計画では、利用者の利便性向上とユーバス利用者の増加、市民の移動手段の確保を目指し、「需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化(車両タイプ・デマンド運行等の見直し)(P32)」や「新たな主体が支える住民向け移動サービスの導入検討(ボランティア輸送等の検討)(P34)」などの施策に取組み、地域の皆様が利用しやすい交通環境の整備に努めます。 パブリックコメントにおける該当ページ等の記載は、適切にご意見を把握するためご協力をお願いしているものです。ご協力をお願いするとともに、市民の方が意見を提出するにあたってのハードルとならないよう努めます。 |
| 21 | — | — | 庄内中学校周辺の交通について 今、小学校や中学校で災害時の子供の受け渡しの方法などのアンケートがあったり、実際小学校では災害を想定した訓練などがあったりしていて感じたことです。 庄内中学校に行くための道路や橋は車が通るには狭くて、普段の送迎でもとても気を付けなければなりません。特に210号線をマルミヤの横から右に入る道では、離合の際に横の田んぼに落ちたといった事故の話を何件か聞きました。 天神山方面からの橋も細く、災害時は危険が伴うと容易に考えられます。 (JA方面からの道路は新しく通りやすいですが、側溝が深く混雑時は注意が必要です。) また、中学校からは災害時には一方通行でという案内が来ていましたが、災害時に冷静な判断ができにくく、また地域の方にはどこかどう一方通行か分からず、狭い道路での二次災害が起りかねません。 災害の話になった時、子どもも、「庄内中は何かあったとき孤立するかもしれんよな。川に囲まれとるしな」と普通に言います。 庄内中学校だけでなく、ほかにもこのような問題がある学校があるかもしれません。子供たちが安心して学校に通えるように、何か対策をお願いできたら親としてこんなに安心できることはありません。 | 学校における登下校時の安全確保については、「由布市教育振興基本計画」に基づき、安心できる環境づくりに努めます。 また、庄内中学校周辺の道路環境については、通学路の安全確保として、計画的に道路整備を進めていきます。 |

| No | ページ | 該当箇所 | ご意見 | 市の考え方 |
|----|-----|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | どうぞご検討をお願いいたします。 | |
| 22 | — | — | <p>由布市の行政運営の最上位計画である「第二次由布市総合計画（H. 28）」の交通重点プランの冒頭、「対象とする課題」に、以下が書かれている</p> <p>「・・・利用者ニーズの多様化により<u>現行の定時定路線型のコミバスを利用しない市民が多く、</u>収支率が悪化している路線が多数を占める・・・。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミバスの収支率向上 ・収支率が一定水準を下回る<u>コミバス路線の廃止</u>とそれに替わる新たな公共交通モードの導入 <p style="text-align: right;">（引用終わり）</p> <p>H27年度の時点で、「利用されない」「困っている住民が取り残される」原因が「過疎地に定時定路線」であることを、由布市はしっかり認識している。</p> <p>だから、この時点で、龍原で区域運行実験を始め、成果を上げていた。（湯布院、挟間でもやろうとしたが、住民に説明が不十分だったのか、実験できなかった）</p> <p>それにも拘わらず、ずっと定時定路線で、経路や停留所をちょこっと変えるだけ。利用減は当然の結果。</p> <p>「コミバス路線の廃止」は、「定時定路線運行の取りやめ」るだけで、計画のP50、P56のデマンド区域（区域運行、予約制送迎）に、どんどん変えていくべき。</p> <p>だから、P32の『①需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化』のうち、コミュニティコースについては、「デマンド運行への切り替え」をR6年度中に実行してほしい。重点プランから9年目。できるはずだ。</p> <p>川西校区3コースは、数年前にいったん実験を決め、配車アプリの予算計上もしていた。今川西は今すぐ実施してほしい。</p> <p>6年度、七蔵司コースが予約制（デマンド運行、路線不定期）になるらしいので、当面、この方法も「新交通モード」として、大きな実験だ。</p> <p>空車便・空車区間のデータを出し、住民に提示して、『予約制で、便数（曜日）増』をアピールすべき。 （今の利用者に聞くと、電話の手間や値上げで賛成しない可能性が高い。利用したくてもできない人のためになることを訴えてほしい）</p> | <p>市民の方すべての個別生活スタイルに対応したユーバスの運行は難しいと考えています。</p> <p>しかし、地域住民の移動ニーズに対応していくため、ユーバス利用状況や利用ニーズの把握を継続的に行い、「需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化（P32）」のデマンド運行（路線定期型・区域型）も含めた運行形態の見直しに取組みます。</p> |
| 23 | — | — | <p>バスやJRの話ではありません。道路の整備についてです。</p> <p>菊屋工場前から向之原駅へ抜ける道が、毎朝大渋滞します。この道沿いには家も増え、今後もっと渋滞することが予想されます。通学路でもあり、危険を感じることもとても多いです。ここの渋滞緩和は急務だと思います。由布市はまだまだ車社会です。医大バイパスから挟間三叉路も渋滞しますし、由布川小前から赤野方面への通りから210号へ抜ける道を、庄内寄りにもう一本作る必要があると思います。挟間郵便局前では、朝は菊屋側から降りてきて庄内方面へ曲がる車がほとんどです。</p> <p>家が増えたのでバス利用をしたい人も多くなると思いますが、バスを増やすにしても、この道が今のままなら難しいと思います。拡幅工事がされてはいますが、最近の家の増え方、建てる場所を見ていると、交通量や道幅のことを考えていないようにも感じます。これは下市方面にも言えることです。</p> <p>早急に対策をお願いします。</p> | <p>国道・県道の整備や改良については、関係機関と情報共有を行いながら、よりよい道路環境づくりに努めます。</p> |