

「雲南市地域公共交通再編実施計画（案）」に関するパブリックコメント（意見募集）の結果について

- ・公表した資料 雲南市地域公共交通再編実施計画（案）
- ・意見募集期間 令和3年2月12日～令和3年3月11日
- ・意見提出人数 3人
- ・意見提出件数 15件
- ・お寄せいただいたご意見・ご提案と市の考え方

No.	提出されたご意見・ご提案	ご意見・ご提案に対する市の考え方
1	2項の「2-1 基本的な考え方」について、考え方の整理の前提として、予算には限りがあると思うので、移動ニーズの全てに対応するのは難しいと考えられることから、何を目的とした再編にするか優先順位を追加してはどうか。 乗降調査や近年の利用状況から推察すると、やはり高齢者や児童・生徒・学生が利用の大半を占め、一般の利用者は限定されていると思うので、例えば「1. 通学・通院・買い物、2. 通勤、3. 観光」のような優先順位を明記し、何を選択し、何に集中していくのか考え方を示した方がよいのではないか。	優先すべき移動目的の整理については、ご意見を踏まえ、本計画の「基本的な考え方」に含めて記載することとします。
2	市民バスの貨客混載の推進について、大掛かりな貨物導入を進める前に、一般住民の貨物取扱を、運賃を設定して取り組んでいただきたい。具体的には、職場への忘れ物など、小物を、便を指定して預かり、受取人がバス停で受け取れるようにする（運賃徴収は預かり時、受取人不在の場合は預かり。このため連絡先と遺失の場合の廃棄確認をしておく）。 事業所間の定期便のやり取りなどで利用が進めば、地域の交流センターや「道の駅」などを荷物預かりの拠点とする。商店がなくなった地域では、センター等を買い物拠点とし、契約ができた市内スーパーのランチとして集出荷できるようにする。（別途料金設定とセンター職員の業務が増えるが、市民の決済は電子マネーでできるのではないか）	貨客混載について、全国的には、運送業者が撤退（廃業）してしまった地域など、輸送手段が確保できない場合に、国土交通省（運輸局）から認められる場合があると確認しております。 コミュニティバスにおける貨客混載で最も懸念されるのは、既存の運送業者への「民業圧迫」ですので、貨客混載の必要性も含めて、慎重に検討を進める考えです。
3	無人自動運転バスの推進について、一部自治体で試験運行している無人バスの、市民バス導入可能性を検討してほしい。その上で実施運用にあたっては増便、夜間（午後八時ぐらいまで）、新路線の運行を検討できないか。	無人自動運転バスについて、本市では試験運行は行っておりませんが、ヤマハ発動機様と連携し、最高時速19kmの「グリーンスローモビリティ」を活用した移動手段について検討を進めております。 新たな交通モードの検討については、持続可能な地域公共交通を目指して、限られた予算の中で効果の最大化が図られるよう検討を進める考えです。
4	ループバスの導入について、中心市街地は、木次町と三刀屋町の54号線沿線に集中しているが、利用の多い拠点施設間は徒歩圏内とは言えない。このため中心地での都市機能	無人ループバスについて、前述のとおり現状では自動運転の試験運行は行っておりません。 ご意見に記載があるように、中心市街地で

	が十分に発揮できていない。（etc高速バス停と下熊谷バス停、市役所、木次駅等拠点がバラバラ）。 現在の木次三刀屋線を分かりやすい循環ルートとし、15分単位で周回する無人バスを導入。都市機能の充実と、市内に放射線状に伸びる市民バスの路線と路線を有機的につなぐ。ループバスから一般の路線へ乗り換えの促進と、乗り換え割引運賃を導入し、市内各地からの学生、高齢者、通院、観光などの需要に寄与する。 ルート案市役所→木次駅→おろち湯ったり館→木次中学校→インターチェンジバス停→平成記念病院→下熊谷バス停→三刀屋高校バス停→みしまやコトリエット→市役所（右回り、左回り双方）	の移動は木次三刀屋線がその役割を担っていると考えており、北原線や吉田大東線も一部、その役割を補完する形で運行しております。また、バスと鉄道が交通網として連携するよう、市民バスの各路線と、JR 木次駅との接続確保に向け、毎年、ダイヤ改正に努めております。 ダイヤの分かりやすさについては、市民バス時刻表冊子の見せ方を工夫するなど、できる限り分かりやすくなるよう努めます。 乗り換え割引については、本計画の中では「定期券のフリーパス化」の検討を大項目の1つとして設定しており、今後、検討を進める考えです。
5	1項 I. はじめに 表1 雲南市地域公共交通再編実施計画 策定スケジュール R2 8月～9月 市内の公共交通の実態調査 【アンケート】高校および高校生対象となっているが、一般市民にはアンケートしていないのではないかと。していないとすればなぜしないのか。理由をお願いします。 私は一般市民に対してもアンケートすべきだと思う。この策定スケジュールの内容を見ると一部の人の間で決めた感が否めない。もっと市民に対して意見を広く募るべきでは。	アンケートについては、昨年度、全体計画であります「雲南市地域公共交通網形成計画」策定にあたり、市民アンケートを実施しており、広く意見聴取を行っております。 今年度は、網形成計画に基づいて再編を具体的に進めていくための「雲南市地域公共交通再編実施計画」を策定するものであり、本計画は、昨年度の市民アンケート結果も踏まえて、市民バスの再編等の方針を記載しております。 よって、今年度は、個別具体的に支障が懸念された部分について、アンケートやヒアリング、乗降調査を実施したところとして、今後も本計画に基づき再編を進めていくにあたり、必要に応じて、アンケートやヒアリング等を実施する予定としております。
6	18項 2-3 加茂地域の市民バス再編 2-3-1 加茂北回り線・加茂南回り線 (1) 現状 第1便 加茂南回り線は加茂バス車庫7:13発（JR加茂中駅前新町交差点7:38）JR加茂中駅前新町交差点通過をもう少し早くても良い。 加茂北回り線 加茂バス車庫7:12（JR加茂中駅前新町交差点7:54）→大東至 はJR加茂中駅前7:54は遅いので繰り上げていい。	市民バス加茂北回り線及び加茂南回り線の朝1便のJR 加茂中駅との接続については、改善に向けて検討を進める考えです。
7	19項 加茂北回り線、加茂南回り線、JR 木次線、雲南市民バスのダイヤは重複が見られることから、ダイヤをずらす等、ダイヤの改正・改善をしてもらいたい。	ダイヤの重複が見られる部分については、路線の再編も含めて、検討を進める考えです。
8	20項 図22 加茂北回り線・加茂南回り線路線図、図24 再編後の路線イメージ 加茂北回り線 加茂橋北詰～飯の木～大東終点、加茂南回り線 近松～大東終点まで、	21項の図24「再編後の路線イメージ」のとおり、路線が重複している部分の1本化を検討しております。

	広域バス（吉田大東線）とルートが重複しているので1本化する、また同ダイヤ時の広域バスを大東発着にするなど改善策を講じてもらいたい。	
9	20項 図22 加茂北回り線・加茂南回り線 路線図、図24 再編後の路線イメージ 加茂北回り線のルート 東谷南～岩倉入口間国道54号を通らず市道猪尾線（（株）山光前）を通行するルートに変える。昨今市道猪尾線が道路改良され道路の幅（幅員）が広がったことから通行可能である。中山団地入口～東谷南までの間のバス停東谷谷入口を国道54号路肩にバス停を配置するのではなく市道東谷線内に配置する。現在の東谷谷入口バス停が国道路肩になっているため横断する際大変危険である。	加茂北回り線の一部ルートの変更については、変更後のルートの道路状況や安全面等を確認し、場合によっては、加茂南回り線での経由も視野に、総合的に検討した上で判断する必要があるため、今後検討します。
10	39項 2-6 吉田大東線 2-6-1 現状 吉田大東線（広域バス）のダイヤを、その時の時勢・変化に対応したダイヤに、都度・適宜変えてもらうよう要望する。 数年前から広域バスで、J A雲南さくら支店前～J R木次駅～市役所（市役所～J R木次駅～J A雲南さくら支店前）、三日市本町～簸上橋の間を通らない、ショートカット・短縮便が増えたが、今後もこの増便をお願いしたい。 はまもと内科～ごうぎん大東支店間について、旧大東総合センター前の道路を現在通っているが、それを大東保育園前を通り、希望橋交差点まで延伸し折り返すのはどうか。	吉田大東線は、市内の公共交通機関を結ぶ幹線であり、最も多くの方に利用いただいている路線であることから、様々なご意見やご要望を頂戴しております。 長大路線である吉田大東線のダイヤ改正やルートの見直しにあたっては、これまでも乗降調査や運行会社との協議等を踏まえ、影響度を確認した上で、慎重に見直しを行っており、今後も同様の方針で検討を進めます。
11	吉田大東線と大東の各地域バスが数年前から西町～旧J A中町店間を通らなくなった理由を教えてください。	大東町の西町～旧J A中町店間については、商店街であり道路の幅員が狭く、特に積雪時に思うように除雪が進まず、バスの走行に支障があったこと、また、広域バスの速達性を高める観点から、主要地方道 松江木次線の開通を機にルートを変更したものです。
12	40項 2-6-2 課題 吉田大東線は、朝夕は高校生の登下校で満車になり、一般利用者が座りきれないなどの支障が出ているため、大型路線バスを導入してはどうか。車種は、いすゞエルガ、日野ブルーリボン等を検討すべきではないか。現行のエルガミオでも座席シートレイアウト 都市型61人・ラッシュ型61～62人・郊外Ⅰ型59人・郊外Ⅱ型58人乗りとなっている。エルガミオや日野レインボーは立席があるため開放的であり窮屈さを感じさせないので適当である。日野自動車メルファは乗車できる人数が限られるため、今後は極力導入しない方がいい。	吉田大東線の運行車両については、現在、エルガミオとメルファがあります。令和2年度の車両更新ではエルガミオを導入しておりますが、今後の各社のモデルチェンジなども注視しつつ、導入車両の仕様について検討します。
13	43項 表45 雲南市民バスの料金体系と定	通学支援補助制度については、費用負担と

	期乗車券の概要 松江市がやっておられる松江市学生通学支援補助制度の雲南市版を雲南市でもやってみてはどうか。 定期券購入費が1か月あたり x 万円（片道定期の場合 y 千円）を超える場合、超えた部分を全額補助します。（松江市の場合 x 部分は 1 y 部分は 5 となる。この部分については雲南市で独自に決める） ＜対象者＞雲南市民バスの定期券を購入して、雲南市内の高校などへ通学されている雲南市在住の生徒（満18歳に達する日以降の最初の3月31日までの間にある方） 本計画に出ていないJR木次線も含めるかどうかについては市が独自に判断する。ただし、雲南市内の駅間とすること。（加茂中駅～下久野駅） ＜対象区間＞自宅最寄りのバス停から通学する学校の最寄りバス停まで 通学に必要なと認められない区間は対象としない。 ＜対象学校＞通学する学校の所在地が、雲南市内であること。	期待される効果を確認・検討します。
14	43項 料金及び各種乗車券 ○乗車料金（1人1乗車あたり） 対象 各種障がい者手帳等（※）をお持ちの方 定期券、回数券を購入できる場所を増やしてほしい。 特に回数券を購入できる場所を増やしてほしい。 例：バス車内（運転手から）他 郵便局	回数券の購入場所につきまして、現在、地域バスでは販売を行っておりますが、広域バスは非常にタイトな時間設定で運行していることから、販売しておりません。 定期券も含め、販売場所を増やすことについて検討します。
15	全般的に総じて、コスト縮減の観点から市民バス（各町地域バス 特に加茂北回り線と南回り線）を将来的にフェードアウトし、だんだんタクシー（デマンド型）に移行するよう強く要望する。	2項「2-1 基本的な考え方」に記載しておりますとおり、利用が少なく、再編を実施した場合の影響も低く抑えられる市民バス路線（便）から順次、だんだんタクシーへの切り替えを検討しております。