

白浜町地域公共交通計画（案）に関するパブリックコメント実施結果

1 目的	白浜町地域公共交通計画策定にあたり、広く皆様からご意見を募集する。
2 募集期間	令和5年5月1日（月）から令和5年5月22日（月）
3 意見提出の対象者	白浜町の公共交通に関係する全ての方
4 公表した資料	白浜町地域公共交通計画（案）、白浜町地域公共交通計画（案）別冊資料
5 意見提出者数及び意見数	6人、15件

	該 当 ページ	意見・提案	町の考え方	修正の 有無
Q1	P30	コミュニティバスについて。1 便当たりの最大利用人数は分かりませんが、平均利用人数が4人なら、バスの大きさはもう一回り小さくてもいいのではないですか？	コミュニティバスについては現在 10 人乗りの普通自動車で行っています。 直近の実績では平均一便当たり 2 名に満たない運行となっておりますが、乗車定員一杯に乗車いただく便もあり、また、旅客運送を行うには、保安基準を満たす必要があるため、乗合バスとして現状から小型化することは困難です。	無
Q2	P55	それから、自家用有償旅客運送やライドシェア等の導入検討の開始時期は遅くないですか？可能性があるなら早く実現できた方が、環境面、経費面、運転士の確保面での改善も期待できるのではないかと思います。	自家用有償旅客運送及びライドシェアの導入は、環境面、経費面、運転士の確保面においては一定の改善の可能性はあると評価できますが、公共交通空白地と言われる既存公共交通事業者がカバーできない運行区域であるかどうかを検証する必要があります。 また、公共交通は、不特定の方が一定の運賃を支払い乗車が可能であり、旅客の生命を預かるという観点から、当町としては可能であるならば第二種免許保有者による業務運行が望ましいと考えています。 自家用有償旅客運送はサービスが提供されない公共交通空白地等での運行代替手段の一つとして、またライドシェアは現在国内においては極めて限定的な運用の場合に限り合法的に可能であり、特に地域主体となる取り組みが行われる場合には町からの支援等も含め、可能であると考えています。	無
Q3	P31 P38 P52	コミュニティバス。三舞線について。日置区にフリー乗降区間が設定されていない理由は何ですか？もし、明光バスの路線と重なることが理由なら明光バスの運行時刻に合わせた時刻調整を考えてください。それでも、日置駅で明光バスに乗り換えてまで日置区で用事を済ませ、帰ろうと思う人は少ないと思いますが。	コミュニティバスは平成 26 年当時紀伊日置駅から上流のバス路線撤退の代替手段として導入されました。 本来であれば代替として紀伊日置駅を終点とした運行となる予定でしたが、導入時に三舞地区利用者の利便性に鑑み関係者間の調整の結果、紀伊日置駅より下流の既存路線との重複区間においても主要商業施設や公共施設に限り停留所を設置することで国や自治体、道路管理者、公安当局、住民団体、学識経験者等により構成	無

			<p>する法定会議による協議が調い、国より運行の認可を受けるに至った経緯となっています。</p> <p>また、特に日置区内（一部他区含む）では国道上を通行するため、交通と乗員乗客の安全確保のため、コミュニティバス停留所のみ乗降運用となっています。</p> <p>コミュニティバスは、明光バス路線と同様、可能な限りJRなどの幹線への接続を図る運行となっており、紀伊日置駅をハブに明光バスとも調整しながら地域内のみならず、他地域への移動も可能とするよう時刻調整を行っています。</p>	
Q4	P25 P35	<p>コミュニティバス。人口カバー率について。バス停から300mを基準にされるのなら、乗降ポイント増やしてはどうでしょうか。なるべくその集落(民家)の近くで広くて目立つところ。増えた分ややこしくなるかもしれませんが、ポイントごとに記号番号を割り当てれば、そこまで混乱しないと思いますし、カバー率100%も目指せると思います。運用としては上富田町のようにコミュニティバス利用者は町に登録してもらい、登録証を発行すれば、利用する人もオペレーターも混乱は少なくなると思います。</p>	<p>白浜町コミュニティバスでは、実情把握のために、運行事業者や運行地域の地元区関係者、利用者等からの現状把握に努めています。その中で、必要な停留所については可能な範囲で増設するなど対応を行い、フリー乗降を導入するなど、カバー率100%に向けての取り組みを行っており、改善に向けた現状把握にこれからも努めたいと考えています。</p>	無
Q5	P51 別冊 P23	<p>コミュニティバス。利用している人が求めているのはタクシーのような使い勝手です。オペレーターはしんどいかもしれませんが、予約制を中心にもう少し小型化させた乗り物で、往復回数を増やしてはどうでしょうか？そうすれば空で走らせることも少なくなりますし、乗降の可能性が無いところは回る必要が無くなりますし。それには、それと合わせて日置区内も全面的にフリー乗降区間にしていただくともっと効果的だと思いますが。</p>	<p>公共交通は、鉄道・バス・タクシー・飛行機・船舶などで、誰もが一定の料金を支払うことで乗ることができる交通であり、白浜町コミュニティバスは撤退バス路線の代替手段としてこの公共交通としてのバスに位置づけられています。</p> <p>白浜町コミュニティバスにおいては、通学需要にも対応するため、最低限朝夕は定時定路線として運行しておりますが、その他は予約運行便として需要がなければ運行しません。</p> <p>また、多様かつ個別の利用者ニーズに対応するため、白浜町は日置駅前タクシー営業所の設置維持事業も行っておりますので、ご利用いただければと考えます。</p> <p>フリー乗降については、Q3での回答のとおり、安全対策と導入時</p>	無

			の既存路線との協議結果によるものとなりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。	
Q6	P45	コミュニティバス。川添線について。上富田町(JR 朝来駅)まで運行されていますが、上富田町のコミュニティバスの運用についてこの4月から変わったようです。簡単に伺いましたが、非常に参考になりそうな内容でした。結局上富田町内にまでお邪魔して運航しているのなら、思い切って川添線の部分について上富田町のコミュニティバスと運行を共同にするか、上富田町に委託するというのはいかがでしょうか。	<p>上富田町と白浜町(日置川地域)の地理的条件が異なるため、運行方法の変更にはかえって不便とならないか慎重な精査が必要になると考えます。</p> <p>特に川添線では朝来駅までの沿線の主要商業施設・公共施設について上富田町様のご協力をいただき停留所の運用が実現しており利便性は確保できていると考えています。</p> <p>上富田町とのコミュニティバスの運行の共同化や委託については、現状では議論されている事項等はありませんが、今後広域行政による効率化の観点からも課題の一つとして共通した認識を持ち検討を進めることは可能であると考えます。</p>	無
Q7	P36 別冊 P10 別冊 P13 別冊 P14 別冊 P15 別冊 P21 別冊 P31 別冊 P35	コミュニティバスについて。外出目的は全年齢で集計されていると思われるため、想像で高齢者だけに絞ると、上位は通院と買い物、各種手続き等となると思われます。コミュニティバスの利用目的を見ると明らかに買物ですが。しかし、目的地周辺に停留所が無いという意見も多く、いっそ買い物に特化した便を作るか、週に1度でいいので買い物ツアーの便を作るなどはいかがでしょうか。日置のオークワとコメリ、キリン、ローソンを周回するコースを作ってみるとか。	<p>コミュニティバスは公共交通として誰もが使える交通手段の機能を有することが目的となっています。</p> <p>ただ、頻度の高い利用のされ方の利便性をより向上させることも利用者満足度向上のためには必要と考えますが、停留所についてはオークワ日置店横・コメリ前の白浜町役場日置川事務所・キリン前のリヴァージュ・スパひきがわに設置しておりますので、周辺の目的地はカバーできていると考えています。</p> <p>買い物に特化した便を運行するには、ダイヤ再編により現状の運行便数を一定数停止する必要がありますので、現状把握に努め、導入の検討を進めたいと考えます。</p>	無
Q8	P46	コミュニティバスについて。一度乗車し目的地で降車した後、そこから別の目的地まで乗車することはできないと伺いました。何故ですか？実際コミュニティバス利用高齢者に直接伺うと、「実は郵便局でお金をおろした後、オークワへ買い物に行きたい。」や「本当はキリンで買い物した後、オークワで食料品を買いたい。」など、1回で複数店舗回りたいたいという意見が聞こえました。「目標①」で	<p>乗車料金は全区間一律一回 300 円(65 歳以上の高齢者は 200 円)としており、これは道路運送法に基づく法定会議により協議した結果によって国から運行の認可を受けたものとなっています。</p> <p>公共交通の利便性向上のため、可能な限り必要とされる目的地を効率的に結ぶことができるよう取り組んでいます。</p>	無

		ある「公共交通の利便性の向上」には含まれませんか？		
Q9		(1) 74.7%が公共利用可能地域について、中は該当地域になると思いますが、高齢になり車（免許）を返納すると、タクシーしか利用できなく、通院等に困っている方が多くいらっしゃいます。現実にみあった利用可能地域設定にしてほしい。	<p>白浜町地域公共交通計画では公共交通の役割と位置づけとして、個別のニーズに応じた移動を担う手段としてタクシーを位置づけております。</p> <p>白浜町では高齢者のタクシー利用の利便性向上のため、今年度も高齢者タクシー券助成事業を予定しており、また、富田地域での白浜はまゆう病院の患者送迎サービス拡充の通院支援事業も予定されております。</p> <p>白浜町は公共交通担当部署だけでなく、福祉や医療・保険担当部署とも連携した取り組みを今後も行っていく予定です。</p>	無
Q10	P34～36	(4) ニーズに合わせた公共交通サービスのとらえ方について、アンケート調査の結果で、公共交通への利便性に関する不満や要望が多くあったことに対して、具体的にどのように解決していくのか、明確にしてほしいし、利用者ニーズに合わせた公共交通サービスへの改善が求められますについても、観光と生活に分けて考えてほしい。小回りのきく利用したい時間に運行できる路線バスの検討をしてほしいです。	<p>路線バスや電車などは路線運行となっており、また輸送資源にも限りがあるため、全ての個別ニーズを満たすことは困難です。</p> <p>そのため、白浜町地域公共交通計画において、個別ニーズに応じた移動を担う手段としてはタクシーを位置づけています。</p> <p>白浜町では高齢者タクシー券助成事業を行っておりますので是非ともご活用をいただければと思います。</p> <p>また、交通手段としてタクシーでは解決できない場合において、その他福祉サービスや民間商業施設送迎サービスなどとの連携も含めた検討を進めるべく現状把握に努めていきたいと考えています。</p>	無
	P34～	公共交通カバー率 74.7%という事ですが、これは計算の上だけです。私達高齢者は人形ではありません。足の悪い人、車イスでなければ動けない人、高齢の為目の悪い人、病気の人他。一人で動けない人いろんな人がいます。バス停までいけない人。老齢になると100m歩くのが大の人なのです。もっとこまやかな交通網がほしいです。町内は半額ですが（高齢者）町民の多くは町外の病院や買い物も行く事が多いので料金が高すぎてバスに乗れません。出きればもっと細やかな停車と低料金、町外への乗車料金の補助バスの	<p>公共交通では対応できない、利用に支援や介助が必要な方、ハンディキャップをお持ちの方などに対しては福祉サービスとしての輸送手段の充実が求められているかと理解しています。</p> <p>福祉担当部署とも連携してより良い交通サービスの提供を進めていきたいと考えています。</p>	無

		本数の増加、ぜひ一日も早く決定して下さい。		
Q11	P34 4-1(1)	中区に移動手段が重要となっています。運転免許の返納や自家用車の廃車等で高齢者の異動が困難となっています。	Q9の回答のとおりです。	無
Q12	P25	<p>(2) 公共交通利用可能地域「鉄道駅から1km、バス停300m」の定義</p> <p>①この定義は高齢者の実態とはかけ離れていると思います。 (提案) 実際に困っている人への聞きとり、現状を把握する。</p>	<p>公共交通利用可能地域の距離に対する明確な定義は決められておらず、国土交通省によるものでも調査方法や資料によって様々です。</p> <p>白浜町が現在交付を受けている国土交通省所管の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」において、交通不便地域の基本的な指定範囲は「半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落」とされており、同じ国土交通省による「地域公共交通づくりハンドブック」ではその捉え方として、都市部では鉄道駅から半径500m以上、バス停から半径300m以上が多く、地方では駅から1000m以上、バス停から500m以上が一定の距離として示されています。</p> <p>ただし、地域の地理的条件や実情等に鑑みる必要がありますので、白浜町といたしましては、本計画において駅から1km以上、バス停から300m以上とさせていただいております。</p> <p>しかし、この基準外の地域での公共交通の在り方は検討されないということではなく、地域のニーズや実情に応じ公共交通の確保を進めていきたいと考えておりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。</p>	無
Q13	P36	② 仮に駅・バス停に近くても、アンケートにあるように、生活にそぐわないサービス内容では利用できません。	<p>限られた輸送資源のため、全てのニーズを公共交通にてカバーすることは困難です。</p> <p>少しでも現状の満足度を向上させるべく公共交通の確保に努めていきたいと考えておりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。</p>	無

Q14	P45	<p>幹線補助をするにあたり、利用しやすいサービスのありようを利用者をまじえ協議すべきです。</p> <p>P53のバリアフリーバス、バスの小型化等 (提案) 困っている住民も入った町・事業者・三者の意見交換・協議等する場の決定。(回数多く)</p>	<p>地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の様態及び運賃等に関する事、及び市町村有償旅客運送事業に関する事項については、生活交通路線の維持確保も含め道路運送に定める白浜町地域公共交通会議にて協議を行っています。</p> <p>当会議には、町民又は利用者の代表として、各地域の区長代表やPTA代表、社会福祉協議会代表に加え、国や県、交通事業者とその関連団体も構成員として加わっていただいています。</p> <p>今回の交通計画策定に伴い、計画内容に取り組むべく地域ニーズの現状把握と改善に努めていきたいと考えています。</p>	無
Q15	P55	<p>はまゆう病院の通院の送迎者はありがたいが午前中だけなので、午後の予約だと利用出来ないのが困る。そして富田方面の人が利用出来ないで困っている</p>	<p>白浜はまゆう病院が運行されている患者送迎サービスですが、少しでも地域の方のニーズに応えるべく、富田地域での患者送迎サービス拡充のための費用補助として通院支援事業が今年度予定されています。</p>	無