

洲本市地域公共交通基本計画（後期）（素案）に関するパブリックコメントに寄せられたご意見に対する考え方について

1. 募集期間：令和2年2月17日（木） ～ 令和2年3月16日（月）
2. 提出件数：13件
3. 意見募集項目
  - ①第1章 計画の目的と構成
  - ②第2章 計画の方向性
  - ③第3章 地域公共交通基本計画
  - ④第4章 計画の実現に向けて
  - ⑤全般事項について
4. 意見の取扱
  - A：加筆修正（計画に反映させるご意見）…2件
  - B：記載済（計画案に趣旨や考え方が既に記載されているご意見）…3件
  - C：参考等（今後の地域公共交通に参考とさせていただくご意見）…15件
  - D：回答（質問等に答えるもの）…2件

※意見の取扱件数は、提出件数とは一致しません。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱	ご意見に対する考え方の要旨
1	②	「計画の方向性」について (本編 P6)	○自家用車移動が多い理由として、感染症（最近では COVID-19）対策も考えられます。感染症持ちの乗客が公共交通機関に乗りした場合、他の乗客や運転士などに感染が広がってしまう恐れがあります。今後、新たな感染症が発生する可能性もあります。公共交通機関を推進する上で、車内・待合室などでクラスターを生じさせないなど感染症対策が必要になってきます。	C	○ご意見の感染症対策施策については、他の公共交通事業者の動向と歩調を合わせ、今後の検討課題とさせていただきます。
2	③	「今後の公共交通網」について (本編 P10)	○洲本市は淡路市・南あわじ市に比べて民間の路線バス運行会社（淡路交通（縦貫線・由良線・都志線・鳥飼線・長田線）及び本四海峡バス（鮎原線））に過剰依存しており、現存する路線バスも洲本市内を発着・経由するバスのみ残っています（洲本市内を発着・経由しない淡路島内路線は全て廃止されています）。その分、洲本市は淡路市・南あわじ市に比べてコミュニティバスの運行に消極的になっています。高速バスと国道 28 号を運行する路線バス幹線を除いて全て地域内交通とし、路線バス廃止した上でコミュニティバス運行とする方が利便性の向上につながるのでは？ 現に、淡路市では津名港から洲本市方を除いて地域内交通とし、路線バスを廃止した上でコミュニティバス運行になっています。	C	○本市の公共交通の幹線は、路線バスに補助をするかたちで市民の移動手段を確保しております。しかし、モータリゼーションの進展や少子化などにより、公共交通の利用者は減少し、路線バスは、減便・廃止の傾向となっております。そのような中、ご意見のように市民の移動手段確保のため、路線バスからコミバスへ移行する自治体もあります。今後はご意見を参考に交通事業者とも調整のうえ、運行主体を検討してまいります。
			○由良地区の海の交流拠点ですが、淡路市岩屋は明石海峡大橋を挟んで対岸と公共交通機関で結ばれており、南あわじ市福良は鳴門海峡を挟んで対岸と公共交通機関で結ばれています。一方、撫養街道・太平洋新国土軸の一区間である洲本市由良から紀淡海峡を挟んで対岸と公共交通機関が結ばれていませんが、紀淡海峡間の公共交通機関はどのようにあるべきなのでしょうか？ 紀淡海峡に公共交通機関が生じると、必然的に洲本市街地から由良を経由して上灘を結ぶ公共交通機関も改善されます。現状では紀淡海峡の北側・大阪湾南部の洲本港深日港間「深日洲本ライナー」の方が現実的でしょうか？ ( <a href="https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/080500/kowan/18kada.html">https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/080500/kowan/18kada.html</a> )	D	○紀淡海峡間の交通機関については、本計画の枠組みを超えて調整が必要な施策であり、今後の検討課題とさせていただきます。
3	③	「公共交通空白地域解消に向けた公共交通網の整備」について (本編 P13)	○基本方針 1 「利用しやすい交通網の構築」、取組方針 1 「公共交通空白地域解消に向けた公共交通網の整備」は、本計画の根幹をなす施策の一つです。障害者にとって、最も早急に実現してほしい施策です。	B	○利用しやすい交通網の構築に係る公共交通空白地域解消に向けた公共交通網の整備については、運行方法・運行ルートや既存公共交通機関との連携などを地域のみなさんと検討し、公共交通空白地域の解消をめざしております。ご意見を参考とさせていただきます。
4	③	「公共交通空白地域解消に向けた公共交通網の整備」について (本編 P13)	○南あわじ市コミュニティバスのように市内を網の目に走らせて、交通空白地域の解消に繋げてほしい。地元町内会等でバス運行するには無理がある地域も現にあります。目標は市内全ての公会堂・公民館・学校などの公共施設前にコミュニティバスの停留所を設けることです。 バスを運行させるために、バスが通れない程道幅が狭い道路も解消させていくことが必要です（市内の県道でも 481 号相川下清水線や 534 号畑田組栄町線のように自動車すら通れない区間も存在しています）。 例えば、県道 481 号が整備されると、洲本市南部を内循環するコミバスの運行（時計回りに 洲本 IC または本四中川原→洲本 BC→由良→相川組→千草→物部→洲本 BC→洲本 IC または本四中川原 反時計回りはその逆）が可能に、県道 534 号が整備されると、洲本市南部を外循環するコミバスの運行（時計回りに 洲本 BC→由良→畑田組→鮎屋→大野→納→洲本 IC→洲本 BC 反時計回りはその逆）が可能になり、南あわじ市コミバスも灘来川 - 畑田組 - 鮎屋 - 中条中筋間の行き来が可能になります。	C	○公共交通空白地域の解消については、いただいたご意見を参考に、その地域の方と協議のうえ、行先や料金等その地域に適した運行形態の導入を図ってまいります。

			<p>○バス停留所設置にあたっては交通安全上危険な箇所へは設置しないよう、また既に危険な箇所に設置されている場合は速やかに安全な箇所へ移設するようお願いいたします（参考「ふさがれた交差点や横断歩道、そこに歩行者が... #危険なバス停&lt;1&gt;」(2019年9月1日読売新聞)  <a href="https://www.yomiuri.co.jp/national/20190831-OYT1T50300/">https://www.yomiuri.co.jp/national/20190831-OYT1T50300/</a>)</p>	C	○バス停留所の設置にあたっては、ご意見を参考に、事前に土地所有者、警察協議をおこない、安全面を十分に考慮した上で設置してまいります。
5	③	<p>「高速バス軸の維持・改善」について  (本編 P15)</p>	<p>○本四中川原の本州・四国両方面の発着バスの増加を図る前に、現在の停車本数をご存じなのでしょうか？現在の淡路島内高速道路上の高速バス停車本数を資料編に掲載してほしいです。掲載することによって、本四中川原の停車本数がいかに少ないかわかります。神戸に近い淡路 IC から南へ行くほど本数が減るのであれば、理解できますが、本四中川原の南隣、洲本 IC から榎列にかけての各停留所は本四中川原より本数が多くなっています（榎列の西隣になる志知は陸の港西淡が隣接する関係で本数が減りますが、フットバス・関西空港線・ムーライトエディ号が停車します）。それは何故なのでしょうか？</p>	C	○本四中川原バス停留所の停車便の増加については、洲本 IC バス停留所と棲み分けをしつつ、交通事業者と調整を図ってまいります。
			<p>○都志線・五色地域コミュニティバスと本四中川原で乗り換えが出来るように高速バス利用者用駐車場に2路線のバス停を設置、2路線のバスも同駐車場で転回できるようにしてほしいです。</p>	C	○路線バス、コミュニティバスの本四中川原バス停留所との乗り継ぎについては、路線バス事業者と調整のうえ、検討してまいります。
			<p>○バス停留所の名称も「本四中川原」が良いのか「淡路島中央 SIC」が良いのかといった検討も必要（同一場所で IC 名とバス停名が異なるのは淡路島内では中川原が唯一、淡路 IC・東浦 IC・北淡 IC・津名一宮 IC・洲本 IC・淡路島南 IC は同一場所で IC 名とバス停名が同じ）。</p>	D	○バス停留所の名称ですが、令和2年4月より、「本四中川原」から「淡路島中央 SIC」に変更されます。
			<p>○PiTaPa 割引サービスに関しては、出張やレジャーなどの単発利用での割引がなく不十分。利用者を増やすには大阪メトロ・大阪シティバス並みの割引サービスが必要です。（参考  <a href="https://subway.osakametro.co.jp/guide/page/ic_card.php">https://subway.osakametro.co.jp/guide/page/ic_card.php</a>)</p>	C	○Pitapa 割引サービスについては、システムの関係で現在の割引方式となっております。ご意見を高速バス事業者に伝えてまいります。
6	③	<p>「資源等有効活用による公共交通網の整備」について  (本編 P16)</p>	<p>○淡路市コミュニティバス「北部観光周遊回り」「南部観光周遊回り」を事例として掲載してほしいのと、このような路線を洲本市コミュニティバスでも導入してほしいです。</p>	A	○ご意見を受け、参考事例として淡路市の取組を掲載いたします。
			<p>○タクシーで観光地を回るのは交通費が高額になりがちですので、市内全ての観光地にコミュニティバスの停留所を設置してくれる方が観光客に金銭的な負担が掛からないと思います。</p>	B	○現在、コミバスとは別にタクシーを使って所定の料金より安価で市内の観光地を巡る「洲本市探検タクシー」を実施しております。ご意見を参考に今後の検討課題とさせていただきます。
7	③	<p>「1-5-1 交通結節点におけるわかりやすい情報提供」の洲本市での実施例について  (本編 P18)</p>	<p>○現在は全運行会社が「洲本バスセンター」で統一されており、「洲本高速バスセンター」を使用する運行会社はありません。</p>	A	○本市では「洲本バスセンター」が正式名称でしたが、交通事業者が「洲本バスセンター」に表記を統一したことに合わせ、表記を合わせます。
			<p>○淡路島全体の路線図ですが、「あわじ足ナビ」に掲載する全ての路線（高速バスを含めて）に掲載出来ていないのと、看板が小さく見づらいので修正が必要かと思えます。この路線図ですが洲本市内全ての高速バス停留所に設けて貰えないのでしょうか？</p>	C	○現在の案内板は、洲本バスセンターに来られた方に対してわかりやすい表記となるよう、交通事業者が整備したものです。今後の案内板の整備にあたっては、ご意見を参考にしてまいります。

8	③	<p>「乗り継ぎ環境の向上」について (本編 P19)</p>	<p>1-6-1 1-6-2</p> <p>○乗り継ぎ時間のみ短縮ではなく、出発地から目的地まで（公共交通機関の乗車時間及び運賃＋乗り継ぎのための乗客の移動時間・待ち時間＋公共交通機関が無い区間の移動時間（タクシー移動の場合は運賃も））の所要時間が短く且つ運賃が安くなるようにする必要があります。</p> <p>洲本から神戸三宮までの所要時間・運賃は洲本 BC から神戸三宮より洲本 IC から神戸三宮の方が短く・安くなります（一般道路上の停留所より高速道路上の停留所の方が高速バスの乗車時間が短い）。しかも、行き先が洲本 BC より多いです。したがって、なるべく多くの路線バス・コミュニティバスが高速道路上の停留所前（洲本市の場合は洲本 IC または本四中川原高速バス停前）を発着地・経由するようになってほしいです。（現在、鳥飼線・長田線が洲本 IC に、都志線・五色地域コミバスが本四中川原に立ち寄らないのは何故か？）</p> <p>高速道路上高速バス停留所では、高速バスと一般路線・コミバスとの乗り換え停留所には大きく2パターンがあり、それぞれ一長一短があります。</p> <p>Aパターン 高速バス上下線と一般路線・コミバスが同一停留所（神戸淡路鳴門道では北淡 IC・洲本 IC・淡路島南 IC） 長所：同一停留所で乗り換えが可能（乗り換えのための移動が不要）。高速バスは IC に設けられている停留所に停車した上で、一般道路と高速道路との行き来が出来る。 短所：高速バスにとっては停車するために一旦高速道路から離れ、且つ料金所も通過する必要があることから、起終点間の所要時間が大きく伸び、高速道路料金も余計に掛かる。1箇所に複数のバスが同時に停車できないため、容量が小さく、高速バス・一般路線・コミバス共に停車本数をあまり多く出来ない。</p> <p>Bパターン 高速バス上り線と下り線と一般路線・コミバスがそれぞれ独立した停留所（神戸淡路鳴門道では高速舞子・淡路 IC・本四仁井・緑 PA・榎列・志知・鳴門公園口・高速鳴門 本四中川原も一般路線・コミバスと接続させる場合はこのパターン） 長所：高速バスの停留所は高速道路上にあることから、停車しても起終点間の所要時間が少し延びる程度で、高速道路料金も変化しない。それぞれの停留所が独立しているため、容量が大きく、高速バス・一般路線・コミバス共に停車本数を多く出来る。 短所：高速バスと一般路線・コミバスとの乗り換えをするために乗客は停留所間を移動しなければならない。バリアフリー非対応の停留所もある。（短所を補う方法として高速舞子はエレベーターやエスカレーターを設置、高速鳴門はスロープカーを設置）。（津名一宮 IC はどちらのパターンでもないため割愛、東浦 IC・遠田・本四安乎・大毛島は高速バス停付近に一般路線・コミバスがない）</p>	C	<p>○乗り継ぎ環境の向上については、ご意見を参考に検討してまいります。</p>
			<p>1-6-3</p> <p>○宇山バス停は高速バスが停車するにもかかわらず、国道28号の神戸大阪方面行き乗車バス停側（洲本川側）に歩道がなく、待合所も簡素で風雨が強いときはバスを待ち辛いので改善できないでしょうか？</p>	D	<p>○宇山バス待合所については、国道改修のタイミングにあわせ改修するよう、交通事業者と協議をしてまいります。</p>
			<p>1-6-4</p> <p>○定期券も IC カード化すると便利になります。また、淡路市コミュニティバスには定期券がありますが、洲本市コミュニティバスにも定期券を導入してほしいです。</p> <p>PiTaPa 定期サービス <a href="https://www.pitapa.com/service/pass.html">https://www.pitapa.com/service/pass.html</a> ICOCA 定期券 <a href="https://www.jrodekake.net/icoca/purchase/icoca_teiki.html">https://www.jrodekake.net/icoca/purchase/icoca_teiki.html</a></p>	C	<p>○ICカードの導入については、ご意見を参考に検討してまいります。</p>

			1-6-5 ○運行車両はバリアフリーや低公害車両の他に車内 Wi-Fi や安全運転サポート車も導入を進めてほしいです。	C	○新型車両の導入時には、ご意見を参考に検討してまいります。
9	③	「コミバス1日乗車券の整備」について (本編 P23)	2-9-5 ○コミバスに Pitapa パス1日乗車サービスを導入してほしいです。 ( <a href="http://www.pitapa.com/service/1day.html">http://www.pitapa.com/service/1day.html</a> )	C	○Pitapa パス1日乗車サービスについては、コミバスのICカード対応が前提となりますので、その機能実施後にご意見を参考に検討してまいります。
10	③	「情報発信による利用促進」について (本編 P26)	2-10-1 ○あわじ足ナビですが、従来は「淡路島発着の高速バス」を掲載していましたが、昨年4月より「淡路島に1箇所以上停留所を設けている高速バス」を掲載するようになっています。 淡路島発着便（従来から掲載） フットバス（昨年4月より掲載 淡路島内は志知のみ停車し、洲本市内は停車無し） 関西空港線（昨年4月より掲載 洲本市内は洲本 IC のみ停車し、他淡路島内では志知・津名一宮 IC・東浦 IC・淡路 IC に停車） ムーンライトエディ号（昨年4月より掲載 淡路島内は志知・東浦 IC のみ停車し、洲本市内は停車無し） 今後は外国語や点字などのあわじ足ナビも発行してほしいのと、PC・スマホ向けにはバス停別の時刻表を掲載してほしいです。	C	○あわじ足ナビについては、ご意見を参考に多言語化等を検討してまいります。
11	③	「交通弱者の移動手段」について (本編 P30)	○高齢者・障害者などの「交通弱者」にとって買い物や通院、外出するなどの日常的な移動手段を確保することは、その対象者にとって引きこもりや認知症対策、生活の質の向上につながると思いますので、例えば、住民主体による移動手段の確保についての制度があればよいと思います。 <u>（福祉施策になるのでしょうか？）</u>	C	○いわゆる「交通弱者」といわれる移動に支障をきたしている方の支援については、そのニーズに合わせ福祉施策も含め検討してまいります。
12	⑤	「公共交通圏の定義」について (資料編 P17)	○高齢の身体障害者にとっては、この歩行距離の定義（バス停から半径 500m）は、加齢とともに厳しく困難な距離になってきました。将来、高齢者・障害者の移動方法について考える際には、考慮してください。	C	○公共交通の空白地域の定義の一つとして国土交通省の調査では、「バス停から半径 500m」が設定されています。洲本市においてもアンケート調査から「バス停から半径 500m」と定義しております。高齢者・障害者の移動方法については、ご意見を参考に今後の検討課題とさせていただきます。
13	⑤	「5) 移動に対する支援策」について (資料編 P18)	○「障害者の移動手段を確保するための施策も、タクシー利用券の配付から、路線バスやコミュニティバスも利用できる助成券の配付に変更しています。」とありますが、私達障害者にとっては、タクシー利用券だけでなく、バスの利用も可能となったことは、障害者支援の幅が広がることであり、外出の機会が増加することになるので是非ともこの支援を継続してほしい。	B	○高齢者・障害者の移動手段確保事業については、年々その支援額が増加しており支援を必要とされる方が増加しております。ご意見を参考に今後も支援を継続していきたいと考えております。