

大竹市地域公共交通計画（素案）に対する意見及び対応

区分	ページ	意見等の内容	対応
協議会委員	1, 53 ページ	53 ページの[4]で乗務員が不足していることが課題であるとの記述があるが、「乗務員」と言うとバス・タクシーの乗務員のみが不足しているという印象を受ける。 51 ページの「航路事業者からみる課題」からすると、フェリーの船員も不足している状況があると考えられるため、船員を含む用語に改めてはどうか。	1 ページの「深刻な乗務員不足の問題」の記載を「深刻な乗務員※不足の問題」と改め、同ページに「※本計画では、バス・タクシーの運転士及びフェリーの船員を総称して乗務員と記述します。」の記載を加えました。
協議会委員	15 ページ	地域公共交通の整備には、高齢者等の移動手段の確保が重要であると読み取れ、そのための関連施設が図示されていると思うが、その視点からすると、広島西医療センター以外の「病院・診療所」が記載されていないので加えるべきではないか。	病院・診療所については、プロット表示を追加しました。また、凡例にある「病院（国立）」を「病院・診療所」に改めました。
協議会委員	18 ページ	大竹駅と玖波駅の 1 日当たりの旅客乗車人員のグラフがあるが、『大竹市統計書 2024』と若干数値が異なっている。どちらが正確な数値なのか。	もともとのグラフは出典元が異なる資料から計算して数値を求めたものであり、その過程で誤差が生じた可能性がありますので、『大竹市統計書 2024』の数値を採用しました。
協議会委員	35 ページ	表の平成 27、28、29 年度のデマンド型乗合タクシーの数値とグラフは一致していないのではないか。	栄ぐるりんバスの数値がデマンド型乗合タクシーにカウントされ、グラフ化されていたので、グラフを修正しました。
協議会委員	39 ページ	地域別や年代別で地域公共交通の利用者がどうなっているか、わかるように記載したほうがよいのではないか。	地域公共交通の利用者が一目でわかるよう、表の中で点線で囲みました。
市議会議員	36～48 ページ	・アンケートについて 大竹・栗谷線バスと坂上線バスのサンプル数が少ない。不満と答えた方がいないなど、回答が偏っている。これに基づいて P D C A サイクルや評価を行うのは不安である。	大竹・栗谷線バスと坂上線バスのサンプルを多く集めることが難しい面があります。少しでもご意見をお聞きして改善できるところはないかという思いはございます。少数ではありますが、できるだけのご意見を伺って計画に反映したいと考えていますので、ご理解いただければと思います。

区分	ページ	意見等の内容	対応
協議会委員	41 ページ	不安を感じる具体的な理由についての記述があるが、根拠となるグラフの追加が必要ではないか。	「不安を感じる理由」について、グラフを追加しました。
協議会委員	52 ページ	[1]～[6]の課題について、それぞれの内容に関連するデータが掲載されているページ数を注釈として載せてはどうか。	関連ページを記載しました。
協議会委員	52 ページ	今後の地域公共交通の利用者数について、[1]では「高齢化の進行に伴い…増えることが考えられる」としている反面、[2]では「(人口減少により) 減少につながる」としており、矛盾しているように感じる。	ご指摘のとおり、矛盾を感じさせる文言であったことから、文章を見直しました。
協議会委員	53 ページ	交通 GX の推進に関して、「電気スタンド、水素ステーション」について研究・検討するとあるが、これらは一般車両のユーザ向けの施設であり、本計画に基づき推進していくものとして違和感がある。	ご指摘のとおり、一般車両向けであり、本計画にそぐわないことから、「電気スタンド、水素ステーション」の記載を削除しました。
市議会議員	53, 59 ページ	交通 DX の取組として、自動運転に関する記載がないが、研究を進めるとの記述を加えるべきでは。	今後、研究を進めていく必要があると考え、自動運転についても記載しました。
市議会議員	53, 59 ページ	DX とデジタル化は異なるものであり、混同しているような記載が見受けられる。	交通 DX については「交通のデジタル化」の記載を削除し、また、用語解説については、広島県公共交通ビジョンにあわせた記載内容に改めました。併せて、交通 GX についても同様に記載内容を改めました。
協議会委員	54 ページ	「地域公共交通の形成」とは何か。焦点があいまいであるので、わかりやすい表現にすべきではないか。	「体系」を加えて、「地域公共交通体系の形成」という表現に変更しました。

区分	ページ	意見等の内容	対応
協議会委員	57 ページ	各地でライドシェアの取組が進められているが、本計画においてもライドシェアに関する記載が必要ではないか。	「(5)乗務員確保に向けた取組の推進」の概要の中に自家用車活用事業（日本版ライドシェア）に関する記述を加えました。
協議会委員	58, 59 ページ	(2) キャッシュレス決済の導入、(4) 地域公共交通を利用しやすい環境の整備、(5) 交通 DX・GX の実現に向けた新技術の活用検討の事業主体が大竹市のみとなっているが、交通事業者も加えるべきではないか。	ご指摘のとおり、(2)キャッシュレス決済の導入、(4)地域公共交通を利用しやすい環境の整備、(5)交通 DX・GX の実現に向けた新技術の活用検討を推進していくためには、交通事業者との連携が必要なことから、事業主体に交通事業者を加えました。
協議会委員	60 ページ	(1)について 地域公共交通の利用を促進するため、…関連情報の提供等を行う。とあるが、誰が行うのか。 交通事業者の役割がわかりづらい。	市、交通事業者、市民のそれぞれの役割がわかりやすくなるように、文章を見直しました。
協議会委員	60 ページ	(2)について 交通事業者と市民の役割がわかりづらい。	市、交通事業者、市民のそれぞれの役割がわかりやすくなるように、文章を見直しました。
協議会委員	61 ページ	事業展開の表は、3 つの目標達成のための事業を列記したページ (55～60 ページ) の次に記載するほうが、事業内容と工程がわかりやすいのではないか。	ご指摘のとおり、事業内容のすぐ後ろのほうがよいと、第 7 章から移動させて、第 6 章計画の「基本方針・目標及び事業」の最後に、「6.3 事業展開」としました。
協議会委員	62 ページ	6.3「目標の評価指標」の項は、章立てとしたほうがよい。	第 6 章の中の評価指標は、新たに第 7 章として、標題を「目標達成度の評価指標」としました。
協議会委員	63～66 ページ	それぞれの「評価指標」の目標値を設定した根拠についての説明が必要ではないか。	設定した根拠等について、加筆しました。 ・評価指標① こいこいバス…基準年度の 1 割増以上、 デマンド型乗合タクシー…基準年度の 5 割増以上 ・評価指標② こいこいバス車両更新に伴う修繕費の抑制や、利用促進策に取り組み、利用者の増加を図る ・評価指標③ 令和 6 (2024) 年度予算ベース 5,471 千円 ・評価指標④ 不満割合を基準年度の 2 割減の

区分	ページ	意見等の内容	対応
協議会委員	64 ページ	運賃収支率の目標の 40.0%以上については、利用促進だけでは達成が難しいのではないかと。	こいこいバス車両更新に伴う修繕費の抑制や利用促進が図られることから 40%と設定しました。なお、概要の中にも記述を加えました。
協議会委員	65 ページ	評価指標③の目標値の 6,000 万円以下は、基準値 3,434 万円に対して開きが大きいのは何故かと。	今後、運行コストの増加が見込まれることから、目標値を設定しましたが、デマンド型乗合タクシーの運用見直しを進めるなど令和 6 年度から予算が増額となることから、令和 6 年度における予算ベース 5,471 千円を新たに記載しました。
協議会委員	—	乗務員確保に向けた取組を推進するのであれば、乗務員確保数の評価指標を定めた方がよいのではないかと。	明確な目標設定が難しいことから、本計画では評価指標の設定は行わないこととします。
協議会委員	69 ページ	最終年次に目標指標に対する検証を行い、次期計画策定の必要性を判断するとの記述があるが、目標達成していれば次期計画は策定しない可能性があるのかと。	本計画の評価の検証結果にかかわらず、次期計画は策定するため、文章を見直しました。
パブリックコメント	男性 80 代	今年 1 月に免許更新したのでバスや乗合タクシーの利用は 3 年先になりますが、素晴らしい地域交通計画に感心しています。 これまでの無関心さに恥を感じます。 どうか本計画を推進して下さいますようお願い致します（原文のまま、掲載）	ありがとうございます。市民の皆様が安心して暮らしていける移動手段を将来に向けて確保していくため、市民、交通事業者、市の 3 者が協働して、持続可能で利便性の高い地域公共交通を構築していきたいと考えています。

※この他、事務局において、字句の修正やレイアウト、校正など軽微な変更・修正を行っています。