

阿南市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの 「ご意見」及び「市の考え方」

No	ご意見（要旨）	市の考え方
1	<p style="text-align: center;">①まちの形が変わることを考慮し、施策を立ててもいいと思う。</p> <p>・計画期間が10年となっていることから、高速道路が徳島方面から阿南インターチェンジまで伸びてくる可能性が十分考えられます。高速道路が開通することによりまちの形が大きく変わってくる可能性があるため、10年間で計画の施策を見据えるのであれば、そのあたりのことも考慮に入れてもいいのかなと思いますが、現状では開通時期やインター周辺における開発状況の見込みが立ちにくい面もあると思います。PDCAサイクルの中でそういった部分の見直しも検討してもいいと思います。【A氏】</p>	<p>・阿南インターチェンジ完成後は自動車や高速バス等の交通の流れが変化し、本市の交通状況が大きく変わることが予想されます。本計画は、計画期間を10年としておりますが、「阿南市地域公共交通活性化協議会」において、毎年度、各種施策の進捗状況の分析等、計画の検証を行い、計画開始から5年後の令和8年度に必要な応じて計画の適切な見直しを行う予定です。</p>
2	<p style="text-align: center;">②なぜ高齢者だけを対象にしたのか。</p> <p>・市民アンケート調査の対象について、なぜ高齢者だけを対象にしたのかと残念に思いました。高齢者は不便を感じても自身で代替手段を考え対処することはできるし、アンケート結果からも自家用車を自ら運転しているのがほとんどで、移動に関してさほど困っていない印象を受けました。それに対し、障害者のいる家庭の場合、障害当事者の移動を支援しているのはほぼ親であり、そのため生活の大半を親に依存しています。私も自閉症の子どもを持つ親であり、子どもの移動を支援している立場です。【B氏】</p>	<p>・高齢者の免許返納が増える中、世帯として自家用車を所有していない高齢者等の移動手段の確保が喫緊の課題となっている中、交通空白地や交通不便地域にお住いの高齢者の方を対象に、地域公共交通の利用実態や市民意識を把握することを目的としてアンケート調査を実施いたしました。</p> <p>本計画の策定に際しては、各交通事業者から利用者の特性や利用者からの声などについてヒアリングを行っており、その中で、障がいをお持ちの方からのご意見もいただいておりますので、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
3	<p style="text-align: center;">③目標値と重点施策等との関連が不明である。目標値が低いのではないか。</p> <p>・目標値として定量化されているが、重点施策との関連や調査、分析内容との関連が不明である。目標となる鉄道の利用者数、バスの利用者数は減少</p>	<p>・基本方針（目標）1、2は短期的目標として捉え、基本方針（目標）1、2を達成することで長期的目標である基本方針（目標）3を達成できるという関連性があります。</p>

No	ご意見（要旨）	市の考え方
	<p>し、補助金は据え置きです。改善して減少幅を減らしたのでしょうか、改善内容が不明です。また、調査によると交通空白地域が 5 か所あり、乗合タクシーや住民主体の地域交通担い手による改善を計画しているが、空白地域が解消するのか不明です。バスの利用促進のために教育実施回数やイベントチラシの記載回数は手段であり、その結果、どんな効果を上げるつもりが不明である。</p> <p>【C氏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価指標が低く、目標値と現状値を比較すると同程度のレベルにしか見えません。例えばご近所パートナー事業の実施地域数、現状値は加茂谷地区のみですが、令和4年度には那賀川町が実施予定、せめて目標値を4箇所位にすべきです。また徳島バス阿南の公的負担額は20%UPです。目標値を高くし、行政、交通事業者、市民が連携し一体となって取り組むべきです。【D氏】 	<ul style="list-style-type: none"> 各交通機関の利用者数は人口減少に伴い、利用者の中心である学生、高齢者が減少し、収益の減少から公的負担額の増加が想定されますが、施策により現状維持することを目標としています。 交通空白地域においては、乗合タクシーや住民主体による地域交通担い手の育成などを行うことで、空白地域の解消に努めてまいります。 乗り方教室やイベントチラシへの公共交通の記載を行うことで、利用を促進し、その結果として鉄道、バスの利用者数の維持に繋げるための指標としています。 ご近所ドライブパートナー事業においては、令和13年度までに2箇所を目標としており、事業により、地域内交通の担い手を育成しながら、利用対象者がより広い自家用有償旅客運送を令和13年度までに2箇所を導入することを目標としております。これらの取組については各団体や地域住民等の協力をいただき、導入数の増加を目指します。
4	障がい者の移動について	
	<p>④知的障害・発達障害について</p> <ul style="list-style-type: none"> 知的障害・発達障害の場合、藍住町や北島町のような吉野川北岸のエリアでは、療育手帳が最重度判定で言葉も発せない方が路線バスで事業所へ通っていることもあることから、知的に重度な障害者でも公共交通機関を利用して移動する能力は育てることができると考えています。 私の子どもが地元の小学校を卒業して特別支援学校中学部へ通うにあたり、自立に向けて循環バス「ナカちゃん号」を利用しようと計画を立てたことがありましたが、通学時間が1時間以上かかることなど懸念があり、やむなく断念して私が通勤（自家用車）の道中に学校へ送りながら過ごし 	<ul style="list-style-type: none"> 徳島バス阿南(株)を含めた全国のバス事業者は運転手不足等の課題があり、現状の路線以上の増便をすることは困難な状況にあります。また、運行ダイヤについては、様々なパターンが考えられ、現状不十分なところもありますが、通学のための路線は優先して残しており、その中でも支援学校への路線は最優先に考えていると伺っております。本計画の重点施策④には「需要に応じた路線・ダイヤの見直し」を位置付けており、地域特性を踏まえた効率的な路線の組み換えやダイヤの

No	ご意見（要旨）	市の考え方
	<p>ました。</p> <ul style="list-style-type: none"> 阿南支援学校へは徳島市や小松島市からも通う者がおりますが、公共交通機関を利用したくても路線や便数が貧弱で利用できないという現実があります。それに、交通弱者は障害者の割合が高いと思われませんが、阿南市地域公共交通計画24ページの地図には阿南支援学校が記されていないのも残念でなりません。 親が健康でいるうちは親が移動支援を行えますが、親が高齢・病気・死亡等で支援を行えなくなったとき、日々の食料の買出しさえままならない在宅障害者となる不安があります。その負担を減らすためにも、自力で移動できる能力を伸ばすための手段として公共交通機関は必要だと考えます。【B氏】 	<p>見直しについて検討し、障がいをお持ちの方も含め、利用者全体の利便性の向上を図ってまいります。</p> <p>また、重点施策⑥において、各地域の団体、地域住民の皆さま等、多様な担い手が主体となった新たな交通モードの導入も視野に入れ、既存の公共交通にとらわれない、多様な移動手段の確保について検討を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計画P24の「施設立地状況」への阿南支援学校の標記については、ご指摘いただきましたとおり標記させていただきます。
	<p><u>⑤てんかんについて</u></p> <ul style="list-style-type: none"> てんかんの場合、病気の特性により運転免許が取れないほか、発作による転倒の可能性があるため自転車にもなかなか乗れず、移動は徒歩が基本です。そのため、親がいれば親の車に同伴、いなければ近所の方や知人に頼んだりして外出をしていますが、近所や知人に頼むにも気兼ねなどがあるため、結局ひきこもってしまう悪循環があります。てんかんは精神障害者の扱いで、身体障害者等とは違い福祉タクシーや移動支援などのサービス受給が非該当となるため、移動については生活に直結し、本当に深刻な問題です。また、運転免許を持っておらず発作もあるため就職先も限られ、知的に問題がなくとも仕方なく福祉事業所を利用している方も少なくなく、低収入により通常のタクシーなどは使えず外出できない方もいます。 障害者の自立のため、障害当事者の力で生活していけるように親達は療育していますが、サービスがないため練習もままならず、仮に体験をさせても利用の機会が少ないため忘れてしまうなどし、結局使い物にならないといったことがあります。【B氏】 	<ul style="list-style-type: none"> てんかんのある方で、1・2級の障害者手帳をお持ちの方については、移動支援等のサービスを受けることが可能となっております。 <p>いただきましたご意見については、福祉担当部局及び「阿南市地域公共交通活性化協議会」において共有させていただき、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

No	ご意見（要旨）	市の考え方
5	<p data-bbox="256 210 392 248">提案事項</p> <p data-bbox="256 259 544 297">◎加茂谷地区について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="256 309 900 488">• 徳島バス阿南大井線（那賀川北岸線）が廃止に伴う代替案が実行されていません。路線が廃止されただけで何ら対策が実施されず、交通難民が増加しています。 <li data-bbox="256 499 900 913">• 阿南市からの要請により、加茂谷地区で、ご近所ドライブパートナーモデル事業が、令和4年3月末まで実施されています。この対象地域は徳島バス阿南大井線が廃止になった地域で、利用できるのは居宅要支援者及び事業対象者限定で、通院及び買い物等に係る移送支援であり、健常者の通院、買い物には使用できません。また通学や通勤にも使用できません。路線バスの代替措置としては、不十分であります。 <li data-bbox="256 925 900 1249">• 現状の阿南市における公共交通の一番大きな問題は、令和2年度市補助金全体額8,000万円の約66%（5,300万円）を占めるバス交通であります。特に周辺部は採算性も悪く、路線の縮小、運行回数減、そして廃止といった対策の結果、益々利便性も悪くなり、利用者が減少するという悪循環になっています。 <li data-bbox="256 1261 900 1485">• 地域公共交通の再編については、民間運行事業者を中心とした従来の補助金行政中心の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う阿南市が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要があります。【E氏、F氏】 <li data-bbox="256 1496 900 1731">• 加茂谷元気なまちづくり会と阿南市でご近所ドライブパートナー制度をモデル地区として取り組んでいる。一步の前進であると歓迎しているが、体が不自由な人でないと利用しにくい点が問題点としてあるということである。【G氏】 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="938 259 1430 965">• 令和2年度においては、タクシーによる代替輸送を実施しましたが、令和3年5月から実証実験的に開始した「ご近所ドライブパートナー」事業については、介護保険事業を活用した道路運送法の規制対象外の事業であることから、利用対象に制限がありません。そのため、同事業は、阿南バス大井線廃線に伴うバス路線の完全な代替事業ではありません。現時点での利用者の制限のない輸送手段としましては、運輸局に登録を行い、自家用車を使用して利用者から運賃を徴収する「自家用有償旅客運送事業（空白地輸送）」となります。 <li data-bbox="938 976 1430 1346"> <p data-bbox="938 976 1430 1346">しかし、この制度もバス路線との競合を避けるため、最寄りのバス停までの輸送となり、バス停から目的地まではバス路線に乗り換えての移動となります。また、予約管理等の運行管理の事務も発生するため、自家用有償旅客運送事業が実施可能な体制づくりが必要となります。</p> <li data-bbox="938 1357 1430 1872">• 人口減少下において、地域公共交通を持続可能なものとするためには、行政、交通事業者の連携強化は元より、市民一人一人が当事者意識をもって、公共交通に乗って残すという意識の醸成が必要です。そのため、本計画では、基本方針に、「誰もが参画・協働し「乗って残す」地域公共交通」を掲げ、重点施策として「住民主体による地域内交通の担い手の育成」を位置付けております。

No	ご意見（要旨）	市の考え方
	<p>⑦循環バスの効率化について</p> <p>・循環バス（ナカちゃん号）の効率化については、現実にも目を向けたい施策案だと思います。そもそも移動の流れが阿南中心部⇄那賀川町・羽ノ浦町となっていることから、「那賀川⇄羽ノ浦」の接続の必要性がそこまで高くないと思われます。そうであるならば、「循環」という縛りにとらわれず、「なかちゃん号那賀川線」「なかちゃん号羽ノ浦線」のように路線を切り離した方が利便性は上がると思います。【A氏】</p>	<p>・ご意見いただき有難うございます。</p> <p>循環バス（ナカちゃん号）の効率化については、本計画の重点施策②に位置付けており、路線の分割等による効率化に向け検討を進めてまいります。</p>
	<p>⑧バスの路線図は地図ベースにした方がわかりやすい。</p> <p>・わかりやすい路線情報の提供については初めて利用する方の利用に対する不安解消のためにいい施策だと思います。バス停へ路線図を貼る場合は模式図ではなく地図ベースのものにした方が、大まかな位置が視覚で利用者に伝えることができ、利用者のイメージがわきやすいと思います。【A氏】</p>	<p>・ご意見いただき有難うございます。</p> <p>バス停における路線情報の提供については、交通事業者との協議の上、利用者にとってわかりやすい案内表示に努めます。</p>
	<p>⑨幹線路線の運賃体系や運行本数については、沿線市町や県と協調して運行事業者と協議していくことが重要だと思う。</p> <p>・地域公共交通については、幹線交通と地域内交通の大きく2つに分けられると思いますが、幹線交通については市町村単独で何かを変えていくというのは難しい面があると思います。このため、幹線路線の運賃体系や運行本数については、沿線市町や県と協調して運行事業者と協議していくことが重要だと思います。【A氏】</p>	<p>・幹線路線は市内と他市町を結ぶ広域移動手段としての役割を担うことから、運賃体系や本数、ダイヤ等については県、沿線市町、交通事業者と協議を行い、効率的な公共交通ネットワークの形成と利便性の向上を図ってまいります。</p>
	<p>⑩バス停留所に駐車できる利用者専用の駐車場を設けてはどうか。</p> <p>・バスについて提案ですが、高齢者や家族の方も2kmぐらいなら自家用車を運転でき、また当事者の方も自転車で行けます。そうした方々のために、3～4km単位ぐらいに停留所に駐車できる利用者専用の駐車場を設けてはどうでしょうか。駐車場は行政が設置して、ボランティア団体（有償のNPO立ち上げ）が管理し、その地域の住民が利用しやすい形態を作ることで、自家用車を利</p>	<p>・徒歩圏内に鉄道駅やバス停がない交通空白地、交通不便地域における、バス停までの移動手段としましては、道路運送法に基づく「自家用有償旅客運送」等、地域住民主体による輸送支援サービスのほか、乗合タクシー等の導入を想定しております。</p> <p>バス停周辺での駐車場整備については、用地の確保、施設管理、費用対効果等、様々な視点から必要性を含め</p>

No	ご意見（要旨）	市の考え方
	<p>用せずに、公共交通機関が利用できると思います。停留所から 50～100m 範囲に設置することが肝心で、駐車場の広さはその地域の実情に合った広さを確保してみてもうでしょうか。【H氏】</p>	<p>検討する必要があると考えます。</p>
	<p>⑪市内の主要駅に利用者専用の駐車場を設けてはどうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> • JRについて提案ですが、市内の主要駅に利用者専用の駐車場を設け、行政が設置し、ボランティア団体が管理してみてもうでしょうか。利用者の区別は有料駐車場の利用方法と同じです。駐車場の駐車券をJRの車掌または駅員に押印してもらうことで駐車ができる仕組みです。駅から50～100m 範囲に設置することが肝心で、駐車場の広さはその地域の実情に合った広さを確保してみてもうでしょうか。【H氏】 	<ul style="list-style-type: none"> • 阿南駅では、周辺の商業施設と連携し、パークアンドライドを実施しております。 • 鉄道駅周辺での駐車場の整備は、パークアンドライド推進の観点から、公共交通の利用者の増加につながることを考えられますが、駐車場整備については、用地の確保、施設管理、費用対効果等、様々な視点から必要性を含め検討する必要があると考えます。
	<p>⑫利用者を増やすための施策</p> <ul style="list-style-type: none"> • 過疎地に公園とかイベント会場を作ることによって利用者増を考える事も大事かと思えます。JR四国では、阿南駅以南でバス路線と並行している地域の利用増を図るため、JRとバス会社が協力して出来る方策を検討するとのこと。【H氏】 • 阿南市は人口減少と車の利用率が高く特に高齢者の免許の返納率も低い状況では、路線バスの利用者が少ないのはこの背景にあると思われますが、バスやタクシーの利用者を増やす為には発進するポイントや乗降するポイントを考慮しなければなりません。例えば日常生活としては買物や通学通勤が必要不可欠であります。高齢者からすると、病院や介護施設が必要となります。特に阿南市は路線バスの在り方については市民の足となる事が必要条件となるのは言うまでもない事です。利用者を増やす為には、路線・運賃・目的地・便の増便・時刻・路線コースの問題があります。この問題を解消する案としては乗り物だけではなく、道路や街づくりも関係してくるものだと思います。他に市民の行先として、どこが多いのか運賃の値段としては高いのか安いのか、コ 	<ul style="list-style-type: none"> • JRとバスの連携については、JR阿南駅以南について、列車の切符や定期券で高速バスの利用を可能とする等、公共交通利用者の利便性を高める取り組みを行っています。 • 本計画の重点施策⑬「施設やイベントとの連携」において、阿南市主催のイベントの際は、公共交通の利用を呼びかけ、イベントのチラシにはバスのダイヤを掲載するなど公共交通の利用促進を図ってまいります。また、令和3年10月に実施した市民アンケート調査の結果では、日常の外出先として、市内の商店や病院、金融機関が多くなっております。このアンケート調査の結果や乗降調査を毎年度実施する等して、需要に応じた路線・ダイヤの見直しを行い、効率性の高い公共交通の構築に努めてまいります。 • また、重点施策⑯において、「将来のまちづくりと連動した戦略的な路線の検討」を位置付けており、立地適正化

No	ご意見（要旨）	市の考え方
	<p>ースとして通って欲しい場所はどこなのかというアンケート調査を実施してコースを決めることがベストだと思います。更に市民の公共交通の利用の問題だけでなく市民以外の市外・県外利用者にもスポットをあてて見る必要があると思います。観光やレジャー・アウトドアスポットに乏しい阿南市では利用するには限界があるかも知れませんがこの対外的問題もあるのではないかと思います。【I氏】</p>	<p>計画などまちづくり計画との整合性を図り、市全体を俯瞰した公共交通ネットワークの構築を図ってまいります。</p>
	<p>⑬行政や地域が一体となって取り組める体制づくりこそ大事</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県外のお客を阿南市内へ紹介するとした場合、本当に喜んで頂ける名所、旧跡、公園や食べ物、特産品等で何があるでしょうか。個人で創生しようとしても限界があり、行政や地域が一体となって取り組める体制づくりこそ大事であり、阿南市には室戸阿南海岸国定公園があります。行政として、この地域をどのように管理していますか。「絵に描いた餅」では何の意味もありません。阿南市の宝として、大いに活用し盛り上げようではありませんか。【H氏】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご意見いただき有難うございます。阿南市には恵まれた自然や各地域で育まれた歴史文化資源があります。このような地域の資源を活用した魅力あるまちづくりを市民の皆様と共に進めてまいります。 いただいたご意見は、今後の観光行政において参考とさせていただき、所管課と検討を進めてまいります。
	<p>⑭交通機関の維持は困難であることを住民に周知して施策に協力してもらう必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通は通勤通学、車のない高齢者には不可欠です。更に、マイカー利用に比べ公共交通（人が多く利用すればの前提）は脱炭素に貢献し重要性が増します。しかし、住民アンケートの分析にあるように公共交通の維持に対する認識が甘く、他人事です。阿南市の経済状況や人口減少、福祉などへの支出増から補助金による交通機関の維持は困難であることを住民に周知して施策に協力してもらう必要があります。市長自ら新聞やテレビでPRをした上で、マイカー慣れした住民に様々な改善策の協力を依頼して不便を感じるが我慢してもらう理解を早く進めることがまず優先です。【C氏】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本計画では、重点施策⑫において、「地域公共交通見直しに向けた地域座談会の実施」を位置付けております。この取組を通して、市民の皆さまと阿南市の公共交通事業者の厳しい現状と課題について共有し、「誰もが参画・協働し「乗って残す」地域公共交通」の実現に向けて、当事者意識の醸成と住民が主体となった新たな地域内交通モードの導入に向けて取組を進めてまいります。
	<p>⑮マイカー利用制限による通勤の利用者数の増加やスクールバス混載</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JRやバス会社の収益確保には固定層となる定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用車での通勤から公共交通を利用した通勤へのシフトは、公共交通利用者の増加や渋滞の緩和、CO2削減の観

No	ご意見（要旨）	市の考え方
	<p>期利用の通学や通勤を取り込み、一定の利用者を確保することが必要です。市役所は勿論従業員50名以上の会社にマイカー通勤の削減を依頼して公共交通通勤に変更してもらい、当面3割減を目標に5割減、7割減と年度毎に率を高める。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 通学の利用については、バスをスクールバス混載にして利用する方法があります。安全な通学路整備の費用負担に代り、安全な通路が確保されない場所や離れた場所からの小中高生の通学はバスを利用し通学できるようにルート、タイムスケジュールを変更する。【C氏】 • 大井・水井地区から吉井小学校にマイクロバスでタクシー会社に児童が送迎してもらっているが、一般住民も利用できるようにしたり便数を増やしたりできないものだろうか。【G氏】 	<p>点から効果的な取り組みであります。各企業の方針や立地場所によっては公共交通の利用が困難な場合があり、一律に協力を依頼することは難しいと考えています。そのため、ターゲットを明確にしたうえで、地域公共交通の利用促進、自動車から地域公共交通への転換を促すモビリティ・マネジメント（MM）を継続的に実施してまいります。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 路線バスのスクールバスとしての利用については、徳島バス阿南の一部の路線では、通学の時間帯に合わせた運行を現在行っております。 今後、小中学校の再編の検討と併せて考える必要があると考えており、いただいたご意見は教育委員会と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。 • 大井・水井地区から吉井小学校へのタクシー輸送については、児童の通学を目的とした事業であるため、一般の方の利用はできません。
	<p>⑩当事者である交通事業者のやる気を引き出せる仕組み作りが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 本計画でヒアリングした交通事業者のコメントから当事者としても改善意欲が感じられない。タクシー会社は「固定客ばかり」で販促活動がなく、補助金に頼っている。バス会社やJR四国も市や協議会への改善要望がない。本来、タイムリーなルートやタイムスケジュール対応、イベントや送迎などの販促活動、料金体系の柔軟な対応を実施するのが当事者の役割である。補助金に頼りだけの改善意欲のない業者は退場してもらえない。当面、公的支援は必要であるが、補助金を定額支給するのではなく、努力して利用が増えれば増益するような仕組みが必要である。利用者数に応じた割引券などが望ましいのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> • 現在、タクシー会社に対する支援は行っておりません。また、徳島バス阿南については、貸切バス事業等による収益事業が無いため、本市からの補助金によって路線バス事業を継続しております。 なお、本市から徳島バス阿南への支援は経常損失額に対する補助であり、定額の補助金ではありません。 • 本市の公共交通機関を取り巻く経営環境は極めて厳しい状況となっておりますが、バス路線の見直しやパターンダイヤの導入、また、JR四国と徳島バスの連携によるJR阿南駅以南における鉄道とバスの運賃一体化によ

No	ご意見（要旨）	市の考え方
	<p>【C氏】</p>	<p>る、列車と高速バスの乗継制度の実施等、交通事業者の枠を超えた連携も進めており、今後もこのような取組によって、利便性の向上を図り、持続可能な地域公共交通につなげてまいります。</p>
	<p><u>⑦ JR、バス、タクシーによる三位一体の交通整備が必要である。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • JRの指摘通り、羽ノ浦駅前の車の乗り入れは困難。駅裏側に駐車場を整備して駅まで車で来てJRで通勤すると使いやすい。 • 各駅にタクシーが乗り入れし乗客待ちをしているが、効率が悪い。JR車内で車掌が乗客に到着駅のタクシーの手配を行うと駅到着後の待ち時間がない。 • 乗合タクシー用に送迎の空いた時間に幼稚園送迎バスやデイサービス送迎車を利用することも可能である。既に一部実施されているが、JRとバスの乗車券の乗り継ぎが可能となり、利便性が増している。【C氏】 	<ul style="list-style-type: none"> • 本計画の重点施策⑦において、「交通結節機能の向上」を位置付けております。JRのパターンダイヤの導入に伴い、他の交通機関との乗り継ぎが容易になり利便性が向上しています。 <p>今後も、既存の公共交通機関の連携をはじめ、地域のあらゆる交通手段も含めた全ての交通機関が効率よく接続する、利便性の高い交通体系の構築に努めてまいります。</p>
	<p><u>⑩交通空白地域においては複数の取組が必要ではないか。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 人口減少のはげしい加茂谷、新野、福井、椿地区は1つの案だけでなく複数の取組が必要ではないか。【D氏】 	<ul style="list-style-type: none"> • 他の地区と比較して、特に人口減少幅が大きく、高齢化率が高いとされる市周辺部の加茂谷、新野、福井、椿の4地区では、買い物や病院等、日常生活に必要な移動手段の確保が喫緊の課題となっています。特に、路線バスが運行していない地域、バス停留所から離れた地域については、ご近所ドライブパートナー事業や自家用有償旅客運送等、地域住民が主体となった移動手段の検討や乗合タクシー導入の検討等、新たな交通モードを導入するため、地域住民との対話を通じてこれらの交通手段を運営する担い手の育成に努めます。

No	ご意見（要旨）	市の考え方
	<p><u>⑱通勤時の公共交通の利用について</u></p> <p>・「乗って残す」取組もまず市職員の通勤には基本的に公共交通を利用、企業も同じ様に協力要請をし、住民にも広く訴える。阿南市の人口減少がどんどん進んでいる今、市民のため県、国を動かす気概で思い切った施策を実施してもらいたい。</p> <p>【D氏】</p>	<p>・本市の公共交通を取り巻く厳しい現状を市民の皆さまと共有し、市民生活に密着した市内移動は、自らで担うという当事者意識の醸成に努めてまいります。</p> <p>また、公共交通の利用促進に向け、市民等が地域公共交通を利用しようと思うような、分かりやすい案内表示等の情報提供や、バスの乗り方教室の開催等を通じた利用意識の啓発に加え、自動車から地域公共交通への転換を促すモビリティ・マネジメント等の取組を進めてまいります。</p>
	<p><u>⑲買い物バスによって既存バスの利用者が減るのではないか。</u></p> <p>・スーパーキョーエイの協力で買い物バスを走らせる計画も進んでいる。毎月2回であるが、大型スーパーで買い物できるのは便利である。ところが心配な点があり、既存の南岸線の利用者がさらに減り加茂谷北岸線と同じように廃止される引き金になるのではないか。南岸線が廃止されれば加茂谷診療所、松崎医院、医療センターなどの医療機関の利用者にとっては致命傷になってしまう。高校生など通勤通学に利用している者も大変である。何より地域の存続の危機となってしまう。また、マイクロバス乗車場までの距離が遠くでは利用しにくい、加茂谷とスーパーキョーエイとの往復だけでは買い物以外の利用ができないという声もある。【G氏】</p>	<p>・アンケート調査の結果では、日常の外出先として、市内の商店、病院、金融機関が多くなっています。これらの目的地への移動手段としては、既存の公共交通機関に加え、市民が主体となった新たな交通モードの導入に取り組むとともに、公共交通を地域で支えていくという当事者意識の醸成を図り、交通事業者、行政、市民がそれぞれの役割を果たしながら、持続可能な地域公共交通サービスの確保体制の構築を図ります。</p>
	<p><u>⑳既存のバス停まで小部落から利用できる交通機関が設定できないだろうか。</u></p> <p>・既存のバス停まで小部落から利用できる交通機関が設定できないだろうか。タクシーなどの小型車で送迎できるようにするのである。そうすることによって通学・買い物・通院などができやすくと考える。毎日の利用を考えると利用料金も多額になるので共同利用や行政の補助金も必要になると思う。【G氏】</p>	<p>・既存のバス停までの移動については、乗合タクシーの導入や地域住民が主体となった「自家用有償旅客運送」等の導入を検討してまいります。</p>

No	ご意見（要旨）	市の考え方
	<p><u>㉒重点施策の重点化/優先化が不明確である。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 重点施策が15件あり、総花的であり、実施計画は計画線が全年にわたり、「なに」を「いつ」までに実施するのかなど重点化/優先化が不明確である。【C氏】 	<ul style="list-style-type: none"> それぞれの重点施策の実施期間として、短期、中期、長期の3つの時間軸に区分しております。このうち、循環バス「ナカちゃん号」路線の効率化、新野線の新たな交通モードを含めた見直しの検討などの施策については、計画期間前半の令和4年度から令和6年度の短期の施策として重点的に着手することとしています。 今後、PDCAサイクルによって、必要に応じて重点化、優先化等の見直しを行ってまいります。
	<p><u>㉓調査内容からどのように重要施策に至ったかの検討プロセスが不明である。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 調査内容からどのように重要施策に至ったかの検討プロセスが不明。VE活動のように対策を複数提案してメリットデメリットなどを考慮して施策を絞り込むプロセスの見える化が必要である。【C氏】 	<ul style="list-style-type: none"> 本計画の策定に当たっては、阿南市地域公共交通活性化協議会でご協議いただきました内容を踏まえつつ、前計画であります「阿南市地域公共交通総合連携計画」における重点施策の対応状況の評価・課題を踏まえ、上位計画・関連計画から見た課題、また、地域公共交通に関するアンケート調査や交通事業者へのヒアリング調査の結果を踏まえ、大きく3つの課題を整理しています。 これらの課題に対する3つの基本方針を定め、更に基本方針に基づく具体的施策として15の重点施策を位置付けております。
	<p><u>㉔前回計画の重点施策の実施されなかった項目や実施が不十分な項目の原因究明がない。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 前回の検証について実施状況を確認しているが、実施されなかった項目や実施が不十分な項目の原因究明がなく、今後、計画を推進する場合、注意すべき点が不明である。【C氏】 	<ul style="list-style-type: none"> 本計画の策定に当たっては、前回の計画に位置付けた各種施策の実施状況についての検証を行っておりますが、実施されなかった項目等についての原因究明までは行っておりません。いただいたご意見は、今後の計画見直しの際の参考とさせていただきます。