

「吉崎市地域公共交通計画（素案）」に対するパブリックコメントの実施結果について

- 意見募集期間：令和8年1月16日(金)～令和8年2月16日(月)
- 意見提出者：7名（26件）
- 「ご意見」と「ご意見に対する市の考え方」

No	ページ	章	項目	ご意見	ご意見に対する市の考え方
1	1		1. 計画の位置づけ	<p>人口戦略を支える交通基盤としての位置付けについて 「プラス7000」および分野横断政策との接続 第4次吉崎市総合計画において最重要政策として掲げられている「人口対策プロジェクト(通称:プラス7000)」との関係性について、本計画の位置付けをより明確に整理することをご検討いただきたいと存じます。</p> <p>移動環境は、単なる利便性の問題にとどまらず、子育て世帯の居住選択、若年層の進学・就労継続、高齢者の島内生活の維持、障がい者の社会参加など、定住意向や生活継続性に直接・間接の影響を及ぼす基盤条件の一つと考えられます。</p> <p>離島においては、高齢者、免許未取得の学生、障がい者等の交通依存層が存在し、これらの移動確保は福祉政策(生活維持・健康)、教育政策(通学機会確保)、人口政策(若年層定着・担い手確保)と密接に関連します。</p> <p>公共交通の再構築は経営合理化の取組であると同時に、人口維持を支える社会基盤整備の一環であることを本計画内で明示することにより、「プラス7000」との政策的連動がより明確になると考えます。</p> <p>あわせて、総合計画のみならず、福祉計画、観光振興計画等の分野別計画との連携事項を体系的に整理することで、交通政策が庁内横断的な基盤施策として位置付けられ、本計画の実効性と政策的意義が一層高まるものと考えます。</p>	<p>本計画は、第4次吉崎市総合計画の基本目標「持続可能な社会基盤が整い安全な暮らしを守る島」を上位計画としています。ご指摘の通り、移動手段の確保は定住意向に直結する基盤条件であるため、福祉や教育、移住定住施策と連携し、持続可能な交通ネットワークの構築を目指してまいります。</p>
2	10	第1章 本市の現状	7. 観光の状況	<p>【2024年-2025年月別訪問者数】の単位が不明なので、明確にしたい。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、グラフの単位を明記し、より分かりやすい資料となるよう修正します。</p>
3	10	第1章 本市の現状	7. 観光の状況	<p>○観光の足としての未来 20歳の免許保有率は51.3%、マイカー所有率は13.2%(2026/ソニー損害保険調査)であり、レンタカー主体の吉崎の個人観光は将来的にターゲットが半減する。普段車に乗らない層がレンタカーを嫌うことも考えたと半減どころの減少幅ではなくなる可能性も高い。</p> <p>また、実際に路線バスで吉崎を観光した体験も踏まえ「路線が分かりにくい」「本数が少ない」「行きたい場所への直行便がない」デメリットに加え、今後路線がますます減少する中では観光の足としての路線バスは成立しない。AI オンデマンドバスであれば、一定の駐車場所や待ち時間の制約があるものの自由度の高い移動が可能であり、現実的な選択肢となる。</p> <p>○運転手について 運転手については、現在路線バスを運行している会社に運営を委託することで一定確保することが可能であり、路線バスと競合しない為にもそのような方法を探っているエリアは多い。</p> <p>○運用について AI オンデマンドバスなのでルートについてはAIが自動的に作成するので人間が関与する必要がない。受付については「LINE」「アプリ」「電話」などサービス提供会社によって様々な方法があるが、オペレーション負荷が低い「LINE」「アプリ」に誘導する流れが強く、実際に高齢者が多いエリアでも全体のLINEが4割超、電話が3割超、アプリが2割という結果もある。</p> <p>○導入について 先に述べたような不採算路線のAI オンデマンドバスの実証実験を進めることを提言したい。</p>	<p>今後の路線バス再編において、日中時間帯のデマンド型交通への転換を検討しております。AI オンデマンドバスについても、将来的な利便性向上に向けた有効な手段の一つとして、具体的な導入可能性の検討を進めてまいります。</p>
4	10	第1章 本市の現状	7. 観光の状況	<p>観光振興との連携の明確化 p.10では観光客の移動実態が示されていますが、施策体系上の明示的な位置づけは相対的に弱まっているように見受けられます。</p> <p>吉崎島において観光需要は交通利用の重要な要素です。港・空港と観光拠点間のアクセス強化、繁忙期ダイヤ設計、観光二次交通との統合検討を基本方針内に明記することで、生活交通と観光交通が相互に補完し合う構造がより明確になると考えます。</p>	<p>観光需要は本市の公共交通を支える重要な要素であり、生活交通と並ぶ重要な構成要素と認識しています。本計画では、基本理念において「多様な輸送資源の連携による持続可能な地域交通ネットワークの構築」を掲げており、観光客等においても来訪者が目的地まで便利に移動できる環境づくりを計画の柱の一つとして位置付けています。これに基づき、観光客・ビジネス客の移動を路線バスのみで担うのではなく、定期観光バス、タクシー、レンタカー等の多様な交通手段との役割分担により、利便性の高い移動環境を構築してまいります。路線バス等については基本方針2-2において、航路・空路と陸上交通の接続強化や観光拠点へのアクセス向上を位置付けており、各路線の再編を含め、具体的なルートやダイヤについては、令和8年度策定予定の「利便増進計画」の中で、観光関連事業者と連携しながら検討してまいります。</p>

No	ページ	章	項目	ご意見	ご意見に対する市の考え方
5	11～12	第2章 本市の公共交通ネットワークの現状	1. 公共交通ネットワークの概況 2. 路線バスの現状	航路・空路に連絡する路線バスの情報は、九州郵船及びORCのホームページ等で発信してはどうか。突然の変更や臨時便の運行などの情報が一元的でわかりやすいと思います。	本計画では、基本方針 2-1「分かりやすい情報発信」において、ICTを活用した情報共有プラットフォームの構築を掲げています。ご提案いただいた「関係事業者のホームページ等を活用した情報発信」は、情報の集約・一元化を図る上で極めて有効なアイデアであると考えています。現時点で具体的な連携手法や仕様が決定しているわけではありませんが、頂いたご意見を貴重な参考材料とし、交通事業者等と連携しながら実効性の高い情報発信のあり方を検討してまいります。
6	21～22	第2章 本市の公共交通ネットワークの現状	2. 路線バスの現状	2) 路線別経営評価には、違和感があります。以下のとおり、変更した方が良いと考えます。 (変更私案) ・ A 系統評価、見方が会社の主力、維持・強化・増便候補→対象路線(なし) ・ B 系統評価、改善可能性あり。見方が改善で収支改善が期待できる路線→対象路線(なし) ・ C 系統評価、社会的必要路線、改善可能性あり。見方が一定のニーズはあるが採算が低い→対象路線(1,3,12,26) ・ D 系統評価、再構築・代替交通検討路線。見方が地域交通としての”最低限重要”以外はほぼない→対象路線(2,4,5,7,8,9,10,11,14,15,16,17,18,19,20,21,23,24,25,27,28) (変更理由) ①P20(参照) 路線別分別において、1 路線の経常損益が29,157千円、3 路線の経常損益が7,806千円、12路線の経常損益が18,277千円 ・ 1,3,12 路線の経常損益合計が55,240千円となり、経常損益全体(124,810千円)の44.3%となる。 ・ 国・県の補助対象路線であるとしても、A 評価ではないと考える。 ②P3(参照) 本市の現状において、路線バスなどの陸上交通の利便性を高めるには、特定エリアだけでなく、市内全体を広くカバーする必要があるといえます。 ③P7(参照) 市民アンケート及び高校生アンケートの調査によると、通学にあたっては、自家用車による保護者からの送迎の割合が極めて高く、路線バスの利用は全体的に低い状態です。 ④ P33(参照) 今後の検討課題において、 ・ 高校生の通学需要が中心で、それ以外の路線時間帯では需要が極めて低く採算性が悪い。 ・ 路線バスを中心とした高校生の通学手段の確保。 ・ 日中時間帯での利便性の高い乗合タクシーへの転換も含めた抜本的な路線再編の検討。	A～Dの評価は、島内25系統の中での相対的な比較に基づき、路線の役割分担を整理するために設定したものです。ご指摘のとおり「A系統」であっても収支率は3割程度であり、多額の公費が投入されている現状の厳しさは市としても重く受け止めています。今後は高校生の通学ニーズや市民の生活実態を十分に考慮し、令和8年度の「利便増進計画」において詳細なルートや便数等を検討します。
7	21	第2章 本市の公共交通ネットワークの現状	2. 路線バスの現状	○住民の足としての未来 計画のP21に記載されている通り「A,B 系統」については一定路線を残すとして、それ以外の路線については順次 AIオンデマンドバスに切り替える(実証実験)動きを検討すべきだと考える。切り替えても黒字になる可能性は低いですが赤字幅を減少させる効果は期待できる(多くの地域が導入する理由)。実際に導入したエリアでも、遠回りしていた場所に早く行けるようになって便利になったなどの高齢者からの前向きなコメントが多い。	計画では、需要が極めて少ない路線について小型車両によるデマンド型交通(区域運行)への転換を検討候補としています。実証実験の結果や他地域の先行事例を踏まえ、段階的な導入を検討します。
8	28～32	第3章 利用者ニーズの把握	1. 調査概要	学校、病院、商業施設への移動が公共交通機関を利用する最も主体となる目的と感じます。その目的に応じた交通ネットワークの構築が必要ではないでしょうか。バス・タクシー・運送会社などとこれらの施設とがルートや時間、乗務員、費用負担等を相談し構築することが、より実現性に近い計画立案につながると思います。	市民アンケートでも通院・買物ニーズが突出しており、それらの拠点を中心としたダイヤ編成や路線の最適化を最優先課題として取り組みます。また、具体的なルートや便数、モードなどの検討にあたっては令和8年度の利便増進計画にて策定を行いますが、交通事業者や関係施設等と連携しながら検討を進めてまいります。
9	31	第3章 利用者ニーズの把握	3. 高校生アンケート結果	彦岐高校のアンケート回答数が、242に対して、彦岐商業高校は16と少なすぎる。アンケートを実施する時期がテスト期間だったり、周知方法が高校側に連絡しただけなど、少ない理由は何か。また、回収期間終了後に延長など検討しなかったのか。	アンケートの実施にあたっては両校へ協力依頼を行いました。市としては、近年の学校現場における働き方改革や教職活動の多忙化といった状況を十分に尊重し、学校運営に過度な負担をかけないよう、生徒への資料配布と周知を中心とした協力をお願いした経緯があります。その結果として、生徒の自主的な回答に委ねる形となったため回収数に差が生じましたが、不足する情報については、まちづくり協議会等から寄せられた地域の声や、過年度の通学データ等を活用して精緻に補充しており、計画の策定に支障がないよう配慮しています。今後は、WEB回答のさらなる活用など、学校現場に負担をかけずにより多くの生徒の声を拾い上げられる手法を検討し、連携を強化してまいります。

No	ページ	章	項目	ご意見	ご意見に対する市の考え方
10	35～39	第5章 路線バスのあり方検討	1. 基本的な考え方 2. 再編イメージ(案)	空間データ重ね合わせ分析 現状分析では居住地分布(250mメッシュ)や利用実績・収支状況が整理されていますが、将来人口構造や高齢者分布と交通ネットワークを重ね合わせた分析の記載は限定的と見受けられます。 国土交通省「地域公共交通計画のアップデートガイドンス(V1.0)」(以下「国交省ガイドンス」)では、人口・地理・交通データの重ね合わせによる課題抽出が推奨されています。 ・高齢者及び若年層(免許非所持者)の人口メッシュ推移 ・将来人口推計と路線維持可能性及び新交通システムの関連整理 これらを補足資料として提示することで、A-D分類(p.35～39)の妥当性がより明確になると考えます。	ご指摘のとおり、国交省ガイドンスでは人口・地理・交通データの重ね合わせによる課題抽出が推奨されています。 一方、宕岐市は高齢化率が島内で広く高水準であること、人口集積が旧4町の中心部に概ね集中していることから、250mメッシュ等の重ね合わせのみでは地域差が明瞭に表れにくく、課題の識別力が限定的となる場合があります。 このため本計画では、人口分布等を加味しながら、利用実績・収支、主要拠点への到達性、乗継・運行本数等の観点から総合的に整理し、A～D分類を設定しています。 なお、将来人口推計や免許非保有者等の分布については、利便増進計画の検討にあわせて、必要に応じて補足資料として整理・提示してまいります。
11	35～39、45	第5章 路線バスのあり方検討	1. 基本的な考え方 2. 再編イメージ(案)	路線再編の実施プロセスと時期の明確化 本計画素案は、収支率とkm当たり収入によるA～D分類が導入され、p.45では施策1-2としてデマンド転換が記載されていますが、系統ごとの段階実施スケジュールは具体的に示されていません。具体的スケジュールと共に、転換判断の基準を明文化することをご検討いただければ、透明性と住民理解の向上につながるかと考えます。また、「評価→協議→実証→本格実施」という手順を明確に示すことも有効と思われま。	再編は「評価→協議→実証」の手順で行い、令和8年度以降に段階的に実施します。具体的スケジュールについては、令和8年度策定の利便増進計画にてお示しいたします。
12	35～39、45	第5章 路線バスのあり方検討	1. 基本的な考え方 2. 再編イメージ(案)	質的「交通空白」の整理 本素案は経営効率に基づく再編方針が明確に示されていますが、時間帯別・属性別(学生及び高齢者等)の「利用困難性」に関する整理は限定的です。国交省ガイドンスでは、距離基準にとどまらない質的交通空白の把握が示されています。本計画による公共交通の再編が福祉政策とも整合する構造がより明確になるよう、以下についてご検討いただければ幸いです。 ・通院時間帯の運行確保状況の整理 ・免許返納者、未取得者の居住分布と代替交通の対応関係の明示 ・予約負担軽減策の位置付け強化	利便増進計画の策定にあたり、交通空白地帯の把握を行い、通院時間帯の運行確保や予約負担の軽減策など、福祉政策と整合した具体的なサービス基準を検討します。
13	42	第6章 地域公共交通計画	3. 計画の基本方針	郷ノ浦港の駐車場の慢性的に不足しているため、地域公共交通計画にもこのことを課題と対策して、入れてほしい。郷ノ浦港駐車場の慢性的な不足は、以前から問題が生じており、この課題を取り上げたいので、路線バスや乗合タクシー等の活用で改善を図る施策を検討してほしい。 例えば、42ページの左側【調査により導き出された課題】に「郷ノ浦港の駐車場不足」の項目を設けて、右側の基本方針1と2で対策を講じることはできないか。 実際、69ページの路線バスを利用する主な利用目的では、港利用は11と、利用者が多いことがアンケート結果から出ているので、路線バスの利用促進の観点と郷ノ浦港駐車場不足の改善への取組を計画の中で取り上げていただきたい。	ご指摘の通り、郷ノ浦港における駐車場の混雑緩和は、港を利用する市民や来訪者の利便性向上において重要な課題であると認識しています。市民アンケートの結果(計画案p.101)においても、路線バスの利用目的に「港利用」が一定数挙げられており、公共交通へのモーダルシフト(自家用車から公共交通への転換)による混雑緩和は有効な施策と考えられます。基本方針2-2の乗継利便性向上施策の中で、駐車場問題への対策についても取り組みを検討します。
14	43	第6章 地域公共交通計画	4. 評価指標と達成目標(案)	【基本方針1】にある「市民一人当たり路線バス・コミュニティ交通利用回数」について、68ページのバスの利用頻度の状況によれば、1年間にバスに乗りしていない人が、概ね9割を占めており、利用している1割の人が、のべ利用回数の平均をあげている状況である。この指標は、同じ人に何回も乗車してもらうことで目標値を達成できるが、評価指標に設定している意図は何か。 (指標では、市民一人当たり年間9回バスを利用することを目標としているが、9割の人は年間利用回数は0回で、バス通学している高校生や一部のヘビーユーザーの利用者が、この数値をあげている状況であり、指標に設定するには、不適切だと考える。)	本計画で掲げる指標(市民一人当たり利用回数等)は、市全体として公共交通がどの程度利用され、運行を維持できる水準にあるかを把握するための「総量指標」として設定しています。本指標により延べ利用回数が人口が減少していく中においても一定水準確保されることを目標として掲げております。

No	ページ	章	項目	ご意見	ご意見に対する市の考え方
15	43	第6章 地域公共交通計画	4. 評価指標と達成目標(案)	<p>KPI 算出方法および年度検証手順の明文化利用者数および公的負担額の目標が示されていますが、目標値の算出根拠および年次検証の具体的方法の記載は簡潔にとどまっています。国交省ガイドランスでは、KPIの算出方法およびモニタリング手順の明確化が推奨されています。今後計画をすすめるにあたり、以下について整理いただくことで制度運用の透明性が高まり、住民理解が一層進むものと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各目標の算出根拠(基準年、計算式、使用データ)の明示 ・毎年度の進捗確認時期および公表方法の記載 ・未達時の見直し手順の簡潔な整理 <p>前計画の達成状況の体系的総括 本素案においては、前計画(平成30年彦岐市地域公共交通網形成計画および平成31年再編実施計画)における目標や施策の達成状況についての整理は一部見受けられるものの、計画全体を通じた体系的な総括としては十分に明示されていないように見受けられます。</p> <p>地域公共交通計画は、継続的改善を前提とする計画であり、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・何が達成できたのか ・何が未達であったのか ・未達の要因は何か <p>を整理した上で次期方針へ接続することが、計画の合理性と説明力を高めるものと考えます。</p>	算出根拠(基準年や計算式)や検証手順について、計画書内または運用規定において明文化します。また、毎年度、地域公共交通活性化推進協議会においてデータに基づいた実績の検証(モニタリング)を行い、必要な改善を継続的に行ってまいります。
16	45	第6章 地域公共交通計画	5. 実施事業及び実施主体・スケジュール	<p>デマンド交通拡大の実証根拠と医療アクセスへの配慮 p.45 では公共ライドシェアの拡大が示されていますが、既存地区の運行実績データの記載は確認できませんでした。既存地区の利用実績を示すことで拡大の妥当性がより明確になると考えます。また、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・医療ニーズへの配慮により定時運行の要素を一定程度残すこと ・高齢者の予約負担軽減策の具体化 ・新規導入地区での実証期間の明記 <p>についてもご検討いただければ、円滑な移行が期待できるかと存じます。</p>	初山・箱崎地区の運行実績を検証材料とし、新規導入地区でも定時運行の要素を残す「準デマンド方式」など、通院に配慮した柔軟な仕組みを検討します。
17	46～47	第6章 地域公共交通計画	5. 実施事業及び実施主体・スケジュール	<p>データ活用の高度化方針の補足 交通DXの推進は明示されていますが、具体的なデータ活用の範囲(OD分析、GTFS活用、利用履歴分析等)の記載は限定的です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来的なOD分析の活用可能性への言及 ・GTFSデータ整備方針の明示 ・データに基づく路線再判定の仕組みの検討 <p>国交省ガイドランスに沿ったデータ活用の方向性を明示していただくことを希望します。</p>	ご指摘の通り、客観的なデータに基づく公共交通の最適化は、持続可能なネットワーク構築において非常に重要であると認識しています。本計画においても、キャッシュレス決済データの活用や交通DXの推進を基本方針に掲げています。ご提案いただいたOD分析やGTFSデータの整備、データ駆動型の路線判定などは極めて有効な手法ですが、具体的な活用の範囲や手法については、システムの導入コストや運用体制を含め、現時点で精査を行っている段階であり、素案への詳細な記載は困難な状況です。今後は、令和8年度に策定する「利便増進計画」の中で、交通事業者との協議や実証実験の結果を踏まえ、本市の実情に即した実効性の高いデータ活用策を具体化してまいります。
18	46～47	第6章 地域公共交通計画	5. 実施事業及び実施主体・スケジュール	<p>交通GX(脱炭素化)の方向性の明確化について p.46～47では交通DX施策が示されており、利便性向上に向けた取組の方向性が整理されています。一方で、交通分野における脱炭素化(GX)との関連については、現時点では具体的な記述は限定的であるように見受けられます。</p> <p>第4次彦岐市総合計画では、「交通部門での再生可能エネルギーの導入促進」が主要施策として掲げられており、交通政策と環境政策の連携は市の上位方針とも整合する重要なテーマと考えます。</p> <p>EV小型車両やEVバスの導入可能性の検討、充電インフラ整備の方向性、再生可能エネルギーとの連携可能性等について、将来的な検討事項として位置付けることで、環境政策と交通政策の統合的推進がより明確になると考えます。特に離島においては、燃料輸送コストやエネルギー自給の観点からも電動化は長期的な選択肢となり得るため、本計画において方向性を整理する意義は大きいものと考えます。</p>	基本方針3-2に自動運転システムやDXの推進に関する取組を記載しておりますが、第4次総合計画との整合性を図り、「自動運転システム」の推進に関する取組の中で、EVバスの導入や再生可能エネルギーとの連携(GX)を将来的な検討事項として位置付けます。
19	49	第6章 地域公共交通計画	5. 実施事業及び実施主体・スケジュール	<p>キャッシュレス決済の導入:利用が伸びないのはキャッシュレスが進んでいないことが原因であることは本計画の分析でも明らかであり、導入維持費用の高いICカードの導入はますます採算を悪化させるだけである。最低限のキャッシュレスは既にPayPayで実現しており、これ以上の投資はコスパが合う可能性が低い。</p>	ご指摘の通り、導入・維持コストとそれに見合う利便性の向上のバランスは、本事業を推進する上で極めて重要な視点であると認識しています。本計画では「キャッシュレス決済システムの導入検討」を掲げていますが、特定の高コストなシステム(独自ICカード等)の導入を決定したものではありません。今後は、既存の汎用的な決済手段の活用も含め、導入・維持コストを慎重に精査します。その上で、費用対効果が十分に見込めない判断される場合には、特定のシステムの導入を見送るという選択肢も含め、本市の実情に即した、持続可能でコストパフォーマンスの高い仕組みを検討してまいります。

No	ページ	章	項目	ご意見	ご意見に対する市の考え方
20	51	第6章 地域公共交通計画	5. 実施事業及び実施主体・スケジュール	自動運転システムの実証実験：将来的には運転士不足には対応できるかもしれないが、国内事例ではレベル5の自動運転はなく、レベル4の自動運転にも保安員が乗り込むので短期的に人員不足解消にはならない。またレベル4を行う為にも大きなコストと時間が必要であり、現状でチャレンジするには適さない可能性が高い。	短期的な人員不足解消というよりは、将来的な運転士不足への備えとしての実証実験と捉えています。国や県の補助事業を活用し、市の負担を抑えながら技術的進展を注視します。
21	52	第6章 地域公共交通計画	6. 進行管理及び推進体制	令和9年度以降、「地域公共交通活性化推進協議会」で計画の達成状況を評価していくと思うが、会議資料と議事録を公開してほしい。	計画の透明性を確保し、住民理解を深めるため、会議資料および議事録の公開に努めます。
22	76	参考資料	アンケート自由意見	・登下校のダイヤの減便をしないでほしい。 ・定期考査や文化祭、体育祭などの学校行事に合わせた時間帯のダイヤを運行してほしい。	幹線系統の維持・活性化の中で、学校側のニーズを定期的に把握し、行事や試験期間に合わせた柔軟なダイヤ設定を交通事業者と協議します。
23	その他		その他	平成30年3月に提出された現行の『老岐市地域公共交通網形成計画』の計画目標では、「免許返納者数」が設定されていたが、新しい『地域公共交通計画』では、設定しないのか。目標の経過推移、そして、地域交通のあり方は、高齢者等の免許返納者の交通手段とセットで考えるべきなので、指標に設定してはどうか。	ご指摘の通り、高齢者の免許返納と、その後の移動手段の確保は本計画の最重要課題の一つです。平成30年策定の計画では、返納意識の醸成を目的として「免許返納者数」を直接的な指標として掲げていました。今回の計画(素案)では、返納が単なる「運転の終了」に終わらず、その後の「生活の質の維持(公共交通へのスムーズな移行)」に繋がっているかをより直接的に評価するため、評価指標を「高齢者(75歳以上)の公共交通利用回数」や「市民全体の満足度」へとシフトさせています。これは、返納を促すだけでなく、返納後も「便利に移動できる環境」を保証することに重点を置いたためです。一方で、基本方針2-1においては「免許返納等と連携した利用促進策の導入検討」を明確に位置付けています。今後、返納者数そのものについては、メインのKPI(重要業績評価指標)とは別に、警察等の関係機関と連携して継続的に数値を把握し、年度評価の中での重要な「管理指標」として注視してまいります。
24	その他		その他	平成30年3月に提出された現行の『老岐市地域公共交通網形成計画』の計画目標で、「観光客向け新商品・サービスの造成」が設定されていたが、検討状況を教えてください。検討したこと、実証したこと、効果、継続もしくは廃止している理由について。	平成30年3月策定の「老岐市地域公共交通網形成計画」において掲げた「観光客向け新商品・サービスの造成」については、これまでに電動アシスト付自転車のレンタル「老岐ちゃり」の展開や航路とレンタカーのセットプランの開発・販売などに取り組んできました。特にキャッシュレス決済の導入により、観光客の利便性向上や利用環境の改善に一定の効果が見られました。一方で、商品造成のみでは利用者増加に直結しにくい側面や、情報発信・乗継環境整備との一体的な取組の必要性が課題として整理されています。このため新たな計画では、基本方針2「公共交通利便性向上のための環境づくり」において、商品造成に加え、情報発信の強化、キャッシュレス化の推進、航路・空路との接続改善など、利用環境全体の向上を図ることで、観光需要の取り込みを総合的に進めてまいります。
25	その他		その他	県内他離島計画との比較からの補強提案 本素案は、県内他離島(対馬市 R6、五島市 R4、新上五島町 R5)の計画と比較して、収支率および km 当たり収支額による A-D 分類を導入し、路線の経営効率に基づく再構築方針を明示した点で、県内離島の中でも最も踏み込んだものになっているかと存じます。一方で、対馬市 R6 計画では、前計画の数値目標達成状況を体系的に検証し、さらに各目標の測定方法と年度検証の仕組み(PDCA)を明示しています。また五島市 R4計画では、区間別マーケット分析や通学需要の意向把握を通じて、再編の根拠を需要側からも補強しています。新上五島町 R5計画では、利用者数に加え、乗継不満度や車両更新状況など、質的・供給側指標も含む多層的 KPI が設定されています。これら長崎県内の他の離島自治体の公共交通計画と比較した際に、本素案は経営指標の精緻さに強みを持つ一方で、 ・前計画の達成状況の体系的総括 ・目標の測定方法および年度検証手順の明文化 ・乗継利便性や時間帯カバー率などサービス品質向上といった点については、今後の検討の中でより整理を深めていただく余地があると考えます。 A-D 分類という強力な枠組みを持つ本計画に、他離島の制度運用設計や指標体系の知見を取り入れることで、より実効性と透明性の高い計画となることを期待いたします。	ご指摘のとおり、他離島計画では目標達成状況の検証や質的指標の設定、検証手順の明確化が図られている事例があります。本計画においても、経営面および利用者利便面の双方からPDCAを回すための指標を設定しております。特に、市民アンケートで要望の多かった「自宅近くへのバス停設置」や「日中時間帯の利便性向上」といった課題に対応するため、日中時間帯におけるデマンド交通の導入拡大を位置付けております。これらの取組の成果を把握する指標として、 ・新交通システム(デマンド交通)の導入地区数 ・路線バスの市民満足度をKPIに設定しております。 また、各指標については毎年度、事業者データ等に基づき実績を把握するとともに、市民アンケート(5年毎実施)結果も活用しながら検証を行い、地域公共交通会議等での協議を経て必要な見直しを施策に反映いたします。ご意見を踏まえ、この検証フローを本文および指標一覧表に明記いたします。

No	ページ	章	項目	ご意見	ご意見に対する市の考え方
26	その他		その他	<p>まず高額(想定7千万円程度)の補助金を苓崎市より拠出するだけの公共性があるのか。苓崎市及び経営者側も旧来の考え方、意識の改革が必要があるのではないのでしょうか。</p> <p>私見ではありますが、昭和35年代は両高校の通学バスとしての十分な機能が果たされた事は理解を致しております。併せて、当時の島内の人口が4万人程度が在住しており、有効に利用されたことも認識致しております。しかし、今日では自家用車の普及により、個々がベスト時間に買物する今日、果たして、バスの公共性があるのか、甚だ疑問を感じております。唯、職員皆様の雇用の確保については、その役割はあるかと思います。</p> <p>提案として、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 朝夕の両高校の時間帯及びバス車輛乗用定員の適性化した車輛への取組み。 2. 車輛の大きさにより、運行経路、運行時間変更も可能になるのではないのでしょうか。 3. 現行のバス車輛の小型化は喫緊を要するのではないのでしょうか。 	<p>ご指摘の通り、本市の路線バスは収支率が約23.2%(令和6年度)と、多額の補助金に依存しているのが現状であり、持続可能性の確保は喫緊の課題です。市としても「現状維持」は困難であるという強い危機感を持ち、これまでの延長線上ではない抜本的な意識改革と再編に取り組んでまいります。具体的には、車両の適正化(ダウンサイジング)やデマンド型交通(区域運行)への転換を検討しております。旧来の仕組みの継続ではなく、市民の移動手段確保という「公共性」と「財政の健全性」を両立させるため、事業者と連携し、効率的な輸送資源の活用に努めてまいります。</p>