

## 住民説明会を受けた運行計画（案）

### 【河南町地域公共交通運行計画の基本】

- 住民は計画に対して積極的に関わり、意識を高める
- 河南町の地域構造を反映した地域公共交通運行計画を目指す
- 住民の生活やまちづくりに貢献する地域公共交通運行計画である
- PDCAサイクル（実証運行の検証）は住民と行政が行う
- 実証運行の検証により「継続」や「見直し」を講じ、結果によっては「廃止」もありうる

### 1. 循環バスの運行計画（案）

#### （1）運行ルート、バス停について

##### 【バス停の設置方針】

- 住宅集積地をカバーすることを基本とする（近隣住民の意向を考慮）
- バス停間隔は概ね「400m」を基本とする
- 交通安全の観点からできるだけ路外にバス停を設置する（公共施設等の敷地内）
- 路上のバス停設置については、安全性が確保される場所、交通への影響が少ない場所など道路管理者や交通管理者等の各関係機関と十分協議し設置する。

##### 【住民説明会の主な意見】

- 高低差のある大宝地区、鈴美台地区にバス停を増やして欲しい。
- 循環バスのバス停はやまなみバス停と出来る限り同じ場所にして欲しい（慣れているので）
- 馬谷の集落内を通るルートに変更できないか

##### 【対応】

- 高低差のある地区は、住民代表者等と協議してバス停を設置する（運行ルートを含む）。
- バス停は出来る限りやまなみバス停と同じ位置に設置する。
- マイクロバス（29人乗り）での運行を予定しているため、実証運行の結果をみて検討する。

#### （2）運行日について

##### 【運行日の設定方針】

- 商業施設や病院、公共施設などの営業日などを踏まえ、出来る限り利用者の利便性を確保する運行とする。

##### 【住民説明会の主な意見】

- 南部循環も毎日運行にならないか。

##### 【対応】

- 現在のやまなみバスの利用状況や人口、高齢化率等を勘案して、南部を隔日運行とした。ただし、実証運行の結果により検討を行う。

(3) 運行時間・運行頻度について

【運行時間・運行頻度の設定方針】

■買い物・通院などの日常生活での利用を想定し、朝から夕方までの運行とする。目的地での所要時間を出来る限り考慮した運行頻度とする。

【住民説明会の主な意見】

■北部と南部の移動を円滑にするためにも乗り継ぎ時間は十分考慮する必要がある。  
■中学生の通学時間にあわせるような運行時間に変更できないか。

【対応】

■かなんぴあ（起終点）で円滑に乗り継ぎできる運行ダイヤを検討する。  
■循環バスは、「買い物、通院」目的の日常生活での利用を想定している。また、路線バスとの役割分担の関係から通勤通学者が多い早朝時間帯は避けている。ただし、実証運行の結果により検討を行う。

(4) 運賃について

【運賃の設定方針】

■運賃は分かりやすさを重視し、均一制とする。

【住民説明会の主な意見】

■わかりやすさの面から統一料金でお願いしたい。  
■北部と南部循環バスを乗り継いだ場合、それぞれ料金が必要なのか。生活困窮者割引も検討して欲しい。

【対応】

■住民が負担に感じることなく、気軽に利用でき、外出機会が増えるよう、均一料金を設定する。  
■民間事業者が実施している身障者等向け割引制度その他、乗り継ぎ割引など利用促進に対して効果のある料金制度については、検討を行う。

(5) 運行車両・使用台数について

【運行車両・使用台数の設定方針】

■運行ルートでは幅員の狭い道路も運行することからマイクロバス程度とする（バスの大きさは、やまなみバスで使用している車両）。また利用者（需要）に応じた車両とサイズも考慮する。

【住民説明会の主な意見】

■29人乗りマイクロバスはもったいない。12人乗りが普通だと思う。

【対応】

■現やまなみバスの利用状況を考慮し、29人乗りマイクロバスとしている。実証運行の結果をみて検討する。

(6) 運行主体について

【運行主体の設定方針】

- 一般に安全性確保の観点から、道路運送法第4条で規定される一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が望ましいが、どうしても対応できない場合は、道路運送法第79条に基づく市町村運営有償輸送により運行を行うこともできる。

## 2. 山手路線の運行計画（案）

### （1）運行ルート、停留所について

#### 【停留所の設置方針】

- 住宅集積地をカバーすることを基本とする（近隣住民の意向を考慮）
- 停留所間隔は概ね「400m」を基本とする
- 交通安全の観点からできるだけ路外に停留所を設置する（公共施設等の敷地内）
- 路上の停留所設置については、安全性が確保される場所、交通への影響が少ない場所など道路管理者や交通管理者等の各関係機関と十分協議し設置する。

#### 【住民説明会の主な意見】

- デマンド型から定時定路線型に変更になった理由を教えてください。

#### 【対応】

- デマンド型は、利用者側には予約が必要など煩わしいと感じたり、運行側は予約の受付、機材、人員配置などコスト、人員を要するために、運行経路や時刻が定まって、利用しやすい定時定路線型に変更した。

### （2）運行日について

#### 【運行日の設定方針】

- 商業施設や病院、公共施設などの営業日や利用者数などを踏まえ、出来る限り利用者の利便性を確保する。

### （3）運行時間・運行頻度について

#### 【運行時間・運行頻度の設定方針】

- 買い物・通院などの日常生活での利用を想定し、朝から夕方までの運行とする。目的地での所要時間を出来る限り考慮した運行頻度とする。

#### 【住民説明会の主な意見】

- 循環バスと比べて運行間隔（2時間に1本）に差があるのではないかと。
- 積み残しがあった場合は、どうするか。

#### 【対応】

- 現在のやまなみバスの利用状況や人口等想定される利用者数を考慮し、2時間に1本の運行とした。実証運行の結果により検討を行う。
- 積み残し対策は、今後の運行事業者との協議事項とする（例えば、予備車両の配車等）

(4) 運賃について

【運賃の設定方針】

■運賃は分かりやすさを重視し、均一制とする。

【住民説明会の主な意見】

- わかりやすさの面から統一料金でお願いしたい。
- 山手路線を乗り継いだ場合、それぞれ料金が必要なのか。



【対応】

- 住民が負担に感じることなく、気軽に利用でき、外出機会が増えるよう、均一料金を設定する。
- 民間事業者が実施している身障者等向け割引制度その他、乗り継ぎ割引など利用促進に対して効果のある料金制度については、検討を行う。

(5) 運行車両・使用台数について

【運行車両・使用台数の設定方針】

■運行ルートでは幅員の非常に狭い道路も運行することから、セダン型乗用車程度とする。また利用者（需要）に応じた車両とサイズも考慮する。

(6) 運行主体について

【運行主体の設定方針】

■普通乗用車による運行を行うことから、タクシー事業者とする。

### 3. 利用促進策

- サポーター制度の導入検討
- 広告事業の導入検討
- 広報活動
- 実証運行中の利用促進策

#### 【住民説明会の主な意見】

- 成功するには住民が関心を持って協力することが必要である。
- 住民サポーターを増やすことが重要である。

#### 【対応】

- 運行にあたっては、町ホームページ、広報紙、バスガイドブック等による周知に努める。
- 公共交通に愛着意識を高める施策を実施する（例えば、バス愛称等の公募）。

### 4. PDCAサイクルの構築（定期的な事業見直し）

- 事業の達成目標を設定（Plan）し、事業理念を踏まえた上で交通事業者により運行（Do）し、事前に設定した評価指標を用いて事業を評価（Check）し、評価結果をふまえた運行内容の見直し（Action）を行う（実証運行の検証により「継続」や「見直し」を講じ、結果によっては「廃止」もありうる）。

#### 【住民説明会の主な意見】

- 最低何回のPDCAサイクルを考えているのか。  
今後高齢化がより進行していくことが想定されるので、1年だけの実証実験で判断しないで欲しい。
- PDCAの結果はどのように周知されるのか。

#### 【対応】

- PDCAは6ヶ月に1回実施し、2回の予定である（1年間の実証運行）。
- PDCAの結果は、町ホームページ、広報紙に公表する。