

令和3年度 第1回活性化協議会（R3.11.9）の主な意見と対応方針

主な意見	対応方針
計画素案について	
<p>課題は、地域が目指すべき姿と現状の乖離から見いだされると考えるため、本編構成の順番を確認してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・目標の立て方について、現状の分析を行い、現状から問題点を考えている。地域が将来こうありたいという目指すべき姿と課題を両方考えながら、何を重点的に取り組んでいくのかという視点で目標を設定している。 ・目標設定の説明を追加（本編P64）
<p>目指すべき姿から目標を定めるべきであると考えますが、目標を設定した理由がわかりにくい。</p>	
<p>鉄道、高速バス、路線バスなどの位置付けや役割が明示されていないため、高速バスの施策が唐突に感じる。</p>	<p>各公共交通手段について、機能・役割を明記（本編P62）</p>
<p>評価指標について、10年後の目標値の記載があるが、中間年の目標値も必要ではないか。また、目標②「誰もが公共交通を使いやすいようにする」など、評価指標が不足している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・5年後の中間年の目標値、モニタリング指標を設定（本編P117-120） ・目標②については、「コミュニティバス標準的なバス情報フォーマットの整備市町数」を評価指標追加（本編P118）
<p>目標③の評価指標の「特急停車駅の乗降人数」を「各市町主要駅の乗降人数」に修正してはどうか。</p>	<p>「各市町主要駅の乗降人数」に修正（本編P118）</p>
<p>目標④の評価指標に「区間別平均通過人員」を追加してはどうか。</p>	<p>目標④の評価指標に「区間別平均通過人員」を追加（本編P119）</p>
<p>具体的な地域を挙げて、「デマンド型交通」を推進する記載となっているが、「地域の実情に合わせた交通手段の見直し」の検討順と矛盾するのではないか。</p>	<p>施策⑤デマンド型交通の施策内容を修正（本編P.76）</p>
<p>タクシー相乗り制度について、運用が開始された。但馬地域でも活用できる制度と思われる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーに関する施策「施策⑥ タクシーの活用」を追加（本編P78）
<p>制度的・技術的にタクシーの相乗り等の新たな取り組みが可能になってくる。 基本施策3は、「新たな運営や管理方式を用いた公共交通の導入」といったように、新たな取り組みを生み出すことを行っていかなければならない。</p>	
<p>国庫補助のあり方について、基本的にフィーダー補助は市町ごとに計画で位置付けることを想定している。広域計画で定める場合は、国庫補助と公共交通計画は連動することになるため、フィーダー系統の軽微な変更であっても広域計画の場で議論する必要がある。</p>	<p>関係機関と調整の上、協議会で検討</p>