

倉敷市地域公共交通計画（素案）について
パブリックコメント意見まとめ

分類	件数	内容	地区別件数
交通不便地域や交通弱者（免許返納後の高齢者、障がい者等）への対応	4 1	公共交通網の維持・向上、 <u>新規路線の開設、タクシー補助等</u> についての意見・要望	倉敷 28, 児島 1, 水島 9, 庄 1, 茶屋町 1, 真備 1
計画全般	2 4	計画全体の構成や資料・図面、上位・関連計画との関係、計画の策定過程への市民参加などについての意見・要望	倉敷 6, 水島 14, 真備 1, 不明 3
鉄道	1 3	駅周辺のバリアフリー、他の交通機関との乗継の利便性、立体交差などについての意見・要望	倉敷 7, 水島 3, 真備 3
コミュニティタクシー	1 0	<u>運行ルートや回数・時間、運賃、運営主体など</u> についての意見・要望	倉敷 5, 真備 4, 不明 1
利用促進	4	<u>マイカー依存から公共交通利用への転換の促進</u> 、利用しやすい環境の整備などについての意見・要望	水島 2, 真備 1, 不明 1
財政支援	4	<u>公共交通の運行を維持するための補助など</u> についての意見・要望	倉敷 1, 水島 2, 不明 1
他自治体事例	3	先進自治体の事例の研究などについての意見・要望	倉敷 1, 水島 2
パブリックコメント全般	3	パブコメ実施の周知方法、資料の閲覧方法などについての意見・要望	倉敷 2, 不明 1
その他	6	公共交通利用による環境へのメリット、公共交通における災害対策、体験型観光、歩道・自転車道の整備などについての意見・要望	倉敷 4, 水島 2
合 計	1 0 8		倉敷 55, 児島 1, 玉島 0, 水島 33, 庄 1, 茶屋町 1, 船穂 0, 真備 11, 不明 6

：計画に反映させた意見
 ：今後、研究等を行う取組に関する意見

No.	御意見の要旨	倉敷市の考え方
1	・公共交通機関については、CO₂削減の為、燃料を既存の物から電気に転換すべきだと思います。 現在、市役所の電気自動車充電機は、長い間故障した状態であることも、市政が問われていると思います。早急に改善してください。	本計画の策定においては、関連計画との整合を図る（3頁）こととしており、関連計画である「クールくらしきアクションプラン」（38頁）では、公共交通網の整備等を通じた低炭素型の都市・地域づくり（コンパクトなまちづくり）や、バス・タクシー等を含む移動車両の低炭素化を推進することとしております。 本計画の理念（55頁）では、コンパクトなまちづくりを推進するために「地域をつなぎ暮らしを支え市民に身近で快適・便利な地域公共交通」を守り育てていくこととお示ししており、本計画に基づき地域公共交通を確保・維持していくことは、低炭素型の都市・地域づくり、ひいてはCO₂の削減につながるものと考えております。 また、ユニバーサルデザインの推進として、バリアフリー化車両やユニバーサルデザインタクシーの導入を進めていく（77頁）こととしており、これにより老朽化車両が更新されることで、バス、タクシー車両の低炭素化につながるものと考えております。 市の電気自動車の充電設備に関するご要望につきましては、担当部署にお伝えします。

	・路線バスの増便、生活交通の充実にについて 高齢化が進み、安心して運転免許証が返納出来る様にコミュニティバスの増便は必須である。 特に病院、スーパー、デパート、日常生活にかかせないこれらについては、巡回バスの運用をお願いしたい。又、バス停まで移動不可の方、身体的理由でバスに乗車出来ない方の為に、家の前まで来てくれるタクシー利用も視野に入れて、市から援助金が出る様にして欲しい。	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 巡回バスなどの新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。 タクシー利用の補助など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
2	・公共交通が衰退したのはマイカーの利便性には勝てないからです。マイカーでは行きたい時、家から目的地まで自由に行けます。車を持ってない人、返納した	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入

	人、障害のある人には現在の公共交通ではますます目的地まで行きづらくなっています。タクシーは気軽に使える料金ではないのです。デマンドタクシーには、課題も多いとは思いますが、ドア to ドアで交通弱者には有難いシステムで普及していったほしいと思います。最寄の鉄道駅・路線バスまでの運行等も視野に入れ、交通弱者が気軽に病院や買い物ができるようにしてほしいです。その際、地域まかせにせず、行政も積極的に手を差しのべ、先進的な取組みのノウハウを紹介する等、地域と一緒にした支援が必要と考えます。 ・鉄道の利用促進について 鉄道は、時刻どおりに運行され、安心して利用できます。SDGsの観点からも利用促進をより計るべきと思います。若者（特に）に対しては、climate justice 環境保護の観点から公共交通の利用を促すキャンペーンも必要と思います。その為には市民が利用しやすい駅であってほしいと願います。都会では、車なしでも駅間距離が短く、利	・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 本計画の推進においては、市民・地域企業・交通事業者の皆様と行政が、それぞれの役割を果たしながら、協働で取り組む必要があると考えており、新たな地域旅客運送サービスの導入の際には、行政は、財政的支援や実現に向けた協議・調整等を行ってまいります。（61頁） 本計画では、公共交通の利用方法等に関する小中高生向けの動画の作成・配布や、ポスター・パンフレット・ホームページ等を活用した公共交通利用のメリットの発信など、公共交通の利用促進に向け、効果的な情報発信を行う（78頁）こととしております。本計画に基づき、持続可能な地域公共交通網の構築を目指すとともに、自家用車への過度な依存から公共交通利用への転換を促進することに
--	---	--

	用しやすくなっています。臨海鉄道に駅を増やすことが必要と考えます。倉敷駅での臨海鉄道も、一旦外に出てJRに乗り継がねばならず、利用しづらくしている要因かと考えます。現在井原鉄道が行っている清音駅・総社駅でのJRへの同一ホームの乗り換えを参考に倉敷駅でも実行すべきと考えます。	より、低炭素型の都市・地域づくりにつなげてまいりたいと考えております。 また、本計画では、JR西日本・水島臨海鉄道相互の乗り継ぎ利便性の向上等により、交通結節機能の強化を目指すこととしており（68頁）、駅の増設など、いただいたご意見につきましては、今後の鉄道の利用促進の参考にさせていただきます。
3	現在75才で運転していますが、もうそろそろ免許返納を考えていたのですが更新しました。返納したあとのことを考えて決心が付きません。自宅からバス停迄の歩く距離、自宅から臨海鉄道の駅迄の手段がありません。病院月1度定期的に通っています。病院迄はバスの便ありません。巡回バスを運行出来れば、返納も考えられます。	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）こととしており、現在、水島地区（連島・広江）において、各地区と水島臨海鉄道の水島駅などを結ぶ移動手段として、コミュニティタクシーが運行されています。（23頁） 巡回バスなどの新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
4	・水島に居住してます。近くに臨鉄があるので不自由はしていませんけど、臨鉄の駅まで遠い方はどうされているのでしょうか。せつかくの臨鉄を有効に利用できないでしょうか？臨鉄までの駅までの	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）こととしており、現在、水島地区（連島・広江）において、各地区と水島臨海鉄道の水島

	往復のバス路線（マイクロ）を提案したいと思います。 ・呼松、広江、松江の方はどうしているのでしょうか。こちらの居住の方の意見を聞いてみてはいかがでしょうか？ ・臨鉄のエレベーターを造って下さい。	駅などを結ぶ移動手段として、コミュニティタクシーが運行されています。（23頁） また、呼松地区、松江地区の一部では路線バスが運行しており（18頁）、乗り継ぎ等により、水島臨海鉄道を利用することが可能となっております。 マイクロバスなどによる新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。 本計画では、ユニバーサルデザインの推進等により、誰もが利用しやすい環境を整備していくこととしており、バリアフリー車両やユニバーサルデザインタクシーの導入のほか、駅舎や乗り継ぎ経路のバリアフリー化についても進めてまいりたいと考えております。（77頁） 水島臨海鉄道のエレベーターにつきましては、国の基本方針では、1日の利用者数が3,000人以上の駅をバリアフリー化することを目標としており、水島臨海鉄道では、倉敷市駅以外は基準に満たない状況です。いただいたご意見につきましては、今後の利用しやすい環境の
--	--	--

		整備の参考にさせていただきます。
5	買い物に行くことを考えると家の近くから利用でき、お店の前を通る小さくてもいいから回数の多いバスの様なものを走らせてほしい。みんなの家の前を通るのだから、かなり路地をくるくる回ることになるので公的な支援も必要と思われる。病院に通うことを考えても同じで、地区内を回り、各種病院をまわる路線を作ってほしい。	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、特定エリア内におけるタクシーの相乗りサービス（定額料金を乗車人数で按分するサービス）制度など、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及についても検討していく（64頁）こととしております。 バスなどの新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
6	もうすぐ車を返上する年齢ですが、その後どうするかと思ったら不安です。買い物は宅配を頼んだりできますが、役場への用事や病院など、交通手段を考えるとコミュニティバスをぜひ走らせてほしいと思います。具体的には水島臨海への乗り入れの工夫など、広江、連島、松江、呼松をつなぐバス。バス停へ行くまでの交通手段など、キメ細かく配置を。	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）こととしており、現在、水島地区では、連島・広江の各地区と水島臨海鉄道の水島駅や水島支所などを結ぶコミュニティタクシーが運行されています。（23頁） また、呼松地区、松江地区の一部では路線バスが運行しており、乗り継ぎ等により、水島臨海鉄道を利用することが可能となっております。（18頁） コミュニティバスなどの新規路線の開

		設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
7	「概要版」について （1）概要版は当該課題の要約版として事業計画の目的、手法、結果を示し、市民に広く周知するものと思われます。従って、最初に長々と趣旨を述べても、当事者以外には理解しにくい。細かい理由等は解説として口授したらいかがか。大事なことは課題と成果目標である。 （2）概要版を市民に周知し共働で具現化させるべく役割、投資と高価、制約と負担等を伴うことも明記した方がよいのではないか。何もかも行政任せでなく地域でできることは地域でやって改善する方向性を示したらどうか。 （3）計画の達成年度が概要最終ページに示されたようにR9と比較的短いため多くの調査解析の成果が生かしにくいの	本計画では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者数の大幅な減少等により収支が悪化し、公共交通の存続が危ぶまれる状況にあることなどを示した上で、市民・地域企業・交通事業者の皆様と行政が連携し、皆様の暮らしを支える重要な社会基盤である公共交通の維持・充実を図っていく必要があることをご理解いただきたいと考え、概要版・本編ともに、冒頭の部分に「計画策定の背景と目的」を記載しております。 本計画の推進においては、市民・地域企業・交通事業者の皆様と行政が、それぞれの役割を果たしながら、協働で取り組む必要があると考えており、概要版においても各関係主体の役割を記載しております。 計画期間が長期になると、人口や施設の立地のほか、デジタル技術の進展など社会情勢が大きく変化する可能性がある

	ではないか。過去、現在、例えば本文P4に示された人口動態調査のR27の中長期プランも示せばもっとビジョンが描けたのではないか。	ため、本計画においては、中期的に目指すべき公共交通の将来像を実現するための計画として、計画の期間を5年間としております。
	（4）当該計画は他の関連事業に拘束されると思われる。例えば各地域の交通拠点に将来生活圏を誘導するような行政計画があればそのことを示し、現状の高齢化に伴う農業用地の無作為な宅地分散が抑えられ、市民の公共交通の活用法の認識も高まるのではないか。	本計画の策定においては、「倉敷市都市計画マスタープラン」などの上位計画との一体性を確保するとともに、「倉敷市立地適正化計画」などの関連計画との整合を図ることとしており、これらの計画で目指す「コンパクトで利便性の高い持続可能なまちづくり」の実現に不可欠となる公共交通の維持、充実を図っていくことを目的として本計画を策定することについて、「計画策定の背景と目的」、「計画の位置付け」の部分にお示ししております。
	（5）市民に等しく利便性の高い公共交通を提供することは（5）の無条件宅地化の現状では難しい。交通弱者である老人、障害者をどのように支援していくかに力点を置き地域コミュニティバスの導入許可条件等示されたい。	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）とともに、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討する（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する

	各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 コミュニティタクシーの導入条件等につきましては、本計画には記載しておりませんが、地域において運営組織を設置していただくことや、運行経費の一部を運営組織が負担していただくことなどの条件がありますので、詳細については、担当課までお問い合わせください。
（6）当該市と同等市町村で先行成功事例都市を調べ、参考事例を導入することは事業推進のドライブになる。（過去に、町内会活性化で室蘭市の事例を参考にしたこともある）	本計画では、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）のほか、多様な輸送資源の利活用（67頁）について検討していくこととしており、他の自治体の先進事例等についても情報を収集し、本市における移動手段確保に向けた取組の参考にしていまいります。
本文に対する個人的コメント 「はじめに」（本文P1）について （1）計画の趣旨について丁寧に説明されています。しかし、文章が長く読む人の能力差、関心度にもよるがもう少し整理した方が判りやすいと思います。具体的には目的を趣旨3～5行程度で趣旨目的を述べ、その後、解説として背景、現	本計画では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者数の大幅な減少等により収支が悪化し、公共交通の存続が危ぶまれる状況にあることなどを示した上で、市民・地域企業・交通事業者の皆様と行政が連携し、皆様の暮ら

状の課題を箇条書に羅列されてはいかがですか。	しを支える重要な社会基盤である公共交通の維持・充実を図っていく必要があることをご理解いただきたいと考え、概要版・本編ともに、冒頭の部分に「計画策定の背景と目的」を記載しております。
（2）3つの上位計画「第7次総合計画」、12の「関連計画」の概要、達成状況、および当該課題のH29年度からの達成状況を定量的に掲げられたい。項目ばかりでは当該地域公共交通改善課題の制約、阻害要因がみえず、計画倒れの恐れがある。	本計画における公共交通の維持・充実を図るための取組の方向性を確認するために、上位計画及び関連計画において、公共交通がどのように位置付けられているか（30～38頁）をお示ししております。
（3）目標である「地域をつなぎ、暮らしを支え、市民に身近で、快適、便利な地域公共交通」とは、後述の理念（理想）の最終年度が20年後とするならば（本文31）本計画のR30では未達は継続課題に先送りされる。第7次以降のスケジュールも示されたい。	本計画の上位計画である「倉敷市第七次総合計画」の計画期間は令和12年度までの10年間、「倉敷市都市計画マスタープラン」の目標年次は計画策定から概ね20年後（令和23年）とされています。本計画においては、今後、社会情勢が大きく変化する可能性があることなどを考慮し、中期的に目指すべき公共交通の将来像を実現するための計画として、計画の期間を5年間としております。
（4）過去の市内公共交通の不具合点、阻害点例えば居住区域と非居住区域の制限強化、過度な自家用自動車への無策に	本計画の関連計画である「倉敷市立地適正化計画」では、公共交通の沿線に住住を誘導するとともに、駅などの地域・

	についても検討すべきではないか。 (5) 最低限の公共交通を維持するためのコストの目安、市民負担額も試算できないか。 1. 現状分析について（本文P4） (1) 詳しく調査解析されておられると思います。市内全域に市民が居住しその密度差が大きいこと交通弱者の高齢者も等しく全域に居住していることが判る。これ等の市民に対し等しい公共交通提供には	地区の拠点に都市機能を誘導することにより、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づいたまちづくりを進めていくこととしており、このようなまちづくりの実現に不可欠となる公共交通の維持、充実を図っていくことを目的として本計画を策定することとしております。 また、本計画では、公共交通の利用方法や公共交通利用のメリット等について効果的な情報発信を行うことなどにより、公共交通利用に対する市民の皆様の意識・行動の転換を促進する（78頁）こととしております。 本計画では、評価指標の一つとして公的資金投入額を設定することとしており、路線バス及びコミュニティタクシーの運行に対する市の補助金の合計額及び市民1人当たりの負担額をお示ししております。（83頁） 人口分布や高齢化率の分布、公共交通の運行状況等を踏まえ、地域の状況に応じた移動手段の確保策を検討していく必要があると考えております。
--	--	--

	困難でありその差が拡大しないことも必要である。 (2) 公共交通手段の乏しい居住地域での改善に向けた市民共働のコミュニティータクシーやボランチアバスが始動している地域の有ることは有効な活用手段であろう。これ等の勝代拡大がカギを握るのではないか。 2 公共交通の方向性（本文30） (1) ここで上位の考え方が出てきた。20年後のマスタープランも初めて示されている。上位課題制約範疇での課題解決を進めているのであれば最初に示すべきではないか。制約がいの事を論議しても「絵に描いた餅」に過ぎない。	本市では、バス路線が廃止された地域や交通不便地域において地域が主体となって運営するコミュニティタクシーの運行費用の一部を支援しており、コミュニティタクシーは現在9地区で運行されております。（23頁）本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）こととしております。 また、市内では、民間団体等によるボランチア輸送や施設等の送迎バス等も運行されており（27、28頁）、これらを含む地域の多様な輸送資源に関する情報を収集し、利活用について検討してまいります。（67頁） 本計画では、まず本市における都市・交通を取り巻く現状（4～29頁）について分析した上で、本計画における公共交通の維持・充実を図るための取組の方向性を確認するために、上位計画及び関連計画において、公共交通がどのように位置付けられているか（30～38頁）をお示ししております。
--	--	---

(2) 各地域の行政拠点を将来集約しそこに交通アクセスが容易にできるような方向性があれば地域の発展も交通拠点も集約される。行政が地域拠点の方針、用地確保計画を示せばそこに地域商業、医療施設、コミュニティー関連施設も集まり、遠方まで出かけなくとも地域で生活に必要な行動がとれ、地域の活性化も図られる。	本計画の関連計画である「倉敷市立地適正化計画」では、公共交通の沿線に居住を誘導するとともに、駅などの地域・地区の拠点に都市機能を誘導することにより、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づいたまちづくりを進めていくこととしており、本計画の策定においては、関連計画との整合を図ることとしております。
(3) 水島地区の将来像は正しいか。コンビナートへの通勤自家用車の渋滞、コンビナートへの原材料、コンビナートからの製品搬送にタンク並みの重量車両が昼夜を問わず生活居住区内の幹線道路を通り、公共交通への妨げにもなっている。果たして将来SDGs15.17が達成できるのか。緑豊かな田や畑も年面宅地化が進み古い建物の廃墟も少なくないのが現状である。	現在、水島地区のコンビナートへの通勤に利用可能な公共交通については、水島臨海鉄道が三菱自工前駅まで運行されておりますが、路線バスその他の公共交通は運行されていない状況です。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
(3) 公共交通手段利用拡大に向けた制約事項、例えば自家用車通勤の制限、公共交通利用補助事業等の有り様も示さないと課題解決にはならない。	公共交通の利用促進に向け、様々な取組が必要と考えており、本計画では、公共交通の利用方法等に関する小中高生向けの動画の作成・配布や市内転入者等への公共交通マップの配布などにより、公共交通利用に対する市民の皆様の意識・

	行動の転換を促進する（78頁）とともに、沿線施設と連携した効果的なPRやイベント・キャンペーンの実施により、公共交通のきっかけづくりにつなげていく（79頁）こととしております。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
(4) 地方公共交通の前に上位の国、県の倉敷市地域の課題解決方向性はどうか。国道、県道、さらに高速道路の将来予測も加味しないと地域公共交通の整合性は取りにくい。	本計画に基づき、様々な施策・事業を実施する段階においては、国・県の動向等を踏まえて、取組を進めてまいりたいと考えております。
3. 問題点（本文P50） (1) 倉敷市の公共交通課題の原点は、コンビナート誘致に伴う人口増への対応の遅れと、旧町村合併による交通網補強の遅れに由来するところが少なくない。そのためコンビナート労働者の移入家族が市内各地に分散居住し、職場であるコンビナートへの公共交通網がおいわず自家用車に頼らざるを得なかった点にある。 当時、倉敷市の将来ビジョンは工場の誘致による税収拡大、地域宅地化、商業小商店の繁栄に目が向き将来の環境等への配慮がおろそかにしていた。当時、水	本計画に基づき、持続可能な地域公共交通網の構築を目指すとともに、自家用車への過度な依存から公共交通利用への転換を促進することにより、低炭素型の都市・地域づくりにつなげてまいりたいと考えております。

	島鉄道の延長、井原鉄道の倉敷駅への誘導、さらには下津井電鉄の存続が具現化しておれば公共交通網は変わっていただろう。脱炭素化には逆方向へと向かってきたし今後もすすむ。	
4 計画の基本方針（資料P54）		
（1）ここで理念や基本方針を示すのも遅い。理念はあるべき理想像であって最初に掲げるべきではないか。	本計画では、本市における都市・交通を取り巻く現状を分析することにより公共交通の問題点を抽出し、取り組むべき課題、地域公共交通のあるべき姿を整理した上で、理念と基本方針を定めております。	
（2）公共ネットワーク（P57）の交通拠点の整備計画はどう進んでいるのか見えない。少なくとも各拠点にはバスターミナル、タクシー乗り場等の面的スペースが必要だが、例えば水島栄町を見ても何も動かない。近い将来再開発の予定があるのならそれも併記されたい。	交通拠点については、地域・地区拠点として施設や路線が集積する拠点であり、広域拠点や幹線と支線の結節点としての機能を果たすものです。水島臨海鉄道の栄駅は、栄駅北バス停と近接しており、幹線である鉄道と路線バスの結節点としての機能を果たすことから、交通拠点として位置付けております。また、本計画の関連計画である立地適正化計画では、水島臨海鉄道の栄駅と常盤駅から半径800メートル圏は都市機能誘導区域に設定されており、病院、児童館、大規模集客施設、スーパーマーケット、銀行、文化・スポーツ施設、図書館などの施設	

	5 目標に向けた施策・事業（本分62） （1）P80に示された施策事業計画が本課題の肝であれば達成時期と、費用対効果も示した方が擬態的になる。 （2）企業バス路線利用拡大策に本腰を入れないとJRローカル線廃止と同様なことになる。車依存の在り方を抜本的に見直し、公共交通利用者への補助の在り方、自家用車通勤者への環境保護税等市独自の条例も検討されたい。 6 達成状況評価（本文P81） （1）P83の公共交通機関への補助金投入額は決して少なくない。このことも市民にアピールし、さらなる公共交通機関の利用拡大を図るべきだろう。今後、環境改善のためにも歩道幅拡縮、街路樹の必要性等を見直して幹線では車線拡大しPTPSの導入も検討すべきだ。	を誘導すべき区域となっています。 本計画に基づく各施策・事業は、その性質上、計画期間の前後を含め、継続的に実施するものが多く、明確な達成時期を示すことが困難であることから、このような形式で表示させていただいております。 公共交通を維持していくため、自家用車への過度な依存から公共交通利用への転換の促進など、様々な利用促進の取組が必要と考えており、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。 本計画では、公的資金投入額を評価指標に設定することにより、公共交通を維持・確保するためにどのくらいの資金が投入されているのかについて、市民の皆様その他の関係者に理解していただくことにつながると考えております。 また、定時性・速達性が確保された快適な移動環境の整備に向け、PTPS（公共車両優先システム）など、公共交通を優先する環境の整備についても検討していく（76頁）こととしております。
--	---	--

	(2) 交通弱者の増加は高齢化率の増加で避けられない。地域交通拠点周辺で買い物、病院、行政手続きが出来るようなコンパクトシティ化具現化のために上位関係課題と横のすり合わせを行われたい。 (3) DX、等を活用し最適地域公共交通の在り方も研究し可能なものから具現化もされたい。当人を含め周辺には交通弱者が増えているがコロナ以降互助。共助が困難になっているし今後ますます困難になっていくだろう。以上	本計画の策定においては、「倉敷市都市計画マスタープラン」などの上位計画との一体性を確保するとともに、「倉敷市立地適正化計画」などの関連計画との整合を図ることとしており、本計画では、これらの計画で目指す「コンパクトで利便性の高い持続可能なまちづくり」の実現に向け、公共交通の維持、充実を図ってまいります。 本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及などについても検討していく（64頁）こととしております。デジタル技術を活用した他の自治体の先進事例等についても情報を収集し、本市における移動手段確保に向けた取組の参考にしてまいります。
8	高齢になってマイカーに乗れなくなってきた時に、病院に行ったり買い物に行ったりが不便になってくる。コミュニティバスや福祉タクシーなどより使いやすい制度を拡充してほしい。	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用につい

	コミュニティバスは地域が主体でなく、市が主体となって運営できる方法を考えて実行してほしいです。	でも検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 コミュニティタクシーの持続可能な運行のためには、地域の実情に詳しい住民の皆様による運営組織が主体となり、地域企業・交通事業者・行政が協働して「つくり」「守り」「育てる」ことが重要であると考えており、市は、地域に対し、コミュニティタクシーを運行するための計画づくりや助言、運行経費の支援などを行ってまいります。
9	高齢化が進む中、私もその一人ですが。高齢者の運転事故のニュースを見ると自分も気をつけなければならないと思う毎日です。 免許証の返納の話も集まると出ますが、移動手段であることがやはり必要です。でも現実問題として公共交通を利用したくても便数や一日の回数が減りとても不便です。又、その場所まで行くことが出来ない。病院や買い物等もすべてが行けない。この様な問題をかかえている	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）こととしております。 コミュニティタクシーの持続可能な運行のためには、地域の実情に詳しい住民の皆様による運営組織が主体となり、地域企業・交通事業者・行政が協働して

	人が多勢います。コミュニティータクシー（４人・５人）などがあれば住民の生活が幅が広がります。外へ出る事で人のコミュニティも出来、認知症も減ると思います。安心して暮らせる様に切に要望します。よろしくお願いします。	「つくり」「守り」「育てる」ことが重要であると考えており、市は、地域に対し、コミュニティタクシーを運行するための計画づくりや助言、運行経費の支援などを行ってまいります。
10	高齢者になって免許証を返すと不便になり身近い所に行けなくなるので、なにかよい交通機関があると良い。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。
11	早島や玉野市の様に住民にいきとどいた公共交通をお願いしたいです 今は車に乗り移動出来ますが、免許を返納した後の事を考えると不安がつのり	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域におけ

	ます 市民の声をきいて行き届いた公共交通手段を希望します 最後に資料は高齢者にもわかりやすいものにしてほしいです	る移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 わかりやすい資料の作成など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
12	・車に乗れない人に交通手段を ・免許証のない人や返納した人にもっと便利さを ・日々の買物や通院に年金の中からタクシーを使う選択肢はありません。 ・便利な交通網で気安く外出できるシステムが欲しい。 ・健康寿命を延ばす上でも必要な事と思います。 ・無料や低額で利用できたらうれしい。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととし

		ております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。
13	・車がないと行動範囲が限られる。 →たいくつな日々になり楽しみがなくなりそうです。 ・手軽に動けるような交通手段が欲しいです。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。
14	将来車に乗れなくなった場合、駅やバス停への移動で補導も十分整備されていない現状ではとても不安です	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63

	日常的に必要な施設への移動手段としてだれもが利用できる交通網の整備、充実、補助等をお願いします	、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 駅やバス停周辺の歩道の整備など、いただいたご意見につきましては、公共交通を利用しやすい環境づくりに向けた今後の取組の参考にさせていただきます。
15	高齢化にともない、自動車の運転ができなくなる人が増化しています。逆走などの事故も増えている。自動車中心の町づくりの弊害が出始めています。今後、大きく町を変革する時代になると思います。 例えば、倉敷駅から路面電車を各地へ走らせるというような根本的な大たんな施策が必要ではないでしょうか。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バス

		などの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 路面電車の運行など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
16	運転できなくなると移動手段が心配です。安心して便利に生活出来るように、年金でまかなえる交通手段を考えて下さい。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等

		が移動しやすい環境を目指してまいります。
17	将来、自由な時間帯に家から目的地まで行ける様に、タクシーの（予約制）割引券（5割引）がほしい。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 タクシーの割引券など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
18	老令者の交通手段に重要事項を求めます。お願いします。 ・市内主要施設への交通に巡回乗合バスを県道、市道を西廻り、東廻りにする（公共の事務所、文化保養施設、商店街	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティ

	）（駅、学校、公園、病院など） ・急用の際の手段にタクシー乗車に補助金、e x年間20枚¥1,000円のタクシー券を給付	タクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 巡回乗合バスなどの新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。 タクシー券の給付など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
19	コミュニティーバスの要請 羽島ヶ丘団地居住者です。当団地が出来て50年近くになります。居住者も高齢化が進み、独居高齢者、空家等が増え、ジジ、ババ団地となっています。高齢に伴い、栗真生活から免許証返納者が増	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか

	えて、病院通いや買物に、毎日難儀している状況です。 そこで当団地として、巡回バス運行の検討をお願いしたい。	、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 巡回乗合バスなどの新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
20	私の町には15年くらい前からバスが来ていたのに今は全く公的交通手段がありません。そろそろ車をやめようと思っても全くうごきがとれないので、手放せません。どうしたらいいのでしょうか？	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用

		についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。
21	・コミュニティバスをお願いします。 元気な高齢者も多いが、出掛ける手段がないので。 ・高齢者用のバスカード 多くの都市で一定額で乗り放題ですが。 ・少なくとも市役所へタクシーがないと行かれないのは、とても不便です。バスはあっても本数が少なく、乗りついで行く場合、時間がかかり高齢者は無理です。マイナンバーカード申込の為、何度もタクシーで往復しました。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 定額・乗り放題の高齢者用のバスカードなど、いただいたご意見につきまして

		は、今後の取組の参考にさせていただきます。
22	市民が自由に出かけられ、買い物を楽しみ、友人たちと交流し、元気で活発な倉敷市になることを願っています。今は自家用車で出かけられますが、数年後の自分を思い、次のことを考えました。 ・駅～市役所～福祉プラザをまわる公共バス ・個人が公共バス路線まで行けるタクシー等の手段 ・個人が自由に利用できる手段（病院、ショッピングセンターetc） それぞれ目的別に価格設定、予約方法などは必要だと思うが、車を持たない、或いは車を運転できない高齢者に対しては、市独自の補助をお願いしたいと思います。	現在、倉敷駅、市役所、くらしき健康福祉プラザ（葦高小学校東バス停）などを循環する路線バスが運行しております。（18頁） 本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、運転免許返納者に交付される「おかやま愛カード」を活用した運賃割引を推進するなど、交通弱者等に対する支援の充実を図る（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。
23	三田に住む81才の女性で、夫は認知症で運転はできず、移動手段は私の車だけです。病院、買い物、銀行、郵便局ど	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タ

	こへ行くのも、車に頼らねばならず、自転車にも乗れないので、免許返納したら、どこへも行けません。 生坂の知人は、西坂のコミュニティタクシーを利用したくても、遠くて荷物は運べず、目が悪いので自転車にも乗れません。地域の人たちとも話し合い、今、全く公共交通のない駅北を中心に、最低の交通手段としてほしいバスコースを考えてみました。循環方式で、どこから出発しても、反対方向に向かってもいい。 生坂公民館 — 三田公民館前（旧市営バス停） — マルナカ信号を左折 — 中銀、タイム、エブリー、ハローズ etc. — 川崎医大 — 中庄駅・郵便局 — マスカット球場北 — 中庄小学校 — 中庄団地 — 地下道 — 生坂 — 生坂公民館 （中庄駅から旧 2 号経由で生坂へ帰ってもよい）	クシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。 バスなどの新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
24	市役所、図書館、美術館、駅などがコースに入った循環バスがあってもいいのではないのでしょうか。病院や商店に行けることも、とても重要なのは勿論なのですが、文化、教養のための外出を後押しするようなことも大事だと考えますので。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によ

		るボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 循環バスなどの新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
25	・高齢者になってから、車の免許返納後の出かける際の手段は本当に大切です。倉敷市民が安心して出かけられるよう、是非考えてほしいと思います。 ・出かける事が健康寿命を延ばすことになるので、利用しやすく安価な交通手段を望みます。 ・コミュニティタクシーへの援助を増やし、低料金、定額で利用できるようにしてください。（やまびこ号は値上がりし、予約制となってしまいました） ・駅—市役所（今後、図書館が移転）—	本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）こととしております。コミュニティタクシーの持続可能な運行のためには、地域の実情に詳しい住民の皆様による運営組織が主体となり、地域企業・交通事業者・行政が協働して「つくり」「守り」「育てる」ことが重要であると考えており、市は、地域に対し、コミュニティタクシーを運行するための計画づくりや助言、運行経費の支援などを行ってまいります。

	保健所を結ぶ循環型ミニバス？や駅ーライフパークなど公共施設を結ぶ循環型ミニバスをぜひお願いしたいです。	また、本計画では、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及について検討する（64頁）ほか、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなど、地域の多様な輸送資源に関する情報を収集し、これらの利活用についても検討していく（67頁）こととしております。 循環型ミニバスなどの新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
	・パブリックコメントについて、特に高齢になるとネットも見れず、困っていてもその意見も出せず、市の方針が決まていくことになるので、市民にわかりやすい告知を考えてもらいたいです。	パブリックコメントにつきましては、市の広報紙（広報くらしき）で募集を案内するとともに、本庁、各支所、市ホームページで閲覧していただくことができるようにしております。市民の皆様へのわかりやすい告知など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
26	私が昨年9月、免許を返納しました。現在は自転車で移動しています。ライフパークで良い行事や催物があり、行きたいと思うことがよくありますが、とてもじゃないけど自転車では行けません。バ	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティ

	スは無いいし、タクシーはお金が無い為、利用できません。良い文化や行事に参加する為の足の確保をぜひしていただきたいと思います。 高齢化が進んでいます。免許返納の人も増えています。憲法25条の最低限な文化的生活をいとなみたいと思っても、足が無いとできません。ライフパークだけでなく、公共の施設の利用を高めるための施策をぜひよろしくお願いします。	タクシー制度の普及を図る（64頁）こととしております。また、特定エリア内におけるタクシーの相乗りサービス（定額料金を乗車人数で按分するサービス）制度など、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及について検討する（64頁）ほか、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなど、地域の多様な輸送資源に関する情報を収集し、これらの利活用についても検討してまいります。（67頁）
27	・案件のホームページを見させてもらいましたが、とても詳しく他ページにわかり説明されていますが、一般市民にはわかりにくいでした。 ・私の場合ですが、夫が健在の時に車でどこにでも出かけられました。夫が認知症になり、免許証を返上してからは、県からの援助でタクシー利用時には1割引きと、在来線のバスは半額で利用できましたが、倉敷駅北側はイオンにつながるのがあるだけで、そのバス停も遠く利用出来ません。電車に乗るにも、病院に行くにも、タクシーを利用しており費用がかかります。夫も亡くなり、左膝が変形性膝関節症のため要支援1で押し車を利用したの歩行で、行動範囲が狭いです。平	市民の皆様にわかりやすい説明など、いただいたご意見につきましては、今後の計画策定の参考にさせていただきます。 本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に

	地で近い診療所に行くにもタクシーを利用しなくてはいけない時があります。 ・「高齢者、身体障がい者等、だれもが安全、快適に移動し活動できる美しいまちを目指す」とありますが、本当にそうあってほしいと思います。	対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。
	・地域が主体のコミュニティバスの利用の普及や促進の取り組みを進めてこられているようですが「地域の主体」にまかせるのではなく、「市主体」でコミュニティバスの事業を促進して下さい。	コミュニティタクシーの持続可能な運行のためには、地域の実情に詳しい住民の皆様による運営組織が主体となり、地域企業・交通事業者・行政が協働して「つくり」「守り」「育てる」ことが重要であると考えており、市は、地域に対し、コミュニティタクシーを運行するための計画づくりや助言、運行経費の支援などを行ってまいります。
	・踏切渋滞・事故の解消のために、特に寿町踏切を、アンダーにする方向が、鉄道高架より安価で早く出来るのではないのでしょうか。	倉敷駅周辺地区のまちづくりの基本方針や実現化方策等につきましては、本計画の関連計画である「倉敷駅周辺総合整備計画」に定められております。倉敷駅周辺総合整備計画では、倉敷駅周辺地区のまちづくりにおいて、都市機能と居住の誘導、バリアフリーの確保、防災性の向上等の観点から、鉄道南北の人の移動性の向上が必要不可欠であり、ＪＲ倉敷駅付近の連続立体交差事業は、南北駅前広場の一体的な利用による、ゆつたりと

		した賑わい広場の形成など、本市が目指すまちの姿を効果的に実現することができる優れたまちづくりの進め方と考えられるとしております。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
28	・車をやめた人に、１ヶ月２万円程のタクシーチケットを出すべきだ（無料の）。 ・大きなバスを回すのではなく、１０人乗りの車で、もっと身近な場所を回ってもらいたい。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、免許返納者に対し「おかやま愛カード」を活用した高齢者の運賃割引を推進するなど、交通弱者等に対する支援を充実していく（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 タクシーチケットなど、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。

		10人乗りの車などによる新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
29	真備町在住者です。真備町中心の意見や地域公共交通ということに対して少し逸れている面もありますがお許しください。次のパブリックコメント（真備地区復興計画）にも、今回の内容を入れさせてもらおうと思っています。よろしくお願ひします。 ・今後益々進む高齢者増社会を考えると鉄道・バス・その他の公共交通移動手段はぜひとも存続が必用。しかしながら、それら事業者にとって利用者が少ない状況では、経営の安定も図りづらく社員の雇用や福利厚生の実、給与を含む待遇面の改善も行いたくてもできないのが現状だと考えます。車両等設備の維持や新規取得、新技術への投資もままならず、現状維持に窮する現状の中で先細りしていく運命を待つしかないのか、将来への不安や事業者だけの努力ではどうすることもできないことに対する無力感や失望感、諦めをどの関係者も感じているのではないかと感じます。	本計画では、市民の皆様の移動手段を確保するため、鉄道・路線バス・コミュニティタクシーについて、利便性の維持・向上や施設等の適切な維持管理に向けて、財政支援を行うこととしております。 近隣の市町村や国、県とも連携を図りながら、公共交通の存続に向けて取り組んでまいります。

	・よって、自治体による財政支援が必用。しかし、その費用も自治体にとっては負担であることに違いなく、さりとて、公共交通機関の維持・発展は自治体としても行い続けなければならないジレンマな状態と考えます。 ・どのような事業であれ、自助努力が基本であることに違いはないが、公共交通機関という業態では、事業者だけの努力には限界があると思われるため、市は近隣の市町村と連携を引き続き図りながら対処を続けていただきたいと思います。	
	・単純に、経営の安定・成長のためには利用者が増えることが必要で、それは住民人口が増えることであることと帰結することは誰しも分かっていることと思います。そのためには、駅周辺に魅力的な公共施設・商業施設・学校・企業などが必用です。 ・真備町は先の豪雨災害で、水害に逢った町、いつまた水害に遭うかわからない町と誰もが認知しており、他地域から来て新たに住宅を建てようとか、投資をして新たに店舗を構えよう、会社・工場・学校を作ろうということにはなかなか図りづらい状況だと思います。 ・ゆえに、人口が増えず、公共交通機関	本計画の関連計画である「倉敷市立地適正化計画」では、公共交通の沿線に居住を誘導するとともに、駅などの地域・地区の拠点に都市機能を誘導することにより、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づいたまちづくりを進めていくこととしております。 吉備真備駅から復興防災公園までの歩道・自転車道の整備や人の定住、企業・教育機関の誘致に関する施策など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。

	の利用者も増えない。井原鉄道の吉備真備駅周辺が都市機能誘導区域（生活拠点型）（＋居住誘導準備区域）とあり、その取り組みでの発展を切望するものではあるが、現況どのようなものかお分かりでしょうか？ 近くに真備支所があるにも関わらず、人の往来は少なく閑散としている。駅舎南側は全く発展しておらず、田園が広がるのみです（夜は暗く不安になる。）人の回遊を増やすためにせめて、今後整備される復興防災公園までのアクセスを歩道・自転車道を整備することや、夜間の照明も備え明るく安全な景観としていただきたいです。また、末政川から東には商業施設・病院もあり、人の動きもまああるが、川の西側は寂しい限りです。 ・宅地や企業用地として取得しやすい政策で、人や企業が来やすくなる行政の支援が必要です。人が定住できる施策、企業が入ってくる、投資する施策を打って、人口増を（特に若い人）をお願いしたいです。高度な教育機関の設置で、教育レベルの高いエリアと位置づけ、子供の教育に関心の高い若い夫婦世代が住みたくなる街に（若い人が集まらなないと発展しないし持続もしない）と願います。	
--	--	--

・井原鉄道は、通勤通学型の鉄道であり、沿線に古墳や横溝正史ゆかりの地があるといえど、決して観光型の鉄道ではありません（イベントがあるときのみ利用者が若干増える程度）。通勤通学型である以上、利用者が増えないことには、発展は望めない。そのためには、ＪＲ倉敷駅への直接乗り入れが必用です。 ・倉敷市内中心部へ通勤通学し易く、倉敷市中心部からも通勤通学し易くするために井原鉄道の利便性の向上が必要で、す。イオンモール倉敷辺りに駅を作ってＪＲ倉敷駅と結ぶと利用客の増が見込める。ＪＲ倉敷駅直結が難しいなら、三井アウトレットパーク辺りが終着駅としても良いかも。高齢者に今日は鉄道に乗って町まで買い物に出かけようという気持ち・元気を引き出すことができると思います。	本計画では、企画列車の運行や沿線施設・観光地と連携した効果的なＰＲにより、公共交通利用のきっかけづくりや新たなファンの獲得につなげるなど、公共交通の利用促進を図る（79頁）こととしております。 井原鉄道のＪＲ倉敷駅などへの直接乗り入れにつきましては、利用者数の見込み、乗り入れに必要となるコスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
・井原鉄道に貨物輸送でも需要があれば良いが、これも利用する企業がなくてはありえない。ＪＲ倉敷駅への直接乗り入れに伴い、少なくとも井原鉄道本社のある荏原駅から倉敷駅までの複線化も必要と考えます。運行本数の増による待合時間の短縮や利用促進のために。鉄道建設にともなう経済効果は高く、将来のＪＲ	本計画の関連計画である「倉敷駅周辺総合整備計画」では、倉敷駅周辺地区のまちづくりにおいて、都市機能と居住の誘導、バリアフリーの確保、防災性の向上等の観点から、鉄道南北の人の移動性の向上が必要不可欠であり、ＪＲ倉敷駅付近の連続立体交差事業は、南北駅前広場の一体的な利用による、ゆったりとし

山陽本線等の鉄道高架化も見据え、井原鉄道も複線化と J R 倉敷駅までの直接乗入れを図るべき。鉄道線路や駅舎の高架化は水害に強く、自動車交通の妨げにもならないので、踏切などでの人や車との事故もなく、高架化は非常に望ましいと考えます。 ・井原鉄道を総社・国分寺周辺まで延伸すれば、地域住民だけでなく観光客も来やすくなるし、さらに言うならば、高松城址や最上稲荷をルートに入れ、岡山空港まで延伸すると観光客が倉敷に来やすい。（他市町村との更なる連携が必用。現状、清音や国分寺周辺の自動車に乗れない高齢者は外出はどうしているのかな？）船穂や玉島への南進も必要かも。J R 山陽本線の駅に結節できれば、ループができ人の移動も増えると考えます。 （井原鉄道からは方向・距離的に離れすぎているが、吉備高原都市の自動車に乗れない高齢者の方々は気軽に利用できる鉄道がなく、どこにも行けないのではな	た賑わい広場の形成など、本市が目指すまちの姿を効果的に実現することができるとしていることから、本計画では、J R 倉敷駅付近連続立体交差事業等により、交通結節機能の強化を目指す（68頁）こととしております。 井原鉄道の荏原駅から倉敷駅までの複線化につきましては、貨物需要の見込み、複線化に必要となるコスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。 井原鉄道の総社・国分寺周辺までの延伸や船穂や玉島への南進など、いただいたご意見につきましては、運行事業者にお伝えするとともに、今後の取組の参考にさせていただきます。
--	--

いか、気の毒だなと考えたりもする。そこまでの井原鉄道の延伸は無謀ではありますが・・・。） ・人口が増加し、鉄道利用者が増えれば、高齢者にやさしいエレベーターの設置や、駅舎ホームでの待合環境の改善、キセル防止のための自動改札の設置などに取り組むことができる。自動改札においてはAIを活用し、運転免許証の自主返納者に配布される「おかやま愛カード」の読み取りにより料金の優遇政策が行えるなど、特に後期高齢者も含め、利用促進に向けた方策が必用であり、可能であると考えます。 また、これは鉄道関係者の省人化、軽労化にも繋がると思います。 以上になります。よろしく願います。	本計画では、ユニバーサルデザインの推進等により、誰もが利用しやすい環境を整備していく（77頁）こととしており、利用者数などの基準を満たす駅舎や乗り継ぎ経路について、バリアフリーを進めてまいりたいと考えております。（77頁） また、本計画では、過度な自動車利用から公共交通利用への転換の促進や各種情報提供による効果的な P R、イベント・キャンペーン等の実施などにより、公共交通の利用促進を図ることとしております。（78、79頁） デジタル技術の活用による利用促進や省人化など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
30 大型の乗合バスが殆ど空席で大きな通りを走っているのをよく見ます。それよりマイクロバスにして大通りより一本内の細い道を回数を多くして走っていただけたら高齢者とすればありがたいです。地域等が主体となっていくコミュニティタクシーなどは、一その地域ごとに違って	コミュニティタクシーは、地域住民の皆様が運営主体となることにより、利用者のニーズに対応しやすく、地域の実情に応じた運行が可能となるものであり、本計画では、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）こととして

	一貫性がないことになる。市として市民を大切に思って施策を推進していただきたい。	おります。 マイクロバスなどによる新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
31	私は後期高齢者となり、特に夜の車の運転に、不安を感じるようになり、免許証の返納も、そう遠くないことのように思えてきました。「倉敷市地域公共交通政策計画（素案）」に目を通しましたが、高齢者対策に対しての具体的な記述はありませんでした。そこで、真備在住の者として、真備の地域公共交通に限定して意見を述べます。 真備町も例にもれず高齢化が進み、家族の送迎に頼れない高齢者だけの世帯や、独り暮らしが非常に多くなっています。 （私の町内では14軒中8軒が高齢者だけの世帯です。） 井原線の駅はもちろん、コミバスのバス停や路線までも遠いとなりますと、高齢者には不便で苦痛になります。こうした交通弱者の視点から、地域交通のあり方を再考し、新しい移動サービスとして考え出されたのが、乗合型デマンドタクシーです。このサービスの導入は、単なる	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用にについても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 乗合型デマンドタクシーの導入につきましては、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研

	地域交通の課題解決だけでなく、高齢者の外出頻度があがり、生きがい創出にもつながり、地域活性化や医療・介護費の抑制の一助になる事業です。地域交通を単に移動手段として考えるのではなく、効果的な地域密着の福祉サービスとしてとらえることが重要です。 現在のコミバスはあくまでも決められた路線を走るため、どんなに便数が多くても、線をカバーするだけで、面の全てをカバーする事は不可能です。 面的な全戸口をカバーするデマンドタクシーの導入を、ぜひ検討してください。 あくまでも、利用者視点に立って、地域の足をどう確保するか、よろしくお願いします。	究してまいります。
32	はじめにお願い。 これからの高齢化率を心配して大変だ!!と声高に言われる事は事実ですが、それではお年寄りがお荷物だ!としか聞こえません。誰もが絶対に年を取ります。 今、20代、30代の市の職員も議員や市長も何十年後に幸せな老後を迎えられるよう、自分事としてお金の使い方を真剣に考えてほしいと思います。 お年寄りが元気で幸せに暮らせる街にしなければ医療費も抑えられ、次の世代も安心して移り住んでくれるはずです。	高齢化の進行に伴い、今後、免許を返納する高齢者の増加も予想されることから、将来における高齢者等の移動手段を確保するためにも公共交通の維持、充実が必要であると考えており、本計画に基づき、様々な取組を進めてまいります。 他の自治体の動向や先進事例等について情報を収集し、本市における移動手段確保に向けた取組の参考にしてまいります。

倉敷市地域公共交通計画の素案１００ページ、何度も読み返しました。 今のバス路線など状況がこの先無理な事は明白なので、他の都市、岡山市は？北部に農村地帯が広がっているが…など調査し、いろいろなヒントの中から試算し、案を出してほしいです。 ※補足あり 補① ・これからの地方都市で、免許返納後の移動手段確保が重要。倉敷市内の農村部以外は道路も狭く、自転車やシニアカーは危険で、道路拡張は無理。 ・高齢化で存続が難しくなっているコミュニティタクシーがあると聞くので、運営主体を地域ではなく、市が運営すべき。 ・総社市の雪舟くんのような乗合タクシーを。コールセンターにつながり、住民が低料金（片道３００円）で利用できる。車は三菱のＥＶ車を使えばＣＯ２の心配なし。コールセンターも将来はＡＩが、で人件費もいらない。ついでに、各地にある自動車学校の送迎車とタイアップして、予約して空きがあれば低料金で利用できるように。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）こととしております。また、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。 コミュニティタクシーの持続可能な運行のためには、地域の実情に詳しい住民の皆様による運営組織が主体となり、地域企業・交通事業者・行政が協働して「つくり」「守り」「育てる」ことが重要であると考えており、市は、地域に対し、コミュニティタクシーを運行するた
---	---

・全国と同規模、立地環境が似ている都市がどうしているか調べて。 P11 ④観光 ― 美観地区は大事だが、駅前ばかりきれいにする見栄は必要ない。 P29 郊外での体験観光として、真備のたけのこ掘り、竹細工作り、連島のごぼう掘り・見学、船穂の果物収穫など、担当者を決めて取り組む。 P31 ⑤市民協働のまちづくり ― どのような人々が、どのような意見を入れ、取り組んできたか、はっきり表す。 P97 委員名簿に市民又は利用者は一人だったが、この先もこれではおかしい！各地域ごとに何人か入れて考えるべき。	めの計画づくりや助言、運行経費の支援などを行ってまいります。 また、ＥＶ車、ＡＩの活用による乗合タクシーや自動車学校とのタイアップなどにつきましては、環境への配慮や運行の効率化の面で有効であると考えており、他の自治体の動向や先進事例等について情報を収集し、本市における移動手段確保に向けた取組の参考にしてまいります。 本計画において、倉敷駅は、市内外からの移動の結節点であり、かつ広域交通や幹線・支線の結節点の機能を果たすものとして、「広域交通拠点」に位置付けられており、利便性の向上等により交通結節機能の強化を目指すこととしております。 郊外での体験観光など、いただいたご意見につきましては、今後の取組みの参考にさせていただきます。 本計画の上位計画である「倉敷市都市計画マスタープラン」では、市民・民間団体・事業者・行政がそれぞれの役割に応じて協働し、一体となってまちづくりを推進することが重要であるとして、「市民協働のまちづくり」を目標の一つ
--	---

		に掲げ、「豊かな暮らしの空間やまちの活力を創造するため、学術機関との連携のもと、市民をはじめ、民間団体・事業者といった多様な主体との協働により、みんなで創り育てるまちづくりを推進」することとしております。 本計画の策定に当たっては、学識経験者、高齢者団体・障がい者団体の代表、商工業団体・観光団体の代表、公共交通事業者、行政機関（国、県、市）等から組織される倉敷市地域公共交通会議で検討を行っております。倉敷市地域公共交通会議の「市民又は利用者」の委員につきましては、広く市民の皆様からの公募により選定しており、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
P33 倉敷駅周辺の整備 ― 鉄道の高架化	倉敷駅周辺地区のまちづくりの基本方針や実現化方策等につきましては、本計画の関連計画である「倉敷駅周辺総合整備計画」に定められております。倉敷駅周辺総合整備計画では、倉敷駅周辺地区のまちづくりにおいて、都市機能と居住の誘導、バリアフリーの確保、防災性の向上等の観点から、鉄道南北の人の移動性の向上が必要不可欠であり、ＪＲ倉敷駅付近の連続立体交差事業は、南北駅前	

	いように。将来、負債を残してはならない。 ・ニュースで、地方都市で、これから公共インフラ整備にお金がまわらなくなると聞くので、大型のハコ物的事業はするべきではない。	広場の一体的な利用による、ゆったりとした賑わい広場の形成など、本市が目指すまちの姿を効果的に実現することができるとしております。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
補② P35 関連計画 倉敷市立地適正化計画（２０２１年３月）	私の高須賀のこは市街化調整区域です。この適正化という名称だと、それ以外に住んでいる人々が適正でないように聞こえるので、断固反対です。もしも付きたいなら、新しく住民になる方に対してのと注釈を。私の祖父は３００年以上前、児島湾の干拓に携わり、何十町もの水田を保有していたと親より聞いています。詳細は確認していませんが。これからの地球温暖化、食糧不足の不安を思うと、農地を残しておくことは重要。交通面を考えると、コンパクトシティーは理解できますが、周辺部には兼業農家で頑張っている方々がいるので、忘れないでほしい。ついでに、以前、公共施設の再編計画の中で、少しふれられていた、小学校などの統廃合について。曾祖父	倉敷市立地適正化計画は、人口の急激な減少と高齢化を背景として、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めるものであり、多様なライフスタイルにあわせて居住地が選択できる制度です。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。

	が名付けた豊洲村からの豊洲小学校がなくならないよう強く願います。ここは古くからの集落で、小学校区の結びつきが強いから。 P56 計画の基本目標 目標5 市民等の活発な交流 ⇒ 市民の声をしっかりと聞くこと もう一度 この計画素案100ページ職員が作成したのか、業者に委託したのか、お世話様ですが！ はたして市民のどれだけの人が読むのかと思うとー。何かウラがあるようにしか思えません。 2020年12月 公共施設の今後の方向性についての地区説明会 よくわからない（はっきりいってくだらない！）時間をとられました。すべて決定済みでした。 この2週間ほど、じっくり読み込み考えました。市民のための公共交通に、ここで暮らして幸せだったと思えるようよろしくお願いします。	本計画の策定に当たっては、学識経験者、公募市民、高齢者団体・障がい者団体の代表、商工業団体・観光団体の代表、公共交通事業者、行政機関（国、県、市）等から組織される倉敷市地域公共交通会議で検討を行っております。本計画に基づき、様々な施策・事業を実施する段階においては、パブリックコメントで市民の皆様からいただいたご意見等も踏まえて、取組を進めてまいりたいと考えております。 公共施設の今後の方向性についての地区説明会など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。 市民の皆様にとって身近で利用しやすく、快適で便利な地域公共交通の実現に向けて、本計画に基づき、様々な取組を進めてまいります。
33	1. 倉敷市地域公共交通計画について （1）コミュニティタクシーの認知度・データについて ①認知度の低い原因は運用団体の努力の	本計画では、過度な自動車利用から公共交通利用への転換の促進や各種情報提供による効果的なPRなどにより、公共交通の利用促進を図ることとしておりま

	限界が考えられます。倉敷市発行の「機関紙」等を利用し認知度アップ等の対策を行政からのご支援を要請致します。 私たち「地域の公共交通を守る会」は主要母体4地区の全家庭対象に「運賃値上げに対する趣意書」「新ダイヤの移行」等の情報発信を行いました。十分周知に繋がったとは言えない状態であり、繰返しの情報発信は必要と考えています。 また、沿線住民の方々への知名度向上に対しては、方策が見つからず実施できていないのが実情です。同様の問題を抱えている団体もおられると思いますのでご支援のご検討をお願いいたします。 ②この5か年計画の利用者推移データはR2年となっておりコミタク料金上げの影響が出ていないため、コミタク料金値上げの大きな変化点は反映されません。 これで、考察されるとコミタクの置かれている厳しい状況が伝わります。	す（78、79頁）。市内で運行するコミュニティタクシーの利用方法などの効果的なPR方法についても、地域の運営団体の皆様とともに検討を行い、利用促進を図ってまいりたいと考えております。 コミュニティタクシー制度の普及に向け、現在運行している地域における直近の利用状況等も踏まえ、新規導入や運行の維持がしやすい制度となるよう、随時見直しを行ってまいります。
	（2）コミタク支援策について コミタクの重要性を当資料では多く語られていますが、支援策がP81から記述されている内容では理解できません。 路線バスとコミタク全体の補助金表示を個別に、「公的資金の比率を見直し安定した運行継続・サービス内容の維持・向	現在、コミュニティタクシーの運行に係る費用の負担につきましては、市が運行経費の経常損失額（赤字額）の9割を補助し、地域には1割を負担していただいております。運行経費の一部を地域に負担していただくことにより、地域の運営組織が利用状況や収支状況を把握し、

	上を行う。」等記述があれば運行の希望が持てます。	負担が増えないように利用促進に努めていただくことで、持続可能な運行につながるものと考えております。 市におきましては、持続可能な運行に向けて、運行経費の補助のほか、利用促進や利便性の向上に関する助言や関係機関との調整を行ってまいります。
2. 地域公共交通が対応すべき課題について	P 5 2に記載されていますが、高齢化、過疎は、全国各地で抱えている問題です。現状のコミタクの位置づけから変わるかもしれませんが、現状の運行のスタイルから、新しいシステムで公共交通を考えることも必要と思います。茨城県境町・常陸太田市をはじめとする各地区で自動運転バスの取り組みが実施・導入されています。境町では1年間の実証実験も終わり交通事故「0」を達成している結果も出ております。脱炭素・交通事故削減等を併せ持ったシステム導入を早急にすべきと考えます。 また、計画では、自家用有償旅客運送・ボランティア輸送の計画が5か年計画（R 9年）となっています。導入可否は別として、運転手不要のシステム・民間タクシー借り上げの運行から自主運営等	新しいシステムにつきましては、他の自治体の動向や先進事例等を踏まえ、導入の効果等について研究してまいります。 自家用有償旅客運送やボランティア輸送につきましては、他の自治体の動向や先進事例等について情報を収集するとともに、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、利活用について検討してまいります。

	選択肢が増えればコストダウンにも繋がると思います。長期取り組みでなく、早急の取り組みとしていただきたいと思っています。	
34	①福江 77歳 バス停まで 0.5km 5～10分程度 現在は自家用車使用 緩い坂があり、高齢になると食材の仕入れも困るようになって心配している。 知り合いに高齢の方がいて、通院にタクシーを利用、タクシー代が大変だと困られている。大きなバスでなく、安価で小回りの利く車を回してください。 ②駅前 59歳 児島駅から柳田バス停まで230円かかります。バス代が高いので安くしてください。 ③新児島団地 70代前半 夫が免許証を返納すると、とても困る。どこも歩いてはいけない。 私も原付免許を返納すると行動範囲が狭まる。外に出る機会が減ってしまう。足腰弱ると、バス停まで時間がかかりバスの利用もできにくい。坂が多いのでコミュニティバスを団地の中を走らせてほしい。 ④桜が丘団地 70代 バス停まで 30分 車に乗れなくなったら、歩いてバス停ま	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 本計画では、鉄道駅やバス停留所の待合環境の快適性・利便性の向上として、主要なバス停における上屋・ベンチ等の待合環境の改善等に努める（69頁）こととしており、バス停への屋根やベンチの設置につきましては、運行事業者にお伝

で下りても、荷物を持って坂道を上るのは無理です。マイクロバスの車があれば助かります。 ⑤グリーンハイツ 60代 バス停まで 0.1km 2～3分 児島駅から中山団地を回る循環バスがあるので助かっています。これを継続してほしいです。 ⑥小川 70代 バス停まで 10分 夫が免許証を返納した際には、日々の買い物・通院等で困ることが多くなる。地域内を走るコミュニティバスがあれば便利だと思う。 ⑦小川9丁目 86歳 バス停まで 1km 30分 バス停まで遠いので、買い物や通院などすべてタクシーを利用しています。近くでバスに乗れるようにしてください。 ⑧柳田町 84歳 バス停まで 0.4km 10分～20分 バス停までは急な坂道なので上り下りが大変です。歩行も困難なので途中何回も休みます。倉敷の病院への通院はバス代が往復1200円かかります。 家の近くにバス停ができると助かります。また、今のバス停に、屋根付きの座るところを作って欲しいです。 ⑨柳田町労金住宅 86歳	えするとともに、今後の取組みの参考にさせていただきます。 路線バスの運賃につきましては、運行事業者にお伝えするとともに、今後の取組みの参考にさせていただきます。 路線バスの経路変更や停留所の新設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
---	---

児島支所に手続きに行くのは直通のバスがないので大変です。中山団地の循環バスを柳田の方まで走らせてほしいです。 ⑩柳田町 87歳 買い物は息子が車でつれていってくれ、病院も歩いて10分の所、バス停も歩いて1分なので、今は困っていることはない。 ⑪木見 70代 バス停が遠く、運転免許証返納後が心配です。買い物・通院など日常生活すべてどうなるのか不安。 ⑫柳田町中地区 78歳 バス停まで0.2km バス停が近いので今のところ困っていることはないが、バス停に屋根がないのでつけて欲しい。 ⑬柳田町 73歳 バス停まで20分 バス停まで20分かかるので荷物を持って歩くのは不安です。近くの公会堂までバスが来てくれると助かります。公共交通やすくしてほしい。一律100円とか。 ⑭中山団地 81歳 バス停までは近いのですが坂が大変です。買い物・通院で味野まで出ると夫と二人で往復520円かかります。 ⑮柳田町 柳田団地 80代 バス停まで 0.2km	
--	--

	バスで買い物や諸手続き・通院をしているが、不便で困っている。病院は遠くに通えないので変更した。 ⑩柳田町 76歳 バス停まで 0.2km 5分 今は自家用車で移動しているので困ることはないが、運転できなくなった時どうなるのか不安です。 ⑪中山団地 79歳 娘が全部してくれるので、今のところは困らない。 ⑫稗田町 佐古団地 80代 バス停まで 1km 15分 今は夫が車の運転をするので困らないが、免許証を返納した後が不安。近くに親族もいないのでいろいろ不安。公共交通機関を減らさないようにしてほしい。 ⑬柳田町 新児島団地 69歳 バス停まで 0.8km 15分 今は自分で運転して動いているので困ることはないが、高齢になり、免許証を返納し、足腰が弱って歩くのが困難になった場合はどうなるのか不安です。 近所の高齢者は全てタクシーで移動されています。病院の支払いよりタクシー代が高く困っていると言われています。 また、すぐ下の病院に行く場合は近すぎてタクシーにも断られるので困っている	
--	--	--

	とのこと。早島町のように団地のなかをコミュニティバスが走るようになると安心して生活できます。ぜひご検討ください。	
35	契約者と支えふれあいセンターに丁介を取って思いますが、町内には例えば「ニシナ」等に停車するようになっていますが、町内には契約しているのでしょうか。 例えば「ニシナ」から倉敷まで行って下さいと話したらそれは出来ませんと言われた。その場合は契約書の手続きをしなければいけないので、契約書を交わしてから実行します。真備町～倉敷まで35分位ですので、2時間に1回程度に見たら良いでしょう。どうぞよろしくお願い致します。	コミュニティタクシーは地域が主体となって運営する公共交通であり、コース、停留所、便数、時間、料金などの運行内容については、地域の運営委員会で協議の上、決定されております。いただいたご意見につきましては、運営委員会にお伝えするとともに、今後の取組の参考にさせていただきます。
36	高齢になり自動車もやめ、頼るのは路線バスのみです。年を取ると病院通いもふえます。現在の三回だけで少なすぎると思います。少なくとも五回往復してもらえたらと思います。 (「路線バス」とありますが、コミュニティタクシーについてのご意見であると思われます。)	コミュニティタクシーは地域が主体となって運営する公共交通であり、コース、停留所、便数、時間、料金などの運行内容については、地域の運営委員会で協議の上、決定されております。いただいたご意見につきましては、運営委員会にお伝えするとともに、今後の取組の参考にさせていただきます。
37	・ニシナ真備店前のバス利用時間は1日に3便で少なすぎです。回数を増やしてほしい。	コミュニティタクシーは地域が主体となって運営する公共交通であり、コース、停留所、便数、時間、料金などの運行

	・ 停留所の場所も少ないと思う。歩くのが辛い人は自宅の近い所が便利。 ・ 下車の時は自宅の近い所に止まってもらうと安心安全だと思う。 ・ 利用料金も例えば 6 5 歳以上は 1 0 0 円とかだと有り難い（希望します）。	内容については、地域の運営委員会で協議の上、決定されております。いただいたご意見につきましては、運営委員会にお伝えするとともに、今後の取組の参考にさせていただきます。
38	真備サイクルパスの姿を、我家の近くで見る事はありません。 川辺→岡田地区への道路は、住宅団地が多くありますが、コース外で通っていません。コース、停留所、時間の再検討を住民の意見を聞き計画して下さい。 総社市、玉野市、早島町の資料を拝見しました。良い所は取り入れて、真備に住んで安心して毎日が送れると思える町に進めて行きたいと考えます。	コミュニティタクシーは地域が主体となって運営する公共交通であり、コース、停留所、便数、時間、料金などの運行内容については、地域の運営委員会で協議の上、決定されております。いただいたご意見につきましては、運営委員会にお伝えするとともに、今後の取組の参考にさせていただきます。
39	高齢になり、免許証を返納しました。車の維持費、駐車場代、安全の問題等ありますが、その後の生活が非常に不便になり、行動範囲が狭くなりました。買い物、通院、娯楽、交際等々思うようにはいきません。自転車に乗っていたのですが、事故に合い、こわくて乗れなくなりました。なによりも公共交通の充実が必要です。 バスの便が減らされています。 倉敷駅から、ライフパーク、福祉プラザ、市役所、成人病センター、平成病院、	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に

	芸文館等々、よく利用する施設等へも便を増やしてください。外へ出かけることは、健康へも、認知症予防へも大切なことだと思います。高齢者も、社会へ貢献していますし、必要な存在だと思います。タクシーも使い易くできるよう、タクシーチケットもあればと思います。実行している市町村もあると聞いています。	対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 タクシーチケットなど、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
40	公共交通計画案につき、資料を拝読しながら思いついたことを以下に箇条書きで述べさせていただきます。 ・ 資料にはデータがグラフ、地図にて示されているが、すべて一つの事柄についてののみであり、関連性が見られない。例えば、P10各施設（医療、商業、教育）の分布マップとP16公共交通ネットワークマップを合体させたマップを作製することで各施設と公共交通との位置関係が一目瞭然である。P18路線バスの運行状況のマップも他のデータと組み合わせることにより分かりやすくなるのではないかと。 ・ 倉敷市での公共交通システムの認知度が非常に低い（P24）のに対するアピールの方法も検討していただきたい。	P10の図面につきましては、医療施設・商業施設・教育施設といった市民の皆様の日常生活に必要な施設と、鉄道駅から 8 0 0 m 圏域、バス停やコミュニティタクシーの停留所から 3 0 0 m 圏域の範囲を合わせてお示ししております。各種マップの作成や表示のしかたなど、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。 本計画では、公共交通の利用方法等に関する小中高生向けの動画の作成・配布や市内転入者等への公共交通マップの配布などにより、公共交通利用に対する市

	民の皆様の意識・行動の転換を促進するとともに、沿線施設と連携した効果的なPRやイベント・キャンペーンの実施により、公共交通のきっかけづくりにつなげていくなど（78、79頁）、公共交通の利用促進に向けた様々な取組を進めていくこととしております。
・公共交通機関の利用率が高いのは、自 動車の運転ができない人、運転免許返納 した人、補助してくれる人が身近にいな い人、障害のある人・・・だと思われる ので、より利用しやすいコミュニティバ スの運行頻度、ルートを増やすこと及び 低額運賃を検討していただきたい。	コミュニティタクシーは、地域住民の 皆様が運営主体となることにより、利用 者のニーズに対応しやすく、地域の実情 に応じた運行が可能となるものであり、 本計画では、交通不便地域における移動 手段の確保に向け、コミュニティタクシ ー制度の普及を図る（64頁）こととして おります。 コミュニティタクシーのコース、停留 所、便数、時間、料金などの運行内容に ついては、地域の運営委員会で協議の上 、決定されております。いただいたご意 見につきましては、今後の取組の参考に させていただきます。
・2022年度のアンケート結果を資料に載 せているが、その結果に対してどのよう にしようとしているのかは見えてこな い。	令和4年1月と9月に実施したアンケ ート調査は、利用者の減少等により、今 後、公共交通を維持することが困難とな り、交通弱者等の移動手段がなくなっ てしまうことも懸念される状況の中、公共

	交通を維持・向上させることの必要性や 公共交通の維持・向上に向けて必要な取 組等について、市民の皆様のご意見をお 聞きするために実施したものであり、そ の結果を踏まえ、本計画に位置付ける施 策・事業を決定しております。
・方針と計画が「絵にかいた餅」になら ないようにしていただきたい。予算との 兼ね合いもあると思うが、高齢者、障害 者などの弱者が安心して動き回れる町に していただきたい。	本計画の推進においては、市民・地域 企業・交通事業者・行政が、それぞれの 役割を果たしながら、協働で取り組む （61頁）こととしており、事業の実施、 改善による効果、影響を把握するために設 定した評価指標に基づき、毎年度、定期 的に倉敷市地域公共交通会議において評 価・検証を行う（93頁）こととしており ます。 本計画では、交通不便地域における移 動手段の確保に向け、コミュニティタク シー制度の普及を図る（64頁）とともに 、タクシーを活用した新しいサービスの 導入・普及（64頁）や、民間団体等によ るボランティア輸送や施設等の送迎バス などの地域の多様な輸送資源の利活用に についても検討する（67頁）こととしてお ります。また、高齢者や障がい者に対す る運賃割引制度など、交通弱者に対する 各種支援を推進する（77頁）こととして おり、福祉施策による移動支援とも連携

	・パブリックコメントを求めるのであれば、資料はもう少し要領よく、簡潔にわかりやすい文章、図にしてください。関係各部署の検討資料を見ているようでわかりにくい。理解しがたい点がある。	を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 パブリックコメントを実施する際のわかりやすい資料の作成など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
41	1. 問題の背景・要因説明や課題のより明確化に欠けていると思います。交通事情に詳しい専門家や関係者による調査・検討がなされたのでしょうか。 2. 倉敷－真備、倉敷－船穂間の路線バス、コミュニティタクシーが不足・欠如している。 3. 現在の路線バス、コミュニティタクシーの回数、路線を増やして、利用しやすいようにしてもらいたい。	本計画の策定に当たっては、学識経験者、公募市民、高齢者団体・障がい者団体の代表、商工業団体・観光団体の代表、公共交通事業者、行政機関（国、県、市）等から組織される倉敷市地域公共交通会議で検討を行っております。 路線バスの増便や新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。 また、コミュニティタクシーは地域が主体となって運営する公共交通であり、コース、停留所、便数、時間、料金などの運行内容については、地域の運営委員会で協議の上、決定されております。いただいたご意見につきましては、運営委

	4. 各駅前の駐輪場・駐車場を拡充、整備してもらいたい。 5. 通勤・通学の安全性確保のため、主要道路に歩道・自転車道を設置してもらいたい。 6. 寿町踏切の地下道交叉化を早く実現してもらいたい。	員会にお伝えするとともに、今後の取組の参考にさせていただきます。 本計画では、自転車と鉄道、路線バス等の公共交通との接続性を高めるなど、公共交通にアクセスしやすい環境構築に向け、駅やバス停に隣接する自転車等駐車場の美化や放置自転車撤去等により、サイクル&ライド自転車等駐車場の利用を促進する（69頁）こととしております。また、パーク&ライド駐車場に関する情報の提供等により、交通結節点における利用案内等を充実させ、円滑な乗り継ぎ環境を実現する（70頁）こととしております。 通勤・通学の安全性確保のための歩道・自転車道の設置に関するご要望につきましては、担当部署にお伝えします。 倉敷駅周辺地区のまちづくりの基本方針や実現化方策等につきましては、本計画の関連計画である「倉敷駅周辺総合整備計画」に定められております。倉敷駅周辺総合整備計画では、倉敷駅周辺地区のまちづくりにおいて、都市機能と居住の誘導、バリアフリーの確保、防災性の向上等の観点から、鉄道南北の人の移動
--	---	---

		性の向上が必要不可欠であり、ＪＲ倉敷駅付近の連続立体交差事業は、南北駅前広場の一体的な利用による、ゆったりとした賑わい広場の形成など、本市が目指すまちの姿を効果的に実現することができるとしております。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
	7. 通学路交通安全ボランティアに感謝と慰労をお願いしたい。	通学路交通安全ボランティアへの感謝と慰労に関するご要望につきましては、担当部署にお伝えします。
42	○タクシーを活用した新たなサービスの検討についてで、料金を按分する相乗りサービスの提案について ・倉敷市として定額・低額の予約型乗り合い方式（例総社市の雪舟くん）を検討すること。 ・タクシー補助チケット制度を創設してください（高齢者・障がい者・妊産婦などを対象）	本計画では、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及について検討する（64頁）ほか、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなど、地域の多様な輸送資源に関する情報を収集し、これらの利活用についても検討する（67頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 定額・低額の予約型乗合方式のサービスやタクシー補助チケットなどにつきましては、他の自治体の動向や先進事例等について情報を収集し、本市における移動手段確保に向けた取組の参考にしています。

	○公共交通網の将来像と各交通の位置づけについて ・現在倉敷市では、倉敷地区において東西に走る２つの都市計画道路の建設が進んでいます。公共交通網を考える場合、この路線の活用を検討してください。 ・水島臨海鉄道について ▷公共交通網の整備の上で、水島臨海鉄道の位置づけを高め充実改善を。 ▷乗車運賃の引き下げを。 倉敷市駅から西富井駅までの区間は１９０円ですが、次の福井駅までは２５０円と高いため、少しでも負担を減らすため西富井駅で下車し危険な国道２号線バイパス下を通行する方もいるのが現状です。運賃の見直し・引き下げを検討してください。 ▷弥生駅・西富井駅のバリアフリー化、球場前駅の南駐輪場に屋根の設置を。	いります。 道路の新設に伴う路線バスの経路変更等につきましては、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。 本計画において、水島臨海鉄道は、倉敷地区と水島地区を結ぶ重要な幹線交通として位置付けられており、将来においても維持・充実を目指す（57頁）こととしております。 水島臨海鉄道の運賃の見直し等につきましては、運行事業者にお伝えするとともに、今後の取組みの参考にさせていただきます。 鉄道駅のバリアフリー化につきましては、国の基本方針では、１日の利用者数が３，０００人以上の駅をバリアフリー化することを目標としており、水島臨海鉄道の弥生駅・西富井駅は基準に満たない状況です。また、球場前駅には、北側に屋根付きの駐輪場、南側に屋根なしの駐輪場がありますが、南側の駐輪場への屋根の設置につきましては、北側及び南側の駐輪場の利用状況や空き状況、放置
--	--	--

	自転車の状況などの現状を確認した上で、運行事業者と協議してまいります。	
○半径100～200メートル以内で、何らかの公共交通機関にアクセスできるような対策の検討を ・周辺地域でのバスの減便などの対策として、地域と協力しコミュニティタクシーが運行されていますが、利用料の値上げや減便せざるを得ない状態をお聞きます。市としての支援の拡充を検討してください。	コミュニティタクシーの運行に係る費用の負担につきましては、市は運行経費の経常損失額（赤字額）の9割を補助し、地域には1割を負担していただいております。運行経費の一部を地域に負担していただくことにより、地域の運営組織が利用状況や収支状況を把握し、負担が増えないように利用促進に努めていただくことで、持続可能な運行につながるものと考えております。	
・倉敷地区の市街化区域でも、公共交通へのアクセスが不便な地域があり、対策を検討してください。 例えば中島小学校区、大高小学校学区は、多く農地や空き地での宅地化が急速に進み、人口が急増し小中学校のマンモス化が急速に進んでいます。また、この地域は子育て世代だけでなく、高齢者も多く住んでおり、免許返納後には通院・外出に多額の交通費負担が生じており、この地域での公共交通充実の願いは切実です。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）こととしております。また、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及について検討する（64頁）ほか、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなど、地域の多様な輸送資源に関する情報を収集し、これらの利活用についても検討してまいります。（67頁） 路線バスの増便や新規路線の開設につ	

		いては、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。
○災害発生時等における安定したサービスについて ・流域総合治水計画とあわせて、公共交通における防災対策の充実強化を。 倉敷市立地適正化計画によると、居住地誘導地域は浸水想定が3メートル以下とされています。また、4年前の西日本豪雨災害時には、倉敷中心部でも内水被害が起きました。南海トラフ地震による液状化対策も喫緊の課題です。	本計画では、近い将来の発生が危惧される南海トラフ地震や近年、頻発・激甚化する豪雨災害等に備え、災害発生時における公共交通の運行情報、避難行動等の際の活用方法等、非常時・災害時における利用者への情報提供方法について検討するとともに、交通事業者間や行政で情報を共有し、連携体制を構築する（74頁）こととしております。	
○地域住民参加について ・審議会委員の公募の枠が少ないこと。 ・倉敷市は、倉敷、水島、玉島、児島、船穂町 真備町など、多様な地域性を持っています。 ▷ブロック毎の住民アンケートの実施 ▷ブロックごとなど小さな単位で検討会を住民参加で開催すること。 ・障がい者や高齢者など、より公共交通の必要な市民の声を反映した計画となることを期待します。	本計画の策定に当たっては、学識経験者、公募市民、高齢者団体・障がい者団体の代表、商工業団体・観光団体の代表、公共交通事業者、行政機関（国、県、市）等から組織される倉敷市地域公共交通会議で検討を行っております。本計画に基づき、様々な施策・事業を実施する段階においては、パブリックコメントで市民の皆様からいただいたご意見等も踏まえて、取組を進めてまいりたいと考えております。	

		ブロック毎の住民アンケートの実施や検討会の開催など、いただいたご意見につきましては、今後の取組みの参考にさせていただきます。
○倉敷駅周辺連続立体交差事業を前提とした計画としないこと。	倉敷駅周辺地区のまちづくりの基本方針や実現化方策等につきましては、本計画の関連計画である「倉敷駅周辺総合整備計画」に定められております。倉敷駅周辺総合整備計画では、倉敷駅周辺地区のまちづくりにおいて、都市機能と居住の誘導、バリアフリーの確保、防災性の向上等の観点から、鉄道南北の人の移動性の向上が必要不可欠であり、ＪＲ倉敷駅付近の連続立体交差事業は、南北駅前広場の一体的な利用による、ゆったりとした賑わい広場の形成など、本市が目指すまちの姿を効果的に実現することができるとしております。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。	
○こうした市の計画策定に係る「素案」は、市役所や支所などに行けば手にすることができますが、市のホームページから見るしかありません。ネット環境のある・なしでの情報格差を実感しました。	パブリックコメントの実施方法など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。	

	今後、市の広報にパブコメ募集の掲載と同時に概要を掲載するなど、周知方法の改善をしてください。	
43	・バス停まで行けない場合はいくら回数を増便しても意味がない。 ・理想的には近くからタクシーを呼べて3割位いの割引券が欲しいです。 ・高令者に限らず障害の人も同じようにして欲しい。 ・町内単価のバス・タクシー路線を作ってほしい。 ・町内コミュニティバスを希望 ・公共施設に行けるようなコミュニティバス路線を希望します。	本計画では、市民の皆様が利用しやすい移動手段の確保に向け、鉄道や路線バスなどの利便性の維持・向上を図る（63、64頁）とともに、交通不便地域における移動手段の確保に向け、コミュニティタクシー制度の普及を図る（64頁）ほか、タクシーを活用した新しいサービスの導入・普及（64頁）や、民間団体等によるボランティア輸送や施設等の送迎バスなどの地域の多様な輸送資源の利活用についても検討していく（67頁）こととしております。また、高齢者や障がい者に対する運賃割引制度など、交通弱者に対する各種支援を推進する（77頁）こととしており、福祉施策による移動支援とも連携を図りながら、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境を目指してまいります。 タクシーの割引券など、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。 町内コミュニティバスなどの新規路線の開設については、これまでに多くのバス路線が利用者数の低迷により廃止になっていること（19頁）などから、利用者

	数の見込み、運行コスト、運行事業者の意見などを踏まえ、研究してまいります。 倉敷駅周辺地区のまちづくりの基本方針や実現化方策等につきましては、本計画の関連計画である「倉敷駅周辺総合整備計画」に定められております。倉敷駅周辺総合整備計画では、倉敷駅周辺地区のまちづくりにおいて、都市機能と居住の誘導、バリアフリーの確保、防災性の向上等の観点から、鉄道南北の人の移動性の向上が必要不可欠であり、ＪＲ倉敷駅付近の連続立体交差事業は、南北駅前広場の一体的な利用による、ゆったりとした賑わい広場の形成など、本市が目指すまちの姿を効果的に実現することができる優れたまちづくりの進め方と考えられるとしております。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
--	--