

「みずほバス」の再編計画（案）に関するパブリックコメント及び説明会の結果について

1 パブリックコメントの実施概要

- (1) 募集期間 平成29年11月1日（水）～平成29年11月30日（木）
 (2) 提出者数 40人
 (3) 提出方法 直接提出：34人 郵送：0人 FAX：1人 Eメール：3人 説明会：2人

2 説明会の実施概要

- (1) 開催日時 ①平成29年11月13日（月） ②平成29年11月14日（火） ③平成29年11月16日（木） 19：00～
 (2) 開催場所 ①巢南公民館 ②本田コミュニティセンター ③牛牧南部コミュニティセンターつどいの泉
 (3) 参加者数 ①14人 ②6人 ③2人
 (4) ご意見数 ①4件 ②5件 ③0件

3 頂いたご意見の分類

パブリックコメント及び説明会で頂いたご意見について、その趣旨を踏まえ同様のご意見を集約した結果、ご意見数は合計45件となりました。

【1】運行ルート：6件 【2】バス停：8件 【3】運行本数：16件 【4】時刻表：6件 【5】その他：9件

4 頂いたご意見に対する対応内容の分類

◎：意見を反映し案を修正するもの、既に案に盛り込んでいるもの ○：意見を一部反映し案を修正するもの
 △：今後の参考とするもの □：その他（感想など）

5 頂いたご意見の概要とそれに対する市の考え方、対応

【1】（主に）運行ルートについて

番号	ご意見の概要	市の考え方	対応
1	下野外科の整形外科に通院しているが、自宅近くの路線では下野外科の近くに停留所がないため、まず穂積駅に行き、本田唐栗線に乗り換える必要があり、使い勝手が悪い。	昨年度のヒアリング調査の結果より、利用者の約8割の方が穂積駅前で乗降していることから、再編後の運行ルートも穂積駅中心の体系となっておりますので、ご理解ください。	△
2	全線左回りは時間がかかりすぎ。廃止にしても良いのでは？	左回りと右回りを設けている理由は以下の2点でありますので、ご理解ください。 ①左回り又は右回りのどちらかのみであると、行くことができないバス停ができるため。 ②左回り又は右回りのどちらかのみであると、（例えば）穂積駅前までの乗車時間にバス停ごとの差ができるため。	△
3	以前、十八条、十九条駅をバスが通っていた時は時々利用していたが、現在は通っていないため、まったく利用していません。近所のお年寄りの方で、バスを利用して通院している方もいらっしゃいましたが、現在はどうしていらっしゃるのかわかりません。再び路線に組み込んでいただけるなら、遠方にJRで出かける時などに利用できるかと思います。でも毎月とかではないので、あまり利用がないとまた通らなくなるのかなとも心配しています。	再編後には、是非みずほバスをご利用ください。	□

4	駅出発最終時刻表が19時、20時になった事うれしく思います。瑞穂市の入口として、良いことと考えます。駅前明るく。 ただ1つ、イオンタウンの市外へ行く場合は、何かの助成が生まれての事でしょうか。そして、さらには、早朝からイオンが開店するでも無く、早朝を組み入れることは、運行時間が長くなり、市内在中の通勤通学者がこまると思われますが、早朝のイオン回りは従業員の為？リオの時は、北部から車で来たり、又は、家人の車でリオまで来て、バス乗車でJR穂積へ、JR利用する人も居た。その辺、他町村の利便性をも加味するとしたら、市民はようやく時刻延長させる由縁。JR他イオン、他町村の受益負担も然る可きかと。イオンモールの他地域でのバス利用を見て下さい。	イオンタウン本巣への延伸につきましては、市民の方がイオンタウン本巣を利用する需要が見込まれるため実施するものです。 みずほバスについては、運賃収入や国・県の補助金のみでは赤字であるため、市外のかたにでもご利用いただけると、1回100円の収入となりますので、市民であるかないを問わず、是非みずほバスをご利用いただきたいと思います。	□
5	地域住民が待望していました「みずほバス」の七崎地内のバス停、「本田七崎線」を計画していただき有難うございます。お礼申し上げます。 一つだけ、「本田七崎線」のバス路線について意見を述べさせていただきます。 検討されてバス路線を組まれている事とは思いますが、この計画（案）では、巣南地区を巡回する「十九条古橋線」は「巣南庁舎」を経由していますが、「本田七崎線」は「巣南庁舎」を経由していません。 平成15年に合併で「瑞穂市」が誕生。市庁舎は旧穂積町役場になりましたが、巣南地域住民の利便性を考慮され、巣南庁舎にも「市民窓口課」を配置され助かっています。さらに巣南庁舎周辺には、巣南公民館、西部複合センター、大月多目的広場、巣南中学校、巣南交番、老人福祉センターのほか、郵便局やJAぎふ巣南支店などが集中しており、巣南地域の住民が利用する施設が多く揃っていて、この地を訪れる機会は多くあります。また、これら施設の周辺では、巣南中学校区活動委員会のスポーツフェスタや夏祭り、みずほふれあいフェスティバルなども開催されます。大月多目的広場が整備されれば、駐車場不足は必至です。「みずほバス」の「本田七崎線」も巣南庁舎を経由すれば、公共交通機関の利用啓発も可能です。折角計画していただいた「本田七崎線」ですが、肝心の巣南庁舎の経路が抜けている気がします。すべての路線が穂積駅・瑞穂市役所へ集中した路線ですが、巣南地域の施設利用も考慮すべきではないでしょうか。	今回の再編では以下の2点の理由により、本田七崎線を巣南庁舎経由にしないこととしますので、ご理解ください。 ①本田七崎線は4路線の中で運行距離が一番長く、一周54分かかるため。 ②昨年度のみずほバス利用者ヒアリング調査の結果より、現行の十九条古橋線の巣南庁舎のバス停利用者のうち、穂積駅前のバス停間を利用している人が79%である一方、旧巣南町地域のバス停間を利用している人は7%と少ないため。	△
6	本田を利用する者ですが、以前は穂積駅まで所要時間が長くて20分ほどでしたが、現在は40分もかかり利用できなかった。元の経路にもどしてもらえるので、利用しやすくなります。	再編後には、是非みずほバスをご利用ください。	□

【2】（主に）バス停について

番号	ご意見の概要	市の考え方	対応
7	今後増加します高齢者の足として、村中地区・西畑地区へのバス停の新設を切にお願い申し上げます。要望場所は、国道21号の上穂積交差点横断歩道部から南へ約45mの市道歩道部です（稲荷神社西側）。	公安委員会、道路管理者等と現地立会いを行い検討した結果、国道21号上穂積交差点から南へ1つ目のT字交差点付近にバス停の新設を行います。	◎
8	利用者の増加につながらない理由のひとつに、夜間の運行がなかったことがあると思います。今回の案で20時台の便が増えることにより、利用しやすくなると思います。 祖父江地区のバス停の移設が検討されていますが、祖父江地区は東西に長いので、できれば公民館前ともうひとつ東の方にバス停があればより便利になると思います。	夜間の増便につきましては、今回の再編にて実施することとし、その結果を収集し、効果を検証していく予定です。 祖父江のバス停移設につきましては、集落の北にある現在のバス停を集落の概ね中心に移設するものであることから、更なるバス停の設置は検討しておりません。	△
9	本田七崎線のバス停について ①西小学校～七崎の間に居倉のバス停の新設（穂積リオワールド線の時から平成25年3月31日まで居倉バス停があり、待ち場もそのまま残っています。） ②イオンタウン～居倉東の間にバス停の新設（LCワールドのスポーツクラブ付近）	①公安委員会等と現地立会いを行い検討した結果、既存の待ち場を利用してバス停の新設を行います。 ②周辺の開発状況に変化があれば検討を行います。	○
10	野田新田在住ですが、近くに停留所がないため、利用できない。	平成30年4月より名阪近鉄バス株式会社が（仮称）安八穂積線の運行を開始する予定です。野田新田のバス停もできる予定ですので、みずほバスではありませんが、可能であればご利用ください。	△
11	＜バス停の名称の変更と、バス停の増設(1件)の提案＞ 通勤・通学のほか、目的が買い物の足の確保でもあるとの事実を、はっきり出すために、又より親しみのある名称にするために、バス停の名称にスーパーの名称を使用することを提案します。例示すると、穂積駅西→平和堂、十九条西→バロー、馬場春雨町→ピアゴ、森南口→トミダヤに変更する。プラント6、イオンタウンは、既に商業施設の名称になっているので、変更の必要なし。 バイパス沿いのマックスバリュ穂積店・カーマ21等がある商業施設は集客力がある場所であるのでバス停の新設（バイパス側から入り、商業施設内の新設バス停を通り、北西の信号機から抜けるルートの新設）を提案します。	バス停の名称を商業施設名に変更することについては、①商業施設の了解が頂けたこと、②岐阜バスの営業路線と兼用しているバス停について調整が済んだことから、「森南口」を「トミダヤ・森南店」に、「馬場春雨町」を「ピアゴ穂積店」に、「十九条西」を「バロー穂積西店」に、「穂積駅西口」を「平和堂穂積店」に変更します。 マックスバリュ穂積店付近の新設バス停については、県道穂積停車場線の歩道上にバス停の新設を行います。なお、バス停の名称は「マックスバリュ穂積店」とします。	◎
12	本田七崎線のバス停居倉東を居倉公民館前に移動出来ないか。自動車が通る為あぶない。	居倉東のバス停を居倉公民館横に移設します。なお、バス停の名所は「居倉公民館」とします。	◎
13	イオンタウンでみずほバスと岐阜バスで乗り継ぎをするとき、停留所が少し離れているようですので、近くに設置していただけるように検討していただきたいです。	イオンタウン本巢のバス停は、ザ・ビッグエクストラ（スーパーマーケット）の入口に近いところに設置します。みずほバスから岐阜バスへ乗り継ぐ需要より、商業施設への買い物の需要が多いと見込まれるためですので、ご理解ください。	△

14	「居倉東」のバス停を「居倉公民館前」に移設していただきたくお願いします。 理由①「居倉東」は利用者数がベスト8と多いバス停ですが、現場所には風雨や日射を避ける木陰や家屋がなく、待合所としては不適切と考えます。 理由②「居倉東」は水田の間を通る市道にあり、自転車置き場を設置することもできません。 理由③現場所は居倉地区の東端にあり、居倉の西及び北地区の住宅からは数百mあることから、老齢者には苦痛となっております。	居倉東のバス停を居倉公民館横に移設します。なお、バス停の名所は「居倉公民館」とします。	◎
----	---	--	---

【3】（主に）運行本数について

番号	ご意見の概要	市の考え方	対応
15	穂積駅方面に行くのはいいのですが、穂積駅から十九条方面の本数が少ないので、老人の方が困っています。	十九条地区を通る馬場十七条線、十九条古橋線、牛牧穂積線を含めみずほバスは循環型で運行しておりますので、十九条地区から穂積駅までの運行本数と穂積駅から十九条地区までの運行本数は同じとなっております。ただし、循環型であることから、左回りと右回りで目的地までの所要時間が異なることについては、ご理解ください。	□
16	古橋在住。仕事帰りにJRが事故などで遅延して、穂積駅に19時を超えて到着した場合に、みずほバスの最終が終わってしまう。遅延することはよくあり、その場合はタクシーで帰宅している。	再編前の十九条古橋線の最終便は18時55分発ですが、再編案を微調整し、再編後は夜間（19時25分発と20時30分発）に増便します。再編後には、19時以降も是非みずほバスをご利用ください。	◎
17	土日祝日は早朝の運転がないため、出勤時間があわない。	現在の1日当たりの利用者数について、土日は平日の約半分となっております。つきましては、再編後も土日祝日は第1便が運休となりますので、ご理解ください。	△
18	＜増便の提案＞ 公表されているアンケート結果からして、「最終便を遅くする。」が二番目に多いニーズであり、対応すべきであると思います。現在3路線とも、最終便は18時台ですが、再編案では20時台に、夫々1本増設されています。しかし、これでも通勤、通学の市民の足の確保には十分とは言えず、ニーズに対応すべく、利用しやすい時間帯、要するに21時台にもう1本と、朝、名古屋方面に行く人が7時台に多いことから、現状、みずほバスが7時08分～7時15分着であり、使えるのが各コース1本しかないので、この後にJR穂積駅発時刻に繋がる様に、みずほバス7時30分頃着を1本通勤・通学用として増便を提案します。	平成29年1月12日に実施しました穂積駅での歩行者通行量調査の結果より、18時台～20時台は1時間当たり1,000人を超える利用客があるものの、21時台はその半分程度になることから、今回の再編では最終便の時間を20時台に決めております。今回の再編の結果を収集し、効果を検証していく予定であり、更なる21時台の増便については今後検討する予定です。 また、今回の再編では、第1便の穂積駅前の到着時間を10分程度早めるものであり、7時30分頃の穂積駅前着を増便することについては、再編後の第1便の利用状況等を踏まえて今後検討する予定です。	△
19	通勤・通学の便の向上も大切ですが、昼間家にいる年寄りがもっと外に出やすいよう昼間の時間帯のバス運行時間を増やして欲しい。（買物病院通い＝交通弱者）通勤・通学と病院・買物の2本立てを重点として配車。	通勤・通学等に利用できるよう夜間の増便とともに、商業施設へのアクセスを考慮しルートを検討した結果が、今回の再編となります。限られた予算の中で、昼間の時間帯の増便については今回の再編では対応できかねますので、ご理解ください。	△
20	朝の時間帯、夜の時間帯の本数を増す。	今回の再編にて行う夜間の増便の結果を収集し、効果を検証していく予定であり、更なる増便については今後検討する予定です。 朝の時間帯の増便については、再編後の第1便の利用状況等を踏まえて今後検討する予定です。	△
21	バスの本数を多くして頂きたいが、それより最終便の時間を出来得る限り遅くして頂くと有難い（21時台も願いたい）。	平成29年1月12日に実施しました穂積駅での歩行者通行量調査の結果より、18時台～20時台は1時間当たり1,000人を超える利用客があるものの、21時台はその半分程度になることから、今回の再編では最終便の時間を20時台に決めております。今回の再編の結果を収集し、効果を検証していく予定であり、更に最終便を遅くすることについては今後検討する予定です。	△

22	朝7時台に駅着のバスをもう1本ずつ増やしてほしい。通勤の帰りはバラバラの時間になる事が多いが、朝はほとんど時間が決まっている。利用者も増えると思う。8時以降駅についても名古屋への通勤には使えない。	今回の再編では、第1便の穂積駅前への到着時間を10分程度早めるものであり、7時台の穂積駅前着を増便することについては、再編後の第1便の利用状況等を踏まえて今後検討する予定です。	△
23	馬場十七条線・牛牧穂積線・十九条古橋線では左右両方で17時台～20時台各1本であり、本田七崎線では18時台が無いので18時台を1本と十九条古橋線右回り17時00分発は17時35分頃の発に。出来れば、夕方一番降りる人が多い時間帯に1本ずつを増やす必要があると考えます。	本田七崎線は4路線の中で運行距離が一番長く、一周54分かかりますので、ご理解ください。 再編案を微調整し、十九条古橋線の右回り17時00分発を17時15分発に変更します。	△
24	バスダイヤに14時頃に穂積駅を出発する便を追加していただきたくお願いいたします。 理由①本田七崎線について、右回り2便（12時20分）を乗り遅れると左回り4便（15時25分）まで、3時間待つことになり、通院や通学の交通手段としては大変利用しにくい状況にあります。	限られた予算の中で、昼間の時間帯の増便については今回の再編では対応できかねますので、ご理解ください。	△
25	昼間の1時～3時の間一本のバスがありません。私はよく大垣の病院に行きますが、どうしても瑞穂に帰ってくる時間は1時過ぎになります。駅のバス停でほかの客がこんなべんりのわるいバス無いとききます。せめて各路線に1時間に1本は運行をして下さい。よろしくおねがいします。	再編については、穂積駅前発を6時台から20時台の間で、各路線それぞれ10本から12本運行する計画としております。限られた予算の中で、更なる増便については今回の再編では対応できかねますので、ご理解ください。	△
26	朝の本数が少ない。（十九条古橋線に7時台のバスがほしい）おねがいします！	現行の十九条古橋線の第1便と第2便は、穂積駅前を6時40分発と8時05分発ですが、再編案を微調整し、再編後は6時25分発と7時40分発になります。 なお、朝の時間帯の増便については、再編後の第1便の利用状況等を踏まえて今後検討する予定です。	△
27	1 再編計画（案）について ・基本的に計画（案）に賛同します。（きめ細かなデータをもとに分析・評価をされ、客観的な裏付けに基づく変更案だと思います） 2 市の分析結果から ・確かに朝の時間帯の利用者が目立つが、夕方・夜の利用者は少ないので… →特に18時台の利用者が少ない…高齢者、学生にとって中途半端な時間帯では？夜の利用者も少ない…学生、大人にとって中途半端？なので20時台を増便 ・この点で再編計画（案）に賛成します。 3 追加（変更）要望について（理想は1時間に1本を確保したい） ・18時台の利用者が少ないので、この時間帯の3本を廃止し、空白の時間帯である13時台に2本、14時台に2本の計4本を増便（振替）してはどうでしょうか？（高齢者対策として）	現在の利用者数は、本田唐栗線が10.0人（17時台）、6.8人（18時台）、十九条古橋線が4.8人（17時台）、8.0人（18時台）、牛牧穂積線が5.8人（17時台）、4.8人（17時台）、1.2人（18時台）となっております。今回の再編の結果を収集し、効果を検証していく予定であり、昼間の時間帯への振替につきましては、今後検討する予定です。	△

28	みずほバスの本数が少なく困っています。6時～19時台まで毎時間一本運行して欲しいです。よろしくお願いします。みずほバスは生活に必要です！	再編については、穂積駅前発を6時台から20時台の間で、各路線それぞれ10本から12本運行する計画としております。限られた予算の中で、更なる増便については今回の再編では対応できかねますので、ご理解ください。	△
29	土日祝の午後に時間帯にも1本増発して欲しい。（場合によっては2時間くらいバスの発車が無い）	現在の1日当たりの利用者数について、土日は平日の約半分となっております。つきましては、再編後の土日祝日は第1便と最終便が運休となります。限られた予算の中で、更なる増便については今回の再編では対応できかねますので、ご理解ください。	△
30	JRとの乗り継ぎをみたときに、朝、通勤・通学で利用できるのは各路線1、2便程度です。また、バスが到着する時間に電車が発車してしまうという便もみられます。アンケートだけでなく、実際に利用している方に意見を聞き、実態を調査した上で時刻表を決めてほしいです。	再編については、穂積駅前発を6時台から20時台の間で、各路線それぞれ10本から12本運行する計画としております。限られた予算の中で、更なる増便については今回の再編では対応できかねますので、ご理解ください。 平成29年3月4日改正のJR穂積駅の時刻表より、平日の岐阜・名古屋方面の7時台の快速だけでも8本あり、最大の待ち時間は10分であることから、7時台にみずほバスが穂積駅前に到着すれば、乗り継ぎの点は問題ないと考えております。 なお、住民アンケートだけではなく、みずほバス利用者のヒアリング調査も行い、再編計画作成の参考にさせていただきました。	□

【4】（主に）時刻表について

番号	ご意見の概要	市の考え方	対応
31	みずほバスを月・水・金の朝・昼に利用させていただいております。野白新田に朝来るのが8時12分と一番便利な時間だけに、20分以上早くなるのはちょっと不便さを感じます。現行に近い時間で再編していただくことはできないでしょうか？	現在の牛牧穂積線の第2便は、野白新田を8時08分出発となっておりますが、再編案を微調整し、再編後は7時49分出発を7時54分出発に変更しますので、ご理解ください。	△
32	現在のみずほバス（牛牧穂積線の右回り）に十九条東で8時26分に乗ると、穂積駅前へ8時34分に到着する。JR穂積駅8時37分に乗れば、岐阜駅8時43分に到着して間に合う（8時45分の岐阜駅着）が、みずほバスから電車への乗り換えが3分ではできない。そのため、みずほバスを利用することができない。	再編案を微調整し、再編後の牛牧穂積線では、十九条東で8時12分に乗ると、穂積駅前に8時20分に到着します。再編後には、是非みずほバスをご利用ください。	◎
33	古橋在住。穂積駅に16時前に到着するが、16時50分までみずほバスがないため、待ち時間が長い。	再編前の十九条古橋線は15時20分発と16時50分発ですが、再編案を微調整し、再編後は15時15分発と16時15分発となります。再編については、運行本数を9本から11本に増やし、その中で他の路線と調整して時刻表を決めていますので、ご理解ください。	△
34	JRとの時刻的連系を考えて下さい。（通勤名古屋方面）	平成29年3月4日改正のJR穂積駅の時刻表より、平日の岐阜・名古屋方面の7時台の快速だけでも8本あり、最大の待ち時間は10分であることから、7時台にみずほバスが穂積駅前に到着すれば、乗り継ぎの点は問題ないと考えております。	□
35	本田馬場線の朝の7時台の本数を増やす、または変更して欲しく思います。希望としましては、穂積北中学校前発車の森南口間の7時半～7時50分の間がありますと大変助かります。	現在の本田唐栗線は森南口到着時間が7時03分と8時29分ですが、再編案を微調整し、再編後の本田七崎線は6時55分と7時49分になります。	◎
36	名古屋へ通勤・通学している方が使えるように、第1便をもう少し早くした方がよいと思います。	今回の再編では、第1便の穂積駅前の到着時間を10分程度早めるものであり、更に第1便を早くすることについては、再編後の第1便の利用状況等を踏まえて今後検討する予定です。	△

【5】その他について

番号	ご意見の概要	市の考え方	対応
37	<利用客の増強策についての運営面での提案> 乗車経験が無いと利用が促進されないので、「無料乗車券の全戸配布」と「無料乗車日」を設定して、兎に角一度乗車して貰う。これがリピート客となり、次の利用に繋がると思います。アンケートでも利用していない人のうち、約4割が運行条件によっては利用したいと回答しています。日頃、利用していない人の「乗るきっかけ」づくりや認知度アップのために、前述の施策は効果があると思います。 又、ファンクラブの様な組織を作りバスに親しんでもらう。バス停に屋根を付けたり、椅子を設置するなど、バス停の整備を図り、市民の利便性を向上させる等、行政は市の政策として提案し、市民協働でぜひ実行していただきたい。	平成30年は瑞穂市制15周年であり、5月1日を含めた1週間に様々な記念イベントを実施する予定です。つきましては、そのイベント期間中、みずほバス全路線を無料にします。	○
38	利用者数増加の為、市議会議員や市職員の通勤・移動に利用すべき。	折に触れみずほバスのPRを行います。ただし、居住地や退庁時間の都合上、利用できないこともありますので、ご理解ください。	□
39	バスの乗りごちが悪い。横向きを直せ。	現在のみずほバスはポンチョという車両で、座席14人、立席16人の合計30人乗りです。前向きタイプも製造はされていますが、座席が11人であり、横向きタイプよりも座席数が少ないことから、現在は横向きタイプで運行しています。 みずほバス利用者ヒアリング調査の結果より、第1便などで利用者数が座席数よりも多いことから、一部の路線にて中型の車両（前向きタイプ）を導入します。	○
40	今後、少子高齢化が進んでいき益々交通弱者が増す予想の中で、通勤・通学や昼間の買い物・通院等双方に対応するには、コミバスの本数をかなり増さなければ、無理があるのではと考えます。あくまでも当面の対応としての今回の再編には賛成しますが、これで公共交通の問題が解決した訳ではありません。根本的な対応策として、コミバスは朝夕の通勤・通学用と割り切り、昼間の交通弱者対応としてのデマンドタクシーのようなものも検討する必要があると考えます。検討に当たっては、費用も含め色々なパターンを机上にのせ市民参画（利用する方も含め）で、公共交通体系を決めて欲しい。	今回みずほバスの再編を行います。これからも適宜瑞穂市地域公共交通会議等にて瑞穂市の公共交通を検討していきます。	□
41	現在「岐阜乗合」の運行でICカードは「アユカ」ですが、他の交通機関と相互乗り入れをして欲しい。（例えば、トイカやマナカなど）	運行システムの変更については、みずほバスの運行を委託している岐阜バスとの協議になりますので、今後検討していく予定です。	△
42	本田七崎線再編計画（案）賛成して、実現して下さい。	再編後には、是非みずほバスをご利用ください。	□
43	スーパーの中への乗り入れを検討していただきたいです。雨の日や荷物が多い日は近くにバス停があると便利だと思います。 また、将来的にバス停に屋根を設置していただけると、待っているときに便利だと思います。	商業施設への乗り入れやバス停の上屋設置につきましては、再編後の利用状況等を踏まえて今後検討する予定です。	△

44	＜スーパー、病院等を巡回する路線の新設についての提案＞ みずほバスは、通勤、通学者等にとっては、穂積駅の需要が約8割である事から、足の確保には大変有り難い反面、使い勝手の面で短所もあります。それは、みずほバスの路線が4エリアに分かれており、他のエリアに行きたい時には不便だからです。そこで、ヒアリング結果で、商業施設が自宅を除けば第2位の目的地であることからして、市内のスーパー、病院等を主に巡回する路線を新設してはどうかと、思慮しました。 公費負担が多額になる事がネックだが、例えば、イオン（マックスバリュ）、プラント6、バロー、平和堂等へ交渉に行き、車を提供して貰う、そして、主にこういった商業施設、病院等を巡回する路線を新設し、交通弱者・買い物支援対策として、通勤時間帯以外の時間帯で運行して貰ってはどうかです。経費面からも、隔日運行でもよいかと思えます。 また、将来的には、運用、経費面については、校区自治会連・ボランティアの自主的運営、経費調達面は、広告料・寄付金・一部公費補助等も視野に入ると考えます。	交通弱者の支援という点で考えますと、重度の障がいのある方や高齢者の方を対象に、タクシー利用料金の助成を行っており、また、みずほバスについてもその役割を補完するものになります。さらには、社会福祉協議会にて買物等支援事業を実施しております。 今回再編するみずほバスやバス事業者の営業路線にて、商業施設へのアクセスは確保されていることから、商業施設への働きかけは考えておりません。	△
45	税金でみずほバスの運行経費を払っていることを住民にしっかりと説明する必要があると思います。	折に触れPRを行います。	△