

パブリックコメント等の結果報告について

<一般住民>

提出意見1 高森町在住

No.	意見	回答
1	<p>(1)素案の「はじめに」の最初の3つの段落、「南信州地域は1市3町10村で構成されていますが…当地域では、路線バスや乗合タクシー等の運行はほとんどをそれぞれの市町村が担っています」という現状について、なぜ、「地域全体の公共交通の調和を図り計画的に維持・確保を図る観点」で検討する必要があるのか、現状についての問題点が具体的にかつ明確には示されていないように思います。なにか問題なのか、冒頭から、だれにも分かりやすい言葉遣いで書いて欲しいと思います。そうしないと関心をもってもらえないと思います。それほど切迫感がないのであれば、敢えて検討する必要はないでしょう。</p> <p>飯田市の中心市街地の経済活動の下は自動車の普及とその原因の多くを求められるところと思いますが、それ以外の地域においても、昭和30～40年代までの生活の利便性は、車なしでは考えられないものになりました。いわば、車が地域社会の地理的な構造を変化させたといえます。エネルギー多量消費型になったともいえます。かつては田舎であっても「歩く」ことも主要な交通手段であり得たわけで、同時にバス路線も現在より多くあり公共交通が成り立っていた時代です。消費の中心が、地元の商店から主に地域外資本による幹線道路沿いの商業施設に移って住民が自家用車に頼らざるを得ない状況があります。自動車の増加につれて道路の新設や改良などの公的な費用の支出が結局は、自動車の購入という経済行動の持続により自動車産業に吸収されることが、地方の公共交通に金が回らない根本的な原因だと思えます。</p>	<p>ご指摘いただいたご意見を真摯に受け止め、問題点や広域的な取組みの必要性について言及いたします。</p>
2	<p>(2)「2027年(令和9年)開業をめざすリニア中央新幹線の長野県駅(仮称)が当地域に設置されることとなり、リニア開通効果をより広域的に行き渡らせるために、公共交通にも新たな役割が求められています」とリニア開通を意識しているようですが、3ページの「(4)来訪者への対応」は、「リニア開業後の県外来訪者に対応するため公共交通の充実が必要」としながら、「生活交通の維持・確保に課題を抱えるなかで新たな路線の運行は困難であり、観光等の来訪者への二次交通整備は、既存路線の見直しによる活用が現実的。」ということであるので、リニア開業後のことを、考える必要があるとは思えません。</p> <p>リニア新幹線は東京と名古屋と大阪の3つの大都市を結ぶものです。最初の計画では中間駅は地元負担であり、それはJR東海はもともと中間駅の利用は想定していないということです。長野県駅について1日6800人の利用があるという想定が飯田市から出されていますが、神戸大学・小池淳司さんの交通モデルを用いたリニア新幹線各駅の乗降客数の予測値推計によれば3418人です。つまりリニアの波及効果については見直す必要があります。</p> <p>南アルプストンネルの工事が静岡県内で遅れていることに関連して、JR東海の宇野護副社長は12月14日に飯田市内において次のように説明しています。ヤードの整備にあと3か月、西俣斜坑口からの6500mを5年5か月で掘削、ガイドウェイの設置と試運転に2年の合計7年8か月が静岡工区の工事期間であると。一方、長野工区での現状の掘削のペースからすれば、開業は2034年にずれ込む可能性が高い。長野工区の実績から推定するなら静岡工区の工事期間は約16年程になるはず。つまり、JR東海自身が開業時期について見直しを付けることができなくなっています。それはもともとこの計画が、事前の調査が不十分など拙速、杜撰なところがあつたからです。コロナ禍で新幹線の利用が激減し赤字に転落したJR東海がリニア計画を完遂できる可能性はきわめて低いと言わざるを得ません。静岡県の大井川の水の問題で続く協議はいつ終わるとも知れません。</p> <p>リニア計画は飯田下伊那地域にとってそれほど役にたつとは思えないし、そもそも実現可能なかもあやふやになってきている。「生活交通の維持・確保に課題を抱えるなかで新たな路線の運行は困難であり、観光等の来訪者への二次交通整備は、既存路線の見直しによる活用が現実的。」という認識があるのであれば、この際、リニアが開業しないことを前提に計画を建て直すべきだと思います。</p> <p>何年先になるのか分からないリニア、いわばあてにならないのですから、リニアについては、できてから考えればよいことなので、リニアは来ないことを前提にしっかりと検討していただきたいと思います。</p>	<p>リニア中央新幹線については、当地域への来訪手段として大きな役割を果たすものと認識しており、生活交通との関係性も考慮しながら来訪者の移動手段の確保は必要であると考えております。このため、本計画においては観光タクシーの充実など、生活交通とは別の方法での施策も想定しております。リニア中央新幹線の開業時期に変化があったとしても、将来的に対応が必要となることに変わりはありませんので、本計画においてもしっかりと準備を進めてまいります。</p>

提出意見2 大鹿村在住

No.	意見	回答
3	<p>(1)大鹿村の公共交通の現状はとても利便性がいいとはいえない。</p>	<p>(1)～(4)について、大鹿村の公共交通に関する内容と判断するため、大鹿村地域公共交通会議事務局にお伝えします。市町村担当会で情報共有するとともに、大鹿村の検討状況について随時報告いたします。</p>
4	<p>(2)村内にタクシー会社はなく、村外への交通は村が年間約1800万円の助成をして、伊那バスに委託している。毎日往復4便、(休日は往路3便)高校生や通勤者が毎日利用するほか、村民の通院や買い物の生活の足として利用されている。(利用率は、資料がないので不明)</p> <p>今後は、高校生も減少していく中、通常のバスではなくマイクロバスでも足りるのではないかと。伊那バスに委託せず村営にし、村のマイクロバスを利用、運転手も村で雇用してはどうか。また、午前中の復路がないため、日帰り観光には適さないという事情があるので、復路も乗車できるよう、時刻表の見直しも検討していただきたい。</p>	
5	<p>(3)村内の交通は3年前に循環バスを増設したが、利用者が少なく乗車率は1年目2年目共に、午前便が約30%、午後便は約10%しか利用されていない。これについては、予約制のオンデマンド方式にしてはどうか。と、議会で提案をしたが、NPOが運営する公共交通空白地有償運送「いかまいカー」があるので、と村は検討もしていない。国道のみ巡回バスを増便し、買い物や通院に都合のいい時刻表に変更してはどうか。循環バスは国道を除き廃止し、村道などの山間部は予約制のオンデマンドとして、「いかまいカー」に一本化し、村の補助を増額して、利用者の利便性を高めていくことを希望する。</p>	
6	<p>(4)また、スクールバスは中学生の登下校の時間と合わないため、国道から山間部へ入る生徒は親が送り迎えをしている。これも、中学校の登下校の時間にも合わせて運行してはどうか。</p>	

提出意見3 飯田市在住

No.	意見	回答
7	(1)過去のバス路線費用データ⇒准基幹路線と支線の費用差が大きすぎる。	基幹路線、准基幹路線のような利用が多い路線は同じ費用でも多くの人を運ぶため、利用が少ない路線よりも一人あたりの運行経費が下がる傾向にあります。支線の効率化は厳しい状況にあります。より効率的な運行を目指し経費の削減につなげてまいります。
8	(2)米ウーバーが台頭したようにモビリティはシェアの時代⇒公共も民間もなく連携必要。過疎地域に公共交通に頼る政策は無用。貨客混載で民間の利用。	ご意見は、今後の研究・検討や取組みの参考とさせていただきますが、過疎地域にこそ地域を維持するために公共が中心的な役割を果たして公共交通を確保することは必要と考えます。
9	(3)リニア駅からの二次交通は最重要課題	伊那谷自治体会議においても二次交通は重要課題として位置づけられております。広域二次交通と地域内二次交通の視点から県と市町村との役割分担を明確にして取組んでまいります。
10	(4)基本的に交通網の整備されていた長野駅に新幹線が通ることは良い。	リニア中央新幹線長野駅は広域交通拠点として重要な結節点であることから、より利便性の高い交通網となるよう検討してまいります。
11	(5)交通網のない飯田に世界一速い新幹線が通るギャップは自動運転EVバスと伊那谷広域連携の交通システムで埋める。	自動運転技術やEVバス等の新たなテクノロジーの導入については、地域のニーズに合った公共交通の実現に向けて、研究を進めてまいります。広域連携については伊那谷自治体会議とも検討してまいります。
12	(6)リニア駅から出るバスは「市内循環線」「高森豊丘循環線」「松川循環線」「昼神温泉行(民間含む)」「駒ヶ岳ロープウェイ駅行き(民間含む)」「伊那市役所行き(公共)」「浜松駅行き(公共)」「飯田駅行き-元善光寺駅(自動運転)」他多数。	広域二次交通については伊那谷自治体会議と連携してまいります。地域内交通についてはご提案を参考にしながら見直しを行ってまいります。
13	(7)JR飯田線はリニアのダイヤに合わせてダイヤ改正される。	リニア中央新幹線開通後のダイヤについては、JR東海(東海旅客鉄道株式会社)と協議してまいります。なお、JR東海は南信州地域交通問題協議会の委員として参画しております。
14	(8)伊那谷自治体会議で検討されていると思うが、公共交通は民間も含めて上伊那と下伊那を包含した交通体系を作る。	ご提案のとおり広域二次交通は伊那谷自治体会議で検討しておりますが、様々な交通体系を含め取組んでまいります。
15	(9)「公共交通の日」に100円でバス乗りとあるが、公共交通の日には全線無料にする。マイカー利用者に乗車体験してもらおう。本気で「ノーマイカーデー」等	現在、飯田市で実施している施策へのご意見ですので、飯田市地域公共交通改善市民会議事務局にお伝えします。市町村担当者会で情報共有するとともに、飯田市の検討状況について随時報告いたします。
16	(10)「公共交通の日」はJR東海と連携して飯田-天竜峡間は100円均一にする。	
17	(11)年に一度は飯田駅周辺で交通乗り物大イベント開催。JR東海も協力してJR博物館から移動可能な展示品を飯田会場で披露する。	利用促進や利用転換につながるご提案として、今後の取組みの参考にさせていただきます。

<各市町村地域公共交通会議の委員>

提出意見4 飯田市在住

No.	意見	回答
18	飯田市と南部公共交通が連携した川路（通行）路線の充実を要望します。	南部公共交通（南部公共バス）は基幹路線として位置づけられる重要な路線であり、当協議会としても維持確保に向けて取り組んでまいります。南部公共交通に関する内容と判断するため、下伊那南部地域公共交通対策協議会事務局にお伝えします。市町村担当会で情報共有するとともに、南部公共交通の検討状況について随時報告いたします。

提出意見5 泰阜村在住

No.	意見	回答
19	持続可能な交通事業のために地域の交通事業者の利用促進を図っていただきたい。	本計画においては、タクシーを活用した施策など地域の公共交通事業者を活用した取り組みを想定しております。

提出意見6 売木村在住

No.	意見	回答
20	二次交通 リニア開業後を見据えて公共交通の充実が必要。大都会から2時間かければ昔ながらの原風景の残る田舎にタイムスリップすることができるようにすることが必要。たとえば「グルット周遊」各町村を何らかの形で繋ぎ一定時間滞在できて乗り継ぎができる交通システム（繋ぎには観光タクシー）	リニア中央新幹線の開業による来訪者の増加を想定した施策として、駒場線の改善、各路線（基幹路線、准基幹路線、支線）の見直し、観光タクシーの普及、GTFS-JPによる情報発信などに取組むとともに、各市町村で取組む観光施策とも連携してまいります。

提出意見7 高森町在住

No.	意見	回答
21	(1)高校生の通学形態は益々自家用車による送迎が主体となると思われる。	高校生保護者アンケートの通学時の代表交通手段の回答結果から、JR飯田線に次いで“送迎”の割合が高くなっています。このことからバス、乗合タクシーへの利用転換の余地があると考えておりますので、引き続き利用促進や利用転換につながる取組みを行ってまいります。
22	(2)南信州公共交通システムは条件の悪い所が増えることから経費が心配である。	より効率的な運行を目指し経費の削減につなげてまいります。
23	(3)来訪者の利用について、周知徹底が大変で、自分に例えても旅先で簡単に使える一般のタクシー利用になると思う。	二次交通は観光タクシーを含めた新たな移動手段の構築・普及に向けて取り組んでまいります。

提出意見8 高森町在住

No.	意見	回答
24	(1) 1. 利用料金について 高齢者・子ども（小中学生）については無料を検討してほしい。（高齢者の年齢については、先ずは70歳が妥当ではないか）	(1)、(2)について、高森町公共交通バスに関する内容と判断するため、高森町地域公共交通協議会事務局にお伝えします。市町村担当会で情報共有するとともに、高森町の検討状況について随時報告いたします。今後も住民からの要望・意見につきましても、市町村とも共有する中で大切にしております。
25	(2) 2. 試行期間内に町民からの要望を受け、新規停留所が決められましたが、今後も「当協議会」の基本的姿勢として「町民からの要望を十分検討する」ことを堅持していただきたい。	

提出意見9 大鹿村在住

No.	意見	回答
26	(1)1. (全体として) ①大鹿村は近隣市町村と交通体制を連携することが難しい地域なので独自のものを考えなくてはならない。	(1)~(8)について、大鹿村の公共交通に関する内容と判断するため、大鹿村地域公共交通会議事務局にお伝えします。市町村担当者会で情報共有するとともに、大鹿村の検討状況について随時報告いたします。
27	(2)1. (全体として) ②NPOの有償運送の利便性は評価され利用回数も年々増加しているが、その担当部署が福祉課にあり、村の交通会議委員としては総務課の会議に出席しているので、行政への提案が届かないという立割の弊害を強く感じている。	
28	(3)2. (P4-3 市町村負担について) 交通確保維持補助金に丸ごと頼っているので経費削減という発想が出てこない。村外往来のバス運行を民間に委託しているが高校生の通学と一般の人の駅や病院への利用で今後5年間の在り方を考えるとバスの大きさの必要はないと思う。マイクロバスにして、その運転手も村内で育成していくことが仕事の創出にも定住にもつながると思う。マイクロバスなら現在の路線だけでなく支線の範囲も広げられる。	
29	(4)3. (P7-3) 利用促進について ①村内の巡回バスについては、午前が患者輸送車、午後が巡回バスという扱いでは利用の柔軟性を広げられない。その利用者は交通弱者であり、その多くは高齢者である。それに対し車高が高く乗車定員が多すぎすぎる。また車は車椅子対応であるが、その利用をはじめから想定していない。車いすの人も付き添いがいけば乗車できることを知らせバリアフリーを進めなければ利用は広がらない。	
30	(5)3. (P7-3) 利用促進について ②NPOの有償運送の利用が巡回バス運行2年を経ても減ることがなく増えている。巡回バスは停留所を定めていないので路線沿いの最寄りの道端で拳手なり合図して待つことになっている。これは暑さ寒さ雨天の中、特に高齢者にとって安全ではない。村内は広範囲に人家が点在しているので、結局有償運送の利用が増加し、巡回バスの月～金の運行は効果があがらないうまいと感じる。	
31	(6)4. (P7-1) 移動不便地区の解消について 利用促進も含め村内の公共交通はオンデマンドで出発地指定が合理的と考える。車種は車高の低いセダン型で充分である。予約制はNPOの有償運送利用でだいが浸透してきている。それでも翌日、当日の利用や福祉車両の利用にはNPOや社協の福祉運送が対応したらどうか。これは規約に従い有料になる。デマンド方式を行政も取り組んでいただきたい。	
32	(7)5. (P9-7) 二次交通対策について ①観光タクシーの普及 大鹿村にはタクシーがない。NPOの有償運送でも住民福祉から地域福祉という視点を持って村外者の利用ができるように検討していただきたい。大鹿歌舞伎を含め村内の行事で来村された観光客も乗車でき、また観光案内が事業をして成立できるようにしてほしい。	
33	(8)5. (P9-7) 二次交通対策について ②余談ですが歌舞伎や登山のための期間運行ではたくさんの利用者があるため、ぜひ民間のバスは活躍していただきたいと思う。	
34	(9) (最後に) 南信州地域公共交通5か年計画が大鹿村のような高齢者が半数を占め、免許返納後も安心して住み続けられるよう、独自の対策が必要であることも加味して作成いただけるようお願いいたします。	