

パブリックコメント等の結果報告について <市町村（市町村地域公共交通会議）に関するご意見の抜粋版>

<一般住民>

提出意見2 大鹿村 女性

No.	意 見	回 答
3	(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がたい。	(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。
4	(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) 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。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。	<大鹿村地域公共交通会議的回答> (1)についてはご指摘のとおりだと認識していますので、利便性の向上に繋がるよう検討をしていきます。 (2)現在は伊那バス（株）へ事業委託していますが、仮に現在の路線を大鹿村直営での実施をした場合、大鹿村独自で運転手を複数名確保する必要があります。全国的に運転手の確保が難しい中、当村も現在でも運転手の確保が難しい状況です。仮に確保できたとしても、継続的な人材の確保や安全性を維持することが難しいと思われます。そのため、今までの経験から引き続き輸送事業者へ事業委託をしたいと考えております。 (3)循環バスについてですが、行政直営のデマンド方式は、その性質上人材の管理が難しいと感じています。ただ現状の運用についても利用者数の少なさから問題であり、今後どういった運用が当地域に適しているかを様々な方法から検討していきます。 (4)スクールバスについては中学生の登下校の時間に合うよう以前から運行を行っております。
5	(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、予約制のオー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、ど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ーデマンドとして、「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。	
6	(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、国道から山間部に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。	

提出意見3 飯田市松尾代田 男性

No.	意 見	回 答
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う。本気で「ノーマイカーデイ」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。 <飯田市地域公共交通改善市民会議的回答> 本事業は令和元年度に市民バスを対象に実施しましたが、その際広域バスも加えてほしいとのご意見を頂戴したことから、昨年度からは全線で事業を実施しております。 なお、無料にとご意見については、「路線バスの乗車を体験してもらう」という観点からバス利用の一連の流れである『停留所で乗車→運賃を払って降車』までを体験してもらうため無料化は考えておりませんのでご理解賜りたく存じます。 また、毎週水曜日を『ノーマイカーデイ』として特別割引回数券の販売があることから、そうした事業の周知を行うとともに市広報紙等の活用などを通じて利用促進を行ってまいります。
16	(10)「公共交通の日」はJR東海と連携して飯田一天竜峡間は100円均一にする。	<飯田市地域公共交通改善市民会議的回答> ご意見の趣旨はJR東海にお伝えしたところ、『特定区間の定額化は制度上困難』との回答があつたことから、いただいたご提案の実現はできませんのでご理解賜りたく存じます。

<各市町村地域公共交通会議の委員>

提出意見4 飯田市川路 男性

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。市町村担当者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8 高森町 男性

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。市町村担当者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・意見につきましては、市町村とも共有する中で大切にしてまいります。
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 女性

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) ②N P O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。	<大鹿村地域公共交通会議の回答> (1)についてはご指摘のとおりだと認識しています。 (2)については福祉と地域といった観点から所管課が異なっております。府内での連携については今以上に柔軟な対応を図ります。
28	(3)2. (P 4-3 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への範囲も広げられる。	(3)現在は伊那バス（株）へ事業委託していますが、仮に現在の路線を大鹿村直営での実施をした場合について、現在全国的に運転手という職種は人材の確保が難しくなっており、大鹿村独自で運転手を複数名確保することはありません。今までの経験から引き続き輸送事業者へ事業委託をしたいと考えております。 (4), (5)についてですが、村内の循環バスについては、利用の周知、利便性とも現在の利用率からしても見直す必要性があります。今回ご提案いただいた内容を参考にさせていただき、利便性の向上に繋げていきたいと思います。
29	(4)3. (P 7-3) 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くすぎる。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れ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。	(6)当地域においては、以前より車が無いと生活ができない環境であったため、住民意識の中にも運転できる間は運転をしたいという気持ちが強いこと、また今まで自分のタイミングで動けていたため、バスという性質のものがあまり浸透していない背景があります。そうした中、当該地域にはタクシー的な交通手段が適当との認識はありますか、行政直営でのデマンド方式導入については、やはり人材の管理に課題があるため、行政直営という方法に捕らわれず、様々な方法から検討していきます。 (7)観光タクシーの普及については当地域の課題と捉えており、N P Oの有償運送でも村外者の利用が可能なよう、前向きに検討をさせていただきたいと考えております。 (8)民間のバス事業者にお伝えします。
30	(5)3. (P 7-3) 利用促進について ②N P O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挙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ずもったいないと感じる。	
31	(6)4. (P 7-1) 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N P Oの有償運送利用でい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N P O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. (P 9-7) 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。N P O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. (P 9-7) 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。	