

「宇治田原町地域公共交通計画」素案に対するパブリックコメント（意見募集）結果とその対応について

令和5年2月20日 宇治田原町地域公共交通活性化協議会・宇治田原町

1 意見募集の概要

宇治田原町では、地域の公共交通環境の向上のため、平成29年度から複数回にわたり住民アンケートや交通モードごとの乗降調査を行ったほか、町内外を結ぶ路線バスや町内を運行する町営バスなどの利用促進に取り組んできました。

また、町内公共交通の利用状況を分析し、地域ごとの利用者数や移動先施設、利用時刻などの移動需要を踏まえ、令和4年10月から、限りある公共交通の輸送供給能力の中で公平性と利便性の最大化を図り、持続可能な移動手段にするための「新しい公共交通」の一環として有償運行を開始するなど、多くの取り組みを進めてきました。

このたび、地域住民の方や学識経験者、交通事業者、国・府等の関係者からなる「町地域公共交通活性化協議会(会長：井上 学龍谷大学教授、委員11名)」により、これまでの取り組みの課題と成果を検証するとともに、今後予定される広域幹線道路整備等の交通環境の変化を踏まえ、新たな時代の“地域公共交通のマスタープラン”として、「地域公共交通計画」(素案)を作成しました。

今回、素案に対して広くご意見・ご提案をいただくため、住民意見募集（パブリックコメント）を実施しました。

【公表を行った各計画等素案の概要】

根拠法	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)	
計画の区域	宇治田原町全域 ※ただし、宇治田原町内外を連絡する路線バス等を含む	
計画の期間	令和5(2023)年度から令和9(2027)年度	
計画の基本理念	人をつなげる みんなで支える ♥(はーと)のまちの地域公共交通	
計画の基本方針	・利便性の高い広域/町内の地域公共交通ネットワーク構築 ・持続可能な地域公共交通の維持確保	・地域公共交通とまちづくり等との連携 ・地域公共交通を支える体制構築
施策メニュー	・鉄道等との接続を考慮した広域的なネットワークの形成 ・新名神高速道路供用にあわせた新たな広域幹線の形成 ・まちづくりや広域幹線と連携した町内支線の形成 ・行政負担による地域公共交通の維持確保 ・多様な輸送資源の効率的な組合せ ・ターゲットを明確にした利用促進	・「お茶のふるさと」を活かす町内での観光移動手段の確保 ・地域公共交通による通学手段確保 ・Ma a Sの視点による利便性向上 ・地域公共交通にかかる協議・調整の場の確保 ・地域公共交通の担い手確保

【意見募集の実施内容】

公 表 資 料	① 周知・意見募集要領の概要資料 ② 「宇治田原町地域公共交通計画」改定素案（全文）		
資料の公表方法	① 以下の公共施設等の窓口を上記公表資料を配架、希望者に配布 ・役場（1階情報コーナー、2階 まちづくり推進課） ・町立保育所あゆみのその ・ふれあい福祉センター ・老人福祉センターやすらぎ荘（町社会福祉協議会） ② 町ホームページに上記公表資料を掲載 ③ 町広報紙1月号にパブリックコメント募集記事を掲載 ・総合文化センター2階 ・地域子育て支援センター ・維中前バス停		
意見の募集期間	令和4年12月23日（金）～令和5年1月31日（火）		
意見募集対象者	宇治田原町の地域公共交通にご関心をお持ちの方		

2 意見募集結果

- (1) 意見等の提出者 8名
(2) 意見等の件数 23件

【意見提案の内訳】

意見提案（計画等の区分）	提案件数
「1. はじめに」に対する意見	1件
「2. 地域公共交通にかかる基本方針」に対する意見	6件
「3. 施策メニュー」に対する意見	15件
「4. 進捗管理」に対する意見	1件
計	23件

※ 多岐にわたるご意見をいただきましたが、計画への意見募集という趣旨から、別資料にて提案意見の全文を掲載のうえ、ご意見内容を要約し計画等の区分毎に分割しています。

3 意見等の概要及びそれに対する考え方

今回、ご意見をお寄せいただきました方々のご協力に厚くお礼申し上げます。

お寄せいただいたご意見等の主旨及びそれらへの対応・考え方と計画〔案〕への反映については、別紙のとおりです。

また、ご意見等を踏まえた計画〔案〕については、宇治田原町地域公共交通活性化協議会で協議・承認の後、決定します。

表 意見等の概要及びそれに対する考え方

提案者 No.	質問 No.	公表資料素案		該当箇所 小分類	頁	パブリック コメント 後[案]頁	ご提出いただいたご意見等の骨子	対 応 の 方 向
		大分類						
①	1	3. 施策メニュー	A-3 まちづくりや広域幹線と連携した町内支線の形成 A-4 行政負担による地域公共交通維持確保	16～17	17～19		公共交通利用者は、有償化による影響もあり減少傾向にあるが、人口減少と高齢化が進む中「新しい地域公共交通」の維持・継続はとても重要。 [提案者①公共交通利用状況：鉄道・路線バスは月数日、▽バス・タクシーは年1日以下(以下同)]	・本計画で施策メニューA-3・A-4に掲げた取り組みに加え、 <u>新しく町内支線に対する行政による支援を追記し、着実に推進してまいります。</u> <u>(頁・表を追加)</u>
①	2	2. 地域公共交通にかかる基本方針	2.3 基本理念と基本方針	8	8		地域・交通事業者・行政の連携はもちろん、地域住民が一致協力し、住民みんなで支え、育てていくという意識が大変重要となる。	・本計画の基本理念「人をつなげる みんなで支える ♡のまちの地域公共交通」という基本理念を言い表していただいているご意見であり、その実現に向け計画を推進します。
①	3	4. 進捗管理	4.1 PDCA サイクル等に基づく進捗管理の考え方	25	28		PDCA より効果的でスピード改善が期待できる PDR [Prep(準備)・Do(実行)・Review(評価)] サイクルを取り入れて、計画策定後も継続して計画を見直す。	・ご指摘のとおり、本計画は策定が目的ではなく、その後の推進が肝要です。 ・継続的な改善を行うこととしている「 <u>新しい地域公共交通</u> 」などの個別施策に対しては、 <u>より適時性の高いPDRサイクルの考え方により進捗管理を行う方針を修正追記することとしました。</u> 4.1 PDCA 等サイクルに基づく進捗管理の考え方 本計画は、コロナ禍をはじめとする社会・経済情勢や住民の移動需要・価値観等の変化に柔軟に対応するため、継続的に検証・見直しを行います。 <u>検証・見直しにあたっては、計画全体に対する PDCA サイクル (Plan[計画]→Do[実行]→Check[評価]→Action[改善]) により、計画期間中での基本理念・基本方針の実現や推進を図るとともに、施策メニューに対する PDR サイクル (Prep[準備]→Do[実行]→Review[見直し]) により、適時進捗管理を実施します。</u>

提案者 No.	質問 No.	公表資料素案 該当箇所			パブリック コメント 後[案]頁	ご提出いただいたご意見等の骨子	対 応 の 方 向
		大分類	小分類	頁			
②	1	3. 施策メニュー	D-1. 地域公共交通にかかる協議・調整の場の確保	23	26	有料化されたことは一定理解するが、過去のアンケートではバスは無料と書かれているなど有料化の説明が不十分。住民意向をしっかりと聞き進める必要がある。 〔提案者②利用状況：鉄道・路線バス、バス・タクシーとも年1年以下(以下同)〕	- 平成29年度、令和2年度の住民アンケートに加え、令和2、3、4年度の利用実態調査、令和3～4年度の各地区での計26回にわたる住民の皆さまとの対面での意見交換により、周知と説明、ご理解を得るべく努めてまいりました。 - 今後の計画及び町の地域公共交通施策の推進にあたって、当協議会ではこれまで同様、住民のご要望に応じてご意見をお聴きし、改善に向けた協議を重ねてまいります。
②	2	3. 施策メニュー	A-3. まちづくりや広域幹線と連携した町内支線の形成	16	17～19	これまで無償運行であった経過を踏まえ、免許証を持たない高齢者など交通弱者は、福祉の観点から無料パス券など利用しやすい環境を整えるべき。	- 福祉の視点からより支援を必要とされる方への対応については、利用状況を分析する中で、福祉部門との連携のほか、当協議会の場での協議を継続します。 <u>そのため、基本方針Cの考え方へ、以下のとおり追記することとします。</u> 基本方針C 人口の維持に向けた子育て環境整備や、<u>子ども・高齢者等の移動対策</u>、<u>宇治田原ブランド向上のための観光施策等</u>に対し、移動手段確保の視点から地域公共交通と連携します。 (※後略)
②	3	3. 施策メニュー	A-3. まちづくりや広域幹線と連携した町内支線の形成	16	17～19	路線バスの維持確保は誰もが願うが300円で誘導できるか。運賃をより安くし、お出かけ支援した方が路線バスの維持確保にも寄与する。	- 鉄軌道がない本町にとって、民間の路線バスは基幹公共交通であり、代替のない地域公共交通の生命線です。 - 路線バスの町内移動運賃を考慮したうえ、大人300円の普通運賃を設定したことを、多くの場でご説明してまいったところですが、また、運賃だけで路線バスへ誘導しているものではないかと考えています。 - 利用実態に応じて負担を軽減する「1日乗り放題券」や「地域応援定期券」の金額については、当協議会において、乗客の実態に応じた利用促進のため路線バス事業者としても協力するとの御理解のもと、大幅な軽減割合にしたものであり、路線バスと連携・協力し、公共交通を維持継続していくことが何よりも重要であると考えております。

提案者 No.	質問 No.	公表資料素案	該当箇所	ページ 後〔案〕頁	ハ プ コ 後〔案〕頁	ご提出いただいたご意見等の骨子	対 応 の 方 向
		大分類	小分類				
③	1	2. 地域公共交通にかか る基本方針	2. 3. 基本理念と 基本方針	8	8	人口減少と免許返納により高齢者の「住民が自由に往来移動する権利」（交通権）が奪われつつある。バス・タクシー会社や町の利益等より住民の利便性と負担軽減を重視すべき。 〔提案者③利用状況：鉄道は月数日、路線バスは年数日（以下同）〕	・“国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識（交通政策基本法第 2 条平成 25 年法律第 92 号）”のもと、本計画は、令和 4 年度から開始した「新しい地域公共交通」をはじめとした取り組みにより、町内外の公共交通を持続的に維持することを位置づけ、皆さまの交通権を確保するものです。 ・また、本計画は決して運行事業者のみが関係主体ではなく、運行事業者と行政及び地域等との連携・役割分担のもと、住民移動手段の維持確保と利便性向上を進める方策を位置づけています。 ・負担軽減については「②-3」に記載のとおりです。
③	2	3. 施 策 メ ニュー	A-2. 新名神高速 道路供用にあわ せた新たな広域 幹線の形成	15	16	新名神や山手幹線の整備等は、高齢者など制約された移動手段しか持たない交通弱者にとって利用価値が発生しない。大型公共事業や企業誘致により福祉・医療・教育を犠牲にするような税の配分を再考すべき。	・本計画で大型公共事業等の必要性を論ずるものではありませんが、道路整備により交通手段の多様化はもちろん、企業誘致による雇用や税収の増など、宇治田原町の住民生活において幅広い効果があるものと認識しています。 ・福祉の視点と公共交通の連携については「②-2」に記載のとおりです。
④	1	3. 施 策 メ ニュー	A-3. まちづくり や広域幹線と連 携した町内支線 の形成	16	17～ 19	免許返納を考えているがバス停まで遠い、有償化で外出回数が減った、運賃 300 円は高い、タクシーなら家の前まで来てほしいなど今までより不便。 〔提案者④利用状況：回答なし（以下同）〕	・♡タクシーは、車両は一般タクシーを使用していますが、その法的位置づけや運行形態は予約型の乗合バスです。予約の電話のみでかなり自由度の高い運行時刻の指定ができるほか、目的地は♡バスと同様であるため、従来の町営バス等と比較してサービスが低下したとは考えておりません。 ・利便性について個々にお考えはあると存じますが、公共交通である♡バス・♡タクシーは、福祉の視点から特別な配慮が必要な方などを除き、利用者が自らの行動予定を立て、停留所まで（から）は徒歩等で移動していただくことを前提としており、それがフレイル予防やご健康にもつながるものと考えます。 ・なお一般タクシーをご利用される場合には、所定の運賃のもと、ご自宅前での乗降も可能です。
④	2	3. 施 策 メ ニュー	A-3. まちづくり や広域幹線と連 携した町内支線 の形成	16	17～ 19	高齢化が進みバス利用を望まれる地域住民も便利で利用しやすい環境を整えてほしい。	・「②-2」に記載のとおりです。

提案者 No.	質問 No.	公表資料素案		該当箇所 小分類	頁	パブリック コメント 後[案]頁	ご提出いただいたご意見等の骨子	対 応 の 方 向
		大分類						
⑤	1	1. はじめに		1. 2. 計画の位置 付けと概要	2	2	「暮らしよい生活環境と移動しやすい環境の形成により、“地域で見守り、安心して暮らしの幸福度の高いまちをつくる”戦略」を掲げていることに賛成。 [提案者⑤利用状況：回答なし(以下同)]	・町において「第5次まちづくり総合計画・まちづくり戦略(第2期地域創生総合戦略)」に基づき、引き続き推進を図ります。
⑤	2	3. 施策メニュー		A-3. まちづくり や広域幹線と連携した町内支線の形成	16	17～ 19	多くの交通弱者や高齢化に伴い免許返納を考えている人に対する施策が不十分、地域によって後退しているので、思い切った財政支出による充実が求められる。	・「②-2」に記載のとおりです。
⑤	3	3. 施策メニュー		全般	13～ 24	14～ 27	利便性の高いネットワークや公共交通の維持、近隣自治体との連携など、本町発展のために必要なことだが、具体的なイメージや施策が見えてこない。	・本計画の施策メニューにて「取組内容、実施主体、スケジュール」を示しています。 ・また、本計画とその施策についてはPDCA・PDRサイクルに基づく進捗管理のうえ、具体化や推進、改善を図ります。
⑤	4	3. 施策メニュー		C-2. 地域公共交通による通学手段確保 B-2. 多様な輸送資源の効率的な組合せ	18・ 21	20・ 24	スクールバスから有料バスへの移行、民間の送迎サービスの積極利用などは町の行政責任の放棄であり、その無責任な対応に憤りを感じる。	・スクールバス対象児童・生徒の通学にはバス車両を兼用していますが、教育委員会との協議のもと、従来どおり対象者の運賃無料化の対応をしており、ご指摘の「有料バスへの移行」という事実はありません。 ・送迎サービス等輸送資源の利活用は、「地域公共交通活性化再生法」で地方公共団体へ検討が求められている事項です。多くの住民の移動手段の維持・確保にむけては、バス事業者や送迎バス運行施設等の多様な民間の主体がある中で、検討する責務があるものとして計画に位置づけたものです。
⑤	5	3. 施策メニュー		A-3. まちづくり や広域幹線と連携した町内支線の形成	16	17～ 19	予約型乗合タクシーの利用方法がわかりづらく、往復 600 円は高い。タクシーなら家の前まで来てもらいたい。	・運賃に関しては、「②-3」に記載のとおりです。 ・サービス内容に関しては、「④-1」に記載のとおりです。
⑤	6	3. 施策メニュー		A-3. まちづくり や広域幹線と連携した町内支線の形成	16	17～ 19	住民の移動手段の確保について、福祉バスの復活を含め、より安く高齢者は無料で利用しやすいバス・タクシーの運行を検討願いたい。	・運賃に関しては、「②-3」に記載のとおりです。 ・サービス内容に関しては、「④-1」に記載のとおりです。

提案者 No.	質問 No.	公表資料素案		該当箇所 小分類	頁	パブリック コメント 後【案】頁	ご提出いただいたご意見等の骨子	対 応 の 方 向
		大分類	小分類					
⑥	1	2. 地域公共交通にかかわる基本方針	2.3 基本理念と基本方針	8	8	8	かつての町営バスは路線バスのない地域も走り、乗客が少なく空で走ることもあったが、住民は、いつでも乗れるという安心感があった。福祉施策は別という基本姿勢のもと、公共交通対策は後退したのではないかと。 〔提案者⑥利用状況：鉄道は月数日、路線バスは年数日、バス・タクシーは年1日以下〕	・従前の町営バス・コミュニティバスも、再編後の「新しい地域公共交通」も、利用されない皆さまからも頂戴している貴重な公費を投じて運行しています。乗客が少なくても安心感のために公費を投入することが持続可能な公共交通につながるとは考えておりません。 ・「新しい地域公共交通」は、地域毎の利用者数や移動先施設、利用時刻などの移動需要を踏まえ、バス車両・タクシー配車数、受益に対するコスト等の公共交通の輸送供給能力の中で、公平性と利便性の最大化を図るよう、当協議会の場で協議を継続し運行開始に至ったものであり、公共交通施策は前進したと考えています。 ・福祉の視点と公共交通の連携については「②-2」に記載のとおりです。
⑥	2	3. 施策メニュー	D-1. 地域公共交通にかかわる協議・調整の場の確保	23	26	26	75 歳以上と障がい者の無料化、バス・タクシーを利用しやすく改善、土日運行や便数の増加など有料化されたが利用しやすくなったと感じられるよう住民の声を聞いて改善するよう要望する。	・「②-1」に記載のとおりです。
⑦	1	2. 地域公共交通にかかわる基本方針	2.3 基本理念と基本方針	8	8	8	今後、高齢化が進む中、自家用車がなくても生活できるような地域公共交通がますます重要。 〔提案者⑦利用状況：鉄道、バス・タクシーは年数日、路線バスは年1日以下(以下同)〕	・「①-2」に記載のとおりです。
⑦	2	3. 施策メニュー	D-1. 地域公共交通にかかわる協議・調整の場の確保	23	26	26	公共交通を必要としている高齢者にとって、素案の設置場所が限られること、ホームページを見られない方がいることから、もっと細かく丁寧な聞き取りが必要。	・「②-1」に記載のとおりです。
⑦	3	3. 施策メニュー	A-3. まちづくりや広域幹線と連携した町内支線の形成	16	17～19	17～19	運賃 300 円が高く、有料化以降の利用者は 7 割程度にとどまる。利用者の大半は高齢者であり、高齢者に年間無料定期券を発行するなど無料になるようにすべき。	・「②-2」に記載のとおりです。

提案者 No.	質問 No.	公表資料素案 該当箇所			パブリック コメント 後【案】頁	ご提出いただいたご意見等の骨子	対 応 の 方 向
		大分類	小分類	頁			
⑧	1	2. 地域公共交通にかかる基本方針	2.3 基本理念と基本方針	8	8	運賃が発生することで乗客の減少が見込まれるが、運賃をむやみに下げると持続可能性に不安が生じる。 [提案者⑧利用状況：鉄道・路線バスは年数日、♡バス・タクシーは年1日以下(以下同)]	・「①-2」に記載のとおりです。
⑧	2	3. 施策メニュー	B-3. ターゲットを明確にした利用促進	19	21・22	「割引するのではなく 300 円の価値を創出」という視点のもと、バスの差別化を図る、定期券等に付加価値を付与、イベントとコラボするなど乗客の方に利用運賃に見合う価値を見出してもらう利用促進策を実施。	・今後の実現化にむけ、計画の施策例に盛り込むとともに当協議会で協議してまいります。 ・なお、ご提案内容は、計画本編の差策メニュー「B-3 ターゲットを絞った利用促進の実施」に今後の取り組みとして例示いたします。 施策メニューB-3 ①取り組み例に以下を追加 ✓♡バスに乗る付加価値の提供（バス車内ラッピング、定期券購入者への沿線施設からの特典付与、地域公共交通のフォトコンテスト 等） ②取組イメージを別ページにて追加