

「宇治田原町地域公共交通計画」素案パブリックコメント ご意見の整理(提出順) ①

1 町内や近隣市町での地域公共交通ご利用状況(任意)】

鉄道（JR 奈良線、近鉄京都線）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
路線バス（京都京阪バス）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
うじたわ LIKE♡バス・♡タクシー	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下

2 ご意見の骨子

- 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。
- 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。
- 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。

3 ご意見等の内容（原文）

該当ページ等	ご意見・ご提案等
全般	本町の地域公共交通を取り巻く環境を考えた場合、人口減少や高齢化率の進展もあり、利用者減少や乗務員不足による路線縮小や減便などが課題となっており、そのため「地域公共交通活性化再生法」に基づいた、持続可能な地域公共交通の構築が必要不可欠となってきました。本町に係わる移動手段については、今でこそ自家用自動車に 7 割を占めており地域公共交通の利用は少ないものの、本町は高齢化率が町全体で 3 割を占め、地区によっては 4～6 割を占めるのが現状です。本町は上記にも挙げたように、人口減少と共に高齢化が益々進むことが予測されます。 現時点での本町の地域公共交通の利用者数は、有償化による一定の影響もあって以前より減少傾向にあるものの、今後自動車運転免許証の返納者が増えていくことを考えると、この「新しい地域公共交通」を維持・継続していくことはとても重要なことと思います。 地域・交通事業者・行政の連携はもちろんのこと、何と云っても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になっていくべきだと考えます。 また、令和 6 年度に開通する新名神高速道路と併せて宇治田原インターチェンジ（仮称）の供用も予定され、お茶のふるさと宇治田原の観光と共に「地域公共交通ネットワーク」の構築などを想定した奇抜なアイデアも盛り込んだ上で推進していかなければなりません。 地域公共交通活性化再生法第 5 条 7 項では、住民や利用者、利害関係者などの意見を反映させて必要な措置を講じるよう規定されていることから、改善までに時間のかかる PDCA サイクルでの検証ではなく、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、本計画策定後も継続して計画の見直しを行ってみたいと思います。

「宇治田原町地域公共交通計画」素案パブリックコメント ご意見の整理(提出順) ②

1 町内や近隣市町での地域公共交通ご利用状況(任意)】

鉄道（JR 奈良線、近鉄京都線）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
路線バス（京都京阪バス）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
うじたわ LIKE♡バス・♡タクシー	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下

2 ご意見の骨子

- 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。
- 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。
- 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。

3 ご意見等の内容（原文）

該当ページ等	ご意見・ご提案等
P.17 行政負担による地域公共交通の維持確保	宇治田原の公共交通は、これまで 20 年以上にわたり、無償で運行されてきた他の市町にない素晴らしい施策であったと思います。今回、国や府の補助との関係で有料化されたことは、一定理解できますが、住民に対する丁寧な説明については不十分であると思います。 町は、当初、今回の町営バスの運行は、公共交通の施策であり、福祉施策ではないとの説明をされていましたが、P63[第8期町高齢者介護・福祉計画]との関連でいえば、大いに福祉との関連があると思います。そして、この間、町は福祉の観点からも検討していくと述べられています。初めに指摘しましたが、これまで 20 年以上にわたり、無償で運行されてきた経過を踏まえれば、運転免許証を持たない高齢者など交通弱者については、福祉の観点から、無料パス券などの発行を考えるべきではないでしょうか。以前とられた公共交通に関するアンケート結果では、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」という方が半数以上ありました。また、「今後、運転免許返納を考えた場合、ますます住みにくくなる」「年を取った時、この町で暮らしていけるのか」「引きこもりになるか心配だ」との不安の声も多く聞きます。又、ある方は、有料化について次のように話されました。「今まで、頑張ってこられたお年寄りからもお金を取るのか」と。宇治田原町においても、ますます、高齢化が進むことを考えれば、少しでも利用しやすい環境を整えるべきではないでしょうか。 是非とも、早急に宇治田原町地域公共交通活性化協議会の中で検討していただきたい。 次に、一乗車 300 円についてですが、これまで利用されてきた方の声は、「高い、せめて、他の市町のように 100 円にしてほしい」であります。これについての、町の説明は、「路線バスの運賃との関係を考慮して決めた」とのことでありました。しかし、ほとんどの方

該当ページ等	ご意見・ご提案等
	は、路線バスを町内移動ではなく、京田辺や宇治に行く時に利用されています。路線バスの維持確保は、だれもが願うところではありますが、この点について、バス事業者は、どのような見解を持たれているのでしょうか。町営バスの運賃が「100 円」では、困るといわれているのでしょうか。また、この間 20 年間無料で運行されてきた町営バスとの関係についてはどのように総括されているのでしょうか。さらには、町営バス運賃の 300 円により、路線バスへの誘導はできているのでしょうか。このあたりの説明をきちんとすべきと考えます。 ところで、有料化した結果、利用者は減少しました。私は、できるだけ運賃は安価に設定し、利用促進をはかることが町営バスの維持確保につながると考えます。実際、ある町では、300 円で一人の方に乗ってもらうのではなく、100 円にして 3 人の方、4 人の方に乗ってもらうようにして、より多くの住民に利用してもらおうと取り組んでおられます。近隣の市町でも、一乗車 100 円に設定しているところもあります。高額になればなるほど、まとめ買いや、催しへの参加を控えるなど、出かける回数が減ってしまう傾向にあります。運賃をより安く設定することが、町がいつも言われているように、お出かけ支援につながる、そして、お出かけ支援をすることは、認知症や介護予防、住民の健康保持にも寄与すりと思います。さらには、町営バス運賃を安価に設定することによって、少しでも、路線バスへのつなぎになり、路線バスの維持確保にも寄与することになるのではないのでしょうか。 2017 年度（平成 19 年度）に有料化を検討されたときは、有料化すれば運行経費が 2 倍以上となること、利用者が減少し、結果的に住民負担が増えることから有料化を見送られ、町営バスと路線バスを含めた公共交通全体の利用者増後に検討する方針を確認されています。また、2020 年度（令和 2 年度）に行われた今後の公共交通についての住民アンケートでは、デマンドタクシーは有料となるが、路線定期運行についての料金は無料と書かれています。つまり、有料化については、住民にきちんとした形での説明やアンケートを含めた声を聴かないままに決定されたこととなります。今後の公共交通の維持確保を考えた場合、やはり住民の意向をしっかりと聴き、進めていく必要があるのではないのでしょうか。この点についても、活性化協議会の中で検討をお願いしたいと思います。

「宇治田原町地域公共交通計画」素案パブリックコメント ご意見の整理(提出順) ③

1 町内や近隣市町での地域公共交通ご利用状況(任意)】

鉄道（JR 奈良線、近鉄京都線）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
路線バス（京都京阪バス）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
うじたわ LIKE♡バス・♡タクシー	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下

2 ご意見の骨子

- 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。
- 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。

3 ご意見等の内容（原文）

該当ページ等	ご意見・ご提案等
P.1～2 目的及び位置づけ	全国的に急激に進む少子高齢化現象は本町にあっても例外ではない。また、山城地域では数少ない「鉄道のない町」であり、業者による住宅・企業開発も期待されたほどの進捗も見られず、この 10 年、人口推移は増加から減少に転じている。 そうした中で、地域住民の移動手段はマイカー依存が絶対であり、公共交通としての路線バス、町営バス、タクシーなどの利用は横ばいもしくは減少気味である。憲法 25 条（「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」）の一つである「住民が自由に往来移動する権利」（交通権）が高齢者の免許返納の動きとも相まって奪われつつあるのが実態である。 従って、この計画は事業主体者（バス・タクシー会社や町）にとっての利便性や利益性を主体に置くのではなく、あくまでも住民の移動の利便性と負担の軽減に重きを置いて、自治体の税金使途の在り様も併せて検討して進めるべきと考える。
P.15, P.55～57, P.61～62 「第5次まちづくり総合計画」との関連	町は新名神や山手幹線の整備・完成が町の発展を促す「一丁目一番地の施策である」と常々発信していますが、高齢者など制約された移動手段しか持たない「交通弱者」にとってはその恩恵を授かることは殆どないといってよい。高速バスや近隣へのアクセスもその起点までのアクセスが整備されなければ利用価値が発生しない。 現状でも新幹線や高速道路を利用する住民は極少であり、物流センターなどの従業員の雇用拡大でバス利用が増えるというのも「絵にかいた餅」になりかねない。 大型公共事業による幹線整備や企業誘致は今日的には時代錯誤な考えともいわれており、むしろ、環境汚染や町内アクセスの道路渋滞を招きかねない心配がある。福祉・医療・教育を犠牲にするような税の配分を総合的に再考すべきと考える。

「宇治田原町地域公共交通計画」素案パブリックコメント ご意見の整理(提出順) ④

1 町内や近隣市町での地域公共交通ご利用状況(任意)】

鉄道（JR 奈良線、近鉄京都線）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
路線バス（京都京阪バス）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
うじたわ LIKE♡バス・♡タクシー	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下

※無回答

2 ご意見の骨子

- 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。
- 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。

3 ご意見等の内容（原文）

素案の該当 ページ等	ご意見・ご提案等
P.62 宇治田原における公共交通の方針 P.63 公共交通施策と連携して新たな高齢者移動手段を検討	私達も年を重ねていくに従って「どこに住み」「どんな生活を送りたいか」を考えたり話したりする機会が多くなってきました。介護や福祉の在り方、医療や交通機関などの面をとっても宇治田原をより住みやすい町にする為に大切な取り組みであると思います。取り分け大きく様変わりした町営バスについて地域の方の話を聞く事が多くなりました。例えば ①後数年で免許返納を考えている。がバスが来ないと路線バス停留所までは遠く体が疲れるし困っている。今までの様にバスを走らせて欲しい。 ②又とても不便なので、今までの様にバスを走らせて欲しい。 ③高齢で免許は持っていない。バスを 1 番の利用手段と考えていたので外出する回数が減ってきた。 ④車は持っているが、体調が少し悪いときバスを利用する事が出来ていた。 ⑤いきなり 300 円は正直高い。往復 600 円。もう少し安い設定にして欲しい。 ⑥タクシーも家の前まで来ないと大変不便だ。移動手段として考えるにしても便利だから利用したいと思えるような施策をとって欲しい。 等色々話を聞かせて頂きました。 20 年間福祉バスとして運営され本当に身近に利用できる住民に寄り添った優れた地域公共施策であったと思います。今後、高齢化が進みバス利用を望まれる方を含め地域住民が便利で少しでも利用しやすい環境を整えて頂けることを願っています。

「宇治田原町地域公共交通計画」素案パブリックコメント ご意見の整理(提出順) ⑤

1 町内や近隣市町での地域公共交通ご利用状況(任意)】

鉄道（JR 奈良線、近鉄京都線）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
路線バス（京都京阪バス）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
うじたわ LIKE♡バス・♡タクシー	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下

※無回答

2 ご意見の骨子

- 「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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

3 ご意見等の内容（原文）

該当ページ等	ご意見・ご提案等
P.2～4, P.8, P.18, P.62～63	計画の位置づけとして「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です。暮らしの幸福度はそれぞれの価値観で若干の違いはあるでしょうが、それを保証するものとして「生活環境と移動しやすい環境」は不可欠なものです。（p2） そうした意味で「地域公共交通にかかわる基本方針」の「取り巻く環境」にある高齢化率の現状とこれから十数年の推移に鑑み、宇治田原人口の3割から6割を占める交通弱者に対する施策の充実が求められると思います。（p3p4） しかし「基本理念と基本方針」では、利便性の高いネットワークや公共交通の維持・連携、近隣自治体との連携など、本町発展のために必要なことですが、具体的なイメージや施策が見えてきません。将来への投資はもちろん必要ですが、これまで宇治田原町を支えてきた住民の半数以上が直面しようとしている「交通弱者への対応」が不十分で地域によって後退していることは残念でなりません。（p8） また「持続可能な地域公共交通の維持確保」の取り組み内容に至っては、スクールバスから有料バスへの移行、病院・商業施設等の送迎サービスを積極利用など、子どもや高齢者に対する「町の行政責任」

該当ページ等	ご意見・ご提案等
	を放棄するような内容となっており、その無責任な対応に憤りさえ感じます。(p18) 宇治田原町は、旧町と新興住宅地の共存が上手く融合出来ていると思います。私も「みどり豊かで自然環境にあふれた町」の魅力に惹かれて、この地に引っ越して来ました。新興住宅地の多くの人は「自家用車」を移動手段の前提としてきましたが、高齢化に伴い「数年の内に免許の返納を考える」時期に来了います。私の住む隠谷地域では「ここ10年くらいで」銘城台では「あと20年くらいで」緑苑坂でも「30年くらいで」もちろん宇治田原町全域では「すでに起こっている問題」です。人口の半数以上が「直面している移動手段の確保」について、思い切った財政的な支出(50億の予算に対して、0.1～0.2%で可能)が必要であると考えます。隠谷地域でも、バスの廃止により「買い物や通院のみならず、豊かな生活を保障する交通手段が無い」ことへの不安と不満が募っています。タクシーの運行についても「登録手続きや前日までの予約の方法が分かりづらい。買い物の往復に600円は負担が大きい。せめて家の前まで来てくれたら。」等々の声を聞いています。(p62, p63) p37からp54に丁寧な資料を付けていただき、分析をしてもらっていることに敬意を表しつつ、「足下にある差し迫った課題への具体的な対応」についても同様に細かい心配りのある施策を切に願うものです。 この計画を読む中で「京阪宇治バス」が宇治田原の発祥と知り、不勉強を恥じると共に宇治田原発展の為に尽くされた先人達の熱意と先見性に頭が下がる思いです。宇治田原町では、住民福祉の為に「無料で福祉バスを20年運行する」など、他の市町村に先駆けた取り組みもありました。是非この際、福祉バスの復活も含め、より安く(出来れば高齢者は無料)で利用しやすいバス、タクシー運行のご検討を願いたいと思います。

「宇治田原町地域公共交通計画」素案パブリックコメント ご意見の整理(提出順) ⑥

1 町内や近隣市町での地域公共交通ご利用状況(任意)】

鉄道（JR 奈良線、近鉄京都線）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
路線バス（京都京阪バス）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
うじたわ LIKE♡バス・♡タクシー	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下

2 ご意見の骨子

- 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。
- 75 歳以上と障がい者の無料化、♡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。

3 ご意見等の内容（原文）

該当ページ等	ご意見・ご提案等
—	福祉バス・コミュニティバスが町内を走るようになって、30 年近くなります。町内を走っていた唯一の路線バス(京阪宇治交通バス)が、一部地域の撤退を決めたことにありました。当時、行政が住民の皆さんの声(要望)をきちんと把握し、地元区の協力を得ながら、コミュニティバスと福祉バス(当時)を走らせました。その後、町営バスへと変わり、路線バスの走らない地域もくまなく走ることになりました。乗客が少なく空で走ることもありましたが、私達住民からすれば、走っているだけで、いつでも乗れるという安心感がありました。今回町の財政の都合で有料化されることになり、「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考えます。 行政がいつも言う「選択と集中」の施策を進めるのであるならば、有料化されたとしてもそのかわりこのように改善された(利用しやすくなった)と感じるものにしていただきたいのです。 (1)75 才以上と障がい者は利用料を無料にする。 (2)ハートタクシーを利用しやすいものに改善する。 (3)土曜日・日曜日も運行し、走る本数を増やす。 以上、いずれにしても行政としては「見直しする」と言われているので、住民の皆さんの声の声をきちんと聞いていただいて、改善されるよう要望するものです。

「宇治田原町地域公共交通計画」素案パブリックコメント ご意見の整理(提出順) ⑦

1 町内や近隣市町での地域公共交通ご利用状況(任意)】

鉄道（JR 奈良線、近鉄京都線）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
路線バス（京都京阪バス）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
うじたわ LIKE♡バス・♡タクシー	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下

2 ご意見の骨子

- 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
- 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。
- 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。

3 ご意見等の内容（原文）

該当ページ等	ご意見・ご提案等
P2 計画の位置付け めざすまちのすがた 公共交通環境の向上により、町内間や他市町への移動がしやすく、人の往来が頻繁にあるまち	宇治田原町第 5 次まちづくり総合計画において、便利で快適に過ごせるまちとして、交通・住まい環境の充実が施策目標に掲げられているが、実際は、我が宇治田原町においては、鉄軌道がなく、移動においては運転免許と自家用車は生活に欠かせないものとなっている。しかし、高齢化が進む今後においては、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となる。 地域公共交通の利用意向は、宇治田原町全体でみると現利用者が約 1 割、将来の利用意向が約 5 割とのことであり、現在利用している方、将来利用したいと考えている方など、幅広く意見を聞き、計画及び施策を検討する必要がある。本パブリックコメントは当然その一環であると思うが、高齢者など、真に公共交通を必要としている方にとって、本素案の設置場所が限られていること、ホームページを見られない高齢者が多数いることなどから考えても、意見を寄せることが難しいと考える。住民の意見を計画に反映させるためには、もっと細かく丁寧な聞き取りが欠かせないのではないかと思う。 また、「運賃片道 300 円が高い」と多くの方が言っている。有料化は、「公共交通環境の向上により、町内間や他市町への移動がしやすく、人の往来が頻繁にあるまち」とは逆行する施策ではないか。実際、有料化後の利用は 7 割程度にとどまっている。現利用者の大半は高齢者である。せめて高齢者は年間無料定期券の発行などにより、これまで通り無料で利用できるようにすべきと考える。

「宇治田原町地域公共交通計画」素案パブリックコメント ご意見の整理(提出順) ⑧

1 町内や近隣市町での地域公共交通ご利用状況(任意)】

鉄道（JR 奈良線、近鉄京都線）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
路線バス（京都京阪バス）	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下
うじたわ LIKE♡バス・♡タクシー	週 1 日以上	月 1～3 日	年 1～10 日	それ以下

2 ご意見の骨子

- 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。
- 「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。

3 ご意見等の内容（原文）

該当ページ等	ご意見・ご提案等
全般	10 月より始まった新しい地域公共交通に関して、新たに運賃が発生したことから乗客の減少が見込まれる。 しかし運賃をむやみに下げてしまうと、持続可能性に不安が生じる。そこで「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、乗客の方に利用に運賃分の価値を見出してもらうことを前提に以下の提案をいたします。 1. 「これがほんとのはーとバス(仮称)」 はーとバスの車内をハート型に飾り付け (例)座席シートにハート柄の布を使う、ハートの風船を等間隔に配置 (コロナ対策にも)、天井を有効活用 2. 「はーとバス×地域の飲食店」 はーとバスの地域応援定期券などと地元の飲食店とのタイアップ (例)定期券の持参でキャンペーン加盟店でサービス、一定数の一日乗り放題券持参でオリジナルグッズ提供 ⇒町内のバス観光増加にも 3. 地域公共交通フォトコンテスト 地域公共交通のある風景、そこからの車窓などを題材 (例)優秀作品には景品、公式 Instagram で発信 ⇒インスタ発信で町の PR につながる、町の魅力の再発見