

南箕輪村地域公共交通計画パブリックコメントの結果について

意見書番号	校番	頁数	項目	頂いたご意見(要旨)	協議会の考え方	計画書の対応
1	1	32	6-1基本方針の設定 計画目標1	計画目標3に記載している高齢者の生活を目標1に記載すべき。	「暮らしを支える」という観点からは、村内の高齢者等の交通不便者の生活を位置づけることが重要であるため、追記するようにします。	計画目標の説明に「とくに高齢者や高校生など自家用車を利用できない方の移動を支えることに重点を置きます。」と追記。
	2	32	6-1基本方針の設定 計画目標4	情報発信やIT、AIを活用した最適な運用方法の立案、ビジネスモデルの構築などが必要ではないか。公募などをしてみては。	スマートフォンを活用した情報案内などについては7-1(6)に掲げている通りです。伊那市のぐるっとタクシー(村内沢尻地区なども運行)に活用されているAIオンデマンドシステムを全村において運用するという案も検討しましたが、現在の村の交通不便者数の規模だと、投資に見合う稼働が難しいと判断し、高齢者に対する支援策としてはタクシー券助成を主たる施策としています。	現行通りの記載とする。
	3	その他	新路線の提案	飯田線の利用促進と買い物客の利用促進を合わせた路線の検討。具体的には居住地から北殿駅を経由し、列車待ち合わせのあと、商業施設に向かうなど。	まっくんバスに替わる「通学通院支援バス」では朝、高校生を鉄道駅に送った後、医療機関に向かうようなダイヤを想定しています。商業施設への来訪にはやや早い時間帯になりますが、検討の余地はあろうかと考えます。また、朝ではなく夕方の便のほうがこのようなニーズには適するかもしれません。次年度以降において詳細を検討します。	現行通りの記載とする。
	4	その他	免許返納促進	ゴミ出しが高齢者の免許返納を阻んでいる可能性がある。公共交通計画とは異なるが検討が必要。	高齢者の生活をみると、現実問題としてこの点は否めませんが、現行で実施しているまっくん支え愛事業など地域の共助により、支える方法を引き続き行っていくます。	現行通りの記載とする。
2	1	1	1-1計画の背景と目的	村の公共交通は「利用意向はあるが不便で使いにくい」という状況が確認できます。具体的には「運行時間が限られているため生活リズムに合わない」「ルートが住民の実際の移動ニーズを満たしていない」「公共交通の選択肢が少なく柔軟性が低い」など。これらの問題を考慮し、利用者の実際の移動パターンに基づいた計画の立案が求められる。	ご指摘の通りと捉えています。これらを踏まえ、本計画においては、より移動需要の多い高校生の通学、高齢者の朝の通院に対応した「通学通院支援バス」と、いつでも柔軟に利用できる「タクシー券助成」という2つを、施策の柱に据えています。	現行通りの記載とする。
	2	30	5-2現行路線における課題と方向性など まっくんバス	まっくんバスは役場を起点としており、小中学校が役場の近くにあるため、登下校時の需要を取り込めるはずだが、運行時間がこれに対応していない。高校生の利用についても、北殿駅や田畑駅へ送る必要があるはずだが、朝の出発時間が遅く、ルートも適切とはいえない。	ご指摘の通りと捉えています。本計画においては、上述の通り、高校生の通学に重点を置いた「通学通院支援バス」の運行を予定しています。	現行通りの記載とする。
	3	38	7-1実施事業及び内容 (6)利便性向上	「使われる公共交通」を実現するために、「MaaS」(モビリティ・アズ・サービス)の念頭においた計画が必要。その一環として、交通サブスクリプション制の導入や、公共交通利用ユーザーへのインセンティブプログラムなどを検討するべき。	村のコミュニティ交通なので、あまり高度なシステムに対応させることは難しいですが、主要事業者の乗換・経路探索に適合させることやキャッシュレスへの対応などは掲げています。公共交通の利用が活発化するようなインセンティブ制度は、現行で実施しているまっくんバス回数券の特典を継続していくことを検討していきたいと考えます。交通サブスクリプション制については、「通学通院支援バス」の定期券は検討していきます。	現行通りの記載とする。
	4	その他	新事業の提案	・AIを活用したオンデマンド運行の導入 ・北殿駅・田畑駅への早朝便の追加 ・地域ごとの運行ルートの最適化 ・小中学校の通学時間帯に合わせた増便 ・親の送迎負担軽減のため、小中学校前を経由するルートの強化	⇒意見1-2の通り ⇒意見2-2の通り ⇒現行のまっくんバスは、ルートやダイヤが適切でない部分があったことから、見直します。新しく運行を開始する「通学通院支援バス」では地域ごとのルートの最適化を目指すものとしています。 ⇒現在は小中学校登校は学校の専用スクールバスで対応しています。次年度運行の詳細を検討するまっくんバスに替わる「通学通院支援バス」の中で検討します。	現行通りの記載とする。
3	1	44	8-3計画目標に対する評価・検証方法 指標4－②	評価指数として収支率を掲げることは適切か。15%という設定も妥当ではない。	村で運営するコミュニティバス等は、住民の生活を守る基本的な社会基盤といえ、今後も税金を投入することで維持していきます。基本的には採算性に固執したり、上限額を設けて打ち切るようなことは想定していませんが、税金を投入する以上は、収支率を管理していくことは必要なこととなります。現行のまっくんバスに比べて高い収支率を設定しているのは、新体系における通学通院支援バスは、まっくんバスよりも運行規模は小さく、輸送需要が多いことを踏まえたものです。いずれにしても、収支率を目標値の1つに組み込むことは国としても必須事項として位置づけており、評価指標として設定します。	現行通りの記載とする。
	2	44	8-3計画目標に対する評価・検証方法 指標2－①	評価指数として家族送迎の利用率を掲げることは適切か。上段の文章との整合も図られていない。利用者と非利用者双方の満足度が必要ではないか。	自家用車を利用できないことから公共交通の主たる利用者と位置づけている高校生が、家族送迎に依存していることは大きな課題であり、目標値に位置づけチェックしていくことは重要と考えます。計画目標の記述との対応が薄い点についてはご指摘の通りなので調整します。なお、評価指標には位置づけていませんが、公共交通利用者の満足度や村民全体における公共交通への充足意識などは定期的なアンケートで取得していく予定です。	目標設定の説明内容に、「新規導入策の通学通院支援バスの利用ターゲットとなる高校生が、多く利用してくれることが、利用環境が整っていることを裏付ける指標であると捉え、この指標を設定」と追記。
	3	45	8-3計画目標に対する評価・検証方法 具体的目標値:行政負担額	現況値6,300(万円)に対し、目標値が6,930(百万円)となっている。	6,930(万円)の誤記のため修正します。あわせて、目標値は上側に丸めて7,000(万円)に調整します。	左記の通り修正する。