

## 令和 5 年度第 3 回地域公共交通会議等における計画（素案）に対するご意見について

第 3 回の会議でいただいたご意見を反映しましたので、ご確認をお願いいたします。

第 3 回 会議資料	今回 資料	委員のご意見・ご助言	修正内容
P23	P85	<p><b>バス待ち環境の充実について</b></p> <p>地域の方々が公共交通を利用しやすくなるようにするためには、利用者の属性等もふまえ、どのような情報が本当に必要なのか、といった点が重要となる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生や高齢者の利用が多いと認識しており、なるべく建物内で待てるようにするためのリアルタイム情報の表示、紙媒体の情報の掲示も含め、利用者層に応じた方策について検討していきます。その旨を、「各取り組み（事業）の内容」の 3-3 の取り組み内容に追記しました。</li> </ul>
P27	P89	<p><b>地域主体で考える機会のサポートについて</b></p> <p>非常に大事な取り組みだが、公共交通事業者には十分配慮したうえで検討していく必要がある。枠組みそのものを計画し、それを管理できるような体制を考える必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画期間に、枠組み、体制を検討した上で進めていきます。その際、タクシーの活用との役割分担についても十分検討する必要があると認識しています。取り組みにあたっては運行事業者との意見交換を行いながら進める旨を、「各取り組み（事業）の内容」の 2-1、4-4 の取り組み内容に追記しました。</li> </ul>
P28	P90	<p><b>観光客の周遊等の取り組みについて</b></p> <p>観光客へのアンケートが行われたが、本町では夏季の観光客が多く、クルマでの来訪者がほとんどで、公共交通利用者が極めて少ない現状にある。その数少ない方たちに対し充実化を図るような取り組みを展開すべきなのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これらの取り組みは、あくまでも、まちの賑わいに公共交通が貢献できる方策があるかどうか、可能性を模索することを取り組みの主旨としています。まずは、観光等の関係者や運行事業者との意見交換やニーズの調査を行いながら可能性の検討を行うことを取り組みとします。その旨で「各取り組み（事業）の内容」の 5-1 の記述を修正しました。</li> </ul>
p30	P92	<p><b>将来の公共交通ネットワークについて</b></p> <p>「バス運行の可能性の検討」として路線が示されているが、どのような根拠で選定し、方向性や取り組み内容とどのように連動しているのか（バス路線等は、必要性の根拠がないのであれば、新規の路線として将来のネットワークに示すべきではない）。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・何れも、ニーズがあるかどうかも含めて、今後、可能性を検討していく路線であり、現段階で、はっきりとした根拠があるものではありません。また、バスだけでなく他の手段による移動サービスも含めて可能性を検討します。したがって、将来のネットワークの図から削除しました。</li> <li>・あわせて、「各取り組み（事業）の内容」の 5-1 の記述についても、上記の内容に修正しました。</li> </ul>

## 令和 5 年度第 3 回地域公共交通会議等における計画（素案）に対するご意見について

P30	P92	<p><b>タクシーの活用等と、福祉と連携した外出の支援について</b></p> <p>「タクシーの活用等の可能性の検討」との記載があるが、一方で、取り組み内容に、福祉と連携した外出の支援として、公共交通の利用が難しい方への支援の取り組みがあり、違いが不明確である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーの活用等は、公共交通不便地区などに対し、バス等を補完する公共交通としての活用を考えているのに対し、福祉と連携した外出の支援は、一人で外出することや乗合の公共交通の利用が難しい高齢者や障がいのある方への支援を考えています。その旨を「各取り組み（事業）の内容」の 2-4 に記述しました。</li> <li>・なお将来の公共交通ネットワークの図で、タクシーの活用等の可能性検討を行うエリアのイメージを示していましたが、今後、タクシー事業者との意見交換も行いながら、町全体で他のサービス等も含め可能性を検討していくため、エリアのイメージは削除しました。</li> </ul>
P35	P96	<p><b>指標：町が行う外出支援サービスの件数について</b></p> <p>乗合の公共交通の利用が難しい高齢者等には物理的困難や身体的理由による高齢者や障がい者などが考えられるが、福祉タクシー助成事業や福祉ボランティアによる個別送迎は、車両への乗降や病院・スーパーなどでの付き添いは含まれていない。総合計画と整合を図るのであれば「高齢者や障がい者など」としたほうがわかりやすい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記と同様の主旨により、指標の表現をご指摘の通り修正しました。また、その旨で「各取り組み（事業）の内容」の 2-4 の記述を修正しました。</li> </ul>
P33	—	<p><b>指標：路線バスの定期券の購入者数等について</b></p> <p>バスは高齢者の利用が多いため、定期券の購入者数は指標になりにくいのではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘の通りですので、定期券の購入者数等は削除しました。（利用状況については、利用客数で評価することとします。）</li> </ul>
P34	P96	<p><b>指標：町内のタクシーの実車 1 回当たりの利用客数について</b></p> <p>外出手段を効率的に確保するデマンド等や、タクシー事業者が効率的に運行する理由があるのであれば妥当な指標であるが、一般タクシーに関しては、1 人乗りでも 1 日の中の利用頻度が増えたほうが効率が良いことになる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘の通りですので、単純にタクシーの利用客数に指標を変更しました。</li> <li>・なお、タクシー助成券の利用については、枚数に限りがありなるべく複数名で出かけて頂いたほうが効率が良いため、別途、指標としました。</li> </ul>