

二本松市地域公共交通計画（素案）に関するパブリック・コメント提出意見及び意見に対する市の考え方について

パブリックコメント期間：令和6年1月22日（月）～2月21日（水）

No.	頁(ページ)	項目	意見等	意見に対する考え方
1	4	1-5 計画の対象となる交通手段	二本松地域においては高齢者施策の一環のとして「巡回福祉車両（ようたすカー）」が運行されているが、図には示されていない。ようたすカーも図に明記すべきではないか。	「巡回福祉車両(ようたすカー)」を図に記載します。
2	13	2-3-2 通学流動	本市在住児童生徒の通学流動の実態ですが、児童については、ほぼ市内に通学をしていることを考えると、割合は高くなると思われます。そうなれば、13ページの表は、一つの表で表せないのではないのでしょうか。分けて作る必要があるように思われます。小・中学校(義務教育)	通学する小学生、中学生及び高校生のすべての児童・生徒の移動実態を総体的に把握することを目的に図示したものです。
3	24	3-3 目標指標の達成状況	表の達成状況において△改善が見られないという評価であるが、利用者数が減っている中で、2023年度において数値目標がされないのは、とても不自然に感じる。足りなければ予算を後付けするというようにもとらえられてしまう。利用者数や市民のニーズに合わせた金額設定を入れたほうがよいと思われる。	現行の二本松市地域公共交通網形成計画に示されている具体的な数値指標を記載します。
4	26	課題1	図の中の「二本松工業高等学校」を「二本松実業高等学校」と表記すべきではないか。	「二本松実業高等学校」に修正します。

5	29 35 52	表 地域 間幹線系 統の平均 乗車密 度・輸送 量 課題 8 持続可能 な公共交 通に向け た安定的 な経営基 盤の構築 施策 2	P35 にあるように、財政負担が年々増加している。特にコミュニティバスについては、2021 年度より大幅に増えている。 P29 にあるように、2 路線は、補助要件を下回り、1 路線についても補助要件を下回る恐れが出てきている。補助が打ち切られてしまうと、財政負担の増加につながるだろう。以上の 2 つにより、コミュニティバス・路線バスの抜本的な改革が必要不可欠であると感じた。P52 にあるような施策を、是非、取り組んでいただきたい。	コミュニティバス及び路線バスについては、財政負担を考慮しながら、効率化と利便性の向上に向け、今後、具体的な取り組み内容について検討してまいります。
6	33	課題 5	「・・・雨風をしのげる快適な待合環境が整備されています。」と表現されているが、とても快適な環境とは言えないので、「快適な」は削除したほうがよいのではないか。	「快適な」を削除します。
7	35	課題 7	市内の業者との連携を図るという名目ではあるが。バランスを考慮し、役割分担を図るというのも良いが、そうなると企業努力より税金ありきでの運営になってしまうように思われます。地元企業だけでなく、新規参入ができるようにすれば、地元企業も企業努力をすることが求められ、本市の補助的比率が下がることにより、他の政策に資金を投じることが出来るように思われる。	本市においては公共交通サービスのほかに、医療施設や宿泊施設等による移動サービスもあり、市民や来訪者の方の移動を支えています。この状況を踏まえ、課題 7 については、公共交通以外の移動サービスとの連携した必要な取り組みについて記載しているものです。

8	35	課題 8	「図」の財政負担の推移で 2020 年度と 2021 年度のコミュニティバスを比較すると 26,800 千円ほど増加しているが、グラフだけでは増加した要因が分からないので、増加した具体的要因を文言で明記すべきではないか。	2020 年度に比して 2021 年度に市の財政負担が増加した要因については、安達地域及び岩代地域のコミュニティバスの一部がスクールバスに移行したことによるものであることを記載します。
9	41	5-2 基本目標	図・線が見えづらい色を変えろという方法で改善できないか。	分かりやすく修正します。
10	42	指標 1-1	数値目標の設定には、巡回福祉車両(ようたすカー)も含めるべきではないか。	基本目標 1 は市民の日常生活を支える移動手段として、利用需要に応じた柔軟なサービスの提供を目指すものであり、当該計画における「市民」とは、市内に在住する幼児から高齢者等すべての方を対象としております。巡回福祉車両(ようたすカー)は 65 歳以上又は身体障害者手帳の交付を受けている方など利用条件があり、市に在住するすべての方が対象ではないことから記載しておりません。
11	42 44	目標 1 指標 3-2	図指標 1-3 数値目標を掲げているが、その目標が達成されるための対応する公共サービスは今現在時点で可能なのか。可能とすればどのような財源で対応していくのか。高齢化が進み、市の人口も減る中で実現できる数値なのか。再度検討すべきだと思われる。 P44 の利用者一人当たりの市の財政負担額が変わらないのに、利用者数が増えるのかが疑問である。	指標 1-3 については、二本松地域での新たなデマンドタクシー等を運行することにより目標を達成しようとするもので、その財源は利用者からいただく運賃収入と市の一般財源となります。 次に 44 ページに記載のある、利用者一人当たりの市の財政負担額については、数値目標の設定が令和 4 年度実績額を基準に算出しているところですが、令和 4 年度まではコロナ禍により公共交通利用者が減少傾向にありましたが、新型コロナウイルスの感染症法上の位置付けが 5 類に移行後、利用者数が回復傾向にある中で、日常生活を支える移動手段として、高齢

				者や免許返納者の増加等に伴う利用需要に対応した柔軟な公共交通サービスの提供を目指す事により、利用者数の増加に努めることとしたものです。
12	44	指標 3-1 指標 3-2	公共交通機関について、指標 3-2 では巡回福祉車両(ようたすカー)が明記されているが、指標 3-1 には明記されていない。 指標 3-1 にも含めるべきではないか。	指標 3-1 は、すべての市民の方が利用できる交通手段における利用回数の目標数値を設定したものであり、利用に条件のある巡回福祉車両(ようたすカー)については記載しておりません。 なお、指標 3-2 では市民一人当たりの市の財政負担額を示すものであることから、巡回福祉車両(ようたすカー)の費用を含めて数値目標を設定しているものです。
13	46	二本松市の地域公共交通機能等	交通モード(地域内の公共交通)に巡回福祉車両(ようたすカー)が明記されていないが、含めるべきではないか。	ここでは、誰でも利用できる公共交通ネットワークの将来像を示したものであることから、利用に条件のある巡回福祉車両(ようたすカー)については記載しておりません。
14	51	事業 1-1	市街地の回遊性を高める循環バス等の導入の必要性については理解できるが、各交通事業者にとっては深刻な運転手不足と高齢化等が課題となっており、現在の路線維持や経営環境に不安を抱いているのが実情である。 先進自治体においても中心市街地を走る循環バスを運転手不足などにより減便や廃止するといったケースが多くなってきている。 導入ありきで検討を進めるのではなく、「小回りの利くタクシーで対応可能な部分はタクシーに任せる」と言った十分な議論と検討が必要である。	循環バス等の導入については、先進例を参考に、本市における公共交通における利用実態と市民からの要望を踏まえ、交通事業者と協議し、市の財政負担等総合的に勘案しながら検討して参ります。

18	57	事業 5-2	<p>バスロケーションシステムの利用促進に努めます。だと、結果どのようになっても利用促進に努めましたとしかありません。P57の下端が開いてますので、どのように利用促進を進めるのかを明確にすることで、中間の振り返りで、課題が明確になるのではないのでしょうか。</p>	<p>バスロケーションシステム自体の利用促進ということではなく、バスロケーションシステムの活用により路線バスの利用促進に寄与することを意図するものです。</p>
19	58	事業 5-3	<p>自家用車への過度な依存から脱却しとあるが、現代社会において地方に行けば車がなければ生活できないという実情を踏まえたり、公共の交通手段により自由が制限されるという息苦しさだったりを考えると、この事業により大きなメリットがなければ、この事業が進まないように思われる。イメージはよいが、現状の社会生活を見直し魅力ある事業を展開しなければならないと思われる。例えば、 「当市に自動車で観光に来なければクリーンポイントとして、宿泊代・食事代〇%オフとか」</p>	<p>自家用車から公共交通への転換を促していくためには、公共交通のネットワークと利用環境の改善に努めながら、利用者のニーズに沿った持続可能な公共交通体系の構築が求められることから、オープンデータを活用した事業を展開し、公共交通が移動の選択肢として選ばれることを目指してまいります。</p>

20	60	事業 6-2	<p>高齢者公共交通運賃無料化事業を継続すると表現しているが、福島市では「ももりんシルバーパスポート」のあり方・制度変更等について検討を進められており、市の見直し案は「利用限度の上限を年間2万円とし、タクシーにも使えるようにする。」というものだ。自宅がバス停から離れている人も利用できるようタクシーの支払いにも使えるようにするというのが理由だ。</p> <p>二本松市においても人口減少が続く、高齢化が進展する中、無料化の将来的な財政負担のあるべき姿について真剣に考えるべき時期にきているのではないか。</p> <p>また、高齢者公共交通運賃無料事業ではタクシーが除かれている。高齢者の足の確保・交通支援制度の拡充を図る観点からもタクシー料金の一部助成については是非検討し、項目に加えていただきたい。</p>	<p>高齢者の公共交通運賃無料化事業については、高齢者(75歳以上)の積極的な社会参加の促進及び公共交通の利用促進を図ること等を目的に実施されており、現在ではおよそ9,200人の対象者に対し、3分の1の、2,900人以上の方が登録されている状況です。</p> <p>なお、タクシーを高齢者公共交通運賃無料化事業に含めた場合、路線バス等の利用者が減少することによる運行路線廃止や、市の財政負担の増加が懸念される場所があります。</p> <p>当該公共交通計画においては高齢者運賃無料化事業の継続と周知に努め、また、交通事業者との連携したサービスの導入について検討することとしておりますが、ご指摘の内容については、高齢福祉施策分野にも係る案件であることから、当該公共交通計画策定にあたってはご意見として承ります。</p>
----	----	--------	--	--