

紀の川市地域公共交通計画（素案）に対する意見募集結果と市の考え方について

- (1) 募集期間 令和6年2月1日（木）から令和6年2月29日（木）
- (2) 閲覧方法 市ホームページ、交通政策課（本庁舎4階40番カウンター）
- (3) 募集結果 10名・17件
- (4) パブリックコメントに寄せられたご意見とご意見に対する市の考え

No.	該当箇所		寄せられたご意見	ご意見に対する紀の川市の考え方
1	p. 45	1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入	<p>デマンドタクシーはドアツードアの運航をしてほしい</p> <p>知人女性は高齢独居で、ひざが悪く、調子の悪い時には10メートル歩くのが精一杯の時があります。また前述程悪くなくても買い物の荷物を持った時にひざに負担がかかり痛みに加え症状が悪化することがあります。</p> <p>自宅とバス停までは約100メートル程ですが、バスの時間帯や荷物のこと、ひざの痛みがありバスはほとんど利用していません。病院や買い物の移動について、親戚や知人に頻繁にお願いすることもできませんし、タクシーは費用がかさみますし家計を考えると頻繁に利用もできません。この事例以外でもバス停を基点とした移動に困っている方はたくさんあると思います。</p> <p>市内全域で高齢者、障害者、妊婦、子どもなど誰でも不便なく利用できるドアツードアの乗り合いタクシーを走らせてください。</p>	<p>(No. 1～No. 9の今後の運行内容の見直し等に関するご意見について、本市の考え方を一括して記載します。)</p> <p>ご意見をいただいているデマンド型乗合タクシーのような、きめ細かな地域公共交通サービスを求める声が高まっていることについて、本市でも認識しています。</p> <p>一方で、地域公共交通を取り巻く環境はより厳しくなっており、持続可能な地域公共交通の実現に向けては、鉄道・バス・タクシー等民間事業者によって提供されているサービスとの適切な役割分担を図り、相互に活用が進む形で公共交通ネットワークを構築していく必要があると考えています。</p> <p>本市で運行予定のデマンド型乗合交通は、地域の交通事業者の協力を得ながら、既存の地域公共交通を補完する形で運行するものであり、民間事業者との競合回避や、乗合率の向上等、運行の効率化を図る観点から、停留所や乗降地点を設け、一定のエリア分け等を行うことについてご理解をいただきますようお願いいたします。その中で、乗降地点の細かな設定等、従来の地域巡回バスの運行よりも利便性が向上するよう関係者と協議を重ねながら取り組んで参ります。</p> <p>料金設定につきましては、持続可能な地域公共交通の運営や、サービスの受益者と非受益者間で発生する公費負担の公平性や公正性の観点から、一定の受益者負担をお願いする必要があると考えます。その中で日常的に利用する方等に過度な負担とならないよう、関係機関でも協議を重ねながら設定していきたいと考えています。</p> <p>また、移動にサポートが必要な方に対する支援等については、福祉部局との連携により検討を進めていきたいと考えています。</p>
2	p. 45	1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入	<p>そもそも便利は不便である。少なくとも弱者にとって貧者にとって便利は不便である。小さな集落でも日常生活に不便はなかった。少し歩けば集落内で必要なものは手に入れることが出来た。公共交通など特に必要ではなかった。いつの間にか集落では何も手に入れる事が出来なくなった。</p> <p>だから弱者、貧者には必要に応じて移動が可能な交通手段が要るのである。それがしち難しい手続きをしなくても使えるように行政におかれてはよーくその事を考えられて施策をお願いしたい。使い易くて誰もが歓迎し住民が生きいきと健康で生活が出来るように。折角創ろうとしている施策が住民にそっぽを向かれる事がないようお願いしたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすいこと（あくまでもドア to ドアを基本として） ・デマンド型乗合いタクシーを望みます。 ・低料金であること <p>以上よろしくお願い申し上げます。</p>	
3	p. 45	1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入	<p>紀の川市内を2分割にするのではなく市内全域を移動できるように考えて頂きたいです。乗り換え等は無理です。</p> <p>市内全域に広げていくためにはタクシーの台数が足りないと思いますので第一交通等は乗り合いタクシーのノウハウを持っているようなので地域の会社だけでなく考えて頂きたいです。低料金でドアツードアを希望します。</p>	
4	p. 45	1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入	<p>私は現在81才の男性で先日運転免許をやっと更新できました（視力に課題がありました）。今後、体力、認知力等の低下が急速に進み運転免許証の更新が困難になって来ると思いますし、子どもの居ない老々介護の二人暮らしですので、移動を助けてくれる人がいません。</p> <p>従って早急にデマンド型乗合交通、安くて安全な公共交通手段が求められます。</p> <p>増々高齢者が増えますし、車に乗れない人のために紀の川市の考えている地域公共交通計画を</p>	

			実施して下さい。よろしくお願いいたします。	
5	p. 45	1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入	<p>デマンド型サービスについて</p> <p>高齢化が進む中で、いわゆる交通弱者の増加がもんだいになっています。住みつづけられる紀の川市にするためにも公共交通の充実がもとめられます。また、公共交通の利便性をたかめることにより、市民の健康増進、生活・文化の活性化もはかられます。</p> <p>私の近くにも、免許証の返納や夫が亡くなり車の運転ができなくなった人など出かけにくくなった人がたくさんいます。</p> <p>特にデマンド型タクシーについては、利便性を重視してほしいです。利用時間帯、自宅からの利用など使いやすいものになればいいと思います。</p>	
6	p. 45	1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入	<p>デマンド型サービス</p> <p>85才の友人が買い物に行くのに、バス停がとおく、時間がかかるので困っていました。1人暮らしの為、近くのローソンやセブンイレブンで買い物をしているのですが、品物が限られています。私が(75才)週に一回車に乗せてあげて買い物に行くとよろこんでくれます。しかし、事故があればと不安です。</p> <p>近所の80才の友人が病院に行く時はタクシーを予約し、病院を予約し、ヘルパーさんにサポートをしてもらうそうです。(ヘルパーさんは車には乗せられない為)体が痛くてつらい時に費用のことや、今後の通院が心配といっています。</p> <p>よく予約して利用する人の自宅の近くにバス停をつくってあげて下さい。できるならばドアツードアをおねがいします。</p>	
7	p. 45	1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入	デマンド型乗合タクシーは、自宅まで迎えに来てくれるようお願いします。	
8	—	その他	高齢で移動に困難な人でも安心して利用できるようにしてほしいです。例えば車イスを利用している人は車イスもいっしょに運んでもらえるようにしてほしい。	
9	—	計画全体について	「目指す将来像」具体的な「デマンド交通の導入」については賛同します。	
10	p. 52	3-A 理解醸成や利用促進につながる情報発信・イベントの積極的な実施	<p>デマンドタクシーの制度周知と利用促進</p> <p>他の自治体例ではデマンドタクシーを利用する年代は、80～90歳以上の高齢の方が多いという結果が見受けられます。</p> <p>この年代の方で高齢独居や高齢夫婦世帯では、引きこもりとなっていたり、インターネット環境がなかったり、市広報に目を通さないといった方たちがたくさんいらっしゃるのではないかと思います。</p> <p>このためデマンドタクシー制度の周知にあっては、パンフを作成し①パンフの全戸配布②パンフを医療機関・薬局やスーパーに配置、案内してもらう③関係団体(老人会や障害者団体他)に送付し案内してもらう④電話でのサポート体制をとる。などの対策を行う。</p> <p>デマンドタクシーの制度利用により、イベントや社会教育活動等に参加し、外出機会や交流活動が増え、住み慣れた地域で自分らしくいきいきと生活できるようになることを願います。</p> <p>デマンドタクシーの制度導入後はぜひたくさんの方の取り組みにおいて外出アプローチが行われる</p>	<p>ご指摘のとおりであると考えています。</p> <p>頂いたご意見を参考にさせていただきながら運行内容の周知等や利用促進に取り組んで参ります。</p>

			ことを願います。	
11	p. 19 および 資料編 p. 25	3.3 持続可能な地域公共交通づくり	<p>サービスと財政負担</p> <p>路線バス・地域巡回バスの運行を維持するための補助金として、紀の川市では2021年（令和3年度）には、1億円を上回りました。</p> <p>一方、運行収入は限られており、地域巡回バスでは、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）が2%を下回る状況となっています。</p> <p>と記載されています。</p> <p>①財政負担は、事業の総額とその財源を特別交付税・国県補助金・一般財源などをそれぞれの金額を記載して下さい。現状の文章では市単独（国・県の補助金なし）で1億円を補助しているように見えます。また、今後のデマンドタクシー事業の維持と更新のための費用は財政調整基金を取り崩し、デマンドタクシーのための基金積立をして確保しておくべきだと思います。</p> <p>②収支率については、この事業が収益を考慮するものではなく住民のいのちや暮らしを守る事業であり、収支率が低いからといって乗車賃を高額に設定したり赤字路線を廃止するなどの政策変更には直結するものではないので参考程度の数値と考えれば良いと思います。</p> <p>一方で費用に対する効果確認として、高齢者や障害のある方に年に一度アンケートを実施しデマンドタクシーの利用状況や要望感想を集約し、サービス側の成果確認としてはどうでしょうか。</p>	<p>①計画 p. 19 および資料編 p. 25 に記載の補助金額は、運行費用から、運行に関する国・県補助金を差し引いた市の支出額と一致します。資料編 p. 19～p. 24 に各路線の運行費用に関する財源内訳に関する説明があるので、計画 p. 19 にその旨の記載を追記します。</p> <p>地方バス路線の運行維持については、地方公共団体が負担する額の80%が、特別交付税の対象となりますが、将来にわたって持続可能な地域公共交通を実現するためには、地域のご理解をいただきながら市の財源に過度に依存しない体制づくりを進めることが必要と考えます。</p> <p>②市が運行する地域公共交通については、収益を目的として運行を行うものではありませんが、サービスの受益者と非受益者間で発生する公費負担の公平性や公正性の観点を踏まえながら運行を将来にわたって維持するために、一定の受益者負担をいただくことについてご理解をいただきますようお願いいたします。</p> <p>費用に対する効果確認の方法について、ご意見のとおり利用状況や満足度等の確認が有効と考えており、それらの調査を実施して成果分析や改善検討につなげていきたいと考えています。</p>
12	p. 54	3-B 地域公共交通の担い手の確保・育成	<p>担い手不足解消</p> <p>市は、交通事業者に運転手の賃金に充てる補助金を創設する</p>	<p>現在、運転手の賃金に対して直接的な補助金は支出しておりませんが、運行経費の補助等を通じて、事業者が事業を維持し、担い手を確保するために必要な支出は行っているところです。頂いたご意見も参考に、今後、計画に記載している内容も含め、地域公共交通の担い手の確保・育成に資する取組を事業者とも協議・検討しながら実施して参りたいと考えています。</p>
13	p. 45	1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入	<p>デマンド型導入についてのデメリット・メリットの分析について</p> <p>利用者数をどう確保するかが第一であると考えます。そのためには、対象地域の市民の声を大切に協力して作りあげる事が望まれます。</p> <p>例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリア外へのアクセスの利便性の向上 ・山間部、平野部、都市部等地域に合った柔軟な対応を取れないか ・乗降地点（目的地を含む）のきめ細かな対応と設定 ・デマンド交通利用者の声をどう反映させるのか明らかにする方法は 	<p>新たに導入するデマンド型乗合交通について、地域巡回バスや既存の地域公共交通との連携の中で、地域特性に応じたきめ細やかなサービスとなるよう、地域や事業者とも協議を行いながら取り組んで参ります。</p> <p>また、導入後に利用者からアンケート等を実施することにより、利用状況の確認やご意見等を伺う中で、運行内容の改善につなげたいと考えております。</p>
14	p. 45	1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入	<p>会員登録・事前予約について</p> <p>最もハードルの高いデメリットの部分だと考えます。行政や地域の学習だけでなく、サークルやクラブ活動等もふくめ、広げてゆく事を考えたいと思います。</p>	<p>デマンド型乗合交通の導入によって、利用時に事前予約が必要となることに関連して、利用者情報の登録（会員登録）をお願いすることを想定しています。登録作業等でお手間をおかけすることとなりますが、利用者情報の登録を行うことで、実際に予約をいただいた際のスムーズな予約受付が可能となる等のメリットもあるため、ご理解をお願いいたします。</p> <p>また、登録や利用方法の説明等については丁寧に行っていくことが重要であると認識しており、本市においても各地域で説明の機会を設けたいと考えております。その中で、地域においても、登録や利用方法等についての周知にご協力をいただきたいと思います。</p> <p>地域公共交通が市民の身近な移動手段となるよう、地域・事業者との連携の中で、情報発信や利用促進に取り組んでいきたいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。</p>

15	—	計画全体について	<p>①前回計画で定めた施策について、進捗状況、目標値達成状況、課題を取り巻く状況の変化を一覧にして明示されている点は、今回計画策定を検討する上で、課題が明確になり、非常に有益な検証作業の結果と評価させていただきます。</p> <p>②今回の計画も、地域の実情を綿密に把握した上での、地域の実情に合った計画となっており、この計画に沿って事業が進むことを期待します。</p>	計画の実現は行政努力だけでは不可能であり、地域・事業者と連携しながら計画の実現に向けた取組を実施していきたいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。
16	—	その他	計画を策定する「紀の川市地域公共交通活性化再生協議会」委員に、公共交通活性化やまちづくりに取り組み、実践経験と知見を持つ、住民団体の代表を加える様に要望いたします。	頂いたご意見も参考に、紀の川市地域公共交通活性化再生協議会の仕組みづくりについて、今後検討して参りたいと考えています。
17	p.51 など	観光施策と連携した利用環境の整備など	<p>①大型観光案内板の設置 観光施策と連携した利用環境の整備が提起されています、その具体的な取り組みとして、和歌山電鐵貴志駅前、観光案内と地域巡回バスの案内を兼ねた、大型の「観光名所案内看板」を設置すること。</p> <p>②地域巡回バスに愛称を付ける 地域巡回バスに親しみと、マイバス意識を持っていただくため、それぞれのエリア路線の愛称を住民から募集して付けること。 例えば貴志川コースは「いちごバス」、桃山コースは「ももバス」等</p> <p>③高齢者の公共交通利用補助制度の導入 資料によりますと、紀の川市の高齢化率は33.3%となっています、この高齢者の外出を促進することは、地域の活性化と高齢者の健康増進にも大きく寄与する施策であると考えます、ついでには高齢者の公共交通利用を補助する施策を、当面和歌山電鐵貴志川線に導入すること。</p>	具体的な取組に関するご提案をいただきありがとうございます。ご意見を参考にさせていただきながら今後の取組について、庁内関係部局や事業者と協議・検討して参りたいと考えています。