

幕別町地域公共交通計画（案）に対する パブリックコメントの実施結果概要

1 実施期間

令和6年2月1日（木）から令和6年3月1日（金）

2 資料の閲覧場所

- ・ 役場1階防災環境課
- ・ 忠類コミュニティセンター1階ロビー
- ・ 札内コミュニティプラザロビー
- ・ 糠内出張所
- ・ 駒島出張所
- ・ 役場ホームページ (<https://www.town.makubetsu.lg.jp>)

3 意見を提出できる方

- ・ 町内に在住又は通勤・通学している方
- ・ 町内に事務所又は事業所をもっている方
- ・ 本パブリックコメント手続に関する事案に利害関係を有する方

4 意見の提出方法

- ・ 持参
- ・ 郵送
- ・ FAX
- ・ 電子メール

5 意見の提出件数

- (1) パブリックコメントの提出件数 3件
- (2) パブリックコメント（意見）の延べ件数 16件

6 意見の要旨と意見に対する町の考え方

次ページのとおり。

幕別町地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果

「幕別町地域公共交通計画（案）」に対するパブリックコメントで寄せられた「ご意見の要旨」と「意見に対する町の考え方」について、次のとおり公表します。

ご意見をお寄せいただき誠にありがとうございました。

【区分】

A	意見を受けて素案を修正するもの
B	素案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	素案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの
D	素案に取り入れなかったもの
E	その他

No.	意見の要旨	意見に対する町の考え方	区分
1	<p>コミュニティバスの乗車運賃を明記してほしい。</p> <p>また、交通弱者である小中高生は有料であるが、高齢者は無料とした理由について明記してほしい。</p>	<p>コミュニティバスの乗車運賃及び高齢者等の運賃無償化については、計画案のP35の本文中にて記載しておりますが、運賃についてはわかりやすくP36にも記載いたします。</p> <p>高齢者のコミュニティバス無償化については、高齢者の外出支援と健康寿命の延伸を図るほか、近年多発している高齢ドライバーによる交通事故を減らす観点から運転免許証の自主返納がしやすい環境整備を図ることを目的とし、75歳以上の方と65歳以上の運転免許証自主返納者に対して令和5年7月から開始したものです。</p> <p>小中学生に対しては、学校長の許可により、通学のための利用を無償化しております。</p>	A
2	<p>アンケートの年齢分布に偏りがあるので再調査してほしい。</p> <p>特に10代から50代の声が十分に拾えていない。</p>	<p>本アンケートは、町民の居住地や年齢バランスを考慮して実施しましたが、コミュニティバスを利用しない年代の関心度が低いことから、回答者の年齢分布に偏りが生じたと考えられ、このこと自体もアンケートの結果として受け止めているところであります。</p> <p>このことから再調査は行いませんが、次回以降のアンケート調査については、</p>	C

		今回回答の少なかった年齢層にも容易に回答いただけるよう、設問数や設問内容を工夫いたします。	
3	<p>P51からP53の乗降車目的地について、人の動きを図示してほしい。</p> <p>また、季節や気候といった要素が利用に与える影響を比較考察できるように、調査を複数回行ってほしい。</p>	<p>P51からP53の資料の補足として、図を追加します。</p> <p>今回の乗込調査は計画策定のために秋に行いましたが、利用者から直接意見を聴取し、コミュニティバスの運行に反映するため、今後は季節を変更して調査を行う予定であります。</p>	A
4	<p>公共交通の利用時に交通情報・利用案内・運行状況が煩雑なので、インターネットやSNSなどを利用し、簡単に情報を入手できる方法を案内してほしい。</p>	<p>公共交通の利便性向上のための施策として、公共交通を容易に乗換ができるよう、乗換マップの作製を予定しておりますが、今後、インターネットの活用等、幅広い世代の方に向けた情報提供の方法を検討いたします。</p>	C
5	<p>町内に居住する町職員やその家族のコミュニティバス利用率等は調査が容易で、かつ、利用状況に関する指標となるので調査し数値化してほしい。</p>	<p>計画策定のため実施した町民アンケートの対象者は町職員を含めた全町民であるため、アンケートの目的上、町職員のみを抽出して調査実施する予定はありません。</p>	D
6	<p>PDC Aサイクルを行った結果について公表し、閲覧できるようにしてほしい。</p> <p>また、全体的に、理念と実情にずれがないか細かいところまでチェックし検証してほしい。</p>	<p>本計画では、幕別町地域公共交通活性化協議会において毎年度、実施する事業の進行管理及び事業評価・検証を行うこととしています。結果については協議会の会議録と合わせて公表いたします。</p>	C
7	<p>補助金額のうち町の負担額について明記してほしい。P75の記載から補助金の支出額は理解したが、実際の負担額がわからなかった。ゼロであればゼロと記載が必要と考える。</p>	<p>本項目に記載した事業のうち、国・道補助金のあるものは事業者へ直接支払われております。P75の記載金額は国・道補助金を含まない町負担額を記載しており、今後の施策を推進する上での目標値の設定とその測定方法についての項目であります。</p> <p>目標設定にあたっては上位計画との整合を図るため、十勝地域公共交通計画における「公共交通への公的資金投入額」の目標設定に準拠し、町で負担したコミュニティバス・乗合タクシーの運行費補助金額とスクールバス運行に係る委託料を合算した金額を記載しております。</p>	D
8	<p>町民税を負担しながら、コミュニティバス運行時間の都合から利用ができないケース等、負</p>	<p>コミュニティバスは町内において他交通機関の運行していない公共交通空白地域の解消を主目的として運行しておりま</p>	D

	<p>担があるにもかかわらずサービスを受けられない層の数を確認し、相当数あるのであれば受益者負担の観点から見解を示してほしい。</p>	<p>す。</p> <p>また、運行にあたっては、公共交通空白地域に居住される交通弱者にとって、買物・通院等の日常生活を営む上で必要となる最低限の移動手段を、限られた財源の中で最も利用されやすい時間帯に運行しており、採算性を前提とする民間事業と比較し、より公共性が高い事業であると認識しています。</p>	
9	<p>全P79に渡る本文を各場所1部しか用意しないのは丁寧ではない。</p>	<p>ご意見を参考に、今後ともわかりやすい情報提供に努めてまいります。</p>	E
10	<p>P1～P60までは希望的有るべき論と現状を書いているだけで内容が無い。町としての考え方ではなく理想論を書いているだけにみえる。</p> <p>何が解っていて、何が問題で、何故出来ないのか問題点を絞り込むべきである。</p> <p>基本方針が支離滅裂で論理的でない。例えば、「既存の公共交通の維持・存続」とあるがJRもバスも民間であり赤字であるがゆえ存続出来ない事が問題になっている。自治体が決められるのか。一体何を言いたいのか。</p> <p>他の方針も同じような事が言えます。リスクをどのように捉えているのか。</p>	<p>地域公共交通計画は、「地域公共交通活性化再生法」に基づき策定する計画です。</p> <p>高齢者の運転免許証返納が増える中で、移動手段の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化や乗務員不足の深刻化、乗合バス事業の経営悪化などに直面しており、これまで通りの公共交通サービスの提供が難しい状況にあることから、従来交通機関に留まらず、外出支援サービスやスクールバスといったこれまで活用されていなかった地域の輸送資源を総動員して移動手段を確保することが主旨の計画となります。</p> <p>このように地域に最適な交通網のあり方を検討するにあたっては、地域の全ての輸送資源の現状を把握し課題を整理することが必要と考え本計画に記載しております。</p> <p>こうしたことから今後5年間の計画として、町民の日常生活を支え利用しやすく持続可能な公共交通体系を維持・確保することを基本理念として、町の交通網の存続に向けての施策を定めているものであります。</p>	E
11	<p>「評価指標」「数値目標」「検証」等々お役所的発想はもう辞めていただきたい。「計画の推進体制」・「PDCA」のようなやり方は時流に合わない。調査分析と幅広い知識を持って専門的知見でプランニングすべきです。</p>	<p>計画の目標やその達成状況の評価方法等は、地域公共交通計画を自治体において策定する際に必要となる事項であり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の定めによるものであります。</p> <p>PDCAサイクルは短期・長期の両期間での評価が可能であり、政策の進捗状況を定期的に検証できますことから採用</p>	D

		しております。なお、この検証を行う地域公共交通活性化協議会は、自治体や関係する公共交通事業者、道路管理者、警察等のほか、地域公共交通の利用者により構成されておりますことから、専門的知見については一定程度担保されていると考えております。	
12	全国的な問題で多くの論文が出ているので参考にすべき。	ご教示いただいた論文なども今後の施策展開のため参考にいたします。	C
13	スクールバスの件は実情を勘案すると断念すべきでは。	スクールバスの一般混乗に関しては、公共交通機関でカバーされていない地域において、余席数の範囲で乗車を認めているものであり、これを行うことで追加経費が掛かるものではないことから、交通手段の確保対策の一つとして実施しているものであります。	D
14	補助金交付のために協議会が必要なことは承知しているが、何年も同一町民が委員になっていて完全に形骸化している。	<p>地域公共交通活性化協議会は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に規定する構成をもって組織し、自治体や関係する公共交通事業者、道路管理者、警察等のほか、地域公共交通の利用者として町内の団体から委員の推薦を頂き、委員の任期を2年と定めており、再任は妨げない旨を合わせて規定しています。</p> <p>地域課題を継続して審議して頂くためには、それぞれの立場から様々なご意見を伺うことが必要であり、複数年委員を担っていただくことに関しては問題はないものと考えています。</p>	E
15	十勝バス等との連携不足が気になります。	十勝バスにつきましては、十勝地域生活交通確保対策協議会の場において路線バスの各路線のあり方に関する協議を定期的実施しております。また、幕別町地域公共交通活性化協議会においても公共交通事業者としてご参加いただいております。コミュニティバスのダイヤ改正を始めとし、日常の運行に際しても協議を行いながら実施しているところです。他交通機関についても同様に定期的協議を行っているところですが、今後とも交通事業者との意見交換を積極的に行い、公共交通の維持等に連携して取り組んでまいります。	C

16	<p>予算があればコミバスの増便を検討してみたらと思います が、補助金減少、税収不足その他がありできないでしょう。</p>	<p>コミュニティバス利用者の利便性向上のためには、増便や経路の工夫などありますが、ご指摘の増便は町の補助金額の増額のみならず、近年は運転手の人員確保の問題もあり新たな施策を行う上で大きな課題となっております。</p> <p>今後とも利便性向上につながるよう限られた資源の中で最大限工夫するなど、引き続き検討を行ってまいります。</p>	C
----	---	--	---