

益田市地域公共交通計画（案）に関する意見と市・協議会の考え方について

1. 意見募集期間 令和4年6月20日（月）から7月8日（金）まで
2. 募集方法 郵送、ファックス、Eメールまたは閲覧場所への直接持参
3. 公表場所 本庁、美都・匹見分庁舎、各公民館
4. 意見者数 3名（個人：3名、団体0件）
5. 意見件数 14件

益田市地域公共交通計画（案）に関するパブリックコメントを実施した結果、次のようなご意見をいただきました。

いただいた意見の要旨及びそれに対する市・協議会の考え方は次のとおりです。

意見の公表にあたっては、必要に応じて要約のうえ、同趣旨のものは適宜集約しております。

No	頁	ご意見の概要	市・協議会の考え方
1	6	益田市版 SDGs を登場させているが、「移動の自由（交通権）を保障するために国連が SDGs の目標と掲げている「だれ一人取り残さない」を地域公共交通計画の理念として掲げていただきたい。	記載については、検討させていただきます。
2	61	行政機関が制定する計画は本計画にかかわらず、住民のセーフティネットのために設定されるべきことが前提でなければならないのに、公共交通機関の保護が前提で、この計画からドロップアウトする人々に対する視点が欠けていると思います。「高齢者にとって自家用車の代替手段として移動手段を確保することが重要であることから、公共交通の役割は大きくなっています」本当にそうでしょうか、そうであれば何故こんなに利用者が減っていくのでしょうか、思考停止に陥ることなく、現行の交通機関の存続も含め、利用者目線に立った計画の策定を望みます。	本計画 36 ページの「市民アンケート調査③自動車の運転、自動車運転免許証について」に記載してありますように、75歳以降に自動車運転免許証を返納しようとしている割合が51%となっています。 また、自動車運転免許証の返納後に主に利用すると思われる交通手段として、路線バスが39.8%、タクシーが14.0%との回答となっていることから、高齢者にとって自家用車の代替手段として、公共交通の役割は大きくなっていると考えています。

3	64	<p>この5年間で、生活バス、乗合タクシー、過疎バスなど地域公共交通の利用者は1万2千人から6千人に半減。その一方で市の行政の財政負担は減どころか、増額。財政負担が増える中で運営費に占める運賃収入の割合は減少。それならいっそのこと運賃を下げ利用しやすくすることが得策ではないか。運賃収入の視点からも運賃の見直しは喫緊の課題。計画の中に運賃の見直しの必要性を盛り込むべきではないか。大胆にメスを入れ、改革しなければ、地域交通は衰退してしまう。</p>	<p>現在、生活バスと乗合タクシーは100円～300円、過疎バスは100円～790円で設定しており、身体障害者手帳等をお持ちの方と小学生は半額に、小学生以下は無料としています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
4	68	<p>「各公共交通サービスと福祉交通施策と役割分担図りながら」とありますが、この2者の間にあるグレーゾーンに今こそ行政は注目し対策を講じなければならないのではないのでしょうか。なぜ地域が工夫して運行する車が、国道・県道・市道を通して病院へ行くことが許されないのでしょうか、車を動かせばガソリン代、人件費、車両の維持費、保険料金等経費がかかるのは当然のことではありませんか。なぜ利用者からお金を受け取ってはいけないのでしょうか。なぜそれは「白タク行為」になるのでしょうか。多額の補助金を受けている私企業の権利は保護されて、補助金のもとになる税金を納めている納税者の権利は誰が守ってくれるのでしょうか。特区の設置や、期間を定めた社会実験、条例の制定等々考える限りの知恵と工夫を絞り出していただけませんか。</p>	<p>本計画73ページに記載してありますように、まずは道路運送法の許可を受けた既存の交通事業者の活用を検討し、その上で、事業者による輸送サービスの提供が困難と判断した場合には、適切な役割分担のもとに、様々な移動手段を検討し、確保することと考えています。</p> <p>今後は、国や先進都市の取り組み状況を見ながら、調査・研究をしてまいります。</p> <p>また、NPO等の団体が行う運送事業であっても、道路運送法の許可を得た運行であれば、利用者から利用料を受け取っても違法とはならないと考えられます。</p>
5	68	<p>P32にあるように、路線バス事業者に対する行政支援は、令和2年度だけで1億5千2百万円を超える税金を投入して迄、守りぬかなければならない制度なんではないのでしょうか。P68でいう「持続可能な地域交通を維持するためには、適切な支援が必要であり、サービス向上と財政負担のバランスを図りながら対応します」は、私企業に対して単純平均で月に1千万円を超える支援を行うことは、バランスが取れているから当然とお考えなのではないのでしょうか。</p>	<p>路線バスは、年間50万人以上の利用があり、市内や市町を繋ぐ移動手段のひとつとして、公共交通網を形成するためには欠くことのできない移動手段であることから、市内を運行する路線バス事業者への財政負担は必要であると考えております。</p>

6	72	「利用者ニーズに対応した路線バスの充実」がうたっているが、県補助の見直しで路線によっては路線バスから生活バスへの転換検討もありうるのではないか。	県補助の見直しによる路線バスへの影響について、現時点で判断することはありません。
7	78	運転免許返納の高齢者や障がい者への移動手段として、利用助成制度が実施されているが、高齢者に対しては細かな規定を設けるよりも、65歳以上は一律優遇制度を検討してはどうか。	いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
8	87	課題に対する対策（施策）が示されないまま、今後の協議予定で、どのように基本目標を挙げるのだろうか。まして、KPIを実施するからには、基本目標の数値化が必要であろうし、意味のある数値設定が可能か疑問がある。	本計画では、現状・課題を踏まえ、3つの基本目標を掲げ、それぞれに数値目標を設定しています。 また、基本目標を達成するために、10の事業を施策として位置づけています。
9	87	「PDCAサイクルの考え方にに基づき、益田市地域公共交通活性化協議会において、実施状況を整理し把握するとともに、その進捗状況に応じて、適宜、事業の見直しを図る」とあるが、毎年度アンケート調査を実施し、満足度状況などをチェックするのか。	アンケート調査については、本計画の最終年度の実施を考えており、満足度などの状況を確認したいと考えています。
10	88	この計画書は「第6次益田市総合振興計画」を上位計画としている。この振興計画の中で、公共交通の施策として「地域の実情に合わせた交通手段の見直し」及び「市民、利用者、事業者、行政が一体となって移動手段の確保に努める」とあるが具体的ではない。「益田市地域公共交通計画」を構築するにあたり、今回の交通計画案には「状況と課題の整理」が示されている。今後の協議予定として、基本目標、KPIがなされるが、交通計画の課題に対しての対策（施策）を協議する場がない。	本計画に位置付けている交通施策は、益田市と益田市地域公共交通活性化協議会が中心となり、住民・交通事業者・行政等の関係機関と連携し調整を図ります。 また、本計画の推進については、益田市地域公共交通活性化協議会において、実施状況を整理し把握していきます。
11	ー	路線バスの運賃を一律100円、遠距離でも数百円にするなど利用しやすくする方策として、実証実験に取り組む段階に入っているのではないか。萩市や山口市など山口県内や広島県内の自治体で実施しており、それらを参考にするなど益田市版の運賃見直しを計画に盛り込むべき。	いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

12	—	<p>今回示された交通計画案は現状の把握にすぎない。さらに言えば、益田市全体に平均化されたものであり、それぞれの地域が抱える問題をとらえてはいない。</p>	<p>本計画では、全市的な傾向をみながら、各地区の課題を洗い出し、その地区に合った交通体系のあり方について検討を進めてまいります。</p>
13	—	<p>交通問題の案件はそれぞれの地域によって状況は異なる。益田市内 20 地区のそれぞれの課題を拾い上げ集約するボトムアップより計画を立案することを提案する。</p>	
14	—	<p>次代の公共交通の切り札とされる AI オンデマンド交通の導入など国土交通省が進めている Maas の実証実験にも早期に取り組むよう計画に盛り込む段階にあるのではないかと。</p>	<p>先進実証については、国や先進都市の取り組み状況を見ながら、調査・研究をしてまいります。</p>