

鋸南町地域公共交通計画（案）に関するパブリックコメント（意見募集）の結果

1 意見募集の実施状況

- (1) 募集期間 令和8年3月4日(水)から3月18日(水)まで
- (2) 意見の提出者数 4名
- (3) 意見の件数 14件

2 意見募集の結果

| NO. | 意見   | 回答  |
|-----|--|---|
| 1   | P2（1）人口動向 中<br>令和2年が2.30人/世帯と核家族化が進行中 →現況、計画に関して必要な指標となるのか？（これ以降、内容に核家族についての記載は見当たらない。）<br>P2（2）主要施設分布状況 中<br>→鉄道沿線は、 <u>国道・県道</u> では？   | P2（1）はご意見を踏まえ、「鋸南町の人口（令和2年国勢調査）は6,993人、世帯数は3,034世帯と減少傾向で、1世帯当たり人員も平成22年が2.57人/世帯に対し、令和2年が2.30人/世帯と減少傾向。」と文章を修正します。<br>P2（2）の主要施設分布状況は、ご意見を踏まえ、「国道127号や県道34号線、県道184号線等の沿線に集中。」に修正します。  |
| 2   | P3（7）上位・関係計画の整理【主要な施策・取組】 ④公共交通の利用促進 初めの○中 → <u>運行携帯は、</u> <u>運行形態</u>   | ご意見の通り、「運行形態」へ修正します。  |
| 3   | ・人口構成で高齢者の占める率が、年々増加している。<br>・そんな中で、高齢化等による自家用車の使用率が減少傾向となっている。<br>・外出時の移動の困りごとは、目的が集約されている。買い物、通院。<br>・社会福祉協議会で展開しているカーボラの発展形を町としてなりの検討はどうか。<br>・交通空白地区があるとしたら、町内でも各地区によって取り組み方が変わってくるので、地区ごとに目的にあった移動手段・形態の検討はどうか。   | 社会福祉協議会で実施中の「カーボラ」や買い物支援（ちょこボラ）の制度見直し（事業3、P29参照）や、町営循環バスの再編（事業1、P27参照）により、地区の特性に合った高齢者の移動手段の確保に向けた取り組みを行っていきます。   |
| 4   | P22・23<br>・各公共交通機関の機能分担 と分類をしているが、それぞれによりクロスオーバーできるような検討はどうか。<br>（例えば、スクールバスを混乗として町内者に限定して、目的にあった乗車を認める とか（データがないのでこういった形態が望ましいのかはわからないが）（学校では、認知症サポーター講座をおこなっており、混乗者の見守り・見守られが期待できるのでは）   | 運転手の高齢化や不足など地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況で、町内で運行中の公共交通機関を有効に活用することが重要なため、スクールバス等の有効活用について教育委員会等と協議・調整を図りながら、取り組んでいきます（P33参照）。   |
| 5   | P33 事業11 中 県内では・・・ に記載の市町は都市部での対策のように感じますが、県内・県外・でも事例で過疎地域での対策研究はないのでしょうか？   | 自動運転バスの実証運行については都市部だけでなく、横芝光町や瑞穂町（東京都）、松崎町（静岡県）、弥彦村（新潟県）など過疎地域でも行われています。  |
| 6   | P42 2）町営循環バス 中 地図の中で⑰鋸南保田口→鋸山保田口 では  | ご意見の通り、「鋸山保田口」ですので、図面については差替えます。  |
| 7   | P55～P56（1）利用実績中<br>P55 平日<br>赤バス（反時計回り）バス停順番、青バス（時計回り）のバス停順番<br>P56 休日<br>赤バスは時計回りになっている。バス停順番が反対である。<br>青バスは時計回りになっている。（たぶん、こちらの順番は正しい）（平日とあっている。）<br>ということで、利用実績の説明文も見直した方がいいのでは。  | P55のバス停順番は正しいです。なお、赤バス（右回り）は「赤バス（反時計回り）」に、青バス（左回り）は「青バス（時計回り）」に修正しています。P56のグラフについては、赤バス、青バスが逆でしたので、修正しています。また、休日の赤バスのグラフは間違っていましたので、修正しています。  |
| 8   | 評価指標における重大な矛盾について（循環バス利用者目標値5,000人の不合理性）<br>【指摘内容】<br>・評価指標④「町営循環バス利用者数」の目標値が「5,000人/年以上」と設定されているが、現状値は6,945人/年である<br>・これは5年間で約2,000人（約28%）の利用者減少を目標することに等しい<br>・総合計画後期基本計画との整合を理由としているが、公共交通計画としての独自性が失われている<br>・この目標では「公共交通の利用促進」という基本理念と矛盾する<br>【改善提案】<br>・目標値を現状維持（6,900人以上）または増加（7,500人以上）に修正すること<br>・または、再編による運行効率化を前提とする場合は、「収支率」や「利用者満足度」を主指標とし、利用者数は参考指標とすること<br>・目標設定の根拠を明確に記載すること | 町営循環バスの利用者数は令和2年度から令和6年度にかけて横ばい状態です。一方で、町の人口は年々減少傾向となっており、かつ本計画の上位計画である「鋸南町総合計画後期基本計画」に則した内容とすることが重要なため、計画案の通り、町営循環バス利用者数の目標値は「5,000人/年以上」とします。<br>目標値の根拠については、P35の■評価指標及び目標値の下段に※に示しています。<br>また、評価指標については、上位計画で掲げた目標指標・目標値と整合を図りながら、本計画で掲げた4つの目標の達成状況を評価するため、6つの評価指標を設定しています。収支率については、調整循環バスの再編の方向性が決まっていないことや、人件費等の物価高騰の影響により運行経費が変動する可能性が高いこと等から、評価指標とはしないで、あくまで現状値との比較の目安として確認指標としています。 |

| NO.  | 意見  | 回答   |
|------|---|--|
| 9    | <p>AIオンデマンド交通実証実験の総括と説明責任について</p> <p><b>【指摘内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証実験の結果（収支率1.5%、行政負担2,620万円）が記載されているが、その「評価」が曖昧</li> <li>・「利用者満足度約80%」「復活を求める声」があるにもかかわらず、なぜ打ち切ったのか明確な理由が記載されていない</li> <li>・「慎重に判断することが必要」とあるが、具体的にどのような条件が整えば再導入するのか不明</li> <li>・実証期間終了（令和6年9月）から計画策定（令和8年3月）までの約1年半、代替手段なく住民の足が失われた期間への言及がない</li> </ul> <p><b>【改善提案】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証実験の「成果」「課題」「教訓」を明確に総括し、計画に記載すること</li> <li>・「財政負担が大きい」という理由だけでなく、持続可能な運行方式（スクールバスとの混乗、民間連携等による収支改善策）を具体的に検討・記載すること</li> <li>・デマンド型交通を再導入する場合の「判断基準」（収支率〇%以上、利用者〇人/日以上等）を明示すること</li> </ul>  | <p>AIオンデマンド交通実証運行の総括として、P44に「実証実験を通して運行サービス内容に対する得られた意見等の結果や他自治体の成功事例を参考に、現行の地域公共交通体系を維持しつつ、ライドシェアや自家用有償旅客運送、自動運転バスなど国の動向を注視しながら、持続可能な地域公共交通のあり方を考えていくことが必要。」を追加します。</p> <p>町営循環バスの再編については、現行通りの定時定路線型とするか、デマンド型へ見直すかどうかは、令和8～10年度にかけてニーズ把握・必要性の検討、具体的な再編内容等を検討していきます。</p>   |
| 10   | <p>実施事業の年度別スケジュールと責任主体の不明確さについて</p> <p><b>【指摘内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第3章の11事業について、「令和8～12年度」という5年間の記載はあるが、各年度に何を行うかが不明確</li> <li>・「令和8年度に検討」「令和9年度より実施」とあるものの、第1四半期・第2四半期といった具体的なスケジュールがない</li> <li>・実施主体が「鋸南町（関連：〇〇）」と記載されているが、町のどの部署が担当するのか不明</li> <li>・予算措置について「国庫補助金等を活用」とあるが、町単独予算の規模や財源内訳が示されていない</li> </ul> <p><b>【改善提案】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各事業について、年度別の実施工程表（ロードマップ）を別表として添付すること</li> <li>・実施主体を「総務企画課」「教育委員会」等、具体的な部署名で記載すること</li> <li>・5年間の概算事業費と財源内訳（国・県補助金、町単独費）を明示すること</li> </ul>   | <p>本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画で、実施事業の取組の方向性、実施主体、スケジュールを記載することになっており、これら実施事業の概算事業費や財源内訳、詳細スケジュール等については、毎年度、本計画で位置付けたスケジュールに基づき、検討を行ってまいります。</p> <p>実施主体の具体的な部署名については、実施事業により関連する部署が多岐に渡ることや、今後部署の再編や名称等の見直しが発生する可能性もあるため、記載しない形とします。</p>  |
| 11-1 | <p>山間部における「生存権」の保障と緊急移動支援について</p> <p><b>【指摘内容】</b></p> <p>(1) 住民の切迫した声と計画の乖離</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ワークショップでも「佐久間地区は車無では生活できない」という切実な声があったにもかかわらず、本計画案には佐久間・奥山・大崩地区への具体的・即時的な救済策が欠落している</li> <li>・これは単なる「移動の不便」ではなく、「生存権」に関わる緊急課題であるにもかかわらず、令和9年度以降の計画実施を待つという姿勢は容認できない</li> </ul> <p>(2) アンケート結果の解釈の誤り（「サイレント・マジョリティ」の看過）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画案では佐久間地区の困りごとが「6.4%」と低い数字をもって「ニーズが少ない」と判断している節がある</li> <li>・しかし、この数字は回答できた人のみの数値であり、家から出られず、アンケートをポストに投函することすら困難な層の「サイレント・マジョリティ」が全く考慮されていない</li> <li>・佐久間・奥山・大崩地区の独居高齢化率、免許返納率、集落から最寄りバス停までの距離等を掛け合わせた潜在的移動困難者数の推計がないため、真の支援対象規模がア悪されていない</li> </ul> <p>(3) 交通空白地帯への具体策の不在</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実態調査で「大崩～中橋、明下～大崩など利用が全くない区間」と指摘されているが、これらの地区への具体的な対応策が示されていない</li> <li>・計画案では「交通空白地区の解消」を掲げているが、具体的な地区名・範囲・対策が不明確</li> </ul> | <p>交通空白地区については、計画案P16の記載の通り、町営循環バスの便数が少ないことや、集落が広範囲に分散し、幹線道路から離れた集落までカバーできていないこと、路線バス・金谷線の廃止により、山間部の佐久間・奥山・大崩地区など特定の地区だけでなく、町全域としています。</p> <p>公共ライドシェアについては、ご意見を踏まえ、南房総・館山地域+鋸南町との一体的な取組みだけでなく、鋸南町単独での取組みについても記載しています（28頁参照）。なお、公共ライドシェアの実施に向けては、本計画に基づき、今後タクシー事業者と協議・調整を図りながら、協議が整った段階で役割分担や体制の仕組みづくり等について検討していきます。</p> |

| NO.  | 意見  | 回答  |
|------|---|---|
| 11-2 | <p>(4) 「鋸南町ライドシェア」導入の曖昧さ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業2「公共ライドシェア」は南房総・館山地域との連携とあるが、「協議が整った段階で」という表現にとどまり、鋸南町単独での先行導入の検討に言及がない</li> <li>・協議会でも委員から「自家用車の活用」が提案されているにもかかわらず、道路運送法第78条第2項（市町村有償運送・交通空白地有償運送）の具体的な登録手続きや実施時期が計画に明記されていない</li> <li>・「検討」ではなく「実施事業」として位置付け、既存タクシー事業者を運行管理者として活用する連携体制の構築が必要</li> </ul> <p><b>【改善提案】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐久間・奥山・大崩地区を「生存権保障のための重点対策地区」として計画に明記し、令和8年度中に「緊急移動支援事業」として予算措置を講じること</li> <li>・アンケート未回答層の属性（独居率・高齢化率・免許返納率・集落からバス停までの距離）を掛け合わせた「潜在的移動困難者数」の推計値を再算出・記載し、それを基にした支援規模の計画に修正すること</li> <li>・道路運送法第78条第2号に基づく、「自家用有償旅客運送（市町村有償運送・交通空白地有償運送）」を、「検討事項」ではなく「実施事業」として明記し、登録手続きに着手すること</li> <li>・既存の鋸南タクシーを運行管理者として位置付け、町が管理料を支払う形での「鋸南型共生ライドシェア」の体制を構築すること</li> <li>・交通空白地区の範囲を地図上で明示し、地区ごとの対策を別表として添付すること</li> </ul> |   |
| 12   | <p>計画推進体制（実行部隊）の不在について</p> <p><b>【指摘内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第5章で「鋸南町地域公共交通活性化協議会」が評価主体とされているが、協議会は年1回の開催のみ</li> <li>・協議会は「評価・検証」の場であり、日常的に計画を推進する「実行組織」が計画に記載されていない</li> <li>・11事業の実施主体が多岐にわたる（町、社協、タクシー事業者、JR等）中で、全体をコーディネーターする組織・担当者が不明</li> <li>・社会福祉協議会が主体となる「カーぼら」「ちょこボラ」について、行政からの財政支援・人的支援の具体策が記載されていない</li> </ul> <p><b>【改善提案】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会の下に「実務推進ワーキンググループ」を設置し、年4回程度の開催により進捗管理を行うこと</li> <li>・町役場内に「地域公共交通推進室」等の専任組織を設置するか、担当課・担当者を明記すること</li> <li>・社会福祉協議会への支援策（ドライバー確保支援金、燃料費補助等）を具体的に記載すること</li> </ul>   | <p>鋸南町地域公共交通活性化協議会については令和8～12年度にかけて、本計画で位置付けた実施事業の取組状況や目標値の達成状況等を評価するため、年1回以上開催予定です。11事業については、実施主体が主体的に検討・実施し、鋸南町地域公共交通活性化協議会の中で協議・調整を図りながら、進捗管理を行っていきます。</p> <p>また、社会福祉協議会で実施中の移動サービスについては、P29.事業3②の2行目に「、財政等の支援内容」を追加しました。具体的な支援内容については、実施主体である鋸南町社会福祉協議会と協議・調整を図りながら、令和8～10年度に検討します。</p> |
| 13-1 | <p>町民ワークショップに参加しましたが、そこで出ていた発言が、今回の案に多少反映されていたことは嬉しかったです。ありがとうございました。ワークショップでも発言しましたが、町営バスについて、「誰もが使いたくなる公共交通」への転換を検討すべきであると引き続き考えます。まずは、JR時刻表や将来的には高速バスの時刻表と連動させた運行スケジュールの組みなおしを希望します。また、多様な運送形態（例：スクールバス）との連携を、具体的に進めていただきたいです。</p> <p>①利用者視点に立った協議・実行体制の確立を希望します</p> <p>計画の実行にあたっては、通勤、中高生の通学・部活動、天候不良時や怪我の際の代替手段といった「生活者の切実なニーズ」を不可欠な視点として取り入れていただきたいです。計画案全体として、ヒトゴト感が底辺にあるように感じます。</p> <p>計画案の文章内には、“委員による継続的な実乗車調査などを通じ、現場の課題を肌で感じる「生活者に寄り添った検証」を実施し、計画を具現化する”と、追加して明記していただきたいです。他自治体では、職員の通勤や議員の移動に、公共交通の利用を促しているところも複数あります。</p>  | <p>町営循環バスの具体的な見直しや公共交通の利用促進を図るための施策に関する貴重なご意見ありがとうございました。今後、町営循環バスの再編を検討するに当たって、頂いたご意見を参考に、検討していくとともに、より利便性が高い地域公共交通の実現を目指していきます。</p>   |

| NO.  | 意見   | 回答                               |
|------|--|----------------------------------|
| 13-2 | <p>②運行ルートの効率化と高頻度化の検討を希望します</p> <p>現在の南・北まわりの分離した体系を、一本の循環ルート（例：赤バス第1便ルート）に集約し、乗務員交代制（お客さんは乗車したまま）を取り入れながら、駅での調整時間以外は途切れることなく循環運行する施策を提案します。</p> <p>文章では伝えにくいので、時刻表案(Excelデータ)を添付します。</p> <p>・メリット：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.「いつでも乗れる」「往路帰路ともに利用できる」という安心感の醸成。</li> <li>2.佐久間ダム入口バス停で切り返しする必要がなくなり、先日の事故の再発抑止に繋がる。</li> </ol> <p>・効率化の工夫：</p> <p>基本ルート（例：赤バス第1便ルート）を標準としつつ、元名・奥山・岩井袋等のエリアは他の輸送形態で補うことで、メインルートの速達性と利便性を両立できると考えられます。多少の遠回りを許容してでも「待ち時間の短縮」と「分かりやすさ」を優先し、利用を促す検討をお願いします。</p> <p>③モビリティ・マネジメント（鉄道接続）の強化を希望します</p> <p>JR保田駅の特急停車時刻や、通勤・通学時間帯のJR時刻表(将来的には高速バスの時刻表)と密接に連動したダイヤの改正を検討してください。駅からの「ラストワンマイル」の接続最適化は、自家用車を持たない層の移住定住促進や、観光客の回遊性向上にも直結する重要な施策であると考えます。また、渋滞緩和の対策にもなりうる可能性があるのではないのでしょうか？</p> <p>④多様な輸送形態と人材確保の検討を希望します</p> <p>町営バスでは対応が難しい移動需要を補完するため、NPOや地域団体、個人による「自家用有償旅客運送」の立ち上げ支援を検討してはいかがでしょうか。あわせて、トゥクトゥクやデザイン性の高い小型車両を導入し、移動そのものを観光資源として位置づけることで、観光振興と町内移動支援の両立が期待されます。また、運転業務や交通関連事業の立ち上げを担う人材として地域おこし協力隊の活用を検討することで、担い手不足の解消と地域内雇用の創出につながる可能性もあるのではないのでしょうか。</p> <p><b>【期待される効果】</b></p> <p>公共交通を「交通弱者のための福祉」ではなく、「町民・観光客双方が使いたくなるインフラ」へと転換して、さらには地域内雇用を生むことで、総合計画が掲げる「住み続けたい町づくり」に寄与するものと考えます。</p> <p>このような状況を踏まえると、単に交通手段を用意するだけでなく、日常生活の中で公共交通を利用する習慣を育てていく視点が必要ではないのでしょうか。町の集まりや行事の広報には、最寄りバス停の明記と往路帰路のバスの時刻を入れるようにしたり、町営バスを活用した周遊コースを作って町民イベントを定期的開催するなど、まず、馴染む施策が必要なのかなと感じました。また、ガソリンを自給できない国において、人口減少が進む地域で安心して暮らし続けるためには、移動手段を含め、さまざまな場面で資源や仕組みを「シェアする文化」を大切にしていける必要があると考えます。多少の不便さは、日常的な歩行や外出の機会を生み、健康維持にもつながる側面があります。一方で、例えば病院への移動に対する補助金のみを拡充するような施策は、結果として医療機関への依存を高めてしまう可能性もあります。公共交通の利用を推進し、そのことが町民の健康維持や自立にも繋がっていくようなカタチづくりを望みます。よろしくお願いいたします。</p> |                                  |
| 14   | <p>大崩地区は特に家から町道までが急坂の為、バス停までシニアカーでは、転倒し行けない。急坂可能なシニアカー等を使えるように、道交法を変えてほしい</p>  | <p>頂いた意見については、関係部署へ情報を共有します。</p> |