

「茅野市・原村地域公共交通計画（案）」に係るパブリックコメントにお寄せいただいたご意見と茅野市と原村の考え方について

「茅野市・原村地域公共交通計画（案）」に係るパブリックコメントを実施したところ、下記のとおり貴重なご意見をいただきました。いただいたご意見を要約し、それに対する茅野市と原村の考え方をまとめましたので、公表します。

1 意見の募集期間	2 意見の提出者数と件数		3 意見の提出方法別人数				
	提出者数	件数	メール	郵送	F A X	持参	計
令和5年12月25日（月）から 令和6年 1月24日（水）まで	5人	15件	4人	1人			5人

内訳

茅野市	3人	11件	2人	1人			3人
原村	2人	4件	2人				2人

いただいたご意見の概要と茅野市・原村の考え方

No	該当箇所	居住地	いただいたご意見の概要	茅野市・原村の考え方
1	全般	茅野市	茅野市の公共交通をとりまく地域概況を分析した上で、A I オンデマンド乗合バス「のらぎあ」方式を採用し、実証運行を経て、令和4年10月から本格運行をしていますが、計画には、この「のらぎあ」方式を採用した理由と経過、最終決定者の説明がまったくありません。 民営タクシー事業と利害がぶつかる事が予想され、事業が難しくなる事も危惧されるオンデマンド、ドアツードアに近いシステムをあえて導入した理由や経緯を明確にしておく事は、この事業の根幹にかかわる事なので、きちんと明記すべきと考えます。	本計画は、茅野市と原村が協同して、両市村を一体の生活圏とした公共交通体系や持続可能な交通手段を定める計画です。 各自治体の個々の公共交通の詳細な導入経過は、本計画に記載していませんが、茅野市の「のらぎあ」の導入について協議を行った、茅野市新地域公共交通検討会議の会議録は、茅野市ホームページで公開していますので、そちらをご参照ください。
2	全般	茅野市	令和4年10月～令和5年の、「のらぎあ」方式の本格運行実施により、貴重なデータを得、多くの良い面や、課題も明らかになりましたが、その評価、分析は通り一辺です。 特に課題については、何の説明もありません。わかった主な課題は、 (1) のらぎあに希望時間の予約を申し込んでも、ほとんど断られて、予約がとれず、利用したくてもできない、との声が非常に多くあります。データーでも全体平均で24%の不成立とあり、希望集中時間帯では、わずか8台の車では8～10人くらいが成立で、あとはほとんど断られているかと想像します。 又、運良く行きの予約はとれても、通院で診察後に申し込んでも1時間以降でないダメで、それを断られると、高いタクシー利用となるので、最初から利用をあきらめてしまう状況もあります。 (2) のらぎあが全く利用できないエリア外地域があり、同じ市民なのに不公平、との声もあります。 (3) 危惧されたように、タクシー事業との調整が困難で、改善がなかなか進まない、とも聞きます。 (4) 8人乗り大型車に、ほとんど1人の乗車で、乗合いになっておらずもったいない状況です。これでは、軽自動車か、5人乗普通車で良い、と言われていました。 などなのですが、これらを解消しなければ、今の「のらぎあ」方式は、本来の地域公共交通システムにならないと思います。市民にとって非常に大事な事業であるからこそ、課題をオープンにして、改善に努力してゆく姿勢を見せてこそ、理解と支援を得られるはずで、これらの課題を、いつまでに、どんな検討方法と手続きで改善するかを目標を明記すべきです。又、検討の経過、結果を随時「広報ちの」で市民に報告してゆく、との説明も入れてください。	いただきましたご意見につきましては、本計画の推進体制（P66）にある検討部会（茅野市新地域公共交通検討会議）において継続して協議していきます。
3	全般	茅野市	今後の利用促進事業は、No2の課題の改善がなければ大きな促進は望めないと思います。むしろ最大の利用促進事業はNo2であると思います。 利用促進の目安となる数値（アプリと電話予約両方の時間帯別不成率）を3ヶ月毎に広報ちのに公表してゆくことを計画に明記して下さい。又不成率を何年までに何%以下にする、との目標値も明記して下さい。	数値目標の指標2（P63）で、住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数を目標値として設定しています。 予約不成立の割合の逡減は、この数値目標を達成するための一つの手段であると考えられますので、個々の移動手段における目標値の設定は控えさせていただきます。

No	該当箇所	居住地	いただいたご意見の概要	茅野市・原村の考え方
4	全般	茅野市	この事業（のらぎあ）の費用は、約1億5千万円とありますが、その内訳説明はありません。又費用の原資である税金（国税、県税、市税）の内訳説明もありません。市の財政が厳しい、と市長が言っている中、税金の使い方に市民の関心は非常に高くなっています。明細説明の記述が必要です。	個々の移動手段における予算の内訳については、毎年公表している一般会計予算書で明記します。
5	全般	茅野市	市長は、公の場で何回も「この事業は四事業者合弁会社が運営しており、市はその会社に補助金を出しているだけ」と発言し、市の責任があやふやです。1億5千万円の大事業ですから、市、運営会社、検討会議、システム会社の各々の役割と責任を明確にし、この事業全体の最終責任者は誰か、も明確化することは事業の基本中の基本です。 きちんと必ずこの計画に明記して下さい。	本計画は、茅野市と原村が協同して、両市村を一体の生活圏とした公共交通体系や持続可能な交通手段を定める計画です。 個々の事業における自治体と事業者の役割や責任については、事業ごとの協定書や委託契約書等で明らかにしています。
6	全般	茅野市	本計画は令和10年までの5年間の事業指針となるものです。地域公共交通問題は、全国の大問題である為、この分野のイノベーションのスピードは早く、ライドシェアやオート運転バスなど、この5年のうちには大きくツールやシステムが進化する可能性があります。その時には今のシステムも根本的に見直す必要も出てくるかと思えます。その場合はのらぎあシステムにとられる事なく、柔軟に、ダイナミックに良い方向へ変えてゆく、との方針を明記して下さい。	いただいたご意見につきましては、これからの取組の参考にさせていただきます。
7	全般	茅野市	令和10年までの間に、行政職員、検討会議のメンバーの多くは、交代するでしょう。この計画は新しいメンバーにも指針となるよう、これまでに積み重ねた実績、データや経過がわかる内容にしないと、計画本来の役をなしません。 次なる令和11年以降にもつながる計画になるよう改訂されますこと、切に希望します。	いただいたご意見につきましては、これからの取組の参考にさせていただきます。
8	全般	茅野市	のらぎあに関してですがいずみ平も含めてはいかがでしょうか？ いずみ平も別荘地ではありますが現在30世帯の方が生活を営んでおります。 近く迄来ていながら何故ここには入ってこれないのか不思議で仕方ありません。 タクシーが入ってきてのらぎあが入れないのか入って来れないのか？ 発足当初以降からエリア拡大等でこの地もきっといつかはと願いを捨てずに待っていますのでよろしく願います。 公共の足をこちらのエリアまで伸ばして頂き利用出来るようになれば大きな安心につながります。	いただいたご意見につきましては、これからの取組の参考にさせていただきます。
9	P1	原村	脱炭素については、スピード感を持った対策が必要である。	ご意見のとおりであり、公共交通面からの対策のみならず、関連部局、周辺地域で協働し、対策を講じていきたいと思えます。
10	P35~P38	原村	住民アンケートでは、10歳代の送迎による移動が多いことが読み取れるが、アンケートでは、小中高校生の移動特性が読み取れない。より詳しい分析を望みます。	住民アンケートは、世帯に属する高校生からの回答も多く含まれています。 また、小中学校との協議、通学通勤支援便に職員が乗車し直接ヒアリングを行うなど計画策定外における通常取組を行っております。今後も、通常における取り組みを継続してまいります。
11	P51	原村	今回実施されたアンケートは原村循環線に対するもので、通学通勤支援便については不十分である。より高校生にとっての利用しやすさと追求すべきではないか。	今回実施した調査には通学通勤支援利用者も含まれております。また、職員も乗車し直接ヒアリングを行うなど都度、高校生にとっての利用しやすさにも配慮しており、継続的に改善を行ってまいります。
12	P57	原村	当該ページには、JRの運行ダイヤへの接続調整、利便性向上事業により改善を図るとあるが、2月からのダイヤは待ち時間が長く現状より悪化しているように思う。	鉄道との接続は、各方面との接続に配慮する必要があります。しかし、台数での運行であるため利用者の多い方向などに配慮しております。そのため、一部の方には、待合時間が長くなることもございますがご理解ください。

No	該当箇所	居住地	いただいたご意見の概要	茅野市・原村の考え方
13	P 55 P 66	茅野市	<p>P55 実施事業の内容の表8-1中、事業主体についてと、P66中、10-1の推進体制について。</p> <p>表8-1の事業主体欄は、表10-1の推進体制に記載の、各組織の羅列に過ぎないように見えます。記載の各組織が事業主体であることは明白なので、ここではそれぞれの事業・施策を推進する際に能動的に中心となって関わる組織を記載すべきだと思います。</p> <p>例えば、通学・通勤バス＝教育・学校関連部署、地域内生活交通＝地域福祉関連部署、観光交通＝観光関連部署、利便性向上事業＝DX関連部署、高齢者外出支援＝高齢者保険関連部署・・・など。(当然複数先有り)</p>	<p>本計画の推進体制（P 66）では、「施策によっては必要に応じて計画の実現に向けた実施計画を別途作成し計画を推進します。」としています。</p> <p>自治体によって組織体制や所掌事務が異なることから、ご意見の内容については、この実施計画を定める中で明らかにしていきます。</p>
14	P 66	茅野市	<p>P66の推進体制中、表10-1について</p> <p>各組織の関係が、承認・助言、報告・提案の関係にあり、自発的に企画・立案するところも、強力で推進を促す統括的参謀組織も、事業効果や市民ニーズの把握・検証機能も明示されておらず、このままでは期待どおりの事業の推進は望め無いと思います。</p> <p>出来ることなら、茅野市・原村を統括におき、直下に事務局、そして企画・立案と把握・検証はNo13の各事業の中心的組織とするような変則的な形で推進体制の中心におき、そこが提案・報告を担い、協議会と検討部会は中心的組織の提案・報告に対して助言・承認を行うようにすべきだと考えます。</p> <p>なお、そのためにも、意見1の事業主体は改めるべきだと思います。</p>	<p>本計画の推進体制（P 66）では、事務局が報告・提案を担うこととし、その事務局には茅野市・原村の公共交通担当部署のほか、関連部局が含まれています。ご意見にある各事業の中心的組織は、この関連部局にあたるものと考えられます。</p> <p>本計画の推進において上記の体制に不具合が生じるようであれば、ご意見の内容を含めて適宜見直しを行います。</p>
15	P 62	茅野市	<p>P62の事業スケジュールについて</p> <p>大半の事業が取組内容を矢印に置き換えただけの時間軸を意識した物になっていないと感じます。</p> <p>取組内容に具体性が無いため致し方ない面は有りますが、(1)-③、⑤及び⑦、⑥、(3)-⑥については基幹部分であるため、前半にある程度の形を目指し、その後にお示しの形でお願いしたいと思います。</p> <p>そして、それらが正常に提供され、適切な評価を得るためには、(2)-①と③、AI配車システムの信頼性の確保が大前提になります。</p> <p>この3点については、令和6年の完成、その後維持・改善位のスピード感が必須だと思います。</p>	<p>事業の実施・維持・改善に、財源の措置が必要なものがありますので、スケジュールは目安として記載しています。事業に取り組む際は、いただいたご意見を参考にさせていただきます。</p>