

パブリックコメントと対応

令和4年2月18日～3月2日実施

No.	意見	対応予定等
1	<p>P12</p> <p>①木曾川右岸道路の交通空白地域に住んでいる。右岸道路の柿其入り口～高瀬橋間の2車線開通が完了したので、スクール混乗便の北部便の右岸道路への乗り入れを2022年10月から強く要望する。</p> <p>②また冬期の右岸道路は日陰で雪が溶けない箇所があり、バス乗り入れに伴い対策を求める。</p>	<p>①具体的な再編内容については、計画に基づき令和4年度に検討します。</p> <p>②冬期間の対応については担当課へ伝えます。</p>
2	<p>P41 図表48 再編事業内容</p> <p>北部線について 運行ルートを見直し、より利用しやすい運行とする。現岩倉橋バス停までを、本谷地区は民宿保庭屋下まで、岩倉地区は柿其ライスセンター前まで延長してほしい。運行ルートに右岸道路を利用してほしい。令和4年10月から順次路線再編とあるがスクールの関係上、8月夏休み終了の2学期始まる時期にあわせてほしい。</p>	<p>具体的な再編内容については、計画に基づき令和4年度に検討します。</p>
3	<p>P41</p> <p>基本方針にある与川線の課題のところに、与川線だけ小中学生の利用者が少ないこと及び運行費用が記載されているが、どうして与川地区だけなのか。</p>	<p>乗車実績等に基づいた記述です。</p>
4	<p>P41</p> <p>与川地区は、路線バスの運行については、過去の経緯から今まで同様の運行(平日朝晩2往復)を最低限確保をお願いしたい。また、その他の空白の時間帯までのデマンド運行をお願いしたい。</p>	<p>具体的な再編内容については、計画に基づき令和4年度に検討します。</p>
5	<p>P41</p> <p>計画の中の全般に効率化や採算性の経営的な考え方になっている。人口減少と高齢化による免許返納者等の交通弱者に対して、住民の足として交通機能が十分発揮できるような地域交通システムの構築をお願いしたい。公共交通は、住民生活に直結した地域交通と観光事業と切り離れた計画をお願いしたい。</p>	<p>具体的な再編内容については、計画に基づき令和4年度に検討します。</p>
6	<p>P9～46</p> <p>字句の誤りや文脈が明瞭でないと思われる箇所の指摘及びフィード—路線といった専門用語に対する修正・補足についての指摘。</p>	<p>ご指摘いただいた部分について必要に応じ修正・補足説明を付す等して対応します。</p>

パブリックコメントと対応

令和4年2月18日～3月2日実施

No.	意見	対応予定等
10	P3 「費用対効果」を考慮すると明らかに赤字経営。福祉施策整合性・担保の観点から相反する。「JR中央本線対策の推進」バス運行と相互に補完し合う機能は遊離している。	ご意見として承ります。再整備、見直しを行い、公共交通に係る費用を増加させず効率的な運行を目指すため、計画内の事業を進めたく考えます。
11	P5 ①「5つの谷筋筋」とはどこか？ ②「JR中央西線」→「本線」	①与川、北部、三留野、吾妻、田立です。 ②JR中央西線は、塩尻以南の路線の呼称となっています。
12	P6 木曽福島に県立木曽病院があることも加えたほうが良いのでは？	昨年行ったアンケート結果の実際の移動ニーズによると県立木曽病院への移動ベクトルは少ないため、提案の表記としました。
13	P7 ①「長期的に減少」→「南木曽町合併以降皆減している」。 ②(高齢者人口も減少)→不要では？ ③「高齢化率が上昇」→高齢者の占める割合は増えます。 ④「進んでいきます」→進む見込みです。 ⑤図表7 H→平成く上の図6表記に統一)。 ⑥令和2年の国勢調査世帯数は？	①②③④ご意見として承ります。 ⑤ご提案のとおり表記を修正しました(図表7 H17年→平成17年) ⑥掲載している情報が策定時の最新データになります。
14	P8 P9 P8 ①「谷筋の奥」→「・奥地」としたら？ ②図表8人口分布(H27年)→最新(令和2年)あれば。 P9 ③「利用する必要があります」→傾向となっています。 ④「ことが推測され」→「傾向が見られ」 ⑤「今後も進みますが」→「進む傾向にあり」 ⑥「同様であると」→「あまり変わらないものと」 ⑦「谷筋の奥地の移動」→「谷筋の奥地に居住する住民の足の確保」	①ご意見として承ります。 ②掲載している情報が策定時の最新データになります。 ③-⑦ご意見として承ります。
17	P12 出典 「令和2年度国勢調査」があれば 最新の物に差し替えたほうが良い	掲載している情報が現在の最新のデータになります。

パブリックコメントと対応

令和4年2月18日～3月2日実施

No.	意見	対応予定等
19	<p>P24</p> <p>①「移動が可能な」→「移動を可能とする」 ②「影響を受けた」→「影響により」 ③「激減したことにより」→「…に伴い」</p>	<p>①ご意見として承ります。 ②ご提案のとおり一部表記を修正しました。(修正内容 影響を受けた→影響を受け、) ③ご意見として承ります。</p>
20	<p>P25 図表30、P27図表35</p> <p>434,47.3% → 434人,47.3% としたほうが分かりやすい</p>	<p>ご提案のとおり表記を修正しました。(修正内容 434,47.3%→434人,47.3%)</p>
26	<p>P35</p> <p>①「再整備」→「再構築」は? ②「保育園」→「こども園」。 ③「少量」「極めて少量」→いずれも「少人数」で良いのでは? ④観光客中津川市観光との連携に問題はないか?</p>	<p>①ご意見として承ります。 ②ご提案のとおり図表43内表記を修正しました。(修正内容 保育園→こども園) ③④ご意見として承ります。</p>
27	<p>P36</p> <p>①「再整備」→「再構築」は? ②(住民利用)とそうでないものとの違いは何か? ③「サービスレベル」→「サービス区分」? ④「少量」→「少人数」。 ⑤「病院送迎」木曾病院と大桑医療機関は? ⑥町内JR各駅との接続を念頭に入れているのかどうか? ⑦「住民移動の集約化」とは? 人間は物でない。 ⑧「極少量の移動に…」→「少人数」。 ⑨「一般利用者を増加させる」→「利活用を促す」…※混乗利用しにくいと言う原因はどこにあるか?受け皿として門戸を開いても移動タイミングがスクールバスと一致しない。</p>	<p>①②③④⑤ご意見として承ります。 ⑥主にJR南木曾駅との接続は考慮しています。 ⑦⑧⑨ご意見として承ります。</p>
28	<p>P37</p> <p>①「観光客の公共交通利用」…観光協会との連携体制は? ②「相互理解の促進」の項目、タイトルと内容を含め意味が良くわからない。 ③「新型コロナウイルス感染症対策」…収束の見通しは不明。早期に収束した場合は? 或いは新たに他の感染症が流行したら?</p>	<p>①観光協会は公共交通協議会の委員となっており、協議会において協議・連携を行っています。 ②④の説明を一部修正しました。 ③ご意見として承ります。</p>

パブリックコメントと対応

令和4年2月18日～3月2日実施

No.	意見	対応予定等
29	P41 木曽病院線 有料化検討・・・大桑村との調整必要「南木曽の方がタクシーを頼み底に大桑村の方が相乗りした時二重に徴収した事例がある(昨年)。有料化は他との均衡不公平感に問題は無いのか?	具体的な再編内容については、計画に基づき令和4年度に検討します。
30	P.10、P.35 P.36 図表10において、3種類の公共交通区分をわかりやすく示して欲しい。P.35,P.36で示される5種類、4種類の香油交通の図表との関係がわかりにくい。	路線バスは馬籠線、保神線、与川線、北部線などです。 乗合タクシーは蘭線、広瀬線などです。 通院送迎バスは木曽病院線です。 より詳しい内容は南木曽町WEBサイトの「地域バス・乗合タクシーについて」をご確認ください。 http://www.town.nagiso.nagano.jp/gennkinamatidukuri/tiikisinnkoukyougikai/busdia.html P10図表10、P11図表11、P.35図表43、P.36図表44にそれぞれ路線名を記していますので、それを目安に対応をご確認いただければと思いますが、参考としまして、本資料の最終ページに記します。
31	P.12 公共交通の500mカバー圏の起点となっている箇所はそれぞれどこか。与川1区。三留野新町方面。沼田～川向などにも、交通空白があるのではないのか?	公共交通の500mカバー圏の起点となっているのはバス停と鉄道です。 鉄道駅、バス停を中心として半径500m圏内から外れた地区を交通空白としています。
32	P.23 路線バスの運賃の変遷は示すことができるか。	平成19年度以降、大人一律300円と一定であるため、示していません
33	P.27 交通弱者の定義が、P.27の3行目とP.34の下から12行目とで異なる。	ご意見を受けて、P.34の表現を修正しました。 交通弱者はどちらも「自由に利用できる移動手段を持たない者」で同じですが、P.34では、公共交通を無理なく利用できない交通弱者は福祉政策で対応することを示すために説明を加えています

パブリックコメントと対応

令和4年2月18日～3月2日実施

No.	意見	対応予定等
34	<p>P.27、P.29 運転免許返納意向者が75歳以上で多い。3年以内と、返納したいができないを合わせると約20%になる。こうした方は実質的な交通弱者に相当するのではないかと。つまり、P.27に示される交通弱者は、もっと多く、26～27%ぐらいになるのではないかと。</p>	<p>アンケート結果については、あくまで現状の分析です。 ご意見は、今後の見直しの際に参考とさせていただきます。</p>
35	<p>P.30、P.31 運転免許返納が出来ない理由に「公共交通では生活が出来ないから」とする理由が多い。この理由の中身には、主に2つの場合が含まれていると考えられる。1つは、利便性の問題で、都合良く目的地に行けない。もう一つは、公共交通では金額がかかり生計が困難となる。 P.31の小括にはこうした問題意識が抜けていると思われる。</p>	<p>利便性の点につきましては、再整備を行い、より向上させたいと考えます。 町内の公共交通の運賃については、受益者負担の観点から大人一律300円としており、自家用車の維持費やタクシー運賃よりも安価に設定しています。金銭面から公共交通が利用難しい方には福祉政策での対応を検討することとなります。</p>
36	<p>P.32 (2)の人口については、今後の交通弱者人口の推移や年齢構成などがわかる資料も示して欲しい。</p>	<p>(死亡、転出を加味しなければならぬため)今後の交通弱者人口の推移や年齢構成は示すことができませんが、P.7図表6南木曾町の人口の推移と将来人口推計とP.27 図表 34年別交通弱者の割合より、15歳～24歳の交通弱者人口は減少し、75歳以上の交通弱者人口が増加するものと見込んでいます。</p>
37	<p>P.32 下から16行目の、「バス交通で公共交通の人口カバー率が90%となっており・・・」というの正確な表現か？ 三留野地区の川向や新町など駅から離れた地区にはバス路線がなく、早急に整備が必要な空白地になっている。</p>	<p>P.12に示した通り、鉄道駅、バス停を中心として半径500m圏内の人口の割合を人口カバー率としています。 本計画においては、再整備を行い、交通不便者が移動できる地域公共交通を目指していきます。</p>
39	<p>P.33 運行経費の推移について。一人当たり運行経費が示されているが、町内利用者の負担率は運賃300円の場合にはR2年度では20%程度ということか。 負担率から考えた場合の運賃の適切性という論議はしているのか。</p>	<p>P.23図表27の通り、令和2年度のスクール混乗便以外の収支率は24.5%です。 なお、今回は運賃の適切性についての議論は行っていません。一部に、公共交通を維持するために運賃収入を増加させる(運賃を上げる、利用者負担を上げる)という意見もあるとうかがっていますが、慎重に検討すべきことだと考えています。</p>

パブリックコメントと対応

令和4年2月18日～3月2日実施

No.	意見	対応予定等
40	<p>P.33</p> <p>①(6)まとめに、「・本町の地勢、施設分布などを踏まえると、生活していく上で自家用車が欠かせない状況であり、かつ町全体として利便性の高い公共交通を整備することも難しいと言えます。」という文言のうち、後半の部分はここに書くことではない。課題はもっと整理して、やるべきことと、その際に困難なことは区別する。また、すぐ取り組むべき課題と時間がかかる課題も整理すべきだ。</p> <p>②「・このため、現行の公共交通は住民の移動ニーズと適合している状態ですが、利用は低調で、移動は主に自家用車で行われており、交通弱者も家族送迎により移動しているのが現状です。」というまとめは、利用が低調な理由が不明であり、方針に結びつかないのでは。</p> <p>③全体として、こうした現状分析から得た課題のまとめからは、次章の「基本方針」と結びつきにくい。</p>	<p>本項目は、第1章に記した調査結果をまとめている項目です。</p> <p>①取り組むべきこととそのスケジュールは第3章にまとめています。</p> <p>②住民アンケート調査結果より、公共交通以外の移動手段(自家用車、家族送迎)を選択しているため公共交通の利用が低調であると考えられます。</p> <p>③各種調査結果から課題をまとめ、基本方針をまとめています。</p>
43	<p>P.37</p> <p>「(4)相互理解の促進」は必要ですが、この文章の主語は誰なのか。この交通計画を審議している組織の内部の問題なのか、地域振興会や議会や関係組織など町全体のことなのか。てんでに意見を言ってまとまらないようなことになっているということなのか、もう少し問題を分かりやすく整理し、必要な情報はこの計画に参考資料などで示しておくことを望む。</p>	<p>ご提案を受け、一部修正しました。</p>
44	<p>P.38</p> <p>目標値設定の考え方について。④の32人という人数はなぜ96人とならないのか。家族送迎を当たり前とした目標設定は妥当か。</p> <p>交通弱者の利便性を向上するための目標設定にしておくのがいいのではないか。そうすることで利用者増加のためのアイデアも生まれてくるのではないか。</p>	<p>5年後においても家族送迎から移動方法を変えられない人は一定数いるとの見込により、32人と設定しています。</p>
45	<p>P.39</p> <p>指標設定の考え方、目標値設定の考え方について。公的負担額を下回ることを前提にした目標で、洗い出した課題のどこまでが実現することになるのか。目標の設定で計画の柔軟性がなくなりはないか。</p>	<p>現状の中で再整備を行っていき、利便性を上げていくという考え方で行っています。園児、小中学生の人口推移も見据えつつ毎年度、目標値に対する対応を検討していきます。</p>

パブリックコメントと対応

令和4年2月18日～3月2日実施

No.	意見	対応予定等
46	<p>P.40～</p> <p>①グループタクシーや高齢者への割引運賃制度などの実施時期が遅すぎるのではないか。今回の計画策定の目玉となる部分であり、交通弱者対策の要の部分の実施が後回しになっている印象を持ってしまう。なぜ時間がかかるのか、計画を早めるために必要なことは何か。</p> <p>②高齢者など利用者への対策としては、交通網の整備が遅れるのであれば、福祉交通チケットといった支援の拡大や、現在300円のバス料金などを来年度からでも100円にするなど、思い切った提案が必要なのではないか。</p>	<p>①②この計画で最も重要な位置付けとなる者は公共交通を無理なく利用できる者という認識のもとに検討を行ってきております。事業は目的に従い利便性の向上、利用促進を考え、評価・検証を行いながら進めていきます。計画に基づき運行事業者や関係機関と協議を行い、補助金等の手続きをすすめていきます。</p>

パブリックコメントと対応

令和4年2月18日～3月2日実施

No.	意見	対応予定等
-----	----	-------

参考資料: 現在の公共交通と目指す公共交通の対比

現在の南木曾町の公共交通

P. 10 図表 10 南木曾町内の公共交通の一覧

路線名/系統	種別	起点	終点	運行形態	運行主体(委託先)	運行日	平日	休日	運行本数	運賃	デマンドの有無 (利用料/乗車料)	予約の有無	乗車券	乗車方法
1 JR東海	鉄道	塩尻駅	中津川駅	-	JR東海	毎日	2.2便	2.2便	-	定期料運賃	-	-	-	JR東海
2 馬籠線	路線バス	馬籠	南木曾駅	定時定路線	おんたけ交通	毎日	5便	5便	5便	区間料金	-	○	○	-
3 保神線	路線バス	保神	南木曾駅	定時定路線	おんたけ交通	毎日	7便	6便	6便	平日朝の2便はスクール混乗便 平日夕方の2便はスクール混乗便	×	○	○	-
4 田立線 (通学バス)	路線バス	田立駅	南木曾小学校 南木曾小学校 本郷公園	定時定路線	南木曾観光タクシー	平日	2便	-	-	すべてスクール混乗便	×	×	○	-
5 田立線 (通院バス)	路線バス	南木曾駅	坂下診療所	定時定路線	南木曾観光タクシー	平日	2便	-	-	すべてスクール混乗便	×	○	○	-
6 通園・ 集合タクシー	乗合タクシー	坂下診療所 南木曾駅 田立駅 本郷公園	南木曾駅	定時定路線	南木曾観光タクシー	月～土	1便	1便	1便	大300円 小学生100円	×	×	○	-
7 与川線	路線バス	田立駅	南木曾駅	定時定路線	南木曾観光タクシー	平日	2便	2便	2便	すべてスクール混乗便	×	○	○	-
8 北部線	路線バス	さごりの家	南木曾駅	定時定路線	おんたけ交通	平日	2便	2便	2便	すべてスクール混乗便	×	○	○	-
9 馬籠線	乗合タクシー	さごりの家	南木曾駅	定時定路線	南木曾観光タクシー	月～土	2便	2便	2便	平日朝の1便はスクール混乗便 平日夕方の1便はスクール混乗便	×	○	○	-
10 広瀬線	乗合タクシー	定の家	馬籠・広瀬	定時定路線	南木曾観光タクシー	月～土	2便	2便	2便	-	×	-	○	-
11 木曾病院線	送迎バス	馬籠	木曾病院	定時定路線	南木曾観光タクシー	平日	2便	-	-	無料	-	○	○	-

本計画で目指す公共交通

P. 36 図表 44 再整備する公共交通のサービスレベル

路線、地区	サービスレベル
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 与川線、北部線、保神線(住民利用) 平日運行 7時台～8時台、15時台～17時台まで運行 1日4便以上運行 少なくとも1便は南木曾駅で坂下診療所へ向かう路線バスに接続する 保神線の馬籠地区と広瀬地区については、予約運行型定時定路線で対応する
田立線(住民利用)	<ul style="list-style-type: none"> 平日運行 8時台～12時台まで運行 1日2便以上運行 原則として、南木曾駅で他の路線バスと接続し、坂下診療所へ向かう
馬籠線、保神線(観光客利用)	<ul style="list-style-type: none"> 原則として毎日運行 8時台～17時台まで運行 1日4便以上運行 原則として、南木曾駅で鉄道に接続する
デマンドバス	<ul style="list-style-type: none"> 与川地区、北部地区、 平日運行 区域運行 9時台～14時台まで運行 1日2便以上の運行
少量輸送バス	<ul style="list-style-type: none"> 田立地区 平日運行 予約運行型定時定路線として運行 9時台～14時台まで運行 1日2便以上の運行を設定するが、運行は予約があったときのみとする 南木曾駅周辺に接続する
病院送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> 病院送迎バス 平日運行 8時台～13時台まで運行 1日2便以上の運行を設定するが、運行は予約があったときのみとする 原則として、南木曾駅で他の公共交通と接続する

P. 35 図表 43 公共交通の体系

