

パブリックコメント結果(吉野町地域公共交通計画)

※「ご意見等」は原文で掲載しています。

No	ご意見等	町の考え
1	<p>1.感想 多く目つ多方面からの分析ありがとうございます。作らないといけない計画とはいえ、分析の厚さと、最後の計画の内容の薄さに驚きを隠せません。</p> <p>2.気になった表現と内容 ①色々なページで 中心地 という表現がありますが、何をもって中心地というのでしょうか？最近「不便な場所」とかいう言葉が話題になりましたが、やめることを望みます。私は、吉野町に中心地と呼べるような場所はないと思います。</p> <p>②内容 近鉄電車の利用呼びかけが計画にありません。南奈良総合医療センターへのデマンドバスがあれば楽なのは事実です。が、歩くことに苦勞のない方は、電車を利用してまいしょう。近鉄電車の廃線に拍車をかける手段を考えてはいいかと思ひます。 本当にデマンドバスでしか、南奈良総合医療センターに行けない方には福祉面での助けを考えるべきであると思ひます。</p> <p>3. 具体的提案 ①他の自治体の地域交通との連携を考えていただきたい。役場の方の目線は、上市から大淀方面にしか向いていないように感じます。 特に、鹿路トンネルを超えて、ヤマザキパンの所までいけば、桜井市のコミュニティーバスにつながります。三津の住民の方の生活圏は桜井です。今、車を運転されている方も運転ができなくなるお歳になられますよ。*このルートには、タクシー会社も何も言わないでしよ (この件は、某議員が令和4年12月の一般質問で提案し、当時の担当課長からは前向きな回答をいただいています) また、中竜門や国栖地区の方の生活圏は宇陀市です。宇陀市との連携も検討願ひます。</p> <p>②夜の運送 このことは、町の活性化につながると思ひますので、基本的に賛成です。が、今計画に載っていない手段を提案します。 (正式な) 代行タクシー(数社)と町が契約します。自己負担50%、町負担50%くらいでどうでしょうか？デマンドバスを延長(人件費(委託費)の増大)との比較をして、町の負担割合を決めれば良いと思ひます。おそらく、これが一番現実的です。</p> <p>4. 他 財源(費用)のことが全く述べられていません。逆に、料金のことも述べられていません。 料金は、下げますか？上げますか？人口減は、国からの交付金減になり、公共交通に使えるお金は減るでしょう。しかし、一方で 利用者が(一時的には)増える？ 台数減らして 乗合を増やす？ こんな検討こそが、コンサルの腕の見せ所のハズですが！</p>	<p>本計画は、多方面からの分析結果をもとに、限られた財源や地域の実情を十分に考慮し、今後取り組むべき施策の方向性を示すものとして策定しております。なお、具体的な事業内容については、今後の検討および実施段階で詳細化していく予定です。</p> <p>「中心地」という表現につきましては、ご指摘を踏まえ、不適切な誤解を招かないよう、より適切な表現を検討してまいります。また、鉄道を含む既存の公共交通の重要性につきましては、町としても十分認識しており、持続可能な交通体系を構築するため、鉄道や路線バスなどの連携を基本方針としております。</p> <p>他自治体との連携や夜間の移動手段、個別具体的な交通施策などに関するご提案については、今後の施策検討の際に参考とさせていただきます。さらに、財源や運賃などの詳細につきましては、具体的な事業化の段階で、利用状況や財政状況を踏まえながら慎重に検討してまいります。</p>
2	<p>令和8年1月22日付の「吉野町地域公共交通計画(案)」を拝見しました。以下にコメントを述べます。</p> <p>I 全般コメント ・一般論として、行政(吉野町)が作成する文書は公的なものであり、今回の文書は、町民全体へのメッセージでもある重要な文書である。最終的には、議会に報告して承認され最終化される文書であろうが、そのような場合にも、発信者としての作成担当部署名と責任者名を表紙に記載するべきである。読む側にとって、顔のわかる行政を目指してほしい。</p> <p>・本計画(案)の文書構成の前半に、「1.地域の現状把握」、「2.関連諸計画等の整理」の項を挙げ、多くのページが充てられている。これらの内容は地域の交通を考える上で、前提となる重要な事項であり、多くのページを割くことに問題はない。一方で、これらで挙げた課題を認識しながら(しているのに)、その内包する問題を深く考察/論考することがないままに、地域交通の課題を表面的に列挙して問題を解決しようとしても、具体的な解決の道筋が見えず、説得力のない計画(案)文書となっている。上位文書に深掘りがないという問題があるので、本計画(案)ではやむを得ない面はあるが、だからと言って、そのまましておくのは課題の先送りであると思う。</p> <p>地域を支える公共交通の管理は、地域が将来どのような状態になって存続していくかの見通しの中で、計画管理されるべきである。行政が提供すべき/できるサービスの量・質を良く見通して、リソースをどこまで投入できるかを明確にするべきである。サービスの量・質と財源のバランスの管理を適正におこなわなければならない。それが行政および政治の仕事であると思う。</p> <p>II. 個別のポイントへのコメント 20-22頁：上位文書である「第5次吉野町総合計画の概要」における「政策の方向性」の「2 循環と発展をめざす吉野町」の、「商工業の振興」と「木材関連産業の振興」についての「前期基本計画の振り返り」は共に評価「B(概ね順調)」というが、理解できない(「C」ではないのか?)。これら産業政策が順調なら、人口減少にもっと歯止めがかかってよいのではないのか? 現実には歯止めはかかっていないが、それは地域の産業が労働人口の転出/減少を留めるほどに順調とはいえない、またリターンをうながせていない、安定した雇用創出の実現(表-14)ができていないからではないのか? 27頁「表-13 人口の現状分析」では、厳しい現状を適切に把握分析しておられるのに、この分析と先の評価Bにはギャップがある。</p> <p>25-26：「図-18吉野町の将来人口推計」及び「図-19吉野町の人口ピラミッド」は視覚的に将来の危機(特にいわゆる2040年問題と言われる超高齢者人口ピーク時以降の推移)を提示しており、問題の本質を理解する上で効果的であるが、26頁下段のグラフの絶望的な推計を認識して、28頁図-20目標人口や下段「目標人口の考え方」の対策では弱すぎると思う。それとも、この「目標人口」を許容してくださいとの行政側のメッセージなのか?(そのように理解せざるを得ない)労働人口の転出を防ぐ、あるいは労働人口の転入を効果的に促すためには、産業の振興政策の成功が必須であるとする。そのことは極めて実現不可能に近いものであり、図-20目標人口の達成がやっとならざることを認識であるのなら、それを踏まえた提供できる行政サービス(この計画書で扱うのは公共交通)の低下というメッセージであることがわかるような記載にすべき。あるいは、逆に「第5次吉野町総合計画の概要」を、追加修正すべきではないか。特に2040年時の行政が提供できる低下したサービスの内容でも、なんとか許容してやっていけるような社会の有様(高齢者の死亡による空き家発生を踏まえた超過疎状態での支援サービスや集住促進政策、あるいは町村合併推進など)を描いて、その姿を目指すべきではないか。</p> <p>50-51頁：計画の目標が①~⑥まで記述されているが、何を主張したいのかが響かない。目標を達成するために何を具体的にやるのか、あるいは目標を達成できないことが判明した場合に次に何をやるのかを記述してくれないと、何を言いたいのか理解できない。</p>	<p>本計画は、町として策定する公的な計画であり、町が責任を持って公表する内容として作成しております。計画書の形式については、町の計画文書としての統一性や公表方法を十分に考慮した上で作成しております。作成部署名や責任者名の記載に関しましては、今後の計画書作成時の参考とさせていただきます。</p> <p>本計画は、多方面からの分析結果を基に、限られた財源や地域の実情を十分に考慮しつつ、今後取り組むべき施策の方向性を示すものとして策定しました。具体的なサービス内容や事業手法、財源のあり方などについては、今後の検討および実施段階において、社会情勢や利用状況、財政状況などを踏まえながら具体化してまいります。</p> <p>また、計画で掲げる目標の達成に向けた具体的な施策や取り組み内容についても、今後の社会情勢や地域の実情の変化を踏まえつつ、関係機関との連携の中で検討して進めてまいります。</p> <p>なお、ご指摘いただいた産業政策の評価、人口推計、目標人口に関する内容については、吉野町総合計画および吉野町人口ビジョン・第3期吉野町まち・ひと・しごと創生総合戦略などの上位計画に関する事項であるため、個別の回答は控えさせていただきます。いただいたご意見につきましては、担当部署に共有させていただきます。ご了承くださいませようお願い申し上げます。</p>