

宮古島市地域公共交通計画（案）に関する
パブリックコメント（市民意見）の結果について

令和6年2月
宮古島市

宮古島市地域公共交通計画(案)に関する意見募集(パブリックコメント)

実施結果

- 実施目的：宮古島市地域公共交通計画(案)を作成しましたので、これを公表するとともに、市民の皆様から幅広く意見を頂きたいことから、意見募集（パブリックコメント）を実施いたしました。
- 実施期間：令和6年1月15日（月曜日）から令和6年2月14日（水曜日）まで
- 応募資格：宮古島市内に住所を有する方
宮古島市内に事務所または事業所を有する方、法人その他団体
- 提出方法：郵送、ファクス、電子メールまたは持参のいずれかの方法で提出
- 公表資料：宮古島市地域公共交通計画(案)
- 結 果：1件（1名）

□意見詳細と意見への対応：

No.	参照 ページ	意見の内容（原文）	市の考え	修正の 有無
1	P.30 施策 6-1 など	<p>路線バスが 2015 年度に廃止された久松地区南部の久松漁港周辺地区は、「郊外」にも「まちなか」にも「観光地」にも入らない中途半端な位置にあります。当時に運行していた路線バスは空気を運んでいるような状況でしたが、それから9年経過し、すなわち高齢者は9つ年齢を重ねたわけで、身近な親族は足腰が弱まるばかりか免許を返納せざるを得ない状況に陥っています。その結果、同じ高齢者の運転にゆだねるかタクシー以外に移動手段を持たないのが現状です。もちろん通販やネットスーパーの利用などで必要不可欠のものは手に入れますが、品定めや暇つぶしの余暇も失われ老いゆくばかりです。またタクシー業界は、COVID-19 の影響で運用台数とドライバーが減少したうえ、クルーズ船の大型化で寄港時には市民利用の自由度が失われています。</p> <p>そこで質問です。</p> <p>①タクシー会社 15 社 181 台が運航しているとありますが、これは充足しているのでしょうか。</p> <p>事業者側からの利用状況・経営状況が記載されていませんが捕捉は困難なのでしょうか。</p>	<p>ご意見を頂いた内容について、以下のとおり回答致します。</p> <p>①はじめに、P.10 の上段で「～181 台が運行している。」と記載しておりますが、正しくは表記載のとおり、「188 台」となりますので、修正致します。</p> <p>タクシーの運行状況について、基本的には需要を満たしていると考えておりますが、夏場の観光ハイシーズンや大型クルーズ船寄港時、夕方～夜間にかけてなど、時期や時間帯によっては、十分な供給が出来ない状況があることは認識しております。その解決手段の1つとして、計画（案）P.31 記載の「アプリを活用した共同配信事業の推進」により、事業者全体の空車情報等を共有することで、効率的な配車サービスが行える体制づくりに繋げていきたいと考えております。</p> <p>事業者側からの利用状況については、計画（案）P.13【資料④】の内容で満たしていると考えております。経営状況につきましては、本計画と直接的な関係性が低いため、計画中に記載しておりません。</p>	有

No.	参照 ページ	意見の内容（原文）	市の考え	修正の 有無
		<p>②このタクシーについてはアプリを活用した共同配車事業の促進が、また、新たな交通手段としてデマンド交通の導入がうたわれていますが事前調査やバス事業者・タクシー事業者の協力が不可欠です。交通事業者はどのような反応を示しているのでしょうか。また、令和6年度から実証運行が予定されておりますが前記したように調査・検討の時間が必要と思われませんが、準備なくして実証運行を始められる理由は何でしょうか。</p> <p>③2022年3月には国土交通省が「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」を発行して『自家用車有償旅客輸送』制度とモデルを紹介していますが、この制度の現在はどうなっているのでしょうか。まだ生きているのならこの制度の導入に関して触れられていないのはどうしてでしょうか。宮古島市になじまないと判断した理由は何でしょうか。</p> <p>以上、公共交通の谷間に居住する市民としてコメントさせていただきましたが、回答が困難な部分は読み飛ばしていただいて差し支えありません。ただ③については現在の状況について知りたいと思っていますのでよろしくお答えください。</p> <p>失礼いたしました。</p>	<p>②「アプリを活用した共同配信事業の推進」については、既に市内タクシー事業者が共同で開発した配車アプリの活用を推進することとしています。先の①で述べたように、アプリを活用することで、効率的な配車サービスが行える体制づくりに繋げていきたいと考えており、事業者の役割として、データの蓄積を行い、時期・時間帯・場所等を勘案した配車サービスに努めるとともに、今後の市の交通政策に活かせるようデータの情報共有をお願いしているところです。推進に向けて、事業者との調整も図られており、連携を強化しながら、取り組んでいきたいと考えております。</p> <p>デマンド交通の実証につきましては、ご指摘のとおり調査・検証をした上での取組は重要だと考えております。現在、調査・検討を図った上で、既に令和5年度から城辺友利地区で実証運行を実施しており、将来的な本格運行に繋げるため、事業者からの賛同も頂き実施しております。実証は、令和6年度以降も行う予定であることから、「令和6年度からの実証運行」を計画へ記載した次第です。</p> <p>③『自家用車有償旅客輸送制度』は、現在も交通空白を解消する手段の1つとして、全国の様々な地域で利用されています。</p> <p>本市でも「クルーズ船寄港時および既存運送事業者が対応出来ない場合」に限り、自家用有償旅客輸送制度の活用が認</p>	<p>無</p> <p>無</p>

No.	参照 ページ	意見の内容（原文）	市の考え	修正の 有無
			<p>められておりますが、今回策定する計画では、バス・タクシー等、既存の公共交通サービスの機能強化を主として取り組んでいきたいとの考えから、同制度の本計画への記載は控えたところです。</p> <p>一方で、現在、同制度にかかる法改正により、規制の緩和の検討が国によって進められています。今後、公共交通サービスに対する課題解決の手段として、同制度の活用が有効であると判断した場合には、関連する交通事業者と調整を進め、今回策定する計画との整合性を図りながら、対応を検討していくことになると考えております。</p>	