

八丈町地域公共交通計画（素案）に関するパブリックコメントに寄せられたご意見に対する回答

（パブリックコメント実施期間：2025（令和7）年9月22日（月）～10月3日（金））

受領意見		回答
①	・ 町営バスの抜本的な運行体系見直し 他の交通機関との連携強化 特に空路・航路との接続を図る ANA3便および東海汽船～坂下・坂上を結ぶ路線（リムジンバス） 観光客だけではなく町民の上京にも利用できるように 東海汽船および青ヶ島航路で八重根港発着も柔軟に対応できるようにする→三宅村営バス朝便コミュニティバスのような運行体制	空港・港の一次交通拠点間を結ぶ交通手段の確保は重要な課題であると認識しておりますが、時期による需要変動もあるため、基本的にはAIデマンドタクシーにてオンデマンド型で対応していくことを基本方針といたします。三宅村営バスのように、定期便到着日のみ運行する体制については、実現可能性について検討を進めてまいります。
	・ インバウンド旅行者に対応 バス停および系統にナンバリング制度を導入して外国人観光客だけでなく島外から来た日本人観光客にもわかりやすくする	頂戴したご意見を踏まえ、施策3-4「様々な属性に開かれたプラットフォームの整備」に掲げる「MaaSアプリの運用」に関連して、外国語案内の促進についても検討を進める旨を追記いたしました（p.80）。
	・ 車いす利用の促進 民間移送サービスや社会福祉協議会の移送サービスに限界があり車いす自走可能な方はバスの利用も選択肢に加えられるように	バス利用を含め、島内の交通サービスの連携・改善を通じて、車いす利用者の方の移動環境の整備・充実を図ってまいります。
	・ バス停&シェアライドサイクルの一体化 バス停から遠い観光地へのアクセスとして主なバス停にシェアサイクルステーションを併設。バス停建物は奥多摩産の木材を使用して補助金活用、末吉温泉バス停（洞輪沢温泉）伊郷名バス停（黒砂）	施策3-4「様々な属性に開かれたプラットフォームの整備」（p.80）に示すように、バス停とシェアサイクル等のステーションが一体化したモビリティハブの整備を検討しております。具体的な整備検討にあたり、ご意見にあるような拠点・整備形態について補助金の活用可能性とあわせて検討を進めてまいります。
②	①高齢者、障がい者にとって通院や買い物などの外出、移動に際してはドア・ツー・ドアが大原則と思うが、素案にはその原則が欠けている。	AIデマンドタクシーは、自宅から目的地までのドア・ツー・ドアの移動を可能とする交通手段として位置付けております。
	② 高齢者の「免許返納」を当然のごとく記述しているが、公共交通機関の未発達地域では警察庁も「補償運転」を推奨している。この補償運転に対する記述が無いのは片手落ちと思うが？	『補償運転』（高齢ドライバー自身が体調や天候、時間帯等を考慮し安全な運転方法を選択すること）も重要な考え方ではありますが、本計画は自身での運転が困難になった際にも多様な公共交通手段を用いた移動環境の実現を念頭に置いて策定を進めるものでございます。
	③次世代モビリティの活用を云っているが、観光には良いと思うが高齢者の日常生活上の移動の手段として「電動自転車」はそぐわない。小型EVの利用促進を図るなど、高齢者の移動にフォーカスした施策を提言して欲しかった。	高齢者の移動については、既存の路線バスに加えAIデマンドタクシーが中核的な役割を担っていく方針です。運用車両については、小型EV車両の導入も検討を進めてまいります。
	④山間へき地、離島などの人口減少地域、社会資源の乏しい地域で注目されている「ライドシェア」に関する施策が無いのは何故か？	施策2-1「運転手確保の具体策検討・実施」（p.75）において、ライドシェア制度の活用を挙げているとおり、島内における制度運用については、全国的な動向・法制度の整備の状況を踏まえ検討を続けてまいります。
	⑤過去に八丈町社会福祉士会として島内のタクシー事業者に「タクシー利用券」の利用に際し介護者の同乗を求めていることについて聞いたが、「運転手は運転に集中する義務があり、乗客には気配りできなから」とのこと。都内タクシー事業者に問い合わせた所「介護者の同乗は求めないのが普通」と。この様に障がい者差別についての学習支援も計画化する必要があるのではないだろうか。	ご指摘の通り障がい者の移動支援に関する理解促進は重要な課題であるとともに、利用者の安全性を十分に確保可能な運行体制が求められます。民間・行政の連携のもと、車両運転・介助が可能な人材の確保および育成、車いす利用に対応した車両導入の促進を通じて障がい者が移動しやすい交通環境の実現を推進してまいります。

八丈町地域公共交通計画（素案）に関するパブリックコメントに寄せられたご意見に対する回答

（パブリックコメント実施期間：2025（令和7）年9月22日（月）～10月3日（金））

受領意見	回答
4-2島内公共交通の将来像について、既存のタクシーと福祉有償運送、スクールバス、ならびにレンタカー業者を検討から外していますが、それらを含めて検討しないと、全体の地域交通の将来像とはならないと考えます。	4-2「島内公共交通の将来像」（p.62）に記載の通り、既存のタクシーは民間事業者が独自採算によりサービスを提供していること、福祉有償運送とスクールバスは行政主体での維持が前提の状況にあるため、検討対象に含めておりませんが、これらの交通モードを含めた島内交通の最適化については、引き続き協力・推進体制も含め検討を進める方針でございます。
（1）車椅子対応車両レンタル制度について、現状のニーズアセスメント結果がありませんが、これから行った上で、導入の可否を検討するということでしょうか。	車いす対応車両レンタルに関する具体的なニーズについては、今後調査を進める方針でございます。
施策1-3町営バスの再編について、路線バスの使用車両の小型化も考慮すべきと考えます。費用面や柔軟性の面から、小型化した上で増便するなどの対応も検討すべきと考えます。	ご指摘を踏まえ、施策1-3「町営バスの再編」（p.71）において、「車両の小型化も含めた検討を行う」旨を追記いたしました。
③ 施策2-2国や都の補助金制度を活用について、当該内容は施策として示すべき内容でしょうか。財政運営上の技術論であって、ふさわしくない内容と考えます。各施策実行にあたって、自主財源だけでは実現できない旨を住民に周知することでよいのではないのでしょうか。	計画目標の達成のために行う事業に必要な資金の確保に関する事項は、地域公共交通活性化法において地域公共交通計画策定にあたって「記載に努める事項」として定められていることに基づき、補助金制度の活用についても記載をしております。
（1）新たな交通手段の導入検討について、図の中にキックボードが含まれていますが、実証時にヒヤリとすることが多々ありました。八丈島の道路事情を考慮した場合、禁止すべき交通手段と考えます。 町道含めた道路拡幅を伴わない場所については、大型車両並びに自転車等の進入規制なども合わせて検討すべきと考えます。	新たなモビリティの導入にあたっては、島内の道路環境と併せて、安全性の確保を前提として検討を進める方針でございます。
評価指標5：補助金制度の活用件数について、69ページに関する意見と同様に、評価指標とするにふさわしくないと考えます。	上述の理由に基づき、補助金制度活用を施策に位置付けていることとあわせて、補助金制度の活用件数を評価指標として採用しております。
1章 はじめに（1-1～1-4） 問題点：「計画の概要」で課題は挙げられているが、数値的な根拠が弱い。例えば「観光客が増加」「タクシー台数の減少」とあるが、計画全体で使う統計年次が統一されていない。 ・理由：2000年以降の人口推移（R2まで）やタクシー台数（R6まで）など、異なる年が混在しているため、将来像を検証しづらい。 ・修正提案：基準年を明確に設定し、各課題は同じ基準年で示すこと。	国勢調査等の統計データや独自に実施したアンケート調査によるデータを用いているため、基準年次の統一は困難であります。活用可能な公表データを組み合わせ全体的な傾向を推計・把握の上、将来像を検討いたしました。
2章 まちづくりの方向性（2-1～2-2） 問題点：「上位計画・関連計画との整合性」が書かれているが、公共交通と具体的にどう連携するのが不明。 ・理由：単に「整合を図る」とあるだけでは、町民にとって具体的な効果が見えない。 ・修正提案：例えば「国土強靱化計画との整合では災害時輸送を優先整備する」など、リンクを具体化すること。	「3-4」島内交通の重点課題（p.56）において、2章に挙げた上位計画・関連計画と課題解決への方向性のつながりを整理しております。また、「4-3」方針と施策体系（p.67）において、重点課題と各方針・施策のつながりを示しております。
3章 現況と課題（3-1～3-4） 問題点1：「地域特性」で人口減少・高齢化の推移は丁寧だが、地域別交通需要の将来予測が不足。 ・理由：高齢化率や人口分布の図はあるが、それが公共交通利用にどの程度影響するかが見えない。 ・修正提案：地域別に「2030年時点での潜在需要（通院・買物・通学）」を推計。	現時点では、地域別の交通需要予測は困難であるため、本計画には含めておりませんが、今後の人口動態や観光客数の変化、新たなモビリティの導入・実装による移動動向の変化を捉え、需要の変動に対し柔軟な対応を目指していく方針でございます。

八丈町地域公共交通計画（素案）に関するパブリックコメントに寄せられたご意見に対する回答
（パブリックコメント実施期間：2025（令和7）年9月22日（月）～10月3日（金））

受領意見	回答
問題点2：「地域公共交通サービス」で町営バス・タクシー・移送サービス等の現状は記載されているが、持続可能性（財政/人材）の試算がない。 ・理由：町営バスが赤字体質であることは触れているが、5年後にどの程度の補助金が必要か、運転手の平均年齢や必要数がどう推移するか不明。 ・修正提案：歳入歳出の5年見通し、運転者数の見通しを追記。	将来にわたっての歳入・歳出および運転者数の見通しの推計は困難であるため、本計画の記載には含めておりません。
問題点3：「実証事業（AIデマンド、シェアモビリティ、自動運転）」でアンケート結果は示されているが、利用実績とコスト比較が未記載。 ・理由：利用満足度は高いが、費用対効果がわからないと持続性が評価できない。 ・修正提案：便当たり運行コスト、補助金単価、待ち時間などのKPIを併記。	利用実績・コストについては令和7年度までの実証事業の結果を取りまとめの上、サービス実装に向けた詳細の検討を進める予定でございます。
問題点4：「ニーズ調査（島民・高校生・観光客）」で「運行本数が少ない」「最終便が早い」など要望は集約されているが、改善施策と結びついていない。 ・理由：調査結果は載っているが、4章以降でどう反映されたか不明。 ・修正提案：高校生の要望（夜間便増発・ICカード）を施策に明示的にリンク。	高校生アンケートで回答された要望事項を踏まえ、施策1-3「町営バスの再編」（p.71）において、「利用者の希望する時間に運行する等利便性を考慮したダイヤ設定も検討する」旨を追記いたしました。
4章 目標・方針・施策（4-1～4-3） 問題点1：「計画目標」は包括的だが抽象的。 ・理由：「誰もが自由に移動できる社会」など理念は良いが、数値目標に落ちていない。 ・修正提案：「平均待ち時間15分以内」「車いす対応台数●台確保」など、具体的KPIに接続すること。	車いす対応車両台数の数値目標については、施策1-1「福祉輸送サービスの充実」における評価指標として採用しております。評価指標としての「平均待ち時間」の設定については、AIデマンドタクシーの実証・実装時のデータの活用可能性とあわせて検討してまいります。
問題点2：「将来像」で短期・中期・長期のシナリオが示されるが、AIデマンドを幹線にする根拠が弱い。 ・理由：予約困難やIT弱者の課題に触れているにも関わらず、長期はAIデマンド中心としている。 ・修正提案：予約方法の改善策（電話予約・現金可）や弱者対策を並記。	「3-2」(6)に記載の通り、実証中のAIデマンドタクシーは、電話予約および現金支払いを可能としています。将来的なサービス実装にあたってはこれらの予約・支払い方法の継続を検討してまいります。
5章 計画の推進（5-1～5-4） 問題点1：「推進体制」は各主体の役割が抽象的。 ・理由：「町・交通事業者・社協」など大枠だけで、責任分担が曖昧。 ・修正提案：RACI表（責任・実施・協力・報告）形式で役割を整理。	詳細の推進体制につきましては、計画策定後に各施策の実装に向けた協議の中で具体化を進める方針でございます。
問題点2：「PDCA管理」のフローはあるが、情報公開方法が記載されていない。 ・理由：住民が評価結果を参照できなければ透明性がない。 ・修正提案：年度ごとにWebや広報誌でKPI進捗を公開すること。	年度ごとのKPI進捗の公開方法につきましては、開催報告等の形式を含め今後検討を進めてまいります。

八丈町地域公共交通計画（素案）に関するパブリックコメントに寄せられたご意見に対する回答
（パブリックコメント実施期間：2025（令和7）年9月22日（月）～10月3日（金））

受領意見	回答
まとめ 本素案は課題整理は充実している一方、定量性・財政根拠・具体的KPI・役割分担が不足しており、施策との接続が弱い。特に3章「ニーズ調査」で得られた具体的な声が、4章「施策」に反映されていない点は大きな懸念。 → 各章のデータと施策を「数値・責任・財源」で結びつける修正を要望します。	下記2つのアンケート調査にて把握したニーズに対して、施策1-3「町営バスの再編」（p.71）において、「利用者の希望する時間に運行する等利便性を考慮したダイヤ設定も検討する」旨を追記いたしました。 ■来島者向けアンケートにおいて把握したニーズ ・希望する時間に運行している ■高校生アンケートにおいて把握したニーズ ・本数が少ない、乗りたい時間に運行されていない、最終便が早い その他、各アンケート調査にて把握したニーズに対しては、それぞれ以下の方針で検討を進めてまいります。 ■島民向けアンケートによる把握ニーズ ・他地域から三根・大賀郷地域への移動手段確保 →p.65 島内交通の将来像（長期）においてAIデマンドタクシーを「島内全域における基幹的移動手段として本格的に運行」と記載のように、地域間の移動手段として活用する。 ■来島者向けアンケートによる把握ニーズ ・行きたい場所に自由に行ける →p.65 島内交通の将来像（長期）において記載のように、AIデマンドタクシーやシェアリングモビリティにより、島内全域をカバーする自由度の高い移動を目指す。 ■レンタカー事業者向けアンケート ・空港、港から宿泊先へのアクセスの多様化 →路線バスの再編やAIデマンドタクシーの運行により対応する。 ・省力化による人手不足の軽減 →AIデマンドタクシーの導入により、配車・運行の効率化に寄与する。