

意見の内容と市の考え方

| No. | 該当箇所 | 意見の内容 | 市の考え方 |
|-----|---------------------------------|---|--|
| 1 | P4 公共交通体系の整備方針 | *利便性の高い公共交通の確保 *乗り継ぎの利便性 *公共施設へのアクセス向上大事なことだと思います。 | 上位・関連計画と整合を図りながら、公共交通体系を整備し、利用者の利便性の向上に努めてまいります。 |
| 2 | P10 (1) 鉄道 | 文中に「平成 31 年度以前は」とありますが、グラフでは「令和元年度」と表記されているので、統一した方がわかりやすいと思います。 | 該当ページを含むすべてのページにおいて、「平成 31 年度」という表記を「令和元年度」に修正しました。 |
| 3 | P10 (1) 鉄道 | 裾野駅は「新しいライフスタイルの定着」が原因のように記載されていて、岩波駅には原因らしき文面がありません。双方同じ理由であるならば文章をまとめる、異なる理由なら原因を記載するのかわからないのか明確にした方が親切だと思います。 | 「新しいライフスタイルの定着」は裾野駅、岩波駅両駅に共通することですので、裾野駅の現状説明の前に記載することとしました。 |
| 4 | P10 (2) 路線バス ア 運行概要 | 「国庫補助路線のうち、・・・基幹路線として運行されています。」は、次の段落の文章に掛かっているのでしょうか？だから何なのかよくわかりません。表 3 を見ると次の段落がその詳細であるように見えますので、段落を分けずに記載した方が良いと思います。 | 御意見のとおり段落を分けずに記載しました。 |
| 5 | P10 (2) 路線バス ア 運行概要 | 「裾野市内循環線は、」の段落部分は、前述の「国庫補助路線のうち」で記載されている路線以外のことにあたるのだと思いますので、「その他、」を段落分等に記載すれば、補助路線の話の区切りがわかりやすくなると思います。いずれにしても、段落の使い方、文章の区切り方をわかりやすくした方が良いと思います。 | 裾野市内循環線も国庫補助路線となります。その旨を分かりやすくするため、以下の 2 箇所を修正しました。 ①「ア 運行概要」から 4 行目の「国庫補助路線のうち～」を「5 つの国庫補助路線のうち～」に修正しました。 ②下から 3 行目の「地域旅客運送サービス継続推進事業」を「国の地域旅客運送サービス継続推進事業」に修正しました。 |
| 6 | P10 (2) 路線バス ア 運行概要 | 「自治体や事業者の運営努力」と「市や事業者の運営努力」は別々の意味としてわざと変えているのでしょうか？その意味合いが読み取れませんでした。 | 幹線補助路線は周辺市町も関係する話となりますので「自治体や事業者の運営努力」と記載していましたが、もう少し分かりやすく「裾野市及び周辺自治体や事業者の運営努力」に修正しました。 |
| 7 | P10 (2) 路線バス ア 運行概要 | P11 の表 4 記載の路線の存在について、文中で説明がありませんが、「路線維持が困難であったため廃止となった」など、説明を加えてはいかがでしょうか？【このページに掲載ではなく、後述される収支の部分に移動しても良い】 | 終了となった 3 路線については、P10 の最後の段落の 1 行目～から 2 行目にかけて記載をしています。より分かりやすい表記とするため、最後の段落の冒頭「裾野市内循環線は、」のあとに「次頁の表 4 のとおり、」と追記しました。 |
| 8 | P10 (2) 路線バス | 御宿平山のバス停は、車道との幅が近く、待っていると危ないです。 | 当該バス停については、バス停の設置者である富士急シティバスでも問題意識を持っていますが、地形的にバス停の位置の変更が難しい場所となっています。引き続き富士急シティバスで検討中です。 |
| 9 | P13 イ 利用実績及び収支の状況 ①路線バス全体 | 文中の「平成 31 年度」は表に記載がないので、「令和元年度」と改めた方が良いと思います。 | 該当ページを含むすべてのページにおいて、「平成 31 年度」という表記を「令和元年度」に修正しました。 |

| No. | 該当箇所 | 意見の内容 | 市の考え方 |
|-----|---------------------------------|--|--|
| 10 | P13 イ 利用実績及び収支の状況 ①路線バス全体 | 「行政の補助を受け」とわざわざ記載する必要はない気がします。後述で「表7の通り～補助を実施」と記載があるので。どうしても記載したいなら「補助路線の5路線」としてはどうでしょうか。 | 御意見のとおり「行政の補助を受け」を削除しました。 |
| 11 | P13 イ 利用実績及び収支の状況 | この3年間、コロナのために外出を控え、感染のリスクがあるので通院も控え、バスに乗るのを控えた方も多いと思います。 以前は土日も運行していたと思いますが、中学生と思われる若い方たちが遊びに行くために乗っていたり、マックスバリューが6のつく日は高齢者が安く買い物が出来るため利用していたと思います。いつからか土日運行が無くなったので、実家から裾野駅まで40分ほど歩いて三島行のバスに乗らなければならず不便。 | 市民等の移動ニーズや移動実態を捉え、既存の公共交通の維持に加えて、新たな公共交通のあり方について研究し、市民等が移動しやすい公共交通網の形成に努めてまいります。 |
| 12 | P14 表7のコメント欄 | 「県から市に～。行政負担としては委託料と重複～合計には含めない」 ↓ 「県から市に対する補助で、委託料に含んでいるため、行政負担額に含まない」 | 御意見のとおり修正しました。 |
| 13 | P16 ③裾野市内循環線 | 「裾野駅周辺や青葉台・」に「人口集積地の内、裾野駅周辺や郊外住宅団地である青葉台・」と追記し、「岩波駅周辺やY-CITY南～少ない状況です。」部分を「岩波駅周辺や石脇、新設されたY-CITY南での乗降は少ない状況です。」と変更した方が、様子が分かりやすくなると思います。 | 御意見のとおり修正しました。 |
| 14 | P16 ③裾野市内循環線 | 学生さんや会社員の多い地域、通院や買い物に利用する高齢者の多い地域と分かれ、循環バスは無理があるし週に2回3便という悲しい状況。病院の受付時間に2分間に合わず受け入れられなかった高齢者がいたと聞きました。この状況では利用は無理だと思います。 80過ぎの実家の母もゆっくり40分ほどかけて歩いて日赤まで行っている現実。 | 市内循環線の利用実績を踏まえ、ルートや便数等の見直しも視野に入れながら、より多くの方に利用していただけるバス路線の形成に努めてまいります。 |
| 15 | P16 ③裾野市内循環線 | 通学などに使用しにくい時間帯です。裾野市役所の使っていない公用車を公共交通にシェアリングしてほしいです。市OB又は割と暇な職員の方がボランティアで公共交通をまかなってほしいです。市役所、市の職員は裾野市民のために働いているという実感を市民と共に分かち合うことができると思います。 | 裾野市内循環線のルートや運行時間、運行便数については、利用実績を考慮し、必要に応じて見直しを行います。公用車のシェアリングについては現時点では考えておりませんが、市民等が移動しやすい公共交通網の形成に努めてまいります。 |
| 16 | P19 (4) タクシー | 「運転手の不足や高齢化といった課題を抱えています」と、この部分だけ「課題」が記載されていますが、その根拠となる数字は紹介されていません。 「運転手の人数が車両台数を下回り、平均年齢が高齢化しています。」が現状であると思います。 | 御意見のとおり修正しました。 |
| 17 | P20 高齢者バス・タクシー利用助成 | 母は助かっているとっています。母と父と通院の日が違いますし、歯医者やワクチン接種、スーパーで沢山買い物した時などでタクシーを利用しているようです。ただ、市外からの病院の帰りはタクシー券が使えなかったと言っていましたので範囲を広げて欲しい。 | 高齢者バス・タクシー利用助成券をご利用いただきありがとうございます。助成券は安全タクシー又はミツワタクシーを利用し、乗降場所のどちらかが裾野市内であればご利用いただけます。乗車されたタクシーが上記2社以外の場合は、助成券の対象とはなりません。ご不明な点がある場合は、お手数をお掛けしますが、市役所戦略推進課へご連絡ください。 |

| No. | 該当箇所 | 意見の内容 | 市の考え方 |
|-----|---------------------------------------|--|--|
| 18 | P27 アンケート調査結果 「バスの利用頻度」 | 若い方は自分で自転車、バイク等で移動できるし、親の送迎もあり、親に負担がかかっているが不便を感じていないからバスには乗ろうと思わない。バスが無いから乗らないのか、乗る人が居ないから運行が減るのか。 | 地方都市は都会ほど公共交通網が整備されていないため、自家用車等への依存度が高い状況にあります。自分で自家用車等を運転できる間は移動に困ることがないため、バスが走っていても利用する人が少なく、結果としてバスの運行便数の減少や路線の廃止等、年々厳しい状況となっています。 |
| 19 | P29 市民ヒアリング調査 (2) 高齢者・働く 単身者 | いきなり「働く単身者」の分類が記載されているがその理由を明確にした方が良いです。(前段では、「各種団体に所属する子育て世代、高齢者に対して、～行いました」とあるにも関わらず、このような分類を儲けた理由が不明。差別化でしょうか？子どものいない世帯の状況は、どのように取扱われているのでしょうか？) | 御意見のとおり「働く単身者」という分類は誤解を生む可能性があるため、削除しました。 |
| 20 | P29 市民ヒアリング調査 (2) 高齢者・働く 単身者 | 高齢者について、運転免許保有の有無や家族送迎による差が見えているようですが、踏み込んで調査していないのでしょうか？それによって施策は変わると思いますが。 | 高齢者の場合は特に、車の所有や運転免許の保有状況、家族送迎の有無によって移動方法が変わることが多いという意味合いで記載しているものになります。 |
| 21 | P32 市議会からの提言 | 市議会からの提言の9に、「市役所各部局は、所管する分野における公共交通の利用ニーズや利用促進に向けたアイデア収集に努め、戦略推進課と連携し公共交通を支える地域の関わりや醸成を図ることが望ましい。」とあります。まさにそのとおりだと思います。そして、現実には裾野市各部局の連携が希薄なことが、交通弱者への支援の弱さになっているのではないかと危惧しています。そこで、第2章 6 課題の整理の項に(p34)、「課題⑧ 市役所各部局の連携によって交通弱者の支援の充実を図る」を付け加えてはいかがでしょうか。 | 「裾野市各部局の連携が希薄」という御指摘を含め、どのように持続可能な仕組みを構築するかが課題だと捉えています。この部分については、課題⑦「地域・交通事業者・行政との役割分担による持続可能な仕組みづくり」に含んでいると認識しています。 |
| 22 | P33 課題④ | 「バス・タクシーの運転手不足や高齢化による既存公共交通の維持への対応」とこだけ枠にはまった記載のため、「持続可能な公共交通に向けたバス・タクシー運転手確保への対応」としてはいかがでしょうか？ (運転手を必要としない運行を視野に入れて記載しているのであれば別ですが) | 既存の公共交通を維持するだけでも難しい状況がありますので、課題④のタイトルについては、計画案のとおりとしたいと考えます。 |
| 23 | P33 課題④ | 「特に、路線バスでは～減便が実施されています。」の記載は、この課題④のみのことではなく、全体にわたる現象です。運転手不足と因果関係はないので、この項目にあえて記載する必要はないと思います。(削除) | バスの運転手不足を理由として、バス路線が減便となることがありますので、2行目を以下のとおり修正しました。 「特に路線バスでは、運転手不足により、バス路線が減便となるおそれがあります。」 |
| 24 | P40 目標及び事業メニューの設定 | 遠隔(準遠隔)地域(須山の十里木地区、富岡の今里地区など)で「裾野市立小中学校児童生徒遠距離通学費補助金」の交付を受けながら、公共交通に乗れない児童生徒(コロナ対策により登校時間が8時以降などに制約されている、など)がいる一方、交付要綱から外れて補助金を利用できない児童生徒もいる。受益者負担の考え方を活かしつつ、児童生徒の登校の安全のためにバスを積極的に利用できるようにすることで、公共交通の利用率底上げにつながり、公共交通を生活の根幹で利用するという意識醸成に繋がるのではないかと。児童生徒に対する施策の追加を提案する。(要綱の見直しなども併せて) | 教育委員会でも本補助金のあり方について課題感を持っていますので、児童生徒に対する施策について、事業3「既存バス路線の再編、ルート変更の検討・実施」や事業14「新たな公共交通システムの検討・導入」とも整合を図りながら、要綱の見直しと併せて検討してまいります。 また、事業3の「①事業概要」の1行目に「将来的な小中学校の統合による児童・生徒の通学」の観点を追記しました。 |

| No. | 該当箇所 | 意見の内容 | 市の考え方 |
|-----|----------------------|--|--|
| 25 | P40 目標及び事業メニューの設定 | 方針、目標、事業メニューが「市内一律」の方策となっているが、循環線や中心市街地近傍で商店などがあり、買い物などの利便性が高いエリアに対する施策と、集落地域などで公共（的も含めた）交通網が脆弱なエリアとでは、展開する施策が異なるのではないか。例えば循環線の利便性を「集落地域」目線でサービスを構築すれば、中心市街地近傍は公共交通網が過多（リソースの無駄？）になる可能性もある。中心市街地の公共交通政策と、集落地域の公共交通政策を分けて考える必要があるのではないか。 | 「集落地域などで公共（的も含めた）交通網が脆弱なエリア」での公共交通政策に関しては、方針3「地域と一体となった移動手段の充実」に沿って、目標8「地域に合った移動手段の検討・導入」を掲げ、その実現のために、事業13「公共交通を守り育てる意識の醸成」及び事業14「新たな公共交通システムの検討・導入」を実施する形で整理しています。 |
| 26 | P42 事業4 | ①事業概要に、「令和9年度から新たな事業をします。」とありますが、これは本当でしょうか。「すそのーる」が廃止と決まった時点では、バス・タクシー利用助成のアイデアしかなく、「市内循環線」の案はなかったと思います。次回は大丈夫だという確証が持てないのですが、「令和9年度から新たな事業を実施します。」でよろしいのですかね？ | 国の「地域旅客運送サービス継続事業」を活用できるのが令和8年度末までとなっているため、令和7年度ぐらいには市内循環線のあり方についての方向性を示した上で、令和9年度から新たな事業が実施できるようにしたいと考えています。 |
| 27 | P42 事業5 | ①事業概要に、「バス・タクシーの利便性の向上に向けた取組みを実施します。」とありますが、具体的にどんな取組みが想定されているのでしょうか。抽象的すぎて、結局何も具体的なことはできないのではないかと危惧します。具体的な構想があるのなら明記し、ないのなら「実施する」と言うべきではないと思います。 | 現在、市内企業や運行事業者等とともに「モビリティ勉強会」を開催し、バス・タクシー利用者の移動をデータで把握・可視化する取組みを進めています。ここで得た成果を活用し、既存のバスルート、時刻表、便数の見直しやタクシー活用方策の検討等を行うことにより、利用者の利便性の向上につなげたいと考えています。 そのため、事業5の名称を「バス・タクシー利便性向上事業の実施」から「データ活用による利便性向上事業の実施」に修正しました。 |
| 28 | P43 事業7 | ①事業概要に、「総合的な地域公共交通マップ」を作成し、周知します。」とありますが、これには大いに期待します。ぜひ素晴らしいマップを作成して市民に配布してください。 | 市民等に分かりやすく活用しやすいマップとなるよう作成・周知したいと考えています。 |
| 29 | P44 事業10 | バスに乗ろうデー企画は良いと思います。車社会でバス、電車に乗ったことがない子供が多いように思うし、すぐ近くでも車で送ってくれる。 行動制限が無くなった今、親子でバスに乗り、車窓からの景色を楽しむ。それにはバスの運行（土日含む）が必要である。 便利でない現状のままアンケートをとっても状況は芳しくないと思う。 | より多くの方々にバスを利用していただくため、「バスに乗ろうデー」を企画したいと考えています。具体的な内容については、市民、関係団体、市内企業、運行事業者等と連携し検討を進めてまいります。 |
| 30 | P45 事業13 | ①事業概要に、「地域公共交通マニュアル」を地域に普及し、とありますが、令和元年度に作成されて以来、現実に普及していない状況です。12月8日の市議会一般質問で増田祐二議員の質問に市長戦略部長が「適切な機会を捉えて、面接で話す」という趣旨の回答をしていましたが、具体的にどのように周知するのかを書かないと、これまで同様に「周知する」と言うだけで周知活動はしないで済ませるのではないかと疑います、実際にこれまでやってきていないのですから。どのような方法・手段で周知するのか具体的に説明していただけないでしょうか。これは『計画』であって、具体的な方法などは順次検討実施するというのであれば、③計画期間には令和5年から令和9年まで「意識醸成」とするのではなく令和5年は「意識醸成のための方法・手段の開発」とし、令和6年以降は「意識醸成のための具体策の展開」などとしないと、本当に周知できるのか心配です。 | 市としても、地域公共交通マニュアルだけで市民への説明や議論をすることはなかなか難しいと認識していますので、公共交通の利用実績データや市民の移動データ等を可視化して、なるべく自分事として捉えていただけるような仕掛けを準備したいと考えています。 そのため、事業13の名称を「地域公共交通マニュアルの活用」から「公共交通を守り育てる意識の醸成」に修正しました。併せて、令和5年は「方法検討」とし、令和6年以降を「実施」に修正しました。 具体的な実施内容については、年度ごとに活動スケジュールを立てて、意識の醸成に努めてまいります。 |

| No. | 該当箇所 | 意見の内容 | 市の考え方 |
|-----|---------------------|--|--|
| 31 | P47 PDCA サイクルの実行 | <p>「○事業実施状況の評価（年に1回実施）」とありますが、p48 2 評価の方法及びスケジュール を見ますと、毎年6月に「評価実施意見反映」の会議が1回あるだけになっています。これだけの計画の1年間の実施状況をたった1回の会議で評価できるのでしょうか。p49に「数値指標」はありますが、これだけで評価できるような事業ではないはずです（8目標14事業ありますので）。事前に資料を配付して各委員に評価してもらったものを持ち寄ったとしても、1回の会議でまとめられるとは思えないのですが、大丈夫でしょうか。委員のみなさんに会議以外で過重な負担をかけないでしょうか。しっかりした評価や計画を進めるためには、会議の回数をもっと増やして責任ある評価・計画を進めてもらいたいと思います。</p> | <p>会議の回数を増やすことは委員の負担が増加することになりますので、基本的には年に1回評価を実施し、そこで出た意見を下半期や次年度以降の取組みに活かしていきたいと考えています。</p> |
| 32 | 全体を通しての意見 | <p>バスの運行が無い街というのは寂しいです。三島、沼津に行かなくても、裾野で駅周辺で遊べる商業施設があれば学校帰りでも土日でも人が集まる、留まる街にしていきたい。何とか予算を確保し、免許返納した高齢者や若い方も笑顔で裾野駅の〇〇に行こう〇時のバスで行こうよと外出できるように。</p> <p>1日の本数は少なくとも、月～日に病院にも買い物にも遊びにも行ける、地域に密着した交通機関を望みます。</p> <p>細かいことはまだまだありますが、子供にも子育て世代にも高齢者にも公共交通機関は大事だと思います。</p> | <p>御意見のとおり、移動手段に加えて、商業施設などの人が集まる場所の整備・充実等、まちづくりの観点も併せて検討する必要があります。今よりも使いやすく、誰もが笑顔で外出できるような公共交通のあり方を検討してまいります。</p> |
| 33 | 全体を通しての意見 | <p>もっと市民の声を直接聞き、計画なり路線なりを決める仕組みを作って欲しいです。マニュアルが使われていないのは周知が足りないのではなく、使いづらい、とても使い手のことを考えて作ってあるようには思えないもの、だからだと思います。（作るには相応に手間隙がかかっているものであることは理解します）</p> <p>移動の足を確保する＝移動の自由を確保するということです。（交通権）</p> <p>この住民の権利を基礎自治体としての裾野市がどのように担保するかが問われています。</p> <p>以前からお伝えしていることですが、これからの交通のあり方に市民の声を反映する仕組みを作ってほしいと思います。</p> <p>市役所内の横連携もぜひ実現してほしいです。</p> | <p>公共交通のあり方（計画策定含む）については、市民や関係団体、関係行政機関、有識者等で構成する「地域公共交通活性化協議会」で議論することとしています。その他、「これはより多くの市民等の意見を聞く必要がある」と判断した場合には、別の手段での意見聴取の機会や場を設定する必要があると考えています。市役所内の横連携については、組織のあり方も含め、今よりも連携しやすい形を検討してまいります。</p> |