

掛川市地域公共交通計画（案）に関するパブリックコメントについて

1 実施期間

令和5年11月1日（水）～令和5年11月30日（木）

2 意見数（意見提出者数）

10件（3人）

3 意見の概要と市の考え方

No.	意見	市の考え方
1	掛川駅始発着のバスと東海道新幹線及び東海道本線との接続が悪い。	今後、東海道新幹線や東海道本線との接続について、お客様の利便向上につながるよう、できる限り調整してまいります。 (P96「事業4 地域公共交通の維持・確保」)
2	掛川駅バス乗り場の位置が悪い。 今のタクシー乗り場もしくは、送迎車エリアをバス乗り場に変えるだけで利用したいと思える。	ロータリー内への大型バスの乗り入れは、バスの転回が困難であること、同じ時間に待機するバスや発着するバスもあり大変危険であることから、タクシー乗り場や送迎車エリアでの乗降は難しいと考えております。 (P95「事業2 拠点間ネットワークの維持・改善」)
3	バスの始発便が遅い、最終便が早い。 各路線、新幹線や東海道本線の始発や終電にあうダイヤがあれば利用したいと思う。	今年度（令和5年度）、自主運行バスの運転士不足により、年末年始の減便が決定しております。それに加え、タクシーやバス等の運転士の時間外労働時間の上限規制、いわゆる2024年問題により、今後さらなる減便も検討せざるを得ない現状となっております。このため、現在の路線を維持するため、運転士確保に向けての新たな施策や、バスに代わる新たなモビリティの調査・研究も併せて進めてまいります。 (P96「事業4 地域公共交通の維持・確保」)
4	バスの本数が少ない。 各路線1時間に1本はほしい。	
5	バスのパターンダイヤ化 ※一定の間隔で周期的に運行	
6	利用者の利便性を高め、利用者の増加をはかって好循環につなげる。地域の足を守るために必要なことは、1に規制緩和、2に規制緩和、3に規制緩和です。 今のように公共交通会議で事業者の顔色をうかがう状況では、利用者のニーズを何らも反映させられません。市民の側に立つのか、事業者の側に立つのか、市の覚悟が問われています、要は、リップサービスだけでなく、やる気・実行力です。事業者ができないことは、市が自らしましょう。	朝夕の通勤通学時に、大量輸送できる自主運行バスは運行継続を図りつつ、運行ルートやダイヤの見直しなどを行い、利便性を向上させてまいります。 今後も市民や交通事業者と協働しながら、市民ニーズに対応した持続可能な公共交通サービスの提供を目指してまいります。 (P96「事業3「公共交通協働エリア」における地域公共交通の確保・維持」)

7	<p>現行の「公共交通網形成計画」では、市内の公共交通網の整備がどのように進められ、成果と課題をどのようにとらえているか。公共交通の現状は、利用者減少の悪循環から抜け出せず市の欠損補助額は膨大になってきている。持続可能かつ効率的な交通体系にするためには、市民ニーズを的確に把握したうえで、それらに応えられる地域公共交通ネットワークが必要と考える。</p>	<p>市街地循環線をはじめとした自主運行バスについては、運行ルートやダイヤの見直しなど利便性を向上させながら運行してまいりました。また、デマンド型乗合タクシーや生活支援車についても運行を開始し、計画に沿って公共交通の整備を進めてまいりました。</p> <p>しかしながら、新型コロナの影響などから公共交通利用者数の減少が続き、欠損補助額は増加傾向にあり、また、市民・高齢者アンケートから、外出や移動に困っている方が一定数存在し、特に免許を持たない市民で困っている割合が高い状況となっています。</p> <p>今後は、市民のニーズに対応し、地域の実情に合わせた持続可能かつ、効果的、効率的な公共交通体系の構築を目指してまいります。</p> <p>(P95「事業2「拠点間ネットワークの維持・改善」)</p>
8	<p>市民・高齢者アンケートに示されているように、郊外では運転免許証を返納したら生活に支障をきたすため、高齢者が移動手段として車を利用している割合が高く、交通事故等のリスクも高い。また、駅やバス停が遠いという回答が約3倍、費用がかかりすぎるという回答が、中心部ゼロに対し郊外で14.9%となっていて、地域格差が大きいといえる。地域間格差を是正して市内全域で等しくサービスが受けられるような公益性と、持続可能性の高い地域公共交通ネットワーク構築が急務と考える。</p>	<p>現時点では、朝夕の通勤通学の時間帯で多くの人を同時に運ぶことができる、既存の自主運行バスは運行継続を図りつつ、運行ルートやダイヤの見直しなど利便性を向上させながら、持続可能な地域公共交通の構築を目指してまいります。</p> <p>しかしながら、将来的にはドアツードアの移動手段への転換が必要と考えますので、既存の公共交通との共存を図りながら、併せて交通弱者に配慮したドアツードア型の交通体系の導入について、協議・検討を行ってまいります。</p> <p>(P96 事業4「地域公共交通の維持・確保」)</p>
9	<p>循環バス以外の6路線の利用者は、大多数が高校生であり、朝夕の通学時間帯以外に利用する一般客はほとんどなく、空バスを走らせるために2億円近い欠損補助額が使われているのは税金の無駄遣いである。</p> <p>自主運行バスの代替案としては、高校生の通学のためのスクールバスに切り替えることと、高齢者等に対してはドアツードアのデマンド型乗合タクシー等に切り替え、利用者ニーズに応じていけば、利用者への補助として税金が有効に使われ、利便性向上と持続可能性が図られるようになる。</p>	<p>デマンド型乗合タクシーの利便性を向上させるため、目的地や運行回数、時間帯、料金体系等について、市民や交通事業者と連携しながら、協議を行ってまいります。</p> <p>(P96「事業3「公共交通協働エリア」における地域公共交通の確保・維持」)</p>
10	<p>磐田市などデマンド型乗合タクシーを市内全域で運行している自治体では、利用者が増加していると聞いている。市内3地域で利用者が減少傾向となっている理由の解明が必要である。</p> <p>方針1「移動ニーズに対応した地域公共交通ネットワークの構築」のために、目的地や運行回数、時間帯、料金体系等が利用者ニーズとマッチしているか市民・行政・事業者で協議していただきたい。</p>	<p>現時点では、朝夕の通勤通学の時間帯で多くの人を同時に運ぶことができる、既存の自主運行バスは運行継続を図りつつ、運行ルートやダイヤの見直しなど利便性を向上させながら、持続可能な地域公共交通の構築を目指してまいります。</p> <p>しかしながら、将来的にはドアツードアの移動手段への転換が必要と考えますので、既存の公共交通との共存を図りながら、併せて交通弱者に配慮したドアツードア型の交通体系の導入について、協議・検討を行ってまいります。</p> <p>(P96 事業4「地域公共交通の維持・確保」)</p>