

鴨川市地域公共交通網形成計画（改訂版）（案）に対するパブリックコメントの結果について

1 意見募集の結果概要

（１）募集期間 平成 30 年 2 月 13 日（火）から平成 30 年 3 月 14 日（水）まで

（２）意見の提出件数 28 件（意見提出者 1 名）

2 意見の内容等

意見の概要	市の考え方
2 計画策定に係る基礎調査 2－1 地域特性の整理 （１）人口動向 ② 地区別人口 ・比較することにより具体性があるため、最終行に「前回と比較しても、減少が進んでいる。」を【追加提案】 2 計画策定に係る基礎調査 2－1 地域特性の整理 （１）人口動向 ② 地区別人口（図：平成 27 年の地区別人数と平成 22 年からの増減率） ・比較することにより具体性があるため、前回の人数も記載すべき 2 計画策定に係る基礎調査 2－1 地域特性の整理 （２）流入・流出口 ・原因、要因の分析をして記載すべき。【追加提案】 2 計画策定に係る基礎調査 2－1 地域特性の整理 （３）自動車保有台数【追加提案】 ・乗用車微減、軽自動車増の分析も記載すべき。 予想できる要因は、高齢者の車買い替えによるものと推察する。鴨川市統計書からも仮説、把握できる。	ここでは、タイトルのとおり地域特性の整理として、直近の現況データを整理し記載することとしていますので、現行のとおりの記載とします。
2 計画策定に係る基礎調査 2－2 既存公共交通の現状把握 （１）鉄道 ・各駅平均乗車人員の推移に、通勤、通学、その他日常所用の内訳を調査し記載すべきで、上記 3 点の原因分析がないままでは、対策や計画立案は出来ない。【追加提案】	J R 東日本旅客鉄道(株)が公開しているデータは、現状では、各駅 1 日当たりの平均乗車人員だけのため、利用目的の把握は、交通需要を分析する上で有効と考えます。今後は、J R 東日本旅客鉄道(株)にデータの提供を依頼していくとともに、独自調査の実施について検討を進めるため、記載は現行のとおりとします。

意見の概要	市の考え方
2 計画策定に係る基礎調査 2-2 既存公共交通の現状把握 (2) 高速・急行・路線バス 2) 利用状況 ・急行バスについては、鴨川市民の利用より館山・白浜方面からの利用が多いのではないか。江見、太海地区からの利用もあると思われるので、その内訳も調査し記載すべき。【追加提案】	ここでは、タイトルのとおり既存公共交通の現状把握として、現況データを整理し記載することとしていますので、現行のとおりの記載とします。
2 計画策定に係る基礎調査 2-2 既存公共交通の現状把握 (3) 鴨川市のコミュニティバス 1) 運行概要 ・(3行目)「…高まっている。」を「増している。」に【修正提案】	ご意見を踏まえ検討した結果、現行のとおりの記載とします。
2 計画策定に係る基礎調査 2-2 既存公共交通の現状把握 (3) 鴨川市のコミュニティバス 2) 利用状況 ③ダイヤー便あたり輸送人員 ・グラフの上り、下りの区分けが見にくいので境に仕切り線を入れる。【修正提案】	ご意見を参考に、上りと下りの間にスペースを空け、見やすさに配慮しました。
2 計画策定に係る基礎調査 2-2 既存公共交通の現状把握 (5) タクシー ・(2行目)「人口減少等を背景として」を「人口減少及び自家用自動車の普及を背景として」に【修正提案】	減少傾向の要因の一つとして、ご指摘の「自家用自動車の普及」も挙げられると考えますが、「人口減少」と「自家用自動車の普及」以外に社会情勢等他の要因もあると考え、「人口減少等」としていることから、現行のとおりの記載とします。
2 計画策定に係る基礎調査 2-2 既存公共交通の現状把握 (6) 福祉センター送迎バス ・利用人数、60 才以上限定の根拠、理由、週 2 回の理由も説明すべき。事業仕分けと同じ観点で、今後のあり方を検討するのに必要である。【追加提案】 ・「(参考) 市負担額」の人件費が平成 26 年から平成 27 年に半減している理由を注釈で記載すべき。【追加提案】 (7) 福祉タクシー券 ・交付件数・助成額等の推移表中、平成 28 年度に減少している理由も同様。	ここでは、タイトルのとおり既存公共交通の現状把握として、現況を整理することとしていますので、現行のとおりの記載とします。

意見の概要	市の考え方
2－4 上位・関連計画 （2）鴨川市第3次5か年計画 表中 2 公共交通の充実 「施策の基本方針」欄 ・（1行目）これまでの既存の枠組みのままでは、充実した体制構築は不可能だと思うので、「〇民・官における機能分担の明確化と連携の強化を・・・」の文中に、「NPO等の育成、参入を促し、」を追記し、「〇民・官における機能分担の明確化とNPO等の育成、参入を促し、連携の強化を・・・」に【追加提案】 ・（5行目）今必要であることから「必要に応じて」を「早急に」に【修正提案】 ・（11行目）この提案をすると必ず帰ってくる答えは、ダイヤの便が悪い、バス停までの距離が云々というが、そのことを改善することが目的の計画であることを理解してない。本末転倒である。自ら実証し、改善点を見つけることが市民の利益と公共の福祉に資することになるのではないか。職員個人の利便性を問うてものではないので、職員の率先したバス利用の促進を図ることを明記すべき。【追加提案】 表中 3 交通安全・防犯対策の充実 「施策の基本方針」欄 ・（1行目）「ガードレールやカーブミラーをはじめとする交通安全施設等の危険個所の整備を進める。」について、カーブミラーについては、市道と県道、国道の交差する箇所の管轄の違いがあるとのことを、以前消防防災課から聞きました。確か「県道、国道から指導に入るためのものは市が設置管理」「市道から県道、国道に出るためのものは県が設置管理」だったと思いますが。どちらにせよ、市が一括窓口となって対応すべきものと思い、それが、地域の安全確保の原点であると思うため、担当部署の明記を。【追加提案】【意見・要望】	ここでは、「鴨川市第3次5か年計画」の関係施策「公共交通の充実」及び「交通安全・防犯対策の充実」について、当該計画中の基本方針に記載されている内容をから抜粋、要約して記載しているので、現行のと通りの記載とします。

意見の概要	市の考え方
2－4 上位・関連計画 （2）鴨川市第3次5か年計画 上部囲い込み内の「◎公共交通」 ・（最終行）「導出に努める」では、単なる努力義務でありその実効性がないことが、現在の状況を生み出している一因であることから、「…自家用車と公共交通が賢く使い分けられる」の後ろを「環境の導出に努める。」から「<u>パーク＆ライド方式を導入し、市内の道路混雑や二酸化炭素排出の抑制により自然環境の保全にも資する。また、登録ナンバーの奇数、偶数による流入規制などの手法も検討する。</u>」に【修正提案】	（前頁からの続き）
2－4 上位・関連計画 （2）鴨川市第3次5か年計画 表中 2 公共交通の充実 「関係事業」欄 ・JR外房線・内房線の利便性向上の促進、高速バスの利便性の維持確保のどちらを優先、上位に考えているのか？ 現状と高速道路誘致に動いている以上、二兎を追うことはあり得ない。利便性の向上の促進と利便性の維持確保は、単なる言葉遊びに過ぎない。鉄道利用の回復は非現実的でない今、はっきりと高速バスの向上にシフトし、鉄道については、JRから地域経営への移行により地域密着型の運営を計画すべきところまで追い込まれていることを認識すべき。このことは、職員が日常、公共交通を利用しないから実感が得られないことが要因と考える。【質問】	「JR外房線・内房線の利便性向上の促進」と「高速バスの利便性向上の促進」の優先度につきましては、定時性や速達性、輸送量、運賃等、利用者が利用目的などに応じて、公共交通機関を選択できることが望ましいと考えることから、鉄道と高速バスのどちらかを優先するのではなく、両交通手段の利便性が向上されるよう努めていくこととし、現行のと通りの記載とします。
2－4 上位・関連計画 （4）鴨川市観光振興基本計画（鴨川ホリスティックツーリズム） ・現在、推進中の「前原横渚海岸周辺の魅力づくりに関する計画（案）」のパブリックコメントで、同計画を追加提案したところ、古いため記載できないとの回答であったが、理念の見直しをせずに本計画に盛り込むのか。	本計画は、平成26年度に策定された計画内容を改訂するもので、新たに策定するものではないことから、策定当時の関連計画として「鴨川市観光振興基本計画」を記載しています。 また、ここでは、市の関連計画について、その概要や計画における公共交通関連施策等の位置付けを整理するもので、本計画において、個々の関連計画の見直しを行うものではありませんので、現行のと通りの記載とします。

意見の概要	市の考え方
3 公共交通の役割及び課題 役割1 生活交通及び地域間交流に係る移動手段の提供 ・（2行目）市内及び周辺自治体との生活交通連携を優先すべきであることから、「・・・市外・県外との地域・・・」から「県外」を削除【修正提案】 ・（3行目）記載するなら、あくまでも「地域公共交通として観光客の利便性を図るためと」すべきで、「・・・首都圏とのアクセス強化が求められています。」を、「・・・首都圏からの交通手段と地域公共交通の接続環境の強化が必要です。」に【修正提案】	計画に記載のとおり、市民が日常生活において身近なものとして利用できる生活交通の手段として、幹線機能や支線機能を担う公共交通機関も重要ですが、南房総地域の発展や本市の広域交流拠点としての機能が十分に発揮されるための市外・県外との地域間交流に係る移動手段として、広域幹線機能や幹線機能を担う公共交通機関も重要と考えます。 また、首都圏とのアクセス強化については、必ずしも観光客の利用のみを想定しているものではなく、市民等が首都圏へ出て行くような利用も想定しており、利便性や速達性などのアクセス強化が求められていると考えていることから、現行のとおりに記載とします。
3 公共交通の役割及び課題 役割2 二酸化炭素排出量の削減と交通事故発生件数の抑制 ・「・・・二酸化炭素の・・・」→行政が率先して車を使用しない日あるいは登録ナンバーの奇数、偶数により使用を使い分ける日を設定するなど【追加提案】	担当課と連携し、具体的な実施に向けた検討を進めることとしていますので、現行のとおりに記載とします。
3 公共交通の役割及び課題 3-2 公共交通を取り巻く課題 ① 利用者数の減少傾向の改善 ・「・・・人口減少や自家用車の普及など・・・」→現在は、運転者の高齢化により普通車から軽自動車への乗り換えが進んでいることが推察される。今後は、一層の高齢社会進行により「運転免許返上社会」となり自家用車は普及よりむしろ減少に転じる可能性が大きく、そのことを前提とすると公共交通の弱体化よりも、需要が増えることも予測される。そのための公共交通網の整備が必要と考える。【修正提案】 ④ 公共交通の利用促進 ・また、行政職員の通勤手段として公共交通を利用する実証実験をします。【追加提案】	現行のとおりに記載としますが、公共交通利用者が減少傾向にあるという現状を踏まえる中で、自家用車の保有台数や公共交通の需要について、今後もその推移を注視しながら、公共交通網の維持確保を図っていきます。 また、市職員を含めた市民の公共交通利用の促進に資する、具体的な事業の実施に向けた検討を進めます。

意見の概要	市の考え方
3 公共交通の役割及び課題 3-2 公共交通を取り巻く課題 ⑤ 持続可能な運行サービスレベルの確保 ・(3行目)「身の丈にあった」→「今後の地区別人口、年齢区分にそくした」に【修正提案】	ご意見を踏まえ検討した結果、現行のと通りの記載とします。
4 地域公共交通の役割及び課題を踏まえた基本方針 ④ 公共交通サービスの更なる拡充を図るための利用促進に関する取組みの実施 ・(6行目)「…という意識を持ち、その利用促進に…」を「…という意識を持ち、<u>行政職員も地域住民の一人として率先した公共交通機関の利用促進に…</u>」に【修正提案】 ・(7行目)後述の、適切な連携を図る方が重要であることから、「…それぞれの役割分担のもと、…」を【削除提案】	市職員を含めた市民の公共交通利用の促進に資する具体的な事業の実施に向けた検討を進めます。 また、利用促進事業の効果的な実施と適切な連携を図るためには、それぞれの役割分担のもと実施することが必要だと考えることから、現行のと通りの記載とします。
5 計画の目標 ○公共交通の維持に要する市負担額の増加抑制 ・現状値の範囲内に収めるためには、とにかく使用することしかない。住民に対して危機感を意識させる手段として、とにかく「行政職員が率先し利用する姿」を見せるのがまずは有効策であると考え。【意見】 ○バス停留所の待合空間に関する不満度の解消？ ○将来の外出に対する不安度の解消？ ・平均値ではなく、項目ごとの数値を記載することにより、より実態（実情）が見える化されるため、アンケートの母体数値と年齢区分及び回答率等の記載を【追加提案】 5 計画の目標 ○観光施設への公共交通によるアクセスの改善 ・観光施設周辺や幹線道路交差点の渋滞解消と環境負荷の軽減のためにも、パーク＆ライド方式を導入し、観光施設への公共交通利用によるアクセス手段の確保を図ります。【追加提案】	公共交通の維持に要する市負担額の増加を抑制するためには、ご指摘のとおり多くの方に利用してもらう必要があることから、市職員を含めた市民の公共交通利用の促進に資する、具体的な事業の実施に向けた検討を進めます。 また、市民アンケート調査結果に基づく指標の現況値(平成 26 年度)及び目標値(平成 33 年度)については、その数値を総体的に把握するため、各値の平均値としています。これらの内訳につきましては、現況値(平成 26 年度)については、従前の計画書内にその内訳が掲載されていることから、ここには項目ごとの数値の記載や、回答数や回答率等の追加記載はせず、現行のとおりとします。なお、今般の計画改訂に合わせて実施した市民アンケート調査結果につきましては、市ホームページで公開予定としています。 観光施設への公共交通によるアクセスの改善については、ご意見を踏まえ検討した結果、現行のと通りの記載とします。

意見の概要	市の考え方
5 計画の目標 ○誰もが利用しやすい公共交通車両の導入促進 ・ノンステップバス及びユニバーサルデザインについて、言葉の意味を注釈で記載すべき。特に、ユニバーサルデザインとバリアフリーの違いも記載すべき。 【追加提案】	公共交通車両に関する用語については、ご意見を踏まえて、次のとおり用語解説を加えることとします。 ユニバーサルデザインとは： 高齢者や身体障害者という特定の人に限定せず、また、あらゆる体格、年齢、障害の度合いに関係なく、できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間等をデザインすること。 バリアフリーが、物理的な障壁のみならず、社会的、制度的、心理的なすべての障壁に対応する考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインは、施設や製品等について、新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方である。
6－2 実施体制 (1) 行政 ・月2回程度の頻度で、各公共交通機関ごとの利用者の実態把握をします。 【追加提案】	各公共交通機関の利用者の実態把握については、ご提案の頻度で調査を実施していくことは難しいと考えますが、利用実態の把握は、様々な取組みを行っていく上で有効であることから、運行事業者と連携しながら、情報収集に努めていくこととしていますので、現行のとおり記載とします。
6－3 実施事業・実施主体 A－1－2－1 広域幹線機能 (1) J R 外房線表中 ・運行経路が東京駅でないのはなぜか。【質問】 (2) J R 内房線表中 ・運行経路が東京駅でないのはなぜか。【質問】	J R 東日本旅客鉄道(株)の路線図によると、外房線の運行区間は安房鴨川駅～茂原駅～千葉駅、内房線の運行区間は安房鴨川駅～館山駅～木更津駅～千葉駅と表記されていることから、外房線・内房線とも千葉駅までの記載としています。
6－3 実施事業・実施主体 A－1－2－2 (2) 鴨川金谷線 「備考」欄 ・随時検証を必ず実施しP D C Aサイクルを回すこと【意見】	ご指摘のとおり、利用促進に資する取組みを進めるとともに、P D C A（計画・実行・検証・見直し）サイクルにより、随時、必要な改善を図り、より効果的な利用促進を検討します。
6－3 実施事業・実施主体 A－3 待合空間に関する現況調査及び施設整備の実施 ・改善は必要である。天候、季節を考慮した施設を推進すべき。【意見】	改善に向け、必要に応じて、調査・検討します。

意見の概要	市の考え方
6－3 実施事業・実施主体 A－6 パーク・アンド・ライド環境の整備検討 ・目的に「<u>観光施設周辺や幹線道路交差点の渋滞緩和及び環境負荷の軽減</u>」を記載すべき。【追加提案】	パーク・アンド・ライド環境の整備検討については、ご意見のような視点も大切と考えますが、本市では、市外とのアクセス向上のための乗換え環境の整備に向けた検討を行うこととしていることから、現行とおりの記載とします。
6－3 実施事業・実施主体 B－3 公共交通の乗り方教室の実施 C－1 モビリティ・マネジメントの実施 ・対象を、全市民に広げるべき。自家用車を運転する世代に訴えないことには、この計画そのものが無意味になってしまう。今では、子どもの親世代さえ乗り方を知らない。 ・ここでも、行政職員の率先実施が必要。【修正提案】	当該事業については、自家用車を運転している方よりも、まず、公共交通を利用する可能性が高い小中学生や高齢者を対象に実施した方が効果的と考えています。また、別事業である「モデル的な利用パターン等の作成及び情報発信」の事業を通じて、市職員を含めた自家用車を運転する世代の方々にも、利用パターン等を伝え、広域幹線機能を含めた公共交通機関の利用促進に努めることとしていることから、現行のと通りの記載とします。
6－3 実施事業・実施主体 C－4 車両の装飾 ・イメージキャラクター装飾に係る費用とその効果を検証しているのか。イメージキャラクターによる乗車誘導には結びつかない。【削除提案】	計画書の「目的・概要」欄にも記載しているとおり、ここでは、市コミュニティバス車両の装飾を通じて、公共交通に対する関心・愛着を高め、正しい理解と実際の利用に向けたきっかけとすることを目的とした事業です。 本計画は、計画期間が平成 33 年度までとされている中で、平成 26 年度に策定された計画を前期最終年度である今年度に改訂するものであることから、策定当時の計画事業については削除せず、現行のと通りの記載とします。
6－3 実施事業・実施主体 C－5 学校カリキュラムでの公共交通の利用促進 ・ほぼ 100%の学校職員が自家用車通勤をしている現状では全く無意味。絵にかいた餅。【削除】を。	計画書の「目的・概要」欄にも記載しているとおり、ここでは、小中学生に対して、校外学習等における公共交通の利用について働きかけを行うことで、その後の公共交通の利用促進に繋げようとするものであることから、現行のと通りの記載とします。
6－3 実施事業・実施主体 D－3 福祉センター送迎バスの運行 ・福祉センター利用者のみに限定している理由は何でしょうか？誰でも利用できるものに修正。【修正提案】	ここでは、現在、他の施設が運行している移送サービスの内容を挙げて整理し、記載することとしていますので、現行のと通りの記載とします。

意見の概要	市の考え方
6－3 実施事業・実施主体 D－6 新たな公共交通システムの導入検討 「目的概要」欄 ・(最終行)「…実証運行を進めます。」を「実証運行を開始します。」に【修正提案】	ご意見を踏まえ検討した結果、現行のと通りの記載とします。
【全体として】 1 現状でも超高齢のまちであり、これから益々運転免許返上社会となることは明白である。がゆえに、市民一人一人の意識向上と公共交通の現状を訴え認識してもらう必要があるが、その対策が完全に抜け落ちている。住民全世帯への、現状周知及び今後の市民生活への影響予測を兼ねた、アンケート調査の実施を早急にすべきである。住民の意識を把握せず対策は練られない。 2 バリアフリー、ユニバーサルデザイン視点がほとんど無い。超高齢社会は、地域のみならず日本全体のかたちである。観光客も公共交通がバリアフリー化が十分された交通システムのある地域を選び行楽に出かける時代である。地域の高齢者、障がい者、乳幼児子どもに配慮したまちづくり（公共交通システム）を重点に置いた計画でなければ、発展は望めないし計画の意義が半減する。 3 公共交通網の維持のためにはとにかく利用者が増えなければならない。そのための方策、減少衰退防止策の具体性が乏しい。何度も記したが、住民の利用を促すため、また、実態把握のためには地域の一員でもあり住民でもある行政職員の目に見える形での率先利用が必要である。例えば、職員のマイカー通勤は、ナンバープレートの奇数、偶数により曜日分けするなどの実証実験をし、公共交通を利用する機会を積極的にもち、実態把握をして事業者との改善対策を考えることが必要である。 4 都市計画マスタープランにおける将来都市像～コンパクトシティの創出～に連携する施策、計画が現行のコミュニティバスの運行維持のみであり新しい対策計画が不十分であり、「地域公共交通活性化再生法」の活用を図るまでの意識に乏しい。	計画の趣旨・内容についてご確認いただくとともに、丁寧なご意見をお寄せくださり誠にありがとうございます。 いただいたご意見は、本市公共交通施策の推進の参考にさせていただくとともに、鴨川市地域公共交通活性化協議会の中で報告させていただきます。

意見の概要	市の考え方
5 ちょうど3月にJR外房・内房線のダイヤ改正があり、外房線においては茂原以南の運行本数が大幅減便となった。そのことはJRの経営判断として理解できる。おそらく今後10年以内に勝浦・館山間の廃止案が出されてもおかしくない状況である。その時になって慌てて反対運動を起こすのではなく、鴨川市として今から計画に盛り込んでおく必要があると思う。 6 公共交通に関する協議会や審議会の委員には事業者がなっている。それは当然のことであるが、行政が関係するならば一般市民も委員に入れて利用者視点やアイデアを聞く場を設定することも計画策定には必要である。	