

鴨川市地域公共交通網形成計画（骨子案）に対する意見及び対応（案）

番号	提出者	該当頁	意見	対応（案）
1	手塚委員	記載なし	<p>バスの本数を今以上に多くすることについては、人口減少等を考えると難しいと思う。</p> <p>一方で、一人でバスを利用できない人も多くみられるようになったと感じている。</p> <p>このことから、バスの本数を増やすのではなく、タクシーを賢く使うというのが有効な方向性のひとつになると思われる。</p>	<p>タクシー会社の拠点が複数存在し、初乗り運賃の範囲内に限定しても相当数の住民の移送をカバーできる状況にあることは、本市にとって大きな強みであると考えられます。</p> <p>身近な交通手段のひとつであるタクシーについても、利用促進に係する事業において、積極的に対象としていくこととします。</p> <p>【関連ページ】 P66～69</p>
2	手塚委員	記載なし	<p>現在の公共交通空白地域については、何らかの対応が必要であると強く思う。</p>	<p>市内の公共交通空白地域への対応については、本市の公共交通網を形成する上での、大きな課題のひとつとして認識する必要があります。</p> <p>このため、計画案においても、これに取り組むこととし、まずは、内浦地区へのコミュニティバス北ルート of 延伸を実施するとともに、新たな公共交通システムとしてのデマンド型タクシー等の導入についても検討を進めることとします。</p> <p>【関連ページ】 P51・52・65・69</p>
3	里見委員	8	<p>ノーカー・サポート優待証（運転免許証返納者に対するバス運賃の割引制度）の存在をより積極的に周知した方がよいと思う。</p>	<p>運転免許証返納者に対する優遇制度の推進は、高齢者の運転による交通事故の発生の抑制、CO₂排出量の削減、自家用車への過度な依存から公共交通の利用への転換といういずれの観点からも、とても重要な取り組みのひとつと考えています。</p>

番号	提出者	該当頁	意見	対応（案）
				<p>現在、バス会社や市のホームページでも周知を図っていますが、今後は、これに加えて、市広報誌でも定期的に関係記事を掲載するとともに、利用促進に関係する事業として公共交通の重要性やバスの乗り方に関するセミナー等を開催する際には、併せて現場での案内も実施していくこととします。</p> <p>【関連ページ】 P66・69</p>
4	里見委員	11	<p>コミュニティバスの運行本数がもう少し多ければ、より多くの利用者が得られると思われる。</p>	<p>既設路線の利便性向上については、これまでと同様に、今後も継続して取り組んでいく必要があるものと思料しています。</p> <p>このことから、計画案においても、コミュニティバス3ルートのうち、まずは、特に利用者の低迷が顕著な清澄ルートにおいて、小中学校の下校時間帯に合わせて増便を実施することとしています。</p> <p>ただし、このようなコミュニティバスの利便性向上に取り組むに当たっては、コミュニティバスが、民間バス会社の撤退により公共交通が皆無となる危機に瀕した路線を再編した上で、市の限られた財源からの公費負担により運行していることを踏まえて、収支のバランスについても、注意深く配慮していくこととします。</p> <p>【関連ページ】 P53・65</p>
5	里見委員	54	<p>特に独居の高齢者にとっては、ドア・ツー・ドアのサービスが必要になる。その場合の料金については、定期バスと同じか少し高い位が望ましいと思う。</p>	<p>今後、更なる高齢化の進展に伴い、独居をはじめとする高齢者のみの世帯など、家族などによる送迎さえも望むことが難しい世帯が増加していくと見込まれること</p>

番号	提出者	該当頁	意見	対応（案）
				<p>から、ドア・ツー・ドアによる移送サービスの重要性は益々増していくと考えられます。</p> <p>一方で、低廉で充実したサービスを行政が広範に亘って提供した場合、地域の公共交通事業者の経営を圧迫し、そのしわ寄せは、結果として市民の負担となるケースも十分に考えられます。</p> <p>このことから、デマンド型乗合タクシーをはじめとする、ドア・ツー・ドアによる新たな移送サービスの導入については、導入先・実施主体・実施時期など、本計画期間内において慎重かつ着実に検討していきたいと考えていますので、ご理解くださるようお願いいたします。</p> <p>【関連ページ】 P58・65</p>
6	角田委員	記載なし	<p>公共施設、観光施設、名所、病院、食料品店等の点を線で結ぶため、現行の路線バス、コミュニティバス、タクシー、徒歩等も含めたモデルコースを設定し、市民や来鴨者に提供してはどうか。</p>	<p>また、計画内において実施することとしている公共交通の乗り方教室において、参加者自身による自分用モデルコースの作成についても行うこととします。</p> <p>なお、現在、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの各公共交通サービスに関する情報提供は、それぞれの運行事業者が独自に工夫を凝らして公開・提供しているところです。</p> <p>しかし、ご提案のように、それぞれのサービスを複合・横断的に利用したい場合には、それぞれの事業者が提供している情報を個別に調べなければならない状況となっています。</p> <p>このため、計画案においては、こうした状況を改善す</p>

番号	提出者	該当頁	意見	対応（案）
				<p>るために、市内の公共交通に関する情報を一元化した「公共交通マップ」を作成することとしています。</p> <p>この紙面上への利用モデルの掲載についても、紙面のレイアウト等を勘案しつつ、積極的に検討させていただきたいと考えています。</p> <p>【関連ページ】 P66</p>
7	角田委員	記載なし	<p>コミュニティバスや市役所の公用車に鴨川市のイメージキャラクターを表示し、鴨川市のカラーをアピールしてはどうか。</p>	<p>運行車両への市イメージキャラクターの表示については、公共交通を身近に感じ、関心を持ってもらうためには非常に有効な手段のひとつと考えられるため、積極的に取り組んでいきたいと考えています。</p> <p>なお、計画案においては、「車両の装飾」として、当該事業を実施することとしています。</p> <p>【関連ページ】 P68</p>
8	角田委員	記載なし	<p>テレビニュースで、国から自治体への交付金の使い道の例として、バス利用券が挙げられていた。近隣自治体では実施例もあるので、検討してはどうか。</p>	<p>バス利用券の配布については、「お試し利用」を促し、公共交通の良さに気づいてもらう観点から、非常に有効な取り組みと考えられるため、是非実施していきたいと考えています。</p> <p>計画案においては、「お試し乗車券の配布・作成」として掲載しています。</p> <p>【関連ページ】 P67</p>
9	鈴木委員	記載なし	<p>幹線・支線機能のうち、路線バスにスクールバスとしての機能を持たせるとある。スクールバスの多くは生徒を対象とした特定旅客として運行されるが、乗合バスであれば誰でも乗ることができるという利便性</p>	<p>定期路線バスが提供するメリットのひとつとして、「決まった時間に運行し目的地に到着する」という定時性が挙げられる一方、スクールバスは、学校の行事やカリキュラムにより日毎に運行時刻が変わってしまうこ</p>

番号	提出者	該当頁	意見	対応（案）
			<p>があるので、郊外から市中心部を結ぶ系統として活用することも考えられる。</p> <p>ただし、学校の登下校時刻は行事やカリキュラムなどにより日毎に異なるため、この点への配慮は必要となる。</p>	<p>とから、全てのスクールバスを路線バスとすることは難しいと考えています。</p> <p>そのため、路線バスのスクールバスとしての活用にあたっては、通年で見たときに最も通学利用が多い時間帯にスクール利用が可能な路線バスを運行するという手法により、スクールバス単独での運行を少なくしていくというのが基本的な考え方になると思料しています。</p> <p>今回、スクールバスとしての活用も視野に見直しを行うコミュニティバス南ルートのように、活用可能な範囲で、今後も積極的に検討していきたいと考えています。</p> <p>【関連ページ】 P50・52・55・65</p>
10	鈴木委員	記載なし	<p>公共交通網を形成する幹線4方面（木更津・君津、館山・南房総、勝浦、富津・鋸南）の系統はいずれも国庫補助路線であるが、実質的な補助額は損失の概ね2分の1程度であり、赤字運行となっている。</p> <p>特に、富津・鋸南方面への運行が経営的に難しくなっており、運行会社としても、フェリーとバスのタイアップや大山千枚田等の市内観光地を対象とした往復割引券などの取り組みに努めているが、今後、更なる利用促進が必要と思われる。</p>	<p>計画案においては、観光関連の「企画切符の販売」といった取り組みについても、関係事業者の皆さまとの連携により、積極的に進めていくこととします。</p> <p>これに加えて、公共交通マップの作成や公共交通の利用方法に関する教室の開催をはじめとする、公共交通全般に亘る利用促進の取り組みを積極的に実施し、利用者数全体の底上げにも取り組んでいくこととします。</p> <p>【関連ページ】 P50・52・66～69</p>