

## “ふじのくに” 地域公共交通計画パブリックコメントにおける御意見及びそれに対する県の考え方等

- 1 意見募集期間 令和6年1月26日（金）から令和6年2月26日（月）まで
- 2 意見件数等 3名の方から12件の御意見をいただいた。
- 3 意見区分等

| 区 分 |                 | 内 容                                  | 件 数 |
|-----|-----------------|--------------------------------------|-----|
| A   | 御意見を踏まえて案を修正する  | 御意見の趣旨を踏まえ、案を修正する場合                  | 4件  |
| B   | 御意見の趣旨を踏まえて取り組む | 案の修正はしないが、御意見を踏まえて取り組む場合             | 5件  |
| C   | 業務の参考とする        | 現時点では意見を計画や取組に反映することは困難だが、今後の参考とする場合 | 1件  |
| D   | 原案のとおりとする       | 計画の修正に関わる意見だが、修正せず原案のとおりとする場合        | 1件  |
| E   | 計画に記載済み         | 計画への記載についての意見だが、既に記載してある場合           | 1件  |
| 計   |                 |                                      | 12件 |

### 4 御意見の内容及びそれに対する県の考え方

| 番号 | 該当部分        | 御意見の内容  | 県の考え方  |
|----|-------------|---|--|
| 1  | 本編<br>P.112 | 脱炭素化社会の実現。静岡県では、地球温暖化対策アプリ「クルポ」がある。一方、今回の計画や市町の公共交通会議や計画にクルポが出てこない。乗り合いバスには、クルポの脱炭素アクションとして、ポイントがたまるのに、静岡県の担当課、連携をしっかりと、周知徹底すべき。静岡県として、地球温暖化対策を軽視しているのか？脱炭素アクション数は、数値目標を大幅に上方修正しているのに、今回の計画に記述ないのは、不自然。 | A<br>意見を踏まえ、「クルポ」の取組及び当該アプリへのリンクを追記しました。           |
| 2  | 本編<br>P.3   | 沼津市、三島市、函南町は、東部地域、伊豆地域、両方に該当と記入されている。地域で、区別している以上、3つの市町は、どちらかに決めたほうが、いい。地域別の計画策定や協議会も重要なのに、地域区別が両方にある計画なんて、あまり聞いたことがない。   | D<br>伊豆地域と東部地域は、公共交通において密接に関係しているため、一部市町を重複させています。 |

| 番号 | 該当部分       | 御意見の内容   | 県の考え方  |
|----|------------|--|--|
| 3  | 本編<br>P4   | 市町の公共交通会議にて決めて政策を実行しているが、県の公共交通計画の役割が不明確。路線バス退出が相次いでおり、公共交通政策は、市町任せになっている。静岡県の役割が県民に伝わらない。調整役なのか、リーダーシップをもって動いているのか、役割について、記述がほしい。県の計画の必要性が不明確。  | A<br>意見を踏まえ、第6章及び第7章において、県の役割や市町地域公共交通会議との関わりについて追記しました。                 |
| 4  | (全般)       | 様々な地域の公共交通政策が成功しているのか、苦戦しているのか、課題や目標値、乗車人数データがあると、わかりやすい。どの地域も交通の便が悪いため、空白地域に循環バスやデマンドタクシーを。しかし、車の使用率が高く、なかなか乗車人数目標を達成できないままに、実証運行がうまくいかないために本格運行ができない状態があると思う。県の計画をみると、事例紹介が少なく、実態を反映していない計画に見える。もう少し事例紹介を増やしてほしい。  | B<br>意見を踏まえ、令和6年度以降、本計画で掲げる施策に係る取組の実例について、県HP等で発信していきます。                 |
| 5  | 本編<br>P111 | 2040年の展望に、交通アクセスが充実していると記入されているが、個人的にはどう考えても、現在と同じ、公共交通政策の難しさが続いていると予想しています。循環バスの乗車人数、数値目標を達成する市町が少ないのは、変わらないと考えています。ルート、ダイヤをどうするのか？15年後も試行錯誤している状況には、変わらないと思います。なかなか、94ページにあるビジョンは甘い想定かなと思いますが、なぜ、交通アクセス充実が15年間でできるのか、疑問があります。例えば、1便あたりの循環バスの乗車人数を5人と数値目標設定し、結果的に1.8人とかが現実です。やることは山積み。県の展望は、相当甘い考えだと思います。 | B<br>各種インフラ整備が進むことを前提に、都市間交通の充実や観光客の増加等を展望しています。意見を踏まえ、地域内交通の確保に努めていきます。 |

| 番号 | 該当部分         | 御意見の内容  | 県の考え方  |
|----|--------------|---|--|
| 6  | 本編<br>P104   | 交流人口の拡大。三島市、熱海市、函南町では、交流人口の拡大をするために、伊豆ファン倶楽部を2月より始めるようです。数年後には伊豆半島全域に拡大予定で、公共交通からは、なぜか、タクシーしか、参加が決まっています。旅行者がタクシーで観光施設を訪問していくのは、メインシナリオなわけではないのに、伊豆ファン倶楽部は、なぜか、タクシーを参加事業者に決めています。バスや電車は、どうなっているのか？本気で交流人口の拡大を目指すなら、静岡県も積極的に連携し、この計画でも、伊豆ファン倶楽部に触れるべき。最低限、公共交通会議で、扱わないと、交流人口拡大事業が失敗してしまう。連携を模索すべき。 | B<br>動向を注視し、適宜連携を模索していきます。                               |
| 7  | (全般)         | 年老いた家族をかかえる身として、目指す姿の具体化イメージ「誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供」に期待している。ぜひ、実現をお願いしたい。  | E<br>実現に努めていきます。   |
| 8  | 概要版<br>P2、P3 | 概要版の中にわからない言葉があるので、注釈や用語集をつけた方がいい。  | A<br>注釈を追記しました。  |
| 9  | (全般)         | 県としてすること、させることが明確になっていないと感じる。大きな括りとしてのビジョン編は本県において目指すべき姿からの公共交通が果たすべき役割や目標を、プラン編の中でビジョンに対するバックキャストとして個別ごとの目標設定をし、そのうえでどれくらいの投資を行っていくのか、その中の一つとして地域間幹線系統やフィーダー系統補助など、国の補助制度の計画連動化に対応する計画であるのであって、関係性がきちんと整理されていない。   | A<br>意見を踏まえ、第6章及び第7章において、県の役割や市町地域公共交通会議との関わりについて追記しました。 |

| 番号 | 該当部分 | 御意見の内容   | 県の考え方   |
|----|------|--|---|
| 10 | (全般) | <p>GTFS に関して県東部地域では、自治体路線のみならず事業者路線も対象に作成が行われているが、県中西部の事業者はなされていない。また本計画での目標は、市町が事業主体の路線のみが対象となっており、カバーできる県民は非常に限られている。これに関して、県内のすべての鉄道、バス、フェリーの公共交通機関において、リアルタイム情報も含めて、オープンデータとしての公開までを 5 年以内に達成すべきである。少なくとも県内各事業者ともバスロケーションシステムを用意できており、対応は比較的容易である。他県でも群馬県や富山県等でも達成しており、県民、来訪者問わず、公共交通利用に必要な情報の取得に困らない環境の構築として県主導で行ってほしい。これに関しては、データ整備によって、山形県のように県として状況把握や、県独自の施策展開にも活用が可能になるほか、本県の VIRTUAL SHIZUOKA 構想といったデジタルツインの施策において都市・交通データとしての利活用ができるようになり、県の業務改善・効率化にもなるはずである。</p> | <p>B GTFSについては、県内の多くの交通事業者や一部市町で整備済であることから、これを市町の自主運行バスにも広げていく計画としています。市町での整備を進めるための手段として、山形県の事例も参考に検討していきます。</p> |

| 番号 | 該当部分 | 御意見の内容   | 県の考え方  |
|----|------|--|--|
| 11 | (全般) | <p>公共交通を必要としている高校生をターゲットに例えば、県立高校に通えるかどうか(8時に学校に到達できるカバー人口、終業時間16時ごろ、部活動終了後18時ごろ、学外の活動後21時ごろに学校もしくは主要駅を出て自宅に戻る)みたいな指標を作成し、検証すべきでないか。通院者であれば、地域医療支援病院に開診時刻に間に合うかどうか。高頻度路線や鉄道沿線外の地域拠点間を結ぶ路線において各市町の主要駅において始発や終電と接続できるかなどといった観点で、例えば道路側で行われている静岡30構想のように、運行頻度の高さやバス路線における定時性や速達性の向上を評価軸に組み込んだ施策展開がなされるとよいと思う。運行されている路線の一覧はわかるが、国もしくは県補助の記載ではなく、県としてどのようにしていくのかGTFSなどのデータを活用しながら示していくことが必要だと考える。県としてのネットワークを確保しなければならないといった理由付けをしていくことが大事だと思う。</p> | <p>C</p> <p>公共交通については、役に立っているかどうか重要です。意見も踏まえ、次期計画に向けて、こうした指標の導入に向けて研究していきます。</p> |
| 12 | (全般) | <p>県内事業者各社とも高頻度運行やパターンダイヤ化で、減少傾向や現状維持といえども、他県と比べても利用者数がまだまだ多くスケールメリットを確保できている面がある。国の補助制度が十分でない都市交通を担う領域で事業者による負担に限界が来ていて、そのしわ寄せが独立採算では厳しい中小都市や大都市の郊外部のバス路線補助頼みになっている。県として都市交通における公共交通の活性化を図ることで、本県が抱える諸問題の解決に取り組んでいただきたい。鉄道駅のバリアフリー補助の補助要件やオムニバスタウンの推進では、全国において先駆けて行っているなど、他県に比べても評価できる点も多いからこそ、デジタル技術の活用で移動に困らない社会の実現をしていただきたい。そのうえで県内各市町レベルでは扱えきれない広域行政としての施策展開が本計画でなされることを期待する。</p>   | <p>B</p> <p>意見を踏まえ、各種施策を推進していきます。</p>  |