

磐田市地域公共交通計画（案）に対する意見募集について（結果）

- 1 募集期間 令和5年1月20日（金）～令和5年2月20日（月）
- 2 提出状況 10件（6名）
- 3 意見内容とそれに対する市の考え方

No.	項目	意見内容	市の考え方
1	13ページ 基本的な方針	13項目 SDGsの観点からも、誰もが使いやすいと思えるような磐田市の公共交通の実現を目指して欲しい。公共交通が不便だから自家用車を使う、という発想では、公共交通の魅力や市民の満足度が下がってしまうと思う。公共交通とまちを最大限生かしていただき、磐田市の発展に結びつけてほしい。公共交通と磐田市のまちづくり、発展を共に考えて、公共交通や磐田市を人が集まる磐田市にしてほしいと思う。	本計画は、交通弱者とされる学生、高齢者、障がい者の方々からご意見をいただきながら策定を進めてきました。本計画の推進により、誰もが使いやすい公共交通の実現を目指していきます。 また、本計画は、都市計画マスタープランや立地適正化計画を関連計画とし、まちづくり分野と連携を図りながら策定を進めてきました。市内の各拠点を公共交通で結ぶことで、磐田市の発展や人が集まるまちの実現に努めていきます。
2	30ページ 評価指標1 バス路線の 利用者数・収支率	p29～32 バス路線の利用者数増加や利用促進による収支率の改善が掲げられていますが、磐田市立病院～磐田駅間のバスの本数は昨年秋にも減り、ますます利便性が悪くなっています。例えば、朝の通学時間の本数が減り、雨で利用者が増える日などは大変混雑していつも乗るバス停より前のバス停から乗らないといけないくらいすし詰めになったり、午後の時間帯の便がなくなってテスト期間中など帰りが早い日はバスで帰宅できず、家族が送迎できない日などは子どもたちは4、5キロの道のりを歩いて帰ったりしています。レイニーバスなどありません。子どもの少ない北部には、通学ライナーなども期待できません。結局、バス通学がしにくくなり、親たちは自家用車で送迎し、高校周辺道路の大変な混雑も招いています。通学に関して親の負担が大きくなっているのが現状です。 子どもたちの通学手段に限られる磐田は決して子育て、子育てがしやすいまちだといえないです。 バス路線の利用者数増加や利用促進による収支率の改善の具体策を考える時に、バスの本数など子どもや若者の通学のしやすさもぜひ考慮していただきたいと思えます。 よろしくをお願いします。	本計画では、バス路線の利用者数と収支率を目標値としています。この数値目標を達成するため、便数やダイヤなどのバス路線の運行内容の見直しを検討していきます。 これらの取組みを進める中で、通学のしやすさについても考慮していきます。
3	32ページ 評価指標3 市民の満足度	28ページ事業スケジュールや32ページ第5章計画の達成状況と評価で路線バスとデマンドタクシー利用者が満足、やや満足との回答が得られました、2027年度目標値に向い計画されていて良いと思えます。 車社会の世の中で、私はまだデマンドタクシーや公共交通機関を利用する事が少ないですが、免許を返納したり、何れはお世話になる事と思えます。 交通の利便確保は、住民の満足度を得る事は、中々大変だと思えますが、市民と寄り添って計画されていますので嬉しく思います。	本計画における「デマンド型乗合タクシーの維持」や「運行内容の見直し」等の実施により、免許返納後も移動手段を確保するとともに、引き続き、市民の満足度の向上に努めていきます。

磐田市地域公共交通計画（案）に対する意見募集について（結果）

No.	項目	意見内容	市の考え方
4	コミュニティバスの再検討をお願いしたい①	<p>かつて運行していたコミュニティバス、ゆや・ニッセ・もくせい・エコバス・ごんバス等、導入当時は「時代が早すぎた」と思う。高齢化が進んだ今の時代にこそ必要だと思うけど、コミュニティバスの再検討はまったく考えていないのでしょうか？</p> <p>当時、どれ程赤字だったとか廃止された理由は不明ですが、当時漠然と思っていたこととして、料金体系と路線の不備等があったと思う。</p> <p>1回乗車で100円であったとしても乗り換えでまた100円と加算されていく料金では利用しづらく、1日フリー券や1ヶ月定期券等があったら利用しやすかったと思う。また路線に関してもせっかくJR駅が当時2か所、現在3か所も市内にあるのに、そこをJRと並行して運行するのではなく、駅から南北、天浜線への路線等、3か所の駅から延びる路線を考えてもよいと思う。遠鉄バスの路線と共通するのも拠点となる場所を数か所乗り換えポイントとしてあればもっともっと便利に市内の交通網が完成したと思う。</p>	<p>新規検討路線等については、本計画の「磐田市が目指す将来の公共交通体系」の移動手段の検討路線に示しています。</p> <p>具体的には、JR駅を拠点とする南北の2ルートを検討路線としています。また、路線の検討にあたっては、新規路線検討フローを参考に進めていきます。</p>
5	コミュニティバスの再検討をお願いしたい②	<p>こういったことを今再検討しないのか？デマンドタクシーでは予約も必要だし帰りのこともあるし、なにより時間の計画性がまったくない。そしてなにより市外から磐田市へ来る人にとって、とても不便な磐田市の交通網だと思う。</p> <p>また、かたりあの豊田町駅からの無料シャトルバス、この費用はどこが負担しているのか？無料というのも気になるが、シャトルバスという性質上、市内のどこの施設にも足を運んでもらうことがないというのはとても残念に思う。</p> <p>豊田支所への交通を考えた時にも、ここにコミュニティバスが走っていたら、せっかく市外からかたりあへ訪れる人々に、市内施設を観て回ってもらえるのではと思う。とにかく路線と料金体系によって今のデマンドタクシーの費用対効果を上回ってくれるのではと期待もする。</p> <p>ド素人が考えるより、もっともって「鉄道・バスおたく」の皆さんから、意見を聞いたり、より良い市内の公共交通を考えてもらいたいと思う。</p>	<p>本計画では、豊田町駅からかたりあの区間を移動手段の検討路線と位置付けています。これにより豊田町駅から豊田支所方面へ市外から来る方の移動手段は今後検討することになります。路線の検討にあたっては、学識経験者や交通事業者等の専門家に意見を聞きながら進めていきます。また、現在のシャトルバスの運行はイベント主催者等が来客のために用意しているものです。</p> <p>なお、デマンド型乗合タクシーは、利用者を市民に限定し、主に通院や買物の移動手段として利用いただいています。運行内容等は、今後も見直しを検討していきますが、予約型の乗合により、低価格でのサービス提供が可能となっていますので、ご理解をお願いします。</p>
6	コミュニティバスの再検討をお願いしたい③	<p>「サブスク」としてコミュニティバスの1ヶ月定期があれば、私は購入したいと思う。距離毎の料金体系（100～最大500円とか）・1日券（1日700円とか）・1ヶ月券（月1万円とか…福祉的な補助は別途給付とか）。</p> <p>とにかくいくつか車の免許を返上しても大丈夫な公共交通を考えて欲しい。現状デマンドタクシーも一応登録しているけど使いにくいから使ったことはない。</p> <p>デマンドタクシーよりコミュニティバスの復活を考えて欲しい。市民と磐田市を訪れる市外の人々の為にも。時刻表があると予定を組むことが楽になりますし。</p>	<p>料金体系や時刻表は、「新規路線の検討」の中で検討することとなります。</p> <p>本計画では、バス路線は駅や各地域の拠点間の移動手段として、また、デマンド型乗合タクシーは主に高齢者の通院や買物等の移動手段として公共交通の役割を担っています。</p> <p>また、デマンド型乗合タクシーは年間延べ36,000人を超える利用があり、利用者の54.1%の方が満足、やや満足と感じていただいていることから、市民の移動手段として徐々に定着してきていると認識しています。</p>

磐田市地域公共交通計画（案）に対する意見募集について（結果）

No.	項目	意見内容	市の考え方
7	計画全般 1	<p>1. 鉄道輸送と地域公共交通計画の連動について</p> <p>鉄道は、環境配慮型の高速で大量輸送可能な交通手段である。これまで個人の自家用車での移動から、「公共交通」の利用への転換は地域公共交通基本計画の大きな政策課題である。地域の拠点とJR鉄道駅間の輸送は路線バスが役割を果たす事になっている。そのため、市民の公共交通利用促進のためには以下のバス路線の利便性向上が重要である。</p> <p>①人口密度や高齢化率の高い地区がバスルートから離れて点在している課題の解決</p> <p>②公共交通のハブ拠点である鉄道駅へ最短でアクセスできるようバス路線の利便性向上</p> <p>しかしながら、現状の路線バスはJR磐田駅中心に放射状に運行する路線構造となっている（豊田町駅には1路線、御厨駅は今後新規にボランティア輸送を計画）。また今後も鉄道駅周辺と市内地域を結ぶバス路線は現状維持の方針となっている。</p> <p>上記①、②に述べた鉄道へのアクセス利便性の向上、市民の公共交通利用促進、環境配慮型地域交通システム構築を達成するには、JR磐田駅に1極集中している乗り換え需要の、豊田町駅及び御厨への段階的な分散化の実現が重要である。路線バスの将来の姿は、現状維持ではなく路線の見直し再編計画に取り組んで欲しい。</p>	<p>本計画の「磐田市が目指す将来の公共交通体系」では、人口密度や高齢化率の高い地区、バスルートから離れた都市施設がある地区、人口流動の実態などを分析する中で、豊田町駅北に1路線、御厨駅の南に1路線、御厨駅の北に1路線を移動手段の検討路線に位置付けています。本計画の推進により、これらの検討路線の実現と既存バス路線の維持等を図り、鉄道輸送を含む地域公共交通体系の構築に努めていきます。</p>
8	計画全般 2	<p>2. 袋井駅との地域公共交通接続について</p> <p>磐田市地域公共交通計画意見シートを見ると、袋井市と磐田市を結ぶ公共交通軸（基幹的なバス路線）が遠州鉄道の袋井市からの撤退を理由に将来の交通体系図から削除されている。自家用車から公共交通に市民生活をシフトするには隣接都市との交通路線も重要な生活基盤でもある。袋井とのバス路線の新規確保を検討して欲しい。</p>	<p>本計画の対象区域は、磐田市区域内となりますので、袋井市との新規バス路線を計画に位置付けていませんが、県等が広域計画を作成する際には研究していきます。</p>
9	計画全般 3	<p>3. 新規公共交通路線の推進体制について</p> <p>第4章以降の新規路線の検討（新規事業）では、新規路線を追加する検討の主体が地域住民・市民団体となっている。また、検討の手順も地域住民・市民団体要望書の作成からスタートするように定めている。</p> <p>都市計画、立地適正化計画、環境基本計画ならびに地域公共交通活性化再生法、道路運送法が関わる新規路線の計画推進を、地域住民・市民団体が主体となって計画を推進できるとは考えられない。</p>	<p>本計画の基本理念と役割において、市民・市民活動団体の役割は、公共交通の積極的な利用や、地域公共交通の利用促進や新たな交通手段の検討に努めるとしています。持続可能な公共交通を維持するためには、利用者の確保が必須です。このため、地域住民等の意見はととても大切だと考えており、市は今後も、地域の声を聴きながら、新規路線等の検討を進めていきたいと考えてます。</p>

磐田市地域公共交通計画（案）に対する意見募集について（結果）

No.	項目	意見内容	市の考え方
10	計画全般 4	<p>4. 福田地区の公共交通計画に対する意見</p> <p>①循環型交通ネットワークの導入について ボランティア輸送手段の交通ネットワークは、バスと比べて小規模で小回りの効く利便性が利点となる。福田地区の拠点には福田支所が中心となるが、その周辺から住民が利用できる循環方式を配慮して欲しい。</p> <p>②路線バスを含む環状公共交通網の構築について 上記の新規ボランティア輸送の福田から御厨駅へのルートは、先に延ばしてバス路線中ノ町磐田線と乗継いで磐田駅に行ければ、買い物、医療機関、行政などの幅広いアクセスが可能な環状交通網として市民の利便性が格段に向上する。ヤマハのイオンタウン前でバス路線の乗り換え接続を検討して欲しい。</p> <p>③交流・レクリエーション拠点の交通アクセス整備について ”磐田市がめざす将来の交通体系”では竜洋海浜公園周辺と豊田町駅経由磐田駅に至るルートが地域輸送資源の活用調査の対象となっている。 福田漁港周辺は、渚の交流館を中心としたにぎわいと、遠州灘海岸の景観を生かした観光スポットとしての発展が期待され、磐田市都市計画マスタープランで交流・レクリエーション拠点に位置づけられている。さらに将来は国道150号線バイパスが福田漁港近くを通る計画もあり、将来道の駅などの観光拠点を設置できればさらなる磐田市の経済発展が期待できる。 竜洋海浜公園周辺と福田漁港周辺を上記の交流・レクリエーション拠点の交通アクセス網で接続する事で、竜洋地区・福田地区の海洋観光と水産資源を生かしたレクリエーション地域づくりも実現できる。竜洋海浜公園～磐田駅地域輸送資源の活用調査の計画を福田漁港まで延ばす交通計画を検討して欲しい。</p>	<p>①②本計画のボランティア輸送は、地域住民主体の移動サービスを市が支援するものです。市はこの運行について、法的な助言や経営的な支援をしていきます。ルートなどの運行内容は、バス路線やデマンド型乗合タクシーを補完する目的で、地域が主体となって検討を進めていただく予定です。</p> <p>③本計画では「地域輸送資源の活用調査」として、竜洋海浜公園周辺施設の管理事業者が実施する施設送迎バスの活用の研究を進めるとしています。ご意見の福田漁港周辺についても、研究を進めていきたいと考えます。</p>