

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
浜松市地域公共交通会議 （リーダー）	<p>◆中部様式（p7）にフィーダー系統のことは記載されておらず、評価の中では分らないことが多すぎる。</p> <p>◆収支率20%という目標については、現在の状況では目標達成が困難である。目標値として妥当かも含め検討が必要ではないか。地域間幹線系統も含めて目標の再考をお願いしたい。</p>	<p>◆地域に聞く場合、バスの利用者を対象としているか、調査方法について教えて欲しい。そもそも、地域と目標の共有ができていないのか。また、地域間幹線系統とフィーダー系統の乗継状況についてどのように考えているか教えて欲しい。</p> <p>→（市）地域の検討会は、自治会や学校関係者で構成されており、各区役所が中心となって運営を行っているため、バスの利用者に意見を聞いているかは把握しきれていない。</p> <p>→（B）バスの利用者に聞けていないのであれば、本質を把握していないのではないか。</p> <p>→（市）総合交通戦略にて区役所中心に地域の検討会を運営していくことを定めているが、本庁と区役所間で調整が不十分な点があるため、検討会については再度区に確認したい。区役所はかなり細かな点まで把握しているという印象のため、もう一步地域に踏み込んで検討したいと考えている。</p>	<p>◆収支率改善のため対距離制運賃を導入したことは理解できるが、その結果利用者が減少したことに対してはどのように評価しているのか。</p> <p>→（市）利用者が減少することは想定しなかった。運賃体系を見直しによる運賃が安くなる地域と高くなる地域があるため、今後利用者減少の原因を地域住民も交えて分析したい。今後は、利用者数の推移を踏まえ、地域にメリットのある方策が必要と考えている。</p>	<p>◆本省様式について、評価のA・B・Cの判定基準を中部様式にも記載して欲しい。</p> <p>◆様式にはフィーダー系統については記載があるが、北遠本線や笠井高台線などほぼ市内で完結している地域間幹線系統についても状況を把握されているか。現在は結構な補助金が投入されているが、補助落ちになってしまう可能性もある。これらの地域間幹線について、市としては維持していくつもりなのか様式にも記載して欲しい。特に北遠本線については、現在の水窪出身の運転士がいなくなれば廃止が懸念されるため、もっと地域と交通事業者と一緒に検討した方がよいのではないか。</p> <p>→（市）ご指摘のとおり、昨年12月に運転士不足問題が発生したため、来年度から早急に対応していく考えである。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>湖西市地域公共交通会議 (ライダー・計画推進)</p>	<p>◆路線ごとの評価基準がないため、指摘される。評価基準についても地域と議論した上で設定して欲しい。 ◆コーちゃんバスの定時定路線型でよいかも含めて評価をお願いしたい。</p>	<p>◆本省様式の各系統とも同じような記載が多い、運行評価改善委員会では何をやっているのか。 ◆地域で協議しているのであれば目標値は変えていく必要がある。現在の様式では、実施したことに対する評価結果であり、利用者が増加したのであればどのような人が増加したのか、中身の評価が必要である。モビリティ・マネジメント実施の結果、想定した需要につながったかを検証する必要がある。 → (市) ご指摘のとおり、検証について検討したい。</p>	<p>◆計画推進事業について、モビリティ・マネジメントに取組まれており、評価はAとなっているが、実施したことに対する評価なのか。モビリティ・マネジメントについては、どのような人々を対象にどのように実施したかが大切なため、留意して実施する必要がある。 ◆免許返納者への無料乗車券の発行の評価がAとなっているが、免許返納者を無料にすることで終わってよいのか。返納前にどのように公共交通を使ってもらえるかに取組む必要がある。免許返納については安易に取組む自治体が多いが、効果については分からないため、効果検証が必要である。</p>	<p>◆本省様式の「②目標・効果達成状況」について、利用者が2割減少でも評価A、利用者が3割増でも評価Bとなっているのは何故か。ちゃんと評価しているか疑わしく感じるため、評価の判断基準についても分るように明記して欲しい。 ◆浜名線については、輸送量が前年比半分に減少している。浜名線が地域間幹線系統でなくなるとフィーダー系統の補助ももらえなくなるため、地域間幹線系統についても検討した方がよいのではないか。 → (市) 評価基準については、地域公共交通で検討したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>磐田市地域公共交通会議 (フィーダー)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆協議会が目指す地域公共交通の姿が分らなかった。本様式を作成する際は、目指すべきサービスや目標達成できなかった要因などについて整理し、地域住民にも分りやすく説明できるような資料として欲しい。 ◆デマンド交通については、仕組みが難しいため今後も努力して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆中部様式の「協議会が目指す地域公共交通の姿」には現状のみで目指す姿が記載されていない。網形成計画には記載があるので、中部様式にも記載して欲しい。 ◆地域間幹線系統に関する記載がないが、掛塚さなる台線や秋葉中遠線については関係ないということか。掛塚さなる台線や秋葉中遠線の 2 系統が重要であれば、地域間幹線系統とフィーダー系統の乗継についても把握しておく必要がある。 ◆地域公共交通会議では全てのデマンド交通について評価を行っているのに、本様式にはなぜ記載しないのか。市の評価をそのまま本様式にも記載して欲しい。 ◆網形成計画の評価と本様式の評価の関係性を教えて欲しい。 <p>→ (市) 地域間幹線系統への影響については把握できていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆自己評価の際は、本当に必要な路線か協議会で議論し、第三者評価委員会では、重要と考えている路線についてちゃんとアピールして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆直近の第三者評価委員会の活用・対応状況について、評価指標が多すぎるとの指摘があったようだが、一般的には全て評価すべき項目かと思う。ただし、数値的によい結果がよい評価かはデマンド交通では難しいところである。例えば、乗継ぎに関してはネットワーク前提ではなく、地域内の移動手段としての位置づけも考えられる。 ◆簡単に分かる評価指標以外にもターゲットや利用して欲しい方向など、市としてのメッセージ性のある評価指標もアンケートなどから把握できるとよいのではないか。また、利用者は満足している可能性もあるため、利用していない人も含めた調査が必要である。 <p>→ (市) 定期的にアンケート調査を実施しているため、利用満足度などを把握したい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆県からの説明のとおり、磐田市立病院福田線の利用者が減少している一方、フィーダー系統であるデマンドの福田線の利便性が向上されている。中部様式では、地域間幹線とフィーダーの関係性についての考察を記載して欲しい。デマンドの運賃割引制度などの取組みによる地域間幹線系統への影響と、それを踏まえた公共交通ネットワークの考え方を教えて欲しい。 <p>→ (市) 地域間幹線系統への影響については把握していない。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
袋井市地域公共交通会議（フィーダー）	<p>◆自主運行バスについては、病院の検査開始時刻にあわせて 8 時着に運行を変更したとあるが、時刻をあわせて間に合うのか。むしろ少し前の時刻に到着するように設定することが多いように思うが、地域と協議した結果の変更なのか。</p> <p>→以前は病院の開院前に到着しており、入口に並ぶ人がいることから、病院側から改善を求める意見があったため変更したという経緯がある。検査開始は人によって異なるため、バス利用者については病院に時間を融通してもらうことになっている。</p> <p>→（A）そのような内容が分るように様式にも記載して欲しい。</p> <p>◆網形成計画を作成するとあるが、予算は確保可能なのか。</p> <p>→（市）計画の予算は内示の時点でカットされた。</p>	<p>◆デマンドタクシーがホームページに掲載がない理由を教えて欲しい。</p> <p>◆デマンドタクシーの利用が伸び悩んでいる原因について、どのように分析しているのか。</p> <p>→（市）利用者登録しており他のバスを利用している人を対象としてアンケート調査を実施した結果、デマンドタクシーは 2 時間前予約が必要であり、煩わしいという意見が多かった。</p> <p>→（B）デマンド交通については、先例も多く同じことが課題として明らかになっているにも係らず対応策が検討されていない。行政はデマンド化することで便利で費用も抑制できると安易に導入するが、小手先だけの改善策では利用者増につながると思えない。</p> <p>→（市）運賃改定や割引制度の導入、目的地の追加、増便、予約時間の拡大などにより、利用者は増加している。敬老会などの利用者に対して市がデマンドタクシーについて説明を行っているが、登録者数は少ない状況であるため、今後も努力したい。</p> <p>→（B）煩わしいという意見があるのであれば、登録制をやめることも考えられる。</p> <p>→（市）予約が煩わしいということであり、登録についての意見はそれ程でもない。</p> <p>→（B）登録しただけで予約につながるとは限らない。試行錯誤しているのは理解できるが、本質的な問題解決に至っていないのではないか。地域ときちんと協議しているのか。</p> <p>→（市）デマンド交通だけでなく、交通事業者から運転士不足による廃止申出も出されているため、その点も含めて地域とともに検討したいと考えている。</p>	<p>◆デマンド交通については、磐田市と同じであり、引き続き検討をお願いしたい。</p>	<p>◆口頭では地域間幹線系統とフィーダー系統の関係については説明があったが、来年度、網形成計画の策定を予定しているようなので、計画ではネットワークについても整理して欲しい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>焼津市地域公共交通会議 （フィーダー・計画策定）</p>	<p>◆デマンド交通の実証実験がよい結果ではなかった原因を分析するとニーズが見えてくると思うため、もう少しきちんと分析して欲しい。</p> <p>◆課題は随分前から明らかになっているため、早くニーズの把握に努めて欲しい。</p>	<p>◆デマンド交通はドア・ツー・ドアで便利と言われるが所詮車には勝てず、定時定路線型運行の方が安心して乗れて利用されるケースもある。デマンド交通については、何時にどこの人がどこへ行きたいかというまとまったニーズを把握し、一定の需要があるところは定時定路線運行とするなどの検討が必要である。</p> <p>◆中部様式 9 ページの「基本理念」はよいと思うが、対応する具体的な施策につながっているか分らない。</p> <p>◆中部様式 10 ページにある「1-1 焼津駅～市立病院～大井川庁舎間の幹線軸の強化」については、地域に望まれているのか。現状路線とかけ離れているため、幹線軸にする場合は大々的な見直しが必要である。また、3-3以降は一般的な施策が書かれているが、隠れたニーズの掘り起こしが不十分ではないか。ニーズ把握が十分でない中、上から目線でバスを運行しても利用されないため利用促進を行うということがないように留意する必要がある。</p> <p>→（市）焼津駅と市民病院をむすぶ路線を大井川庁舎まで延伸し拠点間を連携する幹線軸とする考えである。ワークショップなどによりニーズの把握を行っているが、今後も利用者と具体的に検討していきたいと考えている。</p>	<p>◆自主運行バスの収支率の目標値が厳しいと思われる。その上、デマンド交通にも取り組んでいるので苦勞が伺える。</p> <p>◆デマンド交通とフィーダー交通の関係性について、どのような検討によりデマンド交通を導入することになったのか。</p> <p>→（市）デマンド交通については、公共交通空白地域への対応と定時定路線型バスの代替案の 1 つとして位置づけているが、実証実験を 2 年間実施した結果利用状況が良くなかったため、時間をかけて運行形態（車両の小型化、デマンド）について地域と議論した上で決定したいと考えている。</p>	<p>◆地域間幹線系統の維持が施策となっており、網形成計画策定中であることから、地域間幹線系統とフィーダー系統の両方について、P D C A サイクルの中で交通事業者とともに評価・改善できる仕組みとして欲しい。</p> <p>→（市）フィーダー系統については、協議会にて路線ごとに評価している。地域間幹線系統については地域全体で評価したいと考えている。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>牧之原市 (牧之原市地域公共交通会議) (計画策定)</p>	<p>◆本市は市内だけでバス路線が完結しない地域であるため、地域間幹線系統だけでなく、周辺市との連携についても検討が必要ではないか。新たな事業への対応だけでなく、現在の既存のバス路線に対してもやるべきことはあると思うため、その点も計画で整理して欲しい。また、市民との協働する場があるのであれば、活用して検討して欲しい。</p>	<p>◆以前の計画から何も変わっていない印象であり、デマンド交通が追加されただけのように感じる。何が変わったのか教えて欲しい。また、デマンド交通もほぼタクシー補助と同じ運行である。</p> <p>◆高台地域の整備予定はいつごろか。網形成計画との整合は図られているのか。</p> <p>→ (市) 高台地域は 4 年度の平成34年度に完成予定である。金谷駅からの既存のバス路線が長いので、高台地域で路線を分け運行頻度を上げたいと考えている。</p> <p>→ (B) 平成34年度完成としていても予定がずれ込むことが多いので、計画期間を平成34年度末までとした方がよいのではないか。また、高台地域の整備に向けた目指すべき姿が必要である。地域間幹線系統の維持も厳しい状況の中、それまで存続できず計画が実現できないことも懸念される。地域間幹線も補助落ちになる可能性がある。平成34年度の高台地域の完成までのつなぎが大切である。</p> <p>→ (市) 平成34年度までの 5 年間で需要の変化は少ないと考えている。</p> <p>→ (B) そうだとすると、このタイミングで計画策定する必要があるのか疑問である。また、高台地域の整備が遅延することに対する対応も考えておく必要があるのではないか。</p> <p>◆中部様式 6 ページ: 右下図に現状が示されていない。静岡相良線を重要路線に位置づけているが、図示されておらず不要のように見える。高台に大量輸送が必要とする一方でデマンド交通も登場している。網形成計画では今後の 5 年間でどのようなことに取組むかを定めるべきである。</p>	<p>◆通勤者を集約するという考え方はよいと思うが、実際は各社企業バスを運行するなど、実現のハードルは高いものと思われる。上手に取組めば需要は期待できるが、十分に検討した方がよい。</p> <p>→ (市) 企業に対してヒアリングを行っているが、ご指摘のとおり企業バスがある中、なかなか既存のバスを利用してもらえないが、可能な限り連携したいと考えている。</p> <p>◆デマンド交通については、全市を対象区域とすると財政的に厳しく、利用もされないこともあるため、短期間に検証・見直しを行った方がよい。</p> <p>→ (市) 試行運行しているデマンド交通については、利用者が高齢者に限定されている。対象区域を全市としているが、バス路線に影響のない範囲で取組んでいきたいと考えている。</p>	<p>◆現在、網形成計画を策定中であるが、計画策定後も協議会の継続した活動をお願いしたい。</p> <p>◆本市の場合、藤枝駅や島田駅へアクセスする路線が重要と思うが、周辺市は末端部側まで見てくれないことが多いので、牧之原市から両市への積極的な働きかけが必要である。</p> <p>→ (市) 地域間幹線系統については、藤枝市・島田市・焼津市で協調して補助することで合意されているため、今後も路線維持のために積極的に取組みたい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>小山町地域公共交通会議（フィーダー・計画推進）</p>	<p>◆ 3 ページの目標のうち「公共交通に対する満足度」が基準値 18%から目標年までに 50%となっているが、町民にきちんと説明できているのか。</p> <p>◆ アピールポイントとして、シニアクラブ総会における説明会の実施が記載されているが、どこの地域でも実施していることであるため、もっと工夫した施策展開が必要である。</p> <p>◆ 須走地区は御殿場市に近いなど、地域の実情は異なるため、町全体で取組むこと、地区ごとに取組むことを整理した上で取組んで欲しい。</p>	<p>◆ ホームページに様々なバスの案内が掲載されているが、これらのバスがどのように使えるかといった情報が分からない。バスの運行情報ではなく、行き先に対応したバス案内をした方がよい。地域間幹線系統や高速バスなどとの連携についても案内した方がよい。</p> <p>◆ 公共交通フォーラムは何をする予定か。</p> <p>→ (町) 公共交通フォーラムは企画段階であるが、基本的には利用促進の取組みを予定しており。特に須走地区における利用促進を行いたいと考えている。</p> <p>→ (B) 他地域から須走地区に行ってもらふことや、バスの使い方が提案できるとよい。「金太郎公共交通計画」の名のとおり、もっと面白い取組みができるとよいのではないか。</p> <p>→ (町) 現状ではバスを楽しく乗れる工夫はできていない。コミュニティバスは高校生の利用が多いため、バスのネーミングなどを考えてもらえるとよい。</p> <p>→ (B) 直近の第三者評価委員会でも指摘があったように、路線のブランディング化に取り組んで欲しい。</p>	<p>◆ 中部様式の 5 ページ: 2 ルートの年間利用者数の目標が示されているが、3 ページの評価にある年間利用者数と数字が異なるが、2 ルート以外にも路線があるのか。</p> <p>→ (町) 5 ページはフィーダー系統のみ、3 ページはそれ以外を含む全路線の年間利用者数を計上している。</p> <p>→ (C) 全路線についても評価を行っているのか。また、全路線の年間利用者数がかなり増加しているが、野心的な目標と捉えてよいか。</p> <p>→ (市) 平成27年10月から実証運行を行っており、高い目標値となっている。</p> <p>→ (C) そのようなことが中部様式だけでは分らなかったなので、網形成計画の全体像が分るような整理をお願いしたい。</p>	<p>◆ 網形成計画において路線バスの収支率や利用者数の目標が設定されているため、県からの報告以外、中部様式の評価にも記載して欲しい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>三島市地域公共交通網形成協議会（計画策定）</p>	<p>◆ 駅周辺の見せ方の工夫は交通事業者にとってもメリットとなる事業であるため、交通事業者に対してきちんとメリットを提示した方がよい。</p> <p>→ (市) 資料の見せ方などは工夫しているが、まずは既存の路線の利用促進に取組み経営改善を図ることから取組んでいきたい。</p> <p>→ (B) 交通事業者とともに八戸市へ見学に行くことでメリットを共有できる。</p> <p>◆ 中部様式に記載のあるアピールポイントの内容については本編へ記載すべきである。</p>	<p>◆ 三島駅南口は案内については改善が必要である。現状でもバスの本数が多いが上手に活かしきれていない。八戸市に見学に行くことよい。八戸駅は交通事業者別に別れていた乗り場を集約し、路線の見せ方を変え、それを活かせるような路線再編を行っている。その結果、本数は減らしたが利便性を高め、利用者が増えて成功している。本市においても同じことができる可能性がある。現状では交通事業者が 3 社存在し、利用者の混乱を招くため、見せ方の工夫を中心の施策に据え、それに対応した路線に見直す方向性がよいかと思う。</p> <p>◆ 駅ナンバリングはよい方向であるが、実施は可能か。</p> <p>→ (市) 交通事業者と協議したところ、前向きな意見だったため、実施したいと考えている。</p> <p>→ (B) ロータリーは狭く、物理的な制約があるため、かなり綿密な検討が必要である。</p> <p>◆ 伊豆箱根鉄道駿豆線のことが何も記載されていないがよいのか。</p> <p>→ (市) 駿豆線については県計画で検討するという役割分担をしていたが、策定までに本計画に盛り込みたい。</p>	<p>◆ アピールポイントに公共交通に関する「弱み」への対応策は記載されているが、「強み」への対応策は記載がない。現状で充実しているネットワークに対しても強みを伸ばす施策に取組んで欲しい。</p> <p>◆ 計画の目標について、コミュニティバスの乗車人数は指標になっているが、路線バスについても目標があった方がよい。</p>	<p>◆ 交通圏の議論につながるが、三島市は中心市であるが、周辺市町への意識が低い。周辺市町から積極的に三島市に働きかけて広域的なネットワークについても計画に記載して欲しい。本交通圏では、三島市、裾野市、東伊豆・中伊豆と 3 つの網形成計画が策定されることになるため、連携して計画策定に取組んで欲しい。</p> <p>→ (市) 県計画の会議に出席したり、周辺市町と意見交換を行っているため、今後も継続したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
裾野市地域公共交通活性化協議会（計画策定）	<p>◆計画策定中に交通事業者から退出届が出されること自体おかしい。計画策定する際に交通事業者ときちんと協議できているのか。そのようなことでは、計画を策定しても実現できないのではと市民に思われてしまう。</p>	<p>◆網形成計画策定のタイミングではないように思うが、策定の予定は。 →（市）交通事業者から退出届があったことを踏まえ、来年度 6 月策定を予定している。 →（B）県資料のとおり、事業者路線が大幅減便となっている。事業者路線は裾野市だけでなく、全体的に減便の方向にあるが対応が必要である。すその一と路線バスに運賃格差があり、郊外地域の人はすその一が運行して欲しいとなってしまったため、すその一と路線バスの融合など、対応すべきことが多い中、6 月策定は可能か。 →（市）すその一は約 10 年前から運行開始しているが、いつ廃止するか考えている。既存の路線バスを活かすため、すその一の利用者も路線バスに振り向けるよう、バス路線を再編したいと考えている。 ◆すその一と路線バスの共通運賃化について検討が必要である。この大切なことを決めた上で計画を策定すべきである。検討にあたっては、協議会ではなく、ワーキング会議を開催した方がよい。 →（市）庁内では検討しているが、市民や交通事業者を含めた形では実施していないため今後の課題としたい。 →（B）地域住民やタクシーに関する取組みについても計画に盛り込めるとよい。</p>	<p>◆中部様式 2 ページ：「高齢者運転免許証返納者数」が評価指標になっているが、本来は車がなくても安心して暮らせる人が増えることが目標であり、単なる免許取り上げと捉えられないか。 ◆「タクシー利用助成枚数」が評価指標になっているが、財政面から十分に検討して設定した目標値となっているか。 ◆「新幹線通勤者補助制度」が施策となっているが、三島駅近くに居住する人が対象になるのか。三島駅近くに駐車場を借りるとバスが利用されないことも考えられる。どのような移動を想定するか十分に議論されたのか気になった。</p>	<p>◆当日配布の「地域間幹線と市町村協議会」においても悪い例として記載したが、地域間幹線とコミュニティバスが並走して運賃が異なる場合、コミュニティバスの利用が伸びており高評価となっていると、交通事業者が退出してしまうおそれがあるので重複がないか確認して欲しい。 →（市）100円循環バスが路線バスと重複していたため見直す予定である。 ◆「市民満足度」が評価指標になっているが、アンケート調査を実施しないと評価できず費用がかかると思うが問題ないか。 →（市）市民満足度は市民意識調査として毎年実施しているため問題はない。 ◆「公共交通利用者数」が評価指標になっているが、P D C A サイクルを回すためには、もっと細やかに路線ごとや地域ごとに目標値を整理しておいた方がよい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
東伊豆・中伊豆地域公共交通活性化協議会（計画策定）	<p>◆具体的な取組みを展開する際、関連自治体で検討する仕組みづくりが必要ではないか。</p>	<p>◆観光客についての調査は難しいが、観光客に使いにくい点など、観光の障壁になっていることについてもう少し掘り下げが必要である。4ページの具体的な取組みが一般的な内容になっているため、もう少し伊豆地域特有の取組みがあってもよいのではないか。</p> <p>◆周遊に関連して、鉄道2社、バスもグループが異なるなど、交通事業者が多く総合力が発揮できていない。その点は小田原や箱根の取組みが参考になるのではないか。もしくは、京都のように観光客と市民で案内方法を変えるなどの取組みも参考になる。</p> <p>→（県）周遊については、伊豆箱根鉄道や伊豆急行バスという縦方向の周遊は可能であるが、横方向のつながりがいないため、鉄道を路線バスでつなぐことで移動に広がりを出したいと考えている。</p> <p>→（B）横方向に移動するとなると、天城越えが必要になるが、協議会が異なるため、オブザーバーとして参加してもらうなどの工夫が必要ではないか。現状の協議会の構成では横のつながりを阻害してしまう。縦方向の移動については、観光客は色々な場所へ行きたいため、自家用者が最も便利となってしまうことがインバウンドに対応できない原因になっていると思う。</p>	<p>◆交通事業者が運行しているとはいえ、個別には運賃補助などに取組まれていると思われるため、引き続き検討して欲しい。</p>	<p>◆三島市や南伊豆・西伊豆の計画との整合は図る必要があるが、下田市の連携計画において下田市内の路線バスを見直す中、県計画と下田市の計画との整合は図られているのか。</p> <p>→（県）下田市は南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会の構成員であるため、そちらの協議会内で調整している。</p> <p>◆当該地域には地域間幹線系統がなく、交通事業者の決定権が強いが、調整しているか。</p> <p>→（県）地域間幹線系統はないが、乗継ダイヤなど改善を提案する中で交通事業者とともに検討を行っている。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
浜松交通圏	—	—	—	—
磐田・掛川交通圏	<p>◆昨年度の評価の中でも、フィーダー系統から地域間幹線系統への乗り継ぎについて考える必要があると指摘されているため、実行して欲しい。</p>	<p>◆利用者数前年比10%減の系統については、高校生の減少がその原因と分析されている。今後学生がいなくなると廃止につながるということであるが、利用者もいるため、学生のバス利用率を高める取組みが必要である。</p>	—	<p>◆交通圏全体について、輸送量15人前後の系統について、本当に必要な路線か県バス対策協議会で検討して欲しい。交通圏単位で市町村にも考えて欲しい。</p> <p>◆利用者数前年比10%減の系統については、生産性向上の観点から収支改善に取り組んで欲しい。</p> <p>◆国の財政が厳しい中、補助制度の見直しも予想されるため、その前に対応を検討しておいて欲しい。</p> <p>◆秋葉線や秋葉中遠線などの幹線系統が重複して遠方まで運行する系統が輸送量15人前後と成績が悪い。このような系統は、仮に交通事業者が意図的に輸送量15人以下と申請すれば廃止にすることも可能である。もっと交通事業者と密な連携を図って欲しい。</p>
島田・藤枝交通圏	<p>◆市町には地域間幹線系統について議論し、県にはフィーダー系統について意識して欲しい。</p>	—	—	<p>◆島田市の評価シートを事例にすると、島田静波線が駅に乗り入れ、そこにフィーダー系統が接続しているが、このような関係性で地域間幹線系統のフィーダーと言えるのか市町村・県で検討して欲しい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
沼津・伊豆・御殿場交通圏	<p>◆行政だけでなく、交通事業者の取組みも重要である。このような取組みが交通事業者にとってもメリットがあることを示していく必要がある。行政としては市民、観光客、交通事業者の間で調整することが大切である。</p>	<p>◆裾野市へ行く場合、沼津から御殿場線を想定していたが、三島駅から裾野市へ多くのバスが運行していた。このような鉄道を補完するバスに対する周知が足りないのではないか。広域路線について抽出し、県と沿線市町で利用促進に取組む必要がある。来訪者に対しても広域路線についてPRが必要である。</p> <p>→(裾野市)市民でさえ知らないことがあり、PR不足を感じる。もう少し既存のバス路線を活用できるよう取組んでいきたい。</p>	—	<p>◆本交通圏は、沼津、三島、熱海など色々な入口があるが、市民や来訪者は境界を意識せず移動するため、広域的に連携した上で各市町の計画策定に取組んで欲しい。</p>
その他交通圏	—	—	—	—
県全体	<p>◆県の評価体制の仕組みも市町に浸透してきている。地域内のことについては市町に取組んでもらいつつ、交通事業者とも連携し、利用者に喜んでもらえるサービスを提供して欲しい。</p>	<p>◆県資料について、利用者数前年比2割減などの系統があるが、その原因は何か。秋葉中遠線の18.8%減少は何が起こっているのか。</p> <p>→(県)秋葉中遠線は掛川市の自主運行バスが並行して学生が乗り換えたことがあると思われる。</p> <p>→(B)掛川の人が掛川駅に出たいのであれば、秋葉中遠線の短縮も考えられるのではないか。</p> <p>◆石廊崎線の30%減の原因は、観光客の減少とあるが、もともと極端に地元住民の利用が少ないということか。もしくは数字の間違いか。</p> <p>→(県)一度確認したい。</p>	—	<p>◆地域間幹線の廃止は県下で全体的に発生している。</p> <p>◆三島市からの補助系統については、成績がよく見えるが短距離のためである。長大路線と短距離路線が重複していれば、交通事業者が利用者数の乗せ換えをすることも可能であることから、交通事業者と常に意見交換の場を持って欲しい。</p>