

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
湖西市地域公共交通会議	<p>県境をまたいだ豊橋市との連携についても、新計画の中で考慮してほしい。</p>	<p>運賃を見直した結果わかりやすくなった反面、値上がりになった人がいるが、状況を確認しているか？</p> <p>→見直し前に運賃分布を把握しており、100 円が 57%、100 円以上が 43%存在していた。均一運賃の 47%は 200 円であることから、値上がりになった人も存在すると想定される。実施後の動向についてはコロナの影響で調査できていない。</p>	<p>国様式と中部様式で評価結果が違う理由は？ 別の評価となるのは望ましくない。</p> <p>→中部様式は網形成計画策定時との比較による結果、国様式は昨年度との比較であるため。予定している計画改定時に評価の問題は改善したい。</p> <p>運賃について、乗り継ぎは考慮しなくて良いか？</p> <p>→乗り継ぎ後は運賃が発生しない仕組みとしている。</p> <p>BaaSの実装を目指すなら地域公共交通計画にしっかりと位置づけるべき。</p> <p>→昨年 11 月から 1 ヶ月の実証実験を行った。年度内に検証する。予定よりも遅れるが実装を目指す。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
藤枝市地域公共交通協議会	<p>実証実験の利用者は限られているのでアンケートよりも直接利用者の声を聞いて評価する方が良い。</p>	<p>ICT 活用の実証実験は全体の計画の中でどういう位置づけか？ →公共交通空白地の対策として考えている。</p> <p>フィーダー路線は、その先でどのように使われているか把握しているか？ →乗り継ぎについてはアンケート調査で把握している。</p>	<p>静鉄の営業路線、自主運行、デマンド交通などの役割分担について、今後どのように見直していく方針か？ →地区拠点までは路線を維持し、その先は様々な運行形態で維持確保を図っていきたいと考えている。</p> <p>評価は路線の見直しのために活用してほしいが、評価結果の地域へのフィードバックは？ →現状ではできていないが、収支率を割り込んだ地域には個別に入り込んでいる。</p> <p>藤枝駅に行く路線ばかりだが、それで良いか？ →市立病院や買い物についても考える必要があると思っている。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>富士宮市地域公共交通活性化再生会議</p>	<p>良い評価の仕組みがあるが生かせていない。次期計画にむけて改善を期待する。</p>	<p>計画達成状況の収支率は市の持ち出しのみであるが、公共交通サービスの効率性を見る場合は、運賃収入を見る方が良いのではないか →県補助を入れて収支率は算出しているが、運賃収入は総事業費の半分を目標としている。</p> <p>各路線の評価において、収支率以外の様々な活動についてはどのように考えているか →アンケートで各路線の利用者満足度を把握したいと考えている</p>	<p>現計画の評価や、現計画の中でどのように数値が変化してきたのかを把握しているか。 →策定中の計画では宮タクの拡充を予定している。宮バスは横ばいだが、増客を目指して取り組みをしたい</p> <p>市の評価システムと国様式の評価が全く異なったやりかたになっている。市の評価システム自体は素晴らしくても、公表や新計画への反映が必要。その一環として、市の評価システムの結果を自己評価として国に報告してほしい。そうすることで余分な作業も減らせ、路線の改善や次期計画へも反映できる。 →今後検討したい</p>	<p>(交通政策部) 今後の取り組みについて具体的なものは？ →宮タクについて、乗り換えが必要であったものを中心市街地まで運行する改善を行う</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>富士市公共交通協議会</p>	<p>次期計画では、市全体、周辺市町との連携についても考えていただきたい。</p>	<p>次期計画の基本方針にある「動く公共施設」という言葉に込められている想いを教えてほしい →H16 から基本方針として位置づけている。公共的な役割が大きいので、行政としても取り組んでいくという考えである。</p> <p>ホームページがわかりにくく、Navitime もすべてに対応しているわけではない。改善の予定はあるか。 →バスマップを作って公開しているが、WEB のアクセス性は改善をしていきたい。新たな計画では、民間路線なども統合した時刻表の作成を予定している。</p>	<p>いろいろやっているが公共交通が網として見せられていない。網全体が分かるような工夫をすべき。これについて市民はどう思っているのか把握しているか？ →市民にバス路線網に対する調査はしていないが、市民からわかりにくいという声はある。個別に対応はしているが、根本的な解決になっていないので対応していきたい。</p> <p>路線名には地域の名前や系統番号を付けてはどうか。富士急も系統番号を付けているが案内に活用されていない。活用してわかりやすくすべき。 →愛称は地域の人々が愛着を持つためには重要だが、外の人には分からない。網全体ではどこを走っているか分かる名称とすべき。</p> <p>各地区での公共交通の取り組みが、地域の活動の盛り上がりにつながっているような例はあるか？ →地元で主体的にコミュニティ交通を考える会を独自で組織して、回数券の配布などを自主的に行っている例がある。</p>	<p>(交通政策部) 分野横断的な取り組みについて、具体的な工夫があれば教えてほしい。 →具体的な連携の仕組みはまだ構築できていないが、おでかけバスでは、ニーズ把握やボランティア確保に高齢者福祉課と連携してはじめて行った。</p> <p>(交通政策部) フィーダー系統の収支率の目標に達していないものは、不足分を地元が負担するというのは、具体的にどのように負担してもらうのか？ →1/3 を収支率の目標としている。それを上回っていれば地域負担は発生しないが、下回った場合は差額を地域として負担をもらうことにしている。町内会で集めているお金から出すなど、出す方法は様々である。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
静岡県全体	<p>現況だけでなく今後の方向性を考えていくべき。評価結果だけでなく、次のステップでの対応についても市町と考えていく必要がある。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症への対応方法に対するグッドプラクティスの共有もお願いしたい。</p>	<p>地域間幹線系統が分かりやすいようにマップ作成などして欲しい。今後も地域間幹線系統の縮小が予想されるが危機感はあるのか？本当に必要な系統の基準が不明確であり、計画策定をする場合には基準が必要である。</p>	<p>(交通政策部) 法改正に伴い、市町への計画が努力され、補助金を受ける上で何年か先には地域間幹線系統にも計画策定が必要になってくる。県として幹線の位置づけを明確にして計画の策定を検討して欲しい。 →公共交通のあり方を明確する上でも計画の策定を検討していきたい。</p>