

1 パブリック・コメントの実施結果

- (1) 募集期間：令和2年1月23日（木）から2月21日（金）午後5時まで
- (2) 閲覧方法：市ホームページ及び窓口（銚田市役所まちづくり推進課、旭市民センター、大洋市民センター）
- (3) 意見件数：なし
- (4) 市ホームページ閲覧件数：207件

2 議員への意見照会実施結果

- (1) 照会期間：令和2年1月22日（水）から2月10日（月）まで
- (2) 意見提出者：2名（電子メールにて）
- (3) 意見件数：18件

3 計画（案）の修正箇所

頁	修正箇所
90 頁	銚田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略の公共交通に関する記載につきまして、本計画と同時期に策定予定である第2期総合戦略の内容に修正しました。
102 頁	<p>自動運転や AI 活用のシステム化につきまして、目指すべき姿を実現していくにあたり重要な選択肢の一つであると考え、102 頁の目指すべき姿の中に以下のとおり追記しました。</p> <p>【102 頁追記内容】</p> <p>現在、自動運転の実現や各種移動手段のルート検索、予約、決済機能をワンストップで提供する MaaS の本格活用に向けて、国、自治体、民間企業、大学等が実証実験を行っている。自動運転システムは、一般的に人間による運転よりも安全かつ円滑な運転を可能とし、交通事故の削減や交通渋滞の緩和、運転者の運転負担の大幅な軽減に資するものである。また、タクシー配車アプリ等の AI や IoT を活用した新たなモビリティサービス展開が活発化しつつある。</p> <p>新たな公共交通の導入にあたっては、国や他地域の自動運転や MaaS 等の AI 活用の動向に注視し、本市の地域特性にあったシステムを導入できるよう検討を進めていく。</p>

銚田市地域公共交通網形成計画（素案）に係るパブリック・コメント等の実施結果及び意見に対する回答

4 意見に対する回答（案）

頁	意 見	回 答
全体	・全体として、現状分析が本当によくできている。それを活かして、どのような実行計画を創るのが大事です。	今後、現状分析の結果を十分に踏まえて、具体的な施策の検討を進めてまいります。
全体	・予算の確保策について （理由） ・統合小学校設立で予算的に余剰が生まれたのは、県です。教員の数のみ減らすことができたので。ですから、この浮いた予算分を県から別枠で予算要求すべきです。こういう意味でもスクールバスの利用は必須。	事業の実施にあたって、国庫補助金又は県費補助の活用も検討しながら進めてまいります。
P27	第1章銚田市の現状 平成27年の国勢調査の人口を利用していますが、あれから5年経ちます。平成31年4月（令和元年度）の常住人口調査結果を利用して比較した上で差異がなければ良いのですが、大きな変化がある場合は最新データの活用が良いと思われます。 （理由） ○現状を正しく反映させるデータの取り扱いが必要です。	地区ごとの常住人口を比較しても大きな変化は見られませんが、現状のままとさせていただきます。
P88以降	・他計画との整合性について （理由） ・公共交通に関する事項は、他の計画でも肝の部分です。それぞれ見直しの時期が来るまでに、ここで培ったデータ分析等が忘れられてしまうかもしれません。非常に勿体ないので、「他の計画にこのように入れ込む」という部分を現状で、作文しておいてもらいたいです。	ご意見のとおり本計画との整合性をとれるよう各計画担当課に周知してまいります。

銚田市地域公共交通網形成計画（素案）に係るパブリック・コメント等の実施結果及び意見に対する回答

頁	意 見	回 答
P90	<p>9 庁内各種計画</p> <p>（３）まち・ひと・しごと創生人口総合ビジョン総合戦略の公共交通に関する記載</p> <p>現在、同時進行での計画策定ですが、下段に令和２年からの計画であることを明記し新データを市民に示して良いと思います。</p> <p>（理由）</p> <p>○最新情報の中で検討した旨併記すべきです。</p>	<p>ご意見のとおり記載を修正いたします。</p>
P93	<p>第２章公共交通における課題</p> <p>アンケートや聞き取りでは、聴取場所が特定されているため市外へのアクセスが少なく反映されています。高校生通学や勤務者も水戸方面などが顕著です。</p> <p>（理由）</p> <p>○表記方法を間違えると施策・サービスに反映されなくなります。</p>	<p>ご意見のとおり、アンケートやヒアリングでは市外への移動需要の全てが反映されているわけではないと考えており、移動需要の多かった水戸市や鹿嶋市以外の近隣市町も市民の行き先であると認識しておりますが、アンケートの結果としては原案のとおりとなりますのでご理解いただきますようお願いいたします。なお、近隣市町への移動需要につきましては、水戸市、大洗町、鹿嶋市へは大洗鹿島線、行方市、小美玉市、石岡市へは路線バスを活用して対応していくことを考えております。</p>

銚田市地域公共交通網形成計画（素案）に係るパブリック・コメント等の実施結果及び意見に対する回答

頁	意 見	回 答
P100 以降	<p>・「交通弱者＝高齢者」ではなく、その他の交通弱者に向けた対策をどのようにしていくのか。また、その際にデマンドタクシー対応可能なのか。</p> <p>（理由）</p> <p>・利用者を高齢者に絞らずに運用するだけで、対策が可能となるものばかりではないので。</p>	<p>交通弱者の捉え方につきましては、ご意見のとおり高齢者だけでなく、障害者や運転免許を持たない方など公共交通や自家用車を利用できない方と考えております。</p> <p>来年度以降、デマンド型乗合タクシーの運行区域拡大を検討していくにあたり、年齢制限の撤廃・引き下げ等を検討するとともに、デマンド型乗合タクシーでは補えない交通弱者に対しては、地域の住民同士による送迎、社会福祉協議会による訪問介護移送サービス、タクシー利用助成事業等を組み合わせて、移動手段の確保を進めてまいります。</p>
P100 以降	<p>・関係業界にどのように納得してもらうかを考えているのか。デマンドタクシーを市内のタクシー業者やバス会社等に依頼することになる。これによって、事業者の利益は増えるはずである。このままでは、市外の事業者にまで入札を掛ける必要性が出てしまうかもしれない。大洗鹿島線の利用が増えれば、直接的な市からの補助金を減らせる可能性もある。</p> <p>（理由）</p> <p>・カニバリズムとしてマーケットを喰われてしまう以上に、マーケットが大きくなることを数字を使って説明できるかどうかにかかっている。いずれにしても、このまま銚田市内の小学校が統合した場合に、運転手の確保は大きな課題となる。これは事業者自身が抱える課題となる。年齢が若い運転手も雇えるようにするためには、昼間も走らせる事業を実施する以外には、無いだろう。</p>	<p>デマンド型乗合タクシーの運行につきましては、市内の交通事業者のご協力を前提に検討しております。なお、具体の運行内容を検討するため、市内の交通事業者と市で会議を開始しております。</p>

銚田市地域公共交通網形成計画（素案）に係るパブリック・コメント等の実施結果及び意見に対する回答

頁	意 見	回 答
P101	<p>（２）役割の分担</p> <p>「共助」の推奨は賛成ですが、実質的に「老々移送ボランティア」です。民営圧迫を避けて退職者 60 歳代の「有償福祉車両サービスの展開」等の必要性にも言及すべきです。</p> <p>（理由）</p> <p>○事故のリスクを背負う共助であってはなりません。推奨はできないものの現在も民間ボランティアが動いていますのでどこかで触れておくべきでしょう。</p>	<p>共助による移動につきましては、128 頁の地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援の中で記載しております。ご意見のとおり、ボランティア運送につきましては、道路運送法に基づく登録や許可を必要としないため、移動の安全確保といった点において、十分に検討する必要があると考えております。また、タクシー等の民間事業を圧迫しないような検討も必要であると考えております。</p> <p>計画案につきましては、ご意見のような有償運送も含めて地域ごとの自主的な送迎システムとして考えておりますので、原案のままとさせていただきます。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後、事例研究を進めていく際の検討課題とさせていただきます。</p>
P106 ～ P108	<p>第 3 章基本方針</p> <p>この中で、</p> <p>⑤地元民間交通事業を活かした発展的公共交通システムの検討と試行</p> <p>(1) スクールバスの縮小化によるワンボックスカーへの移行とデマンド型サービスの併用</p> <p>(2) 交通特区を取得しての自動運転によるデマンド型個別タクシーの試行と民間事業者の事業化推進</p> <p>(3) 駅・バス停及び集客施設をハブとする各種公共交通の AI 活用のシステム化</p> <p>（理由）</p> <p>遅れて策定する本計画です。せめて現在国内で動いている取り組むべ</p>	<p>・ (1) について</p> <p>児童数は減少傾向であるものの、今後 5 年間の利用状況を検討した場合でも乗車人員は現状とほぼ同程度であり、ワンボックスカーを利用したスクールバスの運行は難しいと考えております。そのため、令和 6 年度までの本計画案においては記載しておりませんので、原案のとおりといたします。しかしながら、将来的な課題としまして、路線或いは車両等の見直しを図る際には、スクールバスの活用方法についても検討する必要があると考えております。</p> <p>・ (2) について</p> <p>自動運転につきましては、運転手不足対策や運転ができない交通弱者の移動方策、事故の防止等、重要な取り組みであると認識しておりますが、当市におきましては、デマンド型乗合タクシーの運行</p>

銚田市地域公共交通網形成計画（素案）に係るパブリック・コメント等の実施結果及び意見に対する回答

頁	意 見	回 答
	<p>き内容を3点程度追加してください。</p>	<p>区域拡大について、交通事業者と調整を開始したところであり、まずは、自動運転でなく、市内交通事業者の協力によりデマンド型乗合タクシーの運行区域拡大の早期実現に向けて進めてまいりたいと考えております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(3)について <p>デマンド型乗合タクシーの運行区域拡大にあたっては、区域拡大に伴い車両数も増加するため、効率的な運行ができるよう配車システムの導入も検討してまいります。</p> <p>また、自宅から駅・バス停及び集客施設などの中継地や目的地までの移動全体を一体のものとして捉え、最適な移動を行うためアプリを活用して既存公共交通の情報についても総合的に案内ができるコールセンター等について検討してまいります。</p> <p>いただきました(2)自動運転や(3)AI 活用のシステム化に関するご意見につきましては、目指すべき姿を実現していくにあたり重要な選択肢の一つであると考えておりますので、102 頁の目指すべき姿の中で、銚田市の地域特性にあったものを導入できるよう検討を進めていく旨を記載いたします。</p>

銚田市地域公共交通網形成計画（素案）に係るパブリック・コメント等の実施結果及び意見に対する回答

頁	意 見	回 答
P106 ～ P108	<p>・全体計画の中に小学校や高校のスクールバスの汎用的な利用が書かれていないことは、残念です。児童数が減っている中で、路線見直しを図られる。路線を減らさず、ハイエースなどで走り、昼間はデマンドタクシーとして使う方法も (理由)</p> <p>・スクールバスも税金での運用です。このお金を如何に有効活用するのかが課題だからです。少なくとも片道は、乗車人数が「0人」で運行している訳ですから、ぜひ検討を。</p>	<p>児童数は減少傾向であるものの、今後5年間の利用状況を検討した場合でも乗車人員は現状とほぼ同程度であり、ワンボックスカーを利用したスクールバスの運行は難しいと考えております。そのため、令和6年度までの本計画案においては記載しておりませんので、原案のとおりといたします。しかしながら、将来的な課題としまして、路線或いは車両等の見直しを図る際には、スクールバスの活用方法についても検討する必要があると考えております。</p>
P113 以降	<p>・乗り方講習会を開く。利用の仕方が分からないから、利用しない人も多い。パンフレットなどよりも実体験が大事。百聞は一見に如かずです。 https://news.livedoor.com/article/detail/17045689/ (理由)</p> <p>・他の自治体で、これを実施することで大幅な利用率上昇につながった事例がある https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/pdf/keikaku/kakuho_jir_ei.pdf</p>	<p>ご意見のとおり、利用の仕方が分からない方が多いため、乗車体験等分かりやすい周知が必要であると考えております。</p> <p>既存公共交通機関の利用促進として114頁に記載しておりますとおり、デマンド型乗合タクシーの利用方法説明会兼利用登録会の中でデマンド型乗合タクシーだけでなく鉄道、バスの利用方法の説明を行うことや公共交通利用促進キャンペーンとして、イベント時にバス車両を展示し、来場者に乗車方法を説明することを検討し、利用促進に努めてまいります。</p>

銚田市地域公共交通網形成計画（素案）に係るパブリック・コメント等の実施結果及び意見に対する回答

頁	意 見	回 答
P123	<p>・デマンド型タクシーの利用拡大は必須です。別のページで触れられているように、実証実験を繰り返してください。</p> <p>（理由）</p> <p>・早期の導入が必要ですから、エリアごとに利用条件を変えた実証実験をしても良いと思います。ビジネスの基本は、小さく始めて、改善を繰り返しながら、事業を大きくすることです。これは行政が実施する事業でも同じことが言えるはずです。</p>	<p>ご意見のとおり進めてまいります。</p>
P123	<p>デマンド型タクシーの移送サービスの市外地への乗り入れ許可（近隣市会議へ照会を提出する準備を進める。）</p>	<p>市外への移動につきましては、大洗鹿島線及び路線バスを核としてデマンド型乗合タクシー等と接続を図り、既存公共交通とデマンド型乗合タクシーの組み合わせによって市民の移動手段を確保していくことを基本的な考え方としておりますので原案のままとさせていただきます。</p> <p>しかしながら、既存公共交通で対応できない近隣市町への移動需要につきましては、デマンド型乗合タクシーを運行していく中で利用者ニーズを十分に分析した上で、デマンド型乗合タクシーによる市外への移動について検討してまいります。</p>
P127	<p>高齢者タクシーを免許返納者対象とする。あるいは移行期間としてどの居住者も一律 1000 円での利用に変更する。</p>	<p>127 頁に交通弱者の移動の支援として高齢者タクシー利用助成事業につきまして記載しております。当該事業につきましては、デマンド型乗合タクシーの運行拡大の状況に合わせてご意見いただきました対象者や助成額も含めて事業内容の評価及び見直しを行うこととしておりますので、原案のままとさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後、事業内容の見直し検討をする際の参考とさせていただきます。</p>

銚田市地域公共交通網形成計画（素案）に係るパブリック・コメント等の実施結果及び意見に対する回答

頁	意 見	回 答
P128 以降	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域通貨の活用やボランティアチケットの活用も可能性として挙げられます。 （理由） ・ 他自治体の事例を参考にしてください 	<p>地域通貨やボランティアチケットの活用につきましては、公共交通の利用促進策として 115 頁に記載しております割引制度における一つの検討事項として各担当部署と連携して事例研究を進めてまいります。</p>
P128 以降	<ul style="list-style-type: none"> ・ 配車アプリの導入については、力を入れて欲しい。 （理由） ・ ソフトバンクが出資している会社 Uber などなら紹介できます。必要なら声掛けを。Uber の利用は無理でも、その利用アプリの導入支援は可能かもしれません。その方が、予算額が少なくて利便性が高いものを利用できるはず。 	<p>地域ごとの自主的な送迎システムの構築にあたっては、配車アプリ等の I C T 導入につきまして事例研究を進めてまいります。</p>
P133 ～ P134 P138	<p>第 5 章計画の推進方策</p> <p>○段階的目標</p> <p>参考資料 体系</p> <p>※フレキシブルで激変する現代社会において、15 年計画はあり得ません。10 年計画（短期 2 年、中期 5 年、長期 10 年）です。</p> <p>2 年間でやれることがいっぱいあります。</p> <p>（理由）</p> <p>これ以上、他自治体に遅れることはないように頑張りましょう。</p>	<p>段階的目標につきましては、短期、中期、長期の 3 段階に分けて今後の目指すべき姿を記載したものになります。具体的な実施プログラムにつきましては、令和 2 年度から 6 年度までの 5 年間の計画を 134 頁に記載しております。計画期間終了時には、そのときの社会情勢に応じて適切に見直しを行い、段階的目標や実施プログラムを更新してまいりますので、原案のままいたします。</p>