

「二宮町地域公共交通計画（案）」に対する 意見募集の実施結果（意見と町の考え方）

募集期間：令和5年11月24日（金）～ 令和5年12月25日（月）
 意見提出人数：9人（窓口0人、郵送0人、電子メール9人）
 意見数：37件

意見の概要及び町の考え方

※提出されたご意見は、趣旨を損なわない範囲で要約しています。

※「意見の概要」及び「町の考え方」で引用されている計画の頁数は、令和5年11月24日付けでホームページ等において公開した「二宮町地域公共交通計画（案）」の頁数となっています。

No	項目	意見の概要	町の考え方
1	公共交通の現状と課題	移動難はインフラの整備不足であり赤字を誇示するのは良くない	6ページの「課題1 持続可能な公共交通へ」中の説明文において、「赤字」という表現は誤解を生む可能性があるため、表記を修正します。
2		P6「公共交通の利用方法等に係る認知度の低さ等の要因…」とありますが、アンケートでは今利用を迫られていない人の回答が多いことも予想され、この表現だと「認知していないのは町民の責任…」ととられかねないと考えます。 バスがどこを走るのか地元の人でも分からないし、分かりにくいと思います。町広報でのPRはありましたが、その路線図を持って外出する人は少ないし、ましてやP18で出てくる観光等新たな需要創出を考えようとするなら、今すぐにでも各時刻表に路線図などを併設し、運行者として誰にでも分かりやすくする必要があります。 への♡バスに関しては「…に係る周知方法等の要因…」とかの表現にしたら良いのでは、と考えます。	6ページの「課題1 持続可能な公共交通へ」の説明文を修正します。 なお、への♡バスのバス停の表示については早急に改善します。
3	基本的な考	アンケート結果、へのバス の運行本数が少ない、ここに注視すべき	7ページの「課題2 公共交通ネットワークの再編」中の図1-5で示しているアンケート結果は、への♡バスを含めた路線バス全体のことを指しています。 本計画ではこのことも課題のひとつと認識し、18ページから20ページの基本方針1に基づく各施策を位置付けています。
4		P9 クルマ中心社会からの脱却の項目で、「いかに自家用車依存を脱し、公共交通を利用する機運を高めていくか…」とありますが、住民レベルの発想だと「使い易い公共交通体系を整え、過度な自家用車依存を脱する機運を創る…」のような表現が良いのではと考えます。 「自由に使える交通手段」としての自家用車はそれなりの存在価値を認めながら、地球環境保全などを踏まえての行動として自家用車に比べて少々不便であっても公共交通機関を利用する、という考えです。 この不便さを住民がどの程度まで許容するか、通院などで許容できない事情がある人のカバーをどうするか、が今後の課題かと考えます。	ご指摘のとおり、8ページの「課題3 クルマ中心社会からの脱却」の説明文を修正します。
5	基本的な考	5ページの7行目に「二宮駅を起点として中井町と連絡し」とありますが、「中井町や秦野市と」のほうがより正確なのではないでしょうか。	15ページの表2-2と合わせ、ご指摘のとおり修正します。
6		2.4(P15)各種交通ネットワークの前提条件を抽出するなら、特に無償運送など組織の存続、バランスを十分に検証したうえで用	ボランティア輸送を実施する団体に対しては、22ページの施策2

		いる必要がある	－3に記載のとおり、活動が持続可能なものとなるよう、必要な支援を行っていきます。
7		P15 補完公共交通としてのタクシーの役割には、車いす利用者等移動行動が不自由な方への対応が含まれます。福祉有償運送利用者は会員に限定されるので、仕事や観光でのこれらの来町者の足はUDタクシーが頼りです。福祉的視点としてひとこと記述があるとベストかと考えます。	ご指摘のとおり、15ページの表2-2の説明文を修正します。また、22ページの施策2-4の概要文にUDタクシーについての記載を追加します。
8		P15 無償運送の内容に「サロンなどの外出」があると良いかと思えます。コロナ禍以降各地で外出しない高齢者が多くなり、いわゆるフレイルが進んで問題となっています。高齢者に優しい町として通院・買い物ではない外出を積極的に推し進める表現があれば、と考えます。	15ページの表2-2の説明文に「日常の買い物や通院等」という目的を記載していたことで、実情にそぐわないケースがあることから、移動面のみを記載し、目的を削除します。
9	基本方針1 第3章 施策内容 公共交通の維持確保	<ol style="list-style-type: none"> 現在、運行中のバス(1日2便)については、乗車率を含め無駄と感じます。また、広い道路しか通行してなく不公平感を感じます。 岐阜の揖斐川町を例に挙げます。 <ul style="list-style-type: none"> 使用車は、ワンボックスカーです。 町の職員が運転をしています。(派遣の有無は判りません) 予約制で朝8:30~17:00運行(現状は判りません) 料金は、300円。(町内)但し、障害者、免許返納、他条件に適合する方は、半額。 揖斐川町外から予約も可能。西国33か所の華厳時へのアクセスも利用可能。 予約は、乗る1時間前まで可能ですが、一杯になることもあります。 停車場: 駅、郵便局、買い物場所、病院 上記を例にあげましたが、二宮の狭い道も通行可能で現在運行中のバスよりは、稼働率および経費節減となるのではと考えます。 問題点 現在運行中の神奈中バス、タクシーと競合することが予想されます。 	<p>ご指摘のとおり、朝便と夕便は利用率が低いので、この♥バスの利便性向上は18ページの施策1-1において検討していきます。</p> <p>ご提案いただいた揖斐川町の事例については、バスやタクシーといった既存の公共交通網や面積、人口といった背景が異なるため、一概に対比することはできませんが、18ページの施策1-1や21ページの施策2-1の中で検討していきます。</p>
10		新庁舎の「この♥バス」バス停をモデルケースとして通信回線を敷設しバス停を情報発信や自動運転EV車の充電拠点機能も持たせられると良いと考えます。また、既存の歩道上に設置されたバス停に上屋、風よけを設け、太陽光パネル、通信回線を敷設し、デジタルサイネージを設置することでバス運行状況や案内事項の表示など現時点の利便性を向上しつつ、将来の機能追加により双方向コミュニケーションの基盤にすることが可能と思えます。	運行ルート等が複雑ではないこの♥バスのバス停にデジタルサイネージ等の装備を追加する必要性は低いと考えますが、全体的な利便性向上については18ページの施策1-1において検討していきます。
11		路線バスの運行幹線以外の整備については近隣市町と合同で第3セクター形式の運用も選択肢としてあると考えます。公共交通機関の整備は採算がとりづらく、課題も多いと思えますが交通弱者の利便性向上は住みやすさに直結する課題ですので、継続的に取り組みをしていただければと思います。	公共交通ネットワークの中で支線の役割を担うこの♥バスの効率化については18ページの施策1-1において、交通弱者に対応した福祉的な移動支援策については21ページの施策2-1及び2-2において検討していきます。
12		高齢化により買い物、通院、駅までの移動に不便または困難を感じている町民にどこまで町が対応していくのか。高齢になっても安心して暮らし続けることができる町にするために、他の自治体より手厚い支援をしていくことも町の方針の一つではないでしょうか。定住促進には有効かと思えます。専門知識がない中で申し訳ありませんが、マイクロバスを2台、運転手を2名雇用し時間を決めて町内を一日2回から4回周ってピックアップしていくことは、大きくはない町には、それほど困難でもないように思えてしまいます。コミュニティバスの維持がベストなのか。それに代わる移動支援方法が見つければ代替でも	No.11と同回答

		良いように思います。また、神奈中との関係性の点については、町独自で行わず、外部への委託で少しは解消できるのではないかと考えます。	
13	基本方針1 第3章 公共交通の維持確保 施策内容	今回の計画(案)の中で、バス停からの距離 300mという新たな「公共交通カバー圏域」が定義されたのは、不便を訴えていた住民にとっては従来の考えよりは前進したと思う。この定義から、下町の下浜地区が該当地域になるが、以前からこちらの地区より特に「二宮駅までの移動支援」の声を多く聞き、町内を循環というよりも、駅とのピストン移動がまずは取り急ぎ必要と考えます。駅まで行けば、他の交通網に乗り換えて移動が可能になるため。以前より下浜地区は、道路が狭い理由でコミュニティバスの導入もされず、落胆する日々を送っています。福祉的支援に限らず、誰もが利用可能な地域の足となる移動支援策の充実を、一日でも早く実現して下さい。 ・新たな乗り物による移動支援 ・既存のタクシーを利用した、利用料金を補助する支援(3割から5割を補助するなど) 自動車運転免許証を持っていないなど一定の要件は必要	公共交通カバー圏域外の方の移動支援については18ページの施策 1-1 もしくは施策 1-2 において、交通弱者に対応した福祉的な移動支援については21ページの施策2-1及び2-2において検討していきます。
14		公共交通の乗り降りの場所から 300 ㍍の範囲から下浜地区が外れている点については不公平感が残るのは当然です。先日の地区での意見交換でも出ていたとおり、駅までのアクセスをしっかりと保障する方法を実現すべきと考えます。タクシー料金の補助という考えもあるようですが、交通権の保障という観点からはしっくりこない部分です。完成された事業提案を示すのではなく、初期段階から対象地域との話し合い、一緒に作っていくということが必要かと思えます。	No.13と同回答
15		コミバスについては、時間帯を絞って便数をふやすこと(利用者の少ない時間帯は思い切って便数を減らす)、駅でいったん終わるのではなく周回を基本とすること などのダイヤの改善の余地はあると思えます。バス停へのベンチの設置、枝線ルートの見直しなど、利用環境の整備も課題だと考えます。	この♥バスの利便性向上については18ページの施策 1-1において検討していきます。
16		公共交通を「乗り支える」というスローガンは、かけ声だけに終わることが多いので、「乗りたい」環境作り、動機付けが必要です。カナちゃん手形を購入しやすくすることや、乗った回数による割引、コミバスでパン屋さんめぐりなどの企画切符、中学生提案での企画など、まちおこしグループの力も借りてみてはいかがでしょうか？	公共交通を利用する動機付けは19ページの施策 1-4及び20ページの施策1-5において検討していきます。
17		歩ける人を前提にすると、既存の民間事業者の路線バスをいかに便利に有効に利用するかだと考えます。一般に出発点から目的地までを直接結び利用しか考えませんが、二宮駅をハブとして利用することで町内のほとんどのエリアは路線バスの利用で移動できます。今回のターゲット層を前提にすると、これをスマホ利用で解決することを考えるのではなく、まずは電話での相談(問い合わせ)窓口を設けるのが適切と考えます。「〇時頃、〇から〇へ行きたい」と電話すればその場で「〇時〇分、〇〇バス乗車、二宮駅〇側で〇時〇分、〇〇行きに乗車」と案内してもらえれば良いと思います。神奈中バスでは「かなちゃん手形」という制度(69歳以上)もあり、これを利用すれば1回乗継で利用しても200円で利用できます。行政による新たな計画検討の前に、既存の民間事業者の交通手段をソフト面でカバーすることにより、もっと便利に使うことを優先してはいかがでしょうか。	既存の民間公共交通を有効に利用してもらうための町民に向けたわかりやすい情報提供は19ページの施策 1-4及び20ページの施策1-5に位置付けています。今後、より若い世代など対象者に応じた情報提供を検討していきます。電話での相談については、この♥バスに関しての問い合わせに既に対応しています。なお、町民の 85%以上の方がスマートフォンを所持していることや様々な分野でのデジタル化を考慮すると、スマホ教室などデジタルデバイドの解消についても進める必要があると考えています。
18		P20 公共交通の利用促進と情報提供 富士見が丘の一部などこの♥バスを使った買い物プランを情報提供する地域もあるようですが、他の地区でも個人レベルで時間	「地域ぐるみで情報共有出来るような、足を使った活動」は19ページの施策 1-4及び20ページの

		を工夫して買い物に活用している話を聞きます。情報収集も含めて地区自治会、ゆめクラブなど地域ぐるみで情報共有出来るような、足を使った活動が必要かつ有効かと考えます。	施策1-5において検討していきます。
19	基本方針1 第3章 公共交通の維持確保 公共交通の維持確保	1.公共交通の維持確保 利用者増のために、交通不便地域(地区)から、駅、買い物、病院に行くためには、どの時間、ルートを利用したらよいかを検討し、紙ベースの媒体にし、配布すると良いのでは。地区の協力を得ながら進めてほしい。	公共交通の利用促進の取り組みは19ページの施策 1-4及び20ページの施策1-5に位置付けています。 今後、より若い世代など対象者に応じた情報提供を検討していきます。
20		公共交通を維持確保するために提案 かなちゃん手形を購入しやすくするために、顔写真を自治会や百合が丘にある町民プラザなどで無料か、ただ同然に安い金額で作成写真を撮影し、作成協力する。	公共交通の利用促進の取り組みは、19ページの施策 1-4及び20ページの施策1-5に関連して、公共交通事業者と協議していきます。
21		公共交通を維持確保するために提案 保育園、幼稚園の年中さん、年長さんにバス利用のお出かけ企画をして、利用に馴染んでもらう。	No.20と同回答
22		公共交通を維持確保するために提案 神奈中バスが当たり前にならなくても利用できるかわからないという危機感を、住民と共有することも大切。	公共交通の利用促進の取り組みは、19ページの施策 1-4及び20ページの施策1-5において検討していきます。
23		公共交通を維持確保するために提案 バスをうまく利用している方の事例紹介。探し出すためには、コンテストを実施する。	No.22と同回答
24		公共交通を維持確保するために提案 SDGs の観点から、なるべくバスに乗るという価値観を強く共有する。←小学生、中学生にそのための啓発ポスターや動画を作ってもらおう。	No.22と同回答
25		現在は福祉に対してのみ行われているタクシー補助だが、この利用率の改善は言うまでもなく、移動難を抱える方を対象にタクシー券事業を開始すべき	No.13と同回答
26		交通難を問題視したなら即タクシー券の補助などを試行的にでも開始すべきであり、基本調査が不十分なまま計画に携わる職員の労働時間が無駄であり何よりも移動や免許返納で悩んでいる方への対応が遅れている現状をよく考える必要がある	No.13と同回答
27	基本方針2 第3章 福祉的視点の導入 福祉的視点の導入	P21 基本目標 2-1 施策 2-1 概要は良いですが、実施期間が間延びしています。関係機関との調整や棲み分けの検討は支援策の研究と並行して行うことで、全部は無理として一部分でも令和7年に支援策が実現するよう検討して下さい。	現段階において、令和7年度に支援策を実施することが困難なため、今後の検討の進捗によってスケジュールを変更していきます。
28		P21 基本目標 2-1 施策 2-3 評価します。地域の協議体設立・運営等福祉部局とも連携しての実現を期待しています。	地域ごとに異なる細かいニーズに対応するため、22 ページの施策2-3 を健康福祉部と連携して取り組みます。
29		2.福祉的視点の導入 エリア、対象を限定し、タクシー利用の割引または補助を検討してほしい。	タクシーを活用した福祉施策については、21 ページの施策2-2において検討していきます。
30		2.福祉的視点の導入 高齢者の一人世帯への支援を十分検討してほしい。(家族のサポートがない方々)	交通弱者に対応した福祉的な移動支援策は、21 ページの施策2-1及び施策2-2において検討していきます。
31		3.新たな時代への対応 移動支援などは、外部サービスに委託することも検討してほしい。	No.30と同回答

32	第3章 施策内容 基本方針3 新たな時代への対応	基本方針に賛同します。その中で「方針3」EV車両、デジタル活用、自動運転については、技術、インフラ、法制など今後新たな要素や検討点が増えることが考えられますので、2050年くらいまでの長期的な期間で継続研究する方針を明確にした方が良いのではと思います。 また、期間中の具体的施策として、将来に渡って継続活用できるインフラの整備を施策にあげてはと考えます。	ご指摘のとおり、EV車両等、新技術等を用いた交通施策は長期的な視点で研究する必要があるため、12ページの基本目標3-1の説明文章を修正します。
33	第3章 施策内容 基本方針3 新たな時代への対応	3.新たな時代への対応 免許返納者を対象に四輪車やシニアカーの購入補助を検討してほしい。	四輪車やシニアカーは、公共交通ではないため、本計画内では検討を行いません。
34		基本目標3-2(P24)庁舎へアクセスできるように、の記載は不要。交通環境が改善されれば当然の事であり、押しつけがましい	現在の役場庁舎は路線バスへの接続がなく、特に高齢者を中心に不便であるとの意見があるため、役場庁舎移転に合わせた検討は必要なことだと考えます。
35	第4章 計画の評価と推進体制	目標や目的が明確ではない、最大目標などを示すべき	目的は、1ページの「計画策定の目的」に明記しています。 目標は、12ページに基本目標を記載するとともに、26ページの「評価指標」で基本目標の達成度を評価する体制とし、明確化しています。
36		具体策には調査の上、実効性を示すべき	各施策の効果は、26ページの「計画目標の達成状況を評価するための評価指標」のとおり効果検証します。
37	その他	「福祉的視点の導入」は多いに評価する点です。考え方としては「交通権」の保障という視点が今後が必要になると考えています。	交通権学会等で提唱されている「交通権」という概念は、本計画の「誰もが移動手段を確保することができ、維持し続けることができる公共交通体系」という基本理念にも通じる部分があるものと認識しています。 基本理念に則り、本計画の推進に努めていきます。