

## 南房総市地域公共交通網形成計画（素案）についてのパブリックコメント実施結果について

### 1 目的

平成 27 年度～平成 31 年度までの「南房総市地域公共交通網形成計画（素案）」を策定し、広く市民の皆さんからご意見をいただくため、パブリックコメントを実施しました。

### 2 実施期間

平成 27 年 4 月 14 日（火）～平成 27 年 5 月 13 日（水）までの 30 日間

### 3 周知方法

- (1) 市ホームページ及び回覧によりパブリックコメントの実施について掲載
- (2) 市役所本庁、朝夷行政センター、各地域センター、館山日東バス館山駅前、ジェイアールバス関東（館山駅券売所、安房白浜駅）、JR 内房線駅（岩井駅、富浦駅、千倉駅、南三原駅、和田浦駅）で計画（素案）の閲覧実施
- (3) 市ホームページで計画（素案）を掲載

### 4 意見の提出状況

意見の提出者 11 人（25 件）

### 5 意見の概要と意見に対する考え方

該当箇所	意見の内容	意見に対する考え方
バスの窓口業務	全バスの乗車券の発行。	全バスの乗車券＝共通乗車券と解釈しますと、利用者の利便性向上の観点からも必要だと思われます。特に、バス路線のみならず、他の交通モード（鉄道、バス、タクシー等）との連携や、来訪者を含め頻繁に（乗り継ぎ含む）路線を利用される利用者の方々にとっては、都度運賃支払いの煩わしさ解消等にもつながることから積極的に交通事業者と連携し、検討してまいりたいと思います。本計画においてもP68～P71 にかけて記載しております。
待合所	待合所を作る。（観光地イメージアップ）	バス路線に限らず、公共交通利用者の方々が雨風をしのぐため、また、小休憩が取れる工夫として待合所の意義はとても高いですが、場所の占有や設置後の維持管理等の問題もあり、必要な箇所を検討してまいりたいと思います。
一時駐車場	利用者及び観光に来ている人の為に利用できる。（車10台以内）	広域間移動のためのP&Rだけではなく、本地域に来訪した方が公共交通機関へ乗り換えるP&Rによる利用促進が図れるよう計画書P57、63 にも記載しておりますが、一方で民間事業者の駐車場等への配慮していく必要もあると考えております。
	今までどおり運行してもらいたい。病院に行く大切な足です。これからもよろしく願います。バスがなくなると病院にも買い物にも不便になり、車のない私達は大変です。バスの運行をやめないでください。	全ての公共交通（路線）を維持・存続していくことが重要ですが、モータリゼーションの進展した現代においては、今までどおり公共交通を維持していくことが本当に困難な状況にあります。公共交通の維持・存続のためには、交通事業者の努力のみならず、行政と地域の関係主体が一体となった取り組みが必要であると考え、本計画に記載しております。

白浜バスターミナル	<p>白浜バスターミナルは観光と高齢化率 60% の白浜地域の拠点です。高速バス利用の多い昨今幸いにしてどこの地域を見てもないバスターミナルに隣接した広い市有地のあることで、いろいろと規制があると思いますが、コンパクトな行政施設の集約を(銀行は西側にある・郵便局の移転・観光案内所・商工会支所)等、この地域であちらこちらに行かなくても大体の用事がすませる事ができる。すぐに出来なくても、将来を考えた計画を作っていただきたい。また、駐車場も整備してほしい。</p>	<p>白浜地区の高齢化率は今のところ 60%までは達していません(45.6%)が高齢化が進展していることは事実です。</p> <p>白浜バスターミナルについては、本計画書P63に記載のように整備を計画してまいります。隣接する市有地については、コミュニティセンター(駐車場含む)の建設を計画しております。バスターミナルとコミュニティセンターが地域にとって利便性の高い施設となるよう協議してまいります。</p>
	<p>亀田病院行きのバスの時間。帰りの時間が早すぎる。乗をもらう時間がかかり間に合わないのもう少し遅らせてほしい。3時にしてほしい。</p>	<p>当該路線のみならず、路線を運行する交通事業者も定期的な乗降調査を実施しながら、路線ダイヤの見直しを行なっていますが、利用者各々の意見を、地域の意見として集約し、運行主体へ反映できるよう地域公共交通会議や地域公共交通活性化協議会を有効に機能させるよう努めてまいります。</p>
	<p>館山の医療センターに通院しています。白浜から内廻りと、外廻りとバスの連絡が取れると助かります。</p>	<p>それぞれの路線ごとに、路線の持つ役割や目的を明確化し、交通事業者と協議を行い路線の再構築を進め、出来る限り接続性の高い、利便性の向上が図れるように努めてまいります。</p>
高齢者外出支援タクシー利用助成事業	<p>助成対象者を運転免許返納者だけでなく、運転免許・車をもたない者も対象にするべき。補助があればタクシーで買い物に行こうという気になる。「そら豆バス」に示されるように外出は健康生きがいにつながる。ストレスの解消にもなる。</p>	<p>高齢者や、特に移動困難者の方が自らの意思で自由に移動できる(おでかけ)機会の提供は、とても大切だと考えております。その一方で、サービスの提供でとても重要なのは持続性でもあります。誰かが負担を強いられたい、経費が嵩んでしまったりすることで、持続性が損なわれる場合もあります。関係者の皆さんが一体となって持続可能な取組として検討してまいりたいと思います。</p>
高速バスの一般道区間	<p>一般路線バスとして利用できるととても行動範囲が広がる。千倉からだ元気倶楽部まで行けることになり、文化的活動等に参加できることになり、生活の質が向上する。一般道のコース(館山～千倉)は、県道 188 号線に。国道は平館線があるから。</p>	<p>一般路線の補完的目的から、既存運行している高速バス路線のうち、一般道路を運行する高速バスの有効活用を検討する考え方については、本計画書 P57 に記載しているところですが、高速バスの一般道における一般乗降協議していくうえでは、本来の利用目的である高速バス利用者の方の利便性を低下させないことや、速達性を損なうことのないよう留意し、運行主体側の理解が必要となりますので、地域特性に合わせた慎重な協議を進めてまいりたいと思います。</p>
鉄道の駅のバリアフリー	<p>階段が上れないから電車を利用できないという話はよく聞く。利用者を増やして、特急を復活させるためにも、早急にとりかかってほしい。バスが苦手という人は結構いる。バスは時間が読めないし…。</p>	<p>高齢者、障害者の方々や乳幼児をお連れの利用者の方々が安心して使える駅とするために、駅のバリアフリー化の推進は必要と考えております。バリアフリー新法の基本方針を踏まえて、交通事業者と共に移動等の円滑化を実現していけるよう協議を進めてまいります。</p>
環境基本計画	<p>地球を守っていく、ゴミを資源に、自然と共存、快適で安全な暮らし、環境の保全をすすめる町に大賛成です。子孫のためにそんな町にしていく義務と責任がある。しかし、この計画と広域ゴミ処理施設計画は相反します。ゴミ処理機の補助を今年度限りという話も矛盾します。広域事務組合に対して計画の見直しを行うよう、強く働きかけてください。</p>	<p>環境基本計画に対する意見として伝達します。</p>

<p>車依存の 住民</p>	<p>歩いて行ける所も車を使う人々にあきれています。そういう人たちは足が弱っています。公共交通を整備し「環境保全」の意識をもつよう強く住民に働きかけてほしい。自然豊かな所に住んでいるから、緑のありがたさ、大切さを認識し、「もうこれ以上自然はこわさない」という意識が低い印象をもつ。意識改革を。</p>	<p>自動車交通の進展(モータリゼーション)と反比例するように公共交通は衰退しています。本市における一世帯あたりの自動車保有台数は、2.18台と非常に高く、自動車から公共交通へ利用転換を図る、ライフスタイルを変化していくことは容易ではありません。公共交通を支える究極は利用していただくことと考え、交通事業者、行政のみならず、住民一人ひとりが多角的に考えていく事が重要であり、本計画がきっかけになればと考えております。</p>
<p>市内循環 バス</p>	<p>せっかく合併したのに、行き来できる公共交通がなく残念です。それぞれの旧町村の中心地・道の駅・JR 駅、病院等や、どこまでなら出待てるか(集会所等)を聞き取り、それらの場所をぐるぐる回るバスがあれば良いのと思っています。朝～夕方まで便があれば、帰りを心配しないで乗ってみようかと思えます。一時間以内なら許容の範囲ではないでしょうか？周りを楽しんでもらえればと思います。待合にバスがどの辺りを運行中かテロップが流れるとか、近くに来たら放送されれば、道の駅では買物ができますし、次の駐車場まで歩いたり、レンタサイクルに乗りながら利用することも可能です。一時間に1本以上あれば、地元の人、観光の方も利用しやすいでしょう。〇〇狩りや買い物(お土産)を楽しみに来られる方も多でしょうが、のんびり、ゆっくり散策したいと思われる方もいます。そんな中から定住を考える人も出てくるのではないのでしょうか。GWや夏休みに期間限定で運行できないのでしょうか？小・中学校、幼稚園、回覧板などで呼びかけたり、駅にチラシを置けば、地元の利用者はいると思いますワンコイン500円とか1000円の乗降り自由な一日利用券があると便利です。バスの車体にニックネーム入れる寄付を募るとか、いろいろ考えてみるのも楽しいかと思えます。都内のコミュニティバス、高山市の市内名所を巡るまちなみバスなど参考になさって下さい。</p>	<p>公共交通にはそれぞれがもつ役割や利用者の目的があります。本計画においては、当地域における小さな拠点を位置づけながら拠点間を結ぶ手段として、今ある公共交通網を再構築していく考え方を示しています。公共交通網の再構築にあたっては、路線の安易な延長は返って長大路線を生み出し、運行回数が確保できず、利用しにくい結果を引き起こしてしまいます。路線の持つ役割や目的を明確化し、利用者のニーズを効率的に反映しながら、交通事業者と協議を行ないながら再構築を進め、出来る限り接続性の高い、利便性の向上を図れるように努めてまいりたいと思えます。他地域の事例については、丸写しをするのではなく、良いところについては南房総地域の特性に合わせて考慮し、適合できる部分については積極的に検討してまいりたいと思えます。</p>
<p>丸線沓見 在住</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現在便がなく全く行けない所(タクシー、親戚の車)食糧、生活必需品の買出し、市役所、農協、郵便局、学校、公民館、集会所、他</li> <li>2. 不便ながら日東交通で館山へ。銀行、郵便局、講座、東京(駅用何ものなし)</li> <li>3. うらら、デマンド、外出支援などは助かりました。</li> <li>4. 観光、食堂は望むべくもありません。</li> </ol>	<p>地域住民の方の移動手段を確保することや、利便性の高い地域公共交通を確保することは地域にとって重要な課題です。公共交通の施策を検討する中で、人口減少に加え、自家用車依存の高い当地域においては、長期的な利用者の減少傾向により、交通事業者の経営努力は極限であり、採算性の問題からサービスを維持・存続できない状況が生じ、その結果、路線が廃止・短縮になり交通空白地域が発生しています。サービス水準の低下は更なる利用者の減少等の負の連鎖を招くことから、安易な路線の延長等を行なうよりも、まちづくりの観点から取組み、効率的な公共交通の整備をすすめていくことが重要だと思われます。</p>

<p>計画について</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大学の交通工学の講座を聞いているのではありません。それを卒業して(踏まえて) 具体策を問うべきです。</li> <li>2. 隣接館山との交流は不可避です。館山を含めた拠点を結ぶ循環型幹線を画いて下さい。</li> <li>3. 都市計画で拠点に集約して建物を集める計画は検討されたのでしょうか。</li> <li>4. その拠点を循環し、そこから枝葉の(沓見)支線、各戸軽便を網羅。</li> <li>5. 配達、送迎可能な調査職種を調査啓蒙し、それでも要する場所、人数？</li> </ol>	<p>利用しやすい公共交通を検討していくことは、移動性確保だけではなく必要水準を確保するうえでとても大切です。南房総市の市内で移動需要が全て完結することは困難であり、隣接する自治体との地域間幹線の整備を行い、地域住民や来訪者等の利便性向上を目指しながら、利用に結びつけ、路線の持続性を確保していきたいと考えおります。</p> <p>現在、南房総市には都市計画が定められていないため、明確な拠点となる区域は定められておりませんが、本計画やまちづくりの観点から、小さな拠点を形成していくことは重要だと考えおります。</p>
<p>P40～41と P63,67,71</p>	<p>上位計画には「鉄道の機能強化」(市総合計画基本構想)や「JRなど民間の公共交通の充実を働きかけていく」(市第6期高齢者保健福祉計画・第5期介護保険事業計画)とあるが、この素案では鉄道に関する事業は駅舎(ホーム)のバリアフリーと交通系ICカードの導入が提案されるのみとなっている。</p> <p>乗降客数が毎年減り続けているなかで、積極的な事業提案は難しいとは思いますが、地域公共交通網形成の計画としては鉄道に対してバリアフリーとICカードといった周辺の事業にとどまるだけでは、無策と大差ないように思える。</p> <p>館山～安房鴨川間は日中4両編成の電車が1時間に1本程度の運転であるが、運転士と車掌の2人乗務なので、ならば2両の運転士1人乗務のワンマンカーが30分に1本走っても労働力や経費は大きく変えずに、乗客にとっては乗車機会が2倍になり、時刻表をあまり気にせずとも利用できる。</p> <p>また、休日に運転されている新宿さざなみ号は2往復のうち下りの1本は10時02分に館山に到着した後は車庫に留置され、16時03分発の上り列車となる。</p> <p>あわたレインは多客期のみ臨時列車であるが、この留置されている車両を館山～安房鴨川間等で、観光列車としての要素を打ち出して間合いに1～2往復させるといったことも可能ではないだろうか。</p> <p>昨今の鉄道ブームで県内でもいすみ鉄道のように、移動の手段ではなく乗ること自体を目的として成功している例もある。長距離の移動手段としての復権は現状では困難であるが、住民や観光客の地域間輸送ではまだ可能性を見出せるのではないかと。</p>	<p>鉄道に関する計画については、交通事業者との協議が必要であることから、具体的な計画等を記載していくためにはある程度の合意を得る必要があります。本計画のみならず、JR線複線化期成同盟を介して沿線市町と共に要望・協議や、個別協議をしていく中で、実施計画として検討してまいります。</p> <p>鉄道はもとより、公共交通は究極的には利用していただくことにより支えられるのだと思われまます。特に現状の鉄道利用を鑑みますと、利用者方々の他の交通(自家用車、高速バス)等へのシフトによる利用者減退は著しいものがあり、そうした中では、現状の中で、できることから改めて考えていくことが重要だと思われまます。</p> <p>公共交通の活性化の方策は、それぞれの地域特性により決定(実施)されるもので、そのためにも、公共交通の維持存続、活性化には、交通事業者の極限の努力だけ、国・地方自治体の補填だけではなく、公共交通の必要性を十分理解した上で住民利用者の方々と三位一体となって取り組まなければならないと考え、本計画にも頂戴した意見を効率的に反映できるよう協議会を活用し、関係者と協議していくことを記載しております。</p>

P20	<p>平群線の土休日のバス停別乗降者数が誤って丸線のもので掲載されている。前頁の乗降人員やこのバス停別乗降者数のグラフから現状が推測できるが、できれば区間ごとの乗車人員が載ったグラフがあるとバス全体のイメージが掴める。(このグラフの誤記載に限らず、全体に誤字や脱字が目立つので、限られた時間の中での資料作成とは思いますが、校正もしっかりと行っていただきたい)</p>	<p>乗降者数の添付については平群線の添付へ訂正しました。区間ごとの乗車人員が乗ったグラフ＝乗降実態調査かと思われますが、一般路線特にフィーダーについては利用者数が少数のためグラフ化による評価できないケースもあり、乗務員へのヒアリング等により実態把握が可能であったため掲載はしませんでした。今後については可視化できるよう効果的な掲載を検討してまいります。また、記載誤りのないよう注意いたします。</p>
P22	<p>収支率や1人当り運行経費をみると確かにこのまま継続していくことは難しいことが分かるが、バスの運行経費は固定費なので思い切って運賃を安く設定し、乗降客を増やすことで、評価指標をクリアし、運行経費を抑制する策もあるのではないかとも思える。</p>	<p>モータリゼーションの進展、地域の過疎化、人口減少、少子化等により特に地方の公共交通においては減収が続き、公共交通を維持存続していくことが困難な状況が見受けられます。交通事業者も費用削減に努力はされているところですが、減収が費用削減を上回っている場合もあり、運賃を安くすることで、明確に増(客)収入に繋がれる可能性もありますが、現状よりも減収になれば経営そのものが危ぶまれる可能性も出てまいります。交通事業者にのみ負担を強いるのではなく、関係主体が一体となった取り組みを推進してまいります。</p>
P33	<p>ヒアリングの内容で外出先は把握できるが、その頻度や曜日別のデータを揃えることで、その地区の需要をきめ細かく捉えることができるのではないかと。 支線の交通システムを構築していく段階で生かしてほしい。</p>	<p>公共交通利用者の動向としましては、大きく平日と土休日、通院、通学、買い物など多種多様であり、地区のニーズにも特徴があるのは事実です。ただし、絶対的に総量が少なく、小規模需要をきめ細かく捕らえてまいりますと、結果的に分散してしまうことにも繋がりがかねませんので、交通事業者、地域住民等、地域の関係者が総合的に検討し、当該地域にとって最適な公共交通について合意形成が図れるよう努力してまいります。</p>
P65,P36	<p>公共交通マップの作成にとどまらず、バスの活用については、路線バスの乗降客数が増加したことで全国から視察が訪れている北海道の十勝バス(帯広市)が参考になると思う。 高齢者のヒアリング結果にあった「バスに乗る習慣はなく、乗り方や運賃がわからない」といった声が同様にあり、バスの乗り方もつけた時刻表を沿線で配るローラー作戦も行い、住民が身近な交通手段であることに意識を変えた。 (館山市図書館蔵書の「黄色いソバの奇跡 十勝バスの再生物語」(吉田 理宏著)に詳しく書かれています)。</p>	<p>十勝バス(帯広市)の機転の一つとして、路線廃止が目前に迫った逆境の際に、乗務員が中心となって地域の方々に利用していただくには何をしなければいけないか、できることからやってみよう、改めてバス停位置を再確認したり、戸別に利用促進のための手作りの時刻表を配布したりと従業員の方々が、懸命な努力をされたと認識しております。 地域の方々にわかりやすく、使いやすい公共交通を目指すことは、バス路線のみならず、全ての交通モードに関係することだと思います。「公共交通がなくても困らない」ではなく、「公共交通がなくては困る」とおっしゃっていただけるようなまちづくりを目指してまいります。</p>
P31,P58,P59	<p>そら豆バスの運行は当市内においても貴重な成功事例だと思ふ。ハブやスポークからも外れた地域で、その地域の特性も生かしてカネ(この場合そら豆)とヒト(ボランティアによるバスの運行)が生まれていくと良い。 そのキーマンを地域づくり協議会が担うことができるまでに成長できれば、名実ともに市民協働であり、地域の課題解決にもなる。</p>	<p>そら豆バスの考え方には、単なる移動手段の提供だけではなく、高齢者の安否確認や外出機会の創出には始まり、高齢者が生きがいを持つ地域づくりに寄与する目的があるとのこと。自家用有償運送が走らなければいけない本当の理由は、交通事業者(バス・タクシー)が存在せず、補助を出しても運行が持続できない地域であることから、今後将来的には、地域との協働による移動手段の確保はとて重要となるかと考えております。 また、公共交通に関するキーマンを育成したり、意識共有できる人たちが集まり、行動できる場として協議会が機能できるよう推進してまいります。</p>

P58	<p>貨客混載ではないが、テレビ東京の「カンブリア宮殿」で放映された「JAおちいまばり」(愛媛県)が経営している大規模の直売所「さいさいきて屋」では、瀬戸内海の離島に住んでいる職員が朝地域の高齢者が生産した小ロットからの野菜を集荷してトラックで出勤し、夕方には高齢者がタブレットで注文した商品を積んで帰り、直売所の商品の仕入れと買い物難民対策を同時に解決した上で、高齢者の生きがいづくりにも役立っている。</p> <p>南房総市では各地域にある道の駅がこの役割を担い、直売所のボリュームを増やし、観光客への魅力を増し、一方で高齢者の買い物支援や移動支援をするといった仕組みを構築できないだろうか。</p>	<p>貨客混載につきましては、特に地方(交通空白地域)において、一般乗合について旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞その他の貨物を運送することができるとされ、地域公共交通再編実施計画に位置づけられた自家所有償運送においても可能になることから、地域資源として視野に入れた計画策定しております。</p> <p>また、最近では買い物をするのが難しい過疎地の「買い物難民」対策として、貨客混載を位置づけた宅配サービスが解禁する方針が出されたことから、今後の道路運送法見直しの時期に注視しております。</p> <p>南房総市の地域特性と合わせて、新たな制度を検討することにより、地域住民の方の足を確保できるよう仕組みを構築してまいりたいと思います。</p>
P39,P54	<p>快速バスうららは、三芳地域でも新しい交通手段だったので、興味もあり、また、乗降客数に僅かながらでも貢献しようと思い、何度か利用した。一時交通の利用促進とあったが、富浦駅行きでは駅に着く直前に内房線の上り列車が発車してしまい、運行ダイヤの作成に疑問を感じた。また、乗り継ぎ割引についても乗務員が把握しておらず、実際には利用できなかった。「運行終了に至った経緯・要因を分析」とあるが、既に運行終了から2年を経過してするので、今になって分析ではあまりにも遅すぎるのではないか。実証運行するのであれば、想定する、あるいは新しく取り込みたい利用者が利用しやすいものを計画してほしい。</p>	<p>南房総市の新たな需要を創出する目的として、また小さな拠点(道の駅)を結ぶ移動手段として、快速バスうららの実証運行を行いました。実証運行の根拠となる地域公共交通連携計画が平成24年に失効し、その結果、実証実験の趣旨や目的、考え方がぶれてしまった経緯があり、本来、関係者の合意形成を得た計画が、短期間で揺らいでしまうことは、利用者にとっては振り回されてしまうこととなります。地方(特に中山間地域)の公共交通を考えていく上で、「利用者が伸び悩んでいる」「利用者が限定されている」ことを理由に路線を見直すことは、地方の公共交通全てが存続できないことを示唆してしまいます。利用者が少ないながらも、利用者の視点に立ち、公共交通の果たす役割や目的をしっかりと可視化し、関係者の合意形成を得た計画が揺らぐことのないよう、快速バスうららの実証実験中止をはじめ、改めてこれまでの経過・経緯を正しく振り返ることが、これからの持続可能な公共交通の考え方に結びつくと思います。新しいものを計画していくことももちろんですが、今あるものを持続させるためにも、短期的な考え方だけではなく、中・長期の視野にたった計画を策定してまいります。</p>
P50 ④キーマンの育成と地域の協力…	<p>「事業者と行政が努力すべきもの」あるいは「衰退は仕方がない」と考えるのではなく、「私達の地域公共交通」という意識に切り替えていく、という方針は全くそのとおりだと思います。一方で民間事業者の立場からは「いいこと」とわかかっていても、地域の方々のご要望にお答えできないケースも多く、これを真に必要なあるべき方向性にまとめていくことはとても難しいと思います。</p> <p>活発な議論と市の公正で強力なリーダーシップに期待します。</p>	<p>利用者が年々減少し、公共交通が危機的な状況にある中で、大切なことは利用したくなる公共交通を創出していくことであり、現状の交通事業者の経営努力、事業者主導だけで自治体が補助するケース、自治体主導で事業者が受託するコミバス等には限界があり、最終的に利用していただければ公共交通の存続はできないと思います。交通事業者と自治体と地域住民がパートナーシップを組んで公共交通をつくり・守り・育てる考えを持って望み、地域魅力向上や利用促進へつなげていければ良いと考えております</p>

	<p>廃止代替バス路線平群線、丸線の路線短縮、運行方法の変更等は、当市にも関連する計画等については、事前に情報提供いただきたい。</p>	<p>改正地域公共交通活性化・再生法には、地域の関係主体が一体となって取り組むべきとされています。地域の課題を検討していく上で、当該地域にとってふさわしい公共交通のあり方について検討、合意形成を図り、関係主体が責任をもって取組を推進することが重要だと考えております。そのためにも、誰かに依存するのではなく関係者が主体的・積極的に関与していただくことが重要だと思います。</p>
--	--	--