

土浦市地域公共交通計画（案）に係る パブリック・コメント実施結果について

1 土浦市地域公共交通計画（案） パブリックコメント実施結果概要

| | |
|-----------|--------------------------|
| 募集期間 | 令和3年12月8日（火）～令和4年1月4日（火） |
| 意見提出者数 | 4人 |
| 意見数 | 21件 |
| ホームページ閲覧数 | 252件 |

2 提出された意見とその意見に対する考え方を示す

| No | 意見内容 | 意見に対する考え方 |
|----|---|--|
| 1 | <p>・人口密度 30 人/ha 以上の地域と以下の地域で公共交通網の整備を区別するという方針は、一見合理的であるように思えるが、将来の人口動態を考えると少し不安点が残る。</p> <p>今年度から始まったつちまるバスには大いに期待している。今までのコミュニティ交通導入には地域の経済的協力が必要とされていたが、新しいコミュニティバスの導入にはそれが無いからである。しかも、中村南・西根南地域から神立町・木田余東台、中高津・永国台、右籾、乙戸南などへ徐々に展開地域を広げていくようなので楽しみである。交通が不便でなかなか自家用車が手放せない高齢者が多いので助かると思う。</p> | <p>・人口密度 30 人/ha を境としてコミュニティ交通とのりあいタクシーによる整備の方向性を示しています。30 人というのは、コミュニティ交通が成立しやすい人数を算出したものです。計画期間が5年で、見直しを行うため、その際に人口動態を含め、改めて公共交通網の整備を進めます。</p> <p>・本計画において、中村南・西根南地区をはじめ、残り6地区のコミュニティ交通について順次導入の検討を進めます。</p> |
| 2 | <p>・現行のつちまるバスの大きさは良いと思うが、見た目をもっとわかりやすく派手な外観にしたら良いと思う。市民の目に止まれば利用も増えると思う。東京で真っ赤な外観のコミュニティバスを見たことがある。</p> | <p>・令和3年10月20日より実証運行を行っているつちまるバスについては、シルバーの車体の前と横にステッカーの装飾を施しているところですが、より多くの方に認識いただけるような工夫をします。</p> |

| No | 意見内容 | 意見に対する考え方 |
|----|--|--|
| 3 | <p>・人口密度の小さい地域では、のりあいタクシー土浦が大きな役割を担うようになるようだが、利用しにくい、利用方法がわかりにくいとして利用者が減ってきているようだ。利用者の対象年齢を広げる、土浦市の近隣にも行けるようにする、地域の老人会・各種サークルへの広報、出張所・図書館などへのパンフレットの配置など改善をしてみようか。地域のタクシー会社にもメリットはあるはず。ぜひ改善願いたい。</p> | <p>・年齢制限の撤廃や運行の効率化等、運行内容改善の検討を行うとともに、更なる周知を図ります。</p> |
| 4 | <p>・妊婦検診へのタクシー代補助はすごく良い施策である。広く知らせて長く続けてほしい。</p> | <p>・担当部署と連携を図り、多くの皆さんにご利用いただけるよう広く周知を図るとともに、事業継続に努めます。</p> |
| 5 | <p>・誰もが利用しやすい公共交通の実現は、一朝一夕にはできないことだとは思いますが、あきらめずにじっくりと気長に取り組んでほしい。そして、土浦市の評判が上がって人口が増えると良いと思う。</p> | <p>・公共交通の将来像として掲げた「地区特性に応じた公共交通で快適に移動できるまち」実現に向け、計画に示した施策を進めます。</p> |
| 6 | <p>・免許を持たない者として中村地区に「つちまるバス」が運行されたこと、本当によかったとありがたく思っているが、気が付いたことが3点ほどある。</p> <p>①バスの窓にシールが貼ってあるのか暗くて中が見えない（何人乗っているか見えない）</p> <p>②バスのイメージが暗い。もっと明るい色が良い。</p> <p>③県南病院とイオンモール土浦の間に東小学校前の停留所を設けていただきたい。</p> | <p>・①、②については今後導入する際に検討します。</p> <p>・③については、実証運行の状況を検証する中で、中村南・西根南地区の地元意見交換会とも協議します。</p> |

| No | 意見内容 | 意見に対する考え方 |
|----|--|--|
| 7 | <ul style="list-style-type: none"> ・土浦駅への乗り入れに捉われない視点でのコミュニティ交通の提案 荒川沖駅－各公共通不便地域及び学校、公共施設、観光資源、商業施設・駅等の結節点経由－神立駅（1時間程度） ・まずは他の交通資源での実績があるマイクロバスでの実証実験から。 ・運行位置逐次公開、朝の便は近道直行、渋滞回避経路選択で定刻運行。 | <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ交通については、既存バス路線との重複を避けるため、停留所等を結節点とし、土浦駅への乗り入れに捉われない視点の導入を試み、既存バス路線の確保・維持を図ることとしています。 ・将来の公共交通網については、幹となる部分を既存バス路線、枝となる部分をキララちゃんバスやコミュニティ交通、葉となる部分をのりあいタクシー土浦と役割を分担しています。分担した理由は、公共交通には地域間や地域の需要に応じて適した形態があるため、役割分担、連携強化により効率的な公共交通網の形成を図ります。 |
| 8 | <ul style="list-style-type: none"> ・計画（案）に記載された略語について、定義が必要である。 | <p>略語について、例えば、MaaS について略語を記載している頁を 65 から 4 頁へ変更いたしました。</p> <p>また、4 頁の AI について、人工知能(AI)と記載しました。</p> |
| 9 | <ul style="list-style-type: none"> ・土浦市の将来の方向性の軸足が明確化されていない。かつての見ない茨城の商工業の中心都市として繁栄していた土浦市を復活させるための方策か、ベッドタウンとしての移住者を呼び寄せるための方策を模索したいのか不明である。 5 頁で明確化する必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本年度末に策定予定の「第 9 次土浦市総合計画」に基づいて、将来像「夢のある、元気のある土浦」を実現するため「全ての市民が安心して、かつ、便利に暮らせるための道路、公園などの基幹的な社会基盤の整備や地域特性に応じた秩序ある適正な土地利用、超高齢社会や地球環境問題を踏まえた総合的な公共交通体系の構築などを推進するもの」と記載しました。 |

| No | 意見内容 | 意見に対する考え方 |
|----|---|--|
| 10 | <p>【第2次土浦市観光基本計画】16頁</p> <p>・つくばエクスプレスからの交通を検討しているが、土浦駅からの筑波山行きバスでは終点の筑波山において、つくばバスセンターからの筑波山（つつじが丘）行きのバスへ乗り換えることができない問題がある。かつて関東鉄道つくば線があった時のように土浦駅も筑波山登山の表玄関と認知されるべきである。</p> | <p>・終点である「筑波山口」1つ前の停留所の「沼田」で降車いただくことで、つくばセンターから筑波山（つつじが丘）行きのバスへ乗り換えは可能となっております。</p> |
| 11 | <p>【公共交通に関する記載】18頁</p> <p>・利便性を増すためには、通勤通学時間帯におけるJRの特急列車等の優待列車の廃止が望ましい。</p> <p>（優待列車通過待ちによる退避時間により路線全体平均速度が低下して、運行効率が悪化する。）</p> | <p>・ご意見については、運行事業者と共有させていただき、利用者の増加及び公共交通維持のため、参考にさせていただきます。</p> |
| 12 | <p>【網形成計画の施策達成状況】52～59頁</p> <p>評価・改善が不十分。完了において、どのような成果があったのか不明である。また、継続において何に留意して事業継続を行うのか不明である。PDCAが機能していないのに、PDCA手法を用いていると謳うことは本計画書（案）が検討不十分であると判断され、逆効果ではないかと思われる。</p> | <p>・完了及び継続については、52～59頁に記載のとおりとなります。</p> <p>・網形成計画におけるPDCAの手法については、各施策の達成状況を評価したものととなり、施策の達成状況に応じて、継続としています。</p> <p>・事業のうち、網形成計画「①-4 ICカード乗車券の拡充の検討」については、市内全路線でICカード対応となったため完了としました。</p> |
| 13 | <p>【公共交通ガイドブックの作成】54頁</p> <p>・市内のバス停留所しか記載されておらず、例えば筑波山行き路線では、つくば市の大形までが記載範囲である。このガイドブックではつくばバスセンター発の筑波山（つつじが丘）行きのバスに乗り換えることができないことが判断できない。</p> | <p>・本市の公共交通ガイドブックは、土浦市内の路線図を中心として掲載しています。いただいたご意見を含め、本計画における「①-8 公共交通ガイドブックの作成」の施策にて、利用者がわかりやすいガイドブックとなるよう検討します。</p> |

| No | 意見内容 | 意見に対する考え方 |
|----|--|--|
| 14 | <p>【公共交通の現状・問題点の抽出】62頁</p> <p>・第1章から第3章までを踏まえて記載されているが、52～59頁までの目標①の1～15、目標②の1～4、目標③の1～4並びに目標④の1～3の施策が「1 公共交通機関の現状・問題点の抽出」の(1)～(8)に抽出されたプロセスが不透明である。</p> | <p>・52～59頁は網形成計画に各施策の達成状況を評価したものとなります。各施策については、目標達成までのプロセスとして認識しており、公共交通の利用者数や市民アンケートの利用状況などに対する結果から公共交通の現状・問題点の抽出をしました。</p> |
| 15 | <p>【基本方針の検討】70頁</p> <p>【計画目標一覧】84頁</p> <p>・第5章で課題から基本方針①から③が設定されたが、第6章では計画目標①から③となっており、基本方針と計画目標とが整合していない。</p> | <p>・本計画ではそれぞれ項目ごとの通し番号として数字番号を付しています。したがって、基本方針と計画目標の数字番号は、対応しておらず整合性をとっていないことから、84頁の基本方針の数字番号を削除しました。</p> |
| 16 | <p>【基本方針の検討】70頁</p> <p>【基本方針①利用しやすい…実現】71頁</p> <p>・基本方針の検討において<課題>では「公共交通機関の利用促進」としているが、基本方針①においては「公共交通を維持する…利用者数の維持」とトーンダウンしている。</p> | <p>・人口減少の本格化や新型コロナウイルス感染症の影響を受けた社会情勢の変化に伴い、公共交通利用者の減少や在宅勤務などのテレワークへの移行により「公共交通機関の利用者数が減少」している中、「公共交通の利用促進」を実施することで、減少傾向の「利用者数の維持」を図ることが重要であると考えています。</p> |
| 17 | <p>【本計画の施策】90、91頁</p> <p>・施策①及び施策②において、新規設定する施策の根拠が示されていない。根拠がないと施策実施後の評価基準が設定できないと思われる。</p> | <p>・4頁に記載しております「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」に基づき、人口減少社会における持続可能な運送サービスの提供を実施するため、①の11～13及び②の6、7の施策を設定しました。</p> |

| No | 意見内容 | 意見に対する考え方 |
|----|--|---|
| 18 | <p>【計画の達成状況の評価】 92 頁</p> <p>・利用者の定義が不十分。45 頁において利用頻度を区分しているが、利用形態（利用時刻帯・利用目的・利用路線）まで分析されていない。どのような利用者に対してどのような施策を講ずるかが明確でないと効果が期待できない。なお、潜在ユーザーの掘り起こしの可能性は誰が提案して、誰が評価するか役割分担が必要である。</p> | <p>・土浦市地域公共交通活性化協議会は、交通事業者、学識経験者、行政機関のほか、利用者代表により構成されています。このうち、利用者については、120 頁の委員名簿にありますとおり、市内の各種まちづくり団体等から選出された委員により組織しているものであり、各方面の様々な視点からご意見・ご提案等を頂戴するなど、議論を重ねるとともに、評価・検証も行っているところです。</p> |
| 19 | <p>【市民モニターバス評価の実施】 99 頁</p> <p>・市民モニターの評価シートの「運転」の「定刻通りに運行している」は大切な項目ではあるが、どの課題から抽出されたのか不明である。</p> <p>「定刻通り運行されない」→「確実な自家用車で移動する」→「幹線道路が渋滞する」→「路線バスが定刻運転できない」という悪循環をどこかで断ち切る必要がある。その施策が本計画（案）には含まれていない。JR 駅へのアクセスを路線バスを優先するのか、自家用車によるパークアンドライド若しくはキスアンドライドでベッドタウン化を目指すのか軸足を決める必要がある。</p> | <p>・「①-3 市民モニター評価の実施」については、平成 22 年度から始まった施策であり、年度ごとの評価を比較するため、評価シートの項目は変更しておりません。</p> <p>・ご意見のとおり「定刻どおり運行している」ことによって、「公共交通の利用促進」を実現させ、悪循環を断ち切るための施策と考えています。</p> <p>・将来の方向性の軸足における明確化については、9 番目の回答のとおりとなります。</p> |
| 20 | <p>【交通弱者等への移動支援】 107 頁</p> <p>【MaaS の普及促進に関する調査研究】 108 頁</p> <p>土浦市は他の市町村と比べハンドル形電動車椅子（シニアカー・セニアカー）の利用が多いように感じられる。</p> <p>①利用者の実態は把握しているのか。</p> <p>②JR では基準を満たすシニアカーへの列車への乗車を認めている。</p> <p>③シニアカーの路線バスへの乗車について、パイロットプロジェクトを推進する施策は検討できないか。</p> | <p>・本市では一定の要件に該当する方を対象に電動車椅子の補助制度を実施しており、年間数台分の補助を行っていますが、ハンドル形電動車椅子、いわゆるシニアカーは個人で購入されていることから、市内の所有台数は把握していないのが現状となっています。</p> <p>・シニアカーの路線バスへの乗車については利用状況等を踏まえ、運行事業者等に確認のうえ、協議を行いたいと考えています。</p> |

| No | 意見内容 | 意見に対する考え方 |
|----|--|---|
| 21 | <p>【公共交通ネットワークの再編】114頁・(50頁)の(6)主な路線バス路線の希望等、②駅や自宅から行きたい施設では1位がショッピングセンター、2位が病院となっている。これを受け、例えば保健センター⇄イオンモール⇄サンアピオ⇄ピアタウン⇄土浦協同病院を巡回するような運行の施策は検討できないだろうか。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・本計画における施策としては、施策「③-1 コミュニティ交通の導入・維持」を最優先事項としています。 ・ご意見いただきました巡回運行を含む運行施策については、参考にさせていただきます。 |