

「小樽市地域公共交通網形成計画（素案）」に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等

- | | |
|-----------------------|-----|
| 1. 意見等の提出者数 | 2人 |
| 2. 意見等の件数 | 21件 |
| 3. 上記2のうち計画等の案を修正した件数 | 2件 |
| 4. 意見等の概要及び市の考え方 | |

No.	意見等の概要	市の考え方等																																									
1	第6次総合計画についても公共交通に関する課題認識を持って、各種施策を策定し、実行したはずで。これに関する総括を現状分析の一項として織り込んで下さい。	本計画は、第7次小樽市総合計画を上位計画と位置づけ整理しており、第6次小樽市総合計画との関連は記載していませんが、地域公共交通の利用減は、市内の宅地開発状況や地区別人口動態など、様々な要因が複合的に関係しているものと考えられます。そのため本計画では、人口減少などの現状に加え、地域公共交通に関するアンケート調査やバス乗降調査等の現状調査を通し、利用減少の問題点を把握しております。																																									
2	<p>「(仮称)第7次小樽市総合計画」策定資料集 ～小樽の未来のために～(平成29年6月)、65頁「交通」において第6次総合計画の施策と成果指標の達成率が示されています。これは第6次総合計画の交通に関する成果指標を「一人当たりの市内バス利用回数」としたことで、目標に対しての達成率がどんどん低下していくことが記載されています。今回の計画にはこの成果指標に関する記述がありません。この指標はバス路線を維持するためにはとても重要な指標であると理解しています。1と重複しますが、第6次総合計画において一人当たりの市内バス利用回数を増やす施策と目標を達成するどころか低下した理由を明確にして下さい。</p> <p>(ご参考：一人当たりの市内バス利用回数と目標に対する達成率)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>H19</th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>81.5</td> <td>78.7</td> <td>77.2</td> <td>76.5</td> <td>76.2</td> <td>76.2</td> <td>75.6</td> </tr> <tr> <td>100.0</td> <td>94.7</td> <td>94.7</td> <td>93.9</td> <td>93.5</td> <td>93.5</td> <td>92.8</td> </tr> <tr> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <td colspan="3">記事</td> </tr> <tr> <td>75.0</td> <td>75.3</td> <td>75.5</td> <td>72.9</td> <td colspan="3">目標値 81.5</td> </tr> <tr> <td>92.0</td> <td>92.4</td> <td>92.6</td> <td>89.4</td> <td colspan="3">達成率</td> </tr> </tbody> </table>		H19	H21	H22	H23	H24	H25	H26	81.5	78.7	77.2	76.5	76.2	76.2	75.6	100.0	94.7	94.7	93.9	93.5	93.5	92.8	H27	H28	H29	H30	記事			75.0	75.3	75.5	72.9	目標値 81.5			92.0	92.4	92.6	89.4	達成率	
H19	H21	H22	H23	H24	H25	H26																																					
81.5	78.7	77.2	76.5	76.2	76.2	75.6																																					
100.0	94.7	94.7	93.9	93.5	93.5	92.8																																					
H27	H28	H29	H30	記事																																							
75.0	75.3	75.5	72.9	目標値 81.5																																							
92.0	92.4	92.6	89.4	達成率																																							

<p>3</p>	<p>第7次総合計画基本構想に対するパブリックコメントと市の回答をまず記載します。</p> <p>〈パブリックコメント〉</p> <p>「(仮称)第7次小樽市総合計画」策定資料集 ～小樽の未来のために～(平成29年6月)、66ページ「交通」の評価のまとめに目標値の到達について難しい状況であること、有効な方策については検討を進める必要性が記述されている。これを受けた基本構想が具体的に第7次総合計画基本構想に記載されていないと認識します。コンパクトなまちづくりを推進するなかで、高齢者比率が高まることによる自家用車利用率の低下は自明であり、人口減少のなか交通手段であるバスを持続させるには更なるバス利用率向上施策が必要である。このようにバスの持続利用を基本構想に示すべきである。例えば次のようなバス利用率向上施策が考えられる。</p> <p>(1)小樽市職員の原則バス利用の推進(自家用車利用の原則禁止)</p> <p>(2)通勤時間帯における4車線でのバス優先レーンの設置</p> <p>(3)複数路線利用時の利用料削減による利用者拡大</p> <p>(4)大都市に見られるワンコイン区間の設置による利用者拡大</p> <p>(5)ふれあいバスの継続など</p> <p>〈市の回答〉</p> <p>基本構想は今後10年の行政指針として行政全般にわたる基本的方向性を示すものであることから、この段階では特定の施策について具体的に記述しておりません。御意見につきましては、今後、地域交通形成計画等の策定に当たり参考とさせていただきます。</p> <p>No.2の意見を踏まえた上で、さらに市の回答などから一人当たりの市内バス利用回数を増やす具体策を本計画に織り込むべきと考えますが、どのようにお考えですか。</p>	<p>本計画は、本市の地域公共交通に関するマスタープランとして策定するものであるため、具体的な施策は記載しておりませんが、評価指標を達成するための「想定事業」について記載しております。「第7次小樽市総合計画基本構想(原案)」のパブリックコメントでいただいた御意見は、今後、施策の実施について小樽市地域公共交通活性化協議会の中で具体的に検討させていただきますので、その際の参考とさせていただきます。</p>
----------	--	--

4	<p>地域公共交通の利用回数が減となっている分析をあらためて行うべきと考えます。すでに前述した通り一人当たりの市内バス利用回数は減少傾向にあります。タクシー利用についても一人当たりの年間利用回数は 45.5 回(平成 19 年)から、34.6 回(平成 29 年)と減少しており、これら公共交通の利用回数減は、自家用車の依存率が微増していることだけでは説明できません。中心部へ住居を移動させる方針を示した第一次都市計画マスタープランによる影響はどの程度か、高齢者の外出が大きく減ったのではないかなどに踏み込むべきと考えます。</p> <p>(ご参考：一人当たりのタクシー利用回数)</p> <table border="1" data-bbox="220 770 895 972"> <tr> <td>H19</td> <td>H20</td> <td>H21</td> <td>H22</td> <td>H23</td> <td>H24</td> <td>H25</td> </tr> <tr> <td>45.5</td> <td>41.9</td> <td>41.7</td> <td>40.2</td> <td>39.2</td> <td>39.6</td> <td>42.0</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>H27</td> <td>H28</td> <td>H29</td> <td colspan="3">記事</td> </tr> <tr> <td>40.0</td> <td>36.0</td> <td>35.5</td> <td>34.6</td> <td colspan="3">統計書より</td> </tr> </table>	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	45.5	41.9	41.7	40.2	39.2	39.6	42.0	H26	H27	H28	H29	記事			40.0	36.0	35.5	34.6	統計書より			<p>地域公共交通の利用減は、市内の宅地開発状況や地区別人口動態など、様々な要因が複合的に関係しているものと考えられます。そのため本計画では、人口減少などの現状に加え、地域公共交通に関するアンケート調査やバス乗降調査等の現状調査を通し、利用減少の問題点を把握しております。</p>
H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25																								
45.5	41.9	41.7	40.2	39.2	39.6	42.0																								
H26	H27	H28	H29	記事																										
40.0	36.0	35.5	34.6	統計書より																										
5	<p>ある文献によると公共交通とは、一般に、コモンキャリア(運送を依頼するものすべてに対してサービスを提供する事業)という意味で用いられ、地域公共交通とは乗合バスを始めとする地域内の日常的な移動に供される公共交通を指すとあります。一方、第7次総合計画基本構想の交通においては「地域経済と暮らしを支え、人と地域の結びつきと交流に寄与する交通ネットワークの確立を目指します」とあります。今回この計画に対してパブリックコメントを求めらるれば、市民目線で「地域公共交通」以外の公共交通が市民の暮らしに対してどういうサービスを継続提供されるのかを示すなど公共交通の全容について明らかにすべきです。例えば次のようなサービスがあります。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 郵便 (2) 宅配(物品の運搬、ネット販売、生協のトドックなど) (3) 医療・介護機関による対象者の移動支援 (4) 無料送迎バス(幼稚園、温泉設備利用、宿泊設備利用) 	<p>本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく計画であり、同法では「地域公共交通」について「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」と定義されており、これに基づいて策定するものです。</p> <p>しかしながら、御提示いただいたサービスも、本計画の目標を達成していく上で考慮すべき要素と考えますので、いただいた御意見は、今後、施策を検討する際の参考とさせていただきます。</p>																												

6	<p>タクシー利用に関する記述を充実させてください。</p> <p>No.2において一人当たりのバス利用回数を示しました。同様に No.4にて一人当たりのタクシー利用回数を示しました。この数値からタクシー利用に関する施策はとても重要と認識します。計画全体においてタクシー利用に関する記述を増やすべきと考えます。その内容は利用状況に留まらず、事業者視点での課題(収益性、運転手確保など)と対処についても触れるべきと考えます。</p>	<p>「1序章」に記載していますが、本市の地域公共交通において最優先課題は、バス事業社の収支悪化によって現状のままではバス路線の維持が困難となっていることから、本計画はバス路線の利便性の向上等について策定したものです。しかしながら、タクシーも地域公共交通の重要な要素であることから、必要に応じて、今後、計画の見直しなどを検討して参ります。</p>
7	<p>本計画において自家用車の扱いを明確にすべきです。自家用車は地域公共交通ではないと理解していますが、75ページに地域公共交通の問題として「高齢者が第一当事者となる交通事故の増加」が記載されています。これは地域公共交通の直接的な課題ではなく、少子高齢化社会において高齢者による事故を抑止するためにも、自家用車の利用率を下げ、地域公共交通がその役割を一部補完することを言っていると理解します。つまり問題ではなく地域公共交通に概ね予見として与えられた事項と考えられます。</p>	<p>自家用車については、第3章「3-6 自動車と交通事故に関する状況」として、市民の自動車依存が進行していること、一方、高齢者による事故発生件数が平成27年から増加傾向にあることを取り上げております。そして、第5章では「問題点4」として取り上げ、最終的には第6章で基本方針と結びついており、本計画策定上、重要な問題として扱っております。</p>
8	<p>自動車の利用状況の正確な把握と分析を実施してください。</p> <p>(1)40 ページに一人当たりの自動車保有台数が徐々に増加していることから、自動車依存が進行しているとあります。しかし、保有台数ではなく利用実態を把握しないと自動車依存が進行しているとは言えません。</p> <p>(2)車両保有台数が図に示されていますが、小数点第4位まで計算すると以下となります。</p> <p>2008年度、$55,439/137,120=0.4043$</p> <p>2016年度、$53,287/121,268=0.4397$</p> <p>2017年度、$53,211/119,352=0.4458$</p> <p>以上から数学的には増加しているのは事実ですが、自動車依存が進行していると誇張するほどの増加状況ではないと考えます。増加率は徐々に低下しているので、これから自動車の利用は減少するのではとも類推できます。</p> <p>(3)40 ページに示される自動車保有台数の出展が記載され</p>	<p>数字としては微増ですが、アンケート調査の結果からも、路線バスを利用しない理由として自動車の利用を上げている方の割合が高いことが示されており、自動車への依存は、地域公共交通の確保において重要な課題です。</p> <p>また、車両保有台数につきましては、国土交通省北海道運輸局のデータを使用しております。出典元を詳細に記載するため「一般社団法人北海道陸運協会 北海道自動車統計」に修正いたします。</p>

	<p>ていますが、小樽市統計書(平成30年版：10-9 自動車保有状況)に記載される総数から貨物用自動車、特種(殊)用途用自動車、軽自動車の貨物車を除いた数値と合いません。再確認及び出典元を統計書に統一するなど配慮願います。</p>	
9	<p>地域公共交通は小樽市自治基本条例などに記載される協働によるまちづくりの骨格の一つと認識します。その上で持続可能性を高める施策の創出とその実行を進めるための計画であるべきと考えますが、特に持続可能性に関する危機感を払拭する内容になっていないと理解しています。1-1 背景及び目的に現状分析結果及び少子高齢化が誘発させる地域公共交通の持続可能性に関する危機感を明確にし市民に周知させ、協働により地域公共交通を持続させる施策を確実に実行するための計画書であるということを記載すべきではないでしょうか。</p>	<p>第1章「1-1 背景及び目的」では「本市では昭和39年を人口のピークとして以降、人口の減少が続いている中、バス事業は当初から民営で行われ、経営努力によりバス路線の維持が行われてきておりますが、近年の少子高齢化により収支が悪化しており、現状のままではバス路線の維持が困難となってきた状況です。」との記載により、将来にわたり安定的かつ持続可能な地域公共交通の維持・確保の必要性を記載しております。</p>
10	<p>第7次総合計画基本構想に対する市の回答(No.3 参照)として「基本構想は今後10年の行政指針として行政全般にわたる基本的方向性を示すものであることから、この段階では特定の施策について具体的に記述しておりません。御意見につきましては、今後、地域交通形成計画等の策定に当たり参考とさせていただきます。」を得ていますので、今回の計画ではより具体的な記述が必要と考えます。具体的な施策の創出と記載がこの計画書の性格上困難な場合は、少なくとも次を実施して戴きたい。</p> <p>(1) 目標の具体化(ビジョンレベルからの前進、目標の数値化)</p> <p>(2) PDCA サイクルを1年以内とし、その結果を市民に公表すること。</p>	<p>本計画では第6章「6-3 基本方針に基づく目標」において、各方針における評価指標と目標値を設定しております。また、「第8章 計画の達成状況の評価」において、各年度において事業の進捗状況を確認し、その内容はホームページで公表していく予定です。</p>
11	<p>地域公共交通に関する重要な課題はきちんとPDCAが回る運用を作り込んでいないことと認識します。No.2に一人当たりの市内バス利用回数を示しましたが、利用回数が減少することを把握するだけで、目標値に近づける努力・運用が特に行政に全くないと判断できます。そういうところから課題の洗い出しをすべきです。</p>	

12	<p>地域公共交通に関する問題が73ページ以降に記載されますが、概ね利用者視点により得られたものと理解します。地域公共交通の持続性を確保する上では、事業者は収益視点、行政は財政事情が厳しい中での公的補助の捻出可能性視点で課題を市民に分かりやすく示すべきです。もちろん課題だけでなく、現状分析と今後の対応についても記載が必要です。</p>	<p>公的補助等に関しては第6章「小樽市地域公共交通網形成計画の将来像と基本方針」と第7章「基本方針に基づく施策内容」に記載しております。</p>
13	<p>79ページの課題6において「このため、公共交通機関の運行情報等の情報発信を積極的に行なっていくとともに、市民の公共交通に対する意識醸成を図るといった利用促進の検討が必要となっています。」とあります。このことは第6次総合計画策定時点でわかっていたことです。ここ10年間関係者は何を実施してきたのでしょうか(No.2と一部重複します)。よって今さら施策3：市民・交通事業者・行政等が連携・協働した公共交通利用に向けたしくみづくり(90ページ)を掲げても、また実行されないと市民は判断します。No.4の回答を吟味の上、具体的な施策としての見直しを求めます。</p>	<p>本計画は、本市の地域公共交通に関するマスタープランとして策定するものであるため、具体的な施策は記載しておりませんが、評価指標を達成するための「想定事業」について記載しております。</p>
14	<p>78ページ：課題3に「効率的な公共交通の運行」とありますが、運行を外して「効率的な公共交通」とし、事業収益面及び小樽市財政面での効率性(投資効果)と合わせて課題を整理すべきです。</p>	<p>課題3は、バスの運行便数など運行の観点で整理したものです。事業収益など事業の運用面の観点は、課題1、2で整理しております。ただし「運行効率の向上等効率的な公共交通の運行」では内容が重複するため「運行効率の向上等」を削除し「効率的な公共交通の運行」に修正いたします。</p>
15	<p>公的補助に関する現状分析を記載すべきです。89ページに他市の単独補助の交付状況が示されていますが、次のようなことを現状として第4章などに記載すべきです。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 小樽市における公的補助の実態、特に平成30年より増となっている経緯を示す (2) 特にふれあいパスの投資対効果 (3) 他市の公的補助の有無、その理由・考え方、総額及び市民一人当たりの負担額 	<p>「(施策2)持続可能な交通体系の構築」では「道内主要都市における市町村単独補助の交付状況」として整理しており、今後、公的補助や利用者負担などについて検討することとしています。</p>

16	<p>78ページの課題4については、地域公共交通の事業収益を好転させる施策として強調すべきではないかと考えます。観光客がバスなどを利用して小樽市及び近隣地区の複数の観光施設を観光し、結果的に小樽市に滞在することを誘導させるのです。そうすると課題4に対する基本方針と目標が83ページに記載される2項目では不十分です。観光に関する施策との強固な連携が必要と考えます。</p>	<p>本計画におきまして、観光客による地域公共交通の利用促進は重要な課題であり、課題4、課第5の両方で取り上げ、基本方針4に基づく施策4に記載されているように、令和7年までに観光客の市内移動における路線バスの利用率を17.2%から19.0%まで引き上げることを評価指標に掲げております。本計画では、観光に関する施策は今後の重要な施策と位置づけております。</p>																														
17	<p>施策1～4(87ページ～)の十分性については疑問が残りますが、実行に当たり次を提案します。</p> <p>(1) 施策あるいは目標の進捗が定量的にわかる評価指標の設定</p> <p>(2) 平成31年(令和元年)については大日程ではなく小日程を作成し、本計画に記載すること。</p> <p>(3) 93ページにあるPDCAは少なくとも1年に一回は回すこと。</p>	<p>目標値の評価・検討は最終年度に行うこととし、進捗管理については、利用者数等の定量的なモニタリングを行うこととしております。</p>																														
18	<p>バス利用者数の減少理由について</p> <p>74ページにバス路線の利用者数は生産年齢人口の減少がその理由であるとありますが、本当でしょうか。まず、下表を確認してください。</p> <p>(表)</p> <table border="1" data-bbox="220 1435 922 2016"> <thead> <tr> <th>#</th> <th>項目</th> <th>2015(平成27)</th> <th>2018(平成30)</th> <th>2025(令和7)</th> <th>2030(令和12)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>人口</td> <td>123,376 (100%)</td> <td>117,042 (94.9%)</td> <td>100,236 (81.2%)</td> <td>89,561 (72.6%)</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>生産人口</td> <td>65,317 (100%)</td> <td>62,252 (95.3%)</td> <td>49,971 (85.6%)</td> <td>43,655 (66.8%)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>高校生の数</td> <td>3,137</td> <td>2,924</td> <td>2,308</td> <td>1,911</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>高校生以外の人口(#1-#3)</td> <td>120,239</td> <td>115,580</td> <td>97,928</td> <td>88,605</td> </tr> </tbody> </table>	#	項目	2015(平成27)	2018(平成30)	2025(令和7)	2030(令和12)	1	人口	123,376 (100%)	117,042 (94.9%)	100,236 (81.2%)	89,561 (72.6%)	2	生産人口	65,317 (100%)	62,252 (95.3%)	49,971 (85.6%)	43,655 (66.8%)	3	高校生の数	3,137	2,924	2,308	1,911	4	高校生以外の人口(#1-#3)	120,239	115,580	97,928	88,605	<p>「生産年齢人口の減少に伴う人口減少等の影響」と記載しており、生産年齢人口の減少も、利用者数の減少理由の一つであると考えております。</p>
#	項目	2015(平成27)	2018(平成30)	2025(令和7)	2030(令和12)																											
1	人口	123,376 (100%)	117,042 (94.9%)	100,236 (81.2%)	89,561 (72.6%)																											
2	生産人口	65,317 (100%)	62,252 (95.3%)	49,971 (85.6%)	43,655 (66.8%)																											
3	高校生の数	3,137	2,924	2,308	1,911																											
4	高校生以外の人口(#1-#3)	120,239	115,580	97,928	88,605																											

	5	バス利用回数 (千回)	9,253 (100%)	8,529 (92.2%)	(7,079) 6,801	(6,181) 5,903	
	6	高校生のバス 利用回数(千回)	1,569	1,462	1,154	956	
	7	高校生以外の バス利用回数 (千回)	7,684	7,067	5,647	4,947	
	8	高校生以外の バス利用率 (#7/#4)	63.9回/ 年・人	61.1	57.7	55.8	
	<p>#7:高校生の利用回数は一人当たりの年 500 回とした。</p> <p>#5:2025,2030 のバス利用回数：0内数値は生産人口減の比率から算定、実数はさらに3ポイント減として算出</p> <p>上表の2015年と2018年の比較から生産人口の減少比率以上にバスの利用回数は減少しています。また、利用回数の多い高校生を除外すると一人当たりの1年における利用回数は60回程度となっています。つまり、一般市民はバス利用による外出が月当たり2～3回程度しかない、且つ減少傾向にあるということです。</p>						
19	<p>地域公共交通の数値による見える化と重要性のアピールについて</p> <p>地域公共交通を含む交通総機会数を次の表に整理しました。結果的に地域公共交通は概ね総機会数の半数を示め、持続性は必須であるのは自明です。事業(就業)に大きく影響がなければ、積極的に自家用車の利用を縮減し地域公共交通を活用する、目的別無料送迎バスと地域公共交通の一体化などを念頭に持続性に関する重要性を市民にアピールすべきです。</p>						<p>第7章「7-2 施策の内容」の「(施策3)市民・交通事業者・行政等が連携・協働した公共交通利用に向けたしくみづくり」と「(施策4)公共交通の利用促進策の展開」に記載されているとおり、市民等へアピールする施策を設定しております。</p>

#	項目	2018年	2025年	記事
1	J R	5,766	5,766	2017年実績を使用、横ばいと設定
2	バス	8,529	6,801	生産人口減、さらに3%ダウンから算出
3	タクシー	4,124	3,119	生産人口減、さらに10%ダウンから算出 一人当たり 34.6 回/年 →31 回/年
4	地域公共交通 (#1~#3)	18,419 (45.0%)	15,686 (44.9%)	★総機会の約45%を 地域公共交通が占める
5	自家用車	22,472	19,246	総人口の40%(*)が車利用者とした。そのうちの70%が年600回、30%が年200回利用とした。(*)車保有率45%とバス未利用者半数(50%)且つ車利用(70%)から得られる35%の間から40%を導いた。
6	合計 (#4+#5)	40,891	34,931	

20	<p>協働視点つまり市民にも何らかの対応が必要であることは自明であります。ただ単に利用促進だけを依頼していると現状以上のサービスを求められるだけに留まり、持続性に関するよいアイデアが創出されません。今回の計画では市民に課題認識を醸成させるのは困難と理解しますので、少し刺激を与えたらどうでしょうか。例えば次のような市民意見も併記し、この内容を市民に公開することで、もっと突っ込んだ意見を求めるべきと考えます。</p> <p>(意見1) 鉄道の始発・終発に対するバスの運行時間など、他の公共交通機関との接続性が良好でない状況があると問題点1に記載されるが、指摘される時間帯は利用客も少なく、事業者にとっても収益性の悪い時間帯と想定される。よって始発・終発に接続性を求めること自体が無理である。利用客が少ないことはミッドナイトバスの運行中止などにもみられる。</p> <p>(意見2) 市内バス路線本線から離れた学校に通うバス利用者において「運行便数が少ない」と回答する割合が高いとあるが、「混雑していて座れない」を言い換えたに過ぎない。ある程度混雑しないと事業者の収益は確保できないので、多少の我慢は必要である。</p> <p>(意見3) 「運行時間帯」や「運行頻度、運行間隔」への不満は利用客が少ない昼間、夜間でのバス待ち時間が長いことを指していると想定される。自分がおおく利用する停留所のバス発時刻を事前に把握し、バス待ち時間を短縮させるような努力は利用者側にも必要である。バス事業者は路線毎に始発駅の時刻表と停留所間の所要時間を記載した文書(時刻表)を無料で配布しているが、JRのようにポケット型停留所別時刻表の配布などに切り替えるべきである。バスの小型化と運行回数の増による待ち時間の短縮なども一考されるが、運転手の確保などから現実的ではないと想定する。</p> <p>(意見4) 医療機関、介護施設及び温泉設備を利用するための無料送迎バスを多くの高齢者が使用している実態があり、公共交通の利用回数が減少している理由の一つではないかと想定する。その中で小樽市が負担する「ふれあいパス」制度は現状のままで良いとは思えない。自己負担の原則に振り返り、「ふれあいパス」は一旦廃止したらよい。小樽市は</p>	<p>市民の皆様に地域公共交通、特にバス路線の維持が困難となっている現状を理解し、危機意識を持っていただくことは、最も重要な課題です。いただいた御意見は、今後、施策を検討する上で参考とさせていただきます。</p>
----	---	--

高齢者をいかに外出させ、街と高齢者の心に活気を導く施策を考えるべきである。

(意見5) 通勤時間帯における4車線(国道5号、本線が対象)にバス優先レーンを設置し、通勤においてバスを利用しやすい環境を構築すべき。

(意見6) 複数路線利用時の利用料割引、ワンコイン(100円)区間の設置による利用者拡大など事業者も工夫すべきである。

(意見7) 目的別無料送迎バスと地域公共交通の一体化の視点で地域公共交通の維持(持続性)を小樽市はリーダーシップを発揮して有効的な施策を打ち出すべきである。

(意見8) 20年後に高校生以下の学生が半減し、比例して学校数も減少する可能性は高い。そうなるとスクールバスの運行は現実的な課題となる。前述に示した目的別交通手段を地域公共交通が担う視点で検討を推進すべきである。

(意見9) ゴルフ場、パークゴルフ場など高齢者の利用が多い娯楽施設を活用した目的別バスの運行による地域公共交通の収益確保を考えるべきです。関東地区においては最寄りの鉄道駅から無料のクラブバスが運行しており公共機関の利用を推奨しています。また、最寄りの鉄道駅からゴルフ場までのタクシー代をゴルフ場が負担する場合があります。このクラブバス機能を地域公共交通が担ったら良いのではないですか。

(参考) JR 常磐線：藤代駅から取手桜ヶ丘ゴルフクラブまでは路線バスが運行

(意見10) 自動車利用が多い理由に、自動車利用の利便性が経費面の負担を上回っていることがあります。個人利用の自動車、ガソリンへの(地方)税負担を高めるなどの処置が自動車利用を低位にする有効手段と考える。

(意見11) インターネットをさらに活用して働き改革が進行すると思います。職場に通勤するスタイルも徐々に在宅勤務にシフトすると思います。市役所職員含む公務員も対象となっていくでしょう。少し先の話ですが、高校生以下が半減する20年先においては学校の統廃合だけではなく、ネットを活用した自宅での勉学も普及する可能性があります。つまり、長期的には通勤・通学に依存した地域公共交通の在り方を見直す必要があります。

(意見12) 高齢者の乗り降りに時間を要し、時間通りの運行

	<p>を妨げている。</p> <p>(意見 13)(高齢者の)乗客の安全性確保のため、交差点での右折・左折時の一時停止及び停留所到着後のバス内移動を徹底するなどにより、時間を要するのは致し方ない。これらを織り込んだ時刻表を作成すればよい。</p>	
21	<p>銭函エリアに住んでいます。</p> <p>この地域は、高校がないため、中学校を卒業すると、不便です。銭函駅(または、ほしみ駅)と銭函中学校、銭函・桂岡・張碓小学校を1路線でつなぐことはできないでしょうか。</p>	<p>本計画では、基本方針1において「市民生活を支える利便性の高い公共交通網の形成」を掲げており、既存バス路線の運行ルートの見直しなども検討していきます。いただいた御意見は、今後、施策を検討する上で参考とさせていただきます。</p>