

伊豆市生活交通ネットワーク形成計画案への意見について

	委員	該当箇所	ご意見 (要約)	意見に対する考え方
1	国土交通省	2-1(1)③ 公共交通の現状 (P59、P60) 2-1(2) 課題 3 公共交通の利用者数減少、非効率化への対応 (P61)	多様な交通の中に鉄道とフェリーがあるが、この計画における鉄道とフェリーの関連付けがあまり見られない。鉄道・フェリーとバスの接続状況からダイヤの見直し・調整を行うなど、考え方を示す必要があるのではないかと。	4-2 各事業の実施内容の事業 1②4) 土肥地区の具体的施策 短期①幹線である西海岸線の維持強化につながるダイヤの工夫にフェリーとの接続を含むことを記載した。(P76) 事業 3②交通結節点の整備に南伊豆西伊豆地域公共交通網形成計画における取組【4-4】土肥港における交通結節点の改善と連携して実施していくことを記載した。(P79)
2	国土交通省	序-2 計画の位置づけ (P1)	法定記載事項の確認 「計画期間」について明記されていないため、項目として追加記載する必要がある。	序-4 計画期間を項目として追加記載した。(P2)
3	国土交通省	5-2 PDCA サイクルに基づく進行管理 (P84) 5-3 計画の評価スケジュール (P85)	法定記載事項の確認 「評価」の記載について、毎年評価を行わないのか。また、PDCA サイクルの絵があるが、どのように評価を進めるのか分からない。数値目標達成に向けて「どのような指標で個別事業の評価を進めるのか」具体的に記載 (中間目標を設定する等) をする必要がある。	5-3 計画の評価スケジュールに、PDCA サイクルによる評価スケジュール表を記載し、進捗管理、目標の達成状況の把握及び事業の改善を図っていくことを表した。(P85)
4	静岡県	1-3(2)④ 図 25、図 26 駿河湾フェリーの輸送状況 (P21)	「出典：静岡県提供資料」と記載があるが、「出典：(株)エスパルスドリームフェリー」に修正。また、H26 年度までの数値となっているが、H27 年度の数値も出ているため修正した方がよい。	図内の数値を H27 年度に修正、出典を(株)エスパルスドリームフェリー提供資料に修正した。(P21)
5	静岡県	1-3(5) 病院送迎、施設送迎の状況 (P30、P31)	各病院において、修善寺駅を中心に送迎対応を行っているが、現状を踏まえ、競合する路線バスとの役割分担について検討を行っていく必要があると考える。	基本方針 1 に関わる事項であるため、1-3(5) その他送迎交通の整備状況に分析結果として、今後、地域交通を考えていく上で役割分担や連携を図ることが求められることを記載した。(P30) 事業 1「地域ごとの交通システムの再編導入 (支線の設定) 事業」事業 3「拠点における幹線への交通結節点の整備事業」を進める中で、施設、交通事業者と検討していく。
6	静岡県	2-1(2) 課題整理 (P61)	「行きやすさ」という表現の捉えられ方は、人によって異なる。交通の分野別計画における課題の整理であることから、課題の捉えられ方が、人	ご指摘の事項は基本方針 1 に関わる事項であり、今後、具体的に事業を進める中で短期・中長期的に取組む事項を地域・路線ごとに掘り下げ実

			<p>によって異なるのは好ましくないため、どのようなことが課題であるのか、明確にわかるよう、課題の記載をすべきであると考え。</p> <p>○「行きやすさ」の捉えられ方の例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通手段 ・既存の路線バスの経路 ・新たな交通手段 ・運行ダイヤ、運行頻度 ・費用（運賃） など 	<p>施して行く予定であるため、2-1(2)課題整理[課題2]においては、中心拠点への行きやすさに（中心拠点へ行きやすい経路やダイヤの工夫等）、周遊のしやすさに（中心部を周遊しやすい経路やダイヤの工夫、循環バスの導入等）、地域拠点の行きやすさに（地域拠点へ行きやすい経路やダイヤの工夫、地域交通の導入等）と加筆した。(P61)</p>
7	静岡県	<p>4-1 事業概要および実施スケジュール (P70)</p> <p>4-2 事業1 地域ごとの交通システムの再編。導入（支線の設定）事業：地域内のフィーダー交通 (P71～76)</p>	<p>フィーダー化に際しては地域間を接続する路線（西海岸線、戸田線、天城線、冷川線）との重複や、円滑な乗換えができるダイヤなどの検討が必要となることから、実施内容及び実施主体に、南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画における取組【1-1】【1-2】と連携して実施する旨を記載していただきたい。</p>	<p>4-1 事業概要及びスケジュールの表下に注意書きとして (P70)、また 4-2 事業1 のフィーダー交通についての補足説明の中に連携して実施していく旨を記載した。(P71)</p>
8	静岡県	<p>4-1 事業概要および実施スケジュール (P70)</p> <p>4-2 事業1 地域ごとの交通システムの再編。導入（支線の設定）事業：学校再編に合わせた対応 (P71～76)</p>	<p>土肥地区の小中一貫校 (H30) と、3 中学校の再編 (H32) が、本計画の重要な検討内容の一つであると思うが、バスの運行は学校再編の1年から半年前には概要を決める必要があることから、今後の進め方やスケジュールについて詳細に検討する必要があると考える。また、H30 土肥地区の小中一貫校の統廃合に係る路線は、東海バス西海岸線であるため、南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画における取組【1-1】と連携して実施する旨を記載していただきたい。</p>	<p>4-1 事業概要及び実施スケジュールの表下に注意書きの中に連携して実施していく旨をとして記載した。(P70) また、今後、事業を実施していく際に、年度毎に年間取組スケジュールを会議にはかり検討していく予定。</p>
9	静岡県	<p>4-2 事業1 地域ごとの交通システムの再編・導入（支線の設定）事業 (P71～76)</p>	<p>各地区における実施内容で「支線（フィーダー）交通の導入」等の取組が位置付けられているが、各地区の取組の必要性がわかるよう、課題の取りまとめ（各地区を運行する路線の収支の現状〇〇%⇒効率よい運行が必要⇒地区中心部へのアクセス確保は必要⇒フィーダー化、など、取組の必要性について論理的にわかるように）をお願いしたい。</p>	<p>2-2 地域ごとの現状把握及び課題整理の中伊豆地区・天城湯ヶ島地区の公共交通網の状況に収支状況、運行本数、利用状況等を加筆した。(P63、P64) また 4-2 事業1 地域ごとの交通システムの再編・導入（支線の設定）事業の見直しの考え方に補足説明 2 として、フィーダー交通の必要性について課題を抽出し、幹線路線、拠点と一体となった改善について記載した。(P72)</p>

10	伊豆箱根鉄道株	1-3(2)①鉄道の運行概況及び利用状況の推移 (P18)	伊豆箱根鉄道駿豆線の年間利用者が 1991 年度のピーク時に比べ 6 割強にまで減少している点、牧之郷駅の利用者が駿豆線で最も少ない点についても触れていただきたい。	1-3(2)①鉄道の運行概況及び利用状況の推移に、ご指摘の点を分析結果として記載した。(P18)
11	伊豆箱根鉄道株	1-3(2)⑥修善寺駅、土肥港における交通手段間の連携状況 (P23) 1-4(3)⑥鉄道の利用状況 (P38)	修善寺駅では 2 時間あたり概ね 8 本の鉄道運行を行っているが、一方鉄道の利用頻度は「年に数回」がいずれの地区においても最多となっている。将来に向け、現状のフリクエンシーを維持するためにも、鉄道の需要喚起策についても提言いただきたい。	今後、公共交通全体の利用促進について事業を進めて行くため、4-2 事業 4 利用しやすい公共交通・魅力向上事業の①魅力(興味、きっかけづくり)に、鉄道の需要喚起策を記載した。(P80)
12	伊豆箱根鉄道株	3-4 基本方針 2 事業 4 利用しやすい公共交通・魅力向上事業 (P69)	多くの方に利用いただくための利用意識の向上(交通教育、モビリティ・マネジメントなど)については、バスだけでなく鉄道についてもその範囲を広げていただきたい。	今後、公共交通全体の利用促進について事業を進めて行くため、3-4 基本方針 2 事業 4 の文章中 (P69)、4-2 事業 4 ④協力意識、利用意識の学校・交通教育の箇所にも鉄道を追記した。(P81)