

第4回分科会意見等への対応表  
 ( " ふじのくに " 地域公共交通計画 ( 素案 ) )

頁	意見	対応
1,4, 5,68	全体的にまちづくりと地域公共交通との連携感、調和感が伝わらない。交通施策に特化せず、まちづくりとセットの施策や事業であることを明記した方がよい。( 県都市計画課 )	まちづくりと地域公共交通との連携について、計画策定の目的に明記し、上位関連計画として都市再生特別措置法を追記した。
4,5	最近、国から新しい施策が示されているようだ。本計画にも取り込む必要がある。( 中部地域 )	国の法令、計画として、地域公共交通の「リ・デザイン」を盛り込んだ。今後も国の動向を注視する。
19	2021年の交通事故の発生件数が2万を下回ったが、外出自粛の影響を受けている。減ったとはいえ、未だ2万人の人身事故があることは問題だ。( 学識経験者 )	年間に県民1,000人当たり5件の人身事故が発生していることを追記した。
21	2020年度の県内温室効果ガス発生量は、2013年度比で20%減っているが、外出自粛の影響を受けている。2019年度までの傾向を見れば、2030年度の目標達成は困難。また、運輸部門の2019年度までの傾向を見ると、年間10万トンも減っていない。( 学識経験者 )	2030年度の目標に対する進捗状況を追記した。併せて、運輸部門における排出量及び削減率を補足した。
23 ~26	地域公共交通の概況のうち国が所管する道路の記載内容については、計画確定前に相談いただきたい。( 東部地域 )	計画案の作成に当たっては、事前に国と記載内容を調整する。

資料 2-2 の該当ページを記載している

頁	意見	対応
56	新型コロナの影響で、公共交通の受け入れ容量が変化しているだろう。ホテルの稼働率のように、受け入れ容量の変化をデータから示せないか。(伊豆地域)	乗合バス及びタクシー(法人・個人)の実働率の推移を追加した。
62, 92	県民アンケートに対し「公共交通機関をほとんど利用しない」と回答した方(全体の6割)のうち「公共交通機関へのアクセス及び公共交通機関を降りてから目的地までの移動は容易だが、個別交通(マイカー、バイク、自転車等)を利用した方が便利のため」と回答した方が4分の1を占めている。この4分の1の方をどう公共交通に仕向けるのかが重要だ。(学識経験者)	「公共交通機関へのアクセス及び公共交通機関を降りてから目的地までの移動は容易だが、個別交通(マイカー、バイク、自転車等)を利用した方が便利のため」と回答した方が4分の1を占めていたことを強調した。施策では、待合環境の充実や交通結節点における各種案内の充実を図る。
82	基本的方針のうち「地域の足を支える公共交通の役割確保」すら困難で、サービスの向上までは到底考えられないといった市町もある。(学識経験者)	「地域の足を支える公共交通の役割確保」を【短期的方針】、「乗りやすい、乗ってみたい公共交通サービスの提供」を【中長期を見据えた方針】とした。
84	「好きな時、好きな場所へ」を公共交通の目標とするのは難しい。これを可能とするのは自家用車かタクシーだけだ。(学識経験者)	「好きな時、好きな場所へ」から「行きたい時に、行きたい場所へ」に変更した。
84	計画の目標が、柔らかい表現であったり硬い表現であったりまちまち。(県都市計画課)	柔らかい表現で統一した。

資料 2-2 の該当ページを記載している

頁	意見	対応
89 ,91	市町をはじめ関係者の役割が分からない。(西部地域)	施策と併せて、国、県、市町、事業者といった実施主体を盛り込んだ。
94 ~ 97	達成指標が多すぎる。これでは達成指標にとらわれて、PDCAサイクルを回せない懸念がある。(学識経験者)	達成指標を、県全体で4つ、各地域で4つの計8指標とした。
99	ウェルビーイング指標は(56もの)多くの因子で構成されているために、ある施策を講じたとき、Aの因子が上がる一方Bの因子が下がるといったトレードオフのような性質があるので、扱いには注意が必要。(西部地域)	本計画では「移動・交通」の因子のみ取り扱うこととし、その旨を明記した。

資料2-2の該当ページを記載している