

鈴鹿市地域公共交通計画（案）に係る意見公募手続の結果一覧

■募集期間 令和4年2月9日（水）から令和4年3月11日（金）まで

■意見提出者数 31人

■意見件数 102件

No.	該当ページ	ご意見等の概要	対応の有無	回答
1	2	SDGs 達成への貢献を掲げるなら、自家用車に頼らざるを得ない鈴鹿市の公共交通の実態（バス停まで遠い、本数が少ない）を抜本的に改善する方向を示していただきたい。	なし	本計画では、地域公共交通の将来像を行政・事業者・地域のみなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」と設定しており、将来像の実現に向けた基本方針、施策を位置付けています。 については、施策の推進が、SDGs の 17 の目標のうち、3 すべての人に健康と福祉を、9 産業と技術革新の基盤をつくろう、11 住み続けられるまちづくりを、13 気候変動に具体的な対策を、の 4 つの目標に関連し、SDGs 達成に貢献すると考えます。
2	2	SDGs 達成の観点から、公共交通を無料にする取組が国内でも世界でも広がっている中、鈴鹿市では市内の一部地域だけで利用可能な C バスの運賃値上げを行い、その結果、利用人数が 2 割以上減少し、時代に逆行している。	なし	C-BUS に係る施策として、施策 1-2C-BUS の運行維持・路線の見直しと設定し、具体的な取組として、②効率的で持続可能な C-BUS の検討・協議を明記しています。 今後は、利用実態・ニーズ、人口動態等を踏まえて、C-BUS 路線の見直しの必要性、運賃体系のあり方等を検討していきます。
3	3	「1-2. 位置付け」の内容で、「策定予定の次期総合計画と都市マスタープランとも整合を図る」という一文を追記したほうが良いのではないか。	なし	「1-2. 位置付け」においては、鈴鹿市地域公共交通の策定にあたり、前身計画を踏まえること、上位計画、関連計画と整合・連携を図ることを示しています。 なお、鈴鹿市総合計画 2023 後期基本計画 P40 では、個別分野における計画は、総合計画で掲げるまちづくりの方向性と絶えず連携を図りながら、一体的にまちづくりを推進していくためのものとして位置付けていますので、追記はいたしません。
4	4, 6, 24	ネットワークの図面落としは良いが、それぞれが切り取られており、全体の把握が難しいので、P4. 6. 24 ページの 3 枚を重ねられるように工夫をして分かりやすい図にいただきたい。分かりやすい図であれば公共交通地域の把握ができ、どのような交通手段が必要であるか議論しやすいと考える。	なし	P4 では、鈴鹿市の位置・地勢、P6 では、市内の鉄道・バス等のネットワーク、P24 では、地域公共交通ネットワークに、人口メッシュを重ね、鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m の範囲を縁取りしたものを図示しています。 公共交通空白地域を把握し、交通手段の必要性について検討する際には、P24 の図、鈴鹿市の地域公共交通ネットワーク（現状）を活用することで、議論が可能であると考えます。
5	5, 11	「2-2. 人口」について、鈴鹿市人口ビジョンのもので揃えたほうが良いと考える。	あり	(1) 人口推移における、図 鈴鹿市人口推移は、2020（令和 2 年）国勢調査結果に基づき整理しています。 (2) 図 将来人口予測は、鈴鹿市人口ビジョン（改定版）における P32 の（1）将来推

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
				計人口、パターン2に修正しました。 また、P11の図 将来人口予測についても同様に修正しました。
6	7	無理なく歩ける距離は、健常者 300m、高齢者 100mと考え、これに基づき、公共交通空白地域の見直しを望む。	なし	<p>本計画では、公共交通空白地域（鉄道駅から 800m、バス停から 300m以遠の地域）を交通施策の立案における判断基準の1つとしており、その他に、地形の高低差や地域公共交通のサービスレベル等の地域の実情を踏まえることが必要であることを明記しています。</p> <p>このことを踏まえて、施策 2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化を設定し、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応え、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が取り組みやすい環境を整えることとしています。</p> <p>手引書の作成にあたっては、鉄道駅から 800m、バス停から 300mの範囲内の地域においても、地域の課題解決のために移手段の確保を検討する際に活用いただける内容となるよう考慮します。</p> <p>今後、施策を実施、評価・検証する中で、必要に応じて公共交通空白地域の見直しを行います。</p>
7	7	公共交通空白地域の設定を「鉄道駅から 800m、バス停から 300m以遠の地域」に見直しを行ったが、鉄道駅から 800mでは、近鉄名古屋線沿いの多くの地域が空白地域ではなく「充実」していることになるが、買い物、通院、公民館等、自家用車がなくては何もできないことから、鉄道駅もバス停も同じ距離で 250mにすべきではないか。また、鉄道駅とバス停で距離を変える理由は何か。高齢者や交通弱者の移手段について真剣に考えていただきたい。	なし	<p>本計画では、距離特性に基づき設定した公共交通空白地域を交通施策の立案における判断基準の1つとしており、距離特性だけではなく、地域における地形の高低差や地域公共交通のサービスレベル等も踏まえて交通施策を検討していくこととしています。</p> <p>ついては、公共交通空白地域ではない地域においても、地域における課題がある場合には、実情に応じた適切な移手段が確保されることが望ましいことから、施策 2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化と設定し、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応え、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が取り組みやすい環境を整えることとしています。</p> <p>なお、鉄道駅からの距離（800m）については、国等が示す公共交通空白地域の考え方の他に、ロータリーからの距離、改札からの距離、当該駅に特急、快速が停車する等のサービスレベル等を踏まえて設定しています。</p> <p>今後、施策を実施、評価・検証する中で、必要に応じて公共交通空白地域の見直しを行います。</p>
8	7	公共交通空白地域について、鉄道駅からもバス停からも足腰の弱っている高齢者を基準にして、100m未満地域にすべきである。	なし	<p>国等が示す公共交通空白地域の考え方や全国都市交通特性調査、市民アンケートの結果を踏まえて、公共交通空白地域の見直しを行いました。</p> <p>公共交通空白地域は、鉄道駅やバス停からの距離を考慮して設定したものですので、交通施策の立案における判断基準の1つとし、地形の高低差や地域公共交通のサービスレベル等の地域の実情を踏まえることが必要であると考えます。</p> <p>計画策定後は、計画に位置付けた施策を実施し、計画の PDCA サイクルに則して、目標</p>

No.	該当ページ	ご意見等の概要	対応の有無	回答
				の達成状況の確認・評価を行い、その結果を踏まえて、施策の取組内容等の見直しを行いますので、公共交通空白地域についても必要に応じて見直しを行います。
9	10	「地域公共交通の課題」とそのための計画なのでやむを得ないかもしれないが、身近な地域で生活がある程度完結できるかどうかなど、都市計画的な観点もあると考えるので、その点も記述してはどうかと考える。	なし	本計画の策定にあたっては、上位計画の鈴鹿市総合計画 2023 や関連計画の鈴鹿市都市マスタープラン等との整合・連携を図り、都市計画的な観点（まちづくりとの連携等）を踏まえた上で、地域公共交通の将来像、基本方針、目標、施策を設定しています。
10	10	課題②で明記がある、運行本数、時間帯、ルート等、移動ニーズに対応できていないという部分について、国道1号線を超えた山側は、強く不便を感じる。	なし	ご意見として承ります。
11	11～12	アンケートにおいて、他に移動手段がないためやむを得ず利用しているとの回答が約4割であり、とても重要な結果であると考え。地域公共交通しか移動手段がない市民の暮らしを支えることは、重要な行政課題であり、存続・改善し、移動手段に困る弱者を取り残さない方策が講じられなければならない。	なし	ご意見として承ります。
12	11～13	課題①と課題②に関連して、高齢者の移動ニーズについて、買い物やレクなど「どのような目的」での整理は行っているのか、目的地は「どこなのか」といった点での整理は行われているのでしょうか。	なし	各種基礎資料や移動実態・ニーズ把握調査結果を分析し、現状を踏まえたうえで課題①、②を整理しています。 移動実態・ニーズ把握調査においては、高齢者の移動ニーズを深掘し、目的や目的地を把握するための調査を行っておりませんので、「どのような目的」、「目的地はどこなのか」について整理は行っておりません。
13	13	現状②利用者アンケートを反映し、運行本数・時間帯別運用計画などニーズ調査の方法とPDCAの実施をどのように担保するのか。	なし	市民、バス利用者、高校生アンケートの結果を踏まえて、現状②を整理しています。現状②を踏まえて、整理した課題が、課題②移動ニーズに対応した使いやすい地域公共交通の実現となっています。 課題②に対応した、本計画の方針は、基本方針1、2、3であり、これらの方針に対応した、計画の目標を達成するための施策として、施策1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、3-1、3-2、3-3を設定し、具体的な取組内容、実施主体、スケジュールを位置付けています。 このことから、計画に位置付けた施策の実施、目標の達成状況の評価、評価・検証を踏まえた計画の見直しというPDCAを鈴鹿市地域公共交通会議において毎年実施し、計画を推進していくこととしています。
14	14	高校生アンケートを実施したことは良いことだと思うが、母数1622人について、高校名等で	あり	☒ バスを利用する場合における不満やバスを利用しない理由〔高校生アンケート〕の回答者数1,622人の高校名については、P9の高校生アンケートの概要に追記します。

No.	該当ページ	ご意見等の概要	対応の有無	回答
		良いので対象者が分かる記述をしたほうが良いのではないかと。		
15	14	高校生アンケートにおける回答「他の交通手段のほうが便利」からは、違う政策の方向性が考えられるが、その点はどのように整理、行政内で検討されるのか。	なし	高校生アンケートは、市内の高校（神戸、飯野、稲生、白子、石薬師、鈴鹿）に通学する1～2年生を対象としたものであり、それぞれの高校において、鉄道駅、バス停までの距離や便数等のサービスレベルが異なることから、高校ごとにアンケート結果を踏まえた整理を行う必要があると考えます。 「他の交通手段のほうが便利」というアンケート結果への対応については、地域公共交通の利便性を向上させることによる対応や他の移動手段の導入による対応等が考えられますので、関係部局と連携して検討してまいります。
16	16	「現状③」の部分の表現に、「2014年以降、三重県からの補助金がなくなっています。」を追加してはいかがか。	あり	2014年以降、C-BUSに対する三重県からの補助金がなくなったことは、図 コミュニティバス（C-BUS）の事業費の推移に示されており、このことを踏まえて、現状③の1つ目において、地域公共交通に対する市の財政負担額が増加傾向にあることを明記しています。 なお、C-BUSの利用者数が減少していることが分かるように、利用者数推移のグラフを追加しています。
17	17～18	「課題③」の地域づくり協議会等が主体の支援の取組の部分で、現在の取組そのものの持続可能性についての見解が入っていませんが、今の形態で存続し続けられるという考え方なのでしょうか。	なし	地域づくり協議会等が主体となり、主に高齢者を対象とした移動支援・移動を伴う付添支援の取組が行われている旨の記載は、現状を整理したものです。 個別の取組の持続可能性については、回答いたしかねます。
18	22	「5.計画の基本的な方針」について、P3でも指摘していることですが、「5-1.将来像」の文内容に、作業中の次期都市マスタープランの考え方も若干記述したほうが良いのではないかと。	なし	本計画における、地域公共交通の将来像は、上位計画、関連計画、課題を踏まえて定めたものです。 次期都市マスタープランの策定後は、本計画の関連計画として整合を図る必要がありますので、計画のPDCAサイクルにおいて、鈴鹿市地域公共交通会議で協議を行い、必要に応じて計画の見直しを行います。
19	22～29	計画の基本方針、ネットワークイメージの考え方について、アンケート調査の問題点、自宅からの遠い、運行本数や時間帯、時間が遅れるなどの改善も含めて考えた場合、基本は鉄道駅を起点に考えることで、通勤・通学ニーズに対応できるようにすることを提案する。	なし	ご意見として承ります。
20	23～29	外出支援、付添支援などの活動と地域公共交通ネットワークの構築を同じ概念でくくることには無理があるのではないかと。また、地域計画	なし	本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画ですが、同法律では、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源も計画に位置付けし、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応することにより、持続可能な旅客運送サービスの提供

No.	該当ページ	ご意見等の概要	対応の有無	回答
		の中に主体として取り入れるための支援策は、だれが、どこで担保されているのか。		<p>を確保していくことが求められています。</p> <p>このことを踏まえて、本計画では、P23において、鉄道、バス、タクシーを地域公共交通として整理した上で、市内の様々な交通手段（移動手段）を交通ネットワークの構成要素（現状）として位置付け・役割・対象（現状）を定めています。</p> <p>なお、外出支援、付添支援などの活動は、市内の拠点と居住エリアをつなぎ、基幹交通を補完し、より身近な日常生活を支える役割があることから、支線交通・地域内線と位置付けています。</p> <p>また、「地域計画の中に主体として取り入れるための支援」については、施策 2-1 で新たな手動手段の確保に向けた手順・ルール・行政支援内容等を定めた「手引書」を作成し、施策 2-2 で地域が主体となって移動手段の検討が進められるように必要な支援等を行うとしています。</p>
21	24	地域公共交通ネットワークの現状を表した地図ですが、鉄道駅とバス停を別色の円で表現したほうが分かりやすいのではないかと考えます。	なし	<p>図 鈴鹿市の地域公共交通ネットワーク（現状）については、鉄道駅・バス停勢圏および公共交通空白地域を分かりやすく図示する意図から、鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300mの範囲を同色で縁取りしています。</p>
22	25	①「便利で快適な日常生活の維持・充実」という表現があるが、今の課題から考えると「日常生活の維持・充実」で良いのではないかと考えます。	あり	<p>ご指摘を踏まえ、タイトルを「日常生活の維持・充実」に変更します。</p>
23	25	②において、「都市拠点、交流拠点をつなぐ」という表現がありませんが、追記したほうが良いのではないかと考えます。	あり	<p>P23 で基幹交通、支線交通の役割を整理していることを踏まえ、本文冒頭に「拠点等をつなぐことにより、」という表現を追加します。</p>
24	26	「5-5. 基本方針」について、冒頭と基本方針 3 で「行政」「事業者」「地域」の表記順が違っているが、「行政、事業者、地域」という順で統一したほうが良いのではないかと考えます。	あり	<p>本計画では、表記順を行政、事業者、地域に統一します。</p>
25	26	基本方針 1 と基本方針 2 で「移動ニーズ」という表現がありますが、何を指しているのか不明確ではないかと考えます。注釈をつけて何を指しているか分かるようにしてはどうかかと考えます。	あり	<p>「移動ニーズ」という表現は、人々の移動需要（どこから（またはどこに）行きたい（または行く必要がある）のか）を指しています。本文中繰り返し使用していますので、最初に出てくる P 1 の 2 段落目を「移動ニーズ（人々の移動に対する需要（行きたいまたは行く必要がある場所、時間帯、所要時間、料金等）」に修正しました。</p>
26	26	アンケート等を通しての課題を見据えた上で方向として賛同する。	なし	<p>ご意見として承ります。</p>
27	27	各主体の基本的な役割において、行政は、交通事業者や、地域主体の取組に対する財政的・側面的支援を行うとあるが、側面的支援とは何	なし	<p>各主体の基本的な役割は、地域公共交通の将来像『行政・事業者・地域のみんなで 利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる。』を実現するために、各主体がどのような役割を担うかを整理したものです。</p>

No.	該当ページ	ご意見等の概要	対応の有無	回答
		か。また、支援と表現できないか。		については、本文に記載がある「交通事業者や、地域主体の取組」は、地域公共交通の将来像の実現に繋がる交通事業者及び地域が主体となった取組であることから、計画のPDCAサイクルの中で、取組内容やスケジュールの見直しに係る協議を鈴鹿市地域公共交通会議にて行いますので、行政の行う支援を側面的支援という表記としています。
28	27	「行政」の役割に、「総合計画や都市マスタープラン以下、諸計画における公共交通の考えの一貫性をとる。」と追記してはいかがか。	なし	地域公共交通の将来像『行政・事業者・地域のみんで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる』』を実現するために、行政が果たすべき役割を整理しています。
29	27	各主体の基本的な役割、自治会、地域づくり協議会、商業施設、企業、社会福祉協議会、NPO法人等とあるが、各主体の設立経緯と目的が異なる事業体を地域主体として取り上げる根拠は何か。	なし	各主体の基本的な役割は、地域公共交通の将来像『行政・事業者・地域のみんで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる』』を実現するために、各主体がどのような役割を担うかを整理したものです。 将来像の実現のためには、地域公共交通に関わる全ての関係者が役割を担い、計画を推進していく必要があることから、設立経緯と目的が異なる事業体を含めて、地域住民・関係機関・団体と明記し、基本的な役割を整理しています。
30	27	各主体の役割「地域住民・関係機関・団体」の5番目に、高校生や大学生（専門学校も）など、就学段階にある青少年等の利用促進も大きな要素なので追加いただきたい。	なし	ここでは、地域公共交通の将来像を実現していくために、各関係者が担うべき基本的な役割を整理しており、高校生や大学生（専門学校生）は、地域住民に含まれます。
31	29	「(2) 将来のネットワークイメージ」について、この図では市民が具体的にイメージしにくいので、白子もしくは平田町などの具体的な駅・都市拠点での説明を追加してはいかがか。	なし	ここでの整理は、特定の場所を示した図ではなく、将来のネットワークイメージとしています。 特定の場所を示した場合に、将来ネットワークイメージの図のとおり、市内幹線（コミュニティバス）が、地域内支線（地域主体の移動手段）になる等、図に基づいたネットワークの構築が行われるという印象を与えてしまう可能性がありますので、具体的な駅・都市拠点の名称の明記は控えさせていただきます。 なお、路線の再編や地域の実情に応じた支線交通の導入等は、計画に基づき施策を実施し、計画のPDCAサイクルに則して、鈴鹿市地域公共交通会議において検討していきます。
32	30	基本方針1の目標が鉄道とバスの利用者数の回復。基本方針3の目標が利用促進の取組を増やす。としており、この10数年間の方針と何ら変化がない。1千万円の「新公共交通計画策定事業費」予算をかけて様々な調査をした結論がこの方針と目標とはあまりにお粗末である。	なし	ご意見として承ります。
33	30	基本方針1を踏まえた計画の目標値について、2019年の水準を維持するのでは改善につながらないのではないかと。2019年の水準を地域公	なし	2020年度に新型コロナウイルス感染症の感染が拡大し、移動の自粛による人流の抑制や新たな生活様式が浸透したことにより、地域公共交通の利用者が大幅に減少しました。その結果、交通事業者の収益が悪化し、従来の旅客輸送サービス水準を維持するためには、

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		公共交通の目標値とした根拠は何か。		行政機関からの財政支援が必要となりました。 このことを踏まえ、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の2019年度水準の利用者数を目標値と設定し、目標の達成を目指すことで、行政機関が財政支援をすることなく旅客輸送サービスが確保され、基本方針1 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・改善に寄与するものと考えます。
34	30～ 31	(1)基本方針1の中に「②C-BUS利用者を回復する」があって2019年の利用者数を目標とするがあるが、人口減少が進み、また2016年以降すでに減少の動きに入っている利用者数を回復するという根拠を記述されるほうが良いのではないか。	なし	目標値を2019年度の水準とした理由については、2020年度に新型コロナウイルス感染症の感染が拡大し、移動の自粛による人流の抑制や新たな生活様式が浸透したことにより、地域公共交通の利用者が大幅に減少しました。その結果、交通事業者の収益が悪化し、従来の旅客輸送サービス水準を維持するためには、行政機関からの財政支援が必要となりました。 このことを踏まえ、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の2019年度水準を目標値と設定し、目標の達成を目指すことで、行政機関からの財政支援を行うことなく、旅客輸送サービスが確保され、基本方針1 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・改善に寄与するものと考えます。
35	30	基本方針2に対応した計画の目標として、地域における主体的な取組を支援するとしているが、地域に重きを置くのではなく、鈴鹿市が市の責任で取り組むべきである。	なし	基本方針2、多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保に向けては、地域の実情を把握している地域組織が主体となって取り組むことで、適切な移動手段が検討・導入されることが考えられることから、行政は、地域の移動課題解決を図るための交通メニューと支援内容を記載した手引書を作成し、手引書に基づき必要な支援を行うとともに、関係部局、関係機関・団体が連携して移動手段が確保できるよう、柔軟に対応できる体制を構築していきます。
36	30	基本方針2の目標で「地域における主体的な取組を支援する」とし、評価指標に「行政と協働し、地域における移動手段の導入について検討した地域づくり協議会の数」を5年間で4つにするという目標について、あまりにもお粗末である。	なし	ご意見として承ります。
37	30	市内の各地域において、高齢者の移動手段をどうするかは大きな課題であり、様々な助け合い活動が開始されており「移動支援」の取組が始まっているが、鈴鹿市は、地域の自主的な助け合いを公共交通と位置付けているのか。	なし	市内各地域で行われている移動支援の取組については、交通ネットワークの構成要素のうち、支線交通、地域内支線と整理し、市内の拠点等と居住エリアをつなぎ、基幹交通（地域公共交通）を補完し、より身近な日常生活を支える役割があると位置付けています。 なお、本計画においては、公共交通についての位置付けはなく、鉄道・バス・タクシーを地域公共交通として整理しています。
38	30	基本方針1・2・3を通じて感じることは、地域の高齢者の要求の高い移動手段の確保、新しい公共交通について何一つ展望を示していない	なし	既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、施策2-1、2-2のとおり、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整え、関係部局、関係

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		い。桑名市が今年2月から新しい公共交通「のる〜と桑名」の実証運行を運賃無料で開始した。これは、人口2万人程度の地域で8人乗りワゴン車2台を予約式で運行するという素晴らしい実証運行であるため、行政においては、これくらい思い切った施策を提案・実行していただきたい。		機関・団体が連携し、柔軟に対応できる体制を構築していきます。
39	31	基本方針2市内28の地域づくり協議会のうち、8地区に加え新たに4地区で支援するとあるが、各地区でバラバラな活動が行われても全市的な水平展開にならないと考えるが、どのように全市的展開にするのか。	なし	基本方針2多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保については、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに 대응していくために、新たな移動手段の確保に向けた手順を明確化し、地域の実情に応じた移動手段が導入されるよう取組体制や支援体制を構築していくとしています。 については、施策2-1、施策2-2の実施により、各地区において実情に応じた移動手段の確保に向け必要な支援を行い、市内における移動に関する課題解決を図ります。
40	31	(2)「目標値を4つ(地域づくり協議会の数)」と設定されていますが、地域づくり協議会間の連携なども考慮すると「目標値を4つ(地域主体の取組)」とするほうが現実に即しているように考えるがいかがか。	なし	住民が移動しやすい交通システムの構築や付添支援等を地域計画に位置付けた地域づくり協議会のうち、地域における移動手段が導入されていない4つの協議会の取組を支援する必要性から、目標値を4つ(地域づくり協議会の数)としています。 ここでの目標値の整理は、地域の移動課題に対して、地域づくり協議会(単独)での取組を想定していますので、計画のPDCAサイクルにおける目標の達成状況の確認・評価において、必要に応じて見直しを行います。
41	31	「目標を地域公共交通の利用促進の取組を増やすこと」としているが、それぞれの取組について、効果の検証は行っているか。また、事業名だけでなく検証結果や効果も記載した方が良く考えるがいかがか。	なし	地域公共交通の将来像の実現に向けた基本方針を踏まえて、計画の目標を「⑤利用促進の取組を増やす」と設定し、年間6回取組を実施することを目標値としています。 については、利用促進の取組回数を計画の目標と設定したことから、個別の取組の検証結果や効果について記載はしておりません。 なお、イベント開催時のブース出展やチラシの回覧については、来場者や地域住民に対して地域公共交通について関心を持ってもらう意識醸成や啓発の意図がありますので、この取組を実施したことにより、地域公共交通の利用者が何人増加した等の分析は行っておりません。 一方で、バス路線沿線の地域住民や高齢者を対象としたバスの乗り方教室については、教室参加者に対して、事後にアンケートを実施し、教室参加後の地域公共交通の利用状況を確認しています。 本計画策定後は、計画のPDCAサイクルの中で、鈴鹿市地域公共交通会議において、目標の達成状況の評価と併せて、取組を実施したことによる効果や検証も行き、その結果を鈴鹿市ホームページにて公開します。
42	32	実施施策の基本方針1に「都市計画における	なし	本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画であり、地域

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		各拠点の整備」を追加すべきと考えるがいかがか。		<p>にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして策定するものです。</p> <p>このことを踏まえて、地域公共交通の将来像『行政・事業者・地域のみんなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる』を実現するための方針、施策を位置付けており、関係者が一体となって施策を推進することで、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保することとしています。</p> <p>都市計画における各拠点の整備は、上位計画である鈴鹿市総合計画 2023 や関連計画である都市マスタープラン等における方針や施策に該当するものですので追記はしませんが、基本方針 1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善において、今後のまちづくり（拠点の整備）との連携が重要であると考えます。</p> <p>なお、P36 施策 1-3 の取組内容③関係機関相互の情報共有と交通ネットワークの検討において、まちづくりを踏まえて、今後の地域公共交通ネットワークを協議していくことを明記しています。</p>
43	32	基本方針 3 に「市職員の積極的な利用」といった観点を取り入れてはいかがか。	なし	<p>基本方針 3 行政、交通事業者、地域の連携により地域公共交通を守り育てるにおいて、本文、地域公共交通を維持していくためには、地域公共交通の利用者を増やすことが重要であり、そのために、関係者が連携し、利用促進の取組や情報発信を行うとともに、地域公共交通を自分ごととして考え、守り育てていく意識の醸成を図ります。と明記しています。</p> <p>この本文から、地域公共交通に関わる全ての関係者が積極的に利用していくことが必要である旨が読み取れると考えます。</p>
44	34	③C-BUS の路線再編の実施において再編とあるが、運行規模の縮小もあり得るのか。	なし	<p>C-BUS の路線の再編にあたっては、取組②効率的で持続可能な C-BUS のあり方の検討・協議において、路線の見直しの必要性を検討し、路線の見直しが必要と判断される場合に路線再編計画を作成し、地域との合意形成を図ったうえで、再編に取り組むこととしています。</p> <p>については、C-BUS のあり方の検討・協議において、運行規模を縮小することが必要であると判断される場合は、このことを踏まえた路線再編計画が作成され、地域と合意形成が図られた場合には、運行規模が縮小されることとなります。</p>
45	38	手引書について、行政の役割に地域間のコーディネート の位置付けを追記すべきではないか。	なし	<p>手引書については、2022（令和 4）年、2023（令和 5）年度に作成を予定しています。</p>
46	39	地域主体の移動手段導入のための手引書の作成において、他県、他市町の先進事例の検証は重要であると考えますが、検証と鈴鹿市モデルへの活用の検討事例数と協議の場は、どこで担保	なし	<p>地域主体の移動手段導入のための手引書の作成にあたっては、他自治体の事例を参考にしながら、鈴鹿市地域公共交通会議において協議を行い作成していきます。</p> <p>なお、他自治体の事例の検証、鈴鹿市モデルへの活用については、今後、施策 2-1 を実施していく中で必要に応じて行います。</p>

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		されるか。また、各地域での多様な主体が検討する交通メニューを鈴鹿市の「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」とどのようにつなげていくのか。		<p>また、多様な主体が検討する交通メニューについては、地域が主体となり移動手段を検討する場合に限定して回答させていただきますと、P23の交通ネットワークの位置付け・役割・対象において、支線交通・地域内支線、その他の交通が該当します。</p> <p>については、鈴鹿市の「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」において、支線交通・地域内支線は、基幹交通を補完し、より身近な日常生活を支える移動手段として、その他の交通は、基幹交通・支線交通ではカバーできないより少量の移動ニーズや、特定の目的に対応し、日常生活を支える移動手段として、それぞれの役割を果たすものであると整理しています。</p>
47	43	3-1の①に、「情報の受け入れ」も同様に重要であることから「アンケート」に関して、全員参加の視点に立ち、市民全体への丁寧で分かりやすい方式によるアンケートを実施して、「参加意識」と「利用促進の動機付け」に結びつけていただきたい。なお、アンケートの内容・設問は、小学校の高学年くらいが回答できるものが良いと考える。	なし	<p>施策3-1は、情報提供の充実による利用促進と設定しており、①では、多様な媒体を活用した地域公共交通に関する情報発信を取組内容としています。</p> <p>ご指摘のアンケートの実施による利用促進の動機付け等は、施策3-2地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成が該当しますので、計画策定後は、計画のPDCAサイクルに則して、施策の実施、目標の達成状況の評価を行い、評価・検証を踏まえて、必要に応じて、取組内容の見直しを行います。</p>
48	45	3-2利用促進に向けた意識醸成、利用者、地域公共交通で共通したポイント（割引）制度を導入してはいかがか。（イメージは、航空業界のマイレージ制度のようなもの）	なし	<p>施策3-2の②では、イベント・キャンペーン等の実施を取組内容としています。ご指摘のポイント（割引）制度は、チェックの1つ目、企画乗車券の企画・販売等が該当する取組であると考えます。</p> <p>つきましては、計画のPDCAサイクルに則して、施策の実施、目標の達成状況の評価を行い、評価・検証を踏まえて、必要に応じて、取組内容の見直しを行います。</p>
49	45	具体的な取組内容①の2つ目のチェックに、通勤利用の案内、自動車運転免許返納者等への働きかけとあるが、通学利用者への働きかけが無いのはなぜか。また、乗車率を上げるには定期券（通勤・通学・福祉）の導入が検討課題であると考えるがいかがか。	なし	<p>通学利用者への働きかけについては、チェックの1つ目、地域住民、高齢者、小中学生を対象とした地域公共交通に接するための各種機会の提供に含まれることから、記載をしておりません。</p> <p>なお、本市では、バス路線沿線自治会等への利用促進チラシの回覧や鈴鹿市内公共交通時刻表の全戸・沿線の病院、商業施設、高等学校への配布等の取組を行っており、各交通事業者においても、高校への進学を控えた中学3年生への進学先の交通手段を紹介するチラシの配布や説明会を行う等、働きかけを行っています。</p> <p>また、乗車率を上げるための定期券（通勤・通学・福祉）の導入が検討課題であることについては、C-BUSに限定して回答させていただきますと、本計画において、定期券の導入を検討課題として整理しておりませんが、施策1-2の②効率的で持続可能なC-BUSのあり方の検討・協議が関係する取組となっています。</p> <p>C-BUSのあり方を検討する際には、利用実態・ニーズ、人口動態、まちづくりの動向、路線バスとの役割分担等の把握・整理を行い、C-BUSの利用者数、収支率に関する協議を</p>

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
				<p>経て、路線の見直しの必要性の検討を行うこととなります。</p> <p>については、今後、施策を実施し、目標の達成状況の評価・検証を行う、本計画のPDCA サイクルにおいて、定期券の導入が必要であると判断される場合には、取組内容の見直しを行います。</p>
50	全体	公共交通空白地域の解消に対する対応施策を具体的に記載いただきたい。	なし	<p>本計画では、公共交通空白地域をいわゆる公共交通機関の利用が不便な地域として、交通施策立案における判断基準の1つとして活用することとしています。</p> <p>このことから、公共交通空白地域の解消のための施策は位置付けていませんが、基本方針2多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保において、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応えるために、新たな移動手段の確保に向けた手順やルール、行政による支援内容を明確化し、地域の実情に応じた移動手段が導入されるよう取組体制や支援体制を構築していくこととしています。</p>
51	全体	鈴鹿市西部と市役所を結ぶ路線がなく、バスが利用しにくいいため、県道神戸長沢線にバス路線を新設し、定五郎橋以東の路線上に停留所を設置し、公共交通空白地域を解消いただきたい。また、牧田小学校、JA 牧田等を結ぶ甲斐道伯線にバス路線がなく、甲斐町、弓削町、岡田町の一部と近鉄平田町駅等へのアクセスが困難であることから、学生の利用が少ない時間帯等に、三重交通四日市平田線、又は、C-BUS 椿平田線を迂回運行いただきたい。	なし	<p>本計画では、基本方針1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善と定め、対応する施策1-1、1-2、1-3の具体的な取組内容として「路線バスの見直し・改善」、「C-BUS 路線の見直しの必要性検討、必要と判断される場合に路線再編」、「市・交通事業者が情報共有の上、地域公共交通ネットワークについて協議」を設定していますので、バス路線の新設、路線の変更等のご要望には、これらの取組が対応しています。</p>
52	全体	市民の豊かな生活の願いに真に答えるためには、無料でオンデマンド方式の中型ワゴンの平面的交通機関が最適であると考え、市に対して、具体的試案の計画書や財政需要額についても提案してきた。しかし、この計画には、国の方針による主要な民間交通機関の継続対策や衰退をいかに防ぐかに重点が置かれ、市民の日常生活に資する生活交通の対策と解決については、地域住民の善意に頼る助け合い交通対策や地域主体の移動手段と称し、地域住民組織の責任とボランティア活動に依存した方策が記載されているに過ぎない。市民の生活要求に伴う交通手段は、行政の負担と責任により確保することを求	なし	<p>本計画は、地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく法定計画であり、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして策定するものであり、行政・事業者・地域のみならず、市民のみなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」を地域公共交通の将来像としています。</p> <p>将来像実現のための基本方針を3つ定め、基本方針1では、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善、基本方針2では、多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保、基本方針3では、行政、交通事業者、地域の連携により地域公共交通を守り育てるとしています。</p> <p>これらを踏まえて、現状の地域公共交通ネットワークの維持を基本とし、基幹交通の利便性の向上や路線の再編に取り組み、地域の実情に応じて支線交通の導入を支援していくことで、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目指していくこととしています。</p> <p>については、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が一体となって施策を推進することにより、持続可能な旅客運送サービスを提供し、市民ニーズに対応した移動手段を確保し</p>

No.	該当ページ	ご意見等の概要	対応の有無	回答
		める。		ていきます。
53	全体	市に対して、無料でオンデマンド方式の平面的交通体系の交通機関が必要であることを提案してきており、この提案が考慮されていない鈴鹿市地域公共交通計画（案）は認めることはできず、無料・オンデマンド交通体系を取り入れた計画を再考することを要請する。	なし	<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に基づく法定計画であり、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして策定するものです。</p> <p>については、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や再構築、地域における輸送資源を活用する等、鈴鹿市の地域公共交通のあり方（将来像）を明らかにし、その実現に向けた方針や施策を位置付けた計画となっています。</p> <p>なお、本計画における地域公共交通は、運送サービスに対して利用者が運賃を支払う交通手段である鉄道、バス、タクシーのことを指します。</p>
54	全体	無料オンデマンド方式の交通システムは、県内では玉城町で運行、桑名市星川地域において実証実験が行われており、地域住民に喜ばれており、近未来の交通要求に応じたものであることから、この提案は、現実性・将来性があり、高齢者をはじめ、車を持たない住民や学生等多くの需要が見込まれる。鈴鹿市においても、オンデマンドバスと市内中心部の定時定点型の循環路線バスとの連関運転を行うことで、市民の生活交通が確保され、この範囲外の地域には、従来型の路線型コミュニティバスの運行により課題解決ができると考える。については、この計画（案）の変更と無料オンデマンドバスの計画への編入を強く要請する。	なし	<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に基づく法定計画であり、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして策定するものです。</p> <p>については、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や再構築、地域における輸送資源を活用する等、鈴鹿市の地域公共交通のあり方（将来像）を明らかにし、その実現に向けた方針や施策を位置付けた計画となっています。</p> <p>なお、既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、施策 2-1、2-2 のとおり、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整え、関係部局、関係機関・団体が連携し、柔軟に対応できる体制を構築し、移動に関する課題解決を図ります。</p>
55	全体	後期高齢者（82 歳）になるが、同年代の多くは、運転免許証を返納している状況であり、運転免許の返納後に、病院や買い物へ行く交通手段がなくなり後悔している人がいる。また、返納を検討している人も多数見受けられが、交通手段がなければ、運転免許証を返納することができない。行政は、この現状を踏まえ、対応策を検討いただきたい。	なし	<p>P24 図 鈴鹿市の地域公共交通ネットワークのとおり、鉄道駅から 800m、バス停から 300m の範囲内に、人口集中地域の大半が含まれますが、一部地域においては、電車やバスの利用が不便な状況が伺えます。</p> <p>このことを踏まえ、基本方針 2 多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保を設定し、施策 2-1 のとおり、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応じていくために、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整えることとしています。</p> <p>また、後期高齢者の交通手段の確保や運転免許証返納後の移動手段の確保については、福祉の視点から検討する必要もあることから、施策 2-2 のとおり、庁内関係部局、関係機関・団体との連携により、柔軟に対応できる体制を構築していくこととしています。</p>

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
56	全体	寺家地区は、バスの運行がなく公共交通の空白地域であるため、鼓ヶ浦駅、R23号中勢自動車学校前、鼓ヶ浦中学校周辺などに停留所を設け、コミュニティバスの運行を検討いただきたい。	なし	本計画においては、施策1-2 C-BUSの運行維持・路線の見直しにおいて、利用実態・ニーズ、人口動態等を踏まえて、路線の見直しの必要性を検討し、見直しが必要と判断される場合、路線再編計画を作成し、路線の再編を行うこととしています。 また、施策2-1 地域公共交通の確保に向けた手順の明確化において、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応え、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整えることとしています。
57	全体	デマンドタクシー、デマンドバス等オンデマンド交通が他県では普及しており、その効果が評価されていると伺っており、高齢者にとっては利用価値が高くなり、高齢者の交通手段として一石を投じることになるのではないかと期待している。	なし	ご意見として承ります。
58	全体	憲法11条、13条、25条に基づき、市民は守られており、行政の責任でオンデマンドバスの早期実施を望む。玉城町、桑名市星川地域での無料オンデマンド方式の公共交通システムは、素晴らしいものであり、住民の願いに応じており、明るい未来へとようになっていくことから、地域住民の生活交通は無料でオンデマンド方式であるべきである。	なし	既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、施策2-1、2-2のとおり、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整え、関係部局、関係機関・団体が連携し、柔軟に対応できる体制を構築していきます。
59	全体	市民の生活利便性を伸ばすことが持続可能にも繋がり、田舎の移動手段は、オンデマンド方式であるべきである。また、高齢者が外出することは、健康増進に繋がり、見守り、防災マップになり、明るい町づくりの1つとなることから、高齢者の移動手段を検討する際は、乗継時のトイレ休憩を考えるべきである。	なし	ご意見として承ります。
60	全体	地域での支え合い、助け合いは、とても良いことであり、細やかな心づかいがあると思う。小回りがきいて使い勝手が良ければ、さらに良いものになる。	なし	ご意見として承ります。
61	全体	一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験は、鈴鹿市地域公共交通計画のどの部分に位置付けられてい	なし	一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験は、P23の表 交通ネットワークの構成要素（現状）において、支線交通・地域内支線に位置付けています。

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		るのか。また、一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験はどこの先進モデルを導入したのか。		また、一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験は、他の地域の先進モデルを参考として導入したものではありません。
62	全体	鈴鹿市地域公共交通計画（案）策定経緯、内容等の議会への報告はいつあったのか。市民への計画策定を行っているとのアナウンスが遅いのではないか。	なし	本計画（案）の策定経緯、内容等は、令和4年2月8日に市議会全員協議会にて報告しています。また、市民への計画策定のアナウンスについては、鈴鹿市意見公募手続要綱第6条の規定に基づき、計画（案）を公表した日の翌日から起算して30日以上期間（令和4年2月9日から3月11日まで）を設けて意見等の募集を行っています。
63	全体	鈴鹿市に来て20年以上になりますが、本当にバスが少ないと思います。四日市市は、近鉄沿線でも多くのバスが運行しています。大きなバスでなくても高齢者の方が行きたいところに行けるバスがあれば助かると思います。私たちの年代（40第）は、まだ自由に車で移動することができるので、親世代の足になる事もできますが、仕事もあつたり、頼みにくい時もあると思うので、使いやすい交通手段を実現させて欲しいです。	なし	ご意見として承ります。
64	全体	近鉄沿線に居住していますが、各駅こそ停車せず、昼間は1時間に1～2本しか運行していません。自動車免許証は持っていますが、眼が悪くなり、いつ返納する時があると思うと不安です。1日も早く、桑名方式のオンデマンドバスの運行を望みます。	なし	ご意見として承ります。
65	全体	とにかく不便なところで80歳を過ぎた私には、外出するのにとても不自由を感じます。どうぞ、バスをぜひともお願いします。	なし	ご意見として承ります。
66	全体	足が悪いのでコミバス、オンデマンドバスを走らせて欲しい。	なし	ご意見として承ります。
67	全体	今は運転できるけど、もう少しの間と思います。いつ何があるか分かりますので、車の便利が良いようにお願いします。	なし	ご意見として承ります。
68	全体	若松駅へ行くにも80代の老人の足で10分近くかかります。自転車も怖くて乗れません。なんとか、近くからバスに乗せてもらえたら、	なし	ご意見として承ります。

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		もう少し外出したいと考えていますが、今の状態では、ほとんど外出は考えられません。		
69	全体	近鉄沿線であるが、駅より遠い地区もあります。若松にもC-BUSの運行をお願いします。市役所、病院、買い物にも不便していますので、一日も早くお願いします。	なし	ご意見として承ります。
70	全体	箕田駅まで遠く（足が悪い）オンデマンドバスを走らせて下さい。	なし	ご意見として承ります。
71	全体	今は運転してスーパーや知人の家に行っていますが、運転ができなくなると徒歩になるので、バスが通うなら便利になります。	なし	ご意見として承ります。
72	全体	C-BUSの運行は、赤字になっても本数を増やし、路線を拡大して欲しいです。	なし	ご意見として承ります。
73	全体	現在は、車の運転ができますが、自分も4級障がい者です。80歳になるので、いつ運転免許証を返納する時がくるか分かりません。箕田駅まで約400m、今でもかなりきついです。本当に困っている障がい者、老人の声を聞いて下さい。桑名のようなオンデマンドバスを走らせて下さい。	なし	ご意見として承ります。
74	全体	今は、運転免許証を持っていますが、返納した時に、近鉄（若松）まで行くのも遠いので、大変です。桑名市のように、オンデマンドバスにしていただけるととてもありがたいです。あらゆる場所へ行くにも大変です。ぜひ、鈴鹿市にもオンデマンドバスを走らせて下さい。	なし	ご意見として承ります。
75	全体	今は、運転免許証を持っているが、もうすぐ返納する予定です。歩くのが大変ですので、桑名市のようにオンデマンドバスにいただけると大変助かります。ぜひ鈴鹿市にもオンデマンドバスを走らせて下さい。	なし	ご意見として承ります。
76	全体	箕田に住んでいますが、運転免許を返納したら交通の便がすごく悪くなるし費用が大きくなってしまいます。行政が負担をして返納した人	なし	既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、施策2-1、2-2のとおり、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整え、関係部局、関係

No.	該当ページ	ご意見等の概要	対応の有無	回答
		に援助してもらおうと安心して返納ができます。生活に密着したバスを利用できるようにしてもらえないでしょうか。		機関・団体が連携し、柔軟に対応できる体制を構築していきます。
77	全体	高齢化が進む中で上田地区は高台にあり、どこに行くにも坂の登り下りがあるため、車がないと運転免許返納者や家族等の送迎にも車が必要である。買い物等で、平田町や伊船のFマートに行く状況の中で、オンデマンド方式の交通体系があれば助かるし幸せであるため、切に希望致します。	なし	ご意見として承ります。
78	全体	必要な時(時間)に、近くまで迎えにくるバスで、可能であれば無料バスをお願いします。	なし	ご意見として承ります。
79	全体	上田町、山の花に、C-BUS(オンデマンド、電話予約、無料)が運行するように、運行ルートを考えてください。	なし	ご意見として承ります。
80	全体	鈴鹿市北部では、バスは山から海の方へ走っていますが、その道と道を結ぶ横に走るバスはありません。この上田町は、縦に走るバス路線の間にあり、どちらに出るにも遠く、高齢者は歩けません。縦に走るバスを横にも走るように考えるか、オンデマンドバスの走行を考えて欲しいです。また、運賃は安いことを望みます。	なし	ご意見として承ります。
81	全体	無料でオンデマンドで利用できるバスがきていただけることをお願いしたいです。車の運転もできなくなってくると交通手段がなくなるので、上田町地区にオンデマンドバスをお願いします。	なし	ご意見として承ります。
82	全体	基本的な地域生活バスの考え方は、バスを走らせたら乗客が停留所へ乗りにくるという考え方ではなく、乗客が待っているところへ迎えに行くという考え方に変えないと、この計画案のように、旧態依然とした交通計画案になってしまう。	なし	ご意見として承ります。
83	全体	玉城町や桑名市の地域生活バスのように、オ	なし	ご意見として承ります。

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		オンデマンドバスの発想に基づく地域生活バス交通計画は出てきません。C-BUS 構想からの流れを引き継いだバス構想になっており、根本的な発想転換ができていない。		
84	全体	運転免許証を返納した人に不便を感じさせない生活地域バスが必要である。	なし	ご意見として承ります。
85	全体	最新のデジタル機能を使った、オンデマンドバス、AI バス構想による、既存の運行業者バスに拘らない地域生活バスを斬新的に構想しなおすべきである。一ノ宮地区での試行結果、C-BUS の運賃値上げによる利用者の減少、市の負担額が増加したこと、民間路線バスが営業不振であること等が、見事にあらわしている。	なし	ご意見として承ります。
86	全体	自治体が成功している地域生活バスは、オンデマンドバス、AI バス、無料か低料金ですので、計画案の撤回、原案の作り替えを意見します。	なし	<p>本計画は、地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく法定計画であり、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして策定するものであり、行政・事業者・地域のみなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」を地域公共交通の将来像としています。</p> <p>将来像実現のための基本方針を3つ定め、基本方針1では、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善、基本方針2では、多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保、基本方針3では、行政、交通事業者、地域の連携により地域公共交通を守り育てるとしています。</p> <p>本計画における地域公共交通は、運送サービスに対して利用者が運賃を支払う交通手段である鉄道、バス、タクシーのことを指し、既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、基本方針2に関連して施策2-1、2-2を設定しています。</p>
87	全体	車依存の社会情勢を根本から改めることが、地球環境問題の解消に必要な最高のテーマであることを市民全体で確認したい。	なし	ご意見として承ります。
88	全体	社会生活、私生活でのスピード加速の弊害に気づき、スローライフに誘導する。	なし	ご意見として承ります。
89	全体	子ども、高齢者、障がい者など、社会的弱者に対して、より厚い支給（優先給付）が図られる交通施策を目指していただきたい。その際に、赤字路線への税補填は福祉支出と考えるべきで必要ならば追加もされるべきである。	なし	ご意見として承ります。

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
90	全体	<p>通勤時間、通学時間について、本数、ルート、時間帯を限定した「専用バス」を導入してはどうか。</p> <p>例えば、6時から7時30分までの時間帯で15分ごとに、拠点（鉄道駅）から会社、工場の集積しているゾーンまでを運行、また、7時30分から8時30分までの15分ごとに、学校をつなぐルートを運行等。</p>	なし	<p>ご提案の専用バスの導入については、基本方針1持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善に関連する施策1-3、③関係機関相互の情報共有と交通ネットワークの検討が該当し、市・交通事業者が有する情報を共有し、これを踏まえて、今後の地域公共交通ネットワークについて定期的に協議を行うことを明記しています。</p>
91	全体	<p>バス等の巡回ルートを検討する際の許容限界距離について、政府調査結果も踏まえ、鉄道駅までを1km、バス停までを500mとして考えることを提案する。また、駅前の自転車について、留め置き場所の確保と保管責任を最重視いただきたい。</p>	なし	<p>ご意見として承ります。</p>
92	全体	<p>石薬師地区は、2時間に1本しかバスが運行しておらず、鉄道駅までの距離も遠いことから、高齢者の足でバスや鉄道を利用することは困難です。現状、自家用車を運転して通院していますが、近い将来、運転免許証を返納した際には、外出が困難になります。</p> <p>県内では、玉城町において数年前から無料のオンデマンド方式のバスが運行しており、実際に見学をすると、職員2名がパソコン画面を操作して運行管理を行っていました。最近では、桑名市においても無料でAI活用型オンデマンドバスの実証運行が始まっています。</p> <p>鈴鹿市においても買い物や病院に行くのに、多数の困っている住民の足を確保する「オンデマンド方式」のバスの運行を切に望みます。</p>	なし	<p>ご意見として承ります。</p>
93	全体	<p>鈴鹿市は、住宅地が広がった人口集積の低い街で、路線バス方式では効率が悪く、新たな発想が求められており、人口2万人程度のエリアでのオンデマンド（予約式）バスの運行が効率的と言われており、この方式を実証実験すべき</p>	なし	<p>既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、施策2-1、2-2のとおり、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援内容を記載した手引書を作成し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組みやすい環境を整え、関係部局、関係機関・団体が連携し、柔軟に対応できる体制を構築していきます。</p>

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		である。		
94	全体	公共交通空白地域の考え方について、鉄道駅、バス停からの距離を見直しことは歓迎しますが、利用実態の把握の方法が公共交通空白地域の考え方にとらわれすぎて、市民が移動に困っていることの分析が不十分である。交通機関が比較的充実している地域であっても駅までの距離が遠い等、困っている人が多くみられる。	なし	P7において、公共交通空白地域は、今後の交通施策の立案にあたっての判断基準の1つとして活用することとしており、距離特性では判断できない、地形の高低差や地域公共交通のサービスレベル等の地域の実情を踏まえることが必要であることを明記しています。 これを踏まえて、基本方針2を定め、関連する施策2-1、2-2を設定していますので、今後、計画に基づき施策を実施し、計画のPDCAサイクルに則って評価・検証を行う中で、必要に応じて施策の取組内容の見直しを行います。
95	全体	鈴鹿市全体の地域交通としてとらえ、全地域を対象にして、公共交通機関（鉄道、バス、タクシー等）を利用する場合の状況、外出は一人で行先・時間帯・頻度等を把握することで、高齢化社会のまちづくりが見えてくると言えます。	なし	ご意見として承ります。
96	全体	利用料金が無料であるべきだと考える理由は、以下の4点である。①お金のやりとりがなくなることからシステム整備がいらなくなり、運転手が運転業務に専念できる。②学生や子どもたちの学びを支え、子育て支援に繋がる重要な施策になる。③いつでも誰でも何度でもお金の心配なく外出ができるため、高齢者も含めて暮らしに張りが生まれることが何よりの支援であり、バスへの愛着が生まれる。④利用者数は自動的に増える。⑤全体予算の0.1~0.2%の範囲内で路線構築をして市民が無料で乗れると、子どもたちの通学経費の削減に繋がる。⑥高齢化が進み、免許返納が進み、環境問題からガソリン車の使用を減らす。以上のことから、重要な施策であり無駄な支出ではないと考える。なお、どうしても有料で検討していくことになった場合にアンケート内の「許容料金が100円」の回答者への配慮はとても重要であり、無料券のチケットの配布などで100円以下になる工夫を求める。	なし	本計画は、地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく法定計画であり、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして策定するものであり、行政・事業者・地域のみんなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」を地域公共交通の将来像としています。 将来像実現のための基本方針を3つ定め、基本方針1では、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善、基本方針2では、多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保、基本方針3では、行政、交通事業者、地域の連携により地域公共交通を守り育てるとしています。 本計画における地域公共交通は、運送サービスに対して利用者が運賃を支払う交通手段である鉄道、バス、タクシーのことを指し、既存の地域公共交通での対応が難しいニーズに応えるために、基本方針2に関連して施策2-1、2-2を設定しています。

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
97	全体	近鉄急行が停車する白子駅、伊勢若松駅へのアクセスの利便性とそれをつなぐ拠点地域として平田駅、鈴鹿市駅へのアクセスの利便性を重視して西部、西南部、平田周辺、南部、神戸周辺、東部、白子周辺から放射線上の幹線バス路線を考え、その路線ごとに地域内循環バス路線を組み合わせることで、通勤、通学者の乗継を確保する。	なし	ご意見として承ります。
98	全体	基本方針や実施施策の中に組み込まれている多様なニーズに対応した地域主体の移動手段という考え方はやめるべきである。移動手段は、一般的にその地域に住む人々の暮らしを支えるとても重要な行政課題であり、施策に自己責任論を持ち出すことで多くのひずみ生まれ、地域間の人間関係を壊すことになる。ついては、水道がない所に水道を敷設するのと基本的には同じであるということ認識した計画を求める。	なし	基本方針2多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保は、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに対応する必要性から設定したものです。 施策2-1、2-2のとおり、新たな移動手段の確保に向けた手順やルール、行政による支援内容を明確にした手引書を作成し、地域が取り組みやすい環境を整えるとともに、関係部局・関係者が連携して移動手段の確保に取り組む体制を構築していくこととしています。 地域における移動課題の解決に向けては、実情を把握している地域組織が主体となって取り組むことで、適切な移動手段の検討や導入に繋がると考えますので、行政や関係者は地域の取組に対して、手引書に基づき、必要な支援を行うこととしています。
99	全体	運転という高度な技術と人々の命を預かるという大変重要な仕事を片手間にボランティアで担わせることはあってはならず、地域の自主的なボランティア活動として、運営に支援はしても交通網の一環に組み込んで施策の肩代わりをさせてはいけません。	なし	市内の交通ネットワークは、地域公共交通（鉄道、バス、タクシー）、地域主体の移動手段、福祉輸送、施設の送迎車等、様々な交通手段（移動手段）によって構成されています。 P23の表 交通ネットワークの構成要素（現状）では、市内の交通手段を基幹交通、支線交通、その他の交通と分類し、位置付け、役割、対象を設定しています。 本計画においては、地域の自主的なボランティア活動を交通網の一環に組み込み、施策を肩代わりする意図はなく、地域が主体の移動手段が、市内の拠点等と居住エリアをつなぎ、基幹交通を補完し、より身近な日常生活を支える役割があることを明記しています。
100	全体	バス、タクシー事業者等と連携することや市が直接雇用するなど、職員の身分保障が行き届くことが必要であり、委託をする場合でも直接運行する場合でも、人件費を惜しむことは慎むべきである。	なし	ご意見として承ります。
101	全体	公共交通に卓越した事業者と連携し、C-BUSの経験を活かした運行を行い、事業者も市民も喜べる内容で構築することが、今後の将来への明るい希望が持てるのではないかと考える。	なし	ご意見として承ります。

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
102	全体	5年前、右半身が不自由になり、車を手放しました。その後、どうにか自分の身の回りのことはできる日々ですが、病院や買い物などが不便です。また、バス停までも遠く、雨の日、強風の日など外出は困難ですので、一日も早いコミバス実現の日を待っています。	なし	ご意見として承ります。