

平塚市地域公共交通網形成計画（素案）の修正箇所

番号	頁	該当箇所	意見（修正・訂正など）	交通政策課の考え方	対応
1	26	流入人口51,546人 流出人口53,639人	行政総務課統計担当に協力いただき、各データの内容は、次のとおり整理できました。計画策定に当たり、踏まえるべき適切なデータを選択してください。 【平塚市統計書】 流入人口51,546人 流出人口53,639人 ※15歳未満の通学者を含まず、不詳を含んでいる 【国勢調査（e-stat）】 流入人口51,968人 流出人口53,299人 ※15歳未満の通学者を含み、不詳を含まず 【県統計HP】 流入人口51,968人 流出人口54,011人 ※15歳未満の通学者を含み、不詳も含む	ご指摘の内容を踏まえて、表4.1において本計画に踏まえるべきデータとしては、神奈川県統計データによる数値といたします。また、夜間人口及び昼間人口は、図4.1と同じデータであるために削除します。 以下のとおり、表4.1を訂正するとともに、出典を追加いたします。 流入人口：51,968 （通勤：38,746通学：13,222） 流出人口：54,011 （通勤：46,914通学：7,097） 出典：神奈川県HP（平成27年国勢調査結果）	反映
2	26	4-1-1（1）国勢調査による流出入人口及び表4.1通勤通学による流入・流出人口	当該項目に係る流入人口及び流出人口については、15歳未満の人口は含んでいないので、このままこの数値を使うのであれば、「15歳以上」と注釈を入れてください。また、15歳未満の人口も含めて表記する必要がある場合は数値を変更する必要があります。（※表4.1の夜間人口及び昼間人口については15歳未満や通勤・通学もしていない人口等も含んでいます。）	同上	反映
3	51	基本方針（1）	基本方針は、全体的に語尾を取組としているので、合わせた方が良く考えます。	ご指摘の内容を踏まえて、以下のとおり文章を入れ替えることで、全体の語尾を統一いたします。 「併せて、さらなる利便性の向上を目指して、定時性・速達性を高める施策に取り組みます。」	反映

※ H31.2/5(火)～2/22(金)の期間で、庁内各課に平塚市地域公共交通網形成計画（素案）について意見照会を行い、それぞれの意見に対する当課の考え方を整理

4	5 0 5 1 5 3	基本方針（２）	「既存バス路線について、路線の確保・維持・改善を図る」とあるが、この基本方針に基づく施策では、「維持・強化」となっていて整合が取れておりません。（５３頁の表を参照）	基本的な表現として、「確保・維持」、「整備・強化」、「改善」に、全体を統一いたします。 ５１頁の（２）は「路線の確保・維持、改善」に、５３頁の（２）の施策メニュー及び施策内容の「維持・強化」は「確保・維持、改善」に訂正いたします。 また、５０頁の基本理念等、その他の頁においても、一部、表現を訂正いたします。	反映
5	5 1	基本方針（４） 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進	本文中に「高齢者や自家用車を持たない児童生徒等の移動が制約される方々」とありますが、基本方針（３） 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備での表記と平仄を取って「障がい者」を追加した方が良いと考えます。また、現行案の表現では（等が入っていますが）「自家用車を持たない」者が「児童生徒」に強くかかっているように読めるため、全体として「高齢者や障がい者、児童生徒など自家用車を持たず移動が制約される方々」としてはいかがでしょうか。	ご指摘の内容を踏まえて、訂正いたします。	反映
6	5 1	6-2 基本方針 基本方針（３） ターミナル駅	ターミナル駅は、一般的に鉄道同士の乗換え駅のイメージがあるため、路線バスと鉄道など異なる交通手段の乗換え駅として使用するのであれば、注釈等が必要ではないか。	ご指摘を踏まえて、本計画の「ターミナル駅」の説明として、「1-2 目的」の本文を以下のとおり訂正いたします。 「平塚駅からは横浜や川崎、～を結ぶバスターミナルとしての高い拠点性も備えています。」を「平塚駅は、鉄道で横浜や川崎、東京都心部方面へのアクセスがよいだけでなく、バスで市内の各地域や隣接市の主要鉄道駅を結ぶターミナル駅として高い拠点性を備えています。」に訂正いたします。	反映

7	6 2	地域の移動を支える手段のイメージ図	<p>それぞれの交通モードの「用途」と「対象」を説明する枠について、記載事項が一般的な「用途」と「対象」になっていないように思われますので、表記の見直しが必要と考えます。</p> <p>また、矢印の説明文に関して、縦軸が「便利」「不便」となっていますが、必ずしもタクシーよりもバスの方が便利とは限らず、またコミュニティ交通が「不便」であるかのように捉えられてしまうおそれがあります。この軸に関しては、利便性ではなく「広域性」を評価軸として、上を「広域」下を「個別」にすることも検討の必要があると考えます。（その場合、上から「路線バス」「コミュニティ交通」「タクシー」の順番となります）</p>	<p>ご指摘のとおり、「用途」と「対象」について、見直しするとともに、図の体裁を訂正いたします。</p>	反映
8	6 3	<参考1>・住民主体の地域内移送の推進（※ 第4期地域福祉計画から引用）	<p>計画の策定作業進捗に伴い、記述等が修正されています。次のとおりとしてください。</p> <p>（取組の方向性） 高齢者や障がい者を中心とした自力移動困難者の外出機会拡大を目指し、住民が主体となって実施する地域内移送を支援いたします。</p> <p>（事業の概要） 地域内の自力移動困難者移送支援については新たな課題となることから、地域住民と十分に意見交換を重ねて必要な支援策を推進いたします。</p>	<p>ご指摘のとおり訂正いたします。</p>	反映
9	6 3	実施主体	<p>実施主体がバス事業者と平塚市となっているが、コミュニティ交通の実施主体に、タクシー事業者を想定しているのでしょうか。</p>	<p>ご指摘のとおり、タクシー事業者によるコミュニティ交通の導入も想定されます。タクシー事業者を含める表現として、「バス事業者」を「交通事業者」に訂正いたします。</p>	反映

10	64 65	施策スケジュールの対応策の内容 『施設更新時適宜整備』 『車両更新時適宜導入』	施策のねらいの【取組みの背景】として、「2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催等」を取り上げていますが、2019年からの施策スケジュールでは、『施設更新時適宜整備』、『車両更新時適宜導入』となっています。 これは、東京オリンピック・パラリンピックに向け、2019年中に交通施設等のバリアフリー化や新規車両の導入は行われたい（行われる予定がない）ということでしょうか。	平塚市バリアフリー基本構想は、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる、平成32年度末（2020年度末）の目標年次に併せて、バリアフリー化の取組を推進していくものとしております。2021年度以降も取組の継続が必要であることから、このような記載内容としておりましたが、ご指摘いただいた内容を踏まえて、記載内容を訂正いたします。 また、以下のとおり注釈を追記いたします。 「※ 平塚市バリアフリー基本構想（平成26年3月策定）に基づく事業計画の目標年次：平成32年度末（2020年度末）」 なお、その他のスケジュールについて、表示を統一いたします。	反映
11	74	評価指標	「(3)①バリアフリー化の推進」に関連する評価指標の目標年次をH32としているが、バリアフリー基本構想の見直しをした場合、直ちに本計画の見直しをするのでしょうか。	ご指摘の内容を踏まえて、以下のとおり注釈を追記いたします。 「※ 平塚市バリアフリー基本構想の実施事業に関する評価指標の目標値は、今後、平塚市バリアフリー基本構想に基づく事業計画の目標年次及び目標値が変更された場合に、その変更後の目標値を準用するものとします。」	反映
12	83	平塚地区<現況整理> <地区別課題>	当該地区には須賀新田地区が含まれると思料いたしますが、記述が見当たりません。現在のところ「住民主体の地域内移送」が実現している地区は須賀新田のみであり、可能な範囲で何らかの記述をご検討ください。	ご指摘の内容を踏まえて、83頁の<現況整理>[移動実態及び公共交通に対するニーズ]の5点目に以下の内容を追加いたします。 「・須賀新田では、地域内の支え合いとして、近隣のスーパーへの買い物等のための移送支援に試行的に取り組んでいる。」	反映

移動等円滑化促進に関する基本方針

公布：平成31年2月4日
施行：平成31年4月1日

1. 移動等円滑化の目標値

- 貸切バス車両及び旅客不定期航路船舶（遊覧船等）について、バリアフリー化の目標値を新たに設定
- 福祉タクシー車両の目標値を上方修正
- 航空機の目標値を交通政策基本計画にあわせて修正
- 一日当たりの平均利用者が3000人未満の旅客施設について、地域の実情を踏まえてバリアフリー化を可能な限り実施するとしていたところ、地域の実情の例として、「基本構想や移動等円滑化促進方針の作成状況」を明記。

	現在の目標値(H32年度末まで)	平成29年度末実績	新たな目標値(H32年度末まで)
貸切バス車両	—	1,699台	約2,100台を導入
旅客船(旅客不定期航路事業の用に供するものを含む。)	一般旅客定期航路事業の用に供する総隻数約800隻*のうち約50%に当たる約400隻を移動等円滑化	43.8%	一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数約700隻*のうち約50%に当たる約350隻を移動等円滑化
福祉タクシー車両	約28,000台を導入	20,113台	約44,000台を導入
航空機	総機数約530機*のうち約90%の480機を移動等円滑化	97.8%	総機数約620機*のうち原則全ての航空機を移動等円滑化

※構造上の理由等により、バリアフリー化が困難なものを除いた数。

2. ハード・ソフト計画

- 新たに施行されるハード・ソフト計画に関して、計画の作成義務が生じる公共交通事業者等は、公共交通事業者の判断の基準となるべき事項を踏まえ、計画を作成し、バリアフリー化措置を講じる必要がある旨を記載。
- その他の公共交通事業者等も、判断の基準となるべき事項を踏まえ、計画的にバリアフリー化措置を講じるのが望ましい旨を記載。

3. 協定建築物

- 旅客施設のみでは構造上その他の理由により施設のバリアフリー化が難しい場合であっても、
 - ・協定の締結により、隣接又は近接する建築物にバリアフリー化された設備(トイレ等)を設置すること
 - ・当該建築物について容積率特例を措置している認定制度を活用すること
- 等により、積極的にバリアフリー化を図ることが望ましい旨を記載。

4. 利用者支援

- 施設設置管理者が講ずべき措置に、「利用者支援」の項目を追加。
 - 具体的には、
 - ・利用者の意思を尊重し、敬意をもった対応を行うこと
 - ・適切にコミュニケーションを取りながら、個人差や状況等によって異なる多様なニーズを把握すること
 - ・筆談等の特性に応じたコミュニケーションを取ること
- 等の留意事項について記載。