

「鹿嶋市地域公共交通計画（案）」に対する御意見の概要とそれに対する鹿嶋市の考え方

	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	全体がコンパクトな上に、カラフルな図や表を駆使して理解を容易にしようとする姿勢が窺える。	ありがとうございます。
2	第2章 冒頭から私事で恐縮だが、18年前に運転免許のないまま鹿嶋市に移住してきた。移住に関して当時の市職員にあれこれを尋ねた際、「鹿嶋ではクルマがなければ、生活できない」と言われたことを今も記憶している。東京に行くことを除いて、市内や周辺地域に行くのには確かに不便だった。あれから18年、第2章の2-1を概観し、随分と変わってきていることを今更に知った。市をはじめ関係機関の人々の努力による成果であろう。敬意を表したい。	ありがとうございます。
3	第2章を通じて言えることだが、コロナ禍で公共交通機関が大幅な乗客減となり、それに伴って運行や経営に大きな影響があったことが知れる。さらに「2024年問題」や運転手の人手不足に加え、争えない長期的な傾向として人口減少がある。これらを見据えれば、地域公共交通を維持して行くことの難しさが確認できる。	ご意見として伺います。
4	2-2の調査は有意義だ。バスやタクシー、鉄道などの運行事業者などを対象にヒアリング調査を行ったとのことであるが、なかなか直接耳にする機会の少ない声がよく分かる。計画を立案するに際して、こうした当事者の声を聞くことは常套手段ではあるが、疎かにしがちであるなか有意義な調査だと思う。	ありがとうございます。
5	P.17 表 2-6「各種取組の実施状況」に「ユニバーサルタクシー」とある。近年よく耳にするが、欄外にその意味を注記したらいかがか。	注釈を追記いたします。

6	<p>P.18 表 2-8 に「庁内関係者」の声が掲記されているが、ここで市職員に対する余話を。市の職員数 400 名余のうち、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して出勤している人は何人いるのだろうか。10 年以上も前になるが知り合いの職員に聞いたことがある。1 割くらいいるのかと思いきや、ほんの数えるほどだろうとの答えに驚いたことがある。ほとんどがマイカー通勤とか。市職員がどういう交通手段を利用するかは自由であり、市が強制することはできないのだろうが、いささか残念だ。私見だが、通勤には健康にも環境にもよい自転車を推奨したい。</p>	<p>ご意見として伺います。</p>
7	<p>P.20 表 2-11 表中に（公財）鹿島病院がないが、理由はお分かりか。その他でも「島崎クリニック」や「井上眼科」など知る限り、通院患者の多いと思われる医療機関が見当たらないが...</p>	<p>こちらは市民アンケート調査の結果を基に、地区別の上位 3 位までの医療機関を記載しております。</p>
8	<p>P.22 ⑤ 3 段の文章の上 2 段は「なっています。」で締められているが、3 段目は「なっている。」とある。細かいことだが、表記を一致させたいかがか。</p>	<p>適切な表現に訂正いたします。</p>
9	<p>P.24 「現況と課題の整理」は、分かりやすく纏められている。</p>	<p>ありがとうございます。</p>
10	<p>P.26 3-2 「公共交通の基本方針」である「誰もが利用しやすい公共交通体系の形成」、3-3 4 つの「公共交通の目標」のいずれも首肯できる。</p>	<p>ありがとうございます。</p>
11	<p>P.28 図 3-4 4 枠の内の 4 枠目(最右枠)に日常生活で使うことの少ない語、特にカタカナやアルファベットで記されている語に、P.30 のように注釈を付してほしい。</p>	<p>紙面の都合上、P29 以降の施策・事業の頁に注釈を追記しています。</p>
12	<p>P.30 「施策概要」にある「シェアモビリティ導入計画を策定」と「EV バイクやグリーンスローモビリティの導入検討」には期待が感じられる。ぜひとも前に進めてほしい。また、経過と結果は市のホームページなどで知らせてほしい。なお、「・」の</p>	<p>ありがとうございます。ご意見として伺います。なお、「車を持たない～」の一文については、適切な表現に訂正いたします。</p>

	上部「車を持たない～」から始まる一文が長すぎる。途中で文を切るなど読みやすくされたい。	
13	P.32 「施策概要」の下部「公共交通案内パンフレット」として、隣接市である銚田市のHPから掲出している。なぜなのか。計画策定の趣旨から問題はないのか。また、出典は明示しているが銚田市の了解を得ているのだろうか。	公共交通案内パンフレットのイメージとして掲出しています。また、銚田市の了解は得ております。
14	P.34 「市民等に対する利用促進策の推進 【ステップ3】の通り、これこそ私たち一般市民が留意しなければならない施策だ。人は誰でも経年と共に老化していく。いずれはハンドルを握れなくなる日がくる。その日を明後日ではなく明日にすることによって、1日でも早い公共交通の利用につながる。交通事故未然防止の視点からも、高齢者に対する免許証返納促進運動を進めると共に、公共交通、特にコミュニティバスを利用する人に何かしらのメリットを与えられないものか。たとえば、市内の大型店でのバス料金に相応する駐車料金徴収とか市商工会加盟店での共通商品券の割安販売とか...	ご意見として伺います。
15	P. 29～37 第4章の合計8施策のうち、7施策がR10年度まで「検討」となっている。すべて点線になっている施策も含め、いずれも容易に達成できる施策でないことは理解できるが、一方で何か絵空ごとというか、絵に描いた餅になりかねないのではという懸念も抱く。第5章の「計画の達成状況の評価」で担保されているとはいえ、4～5年先といえば、また状況や環境が大きく変わってくると思われる。適宜、世の変化によって計画も修正されていくのだろうが、夢物語で終わりにしないほしい。	ご意見として伺います。
16	P. 38 表5-1 R10年の非常に堅実な目標値が設定されている。人口減少社会や	ご意見として伺います。

	高齢化の加速などを考慮すれば、妥当な線なのだろうが、寂しい感じも否めない。	
17	<p>P. 41 5-2 (2) PDCA サイクルを適切に運用しつつ進行管理を進めていってほしいと思う。ただ、現実には厳しいものがある。上記で「寂しい感じも否めない」と記述したが、もはや成長を期待する時代は終わったようだ。いかに維持し、たとえマイナスになろうともそのスピードを減速させることで満足しなければならないのかもしれない。どうか市をはじめ関係者間で知恵を出し合って苦難な道を進んでほしいと願う。また多くの市民が地域交通を守る事が「自分ごと」と理解できるような社会になることを祈念する。</p>	ご意見として伺います。