

第2次網走市地域公共交通計画(案)に関するパブリックコメント (意見公募)結果について

第2次網走市地域公共交通計画(案)に対して、市民の皆様からご意見を募集しました結果について、市の見解については以下のとおりとなります。

ご意見をお寄せいただきありがとうございました。

■意見の募集結果

募集期間	令和8年2月2日(月)から2月27日(金)まで		
意見提出件数	1件(1名)		
意見の取り扱い	修正	案を修正するもの	0件
	既記載	既に案に盛り込んでいるもの	0件
	参考	今後の参考とするもの	0件
	その他	意見として伺ったもの	1件 (一部修正)

■意見等の内容

	ご意見等	市の考え方
1	<p>1. 総論</p> <p>本計画は、人口減少・少子高齢化・利用者減少・担い手不足という厳しい社会環境を前提に、地域公共交通を持続可能な形で再構築しようとするものであり、その方向性は妥当であると考えます。</p> <p>特に、「みんなで創る地域公共交通の未来」という理念 ・データ活用を重視した計画運営 ・観光交通との連携強化 ・担い手確保への明確な問題認識 については高く評価します。 しかしながら、実効性の観点からは、さらに踏み込んだ再編方針の明確化が必要であると考えます。</p> <p>2. 守る交通と再編する交通の明確化 限られた財源および人材の中で、すべての交通体系を従来どおり維持することは困難です。 よって、 ・広域幹線交通(JR) ・市街地の生活動線 ・女満別空港アクセス を「基幹交通」として明確に位置付ける一方で、郊外部については柔軟型交通への転換を計画上より明確に打ち</p>	<p>貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。 市の考え方は、以下のとおりです。</p> <p>2. 守る交通と再編する交通の明確化について</p> <p>「基幹交通」という文言はありませんが、計画案において、それぞれの重要性について触れているものと考えております。また、郊外地区の交通体系の在り方については、現在、郊外地区乗合タクシーの実証運行を重ねているところであり、試行錯誤を続けながら模索していく必要があると考えております。</p> <p>3. 郊外交通の柔軟化について</p> <p>どこバスの拡充、郊外地区乗</p>

<p>出すことが必要と考えます。</p> <p>3. 郊外交通の柔軟化 固定路線型バスの維持は、人口密度の低い地域では構造的に非効率です。 今後は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリア制オンデマンド交通の拡充 ・タクシーとの制度的統合 ・定額制・回数制の導入 ・予約の簡素化 <p>など、「路線を守る」発想から「移動機会を確保する」発想への転換を明確に示すべきと考えます。</p> <p>4. タクシーの公共交通的活用 タクシーを単なる民間事業として扱うのではなく、準公共交通として制度的に位置付けることが重要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公的補助との組み合わせ ・高齢者パスの適用検討 ・時間帯限定の共同運行 ・自家用有償旅客運送制度の積極活用 <p>など、担い手不足を前提とした現実的な制度設計が必要と考えます。</p> <p>5. 担い手確保への抜本的視点 大型二種免許取得者の確保のみを前提とする従来型モデルでは、将来的な持続は困難です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小型車両の活用 ・多様な働き方の導入 ・副業型運転手制度の検討 ・若年層への育成プログラム <p>など、中長期的な人材戦略をより具体化すべきと考えます。</p> <p>6. KPIの再整理 利用者数の増減のみを評価指標とするのではなく、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白人口割合 ・免許返納後の移動確保率 ・高齢者通院アクセス率 ・空港接続成功率 <p>といった「移動確保の質」に関する指標を重視すべきと考えます。</p> <p>7. 結論 本計画は方向性として妥当であるものの、「どこを守り、どこを再編するか」という選択の明確化が今後の鍵となります。 公共交通は感情論では維持できず、限られた資源の再配分という現実的判断が不可欠です。 持続可能性を最優先に据えた大胆な再構築を期待し、以上の意見を提出いたします。</p>	<p>合タクシーなど、定時定路線型に固執することなく、市民のみなさまの移動機会の確保に資する施策について記載しております。</p> <p>4. タクシーの公共交通的活用について</p> <p>計画案において、タクシー運転手の高齢化について記載するなど、単なる民間事業として扱っているものではありません。ご意見のとおり、担い手不足が前提であることから、利用者への補助よりも「公共交通の担い手の確保」に重点を置いて記載しております。</p> <p>5. 担い手確保への抜本的視点について</p> <p>市においては新たな人材確保支援策の検討・実施・調整、交通事業者においては就労環境の改善や人材育成の実施をすることなどを記載しているところであり、御提案いただいた施策については、ご意見として伺うことといたします。</p> <p>6. KPIの再整理について</p> <p>交通空白についての評価指標がない、というのはご意見のとおりかと存じます。ただ、「交通空白人口割合」という指標にしてしまうと、郊外地区乗合タクシーが交通空白を埋める「公共交通」として位置付けられた場合に、利用者数が少なくても目標を達成したと評価することが可能となってしまうことから、「郊外地区における実証運行の利用件数」を新たな評価指標として追加することとします。</p>
--	---