

番号	委員名	章	ページ数		ご意見	ご意見に対する事務局対応方針
			修正前	修正後		
1	宮崎委員（うみかぜ交通株式会社）	4 基本方針	19	20	基本方針全体を通じて、行政が評価指標・目標値を設定するだけでなく、交通事業者と行政が同じ目標を共有し、達成に向けて一体的に取り組む姿勢を明記いただきたい。目標達成の責任が事業者側の努力のみに委ねられる形にならないよう、協働の枠組みであることが伝わる表現をご検討いただきたい。	ご指摘の趣旨を踏まえ、計画の目標は市と交通事業者だけでなく、市民、福祉関係者、施設管理者等を含む関係者が共有し、それぞれの役割に応じて達成に取り組むものとして明確にするため、基本方針③後段を下記のとおり修正します。 （修正前）市、交通事業者、市民、地域団体、商業・医療・福祉等がそれぞれの役割を <u>持ち寄り、地域に合った地域公共交通をともにつくっていきます。</u> （修正後）市、交通事業者、市民、地域団体、商業・医療・福祉等がそれぞれの役割を <u>果たしながら連携・協力し、地域に合った地域公共交通をともにつくり、支えていきます。</u>
2	宮崎委員（うみかぜ交通株式会社）	6.1 施策①-2	23	24	タクシー割引制度の導入について、施設管理者を実施主体に加えていただいた点をありがたく思う。一方で、割引原資の負担割合や運賃減収分の取扱いについては、制度設計段階から事業者と行政とで具体的な協議の場を設けていただきたい。	割引原資は市の負担を基本として検討しています。一方、制度運営に伴うその他の経費、精算の方法や事務負担等は、事業者を含む関係者と制度設計段階で協議します。
3	宮崎委員（うみかぜ交通株式会社）	6.1 施策①-3	24～25	25	移動制約レベル別の対応整理（表3）は、福祉交通と一般タクシーの役割分担を明確にする上で有用な視点。実際の運用ルール作りの段階では、タクシー事業者・福祉有償運送事業者・公的福祉団体が対等な立場で意見交換できる体制としていただきたい。	ご指摘のとおり、利用者の状況と各サービスの特性を踏まえた運用には、一般タクシー事業者、福祉有償運送の実施主体、公的福祉団体等の意見交換が必要です。各者と協議して仕組みを検討します。 （追記） 施策①－3の「内容」の一つ目に、「～をタクシー事業者、福祉有償運送の実施主体、公的福祉団体等で協議」を追記。
4	宮崎委員（うみかぜ交通株式会社）	6.3 施策③-1	29	30	担い手確保の内容として「移住者を対象としたPR」「公的な広報活動機会の活用」を追記いただいた方向性に賛同する。実際、当社の葉山営業所の乗務員構成を確認したところ、平均年齢は60歳を超え、60歳以上が過半数を占める状況であった。また居住地を見ると、逗子・葉山エリア在住者は合わせて約4割に留まり、約6割が横須賀方面等それ以外の地域からの通勤という実態であった。今後数年で相当数の自然減（定年・引退）が見込まれる中、若年層の採用と合わせて、市内定住化の後押しが担い手確保に直結すると実感している。 具体化にあたっては、逗子の地域資源を活かしたターゲットिंगをお願いしたい。逗子は海・山に恵まれ、マリンスポーツ（サーフィン、SUP、セーリング等）や釣りを趣味とする層にとって魅力的な立地であり、こうした層に向けて「働きながら趣味も充実できるまち」として逗子で運転士等の仕事に就くことを提案するPRは、単なる移住促進に留まらず、都内等に居住しながら定期的に逗子で働く「関係人口」としての担い手確保にもつながると考える。あわせて、運転士に限らず、医療従事者等を含めた市内で働くエッセンシャルワーカー全般を対象とした定住化支援（市営住宅等に空き住戸がある場合の割安な提供等）についても、市の関係部署とも連携しながらご検討いただけないか。事業者としても、勤務シフトを趣味の時間と両立しやすい形にする等、受け入れ環境の整備に協力していきたい。	逗子の地域資源や働き方の魅力を生かす採用広報は、交通事業者と連携して検討します。市営住宅は基本的に空き住戸がなく、割安提供を計画に掲げることは困難です。公共交通では担い手数がサービスの維持に直結するため、この分野の採用・定着支援を進めます。他の職種の課題は、それぞれの政策分野で必要性和手法を検討するもので、同様の課題が生じた場合には関係部署との連携も検討しますが、現時点で計画に明記するものではないと考えます。 （追記） ・施策③－1の「内容」の五つ目に、「 <u>・海・山など逗子の地域資源や、仕事と暮らし・余暇の両立の魅力を事業者と連携して発信</u> 」を追記。

番号	委員名	章	ページ数		ご意見	ご意見に対する事務局対応方針
			修正前	修正後		
5	宮崎委員（うみかぜ交通株式会社）	7.2 評価指標	38	39	「公共交通に従事する運転者数」（バス・タクシー）を維持・増加させる目標値が設定されているが、当社の葉山営業所の実態としても運転者の高齢化が進んでおり（平均年齢60歳超、60歳以上が過半数）、目標値の達成は交通事業者の自助努力のみでは難しい局面に近い将来訪れると見込んでいる。市としても、達成に向けた支援策（採用・定着支援等）を講じ、目標未達の場合は原因分析を事業者と共に行う、という記載を加えていただきたい。	運転者数は、事業者だけに達成責任を負わせるための指標ではありません。市も施策③－１の実施主体に位置付けており、採用・定着支援等に取り組みます。未達の場合も、事業者とともに背景を確認し、必要な施策の見直しを検討することを前提としています。
6	宮崎委員（うみかぜ交通株式会社）	8 計画の推進・評価・改善	41～42	34	推進体制図・PDCAサイクルについて、協議会での報告・承認に加え、期初・期末の間の期間においても、市と交通事業者が定期的に課題共有やアイデア出しを行う場が、実質的に機能する形で運用されることを希望する。評価指標が未達の場合に、事業者側の努力不足として扱われるのではなく、官民共通の課題として次年度の打ち手を一緒に検討していく運用としていただきたい。	市としても、期初・期末の協議会だけでなく、事業者とこまめに課題やアイデアを共有したいと考えておりますが、事業者の負担を考慮して会合回数を絞る想定でした。継続的な情報交換にご協力いただけるのであれば、会合・個別連絡など、無理なく実施できる頻度と方法を相談できればと考えております。 （追記） 7章の冒頭に、「目標に達していない場合は、要因を分析するとともに、実施主体に限らず協議会の構成員それぞれが取組の改善余地を検討し、必要な見直しにつなげます。」を追記。
7	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	1.1 この計画が目指す暮らし	1,13	1,14	キャッチフレーズ：「みんなで使い、つくり、育てる。」⇒「みんなで使い、つくり、育てる、地域公共交通。」 くどいかもしれないが、何をみんなで使い、つくり、育てるのかを書いておいた方が良いでしょう。 P.13も同様。	ご提案の趣旨を踏まえ、キャッチフレーズに「地域公共交通」を補う案を素案に反映しましたが、特に本件は様々な立場の方の印象も重要であるため、最終的な表現については、協議会委員の意見を参考に決定できればと考えております。 （修正前）みんなで使い、つくり、育てる。 （修正後）みんなで使い、つくり、育てる、地域公共交通。
8	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	1.1 この計画が目指す暮らし	1,13	1,14	キャッチフレーズの次：「一人ひとりが地域公共交通を自分ごととして考え・・・。」⇒「一人ひとりが地域公共交通を自分、そして、将来の自分ごととして考え・・・。」 P.13も同様。 今の自分だけでなく、５年、１０年、１５年後の自分を想像して、公共交通を考えて行ってほしい、というイメージを入れたい。 全体を読んだ感触から、今の人の課題を今の人の視点で解決していくことに重点があるように読み取れる。確かに、スケジュール（P. ４２）では、１年ごとに、PDCAを回すことが示されているが、スケジュールまで、中期、長期の視点が弱いように思う。	将来、移動に制約が生じる自分を想像して地域公共交通を考える視点は重要です。冒頭の文章を読みやすく保ちながら、その趣旨を加えます。短期的な取組と中長期的な課題への対応を組み合わせる考え方も、冒頭から伝わるようにします。 （修正前）一人ひとりが地域公共交通を自分ごととして考え （修正後）一人ひとりが、現在から将来にわたって、自分や地域にとって必要な地域公共交通を自分ごととして考え～
9	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	1.1 この計画が目指す暮らし	1	1	図中の下の部分の文字が小さい。２頁になってもよいので、大きく書いて、確り読んでもらうようにしてほしい。	計画の導入部分は、図の説明も含めて読み取れることが大切です。最終イラストの配置に合わせ、必要であればページ数を増やして文字を大きくします。
10	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	2.1 現状と課題 ①-1	4	4	①－１に次の点を追加：また、免許返納を考えている人の返納時期を遅らせている。	免許返納を考えている方が、その後の移動手段への不安から返納をためらうことがあるとの声は、ヒアリングで把握しているため、現状・課題に反映します。 （追記） 現状と課題①-1の最後に、「こうした地域では、日常の移動に自家用車が欠かせない場合もあり、免許返納後の移動手段への不安が、返納をためらう要因となっているとの声も聞かれました。」を追記。

番号	委員名	章	ページ数		ご意見	ご意見に対する事務局対応方針
			修正前	修正後		
11	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	2.1 現状と課題 ①-2	5	5	①－２に次の点を追加：比較的駅に近い地域からタクシーの配車を依頼する場合、希望する時間での配車ができない場合がある。 新宿の方が、ワークショップの中で話されていた内容です。 ここに書かれている説明は、タクシー会社からの視点で、書かれているように思う。	市のワークショップにおいて、そのようなご意見が１人から出たことを把握しています。配車状況の一般的な傾向として記載できるかは、タクシー事業者や他の委員の意見も踏まえて検討できればと思います。
12	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	3.1 目指す姿の 将来イメージ	14～17	15～18	地域公共交通の目指す姿の①～③のタイトルを下記のように入れた方が読みやすくなると思う。 P.14　３．１①地域公共交通までの「あと一步」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち P.15　３．１②使いやすい地域今公共交通で「おでかけ」がもっと楽しくなるまち P.17　３．１③「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまち	各ページだけを見ても、３つの目指す姿のどれを説明しているか分かるよう、ページ冒頭に見出しを追加しました。 （追記） P.15（１）①地域公共交通までの「あと一步」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち P.16（２）②使いやすい地域今公共交通で「おでかけ」がもっと楽しくなるまち P.18（３）③「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまち を追記。
13	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	3.1 目指す姿①の 将来イメージ	14	15	図１８の②に「将来の自分も使うことを前提に。」を追加。	将来の自分も利用する仕組みとして地域交通を考える視点を、イラストの人物とせりふで表す方向で修正します。
14	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	3.2 逗子市が 目指す将来 ネットワーク イメージ	18	19	３．２の逗子市が目指す将来ネットワークイメージの中に、６．１に示している「施策の柱①：様々な移動手段を選べるようにする」に位置づける施策に上げられている「地域住民主導交通の普及・利用の促進」を含める必要がある。	将来ネットワークイメージの「おでかけ不便地域対策」には、地域住民主導交通による移動の確保を想定しています。具体的な地域や経路は地域での話し合いを経て決めるため、現時点では図を変更しません。
15	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	6 施策・事業	21	22	図２６の一番右の段（地域公共交通の目指す姿／具体的に実現したいこと）の「③「おでかけ」を支えるしくみを安定して続けられるまち」の「（具体的に実現したいこと）①②の実現・・・「おでかけ」を支える体制を築く。」⇒「（具体的に実現したいこと）①②の実現・・・「おでかけ」を支える体制を築き、組織化する。」　組織化を追加したい。 P.13、P.17も同様。	ここでいう体制は、市民、事業者、行政等が参加する協議会を中心とした推進体制であり、既に地域公共交通活性化協議会として組織化されていますので、「組織化する」の追加は行いません。地域住民主導交通に必要な地域側の組織づくりは、施策①－１の制度設計・伴走支援の中で支援します。
16	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	6.1 施策①-1	22	23	施策①-１の内容の項に「・将来実現する自動運転車（シニアカーなどを含む）等の情報収集、試行実験、導入を検討。」を追加。 実施スケジュールがR13まで５年あるので、自動運転の技術の進歩が身近になると思われるので。	自動運転は用途によって実現性や位置付けが異なります。施策①－１では、身近な移動に用いるシニアカーの自動運転も視野に入れて記載します。既存の路線バス等への導入は運行の効率化・担い手確保にも関わり、タクシーへの導入はおそらく都市部が中心になると思われることから、現時点では計画への記載はせず、具体の動きがあった際に計画を改定して追記する方針が良いと考えます。 （修正前）シニアカーなど、高齢者等も活用可能な小さなモビリティの導入を検討 （修正後）シニアカー（ <u>自動運転を含む</u> ）など、高齢者等も活用可能な小さなモビリティの導入を検討
17	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	6 施策の柱	25,28,30	26,29,31	施策の柱①②③の最後頁に図２６の右「（具体的に実現したいこと）」をまとめとして記載。	３つの目指す姿とのつながりを分かりやすくする趣旨は理解しています。一方、計画全体をできるだけ短く読みやすくするため、図26にある説明の各章末への再掲は避けたいと考えます。

番号	委員名	章	ページ数		ご意見	ご意見に対する事務局対応方針
			修正前	修正後		
18	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	6.2 施策②-1	26	27	施策②- 1 の内容の「GTFS（Genral Transit Feed Specification）」、「GTFS-RT（Realtime）」の意味を欄外に記載。 この計画書を読む方が、アクロニムが何か、その意味を知っている方ばかりではないと思うので。	専門用語を知らない方にも施策の内容が分かるよう、GTFSとGTFS-RTの意味を欄外に説明追記します。
19	青野委員（池子小学校区住民自治協議会）	6.2 施策②-3	27	28	効果：「・自動車交通から地域公共交通への・・・」⇒「・自家用車から地域公共交通への・・・」 地域公共交通も自動車交通の一部とイメージできるので、具体的に「自家用車」をした方が明確に示せる。	バスやタクシーも自動車交通に含まれるため、ご指摘のとおり転換元を「自家用車」とした方が明確です。修正します。 （修正前）<u>自動車交通</u>から地域公共交通への利用転換 （修正後）<u>自家用車</u>から地域公共交通への利用転換
20	事務局	2.2 現状と課題 ②-4	10	11	人口減少率と比べ、バス利用者数の減少が大きいことを、協議会で使用した資料に基づき示す。	協議会で確認したバス利用者数の変化と人口減少との関係を、現状・課題に明示します。 数値・対象路線・対象年次を確認して掲載します。 （追記） 説明文の最後に「10年間（H26～R6）の人口と輸送人員を市内路線で比較すると、人口減少以上に輸送人員が減少している路線が多い傾向にあります。」を追記すると共に、表-2を追加。