

様式第 7 号

意見公募手続実施結果

- 1 題 名 水戸市地域公共交通計画（素案）
 2 案の公表日 令和 6 年 7 月 1 日（意見提出期限：令和 6 年 7 月 31 日）

（政策等を定める場合）

- 3 市民等からの意見数

計 2 人 11 件

(1) 郵 送	人	件
(2) F A X	人	件
(3) メ ー ル	2 人	11 件
(4) 直接提出	人	件

- 4 提出意見及び提出意見を考慮した結果

意見等の概要	市の考え方（対応）
エリア 2（居住誘導区域）とエリア 3（それ以外）の間にエリア 2.5（準居住誘導区域）を設ける。	本計画の策定に当たっては、国の動向や市民の意向，SDGs の理念等を踏まえるとともに、水戸市第 7 次総合計画ーみと魁・Next プランーや水戸市立地適正化計画など、関連計画との整合を図るものとしております。 いただいた御意見につきましては、居住誘導区域等が水戸市立地適正化計画において設定されておりますことから、次期計画策定の際、関連計画と合わせて検討させていただきます。
市街化区域かつ居住誘導区域外の地区でも、バス路線がある程度残る地区をエリア 2.5（準居住誘導区域）とする。	同上
茨大前から台渡里までの国道 123 号線を走るバス路線沿線をエリア 2.5 とし、バス停から半径 300m の徒歩圏を指定する。 この区間は、平日昼間でも毎時 2～3 本バス路線が残っており、他のエリア 3 の地域よりも比較的利便性が高い。 また、医療機関や店舗、金融機関も立	同上

地する地域である。 車を持たない茨大生や高齢者が多く住んでいるのも、この地域の特徴である。	
現在の水準の本数と水戸駅までの直通路線を維持確保し、居住誘導区域ほどでなくとも、市街化調整区域のエリア指定区域よりも強い優遇策を設けて居住誘導を促す。	本計画におきましては、ニーズに応じて、地域公共交通ネットワークをⅠ～Ⅲのエリアに区分けし、各エリアの特性に応じた考え方を定めております。 その中で、エリアⅠ・Ⅱ以外の区域につきましては、エリアⅢとして路線バスの維持・確保に取り組むとともに、各地域のニーズに応じた効率的な輸送手段を取り入れることで、通院・通学、買い物等の日常生活に必要な移動手段を確保できるよう、交通結節点へ便利にアクセスできる補完的な公共交通の維持を図ることとしております。
町名が渡里町・堀町であるために、十把一絡げに交通利便性をエリア３の低い水準に下げられ、人口流出や地域の経済活動の低下を招くとなれば、市の損失になり得る。むしろ、残っているバス路線を資源ととらえて、他地域からの流入や定住を促し、水戸市街の北の玄関口である渡里地区を活性化してほしい。	同上
偕楽園駅の常設化は計画に入れないのか？	偕楽園駅の常設化につきましては、水戸市第７次総合計画－みと魁・Nextプラン－において、都市核、地域拠点が連携する利便性の高い都市環境の構築に向けた鉄道駅周辺の機能充実の施策の一つとして位置づけております。 本計画におきましては、当該事業の進捗状況に応じて、施策の位置づけを検討してまいりたいと考えております。
ＬＲＴの検討は既に終わり、今後検討しないという理解でよろしいか？宇都宮に行って乗ったが、快適かつ便利だった。沿線には新しい建物が増えて勢いがある。	本市におきましては、バス交通を交通施策の基本としておりますことから、ＬＲＴなどの導入につきましては、現段階では検討しておりません。

施策番号 12 郊外部における移動手段の確保について、世界標準のライドシェアを導入すれば解決できる問題だと考えますが、世界標準のライドシェアについてどの様に考えているのか教えてください。	日本におけるライドシェアの実施につきましては、地域交通の担い手や移動の不足といった深刻な社会問題に対応するため、国において法改正を含め、制度の検討が進められているところであります。 現在、道路運送法に基づく日本版ライドシェアが開始されておりますが、諸外国発祥のライドシェアにつきましても国において検討が進められているところであるため、本市といたしましては、国の動向に注視してまいりたいと考えております。
1 から 17 すべての施策について質問です。施策を実施したときの納税者の経済的利益と損失の金額について教えてください。	本計画は「全ての人が安心して移動できる交通体系の実現」を目指す将来像とし、既存の交通資源を効果的に活用しながら、市民が将来にわたって安心して暮らすことのできる基盤づくりを進めることとしており、本市を含め、公共交通事業者等を実施主体として本計画に位置づけた事業を進めてまいります。 納税者の経済的利益と損失につきましては、実施主体や施策の対象が多岐にわたるとともに、御家庭の状況等も異なることから、金額を一概にお示しすることは困難であります。
P D C A の評価について質問です。税金を使っているので納税者にわかりやすい事務事業評価を公表してほしいです。ホームページ上で公表していただけますか。	本計画を進めるに当たっては、P D C A のサイクルによる継続的な取組を行い、必要に応じて改善を図っていくものとしております。 御提案の件につきましては、今後、事業運営の中で検討してまいります。
目標の数字は合理的根拠に基づく政策立案だと思います。目標数値の根拠について詳しく教えてください。	目標水準の設定根拠につきましては、以下のとおりです。 目標 1 コロナ禍で減ってしまった利用者を、コロナ禍前のピークの水準である、2019（令和元）年度の水準に戻すことを目標としました。 目標 2 サイトアクセス数の実績とバス利用者数の増加の見込みを参考に、到達すべき

	数値を設定しました。 目標 3 過去の取組者数の推移（増加率）から推計しました。 目標 4 令和 5 年度末の系統数を維持するものとして設定しました。 目標 5 他市等におけるデマンド交通の収支率を参考に，到達すべき数値を設定しました。 なお，市民の方々にとってより分かりやすい評価指標とするため，評価指標を水都タクシーの年間利用回数に変更いたしました。こちらは，他市等におけるデマンド交通の収支率を参考に，本市が目標とする収支率を設定し，その収支率を達成するために必要な利用回数を推計しました。 目標 6 水戸市地球温暖化対策実行計画（第 2 次）に定めた温室効果ガス排出量削減目標に従って，温室効果ガス排出量を推計しました。 目標 7 国の移動等円滑化の促進に関する基本方針で設定されている，ノンステップバスの目標導入率に合わせた数値を設定しました。
--	---

問合せ先 市長公室交通政策課交通政策係
担当 大森，川津
電話 029-291-3804 内線 1062