

下田市ファミリーサポートセンター

助けあい！育てあい！ みんなでつなごう笑顔と地域



ファミリーサポートセンターは、子育て中の方が安心して働き、育児ができるように、あらかじめ登録した「おねがい会員（子育ての支援を受けたい人）」と「まかせて会員（子育ての支援を行いたい人）」を結びつける調整役を担っています。

問合せ先 下田市ファミリーサポートセンター ☎ 2332

- ① おねがい会員がセンターへ 援助を申込み
 - ② センターが会員を紹介
 - ③ おねがい会員とまかせて会員の打ち合わせ
 - ④ 打ち合わせ成立後、まかせて会員による育児援助
 - ⑤ 終了後に利用料金の授受
- 利用時間・料金**
- 基本時間**
月～金の午前7時～午後7時
1時間600円
- 基本時間外**
1時間700円
- 登録方法** 学校教育課に直接お越しください。
- 必要書類** 写真2枚（免許証写真の大きさ）、印鑑、保証証

サポート成立までの流れ

ぜひご利用ください ファミリーサポートセンター

以前であれば家族や、ご近所づきあいなどでカバーできていたことも、生活スタイルの変化により、多くの子育て問題が生まれてきています。

下田市ファミリーサポートセンターは、子育て中の方がゆとりのある生活を送れるよう、助けになりたい地域の人と、支援を受けたい人とをつなげる橋渡し役です。

登録しよう おねがい会員

子育ての支援を受けたい0歳から小学6年生までの乳幼児及び児童をお持ちの方でしたらどなたでも登録できます。

保護者の方に仕事や用事がある場合だけでなく、リフレッシュ目的での利用も可能です。

新しい子育ての形、試してみませんか。



サポート例

- ◎ 保育所や幼稚園への送迎
- ◎ 急な仕事や病気のときの預かり
- ◎ 冠婚葬祭など子どもを連れてでかけにくいとき
- ◎ 保護者がリフレッシュしたいとき

◎ 買い物などで外出するとき ※その他の場合でもご相談に応じます

援助開始前に事前の顔合わせを行いますので安心して利用できます。

急な利用に備えて事前の登録をお勧めします。

※まかせて会員につきましては毎年8月に養成講座を行っています



市内の路線バスは、学生や高齢者など自家用車を持たない方にとって、日常生活を支える重要な交通手段です。

しかし、路線バスの利用者は自家用車の普及などにより全国的にも減少しています。

利用者の減少は路線の廃止や減便などの原因の1つとなり、路線バスを必要とする方に大きな影響を与えています。

自主運行バス年間経費・1便あたりの利用者数

平成24年度	賀茂逆川線	下箕作線	田牛線	合計
運行本数	平日:3往復 土休日:1往復	全日:2往復	平日、土曜:1.5往復 休日:1往復	
運行委託費	5,271千円 *留車費用含	2,153千円	1,760千円	9,184千円
H24 乗降調査 平均利用者数/便	4.8人	4.6人	6.2人	

両路線の運行欠損額・1便あたりの利用者数

	須崎海岸線	一条たけのこ村線(堀切終点)	
		岩下経由	下田中学校経由
運行本数 (H25.4.1より)	平日:6往復 土休日:4往復	平日:1往復+片道3便 土休日:片道3便	全日:1往復+片道4便
運行欠損額	3,288千円	2,547千円	3,695千円
H24 乗降調査 平均利用者数/便	2.8人	4.3人	2.7人



**廃線を防ぐために
下田市自主運行バス**

① 下田駅～賀茂逆川線
② 賀茂逆川～下箕作線
③ 下田駅～田牛間

学生や高齢者などのいわゆる交通弱者を守るため、この3路線分の費用を市が負担してバス運行を行っています。利用者の利便性を図る努力は行っていますが、利用者が減り運賃収入が減少するにつれ、市の負担額は増加します。

**平成25年4月から
変更のある路線**

下田駅～須崎海岸線
◎ 1往復便を減便、2往復便を土日祝運休、3往復便を時刻変更

下田駅～一条たけのこ村線
◎ 終点を堀切バス停までとする路線短縮を行い、併せて1往復便を土休日運休、片道1便を路線短縮運行

この2路線についてはバス事業者より単独では運行継続が

困難との申し出がありました。市のバス路線等対策協議会で審議の結果、バス事業者の提案により運行変更を行い、状況を見て路線のあり方を考えていくことになりました。

厳しい財政状況の中、この2路線を市自主運行バスにすることは非常に困難です。

今後、乗客が増えずにバス事業者としても路線が維持できず、市としても自主運行化ができない場合には、路線の廃止も考えられます。

**バス路線を
維持するためには…**

人口減少や少子高齢化が進む中、公共交通を維持していくためには、便利な自家用車だけでなく公共交通へ意識を向け、より多くの方にご利用いただくことが不可欠です。

また、市やバス事業者だけでなく利用者や住民など地域関係者も一体となって実情に合ったサービスを検討・確保していく必要があります。

快国航路 Vol.7

観光客が旅に求める「非日常」はそのまちの「日常」です。素晴らしい日常を持つ生活地こそ一流の観光地です。

その生活地にとって「中心市街地」は重要な存在です。しかし、各地で中心市街地の空洞化が進んでいます。

高度経済成長期を経て、急速に車社会が進行しました。人口増、住宅増とともに車を前提とした土地利用や空間構成が進行し、公共施設、教育施設、病院等が郊外化していききました。

沿道に商業施設がひしめき合う姿が全国各地でも見られる光景になりました。市街地が郊外に拡大していく姿は、地方都市発展の姿として歓迎されました。

しかし、予想もしない人口減少、少子高齢化が急速に進行し、経済不況も深刻になっていきました。

その結果、賑わいが分散、消失、中心市街地の空洞化が起き、市街地の野放図な拡大に懸念が生まれ、その深刻さ

に気付く時代が来ました。まちづくりはコンパクトシティ(集約的都市構造)の取り組みが必要となりました。

これからの下田市のまちづくりはコンパクトシティを目指すことが必要不可欠です。

コンパクトシティとはどのようなものかを説明していきたいと思えます。

まずは中心市街地を定義します。商業集積のみならず、そのまち全体、あるいは周辺の市町村の人々に様々な都市機能を提供する場であるとともに、住居機能が確保されることによって、歩いて暮らせる人々の利便性を確保した地域です。

広域的な人々の行き来を可能にするのもっとも基本的な機能が公共交通の結節点であり、鉄道の駅、路線バスなどの起終点などの存在です。

まさに下田市は、南伊豆地域にとって、旧町内といわれる下田のまちは中心市街地そのものです。

空洞化、無機能化にはなりません。

みんなでこれからのまちづくりを考えましょう。

下田市長 楠山俊介