

八街市地域公共交通計画（案）に対する意見と市の考え方

対応項目

A：意見を受けて加筆・修正したもの

B：案に意見の考え方が概ね含まれていたもの

C：案に意見の考え方が一部含まれていたもの

D：案に意見の考え方を反映・修正しなかったもの

E：その他の意見

番号	分類	意見の要旨	対応	市の考え方
八街市地域公共交通計画（案）に対する意見【12件】				
1	上位・関連計画の整理	P 2－2 都市づくりの目標の中に地域特性を生かした基幹産業の強化をめざすと提案されていますが、そのための指標がなく現実とかけはなれているのではないのでしょうか。 【1件】	E	こちらの記載につきましては、関連する計画を整理し、整合を図るものとして記載しており、「八街都市計画 計画区域の整備、開発及び保全の方針」から抜粋したものです。
2	上位・関連計画の整理	P 2－2 集約型都市構造という言葉が何度か使われているが、山田台の住民は八街駅周辺でも榎戸駅周辺でもない。中心的な既存集落等に入るかもしれないが、よくわからない。 【1件】	E	「八街都市計画 計画区域の整備、開発及び保全の方針」からの抜粋であり、この中では、「市街地内の交通渋滞解消に向けた幹線道路の整備促進により、利便性の向上を図るとともに、市内循環バス等の公共交通を活用した移動手段の確保に努め、都市核、都市副次核、地域拠点間の連携を強化する。」とし、八街市では、八街駅を都市核、榎戸駅を都市副次核として、山田台地域を含む既存集落等について地域拠点として位置付けています。
3	八街市の現状把握	P 3－4 パーソントリップ調査とは？どの年代、日数、期間、曜日など示されないが、この調査を根拠に計画を立てているのか？ 【1件】	E	パーソントリップ調査とは、東京都市圏（東京都、千葉県、神奈川県、埼玉県および茨城県南部）における、平日の人々の移動に関する内容についての調査であり、1968年の第1回調査から10年毎に行われております。本計画の策定にあたり八街市の現状把握に用いた最新の調査は、2018年9月～11月にかけて行われており、東京都市圏に居住す

				る約 1,800 万世帯のうち、無作為で選ばれた約 63 万世帯の方が対象となっているものであり、本計画の策定にあたり、参考とするため、国から資料提供を受けたものです。
4	八街市の現況把握	P 3 - 1 3 外出支援タクシー制度の説明があるが、近隣住民に知らない人が居る。今までどのように周知してきたのか？ 【1 件】	E	高齢者外出支援タクシー制度については、毎年、市の広報紙ほか、市の HP に掲載しています。
5	八街市における地域公共交通の課題	P 4 - 2 H30 年度にかけて減少傾向の理由が H29 年度の中コースの廃止。H29 年度は、前年度より 15,000 人。 中コース廃止前だがこの減少の原因は何と考えているか。 【1 件】	E	平成 28 年度の利用者数は、105,907 人で、平成 29 年度は 91,261 人と 14,646 人の減少となっております。 中コースの廃止時期及び高齢者外出支援タクシー制度の導入時期は平成 29 年 10 月 1 日であることから、平成 29 年度から影響が出ているものと考えております。
6	八街市における地域公共交通の課題	P 4 - 4 説明会およびアンケート等毎年実施について、HP などによる周知とあるが、今までのやり方だけで周知できると考えているのか？ 【1 件】	E	説明会およびアンケート等につきましては、HP だけではなく、市の広報紙、Twitter、区回覧なども活用して周知してまいります。
7	八街市における地域公共交通の課題	P 4 - 6 日常生活における「おでかけの足」を充実させる仕組みの検討をしていくとあるが、おでかけしたいのは高齢者だけでないことも認識していると信じたい。 【1 件】	B	P 5 - 1 地域の課題「公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上」に記載しておりますが、通勤・通学、買い物、通院等、幅広い世代のニーズに応じた快適で安全な交通結節機能の構築が必要であると認識しております。
8	地域公共交通の在り方	P 5 - 2 誰もが利用出来る環境整備を希望します。若い人でも免許を持っていない。子どもも公共交通の便が良くなると自力で塾や買い物に行けると親は助かります。 【1 件】	C	基本方針では、「公共交通機関相互の連携による誰もが利用できる環境整備の推進」を掲げ、その基本方針に基づき、P 5 - 4 「計画目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備」、「計画目標④ 分かりやすい公共交通の実現」を目標に設定しています。
9	地域公共交通の在り方	P 5 - 5 計画目標に対する評価指標について	C	地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービス

	憲法に保障された生存権、幸福追求権とともに、移動する権利を保障する施策が国や自治体に求められている。交通安全対策基本法第2条の「交通に関する施策の推進は、交通が国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流ならびに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である」という基本的認識の下に行わなければならない」としており、市地域公共交計画(案)にはこの立場を明記し、施策の推進を図るべきである。 また、地域公共交通をめぐる深刻な状況をみれば、地域の移動権を実質的に保障する施策を積極的に進める必要がある。地域住民がいつでもどこでも自由に、安全に移動することは、健康で文化的な最低限の生活を営むうえで欠くことができない。孤立集落や住民を絶対につくらないこと、誰もが安心して運転免許証を返納できる計画にすすめることを求める。 【1件】	の姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものであり、計画策定の根拠法令である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」におきましては、交通政策基本法の基本理念に則る旨の記載があり、これらの方針等に基づき計画を策定しております。 計画の策定に当たりましては、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。 また、活性化再生法に基づく地域公共交通計画は、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するように求められており、本市の計画(案)においても、これらの事項を勘案しております。 なお、交通政策基本法における地方公共団体の施策は「地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。」とされております。 また、活性化再生法における市町村の努力義務は「市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公
--	--	---

				公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。」とされるなど、持続可能な公共交通の提供が求められており、これらを踏まえた計画(案)としています。
10	地域公共交通の在り方	P 5 - 1 地域公共交通の課題整理 高齢化社会に対応した公共交通サービス確保・維持では、「外出支援のための方策の見直し・検討が必要」としているが、見直し・検討を課題として先送りすべきではない。いつごろまでにどのような取組をするのか方向性を示すべきである。 【1 件】	C	「施策 6 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり」及び「施策 7 移動ニーズに応じた外出支援策の見直し・導入」に記載(P 5 - 9)したとおり、地域住民による地域交通の導入について支援する仕組み・制度の検討を行うほか、公共交通に対するニーズが高い地域等における将来の移動手段として、多様な主体の連携により、地域の実情に即した公共交通システムの実現可能性について検討を行い、調整ができた時点で実施するとしています。
11	地域公共交通の在り方	ふれあいバスの見直し案について 八街市の中央地域の住民にとっての利便性を主に考えているプランの様です。細長い八街市全域のカバーは相変わらず困難と思えます。現行のバスを見ますと数名乗車していれば良い状態で大きな車体が走行しています。見直し案が実行されたとしても利便性の悪い場所は相変わらず残ったままになると思います。 【1 件】	E	今回のふれあいバスの見直しにつきましては、P 5 - 1 3 にありますとおり、既存のバス停を維持した見直しとなります。 西コースにつきましては、川上小学校・二州小学校の通学への配慮や鉄道・民間路線バスやふれあいバス相互の乗り継ぎ利便性の向上を図ることとしております。 南コースにつきましても、西コースと同様に児童の通学に配慮した運行ダイヤの調整をおこなうほか、朝の一番を総合病院へ乗り入れるなど一部運行ルートと運行ダイヤの見直しによる利便性向上を図ることとしております。 新) 北コースについては、現在の東コースと北コースの一部をカバーし、大木地区、朝日地区、新八街総合病院、中央公園、商業施設等を運行し、これまで北コースで運行していた住野地区等を経由し榎戸駅を終点とし、八街駅と榎戸駅間を往復する路線とすることとしております。

				仮称)市街地循環コースにつきましては、八街駅、榎戸駅、市役所、新八街総合病院、中央公民館、商業施設等の主要な施設を循環するルートとし、運行距離を短くすることで運行時間の短縮と便数の確保を図ることとしております。 今回の見直しでは、市南西部からの市街地循環コースや(新)北コースへの乗り継ぎに配慮したダイヤ改正、(新)北コースは、利用者の多い商業施設や新八街総合病院等へのアクセス向上や、新たに乗り継ぎが必要となる(現行)東コースの利用者にも配慮したダイヤ改正を前提とし、一部区間での実質的な増便や路線の魅力向上に努めるものとし、交通事業者等と調整を行ってまいります。 なお、公共交通に対するニーズが高い地域等における将来の移動手段として、多様な主体の連携により、地域の実情に即した公共交通システムの実現可能性について引き続き検討を行います。
12	地域公共交通の在り方	ふれあいバス存続のため市民へのアピールを。 【1件】	E	P5－8計画目標を達成するための実施施策5 利用促進策による潜在需要の掘り起こしに記載しております。 具体的には、バス利用PR、バスの乗り方教室、出前講座等を実施するほか、ふれあいバスの運賃決済として利用できるICカードの導入等の利用環境向上の検討を行います。
その他 ふれあいバスに対する意見、要望等について【86件】				
13	その他	ふれあいバスについて重複運行は止めて、延伸を図るべきだ。 【1件】	E	希望ヶ丘、ガーデンタウン、光が丘及び文違ニュータウンの周回ルートは、各コースともに日常的に利用者が存在すること、周回しない場合でも、運行便数を増便させる程の運行時間の短縮とならないことから、新たな交通不便地域を生じさせないため、これらの路線を引き続き維

				持することが適当と考えます。
14	その他	ふれあいバスについて 朝夕は通勤通学、昼間は病院買い物。 【1 件】	E	ふれあいバスの利用目的は、「買い物」が最も多く、次いで「通院」、「通学」の順となっており、様々な用途に利用されていることから、これらの利用状況を踏まえ、路線の見直し等を行ってまいります。
15	その他	ふれあいバスの主な意見について ・バス停の増設、増便について ・バスの乗り継ぎ利便性について ・酒々井アウトレットまでの延伸 【78 件 ※類似意見含む】	E	11 番で回答したとおり、新設の仮称) 市街地循環コースは、運行距離を短くすることで運行時間の短縮と便数の確保を図ることとしております。この循環路線に接続する西コースと南コースについて、乗り継ぎ利便性に配慮した運行ダイヤに調整し、利便性向上を図ります。また、酒々井プレミアムアウトレットへ乗り入れることで、買い物の利便性向上のほか、当地点を起点として、他の路線バスや高速バスに乗り継ぐことにより、J R 酒々井駅や京成酒々井駅等のアクセス向上を図り、新たな利用者の増加を見込みます。
16	その他	・ふれあいバスの両替対応、I C カードの利用可 【1 件】	E	12 番で回答したとおり、実施施策 5 利用促進策による潜在需要の掘り起こしに記載しておりますが、ふれあいバスの運賃決済として利用できる I C カードの導入等の利用環境の向上を検討していきます。
17	その他	・ふれあいバス車両の低床化、車両の小型化 【5 件 ※類似意見含む】	D	現在のふれあいバスの運行経路は急な坂道や道幅の狭隘な箇所もあり、乗降口に段差のないノンステップバスは、車体と路面の接触の恐れのほか、バス停でスロープ板が出せない等の問題があり、ノンステップバスの機能を十分に発揮できないほか、収支状況の厳しいふれあいバスでは、高額な車両の購入による財政負担は難しいと考えております。車両の小型化についてですが、令和元年 11 月に実施した乗降調査の結果、ふれあいバスは市内 4 コースを運行しておりますが、どのコースに

				おいても 10 人以上の利用者がいるとの結果が出ています。このことから、利用者の積み残しを防ぐためには、現在の乗車定員 23 名程度の車両は必要であると考えています。 なお、現在のふれあいバスはリフト機能を備えており、車イスでの利用者等に配慮した車両となっております。
その他 乗り合いタクシーの導入に対する意見、要望等について【65 件】				
18	その他	乗合タクシーの導入について ・誰でも安価で定額で乗れるタクシー導入の検討をして欲しい 【65 件 ※類似意見含む】	E	乗り合いタクシーは、設定区域内であれば、ドア・ツー・ドアで自宅から目的地まで行くことができる便利で安価なタクシーといわれていますが、一方で事前の利用者登録や利用する度に電話予約等が必要となるほか、予約状況により、希望する時間に予約がとれない、到着時間や目的地までの所要時間が左右されるといった短所があります。 現時点では、コストや輸送人数、他の公共交通への影響等を総合的に考慮した場合、高齢者の移動に関しては、高齢者外出支援タクシーを実施することが適当であると考えております。 ただし、本市の高齢化は急速に進展しており、また、他自治体において、様々な公共交通システムが試行的に導入されている状況等を踏まえ、利用者及びコスト等を総合的に考慮し、P 5－9 施策 7 移動ニーズに応じた外出支援策の見直し・導入に記載しましたが、公共交通に対するニーズが高い地域等における将来の移動手段として、多様な主体の連携により、乗合タクシーに限らず、地域の実情に即した公共交通システムの実現可能性について、引き続き検討を行い、調整ができた時点で実施をすることとしています。

その他 高齢者外出支援タクシーに対する意見、要望等について【35 件】				
19	その他	高齢者外出支援タクシーについて ・タクシー券を 30 枚より増やして欲しい ・1 回の利用枚数の制限をなくして欲しい 【35 件 ※類似意見含む】	E	高齢者外出支援タクシー制度の見直しにつきましては、市民ニーズ等を考慮し、長距離移動を支援するため、1 回の乗車につき利用出来る上限を 2 枚から 4 枚に引き上げました。 また、市民ニーズ等を踏まえ、市外への移動を支援するため、市外の医療機関に限定せず、市外のどの目的地であっても利用（往路利用）できるよう見直したところであります。
その他 意見、要望等について【23 件】				
20	その他	八街市内どこに住んでいても誰もが安心して老後を過ごせるようにしてください。 【19 件 ※類似意見含む】	B	P5－2 に記載がありますように、八街市地域公共交通計画の基本方針は、①まちづくりと連携した地域をつなぐ公共交通ネットワークの構築、②公共交通機関相互の連携による誰もが利用できる環境整備の推進、③多様な主体の連携による持続可能な公共交通の構築であります。 以上の基本方針に基づき、八街市では、『日常生活の「お出かけ」を支える公共交通サービスによるまちづくりの実現』～みんなで支える持続可能な地域公共交通を目指して～と地域公共交通の将来像として位置付けております。
21	その他	2021 年度「地域公共交通確保維持改善事業」に対する国土交通省の予算は 304 億 9,700 万円であるが、高齢化が進む中で、「くらしの足を守る」十分な予算を確保するよう国に要望することが必要である。 【1 件】	E	全国市長会を通じて、地域住民の日々の移動手段を持続的に確保するため、地域公共交通確保維持改善事業の予算を十分に確保したうえで、対象要件の緩和など財政措置を拡充など、地域公共交通に対する総合的支援につきまして、国に対して要望を行っています。 国庫補助金などの財源確保は重要でございますので、機会を捉えて、関係機関に要望等を行ってまいります。

22	その他	公共交通網の利便性を高めるには、バイパス等広域向け道路だけではなく、市内地域間向けに計画している道路の整備も必要では。 【1 件】	E	ご意見としてお伺いします。
23	その他	計画道路は片側2車線化だけに拘らず、道路全体の幅は狭くても良いので整備本数に割り当てた方が良いでしょう。車線数を増やすより、歩道幅、自転車道等の整備を充実させてほしい。 【1 件】	E	ご意見としてお伺いします。
24	その他	国道409号線の道路幅の拡張と水害対策工事 【1 件】	E	ご意見としてお伺いします。