

■第2回協議会資料に関する委員からの意見について

I. 3-1 公共交通の考え方について

<ul style="list-style-type: none">・実住小学校では、東吉田、松林、埴谷方面の児童が通学にバスを利用している。・登校の際は、通勤時間帯と重なるため、適当な時刻に路線バスが通行されているが、下校の際は、15:00頃のバスが無い場合、低学年の児童が1時間程度、校内で待機しなければならない。下校の安全を考えるならば、八街循環線またはふれあいバスのタイムリーな運行や増便をお願いしたい。
<ul style="list-style-type: none">・運行ルートをもシンプルにして、駅、主要施設間を周囲する公共交通にする。・そして運行回数を増やすと良いのでは。
<ul style="list-style-type: none">・八街市はJR線、5路線の民間バス路線が走り、ふれあいバスも市民に浸透していることから、これらを生かした見直しを行ったらよいのではないかと。・また、既存の民間バス路線の収支に与える影響について、配慮する必要がある。
<ul style="list-style-type: none">・デマンドタクシーの導入に当たっては、市の負担金の額を十分考慮し検討する必要がある。
<ul style="list-style-type: none">・バスの利用者にアンケートがなかったとの声がありますので資料だけで決めるのは危険で不安に思う。弱者にとって使いやすいバスにしてほしい、雨の日などの乗り換えなど経験した上で考えて欲しい。作成する人が中心ではなく利用者が中心であることを常に考えて作って下さい。
<ul style="list-style-type: none">・路線バス、ふれあいバスの運行でできるだけ市民ニーズに対応できるプランの作成
<ul style="list-style-type: none">・第1回協議会での協議を踏まえてとしているが、第1回では協議らしい協議は何もされていない。調査事項をもとに問題点を深く掘り下げ、真の問題点を掘り出すことが必要であるのに、問題点を掘り下げた経緯が見えず結論を急ぎすぎではないか。最終的に着地点同じになったとしてもショートカット的な結論の出し方は結果として時間と予算の無駄遣いになる。パターン案が出されているが結論ありきのふれあいバスの見直しにしか感じられない。現状把握→要因解析→対策の立案→シミュレーション→対策案の見直し→実行、これくらいの事はやってほしいし、やっているのであればそれを示してほしい。地域交通に似たようなものはあっても同じものはないのです。他地域で成功したからといっても地域特性を考えずにそれを真似しても良い結果が得られるとはかぎらないのです。検討の対象を今の時点で限定してしまうのは早すぎです。
<ul style="list-style-type: none">・八街市内の公共交通は鉄道2駅、路線バス、ふれあいバス、タクシー事業者2社、福祉有償運送と十分に充実した市であると考えます。

Ⅱ. 3-2 目指すべき公共交通のパターン案（たたき台）について

(1) 基幹交通

○パターン案の特徴とサービス比較

	案①（現状追認）	案②（市内環状ルート確保）
パターン	<p> <input type="checkbox"/> 市役所 <input type="checkbox"/> 大規模商業施設 <input type="checkbox"/> 総合病院・主要病院 <input checked="" type="checkbox"/> 鉄道駅 <input type="checkbox"/> 大規模住宅団地 </p>	<p> <input type="checkbox"/> 市役所 <input type="checkbox"/> 大規模商業施設 <input type="checkbox"/> 総合病院・主要病院 <input checked="" type="checkbox"/> 鉄道駅 <input type="checkbox"/> 大規模住宅団地 </p>
該当路線	<input type="checkbox"/> 放射方向 ・住野線、都賀線、八街線（ちばフラワー）、八街線（九十九里或いは南コース） ※八街循環線は端末交通扱い	<input type="checkbox"/> 放射方向 ・住野線、都賀線、八街線（ちばフラワー）、八街線（九十九里或いは南コース） <input type="checkbox"/> 環状方向 ・八街循環線やふれあいバス（街コース）の活用
課題への対応	① <input type="checkbox"/> 現状で運行本数の少ない南部・西部からの八街駅周辺への利便性が向上	<input type="checkbox"/> 同左
	② ▲主要施設への利便性は、現状と同程度（端末交通で対応）	<input type="checkbox"/> 市内循環が主要施設を周回し利便性向上
	③ ▲榎戸駅への利便性はかわらない（端末交通で対応）	<input type="checkbox"/> 八街駅への利便性向上
	④ <input type="checkbox"/> 南部地域からの利便性向上	<input type="checkbox"/> 同左
検討のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 放射方向に関して、南部地域からの基幹交通をどのように育成するか 榎戸駅へのアクセス、八街駅周辺・文違の主要施設の周回頻度をどう高めるか 市内環状ルートはどう確保するか（①都賀線以北で周回、②都賀線南部も周回） <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> </div>	

○委員からの意見

案①（現状追認）

<ul style="list-style-type: none">・メリット：八街駅から各方面へのアクセスはクリアできる。・デメリット：榎戸駅のアクセス、施設間のアクセス、南部、西部地域へのアクセスが不便である。
<ul style="list-style-type: none">・なにしろ本数が少なすぎる。
<ul style="list-style-type: none">・路線バスの運行本数が限られることから、これを補完する方法がないと、生活路線としては難しいと思われる。・榎戸駅周辺地域については、積極的にJR線の利用を図っていくことも必要と考えられる。
<ul style="list-style-type: none">・現状追認では過去の流れ（減少傾向）が強くなるのみ。

案②（市内環状ルートの確保）

<ul style="list-style-type: none">・榎戸駅のアクセスはやや改善されるが、全体的には案①と大差ない
<ul style="list-style-type: none">・メリット：以前も市内環状ルートを路線バスが走り、それよりふれあいバスに乗りかえられるようにしたらどうかとの話もあったと思うのですが、このことが出来れば、路線バスにも乗る人がふえるのでは。この方式が良いと思う。・デメリット：乗車料金の面
<ul style="list-style-type: none">・ルートが重複している部分に限らず、一部地域では放射路線との競合が生じてしまうので、その点の整理が必要である。・環状路線と端末交通を組み合わせれば、放射路線の運行本数に縛られずに利用者の利便性が向上すると思われるが、既存の民間バス路線の収支に与える影響について、配慮する必要がある。
<ul style="list-style-type: none">・街コースを走る路線が問題ではないかと思う、利用しやすい路線に変えて欲しい。
<ul style="list-style-type: none">・路線バスによる現状の運行（基幹コース・市内循環）にふれあいバス（街コース・中コースの併用）の増便で主要公共施設への利便性を高める。
<ul style="list-style-type: none">・駅に行くための選択肢が増えたのはプラス要素である。

(2) 端末交通

○パターン案の特徴とサービス比較

		案①「現状追認」	案②「基幹交通との乗継で本数増」
パターン		<p> ● ...市役所 ● ...大規模商業施設 ● ...総合病院 主要病院 ● ...鉄道駅 ● ...大規模住宅団地 </p>	
		<ul style="list-style-type: none"> ・南部、西部は既存南、西、中コースが基本（南を基幹交通とする場合は2コース） ・北部は榎戸駅周辺で循環させる 	<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺、八街駅周辺、西部地域、南部地域等基幹ルートとした小循環コース
所要時間		<ul style="list-style-type: none"> ・北・街コース：約30～40分程度／1周 ・南西中コース：約70～80分程度／1周 	<ul style="list-style-type: none"> ・各コースともに30～40分程度／1周
運行本数		<ul style="list-style-type: none"> ・6～8便／日（現状程度（南・西・中）） ・12～16便／日（北・中） 	<ul style="list-style-type: none"> ・12～16便／日（現状の倍の頻度）
運行ルート		<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺：文違・住野・榎戸・西林等 ・八街駅周辺：用途地域及び周辺 ・西部地域：現状とほぼ同様 ・南部地域：現状とほぼ同様 	<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺：文違・住野・榎戸・西林等 ・八街駅周辺：用途地域及び周辺 ・西部地域：夕日丘以南、川上小以西 ・南部地域：ガーデンタウン、川上小以南（2コース）
運行経費		<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス（5台）＝6,000万円/年 ※ふれあいバス1,200万円/年・台より 	<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス（5台）＝6,000万円/年
課題への対応	①	▲南部・西部から利便性は現状と同様	○乗継が発生するが、運行本数が増加し、日中の通院・買物ニーズに対応
	②	○中コースで主要施設を周回	○中コースで主要施設を周回
	③	○端末交通で榎戸駅の利便性向上	○端末交通で榎戸駅の利便性向上
	④	▲南部地域からの利便性は現状と同様（南コースを基幹交通とすれば運行本数増加）	○乗継が発生するが、運行本数が増加
検討のポイント		<ul style="list-style-type: none"> ・端末交通のサービスについて、「運行頻度の多さ」と「乗換えの少なさ」のどちらを優先すべきか（→参考：事例1） 	

○委員からの意見

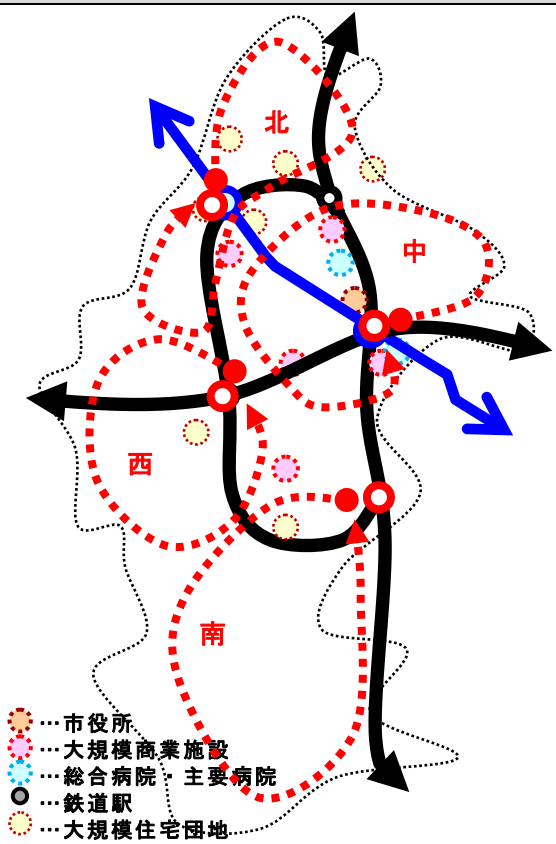
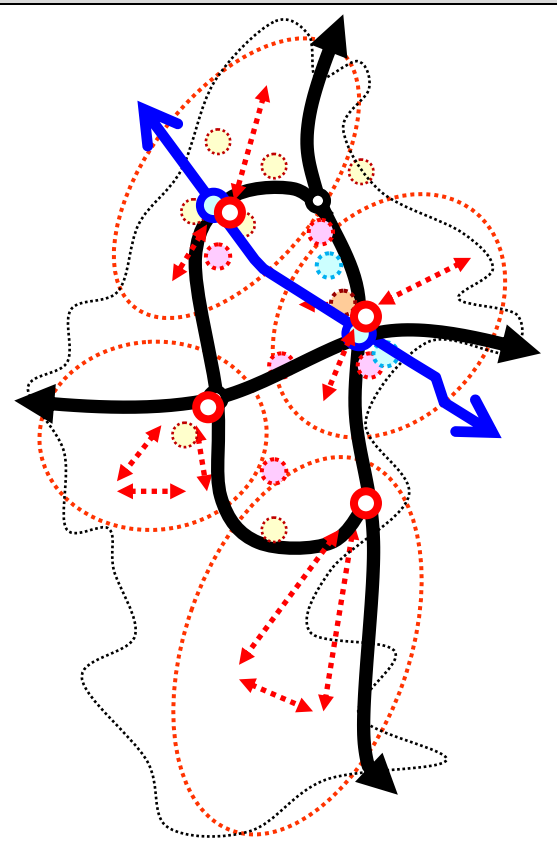
案①（現状追認）

<ul style="list-style-type: none">・メリット：乗継ぎなしで八街駅・榎戸駅までアクセスできるので、経済的にも便利である。・デメリット：循環の為、西・中・南方面では速達性に課題が残る。
<ul style="list-style-type: none">・メリット：現在は時間がかかり過ぎるのと本数のなさで乗りたいが乗れないという人が多いので、北・街コースが1周30分～40分程度になれば良いし、榎戸駅周辺で循環してもらえれば大変ありがたい。
<ul style="list-style-type: none">・民間路線バスが走っていない時間帯や地区では、民間路線バスの補完的な役割をふれあいバスが担うことができるが、逆の場合には民間路線バスと競合することになってしまうので、運行時間や経路について検討が必要と思われる。
<ul style="list-style-type: none">・停留所を少なくして本数を増やし、AパターンとBパターンの2つを作る。・Aで止まらなかったところはBが止まりAの所は止まらずに走れば本数が多くなると思うし利用者も早く目的地に着くのではないのでしょうか？
<ul style="list-style-type: none">・駅にアクセスできるので良い。但し、現状のルートや便数の大幅な見直しが必要。
<ul style="list-style-type: none">・北コースだけが八街市中心部に接続されていない

案②（基幹交通との乗継で本数増）

<ul style="list-style-type: none">・メリット：運行時間が短縮されて、増便も期待できる。・デメリット：乗継ぎが不便で双方の運賃が発生すると経済的な負担も大きい。西コース・南コースは駅にアクセスがないので不便。
<ul style="list-style-type: none">・メリット：時間の短縮があり、増便となるためありがたいと思う。・デメリット：わからないが、乗継ぎの待ち時間がどうか、それがスムーズにいかないと思わしくないのでは。
<ul style="list-style-type: none">・JR線を利用する北コース及び接続のない街コースは実現可能と思われるが、中、南、西の各コースは接続する民間バス路線の運行本数の少なさを解消する方策が必要と思われる。
<ul style="list-style-type: none">・小循環とした場合、運行拠点をどうするのか？ドライバーの勤務に問題は起きないのか？基幹交通の本数が少ないのに乗継ぎができるのか？

○パターン案の特徴とサービス比較

		案③「端末はコミュニティバスを導入」	案④「デマンド型乗合タクシーの導入」
パターン		 <p> ● ...市役所 ● ...大規模商業施設 ● ...総合病院・主要病院 ● ...鉄道駅 ● ...大規模住宅団地 </p>	
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 榎戸駅周辺、八街駅周辺、西部地域、南部地域等基幹ルートを中心とした地域に区分し、コミュニティバスを導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 榎戸駅周辺、八街駅周辺、西部地域、南部地域等基幹ルートを中心とした地域に区分し、地域内にデマンド交通を導入
時間		・ 各コースともに30～40分程度／1周	・ 地域内デマンド運行は60分以内／1回
運行本数		・ 12～16便／日（現状の倍の頻度）	・ 12～16便／日（現状の倍の頻度） ・ 各地域1～2台、計5台で運行
運行ルート		・ 案②と同様	・ 各地域内をデマンド運行（地域外へはアクセスしない）
車両		・ 既存コミュニティバスの車両を想定	・ 10人乗りワゴンタクシーを想定 ※二州小利用者16～20人に対応
運行経費		・ 中型バス（4台）＝4,800万円/年 ＋基幹交通用中型バス1台で計6,000万円	・ ワゴン（5台）＝4,500万円/年 ※酒々井, 芝山事例900万円/年・台より ＋基幹交通用中型バス1台で計5,700万円
課題への対応	①	○乗継が発生するが、運行本数が増加し、日中の通院・買物ニーズに対応	○課題への対応は案③と同様 ※デマンドの以下の特徴に留意 ○出発地・目的地近くで利用できる ×事前予約が必要 ×予約状況で所要時間が左右する ×希望時間に利用できない場合がある
	②	○中コースで主要施設を周回	
	③	○端末交通で榎戸駅の利便性向上	
	④	○乗継が発生するが、運行本数が増加	
検討のポイント		・ p 2 の特徴をふまえ、「コミュニティバス」と「デマンド型乗合タクシー」のどちらを選択するか。 （→参考：事例2、事例3）	

○委員からの意見

案③（端末はコミュニティバスを導入）

<ul style="list-style-type: none">・メリット：時間と運行本数の面ではメリットがある。・デメリット：西コース・南コースは乗継ぎがあって不便。
<ul style="list-style-type: none">・メリット：運行本数の増加、日中の通院、買物ニーズに対応出来る事がよい。・デメリット：乗継ぎがどうか
<ul style="list-style-type: none">・環状路線と組み合わせた場合、放射路線の運行本数に縛られずに全体の運行が可能と思われる。・朝夕の放射路線の運行がある場合は放射路線に接続、日中の放射路線の運行本数が少ないときには環状線に接続といったような使い分けが必要ではないか。
<ul style="list-style-type: none">・もっとふれあいバスに乗ってもらう事を考えるべきではないでしょうか？
<ul style="list-style-type: none">・通勤・通学面より買物、通院に不便さを感じているのではないか・基幹交通としての路線バスにふれあいバス（街コース、中コースの併用）にコース一部変更・組替・増便（1便/時）八街駅・榎戸駅を接続点として主要公共施設、大型商業施設、駅周辺の買い物等の利便性を高める・現在使用中のふれあいバス車両数で1便/時の増便が果たして可能か？
<ul style="list-style-type: none">・小循環とした場合、運行拠点をどうするのか？ドライバーの勤務に問題は起きないのか？・基幹交通の本数が少ないのに乗継ぎができるのか？案②よりは良い

案④（デマンド型乗合タクシーの導入）

<ul style="list-style-type: none">・メリット：デマンド運行により、きめ細かい対応が可能。・デメリット：予約が必要で利用しにくい。時間が不確定なため不便。
<ul style="list-style-type: none">・メリット：ドア・ツー・ドアサービスである事、時間短縮が出来る事がメリット。・デメリット：デマンドを走らす地域はふれあいバスは走らない。乗合の為時間が多少前後する場合がある。知らない人と乗合せることがデメリット・路線バス駅から半径数百メートルを半径としてその円から出た人々は利用できるが円の中の人達は利用出来ない等、制約が多いことが懸念。
<ul style="list-style-type: none">・環状路線と組み合わせた場合、放射路線の運行本数に縛られずに全体の運行が可能と思われる。朝夕の放射路線の運行がある場合は放射路線に接続、日中の放射路線の運行本数が少ないときには環状線に接続といったような使い分けが必要。・フルデマンドとした場合、各地区1台では難しいのではないか。運行経費にもよるが必要な時のみワゴンであとはセダン型による台数確保も必要ではないか。またデマンドにより高齢者以外の世代の利用が減少することはないか。
<ul style="list-style-type: none">・市民全員が利用出来ないのではない
<ul style="list-style-type: none">・デマンド運行として、運行時間が60分以内というのは長すぎないか？・利用者がどの様な時間帯にどこに行くのかしっかりと検証しておかないといけない。今は、希望の時間に希望の場所に行け、自宅近くにまで来てくれるという夢のようなイメージでデマンドが望まれているような気がする。デマンド交通が効果を発揮できる地域は利用者がある程度の範囲に集中しているところに限られる。
<ul style="list-style-type: none">・登下校など利用が集中する時間帯の輸送能力に疑問。・経費が割高でありながら地域内のみのアクセスでふれあいバスと同等以上の利便性を提供できるか。タクシーと営業内容が似ている為、タクシー事業者の収益に直接影響する。

○パターン案の特徴とサービス比較

		案⑤「地元主体で運行方式選択」	
パターン	<p>●市役所 ●大規模商業施設 ●総合病院・主要病院 ●鉄道駅 ●大規模住宅団地</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査結果をふまえて導入 <ul style="list-style-type: none"> ：南部はコミュニティバスへの意向が高い ：北部はデマンド交通への意向が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 基幹交通は、行政主体で運営 端末交通は、地元主体で方式を選択し、運営 	
所要時間	<ul style="list-style-type: none"> 街コース：約30～40分程度／1周 南西中コース：約70～80分程度／1周 地域内デマンド運行は60分以内／1回 	<ul style="list-style-type: none"> 各コースは、30～40分程度／1周 地域内デマンド運行は60分以内／1回 	
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> 6～8便／日（現状程度（南・西・中）） 12～16便／日（北・中） 	<ul style="list-style-type: none"> 12～16便／日（現状の倍の頻度） 	
ルート	<ul style="list-style-type: none"> デマンド除き案①と同様 	<ul style="list-style-type: none"> デマンド除き案②と同様 	
他	<ul style="list-style-type: none"> 中型バス4台、セダntaxi2台 	<ul style="list-style-type: none"> 中型バス4台（端末3台、基幹1台） セダntaxi2台 	
運行経費	<ul style="list-style-type: none"> 中型バス（4台）＝4,800万円/年 セダン（2台）＝1,200万円/年 ※山武、多古事例600万円/年・台より 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 	
課題への対応	①	▲南部・西部から利便性は現状と同様	○乗継が発生するが、運行本数が増加し、日中の通院・買物ニーズに対応
	②	○中コースで主要施設を周回	○中コースで主要施設を周回
	③	○端末交通で榎戸駅の利便性が向上 ▲ただし希望時間に利用できない場合あり	○端末交通で榎戸駅の利便性向上 ▲ただし希望時間に利用できない場合あり
	④	▲南部地域からの利便性は現状と同様（南コースを基幹交通とすれば運行本数増加）	○乗継が発生するが、運行本数が増加
検討のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 地元主体で運行方式を選択し、運行の責任を持つ仕組みを導入するか（→参考：事例4、事例5） 		

○委員からの意見

案⑤（地元主体で運行方式選択）：左側

<ul style="list-style-type: none">・メリット：アンケートの意見を反映できる点は良い。 <p>※案①と同じ</p>
<ul style="list-style-type: none">・メリット：北部はデマンド交通への移行が高いとあるがメリットばかりしかわかってないのでは。・デメリット：セダン（2台）1200万とあるが高すぎるのでは、だったら中型バスを2台位増やすことは出来ないのでしょうか
<ul style="list-style-type: none">・「地元主体で運行方式を選択し、運行の責任を持つ仕組みを導入」というのは、上手くいけば利用者の大幅な増加等を見込めるかもしれない。・ただし、コミュニティバスとデマンドの2つの運行方式が混在した場合には、利用者の混乱、運行管理の問題、運行経費の上昇等への対応が必要と思われる。
<ul style="list-style-type: none">・前述されている案と大差がない。誰がやるのではなく、何をやるのかが検討、協議に必要な事。

案⑤（地元主体で運行方式選択）：右側

<p>※案②と同じ</p>
<ul style="list-style-type: none">・基幹交通は、行政主体で運営とありますが、バス会社ではないのですか・端末交通は、地元主体で方式を選択しとありますが運営とありますがここが少しわからないのです。・メリット：乗継ぎが発生するが、運行本数が増加するのが良い・デメリット：乗継ぎ時間を考えてほしい。
<ul style="list-style-type: none">・「地元主体で運行方式を選択し、運行の責任を持つ仕組みを導入」というのは、上手くいけば利用者の大幅な増加等を見込めるかもしれない。・ただしコミュニティバスとデマンドの2つの運行方式が混在した場合には、利用者の混乱、運行管理の問題、運行経費の上昇等への対応が必要と思われる。
<ul style="list-style-type: none">・前述されている案と大差がない。誰がやるのではなく、何をやるのかが検討、協議に必要な事。

Ⅲ. 3-2 の総括的な意見（適当と思われる案）について

(1) 基幹交通について

案①、②のうち八街市に体系として適当と思われる案（その理由・考え方）：いずれも適当ではないと思われる場合はその理由

<ul style="list-style-type: none">・案②が適当と思われる。・現状に加えて環状方面もカバーしているので、八街駅・榎戸駅の利便性と施設間のアクセスも良い。運行本数の確保が課題である。
<ul style="list-style-type: none">・案②が良いと思うが、乗継ぎの場合、料金がまたかかり 400 円となるのか・乗継ぐ為目的地に行くのに時間もかかりそう。
<ul style="list-style-type: none">・案②（市内循環ルートの確保）が適当と思われる。・理由としては、放射路線の運行本数がかなり限られている状況では、放射路線と末端交通を組み合わせても実用的な運行は難しいこれに対して、環状路線の運行本数に縛られずに全体の運行が可能になると思われる。・ただし既存の民間バス路線の収支に悪影響を与えないように配慮していただきたい。
<ul style="list-style-type: none">・案②が適当と思われるが、指摘されている市民ニーズに経費面から増便の対応は可能か？・交通ネットワークとしては放射線状のものと環状線乗のものがより効果的と考えられるので案①よりは案②の方がベター。

案①、②ではなく、それ以外で適当と思われる案（その内容・理由・考え方）：場合によっては図案を添付下さい。

（意見なし）

(2) 端末交通について

案①～⑤のうち八街市の体系として適当と思われる案（その理由・考え方）：いずれも適当ではないと思われる場合はその理由

<ul style="list-style-type: none">・案①が適当と思われる。西コース・南コース・中コースの速達性に課題は残るが、乗継ぎが無い事や八街駅、榎戸駅にアクセスしている点と考慮すると適当と思われる。
<ul style="list-style-type: none">・案②と案③が良いと思う、案③は市内環状ルートを回っているのは便利だが料金が気になる。
<ul style="list-style-type: none">・適当と思われる案は、案③（端末コミュニティバスを導入）・環状路線と組み合わせる事により、放射路線の運行本数に縛られずに全体の運行が可能となる。また乗り換えが生じるが、現行のふれあいバスと大きく変わらないことから、移行に伴う混乱も少ないと思われる。・朝夕の放射路線の運行がある場合は放射路線に接続、日中の放射路線の運行本数が少ないときには環状線に接続といったような使い分けをすることで民間バス路線とのすみ分けも可能と思われる。
<ul style="list-style-type: none">・案③が適当、現状の体系に特別に手を加える事がない。・路線バスよりもふれあいバス（市内循環コース等）一部の手直しの方がやり易いと思われる。
<ul style="list-style-type: none">・案①～案⑤は基本パターンの組合せで安易に立案されていて、考え方に発展性がない。基幹であるバスが積極性を持たない（むしろ後ろ向き）限りは末端交通がその役割を担う必要があり、その際障害となる規制の打破が必要である。規制を盾に衰退するのを黙ってみているようでは地域交通の活性化は望めない。現時点でどれかを選べというのは結論を急ぎすぎです。
<ul style="list-style-type: none">・案①＋北コース八街駅にも乗り入れ・八街市の幹線道路の特徴を生かし、利用者をまずは八街駅に集中させ駅広場をバスターミナルとして利用し、乗り継ぎダイヤを検討。

案①～⑤ではなく、それ以外で適当と思われる案（その内容・理由・考え方）：場合によっては図案を添付下さい・

<ul style="list-style-type: none">・地域を限定してでも持っている資源を集中投入して、その地域での効果のある程度確認したうえで、ネットワークの輪を広げる。その場合カットされたコースの地域からは反対の声が上がるが、利用実績のデータをその理由とする。（非効率なところへの資材、資金のばらまきをしない）
--

その他の事項につきましてご意見等があれば記載してください。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・街の活性化、商業活性化の為もっと人を呼び寄せる事も考えると商工会議所でも商店の方々と話し合いを持ち八街駅の周辺、大型スーパーなどを回る、マイクロバスを走らせるともっと八街も活気づくのでは、他の地域でも走らせているところもあります。・街がもっと活気づくとふれあいバスにもものって街に出る人が増えると思う。・路線バスのルートを少しかえてもらってコミュニティバスの路線も少しかえるとよりよいのではないか。デマンドタクシーも障害を持っている方でも乗れるようにタクシー会社と交渉してせめて介護資格がある人を運転者とするようにすべきだと思う。 |
| <ul style="list-style-type: none">・現在、実住小学校、八街東小学校、川上小学校、二洲小学校の児童が通学手段として、路線バス及びふれあいバスを利用している、見直しに当たっては児童の登下校に極力障害がないような見直しを行ってほしい。 |
| <ul style="list-style-type: none">・これから年配の人や障害のある人も増えて来ますのでコースも重ならない用に多く所を走れるといいです。西南の方はバスが良く走っているという人もいます、道を変えて利用してみても良いのではないのでしょうか？もっと利用してもらう方法を考えて、八街に合ったバス利用方法をとと思います。 |
| <ul style="list-style-type: none">・今回の意見（メリット、デメリット、など）については案の提供者が整理して提示すべきで、それを委員に求めるのは立案提示の怠慢。・地域の会合で意見を聞いたところ、ふれあいバスの所要時間、便数に不満との意見がありました。またもっと小型の車両でもよいのではないかと。料金に対しての不満は無し。・別の意見として、酒々井には介護タクシーがあるが、なぜ八街にはないのかとの疑問あり、出席者は50歳以上と思われましたが、話に耳を傾けてくれたのはおよそ3割程度でした。先日ふれあいバスに乗ってみましたが、車がすれ違えないような道路を走っていました。利用者の要望でしょうが、このようなコース設定も所要時間の長さの一因になっているのではないのでしょうか。・今回提案されている案は、ふれあいバスに乗った事もなく道路の状況も知らず、地図の上で考えているように思えます。 |
| <ul style="list-style-type: none">・八街駅周辺には市役所、商店、スーパー、郵便局、銀行、病院などがあり、八街駅に人が集中することにより人との交流が生まれ八街市中心部から活性化させたい。 |