

ふれあいバス路線再編に関する 住民説明会

八街市地域公共交通再編実施計画 パブリックコメント 結果概要

ふれあいバス路線再編に関する住民説明会開催概要

- ▶ 開催日時 平成29年2月25日（土）午前10時～午後12時
- ▶ 開催場所 八街市役所 総合保健福祉センター3階 大会議室
- ▶ 参加者 26名（内訳：男性13名、女性13名）
- ▶ 事務局 松澤 副市長 （八街市地域公共交通協議会長）
武井 総務部長
ちばフラワーバス（株）今井氏（中・南・西コース運行事業者）
千葉交通（株）石井氏、古澤氏（北・街コース運行事業者）
企画政策課
社会システム（株）

➤ 主な質問・意見

- 運行ダイヤを作成する際は道路渋滞等を考慮して欲しい。
- 廃止される対象のバス停の名前を教えて欲しい。
- バスターミナルは八街駅北口に整備して欲しい。
- 現在、利用しているバス停が廃止予定となっているので困る。
- バス停廃止予定地域の方にどのように対応していくか考える必要がある。
- ちばフラワーバスの運行する八街循環線を土曜日だけでも運行再開して欲しい。
- 高齢化社会の到来を勘案すると、今後ふれあいバスの重要性は高まってくる。効率性・利便性だけを求めるのではなく、利用促進や啓蒙活動を進めていくことが重要である。
- 根古谷区や岡田区など地域に1つしかないバス停を廃止してしまうのはいかなものか。
- 再編後の自由乗降区間の取扱いはどうなるのか。
- 運行便によって右回り・左回りがあつたり、運行ルートが変わったりすると、わかりづらい。再編後は統一して欲しい。



八街市地域公共交通再編実施計画パブリックコメント実施概要

- ▶ 実施期間 平成29年2月14日～平成29年2月28日
(15日間)
- ▶ 掲載場所 市役所企画政策課、八街市中央公民館、八街市立図書館、
市ホームページ
※市広報2月1日号において実施の告知
- ▶ 意見提出者 9者(内訳 個人8、団体1)
- ▶ 意見件数 17件

通番	いただいたご意見の要旨	件数	市の考え方
1	<p>車内や車体に有料広告を</p> <p>例えば、介護サービス、サービス付き高齢者住宅、幼稚園、リサイクルショップ、観光苺狩りなどの有料広告掲載をしてはいかがか。</p>	1	<p>ふれあいバスについては、平成17年度をピークに利用者数が減少傾向にあり、それに伴い市が負担する経費は年間で約4,000万円を超えていることから、市の財政負担の軽減を図る意味からも、収支率の健全性が求められています。このようなことから、運賃収入以外の収入を確保する一つの方法として、参考にさせていただきます。</p>
2	<p>運賃について</p> <p>四街道市は100円で乗れて安い。</p>	1	<p>ふれあいバスの運賃については、一般の方200円、小中学生100円、障害者手帳等所有の方は無料としております。本実施計画（案）の上位計画である「八街市地域公共交通網形成計画」を策定する際に実施した「ふれあいバス利用者ヒアリング調査」において、運賃についての満足度は約70%と高い水準であり、また、運賃の減額は運賃収入に大きく影響することから、ふれあいバス運行事業の継続性を損なう恐れがあります。このようなことから、運賃については現状維持とさせていただきます。</p>
3	<p>バス車両について</p> <p>ステップが低い車を導入すれば、お年寄りや障がい者、小さな子ども連れ、厚底靴の女の子など助かるのではないか。</p>	1	<p>乗降口に段差のないノンステップバスは高齢者や障害をお持ちの方にとって優しい車両ではありますが、車体の構造上床面が低く、勾配のある路面や急なカーブのある箇所では路面と車体が接触してしまう恐れがあるほか、特殊部品を多く使用するため車両価格の設定が高いという問題があります。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、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。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。</p>
4	<p>運賃について</p> <p>全国でお年寄りが運転する自動車による死亡事故が増えている。お年寄りに割引を行うことで、運転免許証の返納を促しては如何か。</p>	1	<p>本実施計画（案）の推進事業に記載してありますとおり、本実施計画期間内において、自動車運転免許証の自主返納者に対する優遇措置の導入を検討する予定でございます。</p>

通番	いただいたご意見の要旨	件数	市の考え方
5	国の補助金活用について	1	国土交通省では、地域の公共交通の確保・維持・利便性向上等の取組みに対し、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付による支援を行っていることから、本市においても本補助金の活用について検討いたします。
	全国市長会などを通じて、財務省や国土交通省からの交通機関への手厚い補助を求めているかがか。		
6	わかりやすい表示について	1	現在のふれあいバス車両は、車両前面にコース名の掲示をしているほか、車両の塗装色により運行コースが一目でわかるようにデザインしております。経路地や運賃の表示につきましては、今後の車両更新の際に検討いたします。
	バスの車体の前面、側面などにコース名や料金、主な経路地などを大きな字で表示しては如何か。		
7	パブリックコメント手続きについて	1	本実施計画（案）のパブリックコメントの実施期間は、2月14日（火）から2月28日（火）までの15日間でありましたが、パブリックコメント期間中の2月25日（土）に市民の皆様へのさらなる周知といたしまして、説明会を開催させていただきました。 いただいたご意見を踏まえ、次期計画策定時において、パブリックコメントの実施期間及び広報等の活用について検討いたします。
	パブリックコメント期間が大変短く、形式的といわざるを得ない。企画政策課、中央公民館、図書館、市ホームページで計画（案）を閲覧できるとしているが市民に身近な広報紙に計画（案）をわかりやすく掲載して、広く市民の意見を聞くことを求める。		
8	ふれあいバスの運行サービスについて	1	再編後の運行ダイヤにつきましては、現在の運行ダイヤと比較し、各コースとも増便を予定していることから、帰宅時間も含め、利用機会の増加に寄与できるものと考えております。 ふれあいバスと列車の接続につきましては、本実施計画（案）の地域公共交通再編事業の効果に記載してありますとおり、ふれあいバス再編後において、八街駅午前発の上り列車と、午後着の下り列車との乗り継ぎ利便性が向上するように検討しております。 バス停の区間につきましては、市北部の運行エリアは区間距離を短く、南部エリアのうち、交通量の少ない区間は自由乗降区間として設定することを予定しております。
	運行頻度を増加するとあるが、病院、買物など帰りの時間への配慮はされているのか。 八街駅・榎戸駅の交通結節点を強化するとあるが、10分～15分以内で電車との接続で利便性の向上を。 バス停同士の区間を短くして利用しやすく。		

通番	いただいたご意見の要旨	件数	市の考え方
9	<p>乗り合いタクシーについて</p> <p>ふれあいバスの再編により、バス停が廃止となった地域をいかにしてカバーしていくかが課題ではないか。グループタクシーは高齢者を対象としているが、交通弱者とは高齢者だけではなく、交通不便地域に暮らす市民全てが対象である。</p> <p>また、グループで利用することにより、利用料金が安くなるとあるが、高齢者が常に誘い合って同じ目的地に行くことは考えにくい。</p> <p>このような理由から、本実施計画（案）内にあるグループタクシーでは、ふれあいバスに代わる交通手段にはならない。誰もが安心して利用できる安価の乗り合いタクシーを望む。</p>	7	<p>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。</p> <p>ふれあいバス利用者にヒアリング調査を実施したところ、平日の利用目的では通勤・通学で利用している方が最も多く、また、平日の利用頻度では約50%の方が週3日以上利用しているという結果でした。こういった日常的な利用者については予約型の乗り合いタクシーで対応することは難しく、定時定路線型のふれあいバスの運行が必要とされています。</p> <p>通勤・通学などの利用目的に合った定時定路線型のふれあいバスと通院・買物を利用目的とした高齢者等に優しい輸送手段である乗り合いタクシーの双方を運行することは、利便性の高い交通システムではありますが、乗り合いタクシーを一部地域で行えば、地域間における不公平感が生じ、また、市内全域で行えば確保する車両数に伴う運行経費の問題及びふれあいバス、民間路線バスとの利用者獲得の競合が生じることが考えられます。</p> <p>また、平成25年11月、乗り合いタクシーの試験運行を西林区、夕日丘区、希望ヶ丘地区及びその周辺を対象エリアに実施しました。試験運行期間が短く、データ不足は否めませんが、利用延べ人数は49人（実利用人数19人）、仮に1回の運賃を300円と設定した場合の収支率は2.2%となり、その他予約システムの導入費用や利用予約用のオペレーターの設置費用等を勘案すると、多額の市負担が予想されます。</p> <p>このような理由から、ふれあいバスと乗り合いタクシーの双方の運行は、本市の厳しい財政状況から困難であると考えます。</p> <p>しかしながら、一方でバス停まで移動することが難しい交通弱者がいること、また、乗り合いタクシーを導入している近隣自治体に調査したところ、利用登録者の約80%以上が60歳代以降のいわゆる高齢者という結果であったことから、本実施計画（案）では、単なる交通施策ではなく、高齢者福祉としての側面を持つ施策として、自動車運転免許証を所持していない高齢者がグループでタクシーを共同利用する際に支払う運賃の一部を助成する制度であるグループタクシーの導入を提案させていただきました。</p> <p>グループタクシーの導入により、高齢者の日常生活の利便性向上と社会活動の拡大に資するとともに、地域の住民が声を掛け合い、共同でタクシーを利用することを通して、地域のコミュニティ形成に寄与したいと考えております。</p>

通番	いただいたご意見の要旨	件数	市の考え方
10	<p>グループタクシーについて</p> <p>グループタクシーについて、以下の内容を要望する。 ①対象年齢は60歳以上として欲しい。 ②補助券500円で距離制限なく利用可として欲しい。 枚数は1回の利用で2枚まで使用可として欲しい。 ③対象要件に免許証の有無を問わない。 ④八街市内（地区別タクシー料金一覧表）を参考にすると、地域によっては7,000円～8,000円かかる場所が多数である。遠隔地の特例対策が必要。 ⑤利用予約の業務については、委託会社で対応。</p>	1	<p>グループタクシーの対象要件につきましては、本事業の導入目的から、65歳以上の高齢者でかつ自動車運転免許証を所持していない交通弱者の方を対象とし、1枚あたり500円程度の助成券を年間48枚程度支給する方向で現在、協議・検討を進めております。</p> <p>また、遠隔地の特例対策についても、検討いたしますが、本事業の導入目的の一つに地域の方々のコミュニティ形成を挙げていることから、タクシーの共同利用により、乗り合い率を高め、結果、個人負担が軽減できるものと考えております。</p> <p>利用予約等のためのコールセンターにつきましては、本制度は対象者が民間事業者のタクシーを利用する際の運賃の一部助成券を配布するものであり、予約等については通常のタクシーと同様にタクシー事業者で受付をするため、設置の必要はございません。</p>
11	<p>計画（案）の記載内容について</p> <p>実施計画（案）の位置づけ、基本方針及び計画、目標もすばらしいものだと思うが、反面、市民から苦情が出そうな観点では抽象化でにごしているように思う。</p> <p>例えば、グループタクシーについては、補完交通としてのタクシーとあるが、具体的なことは一切書かれていない。</p> <p>また、ふれあいバスについても、利用者にとっては、自分の利用しているバス停が再編後にも残るのか否かが大事である。廃止するバス停もしっかり事前に市民に伝えて意見を募って欲しい。</p> <p>このように苦情が出そうな観点については明らかにせず、立派な基本理念や目標だけを並べられても、総論賛成、各論反対といわざるを得ない。</p>	1	<p>ご指摘いただいた内容を踏まえ、本実施計画の内容にグループタクシーの具体的内容について掲載いたします。</p> <p>また、ふれあいバスの路線再編（案）については、平成27年度より各地域での意見交換、利用者ヒアリング調査、各バス停での乗降調査等の各種基礎調査を基に作成いたしました。</p> <p>本実施計画（案）には、再編前と再編後の路線網を比較するための図を掲載しており、ご覧いただくと廃止区間と新規区間が分かるようになっておりますが、本実施計画には、再編後のバス停名について、各コース毎に掲載するなど、より分かりやすい表記となるよう修正いたします。</p> <p>（内容の修正）</p>