

委員からの意見と対応案

資料1

No	委員からの意見	分類	事務局の対応案
1	立地適正化で示されている、「柏駅」と「柏の葉キャンパス駅」を結ぶ必要があるか、どのような方法で繋ぐことがよいか検討していくことが必要。	幹線・支線	まちづくりにおける今後のビジョンを踏まえ、需要予測の結果等を参考に検討する。
2	南部で相乗りタクシーやジャンボタクシーが運行されているにもかかわらずコミュニティバスの需要が多いということは、既存のサービスを工夫する必要がある。	シビルミニマム	利便性を向上すべく既存サービスの変更を位置付ける。
3	交通空白地域の高齢者アンケートで、コミュニティバスの導入意向が多いが、デマンド式の方が全国的にも普及してきておりコミュニティバスよりもよいのではないか。	シビルミニマム	人口分布や高齢化の状況、需要予測の結果を踏まえて、需要量にあった交通モードを検討する。
4	過去に行っていた自動車教習所の送迎バスの乗り合い施策がうまく利用されなかったとのことだが、本来対象としている以外の人を乗せるための仕組みが重要と考える。	シビルミニマム	企業バスによる移動支援の具体的な施策検討を引き続き進め、利用される工夫について検討する。(中長期施策のため、網形成計画では施策検討のために行う調査等を整理か)
5	我孫子市の企業バスの連携施策の現状について確認してほしい。(うまくいっているのか、課題を解決しようとしているのか等)。	その他	対象:65歳以上の高齢者 利用出来る企業(送迎)バス:市内11企業 登録者数:約1400人
6	資料1のp.1で沼南地域のカシワニクルの運行地域が公共交通空白地域外となっている。カシワニクルは交通空白地域に対する施策であり、公共交通空白地域の定義を整理する必要がある。	その他	今後の交通施策は立地適正化計画と整合性を保つ必要があるため、当該計画における交通空白地域は居住誘導区域に限定して位置付けることとする。
7	ショットガン方式のタクシープールについて、タクシーの待機所は平面駐車場に設置して欲しい。	公共交通・自動車の共存	タクシープールの検討において、平面や立体方式の駐車場を含め様々な選択肢の中から効率効果的な手法で取り組みを進める。
8	中央地域で導入を検討する循環バスについて、以下の2ルートを提案。 【北西部】イオン、消防署を通過、柏厚生病院、モラージュを抜けて、市立柏病院から柏駅に戻るルート 【南東部】柏の体育館や手賀沼の南側から柏駅に戻るルート	幹線・支線	ルート検討の際に参考とする。
9	中央地域での循環バスルート検討にあがっては、利用者のアクセスニーズが駅に偏ると利用されない可能性もあり、留意が必要である。	幹線・支線	ルート検討の際に参考とする。
10	乗換え場所、乗り継ぎ拠点に関して、大きな商業施設やコンビニなどで待たせてもらうことができれば利用されるようになるのではないか。	モード間のシームレス化	中長期の施策として位置付け。
11	空白地域への公共交通の導入の際に、公共交通を利用して商業施設に行った場合にその施設の割引チケットがもらえる等の特典があればよい。	その他(利用促進)	施策として位置付け。
12	他都市では商業施設との連携や、障害者に対する公共交通割引、企業バスの活用による割引等、様々な施策が実施されている。参考としつつ、適応性を確認してよい部分は取り入れるとよい。	その他(利用促進)	参考とする。
13	バス路線の再編にあたっては、熊本の事例のように乗り換え抵抗を少なくするための施策を検討して欲しい。	モード間のシームレス化	再編の検討にあたって考慮する。
14	バス利便性・速達性の向上について、具体的な施策を短期の施策として提示する予定があるか。	幹線・支線	可能な限り具体的な内容を示せるよう努める。

協議会後の追加意見と対応案

No	委員からの意見	分類	事務局の対応案
1	<p>一般の人への乗車の検討の回答において、33%が“わからない”と答えているということは、可能性があると考えられると思います。</p> <p>事業者のPRIになることは、とても重要なことと考えます。</p> <p>進める方に依って、積極的な受け入れに変わることが期待できると思います。</p> <p>松戸市ではありますが、千葉西病院のシャトルバスは病院利用者以外の人にも利用できる旨を謳っています。(HPより)</p> <p>実際に、私の近所の友人は利用しているとのこと</p>	送迎バスに関するアンケートについて	企業バス等との連携に関する施策検討の参考とする。
2	<p>大型商業施設・病院で運行されているものに関しては、良い見通しを感じる。</p> <p>実際出来れば自家用車の利用の抑制、CO2削減、交通渋滞緩和に繋がる。空白区のバス運用を含め、更に一歩踏んだサービスの提供(商業施設の割引券配布→企業負担・バス車掌→ボランティア活用)で利用促進をはかるべきと考える。乗務員の確保が大きな課題と思われるが、将来的にはAI(人工知能)に取って変わる職業の一つでもある。事業者との確執にならないよう問題も多いと思うが、いち早く最新技術を取り入れる方向性を示してもよい。</p>	企業バスの利用について	企業バス等との連携施策や新たな交通サービス提供に関する施策検討の参考とする。
3	<p>運転免許証返納が進まない現状は、それによるメリットが少ないからである。長年にわたり身分証明書として親しまれており、今後はマイナンバーカードの便利さも今以上強く伝えるべきである。返納と同時にバスモ等への引換え、バス等利用運賃の低廉証明書交付等の工夫があってもよい。</p>	アンケート結果について	参考とする。
4	<p>以前(国鉄の係員?)の交通従事者については大変冷酷な方が多数あった。現代は時代を反映、事業者の努力もあり親切な係員が多く好感がもてる。更なるサービスの向上のため、サービス介助士の資格取得を推進するべきである。既に取得している方を含め、その免許証の更新手続きも事業者の負担となる。交通事業者の負担減になる対策が必要と思われる。</p>	運行管理に携わる乗務員の質の向上について	参考とする。
5	<p>柏の葉・柏駅・沼南庁舎周辺をコンパクトな地域の拠点づくりを更なるものにするには、今後増え続ける高齢単身者の集いの場となる場所の提供という面を持たせることもその後押しになる。生きがいを持たせ、高齢単身者を孤独にさせないあたたかい地域の取組み、そして災害発生時の拠点にも繋がるものとする。</p> <p>行政のコストは出来る限り抑制するのは当然のことであり、交通事業者以外の民間企業にも企業の社会的責任を求める工夫が必要だと思う。</p>	将来のビジョンについて	参考とする。