

番号	住所	年齢	ご意見	回答
コミュニティ交通に関する意見(ルート及び運行区域について)				
1	松ヶ崎	72	野田市、流山市、我孫子市等周りの市がコミュニティバスを運行していて羨ましい思 いでした。しかし柏市でもようやく実証実験を始めることになったので、運転免許を返 納すると頼りになるのは、コミュニティバスです。便利で利用し易いバスの運行を早く 実現して下さい。	
2	増尾	68	柏市の交通政策(計画)に対する日常活動御苦労さまです。計画は短期・中長期が検 討され、とりわけ中央地域の空白地域を当面の短期目標とし、多くの資料からのコメ ントには難しいものがあります。しかし一層の高齢化社会に向け高齢者の公共交通 は重要な足となることは必然です。まずは安価で買い物や病院、公共施設、駅などの 拠点のルート確保を望みます。高齢者の運転免許証返納で外出が制限されて交通 事故や排気ガスの減少となり公共交通の役割は大きいものがあります。この機関の 運行で逆に外出し健康維持向上も期待され、買い物での物流活性化もあり二重にメ リットが期待されるため、早期の公共交通網の整備をお願いします。また中央地域の 北と南ルートの相互乗り入れや乗り換えも利便性が高まると思われますので、この観 点からも検討をお願いします。南部地域ではカシワニクルやジャンボタクシーの運行 があるものの、更なる運行の拡充(範囲、時間帯、本数等)をお願いします。	
3	東逆井	52	ジャンボタクシー等の、交通不便な場所への移動手段について 逆井駅からはバス等が出ておらず、近隣の施設等への移動が不便な状況です。 特に、セブンパークアリオへの交通、また、ケアラズカフェみちくさ亭への交通手段 がなく、困っています。ジャンボタクシーやコミュニティバス等で移動手段を設けていた だけるとたいへん助かります。	
4	西原	88	柏市老人クラブ連合会西十余二支部に属する西原・みどり台・伊勢原・西柏台・ 大青田地区は交通が不便で、市役所、柏警察、柏の葉近隣の大型スーパー等の 日々生活に影響する処に行くにも交通機関が隣市の流山に比較しても少なく、特に 高齢者は移動が困難で車の無いものにとっては僻地です。確定申告も西原近隣セン ターの受付が廃止され、県民センターとなり相当の苦情があったと思います。 ぜひコミュニティバスの実現を早急にご検討願います。	
5	大室	70	P50～51 f.コミュニティ交通の状況に応じた適切な見直し ・「人生10年時代」と「あらゆる世代が、共に住める地域」であるためには、あらゆる世 代のニーズに適切に対応した公共交通網が必要である。そのため、大規模ニュータ ウン内の人の移動円滑化や公共交通がカバーできない空白地域はコミュニティ交通 で補完するなどの策を講じることで、人の移動数の増加により、地域の繋がり、活 性化になると考えられる。	
6	柏	70	柏市も年々高齢化が進み、運転免許証を返納されるお年寄りも増えているとお聞きし ています。私自身も70歳になり何時の歳で返納を判断するか考え始めています。 その意味で、柏市近隣の各市(野田市、我孫子市等)が福祉事業としてのコミュニテ ィバス(通称コミバス)を走らせていることは歓迎すべき事業ではないでしょうか。 柏市も前向きに実施を検討しているとのこと。中央地区にモデル路線(南ルート、北ル ート)を試走するそうなので、以下の意見を述べさせていただきます。 ・中央地区のルートは柏市役所停まりになっているので、柏市役所から戸張地区を経 由して北柏駅まで延長し、循環路線を検討してください。 特に、手賀沼に近い戸張地区は高齢化が進んでいます。「コミバス」の経路に加える ことが求められています。ご検討ください。	
7	みどり台	77	柏市地域公共交通網形成計画のコミュニティバスの実現のお願い 住居のあるみどり台地域から公共施設の市役所や文化会館、医療機関に行けるコミ ュニティバスを是非運行されるようにしていただきたい	
8	みどり台	75	柏市コミュニティバス形成計画の実現をぜひお願いします。 みどり台に住む老人ですが、近隣市(流山市、野田市)等でコミュニティバスが走って いるのを見ますと日常の生活の便利さ、特に病院、役所へ行く時などとてもうらやまし く思います。 柏市も是非運行するようお願いします。 「多くの高齢者」が希望しています。	
9	みどり台	82	みどり台地域から、柏市立病院、慈恵医大病院、文化会館、柏市役所にいけるコミュ ニティバスを是非運行してほしい。 近隣市(野田など)同様、コミュニティバス導入に柏市も本格的に取組んでほしい。	
10	大青田	63	野田市、流山市同様コミュニティバスを運行して欲しい。 柏の葉キャンパス、江戸川台駅に向うバスを通して下さい。	
11	西原	87	私が40年間生活している西原地区は、周辺は流山市に囲まれていて、日常生活近 隣の病院探しは全て流山市に頼っている現状です。 その流山市は中心市街地はシャッター通りとなっていますが、西原周辺の住宅街は 路地から路地にコミュニティバスが走り、地域の足となっています。 柏市も柏駅周辺は交通の便も良く密集地区でもありますので、その開発などは後回し にして、交通弱者の西原地区等北部振興のため、また、老人対策の為、是非共コミュ ニティバスをお願いします。	

番号	住所	年齢	ご意見	回答
12	豊四季台	-	柏市内にコミュニティバスを 東葛飾周辺都市ではコミバスが活躍しています。老人の自動車事故をなくすためにも 市内主要病院巡りのコースを考えました。 柏駅～岡田病院～慈恵医大柏病院～市立柏病院～田中農協病院～厚生病院～名 戸ヶ谷病院～柏駅	
13	西原	76	柏市の西端にある当西原地域は、柏市の中心部迄出るのに遠く時間を要します。従 って、足が弱ってくると、市役所、保健所、市立病院等への行き帰りが大変です。 コミュニティバスは待望久しいものです。是非、当西原地区を通して柏中心部へ行く路 線を実現して下さい。	
14	西原	82	私は移動にバスを使って遊びに行きたいです。コミュニティバスを運行して下さい。	
15	南逆井	79	・南部郵便局前よりのジャンボタクシーを利用しております。南部も高齢化が進み(私 もその一人です)高齢者が多くなり、ジャンボタクシーのおかげで柏に出掛ける様にな り本当に助かっております。 ・ただ、新京成に乗るには南部近隣センターから五香に出るバスが1時間に1本しか ありません。停留所も今の場所では坂を下りてからバス停までの間、車が多く歩くの が大変です。せめて、消防署の横、近隣センターの駐車場になっている所を(大変だ と思いますが)バスの停留所をお願いしたく存じます。 ・郵便局前からもう一つのルートを作ってもらいたい。直接常盤平駅に行けるようなル ートを作ってほしいです。松戸まで行くのに便利になります。 ・もしジャンボタクシーがリフレッシュ乗り換えになるのでしたら、乗り換えようの切符を お願いします。南部地域南逆井の交通便をより良く、出来るだけ買物などが自分の足 で行くことが出来ます様、地域公共交通網形成計画の皆々様にお願い致します。自 分達の親だと思って頂き、少しでも便利に楽しい老後がおくれます様、御拝領の程、 よろしくお願い申し上げます。	
16	増尾	76	増尾5・8丁目から、逆井方面へのジャンボタクシーを利用しております。 ジャンボタクシーがなかった頃から思うと便利になり、助かっておりますが、もう少し希 望を述べさせていただきます。 ①今は1日4本(片方向で)しかありませんが、せめて1時間に1本はあってほしいです 。 ②停留所を細かくしてほしい。又は、停留所でなくても、乗り降り出来ないでしょうか。 ※高齢者になると足腰が悪くなり、歩くのが大変だと言う人が多いです。停留所まで の距離がちょっと遠い人にとってはきついです。 ③増尾駅方面やライフ・ユニクロ・トップ等へ行くコースも希望しております。	
17	西原	71	流山に隣接する西原では、老いて生活する高齢者がますます増加しています。市役 所の手続き等も困難になってきています。コミュニティバスで柏の葉公園、柏の葉キャン パス駅等を経由して市役所まで行ければ街も一段と活性化につながると思います が如何でしょうか？	
18	南逆井	80	私が現在住んでいます柏市南部地区は交通機関が何もなく陸の孤島と言われ新聞 にも取り上げられた時代もありました。それからは住んでいる住民が力を合わせて交 通機関の充実を計る運動を続けてまいりました。その結果平成17年に南部地区にか しわ乗合ジャンボタクシー開通することになって、私たちの住んでいますところから、 柏市の中心部や市役所に行くのが大変便利になりました。現在柏市地域公共交通網 の見直しをするのでしたら、南部地区は急坂が多く住んでいる人達の高齢化が進ん で買い物難民の数も増えてまいりましたので、現在のジャンボバスの路線の見直しも よろしく願います。	
19	-	-	コミュニティバスの路線として下記の路線を作るように要望します。 三ツ井団地入口(布施新町4丁目)⇄京北スーパー⇄布施近隣センター⇄柏市立柏 病院。この路線に北柏駅⇄柏市立柏病院や我孫子駅⇄三ツ井団地入口を追加延長 できれば更に便利になるので、追加要望とします。別案として我孫子市がコミュニティ バスのアビバスを我孫子駅から布施新町の中を通り我孫子市布施まで現在運航して います。柏市と我孫子市が連携してこの路線を柏市立柏病院まで延長して協同路線 としても良いと考えます。是非お願いします。	
20	-	-	地域交通政策について 短期施策Eについて意見要望を提出します。 ○ルートについての要望 ・中央北ルート 柏駅―呼塚―柏中央高校―本杉―覚王寺―香取台―呼塚―柏駅 のコースを追 加してほしい。	
21	-	-	柏市にも、流山市や野田市そして我孫子市の様なコミュニティバスを走らせてくだ さい。 私自身も今まではあまりバス利用を必要と感じたこともありませんでしたが、2月に自 転車で転倒事故を起こしてからは、自分の問題として考えるようになりました。 私はよく「さわやかちば県民プラザ」を利用していますが、そこに行くための手段として バスを利用したいのですが、柏に出てバスに乗るとかれこれ50分ほどかかりますし初 石駅まで早足で15分ほどかかります。 おたかの森行きだけでなく、柏キャンバス方面のバスのルートも通してください。 また、柏市役所、柏公民館、柏図書館そして市民文化会館、柏市立病院などの公共 施設に行くには本当に不便です。 これからどんどん高齢化社会が進む中、足としてのバスの重要性が高まってきます。 市の中心部に偏った市政ではなく、市民の生活に寄り添った市政になって欲しいと念 願いたします。 他の市でできるのに、何故財政的にも豊かな柏市がやらないのか、やる気になれば 直ぐに実現できることです。高齢者がもっと生きがいを持って、気軽に外出できるよ うになれば消費も増え、経済的にも潤って行くはずです。 市民参加型のバスのルートの具体案を作るようにお願いします。	
22	みどり台	-	柏駅東口から市役所、中央公民館行きのコミュニティバスを走らせてください。 私は後期高齢者です。右膝関節痛で歩行困難者です。日常病院や買い物に行く時に 安くて、気軽に利用出来る、コミュニティバスをみどり台、西原地域へ走らせてくだ さい。柏市以外の市では実施されているので、どうかよろしくお願いします。	

番号	住所	年齢	ご意見	回答
コミュニティ交通に関する意見(運賃について)				
23	みどり台	80	年金生活者ですので100円のコミュニティバスを実現していただきたい。 みどり台地域から市立病院、慈恵医大病院に通じるコミュニティバスの実現を望みます。	
24	柏	79	コミュニティバス(試走)は、無料にして下さい。結果、人手が多くなり、柏の街がにぎわうことになると思います。	
25	布施新町	80	* 料金は100円で。 * 中央北ルートは市立病院を経由するように。 * 中央南ルートは、市役所から戸張地域を経由し北柏駅南口まで伸ばす。北ルートも南口まで入れば乗り換えも楽にできる。 * 従前から要望の強い、布施新町から市立病院に直接アクセスできるようにしてほしい(既存の我孫子駅ーあけぼの山農業公園入口路線の市立病院まで延伸でもよい)。	
26	松葉町	79	短期施策Eについて意見要望 ※ルートについて 1. 中央北ルート 松葉町、市立病院、布施新町をルートに追加する。 2. 南ルート 市役所から文化会館、スーパー西友等を経由して北柏駅に延長する。 ※乗り換えについて 南柏駅、柏駅、北柏駅では相互に乗り換えができるように、無料の乗換券を発行してほしい ※この施策は高齢者福祉の観点からも運行するように配慮を願う。例えば、乗車料金は100円にする。	
27	十余二	81	「柏市地域公共交通網形成計画(案)」に係るパブリックコメント」 現在日本は高齢化率世界一です。いま高齢化率27%ですが今後40%になるといわれています。人口減少もこのままいくと世界一になるといわれています。年少人口比率(中学生までの子どもの割合)は現在約13%ですが、高齢化率が40%になるころは、年少人口比率は8%になると予想されています。人口減少が進むと労働力が減って、経済の国際競争から脱落することになります。 柏市の人口も37年から減少に転じ62年には2万人減少する見通しです。あなたがたも高齢化率も33%と予測しています。(P12) 柏市も人口減、高齢化社会を迎えるにあたって、柏を活性化するカギは、人口のトップを占める高齢者が安心してられせる街をつくることではないでしょうか。安心して病院に行ける、買い物に行ける、友だちと趣味を楽しむために集う、そのためにはなんとしても安い料金で、移動できるコミュニティバスが欠かせません。人口の33%を占める高齢者が安心して外出することは、社会貢献もできる、消費も伸びる、街の経済も活性化します。 人口減に伴っての、高層ビル開発優先の街づくりは多くの地方都市で失敗しています。柏も大型開発費のほんの一部を廻し、コミュニティバスに野田市並みの予算を計上することは、高齢者の原宿のように大きな経済効果も生み出します。 1 P56の中央地域だけでなく、住民の希望の多いルートをいくつか実験的に走らせてください。 2 実験的ルートは100円で大勢に利用してもらい試行してください。 3 中央地域のルートは、市役所から北柏駅まで伸ばし、循環とし、乗り継ぎ券を発行し、初乗り料金で乗車できるようにしてください。 4 市立病院も通ってください。 5 柏の葉公園から豊四季駅のルートも作ってください。	
28	大青田	64	大青田(16号信号付近)から柏市立病院、慈恵医大病院へ行けるコミュニティバスを運行してほしい。 コミュニティバスは100円をお願いします。	
29	西原	83	流山、我孫子、野田はコミュニティバスを市民のためにきめ細かく走らせているのに柏市だけが走らせておりませんでした。 柏市西原は流山と隣接していますが、高齢者がどんどん増えており、この地域にもコミュニティバスを走らせること計画してください。 100円位で乗車できればたすかります。 希望としては、県民プラザ、がんセンター、市民病院、慈恵医大、市民文化会館、柏市役所までのルートになればと思っています。 どうか西原地域にもコミュニティバスを考えて下さい。	

番号	住所	年齢	ご意見	回答
30	藤心	87	コミュニティバスの計画に大賛成です。実現を楽しみにしています。 柏駅⇄市民文化会館、柏駅⇄市役所、柏駅⇄慈恵医大 ともに100円で循環して下さい。	
31	松ヶ崎	65	コメント(コミュニティバスについて) p56 短期施策E. 交通空白地域における公共交通の導入 1) 福祉事業としての位置づけから100円での運行をもとめます。 2) 乗り継ぎ券の発行で目的地まで1回料金とすること。 3) 中央南ルートに市役所から戸張・市民会館・慈恵大病院・北柏南口のルートを設定してください。 4) 平成30年度予算案の市立柏病院事業計画では、年間外来患者数6051名(1日当たり19名)減ると予測されています。 これを解消するためにも市立柏病院を通るルートにすること。 いくつかの北西ルート提案 1 布施新町・市立病院・松葉・花野井・柏たなか駅・柏寿荘 2 白寿荘・みどり台・西原近隣センター・江戸川台駅 公共交通活性化委員に利用者住民の委員を増やしてください。	
32	南逆井	75	“「かしわ乗合ジャンボタクシーの再編」の変更案「常盤平駅まで延伸」”について提案する。 * 前提 ・私は柏市南逆井2丁目の住人。 ・我々南部地区の住人の利用交通機関は圧倒的に新京成電鉄(五香駅)が多い。 ・当該変更案の運行経路は“南逆井地区→逆井駅→常盤平駅”と聞いている。 * 意見 ・新京成電鉄駅への延伸はありがたい。 ・しかし、いくら「高齢者への移動支援」とはいえ、移動時間を計算するとあまりにも時間がかかり過ぎ、非現実的である。 ・南部地区住人の立場で、じっくりシミュレーションして再検討をお願いしたい。 * 提案 ①「南部地区⇄“五香駅”又は常盤平駅」循環路線の新設 ②新設に当たり、料金の改定もやむを得ない (例)＜回数券使用の場合＞ 現行140円／回⇒200円／回	
33	-	-	高齢になり、地べたから昇降できるバスの便利さを痛感していますが、バスの便が悪く不便しております。西原地域から市役所・文化会館・保健所等の公共施設へ行かれるコミュニティバスの運行をお願いします。料金は100円が理想的です。	
34	-	-	脳出血で退院後の生活では、出来るだけ自宅の近くからバスが利用できる事が何よりも助かります。 是非とも西原地域にもキメの細かいコミュニティバスの実現をお願い致します。料金は100円を希望します。	
35	-	-	どうぞよろしくお願いいたします。 私は足に障害を持っています。最近足も痛くなって、長時間歩くのが苦痛です。運転免許もないので、移動はバスが頼りです。 今回の試走もぜひ光ヶ丘団地まで来て頂きたいと思います。団地は高齢者も多いので、コミュニティバスの利用者も増えると思います。料金も100円をお願いします。 たまに行かねばならない市役所行きのバスがないのは、非常に不便でした。将来的には、循環バス形式で柏の主な役所(市役所、法務局支所、税務署、自動車税事務所)と名所(ぶらっと柏さんぽに載っている箇所とか)も回れると楽しいと思います。	
36	-	-	柏にコミバスを求めています。特に老人施設や市民プール等ほとんどが南と北、エクスプレス沿線に集中しています。私共の光ヶ丘地区には近隣センターが1か所あるだけで、子育て中も老人になってからも、柏に住んで40年経ちますが、全く変わらず何も恩恵を受けていません！せめてコミバスで市役所まで行けるようにして下さい。商工会議所や保健所、公民館、税務署など、光ヶ丘から直接行けるルートを是非お願いします。料金は他市と同様¥100.-をお願いします。	
37	-	-	現在の日本は、高齢化率世界一と報道されています。柏市も高齢化社会に直面しており、高齢者が安心して暮らせる街づくりは喫緊の課題です。柏市の活性化のために路線バスだけで対応できないことは、行政も認識しているはずです。バス会社への影響や予算措置の拡充抜きに採算性を心配しているのでは、柏市の活性化は望めません。一日も早い実現が市民の切実な願いです。 100円コミバスの実現を！	

番号	住所	年齢	ご意見	回答
38	岩井	59	2.「短期施策D. コミュニティ交通の運行形態見直し」に関して (1)カシワニクルの高柳・藤ヶ谷エリアへの拡大は、大いに賛成 (2)カシワニクルエリア内には総合病院が一つもないことを解消するために、区域外乗降場所に、名戸ヶ谷病院を追加する。 (3)日曜日・祝日のお出かけ支援するため、カシワニクルの日曜日・祝日運休を取りやめ毎日運行とする。 (4)カシワニクルの利用者の負担軽減のため、現在運賃から100引きとし、エリア内200円、エリア外400円とする。それに伴い、障がい者・小学生は、エリア内100円、エリア外300円とする。また、高齢者の負担を軽減するため、70歳以上を障がい者・小学生と同一扱いとする。 (5)カシワニクルの利用者増と利便性向上のため、すべての乗降場所に看板を設置する。	
39	松ヶ崎	72	地域交通政策について 短期施策Eについて意見要望を出します ※ルートについての要望 ・中央南ルート 柏市役所から北柏駅まで延長してほしい ・中央北ルート 松葉町、松ヶ崎、市立病院、布施新町などを通るルートを追加してほしい ※上記ルートの乗り換え 南柏駅、柏駅、北柏駅で南北ルートを乗り換える乗車券を発行してほしい ※高齢者福祉の観点からルートを設けてほしい 乗車券は1回100円にして乗りやすくしてほしい	
運賃に関する意見				
40	みどり台	78 76	運賃も100円程度にしてほしい。 本数を出来るだけ多くして欲しい。 みどり台地域から市立病院、慈恵医大病院方面へ運行してほしい。	
41	松ヶ崎	67	・100円をお願いします。 ・柏駅→市役所→松ヶ崎→市立柏市病院 ・障害者のため低いステップで乗れるようにしてください。 ・乗り継ぎ券を出してください。	
42	松ヶ崎	76	・料金は百円とする ・本数を多くする	
43	東中新宿	72	柏駅から市役所前まで歩くのが困難になりました。早急 to 実施して下さいをお願いします。また、ぜひ安い料金でお願いします。できれば100円で。	
44	-	-	免許証を返納した場合、だんだん歳ともに自転車にも乗るのも危なくなるので100円ぐらいで公共施設に行けるミニバスが市内を巡回してくれると助かります。よろしく願いいたします。	
バスルート・運行本数に関する意見				
45	布施	72	柏北部地区について、北柏駅から布施新町→市立病院→松葉町→北柏駅 柏駅から松ヶ崎→松葉町→市立病院→柏駅 北部地区は高齢化が進み自力で駅や病院へ行くことが非常に困難になってきております。是非今回柏北部地区も地域公共交通網形成計画案に入れて下さる様お願い致します。	
46	藤心	58	柏市藤心にあるケアラーズ&オレンジカフェみちくさ亭の近くまで是非ともバスを通していただきたいです。 通い場事業としてカフェを開催していますが、1日20名以上の方が来亭し、認知症の家族、身体障害の方からもバスがもう少し近くまであればという声を聞いております。是非とも高齢になっても引きこもることなく、外出機会を増やすためにも是非ともアクセスをよくしていただきたいです。	
47	宿連寺	56	逆井にみちくさ亭があります。車を自分で運転できない人が家族がいないときは来ることができない。と困っています。 逆井の駅からは徒歩15分程度かかるため、高齢者では歩くのが大変です。 巡回バスがあると介護者がいなくても本人が来ることができますし、車の運転ができない方でも来ることができるようになります。 ぜひ、コースに入れていただきたいと思い、記載しました。 よろしく願いいたします。	
48	大室	70	P13, 平成22年から平成52年の地区別人口増減率 P16, 現在のバス路線及び運行本数 P30, 柏市内居住者の駅端末トリップ P37, 市民アンケート調査:移動の状況 P40, 路線バスに関する不満度 P65, 交通空白地域図 を踏まえ, 北部1地域の内、公共交通に関して様々な課題を抱える柏たなか駅や東急柏ビレジ地域における解決策として、現在、運行中の「柏の葉キャンパス駅～東急柏ビレジ」ルート(柏10)を延伸し、「柏の葉キャンパス駅～東急柏ビレジ～柏たなか駅～柏の葉キャンパス駅」をつなぐ新たな循環バスルートの開設を提言。	

番号	住所	年齢	ご意見	回答
49	布瀬	-	手賀、布瀬方面へのバスは、午後3時から5時までないので、柏に行って帰りのバスに不自由している。バスを走らせてほしいとの声が寄せられている。対策を講じてほしい。 沼南の金山、片山へのバスを乗り継ぎでも良いから走らせてほしい。 柏への往復に1000円掛かる。病院や買い物に柏に行きたくても行けない。安くて行けるバスを走らせてほしい。	
50	光ヶ丘	66	光ヶ丘に住んで40年余り。 光ヶ丘地区には団地があり高齢者（私も含め）が多く見受けられます。 豊四季団地も同じところに建てられ、状況も変わらないと思います。 集合住宅、近隣センター、病院はぜひ経由して欲しいと願っています。 よろしく御願います。	
51	新柏	66	柏市における地域公共交通網形成計画(案)に交通ネットワークの一環として市内から空港等へ直行する高速バスについて、現状と課題を整理し、短期施策の中に高速バスの充実強化を盛り込んでいただきたい。 柏市内を発着し、空港等へ直行する高速バスの更なる充実強化により、地域住民の交通利便の確保・向上はもとより都市の交通インフラに寄与するものと考えます。	当該計画は、主に市内の移動を中心とした交通ネットワークの構築を主眼に施策などの検討を行っています。 また、市内からは羽田空港及び成田空港へのアクセスバスが運行しておりますが、さらなる運行の充実化については、移動需要などを勘案の上で検討いたします。
52	明原	80	柏駅―柏市役所―柏市民文化会館	
53	中央	66	東口と西口を結ぶ路線の設置、又は、乗り越し・乗り継ぎを便利にしてほしい。	
54	明原	80	柏市明原→保健所までの直通	
55	末広町	82	柏駅→柏市役所→柏市民文化会館	
56	あけぼの	80	柏駅、市役所をまわるバスがほしいこと 80歳になり、シルバーカーを利用して外出しています。通常バスにはシルバーカーでは乗りにくいので、その点の改善もほしいです。	
57	松葉町	-	・実験路線は100円で実施 ・市立病院、市役所を経由する ・松葉町―市立病院 ― 市役所―柏駅 ＼／ 北柏駅 のコース(路線)をつくって下さい。	

番号	住所	年齢	ご意見	回答
58	豊四季台	44	柏市(主に北西部)バス路線網改善案 1. 柏市北西部(西柏管内)バス路線網の現状 ・豊四季台―南柏駅―柏駅―豊四季台 交通空白地域(TX開通関連による系統廃止のため) ・南柏駅西口、豊四季駅 路線バスがほとんどない(流山ぐりーんバスのみ) ・柏駅西口に路線が集中している ・柏駅西口ターミナルのうち2番と3番の混雑が激しい ・系統番号がわかりづらい ・豊四季台団地:建て替えによって居住分布に変化が生じた 2. 提案の主旨 ・駅間路線(基幹路線)を中心とした編成に ・既存路線の充実(空白地域＝コミュニティバスには賛成しかねる) ⇒ ・新規需要の開拓 ・空白地域の解消 ・わかりやすいバス路線 3. 柏駅西口 * 柏____系統 のりば①(旧③) ・柏コンフォール循環 ・高田・松ヶ崎循環 のりば② ・高田車庫(団地センター経由) ・流山おおたかの森駅東口(豊四季台・江戸川大学経由) ・流山おおたかの森駅西口(豊四季駅経由) ・免許センター(柏六小・柏二小経由) ・流山おおたかの森駅西口(柏六小・柏二小・豊四季駅南口経由) のりば③(旧①) ・柏の葉キャンパス駅西口(がんセンター経由) のりば④ ・柏の葉キャンパス駅東口(松ヶ崎・若葉経由)(急行) ・柏市立高校(国道16号・キャンパス駅経由) * 北柏____系統 のりば⑤ ・柏たなか駅・柏市立高校(市立柏病院経由) ・東急柏ビレジ(市立柏病院経由) ・三井団地 ・布施弁天 4. 流山おおたかの森駅 西口 ・南柏駅西口(豊四季駅南口・日光街道経由)(急行) ・南柏駅西口(豊四季駅南口・免許センター入口・前ヶ峰経由) ・柏駅西口(豊四季駅入口・篠簞田入口・柏六小経由) ・柏駅西口(豊四季駅南口・柏二小・柏六小経由) ・クリーンセンター ・南流山駅 東口 ・柏駅西口(江戸川大学・豊四季駅入口・篠簞田入口・柏六小経由) ・キャンパス駅西口(駒木・県民プラザ・がんセンター経由) ・江戸川駅東口(駒木・西原経由) 5. 柏の葉キャンパス駅 東口 ・柏市立高校(急行・16号経由) ・柏駅西口(急行・16号経由) ・柏駅西口(若柴・松ヶ崎経由) ・北柏駅(ライフタウン経由) ・柏たなか駅(花野井・大室経由) ・東急柏ビレジ(花野井経由) 西口 ・柏駅西口(がんセンター・第二団地経由) ・おおたかの森駅東口(がんセンター・駒木経由) ・柏たなか駅(がんセンター経由) ・江戸川台駅東口(がんセンター・青田経由) ・江戸川台駅東口(みどり台経由) 6. 柏たなか駅 ・柏市立高校 ・梅郷駅(大利根温泉経由) ・江戸川台駅東口(がんセンター・青田経由) ・柏の葉キャンパス駅西口(がんセンター経由) ・柏の葉キャンパス駅東口(大室・花の井木戸経由) ・柏駅西口(花の井木戸・市立柏病院経由) ・北柏駅	

番号	住所	年齢	ご意見	回答
59	-	-	市役所、市立病院、図書館、公民館等の公共施設に、市民のアクセスをできる限り保障する必要がある。その点、柏市の場合、利用したことのある市役所や市立病院に限っても、最寄の公共交通機関からアクセスが容易とはいえない。 柏市として、公共施設への市民のアクセスを保障するような巡回バスの運行を実施してもらいたい。どのようなルートで、どのような時間帯、回数運行すると、市民のアクセスがコスト見合いで極大となるかは専門家の判断に任せざるを得ないが、是非、具体的に検討してもらいたい。	
60	-	-	次の路線をつくって下さい。 西山ふるさと会館→酒井根近隣センター→聖光が丘病院→光ヶ丘近隣センター→南柏駅→柏駅→法務局→税務署→市役所 車を持ってない人、高齢になり免許証を返納した人は、とても困っています。 バスや電車で市役所まで行くのに、往復600円以上かかったり、足の不自由な人は、駅からタクシーを使うとさらにお金がかかります。 年金暮らしの人には、そんなゆとりは、ありません。 なんとしても、柏も、我孫子・流山・松戸・野田など近隣の市を見習って実施して欲しいと切に望みます。	
61	-	-	次の路線をつくってください。 中新宿(カスミス-パ-)⇒光が丘近隣センター⇒新柏駅⇒京北ス-パ-)⇒名戸ヶ谷病院⇒南柏千葉銀行⇒中新宿 循環の回数は、15分に1本を希望。	
62	岩井	59	1.「短期施策A、公共交通軸の強化」に関して (1)柏駅～小野塚台路線の路線延長 小野塚台止まりをしょうなん道の駅まで延長する。 (2)我孫子駅～手賀の杜ニュータウン路線の路線延長 手賀の杜ニュータウン止まりを沼南庁舎バス乗り換え所まで延長する。 (1)と(2)によって以下の利点がうまれる ①手賀の杜地区から風早北部小学校までの通学支援となる。 ②柏駅周辺からしょうなん道の駅への顧客を誘導できる。 ③手賀の杜住民が行政機関(沼南庁舎・ひまわりプラザ)へのアクセスが可能となる。 ④沼南庁舎付近住民が我孫子駅へのアクセスが可能となる。 (3)柏駅～手賀の丘公園の布瀬までの路線延長および柏駅～布瀬の増便 布瀬発柏駅の平日本数は9本(日曜は8本)で、最大3時間半(日曜は4時間半)の間隔がある。 また、日曜日の布瀬への最終バスは19時32分で、極めて早い時間で終了する。 このことを緩和させるため、手賀の丘公園行きを布瀬延長し、増便をはかる。 (4)利用者の利便促進のため、主要バス停には屋根をつける。	
63	松葉町	69	標題の案の内、短期施策Eについての意見、要望を出します。 ☆全般的意見 松葉町地域は、市内では人口密度が高い地区かと思いますが、松葉町～市役所、病院(市立病院や厚生病院等)などへの公共交通の便が、現状では不足しており、この点での改善が求められていると思います。その点を、今回提起された案に即して、以下、記してみたいと思います。 ☆ルートについての要望 ・中央南ルート: 柏市役所から北柏駅まで延長してほしい。 ・中央北ルート: 松葉町、市立病院、厚生病院、などを通るルートを追加してほしい。 ☆乗車料金、ルート乗り継ぎ、発車便数など ・乗車料金は、高齢者福祉の観点から、低料金に抑えてほしい。 ・上記2ルートの乗り継ぎに際しては、JR駅(柏駅、北柏駅、南柏駅)で接続し、2ルートを乗り継ぐ場合も、1ルートのための乗車料金と同一として欲しい。 ・発車便数は、ある程度の頻度を確保してほしい。(※1) (※1)少なくとも1時間あたり、1本程度の発車便数を確保してほしい。利用者数が多い時間帯では、1時間あたり、2本の発車便数を確保したい。	

番号	住所	年齢	ご意見	回答
タクシーに関する意見				
64	岩井	59	3.「短期施策H. ショットガン方式のタクシープールの導入」に関して (1) 柏駅東口駅前広場への自動車の集中による交通混雑があるとされていますが、客待ちタクシーの列その原因とは考えられない。自家用車の乗降による停車およびバス利用者と自家用車の交差が大きな原因と考えられます。交通誘導・指導等によって解決可能と考えます。 (2) 2016年社会実験では、柏駅進入が待機駐車場経由となったことによる弊害の調査が十分でなかったと考えられます。①迂回走行のための交通量増の把握が不十分、②タクシーの迂回走行距離の把握ができていない、③それによるタクシー乗務員の疲労増を把握していない、といえます。 タクシーの迂回走行は、1回につき平均約2kmあり、1回の乗務日では40km以上の走行距離が増加する。これは、1回乗務の1割以上であり、乗務員への負担は多大なものであるといえます。	柏駅東口駅前広場の交通流の円滑化に向け、引き続き関係部署、交通管理者、交通事業者及び物流業界等との協議を進め、ショットガン方式のタクシープール導入施策のみならず検討を進めてまいります。
その他計画策定に関する意見				
65	大室	70	P50 C.フィーダー系統路線の見直しについて ・都市拠点、柏駅と柏の葉キャンパス駅がある。共に通勤、通学があるが、前者は、商業、娯楽集積地域としての性格があり、主に柏市住民が、買物や「こと」等のため、日中に移動してくる性格が強い。一方、後者は、開発途上の街であり、先端産業や大学など、外部の人が、ビジネスや研究のために移動してくる性格が強い。 ・現在は、2つの都市拠点へのフィーダー系統を有している地域にとって、フィーダー系統の1都市拠点への集約は、2都市拠点の性格が異なり、かつ、2都市拠点間のバスでの移動時間や運賃を考えると、実質的に市民の活動が限定されることになり、柏市全体の活性化をそぐリスクがある。については、見直しや集約については、地域住民の意向や、柏の葉キャンパス駅周辺の開発の進展など、総合的に判断して進めていただきたい。	立地適正化計画で位置付けた都市機能誘導区域は、市内都市拠点及び生活拠点など鉄道駅を含めた周辺で位置付けており、こうした拠点に都市機能を集積することで都市の機能性が高まり、市民の日常生活が自宅最寄の都市拠点、生活拠点で完結することにより利便性が向上し、高齢社会においても暮らしやすい環境が構築されるものと考えています。 計画書に掲載する公共交通ネットワークイメージ図は、このような視点の下でコンパクトな生活圏の確立による持続可能な都市づくりに必要と考える将来のまちの理想像として考えるものであり、集約に向けて現状直ぐにフィーダー系統を変更するものではなく、地域状況を見ながら今後緩やかに進めていくことを想定しています。
66	大室	70	P51 K.ICTを活用した情報案内の実施 ・バス停留所での待ち時間の不安、不満は、バスがいつ来るのかとの情報がないことによるものが多い。そのため、ほとんどの個人が持っているスマホ、携帯から直ちにアクセスし運行情報がつかめるシステムを外部専門業者の力を活用して、早期に導入いただけるようにしてほしい。	当該施策については、計画への位置付けを踏まえ関係者との協議を進めてまいります。
67	増尾	83	高齢化が進む中で交通ネットワークの具体化は非常にありがたいと思います。 私は自分の体が思うように動かずデイスサービスで機械による運動をしていますが、行くと安心します。なぜと思うかもしれませんが、まだ自分より悪い人がいる。皆よくなる様がんばっています。 徒歩による歩行など出来ませんが、車や自転車により動くことが出来ますが、これも認知症になればできません。 家の近所をみると高齢者も多く、みんな通院もタクシーで、また別居している子供兄弟を呼んで車での送迎をしてもらっています。これも限界があります。 この様な状況ですので、公共交通網が形成され整備されれば安心しますが、これよりも元気でボックリをみんな望んでいると思いますが、これだけはどうにもなりません。それまでがんばりましょう。	
68	南増尾	67	私は現在南部中学校の評議委員をやっておりますが、いつも話に出るのは、「南部中学校はアクセスが悪いので、教職員に人気がない。」ということです。事実、教職員の中で1名を除いては全員が車通勤だそうです。つまり南部地域はどこに行くにも、車以外だと不便ということです。それでも東京への通勤は、バスや自転車で五香駅に出るか、歩いてバス停まで行き、バスで南柏駅に出るかして、何とか出ています。しかし高齢者は日常の生活もかなり不便を感じています。 基本方針に「高齢者に配慮した交通環境の構築」とありますが、課題解決の方向性は今日の(案)では少し方向性がズレている気がします。バスをバリアフリー化するとかのハード面は当たり前で、大切なのは、高齢者が日常の生活の中で手軽に外出でき、生活に不便を感じない細かい公共交通網の形成です。南部地域では、新京成線の駅(五香、ときわ平)と、東武線の駅(増尾、逆井、高柳)との間が交通空白地帯で大変不便です。まず新京成と東武をつなぐ路線を創出すべきです。 それから、南部地域の生活拠点をつなぐ循環路線を創出すべきです。その場合は、西千葉病院の無料バスや名戸ヶ谷病院が移転した後に計画している無料バス計画との連携も考慮すべきです。 「中心市街地の公共交通改善」は駅周辺の混雑緩和に重点を置くほうが良いと思います。 「公共交通の利用促進」では、増尾駅や逆井駅への接続バスを創出すれば、利用促進になると思います。現状は増尾駅や逆井駅に行くのが大変なので、新京成に逃げているのです。 小回りの利くコミュニティバス(この名前が良いのかわかりませんが)を走らせてください。料金は利用促進のためにどこまでいってもワンコイン(100円)が良いと思います。財政的問題もあると思いますが、採算面は二の次でかまわないと思います。市が運営するのでから。儲かる様なら民間が参入します。	
69	-	-	前略 P57 短期施策E 交通空白地域における公共交通の導入について 1 自治会や町内会の負担について 自治会や町内会に加入しない世帯もある中、負担の公平性や受益者負担の観点から、導入に際して自治会や町内会に負担を求めるのは避けて欲しい。 2 商業施設等への負担のお願いについて 商業施設等にアクセスするということは、当該の商業施設等にとって受益の面もあるので、導入に際してある程度の負担をお願いしてはどうか。 草々	中央地域で位置付けている新たな公共交通の導入に際しては、近接するバス路線などの運賃を勘案の上、総合的に検討します。 商業施設等と連携した交通に関する取り組みについては、計画に位置付けた施策を踏まえ検討してまいります。

番号	住所	年齢	ご意見	回答																		
70	みどり台	64	○短期施策E(P.57) コメント1: 施策概要欄 「・・・、商業施設等に・・・」を「・・・公共施設や商業施設等に・・・」とする。 理由: 本施策は、日常活動に根ざしたコミュニティ交通の導入であり、本計画のルートにある柏市役所(公民館、図書館)以外にもルートエリア近傍には、柏市民病院、柏市民文化会館、柏市体育館など、主要な公共施設があります。中央地域の交通空白地域の解消だけでなく、市民のこれら公共施設利用の利便性を図る交通網の確立が筆ようと考えます。 コメント2: 施策詳細欄 「・・・需要予測等に基づき具体的なサービスレベルを設定したうえで、・・・」を「・・・需要予測や交通利用者の経済状況等も考慮し、料金等のサービスレベルの設定をしたうえで、・・・」とし、武蔵村山市の事例の記述は削除する。 理由: 民間の交通事業者が運営主体となることは基本ですが、本施策のように民間の交通事業者だけによる運営が難しいと考えられる路線は、他市でも実施しているように市が主体となって行うべき課題であり、本計画を作成する目的と考えます。 また、低所得者等も含め日常活動が円滑にできる公共交通網を確立するため経済的負担の軽減を考慮した料金設定等を検討する必要があると考えます。 なお、施策実施の詳細な検討は、30年度に行うことになっており、本計画には武蔵村山市の事例の表記は必要ないと考えます。	(コメント1) 当該施策については、日常生活に根ざした交通として、商業や医療、公共施設等をカバーする移動手段として取り組みを進めてまいります。 (コメント2) 公共交通の運賃設定については、近接するバス路線などへの影響を含め慎重に判断する必要があることから、具体の運行計画策定の際に総合的に検討いたします。 なお、掲載した事例は、他の交通機関への影響を考慮した上で検討する必要があることを事例として掲載しております。																		
			○中長期施策(P.62～P.71) コメント: 中長期の施策の対象、又は、対象の方向性を分かりやすく明記する。 理由: 実施期間が長いなか、各施策の対象ならば短期間で実施できるものがあり、本計画にある事例だけなのか、他の対象・エリアにも拡大していくのが不明である。	本計画では様々な観点から優先性の高い取り組みは短期で実施することとし、短期で実施しないもの、あるいは今後のまちづくり等を踏まえて時間軸が進む中で対応するものなどを中長期施策として位置付けています。中長期施策の対象については、定期的な当該計画の見直しを進める中で具体の対象を明確化してまいります。																		
			○実施施策の関連主体(P.72) コメント1: 施策D、E、c、f、mの主体として、住民を加える。 理由: 市民の日常活動に根ざした交通施策等は、採算性などの問題もあり民間交通事業者だけでは確立が難しい課題です。中長期施策と同様に、市、事業者、住民の三者が主体的に参画しすすめる必要がある、と考えます。 コメント2: 施策I、pの主体として、警察を加える。 理由: 公共交通利用促進の周知施策では、利便性の高い公共交通の確立が前提と思いますが、運転免許証の更新や高齢者の免許返納促進の機会に、安全と公共交通利用の経済性も含めた啓発を警察が行うことは効果的であると考えます。	(コメント1) 地域に根ざした交通の取り組みを進めるにあたっては住民参画は重要と考えており、住民組織が主体となって新たな交通に関する取り組みを進める際には、市及び交通事業者もこれに連携して取組んでまいります。 (コメント2) 指摘を踏まえ、警察とも連携して対応してまいります。																		
			○施策の実施スケジュール(P.73 個別計画表も含め) コメント: 中長期施策c、f、g、mを短期施策として位置づけ実施する。 理由1: 2017年柏市の65歳以上は1,003,564人、75歳以上は46,312人で2012年から5年間で12,224人増(1.36倍)となっています。本計画(P.31)の高齢者の運転免許状況による65歳以上の約3割、75歳以上の約7割が免許状非保有者とする、単純試算で65歳以上の非免許保有者は約5万人となります。今後も高齢化の進展が予想され、交通空白域だけでなく既存の交通網に対する不満も高いなか、フィーダー系路線の見直しやコミュニティバスなど、J高齢者の日常生活の移動手段確保の対策は、早急に実施すべき短期施策としての重点課題と考えます。 <table><tr><td></td><td>65歳以上</td><td>75歳以上</td></tr><tr><td>2012年</td><td>826,555</td><td>34,098</td></tr><tr><td>2013年</td><td>879,600</td><td>36,310</td></tr><tr><td>2014年</td><td>926,066</td><td>38,359</td></tr><tr><td>2015年</td><td>969,311</td><td>40,464</td></tr><tr><td>2016年</td><td>1,007,431</td><td>43,335</td></tr><tr><td>2017年</td><td>1,035,644</td><td>46,312</td></tr></table> 		65歳以上	75歳以上	2012年	826,555	34,098	2013年	879,600	36,310	2014年	926,066	38,359	2015年	969,311	40,464	2016年	1,007,431	43,335	2017年
	65歳以上	75歳以上																				
2012年	826,555	34,098																				
2013年	879,600	36,310																				
2014年	926,066	38,359																				
2015年	969,311	40,464																				
2016年	1,007,431	43,335																				
2017年	1,035,644	46,312																				
			○進行の管理(P.79) コメント1: 評価・検証による計画推進のイメージ 表中の毎年行う推進会議等とは、具体的にどのような組織なのか明記する。 理由: 5年毎の評価だけでなく、逐次(毎年)、評価・検証が必要である。計画案の推進会議等が市の部内組織で行うのか、柏市地域公共交通活性化協議会が担うのか、計画では、運営主体が不明であり、明確にしておく必要があると考えます。 コメント2: 地域公共交通システムを運用していく上での各主体の役割を明記 理由: 施策の具体化と実施をすすめるには、各施策に関わる主体(市、交通事業者、市民)がどんな役割を果たすべきかを明らかにしておく必要があると考えます。 例えば、 【市の役割】 市民や交通事業者と積極的に連携し、改善に向けた企画の立案、利用促進策の実施、必要な経費確保などを行います。 〈主な活動〉 ・住民の生活交通の確保、まちづくりの観点等から公共交通のあり方、維持・運営に必要な方策を検討します。また、地域の関係者との連携を進めるためのリーダーシップを発揮し、公共交通全体のコーディネートを行います。	(コメント1) 指摘を踏まえ対応してまいります。 (コメント2) 各主体の役割の記載については、主体が多岐に亘るため、また役割を一概には決められない部分があることから(以前の行政主体から住民主体への考え方の変化など)今回記載することは見送らせていただきたいと思います。																		

番号	住所	年齢	ご意見	回答
71	増尾	61	1 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の関連性について (P3)「1. 2 計画の位置づけ」項の図1－1において、上位計画とこれらの計画が図示されているが、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画が矢印で結ばれているのみで、どのような関連性を持たせているのか示されていない。 (P9)「2. 1. 4 立地適正化計画」項に、立地適正化計画に関しては記述してあるものの、地域公共交通網形成計画との関連性について示されていない。 (P20)「2. 3. 2 公共交通空白地域の状況」項の説明において、「○立地適正化計画の検討素案で示されている居住誘導区域と重ね合わせると、公共交通空白地域は柏市全体の14. 8%を占めている。」と記載されており、この段階で公共交通空白地域が居住誘導区域に限定されているかのように規定されているが、この考え方の説明がなされていない。 上記規定は、居住誘導区域のみが柏市公共交通網形成計画の対象であるような考え方に基ついているのではないかと想像できるが、この考え方には同意し難い。 立地適正化計画の規定では、居住誘導区域外においては、定められた行為（開発行為と建築等行為）が届出の対象となると聞いているが、これは今後そういった行為が制限されると解するべきものであって、現時点で居住誘導区域外に居住している者に対して、（公共交通の対象から外すことによる）不便さを強いて居住誘導区域内に誘導すべきものではないと考える。 したがって公共交通網形成計画を立案するにあたっては、居住誘導区域の魅力が現時点よりも高まることにより当該区域へ居住を誘導するとともに、現在も未来も常にその時点の交通の利便性追求と交通弱者に配慮した公共交通網を目指すべきものと考ええる。	（1. 2計画の位置づけ, 2. 1. 4立地適正化計画） 地域公共交通網形成計画と立地適正化計画の関連性を追記するとともに、公共交通空白不便地域の定義等について計画書の記載を整理いたします。 （2. 3. 2公共交通空白地域） 立地適正化計画で目指す居住誘導区域への居住誘導は中長期に亘り緩やかに進めるものであり、地域公共交通網形成計画では、これに向けた取組み施策を位置付けることで、将来の人口減少社会への対応を図ってまいります。なお、居住誘導区域を外れた地域の移動手段の確保については、短期施策にその旨を明記するとともに、引き続き、地域公共交通活性化協議会等において検討してまいります。
			2 短期施策について (P54)短期施策B. 地域内循環交通の強化について示されているが、柏の葉キャンパス駅周辺で行うことに関して、その実施根拠が明確ではない。（公共交通の利便性向上が望まれていることと地域内循環バス導入が結び付かない。この地域の特質など循環バスを運行するという結論に至った根拠） (P56)短期施策D. コミュニティ交通の運行形態見直しについて示されているが、どのような分析を経て、体制を継続することにしたのか？どのようなニーズ分析を行いコース見直しになったのか？ニーズの分析結果や他の方法との比較検討結果を示すべきと考える。 (P57)短期施策E. 交通空白地域における公共交通の導入について示されているが、対象を中央地域に限定した根拠が示されていない。（そもそも中央地域は他の地域に比べて商業施設や病院などが多く存在しており、移動を必要とする距離が短い（都市拠点と位置づけられており、徒歩圏において様々な都市サービスを提供することが謳われている。P6）。このため、同程度の人数の移動所要がある場合は、優先度を下げべきと考える。	（短期施策B） 地域内循環交通について、柏の葉地域は公民学（公共、民間、大学）連携による次世代環境都市づくりが謳われており、民間主導による柏の葉交通戦略が策定されています。当該施策は、柏の葉交通戦略の位置付けを踏まえた民間主体の取組みであり、行政単独では対応困難な利便性向上に資する短期的取組みとして位置付けたものです。 （短期施策D） 計画書の表現を見直してまいります。 （短期施策E） 当該施策の位置付けについては、居住誘導地域内公共交通空白不便地域の高齢者人口に着目して、多くの高齢者の居住により対応の必要性が高いと考えられる中央地域を抽出したものです。
			3 その他 (1) (P20)図2－21 公共交通空白地域中、相乗タクシー「カシワニクル」のエリアをピンク色で示し、当該空白地域から除外しているが、他の地域と同じ条件で示すべきものとする。 (2) (P－44、P－45)運賃別利用頻度と負担方法別利用頻度の図から（個人的感覚ではあるが）、「他の地域と比較して南部地区でコミュニティバスの利用要望が多い」と読み取れるが、このアンケートの結果はどのように計画に反映されているのか？ (3) 地域の呼称について 計画（案）文書全般に、中央と北部についてはその呼称は一貫しているが、南部及び東部については、一貫性がないように思われる。過去に立案された計画で使用された地域の呼称については、現在の地域呼称を併記するか、注意書きを追加すべきである。また、P参考－18沼南庁舎周辺への幹線軸を「南部」と称しているが、地域との整合性から「東部」が適切であると考ええる。 (4) (P参考－21) 予測条件、ネットワークとして図2－20が示されているが、何を示しているのか理解できない。	（地域の呼称） ご指摘を踏まえ統一するようにいたします。 (P参考－21) 予測の前提条件を追記するようにいたします。

番号	住所	年齢	ご意見	回答
72	増尾	79	前略 平素、市の行政施策については何かとお骨折り返し頂き、心から感謝申し上げます。 早速ですが、路線バスの少ない地域の対策として現在いくつかのミニバス等対策がとられており、私の知人(80歳以上)も趣味活動に利用しており助かっている旨の話を聞き、それなりの効果を生んでいるものと感じております。 一方において、施策の地域が限られており、費用対効果はどうだろうか、利用者が少ないとも聞いております。理由は、ルートが利便性に欠ける、サービス地域が限られている、増員などにルートがない、などの意見も耳にします。もちろん、費用がかかることであり、要望をすべて受け入れることはムリと思います。 私個人は80歳を過ぎていますが、小さい車を運転出来るので、注意したら買い物、通院等の妻と用を足しております。しかし、車を手放した人、足が弱い人等、高齢者の多くが不便を感じていることも事実です。「ミニ交通手段」のことは知っていても、利用し難いとのことで乗っている人は限られているようです。路線バスは市、民間いずれもペイしないものは実現はムリがあります。市が行うミニ対策バスは絶好の手段ですが、予算と効果がマッチしない等、限界があると思います。施設でデイサービスの様に送迎を行うことも一策ですが、目的が違ってくる。私もここで、このルート、この時間と具体的に提案は出来ませんが、なるべく広い意見を集めることが妥当性に近づく方法ではないかと思います。 例えば、市内の交通不便地区をいくつか選んで、その地域の自治会(町会)に働きかけ、調査、意見を集約するのはどうでしょう。現在の町会は昔と違ってかなり動きが良くなっているようです。どの地区に、どのルートで、運行ローテーションは、考えられる利用者、利用先は、などこうした調査を集約し、優劣、順位を判断するのも一つの方法だと思います。一部の有力者、一部住民の意見も大切ですが、公平公共の立場から、多少手間が要っても緊急性は少ないので、土台のしっかりした企画プランで行って頂きたい。極端な言い方かもしれませんが、利用が少なければ廃止することも可です。税金のムダ遣いを避けることも大事です。「福祉」の名のもとに大判振舞いはPRが主になり高架が乏しい結果になります。他市のことですが、知人も言っていました。「ミニバスはやってるが、口で言うて親切な施策ですが、費用のムダを感じる。」とのこと。 私は、柏市では地形から見て、市街地と過疎が点在し、路線バスはやり難い面があるので、ミニ交通手段も、決してムダではないと思います。沼南⑤路線は25年3月廃止予定とか。こうした見直しをしっかりと行って「ミニ交通」の特徴である当面の効果・必要性を判断して行うことも大切と思う。路線バスの様な長期的視野は必要ないと思う。 追伸 ①私からは、具体性のない意見で恐縮です。又、PCが故障の為使えず乱文乱筆となりましたことお許し下さい。 ②市資料A区(p18)の図2-19のルートは検討して欲しいとの声がありました。コースが固まりすぎて利用し難いとか。今回はミニ交通について耳にしたのが遅く、こまかい話を聞けないままで申し訳ありません。この地域の方に聞いて下されば判るのではと思います。 ③ルート検討に当っては、公共機関、施設ばかりでなく、大型店舗も含めて頂けると便利ですが、店は駄目でしょうか。	