

佐倉市地域公共交通総合連携計画（素案）に寄せられた意見と市の考え方について

（１）意見募集結果

意見募集期間	平成22年2月16日～平成22年3月2日
意見募集結果	意見提出者9名
意見に対する対応	意見を参考に案を修正したもの 0件 原案のとおりとしたもの 27件

（２）意見内容と市の考え方

NO.	提出された意見の内容	意見に対する考え方	案の修正の有無
1	乗降場を自宅付近、共通乗降場は、神門での乗換えが大変であることから、公共施設、病院、商業施設、金融機関、駅などに設定してほしい。	乗降につきましては、運行エリア内であれば、どこでも可能となっております。 しかしながら、運行エリア外に出る際には、既存交通事業者の経営を圧迫する懸念があり、事業者との合意形成が難しいことから、既存公共交通機関に乗り換えていただくこととなります。 連携計画（素案）P32～P33に記載されている、「路線バスの再編」や「乗換拠点の整備」を合わせて進めていくことで、乗換え時の不便解消に努めてまいりたいと考えております。 また、実証運行を進める中で、運行エリアや乗継ぎ問題の更なる改善を図ってまいりたいと考えております。	無
2	川村記念美術館の送迎バスも利用できるように検討してほしい。	施設の送迎バスも1つの既存交通と捉えられることから、このような機関との連携強化も必要と考えております。 しかしながら、基本的には施設利用者のための送迎バスですので、本来の利用者利便を損なわない中で、施設運営者との合意形成を図っていく必要があることから、早期の実現は難しいものと思われまます。	無
3	空席がある場合、事前の予約が入ってなくても、乗車を認めてほしい。	現在の計画では、前日までの予約としておりますが、実証運行において利用者の実態分析を進め、その資料をもとに事業者との協議をおこなう中で、変更も視野に入れていきたいと考えております。	無

4	<p>運行時間について、現行 8:00 ~ 18:00 となっているが、通学等を考慮して、6:30 ~ 20:00 に拡大できないか。</p>	<p>今般の計画の基本方針の1つとして、「急速に進む高齢化社会に対応した移動手段の確保」を掲げてございまして、それに基づき運行時間を設定いたしました。</p> <p>運行時間の拡大につきましては、第1の対象である高齢者の利用実態と、収支状況等の要因を分析する中で、検討を進めてまいりたいと考えております。</p>	無
5	<p>地区外の移動について乗り換えで移動とあるが、待ち時間で高齢者等は、スムーズに乗り換えることができるか疑問である。</p>	<p>連携計画（素案）P32 ~ P33 に記載されている、「路線バスの再編」や「乗換拠点の整備」を合わせて進めていくことで、乗換え時の不便解消に努めてまいりたいと考えております。</p>	無
6	<p>デマンド交通を運行するのであれば、地区外（JR 佐倉駅・京成佐倉駅）に運行できるよう要望する。</p>	<p>NO. 1 の回答をご参照ください。</p>	無
7	<p>乗換え地点での天候（雨、風等）により、屋根付きの駐車場は必要であると考えます。</p>	<p>連携計画（素案）P33 に記載がございまして、「乗換拠点の整備」も事業として進めてまいります。</p> <p>上屋については、スペースの確保も必要となることから、全ての乗換え地点に設置することは困難でございますが、実証運行の中で、利用者の多い乗換え地点を優先的に整備していく予定でございます。</p>	無
8	<p>デマンド運行時間外における代替交通については、本素案の内で検討ではなく事業概要を定める方向で行ったほうが望ましい。</p>	<p>デマンド交通運行時間外の代替交通についても整備する必要がございまして、今後、既存事業者との協議を行っていく中で、事業概要を定めてまいりたいと考えております。</p>	無
9	<p>少子高齢化が進む弥富地区において、デマンド交通に踏み切ることが賛成であるが、いかに利用者を増やすかが課題ではないか。</p>	<p>利用者の確保、増加にあたっては、地域の方々のご協力が不可欠であると考えております。</p> <p>連携計画（素案）P36 に記載がございまして、「住民主体の地域公共交通を考える会」を運営する中で、地域住民、事業者、行政といった関係機関の協力体制を構築してまいりたいと考えております。</p>	無
10	<p>年齢を区切って一度利用してみるのが良いと思う。</p>	<p>利用者データの収集を行いまして、年齢層、目的地、時間帯などを分析し、効率的な運営を目指してまいります。</p>	無

11	介護サービスなど、他のサービスも活用することで、上手に運用していくことが望ましいのではないか。	地域の移動手段を充実させるためには、今回導入を計画しているデマンド交通と、既存サービスの連携が不可欠であると考えております。	無
12	実証運行での態様や乗降場について、疑問がある。	NO.1 の回答をご参照ください。	無
13	前日予約ではなく、急な場合でも利用できるよう公共の乗降場を設け、予約なしでも利用できることを望む。	NO.3 の回答をご参照ください。	無
14	乗継ぎに関して、色々な事情を持つ高齢者にとっては難しいと思うので、乗継ぎなしで市内へ行ける方法が良いと思う。	NO.1 の回答をご参照ください。	無
15	デマンド交通の導入は、住民にとってとても良い計画だと思うので、早期実現を望む。	南部地域については、平成22年10月から、志津北部地区については、平成23年度から運行開始を目標としております。	無
16	なぜ予約が必要なのか。	デマンド交通は、定時定路線型のバスとは異なり、予約（需要）の発生した時のみ運行することで、効率性を高める運行方法でございますので、ご理解くださいますようお願い申し上げます。	無
17	乗り継ぎをするのが困難。	NO.1 の回答をご参照ください。	無
18	1回の乗車が300円の理由は。	運賃設定については、自宅前までの送迎が可能な点でバスよりも利便性が高いこと、一方で、乗合いをする点でタクシーよりは利便性が下がることから、バスよりも高く、タクシーよりも低い運賃として設定しました。	無
19	デマンド方式ではなく、弥富地区内を循環し、JR 佐倉駅まで運行するバスを1日5便程度、運賃200～300円で、利用する方式の方が望ましいのではないか。	<p>連携計画（素案）P11 に記載がございますとおり、現在のバス路線は、市の補助金により運行維持を図っておりますが、乗車人数が1便あたり4名程度という現状がございます。</p> <p>このバスについて、アンケート調査や住民ヒアリングを実施した中で、「運行頻度が少ない」、「バス停まで遠くて利用できない」といった声が多かったことから、1時間に1本程度の運行頻度を確保したうえで、ドア・ツー・ドアサービスの提供が可能な、デマンド交通方式を導入することといたしました。</p>	無

20	川村記念美術館の送迎バスを利用できるようにならないか。	NO.2 の回答をご参照ください。	無
21	他市のコミュニティバスを研究し、それらを見本にできないか。	これまでも、他市の事例研究は進めてまいりまして、その結果と地域の実情を勘案したうえで、今般の連携計画（素案）を作成いたしました。 今後も先進市の事例研究は継続してまいりたいと考えております。	無
22	ドア・ツー・ドアサービスにより、高齢者に適した生活交通手段を提供することは賛成である。	ご理解をいただきありがとうございます。	無
23	神門などで路線バスに乗り換えるのは、高齢者にとって負担ではないか。	NO.5 の回答をご参照ください。	無
24	通勤、通学などを考慮すると、JR 佐倉駅、京成佐倉駅まで運行することが望ましいのではないか。	NO.4 の回答をご参照ください。	無
25	市役所や近隣のスーパー、病院までは直行してほしい。	NO.1 の回答をご参照ください。	無
26	利便性や運行コスト、無駄の省略などを考慮すると、デマンド交通導入は好ましい手段だと思う。	ご理解をいただきありがとうございます。	無
27	千葉市や八街市のコミュニティバス、または第3工業団地止まりの路線バスを延伸させて、朝・夕の時間帯など、地域内にバスを通せないか。	地域の移動手段を充実させるためには、今回導入を計画しているデマンド交通と、既存交通網の連携が不可欠であると考えておりますので、今後の検討課題とさせていただきます。	無