

つくばみらい市地域公共交通網形成計画（案）に対する
意見の内容および市の考え方

意見提出期間	平成30年1月15日（月）～平成30年2月14日（水）		
意見提出者数	7人	意見件数	20件

No.	意見の内容	件数	市の考え方
1	この計画に盛り込んでいただきたく次の通り要望します。 計画案でも述べられているように、交通弱者が公共交通を求める理由は、目的地がつくばみらい市内、市外に限らず買い物目的、通院目的です。この目的のための起点となる駅として、市民が利用できる駅にはみらい平駅、小絹駅以外に守谷駅、みどりの駅があり、これらの駅を市民がどのように利用できるのかも計画の中に盛り込むべきです。これらの駅を利用できれば、買い物、通院の目的は多くの市民が達することができるものと思われます。 そのためには、市内全域からこれらの駅にコミュニティバス等以外に自転車や電動車いす等で安全・安心に到達できるための生活道路等の整備が不可欠です。 駅という公共交通機関を利用できない地域、市民が駅を身近に利用できるための市内全地域からこれらの駅までの利用できる交通手段、経路等についての情報提供も合わせてお願いいたします。	1	鉄道駅とは、広域的な移動を支える鉄道・路線バスと市内公共交通との連携強化によるアクセス向上と市外主要拠点等への移動手段の確保を図る主要な拠点として位置づけております。 鉄道駅の利用につきましては、当計画の実施策に掲げている「施策1 コミュニティバスの再編」や「施策6 市外総合病院への新たな交通手段の導入検討」、「施策7 周辺自治体と連携した広域バスの導入検討」で市外への通勤・通学や通院などの日常生活の利便性向上と市内公共交通網の強化を図る検討を行います。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとさせていただきます。 また、公共交通に関する情報提供につきましても、「施策11 公共交通の総合的情報等の提供」の中で鉄道や路線バスなどを含めた総合的な公共交通マップ等を作成する予定です。
2	コミュニティバスの路線の充実化については、交通弱者の移動手段という目的とは別の観点からの充実化を盛り込んでください。 現在、ワープステーション江戸での撮影施設の拡充が図られていることもあり、新たな路線として、みらい平駅から板橋不動尊、ワープステーション江戸を経由してきらく山までの路線の新設をぜひお願いいたします。 市内唯一の観光施設の目玉でもある板橋不動尊、ワープステーション江戸を結んだ路線は、市外の利用者を誘導し、つくばみらい市の認知度を全国的にも高めることにつながることが期待できます。 そのためにも、課題にある公共交通に関する市の内外に向けた情報提供が必要です。	1	コミュニティバスの具体的な路線の設定につきましては、「施策1 コミュニティバスの再編」の中で検討を行いますので、ご提案のありました「交通弱者の移動手段という目的とは別の観点からの充実化」につきましても、併せて検討してまいります。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。

3	63 ページ ①施策概要 【具体の施策案】に追加 ・路線バスが通っていない地区へのコミュニティバス提供による、鉄道・路線バスとの接続強化 (近年みらい平地域の発展が目覚ましいが、子供達に誇れるまちづくりを推進するため、農村過疎地域における子供にも交通手段の提供により均等・平等な成長機会を提供する)	1	コミュニティバスにつきましては、路線バスを補完し、分散する市街地相互の連携強化及び交流促進を図るための市内移動の交通手段として位置づけております。 コミュニティバスの具体的な路線の設定につきましては、「施策1 コミュニティバスの再編」の中で検討を行い、鉄道・路線バスとの接続強化を図ります。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。
4	83 ページ「つくばみらい市地域公共交通会議委員」について 公共交通会議委員に現状を最も熟知している現場の人間（コミュニティバスの運転手、デマンドタクシーのドライバーの代表者数名）を加えるべきと考えます。 (理由) 最前線で働かれている方々は、現状の良い点、悪い点を肌身で感じとっているはず。利用者の生の声を日々受け取っているはずです。貴重な意見を十二分に参考にすべきだと思います。	1	当会議の委員には、バス事業者及びタクシー事業者の代表の方も参加いただいております。現場の声を把握し、会議に反映しております。
5	(提案) セミデマンド方式を当市の実情に合わせて、新デマンドとして創り上げることがみらいに連結すると思います。 (参考) 停留所間を巡回するのがコミュニティバス、予約によるドア to ドアの運行がデマンドタクシー。その中間がセミデマンドのイメージです。	1	ご提案のありましたセミデマンド方式につきましては、現在運行中のデマンド乗合タクシーにおいても、自宅からバス停留所までの利用も可能ですが、市民の皆様が望む利用方法は、自宅から市内目的地へのダイレクトな移動であると考えております。 ご提案については、今後の公共交通の新たな交通手段の一つとして調査研究いたします。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。

6 ○コミュニティバスは、7 路線、1 路線 1 日当たりあたり運行本数最高 3 本、1 路線平均運行時間 1 時間弱を 2 台のバスで運行とのことです。これでは利用者の要望に沿った運行は物理的に不可能だと思います。それぞれの運行時刻は 2 台のバスをやりくりするために利便性を無視した機械的、事務的に机上で考えられた運行時刻にならざるを得ないことが運行時刻表を見ても明白です。 利用者の要望に沿った運行時刻の設定等のために、2 台のバスを現行以上に増やすことができないのであれば、コミュニティバスの抜本的な改革が必要であると考えます。 ○そこで提案ですが、現行のデマンド乗り合いタクシーをベースにして、シルバー人材の自家用車の活用による有料送迎方式の導入を提案します。 これから増加する定年を迎えたシルバー人材を登録し、利用台数を大幅に増やし利便性を高め、現行のコミュニティバスやデマンド乗り合いタクシーの利用者からの需要に対応します。 もちろん、法令上の規制等をクリアしなければなりません。高齢者が多くこうした公共交通の利用を求める住民がいる昔からの自治区が市内に点在しているというつくばみらい市がもつ特徴や、また、病院や大規模商業施設が市内にないことからこれらの施設への移動等が、住民にとって周辺市町村に比べ負担がより大きいという現実に向き合うために、国の特区制度の活用をはじめとして画期的な施策により、この提案が内包する課題に対し市は積極的に対応し実現に向けて検討してください。	2 ○コミュニティバスの具体的なルートやダイヤ、運行本数、車両の台数等につきましては、「施策 1 コミュニティバスの再編」の中で検討を行い、決定いたします。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。 ○ご提案のありましたシルバー人材の自家用車の活用による有料送迎方式の導入については、運転手の運転に対する安全面の問題や運営体制等システムの仕組みだけでなく、市民の共助の意識も醸成していく必要があるなど、様々な課題がありますので、今後の公共交通の新たな交通手段の一つとして調査研究いたします。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。
---	---

7	55 ページ「4. 地域公共交通に関わる課題の整理」(デマンド乗合タクシー利用登録者アンケート調査)について 【追加】 運行サービスに対する満足度については「運賃」の満足度は高いが「運行エリア」「運行終了時間」への不満度が高い。の後に運賃が高いことが理由で利用しない人は10.5%, 運賃の見直しを求める要望も利用者で15.4%ある。 【追加理由】 運行サービスに対する満足度については「運賃」の満足度は高いが、「運行エリア」「運行終了時間」への不満度が高い。とまとめているが、一方、53 ページの『■デマンド乗合タクシーを利用しない理由』では「運賃が高いから」が10.5%もある。 54 ページのデマンド乗合タクシーの運行サービスの改善要望では利用者で「運賃の見直し」が15.4%, 非利用者で9.4%もある。運賃が高くて利用ができないでいる方々の調査が必要であると考え、課題の整理に追加すべきです。	1	アンケート結果から、運賃への不満や運賃の見直しについて意見があることは十分認識しております。 55 ページで記載しております課題の整理では、アンケート結果において回答が多かった意見をまとめたものでございます。 その他の様々なご意見についても、各施策において検討していくものと考えております。 従いまして、本件につきましては、文言の追加は行わず、原案どおりとします。
8	64 ページ【施策2】コミュニティバスの車両更新に伴うバリアフリー化 【追加】 【具体の施策案】《車両の選考の基準案》に乗車定員の前に「路線にあった」を追加し、路線にあった乗車定員にする。 【修正理由】 推定利用度に合わせたバスの大きさを考慮すべき。	1	乗車定員規格については、「施策1 コミュニティバスの再編」において、具体のルートやダイヤ、利用者見込み等を検討した上で、「施策2 コミュニティバスの車両更新に伴うバリアフリー化」の中で、ルート環境や利用者見込み数を検討し、車両規格を決定することとしております。 従いまして、推定利用度に合わせた車両の導入となりますので、本件につきましては、文言の追加は行わず、原案どおりとします。
9	66 ページ【施策4】デマンド乗合タクシーのサービス充実 【追加】 【具体の施策案】に「運賃の見直し」を追加 【追加の理由】 上記の課題の解決のために「運賃が高くて利用できない」という方々がいることから、交通弱者(障害者、低所得者の高齢者、生活保護受給者など)の実態を調査し、事態にあった運賃の見直しが必要である。	1	現在の運賃設定は、受益者負担の観点から運行経費の3分の1程度を利用者にご負担いただいております。 デマンド乗合タクシーは、高齢者や障がい者の方々の利用も多いため、「施策15 各種利用促進策の実施」の中で、多様な運賃割引制度の導入について検討を行い、利便性の向上を図ります。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。

10	○セミデマンドタクシーの導入。 ・コミュニティバス停を巡回する乗合タクシーを連想して下さい。 (効果) ①ダイヤ(本数)を低予算で増やすことができる。 ②住民の地域公共交通への関心を高めることができる。 (導入理由) 地方のタクシーの動向は1日の大半が駅付けの客待ちです。都内は流しが主流で、駅付けが3～4割。流し営業をバスルートに使用して活性化させる。 (予算) 昼間の駅付けタクシーの時間当たりの赤字補填プラス巡回距離増に対するの燃料費補填で対応できると思います。	1	一般タクシーを活用したセミデマンドタクシーの導入につきましては、制度や仕組み、現行のデマンド乗合タクシーとの関係など様々な課題がありますので、今後の公共交通の新たな交通手段の一つとして調査研究いたします。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。
11	計画全体について 2年間の策定期間を要して、次年度の実証実験につながる計画がないことは、問題と考えます。策定と合わせて、国の施策と連携し、実証実験につなげていくことが、このような計画には必要と考えますが、いかがでしょうか。	1	本計画につきましては、本市が目指す公共交通の実現に向けて、計画期間の5年間の中で実施する施策を位置付けたものです。この計画の中で掲げた施策については、各施策ごとに実施期間を明示した上で、基本目標を達成できるよう事業を進めてまいります。
12	運行予算が、自治体の規模からして少ないことは問題ではないか。	1	運行予算が少ないのが問題とのご意見ですが、予算規模ではなく、市民が利用しやすい公共交通システムをどのように構築していくかが課題であると考えますが、市政運営全体におけるバランスなどを考慮しながら、公共交通事業予算の確保に努めます。
13	交通にかかわる環境への負荷の低減を図る施策が見当たらない。エコドライブの推進などの施策。	1	本計画を推進することにより、自家用車から公共交通への利用転換が促進され、環境負荷軽減につながるものと考えております。 また、「施策2 コミュニティバスの車両更新に伴うバリアフリー化」では、環境に配慮した車両の選考を行います。
14	6 7 P 市外総合病院への移動のニーズが多いので、運行開始を2020年ではなく18年に検討し19年には開始できるように前倒しの施策を講じることが必要と考える。	1	市外総合病院への移動ニーズにつきましては、早急に対応していくべきと認識しておりますが、運行方法の検討や関係機関との調整、市民への周知などに時間を要するため、計画で提示した実施スケジュールに基づき進めていきたいと考えております。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。

15	広域バスの導入についてもニーズが多いので、2022年の実証運行は、遅すぎると思う。前倒しで、18年に検討をして実証実験を19年から始め、20年の運行を目指すことが望まれる。現計画は遅すぎる。	1	広域バス導入の検討にあたっては、連携市内の公共交通網との調整や各交通事業の協力体制の構築など導入に向けた調整期間が必要であるため、計画に提示した実施スケジュールに基づき進めていきたいと考えております。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。
16	7 3P 促進に関する施策について公共交通を使った楽しいイベントの開催が必要と思います。 例) お花見コミバス お祭り号 (各地のお祭りを回る)	1	利用促進策につきましては、「施策3 路線沿線の商業施設等との連携」及び「施策15 各種利用促進策の実施」の中で検討を行います。 ご提案については、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。
17	○こちらへ越して着て数年です。一番驚いたのが、商業施設の無さとTX駅へ向かう(及び戻り)バスが無いことでした。 こちらへ来る前はつくば市に20年以上住んでいましたし、その前は東北の辺鄙な地に住んでいた者から見ても、関東圏にも関わらず、主要駅へ向かうバスの少なさに驚きと残念さを拭えません。 (ゴルフ場近くに住んでおりますが、最近やっと道路の拡張工事が行われてきておりますが、徒歩では歩道がなく非常に危険を感じ歩けません) 要望として一番はっきり言えば、TX駅へ向かうバスの増便です。 小絹以外の場所は、主要駅はTX駅でしょうし、やはり、各所からTX駅へ(及び戻り)のバスの増便を要望します。 一番よいのは、駅周辺の商業施設の増加とそれに伴う交通網の発展以外にありません。 病院施設への直通バスの増便より、駅への交通を発展させた方が良いです。なぜなら、他所は駅から病院へのバスがあります。 商業施設があれば人が集まり、公共交通機関の利用も増える図式は言わずもがなです。 現在のコミュニティバスは、対象利用者が誰を示しているのか分かりません。 通勤に使うには朝は遅すぎる。帰りは早すぎて定時退勤をしても、もうバスがありません。 通院へ使うには本数が合わない。 買い物に利用しようとしても全くバスがありません。 費用よりも、まずは自分の地域でバスが走行されていなければ、利用しようと思っても	2	○コミュニティバスの路線・ダイヤについては、「施策1 コミュニティバスの再編」の中で検討してまいります。再編にあたっては、鉄道・路線バスとの接続強化や目的に合ったルート・利用しやすい運行ダイヤの設定などに留意しながら、検討を進めてまいります。 ○駅周辺への商業施設の誘致につきましては、本計画に関わる事項ではございませんので、回答は出来かねます。

	利用出来るわけがありません。 もちろん、関東鉄道のバスも然り、朝の異常に早い時刻を過ぎればもう何もありません。他所から TX を利用し来た人に、バスがないのでどこへも行けないと言われたこともあります。 高齢者の自動車事故が年々増加している状況下、今後年齢に伴い一律に免許返納義務が発生するでしょう。 そうした場合、住民の足はバス以外にないのです。 是非とも駅へ（及び戻り）の交通網（バス）の増便を検討していただきたいと思います。 ○そして、蛇足ではありますが、市が不動産業界と一緒に駅周辺への商業施設の導入も検討していただきたいものです。		
18	現在の福岡地区はコミュニティバスが通っておりません。過去通っていましたが利用客が少なく無くなったようです。しかし時代は変わり、自動車免許を返納せざるを得ないとなると、それこそどこへも行けなくなります。 私は民生委員をしている関係で免許を所有していない高齢者と話し合う機会がありますが、商業施設は遠く、歩き、自転車は危ういということでバスの復活を希望しております。 また、市外病院への移動（主に福岡地区の方はつくば市方面）でみどりの駅へそれと役所関係では谷和原庁舎、伊奈庁舎へと多方面に渡ります。 東櫛戸台線を通り、福岡地区を巡るバス、それも1日1回ではなく何便か欲しいものです。それも料金を安価に。（1回100円～200円位）是非、ご検討をよろしくお願いします。	1	コミュニティバスの具体的な路線の設定につきましては、「施策1 コミュニティバスの再編」の中で検討してまいります。 市外病院への移動については、「施策6 市外総合病院への移動ニーズに対応した新たな交通手段の導入検討」により、ご要望と併せ検討を行います。 従いまして、本件につきましては、原案どおりとします。