

「木更津市地域公共交通計画（素案）」に対する意見公募実施結果及び対応について

1 意見募集

- ①実施期間 令和4年12月15日（木）～令和5年1月13日（金）
 ②意見募集方法 郵送、ファックス、電子メール、直接持参
 ③募集結果 4件（2人）

2 意見に対する市の考え方

「木更津市地域公共交通計画（素案）」への意見に対する市の考え方

番号	意見の概要	市の考え方、対応
1	資料 P68 について計画目標②では、「市街地循環線をベースとして郊外への循環線上の停留所にて路線を乗り継ぐ」という方針である。 この計画であると、以下の問題があるのではないかと思う。 1. 循環線だと従来経路よりも所要時間がかかる停留所が増加する。また、現在の太田循環や八幡台循環のように一度遅れが発生するとダイヤ平復が難しい。 2. 従来よりも乗り継ぎの手間が増加し、以前より乗り降りの負担が増加する。また、運賃を2度支払う必要があるので従来よりも負担が増加する。 また、もし乗り継ぎ運賃割引をする場合、現在の車載 IC システムだと、運賃箱のリーダーにタッチし運賃を引き去ると、その乗車した記録が IC カードより消去されてしまうので、乗り継ぎ割引を IC でもできるような仕組みを構築する事が大切だと	路線バスは、人口減少や自家用車の普及などにより利用者が減少する中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が、交通事業者の経営の悪化に追い打ちをかけています。 このような中、路線バスを持続可能なものとするためには、バス利用者の移動ニーズは満たしつつも、バスの運行効率を上げることが可能なバス路線網へ再構築することが必要です。 そこで、本市では、市街地循環バスを導入し、あわせて、路線バスの乗継割引制度を導入することで、持続可能性と利便性・効率性の高いバス路線網へ再構築することを目指しました。 なお、路線バスを再編する際の具体のルート設定や、乗継割引制度を導入する際に使用する車載 IC システムの選定については、市民のニーズ等を踏まえ、バス事業者が主体となり取り組みます。

	思う。 以上のことより私は、今後の地域公共交通は、既存の経路にとらわれずに、ニーズがある場所（点）をバス路線（線）で結んで行くというフレキシブルな考え方の元で再編する必要があると思う。 また、各社運転手不足の中、少ないダイヤでたくさんのお客さんを乗せられるような持続可能なダイヤ作りが必要と考える。 最後に、再編をするにあたり木更津市が実施した OD 調査に加え、実際に運行している運転手さんに「どの時間に人が多く乗るのか」や「どの便にはお客さんが全然乗らないのか」などの実際運行してみてわかる情報を得る事により、より便利な公共交通になっていくのではないかと私は思う。	
2	1. 第2章 公共交通を取り巻く現状と課題 ①高速バスの運行状況を令和5年1月に変更する →運休解除や増便があるので現状を反映させる方が望ましい	ご指摘のとおり最新のデータに更新します。
3	2. 第4章 計画目標達成に向けた事業 ①高速バスの利便性向上に関し JR 羽田アクセス線を考慮 →本計画の期間内に JR が羽田空港地下駅建設予定 山手線直結線の開通でバス需要の激変が考えられる その動きを念頭にバスアクセスの協議を進めると明記する 金田～羽田のピストン運行が最も効果的になるはずである 一般道の少ない区間で連結バスを検討し効率向上を目指す	ご意見は、計画目標達成に向けた事業（高速バスの利便性向上）に取り組む際に参考とさせていただきます。

4	②地域公共交通ネットワークの構築に広域的視野が必要 →金田と袖ヶ浦や畑沢と君津など密接な関係が生じている 本計画の広域版を作成する協議体を構築する必要あり 近隣市との協議を始めることを明記された方がよい	広域的視野による地域公共交通ネットワークの構築については、2 ページ「1.3 計画の対象区域」において「本計画の対象区域は、木更津市全域とします。なお、木更津市内を運行している高速バスや路線バスは、県内周辺及び県外の自治体等まで接続している路線が多いため、運行の維持・改善にあたっては、個別に協議調整を図るものとします。」と明記しておりますので、必要に応じて県や近隣市と協議を行います。
---	--	--