

『千葉市地域公共交通計画（案）』に対する意見の概要と市の考え方

※頁はパブリックコメント時の計画のものです。カッコ内の記載が修正後の頁を示しています。

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
1	—	全般	公共交通の必要性をあまり感じない理由に、自家用車があり移動できる環境があるとの答えが多いが、何年か後には車を運転できない時が来ることを、若い世代にも認識してもらう必要がある。	持続可能な交通サービスの実現にあたっては、交通事業者のサービス改善に向けた取組だけでなく、多くの方が公共交通の重要性・必要性や、将来の自身の移動について考えることが必要であることから、具体的取組に「No.11 モビリティ・マネジメント」を位置づけ、学校の授業や市政出前講座等の対話型のコミュニケーションを通じた自発的な行動変容を促す取組みを進めてまいります。	—
2	—	全般	必要な路線を厳選し、市営にするなり、補助金を出すなりすればいいのではないかと。	市内の路線バスは、バス事業者 10 者が総路線延長 500km を超える規模で路線を設定し、市域を広くカバーしておりますが、新型コロナウイルス感染拡大により輸送収入の減収が続いていることから、事業継続に係る支援金給付や、感染拡大防止対策にかかる費用への助成を実施しているほか、地域の生活路線の維持確保のため重要な役割を果たしている、他市とまたがって運行している路線については、国及び県と協力し、補助金の活用を促進しております。 また、既存バス路線の退出などが生じた若葉区泉地域においてはコミュニティバスを運行しており、地域と協力して、利便性や収支率の向上に向けた取組を実施しております。 今後は、支え合い交通の導入等により、公共交通利用者の裾野を広げる取組を進めるとともに、引き続き、交通事業者の状況等に応じた支援策を検討してまいります。	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
3	—	全般	<p>公共交通分野への政策に関して市民 1 人当りの税金投入額を示してほしい。また、本計画の検討への財政負担はどの程度か。</p> <p>他の自治体と比べてそれは高いのか低いのか千葉市の公共交通政策に対する財政的なスタンスがわからない。本当に重要だと思うのなら市が財政的に全面的に支えれば良いのではないか。行政が実質的な運営するから公共交通ではないのか。</p>	<p>本市における公共交通分野に関する財政負担は、年度や現在のコロナ禍などのように社会経済状況によって異なることから、定量的にお示しできません。</p> <p>これまでも公共交通の利用促進等に関する取組や、各交通事業者への支援を行ってまいりましたが、公共交通の維持・確保は重要であることから、引き続き、交通事業者の状況等に応じた支援策を検討してまいります。</p> <p>なお、公共交通を担う事業者は様々ですが、本市内では多くの交通事業者は民間企業となっております。</p>	—
4	—	全般	<p>支え合いという言葉を多用しているが、日本は資本主義国家である。共産主義国家のような行政に都合の良い単語を用いている意図は何か。</p>	<p>持続可能な交通サービスの実現にあたっては、交通事業者、利用者、千葉市が各々の役割を果たすことが不可欠であると考えていることから、それぞれの役割分担について、計画に位置づけるとともに、多くの人々が公共交通の重要性・必要性や、将来の自身の移動について考えることが必要であることから、具体的取組に「No.11 モビリティ・マネジメント」を位置づけ、学校の授業や市政出前講座等の対話型のコミュニケーションを通じた自発的な行動変容を促す取組を進めてまいります。</p>	—
5	—	全般	<p>自動車は便利だから使っているわけであって、バスや電車を使いたくなるように営業努力をしてサービス水準を上げればいいだけではないのか。市民に「民間会社を支えてください」というのは筋が違う。自家用車も立派な交通機関なのだから、自動車メーカーのことは支えなくていいのか。自動車産業のことはどのように考えているのか。</p>	<p>なお、公共交通の5つのメリットや期待される役割などをお示しすることで、自由な外出・移動が可能な社会を目指すにあたって、公共交通がなくてはならない社会インフラの1</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
				つであるなど、本計画の策定意義につながることから、計画の冒頭に掲げておりますが、地域の実情等により、自動車の利用を優先せざるを得ない地域があることは承知しており、過度に自動車に依存せず、公共交通と自動車の適切な使い分けが望ましいと考えております。このことから、過度に自動車に依存せず、公共交通と自動車の適切な使い分けが望ましい旨の記載をしております。	
6	—	全般	<p>千葉市の役割に周知や啓発や情報提供といった言葉を乱用されているが、その費用対効果はどの程度なのか。</p> <p>周知とは広報紙を印刷して区役所や出張所に並べることか。誰も見ないような市のHPやSNSに載せることか。</p>	<p>本計画の周知については、市のホームページへの掲載や冊子の配布等を実施するほか、具体的取組に「No.11 モビリティ・マネジメント」を位置づけているように、市政出前講座、ワークショップ等を定期的で開催する中で進めてまいります。</p>	—
7	—	全般	<p>過去の交通政策、総合交通計画で掲げていた目標の達成状況はどうなのか。達成状況と今回計画で見た課題・目標との関連性は何か。過去の計画との関連がないと場当たりの政策に見えてしまう。</p>	<p>平成24年度に策定した千葉市総合交通政策では、「都市の魅力向上や活性化に資する交通政策」を基本方針として37施策を位置づけております。</p> <p>また、3次にわたる「施策の推進計画」を策定した上で、各施策を推進しており、第3次計画の検証結果では、計画に位置づけた80事業のうち56事業が達成率80%以上となっております。一方で、未実施だった事業や継続して取り組むべき事業については内容等を精査し、今回の計画に位置づけております。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
8	—	全般	上位計画の見直しに併せて本計画を見直すのであれば、あと残り1年である。1年で改定することになるであろう本計画策定への投資はどの程度なのか。(策定に携わっている大学教授などへの報酬費用含む)	本計画の改定の有無は決まっておらず、また、仮に改定する場合も改定内容によって費用等は変動するため、お示しできません。	—
9	—	全般	課題に対して、目標を設定していると思うが、関連性が読み取れない。課題—目標—個別施策の関連が読み取れないので、わかるようにしてほしい。	本計画では、市全体・都心部・郊外部に分けて課題や方向性を整理した上で、各方向性に対応する3つの基本方針を設定しております。また、目標や具体的取組に関しては、「施策の体系」のとおり、各基本方針に紐づくよう整理しております。	—
10	—	全般	地方ではバス路線再編について議論が進行しているが、本計画には一切記載がないのはなぜか。	市内バス事業者10者が委員となっているバス事業者部会やそのワーキンググループ等を通じて、バス交通の方向性の確認や情報共有等を行ってまいりましたが、コロナ禍などの社会状況の変化から、現状の路線の維持こそが重要であるとの議論を踏まえ、記載の内容としております。	—
11	—	全般	多くのバス会社が乱立している千葉市だからこそ路線再編の議論がなされ、施策として載せるべきではないのか。同じような行先に別々の会社のバスがあるため非効率である。		—
12	—	全般	普段の移動に困っている市民の意見を取り入れたのでしょうか。パブリックコメント手続き前の段階で、丁寧な市民説明を行ったのか。	本計画策定にあたっては市民アンケートや市民ワークショップ等を実施し、市民の移動に関する実情やご意見を伺う機会を設けてまいりました。 なお、ワークショップの参加者には、普段の移動に対して課題を抱えている立場の方などもいらっしゃいました。	—
13	—	全般	本計画案の途中段階で定期的な意見募集や自治会などとの懇談会・意見交換会は行ったのか。その意見がどのように反映されているのか分かるように記載してください。		—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
14	—	全般	<p>本体計画がどれなのか分かりづらい。 A3 両面刷りのものが1枚あったが、冊子全体が左止めされているにもかかわらず折り込まれていなかったため不親切さを感じずにはいられなかった。用語集と同じく、読み手である市民を意識してはどうか。</p>	<p>いただいたご意見を参考に、計画策定・公表時にはそれぞれの資料がわかりやすくなるよう努めてまいります。</p>	—
15	—	全般	<p>全国的に現在進行形で公共交通への期待は高まっているものの、行政の取組がその場しのぎにしか見えない。良い暮らしへと変革するための計画になることを望んでいる。</p>	<p>本計画に位置づけた基本理念・基本方針の実現や、計画目標の達成に向けて取り組んでまいります。</p>	—
16	—	全般	<p>自宅近くのバス停を知らないのはバス会社の企業側の努力の問題ではないか。企業努力をするのが先決ではないか。さまざまな観点からメリットを感じないため顧客に選択されていないのが実態。 使いやすくするための具体的取組のスケジュールが抽象的過ぎて、千葉市の本気度が皆目見当がつかない。これでは市民としてついていけない。</p>	<p>路線バスは、鉄軌道のような敷設されたネットワークによる大量輸送機関と異なり、主に駅からの2次交通として多方面に路線設定されるなど、その移動特性や利用状況等の違いも、認知度に影響しているものと考えております。 今後、基本理念・基本方針の実現や、計画目標の達成にあたっては、交通事業者、利用者、千葉市が各々の役割を果たすことが不可欠であると考えていることから、それぞれの役割分担について、計画に位置づけるとともに、各具体的取組においても、交通事業者等の関係者と調整した上で、スケジュール等を記載しております。 なお、計画策定後、定期的に指標の進捗管理を行い、必要に応じた見直しを行います。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
17	—	全般	公共交通を日頃利用していない市民はこの計画を見ることがあるのか。公共交通を利用しない人にどのようにして見てもらう計画なのか。モビリティ・マネジメントと書いているが、今までに行っていなかったのか。過去の実績をお示し頂きたい。	<p>本計画の周知については、市のホームページへの掲載や冊子の配布等を実施するほか、具体的取組に「No.11 モビリティ・マネジメント」を位置づけているように、市政出前講座、ワークショップ等を定期的開催する中で進めてまいります。</p> <p>なお、モビリティ・マネジメントについては、本計画策定を契機に、既に取組を進めております。</p>	—
18	—	全般	<p>公共交通機関を使って欲しいのなら、自家用車を全面的に禁止するくらいの取組をしてみてもどうか。</p> <p>自家用車の利用を抑制する施策が少なすぎると感じる。市民に言う前に自分たちの襟を正してはどうか。目標を立て、公表し、結果と改善策まで公表する責任はあるのではないか。</p>	<p>地域の実情等から、自動車の利用を優先せざるを得ない地域があることなどから、過度に自動車に依存せず、公共交通と自動車の適切な使い分けが望ましいと考えております。</p> <p>また、具体的取組に「No.9 市職員へのエコ通勤やマイカー利用削減の啓発」を位置づけ、職員のエコ通勤の周知等に取り組んでまいります。</p>	—
19	—	全般	<p>視覚障害者で鉄道ファンは意外と多い。</p> <p>もっと安全な鉄道を目指してほしい。</p>	<p>ご意見として頂戴いたします。</p> <p>なお、本計画では目標3に「安全・安心への不断の取組」を掲げ、これに紐づく様々な具体的取組を位置づけておりますので、今後、目標達成に向けて取り組んでまいります。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
20	—	全般	<p>市内の鉄道は、千葉駅を中心にして放射状となっている。これらを串刺し（蜘蛛の巣の横系）にする路線がない（埼玉県、神奈川県的主要都市は串刺しの路線がある）。</p> <p>また、多くの都市では、路線バスが整備されているのに、路面電車が残っていて、かつ多くの乗客がいる。これが、公共交通を考えるポイントとなる。</p>	<p>いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、本計画では、本市の交通ネットワークの根幹軸である鉄道やモノレールの現状を踏まえた上で、他の公共交通等への乗り継ぎの利便性の向上等に関する取組等を位置付けております。</p>	—
21	—	全般	<p>本計画書の主題を明確にしてほしい。</p> <p>現状では、公共交通を充実させ利用者のスムーズな移動、マイカー規制による混雑緩和、来訪者の呼び込みなどが主要な課題かと考える。</p>	<p>本計画では、“地域”と“ひと”に着目し、身近な移動手段が充実することで、長く住み続けられる“ちばのまち”を推進していくため、基本理念を『身近な移動手段が充実した、暮らし続けたい“ちばのまち”～“地域”と“ひと”に着目した乗りたくなる交通環境づくり～』としました。</p>	—
22	—	全般	<p>モノレールは大変役に立つ公共交通なので、これからも大事にしてほしい。</p>	<p>モノレールは本市内の重要な交通機関であり、本計画でも交通ネットワークの根幹軸として位置付けております。</p> <p>今後も交通事業者とともに、快適性の向上など、本計画に位置づけた具体的取組を進めてまいります。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
23	—	全般	ヘルパーのパートのように、空いた時間で病院通いや買い物を自家用有償旅客運送が出来るようになれば、高齢者等の一定の層の足は解決できる。	<p>自家用有償運送については、本市では市全域においてタクシー等の公共交通が利用できることや、個人ではなく特定非営利活動法人等が運送するものであることから、ご意見いただいた条件での運送は本市では現実的な選択肢とはなり得ないものと考えます。</p> <p>一方で、P.44 上段のとおり、本計画に位置づけている“支え合い交通”においては、多様な移動手段を検討し、地域にとって最適かつ持続可能な移動手段の導入するものと考えております。</p>	—
24	—	全般	近い将来サポカーが増えると、高齢者の運転免許自主返納の問題は現在とは変わってくると考える。	<p>本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として位置づけており、自動車については、第1章の「交通手段の対象範囲」に記載のとおり、本計画の交通手段の対象範囲外としております。</p> <p>一方、いただいたご意見は、今後の運転免許自主返納の取組の参考とさせていただきます。</p>	—
25	—	全般	電車通勤・通学の送り迎えを減らすには、鉄道との連絡の良いバスダイヤを組む必要がある。	各路線バスのダイヤについては、路線バス事業者がそれぞれに設定しておりますので、いただいたご意見は各路線バス事業者へお伝えいたします。	—
26	—	全般	立地適正化計画と地域公共交通計画は一体のもので、軽微な変更は常に発生するため、計画遂行には柔軟性のある対応と、長期にかけあえる専門職が必要。	<p>ご意見として頂戴いたします。</p> <p>なお、本計画は立地適正化計画と連携した計画であり、今後、社会情勢の変化等に伴い、上位・関連計画との整合・連携を図る場合などにおいては、必要に応じて計画の見直しを行ってまいります。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
27	—	全般	<p>コミュニティバスは新聞記事を見ると各県が現状では限界・不可能と言っている。</p> <p>交通ネットワークは、時間経過で誘導区域に移動して行くものであり、基本的に現状の街をそのまま存続させるものではない。</p>	<p>「計画の位置づけ」に記載のとおり、本計画は立地適正化計画と連携し、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、まちづくりと一体となって進めていくため、いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>	—
28	—	全般	<p>高齢化がもう少し進まないと、住民同士のぶつかり合いで話し合いができない。</p> <p>住民に街の将来計画を周知することを先に実行するべき。</p>	<p>本計画の周知については、市のホームページへの掲載や冊子の配布等を実施するほか、具体的取組に「No.11 モビリティ・マネジメント」を位置づけているように、市政出前講座、ワークショップ等を定期的で開催する中で進めてまいります。</p>	—
29	—	全般	<p>駅事務員の勤務時間削減や管理方式の改善は定量的な数字で検討されている。バス事業においても、千葉市、バス事業者、地元利用者により、数字とアイデア出しにより改善できると思われる。</p>	<p>いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、基本理念・基本方針の実現にあたっては、交通事業者、利用者、千葉市が各々の役割を果たすことが不可欠であると考えていることから、それぞれの役割分担について、計画に位置付けております。</p>	—
30	—	全般	<p>多くの JR 路線が乗り入れる蘇我駅の有効活用として、千葉駅行きの路線バスを蘇我駅行きとし、蘇我駅で JR に乗り換えるようにするなど、交通政策課が持つ色々なデータから、白紙の上で路線図を作ったら意外な効果が発揮できるのではないかと。</p>	<p>市内路線バスは、各路線バス事業者において、地域の経緯や状況等を踏まえ、ルート及びダイヤ等を設定して運行しておりますので、いただいたご意見は各路線バス事業者へお伝えするとともに、今後の参考とさせていただきます。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
31	—	全般	今までのパブリックコメントの中で一番細かい。概要版から案に進むにつれ恰好良く書き過ぎているのに気が付いた。	ご意見として頂戴いたします。	—
32	—	全般	現在のバスは、将来的には無人バスに置き換わる時代が来るので、それを念頭に置き地域の移動を面で考え、どういうネットワークを作るか検討を始める。 ボトルネックになる道路事情は行政が投資効果を判断し将来計画に基づき決定をする。無人といえど、道路事情は良いに越したことはないのでは出来るところから始める。	持続可能な交通サービスの実現にあたっては、道路等のインフラ整備が重要と考えており、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。	—
33	2 下段～ 5 上段 (3 上段～ 5 下段)	はじめに 1 公共交通の 5つのメリット	公共交通の5つメリットを掲げているが、公共交通のデメリット（市が想定している現状の不便な点など）も併記してほしい。	計画では公共交通の問題や課題を整理しており、それらを踏まえて基本理念・基本方針を設定しております。 公共交通の5つのメリットや期待される役割などをお示しすることで、自由な外出・移動が可能な社会を目指すにあたって、公共交通がなくてはならない社会インフラの1つであるなど、本計画の策定意義につながることから、計画の冒頭にお示ししております。	—
34	2 下段 (3)	はじめに 1 公共交通の 5つのメリット	「公共交通にはクロスセクター効果がある」としてメリットを5つ書いてあるが、効果が数字で表されていないため、市民に効果がわからない。 自動車のメリットが語られずに一方的に「公共交通を使え」という上から目線のメッセージが感じられ不愉快である。	クロスセクター効果については、国土交通省等の発表資料などから、5つのメリット毎に、効果を記載しております。 なお、過度に自動車に依存せず、公共交通と自動車の適切な使い分けが望ましいと考えております。	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
35	5 下段～ 7 上段 (6 上段～ 7 下段)	はじめに 2 公共交通に 期待される役割 ～欠かせない社 会インフラ～	3つの「公共交通の役割」の解説の説得力が弱い。 “サービス維持・向上”は利用者の数に関係なく必要である。 “安全・安心の提供”はマイカーの存在とは無関係に必要である。 “様々な変化への対応”は利用者のニーズにあった対応がすべてで、SDGs やデジタル化は二次手段だと考える。	ご意見を踏まえ、記載内容を一部、追記・修正します。 公共交通のサービスには運行本数や運賃等が含まれると考えており、利用者の数と密接に関係するものと捉えております。 安全・安心の提供については、高齢者や障害者等も含めた不特定多数の人が利用する公共交通に安全・安心は必須ですが、公共交通とマイカーとの適切な使い分けが必要と考えております。 様々な変化への対応については、例えばSDGsのように国際目標を受けて公共交通が取組を実施することも想定されるので、二次手段も含めて「様々な変化」として考えております。	○
36	5 上段 (5 下段)	はじめに 1 公共交通の 5つのメリット	自動車には電気自動車や水素自動車があるため、一概に公共交通への転換だけが環境貢献ではないと思う。	自動車については、第1章の「交通手段の対象範囲」に記載のとおり、本計画の交通手段の対象範囲外としていることから、具体的取組には公共交通に関する低炭素化を位置づけております。	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
37	11 上段 (14 下段)	第 1 章 3 計画の期間	計画期間は令和3年から令和7年までとなっているが、既に令和4年度になろうとしている。令和4年から令和8年までにしない理由は何か。	計画に位置づけた具体的取組は、交通事業者が主体であるものも含め、千葉市地域公共交通活性化協議会や交通事業者等の関係者と調整した上で設定しており、各計画目標の達成に向けて先行的に進めてきた取組もあることから、計画期間を令和3年度から令和7年度までとしております。	—
38	11 上段 (14 下段)	第 1 章 3 計画の期間	検討している令和3年の段階が計画期間に含まれていることはおかしいのではないかと。市民の意見反映をせずに計画が走り出しているということか。民意を蔑ろにしているのではないかと。	なお、本計画策定にあたっては、その検討過程において、新型コロナウイルス感染拡大等を受け、千葉市地域公共交通活性化協議会や市民ワークショップ等の開催延期等の対応を図ってまいりましたが、令和3年度から先行的に進めた取組については、今後、実績等を評価対象としていく予定です。	—
39	11 上段 (14 下段)	第 1 章 3 計画の期間	計画期間について、5年程度を原則としているとのことだが、市民の行動変容を促すのであれば、まずは10年以上先を見据えた長期的な方針が必要ではないかと。 上位の総合計画が令和5年から10年となっているのであれば、それに合わせて作成すればよいのではないかと。上位計画の更新に先立って本計画を作る必要はあるのか。	コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、すでに策定済である立地適正化計画との連携を図るため、本計画を先行して策定を進めております。 なお、今後、社会情勢の変化等に伴い、上位・関連計画との整合・連携を図る場合などにおいては、必要に応じて計画の見直しを行ってまいります。	—
40	14 下段 (19 上段)	第 2 章 1 本市の状況	若者の車離れの現象は都市部の駐車料金の高額化によるものと考えます。	ご意見として頂戴いたします。 なお、本計画では、「本市の状況」の1つとして、若者の車離れについても整理し、示しております。	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
41	19 上段 (23 下段)	第 2 章 1 本市の状況	緑区の概況として、「西部の大規模な住宅団地を縦断するように京成千原線が通っています。」とあるが誤解を招くので、「西部の中央区に接する大規模な住宅団地の外周と南の一部を千原線が通っています。」に修正してはどうか。	ご意見を踏まえ、「西部の大規模な住宅団地内を通る京成千原線が走っています。」に修正します。	○
42	19 上段 (23 下段)	第 2 章 1 本市の状況	緑区でボトルネックとなっている道を拡幅して欲しい。	持続可能な交通サービスの実現にあたっては、道路等のインフラ整備が重要と考えており、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。	—
43	24 上段 (28 下段)	第 2 章 1 本市の状況	高齢者はバス路線の認知度は高いが、高齢者定期券の購入が不便なことが問題である。商業施設等で出張販売ができればもっと利用者は増えることが予想できる。	路線バスの高齢者定期券の販売については、路線バス事業者がそれぞれに取り組んでおりますので、いただいたご意見は各路線バス事業者へお伝えいたします。	—
44	27 下段 (32 上段)	第 2 章 1 本市の状況	ウォークアブル推進について、車両の通行規制なども含め、安全な歩行空間を確保していただきたい。学校通学路の安全確保にもつながる施策だと考える。	ウォークアブルの推進については、安全な歩行空間の確保を前提に、「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の形成に取り組むことで考えております。	—
45	28 上段 (32 下段)	第 2 章 1 本市の状況	鎌取駅前と周辺商業施設等の周辺道路を含めて、バリアフリー化を考えて欲しい。バリアフリー化の考え方が不十分で活用し難い。	ご意見として頂戴いたします。 なお、各施設等のバリアフリー化については、各施設設置管理者等の取組となります。	—
46	28 上段 (32 下段)	第 2 章 1 本市の状況	バリアフリーについて、既存の階段で、視認性の悪さを解消して欲しい。高齢化で遠近感がわかりにくい人が増えている。		—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
47	30 下段 ～ 31 上段 (36)	第2章 2 公共交通の 課題整理	全国的に運転手不足が深刻な問題だという記事をよく見るので、運転手不足に関する内容を本計画に記載しても良いのではないかと。 また、その解決策として、具体的取組「No.4」に自動運転とあるが、バスが自動運転化されれば、運転手不足の問題は解消され则认为る。	令和元年度に実施した交通事業者アンケートにおいて、運転手不足の課題が回答として挙げられていたことを受け、ご意見を踏まえ、本計画に追記します。 また、将来的に自動運転化により運転手不足の解消が図られることが想定されることから、ご意見を踏まえ、本計画に追記します。	○
48	30 下段 (36 上段)	第2章 2 公共交通の 課題整理	公共交通の課題整理について、コロナ期や脱炭素社会になり、現データは参考にしかない。 また、運送手段の変化及び今後恒常的にドライバーが不足するという問題もある。 行政よりも事業者の方が格段に経済に敏感であるところから、連携というよりも経済面で交通事業が成立するように街を誘導し造るのが行政の役割で、机上では解決できない問題である。	本計画策定にあたっては、新型コロナウイルス感染拡大の前後においてアンケート調査等により実態把握に努め、コロナ禍によって新たに直面した課題についても整理してまいりました。 令和元年度に実施した交通事業者アンケートにおいて、運転手不足の課題が回答として挙げられていたことを受け、ご意見を踏まえ、本計画に追記します。 また、「計画の位置づけ」に記載のとおり、本計画は立地適正化計画と連携し、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、まちづくりと一体となって進めていくため、いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。	○

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
49	30 下段 (36 上段)	第2章 2 公共交通の 課題整理	都心部と郊外部にわけた課題整理をされているが、区分 A~D での課題分けはしないのか。都心部とはどこか。住宅地は郊外なのか。	<p>本市の公共交通に関する現状・課題を整理する上で実施した、市民や交通事業者へのアンケート調査等の結果から、地域によって実情や公共交通に対する要望等が異なることを受け、課題整理に当たっては、市全体・都心部・郊外部に分けて整理しております。</p> <p>都心部、郊外部の明確な区分設定はしていませんが、おおまかな目安として、都心部は市街化区域、郊外部は市街化調整区域を想定しております。</p> <p>なお、市民アンケートについては、個人情報保護の観点から、住所等の詳細情報は収集していません。</p>	—
50	31 上段 (36 下段)	第2章 2 公共交通の 課題整理	現状・課題が整理されているが、断片的で何故マイカーが減らないのか、何故公共交通利用されないのかに到達できていない。	<p>本計画策定にあたって実施したアンケートにおいて、各公共交通の満足度や主に自動車を利用する人の理由等を確認しております。</p> <p>満足度の調査では、鉄道やモノレールにおいては自宅近くに駅がないことや便数が少ないこと、路線バスについては定刻通りに発着しないなどの不満点が理由として挙げられております。また、主に自動車を利用する人は、荷物がある、いくつかの場所を回る、いつでも乗れるからなどの理由が回答の上位を占めており、移動手段の特性も影響しているものと考えられます。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
51	32 上段 (41 上段)	第3章 1 基本理念・ 基本方針	<p>基本方針3「地域の暮らしを支える交通サービスの実現」が、本計画を考える上で、最も重要な基本方針だと考える。</p> <p>今後、高齢化社会になる速度が加速し、この問題の解決策の一つとして、支え合い交通を目標6として掲げているが、遅々として進まない。</p> <p>市が、共助の支え合い交通システムではなく、その替わりとなる交通システムの主体となろうとしない理由を伺いたい。</p>	<p>公共交通不便地域やスポット的に公共交通へのアクセスが困難な地域など、既存路線がない地域に持続可能な新たな移動手段を導入する場合、地域の特性やニーズ等の意向についての現状や変化等を踏まえる必要があることから、導入の実現や持続性に地域が主体となって関わる必要とされており、地域が守り育て、行政や交通事業者等とともに協力して支え合う「支え合い交通」が望ましいと考えております。</p> <p>なお、現在、導入検討のモデル地区として設定した地域において、地域住民の組織した協議会と協力して検討を進めているところです。</p>	—
52	32 上段 (39 上段)	第3章 1 基本理念・ 基本方針	<p>「持続可能な交通サービス」と言うより「今必要な交通サービス」ということを考えてもらいたい。</p> <p>現状を助けてもらいたいことから、難しく持続可能と考えるより、今役立つという風に考えてもらいたい。</p>	<p>支え合い交通などの新たな移動手段の導入にあたっては、地域や交通事業者等とともに協力し、現在の移動実態やニーズ等を踏まえて検討を進めてまいります。</p> <p>なお、本計画策定にあたっては、市民アンケートや市民ワークショップなどにより、現状や問題を把握した上で課題を抽出し、施策の方向性等を検討してまいりました。今後、持続可能な交通サービスの実現が図られるよう、計画に位置づけた具体的取組を進めてまいります。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
53	32 下段 (41 上段)	第3章 2 計画目標	<p>地域へのアウトリーチを実現するには、話し合う場所が必要。</p> <p>「市民自治によるまちづくり」をするには地域施設が必要になるが、公民館1つでは登録団体が多すぎて話し合いも出来ないのが現状。</p> <p>車に乗る中堅世代と高齢者の公共交通に対する受け取り方の違いは、話し合いをしないと解決できない。</p>	<p>ご意見として頂戴いたします。</p> <p>なお、計画の目標6として位置づけた「移動に困難を抱える「地域」へのアウトリーチ」に紐づく各具体的取組を実施していくためには、地域住民や交通事業者等の関係者と情報を共有した上で議論し、連携・協力していくことが重要であると考えております。</p>	—
54	32 下段 ～ 33 上段 (40)	第3章 2 計画目標	<p>目標3の安心・安全の取組では、外出時の移動手段で公共交通を最も利用する人の割合を向上することを指標としているが、安全・安心と移動手段の選択を結びつける根拠は何か。</p> <p>「安全・安心」であれば、事故・事件の件数が減ることが最大の目標ではないのか。</p>	<p>本計画に位置づけた各指標は、目標ごとではなく、基本方針ごとに設定しております。</p> <p>目標3「安全・安心への不断の取組」の実施により、様々な移動モードの選択肢の一つとして公共交通の認知度が向上し、公共交通等の利用割合や利用者数の増加につながることで、基本方針1「身近に感じ、安全・安心で、持続可能な交通サービスの実現」が図られるものと考えております。</p> <p>なお、本計画策定後は定期的に指標の進捗管理を行ってまいります。事故・事件の件数については、事故の程度や要因などにより評価も分かれることから、取組との関連性を見極めも困難であることなどから、記載の指標を設定しております。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
55	33 下段 ～ 34 上段 (40 下段 ～ 41 上段)	第3章 2 計画目標	計画目標が「現状値よりも向上」ばかりだが、数値を入れるべきではないか。数値がないのなら、目標と書く意味が無いのでは。	新型コロナウイルス感染拡大に伴い、外出自粛やテレワークなどが急速に普及したことや、繰り返されるコロナの「波」により収束時期等の予測が立たず、今後の社会経済状況が見通しづらい状況であることから、定量的な目標数値の設定ではなく、「現状値よりも向上」させることを目標としております。	—
56	33 下段 ～ 34 上段 (40 下段 ～ 41 上段)	第3章 2 計画目標	計画目標に現状値よりも向上という記載が5項目あるが、なぜ現状以上なのか。具体的な数字を示すべきではないか。現状値より1%向上させたいのか、200%向上させたいのか計画目標の設定が甘すぎるように感じるので修正頂きたい。	なお、本計画策定後、定期的に指標の進捗管理を行い、必要に応じた見直しを行います。	—
57	33 下段 (40 下段)	第3章 2 計画目標	公共交通の利用者数を令和元年度水準に戻すことを指標にしているが、コロナで生活様式が変化し、国も在宅ワークを推奨しているにも関わらず、市は生活様式が変わらないと考えているのか。	各交通事業者の事業状況等を踏まえると、持続可能な交通サービスの実現にあたっては、新型コロナウイルス感染拡大に伴うテレワークの普及など、新たな生活様式の浸透という状況下であっても、公共交通の利用者数を令和元年度の水準まで戻すことが必要と考え、目標として掲げております。	—
58	33 下段 (40 下段)	第3章 2 計画目標	各鉄道会社は利用者数が戻ると考えていないと報道されている。通勤通学利用者が戻らないのであれば、他の利用者が増えるという発想になるが、観光や買い物の利用者を伸ばすということか。具体的にはどのように行うのか。	今後、関係者と協力し、公共交通が通勤・通学・観光・買い物など、様々な目的において利用され、計画目標を達成すべく、本計画に位置づけた具体的取組を推進してまいります。	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
59	33 下段 ～ 34 上段 (40 下段 ～ 41 上段)	第3章 2 計画目標	指標7個が達成されれば「持続可能」になるのか。 現時点で何をもって持続可能なのか。 持続可能な千葉市としての定義は何か。	基本方針1に掲げている「身近に感じ、安全・安心で、持続可能な交通サービスの実現」に紐づく各具体的取組を推進し、指標1～3を達成することにより、公共交通の持続可能性が高まるものと考えております。 なお、新型コロナウイルス感染拡大などの大幅な社会情勢の変化や、それに伴って上位・関連計画との整合・連携を図る場合などにおいては、必要に応じて、目標値の設定等も含め、計画の見直しを行ってまいります。	—
60	33 下段 (40 下段)	第3章 2 計画目標	指標1は、移動手段は電車・バス・タクシー様々あるが、公共交通の利用者数の目標の内訳はどのように考えているのか。	本計画には1日あたりの公共交通の利用者数を示しており、新型コロナウイルス感染拡大に伴う令和2年度の利用者数は、どの公共交通においても減少しております。 本市の公共交通は駅での乗り継ぎ等により各公共交通に接続していることなどから、公共交通全体の活性化を行うことにより、各公共交通の利用者数が回復していくものと考えております。	—
61	33 下段 (40 下段)	第3章 2 計画目標	今の課題を解決するために、どの程度公共交通の利用者が増えれば良いと市は考えているのか、根拠と合わせて示していただきたい。	各交通事業者の事業状況等を踏まえると、持続可能な交通サービスの実現にあたっては、新型コロナウイルス感染拡大に伴うテレワークの普及など、新たな生活様式の浸透という状況下であっても、公共交通の利用者数を令和元年度の水準まで戻すことが必要と考え、目標として掲げております。 今後、関係者と協力し、公共交通が通勤・通学・観光・買い物など、様々な目的において利用され、計画目標を達成すべく、本計画に位置づけた具体的取組を推進してまいります。	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
62	33 下段 ～ 34 上段 (40 下段 ～ 41 上段)	第3章 2 計画目標	<p>指標の算出方法が5項目「アンケート調査」となっているが、これは毎年実施しているのか。どの程度のサンプル数を取るのか。</p> <p>最寄りバス停に認知度は721人の回答数だが、高齢者は若年層と同等のサンプル数があるのか。統計処理が適切に行われているのか提示いただきたい。</p>	<p>指標の算出方法であるアンケートについては、市ホームページをとおして市内在住・在勤・在学の方々を対象に実施しているWEBアンケートを活用しております。</p> <p>本アンケートは、毎月実施しており、1,000前後のサンプル数を取得しております。</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、本計画に記載がなかったため、本アンケートの概要を追記します。</p> <p>なお、最寄りバス停の認知度に係るWEBアンケート調査の結果については、第2回千葉市地域公共交通活性化協議会資料（資料5 市民の実態・ニーズ等）として、市のホームページにて公表しております。</p>	○
63	34 下段 (41 下段)	第3章 3 役割分担	<p>交通事業者の役割として、「抱える課題等を関係者に共有」とあるが、安全運転のためにどのような注意を払っているのかなどを知り、利用者としても協力したいと思うが、もっと事業者側にも仕事の中身をオープンにしていただくのが良いと思う。</p>	<p>ご意見として頂戴します。</p> <p>なお、基本理念・基本方針の実現や、計画目標の達成にあたっては、交通事業者、利用者、千葉市が各々の役割を果たすことが不可欠であると考えております。</p>	—
64	35 下段 ～ 44 上段 (45～53)	第4章 1 エリア区分 2 交通ネットワーク	<p>エリア区分及び交通ネットワークについては、PDCAで完全に成果を管理できるのでメリハリのある施策を期待する。</p>	<p>施策の体系のとおり、基本理念・基本方針等に紐づく具体的取組を実施してまいります。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
65	37 上段 ～ 38 上段 (45～46)	第4章 1 エリア区分	<p>2つの条件（距離と時間の利用しやすさ）を基に市の区域を4つのエリアに区分しているが、このエリア区分は、公共交通の利用という観点での実態に即しているのか。</p> <p>例えば、冬の雨の日にマイカーがあるのに、800m以上歩いて駅、バス停に行くのか。</p> <p>2つの条件は机上での話で、公共交通機関を利用するという観点での実態とはかけ離れた結果を生み出している。</p>	<p>令和元年度に実施したアンケート調査結果等から、地域によって実情や公共交通に対する要望等が異なることが確認できたことから、市内を公共交通サービス水準を基に分類するため、エリア設定を行っております。</p> <p>また、P.35 のとおり、国土交通省による分析では、全国的には本市内の公共交通は、相対的に高いサービス水準にあるものの、市全体でみると、最寄りの鉄軌道までの距離が遠い、鉄道やバスの運行頻度が小さいなどの特徴が考えられることから、駅等の圏域だけでなく、時間的指標も考慮した上で整理したものです。</p> <p>なお、気象条件や個人の事情等により、移動実態は多様に変わるものと考えております。</p>	—
66	37 下段 (47 上段)	第4章 1 エリア区分	<p>海沿いの工業団地が外されているが、ゴルフ場や山間部などもそもそも人が住んでいないのだから面積から外して良いのではないのか。居住者数等との関連がわからない。</p>	<p>本計画では、企業等の大規模私有地であり、かつ進入禁止などにより、公共交通が通行できないエリアを除外することとしております。</p>	—
67	38 上段 (47 下段)	第4章 1 エリア区分	<p>公共交通の利用しやすさを区分ごとに4つに分けている。A～Cでは「利用者目線での改善に取り組みます」としているが、これは「千葉市が取り組む」という意味か。それとも鉄道やバス会社に取り組むのか。</p>	<p>区分A～Cでは既存交通の持続可能性を高めるため「利用者目線での改善」として、環境整備や利用促進等へ取り組んでいくことから、特定の者ではなく、本市や交通事業者などの関係者が相互に連携・調整して取り組んでいくものと考えております。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
68	38 上段 (47 下段)	第4章 1 エリア区分	利用者目線とはどういう意味か。どのような手法で利用者の目線から見るのか。	<p>本計画では、基本理念のとおり、“地域”と“ひと”に着目した交通環境づくりを目指しており、本計画策定にあたっては、市民アンケートや市民ワークショップ等を実施し、利用者等の実態・視点等の把握に努め、課題整理等に反映するなどしております。</p> <p>また、具体的取組に「No.11 モビリティ・マネジメント」を位置づけているように、今後は、市政出前講座やワークショップ等を定期的に関催する中で、利用者等の実態把握や公共交通の情報発信等も実施してまいります。</p>	—
69	41 下段 (51 上段)	第4章 2 交通ネットワーク	<p>中心部からほぼ放射状に交通網を作っているが、循環バスなどの発想はなかったのか。</p> <p>また、中心市街地は、歩いて楽しめる街にすることが賑わいづくりに必要と考えため、中心市街地のまちづくりを考える協議会などの団体が必要だと考える。</p>	<p>市内バス事業者10者が委員となっているバス事業者部会やそのワーキンググループ等を通じて、バス交通の方向性の確認や情報共有等を行ってまいりましたが、コロナ禍などの社会状況の変化から、現状の路線の維持こそが重要であるとの議論を踏まえ、記載の内容としております。</p> <p>また、中心市街地における歩いて楽しめるまちづくりや賑わいづくりについては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
70	42 上段 (51 下段)	第4章 2 交通ネットワーク	<p>コミュニティバスの維持に 23 百万円補填しているとのコラムがあるが、私の住む地域にも同じように予算を投じない理由はなにか。高齢者の暮らす団地が多く、坂が多いが、既存路線バスは大通りを主としているため、使い勝手が悪い。同じように赤字ありきのバスを走らせられない理由は何か。</p> <p>若葉区の赤字補填と同等の金券を配った方が平等に恩恵を受けられると思うがいかがか。</p>	<p>若葉区泉地域コミュニティバスは、既存バス路線の退出などが生じた地域において、路線バスに変わる地域の足として運行を開始しており、これまで、運行ルート周辺の自治会等の地域の方々が主体となって、運行計画改善等の利便性向上に取り組んできております。</p> <p>本計画では、地域住民が自ら守り育てる移動手段として、行政や交通事業者等とともに協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支える交通として「支え合い交通」を位置づけており、既存の路線の維持が困難な地域や、公共交通へのアクセスが困難な地域などにおいて、住民協働により、地域の状況に応じた導入検討を行うとしております。</p>	—
71	43 上段 ～ 44 上段 (52 下段) ～ (53 下段)	第4章 2 交通ネットワーク	<p>交通ネットワークにおいて、共助である協働の支え合い交通に大きな期待をしているが、実態が示すように、支え合い交通は進まないようだ。この部分は公助とし、高齢者による事故を無くし、マイカーによる渋滞を少なくする方が、市の負担費用を考慮しても、千葉市全体を考えると得策だと思う。</p> <p>また、支え合い交通の運転手の事故等に対する責任問題も重要な課題である。</p>	<p>地域に持続可能な新たな移動手段を導入する場合、地域の特性やニーズ等の意向についての現状や変化等を踏まえる必要があることから、導入の実現や持続性に地域が主体となって関わる必要があると考えており、地域が守り育て、行政や交通事業者等とともに協力して支え合う「支え合い交通」が望ましいと考えております。</p> <p>また、移動手段の導入にあたって懸念される課題等については関係者との協議・調整等を行いながら進めて参りたいと考えております。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
72	43 上段 (53)	第4章 2 交通ネットワーク	第4章「目指すべき交通ネットワークの考え方」にある「支え合い交通」とはグリーンスローモビリティを指しているのか。	「支え合い交通」とは、地域住民が自ら守り育てる移動手段として、行政や交通事業者等とともに協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支える交通であると考えており、多様な移動手段が想定されますが、グリーンスローモビリティもそのうちの1つとして位置づけております。	—
73	46 下段 ～ 50 下段 (56～60)	第4章 3 交通結節点	<p>主要交通結節点として、千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心、稲毛駅周辺地区を揚げ、それぞれの課題を記述しているが、その解決策を提案する。</p> <p>○千葉都心 駅周辺のバス停は東、西、北に分かれており、これらのバス停の行き先の総合案内図が千葉駅舎 3F にない。大型電子版の総合案内図（多言語）を設置すれば、千葉都心地区の課題は解決する。</p> <p>○幕張新都心 JR 総武線と JR 京葉線とは、幕張本郷駅と海浜幕張駅との間にモノレール又は新交通システムを敷設すれば、幕張新都心地区の課題は解決する。</p> <p>○蘇我副都心 蘇我駅西口は路線バスの本数が少ないせいか通行がスムーズのような気がする。東口は、先ずマイカーのロータリー侵入への時間制</p>	4つの交通結節点の課題解決に向けた取組を実施するにあたって、いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
			<p>限、次に道路に平行のバス停をタクシープール側に移動して完全一方通行を提案する。</p> <p>○稲毛駅周辺地区</p> <p>稲毛駅東口は、先ずロータリー入出口道路を一方通行とし、バス及びタクシーのみ入れる時間帯制限を設け、次にタクシープールの両側花壇をなくし、バス停を設置し、マイカーは駅近接の場所を乗降場所とする、という解決方法を提案する。</p>		
74	49 (58 下段 ～ 59 上段)	第4章 3 交通結節点	<p>蘇我副都心の東口駅広は何度も改修しているが、川鉄時代のバス路線を立地適正化に応じて積極的に配置や本数を見直し、千葉駅へ行かず蘇我駅利用に変更したらどうか。</p>	<p>市内バス事業者10者が委員となっているバス事業者部会やそのワーキンググループ等を通じて、バス交通の方向性の確認や情報共有等を行ってまいりましたが、コロナ禍などの社会状況の変化から、現状の路線の維持こそが重要であるとの議論を踏まえ、記載の内容としております。</p> <p>今後、蘇我駅東口駅前広地区のまちづくりの検討の際の参考とさせていただきます。</p>	—
75	51 下段 ～ 72 下段 (63～84)	第5章 2 個別施策	<p>シェアサイクルや自転車レーンの整備等は前々から市が取り組んでいることは認知している。鉄道施設の低炭素化は鉄道事業者が独自に行っている。それらの取組をこじつけて、「目標のためにやる具体的な取り組みです。」と千葉市が言うのはお門違いではないか。</p>	<p>本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として、地方公共団体が作成するものとなっておりますが、法定協議会（千葉市地域公共交通活性化協議会）等を通じて交通事業者等と連携を図りながら作成を進めており、具体的取組等については、交通事業者が主体であるものも含め、関係者と調整した上で記載しております。</p> <p>また、ご意見いただきましたすでに実施している具体的取組についても、令和7年度の目標達成に向けて継続して取り組んでいくため、計画に位置づけております。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
76	52 下段 (72 下段)	第5章 1 施策の体系	<p>昨今、鉄道の車内での無差別傷害事件などの凶悪犯罪のニュースをよく見る。</p> <p>公共交通をより安全・安心に利用するためにも、そのような傷害事件などの犯罪に対して事業者が行っている取組を本計画に記載してはどうか。</p>	<p>昨今の時代背景と考慮し、安全・安心の公共交通の提供の観点から、ご意見を踏まえ、具体的取組に追記します。</p>	○
77	52 (75 下段)	第5章 2 個別施策	<p>おゆみ野には、バスルートのボトルネックがある。</p> <p>解決できれば地域の事情は大きく変わる。</p>	<p>持続可能な交通サービスの実現にあたっては、道路等のインフラ整備が重要と考えており、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>	—
78	53 上段 (64 上段)	第5章 2 個別施策	<p>バス路線を調べるのに便利なアプリがほしい。</p>	<p>本市内では10者のバス事業者が路線バスを運行しておりますが、運行情報の提供にも対応していただいているところですが、その方法等が異なっていることから、路線バスの運行情報を経路検索サービスなどに適切に反映させ、バス路線の認知度向上による潜在需要の掘り起こしを図るため、具体的取組に「No.1 標準的なバス情報フォーマットによるオープンデータ化」を位置づけており、取組みを進めて参ります。</p>	—
79	53 上段 (64)	第5章 2 個別施策	<p>「標準的なバス情報フォーマットによるオープンデータ化」をぜひ推進してほしい。</p> <p>インターネットで路線検索した場合に、バスの時刻がしっかり入っていないため、実態に即した有効なルートが出てこないことがある。早くすべてのバスの時刻が、検索に乗るようにしてほしい。</p>	<p>市内では10者のバス事業者が路線バスを運行しておりますが、運行情報の提供にも対応していただいているところですが、その方法等が異なっていることから、路線バスの運行情報を経路検索サービスなどに適切に反映させ、バス路線の認知度向上による潜在需要の掘り起こしを図るため、具体的取組に「No.1 標準的なバス情報フォーマットによるオープンデータ化」を位置づけており、取組を進めてまいります。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
80	53 上段 (64~84)	第5章 2 個別施策	<p>具体的取組が示されているが、スケジュールが「順次」、「検討」と抽象的であり具体的でないので、短期的なものだけでもいいので提示したほうが良い。</p>	<p>具体的取組等については、交通事業者が主体であるものも含め、関係者と調整した上で記載しており、各具体的取組によって状況等が異なることから、現在の記載内容としております。</p> <p>なお、今後、各具体的取組の進捗管理を毎年実施してまいります。</p>	—
81	53 上段 ~ 72 下段 (64~84)	第5章 2 個別施策	<p>No.56 まで具体的取組が並んでいるが、具体性にかけているため追記頂きたい。いつ・どのようにして・誰が実施するのか。施策ごとの目標値が全く示されない中で、どのように大目標を設定したのか。根拠資料を御提示願いたい。</p> <p>他の行政計画では、現状の分析・課題認識を行ったのちに、目標とする数値設定があり、現状と目標の間を埋めるために、施策を立案していた。56 の施策について投じる税金と期待する効果はどの程度なのか。</p>	<p>計画策定にあたっては、市民アンケートやワークショップなどにより、現状や問題を把握した上で課題を抽出し、施策の方向性等を検討した結果、現在の基本理念・基本方針、目標等を掲げております。</p> <p>今後、基本理念・基本方針の実現や、計画目標の達成にあたっては、交通事業者、利用者、千葉市が各々の役割を果たすことが不可欠であると考えていることから、それぞれの役割分担について、計画に位置づけるとともに、各具体的取組においても、交通事業者等の関係者と調整した上で、スケジュール等を記載しております。</p> <p>また、各具体的取組は実施主体や取組内容も様々であることから、一律的な定量的効果等はお示しできません。</p>	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
82	54 上段 (65 上段)	第5章 2 個別施策	<p>バス停のベンチの設置を積極的に進めてほしい。</p> <p>市が森林環境税を使って木のベンチをつくって設置したり、管理はバス会社と企業などが協力出来るようにするのはどうか。</p> <p>また、バスベイがある所は、歩道がそこだけせまくなって、ベンチ設置の基準に合わないが、なんとか工夫できないか検討していただきたい。</p>	<p>具体的取組のNo.3 に位置づけている「公共交通の環境改善」の取組内容の1つであるバス停へのベンチの設置については、公共交通への乗継環境の整備及び利用促進の観点から「千葉市公共交通利用促進等支援事業」により交通事業者や町内自治会等へ支援していくとともに、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>	—
83	54 上段 (65 上段)	第5章 2 個別施策	<p>バス停へのベンチ設置は進んでいるが、バス停までの移動に負担を感じている方もいるので道路へのベンチ設置も検討してほしい。</p>	<p>道路へのベンチ設置については、「千葉市歩行空間のベンチ設置計画」に基づき、主要な駅から生活関連施設へ向かう経路（生活関連経路）に実施してまいります。</p>	—
84	59 上段 ～ 66 上段 (70 上段, 77 下段)	第5章 2 個別施策	<p>個別の事業の17、36は、今年度実施済ということになっている。目標が未策定なのに既に実施し完了する事業があることはおかしいのでは。他にも完了することが目に見えるものまで個々の取組として扱うのはおかしいのでは。</p>	<p>No.17 については、順次装置の更新を行っていくことから、令和4年度以降の取組内容について追記いたします。</p> <p>また、計画に位置づけた具体的取組は、交通事業者が主体であるものも含め、千葉市地域公共交通活性化協議会や交通事業者等の関係者と調整した上で設定しており、各計画目標の達成に向けて先行的に進めて取組もあることから、令和3年度に実施している具体的取組も位置づけております。</p> <p>なお、本計画策定の検討過程において、新型コロナウイルスの感染が拡大したため、千葉市地域公共交通活性化協議会や市民ワークショップ等については、開催延期等の対応を図ってまいりましたが、令和3年度から先行的に進めた取組の実績についても、今後、評価対象としていく予定です。</p>	○

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
85	59 上段 (70 上段)	第5章 2 個別施策	ホームドアとバリアフリーの取組が別で記載されているがなぜか。ホームドアはバリアフリーのためではないのか。国も市も助成金を出すべき機械なのに、役割に何も記載されていない。違和感がある。	ホームドアは国土交通省における検討会（ホームドアの整備に関するWG）による提言（2019.7.31）においても「視覚障害者等のためのバリアフリー設備であるとともに一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設でもある」と指摘されているとおり、その意義はバリアフリーのみにとどまらず、利用者の安全・安心の向上に広く資するものと捉えており、本計画では目標3「安全・安心への不断の取組」に紐づく具体的取組として位置づけております。 助成金については、周辺自治体等の動向を注視するとともに、鉄道事業者と協議・調整してまいります。	—
86	61 上段 (72 上段)	第5章 2 個別施策	目標3「安全・安心への不断の取組」に紐づく具体的取組を見て、モノレールがこのような仕組みになっているのは初めて知った。諸々の経費を均して交通機関と比較して優位性を知りたい。	各公共交通機関の経費の詳細については公表されておりません。 なお、本計画には各移動手段の特徴を整理してお示ししております。	—
87	62 上段 (73 下段)	第5章 2 個別施策	海浜幕張駅改札口設置について、流動人口の多いところでは必要だと考える。	具体的取組に「No.26 海浜幕張駅（蘇我方）への改札口新設」を位置づけており、取組みを進めてまいります。	—
88	63 (74 下段 ～ 75 上段)	第5章 2 個別施策	具体的取組No.29の内容は、東口混雑緩和のために駅前広場の拡張が必要であり、そのためには再開発が必要である、と記述できないのか。 また、再開発には時間を要し、混雑のままの状態が長期間続くため、今対応可能なソフト面の対策を講ずるべきと考える。 JR 稲毛駅東口周辺の取組内容も同様。	いただいたご意見を踏まえ、第5章の「2 個別施策」の「No.29 蘇我駅東口駅前地区のまちづくり」及び「No.30 稲毛駅東口周辺のまちづくり」の「②取組の内容」を修正いたします。 また、ソフト面の対策についてはご意見として頂戴いたします。	○

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
89	63 下段 (75 上段)	第5章 2 個別施策	<p>JR 稲毛駅前には狭い駅前広場で、13路線のバスの定時制を管理するのは容易ではない。</p> <p>他の駅前がリノベーションされて良くなり、順次そちらに移っていくのを待つのもひとつの手法ではないかと思える。</p> <p>ホームを空き地側へ最小限にすらし、東側にバスプールが作れば、かける労力はかなり少なくなるが費用対効果はどうなのか。</p>	<p>稲毛駅周辺地区について、駅前広場を含めた周辺街区との一体的な再開発事業の検討を行っているところであり、詳細については関係者ととも検討してまいります。</p> <p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>	—
90	64 上段 (75 下段)	第5章 2 個別施策	<p>誉田駅を中心とするバス路線が貧弱で、その原因の多くが道路網の不整備が一因と考える。</p> <p>都市計画道路越智町土気町線の整備を早期に切望する。</p>	<p>持続可能な交通サービスの実現にあたっては、道路等のインフラ整備が重要と考えており、本計画では、第5章の具体的取組に「No.31 道路ネットワークの整備と道路施設のリノベーションの推進」を位置づけております。</p> <p>ご意見いただきました都市計画道路越智町土気町線につきましては、大網街道のバイパス機能を担う重要な路線ではありますが、事業を休止しております。現在事業中の道路整備を優先しており、その他路線の進捗状況などを総合的に判断し、事業再開の時期を検討いたします。</p>	—
91	64 下段 (76 上段)	第5章 2 個別施策	<p>目標5「移動目的の創出」の施策「L.歩きたくなるまちなかをつくる」が、公共交通計画の個別施策として掲げている主旨が理解できない。</p> <p>マイカーの利用を止めて公共交通を使うことと“歩きたくなるまちなかをつくる”ことを結びつけるのは強引すぎる。</p>	<p>意見を踏まえ、用語集の説明内容を修正します。</p> <p>なお、ウォークブル推進により、まちなかに新たな移動の目的地を創出するとともに、これまでの「自動車中心」から「ひと中心」のまちづくりに転換することによって、自動車に過度に依存しない、公共交通と連携したまちづくりを進めるため、本計画の施策として位置づけております。</p>	○

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
92	64 下段 ～ 65 上段 (76 下段)	第5章 2 個別施策	具体的取組「No.33 千葉駅東口地区第一種市街地再開発」を地域公共交通計画に結び付けようとするのは飛躍が過ぎており、本計画の個別施策としては不適切である。	本計画では、目的地づくりや楽しい移動という観点から、移動目的の創出として、「No.32 のウォーカブル推進」及び「No.33 の千葉駅東口地区第一種市街地再開発」を「L.歩きたくなるまちなかをつくる」の施策に紐づく具体的取組として位置づけております。 一方で、千葉駅東口西銀座地区においては、「No.33 の千葉駅東口地区第一種市街地再開発」以外にも具体的な取組が予定されているほか、令和3年11月に千葉駅西銀座地区地区計画などを都市計画決定し、都心部の魅力や来街者の回遊性を高めた居心地が良く歩きたくなる空間の創出を目指していることから、具体的取組を「西銀座地区のまちづくり」に修正し、千葉駅から富士見・中央公園方面に歩行者中心の賑わい軸の形成を目指します。	○
93	65 下段 (77 上段)	第5章 2 個別施策	モノレールの見学やコラボ企画の施策が記載されているが、JR や京成電鉄もこういったイベントは頻繁に行っているが、なぜ記載がないのか。	本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として、地方公共団体が作成するものとなっておりますが、法定協議会（千葉市地域公共交通活性化協議会）等を通じて交通事業者等と連携を図りながら作成を進めており、具体的取組等については、交通事業者が主体であるものも含め、関係者と調整した上で記載しております。	—
94	69 上段 (80 下段)	第5章 2 個別施策	幕張ベイタウンでの種々の高齢化対策の経験を踏まえ、住民共助による地域交通に関して、計画案の一層の強化を求める。 また、計画案にコメントする。 ・「コミュニティの場を育む」と「健康延伸」との組み合わせは大切で、外出する機会	いただいたご意見については、今後、「支え合い交通」の1つとしてグリーンスローモビリティの導入を検討していくにあたり、参考とさせていただきます。	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
			<p>を促すグリーンスローモビリティは幕張ベイタウンが抱える喫緊の課題を解決する身近な移動手段となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活者ニーズによる街の魅力向上に資する移動サービスからの視点として、移動サービスとしてのグリーンスローモビリティを実現するため、その事前準備としての実証実験の機会を希望する。 ・超高齢社会における重要課題となる医療介護と多様な社会における交通利便性からの視点として、移動を交通政策と保健福祉・地域包括ケア推進という施策に重ねることで、超高齢社会における生活改善と行財政の軽減という2つを担う施策に出来るため、移動目的の創出に認知症カフェなどの社会参加を含め、グリーンスローモビリティ導入推進と重ねると施策の有用性が見えてくる。 ・生活の身近な利便と安心安全の発展視点による持続可能な移動サービスからの視点として、安全安心は重要な要素であり、警察庁が推進している最高時速30km/hの規制区の実証実験の実施や、用途・移動地区に適応させた次世代モビリティなどの多様な移動ツールと結節点の構成などを検討することは、移動手段の有用性と安全施策に反映できる。 		

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
95	69 上段 (80 下段)	第 5 章 2 個別施策	移動に困難を抱える地域への対応としての グリーンスローモビリティの導入について は、地域の方の参加意識の向上が必要なので、 工夫が必要。併せて、公共交通不便地域への移 動販売車の展開なども考える必要があると思 う。	グリーンスローモビリティについては、地域の生活交通 を確保するとともに、コミュニティの活性化を実現するた め、地域が主体となって運行する持続可能な地域交通とし て、導入に向けた検討を進めてまいります。 また、公共交通不便地域における新たな地域公共交通導 入については、現在、モデル地区での検証を進めており、 地域特性などを考慮した地域主体による移動手手段の確保に 向けた取組みを進めてまいります。	—
96	72 上段 (83 下段)	第 5 章 2 個別施策	移動弱者への支援として、階段昇降や、福祉 有償運送事業への支援を進めることと、合わ せて、参入事業者の確保が必要なので、しっか り対応してほしい。	ご意見を踏まえ、今後、対象事業者への積極的な周知に 努めてまいります。	—
97	73 下段 (87)	第 6 章 1 計画の進行 管理	本計画で、地域交通を観察し持続可能を進 めるものではなく、立地適正化計画をいかに 進めるかの見通しを立てて、その計画に沿っ て改変して実行するものとする。 現時点では、ベンチマークを正確につくり、 その中から PDCA を回すことが可能な定量 的目標を選び出すことがスタートラインだと 考える。 そういった意味で、計画そのものを PDCA で回すことが要求されているわけではなく、 あくまでも OODA 手法の活用に慣れるべき。	本計画は、コンパクト・プラス・ネットワークの観点か ら立地適正化計画と連携して進めていくとともに、本計画 策定後においては、地域公共交通の活性化及び再生に関す る法律第 7 条の 2 に基づき、毎年度、施策の実施の状況に ついての調査、分析及び評価を行うよう努めることとなっ ていることから、国土交通省の「地域公共交通計画等の作 成と運用の手引き」等を参考に PDCA サイクルを回して まいります。	—

No	頁	項目	意見概要	市の考え方	修正
98	74 上段 (87)	第6章 2 計画の管理体制	基本理念、基本方針に沿った施策が目的を果たせるように、庁内の連携、市民との連携体制の構築が必要なので、計画の情報共有をしっかりとやってほしい。HP や市政だよりの他に考えていることがあれば示してほしい。	本計画策定後は指標等の定期的な進捗管理を行い、適時、千葉市地域公共交通活性化協議会等において評価等を実施していく予定であることから、協議会の開催結果等を市のホームページで情報共有を図って参ります。 また、本計画の周知については、市のホームページへの掲載や冊子の配布等を実施するほか、具体的取組に「No.11 モビリティ・マネジメント」を位置づけているように、市政出前講座、ワークショップ等を定期的で開催する中で進めてまいります。	—
99	— (93~94)	用語集	用語集が公開されているが読み手を意識しているのか。アクセシビリティ指標といった言葉を掲載するなら意図はわかるが、どういった基準で用語集を作成したのか。読んでいる最中に単語を調べようと思っても、用語集にないことが多いので記載に工夫がほしい。	用語集については、本計画の上位・関連計画の内容を参考に用語を抽出しておりましたが、わかりにくいカタカナ言葉を修正するなど、いただいたご意見を参考に、用語集の説明内容について修正いたします。	○
100	— (93~94)	用語集	用語集が少なすぎる。計画全体を俯瞰し網羅する用語集にしてほしい。子供からお年寄りまで幅広く読み・理解してほしいのであれば、コスト、シェアといった耳障りに良いカタカナ言葉でなく、費用、共有といったわかりやすい表現を用いればよいのではないのか。		○
101	— (93~94)	用語集	アウトリーチという言葉の説明が「市民や地域に対して行政が手を差し伸べること」となっているが、これは行政として当たり前のことではないのか。当たり前かつ上から目線の表現ではないのか。		○

