

(別記第4号様式)

富津市パブリックコメント手続実施結果報告書

令和5年5月30日

市民の皆さんからいただいたご意見、これに対する市の考え方などを取りまとめましたので公表します。

施策等の名称	富津市地域公共交通計画（案）	
実施期間	令和5年2月17日～令和5年3月16日	
意見の件数	11件	
	意見の内容	意見に対する市の考え方
	別紙のとおり	別紙のとおり

施策等の案についてのお問い合わせ先

富津市役所企画政策部企画課

住所：〒293-8506 富津市下飯野2443（市役所本庁舎2階）

電話：0439-80-1229 ファクシミリ：0439-80-1350

電子メール：info@city.futtsu.chiba.jp

No.	関連事業	計画案の頁	意見	市の考え方
1	1 4	85p 87p	<p>地域住民の日常生活に必要な公共交通（住民の足の確保）</p> <p>現状：市では既に大貫地区の場合、大貫駅～市役所～君津駅間において日東交通に補助金を出し、定期バスを運行されたりタクシー利用者に対し補助金を出しておられるが、特に前記定期バスにおいてはあまり利用客が少ない様に感じている。</p> <p>また、今後益々高齢化が予想される、市の未来予想図を考慮し、高齢化による運転免許返上者の日常生活補助、少子化した小中学校の更なる統廃合等を予見し、下記の提案を行いたい。</p> <p>1. 定期バスを廃し、市内各駅を中心としたループ運行的な定期バスに切り替え（なぜ現行君津駅間を結んでいるか疑問）</p> <p>① 衣食住教を中心とした各施設と住民居住地域をループ状に結び、高齢化した地域住民の足を確保する。</p> <p>② 朝夕の通学時間帯は通学用のバスとしても利用する。</p> <p>③ 富津市内の各駅を中心として循環型で駅→ショッピングエリア→医療機関→行政エリア→教育機関→住民居住地域→駅</p> <p>④ 料金は原則有料とし現行の乗合定期バス程度の一律料金とし、複数箇所の乗降乗継可能とし利便性を図る。</p> <p>⑤ タクシー補助は上記で対応できないハンディキャップのある方や65歳以上の後期高齢者で、上記で対応できない方のみとする。</p> <p>⑥ ③の順路で該当施設がない場合は、隣接駅へ駅間移動を行い、他の循環ルートを利用する。</p> <p>提案:(大佐和地区でのイメージ)</p>	<p>路線バス富津市役所・君津駅線は朝夕の通勤通学時間帯を中心に利用され、直近（R3）では年間延べ約15,000人の方に利用されています。</p> <p>計画案でお示しのとおり【事業1】市民の移動ニーズに対応した路線バスの再編事業として、人口が比較的集積している富津地区を中心に、青堀駅を起終点とした富津市役所、大貫駅、市立図書館、また、利用意向が高い商業施設、医療機関を経由する循環バス導入の可能性についてバス事業者と共に検討してまいります。</p> <p>また、現在実施しているタクシー運賃助成制度は運転免許証を保有していない65歳以上の高齢者、障がい者等や運転が一時的に困難となる妊産婦を対象としております。</p> <p>ご意見につきましては、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>

No.	関連事業	計画案の頁	意見	市の考え方
2	1 3	85p 87p	<p>内房線ダイヤ改訂に伴う、君津駅での各駅停車乗継時間の長時間化を改善する。</p> <p>①内房線は前回ダイヤ改訂時に木更津以南にワンマンカーを運行開始した。また、その影響で君津駅での列車乗換本数が増大し朝夕の通学・通勤時の乗換列車待ち時間が増大し、地域住民の利便性が低下している。そんな中、木更津へ通学する子弟をお持ちの父兄より、未来の富津市を担う中高生の受験期を控える子供たちにこんな住みにくい地域には住みたくないと思わせてしまうことが心配だとの意見、それに伴う時間を無駄にしないための父兄の君津駅等の出迎え労力の増加等々、市の方でJR東日本への改善を要望して、若者の富津離れを若いうちから防止に努力することが、少子高齢化の対策として必要であるのではないかとの意見が寄せられましたので併せて、協議会等の設置を提案する。このまま放置すると、益々不便になりより利用者が加速度的に減り、悪循環に陥ると思われるので、改善が必要と思ひ提案する。路線バスによる地域間の駅間移動ともリンクする。</p> <p>(元々、この地域は快速電車の本数は少なく、特急が数本になった現在、上下列車駅待ち以外待ち時間増大の要因は少ない。)</p>	<p>2017年3月のJRダイヤ改正で、日中時間帯の千葉発着の館山方面列車は、木更津発着となりましたものの、君津駅での乗換えは同一ホームで可能で、接続時間も改善されています。</p> <p>2021年3月の改正では、新型車両導入のほか、夕夜間の上総湊発着列車の増発（5往復分）などサービス面の向上が図られています。</p> <p>JRへは、千葉県及び本市を含む沿線自治体で組織する「千葉県JR線複線化等促進期成同盟」を通じ、利便性向上、安全確保などについて継続的に地域の要望書を提出しており、今後も引き続き実施してまいります。</p> <p>鉄道と路線バスとの接続改善も併せてバス事業者と進めてまいります。</p>
3	1	85p	スーパーなどの買物、通院しておりますので週2回、3回お願いします。	ご意見につきましては、今後の取組みの参考にさせていただきます。
4	10	91p	家族が働いております。通院しておりますのでお願いします。	
5			84才の独居老人です。現在はマイカーを利用、対応していますが近い将来を考えますと、公共交通網を利用できれば幸いに思っている。	
6			同居の家族がいても仕事等で日中いないのでそういったサービスがあれば助かります。	
7			今週もバスを使用していましたが令和5年2月1日より7便あったバスも7時～14時迄となりました。12/29～1/3運休です。土日は休日です。嬉しいサービスです。	
8			高齢にて免許返納を考え返納後市内や市以外の病院や買い物などの足が無いと不便で困ると家族は、勤めており頼れず共に暮らす家族も一昨年脳梗塞で倒れ頼るわけにもいかず先行きのことを考えると不安なのと、難病のため生涯治療にて現在は主治医の先生に相談しながら日常生活に至る。早朝の時間帯と本数の運行が取り入れられる事を願います。	
9	5 10	88p 91p	<p>買物・通院などすべてのニーズに対応し、助成するのか。(交通困難者…人口の10%)</p> <p>I o Tの最大活用が検討の中にあるのか読み解けませんでした。</p> <p>通信手段が発達している現代社会において、一定の条件下で必要な日時・目的地の配車要請を行うことにより、最適な所要の配車・送迎を行うシステム(※1)導入の検討はあり得るのでしょうか。</p> <p>また、自家用車による送迎システム(※2)導入など。</p> <p>高齢化による交通困難は誰しも起こりうることであり、検討をお願いいたします。</p> <p>※1 AIによるアプリ(国・県レベルで汎用開発し、提供)</p> <p>※2 認定登録者による自家用車による送迎・規制緩和(週一補助。曜日、時間、ルート等など)</p>	<p>AIによる配車送迎システムは、近年活用が進められ、効率的な運行に資するものであることから、意見を参考にし、関係する【事業10】(91ページ)を修正します。</p> <p>また、自家用車による送迎システムについては、現在市内2つの地域で自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)が運行されています。</p>

No.	関連事業	計画案の頁	意見	市の考え方
10	3 4 10 16	87p 87p 88p 91p	<p>私が富津市の住民になって 22 年になりますが、公共交通を利用したのはJRと東京行きの高速バスだけです。高齢になってからはJR駅の階段の昇り降りが苦痛となり、JRを利用するときは君津駅まで自家用車で走っています。南の地域にはJRは利用できず自家用車で走っています。</p> <p>「公共交通の現状」や「市民の移動実態やニーズ把握調査」はとても力作で、富津市民の暮らしがよくなりました。そして富津市の移動困難者の実態も把握できました。この地域別のアンケート調査をこれからの施策に活かしていただきたいと思います。</p> <p>私は竹岡地区に住んでいますので「ぷちバスわだち」を利用することができますが、運行する道路まで歩いて行けません。高齢者は自宅まで配車してくれるデマンドタクシーを望みます。</p> <p>峰上地区の「峰タク」が、地域の方々の要求によりデマンドタクシー型で実証運行されています。たまたまブロの運転手さんが同地域にいらしたからよかったと伺いました。素人がなにがしかの講習を受けて、お金をもらって人を乗せることには不安を感じます。人を荷物と一緒にしないでください。</p> <p>「運転手の確保策の実施」で二種免許の取得の支援として、富津市が補助制度を検討すると書かれています。上総湊駅にタクシーが常駐し、電話を掛ければ 15 分くらいで来てくれるようになれば、免許証を返納してもこの地で暮らしていける希望が持てます。ぜひ多くの方が市の思い切った援助で二種免許の取得が出来ますよう願っています。</p> <p>今後5年間の市が行おうとしている施策を読んで、わずかな希望を見いだせたのは、「二種免許の取得支援」のみでした。既存の公共交通を少しばかり手直ししても、自家用車を運転できない人の移動手段の解決にはなりません。「事業実施の効果を示す成果指標」を見て、富津市は本気で市民の要望に応えていないと分かったからです。「公共交通網の整備に満足している人の割合」は、5年後15%、すなわち「不満の人は、R3年88.2%だったがR8には75%にする」ということです。この目標を達成するには大胆な見直しが必要です。「公共交通に係わる市財政負担額」は今のままなので、「便利になりたかったら市民が自腹を切りなさい」と言わんばかりです。市が主体となった公共交通網を切に望みます。</p> <p>高度に発達した資本主義国の日本で、行きたい時に行きたいところへ行けない人が富津市に5,000人もいる事実を富津市はしっかり受け止めてほしいのです。この数字は高齢者だけでなく、車を運転できない子どもたちも含まれているからです。</p> <p>終の棲家で一日も長く暮らせることを切望しています。</p>	<p>市内各駅の利便性向上につながるよう引き続きJRと情報共有を図りながら取り組んでまいります。</p> <p>次期計画では、バス、タクシーなど既存公共交通事業者が課題として抱える人材不足に対する支援等を通じ、その確保維持に貢献できるよう努めてまいります。</p> <p>交通事業者ではカバーされていない地域においては、どのような移動手段がその地域に適しているのか、引き続き地域住民と連携し、地域特性に合った持続可能な移動手段の導入を検討してまいります。</p> <p>ご意見につきましては、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>

No.	関連事業	計画案の頁	意見	市の考え方
11	3 10	87p 88p	<p>原案計画書は富津市の公共交通の現状をよく把握されており立派なものだと思います。特にアンケートは綿密で問題点も課題も整理され良かったです。作成されたスタッフの方々のご苦勞を感謝いたします。</p> <p>分厚い計画書、まだ読み切れているとは言い切れませんが、一応問題点と思ったことを以下に列記させていただきますので、ぜひご検討して下さるようお願いいたします。</p> <p>計画の目標及び実施事業の項目が一覧表でよくわかりませんが、総花的だと思います。この通りかも知れませんが、せっかくとったアンケートを反映させるような地域別目玉となるような重点計画があっても良かったのでは。</p> <p>まだまだJRは大切な移動手段。(特に遠隔地)前からの課題のようですが、高齢者にとっては階段の昇降は最大の難敵。引き続き行政の働きかけを粘り強く、強力にお願いしたいです。</p> <p>立派な後期高齢者で数年のうちに運転免許返納を控えています。デマンド型交通手段を強く要望します。竹岡地区に在住しているので「わだち」は大きな安心ですが決められた運行日数が少なく不安です。峰上地区のような形態がもっと広い地区をカバーして欲しいです。高齢者移動手段は地域住民が主体となってやり、行政は支援や財政の一部補助とありますが、本来は行政が主体となり住民をバックアップするものではないでしょうか。富津市全体の交通空白地を把握し前に推し進める力は行政の力だと思います。</p> <p>ダイレクトに地域の声が届くよう公共交通会議に市民の代表を多く入れて欲しいです。多様な立場の違う、また、若い人が入ることで交通問題を越えた富津市全体が活気づくような視点が生まれると思います。</p> <p>形だけのパブリックコメントにせず、それに対してどのように対応していくのか是非コメントして頂きたいです。</p> <p>以上、担当者の方々のご苦勞、誠意には感謝です。これからもよろしくお願いいたします。自然豊かなここですとずっと住み続けたいです。</p>	<p>地域毎に抱える課題は様々でありますので、解決にあたっては、既存公共交通の見直しに加え、新たな移動手段の導入、スクールバスの活用など様々な輸送資源の活用も含め検討を行います。</p> <p>市内各駅の利便性向上につながるよう引き続きJRと情報共有を図りながら取り組んでまいります。</p> <p>現在各地域で運行している交通空白地有償運送については、今後も引き続き地域の移動ニーズ把握に努め、よりニーズに合った移動手段となるよう地域と共に調査研究を続けるとともに、人的、財政的な支援をしてまいります。</p> <p>また、公共交通会議には、現在富津、大佐和、天羽の各地区を代表する3名の委員に構成員となっていただいています。</p> <p>ご意見につきましては、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>