

「茂原市地域公共交通計画（案）」に寄せられた意見等に対する市の考え方

【意見等の募集期間】令和5年11月22日（水）～令和5年12月21日（木）

【意見等の受付人数及び件数】8人／24件

〈対応区分〉

A：計画に反映し、案を修正したもの

B：意見を反映しないで、案通りとしたもの

C：その他（意見の趣旨が既に盛り込まれているもの、今後の市政の参考とするものほか）

No	提出頂いた意見等の概要	対応区分	市の考え方
1	<p>【101・事業1：JR外房線の利便性向上及び利用促進】</p> <p>茂原市都市計画マスタープランにおいて本納副次拠点の本納駅周辺は中心都市拠点と相互に補完連携、北部の核であり、その中での交通の結節点としての役割は大きく整備拡充が求められていると思います。駅のバリアフリー化について、事業1の3行目に駅のバリアフリー化を加え、また、事業7に本納駅のバリアフリー化を記述する。</p> <p>事業者からは費用対効果から難しいとされているものの、バリアフリー法など誰にでも優しい交通機関、まちづくりは国、県などのはじめ法改正、施策など推進されています。また、今回の調査においてもバリアフリー化へのニーズが一定数確認できます。さらに社会的なニーズでもあり、ベビーカー利用、障がい者、高齢者へのやさしい街は人口流失や流入にもかかわる課題です。この計画は5年間であることからその間、改善を目指し要望活動、検討をするか否かは将来の課題解決にかかわります。当事者をはじめ誰もが遭遇する可能性があり、我が事として検討いただければと思います。</p>	B	<p>本納駅のバリアフリー化については、27頁の「茂原市総合計画」でも記載の通り、必要性が高いものと認識していますが、整備に当たっては関係機関との協議・調整も含めて時間を要するため、引き続き検討を進めていきたいと考えています。</p>
2	<p>【101・事業1：JR外房線の利便性向上及び利用促進】</p> <p>（本納駅利用者を増やすための利便性向上）</p> <p>帰宅時間帯の快速列車の本納駅停車をJRに要望をお願いしたい。朝は各駅停車の本数もあるが、帰宅時間は大網駅での乗り換え待ちがあり不便。快速の停車により利便性や本納駅利用増えるのではないかと思います。</p>	B	<p>JR東日本から、外房線に係る令和6年3月ダイヤ改正により朝晩の京葉線直通通勤快速・快速列車が廃止され、各駅停車となることが発表されましたが、その後、県や沿線自治体からの速達性確保の要望を受け、異例の対応として早朝の快速列車が1本運行継続されることが発表されました。このダイヤ改正により、朝晩の本納駅での乗降機会は増加し、本納駅の利便性が増すこととなります。な</p>

No	提出頂いた意見等の概要	対応区分	市の考え方
			お、総武線直通快速列車については、ホームの長さが足りず本納駅停車は実現が難しい状況でございます。市としては、市内鉄道駅の利便性向上について、引き続き要望活動を実施していきたいと考えています。
3	<p>【101 頁・事業 2：高速バスの利用促進とネットワーク拡充の研究】</p> <p>茂原市からは千葉駅や東京駅へは JR 一本で行けるが、新宿駅や渋谷駅へは少々行きにくい。長距離移動については鉄道を主体としつつ、新宿駅や渋谷駅方面への高速バスは需要があるのではないかと。また、現在茂原駅止まりの横浜・羽田からの高速バスをそのまま白子・一宮方面へ延伸してはどうか。結果として乗客が増え、路線維持につながるのではないかと。</p>	B	頂いた意見については、バス事業者へ情報を共有するとともに、高速バスネットワークの拡大について引き続き研究していきます。
4	<p>【101 頁・事業 1：JR 外房線の利便性向上及び利用促進】</p> <p>【101 頁・事業 2：高速バスの利用促進とネットワーク拡充の研究】</p> <p>推進を望みます。特に近隣町村との連携による近隣町村との緊密な交通が必要だと思われまふ。是非、検討願ひたいとおもひます。</p>	B	JR 外房線や高速バスは、茂原市だけでなく、近隣市町村と連携を図りながら、鉄道事業者、高速バス事業者と協議・調整し、利用促進等に取り組んでいきます。
5	<p>【102 頁・事業 3：路線バスの維持・利用促進】</p> <p>バス運転手不足の解消のため、さらに市からバス会社へ支援をしてはどうか。また新規就職者や、養成中の運転士へ支援金や補助を出してはどうか。</p>	B	頂いた意見を参考に、引き続き検討していきます。
6	<p>【102 頁・事業 3：路線バスの維持・利用促進】</p> <p>路線バスの維持・利用促進だけでなく、路線バス事業者と連携して、路線バスのルートの改良を行ってはどうか。例えば、大多喜・長南方面への路線バスは現在国道 128 号を通過しているが、茂原郵便局や市役所を通るようにする等。</p>	B	頂いた意見についてはバス事業者へ情報を共有するとともに、現在運行中の路線バスは、利便性向上を図りながら維持していくことを基本に、検討していきます。
7	<p>【102 頁・事業 3：路線バスの維持・利用促進】</p> <p>路線バスの維持のため、市内の短距離移動の需要を取り込むような策をとってはどうか。運賃 100 円区間の周知や、短区間を高頻度で運行するなど</p>	B	頂いた意見についてはバス事業者へ情報を共有するとともに、引き続き検討していきます。
8	<p>【102 頁・事業 3：路線バスの維持・利用促進】</p> <p>「運転手不足や高齢化の影響」とありますが、重要な視点として、運転手の賃金の問題が関わっていると考えられます。現在の日本経済において、賃金の向上が重要な問題になっているのは周知の事実です（失われた 30 年）。内閣も含めそ</p>	B	頂いた意見を参考に、引き続き検討していきます。

No	提出頂いた意見等の概要	対応区分	市の考え方
	<p>ういう方向に行っている時節なので、運転手の確保に当たっては、賃金の問題は避けて通れないと思います。市から業者への補助金においても、運転手の賃金の補助として特別に枠を設けて支出することも検討してみたいはいかがでしょうか。</p>		
9	<p>【103頁・事業4：市民バス「モバス」の再編】 北部（豊岡）コースについて、「コープみらい前」の次のバス停が「本納郵便局前」で、そのすぐ隣にある「本納公民館・本納支所」となっています。「コープみらい」と「本納郵便局」の間の本納中学校の北側出入口辺りに、停留所を設けてはどうか。停留場を検討する時、心に留めておいて頂ければと思います。モバスの運転手さん、親切です。感謝してます。</p>	B	<p>北部（豊岡）コースについては、市民バス「モバス」からデマンド交通「ふれあい」への転換を検討することとしています。頂いた意見を参考に、乗降場所を検討していきます。</p>
10	<p>【103頁・事業4：市民バス「モバス」の再編】 北部コースは利用率が著しく低い状況となっているためデマンド交通「ふれあい」への転換を検討し、生じた輸送資源を南部コースにおける往復利用しやすいダイヤへの増便や、東部コースにおける所要時間短縮を目指した運行経路を見直す。ここでは、まず、北部コースにおいてデマンド交通の導入は良いとしても、モバスの廃止はいかなるものなのでしょうか。廃止の理由は①利用率の減少、②輸送資源の活用の二つです。</p> <p>110頁において⑦-①事業遂行に係る進行管理の体制として「目標の達成状況や利用状況を把握し」とあるが、目標というのは、冒頭に議論したように、交通弱者の救済であり、そのための利用状況の把握です。つまり、利用状況が悪いということは、交通弱者にとって利便性に掛けるということの意味しているのであるから、利便性の改善につなげる方向で改善されなければならないと思います。採算がとれるかとか、利益が上がらないとかいう問題ではないということ指摘しておきたいところです。したがって、北部コースにおいて、利用状況が悪いから廃止という結論はすぐにはでてこない議論です。つぎに、②の輸送資源として活用するというのは、予算として一定枠であるからという前提から議論されて出てくる結論です。その前提をやめて、予算が増額されるとするならば、輸送資源の活用という議論は出てこないのです。たしかに、茂原市の予算に係る議論は、行政の一部である都市計画課として議論できる問題ではありません。しかし、何</p>	B	<p>市民バス「モバス」、デマンド交通の利用実態や運行の効率性、公費負担額などを踏まえ、将来に渡って持続可能な公共交通網を構築するよう、引き続き検討していきます。</p>

No	提出頂いた意見等の概要	対応区分	市の考え方
	<p>にどのくらいの予算が必要であることを明示することは、議会等で議論をする上で必要な資料であるから、行政の責任として、必要経費の見積もりは明確にする必要があり、これは、都市計画課のしごとだと思えます。まずは、ここから出発し、予算措置を考えることが重要かと思われます。実際、茂原市の予算が、厳しいという認識は持っていません。むしろ、備蓄が増えるのを良しとしているような市長の姿勢であるという噂を考えるならば、市民が必要としていることに予算措置を取ることは重要な行政の仕事です。</p> <p>予算の問題は運転手の確保に当たっても生じる問題ではあると考えられます。必要な予算をしっかりと議論し獲得するよう努力していただければ幸いです。また、その根拠は公にして予算を獲得する努力をしていただければさいわいです。「各コース主要施設を運行する市街地循環運行を検討する（103 頁）」は期待したいところです。ただし、より重要な点は「各コース主要施設を運行する」のほうであると考えます。</p>		
11	<p>【103 頁・事業 4：市民バス「モバス」の再編】</p> <p>足の手術をしました。(車のらない) 市役所前までバスを利用しているので、助かっていますが、帰りのバスがなくとても不便でタクシーです。南部（五郷）コースで、午前 2 回、午後 2 回ですが、その間に 1～2 回走らせて頂くと、タクシーでなく、200 円でとてもうれしいです。</p>	C	<p>頂いた意見を参考に、ダイヤの増便や運行経路の見直し、市街地循環運行の実施など、より利便性の高いサービスへの改善を検討していきます。</p>
12	<p>【105 頁・事業 7：交通結節点の機能整備】</p> <p>路線バスの停留所は、時刻表しか貼っていないため、どこを経由する路線なのか、運賃はいくらで、乗り方がどうなのかがわからない。</p>	C	<p>交通結節点である茂原駅については、乗換案内看板の設置を検討していきます。また、「事業 12：交通マップ見直しによる情報発信の強化」により、乗り方の掲載など分かりやすい情報提供を行っていきます。</p>
13	<p>【105 頁・事業 7：交通結節点の機能整備】</p> <p>茂原駅に降り立った乗客は、東口、南口のそれぞれの路線図や停留所を見ないと、乗りたい路線がどこから発車するのかがわからない。交通結節点である茂原駅の改札前に現在掲示されている案内板・地図の近くに、バス路線の案内を載せてはどうか。</p>	C	<p>交通結節点である茂原駅については、乗換案内看板の設置を検討していきます。</p>

No	提出頂いた意見等の概要	対応区分	市の考え方
14	【105頁・事業7：交通結節点の機能整備】 路線バスは現金のみで非常に不便なため、ICカードの導入費用について市が補助してはどうか。	B	ICカードの導入については、引き続きバス事業者へ要請していきます。
15	【106頁・事業9：新たな公共交通の導入可能性の研究】 極力公共交通サービスの充実で対応していただきたい。特に自家用有償旅客運送はきわめて問題の多い手段であり（客を乗せるには十分な資格が必要だともわれる）賛成しかねます。	B	原則交通事業者によるサービスを最大限活用することが重要ですが、サービスが不十分などやむを得ない場合に限り、安全性に十分配慮しながら、その可能性を研究していきます。
16	【108頁・事業12：交通マップ見直しによる情報発信の強化】 路線バス・高速バスについて、全体として案内が不足していると思う。バスの乗り方や、停留所の位置、どんな路線があるのか、等を知らない層が多いため、マップの配布のみでは不十分。最低限全戸へ配布し、時刻表やバスの乗り方は入れるべきだ。例えば、公共施設や商業施設に、近隣のバス停の案内や、時刻表、路線図を、市でひな形を作り貼ってもらってはどうか。	B	自治会での回覧などにより、作成した交通マップについて市民の目に触れる機会を拡大していくとともに、公共施設や商業施設等への留置き配布により情報発信を強化します。また、「おでかけモデルプラン（事業13）」の作成・配布による潜在需要の掘り起しを行っていきます。
17	【108頁・事業13：職員出前講座の実施及びおでかけモデルプランの作成・配布】 職員出前講座について公立の中学校・高校で行ってはどうか。若年層の利用喚起が公共交通の維持につながるのではないかな。	B	職員出前講座については、今後も引き続き幅広く周知をしていきます。
18	【109頁・事業14：MaaSの取組みの研究】 MaaSは興味深い。大いに検討してほしい。特に、異なる機関（小湊バスとモバスのような）の乗り換え連結を考えた時、有効な役割を果たすことが期待できるでしょうか。ただし、マイナンバーカードとの連携については慎重に願いたい。	B	MaaSについては、導入の必要性を見極めながら研究を進めていきます。なお、マイナンバーカードとの連携については、他市町村での導入効果、課題等を把握した上で、慎重に検討していきます。
19	茂原市も令和4年11月19日にゼロカーボンシティ宣言をしている。具体的な対策は示されていないが、地球温暖化にかかわるものすべてにその対応をするというのが宣言の意味するところであろう。従って、この公共交通計画にも、宣言の主旨により、乗客のいないバスは運行停止する、化石燃料を使っての運行は速やかにやめることなど脱炭素を目指した施策を組み入れるべきである。	B	貴重なご意見としてお受けいたします。脱炭素を目指した施策については、社会情勢を踏まえ、市として具体的な内容を明確にした段階で、必要に応じて見直しを行っていきます。
20	意見交換会に参加した時にもお願いしたのですが、再度お願いします。確かに北部ルートの利用客は少ないと感じます。だからと言って困っている者もいます。私もその1人です。最近移動販売車が水曜日に来てくれるようになりました。	B	頂いた意見を参考に、利便性の高い公共交通網の充実を図りながら、高齢者などの方がより移動しやすくなるよう、引き続き検討していきたいと考えています。

No	提出頂いた意見等の概要	対応区分	市の考え方
	<p>ただ、販売車まで行き帰りの荷物を持って帰って来ることが大変で、先日も段差に躓き転び、今は行っていません。幸い通所施設の方が家まで販売車で来てくれるようになり、本当に助かっています。少しでも何かしらの前進があることが大事だと思います。月に3回病院に行っていますが、行きは良いが帰りが怖いので、何とか病院からの便を1便、2便増やして欲しいです。長生病院からタクシーで1,100円~1,200円です。年金生活の身としては本当に大変です。頑張っ、もう一工夫、二工夫お願いします。</p>		
21	<p>デマンド交通とモバスの二者択一を迫るのは問題だと思います。それぞれに長所と短所があります。デマンド交通は、必要なときに必要なサービスが受けやすい。一方、費用が高く、手続きも面倒であり思いついたときすぐに利用することができないなど短所もある。モバスは、利用するには、簡便で、予約の必要がない。登録も必要がない。安価である。一方、必要なところへ行けない時間と場所があるなど、がそれぞれの長所短所でしょうか。交通弱者にとっては、この両者が利用できることはとても利益のあるところであり、行政としては両立を目指すのが重要な方向だと考えます。</p>	B	<p>頂いた意見を参考に、市民バス「モバス」、デマンド交通については、地域特性や利用実態、利用のし易さなどそれぞれの長所・短所を踏まえながら、引き続き検討していきたいと考えています。</p>
22	<p>広域の郡市1市6町村内で広範囲な公共交通システムの構築を：いわゆるゾーンバスシステムの検討について。「支線バス」による各自治体内の拠点への乗客の集中と、「基幹バス」によるそこからの茂原市内の病院、ショッピングセンター、商店街などへの乗客の搬送を組織化。その際、茂原市内に各町村から向かうバスのための停留所を設置。市内外からの茂原市中心街への乗客の集中が図れるのではないか。</p>	B	<p>頂いた意見を参考に、市内外を行き来しやすく便利な公共交通網の充実に向けて、鉄道、路線バス、市民バス「モバス」などの機能分担を図りながら、引き続き検討していきたいと考えています。</p>
23	<p>路線バスの維持とモバスの活性化：路線バスは朝夕の通勤通学時にその搬送力を発揮してもらって、昼間の乗客の少ない時間はモバスがそのコースを運行する。大型の路線バスが「空気を運んでいる」状態の解消を図ることはできないか。</p>	B	<p>頂いた意見を参考に、路線バスや市民バス「モバス」については、それぞれの役割や機能分担を図りながら、体系的な地域公共交通ネットワークの構築を目指すよう、引き続き検討していきたいと考えています。</p>
24	<p>デマンド交通の全市への拡大</p>	B	<p>デマンド交通について全市への拡大は、市内で運行中の鉄道や路線バス、タクシーなど既存公共交通との役割分担の観点から、導入については慎重に検討する必要があると考えています。</p>