

印西市地域公共交通計画（案）
市民意見公募（パブリックコメント）の結果

案 件	印西市地域公共交通計画（案）		
募 集 期 間	令和8年1月21日(水)～令和8年2月8日（日）		
意見の提出	4件（4名）		
意見の取扱い	修 正	案を修正するもの	2件
	既記載	既に案に盛り込んでいるもの	0件
	参 考	案には反映できないが今後の参考とするもの	2件
	その他	案には反映できないが意見として伺ったもの	0件

市民意見公募（パブリックコメント）における意見及び意見に対する対応

No.	該当 ページ	ご意見	意見に対する対応
1	<p>【本編】 p18、19、 31、32 【資料編】 p55～58</p>	<p>印西牧の原駅における公共交通利便性の改善について</p> <p>印西牧の原駅周辺は、大規模分譲地や商業施設の集積、子育て世帯の流入等により、乗車人員が継続的に増加している重要な交通拠点であると認識しております。こうした成長を踏まえ、地域の交通政策は将来を見据えて検討されるべきと考えます。</p> <p>現在の運行体系では、都心部へのアクセスや乗換等による体感的な不便さが残っているほか、印旛日本医大駅に停車する列車がある一方で、より利用者が多い印西牧の原駅に停車しない列車がある点に合理性の乏しさを感じます。これらは利用実態と運行体系に乖離がある可能性を示しており、各駅の実際の乗降人員や周辺人口・開発状況に基づいた検証が必要ではないかと考えます。</p> <p>また、今後成田空港の機能強化や北千葉道路整備など国家プロジェクト級の施策が進行している中で、印西牧の原から成田空港への鉄道アクセスが現状では自動車依存となっていることは、地域の公共交通選択肢の弱さを表していると思います。空港利用者や空港関連就業者の動線を含めた鉄道利便性の向上は、観光・産業・雇用等の面でも機会損失を避けることにつながると考えます。</p> <p>加えて、近年実施されました運賃見直し（値下げ）に向けた動きは、鉄道利用促進に資する前向きな取り組みであると考えておりますが、運賃施策のみでは速達性や利便性が十分に担保されない懸念があります。運賃施策と併せて、アクセス特急の一部停車や快速系統の新設、接続ダイヤの最適化等の利便性向上策を併せて検討することが望ましいと考えます。</p> <p>これらの取り組みが進めば、地域の定住促進や沿線居住の魅力向上等、市民生活の利便性向上につながるだけでなく、鉄道事業者側にとっても乗車人員の増加や収益基盤の安定といったメリットが生じると考えます。さらに、道路と鉄道を両輪で整備する視点は、高齢化や免許返納後の移動弱者対策としても重要です。</p> <p>つきましては、印西市が主体となり、鉄道事業者との継続的な協議や利用実態の共有、将来の需要予測に基づく共同検討を進めていただき、印西牧の原駅を含めた公共交通の中長期的な利便性向上施策の検討を継続していただくことを強く希望いたします。</p>	<p>意見の取扱い【参考】</p> <p>この度お寄せいただいたご意見の内容は、市としても大変重要なものであると考えております。</p> <p>アクセス特急の印西牧の原駅停車については、ご指摘のとおり、鉄道の運用上の課題があると鉄道事業者から伺っており、市としては中長期的な取組が必要と考えております。</p> <p>また、市内での移動手段が自動車偏重であり、自動車依存からの脱却には公共交通の利便性向上が必要とのご意見は、市としても大変重要であると認識しているところです。</p> <p>お寄せいただいたご意見は、鉄道事業者や庁内の関係部署とも共有し、今後の取組における参考にさせていただきます。</p>

No.	該当 ページ	ご意見	意見に対する対応
2	<p>【本編】 p15、17、 21、22、 25、27、 28、30</p> <p>【資料編】 p50～54、 58</p>	<p>ときどきふれあいバスの中ルートを利用しますが、高齢者の利用が多く、皆が座れないぐらい混み合うこともあります。混み合う時間帯の便数の増加をお願いしたいと思います。</p> <p>路線バスとふれあいバスの料金格差の問題という問題提起そのものがナンセンスだと思います。路線バスは営利企業活動である一方、ふれあいバスは公共事業であり福祉事業でもあります。格差（不公平）という価値判断自体が誤っています。路線バスの運賃が高いこと自体が企業努力の欠如（あるいは国家の経済政策の失態）の帰結であり、それは自治体が気遣うべきことではありません。もし市民の利便性のために路線バス企業を補助しなければならないということであれば、腰を入れて補助金支出などを行えば良いのであり、市民に「不公平」などという意見を言わせること自体が、市の行政としては恥ずかしいことだと思ってもらいたいものです。</p> <p>また、わたしは佐倉市内（臼井近辺）の医療施設に通院していますが（印西市内に質の良い医師がいないからです）、最初から自分で運転するマイカー通院でないと行けないものだと諦めています。具合が本当に悪いときには公共交通機関で行き来できると大変助かります。印西牧の原から臼井やユーカリが丘へ繋がる縦の公共交通機関（バス）があれば、とても便利だろうと思います。</p> <p>千葉県内の縦の公共交通機関の不足はあらゆる面で深刻だと思います。我が家の子どもは結局、松戸市の高校へ進学し既に卒業しましたが、例えば印西市内の子が名門の佐倉高校へ進学するのは交通の不便によってほとんどあり得ないことだと感じたことがあります。何でもかんでも都内の方へ都内の方へと目が向くのはおかしなことです。改善を強く願います。</p> <p>以上です。</p>	<p>意見の取扱い【修正】</p> <p>この度お寄せいただいたご意見の内容は、市としても大変重要なものであると考えております。</p> <p>地方自治体がコミュニティバスを運行する場合、民間事業者が自立して運行する路線バスのネットワークを補完し、競合しないよう取り計らうことが導入の条件となっております。しかし、本市においては、市コミュニティバス（ふれあいバス）と路線バスの運行区間が一部で重複しているため、実質的な競合が発生し、結果として運賃の安いふれあいバスに利用者が流れている可能性が指摘されています。</p> <p>この課題を解決する方法としては、ふれあいバスのルートを変更し重複区間を解消する取組、またはふれあいバスの運賃を改定する取組が必要と考えられます。</p> <p>つきましては、お寄せいただいたご意見を参考に、以下の2箇所を修正します。</p> <p>○本編p17（25・26行目）に下線の文章を追加</p>

			<p>「▶ 路線バスとふれあいバスのルート区間の一部で重複が生じているため、<u>実質的な競合が発生し、路線バスの経営に影響を及ぼしている</u>恐れがあります。」</p> <p>○本編p 28（24～26 行目）に下線の文章を追加</p> <p><u>「路線バスとふれあいバスの区間重複等を原因とする運賃格差の是正適正化に向けては、重複区間の解消に向けた取組に加え、以前から課題となっているふれあいバス運賃の改定と、運賃改定に応じて支援が必要となる路線バス利用者への運賃補助等について検討します。」</u></p> <p>その他、お寄せいただいたご意見は、交通事業者とも共有し、今後の取組における参考にさせていただきます。</p>
--	--	--	--

No.	該当 ページ	ご意見	意見に対する対応
3	<p>【本編】 p15、16、 21、22、 25～27、 29</p> <p>【資料編】 p11～17</p>	<p>印西市に転居して 1 年弱の市民の感想と意見を述べさせていただきます。</p> <p>・バスに関して バス路線がエリアごとに分かれてしまっていて全周する環状線がないことに疑問に感じました。市のパンフレットも地域で分かれており分かりづらいです。特段事情がないのであれば、市内の主要な商業・公共施設などを巡回するような環状線を内外周りなどで設定されるのはいかがでしょうか。</p> <p>また、将来的な人口減少を考えると、バスは茨城県境町などの事例を参考に自動運転を早期に導入していただきたいと思います。印西市は外から見るとデータセンター銀座など I C T との親和性が高い地域・自治体のイメージが強いので、注目度も上がると思われます。スクールバスの導入も賛成ですが、やはり運転手不足を考えると自動運転で台数や本数を増やしていくほうが望ましいと考えます。</p> <p>また、バス停にデジタルサイネージを導入するとの案ですが、私も業務で百貨店で導入を対応したことがあります。細かに変わる広告などでない限り、コストパフォーマンスは良くないと思われます。バスの行先・番号・接近情報などだけであれば安価な電光掲示板でも乗客の必要は満たせますので、必要以上の経費はかけないほうが良いと進言します。</p> <p>それよりは路線整備や自動運転に予算をふったほうが将来性があると思います。</p> <p>・タクシー助成に関しては、現在でも台数が少ないように感じるので、運転手不足が進むと助成はあっても好きな時に使えない、すぐ来ないということになるのではと感じます。</p> <p>そのため、あまり手を広げるのは効果的でないように感じます。</p> <p>・シェアサイクルに関して、都心部に勤めていた者としては、数の少なさに驚きました。今後導入されるなら、絶対電動自転車をおすすめします。電動であれば拠点数が少なくても中長距離移動できますし、印西はアップダウンも多いので必要です。</p> <p>ただ市街地の自転車走行スペースやサイクリングロードが少ないです。道路や土地も広いのに都内より少ないのはもったいないと感じます。また、464 号側道の 12 号は走りづらく特に縦の横断</p>	<p>意見の取扱い【参考】</p> <p>この度お寄せいただいたご意見の内容は、市としても大変重要なものであると考えております。</p> <p>地方自治体がコミュニティバスを運行する場合、民間事業者が自立して運行する路線バスのネットワークを補完し、競合しないよう取り計らうことが導入の条件となっております。今後は、本編 p21 図で示した公共交通ネットワークの目指す姿の実現に向けて、バス路線の検討を進めてまいります。</p> <p>その他、お寄せいただいたご意見は、交通事業者及び市内の道路、交通安全関係部署とも共有し、今後の取組における参考にさせていただきます。</p>

		<p>にて信号が極端に短い場所があることに驚きました。特に近所のコストコ付近は道路信号に関して明らかに現状に即していない挙動をしており渋滞のメッカとなっています。</p> <p>早急の対策をお願いいたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期的な目線で考えると、成田空港も導入を検討している次世代交通システム「Zippar」などの設置を考慮されてみるのはいかがでしょうか。成田空港と共通の規格にすることでエリアの一貫性が出ますし、464号をはじめとし今後は物流トラックなどの交通が激増する可能性があります。道路の渋滞も増加し、高齢者の方の乗用車やスクールバス、タクシーなどの事故も増える可能性があります。土地の広さや商業エリアが集中している地域性を考えると車両と差別化できるかと感じます。464号周辺だけでも導入されると全国初の自治体としても注目も集めますので、十数年後を見越して検討してみたいと思います。 	
4	<p>【本編】 p13~17、 23~30</p>	<p>施策1~6の構成順について、より市民に分かりやすく伝わる並びとするため、まず「市民に最も身近で直接的な効果をもたらす施策」を先頭に配置する構成への見直しを検討してはどうか。</p> <p>現行案では、施策の順序が必ずしも市民が受け取る優先順位や体感する効果の順序と一致していない可能性がある。地域公共交通計画は、市民にとって身近な交通サービスに関する将来像を示す重要な計画であり、施策の提示順序は、市民の理解促進や納得形成に直結する。</p> <p>以上を踏まえ、基本目標1の施策1~6の構成順を、まず市民向け施策（2. 3）→ 事業者連携施策（4. 5）→ 行政内部施策（6. 1）という流れに再整理することを提案する。</p>	<p>意見の取扱い【修正】</p> <p>お寄せいただいたご意見に加え、p13課題の構成順と対応させるため、基本目標1の施策2~5を施策1~4とし、施策1を施策5に修正いたします。</p> <p>（施策6は変更なし）</p>