

意見募集の概要

1. 募集期間

平成21年5月15日から平成21年6月14日

2. 提出者数

意見 4人（市内在住4人）

その他 1人（匿名の要望）

3. 意見数

意見 11件（市内在住11件）

その他 1件（匿名の要望）

4. 提出方法

持参 1件

郵送 1件

メール 3件

FAX 1件

案件に対するご意見と船橋市・八千代市の考え方

いただいたご意見は主旨を損なわないように要約したうえ、章ごとに整理し、それに対する市の考え方は次のとおりです。

No.	該当頁	ご意見の内容	船橋市及び八千代市の考え方
1	17 34 73 77	<p>「東葉快速」は、通過駅利用者を最大10分近く余計に待たせるなど、停車駅にもたらす恩恵に比べて、通過駅に与える不便があまりにも大きい。東葉快速の速達性がさほど大きくなく、他の快速が津田沼行ということもあり、通過駅の利便性は非常に低い。</p> <p>通勤時間帯に力を入れる東葉快速停車駅は、買物等を目的とする利用はあまり望むことができない。逆に、現在、通勤時間帯に軽視されている八千代中央や船橋日大前であれば、初乗り運賃で八千代緑が丘のショッピングセンターに行けるので、他の駅よりも利用頻度を高めることは容易と考えられる。</p> <p>現在の快速通過駅をもっと便利にするようにすべきである。</p> <p>東葉高速線の活性化のために、東葉快速の廃止は必須といえる。</p> <p>また、平日夜間に東西線快速(津田沼行)との接続が悪く、西船橋駅の狭いホームに何分も待たされないように西船橋駅に到着した電車を快速と接続し、乗り換え終了後すぐ発車するようにして、東西線快速が東葉高速線に直通しないという不便を少しでも緩和するよう東京メトロにも働き掛けるとよいと思う。</p>	<p>「東葉快速」の運行は速達性の向上がメリットではありますが、東葉快速通過駅においては、運転間隔の延長がデメリットとなります。運転間隔の短縮は大きな一つの目標であり、利便性向上、需要拡大の手段でもあると考えており、今後ともダイヤ改正と併せて、東葉高速鉄道(株)に対して要請してまいります。</p> <p>→(2) 他路線利用者の東葉高速線への転換利用を促進するための施策、③昼間時・休日における運行の見直しの検討に盛込んでいるため、計画の変更は行わない。</p>
2	56 59	<p>「多路線競合地域での駅勢圏拡大」とあるが、東葉高速鉄道では、多路線だけでなく、東葉高速線の駅どうしでの競合地域があり、バス路線や駅の利便性が影響して、その分東葉高速鉄道の収入は少なくなっている。</p> <p>そのためにまず考えられるのは、バス路線を振り分けることであり、駅によってはイグレス交通の半数近くが自動車であることを考えると、バス路線の需要と供給が合っていないとも考えられる。</p> <p>特に村上・八千代中央の利便性が東葉勝田台・八千代緑が丘に比べて大幅に低いた</p>	<p>他の交通モード(バス等)の見直し等の機会に応じ、併せて検討してまいります。</p> <p>→(2) 他路線利用者の東葉高速線への転換利用を促進するための施策、②駅へのアクセス強化に盛込んでいるため、計画の変更は行わない。</p>

		め、これを解消することも必要である。	
3	66	<p>八千代緑が丘駅には、2つのホームともエスカレーターは1基ずつ上りか下りかいずれか一方だけの運行ですが、もう1基ずつ設置して上り下りもと同時に運行できるようにして頂きたい。足の不自由な高齢者にとって階段の上り下りはかなり辛いです。</p>	<p>エスカレーター整備について実施予定はありませんが、東葉高速鉄道バリアフリー基本計画に基づき、平成24年度を目途に各駅のエレベーター設置を予定しております。</p> <p>→(1) 現東葉高速線利用者の継続的な利用を確保するための施策、①駅施設内のバリアフリー整備の推進に盛込んでいるため、計画の変更は行わない。</p>
4	71	<p>パーク・アンド・ライド方式の導入について、非利用者の利用しない理由として、「自宅から駅までが遠い」が20%ほど、「自宅から駅まで行きにくい」が28%ほど、また、今後望むサービスとしても「駐車場の整備」が10%ほどあげられている。この場合、駐車場の整備は有料のものをさすと思われる。「無料」ということになれば、自家用車で駅までやってきて鉄道を利用するというシステムがかなり注目されるのではなかろうか。</p> <p>駐車場の利用可能時間を鉄道運行時間帯に広げ、鉄道の利用を条件に駐車料金を無料にする。休日無料というサービスもあるが、無料を平日に広げるということになる。平日のショッピングセンターの駐車場の利用率はかなり低いのではないだろうか。さらに利用者はそのショッピングセンターでの優待を受けられるようにすれば、利用は促進されるであろう。</p> <p>また、開発の進んでいない飯山満駅や船橋日大前駅の付近に大規模な無料駐車場を作ったらどうだろう。駅前に住宅を建てるのもよいが、駐車場を作って再開発という選択肢もありであろう。広大な駐車場は、大規模災害の避難場所にもなる。</p>	<p>駅前商業施設等及び駅前遊休地について、鉄道利用者の利便性の向上を図るため、利用の可能性を検討してまいります。</p> <p>→(2) 他路線利用者の東葉高速線への転換利用を促進するための施策、②駅へのアクセス強化及び(3) 新たな東葉高速線利用者を創出するための施策②自動車からの利用転換策に盛込んでいるため、計画の変更は行わない。</p>
5	73	<p>東葉快速は八千代緑が丘での各駅停車との接続や通過待ちを行わないため、通過駅では混雑時間帯にもかかわらず10分以上の間隔が空いてしまう。これが原因で朝の東葉快速は最多期の4本から全て廃止となったが、一方夕方の東葉快速は増便の4本となっている。次回のダイヤ改正では是非とも全廃して欲しい。</p>	<p>「東葉快速」につきましては、速達性と運転間隔の調整を考慮して、ダイヤ改正を検討するように東葉高速鉄道(株)に対して要請してまいります。</p> <p>→(2) 他路線利用者の東葉高速線への転換利用を促進するための施策、③昼間時・休日における運行の見直しの検討に盛込んでいるため、計画の変更は行わない。</p>

6	73	<p>沿線住民は東西線直通よりも本数増加を望んでいる。東西線直通に関しては無くなっても西船橋駅で乗り換えれば始発で都心まで行くことができる。西船橋駅構内が混雑するという懸念はあるものの、津田沼直通との混雑状態を少しでも改善できると考える。東西線直通は廃止あるいは減便が望ましい。</p>	<p>西船橋駅には、全ての列車の折り返しに伴う停車（特に朝夕のラッシュ時間帯）に対応できるだけのキャパシティがないことから、現状では難しいと考えております。</p> <p>→（２）他路線利用者の東葉高速線への転換利用を促進するための施策、③昼間時・休日における運行の見直しの検討に盛込んでいるため、計画の変更は行わない。</p>
7	73	<p>西船橋折り返しの代わりに本数増加をすることが最も望ましい。新京成線、京成線、東武野田線は時間６本、京成の優等停車駅はそれよりも多い。その他北総線は時間３本だが、東葉高速線も前述の４路線のように時間６本確保するべきである。東西線直通を廃止し、西船橋駅の配線や折り返し時間を考慮すれば１０分間隔パターンダイヤ化もできる。</p>	<p>本数増加は、利便性向上の一つの手段として、有効性があることから、引き続き、東葉高速鉄道㈱に対して要請してまいります。</p> <p>→（２）他路線利用者の東葉高速線への転換利用を促進するための施策、③昼間時・休日における運行の見直しの検討に盛込んでいるため、計画の変更は行わない。</p>
8	73	<p>津田沼直通を無くせという声もあるが、東西線沿線住民にとってはむしろ直通を止めて欲しいのは、東葉高速線の側であり、津田沼直通利用者にとっては尚更迷惑な話である。ＪＲ直通でダイヤが崩れるということもあるが、現状より更なる減便は望ましくない。</p>	<p>ＪＲ総武線直通、東葉高速線直通の運行ダイヤに関しては、東葉高速鉄道㈱、東京地下鉄㈱、ＪＲなどの西船橋駅に乗り入れている関係者が、利用人員等を勘案し、協議によりダイヤを設定しております。適切なダイヤの設定を東葉高速鉄道㈱に対して要請してまいります。</p> <p>→（２）他路線利用者の東葉高速線への転換利用を促進するための施策、③昼間時・休日における運行の見直しの検討に盛込んでいるため、計画の変更は行わない。</p>
9	73	<p>土曜と日曜の昼から夕方にかけて、上り電車に乗ったが驚いたことにガラガラであり、その状態がおよそ西船橋まで続いていた。ここで注目すべきは、並行している国道２９６号線の混雑状況である。この国道は常に混んでいるのだが、休日は特に渋滞がひどい。鉄道はガラガラで、道路は大渋滞。</p> <p>東葉高速鉄道の場合、運賃さえ安ければ快適な鉄道に多くの人が流れる可能性がある。</p> <p>ここで私は提言したい。休日は運賃を半額にするのである。これで乗客が倍になればよいのである。</p>	<p>お得な企画乗車券の一つの例として、参考とさせていただきます、収支面との折り合いの中で検討を東葉高速鉄道㈱に対して要請してまいります。</p> <p>→（２）他路線利用者の東葉高速線への転換利用を促進するための施策、①割安感のある多様な割引乗車券等の導入・拡充に盛込んでいるため、計画の変更は行わない。</p>
10	33	<p>地方公共団体がその地域で運行する公</p>	<p>連携計画（素案）に対するご意見ではな</p>

		<p>公共交通の会社に対し、金銭等の支援をすることは多く行われている。</p> <p>高齢者や子供の身近な足として使われる路線バスや、北総鉄道など、その鉄道がないと沿線地域が陸の孤島になってしまうような鉄道であれば、周辺自治体が多額の税金を投入して支援することは意味があるといえよう。</p> <p>しかし、東葉高速鉄道は、遠くても数km 先には別の鉄道路線（京成線・新京成線・総武線）があり、その路線や駅までの足が充実していれば、周辺自治体が存命措置に力を入れる必要がないと思われる。</p> <p>現状は、周辺自治体が支援していても、沿線住民の96%が運賃に不満を抱いている。利用者が多くない最大の理由が高額運賃にあるのなら、①「高すぎる」と感じられないような運賃設定にできるぐらい金銭支援をするか、②支援自体をやめるか、のどちらかをすべきである。</p> <p>沿線住民の一番の不満が高額運賃にあることが調査で明らかでありながら、今回出された素案には運賃を下げるについて挙げられていない。つまり、①はできないということである。ならば、他路線及びそこへの足を拡充する法に力を注いでうで、東葉高速鉄道への支援は取り止めるべきと思料する。</p>	<p>く、東葉高速鉄道(株)の経営に関するご意見であるため、今後の経営支援の参考とさせていただきます。</p>
11	57	<p>運賃を下げるという声もあるが、値下げすると現状のままでは東西線の混雑が激化する。運賃値下げは確かにして欲しいが、このような懸念があるので容易に下げるとは言い難い。もしも京成線や東京メトロ並に運賃を値下げするのであれば、東西線直通の廃止が先である。東西線の混雑が激化しないように複々線化や増発をしようとも言われているが、ダイヤが頻繁に乱れる東西線において現状の配線のままこれ以上の増発は逆効果であり、複々線化は地下区間を含むため膨大な費用が必要である。</p>	<p>連携計画（素案）に対するご意見ではないため、運賃改定の際の参考として、東葉高速鉄道(株)に伝えさせていただきます。</p>

その他意見（匿名）： 高すぎる料金は活性化に逆効果であり、料金を下げて利用者を増やすことが良いと思う。