

意見箇所	対応ページ	意見内容	考え方・方針
全体	全体	グラフ内などの文字に読みづらい色、重なりがある。	計画全体の色調デザインを勘案しつつ、識別の視点から修正しました。
全般	—	6章構成で、必要な項目を卒なく配置していると考えます。しかしながら、配置した各項目の対応関係が理解しやすく記述されていないところがあり、改善すると良いと考えます。	ポイントを図4-1課題設定に引用し、課題設定の流れを表示しました。
全般 図表の本文言及	—	2.2の(3)から初めて、本文のなかで図表の言及がなされています。言及する・しない、全体的にどちらかに統一する方が良いでしょう。	図表の表記が統一されていないため修正しました。
P.1 下から2行目	P.1	「マチ」、ここはなぜカタカナなのでしょう。たとえば総合計画ではひらがなではありませんか。	「人を中心にしたマチづくり」は現在、本市で取組んでいる施策の名称であるため、カタカナ表記にしています。
P.9 表1-6 地域公共交通等を活用した回遊性の向上	関連計画の表示は図1-2に集約しました。	産業振興ビジョンからの視点で考えると、(主に商店・観光となるが)地域自身が活性化に向けて積極的な取り組みが必要不可欠である。公共交通は、そこまでのおでかけ手段であることから、単に「公共交通の利用促進」と表現するのではなく、「地域との連携による公共交通の利用促進」などとしたい。 例えば、ところワゴン(三ヶ島)でトコロードに乗り入れるが、「乗り入れたので乗ってください」と市が広報するのみでなく、ところワゴンというおでかけ手段ができたことを機に、自分達が商店街の活性化のために今まで以上に一生懸命にならないと、本当の意味での効果は出てこない。そういう意味で、市としても地域としっかり連携をして、地域に公共交通の意義を広めていくことが重要。その先に以前のような活気ある(にぎわいのある)商店街へ向かう可能性が見えてくる。	産業振興ビジョンの表現を引用しています。 関係計画と本計画の関連については、表1-2にまとめました。 また、ご指摘の内容については、今後、施策を進める際に参考とさせていただきます。
図表について	P.10	図表が示す情報がいつの時点のものなのか、できるだけ記してください。また、年次推移を示すグラフ軸の年号は、西暦と元号がバラバラであると、とても読みにくいものです(例えば図2-4)。本文の記述と共に、読みやすくしてください。	和暦に統一しました。
P.4 1.4節 P.11 2章 P.20 3章の各項	P.2 ~P.36 1.3節P.3~7から 2、3章	各項の末尾に、[ポイント]として◆内容を要約、そこから☞要件を導く試み、良いと思います。しかし本文に書かれていないことを[ポイント]に記載するのは避けるべきでしょう。本文で使ったキーワードをできるだけ言い換えずに要約で使うことも望まれます。いくつかの項では、[ポイント]記述の前半・後半、<本文と内容要約>・<内容要約と要件導出>の対応それぞれの流れが整っているか、点検をお願いします。いくつか首を捻るものがあります。	関係計画と本計画の関連については、表1-2にまとめました。 上位計画のポイントでは「公共交通から捉えたポイント」として表現を見直しました。また、各調査では調査結果を飛躍した表現とならないよう見直しました。
P.11 2章 P.20 3章 から4章	P.36 4章	2・3章から4章につながる流れを整えてください。2章で本市の地勢・土地の実態、社会・経済の実態を、3章で地域公共交通の実態を踏まえています。実態を踏まえたうえで、本市における課題を抽出する論理の流れ、で結構です。現状の素々案では4章の本文が書かれていないので、これからだとは思いますが、現状案の要約の図4-1を見ますと、2・3章から4章につながる流れが整っていないように見えます。	ポイントを図4-1課題設定に引用し、課題設定の流れを表示しました。
P.8 表1-4 公共交通の利便性を上げる	関連計画の表示は図1-2に集約しました。	施策内容「地域公共交通の利便性向上のため、バスやタクシー等の身近な交通手段の検討」とあるが、文脈として分かりにくい。 修正例「バスやタクシー等身近な地域公共交通の利便性を、より向上していくための検討」	関係計画と本計画の関連については、表1-2にまとめました。
P.8 表1-4 所沢駅周辺のにぎわいを創出する	関連計画の表示は図1-2に集約しました。	総合戦略のまとめであるため、項目タイトルの修正は難しいかもしれないが、「にぎわいの創出」は所沢駅限定でなく、市内の駅周辺すべてに拡大した解釈になるとベター。	関係計画と本計画の関連については、表1-2にまとめました。
P.9 表1-5 3段目	関連計画の表示は図1-2に集約しました。	誤植 正)「マイカーの利用を抑制」 誤)「マイの利用を抑制」	修正しました。
P.16 16ページ 3行の本文 図2-8から図2-9	P.13、P.14	所沢市在住者のなかで通勤通学をする市民についてのデータですね。参考の数値は、市内在住・市内へ通勤、市内在住・市内へ通学、のほうの方がわかりやすいでしょう。	修正しました。

P.18 図2-12	P.15	ここの自動車保有台数は、乗用車であることを明記しておいた方が良いでしょう。 図内の世帯数の数値単位が[台]になっています。また世帯数のデータは「所沢市統計書」のどの表から得ましたか？	自動車保有台数は乗用自動車と軽自動車（4輪乗用）の合計値で、注意書きを追記し、補足説明しました。 台は世帯に修正しました。 世帯数のデータは年度別統計書を引用します。引用先に誤りがあったため修正しました。
P.19 図2-16	P.16	市町村観光入込客調査の年間数字は1月から12月の合計で、コロナ禍の影響はR2・2020年のみでしょう。	2021年も影響があるため、R3の数字が公表され次第、最新データに更新します。
P.20 下から2行目	P.17	「タクシーは、市内に14事業者（法人9者）」の「者」は、法人の会社なので、9「社」の表現が適切と考える。	公共交通サービスを提供する事業する法人、個人を含めて「事業者」と表現しています。 ご指摘の箇所については、法人数を指すため、9「社」に修正しました。
P.20 表3-1 所沢市内の公共交通	P.17	路線等の記載について、路線名の表示に適切ではありません。	修正しました。
P.22 下から3行目	P.20	「予測されています」と第三者が予測したものと書かれています。予測した主体を明確にしてください。	「予想されます。」に修正しました。
P.23 表3-2 表3-3	P.20	これら表のデータの出典はどこでしょうか。	令和2年度人口は国勢調査、令和12年推計人口は国土数値情報です。 出典を明記しました。
P.25 2行目	P.22	平成28年まで増加傾向で・・・とありますが、対応する図3-4には平成28年より前のデータがありません。	H28以前のデータを確認し、図3-4に追加しました。
P.26 [ポイント]のなか	P.23	2行目、平成23年以降は・・・とありますが、図3-3には平成23年のデータがありません。 P24の3行目、上記の通り、図3-4からは読み取れない記述です。	どちらも平成23年を平成24年に修正しました。
P.33	P.31	大事な情報ですから、1ページに無理に詰めずに、読みやすく記述してください。	分かりやすい表示としました。
P.41 表5-1 各公共交通のメリットとデメリット（その1）	P.41～P.43	各モード同じ項目でメリデメを整理すると統一感が出ると考えます。 例えば、鉄道のデメリットに駅の増減設に触れているが、路線バス・コミュバスでは停留所の増減設には触れていない。	修正しました。
P.42 デマンド交通	P.41	「完全デマンド」の説明が必要ではないか。 利用者目線でのデメリットの記載も必要ではないか。 ①利用には予約が必要 ②需要が多い場合、予約がとれない	完全デマンドは下段の区域運行を示したもので表現を修正しました。 また、利用者目線のメリット・デメリットを加えて修正しました。
P.44 【基本理念のイメージ】検討中	P.44	・ 1、2つ目の移動空間が達成された結果、3つ目の健康に繋がるような構成になっていると考えます。 ・ 11行目の課題3の公共交通利用の促進を踏まえるならば、10行目の課題2公共交通の利便性の向上といった公共交通の方針の記載が必要かと考えます。 ・ 1つ目「歩いてどこにでも行ける」は徒歩のみでしょうか。それとも公共交通機関と徒歩というイメージでしょうか。	様々な視点から検討し、基本理念を定めました。
P.45 基本方針	P.45	・ P44の基本理念と基本方針間につながりが見えないので、基本方針に記載した要素が分かる理念が良いと考えます。 ・ 基本方針2について、後述P49に「誰もが公共交通を利用しやすい」の記載があることから基本方針には安全面も記載した方が良く考えます。	理念を抱き公共交通がどうしていくかを「確保」「改善」「維持」の視点で方針を表現したものです。 方針2の関係する課題で安全面について説明するようにしました。
P.51 施策3下段 P.54 施策3検討 スケジュール下段	P.51 P.54	「バスペイの推進」の始期が異なる。	P.51を「令和7年度」からに修正しました。
4章以降	P.34 4章	文章を書いてください。 まずは1章から3章までの[ポイント]の記述を活用して、図4-1を改善してください。	4章はじめに課題設定までの説明を表示し、図4-1にポイントを表示しました。

P.44 基本理念のイメージ	P.43	<p>1、「自家用車が運転できなくても、公共交通を利用して暮らせる」には、「どんな人でも（子供、学生、高齢者、障がい者、その他）」おでかけに困らないというニュアンスがイメージできるようにしたい。</p> <p>2、「自由に移動ができること」や「健康であること」、その他、今回の意見において追加で出されるであろう視点は、大枠で表現すると「住民が、身体面・精神面・社会面において良好な状態であること、つまり well-being なまちづくり」を指す。住民の「幸福」というキーワードは、もっと上位の理念にふさわしいと思われるが、それは、公共交通の役割（おでかけ機会の創出）を通じても寄与できることである。</p>	様々な視点から検討し、基本理念を定めました。
P.51 施策10	P.50	<p>「利用者目線のわかりやすい案内」</p> <p>どこかへ行こうと考えたときに、行き方でつまずくのは、例えば「どのバスに乗ればたどり着けるのかが分からない」（事前の調べに対する分かりやすさの追求）、「停留所の場所が分からない」（現地でのわかりやすさの追求）等がある。デジタルサイネージの設置は的を得た設置場所と案内内容が伴えば非常に効果的。一方で、そこまで費用のかからないアナログであっても案内のしかたや工夫一つで効果的となることも多々ある。従って、地道な案内改善を継続的に行っていく必要がある。</p>	<p>IOTを利用した情報案内に満足することなく、様々な人に必要にあった情報を心掛けて継続的に情報発信していくことが重要と考えています。</p> <p>施策を実施する際に検討します。</p>
P.51 施策10	P.50	<p>また、事前の調べにおいてはweb検索が一般的であるため、施策08のオープンデータ化（Googlemapや乗換案内検索等への反映）と共に、目的地（市の公共施設の他、来訪のある民間施設、観光地、商店街等）におけるwebでのアクセス案内の更なる充実が求められる。各機関のアクセス案内にバス等の情報が無い場合には、情報提供の依頼をする。</p>	<p>官民間問わず施設との連携は重要と考えています。</p> <p>施策を実施する際に検討します。</p>
P.51 施策10	P.50	<p>改善例①</p> <p>下記事例はこどもと福祉の未来館の案内であるが、ところバスの案内はあるものの、路線図や時刻表とリンクされておらず不親切。（リンク先は路線変更、ダイヤ改正等があっても閲覧・検索可能であること）</p> <div data-bbox="800 1537 1446 1834" style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p><b>乗館方法</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■電車でお越しの場合 西武新宿線 「新所沢駅」西口より徒歩5分 「航空公園駅」西口より徒歩10分</li> <li>■車でお越しの場合 駐車場67台（障害者用5台含む）。 午前10時から午後3時頃は、駐車場が満車となる場合があります。公共交通機関でのご来館にご協力ください。 周辺には一方通行等があります。以下の案内図をご参照ください。</li> <li>■ところバスでお越しの場合 西路線 新所沢・三ヶ島コース「こどもと福祉の未来館」下車 北路線 富岡橋地区コース「こどもと福祉の未来館」下車</li> </ul> </div>	今後、庁内関係課と調整してまいります。
P.51 施策10	P.50	<p>改善例②路線図</p> <p>どこへ行けるのかの明示（例にしたところワゴンでは、市の市設・病院・商店の他、糞谷八幡神社、八幡湿地、比良の丘、クロスケの家、別所人形、（他にも）、等が考えられる。）</p> <p>また、停留所の位置についても、現状はざっくりとしていて分かりづらいが、Googlemapと連動させることにより、飛躍的に分かりやすいものとなる。</p> <div data-bbox="905 2110 1360 2507" style="text-align: center;"> <p>ところワゴン路線図（三ヶ島地区）</p>  </div>	施策を実施する際に検討します。

P.51 施策12	P.50	<p>モビリティマネジメントについては、小学生等に向けて乗り方教室の実施も良いが（年に1～2回、小学生または未就学児対象に実施するのみで終わっている自治体が多い）、施策内容に記載のとおり「さまざまな属性に対応した」実施を期待する。</p> <p>なお、継続的にそれなりの回数を実施するとなると、単独のバス事業者のみの協力による対応では持続した実施が困難と予想がされるため、バスを用いた実施に拘らず、様々な形式により、たとえ座学になってしまったとしても、一人でも多くの住民や企業に届くようにしたい。</p> <p>また、P.10記載の交通安全対策とも連動した実施が望ましい。</p>	<p>いろいろな人を知る機会を提供することを念頭に単なる情報提供にならないよう勧めていく必要があると考えています。</p> <p>施策を実施する際に検討します。</p>
P.53 (1)乗継ダイヤの調整 (2)乗継割引運賃の検討	P.53	<p>(1)乗継ダイヤの調整、(2)乗継割引運賃については、乗り継ぎ利便性の向上を目指すものかと思います。市と関係する各公共交通事業者が、手法含めて協議し連携して具体的な施策を検討していくものではないでしょうか？</p>	<p>(1)、(2)ともに公共交通機関の利用者の利便性について示したものです。施策については様々な手法があることから、市が公共交通事業者と連携するよう表現を修正しました。</p>
P.57(3) 鉄道駅のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化の推進	P.59	<p>(3)について、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化は、鉄道事業だけでなく全ての公共交通機関と行政が連携して取り組んでいくものであることを示すべきではないでしょうか？</p>	<p>バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化は鉄道駅に限られることなく、公共交通に関係する全ての関係者が取り組むべきものであることから、表現を修正しました。</p>
P.60(2) デジタルサイネージの設置	P.61	<p>・貴市資産のバス運行情報のデジタルサイネージを鉄道駅に設置するというのでしょうか。</p>	<p>設置場所は鉄道駅に限らないので、公共交通機関に修正しました。</p>
P.68 指標3 基準値	P.68	<p>国勢調査の最新は令和2年度のため、基準値は令和2年度の数値とすべき。平成27年度の数値にするのであれば、その理由を記載すべき。</p>	<p>令和2年度の国勢調査のGISデータが公表されましたので、指標3の基準値を修正しました。</p> <p>併せてP.23の表3-2、3-3も更新しました。</p>