

## 「所沢市地域公共交通計画（素案）」に寄せられた意見と市の考え方

No.	頁数	項目	意見（要旨）	市の考え方	変更内容
1	1	1.1 策定の背景	地域交通会議の答申と「都市計画マスタープラン」での「コンパクト・プラス・ネットワーク」に加えて、国の法律改正によって「所沢市地域公共交通計画」を策定したことを理解できました。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
2	2	1.2 計画の位置付け	上位計画の「総合計画」、「都市計画マスタープラン」等との連携や「まち・ひと・しごと創生総合計画」等関連計画との整合性を理解できました。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
3	4	1.3 上位・関連計画等の整理 11行目 ・自家用車に頼らず、公共交通と徒歩で暮らせる交通ネットワークの構築	日本には操作性や経済性に優れた「軽自動車」規格があり、普通乗用車から軽自動車に移行しても、車を手放すという段階は移行しにくいと思う。特に起伏に富んだ地域では、徒歩・自転車はなおさら難しいと思う。	御意見ありがとうございます。自家用車を手放すことを促しているのではなく、より多くの方が日常生活で利用可能な公共交通体系の構築を目指すものです。	
4	6	1.3 上位・関連計画等の整理 (2)都市計画マスタープラン 5行目	「鉄道駅を拠点とした「生活圏」での暮らしの質の向上をめざし」とあるが、体力が落ちてきた高齢者は、最寄りスーパーへの往復だけでも辛い。ごみ集積所さえ行くことが辛く、本市の「ふれあい収集」を利用する方もいる。高齢者には、商業施設を拠点とした方が、暮らしの質の向上になると思う。	御意見ありがとうございます。鉄道駅は広域移動の拠点として都市計画の中で位置づけています。日常生活に必要な移動についてはバス等が担うことが期待されています。公共交通計画はこれらが連携した在り方を示すもので、高齢者にとっても暮らしの質の向上につながるよう努めてまいります。	
5	8	2.1 地勢・地理と土地利用	合併による市域拡大、首都圏有数のベッドタウンとしての発展、狭山丘陵・武蔵野台地・柳瀬川の地形等を理解できました。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
6	10	2.2 社会状況・経済状況 (1)市全体の人口と高齢化率の推移	高齢者人口、高齢化率が毎年増加し、10年後、高齢者人口は10万人弱、高齢化率は29%強となることわかりました。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
7	12	2.2 社会状況・経済状況 (3)市民の移動実態	他市と比較とした代表交通手段分担率で、鉄道、徒歩が高く、自動車が低いことがわかりました。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
8	12	2.2 社会状況・経済状況 (3)市民の移動実態 3行目	市南西部は狭山丘陵で起伏に富んだ地形で、ところバス山口・吾妻循環の1便当たり利用者が多い理由と思われる。また商業施設は柳瀬川沿いの低地にあり、帰路に荷物を持ちながら坂を登ることが辛く、近隣の買い物にマイカーを使う住民も多い。計画を進めるにあたり「私事自動車36.9%」の詳細を調査すべきと思う。もし、近隣買い物利用が多ければ、レシートを見せれば、帰路バス・タクシー運賃が割引になる等、もっと商業施設とタイアップした施策の検討余地があると思う。	御意見ありがとうございます。地域の特性を踏まえた事業展開は必要と考えていますので、御提案の内容は参考にさせていただきます。	
9	15	2.2 社会状況・経済状況 (4)自動車保有台数と運転免許証自主返納件数 図2-13	「市民の運転免許自主返納件数」を見て、一年で2000件くらいあることがわかりました。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
10	19	3.1 地域公共交通の状況 (2)公共交通の利用圏	公共交通の利用圏内には、人口及び高齢者人口の約9割がカバーされると書かれています。残された1割についての実態把握と検証を早期の段階で行うことが必要だと考えます。市内全域を見渡しても、いくつか空白地域が見られます。これら地域の住民の状況はどうなのでしょう。	御意見ありがとうございます。主に路線バスを補完する役割を持つところバス・ところワゴンのルートにつきましては、家屋の分布状況、地域の公共交通の有無等をはじめ、走行可能な道路が整備されているかを検討したうえで選定しております。市内の空白地域が限りなく少なくなるよう、都市基盤の整備状況を踏まえつつ公共交通の充実に努めてまいります。	
11	19	3.1 地域公共交通の状況 (2)公共交通の利用圏	「公共交通利用圏」に、市民及び高齢者の人口約9割が住んでいることがわかりました。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
12	22	3.1 地域公共交通の状況 (3)各公共交通の利用状況 2)バス交通の利用状況	路線バス年間輸送人員と、ところバス年間利用者（輸送人員）が比較できるよう、図3-5にH24～H26年度実績を追加してほしい。	御意見ありがとうございます。ところバスについては平成27年度に現行のコースとなったことから、それ以降の利用者を示させていただいています。	
13	22	3.1 地域公共交通の状況 (3)各公共交通の利用状況 2)バス交通の利用状況 図3-4 路線バス年間輸送人員	輸送人員のみでは、乗車率がわからないため、分母である輸送力（定員×便数）を記載してほしい（輸送力＝100とした積み上げ棒グラフに）。乗車率が高いのであれば、マイカーからバス転換は難しく、逆に低いのであれば、乗車促進策を強め、収支改善やCO2削減を目指す余地があるとわかる。	御意見ありがとうございます。路線バスを運行している民間事業者と利用状況等を情報共有しながら事業の展開を検討してまいります。	
14	23	3.1 地域公共交通の状況 (3)各公共交通の利用状況 2)バス交通の利用状況	タクシーの利用状況がわからないため、調査し記載してほしい。小学校の統廃合で、自宅から徒歩で通学困難になった児童を、タクシー送迎する自治体もある。乗車率の次第で、空車の活用余地があると思う。	御意見ありがとうございます。申し訳ございませんが、タクシーの利用状況については把握しておりません。	

「所沢市地域公共交通計画（素案）」に寄せられた意見と市の考え方

No.	頁数	項目	意見（要旨）	市の考え方	変更内容
15	23	3.1 地域公共交通の状況 (3)各公共交通の利用状況 2)バス交通の利用状況 図 3-6 ところワゴン月間利用者数	ところワゴンの年間利用者の記載がない。路線バスやところバスと比較できるように、近くに”年間“の合計数も記載してほしい。	御意見ありがとうございます。ところワゴンは令和3年度から運行を開始したことから、月ごとの利用者数を表示してありますが、年間合計数も併せて表示いたします。	人数追加
16	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査	調査項目と結果の全容を公表（添付資料）してほしい。	御意見ありがとうございます。調査項目や集計結果等については、ホームページ等で公開する予定です。	
17	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査	8地区または5地域（生活圏）毎に、住民と意見交換会を行い、調査結果の補足や潜在ニーズを把握した方がよいと思う。	御意見ありがとうございます。市民アンケートにより各地区にお住まいの方々から御意見等をいただいております。今後、具体的な施策を実施する際に、改めて御意見を伺ってまいります。	
18	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査	調査期間2日間は平日で晴天だった。曜日や天候で利用者の属性が変化、土日祝日や雨天も調査しなければ、正確な利用実態にならないと思う。	御意見ありがとうございます。日常的な利用について調査することを目的としていたため平日を選定いたしました。調査日数や天候等の調査条件による影響については十分に留意して事業の検討に活用してまいります。	
19	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 図3-7 利用者アンケート調査方法 2行目	“利用状況及び利用の目的や頻度を把握することを目的”とあるが、P24～26に肝心の記載がない。利用目的と頻度は、重要項目なので記載してほしい。	御意見ありがとうございます。利用目的や頻度について追加いたします。	P25-26 図追加
20	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 図3-7 利用者アンケート調査方法	乗り込み調査の「利用者数に依り」の意味がわかりにくい。「利用者数が多い便」を指すのか、何か説明がほしい。	御意見ありがとうございます。アンケート調査に当たっては、配布・回収方式で実施しましたが、利用者が少ない時間帯においては、高齢者等に配慮し、聞き取りすることで御回答をいただいた場合もございました。調査方法が分かるよう説明を追加いたします。	補足説明
21	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 図3-7 利用者アンケート調査方法 3行目	殆どの市民は、アンケート調査票の中身（調査項目）を知らないと思う。調査結果は、収支計画や将来の路線改廃につながる可能性があり、別添資料で調査結果を示してほしい。	御意見ありがとうございます。調査結果等については、ホームページ等で公開する予定です。	
22	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 図3-7 利用者アンケート調査方法 利用者数に依り直接聞き取り	「直接聞き取り」をした利用者がいたり、いなかったりでは、結果の信ぴょう性が低下すると思う。対面では利用者が回答しにくい項目は、空欄や事実と違う回答をする場合もある。自分の年齢がわからない利用者はいないとするれば、回答者と年齢区分の人数が一致しない点は、調査手法の影響と思う。	御意見ありがとうございます。アンケート調査に当たっては、配布・回収方式で実施しましたが、利用者が少ない時間帯においては、高齢者等に配慮し、聞き取りすることで御回答をいただいた場合もございました。なお、調査方法については今後の取組において検討させていただきます。	
23	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 図 3-8 性別 図 3-9 年齢構成	「図3-8 性別」n=992のうち回答しない10.5%（5人）を除けば、回答者は987人、一方「図3-9 年齢構成」の回答者は780人で一致しない。母数から207人抜かれれば、「全体の65.5%が65歳以上」という強調表示となり、情報・印象操作となる。また最多数が「その他（207人）」のデータに基づく立案は、精度の点で先々問題が出る可能性があると思う。『市民意識調査』と同じ内容レベルで作成して欲しい。	御意見ありがとうございます。利用実態調査では全体的な傾向として把握したもので、情報操作や印象操作はありません。利用状況は今後、ところワゴンの導入により、変化する可能性もありますので、具体的な取組を進めるうえでは、より正確かつ詳細な調査を実施してまいります。	
24	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 図 3-8 性別	円グラフに実数（人数）が抜けているので、記載してほしい。	御意見ありがとうございます。円グラフに人数を追加いたします。	追加
25	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 図 3-8 性別	利用者に占める正規運賃と特別乗車証の割合を把握する必要があると思う。乗車率90%の便に、特別乗車証利用者10%が増えても費用は増えないが、100%を超えれば増便（固定費追加）の要求があり得る。増便の場合は、売上は微増、固定費だけ大幅増加、収支は悪化する可能性があると思う。	御意見ありがとうございます。特別乗車証による乗車数の把握については今後の課題とさせていただきます。また、その増加に伴う事業効率率への影響についても、公共交通という事業の趣旨を踏まえて事業改善の参考にしてまいります。	
26	24	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 図 3-8 性別	回答しない（5人）とその他（207人）を追加、各年齢階級を男性（ブルー）女性（オレンジ）で区分した棒グラフにしてほしい。	御意見ありがとうございます。グラフの表示については、各年齢階級の性別が分かるよう修正いたします。	修正
27	26	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 3)意見要望 5行目	「柳瀬循環、富岡循環、山口循環の各コースでは、「無いと困る・続けてほしい」の意見が約1割程度みられ」とあるが、P25の1便当たり利用者数は山口循環26.6人、一方、柳瀬・富岡循環13人台と大差がある。山口循環は意見（無いと困る）がそのまま需要に表れているが、柳瀬・富岡循環はそうではないように見える。このあたりをさらに調査・分析してほしい。	御意見ありがとうございます。各ルートの利用者における意見の割合を分析しています。ルートにより周辺人口が異なることから、回答者数に対するご意見については参考とさせていただきます。	

「所沢市地域公共交通計画（素案）」に寄せられた意見と市の考え方

No.	頁数	項目	意見（要旨）	市の考え方	変更内容
28	26	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 4)ところバス運行経費と収支率	路線別に情報開示してほしい。できなければ将来、把握してほしい。	御意見ありがとうございます。経営効率を分析する新たな指標については検討してまいります。	
29	27	3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査 1行 目 利用者が少ないコース・時間があります。	利用者が少ないコースはP25 図3-10で、ある程度推察できるが、肝心の少ない時間が抜けているので、現状を示してほしい。	御意見ありがとうございます。調査結果等については、ホームページ等で公開する予定です。	
30	27	同上	ダイナミック・プライシングを試験導入し、正規運賃利用者（利用者数・単価）の変化を、調査・分析してほしい。	御意見ありがとうございます。技術的な実現性、利用者増や収支の改善効果等の観点から今後の参考とさせていただきます。	
31	28	3.2 地域公共交通の利用実態 (2)市民アンケート調査	市民に、調査項目と結果の全容を公表（添付資料）してほしい。標本（2,000人）の抽出方法が抜けているので、記載してほしい。	御意見ありがとうございます。調査結果等については、ホームページ等で公開する予定です。	
32	28	3.2 地域公共交通の利用実態 (2)市民アンケート調査	仮に標本の抽出方法が「所沢市全体」を無作為抽出の場合、各「生活圏」の環境（輸送能力や地形）の違いが及ぼす問題点が捉えにくくなると思う。	御意見ありがとうございます。各地区の人口・世帯数に応じて無作為抽出しています。	
33	28	3.2 地域公共交通の利用実態 (2)市民アンケート調査 1)回答者の属性	図3-13～16は、母数が回収数と一致させるべきと思う。P24 図3-9 年齢構成のように、母数との不一致が大きくなると、情報・印象操作に見える。『市民意識調査』と同じ内容レベルで作成してほしい。	御意見ありがとうございます。調査結果については、設問ごとに回答いただいた数が異なりますことから、全体の回答者と異なる場合があることを御理解ください。	
34	29	3.2 地域公共交通の利用実態 (2)市民アンケート調査 2)私事（趣味など）の移動手段 3)路線バス、ところバス・ところワゴンの改善してほしいこと	複数回答で仮に「いくつでもお選びください」の場合、深度が低い項目もチェックされると、意見が広がりすぎ、問題の核心が捉えにくくなると思う。	御意見ありがとうございます。複数回答を可能にすることでより多くの改善点を抽出することを目的としています。	
35	30	3.2 地域公共交通の利用実態 (2)市民アンケート調査 4)路線バス、ところバス・ところワゴンを利用しない理由 買い物や通院、趣味などの私事の移動手段は、	鉄道駅は寄らず、「生活圏」の中にある「商業施設」を含めた「生活圏」内を狭域・高頻度で運行するルートがあれば、マイカーから公共交通利用に移る方が出てくると思う。	御意見ありがとうございます。ところバス・ところワゴンのルート・ダイヤの見直しにあたり、日常生活の足となるよう停車する施設については検討してまいります。	
36	31	3.2 地域公共交通の利用実態 (3)公共交通事業者の実態 表3-5 公共交通事業者へのヒアリング結果概要	公共交通事業者へのヒアリング結果概要「対象」に車両の乗車定員を記載してほしい。	御意見ありがとうございます。表3-5は公共交通事業者へのヒアリング内容を示したものですので、表中には記載いたしません。御意見を踏まえ、車両の定員数につきましては「5.1. 地域公共交通の将来像 (3)移動手段のメリットとデメリット」に追加いたします。	追加
37	31	同上	ところバスだけ、利用目的が欠落している。現状を示してほしい。	御意見ありがとうございます。「3.2 地域公共交通の利用実態 (1)ところバスの利用実態調査」に追加いたします。	追加
38	33	3.2 地域公共交通の利用実態 (4)企業送迎バスの活用可能性調査	自分の勤務先では、全社フレックスタイム制により、従業員の出勤時刻がまちまちになり、随分前に送迎バスは廃止された。多様な働き方が進めば、企業送迎バス自体が減ると思われ、この活用は検討対象にしないでよいと思う。	御意見ありがとうございます。今回は企業との連携可能性を検討するために調査を実施しました。企業により勤務形態は様々で、今後変化することが想定されますので、今後の事業を検討する際にそうした変化も参考にしております。	
39	37	4.2 課題の設定	課題1 生活のための移動手段の確保、課題2 公共交通の利便性の向上、課題3 自家用車からの転換と公共交通利用の促進、以上の3つの課題は、必要十分な内容で適正な表現でよいと思います。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
40	39	5.1 地域公共交通の将来像 図5.1 将来像図	目標に向けた施策の取組を示す「将来像」には、「主要な軸となりうる道路、隣接自治体との協働運行、鉄道延伸構想、移動手段のあり方を考えるエリア、駅周辺の街づくり・新しい街との連携、資源周辺の様々な移動手段の検討エリア」が付加され、将来展望が明確に示されて、大変にわかりやすいイメージ図で、良いと思う。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
41	50	5.7 基本理念・基本方針と目標、 施策の体系	示された基本理念、基本方針、目標、施策体系に賛同します。この理念が市内全域で生活する市民に貫かれることを希望します。	御意見ありがとうございます。また、御賛同いただきありがとうございます。基本理念の実現に向けて、取組を進めてまいりますので、引き続き、御協力をよろしくお願いいたします。	
42	51	5.8 施策・事業主体・スケジュール 2行目 過度の財政への負担	今後の正規運賃利用者と特別乗車証保有者の割合により、財政負担が“過度”になり得る。“過度”の判断指標と、公共交通機関の運営・補助費について、現状実績と施策終了後の目標値（令和9年）を示してほしい。	御意見ありがとうございます。財政への影響については、事業の効率性等も勘案しながら十分に留意してまいります。ここで“過度の”と記載しているのは、単年度での事業の集中を避け、他分野との予算配分に留意することを意味しております。	

「所沢市地域公共交通計画（素案）」に寄せられた意見と市の考え方

No.	頁数	項目	意見（要旨）	市の考え方	変更内容
43	51	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 図5-7 施策とスケジュール 施策01 地域の生活スタイルに合った公共交通の運行	冒頭（令和5年）に「再調査（現在の調査の補足）」と「住民とのミーティング（生活圏別）」が必要と思う。	御意見ありがとうございます。現在、ところバス・ところワゴンのルート・ダイヤの新設・変更を進めておりますので、その中で地域住民の意見を伺ってまいります。また、必要に応じて全市的な調査も実施してまいります。	
44	51	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 図5-7 施策とスケジュール 施策01 地域の生活スタイルに合った公共交通の運行 ところバスのルート・ダイヤの見直し	路線バス・ところバスに改善してほしいことの圧倒的1位は「運行本数が少ない」だが、運転手の高齢化・不足が解消されない限り、改善できないと思う。ルートの見直しも、近くにバス停が新設された住民はバスに、廃止された住民はマイカーに移るため、利用者増減で相殺され、結果あまり利用者は増えないと思う。個人のニーズは多様化し、限りある税金でP30「利用者の移動ニーズに合わせた」の実現は無理があると思う。	御意見ありがとうございます。ルートやダイヤに関しては、市の予算や運行事業者の経営状況などを踏まえる必要があります。地域の特性や市民の生活スタイル等により、様々な移動手段の選択肢がある中で、より多くの方が公共交通を利用できる機会を提供することを目指しています。	
45	51	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 図5-7 施策とスケジュール 施策06 快適な待ち合い環境の整備 バス待ちベンチの設置 施策07 交通機関のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化 バス停の段差解消	「ベンチや段差解消」が先、「ところバスのルート見直し」が後では、施策効果の順番が逆と思う。ベンチ設置や段差解消後に、ルート見直しで廃止されるバス停が出ると、無駄な費用（＝税金）が生じてしまうと思う。	御意見ありがとうございます。ベンチの設置や段差解消は令和5年度から順次実施していくこととしています。これと並行してバスルートの見直しも行いますので、ご指摘のような非効率な事業とならないよう留意してまいります。	
46	52	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 目標 市民生活を支える公共交通サービスの提供 施策01 地域の生活スタイルに合った公共交通の運行	ところワゴン実証運行・検証を令和9年度まで行うとされています。柳瀬地区とところワゴンの運行検討に、北秋津地区についても路線の延長を想定することはできるのでしょうか？	御提案ありがとうございます。ところワゴンのルート新設等にあたりましては交通不便地域に配慮してまいります。道路の整備状況や路線バス、ところバスのルートとの重複を避けながら検討してまいります。	
47	52	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 目標 市民生活を支える公共交通サービスの提供 施策01 地域の生活スタイルに合った公共交通の運行	「ところバス」について各種要望が多々ありますので、提案します。 1)市民、地域ごとの「ところバス」利用についてのアンケート 2)上記に基づき「ルート」「便数」「料金」検討 3)検討結果に基づき「バスサイズの小型化」「ルート」「便数」「料金」の仮決定しトライアルする 4)上記「トライアル」の決定結果を参考にして「本決定する」 三ヶ島の実証実験の方法大賛成です。	御提案ありがとうございます。地域により様々な課題がありますので、各特性を踏まえて持続可能な公共交通を目指してまいります。	
48	52	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 目標 市民生活を支える公共交通サービスの提供 施策01 地域の生活スタイルに合った公共交通の運行 (2)ところバスのルート・ダイヤの見直し	市民体育館には、新所沢駅発の西武バス停留所はあるが、何故かところバスの停留所がない。山口循環や新所沢・狭山ヶ丘コース停留所に、市民体育館を加えてほしい。市民体育館をコースに加えれば、マイカー利用も減ると思う。また、市民体育館の駐車料金（1回200円）が安価で、マイカー利用は減らせないと思う。市民体育館の駐車料金を値上げ（値上げ分は炭素税のような位置、ところバス運営費用を補填）すれば、ところバスの収支改善と、CO2削減が進むと思う。	御意見ありがとうございます。今後の取組を検討するうえで参考とさせていただきます。	
49	52	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 目標 市民生活を支える公共交通サービスの提供 施策01 地域の生活スタイルに合った公共交通の運行 (3)自治体を超えた生活圏を支える公共交通の検討	ペルーナドーム（西武ドーム）や周辺の社寺は東京都側から公共交通機関がなく、多摩都市モノレールの所沢方面延伸は未定である。東大和市や株式会社西武ライオンズと協議が必要になると思うが、多摩都市モノレール上北台駅から西武球場前駅までバス路線（野球以外のイベント開催日運行）を検討してもよいと思う。	御意見ありがとうございます。今後の取組を検討するうえで参考とさせていただきます。	
50	53	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 目標 市民生活を支える公共交通サービスの提供 施策02 公共交通の役割分担と連携強化	「電動アシスト自転車」購入補助金の導入を検討してほしい。	御意見ありがとうございます。今後の取組を検討するうえで参考とさせていただきます。	

「所沢市地域公共交通計画（素案）」に寄せられた意見と市の考え方

No.	頁数	項目	意見（要旨）	市の考え方	変更内容
51	58	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 目標 多様なニーズに応える利用しやすい公共交通環境の整備 施策07 交通機関のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	所沢駅だけでなく市内全駅ホームドアの設置をおねがいします。また都営大江戸線のようにスロープなしで乗降でき、駅員も必要ないホーム改修を希望します。 市内西武線ではなく西武線の全部の駅をご考慮ください。 4カ国語表記の看板は早く元の2カ国語表記に戻してください。東京オリンピックのためと我慢しておりましたがオリンピックは昨年終わりました。字や絵が小さくなり、ごちゃごちゃしてみにくいです。	関係機関にご意見をお伝えさせていただきます。	
52	63	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 目標 市民意識醸成や公共交通全体の活性化に向けた取り組み 施策12 地域で育てる公共交通 (3)特別乗車証、無料乗車証の普及	無料乗車証は、正しくは無料乗車券の可能性（誤字）がある。	御意見ありがとうございます。適切な表現に修正いたします。	修正
53	63	同上	特別乗車証保有者が増えれば、財政負担が増すと思う。暮らしの質向上（理想）と財政（現実）の二兎を追う計画は無理がある。特別乗車証（緑）は、住民税非課税の市民に限る等、市民が反発する策も検討課題と思う。	御意見ありがとうございます。今後の取組を検討するうえで参考とさせていただきます。	
54	66	5.8. 施策・事業主体・スケジュール 目標 ゼロカーボンシティを含めたサステナブルな街づくりを担う公共交通サービスの提供 施策14 新技術を活用した交通システムの調査・研究	「デマンド交通」「超小型モビリティ等」などの調査・研究が示されていますが、一般論としての調査・研究ではなく、空白地域の実態把握及び検証と結びつけ、実現を視野に入れた具体的な検討をスケジュールの中に入れていただきたいと考えます。 施策14を「新技術を活用した交通システムの調査・研究（残された困難地域課題解決を含む）」などの表題とすることを求めます。 また、検討スケジュールについて、「公共交通利用圏域外の実態把握及び、自動運転、デマンド交通、超小型モビリティ等の移動手段の調査・研究」との表記にすることを求めます。	御意見ありがとうございます。現段階では新たな交通手段を導入できるかを、今後、施策を取組む中で検討・調査してまいりますので、貴重な御意見として参考とさせていただきます。	
55	67	5.9. 評価指標	計画の達成状況を評価する指標・基準値・目標値を設定し、モニタリングによる適切な評価を行うと示されています。その内容は素案ではあまり明確ではありません。 基本方針と計画の目標だけでなく、三つの課題にもその都度立ち返り、住民目線に立った課題解決につながる評価が行われる事を期待します。 特定の地域や人々を切り捨てることなく、誰もが生き生きと暮らすことに繋がる「所沢市地域公共交通計画」が作られることを期待します。	御意見ありがとうございます。新技術については交通不便地域のみではなく全市域を対象とした導入を検討したいと考えています。それぞれの技術や手法については、技術の進展や他市で指摘されている課題などを踏まえ、個々に導入の実現に向けた検討を具体化してまいります。	
56	68	5.9. 評価指標 目標 市民生活を支える公共交通サービスへ向けた取り組み 【指標1】公共交通の利用人数の増加	ところバスワゴンは商店街やスーパー等への単独利用も生活利便性を向上させる観点から重要な用途である。鉄道、西武バスの利用人数は諸々の要因で変動し、市の努力の及ばない部分が多いのではないかと。 したがって指標1としては、ところバスワゴンの利用人数の増加目標を明示するべきであると考えます。 また、目標値は先進他市等の数値や他の何らかの客観的根拠に基づいて設定されるべきであると考えます。 施策02に対する評価指標としての鉄道、西武バスとの合算値も重要ではあるので別指標として設定されるのが望ましいと考える。	御意見ありがとうございます。地域公共交通は市民生活を支える公共交通サービスへ向けた取組を示すものであり、地域公共交通が相互に関連することから、交通モード別ではなく、全体で評価するべきと考えるため、利用人数の総数が実績値以上となるよう目標値を設定させていただきます。	
57	68	5.9. 評価指標 目標 市民生活を支える公共交通サービスへ向けた取り組み 【指標1】公共交通の利用人数の増加	路線バス等運転手の確保は難しく、減便はできても、増便は望めないと思う。路線バス 年間輸送人員を、市内地域別に把握することが必要と思う。そのうえで、地域別に路線バスとところバスのルートやダイヤの調整、限られたバス運転手をメリハリ付けて割り当てていくことが、自動運転バスができるまでに実施可能な施策と思う。	御意見ありがとうございます。今後の取組を検討するうえで参考とさせていただきます。	
58	68	5.9. 評価指標 目標 市民生活を支える公共交通サービスへ向けた取り組み 【指標2】ところバスの収支率の維持・改善	「ところバスの収支率の維持・改善」の基準値を令和3年度とするのは疑問である。また令和3年度を基準とした場合、令和9年度の収支目標を維持（同率）とするのは納得できない。	御意見ありがとうございます。令和3年度は現時点で把握できる最新の数値であることから基準値としています。ところバス・ところワゴンについては、ルートの新設や変更を予定していることから、現状より収支率を悪化させないことを目標としたものです。	

「所沢市地域公共交通計画（素案）」に寄せられた意見と市の考え方

No.	頁数	項目	意見（要旨）	市の考え方	変更内容
59	68	5.9.評価指標 目標 市民生活を支える公共交通サービスへ向けた取り組み 【指標2】ところバスの収支率の維持・改善	特別乗車証緑（65歳以上）乗客は運賃100円になる。さらに高齢利用者が増えても、大きな収支改善はなく、財政負担は減らないと思う。将来減便や運賃値上げ等が必要になる際は、市民に客観的・詳細な数字を示し、特に高齢者の納得感を得られないと、大きな反発が出てくると思う。路線別に収支（黒字赤字額）を示せるように準備してほしい。	御意見ありがとうございます。ご指摘のとおり、今後も高齢者の利用者数が増加すると見込まれますが、現役世代の利用者増に取り組んでまいります。また、事業の効率性等を把握するための指標の設定について検討を進めてまいります。	
60	69	5.9.評価指標 目標 多様なニーズに応える利用しやすい公共交通環境の整備 【指標4】交通政策に対する満足度の向上	指標4の交通政策の満足度目標値を52.1%とした根拠は不明だが、過半数を超えた高い目標を設定したのは大いに評価したい。コミュニティバスは市民の利便性や街の賑わい向上にとって今後益々重要になって行くと思うので、弱者にやさしく使い勝手の良いものになる様に是非頑張ってもらいたい。	御意見ありがとうございます。より良い地域公共交通の実現に向けて取組を進めてまいります。	
61	全体	素案全体について	全体として、よくまとまり、わかりやすい計画素案ですが、将来が明るくなるような目玉が欲しいと思います。 ところざわサクラタウン 所沢駅 狭山丘陵を結ぶ鉄道交通・路線バスはありますが、観光のため土日運行で狭山丘陵 - ところざわサクラタウンを直接結ぶ路線バス（新所沢駅、小手指駅、途中下車）を創設してはどうでしょうか？	御提案ありがとうございます。公共交通は、観光等の他の分野と連携した取り組みにより、様々な観点から効果が期待されておりますことから、今後の取組の参考とさせていただきます。	
62	全体	素案全体について	「ところバス」が運用されて以来24年が経過し、その間R4年度の予算額を含めて、約30億円が財政支出されています。その結果、「ところバス」の便数、路線などの点で「ところバス」を利用したくても利用できないなどの、課題が明確に確認されています。 言ってみれば、24年間で約30億円をかけたこの壮大な実証実験で得られたこれらの貴重な成果は、本「計画(素案)」の基本的な基盤であって、例えば、新しい章立て(「今後の取組み」など)に、具体的に反映されて然るものと考えます。	御意見ありがとうございます。これまでのところバスについての課題を踏まえ、令和3年度からところワゴンを導入いたしました。今後はところワゴンのルート追加とあわせてところバスのルート、ダイヤの変更を進めるとともに、本計画に示した施策に取り組んでまいります。	
63	全体	素案全体について	拠点鉄道駅から1km圏内と1km圏外とでは、地域公共交通に対する地域市民の意識は大きく異なります。1km圏外の地域市民にとって、地域公共交通は生活に直結するものであることから、両者の意識の差を考慮した「地域市民との意見交換」は重要な存在と考えます。地域代表者のみでなく地域市民との直接的な意見交換が、その頻度、規模と共に、極めて重要な要件と考えられます。	御意見ありがとうございます。施策を進めていくうえで、地域住民の御意見が反映されるよう努めてまいります。	
64	全体	素案全体について	ところバスの稼働率約50%を向上できる可能性があれば、便数の増加に繋がります。	御意見ありがとうございます。バスの運行に当たっては、様々な制約などがありますことから、運行事業者と協議、検討してまいります。	
65	全体	素案全体について	ところバスの運転に必要なドライバーの資格を「大型2種運転免許」以外に「中型2種免許」、「準中型2種免許」へ拡大できれば、ドライバー確保に工夫が求められるものの、ドライバー不足の緩和に繋がる可能性があります。	御意見ありがとうございます。ところバスにつきましては車両の規格があり、それに応じた運転資格が法令で定められておりますことから、その範囲内で可能な取組を検討してまいります。	
66	全体	素案全体について	ところバス路線は、それぞれ鉄道駅を拠点として地区内で完結していることから、各路線地区は、孤立化し、分断状態にあります。路線地区を跨ぐ移動を含めた柔軟な路線機能（サブスクリプション方式や乗換え込み料金体系、乗継時刻の連携性、乗換案内の実用化）が求められます。	御意見ありがとうございます。今後、ところバスの再編等にあたっては地区にとらわれず柔軟に対応してまいります。	
67	全体	素案全体について	街づくり政策の視点から、公共交通を利用する市民の外出機会を増やすために商業地域と居住地域の連携策が求められます。新所沢駅周辺の商業地域の地盤沈下対策にも関連します。	御意見ありがとうございます。日常生活の足として利用いただくためには商業施設へのアクセスは重要と考えています。商業振興などの他の分野と連携して地域の活性化にも資することも今後の取組みの参考とさせていただきます。	
68	全体	素案全体について	市の他政策との「クロスセクター効果」、街づくりと社会インフラ構築のための「交通税」に対する考え方が求められます。	御意見ありがとうございます。地域公共交通が各政策と連携し、最大限の効果が発揮できるよう努めてまいります。また、交通税につきましては法令との関連があるため、貴重な御意見として承らせていただきます。	
69	全体	素案全体について	単元ごと「市民アンケート調査を視点にしたポイント」「～が必要です」とある。『市民意識調査』のような調査項目・結果の全容（事実・課題）や、ポイント選定基準が不明のため、「ポイント」「～が必要です」に至る根拠、政策決定過程が見えないと思う。	御意見ありがとうございます。課題、方針を設定するうえで、現状や各調査の結果等から読み取れるポイントを示したものといたしますので、現状のままさせていただきます。	