

# 意見概要及び市の考え方

## 新座市地域公共交通システム計画（素案）への御意見等と御意見等に対する市の考え方

参考資料

- ◆意見募集期間：令和4年3月15日～令和4年4月14日
- ◆提出者数・意見数： 35人・101件（署名280人除く）
- ◆提出された意見と意見に対する市の考え方
  - ◎：意見のとおり素案を修正したもの
  - ：元々素案に取り入れているもの
  - △：意見通りではないが、一部素案を修正したもの
  - －：素案の修正は行わないが今後の参考とするもの、感想等

計画のポイント	<p>①現在のコミュニティバスは、一部路線バスと重複する区間を運行しているため、少なからず路線バスの経営に影響を及ぼしている状況です。この状態が続くことで、将来的に路線バスの減便や撤退につながる恐れがあることから、できるだけ路線バスと重複するルート进行を解消し、路線バスでの移動が困難な地域をコミュニティバスでカバーすることを目指し、コミュニティバスのルートを検討しております。</p> <p>②市内の公共交通網については、まずは、路線バスを維持し、路線バスでの移動が困難な地域をできるだけコミュニティバスでカバーし、更に、コミュニティバスでカバー出来ない地域について、デマンド型交通を含む、地域のニーズに応じた他の交通施策を検討してまいります。</p> <p>③これまで沢山の御要望をいただいた運行本数の問題を解消するためには、路線バスとの重複や渋滞をできるだけ回避し、市内の各拠点へのアクセス性向上を図りながら、できるだけコンパクトなルートとする必要があります。保有する車両台数で最大限の運行本数が確保できるよう、運行ルートを検討しております。</p> <p>④コミュニティバスは一部福祉的な側面を持ちつつも、他市と比較してもコミュニティバスの収支率は低く、今後も持続可能な運行とするためには、利用者の方々に御負担いただくことは必要と考えております。また、路線バスの初乗り運賃との均衡を図ることで、路線バスとの競合を避け、路線バスの維持にも繋がります。それらを踏まえながら、運賃・無料乗車証制度を検討してまいります。</p>
---------	--

指摘箇所	提出された意見	意見に対する市の考え方	市の方針
1 P16～19 方向性2 コミュニティバスの再編 全般	コミュニティバスの運行目的は意見募集の趣旨に記載しているとおり公共施設や病院などのアクセスの利便性と市役所中心の運行とある。そもそも当初からの目的からして、現在のコミュニティバス利用者が高齢者等であるのはあたり前のこと。今回の改定の真の目的は単にコミュニティバスの収支の改善のみとしか見てとれない。しかも、何故市役所中心での運行ルートなのか。市民が市役所を利用する機会をそれほど多くしたいのか。北野・東・東北に居住する市民は新座駅より朝霞台駅の方が利用価値が高い。新座市役所として朝霞市との市民バスの共同運行を検討してほしい。素案の目的と見込まれる効果だけでは不十分である。また、収支改善の一助としてマイナンバーカードの活用を提案したい。新座市のカード普及率が他の市区町村とどうなのか知るすべはないが、本件無料乗車証やコロナワクチン接種履歴などカードを活用で相当の経費削減効果を得ることが出来るはずである。	この度の公共交通の見直しは、素案8ページに記載した3つの基本方針『利便性の高い地域公共交通』、『持続可能な地域公共交通』、『人・環境にやさしく、便利で快適な地域公共交通』の実現を目的としております。 本市は、市街地が各鉄道沿線付近に分散し、市内の公共施設や病院、鉄道駅等、多方面への移動手段の確保が求められております。このため、市の中央部に位置している市役所を中心としたルートとすることで、路線バスやコミュニティバスを乗り継いで様々な方面へのアクセスを図り、基本方針『利便性の高い地域公共交通』の実現を目指してまいります。 朝霞市との共同運行につきましては、まず、市内の交通不便地域の解消を図ってまいりたいと考えていることから、この度の見直しにおいては見送らせていただきますが、御意見として承り、今後の課題として、利便性の高い地域公共交通の実現に向けて検討してまいります。 また、御提案いただいたマイナンバーカードの活用につきましては、調査・研究してまいります。	-
2	1日8便以上の運行をしてほしい。【ほか9件】	上記「計画のポイント」に記載のとおり、コミュニティバスのルート再編については、路線バスとの重複や渋滞をできるだけ回避し、市内の各拠点へのアクセス性向上を図りながら、保有する車両台数で最大限の運行本数が確保できるよう、ダイヤ編成、運行ルート等を検討してまいります。	-
3	1日最低10便以上の運行をしてほしい。		-
4	1時間に1本以上運行してほしい。【ほか4件】		-
5	増便してほしい。【ほか3件】		○
6 P16～19 方向性2 コミュニティバスの再編 運行本数	以前は新座柳瀬高校前のバス停は、①コミュニティバス北コース②志木駅～清瀬駅間路線バス③志木駅～跡見学園間路線バス、大和田バス停は、④志木駅～所沢駅間路線バス、少し離れた⑤新座車庫～朝霞駅（志木駅経由）のバスが利用できたが、その後、②④の路線がなくなり、①のコミュニティバスのダイヤ改正により、昼間の利用しやすい時間にならなくなった。③も令和4年3月のダイヤ改正で朝、晩の2本ずつだけとなり、昼間のバスの便が⑤だけとなった。これも1時間に1本も無い時間があり、歩いて10分の新座団地入口まで行かなければならない。高齢者に免許返納を呼びかけながら、実際に返納した後のフォローができていない。外出する足がないと、出かけなくなりフレイルにつながる。 新座柳瀬高校入口バス停から志木駅方面のコミュニティバスを増便してほしい。		-
7	1時間に1本以上運行してほしい。高齢社会で国でも力を入れて交付金が設けられているのだから、赤字とかは別に、市民が期待している方法をやってほしい。	上記「計画のポイント」に記載のとおり、コミュニティバスの運行については、一部福祉的な側面もある一方で、路線バスを補完する移動手段としての役割も担っており、このため、コミュニティバスと路線バスが共存共栄し、事業が持続可能となるよう、運行ルートや運賃等と既存路線バスとの均衡を図りながら、コミュニティバスの再編について検討してまいります。	-
8	新座団地からのバスの行先が市役所方面に限られるとのことだが、新座団地内から志木駅行きのバスがそれなりの本数発着しているにも関わらずコミュニティバスを利用する方が多いのは、路線バスよりコミュニティバスの料金が安いというのが大きな利用だと考える。今は70歳以上で無料のバスが利用でき、バスを利用しない人でも志木まで往復で300円と、路線バスより80円も安い。これが片道200円となれば路線バスの方が安く、コミュニティバスの利用が減ることは確実である。その場合の収支予測はどうなっているのか。	金額の設定につきましては、御指摘いただいた収支への影響も懸念されるため、いただいた御意見を踏まえ、路線バス初乗り運賃の180円に修正します。最終的な運賃設定については、地域公共交通会議の場で慎重に検討してまいります。	△
9	運賃の値上げは200円ではなく、路線バスの初乗り運賃の180円までよいのではないかと。		◎
10 P16～19 方向性2 コミュニティバスの再編 運賃	運賃の値上げをしないでほしい。【ほか1件】	上記「計画のポイント」に記載のとおり、路線バスと重複する区間を解消し、既存の路線バスを維持すること。また、本市のコミュニティバス収支率が低いこと、更に、ルートの増加や車両の購入による運行経費の増額が見込まれることから、今後とも持続可能な運行体制とするため、コミュニティバスの運賃の値上げを施策として挙げております。 素案では200円としたところ、御意見を踏まえ、路線バス初乗り運賃の180円に修正します。 素案では最終的な運賃設定については、地域公共交通会議の場で慎重に検討してまいります。	△
11	料金改定については、コミュニティバスの継続的な運行のため、収支率の改善は重要な取組みと考える。	コミュニティバスの継続的な運行のため、収支率の改善について検討を進めてまいります。	○

# 意見概要及び市の考え方

## 新座市地域公共交通システム計画（素案）への御意見等と御意見等に対する市の考え方

参考資料

- ◆ 意見募集期間：令和4年3月15日～令和4年4月14日
- ◆ 提出者数・意見数：35人・101件（署名280人除く）
- ◆ 提出された意見と意見に対する市の考え方
  - ◎：意見のとおり素案を修正したもの
  - ：元々素案に取り入れているもの
  - △：意見通りではないが、一部素案を修正したもの
  - －：素案の修正は行わないが今後の参考とするもの、感想等

12	P16～19 方向性2 コミュニティバスの再編	無料乗車証制度	無料乗車証の対象者は70歳以上そのまま継続してほしい。【ほか18件】	無料乗車証の対象年齢の引き上げは、今後のコミュニティバスの継続的な運行のためには必要な施策である一方で、高齢者の方の移動手段の確保は市として重要な取組みであると捉えております。このため、対象者の年齢は後期高齢者の75歳以上といたしますが、乗車証の発行手数料については、無料と修正しました。最終的には地域公共交通会議の場で検討してまいります。	△	
13			料金改定については致し方ないと思うが、手数料を払って取得する「無料乗車証」という名称は、違和感があるため、再考してほしい。	無料乗車証については、発行手数料を無料としたことから、そのままの名称とします。	△	
14	P16～19 方向性2 コミュニティバスの再編	ルート	新座団地内を循環する路線、新座団地内から志木駅方面のルートを残してほしい。【ほか7件】	いただいた御意見を踏まえて、新座団地内から志木駅方面へのルートも通ずルート(案)に修正し、コミュニティバス運行事業者とも協議を進め、地域公共交通会議に諮ってまいります。	◎	
15			新座団地から志木駅方面へのルートをなくすことがどのようなメリットをもたらすのか。利用者にとっては不便だけが残り使いやすいコミュニティバスになる。		◎	
16			新座団地は高齢化が進んでいるため、志木駅への運行は増便してもよいと思う。高齢者が運賃の心配をしないで乗れる乗り物が増えることもあってよいと思う。一方で、高齢者のフレイルが問題になっている。無料の乗り物で出かけることは大切である。		△	
17			新座団地内を循環する路線が存続する方向であることは、高齢化の進むこの地域では歩行に困難を抱える人も多く、バス停まで行くこと自体が大変な努力であるため、大変良かったが、新座団地内の停留所からは新座駅・市役所方面に行けず、志木駅方面へは行けなくなることについては反対である。確かに団地内には志木駅方面への路線バスが走っているが、往復400円の料金である。70歳以上の方は市の無料バスを取得して利用しており、高齢者は生活が困難な人も多く、志木駅方面へ頻りに往來する人にとって、コミュニティバスは貴重な足となっている。志木ルートの中でも団地内3カ所のバス停は利用者も多いと聞いており、このルートが無くなれば一気にコミュニティバスの団地内の利用者は減少すると思う。団地から志木駅行き路線をなくさないでほしい。		◎	
18			今までのルートのままにしてほしい。【ほか1件】		上記「計画のポイント」に記載の考え方に基づき、市内全体の公共交通の利便性向上を図るよう、再編しております。	△
19			現在利用者が多く、その地域の住民の大事な足となっている運行ルート・バス停をなくさないでほしいという要望はもっともなことであるため、再考してほしい。			△
20			北野入口のバス停、北野入口ー北野中央間のルートを残してほしい。【ほか4件】		北野入口バス停を維持してほしいという御意見や、道路幅員が狭いこと、通学路であることを懸念する御意見を頂いたことを踏まえて、ルート(案)を修正し、コミュニティバス運行事業者とも協議を進め、地域公共交通会議に諮ってまいります。	◎
21			北野中央から大和田ファミリープール方面にいくルートはどうか。			-
22			神明神社とフェアリーテールの道路は狭く、通学路でもあるため、危険ではないか。【ほか5件】			◎
23			北野中央通りから神明神社への道はスクールゾーン規制がかかっているが、バスは通行できるのか。また、道路幅員が狭く、現行でさえ交互通行しているのに大きなバスが通るのは危険ではないか。また、通行する場合は、信号の設置が必要と考える。			△
24	野火止8丁目(水道道路)を通るルート、氷川神社(或いはその近辺)に停留所が設置されることを実現してほしい。【署名280件、ほか3件】	いただいた御意見を踏まえて、コミュニティバス運行事業者とも協議を進め、地域公共交通会議に諮ってまいります。	-			
25	志木ルートの中で、旧川越街道からふるさと新座館が野火止中集会所経由になっているが、集会所利用は徒歩圏内の方が多くと考える。旧川越街道の角に高田整形外科があり、通院治療している高齢者が大勢いるため、ふるさと新座館の交差点から旧川越街道へ真っ直ぐ合流するルートの検討をお願いしたい。		-			
26	新座市馬場4丁目の県営馬場団地は、近くに路線バスのバス停がなく、最も近いバス停は消防署前と新座高校前だが、どちらにも徒歩で20分くらいかかり、特に高齢者には大変である。以前はコミュニティバスのバス停があったが廃止になってしまった。近年、馬場団地でも高齢化が進み、運転免許証を返納する人も増えているため、多くの人が病院や市役所に行くのに不便を感じている。県営馬場団地にコミュニティバスのバス停を希望する。	馬場四丁目のルートについては、コミュニティバス事業者と協議を重ねましたが、安全なバス停位置の確保が困難なことから、現行のルート(案)としております。	-			
27	老人福祉センターに行くことが唯一の楽しみである。東コースからひばりヶ丘ルートに変わると、栗原から堀ノ内の老人福祉センターに、直接行くことができなくなってしまう。車がなく、自転車にも乗れなくなり、コミュニティバスに乗っている年寄りには大きな困りごとになってしまうためなくさないでほしい。コース変更が難しいようであれば、老人福祉センターへの足を確保してほしい。	現在の東コースは循環型のルートとなっているため、1回の往復で所要時間がかなり、運行本数が他ルートと比べて少ない状況です。このため市内の交通不便地域を解消すると共に運行本数の増便を図る目的で、今回のルートを示唆させていただきました。乗り継ぎのしやすいダイヤ設定となるようコミュニティバス運行事業者と検討し、地域公共交通会議に諮ってまいります。	△			
28	ひばりヶ丘ルートで、堀ノ内病院、新座病院に直接行けるルートにしてほしい。【ほか1件】		-			

# 意見概要及び市の考え方

## 新座市地域公共交通システム計画（素案）への御意見等と御意見等に対する市の考え方

参考資料

- ◆ 意見募集期間：令和4年3月15日～令和4年4月14日
- ◆ 提出者数・意見数：35人・101件（署名280人除く）
- ◆ 提出された意見と意見に対する市の考え方
  - ◎：意見のとおり素案を修正したもの
  - ：元々素案に取り入れているもの
  - △：意見通りではないが、一部素案を修正したもの
  - ：素案の修正は行わないが今後の参考とするもの、感想等

29			運行回数の増便、日曜日の運行、乗り継ぎ制度の実施の計画は実現してほしい。市役所以外で乗り継ぎが可能となるのはどこか。	利便性の高いコミュニティバスとなるよう検討してまいります。市役所以外での乗り継ぎポイントとしましては、新座駅と老人福祉センターを考慮しております。	-
30			乗り継ぎもできますという言葉もあるが、この便数で実際乗り継いで行けると思うのか。交通弱者への配慮が言葉でも計画案にもっと欲しい。	各ルートの乗り継ぎの際の待ち時間を最大限短縮し、利用者の方の負担を少しでも軽減できるよう、ダイヤ編成、運行ルート等を検討してまいります。	-
31			市役所で南北、東西へ行く接続をタイミングよくしてほしい。		-
32	P16～19 方向性2 コミュニティバスの再編	乗継制度	ひばりヶ丘ルートは、従来の東コースと異なり、野寺、栗原地域から老人福祉センター、堀ノ内病院方面に行くことはできなくなった。この代替として市役所での乗り継ぎが提案されているが、待ち合わせ時間が長くなると実用的ではない。各方面から来たバスが同時刻に新座市役所に到着し、10分程度の停車の後、一斉出発するようにすれば、ひばりヶ丘一堀ノ内に限らず、それぞれ別方面への乗り継ぎが容易になるのではないか。		-
33			均一運賃で乗り継ぎできるようにすること。 【ほか1件】	いただいた御意見や他市の事例を参考に、均一運賃での乗り継ぎを考慮しております。	-
34	P16～19 方向性2 コミュニティバスの再編	その他	コミュニティバスに関する収入・支出等の会計報告を毎年市民に説明すること。	いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。	-
35			デマンドタクシーについては、高齢者・障がい者の通院等条件付きで利用できる取り組みの検討を要望する。	上記「計画のポイント」に記載の考え方に基づき、路線バスやコミュニティバスではカバーできない交通不便地域の解消について、今後、デマンドタクシーを検討する際には、乗降ポイントを限定する等の検討を進めていきます。	-
36			デマンドタクシーは、バス停まで歩くことが困難で、家族の送迎も難しい方の移動手段として必要である。実施は見送るとのことだが、必要としている人がいる限り、今後も検討して行ってほしい。 【ほか2件】		-
37	P20 方向性3 多様な交通施策の検討	デマンド	高齢化による交通弱者の増大は十分認識していると思うが、高齢者以外の交通困難者（障がい者や年齢が若くても歩行に困難のある人）への自配りにはあまり感じられない。コミュニティバスは車椅子利用ができない。また多くの高齢者が使用している「歩行者」を高齢者自身が折り畳んで車内に持ち込んで、置いておくのも困難である。歩行者が無いと移動困難な方や、バスを利用できてもバス停で立って待てないという方もいるため、その場合のベンチの設置等も必要である。今回デマンドタクシーは見送りとのことだが、コミュニティバスでは対応できない方も多数いるため改めて検討すべきである。	御自身での歩行が困難な方や障がい者の方の移動手段の確保については、福祉部門と情報共有・連携を図りながら、誰もが快適に移動できる地域公共交通体系の実現に向け検討してまいります。また、バス停へのベンチの設置については、歩道幅員や利用実態等を踏まえて費用対効果を考慮しながら必要な停留所への設置を検討いたします。	-
38			デマンドタクシーについて、新座市全域で実施するよう再考し、この間の実証実験の結果について市民に説明及び公開すること。	上記「計画のポイント」に記載の考え方に基づき、まずはコミュニティバスの再編を以って、市内の交通不便地域の解消を図ってまいりたいと考えております。令和3年11月から12月まで実施した実証実験の結果につきましては、市ホームページで公開しております。また、令和3年度第2回新座市地域公共交通会議において、実証実験の結果報告をさせていただきます、その会議録につきましても市ホームページにて公開しております。	-
39		その他	コミュニティバス、デマンドタクシーなど公共交通手段を整備しても多様な利用者ニーズに十分に 대응するためには費用が膨らむ。したがって、一般タクシー利用に対して費用を抑制できる面もあるのではないかと。障がい者には年24回の福祉タクシー券が配布されているが、要介護認定を受けた人あるいは妊産婦などにも、ある程度の枚数を配布することができないか。適正利用のチェックは、介護保険証、母子手帳の提示で可能であろう。	御意見として参考にさせていただきます、福祉部と連携を図りながら、必要とされている方が便利に移動できる地域公共交通体系の実現に向けて検討してまいります。	-
40		道路形状	新明神社とフェアリーテールの道路は子供たちや保育園利用者が多いため、道路を広げてほしい。	要望として承り、所管課にお伝えいたします。	-
41	その他		北野入口通りは道路が狭いため、将来広げることも検討してほしい。	要望として承り、所管課にお伝えいたします。	-
42		交通規制	新明神社とフェアリーテールの道路は車がスピードを出すため、30kmの速度規制をかけてほしい。	要望として承り、所管である新座交通管理者にお伝えいたします。	-