

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

市議会議員意見

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：2会・12件
- ◆ 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で解消し、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み、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き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を向上を図りながら、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	全般	市の最上位計画である第4次新座市基本構想総合振興計画後期基本計画には、「バス輸送サービスの充実・市内公共施設や病院などをネットワーク化するコミュニティバス運行の充実を進めます。」とあり、この立場に立って、市民の声を聞き、地域要望に丁寧に応えてコミュニティバスの充実を図るべきである。	地域のニーズに寄り添った利便性の高い地域公共交通の実現に努めてまいります。	—
2	運行本数	現在の4便運行を6から8便にするとするが、1時間に1本のコミュニティバスを求め強い要望がある。1日8便以上の運行をお願いする。土日祝日の減便は行うべきではない。	上記「計画のポイント」に記載の考え方に基づき、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を向上を図りながら、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。土日祝日の運行本数については、これまでのコミュニティバスやデマンド実証実験の土曜日の利用状況を鑑みて土日祝ダイヤを考えております。また、年末年始以外の毎日の運行とするため、乗務員の労働環境等も考慮する必要がありますため、御理解を賜りたいと存じます。	—
3	運賃・無料乗車証制度	運賃を150円から200円に値上げし、無料乗車証の対象を70歳から75歳以上に、手数料を500円から1,000円に変更する案がある。消費税が増税され、あいつく物価高で市民の暮らしは大変になっている。ひと駅でも乗って生活している方がいる。運賃の引き上げと無料乗車証の対象者の幅を狭めることはやめるべきである。 運転免許証の返納が多くなるのが75歳からだという理由で対象を狭めるということだが、運転免許証があり自家用車を持つ市民は基本的にコミュニティバスに乗らない。現在利用している70歳以上の方の中には、経済的にコミュニティバスしか利用できない方がたくさんいるため、この方々の足を取り上げることがやめるべきである。 【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まいります。また、無料乗車証の対象年齢の引き上げにつきましても、今後のコミュニティバスの継続的な運行のため、対象者の年齢を後期高齢者の75歳以上としております。	△
4	ルート	新座団地から志木駅方面に行くルートを残すべきである。	いただいた御意見を踏まえて、新座団地から志木駅方面へのルートも通すルート(案)に修正し、今後、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。	◎
5	ルート	ひばりヶ丘駅のバス停を、駅構内が難しければ、できるだけ駅近くに西東京市に交渉して設置すべきである。	いただいた御意見や先述のコミュニティバスルートを見直す考え方、運行本数等の懸念事項も踏まえて、検討してまいります。	—
6	ルート	東久留米ルートは富士見新道を通らずに、県営南団地から総合体育館の正面を通り、西屋敷通りを経由するルートに変更すべきである。	いただいた御意見を踏まえて、現在の総合運動公園及び体育館のバス停を維持するルート(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。	△
7	ルート	全体を通し、市役所から児童センター方面へは、路線バスのある道路ではなく水道道路を通すべきである。	いただいた御意見を基に、コミュニティバス事業者と協議を行いました。渋滞の回避や運行本数、安全なバス停位置等を考慮し、水道道路は通らないルート(案)としております。	—
8	乗継制度	市役所などで乗り継ぎができるようになることだが、待ち時間を短くすること、市役所バス停に全路線が集まる時間を作ること等、利便性を向上を図るべきである。	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。	—
9	デマンド	高齢者・障がい者の中には外出困難な方が多くいる。こうした方々が外出しやすいように、デマンドタクシーを検討し、なるべく早く運行すべきである。	上記「計画のポイント」に記載の考え方に基づき、市としては、現在の路線バスを維持し、路線バスでカバー出来ない部分をコミュニティバスでカバー出来ない地域へはデマンド型交通を含め、地域のニーズに応じた他の交通施策でカバーするという方針で新たな地域公共交通を考えており、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ます。	—
10	デマンド	実証実験がコロナ禍での実証実験であったため、デマンドタクシーを利用したくても利用を控えた市民もあり、この時期の実証実験で、デマンド型交通の導入の必要性の低下と判断するのは納得いかない。福祉の面からもドアツードアのワンコインタクシーは必要、デマンドタクシーは新座市全域で実施すべきである。		—
11	Maas	Maasのイメージ図にデマンド型タクシーも入れるべきである。	素案に記載したイメージ図は、国土交通省がホームページに掲載しているイメージ図を引用したのですが、本市のイメージするMaas施策とは異なるため、図を削除しました。	△