

行田市地域公共交通計画に対する市民意見募集（パブリックコメント）実施結果について

1	意見募集期間	令和5年11月20日（月曜日）～令和5年12月18日（月曜日）
2	意見提出者数	6人
3	意見件数	20件

■意見の概要

	ページ	意見の概要	意見に対する考え方	計画の修正
公共交通全般について				
1	P61～65	パーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・バスライドは、交通空白地のラスト・ワン・マイルへの対応策として有効と考えられ、強力に推進をお願いしたい。	パーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・バスライドの必要性を認識し、施策1「公共交通網の再編」、施策2「鉄道・バスの連携の強化」及び施策3「移動しやすいネットワーク形成のための交通拠点の確保」において、これらの環境整備等について掲げております。	なし
2	P61～65	観光レンタサイクル、シェアサイクル、カーシェアリングについては、地域公共交通計画（案）に明記されているが、ゆくゆくは駅やバス停があらゆる乗り物の結節点としてモビリティハブ化されることを願う。また、公共施設に限らず、民間にも協力を要請していただき、強力に拡大を図ることを希望する。	施策3「移動しやすいネットワーク形成のための交通拠点の確保」に掲げているとおり、既存の公共交通や新たな移動手段との連携による移動の利便性・自由度を高めるための交通拠点の確保、機能の充実を図っていくこととしています。	なし
3	－	今70代前半の人たちがあと5年程度で免許返納に踏み切れるとは思えない。子が独立して実家から離れている場合も多いと思うので、80歳を過ぎてからもおそらく運転すると思う。そうなるのであれば必然的に交通事故が増えてくると思うので、できるだけ気持ちよく免許返納できるように公共交通機関は本気で早く便利にしてほしい。	高齢化が伸展する中、自家用車以外の移動手段を充実させ、高齢ドライバーが安心して運転免許証を返納できるような環境づくりの重要性を認識し、施策8「高齢者等の外出支援」を掲げております。	なし
4	－	地域コミュニティを活かし、助け合い	本計画では、市内の拠点間を繋ぐこと	なし

	ページ	意見の概要	意見に対する考え方	計画の修正
		を基本にし、地域通貨などを使用し、頼みやすい環境作りをし、自家用車を使った移動が現実的ではないかと思う。	ができるよう、施策1「公共交通網の再編」において、自家用有償運送、福祉輸送などの活用の検討を掲げております。また、これ以外の交通事業者等が所有する遊休車両等の地域における輸送資源の活用についても調査研究していくことと施策12「地域における輸送資源の活用に係る現況把握・調査研究」に掲げております。ご意見については、今後の計画推進の参考にさせていただきます。	
5	ー	自家用車が利用できる限りは市内循環バスとデマンドタクシーは不要である。市内であれば、JR、秩父鉄道、路線バスが利用でき、市内循環バスが必須ではないが、自家用車が利用できないときには、なんらかの公共サービスがあるとありがたい。この場合も、自家用車に近い利便性があると嬉しい。	ご意見は、市内循環バス、デマンドタクシーをはじめとした本市の地域公共交通の全体の見直し・再編に関する貴重なご提案として、今後の計画推進の参考にさせていただきます。	なし
市内循環バスについて				
6	ー	東循環、北東、北西コース等、現状の1日に数本程度のダイヤでは乗りたいときに使えないため、利用する乗客は無しに等しく、運転手不足で困る今日無駄な労力、費用を生んでいる。	市内循環バスの運行の利用状況に鑑み見た見直しの必要性については、課題2「公共交通の運行内容の適正化」に掲げております。運転手不足も深刻化している中、持続可能な地域公共交通の実現が重要であることから、需要と供給のバランスを踏まえ、利用状況や財政負担を考慮した見直しを施策7「市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編」で掲げ、進めていくこととしております。	なし
7	ー	市内循環バスについては、利用の少ない路線（東、北東、北西）の廃止、西循環コースの路線バス化、遠隔地域については地域コミュニティバスやカ	市内循環バスの運行の利用状況に鑑み見た見直しの必要性については、課題2「公共交通の運行内容の適正化」に掲げております。これを受け、デマン	なし

	ページ	意見の概要	意見に対する考え方	計画の修正
		カーシェアリングなどの抜本的な対応策を検討してもらいたい。	ドタクシーと市内循環バス一体での見直しを施策7「市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編」で掲げ、進めていくこととしております。また、カーシェアリングなどの新たなモビリティサービス導入についても施策4「新たなモビリティサービスの導入・活用」において掲げております。	
デマンドタクシーについて				
8	ー	デマンドタクシーについて、緊急時に利用できるように、一般の人も同等のサービスを得られるとよい。	ご意見は、施策7「市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編」に関する貴重なご提案として、今後の計画推進の参考にさせていただきます。	なし
9	ー	デマンドタクシーについて、市内利用だけでなく、近隣市の特定施設（駅、病院、大型商業施設）への利用に助成いただけるとありがたい。	ご意見は、施策7「市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編」に関する貴重なご提案として、今後の計画推進の参考にさせていただきます。	なし
10	P68	デマンドタクシーは、高齢者限定であり、他の世代がよく分かっていないためお勧めしにくい。もっと知ってもらえるように試乗ツアーや、啓蒙に時間をかけた方がよい。	公共交通を将来にわたって残していくためには、課題5「公共交通を将来に残していく市民の意識の醸成」で掲げているとおり、市民の皆様によく知ってもらい、より親しまれる公共交通を目指す必要があります。そのために、施策11「市民・地域と共に公共交通を考える機会づくり」において市民の公共交通に対する意識啓発について掲げております。ご提案については、この意識啓発推進の参考にさせていただきます。	なし
新たなモビリティサービスについて				
11	ー	乗車率の低い路線は、他の自治体でも実績があるスマホや電話で指定した停留所に呼ぶと、バスの位置情報がスマホに示され、遅くとも15分以内に到着するAIを活用した運行システムを活用すべきである。まずは本庄市	市内循環バスの運行の利用状況に鑑み、見直しの必要性については、課題2「公共交通の運行内容の適正化」においても課題として掲げております。これを受け、デマンドタクシーと市内循環バス一体での見直しについて施	なし

	ページ	意見の概要	意見に対する考え方	計画の修正
		で運行しているデマンドバス「はにぼん号」を参考に検討し、行田市が他の自治体に誇れるA I 運行化を進めては思う。	策7「市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編」で掲げております。この再編に当たっては、施策4「新たなモビリティサービスの導入・活用」において掲げているとおり、A I の活用も含めた新たなモビリティサービスの導入・活用を検討することとしております。	
12	ー	将来に向けて、D X化や自動運転の検討を開始してもらいたい。	次世代の公共交通サービス等の新技術の導入・活用については、施策4「新たなモビリティサービスの導入・活用」に掲げているとおりです。	なし
13	ー	「公共交通ネットワーク」は農村地域にとって重要である。現在の市内循環バスは使い勝手が良くなく、新たなモビリティサービスの導入を進めることに期待する。	市内循環バスの路線ごとの利用者数の不均衡等の見直しの必要性について、課題2「公共交通の運行内容の適正化」において掲げております。これを受け、デマンドタクシーと市内循環バス一体での見直しや新たなモビリティサービス導入について、施策7「市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編」及び施策4「新たなモビリティサービスの導入・活用」を掲げております。	なし
14	P78	(新たなモビリティサービスの導入・活用について、) 令和6年度に検討し、令和7年度には実施したいとあるが、既に腹案がなければ、この実施スケジュールは無理だと思う。具体的に何かあるのか。	市内循環バスの路線ごとの利用者数の不均衡等の見直しの必要性について、課題2「公共交通の運行内容の適正化」で掲げております。これを受け、デマンドタクシーと市内循環バス一体での見直しや新たなモビリティサービス導入について、施策7「市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編」及び施策4「新たなモビリティサービスの導入・活用」に掲げ、市民の皆様に「便利で愛される持続可能な地域公共交通の実現」に向け、取り組んでまいります。	なし

	ページ	意見の概要	意見に対する考え方	計画の修正
路線バスについて				
15	P67	バスは、路線バスでも市内循環バスでも、小型のバスでもよいが、JR吹上駅からの前谷経由の運行時間を長くしてほしい。特に、夜は忍城で17時終了は早いので、もっと遅くまで欲しい。今は通勤に使えないダイヤになっている。試験的に花手水の時だけでも、ちょっと遅いバスを走らせてほしい。	路線バス吹上線の前谷経由については、利用者の利便性向上のため、令和6年1月から平日、土日祝日ともに朝の時間帯を中心に運行本数が増便されました。 全国的に深刻化している運転手不足の中、利用実態を踏まえた運行とせざるを得ない状況であり、大幅な増便や運行時間の拡大は難しい状況にあると考えておりますが、ご意見は、運行事業者へ伝えさせていただきます。	なし
16	P67	JR駅への手段として、駅前の月極駐車場料金が安いこともあるが、バスの時間帯が帰宅時間に見合った時間でない、車が選ばれてしまう。	JR行田駅発の市内循環バスについては、鉄道の発着時間を考慮した運行ダイヤとしております。 運行時間帯については、朝の通勤時と異なり、帰宅時間が分散化する傾向にあります。こうした中、現在の運行時間帯を延ばすことは、深刻化する運転手不足の中では、大変難しい状況であると認識しております。	なし
公共交通に対する意識啓発について				
17	P70	(市民・地域と共に公共交通を考える機会づくりについて、) 現状60歳以上のドライバーの意識が低いと思うので、どんどんしてほしい。子供がやると大人が自分ごととして考えるきっかけにもなると思う。	施策11「市民・地域と共に公共交通を考える機会づくり」に掲げているとおり、市民の公共交通に対する意識啓発を図ってまいります。	なし
18	P70	今の生活が免許返納した際にどのくらい不便かを、市役所の職員対象にノーマイカーデーを設定して公共交通機関で通勤する日や週間をやってみてほしい。	ご意見は、施策11「市民・地域と共に公共交通を考える機会づくり」に関する貴重なご提案として、今後の計画推進の参考にさせていただきます。	なし
19	P70	都内のバス車内では、マイカー削減によって、CO2削減や渋滞緩和などにつながると、ポスターなどで啓蒙してい	施策11「市民・地域と共に公共交通を考える機会づくり」に掲げているとおり、イベントや市の広報等を活用し	なし

	ページ	意見の概要	意見に対する考え方	計画の修正
		<p>るので、行田市でもそういう啓蒙が必要である。行田市ではバス乗客数が少ないので、バス内以外の場所でも啓蒙が必要だと思う。</p>	<p>て公共交通の利用促進、普及啓発を図ってまいります。</p>	
地域公共交通計画について				
20	ー	<p>【公共交通計画を策定する前に】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 毎日利用する市民と計画策定に係る交通対策課、コンサルティングの方々の間で話し合いの場を作るべき。 ・ 市民の声を聴く形ではなく、直接話し合ってお互いの意見を明確にしておくこと。 <p>【公共交通計画策定中には】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民と公共交通計画策定者との間でお互いの意見、相違点をすり合わせておくこと。 <p>【公共交通計画策定の終盤には】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民と公共交通計画策定者との間で、意見のすり合わせを行い、打開策を探ること。 ・ 大事なことは修正可能な時期に、公共交通計画案の説明会を実施すること。 ・ 具体的な運行時間、運行時期が決定した後に計画説明会、パブコメはやめること。 	<p>本計画の策定に当たっては、令和4年度に市民や路線バス、市内循環バス、デマンドタクシーの利用者を対象としたアンケート調査、地域公共交通に関する市民意見交換会、運行事業者への聞き取り調査を実施しております。また、パブリックコメントの実施に先立ち、本計画の市民説明会も開催し、参加者から皆様からのご意見を頂戴する場を設けた上で、更に幅広いご意見をお聞きするためにパブリックコメントを実施しております。</p> <p>本計画案の策定主体である行田市地域公共交通会議の委員には、地域公共交通にかかわる関係機関や市民の代表の方々に参画いただき、計画策定の協議の中で、様々なご意見を頂戴いたしました。</p> <p>本計画は、こうした様々な機会をとらえ、幅広いご意見を頂戴しながら策定を進めているものであります。</p>	なし