

パブリックコメントの意見の概要

対象案件：和光市地域公共交通計画（案）

実施期間：令和3年12月20日（月）～令和4年1月14日（金）

この度のパブリックコメントにおいては多くの方から多様な意見を頂いております。集約にあたって、必要に応じて、意見の要約をするとともに、同様の意見についてはまとめた記載としております。

※黄色に着色された枠については、和光市地域公共交通計画の修正に反映された意見です。

意見概要

2-4 和光市の地域公共交通の将来像

和光市は鉄道、路線バスにより、高い水準の地域公共交通ネットワークが保たれています。」とあるが、問題があるから検討しているのであって、「鉄道や一部の路線バスでは高い水準の公共交通となっていますが、市内の移動については全体的に不便という指摘がされています。」と修正するのが妥当ではないか。

【交通拠点】に成増駅がない。成増駅から和光市駅北口へのルートがあり、埼玉病院から和光市駅へのルートがあり、白子や南などの住民にとって成増はいわば交通の拠点である。必要に応じてさらにもっと和光市内を通るように改善してもらい、拠点として位置づけ、板橋区や練馬区、各バス会社とも常にコンタクトをとることが必要である。

和光市地域公共交通を取り巻く現状と課題

公共交通不便地域が図示されているが、これらの地域は、道路整備が、いふなれば、放置されている地域である。具体的には、「上谷津通り」、「大和橋から北上した道路の突当りの箇所」は、検討課題ではなく、整備課題に昇格してはどうか。

「向山地区」には、左折はできるが右折ができない箇所もある。

下新倉氷川神社から新倉小学校までの「市道1号線」も交通の難所である。

「坂下公民館」には、バスの便が不可能である。この地域の道路整備が困難であるとしたら、近隣に特別なバスの停車場所を確保するなどの方策を講じてはどうか。

地域公共交通計画を策定する過程で、必然的に、生活道路の整備が遅れていることが明白になってくる。単純に「交通不便地域」と割り切るのではなく、地域住民の「生活道路」として真剣に整備を図る必要がある。

交通空白不便地域ということについて

①「バス停から300m以内でもバスを利用しにくい地域」とある。

②「高齢化状況への対応が必要」として西大和団地や諏訪原団地をあげています。しかし、高齢化の波は市内全域ととらえるのが妥当で、そう捉えるのが先進的。

③「公共施設へのアクセス、高齢者の外出機会の創出を目指して…」とあります。②と併せ考えても、福祉政策から考えても当然のことであると考えます。

④そして、基本方針には、「運転免許証を返納した高齢者等の交通弱者の移動を確保」とある。これも言葉だけでなく①～③と一緒に考えての実行が大切であると考えます。

以上、これらを考えると、空白地域という考えだけでなく、超高齢化社会の中ではこれまでの地形的な「空白地域」だけでなく、「交通空白地域及び高齢者等の交通弱者等すべての市民の移動の確保」とすべきだと考える。その考え方で書き換えた方が良いと思う。

【事業1-1 新たな拠点整備等に合わせた路線整備】

自動運転サービスの導入経路には、SGリアルティ行の直通路線しかないことから、新たな公共交通として期待でき、用地確保ができれば他の公共交通空白地域への導入も期待できる。進めて欲しい。

路線バスの増便や系統の増加への積極的な働きかけ

【事業1-2 利用実態に見合った効率的な運行見直し】

路線バスの減便や路線廃止等は収益が出ないことから、そのような考えが出されていると思うが、バス交通の維持に向けて公共交通で補完できるようにすることに取り組んでほしい。

【事業2-1 移動ニーズに合ったコンパクトな運行への見直し】

市内循環バスの利便性改善は当該計画の柱といえる。「市内循環バスの再編・見直し」を掲げており、具体的な考え方も記述されている。なお、利用料金については慎重な検討を求める。

適正な運賃 不明瞭な表現

遅延が発生しないような運行経路（ダイヤ設定）へ整理

市内循環バスの大和橋から埼玉病院への直通は1日4本しかなく、市役所での乗継ぎも良い時間帯のバスがない。診察に間に合うよう、和光市駅まで足を運んで東武バスに乗ることが多い。「市内循環バスの運行見直しの基本的な考え方（案）」に示されている、1周40～50分以内の小循環ルートを早急に構築し、少なくとも1時間に1本以上の運行と、和光市駅等の各拠点での乗継ぎしやすいダイヤ編成を希望する。（事業7-1についても同じく）

外環南無料駐輪場まで自転車で通勤していたが、閉鎖と有料化をきっかけに、シェアサイクル料金や駐輪代が交通費として支給されないことから別の通勤方法を検討している。勤務先の交通費支給対象として認められる市内循環バスでの通勤がしやすくなると有り難い。中央コース第9便のような速達便がタラッシュ時間帯以降に18時台や20時台にも増便されると通勤利用者が駅からの帰宅にも利用しやすくなり、市内循環バスの持続へ向けた収支率の向上にも寄与できると考える。

路線バスとの重複・競合の解消 運賃格差を少なくしたいと考えるなら、循環バスも路線バス同様便数、運行時間も見直すことではないか。

現状改善のためには経費が多くかかることは当然であり、現行通りの予算で考える、「予算ありき」の改善は納得いかない

施策3 新たな移動手段の導入

事業3 小規模需要及び狭隘同と地域への新たな移動手段の導入

早期に運行できる車両を優先して取り組みできるようにする。持続可能にするために実証実験も行うなどに取り組む

施策4 総合的な情報提供・利用案内

【事業4-3 主要拠点における案内強化】

高齢者、視覚障害者でも使えるものを工夫する

【事業4-4 MaaSアプリ構築等の検討・研究】

MaaSにより、あらゆる交通サービスをワンストップで検索・決済・利用ができるようになれば、市内の隅々までの移動が便利になる。ぜひ進めてほしい。

スマホ教室等について、スマホ講習だけでなく、未保有者へのスマホ購入援助対策も必要。

スマホを使いこなせる高齢者は少ない

【事業5-1 和光市駅北口周辺の交通空間・道路整備の推進】

北口開発が遅れると必然的に公共交通の推進も利便性が悪いため、○年後には終え早期実現を目指す

【事業5-2 バス待ち環境の整備】

乗り継ぎ箇所では座って待機できる設備や雨風を避けられる屋根や風よけを設置してほしい

バスが近づいたら分かるようにしてほしい

【事業5-3 車両のバリアフリー化】

普段乳幼児をベビーカーで連れてバスに乗るときに、新しい車両だと優先席にベビーカーが固定できるエリアが用意されているため、そのような車両への置き換えが推進されると子育て世帯にとってより移動が便利になると思う。

乗り降りの段差改善（ノンステップバス）

施策6 市民・地域・民間企業等とともに考える場づくり

【事業6-1 部会・研究会の継続・発展】

「和光市公共交通研究会」において、市内循環バスの見直し検討や利用環境の改善等について、市民との協働の取組を行っていきと記述されている。市民は、公共交通サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域社会の一員として積極的な役割を果たすことが重要である。市も、住民と対等な立場に立って取り組むことを望む。

交通研究会や市民の会、意見を聴ける駅の街頭、公共施設利用者にアンケート、ネット公開し回答してもらい、広報でも知らせる。市職員にも調査する

施策7 多様な交通サービス等との連携

【事業7-2 公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討・研究】

自転車の活用は賛成だが、和光市の場合ほとんどの自転車道や歩道とは別の自転車通路がほとんどないという実態。先進国の例にならって、車道をなくすとか、車道の一部を隆起させるハンプ、一方通行にして自転車道をつくるとかの検討をしていくことも必要。又、ポートの設置数を多くするように業者にはさらに促進すること、市民への広報も重要である。

【事業7-3 公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究】

障害者の乗降の際の補助や、乗客に対して手助けをするようアナウンスをするなどの取り組みをはじめとした、障害者等の利便性向上。

施策8 運賃施策

【事業8-1 路線バスと市内循環バスの運賃格差の是正】

市内循環バスの運賃を路線バスの運賃並みにする必要はない。福祉的側面もあるので、運賃差も仕方ない。よって大人150円／子ども80円とする。

市内循環バスは1乗車一律150円で乗ることができて有り難いのですが、事業2-1で小循環ルートを形成した時に民業圧迫になると思われるため、計画の通り民間路線バスの初乗り運賃同等まで運賃を改定するか、更に距離制運賃を導入して、競合の解消を最大限に行っても良いと思います。

一般の利用者運賃は路線バス運賃と同じにして、本数増で一般利用者が増えると経費の一部捻出も図ることができるでしょう。路線バス運賃と同じ場合は共通定期券や乗車したバス会社や市へ応分の運賃が支払われる市内交通アプリも考えられます

なぜ値上げが必要なのか。一部の区間だけに費用をかけすぎて市内全体が値上がりをしていくようでは問題がある。既存の乗り物をいかす、新たな車両の相見積もりをとり、市内にある業者とも話し合い使えるものは活用して欲しい。

新たな循環バスの計画が定まっていない中で、料金改定を述べるのは時期尚早

路線バスが運行しない経路を運行する等、利便性が向上するのであれば、路線バスと同額での利用も考えられる。

【事業8-2 市内循環バスの利用者（受益者）負担に基づく料金改定】

利用者は応分の支払いをするべきと考える

現在、フリーパスは70歳以上と幅広くフリーパスカード提示になっているので、70歳未満でも無料者は抵抗なく乗れる。できるだけ肩身のせまい思いにならない配慮（事前に有料年間フリーパス）もしてあげることが必要かと考える。都民は所得に応じてフリーパスを発行している。和光は狭い面積で利用するのは市内のみなので、増車するなら納得のいくフリーパスもしくはスマホ登録で支払いできるシステム構築、多額の費用をかけなくてもできる方法で考えてほしい。

市内循環バスは、行政サービスであり、高齢者や障害者、幼児等の交通弱者の救済、ひいては少子化対策の一つでもあることから、後期高齢者や障害者、幼児の運賃は無料。

利便性が向上するのであれば、70歳以上の無料乗車証の対象とならないことについても致し方ない。

一律の無料乗車証対応ではなく、年齢や収入により負担を100～150円程度、または半額程度とする等、段階的な割引や無料化を検討する。
都営バスのシルバーパスのような年間定額制や回数券の発行
これまでどおり70歳以上は無料
200円以内であれば良いかと思う
【事業8-3 乗り継ぎ運賃割引】
和光市内の移動に限っては別なコースに乗り継ぐ際の運賃は無料を検討することを提案する。乗り継ぎが必要なのはコース設定からくることであり、乗り継ぎが必要でないコースの方と不平等になるからです
乗り換えなしで行けるルートの市民はいいが、乗り換えをしないと目的地へいけない利用者をどう考えるか
【事業8-4 市内公共交通等のサブスクリプション化の検討・研究】
シェアサイクルや路線バス等も含めてサブスク利用が可能となると、自家用車が無くても市内隅々の移動が容易になるので設定価格によっては便利に使いそうだと期待できます。事業4-4のMaaS構築と合わせると効果が見込めそうに感じますので、並行して進めてほしいと思います。
シェアサイクルがどこでも利用できる道路として整備されているか。原則歩道なら自転車道と歩道は区別すべきではないか？現在ガードレース内でないと危険な道路が数多くある。コロナ禍になり市内の道路は、渋滞や自動車の往來している車が増えているが、安全確保や保険加入も推進しているのか。
市内循環バスと路線バスの共通乗車券も検討してほしい
共通フリー乗車券は良いアイデアだと思う。また、パスモやスイカなどを循環バスでも利用できるようにしたら如何か。
4-3 事業の実施スケジュール
検討スケジュールはもう少し早めてほしいと思う。令和4年度中に実証実験を実施されるように要望する。続いて評価見直しとあり、一発で完全なものではない。政治的にも翌年の5年度になると、4年度中にというのでは市民の印象が全く違う。
計画の実施には1年はかかると思う
駅北側地区限定であり、南地区には恩恵がない。（利用者が限られる）
計画全体に係る意見
利用しやすい公共交通は、高齢者だけでなく子育て世代等、多くの市民にとって大切
地域交通に係る問題には自治体が行き届くことが重要。高齢者等の交通弱者、若者や子育て世代など、誰もが安心して移動できる交通環境を目指し、計画を作成したことは、時宜を得たものであり評価できる。
当該計画には環境への配慮が欠落している。和光市環境基本計画との整合性も取るべきである。
移動の自由確保により、市内移動が活発になれば経済にも波及する。市内のスーパーや商店、飲食店、公共施設、公園や観光施設、スポーツ施設、文化教育施設等などへの支援となる。
国や和光市の方針は何をめざしているのか。 ○デジタル化 ○福祉政策として取り組む
説明会は夜間開催は一日程度とし、多くの人に参加しやすい昼間として欲しい。また、開催にあたっては質問に対しても丁寧な回答を求める。
高齢者や交通弱者にとってありがたい計画案であると思う
計画案は課題解決の為の具体案（循環バスのコースやルート、停留所、ダイヤなど）が示されていないため、どう改善されるのかが見えない

新たな交通手段やシステム等の導入に係る意見
循環バスが対応できない地域には小型車両によるデマンド交通を導入してほしい。志木市や新座市でも導入している。
タクシー回数券（補助券、上限付きタクシー券）や乗合いタクシー、ボランティアタクシーの検討
路線バスに係る意見
和光市駅と成増駅間を川越街道で結び、川越街道上に停留所の設置を
増便
埼玉病院へのアクセス向上
土日の運行を増やして（成増⇔和光市駅）
運転や接客に課題のある乗務員がいる
市内循環バスに係る意見
これまで市民に向けた改善を行わず、改善が見られなかった
コース案が決まった際には、住民の意見を聴く会を設けてほしい
ICカード使用や現金払いが便利
市内循環バスの利用率や支出等を知りたい
改善へ向けたスケジュールを示してほしい
土日の減便、年末年始の運休をやめてほしい
時間帯やエリアによって利用状況にばらつきがあるので、計画検討の際はしっかりと調査するべき
和光市駅発着とする
市内循環バス北コースの運行利便性の改善（埼玉病院や白子コミセンへのアクセス、金泉寺や新倉郵便局への停車など）
市内循環バス南コースの運行利便性の改善（市内南地域や光が丘方面から和光市駅や市役所へのアクセスなど）
特定のコースに限定せず、市内全域を巡る運行としてほしい
多くの方が利用するような施設には乗り換えによって、どのルートでも行けるように（乗り継ぎ利便性の向上）
具体的なバス停の設置要望 ※要望箇所：スーパー、病院、銀行、スポーツ施設、広沢複合施設、公共施設、その他自宅近くなど、できるだけ多くの箇所。可能な限り、入口正面に設置。 （公民館等は使用開始時間やイベントに間に合うようなダイヤ設定）
旧川越街道や氷川通りなど、現在、運行がない道路での運行
高齢者だけでなく、すべての市民を対象としたバスとする
高齢者や歩行が困難な利用者が多いことから、福祉的な観点で検討してほしい
運行するバスの増便（増車）

タクシーに係る意見
都県境でのタクシー利用が不便であるので、迎車についても利便性を上げてほしい
北口のタクシーが少ない
なかなか空車を捕まえられない
たまに遠回りする運転手がいる
自動運転サービスの導入（和光版MaaS）に係る意見
駅北口から新倉北インターだけでなく、市内全域への普及について検討を行うべき
自動運転車両が市内を走るのを楽しみ
自動運転車両導入によるメリットや将来像、安全性、環境配慮のほか、利用者数や採算性、ランニングコスト等を知りたい。また、説明会の回数を増やし、日中の開催も検討してほしい。
市内の移動に係る課題については市内循環バスの充実により解決可能であり、また、それこそが市民の要望でもある。これらに係る費用を市内循環バスの見直しに使うのが先ではないか。
現時点において、積極的な導入の必要はない。市民の要望もなく、新倉地区の居住者の利用も予想できない。当面は他の自治体の進捗や成果を確認するなど、研究の段階とするべき。
財政が苦しいなか、多額の費用を投じて工事をすべきではない
外環側道の街路樹伐採は環境保護の観点からも市民の理解を得ることは困難
企業は公的なバスに社員送迎を任せないのが普通で、自社便により労働確保の為に運行させる。企業運送には期待できない
地域分断対策として地域住民のために整備された外環側道であるにも関わらず、渋滞や騒音等の問題を発生させてきた。こういった背景があるにも関わらず、渋滞や環境問題を理由にことを起こすのはおかしい。
専用車線の予定路には、市道529号線へ合流する支線が多く交差しており、地域住民にとって不便な道路となる可能性がある。
その他
駅前通りと外環側道の渋滞が解消されないと、バスの定時運行等の市民生活へのしわ寄せが大きい。
外環側道は以前より渋滞や騒音がひどく、日本郵政へ向かうバスやトラックの増加により、更に状況は悪化している。
市内には電球式の信号が多い。電球信号が設置されている箇所には、第四小学校前などの事故が絶対に起こってしまっはいけない箇所がある。電気使用量等の環境面や視認性向上による安全性を考慮し、早急にLED信号設置箇所を増加すべき。
今回、市は、地域公共交通計画について、昨年12月、市内4か所で説明会を開き、住民に内容の理解を図った。また、動画でも説明した。このような取り組みは、一応、評価する。 今後、この計画が実行されるにしたがって、様々な局面があるはずである。その際も、丁寧な説明をするよう望む。また、市民の意見は、十分に聞き、施策に反映していただきたい。 この計画が、「画餅」にならないように、執行部には、確たる決意とたゆみない努力が求められることを肝に銘じられたい。
庁内の議論によって、各担当部署からも予算をつけることもご検討ください。他市ではそのようなことを実施しているところもあります。福祉の予算、子育て教育の予算、経済対策予算などで相当分を試算して計上してもらうことも検討してください。

小中学校の施設が酷い状況であり、トイレの洋式化、教材費の私費負担軽減などを考え、市民要望を考え、事業の優先順位を市民目線で考えて頂きたい

免許証の返納後も移動手段の確保ができるように

車いす等も利用可能なリフト付ワゴン車や福祉タクシーやバスなど、福祉施設が所有する車両等の共同利用

バス停への停車の際、縁石と離れて停車すると、段差があり非常に不便

和光市駅周辺に魅力的な商業施設を

国道や坂道などのため、気持ちの上でも市のメインエリアから離れていると感じる

和光市駅前（市道2002号線）の拡幅及び新たなバス停留所の有効活用

下新倉エリアの道路拡幅

移動の足があれば、健康寿命も延びると思う。小回りの効く足の導入を