

越谷市地域公共交通計画（素案）パブリックコメント実施概要・結果

パブリックコメントの実施について	
意見募集期間	令和3年（2021年）6月 1日（火）から 令和3年（2021年）6月30日（水）まで
周知方法	広報こしがや6月号、越谷市公式ホームページ、越谷 City メール、Twitter、LINE
計画書・意見書の配架先	都市計画課、情報公開センター、各地区センター・公民館（市内13か所） ※ 計画書・意見書については、HPにも掲載
提出方法	上記配架先への提出（意見箱への投函）、郵送、FAX、電子メール

パブリックコメントの結果について													
パブリックコメントの総数	13件（8人）												
提出方法の内訳	<table border="0"> <tr> <td>窓口持参（都市計画課）</td> <td>0件（0人）</td> </tr> <tr> <td>意見箱</td> <td>0件（0人）</td> </tr> <tr> <td>郵送</td> <td>1件（1人）</td> </tr> <tr> <td>FAX</td> <td>0件（0人）</td> </tr> <tr> <td>電子メール</td> <td>12件（7人）</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>13件（8人）</td> </tr> </table>	窓口持参（都市計画課）	0件（0人）	意見箱	0件（0人）	郵送	1件（1人）	FAX	0件（0人）	電子メール	12件（7人）	合 計	13件（8人）
窓口持参（都市計画課）	0件（0人）												
意見箱	0件（0人）												
郵送	1件（1人）												
FAX	0件（0人）												
電子メール	12件（7人）												
合 計	13件（8人）												
意見への対応区分	<table border="0"> <tr> <td>A：計画書に意見を反映</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>B：計画書に示されていると考えるもの</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>C：計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり</td> <td>10件</td> </tr> <tr> <td>D：その他（計画書以外の意見、要望、質問等）</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>13件</td> </tr> </table>	A：計画書に意見を反映	1件	B：計画書に示されていると考えるもの	1件	C：計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり	10件	D：その他（計画書以外の意見、要望、質問等）	1件	合 計	13件		
A：計画書に意見を反映	1件												
B：計画書に示されていると考えるもの	1件												
C：計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり	10件												
D：その他（計画書以外の意見、要望、質問等）	1件												
合 計	13件												
意見等に対する市の考え方	次ページの「パブリックコメントのご意見と市の考え方について」を参照												

パブリックコメントのご意見と市の考え方について

【対応区分】

- A: 計画書に意見を反映
- B: 計画書に示されていると考えるもの
- C: 計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
- D: その他(計画書以外の意見、要望、質問等)

整理番号	計画該当箇所	ご意見の内容	市の考え方	対応区分
1	第4章 35ページ	大間野4丁目5丁目付近にも駅に向かうバスが欲しいです。	本市の路線バスや鉄道が利用しづらい地域においては、基本方針1「地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成」において、地域のニーズを踏まえながら交通ネットワークの形成を図ってまいります。いただいたご意見については、この取組みにおいて参考とさせていただきます。	C: 計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
2	第4章 35ページ	この6月で車を手放します。弥十郎公園入口からバスを利用していますが、市立病院行きバスが運休しているために市立病院の利用が出来なくなりました。北越谷駅から一駅乗り、越谷駅から又バスに乗り病院です。買い物もレイクタウンに行くのも乗り換え3回です。乗り換え時間と交通費で東京までの方が安く済みます。段々と歳取ると乗り換えの煩わしさを家から出なくなりそうです。老人福祉施設から北越谷駅と、もう一つバス便を市立病院、保健所を通りレイクタウンに行くバスがあるとありがたいです。	今後の超高齢社会を見据え、高齢者の移動手段を確保するため、基本方針1「地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成」において、地域のニーズを踏まえながら交通ネットワークの形成を図ってまいります。いただいたご意見については、この取組みにおいて参考とさせていただきます。	C: 計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
3	-	せんげん台駅を利用しています。越谷駅や大袋駅近りの人身事故等で電車が見合わせになると、解除まで、北越谷終点、北越谷発になることが多く、せんげん台⇄越谷の移動経路が、タクシー以外、全く無くなってしまいます。結構な頻度で支障があるので、不通時間だけでも臨時便のバスを出すとか、新たにこの区間のバス路線等を設けて欲しいです。	人身事故により鉄道が不通となった際の振替輸送については、鉄道事業者により判断がされるものとなっております。いただいたご意見は、鉄道事業者へ情報提供いたします。	D: その他(計画書以外の意見、要望、質問等)
4	第5章 41ページ	地域輸送資源の活用に関して 自家用車の活用に関してはぜひ積極的に検討いただきたいです。 既存の交通機関との利害関係はあるかとは思いますが、人を乗せるだけでなく荷物の運搬含め対応可能なネットワークができれば、行動範囲が広がる方もいるのではないのでしょうか。自家用車のUberのような仕組みを行政主導で展開できれば、高齢者のみならず運転手段がない方含め人流の促進につながるのではないのでしょうか。 インターネットを活用したサービス提供は利用者、特に高齢者の理解の懸念があるかと思いますが、それを活用しない理由にするのではなく、使い方の広報活動の工夫で対応すべきかと思えます。 自家用車を提供してくれる方への報酬形態は都度利用でもいいかもですが、市がオーガナイザーとして入り、需要供給の状況に応じた価格変動制のサブスク型での提供も既存の交通機関とカニバラないので面白いかも知れません。	いただいたご意見のような、自家用車を活用した地域旅客運送サービスの確保については、第5章の実施事業1-3「地域の多様な輸送資源を活用する取組みの検討」において、地域のニーズや法令を勘案しながら、自家用有償旅客運送や企業送迎バスなど、既存の公共交通以外の輸送資源を活用する取組みを検討してまいります。	C: 計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
5	第5章 47ページ	新たなモビリティサービスの導入に関して 越谷市で生活をしていると、バスだと目的地から少し遠くびったし合う時間を読まねばならず、タクシー代は高くつき、徒歩だと気が進まない距離の移動の類が多い印象を受けます(例えば市民球場やいちごタウンへのアクセスとか)。常々思っていたのは自転車のライドシェアサービスの導入は、若年層中心に活用される機会は多いのではないのでしょうか。移動手段の拡張のみならず市民の健康増進や市内観光の機会の増加など、期待できる副次効果もあるのではないかと考えます。駐輪場の枯渇や放置自転車の問題にも一石を投じることができるかも知れず、利用実態から取得できる市民の行動データは市民の実態に即した制作立案にも活用可能ではないのでしょうか。	ご意見をいただいた自転車のシェアサービスにつきましては、第5章の実施事業2-6「新たなモビリティサービスの検討」において、MaaSにおいて組み合わせることができる移動手段の一つとして、取組みを進める際の参考とさせていただきます。	C: 計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり

パブリックコメントのご意見と市の考え方について

【対応区分】

- A:計画書に意見を反映
- B:計画書に示されていると考えるもの
- C:計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
- D:その他(計画書以外の意見、要望、質問等)

整理番号	計画該当箇所	ご意見の内容	市の考え方	対応区分
6	第5章 39ページ	バスなどの交通手段を維持するにあたっては、道路の交通容量を減らす(またはバス優遇レーンなど)面からのアプローチも考えられるのではないのでしょうか。(コロンビア・ポゴダの事例等)	ご意見のとおり、バスの通行環境を改善することは、路線の維持・充実に効果的であると考えられます。いただいたご意見を参考に、第5章の実施事業1-1「バス路線の維持・充実」において、道路環境の配慮について文言を追加させていただきました。	A:計画書に意見を反映
7	第4章 35ページ	交通ネットワークを検討する際には、隣接市との連携もお願いしたいです。例えば、境界付近はネットワークが弱い傾向にあるが、隣接市住民を含めて利用者を計算することで、収支のバランスがとれるケースがあるのではないのでしょうか。	ご意見のとおり、本市と隣接する市町は、一部がバス路線により接続されている状況です。いただいたご意見を参考にさせていただき、隣接市町との交通ネットワークの連携を考慮しながら、基本方針1に掲げる持続可能な交通ネットワークの形成に取り組んでまいります。	C:計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
8	第5章 46ページ	鉄道駅の結節機能について、バスとの連携強化をお願いしたいです。例えば、公共バスを補完する性質を持つ「企業バス等」の乗降場整備など、駅前において一定程度の乗降場整備などを行ってもよいのではないのでしょうか。	市内では、一部の企業において、社員やお客様用の送迎バスが運行されています。本市のバス路線は、鉄道駅を中心として交通ネットワークが形成されていることから、実施事業2-5「鉄道駅における乗り継ぎ円滑化」に基づき、交通結節機能の強化を図ってまいります。いただいたご意見はこの取組みにおいて参考とさせていただきます。	C:計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
9	第6章 55ページ	鉄道の利用シーンと、鉄道に行くまでの手段であるバスなどの公共交通は、分けて目標を立てた方がよいのではないのでしょうか？また、鉄道の利用者が圧倒的にも多いことから、分けて考えた方がよいと思いました。	公共交通の利用者については、本計画の実施事業により増加を図ってまいります。本市の人口が今後減少する見通しであることや、公共交通機関ごとの利用者数の推移を見通すことは難しいと考えられることから、公共交通全体の利用者数を維持する目標といたしました。ご理解の程よろしくお願い申し上げます。	C:計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
10	第1章 2ページ 第5章 39ページ	まちづくりと交通ネットワークは一体不可分と考えているが、連携体制、方向性について、など記載があればよいと感じました。	第1章「計画の位置付け」において、関連計画である「越谷市都市計画マスタープラン」と整合・連携して取り組む方針として、まちづくりと連携した交通ネットワークの形成を図ってまいります。また、第5章の事業1-1「バス路線の維持・充実」において、まちづくりとの連携に配慮しながら、バス路線の維持・充実に取り組むこととしております。	B:計画書に示されている
11	第5章 39ページ 40ページ	1-1 バス路線の維持拡充について 越谷市において、路線バスの休止や減便が続いています。民間事業者は収支が合わない路線は撤退するのは当然だと思います。最近は新型コロナウイルスの影響もあり利用者が減少し厳しい状況と聞きます。今後もバスが休止や減便が続いていくと更に不便になります。市としてはバス路線の維持拡充としていますが、不便になる一方です。これ以上休止や減便にならないよう補助金などの考えはないのでしょうか。補助金を出せば休止した路線の復活や減便も止まるのではないのでしょうか。補助金を出せないのであれば、コミュニティバスを走らせてください。	バス路線に対する市の支援のあり方については、バス路線の収支状況や利用者の受益者負担などを踏まえ、バス事業者と市が連携し、整理する必要があると考えております。この考えに基づき、実施事業1-1「バス路線の維持・充実」において、バス事業者と市が連携して、利用者のニーズに応じたバス路線の維持、新設や見直しに努めることとしております。また、実施事業1-2「関係者の協働による新たな公共交通の導入に向けた取組み」においては、導入する公共交通を持続していくためには市の支援も必要であるとの意見もあることから、この事業においてガイドラインを作成する中で、新たな公共交通の収支状況や市の支援の考え方についても検討してまいります。これらの取組みにより、地域の実情に応じた交通ネットワークの形成に取り組んでまいります。	C:計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり

パブリックコメントのご意見と市の考え方について

【対応区分】

- A: 計画書に意見を反映
- B: 計画書に示されていると考えるもの
- C: 計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
- D: その他(計画書以外の意見、要望、質問等)

整理番号	計画該当箇所	ご意見の内容	市の考え方	対応区分
12	第5章 40ページ	私は、駅の近くの地域から計画上の新規交通検討地域に転居し、生活しています。 計画では公共交通の維持が基本方針となっていることを拝見しました。 私の職場は市外で、こちらの地域に転居してから通勤に時間がかかるようになりました。公共交通もなければ、転居当時は運行されていた路線バスも時間が遅くて通勤に使用できませんでした。駅の近くに駐車場を借り、そこから電車に乗って通勤することになりました。 暮らしている地区では乗合タクシーが開始されるとのことで案内が来ましたが、こちらも開始が9時と遅く、終了が17時と早く、残念ですが通勤には利用できません。この時間設定は高齢者の通院や買い物のためでしょうか(このニーズは毎日ではないですよ)。 この地域の少子高齢化が進んでいるのは不便さが理由もあるのではないかと感じています。 駅を利用したい学生や通勤者は自転車で向かう姿をよく目にしますが、この地域までは20分以上も走る必要もあり、夜は道路も暗く、天候も悪ければとても危険です。通勤通学の利用はある程度需要があると思われるので、利用者数を増やし交通の維持を目指すのであれば朝早く、夜もある程度遅くまで対応できる交通網の確保をお願いしたいと思いました。	令和3年6月から、新方地区をモデルとして「デマンド型乗合タクシー」の実証運行を開始しており、これは、第5章の実施事業1-2「関係者の協働による新たな公共交通の導入に向けた取組み」に基づいた取組みです。 この取組みは地域の皆様と交通事業者、市が連携して取り組んでおり、今後、実証運行の利用状況や地域からのご意見を精査してまいります。いただいたご意見については、この取組みにおいて地域に適した運行形態を検討していく中で、参考とさせていただきます。	C: 計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり
13	第5章 40ページ	当方産まれてから約36年間越谷市に在籍しております。 最寄駅のせんげん台駅まで徒歩約45分・自転車約20分・自動車等約15分、越谷市在住ながら最寄りの松伏町のバスの停まで徒歩約20分・自転車約10分・自動車等約10分の立地です。 路線バスの試験運行がありました。仮のバス停は駐輪・駐車出来る場所は無く、せんげん台駅から松伏町にあるテクノポリスまでの往復だった為、一部の通勤受けの路線だったのではと思います。 当方何とか公共交通の恩恵を享受出来る様活用を試みましたが、下記の状況により数回程の利用が限界でした。 ・駅から終点へ向かうバスの最終時間が早い →結局タクシーを拾うか家族の送迎、車両等の使用が必須。 ・目的地に行くことが不可能。 →運行時間帯や運行路線のアンケート・意見を求められる事無く開始されていた為利用したくても時間的に動いて無い、目的地に向かえない。バス移動以外の費用が掛かる →駅に行ってもパーキングに車両を停めるのではバス代は単にプラスのコスト 今回乗合タクシーが開始されるとのことですが、9時-17時の時間帯・事前予約必須との事で恩恵は無いものと思っています。 「産まれた・育った・住んだ」地域によって違いが生じるのは理解しますが、市中心部と郊外の公共サービスの差を埋める政策や魅力創出が無い地域でも同一の住民税を払う精神的・実質的格差に大きな違和感があります。 少子高齢化の加速する時代だからこそ、高齢者・現役世代・次世代すべての視点から俯瞰して考えて頂きたいです。	令和3年6月から、新方地区をモデルとして「デマンド型乗合タクシー」の実証運行を開始しており、これは、第5章の実施事業1-2「関係者の協働による新たな公共交通の導入に向けた取組み」に基づいた取組みです。 この取組みは地域の皆様と交通事業者、市が連携して取り組んでおり、今後、実証運行の利用状況や地域からのご意見を精査してまいります。いただいたご意見については、この取組みにおいて地域に適した運行形態を検討していく中で、参考とさせていただきます。	C: 計画書に対する意見、質問として受けるが、素案のとおり