

## スムーズ行動町民懇談会の質疑・意見等

### ①質疑応答

配布資料に基づく事務局からの説明について、参加者からの質疑応答を行いました。

主な内容としては、現状の巡回バスの利用状況、アンケート調査の集計結果、コミュニティ交通の見直し方針等について質疑応答がありました。

#### ●現状の巡回バスについて

Q. バス停から半径 300m 範囲内の人口割合が約 60% とのことだが、西地区の団地内は坂が多く、距離に関わらずバス停に行くのが非常に困難である。単に 300m といった距離だけで判断するのではなく、平地と丘陵地の違いなども考慮するべきである。

A. 半径 300m は最短の距離であって、場所によっては真っ直ぐ停留所まで行けないので、道のりとしては 450m までを「半径 300m、おおむね徒歩 5 分」の範囲としています。ご指摘をいただいたように平地と丘陵地では状況が違うので、今後検討するうえでの参考とさせていただきます。

Q. 巡回バスはどういった利用者を対象としているのか。

A. 運転免許を持たない方などの交通弱者が主な対象になっています。現在の巡回バスは、朝夕は駅へ、昼間は町内を巡回する経路になっていますので、通勤や通学、また、町内を移動する人によって使われています。

Q. 巡回バスの利用者が増えたというが、1 便当たりどの程度の人が利用しているのか、利用率で示してほしい。また、詳細な利用実態は把握しているのか

A. すべての席が埋まって「100 パーセント」とすると、1 便当たり 3~5 名程度の乗車ですので、利用率としては低くなっています。どこの停留所でどのくらい乗っている、どこで降りたなどの詳細なデータについても把握していますが、今回の資料としては基本的なデータに留めています。

Q. 前回の巡回バス見直しで地元のバス停が廃止されてしまった。バス停を増やしてほしい。

A. 運行開始当初は町内巡回でしたが、ニーズの高まりにより、駅までの乗り入れを始めました。限られた台数で運行ルート・ダイヤを設定しなければならず、どうしても町内のバス停の数が減ってしまった状況がありました。バス停の数は今後の大きな検討課題と考えています。

Q. 巡回バスの利用増に向けてどのような工夫をしたのか。

A. 運行開始当初は、町内巡回のみで町外へのアクセスはありませんでしたが、町民の方からの要望に応え、駅までの運行を開始したところ利用者数が増加しました。

Q. 民間バスと巡回バスの路線の違いはどうなっているのか。

A. 駅へのアクセスに関しては、民間バスが、東松山駅、鴻巣駅、北本駅、川越駅で、巡回バスは、森林公園駅、吹上駅、北本駅になっています。北本駅は、民間バスと行き先が重複していますが、巡回バスのほうが先に路線を設定しているため、競合の問題は起きていません。

### ●アンケート調査結果について

Q. 65 歳以上の町民を対象としたアンケートの回答者について、65 歳以上の年齢別の内訳はどうなっているのか。

A. 65 歳から 69 歳までが 38%、70 歳から 74 歳までが 23%、残りが 75 歳以上になっていません。

Q. アンケート調査の実施時点と計画を実施する時期にはタイムラグがあるので、時間の経過による人口動態等の変化を踏まえたうえで、ニーズ調査の結果を計画に反映してほしい。

A. 現時点での調査結果をご紹介しましたが、今後の高齢化の進展等を踏まえて、事業展開を検討していきたいと考えています。

### ●コミュニティ交通の見直し方針について

Q. 代表的なコミュニティ交通システムとして2つ記載されているが、今後はこの2つが中心となるのか。社会福祉協議会が運営している福祉有償運送などを含めた検討は行わないのか。

A. 資料では、大きく分けて定時定路線、デマンド型として2つの交通システムを紹介させていただいています。運行主体は業者、ボランティアなど様々ですが、吉見町では、どういう形が良いのか、あるいは、どのような方々にご協力いただくことが一番効率的なのかということなどについて、これから検討していきたいと考えています。

Q. 交通弱者が対象とのことだが、弱者を対象とするならば、ボランティア型の福祉送迎も一緒に考えたほうがよいのではないか。

A. 社会福祉協議会では、目的地までの移動のみではなく、買い物ならば買い物をすることまで、通院であれば病院の中までの案内をサポートしているかと思えます。移動という点では共通していますが、本質的には異なり、ここで検討していく内容は「目的地までの移動」を焦点としています。福祉送迎とは、サービスの内容として重複する部分もありますが、それぞれの役割を考えていきたいと思っています。

Q. 今回の巡回バス見直しは、何を前提として行うのか。

A. 巡回バスの見直しについては、第五次吉見町総合振興計画・後期基本計画を策定する過程で、町民懇談会やアンケート調査を実施しましたが、町の公共交通の拡充や見直しといった意見が非常に多かったため、これらを踏まえ、取り組んでいくことになりました。

Q. 巡回バスの利用者数は少ないが、必要とする人もいるので、廃止しないよう検討して欲しい。

A. 現在、町全体では公共交通への依存度は低い状況ですが、利用者は増加傾向にあります。今後、高齢化が進行するなか、公共交通が担う役割が大きくなっていくので、これを踏まえ検討していきます。

Q. 巡回バスと福祉事業は共通部分があると思うが、社会福祉協議会が運営している福祉送迎を含めた検討は行わないのか。

A. 今回の検討の大きな柱は「移動」ということであって、「移動」は大きく三種類に分けられると考えています。1つ目は高校生の移動、2つ目は車を持たない方であっても目的地に移動さえすれば、用事を済ませることができる方、3つ目は買い物をすることなども含めて支援が必要な方です。この3つ目については、福祉事業としての役割が強くなると思いますが、既に社会福祉

協議会が取り組んでいます。今回の検討では、1つ目と2つ目を中心に考えています。また、3つ目は福祉関係との接点も出てくるので、どのように整理していくのかを合わせて考えていきます。

Q. 民間事業者との競争を避け、協議協調の下で事業内容の検討を行っていくとの説明があったが、例えばデマンドタクシーを導入する場合、民間事業者と調整を行うことにより、安価な料金設定ができなくなるのではないか。

A. 事業形態としては、事業者に委託するもの、ボランティア団体による運営などがありますが、いずれにしても事業者との調整は必要になります。利用料金については、今後、広くご意見を伺い、検討していきます。

## ②意見交換

参加者の皆様から意見をもれなく伺うため、少人数のグループに分かれ、懇談（グループミーティング）を実施しました。

主な内容としては、配布資料の内容、現在の移動環境、公共交通の利用状況、バス停までの距離・環境、料金、公共交通等に関する要望や意見について意見の交換を行いました。

### ●配布資料の内容等について

- ・ アンケート結果の回答者数が傾向を把握するうえでは少なくないか。数字が一人歩きするとまずいと思う。
- ・ 巡回バスを知らなかった。バスの利用目的で「通勤」が多いのは意外だった。
- ・ バス停から 300m 範囲以内に 6 割が居住しているのに利用状況が低いのは何故か。バス停までの距離も重要だが、高齢者や高校生など利用者特性に合わせ、掘り下げて分析しないと利用されない。
- ・ バス停から 300m 範囲内に居住しているが、道路状況から回り道があるため、徒歩 5 分では到着しない。図面上と実際の交通空白地は異なることを考慮すべき。
- ・ 民間事業者との競合問題など、町民が知らないこともあるため、広く情報提供して検討を進めてほしい。
- ・ 町の運営する交通が「町内中心」というのは、町民の移動ニーズと一致しないのではないか。鉄道駅や町外の商業施設などへの移動要望も多いと思う。
- ・ 資料の運行方針例（いつ、どこで、誰が、何のために、どのように）どおりに考えていってもらえるなら良い。

### ●現在の移動環境および公共交通の利用状況について

- ・ 自家用車（自分で運転、送迎）利用が多い。
- ・ 夫しか運転ができないため、夫が出かけてしまうと外出できない。
- ・ 巡回バスは帰りの時間が合わず利用しにくいいため、自転車を利用することがよくある。
- ・ 運転免許を返納し、現在はシニアカーで移動している。
- ・ 週 2 回シニアカーで自宅から病院まで片道 50 分かけて通院している。
- ・ シニアカーでスーパーや道の駅に行き買物をしている。片道 30～40 分かかかるが、それでも町の交通を使うよりは便利だと思う。
- ・ バスが運行されていない場合は、送迎に頼らなくてはいけない。
- ・ 通院の場合は巡回バスを利用することが多い。
- ・ 大宮に行く際、北本行きを利用している。利用者が時刻表を見て利用コースを決めればうまく利用できる。他の人も工夫して利用してほしい。

## ●バス停までの距離・環境について

(具体の距離について)

- ・ 徒歩で 300mは遠い。
- ・ 人によっては 100mでも遠いと思う。
- ・ 100m程度ならと思うが、雨天の場合など天候の状況にもよる。
- ・ 300～400mであれば歩けるが、それ以上は自転車を利用する。
- ・ 近ければ近いほうがよい。
- ・ 近ければ近いほうが望ましいが、300m（おおむね徒歩5分）までなら許容範囲である。
- ・ 徒歩で 5 分程度なら許容範囲である。
- ・ 地図上の距離だけでなく、回り道や坂など、地形の状況も考慮すべき。
- ・ 徒歩で 2～3 分圏内なら良い。
- ・ 駅に直結するバス停ならば、徒歩 10 分でも使う。

(その他バス停に関する要望、意見)

- ・ バス停を増やしてほしい。
- ・ 自転車でバス停まで行くことを考え、バス停やバス停付近の集会所などに自転車を置ける場所が欲しい。
- ・ 集会所やゴミステーションの近くなど、普段の生活圏内にバス停を設置してほしい。
- ・ 団地なので、上の方と下の方の2箇所にバス停を設置してほしい。
- ・ 団地に 1 箇所あればOK。坂の上にはないと大変。
- ・ 乗れる場所は増やしてほしいが、乗っている時間が長くなってしまうので難しいと思う。
- ・ バス停の片側しか歩道がないので乗降場所が狭い。安全に乗降できるスペースが必要。
- ・ 電動シニアカーではバスに乗れないので、自宅の近くでバスに乗れるようにしてほしい。
- ・ 路線バスを利用したいがバス停に行くのが大変。
- ・ バス停に上屋やベンチを設置して、バス停環境を整えてほしい。

## ●利用料金について

※近隣自治体のデマンド交通について、片道や1回の乗車料金を「500円」としているところが多いことを説明しています。

(利用有無など)

- ・ 町外に行けるデマンド交通なら片道 1000 円でもよい。
- ・ 安ければ安い方がありがたいが、片道 500 円程度でドアツードアなら利用する。
- ・ 片道 500 円は高いが、目的やニーズに合致し、他に移動の手段がなければ利用する。
- ・ 日常的な利用で往復 1000 円かかるのでは気軽に利用できない。
- ・ 利用時間帯や利用回数による割引制度、往復割引などがあると良い。
- ・ 経済的な理由で使えない場合もありうるため、何らかの配慮があっても良いと思う。
- ・ 町内移動であっても目的地までの距離に差があるので、対距離制の料金設定もあるのではないか。
- ・ 町内に利用したい商業施設や病院がないので、町内移動で 500 円は高いと感じる。
- ・ デマンド型だとバスに比べて料金が高くなると思う。

## ●公共交通等に関する要望や意見について

### (主に公共交通に関する要望や意見)

- イベント等に合わせて臨時便の運行をしてほしい。
- 運行本数を増やしてほしい。
- 行きは時間を合わせられるが、帰りの時間が合わないことが多い。特に通院の場合は、診察の終了時間が不明確なので待ち時間が長い場合がある。
- 朝、夕と比較的利用時間帯が限定される通学であっても、部活動がある生徒は、帰りの時間に合う運行が少なく、利用しづらい。
- 現在、地元で路線バスが運行されていないため、予約したときだけ利用できる停留所を設けてほしい。
- 車両のバリアフリー化も進めてほしい。シニアカーでの乗車ができるとよい。
- 巡回バスを利用しようと思うのだが、バスの行き先、時刻などがよく分からず、結局利用していない。分かりやすい情報があれば、利用しやすくなる。
- 巡回バスが土曜休みなのは困る。
- バス停を増やしてバスに乗りやすくしてほしい。
- 毎日ではなく、週数回の不定期運行でもよいので、地元から利用できる移動手段がほしい。
- ドライバーの運転技術の向上（発進・停止、右左折、上り・下り坂での優しい運転）
- 工業団地の社員送迎バスを利用できると助かる。企業バスを活用して欲しい。
- 最寄りのバス停から東松山駅まで行けるようにしてほしい。
- 川越観光自動車のマイタウン循環が町内に延伸されれば利便性が向上する。
- 東松山駅行きか、または、道の駅と北本駅を接続する路線が欲しい。

### (今後の検討についての意見)

- 将来の人口動態を踏まえた検討が必要である。
- 高齢者向けの交通を作った方がよい。高校生は3年間なので親は送迎で大変だが何とかできる。
- 無駄を省くことは重要であるが、本当に困っている人を救済するのであれば、多少の無駄は仕方ないのではないかと。
- デマンド等により、行き先に最短経路で行けるようなものが望ましい。
- 自分で目的地まで行けるような、自立的な移動手段が確保されれば、家族の負担も減る。誰かに気兼ねすることなく外出ができる。
- 双方に良い点があるので、現在のバスはそのまま、デマンド型をプラスしてほしい。
- デマンド型を採用するならば、巡回バスは廃止すべき。
- 利用頻度を考えて、買い物客を取り込むようなルート設定にすべき。現在は、病院メインのルートになっている。
- 高齢者、障害者など、ターゲットを明確にして検討を進めるべき。
- 自分は車でどこにでも行ける。運転免許を持っていない人のニーズを調査した方がよいと思う。
- ときがわ町の事例を参考にすべき。東武から川越観光になり、イーグルバスになった。商業地・工業地・住宅地を結ぶルートに再編して利用者が増加した。バス停以外の場所でも乗降できるようにしたり、雨の日には傘を無料で貸し出ししたりしている。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ デマンド交通はよくわからないが、バスに乗り継げるような乗り物がほしい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 元気な高齢者が体の不自由な高齢者を支えている状況である。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象者が少なくても、本当に必要なサービスなら公的に提供してほしい。要望が多い、少ないではなく、町民ニーズをしっかりと把握するべき。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町外にでると民業圧迫になるという話があったが、民間に補助金を出して実施する方法ではどうか。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大型のバスだと狭い道に入れないので、タクシー事業者を活用する方法もある。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今は自動車を運転できるが、乗れなくなった時のことを考えると、デマンドだけでは不便だと思う。駅へのアクセス手段としてバスは残してほしい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町外のバス停をもっと設置できないか。駅、病院以外にも停留所を設ければ利便性も上がり、町外の方に乗ってもらえば収入も上がる。空よりは有効活用だと思う。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時定路線かデマンドかではなく、多様な解決策を模索して、多くのプランを提示して、選択の幅を広げてほしい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通弱者対策だけでなく、吉見町全体がもっと良くなる、若い人の生活も便利になる、そういう大きな視点から移動や交通を考えたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今回の取り組みの趣旨は良いと思うが、見直しによって今より不便になってしまう人もいます。本当に困っている人が、見直して追い込まれてしまうことのないようにすべき。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転免許の返納が推奨されるケースがあるが、それに見合った代替手段が確保されていない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 限られた財源なので、巡回バスと路線バスを接続するような今あるものを活用することも重要である。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤・通学に特化する交通手段があっても良いのではないかな。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤時間帯は今まで通りで、それ以外の時間は別ルートで運行すべき。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道の駅で町内巡回から路線バスに乗り継げる形になっているが、乗り継ぎ利便性が低い。連携を強化するのであれば、道の駅以外の場所にもいくつか乗換拠点を設け、遠回り感がないようにしてほしい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 家の前をバスが通っていても、バス停が遠いと利用できない。どこでも自由に乗降できる区間を設けても良いのではないかな。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅と病院（通勤・通学、通院目的）のアクセスを優先的に整備してほしい。</li> </ul>

<p>●その他について</p>
<p>（まちづくり等に関連する意見）</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町外に行かないと買い物ができない、町内に商業施設があると良い。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町のためを思い、なるべく町内の店で買い物をしている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 若い人が住んでいれば何かの時に安心である。若い人がいろいろな面で生活しやすい町にし、町内に住み続けるようにしてほしい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道がない本町で若い人の人口を増やすためには交通を便利にし、住みたいまちにしなければならぬ。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高校生の間は親の送迎で通学しても、大学生になると便利な場所に移り住んで、卒業後も戻ってこない。</li> </ul>

- 幹線が通り、拠点が整備されることで、周辺の諸問題も解決を図っていくことができる。まずは「軸」をきちんと形成する必要がある。

(移動販売の利用意向)

- 現状では利用しないが、車が運転できなくなったら使うかもしれない。
- あったら利用するかもしれない。
- 配達があれば、外出負担が減るため利用するかもしれない。

(町内の街灯について)

- 街灯が少なく暗い。
- 通学路が暗いので街灯の設置をお願いしたことがある。
- 車を運転していても暗いと感じる。
- もっと街灯を設置してほしい。
- 街灯が少ないので、バスを降りてから自宅までの子どもの防犯面を考えると、送迎が必須だと考えている。

(その他)

- バスを乗り換えて病院まで行こうと考えるきっかけになった。
- 今の交通をどうするかについては、人口減少対策としても早めにやるべきことであると思う。