

松伏町地域公共交通計画(素案)に係るご意見とそれに対する町の考え方

議案第1号

松伏町地域公共交通計画(素案)に係る意見募集を実施した結果、43名の方から122件のご意見をいただきました。提出されたご意見について検討し、町の考え方として取りまとめましたのでお知らせします。貴重なご意見をありがとうございました。

なお、ご提出いただいたご意見については、住所・氏名などの個人が特定され得る情報を除き、原則として全文そのまま転記したものを掲載しています。

1 松伏町地域公共交通計画(素案)に係る意見募集の概要

実施期間	令和7年1月28日(火)から同年2月28日(金)まで
対象者	松伏町内に在住、在勤、在学の方
計画の閲覧場所	松伏町ホームページ、役場本庁舎1階町政情報コーナー、中央公民館図書室、多世代交流学習館図書室、北部サービスセンター、B&G海洋センター、まつぶし緑の丘公園
実施結果	・意見提出者:43名 ・意見数:122件 ・意見の提出方法:松伏町電子申請・届出サービス15、FAX7 持参21(役場3、中央公民館4、多世代交流学習館13、B&G 海洋センター1) ・意見の提出者の地域:松伏13、ゆめみ野10、築比地6、ゆめみ野東5、上赤岩3、大川戸1、田中1、田島1、下赤岩1、不明2

内容	件数
デマンド型乗合交通などについて	21
取り組みについて	21
路線バスなどについて	17
バスターミナルを併設した道の駅について	10
高齢者タクシー・バス利用券について	6
各種調査などについて	6
まちづくりなどについて	5
高速鉄道東京8号線などについて	4
指標について	1
その他	31
合計	122

2 項目の見方

意見 No.	ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
2 1	「外出、サービスの調査・多様 検討 についてです。路線バスの補完的方策として、ライドシェアなどが述べられていますが、路線バスの路線数の確保は、可能かもしれませんが、本数の減少は避けられません。(運転手不足や乗客数の人数) 町の高齢化率も30%を超え、さらに高齢者の人口での割合もたかくなります。 まずは通勤手段の確保が優先されますが、町内移動をライドシェアで補完することは、実質的に無理であることは、まちがいありません。 埼玉県内では、町内移動の手段として、コミュニティバスやデマンドバス、タクシーを公共交通手段として、活用している市町村(吉川・越谷、野田、春日部、幸手等)これらの街の多くは駅が近いにも関わらず公共交通手段としての工夫や改善がされています。 ぜひ、より、具体的な町内移動の確の提案をお願いします。	今回の計画期間(2025 年度(令和 7 年度)～2029 年度(令和 11 年度))では、計画(素案)の 54 頁に記載のとおり、まずは、町内の輸送資源の活用や、「地域の支え合いによる外出サービス」の仕組みについて検討していきたいと考えております。 その中で、「ライドシェアなど」の中にはコミュニティバスやデマンド交通なども含まれており、さまざまな方策について情報収集を行うとともに、公共交通事業者と意見交換しながら本町への適用可能性について検討していく、という趣旨であることから、「デマンド型乗合交通」の文言を追記いたします。 なお、いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	有

(解説)

- ・意見 NO.:2番目にご意見をご提出いただいた方の、1 つ目のご意見という意味です。
- ・ご意見:ご提出いただいたご意見について、住所・氏名などの個人が特定され得る情報を除き、原則として全文そのまま転記したものを掲載しています。
- ・町の考え方:いただいたご意見に対する町の考え方です。
- ・素案の修正の有無:松伏町地域公共交通計画(素案)に対する、修正の有無です。

3 ご意見とそれに対する町の考え方

・デマンド型乗合交通などについてのご意見に対する町の考え方(※素案の修正有)

意見 No.	ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
2 1	「外出、サービスの調査・多様 検討 についてです。路線バスの補完的方策として、ライドシェアなどが述べられていますが、路線バスの路線数の確保は、可能かもしれませんが、本数の減少は避けられません。(運転手不足や乗客数の人数) 町の高齢化率も 30%を超え、さらに高齢者の人口での割合もたかくなります。 まずは通勤手段の確保が優先されますが、町内移動をライドシェアで補完することは、実質的に無理であることは、まちがいありません。 埼玉県内では、町内移動の手段として、コミュニティバスやデマンドバス、タクシーを公共交通手段として、活用している市町村(吉川・越谷、野田、春日部、幸手等)これらの街の多くは駅が近いにも関わらず公共交通手段としての工夫や改善がされています。 ぜひ、より、具体的な町内移動の確の提案をお願いします。	今回の計画期間(2025 年度(令和 7 年度)～2029 年度(令和 11 年度))では、計画(素案)の 54 頁に記載のとおり、まずは、町内の輸送資源の活用や、「地域の支え合いによる外出サービス」の仕組みについて検討していきたいと考えております。 その中で、「ライドシェアなど」の中にはコミュニティバスやデマンド交通なども含まれており、さまざまな方策について情報収集を行うとともに、公共交通事業者と意見交換しながら本町への適用可能性について検討していく、という趣旨であることから、「デマンド型乗合交通」の文言を追記いたします。	有
3 3	路線バスやタクシーでカバーしきれない場合の補完的な方策としてライドシェアの検討をあげておりますが、さらに、デマンド・タクシーの導入検討もしていただけたらと思います。	なお、いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	
4 ・ 5	私の住んでいる近辺を歩いてみますと新築の物件を見かけます。最近、家の前に若いご夫婦が引っ越されてきました。小さいお子さんも一緒に。近くに、スーパー、バス停などがあり、不便を感じず生活する事ができる環境だからと思いました。地域格差、不便地域の対策として、路線バスの本数、ルート等の問題点を把握し、対策として何が出来るのか。コミュニティバス、デマンドタクシー、どうでしょう。もちろん簡単な事ではない事、重々承知の上でのべさせていただきました。 でもその先に、交通手段の充実が、不便地域もこんなに便利になりました。とアピールすることができたら、松伏町の人口が増えるかもしれません。それを祈りたいです。		

8	2	コミュニティバス、オンデマンドについては、高齢者が増加するもとで松伏町を安心して住める街として確立するために、他市のようにコミュニティバスを定期的に走らせる必要があると考える、特にバス路線のない地域や非常に交通から隔絶されている地域について重点的に走らせそれを大いに宣伝する必要があると考える。		
10	1	私は現在68歳で健康に過ごし歩くのも大変ではありません。町内及び近隣市町の用事は自転車・自家用車を利用しています。公共交通利用時もバス停まで遠くは感じません。 しかし、あと数年で70歳台となり 病気等で歩くのが困難になる事が十分に考えられます。 その場合、町内の移動を考えるとドア to ドアが必要だろうと思います。それを満たすのはオンデマンドシステムの導入が必要だろうと考えます。オンデマンドシステム推進を希望します。		
11	6	⑥バス利用困難な住民は、乗合タクシーで外出できるようにしてほしい。		
12	2	築比地方面のバスの利用の低さ。両親は大川戸に住んでいるが車がないと移動に困るとの事。 スマホもうまく使えないので、バスの時間もわからず、バス停も遠い。 このままだと免許の返納が厳しい状態。町の移動手段としてコミュニティバスやタクシーを使いやすく分かりやすい方法で増やしてほしい。		
15	4	また、高齢者が無料で使える巡回バスなどがあると良いと思う。		
18	1	コミュニティバスについての検討があってもいいのではないか。		
19	5	●地域公共交通の将来については、「自分や家族がクルマを運転できなくなる」(63.2%)ことへの不安が最多で、「(みんなが使う公共交通ではなく)一人での外出が難しい高齢者向け等の、福祉の個別送迎等を充実すべき」(31.9%)という要望が多いことをふまえ、「バスターミナルを併設した道の駅の設置」などに予算を使うよりも、コミュニティバスやデマンド交通について、早く検討し導入を図るべきではないでしょうか。		
20	2	・町内の公共施設にいるような巡回バスを走らせる。 または、自宅まで来てくれるデマンド交通が実現できれば一番いいです。		

23	2	現に、町内の店舗を利用するには車に同乗させてもらう。私の囲り9軒内7軒は 70 歳以上の同居又は 1 人住い。5 年もしたら生活はままならない！！高令者も自力で近くの停留所まで行き、安価で目的地へ行きたいです(健康のため)それにはデマンド・コミュニティバス等を考えてほしい。		
25	2	2-4 取り組み ・ここは、路線バスとかタクシーとかでまかなえきれない。つまり、もっと各地域の奥へ入りこんだところは、デマンドバスやコミュニティバスなどを考えなければならないのではないのでしょうか。 ・私の住んでいる築比地の人たちで、交通弱者の方が松伏の町なかにいたり、町役場にいたりするには、びっくりするような方法でいくのです。 ・大正大入口 バス→ せんげん台 電車で→ 北越谷駅 バス→町役場へ つまり、築比地から町役場に行くのが、北越谷駅行きの本数激減 役場にいても帰ってこれない。これではこまります デマンドバスやコミュニティーバスを考えださなければならないのではないのでしょうか。		
27 ・ 28	3	現在の路線バスについて、バス停でなくても、手を挙げれば止まって乗せてくれる。帰りもここで降ろしてください。と伝えれば途中でも降車できるというのはとうでしょうか。松伏町の中だったら努力すればどうにかできるのではないのでしょうか。それができるのは、高齢者や体の不自由な方ということで！！		
29	2	○今現在、又自分たちが自動車を返納した将来を考えると、町内のタクシー会社と一緒に考察を進め「ドア to ドア」のオンデマンドタクシーの実現にむけて、すぐに具体的な計画と実施をお願いしたい。 吉見町や鳩山町は1回 200 円、寄居町は1回 300 円で実施している。うらやましいです。		
30	1	現在 65 歳です。今のところ自転車はもちろん運転もしています。しかし、10 年後の 75 歳になった時のことを考えるといろいろと不安になります。運転免許を返納したら、自転車を使うことになると思いますが、そうそう遠くまでは出かけなくなります。転倒も恐いです。		

		次にバスの使用になりますが、路線が自分の行きたい場所を通っていれば良いですが、そうでもない場合はどうしたら良いのでしょうか。バス代も高いですし。バス停まで歩けなくなって来ます。 今、現在もこのようなことで困っている方が町民の中にたくさんいると思います。元気に動けているうちは良いですが、「交通手段に困るような状態になったら、玄関前まで迎えに来てくれて、目的地へ連れて行ってくれる」そういう制度ができるとありがたいです。 せめて、町役場、公共施設、病院などおもだった場所への移動手段については、早急に手立てを考えて欲しいと思います。		
33	1	無料の「外出支援」 2011年(平成23年)2月、日の出町(東京・西多摩郡)へ仕事で訪ねたとき、町の施策『外出支援バス・おでかけ支援ドリームカー事業』のことを尋ねました。町職員は「高齢者が未永く生涯青春の心意気で、いつまでもいきいきと暮らせるよう町内の日常生活に必要な場所へ外出を支援するために運行され、必要な介助者1名まで、無料で利用できます」と前置し、『外出支援バス』は、「60歳以上の方。町役場を起点に乗り換えられる町内4コースがあり、街中でバスに手を上げれば自由に乗り降りできます」と、『おでかけ支援ドリームカー事業』は、「65歳以上か身体障害者などで町内の公共交通機関や外出支援バス等の利用が困難な方へ、予約制で、自宅と目的地間を送迎します」と、説明されました。 松伏町でも高齢者や障害者、移動手段を持たない人たちなど、町内で生活する弱者が生活しやすい町をつくることは大切なことであり、すべての住民の将来にわたる住みやすい町の土台になることだと考えます。		
34	5	(2)松伏町第6次総合振興計画では「こどもや高齢者にやさしいまちづくり」をリーディングプロジェクトとして掲げているが、多子子育て世代の移動手段(医療・福祉・子育て支援・商業施設などへの移動)や高齢者の免許返納者への対応が不十分である。多子子育て世代の方々は買い物などの際、両手に荷物を抱えて小さな子供さんとの移動もあって母子ともども危険な移動を強いられていることも見受けられる。また高齢者はバス停まで行くことにも不自由さを感じている。高齢者福祉タクシー		

		がその役割を担っているとは理解するが、まだ十分ではないと考える。「いつでも、だれでも、合理的な価格で」ドア・ツー・ドアの移動できる公共交通手段の充実を望む。AI を使った予約システムを導入したデマンド型の乗り合いバス、タクシーの運航を地域公共交通各社と連携しての導入の検討を進められたい。		
38	1	○町内をグルグル回る循環バスのようなものがあると良い。町の公共施設やショッピングセンター病院などはもちろん、公共交通のバス停の近くにも停まるようにすれば乗りかえて町外にも出かけられるのではないかな。		
39	2	移動は自家用車を利用している、この先、車の免許返納後、町内へ行くバスがないのが困る。不便な場所に住んでいても気軽に町内へ出掛けることができるような町内コミニティーバス等を考えてほしい。		
41	1	町内を循環するバスを出してほしい。(役場や病院、スーパーやエローラ等)		

・取り組みについてのご意見に対する町の考え方(※素案の修正無)

意見 No.	ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
7 1	タクシー事業者へのヒアリング タクシー事業者からの提案で「町内エリア限定の専用車両を2、3台置いたら面白い」というアイデアに注目。事業者からの提言 というのがポイント。つまり事業者として収益をあげる路線とは重複しないよう、交通が足りないところへの利便性向上を推進する糸口になりうるから。事業者からの提言ということは、それに協力する意思があるという事。ここは行世主導で、住民の意見を組み取りながら、事業者とともに綿密な計画を組み立てるべき。ちなみにライドシェアに関して、事業者は反対の姿勢。利用者サイドからすると同席の気まずさやプライバシーの問題がある。そこで、自動運転で街の中を自由に走り回る先進モビリティの導入が良いのいではと思います。例えばトヨタの「e-Palette」。新しい時代を感じさせ、デザインが可愛く使いやすいので皆が利用したくなる。内外への関心度も高まり PR 効果もある。ぜひ検討してみては？	タクシー事業者へのヒアリング含め、各種調査の結果を基に課題・着眼点を整理し、町内外へ公共交通を利用して外出しやすくするため、計画(素案)51 頁、取り組み 2-2 の主な内容を作成いたしました。この中で、タクシーの待機スペース・待機車両の確保の検討を記載しております。 また、計画(素案)55 頁、取り組み 3-1 の主な内容に記載のとおり、新たなモビリティの先進事例についても、情報収集を行ってまいります。 各取り組みの実施体制などについては、計画始期となる2025 年度(令和 7 年度)以降の 5 年間で、具体的な実施内容及び実施方法について検討し、関係者と調整しながら取り組みを進めてまいります。 なお、いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	無
7 3	「バスまちスポット」5施設 これ必要ですか？あまり利用しないのでは？	計画(素案)51 頁、取り組み 2-2 の主な内容に記載のとおり、バス待合環境の充実に取り組むことで、公共交通を利用しやすい環境になり、利便性の確保・充実につながると考えております。 なお、「バスまちスポット」及び「まち愛スポット」の取り組みは埼玉県が実施している事業であり、バス待合環境の充実に資するものです。	無

11	4	④バス停 300m圏外住民に対する具体的な施策の記述がない。	バス停から徒歩での利用圏内は 300mといわれていますが、300m圏内でも一人で歩くのが難しいなどの理由からバス停の利用が困難な方、300m以上離れていてもバス停を利用することが可能な方もいらっしゃいます。バス停までの距離はひとつの目安とはなりますが、本計画においては、バス停までの距離を 300m圏内外で一律に区切るのではなく、より多くの人が公共交通を利用できるようにしていくとともに、町民の中でも特に高齢者やこどもなどが利用しやすい環境をつくっていく取り組みを進めていきたいと考えております。 なお、取り組みにつきましては、計画(素案)47 頁から 57 頁に主な内容を記載しており、具体的な実施内容及び実施方法につきましては、計画始期となる 2025 年度(令和 7 年度)以降に検討してまいります。	無
11	7	⑦限られた数の運転手でバスやタクシーを運行するには、タクシー会社の統合・バス会社の統合で、路線・運行計画を検討する選択肢もあるのではないかな。	本計画において、公共交通事業者の統合について検討する予定はございません。 なお、路線バスの運行につきましては、計画(素案)47 頁、取り組み 1-1 の主な内容に記載のとおり、利用状況などに応じたダイヤやルートなどの運行方法について、路線バス事業者において定期的な見直しを行いながら、公共交通を持続的に運行します。	無
11	8	⑧少子高齢化は日本全国の問題です。公共交通に自動運転技術の研究発展の成果を取り入れることも可能になり、公共交通の課題解決につながると期待します。	計画(素案)55 頁、取り組み 3-1 の主な内容に記載のとおり、新たなモビリティの先進事例について、情報収集を行ってまいります。	無
14	4	・(タクシー事業者を圧迫することになるが)ライドシェアは町内移動困難解消の切り札になると思う。もし国や県から試験運用などの提案があれば 積極的に参加すべき。	計画(素案)54 頁、取り組み 2-4 に記載のとおり、ライドシェアなどについては、路線バス及びタクシーでカバーしきれない場合の補完的な方策として、情報収集を行うとともに、町が公共交通事業者と意見交換しながら、本町への適用可能性について検討します。	無

14	5	・将来的に自動運転のモビリティを走らせるのも良い。ただ、当面 街区の整ったゆめみ野や田中 松伏地区でないと実現性が低いので、北部の移動困難地域の解消にはならないと思う。	町内各地域の外出手段を効率的に確保するため、計画(素案)54 頁、取り組み 2-4 に記載のとおり、公共交通だけでなく、地域の輸送資源を活かした方策について検討し取り組んでいきます。	無
14	7	バス停の駐輪場は厳しい場所もあるが是非実現して欲しい→よく歩道や車道傍に放置されている自転車を見かける	計画(素案)51 頁、取り組み 2-2 の主な内容として記載のとおり、自転車と路線バスの乗り継ぎ利用をしやすいするため、「まつぶしサイクル&バスライド」駐輪場の拡充を検討するとともに、多くの人に利用していただけるよう積極的なPR活動を行います。	無
17	4	路線バス事業者やタクシー事業者のヒアリングだけでなく、現状の松伏町の課題を共有し、事業として何ができるか、また事業所として実施するために町にどのような支援を希望するか等のやり取りをして頂きたい。 例えば (1)通勤、通学の時間帯のバスの増便ができるか (2)移動面の弱者に対してデマンドタクシー等で対応できるか	本計画を作成するにあたっては、松伏町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)において協議をしております。町内公共交通事業者様(路線バス事業者2者及びタクシー事業者2者)にも、協議会委員として会議にご参加いただき、ヒアリングだけでなく、協議会の会議においても町の現状や課題等について共有した上で、計画に位置付ける取り組みについて検討を重ねてきたところです。 なお、取り組みにつきましては、計画(素案)47 頁から 57 頁に主な内容を記載しており、具体的な実施内容及び実施方法につきましては、計画始期となる 2025 年度(令和 7 年度)以降に検討してまいります。	無
19	4	●バスやタクシーの利用実績を伸ばすためのプランはたくさんあるのですが比較的若い方が利用できる内容になっていると感じました。それも大切だと思いますが、現在高齢者が多いことや将来的にも高齢者が増えることを考えると、高齢者が町内移動に便利なプランにも比重をおいた方がいいのではないかと思います。	本計画は、町の公共交通全体のマスタープランとして、「考え方」や「取り組みの方向性」を示す計画となっております。高齢者を含め、全ての方が移動手段として利用しやすい公共交通をめざしてまいります。 町内における外出手段の確保につきましては、計画(素案)54 頁、取り組み2-4に記載のとおり、公共交通だけでなく、	無

			地域の輸送資源を活かした方策などについて検討し取り組んでいきます。 また、計画(素案)57頁、取り組み3-3の主な内容に記載のとおり、現在、町で実施している「高齢者タクシー・バス利用券」について、より多くの外出機会に利用していただける仕組みとなるよう、町が公共交通事業者と連携して検討するとともに、高齢者が運転免許の返納を検討する際のサポートを目的として、運転免許を返納する前から公共交通を「利用できる」ように支援する方策を検討するほか、一人での外出や歩くことが難しい人を支援するため、福祉による支援などに関する調査・研究も進めていきたいと考えております。 なお、計画始期となる2025年度(令和7年度)以降、取り組みの具体的な実施内容や実施方法について検討し、取り組みを進める中で、追加調査等が必要となった場合には、対象者・地区等に対して改めて調査等を実施したいと考えております。 いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	
22	3	○将来的に高齢の方がもっと増えて、車を運転しなくなる方が増えると、車にかわる物が必要です。高齢者が利用しやすい公共交通について真剣に考えてほしいと思います。「利用しやすい」とは「安価であること」「乗る場所が近いこと」などアンケートでも答えられているので、ぜひお願いします。 ○住みやすい松伏町で、住む人が増えるよう願っています。よろしくお願いします。	意見 No.19-4の町の考え方をご参照ください。	無

24	2	●“車の運転ができなくなる不安”が多いこと、“福祉の個別送迎等を充実すべき”等の意見からも、よりきめこまやかな移動手段について調査・研究・計画を早急に対応していく必要がある。	意見 No.19－4の町の考え方をご参照ください。	無
26	2	●タローズバスのIC化、アプリやバス停に次のバスがいつくるのかわかるようにしてほしい。	計画(素案)53 頁、取り組み 2-3 の主要内容に記載のとおり、路線バス事業者が、料金のキャッシュレス決済の導入や更新などについて、継続的に検討します。 また、計画(素案)50 頁、取り組み 2-1 の主要内容に記載のとおり、これまで行ってきた路線バス事業者による運行情報の提供を継続し、わかりやすい案内について適宜検討するとともに、運行方法の見直しや更新などがある場合には、わかりやすい情報発信を行います。	無
27 ・ 28	2	高齢者になるとバス停まで歩くのも大変です。家の前まで小回りがきく車を社協などに数台確保し、利用者がどこからどこまで何時にお願いしますと、連絡を入れる。連絡を集約し、1人だけでなく数人まわって乗せたりしていく。運転者へ距離や働いた時間などを考慮し支払う。利用者は 200～500 円くらいなら代金として払えるでしょう。一人暮らしの高齢の方がたくさんいます。公民館や公園やお店に通えたら、健康で生きられることでしょう。高齢者は、もっと増えることでしょう。マイナスに考えるのではなく、つまりは、ひとりひとりが大切にされる公共交通を築きたいです。運転手は、半ばボランティアだと思います。時間が許されれば、私もやります。みんなが支え合う地域という意識を大切にしたいです。	意見 No.19－4の町の考え方をご参照ください。	無
31	2	・IC カードの支払い タローズバスでは IC カードが使用出来ずとても不便。交通系 IC カードの導入を早急に進めてもらいたい。	意見 No.26－2の町の考え方をご参照ください。	無
31	3	・高齢者の町内移動手段について 一人暮らしや家族に送迎を頼めない高齢者など、病院、スーパー等への移動手段がなく困っている方が多い。	意見 No.19－4の町の考え方をご参照ください。	無
32	1	・事業者の乗務員不足対策として	いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	無

		乗務員に対し、松伏町内の空家物件を条件つきで家賃補助なしで定住していただくのはどうか。		
32	2	・2-4 の実施に大いに期待する 町民アンケート結果「運転が出来なくなった時の不安」「移動手段がなく外出をあきらめている」との解答に対し、供給する側の事情を優先するのではなく、利用者への調査を丁寧にすることが重要と思う。現在行われているあすか病院の巡回バスを何度も見ているが、私の確認した限りでは利用者はいない。とても残念に思う。地域の輸送資源の活用を持続させるためにはニーズに合わせられる柔軟性が必要と思う。	意見 No.19-4の町の考え方をご参照ください。	無
34	3	(3)町内の公共施設等への移動で公共交通を使うことが困難な方、町外の鉄道駅を一旦利用することによるか車でしか町内の主要施設に移動ができない町北部地域の方、さらに住まいからバス停まで300メートル以上離れている公共交通不便地域の方々の移動手段の確保の必要性の有無をデータから検証し、有効な対策の実施を望む。 (2の(2)とも関連)	意見 No.19-4の町の考え方をご参照ください。	無
34	4	(1)第6次総合振興計画策定のための町民意識調査では、公共交通が不十分であることが若者の町外転出の主たる理由に挙げられている。公共交通の拠点づくりに向けた取り組み、BRT の整備、高速鉄道8号線の誘致活動、バスターミナルを併設した道の駅など、公共交通の整備に向けた取り組みを進めていく予定とのことだが、即効性に乏しい。喫緊の施策を望む。またバスターミナルの公共交通網における既存公共交通との連結させる位置づけ・役割・有効性を明確にされたい。	本町の未来を担うこどもや若者の皆さんが、進学や就職などにあたり、交通が転出の理由とならないよう、計画(素案)55 頁、取り組み 3-1 に記載のとおり、都心へのアクセス向上が期待できるBRTの整備、高速鉄道東京8号線の誘致活動などを継続して行いたいと考えております。また、路線バスやタクシーなどの公共交通をつなぐための拠点としての役割を持ち、町内での円滑な移動を支える公共交通体系の形成を目指すため、「バスターミナルを併設した道の駅」の設置について、事業採算性などを踏まえながら推進していきたいと考えております。	無
42	1	今はまだ運転していますが、数年後車で出られなくなると、買い物などが不安です。	意見 No.19-4の町の考え方をご参照ください。	無

・路線バスなどについてのご意見に対する町の考え方(※素案の修正無)

意見 No.	ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
1	1 バスの運行について、特に北越谷駅へのバスは持続的に確保していただきたいです。北越谷駅は日比谷線の始発駅となっており、都内への通勤時に座って乗ることができる極めて便利な駅です。他の近隣の駅からわざわざ北越谷駅まで移動して始発電車に乗り換える方もいるほどです。これを考えると松伏町は北越谷駅までの相当数のバスを擁しており、便利な町であるとアピールできると思います。	路線バスにつきましては、本町が有する大変貴重な公共交通であると認識しており、将来にわたり外出手段として確保・持続していく必要があると考えております。 路線バスの運行につきましては、計画(素案)47頁、取り組み1-1の主要内容に記載のとおり、利用状況などに応じたダイヤやルートなどの運行方法について、路線バス事業者において定期的な見直しを行いながら、公共交通を持続的に運行します。 なお、いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	
6	1 ・松伏町は、駅が無いので、車を利用しない人にとっては、バスが重要な交通手段だと思っています。私自身もよくバスを利用していますが、少し前にバスの本数が減り不便さを感じていました。(越谷レイクタウン駅行) 「わかば公園入口」を利用している私でさえも、不便に感じているのですから、不便地域の方たちは、もっと困っていると思います。利用者が満足すれば、利用が増えると思います。 私の周りでバスを利用している人の意見もお伝えしておきます。 ・南越谷行(松伏ニュータウン～から乗車)、朝の通学時間、越谷方面が混むからか、到着時刻前にもかかわらず、通過して乗れないことが何回もある。(バス会社には連絡済) ・越谷駅行きを再び作って欲しい。 ・利用する方が高齢者、小さな子供を連れた人も多く、バスがコンパクトになった(座席数が少ない)ために移動中立てているのが危険。(南越、レイクタウン方面)。	意見 No.1-1の回答をご参照ください。	無

		・本数を増やして欲しい。	
7	2	持続可能な公共交通(現状 17 路線、目標 17 路線) 路線を維持する方向性かと思うが検討の余地有り。乗降者数が少ない路線は減らす。北越谷線の通学時間帯などは増便。越谷駅行きの復活を検討。それらの対策を考え合わせて方策を練る。そうすれば P36(3)に記載されている PTA の人や高校生の不満も解消されるのでは。	各種調査の結果を基に課題・着眼点を整理し、課題に対する基本方針として「基本方針1 持続可能な公共交通」を掲げ、今回の計画期間となる 2025 年度(令和 7 年度)～2029 年度(令和 11 年度)の 5 年間においては、路線数を維持することを目標としております。 なお、計画(素案)47 頁、取り組み 1-1 の主な内容に記載のとおり、利用状況などに応じたダイヤやルートなどの運行方法について、路線バス事業者において定期的な見直しを行いながら、公共交通を持続的に運行します。
13	1	バスの運賃が高く子供を週 5 回 塾やサッカーのクラブチームで越谷駅まで送迎をしている。 帰りが夜 10 時になる為中学生には自転車では危険なのと中学生で大人料金往復 700 円ではバス代のみで1ヶ月 14000 は払えない。 せめて、学生乗り放題のサブスクなどあれば利用したい。 頑張っている中学生、高校生に補助金をお願いしたい。 駅が遠く、雨の日も自転車で駅まで行く事もあります。 せめてバスを使わせてあげたい。 もう少し利用しやすい金額にして欲しい。高校生まで子供料金でいけたら嬉しいし、利用頻度も高くなる。 今子供 3 人いる為、たまに駅まで 4 往復しています。 どうか、子育て世代の負担を減らして欲しい。 私の周りでも将来スポーツでプロを目指している松伏の子供は沢山います！ 中学で遠くまで毎日クラブチームへ行って頑張っている子、駅の近くまで塾に通っている子、少し遠い高校などで頑張っている子のへの助け、親への負担も多く、少しでも助けてもらえたら助かります。 松伏のバス代は子育て世代には高いと有名です笑 どうぞ宜しくお願いします。	路線バスの料金につきましては、国(「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度」)によって定められているものであり、都市近郊ですと、基本的に距離に応じて計算し、上限運賃の範囲内で定めていることから、極端に高い料金設定ではないと考えます。 なお、事業者によっては学生や高齢者向けの定期券の割引サービスなども実施していることから、計画(素案)49頁、取り組み 1-3 の主な内容に記載のとおり、町と公共交通事業者が連携して、利用促進 PR を実施してまいります。

14	1	・鉄道導入は近隣の市町との協調にとどめ 町内外の移動はバス(茨急 タロウズ BRT など)の充実に力を入れるべき	意見 No.1-1の回答をご参照ください。
14	3	・北越谷 越谷 野田へ向かう路線より新越谷やレイクタウン(東武)、八潮(つくばEX)への路線を拡充すべき	意見 No.1-1の回答をご参照ください。
14	6	町と交通事業者との情報共有や意見交換は大切だと思う。利用状況を応じて細かく運行すべき	意見 No.1-1の回答をご参照ください。
14	8	バス路線は 現状に甘んじることなく、レイクタウン直行や東埼玉道を通して八潮駅まで行くルート等、需要に合わせて柔軟に運行 すべき。新越谷への増便も東京方面への利便性を考えると有効だと思う。 その分、北越谷や越谷、野田への路線は削減しても良いのではないかな？	意見 No.1-1の回答をご参照ください。
15	3	車が使えない人は結局駅までバスを使うことになるが、子どもの習い事などで駅まで行く時に中学生から大人料金は高すぎる。 中学生まで子ども料金にしてほしい。	意見 No.13-1の回答をご参照ください。
16	1	上河原からバス時々利用します 北越谷駅行きは 1 時間に 2 から 4 本有りますので十分ですが千葉柏によく行くので野田市駅行きが少なすぎます！ 1 時間 1 本も無い時間帯もあり計画が立てられません	意見 No.1-1の回答をご参照ください。
20	1	地域公共交通について そろそろ車の運転をやめようかなという時期になりました。ところが自宅からバス停まで 10~15 分かかりバスの本数も少なく、町外へも町内へも移動が大変です。 ・バスの便数を増やす ・バス停を増やす	意見 No.1-1の回答をご参照ください。
23	1	地域格差あり。(築比地、魚沼、大川戸)は路線バスの本数は少なく、バス停マデ遠い。役場に行くのには茨急でせんげん台に出て鉄道を利用して、北越谷から又、松伏役場に行く。	意見 No.1-1の回答をご参照ください。
26	1	鉄道はないが、区場所に合わせて、路線が選べる所が松伏の良い所！ (例)ディズニーランド→吉川駅、 東京ドーム→浦和美園、	意見 No.13-1の回答をご参照ください。

		浅草方面→北越谷、 東武動物公園→せんげん台、 その他→愛宕駅(野田) それによって、今後、鉄道やバスがもっと走り、利用しやすくなると良い。 ●現状、バス代が高額のため、バス往復代よりも、駅近の駐車場に停めた方が安くなり、バスの時間も気にせずに済む。 大人はしかたないかもしれないが、中学生以降の学割を定期券以外でもあると良い。		
27 ・ 28	1	元気に働いておられる皆さんやゆめみ野周辺に住んでおられる方は良いと思います。でも料金が松伏に入ったとたん高額になるので、バスは高いなと思います。下げられませんか。	意見 No.13-1の回答をご参照ください。	
31	1	車が使えない町民にとって重要な交通手段がバスではあるが、現状は全く満足いく便利な交通機関にはなっていない。 バスの本数、バスの行き先、通勤時間帯の渋滞での遅延、IC カードを使用できないなど、沢山の課題があると思います。また高齢者の町内移動の手段がないことが今後の一番の問題点だと思います。新しいことを考えていくことも大事ですが、現状あるものをより良くしていきバスの使用率をあげていくことが必要かと思います。 ・バスの本数について 減少することはとても困るが、バランス良く時間を考えてもらいたい。 通勤時朝がものすごく早い時間帯など、バスが少なく不便。 越谷レイクタウン駅行きのバスの本数が少な過ぎる。 ・行き先 南越谷行きは通勤時間帯の渋滞が多く時間がかかる。越谷駅行きを作ってもらいたい。せんげん台行きは乗れる場所が少なく使用しづらい。 駅がない松伏では、せめてバスはもっと便利で誰でも利用しやすいものにして頂きたいです。	意見 No.1-1の回答をご参照ください。	
39	1	築比地に住んでいる。町の公共交通機関格差感じる。バスはたまに利用する、町外の用事で、せんげん台駅行き最寄りのバス停まで距離 800m(徒歩)、バス本数が少	意見 No.1-1の回答をご参照ください。	

		ない。1本逃がすと予定が成り立たない、バス通りは道幅(歩行者用)狭い。トラック往来激しい。		
43	1	松伏から越谷駅、越谷レクタウン駅まで出かけるのには、必ずバスを利用しないと駅まで出られず、バス利用するためには、お金がかかるし、バスも1時間に2～3本しかなくて不便です。	意見 No.1-1の回答をご参照ください。	

・バスターミナルを併設した道の駅についてのご意見に対する町の考え方(※素案の修正無)

意見 No.	ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
1 3	バスターミナルはいなげや松伏店のある松伏ショッピングセンター周辺に設置すべきと考えます。これは日々通うこととなるスーパー利用率で町民の半数以上がいなげやであるというデータがあるためです。場合によってはけやき公園を移設して設置することも考えてよいと思います。どうしてもバスターミナルは道の駅に、ということであれば町内から同場所へ移動できるコミュニティーバスは運行すべきと考えます。これによって高齢者の買い物が便利になると思います。また、グリーンスローモビリティを導入するのであれば、このショッピングセンターを拠点にすべきです。 財政的な問題で道の駅の設置には反対です。全国的に道の駅は車中泊などによって駐車場問題が発生しています。このような状況でバスターミナルを設置してパークアンドバスライドを促進しても駐車場の確保などが難しくなるのではないのでしょうか。また、道の駅の設置場所は承知していませんが、町民の居住地から離れている場合にはほとんど使用されずに負の遺産になることが懸念されます。バスターミナルを設置しても結果的に北越谷駅へのアクセスの方が利用されると考えるからです。	地域公共交通計画は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」(以下「国が定める基本方針」という。)に基づき作成していくものとなっております。 国が定める基本方針の中で、「地域が目指すべき将来像及びその骨格となる公共交通軸を具体的かつ即地的に定めるとともに、その将来像の中で公共交通が果たすべき様々な役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めることとする。」と示されております。また、まちづくり等と一体で地域公共交通を考えることにより、地域公共交通サービスの充実と利用者の増加とを一体で実現することが必要とされています。	無
2 2	「道の駅」とバスターミナルの併設は「道の駅」を前提にしたもので、「道の駅」は6次総でも条件つきで述べています。それを公共交通と結びつけるには無理があります。 公共交通と道の駅は独自の問題として考えてください。	したがって、計画(素案)の2頁に記載のとおり、本町が目指すべき将来像を定めた、まちづくりの最上位計画である松伏町第6次総合振興計画に即すとともに、関連計画と連携を図りながら進める計画となります。	
7 4	本町の上位関連計画等 「道の駅」の構想は現段階では決定事項ではないと聞いている。私個人としては「道の駅」は反対。理由は収支の見込みが立っていないから。今や各自治体も企業のようにいかに財政を豊かにし予算を作り出すかに、しのぎを削る時代。箱物を作るだけでは次の世代にツケを回すようなもの。もっと“もうける”という発想で考えませんか? 「道の駅」のPR効果という点に関しては、トラックの運転手さんに知られる程度で、それ程効果はないでしょう。「松伏町を知ってもらおう」ということに関してもっと真剣に考えてください。今が旬の※※※※君に頼んで町の名前を広めてもらうの	そのため、松伏町第6次総合振興計画においては、路線バスやタクシー、また、現在調査検討を進めているBRTに乗り換えることができる「公共交通の拠点づくり」として、「事業採算性などを踏まえたバスターミナルを併設した道の駅」の設置を推進する旨明記していることから、本計画においても、路線バスやタクシーなどの公共交通をつなぐための拠点としての役割を持ち、町内での円滑な移動を支える公共交通体系の形	

		もいいでしょう。難しいでしょうが、ここは町長さんに直談判をお願いしたいです。石川遼君のファン層へのアピール、※※※※君もいいですね。どんどん町をアピールしてもらいましょう。シクロクロスの聖地として盛り上げる。カレーもいいですが、やるならやるで NHK 首都圏版に情報を送るとか。町の職員で難しければ PR 会社を使う手もありますよ。皆でアイデアを出し合って盛り上げましょう。それと最後にどんな年齢、年収、生活スタイルの人に松伏町に来てほしいか。広告の世界ではターゲット、SNS ではペルソナと言いますが、まずはそこを明確にした方が良くと思います。それによってプロモーションのやり方が変わってきますから。	成を目指すため、公共交通の整備に向けた取り組みとして明記しております。 なお、バスターミナルを併設した道の駅の整備については、本計画においてその実施可否を決定するものではなく、別途事業採算性などを踏まえて判断していくこととなり、事業の進捗により、適宜、情報提供を行ってまいります。	
8	1	道の駅とバスターミナルを一体的に進めるのは問題である。道の駅の今後については周囲の自治体の状況や全国的に見ても道の駅が発展する状況には至っていない。よってバス路線と道の駅構想については切り分けて検討を進める必要がある。		
10	2	また、何度も”賑わいの町づくり”としてバスターミナル併設の道の駅設置構想が出てきますが、将来 負の遺産となるのではないのでしょうか。根拠は、近くに庄和・杉戸に道の駅があり、杉戸は農産物が安くて豊富にあり人気ですが、松伏ではそれは難しいと思います。看板となるような商品が用意できるのでしょうか？八潮には国と一体で広大な道の駅が計画されています。このような状況では困難ではないのでしょうか。		
11	9	⑨バスターミナルを併設した道の駅により公共交通が発展するように描いていますが、バスの需要を喚起できるとは思えません。		
14	2	・採算の見込みのない国規格の「道の駅」を目指さず、東埼玉道沿いのバスターミナルを充実させる		
17	1	3-1「本町の上位・関連計画等」NO1松伏町第 6 次総合振興計画 「バスターミナル」は誰が利用すると思われますか？町内の方で利用する方が多いと思えないです。観光客が来るとも思えないです。町内外において一家に 1 台車を所有しています。誰が利用すると思われますか？仮に設置にあたり松伏町の負担額、年間の収支をお聞きしたいです。「道の駅」についても同様です。町内の方が永続的に利用すると思えないです。観光客や町外の方が永続的に利用すると思えま		

		せん。仮に設置にあたり松伏町の負担額、年間の収支をお聞きしたいです。また根拠もお聞きしたいです。 今後、新規事業に対しては、P2の(2)にあるように、地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通へ・・・とありますように、松伏町の負の遺産とならないよう、子供たちも負担にならないようにしなければなりません。		
18	2	道の駅建設前提の公共交通計画になっているのではないか。道の駅建設による町の財政負担、建設後の収支計画などもっと明らかにして道の駅建設の是非とともに、公共交通計画を考える必要があるのではないか。		
22	2	○バスターミナル構想ですが、バスターミナルという立派な所ができたとして、そこまでどのように行くのでしょうか。道の駅構想も未定なのに、交通問題と関係づけるのは無理があります。反対です。		

・高齢者タクシー・バス利用券についてのご意見に対する町の考え方(※素案の修正無)

意見 No.		ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
3	4	交通弱者対策・高齢者のために、移動スーパーができました。バス券・タクシー券のさらなる改善(利用しやすい・補助の増額)をお願いできたらと思います。	計画(素案)57頁、取り組み 3-3 の主な内容として高齢者タクシー・バス利用券の仕組みの検討を記載しております。より多くの外出機会に利用していただける仕組みとなるよう、町が公共交通事業者と連携して検討してまいります。	無
19	3	●12 ページの分布図と 6 ページの分布図を重ねると、大川戸、金杉、築比地の一部で路線バス停 300m圏外に1人暮らしの高齢者を含む人口が多いことがわかります。バスを利用するにはかなり困難だと思います。現在タクシー券が発行されていますが、使用制限や1枚あたりの金額が使いづらいとの声も聞きます。バスが利用しづらいため早急に改善する必要があると思います。		
21	1	公共交通について現状の対策では不十分です。 バス券について 北越谷駅まで 340 円かかります。バス券 200 円使用 140 円プラスして支払わなければなりません。 バス券の増額と、パスモなどでも割引きが使えるようにしてほしい。 タクシー券について 役場、銀行、病院、スーパーまでの足がありません。コロナでタクシー券 1,000 円を使用した、行来だけで帰りの分は足りません。タクシー券の増額を望みます。と同時に家に迎えに来て行来先まで送ってもらえるデマンドタクシーがあるとよいと思います。		
29	1	○タクシー券が以前3枚だったのが5枚に増え、母がありがたく使わせて頂いております。同居はしていますが、家族が日中働いているため、朝、病院に母を送り、帰りはタクシー券を利用して家に戻ります。高齢で足も悪く、病院に行くことが多く年間5枚のタクシー券が足りていない状況です。 県内の他の市町では、10枚以上のタクシー券を配布している所もあるようです。5枚以上のタクシー券の配布を要望します。		
31	4	バス、タクシー利用券はあまりにも金額が少なく便利とは言い難いものである。		

		駅がない松伏では、せめてバスはもっと便利で誰でも利用しやすいものにして頂きたいです。		
37	2	②免許返上の年齢になり、バス券の補助やタクシー券の補助はありがたいと思います。使ってみて券や金額を別々に提出するので降りるときもたついて、まわりに迷惑をかけてしまいます。補助券ではなく「無料のパス券」など検討していただきたい。		

・各種調査などについてのご意見に対する町の考え方(※素案の修正無)

意見 No.		ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
3	2	「赤岩入口・小河原・松伏ニュータウンショッピングセンター・わかば公園入口」乗降の多いバス停を選定とありましたが、これでは不便地域の人声を聞くことができません。むしろ、乗降の少ないバス停の利用の方からの声を聞いていく必要があると思われる。	計画(素案)20 頁に記載のとおり、町全域を対象に、基礎調査として「松伏町の公共交通についての調査(町民へのアンケート)」を実施しており、乗降の少ないバス停等がある地区にお住まいの方や、バス停までの距離が「不便」と思う方からも回答をいただいております。 しかし、「松伏町の公共交通についての調査(町民へのアンケート)」では、路線バスを実際に利用している人からの回答が少なかったことから、路線バスを実際に利用している人の現状や直接ご意見などを把握するために、路線バス事業者と相談し、乗降の多いバス停を選定し、基礎調査を補完するため「路線バス利用客へのアンケート」を別途実施いたしました。 計画始期となる2025年度(令和7年度)以降、取り組みの具体的な実施内容や実施方法について検討し、取り組みを進める中で、追加調査等が必要となった場合には、対象者・地区等に対して改めて調査等を実施したいと考えております。 なお、いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	無
17	2	「松伏町公共交通についての町民アンケート」について 調査対象者が16 歳以上 3000 人を無作為抽出としているから、本当の公共交通空白地域の声がわからない。大川戸、魚沼、築比地、金杉の本当の声を知り、対策を立てるべき。 「弱者に優しい町づくり」を松伏町のビジョンにして頂きたい。 P3の松伏町の地図と P5 の現在のバスルートを見ていただくと、今回のアンケートだけでは本当に困っている人の意見が反映されていないと断言できます。		
18	4	「自宅が最寄のバス停までの距離 300m程度」が 28.6%、「自宅が最寄のバス停までの距離不便だと思わない」61.9%となっている。松伏の状況を考えると「自宅が最寄のバス停までの距離 300m程度」に住んでいない人が少なくないと考えられる。「交通不便地」の声をもっと聴く調査が必要ではないか。たとえば自治会を通して町民アンケートを広く実施するなど考える必要があるのではないか。		
22	1	○今一番困っている方、交通不便な地域(バスの本数が少ないなど)に住んでいる方の意見をしっかり聞いてほしいです。格差がありますから。		
24	1	●バス路線・運行回数・利用者の年齢・利用目的等、北部と南部で大きな違いがある。地域別にきめ細かく調査し実態把握をしてほしい。バス利用者の調査場所は南部のバス停しかない。❝今のままでいい❞と回答しているのは路線が充実している地域の人、その結果を町の方針に反映させるのはとてもおかしい。		
25	1	2-1「調査の実施概要」		

	・調査場所にかたよりがあります。ひんぱんにバスがくるところで聞きとりしていませんか。もっと、北の方の築比地や大川戸、魚沼、金杉、それと赤岩方面でも実施すべきです。 ・もっと地域に入りこんで、各地域、たとえば私、築比地の大正大学前に住んでいるのですが、住宅地に入り、地域に密接した形で実施して下さい。もっと、その地域がかかえている交通事情が明らかになってくるはずです。 ※こういう調査をもう1度、あらためて各地域ごとに実施してください。交通弱者の把握とその解決を！！ そこに住んでいる人の声を 不便地域をリアルにつかんでください。お願いします。	
--	---	--

・まちづくりなどについてのご意見に対する町の考え方(※素案の修正無)

意見 No.		ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
3	5	多紙にわたる公共交通計画づくりお疲れ様です。 今後も重点戦略として掲げている「子どもや高齢者にやさしいまちづくり」「次世代につなぐ活気とにぎわいのあるまちづくり」を目指す公共交通づくりをよろしくお願い致します。	今後も、本町の最上位計画である松伏町第 6 次総合振興計画に基づきまちづくりを進めるとともに、公共交通の充実を図ってまいります。	無
6	2	移動スーパーを楽しんでいる方の声も聞きます。メロディーの移動スーパーで購入して、そのままお昼ごはんをメロディーでお友だちと一緒に食べているそうです。(ご高齢の方で、集まる日にしているそうです。)一人暮らしの方たちの交流のきっかけになっていてとても素敵だなと思いました。ぜひこういった、地域の方たちの交流のある、まちづくりを宜しくお願い致します。	移動スーパーを楽しんでいただいている方のお声をいただき、町としても大変嬉しく思います。 移動スーパーにつきましては、計画(素案)57 頁、取り組み 3-3 の主な内容として記載のとおり、買い物支援と地域の見守り活動推進に関する協定に基づき、町として協力してまいります。	
12	1	若い世代に魅力的な町づくりが必要。イベントやお祭りなど。松伏には美味しいお米や野菜、カフェなどが増えている 町外からも買いに来る話も聞く。だからこそ、活気づけるためにイベントをしお年寄りや子供たちの集まる場所作りをしながらたくさんの人にまずは知ってもらい、買ってもらい、好きになってもらうアピールが必要。	本町の最上位計画である松伏町第 6 次総合振興計画に基づきまちづくりを進めるとともに、公共交通の充実を図ってまいります。	
31	6	2.30 代の若者たちでも松伏を良くしていきたいと考えてる人は沢山います。 もっと町民の声を聞き、町民と一緒に町づくりをしてもらいたいです。 宜しくお願いします。		
40	5	○老人(私も夫も 85 才、86 才)が楽しめる町であるように例えば、敬老の日は楽しい日をすごさせたり、ボールをなげたり、花を生けたり、お手玉をしたり、もっと楽しい町になるようお願いします。		

・高速鉄道東京8号線などについてのご意見に対する町の考え方(※素案の修正無)

意見 No.		ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
1	2	地下鉄8号線の誘致について、駅設置のための予算を町が負担することとなるのであれば駅は不要だと思います。これは将来的な財政不安を誘発するからです。上記のとおり、松伏町は北越谷駅にアクセスすれば非常に便利であり、負担が大きいのであれば駅の設置は不要であり、その予算はバスの持続的な運行に活用した方がよいと考えます。	高速鉄道東京8号線の誘致は、都心部へのアクセスの利便性向上が期待され、町も大きな発展が期待されることから、計画(素案)55 頁、取り組み 3-1 の主要内容に記載のとおり、沿線自治体や関係団体と協議しながら、関係機関への要望活動などを継続して行います。 その一方で、駅の誘致、また、それに伴う周辺整備について町の負担は大きいものとなりますが、国の補助制度の活用を検討するとともに、計画的な基金への積立なども実施してまいります。 なお、鉄道建設にあたり必要な費用等については、現在検討中であることから、公表できる時期になりましたら、適宜、情報提供を行ってまいります。	無
15	2	松伏に電車が通ると聞いて引っ越してきたが、一向に電車が通らない。		
18	3	8号線ができると便利になることは考えられるが、将来の人口減少、古くなったインフラの更新のための財政負担を考えると、8号線建設費をどのように生み出すのか計画はどうなっているのか明らかにしてほしい。建設に際して町の負担はないのか、それとも負担がどれくらいを想定しているのかを現在の想定を明らかにすべきではないか。		
43	2	松伏町にバス以外に電車利用できる駅を新しく作ってほしいです。予算など公共なので大変だとは思いますが…。		

・指標についてのご意見に対する町の考え方(※素案の修正無)

意見 No.		ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
18	5	「町内の公共交通を利用する町民の割合」の路線バス 59%→69%としているが、「年間輸送人員」は 344 万人→344 万人となっており変化はない。これは人口減を考慮しているのか。	「町内の公共交通を利用する町民の割合」は、基礎調査における、町内の公共交通の利用頻度に対する「年数日以上利用する」回答割合(日常生活で利用する人の割合)について、現状値から増やすことを目標としており、「町内の公共交通の年間輸送人員」は、町内の公共交通の年間輸送人員(延べ人数)となります。 お見込みの通り、人口が減少する中でも、各取り組みを進めることで「町内公共交通を利用する町民の割合」を増やし、「年間輸送人員」を維持することを目標としております。	無

・その他のご意見に対する町の考え方

意見 No.	ご意見	町の考え方	素案の 修正の 有無
3	1 背景・目的 「高齢化」が進む中、クルマを運転しない高齢者などの日々の外出手段として公共交通の重要性はますます高まっていく。」という背景のとらえ方だけでなく「地域差がある。」ことにもふれていただきたい。これが抜けていたため、後のアンケートの調査場所にかたよりがあったと思われます。	クルマを運転しない高齢者などの日々の外出手段として、公共交通の重要性はますます高まっていくと考えております。 なお、アンケートの調査場所につきましては、「各種調査などについてのご意見に対する町の考え方」をご参照ください。	無
4・5	1 まずは、この地域公共交通計画(素案)を町民が知る手段として、公開場所が限られている事、又はホームページを開く事があげられていますますがすべての町民がパソコン・ケータイを操作できるとは限りません。又、公開場所に出向くにも、時間、移動手段が必要となります。(地域によっては車、バス等) そこで、町民に毎月配布される広報まづぶし又は、回覧板に、素案を載せる事を提案します。膨大な資料なので、抜粋し、たとえば、町民アンケート調査だけでも載せるなど。こういうアンケートをとっていたのかと知る事が出来ると思います。 公共交通に大きな地域格差、交通不便地域の改善を主旨としているからこそ町全体の人に関心をもってもらいたいのです。知る事が重要だと思うのです。(このアンケートの問題点にも気づいてくれるかもしれません)	本計画(素案)については約60頁の資料となることから、広報紙上では意見募集の実施についてお知らせをし、町ホームページへの掲載と各施設での閲覧という形をとっております。 本計画(素案)に対する意見募集については、「松伏町町民意見反映手続制度」に基づき実施しており、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。	無
9	1 P45からP57 今後の取り組み、P58からP62 今後の進め方の内容について意見を述べる。 最上位計画「6次総」取り組み課題 今後5年間最も力を入れる施策 第一位「充実した公共交通網(線ではない)の整備 42.5% 課題解決に活性化協議会の立ち上げに敬意を表します。鉄道もないバスもないまちへの危機感は町民、皆さんとも共通認識である。 達成目標が「路線の維持」であり、重点施策のP61の利用者割合10ポイント改善と意思の醸成で輸送人員344万の5年後の確保に疑問と不安が残る。バス会社とこの目標値の妥当性のコンセンサスがありますか？	本計画を作成するにあたっては、松伏町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)において協議をしております。町内公共交通事業者(路線バス事業者2者及びタクシー事業者2者)にも、協議会の委員として協議の場にご参加いただいております。計画(素案)59頁から61頁に記載の評価指標及び目標値について承認をいただいております。 町内路線バスの路線数の維持については、公共交通を取り巻く環境が厳しい状況にある中、路線バス事業者と町などの関係者が連携しながら、本町の公共交通が将来にわたって持	無

		私なりに現状調査をしてみた、エローラ・北越谷線の83本 松伏町の乗降人数28%、越谷市民72%であった。 路線維持はバス会社の経営改善で成功するものと理解している。ゆえに23年度の越谷市利用の輸送人員のデータの入手と開示を要求する。なぜなら町民も82%が北越谷、南越谷である。バス待ち、まち愛5施設、S&B2箇所増設、マイ時刻表配布の効果は薄い。越谷の福田市長に協議委員1名の参加を要望する。共に、利用率向上の有効施策を探るべきである。 現段階で指標と目標値設定の重点施策だけでは、路線17の維持と344万人の担保は不安が残る。追加施策と深堀すべきである。運転者確保も単に求人活動の実施ではおぼつかない。若手に優遇策や定住策の展開を期待する。 冒頭の交通網の路線(線でない)、面の構築(生活、病院、バスタまで足の確保など)取り組み課題の「外出手段の充実確保」今できること、新たなモビリティは全容が明確になってからでも遅くない。 高齢者向けでないキックボやEVだけでなく、外出して「自立移動」手段、家族に頼らない移動システム構築を重点施策に格上げして指標化と目標値化の希望する。 PDCA サイクルを特にレビューとチェックの時間を割いてほしい。弱いと思います。改善活動のゴールは、路線数17も否定はしないが利便性の向上なら「本数」併記すべきである。 新たなP54の輸送資源は検討後、可及的速やかに手足が動かせる。指標と目標値の実施項目にして実現可能性を高めて欲しい。多く取り組み課題の場所に残されたままだと、企業なら死に体に成り得る。 私は長いこと大手の企業経営と中小の経営改善の活動をしている。今でも経営の一翼にはいる。	続するように取り組むとともに、これまで町内の路線バスをあまり利用していなかった方にも利用していただけるような取り組みを進めることが重要であると考え、計画(素案)45頁から57頁のとおり今後の取り組みを定めたところです。 各取り組みの実施体制などについては、2025年度(令和7年度)以降の5年間で、具体的な実施内容及び実施方法について検討し、関係者と調整しながら取り組みを進めてまいります。 なお、いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	
11	3	③障害者・子育て世代の視点の言及がないのでは？	本計画は、町の公共交通全体のマスタープランとして、「考え方」や「取り組みの方向性」を示す計画となっております。障がい者や子育て世代の方を含め、全ての方が移動手段として利用しやすい公共交通をめざしてまいります。 なお、本計画を策定するにあたり実施した意見交換会において、子育て世代となる松伏町PTA 連合会役員の皆様から	無

			直接ご意見等を伺っており、計画(素案)50 頁の取り組み 2-1 や 51 頁の取り組み2-2に、ご意見等を反映しております。また、一人での外出や歩くことが難しい方に対しても、計画(素案)57 頁、取り組み 3-3 の主な内容として福祉による支援などに関する調査・研究を進めていくこととしております。	
11	5	⑤築比地・魚沼地域住民は車で南桜井駅周辺の商業地域に行くことが多い。築比地・魚沼地域に春バス(春日部市営)の乗り入れが可能になれば、南桜井駅周辺の商業施設を利用しやすくなる。	いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。	無
15	1	ゆめみ野 4 丁目からたから幼稚園に向かうローソン脇の道に信号機をつけて欲しい。 習い事等で子どもたちがその道を突っ切ることが多く危ない。 せめて横断歩道をつけて欲しい。	いただいたご意見につきましては、今後の参考となるよう担当課と共有させていただきます。	無
17	3	P7 の「一人暮らしの高齢者(松伏町)」から急増している点を見ると、通勤・通学者の公共交通の利便性以上に重要であるはず。 移動面の弱者とは自力移動が困難な方を表し、 (1)バス停まで歩いていくことが困難で、通院、買物等が不便な方 (2)マイカーを持っていない、通院、買物等が不便な方 ※通勤、通学で不便を感じている方と分けて考えるべき	本計画は、町の公共交通全体のマスタープランとして、「考え方」や「取り組みの方向性」を示す計画となっております。一人での安全な移動が難しい、いわゆる移動制約者の方も含め、全ての方が移動手段として利用しやすい公共交通をめざしてまいります。 なお、取り組みにつきましては、計画(素案)47 頁から 57 頁に主な内容を記載しており、具体的な実施内容及び実施方法につきましては、計画始期となる 2025 年度(令和 7 年度)以降に検討してまいります。	無
19	2	●以前運行していた町内循環バスがなぜ廃止せざるをえなかったのか記載されていませんが、今後の地域公共交通を考える場合その分析や教訓を生かすことが必要ではないでしょうか。	町内循環バスを運行していた時期(平成 12 年 10 月～平成 17 年 3 月)と比較し、人口減少や少子高齢化、全国的な乗務員不足の深刻化など公共交通を取り巻く環境が変化しております。過去の町の交通施策を含め、さまざまな事例について調査研究するとともに、公共交通事業者と意見交換しながら、現在の町の実情に合った地域旅客運送サービスについて検討を進めてまいります。	無

23	3	※自転車道路の整備も考えて下さい。	いただいたご意見につきましては、今後の参考となるよう担当課と共有させていただきます。	無
24	4	●今後は、町だけでの対応ではなく、まわりの市町村(春日部も)との連携い、さらには県や国レベルでももっとしっかりと考えていかなければならないことだと思う。	本計画を作成するにあたっては、松伏町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)において協議をしており、国や県をはじめ、関係する公共交通事業者、道路管理者など、さまざまな関係者に協議会の委員として協議の場にご参加いただいた上で、協議を重ねてまいりました。本計画策定後も引き続き、協議等を行ってまいります。 なお、本計画の計画区域は松伏町全域としていることから、現在近隣市の関係者は協議会委員としてご参加いただいておりますが、いただいたご意見につきましては今後の参考とさせていただきます。	無
29	3	○「意見交換会」をもっと住みやすく明るい展望のある町にしていくために、公共交通のみならず、色々な問題点を一緒に考え、町民の意見を出しあい、検討している場がもっとあるとよい。	いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。	無
31	5	公園の整備がいきとどいてない場所が多いと感じています。子供から高齢者まで、誰もが使用しやすい環境整備をお願いしたいです。緑の丘公園とエローラ以外の公園が特に気になります。 田中第二公園でバスケットゴールが撤去され使用出来ないことがとても残念です。再度設置を検討してもらいたい。子供達のがのびのび遊べる環境作りをお願いします。	いただいたご意見につきましては、今後の参考となるよう担当課と共有させていただきます。	無
34	1	(1)調査結果やアンケートから鉄道駅のない町として地域の公共交通網の現状、住民ニーズを的確に把握して、具体的な課題と対応策を明確にした地域公共交通計画を作成し、着実に実行に移してもらいたい。	地域及び公共交通の現状整理・各種調査等実施した上で問題の要点を整理し、今後に向けた課題に対応するかたちで基本方針を定め、3つの基本方針のもと、目指す姿の実現に向けた取り組みとして、計画(素案)47頁から57頁に主な内容を記載しております。 なお、取り組みにつきまして、具体的な実施内容及び実施方法は、計画始期となる2025年度(令和7年度)以降に検討してまいります。	無

34	2	(2)町にとって公共交通は生活のために必要不可欠なもので、電気・ガス・上下水道などのインフラと同等との強い認識を持ち、住民サービスの必須項目として真剣に取り組んで頂きたい。そのために、町の方針をしっかりと定め、早急に民間会社と情報収集や具体策についての話し合いを行い、事業化を進めて頂きたい。現状維持の施策だけではなく、真の解決策を実行し、町民の満足度を高めることを望む。	意見 No.34-1の町の考え方をご参照ください。	無
35	1	35ページ 意見交換会が少なすぎます 1回や2回で理解できるわけがありません 町民と交通公共事業者との意見交換も必要だと思います 利用する人は限られてるので日頃から利用してる人の意見は特にちゃんと拾うべきです 時間がないのならホームページやアプリなどスマホから常に意見を書き込める場所を作って頂きたい 本当に町民を笑顔をしたいのなら早急に事業を進めるべきだと思います 正直公共交通機関が機能しなすぎて利用したいと思いません 大変だとは思いますがよろしくお願い致します	意見 No.34-1の町の考え方をご参照ください。	無
36	1	「町内エリア限定の専用車両を置く」は、やってみないとわからない。	計画(素案)51頁、取り組み2-2の主な内容として「タクシーの待機スペース・待機車両の確保の検討」を記載しております。具体的な実施内容及び実施方法につきましては、計画始期となる2025年度(令和7年度)以降に検討してまいります。 なお、具体的な事業実施に当たっては、その内容によっては、追加調査や関係者等との調整のほか、試行(試験運行、モデル事業の実施)などを経て検討を進めていきたいと考えております。	無
37	1	① 松伏地区内は路線バスが比較的に多く、北越谷・吉川などには行きやすいと思いますが、北部地域の方は同じ町民としても不便をきたしています。隣接する野田	いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。	無

		市・春日部市との協議をすすめて連携してはどうかと考えます。松伏はエローラがあるので、そこをメインにつながれると良いと思います。		
38	2	○選挙の時、足がないので投票所に行きたくても行けないので、棄権している人もいと聞いた。投票率を上げるためにも、投票日の朝・晩は除いて日中だけでも時間を決めて、投票所が遠い地域には、送迎者等の手配ができないものか。	いただいたご意見につきましては、今後の参考となるよう担当課と共有させていただきます。	無
39	3	自転車専用道路の整備もしてほしい。築比地地区は坂が多い、バス通りから、北部センターに行く坂は広くなり通やすくなった。しかし筑波病院周辺の坂は道幅狭くカーブで先が見えない。また、病院入口から正面玄関まで急勾配になっており、入り口が危い。	いただいたご意見につきましては、今後の参考となるよう担当課と共有させていただきます。	無
40	1	私は松伏町から(北越谷駅)しか知らない。大川戸バス停は知らない。松伏から北越谷駅までしか利用したことがない(居住八年目)。バスは走っているのは見るが、何駅とかどこにいくのかわかりません。知る必要があると思っている。(知らない人がいっぱいいると思います。	基礎調査として実施した「松伏町の公共交通についての調査(町民へのアンケート)」においても、近くの路線の行き先等だけ、おおむね知っている方が多かったこと、また、路線バスがいつ来るかわからないなどのご意見も多かったことから、計画(素案)51頁、取り組み2-2に記載のとおり、わかりやすい案内表示の充実について、方策を検討しながら取り組んでいきたいと考えております。	無
40	3	○地域公共交通計画(素案)ではないけれど、現在のバスの使用はわかるがタクシーの利用料金のありかたがわからない。バス料金・料金はしっかりと表示されるから問題はないけど。 ○タクシーの運転手さんによって料金のねだんがちがうのです。私は腰が痛いので、夫は七年越しの病人(86才)なのでタクシー券はたすかります。料金が運転手さんまちまちなのです。行く時は押し車で行き帰りのタクシーを使って帰ります。いなげやから※※※※※※※※※※※2000mの所に我が家があります。いなげやでタクシーをたのむと、4人の運転手さんが料金がちがいます。1人は1000-、1人は800-、1人は1200-、1人は1,100円言われたまま支払いますがどうしてちがうんだろうかと。	同じ距離を乗車した場合に、お支払いいただくタクシー料金が異なることについて、以下の理由が考えられます。 ①タクシーが「時間距離併用制」を導入しているため 渋滞などで速度が一定限度(時速10km)以下になった場合、メーターが時間で上がる仕組みになっています。 そのため、渋滞や信号待ち、工事などで目的地への到着に時間がかかってしまった場合は同じ距離でも運賃に差が出ます。 ②迎車や予約でタクシーを利用したため 迎車や予約でタクシーを利用した場合、運賃とは別に迎車料金、予約料金が発生する場合があります。 ③タクシー運賃・料金の改定が行われたため	無

			埼玉県内のタクシー運賃・料金につきましては、国土交通省関東運輸局長より公示される運賃により改定が行われます。 近年では、燃料費の高騰、キャッシュレス決済導入に対するコスト、運転者の待遇改善等の必要性を理由に、運賃の改定が行われております。	
40	4	○毎日使うゴミ袋、今有料ですが無料に出来ないでしょうか。	いただいたご意見は今後の参考となるよう、担当課と共有させていただきます。	無
43	3	自家用車を持っていないと生活がとても不便です。高れいになればなるほど不安がいっぱいです…。	本計画は、町の公共交通全体のマスタープランとして、「考え方」や「取り組みの方向性」を示す計画となっております。高齢者を含め、全ての方が移動手段として利用しやすい公共交通をめざしてまいります。	無
19	1	町の発展と町民サービス向上にご尽力頂きありがとうございます。感想や意見を述べさせていただきます。箇条書きになりますが宜しくお願いします。 ●「第6次総合計画」で「人口減少幅を緩やかにすることをめざしている」ことを知り驚きました。子育て世代や若い方が暮らしやすい町をつくり、せめて人口維持をめざすべきではないでしょうか。	さまざまな貴重なご意見等をいただき、ありがとうございます。 今後も、本町の最上位計画である松伏町第6次総合振興計画に基づきまちづくりを進めるとともに、公共交通の充実を図ってまいります。	無
24	3	●高齢化が進み、バス停に行くのも困難になる人、車の運転ができなくなる人が増えます。家でじっとしているしかない人が増える未来はとても悲しいことです。		
24	5	築比地の80代半ばのAさんは坂のある道をバス停まで歩き、せんげん台の歯医者に通う。本を借る為、越谷駅にも行く。それでもだんだんバス停まで歩くのが大変になってきたと話していた。長期入院していた夫さんが亡くなったのをきっかけに都内の娘さんの近くに転居。今は歩いて病院にも図書館にも買い物にも行かれるとうれしそうに話します。		
11	1	①計画策定の背景・目的が明確に示されている。		
11	2	②通勤者・通学者の視点、高齢者の視点で検討されている。		
11	10	〈追記〉		

		私は、春バス(春日部市)・あいあい号(杉戸町)・豆バス(野田市)を1回ずつ試乗しました。試乗時間(約1時間)もルート(1ルート)も限定的ですが、試乗してみて気づいたことがあります。 ①午前9時過ぎ、南桜井駅で春バスに乗車。春日部支所→庄和中央病院→乗降自由区間→宝珠花→乗降自由区間→イオン春日部→南桜井駅 ※過疎地域には乗降自由区間がある。 ②午前9時過ぎ、アグリパーク杉戸から、あいあい号に乗車。細い道をくねくね走りながら、東埼玉総合病院→スーパー→杉戸町役場→帰路(逆コース)→アグリパーク杉戸 ※₁ 1日乗車券(400円)を購入すると幸手市市内循環バスに乗車可能 ※₂ 交通不便地をフォローするため、細くてくねくねした道路を通る。そのため車輦(定員9人?)は小型。 ※₃ 通勤・通学には向いていないかも… ③午前10時、櫛ホール(野田市)から豆バスに乗車。江戸川沿いに→七光台駅→川間駅に向かう。のべ6人、子供連れの親子も乗車。 ※₁ 使用車は小型バス。フロントの屋根についたえだ豆のオブジェが愛らしい。 ※₂ 豆バスの運行は、茨急バスと朝日バスが行っている。 ※₃ 1日乗車券(200円)を購入すれば、自由に乗り換えができる。		
40	2	(1)基本方針は1「持続可能な公供」(2)(3)地下鉄8号線誘致はすばらしいと思います……		
40	6	①ポイント・1 ②ポイント・2「調査の問題点」「地域公共交通計画の問題点」①②は「調査の問題点」「地域公共交通計画の問題点」は素案は又見ていません。今度見られることがあったら見ます。 ○何もわからないで「意見提出用紙」をかいて、今回は夫の病気と私の腰痛があつて何にもかけませんでした。人生は一回しかないなので何か書こうと思っているけど…できないだろうな。乱文でごめんなさい。		