

## 「小山市地域公共交通計画(案)」に対するパブリック・コメントの実施結果について

「小山市地域公共交通計画(案)」に対するパブリック・コメントの実施結果について、以下のとおり取りまとめましたので、公表いたします。

今回の意見募集に当たり、ご協力いただきました方々へ御礼を申し上げますとともに、今後とも本市の公共交通行政にご協力いただきますようお願い申し上げます。

### 記

#### 1. 意見募集の概要

- 1) 閲覧期間：令和4年12月20日(火)から令和5年1月20日(金)まで
- 2) 閲覧場所：市ホームページ、都市計画課、各地区出張所
- 3) 提出方法：郵送、FAX、電子メールまたは直接書面により都市計画課に提出

#### 2. 意見募集の結果

提出意見数：5人11件

#### 3. 提出された意見等の概要とこれに対する市の考え方

項目	ご意見	市の考え方
26頁 第2章 2-3 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿	<ul style="list-style-type: none"><li>・過度にマイカー中心になっていると思われる小山駅周辺を、歩行者、バス、タクシーが中心となるような計画を期待します。</li><li>・歩行者を優先した計画の追加をして欲しい。</li></ul>	<p>小山市は、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくり、歩行者中心のまちづくりを推進するため、国土交通省が募集するウォークアブル推進都市になっております。</p> <p>地域公共交通計画は、地域公共交通のマスタープランの性格を有し、上記のまちづくりのうち、主に公共交通に関する方針、施策を記載するものです。</p> <p>ご指摘のうち、自動車交通対策や歩行者空間整備については、他の行政計画に記載していくこととなりますので、ご理解ください。</p>
33頁 第3章 3-2 公共交通サービスの目標	<p>P29の「交通渋滞の少ないスムーズに移動できるまち」とあるが、交通渋滞により時々発生しているバスの遅延における対策として、市内の幹線道路についてバス優先レーンの導入は検討できないか。</p>	<p>交通渋滞対策として、バス優先レーン整備は有効であり、小山市においても将来的に整備が必要になる可能性があるかと承知しております。</p> <p>しかしながら、本計画の目標年度2025年度までに整備することは費用・期間の面で課題があり、現時点で整備の必要性が明確ではないため、施策には掲載しておりません。</p> <p>2025年度以降、交通渋滞対策として必要が生じれば検討してまいります。</p>

42 頁 第 3 章 3-4-3 運行計画	ピーク時 1 時間 2 本の運行になれば、利便性が高まり通勤・通学者が増え、採算性も向上すると考えるため、早期の実現を希望します。	運行本数は、公共交通のサービスレベルとして非常に重要であるため、マイカー利用者が通勤・通学等を公共交通に転換しうる最低限のサービスレベルを「1 時間 2 本」として、早期に満たすべく増便に取り組んでまいります。
42 頁 第 3 章 3-4-3 運行計画	<p>小山駅・間々田駅着時刻について「ターゲットとなる乗り継ぎ列車の発車 5 分前より前に到着するようにします」とあるが、駅のサイズや、通勤・通学の時間帯、ベビーカー・車椅子・視覚障がい者等の利用を配慮した時刻の検討をお願いします。</p> <p>また、思川駅は、バス停からホームまで階段の上り下りが必要なため、乗り換え時間の十分な時間確保の検討をお願いします。</p>	5 分前を概ね 5 分前と修正し、バス発着時刻を作成する際には、いただいたご意見を参考にさせていただきます。
49 頁 第 3 章	P49 の 8 行目の「採算」は「採算」では。	誤字のため「採算」に修正いたします。
105 頁 第 5 章 5-6-4 車両	介助なしでバスを乗降できるような車両の導入等の目標設定や、ベビーカー利用者への配慮等はないのでしょうか。	子育て世帯や高齢者、車椅子利用者でも利用しやすい公共交通環境を目指して、おーバス車両を車両更新時にノンステップの車両へ転換してまいります。また本計画では位置付けておりませんが、将来的にはバス乗降場所のバリアフリー化についても検討してまいります。
105 頁 第 5 章 5-6-5 乗降施設	温水プール館前等街灯が付近にないため、夕暮れや夜間時にバス待ちの乗客が、バスの運転手さんから見落とされないような環境向上の検討をお願いします。	バス停を照らす街灯設置には、相応の費用と期間が必要なため、自治会で管理されている防犯灯活用の可否や、バス停の設置位置等を検討してまいります。
107 頁 第 5 章 5-6-6 利用料金の設定	現在おーバスは、定期券・回数券の購入にキャッシュレス決済を導入していますが、普通乗車時でもキャッシュレス決済（ICカードやQRコード）導入を進めてほしいです。	<p>キャッシュレス決済について、月 6 日以上バスに乗る方には、「スマホ de noroca」定期券、月に数回の方には、「スマホ de noroca」回数券をご案内しております。日常的にバスに乗らない方も、気軽に購入できるように回数券は 500 円から購入できるようになっております。また、将来的には、1 日乗車券などの導入も検討してまいります。</p> <p>ご提案の IC カードは費用面、QR コードは決済処理時間に課題があり、導入には至っておりません。しかしながら、都度支払う普通乗車時のキャッシュレス化の重要性についても承知しており、普及率や費用面等を考慮して導入を検討してまいります。</p>

<p>111 頁 第 5 章 5-6-8 案内</p>	<p>案内板、行先表示、車内アナウンス、利用方法等について、多文化共生の取り組みはないのでしょうか。</p>	<p>現在、バス停の英語表記を進めており、ダイヤ改正がある路線から改修を進めております。また配布しているダイヤも英語を併記しております。</p> <p>加えて、おーバスは Google マップで路線検索や時刻を確認できるようになっており、地図情報は端末設定言語（多言語）で表示できるようになっております。多言語表記未対応の Google マップバス情報についても英語等表記ができるよう作業を進めてまいります。</p>
<p>112 頁 第 5 章 5-6-10 路線定期 運行が適 しない領 域のサー ビス設計</p>	<p>デマンドバスの予約方法について、利便性向上のため、予約システムの改善は目標にいけないのでしょうか。</p>	<p>現在デマンドバスが担っている郊外部の公共交通サービスについては、タクシー利用補助を基本としつつ、デマンドバスとの組み合わせでサービス内容を設計していくこととしており、タクシー割引サービス（実証実験中）の本格運用を優先して検討を進めております。上記サービス運用開始後、デマンドバスの利用者数やニーズに応じてサービス改良について検討してまいります。</p>
<p>113 頁 第 5 章 5-7-4 新しい交通 システム 導入検討</p>	<p>新しい交通システム導入について、参考として貨物専用線の位置図も掲載すべき。また、他の地域への導入検討はないのでしょうか。</p>	<p>位置図を追記いたします。</p> <p>また、他地域への導入について、現時点で計画はございませんのでご了承ください。</p>