

## 小山市総合都市交通計画（素案）に関するパブリックコメントの実施結果について

上記（素案）に関する意見を募集した結果、以下の貴重なご意見をいただきました。いただいたご意見とそれに対する市の考え方を項目別に取りまとめました。

### 1. 意見募集の概要

- ・ 募集期間 令和2年2月13日（木）から令和2年2月26日（水）まで
- ・ 計画閲覧場所 都市計画課、各出張所、市のホームページ

### 2. 意見提出者数及び意見数

- ・ 2名 6件

### 3. ご意見とそれに対する市の考え方

項目	ご意見	市の考え方
おーバスについて	バスロケで、web でおーバスの運行状況を調べられ、以前よりずっと良い。しかし、この web 上のバスロケは余り使いやすくない。まず、スマホのおーバスのアプリを提供して欲しい。次に、路線と停留所を選択するのではなく、乗る停留所と降りる停留所を指定し、乗れる路線と、バスが来る時間、路線毎に乗った場合に掛かる時間などを提示するようにしてほしい。現在のバスロケは、運用者側が使う機能を web に載せたもののように見える。	小山市で導入したバスロケーションシステムは、パッケージソフトであり設計が web 上での利用となっています。導入したソフトメーカーを含め複数社からヒアリングしたところ、アプリケーションソフトはインストールがハードルとなり普及が進まないとのことで、アプリケーションの導入は考えておりません。 ご意見をソフトメーカーに申し入れるとともに5年後の契約更新の際にはより使いやすいシステムの導入を検討してまいります。
	学生については、小学生だけでなくとも、中・高・大・高専学生なども、学生証を見せれば、その場で100円で乗れるようにしたら良いのではないか。気軽に学生は100円で乗れるようにしたら、学生にとってかなり便利で安全な移動手段にもなり、将来のおーバス利用者の増加も見込めると思う。すでに、マイナンバーで安く買える、定期があるようだが、現在あまり利用者がいないわけでもあるし、学生の将来を支援するという意味でも、こちらも通学用と小学生用の値段を同じにするぐらいにしても良いのではないか。	学生に利用しやすい環境整備としては、割引定期「noroca」をご利用いただきたいと考えております。noroca は学生価格を設定し、12ヶ月定期では1カ月あたり6日以上往復利用でお得になります。こちらをご利用いただきたいと考えております。

	<p>イオンや小山高専近くへ行く、路線のおーバスを増やしても良いのではないか。朝、自転車で通学する学生を見るが、バスが増え、料金的にも使いやすければ、彼らも、公共交通機関をより使うようになるのではないか。</p>	<p>本計画では、「おーバスの運行本数の増加」を重点施策とし、イオンや小山高専近くを運行する「高岳線」「城東中久喜線」を増便対象路線に位置付けて、増便を実現してまいります。</p>
	<p>おーバスがより使いやすくなるのは大変良いが、ドアツードアで使えるようになるわけでもないし、利用出来る時間の制限もあり、利便性に限りがある。実際、自家用車がないと結局非常に不便というのは、小山市の大きな弱点である。例えば、日経の、「ライドシェア」関西で広がる 兵庫・養父で26日から」(2018年5月25日)  <a href="https://www.nikkei.com/article/DGXMZ030941200U8A520C1LKA000/">https://www.nikkei.com/article/DGXMZ030941200U8A520C1LKA000/</a> にあるように、日本でもライドシェアが少しずつ広がっている。日経の関西の例と地理的条件などがだいぶ違うかもしれないが、小山市でも自家用車がないと結局暮らしに困る(例えば老人になったときに大変困る)のは切実な問題である。将来を見据え、ライドシェアの導入を小山市でも検討して欲しい。</p>	<p>本計画では、「AIを活用したデマンドバス予約システムの導入」や、「市民ボランティアや福祉施設の移送車両の活用等互助による輸送の構築」を実施する施策に位置づけて、ご意見いただいたことの実現を目指してまいります。</p>
	<p>私の娘が昨年結婚し佐野市に居住しておりますが、おーバスの便数が増えるのならば小山に戻りたいと言っております。間々田地区に居住すれば、小山の実家との行き来はおーバスで済みますし、都内への新幹線通勤のため小山駅に行くにもおーバスで済みます。今回の計画にもすでに盛り込まれているようですが、ぜひとも実現できますようお願いいたします。</p>	<p>ご覧いただいた通り、本計画では、「おーバスの運行本数増加」を重点施策に位置付けて、定住人口と交流人口の増加に向け、子育て世代や交通弱者、来訪者等がより移動しやすい環境の実現を目指してまいります。</p>

<p>道路について</p>	<p>小山駅近くの、「ヨーカドー前から、陸橋東交差点までの通り」を、整備して欲しい。小山駅近くの主要な通りで、車・人・自転車の通行量が多い。しかし、自転車・人が車を遠慮して、双方向で入り混じって脇を通っている状態で、交通規則が実際の所、あまり守られていない状態になっている。車の通りも、良く滞っている。このヨーカドー前から陸橋東交差点までの通りを整備できれば、ボトルネックが減り、歩きや、自転車、車、またバスなどで駅に来るのが、より楽に安全になり、市民の利便性や生活がその分、だいぶ向上するのではないか。</p>	<p>ご意見承りました。 本計画では、ご指摘の箇所に限らず、「幹線道路等の歩道拡幅等による歩行者空間の確保、バリアフリー化」を実施する施策に位置づけて、安全・快適に歩くことのできる歩行者空間の確保を目指してまいります。</p>
---------------	--	---

## 委員からのご意見に関する回答

小山市総合都市交通計画（素案）に関して、委員の方よりご意見をいただきましたので、回答いたします。

No.	意見提出者	意見	頁	回答
1	委員 A	PT 調査のうち、代表交通手段構成比データを「自動車の利用特性」の説明のみに使用していますが、各交通モードの分析（電車の利用増等）にも利用してはいかがでしょうか。	P18	代表交通手段構成比データについては、2-2-2 小山市の交通特性（1）市全体の交通特性に考察を加えました。
2	委員 A	駅別の駅端末交通手段構成比データを見ると、駅ごとに違いが明確で興味深いと感じています。 もし前述の PT 調査、代表交通手段構成比データ結果を各駅周辺の居住者で見た場合、有意な差があれば、分析に利用できるのではと思いましたが、いかがでしょうか。	—	ご意見いただいた分析については、分析作業に多くの時間を要するため、今後、個別施策を検討する際に行ってまいります。
3	委員 B	日本社会が全体的に人口減少する中、地域環境及び街づくりを進めて、流動人口を増加する。 地域のブランド、観光等、新幹線をフルに生かす上で交通要所を活用してまちづくりをするべきである。	—	ご意見承りました。 小山市まち・ひと・しごと創生総合戦略等の関連する計画と連携して取り組んでまいります。 本計画でも、子育て世代や交通弱者、来訪者等が移動しやすい環境の実現を目指すことを位置づけ、定住人口と交流人口の増加を図ってまいります。

4	委員C	「現在、栃木県で自転車活用推進法に基づく栃木県自転車活用推進計画の策定に向けて検討が進められています。」との記載があるが、年度内に栃木県自転車活用推進計画を策定予定であることから、最終的な書きぶりについては、ご配慮願います。	P44	「栃木県では、令和元年度に自転車活用推進法に基づく栃木県自転車活用推進計画が策定されました。」と表現を見直しました。
5	委員D	将来交通需要を踏まえた交通課題の整理としているが、課題ではなく問題の整理となっていないか。計画理念と目標の前に、一度課題を整理した上でそれぞれの課題に対応した目標を示した方がわかりやすいのではないか。	P68 -70	P68は実態の整理とし、計画理念と目標の前に課題を整理した上で、課題に対応した目標を示しました。
6	委員D	目標と整備方針との関連がわかりにくい。また、期待される効果も、どの整備方針と関連したものなのかがわかりにくい。	P75 -84	目標と整備方針との関連がわかるように、P75～83の各整備方針に目標との対応を示しました。また、P84の期待される効果については、整備方針のもととなる目標との対応を示しています。
7	委員C	おーバスの思川駅線を増便することとしているが、おーバスの中で収支率の悪い路線であり、収支率の更なる悪化が懸念されることから、再検討をした方が良いのではないか。	P80	<p>本計画では、利便性の高いバス人口カバー率を65%に増やすことを目指しており、その路線の対象に思川駅線も位置づけています。</p> <p>今後、沿線の区画整理事業による人口増加が見込まれるため、本地区と小山駅をアクセス強化してまいりたいと考えております。そのため、思川駅線は優先順位を考慮しつつ、本計画で定める「利便性の高いバス：1時間におおよそ1本以上」を実現したいと考えています。</p>

8	委員D	数多くの施策が記載されているが、2040年までにすべて実施していく計画なのか。また、各施策についてコストと効果の検証は行っているか。	—	本計画に位置づけた施策は、2040年までにすべて実施していくことを目標としています。なお、本計画は目標や目標に対する方向性を示すものであり、各施策のコストと効果の検証は、事業実施の段階で行ってまいります。
9	委員D	計画目標の達成状況の成果指標が示されているが、ここに示されている目標値の設定根拠が不明である。	資料編	P103,104 評価指標の目標値の考え方については、資料編に記載しました。まず将来あるべき姿を考え、将来需要予測結果や現状までの値の推移を参考に実現可能な範囲で設定しています。