

「毛呂山町地域公共交通計画（案）」及び「もろバス運行ルート・ダイヤ（案）」
に対するパブリックコメントの結果について

令和5年10月23日（月曜日）から令和5年11月30日（木曜日）にかけて「毛呂山町地域公共交通計画（案）」及び「もろバス運行ルート・ダイヤ（案）」に対する意見募集を行った結果、7名から45件のご意見をいただきました。

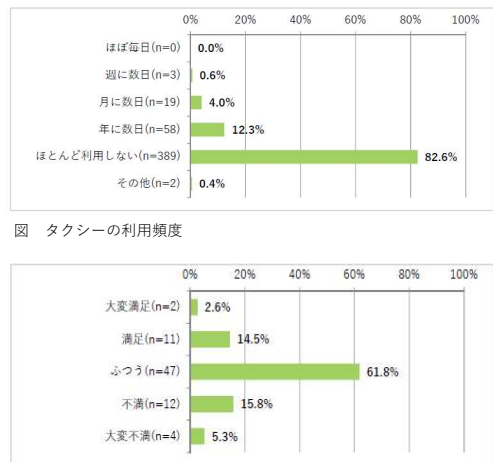
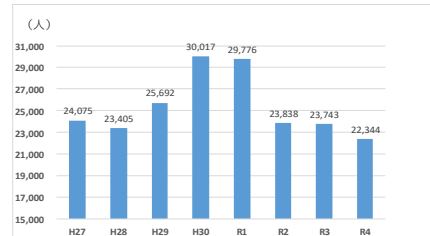
つきましては、いただいた意見の概要とこれに対する町の考え方を公表します。

◆募集概要

パブリックコメント対象	「毛呂山町地域公共交通計画（案）」及び「もろバス運行ルート・ダイヤ（案）」
募集期間	令和5年10月23日（月曜日）から 令和5年11月30日（木曜日）まで
閲覧場所	毛呂山町公式ホームページおよび企画財政課窓口（庁舎3階）
提出方法	郵送、ファクス、電子メール、役場企画財政課への持参 ※様式は自由です。 ※住所・氏名・連絡先を必ず明記して下さい。
問合せ・提出先	〒350-0493 埼玉県入間郡毛呂山町中央2丁目1番地 毛呂山町役場企画財政課 電話 049-295-2112 FAX 049-295-0771 メールアドレス kizai@town.moroyama.lg.jp ※電話や口頭による受付および個別の回答はできません。

No.	意見の概要	町の考え方
1	資料を見ましたが、全国的に人手不足や高齢化が進んでいくので、毛呂山町は完全自動運転車を積極的に導入したらいかがでしょうか？例えば特区として国に認めてもらうとか。アメリカでは自動運転車の方が人より事故率が低いという結果も出ています。	自動運転等の新技術については、近年、目覚ましい進捗がみられています。現在、国において、完全自動運転化に向け段階的な研究・実証が進められている中、安全面等に係る技術的な点だけでなく事業性の確保や、地域の理解等の課題が山積しています。こうした状況を注視しつつ、本町への導入可能性を検討していく必要があるものと認識しておりますので、その旨を計画書P80に記載しました。
2	居住誘導区域の設定で具体的な誘導はできましたか？できなかった場合の理由を教えてください。	居住誘導区域の記載についてはP15「毛呂山町立地適正化計画」のことで拝察されますが、「毛呂山町立地適正化計画」については、平成29年2月に策定されている計画です。「毛呂山町地域公共交通」の策定にあたり、他計画との連携の観点から「毛呂山町立地適正化計画」を引用し、本計画を策定する上で参考としておりますが、既に策定済みの他計画の事業評価に関する質問・意見等は本パブリックコメントの趣旨と異なるため、回答については差し控させていただきます。 【所管課回答】 毛呂山町立地適正化計画については概ね20年後を見越した計画としています。そのため、現時点は計画に基づき事業を進めており、具体的な誘導に向け各種政策を行っている状況です。
3	「人口カバー率93.4%＝公共交通のアクセス手段が提供されている」、となっていますが、このカバー率の向上ともろバスの利便性の相関関係を教えてください。（カバー率が増えるにつれて、もろバスの利用者が増えるというような）	人口カバー率は、公共交通サービスを受用できる範囲に住んでいる人の割合を示した数値であり、総人口の内、駅から半径1km圏及びバス停から半径300m圏に住んでいる人の割合を表しています。この人口カバー率と公共交通の利便性の相関関係はあまりなく、公共交通が全く行き届いていない人が、どの場所にもどの程度あるのかを確認するための一つの指標となります。
4	もろバスの利用者数の目標値：34000人（令和6年度）は、どういう根拠に基づいて設定されたのか教えてください？ 参考1：H26年10月～H28年5月の20ヶ月＝99.5人（目標の2割減） H30年30,017人＝1日あたり82人、と減ってきておりました。それがコロナ禍前のR2年に92人という数字に上昇しておりますが、この理由は何でしょうか？そして、今回、R6年:34000人(1日あたり93人)の計画をほぼ横ばいにしてありますが、上昇傾向の何が有害しているのでしょうか？ 参考2：もろバス利用者数：22207人(H29.10～H30.9) 収入227万円。運行経費：2221万円。赤字：1993万7千円。運行日数：244日+23日(1.3土)＝267日 2221万円÷267日＝8.3万円/日 1台あたり8.3万円÷3台＝27700円	ご指摘の「もろバスの利用者数の目標値」についてはP12「第五次毛呂山町総合振興計画後期基本計画・第2期毛呂山町総合戦略」の成果指標である「町内循環バスの利用人数」のことで拝察されますが、「第五次毛呂山町総合振興計画後期基本計画・第2期毛呂山町総合戦略」については、令和2年3月に策定された計画です。「毛呂山町地域公共交通計画」の策定にあたり、他計画との連携の観点から「第五次毛呂山町総合振興計画後期基本計画・第2期毛呂山町総合戦略」を引用し（P12）、本計画を策定する上で参考としておりますが、既に策定済みの他計画に関する質問等については本パブリックコメントの趣旨と異なるため、回答については差し控させていただきます。なお、「毛呂山町地域公共交通計画」における数値目標及び設定理由についてはP87、88に記載のとおりです。 【所管課回答】 「町内循環バスの利用人数」の目標値については、平成31年3月策定の「毛呂山町生活交通確保維持改善計画」を参考に目標値の設定を行っています。なお、「毛呂山町生活交通確保維持改善計画」の目標値については概ね前年度比2～3%の増加率としているため、平成30年度のもろバス利用者30,017人に対し、令和6年度34,000人の人数を目標値としています。なお、1日あたりの利用者数に数値を直した場合、平成27年度の利用者数は99.1人/日（24,075人÷243運行日）、平成30年度は114.6人/日（30,017人÷267運行日）となり、令和元年度までは1日あたりの利用者においても上昇傾向を示しています。※R2の利用者数について、P33では92人/日と記載されていましたが、正しくは100人/日となります。当該箇所について修正させていただきます。
5	めじろ台から駅までのバス路線の誘導は、実現の目的はどうか？（バス会社の反応）全国でバス路線の廃止が年間2万キロベースで削減されている中、どうやってバス会社を説得するのですか？税金をつぎ込む以外の方法を教えてください。	「目白台から駅までのバス路線の誘導」についてはP16「毛呂山町立地適正化計画」の引用部分のことで拝察されますが、「毛呂山町立地適正化計画」については、平成29年2月に策定されている計画です。「毛呂山町地域公共交通計画」の策定にあたり、他計画との連携の観点から「毛呂山町立地適正化計画」を引用し、本計画を策定する上で参考としておりますが、既に策定済みの他計画の事業評価に関する質問・意見等は本パブリックコメントの趣旨に反するため、回答については差し控させていただきます。なお、「毛呂山町立地適正化計画」の中では北部居住誘導地域（目白台地区）からバス路線による鉄道駅までのアクセス性の確保が課題としていますが、同地区と鉄道駅を接続していた民間路線バスについては、路線の赤字化により民間事業者が撤退した背景もあり、現実的には再度民間の路線バスを導入するのは難しいと考えられます。しかしながら、本計画においてもP81にも記載のとおり目白台地区における鉄道駅へのアクセス性向上は本町の問題点・課題と捉えており、次期もろバスの見直しではの現在のもろバスの便数から大幅な増加を行い、同地区の方々の利便性向上を目指します。
6	フリー降車はやってるが、フリー乗車をやらない理由は？安全面やトラブル防止の観点から行わない、とありますが、実際にやっている例が全国で沢山あります。それらは十分に検討しましたか？安全に止まれる場所を、何かしらのマークで表示し、そのポイントに利用者が必ず行くという手段をとっているところもあります。フリー乗車区間は、もちろん、安全上の理由から不可とする区間も設定している例もあります。具体的に検討した事例と、それを採用しなかった理由について教えてください。	ご指摘のとおり、もろバスのフリー乗車については、特に地方の自治体において実施されており、もろバスの運行見直し案の作成にあたっては、他市町村の事例についても研究させていただいております。フリー乗車については、本計画案を策定するにあたり、現在のフリー降車区間にフリー乗車区間を設ける案についても、協議会にて検討を行いました。しかしながら、フリー乗車の導入については、利用者にとって利便性が向上する一方、主に西部山間地においては道路幅員、カーブ、坂道等の道路状況により、利用者やドライバーに対する安全面での課題や、ドライバーの見直し等によるトラブルが発生するリスクがあることから、今回の導入を見送っています。なお、フリー乗車区間設定に代わり、西部の山間地を中心に停留所の数を増やす予定ですのでご理解くださいますようお願いいたします。
7	町民の移動先は、鉄道駅、病院が主ではないか？そうであるなら、これらの移動先へと最短で移動できる仕組みはないのでしょうか？検討した内容を具体的に教えてください。その効果検証も教えてください。	ご指摘のとおり、町内間の公共交通利用の多くが買い物、通院、鉄道駅の接続であると認識しています。なお、本町は鉄道、路線バス、もろバスのほか、タクシー事業者も3者が営業範囲としています。例えば、多少時間や手間がかかっても低料金で利用したい場合はもろバスを使い、最短で移動したい場合はタクシーを利用するなど、目的に応じた公共交通の使い分けを行うことは本町の公共交通の確保・維持の観点から必要であるとと考えています。
8	ゆず号の3台体制→4台体制にし、更に4台体制→3台体制への回帰で、運行経費を21%減ったとしておりますが、具体的な計算方法を教えてください。	令和3年度の運行見直し前（R3.4-R3.9）の運行経費補償金が1,538万円でしたが、見直し後（R3.10-R4.3）は1,210万円と前期の約79%となっています。

No.	意見の概要	町の考え方
9	<p>収支率は9.6%と低いが（全国的にみても、調べた限り最低値に近い。最高は75%ほどあるはず）全国でおおよそ何番目に該当するのか、現段階で結構ですので、教えてください。</p> <p>9.6%と低いのは、「他の自治体の費用対効果を重視したやり方との違い」と言っていますが、では費用対効果は重視しない方針としているのは何故ですか？住民の満足度が格段に高いなら領けるかと思いますが、他の自治体の同様な満足度調査はしましたか？しなかったなら、その理由を教えてください。</p>	<p>P37の収支率についてのご指摘かと拝察いたします。</p> <p>もろバスについては利用者の負担軽減の観点から1乗車あたり100円の低料金での運行を行っている点や各種条件により乗車料を無料にしている点などから、他市町村と比較して低い収支率となっていると認識しています。収支率については統計情報が公表されていないため、全国で何番目に該当するのかについてはお答えしかねますが、コミュニティ交通の収支率は一般的に15%～20%程度と言われており、10%未満の自治体も2割以上あるとの調査結果が出ています。</p> <p>本計画の策定にあたり実施した利用者アンケートによると、もろバスを利用する理由として、「安い料金（または無料）」で移動できる」と答えた人が全体の54%となっており、「ほかの移動手段がない」の24%を大きく超えていることから、低料金であることが利用の促進に繋がっているものと認識しています。なお、満足度については、利用料金、乗車時間、運行頻度、運行時間、車両の快適性（ワゴン車両かバス車両か）など様々な観点で評価される内容であり、地域特性や運行形態の異なる他市町村との単純な比較を行うよりもアンケート調査結果より抽出された課題に対する改善を行うことで、更なる利用促進や満足度向上につなげられるものと認識しています。</p> <p>【参考①】多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する調査研究（P66） https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2019/74_4.pdf</p> <p>【参考②】地域公共交通に対する自治体の取組状況及び地域公共交通の現況分析業務（P109） https://www.mlit.go.jp/common/001007541.pdf</p>
10	<p>利用する理由「安い、他の手段がない。バス停まで歩ける。」は当然のこと。バス停まで歩けない人のことをどうしますか？</p>	<p>本町においては、タクシー事業者や福祉タクシー事業者が複数営業しており、足が不自由な方でも利用できる公共交通は存在します。一方、タクシー等の利用には費用がかかり、日常的に使用するには財政的な負担が大きいかも事実です。よりよい移動手段の確保については行政だけの対応には限界もあることから、事業者や各行政区との連携も必要不可欠であると考えます。そこで、本計画のP.72及びP.80に記載のとおり、本計画期間中には地域の実情やニーズに応じ、既存の施設送迎バスの活用や、地域協働による交通の補助、デマンド型乗合交通の導入等を検討していきます。</p>
11	<p>満足度調査は現利用者127人に対して行っていますが、令和2年度調査とほとんど変化がないのですが、バス停に近いなど常連さんが多いからではないですか？常連さんだけの意見を聞いても、ほぼ回答に変化がないのであれば今後は中止した方がいいのではないですか？</p>	<p>もろバスの利用者意向調査のことと拝察いたしますが、実際にもろバスを利用していただいている方の満足度や不満点等を確認の上で重要な調査であると認識しています。昨年度実施した調査によると、もろバスを利用しているものの運行に対し不満に思っている利用者も多数おり、不満の解消を図ることで満足度の向上や利用者の促進につなげることが可能であることから、引き続き調査を実施したいと考えています。なお、本計画の策定にあたり実施した利用者意向、町民意向、高齢者意向の結果から、もろバス運行車両を3台から5台に増車し、運行頻度の増加、停留所の増加、乗車時間の短縮等を行った経緯もあり、もろバス運行に係る評価・検証を行う上で重要な調査であると認識しています。</p>
12	<p>地域ニーズ1,200名（無作為抽出）回収494票について： H28年8月の2,000世帯への調査（回収率920世帯、46%）で得られた教訓？と何が異なっていますか？調査内容は前回の方が詳細で良かったと思いますが、なぜ、前回とほぼ同様な設問にできなかったのですか？そうすれば、その間の変化理由が良くわかると思いますが、どうして経年変化がわからないようなアンケートを実施したのですか？</p>	<p>本計画の策定以前は、もろバスの運行に関する計画である「毛呂山町地域公共交通確保維持改善計画」の策定及び改訂のため、平成25年、28年、30年、令和2年に町民を対象とした町民意向アンケートを実施しています。なお、今回策定する「毛呂山町地域公共交通計画」はもろバスだけではなく、鉄道や路線バス、タクシー事業者等の地域内の公共交通を含めた公共交通のマスタープランとなる計画です。計画の目的が異なることから前回実施したアンケート調査と比較し、異なる設問もある点、ご理解くださいますようお願いいたします。なお、可能な限り前回から推移が比較できるよう共通した設問を設けており、経年変化について確認することは可能であると考えています。</p>
13	<p>移動に大変困っている6.5% 少し困っている13.3% 特に困っていない80.2%。困っている方の数字はかなり低いですね。対策は困っている方の2割程度に照準をあわせて行う方がいいのではないですか？</p>	<p>ご指摘のとおり、今現在移動に困っている人はもちろんのこと、今後さらなる高齢化の進展が予測されており、需要に応じた公共交通サービスの検討や現在町内で運行している公共交通の確保・維持が必要であると考えています。</p>
14	<p>移動に困っている人の、家族に送迎してもらうことに、非常に負担を感じる17.3%、負担を感じる30.7%、あまり負担を感じない22.7%、全く負担を感じない29.3%とほぼ二分されておりますが、これはどう読み解きますか？家族の負担軽減策などは計画に盛り込んでいますか？ 移動に困っている人：85人中、42人がほとんど送迎してもらっていない。この事実をどう捉えますか？</p>	<p>家族送迎については頻度や距離などによって負担感は変わってくるものと考えます。移動に困っている理由として、「自宅や目的地近くに駅・バス停がない」や「バス・鉄道等が使いたい日・時間がない」、「バス・鉄道等の乗継が悪い」の回答割合が高いことから、公共交通の利便性が高まることで移動の困難度も低減し、家族による送迎による負担軽減に繋がるものと考えています。</p>
15	<p>移動に困っている人の「家族以外の送迎」についての調査結果はありますか？</p>	<p>今回の住民意向調査では、家族以外の送迎についての設問はありません。</p>
16	<p>移動に困っている人でも、不満が解消された場合に、「もろバスの利用機会が増える」と答えた人とほぼ同数の人が「わからない」と言っています。つまり、不満が解消されてももろバスが決め手にならない。この意味をどう読み解きますか？（45P）</p>	<p>P45「もろバスに対する不満」に対するご質問と拝察いたします。</p> <p>不満が解消された場合の移動頻度については40%の人が利用機会が増えると回答しており、不満の解消がもろバスの利用促進につながるものと認識しています。なお、わからないと答えた人の中には、P45「もろバスを利用しない」の結果のとおり、移動には困っているものの、他の移動手段があるためもろバスの利用頻度は変わらないと答えている人も一定数いるものと考えられます。</p> <p>もろバスの利用者向上のためには、P71に記載のとおりもろバスの改善を図ると共に、今まで利用が少なかった方でも使っていただけのように、P76やP78のような利用促進や啓発等も必要であると考えます。</p>
17	<p>移動に困っている人（85人）でも公共交通への満足度がたったの2人。それ以外はふつう（45人）か不満（24人）、大変不満（14人）。この現状を直視すべきではないのでしょうか？</p>	<p>P46の「公共交通の満足度」に対するご質問と拝察いたします。</p> <p>ご指摘のとおり、町民意向アンケート調査の結果から、移動に困っている人の多くが、町の公共交通に対する満足度が普通以下と答えています。本計画の策定にあたっては、これらの結果を踏まえ、P70以降の具体施策に取り組み、公共交通の利便性向上を図りたいと考えています。</p>
18	<p>移動に困っている人（71人）のもろバスのついでに不満が17人、大変不満が13人、普通が35人と高い。ほとんど公共交通への不満と同じですが、この現状は過去とあまり変わっていないのではないですか？過去のデータがあれば教えてください。</p>	<p>「移動に困っているか」についての設問は、今回初めて設けたため、過去のデータはありません。</p>

No.	意見の概要	町の考え方																										
19	定時定路線のバスを移動に困っている人は76%が利用意向あり。デマンド型乗合交通①では38%に落ちる。②もほぼ同じ。これは何故だと推測しておりますか？	デマンド型乗合交通はあまり馴染みのない運行形態であることや一般的に運賃が高いこと、利用の際は予約が必要であることなどが要因であると考えています。																										
20	高齢者は運転免許なしでももろバスの利用は年に数日が42%、月に数日が35%ともっとも高い。これは何故でしょうか？	運転免許を保有している層と比較すると利用頻度は高い傾向にありますが、日常的にもろバスを利用している方は少数となっており、不満点として運転本数が少ないことを挙げる方が半数以上となっております。																										
21	もろバスに対する満足度は、運転免許を持っていない人では満足と大変満足は23%と低く、不満、大変不満が43%、普通が34%。免許保有者は不満と大変不満が18.4%と大きな差。これは単に免許保有者がもろバスを使わないからではないでしょうか？他に理由は考えられますか。そもそも、この質問は何を目的になされたのでしょうか？（51P）	満足度の回答はもろバスを利用したことがある人に限定した設問となっております。運転免許を保有していない層の方が満足度が低い傾向にある理由としては、他の移動手段が限定されている分、もろバスに求めることが多いことが理由の一つではないかと考えています。 ※住民意向調査における移動に困っている層と困っていない層の回答傾向の違いも同様の理由と考えています。 もろバスの再編など、各種取り組みを実施することで満足度にどのような変化があるのかを客観的に把握することを目的として、本設問を設けています。																										
22	デマンドともろバスは、料金の違いで利用意向が違うのでしょうか？それとも、別の理由があるのでしょうか？	No.19をご覧ください																										
23	タクシーをどの程度使っていて、満足しているのかの調査はありますか。	<p>町民アンケートの結果は以下のとおりです。</p>  <p>図 タクシーの利用頻度</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>利用頻度</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ほぼ毎日(n=0)</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>週に数日(n=3)</td> <td>0.6%</td> </tr> <tr> <td>月に数日(n=19)</td> <td>4.0%</td> </tr> <tr> <td>年に数日(n=58)</td> <td>12.3%</td> </tr> <tr> <td>ほとんど利用しない(n=389)</td> <td>82.6%</td> </tr> <tr> <td>その他(n=2)</td> <td>0.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>図 タクシーの満足度</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>満足度</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大変満足(n=2)</td> <td>2.6%</td> </tr> <tr> <td>満足(n=11)</td> <td>14.5%</td> </tr> <tr> <td>ぶつう(n=47)</td> <td>61.8%</td> </tr> <tr> <td>不満(n=12)</td> <td>15.8%</td> </tr> <tr> <td>大変不満(n=4)</td> <td>5.3%</td> </tr> </tbody> </table>	利用頻度	割合	ほぼ毎日(n=0)	0.0%	週に数日(n=3)	0.6%	月に数日(n=19)	4.0%	年に数日(n=58)	12.3%	ほとんど利用しない(n=389)	82.6%	その他(n=2)	0.4%	満足度	割合	大変満足(n=2)	2.6%	満足(n=11)	14.5%	ぶつう(n=47)	61.8%	不満(n=12)	15.8%	大変不満(n=4)	5.3%
利用頻度	割合																											
ほぼ毎日(n=0)	0.0%																											
週に数日(n=3)	0.6%																											
月に数日(n=19)	4.0%																											
年に数日(n=58)	12.3%																											
ほとんど利用しない(n=389)	82.6%																											
その他(n=2)	0.4%																											
満足度	割合																											
大変満足(n=2)	2.6%																											
満足(n=11)	14.5%																											
ぶつう(n=47)	61.8%																											
不満(n=12)	15.8%																											
大変不満(n=4)	5.3%																											
24	もろバスの車いす利用者への対応は、現在どうなっていますか？時間が遅れるという住民のクレームに対してはどう対応していますか？	もろバスは車いすをご利用の方でもご購入いただけるリフト付車両を導入しています。リフトを使用するためには後部座席の取り外しが必要となることから、リフトの使用を希望される場合は事前の予約をお願いしています。バスの遅延についてのご意見については、車いすの利用に限らず道路状況等により遅延が発生する場合もことから、運行ダイヤ遅延についてはご理解を頂きたい旨ご説明させていただいています。																										
25	フルデマンドも利用意向が低い。（町民アンケートで300人が利用しない、97人が利用可能性あり。）これは何故だと考えられますか。	No.19をご覧ください																										
26	公共交通の利便性を高め新たな利用者に進出する、と最後の方に書かれていますが、それを過去にずっとやってきたにも関わらず、利用者が増えず、満足度も上がらない現状をどう思いますか？（62P）	<p>もろバスの利用者数の推移は以下のとおりです。現在の3台体制となった平成26年度から概ね増加傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響が出始めた令和2年度から大幅な減少となっております。</p>  <p>図 年度別利用者数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H27</td> <td>24,075</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>23,405</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>25,692</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>30,017</td> </tr> <tr> <td>R1</td> <td>29,776</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>23,838</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>23,743</td> </tr> <tr> <td>R4</td> <td>22,344</td> </tr> </tbody> </table> <p>満足度については、もろバスは概ね2～3年ごとに運行見直しを実施しているものの、限られた車両台数の中でルート・ダイヤ設定となってしまったことから、利便性向上とはならず、結果的に満足度の向上に寄与しなかったものと考えられます。そこで今回の見直しでは、各種アンケートの結果を踏まえ、運行台数の増加とそれに伴うルート・ダイヤの変更を行い、大幅な利便性の向上を図っています。</p>	年度	利用者数(人)	H27	24,075	H28	23,405	H29	25,692	H30	30,017	R1	29,776	R2	23,838	R3	23,743	R4	22,344								
年度	利用者数(人)																											
H27	24,075																											
H28	23,405																											
H29	25,692																											
H30	30,017																											
R1	29,776																											
R2	23,838																											
R3	23,743																											
R4	22,344																											

No.	意見の概要	町の考え方
27	交通拠点を地域拠点の1つとして捉え、豊かな空間形成を目指す、って具体的にどういうことでしょうか？後段で、乗り換えだけではなく、と書かれていますが、これは乗り換えのときに他人と出会うことを想定していますか？これで豊かな空間形成ができるという根拠は何でしょうか？具体的な事例はありますか？（63P）	「交通拠点を地域拠点の1つとして捉え、豊かな空間形成を目指す」とは、鉄道駅や主要バス停をただ乗り換え・乗り継ぎ場所とするのではなく、待ち合い環境の改善や新設、まちづくり施策との連携などにより、公共交通の利用環境を向上していくことを想定しています。具体的な事例についてはP.74に記載のとおりです。
28	基本方針3での、モビリティマネジメントの実施（65P、69P）とは具体的にどういことですか？78Pに書いてある免許返納支援策と、利用啓発・需要掘り起こしのことですか？それがモビリティマネジメントとどう関係するか教えてください。 また、MaaSの具体的な進捗状況を教えてください。また、観光客の増加を目指す施策はどうなっていますか、教えてください。	質問1点目のモビリティ・マネジメントについて、「過度に車に依存した状態」から「公共交通や自転車など多様な交通手段を利用する状態」へ自発的にかえていただくよう、一人ひとりに呼びかけていき、公共交通を利用することで将来的な公共交通を維持する意識を醸成していくことをモビリティマネジメント（マイカー利用者意識転換策）と考えています。一方、モビリティ・マネジメントの実施にあたっては、公共交通の充実も重要な要素であることから、毛呂山町のコミュニティバスであるもろバスの利便性向上や施設送迎車両の活用等を推進し、公共交通サービスの充実を図っていきたくと考えています。 質問の2点目のMaaSの現在の進捗状況ですが、町内を運行している鉄道、路線バス、コミュニティバスにおいては、民間の乗り換えサービスサイトへ情報が提供されており、様々な情報を利用者に広く提供するMaaSの初期段階の状態であると考えています。 質問の3点目の観光客の増加を目指す施策について、本町の観光資源については町西部地域に多く集中しており、もろバスは接続しているものの民間路線バス等の接続が無く、公共交通を使つてのアクセスはやや難しい状況となっています。もろバスは、町内の交通弱者に対する生活の足や公共施設の利用促進として事業を開始した経緯があり、本来の事業目的としては町外からの来訪者の観光利用を想定したバスではありませんが、バスマップ（時刻表）や観光情報にもろバスのルート・ダイヤを記載するなど、利用促進の観点から町外の方にもご活用いただくよう周知を図りたいと考えています。
29	施設送迎車両の活用推進について具体的な進捗を教えてください。病院、自動車教習所、大学、福祉施設保有の車両の推進促進。	現在は社会福祉施設ご厚意により、地元地区と連携することで施設送迎車両の空き時間を利用したいいわゆる買い物バスの運行を行っていただいている事例もごございます。P.72に記載のとおり本計画期間において、各施設が保有する送迎車両の活用について検討を行います。
30	基本方針4で、新たな移動手段を収集し、公共交通への適用や利用可能性を検討するとありますが、具体的な取組、または方向性でも教えてください。	P.65「目標8 新たな移動のあり方への対応」の部分かと拝察いたします。目標8の具体施策についてはP.80に記載のとおりです。
31	免許返納制度の検討は良いこととは思いますが、特典だけでは住民は返納しないと思われそうですが、そのあたりどうですか？代わりの移動手段がきちんとないと駄目だと思いますが、公共交通機関だけで対応可と思いますか？	ご指摘のとおり、免許を返納した後も移動手段を確保できるよう、公共交通の充実も重要な要素であると考えています。一方、よりよい移動手段の確保については、行政だけの対応には限界もあることから、事業者や各行政区との連携も必要不可欠であると考えます。そこで、本計画のP.72及びP.80に記載のとおり、本計画期間中は地域の実情やニーズに応じ、既存の施設送迎バスの活用や、地域協働による交通の補助、デマンド型混合交通の導入等を検討します。
32	新たな交通手段での地域協同（自助、共助）の取組についての補助を検討する。とありますが、具体的な方策はありますか？（80P）	行政による運行のサポート（費用面、関係各所との調整など）を検討してまいります。
33	86ページの運行形態についてのところで、往復運行の運行形態に変更するとありますが、中心部（役場、医大、公民館など）だけ、不定期（10分サイクル程度）に循環バスを走らせ、その円環に足して、各方面から途中の駅や重要施設を経由して、最短ルートで走らせるというやり方も検討しましたか？検討していないなら、その理由は何ですか？	もろバスの見直しを検討するなかで、乗り継ぎを前提としたルート設定も検討を行いましたが、もろバス利用者の多くは高齢者であり、乗り換えの度に買い物袋やシルバーカーを持つての乗降が負担となってしまうことや、乗り換え時に待ち時間が発生してしまうなど、利用者の負担軽減から乗り継ぎを伴う見直し案については採用していません。なお、全ての停留所から、役場、埼玉医大、鉄道駅、スーパーへ乗り継ぎなしに行けるようなルート設定としています。
34	さかっちワゴンやつるワゴンとは連携がとれていると考えていいのですか？	現在さかっちバス・ワゴンについては川角駅の停留所が隣接しており、時間帯によっては乗り継ぎが可能となっておりますが、もろバスの再編にあたり時刻表の調整等は行っていません。理由としては、時刻表の調整をすることでもろバスの運行頻度が低下する恐れがある点、利用者の多くが役場、埼玉医大、鉄道駅、スーパーへの移動を目的としており、他市町への移動需要が少ない点、鉄道路線へ接続することで町外（坂戸市、鶴ヶ島市）移動が確保できる点が上げられます。なお、人口減少下における行政資源の有効活用や、移動利便性向上の観点から、P.72に記載のとおり、本計画期間中に近隣自治体と広域的な公共交通のあり方や必要な取組みについて検討します。
35	三位一体の協力体制でPDCAを実施（90P）とありますが、このサイクルを5年もかけて回すのは民間では聞いたことがありません。5年もかける理由は何ですか？民間では通常3ヶ月サイクルで回します。	本計画の実行と町民への浸透には相応の時間がかかり、短期間で効果が得られるものではなく、一定の期間が必要であると考えているため、計画期間を5年間としています。なお、国から示されている策定手引きでは、「地域公共交通計画の計画期間については、3年以内程度の短期間では事業の継続性が担保できませんし、逆にあまり長いと、社会情勢の変化に計画の内容がついて行けなくなる可能性があるため、5年程度が望ましい」とされています。
36	91ページの数値目標の中のもろバスの収支率は6.1%で現状のままとなっています。この全国的にも最下位レベルの収支率を更に下げる（つまりお金を更につぎ込む）のは、住民の多数の賛同を得られると思いますか？	コロナ禍前と比較して、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者の減少や世界的な原油価格の高騰、人件費の高騰など様々な影響により、今後公共交通の維持に係る費用は増加するものと予想されます。また、もろバス車両の増車により経費の増加が見込まれることから、まずは現在と同様の収支率を目標としています。
37	上記と関連しますが、財政負担率が2,500万円弱から4,300万円弱に大きく伸びていますが、その投入効果が新しい施策の各項目に対して、根拠を持って（つまり実現可能性を最大限にする施策をもって）設定されていますか？具体的に教えてください。	公共交通に係る町の財政負担額についてはP.88に記載のとおり、もろバスの運行見直しに伴う車両の増車にかかる経費について掲載しています。（パブリックコメント実施時は財政負担額について概算で記載していましたが、正式な見積もりを徴した結果、47,126千円となったため、当該金額について修正しています。） なお、もろバスの見直しにより、停留所別発車回数の合計が現行の約2倍になるほか、停留所の新設、乗車時間の短縮、わかりやすいルート設定など、現行と比較して多くの項目で利便性向上が図られる予定です。

No.	意見の概要	町の考え方																																															
38	<p>最後に、もろバスの運行時間についてお尋ねします。1日あたりの利用者数は統計データで示されておりましたが、時間帯別のデータはありますか？もろバスは待っている人はほとんどが午前と午後の早い時期に集中しているのではないのでしょうか？</p> <p>つまり、午後の便になるほど利用者が減っている、もしくは空での走行がほとんどとなることはありませんか？このデータはすぐにも取れるはずですか。それを公表して下さい。そして空車で走っている率を教えてください。もし、その空車率がかなり高い場合に、それでも時間どおりに夕方までのダイヤを守るなら、その理由を教えてください。</p> <p>なお、昼休みの時間帯は、医療機関からの帰宅者が増える時間ですが、もろバスはコンビニなどで駐車しているのを度々見かけます。ドライバーにお昼休みを与えているようですが、これは利便性を考えてのことですか？もしそうであるなら具体的に聞いてその結果を公表してください。</p>	<p>ご指摘のとおり、午前と比べて午後の方が利用は少ない傾向（P24,27,31）にあります。これは医療機関への受診が午前中に多いことや、買い物等の用事を午前中に済ます人が多いことが理由と考えられます。なお、P24,25,27,28,29,31,32の停留所別日当たり利用者数の推移を見ると、午後の便には午前と違った利用需要（帰宅等）があると考えています。なお、各コースの空車率（1便あたりの乗車人数が0人となる割合）は以下のとおりです。</p> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <caption>表 各コースの空車率</caption> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">めじろ号</th> <th colspan="3">やぶさめ号</th> <th colspan="2">ゆず号</th> </tr> <tr> <th>1コース</th> <th>2コース</th> <th>1コース</th> <th>2コース</th> <th>3コース</th> <th>1コース</th> <th>2コース</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1便</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>33%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2便</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>4%</td> <td>25%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>3便</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>25%</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>4便</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>42%</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ゆず号2コース3便は短縮コースとなっています。</p> <p>昼休みについては、公共交通の担い手（運転手）不足が全国的な問題となっている中、限られた人員で運行を維持していくため、医療機関からの帰宅需要なども考慮しつつ昼休み時間を設定しています。</p>		めじろ号		やぶさめ号			ゆず号		1コース	2コース	1コース	2コース	3コース	1コース	2コース	1便	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	2便	0%	0%	0%	0%	4%	25%	0%	3便	0%	0%	-	-	-	25%	71%	4便	-	-	-	-	-	42%	-
	めじろ号			やぶさめ号			ゆず号																																										
	1コース	2コース	1コース	2コース	3コース	1コース	2コース																																										
1便	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%																																										
2便	0%	0%	0%	0%	4%	25%	0%																																										
3便	0%	0%	-	-	-	25%	71%																																										
4便	-	-	-	-	-	42%	-																																										
39	<p>私は1935年生まれの高齢者です。ひざを痛め、歩くのが困難です。現在、自転車で乗れるので、買い物や用事は自分でできます。また、路線バスの沿線に住んでいますので、駅や病院へ行くのに便利です。しかし、いつまで自転車で乗れるか、乗れなくなったらどうするのか不安です。今デマンドタクシーが注目されています。私の住まいの近くは路線バスが通っていますので、もろバスはありません。自宅まで来てもらえるデマンドタクシーが実現すれば、利用したいです。</p> <p>もろバスについて 出かけるときは目的地へ早く行きたいと思います。もろバスは1コースに時間がかかりすぎているように思います。役場へ行くのにあちこち回って行くので、すぐ時間がかかるコースでは、乗りたくなくなってしまいます。もう少し時間を短くし、直線コースにしたら良いのではないかと思います。そして直線コース路線を増やして運行したらと思います。</p>	<p>町民意向調査については統計学的な有効回答を確保するため、無作為抽出された町民1,200人に調査票を送付する方法で、アンケート調査を行いました。また、無作為抽出の対象とならなかった方の意見を反映させることを目的として、役場庁舎、保健センター等の計6施設において調査票の配布を行いました。その結果、定時路線のバスの利用意向が最も高い結果となり（P47）、他の調査においても同様の結果（P52,53）となったことから、今回のもろバスの運行見直しについては、現行のもろバスと同様の定時路線型のバスでの運行を行う予定です。これまでの循環運行から往復運行を中心とした運行に変えることや車両台数を2台増やすことにより、乗車時間の減少や運行頻度の大幅な増加を図っています。デマンド型交通については、P80に記載のとおり、需要を見極めながら本計画の計画期間内に導入の可否を含めた検討を実施する予定です。</p> <p>なお、デマンド型交通については停留所まで行けばそのまま乗車できるバスとは違い、予約の手間が必要なことや、同じ時間に予約が集中した場合、乗車できなくなる可能性があること、一般的なコミュニティバスと比較し、利用料金が高くなる恐れがあるなどのデメリットも想定されます。</p>																																															
40	<p>【当事者の声が反映できるアンケートの創設を望む】</p> <p>もろバスの利用者は高齢者が多いが、高齢者の声を反映させたアンケートになっていない。政策決定のためのアンケートなので、他世代の方を対象にしているのはわかるが高齢者の声を反映したもろバスにしたいのならば、もっと当事者の声を拾いやすい形のアンケートも取り入れるべきだと考える。通常のアンケートは回答項目も多く最後まで答えるのは大変である。項目をもっと少なくして答えやすくし、だれでも答えられるようなものを、正規のアンケートとは別に取れると良い。広報に折り込んだり自治会を使ったりすれば、多くの人に行き渡り、もろバスを利用したくてもできていない方からの回答もあり、見直しのヒントになると思う。</p>	<p>本計画の策定にあたり、無作為抽出された町民1,200人に調査票を送付する方法のほか、もろバス利用者を対象にしたアンケート調査や高齢者を対象にしたアンケート調査を実施しました。なお、後述のアンケート調査については、質問項目を絞り、手軽に答えやすい様式としています。</p> <p>ご指摘いただいた調査方法については今後の参考とさせていただきます。</p>																																															
41	<p>【運行時間を短縮し、コースを増やし乗りやすいバスに】</p> <p>見直し案で、循環型から往復型の運行に変更したことはとても良いと思うが、往復型といっても、1コースが50~60分かかっている。高齢者が1時間もバスに乗り続けるのはとても大変だと思われる。利用者が多い役場、医大、駅に向けて30分ぐらいで到着できる経路をつくえると安心して乗車できると思う。短いコースを検討してほしい。</p>	<p>ご指摘の運行時間についてはコースの最初から最後まで乗車した場合の所要時間である点ご留意下さい。今回の見直し案については、全ての停留所から町内の主要箇所（役場、埼玉医大、鉄道駅）に乗り継ぎなしで接続できるコース設定としており、「わかりやすさ」や「利用のしやすさ」を念頭に置き検討いたしました。なお、今回提示させていただいた見直し案においては、往復運行となるA~Dにおいてはコースの途中で鉄道駅やスーパーマーケットを経由するルート設定としており、全ての停留所でダイヤ上、鉄道駅に20分以内、スーパーマーケットに30分以内に接続できるコース設定とさせていただきます。循環運行としているXコース、Yコースについては往路と復路で乗車時間は変わりますが、Yコースは平均して21分で役場、埼玉医大、スーパーマーケットに、Xコースは平均して32分で役場、埼玉医大、スーパーマーケットに接続することが可能となっています。</p>																																															
42	<p>【山間部にはデマンド型交通を取り入れる方がメリットがある】</p> <p>山間部でのもろバスの乗車人数は少なくあまり利用されていないが、これは住んでいる人たちが少ないため、仕方ないと思われる。見直し案では停留所を7箇所増やしたが、家々が離れているために、多少増やしたくらは、利用できるぐらいの近さにはならないと思う。停留所からの距離だけでなく、高低差もあり、おまけに荷物を持ったり、杖をついて歩くのではとても停留所までは行けない。停留所の新設ではなく、サービスの充実のようなデマンド型乗合交通にして、家の前まで来てもらえれば、利用する方が本当に助かると思う。30分間隔ぐらいで予約をとってもろバスでまわれば、利用する方も助かるし、空のバスを走らせることも無くなると思う。今回、バスを2台増やすということなので、5台目のバスのXコースとYコースをデマンド型にして運行できるとよい。高齢者の方々はデマンド交通について知らない方が多い。山間部を走ることによって、デマンド型のバスもあることが周知されると思う。何よりも「デマンド型だと、とても助かる」という声も当事者から上がっているため、今後に向けて検討すべきだと考える。</p>	<p>山間部へのデマンド型交通の導入については、もろバスの運行見直し案の検討にあたり、毛呂山町地域公共交通活性化協議会において検討を行いました。山間部のデマンド型交通の導入については、住民意向調査の結果より、定時路線型バスが最も利用意向が高かった点や、山間地であるためルートの自由度が低い点などから、今回の導入を見送っています。なお、デマンド型交通については、P80に記載のとおり、需要を見極めながら本計画の計画期間内に導入の可否を含めた検討を実施する予定です。</p>																																															

No.	意見の概要	町の考え方
43	<p>もろバスは効率が悪く不便です</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的地に着くまでに時間がかかり時間のロスがもったいない。効率が悪いです。 ・体の不自由な人が停留所まで行くのが困難である。 ・山間部や山里の場所の停留所は遠く不便である。 ・利用者が少ない時間帯にバスが運行するのはガソリン代がもったいない。 ・バス停が遠く、タクシーを利用するにもタクシー代が高い。(日生団地にお住まいの方が埼玉医大までタクシーを利用。タクシー代片道1,700円とられました) <p>毛呂山町には、公共バスが通っていますが、利用する人は、ほとんどが他地域の方です。医大に行くのにバスを利用しているので、デマンドタクシーを導入してもさほど影響はないと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷物が多い、重い、雨の日、デマンドタクシーは便利ですし、家計にも安く助かります。 ・5年と言わずに体の不自由な人たち住民のためにも1日でも早くデマンドタクシー（ドアからドア）の導入をお願いします。 	No.39をご覧ください
44	<p>公共交通について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再検討してほしい ・希望はデマンドタクシーについて考えて欲しい。 ・せめて30分に1本くらいそれぞれの場所から出るようにしてほしい。 	No.39をご覧ください
45	<p>いつも町の為にご尽力いただきありがとうございます。</p> <p>個人的に思った点をメールさせていただきますので宜しくお願いします。</p> <p>バスの停留所が増える事 ルートが増える事が 今の問題点を充分補えるのか。</p> <p>ご近所の高齢者（免許なしまたは返上済み）の方が埼玉医大等の通院にもろバス利用は今後も使いづらいという点は停留所が増えても変わらないようです。病院は検査等の予約は時間が設定されていますからどうしてもその時間前に受付しなければならず 杖をついている状態の高齢者はもろバスは利用出来ないのが現状のようです。高齢者でもまだ足腰しっかりしていても時間にも余裕ある方はもろバス利用で大丈夫だとは思いますが。ただ 本当に困っている方にとってはドアトッドアで利用出来るデマンドタクシーが良いという方の話も数件聞きました。</p> <p>小さなお子さんのいる（親が免許なし）方も利用出来れば 町民に歓迎される計画になるのではないかと 思います。</p> <p>予算も限られている中で 試行錯誤されている方と思いますが 是非デマンドタクシーをさらに検討され導入していただく事を強く要望します。</p> <p>どうぞ宜しくお願い致します。</p> <p>【残念だった点 アンケートの取り方が公民館等利用者しか無かった点 確かに公民館利用者は高齢者が多いですが足の悪い方が公民館まで行く機会がほぼ無いのでアンケートの取り方をまた少し工夫していただきたいです】</p>	No.39をご覧ください