

「第四次春バス運行計画（案）」市民意見提出手続き実施結果

1. 実施期間

令和5年8月21日（月）～令和5年9月19日（火）（30日間）

2. 意見提出者及び意見提出件数

意見 提出者数	持 参	12人	意見 提出件数	持 参	35件
	郵 送	5人		郵 送	12件
	ファックス	11人		ファックス	19件
	メー ル	1人		メー ル	1件
	H P	17人		H P	17件
	計	46人		計	84件

3. 意見反映件数

4件

4. お寄せいただいた意見の概要とそれに対する市の機関の考え方

(1) 春バスのルートやダイヤ等、運行に関することについて

	意見の概要	市の機関の考え方
1	一ノ割駅にバス停が欲しいです。せっかく一ノ割駅東口にロータリーがあるのだから活用して欲しい。	一ノ割駅のロータリーへのアクセス道路は、幅員が狭い上、歩道もなく、人の往来や車両の交通量も多いことから、運行事業者からバス車両の安全な運行が困難との見解が示されています。 そのため、現状では春バスがロータリーまで乗り入れることが難しいことから、第四次運行では、「武里駅～豊春駅ルート」において、可能な限り一ノ割駅に近い場所にバス停を設置できるよう関係者と調整を行っています。
2	北春日部からのバスを毎日運行、一時間に一本にしてほしい。利用者が少ないのも運行が少ないからです。高齢者は運転免許証を返納すると移動手段はバスだけとなる。	本計画では、北春日部駅西口を発着していた「豊春駅・内牧・北春日部駅ルート」は廃止となり、北春日部駅東口を運行していた「粕壁～幸松地区ルート」はルートの効率化により、運行頻度を向上させることとしています。 1時間に1本の運行は、現状では1台の車

		両で、乗務員は規定の休憩時間を取る必要があることから、難しいと考えています。
3	ウイング・ハットへは春日部駅から朝日バスのみでの運行で1日3本です。免許返納する高齢者が多い中、健康維持のためにウイング・ハットを利用したくても本数が不足しています。春バスの運行でカバーできないでしょうか	<p>現在、春日部駅からウイング・ハット春日部へは、朝日バスが1日3便、春バスが1日3便の運行を行っています。</p> <p>第四次運行では、春バスの春日部駅からウイング・ハット春日部への運行はなくなりますが、秀和総合病院からウイング・ハット春日部へは1日3便の運行を予定しており、秀和総合病院でバスを乗り継ぐことにより、今よりもアクセスしやすくなると考えています。また、秀和総合病院での乗り継ぎを利用することにより、豊春駅や武里駅からの利用も可能となります。</p>
4	日曜・祝日の日中時間帯に運行してほしい。早朝・夜間は、不要です。	<p>春バスの運休日は日曜日と年末年始（12月29日～1月3日）で、それ以外の日は祝日でも運行しています。</p> <p>日曜日は、通勤・通学による利用者が見込めないことや、多くの医療機関が休診になること、近年のバスの乗務員不足などを総合的に勘案すると実施は難しいと考えています。</p> <p>また、早朝や夜の便は、通勤や通学等の一定のニーズがあることから、今後も運行してまいります。</p>
5	浜川戸周辺にバス停を作り、春日部駅と春日部市役所、できればイオンまで行けるルートを作って欲しい。八木崎駅や春日部駅まで歩ける距離ではあるが、高齢者や乳幼児がいる家庭にとっては長い距離だと思う。	<p>春バスは、鉄道・路線バス網の補完する交通手段として位置づけられており、可能な限り、他の公共交通機関との競合を避けて運行しています。</p> <p>ご意見にあるルートは、浜川戸周辺が鉄道駅からの徒歩利用圏にあることや、その先の栄町、内牧地区に路線バスが運行していることルートの所要時間が長くなってしまふこと等から、難しいと考えています。</p>
6	春バスを日曜日祝日も運行して欲しいです。また、豊春駅と南桜井駅をゆりのき通り、藤の牛島駅、イオンモール春日部を経由する便があれば、ゆり	<p>春バスの運休日は日曜日と年末年始（12月29日～1月3日）で、それ以外の日は祝日でも運行しています。</p> <p>日曜日は、通勤・通学による利用者が見</p>

	<p>のき通り以南において東西を結ぶ交通機関がないため、創設しても良いのではないのでしょうか。</p>	<p>込めないことや、多くの医療機関が休診になること、近年のバスの乗務員不足などを総合的に勘案すると実施は難しいと考えています。</p> <p>また、春バスは、鉄道・路線バス網の補完する交通手段として位置づけられており、可能な限り、他の公共交通機関との競合を避けて運行しています。</p> <p>ご意見にある豊春駅～藤の牛島駅～南桜井駅間の運行は鉄道が運行していることや、春バスの現在の運行での課題となっている路線の長大化による弊害を招くため、難しいと考えています。</p> <p>ゆりのき通り以南において東西を結ぶ交通については、今後、春バスの「武里駅～豊春駅ルート」が運行を行います。</p>
7	<p>ルネ春日部の踏切ではバスの右折が交通の障害となるため、直進して花積を経由して豊春駅から豊春公民館のルートを作成してほしい。野田線複線化に伴い、東岩槻からの迂回路となって踏切の通過車両が増大しているので、検討してほしい。</p>	<p>豊春駅を発着する現在の「春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート」は、ルートが長大であるため、便数が少なく、利用者数が少ないことが課題となっています。第四次運行では、豊春駅の駅前広場が整備されたことや、ルートの効率化を行うために、豊春駅周辺のルートを見直しています。</p> <p>ご意見にあるルートについては、路線が長大となるだけでなく、踏切を横断することになり、運行の所要時間が長くなるため、難しいと考えています。</p>
8	<p>北春日部からのバスについて、可能であれば毎日、せめて1時間に1本位運行していただませんか。本数があれば利用者が増えると思います。</p>	<p>本計画では、北春日部駅西口を発着していた「豊春駅・内牧・北春日部駅ルート」は廃止となり、北春日部駅東口を運行していた「粕壁～幸松地区ルート」はルートの効率化により、運行頻度を向上させることとしています。</p> <p>1時間に1本の運行は、現状では1台の車両で、乗務員は規定の休憩時間を取る必要があることから、難しいと考えています。</p>

9	<p>一ノ割～秀和総合病院がダイヤ改正後も存続するなら、大沼五丁目西にも停車してほしい。大沼五丁目西から春日部共栄入口まで利用できる。</p> <p>薄谷西、薄谷東と薄谷南が近すぎるので、薄谷南をもう少し離してもよい。</p> <p>春日部駅東口から出るバスで、グーカすかべ、エンゼルドーム、庄和総合公園に停車してくれるルートが増えると嬉しいです。</p>	<p>バス停は、利用者の利便性を考慮して設置するようにしていますが、設置にあたっては、地先の地権者の同意や、道路交通における警察の協議が必要となります。そのため、利便性だけではなく、安全性を考慮した上で、バス停の設置を行っています。</p> <p>薄谷西、薄谷東及び薄谷南のバス停は、第四次運行のルートでは廃止となる予定です。また、春日部駅東口を発着する「粕壁～幸松地区ルート」では、グーカすかべ、エンゼルドーム及び庄和総合公園へはルートの所要時間が長くなってしまふことから、難しいと考えています。</p>
10	<p>春日部駅西口～春日部エミナス間の路線バスの本数が少ないため、路線バスが運行しない時間を埋める形で、同じルートを春バスに走らせてほしい。</p> <p>市の公共交通の方針では既存の公共交通と競合しないようにするとあるが、内牧地区に住む人間はダイヤの空いた時間は自家用車を使うしかない。本数が増えれば車をやめてバスを使用する人が増える。</p>	<p>春バスは、鉄道・路線バス網の補完する交通手段として位置づけられており、可能な限り、他の公共交通機関との競合を避けて運行しています。春日部駅西口～春日部エミナス間は、民間路線バスが運行しており、運行事業者の理解が得られないため、春バスの運行は難しいと考えています。</p>
11	<p>「毎日」「増便」が利用しやすくなるコンセプトである。また、一ノ割駅～中央総合病院経由～赤沼～牛島ルートにすることで他交通機関との接続を良くしてほしい。</p> <p>蕨市では、市内循環バスが双方向で運用されているので至便である。参考にしてもらいたい。</p>	<p>本計画では、「赤沼～武里駅ルート」は、利用者数が少なく、公費の負担が非常に大きいと判断し、廃止することとしています。</p> <p>また、バスを双方向で運行するには、今よりも運行経費が必要となるため、持続的な運行を行うには、もっと利用者の見込めるルートを設定する必要があると考えています。</p>
12	<p>庄和地区のルートがなくなるのは困る。近所の方の高齢化が進んでいて、病院や駅までの利用手段です。</p> <p>タクシーなどもなかなか来ない。</p> <p>利用している人数が少ない事が理由ならば、ミニバスやワゴン車などの導</p>	<p>現在の庄和地区ルートは、北ルートと南ルートを隔日で運行していますが、南桜井駅北口周辺以外では、ほとんど利用者がいない状況であり、場所によっては年間を通して1人の利用もないバス停がある等、公費の負担が大きく、春バスの持続的な運行</p>

	入でもいいと思います。	<p>が難しい状況です。</p> <p>バスの運行経費の大部分は乗務員の人件費のため、運行する車両をワゴン等にしたとしても、経費を抑えることは難しく、定時、定路線のバスの運行は難しいと考えています。</p> <p>交通の需要が低い地域においては、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していく必要があると考えています。</p>
13	<p>首都圏外郭放水路見学会の運営を担当している事業者としての意見です。</p> <p>現在は南桜井駅からのバス運行はありますが、見学会の時間に合っていない、毎日運行ではない、春日部駅からの運行がないという状況であり、非常に残念です。</p> <p>駅からのバスの本数が増えれば、鉄道乗車券+バス+外郭放水路見学券+市内飲食店などをセットとした周遊プランの企画なども造成できるのではないかと考えております。</p>	<p>龍Q館（首都圏外郭放水路）は、春バスのルートの中でもニーズの高いバス停と認識しています。第四次春バス運行では、庄和地域の運行を、龍Q館を含む、南桜井駅北口周辺に集約し、日曜を除く毎日の運行としています。運行ダイヤについても、可能な限り見学会の利用に合うものとなるよう、検討を行っています。しかしながら、春日部駅からの運行については、春バスの現在の運行での課題となっている路線の長大化による弊害や、ルートが民間路線バスと競合する可能性があることから、難しいと考えています。</p>
14	<p>鉄道と路線バスの乗り継ぎを良くしてほしいと願っている。私自身が豊野地域に住んでいるので、藤の牛島駅へのルートを切望している。</p>	<p>本計画では、「赤沼～武里駅ルート」は利用者数が少なく、公費の負担が非常に大きいため、廃止することとしています。新たな春バスのルートでは、鉄道との乗り継ぎも考慮し、鉄道駅を中心としたルートや、鉄道駅間を結ぶルートを設定することとしています。</p> <p>藤の牛島駅へのバスの乗り入れについては、駅前ロータリーに十分なスペースがなく、周辺道路が狭いため、安全な運行が困難であることから、難しいと考えています。</p>
15	<p>内牧に住んでいる人たちが利用したい場所から運行していないので、ルートを再検討していただきたい。</p> <p>内牧公園より奥であったり、高野台</p>	<p>本計画では、「豊春駅・内牧・北春日部駅ルート」は利用者数が少なく、公費の負担が非常に大きいため、今後も持続的な運行を行っていくことが難しく、廃止すること</p>

	<p>にはまったく停留所がなく、現在のルートでは北春日部駅の活性化にはならないので、多くの人々が北春日部駅を利用できるルートをお願い。</p> <p>時間・運行する日を通勤者・通院者等の利用にあわせてほしい。</p> <p>利用したい時間であれば春バスの回転率も上がるため、検討していただきたい。</p> <p>実際、宮代のコミュニティーの方が頻度よく出ており、姫宮駅から原パークにきて歩いて帰宅したこともあります。北春日部から内牧へ出てくれるルート本数があれば利用したいし、内牧アスレチック、果樹園が活性化すると考えます。</p> <p>他県・他市であれば家近くまで来てくれるところもある。春日部もA Iを使って行ってほしい。</p>	<p>としています。</p> <p>交通の需要が低い地域においては、定時定路線のバスを持続的に運行していくことは難しいため、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していく必要があると考えています。</p>
16	<p>内牧の停留所は、車の通りが多く、見通しが悪いところや暗いところにもあって待ちづらい。</p> <p>毎日運行を希望する。</p>	<p>バスの停留所は、警察との協議の上で、交通安全上問題のない場所に設置しています。しかしながら、車体の大きいバスが安全に運行できるルート沿いに設置する必要があるため、場所によっては車通りの激しいところへの設置となってしまうことは止むを得ないと考えています。また、設置にあたっては、設置場所の地先の地権者の同意も必要となるため、必ずしもバスを待つ環境が良い場所に設置できるとは限らず、一部では暗い場所や待ちづらい場所等へ設置されている箇所もありますが、ご理解いただきたいと思います。</p> <p>本計画では、運行ルートを集約、効率化することにより、隔日運行を解消し、日曜を除く毎日の運行としています。</p>
17	<p>市立医療センター、市役所に行くので、春バスがなくなるとは困ります。タクシーを頼むと家庭のやりくりも大</p>	<p>本計画は、現在の春バス運行による課題に対応し、今後も持続可能な運行を行っていくためにルートの再編を行うものです。</p>

	<p>変です。今まで通り願います。本数を増やしてほしい。</p>	<p>このルートの再編により、運行本数の増加や、目的地への所要時間を短縮する等、利便性の向上を図っています。</p>
18	<p>武里市民センター、大池親水公園等に春バスのルートを設定してほしい。</p>	<p>本計画では、武里市民センターおよび大池親水公園は、鉄道駅からの徒歩利用圏にあること等から、今回の運行計画ではルートの設定をしていません。高齢者福祉施設バスのご利用をお願いします。</p>
19	<p>足腰が弱くなってくるシニア世代です。市役所や病院ばかりか、図書館、ショッピングセンター等、まだまだ行きたい所は沢山あります。目的地に着くのに、春バスは交通手段として大切なものです。何処にでも乗っていき、と言われるくらい便利な交通網になってほしい。</p>	<p>本計画では、春バスのルートを再編することによりルートの効率化を図っています。また、各公共交通機関との連携を強化し、複数の交通機関を乗り継いで利用することにより、様々な目的地に行けるような公共交通網の構築を目指しています。</p>
20	<p>自宅近くにバスを運行してほしい。</p>	<p>バスの停留所は、あらゆる世代の方が利用できるようにニーズの高い駅や施設を結び、運行の所要時間が長くないようなルートを設定し、そのルート上に設置する必要があります。そのため、個々の住まいを考慮してバス停を設置することは難しいと考えています。</p>
21	<p>増富に居住していますが、市役所、市立医療センター、春日部駅、その他のルートの確立を求めます。</p> <p>市民の足の確保は、市政の第1級の課題です。効率優先の(採算優先)考え方はまちがいです。</p> <p>高齢者が様々なところに出向き、活躍できるようにするために不可欠という認識を持つべきです。</p>	<p>増富地区から春日部駅方面へ行くには、朝日バスの増富循環線や、春バスを利用して豊春駅から鉄道を利用するか、秀和総合病院から朝日バスを利用する経路がございます。</p> <p>高齢者等の移動手段の確保は喫緊の課題と認識していますが、その全てをバスの運行で対応するのは限界があるため、福祉部局等との連携や、地域の実情に応じた新たな交通手段の検討が必要と考えています。</p>
22	<p>雨天時などバス利用しています。元々、バス本体、台数が少ないので、コース決めに苦慮されていると思います。バス台数を増やしてほしい。</p>	<p>バスの台数を増やすためには、今よりも運行経費が必要となるため、持続的な運行を行うには、利用者の見込めるルート設定が必要と考えています。そのため、本計画ではまずルートの効率化を行い、運行頻度</p>

		や速達性の向上を図り、利用者数の増加を目指すこととしています。
23	バス路線を増やしてほしい。 豊春～増富～春日部西口経由路線（半時間でまわれる路線）について。	現在の春バスの運行状況では、運行ルートや台数を増加させることは難しいと考えています。現在の「春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート」は、他の地区からも春バスの運行を望む声が多く寄せられていることや、春日部駅西口～秀和総合病院の区間は民間路線バスが多数運行しており、競合のため春バスの同区間の利用者が非常に少なくなっていること、長大路線の一因となっていること等から、新たに「武里駅～豊春駅ルート」として再編したものです。
24	豊春駅を通るルートは、市役所、医療センター、西口行きのルートにしてほしい。	本計画によって再編された「武里駅～豊春駅ルート」は、他の地区からも春バスの運行を望む声が多く寄せられていることや、春日部駅西口～秀和総合病院の区間は民間路線バスが多数運行しており、競合のため春バスの同区間の利用者が非常に少なくなっていること、長大路線の一因となっていること等から、武里駅に接続するルートとしています。
25	1. 春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート 第六記念館～上根橋間へ停留所を設置してほしい。大池親水公園、武里分署、武里小学校周辺を運行してほしい。春日部駅西口～秀和総合病院間の運行を増やしてほしい。 2. 赤沼～武里駅ルート 正善ちびっこ広場入口～春日部中央総合病院間に停留所を設置してほしい。国道4号線西側の備後東地区、緑町方面、春日部厚生病院へ運行してほしい。 3. 一ノ割駅付近のバス停の設置	(春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート) 本計画では、「春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート」は、武里駅と豊春駅を結ぶ「武里駅～豊春駅ルート」に変更することとしています。そのため、現在の春バスの春日部駅西口～秀和総合病院の区間は廃止となります。 春日部駅西口～秀和総合病院の区間については、民間路線バスが多数運行しているため、そちらをご利用ください。  (赤沼～武里駅ルート) 本計画では、「赤沼～武里駅ルート」は、利用者数が少なく、公費の負担が非常に大きいため、廃止することとしています。



	<p>武里駅付近は、路線とバス停が確保されていますが、一ノ割駅周辺はバス路線の空白地帯となっています。道が狭小なのは承知しておりますので、駅直近ではなくとも駅へ乗り継げる地域へのバス停の設置を希望致します。</p>	<p>(一ノ割駅付近のバス停)</p> <p>一ノ割駅周辺は道路が狭いため、バスが駅まで乗り入れることは難しいですが、第四次運行では、「武里駅～豊春駅ルート」において、可能な限り一ノ割駅に近い場所にバス停を設置できるよう関係者と調整を行っています。</p>
26	<p>計画案では、庄和地区南ルート、豊春駅・内牧・北春日部駅ルート、赤沼～武里駅ルートは廃止としています。上位計画の「春日部市立地適正化計画」では、拠点駅に都市機能を集積し誘導する計画としています。そのために将来は一ノ割駅へのバス乗り入れも検討しています。すなわち立地適正化計画では、バス網は主要駅や拠点までのネットワーク機能を持たせるとしています。計画案は駅への乗り入れ路線の廃止が提起されています。計画案は明らかに基本計画から逸脱しています。バスネットワークの断線により春日部市の強みとしている交通の利便性を失う可能性がある計画です。以上の理由から上記路線の廃止には反対します。</p>	<p>春日部市立地適正化計画では、鉄道駅へのアクセス利便性の向上や、拠点間を結ぶ基幹的バス路線沿線への緩やかな居住の誘導を図ることにより、拠点間ネットワーク及びバス路線のサービス水準の持続的な維持・確保を目指すこととしています。</p> <p>現在の「庄和地区南ルート」「豊春駅・内牧・北春日部駅ルート」「赤沼～武里駅ルート」は、いずれも駅に乗り入れるルートにはなっていますが、利用者数が非常に少なく、鉄道駅へのアクセス利便性の向上にはほとんど繋がっていないと考えています。また、いずれのルートも沿線の人口が少なく、目的地となるような施設も少ないため、利用者の増加は見込めないことから、持続的な運行が難しいと考えています。特に、「庄和地区南ルート」は、路線が長大で運行の所要時間が長く、「赤沼～武里駅ルート」は、拠点を結ぶルートとなっていないため、ネットワークとしての機能を果たすことができていないと考えています。</p> <p>そのため、本計画では、拠点間を結ぶルート、駅を中心としたルートを設定するとともに、ニーズの高い目的地や、沿線人口の比較的多い地域を運行するルートを設定し、持続的な運行を目指しています。</p>
27	<p>現在の庄和地区北ルート及び南ルートに問題点が顕著に表れています。これらコースは令和2年度こそ利用者が前年より減少したものの、令和3年ではV字回復をしています。隔日の運行</p>	<p>令和3年度の庄和地区北ルート及び南ルートの利用者が増えた理由は、コロナ禍からの回復だけでなく、庄和地区を運行していた民間路線バスが令和2年末に廃止となった影響と考えています。また、利用者が</p>

	<p>でありながら利用者を増加させています。公費負担率が高いといっても利用者が増加傾向にあるにもかかわらず、一部の路線廃止や全面廃止は大いに問題があります。そもそも利用者に不便な隔日で増加傾向なら連日運行に移行したら利用者は増加します。改善の計画無しの廃止には反対します。</p>	<p>増加しているのは、主に南桜井駅北口の周辺に集中しており、それ以外の地域ではほとんど利用がない状況であるため、現在のルートを毎日の運行としても、公費の負担が増大する可能性が高いと考えられます。</p> <p>南桜井駅北口周辺には、イオンモール春日部、龍Q館、道の駅庄和、庄和中央病院、庄和総合支所、庄和高校、正風館等、市内外を問わずニーズの高い施設が立地していることから、ルートをこの地域に集約させ、毎日の運行とすることで、運行頻度や速達性の向上を図り、持続的な運行を行っていきたいと考えています。</p>
28	<p>公費負担率が高いとの指摘ですが、そもそもそうでない場合は民間のバス事業者が参入します。地方自治体が行う公共交通機関は住民の社会権である交通権の確保です。春バスのようなコミュニティバスは採算上基本赤字となるのが原則です。コミュニティバスの事業判断は利用者数です。公費負担率が高いと言って一定の利用数がある現状で廃止することに反対します。</p>	<p>春バスは、鉄道・路線バス網の補完する交通手段として位置づけられており、民間路線バスの運行が難しい地域を運行するため、収支は赤字となります。しかし、公費を負担して運行を行っている以上、収支がいくら悪くてもいいというものではございません。</p> <p>今回廃止となる「豊春駅・内牧・北春日部駅ルート」では、令和4年度で公費負担率が92.6%、1便あたりの利用者は1.46人と一定の利用者数があるとは言えない状況であり、こういった地域では、定時定路線のバスを運行することは難しいと考えています。</p>
29	<p>地方自治体が運営する公共交通システムは、赤字(公費負担比率)を前提に廃止を検討すべきではありません。その是非は利用者数を前提に行うべきです。隔日や1日に数本の運行では利用したくても利用できません。現在の運行日数や運行本数では必然的に利用人数は漸減します。</p> <p>地方自治体が運営する公共交通は市民の利便性を前提に構築・運営されるものです。利便性から運行日数、運行</p>	<p>本計画で廃止することとしている春バスのルートは、公費負担率が高いだけでなく、利用者数も少ない状況です。この状況では、運行ルートや台数を増加させることは難しく、春バスの持続的な運行を行っていくためには、利用者数の見込めるルートに再編することで、隔日運行の解消や、運行便数の増加を図っていくことが重要であると考えています。</p> <p>本計画は、春バスの新たなルート等を定めた運行計画であるため、デマンド交通等</p>

	<p>本数の増便や時間帯による増便が必要です。同時に人口密度の希薄な地域には路線バスではなく、利用人数に取るワゴン車、タクシー等を利用した新交通システム（デマンド交通システム）を構築すべきです。利用者増への運行ダイヤの検討を行わず、人口希薄地域への新交通システムも構築されていない計画案には反対します。</p>	<p>の新たな交通システムの導入につきましては、本計画とは別に検討していくべきと考えています。</p>
30	<p>今回の計画では、多くの鉄道駅から遠隔地域へのバス交通が廃止されます。市民の利便性を前提にしない計画案に反対します。さらに廃止後の代替の新交通システム（デマンド交通システム）が構築されていません。</p> <p>以上の視点から第四次春バス運行計画（案）には全面的に反対します。</p>	<p>交通需要の低い地域に、今後持続的に春バスを運行していくことは難しいと考えています。また、本計画は、春バスの新たなルート等を定めた運行計画であるため、デマンド交通等の新たな交通システムの導入につきましては、本計画とは別に検討していくべきと考えています。</p>
31	<p>もうすぐ後期高齢者となり、運転免許証を返納しなければならなくなり、今後の交通手段に悩んでいます。春バスの本数を増やしてほしいとは思いますが、実際には利用しにくい状態だと思います。今すぐにもデマンドタクシーやタクシー利用券について考えてほしい。</p>	<p>本計画では、春バスの長大なルートや利用者の少ない路線、区間の見直しを行うことで運行頻度を向上させ、より利用しやすい運行を目指しています。</p> <p>交通の需要が低い地域においては、定時定路線のバスを持続的に運行していくことは難しいため、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していく必要があると考えています。</p>
32	<p>武里駅～豊春駅ルートについて、かすかべ湯元温泉、春日部夢の森公園にもアクセスをしてほしい。ルート内にもう1カ所乗り換えできる場所を設けてほしい。</p>	<p>「武里駅～豊春駅ルート」は、変更前の「春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート」の課題であった、路線が長大で、運行頻度や速達性が低いことに対応するため、路線の効率化を行い、新たに設定したルートです。春日部夢の森公園や、かすかべ湯元温泉は、このルートから外れた場所にあるため、経由するルートを設定すると、同様の弊害を招くことになるため、難しいと考えています。</p>
33	<p>武里駅～豊春駅ルートについて、武里駅～ウィングハット～市立医療セン</p>	<p>本計画によって再編された「武里駅～豊春駅ルート」は、もとのルートの春日部駅</p>

	<p>ター～市役所～春日部駅西口のルートにしてほしい。運行数、運行日、毎日運行の別、午前、午後、時間を表記してほしい。</p>	<p>西口～秀和総合病院の区間に民間路線バスが多数運行しており、競合のため春バスの同区間の利用者が非常に少なくなっていることから、秀和総合病院と武里駅を新たに結ぶこととしたものです。ウイング・ハット春日部や、春日部駅方面へは秀和総合病院で民間路線バスに乗り継いで行くことができます。</p> <p>計画書には、新たなルートの運行日、運行便数は記載していますが、時間については、計画の策定後に運行事業者と詳細な調整を行うため、記載していません。</p>
34	<p>豊春駅・内牧・北春日部駅ルートについて、バス停の位置が宮川からだど離れていて使いづらいです。どうにか利用しやすい形で運行できないでしょうか。</p> <p>以前は福祉のバス利用があったと聞きました。</p>	<p>本計画では、「豊春駅・内牧・北春日部駅ルート」は、利用者数が少なく、公費の負担が非常に大きいいため、廃止することとしています。</p> <p>交通の需要が低い地域には、定時定路線のバスを持続的に運行していくことは難しいと考えています。</p>
35	<p>赤沼～武里駅ルートが廃止されると、鉄道駅への交通手段もなくなり、買物や病院に行きづらくなります。</p>	<p>本計画では、「赤沼～武里駅ルート」は、利用者数が少なく、公費の負担が非常に大きいいため、廃止することとしています。豊野方面を運行する民間路線バスをご利用ください。</p>
36	<p>藤の牛島駅に路線バスを乗り入れて下さい。</p>	<p>藤の牛島駅へのバスの乗り入れについては、駅前ロータリーに十分なスペースがなく、周辺道路が狭いため、安全な運行が困難であることから、難しいと考えています。</p>
37	<p>市内の公共施設の循環バスを走らせてほしい。(市役所、医療センター、図書館・市民文化会館、ふれあいキューブ、郵便局、警察署、公園など)</p> <p>駅の見やすい場所に、行先とルートを、また乗継場所をわかりやすく掲示してほしい。現在のガイドマップは見づらく、わかりにくい。</p> <p>住んでいるところだけは朝日バスで</p>	<p>公共施設を巡るようなバスのルートを設定すると、現在の運行ルートでも大きな課題となっている、長大なルート、運行所要時間の増加、運行頻度の低下等の弊害を招くと考えています。</p> <p>バスの行き先や、路線図、乗り場の案内、乗り継ぎ場所の案内、見やすいガイドマップの作成等については、今後の課題と捉え、検討してまいります。</p>

	<p>助かっていますが、それ以外のところに出かけたくても、行先、乗継ぎがわからなく、外出ができなく困っています。</p>	
38	<p>計画策定の目的において、人口減少や高齢化に触れ、各地域の日常生活を支援するとあるが、豊野地域は対象とされていない計画に思います。</p> <p>赤沼～武里駅ルートの廃止は隔日運行や要求のないルート等、市民からのニーズとの乖離が原因です。</p> <p>豊野地域の路線バスは市役所などがある春日部駅の西口側に行かないため不便であり、東口から新庁舎、医療センター行きの春バスの運行が求められます。</p> <p>赤沼・銚子口地域には、第5保育所の前に出てくる道を通して、豊野町、豊野中学校、六軒町区画整理記念館などを通して春日部中央総合病院、一ノ割駅に出るワゴン車タイプの春バスの運行など工夫ができるはずです。</p> <p>効率のみでなく、市民の日常生活を支援する公共交通を望みます。</p>	<p>本計画では、「赤沼～武里駅ルート」は、利用者数が少なく、公費の負担が非常に大きいと判断し、廃止することとしています。豊野地域から市役所等をご利用いただく場合、これまでと同様に、春日部駅東口から市役所、市立医療センター行きの春バスのルートがございますので、民間路線バスと合わせてご利用ください。</p> <p>ご意見にあるルートの一ノ割駅への乗り入れは、以前からも検討していますが、アクセス道路が狭く、一般車や人通りが多いため、運行事業者からバス車両の安全な運行が難しいとの見解が示されています。また、駅等の拠点間を結んだルートとならないことから、利用者の増加は見込めないと考えています。</p>
39	<p>春バス運行計画が国交省の立地適正計画に基づいて作成されたものとして意見します。</p> <p>バス利用者の想定ターゲットがどの年齢層、性別、利用目的等の調査が薄く感じられ、実際に利用する市民の要望に合っていないような気がします。</p> <p>本数が少ない、経路一周の時間が長い（目的地まで時間がかかる要因）、乗り換えなければ目的地につかない等利便性が悪くもう少し考えてほしいと思います。</p>	<p>本計画は、本市が策定した「春日部市立地適正化計画」との連携を考慮しています。</p> <p>バスの利用者は、公共交通としてあらゆる世代の方を想定しており、アンケート調査によって得られたニーズ等を踏まえ、計画案を作成しています。</p> <p>本計画では、ご意見にある本数が少ないことや、運行の所要時間が長いことを課題と捉え、利用者数の少ないルートや区間、民間路線バスとの競合区間の見直し等、ルートを効率化して運行頻度を向上させることとしています。</p>
40	<p>選挙の投票日は日曜日であり、高齢</p>	<p>日曜日の運行については、通勤・通学に</p>

	<p>者は投票に行く移動手段がないと、投票に行くことができない。増富地域は大增中学校が投票所で、高齢者や体が不自由な方には歩く距離が長い。日曜日でも投票日には春バスを運行できないか。</p>	<p>よる利用者が見込めないことや、多くの医療機関が休診になること、近年のバスの乗務員不足などを総合的に勘案し、行っていません。現時点では、日曜日の運行は難しいと考えています。</p>
41	<p>春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート の課題にあるように、路線が長大で、遠回りのルートで目的地まで時間がかかり、市役所・買い物等に不便であり、第二次運行に比べ、利用者が減少した。逆に春バスが豊春駅前広場まで入ったため、豊春駅～とよはる台サンハイツ・豊春文化村では利用者が増えた。</p> <p>系統数が4系統あり、特にウイングハット経由春日部駅行きは不便である。</p> <p>大增中学校止まりが、秀和病院まで延伸したことによって便利になったが、高齢者からバスの乗換えが不便であるという声が出ている。</p>	<p>春日部駅西口～増戸・豊春駅ルートについては、本計画において、長大な路線を効率化し、運行の所要時間の短縮を図っています。</p> <p>ウイング・ハット春日部への運行については、乗務員が休憩となるダイヤの時のみ、秀和総合病院から直行するルートとすることにより、効率化を図っています。</p> <p>秀和総合病院は、春日部駅西口方面に民間路線バスが多数運行を行っているため、乗り継ぎの拠点とすることで、春バスの限られたルート、台数においても目的地のニーズに対応できると考えています。</p>
42	<p>経済性の高いルートは民間のバス会社が運営する。コミュニティバスの目的は交通不便地（者）の解消ではないだろうか。春日部市の財政とのかかわりもあると思うが、市民の足を守ってほしい。</p>	<p>第三次運行では、公共交通空白地域の解消を目指し、市内の広い範囲を運行してきましたが、その結果、路線が長大となり、運行頻度の低下、運行の所要時間の増大を招き、利用者数が伸び悩み、公費の負担が増大しています。そのため、本計画では、公共交通空白地域への運行ではなく、利用者数の見込めるルートの運行へ転換し、持続的な運行を目指していくこととしています。</p>
43	<p>「龍Q館、イオンモール春日部」などは日曜日に集客の多い施設に、日曜日に春バスを運行し公費負担を下げられないか。</p>	<p>日曜日の運行については、通勤・通学による利用者が見込めないことや、多くの医療機関が休診になること、近年のバスの乗務員不足などを総合的に勘案し、行っていません。現時点では、日曜日の運行は難しいと考えています。しかし、庄和地区ルートの龍Q館や、イオンモール春日部等は、</p>

		日曜日にも需要の見込める施設であるため、今後ルート全体の需要やニーズを見極めた上で検討してまいります。
44	春バスの再編方針において、利用者の増加が見込めるルートの設定で、利用者数の少ない路線、区間の見直し、公共交通空白地域への運行から、人口カバー率を考慮した運行への転換の方針には反対ではないが、春バス利用者の生活にかかわるような大きな変更をちょこちょこ行わないでほしい。利用者離れの一因になると思う。	春バスの運行方針については、大きく変わらないことが望ましいと考えています。しかし、春バスの現在の運行状況では、比較的用户の多い「粕壁～幸松地区ルート」以外のルートは、今後将来に渡り持続的に運行していくことは難しいと考えています。そのため、ある程度の方針の転換はやむを得ないものと考えています。
45	春日部駅西口～増戸・豊春駅ルートの武里駅への接続について、増富地区のアンケートでは、「増富地域から春日部駅西口へ乗り換えなしで直接運行」の意見が大多数を占める。「春日部駅西口～増富～豊春駅」の運行を希望する。	増富地区において、「春日部駅西口～増富～豊春駅」の運行を要望する意見が多いことは認識しています。しかし、他の地区からも春バスの運行を望む声が多く寄せられていることや、春日部駅西口～秀和総合病院の区間は民間路線バスが多数運行しており、競合のため春バスの同区間の利用者が非常に少なくなっていること、長大路線の一因となっていること等から、武里駅に接続するルートとしています。
46	春日部駅西口～増戸・豊春駅ルートの新たな運行計画において、増便や運行時間の短縮は評価できるが、1時間に1本の本数を希望する。特に通勤・通学の時間帯に運行してほしい。	1時間に1本の運行は、現状では1台の車両で、乗務員は規定の休憩時間を取る必要があることから、難しいと考えています。利用者の増加を図るためには、通勤・通学の時間帯の運行は重要であり、現状の台数で可能な限り、通勤・通学に利用しやすいダイヤ編成に努めてまいります。
47	朝日バスの運賃が高いため、春バスを運行していただけないか。	春バスは、鉄道・路線バス網の補完する交通手段として位置づけられており、可能な限り、他の公共交通機関との競合を避けて運行しています。路線バスの代わりに春バスが利用できるようにルートを設定しているものではありません。
48	鉄道および路線バスが遠い地域へ気を配り、弱者を取りこぼさないでください。幸松地区から豊野地区に行くコ	交通の需要が低い地域においては、定時定路線のバスを持続的に運行していくことは難しいため、バス以外の新たな交通サー

	<p>ースを作ってください。</p>	<p>ビスの導入を検討していく必要があると考えています。幸松地区から豊野地区に行く路線については、本計画の方針にもある鉄道駅等の拠点を結ぶルートとならないため、難しいと考えています。</p>
49	<p>今回の計画では、便利な人が便利に、不便な人はより不便になる。税、公費の分配不公平があり、差別である。</p>	<p>今までの運行では、公共交通空白地域の解消を目指し、市内の広い範囲を運行してきましたが、その結果、路線が長大となり、運行頻度の低下、運行の所要時間の増大を招き、利用者数が伸び悩み、公費の負担が増大しています。そのため、本計画では、公共交通空白地域への運行ではなく、利用者数の見込めるルートの運行へ転換し、持続的な運行を目指していくこととしています。</p>
50	<p>27 ページ③について、「隔日運行で経費を削減しているにも関わらず」とあるが、隔日運行にすればさらに不便になり利用者が減少することは明白で、経費節減の案としては稚拙、直接的である。逆に予算をかけ便数を増やし、利用者数増、利益増大の方向など別の方向からのアプローチは検討したのだろうか。問題点と今後の対策を見てもすでに破綻していないだろうか。</p>	<p>本計画において、廃止としているルートは、年間を通して1人も利用者がいない停留所がある等、極めて利用者数が少ないことだけでなく、沿線の人口が少ないこと、沿線に目的地が少ないこと、拠点間を結ぶルートとなっていないこと等、様々な要因から、増便を行っても利用者数の大幅な増加は見込めず、持続的な運行が難しいと判断したものです。</p>
51	<p>旧庄和地域は殆どが公共交通空白地域であり、車が移動手段であり、免許返納がしたくてもできない。駅周辺では、他の交通手段もあり、春バスは不要である。</p>	<p>今までの春バスの運行では、公共交通空白地域の解消を目指し、市内の広い範囲を運行してきましたが、その結果、路線が長大となり、運行頻度の低下、運行の所要時間の増大を招き、利用者数が伸び悩み、公費の負担が増大しています。そのため、本計画では、公共交通空白地域への運行ではなく、利用者数の見込めるルートの運行へ転換し、持続的な運行を目指していくこととしています。また、公共交通空白地域の交通手段として、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していく必要があると考えています。</p>



52	<p>もう少し公費負担、自己負担が増えても本当に市民が便利だと思える内容なら、そちらを望むはずで、そういう対策を考えてほしいです。</p>	<p>公共交通・春バスに関するアンケートの調査結果では、実際に「公費による負担が増えてもルートや本数を拡大すべきか」との設問に対して、「強くそう思う、そう思う」が他の設問と比較して低い結果となっています。</p> <p>そのアンケート結果からだけではなく、現在の春バスの運行状況から見ても、利便性向上のために単純に運行本数や運行範囲を拡大すれば、公費負担がさらに増大することが想定され、春バスを将来に渡って持続的に運行していくことは難しくなると考えています。</p>
53	<p>市民は営利交通会社をお願いしているわけでは無い、交通空白地域を切り捨てるのは言語道断である。効率化は政治にとって不要です。切り捨てられた地域住民への公費、市民税の公平な還元が無くなり差別につながります。</p>	<p>今までの運行では、公共交通空白地域の解消を目指し、市内の広い範囲を運行してきましたが、その結果、路線が長大となり、運行頻度の低下、運行の所要時間の増大を招き、利用者数が伸び悩み、公費の負担が増大しています。そのため、本計画では、公共交通空白地域への運行ではなく、利用者数の見込めるルートの運行へ転換し、持続的な運行を目指していくこととしています。</p>

(2) 春バスの廃止について

	意見の概要	市の機関の考え方
54	<p>第四次春バス運行を全面廃止してほしい。不自由を常と思えば不足なし、完璧な案など存在しない、最大多数の幸福に公費はつかうべき。春バスを存続するなら民間会社に任せるべき。</p>	<p>春バスは、鉄道・路線バス網の補完する交通手段として位置づけられており、今後も民間路線バスの運行ができない地域の中でも、利用者の多い区間や、ニーズの高い施設への運行が求められているため、全面的な廃止は難しいと考えています。</p> <p>しかしながら、現在の春バスの運行ルートは、公共交通空白地域への最低限の交通サービスを確保することを目的として設定されたものの、結果としてルートが長大となり、便数が少なくなってしまったため、利用者数が少なく、公費の負担が大きくな</p>

		<p>っています。</p> <p>そのため、第四次運行では、利用者数の少ないルートや区間を廃止し、運行ルートの効率化を図ることで、より多くの方々に利用される公共交通を目指していくこととしています。</p>
55	<p>本気で市民の日常生活の支援として考えるなら、今回の案は全く中途半端。春バス自体をやめた方がいいのでは？</p>	<p>春バスは、鉄道・路線バス網を補完する交通手段として位置づけられており、今後も民間路線バスの運行ができない地域の中でも、利用者の多い区間や、ニーズの高い施設への運行が求められているため、全面的な廃止は難しいと考えています。</p>

(3) 春バスの利用促進・PR等について

	意見の概要	市の機関の考え方
56	<p>クレヨンしんちゃんのバスが魅力的なので、もっとアピールをした方が良い。</p>	<p>今後も春バスは、外装及び内装に「クレヨンしんちゃん」のラッピングを施した車両を運行するとともに、イベント時の展示や乗車体験等を通じて積極的に利用の促進を図ってまいります。</p>
57	<p>イベントやラッピング車両を活用した春バスのPRの費用はどこから出すのか。春バス利用促進のPRは必要と思うが、ラッピングの効果はどの位あるのか。チラシなどとの比較は。</p> <p>春バスの車体に企業PRをいれて、宣伝収入を得られないか。</p>	<p>春バスのPRの費用については、バスの運行経費として支出しています。ラッピングの効果については、チラシ等との比較は行っていませんが、好評の声を多くいただいております。春バスの認知度の向上や、利用の促進、本市のPR等、多くの効果をもたらしていると考えています。</p> <p>春バスの車体に企業のPRを入れることについては、クレヨンしんちゃんのラッピングデザインを施しているため、難しいと考えています。</p>
58	<p>春バスと民間バス路線図及び乗換え図をイラストで分かりやすく1枚の紙面で表せないか。また裏面の時刻表などを掲載できないか。</p>	<p>今後、バスの乗り継ぎや、割引の制度については、十分な周知と分かりやすい案内に努めてまいります。</p>
59	<p>イベントやラッピング車両を活用とあるが、それ以外に市民に活用を促す方法はあると思う。高齢者や運転免許</p>	<p>高齢者や運転免許返納者等へ割引券等を発行することは、福祉的な施策となるため、福祉部局等と協議を行ってまいりま</p>

	返納者に対し、春バス利用促進用の割引券や割引パスの発行などできないか。	す。
60	路線バスと春バスの乗り継ぎ割引について、多くの市民が理解しやすい地図を作成し配布してほしい。「どこで乗り換えたら便利かよいかかわからない」という声がある。	今後、バスの乗り継ぎや、割引の制度については、十分な周知と分かりやすい案内に努めてまいります。

(4) 春バスの環境対策について

	意見の概要	市の機関の考え方
61	地球沸騰化防止の観点が抜け落ちており、二酸化炭素排出を減らすよう、徐々に春バスを電気バスにすべきである。	地域公共交通計画では、環境負荷の少ない交通体系の整備を掲げており、公共交通の利用促進や、環境負荷の少ない車両の導入等の選択肢のひとつとして、今後、電気バスの導入を含む様々な手段を検討してまいります。

(5) 新しい公共サービスの導入について

	意見の概要	市の機関の考え方
62	一週間前～30分前まで予約可能な乗り合いタクシーを提案する。相乗りすることでタクシー運賃を下げることができる。また、タクシー補助制度として、初乗り分チケットを高齢者に1人数十枚配ることを提案する。久喜市で実施しているので、研究・検討してほしい。	交通の需要が低い地域においては、定時定路線のバスを持続的に運行していくことは難しいため、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していく必要があると考えています。
63	赤沼在住で、将来自家用車を運転できなくなった際に不安である。市役所、郵便局、医療センターにいけるよう、必要に応じて利用できるデマンドタクシーの導入を希望する。	
64	高齢者が病院や市役所に行く足が非常に限定され、不便に感じている人が多い。負担軽減のため、デマンドタクシーなど、早急に取り入れ運用していただきたく願います。	

65	<p>豊春・内牧・北春日部ルートについて、豊春公民館利用時に乗車していますが、隔日運行に不便を感じていました。利用者が少ないので廃止になるということですが、その代替としてデマンドタクシーを導入してください。</p> <p>市民の高齢化が進む中、外出の機会が減ることにより高齢者のフレイルが懸念され、健康保険料の増大を招くことになりかねません。いつまでも元気で活躍できる外出の機会を奪わないでいただきたい。</p>	<p>交通の需要が低い地域においては、定時定路線のバスを持続的に運行していくことは難しいため、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していく必要があると考えています。</p>
66	<p>第三次春バス運行各ルートの課題の庄和地区南ルートの項目については理解できますが、それでも利用者がいるのです。その方たちの足を奪っておいで、その代わりが示されていません。</p> <p>南桜井駅にはタクシーが常駐しておらず、電話で呼ぶと迎車料がかかり、断られることもあります。早急に代案を示してください。</p>	<p>本計画では、「庄和地区南ルート」は、東武野田線以南での利用者数が特に少なく、公費の負担が非常に大きいため、今後も持続的な運行を行っていくことが難しく、廃止となります。</p> <p>また、庄和地域のタクシーについては、コロナ禍による利用者数の減少や、乗務員不足により、非常に厳しい状況であると伺っています。</p> <p>今後、交通の需要が低い地域においては、定時定路線のバスを持続的に運行していくことは難しいため、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していく必要があると考えています。</p>
67	<p>庄和地域は買い物や病院に行く手段が徒歩、自転車、自家用車しかなく、バスの廃止は不安であり、数十年後には生活できないと思います。</p> <p>しかし赤字路線や誰も利用しないルートは税金の無駄でもあります。</p> <p>山間部や過疎地域では行政が積極的に様々な方法を取り入れ、高齢者が暮らし易く住み続けているニュースを見かけます。</p>	<p>現在の庄和地区南ルートは、南桜井駅北口周辺以外では、ほとんど利用者がいない状況であり、場所によっては年間を通して1人の利用もないバス停がある等、公費の負担が大きく、春バスの持続的な運行が難しい状況です。</p> <p>交通の需要が低い地域においては、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していく必要があると考えています。</p>

	<p>今後は、バスだけの考えではなく、全国の様々な取り組みを庄和地域に生かして、高齢者になっても住みやすい地域にしていきたいと思います。</p>	
68	<p>豊春駅・内牧・北春日部駅ルート等が廃止されるが、そのルートに限らず、住民の高齢化に伴い、今後交通手段が重要になっていくと思われる。春バスを廃止するならタクシー券等の代替手段がなければ通院等に支障をきたすと思う。利用者が少ないのは、隔日運行が原因ではないだろうか。</p>	<p>「豊春駅・内牧・北春日部駅ルート」は、利用者数が非常に少なく、沿線の人口も少ないことから、隔日運行ではなくても、利用者数の増加は見込めないと考えています。高齢者等の移動手段の確保は喫緊の課題と認識していますが、その全てをバスの運行で対応するのは限界があるため、福祉部局等との連携や、地域の実情に応じた新たな交通手段の検討が必要と考えています。</p>
69	<p>新しい交通システムの導入について、今回の春バス改定と同時にスタートするべきである。また、具体的な対策を一刻も早く検討開示してほしい。</p> <p>案としてデマンドタクシーをまず2台確保し、春日部市内すべての地域をカバーする。運行についてはAI、スマホ、アプリなどを駆使し、無駄をなくす。要望のないときは待機し、春バスのように無駄な排気ガスは出さない。</p> <p>庄和地域にタクシー補助券の話があるが、まずタクシー自体が少なく、呼んでもなかなか来ない、呼んでも迎車料金も取られるなど問題がある。</p> <p>タクシー補助をするなら迎車料金は市が負担するなど市民目線の対策をお願いしたい。また、庄和地域だけだと不公平になるため春日部市全体をカバーするデマンドタクシーがベストである。</p>	<p>本計画の新しい交通システムの導入の考え方では、交通需要が低く、コミュニティバスの運行が難しい地域では、バス以外の交通手段が適している場合があることを示しているものです。</p> <p>交通の需要が低い地域においては、定時定路線のバスを持続的に運行していくことは難しいため、バス以外の新たな交通サービスの導入を検討していく必要があると考えています。</p>

(6) 市民意見募集（パブリックコメント）の制度について

	意見の概要	市の機関の考え方
70	計画案自体が基本春日部市のホーム	パブリックコメントに関する資料は、市

<p>ページからダウンロードする仕組みになっています。ホームページにアクセスできない情報弱者は計画案自体を手元に置いて読むことができません。パブリックコメントの前提となる計画案を多くの市民が受け取れるシステムになっていません。</p> <p>紙の計画案（印刷物）は市の施設で閲覧（貸出）のみで希望する市民への配布は行ってはいません。計画案は長文であり、内容を理解するに一定の時間が必要となります。また熟慮した意見を提起するためにも手元に印刷物が必要です。少なくとも来庁し計画案の印刷物を希望する市民には配布する必要があります。今回のパブリックコメントは広く市民に意見を聞く姿勢が見られません。今後は情報弱者にも優しいパブリックコメント制度を求めます。</p>	<p>内16の公民館をはじめ、市民活動センターやハーモニー春日部などに配架をしております。なお、一部、ページ数の多い資料につきましては、全ての配架先へ配布すると印刷枚数が多くなることから、印刷費の削減のため、配架せずに閲覧とさせていただいている場合もございます。</p> <p>その際、閲覧用資料につきましては、一定期間の貸し出しを行っておりますので、大変お手数ではございますが、施設の窓口にてお声がけをいただければと存じます。</p>
---	--

(7) 運行継続・見直し基準について

	意見の概要	市の機関の考え方
71	<p>見直し基準が提起されています。公費負担率85%以上としています。粕壁～幸松地区ルート以外のコースは85%以上です。「区間通過人数が最大でも9人以下」が「かつ」となっています。見直し目的をワゴン車、タクシーへの新交通システムへの変更の目安としています。しかしこの変更後の「新しい交通システム」の中身が提起されていません。見直し基準を作るならば、同時に変更後の対処も明確にするべきです。現実的な「新しい交通システム」の提起なしの計画案には反対します。</p>	<p>本計画は、令和6年1月からの運行を予定している春バスの運行計画であり、運行開始から3年後以降に予定している見直しについて、現時点で変更を前提として内容を記載することは難しいと考えています。</p>

(8) その他

	意見の概要	市の機関の考え方
72	春日部市においてこの政策は、コンパクトシティ圏外で生活する市民に恩恵があるのか。例えば公共交通、災害対策、少子高齢化に対する行政サービスなどはどうなるのか。市民間の格差は。	本市においては、「春日部市立地適正化計画」を策定し、持続可能な都市機能を維持していくため、都市構造の特徴を活かした多極ネットワーク型コンパクトシティを目指すとしています。 この政策は、コンパクトシティの圏内、圏外を切り分けて考えているものではなく、今後も継続的に、公共交通、災害対策、少子高齢化などに対する必要な行政サービスを、住民だれもが享受できるようにするため、民間の都市機能への投資や居住を効果的かつ緩やかに誘導していくための土俵づくりを行うものです。
73	春日部市でも高齢化が急速に進んでいる。急を要する課題である。 鉄道沿線以外に居住している住民の各施設への移動手段の確保する必要がある。	本市においても急速な高齢化は喫緊の課題と認識しています。また、鉄道沿線以外に居住している住民の各施設への移動手段の確保についても課題と認識しています。しかし、それらを全て公共交通で担っていくことは限界があると考えています。
74	P4の下段の表内の「日常交通」は日常生活の間違いではないか。	記載の間違いではなく、「日常の交通」という意味で記載しています。
75	春日部市の地質・地形的特徴（沖積低地（自然堤防・後背湿地）・洪積台地等）や地盤沈下等から「緩やかな居住の誘導」は防災計画との関係づける必要がある。その条件を踏まえた上で春バス運行計画は。	本市では、令和5年改定の「春日部市立地適正化計画」において、新たに防災指針を定めており、防災まちづくりの取組方針として、まちなかのほぼ全域がハザード区域に含まれることから、「回避」を行うことは現実的ではないため、「低減」の取組により、防災・減災対策を推進するとしています。 したがって、春バスの運行計画においては、ハザードルート回避などの対策をとることが難しいものと考えています。
76	第三次運行での公費負担率の「公費」は全て春日部市が補填しているのか。国や県の補助金などはないの	春バスの運行での公費負担額は、全て市が負担している額となります。ただし、春バスの運行は、国から特別交付税の措置を

	か。国や県の補助金がある場合その負担率はどのくらいなのか。	受けています。交付税の額は、公費負担額に応じてではなく、バスの運行距離や運賃額に応じて算定されることとなっており、運行経費の一部にあたる額が国から交付されています。
77	公費負担率を減らすためには日常的な利用者の獲得が必要。朝夕の通勤・通学に利用しやすい時間帯に運行設定や便数を増やすなどで改善できないか。	本計画では、利用者数の増加を図るため、通勤・通学の利用を考慮し、ルートを効率化して目的地までの所要時間の短縮を図るとともに、運行頻度の向上を目指しています。
78	アンケート調査結果の春バスの改善点は、その通りだと思う。運行間隔の短縮化、面的なサービスの拡大をぜひ実行してほしい。	アンケートの調査結果にある春バスの改善点において、運行間隔の短時間化については、本計画において路線の効率化等により進めてきました。しかし、面的なサービスの拡大については、第三次運行において、公共交通空白地域へ運行の範囲を広げたことにより、路線の長大化を招き、公費負担が増加したことから、慎重に検討していくべきと考えています。
79	営業係数の改善を目指し、公共交通としての持続可能な運行を行うため、ぜひ継続性を大切にしてください。	本計画や、上位となる地域公共交通計画では、持続可能な公共交通の運行を目指しています。
80	路線バスとの乗り継ぎ利用を想定して、ルートを効率化し、本数の増加や、路線の距離の短縮化などの見直しは評価するが、高齢者から「バスの乗り継ぎは体に負担がかかる」という意見が多く、すべてを解決するのは難しいと思うが、高齢者の声も反映してもらいたい。	現在の春バスの運行状況では、運行ルートや台数を増加させることは難しく、限られた交通資源の中で、より効率的な運行を行うためには、既存の民間路線バスを活用することが必要不可欠であると考えています。そのため、バスの乗り継ぎ拠点の環境整備を検討していくとともに、路線バスと春バスの乗り継ぎ割引の制度の対象路線の拡大を目指してまいります。
81	「公共交通利用圏域（鉄道駅から半径 800m 圏内、バス停留所から半径 300m 圏内）」とあるのは、どのような根拠で距離を決めているのか。高齢化が進む中で、歩行の困難な人もいますので、春日部では弱者に寄り添っ	公共交通利用圏域は、国土交通省が定める「都市構造の評価に関するハンドブック」を参考に設定し、公共交通を考えていくための一つの指標と考えています。 歩行が困難な方については、この圏域の考え方によらず、福祉的な施策の検討が必



	た距離を考えてもらいたい。	要と考えています。
82	現在使用しているワゴン車はどうなるのか。有効活用を考えているのか。	春バスの車両はワゴン車両を含め、全て運行事業者の所有となっています。したがって、その後市で活用することは難しいと考えています。
83	<p>公共交通は移動権（交通権）を保障するものです。その上で地方自治体が運営する公共交通は、営利企業が行う公共交通の合理的システムを構築し「住民の移動する権利を守る」視点が必要です。今回の計画案にはその視点が見えません。</p> <p>春日部市は日本政府からSDGs未来都市に選定されています。市のSDGsのWebサイトには「誰もが住みたい・住み続けたいと思う町の実現」に向けて「持続可能なまちづくりの実現に取り組みます」としています。SDGsの重要な理念は「誰一人残さない」です。SDGsを実行するために春日部市は交通弱者を取り残さない取り組みが必要となります。春日部市の今回の第四次バス運行計画にはこれらの理念やテーマに対する取り組みがありません。</p>	<p>本計画は、春バスが、鉄道及び民間路線バス網を補完し、各地域の日常生活を支援するという役割のもと、各公共交通機関との連携を図ることで、持続可能な公共交通ネットワークを形成することを目的として策定するものであり、住民の移動する権利を守るものではございません。</p> <p>また、現在の公共交通の状況から、全ての人に対し、公共交通だけで対応して行くのは限界があり、必要な施策を福祉部局等と協議していく必要があると考えています。</p>
84	鉄道及び路線バス網を補完し、各地域の日常生活を指示する役目を担うとあるが、「日常生活」とは何に重点を考えているのか。通勤・通学、買い物、通院、市役所など、アンケートを取ると希望は分散する。	アンケートの調査結果からも分かる通り、バス利用者の日常生活における利用目的は様々です。本市では、「あらゆる世代にとって便利で、持続可能な公共交通ネットワークの実現」を目指しているため、特定の利用目的に重点を置かず、全ての方が利用できる公共交通を目指しています。
85	第三次運行案の際も、「路線が長くなり、目的地への時間がかかり、本数も減便になることから、不便になり、第二次運行では通勤・通学に利用できたものが出来なくなる。」と意見を出した。第四次運行では春日部	現在の春バスの運行状況では、比較的利用者の多い「粕壁～幸松地区ルート」以外のルートは、今後将来に渡り持続的に運行していくことは難しいと考えています。そのため、今後の人口減少、少子高齢化、コロナ後の新しい生活様式、コンパクトシテ

	<p>駅西口に行くには乗り換えなければならなくなり、また利用者が不便になる。その都度方針が変われば、利用者は春バスから離れていく。地域住民の立場で「利用しやすい春バス」を長期的展望に立って立案してもらいたい。</p>	<p>イの形成、乗務員の担い手不足、運行経費の高騰等を見据え、長期的な視点に立って、本計画を策定しています。</p>
86	<p>乗り継ぎ拠点の整備について、わかりやすく看板を付けてください。東口～西口方面のバス停にはわかりやすい時刻表もお願いします。バス停にベンチを設置して下さい。</p>	<p>バスの乗り継ぎや、時刻表等については、十分な周知と分かりやすい案内に努めていくとともに、ベンチの設置等、バス停の環境整備に努めてまいります。</p>
87	<p>春バスが公共交通空白地域への交通サービスの提供を目的としている以上、本計画で挙げられた第三次計画の課題は当初から予測されていた内容である。そのような中で第三次計画を策定し、運用していた責任は誰が取るのか。</p>	<p>春バスの運行計画は、学識経験者や、関係行政機関の職員、市内各種団体の代表者、公共交通事業者、公募による市民等により構成される春日部市地域公共交通活性化協議会での協議を経て策定しているものです。</p> <p>第三次運行計画の策定時は、公共交通空白地域への最低限の交通サービスの確保を目的としていましたが、その後、人口減少や少子高齢化等の進展や、新型コロナウイルス感染拡大、燃料費の高騰、乗務員の担い手不足等、公共交通を取り巻く環境が変わってきたことから、本計画では公共交通空白地域への運行ではなく、利用者数の見込めるルートへの運行へ転換し、持続的な運行を目指していくこととしています。</p>