

Q1. 免許証の返納が増えると自転車への依存度が高まる傾向にあると思うが、本日の出前講座では自転車政策についての解説をしていただけなかった。

Q2. 立川モノレールの所沢までの延伸・地下鉄12号線の東所沢までの延伸の経済効果はあるか。立川市や練馬区に顧客（経済的効果）がとられないか。

Q3. 行政のコスト負担は50%までなのか。

Q4. カーシェアリングの見通しはどうか。

Q5. 鉄道を除く公共交通（コミュニティバス）の利用には無理を感じています。合理的配慮を超えていると思いますので、国の政策として「福祉タクシー」へ移行すべきではないでしょうか。これは厚生労働省のマスタープランとなるのでしょうか。

Q6. 路線の設定が採算に効いてくるので予算をつけていただきたい。

Q7. 車いす者への対応について、公共交通での取り扱いは各地方行政にどのように指導されているのでしょうか。

Q8. (感想) 国の方針が市に下りてきていることを実感できました。

Q9. 路線バスの赤字により、コミュニティバスも少なくなっているが、国の施策としてはマスタープランの作成だけですか。予算や人材育成などのくらい行っているのでしょうか。

Q10. (感想) 自動車運転免許証の返納の要否が問題となる年齢になって、実際に返納したらどんな「不便」が待ち受けているのか想像するようになりました。しかし、具体的な不便あるいはそれに代わる交通手段等考えておりません。そのような時にこのような講座に接し、考えるきっかけが得られたような気がします。ありがとうございました。

Q11. 環境の観点から公共交通政策を策定することが少ないですが、環境省と連携して補助率を上げるとか公共交通を利用するマインドを上げるなどして、公共交通の利用を促進していくことが必要ではないでしょうか。

Q12. (感想) 非常に参考になりました。特に計画策定例から必要なことが挙げられていて、市の政策をいわば下から評価する観点からと別の視点なので考えさせられました。

Q13. (感想) 現在所沢市民大学で地方自治講座を学んでいますが、大変参考になりました。活用したいと思います。ありがとうございました。

Q14. (感想) 地域公共交通政策についてよくまとめて頂きありがとうございます。検討するうえで大変参考になると思います。興味があったので、初めて参加させていただきました。

Q15. 所沢市のコミュニティバスの「ところバス」は、請願（福祉・高齢・利便）により全国より一足早く発足しました。途中赤字による見直し、請願（交通不便者）によりのニーズが加わり、複雑化し、その結果身動きが取れない状態となり、新たに特に交通が不便な地域でワゴン車による運行も始めているが、総じて迷走状態にあるものと思われる。どのような解決策が考えられるのでしょうか。

Q16. (感想) 解説をいただいて地域公共交通政策に国の指導や支援の仕組みも用意されていて、事業の推進には「自治体による住民意見の取り纏め」が欠かせないと受けとめました。

Q17. いま所沢市内でも地域・地区により交通の利便性に大きなばらつきがあります。どのような形であれ、新たなバス路線が置かれると新たな受益の差が生まれます。必要な福祉と受益の負担をどのようにとらえるのがいいのか、また市民の合意をどのように取り纏めるといいのかアドバイスをお願いします。私見でも結構です。

Q18. 所沢市では、西武戦・JRの駅が11駅あり、一見利便性が高いように思えますが、実際には駅に出るまで数キロあるようなところで居を構えている地域も多い。しかもこうした地域は高齢化が進み、移動にはコミュニティバス等の交通手段が必須なものです。このコミュニティバスの運行を便利で、かつ効率的に運用するには多くの問題があります。デマンド型で予約制の運行を行っている川越市等では、その実態はどのようなになっているのでしょうか。

Q19. (感想) 所沢市と人口が近い都市の事例は大変参考になります。ありがとうございます。

Q20. 自転車運転について、免許（許可）なく誰でも乗れるものだが、ルールを教えずに販売されているせいで、歩行者を「邪魔者」扱いすることが目立つ。販売業者に、ルールの周知義務を負わせるべきではないかと思っています。

Q21. 国の指針は決定されても、要は各地域ごとのやる気とやり方であろう。現実として自己利用路線は改定により以前より不便になったので元に戻してほしいという希望がある。

Q22. 道路を車から自転車そして歩行者中心の道路行政を望む。主要道路は車中心でも、市街地の生活道路は、自転車と歩行者優先に切り替えていかななくてはならないのではないのでしょうか。主要道路で今まで片側車2車線であった道路の歩道寄りに、ここが自転車専用ですとばかりにマークを描いているが、危険でとても自転車は走れない。このためあまり広くない歩道を歩行者と自転車が走っている危ない道路が至る所にある。何とかしなくてはいけないのではないのでしょうか。

Q23. 地域公共交通の活性化再生法」(2020.6 改正法) について

- (1) 2007/H19 制定 : 「地域公共交通連携計画」・・・規定  
2014/H26 改正 : 「地域公共交通網形成計画」・・・規定  
2020/R1 改正 : 「地域公共交通計画」・・・作成の努力義務化
- (2) 「作成の努力義務化」について

- ・改正前との相違、狙い（期待効果）？

Q24. 自治体の地域公共交通事業の民間事業者への委託について

- (1) 自治体が、欠損を事後的に補填するが多い。
  - ・委託先の本来事業が優先され易く、結果的に官民の事業努力を阻害する？
- (2) 委託事業の事業評価について
  - ・認識/見解/取り組み？

Q25. 自治体の地域公共交通システムについて

- (1) 多くの定時定路線型コミュニティバスは、路線数、便数の増大が常に求められる。
  - ・路線数、便数の増大 ⇒1 車両当たりの利用者数の減少 ⇒財政上、運用上極めて非効率
- (2) デマンド型コミュニティバスについて(定時定路線型との併用を含めて)
  - ・地域公共交通の主要システムとして推進することの見解/取り組み？

以上