

## 寒川町地域公共交通計画(案) パブリックコメント実施結果

- 1 募集期間 令和6年1月4日(木)～令和6年2月2日(金)  
(30日間)
- 2 資料配布場所 寒川町役場本庁舎 2階情報公開コーナー、都市計画課窓口、寒川町民センター、同センター分室、北部文化福祉会館、南部文化福祉会館、シンコースポーツ寒川アリーナ(寒川総合体育館)、寒川総合図書館、寒川町健康管理センター、町ホームページ(閲覧)
- 3 意見の提出状況等 意見提出者数 8名  
※意見の応募対象者であるか不明である方 0名  
意見総数 13件(内訳別記)
- 4 内訳別意見件数

意見の内容	意見数	ページ
8章 地域公共交通に関する施策・事業 について	10件	P68～P82 (意見要旨参照)
公共交通計画全体に対するご意見	1件	—
その他のご意見	2件	—
合計	13件	

※ 各意見の内容は別紙資料「パブリックコメント意見要旨」及び「提出された意見 一覧」をご覧ください。

- 5 この「パブリックコメント実施結果」については、次の場所で掲示しています。  
町役場本庁舎 2階情報公開コーナー、寒川町民センター、同センター分室、北部文化福祉会館、南部文化福祉会館、シンコースポーツ寒川アリーナ(寒川総合体育館)、寒川総合図書館、寒川町健康管理センター、また、町ホームページでも閲覧することができます。  
本パブリックコメントにご協力いただきまして、ありがとうございました。

お問い合わせ先：寒川町 都市建設部都市計画課 都市計画・開発指導担当  
電話 0467(74)1111 内線 322 FAX 0467(75)9906  
E-mail toshikei2@town.samukawa.kanagawa.jp

意見要旨

意見番号	意見数	意見の要旨	全体資料中の該当ページ	計画への反映
1	1	○自転車が歩道を走行しており危ない	P78	原案のとおり
2	1	○高齢者が車道を横断しており危ない	(該当なし)	原案のとおり
3、8	2	○ライドシェアについて検討し施策として取り入れてほしい	P78	原案のとおり
4	1	○医療施設や幼稚園、企業の送迎バスを活用することはできないか	P70	原案のとおり
5	1	○もくせい号のワゴン車両は狭いため、大きいバスにしてほしい	P68	原案のとおり
6	1	○もくせい号の南コースと北側のコースを統合してもよいのではないか	P68、P69	原案のとおり
7	1	○相鉄いずみ野線の延伸をより積極的に推進してほしい	P72	原案のとおり
9	1	○自動運転の検討をしてほしい	P82	原案修正
10	1	○北部公民館の近くにもくせい号のバス停がなく、路線バスの時間も合わない	P73	原案のとおり
11	1	○小田急小田原線厚木駅に急行の停車の要望をしてほしい	(該当なし)	原案のとおり
12	1	○相模線の存廃が検討される可能性について触れられていない	P71	原案のとおり
13	1	○公共交通やその利用者を良く思わない方の理解を得る方策も必要ではないか	(該当なし)	原案のとおり

意見者番号	意見番号	案中の該当箇所	意見の内容	町の考え方	計画への反映
1	1	P78 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策⑪	車道が狭いためほとんどの自転車が歩道を走っている。歩道も狭いので車との距離が近すぎる。いつ事故が起きるか、事故に巻き込まれてしまわないか、常にヒヤヒヤしながら子供を連れて歩かなくてはいけない。車道を広くすべき。特に気になるのは県道45号線。	シェアサイクルを含め自転車も公共交通を補完する移動手段と考えており、安全性の確保や利用促進の観点から、78ページの施策⑪において、「自転車利用環境の整備」を行うこととしています。具体的取り組みについては、警察や道路管理者等の関係機関と連携を図りつつ、道路空間の再配分等により自転車通行空間の確保を図るなど、歩行者、自転車、車がともに安全で快適に移動できる環境の整備に努めてまいりたいと考えております。 計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。	原案のとおり
1	2	(該当なし)	高齢者が横断歩道のない場所で車道を横断する場面を多く目撃する。あれでは轢かれても仕方がないとすら思うほど。さむかわ富田クリニック前、スーパーなかや前、寒川駅から郵便局への道など。悲しい事故が起こる前にきちんと整備してほしい。	本計画は、持続可能な地域公共交通の実現を図る計画となるため、本意見は今後の道路交通政策の参考として承ります。 計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。	原案のとおり
2	3	P78 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策⑪	国の取り組みとして「全国各地で深刻となっている地域交通の課題を踏まえ、新たな運送サービスを24年4月から開始する」という観点から、いわゆる「ライドシェア」の実証実験が全国で始まっている。まさに、神奈川県でも三浦市で始まろうとしている中、必要としている環境や地域の状況の違いはあるとは思いますが、町の人口構成の高齢化等に鑑み、既存の公共交通やコミュニティバス等を地理的条件や経済的状況から利用できない方への支援として「ライドシェア」の検討が必要かと思えます。 地域公共交通の総合検討課題の一つとして、さらには基本目標・施策の中の基本目標7の公共交通を補完するサービスの提供に検討事項として含めていくことが必要かと思えます。 全国でタクシーやバスの運転手不足が叫ばれている反面、移動手段の限られている高齢者等の支援策として 今回の寒川町地域公共交通計画の一つの施策として取り入れていただきたい。 進化する町「寒川」として国の進めようとしている施策に対して先行していただきたい。	ご意見のとおりライドシェアについては、国、県等で導入に向けた議論が活発となっております。その中では、タクシー事業者等との調整や安全面での問題などの課題も指摘されておりますので、引き続き動向を注視してまいります。 タクシー事業者の運行管理による一般ドライバーの活用は、研究の対象と考えております。 いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。 計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。	原案のとおり

意見者番号	意見番号	案中の該当箇所	意見の内容	町の考え方	計画への反映
3	4	P70 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策③	<p>高齢者が不便に感じていることは①買い物が自由に出来ない、②病院・医療施設への移動が不便。</p> <p>①、②を解決するには町内循環のバスを増やすこと。現状では増員（運転士）増便は無理。案もくせい号だけでは便数を増やせないのので、町内を走っている送迎バスをまき込むことを考えてみては。</p> <p>寒川病院、倉見整形の送迎バスの循環コースを変更してもらったり（幼稚園バスも）、空き時間を活用し町内の循環に組み込めないか？他に企業で使用の送迎バスがないか？協力してもらえないか2パターンでコースを分ける。</p> <p>①主に買物（スーパーや商店付近に停車）と医院、病院を回るコース</p> <p>②寒川駅、宮山駅、倉見駅に運ぶ事を目的としたコース（老人の利用は少ないように思う）</p> <p>（利点）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士を増やすことができ、結果増便が可能</li> <li>・スーパーや商店付近に停車することで買い物する人が増える（スーパーに協力してもらい買った物を自宅に運んでもらうサービス等を提案し受けてもらえば、手ぶらで老人が買物出来る⇒老人が外に出る機会が増え、健康維持出来る）</li> <li>・各病院、医院でかかえている送迎用車両、運転士を手ばなし、費用を抑えることが出来る→町と折半するとか（一車両で寒川病院→倉見整形→神部医院とか）</li> </ul> <p>（問題点）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定のスーパーや商店の近くに停車するとそれ以外の商店より反発が出る（感情的な反発なので説明の方法次第で説得できるのではないか）</li> </ul>	<p>ご意見のとおり、運転者不足等により、公共交通事業を維持していくことが厳しい状況にあります。このため、福祉関連施設や民間施設の送迎バスなどの輸送資源の活用も含め総合的に検討していく必要があると考えています。</p> <p>本計画では、施策③において、「施設送迎車両等の他の移動手段との連携検討」をすることとしており、他自治体の事例も参考にしつつ、課題や導入のあり方について検討してまいります。</p> <p>なお、運行形態につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。</p>	原案のとおり

## 意見一覧

意見者 番号	意見 番号	案中の該当箇所	意見の内容	町の考え方	計画への 反映
3	5	P68 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策①	現状のもくせい号は小型の物は狭いのでせめてマイクロバスにしてほしい。	施策①において、使用車両についても見直しを図っていくこととしており、利用者数や走行ルート、経費等を勘案し、必要に応じて見直しを図ってまいります。あわせて、誰もが快適に利用できるよう、運行車両の車内環境の改善にも努めてまいります。 計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。	原案のとおり
3	6	P68、P69 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策①、施策②	現状のコースは駅をはさみ北コースと南コースに分かれているが、運行時間が短いので、北コース→駅→南コース→駅と町内一周を1サイクルに変更しても労働強化にはならないのではないか。	施策①において、利便性向上や運行の効率化、収支率向上のため、ルートについても見直しを図ることとしております。また、もくせい号南ルートは他の2路線と比較して利用者数が少ないことから、施策②において、持続的な移動手段の確保に向け、移動サービスのあり方について検討をしていくこととしています。 いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。 計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。	原案のとおり

## 意見一覧

意見者番号	意見番号	案中の該当箇所	意見の内容	町の考え方	計画への反映
4	7	P72 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策⑤	<p>町の公共交通を考えるにあたり町の発展や課題、ニーズに1番貢献出来るのは相鉄いずみ野線の倉見延伸だと考えます。</p> <p>東京、横浜へのアクセスの大幅向上と倉見周辺の発展に伴い、民間交通の拠点ともなりうるもので町として積極的に取り組む必要性を感じています。</p> <p>現状、もくせい号の採算性はかなり厳しく今後も改善は難しいと思います。</p> <p>また一般のバスも道路事情やニーズを考えると難しいと思います。</p> <p>また、新幹線は町民の利用頻度としては少ないものと考えます。</p> <p>運賃や行き先を考慮すると年に何回利用機会があるのか疑問もあります。</p> <p>ならばこそ相鉄いずみ野線は通勤、通学に利用でき二俣川の免許センターやがんセンター、神奈川県庁等、仕事や通院、お見舞いなどにも利用でき、町民の利便性や利用頻度は高いと考えます。</p> <p>また相鉄いずみ野線の延伸により倉見駅周辺の発展も見込め、それによりタクシーやシェアサイクルなどの民間交通も活発になり公共だけでは担えない町民の交通需要に答えて行く事が出来ると考えます。</p> <p>以上の事から町の公共交通政策に関しては相鉄いずみ野線の倉見までの延伸をもっと積極的に推進するよう具申致します。</p>	<p>「寒川町都市マスタープラン」において、相鉄いずみ野線の延伸については、関係機関と連携しながら取組みを進めることとしており、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通して延伸の要望を行っております。本計画でも施策⑤において、相鉄いずみ野線の延伸に向けた取組みを進め、鉄道網の充実を促進することとしており、引き続き県や近隣自治体と連携しながら、延伸に向けた取組みを進めてまいります。計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。</p>	原案のとおり

意見者 番号	意見 番号	案中の該当箇所	意見の内容	町の考え方	計画への 反映
5	8	P69 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策②	<p>年末に岸田首相が「全国各地で深刻となっている地域交通の課題を踏まえ、ライドシェアの課題に対応し、新しい交通サービスを来年4月から開始する」という報道がありました。</p> <p>また、神奈川県も「神奈川版ライドシェア」を三浦市で行うとの報道も見ました。</p> <p>交通手段の選択肢が増えることは、町民の生活にとっていいことなので、日本でやることのできるライドシェアがどのようなものか、まだ分からない部分もありますが、寒川町でも検討するとよいのではないのでしょうか。</p> <p>南部地域のコミュニティバスは利用者が少なく、便数も少ないので、運行方法を見直すともよいのではないかと感じました。</p>	<p>ご意見のとおりライドシェアについては、国、県等で導入に向けた議論が活発となっております。その中では、タクシー事業者等との調整や安全面での問題などの課題も指摘されておりますので、引き続き動向を注視してまいります。</p> <p>タクシー事業者の運行管理による一般ドライバーの活用は、研究の対象と考えております。</p> <p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。</p>	原案のとおり
6	9	P82 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策⑮	<p>今回の寒川町地域公共交通計画案には、自動運転に関することが載っていない。技術は日々進歩し、自動運転は令和5年4月改正の道路交通法で運転者がいない状態での自動運転（レベル4）が認められている。</p> <p>町内の道路は狭いところが多く、現状では自動運転の導入は難しいかもしれないが、全国各地で導入に向けた実証実験などが行われていることから、今回の寒川町の計画にも「他自治体での自動運転の動向を踏まえて検討をしていく」など、検討ぐらいはやっていくといった表現を入れた方がよい。</p>	<p>ご意見のとおり、自動運転に関する法制度も整備されつつあり、全国でレベル2～4のバスの実証実験が行われ、将来的には運転者不足による問題の解決につながると考えております。多くのメリットがある一方で、現段階では、運転者がいない状態での自動運転バスは実用化されておらず、事故責任やインフラ整備等多くの課題もあることから、慎重に検討していく必要があると考えています。</p> <p>なお、本計画では、施策⑮において「担い手不足への対応」をすることとしておりますが、その中で自動運転についても調査研究を行っていくことを明記し、計画を修正いたしました。</p>	原案修正 P82

## 意見一覧

意見者番号	意見番号	案中の該当箇所	意見の内容	町の考え方	計画への反映
7	10	P73 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策⑥	もくせい号の運行順路について 私の住んでいる岡田では、ほとんど利用することもないので、北部公民館の講座を利用したいことが有りますが、もくせい号で町の施設へのバス停もなく、最寄りの所も歩く距離があり、何の為の交通機関なのか疑問に思います。海老名行のバスが通っている様ですが、時間的に無いと等しい感じで、講座終了頃には、少し待っても乗れるバスも有りません。	もくせい号は町の交通不便地域（鉄道駅や一般の路線バスのバス停から離れた地域）の解消を目的としており、ご意見のとおり北部公民館の近くに一般の路線バスが通っているため、もくせい号のルートは設定されていない状況です。公共交通の利用が低迷する中、公共交通サービスを維持・強化していくためには、様々な交通手段を一体的に捉えた上でそれぞれの役割を明確にし、総合的に利便性の向上を図ってまいりたいと考えております。また、海老名駅行の路線バスの運行時間につきましては、施策⑥において「寒川駅～海老名駅のサービス水準の維持・強化」をすることとしており、移動需要等を見極めながら利便性の向上を図ってまいります。計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。	原案のとおり
7	11	(該当なし)	基本目標4の施策4に関連して 相模線の厚木駅と小田急線の厚木駅の乗り換え時、小田急が各停しか止まらないので、乗降客が朝夕の時間帯にはたくさんいます。ぜひ小田急に急行を停車してもらえる様お願いしてもらえないですか。下りは、この厚木だけ各停で松田まですべて急行が止まります。 私は、たまにですが、毎日の人はどうして小田急とJRは寄りそわないのか不思議です。	町外の路線、駅となることから、利便性の向上にむけては、近隣自治体との連携を図ってまいります。 いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。 計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。	原案のとおり

意見者 番号	意見 番号	案中の該当箇所	意見の内容	町の考え方	計画への 反映
8	12	P71 8. 地域公共交通に関する施策・事業 施策④	<p>地域公共交通計画自体の策定及び方向性については賛成ではあるが、現状の公共交通その他を取り巻く環境と、計画策定に伴う基礎的部分で不安要素があり、根本的に成立しなくなる可能性も考えられる。</p> <p>今回の計画策定にあたっては既存バス路線・鉄道路線が存続の前提で作成をされているが、昨今の地方の鉄道路線においても相模線よりも輸送量が少ないものの、地方大都市部の基幹路線の存廃も議論されており、相模線の存廃も今後は検討の遡上に上がる可能性が全く触れられていない。</p> <p>現在、趣旨は違うものの、北海道新幹線開業に伴う在来線経営分離でも第三セクター化での存続が有力視されていた「函館本線・函館駅～新函館北斗（6駅、上下計約80本、17.9km）を北海道新幹線並行在来線対策協議会（<a href="https://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/heizai.html">https://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/heizai.html</a>）においてバス転換が例示されたこと、広島県と岡山県を結ぶJR芸備線（広島～三次～新見）も広域的区間において「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく再構築協議会入り（<a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000135.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000135.html</a>）し、特に広島駅～下深川駅間（14.2km、輸送密度8529人、上下計約85本）も存廃議論の対象に含まれたとみられることから、現状の相模線も安泰ではない状況と思われる。他にも神戸電鉄粟生線も1万5千人の輸送密度の区間がありながらここ20年近く存廃議論の対象となっております。</p> <p>一つの推測指標となるのが、2013年に西武国分寺線をはじめとする多摩地区の5路線が西武鉄道を保有するファンド側より廃止提案があり、各路線は相模線よりも数倍の利用客、運転本数が多いことから、相模線が現状維持で、という前提（あるいは相模線に接続する東海道線や小田急線、相模鉄道線の存廃も否定はできない）で今回の計画を策定したことは、今回の計画策定の際のアンケートでも相模線の利用が町民の13%の利用しかないことで、一抹の不安を感じるところではあります。</p>	<p>ご意見のとおり、公共交通を取り巻く環境が厳しい状況の中、公共交通を維持していくためには、P64にも記載しているとおり「公共交通を乗って守る」こと、さらに沿線自治体とも連携して公共交通の利用促進と利便性の向上に努めていくことが重要であると考え、公共交通事業を推進しております。</p> <p>計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。</p>	原案のとおり

## 意見一覧

意見者 番号	意見 番号	案中の該当箇所	意見の内容	町の考え方	計画への 反映
8	13	(該当なし)	<p>バス交通網に関してですが、仕事柄バスや鉄道を使わない人々からの意見を聞く際にバス交通、公共交通の存在自体の否定する声を多く聞きます。バスが停留所に止まる際に、ほかの車が追い越しをせざるを得ない、停留所周辺での右左折や近隣敷地からの出入りに際し視界が効かず危険である、バス停があることや乗客が存在することで視界が遮られる、また利用客の乗降動作で時間がかかり、滞留を生じ道路交通環境を悪化させている（鉄道が駅に停車することによる踏切遮断時間も含む）と考え、その存在や利用する人々が悪（そもそも公共交通を使わなければいけないところに居住をすることを規制すべき）と考える方々の理解を得る方策も策定する必要があると考えます。</p> <p>通常、公共交通を使用しない人々にすれば、鉄道もバスも邪魔な存在であり、存在を全廃し計画を策定する必要すらない、ところであり、アンケートにあった公共交通を利用しない層にも今回の計画を理解してもらえのかがカギと考えられます。現状として利用しない層が直接請求や各種法的手段等で公共交通の廃止を求めてきた際に対応できる要素を持つことも必要と考えます。</p>	<p>公共交通は、特に他の移動手段を持たない方にとって、豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠なものであり、町が公共交通施策を総合的・計画的に推進するために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定するものです。町民アンケートにおいて、もくせい号の運行サービス水準について尋ねた質問（P52）では、「運行サービスを向上させるべき」または「運行サービス水準を維持するべき」との回答が全体の約79%、「町が公共交通を運行・支援する必要はない」が約5%となっていることから、公共交通を利用しない多くの方にも公共交通の運行には理解をいただいていると認識しているところです。</p> <p>なお、バスの走行に関しては、関連する所管課と協力しつつ、多様な交通が共存し、安全安心で円滑な道路交通環境が確保できるよう努めてまいりたいと考えております。</p> <p>計画の内容につきましては、原案のとおりとさせていただきます。</p>	原案のとおり