吉川市地域公共交通計画（案）に係るパブリック・コメント

資料２

No.	ご意見	ご意見に対する市の考え方
1	吉川市地域公共交通計画（案）が作成されたことを喜ばしく思います。 自治会の役員をしているので、高齢者と係る機会が多くあります。 集会所で自治会主催の「なまらん体操」を開催していますが、毎回、足の不自由なご夫婦が「たすけあい吉川」のタクシーを利用されて参加しています。「たすけあい吉川」さんの取り組みには本当に感謝しています。運営が大変だということをしばしば耳にしますが、このような取り組みは、市民みんなが知って、みんなで支えていきたい取組です。 計画案の 18 頁に「移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成」があります。 取り組み内容が「検討を行います」となっていますが、もう一歩積極的に踏み込めると良いと思います。 ・市民と市の協働で「たすけあい吉川」のような取り組みを推進する。 ・行政としてどんな支援があったら、より広範な市民が参画できるか。 ・しくみづくりを市民とともに行う。 などです。さらに、法的な制限があるのかもしれませんが、対象者を介護認定者以外にも広げていくような取り組みが望まれます。 ２８頁に「輸送資源の活用研究」があります。 取り組み内容がやや消極的だと感じます。事業者と具体的な検討を行ってください。	「事業 1-4　地域協働型交通の仕組みづくり（18 頁）」につきましては、交通事業者や行政による公共交通を補完する地域協働型交通の実現を目的としており、福祉有償運送を含め、道路運送法の許可登録を要しない運送や自家用有償旅客運送等の導入促進に向けた支援制度等を地域と共に検討することとしております。取組内容に関する具体的なご提案につきましては、今後、地域のご意見を伺いながら、支援制度等について検討を行ってまいりますので、その際の参考とさせていただきます。 「事業 3-5　輸送資源の活用研究（28 頁）」につきましては、民間施設の送迎車両等の活用にあたり、民間事業者のご協力とご理解が不可欠でございますので、現段階で具体的な取組をお示しすることはできませんが、まずは、送迎車両等の現状把握を行い、民間事業者と意見交換を行ってまいります。
2	・　以前吉川市内を循環するバスがあったが利用者が少ないとの理由で廃止になったと聞いています。現在は高齢化が進み、今後はさらに交通難民が増えると考えられます。JR の駅利用の為とは別に、買い物、病院、交流の為の市内循環は生活の質を上げるために必要です。それによって少しでも健康寿命を延ばすことができ、医療や介護の市の負担も減るはずです。循環バスの復活や近隣でも取り入れられているデマンドタクシー・デマンド(ミニ)バスも視野に入れて欲しいです。 地域公共交通は「吉川市を住み続けたい・住みよいまちにするためにみんなでつなぐ」ものと基本理念にありますが、どんなまちにすることで住み続けたいと考えているのかをもう少し具体的に描いていけたら良いと思いました。特に市民の声がより届きやすい部門や福祉部門・高齢者部門との連携をベースに構築していただきたいです。 ・　吉川市唯一の総合病院に自力で行けないとの声を多く聞きます。中央病院入口というバス停から病院まで結構な距離があります。基幹バス路線は道路事情もあり目の前に停留所を作るのは難しいと聞きますが、駅などをハブとして、ワゴン車で裏道を行けば病院の敷地内まで行けます。ワゴン車は介護施設の送迎用のものを空き時間に使うなど考えられます。輸送資源の活用研究という項目に送迎車両の現状把握に１年とありますが、「出来る所からやってみる」を始めないと進まないと思います。先ずはワゴン車で中央病院まで行く形を試してみて欲しいです。 ・　吉川市地域公共交通計画の中に、関係者の役割分担という項目がありました。これを見た印象は「事業者：頑張る、市民：支える、行政：お金を出し管理する」というものでした。地域公共交通として考える時、市のビジョンを形作るものとして、もっと行政が前面で旗を振って欲しいです。 市は、市民に対し、事業者の窮状を理解しバスを利用するよう啓発するとありますが、事業者が大変だからと言って金額も高いので、自転車や徒歩を選択するのも当然かと思います。もう少し安く乗れると利用も増えるかもしれませんが。バスで出かけたくなるような場所、イベントなどの発掘・企画などできないでしょうか。	かつて運行していた「さわやか市民バス」の廃止後、民間事業者によるバス路線網が構築され、今後、循環バス等を運行した場合、既存のバス路線と競合する地域（特に、市街化区域）では、民間事業者の路線バス事業に大きな影響（収入減による減便や廃止など）を及ぼすことから、循環バスの復活は非常に困難であると考えており、市といたしましては、既存の路線バスやタクシーを利用していただき、守っていただきたいと考えております。なお、新たな移動手段の構築にあたりましては、ご意見のとおり、福祉部門等を含め、関係部署と庁内横断的に連携し、取組の検討等を行ってまいります。 「事業 3-5　輸送資源の活用研究（28 頁）」につきましては、民間施設の送迎車両等の活用にあたり、民間事業者のご協力とご理解が不可欠でございますので、現段階で具体的な取組をお示しすることはできませんが、まずは、送迎車両等の現状把握を行い、民間事業者と意見交換を行ってまいります。なお、市には、様々な施設（医療機関、公共施設、商業施設等）への移動手段の確保についてご要望をいただいておりますので、個別具体の施設への移動手段の検討につきましては、今後、計画に位置づけた取組を進める際の参考とさせていただきます。 市は、本計画の作成主体として、交通事業者の他、福祉関係者や地域、市民、有識者などで構成する地域公共交通協議会を設置し、協議会において、議論を行いながら、計画の策定を進めてまいりました。今後につきましても、市は、計画に位置づけた取組の実施に向けて、様々な関係者と連携・協働し、検討・実施してまいります。 また、路線バスの利用促進に関する具体的なご提案につきましては、利用促進の取組を検討する際の参考とさせていただきます。

吉川市地域公共交通計画（案）に係るパブリック・コメント

No.	ご意見	ご意見に対する市の考え方
	・　小型モビリティの導入検討という項目でシェアサイクルの導入とありますが、誰がどのような目的で使う設定なのかが見えません。観光資源があり、安心して走れる道路があれば使い途があると思いますが、具体的なイメージが欲しいです。	「事業 1-5　小型モビリティの導入検討（18 頁）」につきましては、路線バスやタクシーを補完する近距離の細かい個人的な移動を支える新たな交通手段として導入し、移動手段の選択肢を増やすものでございます。現在、導入を検討している「シェアサイクル」につきましては、公共施設などにサイクルポートを設置し、サイクルポートのある場所なら好きなところで自転車のレンタル、返却ができる自転車のシェアリングサービスでございます。
3	吉川市地域公共交通計画（原案）について 【意見】: P4　7. 関係者の役割分担について 「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築にあたっては、交通事業者、行政のみならず、市民や様々な関係者が連携・協働し。それぞれの役割を担いながら一体となって計画の推進に努めます」とありますが、ここに、民間事業者を入れてほしいです。 民間事業者とは、病院や商業施設、デイサービス等の事業者です。送迎車と送迎の運転者を確保しているところをイメージしています。 この計画の最終年令和 14 年には、団塊の世代は 80 歳を超えています。今は、団塊の世代が、ボランティアとして市民の病院への送迎を自車両＆事故等が発生したときは自分の車の保険で対応してくれていいますが、そこに頼っていては、まったく持続可能ではありません。 様々な資源を持っている団体・市民を市が音頭を取って、仕組みを作っていく必要があると思います。今までの縦割り行政では到底、市民の足を確保することはできない局面に来ていると考えます。 【質問】: P4 の表の吉川市の役割の最終行に「毎年度の取り組み状況を確認し、進捗管理は効果検証を行います』とあるが、どのような方法で行うのか教えてほしい。 【意見】: P11　基本方針①　移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成について 〇の二つ目「高齢化や人口減少、運転手不足といった現状を踏まえた協議を行いながら、公共サービスの見直しや、既存の公共交通を補完する新たな移動手段の検討をみんなで進めます」とあります。「みんなで」の中に、交通業者・行政・市民などを指していると思いますが、市民のアイデアを広く募集するようにしてはどうでしょうか。 その地元に住んでいてこそ知っている道があります。生活道路の中には大型のバスは走ることはできないが、デイサービスのワゴン車なら走れる道路があり、渋滞も回避できる、通院や買い物の足になりえるのではないか等のアイディアが出てくるとおもいます。私の意見は添付しました。 交通事業者だけでは、そこまでのアイディアは難しいと思います。何せ車が大きいですし、大人数を載せることはできない方法ですから、でも確実にニーズはあると思います。 【意見】: P13　（1）ネットワークの考え方の 3 段落目「～略～福祉的手取組を含めた「個別輸送」などを組み合わせて、地域公共交通ネットワークを構築します。～略～」とあり、下の表の一番下、個別輸送の中の福祉的取組には、福祉有償運送と互助による輸送とあり、方向性には、福祉部門と連携しながら、活動主体への支援を行い需要に応じたサービス水準の維持・確保に努める」とあります。 この福祉部門とは、介護保険や障碍者の認定を受けた方を対象としているように見受けられます。これから団塊の世代が 80 歳を超えていくときに、介護認定を受ける人をできるだけ減らすことが、吉川市に住んでいてよかったと幸福度をアップさせるとともに、医療・介護保険の健全化につながると考	「7. 関係者の役割分担（4 頁）」本文中の「様々な関係者」は、医療機関や商業施設、福祉事業者等の民間事業者を含めたものとなっており、表中では「企業、団体、その他の関係者」に含めたものとなっております。 「効果検証の方法」につきましては、「第 5 章　計画の評価および推進体制（30 頁・31 頁）」に示しており、今後、吉川市地域公共交通協議会において、評価指標および評価スケジュールを基に、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果検証や取組の改善案について協議を行ってまいります。 「みんなで」の表現につきましては、ご意見のとおり、交通事業者、行政のみならず、市民や様々な関係者等が含まれております。「市民のアイデアを広く募集する」というご意見につきましては、今後、計画に位置づけた取組を進めるにあたり、市民の皆様も主体的に関わっていただく取組もあるため、その取組を検討する際には、市民からアイデアなどもいただいてまいりたいと考えているところでございます。 「福祉部門との連携」につきましては、「3. 推進体制（31 頁）」の表中「推進組織」の「庁内連携会議」と「その他の会議等」に示しているとおり、福祉部門等を含め、関係部署と庁内横断的に連携し、取組の検討等を行ってまいります。

吉川市地域公共交通計画（案）に係るパブリック・コメント

No.	ご意見	ご意見に対する市の考え方
	えます。 　そのためには、高齢者が介護認定などを受ける前に、自分の意志で気軽に行きたいところに行ける仕組みの構築が急がれると思います。 　介護・障害認定を受けている人だけのことでなく、広く高齢化していく市民の為の仕組みを構築していくというための市役所内の関係部署が公共交通の話合いに深くかかわることを盛り込んでください。 　このままでは、どこも不足で回らなくなると思います。 【意見】：P28　基本方針　みんなの地域公共交通の実現 　実施スケジュールについて　令和 8 年に現状把握、令和 11～14 年度に　適宜実施では現状把握から、時間が経過しすぎていてニーズに合わないものができるように感じます。もっと、実施を速めてください。介護保険の改定は 3 年ごとです。福祉の事業所によっては、もしかしたらつぶれてなくなってところが出ているかもしれません。	「事業 3-5　輸送資源の活用研究（28 頁）」につきましては、民間施設の送迎車両等の活用にあたり、民間事業者のご理解とご協力が不可欠でございますので、現段階で具体的な取組をお示しすることはできませんが、まずは、送迎車両等の現状把握を行い、民間事業者と意見交換を行ってまいります。
	【12/20 シンポジウムの際に出された意見に対しての感想等】 ①最後の質問者の方の答えとして「福祉有償運送を障害手帳・介護認定を受けていない方でも活用できる方法がある」というような趣旨の返答をなさっていましたが、具体的に誰がどうするのでしょうか？。やり方があるとしても、利用したい方が知らなければ、活用できないと思いました。どのようにすると使えるのかを広く周知してほしいと思いました。 ②自動運転について 　吉田先生は、大型バスの自動運転をできるものを日本では作っていないというようなことをおっしゃっていたように思いますが、人口減少の今、大型ではなく、もっと小型車の自動運転が必要だと思います。始める自治体もあるようですから、ぜひ、調査研究の手を止めないで下さい。また、完全自動でなく、免許を所持しないが、自動運転車が危険な動きをしようとした場合に制御できるためのスタッフが乗車して、高齢者の乗り降りのサポートすれば、可能だったりしないのかしらと思います。何年も前に、過疎地でそんなバスが走っているのをテレビで見ました。ゲーム機が操れれば、免許がなくてもよいのではないのでしょうかね。 【補足】吉川駅南側のエリアの路線バスが廃線の危機にあると聞きました。介護認定を受けていないが、毎月の通院にタクシーを使うと往復何千円もかかってしまうので、通院回数を減らしている。バス停が遠いので、中央病院までバスで行くのが大変であるなどの声があると聞きました。そこで添付のような案を考えてみました。 　南側の住宅街の住民が利用しやすいところにバス停（など）を設け、デイサービス等の事業者が持っている送迎のワゴン車を使って、高齢者を拾ってけやき通りにでて、武蔵野線をくくり、吉川駅北口ロータリーを左にみて中川方面にすすみ、中川沿いの道にでて、信号を過ぎたらすぐに左折して、共保雨水ポンプ場方面に、中川の土手にぶつかるのでそこを右折して土手を左手にみて、裏道（土手と中川台団地の間の道）を中央病院方面に進み、吉越橋の下をくぐり、中央病院の裏手に出ることが可能です。ワゴン車であれば、中央病院の敷地内のロータリーに入ることも可能ですし、高齢者や障碍者は、病院の玄関口に降り立つことができます。その後、ワゴン車は、駅前ライフの裏手に向けて出発して、お買い物したい方は、降りて買い物するというイメージです。	「吉川市地域公共交通シンポジウム」にご参加をいただきありがとうございました。 ご意見、ご提案につきましては、今後、計画に位置づけた取組を進める際の参考とさせていただきます。

No.	ご意見	ご意見に対する市の考え方
	従来のバスのように、利用者の利用料だけで運営するのではなく、病院や商業施設からも協力金をもらってもよいのではないでしょうか？　福祉施設に、利用の申し込みの電話受けを委託したりして、何とか運営できる仕組みを構築できないものでしょうか。	
4	路線バス廃止は三輪野江地区に住んで、車もなく、タクシーを呼んでもなかなかこない、一時間に一本のバスがなくなる、大変です。5~6 人乗れて、役所、病院、中央公民館、吉川駅、コースはいろいろあると思うので、2～3 カ所コースで、私たちを運んでもらえるとたすかります。タダではなく料金を取るといいと思います。	バス路線が廃止される「三輪野江地区」につきましては、「事業 1-3　地域内交通エリアの移動手段の確保（17 頁）」で示しているとおり、タクシー利用料金助成事業の継続や地域特性に応じた交通施策の検討を行ってまいります。
5	・吉川駅～三郷間の路線廃止の対策を必ず実行してほしい。 ・路線の少ない東部地域、高齢者、障害者などバスの利用の困難な人たちの"足"の対策を具体化してほしい。協議会でも施設送迎バスの日中の利用など意見が出ていた。また、20 日のシンポジウムでも各地の意欲的とりくみがたくさん紹介されていた。吉川市でもこのようなとりくみができるように福祉面での公共交通協議会をつくって具体的に検討していってほしい。	「吉川駅南口 - 新三郷西口線」の代替交通につきましては、三郷市と協力して、新たな路線バスが４月から運行できるよう、諸手続きを進めているところでございます。 また、バスが利用できない交通弱者の移動手段の確保につきましては、「事業 1-4　地域協働型交通の仕組みづくり（18 頁）」や「事業 3-5　輸送資源の活用研究（28 頁）」などで示す取組が進められるよう、「3. 推進体制（31 頁）」の表中「推進組織」の「庁内連携会議」と「その他の会議等」に示しているとおり、福祉部門等を含め、関係部署と庁内横断的に連携し、取組の検討等を行ってまいります。
6	吉川で唯一の総合病院である中央病院、重篤な病で市外の病院に通院していた人も一定の治療を終えると中央病院に移される事例がほとんどです。通院の障壁になっているのが、中央病院前のバス停で降りても病院までの距離が 300m 近くあり病人には辛い道のりです。 タクシーを利用すると送迎料金が（500 円×2）プラスされ大きな負担です。以前福祉バスがありましたが当時は年齢も若く自前の交通手段もありましたが、今や車も手離し自転車も危うくなり、他に交通手段がありません。周りを見ても高齢化が進んでいると感じます。 中央病院までの小型のバスの運行をぜひご検討下さいますようお願い致します。	市には、様々な施設（医療機関、公共施設、商業施設等）への移動手段の確保についてご要望をいただいておりますので、個別具体の施設への移動手段の検討につきましては、今後、計画に位置づけた取組を進める際の参考とさせていただきます。
7	今年 3 月長寿支援課より「吉川市も年々高齢化が進んでいる」とのお話を伺いました。周りを見回すと、自分の足でどこへでも歩いていける元気な高齢者は多く見受けられますが、一方、地域によっては一人暮らしあるいは高齢夫婦暮らしの方たちから、免許返納後バスを利用したいが便が極端に少なく不便を感じているという声も多く聞かれます。私の住む駅北地域はバスの便も多くあり、今のところ私自身不便は感じていませんが、駅南地域では、その不便さが顕著のようです。 いま、駅南の"足"のない高齢者にとっての切なる願いは、「買い物と中央病院の入口までに行くための公共交通機関がほしい」ということだと思います。 ≪このことについて私の意見を述べさせていただきます≫ 市内の施設の送迎バス（マイクロバス）を利用して、昼間の空いている時間帯に高齢者のためにバス便を運行させることはできないでしょうか。 朝夕送迎以外の日中の時間帯を、午前・昼・午後に分けて一日 3 本の運行を、週 1 回か 2 回行っていただけたらと思います。 尚、マイクロバスを駅北の中央病院まで運行するには、いちょう通りをすぐに左折し中川に沿った道を行くと、県道の激しい従来に遭わずに病院に到着するそうです（その近くに住む方から聞きました）。私自身もあと何年か経ったら、同じ状況に置かれるのではとの不安な思いからコメントさせていただきました。 以上です。どうぞよろしくお願い致します。	市内施設の送迎車両の活用につきましては、「事業 3-5　輸送資源の活用研究（28 頁）」に示しておりますが、民間施設の送迎車両等の活用にあたり、民間事業者のご協力とご理解が不可欠でございますので、現段階で具体的な取組をお示しすることはできませんが、まずは、送迎車両等の現状把握を行い、民間事業者と意見交換を行ってまいります。

吉川市地域公共交通計画（案）に係るパブリック・コメント

No.	ご意見	ご意見に対する市の考え方
8	「住み続けたい・住みよい町を支える地域公共交通をみんなでつなぐ」という理念のもと出された計画案であるが、公共交通ネットワークにおける武蔵野線南側居住者への視点が十分ではないように思う。 現状において、武蔵野線北側に医療機関や行政、公共施設が集中して位置しており、武蔵野線南側（主に高富、高久、中曽根、道庭）の居住者が利用する場合、これらへの円滑なアクセスが十分確保されていない。一例をあげるならば、吉川市唯一の総合病院である吉川中央病院を利用する際、現状では、1時間に一本あるか無いかのバスで駅まで行き、時間調整をして他ルートのバスに乗り継ぎ、病院口で降り、そこから300m歩いてやっと病院にたどり着く。高齢者にとって言うまでもなく、通院頻度の高い病人にとっては、大きな負担となっている。 計画案では、通院者への対応等については、公共交通で担う事ができないきめ細かい対応として他の方法でとあるが、市民の多くが通う病院へのアクセス及び病院前での乗降は、市民に対してのきめの細かい対応ではなく、市民の多くが日常生活を送る上での必要不可欠な基本的なものと思われる。是非とも、行政、事業者などの主導で、改善具体案を策定して欲しい。 また、通院だけではなく、行政手続きや市主催のイベント、図書館の利用等、北側に集中している公共施設を利用しようとする場合、南側の居住者は、必ず駅での乗り換えが必要となり、時間的にも、心理的にも非常にハードルの高いものとなっている。移動の自由が狭まることは、現居住者の利便性の問題だけではなく、高齢化の進展に伴う高齢者のフレイルや老人性うつ病の発症を助長する事につながり、住みよい町を支える地域公共ネットワークとは、ほど遠い。 よって、計画案課題の「日常生活を支える移動手段の確保」「高齢化の進展に伴う移動ニーズへの変化への対応」に基づき、武蔵野線南側の医療、公共施設へのアクセス格差を是正すべく、市内交通ネットワークを考えて欲しい。武蔵野線を挟んで、北と南に寸断するのではなく、吉川の人口の８割（南側居住世帯数は全世帯数の約1.5割）が居住している地域全体を基幹交通地域として捉えたネットワーク案を策定し、アクセス格差のある南側居住者にも生活しやすい環境を保証して欲しい。 また、中央病院前での乗降については、個別課題として捉え、小型車両の導入、デマンド交通、グリスロ導入等、多方面からの可能性を検討し、通院行動を支える体制を整備して欲しい。 もちろん、我々市民も、公共交通の恩恵を一方的に享受するだけではなく、行政、事業所、市民等の情報交換を密にした上で、我々市民の出来ることを模索し、生活しやすい住みたい町創りに積極的に貢献したいと思う。	本計画では、「地域公共交通ネットワークの考え方（13項）」において、鉄道駅と住宅地、工業団地を結ぶ通勤・通学等の大量輸送を担う交通を「基幹交通」および「支線交通」と位置づけ、既存路線の維持に努めることとしております。 ご意見をいただいた吉川駅の南側地域については、「事業1-1　路線バスのサービス水準の維持・確保（15頁）」を踏まえ、吉川駅南口―新三郷駅西口線の代替交通として、三郷市と協力し、本年４月から新たな路線バスの運行を開始できるよう、諸手続きを進めており、今後も路線バスの維持・確保に努めてまいります。 また、市には、吉川駅の南側地域だけではなく、様々な地域にお住まいの方から、様々な施設（医療機関、公共施設、商業施設等）への移動手段の確保についてご要望をいただいておりますので、個別具体の施設への移動手段の検討につきましては、今後、計画に位置づけた取組を進める際の参考とさせていただきます。
9	中曽根１丁目に住んでいます。現在の循環バスで良いと思います。ただ本数を増やして下さい。１時間に３本位。また、市でも補助金を出して下さい。	現在、吉川駅の南部地域を運行している路線バスにつきましては、「運転手不足」や「利用者減少」を理由に、令和８年３月３１日をもって、運行を廃止する旨、バス事業者よりご報告を受けているところでございます。この報告を受け、市では、路線バスの廃止に伴う代替交通を確保するため、三郷市と協力して、新たな路線バスが４月から運行できるよう、諸手続きを進めておりますが、運行本数は、運転手不足や利用者数の状況などから、増便は困難であると考えております。なお、新たな路線バスの運行にあたっては、吉川市と三郷市が運行費用の一部を負担し、運行事業者に委託することになっております。
10	第８回 吉川市地域公共交通協議会に参加致しました。 議事（3）吉川駅南口一新三郷西口線の代替交通についての資料をいただきました。 ◎経路一部変更もふくめ、「維持確保の考え方」に賛成です。けやき通りを通っての路線は以前より乗り	ご賛同いただきありがとうございます。 なお、運行本数につきましては、運転手不足や利用者数の状況などから、増便は困難であると考えております。

No.	ご意見	ご意見に対する市の考え方
	やすくなると考えます。ぜひ維持していただくようにお願い致します。 ◎バスの本数は、1 時間に 2～3 本を設定していただくようにお願いします。時間帯によって、学生さんたちの利用、高齢者の利用はまちまちですが、難しいことですが、すべての地区の住民「誰もがわかりやすく快適に移動できる移動環境」の基本方針に沿っての設定をお願い致します。	
11	吉川在住 39 年、高久一区に住んでます。70 代半ばの夫との二人暮らしです。息子二人は遠方に住んでいます。現在は車を運転していますが、免許返納を考えますと、即生活が立ちゆかなくなります。友人も皆さん同じです。今バスは一時間に一本しかありません。駅まで歩くと 20 分はかかります。駅南方面のバス三月で廃止になるそうです。バスの運転手不足を考えますと、今までの様なバスを望むのはむずかしいでしょう。マイクロバスの様なものにするか、あるいはライドシェアドライバーを募って、アプリを使って運営し、その保険料とかは市から出すのはどうでしょう。バスは今までの様に一回乗っていくらと払うのではなく、年間パスポートを発行してはどうでしょう。そうすれば年間の収入の見込みが出来ますし。まわりの方で吉川中央病院に行くだけで三千円くらいかかっているのが現実です。一年一年と皆、年をとってゆくのです。そんな先のこととして捉えず、今すぐ実行して欲しいです。病院や買物にも行けなくなったら、即介護が必要となるのです。体操教室に行くのだって自転車が危なくなったらバスしかないのです。近所には吉川で育ち、結婚し、そのまま吉川に住んでいる方も多いです。吉川が好きなのです。まず全国的に問題となっている公共交通機関を先がけて解決し、高齢者が安心して暮らせる様になることを願ってやみません。	「新たな移動手段の構築」や「路線バスの利用促進」などに関する具体的なご提案につきましては、今後、計画に位置づけた取組を進める際の参考とさせていただきます。
12	市民バスを基本とし、その中で路線バス時刻を地域と話し合う中ですすめて欲しい。高齢化が進み、市民の足が大きな問題になることはわかっていたこと。調整地域をかかえる困難な要因を、どうしようもなくなった時点で”自分にできることを考える”という言葉を市民に投げかけるのは逆の考え方。①市民には自己責任だから路線はなくなるよとしか聞こえないし、②困って解決を望む人たちが、高齢者、高齢化で体が動かない、地域で話し合うこともますます困難になってきている。③自主的に、やろうにも、運転 etc など人材は苦しくなっている。まず、市が、基本解決策を市民に示し、各地域で充分話し合いもできる様寄り添った市民への支援が、必要であり、それが公的な役割ではないでしょうか。 12 月 20 日、吉川市地域公共交通シンポジウムで講師の吉田樹先生が、現状どの様な問題をかかえているかを見る前提として、「…日本独特な、バス事業が民間営利事業である～これは世界的にみてまれである。世界では（行政等が）路線も考え、一番安い金で請け負う会社をつのる…」と話された。私はここに重要なカギがあると思う。先生は、続いて時代とともに（高齢化が）「職場、市街⇔駅への交通」を考えれば良かった時代から、「リタイアが進む中、街中、身近な病院…と従来のバス路線だけでは…担い手不足等…」と話されました。実情に合わせ、市民の足が確保できる行政を市は手ばなさないで欲しい。今誰も、無料の市民バスを要望していません。自分にできること→自治体、吉川市にできることと考えを変えて欲しい。	地域公共交通計画は、持続可能な公共交通サービスの実現に向けて、目指すべき将来像を交通事業者や市民などと共有し、それぞれの役割を果たしつつ、相互に連携するための指針です。 現在の交通事業者を取り巻く厳しい環境や、多様化する市民の移動ニーズを捉えると、これまでの交通事業者や行政による公共交通のみで、すべての移動を持続的に支えることは困難な状況にあります。 そのため、ネットワークの「幹」や「枝」となる路線バスについては、「事業 1-1　路線バスのサービス水準の維持・確保（15 頁）」のとおり、市と事業者が連携して維持・確保に努めることを基本としています。その上で、その「葉」となるきめ細やかな移動については、「事業 1-4　地域協働型交通の仕組みづくり（18 頁）」のとおり、福祉や地域活動といった他分野の移動を支える取組とも連携した移動手段の検討も併せて進める必要があると考えております。 今後は、地域公共交通計画の基本理念「住み続けたい・住みよいまちを支える地域公共交通をみんなでつなぐ」の実現を目指し、行政や交通事業者、市民、地域、企業、団体などの協働により、みんなでつくり、未来につないでいけるよう、計画に位置付けた取組を進めてまいります。