

朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針（案）へのご意見と回答

No	大項目	小項目	ご意見	回答
1	循環バス全体	公共交通空白地区	調査にあたり、バス空白地域の設定から駅から半径700メートルが除外されて、駅周辺のバス空白地域が発見されたことは評価したい。一方、やはりその把握は機械的過ぎるのではないか。バス停から半径200メートル、かつ途中で橋などが架けられていない河川や鉄道を越えたエリアなどは除外すべきではないか。機械的にバス空白地域を設定するので、バスが1日4本しか通っているがためにバス空白地域として検証されない地域がある。利用可能な便数かどうか把握するか、または1日のバス便数によって空白地域の把握を変えることなど検討されるべきではないか。	公共交通空白地区の徒歩圏は、平成25年度に行った公共交通空白地区のアンケート調査による「無理なく歩ける所要時間」等の結果もふまえ、鉄道駅も含めて300mとしています。公共交通空白地区のうち、地域の状況等から解消の必要性の高いエリアを抽出してルート変更を検討しています。運行本数の少ない地域は、空白地区として捉えるのではなく、利便性が低いエリア(不便地域)として、民間の路線バスと連携してサービスの向上を目指すことが重要と考えています。
2	循環バス全体	公共交通空白地区	バス空白地域のなかに、どのように工夫してもバスが通行できないところ、あるいは開通させても著しい不採算路線になって事業継続が困難になってしまう地域もあることから、すべてのバス空白地域を対応できない、と判断したことは賢明と考える。しかし、そのような地域にはバスが通せないばかりか、介護や配送の来訪者の駐車スペースすらない地域があり、これからの高齢化に対応できるのか不安である。バス計画の外側になるが、私的な交通機関も利用が困難な地域がある。公共駐車場の建設や、有料駐車場の誘致などが必要ではないか。バス路線の追加だけではなく、タクシー券の配布など様々な案から最も効率的・効果的なものを選択することを明言すべきである。また公共交通空白地域には、そもそも私的な交通手段で入っていくにしても、コインパーキングすらなく、狭い道路に路上駐車をしなければならない。親族等からの来訪や訪問型介護の介護職員の訪問、通信販売の普及によって配達車の留め置く場所にも困っている地域であり、一足飛びにバスを整備するのではなくて、市民が生活するために何が困っているかという点からのとりあえず可能な対策も考えるべきではないか。	ご意見のとおり、全ての公共交通空白地区の解消を循環バスが担うことはできないことから、他の交通施策や福祉施策との連携、役割分担が必要です。また、狭い道路が多い地区の交通対策は、今後のまちづくりにおける重要な課題と考えています。
3	循環バス全体	増便	時間帯によっても異なるかも知れませんが、根岸台線 土日祝日 日中では、約2時間に1本程度(12時台、14時台、16時台)の便数しかない。見直し案では、1便増えて14本になることとなっていますが、1日に1便増えただけではほとんど効果が無いと思います。最低でも30分に1本は必要だと思います。(バスの待ち時間をそれほど意識しないですむ程度)理想は、路線バスなどと同様15分に1本程度が必要だと思います。生活のリズムをバスの時刻に合わせなければならないため、利用者が少ないのだと思います。事実、私自身も時間があわないためわくわく号を利用しなかったことがあります。30分に1本程度になり、利便性が向上すれば利用者も増えてくると思いますので、見直し案以上の増便は必要不可欠だと思います。(根岸台線のみに限られません。)	見直し案の増便数は、1便あたりの運行時間と乗務員の平均的な休憩時間から便数を算出したものです。平成25年度市内循環バス利用者アンケート調査において、移動に支障をきたさない程度の運行本数として「30分に1本」が最も多く、運行本数の目標としてはご意見のとおりと考えます。一方で、本市の厳しい財政状況をふまえますと、現行以上の市の負担増を前提とした運行は困難であり、30分に1本の運行は現状では難しいのが実情です。限られた経費の中で出来る限り便数が確保できるよう努めます。
4	循環バス全体	増便	現状運行路線で通勤・通学時間だけ増便する。その他の時間は1時間で1本でも良いと思います。通勤・通学の固定した利用者を確保する為に1時間に2～3本程度の運行。例えば、下記の増便程度でも相当便利になり利用者が増えると思います。 北朝霞駅→内間木公園(案) 17:00 17:40 18:20 18:50 19:15 19:40 20:20 20:50 21:15 内間木公園→北朝霞駅(案) 6:45 7:05 7:20 7:40 8:15	
5	循環バス全体	増便	OD調査により、どの路線のどの区間が使われているか明確にしたことの意味は大きく、市民の苦情や意見が明確になったが、市民移動の結節点が駅であることが明らかにされ、駅を核にそれぞれの地域を結ぶことの重要性を確認したことは評価したい(p7)。また市民から出されてきたわくわく号に関する要望のうち、どの要望が切実な課題か、副次的に対応すべきか価値判断が可能になったと思う。利用時間を読み取ると、通勤目的で利用されていることからさらに裏付けられているが、朝は10時前後、夕方は16時台から利用の山が発生し18時台で収束しているところを見ると、必ずしも9時17時勤務の人が使っているばかりではなく、主婦パート労働者などが利用していることも想定される。いずれにしても、利用喚起や雨の日の突発的な需要への対策からすると、10時前、16時以降通勤時間に手厚く増便すると利用者増が図られるのではないかと(p9)。	通勤・通学時間や帰宅時間の増便は利用者の増加につながりますが、本市の厳しい財政状況をふまえますと、各路線で使用できる車両は2台が限度のため大幅な増便は困難です。利用ニーズに応じた便数の確保を目指し、ご提案も参考にして効果的な運行ダイヤを検討します。

朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針（案）へのご意見と回答

No	大項目	小項目	ご意見	回答
6	循環バス全体	増便	運賃より運行本数が利用者には課題が多いと感じており、優先課題は採算の改善されそうな路線から集中的に増便を図ることではないかと受け止めているが、具体的にはどのように対応されるのか(p10～11)。	宮戸線は、現在は他の路線に比べ運行本数が少なく、今後は他の路線からわくわくどーむへの連絡を担うため、増便の優先度が高いと考えています。各路線の採算について、現行の運行体制では明確に評価を行うことができないため、今後は路線毎に運行状況を検証し、利用状況に応じた便数等の見直しができるPDCAサイクルの導入を検討します。運行ダイヤについては、毎時の到着時間(分)を統一するなど、利用者に分かりやすい設定となるよう交通事業者と協議します。
7	循環バス全体	増便	全路線の増便ではなく、採算の改善できそうな路線から増便を行っていくべきではないか。その採算改善ののりしろで、その他の路線の増便に取り組んでいくべきではないか。自治会町内会・管理組合等で、会員・組合員にバスに乗ろうと働きかけを行う地域を優先してバスを増便することも考えてよいのではないか。当面、通勤利用が大半なので、現在バス利用の多い時間を中心に増便すべきで、運転士の入れ替え・燃料の追加などあるため、その他の時間は増便が難しいのではないか。その際、わかりやすいダイヤで本数が少なくても利用者がそれにあわせられるように工夫することが必要ではないか。	
8	循環バス全体	ダイヤ	公民館・コミュニティセンター・市民会館・産業文化センターなどの貸し出し時間に併せたバス運行を求めたい。無理であるならバスの運行時間にあわせてこれら市の各貸館事業の貸し出し時間を設定してほしい。	「具体的なダイヤの設定は、目的施設の利用時間等に十分配慮し、交通事業者と協議を進める」ことを、見直し方針(P19)に追加します。
9	循環バス全体	ダイヤ 広報活動	市が運営する公共施設の利用者に、駐車場を無料で提供したり、次々に駐車場を確保したり、マイカー利用ばかり優遇していないか。公共交通を利用する人には、全くメリットがない上、利用しやすい十分な情報提供も行われていない。公民館・コミュニティセンター・市民会館・産業文化センターなどの貸館事業を行う施設においては、利用者に公共交通利用を促し、近隣バス停の時刻表データ等の提供など行うべきである。また開所時間、貸館の時間等に配慮したダイヤ、ダイヤに配慮した貸館の時間の設定を行うべきではないか。	公民館や市民センター等ではバスの路線図や時刻表の情報提供に取り組んでいますが、より一層効果的な利用促進に取り組むため、乗換えしやすい路線マップや時刻表を作成し、「主要な施設での情報発信」を検討することを、見直し方針(P20)に追加します。
10	循環バス全体	わくわくドームへの乗り継ぎ	見直し案で利便性を損なう点があります。朝霞台からわくわくドームまでは、他の路線に乗り換えなければならず、乗り換えに10分程度必要な事です。市役所からわくわくドームに行く場合、現状は30分かかりますが、乗り換えが必要になるので、40分かかることとなります。時間が短縮されるならともかく、時間が延長されるのであれば、現状のままの方が良いのではないのでしょうか？	今回の見直し方針では、宮戸線が駅からわくわくどーむをつなぐ役割を担います。ご意見のとおり、他の路線のわくわくどーむ利用者の方には乗り継ぎをお願いすることとなります。三原地区など最寄りのバス停が民間路線バスの方は、現在もわくわくどーむへ行くには乗り継ぎが必要ですので、市内のどこからも乗り継ぎしやすい運行が重要と考えています。限られた財源の中で、利用者の多い駅までの運行を増便するとともに、公共交通空白地区の改善を図るためには、現在の運行を見直して経費を確保しなければなりません。宮戸線の増便等により、駅での円滑な乗り継ぎができるよう努めますのでご理解をお願いします。
11	循環バス全体	わくわくどーむ利用者のバス利用	わくわくどーむへの交通アクセスの整理は、この提案でよいが、そもそも健康増進センターわくわくどーむに、マイカーで通所することに何の問題意識もないのだろうか。健康増進が目的の施設であるなら、マイカーではなく徒歩や公共交通など自らの体を鍛える移動手段の利用を促していく必要があるのではないか。そうした観点でとくに健康増進センターには利用者のバス利用の促進を求めたい。現在は何らバスへ誘導する対策は行われていない。ただし、はあとびあの各事業に知的障害者の利用があり、わくわく号を利用して通所していた利用者が、新たに乗り継ぎが発生することによって混乱しないか、はあとびあ内の各事業と連携しながら注意を払っておく必要がある。	今回の見直し方針では、駅での乗り継ぎを基本としたわくわくどーむへの移動支援を行うこととしています。わくわくどーむでの施設管理者によるアンケートでは、バス利用者は4～5%と少ないことから、施設管理者と連携したバスの利用促進は、循環バスの持続可能な運行にとって重要と考えています。
12	循環バス全体	バス停	バス停の新設に関しては、住民要望がないと設置しないのでは、自分の家のまわりしかバス停設置が進まない弊害がある。公共施設や商業施設では要望がなくとも、沿線一帯の生活改善や、バスそのものの需要喚起の視点から、3要件が整わなくても経営判断として設置すべきものがあるのではないか。そのなかで、距離的な問題だけではなく高齢者など利用者の利便性を考慮し、スーパー等の直前への設置を求めます(朝霞駅南口の東武ストア前、溝沼やまや前、栄町イダ前など)。またバス空白地域の駅周辺を再検証し、住宅等がありながらバス停区間が空いている地域(北原・西原・浜崎3丁目周辺など)を再検証してバス停設置を求める。	循環バスのバス停は、要望の有無に関わらず公共交通空白地区の解消や主要施設への移動支援を目的として設置を進めており、移転が計画されている朝霞台中央総合病院へのバス停設置も検討します。今回の増設要件は、多数の要望に対する候補選定の考え方としてお示ししています。設置場所は、多くの利用が見込まれる施設への設置・移設を検討します。

朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針（案）へのご意見と回答

No	大項目	小項目	ご意見	回答
13	循環バス全体	運賃	マイカーを維持する経費を考えると、民間バスの他路線と同程度に値上げすることは問題がないと考える。 一般論としては高齢者に割り引け、という話になるが、若年者の所得の低下や、ひとり親家庭の苦境なども考えると、払えるか払えないかは所得で判断するべきであり、高齢者対象の運賃減額は限定すべきである。市民であるか、収入額はどうか、やむをえない事情などを精査して判断すべきであろう。属性だけで決めつけるのは良くない。 高齢者の定義も70歳以上となっているが、定年や高齢者の定義を考えると65歳が境界ではないか。福祉部門に高齢者の定義や高齢者の生活の転換点となる年齢を詳細に確認してほしい。	見直し方針(p27)のとおり、高齢者の運賃については、市内の福祉部門と十分な調整を図り、不公平感が生じないよう議論を重ねて設定します。
14	循環バス全体	バス待ち環境の改善	バス待ち環境の改善では、コンビニやスーパーと連携して取り組んでいただきたい。バスロケーションシステムとの連携も重要だが、現在の市ホームページの時刻表も検索がしにくい見にくい。改善を求めたい。	見直し方針(p27)の利便性の向上策として、埼玉県ではバス停付近の物販店などに協力を依頼して店内でバスを待てる「バスまちスポット」の登録制度を設けています。循環バスでも、本制度を含め民間企業と連携したバス待ち環境の改善や情報発信に努めます。
15	循環バス全体	交通事業者との契約形態	現在三社混合の委託となっているが、この間、路線ごとの収支もわからない、乗客数も把握できない、などの問題が明らかになり、運営改善が行われませんでした。また、会社によって運行の間におく休憩時間もまちまちで、このことがわかりにくいダイヤの原因になっている。この問題を乗り越えるためには、内間木線以外の全路線を一社委託することを希求すべきである。そのことはダイヤや路線の見直しを行って車両の配分変更や、故障時の補充車両の共通運用を可能にする。 それが不可能な場合、1路線は1社が責任をもって運営をあたり、複雑な協議を要しない、利用者の動向や利用者からいただいた意見などの情報が迅速に市役所とバス事業者と共有できる仕組みが必要。 事業者の自助努力が事業者の収入に反映するような仕組みは考えられないか。 契約にあたっては、この計画の途中であっても内容変更が可能な柔軟性を基準に判断すべきである。複数年契約で内容が一切見直しできない、ということにならないように注意してほしい。	見直し方針(p21)の交通事業者との契約形態のとおり、事業者をルート単位や地区単位による一元化することや、複数年契約等による民間の経営ノウハウが活かせる契約形態を検討します。PDCAサイクルの検証により運行内容の見直しが柔軟に変更できるよう事業者と協議したいと考えています。
16	循環バス全体	車両	車両採用にあたっては、これまでのバス車両の採用で追求した、公害やエコという観点から様々な提案がされるのではないかと。しかし、マイカーからバスに市民の交通手段がシフトするだけでエネルギーの節約やエコロジーの改善が図られることは明らかであり、修繕や追加購入が容易で、給油に苦労することがなく、運行の信頼性やダイヤの見直しにあわせた対応が可能な、コストのかからない車両を選択することを求めたい。 小型車両採用を求める意見も多くありますが、車両購入コストはさほど効果がなく、運行コストの大半が運転士人件費なので、武蔵野市のように特別に狭隘な道路にバスを通行させる目的がなければ、小さなバスを購入しても乗り残しや採算の限界を作ってしまう逆効果になる可能性が考えられる。車両の小型化はイメージで考えるのではなく具体的に必要なのか慎重に検討した方がよいと考える。 毎年の予算で、車両の減価償却費相当を積立金とするべきである。現在のようにバスに故障が頻発しても買い換えられず、追加予算で賃借するようなことはなくしてほしい。	バス車両の更新にあたっては、定員、購入費用、維持管理費とともに環境性能も考慮すべき事項のひとつと考えます。見直し方針(p21)のとおり、現行は天然圧縮ガス車両ですが、今後は、ディーゼル車も含め、費用対効果の総合的な評価を行ったうえで、車両の仕様や台数を決定します。
17	循環バス全体	車両	見直し案で車両について環境に配慮した車両を選定する、という文言は削除すべきである。前回もそのような選定条件で、簡単に燃料補給や車両の定期点検や車検ができないような車両を選定し、コスト高になってしまった教訓を生かすべきである。バス利用が促進されることは、マイカー利用を抑制し、それ自体が環境改善である。ところがマイカーがクリーンで、バスは公害をまきちらす、という印象だけでバスにだけハードルを課して、自らスティグマを貼るかのような計画は良くない。	
18	循環バス全体	北朝霞駅周辺に車庫を整備	すべてのバスの終着点となる北朝霞駅周辺にバス駐機場を確保する必要があるのではないかと。	現在の北朝霞駅の駅前広場は面積があまり大きくないため、駅前広場内にバス駐機場の確保は困難です。駐機場の必要性や場所は、具体的な運行ダイヤの検討とあわせて、交通事業者と協議します。
19	循環バス全体	行政の責務	行政には、わくわく号の運営を、経営的視点できちんと監督し、増便のようなものから案内の改善のようなものにまで、経営として必要に応じて迅速に改良の手を入れていく責任があることを明記すべきである。	見直し方針(p27)の行政内部の役割分担に、循環バスの健全な経営をめざし、必要に応じて適切な対策を講じることを追加します。

朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針（案）へのご意見と回答

No	大項目	小項目	ご意見	回答
20	循環バス全体	コスト意識	わくわく号の路線がありながら、乗車率が低くマイカーばかり利用している地域に、市の税金を使ってバスをどこまで残すか、検証したり、地元地域団体に対策を協議する仕組みを明記する必要があるのではないか。わくわく号を設定してもらえない地域の市民にはいつまでどこまで我慢すべきなのかという思いがあるのではないか。運行経費と運賃収入なり、利用者数なり掲示することは意味が大きいと思う。	見直し方針(p28)のPDCAサイクルにおいて、運賃収入割合の目標を50%以上としています。各路線の収支状況を情報発信していくことで、運行見直しや利用促進に利用者や地域の方々と一緒に検討していきたいと考えています。
21	循環バス全体	交通事業者の役割	バス事業者も運転士等から上がる利用者の声や運転をしておの気づき、事業者としての視点での提言を積極的に市側に伝えて、運営改善につなげていくことを追記すべきである。	見直し方針(p27)にドライバーとの意見交換を定期的に行うことを追加します。
22	循環バス全体	広報活動	利用率UPの為に、地域住民へさらなるお知らせが大事。町内会・婦人会・青年会・子供会・老人会・その他サークル等から地域住民への声掛け。	循環バスの持続的な運行のためには、利用者の増加による市の負担軽減が重要と考えています。ご意見をふまえ、見直し方針(p20)の広報活動の強化に沿線地域への配布や主要な施設での情報発信などに取り組むことを追加します。
23	循環バス全体	広報活動	時刻表の配布も重要だが、公共施設での掲示(わくわく号のみならず近隣の民間バスも含めて)と、主催団体に利用時間に適合するバスの時刻表や地図のゲラ提供も促すべきではないか。	
24	循環バス全体	ネーミング	各路線が市内のどこを走っているのか、どの公共施設を回っているのか分からないため、利用したくても利用出来ない人が多いのではないのでしょうか。私自身、普段利用する根岸台線以外のことは分からないので、利用していません。 わくわく号という名称は定着しているのでもいいと思いますが、市内循環バスと言うと、山手線のように回っているバスをイメージしてしまい、初めてバスを利用しようとしたとき、混乱をしてしまいました。これからバスを利用しようとする人にも、同様の混乱がありバスを利用しにくくしていると思うので、実際に循環している路線以外では、循環と言う表現は使用しない方がよいのではないのでしょうか。	「循環バス」という表現は利用者の混乱を招く恐れがあるため、今後は「コミュニティバス」等に変更したいと考えています。 「わくわく号」の名称は愛称募集によって決定しました。運行当初のわくわくドームへの接続を主な目的とした運行から、鉄道駅を拠点とした運行への見直しを検討しており、愛称も見直した方がよいとの意見もありますので、愛称の継続・変更については慎重に検討します。
25	循環バス全体	ネーミング	わくわく号の名称が定着し、大幅な路線見直しをしなかったのだから、変更しない方がよいのではないのか。論理的には矛盾があるにしても、利用者の感覚を重視すると変えない方がよいのではないのか。	
26	循環バス全体	広報活動	見直し案では、内間木線を分割するようになっているので、さらに路線が複雑になると思うので、これから利用する方が利用しやすくするために、各路線がどこを走っていてどの公共施設を回っているのかに重点を置いた広報活動を行って頂きたいと思います。また、素早く目的地までのルートを見つけられるように、電車の乗換案内のようなアプリを配布したり、待合所などに検索機器を設置するのはいかがでしょうか。	見直し方針(p20)にリアルタイムでバスの運行情報が提供できるバスロケーションシステムの導入を検討することを位置づけています。ご意見をふまえ、広報活動の強化においてスマートフォン等を活用した情報提供を検討することを追加します。
27	循環バス全体	広告収入	見直し案では、運行経費についても触れていますが、待合所やバスの中などに広告を掲載して、広告収入を運行経費に当てることは出来ないのでしょうか。市役所から郵送されてくる封筒に広告が掲載されていたことがあったのですが、市が運行する(委託ですが。)バスには、広告は掲載出来ないのでしょうか。	
28	循環バス全体	広告収入	乗車収入以外の収入も考える。 バス車内への広告を検討する必要。企業、その他個人の方からの支援も必要。 私も母親や地元地域の生活利便性UPの為に、このバス路線を維持する為「個人的な寄付」をしても良いと思っております。公共交通空白地域ですので、このバス路線は継続して欲しいと切実に願っております。	現在も循環バスでは車内広告を募集しています。引き続き広告等による収入の確保に努めていきます。

朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針（案）へのご意見と回答

No	大項目	小項目	ご意見	回答
29	膝折・溝沼線	ルート変更	<p>溝沼・膝折線はわくわく号なかで最も利用者数が多く、工夫をすれば利用者が増える可能性を持っている路線である。黒字化をめざして路線見直しをすることが必要。そのなかで、溝沼膝折線の栄町地区は、従来、片側が公共施設だけの区間であり、西武バスとも路線が重複する。設置されているバス停も1カ所しかなく、利用者の発掘に限界がある。計画にある栄町2丁目への迂回は、両側を住宅にはさまれ、スーパーなどもあり、居住者の多い地域を通行するので乗客増にも寄与することになるので実現することを求める。</p> <p>溝沼・膝折線の本町地区の区間も利用者が低迷し、その区間の往復には30分程度の運行時間がかかっている。わくわくどーむの区間と同様、抜本的な改善が必要です。乗客増と地域ニーズを検討すると、下記のいずれかの対応を求めたい。</p> <p>①本町地区の区間を廃止して、市営野球場・栄町・朝光苑・図書館中央公民館・市役所・駅など公共施設と本町地区・市民会館とを結ぶ新路線の設定をする。</p> <p>②本町地区の区間のルートを整理して、明確なルートと運行時間の短縮を行う。</p>	<p>ご提案をふまえて調査した結果、本町地区でバス停のない運行区間があり、変更することでルートが明確化できることが確認できました。見直し方針(p18)に本町地区のルートの見直しを追加します。</p>
30	膝折・溝沼線	バス停	<p>現在の見直し案では「栄町二丁目付近」にバス停1か所の設置が予定されていますが、「栄町二丁目付近」ではなく「栄町一丁目付近」及び「栄町四丁目付近」の2か所にバス停を設置することを提案いたします。</p> <p>(提案理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・膝折・溝沼線ルートの変更に伴いバス停「第四中学校入口」が廃止されることから現在「第四中学校入口」を利用されている方の廃止に伴う不利益を最小限に留めるためにはバス停2か所を「栄町一丁目付近」及び「栄町四丁目付近」にバス停を設置する必要があると思料いたします。 ・膝折・溝沼線ルートの変更に伴い栄町付近の距離が延びることからバス停1か所を増設し2か所とすることが必要だと思料いたします。 ・朝霞駐屯地に生活する隊員を朝霞市中心部に誘導し朝霞市駅前地区の活性化を図るためには朝霞駐屯地「朝霞門」に近いところにバス停を設置し隊員の朝霞駅利用を促進する必要があると思料いたします。 	<p>バス停の設置は、安全にバスを待てる場所の確保等の一定の条件を満たす必要があります。見直し方針の新規バス停の位置は、公共交通空白地区の解消や設置要望があった場所の概ねの位置です。バス停の位置や箇所数、名称は、地元関係者や警察等と協議して決定していきますので、その旨を見直し方針(P26)に追加します。</p>
31	膝折・溝沼線	バス停	<p>迂回路内のバス停以外に現在使用中である「第四中学校入口」を利用されている方々の代替バス停決定が栄町周辺の利用者増の鍵を握るように思います。</p> <p>(1)迂回路内のバス停 両側歩道がある場所(コモディイダ周辺か)を委員会で決定されたい。</p> <p>(2)「第四中学校入口」の代替バス停(2ヶ所必要と思われま)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・坂上(図書館入口よりの)の左折場合周辺 (栄町1丁目よりの増を見込む) ・県道和光新座線の栄町市民センター周辺 (栄町4丁目よりの増を見込む) 	
32	膝折・溝沼線	バス停名称	<p>「栄町四丁目付近」のバス停の名称を「朝霞駐屯地入口・栄町四丁目」とすることを提案いたします。</p> <p>(提案理由)3000人が勤務する朝霞駐屯地の玄関口は、以前は東上線の朝霞駅でしたが和光市駅に地下鉄が乗り入れ、東上線の急行も朝霞駅を素通りし和光市駅に停車するようになってしまったことから現在、朝霞駐屯地の最寄り駅は和光市駅になってしまいました。隊員の流れも朝霞駅から和光市駅に変わり栄町はシャッター街になっています。しかしながら現在、駅から朝霞駐屯地に至る路線バス等の交通機関はなく通勤時間帯に数本のバスが和光市駅から運行されているだけです。朝霞駐屯地の名称を冠するバス停もありません。今回の見直しに伴い「栄町四丁目付近」に設置するバス停には朝霞駐屯地の名称を冠する「朝霞駐屯地入口、栄町四丁目」とすることにより朝霞駐屯地の玄関口は朝霞駅であることを再度アピールでき、隊員の流れを朝霞駅の方角に取り戻す効果があると思料いたします。</p>	<p>バス停の位置や箇所数、名称は、地元関係者や警察等と協議して決定していきますので、その旨を見直し方針(P26)に追加します。栄町四丁目付近のバス停は今回新たに設置する場所ですので、ご提案もふまえて多くの方のご利用していただけるバス停名称を検討します。</p>
33	膝折・溝沼線 根岸台線	中心部の公共交通政策	<p>本町地区や中心部の公共施設と駅の公共交通手段を確保していく必要がある。</p>	<p>朝霞駅から本町地区や市役所周辺の公共施設への交通手段は、循環バスの膝折・溝沼線、根岸台線が今後も担います。</p>

朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針（案）へのご意見と回答

No	大項目	小項目	ご意見	回答
34	膝折・溝沼線 宮戸線	増便	<p>この案においては、各線（内間木線以外）が増便されている点や、宮戸線にわくわくドームへの直通を専属させる点や、内間木線の合理化の点は、妥当な方法であるように思います。だが、気になる点が1つあります。運行見直し方針（案）を見ても明らかにされていないことがあります。それは、増便の具体的方法です。単に1日あたりでの運行本数が増便されるだけでは”統計が明らかにした現状の重大な問題点”に対する解決策にはならないからです。つまり、”統計が明らかにした現状の重大な問題点”というのは、平成25年10月13日～16日に調査された1便当たりの平均利用者数（運行見直し方針（案）中の図15）が示した「定員超過」のことです。バス停でバスを待っていて「定員超過なので乗れません」というのは誰でも嫌なことですよね。同案図15によると、定員超過は、膝折溝沼線の1便と2便に生じています。それ以外の便では定員超過は生じていません。この現状からすれば、膝折溝沼線ですべき具体的増便の方法は、現行の1便と2便との間に増便しなければならないということがわかります。それ以外の時間帯に増便しても定員超過問題の解決には全く役立たないということもわかります。さらに、急速な人口増加の下では、現行の1便と2便との間にわずかに1便を増便した程度では、定員超過の問題は解決しないのではないかとこの予測もたちます。そこで、膝折溝沼線の1便と2便の時間帯である「朝7時台」に複数の増便をする必要があることになることがわかります。</p> <p>一方で、宮戸線では、運行見直し方針（案）によるならば、同線に専属となるわくわくドームへのアクセスの利便性確保が課題となります。だが、宮戸線は、1便当たりの平均利用者数（運行見直し方針（案）中の図15）を見るかぎりでは、朝7時の時間帯の増便の必要性はありません。他面、わくわくドームの営業時間である朝9時前（8時30分くらい）以降には増便が必要となるでしょう。以上から考えると、増便の具体的方法において、膝折溝沼線と宮戸線では、相互に補完可能な関係にあるといえます。つまり、朝7時の時間帯では、宮戸線の増便の必要性は無いが、膝折溝沼線の増便の必要性は大きい。逆に、朝7時の時間帯以外の時間帯では、膝折溝沼線の増便の必要性は無いが、宮戸線の増便の必要性が大きい、ということです。</p> <p>結論として、膝折溝沼線の増便分は朝7時台に集中させ、宮戸線の増便分は朝7時台以外の時間帯に集中させるべき、ということです。逆に、膝折溝沼線では朝7時台以外の時間帯では増便は無くてもよく、宮戸線では朝7時台の増便は無くてもよい、ということになります。</p> <p>以上が運行見直し方針（案）を拝見させていただき上で私が思ったことです。効果的な運行の見直しを期待しています。</p>	<p>ご意見のとおり、膝折・溝沼線では雨天時の通勤通学の時間帯などで定員超過が発生することがあり、増便が望ましいと考えています。一方で、本市の厳しい財政状況をふまえますと、各路線で使用できる車両は2台が限度のため大幅な増便は困難なのが実情です。現在も1台の車両が複数の路線を運行して便数の確保に努めておりますので、ご提案も参考にしより効果的な運行ダイヤを検討します。</p>
35	根岸台線	ダイヤ	<p>朝霞市へのお手伝いの為、会議に間に合いたい時間がほしい 『根岸台線 根岸台四丁目』 【朝霞市役所行き】 （平日） 3便8:18⇒8:30 4便9:52⇒9:30 （土日祝） 2便9:09⇒9:15 4便と5の間 13:30を追加 【わくわくど〜行き】 （平日） 2便9:43⇒9:30 4便11:40⇒11:30 （土日祝） 1便8:54⇒8:30 2便 9:54⇒9:30 4便と5の間 13:30を追加</p>	<p>循環バスの目的のひとつは主要な公共施設への移動支援ですので、市役所など各施設の利用開始時間に合わせた運行ダイヤは重要と考えています。見直し方針（p19）に、具体的なダイヤの設定は、目的施設の利用時間等に十分配慮し、交通事業者と協議を進めることを追加します。</p>
36	内間木線	採算性	<p>人口密度が低く他の交通手段がない内間木地区への路線を別扱いにして検討することは必要である。その他の路線に関しては、乗っていただき、採算を改善する方を追求していくという考え方も賛同する。</p>	<p>見直し方針による社会実験により、限られた財源の中で内間木地域に適した公共交通を維持・向上する方策を検討していきます。</p>

朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針（案）へのご意見と回答

No	大項目	小項目	ご意見	回答
37	内間木線	全般	<p>路線分離の効果が出るのか、不安なところもある。効果が出なければ、朝霞台駅からの直通路線とする見直しを行うことも考慮しないのか。</p> <p>内間木地区は住民数は少なくとも、事業所なども多く、事業所の利用者・通勤にも配慮した運行を行い、その代わり地域の企業から協賛金を求めることは検討しないのか。</p> <p>バス路線の見直しで、駅から博物館入口までの経路地を、遠回りな現ルートではなく、産業文化センター入口経由に変更するなど、時間短縮への影響は不透明なもの、マイカー利用のときに通るイメージに近いルートとなったことは評価したい。</p> <p>結節点になる内間木公園バス停に関して、防寒・防暑対策は行われるのか。</p>	<p>内間木線は、他の路線に比べ利用者が少なく、抜本的な運行内容の見直しが喫緊の課題です。地域内を循環する循環型路線、内間木地域と朝霞台駅・北朝霞駅をつなぐ幹線系路線の2路線に分離することで、幅広い移動ニーズへの対応が可能になり、市民はもとより、沿線の事業所の方などより多くの利用が見込まれると考えています。地域の足を支えていただくため、地元企業からの協賛金募集も検討したいと考えております。</p> <p>今回の見直しでは、乗り継ぎが生じてしまいますが、わくわくどーむを経由しないことで駅への速達性の向上や増便による利便性の向上を目指します。また、タクシー車両等の小型車両で循環系路線を運行することにより、今までバス車両では運行できなかった公共交通空白地区への運行が可能となり、内間木地域全体の移動支援が可能になると考えています。</p> <p>幹線系路線の発着にあわせて循環系路線を運行するなど、円滑な乗り継ぎを前提としたダイヤ設定、乗り継ぎ運賃の無料化など、乗り継ぎによる不便さを極力少なくする運行計画を検討します。</p> <p>また、乗り継ぎ場となる旧憩いの湯では、車や自転車、路線バスなど、様々な交通手段と乗り継ぎができる交通結節点として、防寒・防暑等の待機環境の改善や照明の設置等による防犯対策を検討します。</p> <p>今回の見直しは社会実験として実施し、利用者や地域の方のご意見をふまえながら効果や課題を検証し、継続的に見直しを検討しますのでご理解をお願いします。</p>
38	内間木線	乗継運行	<p>内間木線については、朝霞台駅までのAルートと内間木公園までの循環ルートの2系統を運行する案ですが、下記2つの理由のため反対いたします。</p> <p>1 下内間地区の利用者は、朝霞台駅までの直通ルートが無くなり、内間木公園まで行き、乗り継ぎによる利用は極めて不便です。</p> <p>2 乗継地内間木公園は、人通りもなく、閉鎖的空間のため防犯上極めて危険な場所です。その場所で女性や高齢者が乗り継ぎ等のために待合することは、適当でないと思います。現行どおり、内間木線は朝霞台駅までの乗り換えなしのルートでの運行でお願いいたします。</p>	
39	内間木線	乗継運行	<p>85歳の母が利用しております。</p> <p>利用本人の意見を聞き取りまとめました。</p> <p>母は「下内間木」よりバスを利用し、買物・通院・遊びに利用しております。</p> <p>役所に感謝・感謝……とても便利だと生活しております。</p> <p>子供・嫁へ送迎を頼まずに自力で行動できる楽しさが良いのでしょう。また車内で知人に会っておしゃべりをするのも楽しみの一つです。</p> <p>今回、幹線系路線(Aルート)と循環系路線(Bルート)で運行する案については、反対です。</p> <p>乗り換え無しで駅まで乗車できる現状を希望します。</p> <p>理由は次の通り</p> <p>①乗り換え抵抗があります。(待ち時間や乗換え乗降が面倒等)</p> <p>②A・Bコース運行にすることでバス本数が増えますが、北朝霞駅までの乗車時間も増加します。乗り換えすることで料金がUPすることも予想します。</p> <p>③「わくわくどーむ」を通過することも反対です。</p> <p>わくわくどーむ・はあとぴあへバスで行けることは重要です。子供たちの利用率UPにも繋がります。</p>	

朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針（案）へのご意見と回答

No	大項目	小項目	ご意見	回答
40	内間木線	自転車との連携	自転車との連携については、自転車利用者は機会主義的にバスを利用し、恐らくほとんどのケースは自転車で駅に直行した方が早くて安いと判断されるので、安定的な経営にならないのではないか。	今回の見直し案では、内間木線は循環系路線から幹線系路線への乗り継ぎが必要となることから、乗り継がずに幹線系路線を利用したい方が自転車で旧憩いの湯まで移動することができるよう駐輪場を設置することとしています。この社会実験の結果をふまえて、自転車とバス利用の連携のあり方を検証していきます。
41	内間木線	バス停	「下内間木」バス停の場所を氷川神社へ変更することのより利用者UPに繋がる。現在のバス停は日没後、寂しく待ち時間が嫌です。つつじの郷とバス停も近く、この場所のこだわる必要は無いと思います。氷川神社へ変更し方が利用し易くなると思います。敷地が広いのでベンチを置くスペースもできます。(バス)進路変更もし易い。民家が集中しているので日没後も安心してバスを待てる。「下内間木」バス停を利用する人の自宅が氷川神社方面に集中しているのでバス停が近くなる。	ご意見の位置にバス停を移した場合、民地内での転回が必要になりますので、運行上の安全性が確保できるか関係機関と協議します。
42	宮戸線	ダイヤ	宮戸線を平日の通勤や土日の買い物へ出かけるときに使用しています。車がないのでバスを移動手段にしていますが、宮戸線は本数が少ないため通勤に大変困っています。平日の朝6時代～7時代、18時代～22時代までの時間の便を土日は午前中の便を増やしていただきたいです。全体的に本数が少ないので、1時間に4本程度の増便をしていただくと大変助かり、朝霞市の活性化と過疎化防止にもつながると思います。東武バスに流れてしまっている人もいますので、本数が増えればコミュニティバスの方が運賃も低いため、たくさんの方が利用すると思います。私は20代女性ですが、駅への便が不便なので一人暮らしを考えたこともありましたが、増便していただけたら、安心して住みやすい町になると思うからです。大変だとは思いますが、ご検討よろしく願いいたします。	宮戸線は、今後は他の路線からわくわくどーむへの連絡を担うため、限られた経費の中で出来る限り増便できるように努めます。また、循環バスは路線バスの運行が困難な区間を補完することを目的としており、民間バスと共存していけるように連携することが重要と考えています。
43	公共交通全般	利用促進	市の公共施設への様々な苦情でも、駐車場の不満ばかりがクローズアップされるが、公共交通を利用している人は不満がいろいろあっても市の問題になりにくい。駐車場を利用する人の声ばかり聞いているとどんどん公共交通よりマイカーの方が便利なまちになり、公共交通は事業として成り立たなくなる。そうした観点をもって市民からの苦情には当たってほしい。例えば市役所に来庁する市民に駐車場はタダにもらえるのに、バスで来る市民には何の恩恵もなく自己犠牲だけである。	見直し方針(p27)に地域と行政の役割として、マイカーから公共交通機関への移動手段の転換により、だれもが外出しやすいまちづくりを進めるのために、市民が公共交通を守り育てることの重要性の周知啓発に取り組むことを位置づけています。
44	公共交通全般	利用促進	バスやタクシーの利用を促し、マイカーとの適切な使い分けを促すことを市の政策の方向性として明確に打ち出す必要がある。このことは地域雇用の創出にもつながる。	
45	公共交通全般	利用促進	利用者数が伸び、年齢層などの属性が多様になっていることは、ユニバーサルなサービスとして定着していることも評価したい。調査のなかでは、マイカー保有との関係が調査されているが、自転車との競合状況が調査されていないのが残念。自転車利用し、雨の日だけわくわく号を利用する市民の少なくないと思われるが、そうした市民に雨の日だけではなく日常的に利用していただく努力をする余地があるのではないか。(p3)	本市の循環バスは、多様な目的で多くの方に利用していただくことで、公共交通空白の解消等の市民サービスを維持・向上していくことが重要と考えています。持続可能な運行を行うため、自転車利用者に限らず、広くバス利用の促進に取り組みます。
46	公共交通全般	利用促進	市内にはとかくバス敵視論が強い。専門的教育を受けた職員によって運転されるバスの安全性、公共性の涵養、歩くこととの親和的な関係、地域の飲食業の利用喚起効果などを再評価し、バスと市民や環境との敵対を煽るような言辞は厳に慎むとともに、バスが生活に馴染んでいく政策を推進してもらいたいと考えています。	見直し方針(p27)に地域と行政の役割として、市民が公共交通を守り育てることの重要性について、周知啓発に取り組む必要があることを位置づけ、具体的な取組を今後検討していきます。
47	公共交通全般	利用促進	わくわく号だけが市民の交通利便性を保障するものではなく、地域によっては民間バス会社の路線の改善が効果的な地域もある。市としてバス利用を促しながら、民間バス路線の利便性の向上を働きかけていくべきである。	見直し方針(p20)の利便性の向上策として、市内循環バスは、路線バスと一体的に交通ネットワークを形成するものであり、民間バスと連携して利用促進策を進めることを位置づけています。
48	公共交通全般	免許の自主返納	自動車免許の自主返納を促すことは大事だが、もともと免許を保有していない人にはどう対応するのか。	高齢者の運転による事故防止に向けた免許の自主返納を促進するためには、利用転換を促す施策が必要と考えています。免許の有無に関わらず高齢者の移動を支援するため、見直し方針(p27)の行政内部の役割分担として、不公平が生じないよう福祉部門と十分に調整して運賃を設定することを位置づけています。

朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針（案）へのご意見と回答

No	大項目	小項目	ご意見	回答
49	公共交通全般	公共交通に関する協議の場	民間バス会社やタクシー会社などと朝霞市全体の公共交通政策を定期的に協議する公式な場を設定する必要があるのではないか。	見直し方針(p28)のPDCAサイクルを導入するため、交通事業者と連携し運行見直しを行う体制として、新たに地域公共交通会議等の設置を検討します。
50	公共交通全般	先進事例調査	料金が100円であることばかりが宣伝されているが、その他様々なソフト的工夫をしている武蔵野市のムーバスの設計思想をよく調査してほしい。	ご提案の武蔵野市では、車内にコミュニティーボードを設置し地域の情報交換の場を提供することや、中心市街地から離れた所定の駐車場に車を止め、そこからコミュニティバスを利用し、指定の店舗で一定額以上を購入すると駐車料金の割引が得られるサービスなどのソフト施策を実施しています。こうした先進自治体の事例を調査し、本市に適したソフト施策についても検討します。
51	公共交通全般	専用タクシー運行	高齢者、障がい者の他、内間木地域の方たちの移動支援として専用タクシーの運行を検討 目的)高齢者と障がい者の外出支援および公共交通空白地区の解消 対象)70歳以上の高齢者、障がいのある方、内間木地区の健常な方(通勤・通学) 方法)タクシー会社から借上げ(5台分)※朝の時間帯は2台を内間木地区に配車 運賃)一律300円 ※相乗りの場合は割引を検討 財源)既存サービスの見直し ①福祉タクシー等の縮減 ②高齢者バス・鉄道共通カード給付事業の縮減 ③市内循環バス内間木線(幹線・地域循環)の廃止	循環バスの内間木線は、内間木地域の方だけでなく田島・岡地域の方の公共交通も担っています。市内には70歳以上の高齢者が約1万7千人います。5台のタクシーで市域全域を対象とし、低運賃で自由に移動できる運行とした場合、最寄りの公共交通が内間木線のみ方が必要な時に配車できないなど、移動支援のサービスが著しく低下することが懸念されるため、利用者の理解を得ることは困難と考えます。 今回の見直し方針では、内間木地域の公共交通空白地区の解消や利用者の利便性の向上を目指し、幹線系路線と循環系路線の運行による社会実験を行うことで、利用促進による財政負担の軽減を目指し、効果を検証したいと考えています。
52	パブリックコメント	掲示箇所	パブリックコメントの実施要領をわくわく号の車内に掲示すべきである。 理由:意見をもっている者は利用者が多い。現在の要領では、形式的なパブリックコメントと言わざるを得ない。	ご指摘をふまえ、速やかに循環バスの車両内にパブリックコメント募集を掲示しました。