

朝霞市内循環バス「わくわく号」の 運行見直し方針

～次世代にわたり市民の暮らしを支えるコミュニティバスを目指して～



平成 27 年 3 月
朝霞市内循環バス検討委員会

はじめに

朝霞市内循環バス検討委員会は平成25年4月に発足し、市内循環バス「わくわく号」が市民の生活を支える地域公共交通として、将来にわたりより使いやすいコミュニティバスになるよう議論を重ねてまいりました。ここに、その検討結果がまとまりましたので、報告致します。

市内循環バス「わくわく号」は、県内初の試みとして、朝霞市健康増進センターわくわくどーむへの連絡を目的に、平成6年7月に2路線で運行を開始し、平成16年10月に4路線に拡大しました。平成21年6月には「朝霞市内循環バス運行見直し方針」を策定し、それに基づき平成22年4月に一部ルート等を変更し、現在の運行に至っています。

こうした中、本市では埼玉県平均に比べ緩やかではありますが高齢化が着実に進行しており、運行当初(平成6年)約7%であった高齢化率は、平成26年では約18%まで進行しています。財政状況は厳しさを増すことが予測される中で、高齢者等の交通弱者の移動支援や公共交通空白地区の改善に取り組むためには、より効果的、効率的な運行が求められています。

そこで、市民、学識経験者及び関係行政機関より構成された本委員会において、循環バスの利用者や沿道市民の方を対象としたアンケート調査等を実施し、利用実態や満足度を把握しました。それを基に、路線バスを補完する循環バスの役割を再確認し、「朝霞市内循環バス運行見直し方針」について議論を重ね、その結果を提言書としてとりまとめたものです。

この提言を基に市内循環バスのサービス向上が図られ、路線バスを補完し朝霞市内の移動しやすさを将来にわたり支え、今まで以上に市民に親しまれることを願っています。

平成27年3月 朝霞市内循環バス検討委員会 委員長 久保田 尚

目次

1.市内循環バス見直しの背景.....	1
1)市内循環バスの運行状況	1
2)市内循環バスの利用状況と事業収支.....	2
3)市内循環バスの利用者の属性.....	3
4)人口動態の見通し	4
2.市内循環バスの評価.....	5
1)利用者数.....	5
2)運行ルート、バス停の設置箇所.....	6
3)運行間隔(便数).....	9
4)運賃	11
5)事業収支.....	11
3.市内循環バスの役割.....	12
4.市内循環バス運行見直しに向けた基本的な考え方	13
5.市内循環バス運行見直し方針	16
1)内間木線の運行計画の見直し方針.....	16
2)残された公共交通空白地区の対応	17
3)多様なニーズへの対応	17
①わくわくどーむへの連絡.....	17
②ルート変更、バス停の増設.....	18
③増便、ダイヤ変更	19
④利便性の向上策.....	20
4)将来に渡って継続可能な運行計画	21
①交通事業者との契約形態	21
②車両・導入台数.....	21
③運賃.....	22
5)市内循環バス運行見直し案(まとめ).....	24
6. 地域が支え育む市内循環バスのこれからのあり方	27
1)ネーミング	27
2)役割分担.....	27
①行政内部.....	27
②地域と行政.....	27
③行政と交通事業者	27
3)PDCAサイクル.....	28
資料.....	29

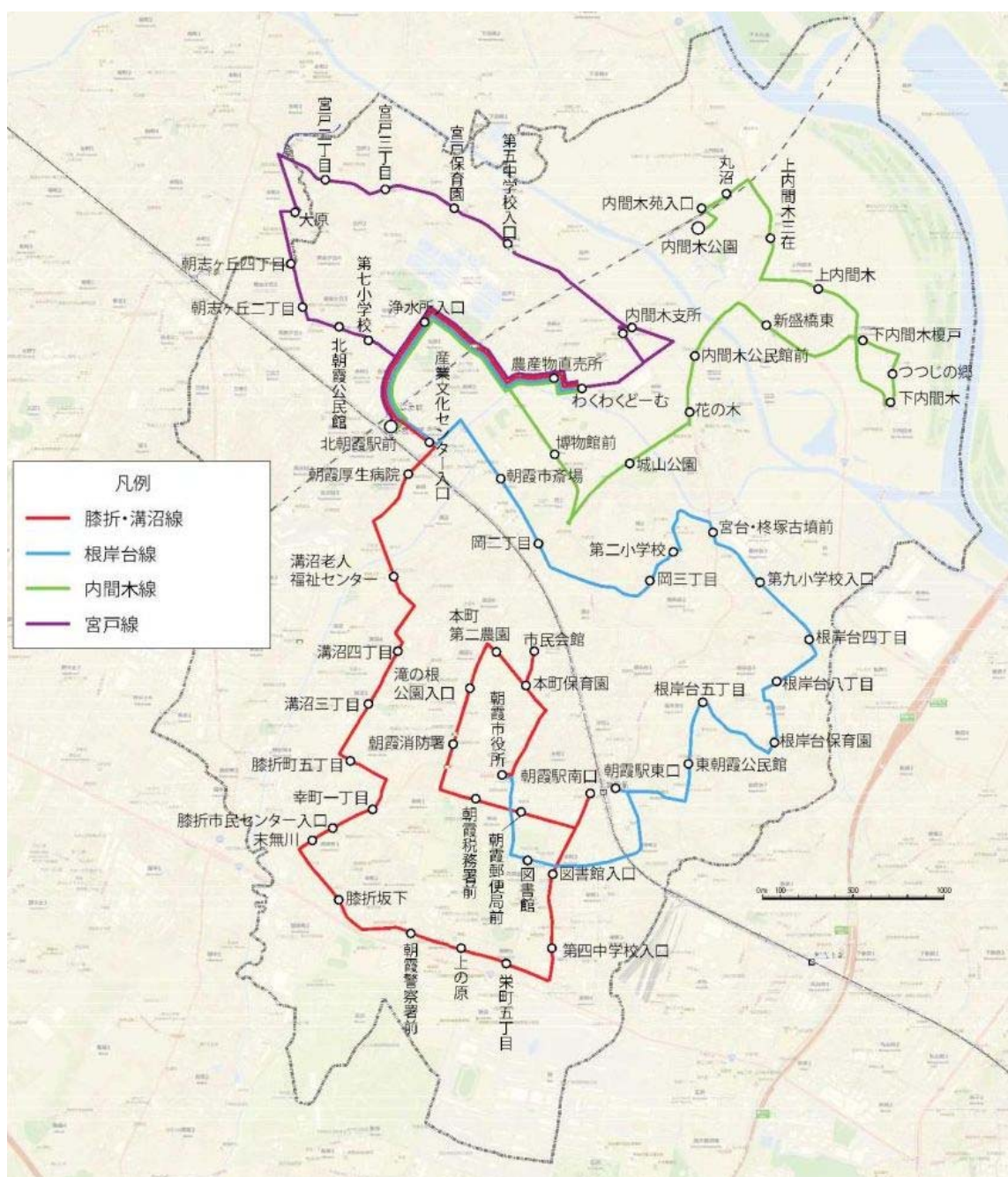
1.市内循環バス見直しの背景

市内循環バスは年々利用が増加傾向にある一方で、燃料油脂費や車両の老朽化に伴う修繕費の増大など、運行に際し毎年7千万円近く市が負担している。わくわくどーむ等への連絡を主体に運行が開始され利用者の約4割は高齢者が占める一方で、幅広い年齢層からの利用もあることから、多様なニーズに応じたより効果的、効率的な運行が求められている。

1)市内循環バスの運行状況

- 市内循環バスは、路線バスを補完しわくわくどーむや鉄道駅への連絡を主体に運行（図.1）。
- 現在4ルートを3社が交互運行しており、各ルート1時間に1～2本程度の運行。
- 環境に配慮した天然圧縮ガス（CNG）車両6台により運行

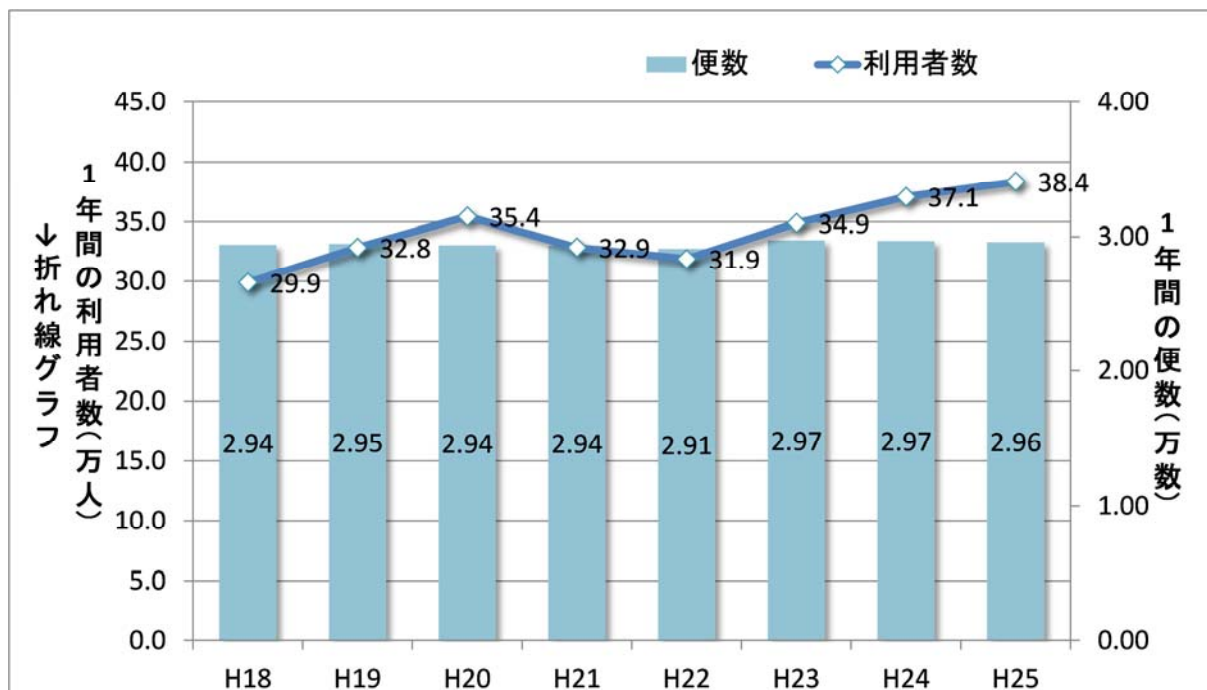
図.1 市内循環バス網図



2)市内循環バスの利用状況と事業収支

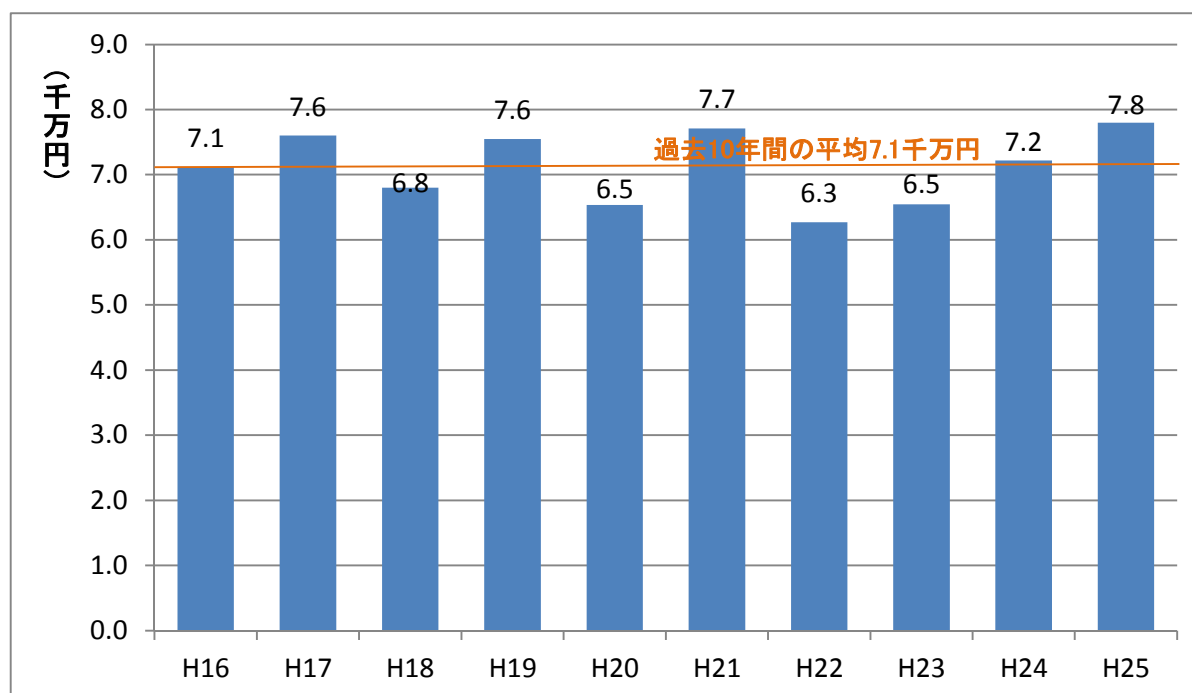
- 市内循環バスの全体利用者は増加の傾向を示しており、平成 25 年度は 38 万人が利用。
- その一方で、燃料油脂費、車両修繕費等の増加等もあり、運行経費から運賃収入を差し引いた市の負担費は 10 年間の平均で 7.1 千万円。

図.2 朝霞市内循環バス利用状況



資料：朝霞市調べ

図.3 市の負担費(運行経費－運賃収入)



資料：朝霞市調べ

3)市内循環バスの利用者の属性

- 4ルートともに65歳以上の割合が約4割を占めているものの、比較的幅広い年齢層からの利用がある(図.4)。
- 利用者の3～4割は、「利用できる自動車がない」と回答(図.5)。

図.4 市内循環バス利用者の年齢構成

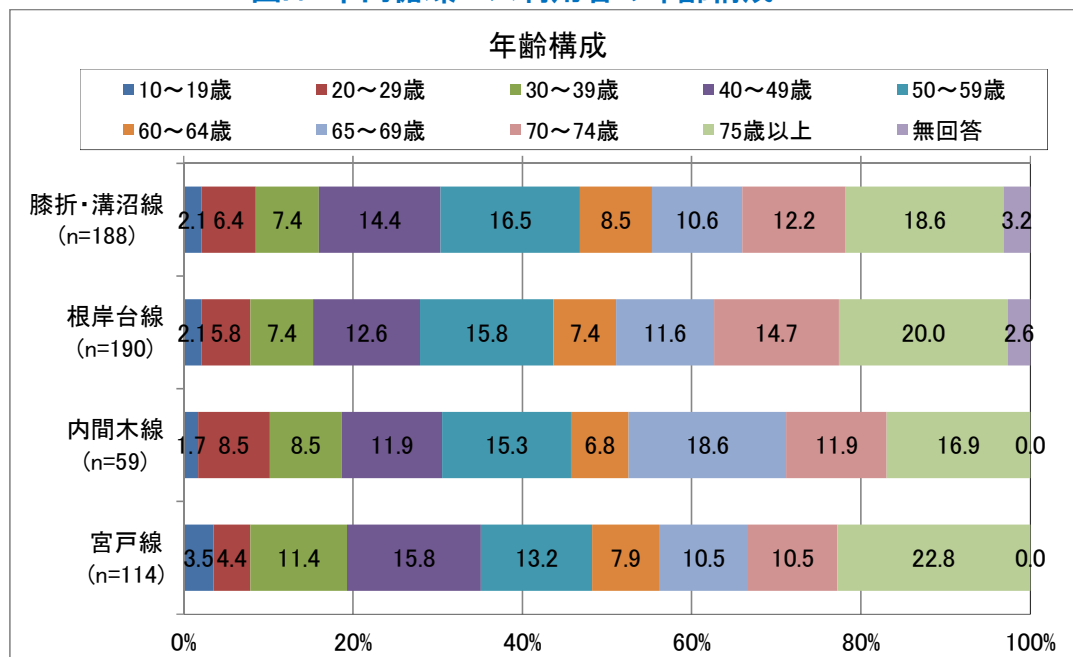
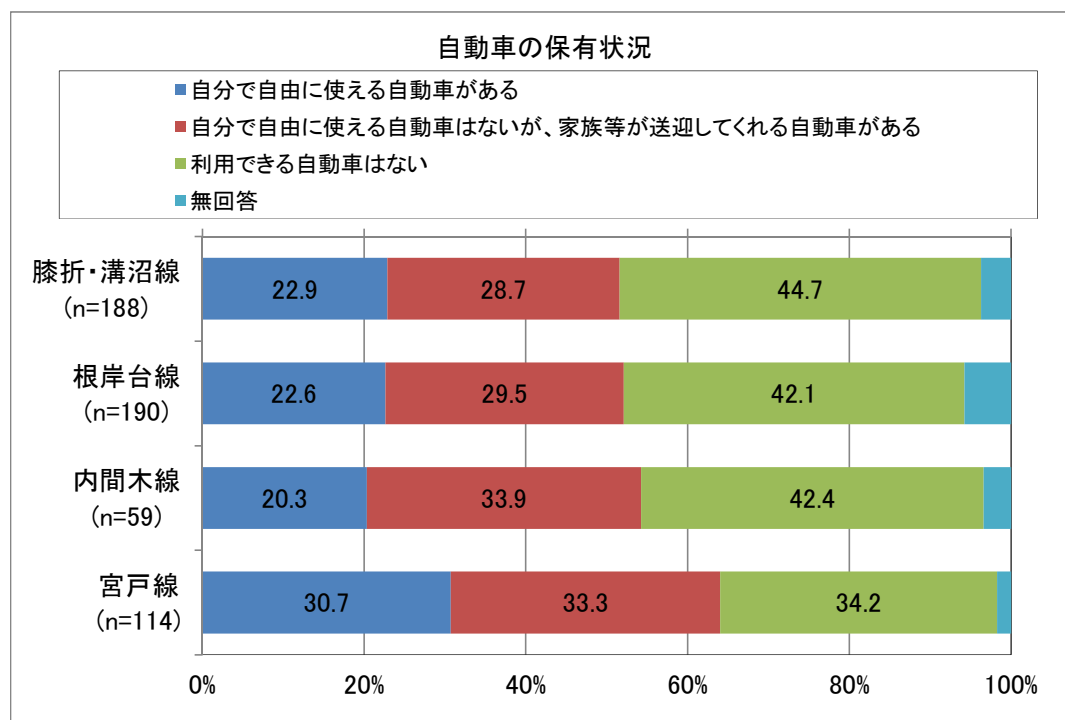


図.5 市内循環バス利用者の自動車の保有状況

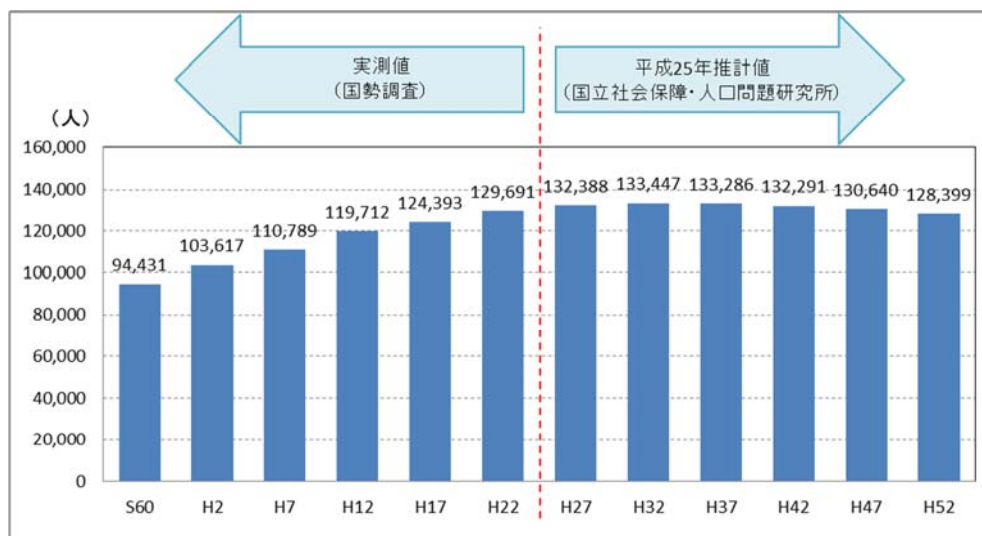


資料：平成25年度 市内循環バス利用者アンケート調査結果

4)人口動態の見通し

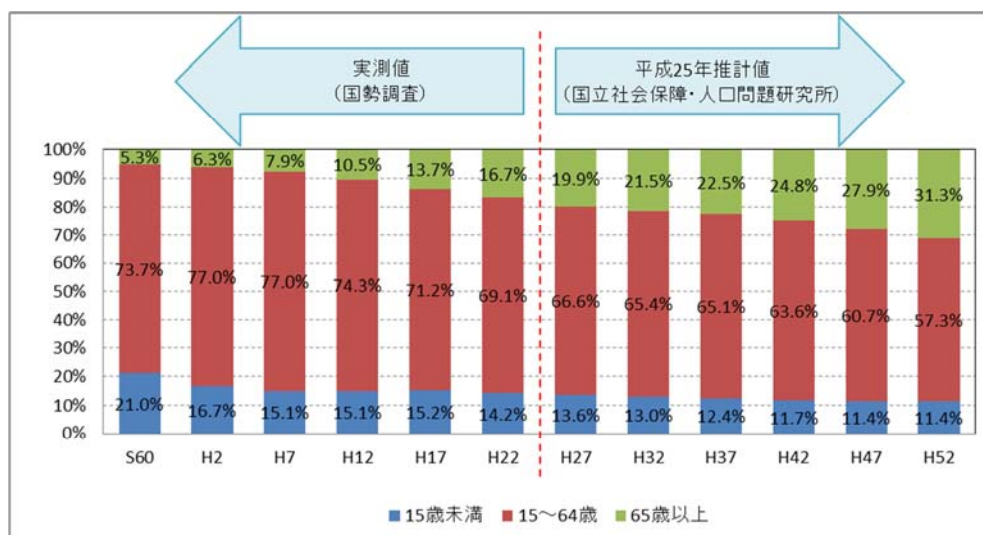
- 市内の人口は将来的には緩やかな減少が予測されているものの、平成 26 年 10 月 1 日現在 133,849 人で予測を上回る増加を示している（図. 6）。
- 一方、少子高齢化は着実に進行しており、平成 26 年 10 月 1 日現在の高齢化率は 18.3% に達し、概ね 20 年後には 4 人に 1 人が高齢者になることが予測される（図. 7）。

図. 6 朝霞市の人口動向と将来の見通し



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成 25（2013）年 3 月推計）

図. 7 朝霞市の高齢化の動向と将来見通し



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成 25（2013）年 3 月推計）

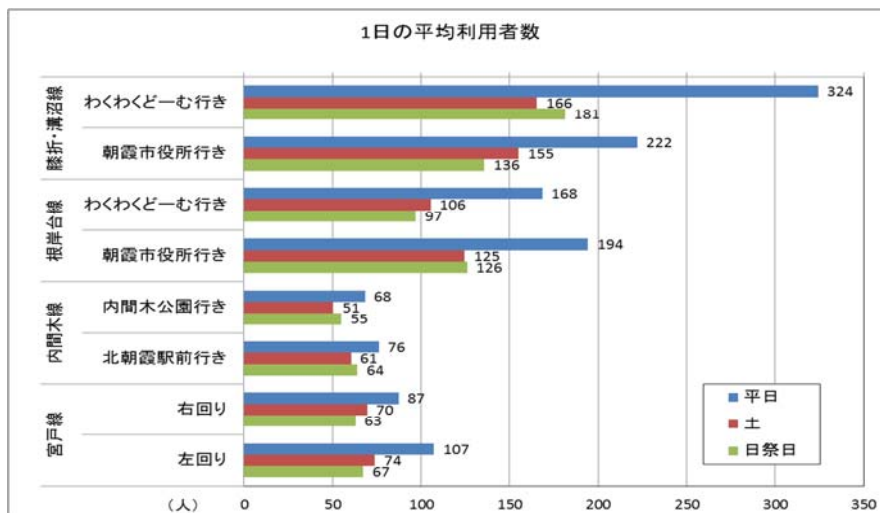
2.市内循環バスの評価

市人口の約9割は駅、バス停からの徒歩圏内に含まれ、そのうち市内循環バスが約2割を担っているなど、バス停、ルートへの満足度は比較的高い。その一方で、運行本数に対する満足度は低く、結果的に往復利用を低下させる要因になっている。利用者はルートによってやや偏りがみられ、内間木線は運行経費に対する運賃収入の割合が約2割であり、他のルートに比べ低調である。

1)利用者数

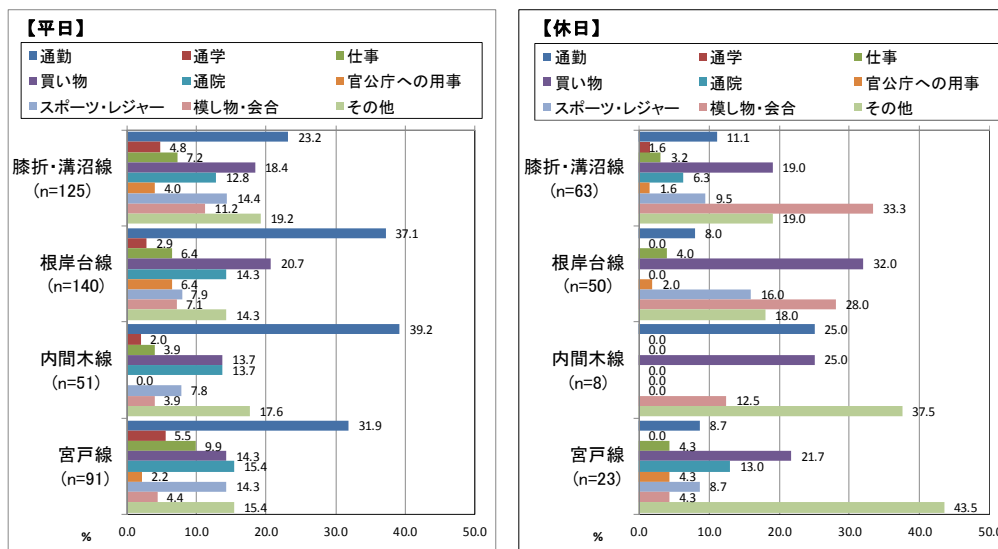
- 他に比べ膝折・溝沼線の利用は多く、内間木線の利用は少ないなど、4路線の中でも使われ方にやや偏りがある（図.8）。
- 4ルートともに、鉄道駅のバス停での利用が最も多いなど、平日は「通勤」目的の割合が最も高く、「買物」、「通院」目的と続く。休日は「買物」、「催し物・会合」の割合が高い（図.9）。
- 膝折・溝沼線の65歳以上、根岸台線、内間木線は、「ほぼ毎日」「週に2～4回」の定期的な利用割合が約5割、宮戸線は定期的な利用が約4割 ※定期的な利用：固定客（次頁図.10）。

図.8 1日の平均利用者数(調査期間:平成 25 年 10 月 13 日～26 日)



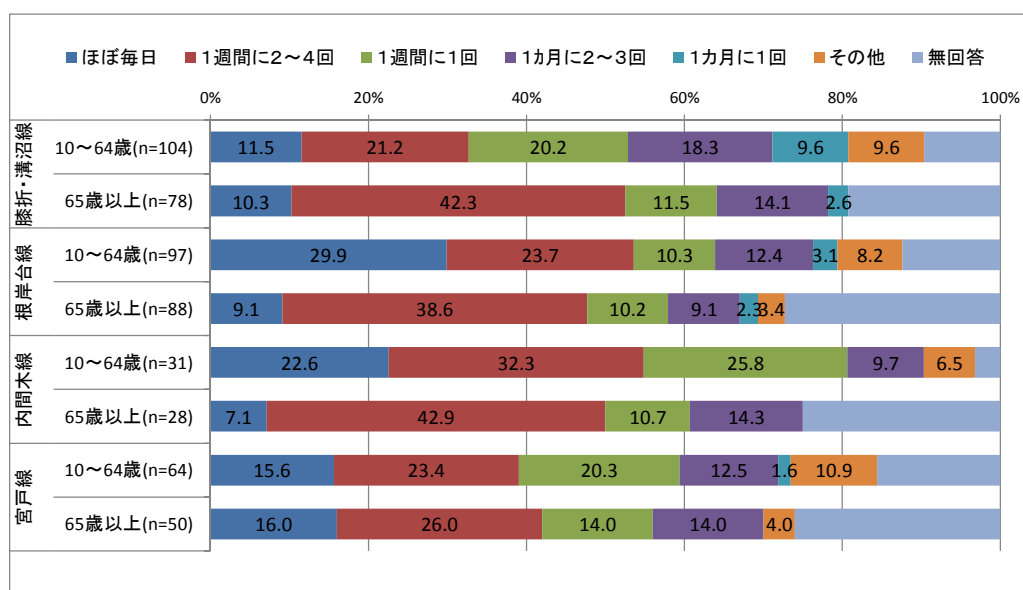
資料：平成 25 年乗車数調査

図.9 市内循環バスの利用目的



資料：平成 25 年度 市内循環バス利用者アンケート調査結果

図.10 市内循環バス利用者の年齢構成別・利用頻度

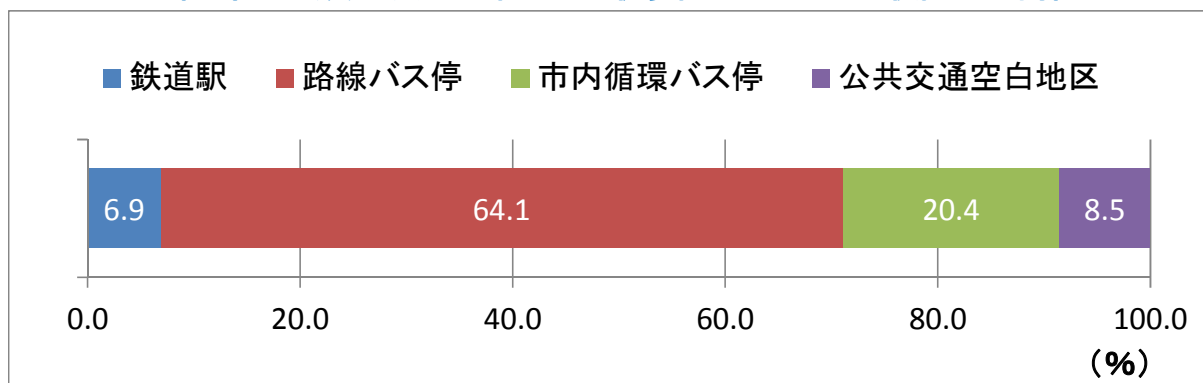


資料：平成 25 年度 市内循環バス利用者アンケート調査結果

2) 運行ルート、バス停の設置箇所

- 市人口の約 9 割は駅、バス停からの徒歩圏内に含まれ、その内市内循環バスが約 2 割を担う。主要な公共施設、病院、商業施設等は、鉄道駅やバス停からほぼ徒歩圏内に分布している（図. 11）。
- 各ルートともに、鉄道駅の利用が主体である（次頁図. 12）
- 市内循環バスの利用者は 4 路線ともに 10~64 歳において 7 割以上がバス停まで無理なく歩けると回答（8 頁図. 13）、無理なく歩ける人の平均所要時間から計算したバス停までの徒歩圏は平均で約 300m。
- 4 ルートともに、ルートに対する「満足」の割合は高い（8 頁図. 14）

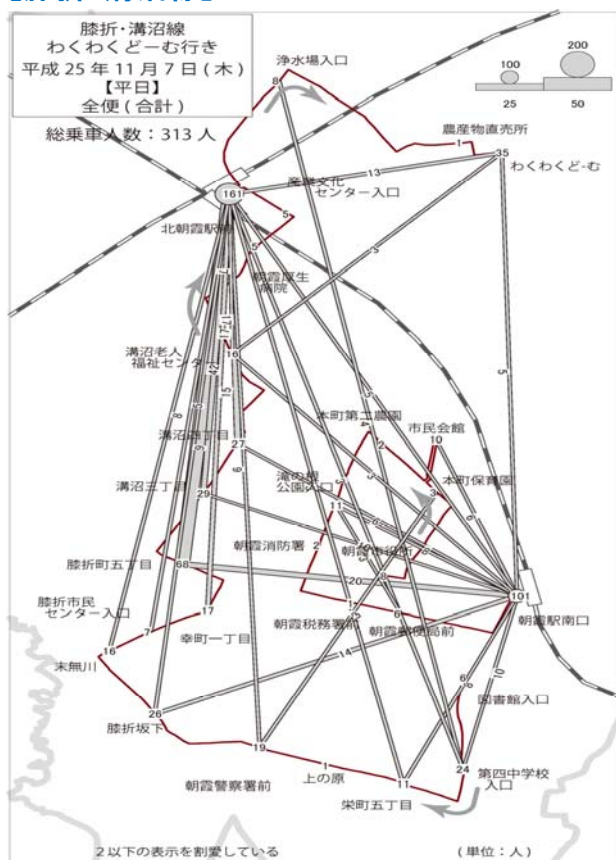
図.11 H22 年 市内の鉄道駅、バス停からの徒歩圏(300m)内の夜間人口割合



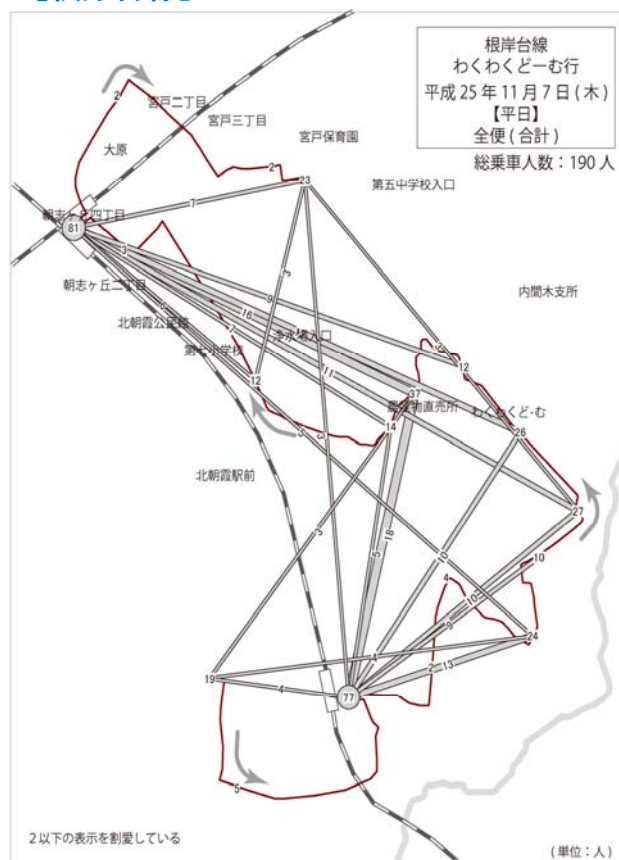
資料：平成 22 年国勢調査

図.12 乗降パターン別利用者数(平日:平成 25 年 11 月 7 日(木))

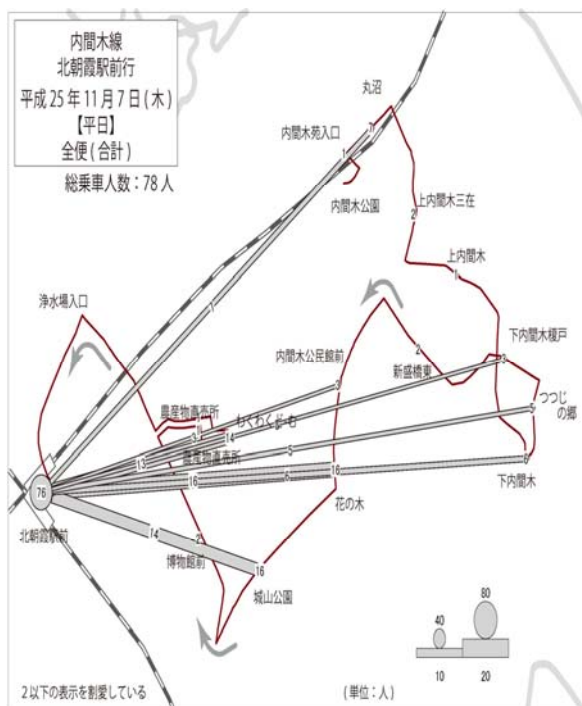
【膝折・溝沼線】



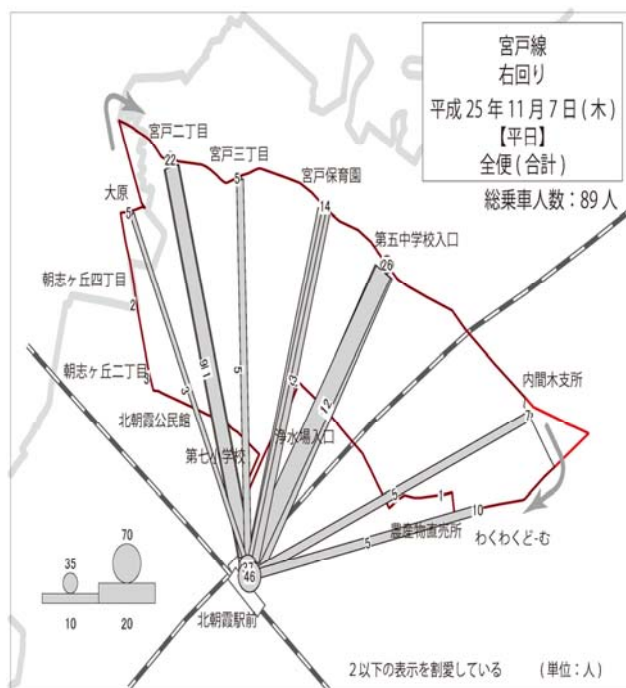
【根岸台線】



【内間木線】



【宮戸線】



バス停の利用者数を円で、バス停間の移動者数を直線で示している。どのルートも、駅とその他バス停間の移動であり、駅以外のバス停間の移動は少ないことがわかる。

図.13 市内循環バス利用者の年齢構成別・バス停まで無理なく歩けるか

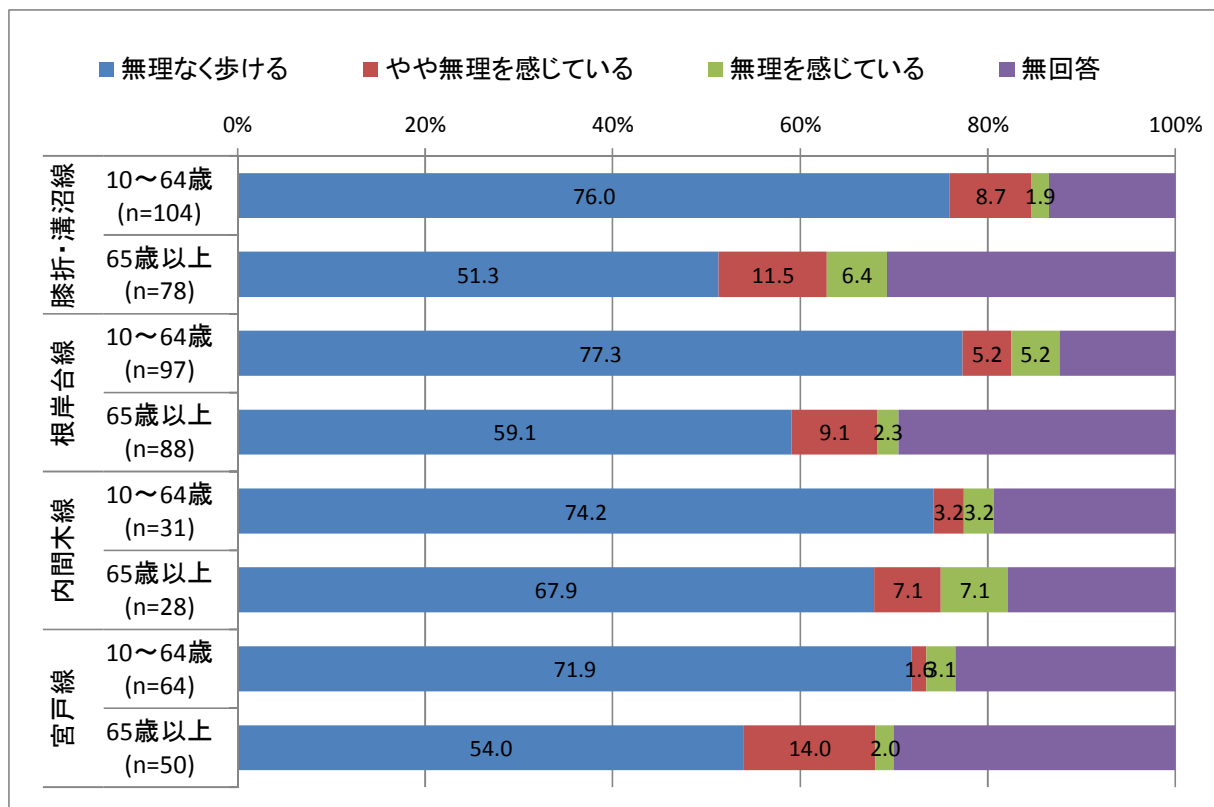
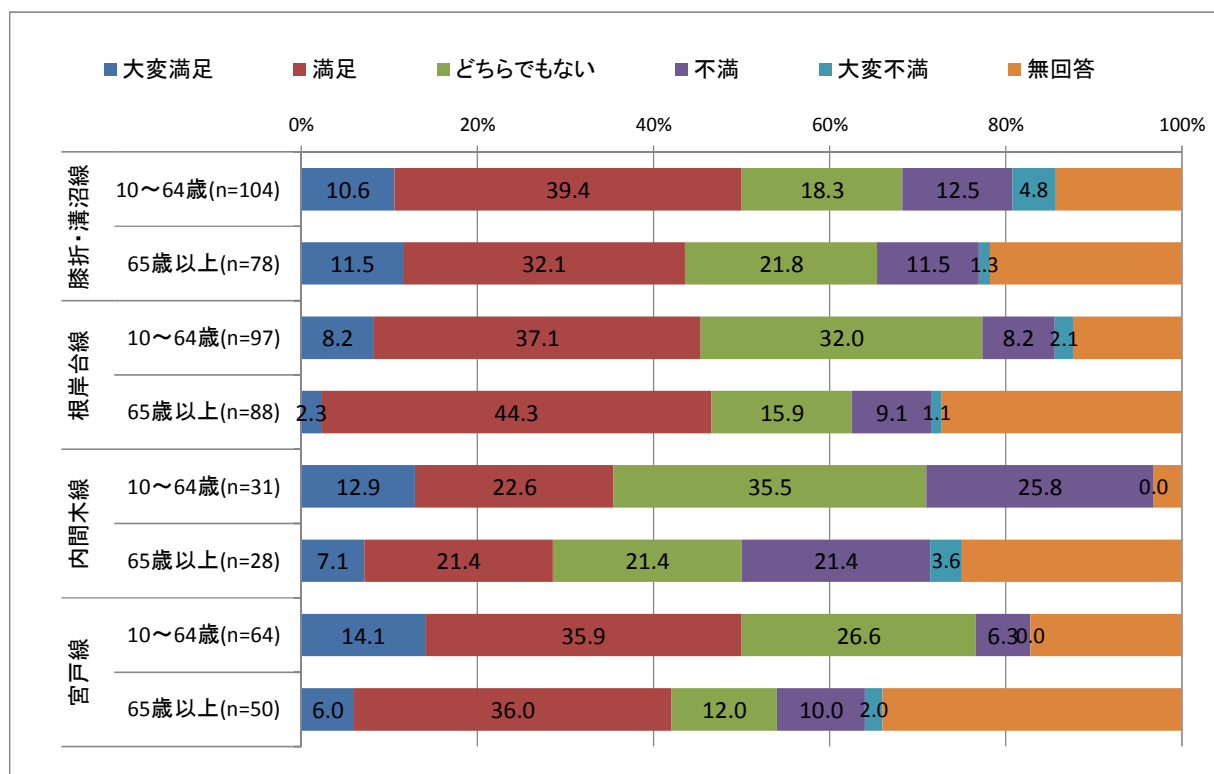


図.14 市内循環バス利用者の年齢構成別・バスルートの満足度



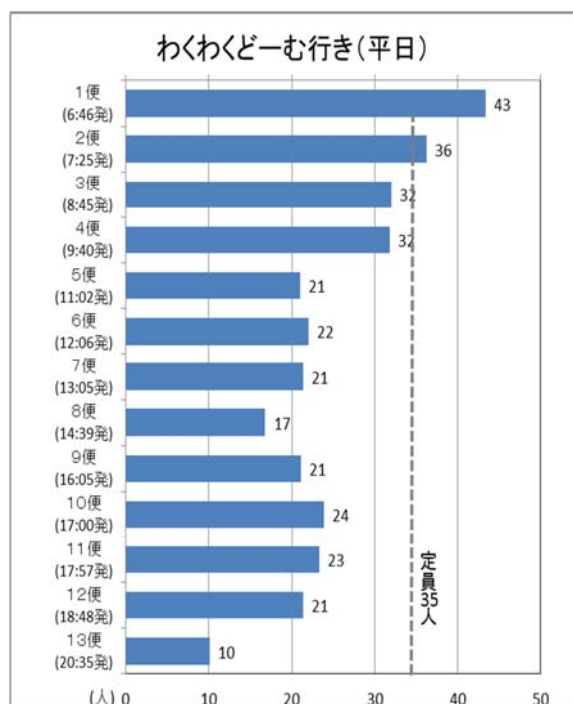
資料：平成25年度 市内循環バス利用者アンケート調査結果

3)運行間隔(便数)

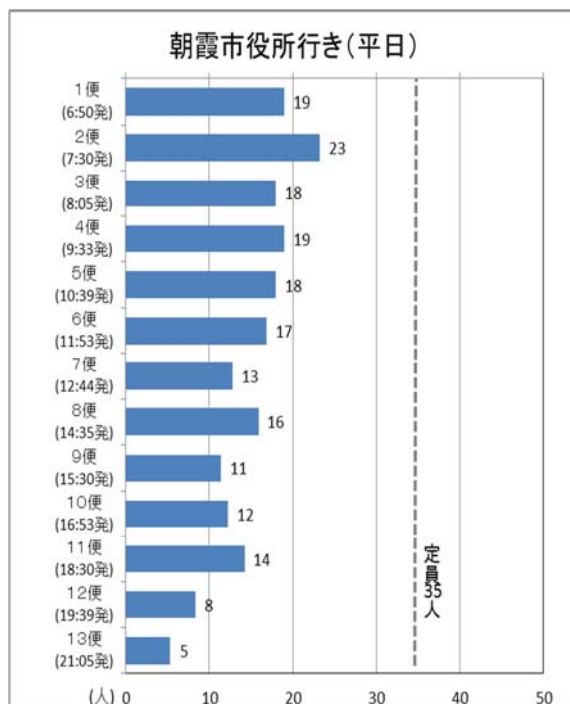
- 全ての路線ともに、便別では朝の通勤時間帯の利用が多い傾向にある一方、日中も比較的万遍なく利用されている（図. 15）。
- その一方で4ルートともに、ダイヤに関しては「不満」の割合が比較的高く、現状の便数では、約2～4割は「おおいに移動に支障をきたす」と回答など、運行本数に対する「不満」の割合が高く、往復利用が5割程度に留まっている要因の1つに挙げられる（次頁図. 16から18）

図 15.1便当りの平均利用者数(調査期間:平成 25 年 10 月 13 日～26 日)

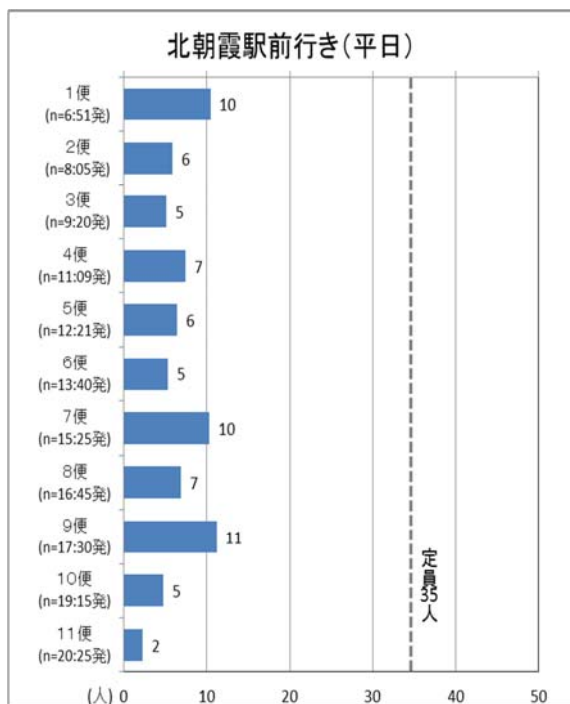
【膝折・溝沼線】



【根岸台線】



【内間木線】



【宮戸線】

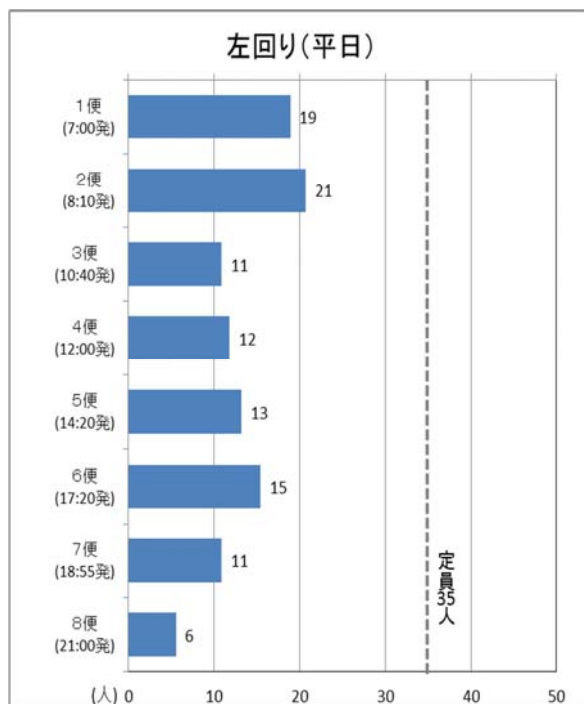


図.16 市内循環バス利用者の年齢構成別・ダイヤの満足度

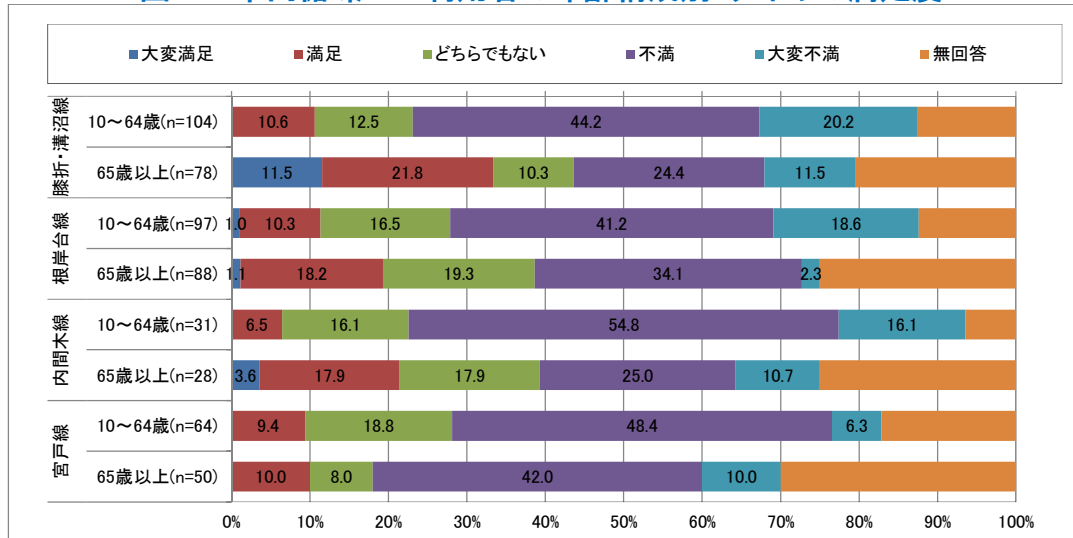


図.17 市内循環バス利用者の年齢構成別・今の運行本数で移動に支障をきたすか

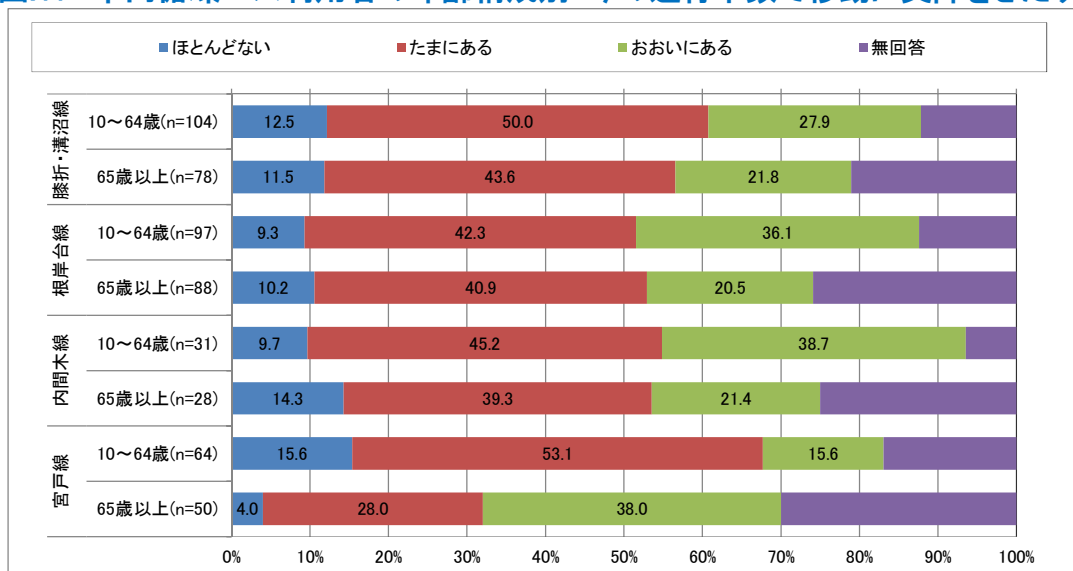
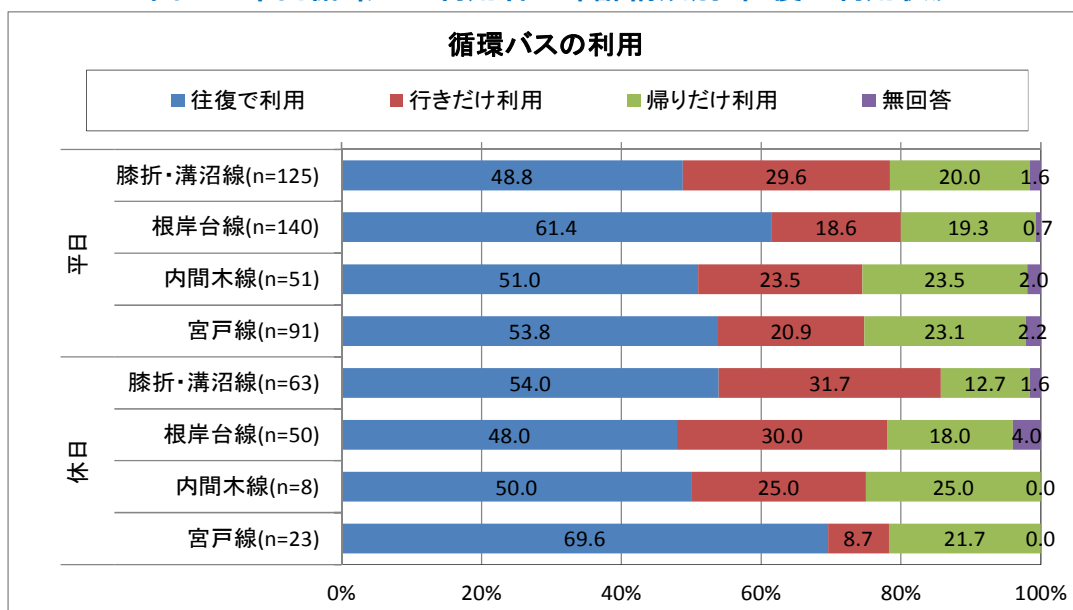


図.18 市内循環バス利用者の年齢構成別・往復の利用状況

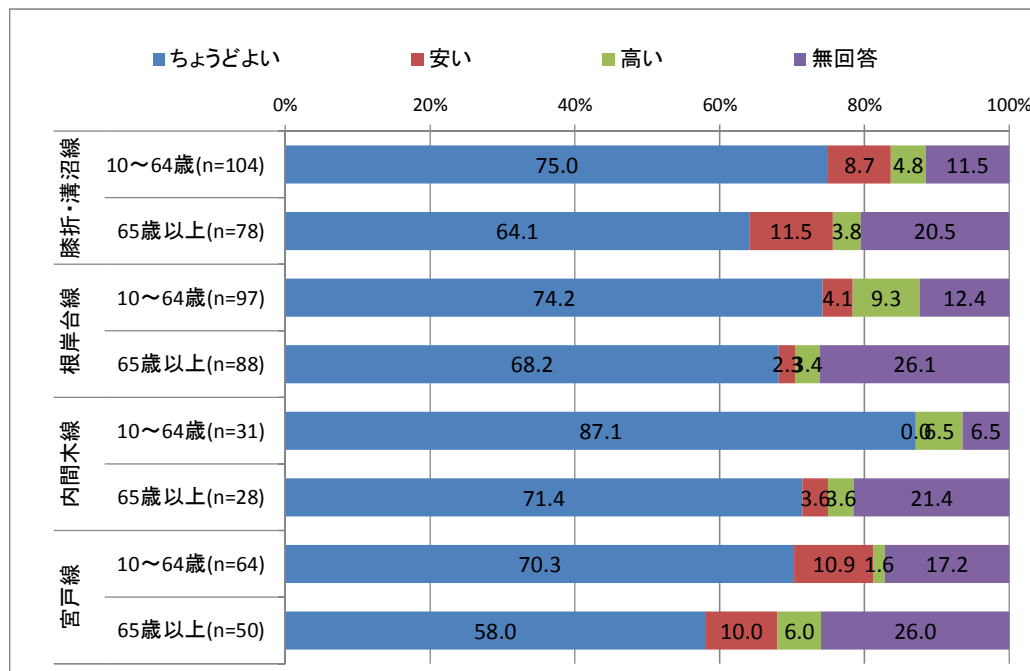


資料：平成25年度 市内循環バス利用者アンケート調査結果

4) 運賃

- 一乗車大人 150 円の現在の運賃に対し、4 ルートともに「ちょうどよい」の割合が高い(図. 19)

図.19 市内循環バス利用者の年齢構成別・運賃に対する満足度



資料：平成 25 年度 市内循環バス利用者アンケート調査結果

5) 事業収支

- 膝折・溝沼線、宮戸線は運行経費の約 5 割を運賃収入で賄っているものの、内間木線の受益者負担率は約 2 割で低調であり、平成 25 年度は約 7,800 万円(10 年間の平均で約 7,100 万円)を市が負担(表. 1)

表.1 平成 25 年度市内循環バスの事業収支

路線		1 便当りの運行距離 (km)	便数		H25年度1年間の運行経費 (千円) * 1	H25年度1年間の運賃収入 (千円) * 2	受益者負担率 (%)	
			平日	土日祝日			B/A	平均
膝折・溝沼線	朝霞市役所～わくわくどーむ	11.01	13	9	2,098	1,119	53.3	46.9
	わくわくどーむ～朝霞市役所	11.01	12	9	1,976	801	40.5	
根岸台線	朝霞市役所～わくわくどーむ	9.78	11	9	1,647	595	36.1	36.4
	わくわくどーむ～朝霞市役所	9.78	13	10	1,914	701	36.6	
内間木線	北朝霞駅前～内間木公園	8.45	12	11	1,604	260	16.2	18.1
	内間木公園～北朝霞駅前	8.45	11	10	1,467	294	20.0	
宮戸線	右回り	6.74	7	6	732	328	44.8	46.3
	左回り	6.5	8	7	812	388	47.8	
合計		—	—	—	12,250	4,486	36.6	

* 1) 各運行距離で合計値を配分

* 2) 平成 25 年 10 月 13 日～26 日の各利用者数で合計値を配分

資料：朝霞市提供資料

7,764 万円

3.市内循環バスの役割

- 市内循環バスは1年間で約38万人に利用されており、市民の生活の足として定着している。
- 70歳以上の高齢者等は、福祉施策として限度額を設けた各種サービスが実施されているものの、車を運転しない日常的に外出する“元気な高齢者”に対しては、路線バスや市内循環バスがその移動を支えている。
- 利用者の約4割は高齢者が占めるものの、比較的幅の広い年齢層からの利用があり、自力でバス停まで歩ける人を対象とした乗合交通として、駅への利用、通勤、買物、通院利用など多目的に利用されている。
- 路線バスを補完する地域公共交通として、利用が少なく、民間の路線バスではカバーできない公共交通空白地区等へのサービスを提供しつつ、路線バスと一体となって選択性に優れた地域公共交通ネットワークを形成する役割を担っている。

朝霞市地域公共交通と福祉交通施策の整理

種別		交通手段、事業制度	事業主体	輸送サービスの内容	利用者に対する補助制度
有償運行	乗合	路線バス	民間事業者	誰もが料金を払えば利用できる定時定路線型の運行サービス	※1 ※2
		市内循環バス	朝霞市 民間事業者に 運行委託	誰もが料金を払えば利用できる定時定路線型の運行サービスであり、路線バスに比べバス停間隔が狭く、道路幅員の狭い地区にも運行するきめ細かな運行	※1 ※2
	乗用	タクシー (福祉タクシーを含む)	民間事業者	誰もが料金を払えば利用できるドアツードアでの運行サービス	※2
		社会福祉協議会 福祉有償運送サービス事業	朝霞市社会 福祉協議会	車いす利用者等、身体的理由により他の交通機関の利用が困難な方を対象とした移送サービス	
無償運行	乗合	社会福祉協議会 無料送迎バス	朝霞市社会 福祉協議会	浜崎老人福祉センター、溝沼老人福祉センターへの1日1便隔日の送迎バス	

※1) 高齢者福祉サービス(高齢者バス・鉄道共通カード給付事業)

70歳以上を対象に鉄道、路線バス、市内循環バスに使えるPASMOを交付。1年間初回2千円、次年度から1千円の補助

※2) 福祉タクシー等

身体障害者等の方を対象に、福祉タクシー券の配布、バス、鉄道共通ICカードの補助

4.市内循環バス運行見直しに向けた基本的な考え方

《市内循環バス運行見直しの視点》

残された公共交通空白地区の対応

- 公共交通空白地区の居住者は、移動の不便さにより外出を控えることが多く、日常生活の足の確保が課題（次頁図 20、21）。
- 公共交通空白地区は、人口密度が低く、道路幅員が狭い箇所もあるため、路線バスの運行は困難であることから、地域の特性を踏まえた持続可能な移動手段の確保を検討。

多様なニーズへの対応

- 市内循環バスは、代替交通手段のある人、移動費用の安さを理由に利用する人など、様々な交通手段の1つとして利用されている。
- 通勤・通学など幅広い年齢層、多目的な利用によって一定の受益者負担が維持されており、これらの需要が、広く市内の高齢者等の移動を支えている側面がある。
- 増便やバス停の追加要望等に対応するため、利用の少ない区間の見直しなど、多様なニーズを踏まえた、より効果的、効率的な運行計画を検討。

将来に渡って持続可能な運行計画

- 市内循環バスは路線バスの初乗り運賃より低額であり、路線バスしか利用できない人との運賃に格差が生じている。また、路線バスと同じ区間を運行していることから、路線バスの利用に影響している可能性もあり、格差の是正を検討。
- 今後、財政状況が厳しさを増すことが予測される中で、現行以上の行政の負担増を前提とした運行は困難。運行本数やバス停の追加など、バス利用者や公共交通空白地区の要望に対応したサービス向上を図るため、運行の効率化とともに、受益者負担率を高める取組が重要。

《市内循環バス運行見直しの基本的な考え方(全体)》

- 新規需要の掘り起こしによる需要の拡大や、利用の少ない区間の見直しによる経費の縮減等を原資に、増便やバス停の追加、公共交通空白地区への対応等の多様な移動ニーズに対応したサービスの拡充を図る。
- 計画当初に想定したわくわくどーむ(福祉施設)を中心とした循環型ネットワークは、現在の鉄道駅を主体とした使われ方やわくわくどーむへの交通手段等を踏まえ、わくわくどーむへの連絡方法を検討し、全てのルートでの乗入れが必要かを検討する。
- 運行経費の2分の1以上の運賃収入の確保を達成目標とし、その達成状況により運行計画を随時見直していく。

《ルート別》

《内間木線》

他の路線に比べルートや便数に対する満足度がやや低く、受益者負担率は約2割と低調であることから抜本的な対応が必要である。ルート沿線の後背に広がる公共交通空白地区と一体的に地域の移動ニーズへの対応を図り、より効果的、効率的な運行計画を検討。

《膝折・溝沼線、宮戸線、根岸台線》

膝折・溝沼線、宮戸線の受益者負担率は約5割、根岸台線は約4割であり、アンケート結果等をふまえると現在の運行計画の満足度は比較的高いことから、現在の運行を基本に、さらなる効果的、効率的な運行計画を検討。

図.20 公共交通空白地区の状況(図中グレーの網掛け地区)

公共交通空白地区の定義

鉄道駅、バス停の徒歩圏から外れている地区。徒歩圏は 300mとする。なお、平成 25 年に実施した市内循環バス利用者アンケート調査結果においてバス停まで無理なく歩ける距離は平均 300mであった。

朝霞市主要施設分布と公共交通圏の位置図

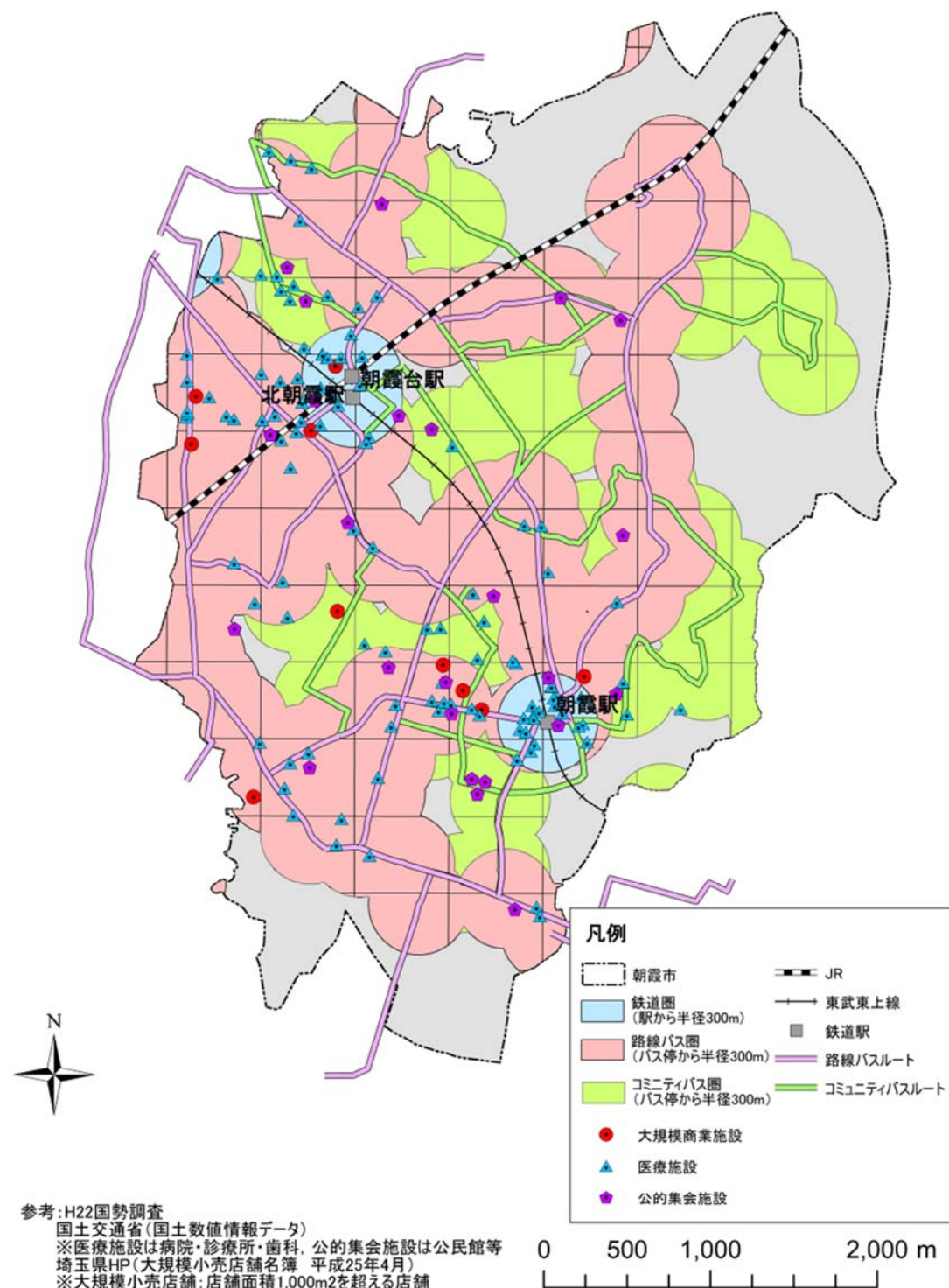
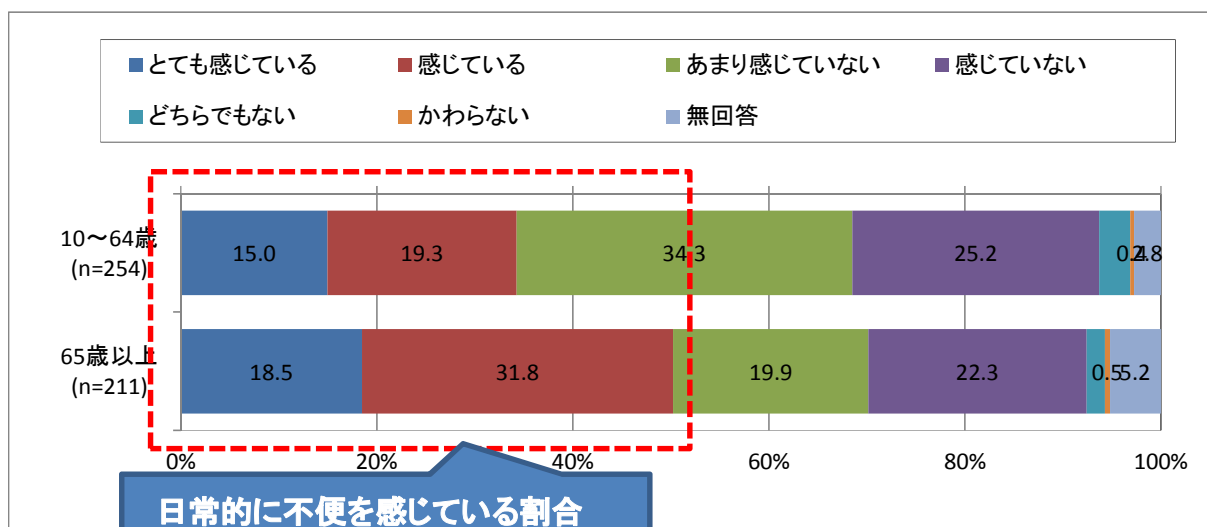
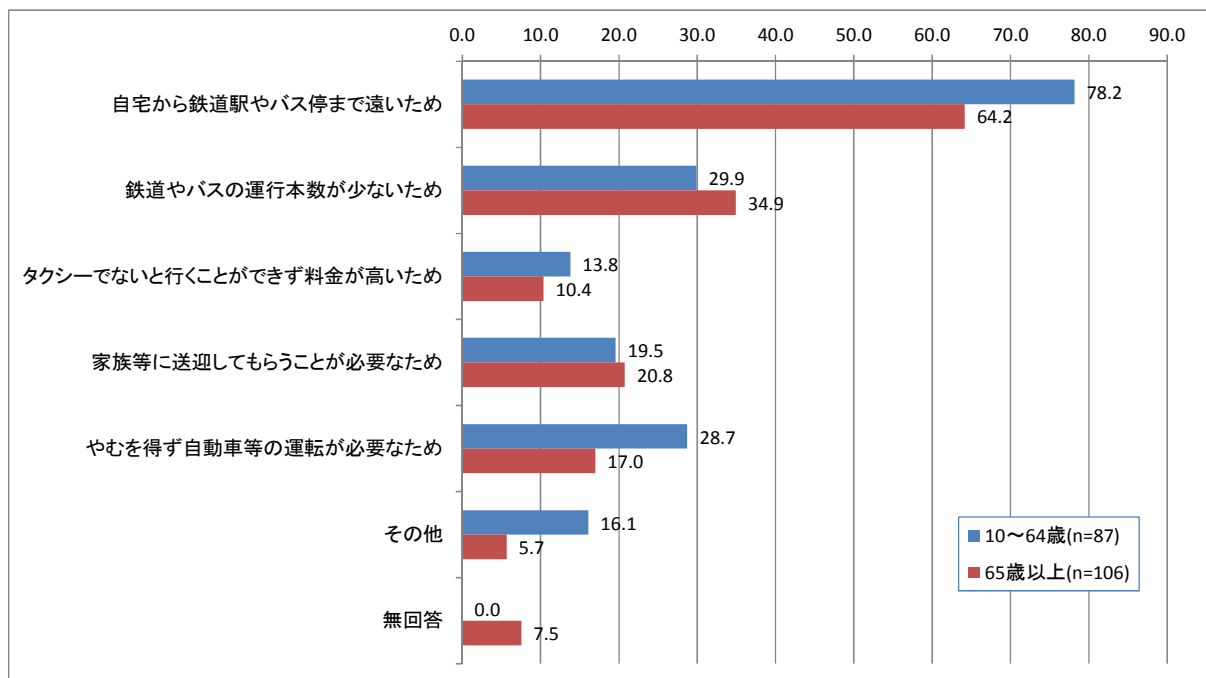


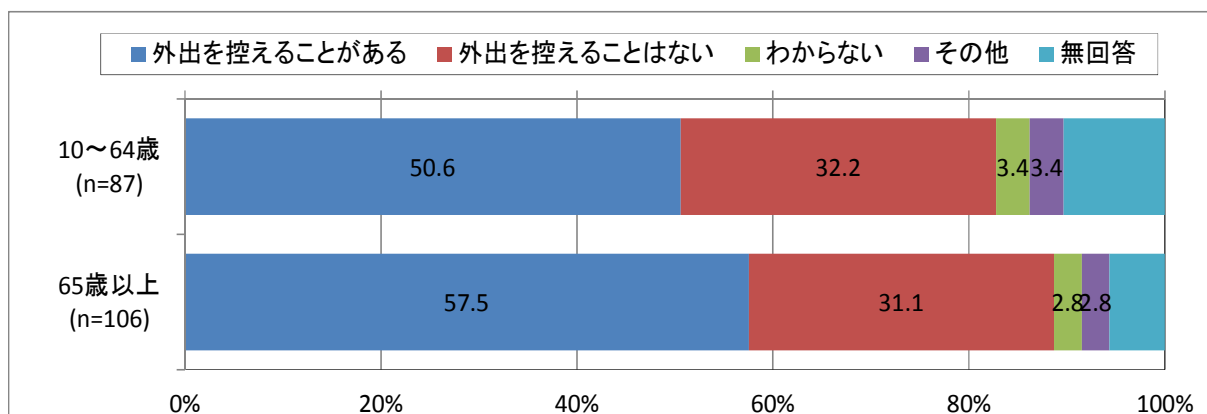
図.21 公共交通空白地区を対象としたアンケート結果
移動に不便を感じているか？



日常的に不便を感じている理由(複数回答あり)



日常的に不便を感じて外出を控えることが有るか



資料：平成 25 年度公共交通空白地区市民アンケート

2)残された公共交通空白地区の対応

《基本的な考え方》

- 市内循環バスは、道路運送法第4条(一般乗合旅客自動車運送事業)に基づき、交通事業者や交通管理者(警察)等と協議し、十分な安全性が確保され一定の道路幅員を満たす道路を運行している。
- このため、一定の道路幅員を満たす公共交通空白地区は、その対応策を検討する。また、現時点で一定の道路幅員を満たさない公共交通空白地区に対しては、道路整備・改良や、バスの折返所の整備等の通行環境が整備された場合に、順次その対応を検討する。

《運行計画の見直し》

- 検討の結果、次の2箇所の解消を目指す。
 - ◎内間木線の内間木地域
 - ◎膝折・溝沼線の栄町の和光市との市境付近の地域
- なお、膝折・溝沼線の西朝霞公民館付近の公共交通空白地区は、現状の道路幅員では運行に支障がないルート設定ができないこと、往路と復路のルート分離は既存利用者への影響が大きいこと等から、今後の継続課題とし、通行環境が整い次第、速やかに対応する。

3)多様なニーズへの対応

①わくわくどーむへの連絡

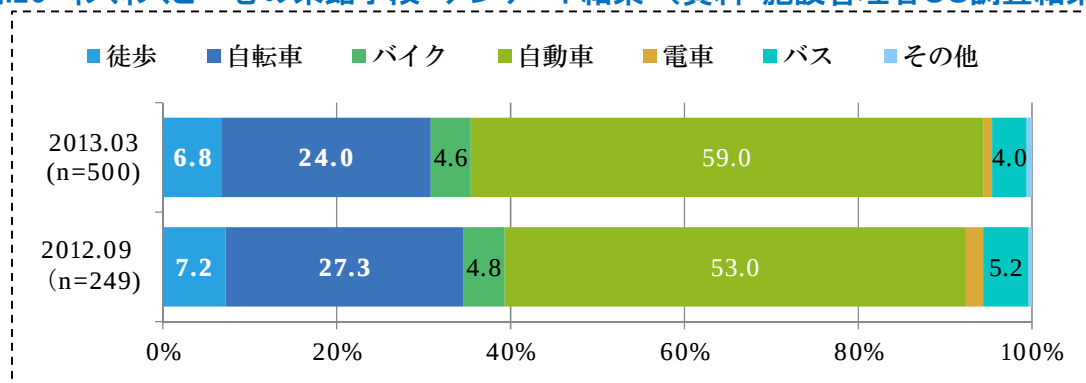
《基本的な考え方》

- 市内循環バスの利用の多くが鉄道駅であり、計画当初に想定した全路線わくわくどーむを中心とした循環型ネットワークは、その役割が低下しつつある。
- 市内循環バスの要望(アンケート結果)の多くは増便に関するものであり、その実現化に向けては、利用の少ない区間の見直し等を検討し、それを原資に増便等の運行サービスの向上を図ることが必要である。
- 膝折・溝沼線、根岸台線の市域の南側に配置された両ルートは、北朝霞駅から延長してわくわくどーむに連絡しており、また、内間木線は、わくわくどーむに迂回して北朝霞駅に連絡するため、駅へのアクセス利便性が低下している。こうした状況に加え、わくわくどーむ利用者のバスの利用実態(図.22)を踏まえ、わくわくどーむへの連絡方法を検討する。

《運行計画の見直し》

- 3路線の北朝霞駅からわくわくどーむまでの区間は原則廃止し、現行ルート上にこの区間を有する宮戸線への乗り継ぎを基本とする。
- なお、北朝霞駅及びわくわくどーむでの宮戸線と他の3路線との乗り継ぎに伴う運賃は無料とし、概ね10分以内での乗り継ぎを目指す。

図.23 わくわくどーむの来館手段 アンケート結果 (資料:施設管理者CS調査結果)



②ルート変更、バス停の増設

【ルート変更】(26 頁参照)

《基本的な考え方》

- 市内循環バス利用者アンケート調査結果では、内間木線を除く3ルート of ルートやバス停に対する満足度は比較的高いことから、基本的には現行ルートを基本に検討を進める。
- 膝折・溝沼線は、利用状況を踏まえ、より効果的、効率的な運行を図る朝霞駅南口周辺の運行経路の変更を検討する。

《運行計画の見直し》

- ルート変更は公共交通空白地区の解消と、より効果的、効率的な運行を確保するため、わくわくドームの宮戸線への乗り継ぎに伴う他の路線区間の廃止を検討する。

◎内間木線の循環系路線、幹線系路線

◎膝折・溝沼線の栄町への連絡

【バス停】

《基本的な考え方》

- 市内循環バスの利用の多くが鉄道駅を目指していることから、現行のルートから大きく外れ迂回するようなルート区間は、利用者の利便性を損なう恐れがある。
- そこで、バス停の増設に関しては、市内循環バス利用者アンケート調査、沿道市民アンケート調査等における増設要望箇所を検討し、原則として次の要件を全て満たすバス停の増設を検討する。

《バス停の増設に関する要件》

- ① 一定の幅員を有し車両の通行が物理的に可能なこと、安全なバス待ち環境が確保されている又は整備の予定があること
- ② 地域又は複数の要望であること
- ③ 在来の路線バスとの競合関係が生じないこと

《運行計画の見直し》

以下のバス停の新設を検討する。

- ◎ 膝折・溝沼線の栄町付近
- ◎ 内間木線(循環系路線)の公共交通空白地区
- ◎ 根岸台線の岡三丁目セブンイレブン付近(歩道整備に伴い)
- ◎ 根岸台線のあけぼの公園付近
- ◎ 朝霞台中央総合病院の移転予定地付近

③増便、ダイヤ変更

《基本的な考え方》

- 公共交通空白地区の市民に対するアンケート調査結果(図 24, 25)では、対象地域の特性上、バス停までの距離、運行ルートが、公共交通の輸送サービスを高めていく上での条件として上位である一方で、運行本数に関しても地区によっては最上位になるなど要望が高い。
- こうした中で、同アンケートにおいて移動に支障をきたさない運行本数は30分に1本が最も多いことから、所定の運行経費を上限に、30分に1本以上の運行本数を目標として、できる限り増便を行うことが望ましい。
- 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。

《運行計画の見直し》

- 宮戸線は、他の路線に比べ運行本数が少なく、他の路線との乗り継ぎしやすさを高めるため、増便を検討する。その他のルートは、公共交通空白地区の検討や宮戸線との乗り継ぎ利便性の向上を図りつつ、予算内での最大限の増便を検討する。

図.24 公共交通の輸送サービスを高めていく上での条件

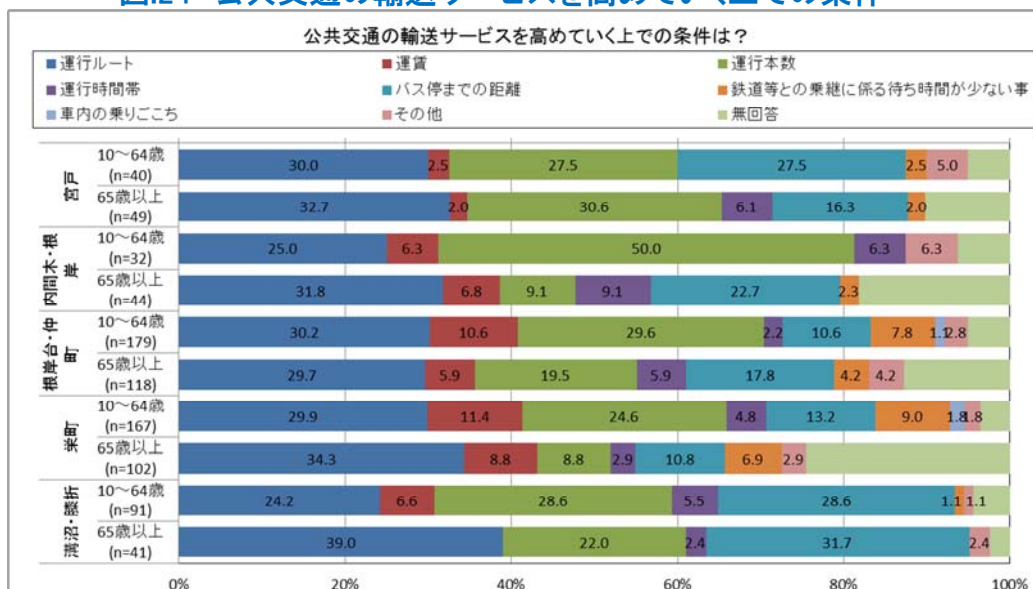
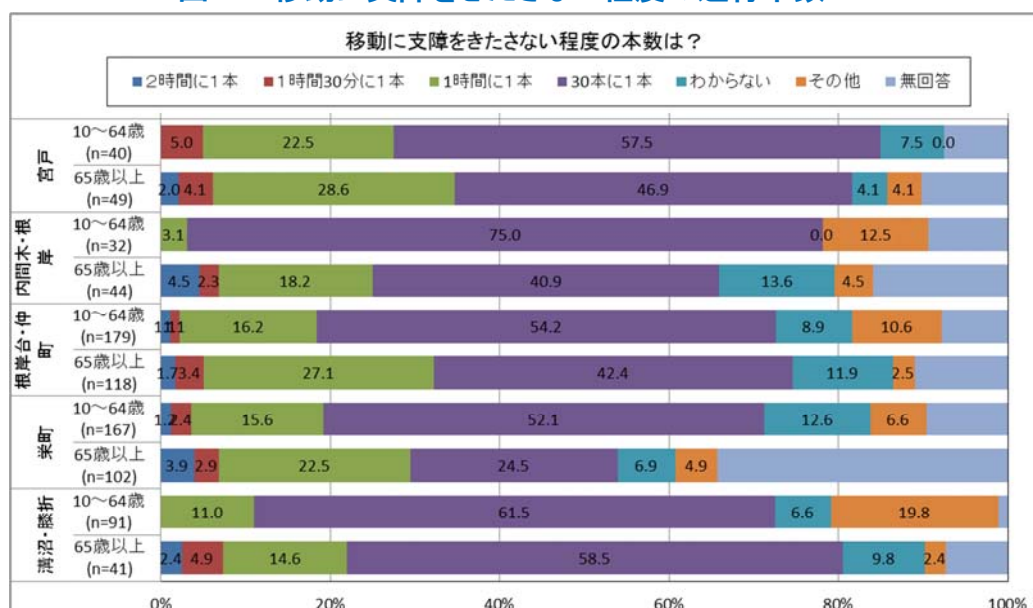


図.25 移動に支障をきたさない程度の運行本数



資料：平成 25 年度 市内循環バス利用者アンケート調査結果

④利便性の向上策

《基本的な考え方》

- 市内循環バスは、路線バスと一体となり利便性に優れた地域公共交通ネットワークを形成することから、交通事業者と連携を図りつつ、利用促進策を効果的に進めることが必要であり、次のような取り組みを検討する。

①バス待ち環境の充実

- バス停までの行きやすさや、バス停での待ち時間の負担を少しでも軽くするため、上屋やベンチ等の整備を進めるとともに、バス停近くの公営施設等でバス待ちできるような環境整備を検討する※。
- バスの到着時間が分かれば、それに合わせて時間調整するなど、バス待ちによる“イライラ”が緩和される。そこで、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※。バス停に行く前に、運行情報が得られれば、時間調整がよりしやすくなることから、スマートフォン等を活用した情報提供を検討する。

②バス停での交通結節機能の強化

- 公共交通空白地区が一部残る中で、バス停の利用圏域を拡大し、バス停までの行きやすさを高めるため、自転車等との乗り継ぎをしやすくするバス停付近での自転車駐車場の整備等を検討する。

③広報活動の強化

- 路線バスを含めた市内循環バスの運行状況を広く周知するため、乗り換えのしやすい路線マップや時刻表を作成し、沿線地域への配布や主要な施設での情報発信、市のホームページのわかりやすさの向上、スマートフォン等を活用した情報提供を検討する。

バス待ち環境の充実

例)埼玉県が推進するバスまちスポット



バス停付近の自転車駐車場の例



※) 埼玉県では、バス待ちの環境を高めるため、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協力施設を「バスまちスポット」、「まち愛スポット」として登録する制度があり、県内 79 施設が登録している (H26 年 11 月末現在)。また、バスの運行状況等がリアルタイムに分かるバスロケーションシステム (バスロケ) の普及を推進するため、バスロケ事業者の協力により、「バスまちスポット」「まち愛スポット」をバスロケに表示する。

4)将来に渡って継続可能な運行計画

①交通事業者との契約形態

《基本的な考え方》

- 市内循環バスは、埼玉県初のコミュニティバスとして、在来の路線バス会社3社の協力を得ながら、これまで交互運行を実施してきた。しかしながら、バス会社により、保守点検や天候悪化による運休等の判断が異なることから、今まで以上に効率的、効果的な運行体制の確保が必要である。

《運行計画の見直し》

- バス会社をルート単位や地区単位(例えば、宮戸線と内間木線、膝折・溝沼線と根岸台線等)による一元化や、複数年契約等のインセンティブ等も踏まえた持続可能な契約方法を検討することが必要である。

②車両・導入台数

《基本的な考え方》

- 現行の車両は、定員 35 名、地球環境の保全に配慮した天然圧縮ガス(CNG)車両を6台導入しているが更新の時期を迎えている。
- 現在、コミュニティバスとして、多くの市町村が導入している車両は、日野自動車のポンチョ(定員 25～35 名の様々なタイプあり)である。車体価格に運賃箱や行先表示版等の改造費を加えると1台あたり約 1.8 千万程度掛かる。修繕費用に関しては、国土交通省が公表している「乗合バス事業収支状況」における北関東ブロックの1km当りの平成 24 年度単価をみると 19.26 円であり、車両を更新しても車両費(減価償却費)、修繕費ともに、ほぼ現行並みになることが想定される。
- 当時に比べ、ディーゼル車の環境性能・燃費性能は進歩しており、費用対効果の側面も踏まえつつ、環境に配慮した車両を選定することが必要である。

《運行計画の見直し》

- 初期投資を現行並とすることを優先する場合、車両台数は6台が妥当であるが、増便や乗継改善など利便性を向上し利用促進への対応可能性を踏まえると、7台導入した場合の方が最善であることから、初期投資の調整が図れれば、7台導入することが望ましい。

③運賃

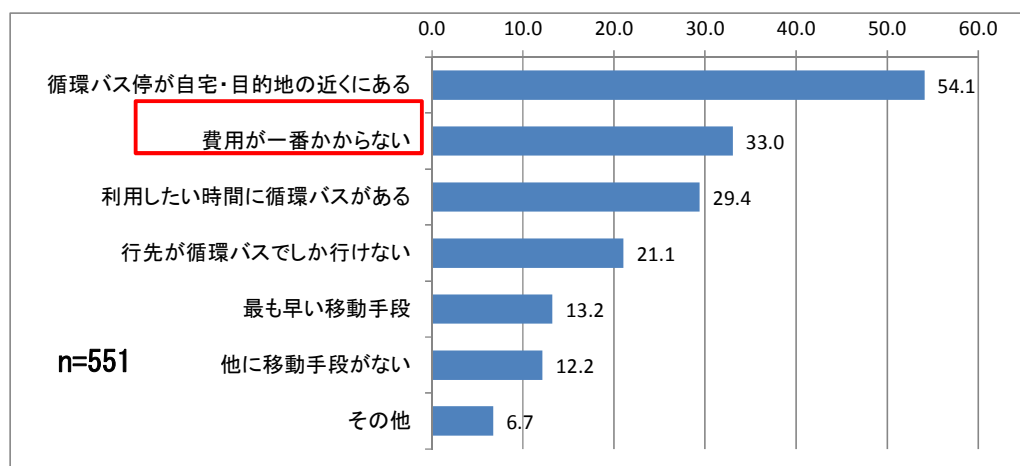
《基本的な考え方》

- 消費税の増税により燃料費等が増加しているため、受益者負担の観点から、運賃見直しの検討が必要(路線バスは消費税 8%の変更にともない 10 円値上げ)。
- 市内循環バスは路線バスの初乗り運賃より低額であり、路線バスしか利用できない人との運賃に格差が生じている。また、路線バスと同じ区間を一部運行していることから、路線バス事業に影響を及ぼしている可能性がある(図.26)。
- 高齢者は、移動支援や免許証の自主返納促進の観点から、公共交通のさらなる利用促進を図ることが必要である。

《運行計画の見直し》

- 運賃体系は、分かりやすさ、運賃収受のし易さ等を踏まえ、これまでどおり均一運賃とする。
- 運賃を路線バスの初乗り運賃並みにすることを検討する。
 - ・ 昨年実施した利用者アンケート結果では、運賃が上がっても利用する割合が3～5割で、利用が減る、利用しない割合を上回っている(次頁図.27)。
 - ・ 公共交通空白地区の市民アンケート調査結果では、市内循環バスの運行経費を今後どのように負担するかについて、「運賃」で負担する回答が約3割で最も高い(次頁図.28)。
- 高齢者の運賃は、据え置き又は割引を検討する。市内循環バスで試験的に導入し、高齢者運賃の設定による利用者増などの効果と運賃収入への影響を検証し、路線バスでの適用について事業者と協議を行う。
 - ・ 朝霞市で進めている高齢者の移動支援等の他の施策と調整を図りつつ、現行の大人、小人の運賃に加え、高齢者の運賃を新たに検討する。
 - ・ 平成 25 年度の運賃収入を、平成 25 年度に実施した市内循環バス利用者アンケート等を踏まえ年齢別に振り分け、検討パターン別に現行の運賃収入よりも下回らないよう検討した結果、大人は現在の路線バスの初乗り運賃並み、70 歳以上の高齢者を対象に、運賃を現在の150円で据え置く又は 100 円に割引くケースが想定される。
- 乗継運賃割引等への対応から、交通 IC カードのサービスの拡充を検討する。
- 他の路線からわくわくドームに行くため宮戸線に乗り継ぐ運賃は無料を基本とする。

図.26 循環バスを利用する理由



資料：平成 25 年度 市内循環バス利用者アンケート調査結果

図.27 運賃を値上げした場合の利用の変化

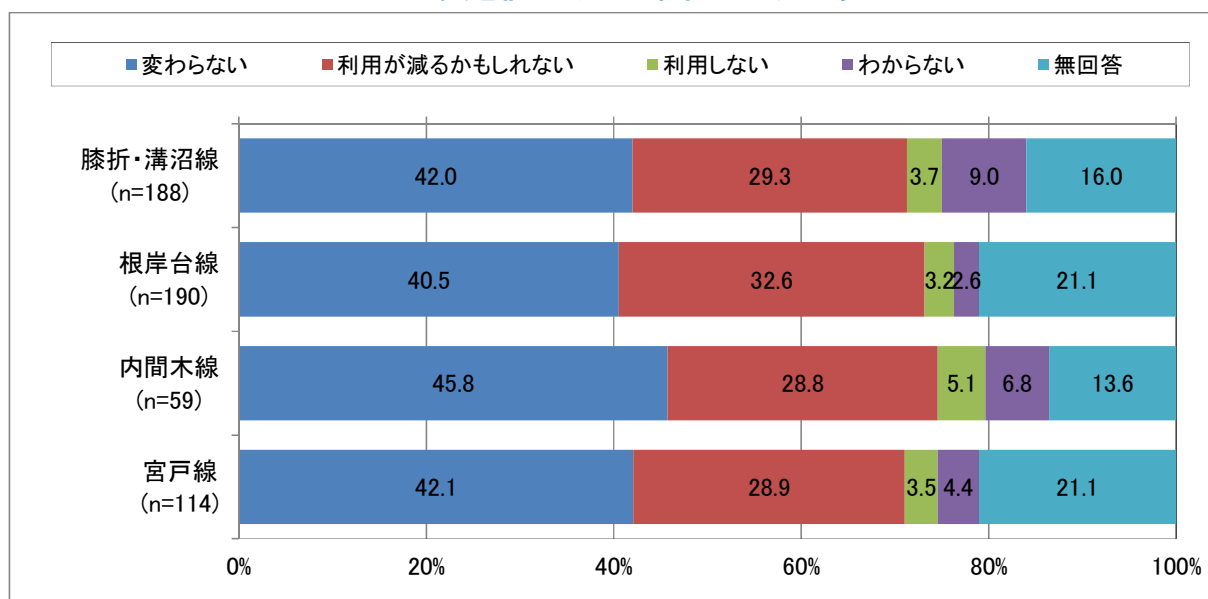
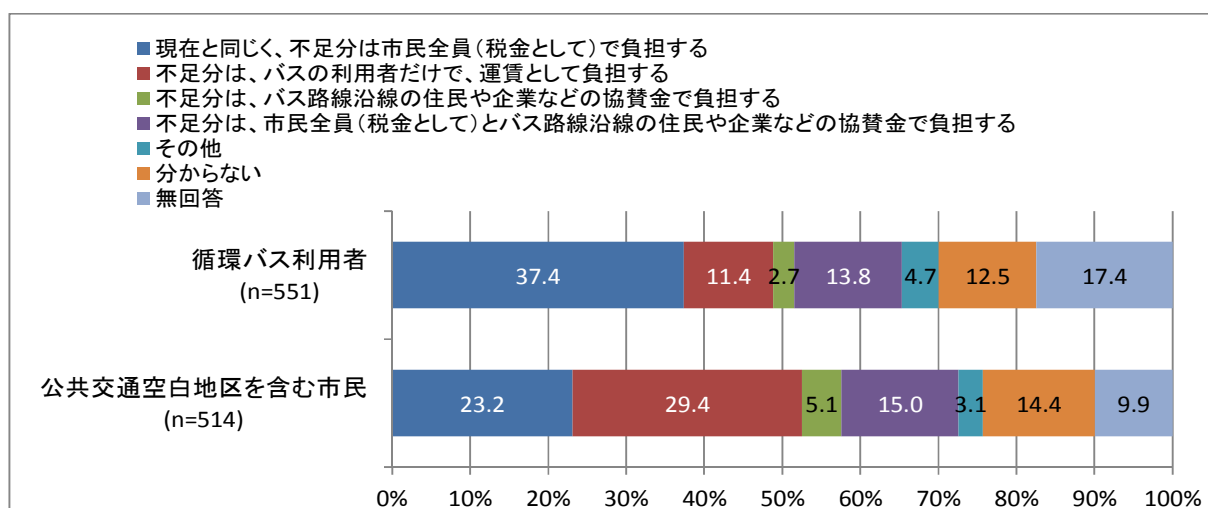


図.28 今後循環バスを運行するために必要なお金の負担方法



資料：平成 25 年度公共交通空白地区市民アンケート、市内循環バス利用者アンケート調査

5)市内循環バス運行見直し案(まとめ)

- 市内循環バスは、事業者による路線バスの運行が困難な公共交通空白地区と鉄道駅や主要な公共公益施設を接続し、市民の移動に関する地域間の公平性を改善することを主たる目的とする。
- 路線バスとの相互連携のもと、高齢化の進展にともなう高齢者の移動支援の充実、鉄道駅周辺を拠点とした地域交通ネットワークの利便性向上を図るため、公共交通空白地区の更なる解消、運行ルートやダイヤの改善等を行う。
- 厳しい財政状況の中で持続可能な運行を行うため、現行の運行経費を上回らないよう、運行の効率化や運賃の見直し等により、運行本数の改善など利便性向上の経費を確保する。マイカーからの転換などバス利用の促進による市の財政負担の低減を目指す。
- 内間木線は、利用状況の改善が喫緊の課題であることから、抜本的な運行内容の見直しを行う。地域内を循環する循環系路線、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路線に分離し、旧憩いの湯を乗継拠点とする社会実験を実施する。

	現行	見直し案
運行形態	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業 東武バスウエスト・西武バス・国際興業の3社による交互運行	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業 持続可能な契約方法を協議 (路線単位、地区単位の契約等)
車両	小型バス(定員 35 名)	小型バス(車両の更新) 環境に配慮した車両を選定する
ルート	○膝折・溝沼線: 朝霞市役所～わくわくどーむ ○根岸台線: 朝霞市役所～わくわくどーむ ○内間木線: 北朝霞駅前～内間木公園 ○宮戸線: 北朝霞駅前～北朝霞駅前	○膝折・溝沼線: 朝霞市役所～北朝霞駅 ○根岸台線: 朝霞市役所～北朝霞駅 ○内間木線: (幹線):北朝霞駅前～内間木公園、(循環):内間木地域循環 ○宮戸線: 北朝霞駅前～北朝霞駅前
営業時間	7 時～22 時(ルートにより異なる)	7 時～22 時(ルートにより異なる)
運行本数	平日 ○膝折・溝沼線:12～13 便 ○根岸台線:11～13 便 ○内間木線:11～12 便 ○宮戸線:7～8 便	平日 ○膝折・溝沼線:14～15 便 ○根岸台線:14 便 ○内間木線:11～12 便 ○宮戸線:9～10 便
運賃	○大人:150 円均一 ○小人:80 円均一 【乗り継ぎ運賃】 朝霞市役所・北朝霞駅前・わくわくどーむの各停留所での他の路線への乗り継ぎ割合引き ○大人:50 円 ○小人:30 円	①内間木線循環系路線を除く他のルート ○路線バスの初乗り運賃並みを基本に検討 ○70歳以上の割引運賃を検討 ②内間木線循環系路線 ○無料での実施を検討(社会実験当初) 【乗り継ぎ無料区間】 各路線と宮戸線(北朝霞駅～わくわくどーむ区間)の乗継 【乗り継ぎ運賃】 乗継無料区間を除く、朝霞市役所・北朝霞駅前の各停留所での他の路線への乗り継ぎ割合引き ○大人:50 円 ○小人:30 円
運休日	12 月 31 日～1 月 1 日	12 月 31 日～1 月 1 日

図.29 朝霞循環バス運行見直しパターン図

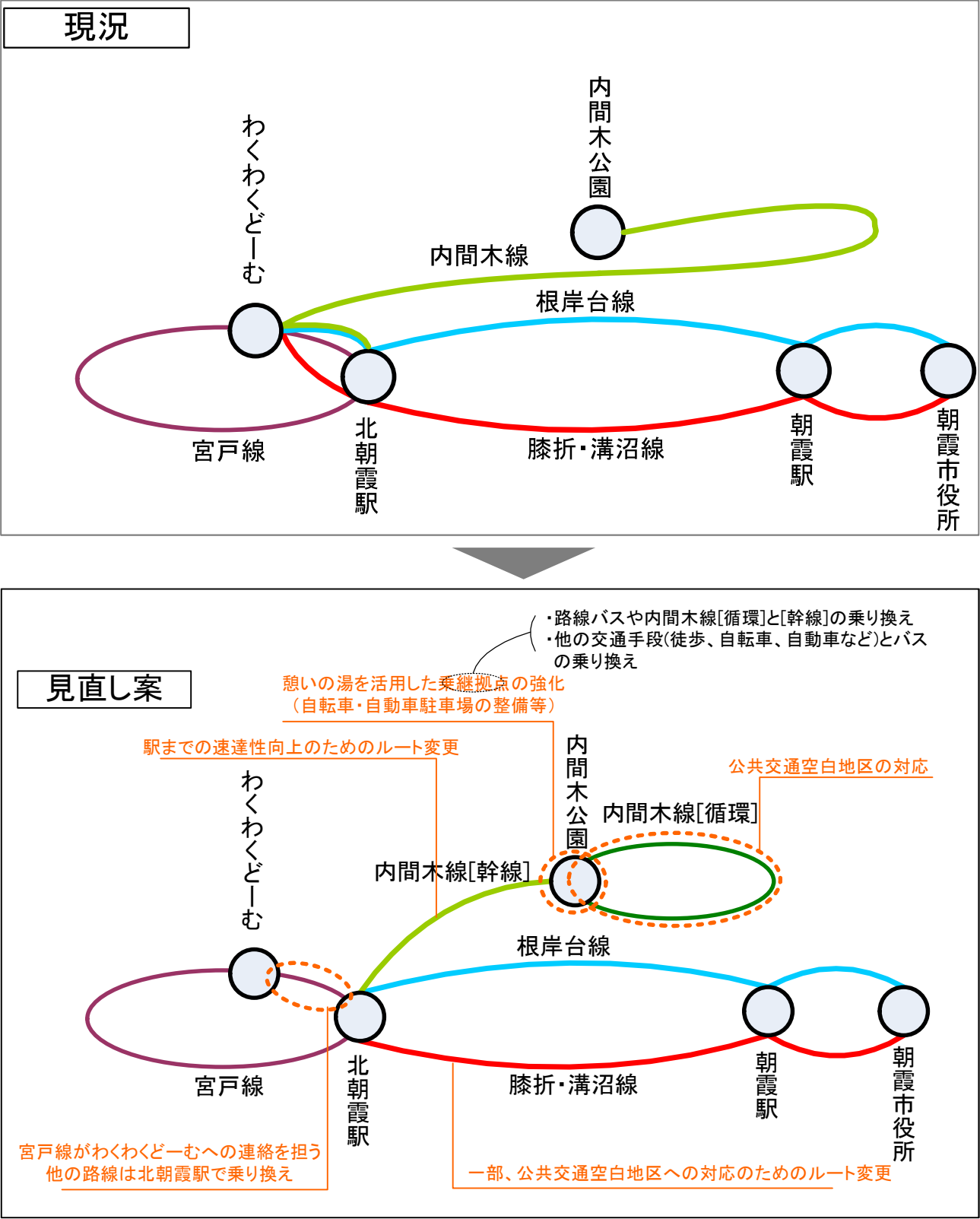
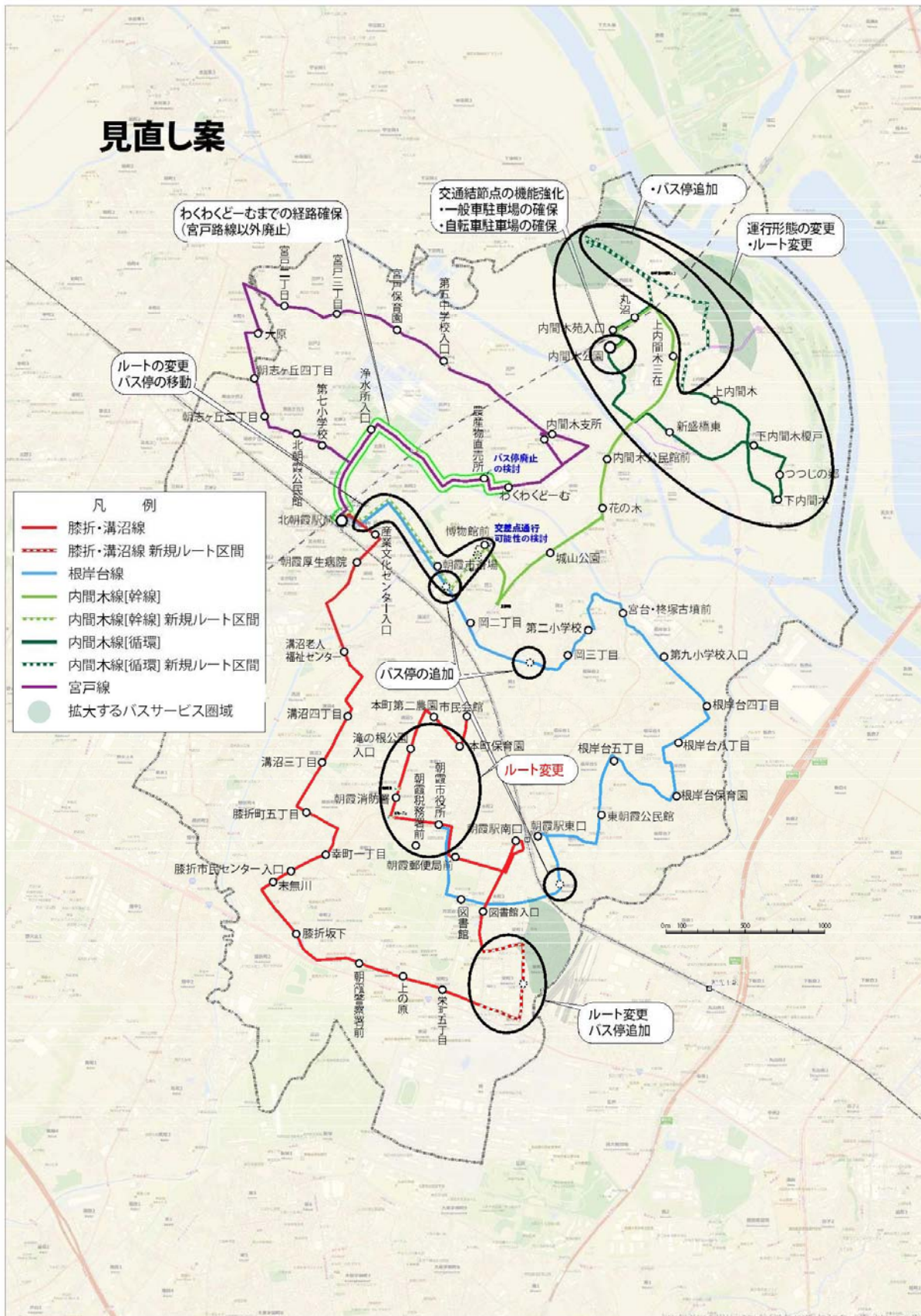


図.30 市内循環バス運行見直し案



※追加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する。

6. 地域が支え育む市内循環バスのこれからのあり方

1)ネーミング

- 市内循環バスは、当初のわくわくドームを中心に市域を循環する役割が低下し、現状では幅広い世代が鉄道駅及びその周辺地区への利用を主体とする役割を担っている。このため、地域公共交通として、その役割に合ったネーミングを検討することが必要である。
- 合わせて、地域の生活の足として、今まで以上に地域に根付かせるため、必要に応じて新たな愛称等の募集も有効だと考えられる。

2)役割分担

①行政内部

- 市内循環バスのより健全な経営を目指し、PDCA サイクルにより、必要に応じて適切な対策を講じる。
- 高齢者の運賃は、庁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設定することが必要である。また、自動車免許の自主返納等を促すため、返納者に対する路線バスや市内循環バスの割引チケット等の検討を行うことが必要である。
- 市内循環バスのルート沿線には、商業施設等の立地が予定されているなど、市内循環バスは商業振興にも寄与することが想定される。このため、商業部門と十分な調整を図りつつ、バス停の追加やバス停のネーミング・ライツ、広告活動の拡充策を検討することが必要である。

②地域と行政

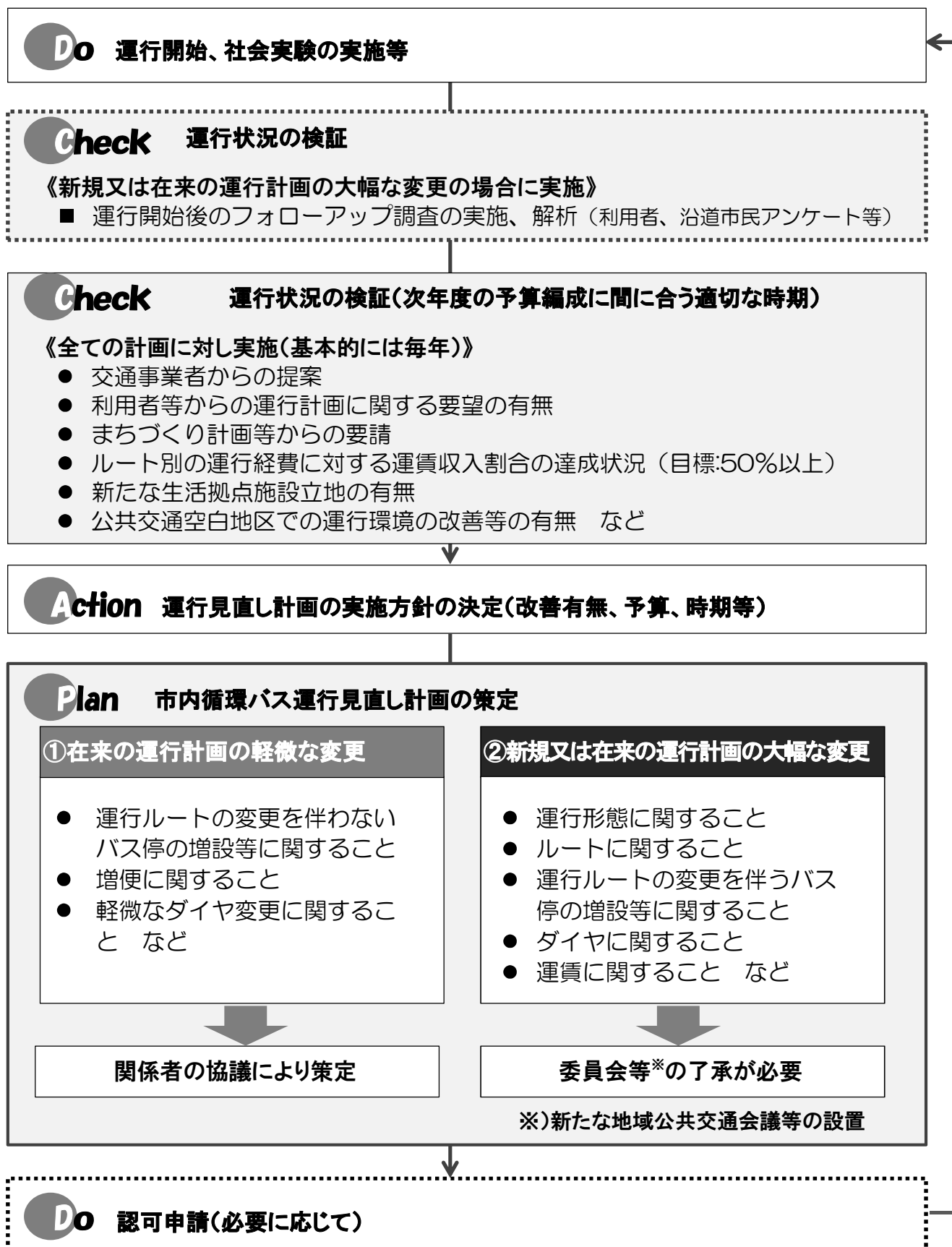
- バスのサービス水準は、利用者が多ければそれに応じて向上されることから、地域住民が一体となって、地域の足は地域で支え育むことを共通認識することが重要である。
- 他市の事例では、運行経費や運賃収入をホームページや車内に掲示し、より一層のコスト意識の向上を積極的に進め利用促進を図っている。
- バスの運行継続やサービス向上のためには、マイカーから公共交通機関への移動手段の転換により、だれもが外出しやすいまちづくりのために、市民が公共交通を守り育てることの重要性について、周知啓発に取り組む必要がある。

③行政と交通事業者

- 市内循環バスが路線バスを補完する地域公共交通ネットワークの一翼を担い、将来に渡って維持、発展させていくため、これまで培ってきた交通事業者の優れた事業経営のノウハウや資産ストックを有効に活用して、行政と交通事業者が相互に連携し共存共栄の関係を築くことが重要である。
- 行政は、日々利用者と接するドライバーとの意見交換を定期的に行うことや、路線バスを含めた運行環境の整備(バス待ち環境、停車スペース、折返所等)や利用促進策を充実させ、交通事業者のサービス水準の向上施策への積極的な提案、実施を促すことが必要である。

3)PDCAサイクル

PDCAサイクルにより、市内循環バスの運行をより使いやすい生活の足に発展させていく。
なお、今後のスケジュールに合わせ、サイクル内容を「運行開始、社会実験等」(D0) から整理する。



資料

●朝霞市内循環バス検討委員会委員名簿

●朝霞市内循環バス「わくわく号」の運行見直し方針(案)への意見と回答

●公共空白地区の市民アンケート調査票

●循環バス利用者アンケート調査票

朝霞市内循環バス検討委員会委員名簿

	所 属	役 職
委員長	埼玉大学大学院	教授
副委員長	朝霞市議会議員	建設常任委員長
副委員長	朝霞市議会議員	建設常任委員長
委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	交通企画・バス担当主査
委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	交通企画・バス担当 主査
委員	朝霞警察署交通課	交通規制係長
委員	朝霞市社会福祉協議会	常任理事兼事務局長
委員	朝霞市教育委員会	教育管理課長
委員	自治会連合会	会長
委員	公募市民 （宮戸線地域）	
委員	公募市民 （根岸台線地域）	
委員	公募市民 （内間木線地域）	
委員	公募市民 （膝折・溝沼線地域）	

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、かつ途中に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也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。(根岸台線のみに限りません。)	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	わくわくどーむへの乗り継ぎ	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分かかることになります。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あいている地域(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し見にくい。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、コスト高につい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と。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としての気づき、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かと。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かと。	
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。	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。
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。	

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	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ヵ所しかなく、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。 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。 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。 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。	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。
30	膝折・溝沼線	バス停	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。 (提案理由) ・ 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。	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。
31	膝折・溝沼線	バス停	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。 (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。 (2) 「第四中学校入口」の代替バス停(2ヶ所必要と思われます) ・ 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	「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。 (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。	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。
33	膝折・溝沼線 根岸台線	中心部の公共交通政策	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。	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。

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	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いう予測もたちます。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。 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。 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。 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。	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、ご提案も参考にしてより効果的な運行ダイヤを検討します。
35	根岸台線	ダイヤ	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便の間 13:30を追加	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。
36	内間木線	採算性	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。	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。

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	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。 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。 バス路線の見直しで、駅から博物館入口までの経由地を、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。 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。	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。 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。 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。 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。 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。
38	内間木線	乗継運行	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。 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。 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。	
39	内間木線	乗継運行	85歳の母が利用しております。 利用本人の意見を聞き取りまとめました。 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。 役所に感謝・感謝……とても便利だと生活しております。 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。 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。 乗り換え無しで駅まで乗車できる現状を希望します。 理由は次の通り 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) 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。 ③「わくわくどーむ」を通過することも反対です。 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。	

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けると大変助かり、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いうからです。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	市内にはとに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き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り上げ(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えない。	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。

I. あなたの日常の外出状況についてお聞きします

問1. あなたの11月18日～11月24日の1週間の外出状況について、①～⑤全てをお答えください。

	①外出の有無に ○を付けてくだ さい。	②外出目的について、当てはまるもの の全てに○を付けてください。	③行き先に○を付け、施設 名を別紙の施設コード表 から2つまでお選びくだ さい。	④利用した交通 手段について、 当てはまるもの 全てに○を付け てください。	⑤自宅からの出発時間と、自宅 への帰宅時間をご記入くださ い。
11月18日 (月曜日)	ア. 外出した イ. 外出してない	ア. 通勤 イ. 通学 ウ. 仕事 エ. 買物 オ. 通院 カ. 官公庁への用事 キ. スポーツ ク. 催し物・会合 ク. その他	ア. 朝霞市内 (:) イ. 市外 (:)	ア・イ・ウ・エ・オ カ・キ・ク・ケ	出発 (午前・午後____時頃) 帰宅 (午前・午後____時頃)
11月19日 (火曜日)	ア. 外出した イ. 外出してない	ア. 通勤 イ. 通学 ウ. 仕事 エ. 買物 オ. 通院 カ. 官公庁への用事 キ. スポーツ ク. 催し物・会合 ク. その他	ア. 朝霞市内 (:) イ. 市外 (:)	ア・イ・ウ・エ・オ カ・キ・ク・ケ	出発 (午前・午後____時頃) 帰宅 (午前・午後____時頃)
11月20日 (水曜日)	ア. 外出した イ. 外出してない	ア. 通勤 イ. 通学 ウ. 仕事 エ. 買物 オ. 通院 カ. 官公庁への用事 キ. スポーツ ク. 催し物・会合 ク. その他	ア. 朝霞市内 (:) イ. 市外 (:)	ア・イ・ウ・エ・オ カ・キ・ク・ケ	出発 (午前・午後____時頃) 帰宅 (午前・午後____時頃)
11月21日 (木曜日)	ア. 外出した イ. 外出してない	ア. 通勤 イ. 通学 ウ. 仕事 エ. 買物 オ. 通院 カ. 官公庁への用事 キ. スポーツ ク. 催し物・会合 ク. その他	ア. 朝霞市内 (:) イ. 市外 (:)	ア・イ・ウ・エ・オ カ・キ・ク・ケ	出発 (午前・午後____時頃) 帰宅 (午前・午後____時頃)
11月22日 (金曜日)	ア. 外出した イ. 外出してない	ア. 通勤 イ. 通学 ウ. 仕事 エ. 買物 オ. 通院 カ. 官公庁への用事 キ. スポーツ ク. 催し物・会合 ク. その他	ア. 朝霞市内 (:) イ. 市外 (:)	ア・イ・ウ・エ・オ カ・キ・ク・ケ	出発 (午前・午後____時頃) 帰宅 (午前・午後____時頃)
11月23日 (土曜日)	ア. 外出した イ. 外出してない	ア. 通勤 イ. 通学 ウ. 仕事 エ. 買物 オ. 通院 カ. 官公庁への用事 キ. スポーツ ク. 催し物・会合 ク. その他	ア. 朝霞市内 (:) イ. 市外 (:)	ア・イ・ウ・エ・オ カ・キ・ク・ケ	出発 (午前・午後____時頃) 帰宅 (午前・午後____時頃)
11月24日 (日曜日)	ア. 外出した イ. 外出してない	ア. 通勤 イ. 通学 ウ. 仕事 エ. 買物 オ. 通院 カ. 官公庁への用事 キ. スポーツ ク. 催し物・会合 ク. その他	ア. 朝霞市内 (:) イ. 市外 (:)	ア・イ・ウ・エ・オ カ・キ・ク・ケ	出発 (午前・午後____時頃) 帰宅 (午前・午後____時頃)

《交通手段》

ア. 鉄道	イ. 路線バス	ウ. 循環バス (わくわく号)	エ. タクシー	オ. 家族や友人、近所の人が運転する自動車	カ. 自分で運転する自動車
キ. バイク	ク. 自転車	ケ. 徒歩			

問2. 自宅から最寄りの鉄道駅又はバス停名、徒歩での所要時間、バス停までの行きやすさについて、それぞれお答えください。

【鉄道駅が最寄りの場合】

- ① 7. 朝霞台駅 イ. 北朝霞駅 ウ. 朝霞駅 エ. 志木駅 オ. 和光市駅
② 駅まで徒歩で概ね _____ 分 ⇒ (7. 無理なく歩ける イ. やや無理を感じる ウ. 無理を感じる)

【路線・循環バスが最寄りの場合】 ① (_____) バス停

- ② バス停まで徒歩で概ね _____ 分 ⇒ (7. 無理なく歩ける イ. やや無理を感じる ウ. 無理を感じる)

問3. 現在、日常生活で移動に不便を感じていますか。1つだけ○をつけてください。

7. とても感じている ⇒ 問4へ イ. 感じている ⇒ 問4へ ウ. あまり感じていない ⇒ 問6へ
エ. 感じていない ⇒ 問6へ オ. どちらでもない ⇒ 問6へ カ. わからない ⇒ 問6へ

問4. 問3で、「ア、イ」を選んだ方にお聞きします。その理由は何ですか。当てはまるもの全てに○をつけてください。

7. 自宅から鉄道駅やバス停まで遠いため イ. 鉄道やバスの運行本数が少ないため
ウ. タクシーでないと行くことができず料金が高いため エ. 家族等に送迎してもらったことが必要のため
オ. やむを得ず自動車等の運転が必要のため カ. その他 (_____)

問5. 問3で「ア、イ」を選んだ方にお聞きします。移動の不便さのために外出を控えることはありますか。1つだけ○をつけてください。

7. 外出を控えることがある イ. 外出を控えることはない ウ. わからない エ. その他 (_____)

Ⅱ. 公共交通に関する移動ニーズについてお聞きます

問6. 公共交通の輸送サービスを高めていく上で、最も大切だと思う条件は何ですか。1つだけ○をつけてください。

7. 運行ルート イ. 運賃 ウ. 運行本数 エ. 運行時間帯 オ. バス停までの距離 カ. 鉄道等との乗継に係る待ち時間が少ないこと
キ. 車内の乗りごころ ク. その他 (_____)

問7. 新たに循環バス等が運行された場合に、市内で行きたい場所はどこですか。別紙「施設ロード表」からお選びください。3つまでご記入ください。

(. . .)

問8. 移動に支障をきたさない程度の運行本数は？ あなたのお考えに近いものに1つだけ○をつけてください。

7. 2時間に1本（概ね1日4～5本） イ. 1時間30分に1本（概ね1日6本） ウ. 1時間に1本（概ね1日9本）
エ. 30分に1本（概ね1日18本） オ. わからない カ. その他 (_____)

問 15. 自動車の所有状況についてお聞きします。1 つだけ○をつけてください。

ア. 自分で自由に使える自動車がある	イ. 自分で自由に使える自動車はないが、家族等が送迎してくれる自動車がある
ウ. 利用できる自動車はない	

問 16. 免許の保有状況についてお聞きします。1 つだけ○をつけてください。

ア. 乗用車免許を保有	イ. バイク・原付免許を保有	ウ. 保有していない
-------------	----------------	------------

最後に、循環バスの改善点について、自由にご意見をお聞かせください。ご記入になられた内容につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。

アンケートは以上で終わります。ご協力ありがとうございます。恐れ入りますが、同封した返信用封筒に用紙を入れ投函してください。

循環バス利用者アンケート調査票

I. 循環バスの利用状況についてお聞きます。

問1. 循環バスのご利用についてお聞きします。

(1) 本日、循環バスをどのように利用しましたか？1つだけ○をつけてください。

ア.往復で利用 イ.行きだけ利用 ウ.帰りだけ利用

(2) 本日、ご利用されたバス停をご記入ください。

①行き 乗車バス停名 () ⇒ 降車バス停名 ()

②帰り 乗車バス停名 () ⇒ 降車バス停名 ()

(3)(2)の自宅から「行き乗車バス停」まで又は「帰り降車バス停」から自宅までは、どのような交通手段を用いましたか？1つだけ○をつけてください

ア. 徒歩 イ. 自転車 ウ. バイク・原付 エ. 車で送迎 オ. その他 ()

(4) (2) の自宅から「行き乗車バス停」まで又は「帰り降車バス停」から自宅までの徒歩での所要時間とバス停までの行きやすさをお答えください。

徒歩でおむね () 分⇒ア.無理なく歩ける イ.やや無理を感じる ウ.無理を感じる)

(5) 本日、循環バスにお乗りいただいた時間帯を「行き・帰り」それぞれお答えください。

①行き（午前・午後　　時　　分頃）　②帰り（午前・午後　　時　　分頃）

(6) 本日のお出かけの目的地はどちらでしょうか。別紙の施設コード表から当てはまるもの全ての記号をご記入ください。

--	--	--

(7) 本日、どのような目的でバスを利用しましたか。当てはまるもの全てに○をつけてください。

ア. 通勤 イ. 通学 ウ. 仕事 エ. 買物 オ. 通院 カ. 官公庁への用事 キ. スポーツ・レジャー

ク.催し物・会合 カ.その他（ ）

(8) (6) の目的地に行くのに、他の交通手段を用いる場合がありますか？ある場合は、当てはまる交通手段全てに○をつけてください。

ア.ある イ.ない

↳ a. 路線バス b. 車（家族等の送迎） c. 車（自ら運転） d. タクシー e. 自転車 f. 徒歩
g. その他（ ）

(9) 循環バスと他の交通手段の平均的な利用状況に、1つだけ○をつけてください。

ア. ほとんど循環バスを利用する

イ. 循環バスと他の交通手段を同じぐらい利用する

ウ.ほとんど他の交通手段を利用する

エ. その他 ()

(10) 循環バスの利用頻度に、1つだけ○をつけてください。

ア.ほぼ毎日 イ.1週間に2～4回 ウ.1週間に1回 エ.1カ月に2～3回
オ.1カ月に1回 カ.その他 ()

(11) 循環バスを利用する理由を当てはまるもの全てに○をつけてください。

ア.行先が循環バスでしか行けないから
イ.利用したい時間に循環バスがあるから
ウ.循環バス停が自宅・目的地の近くにあるから
エ.最も早い移動手段だから
オ.費用が一番かからないから
カ.他に移動手段がないから
キ.その他 ()

Ⅱ. 循環バスの評価などについてお聞きます。

問2. 運行ダイヤについて

(1) ご利用されている循環バスの運行ダイヤに満足していますか。その度合いを1つだけ○をつけてください

ア.大変満足 イ.満足 ウ.どちらでもない エ.不満 オ.大変不満

(2) (1) で「エ.不満、オ.大変不満」と回答された方にお聞きします。どのような改善策が必要ですか？具体的な時間とその理由をご記入ください。当てはまるもの全てにお答えください。

ア.平日の始発の時間を早めてほしい (時 分 ごろ)
イ.平日の最終の時間を延ばしてほしい (時 分 ごろ)
ウ.土日の始発の時間を早めてほしい (時 分 ごろ)
エ.土日の最終の時間を延ばしてほしい (時 分 ごろ)
オ.平日の日中の時間を追加してほしい (時 分 ごろ)、(時 分 ごろ)
カ.土日の日中の時間を追加してほしい (時 分 ごろ)、(時 分 ごろ)

(理由)

問3. 運行本数について

(1) ご利用されている循環バスの運行本数で、あなたの移動に支障をきたすことがありますか。

ア.ほとんどない イ.たまにある ウ.おおいにある

(2) (1) で「イ、ウ」を回答した方にお聞きします。移動に支障をきたさない程度の運行本数は？ あなたの考えに近いものに1つだけ○をつけてください。

ア.1時間に1本 イ.30分に1本(1時間に2本)
ウ.15分に1本(1時間に4本) エ.その他 ()

問4. 運行ルートについて

(1) ご利用されている循環バスの運行ルートに満足していますか。その度合いを1つだけ○をつけてください

ア. 大変満足 イ. 満足 ウ. どちらでもない エ. 不満 オ. 大変不満

(2) (1) で「エ. 不満、オ. 大変不満」と回答された方にお聞きます。どのような改善策が必要ですか？当てはまるもの全てに○をつけ、その理由をご記入ください。

- ア. 行先の変更
イ. バス停の追加
ウ. 目的地までの迂回解消
オ. その他



具体的に

問5. 運賃について

(1) 現在の運賃は大人1乗車 150 円（小人 80 円）ですが、この運賃額についてどう思いますか？1つだけ○をつけてください。

ア. ちょうどよい イ. 安い ウ. 高い

(2) 循環バスの運賃が、路線バスのように距離に応じて運賃が上がった場合、あなたの利用が変わりますか？ 1つだけ○をつけてください。

(例

)

ア. 変わらない イ. 利用が減るかもしれない ウ. 利用しない オ. わからない

Ⅲ. 循環バスの今後についてお聞きます。

問6. あなたの循環バスの利用回数を増やすためには、どのような改善策が最も効果がありますか？1つだけ○をつけてください。

- ア. 運行ダイヤを変更する イ. 運行ルートを変更する ウ. 運賃を下げる
エ. その他

具体的に

問7. 市内循環バスの運行を維持するために、市から約7千万円の補助金（平成24年度）が出ています。これを踏まえて、今後循環バスを運行するために必要なお金をどのように負担するのが良いと思いますか？あなたのお考えに近いものに1つだけに○をつけてください。

- ア. 現在と同じく、不足分は市民全員（税金として）で負担する
イ. 不足分は、バスの利用者だけで、運賃として負担する
ウ. 不足分は、バス路線沿線の住民や企業などの協賛金で負担する
エ. 不足分は、市民全員（税金として）とバス路線沿線の住民や企業などの協賛金で負担する
オ. その他（
カ. 分からない

IV. あなた自身についてお聞きします。

問 8. あなたの性別についてお聞きします。

ア. 男性 イ. 女性

問 9. あなたの年齢についてお聞きします。

ア. 10～19 歳	イ. 20～29 歳	ウ. 30～39 歳	エ. 40～49 歳	オ. 50～59 歳
カ. 60～64 歳	キ. 65～69 歳	ク. 70～74 歳	ケ. 75 歳以上	

問 10. あなたの住所についてお聞きします。

①朝霞市内 () 丁目
②朝霞市外 () 市・区・町・村

問 11. あなたの職業についてお聞きします。1つだけ○をつけてください。

ア.会社員 イ.自営業 ウ.アルバイト・パート エ.専業主婦 オ.無職
カ.学生（大学生・高校生・中学生） キ.その他（ ）

問 12. あなたの同居の家族についてお聞きます。あなたを含む同居の家族は何人ですか。

ア. 1 人	イ. 2 人	ウ. 3 人	エ. 4 人	オ. その他 (人)
--------	--------	--------	--------	----------------

問 13. 自動車の所有状況についてお聞きします。1つだけ○をつけてください。

ア.自分で自由に使える自動車がある
イ.自分で自由に使える自動車はないが、家族等が送迎してくれる自動車がある
ウ.利用できる自動車はない

問 14. 免許の保有状況についてお聞きします。1つだけ○をつけてください。

ア. 乗用車免許を保有 イ. バイク・原付免許を保有 ウ. 保有していない

最後に、循環バスの改善点について、自由にご意見をお聞かせください。ご記入になられた内容につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。

[illegible]

アンケートは以上で終わりです。ご協力ありがとうございました。
恐れ入りますが、同封した返信用封筒に用紙を入れ投函してください。