

朝霞市地域公共交通計画（素案）に関するパブリック・コメント（意見募集）結果

1 結果概要

(1) 内容	<p>朝霞市は、鉄道駅を中心とし、路線バス、市内循環バスによって公共交通のネットワークが形成されている。鉄道駅周辺に都市機能が集約され、コンパクトな市街地が形成されており、公共交通サービスに優れた都市構造を有している一方で、鉄道駅圏域外に居住している人も多くみられます。</p> <p>また、新型コロナウイルスが流行している中で、過密を回避し安全・快適に利用できる都市交通システムの構築や、これまでと同様、まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築が求められています。</p> <p>このような背景のもと、公共交通の利便性や効率性、持続可能性を維持向上させるため、「朝霞市地域公共交通計画」を策定することから、ご意見を募集しました。</p>
(2) 募集期間	令和2年12月1日（火曜日）から令和2年12月31日（木曜日）まで
(3) 意見提出の対象者	(1) 市内に在住・在勤・在学されている方 (2) 市内に事務所・事業所を有する個人及び法人 (3) この案件について利害関係を有する方
(4) 公表した資料	・朝霞市地域公共交通計画（素案） ・朝霞市地域公共交通計画概要版（素案）
(5) 意見提出者数及び意見数	2名、77件

2 提出された意見等

提出された意見及び意見に対する市の考えは、次ページ以降に掲載しています。

No.	章	頁	コメント	市の意見・対応	修正の有無
1	第2章 上位・関連 計画の整理	5	朝霞市地域福祉計画との言及が書かれている部分で「市内循環バスの利便性の向上」と書かれているが、地域公共交通計画に移行しているなかでは、「市内公共交通網の利便性の向上」とするか、そう読み取る解説を付すべき。	現在策定中の第4期朝霞市地域福祉計画の内容を引用いたします。	有
2	第3章 朝霞市の現 状	7～ 26	県内の市町村のマイカー保有率（軽自動車含む）や、駅前駐輪場の利用状況、放置自転車の量なども把握すべきである。朝霞市では、マイカー保有率が低く、公共交通へのニーズが存在することを重視すべきである。	マイカー保有率については、埼玉県ホームページに掲載された資料を参考に本計画26頁に追記するとともに、今後さらなる実態把握に努めてまいります。	有
3	第5章 朝霞市の地 域公共交通 の課題	42	人口動向に関して、少子・高齢化とまとめているがそのような実態があるとは思えない。むしろ子育て世代が増えているにもかかわらず、ベビーカーの利用や保育園の送迎など、移動手段としての公共交通が機能しているのかという問題意識とすべきである。	ご意見として参考にさせていただくとともに、所管課と実態把握に努めてまいります。	無
4	第5章 朝霞市の地 域公共交通 の課題	42	人口構造では、35～39歳が多いことはその通りだが、高齢者においては団塊の世代の比率が低い一方で団塊の世代の一つ上の80歳代の比率が首都圏の他自治体より多く、高齢者の移動に関して早急な検討が必要であるとの認識が必要ではないか。	福祉部と情報共有と連携を図りながら、誰もが快適に移動できる地域公共交通体系の実現に努めてまいります。	無
5	第5章 朝霞市の地 域公共交通 の課題	42	県内下から4位となっている、市民のマイカー保有率（軽自動車含む）の低さに言及されていない。公共交通を考える上で重要な要素のはずである。なお、これに関する資料は県の統計で公表されている。	マイカー保有率については、埼玉県ホームページに掲載された資料を参考に本計画26頁に追記するとともに、今後さらなる実態把握に努めてまいります。	有

6	第7章 計画目標に 対する施策	4 6	「根岸台7丁目市境付近、西朝霞公民館付近、上内間木地域を先行検討地区として選定し、地域住民が主体的に運行計画を策定する。」に加え、「そのために、行政が地域住民の策定作業をガイドラインにもとづき積極的に支援する」と付記することが必要。	施策①-1 先行検討地区への新たな公共交通の導入において、地域組織（協議会等）の立ち上げや具体的な運行計画の検討を朝霞市が支援する旨記載しております。	無
7	第7章 計画目標に 対する施策	4 7	西朝霞公民館付近が優先解消策の地域かどうか疑義がある。同地域と高低差が少ないバス停として、西武バスの西朝霞公民館入口バス停が活用されるべきではないか。過去にもわくわく号の路線見直し等で、再三にわたり多大な労力をかけて検討し断念したが、その際の断念した理由は克服されているのだろうか。	西武バスの西朝霞公民館入口の停留所も含めて空白地区を想定し、面積や人口が比較的まとまった地域として「膝折4丁目付近」を先行検討地区として選定しており、他の2地区と同様に空白地区の改善に努めてまいります。	無
8	第7章 計画目標に 対する施策	—	この計画期間の5年の間に、デマンド交通に関しての検討を開始することを明記すべきではないか。高低差の多い朝霞市において、地域と支援の必要性によっては日々の社会生活に切実なニーズはあると考える。一方で、高齢化のニーズに迫られて、体系的な整理がないままなしくずしにデマンド交通らしきものを導入すると、民間バス事業者の撤退や財政負担の限界など、公共交通が総崩れになる可能性がある。	デマンド交通については、財政的に非常に厳しい状況であり、市内循環バス運行に伴う損失補償料も約8千万円負担している中、さらなる財政負担が生じると想定されるため、現段階では難しいと考えております。今後、社会情勢の変化や周辺自治体の動向等に注視しつつ、時期を見て検討してまいります。	無
9	第7章 計画目標に 対する施策	4 7	空白地帯対策として、デマンドタクシーを導入する (利用者は通常タクシーより安く乗車でき、定時運行のバス路線より、運行経費が安く済む)	空白地区においては、地域住民と協議を進め、地域に実情に即した交通モードの導入を検討してまいります。	無

1 0	第7章 計画目標に 対する施策	4 6 ～ 4 9	岡通線の宮戸・朝志ヶ丘境界線付近（1日4往復）や、朝霞市三原2・3丁目境界（1日13往復）、第三小学校付近（1日11往復）など、民営バス路線が設定されていても本数やバス停が極めて少なく、バス空白地帯に近い状態になっている地区をどうするかを真剣に考えて、提起される必要がある。加筆が必要と考える。	まずは、地域公共交通協議会で了承を得ている市全体の公共交通ネットワークの構築を図るため公共交通空白地区の改善に努め、次の段階として、公共交通不便地域の改善に努めてまいります。	無
1 1	第7章 計画目標に 対する施策	4 9	各種送迎バスの地域住民の利用に関して、国土交通省が提起し始めているなかで、具体的な可能性を検討すべきではないか。深刻な公共交通空白地域である膝折町2丁目地域において、民間遊戯施設の送迎バスの活用による問題解決を検討すべきではないか。	本計画49頁に記載のとおり、民間送迎バスの活用は留意すべきことも多く、慎重に検討する必要があり、バスやタクシーによるサービス提供が困難な場合にダウンサイジング化を図り、自家用有償旅客輸送や民間送迎バスの活用を検討してまいります。	無
1 2	第7章 計画目標に 対する施策	4 9	今後、大規模な事業者が事業所等の開発・開設において、送迎バスの設定を検討していないか、市に協議する仕組みが必要ではないか。	大規模開発等の事業がある際には、現在も関係者と協議を行っており、今後も必要に応じて協議、調整を行ってまいります。	無
1 3	第7章 計画目標に 対する施策	5 3	Googleマップ等、汎用性の高い情報提供システムにわくわく号やこれから交通空白地域に設定される新路線等の時刻表情報を早急に提供すべきである。またバス停名がわからないというニーズがあることから、マップ上にバス停情報を提供すべきである。	Google等の経路探索サービスへの情報の落とし込みについて、現在、市内循環バスの停留所の位置データやダイヤ情報などを入力した、バス経路等の公開に係る標準フォーマットであるGTFSDデータの作成をしております。今後においても、経路探索サービスとの連携を図ってまいります。	無
1 4	第7章 計画目標に 対する施策	—	朝霞駅・朝霞台駅の改札を出たところに、各路線の次発バスの時刻案内を掲出すべきである（大阪・枚方市駅などで実現）。	交通結節点である駅舎等の環境改善に向けて、引き続き東武鉄道株と連携し、費用対効果等も鑑みながら検討してまいります。	無

15	第7章 計画目標に 対する施策	—	わくわく号などにバスロケーションシステムを導入して、バス停での乗客逸失による機会損失を早急に解消すべきである。100万円の投資であっても、1便あたり0.2人の乗客増を実現できれば回収できる。	バスロケーションシステムについては、乗降客数のカウント機能を備えたシステムの導入コストは、初期費用として約500万円、ランニングコストとして年間で約100万円かかることが見込まれており、さらに、今般の新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴う市内循環バス運行に係る損失補償料の増大が想定され、システムの導入につきましては慎重に検討する必要があると考えております。	無
16	第7章 計画目標に 対する施策	—	わくわく号の時刻表をバス車内に掲出し、配布すべきである。	時刻表を掲出するよう調整してまいります。	無
17	第7章 計画目標に 対する施策	—	民間バス路線とわくわく号でバス停名をできるだけ統一し、その地域のシンボルとなる商業施設、公共施設などの名称と連動を図るべきである。	わくわく号のバス停名称を決める際には、 ①近接する公共施設の名称 ②既存バス停と同一名称 ③地域に親しまれた地名 ④近接する医療・福祉施設の名称 の順に検討を行い、より利用者に分かりやすく、親しまれる名称としております。	無
18	第7章 計画目標に 対する施策	52	バス情報は出先で閲覧するので、市のホームページではなく、LINEアプリなど携帯電話・スマートフォンなどで閲覧し操作できるサイトを使うべきである。くれぐれも市のホームページでPDFを見よ、という対応を避けるか、公文書提供のスキームに留めるべきである。	ナビタイム等の経路探索サービス業者には、既に運行情報を提供しております。またバス経路等の公開に係る標準フォーマットであるGTF Sデータの作成も進めており、バスのさらなる利便性の向上が期待されます。	無

19	第7章 計画目標に 対する施策	—	そもそも、電車・バスの運行間隔を、60分、30分、20分、15分、12分、10分など均等化させて、時刻表情報を見なくても利用できるダイヤを組むことが望ましい。	今後、バスの運行計画を見直す際は頂いたご意見を参考に検討させていただき、また、鉄道については鉄道会社と情報共有いたします。	無
20	第7章 計画目標に 対する施策	—	バスの時刻表情報は高齢者でも視認性の高い書体を用いるべきである（朝霞市役所の発行する印刷物が全体的に、老眼の人に見えにくい細くて薄い書体を多用している）。	次回バス時刻表を発行する際に検討いたします。また、本計画においても、より多くの人にとって読みやすく設計されたユニバーサルデザインフォントを活用します。	有
21	第7章 計画目標に 対する施策	—	市役所ロビーで、わくわく号、西武・国際興業バスの時刻案内、バス停案内すらされていない。まずは足下ではないか。とくに、都市建設部の事業であるはずのシンボルロード整備のときに、わくわく号のバス停を移設したときには、ロビー内で移設情報すら案内していなかった。	市役所ロビーへの時刻表の効果的な掲示について検討してまいります。	無
22	第7章 計画目標に 対する施策	55	道路整備ができない区間でのバス導入の考え方を警察当局ともっと積極的に協議すべきではないか。武蔵野市では4メートル道路にバス路線が導入されている。	公共交通先行検討空白地区において、新たな公共交通の導入を検討してまいります。また、バス路線の見直し等の際には、必要に応じて朝霞警察及び道路管理者等と協議をしております。	無
23	第7章 計画目標に 対する施策	56	バスベイの設置は慎重に行うべきである。バスよりマイカーが優先されている象徴でもある。長区間にわたってバス待避区間がないところに限定し、バスベイを設置するスペースがあるなら、バス待ち環境の改善に用いるべきである（大阪市などでは、むしろバス停が道路に出っ張っている取り組みなどを行っている）。	バスベイは、歩道に切り込みを入れてバスの停車帯を設けるもので、乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にすることができる特徴があり、必要に応じて設置を検討してまいります。	無

24	第7章 計画目標に 対する施策	56	バスベイから出ようとするバスを優先するような啓発が必要である。	バスが優先されるよう啓発に努めてまいります。	無
25	第7章 計画目標に 対する施策	—	ウインカーが遅い、車線を守らないなどバス運転に危険を与えるマイカーに対する強い制裁が必要。	バス事業者との運行連絡会議やバス部会等において、現状把握に努めます。	無
26	第7章 計画目標に 対する施策	—	バス運転士から危険交差点や遅延発生の理由となる交通環境などを指摘してもらい仕組みが必要（福岡県や福岡市では、バス運転士が西日本鉄道労働組合を経由しての情報提供を受けている）。	バス事業者との運行連絡会議において、バス路線も含めて情報交換をしております。今後においても、より速達性、定時性が維持・向上するように情報共有を図ってまいります。	無
27	第7章 計画目標に 対する施策	—	朝霞駅南口の路線バスの停留所の位置がわかりにくすぎる。抜本的な再配置が必要である。一番便利なところがマイカー送迎のマイカーに占有されている状態は問題である。	今後、大規模改修の際に、併せて停留所の再配置について検討してまいります。	無
28	第7章 計画目標に 対する施策	58	バリアフリーの実施には、各障害内容による実地点検をしながら取り組むべきである。構造的なバリアフリーが進められても、視覚障害者や知的障害者には利用できないような状態にならないように注意が必要である。	頂いたご意見のとおり注意するとともに、関係事業者等と連携してバリアフリーの充実を図ってまいります。	無
29	第7章 計画目標に 対する施策	58	莫大な財源が必要な地下駐輪場の改修は、バリアフリー化を遅延させるので、連動して取り組むべきではない。築30年程度であり、補修・部分改造に済ませるべきである。	東武鉄道との朝霞台駅の改修に伴う費用等を勘案し、朝霞市公共施設等マネジメント実施計画と整合・調整を図りながら、財政面も含め検討してまいります。	無

30	第7章 計画目標に 対する施策	59	地域公共交通政策の具体化の最初のケースである武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」導入の検討においては、移動困難者にとっての一番の脅威は、自転車だと指摘されており、自動車やオートバイクのような登録ナンバー制がなくひき逃げ事件も後が絶たない自転車交通を公共交通と同列に考え、ことによっては自転車を優先課題とするかのような扱いには違和感を覚える。	国土交通省が設置する「シェアサイクルの在り方検討委員会」においては、シェアサイクルは不特定多数の者の移動手段という特性を有しており、観光戦略の推進、公共交通の機能補完等、様々な地域課題に対応するための公共性を有する交通手段であること、また、シェアサイクルの導入については、地域公共交通計画など、関連計画との連携を一層図るよう提言されているところです。 本市においても、順調に利用回数が推移しており、シェアサイクルは不特定多数の方が利用できる公共性の高いモビリティツールの一つとして捉えており、「朝霞市地域公共交通計画」において、シェアサイクルを計画の対象として位置付ける予定としております。	無
31	第7章 計画目標に 対する施策	59	シェアサイクル事業に関してはこれ自体素晴らしい取り組みなので、単体で取り組むべきものである。	「シェアサイクルの在り方検討委員会」において、地域公共交通計画など、関連計画との連携を一層図りながら進める必要があるとの提言されており、本市においても、順調に利用回数が推移しており、シェアサイクルは不特定多数の方が利用できる公共性の高いモビリティツールの一つとして捉えており、「朝霞市地域公共交通計画」においても、シェアサイクルを計画の対象として位置付ける予定としております。	無
32	第7章 計画目標に 対する施策	59 ～ 61	シェアサイクルに取り組むより、むしろ公共交通は、徒歩移動と親和性が高く、ウォークアブル都市の推進と連動することを明記し、市内の徒歩スポットと連動した利用者の発掘を推進すべきである。	頂いたご意見を踏まえ、本計画55頁に道路整備基本計画に基づく整備推進により人中心の居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を目指す旨の記述を追記いたします。	有

3 3	第7章 計画目標に 対する施策	6 0	公共施設のサイクルポート提供は、有償化を検討するべきである。	行政財産使用料等のポート設置に係る使用料については、実証実験期間中に採算性が確保された場合には、本格運行に至る際に、国や県、周辺自治体等の動向も注視しながら、有償化することも検討してまいります。	無
3 4	第7章 計画目標に 対する施策	6 1	サイクル・バスライドは机上の空論である。バス停にサイクルポートがあれば、バスを利用せず貸し自転車で駅に向かわれる。ラスト1マイルで自転車を乗る人は、駅や公共施設から直接自転車を利用するものと考えべきである。そういうスペースがあるならバス待ち環境を改善すべきである。	シェアサイクルポートの設置にあたっては、バス停留所に一定以上の敷地面積が必要となることから、実態としては整備できる箇所が限られるため、停留所付近（特にバスの起終点部や分岐点）の公共施設等へのポート設置を図り、移動の快適性の向上を図ってまいります。	無
3 5	第7章 計画目標に 対する施策	6 2	新型コロナウイルス感染拡大期などの収入減に対して、バス事業者に対する運行補助金を設けるべきである。路線廃止を提案されて、代替的にわくわく号的な交通手段を設定すれば、補助金の10倍近い経費が必要になるか、ただ廃止に手をこまねいて放置するだけになる。	新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言の発令等により、利用者の減少など大きな影響を受けながらも感染防止対策を実施しつつ、運行を継続している交通事業者に対して支援金を交付することとしました。	無
3 6	第7章 計画目標に 対する施策	6 2	バス路線の休止・廃止の提案があったときに、県生活確保対策地域協議会に対する必要な対処が明記されたのはよかったが、第一義的には、朝霞市地域公共交通協議会で協議することを明記すべきである。最終的に代替路線の設定や休止・廃止の住民の納得性、情報提供を早い段階で行う機能として重要である。	本計画62頁に「バス事業者から減便や路線廃止等の相談があった場合には、バス路線の確保・維持に向けて必要な検討を行う」と記述しており、朝霞市地域公共交通協議会において適宜協議してまいります。	無

37	第7章 計画目標に 対する施策	62	バス路線の休止・廃止の提案があったときに、沿線住民としてそれを受け止めての対応、代替生活手段の確保などが必要なことから、沿線地域の自治会、管理組合団体などに周知し、できれば協議することを明記すべきである。	前項と同様に、本計画62頁に「バス事業者から減便や路線廃止等の相談があった場合には、バス路線の確保・維持に向けて必要な検討を行う」と記述しており、朝霞市地域公共交通協議会において適宜協議してまいります。	無
38	第7章 計画目標に 対する施策	62	休止・廃止にとどまらず、沿線地域住民がバス活性化に向けて事業者申し入れまたは提案または協議できる仕組みが必要である。	バスの運行連絡会議等の際に、どのような方法があるか伺ってまいります。	無
39	第7章 計画目標に 対する施策	—	わくわく号を命名して循環路線をやめたのに、今でも市内循環バスという名称を使うのはやめるべきである。正確にはコミュニティーバスである。前回の見直しでも指摘済。	今後の市内循環バス運行の見直しの中で検討してまいります。	無
40	第7章 計画目標に 対する施策	—	バス事業は経営である。政策判断と経営判断と分離して、経営判断に類することがらは、事業者や運転士の提案、創意工夫を迅速に都市建設部の判断に反映できる仕組みが必要である。	バスの運行連絡会議等の際に、意見交換に努めているほか、事業者からも意見を聞くこととしております。	無

4 1	第7章 計画目標に 対する施策	6 4 ～ 6 5	<p>増便ニーズが高いことを直視すべきである。人口密度の高い区間を走る、溝沼膝折線、根岸台線、宮戸線に関しては、潜在的需要があるものと見られ、増便や定間隔運行ダイヤの設定と利用者増の好循環が起こることが考えられることから、増便とする目標を設定すべきである。赤字解消は困難にしても、沿線住民の努力で、バスの追加運行コストが増収分を上回ったときに（つまり市の持ち出し負担が増えなければ）増便をする目標を設定して、利用促進することが必要である。増便ニーズをさらに5年も現状放置でよいとは思えない。</p>	<p>市内循環バスは、保有する車両台数で最大限の運行本数が確保できるようダイヤを編成していることから、増便するためには運行計画の見直し、またはバスの増車が不可欠となります。</p> <p>地域公共交通計画においても、市内循環バスの運行計画や弾力的な運行体制の見直しを提示しているほか、将来的には駅ロータリーの改修の検討の際などに、バスの待機場所の設置等ができれば、回送に係る時間が短縮され、増便も検討できるものと考えております。</p> <p>増便目標の設定については、市内循環バスの利用者数の増加が見られ、収支改善が図られた場合には、今後、地域公共交通計画の見直しをする際に、検討してみたいと考えております。</p>	無
4 2	第7章 計画目標に 対する施策	6 4 ～ 6 5	<p>現状の運行資源を継続するにしても、実需要に応じ、減便があっても利便性の高い時間帯に運行するダイヤの見直しが必要である。公共施設の貸出時間に対応した出入り、商業施設の利用時間に適しているとは言えない。</p>	<p>「利用実態に応じた運行計画の見直し」として施策に挙げているところ、OD調査やアンケート調査、また、公共施設の開閉時間等をもとに、頂きましたご意見を参考にしながら検討させていただきます。</p>	無

4 3	第7章 計画目標に 対する施策	6 4	内間木線は、つつじの里以北、上内間木路線を完全廃止し、運行本数を増やす (上記1.の路線設定で、上内地区の北朝霞駅へのアクセスが確保できる。現状、路線バス経路との重複が多い。)	「利用実態に応じた運行計画の見直し」として施策に挙げているところ、OD調査やアンケート調査、頂きましたご意見を参考にしながら検討させていただきます。	無
4 4	第7章 計画目標に 対する施策	6 4	内間木線の城山公園区間を廃止して、内間木公民館から西濃運輸裏を通り、わくわくドームから産業文化センター、北朝霞駅の路線とし、運行距離を短縮し、運行本数を増やす(城山公園付近の路線は、路線バスとの重複が多い、TMGは駅からの送迎があるので、組み込む必要なし。わくわくドームを組み込むことで利用者の増加)		
4 5	第7章 計画目標に 対する施策	6 4	根岸線を博物館前経由とし、わくわくドーム路線の廃止 (岡二丁目付近は、路線バスがあり、内間木線路線変更との調整で、博物館経由とし、北朝霞駅からわくわくドームは廃止)		
4 6	第7章 計画目標に 対する施策	6 6	バス停の増設は積極的に推進すべきである。その際、バス迷惑論が障害になっているが、そうしたものも克服する高い公共性の意識涵養が重要である。	バス停の増設することによって運行時間が延長され、便数が減少する可能性があります。施策の一つとして「バス停の再分配」として挙げているところ、アンケートや高低差等を勘案しながら、バス停の再分配について検討してまいります。	無
4 7	第7章 計画目標に 対する施策	6 7	運賃に関して、路線バス運賃と均衡が図ることが必要である。それで収支が著しく改善することはないと思われるが、民間バス事業者が民業の圧迫と取られない条件を作っていくべきである。	本計画67頁に「路線バス初乗り運賃との均衡」と施策を掲げており、市内循環バスと路線バスの運賃差の是正を図ってまいります。	無

48	第7章 計画目標に 対する施策	—	国際興業の北朝01と朝50系統を秋ヶ瀬橋停経由で接続し、北朝霞駅—秋ヶ瀬橋経由—朝霞駅の路線を、1時間に1本程度設定する (丸沼～秋ヶ瀬間の上内地区の空白地帯改善になる、人口密度は県道沿いが多いので有効。また、路線近隣住民の北朝霞へのアクセスも確保できる)	国際興業(株)との調整も必要となりますので、ご意見につきまして情報共有を図るほか、今後の参考とさせていただきます。	無
49	第7章 計画目標に 対する施策	67	料金は、一律200円(乗継無料)とする。 (空白地帯の補完交通の目的であり、民間バス料金より安くする理由はない。市内初乗180円であるが、均一料金であることから、都営バスとほぼ同じ200円に設定する)	本計画においては「路線バス初乗り運賃との均衡」として施策を挙げておりますが、頂きましたご意見も参考にしながら、運賃設定については更に議論を深めてまいります。	無
50	第7章 計画目標に 対する施策	67	定期券料金を設定する。(通勤で使用する場合、通勤手当の申請がしやすくなる。料金が高くても利用しやすい。利用者の増加が見込める。)	現在、わくわく号はバス事業者3社で運行しており、それぞれの料金収納システムがあるため、定期券の導入にはシステムの統一化を図る必要があることから、費用面を鑑みつつ検討してまいります。	無
51	第7章 計画目標に 対する施策	67	循環バスに高齢者割引は導入しない。(路線バス利用者との均衡を図るため、高齢者へのICパス2000円をさらに増額し、バス(民間・循環)、タクシー、鉄道のどれでも必要なものに利用できる補助とする)	今後、運賃設定について議論する際は、他市の状況等も参考にしながら高齢者割引の導入の有無についても検討してまいります。	無
52	第7章 計画目標に 対する施策	70	広告付きバス停の整備をする際には、バス接近情報やバス時刻の情報提供など情報化をあわせて行うべきである。	今後、頂いたご意見も参考に、費用対効果等を勘案しながら検討してまいります。	無

5 3	第7章 計画目標に 対する施策	—	溝沼膝折線で行われているが、営業所との回送便を有効に使うダイヤ設定とすべきである。	市内循環バスは、保有する車両台数で最大限の運行本数が確保できるようダイヤを編成し、回送便の活用もできる限り行っております。今後、市内循環バス運行の見直しの際に、利用実態を踏まえながら他のダイヤ編成、運行ルート等を検討してまいります。	無
5 4	第7章 計画目標に 対する施策	7 3	運転士不足が埼玉県内のバス路線の撤退をもたらしているので、課題として取り上げたことは評価しているが、事業者でもなく経営もしたことのない朝霞市役所が運転士募集業務に関係して効果が上がるのだろうか。バスの運行補助制度の創設など、間接的に事業者にはバス運転士採用がしやすい状況を作るべきではないか。	朝霞市内を運行する路線バスの多くは市境を跨って運行しており、バス事業者への赤字補填するような運行補助金制度を創設する場合は、国や県の動向を踏まえつつ、横断的に走行している路線バスの周辺自治体等の状況も鑑みて、どのように対応するか慎重に検討する必要がありますと考えております。運転士不足は、市としましてもバス事業における大きな課題として認識しておりますので、バス事業者と連携・協力して運転士の確保に努めてまいります。	無
5 5	第7章 計画目標に 対する施策	7 3	運転士不足の背景には、2000年前後からのバス事業者の相次ぐ経営破綻からの運転士の賃金の低下、不足による労働環境の悪化、子どもたちのあこがれの職業として出てこなくなったことなどがある。募集業務ばかり力を入れても非効率で、賃金や労働条件の改善、あこがれの職業としてのバスの魅力を高めることに力を入れないとダメではないか。	職業的な敬意が払われるためには、まずは仕事の内容や魅力を知ってもらうことが第一のステップとなると考え、イベント等でバスの魅力を発信することや利用者のモビリティマネジメントを図り、自家用車から公共交通機関の利用への転換を促すことで、生活する中で自ずと公共交通と接点を持ち、それにより興味や関心を持つことにつながっていくと考えております。市としましても、バス運転士は地域の公共交通を担う公共性の高い職業との認識において、運転士の確保に努めてまいります。	無

5 6	第7章 計画目標に 対する施策	—	人口密度とマイカー保有率の低さから、本来バスに対する潜在的ニーズは強い地域と考えられ、近隣市など見ても、バスの利便性が高いと、利用が高い傾向が見られる。利用促進は重要な課題として取り上げるべきである。	マイカー保有率については、埼玉県ホームページに掲載された資料を参考に本計画26頁に追記するとともに、74頁から76頁の施策を実施し、バスの認知度・利便性向上に努めてまいります。	有
5 7	第7章 計画目標に 対する施策	7 4 ～ 7 6	市民に対する利用喚起をもっとしっかり行うべきである。朝霞市では昔のイメージのまま、バス迷惑論が強すぎる。	頂いたご意見を参考にしながら、さらなる利用喚起に努めてまいります。	無
5 8	第7章 計画目標に 対する施策	—	利用促進という観点より、本来は乗るべき人が乗ってこない「機会損失」があると捉えて対策を打つべきである。	潜在需要の掘り起こしとして、バスの運行情報の提供の改善を図るなど、バスの認知度・利便性向上に努めてまいります。	無
5 9	第7章 計画目標に 対する施策	—	高齢者になったらバスに乗るということなく、若い頃からバスを生活のなかの移動手段として組み込んで置かないと、高齢者になって、バスの時刻表を確認して乗ることができない。	幅広い世代でバスを利用していただけるよう、市のホームページやチラシ等を活用しバスの運行情報や乗り案内等の周知に努めてまいります。	無
6 0	第7章 計画目標に 対する施策	—	公共施設では、マイカー利用者に手厚いサービスと気遣いをしてくれるのに、公共交通利用者に対しては何もない。せめて公共施設内でのわかりやすい場所での時刻表の掲出、バス停位置の案内をするとともに、施設利用団体に対する公共交通利用促進のよびかけを求めるべきである。	公共施設におけるバス時刻表の掲示及び案内の充実に努めるとともに、公共交通の利用促進策を検討してまいります。	無
6 1	第7章 計画目標に 対する施策	7 6	市主催のイベントはほどほどにすべきである。むしろ日常生活にどうバスを組み込むか真剣に考えるべきである。	頂いたご意見も参考に、各種広報媒体を活用しバスの周知に努め、その他バス事業者と協議してできることを検討してまいります。	無

6 2	第7章 計画目標に 対する施策	7 6	市の開催イベント、会議などは、バスの運行時間にあわせて開始時間・終了時間を設定すべきである。	市のイベント等は参加者や関係者等の事情を勘案し、適切な時間に開催しております。	無
6 3	第7章 計画目標に 対する施策	7 8	採算性の明示は重要である。京都市営バスなどで取り組まれている。	本計画7 8頁に「市内循環バスの車内等に利用状況や行政負担の状況を示した資料の提示」としており、広報やホームページ等も活用し、朝霞市の費用負担の現状等を周知することで、市民の協力を促し利用促進を図ってまいります。	無
6 4	第7章 計画目標に 対する施策	7 8	交通空白地域に地域組織が発足すると同じように、既存バス路線にも利用活性化に向けた沿線住民との協議体の設置を検討すべきである。	バス路線沿線住民の利用促進を図るため、バスの運行連絡会議等の際に、沿線住民との協議、仕組みについてどのような方法があるか伺ってみます。	無
6 5	第8章 計画の達成 状況の評価	8 1	評価指標8のシェアサイクルの利用促進は外すべきである。個別課題すぎる。特定の営利企業のために働き過ぎである。	シェアサイクルは手軽に利用できる移動手段であり、行政サービスの向上に資する公共性の高い事業であると捉えておりますので、シェアサイクルの持続可能性を確保していくためにも評価指標を定め、引き続き事業を推進してまいりたいと考えております。	無
6 6	第8章 計画の達成 状況の評価	8 1	わくわく号の利用者増加目標を達したらなにがメリットがあるのか、次の展開ができるのか例示すべきではないか。	市内循環バスの利用者数が増加することで、運賃収入の増加も見込まれ、バスの持続可能性がより高くなるものと考えております。あくまで本計画の進捗を評価する目安として利用者数の増加を設定しており、今後、利用者数が増加していった際には、協議会において次の展開を適宜協議してまいります。	無
6 7	第8章 計画の達成 状況の評価	8 1	公共交通の満足度を測るのに、安全性やマナー向上を含むのは不適切である。公共交通機関の利便性や生活での使用頻度などを測るべきである。	公共交通機関の安全性やマナーについては、利用者満足度を高める上で重要なポイントであると考えており、その他、利便性等も含め総合的に満足度を評価してまいります。	無

68	全体	—	わくわく号や市内民営バスの運賃に関して、バス→鉄道→バスとの2回以上の乗り継ぎが必要な市内移動に関して、乗り継ぎ割引制度の導入を検討すべきである。	潜在的な需要数と費用対効果等を鑑み、今後、バス事業者と協議していく中で検討してまいります。	無
69	全体	—	産業振興計画との連動では、新電元工業の事業所開設にともない交通手段の確保に関して何ら明記されておらず、整理して提起することが必要ではないか。また、今後事業者と従業員の交通手段確保について、協議・調整を進めることが必要ではないか。	新電元工業(株)の工場移転に伴う交通手段の確保については、事業者と随時協議・調整を行っており、本計画14頁に、朝霞事業所操業開始に伴うバス路線の新設について、追記いたします。	有
70	全体	—	積水不動産によるあさかりードタウンのバス運行に関して、和光市との連携した取り組みをしながら、和光市側に利便性のある路線設定を見返りに、和光市駅とのアクセスに利便性の高い停留所確保に取り組むべきではないか。	現在、実証実験を予定しており、頂いたご意見も参考に、引き続き事業者と協議してまいります。	無
71	全体	—	市境をもって市民にとっての公共性が断絶することはないので、近隣市との協力関係も重視すべきである。とくに志木駅、和光市駅側に出る市民もたくさんおり、こうした住民たちの足も、和光市側、志木・新座市側で整備できないときには、朝霞市の役割はあると考えるべきである。	周辺自治体において地域公共交通協議会が立ち上がった際には、必要に応じて協議会間での情報共有を図り、連携・協力して市内外の移動の利便性向上に努めてまいります。	無
72	全体	—	公共交通と徒歩は親和性が高いことを重ねて指摘したい。そのためには歩行環境の整備も重要である。	頂いたご意見を踏まえ、本計画55頁に道路整備基本計画に基づく整備推進により人中心の居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を目指す旨の記述を追記いたします。	有

7 3	全体	—	<p>財政事情や福祉自治体化する朝霞市のなかで、財政的にも職員労力的にも限界があるなかですべての地域に交通網整備はできないと考えることも必要である。内間木地区を除き、道路環境や地理的制約でバス路線や代替交通手段を通せない環境にある地域や、引き続き住宅地としておくには防災上課題のある地域は、開発規制をかけたり、市の土地買取などで、自然や農地に戻す取り組みなどをするべきである。</p>	<p>朝霞市地域公共交通協議会において既に了承を得ているとおり、まずは公共交通空白地区の改善を図り、市全体の面的な公共交通ネットワークの形成に向けて施策の推進に努めてまいります。</p>	無
7 4	全体	—	<p>一方で、新しい問題解決のためには、地域公共交通にさらなる財源確保をする努力も必要である。マイカーの利便性のために1億円使うことと、地域公共交通のために1億円使うことと、どちらが広く市民に利便性が行き渡るかということも考えるべきである。また、高齢者介護では、買い物や知人との交遊で日常的に出歩く人ほど、介護の必要性が生まれることを遅らせたり必要性がなくなったりする影響もある。要介護者1人あたり年間300万円かかることを考えると、介護予防として公共交通を利用して外出することの効用をもっと高く評価した財政配分が必要である。</p>	<p>福祉部と情報共有と連携を図りながら、誰もが快適に移動できる地域公共交通体系の実現に努めてまいります。</p>	無
7 5	全体	—	<p>高齢者福祉になるが、わずか1年に2～3回の外出の支援にしかならない焼け石に水のバラマキ政策である、パスモを利用した現金給付はやめるべきである。その財源をバス・タクシー事業者に配分して、なお効果的な高齢者の外出支援策を考えるべきである。</p>	<p>前項と同様に、福祉部と情報共有と連携を図りながら、誰もが快適に移動できる地域公共交通体系の実現に努めてまいります。</p>	無

76	その他	—	<p>乗客増が続いていたにもかかわらず、2012年から日中の東上線各停（普通・準急）が著しく減便されて、朝霞駅の利便性が著しく低下している。和光市・朝霞・朝霞台・志木の4駅間の移動は、市内公共交通として位置づけて改善を働きかけることが必要である（朝霞駅急行停車などという非現実的な主張ではなく）。また、朝霞駅の時刻表で急行接続案内がなく、非効率であり改善が求められる。</p>	<p>東武東上線は本市のみならず、沿線自治体においても都市交通を担う重要な公共交通であると認識しておりますので、東武東上線改善対策協議会における要望事項を精査し、その枠組みの中で検討してまいります。また、急行接続案内について、東武鉄道に確認したところ、東京メトロ有楽町線等との相互直通運転の開始によるダイヤの複雑化等に伴い時刻表の見やすさを重視して時刻表を見直しに至った経緯があるため、要望等があっても対応は難しいとの見解をいただいております。</p>	無
77	その他	—	<p>TJライナーの運行開始後、池袋駅の運用に不自然さがあり、特定のホームに電車の発着が集中して前後の時間帯の混雑が著しい。東武鉄道がTJライナーの運行を継続するなら、池袋駅の特定のホームばかり電車が発着するようなダイヤを抜本的に改正してほしい。</p>	<p>要望として承り、東武鉄道(株)にお伝えいたします。</p>	無