

私は、マイカーを持たず生活する交通弱者として、市の公共交通政策に注視しています。また市境に住んでいて、常に市のサービスの利益が受けにくい状況におかれています。交通機関の利便性が改善されれば、それらも解消されると思って、暮らしています。

また、地域福祉計画の策定に携わり、福祉的観点からも市内の公共交通がどうなのか、関心を払って見えています。

そうしたところから、今回の見直し案について以下のような意見を提出いたします。

※以下、見直し案に沿って意見を申し上げていき、最後に書かれていない課題を申します。

1. 見直しの目的について

そもそも市内循環バスを何の目的で走らせているのか、ということが明確になっていないために、何が効果なのか、その効果を期待するために何をすべきなのか、が明確になっていません。すべてきることができないわけですから、要望があるから見直すという消極的なスタンスで中途半端な見直しをするのではなくて、目的のために必要な事業を行い、目的にしたがって優先順位をつけながら路線を整備育成していくというスタンスが必要だと思われま。とくに、赤字であってもいいとは思いますが、採算の改善が検討されていないこの見直し案について、やや問題ではないかともとらえています。

2. 現状について

- (1) 全体の利用者数について前回の見直しから急増しているとしていますが、輸送力が明らかになっていないために、輸送効率の改善が明らかになっていません。
- (2) 路線別の利用者数について、曜日別のむらが発生していることに理由が明示されていません。理由がないと、その路線に効果的な対策を打つ理由が見えません。
- (3) 交通不便地域の把握については、甘いと言わざるを得ません。駅から 700 メートルがカウントされているのは問題。東上線や武蔵野線を利用するのは市外に外出する目的で利用することが多く、バス空白地帯と重ねることは問題です。

また、バス停も 300 メートル以内というのが、長すぎます。高齢化社会において、バス停から 200 メートル以上離れば公共交通がないと見なすべきです。また、バス路線があっても、市民生活に足る本数がなければ、不便と言うべきです。日中に 1 時間に 1 本未満の本数の地域は、交通不便地域として把握すべきです。三原 3 丁目、内間木、宮戸地区がそれに相当します。日中に 1 時間に 2 本以上なければ、交通不便地域ではないものの、鉄道の便利さなどと比較して、利用に足る路線ではないとみなすべきです。そういう観点からは、わくわく号は 1 時間に 1 本程度であり、わくわく号が交通不便を解消しているとは言い難いということになります。

和光市も、志木市もメインストリートはバスが 1 時間に 4 本以上走っています（和光市駅・和光高校循環、和光市駅・司法修習所間、志木駅東口から志木市役所にかけての区間）。朝霞市内で同条件を満たすのは、西武バスの朝霞・大泉学園間の路線と、朝霞台駅・ひばりヶ丘駅間の路線だけです。

東上線が準急と急行接続の各駅停車で合計して 1 時間に 8 本走っている状況のもと、1 時間に 1

本のバス路線というのは、市民生活の足として満足なものとは言えません。

(4) 利用者アンケートから、

① 利用者の大半が駅利用を目的としていることから、鉄道の利便性との接続をバスは重視すべきと言えます。そういう観点から10分～15分に1本の運行が本当は必要ではないでしょうか。

② 利用目的に通勤が多いのが特色です。駅ロータリーの混雑緩和のために、バスの出番がある、ということが言えますが、一方で特定時間帯の輸送需要に応えるためだけに経費負担が増えることからそのニーズに対応することは慎重に検討すべきです。武蔵野市のムーバスは通勤目的を切り捨てて事業設計をしています。

③ 利用者の大半がバス停から10分以内のところを目的にしている、としています。注目すべきは半数が2分以内となっていることです。利用者の増加のためには、2分以内でバス停が利用できるようにすることが重要と示唆しています。武蔵野市のムーバスの事業設計では、1バス停の区間を200メートル～300メートルと通常のバスの半分にしています。

④ 循環バスの時刻表について使っているという回答をもって満足している、としていることは誇張です。私自身利用してみて、携帯して常時利用するには不便で、作り直したことがあります。携帯サイトの時刻表も、検索するのにとても時間がかかります。また朝霞台駅→はあとびあ間のわかりやすい時刻表がないことも欠点です。

⑤ 運行ダイヤの不満の多さは直視すべきです。本数が少ないだけでなく、間隔が不均等で時刻表がおぼえにくいことも不満の原因ではないでしょうか。

(5) 公共施設利用者アンケートから

ダイヤで著しく不便な実態が見えてきます。最も利用度の高い、図書館・体育館・中央公民館にバスも何もないということ指摘したいと思います。

3. 課題及び改善点について

(1)ダイヤの見直しについて、およそ正確な認識だと思うが、一路線でも集中的に思い切った増発(10～15分間隔で運行する)をしてみて、小手先の直しではなくて、市民生活において循環バスが補助的な交通機関ではなく、ふだんからためらうことなく利用できるようなかたちに整えていくことが必要である。15分間隔といっても、片道25分の路線であれば、一方通行にして2台の運行で実現できるはずだ。

(2)時刻表の利便性の向上についての認識も正しいと思います。ただし本来は、わかりやすいパターンダイヤにして、時刻表がなくても乗れるものとするべきです。武蔵野市のムーバス1号線はこの考え方にこだわったようです。

(3)今後の取り組みについて、総合的な交通マネジメントを検討すべきです。とくに市の公共施設や大型商業施設はマイカー利用者にやさしすぎて、公共交通利用者には何のメリットもありません。ふだんから公共交通を気持ちよく使うシステム設計が必要です。

4. 見直し方針について

(1) 見直しの考え方

①既設路線の重複を避ける必要はないと思います。現在、東武バス沿線の地域は非常に不便な思いを

しており、東武がやる気がないなら、市として積極的に対策を打つべきだと思います。具体的には、三原 3 丁目、根岸台、田島、内間木、浜崎などの地区は、公共交通が不便で、鉄道駅に直接徒歩か私的交通機関を利用する以外に、移動の自由が妨げられていると言っても過言ではありません。また、駅以上に、市内の公共施設にアクセスする交通機関がないため、実質的に市民サービスを利用ができない状況にもなっています。

②現在運行している車両が安全に運行可能な路線であること

安全性を前面に立てられて反論はしにくいです。この中で問題として指摘しておきたいのは、新たな車両購入を前提としていない計画ということは循環バスの持続可能性を否定しているものと言えます。廃車になった場合は、これ以上対処しないように受け止められます。また、移動の自由ということと事業採算性があれば、新たに車両を導入して狭隘道路に対処できるコミュニティーバス路線の新設も検討する余地を作るべきです。根岸台や本町には、狭隘道路のため公共交通に不便な地域がたくさんあります。

③公共交通不便地域の解消という目的は正しいが、内容が伴っていない。1日に1本でもバスが透っていれば地図から交通不便地域がなくなることはおかしい。1時間に最低でもコンスタントに2本以上なければ、日常生活に使えるようなバス路線とは言い難い。保育園に送り、駅に向かい、駅から保育園に迎えに行き、自宅に戻るというプロセスを想定するとき、それぞれで最高1時間待たされたのでは、使える交通機関ということにはならない。

私の居住している地域は、東武バスが2時間に1本しか通っておらず、保育園の送迎や通勤時間には運行していないため、実質的にはバス不便地域である。また半径が300メートルというのも大きすぎで、バス停間の距離が最大600メートルまで許容されてしまう。高齢者や障害者にとって、かなり厳しいハードルである。

④高齢者等の交通弱者の移動を支援すること

方向性は正しいのですが、交通弱者が高齢者と障害者とされていることに問題を感じています。ノーマライゼーションまたはバリアフリーの考え方からは、マイカーの運転ができない人、マイカー利用を選択しない人すべてが交通弱者と捉えるべきです。

また、こうした定義を行うからには、当然、高齢者や障害者当事者自身に見直し結果の点検（バリアフリーチェック）を行っているものだと思うのですが、それを行っているのでしょうか。

⑤バス利用を促進すること

表題はまったくその通りだと思います。しかし今回の見直し案では、そうしたプラスのアクションが出るようには思えません。

ダイヤの改善を中心に、バスの便利さを高め、マイカー利用の促進となるような施策を中止すべきです。民営バス会社の既存路線への働きかけが不可欠ですが、何の言及もありません。民営バス会社への増発の要請をすべきです。

また鉄道を基本的な移動に使っている人も多く、バスだけの移動で路線を考えるのではなく、鉄道・バスの連携も重要です。

市役所の駐車場について市役所の利用者には無料券を配っていますが、バスで市役所に行った人には何の手当もされていません。これではマイカー利用が促進されます。同じく公民館や体育施設なども同様のことが言えます。商業施設を鉄道駅やバス停の便利なところに誘致すべきです。基地跡地の開発で商業施設をテナントに入れる話も可能性としてあるようですが、こういった施設も、公共交通

機関の整備なく、駐車場の整備だけ行えば、バス利用が促進されることにはなりません。

(2) 見直し方針案

【膝折・溝沼線】

路線が長大すぎます。この路線の目的を明確にすべきです。

膝折地区、溝沼地区の利便性の向上をするなら、あっちいたりこっちいたりするような路線を思い切って見直して、どこ通っているのか明確になるようにすべきです。

一方、盲腸線のような本町地区ですが、公共施設への交通需要があるはずの本町地区も必ずしも便利とは言えず、本町地区の路線は膝折・溝沼線と切り離して別路線として、栄町地区、図書館や体育館・中央公民館と市役所、朝霞駅、市民会館をシャトルするような路線を検討すべきです。

バス停の見直しですが、まだまだバス停の間の距離があります。

【根岸台線】

朝霞駅周辺の路線変更では、図書館・体育館に立ち寄るべきではないでしょうか。

産業文化センターへの路線変更は評価します。

バス停の見直しですが、まだまだバス停の間の距離があります。

【内間木線】

利用者が少なく、思い切った対策が必要ではないでしょうか。

沿線住民が少なければ、その沿線住民にタクシー利用券を配布して、路線の全部または一部の廃止を検討すべきです。

【宮戸線】

完全な循環路線なので、一方通行にして、本数を増やすことを検討すべきではないでしょうか。

1周が25分なので、1台で循環すれば30分ごと、2台で循環すれば15分間隔の運行が可能はずです。沿線が住宅が増えているところなので、マイカーからシフトしてもらえば、大きな効果が得られます。

また、この地域の住民が利用している、志木駅やダイエーなどへの延長も、新座市や志木市などと連携して検討すべきではないでしょうか。

バス停の増設は評価しますが、まだ、北朝霞駅前から第七小学校の間も距離があります。

【全体として】

バス停の間隔があまり短くなっていないことが不満です。利用者の半分がバス停から2分以内に自宅や目的地がある人ですから、2分以内、バス通りに出て200メートルどちらかに歩けばバス停があるという間隔にすべきです。

また、乗客が拾える人口密集地域でのバス停が少なすぎます。朝霞駅・朝霞市役所間、朝霞駅・朝霞警察署間、市役所・本町保育園間、第六小学校・朝霞税務署前、朝霞台駅・浄水場前、朝霞台駅・朝霞第七小学校前、泉水三丁目・東弁財二丁目間など、間隔が空きすぎます。

具体的に、朝霞台駅・わくわくどーむ間のバス停配置の見直しが示されているが、沿線には商業施設や児童館、小学校などがあり、これよりもう1～2バス停を追加した方がよいと思います。

また、朝霞台・わくわくどーむ間のダイヤにむらがあります。できるだけ均等な間隔になるよ

う、努力をしてもらいたいと思っています。

【その他施策】

⑫乗り継ぎ券の導入は評価します。将来的には既存の民営バスや鉄道（朝霞・朝霞台・志木間限定）との乗り継ぎも検討すべきです。

⑬運行ダイヤの見直しについて、中途半端です。バスの最大の商品価値はダイヤの組み方です。1時間程度が前提になっている今のダイヤではお話になりません。本数を増やし、その上で、15分、30分と時刻表のいらぬわかりやすい間隔にすることが必要です。また、路線1本ごとに容易に増発できるように、今のように1台のバスが複数の路線を受け持つのではなく、1台のバスが1路線を担当するようなダイヤに修正すべきです。

⑭協働の取り組みは重要です。市の事業なので、沿線住民がバスに愛着を持ってもらう取り組みが必要です。

⑮利用促進策が、イベント偏重で、広告代理店かイベント屋にお金がつぎ込まれる構図になっていることは良くありません。何より、マイカー利用を控えて、さしたる事情もなければできるだけバスで外出するようなライフスタイルを定着させる必要があります。そのためには、マイカー利用をしにくいまちづくりが必要です。

5. 市の計画以外の問題について

(1)採算の改善について

市の事業といえ、対価を求めて運営するものですから、採算について厳しく点検すべきです。現在、路線別の採算がまったくわからない状況で、これではコストのマネジメントができていないまま、大手バス会社に委託されていることは不満です。

路線別の採算を点検し、情報公開し、適切な路線設定なのか、市民と議論が共有できるようにすべきです。また、循環バスの赤字がどこまで許されるのか、市民とコンセンサスを作っておくべきです。

(2)委託方法の見直しについて

現在、国際興業・東武・西武の3社に、合同で、車両別に委託しています。この委託方法が妥当なのか検討すべきです。乗客数が増えているのに、財政支出がほとんど変わらないという不思議なことが起きています。朝霞市は大手バス会社にカモにされているのではないかと勘ぐってしまいます。

今の3社混在の委託は、ともすればバス会社の責任が問われない委託となりかねず、受託したバス会社の経営努力や営業努力をするインセンティブが全く働きません。実際に、車両の清掃の状況は、バス会社の直営路線と、循環バスとの間で大きな格差があります。

受託した企業が努力しないため、市が細部まで決定するような委託であれば、偽装請負に該当するおそれがあります。

委託については、必ずしも競争入札がいいとは言いませんが、委託したバス会社ごとの採算や経営努力が明確になるような委託のかたちを検討すべきです。バス会社に受託企業としての裁量権が行使できるかたちにし、一方で責任をきちんとさせることが必要です。少なくとも路線ごとに委託するバス会社を明確にして、経営努力が毎年把握できるようにすべきです。

(3)将来的な民営化について

朝霞市として交通局を設置して、ドライバーや車両の保守、燃料の補給など自前で行う予定がない

のであれば、こうした循環バス路線は民営バス会社が本来やるべき事業を市が責任を取って、一定の補助を行って、肩代わりしているものと言えます。

循環バスが黒字転換できるようになった場合には、民営バス会社に路線の営業権を移管して、バス会社の経営努力に委ねるべきです。そうしたことを示しながら、民営バス会社の努力を促す動機付けを行うべきです。

(4)総合交通マネジメントの導入を

朝霞市は本数が多い東武東上線があるため、不便だという印象がありません。しかし、東京に通勤している間はいいいのですが、子育てを始め、介護を始め、自らが老いとなると、地域で暮らしていくことになります。自宅と地域の公共施設を移動するときに、あまりにも公共交通機関がないことに愕然とします。商業施設の大型化・郊外化により、人口密集地での買い物環境が悪化している現実もあります。そうしたことの対処が必要になります。

また、市のメインストリートを走るバス路線の本数が少なすぎることも、和光市や志木市、新座市などと比較すると痛感します。かつて和光市内はバスが不便でしたが、今はどこもバス路線が多く、うらやましく思っています。

朝霞市では、都市部にもかかわらずマイカー利用が多く、市民活動などで公民館に行くと、マイカーが溢れかえっています。環境を大切にしようという市民活動にマイカーで押し掛ける市民が少なくないのが現実です。

バス、循環バス、鉄道、マイカー、タクシー、徒歩と個々に対策を打っていくのではなく、それぞれがそれぞれの特性を活かしながら、ベストミックスの交通環境を作っていくことが必要です。そういう計画を待ち望んでいます。

(5)当事者の生活や声から見直しを行ってください

全国にコミュニティーバスを普及させたきっかけを作り、現在では黒字化している武蔵野市のムーバスが開通した翌年、そのアドバイザーにあっていた交通評論家で武蔵野女子大の教授であった岡並木さんに話を聞きに行ったことがあります。

話の中で特徴的なことは、徹底的なヒューマンインターフェースを考えたシステムであることです。例えば、バス停を番号化したこと。これはバス停が増えたことにより、個性のないバス停名が増えたことの対応でした。また、車内での傘の販売、子ども料金や高齢者割引を否定してまでのワンコイン精算の徹底、数々の遅延防止策（狭隘道路中心に路線を通したのもそのため）、当時は例がないほどの数の手すりの設置などを行っています。

そうした事業開発の背景には、高齢者を集めて外出に関する懇談をしてもらったり、高齢者の一日の生活をビデオで撮影して分析したり、利用する当事者、その中でとりわけ困難な状況におかれた人たちへの徹底した接近でした。

紙の上のアンケート調査だけではなく、実際に利用している人がどのような動きをしているのか、市民が外出にどんな思いをしているのか、そうしたことを丹念に拾う中で、循環バスの将来が見えてくるのではないのでしょうか。今回、そうした調査がなかったことが残念でした。

(6)交通弱者の定義を広く

交通弱者が高齢者や障害者とされがちですが、きちんと本来の交通弱者の定義にそってし直すべきです。もちろん高齢者や身体障害者もそうですが、バリアフリー・ノーマライゼーションという理念からは、そうしたカテゴリー分けして特別対応する考え方ではまずい、ということになります。

一口に障害者といっても、今の循環バスが知的障害者にとって利用しやすいのか、精神障害者にとってどうか、という議論がされているとは思いません。また、交通弱者という定義には、移動すべき事情があるのにマイカー持っていないため移動しないで我慢している人もいます。そういうことも十分に想像力をふくらませて、交通弱者のための交通機関のあり方が検討されるべきです。

以上です。