

ご意見等の内容		ご意見に関する回答
【報告事項①】令和4年度はなバス乗降調査等結果報告について【資料1】		
P104(4)居住地 田無庁 ⇒ 田無町		誤植につき訂正します。
P104(8)免許証保有を、年齢別での資料を作成してください。		年齢別に集計して掲載しました。
P106(9)①最寄り駅と普段利用する駅が違うのに驚いた。特に田無駅。		田無駅を最寄り駅とする方の多くは、武蔵境駅を普段利用しているとの結果が出ました。田無駅と武蔵境駅の間は、路線バスが充実していることが要因ではないかと分析しております。
P112(6)利用目的別利用頻度と(8)市内目的地の通院にギャップがあり、これは市外病院(武蔵野赤十字病院や大学病院など)の通院と推測できるか? その場合に、P116(9)【平日】市内通院11.7%市外10.2%、【休日】市内5.3%市外1.9%との整合性の解釈の仕方。		P114、115の市内の目的地は、具体的な行先(施設名等)が記入されていた場合には、それぞれの分類に計上し、具体的な行先の記入がなく、目的地の町名が記入されていた場合には、各町名の無回答に計上しております。利用目的を通院とした方のうち、具体的な病院名を記入した方が少なかったため、数値に差が生れたものと考えております。
P114上記P112(6)と重なるが、(8)思ったほど通院利用が少ない理由の推測は?		
P115【休日】ここに通院需要がほとんどないのに、P112で通院(n=23)との整合性は?		
P113(7)目的地の無回答が多かった理由の推測は?		市民アンケートでは、はなバスを利用したことがある方に対し、平日と休日の利用状況をお伺いしました。平日のみの利用の方、休日のみの利用の方がいらっしゃる、その場合、利用しない曜日については未記入となりますが、分母は利用したことがある方全体としておりますので、無回答の方がいらっしゃるものと考えております。なお、前回調査と比較すると、無回答の割合が少なくなっております。
「コミュニティバス乗降調査等結果報告書」の結果を踏まえて今後のはなバスなどの在り方は地域公共交通会議で方向性を探ると理解はしたが、会議体以外で調査結果に対する市民からの意見は募れないのか。結果を見て、意見も多々出ると思う。今後バプコの実施など検討してほしい。		この調査結果が、市民からのご意見をまとめたものとなりますので、現時点でパブリックコメントの実施の予定はありません。なお、こちらの報告書は、市のホームページで公表する予定です。
「コミュニティバス乗降調査等結果報告書」の56ページを例にとるが、前回調査との数値比較が文章での説明であるとばつと頭に入てこなかった。		前回調査と今回調査で回答方式が異なることから、単純に比較することができずこのような形にしております。
100ページ目からの自由記述意見も項目の列記も良いが、意見の多かった項目に印をつけるなどしたらわかりやすいように思えた。次回調査より改善を求めたい。		ご意見は、次回調査に向けて参考とさせていただきます。
「コミュニティバス乗降調査等結果報告書」129ページにある、西武柳沢ルートがないという不満は、先般行われたタクシーによる実証実験の結果が生かされていないことの現れであり、検討が急務であると思われる。現状、実証実験の結果が全く放置されているように見受けられ、少なからぬ費用と労力をかけた以上、私自身、納税者の一人として強い懸念を表明したい。柳沢に限らず、バスでカバーできない地域(例:西原町の廃止されたバス停のある地域)の手当でもタクシーの活用など考えていただきたい。		はなバスの見直しや移動支援の取組等については、今後、地域公共交通計画の策定過程において方向性を整理し、具体的な取り組みについては、地域公共交通会議において、委員の皆様の知見や地域でお聞きになっているご意見等を踏まえ、協議していくものと考えております。
乗客が少ないルートがあり、市財政の圧迫が心配である。今後、ルートの再編をした方が良く考える。		
多岐にわたり、とても詳しくまとめられていて参考になります。今後、この結果も考慮しながら運行サービス、運賃等の考え方を会議で議論していければよいものと考えます。		

ご意見等の内容

ご意見に関する回答

【報告事項2】西東京市交通計画のモニタリング指標について【資料2-1、2-2、2-3】

1.安心して住み続け生活できる交通基盤の実現 3移動制約者の外出支援策の推進 ①UD導入促進策の実現状況 UD促進策・福祉車両導入促進事業計画 この促進事業の実施を要望します。	
4.将来都市構造を支える骨格交通ネットワークの実現 10幹線的バス路線交通円滑化・交通安全対策の実施 ①駅前広場の導線改善箇所⇒駅前ロータリーを通過する歩行導線の廃止はいかがでしょうか？廃止することにより、バスが、2回横断歩道通過が減り、交通安全性が高まり、さらに、定時運行に資すると思います。	現行交通計画の記載事項については、評価指標に基づく評価を行うほか、現行計画策定以降の諸情勢の変化を踏まえ、地域公共交通計画の策定過程において、必要に応じて検討していきます。
モニタリング指標5-11-③ポールの統一箇所数 統一とは何を指すのか。	ポールの統一とは、1箇所の停留所に、事業者ごとに設置されたバス停ポールを、1つのポールにまとめ、複数事業者の情報を掲載することにより、ポールの数を減らし、歩道幅員が狭い箇所や歩道が設置されていない箇所の安全性を高める取り組みを指します。
モニタリング指標5-11-④コミュニティバスの見直しについて 改善状況なら理解できるが、見直しの多少が指標になるのか。	現行交通計画の指標では、コミュニティバスの見直しを行ったかどうかを指標としております。
田無駅南口の店舗などの退去が進んできたが、駅前広場のスケジュールの進捗具合はいかがであろうか。市議会議員選挙の関連である候補者より駅前広場のイメージ図なるものがビラで配布されたが、どこまで正確さがあるものか疑問であり、不確かな情報が先行することに懸念を持った。田無駅南口交通広場に関しては、柳沢地域の実証実験で現出した問題点の改善が見込まれ、また駅南の交通網の再編に繋がると思われ、今後、市は積極的にスケジュール、構造といった具体的な情報を出していただきたい。	頂いたご意見は、田無駅南口駅前広場整備の所管課にお伝えします。

【その他】例話5年度西東京市地域公共交通会議スケジュールについて 【資料3】

特にご意見はありませんでした。	
-----------------	--