

狛江市コミュニティバス運行に対するパブリックコメント実施結果

(1) パブリックコメント募集方法

- ①広報こまえ（平成20年8月15日号）への掲載
- ②狛江市ホームページへの掲載
- ③都市整備課窓口での閲覧

(2) パブリックコメント提出方法

- ①都市整備課への書面による提出
- ②郵便による送付
- ③ファクシミリによる送信
- ④電子メールによる送信

(3) 実施期間

平成20年8月15日から9月5日まで

(4) 提出できる者の範囲

- ①狛江市内に住所を有する者
- ②狛江市内に事務所又は事業所を有する者
- ③狛江市内に存する事務所又は事業所に勤務する者
- ④狛江市内に存する学校に在学する者

(5) 提出数

提出者数 30名

意見等件数 65件（同内容のものは一つに整理）

(6) パブリックコメント内容

【総論】

1 既存路線とのダイヤ、停留所位置、近隣自治体を絡めたルート設定など総合的な検討が必要である。

- ・ コミュニティバスは、今回決定した内容でそのまま運行を続けるものではなく、その評価・見直しは必須であると考えています。今後、運行実績や利用実態を見ながら、他の路線バスとの連携も含め検討を行っていきます。

2 もう少し長い検討期間が必要ではないか。

- ・ 今回のコミュニティバス移行に向けた準備は、タイトなスケジュールとなっておりますが、市民の方も含めた地域公共交通会議を設置して検討を進めました。また、運行のために必要な市民参加手続として市民説明会やパブリックコメントを実施して広くご意見等を募るなど、各方面からのご意見を整理・調整していますので、11月の運行に向けて十分な検討を行っていると考えます。

3 経路について、京王線への乗入れなど、将来の運行について課題があれば変更してほしい。

- ・ 今回のコミュニティバスは、どなたでも利用でき、市内の拠点や主要施設へ一本で行ける路線、交通空白地域の解消等を目指して運行するものです。また、今回設定する運行内容で最終とするのではなく、運行後の評価、見直しを行い、そこで出た課題を解決するための検討を行うとともに、狛江市全体の公共交通の視点からの検討を継続して行っていきます。

4 市民説明会、パブリックコメント等の意見・要望を十分検討し、できるだけ生かしてほしい。

- ・ すべてのご意見を反映することは不可能ですが、市民説明会やパブリックコメントでいただいたご意見、ご要望を十分検討し、市民全体の交通利便性向上、福祉バスからの移行といった視点からより良いと考える内容を選択していきます。
- ・ 今回設定する運行内容で最終とするのではなく、市民参加による検討の場を設け、運行後の検証を行い、そこで出た課題等を解消するための検討を行い、より多くの

市民の皆さんにご利用いただけ、また、満足していただけるようなコミュニティバスを目指します。

5 イメージがわからないので、みどり号等での試乗会をしてほしい。

- ・ 試乗会に利用できるバス車両がなく、今回使用するバス車両も運行開始にあわせて完成しますので、試乗会を実施する機会を確保することは難しいと考えます。運行経路など運行内容の詳細につきましては、担当部署へお問い合わせいただくか、今後作成するチラシ等をご参考にしてください。

【運行経路について】

6 総合体育館を経由してほしい。

- ・ 経由するルートにします。

7 双方向に運行してほしい。

- ・ 道路幅員の関係ですれ違いが困難な箇所があること、2台運行であるため、双方向運行とすると片側が実質1台運行となり、1日あたりの便数減、待ち時間の増につながってしまうという問題があります。また、すれ違いについては、ダイヤ設定や無線連絡での待機等により不可能ではありませんが、待機時間分の遅れが生じ、結果としてダイヤが乱れ、定時運行ができなくなってしまう可能性があります。以上から、今回は片側運行としています。なお、狛江駅北口での無料乗継ぎを実施し、なるべく移動時間を短縮できるよう配慮します。

8 北回り・南回りの2コースを作ってほしい。行きは5分ほどで到着するが、帰りは市を一周するようになってしまう。

- ・ 在来路線の少ない南部地域と慈恵医大附属第三病院や体育館等を一本で結ぶことにより、かねてより要望の高かった南北交通の一本化を優先しています。
- ・ 北部回りと南部回りを別々に路線設定すると、南部地域にお住まいの方があいとぴあセンターを利用する際、往路復路とも必ず乗継ぎをしなくてはならなくなってしまう。今回のコミュニティバスは市民全体の交通利便性の向上、また、交通空白地域からのアクセス強化という点をふまえ、南北を一本の路線で結んだ路線としています。なお、狛江駅北口での無料乗継ぎを実施し、なるべく移動時間を短縮できるよう配慮します。

9 外回り、内回りの路線など、すれ違わないような経路を設定すれば双方向運行が可能なのではないか。

- ・ 2台運行であるため、双方向運行とするとそれぞれ実質1台運行となることから、1日あたりの便数減、待ち時間の増につながってしまいます。また、運行当初ということもあり、少しでも早く市民の皆さんに慣れていただきたいと考え、分かりやすい運行経路という点から1つの運行経路としています。

10 駒井町3丁目の真ん中や多摩川側を通行してほしい。

- ・ 今回のバス車両が通行するには、車両制限令や警察の指導から5m以上の道路幅員が必要とされています。また、仮に5m以上の幅員がある場合でも、道路形状等により通行できない箇所もあります。こうした点から駒井町3丁目地区は幅員が5mに満たない箇所が多いこと、多摩川沿いの道路は、5mの幅員はあるものの、すれ違いが難しいことや世田谷区内の通行部分が多くなることから、駒井大通りを通行する経路としています。

11 福祉バスは東野川テニスコートまで来ていたが、コミュニティバスは来なくなってしまうので、この近辺まで通行してほしい。

- ・ 運行経路設定にあたって「既存のバス路線とできる限り重複しないようにすること」を判断基準の一つとしています。東野川テニスコート付近の経路については、在来の喜多見駅～狛江ハイタウン折返場線があること、また、東野川郵便局の前の道が狭く、ここを通行できないため、狛江ハイタウンを回る経路となると約10分の所要時間増となり、狛江駅北口停留所での時間を合わせての乗継ぎが難しくなることから、東野川郵便局から市民グラウンドへ向かう経路としています。

12 多摩川住宅を経由してほしい。

- ・ 運行経路設定にあたって「既存のバス路線とできる限り重複しないようにすること」を判断基準の一つとしています。多摩川住宅の経路については、狛江駅方面や調布駅方面への在来路線があること、また、多摩川住宅を回るような経路となると約10分の所要時間増となり、狛江駅北口停留所での時間を合わせての乗継ぎが難しくなることから、見送っています。

13 和泉児童館を経由してほしい。

- ・ 和泉児童館を経由するルートにします。

14 北部地域を左回り運行してほしい。

- ・ 北部地域の運行方向に関しては、福祉バスからの移行という点をふまえ、あいとぴあセンターを多く利用される障がい者の方々が、できる限り支障なく安心してご利用いただけるよう、センター側の入口に乗り付けることを優先して設定しています。

- ・ なお、狛江駅北口での無料乗継ぎを実施し、なるべく移動時間を短縮できるよう配慮します。

15 狛江郵便局を經由してほしい。

- ・ 狛江郵便局を經由します。ただし、前後のバス停の距離から郵便局前のバス停設置はせず、仙川通り上の「和泉狛江消防署前」停留所(徒歩約 100m)をご利用いただきたいと考えています。

16 前原公園（とんぼ池公園）を經由してほしい。

- ・ 西野川4丁目地区の交通空白地域解消を目指すため、小足立通りを通行する経路を優先しています。ただ、前原公園利用者の利便性を確保するため、公園北口につながる道路付近へのバス停設置（徒歩約 100m）します。

17 こまえ正吉苑付近を經由してほしい。

- ・ 道路幅員上、施設正面への設置はできませんが、八幡通り沿いにバス停留所を設置します。

18 市役所前に停まらないと南部地域の住民が不便ではないか。

- ・ 狛江市役所前に停車します。

19 野川地域センターの正面まで行ってほしい。

- ・ 周辺道路が、バスが運行できる道路幅員・形状を満たすものではないため、通行を見送っています。ただ、地域センター利用者の利便性を図るため、センターから数10mほどの場所にバス停を設置します。

20 ハイタウン方面、慈恵医大附属第三病院など時間、曜日を決めて限定で運行してはどうか。

- ・ 運行後の実績や利用実態を見ながら、ニーズ等をふまえて判断します。なお、コミュニティバスは、路線バスとして路線やバス停の位置を決めて、国土交通省から許可を受けるため、その範囲内での検討となります。

21 土日の渋滞や停留所がないことから、狛江通り上のマインズ農協上和泉支店～慈恵第三病院間は運行する必要はない。

- ・ 福祉面への対応として、病院利用者の利便性向上のため、病院敷地内へ乗入れる予定です。そのため、マインズ農業協同組合上和泉支店～慈恵医大付属第三病院間を通行した方が同じ道路を行き来することなく運行できるため、狛江通りの運行を選択しています。また、この間の狛江通り上に新しいバス停留所を設置する予定となっています。

22 狛江駅北口～田中橋間は六郷さくら通りではなく、品川道経由とした方が良い。

- ・ 品川道沿いのご指摘のエリアのほとんどは、六郷さくら通り上の既存バス停から近い距離に位置することから、より運行時間を短縮できる六郷さくら通りの経路を選択しています。

23 あいとぴあセンター～上和泉通り～一中通り～慈恵第三病院といった運行経路が良い。

- ・ 体育館を経由するための経路と思いますが、和泉児童館を経由する必要もあると考え、和泉児童館～体育館～緑野小学校～慈恵医大付属第三病院としています。

24 一の橋交差点から喜多見商店街経由の運行経路ではどうか。

- ・ 喜多見商店街内の道路は、歩行者・自転車が非常に多く、乗用車でも通行しにくい区間であること、狛江市のバスとして運行するため、世田谷区内の通行は必要最小限にとどめたいこと等から通行を見送っています。

25 喜多見駅は世田谷区であり、南部地区からは和泉多摩川駅の方が近く、また、駅前が開けている狛江駅へいくほうが市民にとっても店舗にとってもプラスではないか。

- ・ 狛江駅、和泉多摩川駅と南部地区のアクセスは、在来路線の狛江駅～宇奈根路線や喜多見住宅路線があります。また、南部地区から喜多見駅へのアクセス強化に関するご要望もいただいていることから、このような経路としています。

26 喜多見駅～狛江駅間の経路は、鉄道の経路と重なっているため、線路沿いではなく他を優先すべきではないか。

- ・ 今回の路線のうち喜多見駅～狛江駅間については、北部地区、南部地区を周回した後、接続点である狛江駅北口停留所に戻るための経路という意味合いが強く、そのため、駅へ向かう時間を短縮したいという考えから沿線の経路を選択しています。また、ご意見のように沿線の利便性という点もありますので、駅間には停留所をなるべく少なくしています。

27 南部地区も右回りにしてはどうか。

- ・ 南部地区から喜多見駅へのアクセス強化に関するご要望をいただいていることから、左回りの経路としています。

28 福祉バス路線をベースとするならば、喜多見駅から電力中央研究所～本町通り経由で狛江駅に抜けてはどうか。本町通りは広く、歩道もある。

- ・ 今回の運行経路設定にあたっては、福祉バス路線をベースとしていますが、同時に既存路線をできる限り避けたいという点もあり、ご指摘の経路は既存路線が運行しています。また、喜多見駅～狛江駅間については、北部地区、南部地区を周回した後、接続点である狛江駅北口停留所に戻るための経路という意味合いがあるため、提示した経路としています。

【バス停留所について】

29 停留所名は歴史を尊重し、かつ市外からの方にも位置関係を分かりやすくするため、旧字名と現住居表示を併用する案を基本としたい。

- ・ 停留所名を通して市の歴史を伝えるということは有効と考えますが、市のバスとして公共施設の利用しやすさに配慮するため、施設名や住所名を基本とし、できるだけ短く覚えやすい名称としました。
- ・ なお、歴史を尊重するという観点からも、例えばコミュニティバスの運行マップ等を作成する際に検討します。

30 世田谷通りに停留所が必要ではないか。

- ・ 現在、世田谷通り上でコミュニティバスと重なる在来路線区間にバス停留所はありません。また、これまで設置のご要望等をいただけていないこと、将来の調布都市計画道路3・4・17号線（田中橋～世田谷通り）開通時に、バスが通行していない元和泉地区を運行するような路線変更も考えられること、鉄道駅への徒歩圏内であることなどをふまえ、今回の設置を見送っています。

31 停留所のナンバリングはしないのか。

- ・ 利用者にとって分かりやすいというメリットはありますが、新たなバス停ができると番号がずれたり、枝番表示となり、かえって分かりづらくなってしまうことや、一般路線と共用するバス停もあることからナンバリングいたしません。

32 路線バスと乗換えできるよう小覚交番前に停留所を新設してほしい。

- ・ 小覚交番前は成城学園前駅からの路線バスが3路線運行しています。また、近くを喜多見駅～狛江ハイタウン折返場線が運行していますが、小覚交番前は通行しませんので、こちらとの接続を考えると、北寄りの既設の覚東停留所での乗換えという点も考えられます。ただ、喜多見駅～狛江ハイタウン折返場線とコミュニティバスとの接続はその先の「都営東野川2丁目アパート前」「狛江第五小学校」「市民グラウンド入口」停留所でも乗継ぎできますので、どの形態がより市民の利便性向上につながるのか、今後の課題として見極めてまいります。

33 停留所間隔を短くした方がよい。

- ・ 道路事情や交通事情等により停留所が設置できない場合や将来の路線変更を見据えて設置を見送ったものもありますが、基本的に停留所は一般的と言われている 200～300m間隔を基本として考えました。

34 いちよう通りにバス停を設置してほしい。

- ・ いちよう通りへのバス停設置は、現在通行規制がかかっている一の橋交差点～小田急線高架下間の道路について、地元町会や沿道住民の要望が得られれば、規制が解除できる可能性も残されていることから、将来の路線変更を見据えてバス停の設置を見送っています。また、狛江駅方面に向かう区間のバス停設置については、駅に向かう時間を短縮するため、設置を見送ったものです。

35 路線バスと乗換えるよう岩戸北2丁目1番地辺り（一中通り）にバス停を設置してほしい。

- ・ この区間の前後で比較的近くにバス停があること、乗換えの利便性については「都営東野川2丁目アパート前」「狛江第五小学校」「市民グランド入口」停留所で喜多見駅～ハイタウン折返場路線との乗継ぎが可能なことから、この場所へのバス停設置を見送っています。

36 小足立通り上に2か所停留所を設置してほしい。

- ・ 小足立通りには前原公園の北口に近い箇所への設置を考えています。また、小足立通りから八幡通りへ左折してすぐの箇所にこまえ正吉苑利用者のためのバス停を設置しますので、小足立通り上のバス停は1か所としています。

【運賃について】

37 運賃を大人 100 円、子ども 50 円にしてほしい。

- ・ 狛江市の場合、道路幅員や交通事情の関係からどうしても在来路線の経路を通行する箇所が多く、競合してしまう部分が出てしまいます。そのため、運賃を 100 円とすることによって、在来路線との格差が生じ、利用者がコミュニティバスに流れてしまうおそれがあります。その結果として在来路線が減便・廃便となってしまう、かえって利便性が低下する可能性があります。
- ・ 今回のコミュニティバスは、運賃収入と運行経費との差額を市が補助する方式で実施しますので、100 円運賃の場合、バス事業者の運賃収入が減り、市の財政負担が大きくなってしまうことから、在来路線並みの 200 円と設定しています。

【乗継ぎについて】

38 在来路線との乗継ぎ補助をしてほしい。

- 乗継ぎに関しては、特定地域の住民が極端に優遇・冷遇されないよう公平性の視点をふまえながらバス事業者と協議していきます。また、基本的に乗継ぎに係る経費は最終的には市の負担となりますので、財政的な面から運賃 200 円の設定をしていることもふまえ、今後の課題として検討します。

39 狛江ハイタウンに関しては、コミュニティバスで経由するのではなく、現行の喜多見駅～狛江ハイタウン折返場線との乗継ぎで実現してほしい。

- 乗継ぎに関しては、特定地域の住民が極端に優遇・冷遇されないよう公平性の視点をふまえながらバス事業者と協議していきます。また、基本的に乗継ぎに係る経費は最終的には市の負担となりますので、財政的な面から運賃 200 円の設定をしていることもふまえ、今後の課題として検討します。

【運行時間について】

40 運行間隔を30分、40分など覚えやすくしてほしい。

- ・ 一周り約80分（南北それぞれ約40分）程度の経路としており、これを2台で運行するため、基本的には約40分に一本の間隔となります。

41 運転時間を朝6時台から運行してほしい。

- ・ 現在の路線バスと同じ程度と考え、朝7時頃からの運行とさせていただきます。

42 運転間隔を短く（時間単位での運行本数の増加）してほしい。

- ・ 各拠点を経由しながら市内を循環する経路とし、便数や移動時間の利便を確保するためには、一周り約80分（南北それぞれ約40分）程度が限度と考えます。これを2台で運行するため、基本的には約40分に一本の間隔での運行となります。

43 高齢者など移動制約者が乗りやすい内容が望まれると思うので、運行時間帯は通勤・通学時間帯を想定せず、朝8時～夜7時くらいの運行にしてはどうか。

- ・ 今回のコミュニティバスは、市民のためのバスと位置付けていますので、移動制約者の方はもちろんのこと、通勤・通学の足としてもぜひご利用いただきたいと考えています。また、市の負担を少しでも軽減するためにも、多くの利用者が見込める通勤・通学時間帯の運行を行いたいと考えます。

【割引制度・サービスについて】

44 1日フリーパスを発行してほしい。

- ・ 既存路線と同様のサービスを利用できるようになっており、1日フリーパス（大人500円小児250円）も利用可能です。

45 土日休日のマイカーを減らすため、家族で乗車すると割引が適用される「家族割引切符」を検討してほしい。

- ・ 現在、在来路線で土休日に通勤定期券を所有する利用者に同伴する家族に対する半額割引サービスが実施されており、狛江市コミュニティバスにも適用されますのでご利用ください。

46 福祉バスを利用している障がい者以外も往復運賃を補助してほしい。

- ・ 今回は福祉バスからコミュニティバスへの移行であることをふまえ、従前の福祉バス利用者がなるべく不便とにならないよう運賃補助の形式で対応します。
- ・ 障がい者の方については、あいとぴあセンター内にリハビリや就労支援等を目的とした通所訓練施設があり、ほぼ毎日通所されている方がほとんどであること、また、特に障がい者の方の通所には、公共部門による支援の必要性があると判断し、往復運賃を補助することとしています。その他の方については、障がい者の方に比べて利用頻度が少ないことや受益者負担の観点から一定割合のご負担をいただきたいと考えています。
- ・ 福祉バス利用者への補助は、バス事業者のサービスではなく、市の事業として実施するものです。また、市としては財政事情を考慮し、福祉バスで計上していた経費から、新たな負担をせずにコミュニティバスの運行することを想定しており、それを前提に運賃収入、運行経費等を見込んでいます。そのため、今回の補助についても市の負担がかかってくることや受益者負担の観点から試算を行い、割引内容や度合い等を決定したものです。

47 あいとぴあセンターを利用する際、往路をコミュニティバス、復路を路線バスを利用する場合、帰路分の補助は使えない。

- ・ 現在、帰路分の運賃の補助については、事業参加後、希望者に乗車券をお渡しして補助する形式を考えています。この乗車券を帰路分に限定して発行せず、コミュニ

ティバスに限って利用できるようにし、次回来所する際の往路分として利用できないかバス事業者と検討します。なお、コミュニティバス以外のバス（一般路線バス）については、バス事業者の自主事業のため、その利用者に対して市から補てんする予定はありません。

48 定期券やシルバーパスで乗車し、降車時に乗継ぎを求められたら乗継券を渡すことになる。乗継ぎは乗車時に決めるのが良いのではないか。

- ・ 乗車時に乗継ぎを申告していただいて、乗継券をその場もしくは降車時にお渡しすることは、事務的に煩雑になるため、降車時に乗継ぎを申告していただき、乗継券を配付します。悪用等されないよう日付けを入れるなどの対応を検討します。

【利用者増対策について】

49 広報こまえて「新コミュニティバス特集」を掲載し（予算があればカラー別冊発行も）ケーブルテレビでテープカットを生中継するなどPRしてはどうか。

- ・ コミュニティバスのPRについては、利用者アップにつながるような方策を検討・実施します。

50 沿道企業の広告を停留所、ベンチ、車内放送に導入できないか。

- ・ 車両や停留所等への広告収入は、バス事業者の収入となりますので、市の裁量部分は限られてきますが、沿道企業や地元企業を優先した広告については、市の産業振興のためにも小田急バスに要望していきます。

51 コミュニティバスの安定した運営、さらなるサービス向上には利用者増を図ることが不可欠であり、市としても側面からの働きかけが必要である。

- ・ 今回のコミュニティバスは、市が主導となって市民の皆さんの交通利便性向上を目指して運行するものです。そのため、利用者増となるような働きかけ、PRといった活動はもちろんのこと、運行を開始してからも実績評価や利用者の声を参考に随時評価・見直しを行うなど、多くの市民の皆さんに利用してもらえるよう努めます。

【福祉対策について】

52 福祉バスの延長とすれば、障がい者、高齢者、幼児連れの方に介助員が必要と思うがそうした措置はされるのか。

- ・ 介助員は同乗いたしません、一般の路線バスと同様に運転士が乗降のサポートを行うよう指導、研修を受け、そのノウハウを習得した者が乗務し、乗降のお手伝いをします。
- ・ ノンステップエリアの座席（11席中7席）を優先席とし、福祉面に配慮した運行を行います。
- ・ 福祉バスからの移行という点をふまえ、市からバス事業者に対し特段の配慮を求めます。
- ・ 車両の機能としてノンステップバスを標準仕様とし、バリアフリーに配慮した車両を使用し、福祉バスよりも乗降しやすい仕様となっています。
- ・ 以上のような対応を行い、介助員がいなくとも福祉バスからの移行によりできる限り支障が出ないように配慮して運行します。

53 障がい児の固定学級通級にも利用できるようにしてほしい。3・6小学区から1小の特別支援学級への通学利用のため、経路・運賃補助の検討をお願いしたい。

- ・ 現在の福祉バスは、福祉施設利用者に利用が限定されていますが、コミュニティバスに移行することにより誰でも利用できるようになるため、固定学級への通級の際にもご利用いただけます。
- ・ コミュニティバスは、福祉バスからの移行という経緯から、従来の福祉バス利用者の方に対しては、別途運賃補助等の対応を行う予定ですが、基本的にはできる限り多くの方が利用しやすいものとし、市民全体の交通利便性向上を目指すものです。
- ・ コミュニティバスは市民全体のバスであり、より多くの方の交通利便性向上を目指していることから、往復路線のように一部地域に限定した運行ではなく、市内を循環させて市内各施設等に行けるような経路を設定しています。ただ、道路幅員や所要時間等から、各学校を経由しながらの運行は難しい状況であり、最寄りの停留所を利用いただければと思います。なお、片側のみの運行となりますが、狛江駅北口での無料乗継ぎを実施し、なるべく移動時間を短縮できるよう配慮しますので、あわせてご利用いただければと思います。

54 福祉バスでは介助員がベビーカー等の積込みを手伝っていたが、コミュニティバスになるとどうなるのか。

- ・ 介助員は同乗しませんので、積込みは利用者ご自身で行っていただくこととなります。また、車両にベビーカー等を積み込んでおくスペースが限られていますので、混雑時には折り畳んでご乗車いただくようご協力をお願いいたします。
- ・ 車両はノンステップ仕様などバリアフリー対応となっており、乗降しやすい車両を使用します。また、乗降が困難な方に対してはスロープによる乗降や運転士によるサポートを行います。

55 補助員をあいとぴあセンターと駅前三角地に待機所を設置して活動させてはどうか。(サービス時間帯のみ)。

- ・ 福祉バス利用者への対応策として、利用状況を見ながら今後の課題として検討します。

56 介助員に嫌な顔をされたことがあるので、きちんと利用内容を明記し便利なコミュニティバスになることを希望する。

- ・ 福祉施設利用者に限られていた福祉バスと異なり、今回のコミュニティバスは、誰でもどこへ行く場合でもご乗車いただくことができます。また、運転士の接客対応については、バス事業者に対し、誠実かつきめ細かな接客対応を行うよう要請します。

57 重度身体障がい者通所訓練室「ポンテ」通所者で福祉バスを利用している方がいるが、時間的・体力的にコミュニティバスの利用は難しい。また、ポンテの事業の一環として、ボランティア情報の配達、買物、他事業所への移動など、福祉バスを活用しているため、事業所の活動に欠かせないものとなっている。通所者の社会参加の機会を狭めることは避けてほしい。

- ・ 重度障がい者など、コミュニティバスの利用が難しい方に対しては、平成 20 年度は、福祉バス車両のうち 1 台を使った送迎を行っています。

58 料金箱の表示を大きな文字でわかりやすく表示してほしい。

- ・ 車両の仕様により運賃箱等設備の仕様は決まっていますのでご了承ください。ただ、吊革や握り棒の着色、絵文字を多様したわかりやすい案内表示等により高齢者や障

がい者の方が乗りやすい仕様となっています。

【環境対策・安全対策について】

59 てんぷら廃油を燃料とした運行をしてほしい。

- ・ 今回使用する車両の場合、てんぷら廃油を燃料とした運行が可能ではありますが、これらには不純物が多く含まれる場合が多く、車両機器への影響が懸念されるため、使用いたしません。
- ・ 環境対策として、グリーン経営認証を取得し、燃料は超低硫黄軽油を使用、アイドリングストップの徹底などを行います。

60 屋根・ベンチの設置、木陰等の配置など快適性を高めてほしい。

- ・ 屋根やベンチについては、在来路線の停留所を併用する箇所はそのまま使用します。新たに設置するバス停については、狛江駅北口以外は、歩道の有無、道路幅員等から設置が難しい環境にありますので、今後の運行実態を見ながら、快適性の確保に努めます。

61 住宅地で室内でも聞こえるような音量でクラクションを鳴らされるのは容認しがたい。静音タイプのクラクションを検討できないか。

- ・ 車両の仕様によりクラクションのタイプは決まっています。また、むやみに鳴らさないようバス事業者にはお願いしていきますが、交通安全上、一定音量でクラクションを鳴らすことはどうしても避けられないという点はご了承ください。

62 いちよう通りから小田急線高架下までの間は、大通りでもないのにバスが1時間に4回通行するため、住環境の悪化につながるのではないか。

- ・ 南部地区から喜多見駅へのアクセス強化の要望があることや、交通規制区間があること、喜多見商店街内は歩行者の通行が非常に多く、世田谷区内であること等から、いちよう通りの経路を選択しています。将来、交通規制が解除された場合など、経路の見直しを検討します。
- ・ 環境対策として、グリーン経営認証の取得、超低硫黄軽油の使用、アイドリングストップの徹底などを行います。

63 喜多見駅から小田急線沿線道路を通行する際、いちよう通りに出るところは右折禁止となっている。住環境を守りながら利便性を向上させるためには、規制解除や信号機設置等の働きかけを行うべきでないか。

- ・ 現在、小田急沿線道路からいちよう通りへ出る際には、右折禁止となっているため迂回する経路としています。今後は運行後の利用実態等を見ながら、路線変更等を検討する際に必要かどうか判断していきます。

64 喜多見駅南部区域は、見通しが悪いうえ人の往来が激しいので再検討すべきではないか。

- ・ 既存路線が運行していることと、より安全性を高めるため、既存路線のように店舗（サミット）前すぐを右折せず、より広い道路を通行することとしています。また、警察の現地調査における指導の下、角ミラーの設置など所要の交通安全手続を行うことを条件に許可を受ける予定となっています。

65 片側通行が望めない場所において工事等が行われる場合、どのような対策がされるのか。

- ・ 工事についてはコミュニティバス経路ということを事前に周知し、バス運行に支障の出ない範囲での対応をお願いしていきます。

【在来路線について】

(※今回のパブリックコメントの主旨と異なるため、意見内容のみ記載)

66 喜多見駅～狛江ハイタウン折返場線を延長し、東野川4丁目東部住民の利便性を確保してほしい。

67 宇奈根線と前原公園経由便を一本化できないか。