

会 議 録

会議の名称	令和7年第1回朝霞市地域公共交通協議会
開催日時	令和7年5月27日(火) 13時30分から16時00分まで
開催場所	朝霞市民会館「ゆめぱれす」 リハーサル室
出席者及び欠席者の職・氏名	<p>・出席委員（29名） 久保田会長、松尾副会長、福川委員、黒川委員、山科委員、松本委員、野口委員、小松委員、関根委員、稲生委員、松戸委員、浪江委員、高木委員、古川委員、強矢委員、六平委員、須崎委員、伊藤委員、金子（睦男）委員、星野委員、小寺委員、渡辺委員、金子（八郎）委員、大塚委員、高野委員、須藤委員、櫻井委員、並木委員、深澤委員 順不同</p> <p>・欠席委員（6名） 川幡委員、小瀧委員、秦野委員、庄司委員、大橋委員、大瀧委員</p> <p>参考人（3名） 東武鉄道(株) 高師氏、西武バス(株) 江口氏、積水化学工業(株) 井上氏</p> <p>事務局（9名） 松岡都市建設部長、村沢都市建設部審議監兼部次長兼まちづくり推進課長、持田まちづくり推進課主幹課長補佐、金井交通政策係長、須藤主任、舘山主任、萩原主事</p> <p>(株)国際開発コンサルタンツ 日向野氏、天野氏</p>
議題	<p>議題</p> <p>(1) 西武バスからの申し出について (2) 公共交通空白地区における取組状況について (3) 運賃部会の設置について (4) 市内循環バス「内間木線」について (5) 地域公共交通計画の進捗管理について (6) 第2次地域公共交通計画の策定状況について (7) 福祉部会の設置について</p> <p>報告事項</p> <p>(1) 交通事業者からの報告事項について (2) 埼玉県からの報告事項について</p> <p>その他</p> <p>(1) あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて (2) 市内循環バス等の利用状況について</p>
	<p>・令和7年度第1回朝霞市地域公共交通協議会 次第</p> <p>資料1 西武バス(株)路線バス「朝24系統」について 資料2 公共交通空白地区における取組状況について 資料3 運賃部会（ねぎし号）について 資料4 朝霞市循環バスわくわく号（内間木線）の輸送実績報告 資料5 地域公共交通計画の進捗管理 資料6 第2次地域公共交通計画の策定状況について 資料7 埼玉県内 路線バス（乗合バス）の運賃改定の実施について 資料8 公共交通運転手不足対策促進事業について 資料9 市内循環バス及びシェアサイクル利用状況 資料10 附属機関の委員名簿（令和7年5月27日現在）</p> <p>当日配布資料</p> <p>福祉部会の設置について あさかデマンド乗合サービス 有償実証実験における取組について</p>
作成方針	<input type="checkbox"/> 電磁的記録から文書に書き起こした全文記録
	<input checked="" type="checkbox"/> 電磁的記録から文書に書き起こした要点記録
	<input type="checkbox"/> 要点記録
	<input type="checkbox"/> 電磁的記録での保管（保存年限 年）
	電磁的記録から文書に書き起こした場合の当該電磁的記録の保存期間
会議録の確認方法	出席者による確認
傍聴者の数	傍聴者 1人

◎ 開会

(事務局：持田主幹)

ただいまから令和7年度第1回朝霞市地域公共交通協議会を開催する。

はじめに、前回の協議会以後、人事異動等に伴い、新たに委員に就任された方を紹介する。埼玉県交通政策課の島根様に代わり、古川委員。朝霞警察署交通課の村上様に代わり、六平委員。上内間木町内会の高橋様に代わり、須崎委員。朝霞市シニアクラブ連合会の獅子倉様に代わり、大橋委員。なお、大橋委員については、所用により本日御欠席との連絡をいただいている。朝霞市福祉部の濱様に代わり、並木委員。

また、本日は29名の委員の皆様にご出席いただいている。なお、川畑委員、庄司委員、大瀧委員については、所用により欠席との連絡を受けている。また、小瀧委員、秦野委員については所用により欠席のため、代理として、それぞれ高師様、江口様に御参加いただいている。委員の皆様におかれては、令和7年6月までの任期となるので引き続きよろしく願います。なお、委員名簿については資料10として用意しているので、併せて御確認いただきたい。

また、本日は傍聴者が1名いる。傍聴者については事前に会長の許可をいただいた上で入室いただいている。また、この後、傍聴者が見えた際は事務局で入室させていただくので、御了承いただきたい。

次に、会議の開催に先立って、協議会条例第7条第2項に規定する会議の成立要件については、こちらを満たしていることを御報告する。また、本会議の議事録を作成する都合上、撮影や録音をさせていただくので、あらかじめ了承いただきたい。

それでは、協議会の開会に当たり、都市建設部長の松岡から御挨拶申し上げます。

(松岡部長)

朝霞市都市建設部長の松岡である。本日は御多用の中、令和7年度第1回の朝霞市地域公共交通協議会にご参加いただき感謝申し上げます。また、日頃より当市の公共交通行政に御理解と御協力を賜っていることを重ねて御礼申し上げます。

さて、本日の協議会は、議題が7件と報告事項が2件となっている。議題については市内の西武バスの路線、朝24系統の運行に関する申し出や、公共交通空白地区のねぎし号・ひざおり号の運行状況、第2次地域公共交通計画の策定状況などについて説明する。報告事項では、交通事業者様からの御報告と、埼玉県交通政策課様からの御報告を予定している。

協議事項が大変多くなっているが、本日の協議会においても、委員の皆様の慎重なる御審議と、議事の円滑な進行への御協力をお願い申し上げ、開会の挨拶とさせていただきます。

(事務局：持田主幹)

それでは、これからの議事進行については、協議会条例第7条第1項に基づき、本協議会の会長である久保田会長にお願いしたい。

(久保田会長)

では、ここから進行させていただく。まずは資料の確認から願います。

(事務局：持田主幹)

それでは、本日の会議資料について確認する。資料は事前に送付したものを使用するが、一部追加があるので説明する。まず会議資料一式の確認であるが、事前に送付した、本日の協議会の次第。次に、当日配布の福祉部会の設置について以外の、資料1の西武バス路線バス朝24系統についてから、資料10の委員名簿までの10種類である。追加資料として、福祉部会の設置について、あさかりードタウンデマンド乗合サービスについての資料2点を机上にお配りしている。また、差し替え資料として、本日の次第を配布しているのので、差し替えをお願いする。配布資料は以上である。

(久保田会長)

議題に入る前に一つ御報告がある。協議会条例第7条第4項に、「会長は必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又は必要な資料の提供を求めることができる。」という規定がある。これを適用して、その他「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」の説明について、積水化学工業(株)の井上様に御説明いただく。

では、ここからは順番に進めていく。まずは議題(1)、「西武バスからの申し出について」、御説明をお願いします。

◎ 議題(1) 西武バスからの申し出について

(事務局：金井係長)

議題(1)について説明させていただく。お手元に資料1を用意いただきたい。西武バスが運行する路線バス、朝24系統についてである。主旨としては、西武バス(株)より令和7年度から土休日の運行が取りやめとなっている朝24系統について、令和8年度の廃止予定に関する文書がこの度提出された。まずは朝24系統について説明する。資料1の裏面を見てほしい。別紙1の中央部から右に朝霞台駅があるが、朝霞台駅を起点と考えた場合、出発して少し坂を下った後に朝霞厚生病院から南の方へ進んでいき、泉水の坂を上って志木駅の方に戻っていくというのが朝24系統になる。朝24-1系統については、同じく朝霞台を出発した後に坂の下を通っていき、新座営業所の方へ戻っていく系統となっている。こちらは今年度から土曜日曜が休止しているが、便数としては以前は土曜日が片道10便、日曜日は6便が走っている状況であった。平日は朝24と朝24-1合計で片道9便が走っている状況である。

続いて、別紙2は西武バスからいただいた、今の朝24系統の経路を少し拡大した資料である。こちらを基に説明させていただく。資料上部に朝霞台駅があり、1と書かれている朝霞台駅南口のロータリーから進んだ交差点を左折して坂を下っていき、2の朝霞厚生病院の交差点のところから南に進んでいき、この黄色で書かれている5つの停留所と赤の路線部分が廃線予定のところであるが、具体的には、朝霞厚生病院、弁財坂下、泉水三丁目、西朝霞公民館入口、泉水坂上の5つが廃止予定となっている。また、先ほどお話しした赤の実線が朝24系統であるが、この図面で、少し駅寄りの方の青の濃い線で書かれているのが、同じく西武バスが運行している路線バスのひばりヶ丘駅北口に向かう系統である。その他、図面上でさらに左側に行った緑の

路線は国際興業で運行いただいている路線バスである。また、赤の今回廃線が予定されている路線の周辺を見ると、ピンク色の破線で書いてあるのが市内循環バスの膝折・溝沼線の系統、水色の破線で書かれているのが実証運行中のひざおり号のルートである。また、オレンジの実線で書いてあるルートは、東武バスが運行している路線バスである。このように、こちらのエリア周辺には様々な路線が現在運行している状況である。

資料を1枚めくっていただくと、運行ルート図(膝折・溝沼線、ひざおり号、朝24系統)と書かれたものがある。黒の破線で書いてある部分が廃止予定の朝24系統である。ピンクの太い線が現在走っているわくわく号の膝折・溝沼線のルート、太い水色の線がひざおり号のルートとなっている。

まず、路線の位置とか周辺の環境についての説明をさせていただいた。資料1の先頭の方にお戻りいただければと思う。

経緯を説明させていただく。今年度に入ってから、4月2日に西武バスから市へ廃止予定の報告を文書で提出いただいたところである。この四角で書いてある部分が、いただいた文書の抜粋となっている。経緯の下の部分、令和7年4月9日となっているが、資料に誤りがあり、9日を11日に訂正いただければと思う。西武バスからの申し出を受け、4月11日に市から西武バスへ運行継続についての要望書を提出した状況である。それらの状況を踏まえて、一番下の今後についてだが、提出した要望書を基に、令和8年度の具体的な運行計画について、引き続き西武バスと市で協議を行っていきたいと考えている。それに当たっては、先ほどの図面で見させていただいたとおり対象路線の周辺には様々な路線があり、市が管理している市内循環バスの膝折・溝沼線や、公共交通空白地区で実証運行中のひざおり号、また他の路線バス等、幅広い選択肢があるとは思いますが、それらを踏まえてルートの再編について検討を行っていきたい。今回の申し出について、仮に予定どおり廃止となった場合に、どのような補完をしていけるのか今後協議していき、8月に予定している次回の協議会で、具体的にどういった対応をしていくか等検討状況を報告させていただき、そこで皆様の意見をいただきながら進めていきたいと考える。

まず、私の方から概要について説明させていただいた。この後、補足として西武バスから文書を提出いただいた経緯などの事情を御説明いただきたいと思います。

(西武バス・江口氏)

西武バスの江口である。本日は秦野の代理として出席させていただいている。朝霞市から報告があったとおり、弊社路線バス朝24系統の廃止意向の説明をさせていただく。

まず、朝24系統については、泉水地域、黒目川通りのバス需要を取り込み、朝霞台駅及び志木駅との駅間輸送を担う目的で、2004年、約21年前に運行開始した。運行開始前は他の系統と同様、大型路線バスでの運行を検討していたが、当時の朝霞市との調整により、一回り小さい中型車両での運行となり、現在に至っている。一般的に乗合バス事業者は、一部の黒字系統の収益を大多数の赤字系統の維持に充てる内部補助方式で地域のバス路線網を構築、また維持してきたが、内部補助方式そのものは2002年の乗合バス事業の規制緩和により、事実上終焉を迎え、その後およそ20年以上にわたり、地域の公共交通事業者として自助努力で赤字系統の維持に努

めてきたところである。朝24系統単体では、運行開始以来厳しい収支状況が続いていたが、周辺を運行する系統が比較的堅調な収支状況だったこともあり、今日まで運行維持することができた。

しかしながら、コロナ禍を境に路線バス事業者を取り巻く環境は一変し、旅客の減少により、肝心の黒字系統の収益ですら危ぶまれることとなった。また、当社において堅調な事業であった高速バス事業も壊滅的な打撃を受けた。時を同じくして、企業努力ではどうすることもできない燃料費の高騰も追い打ちを掛けた。そして、昨今の乗務員不足、昨年度施行の改善基準告示の改正により、当社の供給できる輸送力、労働力に限界が見え始め、これまでの運行規模を維持していくことが難しくなり、当社全体の運行系統の見直しを検討していく中で、今回、朝24系統の撤退について、朝霞市に協議の申し出をさせていただいたところである。

御利用いただいているお客様には大変御迷惑をお掛けするが、事情を御賢察の上御理解賜るよう、引き続き、詳細な廃止時期や朝24系統撤退後の代替交通等について市と協議をしていきたいと考えている。以上、補足説明である。

(久保田会長)

では、ただ今のお二人の説明について、何か質問や意見などあるか。

(福川委員)

西武バスの方から説明いただき、理解できるところではあるのだが、一点簡単な質問をさせていただきたい。一番乗っている時期、時間帯でどのくらい乗車しているのか。1回の運行につき何人ぐらいが乗るのか。それから、一番乗らない時間帯と人数が分かれば教えてほしい。

(西武バス・江口氏)

まず、路線バスではそもそも、一番乗られる時間帯は朝の通勤時間帯、皆様が仕事であったり、学校であったり、移動される時間帯が非常に多く乗られている。その中でも、こちらの朝24系統、詳しいところまではこちらで説明が難しいところはあるのだが、実は1便当たり大体7人ほどしか乗車がない状況である。これは平均なので、例えば雨が降ったり、色イベントがあったりするともう少し人数が増えたりする。逆に、例えば学生の夏休みなど、そういった休みの時期になると逆に減ってしまうので、これを1年間トータルして大体平均で7人ぐらいである。先日私も、一番乗られている朝の時間帯に乗車させていただいたのだが、それでも9名ほどのお客様しかいらっしゃらなかったのが現状である。こちらを運行しているバスの乗車定員について、先ほど中型車両と説明させていただいたが、立ち席含めて58名ほど乗車可能だが、そのうちの7名ほどしか乗車されていないのが現状であり、そちらの方も御理解いただきたい。

(久保田会長)

他はどうか。

(黒川委員)

この路線の見直しがあった際に、過去の乗客数を見てみたら、相当乗っていたのが

急激にあるときから乗らなくなっているという路線だった。そう考えると、廃止になっていくのは仕方がないのかなという感じがするところもあるのだが、これで公共交通空白地域がどのように出てくるのか、その対象地域の人口や世帯数というのは把握しているのかお伺いしたい。また、今はそういう時期なので仕方がないのだが、撤退の度に周辺のバス路線やワゴンバスの路線を度々変更して、使っている人たちが分からなくなってしまうようなところがある。だから、そういうことも含めて、今後どのようにこれを見直そうとしているのか。あと、タイムリミットまであまり時間がないと思うので、市としてはその辺はどのように考えているのか伺いたい。それからこの地域の町内会や、マンションの管理組合などから、廃止に対して何か意見が出ているのかを聞きたい。

(事務局：金井係長)

まず、今回仮に廃線となった場合に空白地区となるかどうかというところについて、やはり該当のバス停がいくつかあるが、こちらが廃止となるということになれば、新たに空白地区が生じてくると捉えているが、現状で具体的にその対象となる世帯数の数値は持っていない状況である。補完について市としてどう考えるかということについては、西武バスの方からの説明であったように、1便当たり7名ほどの利用があったというところであるが、仮にそれが完全に廃止となる場合、やはり市としては影響があるものと捉えている。先ほど西武バスからも背景について説明があったように、運転手不足や改善基準告示などの厳しい状況はもちろんあるため、そういった中で、周辺の方々に御理解いただきながらどのようなことをやっていけるか、この協議会でも皆様の意見をいただきながら検討を進めていきたいと考えている。

また、影響がある町内会については、冒頭説明した令和7年度からの土休日の運行取りやめの際には回覧等のお願いをして、周知の協力をいただいたところである。その際には、直接市の方には町内会の方含め、市民の方からの意見というのはほとんど来てない状況である。今後、路線そのものが廃線になると、やはり影響が大きくなってくるため、早めに情報をお伝えし、地域の話もしっかり聞きながら、対応していきたいと考えている。

(久保田会長)

よろしいだろうか。他はあるか。

(金子八郎委員)

廃止予定が令和8年、つまり来年の4月からだと思う。それについて資料の1番下、今後について、市内循環バスの膝折・溝沼線やひざおり号を含め、ルート再編の検討を行うとなっている。検討を行うということで、極力、早急にやっていただきたいと思うが、あと9か月しかないわけである。だから、この再編検討をスピード感を持って、できるだけ早めにやっていただきたいと思う。

(久保田会長)

御意見感謝する。おっしゃるとおりだと思う。

今まさに発言いただいたように、具体的に空白ができる可能性があるということで

あるので、検討いただくということで、この議題はよいだろうか。

では、次に議題（２）「公共交通空白地区における取組状況について」の説明をお願いします。

◎ 議題（２）公共交通空白地区における取組状況について

（事務局：金井係長）

お手元の資料２を用意いただきたい。資料２の「公共交通空白地区における取組状況について」であるが、まず、一番上の実証運行の実施状況を説明する。

令和６年１２月から令和７年１１月までの１年間、道路運送法第２１条による実証運行を実施しているところである。その下の乗車状況について、１便当たりの乗車人数は、運行開始した令和６年１２月から令和７年４月までの期間の平均の乗車人数、となっており、ねぎし号については１便当たり０．８０人、ひざおり号については１．８２人という状況である。こちらの乗車状況について、詳しい利用状況が分かる資料を併せて配布しているため、お手元に用意いただき、少し詳しく説明したいと思う。文字が小さく大変恐縮だが、まず１ページ目がねぎし号の運行実績となっている。表が複数あるが、１２月から４月までの５か月間となっており、一便当たりの乗車人数については一番下の着色してある部分が各月の平均となっている。こちらを見ていくと、１２月の０．８０人からスタートしていき、ほぼ横ばいで１月が０．７４、２月が０．７３、３月が０．７９という状況であったが、４月については０．９２で少し増えており、こちらとしても嬉しく思うところである。

２ページ目が、ねぎし号の便ごとの累計乗車人数を表しているものである。表の左側が朝霞駅東口行き、右側がコートエスペランサ前行きで、隣のグラフの方も同様となっている。駅行きの方を見ると、午前の３・４便が傾向としては多い状況で、１０時にコートエスペランサを出発する便、その次の１０時４５分に出発する便、これを使って駅に行く人の乗車が多い状況である。反対にコートエスペランサ行きのものを見ると、一番多いのが５便で、１２時に駅を出発する便となっている。こちらの特徴としては、駅から帰ってくる人が中心かと思われるが、遅い時間帯も多く、最後の１３便が期間中で４６人というような状況となっている。

３ページ目が、ねぎし号の停留所別の乗降者数である。上が朝霞駅東口行きであるが、こちらを見ると起点のコートエスペランサ前から次の東かすみ台町内会館、東かすみ台児童遊園地、水久保公園、この４つの停留所での乗車が圧倒的に多い状況となっている。そこから考えると、空白地区の方の足の確保ということで、まさに空白地区の皆様によく使っていただけていると捉えている。また、同様に駅行きを見ると、一番右寄りに西友朝霞根岸店西があり、こちらは地元の方とも意見交換しながらルートを追加した部分だが、こちらで降車している方が累計で５０人ということで、買い物で利用されているということも見て取れるのではないかと考えている。また、下の表のコートエスペランサ前行きであるが、こちらについては起点の朝霞駅東口での乗車が一番多い状況となっており、次にその隣の西友でも累計６３名の方が乗車いただいている状況である。降車としては、右側の４つの停留所、空白地区部分で降車いただいている方が多い状況となっている。

次はひざおり号の運行実績である。順番は先ほどのねぎし号と同様で、まず、乗車

人数の表となっている。運行を開始した12月が平均して1.66人。1月は1.72、2月は1.81、3月は1.82、4月は2.07で、こちらも4月が一番多い状況である。4月の個別の日付を見ると、4月21日には2.67人で、日によってはかなり利用が伸びているような状況が見受けられる。

次のページがひざおり号の便ごとの乗車人数であるが、こちらについては北朝霞駅前行きの方を見ると、やはり午前が多い状況で、3便、10時50分に出発する便が一番多い状況となっている。逆に、最後の9便、6時40分に出発する便については累計14人で、一番少ない状況である。右側の西朝霞公民館南行きについては、一番多い便は4便の12時26分に出発する便で119人。また、6便についても117人となっている。こちらはある程度満遍なく、各時間帯で御利用いただいているような様子が見られる。

次ページはひざおり号の停留所別の乗降者数である。上の北朝霞駅前行きの表については、一番利用が多いのは起点である西朝霞公民館南で、その先、3つ隣の有斐閣流通センター前や第一小学校膝折門などの駅から離れた空白地区に近いエリアで多く使っていただいている。中央付近のマルエツ朝霞溝沼店前でも、やはり買い物需要として107人が乗車で利用していただいている。降車に関しては、終点の北朝霞駅前が一番多いが、その3つ手前のTMGあさか医療センターでも、やはり降車で139人の利用がある。下の方の、西朝霞公民館南行きを御覧いただくと、一番利用が多いのはやはり起点の北朝霞駅前となっている。降車では、一番多いのがマルエツ朝霞溝沼店前となっている。やはり、こちらの方面では駅から離れる終点の方に行くとは降車の利用が多い状況となっている。

利用状況の説明は以上である。資料2の最初に戻ってほしい。

今、利用状況の話をしていただき、4月の利用が多かったため少し上昇している部分はあるが、やはり全体の平均を見ると、決して利用は多くはない状況である。地域の地域組織の方にもこの利用状況は御報告をさせていただいており、やはり皆様に乗っていただかないと継続的な運行として定着していかないという話はさせていただいている。そういった中で、資料の真ん中部分となるが、現在の実証運行中における運行変更の相談をさせていただきたく、記載させていただいた。ねぎし号については、地元の方からも、「このまま同じルートで続けていては、中々ここから大きく利用が伸びるというのはちょっと難しい」という御意見もいただき、1年間の運行期間中ではあるが、ルートを変更していこうというお話をいただき、今回提案をさせていただく。

ルート変更について、一枚めくっていただき、A3の資料を見てほしい。こちら図面の中で青の破線で書いている部分が、現在のねぎし号のルートである。資料の右側のコートエスペランサ前を起点にして、最終的に朝霞駅東口に行くルートとなっている。

今回、地元の方と見直したルートの変更内容として、主な変更内容をいくつか挙げているが、まず①として挙げたのが、根岸台7丁目付近のさらなる利用喚起を図るため、8丁目に隣接する坂の下までルートを延伸する部分となっている。図面でいくと一番右の部分である。先ほど、利用状況で説明させていただいたとおり、コートエスペランサ前周辺の4つの停留所、空白地区付近で利用が多い状況であるが、地域組織の皆様の中でも、隣接するこちら付近でも、やはり同じようにバス停まで遠いという

方が多くいるので、「そこで利用を伸ばせれば、さらに需要喚起につながるのではないか」、「距離を伸ばせれば需要喚起につながるのでは」という意見をいただいたため、今回挙げさせていただいた。コートエスペランサ前を出発して、高低差としては、水久保公園の辺りが低く、コートエスペランサ前の方に坂を上がってくる形となるが、その後、スポーツ広場南を過ぎて、坂をまた大きく下るルートを通り、ベルポート朝霞というマンションの前で折り返すような形となっている。

変更②として、地元の方から御意見いただいたのが、「朝霞駅の南口の方のニーズがあるのではないか」という御意見である。東口でわくわく号との乗り換えもできる運用はしているが、やはりそのまま市役所や郵便局へ行けるルートがあると、非常に便利で利用しやすいということで、駅の南口にもルートを伸ばした形となっている。

変更内容の③については西友朝霞根岸店付近で、もともとは青い破線のルートで、西友のそばの少し狭いクランクの部分を通して運行いただいているのだが、運行事業者の方からも、狭い道であるため、買い物が終わった方が買い物袋を下げて歩いていると、ハイエース型の車両だと接触の恐れがあり、安全な運行に支障をきたす懸念があるということも御意見をいただいたので、その狭い部分を通らずに、北側に進み、一度県道に出てから駅へ戻る形へと変更させていただいている。

また、変更内容④としては、今通っているルートを少し外れる形となるが、変更内容であった起点を結ぶ形で今のルートを作る中で、④の部分には、雪印メグミルク販売店付近のバス停が一つあるが、利用人数の累計で見ると、隣の水久保公園と比べて10分の1に留まっていることや、こちらの道路が一番狭い区間を通るルートで、運行上の懸念もあることから、こちらの部分については今回の見直しに合わせて一度外した形での提案をさせていただきたく変更している。

資料2の1ページ目にお戻りいただきたい。今回のルート変更を行うと、距離がかなり伸びる形となり、元々の運行距離は約2キロぐらいであったものが、5キロ程度まで距離が伸びることになる。それに伴い、1便当たりの運行時間が長くなるので、現状の運行本数が、駅行きが14便、コートエスペランサ前行きが13便であるが、変更後については、両方向とも9便となる。この9便というのは、同じく実証運行を行っているひざおり号と同じ本数となり、運行距離についても同じ約5キロとなる。

また、運賃については、協議会で承認いただいた後に運賃部会で別途協議をしていきたいと考えており、事務局の案としては、記載のとおり、現行と同額の金額を部会のほうに諮ればと考えている。

ねぎし号の変更については、関東運輸局への申請・承認が必要となる変更であるため、この協議会で、運賃を除く部分、ルートとダイヤについて承認いただいた上で申請を行っていきたい。また、申請から許可までの期間は、概ね2か月程度というお話をいただいているため、現在の想定では、承認いただいた後、順調にいけば8月からこの新しいルートとダイヤで運行できればと考えている。

続いて、ひざおり号について、こちらについてはルートの大きな見直しはないのだが、バス停を1か所変更したいと考えている。「ひざおり号の変更内容」と書かれている地図と写真の資料を御覧いただきたい。

地図の青い四角で囲っているバス停が、モーニングパークのバス停だが、その西側に朝霞相生病院という病院が建設されており、こちらにバス停を移設したいと考えている。この朝霞相生病院というのは、この近くの溝沼にある塩味病院が移転して、こ

の6月2日からオープン予定となっている。朝霞相生病院から、「病院建設に伴い、バス停を移設したらどうか」という話をいただき、今回、移設する運びとなった。バス停の設置場所は、写真にあるとおりで、今のモーニングパークがあるところから病院の敷地内に入っていくと、病院前がロータリー形式となっており、エントランス前に屋根が付いている部分があるため、この辺りにバス停を置かせていただく形で調整している。

資料2の1ページ目に戻ってほしい。こちらのバス停の変更については、ルートの変更には当たらないため、届出で変更可能と確認が取れている。病院がオープンする6月2日(月)の朝の便から、こちらのバス停を新しく運用し始めたいと考えており、現在、そのバス停等への周知を進めているところである。

資料下部の今後の方向性について、現在1年間の実証運行を行っているが、その運行期間を1年間延長したいと考えている。延長理由としては、ねぎし号については、利用者数を増やすためにルート変更を行い、その効果検証すること、また、ひざおり号については、資料1でお話をさせていただいた、朝24系統の代替の可能性を含めたルート検討が必要であること、それらの検証や検討が必要であることから、実証運行を延長して、さらなる需要喚起につなげていきたいと考えている。

今後のスケジュールについては以上である。この1年間の延長の部分については、次回8月に予定している協議会でルートやダイヤの説明をした後に承認いただき、その後運賃について部会で承認いただきたいと考えている。そのほか、市議会で延長に関する債務負担行為の承認をいただいた後に、関東運輸局へ届出を行って許可をいただき、12月から実証運行の2年目をスタートしていきたい。

本日皆様に御承認いただきたい部分は、資料中央の現在の実証運行中における運行変更のねぎし号の変更内容、ルート部分とダイヤについて、そちらを御確認いただき、承認いただけたらと考えている。説明は以上である。

(久保田会長)

それでは、御質問や御意見があったらお願いします。

(黒川委員)

まず、ひざおり号だが、病院に入れさせてもらうということで、この病院は特に自分たちで独自の送迎バスは持たないという理解でよいのか。TMGあさか医療センターができた時に立ち寄るルートを作ったが、先方で送迎バスを用意していたので、その兼ね合いを確認しておいたほうがよいと思って伺います。

また、ねぎし号について、やはり路線が複雑すぎて、どこに行くか分からない印象がある。この追加になる①の区間は、高低差があるので追加するのも分からないわけではないのだが、まず、地域住民がどれだけ乗ると約束されているかどうかをお伺いする。当初の約束で言うと、今の数字だと存続すること自体を問題視しなければいけないのではないかと思います。そういう意味では、さらに運行距離が延びて、運行本数が減って使いにくくなり、利用者がますます減ることになってはいけません。今は運行が45分間隔なの、分かりやすいダイヤだが、今度は1時間10分間隔になるので、少し分かりにくく、毎時間来るバスの時間が時計のイメージと合わないのではないかと思います。これを1時間間隔とか、もう少し分かりやすい間隔になるように、走り方や、

路線の選定の仕方を工夫する必要があるのではと思うのだが、いかがだろうか。

南口に来るのはこの協議会での要望であったし、アンケートでも出てきた要望なので、それはそうかなとは思っている。しかし、よく時刻表を見ると、朝霞駅東口に寄ってから、朝霞市役所に行き、朝霞駅南口に行くようなルートで、またこれが朝霞駅南口から折り返して、市役所、朝霞駅東口に行くことになっている。ここをしっかりと検討しないと、非効率なことになるのではないかと思う。この路線は決め打ちなのか、それとも、もう少し効率良くするために、止まる順番や通る順番について考え直す余地があるのかどうなのかお伺いしたい。現状だと路線もダイヤも分かりにくくなっており、ますます乗らなくなるのではないかと思う。

また、この西友のバス停について、裏側に設置するのは、何か事情があるのか。裏側に着けなきゃいけないことによって、ルートが非常に複雑になったり、細い道路を通らなければいけなくなって、結果として時間が掛かったり、非効率な運行になったりするという事だと思ってしまう。表側に着けられない理由が何かあるのかをお伺いする。

(事務局：金井係長)

まず、ひざおり号の朝霞相生病院の件については、現在病院で用意している送迎の車両は特にないと伺っている。また、ねぎし号のルートについて御意見いただいたが、地元の延伸する地域の方から乗るという約束をいただいているかということについては、特に延伸先のマンションなどから乗るというお話があったわけではないが、この地域組織に参加されている根岸台や周辺にお住まいの方から、ここに延ばせば利用が伸びるのではないかと複数御意見をいただいたため、坂を降りて延伸する形を取らせていただいた。

ダイヤについては御指摘のとおり、従来の45分ダイヤから70分になるため、今まで定着していたものが少し分かりにくくなるということもあると思うので、運行事業者との調整にもなるが、お話いただいた1時間ダイヤ等もとても分かりやすいダイヤであるため、休憩時間の取り方等調整しながら、可能か等検討していきたい。

南口に回っていくルートについてお話をいただいたが、地域組織の皆様と考えた中では、従来は駅の東口が終点だったところを通過して市役所方面に行くと、駅を利用する方がすぐ降りられなくなってしまい、利便性が低下するという話もあったので、まず東口入口というバス停で、駅の利用ニーズがある方を降ろさせていただき、その後、要望があった南口方面に、市役所を経由した後に回る形で設定をさせていただいている。こちらについては、「公共交通空白地区への導入ガイドライン」の中で、「公共交通空白地区と最寄りの鉄道駅が起終点となる」という基本方針があるため、駅と交通空白地区の間を結んで南口に回ってから市役所に向かうよりは、市役所など周辺を経由した後に駅に向かう形で、この基本方針に基づいて設定をさせていただいたところである。

また、西友近くのバス停の御意見もいただいたが、作成に当たった基本方針として、「既存バス路線との競合は避ける」という部分があり、店舗の表側は路線バスが走っている部分もあったため、競合を避ける意味合いで回避している。今後協議の余地があれば、利用する方に分かりやすいルートやダイヤというのは重要な視点であるため、そこも踏まえた上で、既存の事業者の皆様からも御理解いただけるルートについて、それぞれバランスを取れるような形で検討していきたいと考えている。

また、先ほど実証運行を1年間延長したいという話もさせていただいたが、やはりまた利用が少なく、このままでは運行継続は難しい数字であるということも事実であるため、そういった中で地元の皆様からも、少しでも利用が定着していくよう、ルート変更を積極的にトライしていこうという話があり、今回御提案させていただいた。その中で出た新たな課題などについては今後分析をした上で対応していきたいと考えている。

(黒川委員)

非効率な運行ルートを見直すのかどうか、それをはっきり聞きたい。「駅が終点でなければいけない」というのは固定観念である。こういう寄り道をすることによって本数が減っていく。寄らなければいけないバス停というのは、この地図上に出ているわけで、それに対してできるだけ無駄な動き方をしないようなやり方をしないと、結局マイカーのほうが便利という結論になって使わないということになるのではないか。

(事務局：村沢審議監)

私どもは、「公共交通空白地区への導入ガイドライン」をもとに地域組織の方と話し合いを始め、やはりこのままでは利用者数が増えないと考え、周知だけではどうにもならないだろうということで、まず、ルート見直しを進めた。ガイドラインでは経路の基本的方針というものが掲げられ、公共交通空白地区と駅を起終点として、途中、病院や市役所などの公共施設の経路を検討するというものであるため、それに沿って、御提案をさせていただいている。

空白地区への戻りの方面は、朝霞駅南口から市役所へ行き、そこから公共交通空白地区へ行くというルートになっており、その辺りが非効率ではないかという御意見だと思うが、基本的な方針を今回示し、効率的な運行や分かりやすいダイヤ、もしくは分かりやすいルートへの見直しという点でルートを見直すことができるか、また皆様と検討して、次回8月にその検討結果を含めてお示しし、承認いただけるようにしていきたい。

(福川委員)

ここで言うべきかどうか分からないが、ルートの見直しというお話があったので、気になったので言わせていただきたい。先ほども西武バスから説明があったように、泉水付近が運行しなくなる。それに伴って、あそこを利用している人が何人かいるので、膝折地区もルートを変更してもらえるといいのに、ということを目にしているので、ルート変更するのであれば、そちらのほうも今後考えていただけたらなど、要望だけさせてほしい。

(久保田会長)

御意見感謝申し上げます。

(事務局：村沢審議監)

先ほどの説明の中で、次回皆様と検討したものをお示しして、と申し上げたのだが、道路運送法第21条の実証運行をもう1年続けていきたいという思いがあるの

で、継続に伴ってお示しする案は、次回御承認いただきたい。今後も運行内容についての協議はもちろん行っていくが、事務局としては、まずはこのルートの見直し案については、今回承認を得たいという思いで、議案としてお出ししている。「これは非効率であるから、見直し後じゃなければ」ということであれば、例えば、条件をつけていただくような形であっても、まずはこの案を承認いただければということで、議案を出させていただいている。

(黒川委員)

そのような「一発で承認を」ということがこの協議会で今まであったらどうか。今までは市で「こういう方向で行く」と言って出してきたものを少し修正して、ということをやった。今回は事前の配布はあったけども、それも1週間ぐらい前で、このダイヤを見て初めて「こんなにあちこち回るんだ」と、この地図上の線だけでは分からないような走り方をすることが分かった。ここで認めるというのは少し乱暴じゃないかと思う。もちろん、実証運行を続けていくためにということもあると思うが、変えるなら変えるで、もう少ししっかり検討しなくては行けないのではないか。今回、バス会社は廃止するのに1年以上前から話を持ってきている。突然、こんな形で1週間前に持ってきた地図で承認をとというのは乱暴すぎるのではないか。

(久保田会長)

資料2の最初の方の一番下に「今後のスケジュール」というのがあって、これを見ると8月の次回の協議会で承認をいただいても間に合いそうなスケジュールに見える。つまり、10月に関東運輸局に届出を出すということかなと思う。今日じゃなく8月に承認を得るような動きというのはできないのだろうか。

(事務局：金井係長)

ひざおり号・ねぎし号全体の方向性としては1年間延長するということで、それについては8月に承認いただきたいと考えていた。ねぎし号については、先ほど説明したとおり、ひざおり号と比べても利用が0.80人/便と大変厳しい状況である。8月の承認となると、12月から新しいルートでとなる。それまでの間現行のルートのまま運行しても、なかなか需要喚起が難しい部分があるため、トライ&エラーという意味合いでまず新しいルートを試していければと考えてはいた。ただ御指摘のとおり、地元の方とは協議は重ねてきたが、皆様にお示しするタイミングや、説明の部分で不十分なところもあるかと思うので、御指摘を踏まえ今一度整理をさせていただきたい。

(黒川委員)

今の話だと、8月に確認をとって、12月の実証実験継続の時から路線変更をということだけど、ここで認めるよう話をしていたのは12月からではなく、すぐ変更するつもりだったということか。

(久保田会長)

いかがだろうか。

(事務局：金井係長)

2年目に向けて期間延長をしたいというのは大枠としてまず考えている。その中で、ねぎし号については、現状の厳しい状況を踏まえ、2年目に突入する前に、需要喚起のテコ入れのために、ここで承認を得て8月からこの新しいルートで試したいという思いがあった。

(黒川委員)

この協議会は何なのか。提案して、議論してもらって、持ち帰って修正して出すというのがないと、「公共交通をみんなで維持しよう」というスキーム自体が成り立たない。市が勝手にやっているということであればあまり意味がないだろう。

それでは、恩恵でバス路線を通してあげる、という話でしかなくなってしまい、みんなで運行に責任持つ、乗る、そして考えるということをやりながら運営していくという前提が崩れてしまう。1発で出してきた、それで承認をとということに関して、問題だという認識はないのか。

(久保田会長)

では、改めて整理してお願いします。

(事務局：村沢審議監)

私どもも、あまりに利用者が少なかったため、少しでも多く乗っていただけるようにという思いで、地域の方と話し合いを進めてきた。しかし、御提案があった西友の表に停められないかということなど、ガイドラインの基本方針はこうなっているが、こういう見直しではどうかという形で、本日いただいた意見を一度地域の方に持ち帰って、地元の方々や運行事業者さんと協議し、改めて御提案させていただきたいと思う。

(久保田会長)

それでは8月の次回協議会で、この件について再度御検討いただく。同じものが出てくるか、違うものが出てくるかは分からないが、御提案いただいたものを皆様に御検討いただき、承認いただければ、12月から変更後の内容がスタートできそうということで、その進め方でよろしいか。では、この件についてはそのようにさせていただきたいと思うので、よろしくお願いします。

次の議題(3)が運賃部会についてということだが、これについてはどうか。

◎ 議題(3) 運賃部会(ねぎし号)について

(事務局：金井係長)

議題(3)の運賃部会については、先ほどの公共交通空白地区での運行内容の変更が前提となっている。改めて整理して8月に再度提案をとということであるので、運賃部会についても8月に改めて御協議いただければと思う。

(久保田会長)

承知した。それでは、この議題（３）は本日は協議しないこととする。
次の議題（４）市内循環バス「内間木線」についての説明をお願いします。

◎ 議題（４） 市内循環バス「内間木線」について

(野口委員)

昭和交通の野口である。内間木線の輸送実績の報告について、令和６年度、２０２４年度の輸送実績の報告を行いたい。２ページは１か月ごとの輸送実績をまとめてある。総輸送人員が１万９、６７０人、平均で月１、６３４人である。１日当たりの輸送実績は平均すると５４.６人。これは便数で割ると１便が３.４名である。ひざおり号、ねぎし号に比べれば３倍ぐらいであるが、もう少し乗っていただけののかなとは感じながら、１年間様子を見ていた。下のグラフは、実績をグラフ化したものである。波は、１２、１、２と下がっているのだが、１０月、１１月辺りはまずまずの実績ではなかったかなと思っている。決済手段としては、現金以外の決済手段が飛躍的に伸びており、現在８割を超えている。これが９割を超えるとキャッシュレスの実証実験のテーブルに乗るぐらい、かなりキャッシュレスが進んでいる路線ではないかなと思う。

４ページは、曜日別の平均旅客数である。月曜日から日曜日まで並べてある。御覧のとおり、日曜日はやはり少なく、週の真ん中、水曜・木曜が多くて、金曜は減るといふ形であるため、通勤、帰宅というところではなく、生活の足として使われている方が多いのかなというところが見て取れる。

続いてその下の段が、停留所別の乗降実績１年分である。緑色の部分が新設の停留所、上内間木地区の公共交通空白地区のバス停である。屋敷通りというバス停があるのだが、こちらがかなりの人数乗られている。地区の中では住宅が多い場所であり、それ以外は企業が多いというところで、多くの方に御利用いただいている。

最後に、もう１枚めくっていただいて、現在、令和７年度、２０２５年度の運行がスタートしている。前回の協議会で説明したとおり、乗客数が増えてきている中で、乗り残し対策というのを実行したく、説明したいと思う。方法としては、満車で乗れなかった場合、下の段のチケットを乗務員がお客さまに渡し、乗務員が営業所にタクシーを要請する。その後、営業所がタクシーの配車を行い、到着したタクシーに乗車し、チケットを渡すと共に、通常の運賃と同額を払っていただく。ルートはあくまでもバスの運行ルートを通して目的地までお運びする形となる。４月１日から実行したかったのだが少し遅れて、６月１日以降からスタートすることになる。４月度は乗り残しが２回、５月度が４回起きている。そういったところで、昭和交通のタクシーだけではちょっと手配しきれないというところで、他社、具体的に言うと志木合同タクシーにも依頼を掛けて、共同で代替タクシーを配車する。実際にこれから実数をカウントしていくので次回の地域公共交通協議会では御報告できるかと思う。

(久保田会長)

ただいまの説明に対して御質問等あったらお願いします。

(伊藤委員)

まず始めに、この度バス停を氷川神社のほうに移していただいて、地元含めて非常に好評である。何が好評かという、地元以外の人に乗っていただけている。理由は不明だが、ハイキングの恰好の方も乗っており、すごくよかったなと思っている。それに伴って、地元以外の人に乗っていただける、不特定多数の人が乗ることなので、車両の側面の扉辺りに運賃の支払い方法、現金やカード、Suicaなど分かるものを明示していただければと思うのだが、いかがだろうか。

(野口委員)

早急にステッカーを用意するのでお待ちいただきたい。

(伊藤委員)

また、これは事務局になのだが、乗り残し、乗り控えの数が分かればグラフ化等していただけるといいかなと思う。地元でも協議を始めようと思うので、その辺り、参考資料に出していただければと思う。

(事務局：金井係長)

いただいた意見はこちらでも早急に検討を進めていきたいと思う。

(伊藤委員)

代替タクシーについてだが、何月からスタートするのか。

(野口委員)

6月からである。

(伊藤委員)

これについて、いくつか御質問させていただきたい。まず、「タクシーが手配できない」ということはあり得るのか。それから、満員でなくても、あえて乗り換えをしてタクシーに乗りたいという人がいたら、いったいどうするのか。それから、そのタクシーが市内循環バスよりも先に目的地に着いてしまうということはあるのか。この3つを答えてほしい。

(野口委員)

代替タクシーは満車になっていることが大前提である。9名乗られていて、その上で乗れないという方がいらっしゃった場合にチケットを配布する。「いや、乗りません」という方は対応が難しい。また、タクシーが先に目的地に到着するということは、同じルートを走るのではおそくないと思う。また、営業所に一度配車の依頼をかけて現地に向かうという手間があり、少なくとも10分以上は待つことになるので、追いついたとしても後ろにいるということになるかと思う。

タクシーがない問題は実は非常に深刻であり、お恥ずかしい話であるが、昭和交通の車両は今、実働率が60%か、多くても65%で、残りの分は車が走っていないという状況で、かなり厳しいところである。無線の画面は私のパソコンでも見られるようになっているのだが、空車がないところがかかなりある。そのため、志木合同タ

クシーはかなり広範囲で配車されているので、そちらも使いながら何とか配車ができるようシミュレーションをしているところである。

始めていきなり、お客様が待ちぼうけになってしまうところを一番危惧しており、そういったことが起きないようにエリアを決めて配車をかけようと、今協定を結んでいるところである。おそらく、2社でやれば何とかなるのではないかと考えており、それが6月1日からというところである。

(久保田会長)

その他はどうか。

(事務局：金井係長)

内間木線に関しては、市から補足させていただきたいことがある。皆様、御承知のとおり、内間木線については車両をダウンサイジングして、新しいルートで令和6年度から道路運送法第21条の実証運行という形で運行をスタートした。令和7年度に入り、ルートの一部見直し、乗り残しへの対策というところを踏まえて、実証運行を延長して今2年目に入った形となっている。こちらについては4月1日からの運行が基準となっている。今後、そういったルートの見直しであるとか、乗り残し対応をしっかり整理した上で、令和8年4月からは他の路線バスと同じように、第4条の本格運行への移行というのを想定している。全体のスケジュールとしては、まずは地元の方と新しいルートの感想や、見直しの部分についての御意見をいただきながら、必要に応じてルート変更、見直したものを8月の協議会で提案させていただき、また協議会での議論をいただいた後、さらに次の11月の協議会の方で最終的なものを提出し、承諾いただいた後に、第4条の申請を行って、4月から第4条での運行に移行したいと考えている。補足説明は以上である。

(久保田会長)

今後のスケジュールについても紹介いただいた。また8月にこれについて議論いただくのでよろしく願います。

続いて(5)地域公共交通計画の進捗管理について説明をお願いします。

◎ 議題(5) 地域公共交通計画の進捗管理について

(事務局：須藤主任)

それでは、「地域公共交通計画の進捗管理について」説明させていただく。資料5をお手元に御用意いただきたい。

まず、こちらの表の見方についてであるが、一番左の列に、目標として、地域公共交通計画で定めている2つの計画目標が書いてある。その隣の列は、2つの目標に向けた施策の方向性となっている。また、施策の列の方には、それぞれの方向性に関連する具体的な施策の内容を記載している。表の右側の黄色で塗られた枠の部分が、これまでに実施した内容や、今後実施を予定する内容となっている。

それでは、昨年度の協議会での御報告以降に進捗のあったものから確認をしてまいりたいと思う。まず、施策①-1、先行検討地区への新たな公共交通の導入については、先行検討地区のうち、根岸台7丁目地区、膝折町4丁目地区について、令和6年

12月から1年間の予定でワゴン車両による定時定路線型の実証運行を行っている。今年度も引き続き、運行の継続に向けて協議を行っている状況である。

次に、施策②-4、バスロケーションシステムの導入についてである。こちらについては、令和6年4月から市内循環バスの全路線と、令和6年12月から実施している「わくわくワゴン」、こちらについてもバスロケーションシステムに対応している状況である。このシステムについては、基本的には大きなトラブルなく提供できている状況となっている。

次に施策③-3、バスベイの整備検討については、今年度オープン予定のみやど公園の整備に伴い、宮戸線の宮戸三丁目停留所にバスベイが設置されている状況である。

資料2ページ目を御覧いただきたい。こちらの一番上の施策④-1、朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備。こちらについては、令和7年3月に北口と改札内のエレベーター、また、エレベーター専用の改札が供用開始となっている。残りの南口のエレベーターについては、今年度中の供用開始予定となっている。

次に施策⑧-1、下半分の方である。上屋やベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討、こちらについては、今年度、省スペースベンチを3か所設置予定となっている。

続いて、施策⑧-4、バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討、こちらについて、令和6年度は、朝霞パブリックゴルフ場、カインズ朝霞店、こちらの2か所が新しくバス待ち又はまち愛スポットとして登録いただいている。

一番下の⑧-5、北朝霞駅西口ロータリーの改修の検討、こちらについては、昨年9月の下旬にロータリーの改修に向けた実証実験を実施している。今年度以降はまた改修に向けて調整等を行っていく形となっている。

資料3ページ目を御覧いただきたい。こちら、一番上の施策⑨-1、運転手募集の継続的な周知活動と、施策⑪-1、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展示。これらについては、令和7年3月号の広報あさかにて、バス運転手が不足している状況や市内循環バスの財政的な負担について掲載した。バス運転手募集については、市のホームページに同様の内容を掲載するとともに、各バス会社の募集ページへリンクする形で案内を掲載させていただいた。

施策⑩-3、バスの魅力をPRするイベントの検討、こちらについては、令和6年度11月の防災フェアでバスの車両の展示や、公共交通に関するブースの展示、こちらを実施した。今年度も11月の防災フェアについては参加を予定している。

以上で、昨年度に実施した施策を中心に紹介させていただいた。

今回説明させていただいた施策以外だと、①-2の新たな公共交通導入ルート確保のための道路整備、①-4の地域の交通資源の活用、⑧-2の広告付きバス停の整備の検討、⑧-3のベンチ設置費用の寄付募集の検討、⑨-2の路線バス運転手就職相談、⑫-1のPDCAサイクルの作成、これらについては、用地の取得等の課題があり、現状では未実施となっているので、今後の第2次地域公共交通計画の策定に向けて、改めて検討を行ってまいりたいと思う。

以上で、地域公共交通計画の進捗管理についての説明を終わる。

(久保田会長)

それでは御質問等あるか。

(福川委員)

せっかく資料を見ながらいい説明をしていただいたと思うのだが、資料の字が小さく、みんな見えるかどうか。見えない人が多いと思う。今度からもう少し大きく資料を作っていただきたい。それを要求しておく。見えないから説明を聞く気にもならない。よろしく願います。

(久保田会長)

事務局によろしく願います。

(金子八郎委員)

⑧-1、省スペースベンチの3か所はどこであるか。教えていただきたい。

(事務局：金井係長)

省スペースベンチについては、今年度3か所設置を予定しており、これからバス事業者の意見を伺いながらではあるが、現状では、膝折・溝沼線においては溝沼三丁目のバス停、宮戸線については宮戸二丁目のバス停、根岸台線は、カインズのそばの第九小学校入口、こちらの3か所を想定しているところである。

(福川委員)

今の説明で、溝沼三丁目と宮戸二丁目のバス停の最寄りにはどんなものがあるか。根岸台線はカインズの前、第九小学校入口とおっしゃっていただいているが、それ以外がどんなところかよく分からないので、もう少し詳しく、どの辺りか、近くにどんなものがあるかを教えていただけたらありがたい。

(事務局：金井係長)

溝沼三丁目のところは、塩味醤油醸造が近くにある。比較的マルエツなどに近い、市道10号線を通る中でのバス停になる。また宮戸二丁目は、ビッグ・エーの近くである。

(福川委員)

朝霞たちばな幼稚園のところか。

(事務局：金井係長)

おっしゃるとおり、朝霞たちばな幼稚園の近くのところである。それぞれ、宮戸二丁目も溝沼三丁目も、市で歩道を整備している場所があり、あまり幅員は十分ではないが、そこに対応できるものとして省スペースベンチの設置を検討しているところである。

(久保田会長)

それでは、進捗管理は大体御理解いただいたところで、続いて(6)第2次地域公共交通計画の策定状況について説明をお願いします。

◎ 議題(6) 第2次地域公共交通計画の策定状況について

(事務局：金井係長)

資料6をお手元に御用意いただきたい。

「第2次地域公共交通計画策定について」という資料で、全体で約50ページ程度の資料になるが、少しページ数も多いので、要点を絞った形で、説明の方を進めさせていただければと思っている。

まず1枚めくっていただき、右上のところにページ数があるが、1ページのところは、策定フローとスケジュールとなっている。この右側のところに、地域公共交通協議会という形で、今日の第1回のところが黄色で塗っているところである。今日の協議会については、この左側の策定フローのほうに戻っていただく。この計画の策定は昨年度から2か年の事業で、策定を進めているところであるが、昨年度、フローの1番上の基礎調査というところで市民アンケートや、バスの利用者アンケート、また事業者ヒアリングなどの調査と準備を進めてきたところである。この後、資料のほうで説明をさせていただくが、その中で、前回策定してから約5年近くが経ったことになるが、公共交通を取り巻く社会情勢の変化や、本市における様々な状況の変化、また、先ほども説明があった第1次計画の施策の実施状況、それらを踏まえた上で、この計画では、公共交通が現在抱える課題の検討、また基本方針の検討というところを、各種資料で説明させていただき、この課題の整理の部分と、今後の検討の部分、こちらの方向性のところを皆様に確認いただいて、追加修正等あれば御意見いただきながら、第2回に進めていきたいと思っている。

第2回では、今日の叩きの部分、課題、基本方針を整理した上で、各種施策の具体的な検討や、計画目標というものをお示ししたいと考えている。また、そこでも御意見いただいたのちに、11月頃予定している第3回の協議会の中で素案を確認いただきながら固めていき、市民コメント等で様々な方から意見をいただいたのちに、今年度最後の協議会の中で、計画策定という形で進めていければと考えている。

1枚戻って目次のところを御覧いただければと思うが、今回、先ほどお話しさせていただいた、7番の課題の検討、8番の基本方針の検討を確認いただくに当たり、1番から6番までの部分について、それぞれ要点をまとめながら説明を進めていきたい。

それでは2ページのところから、公共交通を取り巻く社会情勢の変化について説明をさせていただく。

3ページの1番上に「運輸業の2024年問題」とある。現行計画から今回の策定までの間の大きな動きとして、やはりこちらの2024年問題が大きく取り上げられるものと考えている。運転手不足であるとか、改善基準告示への対応というところで、様々な公共交通を取り巻く状況というのが今クローズアップされているところである。本市においても、市内循環バスにおいては、撤退の申し出を複数の会社から受けたり、またこの改善基準告示に対応するために、令和6年4月にダイヤ改正を行うなど、これらの動きに伴い、大きな影響があったところである。

続いて4ページのライフスタイルの変化である。参考として挙げさせていただいているが、テレワークの実施については、やはりコロナ禍で大きく定着した部分であるが、こちらについては、正社員の方は、現在約2割の方がテレワーク等を実施している。右側の表の宅配の部分をお覧いただくと、取り扱い数がこのコロナを踏まえた令

和元年頃から2年度にかけて急増し、ネットショッピングなどの利用がさらに定着しているような状況である。

5ページのカーボンニュートラルの推進について、具体的な取組などが進められており、EVバスやタクシーの導入などを含めた、環境への配慮というところで、公共交通の利用促進などが掲げられている。また、その道路分野の取組についても、多様なモビリティの利用環境向上のための結節点の整備なども位置付けられている。本市についても、多様なモビリティという観点では、シェアサイクルの導入が進み、市民の足として定着をしている状況である。

続いて6ページのDXの進展については、自動運転技術においては、国内においてもレベル3という特定条件下での自動運転のサービス開始などがされている。また、近隣では和光市で、この自動運転における社会実験なども実施されている。また、交通部門においてはデマンド交通の部分である、「チョイソコ」や「m o b i」など、AIシステムを活用したデマンド交通も、色々な自治体などで実証実験がなされているところである。また、タクシーについては、配車アプリなどの導入が進み、そちらで予約してタクシーを利用している方も大きく増えているところである。

次のページからは朝霞市の状況の変化について説明をさせていただく。

まず、8ページの高齢化の進行については、本市においては、現在においても人口増が続いている状況ではあるが、緩やかに高齢化も進んでおり、令和12年には20%を超える見込みである。

9ページの公共交通の利用状況・運行状況の変化については、鉄道・バス共通の部分であるが、コロナ禍の影響を受けて、令和2年度に大きく利用が落ち込み、その後、回復傾向にはあるが、コロナ禍前の水準には戻っていないというのが現状である。

また、右側の表を御覧いただくと、系統ごとのバス路線の増減となっており、第1次計画の策定当時と比べて、路線バスや市内循環バスについても運転手不足や改善基準告示の対応などにより、多くの系統で便数が減少しているところである。

次の10ページを御覧いただくと、本市における乗合交通・福祉輸送に関する公的負担の増加ということで、この10ページでは、高齢者部門や障害者部門、福祉部門で実施している各種サービスを紹介させていただいている。バス・鉄道の共通カードであるとか、移送サービス、燃料補助など、様々なサービスが実施されているところである。

11ページはグラフとなっているが、赤い帯が赤字補填している市内循環バスの補助料、青い帯が福祉移動の支援の実績額となっており、前のページで御説明させていただいた各種サービスの実績額を計上しているものである。こちらを御覧いただくと、平成29年度以降については、市内循環バスの補助料と福祉移動支援の部分で、年間で合計1億5,000万円を越える水準となっており、近隣市を調べてみると、朝霞市の負担水準というのは高い状況となっている。近隣の市内循環バスや同様のサービスを行っている自治体と比較すると、令和5年度の数字でいうと朝霞市が1億5,300万程度であるが、新座市においては1億100万、和光市においては8,600万、富士見市においては5,100万となっている。また、朝霞市においては、令和6年度から公共交通空白地区での実証実験を行っているが、既存の市内循環バスの運行を行った上で、そういった空白の対応を行っているため、今後の負担の増加につながることも予想されるところである。

続いて12ページについては、公共交通空白地区の変化を入れさせていただいている。こちらの左側のところが第1次計画策定時、右側が現況であるが、市内循環バスについては、内間木線のルートの延伸などもあり、また、根岸台7丁目地区、膝折町4丁目地区での取組も含めれば、面積自体は減少しているが、それらの人口の関係を踏まえると、統計での人口カバー率は少し減っているような状況である。

13ページの自動車交通量の変化については割愛させていただく。

14ページのシェアサイクルの利用拡大部分については、令和元年度からの使用が開始、運用いただいているが、年々、利用者数やポートが増えてきている状況である。

15ページの立地適正化計画については、当市で令和4年度に策定を行った。この計画の中では、都市機能誘導区域や居住誘導区域の中で、表の右側にある各種3つのゾーンなどの設定が行われているところである。2次計画に当たっては、これに基づいて、現在のバス路線の本数を調整するというのは現状考えていないが、この立地適正化計画の整理についても頭に入れつつ、計画との整合を可能な範囲で図っていきたい。

16ページの駅周辺の取組については、ウォークブルや官民連携の部分は、この間において大きく進展した部分である。朝霞駅周辺についてはエリアビジョン、また北朝霞駅や朝霞台駅周辺については未来ビジョンなど、民間の皆さんにも参加いただきながら取組が進められているところである。また、ウォークブルの取組の中では、シンボルロードや駅前などにベンチ等の整備も進めているところである。

17ページについては、交通安全対策の部分について、こちらの協議会でも説明させていただいたこともあるが、朝霞駅南口周辺地区については、地元自治会、町内会の皆様からの御協力をいただきながら、昨年度、令和6年度にこの対策の基本構想のとりまとめをこちらの資料のとおり行い、今後も引き続き地元の皆様の御協力をいただきながら、具体的な対策を進めていければと考えている。

18ページの駅のバリアフリーについても、先ほども説明させていただいたが、朝霞台駅においては、本年3月には一部エレベーターが供用開始したところである。北朝霞駅の西口ロータリーについては、人が滞在しやすい広場化というところに向けて、令和5年度はその広場化しての社会実験であるとか、昨年度については広場化した上での交通の流れを踏まえた交通への影響検証などの実験を行ったところである。

続いて、市内循環バスの利用状況の説明をさせていただく。前回のアンケートとの比較も踏まえながら説明を進めさせていただく。

21ページについては、市内循環バスの利用状況である。先ほど全体の分でもあったが、令和2年度に大きく利用が落ち込んだのち、徐々に利用は回復してきているような状況ではあるが、令和元年度の40万を超える水準にはまだ達していないような状況である。

22ページは割愛させていただき、23ページの利用状況のアンケートであるが、こちらは前回のアンケートが青色の部分、今回のアンケート結果というのが赤色で表示されているが、この中を御覧いただくと、利用目的や決済手段などには大きな変化が見られていない状況である。また、利用する理由については、この市内循環バスも運賃改定を行ったこともあるので、利用する理由で「運賃が安いから」を選ぶ方は10ポイント以上減少しているような状況である。

24ページは割愛し、25ページを御覧いただきたい。こちらは利用促進に必要な取組についての設問である。こちら赤色の枠で囲ってある部分であるが、その必要な取組としては、運行情報を広く発信、見やすい市内のバス路線図、ICカードの購入チャージなどの部分であるが、情報発信や分かりやすさの向上ニーズが高まっている状況が見受けられる。

26ページは取組の認知や評価というところであるが、資料の右側を御覧いただくと、1番上が運賃改定の部分で、令和5年7月に150円から180円に改定を行ったが、こちらのアンケート上では94%以上の方が「許容できる」ということで回答いただいている。また、改善基準告示に対応するために令和6年4月にダイヤ改正を行ったが、「便利になった」や「許容できる」、「以前と変わらない」などの意見の方が7割を占めているような状況である。

28ページからは市民アンケートにおけるニーズの変化等を見ていきたい。

30ページを御覧いただくと、外出状況、外出頻度の変化というところで、5年前と比べて全体の外出頻度としては、ほぼ変化はないような状況となっている。コロナ禍から、今はだいぶ落ち着いて、日常が戻ってきた中でのアンケートになっているからか、ほぼ変化はない状態である。

31ページ、買い物・通院での外出の変化というところで、こちらについても大きな変化があったとは言えない状況である。病院の利用頻度においては、1か月に2、3回程度以上の占める割合が低下しているなどの状況も見受けられるところである。

32ページについては、コロナ禍以降の移動の変化で、設問の1番上のところ、通勤や通学の移動では、「減少した」が「増加した」を6ポイント上回り、在宅勤務やオンライン会議などの影響が出ているのではないと思われる。

33ページのコロナ禍以降での移動の変化で、変わったところというのは、1番多いのは「あてはまるものがない」となっており、目立った変化を感じていない人が多い結果である。

34ページのバス停までの行きやすさの設問においては、このアンケート上では80代以上の方が、「やや無理を感じている」と「歩けない」を合わせて3割以上となっている。

36ページの高齢者の運転免許の保有状況や意識について、グラフの赤色で囲っている部分に注目いただくと、赤で囲っている部分では、多くの方が運転に不安を感じるが自動車がないと移動に不便を感じるというお答えをいただいている。特に囲っている、75歳以上の男性や70～74歳の女性でその傾向が大きくなっている状況である。

37ページの路線バスや市内循環バス等に関する意識で、利用促進に必要な取組という設問では、1番多いのは「バスの行き先やダイヤなどの運行情報を広く発信」ということで、前回よりも10ポイント以上大きく増えている。次のページの利用しない理由については、「目的地まで行かない」や「時間が合わない」など、ルートやダイヤに関するところが10%以上増えている。

39ページからは事業者ヒアリングにおける運行環境の変化などの説明である。事業者ヒアリングにおいては、鉄道事業者やバス事業者、また、その他の交通事業者の皆様にも御協力いただいて実施をしているところである。

41ページについては、運転士等の不足状況を見ると、バス事業者やタクシー事業

者について、特に若い20代や30代の世代が少ないというお声をいただいたところである。

休憩・待機所についても、主にバス事業者について、わくわくどーむに専用の休憩室がないことや、北朝霞駅についてはそういった休憩場所がないなどの御意見をいただいております、こちらも課題として捉えているところである。

42ページは道路環境についての状況の、緑色で囲っている部分については危険な箇所、内間木地域については冠水の部分であるとか、新盛橋付近のところでも御意見いただいているところである。他の危険箇所としては、朝霞駅南口の駅前通りのところも御意見があったところである。渋滞の発生場所としては、花の木の交差点辺りや、旧川越街道のところでの御意見がある状況である。

43ページ、第1次計画の実施状況で、施策の部分の説明をさせていただいたが、現在の計画に基づいて各種施策を展開している。実施ができたものや未実施のものがあるが、この中で、未実施の部分に着目すると、施策①-2のところでは、導入ルート確保のための道路整備などが、まだ用地取得などが課題となり、具体的な成果につながっていない状況である。①-4の地域の交通資源の活用では、民間送迎バスなどは未実施であるが、こちらについては空白地区の取組では、バス事業者に代わってタクシー事業者の方に御協力いただくなどの取組がある。現計画の中ではこういった民間送迎バスの活用などについては、既存のバスやタクシーによる提供が困難な場合、活用を検討していくという位置付けもあったため、現状、タクシー事業者、バス事業者に協力いただきながら運行を行っているため、まだ民間送迎バスなどの活用までは至っていないような状況であるということから、未実施とした。45ページの中で黄色で塗っている部分、⑧-2の広告付きバス停の整備や、寄付募集がまだ未実施となっている。広告付きバス停については、上屋などの整備などが必要になってくるかと考えるが、中々広いスペースを市内循環バスが通るルートでは整備ができていない状況であるため、現状未実施となっている。

1番下のPDCAサイクルのところで、現状整理できていない部分があるため、先ほどの議題でも説明があったが、今行っているこの交通計画の策定の中でまた改めて、各種施策の整理、分析をした上で、次の計画にどのようにつなげていくかということ、次回以降でまた具体的に示していければと考えている。

ここから、課題の検討のほうに入らせていただく。

47ページの課題の更新に当たり踏まえるべき視点で、これまで説明させていただいた、1の公共交通を取り巻く社会情勢の変化から、6の第1次計画の施策の実施状況までを整理した表である。こちらの視点から引っ張り、例えば、1の公共交通を取り巻く社会情勢の変化では、運転手不足や環境負荷の部分の視点はそれぞれ注視しているところである。さらに、課題の方へ落とし込んだものが48ページのところである。現状を踏まえた形で、あぶり出された視点を挙げさせていただいている。右側にある課題の①~④が、現状の1次計画で掲げている課題である。今日の資料で、視点から引っ張っている部分は、1次計画で捉えている課題では賄いきれない部分、この間の社会状況や朝霞市の状況の変化を踏まえて、今後、追加して取り組む必要があるという課題を紐づけてピックアップしたところである。追加したところが⑤の運転手不足への対応。⑥では、まちの将来像の実現に向けた駅周辺を取組、こちらについては先ほど説明させていただいた、官民連携における駅周辺や、東武鉄道との連携によ

るバリアフリー化など、駅周辺において様々な動きを行っているため、改めて追加で挙げさせていただいた。高齢者等の移動の支援の実施というところでは、交通部門や福祉部門がそれぞれ、様々なサービスを展開しているところは説明させていただいたが、それらの中でも狭間となっている方々への支援も御要望いただいているところであり、効果的な実施をしていく必要があるため、今回、追加項目として挙げさせていただいた。

これらの課題を踏まえた上で次のページの基本方針の検討の部分が最後の50ページである。現在計画策定の中では、交通計画以外でも、市の最上位計画である総合計画や、都市計画マスタープランの策定なども行っている。これらについても、様々な将来像であるとか、まちづくりのテーマというものを掲げているため、整合を図ったうえで整理を行っていきたいと考え、こちらの資料を出させていただいた。

公共交通の課題の1番右のところ、先ほど挙げた各種課題のところが出ていることを踏まえて、持続可能な地域公共交通の確保に向けた取組を進めていく必要がある。社会状況の様々な変化を挙げさせていただいたが、運転手不足への対応ということが非常に大きなテーマであると捉えている。これまで前提としてあった、路線バスの幹線があり、そちらを補助する市内循環バスや空白地区があったが、その幹線の維持自体も、昨今の状況では危ぶまれる状況が出てきている。そういった中で、市としてやはり公共交通を維持確保していくことが大きな、重要なテーマとして捉えている。そういったことを進めていくためには、事業者団体だけではなく、ここに参画する皆様や地域の皆様、いろんな方々で取り組んでいくことが重要であると考えていることから、この基本方針の案としては、「みんなで守る 快適な暮らしを支える 地域公共交通」を挙げさせていただいた。

説明が長くなったが、課題への視点の部分など、基本方針の方向性の部分で助言いただければと考えているため、よろしく願います。

(久保田会長)

資料6について、何か御質問、御意見はあるか。

(伊藤委員)

「持続可能な地域公共交通の確保」というところで、現在、ねぎし号、ひざおり号は週3回の運行だが、これについて地元から何か意見は出ているか。

(事務局：金井係長)

現在、社会実証実験をしているねぎし号、ひざおり号であるが、3日という部分については、持続可能な観点で、経費の縮小ということで3日としているが、概ね御理解いただけているものと捉えている。

(伊藤委員)

特に意見は出していないのか。

(事務局：金井係長)

反対意見は特にいただけていない。

(伊藤委員)

膝折の方から「週3回しかこない」という声も聞いたため、質問した。

(久保田会長)

他はどうか。

(黒川委員)

次期計画であるが、大前提として運転手不足というのが、バスだけではなくタクシーもあると思うため、もう風呂敷は広げられないことが前提になると思う。朝霞市民が公共交通を使う方向に努力しているかどうかが問われることになると思う。そういう中でいくつか気になる点があり、一つは、このアンケートの結果からは、通勤利用は確かに減っているが、通勤以外のお出かけに関する公共交通のニーズは、あまり変わってないという認識でいいのかをまず伺います。

また、カーボンニュートラルだが、これは以前、市内循環バスの計画を立てた時に、先代のわくわく号がそうだったと思うが、バスそのもののカーボンニュートラルを要求したために、天然ガス車を入れて、結果としては燃料の補給やメンテナンスなど、全くスムーズにいかず、よく故障は起きるし、ということがあったことで、カーボンニュートラル推進は交通事業者はやらなければいけないが、交通業者に強く求めるべきものなのか、それとも、マイカーから公共交通にシフトして、できるだけ公共交通を使ってもらえるような絵にしていけるのか、そこが大事じゃないかと思う。やはり、個人が使うCO₂の排出量でいうとマイカーが一番大きいため、「マイカーをできるだけ公共交通に寄せていく」ということでのカーボンニュートラルを目標に立てた上で交通事業者のカーボンニュートラルを支援していくような考え方にしていけないと、交通事業者だけ通常とは異なる車両を買わされて実施するというは大変だと考えるが、いかがだろうか。

先ほどの週3回を週6～7回というのは、おそらく市民が我慢してそれに合わせて乗るしかないという結論になると思うが、「何も意見がなかった」というのは違うのではないか。この間も、地域公共交通協議会でも利用者から意見ということで出ていた。そのため、あったものをないというのはよくないのではないか。そこは「意見があった」ということをもう一回確認してほしい。

これは枝葉の話だが、バスを使うことに関して、インフォメーション、案内に関しての課題がすごく多いと感じた。このような仕組みがあるということは皆さん知っているが、使った数が少なく、使った数が少ないからこそ、「バスがどのような仕組みで動いているかわからないため使わなかった」との回答が多い。この辺りの目詰まりをどうするかについて、どのように考えるかをお伺いする。

(事務局：金井係長)

先に、カーボンニュートラルの方からお答えをさせていただく。カーボンニュートラルの推進については、おっしゃるとおりの事実があるため、いかにマイカーから公共交通へつなげていくかを、この計画の中で進めていきたいと考えている。交通事業者の車両についても御意見があったが、まずは公共交通を利用させていただくことをや

っていく上で、車両の更新では電気や水素にしても様々な課題等もあることは理解しているため、事業者の意見を聞きながら、安全な運行とそういった環境への貢献について整理した上で考えていきたい。一方で市内循環バスも車両の更新をしてから年数が経ってきているため、整理した上で、今後に向けて進めていきたいと考えている。

先ほどの週3回の運行の部分については、言葉足らずの部分があったため、申し訳なかった。多いほうがありがたいという御意見も確かにある中で、病院の利用に関して、週3日の中で1日は使えるが、もう1日使えればよいというような御意見もあった。その中で、利便性の部分と、持続可能な部分の中身について説明をしていきながら、御理解を得ていければと考えている。

バスのインフォメーションの部分について、アンケートを拝見すると、かなりニーズが高まってきているところではある。バスロケーションシステムについては「知らなかった」といった御意見も多かったため、市が取り組んでいることを、しっかり把握していただくことを前提として、情報発信を強化しながら、皆様に公共交通を利用していただくことにつなげていければと考えている。

(黒川委員)

最初の質問の確認をさせていただきたいが、通勤通学は減っているが、買い物客のニーズは減ってないのか。

(事務局：村沢審議監)

減っていないと認識している。

(久保田会長)

その他はどうか。

(金子八郎委員)

24ページの予定どおりにバスがくるかどうかという点である。目的地まで時刻表どおりに着くかどうかでは、「概ね予定時刻に着く」が、10ポイント以上低下している。朝霞市のシェアサイクルは面積当たりのポート数が今でも日本一だと思う。利用されるのは特に通勤時間帯。幹線道路が一番広くてメインで、様々な場所からシェアサイクルが幹線道路にくるわけである。すると、バスの通路に入ってくるわけである。そのため、時間帯によっては自転車の台数が相当増えているはずであるため、道の狭い朝霞市ではバスの運転手に影響があるのではないかと考えるが、その辺りはどう考えているか。

(久保田会長)

市で全体像をどのように認識しているか。

(事務局：金井係長)

24ページのところで、市のアンケート結果では、定時性の部分で低下している部分もある。詳細な分析はまだできていないが、御指摘のあったシェアサイクルの利用が大きく伸びているということも事実であるため、それに伴って、交通安全の部分にもなってくるが、自転車が増えたことによって、事故やバスの遅延等につながらない

よう、市でも、路面表示など様々な安全対策は行っているが、どちらも両立できるように整理の方はしていきたいと考えている。

(久保田会長)

因果関係は分からない。本当にシェアサイクルが増えたからバスが遅れているというのが実証できているわけではないため、コメントをお願いするのも申し訳ないと考えている。こちらの件は分析等で分かった場合はでお願いする。

計画については他はよろしいか。次回以降、議論を継続していただくため、もし本日のごことで何か気づかれたら、事務局にも追加でお伝えいただくようお願いする。

次に進ませていただく。議題（7）福祉部会の設置について説明をお願いする。

◎ 議題（7）福祉部会の設置について

(事務局：金井係長)

先ほどの議題の地域公共交通計画については、今後も適宜修正等を加えながら策定を進めていくため、本日は少し足早になったが、気づいた点等あれば事務局まで気軽に御連絡いただきたい。

福祉部会の設置について、本日追加で配布した資料を御覧いただきたい。先ほどの地域公共交通計画の中でも、移動支援を課題として挙げさせていただいた。目的として、そのような方への支援として、現在も都市建設部と福祉部でそれぞれ取り組んでいるが、この連携を具体的に進めていき、この第2次地域公共交通計画の施策として位置付けを進めていくために、この部会を設置したいと考えている。

地域公共交通協議会の条例第8条の中で「部会の設置」という記述があるため、そちらの枠組みを活かして、部会の設置を進めたいと考える。部会の構成員についてはこちらに記載のとおりとなっており、条例の中で部会の委員は、こちらの協議会の委員をもって充てるとあるため、福祉部、社会福祉協議会、シニアクラブの方を挙げさせていただいた。事務局としては、都市建設部まちづくり推進課が入っていきたいと考えている。一番下の部分で、部会の運営に必要な事項や、構成員以外の方に出席を求める場合などは、朝霞市地域公共交通協議会部会の設置要綱で、部会は必要があると認めるときは関係者の出席や説明・資料を求めることができるため、こちらに基づき、部会で決定の上進めたいと考える。現状で参画を想定している方としては、福祉部の方でもワーキンググループを立ち上げて取り組んでいるため、そちらの方や福祉事業者、また交通事業者なども入っていただきながら、具体的な検討というのを速やかに進めていきたいと考えている。

(久保田会長)

この協議会に新たに福祉部会というものを設置するという御提案である。何か御質問、御意見はあるか。

(黒川委員)

設置自体はよいと思うが、委員構成が、シニアクラブ以外は、市内同然のような状況だと思う。今まで出ている議論は、固定観念に基づいたようなものも多いため、そうではなく、ある程度専門性や他市の事例を知っているなど、そのようなことが見渡

せる方、あるいは実際に運行する交通事業者を入れていかないと、お金を配って終わりというような提案にならないか心配している。その辺はどのように考えているか。

(事務局：金井係長)

いただいた意見の中では、交通事業者の方は協議会に委員で参画しているため、もちろんこの部会の構成委員として選任可能である。また、専門性を持った方というのも非常に重要な視点だと思うため、具体的にどのような方に入っていただくかについてはこれから検討にはなるが、様々な方の見識や経験をいただきながら、よりよい提案、施策の方につなげていければと考えている。

(久保田会長)

それでは、適宜追加で参加をお願いする方もいる可能性があるということで、皆様をお願いします。

他にあるか。それでは、福祉部会を設置することに御異議はないだろうか。

(委員一同)

異議なし。

(久保田会長)

それでは、承認いただいたものとする。

それでは、ここからは報告事項である。まず、交通事業者からの報告事項の説明をお願いします。

◎ 報告（１）交通事業者からの報告事項について

(松本委員)

国際興業の松本である。弊社では、令和7年4月1日に埼玉県内で運賃改定を実施させていただいた。資料7として2つの資料をつけているが、1枚目が、認可を受けた際のプレスリリースで、2枚目以降が認可申請をした際のプレスリリースである。理由や今後の経営改善については2枚目以降に詳細を述べているため、個別の説明は控えさせていただいたが、内容としては、初乗り運賃200円を220円とし、概ね全線で20円の値上げをさせていただいた。以前から乗務員不足の話はさせていただいているが、朝霞市内の路線に関しては、当社の営業所がないため、川向こうからバスを送り込んでいる状況である。このような回送距離の長さを、他路線から車を回すなどして、効率のよい運行に努めているが、今後も続くであろう乗務員不足もあり厳しい状況である。そういった中で、運賃改定により待遇を改善することで、新規の応募者を増やし、今勤めている社員の離職防止を図る、この両面で、持続可能な交通を続けてまいるので、何卒、御理解のほどをよろしく願います。

(久保田会長)

続いて、埼玉県からの報告事項について説明をお願いします。

◎ 報告（２）埼玉県からの報告事項について

(古川委員)

埼玉県交通政策課の古川である。資料8を御覧いただきたい。埼玉県で行っている事業を紹介させていただく。本日の会議でも問題となっていた、運転手の不足に対する事業として、今年度から新たに開始したものである。「公共交通運転手不足対策促進事業」という事業となっており、左側を御覧いただくと、現状と課題ということで、交通事業者の運転手不足が深刻な状況にあるということと、バスやタクシーの運転手については女性の進出が遅れているという課題があった。こういった課題の解決策として、3番にあるとおり、女性にとって魅力的な職場環境の整備を進めることで、公共交通分野での女性の進出を促進させ、公共交通の運転手不足の対策につなげていきたいと考えている。

資料の右側が具体的な内容となっている。支援対象の事業としては、乗合バス・タクシー事業者による女性専用のトイレ・更衣室・休憩室等の新設又は改修である。これに対して、補助率は対象経費の1/2、上限額は1社当たり200万円を補助する仕組みである。この補助については、①から③の条件を設けている。

まず①として、公共交通というものは、住民に一番身近な市町村でも主体的に考えていただく必要があると考えており、単に事業者で施設を整備するだけでなく、市町村の協力を受けて、新たな設備を活用した採用活動を実施していただくことが条件の一つである。

②としては採用計画の提出ということで、こういった施設を活用して今後どういった女性運転手の採用を行っていくのかについて提出いただくようお願いしている。

最後に③であるが、県の研修会等への協力ということで、こういった施設を整備した結果、どのような採用の成果が上がったのかを、事業者の方から研修会等で披露していただくという事を想定している。この研修会は、各市町村の交通担当者の方や、県内のバス・タクシー事業者の方に御参加いただく研修会である。

以上が、今年度埼玉県で開始した事業である。この事業を通して、バス・タクシー運転手の職場・労働環境を改善して、運転手不足の対策の一助になればと考えている。以上が、県の取組の紹介である。

(久保田会長)

では、積極的に御活用いただきたいと思う。

続いて、その他へ移る。まずは(1)あさかりードタウンデマンド乗合サービスについての説明をお願いします。

◎ その他(1) あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて

(積水化学工業・井上氏)

積水化学工業の井上である。あさかデマンド乗合サービスの運行状況について、共有させていただく。表紙は前回同様の実施の背景であるため、次のページから見ていただきたい。当社では、あさかりードタウンと和光市駅までの間でデマンド便という形で運行させていただいており、2の上部が運行内容の表である。2024年の8月から運行形態を変えた今の状況になっており、定期便とデマンド便で時間を分けて運

行している状況である。乗降場所も2024年8月から少し変更し、表に記載の乗降場所での運行している。

3の実績報告について、登録者の状況としては、現在約500名程度がデマンドのサービスに登録いただいております。左下の推移を見ていただくと、2024年の1月から7月は半年で5名となかなか増えなかったのだが、8月に乗降場所を追加し、利用者もリードタウンの中だけではなく周辺地域の方も含めて利用可能とし、制限をなくしたことで、少し登録者が増えたのを見てとれる。

次のページでは、棒グラフで乗降回数の推移を示している。前回から更新となっている、一番左の列は無料期間となっており、無償でやっていて非常に多かったが、その後は大体月300～400回程度で推移している。10月にカインズと商業連携施策をした最初の月は少し増えたが、その後は一定のところで推移しているというのが乗降回数の状況となっている。

3ページ目下部で、どこで乗り降りが多かったかを見ていくと、やはり通勤の需要が非常に多く、朝の時間が多いというのが分かる。基本的にはリードタウンと和光市駅が利用の中心となっている。表の下の、降車場所については、8月から乗降場所を少し増やしたので、降りる方が月に10名程度ではあるが増えている。

次のページの利用者の方の内訳について、デマンドサービス自体は結構前からやっております。全期間と運行を変えてからの推移を見ており、2024年10月から2025年2月では、30～40代の方中心に乗っていただいている。下段の性別を見ると、左の全期間から2024年8月のところで日中の運行を増やしたことが影響していると思うが、女性の利用が増えており、日常生活での利用が増えたことが分かる。

また、今回はデマンドサービスについてアンケート調査を実施したので、結果を一部紹介する。アンケートの対象はリードタウン住人の方と、根岸台7丁目の方、こちらは自治会の方に回覧で御協力いただいた。アンケートの回答数は150件ほどで、しっかりと回答いただけている。下部のアンケートに回答いただいた方の利用状況を見ても、月1回以上利用されている方が回答の中の6割を占めているので、乗っていただいている方の回答になっていると思われる。

次のページで、利用の目的としては、あさかりードタウンでは通勤が非常に多いが、根岸台の方に関しては通常の買い物や通勤という形で、日々の足に利用いただけているということが分かった。その下の利用の満足度については、概ね、満足度が高い回答をいただけているが、時間帯に関しては、やはり改善基準告示の兼ね合い等で時間を当初のところから絞っていることや、週4日という都合もあって、そこについては課題が残っていると考えている。特に高評価なのは、このデマンドシステムはWeb予約ができるというところであるが、根岸台の方も含めて高評価となっており、このシステムを使って満足いただいているかなというところが、アンケートから見て取れる。

最後のページについては、利用していただけていない方について、その理由をヒアリングした形である。「今後も利用するつもりはない」という方は全体の16%で多くはないため、どうやったら利用いただけるかというところを見ると、「登録・予約が簡単にできれば」という回答が多く、結構長い期間実施しているが、まだその部分が課題になっているということがアンケートから分かった。システムで運用しているため、その方法部分の周知に関する工夫をすることで、利用数を増やせるよう対策

を検討していきたいと考えている。

(久保田会長)

何か質問などはあるか。よろしいか。

では、次に(2)市内循環バス等の利用状況についての説明をお願いする。

◎ その他(2) 市内循環バス等の利用状況について

(事務局：館山主任)

市内循環バス等の利用状況について説明する。資料9をお手元に御準備いただきたい。

まず初めに、左側に表している表がシェアサイクルと市内循環バスの各月のデータで、右側に表しているのは、それをグラフ化したものになっている。

まず、シェアサイクルについては、令和6年10月から令和7年3月までの6か月間と令和5年10月から令和6年3月までの6か月間を比較すると、利用者数は116.2%に増加している。

続いて、市内循環バスについては、令和6年10月から令和7年3月までの6か月間と令和5年10月から令和6年3月までの6か月間の利用者数の合計を比較すると、前年比98.2%と約2ポイントの減少となっている。ダイヤ改正後の令和6年4月から9月までの前年比95.6%と比べると、減少幅は小さくなっており、ダイヤ改正等が皆様に浸透し、利用が回復してきていると捉えることができるのではないかと考えている。

以上で、資料9「市内循環バスの利用状況について」の説明を終わる。

(久保田会長)

何か質問などあるか。よろしいか。これも定期的にチェックしていただきたいと思う。では、「その他」は以上であるが、他に何かはあるか。

(事務局：萩原主事)

事務局より、次回の協議会について御案内申し上げます。次回の協議会は、8月頃の開催を予定している。開催が近づいたら通知をお送りするので、御参加いただくよう、よろしく願います。

(事務局：須藤主任)

追加の説明になるが、現在の協議会委員の皆様の任期が令和7年6月末までとなっている。6月上旬に委員の更新について御案内の通知をお送りするので、御確認いただいて、御返答等願うことができればと思う。以上である。

(久保田会長)

よろしく願います。委員の皆様から何かあるか。

(金子八郎委員)

その他（２）のあさかりードタウンに関して、日本経済新聞の３月７日の記事なのだが、朝霞のスマートタウンということで、非常に高評価されている記事が載っていた。「買い物しやすい」という声が８２％など、住環境研究所の調査結果が載っており、高評価されている記事であったためお知らせする。以上である。

(久保田会長)

その他はあるか。今日は非常に長時間となったが、熱心な議論をいただいた。では、進行を事務局にお返りする。

(事務局：持田主幹)

以上で令和７年度第１回朝霞市地域公共交通協議会を終了させていただく。

以 上