

様式第3号（第13条関係）

会 議 録

会議の名称	令和7年度第2回朝霞市地域公共交通協議会	
開催日時	令和7年8月21日(木) 14時00分から16時10分まで	
開催場所	朝霞市産業文化センター 研修室兼集会室	
出席者の職・氏名	・出席委員（26名） 久保田会長、松尾副会長、福川委員、黒川委員、川幡委員、秦野委員、松本委員、野口委員、小松委員、稲生委員、松戸委員、浪江委員、強矢委員、須崎委員、伊藤委員、庄司委員、金子（睦男）委員、星野委員、小寺委員、金子（八郎）委員、大塚委員、高野委員、須藤委員、大瀧委員、並木委員、深澤委員 順不同 ・参考人（6名） 積水化学工業(株) 井上氏、東武鉄道(株) 鈴木氏、関東運輸局埼玉支局 福地氏、埼玉県企画財政部交通政策課 近藤氏、朝霞警察署交通課 山口氏、朝霞市市長公室 齋藤氏 ・事務局（9名） 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兼課長補佐、金井交通政策係長、堀内主査、須藤主任、舘山主任、萩原主事 (株)国際開発コンサルタンツ 日向野氏、天野氏	
欠席者の職・氏名	・欠席委員（9名） 小瀧委員、山科委員、関根委員、高木委員、古川委員、六平委員、渡辺委員、大橋委員、櫻井委員	
議題	議題 （1）西武バス(株)路線バス「朝24系統」について （2）国際興業(株)路線バス「朝11系統」、「朝13系統」について （3）公共交通空白地区における取組状況について （4）運賃部会の設置について （5）市内循環バス「内間木線」について （6）福祉部会での検討状況について （7）第2次地域公共交通計画の策定状況について 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 （2）市内循環バス等の利用状況について	
	・令和7年度第2回朝霞市地域公共交通協議会 次第 資料1 西武バス(株)路線バス「朝24系統」について 資料2 国際興業(株)路線バス「朝11系統」、「朝13系統」について 資料3 公共交通空白地区における取組状況について 資料4 運賃部会委員名簿 資料5 市内循環バス「内間木線」について 資料6 福祉部会での検討状況について 資料7 第2次地域公共交通計画策定について 資料8 市内循環バス及びシェアサイクル利用状況 資料9 附属機関の委員名簿（令和7年5月27日現在） 当日配付資料 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	
作成方針	☐ 電磁的記録から文書に書き起こした全文記録	
	☒ 電磁的記録から文書に書き起こした要点記録	
	☐ 要点記録	
	☐ 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	☒ 会議録の確認後消去 ☐ 会議録の確認後 ヶ月
	会議録の確認方法 出席者による確認	
傍聴者の数	傍聴者 3人	

◎ 開会

（事務局：持田主幹）

ただ今から、令和7年度第2回朝霞市地域公共交通協議会を開催する。

はじめに、委員の任期満了に伴い会長が不在の状態である。傍聴者が3名いるが、入室について皆様にお諮りする。傍聴人を入室させてよいのか。

（委員一同）

異議なし。

（事務局：持田主幹）

それでは、入室していただく。今後も傍聴者がみえたら、随時入室していただく。

皆様におかれては、御多用のところ御出席いただき感謝申し上げます。本日は26名の委員の皆様は御出席いただいている。なお、小瀧委員、関根委員、渡辺委員、大橋委員については、所用により欠席との連絡を受けている。また、山科委員、高木委員、古川委員、六平委員、櫻井委員については、所用により欠席であるため、代理としてそれぞれ、鈴木様、福地様、近藤様、山口様、齋藤様に御参加いただいている。委員名簿については資料9として御用意しているため御確認いただきたい。

次に、会議に先立ち協議会条例第7条第2項に規定する会議の成立要件を満たしていることを御報告する。なお、本会議の議事録を作成する都合上、撮影や録音を行うことをあらかじめ御了承いただきたい。

それでは、協議会の開会に当たり、都市建設部審議官である村沢から御挨拶申し上げます。

（事務局：村沢審議監）

朝霞市都市建設部審議官の村沢である。本日は御多用の中、令和7年度第2回朝霞市地域公共交通協議会に御出席いただき感謝申し上げます。また、平素より本市の公共交通行政に御理解と御協力を賜り重ねて御礼を申し上げます。

本日の協議会は議題が7件ある。市内の西武バス(株)、国際興業(株)の路線バス運行に関する申出や、公共交通空白地区におけるねぎし号・ひざおり号の運行、市内循環バス内間木線の運行。福祉部会での検討状況。第2次地域公共交通計画の策定状況などについて御説明させていただく。協議事項が多くなっているが、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に御協力をお願い申し上げます。開会の挨拶とする。本日はどうぞよろしくお願いする。

（事務局：持田主幹）

それでは、会議の進行に当たり、現在、委員の任期満了に伴い、会長及び副会長が不在となっているため、新たに決まるまでの間、村沢審議官に会議の進行をお願いする。

（事務局：村沢審議監）

先ほど事務局より御説明があったとおり、会長、副会長が不在の間、会議の進行をさせていただくのでよろしくお願いします。

皆様の任期については、本年6月30日をもって、2年間の任期が満了したことから、引き続き皆様に委員を務めていただきたく、就任の依頼文を送付し、御了承いただいたところである。皆様には、本年7月から新たに2年間、委員を務めていただければと思うので、どうぞよろしくお願いします。なお、委嘱状等については、あらかじめ皆様の机上に配付させていただいたため、御確認いただきたい。

市民、行政、交通事業者と一体となった、持続可能な地域公共交通の実現に向けて、委員の皆様方におかれては、引き続きお力添えを賜るようお願い申し上げます。

それでは早速であるが、会長、副会長については、条例に基づき、委員の互選によってこれを定めることとされている。自薦他薦は問わないので、どなたか御意見のある方はいないか。

(松尾副会長)

今まで会長を務めていただいた、久保田委員に引き続きお引き受けいただきたいと思うが、いかがか。

(事務局：村沢審議監)

ただ今、久保田委員を推薦するとの御発言があったが、皆様はいかがか。

(委員一同)

異議なし。

(黒川委員)

異論はないのだが、せっかくの学識経験者なので、会長だからと遠慮することなく、忌憚ない意見を言ってもらえたらありがたい。会長なので、どうしても進行が中心となって、あまり御意見をいただけなくなるのは大変もったいない。

(事務局：村沢審議監)

異議なしとのことだったが、貴重な御意見をいただいたので、そちらも含めて久保田委員、会長をお引き受けいただけるか。

(久保田会長)

喜んで引き受ける。今の御意見についても、留意していきたいと思っている。

(事務局：村沢審議監)

感謝申し上げます。よろしくお願いします。

続いて、副会長についても自薦他薦は問わないので、どなたか御意見のある方はいるか。

(久保田会長)

私としては、今までも副会長を務めていただいていた、自治会連合会会長の松尾委

員にお願いしたい。

（事務局：村沢審議監）

ただ今、久保田委員から松尾委員を推薦するとの御発言があったが、皆様いかがか。

（委員一同）

異議なし。

（事務局：村沢審議監）

それでは、異議なしとのことであるため、松尾委員、副会長をお引き受け願いたい。

（松尾副会長）

引き受けさせていただきます。

（事務局：村沢審議監）

感謝申し上げます。それでは、会長、副会長については、久保田委員、松尾委員に願います。

早速であるが、これからの議事があるので、久保田委員と松尾委員は、会長、副会長の席へ御移動願う。

それでは、会長、副会長については、これからの議事進行について、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、よろしくお願いします。

（久保田会長）

皆様の御推薦により、引き続き会長を務めさせていただきます。よろしくお願いします。

それでは、さっそく議事を進めていく。最初に、資料の確認をお願いします。

（事務局：持田主幹）

本日の会議資料について確認させていただく。資料は事前に送付させていただいたものを本日使用するが、一部、資料の追加と差し替えがあるので御説明する。

改めて、会議資料一式の確認であるが、事前に送付した「令和7年度第2回朝霞市地域公共交通協議会 次第」。次に、本日配付させていただいた以外の、資料1の「西武バス(株)路線バス『朝24系統』について」から、資料9の「委員名簿」までの9種類である。

また、議題（3）の追加資料として「ねぎし号のルート案とダイヤ」を、その他（1）の追加資料として、「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」の資料を本日、机上にお配りしている。

また、差し替えの資料として、議題（3）の資料3、5枚組のものを配付しているので、資料の差し替えをお願いします。配付資料は以上である。

（久保田会長）

それでは、議題に入る前に、御報告する。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。」という規定に基づき、議題（7）「第2次地域公共交通計画の策定状況について」と、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」の説明において、(株)国際開発コンサルタンツの天野様と、積水化学工業(株)の井上様に資料の説明をお願いする。

今日も多くの議題があるので、一つ一つ、慎重に進めていきたい。

まずは議題（1）「西武バス(株)路線バス『朝24系統』について」を事務局より説明をお願いする。

◎議題（1） 西武バス(株)路線バス「朝24系統」について

（事務局：金井係長）

資料1を手元に御用意いただきたい。西武バスの路線バスの関係については、今年度第1回の協議会において、西武バスより、朝24系統については来年度廃止を予定している旨の文書が出されたと報告した。今回については、その途中経過として現在の状況について説明をさせていただき、今、市が西武バスと検討している取組の方向性について御意見をいただけたらと考えている。資料1の一番上の主旨は今申し上げたとおりだが、朝24系統の令和8年度の廃止予定についての文書が、本年度の4月2日に提出されているところである。

その下の経緯についてだが、その廃止予定の文書の提出を受け、市としては運行継続についての要望を西武バスに出した。その後、西武バスとも協議し意見交換を行ったが、7月28日に改めて西武バスから市へ当初の予定どおり、「令和8年3月をもって廃止する」との回答を文書で受け取った。

その下の現在の輸送状況についてだが、こちらは一番上が西武バスの系統、真ん中が市内循環バス膝折・溝沼線、一番下は実証運行しているひざおり号の、それぞれの運行曜日や運行本数、平均の乗客数を記載している。朝24系統については、今年度から平日5日のみの運行となっているが、片道の運行本数が9便で廃止区間における平均の乗客数が6.6人という状況である。膝折・溝沼線については、現在週7日の運行で運行本数は14便、平均の乗客数は17.4人である。ひざおり号については週3日（月・水・金）、1日片道9便を片道運行し、平均乗客数としては2.1人という状況である。これらの輸送状況を見ると、朝24系統では廃止区間の1便当たり、かなり多くの方が利用している状況であるため、代替の対応が必要だと考えている。

その下の対応の方向性としては、輸送状況を見ると平均乗客数で6.6人と、かなり多くの方が乗車しているため、やはり代替が必要であるということと、今の周辺の輸送状況を考えると、ひざおり号は車両の乗客定員自体が9名であることや、運行曜日についても週3日であること等から、代替としての利用は難しい状況である。そのため、市内循環バス膝折・溝沼線のルート変更による対応が現実的ではないか、というところで検討を進めている。

このルート案について、資料1の裏面を御覧いただきたい。ピンクで書いてある部分が市内循環バスの現在のルートである。黄色で書いてある部分中、青色の丸で印してあるのが、朝24系統の廃止となるバス停部分である。現在市の新規ルートの案と

しては、廃止となるバス停を含めた部分を通り、既存のルートに合流するというもので、黄色で示したルートを通るのはどうかと考えている。なお反対にルートの変更に伴い黒の部分が、現在と比べると運行しなくなるルートとなり、停まらないバス停は赤の丸で示した「溝沼老人福祉センター」と「溝沼四丁目」の2箇所という状況となる。

改めて、表面を御覧いただきたい。現在検討している案について、真ん中から下の部分にある「変更に伴う影響」を御覧いただきたい。先ほど説明したとおり、2つのバス停が新規のルート案で廃止となるため、そこについても何らかの対応が必要だと考えている。現在の利用状況を見ると、「溝沼老人福祉センター」のバス停については1日当たりの利用人数としては9.5人。「溝沼四丁目」のバス停については、同じく1日当たり11.8人という状況である。そちらの変更に伴う影響への対応案として現在考えているのは、既存路線の活用や周知である。「溝沼老人福祉センター」については、東武バスウエストの系統、朝霞駅東口と朝霞台駅南口を結ぶ路線が走っており、全く同じバス停を利用している状況である。また、「溝沼老人福祉センター」については、社会福祉協議会の方で送迎バスが運行している。こちらは鶴コースと亀コースの2コース、市内を南北に分けている路線があるが、鶴コースについては月・水・金・日、亀コースについては火・木・土・日の運行となっている。これらの路線の周知を含めて活用について検討し、米印でも書いているが、現在の膝折・溝沼線の時間別の運行というのも視野に入れて検討していきたいと考えている。今、西武バスからも協力を得て、この朝24系統の時間ごとの利用状況のデータを受け取り、分析を始めているところであるため、そういった循環バスの利用状況も含め、例えば時間別で少しルートを分けるという案も含めながら検討をしていきたい。また、「溝沼四丁目」については、新たなバス停の設置を検討していきたいと考えている。

改めて裏面を御覧いただきたい。黒で書いてある部分の下の赤い丸の部分が「溝沼四丁目」のバス停であるが、そこから図面でいうと下、南方向に進んでいくと、既存の「溝沼三丁目」のバス停がある。距離が約300m離れている状況であるため、その中間付近、交差点の近くに新たなバス停を設置できないかということで現在検討を進めている。

再び、表面を御覧いただきたい。今説明した検討状況を含めて、今後のスケジュールについてだが、9月には西武バスが関東運輸局へ各系統の廃止の届出をする予定と伺っている。本日御意見をいただきながら、併せて西武バスとも協議しながら、その代替案を固めたものを次回11月の協議会において改めて提案させていただき、承認をいただけたらと考えている。その後、12月にその承認を得られた結果をもって関東運輸局へ経路変更の申請をしたいと考えている。また同時に、方針が決まったら市の広報やホームページなどを通じて、早めに周知を図っていきたいと考えている。それらが整った後、来年度の4月から新たな形で運行を始めていければと考えている。現状の取組についての説明は以上である。

(久保田会長)

御説明感謝する。それでは御質問、御意見を願います。

(黒川委員)

ひざおり号は元々は「西朝霞公民館から駅方面に出られるルートを作ってほしい」という要望を受けて実施し、「既存のバスがあるから遠回りしていく」ルートとなったわけである。それから、今度のわくわく号の路線を変えようという案だが、過去に元々変更案のルートを通っていたところをなぜか今の黒いルートに変えた経緯がある。変えた経緯が何だったかということが確認できないと、「では、元に戻します」「はい、そうですか」というわけにはいかないのではないかと。このわくわく号の既存ルートは朝はとても混んでいる。その混んでいる原因は、どの辺りから混んできているのか。それが「溝沼四丁目」や「老人福祉センター」のバス停からも相当乗ってくるのであれば、このルート変更というのは転回路も引き続き考えなければいけない。それがどうかというのは大事なことだと思う。

(久保田会長)

今の意見を受けて、事務局はいかがだろうか。

(事務局：金井係長)

冒頭にお話しがあったひざおり号については、元々の要望としては空白地区と駅をつなぐ路線という形での運行を目指していたが、既存ルートとの重複を避けるという部分で別ルートを走っている状況である。また、膝折・溝沼線のルート変更の経緯については、元々は今回示した黄色の路線を通っていた時期があった。過去の経緯を改めて調べると、西武バスの方で朝24系統の運行を開始したのが平成16年頃と認識しているが、当時は膝折・溝沼線と重複して運行していた区間があった。過去の資料を改めて確認すると、現在の黒い方を通るルートに変更したのが平成22年で、その時は既存ルートとの重複を避けるという点と、溝沼老人福祉センターへの利用、福祉施設の利用の要望があるという点、大きくはその2点を鑑みて変更したという経緯がある。そのような経緯があるので、「溝沼老人福祉センター」はバス停を廃止するという選択だけではなくて、時間別にする等、何かそういった当初の要望にもしっかり沿った形でルート変更の検討を進め、次回しっかりお示しできればと考えている。

また、朝の利用状況についても、駅に向かう便がかなり混んでいる状況である。このことにつき、現在「溝沼四丁目」、「溝沼老人福祉センター」の利用状況を中心に西武バスからデータをいただいているため、そちらのデータを分析し、「どこから混んできるか」という部分もしっかり確認しながら、変更案で対応できるか検討し、また精度を高めた上で次回お示しできればと思っている。

(久保田会長)

よろしいか。それでは本日は途中経過ということなので、次回、代わりの案を提示して議論するということである。では、よろしければ次の議題に移る。

議題(2)「国際興業(株)路線バス『朝11系統』、『朝13系統』について」、事務局より説明をお願いする。

◎議題(2) 国際興業(株)路線バス「朝11系統」、「朝13系統」について

(事務局：金井係長)

資料２を御覧いただきたい。先ほどは西武バスの路線の話をさせていただいたが、議題（２）では、国際興業の路線について説明をさせていただく。本年８月１日に国際興業から、路線バスの朝１１系統と朝１３系統の２路線について、令和８年度中の段階的な減便や路線廃止を検討をする旨の文書が提出された。こちらの文書の抜粋が資料２の真ん中の四角で囲ってある部分である。こちらを見ると、回送距離が長く、労務管理や車両の運用に大きな負担となっていること、雇用延長期限の到達による退職者の増加といった運転手不足等の理由により、令和８年度中にも段階的な減便や路線廃止を検討せざるを得ないということで、今回早めの情報提供で文書をいただいたところである。この文書をいただき、市としては８月１８日に国際興業へ運行継続の要望を提出した。今回、申出を受けた路線というのは朝１１系統と朝１３系統であるが、１１系統については朝霞駅南口と志木駅東口の運行、朝１３系統については南口を出発して、循環して南口に戻るものである。

ルートについては裏面を御覧いただきたい。緑色で示しているのが朝１１系統であり、朝霞駅南口を出発して、最終的に志木駅に到達する路線である。黄色で示しているのが朝１３系統であり、駅を出発して緑ヶ丘、膝折の方を回ってまた駅に戻ってくるルートになっている。

資料２の表面を御覧いただきたい。中央より下の部分の「路線概要」だが、朝１１系統については、平日の運行回数は１４便と１３便の往復２７便である。また、朝１３系統については循環型だが、平日で３５便ということで、かなり本数も多く、利用者も多い路線である。今後についてだが、申し入れをいただいてからまだ日が浅いこともあり、市としても引き続き協議を行っていきたいと思っている。先ほど、運行継続についての要望書を出したが、今後についても、改めて様々な代替手段を含めて検討を進めていきたい。路線自体の周辺マップを見ていただくと、西武バスと比べると、周辺に路線がないので、どのような代替ができるかというのは、様々なことを検討していかなければならないと考えている。また、国際興業についても、今後、減便なのか廃止なのかということも含めて、適宜、利用状況も含めてデータをいただきながら検討を進め、この協議会においても、早め早めに情報提供して皆様からも御意見をいただきながら、公共交通を守っていくためにどのような取組が市としてできるか検討を進めていきたい。本事案の説明は以上である。

（久保田会長）

今後、協議ということだが、何か今日の段階で気になる点や御質問があれば願います。

（黒川委員）

地元なので死活問題だと思って見ている。このバス路線が果たしている役割、つまり乗っている方々はどのような目的で利用しているかをしっかり調査してもらいたい。朝霞市の今までのバスだと、「駅に連れて行けばいい」というような発想だったと思う。私は通勤でよく使うが、市役所周辺に朝霞市の様々な機能が集中している。そうすると、困り事を抱えた人が市役所に向かってよく乗っているという印象がある。その中で、このバス路線が駅に向かって利用が多いのか、市の中核機能に向かって多いのか。例えば、朝霞台地区、朝霞台から志木市にかけての地区の方たちの生活のパタ

ーンに沿っているのか、それによって代替手段は変わると思うのでそこを考えなければならぬ。今、片道20分、約50分間隔で運行しており、これ以上減便するとダイヤの維持自体が困難になってくると思うので、沿線住民としては相当厳しい覚悟をもって動向を見ている。どのように利用されているかによって代替手段の考えを整理してもらうことが必要ではないかと思っている。また、対応策によって市の中心部から交通手段が途絶えてしまうなら、朝霞台駅方面の地区をどうするのかという、テコ入れの議論が必要になるのかなと思う。今、立地適正化計画だとこの辺りを畑に戻すような計画になっているので、考え方を考えてもらわなければいけないと思っている。

（事務局：金井係長）

代替案を検討するに当たって、今御意見をいただいたように、どのような利用ニーズがあるのかをまず把握することが第一歩であるところからも考えているので、国際興業にも利用データ等を御協力いただきながら、まずは現状をしっかりと分析した上で、代替案についても市全体で公共交通を考えながら取り組んでいければと考えている。

（久保田会長）

他に何かあるか。よろしいか。かなり影響が大きそうなので、今後も検討をよろしく願います。

では、次の議題に移る。（３）「公共交通空白地域における取組状況について」、説明をお願いします。

◎議題（３） 公共交通空白地区における取組状況について

（事務局：舘山主任）

まず、資料３を御覧いただきたい。資料３の「公共交通空白地区における取組状況について」だが、まず、一番上の実証運行の実施状況について説明する。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。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した令和６年１２月から令和７年６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０.８２人、ひざおり号については１.８６人という状況である。こちらの乗車状況について、次のページから詳しく説明する。

まず、１ページ目がねぎし号の運行実績である。１２月から６月までの７か月間となっており、上段の左上が１２月、下段の左下が６月である。１便当たりの乗車人数については一番下の着色してある右の部分が各月の１便当たりの平均乗車人数となっている。こちらを見ていくと、１２月の０.８０人からスタートし、１月が０.７４人、２月が０.７３人、３月が０.８３人、４月が０.９２人、５・６月がともに０.８５人となっている。運行開始した１２月からほぼ横ばいの状況である。

次に、資料３を１枚めくり、ねぎし号の便ごとの平均乗車人数を表したデータを御覧いただきたい。朝霞駅方向を見ると、午前の３、４便が傾向としては乗車人数が多い状況で、１０時に「コートエスペランサ前」を出発する便が一番多く、その次に１０時４５分に出発する便、そ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前行き」を見ると、昼の４、５便が傾向としては多い状況で、１２時に駅を出発する便が乗車人数が一番多く、その次に１１時１５分に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６５人という状況となっている。

また資料を１枚めくって、裏面を御覧いただきたい。こちらのページがねぎし号の停留所別の乗車人数である。上が「朝霞駅東口行き」だが、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多い状況となっている。降車は「朝霞駅東口」が圧倒的に多い状況である。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が多く使っていただけていると捉えている。また、下の表の「コートエスペランサ前行き」だが、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いる。次に、その隣の「西友朝霞根岸台店西」でも累計８７名の方が乗車している状況である。降車としては、右側の４つの停留所の空白地区部分で降車している方が多い状況となっている。

次に、ひざおり号の運行実績である。資料を１枚めくっていただきたい。順番は先ほどのねぎし号と同様に、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人、２月は１.８１人、３月は１.８２人、４月は２.０７人、５月は１.７８人、６月は２.１１人と、運行開始した１２月以降利用が伸びてきている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となっている。こちらについては、「北朝霞駅前行き」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。その次に、２便９時４０分の便が多い状況である。最後の９便１８時４０分に出発する便については、累計２８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１２時２６分に出発する便で１７２人。また、６便についても１６３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けている様子が見られる。

次のページを御覧いただきたい。こちらのページはひざおり号の停留所別の乗車数である。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」や「第一小学校膝折門」など、駅から離れた空白地区に近いエリアで多く利用されている。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１４８人の方が乗車で利用している。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１９２人の方が利用している。下の「西朝霞公民館南行き」を見ていただくと、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。降車で一番多いのが「マルエツ朝霞溝沼店前」となっており、やはり、こちらの方面では駅から離れた場所になると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３の最初に戻っていただきたい。

そのような中で今後の予定としては、１１月で終了予定だった道路運送法第２１条による実証運行を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を増やすためにルート変更を行い、効果検証することである。また、ひざおり号については、資料１で話した朝２４系統の代替の影響を必要に応じてルート変更も含めて検討、注視していくことである。ねぎし号のルート変更についてだが、

前回の協議会で御指摘があった内容を含めて見直しを行い、再度地元の地域組織の方から御意見をいただいた内容を今回提案させていただく。ルート変更については、本日配付したこちらのルート図を御覧いただきたい。こちらの図面の中で、青の破線で書いてある部分が現在のねぎし号のルートである。現在ねぎし号は、資料右側の「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主な変更内容としていくつか挙げており、まず、変更内容①として挙げているのが、地元の方からの「市役所、朝霞郵便局の方のニーズがあるのではないか」という御意見である。東口でわくわく号に乗り換えもできる運用を現在しているが、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、市役所までルートを伸ばした形となっている。変更内容②については、同じく地元の方から御意見をいただいた、「雪印メグミルク朝霞中央販売店北と水久保公園の間にバス停を設置してほしい」という御意見を反映したものである。2つのバス停の間の利用者がそれぞれのバス停まで距離があるため、新たにバス停を設置することで利用しやすくなるように、間にバス停を設置したものである。続いて、変更内容③については、「西友朝霞根岸店西」付近で、元々は青い破線のルートで、西友のそばの少し細いクランクの部分を通して運行していたが、こちらは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、安全運行に支障をきたす懸念がある」という御意見をもらったので、その狭い部分を通らずに北側に進み、一度県道に出してから駅に戻る形に変更した。その他の変更点としては、「東かすみ台児童遊園地」と「水久保公園」の間の道について、運行事業者の方から、「青の点線の従来ルートのように曲がっていくのではなく、直進する方が安全で運行しやすい」という御意見があったために変更した。

続いて、資料を1枚めくって、ねぎし号のダイヤ案を御覧いただきたい。今回のルート変更を行うと距離がかなり伸びる形となっており、元々の運行距離は約2kmだったが、4.4km程度まで距離が伸びることになる。それに伴って1便当たりの運行時間が長くなるため、現状の運行本数、「朝霞駅東口行き」が14便、「コートエスペランサ前行き」が13便だったが、変更後については両方向ともに10便となる。運行ダイヤについても、60分ごとにバスがくるパターンダイヤに変更した。パターンダイヤとは、同じバス停においてどの便でも分単位の時間が統一されるため、利用者にとって分かりやすいものとなっている。左の一番上の「朝霞市役所行き」の「コートエスペランサ前」を例に説明すると、こちらの発車時刻が1便が8時30分、2便が9時30分、3便が10時30分というようにどの便でも分の時間が30分となっており、分かりやすいダイヤとなっている。

もう一度、資料3の最初に戻っていただきたい。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していきたいと考えている。事務局の案としては、記載のとおり、現在と同額の金額を部会の方に諮りたいと考えている。今後のスケジュールについては、下の表のとおりである。9月議会において債務負担行為の承認について議案を予定している。それを受けて10月に関東運輸局へ届出を行い、12月からねぎし号の変更を含んだ内容で1年間延長した実証運行を開始したいと考えている。本日皆様に御承認いただきたい点は、資料中央の実証運行を1年間延長することと、ねぎし号のルート変更とダイヤについてであり、それぞれを御確認いただき、御

承認いただければと考えている。説明は以上である。

（事務局：金井係長）

今の説明に１点だけ補足する。今日、配付したねぎし号のルート案のところを改めて御覧いただきたい。こちらは説明したとおりだが、変更内容②付近の前の説明内容との違いだが、根岸台の方については、前回では変更内容②上の北側部分、コートエスペランサから少し北側の方に進み、根岸台の町内会館を超えたところを通して東朝霞公民館の方へ抜けていくような形で描いたが、この協議会において様々な御意見をもらい、「既存のルートが定着してきているところだから活かした方が良い」という意見をもらった。そのことも含めて地元の方と改めて協議し、既存のルートを活かすという部分と、今回提案したバス停の追加という部分に改めて変更させていただいたものである。また、コートエスペランサ先の部分で、少し坂を下ってベルコート朝霞というマンションの方に降りていく形でも提案していたが、今回の提案に先立って、改めて交通事業者と現地を確認し、ルートを走っていく中で、少し車体大きいハイエースで、かなり急坂での走行となるというところで「乗客の安全面で懸念がある」という御意見をもらい、市としても協議の結果、安全性の部分を最優先に考えて、そちらについては今回の提案では外させていただいた形となっている。補足説明は以上である。

（久保田会長）

では、御質問や御意見を願います。よろしいだろうか。

それでは、最後に少し説明があったように、今日はねぎし号とひざおり号については、道路運送法第２１条の実証運行の１年間延長と、ひざおり号についてはルート変更と運行ダイヤの変更、これについて関東運輸局の申請をすることを御承認いただきたいとのことだった。これを承認するというところでよろしいか。

（委員一同）

異議なし。

（久保田会長）

では、承認ということでよろしく願います。

続いて、議題（４）「運賃部会の設置について」に進む。説明をよろしく願います。

◎議題（４） 運賃部会の設置について

（事務局：須藤主任）

それでは、「運賃部会の設置について」の説明をさせていただく。資料４を御覧いただきたい。先ほどの議題でねぎし号とひざおり号の道路運送法第２１条の延長申請について御承認いただいたので、その申請にあたっての運賃の協議のため、ねぎし号とひざおり号それぞれの運賃部会を設置したいと考えている。令和５年１０月から、運賃については地域公共交通協議会の議論とは別に、あらかじめ住民や事業者団体等

の御意見を伺った上で、道路運送法第9条第4項に定めるメンバーによって協議を行って決定することとなっている。このため、前回のねぎし号、ひざおり号の構成メンバーと同様に市町村と関東運輸局、交通事業者として朝霞交通様、住民の代表としてねぎし号については東南部町内会の金子様、ひざおり号については溝沼第一町内会の星野様に御参加いただくことを予定している。こちらのねぎし号、ひざおり号のそれぞれの運賃部会の設置について御承認いただければと思うので、御検討をお願いします。

(久保田会長)

何か御意見はあるだろうか。よろしいだろうか。

それでは、運賃部会を設置するということによろしいか。

(委員一同)

異議なし。

(久保田会長)

御承認いただいた。この協議会の終了後、引き続き運賃部会の開催を予定しているので、よろしくお願いします。

それでは、次に議題(5)「市内循環バス『内間木線』について」に進む。

◎議題(5) 市内循環バス「内間木線」について

(事務局：金井係長)

それでは、説明させていただく。資料5を御覧いただきたい。市内循環バス内間木線については、概要のとおり、令和6年4月より既存の内間木線と上内間木の空白地区で検討を進めていた「かみうち号」を統合した、新しいルートで小型車両にて運行開始している。現在、道路運送法第21条による1年間の実証運行を行っており、この令和7年度より2年目の実証運行を開始している。今後、令和8年度からは本格実施へ移行したいと考えている。本日は、この令和8年度の移行に向けた動き、その取組の方向性について途中経過を報告したい。中央の「運行計画の見直しの検討について」というところだが、本年6月下旬、本日も御参加いただいている上内間木の須崎委員、下内間木の伊藤委員を中心に町内会で内間木線のルート見直しについて意見の取りまとめを行ってもらった。その結果を基に、7月に両名から市に取りまとめた内容の御報告をいただいたところである。主な内容で書いてあるのがこちらの3点で、①の上内間木地区内での「屋敷通」のバス停の移設、②の「新盛橋東」のバス停の移設、③の新盛橋を渡った先のルート変更をいただいたところである。こちらの変更内容について、裏面以降を御覧いただきたい。

まず裏面のルート案のところだが、バス停については赤い丸の方で書いてあるところの①が「屋敷通」のバス停、②が「新盛橋東」のバス停である。その次のページに、それぞれのバス停を少し拡大したものがある。中央より上の部分が「屋敷通」だが、こちらは現在のバス停を少し県道寄りの方に動かした形で御提案いただいた。こちらの方が既存のバス停と比べて道幅も広くなり、待つ場所としても工場の屋根があるためバス待ち環境が良いということで御提案をいただいたところである。②の「新

盛橋東」の下の部分だが、現在は上りと下りでバス停が離れている状況があるので、内間木方向に行くバスについて既存の位置から移設して位置を上下線で揃えてほしいという内容をいただいた。また、ルート案の変更については資料５の１枚目の裏面であるが、黄色で書いてある部分が御提案いただいたルート案である。内間木を出発した場合だと、内間木地区を巡回した後、新盛橋を渡った先での変更内容となっている。既存のバス停については、新盛橋を渡った先の花の木交差点の方に向かっていき、「城山公園」や「博物館」を経由して駅に戻ってくるルートとなっている。新規のルート案については、橋を渡った後に左方向ではなく右方向の浜崎方向に進み、わくわくドームを経由して、最終的に駅の方へ、北朝霞の上を通ってから駅に戻ってくるような形で御提案いただいたところである。こちらの御提案をいただいた背景としては、やはり利用状況を見ていく中で乗に残しの問題、今年度から事業者でも対策を進めていただいているが、そういった懸念もあり、わくわくドームなどの利用需要もあるということで御提案をいただいた。御提案いただいた内容への対応については１枚目の最初のページに戻っていただきたい。

いただいた３点の御提案についての検討するに当たり、バス事業者、交通事業者とも意見交換を行った。その結果、①、②のバス停の移設については御提案いただいた内容で移設を実施していきたいと考えている。こちらは同一ルート上でのバス停移設となるので、事前の承認というのは関東運輸局には提出の必要がなく、事後報告で問題ないことを確認できている。このため、本日の協議会での説明以降、周知期間を設けた後に実施していきたいと考えている。③のルート変更に関する御提案内容については、今回は見送りしたいと考えている。見送りの理由としては、御提案のとおりルートを変更すると、通らなくなる「花の木」のバス停や「城山公園」のバス停について、現状内間木線全体でもかなり利用が多い状況なので、利用者への影響が大きいためである。また、城山公園の通りについては他の路線バスも通っていないので、こちらを通らなくなると空白地区になってしまい影響が大きい。さらに代替として地元の方から「宮戸線を延長して、そちらを回っていけばどうか」、「車体サイズも大きいので乗に残しの懸念も少ないのでは」という御提案をいただいた。その宮戸線を運行する東武バスとも意見交換したが、いただいた情報では、現在和光市で和光高校が統合の関係で廃校となるということで、ルート見直しを検討されているそうである。そういった状況もある中で総合的に考えて、今回については和光市の動向も見ながら、それを含めたルート検討、連携が図れるかを検討しながら協議していきたいと考えているので、今回は見送りという形になるが、いただいた御提案は大事に共有していき、今後とも他路線、他市の状況を含めた検討を含め、市内循環バス全体の見直しを行う際にはいただいた内容を基に改めて検討したいと考えている。

今後の予定だが、次回協議会で本日御説明した変更内容を踏まえて最終的な確認をし、ルートとダイヤをお示しして本格運行に向けて御承認いただければと考えている。その後手続等を踏まえて、来年４月から本格運行を実施していければと考えている。全体の報告は以上である。

先ほど申し上げた乗に残し対策について、前回の協議会で対応を開始するというところで交通事業者様から話をいただいていたので、その状況について、昭和交通の野口様から御説明いただければと思う。

(野口委員)

昭和交通の野口である。先ほど話があった内間木線の乗り残しの実績だが、資料がなくて申し訳ないが、口頭で説明させていただく。5月是对应したのが5月20日の1件、6月が3件、7月が5件。これは全て、当社の代替タクシーを手配して輸送させていただいた。合計で乗車人数としては13名。代替運賃としては14,060円。なかなか高額だが、乗車人数の多い「城山公園」が4件、「花の木」が3件。あとは「TMGあさか医療センター」が1件であり、便数についても、10時台の3便、14時台の8便というところがほとんどである。引き続き、乗り残しに対して代替タクシーの手配をするが、私の感覚ではあるが、恒常的に乗り残しが発生しているものではないということもあり、もう少しデータを取ってみないと、ハイエース自体での運行では足りないかどうか、「課題」というところまではいかないのかなと考えている。今の段階では以上である。

(久保田会長)

それでは、御質問や御意見はないか。

(伊藤委員)

下内間木町内会の伊藤である。この度は御検討に感謝申し上げます。乗り残しの件も重ねて感謝申し上げます。

資料5には記載されていないが、併せて運賃の提案もさせていただいた。「スムーズな運行等のために200円にしたらどうか」という提案だったが、これについても見送るという報告をいただいている。資料に記載がないが、併せて報告する。

(久保田会長)

事務局、今の件について確認をお願いします。そういうことでよろしいか。

(事務局：金井係長)

資料で報告が漏れていた部分があって申し訳ない。今の御発言のとおり、運賃について200円に変更してはどうかとの御提案いただいた。こちらについても、路線バス・市内循環バス全体での均衡や、西武バス、東武バス、国際興業の運賃についても形態がバラバラという状況もあるので、状況を見極めながら、西武バスの運賃値上げ等がある際には、市内循環バス全体の運賃改定についてもバランスを見て実施したいということで、今回は見送りとした。

(久保田会長)

他はどうか。今日は①、②のバス停移設についてはこれで決定して、③のルート変更については議論の余地があるということだが、これで良いだろうか。今後の予定を見ると、11月に承認ということで、今日は承認を求めないということによいか。

(事務局：金井係長)

説明を補足する。路線全体の本格運行の実施については承認行為になるので、11月に全体の部分を改めて承認いただければと考えている。バス停移設については事後報告で足りるので、そのことについてのみ、今回の協議会で皆様から御承認いただけるのであれば、11月を待たずに実施したいと考えている。

(久保田会長)

では、委員の皆様に向う。2箇所のバス停の移設についてはこの場で御承認いただくということでしょうか。

(委員一同)

異議なし。

(久保田会長)

御承認いただいた。全体としては次回ということである。

続いて、議題(6)「福祉部会での検討状況について」に進む。御説明をお願いします。

◎議題(6) 福祉部会での検討状況について

(並木委員)

「福祉部会での検討状況について」は、朝霞市福祉部の並木より説明する。まず、資料6-1の中段部分に記載した検討状況を御覧いただきたい。福祉部会はこれまでに2回、第1回目は7月28日、第2回目は8月7日に開催した。なお、7月30日には事務局から福祉輸送の専門家である、埼玉県移送サービスネットワークの笹沼代表へヒアリングを行い、専門家としての御意見をいただいた。

資料6-2を御覧いただきたい。第1回目の部会資料である。議題としては、朝霞市における現状の取組と対策案について検討した。

資料6-4を御覧いただきたい。朝霞市の福祉部門において、現在実施している移動支援の取組の資料である。高齢者支援事業において2種類、1つ目は一番上の段、70歳以上の高齢者を対象にバス鉄道共通ICカード、いわゆるPASMOやSuicaのことだが、それらへのチャージ料を年1回3,000円又は2,000円を交付する事業の説明資料となっている。2つ目はその下の段、65歳以上で寝たきり又は常時車椅子を利用している方を対象として実施している、福祉車両による移送サービスの事業の内容である。さらにその下には、障害者の方を対象とした移動支援であり、バス鉄道共通ICカードへのチャージ料、自動車燃料費(ガソリン代)、タクシー利用券の交付、この3つのいずれかを年額15,000円を限度として補助している事業がある。その他、施設での一時預かりや外出や送迎などに対応する移動支援の事業を障害の部門で実施しており、現在朝霞市の福祉部門で実施している移動支援の事業、この資料6-4の内容について、事務局から説明があった。

次に資料6-5を御覧いただきたい。こちらは現在、朝霞市で実施している乗合交通と福祉輸送における公的負担の現状の資料である。この資料だが、先ほど説明した資料6-4の福祉部門の移送支援の経費、これに加えて市内循環バスの経費、さらに加えて公共交通空白地区の経費の合計額を年度別にグラフで表した資料となっている。一番右のグラフは令和7年度の経費の合計のグラフとなっており、総額は1億8,944万円となっており、事務局からは「他の自治体と比較しても、決して少なくない公費が投入されている」との説明が当日あった。事務局から朝霞市の交通施策の現状について説明を受けた後、対策案について検討を行った。

資料６－６を御覧いただきたい。これは他の自治体で導入されている様々な移動支援を比較した資料である。部会で比較検討した移送支援は５種類あった。１つ目はＡＩオンデマンド交通、２つ目は日本版ライドシェア、３つ目はグリーンスローモビリティ、４つ目はタクシー補助、そして５つ目は道路運送法の許可を要しない運送、いわゆるボランティアの方に運転をお願いする運送である。それぞれの移送支援の概要やメリット・デメリットについて事務局から説明を受けた後、議論を進めた。その結果、「安全面および導入の経費など費用面を考慮すると、朝霞市においてはタクシー補助が最も良い方法である」との議論に至り、今後はタクシー補助について議論を深めていく方向で第１回目の部会を終了した。また、会議終了後に埼玉県移送サービスネットワークの笹沼代表から福祉輸送についての御意見を伺ったり、バス事業者へヒアリングを行った。

資料６－７を御覧いただきたい。第２回目の福祉部会を８月７日に開催した。始めに事務局から、朝霞市でタクシー補助を実施することについて専門家及びバス事業者へのヒアリング結果についての報告があった。内容としては、専門家からは、「タクシー補助は有効な移動支援の一つであること。また、複数のサービスを組み合わせて支援を行っていくことが重要である」との御意見をいただいた。また、バス事業者からは、福祉部会で検討している移動支援の対象者であるが、こちらの対象者は一般的なバス利用者の範囲とは異なることを御理解いただいたことについて、事務局から報告があった。

次に、資料６－１０を御覧いただきたい。これは朝霞市近隣でタクシー補助を実施している自治体、東松山市、鴻巣市、志木市、富士見市の実施状況についての資料である。部会全体での主な議論としては、「タクシー運転手が不足しているのではないか」という懸案事項があったが、朝霞・志木地区タクシー協議会に御協力をいただくことが確認できた。

また、予算についての懸案事項もあったが、「福祉部門で実施しているバス鉄道共通ＩＣカードへのチャージ料を、こちらの経費を活用する方向で検討することで新たな福祉における移送支援が実現可能ではないか」という議論でその日は終了した。

以上の議論を踏まえて、今後は支援対象者や利用回数などの具体的な制度設計について議論を進めていくこととし、次回の福祉部会は１０月頃の開催を予定している。私からの報告は以上である。

（久保田会長）

皆様からの御意見の前に、私から質問させていただきたいことが２点ある。１点目は事務局に尋ねたいのだが、今の話と我々の地域公共交通協議会とはどういう関係にあるのか。２点目は、福祉部の方から御説明で、最後に御紹介いただいた資料６－１０の県内の事例であるが、他にも県内では乗合タクシー的な事例は結構実施されている。多くは公共交通としてやっており、地域公共交通協議会の対象として議論されて運用しているところが多い。今の話は、福祉部が「福祉施策」として実施しようとしているもので、公共交通とは異なるものとして実施しようとしている話なのか。その辺の境目が分からなかったの、それぞれから御説明をしてもらいたい。

（事務局：金井係長）

まず、１点目に御質問いただいた関係性についてだが、今検討を行っている福祉部会というのが、地域公共交通協議会の専門部会として前回の協議会で御承認いただいたメンバーでの検討を進めているため、この協議会との関係性で言えばそういった部分であると捉えている。

また、今考えている検討案の部分というところは、御指摘のとおり狭間の部分がまさにある。ただ、こちらの方で取組の目的としている部分もまさにそういった狭間の部分に関係するが、我々都市建設部が行っている公共交通での移動支援と、先ほど並木委員から御説明があった福祉部門での様々な福祉のサービスを必要とする方への支援の、その狭間にいる方、例えばバス停まで行くことが困難な方への支援というのが課題としてあったところから部会を設置して検討を進めてきた。今述べた検討案については、御指摘のとおり、その位置付けの部分で、今取り組んでいる目的の部分も関係するが、「公共交通」なのか「福祉サービス」なのかというのが曖昧な部分があるので、こちらについては、先ほどお示しした資料の中にもある他市の事例や、会長からもお話しがあった他の自治体の事例等も含め、どのような位置付けになるのか整理した上で、また次回、この協議会で報告していきたいと考えている。

（久保田会長）

承知した。

可能であれば福祉部からもひと言いただきたい。

（並木委員）

資料６－１０を御覧いただくと、東松山市、鴻巣市、志木市、富士見市でタクシー補助形式を実施しているが、実施主体をまだ把握しきれていないため、次回報告する。

（久保田会長）

よろしく願います。「対象者が誰なのか」というのは非常に大事な部分である。誰でも使えるような仕組みであると、場合によっては路線バス等に影響が出てしまう可能性があるので、そこは慎重に部会で議論いただいて、最後はこの協議会で全体の目から見て議論する必要があると思う。その前提で、御意見や御質問はあるか。

（金子八郎委員）

会長からは「公共交通」と「福祉サービス」のどちらが主体的だと思えたのか。

（久保田会長）

福祉的な移動サービスは絶対に必要である。そもそも、自分の部屋から外にも出られない、場合によっては自宅の中まで迎えに行かねば移動できない方もいる。それに対する支援はもう公共交通とはとても言えないので、福祉としての役割だと思う。それから、多くの人が日常の移動で使う公共交通と、福祉としての移動サポートは、やはり線を引かないと混乱が生じるだろう。どちらも必要だと思うので、線引きをしっかりとさせていただくことが大事というのが私の考えである。その他はどうか。

（黒川委員）

「バスの空白地区ができたかどうか」という話で、市民からの要望もあり「タクシー補助」を検討していくとのことだが、基本はやはりバスを使ってもらいたいのが大切だと思う。それから、「タクシー補助」を大々的に実施すると1年間当たりの利用回数がものすごく少なくなってしまう。対象者を絞り、その対象者は毎週買い物に行けるぐらいの補助をしないとあまり意味がない。年間で12回、20回程度補助しても、月1回外出することしかできないのであれば、何のQOL（生活の質）の改善はないと思う。そういう意味では、対象者をきっちり絞って、その人たちには徹底的に外出を支援する。ある程度歩ける方は基本的には公共交通、バスを使っただけという、その線引きをきちんとやっていただきたい。そこに至っては、今検討しているメンバーのみでは難しいと思うので、やはり運動機能や介護認定に関する方々の助言を得て、「バス停まで歩けないけれども、目的地着いたらそこそこ買い物ができる」という高齢者や障害者というのはどういった方たちなのかというのを見定めてから始めることが大事ではないかと思う。そうしないと、今のバスみたいに、最終的には誰が利用しているのか分からないという話になってしまうと思うので、そこはきちんとやった方がいいかなと思っている。そのためには、3回目の福祉部会以降、運動機能に関する専門家の意見をしっかり聞くべきだと思っている。

それから、令和8年度から実証開始ということだが、これは逆に聞きたいのだが、今作っている地域公共交通計画との関係性で言うとうどうなっているのか。普通は地域公共交通計画ができて、その中に位置付けられて、初めてその制度設計を策定するのだが、これは並行してやっているのか。どう展開するのだろうか。

（久保田会長）

いかがだろうか。

（事務局：金井係長）

まず、公共交通を大事にする部分というには、まさにおっしゃるとおりだと思っている。我々としても「公共交通」の部分を大切にしながら、今回の移動支援が「公共交通」と取組の目的等で異なる部分が多くあるので、先ほどから御指摘いただいている「整理」はしっかり行っていきたいと考えている。その上で対象者を絞るのが大切だということもおっしゃるとおりである。こちらとしても、真に必要とする方に手厚く今回の支援が行き渡っていくことが目的の1つでもあるので、運動機能に関する助言という部分も含めて、今後の福祉部会でこういった対象者にするのかというのを含め、対象の利用回数等、制度設計について総合的に検討を深めて行っていきたいと思っている。

また、地域公共交通計画の位置付けについては、おっしゃるとおり並行して動いている部分があり、この後第2次地域公共交通計画の部分の検討状況も御説明するが、計画に位置付けた中で取組という中で進めていきたいと考えている。御指摘のあった「整理」の部分は、改めてこちらでも検討して、しっかり御説明できるようにしていきたいと考えている。

（久保田会長）

非常に大切なところだと私も思うので、よろしくお願いします。他はどうか。

(大塚委員)

私は８４歳で、今度８５歳になるのだが、バス停まで歩くことが非常に困難なので、タクシーの補助制度を検討していただいているのは非常にありがたいと思っている。いろいろな検討をしなければならず、難しい点もあるかと思うが、来年度から実施する方向で検討を進めているというので、実施してほしいと思う。私は今、無理して自転車に乗っているのだが、自転車も「もうやめろ」と言われている。自転車、シェアサイクルはとても盛んに利用されているらしいが、朝霞の場合は道路事情が本当に良くない。大型バスやトラックが通ると自転車が走る場所がない。後ろからクラクションを鳴らされると非常に危険なので、自転車が增えると大きな事故が起きたらやはり良くない。そういう点も考慮して、ぜひタクシーの補助制度を実現してほしいと思う。以上である。

(久保田会長)

御意見感謝申し上げます。大塚委員から強い御要望があった。

(黒川委員)

６－５の資料だが、市内循環バス、コミュニティバスの運行補助状況を載せて「多い」という話をしているが、県内でこのような金額で済まない自治体は多くある。足したぐらいの金額で補償料を払っているところは多くあると思うので、足した段階で「県内で多い」と言えるのか。青い部分は完全に福祉輸送だと思うが、オレンジ色の部分については、他の市も足したら朝霞市は決して多くはないと思う。そこはきちんと整理して、公費をかけるべきところはかける。そういう議論も必要ではないか。

(事務局：金井係長)

こちらの説明では、県内、特に近隣市との比較をして福祉部会において「少ない数字」と説明したが、おっしゃるとおり、県内では別資料にあった鴻巣市等を含めると、それ以上に手厚くしている自治体もあるので、もう少し対象の枠を広げていく中で本市の位置付けをもう少し明確にし、必要な支援の額や予算の部分についても整理していきたいと考えている。以上である。

(久保田会長)

他はどうか。それでは、この件は非常に大事であると同時に、我々にとって非常に微妙な議論であるので、慎重に進めてもらいたい。

それでは、議題（７）「第２次地域公共交通計画の策定状況について」の説明をお願いします。

◎議題（７） 第２次地域公共交通計画の策定状況について

(国際開発コンサルタンツ・天野氏)

資料７を御覧いただきたい。１ページ目は、地域公共交通計画の策定スケジュールを示している。今回は黄色い枠の計画書の構成や、目指すべき地域公共交通体系、計画目標の設定、施策の設定について御議論いただきたいと考えている。なお、今回の

御意見を踏まえて、次回の協議会の際には、第2次地域公共交通計画の素案について御議論いただく予定である。

2ページ以降を御覧いただきたい。前回の協議会について振り返りを行いたい。

3ページは、前回示した課題についての振り返りとなっている。様々な統計やアンケート調査等の結果、上位関連計画の策定など、まちづくりの動向などを踏まえて、朝霞市の公共交通の課題として現計画にも示されている4つの課題に加えて、⑤から⑦、右下の方を重点的に取り組む課題として新たに加えた。なお、⑥については関連計画に示されている将来像の実現に向けて、「まちの拠点の強化」という表現に更新した。

4ページは、基本方針の検討に関する振り返りである。こちらについては、「みんなで守る 快適な暮らしを支える 地域公共交通」という案を示した。

5ページからは、計画書の構成について御説明する。

6ページを御覧いただきたい。3月に国土交通省から公表された「地域公共交通計画のアップデートガイダンス」という資料についてだが、こちらの中で、上段の枠のとおり、これまで地域公共交通計画については現状分析に関する記載の割合が多いことや、今後の取組に関する部分が相対的に少なくなっているということが指摘されていた。そうした状況を踏まえ、より実行性の高い計画書を作成するための指針として作られたのがアップデートガイダンスである。こちらでは、基本方針や施策、目標といった計画の本体となるようなところを30ページ程度にまとめて、上位関連計画や地域の現況に関する整理は参考資料として後ろの方にまとめるという形が示されている。

7ページを御覧いただきたい。こちらは現計画の章立てを掲載している。アップデートガイダンスの公表を踏まえて、赤枠で囲っている部分については参考資料として本編の後ろにつける形で2次計画については行っていきたいと考えている。

8ページで示しているのが、そちらを反映した2次計画の構成案である。

9ページからは、「目指すべき地域公共交通体系」についてである。

10ページについては、朝霞市内の現在の公共交通体系について検証を行ったものである。先ほどの福祉部会の話も関係する部分ではあるが、図の縦軸の部分に関しては、「自身でバスに乗降できるかどうか」というような健康状態、図の横軸については、「バス停まで移動しやすいかどうか」という交通環境を縦軸・横軸で図を示している。その中で、左上の象限は自身でバス等の交通手段を使える程度の健康状態にはあるが、バス停までの移動は難しい交通環境にある方で、特に赤い点線で示している高低差や、バス停までの距離が原因でバス停まで向かうことがなかなか難しい、そういった状況にある高齢者等の存在があると考えており、そういった方には公共交通のサービスが十分に行き届いていないのではないか、ということを考えている。

そのような中で11ページだが、こちらは先ほどの福祉部会の資料と重複する部分だが、バス停までの距離や高低差によってバス停までの移動が難しい、そういった方々への支援メニューとして考えられるものの一部を示したものである。

12ページと13ページについては、11ページのメニューの事例紹介となっている。

14ページにお進みいただきたい。こちらは、令和5年に策定された立地適正化計画を受けた、今回の地域公共交通計画の改定の考え方となっている。立地適正化計画

では、例えば、災害ハザードエリア等を除いた区域に居住誘導区域というものを設定し、時間をかけてその中に住むことを誘導していく、そういった施策を行っていくことが示されている。ただし、立地適正化計画の目標年次というのが令和27年と先のことになっており、今回の第2次地域公共交通計画の計画期間、こちらは令和8年度から令和12年度という期間になっているので、まだ居住誘導区域への誘導の取組が途中段階になっているということがある。そうした状況を踏まえ、従来どおり、市内全域について交通事業者と行政が主体となってサービスを維持・充実していくということを目指していくものと考えている。また、下段の記載については、バスの路線の、バスの役割分担に関するものとなっており、市内を運行する路線バスを特性によって分類し、今後のサービスの維持の考え方を整理している。

15ページについては、現計画と2次計画における鉄道を除いた地域公共交通の役割分担の変化について整理したものである。

16ページについては、ここまでの整理を受けて、左側に現計画に掲載している交通体系図、それから右側に2次計画策定に当たり、どのように更新していくのかという現時点の案を示したものになっている。

17ページに進んでいただきたい。ここからは、2次計画の計画目標の設定について説明する。

18ページでは、現計画で定めている2つの計画目標を掲載している。

19ページでは、計画目標の見直しについて記載している。先ほど課題のところでお話したとおり、朝霞市の地域公共交通の課題として、⑤～⑦の3つの課題を追加したが、この3つについては現計画の2つの計画目標、「だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現」、「市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通の実現」の2つの計画目標の実現を通じて解消することが可能だろうと考えているため、現計画の2つの目標については2次計画においても引き続き維持していきたいと想定している。

20ページについては、現計画で定めていた数値目標の達成状況である。表の右側に達成状況が評価指標ごとに記載されているので御確認いただければと思う。

21ページは、現計画の達成状況や、新たに設定した課題を踏まえた2次計画の数値目標の案となっている。評価指標1については、「公共交通空白地区の改善」となっているが、こちらについては新たに設定した課題を踏まえ、面的な移動支援策の導入によって空白地区解消を目指す、という方向に見直している。評価指標2については、現計画では「情報案内サービスの提供取組数」という指標になっているが、サービスの認知度であるとか利用状況といった指標に見直すことを想定している。それから、下から2番目の評価指標8については、現計画では「シェアサイクルポートの設置数」となっているが、シェアサイクルポートの設置は一定程度進んでいることを踏まえ、ポート数から貸出回数の評価に見直していく形になっている。また、一番下だが、新たな課題に対応するために、評価指標9「拠点地域のにぎわいの創出」というところで、総合計画の目標と考え方を合わせて、歩行者交通量の増加というものを設定している。

22ページからは、具体的な施策の内容についてとなっている。

23ページでは、どのような施策の方向性で取り組んでいくのかを示している。現計画でも12の方向性を示しているが、そちらの方向性をベースに継続するもの、見

直していくものなどを仕分け、さらに新たな課題への対応を図るため、新規の方向性として、中央あたりのオレンジの網かけがされている、バス停まで歩いていくのが難しい高齢者等の移動手段の確保。それから、まちの拠点としての環境整備。広域連携による自治体境付近の移動手段の維持・確保。この3つを追加している。

24ページ以降は、具体の施策について検討したところを示しており、それぞれの方向性に対応した施策案とその内容、それから一番右側に実施主体を列挙している。

現計画の施策については、完了済みのものを除いて継続実施することを想定した上で、左から2番目の施策の列だが、こちらで「(改)」と付いているもの、こちらは現計画の施策を少し見直したものである。それから「(新)」とあるものについては、新たに追加したものとなっている。お時間の都合上、新たに追加した施策から代表的なものを御紹介する。24ページで上から4つ目の「面的な移動支援施策の導入」だが、こちらは先ほど地域公共交通体系の中で御説明した、公共交通に乗降できるような健康状態でありながら自力でバス停まで移動することが難しい高齢者等の移動支援のために、先ほどの福祉部会の話でもあったようなタクシー利用補助などの導入を検討していく、というものになっている。

25ページの下から2つ目のモビリティハブの整備推進だが、モビリティハブというのは、バスの停留所などの近くにシェアサイクルのポートであるとか、あるいはマイカーの駐車場、そういったものを集約し、複数の交通手段の乗り継ぎ拠点のような形にするものになっている。

26ページでは、まちの拠点としての環境整備という方向性に関する施策だが、一番上、こちらは朝霞駅南口の交通安全対策の推進で、朝霞駅南口周辺での交通安全の実現を目指し、道路空間の再配分などに取り組んでいくことになっている。それから、1つ下の朝霞台駅の駅舎改修及び周辺環境の再編の検討で、こちらに関しては東武鉄道が検討している朝霞台駅の駅舎改修に合わせ、既存の駅前広場などの活用方法や、周辺環境の再編などを検討していく。それから、北朝霞駅西口ロータリーの広場化を目指した改修を行っていくようなことを進めていくものになる。

27ページだが、上から3つ目の「駅周辺での待機スペースの確保」であるが、現状だと駅の周辺でバスが待機できるスペースが不足しているということがあり、そのようなところで、市内の鉄道駅の周辺に休憩や時間調整のためにバスが駐停車できるようなスペースを確保することを目指していくものとなっている。

1ページ飛ばして29ページ。一番下に、「地域住民が主体となった組織・活動の立ち上げ」というものがあり、こちらは将来的な選択肢の1つとし、地域住民が公共交通に主体的に関わっていけるように学ぶ機会を設けるといったものになっている。

御説明は以上になるが、ここまで御提示した計画書の構成、計画目標、施策については今回決定するというものではなく、いただいた御意見などを踏まえながら更新し、次回の協議会には「計画書の素案」という形で御提示できるようにしたいと考えている。私からの説明は以上である。

(久保田会長)

それでは、御質問、御意見をいただきたい。いかがだろうか。

では、私から。やはり先ほどのところが非常に気になった。「電車やバスではなく高齢者は駅までタクシーで行ってくれ」というのは、とても親切に見えるが、そうい

う人たちがバスに乗らなくなってしまうので、成り立つのかが気になる。どういう方を対象にするのか、どのくらいのボリュームの人が対象となるのか、これはしっかり議論しないと、次回決めるというのはかなり難しい議論だと思う。これは、将来のこの市の交通を左右するようなとても大きな話だから、しっかりと議論していただきたい。他はいかがだろうか。

（黒川委員）

24ページの下②だが、ここが相変わらず古い手段に思える。特に、「おとどけ講座」というのは古い手段であり、わざわざ乗り物に乗る勉強会を開催しても、人が集まるのだろうか。そういうことではないのではという感じがする。例えば、「家で動画サイトでバスの乗り方が視聴できる」、あるいは「バス停で乗り方に関して簡単な情報が手に入る」等、そういうことが必要ではないか。今はある程度、Googleでバス路線が出てくる。目的地を探して「経路」と押せば、その地点での最適なバス路線が出てくるので、恐らく若い人たちはそれでバスに乗るようになってきているという感じがする。そのようなことをやらないと、相変わらず市のルートセールスの、ルートの中で利用者を発掘しようとしてもうまくいくのだろうかと感じる。もっと新しい手段を考えた方が良いのではないかと思った。やはり、若いうちに公共交通を使う癖をつけないと、歳を取ってから「車が運転できないから」と公共交通を使わないことが出てきている。そういう意味では、そこをちゃんとやった方が良いだろうと思っている。

それから26ページの朝霞駅南口に関してだが、個人的には朝霞駅南口の今の乗りの配置を見直してほしいと思っている。なぜかという、プライオリティゾーンが一番手前にあるのだが、それがあるおかげでその周りにマイカーがたくさん停まってバスが入れないという事態が起きている。中には選挙カーを停める人もいて呆れている。その一方で、朝霞駅南口はバス停が遠いところにある。300mぐらい歩かないとバス停に辿り着けない。例えば、朝霞駅から市役所や、旭通りまでバスに乗ろうとしても、バス停まで200mあることを考えたら結局乗らない。「それだったら、歩いて行った方が早い」となる。そういう意味では、南口の乗りの配置を含めて、朝霞駅南口の交通安全を考えていくべきではないか。当然、その中での使い方も今、後付けていろいろバスの休憩エリアを作ったり、逆にタクシープールは、タクシーがネット予約できるようになったので、あまり駅で待機していないとか、そういうことがあったりするので、その使い方全体を見直していくことを考えて、バス、タクシー、一般車、それから優先車の使い方の配置をもう1回見直していくのが良いと思う。

それから、29ページの最後。これまた勉強会になっているが、例えば今、内間木地区で頑張っていたいただいている町内会は、バスの路線に関して様々な要望がある。こういう住民組織なら分かるが、ただ勉強会をするというだけで住民たちが関わるだろうか。私たちは「この程度だったらバスを、この程度だったらタクシーを使ってくれば良い」と思っていて、別に勉強会なんかしてもらわなくても、とにかく使ってもらうことが一番大事であり、勉強会をするのなら、今、内間木がやっているように「こういうふうに変えてほしい」というような、「変えたら使うよ」というような組織を作らない限り、「参加してください」と言って参加してくれるのかなと思う。これは少し再考の余地があるのではないか。

(久保田会長)

御意見感謝申し上げます。

(事務局：村沢審議監)

この短い時間の御説明で御意見をいただき感謝する。回答の前に本日皆様に初めて御説明を聞いていただき、これからじっくり見ていただきたいところもあるので、御意見等あれば、2週間ぐらい時間を取りたいと思う。9月4日までに窓口、メール又はFAXで、事務局まで御意見があったら寄せていただきたい。

このことを前提に、今いただいた御意見のうち、まず1つ目が、24ページ。「おとどけ講座」の件であるが、本当に貴重な御意見なので、全て御検討していきたい。「おとどけ講座」は私どもも講座を登録しているが、開催したことがない状況もある。今回、色んなサイトや動画を使い、若い人をまず引き入れるという取組とか、そういうものを見ることが少し難しい方であるとか、そういった方も含めるとともに、市のシティプロモーション等も含めて、もう少し表現や内容を検討していきたいと思っている。

26ページだが、南口の交通安全対策について、乗り場の配置。平成15、16、17年と地下駐輪場と駅前広場を作った担当の私としては、かなり痛いところがある。当時は、暫定的に使っていた駅前広場をユニバーサルデザインを使って実施しようということで、いろいろ当時は検討した。ただ、やはり使っていく中で、人の流れとか状況が、もう20年ぐらい経っているので変わってきている。その当時から、駅前に市内循環バスが良いのか、タクシーが良いのか、バスが良いのかということで、様々な駅を降りて検証した結果が、今の配置だった。だが、県道から駅前広場が端っこに入り口があるので、どうしても入り口で駅舎の階段の下に停まってしまうというところがあり、本当は動線を1回、中央からぐるっと回したいとかいろいろあると思う。このため、今後、状況を踏まえて、この施策の中でどこまで落とし込めるか分からないが、検討していきたいと思っている。

29ページの地域組織の関係だが、私どもも内間木の方々と年1回、意見交換会等を開催したり、いろいろな町内会の総会や、自治会連合会の総会等があると思うので、そういったところでPRさせていただきながら、「勉強会」という言葉が少し堅苦しいということもあるので、内容等を含めて精査していきたいと思っている。以上である。

(久保田会長)

よろしく願います。まだまだ意見があると思うが、時間の関係で、今あったように2週間ほど時間をもらえたので、ぜひ積極的に御意見を出していただきたい。

では、次に進む。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」の御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)

私、井上から説明する。「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」であるが、２ページ目の記載内容としては、取組状況の２０２５年１１月末以降の詳細に関しては６ページ目に記載しているので、後ほど説明する。

続いて、３ページ目は毎回掲載している運行内容と乗降場所の情報である。

次の４ページ目の実績報告に関しては登録者数の情報であり、登録者数は５０６名、その中で利用していただいている方が３３３名で、６６％ぐらいという状況になっている。前回からの更新としては、３月から７月にかけて１５名程度増えたというところが実績の中での登録の推移である。

５ページ目は、乗車回数の実績グラフである。推移を見ると、６月、７月に４００名程度の利用があった。過去を遡るとだいぶ増減がありながらも、月の中では多い数字であるということが見て取れる乗車状況である。

最後に６ページ目だが、今は道路運送法の第２１条に基づいて運行させていただいているのだが、運行の検討経緯ということで、始めるときに２０２３年１２月から１年間、２１条で有償実証運行の実施を開始して１年。翌年の２４年１２月から１１月という形で、１年延長し、運行し、現在継続しているという状況だった。それ以降は、２０２５年１２月からどうできるかと考えていたのだが、単純な再延長は難しいということが分かっていたので、朝霞市まちづくり推進課と、運行いただいている昭和交通と当社の３者間で、今日話題に出ていたねぎし号とデマンド乗合サービスの協業の可能性を協議させていただいていた。協議の結論としては、朝霞市まちづくり推進課様から見解をいただいております、「あさかりードタウンが今回の朝霞市の地域公共交通計画における中での交通不便地域に該当しない」ということと、本日も話があったとおり、「ねぎし号もある程度しっかり計画が進んでいて、既に進行中ということで、協議の形で変更というのは少しハードルがある」という見解により「現時点での協業は難しい」ということで回答をもらっている。それを受けて、長い期間この場でもいろいろと御報告させていただいていたあさかデマンド乗合サービスについては、１１月末で実証実験としては終了させていただく形で想定している。今後は、今回我々はデマンドの運行で様々な知見を得たので、朝霞市が検討される交通サービスの中で当社とまた共有できる内容であるとか、意見交換できる場があれば、引き続きこの場でも報告させていただければと思うのでよろしくお願いします。

（久保田会長）

何か質問などあるだろうか。

続いて、「市内循環バス等の利用状況について」の説明をお願いします。

◎その他（２） 市内循環バス等の利用状況について

（事務局：堀内主査）

それでは、「市内循環バス等の利用状況について」説明をする。

資料８を見ていただきたい。まず、シェアサイクルについては、令和７年１月から令和７年６月までの６か月間と、令和６年１月から令和６年６月までの６か月間を比較すると利用者は１１４．８％増加している。市内循環バスについては、令和７年１月から令和７年６月の６か月間と、令和６年１月から令和６年６月の６か月間での利

用者の合計を比較すると、前年比１０１.２％となっており、約１％の増加となっている。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、５％以上増加しているが、この増加の要因としては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られるのではないかと考えている。以上で資料８「市内循環バス等の利用状況について」の説明を終える。

（久保田会長）

順調に推移しているということだったが、何か質問などあるだろうか。

よろしいか。

それでは、以上で本日の議題は終了したが、何か事務局からあるだろうか。

◎閉会

（事務局：萩原主事）

事務局より御案内申し上げます。次回の協議会については、１１月頃の開催を予定している。開催が近くなったら通知を送付するので、御参加いただけるようお願い申し上げます。

（久保田会長）

委員の皆様から何か意見はあるか。よろしいか。

それでは事務局に議事をお返しする。

（事務局：持田主幹）

以上をもって、令和７年度第２回朝霞市地域公共交通協議会を終了する。なお、この後、引き続き運賃部会を開催するため、委員の皆様はそのままこの場に残っていただきたい。

本日は長時間に渡り、御協議いただき、感謝申し上げます。

以 上