

様式第3号（第13条関係）

会議録

会議の名称	令和7年第3回朝霞市地域公共交通協議会				
開催日時	令和7年11月14日(金) 10時00分から11時35分まで				
開催場所	朝霞市産業文化センター 2階 研修室兼集会室				
出席者の職・氏名	<p>・委員（27名） (久保田会長、松尾副会長、福川委員、黒川委員、長谷委員、並木委員、小瀧委員、秦野委員、松本委員、野口委員、小松委員、稻生委員、松戸委員、浪江委員、高木委員、古川委員、深澤委員、須崎委員、伊藤委員、庄司委員、金子（睦男）委員、星野委員、大橋委員、金子（八郎）委員、大塚委員、高野委員、須藤委員 順不同)</p> <p>・参考人（代理出席） (朝霞市政策企画課 斎藤主幹、東武バスウエスト(株)鈴木氏、朝霞警察署佐藤氏)</p> <p>・事務局 (村沢審議監兼都市建設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、金井係長、堀内主査、須藤主任、館山主任、(株)国際開発コンサルタント 日向野氏、天野氏)</p>				
欠席者の職・氏名	<p>・委員（8名） (櫻井委員、川幡委員、山科委員、関根委員、強矢委員、六平委員、小寺委員、渡辺委員)</p>				
議題	<p>議題</p> <p>(1) 西武バス(株)路線バス「朝24系統」について (2) 市内循環バス「内間木線」について (3) 運賃部会の設置について (4) 福祉部会での検討状況について (5) 第2次地域公共交通計画の策定状況について その他 (1) 公共交通空白地区における取組状況について (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3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 市内循環バス「内間木線」について 資料3 運賃部会委員名簿 資料4 福祉部会での検討状況について 資料5 ねぎし号・ひざおり号運行実績 資料6 市内循環バス及びシェアサイクル利用状況 資料7 附属機関の委員名簿（令和7年11月14日現在） 第2次朝霞市地域公共交通計画（素案） 当日配布資料 わくわくワゴンチラシ</p>				
作成方針	<p><input type="checkbox"/>電磁的記録から文書に書き起こした全文記録</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>電磁的記録から文書に書き起こした要点記録</p>				
	<p><input type="checkbox"/>要点記録</p> <table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/>電磁的記録での保管（保存年限 年）</td> <td><input checked="" type="checkbox"/>会議録の確認後消去</td> </tr> <tr> <td>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</td> <td><input type="checkbox"/>会議録の確認後 ケ月</td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> 電磁的記録での保管（保存年限 年）	<input checked="" type="checkbox"/> 会議録の確認後消去	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
<input type="checkbox"/> 電磁的記録での保管（保存年限 年）	<input checked="" type="checkbox"/> 会議録の確認後消去				
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	<input type="checkbox"/> 会議録の確認後 ケ月				
会議録の確認方法 出席者による確認					
傍聴者の数	傍聴者 5人				

審議内容（発言者、発言内容、審議経過、結論等）

◎ 開会

（事務局：持田主幹）

ただ今から、令和7年度第3回朝霞市地域公共交通協議会を開催する。皆様におかれでは、御多用のところ御出席いただき、感謝申し上げる。

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御紹介する。

朝霞市市民環境部の大瀧様に代わり、長谷委員である。

また、本日は27名の委員の皆様に御出席いただいている。なお、川幡委員、関根委員、強矢委員、渡辺委員、小寺委員については、所用による欠席との御連絡を受けている。山科委員、六平委員、櫻井委員については、所用により欠席であるので、代理としてそれぞれ、鈴木様、佐藤様、齋藤様に御参加いただいている。なお、委員名簿については資料7として御用意しているので、併せて御確認いただければと思う。

また、本日傍聴者は現時点で5名いる。事前に会長の許可をいただいた上で入室していただいているので、御了承をお願いする。

次に、会議開催に先立って、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ことを予め御了承いただきたい。

それでは、協議会の開会に当たり、都市建設部審議監の村沢から御挨拶申し上げる。

（事務局：村沢審議監）

朝霞市都市建設部審議監の村沢である。本日は御多用の中、令和7年度第3回地域公共交通協議会に御出席いただき、感謝申し上げる。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っていること、重ねて御礼申し上げる。

さて、本日の協議会は議題が5件、その他事項が2件である。議題では、市内の西武バス(株)の「朝24系統」について、市内循環バス「内間木線」について、運賃部会の設置について、福祉部会での検討状況について、第2次地域公共交通計画の策定状況について等を御説明をさせていただく。その他事項では、公共交通空白地区における取組状況や、市内循環バス等の利用状況について、御報告を予定している。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、忌憚のない御意見等をいただきたいと思うので、御協力をお願いする。

（事務局：持田主幹）

それでは、これから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と思う。久保田会長、よろしくお願ひする。

（久保田会長）

それでは、議事を進めさせていただく。まずは資料の確認をお願いする。

(事務局：持田主幹)

本日の会議資料について確認する。資料は事前に送付させていただいたものを使用する。一部、資料の追加があるので御説明させていただく。

まず、改めて会議資料一式の確認であるが、はじめに、事前にお送りした「令和7年度第3回朝霞市地域公共交通協議会 次第」。次に、資料1の「西武バス(株)路線バス「朝24系統」について」から、「第2次朝霞市地域公共交通計画(素案)」までの8種類である。また、追加資料として、「わくわくワゴン(ねぎし号・ひざおり号)」のチラシを各1枚ずつ、計2枚を本日、机上にお配りしている。配付資料は以上となる。資料の確認は以上である。

(久保田会長)

議題に入る前に報告がある。協議会条例第7条第4項「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。」との規定を適用し、今日の議題(5)「第2次地域公共交通計画の策定状況について」の説明において、(株)国際開発コンサルタンツの日向野様と天野様から資料の説明をお願いすることを、予め御了承いただきたい。また、議題が多くあるため、恐縮ではあるが効率的な議論をお願いする。

それでは、まずは議題(1)「西武バス(株)路線バス「朝24系統」について」、事務局より御説明をお願いする。

◎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)

それでは、私から説明する。資料1を手元に御用意いただきたい。

西武バス(株)路線バスの「朝24系統」については、一番上の「主旨」のところにあるが、西武バス(株)より申出があり、令和7年度から土休日の運行を取りやめた路線バス「朝24系統」の令和8年度の廃止予定についての文書が提出されたことから始まっている。本協議会においても、第1回、第2回にて途中経過の報告をさせていただいた。「経緯」については記載のとおりであるが、西武バス(株)から廃止予定の報告を受けた後に、市から運行計画についての要望を出したが、西武バス(株)から7月28日に最終的な判断ということで回答をいただいた。第2回本協議会の際に代替対応案をお示ししたが、現状の朝24系統の利用状況等を考えると、近隣を走っているわくわくワゴンは車両サイズが小さいことや運行日数が平日3日間という状況もあり、代替が厳しいということで、こちらに記載したとおり、市内循環バス「膝折・溝沼線」のルート変更により対応したいと考えている。このことにより、検討していた新たなバス停設置は行わない方向で調整を進めている。運行本数、ダイヤについては西武バス(株)と協議中である。

裏面の地図を御覧いただきたい。こちら、太いピンクで描いてあるのが現状の膝折・溝沼線のルートである。図面の左側、黄色の破線で描いてあるのが、朝24系統をカバーするための新たなルートである。現在考えているのが、膝折・溝沼線で朝24系統をカバーするのだが、便によって運行ルートを変更する方法で進めていきたい。例えば、朝の1便目の北朝霞駅に行く便については黄色のルートを走行、3便に

については、従来のピンクのルートをそのまま走行するという使い分けをしていきたいと思っている。なお、変更があるのはこちらに記載のある膝折・溝沼線だと、溝沼四丁目のバス停、溝沼老人福祉センターのバス停となる。新たに追加となるのが、朝24系統にある、こちらの青い丸がある、西朝霞公民館入口、泉水三丁目、弁財坂下である。そのほかのバス停については変更はない。

表に戻っていただきたい。運行本数、ダイヤについては現在協議中と御説明したが、先ほど申し上げた便によって運行ルートを変更する方法のほかに、ダイヤの本数等についても西武バス(株)から相談があった。現状頂いている案だと、平日の北朝霞駅行きについては現行どおり14便だが、北朝霞駅から市民会館に行く便は、現行の13便から11便に2便減らしたい、という御相談を受けている。また、土休日については、資料にあるとおり、今年度から朝24系統は路線バスの方が土休日廃止となって運行していないことから、循環バスわくわく号についても、土休日については先ほどの黄色いルートは通らず、今の膝折・溝沼線の全ルートを通ることを予定している。なお、そちらの便についても、現状の便から市民会館に行く便については1便減らしたいとの御相談を受けている。市としては今のわくわく号の本数水準を可能な限り維持したいという思いがあるが、西武バス(株)の方でも運転手の待遇改善等の問題があると御相談を受けている。そういう中で今後バランスを見ながら協議を進めていき、最終的には具体的なダイヤをお示して承認をいただきたいと思う。本日の協議会では、新たなダイヤ等について皆様の御承認をいただく段階ではないので、「途中経過の御報告」とさせていただきたい。

その下の「周知方法」の部分であるが、こちらは廃止が決定となったバス停等に、今後、西武バス(株)と協働で文書を作成して、その路線が廃止になる旨と、市と西武バス(株)で対応案を検討していることを記載した上で周知を進めていきたい。また、沿線のマンションや関係する自治会、町内会の皆様にも同様の情報を早めに発出していけねばと考えている。

「今後のスケジュール」であるが、11月の協議会のところで本日現状報告を改めてさせていただいた。今後、西武バス(株)と進めていく中で、次回1月にまた協議会を開催し、朝24系統の代替案の最終的なものをお示しして、御承認いただきたいと考えている。その後、西武バス(株)の方で2月以降、関東運輸局への届出等をし、市からは決定した内容について広報を改めて進めていく。その後、4月から膝折・溝沼線における新しいルート、ダイヤを運行を開始できるよう進めていきたいと思う。

以上、市から朝24系統の報告をした。ダイヤ変更の関係で西武バス(株)と協議しているが、西武バス(株)からも、現在の状況や事情を御説明いただきたい。このまま、西武バス(株)の秦野委員から説明をお願いする。

(秦野委員)

西武バス(株)の秦野である。日頃より弊社の路線バス運行に際して御理解、御協力をいただき感謝申し上げる。当協議会においてこれまで事務局から御説明があったとおり、弊社の「朝24系統」と、営業所から出る出入庫の系統で「24-1」があるのだが、この2系統については今年度末で運行を終了させていただくことになり、先般9月末に関東運輸局に廃止の届出をしたところである。弊社系統の廃止による地域への影響を少しでも減らすために、新年度からは弊社で運行しているわくわく号の膝

折・溝沼線の経路を一部変更することを担当部署に御提案させていただきながら、現在調整しているところである。これまで、膝折・溝沼線については弊社で長年運行させていただいているが、運行面の課題として、乗務員の休憩場所、休憩室の問題を長年抱えていた。膝折・溝沼線の乗務員の休憩場所はわくわくどーむで実施させていただいているが、わくわくどーむについては乗務員専用の休憩施設がないばかりではなく、施設休館日にはお手洗いすら使用できないという状況である。バスの待機場所もわくわくどーむの1手前の農産物直売所近くの砂利の駐車場に停めさせていただいているので、乗務員によっては、農産物直売所が平日開いているときはお手洗いを借りることができ、「そっちに行った方が近い」という話も聞いている。いずれにしても、わくわくどーむに行くのも遠いので、休憩が非常に厳しい状況であるという話が從来からあった。実際に運行を担当している営業所からも改善を求める声は非常に多くあり、特に近年はバス乗務員の労働時間規制を強化する改善基準告示の見直しや、働き方改革等の世間の風潮もあり、弊社としてもやはり休憩施設の改善を市の事務局に強く申し入れていた。しかしながら、施設は市の管理ではなく、指定管理者制度の下で行っている等の理由により難しいという回答もいただいている。このため、今回の膝折・溝沼線の改正を機に乗務員の休憩場所の変更も含め、ダイヤ改正をさせていただきたいということを現在お願いしているところである。新たな休憩場所については現在調整しているところであるが、ダイヤ改正を実施しながらの変更となること、また、昨今のバス業界を取り巻く環境を踏まえると、事務局からも説明があったとおり、運行本数、運行区間を維持できない箇所が若干ではあるが一部発生することを予め御理解、御了承いただきたいと思っている。新しい運行ダイヤについては現在、担当部署と調整しているので、また次回の協議会等でお示ししたいと考えている。以上、運行事業者からの補足説明である。

(久保田会長)

今日は経過報告ということだが、何かこの段階で御意見、御質問はあるだろうか。

(金子八郎委員)

新たなバス停の検討で、「新たなバス停の設置は行わない」と記載されているが、8月21日の協議会の議事録には、「四丁目のバス停があるが、そこから南方向に進んでいくと既存の溝沼三丁目のバス停まで距離が約300メートルある」と。そのため、「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」ということだったが、今回「新たなバス停の設置は行わない」というその背景の説明をお願いしたい。

(事務局：金井係長)

御指摘いただいたとおり、前回の協議会でバス停設置の検討状況を説明させていただいた。また、運行本数の振り分けによる対応も検討している旨を説明させていただき、当初はルートをそのまま朝24系統をカバーする形で振り分けることを想定していたので、それに伴ってバス停の新規設置を考えていた。しかしながら最終的に、本日お示した「便ごとの振り分けで対応する」こととし、併せて「現行のルートを通る本数もある程度確保しながらという対応する」こととなつたので、バス停の移設は

行わないような形の結論とさせていただいた。また、検討段階でバス停の現地確認もしたが、マルエツの方から市役所に抜けるような通りについて、反対側の歩道が狭いといった道路状況もあったので、その辺を総合的に考えて、バス停の移設はせずに便の振り分けという対応で、今回話をさせていただいた。

(金子八郎委員)

今の説明では、時間帯によってルートを変更するということか。それと、午前中によく利用される時間帯は従来どおりなのか。理解した。

(久保田会長)

ほかに御意見、御質問等はあるか。

(黒川委員)

議題とは関係ないのだが、先ほどから傍聴者が来ているのだが、どうしているのか。入っては出て行っているようだが。

(事務局：金井係長)

今御指摘いただいた点については、こちらの傍聴の取扱いの要領の中で定員を設定させていただいているため、定員を満たしたので、お断りをさせていただいた状況である。しかし、もし皆様が御承認いただけるようであれば追加で入場できるように変更したいがいかがか。

(久保田会長)

今後傍聴希望者が来た場合には入場させて皆様よろしいか。

(委員一同)

異議なし。

(久保田会長)

では、今後傍聴希望者が来た場合には入場していただく。

議題（1）の件は現在協議中ということなので、次回1月にまた協議して結論を出したい。

それでは、次に議題（2）「市内循環バス「内間木線」について」の説明をお願いする。

◎議題（2）市内循環バス「内間木線」について

(事務局：館山主任)

それでは私から説明する。資料2を御覧いただきたい。「概要」から説明する。

市内循環バス「内間木線」は、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」を具体化した新しいルートとして、小型車両（ハイエース型）での運行を開始した。道路運送法第21条による、約2年間の実証運行を現在実施しているところである。実証運行を開始してから19か月が経過したが、大きなトラブルはなく順調に運行している。なお、令和7年5月からは乗り残

し対策として、乗り残し旅客のタクシーによる代替輸送を実施している。令和7年9月30日までの代替輸送の実績は約16件、旅客数に関しては26名となっている。

続いて、「運行内容の見直しの検討経過」について御説明する。令和6年度については地元の方々と意見交換を3回実施させていただき、ルートの一部見直しを実施した。この見直しは令和7年度より反映している。まず見直しの1つ目は、今まで内間木苑入口バス停までだったバス停を、内間木苑まで延長する形で通るルートを変更している。2つ目は、下内間木バス停を下内間木氷川神社へ移設している。令和7年度に関しては、上内間木・下内間木町内会にてルート見直しについて意見を取りまとめいただき、その後市と意見交換を実施させていただいた。その中で出た主な意見は3つある。1つ目が、屋敷通、新盛橋東バス停の移設だが、こちらは令和7年11月12日に実施して、現在は既に移設が完了している。2つ目の新盛橋を渡った先のルート変更については、前回の協議会でも御説明させていただいたとおり、今回は見送りさせていただいた。3つ目の運賃改定、180円から200円に値上げすることを御提案いただいたが、今回は実施を見送りさせていただいている。今後についても、地元の方と意見交換を継続的に実施させていただき、必要に応じてルート等の運行計画の見直しを実施させていただければと考えている。

続いて、本協議会での承認事項について説明させていただきたい。1つ目が令和8年4月1日からの道路運送法第4条による本格運行の実施についてである。参考資料を御覧いただきたい。現在行っているものについては、下側の四角の中に囲まれている、第21条と呼ばれているもので運行しているのだが、これが上側の四角に囲まれている第4条に移行することとなる。適用する期間としては、令和8年4月1日から、毎年、年末年始の12月29日から翌年の1月3日を除くものである。営業所の配置車両数については、乗用の車が1両、予備の車両を1両。いずれもハイエース型の定員10名のものである。この理由としては、交通空白地区を通る一部路線において狭隘道路を走行するため、ハイエースによる運行のみが可能であるためである。かつ、令和6年4月から実施している道路交通法第21条の実証実験において、ハイエース1両による運行でも旅客サービスに支障はないと考えたため、こちらを承認事項として挙げさせていただいた。

続いて、2つ目の本格運行に係る移動円滑化基準の適用除外申請についてだが、こちらはこの後、昭和交通の野口委員から詳細について御説明いただきたい。今後の予定としては、運賃については運賃部会で協議させていただき、現在と同額の大人180円、子ども90円を案としている。関東運輸局への道路運送法第4条の認可申請については、来年1月上旬を予定しているところである。私からの説明は以上である。

では、「移動円滑化基準適用除外申請」について、昭和交通の野口委員に御説明をお願いする。

(野口委員)

昭和交通の野口である。資料「わくわく号（内間木線）の一般乗合旅客自動車運送事業に係る移動円滑化基準適用除外申請について」を御覧いただきたい。資料を1枚めくっていただいた2枚目の裏面、「1 移動円滑化基準適用除外とは」というところだが、これはいわゆるバリアフリー法の中の基準である。車両の導入については、車椅子対応等が義務付けられている。ただし、今回のような道が狭いところを通行する

小型車両については、地方運輸局に申請認定を受けることで、その基準の一部を除外することができるというものである。「2 移動円滑化基準適用除外申請理由」については、先ほど事務局からも話があったとおり、交通空白地区は狭い道を通るということで、ハイエースでないと通れない、それについて除外認定を適用していただきたいということである。先ほど、乗り残しの話も出ていたが、月平均で2回から5回ぐらい乗り残しが出ている。10月も5件、全てタクシーで代替を行っている。このバリアフリー認定を受けるためには、車椅子用の座席を作らないといけないということで、旅客数が1名減ってしまう。そのため、乗り残しが増加する恐れがあるということで、この除外認定を適用していただきたいと考えている。

次に「3 移動円滑化基準適用除外申請車両」を御覧いただきたい。こちらは、常用車両、予備車両の明細である。いずれもハイエース、車椅子非対応で、乗降用ステップは予備車にも設置することにした。

「4 狹隘道路における主な運行箇所」はこのようなすれ違いも厳しいようなところを通っていることを例示した。

「5 移動円滑化基準適用除外申請に関する条項及び内容」は第37条により「乗降口スロープ」、第39条により「車椅子用手すり」、「車椅子スペース」等、ほかにもここに記載のあるようなものを本来設置すべきであるというところを、非設置として申請したいと考えている。なお、車椅子等での御希望があった場合は手前どもの「JAPAN TAXI」という、車椅子が乗降できる車両で振替輸送を実施したいと考えている。車椅子用の手すり、車椅子用スペースというのは、先ほど申し上げたとおり、1座席撤去しなければならないために乗り残しが増えてしまう。手すりについては、既存のものが設置されているので支障はないと考えている。予備車については、常用車が車検等により運行できない場合にのみ一時的に利用するものであるため、同様の措置を取らせていただきたいと考えている。繰り返しになるが、常用、予備車両ともに乗降用ステップを設置している。小型車両のために、運行情報の提供等についてはマイク等を設置しなくても乗務員の肉声による案内で十分対応が、ここ1年7か月、特に支障もなく実行されているので、そこについても非設置と考えている。以上の件について御承認をいただきたくお願い申し上げる。

(久保田会長)

では、ただ今の説明について、御質問、御意見はあるか。

(大塚委員)

上内間木に住んでいて、わくわく号（内間木線）を利用している方から「大変便利になって嬉しい」という声を聞いている。しかし、乗り切れなかった人が何人か出ており、乗り残してタクシーに対応してもらっているとのことだが、タクシーが来るまでに時間がどのくらい掛かるのか。これから寒くなってくるが、寒いところで長い時間待たされるとなると、これは困ると思うのだが。

(野口委員)

内間木地区に関しては、乗り残しは今のところ発生していない。停留所「つつじの郷」において昨年一度発生したが、その時はつつじの郷の職員が代わりに無料で運ん

でくれた。そういった事例は1件あったが、基本的に内間木の中で乗り残しは起きていない。乗り残しが起きるのは、駅に向かう途中の停留所「城山公園」などである。「内間木公民館前」、その辺りで9名乗ってしまい、乗れないということが発生している。その際は、弊社の乗務員が営業所に連絡して、駅にいる車両を向かわせた。大体10分ぐらい待機していただければ乗れる、という状況である。今日現在、先ほど事務局から報告のあった16件からさらに5件増え21件の乗り残しが発生しているが、トラブルなく順調に推移しているところである。

(久保田会長)

ほかに御意見、御質問等はあるか。

(金子八郎委員)

値段のことを聞きたい。ハイエース・車椅子非対応で、大体何百万ぐらいするのか。700万円とか800万円とか掛かるのだろうか。

(野口委員)

今の車両の価格、新車を買った場合の価格であるか。それとも、改造費か。

(金子八郎委員)

全て含めてである。ハイエースを現在運行可能な状態にするまでに、諸々費用がかかるだろう。それは全体の金額で大体どのくらい掛かるのか。

(野口委員)

今運行しているのは、弊社がリースで使っている車両なので、「月々いくら」という世界である。そんな大きな金額にはなっていない。今は1台7万円ぐらいだったと思う。

(久保田会長)

ほかに御意見、御質問等はあるか。

(高木委員)

埼玉運輸支局の高木である。朝霞市に聞きたいのだが、今、乗り残しにタクシーで対応しているということだが、道路運送法の第4条だと予備車がハイエースになるとと思うので、乗り残しはハイエースで対応するということか。

(事務局：金井係長)

予備車については、先ほど野口委員から説明があったとおり、車両の点検やトラブルがあった際の対応ということであるので、乗り残しの対応自体は現状行っているタクシーでの対応を引き続きしていく。

(高木委員)

その辺は、周りの公共交通事業者との調整もついているということでよいか。理解した。

(久保田会長)

ほかに御意見、御質問等はあるか。

(伊藤委員)

下内間木町内会の伊藤である。これは事務局に伝えたいのだが、内間木線の下内間木氷川神社バス停についてはかなり周知されてきて、周りの事業者などからもいろいろな要望を受けるようになっている。朝霞水門の下に少年野球のグラウンドがあり、土日はそこで練習したり、試合をしている。その関係者の車両でちょうど下内間木氷川神社のバス停近くの神社の境内辺りが埋め尽くされてしまう。私も目撃したのだが、10月11日の土曜日、バスがバス停にたどり着けない状態だった。その時は乗降客がいなかったが、乗降客がいた場合は通常のバス停で乗り降りができず、非常に危険ではないかなと危惧している。ぜひ、事務局の対応をお願いしたい。

(事務局：村沢審議監)

貴重な情報に感謝申し上げる。そのような状況になっているというのは、把握していなかった。今の話を受けて、私どもでも野球をやっている日に状況を確認し、何ができるのか、氷川神社の境内の地権者や野球場の運営者などの関係者等と調整できればと思う。少し検討させていただきたい。

(久保田会長)

ほかに御意見、御質問等はあるか。

(須崎委員)

上内間木町内会の須崎である。バス停の運転手の休憩場所のところにゴミがたくさん捨てられてしまう。運転手が置いているというのではなく、そこを通っている運送業者等が次々と置いていってしまう。そういうところを、市で撤去等してもらえないか。

(事務局：金井係長)

市でも状況を確認して、環境部門や関係部署と連携しながら総合的な対応を検討していきたい。

(久保田会長)

そのほかはよろしいか。それでは、お諮りする。資料2の最初のページの下に記載があるとおり、本協議会での承認事項は2つある。1つ目は、令和8年4月1日から道路運送法第4条によって本格運行を実施すること。それから2つ目、本格運行に係る移動円滑化基準適用除外申請を行うこと。この2点について、承認するということでおよろしいか。

(委員一同)

異議なし。

(久保田会長)

では、承認されたので、事務局及び実施事業者の方で手続をよろしくお願ひする。それでは議題の3番「運賃部会の設置について」の御説明をお願いする。

◎議題（3）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」の説明をする。資料3を御覧いただきたい。先ほどの議題で、内間木線の道路運送法第4条の本格運行への移行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に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とは別に地域住民の方、事業者らの意見を聞いた上で第9条の4項に定めるメンバーによって協議を行うものとされているので、朝霞市、関東運輸局、事業者として昭和交通、住民の代表として上内間木町内会の須崎様と、下内間木町内会の伊藤様に御参加いただいた上で実施を予定している。こちらの内間木線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、審議をお願いする。

（久保田会長）

御質問、御意見はあるか。それでは、原案のとおり承認することによろしいか。

（委員一同）

異議なし。

（久保田会長）

では、承認いただいたので、よろしくお願ひする。なお、運賃部会は今日この協議会が終了した後、この会場で実施するのか。

（事務局：須藤主任）

この会場の後ろの部分を使って開催する。

（久保田会長）

承知した。では、議題（4）の説明をお願いする。

◎議題（4）福祉部会での検討状況について

（並木委員）

それでは議題（4）「福祉部会の検討状況について」は、朝霞市福祉部の並木から御報告する。はじめに、資料4-1を御覧いただきたい。福祉部会は移動困難者への支援を具体的に進めるため、これまでに第1回福祉部会を7月28日、第2回部会を8月7日に開催した。移動困難者支援の具体的な施策として、タクシー補助の検討を進めること、そして予算については現在市で実施している、高齢者福祉施策のICカードへのチャージ料補助の予算を活用する方針で検討を進めてきた。これらの検討を踏まえて、先月10月17日だが、第3回目の福祉部会を開催し、具体的な制度設計の案について検討したので御報告させていただく。はじめに、前回8月21日に開催された本協議会の中で、「タクシーの補助は公共交通としての施策なのか、それとも

福祉としての施策なのか」という御質問をいただいた。このことについて、事務局で調査研究及び検討して、「玄関の外に自力で出られる方は公共交通の支援対象、玄関まで移動の介助が必要な方は福祉の支援対象」と整理し、第2次地域公共交通計画に位置付けた上で、市の福祉部門と連携しながら公共交通の施策として実施してもらいたいと考えている。

続いて、資料の4-3を御覧いただきたい。事務局では、デマンド交通の先進自治体である鴻巣市と富士見市を訪問して、担当者から直接ヒアリングを行った。両市とも対象は70歳以上や障害者などの移動困難者であるが、補助回数と金額に違いがあり、上限回数では鴻巣市が月8回、年96回の利用が可能であることに対し、富士見市では年12回というものだった。補助金額についてだが、鴻巣市がタクシー料金に応じた定額補助を実施しており、1回の利用当たり最大3,000円である。これに対して、富士見市ではタクシー料金の半額補助という形で実施していて、1回当たりの上限は600円という違いがあった。また、利用方法と運用方法については両市とも事前登録が必要で、電話予約システムで管理するという点で共通していた。なお、利用の実態については両市とも利用者の大半は高齢者であるとのことだった。さらに、富士見市では上限が年12回で実施していたが、その12回全てを使い切る利用者は全体の10%台に留まっているとのことである。また、鴻巣市では1回当たりの平均利用回数は年12回程度であったことが調査の結果わかった。

続いて、資料の4-4を御覧いただきたい。こちらは朝霞市内の地域包括支援センターと福祉の専門家へのヒアリングを実施した結果であるので御報告する。市内の地域包括支援センターと専門家へのヒアリングについては、年齢の要件について意見を伺ったところである。多くの意見では75歳以上を基本としつつ、70歳以上まで対象を広げるかどうかが主要な論点とされた。また高齢者福祉の専門家へのヒアリングについても、同様の結果となっている。

以上を踏まえて、本市における制度設計案をまとめた資料が次の資料4-5なので御覧いただきたい。まず、「1 対象者」を御覧いただきたい。制度の対象者については、75歳以上の方、要支援・要介護認定を受けている方、妊娠婦（妊娠及び出産後1年未満の方）、そして運転免許証を自主返納した方を対象としたと考えている。

次に「2 利用回数」であるが、制度設計の案については月4回、年48回を上限として制度設計を考えている。

続いて、「3 補助金額」である。補助額金については、利用料金の半額を補助する運用として、補助額の上限は1回あたり700円したい。

次に「4 実証実験期間（予定）」を御覧いただきたい。この制度を実施するに当たっては、まずは実証実験を行いたいと考えている。実証実験は令和8年7月から令和9年3月までの9か月間を予定としている。なお、令和9年度以降については、実証実験の状況を検証して、制度設計を改めて検討したいと考えている。

次に、「5 予算積算」についてだが、鴻巣市と富士見市の利用実績の状況から利用人数は1,900人程度になると見込んでいる。想定の対象人数は19,000人だが、そのうちの利用人数は10%となっているので、1,900人程度と算出した。

続いて、裏面を見てほしい。「6 利用方法」と「7 運用方法」については、鴻巣市と富士見市と同様、本市においても事前登録制、事前予約制とすることとし、上限回数は専用システムで管理することを予定している。以上で制度設計案の説明を終わ

る。

(久保田会長)

この件は本日承認を求めるのか。それとも、本日は経過報告か。

(事務局：村沢審議監)

承認事項と言うよりも、より良い制度になるよう制度設計について御意見をいただき、その内容を検討していきたい。

(久保田会長)

承知した。資料4－5に案が出ているが、本日これを決定するということではなく、皆さんから自由に御意見をいただきたいということである。いかがだろうか。

(伊藤委員)

タクシー補助についてだが、タクシーは4人乗れると思う。では、家族4人で乗ってその中に対象者がいた場合には補助の対象になる、という考えでよろしいか。

(事務局：金井係長)

そのように考えている。

(久保田会長)

ほかに御意見、御質問等はあるか。

(黒川委員)

少し気になるのが、やはり75歳でも歩ける人はできるだけバスに乗ってもらつた方が、足腰も使えるし健康によいと思う。その方々がバスに乗らなくなってしまうと、中には利用者が減る路線もあると思う。その辺はどう考えているのか。それから、要支援・要介護、妊産婦、運転免許証自主返納者を対象とするのはいいのだが、これは申請しなければいけないのか。要支援・要介護、それから母子手帳取得というのは市役所の方で事務手続するわけだが、その時に一緒にできないのか。3つ目は、これは上限額が固定なので、本当に公共交通がない遠い地域の人たちが少し自己負担がある一方で、本町地区の人たちは申請行くのも市役所が目の前である。内間木地区など該当すると思うが、遠い地域はそもそも市役所まで行くのに電車賃やタクシー代を払って行かなければならないのに、このような固定の考え方でいいのだろうか。

(事務局：金井係長)

まず、1点目の公共交通との関係だが、もちろんこの制度によってバス利用が減ることは我々も望んでいない。今回タクシー補助ということで、バス利用が困難な方の移動の選択肢の1つとして提案させていただいた。それと同時に公共交通を使っていただくというのももちろん重要なことなので、本人の状況によって使い分けをしていくような提案、考え方について引き続き啓発し、バスの利用についてしっかりと促していきたい。

2点目の手続の関係であるが、他市の事例等を参考に、対象の方を全て自動で登録

するというより、その対象の中から使いたい意思のある方に一度登録をしていただくことを想定している。このため、一度は来ていただいて申請が必要であると考えている。利用及び手続の手間等の実態も考えながら、より良い効率的な方法を調査していきたいと思っている。また、上限については、もちろん御指摘のとおり、エリアによって利用の特性や、御自身の負担状況は異なってくるが、こちらについてもタクシー補助を来年度、実証実験という形で一度進めさせていただき、現在導入を検討しているシステムの方では、タクシー事業者の御協力が必要となるのだが、月の上限回数を管理するとともに「どこで乗って、どこで降りたか」というのもわかるようなシステムになっているので、利用状況を踏まえながら、地域差や特徴に顕著なものがある場合には、どのように対応していくかというのは引き続きその中で検討していきたいと考えている。

(久保田会長)

ほかに御意見、御質問等はあるか。

(大塚委員)

バスに乗れる人がタクシーに乗るということは考えにくいと思う。なぜならば、バスの方が料金が安いわけで、家計が厳しい状況の中でわざわざタクシーに乗るということは考えにくい。このため75歳という設定が、私はとりあえず正しいと思う。ぜひこの補助制度をやっていただきたいと思う。

(久保田会長)

御意見として承る。そのほかに御意見、御質問等はあるか。

私から1つ伺いたいのだが、これは降りる際に割り算と引き算が必要になるが、誰が計算するのか。

(事務局：金井係長)

御質問感謝申し上げる。利用者よりはタクシー会社で割り引いた後に「御利用料金はこれだ」と案内していただくような形を想定しているが、市の方でもそういった割り算の場合の早見表というか、そういうものを設置した上で、利用する方、運行する方それがわかりやすく、この制度を定着できるように配慮をしっかりしていきたいと思う。

(久保田会長)

運転手に負担をかけるのは申し訳ないと思うので、よろしくお願ひする。ほかに御意見、御質問等はあるか。では、いただいた御意見を参考に、次回以降よろしくお願ひする。

次に議題（5）「第2次地域公共交通計画の策定状況について」の説明をお願いする。

◎議題（5） 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)

国際開発コンサルタントの天野から御説明させていただく。事前に、「第2次朝霞市地域公共交通計画素案」というものを配付させていただいている。そちらについての話になるのでよろしくお願ひする。

前回、地域公共交通計画の計画目標や、具体的な施策の中身について御説明させていただいたが、いただいた御意見等を踏まえて、今回こちらの素案を作成してきた。非常にボリュームがあるものなので、個々の内容についての詳細な御説明は今回は割愛させていただき、計画書の構成などについて簡単に御説明する。

前回も簡単に御説明させていただいたが、資料の構成としては、国土交通省が公表している「地域公共交通計画のアップデートガイダンス」に則り、できるだけ計画の核となるような部分を端的に、前半の方でお示しできるようにというところで、ボリュームの多い上位・関連計画や、現況調査の詳細な結果については参考資料ということで本編後ろの方に提示させていただく形をとっている。

各章について簡単に御説明すると、第1章に関しては計画の概要となっている。

2ページ、「計画の位置付け」であるが、こちらに関しては第1次計画から少し変わっており、当時まだなかった立地適正化計画や、駅周辺のまちづくり計画といったところとの連携についてもお示しさせていただいている。

3ページ、4の「計画の対象」についてだが、こちらについては高齢者等の新たな外出支援を現在検討しているところであるので、こちらを追加している。

5ページ以降が朝霞市の公共交通ネットワークである。こちらは前回、簡単に構成案を御提示して、そこと少し変わっているのだが、予め、例えば市内の公共交通に明るくないような方が事前に「公共交通網がどうなっているのかな」と把握してから本編の内容を見ていただけるように、各交通機関について簡単な説明を入れている。なお、詳細な運行実績などについては後半の参考資料に掲載している。

それから、12ページのA3の折りの部分、ここが基本的な方針及び目標を説明する章になっている。ちょうど12ページのA3のところだが、こちらについては、第1次計画の目標の達成状況というのが一番左にあり、それから現況調査の結果があり、そういうものを受けて、右から二番目の列に課題の設定に向けてどのような視点を持って取り組んでいるのかをお示ししている。さらにそれを受けて、一番右側の列に公共交通の課題を7つ設定している。①から④という、上から4つ、こちらについては第1次計画の時にも設定していた課題であり、そちらを引き継いでいる形である。⑤から⑦、下の方にあるものだが、運転手不足への対応、町の拠点の強化、高齢者等の移動支援の効果的な実施。こういったところについては、改めて現況調査した内容や、ほかの計画の取組も反映した上で新たに抽出した課題という形で設定している。

それから14ページを御覧いただきたい。こちらに基本的な方針及び計画目標が掲載されている。基本的な方針については以前も御説明したとおりであり、総合計画の考え方などを受けながら、「～みんなで守る快適な暮らしを支える地域公共交通～」という形でお示ししている。それから下の方に計画目標が2つ示されているが、これは第1次計画から継続して行っている目標であり、計画目標1、計画目標2が設定されている。

次の15ページからが計画目標に対する施策ということで、具体的にどのような取組をやっていくのかということを御説明している。15ページに関しては、それぞれ

の計画目標2つに応じた14個の施策の方向性をお示ししている。

16ページのところに、それぞれの方向性に対してどのような施策を取っていくのかを列挙している。各取組については、具体的に説明しているのが17ページ以降である。施策の中身については前回も簡単に御紹介させていただいているが、大きな変更があったところだけ簡単に御説明させていただく。17ページ「方向性①」のところだが、「公共交通空白地区の改善に向けた生活道路の整備、新たな公共交通の段階的な導入」というところの中に、前回は「面的な移動支援施策の導入」というものを入れていた。同じく「方向性⑥」の中にも全く同じものを入れていたのだが、今回に関しては「方向性⑥」の方に記載する形で統一することとしている。考え方としては先ほどのタクシー補助のようなものになるとは思うが、「面的な移動支援施策の導入」、こちらは空白地区にも対応するものだが、33ページの「バス停まで歩いて行くのが難しい高齢者等への移動手段の確保」であり、こういう方向性の中でやっていくのが第一義であろうということで、こちらの方に入れさせていただいた。

それから、前回協議会の中で御意見をいただいていたのが、「②総合的な交通情報案内サービスの提供」というところになる。20ページの真ん中あたりに、市の広報紙、LINE、SNS等を通じた交通情報案内ツールの紹介が入っているのだが、前回御提示したものだと、「市のお届け講座等を活用した交通情報案内ツールの紹介」という形になっており、「お届け講座よりも新しいツールを使って、もっと広く知つてもらえるようにした方が良いのではないか」という御意見をいただいていたので、多くの人に御覧いただけるような広報紙や、市のLINEも積極的に今発信を行っているので、そういうものを活用しながら多くの人に見てもらえる機会を設けるというところで少し改めている。

それから、少し飛ぶが具体的な施策の説明の後に、61ページに計画の達成状況の評価が入っており、こちらについてはそれぞれの計画目標の達成度評価について、評価指標と具体的な数値目標を提示させていただいている。こちらは以前示した形になっている。

最後に、63ページ以降が参考資料であり、先ほどお話ししたとおり、上位関連計画であったり、現況調査の詳細な結果が提示されている。

内容の御説明としてはこの程度にさせていただく。今後のスケジュールについては事務局から御案内があると思うが、こちらの第2次地域公共交通計画素案については、どうしてもボリュームがあるので、本日御意見をいただくほか、会議終了後も一定期間いただいて、それを反映させながらブラッシュアップさせていきたいと考えているので、よろしくお願いする。私からの説明は以上である。

(久保田会長)

では、スケジュールについて説明をお願いする。

(事務局：金井係長)

私からスケジュールと、この施策の中でも特徴的な部分を補足して説明をする。今回の第2次地域公共交通計画は、基本は1次計画の内容をベースに生かしながら、部分的にブラッシュアップ、つまり従来の状況を踏まえながら変えるところは変えていくような形で位置付けている。

改めて御覧いただきたいのは12ページである。A3の表であるが、基本的な方針や目標というところで、これまでの協議会の中でも説明させていただいたが、一番右の公共交通の課題というところで、上の①から④というのは現行の計画にも記載があるものとなっている。こちらの一番右下のところに⑤、⑥、⑦があるが、これは新たに追加する課題として、今回位置付けをさせていただいた。この⑤、⑥、⑦の中、一番下の「⑦高齢者等の移動支援の効果的な実施」というところが、先ほど御説明いただいたが、「面的な移動支援」としてタクシー補助等の施策を行っていくということで、この計画の中でも公共交通として位置付けを整理をした。

また、「⑥まちの拠点の強化」というところで、29ページを御覧いただきたい。現行の経過だと、駅周辺のことについては朝霞台駅のバリアフリー等のことを記載していたが、東武鉄道(株)との連携によって現状、朝霞台駅の方にエレベーター設置が完了した。バリアフリーが一歩進んだ状況となっていて、その一方で第1次からの今期間の中で、この施策の考え方の一番重要な部分になるが、市の方としてもウォーカブルの進展であるとか、エリアプラットフォームによる朝霞駅及び北朝霞駅の方での官民連携でエリアビジョンという形で連携の取組が進められている。

また、朝霞台駅については現在、東武鉄道(株)で既存駅舎の改築の検討も進められていると伺っている。それら第1次計画と変更になった状況というのを踏まえながら、第2次計画ではまちの拠点としての環境整備というところで整理し、各種施策の方を位置付けさせていただいた。

先ほど説明があったが、5-1で朝霞駅南口の交通安全対策の推進というところも令和5年度、6年度にかけて地元の皆様と関係機関の協力をいただき、交通安全対策の基本構想をまとめて、次の30ページのところに対策案を示しているが、こういったものを位置付けて整理をしていく状況である。

最後にお示しした運転手不足の対応の部分についてだが、こちらについては49ページを見てほしい。運転手の確保に向けた対策の実施というところで、方向性1-1として位置付けをさせていただいた。現状厳しい運転手不足の状況の中で、市としても事業者さんと連携しながら周知活動等の連携をしていきたいというところで、施策の整理をさせていただいているところである。また、52ページを見てもらうと、施策の1-1-3というところで、「運転手が働きやすい環境の整備」で施策を位置付けている。埼玉県でも、今年度から女性運転手の定着に向けた補助の実施などを行っているが、市としても、こちらにある実施内容にもあるが、まさに今日、西武バス(株)の秦野委員からもお話しがあったが、こういった事業者の休憩施設の確保、又は車両の待機場所の問題というのは非常に重要であるので、市としてできることの施策としてこちらに位置付けさせていただいた。こちらの計画についての主なポイントで補足させていただいた。

今後のスケジュールであるが、本日のこの協議会で素案という形で一旦お示しさせていただいた。現状の素案について皆様に、まずは第一歩、次のステップに向けての承認をいただきたいと思っている。今後、市民コメントという形で市民の皆様からの意見をいただくことを、年明けの1月からの1か月間を現状予定をしている。

本日ページ数が多いにもかかわらず、少し説明時間が不足していた面もあるので、その期間も踏まえ気づいた点は皆様に御意見いただきながら、また市民懇談会等での御意見も反映していく予定である。

最終的には年明け2月に別途この協議会を設けさせていただき、市民コメントの内容であるとか、そのほかにいただいた御意見を踏まえ、最終的なものを計画としてお示しし、皆様に御承認いただければと考えている。市からの補足説明は以上である。

(久保田会長)

事務局からの説明に対し何か御質問、御意見はあるか。

(秦野委員)

西武バス(株)の秦野である。方向性としては概ね非常に良い内容でまとめていただいて、特にバス事業者の担い手不足対策のところも深く言及していただいて、感謝申し上げる。今後の流れについて共有していただきたく、発言する。

まず、61ページの「評価指標」であるが、いろいろ目標を定めることは各自治体とも公共交通計画の中で行っているので、それ自体はとても良いことだと思っている。「評価指標6」の「市内循環バスの利用促進」について「収支率」が指標となつており、大事な指標だと考えているのだが、当社もできる限りお客様を乗せられるよう、また乗りやすいダイヤを構成する等努力していきたいと思っている一方、バス事業者は現在非常に厳しい状況になっている。燃料費は、今年についてはだいぶ落ち着いてきた。暫定税率も廃止になるので、燃料費については多少明るい兆しが見えてきたかなと思うが、バスは車検が毎年あり修繕費の関係で、部品代等の諸々高騰があり、当社全体で見ても修繕にかかる費用が非常に上がっている状況である。また、担い手不足の状況を踏まえると、やはり乗務員の仕事の魅力アップというところで賃金の改定であるとか、そういうことも重要であるため、やはり人件費も年々上昇しているところがある。仮に収入が増えたとしても、それを上回る支出の方がかなり今後見込まれると思っている。どうしても企業努力だけではカバーできない要因が非常に多くあるので、「収支率」という目標を掲げることは非常に良いとは思っているが、今後クリアできるかというところはなかなか難しい。これは朝霞市に限らず、どこの自治体のコミュニティバスも難しいと考えているので、御報告させていただく。

それからもう1点、先ほど朝霞台駅のバリアフリーの関係でエレベーターの報告があり、バリアフリーの観点は、鉄道・バスのみならず誰もが乗りやすいというところで推進していくことは間違いないと思うのだが、先般、事務局の方から情報共有あつた朝霞台駅の南口エレベーターができることで、バスを待つスペースが狭くなってしまったことがある。朝霞台南口については弊社のひばりヶ丘行き、東久留米行きを多く運行しているのだが、特に朝霞台駅南口を降りてすぐ左側のひばりヶ丘行きのバス停は運行本数が多く、利用人数も多いため、雨の日などにバスの遅れや運行間隔の乱れが生じてしまうと利用者がかなり多く溜まってしまい、バスを利用しない人が通行するのに難儀するような状況になっているということも聞いている。これもバス会社としてもなんとか解決していきたいとは思っているが、道路を借りて運行している立場もあるので、自治体との協力も不可欠だと思っている。我々も解決に向けて努力していくが、引き続き市の御協力を賜ればと思っているので、よろしくお願ひする。

(久保田会長)

2点ほど御意見があった。事務局に回答をお願いする。

(事務局：金井係長)

1点目の指標の考え方については、今御意見をいただいたので、そういういた厳しい状況の中でどういった指標が良いのかというのを改めて整理して、乗車率の指標にするのか等、相談の上で改善をしていきたいと思う。

2点目の朝霞台駅のバリアフリー化については今触れていただいたとおり、エレベーターを設置して、そちらの面では大きく向上した一方、通路の幅が狭くなった面もある。バス事業者の待機スペースの問題と、通行する方のスペース自体の方でも御意見いただいている状況があるので、すぐに大規模に改修というのは難しい状況であるが、利用実態を市の方でもしっかり把握しながら、現状の中で運用等、改善できることについては積極的に行っていきたい。そしてバスを利用する方、駅を利用する方、通行する方、それぞれが気持ちよく駅前広場を使っていただけるように検討を引き続き行っていきたいと思う。

(久保田会長)

ほかに御意見、御質問等はあるか。

(松本委員)

国際興業の松本である。12ページの見開きA3の資料で、前回から資料で御提示いただいたのだが、重点的に取り組む課題として3つ加えていただき、その中で⑤、この3つの中では一番上に「運転手不足への対応」というのを挙げていただいている。このことについては構成上いろいろ難しいとは思うが、上の①～④というのは、やはり運転手不足と表裏一体の関係にあると思う。今回この3つの中でも一番上に書いていただいたというのは、それだけ優先順位が高いのかなと解釈しているが、この「⑤」という書き方が、どうしても①～④より優先度が低いように取られかねないので、もう少し表現を検討していただきたく思う。

(事務局：金井係長)

私の方から今すぐこう変更するとは言えないのだが、御指摘いただいたことを踏まえ、皆様により伝わるようにこの計画の中での表現の仕方はいろいろ考えていきたい。

(久保田会長)

そのほかに御意見、御質問等はあるか。

(金子八郎委員)

31ページの北朝霞駅西口ロータリー広場の関係で、写真の手前の木を伐採してきれいになっているのだが、実際に今、朝霞台駅を降りると、いろいろ改修しているが非常に寂しい状態になっている。オフィスや店がなくなって非常に寂しい状態なので、この北朝霞前西口ロータリーの改修関係ができるだけ早い計画に入れていただきたいと思う。どういう状況になるかわからないが、非常に今は暗い状況なので、できるだけ早めに明るくなるよう改修していただきたいと思う。改修の関係でも、この口

ータリーをぐるっと車が回遊できる状態になっているのだが、そこの交通規制や申請はあまり時間が掛からないと思うので、できるだけやれるところから進めていただきたい。

ついでにだが、72ページの人口動向についてだが、これが令和22年、これから15年先からは、人口が減少に転じると書いてある。この関連で、8月7日の日本経済新聞に、県内人口で4年連続減ということだが、その中で増加率が一番多かったのは蕨市。二番目が朝霞市であった。「令和22年で減少傾向になるであろう」ということだが、その時点で朝霞市の人口はどのくらいになるか掴めているか。72ページでは145,984人。これが令和22年でどのくらいになるのか把握されていたら教えてほしい。

(事務局：村沢審議監)

御質問いただいた朝霞台駅の関係だが、現在朝霞台駅についてはエレベーターが仮設ということにはなるが、両広場から駅の方に向かって出入りができるようになっている。その中で、今まであった店がシャッターを閉めて再開していないという状況であり、市民の方々からも意見は多く頂戴しているところである。それを東武鉄道(株)に伝えているのだが、今後のスケジュール的な話等も含めて、「あそこをまた店として再開する予定、見込みはない」ということである。ただ、限られたスペースや暗い空間的なものは何か工夫をしていただけないか、というのは申し入れをしているところである。そうした中で、北朝霞駅西口ロータリーの広場化について、この写真のところで御質問いただいたと思うのだが、こちらは市の事業として、現時点では広場化について、様々な方の御賛同のもと、「このような駅前広場をどうしたらいいか」という実証実験を行いながら、実施設計までは今終えている状況である。しかし今、市を取り巻く財政的なこともあるため、今後事務執行部としては設計まで行ったところについては一日も早くという思いはあるので、限られた財政状況の中ではあるが引き続き進められればと考えている。

72ページの人口の関係だが、こちらの表で令和7年は145,984人、令和22年が4本先、右側にある棒グラフで、147,886人という推定値が載っている。私どもとしては、この数字なのかなと捉えている。

(久保田会長)

よろしいだろうか。それでは、これだけの厚さのものなので持ち帰って読んでいただきて、御意見、御質問があれば事務局に伝えていただければと思う。

では「その他」に移る。

◎その他（1）公共交通空白地区における取組状況について

(事務局：須藤主任)

資料5の説明をする。公共交通空白地区の取組状況についてだが、わくわくワゴンのねぎし号とひざおり号のチラシと、資料5を御用意いただきたい。まず、実証運行の延長申請についてだが、前回協議会で道路運送法第21条の延長申請を御承認いただけたので、9月に関東運輸局に申請を行った。まだ承認の連絡自体はいただいているのだが、承認が下り次第、ホームページへの掲載や、今回作成したチラシの配布

を行っていきたいと考えている。本日配付したチラシについてはスーパーや病院などのルート上の施設であるとか包括支援センターの方に配付を予定している。

次に、現在実施中の実証運行の実績について簡単に報告する。資料5を御覧いただきたい。一番上のA3横の資料はねぎし号の実績である。ねぎし号については9月までの10ヶ月間で累計乗車数が2,983人となっており、1便当たりの乗車人数が0.86人となっている。8月末については暑さの影響もあったようで乗車人数が増えており、中でも8月は1便当たりの乗車人数が1.02人という形で、特に多く御利用いただいている状況である。

1枚めくっていただきて、ひざおり号の運行実績であるが、ひざおり号については9月までの6か月間での累計の乗車人数が4,681人となっており、1便当たりの平均乗車人数が2.05人となっている。ねぎし号と同様、夏の間は乗車人数がかなり増えており、8月は1便当たりの乗車人数が2.63人となっている。実績の説明については以上である。停留所ごとの利用者数等についてはここでは説明しないが、資料の中で御確認いただければと思う。公共交通空白地区における取組状況については以上である。続いて、資料6の説明をさせていただく。

◎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）

引き続き、資料6について私の方から説明させていただく。資料6を御覧いただきたい。

まず、シェアサイクルについては、令和7年4月から令和7年9月までの6か月間と、令和6年4月から令和6年9月までの6か月間を比較すると、利用者数は109.5%増加となっている。市内循環バスについては、令和7年4月から令和7年9月の6か月間と、前年、令和6年4月から令和7年9月までの6か月間での利用者数の合計を比較すると、前年比106.1%となっており、約6%の増加となっている。増加の要因としては、市内循環バスが通勤や通学等、その他外出などに際し、市民の皆様の移動手段の1つとして認知され、御利用いただける方が着々と増加しているのではないかと考えている。以上で資料6「市内循環バス等の利用状況について」の説明を終わる。

（久保田会長）

ちなみに、この資料6の輸送人員の中には、資料5のねぎし号、ひざおり号の実証運行の人数は入っているのか。

（事務局：堀内主査）

入っていない。

（久保田会長）

承知した。それでは、資料5と資料6について御質問、御意見があればお願ひする。

（黒川委員）

ねぎし号だが、このまま行くと利用者数が低迷しているのでやらないということになるのか。次の1年間の間に少しでも回復していかないとやらない、ということになるのかなという気もしている。ほかの地区でこういう交通を待っている地域があると思うのだが、どうだろうか。

それから、先ほどのわくわく号の増員の理由の中で通勤、通学から始まったのだが、本当に通勤、通学だけなのか、日常的な近所への外出なのか、買い物なのか、その辺をちゃんと分けて理解しているのか。

(久保田会長)

2点頂いた。事務局いかがだろうか。

(事務局：金井係長)

まず1点目、ねぎし号についてだが、御指摘のとおり利用状況は厳しい状況が続いているところである。今後については方向性が決まっているわけではないが、ただ実証運行2年目はルートを朝霞駅よりも南口側、郵便局、市役所の方に伸ばし、またダイヤもパターンダイヤに統一することで、路線拡大とともにわかりやすいダイヤというところで利用喚起を図っていきたい。また、第2次交通計画の中で今後の空白地区については引き続き検討していくところで位置付けさせていただいているが、2年目の利用状況を見ながら実情に合った形で様々な検討を引き続き行っていきたいと考えている。

(事務局：村沢審議監)

資料6の中で、わくわく号が少しずつ伸びている理由として「通勤、通学」と説明しているが、雨の日であるとか、そういう時の利用の実態を確認した上の御説明に今はさせていただいた。委員がおっしゃるとおり、実際にどのような方が増えているのかという具体的な調査は行っていないので、御意見を伺った私どもも、そのことの把握はやはり重要だと認識しているので、乗っている方へのアンケートや私どもも一緒にバスに乗って調査する等の調査方法を考えながら、利用実態の把握に引き続き努めていきたい。

(久保田会長)

そのほかに御意見、御質問等はあるか。

(金子八郎委員)

12ページの⑤、「運転士不足への対応」だが、西武バス(株)の記事が8月20日の日本経済新聞に大きく出ている。「高卒2年目運転士誕生」ということで、これは画期的なことなのか。

(秦野委員)

西武バス(株)の秦野である。御存知のとおり、バス業界を取り巻く環境は非常に厳しく、担い手不足に様々な対応をしている。当社も一昨年ぐらいから、高校を卒業した人を対象に、将来的に運転士になっていただくという前提で採用している。ただ、大型二種を取るのは年齢制限があるので、そこまでは事務職としていろんな経験を積ん

だ上で、途中で教習所に行かせ、大型二種免許を取っていただいてということで、今御指摘いただいたとおり、8月に新座営業所で18歳で採用し、19歳、20歳で運転士でデビューしたということである。当社は新座営業所以外の練馬営業所も同じような入社のタイミングで運転士にさせていただいた者がいるので、今、19、20歳前後の乗務員が2名いる。今後も各高校にお願いというか求人をかけながら広く募集を掛けていきたいと思っている。

(久保田会長)

担い手の確保にいろんな御苦労をされているということで、今後ともよろしくお願ひする。

では、資料5と6についてはよろしいか。

それでは、ほかに何かあるか。

(事務局：堀内主査)

次回の協議会については、年明け1月頃の開催を予定している。ここでは、西武バス株、路線バス「朝24系統」について御審議いただく予定である。開催が近くなったら、また通知を送るので、御参加いただくようよろしくお願ひする。

(久保田会長)

次回もよろしくお願ひする。

皆様に御協力いただいて、予定時刻に議事を終えることができたことを感謝する。

それでは、全ての審議が終わったので、事務局にお戻しする。

(事務局：持田主幹)

以上をもって令和7年度第3回朝霞市地域公共交通協議会を終了する。

この後、引き続き運賃部会を開催するので、委員となっている方はこのまま残っていただきたい。本日は長時間に渡り御協議をいただき、感謝申し上げる。

以上