

別記様式（第4条関係）

会 議 録

会 議 の 名 称	政策調整会議	
開 催 日 時	平成29年8月28日 午前9時12分から 午前9時56分まで	
開 催 場 所	市長公室	
出 席 者	神田市長公室長、重岡危機管理監、上野総務部長、宮村市民環境部長、 三田福祉部長、内田健康づくり部長、澤田都市建設部長、小野里会計 管理者、佐藤水道部長、木村議会事務局長、嶋学校教育部長、比留間 生涯学習部長、塩野監査委員事務局長 （担当課） 宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長、岩城同課主幹兼課長補佐、 河本同課交通政策係長、同課同係榎本主査 （事務局） 太田市長公室次長兼政策企画課長、新井同課長補佐、同課政策企画係 臼倉主任	
会 議 内 容	1 朝霞市内循環バスの運行見直しについて	
会 議 資 料	・朝霞市内循環バスの運行見直しについて	
会 議 録 の 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 type="checkbox"/> 電磁的記録から文書に書き起こした要点記録	
	<input checked="" 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	<input type="checkbox"/> 会議録の確認後消去 <input type="checkbox"/> 会議録の確認後 か月
	会議録の確認方法 出席者の確認及び事務局の決裁	
そ の 他 の 必 要 事 項		

【議題】

- 1 朝霞市内循環バスの運行見直しについて

【説明】

（担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長）

はじめに見直しの経緯について、市内循環バスは平成28年度に年間約40万人の多くの方にご利用いただいている一方、運行に係る経費については、運行経費から運賃収入を差し引いた市の負担額が10年間の平均で約7,100万円となっている。

こうした状況の中、本市においても高齢化が着実に進展すると予測され社会保障経費の今後一層の増加が見込まれるなど、財政状況が厳しさを増す中で、高齢者等の移動支援や公共交通空白地区の改善への取り組みなど、より効果的、効率的で将来に渡って多くの方にご利用いただける運行計画を目指す必要性から、平成25年4月に市民や学識経験者等で構成する「朝霞市内循環バス検討委員会」を組織し、多方面から議論を重ねていただいた結果、平成27年3月、参考資料の「朝霞市内循環バスわくわく号の運行見直し方針」が取りまとめられ市長に提言がされた。

本日は、この提言に基づき、市内循環バスについて公共交通空白地区の改善に取り組むとともに、より効率的、効果的な運行を行うため、本年10月1日から市内循環バスの運行ルート等を見直すことについてお諮りするものである。

それでは、資料1、1. 運行見直し内容（1）目的の後段部分であるが、見直しの視点として「残された公共交通空白地区への対応」、「多様なニーズへの対応」、「将来に渡って持続可能な運行計画」の3点を掲げている。ここからの説明は資料1の6ページ「朝霞市内循環バス運行ルート等変更図」を参照いただきたい。

1点目、「公共交通空白地区の対応」では、次の（2）主な見直し内容①内間木線の運行見直しとして、現行路線を「幹線系路線」とし、わくわくドームを経由せず朝霞台中央総合病院移転予定地付近を通るルートに変更する。また面的に広がった公共交通空白地区への対応を図る「循環系路線」を新設する社会実験を実施する。②残された公共交通空白地区の対応として、内間木地域のほか膝折・溝沼線の栄町の和光市堺付近の地域の解消を図る。

見直し視点の2点目、「多様なニーズへの対応」では、次の（2）主な見直し内容 ③多様なニーズへの対応として、5項目 1点目鉄道駅を中心とした運行経路とする。2点目膝折、溝沼線と内間木線の北朝霞～わくわくどーむ間を廃止し、北朝霞駅前での乗り継ぎを基本とする。3点目従来、割引対応としていた乗り継ぎについては、移転する朝霞台中央病院への移動支援等、利用者の利便性向上の観点から全ての路線の乗り継ぎ運賃を無料とする。4点目バス停を新設する。5点目依然として厳しい財政状況を踏まえて、現行の運行経費を上回らないように運行ルート、ダイヤ変更を行い、可能な範囲

で増便を図る。

見直し視点の3点目、「将来に渡って持続可能な運行計画」では、④として、従来、路線バス会社3社の協力を得ながら、交互運転を実施しているが、バス会社により保守点検や天候悪化等による運休等の判断が異なることからより安定的な運行体制の確保のため、運行業者をルート単位で一元化する。なお、運行事業者は公募で決定し、膝折・溝沼線を西武バス、根岸台線及び宮戸線が東武ウエスト、内間木線が国際興業による運行となる。

次に2ページ、(3)各路線の具体的な見直し内容である。

まず「膝折・溝沼線」である。

膝折・溝沼線は最も利用者の多い路線で平日、休日とも増便し、全ての便で「北朝霞駅前」～「わくわくどーむ」間を廃止する。

2点目、和光市堺付近の公共交通空白地区の改善のため6ページの第八小学校付近の黒点線枠に示すとおりルート変更し、新たにバス停を3か所新設する。

3点目と4点目、6ページの朝霞市役所付近の黒点線枠部分になるが、起終点を「市民会館」に変更し、「朝霞駅南口」から「朝霞市役所」への速達性を高め市役所利用者の利便性向上を図るルート変更を行うとともに本町保育園バス停を市民会館入口付近に移転し、名称を「二本松」に変更する。

次に「根岸台線、宮戸線」はダイヤ変更以外大きな変更はない。

次に「内間木線」である。7頁を参照いただき、1点目、現行路線、黄緑色部分を「幹線系路線」とし、また、緑色部分を循環する「循環系路線」を新設し、公共交通空白地区の改善を図る社会実験を行う。

2点目、便数については、7ページのバス停名「上内間木」～「新盛橋東」区間の下内間木地区のルートについて廃止することとし、北朝霞駅への速達性を高めるとともにルート変更による便数の現状維持を計画したが、地元住民からの要望等を受け、下内間木地区のルートについては、現行通りとしたため、減便となっている。

3点目、幹線系路線では、「わくわくどーむ」を経由するルートを廃止し、朝霞台中央病院移転予定地がある市道3号線を通り「北朝霞駅前」に向かうルートに変更し、北朝霞、朝霞台4駅への速達性を高める。

4点目、5点目については、次の3ページのところで説明する。

次に運賃については、全ての乗り継ぎ運賃を無料とし、乗り継ぎ場所は3か所とする。また、通常運賃は当面現状維持とする。

続いて3ページ、2. 内間木線社会実験の詳細についてご説明する。

(1. 目的)であるが、面的に広がった公共交通空白地区の改善を図りつつ、利便性の向上や利用促進を目指し、社会実験を通じて課題を明らかにし、地域特性に合った持続可能な地域公共交通体系の構築を目指す。

(2. 内容)であるが、主に上内間木地区に広がった公共交通空白地区等の改善のため、7ページの緑色部分を循環する「循環系路線」を新設する。また定員10人程度の

ハイエースを導入し、幅員が狭い道路を通行する新たなルートとバス停を設定する。なお、運行は市が運行主体となり無償での自家用輸送とし、定時定路運行を行うが、ルート・バス停の設定・変更等は、地元住民等の意見を伺いながら柔軟に対応する。

この循環系路線は、起終点となる「内間木公園」バス停で、「幹線系路線」や民間路線バスに乗り継ぐこともでき、この交通結節点となる「内間木公園」バス停脇の市有地に、乗り継ぎ拠点としての機能を高めるため、(4)に記載しているとおりバス利用者専用の無料駐車場、駐輪場、バイク置場及びバス停に屋根の増設とベンチの設置を行う。

次に4ページから5ページが平成27年3月に朝霞市内循環バス検討委員会から提言された「朝霞市内循環バス『わくわく号』の運行見直し方針」16ページから19ページで示された見直し方針36項目についての実施評価で、「実施済」がバス停の設置など3項目、「10月実施」が内間木線の運行見直しなど16項目、「継続検討」が西朝霞公民館付近の公共交通空白地区への対応や運賃を路線バスの初乗り運賃並みにすることなど、この13項目について引き続き検討していく。

「今後実施」が平成30年1月に開院予定の朝霞台中央総合病院内への乗り入れなど3項目となっている。

「見送り」が依然厳しい財政状況を踏まえ、バス車両の7台の導入となっている。

以上が本年10月1日から予定している市内循環バスの運行見直しについての概要である。

【意見等】

(佐藤水道部長)

2ページ、各路線の見直し内容について、膝折・溝沼線、根岸台線、内間木線の3路線でわくわくどーむへの経路を廃止もしくは一部の便で廃止するとしている。

わくわくどーむ利用者の実態などを調査したのか。

また、見直し後、わくわくどーむへ循環バスで行きたい場合、どの路線で行くことができるのか。

(担当課：河本まちづくり推進課交通政策係長)

今回の見直しの経緯として、当時、わくわくどーむの指定管理者による利用者の調査結果を確認したところ、交通手段としてバス利用者は10%以下という結果であり、バスを利用してわくわくどーむにお越しになる方は少ないことが分かった。

そのような中、わくわくどーむへの交通手段として役割は、根岸台線と宮戸線の2路線で担うことが可能であると検討委員会で議論し、結論付けたものである。

(佐藤水道部長)

わくわくどーむを乗継運賃の無料とは、どのような利用が考えられるのか。

(担当課：河本まちづくり推進課交通政策係長)

宮戸線の利用者がわくわくどーむで乗り継いで根岸台線に乗車することが考えられる。

朝霞台中央総合病院移転予定地を通る根岸台線への利用が見込まれると考え、利用者

の利便性が高いものと想定している。

(佐藤水道部長)

現在は、わくわくどーむで多くの路線に乗り継ぎが可能であった。

バスの本数が減って不便になるのではないか。

(担当課：河本まちづくり推進課交通政策係長)

根岸台線の他に宮戸線が、右回り、左回りでわくわくどーむを通っており、1時間に2本程度は確保できる。

(神田市長公室長)

わくわくどーむへの交通手段としてバス利用者が少ないことを受けて、バスの本数を減らすということの説明である。

一方で、指定管理者の提案で、自主的にバスを運転している事例があって、市としては二重投資になるという観点がある。

市内循環バスの検討に当たっても、他の施策と連動した考えを答弁すべきである。

(内田健康づくり部長)

現在のわくわくどーむの指定管理者である株式会社明治スポーツプラザは、事業提案によってバスを運行しているが、それは時刻表があるような定期便ではなく、事業に合わせた送迎であるため、市内循環バスの代替とは言い難いものである。

(神田市長公室長)

わくわくどーむへの交通手段としてバス利用者が少ないという現実を受けて、バスの本数を減らすということ。

(佐藤水道部長)

市内の公共施設では、駐車場に限りがあるため、公共交通機関の利用をお願いすることもある。

市内循環バスは公共施設を結ぶことを目的にしていた部分もあったと考えているが、今回の見直しで本数が減ることとなる公共施設は、わくわくどーむだけか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

わくわくどーむ以外に影響はない。

わくわくどーむを経由するバスの本数は減るが、利用者の意見として駅への速達性を求める声が多く、また、バス運行にかかる事業費を増額することなく、利用者の多いルートを増便を行うということでルートの合理性は必要なものと考えている。

わくわくどーむについては減便とはなるものの、乗り継ぎ運賃の無料化などで対応してまいりたい。

(内田健康づくり部長)

当初と時代が変わり、考え方も変わったということかもしれないが、当初の市内循環バスの導入は民間の路線バスを補完して公共施設へのアクセスを確保するもので、わくわくどーむと市役所がハブ、結節点となって、全ルートが集まるように考えられたルートであったと思う。

今回は、通勤・通学に特化し、駅への速達性を重視したルートの見直しに考え方を変えたということか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

公共施設へのアクセスの重要性は認識しており、駅への速達性とのバランスを見ながら、ルートを変更したものである。

(佐藤水道部長)

わくわくどーむは他の施設に比べても利用が多い施設である。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

宮戸線と根岸台線の一部が利用可能であり、1時間に2本の運行があるため、利用者にとってそれほど大きな負担にならないものと考えている。

(内田健康づくり部長)

平成27年3月に提言がされて、現在まで運行の見直しに時間がかかった理由は何か。

(担当課：河本まちづくり推進課交通政策係長)

バス事業との契約方法について、提言されている内容を実現するために、様々な選定方法を検討し、契約額が低いほど良いという考え方もある中で、国土交通省のガイドラインには安全性や事業規模、様々な点を加味して事業者の選定を行うよう定められている。

事業者の選定方法の検討に時間を要したことが1点。

また、当初、全路線を1社で運行できないかということでプロポーザルを実施したところ、応募する事業者がなかったことから、募集の方法の再検討を行い、時間を要した。

昨年度の一年間で事業者の選定、契約に時間の大半を要したことが、今年になって運行見直しを示した経緯である。

(内田健康づくり部長)

見直しルートの中で、以前は254バイパスの橋がなかった状況で現行のルートが作られたわけであるが、今回、積水化学跡地の利用の話も進んでいく中で、幹線バスルートにおいて下内間木まで行ったバスを引き返すのではなく、公共交通空白地区の対応からそのまま根岸・台に入って朝霞台駅に行くというルートを考えなくて良かったのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

今回の見直しは、上内間木、下内間木にお住まいの方から十分な聞き取りを行い、駅への速達性の向上と公共交通空白地区の解消を目的としている。

幹線バスルートにおいて下内間木まで行ったバスを引き返すのではなく、根岸台に入っていくルートについては、検討と調整に相当の時間を要するものと考え、また、内間木公民館や花ノ木の利用実態が多かったことから、今回の見直しとしては、そういったルートの検討はしていない。

(佐藤水道部長)

3ページ、社会実験の「無償での自家用輸送」について、この自家用輸送を利用して内間木公園に用事のある方は無償で行って帰ってくることになるが、1年6ヶ月という長期間、それで良いのか。

また、白ナンバーで運行して、万が一、事故があった際、対応は大丈夫なのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

社会実験については、見直し委員会の検討として、面的な公共交通空白地区が広がっ

ていることから、まずは無償で社会実験を行い、路線バスや市内循環バスに乗り換えていただくことを想定して、地域全体の公共交通が長く継続的に整えられるべきとの意見があり、利用の促進を図るねらいである。

期間については、四季折々で人の行動に影響があることから、1年6ヶ月を乗り継ぎ運行による検証を含めた社会実験の期間とする。

(担当課：河本まちづくり推進課交通政策係長)

白ナンバーでの運行については、事故があった場合の市で加入する保険で対応は可能であると確認している。

白ナンバーで走る理由は、事前に関東運輸局さいたま支局に相談しており、料金をとって運行する場合、緑のナンバーで走るには道路幅員等の様々な規制があるとのことである。今回の上内間木を運行することを検討する場合、緑ナンバーを取得するにはかなりハードルが高いとうかがっており、今回、車両は市で用意し、運行は事業者へ委託するという白ナンバーでの運行形態としている。

(佐藤水道部長)

事業者は事故があった場合に責任とらないということか。

(担当課：河本まちづくり推進課交通政策係長)

運行主体は市である。

事故があった場合の責任は市がとる。

(佐藤水道部長)

四季の状況を見るのであれば、1年6ヶ月ではなく、1年間で良いのではないか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

1年間データを取り、検証結果をまとめる期間についても運行は引き続き行うため、社会実験期間は1年6ヶ月としている。

(佐藤水道部長)

社会実験の期間を1年6ヶ月とする根拠に乏しいと思われるので、整理するよう提言する。

(神田市長公室長)

社会実験について、期間を長くする根拠が必要である。

さらに、実験後、結果を検証する期間や方法についてはどのように考えているか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

社会実験中には利用者のアンケート調査を実施するとともに、沿道の方にも意見を広く募集する。

今回の社会実験が路線バスや市内循環バスの利用率の向上を目的とするため、路線バス及び市内循環バスの利用の増加の程度を調査し、検証したい。

(神田市長公室長)

増加の程度を調査するのに、何か尺度を持っているのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

社会実験する前の路線バス及び市内循環バスの利用者の実績を把握している。

今回、社会実験を行い、どの程度の効果があったのかを検証していきたい。

(内田健康づくり部長)

内間木線について、この地域にどのくらいの人が潜在的にいるのかを踏まえて、ルート上の必要性を判断したのか。

他にも膝折町2丁目が公共交通空白地区として残っている中、内間木地域の必要性をどのように把握しているのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

検討委員会において、各路線の中で内間木線の受益者負担の率が他の路線に比べ低い状況にあったことから、内間木線の利用率を向上するための対策を検討したところ、公共交通空白地区を巡回する車を走らせ、路線バスや市内循環バスの利用の向上を図ることができないかということで内間木線社会実験が考えられた。

(小野里会計管理者)

参考資料の運行見直し方針を見ると、例えば8ページ、市内循環バス利用者のバスルートの満足度において内間木線で不満、大変不満の割合が高いこと。15ページ、公共交通空白地区を対象としたアンケート結果において日常的に不便を感じている理由として自宅から鉄道駅やバス停まで遠いことを挙げていること。

これらの市民の声を反映して、今回の社会実験を検討したものとする。

(宮村市民環境部長)

社会実験の循環車両は1台ということか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

1台である。

(宮村市民環境部長)

内間木公園は乗り継ぎ拠点であるから、内間木公園までは行くことが基本であろうが、途中で降りることは可能か。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

途中で降りることは可能である。

(宮村市民環境部長)

バス停についてある程度検討しているようだが、バス停でない場所でも降りることは可能なのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

バス停で乗り降りすることになる。

(宮村市民環境部長)

循環ルートは右回りだけか。逆回りはないか。

(担当課：まちづくり推進課交通政策係榎本主査)

現在、右回り、左回りの双方向で考えている。

今後、上内間木地区の町内会と相談することになる。

(宮村市民環境部長)

1時間に何本くらい循環運行するのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

「内間木公園」バス停での市内循環バスへの乗り継ぎを念頭に運行ダイヤを決めてい

く。

現在、幹線系のダイヤを調整しており、幹線系のダイヤの決定に伴い、循環系のダイヤも決まる。

(内田健康づくり部長)

今回の見直し案の説明の中で、金額を抑えるという話があった。

バス車両も減価償却が終わって、バス車両の費用を減価償却が上乗せになると思われるが、このことも踏まえて運行見直しの経費はどの程度かかると見込んでいるか。

また、内間木線社会実験の経費はどのくらいか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

まず、内間木線社会実験の経費は、車のリース料、燃料代、人件費合わせて年間約800万円と見込んでいる。

(担当課：河本まちづくり推進課交通政策係長)

次に、運行見直しの経費は、現在のところ、バス事業者からの見積り金額は現行の運行経費と同等である。

バス車両6台の入替を順次行っており、1台あたり1千8百万円から2千万円程度の金額を要することから、5年償却すると年間2千万円から2千4百万円程度の負担は増える計算になる。

(佐藤水道部長)

3ページ、内間木線社会実験の実験を終えた平成31年4月以降、実験の検証を行った結果、循環系路線はどのようになると考えているか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

社会実験により市内循環バスや路線バスの利用率が向上するという結果が得られれば、上内間木の住民の交通に対して利便性が高まったと考えられることから、引き続き循環系路線を運行するか、例えばデマンドタクシーなどを導入するか、など検討するものとする。

(佐藤水道部長)

幹線系のルートを元に戻すということはないのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

幹線系のルートは、市で一方向的に決めるものではなく、利用率の向上の状況を見るときともに、地域の住民のご意見を聞きながら、変更することは可能である。

(佐藤水道部長)

せっかく社会実験を実施するので、内間木地域の住民にとって有益なものにしていただきたい。

(神田市長公室長)

本日の政策調整会議で委員から事業への意見や指摘はあったが、今回の見直しについての全体的な方針は了承したということによろしいか。

(異議なし)

【結果】

原案のとおり、庁議に諮ることとする。

【閉会】