

別記様式（第4条関係）

会 議 録

会 議 の 名 称	臨時庁議	
開 催 日 時	午後1時27分から 平成29年8月29日（火） 午後1時50分まで	
開 催 場 所	市役所 別館3階 市長公室	
出 席 者	富岡市長、田中副市長、三好教育長、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、稲葉市長公室参事兼秘書課長	
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	☐ 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 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）

それでは、朝霞市内循環バスの運行見直しについて、説明する。

資料1の1ページ、太枠部分、庁議に諮る内容について、平成27年3月に朝霞市内循環バス検討委員会から提言がなされた、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」に基づき、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を見直すことについてお諮りするものである。

はじめに、1. 運行見直し内容について説明する。

（1）目的であるが、本市でも高齢化が着実に進行すると予測されており、一方で財政状況が厳しさを増す中で、高齢者等の交通弱者の移動支援や公共交通空白地区の改善に取り組むためには、より効果的、効率的な運行を目指す必要がある。

このため、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点を掲げ全ての路線について運行内容を見直すこととした。

次に（2）主な見直し内容であるが、ここからの説明は資料1の6ページを参照していただきたい。

①内間木線の運行見直しについては、次のページ以降で説明する。

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・溝沼線であるが6ページの第八小学校付近の黒点線枠内に示すとおりルート変更し、栄町の和光市境付近の地域の公共交通空白地区を解消する。

③多様なニーズへの対応として、5項目あり、1点目、実態として利用者の多い鉄道駅を中心とした運行経路とし鉄道駅への利便性の向上を図る。これは、市内循環バスの利用の多くが鉄道駅であり、従来のわくわくどーむを中心とした公共施設を循環する役割に配慮しつつ鉄道駅を中心とした運行に見直すものである。

次に2点目、膝折、溝沼線と内間木線の北朝霞駅前～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。なお、見直し後において、北朝霞駅前～わくわくどーむへの便数は一日27便、1時間あたり2便程度の運行を予定しており、利便性は

確保できると考えている。

次に３点目、従来、割引対応としていた乗り継ぎ運賃については、わくわくどーむへの乗り入れを２路線で廃止したことや移転する朝霞台中央病院への移動支援等の観点から全ての路線の乗り継ぎ運賃を無料とする。

次に４点目、かつこ書きの部分にバス停を新設する。

最後に５点目、現行の運行経費を上回らないように、ダイヤ変更を行い、可能な範囲で増便を図る。なお、運行経費から運賃収入を差し引いた市の負担額は、１０年間の平均で約７１００万円となっている。

次に④、「将来に渡って持続可能な運行計画」では、運行事業者をルート単位で一元化する。従来、路線バス会社３社の協力を得ながら、相互運転を実施してきたが、バス会社により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、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。６ページを参照していただきたい。

まず、赤色の「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、和光市境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、起終点を「市民会館」に変更し、「朝霞駅南口」から「朝霞市役所」への速達性を高め来庁者の利便性を図るため、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、緑色と紫色の「根岸台線、宮戸線」はダイヤ変更以外、大きな変更はない。

なお、わくわくどーむへの乗り入れは本路線が担うこととなりますが、便数は一日２７便、１時間あたり２便程度の運行を予定している。

次に「内間木線」である。７ページをご覧ください、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、便数につきましては、当初、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、地元住民や町内会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。

続きまして 3 ページ、2. 内間木線社会実験の内容について説明する。

(1) 目的であるが、内間木線は、他の路線に比べ満足度がやや低く、受益者負担率は約 2 割と低調で抜本的な対応が必要と考える。

このため、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、7 ページ、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。

また、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ができ、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(3)スケジュールであるが、社会実験は、平成 29 年 10 月 1 日から平成 31 年 3 月 31 日までの 1 年 6 か月を予定し、乗継運行による利便性の検証、小型車両・無償運行による効果と課題の検討等を行い、その後の運行形態等を判断する。

社会実験期間中は、利用実態や効果、課題を把握する調査を実施するとともに、概ね 3 か月ごとに地元住民等の意見を聴き、必要に応じてルートやバス停の設定変更を柔軟に行う。

社会実験期間中は、継続的に利用促進に係る啓発活動を実施する。

なお、利用者や地元住民等の評価が著しく悪い場合は、期間の途中であっても、抜本

的な実験内容の見直し等を図る。

次に4ページから5ページが、参考資料の市内循環バス『わくわく号』の運行見直し方針」で示された36項目の見直し方針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など13項目、「今後実施」が移転する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、バス車両を現状の6台から7台に増車する件となっている。

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。

[平成29年8月28日の政策調整会議要旨について]

(神田市長公室長)

本件は、8月28日に行われた政策調整会議において審議し、主な質疑と、その結果についてご報告する。

まず、わくわくどーむへの経路を廃止、減便にあたってわくわくどーむ利用者の実態などを調査したのかとの意見があり、わくわくどーむの指定管理者が行った利用者調査では、バス利用者は10%以下でバス利用は少ないことが分かった。わくわくどーむへの交通手段は、根岸台線と宮戸線の2路線で担うことで可能であると検討委員会で議論し、結論付けた。

次に、乗継運賃の無料化で、どのような利用が考えられるのかとの意見があり、宮戸線の利用者がわくわくどーむで根岸台線に乗り継ぎ朝霞台中央総合病院への利用が見込まれ利便性が高いものと想定している。

次に、今回の見直しで本数が減る公共施設はあるのかとの意見があり、わくわくどーむ以外に影響はない。

次に、市内循環バスは、当初、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結節点となって、全ルートが集まるように考えられた。今回の見直しにより、通勤・通学に特化し、駅への速達性を重視したルートの考え方を変えたということかとの意見があり、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。

次に、平成27年3月の提言から、現在まで運行の見直しに時間がかかった理由は何かとの意見があり、提言のバス事業との契約方法について、事業者の選定方法の検討に

時間を要したこと。また、全路線を1社で運行できないかプロポーザルを実施したが応募者がなく、募集の方法の再検討を行い、時間を要した。

次に、内間木線社会実験の期間は、1年間で良いのではないかと意見があり、1年間データを取り、検証結果をまとめる期間も運行を行い、社会実験期間は1年6か月としている。

次に、内間木線社会実験の車両は白ナンバーで運行し、事故の対応は大丈夫なのかとの意見があり、白ナンバーでの運行は、市が加入する保険で事故対応をすることになる。関東運輸局に相談しており、有料運行の緑ナンバーでは道路幅員等の様々な規制があり、緑ナンバー取得にはハードルが高いので、今回は市が車両を用意し、運行は委託する白ナンバーでの運行形態としている。

次に、社会実験後、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との意見があり、利用者アンケートを実施し、沿道の方にも意見を募集する。路線バス、市内循環バスの利用者実績を把握し増加の程度を調査検証したい。

次に、他の公共交通空白地区もあるが、内間木線の人口比率など必要性をどう判断したのかとの意見があり、検討委員会において、内間木線の受益者負担率が他の路線に比べ相当低い状況であったことから、内間木線の対策を検討し社会実験が考えられた。

次に、見直しに合わせバス車両の減価償却が上乗せになる。見直し後の経費の見込みはどうかとの意見があり、バス事業者からの見積りでは、現行の運行経費と同等であるが、バス購入分は5年償却で年間2千万円から2千4百万円程度の負担が増えることを想定する。

以上の質疑を経て、原案のとおり、庁議に諮ることとした。

[質疑等]

(田中副市長)

バスの乗り継ぎについて、待ち合わせの時間は最大どのくらい待つのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

現在、運輸局に事業認可の申請中であるが、主な乗り継ぎ場所である北朝霞駅においては15分以内で乗り継げるようダイヤを組んでまいりたい。

(富岡市長)

内間木公園での乗り継ぎについて、待ち合わせ時間はどうか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

内間木公園での乗り継ぎについては、極力、市内循環バスとの接続がしやすいようダ

イヤを組んでまいりたい。

(富岡市長)

内間木線社会実験の循環系路線について、乗車定員を超えることは考えられないか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

内間木線社会実験の循環系路線に使用するハイエースは、10人乗りである。

例えば、市内循環バスで内間木公園に15人が乗車してきた場合、乗車定員を超えた分の5名については、今回整備する待合所でお待ちいただくことになる。

今回の見直しに当たり行った調査の利用実績においては、内間木公園まで乗車した方は1週間でお1人であった。

社会実験を開始し、10人を超える乗車が見られる場合、その時点で対応を検討したい。

(富岡市長)

内間木線社会実験の循環系路線については、利用した方は内間木公園で降りなければならないのか。

(担当課：宇野都市建設部次長兼まちづくり推進課長)

必ずしも内間木公園で降りなければならないものではなく、降りたいバス停で降車することが可能である。

【結果】

提案のとおり、決定する。

【閉会】