

会 議 録

会 議 の 名 称	第4回朝霞市地域公共交通協議会
開 催 日 時	令和2年8月26日(水) 午前・ <u>午後</u> 2時30分から 午前・ <u>午後</u> 4時50分まで
開 催 場 所	市民会館 ゆめぱれす リハーサル室
出 席 者	委員26名 (久保田会長、小池委員、田辺委員、神田委員、三田委員、小瀧委員、山科委員、新井委員、小平委員、稲生委員、松戸委員、真家委員、小川委員、伊藤委員、塩味委員、野島委員、大森委員、金子(睦男)委員、星野委員、小林委員、獅子倉委員、坂本委員、金子(八郎)委員、大塚委員、高野委員、須藤委員 順不同) 参考人6名 (東日本旅客鉄道(株) 関根氏、埼玉県バス協会 関根氏、埼玉県朝霞県土整備事務所 西川氏、積水化学工業(株) 山地氏、(株)デンソー 秋田氏、飛鳥交通(株) 野口氏) 事務局7名 (關野副市長、笠間都市建設部長、宇野審議監兼都市建設部次長兼まちづくり推進課長、飯泉まちづくり推進課課長補佐、榎本係長、海老名主任、牧原主事) コンサルタント2名 (株)国際開発コンサルタンツ 日向野氏、三瓶氏)
会 議 内 容	議事 1. 前回(第3回)の協議会の概要 2. 国際興業の一部路線廃止について 3. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について 4. 地域公共交通計画概要案について 5. その他
会 議 資 料	・資料1 前回(第3回)の協議会の概要 ・資料2 国際興業の一部路線廃止について ・資料3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正について ・資料3-2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案 ・資料4 地域公共交通計画概要(案)について ・資料5 あさかりードタウン施設専用周回バス運行について ・日常生活の移動と公共交通に関するアンケート調査票の自由記入欄とりまとめ ・意見票 ・新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査 ・貸切バスにおける感染予防のリーフレット
会 議 録 の	<input type="checkbox"/> 電磁的記録から文書に書き起こした全文記録

作成方針	■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	<input checked="" 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 出席者による確認		
その他の必要事項	傍聴者 4人	
審議内容（発言者、発言内容、審議経過、結論等）		
<p>◎ 開会 （司会 飯泉課長補佐） 只今から、「第4回朝霞市地域公共交通協議会会議」を開催させていただく。開会に当たり、笠間都市建設部長より御挨拶申し上げる。</p> <p>◎ 挨拶 （笠間都市建設部長 挨拶） （司会 飯泉課長補佐） 新型コロナウイルスの感染拡大状況を踏まえ、最大限の換気や、消毒、パーティションの設置など、感染リスクに十分に配慮して進行する。会議中ではあるが、マスクの着用をお願いしたい。 次に、協議会条例第7条第2項に規定する会議の成立要件に関し、出席者が過半数を満たしていることから、会議が成立することを報告する。 また、今年度初めての開催であるため、人事異動等に伴い、委員34名のうち4名が変更となったため、御紹介する。 東日本旅客鉄道株式会社の山田様に代わり佃(つくだ)委員。 本日は代理で関根様が御出席されている。 次に関東運輸局埼玉支局の岡安様に代わり小川委員。 次に埼玉県企画財政部交通政策課の松本様に代わり伊藤委員。 次に朝霞市役所道路整備課の渡邊様に代わり塩味委員。 次に、資料の確認をする。 次第 次に、資料1「前回（第3回）の協議会の概要」 次に、資料2「国際興業の一部路線廃止について」の資料 次に、資料3-1「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正について」 次に、資料3-2「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」 次に、資料4「地域公共交通計画概要案について」</p>		

次に、資料5「あさかりードタウン施設専用周回バス運行について」

次に、日常生活の移動と公共交通に関するアンケート調査票の自由記入欄とりまとめ

次に意見票

最後に埼玉県バス協会さんから配布資料2枚。

以上。過不足等はあるか。

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する。

(久保田会長)

それでは、会長が議事の進行を行う。

早速だが議題に入る前に、皆様に報告する。議題(5)のその他について、本日資料配布した資料5「あさかりードタウン施設専用周回バス運行について」は、協議会条例7条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。」と規定にある通り、積水化学工業(株)の山地様、(株)デンソーの秋田様、飛鳥交通(株)野口様に本協議会に参加していただき、説明いただく。

次に、皆様にお諮りする。本協議会は市の傍聴要領により、会議は原則公開となっているため、傍聴を希望される方がいた場合、その方の入室を許可してもよろしいか。

(事務局)

傍聴希望者は4名いる。

(傍聴者入室)

◎ 議題1 前回(第3回)の協議会の概要

(久保田会長)

議題1. 前回(第3回)の協議会の概要について、説明をお願いします。

(事務局 海老名主任)

はじめに、これまでの協議会の簡単な振り返りをする。

これまで協議会は計3回・部会は2回開催し、昨年7月に開催した第1回の協議会では、朝霞市における人口動向や路線バスも含めたバスの運行状況、公共交通の利用状況等の概況を説明し、地域公共交通網形成計画の目的等について協議を実施した。

そして、昨年9月に開催した第2回の協議会では公共交通の課題を抽出すること等を主な目的としたアンケートの内容を協議していただいた。その後、皆様の御意見を踏まえて昨年にアンケートを実施し、今年2月に開催した第3回の協議会で、アンケート結果を御報告させていただいた上で、地域公共交通網形成計画の基本的な目標や計画目標について協議した。その後、書面にて意見を募り、基本的

な方針と計画目標が定まったところである。

次に、資料 2 ページ。前回の協議会の資料であるが、左の列の、「地域公共交通計画の構成」は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において地域公共交通計画を策定する際に決定しなければならない事項を列記しており、前回の協議会では①の基本的な方針から③の計画の目標まで協議を行った。

資料 3 ページ。前回は地域公共交通計画の「基本的な方針」や「計画目標」を定めるため、公共交通を取り巻く環境やアンケート等から解析した地域公共交通の現状を整理し、課題を抽出した。

資料 4 ページ。先ほどの課題を踏まえ、関係法令や関連計画と整合させた上で、地域公共交通計画の目標を定めたところである。また、書面による意見により、計画目標Ⅱの 2 点目「低炭素社会の実現に資する環境共生型の公共交通ネットワークの構成」という文面を追加している。

次に、資料 5 ページ。前回の協議会では、公共交通空白地区の対応方針についても協議した。

現状、道路幅員等の要因によりバスが通行できない地域において、公共交通空白地域が存在するが、その中でも周辺人口等を加味し、先行検討 3 地区とした上内間木・根岸台 7 丁目・膝折町 4 丁目地区において、小型車両等の運行を実施していくことの対応方針が定まったところである。今後は、この対応方針に沿って公共交通空白地区への対応をする。

資料 6 ページ。前回の協議会でアンケート調査の報告をしたが、補足事項が 3 点あるため、順に説明する。

まず、①バスの定時性速達性については、詳細なバス路線やバス停を分析していただきたい、という御意見に関して、資料 7 ページを御覧いただきたい。前回の協議会において、どの路線のどのバス停で定時制や速達性が損なわれているのか、その検証をしていただきたいという御意見があった。左上の「バス停の定時性」については、各路線のバス停に時間通りにバスは来るのか、その下の「目的地までの定時性」については、目的地への到着が時刻表と比較して遅れるかどうかというグラフである。ともに関連のあるグラフのため傾向は同じだが、内間木線は概ね時間通りに運行されており、その他の路線については、約半数は時刻表よりも遅れてくるということが伺える。

また、右の地図は、遅れてくることが多いという回答の割合が高かったバス停を地図にマークしているものである。内間木線を除く、各路線に 1 か所は遅れてくることが多いバス停が示されており、概ね市内の主要道路となる交通量の多いバス停がマークされていることが伺える。

これらは、あくまでアンケート結果であるため、必ずしも実態と一致しているわけではないが、これらの結果については、今後、市内循環バスのダイヤ編成、運行計画の見直し等の参考としていければと考えている。

次に、②空白地区における日常的な移動の実態について分析していただきたいという御意見に関しまして、資料 8 ページを御覧いただきたい。

こちらの資料については、公共交通空白地区としている 3 地区における移動実態を示したもので、各地区とも朝霞駅や朝霞台駅・北朝霞駅をはじめ、TMG あさ

か医療センターや商業施設などが主な移動先としていることがわかった。

こちらについては、公共交通空白地区における小型車両等の運行を実施する際の運行ルートに活用できるものと考えているため、運行計画を検討する際の参考としたいと考えている。

続いて、③地域別の回答者の年齢構成について教えてほしいという御意見に関し、資料9ページを御覧いただきたい。こちらの意見については、回答者の年齢別の区分けが15歳～64歳との区分けでは少し大雑把であるという御意見があったので、10代別の年齢構成の買い物や通院の傾向をグラフにした資料である。上段のグラフについては、買い物や通院をする際に、市内に行くか、市外に行くかのグラフとなっており、2段目のグラフは、年齢別の買い物や通院の頻度、3段目が年齢別の移動手段の内訳のグラフとなっている。上段のグラフについては、顕著な傾向ではないが、高齢になるにつれ、市内への移動が多くなること、2段目のグラフでは、買い物の頻度は高齢者が高く、通院の頻度はいわゆる働き世代が低い傾向にあることが伺える。

また、3段目のグラフは、買い物や通院時の移動手段であるが、高齢になるにつれ、公共交通の利用が少しずつ高くなり、比較的若い世代はマイカーの利用が非常に高いということが伺える。

市民の移動手段としてはマイカー依存が非常に高く、公共交通利用者はかなり少ないことが分かる。

右のグラフについては、バス利用促進の改善策を年齢別にグラフにしたものである。全体として、「行先ダイヤなどの運行情報」、「見やすい市内のバス路線図」、「バス停で上屋やベンチを整備」の項目の回答割合が高いことが見受けられる。年齢別で見ると、「行先ダイヤなどの運行情報」や「見やすい市内のバス路線図」を若い世代が望んでいること、上屋やベンチの整備は年齢層問わず望まれていることなどが伺える。

以上、アンケート結果について3点を補足したが、今後、市内循環バスの運行の見直しなどに適宜活用したいと考えている。

また、別冊の右上に「参考」と記載のある「市民アンケート自由記入欄における公共交通に関する意見」の資料については、前回の協議会でアンケートに記載された自由記入の項目をまとめた資料があればという意見について、今回皆様にお配りさせていただいた。

(久保田会長)

ただいまの議題報告について議論いただきたい。

(特になし。)

◎ 議題2 国際興業の一部路線廃止について

(久保田会長)

議題2. 国際興業の一部路線廃止について、説明をお願いします。

(事務局 海老名主任)

国際興業の一部路線廃止については、国際興業㈱が運行する「朝11」、「朝12」系統の路線が令和3年3月16日をもって廃止する旨の申出がなされたことを、今年の4月に書面をもって皆様にお知らせしている。

その後、市でもバス事業者宛てに「路線バス運行の継続に係る要望書」を本年7月10日に提出し、路線の継続要望をさせていただいた。

そして、先日の8月21日付けで、国際興業㈱から「朝11系統の運行について」朝霞市宛てに文書で報告をいただき、内容としては、社内で再検討をした結果、「朝11」系統については路線廃止を撤回することとなった旨の報告があった。

詳細については、本日国際興業㈱から小平委員が御出席なので、小平委員から改めまして皆様に報告をお願いしたい。

(小平委員)

前回の会議から話題としてあったように、現在、自社も含めバス事業者は運転手不足という厳しい課題がある。そのなかで、業務量を落とし、社内のコンプライアンス問題や乗務員の過重労働を解決しなければいけなくなった。そのため、当初、苦渋であったが、乗務員不足という理由から朝11系統、朝12系統の路線廃止をする方向性となった。朝11系統は1日24便、朝12系統は1日1便である。

しかしながら、その後、コロナウイルスの感染拡大により、社会情勢が一変し、バス乗務員になりたいという人も増えてきた。採算的には厳しい面もあるが、人員不足は一時的には解消されたことや、朝霞市から7月10日付けで要望書の申し出をいただいたことから、朝11系統については減便する方向性にはなるとは思うが、路線廃止の撤回をする運びとなった。朝12系統については、西武バスが運行しており、補完されている意味合いもあることから、予定通り、路線廃止とさせていただく。

(久保田会長)

ただいまの議題報告について議論いただきたい。

(田辺委員)

路線廃止により、三原地区の空白地域ができてしまうことを懸念していたため、撤回していただいて、何よりだと思ふ。このような会議の場で、行政などに対して、どういった協力や助けがあると助かるかというような要望があれば教えていただきたい。

(小平委員)

前回の会議までは、乗務員の確保が大きな問題であったが、現在運行面について、乗務員については問題ないと考えている。要望としては、もともと赤字路線のところ、コロナの影響によりさらに赤字で、一定の補助があれば助かるが、それは他の路線においても同じことである。利用者はいるが、赤字であることには変わりないため、そのことは認識しておいていただきたい。

◎ 議題3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について

(久保田会長)

議題3. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について、説明をお願いします。

(事務局 海老名主任)

それでは、議題3、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について説明する。資料3-1を御覧いただきたい。

昨年7月から開催している本協議会については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき協議会を設置し、法律で規定される地域公共交通網形成計画の策定、また、市内循環バスの運行見直しなどについて、協議を重ねている。

そのような折、関東運輸局から令和2年6月8日付けで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正について」の通知があった。その通知が手元の資料である。

法改正の内容としては、①地方公共団体による策定を法的に努力義務とする②公共交通サービスに加え、スクールバスや福祉輸送、病院・商業施設などの送迎サービスを含めた地域の輸送資源を総動員する取組を盛り込むこととする③定量的な目標（利用者数、収支、公的負担額等）の設定や施策の実施状況に関する毎年度の評価を行うよう努めるものとするなどの見直しを行い、その計画名称を「地域公共交通計画」と改めることとしている。

また、本改正法の施行は、公布後6ヶ月以内を予定していること、各地方公共団体において、法定協議会で計画の作成に向けて議論等をなされている場合にあっては、本年中にもこの改正法が施行されることを踏まえ、先ほどの①から③を踏まえた内容を盛り込んだ地域公共交通計画として作成を進めるよう記載されている。

したがって、後の議題4「地域公共交通計画概要案について」のところでは、本改正内容を踏まえ、これまでの「地域公共交通網形成計画」の名称を「地域公共交通計画」に改めるとともに、資料にある①から③を踏まえ、計画の概要案を提示させていただいている。

参考として、2枚目の資料3-2には、法改正の概要を添付している。

(久保田会長)

ただいまの議題報告について議論いただきたい。

(特になし。)

◎ 議題4 地域公共交通計画概要案について

(久保田会長)

議題4. 地域公共交通計画概要案について、説明をお願いします。

(事務局 牧原主事)

それでは議題4. 地域公共交通計画概要(案)について説明する。右肩に資料4と記載のあるものを参照いただきたい。

1 ページ。今回は第4回目の協議会となり、左側フローにある7. 将来構想の提案(目標を達成するために行う事業・実施主体)を主に協議したい。

2 ページ。黄色で表示されているように、本日は地域公共交通計画の概要案について説明する。

3 ページ。第3回協議会では現在の状況やアンケートから読み取れた内容をもとに公共交通の課題として、①持続可能な地域公共交通②公共交通空白地区への対応③移動実態やニーズに応じた地域公共交通体系の充実④公共交通の利用環境向上と、大きく4つ抽出した。

4 ページ。この課題を解決するため、基本方針を定め、計画目標を2つ設定した。1つ目が「誰もが快適に移動できる地域公共交通体系の実現」2つ目が「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」この目標を達成させるための施策について、本日は議論させていただきたい。

5 ページ。2つの目標に対して分かりやすいように施策の方向性についてまとめた。1つ目の目標に向けて上から①から⑤まで、2つ目の目標に向けて①から⑥までまとめている。この方向性を下支えする施策について後ほど、詳しく説明する。

6 ページ。はじめに朝霞市の地域公共交通の理想的な体系について説明する。

朝霞市では南北に走る東武東上線、東西を結ぶ武蔵野線は広域幹線的なモビリティツールとして機能しており、さらに西武池袋線との接続など幹線的機能を有す路線バス、その幹線機能を補完するように他の路線バスがあり、路線バスでは回り切れない場所を市内循環バスが運行している。

今後においてはピンクで描かれている公共交通空白地区を改善するため、小型車両等による運行を目指していきたいと考えており、更に車両等で進入が難しい狭隘な道や、市内の回遊性を向上させるためシェアサイクルを適切に配置することによって、マクロからミクロまでつなぐ公共交通が創出されることと考えている。

7 ページより具体的な施策について説明する。公共交通空白地区の改善に向けた生活道路の整備や新たな地域公共交通の段階的な導入に向けて、資料真ん中のオレンジの枠組みに記載のある具体的施策を4つ挙げた。これらを実施することで、高齢者の移動支援ややむを得ずクルマを運転していた人に対し、バス等の公共交通の利用選択肢を増やすことや、先行検討地区の検討を通し、空白地区の改善が図られることで、交通ネットワークを網的に張り巡らすことができると考えている。

8 ページ。こちらは第3回協議会の際に皆様に同意いただいた公共交通空白地区である先行検討3地区における進め方である。一定の需要が見込める3地区を先行検討地区(上内間木・根岸台7丁目・膝折町4丁目地区)として選定している。

当該区域を走行する車両の運行計画の作成は、継続的な運行を支える地域住民の方の協力が不可欠のため、母体となる地域組織を立ち上げ、行政と一体となって

考えることとしている。

また、空白地区の移動を支えるモビリティツール（移動手段）については、道路事情や運行ルート、事業の収支率等を踏まえ、ワゴン型の小型車両やタクシー車両等に加え、シェアサイクルの活用など柔軟に検討する。

9 ページ。公共交通空白地区の多くは道路幅員が狭く、今の交通環境ではバスの運行が難しいことが要因として挙げられる。

今後、空白地区への新たな地域公共交通の導入ルートを確保するため、令和元年度に策定された朝霞市道路整備基本計画における優先整備路線に位置付けられた路線の整備を推進していく。

10 ページ。ハ) 公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成、空白地区の改善に向けては、当然、何らかの物差しがなければ運行に向けてステップを踏むことができない。先進市の事例を参考にすると「導入ガイドライン」を作成し、市民主体となってもらうことを要件として、空白地区の改善を進めていく。朝霞市においても市民と協働して空白地区の改善ができるよう、ガイドラインの作成に努めていく。

11 ページ。地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど）について。右図には民間バスの一覧を記載しており、例えばTMGあさか医療センター、ラウンドワンの運行ルートや便数を明記している。

今回、法改正されたことにより地域の交通資源を総動員することも記載があるが、あくまで民間バスの活用は公共交通のセーフティーネットだと考えている。というのも、民間送迎バスを活用する場合は、基本的には無償運行となることから、公共交通である路線バスが衰退しないために競争性がないこと（高齢者限定等）や、あくまでも事業者の厚意による運行であるため、事業者の理解が必要となる。

しかしながら、空白地区の改善に向けた有償運行の実現に時間を要する場合などは、代替案として民間送迎バスの活用も選択肢の1つだと考えている。

他市の導入事例を見ていただくと分かるように、実際に、民間送迎バスを活用している自治体においては対象を65歳以上の市民として条件を付している。

12 ページ。次に2つ目の方向性について説明する。

総合的な交通情報案内サービスの提供として、イ) 路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成 ロ) 路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括化して提供 ハ) (一社) 埼玉県バス協会 埼玉バス案内WEB との連携 ニ) バス停案内情報の作成を具体的施策として4つ挙げた。

この施策を進めることで、新規のバス利用が掘り起こされ、利用促進が期待されることや待ち時間の有効活用など付帯的な効果も期待される。

また、公共交通情報の一元化は狭義のM a a Sにつながり、利用者を点から点に結ぶ有効な経路探索サービスであると考えている。M a a Sとは M o b i l i t y a s a S e r v i c e の略で利用者が1つのサービスで公共交通の検索・予約・決裁ができるような仕組みであり、情報の統合化もM a a Sの一部として挙げられる。

13 ページ。それでは総合的な交通情報案内サービスの提供の具体的施策の1つ目として、路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成を考えている。

現在、市で発行しているバスマップは市内循環バスのみが掲載されており、他の路線バスは掲載されていない。

そこで下記にある三郷市、入間市のように路線バス及びコミュニティバスのルートが一括して分かるようなバスマップの作成、更にはバスの乗り方等の情報を加えれば、利便性の向上に加え、バスに乗ることを控えていた方にも利用促進を図れると考えている。

14ページ。現在の市ホームページでは市内循環バスをメインにバスマップや時刻表などを掲載しているが、更に閲覧者が分かりやすく便利に利用できるよう、1つのページに経路探索サービス情報や民間路線バスを運営しているホームページのリンク、福祉関連で実施している交通事業などを掲載することも視野に入れている。

このようにバラバラにあった情報を一元化することにより、市ホームページ内で公共交通関連をワンストップで処理することができると考えている。

15ページ。次にバス停案内情報の作成について。

わたしもその一人であるが、意外とバス停名などを把握していなく、いざバスなどの公共交通を利用しようとしたときにバス停名から検索しないといけないことがよくある。

また、土地勘のない場所で公共交通を利用する場合は、グーグルマップを利用して、行きたいところにポイントを落とし、自動的に最適な経路を探索していないか。

市内循環バスは現在、グーグルマップ等への掲載をしていない。しかし、掲載されれば、朝霞市に初めて来た方にも市内循環バスが明示されることになり、また、最適化ルートの1つとして掲載されれば、利便性の向上だけでなく、利用の向上にもつながると考えている。

16ページ。3つ目の方向性の定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備について説明する。具体的施策をイ) 道路整備基本計画に基づく道路整備促進 ロ) 都市計画道路の整備促進 ハ) バスベいの整備の検討の3つ挙げさせていただいた。

これらを推進することで路線バス・市内循環バスの速達性や定時性を保持すると同時に、歩道を利用する歩行者の安全性の確保や回送バスの運行距離の短縮により効果的、効率的な運行が期待される。

17ページ。イとロについては9ページと重複する部分もあるが、長期的な観点から、道路整備基本計画に基づく道路整備や都市計画道路の整備を促進することで公共交通空白地区の改善や、バス等の定時性、速達性、更に歩行者等の安全性を確保することにつながる。

18ページ。バスベいの整備の検討について。

バスベイとは右図のようにバスが交通の流れから外れて停車できる乗降場のことをいう。バスが停車すると後続車が追い越せなくなる道路では、道路混雑の悪化や交通事故を招く恐れがあることから、新設道路や道路改良においてはバスベイ(台形型)の設置を検討したい。

19ページ。施策の方向性の4つ目朝霞台駅のエレベーター設置等、交通結節点

のバリアフリーの強化として イ) 朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備 ロ) 東武東上線改善対策協議会による要望を挙げさせていただいた。それでは具体的に説明する。

20ページ。朝霞台駅はJR武蔵野線北朝霞駅との乗換駅であり、1日あたり約16万人の利用があり、南北と東西を繋ぐ重要な交通拠点の1つである。

アンケートからも分かったように朝霞台駅は現在、エレベーターが設置されていないことが課題として挙げられているものの、当該区域は防火地域に指定され、現状の建物のままエレベーターを設置することは困難な状況である。

今後、朝霞台駅の改修工事が進捗する際には、防火指定の基準に適合した建物にすることや、それに準じてエレベーターの設置について東武鉄道に検討していただきたいと考えている。

右図に移るが、川越市や和光市など東武東上線沿線の市町村からなる東武東上線改善対策協議会を通し、輸送力の増加やバリアフリー、ユニバーサルデザインの推進など東武鉄道に対し、引き続き要望していく。

21ページ。目標Iに資する最後の方向性である⑤シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供について説明する。イ) 民間事業者に対するサイクルポート設置の要望や環境整備 ロ) サイクル&バスライドの推進について具体的施策として挙げた。

シェアサイクルは平成31年1月より実証実験として運用が開始された。シェアサイクルは市民、来訪者が手軽に利用できる交通手段として認知され始め、回遊性の向上やラストワンマイルの移動しやすさの向上が期待されている。

また、自転車はバスが進入できないような狭隘道路も走行できるため、「公共交通空白地区の改善」の役割としても期待される。

22ページ。シェアサイクルは現在、右図のように市内に114か所設置されている。現在、朝霞市に限らず、志木市、和光市でも運用が開始されており、市境を跨げる交通手段として、有効的であると考えている。

23ページ。コロナの影響もあり一時的に利用の減少も見られたが、1月の設置開始からポート数の増加に伴い、貸出・返却回数も順調に増加している。市内循環バスは、基本的に市の税金で運用していることから、どうしても市の区域内で運用することが前提になるが、シェアサイクルは民間事業者が運用していることから市境など関係なく、縦断的に利用することができる。よって、より自由に、より回遊性のよい乗り物として利用することができる。また、コロナの感染拡大している状況の中、三密を避けられる移動ツールとして着目されている。

24ページ。サイクル&バスライドの推進について。

バス路線の分岐点となっている箇所や起終点部、周辺の公共・民間施設にサイクルポートを設置し、シェアサイクルと路線バス、わくわく号を連携させ、移動の快適性の向上を図れると考えている。

例えば、駅から勤務地まで歩けなくはないけど自転車の方が楽なときや、駅やバス停留所から目的地までのちょっとした距離において、自転車が活用できれば、よりシームレスな交通移動となる。

このような移動手段があることで細部から幹線、ミクロからマクロの交通体系

が創出されると考えている。

以上、計画目標 I 「誰もが快適に移動できる地域公共交通体系の実現」に資する具体的施策を提示させていただいた。

前半部分の説明については以上である。

(久保田会長)

ただいまの議題報告について議論いただきたい。

(田辺委員)

先ほどの「法改正に伴って公共交通サービスに加えてスクールバスや福祉輸送、病院商業施設等の送迎サービスを含めた輸送を総動員する」という表現がされた中で、11ページの右図で、左下に業者が載っているが、私も以前、他のところで言ったことがあるが、朝霞市のはあとぴあや市が運営している福祉バスがあるのだが、それがここでは記載されていないと思う。総動員するわけだから、そういったものも入るのではないか。

また、シェアサイクルが突如として入ってきているが、これは公共交通として協議会の中で議論することなのかどうか。それについては非常に疑問を感じる。その中でサイクル&バスライドという話も出ていたが、朝霞市にサイクル&バスライドをやるような、自転車からバスに乗り換える場所というものはあるのか。新座市にそういった場所があるというのは知っているが、朝霞でそういう場所はあるのか。

それと、20ページに朝霞台駅の写真が掲載されているが、普通はこの写真は北朝霞駅なので、「朝霞台」というのであれば、南口のほうを写真に撮ったものを載せていただきたい。

(事務局 宇野審議監)

輸送の総動員という観点については、やはり朝霞市については路線バスが基本的に走っている中で、常に福祉輸送を使っていくというのは障害のある方への配慮など、現実的には難しい。例えば、路線バス等が撤退した後について、総動員というのが基本的なものだと考えており、計画の中に位置付けているということである。

シェアサイクルについては、国も公共交通を補完する乗り物として検討しているという方針を示されているので、市としても本計画に盛り込んでいきたいと思っている。

朝霞台駅の写真については御指摘の通りである。今後、適切な写真を使っていきたいと思う。

(久保田会長)

サイクル&バスライドについての回答はいかがか。

(事務局 牧原主事)

「サイクル&バスライドが成立する場所があるのか」という件については、バス

停に限らず、鉄道についてもそういったことが言えると考えている。北朝霞や朝霞台駅、朝霞駅についてもシェアサイクルは整備されていて、公共交通からさらにシェアサイクルに乗っていただいて、シームレスな公共交通として位置付けさせていただいているところである。さらにできる場所については、場所等の制限もあるので、適切に検討して、配置が可能であれば事業者と調整して設置を検討していきたいと考えている。

(久保田会長)

24ページのサイクル&バスライドについても可能などころについてやっていくということか。

(事務局 牧原主事)

そういうことである。

(大塚委員)

シェアサイクルというのは、私たち後期高齢者にとっては非常に危険な移動手段だと思う。県警のほうでも「死亡率が高くなっている」ということを発表している。確かに公共交通、バスや車の通らないところに補完的に入れるというのはわかるが、高齢者にとってはあまり利用したくない交通手段ではないかと思う。

また、駅までマイクロバスか何かを運用するという話のようだが、1日に何便動かすのか。循環バスの運行表に合わせた回数程度なのか。「1時間に1本くるか、こないか」というバスに合わせて運行するのなら、あまり効果を期待できないのではと思う。確かに、今まで全くなかったところに通すというのは非常に助かる方もいると思うが、それでは十分に住民のニーズを解決できないのではないか。

それと、私が危惧しているのは、私の住んでいる道路で、片側にグリーンベルトがあるだけで、循環バスと交差するときどの車もグリーンベルトに乗り上げないといけない状況である。そういう状況の中で、道路の拡幅がうたわれているが、道路の拡幅がどれだけ解決できるのか。今新しく建っている家でも、細い道路ぎりぎりに家が建っている。道路の拡幅を真剣に検討されているのなら、新築は例えば1から2メートル引っ込めるということが当然考えられると思う。これではとても道路の拡幅はできないのではないか。

それと、問題なのは、いわゆる「高齢者のニーズ」である。「人口の高齢化が考えられる」と資料では書かれているが、本当に高齢者のニーズを解決したいということなら、果たしてこの計画でどれだけ解決できるのかと私は思う。

(事務局 宇野審議監)

シェアサイクルについては必ずしも高齢者に乗っていただくものではない、と考えている。

それから空白地区については、これからその地域に何らかの協議会を立ち上げていただいて、住民の皆様と協議をさせていただき、もちろん収支等を踏まえながら本数を決めていくことになる。当然、運行時間などによって本数が決まるので、

それについては話し合いの上で決めていきたい。

道路拡幅については、委員の言った路線については、おそらく市道14号線で、道路整備基本計画の中では、道路幅員を約10mに拡幅整備するという計画に位置付けている。しかしながら、道路の拡幅については、やはり地権者の協力を得られないと中々拡げられないというのが現状である。

また、市の財政面でも道路拡幅については、例えば、家にあたる場合には家一軒に地代とは別に補償料を払うことから、大きな財政負担も伴うため、一気に解決できる問題ではない。協力いただいたところから1つずつ進めていける、ということである。

高齢者のニーズについては、市としては第3回までの議論の中で、まずは市内の公共交通の面的なネットワークを整備していくという中で、公共交通空白地区の先行地区を検討し、そういった部分の解決を優先するということであり、高齢者の移動支援については現在行っているサービスもあるので、連携してやっていきたいと考えている。

(大森委員)

19ページの朝霞台駅のエレベーター設置の件は、随分前から要望があったのだが、この文章を読むと「現状の建物のままではエレベーター設置が不可能であり、要望していく」と書かれている。これは要するに東武鉄道の結論待ちということか。それで要望していった結果、今はどういう見通しになっているのか。進捗が知りたい。

(事務局 宇野審議監)

御指摘いただいた通り、事業自体は東武鉄道が進めている事業である。もちろん、市も色々な面で関わっている事業であり、現在は改築に向けて協議を始めている状況である。

しかしながら、鉄道事業者においても、改築となると設計面等、様々な課題もあり、検討を進めながら調整しているところであるため、具体的にいつ事業が開始されるのかまで定まってはいるが、改築に向けて協議をしている状況である。

(小池委員)

11ページだが、「地域の交通資源の活用、民間送迎バス」とあるのだが、こちらを拝見すると、やはり朝霞で営業されている企業や病院等の無料送迎バスを利用するとなっているのだが、実際問題、無料送迎バスはこちらで営業している企業の客を迎えたり送ったりすることが本来の目的である。モデルケースでは65歳以上の市民の方となっているが、こういったことが実際に朝霞市でできるのかどうかを聞きたい。

それと、運行したとしても、例えば病院に行くバスを普通の交通の足として利用したらいっぱい、「乗車は遠慮していただきたい」と言われてしまうケースもあるのではないか。

(事務局 宇野審議監)

御指摘いただいた点について、可能性もゼロではないが、例えば、病院輸送を行っている事業者さんとの合意などが全て整った時に可能性がある、といった認識である。

(事務局 笠間部長)

補足すると、今回の法律改正に伴って、将来的なことを含めて「現在どのような交通資源があるのか、市民の足として使えそうなものは網羅する」というふうに変わった。今、朝霞市にはどういうものがあるか、将来的に運行する時にはどういうものが可能かというふうに、特に福祉作業所については場合によっては障害者の方がいらっしゃって、急な変化は難しいのではとされているし、それは一般的にも言われているため、どういったかたちなら協力していただけるかということについては、まずは全体像を見た上で、それを活用する必要があるかどうかについてはそれぞれで必要に応じて考えていくということである。

(田辺委員)

今の話に関連するが、障害者の作業所だけでなく、高齢者の老人福祉センターの送迎も含めて、色々と市の福祉分野で動いているのだが、これは資料として提示されるのか。それと、シェアサイクルだが、これが公共交通だという見方をしてしまうと、じゃあ、市の運営している自転車駐車場があるが、そういうものも全て入れていかないといけなくなるのではないか。あるいはカーシェアリングをどうするかとか、どんどん限りなく広がってしまうのではと思う。やはり、1人の人が個々に動くという移動に関して、それをこの公共交通協議会で議論すべきものなのか、というのは少し整理していただきたい。

(事務局 宇野審議監)

老人福祉センターの送迎バスについては記載していきたい。

シェアサイクルについては事務局としては「公共交通を補完するもの」と捉えているため、皆様から御理解をいただければ計画の中に位置付けていきたい。カーシェアリングについては、基本的に「車から公共交通に切り替えていく」ということを私どもは意識しているため、車についてはこの計画の中に入れるのは難しいと思うが、委員の皆様の意見をいただければと思っている。

(久保田会長)

シェアサイクル自体が新しいものであり、さらに今後、自転車以外に色々な乗り物が登場してきそうな御時世であり、そういった場合の公共交通計画というのはまだどこにも具体例がない。まずは現状でどういったことが考えられるか、といったことを議論していきたいと思う。

それでは他に意見がなければ、後半部分の説明を事務局からお願いしたい。

(事務局 海老名主任)

資料25ページ。計画目標Ⅱ「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」にかかる各種施策について説明させていただく。

まず1点目、「わくわく号の運行計画や弾力的な運行体制の見直し」としまして、イ) 利用実態に応じた運行計画の見直し ロ) 利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再分配 ハ) 路線バス初乗り運賃との均衡の3点を具体的施策として挙げた。これらの施策により、市内循環バスの利便性が高まり利用促進が期待されることや路線バスの利用者との運賃格差の是正による移動サービスに対する公平性が確保されることが期待される。

次に具体的施策について順に説明する。26ページ。具体的施策の1点目は、「利用実態に応じた運行計画の見直し」として、資料では、内間木線の見直しの一例を挙げている。内間木線の現況は、上内間木地域の区間は他の区間に比べ利用が少なく、右下のOD調査の図からも確認できる通り、内間木公園からつつじの郷あたりの区間においては、利用者が少ない。また、アンケート結果では、昼間の時間帯の運行を要望する声も多く、つつじの郷で一部の便を折り返し、利用の多い区間の増便を図るなどの検討ができるものと考えられる。ただ実態として、国際興業の運行の可否判断等もあるので、あくまで一例として提示している。

27ページ。今般の新型コロナウイルスの感染拡大により、バスをはじめ、公共交通機関は大きな打撃を受けており、テレワークなどの推奨の影響から、今後も公共交通機関の利用率はこれまでの推移を確保することは困難であるとの認識がある。このグラフは、市内循環バスの運賃収入の推移を示しているが、直近の7月実績では前年比で26.6%の減となっており、今後も同様の推移を辿るとした場合、昨年比で1,600万円以上の市の財政負担が伴うことが想定され、総額の負担としては1億円を超えることが予想される。

今後は、コロナ禍においてもバス路線の維持を図るために、ニューノーマルに即したバスの運行を検討していく必要があると考えている。

続いて、28ページ。「利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再分配」として、左側の表については、アンケート調査において、どの辺りにバス停があったらよいかという意見を列記したものとなっており、それらの各番号にリンクして右の図にその場所を赤丸で示している。アンケートの要望に沿って新しいバス停の位置などを検討していくことは重要だと考えているが、各バス路線の利用状況や道路の状況等もあるため、全体の見直しとして、バス停の再分配を検討していきたいと考えている。

次に、29ページ。「路線バス初乗り運賃との均衡」であるが、こちらの資料では、市内循環バスの運賃を、路線バス初乗り運賃との均衡を図り、運賃格差の是正をし、移動サービスの公平性を確保するための一例を示している。

あくまで乗客の変動がないものと仮定した場合の単純比較であるが、現行の市内循環バスの運賃である大人150円、小児80円という運賃を、大人180円と小児90円にした場合、9,769,102円の増収が見込まれると想定している。

運賃格差の是正を図ることのほか、市の財政負担の軽減、また、今後バスの運行

経費にかかる人件費や燃料費等が増加することも見据え、市内循環バスの運賃については、路線バスとの均衡を図っていきたいと考えている。

続いて、資料30ページ。計画目標Ⅱにかかる2つ目の施策として、「バス待ち環境の充実」を提示させていただく。具体的施策としては、イ) 上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討 ロ) 広告付きバス停の整備 ハ) ベンチ設置費用の寄付募集 ニ) バス待ちスポットの啓発活動の強化 ホ) 北朝霞駅西口ロータリーの改修 の5つを挙げている。

バス待ち環境の充実については、アンケート結果でも要望が多かったことから、これらの施策によりバスの利用促進が期待されること、また、定時性が不安定なバス停においては、バス待ちによる不満を和らげる効果も期待される。

資料31ページ。具体的施策の1つ目から4つ目までをまとめて示している。

まず、上屋やベンチの設置については、必要な幅員は2m程度、設置後の歩道の有効幅員は2m以上が基本となることから、現状の歩道幅員から物理的に設置が難しい箇所も多くあるため、民地を活用するなどして上屋やベンチの設置ができるような箇所を抽出し、整備検討をしていきたいと考えている。

また、さいたま市などでも導入しているが、広告付きバス停の整備により、広告事業者が設置や維持管理を行い、バス事業者や朝霞市の費用負担を軽減することの検討と、ベンチの設置費用の寄付募集も視野に検討していきたいと考えている。

さらに、バス停自体の整備に捉われず、バス停周辺の施設を有効活用し、バス待ち環境の向上を図ってまいりたいと考えている。こちらについては、埼玉県が出歩きやすいまちづくりの一環として実施する「バスまちスポット」という制度があるので、この制度を活用し、バス待ち環境の向上に努めたい。

資料32ページ。「北朝霞駅西口ロータリーの改修」である。現在、北朝霞駅の東口（朝霞台駅と連絡する側）に路線バスや市内循環バスの停留所、タクシー乗り場などを一括して設けているが、今後の見通しとして、北朝霞駅の西口ロータリーを改修し、市内循環バスの停留所を配置するなどの検討をしていければと考えている。

現在は様々な車両が東口のロータリーに集中し、煩雑な状況にあるため、例えば、市内循環バスの停留所を西口に配置することにより、バス運転手の待機場所や休憩場所を確保することができ、バスの乗継の円滑化とともに、東口の混雑の緩和も図れるものと考えている。

資料33ページ。計画目標Ⅱにかかる3つ目の施策として、「運転手の確保に向けた対策の実施」を提示している。具体的施策としては、イ) 運転手募集の継続的な周知活動 ロ) 路線バス運転手就職相談フェアの2つを挙げている。

バスの運転手不足は深刻な問題であり、路線バスの運行を維持する上で大きな課題である。これらの施策によりバスの運転手の確保を図り、運行サービスの維持・向上が期待されるものと考えている。

資料34ページ。「運転手募集の継続的な周知活動」、「路線バス運転手就職相談フェア」についてまとめている。運転手の募集については、各バス事業者において、運転手の養成制度や各種広報など、様々な募集活動を実施しているが、市としても、運転手の不足は公共交通の維持にかかる大きな課題として、市の広報誌への

運転手募集の掲載や、ホームページ等も活用して積極的に広報を図っていききたいと考えている。

また、路線バス運転手就職相談フェアとして、兵庫県西宮市の例であるが、ハローワークと協力し、バスの運転手に興味がある人や運転の仕事を探している人を対象に、就職相談フェアを開催した事例もあるので、様々な方法を活用して、運転手の確保に努めてまいりたいと考えている。

資料35ページ。計画目標Ⅱに係る4つ目の施策として、「バスの利用促進に向けた意識の醸成」を提示している。具体的施策としては、イ) 運転免許自主返納啓発事業、高齢者バス・鉄道共通カードの交付の継続(バス等の運行案内の紹介) ロ) 市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約 ハ) バスの魅力をPRするイベントの検討の3つを挙げている。

冒頭のアンケート結果の補足でも述べたように、自家用車移動に集中するものを公共交通機関利用への転換を促すためには、利用者の意識改革としてモビリティ・マネジメントが重要であることから、公共交通の利用啓発や潜在需要の掘り起こしのための施策を検討していききたいと考えている。

資料36ページ。「運転免許自主返納啓発事業、高齢者バス・鉄道共通カードの交付の継続(バス等の運行案内の紹介)」として、朝霞市では昨年の9月から運転免許を自主返納した市民の方に対し、市内循環バスの回数券、もしくは交通系ICカードを交付しているが、この支援の内容によらず、今後も事業の継続を図ることと、市内循環バスをはじめとする公共交通機関の利用を促すこと、また、その案内の際には、バスの時刻表などの路線情報をお伝えし、利用案内も併せて実施したいと考えている。

資料37ページ。「市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約」として、こちらは資料14ページにも掲載した計画目標Ⅰの再掲の施策である。

様々な交通に係る情報を朝霞市のホームページで一括して掲載することにより、公共交通の利便性向上が図れるものと考えている。利用者にとって、少しずつでも利用しやすい環境を整え、公共交通利用の推進を図っていききたい。

資料38ページ。「バスの魅力をPRするイベントの検討」として、草加市の事例を参考に掲載しているが、バスの乗り方教室やバスの整備風景を見学するなどの営業所見学を開催することで、コミバスをはじめとする路線バスの利用促進を図っている。

また、右の事例は、トラベルフィードバックという、バスの使い方を知りたい高齢者に対し、バスの乗り方を紹介した資料を送付し、外出支援やバスの利用促進を図るものである。公共交通の新規利用者の確保に向けては、こうしたイベントや施策により、路線バスや市内循環バスを身近に感じていただくとともに、使いやすさをPRしていくことが重要だと考えているため、積極的な公共交通の利用啓発を行い、新規需要の掘り起こしを図りたい。

続きまして、資料39ページ。計画目標Ⅱにかかる5つ目の施策として、「地域が率先して地域公共交通を守り育てる意識の向上」を提示している。具体的施策としては、イ) 市内循環バスの車内に利用状況や行政負担の状況を示した資料の掲

示 口) 公共交通空白地区を改善するための地域組織を立ち上げの2つを挙げている。

これらの施策により、公共交通に対する意識が醸成され、利用促進が図れることや、地域特性に合わせた公共交通の導入により、持続可能な地域公共交通の実現が期待されるものと考えている。

資料40ページ。「市内循環バスの車内に利用状況や行政負担の状況を示した資料の掲示」として、神奈川県綾瀬市の事例も掲載しているが、市内循環バスや路線バスの利用状況や収支状況をバスの車内や朝霞市ホームページ、広報等に広く掲載し、多くの方にバスの財政難の状況を伝えることで市民のコスト意識の醸成を図りたいと考えている。また、草加市では、コミバスの運行の継続、見直しを判断する目標をホームページに掲載し、運行の維持に向けて市民の協力を求めるなどの事例もある。公共交通の利用の低下が続くことで減便や廃止を余儀なくされる路線もあるということを市民の皆様知ってもらうことにより、公共交通の利用を促したいと考えている。

資料41ページ。「公共交通空白地区を改善するための地域組織を立ち上げ」として、資料10ページにも掲載した計画目標Ⅰの再掲の施策である。

公共交通空白地区の新たな地域公共交通の導入に向けては、運行のガイドラインを作成するとともに、実際に利用する方の需要があつてはじめて運行が成り立つものと考えているため、地域が主体となってもらうことを要件に空白地区の改善に努めたいと考えている。

次に、資料42ページ。計画目標Ⅱにかかる6つ目の施策として、「地域公共交通の持続可能性と交通空白地区の改善が両立する運行基準等を定めPDCAサイクルによる運行管理の実施」を提示している。具体的施策としては、イ) 市内循環バス、公共交通空白地区の改善策の運行を定期的に継続、見直しを判断するためのPDCAサイクルの作成を挙げている。

将来に渡って市内循環バス等を維持、発展させていくためには、利用状況等を検証し、より効果的、効率的な運行計画に発展させていくことが重要であり、そのための評価基準を設け、PDCAサイクルにて検証したいと考えている。

資料43ページ。「市内循環バス、公共交通空白地区の改善に向けたPDCAサイクル」として、市内循環バス、公共交通空白地区に導入する新たな地域公共交通について、それぞれPDCAサイクルを明記している。

市内循環バスについては、受益者負担率等をもとに路線毎で2年ごとに評価をし、目標の達成に至らない場合は、運行計画の見直しや代替交通サービスの検討などを実施する。

公共交通空白地区における新たな地域公共交通については、限られた地域に対する運行サービスであることから、高齢者の外出率や利用者数の推移等の導入効果で評価するものとし、実証運行の場合は6か月、本格運行に至った際には2年ごとに検証をしたいと考えている。

資料44ページ。「市内循環バスの運行評価基準(受益者負担率)について」は、市内循環バスの各路線の運賃収入を運行経費で割った値として算出し、この表における一番右の数字が受益者負担率として示している。これは運行経費に対する

運賃収入の割合であり、これらの数字は各路線のいわゆる収支率となるが、この率を1つの指標として設定することで運行の評価が図れるものと考えている。また、受益者負担率については、概ね、沿線人口密度と運行距離の数字を基に導き出すことができ、仮に人口密度が増加した場合は受益者負担率を増加し、運行評価基準を上げるべきであると考えている。

いずれにしても、路線ごとに、周辺の人口密度等は異なっているので、それぞれの路線に目標値を設定し運行評価を図りたいと考えている。

以上、計画目標Ⅱの具体的施策の説明を終える。

(田辺委員)

29ページに「初乗運賃の比較」ということで150円と180円、30円上げる場合が書いてあるのだが、路線バスは移動距離によって金額が変わり、市内循環バスについては定額である。何をもちいて均衡を図るのか。定額であれば、次のバス停で降りる人も同じ金額を払う。距離によって上がっていくわけではないので、それこそ公共バスは「低い運賃でやっていく」ということが大前提だったと思うが、それを民間路線バスとの均衡を持ち出して、それが一人歩きするとどうなのかと思う。結局、朝霞市として財政的にどこまでの支出が可能かという大前提で、「これ以上出せない」という数字が出てきているのか。

(事務局 宇野審議監)

金額については、路線バスの初乗運賃を目安に設定している。距離によって運賃を加算していくということではなくて、路線バスの最低運賃に合わせるという形である。これについては基本的にコミュニティバスのガイドラインで方向性が示されている。持続可能な公共交通を創っていくという点について、市と路線バスとが一体となって支えていくことが大事なので、金額については基本的に均衡を図っていくべきという考えのもとで提案させていただいている。市の財政状況は当然あるが、考え方としては財政状況よりも路線バスとの均衡を図って持続可能な地域公共交通を創っていくという提案である。

(田辺委員)

ここで計画を策定している、計画概要という案の中に運賃について記載するのか。運賃改定を認めた形で作っていくことになるため、これは一体どういうものとして見ればいいのか。

(事務局 宇野審議監)

施策の方向性としては「路線バスとの均衡を図るため、そういった検討を行う」ということは計画に記載していく。実際には計画の策定後、市内循環バスの実際の運行を行っていき、そういった中で運賃の均衡については、今後細かな協議を行っていきたい。

(久保田会長)

現在は価格弾力性を考えていないので、実際にはきちんとした議論をしないとこういった検討はできないので、計画に記載された際には詳細な検討が加えられるということで考えていただきたい。

(事務局 笠間部長)

27ページで説明させていただいたが、市内循環バスだけでなく路線バスも同じような状況と聞いているが、やはり現在は乗車密度が下がっており、そこは市が負担しているのだが、補償が更に必要となることはほぼ確実である。コロナが解消していつ成り立てばいいのだが、今の状況では見通せない。

内間木であったように、バス停の中で乗っていないところは停留所としないとか、あるいは運行する時間を切り上げる等考えていく中で、実際には路線バスが厳しくて、今後どういう形でバス路線を再建するかといったときに、市の循環バスだけ安い状態でといったことは考えてはいけないと思う。例えば内間木から朝霞台に行こうとしたときに、実は路線バスもあれば循環バスもあるという中で、運賃で差をつけられてしまうと、路線バスがなくなってしまい循環バスだけ残って全体が不幸になる可能性もある。そこについては全体としての持続可能な公共交通を考えて、価格についてある程度の均衡を図ることも視野に入れて検討していかなければならないと考えている。

(大塚委員)

朝霞市の公共交通ということであれば、他市では例えば高齢者は無料パスがある。そういう点も考慮して金額を決めていただきたい。

それと、先ほど私は発言したが、現在バスが通っているところで道路が細いにも関わらず、新築住宅が道路いっぱい建てるといって、こういうことは建築法の範囲かもしれないが、認可するときに「できるだけ下げてくれ」とお願いして建てただくようにしないといけないのではないかと。建てたものを引っ込めることは難しい。特に、根岸台の地域でそれを考えてほしい。歩行者の安全を考えるという点ではそれを考慮していただきたい。

それと、地域住民との合意が取れたところから優先的にされると言われたが、その「地域住民との合意」というのはどの程度見通しがあるのか。実際に聞いてみると地域の自治会長を決めるにも四苦八苦で、やっと決まった方が何か都合が悪くなると次の方を決めるのに大変苦労すると聞いている。そういう点で見通しが、例えば自治会長を一名決めるにも大変な思いをしているのに、少なくとも地域住民との合意というのは相当数の合意がないといけないと思うので、苦労すると思うが、そういう点での見通しはどうか。

(事務局 宇野審議監)

まず、高齢者の無償化という話だが、そちらについては今後検討していきたい。無償化することではなくて、そういったことも含めて今後の運賃については協議しながら決めていきたい。

道路幅員については、朝霞市は令和元年5月に道路整備基本計画を策定して、市内各地域の拡幅すべき道路を定めている。そういった道路にあたった沿道で建て替えや新築が行われる場合は、協力をお願いしている。

地域住民との合意については、市とするとやはりまずは自治会にお願いに行って何らかの組織体を立ち上げていただくことを考えている。これについては地域の協力がないと、いざ実証実験に入ったときに実際に乗っていただけないことになるので、1日の本数が少なくなるので、一定の走行数が見込めることが大事だと思っているので、合意というよりは、どのくらいの方に御利用いただけるのか、ということ地域を組織体を通して掘めればと思っている。現在のところ、コロナの関係でまだ地元に行けていないのだが、今後、状況を見ながら地元に向って、話を聞いていきたいと考えている。

◎ 議題5 その他

(久保田会長)

議題5. その他について、あさかりードタウン施設専用周回バス運行について、説明をお願いします。

(事務局 榎本係長)

それでは、まず朝霞市から報告に至る経緯を説明する。

資料5の表紙にある「あさかりードタウン」は、官民協働によるまちづくりとして、根岸台三丁目地内にある。積水化学工業(株)東京工場の跡地、約7.3ヘクタールにおいて計画されたものである。

こちらの区域は、本市の都市計画マスタープランにおいて「都市拠点から遠距離にある地域のための生活拠点として必要な都市機能の集積」が求められる「地域拠点」として位置付けられているエリアとなる。

積水化学工業の開発により、道路の拡幅や公園の整備、保育施設等の設置をはじめ、市内最大級となる商業施設の建設も進められており、市民の生活環境や利便性の向上が期待されている。

これまでに、先行して全130戸の戸建街区が整備され、現在は、約200戸のマンションや約2.7ヘクタールの商業施設の建設が進められている。そのような中、積水化学工業から「あさかりードタウン」と鉄道駅とを結ぶ「シャトルバスの運行」について相談を受けたことから、まずは、本市の公共交通について協議を重ねる委員の皆様にご周知していただくため、この場を借りて報告させていただく。

資料5の詳細な説明については、本日参会いただいた積水化学工業(株)の山地様、(株)デンソーの秋田様、飛鳥交通(株)の野口様より説明いただく。

(積水化学工業株式会社 山地氏)

積水化学工業の工場跡地に、今まさに開発を進めているところで、まず、戸建が100区画ほどで住まわれている。それ以外にマンションが212戸、老人ホームが30戸、賃貸60戸、店舗としてカインズがこれからの半年間で完成する予定である。

企画概要として、朝霞リードタウンを利用される方々の交通利便性の向上や朝霞市の活性化を目的としてバスの運行を企画している。まずは来年の1月を目途に、実証実験という形で、北朝霞駅、和光市駅を往復するシャトルバスの運行を考えている。半年間実証運行し、利用状況を鑑み、有料の認可バスでの運行も考えている。

老人ホームは11月頃から、カインズを含めたモールも11月オープン予定、マンションは来年の3月から入居開始するので、そのタイミングに合わせて具体的なニーズも把握したいと考えている。

スケジュールとして、今回の趣旨を説明したうえで、11月の協議会でも進捗状況をお伝えし、1月から半年ほど実証運行の中身を見ながら有償運行に移行できるか検討したい。

バスの運行の責任者は積水化学株式会社であるが、実際に運行するのは飛鳥交通であり、それから運行管理やシステムや乗降客の分析等についてはデンソーに依頼する予定である。

他にも資料を付しているので、参照していただきたい。以上。

(久保田会長)

ただいまの議題報告について議論いただきたい。

(山科委員)

去年はバス事業者の説明で人員不足がかなり話題になっていたが、今回はコロナウイルスによって激変して、バス業界では「とにかく路線を継続すること」が喫緊の課題になっている。駅から商業施設までの運行ということで、市民の方は半年間タダで行けるということでもとても便利になると思うのだが、これが始まったことにより、現在、宮台から朝霞駅まで、私たち東武バスと国際興業バスが走っているのだが、そのバスの客がかなり減るようなことがあれば、運行本数が減ったり、廃止になったりすることがあるため、そのことを考えながら検討していただければと思う。許可を前提に、ということなので、この半年でどうなるか分からないが、そのときに乗り合いバスになるのかどうなのかは状況を見ていかないと分からないのだが、現在運行している事業者としてはとにかくこの運行により、客が減らないようにしてほしい。

(久保田会長)

当事者におかれては、引き続き検討をよろしく願います。続いて、国交省による新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査等についてバス協会から説明をお願いしたい。

(関根氏)

手元に資料を2枚用意させていただいた。1枚目が新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査、2枚目が貸切バスのリーフレットである。

1枚目の資料は国土交通省が毎月発行しているものであり、協議会の中でもコ

新型コロナウイルス感染拡大に伴う利用客の減少は話題として挙がっているが、全国的に見ても減収、減員となっている。今後の見通しも厳しい。特に貸切バスに関しては前年の7、8割以上減収となっている。GO TOキャンペーンも実施されているが、伸び悩んでいる。来年、オリンピック・パラリンピックの開催も定かではないが、開催された場合は、このままではバスや運転手が確保できない可能性がある。そういった状況も皆様には理解いただきたい。

2枚目は、貸切バスは換気に優れた乗り物です、ということでバス協会の作成しているリーフレットである。貸切バスは窓を開けなくても換気ができ、更にマスクの着用等していただければ、安心して利用できる。感染予防は徹底しているので、是非皆様にも利用していただきたい。以上。

(久保田会長)

ただいまの議題報告について議論いただきたい。

(特になし。)

(久保田会長)

それでは最後に事務局から今後の予定について連絡いただきたい。

(事務局 榎本係長)

次回の協議会は11月頃を予定している。詳細な日程が決まり次第、皆様に通知する。第5回の協議会では、今回話し合った概要案をもとに、素案について意見をいただく予定である。

また、今回資料4について、意見等があれば、別紙の意見票に記載していただき、9月8日までにFAXやメール等していただきたい。

◎ 閉会

(司会 飯泉課長補佐)

以上をもって、第4回朝霞市地域公共交通協議会を閉会する。

以上