

会 議 録

会 議 の 名 称	第5回朝霞市地域公共交通協議会	
開 催 日 時	令和2年11月9日(月) 午前・ <input checked="" type="checkbox"/> 午後 2時00分から 午前・ <input checked="" type="checkbox"/> 午後 4時00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	<p>委員23名 (久保田会長、松尾副会長、小池委員、田辺委員、神田委員、山科委員、新井委員、稲生委員、松戸委員、真家委員、小川委員、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)</p> <p>参考人11名 (清水市民環境部次長兼地域づくり支援課長、菊島福祉部次長兼障害福祉課長、東日本旅客鉄道(株) 関根氏、国際興業(株) 小川氏、埼玉県バス協会 関根氏、埼玉県企画財政部交通政策課 松本氏、埼玉県朝霞県土整備事務所 西川氏、積水化学工業(株) 阿部氏、(株)デンソー 竹川氏、(株)デンソー 林田氏、飛鳥交通(株) 野口氏)</p> <p>事務局6名 (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、同課飯泉課長補佐、同課榎本交通政策係長、同課同係海老名主任、同課同係牧原主事)</p> <p>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)</p>	
会 議 内 容	<p>議事</p> <p>1. 朝霞市地域公共交通計画素案について</p> <p>2. その他</p>	
会 議 資 料	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1 朝霞市地域公共交通計画素案 ・資料2 あさかりードタウン施設専用周回バス運行について ・資料3 朝霞市地域公共交通計画概要版(案) ・国土交通省プレスリリース資料 ・埼玉県バス協会バス感染対策リーフレット ・意見票 	
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 checked="" type="checkbox"/> 電磁的記録から文書に書き起こした要点記録	
	<input 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 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 2人	

審議内容（発言者、発言内容、審議経過、結論等）

◎ 開会

（司会 飯泉補佐）

ただいまから、「第5回朝霞市地域公共交通協議会協議会」を開催させていただきます。

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。

次に、資料の確認をする。

資料は事前に送付させていただいたものになり、

- ・はじめに 第5回朝霞市地域公共交通協議会 次第
- ・次に 資料1 朝霞市地域公共交通計画 素案
- ・次に 資料2 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 追加で机上配布させていただいた、
資料3 朝霞市地域公共交通計画 概要版（案）
- ・最後に埼玉県バス協会から配布資料2枚。

以上、過不足等はあるか。

（資料の過不足確認後）

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）

早速だが議題に入る前に、皆様に報告する。議題（2）のその他について、本日資料配布した資料2「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㈱の山地様、㈱デンソーの秋田様、飛鳥交通㈱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。

（「異議なし」の声あり）

（久保田会長）

本日、傍聴希望者はいるか。

（事務局）

傍聴希望者は2名いる。

（久保田会長）

傍聴者を入室させていただきたい。

(傍聴者入室)

◎ 議題 1 朝霞市地域公共交通計画素案について

(久保田会長)

議題 1. 朝霞市地域公共交通計画素案について、説明をお願いする。

(事務局説明)

それでは朝霞市地域公共交通計画素案について説明させていただく。計画は 83 ページに及ぶため、重要な点をピックアップして説明させていただく。

まずは目次を御覧いただきたい。今回策定している地域公共交通計画は第 1 章から第 8 章まで大きく分けさせていただいた。

第 1 章は計画の概要

第 2 章は上位・関連計画の整理

第 3 章は朝霞市の現状

隣のページに移り、

第 4 章は公共交通利用者ニーズの整理

第 5 章は朝霞市の地域公共交通の課題

第 6 章は基本的な方針及び目標

第 7 章は計画目標に対する施策

第 8 章は計画の達成状況の評価

となっている。順に説明させていただく。

1 ページを御覧いただきたい。第 1 章から説明する。本計画の目的について明記している。

1 段落目では朝霞市の状況を示し、「朝霞市は、鉄道駅を中心とし、路線バス、市内循環バスによって公共交通のネットワークが形成されている。」少し飛び、「今後進展する高齢化社会に向け、その役割が一層高まると考えられる。」ことと明記し、2 段落目では市内循環バスの経緯について説明しており、「より効果的・効率的な運行が求められている」ことを明記している。

3 段落目では国の状況を示しており、「国においては、平成 19 (2007) 年に地域公共交通の維持・確保や利便性向上に向け、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された。令和 2 (2020) 年には法律の一部を改正し、地方公共団体による「地域公共交通計画 (マスタープラン)」の作成を努力義務化し、地域における取組を促進している。従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源 (自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等) を活用することを推進している。」と記載している。

4 段落目以降で、「新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大し、在宅勤務をはじめとするテレワークの進展や過密を避ける生活様式の変化により、公共交通利用者の減少や自家用車・自転車利用の増加等、都市交通は大きく影響を受けた。今後は、過密を回避し安全・快適に利用できる都市交通システムの構築や、これまでと同様、まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築が求められている。このような背景のもと、公共交通の利便性や効率性、持続可能性を維持向上させるため、『朝霞市地域公共交通計画』を策定する。」

として計画の目的を記載している。

2 ページを御覧いただきたい。

2の計画の位置付けについては、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定することとし、総合計画や産業振興計画、地域福祉計画、道路整備基本計画と連携させた計画とすることを示している。3の計画の区域は朝霞市全域とし、4の計画の対象は赤点線部分としている。5の計画の期間は来年度（令和3年度）から令和7年度までの5年間としている。

3ページを御覧いただきたい。

2章の説明に移る。上位・関連計画の整理ということで3ページから6ページは関連する計画等を記載しております。各々の計画に関連性のある文言等は上から4つ目のマスに明記しており、例えば3ページの第5次朝霞市総合計画であれば「道路、橋梁が整備されて適切な維持管理がなされ、子どもから高齢者までの誰もが安全に快適に道路を利用できるまちを目指す」というように記載している。なお、朝霞市総合計画は後期基本計画を策定中のため、日程的に間に合えば最新のものに差し替えるようにする。

4ページは、都市計画マスタープラン、5ページは朝霞市産業基本計画、朝霞市地域福祉計画、6ページでは道路整備基本計画について記載し、3ページと同様に各計画と公共交通に関連する位置付けや施策を抽出している。

7ページを御覧いただきたい。

3章の説明に移る。朝霞市の現状について7ページから26ページまで記載している。

7、8ページは本市の位置、地形の特徴について明記している。9ページから12ページで人口動向について明記している。9ページの図5から分かるように、朝霞市は年々人口が増加傾向にあるが、2035年には65歳以上の高齢者の割合が24.3%となる想定がされており、おおよそ4人に1人となる見込みである。

10ページは地域別の人口増減率を示しており、11ページは市内地図をメッシュ図にして人口密度を色分けしたもので、12ページは65歳以上の高齢化率を色分けしたものになる。

次に13ページから22ページで公共交通等の現況について説明している。

公共交通等の状況については、平成31年度までのデータが最新となるため、グラフには表れていないが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、コロナ禍以降、大幅に利用者が減少している状況もあることや、今後の利用者数の回復について不透明であることについても冒頭で説明している。

13ページでは幹線機能を有する鉄道について、JR武蔵野線、東武東上線の説明や、市内にある駅舎の利用者数についても示している。

14、15、16ページでは路線バス、市内循環バスについて利用者数はそれぞれ微増傾向にあるが、市内循環バスにおいては運行経費が増加し、市の負担も増えていることが分かる。

17ページから20ページではタクシー、福祉送迎バス、民間送迎バスについて記載している。

17ページのタクシーについては、タクシー事業者一覧や、市内にある駅における占用台数を示し、利用者が減少していることについて言及している。

福祉送迎バスについては社会福祉協議会が運行している送迎バスの時刻やルートを図示し、18ページの民間送迎バスについても事業者ごとの路線本数や、ルートについて示している。

20ページでは、後の議題2でも説明があるが、あさかりードタウンの実証実験について検討段階であり、参考として記載させていただいた。

21ページではシェアサイクルについて説明している。改めて簡単に説明する

と、朝霞市とOpenStreet(株)が共同でシェアサイクルの実証実験をしており、今では、手軽な移動手段として認知され、また、新型コロナウイルスの感染拡大によって、需要が高まっていることを記載させていただいている。

22ページは公共交通空白地区の説明となる。朝霞市では最寄りの鉄道駅やバス停から300m以上離れている区域を公共交通空白地区として定義し、比較的人口がまとまっている地区、上内間木地区、根岸台7丁目地区、膝折町4丁目地区を先行検討地区として選定しているところであり、図19で示させていただいている。

次に23ページから25ページで道路交通等の現況について説明している。

23ページでは本市を取り巻く道路網の概況、また付随して道路整備基本計画の目標等についても加えて説明をしている。

24ページでは道路交雑状況を図22で示しており、道路混雑状況を評価指数で色分けし、図示している。主に国道、県道を対象としている。

25ページでは都市計画道路の整備状況について図23にて示している。本市における都市計画道路の整備率は令和2年10月時点で約54%という状況である。

次に26ページでは移動特性についての説明を記載している。この図24から図26は第3回協議会でも説明したとおり、東京都市圏パーソントリップ調査から引用したものであり移動目的や移動手段、目的地分布について分析している。

次に第4章の説明に移る。公共交通利用者ニーズの整理について27ページから41ページで明記している。

27、28ページでアンケート調査の概要を示している。これは第2回の協議会の際に委員の皆様にご検討いただいた内容であり、29ページ以降についてはアンケート結果を示しており、第4回協議会の際に説明させていただいた内容を記載している。

次に42ページの第5章 朝霞市の地域公共交通の課題について、こちらについても第3回協議会にて了承を得たところだが、縦列に位置・地勢、人口動向、公共交通などを、横列に現在の状況やアンケート結果を記載し、公共交通の課題として4つピックアップしている。この4つの課題を解決するために皆様と協議し、計画目標を2つ定めている。

なお、当図面については、矢印の位置が若干ずれているため、パブコメを実施する際には、修正をさせていただく。

次に第6章 基本的な方針及び目標について、第5章前項で抽出した朝霞市の地域公共交通の課題を解決するために基本方針を定め、第3回協議会で計画目標を2つ設定した。

一つ目が「だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現」、二つ目が「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、第7章以降で述べている。

44ページでは、朝霞市の地域公共交通の理想的な体系について図28にて図示している。朝霞市における公共交通機能としては、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、さらに車両等で進入が難しい狭隘な道や、市内や近隣市と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ものと考えている。

次に第7章計画目標に対する施策について説明させていただく。

7章については第4回協議会において説明をさせていただいたが、計画目標Ⅰを達成するために方向性を①から⑤、計画目標Ⅱを達成するために⑥から⑫を挙げている。

ここで前回の協議会から1点変更がある。方向性⑥の路線バスの確保・維持について、今回新たに追加させていただいた。詳細については後ほど説明する。その他の方向性や、それに紐づく施策については前回協議会資料と比較して大幅な変更はない。今回の素案では施策ごとの実施スケジュールを加えて明記している。

46ページを御覧いただきたい。例えば、施策①-1、これは先ほど説明した方向性①についての施策1点目という意味である。

地域の協力が得られた先行検討地区への新たな地域公共交通の導入について、スケジュールとしては2021年度に運行ルートの調査・検討を実施し、2022年度から協力を得られる先行検討地区から順次協議を実施したいと考えている。2025年以降については、新たな公共交通の運行について改善や見直しを実施することとしてスケジュールを組んでいる。

47ページから80ページまで、計画目標と12の方向性に紐づく各施策やスケジュールを記載しており、47ページに施策①-1地域の協力が得られた先行検討地区への新たな地域公共交通の導入、施策1-②導入ルートを確認するための道路整備、48ページに施策1-③公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成と運用、49ページに施策1-④地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど）を記載しており、80ページの施策⑫-1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サイクルの作成まで計画目標及び方向性に紐づく各施策を記載している。それを概要版としてまとめたものが、本日配布したA3用紙の資料3である。裏面を見ていただくと記載されているとおり、計画目標ⅠとⅡを定めただうえで、それぞれの方向性を示し、各方向性に紐づく施策を記載している。これらの施策概要や事業効果、実施スケジュール等を示したものが47ページから80ページとなるため、御意見等あれば発言いただくようお願いする。

それでは、追記した文言や修正した項目について説明する。

57ページを御覧いただきたい。朝霞台駅のエレベーター設置等の交通結節点のバリアフリーの強化について、一部変更させていただいた。具体的には3つ目の文章になるが、前回の協議会では「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。」と記載があったが、ニュアンス等について軽微な変更をさせていただいた。

58ページを御覧いただきたい。

施策④-1朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備についても、朝霞台駅のバリアフリー化と併せて、地下自転車駐車場の改修、駅前広場の整備について検討することも追記させていただいた。

また、施策④-2交通事業者との協議・調整について、以前は東武東上線改善対策協議会による要望と記載していたが、市がより主体性をもって取組むことを目的として交通事業者との協議・調整とさせていただいた。当然だが、東武東上線改善対策協議会による要望についても引き続き継続していく。

次に62ページを御覧いただきたい。方向性⑥及び施策⑥-1として路線バス

の確保・維持について追記させていただいた。前回の協議会でも「国際興業の路線バスの一部廃止」の議題が挙げられたように、路線バスの廃止は対岸の火事という状況でなく喫緊の問題とも言える。そこで路線バスの確保・維持の取組として、市内循環バスの運行計画において、路線バスと競合しない運行経路の設定や、路線バスの利用者との運賃格差の是正により、バス交通網の持続性が保たれるようバス事業者と調整を図る。新規路線バスの参入や誘致を促進するため、交通事業者等からの相談に積極的に対応する。バス事業者から埼玉県生活交通確保対策地域協議会に対し、本市に係る路線バスの休廃止等の申出があった場合には、生活路線維持確保計画について必要な検討を行うこととし、追記している。

次に66ページを御覧いただきたい。

前回の協議会後に皆様から意見票を募ったところ、「危険なバス停について明記してみてもいいか」との御意見があったため、施策⑦-2利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再分配に「交差点の近くや坂道にある危険なバス停、市民からの設置要望が多い箇所のバス停設置、バス停の利用状況、道路状況等を踏まえ、新たなバス停設置や現行のバス停の位置を再検討するなど、バス停の再分配を実施する。」として明記させていただいた。

最後に第8章計画の達成状況の評価について説明する。81ページを御覧いただきたい。

第8章では、本計画の計画目標や方向性に紐づく各施策の進捗状況を明確にするため、目安とする評価指標と目標値を設定している。評価指標は、全部で8つ設けることとし、各指標に対して目標値を設定している。

目標値については、例えば、評価指標4「路線バスの利用者数増加」では、現状の利用者数をベースとし、その値に対して5年後の目標値を設定していきたいと考えている。資料上、具体的な数字は記載していないが、今後パブリックコメントを12月から1月にかけて実施する予定のため、評価指標のベースとする現状値を精査し、コロナ禍の影響や、他の関連計画の目標値との整合も図りながら評価指標の目標値を定めていきたいと考えている。

また、本計画は5か年計画となるため、今後の新型コロナウイルスの感染拡大の状況や社会情勢の変化などを踏まえ、状況を見つつ、適宜、評価指標と目標値の見直しを行っていきたいと考えている。

次に82ページでは、本計画の進行管理について明記している。

本計画は令和3年3月の策定を予定しているが、策定後も引き続き、本協議会を開催し、計画の見直しと進行管理を行い、計画の実現化を促進していく。

また、本計画の進行にあたっては、定期的に計画期間における目標の達成状況の評価し、必要に応じて見直し、改善するというPDCAサイクルに基づく評価・検証を行うこととしている。

なお、83ページ以降は、資料編として本協議会の開催経緯と委員名簿を掲載することとする。

本計画素案の説明については以上となるが、引き続き、本日、机上配布させていただいた、資料3の「朝霞市地域公共交通計画 概要版(案)」の説明をさせていただきます。

こちらの概要版については、本計画の要点をA3両面にまとめた資料であり、1番の「計画の背景と目的」から5番の「計画目標に対する施策及び評価指標」で構成している。各項目の説明文や図面などの記載内容については、計画素案にある内容を転記したものとなっている。概要版についても、素案の修正等があれば、こちらの概要版にも反映の上、本計画の策定に合わせ作成していく。

以上で、議題1地域公共交通計画素案について説明を終わる。

(久保田会長)

ただいまの議題について議論いただきたい。

(田辺委員)

前回の概要から素案という形になって変更された部分の説明をされたが、前回の第4回協議会の際に、私たちが申し上げたところで変えた部分はどこか、ということをも確認したい。また、前回は「概要案」という形で示されていたため、見落とししている部分もあったので確認したい。例えば、今回の部分で言うと17ページの福祉送迎バスと次のページの民間送迎バスだが、福祉送迎バスに関しては他にもあると申し上げたと思うため、再度確認したい。

それから、シェアサイクルに関しても、本来計画内に入れるべきなのかどうかということをも前回申し上げた。現在のシェアサイクルはあくまでも実証実験だと思うが、実証実験なのに計画の中に入れてしまって、実証された前提で運行計画に入れ込むのかということをもう一度確認したい。前提として、シェアサイクルは公共交通に値しないと思っているが、他に目新しい公共交通のようなものが探して見つかるわけでもないのだから、本計画に入れることは了承した。ただ一応、公共交通空白地区に対して3地区実施するとあるが、これはあくまでも循環バスの部分と普通のバス会社の路線ということで、その大前提を何らかの形で記載した方がいいと思う。

それから、24ページだが、平成27年度の道路交通センサスを例にしているが、県道以外で、朝霞市道の部分で1より多い部分というのは、いくらでもあるのではないと思う。やれてることとやれていないこと、あくまでも今回の計画の中でできていることとできていないことを明らかにしておかなければいけないと思う。つまり、市内で掛けられている部分として、あくまでも掛けられている部分の一部だということをも明記しておかないと、非常におかしな話になるのではないと思う。

それから、同じように26ページの、東京都市圏のパーソントリップ調査ということで、これは具体的にどういう調査の仕方をしているのかをどこかで説明していただきたい。目的地というのは重要だと思うが、これを例えば(3)の目的地分布で、「市内交通は近隣の新座市や志木市への交通が多い」という表現があるが、これは想像するに「志木駅の買い物が多い」ということだと思う。そういうところの分析が非常に中途半端なままになってしまっている。アンケートも含め、しっかりと分析しきれていない状態だと危惧している。

46ページの「地域の協力が得られた」ということに関して、具体的にもう一度確認したい。

61ページにサイクルアンドバスライドとあるが、前回も指摘したと思うが、「実際そういう対象になるような地域があるか」ということである。自転車を降りてその後バスに乗ると、「バス停の駐輪場に自転車を置く」というようなことが想定できるか」といったときに、計画の2ページの「計画の区域」に「本計画の区域は、朝霞市全域とする」とあるが、近隣の自治体も計画を策定していると思うため、連携が必要だと思う。バス会社は特に、他の市町村と連携を取っていると思うので、公共交通に関してはもう少し近隣との調整が必要ではないかと思う。サイクルアンドバスライドに関しては、朝霞市の場合は自転車の乗り方は、電車に乗る人はそのまま駅に来ると思う。「自転車をバス停に置いて、バスに乗って駅に来る」ということはあまりないのではないか。仮に、朝霞でそういうものを作るとしたら、それは新座市等の他の地域の方が「朝霞のバス停に自転車を置いてバスに乗る」ということはあり得ると思う。

最後に81ページの指標で、6番目の「市内循環バスの利用促進」ということで、「受益者負担率の増加」という表現だが、これは非常に気になる表現である。指標で受益者負担の増加があった方がいいのか。市民負担を増やせということか。指標としてもっと増やした方がいいということか。表現も含めて再検討していただきたい。

(事務局 宇野審議監)

まず、第4回の意見を受けてどのような点を変えたのかについては、先ほど御説明させていただいた朝霞台駅の部分と路線バスの確保維持のところが中心になる。それから、福祉送迎バスと民間送迎バスの関係については、当計画を策定するにあたっては総動員で計画を作っているという位置付けがまず大前提にある。しかしながら、説明の中で17ページを見ていただくとわかるが、朝霞市内においては路線バスが基本的には充足しており、本数も完全に十分かというところではないが、比較的満足できる内容で交通網が整備されている。そうした状況の中で送迎バスを活用することになると路線バスに与える影響がかなりあるということで、基本的には有償の民間路線バスが仮に撤退するとかそういった状況が来た場合に、民間送迎バス等について活用していくという内容で記載させていただいている。

シェアサイクルが実証実験中なのに計画に出るのはいかがなものかという御意見については、まず、シェアサイクルについては国の方で「本計画に位置付ける」ということが明確に示されている。仮に実証実験であっても、多くの方が現に利用されている乗り物であるので計画に位置付けること自体は問題ないと考えている。今後、新型コロナウイルスの影響で様々な交通の扱い方や利用方法が変わってくることがあると思うため、そういった状況を見ながらシェアサイクルについては本格運行に移行するかどうかを検討していきたいと考えている。

それから、空白地区への対応の地域の協力についてだが、いわゆる空白地区を走るときに、その地域には実際にどれぐらいの需要が見込めるかを把握しないと、その後の収支であるとか、当然ながらバスを走らせることには経費が掛かるため、それに対してどのぐらいの需要があるのかというのは、地域に何らかの組織を立ち上げていただいて、そういった状況を確認して収支率等を設定する必要があると考える。何らかの組織を立ち上げていただき、市と一緒に歩んでいただけるような組織体が立ち上がることを、地域の協力が得られるところとして示している。

サイクルアンドバスライドについては、委員のおっしゃるとおり、「バス停の近くに簡単に駐輪場が整備できるか」というと、中々そういった用地をすぐに確保するのは難しいと考えている。これについては例えば近くにある公共施設の活用であるとか、そういったところにシェアサイクルを置くことによって、バスで来た方がシェアサイクルに乗り換えてより目的地まで移動できるなどのやり方もあるため、バス停のすぐ側に駐輪場を設置するのが一番理想かと思うが、そうではなく近くの公共施設等も利用するというように記載させていただいている。

また、他市との連携について、朝霞以外の三市についても、和光市が地域公共交通協議会を立ち上げる方向で検討していると伺っているが、志木市、新座市について、地域公共交通協議会等は立ち上げていない。ただ、国からは広域的な計画の策定や連携については示されているため、そういったことについては今後必要に応じて時期を見ながら検討を進めたいと考えている。

パーソントリップ調査については、委員のおっしゃるとおりのため、どういう調査なのか概要がわかるものをつける等の対応を考えたいと思う。

それから、指標について、御指摘のとおり受益者負担という表現はよくないと考える。意味としては、例えば市内循環バスについて、利用者は微増傾向、これはコロナウイルスの影響を受ける前ではあるが、微増傾向が続いている中で、利用者は増えているけれど経費はさらに増えているという状況の中で、そういった状況を何らかし改善したいということである。表現については修正したいと考えている。「運行経費をどう押さえるか」という話と「乗車運賃の収入が減るか」という、いわゆる経費を下げた乗ってくれる人を増やすとバス自体の収支が改善されるので、もう少しいい表現を検討したいと思う。

(田辺委員)

24ページの交通センサスの対象はどこなのかということも明らかにしてほしい。朝霞市の市道を対象でやられているところはあるのか。やられてないところばかりなので、そこはむしろ朝霞市としてちゃんとやっておかないとまずかったのではないかと。今回できなかった部分を明らかにしてもらえないかということである。

(事務局 宇野審議監)

一部、印刷の関係でグレーで着色しているところが、うまく表示できていないところが若干ある。ただ、基本的にはおっしゃるとおり国県道が対象になっているため、市道は対象になっていない。

(久保田会長)

これは国土交通省が調査しているものということによろしいか。

(事務局 宇野審議監)

そのとおりである。

(田辺委員)

少なくとも24ページの「混雑状況」という表現でやるのであれば、地域の住民の声もあるだろうから「この道路は朝夕混んでいる」ということに関してある程度明記するなど、「市道何号線はいつからいつの時間帯が混んでいる」とか、そこは少なくとも市の責務として把握しておかないといけないと思う。

(事務局 宇野審議監)

そういった資料を持ち合わせていけば載せることも可能だが、現在は市道をくまなく調べてはいないので、本計画には載せていない。

(田辺委員)

「バスの定時性、速達性」という表現がどこかにあったが、これはそれに直結する内容で、かなり重要な課題だと思う。朝霞市内の市道、県道や国道ももちろんだが、市内を走る道路網で渋滞が頻発するようなところはバス運転手の負担が大きいと思うため、そういう意味では本来ちゃんと調査しておかなければいけないと思う。今回、初めての計画だということもあって、5年間の計画でとりあえず作るということが前提であると受け入れるとしても、やれていることとやれていないことをもう少し明確にしておかないといけないと思う。

(久保田会長)

今回はやむを得ないと思うが、今後は色々な新しいデータが使えるような時代が来つつあるため、御検討いただければと思う。

(埼玉県 松本氏)

修正点の62ページのところについて、誤解を招くような表現ではないかと思う。「埼玉県生活交通確保対策地域協議会に対し、本市に係る路線バスの休廃止等の申出があった場合には」とあるが、これを見ると、あたかも路線を休廃止する場合には協議会に対して必ず申出をするようなイメージを受けるのではないかと感じる。実際には、今回の路線バスに関しても、協議会に対する申出が最近ほとんどないケースが多いが、これはどういう意図でこういう表現にしたのか。

(事務局 宇野審議監)

御指摘のとおり、埼玉県の路線でなくてももちろん廃止の申請についてはなされているため、指摘の点については表現を見直したい。朝霞市については地域公共交通協議会を設置して常日頃から交通事業者の方も集まっていたいただいて今後の政策等やっているため、市としては埼玉県を通じて手続きに則ってもらいたいということで記載させてもらったが、それについては誤解等があるため、内容については修正させていただく。

(久保田会長)

よろしいか。では、御相談の上、修正をお願いします。

(小池委員)

この朝霞市地域公共交通計画において、やはり政策の一番重要な部分ではないかなと思われるのが46ページ、こちらは公共交通空白地区の改善に向けた取り組みだと思う。今現在三つの空白地区があり、地域の協力が得られた先行検討地区となっているが、私はこの市を見る限り、地域、要は道路幅が狭いから運行バスが通るのが難しいなど、そういったことを色々こちらに並べられているが、そもそもやはり道が広くなければ広くないの運行をする必要があると思う。二回前の地域公共交通協議会で「道が狭ければ、10人乗りの小さいワゴン車等、そういったもので運行するべきではないのか」と発言したと思うが、そういったことがこちらの検討にはどこにも載っておらず、あくまでも大きな循環バス、そういったものを運行するのが目的となっているようになってしまっているが、そういったことに関して、運行は2025年になってしまうのかなと思う。空白地区の皆さんが今現在、公共の足がないということで非常に御苦労されていると思う。運行は一日も早いことが望ましいと私は思っている。同じ朝霞市内に住んでいるのに、ここの地域は交通が増えたり、住民サービスが不平等になってしまったりするのは、同じ住民税を払っている住民の方からすれば非常におかしいことだと思う。そのため、こちらスピードが非常に求められる事業だと思うので、循環バス以外の小型バスの意見の反映がどうなっているのかを聞きたい。

(事務局 宇野審議監)

46ページの記載だが、資料の説明の中で海老名の方から説明があったと思うが、公共交通空白地区への対応については小型車両による運行を想定している。46ページに文言としての記載は抜けているため、「小型車両等による」という言葉を追加させていただきたいと思う。

(小池委員)

そういったことであれば、小型車両の運行も含めてスピーディーに計画を早めていただければ、一日も早く、地域公共交通の空白地区が改善されるのではないかと思う。まず初めに空白地区を改善してから、採算性とか色々話し合いをしていければと私は思っているため、最初に空白地区をなくしてしまうということを進めるべき計画ではないかと思うため、ぜひお願いしたい。

(大塚委員)

根岸台地区について、職員の皆さんと立ち会ったのだが、小型車でも一方通行にしないと通れないようなところがあるのではないかと思う。今後、地域の住民の皆さんから「ここじゃなくて違うところを回してくれ」という抗議運動がなければそれはそれでいいのかもしれない。しかし、そう簡単じゃないと思う。実際に根岸台の七丁目のところは小型にしても通すことができるのかどうか、その辺りを確認したい。

(事務局 宇野審議監)

当然、道路状況によっては、コースについては近隣住民の方と設定をしていくわけだが、その中で「どうしてもここは通過してほしい」ということが仮にあるのならば、やはり交通規制等で例えば一方通行にする等の方法もある。そういった調整も必要があると考えている。後は、例えば小型の車両はどのくらいのものになるのかによっても変わり、それは地域の方と相談しながら、可能な区域を運行するという事で考えていきたいと思う。

(大塚委員)

仮に、小型車両にしても運輸局の許可が得られるのかどうか、その辺りはいかがか。

(事務局 宇野審議監)

道路幅員による運輸局の許可については、具体的な場所等を住民の方と相談しながら運輸局に相談していきたいと考えている。極論だが、本当に通れないところに通していただきたいということになると、例えば住民の方の御理解をいただきながら一方通行の規制等を掛けることによって小型車両でもギリギリのところでも入っていけることになるかと思う。そういったところで住民の方の御協力をいただく形の協議になっていくかと思う。

(大塚委員)

地元の方と協議するのは非常に困難だと思う。やはり、これは市がきちんと指導して「ここにしましょう」ということにしないと、それは中々難しい相談なのかと思う。その辺りの見通しが少なきついののではないかと思う。

(事務局 宇野審議監)

委員のおっしゃるとおり、新たな交通制度を構築するため、市としても簡単ではないと考えている。ただ、市としては、こういった計画を定めることによって積極的に地元の方との協議に入れるという状況である。そういった面も含めて、地元の方の協力を得ながら、例えば交通規制が必要になる場合や「私の家を通ってほしい」という要望に応えられないようなこともあるかもしれないが、そこは

市も一生懸命がんばらせていただき、御協力がやはり必須になり、それは交通規制を含めて地元の協力が必要であるため、御理解と御協力をお願いしたい。

(金子(八郎)委員)

地域社会の協力のことだが、市の方でも色々と成功例を挙げていただいた地区は、皆さん地域社会の人が主導的な立場で立ち上がっている。この件に関しては、地域組織の立ち上げがいかにかできるか、皆さん熱心な方がたくさんいるかが課題となる。町内会長や、その地域の市議会議員の方、そういった方が音頭を取って立ち上げない限り、実施できないと考えている。本件に関しては「地域社会がいかにか動くか」だと思う。

57ページと58ページの朝霞台駅のエレベーターの件で、駅の構造上はエレベーターが難しいということであるため、後は交通事業者に、いかにか市が協力を要請しても、それ如何によるしかないと思う。市も地域社会と色々、事業者と色々交渉をされていると思うが、事業者にも経営的な財務状況があると思うが、どのくらいの年度で構築できるかというニュアンスか何かいただけないか。その辺りの予定が全然わからない状態である。

(事務局 宇野審議監)

まず、空白地区の改善について地域組織の立ち上げが必要だと委員が感じられるのは、市も同じように考えているところである。

それから、57ページの朝霞台駅のエレベーターの設置について、実際に改築しないとエレベーターが設置できないという状況の中で、現在はどのような状況なのか、見込みについてはどうかという質問ですが、現時点では「いつ設計に入って、いつからいつまでに工事を完了する」といった具体的なものはいただけないが、仮にそういったことを行う場合には仮駅舎を設置することが必ず必要になる。その仮駅舎を設置する際にエレベーターを設置して、一旦バリアフリー化を図る。そうすることによって、当然駅舎の改修改築になるため、一日の作業時間がすごく限られた形になるため、工期については相当長く掛かるということはわかっている。そういったことを防ぐために、仮駅舎を作る際に一旦仮のバリアフリー化を図る、エレベーターを設置するということは伺っているが、具体的にいつ着手、いつ完了ということについては現在まだ協議に至っていない。

(田辺委員)

専門部会や市民部会、バス部会や鉄道部会という形になっていると思うが、この計画の中ではそういう部会をどう動かすかということは全く触れていない。部会のことについても全く触れていないので、この計画自体はどんどん動かしていかないと意味のない計画だと思う。例えば、今の空白地区の話や循環バスをどう動かすかについても、市民部会で色々話をされたと思う。そこで例えば、地域の方の協力やすり合わせもその場所で何かできるのではと思うのだが、そういった動かし方をされているのか。「バス部会や鉄道部会はこういうイメージで動かされる」とか、それはやはり交通計画の中にちゃんと位置付けを入れて、それをどう動かしていくのかということも入れていかないといけない気がする。

(事務局 宇野審議監)

資料の83ページの「協議会の開催概要」というところに、まずは今まで行った専門部会や市民部会などの内容について記載したいと考えている。その前の82ページで、計画の推進体制の中で市民やバス事業者も入れているため、そうい

った中で推進体制や管理を行っていききたいと考えている。実際、今回のコロナウイルスの影響を受けて、数回に渡ってバス事業者にヒアリング等もしており、今後も交通利用者の状況については把握していく必要があるため、引き続き取り組んでいききたいと考えている。空白地区の実質的な検討を始めるにあたって、それが市民部会にあたるかは別にして、地元との話し合いが数多く必要になっていくため、その辺りについてはどのような形にするべきか検討していききたいと考えている。

(新井委員)

71ページの施策⑧-5に「北朝霞駅西口ロータリーの改修の検討」というところの事例で、「JR中央線 花小金井駅」となっているが、これは「西武新宿線」の間違いのため、訂正していただければと思う。こちらは「バス停留所とは別にバス待機場所を確保している」とある。写真のとおり、ロータリーの真ん中に弊社のバスを止められるスペースがあり、その下に「送迎者等駐車スペースとして活用できる利点」とあるが、こちらについてはバスが単独で、自家用車が止められるスペースではないが、もし北朝霞駅西口ロータリーに待機所を作った場合に自家用と併用する、という意味合いなのか。

(事務局 宇野審議監)

まず、「西武新宿線」については修正させていただく。それから、北朝霞駅の西口ロータリーの改修については例として記載させていただいているが、西口の方が全体的に面積が小さいということもあり、かつ交通事業者さんのいわゆる待機場所が現在のものでよいのかということと中々そうではない状況の中で、例えば反対側の西口ロータリーを改修することによって、市内循環バスの乗り場をそちらに移すことや、そういったことをすることで市内循環バスや路線バス会社のダイヤについても、回送に係る時間の短縮といったことを含めて増便の検討をさせていただけるなどあると考えているため、そういった意味で載せさせていただいている。ただ、これがすぐ実施できるということではないため、今後、効率的な路線バスや循環バスの運行という中で一つの施策として記載させていただいている。先ほどの送迎者等駐車スペースについては今後の課題として認識させていただきたいと思う。

(金子(八郎)委員)

今の北朝霞駅西口ロータリー、この写真はいわゆるキャロットロータリーたちの構成で作られたロータリーだと思うが、そこに申し出て、市の改善ということなら意外と早くできるのではと思うが、いかがか。

(事務局 宇野審議監)

まず、57ページに朝霞台駅のエレベーターのバリアフリー化にあたり、その次のページの中で、例えば、併せて地下自転車駐車場や駅前広場の整備等について検討することがある。基本的にはそれに合わせて検討することが前提になるかと思うが、西口ロータリーについては単独でも実質的には可能になるため、そちらについては状況を見ながら検討していききたいと思う。

(金子(八郎)委員)

空白地区について、先行地区三箇所ある内の一つ、膝折地区について、膝折地区のバス停の西に公民館がある。あそこまで延長すればある程度、業者の方の協

力を得れば、道の一つはある程度何とかかなると思う。また、公民館の近くに本田美奈子ミュージアムがある。先日行ったときには、ミュージアムに行くために三重から前泊して来られた人もいた。本田美奈子は全国的にファンが多いので、朝霞の一つのPR的な存在だと思う。前回の第三回の協議会のときに、確か私は「公民館まで延長されてはいかがか」と言ったが、検討いただけないか。公民館の近くには非常に立地の良い駐車場があるため、その駐車場を借りられればバスも運行できると思う。何か具体的に検討されている案があるか。

(事務局 榎本係長)

第三回のときに説明させていただいてはいるが、公民館の駐車場はスロープで入っていくのに勾配がある場所である。その手前には月極の駐車場があり、そちらの方を借り受けできるかどうかまで検討していないが、現状のままではここでバスが転回して戻ってくるというかたちは難しいと思っている。空白地区の解消については、小型車両の運行が時間を一番費やさないということで、先行地区についてはそういった検討を行うということで記載をさせていただいている。委員のおっしゃるとおり、例えばそういった駐車場の拡大であるとか、もしくは道路整備による運行も、長い時間で見れば考えられ、計画の中に位置付けているため、引き続き進めていきたいと思う。基本的には、今の市内循環バスがそういったところを走るのが一番良いため、空白地区について小型車両の導入というのは、まず、空白地区を解消するために取り組む施策ということだが、道路の拡幅等についても併せて順次進めていく。

◎ 議題2 その他について

(久保田会長)

資料2の説明をお願いします。

(積水化学 阿部氏)

前回の第4回協議会で概要を説明させていただいた、あさかりードタウンの専用周回バスについて計画が進行したため、改めて報告をさせていただく。

資料の2ページ目で、目次があり、企画概要、想定スケジュール、車両情報、運行ルートということで御報告させていただく。

概要について、前回と大きな変更はないが、あさかりードタウン住民と商業施設・社会福祉施設等利用者の交通不便を解消し、朝霞市の活性化を目指している。趣旨としては、2021年1月よりあさかりードタウンと和光市駅の運行を中心とした実証実験を予定している。その後、実証実験の結果を踏まえて認可バス運行として移行を検討したいと思っている。

内容として、一つ目は運行ルートの解析ということで、GPSを搭載した中型バスによる実験中全便のトライアルルートを解析したいと思っている。

二つ目は、利用ニーズの把握ということで、どれだけの方に使っていただいたか、どの時間帯に使っていただいたかを把握したいと思っている。

三つ目は、環境改善に向けた分析ということで、住民向けの専用アプリがあるため、それを通じてアンケートを行い、利用者の声を分析したいと思っている。

想定スケジュールとしては、本日11月9日協議会にて報告をさせていただき、21年の1月上旬から実証実験の開始を予定している。こちらは確定ではなく、前後することもあるかと思うが、現在は1月を予定している。その後、半年から1年程度実証実験を行い、認可バス運行へ移行していきたいと思う。

次に実証実験に使う車両情報について、運行は飛鳥交通グループにお任せした

いと思う。車両は中型バス29人乗り、運行時間は平日・休日一日に20往復ほどを考えている。運行ルートは次のページで説明させていただく。車内にはコロナウイルス対策として、特殊空気清浄機をデンソーから頂戴して、搭載したいと考えている。他には車内の消毒や、シート等々に対策を考えている。

続いて、運行ルートを飛鳥交通より説明させていただく。

(飛鳥交通 野口氏)

運行ルートだが、今回は土日祝日と平日とでルートを分けている。まず、土日祝日について、リードタウンから反時計回りに一周する。朝の10時から夕方の18時までを予定している。平日は、朝の便と夕方から夜まで、時間帯を二つに絞っている。こちらは時計回りのルートを検討している。まだまだ未確定な部分もあるため、案として了承いただきたいと思う。

次のページには、4月からこのルートで回りたいという計画で調整しているものである。妙蓮寺通りを通るところがあり、そちらのところで区画整理に伴う換地が行われており、外環の側道と妙蓮寺通りの角が駐車場になる。こちらの駐車場の中に乗降場所を確保したく、オーナーと仲介の不動産会社が検討しているところである。こちらになった場合、側道のところをピストンで動かして時間短縮にもなり、本数も増えるのではなかろうかと思う。この計画がうまく行けば4月以降こちらにシフトしたいと検討の最中である。

今後、なるべく駅の付近に行かないような運行が恐らく好ましいのではないかと、オリンピックを目前にして色んな交通が走るようになるべく回避することも考えており、道路の舗装について改良工事をしないといけないという話をいただいているため、なるべく近づかないほうがいいかなということでも検討を進めているところである。まだ確定の話ではないが、常に朝霞市や西武バス、東武バス等交通事業者にも情報提供しながら適正なルートを設定したいと考えている。この後のページは前回お見せした資料であるため、参考にしていただければと思う。

(久保田会長)

ただいまの議題説明について議論いただきたい。

(金子(八郎)委員)

企画概要の中で「実証実験中は運賃無料」とのことだが、このところはこれから実験中に色々検討されると思うが、朝霞市の循環バスの料金は150円で、路線バスが180円。飛鳥交通の方では、構想としてどれぐらいの金額を想定されているのか。

(飛鳥交通 野口氏)

現在は無料送迎の実証実験を行う予定である。運行責任者は基本的には積水化学の方を考えている。実際にお客様がどういう乗り方、どういう利用をなさるかに応じて「費用の負担をどうするか」というところ自体を検討していく。特定旅客の「特定の施設から送迎する」という考え方と、「それぞれ乗ったお客様から運賃をいただく」乗り合い方式の二つが考えられると思うが、どれぐらいの経費が掛かってどれぐらいの御利用者があるかというところで、収支を立てなければならない。そこで、本当にリードタウンの方だけが使う構造であれば特定旅客という選択肢もあると考えている。

(坂本委員)

そのバスは車椅子対応はしているか。もし対応しているのであれば、何台乗れるか。

(飛鳥交通 野口氏)

申し訳ないが、車椅子の御利用はできない。リフトをつけていないもののため、車椅子のまま御乗車いただくことはできない。

(坂本委員)

どうしてできないのか。高齢の方でも車椅子の人がいる。無視していることになるのではないか。

(飛鳥交通 野口氏)

申し訳ない。あくまでも「リードタウンの送迎の実証実験」と位置付けており、今はユニバーサルデザインの車両を御用意することができない。弊社は昭和交通の「Japan Taxi」等もあるため、そちらの方を御利用していただくと大変ありがたいと考えている。当然、民間バスにする場合はリフト等をつけた車両にするのか、それも検討させていただきたいと思う。国からの補助金等もあるため、その辺りも検討させていただければと思う。

積水化学の意見も伺えると幸いである。

(積水化学 阿部氏)

貴重な御意見に感謝する。今回のバスだが、企画概要のところ「ガーデンコート朝霞」と書いてあるが、有料老人ホームの従業員であるとかお世話の方も使えるバスにしたいと思っているため、そういった御意見をいただいて色々と検討していきたいと思う。

◎ その他について

(真家委員)

東武バスでは新座市、富士見市、和光市、朝霞市様の四つの市の市内循環バスを運行させていただいている。朝霞市以外は12月29日から1月3日まで年末年始を運休しているが、朝霞市は12月31日と元旦の二日のみである。なぜ二日のみの運休なのかを聞かせていただきたい。新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、労働組合としてはリスクを少しでも減らしたいと思っている。他の市内循環と同様に年末年始を運休することを要望させていただく。また、朝霞駅の路線バスも運行しているが、溝沼坂下から市民会館入り口のバス停間はカーブになっており、ガードレールが出ていることで、センターラインをオーバーして走っているような状態であるため、内側に入れていただければと思う。この二点を朝霞市に要望させていただき、検討していただければと思う。

(久保田会長)

検討ということでよいか。その他はどうか。

(司会 飯泉補佐)

埼玉県バス協会より情報提供がある。バス・タクシーの利用促進についてPRさせていただきたいという要望をいただいているため、そちらの説明をお願いします

る。

(埼玉県バス協会 関根氏)

本日配布している資料は、今年9月29日に国土交通省の交通運輸局の方でプレスリリースされた資料と、それから、私どもバス協会のほうで作成しているリーフレットである。まず、国土交通省の内容だが、コロナ禍によってバス・タクシー利用者が減ってしまっていて経営困難な状況に陥っているということで、グラフがあるが、青色が路線バス、オレンジ色が観光バス、グレーがタクシーを示している。路線バスについては緊急事態宣言が発令された4から5月は50%を割る程であり、その後は7割程度まで回復はしているが、やはりコロナ以前の状況に戻ることはないだろうと我々も考えている。それから、貸切バスについては3月頃から2割程度の収入に落ち込んでおり、その後も2割に満たないような状況が今も続いている。政府のほうでGo toキャンペーンをやっているが、中々バスを利用いただくという案件がないという状況である。皆さん御存じの通り、貸切バスというのは修学旅行やシニア世代のグループ旅行等が多いが、残念ながら需要が戻っていない。また、貸切バスやタクシーといったものは路線バスを補完する役割も持っており、その他、循環バスによる交通空白地の輸送といった役割も担っており、今のような経営困難な状況が続いていくとその役割を担う事業者も「役割を担う前になくなってしまおう」という危険性がある。資料でも「現在では54件の貸切バス事業者が廃止になっている」と書いてあり、聞くところによるとこのうち6件は埼玉県内の事業者と伺っている。廃業ということにならなくても、複数の営業所を統廃合して埼玉の営業所を閉じているところもあり、事業者は経営危機に瀕しているということである。そういった中でも、2ページにあるように感染予防対策を実施させていただいており、安全を期しているため、ぜひとも御利用いただきたいということでPRをしているところである。4ページには「公共交通機関を利用する場合の注意事項」をまとめているため、ぜひともタクシーやバスといった交通機関を利用する際に参考にさせていただければと思う。

それから、A4版で「9月20日はバスの日です」というリーフレットがあるが、私どもバス協会のほうでやっている様々な施策を一枚にまとめさせていただいたものであり、こちらも後ほど御覧いただければと思う。バスの安全性能については、乗合バスや貸切バスは5分で換気ができるということになっているため、国の方でもそういったPRをしていただいている。協会としてもそういったPRをさせていただき、安心して利用いただけるよう努めていくため、よろしくお願ひしたい。

(事務局 宇野審議監)

素案について、今後どのような形で進めていくかについて説明する。本日いただいた意見を踏まえて、また、本日言い足りなくてさらに意見を出したいということもあると思うため、意見票を事務局にて御用意している。必要な方は帰りに事務局にお寄りいただきたい。なお、意見票の提出については11月16日の月曜日中までにお願ひする。一旦その内容を踏まえて素案を修正させていただく。その内容については各委員様に送付させていただき、その内容をもって12月1日からのパブコメに掛けていきたいと考えている。なお、その後の修正についてはパブコメでいただいた意見、さらに委員の皆様からの意見もごさいますので、2月に改めて協議会を開催しまして、計画案を固めていきたいと思う。

◎ 閉会

(司会 飯泉補佐)

以上をもって、第5回朝霞市地域公共交通協議会を閉会する。

以上