

会 議 録

会議の名称	第6回朝霞市地域公共交通協議会	
開催日時	令和3年2月4日(木)	14時00分から 15時40分まで
開催場所	コミュニティセンター 第1, 2集会室	
出席者	委員25名 (久保田会長、松尾副会長、小池委員、田辺委員、神田委員、宮村委員、三田委員、山科委員、新井委員、小平委員、関根委員、稲生委員、松戸委員、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、獅子倉委員、坂本委員、大塚委員、高野委員、須藤委員 順不同) 参考人6名 東武鉄道(株) 湊氏、井上氏、埼玉県朝霞県土整備事務所 西川氏、東武労働組合 堀内氏、積水化学工業(株) 阿部氏、飛鳥交通(株) 野口氏 事務局9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、佐藤主事、牧原主事、玄順財政課主幹兼課長補佐) 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	議題 (1) 朝霞市地域公共交通計画(案)について (2) 市内循環バスの運行見直しについて 報告事項 ・市内循環バスに係る特別交付税の制度について ・朝霞市交通事業者感染症対策支援金について その他 ・あさかりードタウン専用周回バスの運行について ・朝霞台駅のエレベーター設置等のバリアフリー化について	
会議資料	・資料1 朝霞市地域公共交通計画(案) ・資料2 朝霞市地域公共交通計画概要版(案) ・資料3 朝霞市地域公共交通計画(素案)に関する意見への対応 ・資料4 朝霞市地域公共交通計画(素案)に関するパブリック・コメント(意見募集)結果 ・資料5 県内のコミュニティバスの現状(運休日)について ・資料6 交通事業者感染症対策支援金交付事業 ・資料7 あさかりードタウン施設専用周回バス運行について	
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 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 0人	

◎ 開会

(司会 飯泉課長補佐)

それでは、定刻となったため、ただ今より「第6回 朝霞市地域公共交通協議会」を開催させていただきます。

本日は、新型コロナウイルスの感染拡大状況を踏まえ、窓を開けた換気、検温、消毒、パーテーションの設置などを行い、感染リスクに十分に配慮して進行している。皆様におかれましても、会議中でのマスクの着用をお願いします。

また、委員の変更があったため、紹介する。

埼玉県バス協会の鶴岡様に代わりまして、関根委員が新たに委員とられました。新たな委員名簿については、机上に配布させていただきました。

次に、開催に先立ち、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て、出席者が過半数を満たしていることから、本日の会議が成立することを御報告する。

それでは、これからの議事進行につきまして、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。

(久保田会長)

議事に入る前にお諮りする。本協議会は市の傍聴要領により原則公開となっている。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。

(各委員)

異議なし。

(久保田会長)

本日、傍聴者はいるか。

(事務局)

傍聴希望者はいない。

(久保田会長)

これより会議途中からの傍聴者の入室につきましては、その都度、皆様の了承を得ることなく、事務局で傍聴者を入室させる。

(司会 飯泉課長補佐)

それでは、ここで本日の会議資料について確認をする。

(資料確認)

(久保田会長)

次に、議題に入る前に、皆様に御報告する。

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。」との規定を適用し、次第の4、その他 「あさかりードタウン施設専用周回バス運行について」を説明する際におきまして、積水化学工業(株)の阿部様、飛鳥交通(株)の野口様に資料の説明をいただく。

◎ 議題1 朝霞市地域公共交通計画（案）について

（久保田会長）

議題1. 朝霞市地域公共交通計画（案）について、説明をお願いする。

（事務局 海老名主任）

はじめに、前回の協議会では、朝霞市地域公共交通計画の素案について皆様で協議をしていただき、その協議会の場で皆様から挙げた御意見について、対応をまとめたものが資料3である。

なお、協議会後も、さらに御意見がある方については意見票の提出をお願いしたが、意見票の提出はなかったので報告する。

また、資料3については、前回の協議会後の令和2年11月30日付けで皆様に送付したものである。参考として改めて送付させていただいている。

皆様からの御意見を踏まえ、資料3の対応に記載のとおり、朝霞市地域公共交通計画の素案を修正したのち、12月1日～12月31日までパブリックコメントを実施した。結果として、2名から計77件の御意見をいただき、その内容と、対応をまとめたものが資料4となっている。また、パブリックコメントと同時に職員コメントも行い、15件の意見が挙がり、その内容及び対応については同じ資料4の20ページ以降に記載している。

パブリックコメント、職員コメントを踏まえ修正を加えたものが、先週の1月28日付けで事前に資料送付させていただいた計画案となっている。

さらに、本日は資料1、資料2として、朝霞市地域公共交通計画、及び概要版の案を改めてお配りさせていただいたが、資料を皆様に送付したのち、文章の「てにをは」の修正や、全角と半角が入り混ざった英数字を半角に統一する、図や表をより見やすくするなど、内容には影響が及ばない軽微な文言整理等を行ったものが、本日お配りした資料1と資料2の最終案となっている。

なお、資料4についても本日改めてお配りさせていただいているが、資料に一部修正があったため、のちに説明する。

それでは、パブリックコメント、職員コメントを踏まえ、具体的にどこを修正したのか、順に説明する。

資料4の2ページ。表の右側に「修正の有無」とあるが、「有」と記載のある箇所について、説明させていただく。

はじめに、ナンバー1、計画の5ページ、関連計画である朝霞市地域福祉計画についての御意見。修正前は、平成28年3月に策定された、現行の第3期朝霞市地域福祉計画にある内容を記載していたが、現在、第4期朝霞市地域福祉計画を策定中であるため、第4期の計画にある内容を引用し、修正した。

次に、ナンバー2とナンバー5、マイカー保有率や駐輪場の利用状況、放置自転車の量なども把握すべきであり、特に、マイカー保有率が低く、公共交通へのニーズがあることを重視すべきとの御意見について、計画の26頁、(2) 移動手段の2段落目に、埼玉県ホームページに掲載されている資料を引用して、普通自動車等保有車両数と軽自動車保有車両数を追記した。

次に、資料6ページ。ナンバー20、バスの時刻表情報は高齢者でも視認性の高い書体を用いるべきとの御意見については、次回バス時刻表を発行する際に検討させていただくこと、また、皆様で協議中の地域公共交通計画についても、全ページにわたり、ユニバーサルデザインフォントと呼ばれる誰にとっても見やすい、読みやすい文字フォントを活用させていただいた。

なお、事前にお送りした資料では、こちらの対応について、バス時刻表についての記載がなされていなかったため、本日お配りした資料のとおり記載させていただいた。

次に、資料 8 ページを御覧いただきたい。ナンバー 3 2 の御意見について、公共交通は徒歩移動と親和性が高く、ウォーカブルの推進と連動することを明記すること、市内の徒歩スポットと連動した利用者の発掘を推進すべきとの御意見である。こちらについては、計画の 5 5 頁を御覧いただきたい。道路整備基本計画に基づく道路整備推進、都市計画道路の整備推進に関しての施策を示したページであるが、上から 5 行目、3 つ目の黒丸の箇所について、道路整備基本計画の内容を引用し、追記させていただいた。道路整備基本計画に基づく整備推進により、人中心の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指す旨を記載している。

次に、資料 1 5 ページを御覧いただきたい。ナンバー 5 6 の御意見について、人口密度とマイカー保有率の低さから、朝霞市は、バスに対する潜在的ニーズは強い地域と考えられるということ、また、近隣市を見ても、バスの利便性が高いと、利用が高い傾向がみられるため、利用促進は重要な課題として取り上げるべきとの御意見である。こちらについては、先ほど説明をさせていただいた、マイカー保有率について計画 2 6 頁に追記したこと、計画の 7 4 頁から 7 6 頁までの施策を実施し、バスの認知度、利便性向上に努めるとしている。

次に、資料 1 7 ページを御覧いただきたい。ナンバー 6 9 の御意見について、新電元工業の事業所開設に伴う交通手段の確保に関して、何ら明記がなく整理すべきであり、今後、事業者と従業員の交通手段の確保について、協議、調整を進めるべきとの御意見である。こちらについては、計画の 1 4 ページを御覧いただきたい。路線バスの現況について、示した頁であるが、こちらに新電元工業の朝霞事業所操業開始に伴うバス路線の新設として、朝霞駅と幸町三丁目に位置する事業所とを結ぶバス路線が新設される経緯と計画概要を追記させていただいた。

次に、ナンバー 7 2 の御意見について、こちらについては、先ほど説明させていただいた、ナンバー 3 2 と同様の、公共交通と徒歩移動の親和性に関する御意見であるため、計画 5 5 頁、道路整備基本計画に基づく説明を追記させていただいた。

以上が、パブリックコメントを踏まえ、修正した箇所である。

引き続き、職員コメントを踏まえ、修正した箇所について順に説明させていただく。

資料 2 1 ページを御覧いただきたい。

はじめにナンバー 1 について、計画の 2 ページにおいて、文章中では「市内循環バス」、図の中では「わくわく号」と表現が分かれていたため、合わせてはどうかという御意見であるため、「市内循環バス」という表現に統一をした。

次に、ナンバー 2 について、図や表が見にくいいため、差し替えた方が良いのではという御意見で、解像度が上げられるものは対応させていただいた。

次に、ナンバー 3 について、「将来像都市構造」という記載があったが、「将来都市構造」という表現に変えた方が良いのではという御意見であり、指摘のとおり修正をさせていただいた。

次に、ナンバー 4 について、現在策定中の朝霞市地域福祉計画についても記載していただきたいとの御意見で、第 4 期朝霞市地域福祉計画の内容を引用して追記させていただいた。

次に、ナンバー 5 について、一般国道 2 5 4 号と東京外かく環状道路の記載について、同様の内容が計画の 7 ページ「位置及び地形」と、2 3 ページ「道路網」のところの両方に記載されていたため、7 ページ「位置及び地形」での記載は不要ではないかとの御意見であり、こちらも指摘のとおり修正をさせていただいた。

次に、資料 2 2 ページを御覧いただきたい。ナンバー 6 について、計画の 9

ページに人口動向のグラフを掲載しているが、そのグラフを現在策定中の第2期総合戦略の人口推計と合わせた方がよいのではとの御意見であり、市独自の想定人口推計も加味したデータである第2期総合戦略の人口推計を引用し、グラフを修正させていただいた。

次に、ナンバー7、8について、企業の従業員送迎バスも活用可能ではないかとの御意見で、こちらは計画の2ページ「計画の対象」として民間送迎バスを記載しているが、カッコ書きで、企業従業員送迎バスも含むと追記させていただいた。

なお、事前にお送りした資料では、ナンバー7、8、9の数字の順番が誤っていたため、本日お配りした資料にて修正をさせていただく。

次に、資料23ページを御覧いただきたい。ナンバー10について、徒歩圏の範囲を300mと設定しているが、その根拠は何か、一般的には1キロ程度が徒歩圏ではないかとの御意見である。こちらについては、平成25年に実施したアンケート調査結果において、バス停まで無理なく歩ける距離が平均300mであったため、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定義していること、また、計画には巻末の「用語解説」にて、その旨の説明を追記させていただいた。

次に、ナンバー11について、まず①は、市内の駅と市外の駅での徒歩圏の違いの理由は何かという御意見と、②、③は、市外駅を800m、市内駅を300mと設定した根拠は何かという御意見でございます。こちらについては、市内、市外問わず、徒歩圏は300mで計算しているため、300mの表記に修正をさせていただくとともに、先ほど説明させていただいた、用語解説にて、徒歩圏の説明を追記している。

次に、ナンバー13について、バス路線の維持する手段は、利用者の確保に尽きるため、「安定的な利用者の確保」に資する施策の展開という表現があっても良いのではという御意見である。こちらについては、計画の62頁に、安定的な利用者の確保するための施策などという文言を追記させていただいた。

以上、パブリックコメント、職員コメントを踏まえ、修正した箇所について、説明させていただいた。

なお、今後の予定として、本日の御審議を踏まえ、庁内決定を経たのち、本計画について、2月18日木曜日の全員協議会において、市議会議員の皆様へ御説明をさせていただく。

以上で、議題（1）朝霞市地域公共交通計画（案）について、説明を終わる。

（久保田会長）

ただ今の議題について議論いただきたい。

（田辺委員）

パブコメや、前回私が議論した案件の確認をする。24ページに「国道・県道の混雑状況」という図がある。前より見やすくはなっているが、確かに「国道・県道の混雑状況」なので、これで良いということになるが、市道の幹線道路がバス路線でも当然あり、その混雑が激しいということがあるが、その部分がどこにも触れられていない。「市道に関して調査できていない」等の但し書きが必要ではないだろうか。あるいは、私が聞いた部分の答えとして、「後ろの説明文に追記をする」という表現があったが、その部分でも良いので記載する必要があると思う。

それから、パブコメの中であって表現が変えられている部分として、2ページの計画の最初、民間送迎バスの箇所、「企業従業員送迎バスも含む」と変えら

れたのは良いのだが、そうすると18ページの一番下の表、「民間送迎バスの一覧」の部分にその文言を入れなくても良いのか。あるいは、まだ漏れている部分があるのではと思う。

私が一つ思い浮かぶのは、東久留米にあるスパジウムジャポンに行くバスがある。それも実際、朝霞台駅から運行されている。従業員バスということになると、例えば武蔵野フーズもバスを運行されているので、そこは前の2ページをそういうふうに変えるのであれば18ページも直さないといけないのではないかと思う。

(事務局 宇野審議監)

24ページの国道・県道については、今回については会長からも話があったとおり、今後様々な新しいデータが使えるようになることを踏まえて、今後の検討ということで進めさせていただければと思う。従って、今回については市道の調査は行っていないが、今後記載できるかどうか検討させていただきたい。

それから民間送迎バスについて、「企業送迎バス等の実態について全て把握しているのか」ということだが、実態については全て把握はしていない。今後、順次把握していきたいと考えているが、現在は確実なデータを持っていないので、記載については「企業送迎バスも含む」という表現で進めさせていただきたい。ルート等についても現時点では把握できていないが、今後調査させていただいて、協議会等でお示しできればと思う。

(田辺委員)

18ページで漏れている部分としてスパジウムジャポンの話をしたが、それはどうか。それは従業員用のバスではないのか。民間の送迎バスということで、そうすると漏れているのが他にあるのでは、と思った。もし、スパジウムジャポンも入れるのならここに入れるべきだと思うし、でないのなら「一部」という表現をどこかに入れておいたほうが良いのではないかと思う。

それから付け加えるが、パブコメの8ページの回答の部分で、前回から申し上げているシェアサイクル絡みの話だが、「シェアサイクルをいわゆる公共交通計画において計画の対象として位置づけることとしている」という、回答の中でそういう表現をしてしまうのはおかしいのではないか。今、公共交通計画を作っているわけであって、この中で「既に位置づけることとしている」と入れてしまうのはおかしいのではないか。今日の話をつまえて回答をホームページに載せるということになったときに、この表現は少し変えた方が良く思う。

(事務局 宇野審議監)

シェアサイクルについては確かに決定されていないので、表現を修正する。それから民間送迎バスの件は全てを把握できていないので、例えば代表的なものというような表現で修正をさせていただきたい。

(田辺委員)

今回のコロナ感染拡大があって、この一年間に会議を開くチャンスが中々見つからなかった。もともと、始まりの時点ではひと月に1回ぐらいのペースでやるつもりだったようだが、私は第3回から参加させていただき、今日が第6回ということである。そういった部分で言うと計画策定上やむを得ない部分があったと思うが、非常に駆け足だったと思う。

81ページに「計画の達成状況の評価」という指標があるが、この協議会がいわゆるPDCAサイクルでチェックをする、という形になっていると思うが、そ

の評価指標になるものというのは大体いつ頃チェックをするのか。

例えば、「満足度向上」というのが評価指標であるが、市民意識調査を毎年やられて、その意識調査に変動して、いつ頃協議会が開かれて評価指標のチェックがされるのか。今後の予定にも関わるので、確認しておきたい。

(事務局 宇野審議監)

この計画を作って全て終わりということではない。記載されている通り、施策の実施状況であるとかのチェックをこちらの協議会でお願いすることになる。従って、令和3年度以降も会議を開催していただいて、情報提供させていただきながら、実施状況や新たな課題等を会議で審議していただければと考えている。

(田辺委員)

一通りの評価目標値の、年度ごとの結果が取りまとめられて、その評価が行われるのは大体いつ頃なのだろうか。

(事務局 宇野審議監)

初めて作る計画のため、その辺りの進行管理も含めて適切な時期に開催したいと思う。

(坂本委員)

この計画案についてなのだが、交通弱者、障害者、福祉、そういった国の方でもバリアフリー法案であるとか差別解消法であるとか色々出ているのだが、朝霞市の公共交通の計画の中にそういった文言が一切入っていないのはなぜか。恐らく入っていないと思うが、それはなぜなのか。朝霞市はそれらを全く無視している、ということか。

(事務局 宇野審議監)

まず、公共交通弱者については、例えば、計画の目的のところに記載して、そういったものを踏まえながら地域公共交通計画を策定している。策定の目的のところに記載してある。例で言うと、朝霞台駅のバリアフリー化を記載していたり、そういった施策として計画に位置づけているものもあるし、今回のバスの件については、まず市内に点在する公共交通空白地区を解消することによって、そういった交通弱者の方の支援につながると思っている。

(坂本委員)

やるやらないは別として、例えば朝霞市でパラリンピックの射撃をやるということになっていて、どれだけ障害を持っている人が来るかは分からないが、そういうものに対しての計画はどうなのか。時期的に余裕が半年しかないのだが、例えば今までも何回か聞いているが、「バスの中に車いす用の対応スペースはあるのか」と聞いても、ほとんど考えてないように受け取れた。これから高齢者が増えて、交通弱者と言われる方がどんどん増えていくとしたら、当然、車いすの人も多くなると思う。その時に、そういった人たちは公共交通が使えない、ということになってくる可能性もあると思う。なので、朝霞のバスやタクシーだとか色んな会社の人たちが、具体的にそういった人たちが乗ることに対して、各企業でどういう考え方をしているのか。それが今後の問題としてとても大事になるのではと思っているのだが、そういったことが計画にはほとんど入っていないように感じる。確かに、目標の部分に入っているかもしれないが、では実際に計画の中に入っているのかというと、入っていない印象を受ける。どうだろうか。

(事務局 宇野審議監)

まず、オリンピック・パラリンピックについては、別に部会を立ち上げている。そちらでオリパラ期間における輸送関係については検討しているので、地域公共交通計画では特に載せていないということである。それから、バスの車いす関係であるとか、ノンステップバスの関係等あると思うが、今回、朝霞市内のタクシーを見てもジャパントクシーさんの車両が大分目につくようになってきたように感じる。そちらの取り組みについては、あえて施策に位置づけなくても当然、交通業者の役割として進めていくという認識であるので、特にここでは施策として位置づけていない。

(久保田会長)

よろしいか。それでは、先ほどいくつか指摘があって修正を検討するという事になったが、そういった修正をする前提の上で、今日の資料1、朝霞市地域公共交通計画案について、まずこの協議会として承認することによろしいか。特に異議はないだろうか。

(異議なし)

(久保田会長)

それでは、先ほど説明があったような段取りで進めていく。

続いて、議題2. 市内循環バスの運行見直しについて説明をお願いします。

◎ 議題2 市内循環バスの運行見直しについて

(事務局 榎本係長)

第5回協議会において、バス事業者の労働組合から委員として出席いただいている真家委員から市内循環バス「わくわく号」の年末年始の運行について、近隣市では12月29日から1月3日までを運休としているが、朝霞市での運休日は12月31日と1月1日の二日間のみである。新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点からも、運転者等の感染リスクの低減を図るため検討するよう要望があった件についてである。資料5を御覧いただきたい。

こちら埼玉県内のコミュニティバスの運休日についてまとめた資料である。県内では41市町がコミュニティバスを運行しており、その内、65.8%にあたる27市町が12月29日から1月3日までの6日間を運休日としている状況である。

市としては、他市の運行状況を踏まえ、運転者の働き方改革や、感染リスクの低減など労働組合様からいただいた要望を尊重し、令和3年度の運行から12月29日から1月3日までの6日間を運休としたいと考えている。

つきましては、本協議会において委員皆様の意見を伺いたい。

(久保田会長)

ただ今の議題説明について議論いただきたい。

(意見なし)

(久保田会長)

よろしいか。続いて報告事項(1)市内循環バスに係る特別交付税の制度について説明をお願いします。

◎ 報告事項（１）市内循環バスに係る特別交付税の制度について

（事務局 榎本係長）

第3回協議会において、大塚委員から「市内循環バスの運行経費に地方交付税での負担はないのか。」との質問があった。その際に市からは、「運行経費については一般財源で賄っており、主に市民の皆様の税金を充てている。」との回答をしたところである。

より具体的に申し上げますと、朝霞市における特別交付税の交付額は、令和元年度が2億676万5千円、平成30年度が1億6,782万4千円、平成29年度が1億1,472万9千円となっている。

また、令和元年度は、市内循環バスの経費分として、8,651万5,000円を基礎数値として報告をし、国からは交付額の内訳として7,001万2,000円が示されている。

なお、特別交付税の算定のために基礎数値として地方バスの経費などを報告しているが、特別交付税は、普通交付税と同様に一般財源であり、国庫負担金のように特定の目的のために交付されるものではなく、市内循環バスの運行事業の財源として、特別交付税が充当されているというわけではない。

説明は以上である。

（久保田会長）

ただ今の報告事項について何か質問はあるか。

（大塚委員）

今の説明は、議会で総務部長が答弁した内容と違ってないだろうか。これで合っているのだろうか。

（事務局 玄順財政課主幹兼課長補佐）

今説明した内容について、総務部長の答弁の内容と相違はない。

（大塚委員）

総務部長はどういうふうに答弁していたか。

（事務局 玄順財政課主幹兼課長補佐）

総務部長としては、「市内循環バスの経費分は特別交付税の算定基礎として国に市から報告している。令和元年度については市内循環バスの経費分として8,651万5,000円を基礎数値として報告して、国から特別交付税の交付額の内訳として7,001万2,000円が示されている」と答弁している。

（大塚委員）

では、「一般財源に使う」ということ自体がおかしいのではないか。それは公共交通に使うのが当然ではないだろうか。申請したものに対して交付されているわけだから、それを一般財源に入れてしまう、フリーハンドで使うというのはいかしくないのではないか。

（事務局 玄順財政課主幹兼課長補佐）

こちらについては、財政的なものとして、交付税というものが「一般財源」として国から出されているものなので、それを市のほうで特定財源として使うことはできない。予算上としては特別交付税は一般財源になっているので、それに沿って市としては一般財源として使わせていただいている。

(大塚委員)

申請した金額が8,000万円で、それに下りた金額が7,000万円だということであれば、当然その申請したものに対して出ているのだから、それを一般財源に活用しているというのはおかしいのではないか。そして、個々の説明では「市民の税金から出ている」というのは全くおかしい説明ではないかと思う。

(事務局 笠間部長)

まず、「特別交付税」というものについて説明させていただく。特別交付税というのは、そもそもが「国にとっても市にとっても予算ではない」という点がある。大体の場合、特別交付税というのは「予想できないような支出があったときに対して払うもの」となっていて、その多くは災害があったときに災害対応として、地方交付税交付金全体の中である程度予備費的な意味合いとして「特別交付税」という枠を取っておき、それを使うということがある。その中で、予想がつかないことがあったときに補填するように払うというのが特別交付税の性格となっている。

また、その中でとても重要なのが、いわゆる「赤字」である。赤字については最初から予算として考えることは当然できないので、そうなると災害についても当然最初から予測できない。地方交付税全体の中でも6%ぐらい「特別交付税」という枠を持っているのだが、当然、災害があれば使うし、なければ使わない。また、赤字についても「赤字があれば補填することができる」となっている。そういうふうに、「最初から赤字を見越してコミュバスの運行をする」ということは本来的にはあってはならない。逆にこれを予算の中に組み込むということは「赤字がある」という予算を認めるような話になるので、それはそもそも特別交付税がないし、そういうものに対して国が補填するという考え方を持っていない。

ただ、公共事業であるので、当然黒字よりは赤字が出ることが多い。それについては一定の要件、例えば、離島や半島、過疎地域であるとか、そういった厳しい条件の所であると、赤字を出したときに比較的100%に近い形で補填されるということがある。逆に言うと、朝霞市の場合は8,651万の赤字を出して7,000万の補填ということだが、朝霞は東京に近い位置にあり、都市条件としては良いところなので、ここで赤字が出たときには国が補正予算を出さなかったときについては、いわゆる厳しい地域に比べると割り当てが小さくなってしまいうという可能性がある。これは最初からいくらなのかは読みづらい。国も枠の中でやっているのだから、厳しい地域に厳しい災害があった場合は、「うちは赤字に対してこれぐらいくるんだから、期待して予算を組んで良いだろう」ということにはならない。「国の予算がある中で、運が良ければ比較的高い補填額がくる」ということなので、最初から財政に組み込むことは難しい。そういった性格を持った予算である。

(大塚委員)

運が良いとか悪いとかではなくて、そういうふうに決まっているのではないか。「赤字分の80%を補填する」というふうに決まっているのではないだろうか。

(事務局 笠間部長)

80%分については、「特別交付税の財政需要として提出することはできる」というところまでは決まっていますが、「確実に80%分がくる」とは決まっていない。

(大塚委員)

実際に80%分がきているのではないか。

(事務局 笠間部長)

こちらは基礎数値を挙げているものが80%になっていて、それに対して80%くるのかといえば、結局「ある年に来たからといって、その次の年もそうなる」とは限らない。結局、国の予算の中でやっていて、厳しい地域、「赤字が出てもしようがない地域」において赤字が出たときには、都市部の地域については変わってくる。その係数も変わってくるし、係数全体を朝霞だけで把握することはできない。そのため、どのくらいの率でくるのかということについては、ある程度の予測はできるにしても、それは国の方の計算でやっているの、「この数字のお金がくるか」ということについては確証が持てないし、総務省の中でもできるという経済観でやっているの、そこについての保証はない、「補填する」タイプの予算になっている。

(事務局 玄順財政課主幹兼課長補佐)

少し補足する。恐らく委員が質問しているのは、「特別交付税として入ってきた分を歳出予算に充てることをしてほしい」というような話だと思う。だが、予算上として、交付税というものは国からくる税金というものと同じ扱いの「一般財源」というものであり、あくまでも一般財源として国から入ってくるものなので、バスの事業に充てることはできない。そういうふうに財政の取り決めとして決まっているものなので、予算上ではこの部分は全て一般財源で賄っている、という形になっているのが現状である。

(大塚委員)

おかしいのではないか。申請したのに対して下りてきたものを、これを一般財源としていて、県の財政課もそういうふうな答弁をしているわけである。議会で総務部長が答弁した内容と、いま皆さんが説明した内容は違うと思う。

(事務局 玄順財政課主幹兼課長補佐)

同じ説明になってしまうが、「特別交付税」というのは国が国税として集めたものを地方に配分するものであり、補助金のように「特定のものに対して交付されるもの」ではない。この特別交付税を国から配分するにあたり、配分する方法として、様々な、バスの経費であるとか、除排雪の経費であるとか、先ほど言った、災害等が起きた場合の経費、そういった様々な経費を市町村が出して、その経費の全体額から特別交付税を按分して配分している。その中で県の方からは、バスの経費については「約80%である7,000万を基礎数値として計上している」というように通知がきているので、総務部長も「基礎数値として7,000万円きている」というように議会で答弁している。なので、特別交付税の内訳として7,000万全額がきたというわけではなく、按分するための基礎数値として表に出ている数字が7,000万である。実際に本市としては、それ以外に約20億近くを特別交付税の基礎数値として資料を出しているが、実際に表に出ている数値としてバスの経費は出ているのだが、それ以外の経費はほぼ出ていないので、その20億のうちの約2億円がきている、というような状況であるので、「その2億円のうちの7,000万が全てバスだ」というふうにしてしまうと、当市で挙げている20億円全て、それ以外のものが全く充てられないという形になってしまう。あくまでも特別交付税というのは「税金の一部を国が配分するにあたり、バスの経費を基礎数値として出した結果として入ってきた」という

ものなので、充当はしていないという状態である。

(大塚委員)

過去の説明では、「市民税、つまり皆さんの血税から赤字分を出しているんだ」という話だった。その話とは違うのではないか。訂正を求める。

(久保田会長)

制度がかなり複雑な中でやっているということなので、別途、大塚委員に仕組みの説明をしていただくような機会を作ってもらえないか。

(事務局)

承知した。

(久保田会長)

続いて、報告事項(2)朝霞市交通事業者感染症対策支援金について説明をお願いします。

◎ 報告事項(2)朝霞市交通事業者感染症対策支援金について

(事務局 牧原主事)

まず、支援金を交付することに至った経緯として、今般の新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、交通事業者における事業収入は大幅な減収となっており、さらに本年1月7日に2回目の緊急事態宣言が出され、一層厳しい経営となることが想定される。

このような状況を踏まえ、公共交通を支えている交通事業者に対し、支援金を交付することを検討し、先週29日の臨時議会に諮ったところ決定したものである。

内容としまして、市内を運行するバス事業者に対して基本額50万円と朝霞市内にある駅を発着地又は経由している系統に応じて5万円。

次にタクシー事業者は、市内に事業所がある場合は基本額40万円、市外に事業所がある場合は10万円と駅前広場占用台数に応じて1台当たり1万円を支援するものである。

交付対象となる事業者におきましては、準備が整い次第、市から御連絡させていただき申請を受け付けることとしている。

(久保田会長)

ただ今の報告事項について何か質問はあるか。

(田辺委員)

先ほどの資料4の9ページの35番に「新型コロナウイルス感染症拡大に対して」というところがあって、その答えとしては「慎重に検討を要する」ということだったが、それとの関連はどうなるのか。

(事務局 宇野審議監)

これから公表する際に修正する。実態に即した内容にさせていただく。

(久保田会長)

続いてその他(1)あさかりードタウン専用周回バスの運行について説明をお願いします。

◎ その他（１）あさかりードタウン専用周回バスの運行について

（積水化学 阿部氏）

進捗状況について報告する。「あさかりードタウン施設専用周回バス運行について」ということで資料を見てほしい。２ページ目の想定スケジュールだが、県の新型コロナウイルスの緊急事態宣言を受けて、開始を３月からにさせていただいている。３月から１０月まで実証実験をして、その間のデータを検証することで、その後に認可バスとして運行するかどうか決定したいと思っている。

次のページは、参考として告知のチラシを掲載している。まず、対象者はあさかりードタウンにお住まいの方かカインズの会員専用ということにさせていただいている。実証実験中は無料運行で、新型コロナウイルスの対策として、シートカバーや空気清浄機を用意している。

右側のページについて、シートカバーは積水マテリアルソリューションズと本田技研工業との共同開発であり、ホンダのN-BOX等に採用されているクラスの素材をシートに使っている。また、空気清浄機はデンソーからお借りしている特殊なものを設置して、換気対策をしている。

その下に運行ルートがあるが、平日は朝夜のみでの運行となっていて、あさかりードタウンと和光市駅を周る。土日祝日は日中のみでの運行とさせていただいて、あさかりードタウンから朝霞駅を経由して和光市駅に行くルートになっている。あさかりードタウンから朝霞駅の部分のみ既存バス路線と被ってしまっているが、こちらは土日祝日のみ、また１時間に１本程度で利用者も限定的ということで御理解いただきたいと思っている。このルートも暫定的なもので、実証実験中は１、２ヶ月ごとにデータを取ってルートも検討していきたいと思っている。

その下の利用方法について、「どのようにバスに乗るか」というところは、あさかりードタウンにお住まいの方はタウンマネジメントのアプリがあり、そのアプリのQRコードを提示していただく。カインズ会員もカインズのアプリを見せていただくことで乗車いただけるようにしている。また、前回も意見をいただいて、優先席を４席設けるように計画している。その他、掲載しているので手元の資料を見てほしい。説明は以上である。

（久保田会長）

何か質問はあるか。

（小平委員）

二点ほど質問させてほしい。まず、当初は朝霞駅までの運行は以前の話にはなかったと思うのだが、そこはなぜ変えられたのだろうか。

もう一点は、積水さんの方で御配慮いただいて、乗車できる方についてはかなり限定される形だが、カインズ専用アプリというか、カインズの会員の方という話だが、実効性の部分として、カインズの会員になる方法は相当限定されているのか。実際にカインズの会員になる部分がザルだったりすると利用者を限定した意味が薄くなるのではと思っている。

（積水化学 阿部氏）

まず、なぜ朝霞駅が入ったのかだが、これには二つの理由がある。住民の方にアンケートをとったところ、一番行きたいのは朝霞駅だという声が集まった。二番目が和光市駅であり、これは僅差だったが、そのために朝霞駅まで運行するようになった。

もう一つは、カインズ様にも今回は協賛させていただいていて、カインズ様の意見も含めて「和光市駅だけでなく朝霞駅も周る」という形になっている。

カインズ会員になる方法だが、カインズに行って、そこで会員申し込み書を書いて、アプリをダウンロードしていただくという方法になっている。

(小平委員)

カインズ会員になるためのハードルは相当低いと思う。誰でもカインズに行って、申し込み書を書いて、アプリをダウンロードすれば会員になれるように思う。バス事業者からするとコロナも厳しい状況で、これは皆様がどういう選択をされるかということにもなるのだが、競合関係になって弊社の利用者が減ってしまった場合は、我々としては便数の調整を掛けていかざるを得ないと思う。相互で良くなればいいと思うのだが、逆に作用した場合は路線維持が厳しくなってしまうという懸念はある。

(積水化学 阿部氏)

そういった意見も社内に持ち帰って検討させていただきたい。私もやはりシナジーということで、よりバスに乗る方が増えていけば、1時間に1本しかない私どものバスよりも、1時間に何本もある国際興業さんのバスに乗りたい方も増えると思うし、今仰られたように「とても悪影響がある」ということになってしまえばもちろん、社内で改めてルート検討をさせていただくので、その場合は御連絡いただければと思う。

(事務局 宇野審議監)

まずは実証実験であるということと、それで実際に色んな検証ができると思うので、それでもし大きな悪影響があるということになれば、やはり検討しなければいけないと思う。走ることによって相互にデメリットが出てきて、逆に便数が減ってしまうという状況になってしまうと地域公共交通にも問題が出てくるので、まずは実証実験をやっていただいて、データを出していただき、そこで検討していただきたい。

(新井委員)

11月に聞いたことに近いが、朝霞駅と和光市駅を見ると、バスの乗降場について明記されていないので詳しくお聞きしたい。

(飛鳥交通株 野口氏)

朝霞駅のどの辺りか説明する。朝霞駅南口の駅前通り、土日についてはそちらを基本的には反時計回りで一周している。なので、右折して駅前を通り抜けて、居酒屋があるが、そこを過ぎた辺り、マンションとクリーニング屋があると思うが、そちらの前で乗降したいと考えている。細かい地図等は後日メールでお送りする。

(山科委員)

朝霞駅が入っているということで、やはり既存バスも走っているので、そこを無料で走られるということで、影響がないとは思えない。全然違うところを走るのなら良いが、お金を取っている路線を実証実験中、無料で走るということは、影響はあると思う。やはり、公共交通の持続可能性を向上させるために協議会があるのだから、この会議で「有料のバス会社と無料のバスが同じルートを走っていいのか」というところも、かなり問題じゃないかとは問題提起させていただく。やはり当社としても、輸送力や路線維持に関して難しくなってくると、便数を減らしたり、色々と考えなければいけなくなると思うので、その辺も考慮

していただきたい。

(久保田会長)

そういう意見が協議会から出たということである。とりあえず、今回は実証実験ということで実施していただいて、その結果を基に今後を決めていくということによろしいか。

続いて、その他(2)朝霞台駅のエレベーター設置等のバリアフリー化について説明をお願いします。

◎ その他(2)朝霞台駅のエレベーター設置等のバリアフリー化について

(東武鉄道(株) 湊氏)

地域公共交通計画の計画目標1、方向性4ということで、具体例として「朝霞台駅のエレベーター設置、バリアフリー化」という形で挙げていただいている。こちらについて、少し私から説明させていただきたい。現状、朝霞台駅は、JR北朝霞駅との大きな交通結節点ということを我々も認識している。1日当たり16万人という、当社としてもかなり大きな駅である。こちらに書いてある通り、現状エレベーターがなく、「エスカレーターによる段差解消」という言い方をさせていただいている。車いす対応型のエスカレーターに乗って、駅員さんと呼ぶ形でバリアフリー化を図っている。法律上はそれで良いということになっているが、当社としても御不便を掛けないように「エレベーターによるバリアフリー化は重要な課題である」と考えている。しかし、駅舎として「単純にエレベーターをつければ良い」という駅ではないので、相談させていただきながら進めていきたいと考えている。今後、この計画案に則って、朝霞市、並びに地域の皆様とともに協議させていただきながら進めさせていただければと思う。

(久保田会長)

何か質問はあるか。

(意見なし)

(久保田会長)

その他何か質問等はあるか。

(田辺委員)

今回の会議がいつになるのかは分からないのだが、多分、この委員の皆さんの任期が6月末ぐらいまでじゃないかと思うのだが、その点を確認したい。

計画に関するのは今日の議論で終わりとなり、計画に関してはこれで市長のほうに諮ると思う。本計画は、「地域公共交通計画」という大風呂敷を広げたものになっているのだが、現実には中々そこまでできていないということで、いくつか申し上げておきたい。

一点目はやはり、「近隣の自治体との連携」というものをちゃんとやらないと、公共交通というのは朝霞単独で解決できるものではないと思う。今回も、例えば志木駅との連携がどうしても弱くなってしまっているというのがある。その点をもう少し、今後は考えていかなければいけない部分だろうと思う。

二点目は、私が最初に関わったときに申し上げたが、道路整備基本計画にあるが、「それが上位計画なのか」という質問をしたが、私はやはり公共交通計画のほうが上位で、道路整備計画というのはその下部に位置づけるものではないか、ということをお場で改めて申し上げておきたい。その上で、道路整備基本計画

の中にある、例えば交差点の改良だとか、特に交通事業者の皆さんは交通渋滞に対しては色々不満があり、運転手さんも大変だと思うが、狭い道路の状況等も改善していくということを入れていかないと、それは行政がやっていかなくてはいけない、非常に重要な部分だと思うので、そこは入れにくいところではあるだろうが、やはり入れておかないとまずいだろうな、ということをお願いしておきたい。

それから三点目、今回は「公共交通の空白地区」ということを特出ししているが、不便地域というもののあぶり出しをちゃんとしておかないといけないと思う。「公共交通空白地区をまずとりあえずやるんだ」ということは分かるが、それだけでは足りないだろうということをお願いしたい。

四点目だが、先ほども言ったが、アンケートを取ったというが、そのアンケートの内容ももう少し精査する必要があると思うが、やはり主要幹線道路、国道県道のみならず、市道の渋滞状況に関して、「交通量調査というのは、今後は計画を立てる段階では必ず必要だ」ということをぜひ入れ込んでいただきたいと思う。その四点をお願いします。

(久保田会長)

次に向けての宿題をいただいたと受け止める。市からは何かあるか。今後のことについてはどうか。

(事務局 宇野審議監)

一点目の「広域の連携」について、前回にも少しお話させていただいたが、近隣の和光市でも公共交通協議会が立ち上がっていて、今後はそういった近隣との連携が必要になってくるというのは認識しているので、今後の課題にさせていただく。

道路整備については、計画の中にも一応盛り込んでいて、道路整備計画に基づいて道路の拡幅であるとかの整備を進めるということは記載している。

それから、交通空白地区だけでなく不便地域への対応については、当然、今後の市内循環バスの見直しの中でバス停の再配分であるとかルート変更であるとかは、今後の協議会の皆様の中で御審議いただきながら運行見直しのほうはやっていくということを進めていきたい。

それから、アンケート調査のやり方についてどのようなやり方が良いかということは、市の状況であるとかを踏まえながら今後の課題とさせていただきたいと思う。次回の会議は、6月を予定している。コロナの状況もあるが、こういった比較的広い会場で実施させていただきたいと思う。

(久保田会長)

メンバー交代はないのか。

(事務局 榎本係長)

現在委員になっていただいている方々については、令和3年6月30日まで任期になっているので、皆さんに御協力いただきたい。

(久保田会長)

その他、皆さんから報告などあるか。なければ、これをもって議長の座を降ろさせていただく。進行を事務局にお返しする。

◎閉会

(司会 飯泉課長補佐)

それでは、閉会に当たり、副市長の關野より、閉会の挨拶を頂く。

(事務局 關野副市長)

(閉会の挨拶)

(司会 飯泉課長補佐)

以上をもって、第6回朝霞市地域公共交通協議会を閉会する。

以上