

## 会 議 録

|                   |   |  |
|-------------------|---|--|
| 会議の名称             | 令和4年第1回朝霞市地域公共交通協議会   |  |
| 開催日時              | 令和4年5月13日(金)  | 14時30分から<br>15時45分まで   |
| 開催場所              | 朝霞市産業文化センター 2階 研修室兼集会室  |  |
| 出席者               | <p>委員27名<br/>(久保田会長、松尾副会長、遠藤委員、黒川委員、関口委員、星加委員、濱委員、小瀧委員、山科委員、秦野委員、久武委員、森委員、関根委員、小川委員、山崎委員、深澤委員、高橋委員、伊藤委員、大森委員、金子(睦男)委員、星野委員、渡辺委員、獅子倉委員、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5名<br/>(朝霞市福祉部 西内氏、東武労働組合 高田氏、積水化学工業(株) 久世氏、積水化学工業(株) 井上氏、飛鳥交通(株) 野口氏)</p> <p>事務局7名<br/>(山崎都市建設部長、宇野審議監兼都市建設部次長兼まちづくり推進課長、高橋まちづくり推進課主幹、金井係長、海老名主任、佐藤主事、玉木主事補)</p>  |  |
| 会議内容              | <p>議題<br/>(1)地域公共交通計画のスケジュール管理について<br/>報告事項<br/>(1)市からの報告事項について<br/>(2)交通事業者からの報告事項について<br/>その他<br/>・あさかりードタウン施設専用周回バス実証実験ご報告</p>   |  |
| 会議資料              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年度第1回朝霞市地域公共交通協議会 次第</li> <li>・資料1 地域公共交通計画のスケジュール管理</li> <li>・資料2 先行検討地区への新たな公共交通の導入</li> <li>・資料3 朝霞市の公共交通</li> <li>・資料4 Googleマップで市内循環バス(わくわく号)の情報が検索できます</li> <li>・資料5 防災フェアに公共交通&amp;交通安全ブースを出展しました!!!</li> <li>・資料6 公共交通の利用促進の取組</li> <li>・資料7 市内循環バスを取り巻く現在の状況</li> <li>・資料8 市からの報告事項</li> <li>・資料9 あさかりードタウンシャトルバスの今後について</li> <li>・資料10 付属機関の委員名簿</li> <li>・参考資料</li> </ul> |  |
| 会議録の<br>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<br><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 1人  |  |

## ◎ 開会

(司会 高橋主幹兼課長補佐)

それでは、定刻となったため、ただいまから「令和4年度第1回朝霞市地域公共交通協議会」を開催する。

本日は、新型コロナウイルスの感染防止のため、ドアを開けた換気、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するため、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たい。

はじめに、前回、昨年10月に開催した協議会以降、人事異動に伴い、新たに委員に就任された皆様を御紹介する。

なお、お名前を呼ばれたらその場で御起立の上、一礼をお願いしたい。

建設常任委員会の小池様に代わりまして、遠藤委員です。

同じく、建設常任委員会の田辺様に代わりまして、黒川委員です。

シナネンモビリティPLUS株式会社の大島様に代わりまして、森委員です。

埼玉県企画財政部交通政策課の西野様に代わりまして、山崎委員です。

なお、本日は代理として前任の西野様が出席している。

続いて、朝霞市市民環境部の塩見様に代わりまして、星加委員です。

朝霞市道路整備課の長島様に代わりまして、深澤委員です。

委員の皆様におかれては、令和5年6月までの任期となるため、引き続きよろしくをお願いしたい。

なお、委員名簿については、資料10として、本日机上に配付させていただいているため、併せて御確認をお願いしたい。

次に事務局においても、人事異動により前都市建設部長の笠間に代わり、新たに山崎が着任した。簡単ではあるが、挨拶をさせていただく。

(山崎都市建設部長 挨拶)

(司会 高橋主幹兼課長補佐)

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を満たしていることを御報告する。

なお、本会議の議事録を作成する都合上、撮影や録音をするため、あらかじめ御了承いただきたい。

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をお願いしたい。

(久保田会長)

会長の久保田である。会長が議事の進行を行うとのことであるため、皆様よろしくをお願いしたい。

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 1 人いる。

(久保田会長)

それでは傍聴要領を確認していただいた上で、入室するよう指示していただきたい。

(傍聴者入室)

(久保田会長)

次に、資料の確認を、事務局からお願いしたい。

(司会 高橋主幹兼課長補佐)

それでは、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。

協議会条例第 7 条第 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、「あさかりードタウン施設専用周回バス実証実験ご報告」については、積水化学工業㈱の久世様と井上様、飛鳥交通㈱の野口様に資料の説明をしていただく。

## ◎ 議題 1 新たな公共交通導入ガイドライン（案）について

(久保田会長)

議題（1）「地域公共交通計画のスケジュール管理について」事務局より説明をお願いします。

(事務局 海老名主任)

それでは議題 1 地域公共交通計画のスケジュール管理について、説明をさせていただきますが、はじめに前回の協議会から今回までの振り返りをさせていただきます。

前回の協議会については、昨年 10 月に開催し、市内の公共交通空白地区において、新たな公共交通を導入する際のガイドラインについて審議し、御承認をいただいたほか、地域公共交通計画の具体的施策の内容やスケジュールについて確認をさせていただきました。

その後、本年 2 月に協議会の開催を予定していたが、新型コロナウイルスの感染状況や、委員の皆様へ急ぎ御判断いただくような案件がなく、報告事項に留まるなどの理由から、協議会の開催をいったん延期し、本日開催している運びとなっている。

なお、事前にお送りした資料のうち、右上に参考と記載のある朝霞市地域公共交通に関する書面報告という資料があるが、こちらが協議会の開催を延期する旨を通知した際に併せて、委員の皆様へ書面報告させていただいた資料である。

こちらに記載の内容については、後の説明の中で随時改めて御報告させていただきます。

それでは、議題の 1 地域公共交通計画のスケジュール管理について、説明をさせていただきます。

はじめに資料1を御覧いただきたい。

前回の協議会の際にも、地域公共交通計画の施策内容とスケジュールの確認を行ったが、年度初めの協議会でもあるため、改めて具体的施策の内容及びスケジュールについて確認をしていく。

まず、資料の見方であるが、一番左の列に目標として、地域公共交通計画で定めている二つの計画目標を明記しており、隣の列には、二つの目標に向けた施策の方向性を記載している。

また、それぞれの方向性に関連する具体的政策を1から32まで、それぞれの施策内容と、令和3年度から令和7年度までのスケジュールを記載している。

なお、黄色で塗られた枠については、令和3年度や令和4年度に既に実施した内容や、今後実施する内容などを記載している。

それでは、計画のスケジュール管理として、黄色の枠を中心に、資料の2から資料7までを用いて、順に確認をしていく。

まず一つ目が、①-1「先行検討地区への新たな公共交通の導入」についてである。

資料の2を御覧いただきたい。

一番上の枠に、資料1に記載の施策のうち、関連する施策のナンバーと具体的施策の内容を記載しているため、適宜、資料1及び計画の冊子をお持ちの方は、冊子と併せて御確認いただきたい。

まず、公共交通空白地区への新たな公共交通の導入に関しては、関連する施策は三つあり、施策①-1「先行検討地区への新たな公共交通の導入」、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」、施策⑩-2「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」、それぞれ関連する計画のページが順に47、48、78ページである。

新たな公共交通導入についての取組状況としては、考え方のベースとなるガイドラインについて、前回の協議会で御承認いただき、公共交通空白地区の先行検討3地区に係る自治会・町内会を対象とした合同説明会を昨年10月に開催し、ガイドラインの説明やワークショップ形式でのルート検討などを行った。

その後の各地区での取組として、まず上内間木地区については、我々職員も上内間木町内会の役員会に参加させていただき、新たな公共交通導入の概要やガイドラインなどについて、改めて御説明をさせていただき、現在町内会長様を中心に地域組織の設立に向けて、御検討いただいているところである。

根岸台7丁目地区については、書面報告もさせていただいているが、東かすみ台町内会、東南部町内会、三栄自治会の3団体で組織する地域組織が本年1月に設立され、次のステップとなる仮運行計画の作成に移行するなど、具体的に動きが開始したところである。

なお、溝沼4丁目地区については、今後、溝沼第一町内会の役員会に参加させていただき、ガイドラインについて改めて説明をさせていただく予定である。

新たな公共交通の導入に際しては、地域の皆様をはじめ、市や交通事業者などとの連携が重要と思うため、引き続きガイドラインに沿って、協働して取り組んでいきたい。

続いて、資料3を御覧いただきたい。

関連する施策としては三つあり、施策②-2「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」、施策②-3「(一社)埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携」、施策⑩-2「市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り案内の情報集約」、それぞれ関連する計画のページが順に52、53、75ページである。

こちらの資料は、市のホームページで現在公表しているものであるが、朝霞市

に関する公共交通をまとめて掲載したページとなっている。

このページを作成するまでは、公共交通に関する情報が不足していたり、バラバラに掲載されているなど、一目では分かりにくい状況であったが、公共交通に関して調べたいという際に、まずはこのページを見ていただければ分かるよう利便性向上を図ったものである。

今後においても、公共交通に関しての情報などがあれば、こちらのページに随時掲載していく。

次に資料4を御覧いただきたい。

関連する施策は1つで、施策②-4「バス停案内情報等の検討・作成」で計画の53ページである。こちらの資料も市のホームページで現在公表しているものである。

こちらは、経路探索サービスの一つであるGoogleマップで、路線バスの経路探索が既にできるように、市内循環バスについても、経路探索の選択肢として挙がるようGoogleに情報提供を行い、市内循環バスの情報も検索できるように実施したものである。

資料の2枚目を御覧いただきたい。

例えば出発地に朝霞市役所、目的地を根岸台保育園と入力をする、ルートとバスの出発時間などの案内が表示されるようになっているため、皆様におかれても、Googleマップを活用される際には、御覧いただければと思う。

続いて、資料の5を御覧いただきたい。

関連する施策は一つで、施策⑩-3「バスの魅力をPRするイベントの検討」で、計画の76ページである。こちらの資料も市のホームページで現在公表しているものである。

こちらについては、今年の11月にくみまちモール朝霞、カインズ朝霞店前で開催された「朝霞市防災フェア」というイベントに公共交通や交通安全のブースを出展した様子を掲載したものである。

当日は東武バスにも御協力をいただき、市内循環バス「わくわく号」の車両を展示し、乗車体験や乗り案内を行ったり、資料の2枚目になるが、飲酒状態の疑似体験コーナー、公共交通と交通安全に関するパネル展示などを実施した。

写真でも分かるように、当日は大変多くの方にお立ち寄りいただき、大盛況で終えることができた。

今後においても、機会を捉えてバスの魅力向上、公共交通の利用促進を図っていきたい。

次に、資料6を御覧いただきたい。

関連する施策は一つで、施策⑪-1「市内循環バスの車内等に利用状況や行政負担の状況を示した資料の掲示」で、計画の78ページである。こちらの資料は先日発行された市の広報5月号に掲載した資料である。

昨年度の広報5月号にも同様のものを掲載したが、公共交通の現状をはじめ、市内循環バスの採算性などを掲載し、市民の皆様にご公共交通が厳しい状況にあるということをお伝えし、少しでも公共交通を利用していただければとの思いの下掲載したものである。

その他、市内循環バスの車内や市役所総合案内前の電光掲示板などにも、市内循環バスの利用状況や行政負担の状況を示した資料を掲示しているが、今後も様々な場を活用して、広く周知していきたい。

次に、資料の2枚目を御覧いただきたい。

市役所に訪れた方に、公共交通に触れていただける、また考えるきっかけとなることを期待して、先日、市役所の正面ホールに設置した「公共交通コーナー」の写真である。

朝霞市役所からのバス路線を掲示したり、路線バスや市内循環バスの時刻表、写真には写っていないが、シェアサイクルのパンフレットなどを掲示している。

我々職員も市役所から退庁する際に日々確認をしているが、時刻表が全てなくなっていることも多く、たくさんの方に見ていただいているものと思っているが、今後更に充実させていきたい。

以上、資料2から6まで、実際に実施した施策を中心に御紹介をさせていただいた。

(事務局 金井係長)

次に、令和4年度に実施する施策について説明する。

先ほど資料1で説明したとおり、この地域公共交通計画の全体の施策数としては32あるが、そのうち、今年度実施する施策として、先ほど説明させていただいた、先行検討地区への新たな公共交通の導入の検討、朝霞市防災フェアなどのイベントを活用したバスの魅力PR、市内循環バスの利用状況等を示した資料の掲示、市役所正面ホールでの公共交通コーナーの設置等による公共交通の利用促進に向けた意識の醸成等について、引き続き取り組んでいく。

次に、今年度新たに取り組む施策の中から、運賃改定について説明する。

資料7を御覧いただきたい。

施策番号としては、⑥-1「路線バスの確保・維持への取り組み」、⑦-3「路線バス初乗り運賃との均衡」で、地域公共交通計画では62ページ、67ページである。

まずは、市内循環バスを取り巻く現在の状況について説明する。運行経費の推移について、左上の表を御覧いただきたい。

こちらは、平成29年度から令和4年度におけるバスの運行経費を表したものである。資料に記載のとおり、令和4年度と平成29年度を比較すると、運行経費が約16%、1,700万円増加している。増額の主な要因としては、人件費が約700万円、燃料油脂費が約300万円の上昇していることが挙げられる。

次に、運賃収入・輸送人員の推移を御覧いただきたい。

こちらは、平成29年度から令和3年度における運賃収入・輸送人員を表している。運賃収入は、収入差が最大となる令和3年度と平成30年度を比較すると、約15%、700万円減少している。また、令和2年度と令和元年度を比較すると、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛や、テレワーク等の新たな行動様式の定着により利用者が大幅に減少となり、約30%、1,400万円の減収となっている。

なお、令和3年度については、令和2年度と比較すると、約24.6%、750万円増加し、回復傾向にあるが、新型コロナウイルス感染症の発生以前の水準までは戻っていない状況である。

次に、補償料の推移を御覧いただきたい。

こちらは、平成29年度から令和3年度における補償料と、収支率の推移を表している。補償料は、市内循環バスの運行に係った経費から運賃収入を引いた差額を、市から各バス会社に支払ったものになる。また、収支率は、運賃収入を総経費で割った数値となる。

補償料を御覧いただくと、新型コロナウイルス発生前の平成30年度では8,000万円代、発生後の令和2年度では1億円以上、令和3年度では約1億円支出している。

また、収支率は、平成30年度は36.2%あったが、令和2年度は22.3%に落ち込み、令和3年度は28.1%まで戻ってきている状況である。

また、今後においては、別途施策として位置付けている公共交通空白地区への

対応拡大により、運行経費、補償料の更なる拡大が確実な状況となっている。

次に、市内循環バスの運賃改定の変遷について御説明させていただく。

市内循環バスは、平成6年に県内初の循環バスとして、膝折・溝沼回りと根岸台回りの2路線で運行を開始した。

当時の運賃は、距離別制で、大人は170円～200円、こどもは90円～100円の料金設定で運行していた。その後、平成16年に4路線での運行拡大に伴い、運賃改定を実施し、大人150円、こども80円での均一運賃となり、現在に至る状況となっている。

続いて、近隣市の市内循環バスの運賃状況であるが、富士見市、ふじみ野市、三芳町は本市よりも高額の価格設定となっている。なお、和光市、新座市においては、来年度以降、価格改定に向けて準備中と伺っている。

次に、交通事業者の運賃改定の動きであるが、表に記載のとおり、複数のバス、鉄道会社において、運賃改定の動きが具体的になされている。

ここまで説明させていただいた様々な状況を踏まえ、本市においても市内循環バスの価格改定について、検討を始めたいと考えている。

現時点で想定している内容としては、地域公共交通計画の施策に位置付けているとおり、路線バスの初乗り運賃との均衡を図るため、大人を180円、こどもを90円に改定するものである。

仮にこの改定内容で運賃改定を行った場合、平成30年度の運賃収入との比較では976万9,102円、令和3年度の運賃収入との比較では843万1,979円の増収となる見込みである。なお、この試算については、値上げによる乗客の変動はないと仮定しているほか、運賃収入は大人料金のみでの計算となっている。具体的には、運賃収入を150円で割り戻したのちに、180円を乗じて算出している。

今後、この改定案をベースとして、改定の時期を含めより具体的に検討を進めてまいりたいと考えている。

また、運賃改定と並行し、運行ルートや運行ダイヤの見直しについても、検討を進めてまいりたい。

なお、資料の一番下に、その他として、運賃及び料金に関する国土交通省の見解を示している。ここでの説明は割愛させていただくが、お目通しいただきたい。

以上が、運賃改定に係る説明である。

再び、各施策に係る説明に戻るが、今回説明をさせていただいた施策のほかにも、複数年にわたり調査・検討、または実施していく施策が多数あり、中には実現までに相当の時間を要すものもあるが、少しずつでも各施策を進めていければと思っている。

今後においても、各施策の推進状況につきまして、適宜、スケジュール管理を行い、協議会にて御相談、御報告させていただくため、引き続き、御協力をお願いしたい。

議題（1）について、事務局からの説明は以上である。

（久保田会長）

議題1について、何か質疑はあるか。

（金子（八郎）委員）

資料2について、公共交通空白地区として、資料の最後に溝沼4丁目地区とあるが、これは新たに提示された場所なのか。また、膝折町4丁目地区については、どういう状況か教えてほしい。

(事務局 金井係長)

資料にある溝沼4丁目地区について、説明が不十分で申し訳ないが、新たな空白地区への取組というわけではなく、あくまで膝折町地区に関係する取組であり、今後溝沼第一町内会にお伺いし、改めて市から新たな公共交通の導入について、御説明させていただく予定である。

資料にあるとおり、根岸台地区では既に地域組織が立ち上がり、上内間木地区でも職員が出向いて説明はさせていただいているが、膝折町4丁目地区についても同様に、地域の方々と連携して取組を進めてまいりたいと考えている。

また、根岸台地区と上内間木地区については、明日土曜日と明後日日曜日に、それぞれの地区にお伺いし、意見交換及び事業説明をさせていただく予定としている。

(久保田会長)

ほかに何か質疑はあるか。

(黒川委員)

資料2にあるとおり、根岸台7丁目地区で既に話し合いが始まっているということで、地元の方々に検討してみても感想を伺いたい。

(久保田会長)

何かお話しただけのことではあるか。

(金子(睦男)委員)

現在、東かすみ台町内会、三栄自治会、東南部町内会と三つが集まって協議している。運行ルートについては、AとBの2案を検討した。そのうち一つは道路幅員が狭い地域を運行する案で、10人乗りほどの車両であれば運行できると期待していたが、やはり道路が狭く、バス停の設置なども考慮すると運行できないため、もう一つの案で検討を進めているところである。

明日10時から東かすみ台町内会館で、市職員とともに検討会を実施する予定である。

(久保田会長)

その他の御意見、また、ほかの点も含めて質疑はあるか。

(各委員)

意見なし。

(久保田会長)

資料7について、市内循環バスの運賃改定の内容であるが、本日がまずは頭出しということになるかと思う。次回以降の協議会において、具体的に検討していくということよろしいか。

(各委員)

異議なし。

(久保田会長)

議題については以上である。

次に、市からの報告事項について、説明をお願いしたい。



(事務局 佐藤主事)

市からの報告事項は3点ある。

まず1点目、資料8の「シェアサイクル実証実験フェーズ2継続について」を御覧いただきたい。

市では、平成31年1月以降、約3年にわたり、民間事業者と協働して、シェアサイクルの実証実験を実施しており、コロナ禍においても1か月4万回の利用実績を記録し、様々な事業効果が得られるなど、シェアサイクルの有効性を確認することができた。

しかし、利用は好調であるものの、事業の継続性が見通せない状況であることや、サービス向上等の理由により4月1日から料金改定が予定されていたこと、また、シェアサイクルは広域的な利用も多く、事業の一層の推進を図るには地域間で協調することが効果的であることから、朝霞地区四市で実証実験期間を合わせ、事業を推進していくため、令和6年3月31日まで、実証実験を継続することになったため御報告する。

次に2点目、次ページの「交通事業者感染症対策支援金交付事業」を御覧いただきたい。

市では、新型コロナウイルス感染症の影響等による利用者の減少、燃料費の高騰による輸送コスト増加等の影響を受けながらも、感染症対策を実施しながら運行を継続していただいている交通事業者に対し、支援金を交付することとしたため御報告する。

なお、本事業は、令和2年度にも同様の支援を実施しており、今回は2回目の支援金交付となる。

続いて3点目、次ページの「朝霞市運転免許自主返納啓発事業」を御覧いただきたい。

市では、平成31年9月から認知機能・身体機能の低下等により安全運転に不安のある方の運転免許自主返納を啓発するため、運転免許自主啓発事業を実施している。

自主返納された方への支援内容として、これまで、「市内循環バス回数券」もしくは、「交通系ICカード」を交付していたが、令和4年度からICカードに代わり、タクシー事業者の支援も兼ね、「タクシー利用券」の交付を開始したため御報告する。

なお、現在、事業開始から令和4年3月末までの2年半で1,796人の方に申請いただいていることを併せて御報告する。

以上で、市からの報告事項についての説明を終わる。

(久保田会長)

ただいまの報告について、何か質疑はあるか。

(黒川委員)

二つ目の支援金に関連して、市内循環バスについては市から利用状況の報告があったが、市内のバス事業者3社およびタクシー事業者の利用状況について、概況をお話しいただきたい。

(久保田会長)

事業者の方でお話しいただける方はいるか。

(秦野委員)

まず、交通事業者感染症対策支援金ということで、昨年に引き続き、支援金を

交付いただき、3事業者を代表して厚く御礼を申し上げます。

全般的な収支状況について、2020年度が最もひどかった時期だが、2019年度比で申し上げますと、旅客と運賃収入ともに3割程の減で推移している。

昨年度の2021年度については、まもなく収支がまとまるどころだが、概算で良くて8割、何とか8割に届いたかという印象で、まだまだお客様の戻りが少ないと感じている。

一方で、やはり在宅ワーク等の高まりを受け、一定数はもはや戻らないだろうと考えており、良くて9割と思っていたが、正直8割5分まで戻れば御の字であると事業者としては感じている。

(久保田会長)

タクシー事業者から何か発言はあるか。

(事務局 金井係長)

タクシー事業者については、本日欠席である。

(久保田会長)

ほかに何か御意見はあるか。

(大塚委員)

朝霞市ではシェアサイクルが全国一という状況にあるが、道路が何せ狭い。例えば、大型バスやトラックが通ると、歩く場所がないような状況の中で、シェアサイクルが更に増えてきて、大きな事故が起きなければと大変心配している。

道路の計画は相当のお金と時間が掛かり大変であるが、シェアサイクルとの関係でどうなのか伺いたい。

(事務局 宇野審議監)

まず道路整備については、道路整備基本計画を定めて、順次歩道の拡幅等を行っているところであるが、おっしゃるとおり、道路の拡幅には大きな費用が掛かるということ、また、沿道地権者の同意を得る必要があるため、飛躍的に道路の拡幅が進むということは難しい状況にある。

市としては、道路拡幅が中々進まない状況の中で、どのような交通安全対策ができるかということで、例えば、東弁財地区においては、交通安全のモデル地区として、横断歩道を盛り上げる形状であるスムーズ横断歩道や、交差点にハンブを設置したりなど、新たな試みを行っており、今後、そうした取組も展開できればと考えている。

また、全国的に悲惨な事故も発生しており、朝霞市においても、学校や保育園などと連携して、さまざまな交通安全対策を行っているところである。

いずれにしても、交通安全対策の充実を図ってまいりたいと考えているが、シェアサイクルについては、特段大きな事故等の報告はないため、市としては、多くの方が利用している状況も踏まえ、民間事業者と連携しながら、適切に対応していきたいと考えている。

(久保田会長)

今後とも交通安全はお願いしたい。ほかに何か御意見はあるか。

(遠藤委員)

シェアサイクルについて伺いたい。今お話を挙げたように、道路の整備は

中々追い付かないところ、シェアサイクルは日頃から本当に利用している方が多いという実感があるが、利用者に対する傾向は把握できているのか、スマートフォンなどで予約をするため、一定のデータは取れているのではとも思うがその点を伺いたい。

また、事業継続性が確保できる見込みがないというところで、もう少し具体的にどういうことなのかお伺いしたい。

(事務局 海老名主任)

シェアサイクルの利用者の傾向としては、事業者によると、朝霞市に関しては働き世代の方が最も多い傾向にある。年代別で見ると、30代、40代が最も多く、次いで50代、20代、最後に60代というような状況である。

事業の継続性については、採算性という観点で引き続き検証が必要ということで実証実験の継続に至ったが、現状として利用は好調に推移しているものの、単月の収支で見ると、黒字化に転じるか転じないかという瀬戸際のラインにある。また、初期投資の回収なども考慮すると、まだ事業継続性の見込みは立たないという状況にあったため、更に利用促進に努めながら、朝霞地区四市で連携して事業を推進していきたいということで、実証実験を継続した運びになっている。

(久保田会長)

ほかに何か御意見はあるか。

(各委員)

意見なし。

(久保田会長)

市からの報告は以上とし、次に交通事業者からの報告事項をお願いしたい。

(秦野委員)

私から報告したい事項は二つある。

まず1点目として、先般の書面報告にもあったとおり、3月12日に弊社でダイヤ改正をさせていただいた。志木から朝霞台を結ぶ系統について、大幅な改正をしたため、その経緯について説明させていただく。

朝24系統として運行させていただいていたもので、運行開始は2004年で、当初の見立てとは反して収支状況がよろしくなく、一貫して赤字での運営であった。

そもそもの一般論として、これまでの民間におけるバス事業というのは、国が事業者のエリア独占を認める代わりに、採算路線の収益で不採算路線も維持してくださいという、いわゆる内部補助という形だが、それにより地域の路線網は我々民営バス事業者で何とか確保していた。

実はバス事業は黒字路線はほんの一部であり、ほとんどのエリアが赤字で、一部の黒字路線の収益で赤字路線を維持している。

弊社の場合では、高速バス事業などの比較的収益の高いモデルもあったため、高速バス事業での収益を赤字路線エリアの運行に充てるというサイクルを取っていた。

しかし、コロナ禍で高速バス事業も頓挫してしまい、また黒字の路線でも相当厳しい運用を強いられたという状況にある。

先ほど収支状況を申し上げたが、燃料費の高騰も非常に重くのしかかっている。一昨年度比で、昨年度の燃料の購入単価が約25円上がっている。私どもで

は燃料費が1円上がると、1,500万程の経費が年間で掛かってくる。25円上がるとなると、単純に3億7,500万円程が持ち出しとなる。

それほど厳しい状況の中で、本当に会社を維持すべく、何とかしなくてはならないということで今回の判断をさせていただいた。

今回、朝24系統のみならず、全社的に不採算系統の整理をさせていただいており、何とか収支を保ちながら、会社と地域の交通をともに維持させていただきたいと思っている。

朝霞の地域の皆様には御不便をおかけするが、民営バス事業の実情を御理解いただくようよろしくお願いしたい。

2点目の報告として、バス事業者全体に関する話になるが、バス運転者の労働時間に係る改善基準告示の見直しについて、お話しさせていただく。

改善基準告示という労働大臣が1989年に告示したもので、バス運転者の労働時間に係る改善基準告示という定めがある。安全を確保するために、例えば運転者の拘束時間や休憩時間などが全て定められている。

トラック、バス、タクシーの業種ごとに定められているが、新しい改善基準告示が本年12月の国会審議を通ると、2024年に施行される予定となっている。

簡単に言うと、これまでよりも改善基準が厳しくなり、拘束時間なども短縮される縛りが出てくる。

弊社では11営業所あり、各営業所の担当者とバスの見直しについて協議を始めたところであるが、端的に申し上げると、運転手の労働時間が短くなるため、基本方針としては減便となると予想している。

こうした状況にあるため、各事業者ともに増便などの対応をするという体力はなく、このままの状況であれば、やはりダイヤ改正などが必要になってくると判断している。

また、市のわくわく号についても、バス事業者3社、国際興業及び東武バス、弊社で運行させていただいているが、新しい改善基準告示に抵触する可能性が非常に高い状況にあるため、利用動向を見ながら、新しい基準に適合したダイヤなども、今後市と協議させていただきたいと考えているため、引き続きよろしくお願いしたい。

(久保田会長)

バス事業者の厳しい状況を率直に御報告いただいた。何か御質問などあるか。

(金子(八郎)委員)

燃料費に関連して、これまで幼稚園の送迎バスが比較的路地の方まで入ってきてピックアップしていたが、最近はメインの道路に集まるような形になってきている。

燃料費の影響も踏まえ、ある程度停車する箇所をまとめているような印象がある。今後、交通関係はますます厳しい状況になると考える。

(久保田会長)

ほかに何か御意見等あるか。

(黒川委員)

バス事業者の報告は深刻に受け止めなければならないと考えている。

補助金や減便などについては、市、あるいは協議会での検討になるかと思うが、市民に対してこうした行動変容をしてほしいなどの要請があれば伝えていい

ものと考えている。

志木市や和光市と比較すると、バスの利用率が低いと感じざるを得ない状況である。

(久保田会長)

今回の報告については、我々協議会でも考えなくてはならないことであり、是非今後議論していければと思うため、よろしく願いしたい。

その他、交通事業者からの報告事項はあるか。

(森委員)

既に御案内があったが、本年4月からシェアサイクルの料金改定を実施させていただいた。当初15分70円、12時間最大1,000円の料金で実施していたが、4月1日以降については、30分130円、以降15分100円、12時間当たり最大1,800円に改定させていただいた。

料金改定の背景としては、全国的に自転車を借りる拠点がかなり増えてきており、自転車台数も増加している状況にある。それに伴ってメンテナンスのコストも必要になっており、体制を強化するに当たり、これまでどおりでは難しいという中で、長年料金改定について検討を行ってきた。

このたび2022年4月のタイミングで料金改定をさせていただいたが、その他、充電環境の整備や新たな商品の開発、新システムの改修などに今後力を入れてく予定としており、そうした費用を確保していくために料金改定を実施させていただいた。

当面はこの料金になると思うが、改定前と改定後の利用の変化など、利用の状況については、随時御報告させていただければと思っている。

4月の利用状況に関してははまだまとめきれていないが、例年に比べて雨が多かったこともあり、単純に前年や前月との比較ができない状況ではある。肌感覚としては、料金改定の影響による大幅な減少は見られないが、若干の利用回数の減少はあるという印象である。

また改めて御報告させていただきたい。

(久保田会長)

ほかに何か御質問等あるか。

(各委員)

意見なし。

(久保田会長)

報告事項は以上とする。

次に、その他として、あさかりードタウン施設専用周回バス実証実験の御報告をお願いしたい。

(飛鳥交通株 野口氏)

まず弊社の飛鳥交通グループのタクシー会社である昭和交通、朝日タクシー2社あるが、交通事業者の支援金について、感謝を申し上げる。

あさかりードタウンシャトルバスの今後について、この協議会の場で思い切った計画を御報告したかったところだが、未だに模索状態である。あくまでも計画の計画程度でお聞き願いたい。

まず資料2ページ、現在運行中のシャトルバスについては、本年6月30日を

もって終了したいと考えている。あくまで予定として報告する。

理由としては、乗車率が全く伸びず、定員の20%程度しか乗っていないということ。カインズアプリの利用者も多いと思っていたが、右肩下がりで徐々に乗車する方が減ってきている。その分、リードタウン住民の方々は乗車されているため、若干の微増で推移している。

そうした状況を踏まえ、積水化学工業様の全額負担でシャトルバスを継続させるのは厳しくなり、終了後、何かの交通手段がないか、当社に業務委託でコンサルタントとしてのお話があり、私どもで検討を始めているところである。

シャトルバス終了後の移動手段として、無償による予約制の小型車両による実証実験として、リードタウンの住民の方のみ和光市駅への移動を確保すべく運行したいと考えている。カインズアプリの方は利用できなくなるが、関係者も含め、御了承いただく予定となっている。

現在、定員27名乗りの中型バスで運行しているが、多い時でも14、5人程度の利用であり、予約制となることで利用者が減るのではという見込みの下、資料にあるとおり、車両の選定はハイエース型、定員8人で運行したいと考えている。

現在の中型バスの場合、大きく迂回するルートになっているが、ハイエース型になることによる時間の短縮および1日の便数を増やすことでカバーできるのではと考えている。

あくまで計画段階のものであり、半導体不足による影響で車両の用意が難しく、現在もまだ見つかっていない状況である。

そうした状況下ではあるものの、実証実験の実現に向け、現在動いているところである。

今後は、リードタウンの住民アプリを用いた予約で乗車できるような仕組みを作るところである。それができれば6月30日でシャトルバスを終了し、7月1日から予約制の乗合の実証実験を行い、その後、次のステップとして、仮説ではあるが、公共交通空白地区の根岸台7丁目地区の住民の方々が利用できるような仕組みができないかどうか検討させていただきたく考えている。

期間としては、あくまで私見ではあるが、なるべく短期間での実証実験で積水化学工業様に御判断していただくスキームを考えている。

また、デマンド型タクシーとなれば、本協議会において御承認をいただくことが必要になるが、あらかじめ計画が整ったら、検討課題として御提出させていただきたく考えている。

1月からバス事業者様、タクシー事業者様に乗合タクシーについて検討している旨を御説明させていただいた。

また、関東運輸局様なども含めて御相談させていただき、皆様の同意をいただきながら新しい代替手段の交通を作っていきたいと考えている。是非皆様の御協力と御理解を頂戴しながら進めたいと思うため、引き続きよろしくごお願い申し上げます。

(久保田会長)

現在、まだ検討中ということだが、何か御意見等あるか。

(遠藤委員)

初歩的なこととお伺いしたいが、リードタウンの住宅については、シャトルバスがある旨をお伝えした上で販売していたのか。

(積水化学工業(株) 久世氏)

お客様に対し、シャトルバスがあることはお伝えしている。ただし、それを前提として購入いただくようなことをしているわけではない。あくまで実証実験という位置付けで実施している。

(久保田会長)

ほかに何かあるか。

(黒川委員)

先ほど遠藤委員からシェアサイクルの件で伺ったように、利用者のタイプ、傾向は把握できているのか。アプリが入ることにより特定ができると思うが、それによって状況は掴めるようになるのかお伺いしたい。

(積水化学工業(株) 久世氏)

現在のシャトルバスのリードタウン住民の方々は専用アプリでQRコードを提示していただき、車内においてスキャナーでデータを補足している。

日報と照らし合わせても、ほぼ完璧なデータが取れている。個人情報のため、私どもで詳細は把握してはいないが、会員番号のみで集計ができている。

週に6回乗る方、3回乗る方、土日のみ乗る方など区別はできるようになっている。

今後はアプリでの予約制となるため、さらに詳細なデータが蓄積できると考えている。

(久保田会長)

ほかに何かあるか。

(各委員)

意見なし。

(久保田会長)

では次に、参考資料について事務局から説明をお願いします。

(事務局 海老名主任)

参考資料については、2点説明させていただく。真ん中に参考資料と書かれた資料を御覧いただきたい。

一つ目の資料は、国土交通省が公表している公共交通へのコロナの影響を示した資料である。

はじめに、貸切バスについてだが、本年3月においては、運送収入が50%以上減の事業者が、前月の74%から68%に減少した。実働率は前月の23%から24.4%に増加したものの、依然として厳しい状況が継続しており、4月以降も約6割から7割の事業者が50%以上の運送収入の減少見込みなど、変わらず厳しい状況が継続する見通しと報告されている。

次のページを御覧いただきたい。乗合バスに関してだが、高速バス等については、3月の運送収入が70%以上減の事業者が全体の35%、輸送人員が59.8%減となっているほか、一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が34%、輸送人員が20.9%減となるなど、乗合バスについても厳しい状況が継続していると報告されている。

次の資料はタクシーに関してだが、3月においては、運送収入が30%以上減

となる事業者が約半分の54%、輸送人員が約36%減となるなど、タクシーについても同様に厳しい状況が報告されている。一般路線バスよりも数字としては大きな影響がある。

次のページが鉄道に関するものである。輸送人員については、50%以上減と回答した事業者が大手民鉄では、一昨年6月以降0、公営では一昨年9月以降0、中小民鉄では2月は7%、3月は3%と報告されている。

先ほどの御報告にもあったが、全体としては少しずつ回復傾向にはあるものの、コロナ前の状況と比較するとまだ開きがあるという状況にある。市としても、公共交通の維持に努めてまいりたい。

次の資料を御覧いただきたい。市内循環バスとシェアサイクルの利用状況を比較した資料である。

表に記載のあるとおり、シェアサイクルについては導入当初2,000回程度の利用だったが、その後着実に利用が伸び、昨年11月には4万回の利用を記録するなど、コロナ禍でも比較的好調に推移していることがわかる。

一方で、市内循環バスについては、コロナ禍前は利用者も微増傾向にあったが、コロナ禍に入ってから利用が大きく減少し、本年2月では2万3,000人程の輸送人員となっている。

グラフを御覧いただくと分かるとおり、市内循環バスは減少傾向にある中、シェアサイクルは右肩上がりでも推移している。やはりシェアサイクルは密を避けた移動手段として、コロナ禍でも需要が高いと考えられる。

またシェアサイクルについては、4月に料金改定もあったため、今後の利用状況に注視していきたいと考えている。

(久保田会長)

市からほかに何か報告等あるか。

(事務局 金井係長)

次回の協議会の日程について、現時点で具体的な日程は未定だが、夏頃の開催を検討している。

内容としては、公共交通空白地区の先行検討3地区における新たな公共交通の導入の取組状況の報告や、本日説明させていただいた市内循環バスの運賃改定などについて、改めて意見交換させていただきたいと考えているため、よろしくお願ひしたい。

(久保田会長)

ほかに委員から御報告等あるか。

(各委員)

特になし。

(久保田会長)

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 高橋主幹兼課長補佐)

以上をもって、令和4年度第1回朝霞市地域公共交通協議会を閉会する。

以上