

会 議 録

会議の名称	令和4年第2回朝霞市地域公共交通協議会	
開催日時	令和4年8月19日(金)	14時30分から 15時55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	委員24名 (久保田会長、松尾副会長、遠藤委員、黒川委員、佃委員、山科委員、久武委員、関根委員、稲生委員、松戸委員、真家委員、小川委員、山崎委員、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) 参考人8名 (朝霞市市長公室 平間氏、朝霞市市民環境部 増田氏、朝霞市福祉部 西内氏、東武鉄道株式会社 鈴木氏、西武バス株式会社 宮迫氏、朝霞市道路整備課 松下氏、積水化学工業(株) 井上氏、飛鳥交通(株) 野口氏) 事務局6名 (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)	
会議内容	議題 (1) 市内循環バスの運賃改定について 報告事項 (1) 公共交通空白地区における取組状況について (2) 朝霞台駅バリアフリー整備に係る覚書の締結について (3) 朝霞駅南口駅前通りの交通安全対策の検討について (4) 交通事業者からの報告事項について その他 (1) あさかりードタウン専用周回バスについて (2) 公共交通の利用状況について	
会議資料	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度第2回朝霞市地域公共交通協議会 次第 ・資料1 市内循環バスに関する令和4年度及び令和5年度の取組について ・資料2 先行検討地区への新たな公共交通の導入について ・資料3 記者発表資料(東武鉄道(株)との覚書の締結) ・資料4 歩きやすい駅前通りを考えるワークショップについて ・資料5 東武バスウエスト(株)のダイヤ改正について ・資料6 あさかりードタウンシャトルバスおよびデマンド乗合サービスについて ・資料7 参考資料 	
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 5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、只今から「令和4年度第2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、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予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5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うえで、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専用周回バスについて」

は、積水化学工業㈱の井上様、飛鳥交通㈱の野口様に資料の説明をしていただく。

◎ 議題 1 市内循環バスの運賃改定について

(久保田会長)

議題(1)「市内循環バスの運賃改定について」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市内循環バスの運賃改定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、本年5月13日に開催し、地域公共交通計画に位置付ける具体的施策の実施状況やスケジュールの確認を行い、今回の協議会から、市内循環バスの運賃改定について具体的に検討していく旨協議していただき、その他、報告事項として、交通事業者への支援金の実施、また、シェアサイクル実証実験の継続などについて報告をさせていただきました。

本日の協議会では、これから説明する市内循環バスの運賃改定について具体的に協議をしてまいりたいと考えている。

資料1を御覧いただきたい。

はじめに、市内循環バスに関する令和4年度および令和5年度に取り組む内容、また、スケジュールなどについて説明をさせていただきます。

まず今年度、令和4年度については、先ほども申し上げたとおり、運賃改定について検討し、来年度の令和5年度については、ダイヤ改正を実施してまいりたいと考えている。

運賃改定については、地域公共交通計画の具体的施策7-③「路線バス初乗り運賃との均衡」としての位置付けもなされている施策であるため、計画をお持ちの方は併せて御確認いただきたい。

現在、市内循環バスの運賃は、大人が150円、小児が80円の運賃となっており、これは平成16年に改定したのを最後に現在まで至っている状況である。

運賃改定を検討する理由、目的としては2点記載しているが、1点目は、民間路線バスと重複するルートにおける競合を避けるためである。

現状、路線バスと市内循環バスの運行ルートが重複する区間においては、路線バスの初乗り運賃180円に対して、市内循環バスは150円の安い運賃で利用できる状況にある。

運賃差によって交通手段が選択される現状があるため、朝霞市全体の地域公共交通の維持を目指す観点から、路線バスの初乗り運賃との均衡を図ってまいりたいと考えている。

理由の二つ目として、市内循環バスの損失補償料の改善である。

後ほど詳しく説明させていただきますが、公共交通の利用はコロナの影響で大きく減少し、現在少しずつ回復傾向にはあるものの、それでもなお、市内循環バスの損失補償料は、車両償却費などを除いても約8,000万円、含めた場合には、1億円近い状況にあり、コロナ前と比較すると2,000万円程増加している状況にある。

市としても、市内循環バスを将来にわたって継続して運行させていくためには、補償料の改善は不可欠なものと考えている。

では、いくら金額に改定すべきかという点に関して、路線バスの初乗り運賃である180円というのは一つのベースになるとは考えているが、資料に記載しているとおり、いくつかの留意点を考慮した上で検討をしてまいりたい。

留意点の一つ目として、市の損失補償料の数値目標、持続性を保つために一定の収支率を確保するという点である。

二つ目として、人件費の上昇や燃料費の高騰などによる運行経費の増大である。運行経費については、今後も引き続き拡大する傾向はやむを得ない状況にあると考える。

三つ目として、受益者負担の観点である。

市内循環バスを維持していくために、市の補償料も重要な視点ではあるが、実際にバスを利用する方に負担していただくという受益者負担の観点も考慮すべきポイントであると考えている。

四つ目に、路線バス運賃との均衡として、競合を避けるという観点から路線バスの初乗り運賃である180円と均衡を図ること。

五つ目として、路線バスの今後の運賃改定を挙げており、バス事業者における運賃改定については現時点で予定はないが、市としても、路線バスの運賃との均衡を図っていく上で、今後の動向というのは重要な観点になるものと考えている。

六つ目に、近隣市のコミュニティバス運賃として、例えば、和光市、新座市においても、市内循環バスの運賃は現状150円となっているが、来年度180円に改定するべく、現在検討を行っている状況であり、近隣市との均衡やバランスという観点も留意すべきポイントと考えている。

これらの留意点を鑑みつつ、本協議会での審議を踏まえ、新たな運賃を検討してまいりたい。

全体のスケジュールとしては、資料のとおり想定しているが、主要な点で申し上げると、本日8月19日の協議会と、10月、1月頃の協議会で、運賃改定について引き続き審議していただくことを考えており、2月の政策調整会議、庁議という市の意思決定を経て、3月に全員協議会で市議会議員への報告、その後、関東運輸局への手続きなどを進め、来年7月のスタートを目途に検討を進めてまいりたいと考えている。

このスタート時期については、協議会での審議の進捗に応じて、前倒しすることも場合によっては考えられるが、適切な時期に新運賃をスタートできればと考えている。

続いて、来年度、令和5年度に取り組む内容については、ダイヤ改正を実施したいと考えている。

前回の協議会の際に、西武バスから御報告いただいたが、2024年、令和6年4月に新たな改善基準告示の施行が予定されており、自動車運転者の拘束時間などが短縮される見込みとなっている。

現在の市内循環バスの運行体制の場合、運転手の拘束時間が改正後の新基準に抵触する状況にあるため、夜間帯の便の繰り上げなどのダイヤ改正により、運転手の拘束時間を短縮してまいりたいと考える。

その他、一例として、朝霞市役所から市民会館の区間など利用が少ない区間については減便、また、利用が多い区間や時間帯の増便を図るなど、利用実態に応じた効率的なダイヤについて、併せて検討してまいりたい。

令和6年4月に新基準に切り替わる予定であるため、新ダイヤのスタートについては、その時期を一つのリミットとして検討を進めてまいりたい。

以上、令和4年度および5年度の取組について、説明をさせていただきました。

続いて、資料の2枚目を御覧いただきたい。引き続き、市内循環バスの運賃改定について、詳しく説明をさせていただく。

この資料は、先ほど運賃改定を検討する上での留意点をいくつか申し上げたが、それらの留意点を具体化、資料化したようなイメージのものである。

どの程度の運賃にしていくべきか、様々な観点があり、少し内容として難しい部分もあるが、ぜひ御一緒にお考えいただきたい。

はじめに、市内循環バスの現状と運賃改定をした際における市の補償料や収支率がどの程度になるか、シミュレーションした資料である。

上から順に説明させていただくが、まず一番上の表については、市内循環バスの実績値となっており、平成28年度から平成30年度までがコロナの影響を受ける前の数字、令和元年度以降がコロナの影響を受けた数字となる。

黄色で塗られた枠の箇所が、コロナ前における市の補償料となっており、右の矢印の先に記載しているが、3か年の平均補償料が約6,200万円となっている。

なお、この数字については、車両償却費や協定外経費などのバスの運行に因らない費用は除いた数字となっているため、実際の運行経費や市の補償料は、この数字よりも大きい数字となるが、あくまでバスの運行に必要な経費がいくらかという点を比較するために算出した数字となっている。

また、緑色で塗られた枠については、コロナ前の収支率を表しており、同じく3か年の平均収支率は約42%となっており、運賃改定を検討していく上で、収支率や補償料は重要な観点となるが、一つの目安、基準として参照していただきたい。

点線で囲まれた枠は、収支率と補償料の算出方法を明記しており、収支率は運行経費に対する運賃収入の割合を表しており、補償料は運行経費から運賃収入を差し引いた額がそのまま補償料となっている。

運賃改定を実施した場合に、補償料や収支率がどの程度になるのかシミュレーションをした場合の数字が、青色で塗られた枠に記載の数字を想定している。

まず、今年度、運賃改定を行わずに150円のまま推移したものと仮定した場合の数字を一番上の行に記載しており、二行目以降が180円、200円などに改定した場合のシミュレーションした数字を記載している。

太字で記載された上から三行目については、参考として、コロナ前の平均補償料である6,184万3,906円という数字を基準にした場合に、この数字から逆算してどの程度の運賃設定が必要になるのかというのを計算したものである。

そしてもう一つ、シミュレーションした表を提示しているが、これは逸走率というものを考慮した際の表となっている。

運賃の値上げを実施すると、やはり利用者が減少することが考えられるが、利用者が10%減少したと仮定した場合の数字を表に記載している。

なぜ10%に仮定したかという点については、近隣市の新座市でも同様に10%でシミュレーションしていることや、周辺の自治体で実際に検討に用いられた数字、また実績値などを参考に10%と仮で設定をしている。

この資料では、運賃180円、200円、220円すべての金額で10%減として計算をしているが、実際には運賃が上がれば上がるほど、逸走率は15%、20%と徐々に上がってくるものと考えられるため、あくまで参考値として御確認いただきたい。

先ほども申し上げたとおり、コロナ前の平均収支率は約42%、平均補償料は約6,200万円となっているが、補償料という観点でシミュレーション資料を見ると、概ね200円前後の運賃改定の水準が求められるが、収支率という観点で見ると、180円での運賃改定としてもコロナ前の水準に近い数字が見込めると想定をしている。

近隣市の状況としては、新座市、和光市ともに150円から180円の運賃改定を現在検討中で、来年度、令和5年度に実施予定としているが、近隣市との均

衡、バランスという観点において、180円の運賃改定は一つ基準になるものとも考える。

なお、参考として、富士見市、ふじみ野市は200円、三芳町は220円の運賃となっている。

また、その他の検討材料として、運行経費については、最低賃金の引き上げや改善基準告示の改正も控えているため、人件費の上昇以外にも、燃料費の高騰などもあるため、今後も拡大する傾向が想定される。

その他、路線バスの運賃改定については、現時点では予定はされていない。

最後に右のグラフを御覧いただきたい。

参考資料として御確認いただければと思うが、関東運輸局管内におけるコミュニティバスの収支率を示したグラフとなっており、埼玉県内の状況としては、全体の70%以上が収支率25%未満となっており、朝霞市においては、緑色の枠に含まれる。

基本的に郊外や山間部になればなるほど、収支率は低くなるものと考えられるため、一概に比較というのは難しいが、朝霞市が県内でも高い位置にあるものとお考えいただきたい。

以上、市内循環バスの運賃改定について説明をさせていただいたが、細かい数字などもあり、内容としても少し複雑な資料であるが、路線バスの初乗り運賃180円との均衡を図るという第一義的な面もあるため、こちらの資料については、運賃改定を検討する際の留意するポイントがどのようなものがあるかの参考として御確認いただければと思う。

また、今回様々な資料を御提示させていただいたが、全体のスケジュールとしても、今回の協議会のほか、2回程度の協議も見据えているため、本日初めての具体的な協議となるが、引き続き検討していただければと思う。

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）

小児の運賃については説明がないが、どうするのか。

（事務局 海老名主任）

小児運賃については、路線バス初乗り運賃との均衡の施策として、80円から90円とする計画上の位置付けもあるため、ベースとしてはこの金額が参考になってくる。ただし、大人運賃の上げ幅の状況に応じては、90円から100円になるということも十分考えられるが、原則としては大人の運賃を基本に、小児の運賃を設定していきたい。

（久保田会長）

他に何か質疑はあるか。

（黒川委員）

運賃改定の資料で、単に算出的なことが挙げられているが、収支改善を図るには利用者をいかにして増やすかという観点も大切である。

今回、運賃改定により市の補償料が1,000万から1,500万程度軽減されるとの見込みのため、100万や200万程の投資での利用者を増加させるような取組、特に通勤以外での日中の利用者を増やすことに関して、何か対策は考

えているか。

また、バスがいつ来るかわからないということを懸念してバスが利用されず、機会損失になっていることが考えられるが、民間事業者と同様に商売的な観点も持つべきであり、そのためには追加投資も検討すべきである。

その他、投資を必要としない利用者増の取組についても何か考えているか。市の会議やイベントの時間もバスの時間が全く考慮されておらず、結局マイカー移動になってしまうのでは。それらについてどう考えているか伺いたい。

(事務局 金井係長)

市内循環バスの利用喚起については、地域公共交通計画に位置付ける各種施策を実施しているところであり、例えば、Google マップで市内循環バスの路線が検索できるようにしたり、昨年開催した朝霞市防災フェアでの車両展示、彩夏祭での公共交通の啓発、広報あさかに利用状況や採算性の提示、市役所正面ホールに公共交通コーナーを設置するなどの施策を実施したところである。

また、資料1の2枚目でも明示しているが、今年度の運賃収入の年間推測値が約4,599万円としている。これは今年度4月から6月までの3か月間の実績値から1年分を推計したものだが、昨年よりも2割程運賃収入が増加している。

あくまで推測値として、コロナ前の状況に回復しつつあるが、引き続き、公共交通のPRや、様々な施策に継続的に取り組んでまいりたいと考えている。

(黒川委員)

PRも良いが、地域公共交通計画のみならず、もっと機動的に商売的な観点で取り組んでいただければと思う。

(金子(八郎)委員)

市内循環バスがいつ来るかわからないという意見もあったが、私は想定範囲内で時間通りにバスが来ていると認識している。バスが時間通りに来ないという半クレーム的な内容は市に来ているのか。

(事務局 金井係長)

バスがいつ来るかわからないという点については、一部車両の渋滞等によるものを除けば、基本的にダイヤに沿って運行しており、問い合わせやクレームはほとんどない。

先日も我々職員で一路線に集中的に乗車し、ダイヤや利用者数を確認したが、運転手も的確な時間調整を行いつつ、原則時間通りに運行していたことを確認している。

(黒川委員)

バスをあまり使わない方にとって、バスは1、2分ずれたり、時には5分程度ずれるという認識もあり、時刻表を見ない方にとっては、バス停に居てもいつ来るかわからないという印象を持ってしまい、結果マイカーを使ってしまう。

地域公共交通計画のアンケート調査においても、市内循環バスや路線バスに乗らない理由として、来る時間がわからない、時間を調べるのが大変などの理由からバスを避ける方も多い。

そうした先入観をいかにして取り払うかを検討していくべきで、市が実施するPRもわかるが、例えばバスロケーションシステムなどの、バスがいつ来るかわかるようなものについても検討すべき課題だと考える。

(金子(八郎)委員)

バスがいつ来るかわかるようになるGPS的な機能も良いが、実施するとなると多額の経費が必要となる。市内循環バスの利用率を見ても、そこまでの資本を投下する必要はないものと考えている。

(久保田会長)

二人の御意見はよく理解した。バスという乗り物をいかに市民にとって身近なものにしていくかという大きなテーマでもある。引き続き、よろしく願いしたい。

他に何か質疑はあるか。

(遠藤委員)

運賃改定を実施する最大の理由として、路線バスとの重複ルートにおける競合を避けるためとあり、資料上では金額のみの説明しかないが、重複するルートはそもそもどの程度あるのか。

また、実際に重複する箇所において、市内循環バスが利用される率が高いかどうかという分析やデータはあるのか。

(事務局 海老名主任)

資料として提示できていないが、地域公共交通計画の67ページに記載の「路線バス初乗り運賃との均衡」の施策において、路線バスと市内循環バスの重複区間の地図を掲載している。次回の協議会の際に、改めて資料を明示するが、市内全域で重複区間は点在している状況にある。

計画策定時のアンケート調査においても、運賃差により市内循環バスを選択しているという結果も出ており、運賃格差の是正は重要なポイントであると認識している。

(久保田会長)

他に何か質疑はあるか。

(各委員)

意見挙がらず。

(久保田会長)

今後については、10月頃と1月頃に予定されている協議会で引き続き御議論いただき、スケジュールとしては1月の協議会で決定できればと思う。また次回、本日の審議も踏まえた具体的な資料をもとに検討できればと考える。

議題については以上である。

次に、報告事項について、事務局より説明をお願いしたい。

(事務局 金井係長)

それでは報告事項として、まず市からの報告をさせていただく。

はじめに、公共交通空白地区における取組状況について、資料2を御覧いただきたい。

公共交通空白地区の取組については、資料に記載のとおり、地域公共交通計画にも掲げている施策のメインの一つとして進めているところである。

空白地区のうち、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3地区としており、各地区の最新状況について報告させていただく。

まず、上内間木地区について、前回の協議会を5月13日に開催したが、その2日後となる5月15日に上内間木町内会の役員会に参加させていただいた。今回は2回目の訪問となるが、新たな公共交通の導入とガイドラインについて改めて説明をさせていただいた。

その後、7月27日に上内間木町内会を母体とする地域組織を立ち上げていただき、市に届け出をしていただいた状況である。

次に、根岸台7丁目地区について、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を既に立ち上げていただいております、地域組織の方々と、仮運行計画の作成に向けて、現在協議を行っているところである。

資料上の中央付近に運行ルート図を提示しているが、これが根岸台7丁目地区と朝霞駅を結ぶルート案となっている。

地域組織の自治会・町内会内でアンケート調査を行っていただいた結果、資料のルートを中心に検討していくことが決定し、現在協議を進めているところである。

本ルートにおいては、一部、道路幅員が狭い箇所があるため、その取り扱いについては、交通管理者である朝霞警察署や道路管理者と協議を行い、運行可能かどうか協議を行っているところである。

最後に、膝折町4丁目地区については、現時点で地域組織の設立までは至っていないが、取組の第一歩として、溝沼第一町内会の役員会に参加させていただき、他の地区と同様に、新たな公共交通の導入やガイドラインについて説明をさせていただいた。

膝折町4丁目地区については、溝沼第一町内会の他に、膝折宿町内会も区域内の町内会となるため、役員会等に参加させていただき、説明をさせていただくべく、現在膝折宿町内会の役員の方と調整をしているところである。

今後においても、各地区の皆様と協力しながら、新たな公共交通の導入に向けて、検討を進めてまいりたいと考えている。

資料2の説明は以上となる。

続いて、朝霞台駅バリアフリー整備に係る覚書の締結について、説明をさせていただく。資料3を御覧いただきたい。

資料に記載のとおりだが、東武東上線朝霞台駅エレベーター設置等バリアフリー整備の検討推進に係る覚書を、本年6月7日に朝霞市と東武鉄道株式会社で締結した旨の記者発表資料になっている。

資料の中央から下の方を御覧いただきたい。朝霞台駅の情報と記載の箇所から順に説明をさせていただく。

朝霞台駅は昭和49年に設立された駅舎であり、橋上駅舎という線路の上に駅舎がある構造となっている。

現在の乗降人員は、2021年度においては1日あたり13万人を超えており、東武東上線の中でも、池袋駅、和光市駅に次いで、第三位の利用者がいる。

その他、大変利用者が多い駅ではあるものの、現在エレベーターは設置されておらず、車椅子対応型エスカレーターが設置され、バリアフリーそのもの自体は対応している状況にあるが、やはり市民の皆様からはエレベーターの設置について多く要望が寄せられている現状がある。

一方で、朝霞台駅周辺は、防火地域に指定されていることから、駅舎の大規模な改修を行う際には、駅舎全体を耐火構造に改修することが必要となり、現状のままではエレベーターを設置することが困難な状況というのが続いている。

今回の覚書については、こうした状況から一歩前進すべく、駅舎の全体改修は前提に置きながらも、エレベーターの設置を前倒して設置できないか、今後改めて朝霞市と東武鉄道で協議をしていく、そのための覚書を締結したという内容で

ある。

今後については、本覚書の締結をまた新たなスタートとして、バリアフリーの推進について、改めて進めていくところである。

(事務局 宇野審議監)

続いて、資料4および「歩きやすい駅前通りを考えるワークショップ」と記載のある資料を御覧いただきたい。

朝霞駅南口駅前通りの交通安全対策の検討について、説明させていただく。

はじめに、主催として記載のある「あさかエリアデザイン会議」について説明させていただくが、資料のグレーに着色された部分にも記載があるとおり、あさかエリアデザイン会議は、朝霞駅周辺の未来の姿を描くビジョンの検討やその実現に向けた実証実験などに取り組む関係団体と朝霞市で構築している官民連携の組織であり、交通分野のみならず、「アサカストリートテラス」や「あさか冬のあかりテラス」などを企画する会議体である。

今回、あさかエリアデザイン会議が、朝霞駅周辺地区について、今後こうあると良いなというビジョンについて、エリアごとに描くまちの姿と、それに向けてどのような施策を実施するかということを公表した。

その中で兼ねてより課題となっていた朝霞駅前通りの主に市役所から北側の区域については、道路幅員が狭く、交通安全上の課題があるのではとの懸念があり、ワークショップを行い、面的な安全対策について検討することをビジョンの中で施策に位置付けており、この度8月26日、27日に開催する予定としている。

なぜ本協議会でワークショップのお知らせをしているかという点について、駅前通りは、バス事業者やタクシー事業者が利用しているからに他ならない。

駅前通りに関する取組の経緯としては、平成27年に「商店街の活性化」を目的にアメニティロード化社会実験を実施している。

その際に、アンケート調査を行ったところ、約7割の賛成があったようだが、商店街の活性化を目的とする上で地元の合意形成にまでは至らず、断念された経緯がある。

その後、資料にもあるとおり、車中心から人中心のまちづくりへの転換、コロナ禍、全国における痛ましい交通事故の発生など、さまざまな社会情勢の変化を受け、商店街の活性化を主の目的ではなく、朝霞駅周辺エリアの交通安全対策の強化を主眼に置き、改めて検討を行うものである。

なお、平成27年に社会実験を実施した際には、「一方通行化の本格実施は見送りへ、路線バスの迂回について要望・協議へ」という結論に至っている。

その後、市とバス事業者で意見交換を行ってきたが、交通規制を実施せず、バスのみが迂回するということについては、駅への所要時間が増加し、減便や路線の廃止なども検討せざるを得ない状況となることから、市としては、得策ではないと考えている。

今後ワークショップを行っていく中で、改めて駅前通りを一方通行化していく機運が高まった場合には、市としては、周辺道路における課題も含めて対応していきたいと考えている。

また、駅前通りは県道であり管理が埼玉県となるため、市で一方向的に進めることはできないが、今回のワークショップについては、あらかじめ朝霞警察署と管理者である埼玉県に伺い、交通安全対策については、ぜひ進めてもらいたいという見解をいただいております、まずは8月26日にスタートする運びとなった。

改めてになるが、本協議会には公共交通事業者がいるため、お知らせさせていただいた次第である。

事務局からの説明は以上である。

(久保田会長)

何か質疑はあるか。

(久武委員)

駅前通りの交通安全対策の検討について、バス事業者との意見交換という機会も設けていただき感謝したい。当社を含め、東武バスウエスト(株)、西武バス(株)の御意見も受け、所要時間の問題等について検討いただいたと思うが、正直資料を見てショックを受けたのが感想である。

ウォーカブルシティについては、バス事業者にとっても親和性の高い施策と考えているが、一般車両が通常通り通行し、一方でバスが迂回することについては、国土交通省や学者等の資料を見ても例がなく、むしろ公共交通のみ運行させ、一般車両は走らないのがほとんどである。

トランジットモールという混在型の形態がヨーロッパで多いが、日本では実現が難しい状況も多い。社会受容性がまだまだ低く、警察協議等のさまざまな問題と衝突していて困難な状況である。実際色々な地域で検討しているが実施できていないところが多い。

それを強制するわけではないが、一般車両を通行させて、バスのみ迂回ということはあり得ないものと考えている。

私も専門家ではないが、バス事業者としてまちづくりにどうやって貢献できるかということも考えて事業を行っている中で、こうした資料は初めて見てショックであった。

都市工学やモビリティマネジメントなどさまざまな視点から見ても、バスのみ迂回、排斥させるということはあると考える。

地域の方とも検討されていて、当然朝霞の地域の事情もあると考えるが、どういう経緯でこのような話になったのか疑問がある。

我々は朝霞のみで事業を行っているわけではないが、それでも朝霞のためにと考えて事業を行っており、強くは言えないが、ワークショップには行政や有識者の方も参加しているため、ぜひ、様々な見地から御検討いただきたい。

昨年には千葉県八街市の事故もあり、例えば国土交通省の新しい見解として、やはりバスは危険であり、交通安全上の観点から、こうした道路からは排斥すべきという考えがあるとすれば、我々の勉強不足でもあるが、色々と皆様で対話していただければ嬉しく思う。

(事務局 宇野審議監)

資料の2枚目に記載があるとおり、説明が不足していたかもしれないが、平成27年に社会実験を実施した際の、地元自治会・町内会やバス事業者、タクシー事業者等が参画する協議体において最終的に出された結論として、駅前通りの路線バスの迂回について要望・協議へとなっている。

市としても、バスのみ迂回させるということは難しいという考えであり、委員と同様の認識である。

本内容については、書類として記録もされており、バス事業者と引き続き協議を行ってきたが、具体性が乏しく要望には至っていない状況である。

今回については、経緯も踏まえ、改めて地域の交通安全について考えていくものであり、バスのみ迂回について検討を進めることは全く考えていない。様々な御意見を踏まえながら、引き続き進めていきたい。

(久保田会長)

他に何か質疑はあるか。

(遠藤委員)

資料2について、空白地区への対応として、先行検討3地区のうち、2地区が地域組織が設立されたと報告があった。

膝折町4丁目地区については、まだ設立されていないが、例えば、組織の形成までは難しいが公共交通の要望がある地域はあるのか。

一例として、度々声を聞くのは、国道254号から南側の新座方面の地域について、バスは通らないのかという声がある。

今回、膝折町4丁目地区について、膝折宿町内会を含めているが、膝折町内会にも参加していただくなどすれば、そうした声も救えるのではと考える。

現状として、組織形成には至っていない地域の声はあるのか。

(事務局 金井係長)

現状においては、委員が御指摘の国道254号から先の地域からの具体的な要望は頂いていない。

今後においても、先行検討地区に限らず、要望が具体的に出てくるなどすれば、今回の先行検討地区における取組の経験を活かしながら、面的な公共交通ネットワーク形成に向けて、何ができるか検討していきたい。

(遠藤委員)

当該地域については、集合住宅は元々多いが、戸建住宅も大分増えてきており、高齢化も進行している中、日常の足がないという声がある。

市内循環バスに限らず、新たな公共交通の検討や、様々な声を聞くために、自治会・町内会にも積極的にお声掛けするなど進めてもらえればと思う。

(久保田会長)

他に何か質疑はあるか。

(金子(八郎)委員)

資料3について、朝霞台駅の改修工事の時期が見通せず、4から5年の間、同じ状況にある。

今回、東武鉄道においても役員の方が担当となっているが、今後の改修の目途や意気込みはどうか。

(事務局 宇野審議監)

御指摘のとおり、兼ねてより当課題については、同様の説明をしてきており、工事着手には至っていない現状である。

資料1枚目にも記載があるが、橋上駅舎である以上、工事については終電から始発までの間しか作業が行えず、着手したとしても8から10年程度かかるという見通しがある。

そうした中、コロナの影響も大きく、駅舎改修の際には、併せて検討が必要となる、駅舎上部の活用についても見通しが立たない状況にあると感じている。

東武鉄道としても、国のバリアフリーの目標も示されたが、そうした点も重視していただいていると認識しており、それで今回考えたことが、先行してエレベーターが設置できないかということである。

駅舎改修については、東武鉄道内の社内調整が整わないとスタートしないが、

それを待たずにエレベーターの設置ができないか、という点について、市と東武鉄道で改めて検討のスタートを切ったというものとなっている。

(久保田会長)

他に何か質疑はあるか。

(各委員)

意見挙げがらず。

(久保田会長)

次に、交通事業者からの報告事項として、東武バスウエスト株式会社の山科委員より説明をお願いしたい。

(山科委員)

2022年8月1日に実施した、溝沼線および宮台線についての時刻改正について説明する。

当該系統については、数年間改正が行われておらず、この度、利用状況や所要時間の見直しを実施した。

主な改正点として、まず溝沼線は、朝霞駅から朝霞台駅間の運行本数を平日は往復各2便ずつ減少した。

次に、朝霞台駅から新座車庫線は、平日が往復各3便増加した。

宮台線については、北朝霞駅から志木駅東口線が、往復ともに1便減少した。

なお、現在のところ、当改正による苦情等は受けてはいない。

報告は以上である。

(久保田会長)

何か質疑はあるか。

(黒川委員)

2系統ずつ路線が重複しているため、朝霞から朝霞台の区間は合算して見るものとして、回送区間においても利用者に乗せている扱いで、例外的な時間でしか運行していないことも承知した上で、便数が増えたことは大変良かったと感じている。

都合1便減少したことについては、終バスを繰り上げたという認識で合っているか。

ダイヤ改正について、本協議会で御報告いただいたことに感謝を申し上げます。

(山科委員)

お話いただいたように、朝霞台から新座車庫線は利用者が多いが、便数が大変少なかった。特に朝霞台から宮台経由の志木駅東口行きは利用者が大変少ない状況であった。どちらかと言えば、その区間を廃止して、朝霞台から新座車庫線を増やしたという認識である。

なお、資料5には、新旧における詳細な増減を記載しているため、御確認いただければと思う。

(久保田会長)

他に何か質疑はあるか。

(各委員)

意見挙がらず。

(久保田会長)

それでは、「その他」として、あさかりードタウン専用周回バスについて、飛鳥交通株式会社の野口様より説明をお願いしたい。

(飛鳥交通株 野口氏)

資料6を御覧いただきたい。

あさかりードタウンシャトルバスの総括およびあさかデマンド乗合サービスの運行状況の報告をさせていただきます。

シャトルバスについては、昨年4月から本年6月まで中型バスを用いて無料で運行したが、コロナの影響も大きく、業績不振で終了することとなった。

ただし全体で見れば、右肩上がりです。推移し、詳細な数字については、資料を御覧いただければと思う。

シャトルバスに続いて、7月からはデマンド型の乗合サービスをスタートした。あさかりードタウン住民の約350世帯を対象に和光市駅までの送迎を行っている。

シャトルバスに代わり、ハイエースを用いたことで車両が小型化し、ルートに係る所要時間の短縮および便数を増やすことができた。

乗合サービスは、平日の水曜日を除く月曜日から金曜日、午前6時30分から8時30分までの間を定期便にて30分間隔で運行している。

また、午前8時30分から11時30分まで、午後6時30分から8時30分まではデマンド型で、予約が入れば運行する形態となっている。

土日祝日については、午前10時から12時まで、午後1時から6時までをデマンド型で運行している。

デマンドのシステムは、株式会社アイシンの「チョイソコ」という相乗りシステムを用いて運行している。

車両については、資料にあるとおり、黒色のハイエースグランドキャビンを用いており、評判も良好である。

利用状況の資料においては、緑色が利用が多い箇所、赤色が少ない箇所です。利用者が1名程度のところも多い。

平日の朝の時間帯は、通勤の方々を利用されるため、和光市駅に行く形が多い。

その後の時間帯においても、リードタウンからの利用者がほとんどである。

一方、午後、夕方の時間帯の利用は、和光市駅からお帰りになる方がほとんどである。

赤色の部分を今後、公共交通空白地区である根岸台7丁目地区にお住まいの方で御利用になれるかどうか、検討してまいりたいと考えている。

続いて、土日祝日については、想定していたよりかは利用されていると考えている。予約も直前に入ってくることもあり、乗車率としても比較的にあるものと考えている。

資料にはシャトルバス利用者数との比較を掲載しており、現在の運行形態は7月4日から開始し、月単位で見れば3日間少ない実績ではあるが、ほぼ同数であると見ている。

8月に入ってからはお盆のほか、感染者数も増加してきており、リモートで働かれている方も多く見えており、1から2割程度利用が減少している状況である。

次に、登録者数については、グラフにもあるとおり、基本的に増加することしかあり得ないが、微小ではあるものの徐々に御登録いただいている方が増えてきている。

このうち5割の方が実際に利用されているが、こうした状況を見ながら、今後どのようにして有償化していくのかをスケジュールに沿いながら検討し、最終的には本協議会の承認を得て、道路運送法第21条許可の有償化に向けて進めていければと考えている。

現在は積水様が100%出資のもと運行を行っているため、その点を今後どのようにして役割分担していけるか模索してまいりたいと考えている。

説明は以上である。

(久保田会長)

何か質疑はあるか。

(各委員)

意見挙がらず。

(久保田会長)

最後に、公共交通の利用状況について事務局より説明をお願いしたい。

(事務局 海老名主任)

資料7を御覧いただきたい。

公共交通の利用状況について、2点、情報共有および報告をさせていただく。

1点目が、新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について、2点目が市内循環バスおよびシェアサイクルの利用状況についてである。

はじめに、国土交通省から出されている資料で、本年6月末時点での鉄道やバス等の公共交通の利用状況を示した資料となっている。

まず、貸切バスについては、6月において、運送収入が50%以上減となった事業者は、前月の43%から22%に減少、また、実働率は前月の約37.7%から44.3%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、さらに、7月以降も約4から7割の事業者が50%以上の運送収入の減少を見込むなど、厳しい状況が継続する見通しであると報告されている。

資料2枚目を御覧いただきたい。

高速バス等については、6月の運送収入70%以上減の事業者が全体の23%、輸送人員が46.9%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17%、輸送人員が17.0%減となるなど、同様に厳しい状況が継続していると報告されている。

次に、タクシーについては、6月において、運送収入が30%以上減の事業者が20%、輸送人員が約24%減となるなど、タクシーについても厳しい状況が継続していると報告されており、一般路線バスと比較すると、より厳しい状況にあることが見て取れる。

続いて、鉄道について、輸送人員については50%以上減少と回答した事業者が大手民鉄では一昨年6月以降ゼロ、公営では一昨年9月以降ゼロ、中小民鉄では5月、6月ともに5%となっている。

全体として、少しずつ回復傾向にはあるが、やはりコロナ前と比較すると、まだまだ大きな開きがあると見て取れる。

市としても、公共交通の利用促進に努めてまいりたい。

次に、市内循環バスおよびシェアサイクルの利用状況について報告する。

シェアサイクルについては、導入当初、利用回数は2,000回程であったが、コロナ禍の中でも着実に利用が伸び、一方市内循環バスについては、コロナ前は微増傾向にあったが、コロナ禍に入ってから大きく利用が減少している。

現状、少しずつではあるが回復傾向にあり、本年6月には約32,000人の輸送人員となっている。

グラフには市内循環バスおよびシェアサイクルの利用状況のグラフを掲載している。

コロナ前を見ると、グレー色部分である市内循環バスの利用が伸びているが、コロナ禍以降は、シェアサイクルの利用が大きく伸びていることがわかる。

やはりコロナ禍においては、シェアサイクルは大きな需要があると感じている。

今年の4月にはシェアサイクルの料金改定があり、4月に利用は少し減少したが、5月、6月と一段と利用が伸びており、料金改定については、利用者の方に受け入れられて順調に推移しているのかなと考えている。

今後においても、引き続き、利用動向に注視していきたいと思う。

説明は以上である。

(久保田会長)

何か質疑はあるか。

(各委員)

意見挙げらず。

(久保田会長)

市から他に何か報告等あるか。

(事務局 金井係長)

次回の協議会は、10月頃の開催を検討している。

内容としては、市内循環バスの運賃改定についてをメインに、改めて審議できればと考えている。詳細な日程や場所については、決定次第、改めて通知をさせていただきますが、引き続き、よろしくお願ひしたい。

(久保田会長)

他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2回朝霞市地域公共交通協議会を閉会する。

以上

