

会 議 録

会議の名称	令和4年第3回朝霞市地域公共交通協議会	
開催日時	令和4年10月31日(月) 15時00分から 16時30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26名 (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、細川委員、関根委員、稲生委員、松戸委員、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、高野委員、須藤委員 順不同)</p> <p>参考人6名 (東日本旅客鉄道株式会社 山根氏、東武労働組合 上野氏、関東運輸局埼玉支局 宇野氏、朝霞警察署交通課 清水氏、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 (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 (1) 市内循環バスの運賃改定について</p> <p>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) 交通事業者からの報告事項について</p> <p>その他 (1) あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて (2) 公共交通の利用状況について</p>	
会議資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年度第3回朝霞市地域公共交通協議会 次第</li> <li>・資料1 市内循環バス「わくわく号」運賃改定について</li> <li>・資料2 路線バス・市内循環バスの料金混在地区</li> <li>・資料3 各公共交通空白地区での取組状況</li> <li>・資料4 バリアフリー料金制度の活用について</li> <li>・資料5 あさかデマンド乗合サービスの運行状況について</li> <li>・資料6 参考資料</li> </ul>	
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	

## ◎ 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3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8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ご紹介します。お名前をお呼びするため、恐れ入りますがその場でご起立の上、一礼をお願いしたい。

東日本旅客鉄道株式会社の佃様に代わり渡邊委員である。なお、渡邊様については、所用により本日欠席のため、代理として山根様に御参加いただいている。

続いて、国際興業株式会社の久武様に代わりまして細川委員である。

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、引き続きよろしくようお願い申し上げます。なお、委員名簿につきましては、資料7として御用意しているため、併せて御確認いただきたい。

次に、会議開催に先立ち、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2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くが、はじめに前回の協議会の振り返りをさせていただく。

前回の協議会については、8月19日に開催し、市内循環バスの運賃改定について、いくつかの留意点を踏まえつつ、具体的な検討を開始し、あくまで予定ではあるが、来年7月から新運賃をスタートするスケジュールを進めていくこと、また、来年度については、改善基準告示の改正により、自動車運転者の拘束時間等が短縮されることを見据え、市内循環バスのダイヤ改正を実施していく内容を御提示した。

本日の協議会では、前回に引き続き、市内循環バスの運賃改定について協議してまいりたい。

それでは、資料1を御覧いただきたい。

資料に記載したように、運賃改定案として、大人150円から180円への案を提示した。小児運賃、障害者運賃についても、大人の運賃の改定額に合わせ、案を提示している。

前回の協議会の際、市内循環バスの収支率や路線バスの運賃との均衡、また、受益者負担の観点などの留意点を踏まえつつ、運賃を180円から220円に改定した際の収支改善のシミュレーションも交えながら、どの程度の運賃が望ましいか、具体的にこの運賃設定が良いという点までは至らなかったものの、様々な御意見があった。

今回、具体的に180円とする改定案を提示させていただいたが、なぜ180円を改定案としたのか、その理由、要因について説明する。

まず1点目が「路線バス初乗り運賃との均衡」である。

路線バスと市内循環バスの運賃差により生じる利用者の競合を避けるという、運賃改定を検討する第一義的な要素でもあるが、現在、朝霞市内を運行する国際興業、東武バスウエスト、西武バスともに初乗り運賃は180円となっている。

ここで、資料2を御覧いただきたい。

前回の協議会の際、そもそも路線バスと市内循環バスはどの程度路線が重複しているのか、という御意見もあったが、こちらの資料は路線バスと市内循環バスの路線やバス停を同時に見た場合の料金が混在する地区を表している。

赤い線で描かれているものが民間路線バスの路線、青い線で描かれているものが市内循環バスの路線となっており、それぞれの路線の上にある小さな丸がバス停を表している。

そして、それぞれのバス停から半径300mの円を描いた時に、路線バスと市内循環バスの円が合わさる、合体する部分がピンク色の円、またはピンク色の斜めの線で描かれた部分となり、こちらが料金混在地区となる。

資料にあるとおり、市内全域で見ても料金混在地区は点在しており、その地区近辺にお住まいの方にとってはバスの選択肢も複数あり利便性があるという見方もあるが、基本的には路線やバス停が近いことで利用の競合が生まれる可能性がある地区と見て取れると考えている。

バス路線というものは、系統ごとに始点や終点、経由地が異なっており、本数の多い少ないなど、それぞれの特徴があるため、一概に路線やバス停が重複するという考えはすべきでない面もあるが、例えば、駅まで移動する際に、地区によっては、市内循環バスの150円の運賃で移動できるという実態があるのも事実である。

地域公共交通計画に基づき、また、本協議会の意義としても、市全体の持続可能な公共交通を確保していくという観点では、やはり運賃差による利用者の競合は避けるべきであると考えている。

改めて資料1にお戻りいただきたい。

今説明したように、路線バスの初乗り運賃である180円と同等の運賃設定をすることで競合が少しでも軽減できるよう、バスの持続性、共存性を高めたいと考えている。

次に2点目が「収支率」の観点である。

こちらは前回の協議会でも提示したが、現在市内循環バスは長引くコロナの影響はもちろん、燃料費、人件費等の運行経費が年々増大しており、今後もさらなる拡大が確実な状況にあり、それに伴い市の損失補償料も増大する傾向にある。

そうした状況を踏まえ、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、やはり補償料の改善は不可欠なものと考えている。

市の補償料のほか、バスの収支率という観点があるが、これは運行経費に対する運賃収入の割合を表しており、例えば、運行経費が1億円、運賃収入が5,000万円の場合の収支率は50%という考え方になる。

では、何を指標に収支改善を図るべきなのか、という点については、まずはコロナ前の収支率を一つの指標、目指すべき位置と考えている。

資料上で、平成28年度から30年度の平均収支率を指標とすると明記しているように、180円に運賃改定を実施することで、概ね指標を満たせる基準にまで収支が改善することを想定している。

また、補償料の改善を目指し、補償料を指標として考えた場合、例えば、補償料の指標を仮に7,000万円と設定すると、極端に言えば7,000万円までは市が補償するが、運行経費が増えれば増えるほど、運賃をさらに上乗せするという考えになってしまうため、収支率を指標として収支改善を検討することが望ましいものと考えている。

細かい数字だが、資料上に前回の協議会の際にも提示した平成28年度から令和3年度までの運行経費や運賃収入、補償料、収支率の実績の数字を明記した。

また、運行経費や補償料などの名称の脇に※印が記載された箇所があるが、これは車両償却費などの直接的にバスの運行に要しない経費を除いた実績値を表しているため、※印にある数字が、年度ごとの運行比較、実績比較がしやすい数字として御覧いただければと思う。

こちらの表の一番右の列、緑色で塗られた箇所になるが、平成28年度から平

成30年度の3年間の収支率の平均は約42%となっている。

現在の市内循環バスの収支率として、令和3年度の収支率が約32.7%、また、シミュレーションと書かれた下の表には、令和4年度である今年度の現時点での予想ではあるが、収支率は約38%程度と想定している。

では、180円への運賃改定を行ったとして、どの程度の収支率になるかという点については、結論として、収支率が約45.6%、また、逸走率10%、いわゆるバスを利用しなくなる方が10%いたと仮定した場合でも、約41%の収支率になると想定している。

当然運賃を上げれば上がるほどバスを利用しなくなる方も増え、バスの逸走という考えは色濃くなり、収支率も複雑化してくるが、180円への運賃改定を実施することで、市の補償料の改善も見込まれ、収支率という観点では、コロナ前の状況に近いバス運営ができるものと考えている。

続いて、理由の3点目としまして、「新座市、和光市コミュニティバスの運賃改定との均衡」である。

現在、新座市と和光市のコミュニティバスは、朝霞市と同様に大人150円の運賃となっているが、新座市は令和5年4月から、和光市は令和5年10月から、180円の運賃に改定する予定となっている。

バスの利用価値という観点では、近隣市と同等の運賃設定によるバランス、均衡を図るべきであると考えている。

4点目が「県内収支率との比較」である。

こちらでも前回の協議会で提示しているが、埼玉県内のコミュニティバスの収支率はグラフにあるとおり、水色の部分で71%と書かれている箇所、こちらが収支率25%未満を表しており、県内では約7割のコミュニティバスが収支率25%未満と厳しい状況にある。

当然、朝霞市のように都市部に近い地域、あるいは山間部や郊外などの地理的要因のほか、コミュニティバスそれぞれの特性があるため、単純な比較とはいえないが、朝霞市については、車両償却費等の経費も含めた総額の収支率で見ても、令和3年度は約28%、新座市が約10%、和光市が約11%という状況にあり、朝霞市は県内でも収支率は良好な位置にあるため、運賃200円、220円と大きく上げるよりも、180円への改定が妥当なラインであると考えている。

以上、運賃180円へ改定する理由について説明したが、併せて、利便性向上、利用喚起策についても検討したいと考えている。

運賃改定を実施することで、受益者負担の側面が強くなり、バスを利用しない方の負担割合が減ることとなるが、一方で日頃市内循環バスを御利用の方にとっては運賃改定により当然負担が増えることになる。

この度の運賃改定を実施することで、市の損失補償料もおおまかではあるが、500万から1,000万近くの改善も見込まれることも踏まえ、一部、利用者への還元的要素として、例えばバスロケーションシステムの導入など、過剰な財政負担にならない程度での利便性向上、利用喚起を図ってまいりたいと考えている。

そのほか、市内循環バスを多く利用する高齢者の方にとって使いやすくなるよう、一種の利便性向上として、高齢者割引についても導入できるかどうか検証を行った。

検証の方法は、現在の朝霞市の年齢別の人口は、前期高齢者である65歳以上が19.5%、後期高齢者である75歳以上が10.4%の構成比となっており、この構成をもとに、仮に65歳以上の方を市内循環バス運賃無料と試算したところ、市の運賃収入が約4,400万、逸走率10%を想定した場合は、約

4,000万円となり、高齢者割引を導入することで約1,000万円運賃収入が減少すると想定された。

また、同様に75歳以上の10.4%の方を無料と試算した場合も概ね約500万から600万程度運賃収入が減少することが見込まれ、180円に運賃改定を実施することによる運賃収入の改善が期待できなくなり、運賃改定を実施することの意義自体が揺らいでくる面もある。

高齢者割引を導入することで、運賃収入が500万から1,000万円近く減少する見込みであるが、朝霞市の年齢構成比と比較して、市内循環バスを利用する方の高齢者の割合は、さらに高いものと考えられることから、実際には運賃収入が1,000万以上減収することも十分に想定されると考えている。

また、全国的に見ても公共交通を継続して運行させていくため、高齢者割引は撤廃する動きが多く、近隣市である新座市、和光市においても、対象年齢を引き上げるなど、割引を縮小する予定であり、やはりバス自体の運営が厳しい状況にある中では、受益者に負担していただくことはやむを得ない面があると考えている。

そうしたことから、総合的に見て、過度な財政負担とならないよう配慮しながら、バスロケーションシステムなどの導入など、利便性向上を同時に検討することで、180円への運賃改定を実施できればと考えております。

最後に、全体のスケジュールとしましては、今回の協議会と、来年1月頃に次回の協議会の開催を検討しているが、本日皆様に御審議いただいたあと、次回の協議会で決議し、目安としては来年7月頃から運賃改定が実施できればと考えている。

以上、市内循環バスの運賃改定についての説明を終わる。

(久保田会長)

議題1について、何か質疑はあるか。

(細川委員)

東京や埼玉の近辺の一般路線バス事業者は四半世紀にわたって消費税改定以外の運賃改定を行っていない。運賃改定をやろうとすればお客様からの苦情やバス離れがあると思うが、コロナ禍で原油価格も継続して上がっている状況で、全く運賃改定をしないで支えきれなくなってきた実情がある。私どもとしても、運賃改定をしなければならぬ状況に追い込まれている実態がある。今回の運賃改定は路線バスの初乗り運賃に合わせるという趣旨で今事務局から説明があったが、今後路線バスが運賃改定を行った際には、市内循環バスの運賃もそれに合わせて改定していただければと思っている。

(久保田会長)

意見と伺ってよろしいか。

(細川委員)

問題ない。

(事務局 宇野審議監)

地域公共交通計画でも路線バス事業者との均衡と明記しているため、全体の考え方としてはそのように捉えていくということになる。今後バス事業者が運賃を改定することも当然あるかと思うが、仮に市内循環バスの運賃を180円とした後、バス事業者が改定をした際に速やかに対応できるかという点については、状

況を見ながらということをお理解いただければと思う。

(久保田会長)

他に何か質疑はあるか。

(黒川委員)

バスロケーションシステムの導入にかかる費用、特に一台あたりの設置費用をバスの運行台数と併せて既に把握していればお聞かせ願いたい。

(事務局 金井係長)

市内循環バスは4路線を6台で運行している。バスロケーションシステムについては、バスの運行位置をリアルタイムで把握することや、どのバス停でどのくらいの人が乗ったかを記録できるシステムであるが、今市が検討している中で最大のものが導入費用として約500万円となっている。年間のランニングコストは約100万円となっている。

(山崎委員)

逸走率を10%と仮定している理由と、それを上回ってしまった場合はどうするのか。

(事務局 海老名主任)

逸走率の10%想定ということに関しては、近隣市の新座市が同様にコミュニティバスの運賃改定を逸走率10%で試算しているということ、また、都内の小金井市など様々な自治体で逸走率を計算しているが、100円から180円など概ね2倍になる場合には逸走率が20%となるなど様々な計算があり、見込みという側面があるが、近隣市の状況等を鑑みて10%というのが一番近い数字になると考えている。

(事務局 宇野審議監)

仮にということでも申し上げるが、運賃改定をしたことで逸走率が10%より上回るということになると、さらに上げた場合にはさらにお客様を逃がすということも当然想定され、これらについても協議会等で議論いただきながら当面はデータを取り妥当性を踏まえながら検討する必要があると考えている。

(久保田会長)

他に質疑はあるか。

事務局からの説明では、次回1月頃の協議会でこの議題について承認いただくという予定だったが、特に異論はないようにも伺えるがいかがか。

(黒川委員)

逸走率が10%とあるが、逸走した場合にどのように人が動くのかというのは何か調査があるのか。外出するニーズが10%ダウンするというのはどういうことに展開していくのか。一度落ちることはあっても持続的に落ち続けるということがあるのか、どう考えているのか伺いたい。

(事務局 宇野審議監)

市内循環バスは路線バスと違い、ルートの的にも時間をかけて目的地まで向かう運行形態となっており、通常その路線にしかないものであればそれに乗るが、他

に手段がある方については、市内循環バスを利用する方というのは限られた方になるという認識でいる。今年の4月にシェアサイクルも料金改定をしたが、一旦はかなり利用率が低下したが、数か月後には元の利用率を上回るほどの実績も出ているため、市内循環バスについてもそうした状況が今後あるものと考えている。幸いにも運転免許を返納された方への支援を交付する際にアンケートを取っており、それらを整理すると同時に、運賃改定については数字的な状況を見てではあるが、今後何らかの形でアンケートを取り、朝霞なりの特徴があるのか、他市の状況も踏まえながら検証してみたいと思う。

(久保田会長)

他に質疑はあるか。

(金子(八郎)委員)

ダイチャリが日本一だと思うが、ダイチャリを利用することによって、市内循環バスへの影響があると思うが、そこの認識について伺いたい。

(事務局 海老名主任)

資料6の最後のページを御覧いただきたい。

これは市内循環バスとシェアサイクルの利用状況を示したグラフになっている。右のグラフでグレーの部分が市内循環バス、オレンジ色がシェアサイクルである。シェアサイクル導入当初は利用回数が少なかったが、ポート密度を増やしたことでコロナ禍でも利用回数が増えていき、一方市内循環バスに関してはコロナの影響で一段と下がった状況がある。実はコロナ禍前、令和元年までは市内循環バスは微増傾向にあったが、シェアサイクルが導入されてからも市内循環バスの明確な利用減少は確認できないこと、また令和3年から令和4年のグラフでも微増していることから基本的にはバスの利用者とシェアサイクルのユーザーは異なるものと考えており、それぞれが独立したユーザーとして共存していると考えている。

(久保田会長)

両方増えているという大変興味深い結果である。

他に質疑はあるか。

(金子(八郎)委員)

資料6の左のリストで2021年10月は貸出と返却の差が538ある。他の月は大体同じ程度だが、この月だけ返却率が少ないことについて、計算方法などわかっていることがあれば教えてほしい。

(事務局 海老名主任)

事務局の方でも細かいところまでは把握していないが、例えば電車の遅延や電車が止まるなど、それにより都内へ行く方が増えることや、逆に朝霞へ来る方が増えるなど、また、昨年10月頃だったかと思うが大きな地震などによっても貸出、返却の差は生じるものであり、月によってある程度のばらつきは出るものと考えている。

(久保田会長)

それでは改めてお尋ねする。運賃改定については少し時間的余裕もあるようだが、特にもう一度議論を重ねるべきだとお考えの方がいれば申し出をいただけれ

ばと思うがいかがか。

(黒川委員)

予定の時期までまだ時間があること、また、民間バス事業者の収支がどうなるのかによって1月まで様子を見た方が良いと思う。特に細川委員がおっしゃるとおりバス事業者の状況もロシアの戦争が終われば改善すると見込まれること、そうでなければ悪化していく中でどのように上げるかというのも踏まえて時間を作った方が良いのではと思う。

(久保田会長)

了解した。一人でもそういう御指摘があれば決議を焦る必要もないと思うため、1月頃に予定されている次回の協議会で再度御審議いただいて裁決を行いたいと思う。

## ◎ 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

(久保田会長)

次に、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」事務局より説明をお願いします。

(事務局 金井係長)

資料3を御覧いただきたい。

こちらは公共交通空白地区における先行検討3地区における現在の状況をまとめた資料となっている。各地区ごとに簡単に説明させていただく。

まず、上内間木地区であるが、前回の協議会でも報告したとおり、上内間木町内会を母体とする地域組織が7月27日に設立がなされている。

その後の動きとして、立ち上がった地域組織で具体的な検討を既に始めていただいている。こちらの資料にある9月24日土曜日、上内間木町内会館で開催された際には、私ども事務局も参加させていただいたもので、地域組織全体としては2回目の会合と伺っている。その場で改めて公共交通空白地区への取り組みについて、市の考え方や今後の流れと説明をさせていただいた。その後として、地域組織の皆様で実際にどのルートが一番利用されるのかという視点で検討を始めたことと伺っており、組織内で現在検討をいただいているところである。

次に、根岸台七丁目地区であるが、こちらは令和4年1月12日に地域組織が立ち上がり活発に動いていただいている。資料中央の右側、現在考えていただいているルート案で、朝霞駅と空白地区、東かすみ台児童遊園地や水久保公園を結ぶルートで検討を進めていただいているところである。こちらのルート等について実際の運行が可能かどうか、現在、交通管理者である朝霞警察署や道路管理者である市の道路整備課などと協議をしており、その結果をもとに、改めて地域組織の皆様と仮運行計画の作成を進めていく予定である。

最後に膝折町四丁目地区であるが、こちらは9月17日の土曜日に膝折宿町内会の役員会に参加させていただき、新たな公共交通の導入の考え方やガイドラインについて説明をさせていただいた。この膝折町四丁目地区については、この膝折宿町内会と溝沼第一町内会があるが、前回の協議会で報告したとおり、6月25日に溝沼第一町内会の役員会と9月に膝折宿町内会で説明させていただき、2つの団体に説明させていただいたところである。今後の動きとしては、両町内会の役員の皆様に参加いただく合同検討会を11月か12月に開催を予定しているため、そちらで地域組織の立ち上げに向けて動き出すところで現在調整をしているところである。

資料3の説明は以上である。

(久保田会長)

上内間木地区では現在の報告の後、22日の土曜日にも地域組織での検討を行ったと伺っている。最新の状況について高橋委員から御説明いただきたい。

(高橋委員)

7月に10名の方に集まっていたいただき、検討委員会を立ち上げた。10名のうち6名はバス停から300メートル以上離れている方、4名は町内会員となっている。今月で3回目の打ち合わせを行い、11月以降には老人会と婦人会の方にも意見を伺おうと考えている。免許を返納した方は老人会の中にも大変多いため免許を持っていない人の意見も聞ける、また、婦人会の方も地元の詳しいことが分かるため、その意見を入れながら今後の検討会を進めていきたいと考えている。

(久保田会長)

今後ともよろしくお願ひしたい。只今説明があった3地区について何か質疑はあるか。

(細川委員)

各地区ともどのようなシステムを用いてどのような運行をし、誰が運行するのか決まっているか。そもそもこの取組がどういうものか改めて御説明いただきたい。

(事務局 海老名主任)

この取組については市内循環バスまたは路線バスが運行していない公共交通空白地区と呼んでいる地区が朝霞市内で3地区あるが、その3地区に新たな公共交通を導入しようという目的のもと動いている取組になっている。

その3地区でそれぞれ町内会を母体として地域組織を立ち上げていただき、それに交通事業者や我々行政なども一緒に三者一体となって協議を行い、公共交通を導入できればと考えている。現状としては、地区ごとの地域組織が立ち上がってきて、運行ルートなどの具体的な検討を開始したところではあるが、この先の交通事業者などは明確に定めておらず、今後の進捗に応じて協議会でも御審議いただきながら決めていければと考えている。

(細川委員)

一般路線バスの件で恐縮だが、コロナ禍で収入減になっている一方で、事務局からも説明があったが、改善基準告示の見直しにより、運転手の勤務できる時間が減ってしまうことで運転手が不足し、今の路線バスのダイヤを維持できなくなってくる可能性がある。

そうした中で、新たな公共交通の導入の仕方によっては、先ほども競合は回避すべきということをおっしゃっていただいていることは重々承知しているが、万が一運賃面やルート面で競合し、結果的に一般路線バスに影響が出たということになると、やはり減便理由になってしまうという点は御承知置きいただきたい。

(事務局 金井係長)

先ほどの説明に補足させていただく。現在新たな公共交通の形態として、定時定路線を基本とし、循環バスや路線バスが運行できない、空白地区は道が狭いようなところで、その方々の足として導入できないかという視点で検討している。

また、導入に当たっては地域の皆様の利便性向上はもちろんだが、路線バス事業者とのルートの競合がなく、お互いがうまく共存できるような形を模索して、御意見をいただきながら進めていきたいと考えている。

(久保田会長)

他に質疑はあるか。

(遠藤委員)

前回も質問したが、この空白地区の定義の部分で、今回膝折地区の役員会に説明に行っているということだが、例えば膝折町内会はこの組織に入らないのか。また、入らずとも説明には行っているか。その状況をお聞かせいただきたい。

(事務局 金井係長)

空白地区の考え方については、バス停から半径300メートルより離れている地域で定義付けをしており、こちらで調べている範囲では、該当する地区が溝沼第一町内会と膝折宿町内会となるため、その2町内会に説明をしており、現状としては膝折町内会に説明はしていない。しかし、今後膝折町内会さんからの相談や説明が欲しいという声があれば、お伺いさせていただき、市の施策や今後の流れ等を説明させていただきたいと考えている。

(遠藤委員)

例えばそういった要望があった場合には、12月にも溝沼第一町内会および膝折宿町内会の合同で予定しているとのことだが、そういったところに入ることは可能なのか。

(事務局 金井係長)

入っていただくことは可能だと考えている。先行検討地区に直接該当している状況ではないが、今後の動き等様々な御意見をいただくことも必要だと思うため、そうしたご相談があれば調整の方を進めてまいりたいと考えている。

(久保田会長)

他に質疑はあるか。

(金子(八郎)委員)

資料だと根岸台七丁目地区は前回の資料と同じだが、直近で何か打ち合わせのようなことはしているか。

(事務局 金井係長)

御指摘のように根岸台七丁目地区については、皆様で集まり写真を撮っての御報告をできる会議は少し期間が空いてしまったが、地域組織の代表とは先ほど申し上げた朝霞警察や市の道路管理者との協議の状況等を報告させていただいて、今後改めて仮運行計画の策定に向けて話を進めていきたいという状況である。

今週の水曜日に改めて代表をはじめ、皆様に集まっただき、町内会長様から出席が可能な方に声を掛けるということでお話を伺っており、そこで改めて進めてまいりたいと考えている。

現状においては先ほど指摘のあったとおり、根岸台七丁目地区が具体的なルート案の検討に入っているため、最も進んでいる状況であると考えている。

(久保田会長)

各地区とも引き続きお願いしたい。

## ◎ 報告事項 (2) 交通事業者からの報告事項について

(久保田会長)

続いて、報告事項(2)「交通事業者からの報告事項について」、東武鉄道株の小瀧委員より御報告願いたい。

(小瀧委員)

資料について説明する。

当社においては国が創設した鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、ホーム柵の拡大整備と、整備の加速化について本年4月に表明させていただいたところだが、この度その整備計画がとりまとまったので、お手元の配布資料のとおり、10月19日にリリースをさせていただくことになった。

計画の概要はリリース表面のとおりでございますが、東上線については2035年度までに池袋から川越市までのすべての駅にホーム柵を整備する。

これにより駅の安全安心の向上はもとより、列車の安全輸送にも寄与するものと考えている。

整備の時期についてはリリース表面の図と凡例を御参照いただきたい。

朝霞台駅については駅の改修もあり、2026年度以降の計画となるが、計画の検討を進めているところであり、具体的な計画が決まり次第、お知らせするので、御理解を賜りたくお願い申し上げます。

次に料金について、資料の2枚目の表面、下の表を御覧いただきたい。

料金については駅を御利用される観点から、全線において定期外は1乗車あたり10円を加算させていただく。

通勤定期は、1カ月600円、3カ月では5%引きの1,710円、6カ月では10%引きの3,240円である。

通学定期については、子育て支援、家計への配慮から、収受はしないことにした。

駅のバリアフリーの整備については、多額の費用を要することから、国が新設したバリアフリー料金制度を活用し、2023年3月を目途に料金を加算させていただくこととしたが、このバリアフリー料金については、通常の乗車運賃と異なり、使う先が決まっている。

お客様から頂戴するバリアフリー料金については、そのすべてをバリアフリー設備の整備、更新、維持管理に充当していくため何卒ご理解を賜りたくお願い申し上げます。

(久保田会長)

ただいまの報告について何か御質問等あるか。

(遠藤委員)

国は今、バリアフリーということで障害者用のICカードについて来年3月からの導入を目指していくという動きをしている。東武鉄道の対応等どのように捉えているかお聞かせいただきたい。

また、心のバリアフリーという面でいうと、現在障害をお持ちの方が改札を通るときに障害者手帳を見せて改札を通ることをされているが、改札が混雑していると駅員のいる改札を通るより少し離れたところを通るということもあると思うが、鉄道会社によっては手帳が見えないからはっきり見せろというような形で恫

喝されるなど悲しい思いをしたというお声をいただいていることもある。資料にしっかり心のバリアフリーと掲げているため、ぜひその点の対応は今後とも丁寧にお願ひできればということと要望とさせていただく。

(小瀧委員)

御質問いただき感謝するとともに、当社の対応に御不快な点があればお詫びを申し上げたい。

I Cカードについては、各鉄道会社で導入していく予定であるため、当社としても同様の予定で進めていきたいと考えている。

(久保田会長)

他に質疑はあるか。

(金子(八郎)委員)

乗降率トップが池袋、2番目が和光市、3番目が朝霞台ということだが、以前は朝霞が2番目だった。

乗降率というのは、改札を通るか通らないかの基準なのか、改札を使う、朝霞台駅は武蔵野線からも乗り換えるため、利用率が和光市よりも圧倒的に多いと思うが、これはどういう形で把握されるのか。

(小瀧委員)

鉄道の乗降率ではなく乗降人員になるが、これは当社独自というものではなく、各鉄道会社で同様にカウントしている。

乗降人数のため、駅から乗った、駅に降りた人数をカウントしており、東上線については、池袋駅、和光市駅、朝霞台駅と続く乗降人員となっている。

(久保田会長)

他に何か質疑はあるか。

(各委員)

意見挙がらず。

## ◎ その他 (1) あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて

(久保田会長)

それでは、「その他」として、あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて、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 野口氏)

朝霞デマンド乗合サービスの運行状況の御報告をさせていただく。本運行は7月8日からスタートし、9月までの実績を整理した。

資料に沿って説明させていただく。はじめに、どの年代の方が利用されているかについて、年代別の利用状況をまとめた。

20代の方がトータルで46名登録しており、内31名が実際に予約、利用をしている方で、登録者数では30代が突出している。104名の方が御利用され、登録しているが利用していない方は61名いる。同様に40代50代60代と登録者数を明記している。

折れ線が予約の数である。20代の方が10月23日までの約3カ月に445件、30代が1,276件、40代が499件、50代が820件、60代で1

9 2 件という利用状況である。ただし、5 0 代 6 0 代の方は、登録者数に対し、頻度を高く利用していただいている。

続いて2として、月別の利用者推移である。10月は23日までの実績から見込みとして算出している。

8月はお盆休み等の影響もあり少し低迷しているが、9月10月は少しずつ利用する方も増えてきているという結果になっている。

次ページには9月度の平日と土日の利用実績を示している。

緑色の部分が多くの方に御利用いただいている箇所、赤色の部分が利用が少ない箇所となる。

乗合率は当初2.2名だったものが2.8名近くまで上がってきている。これは1回あたりの乗車総数が増えてきている箇所が、総数を押し上げているという結果になっている。

赤色の部分をどうやって埋められるかを、積水様と協議しながら何か違う案ができないのか、現在模索しているところである。土日についても同様に非常にばらつきがある。ただ、少しずつ使われる方が増えてきたため、リードタウンから御乗車いただいたあとに和光市から御乗車いただけるというところも少しずつ定着しつつあると考えている。報告は以上である。

(久保田会長)

ただいまの報告について何か御質問等あるか。

(各委員)

意見なし。

## ◎ その他 (2) 公共交通の利用状況について

(久保田会長)

続いて、「その他」の(2)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ます。

(事務局 玉木主事補)

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きます。

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及びシェアサイクルの利用状況についてである。

資料1ページ目を御覧いただきたい。

こちらは国土交通省から出されている資料で、今年9月末時点での鉄道やバス等の公共交通の利用状況が示されたものである。

まず、乗合バスについて、高速バス等は、今年9月の運送収入が2019年の同じ月と比べ、70%以上減った事業者が全体の18%であり、輸送人員については、事業者全体で45%減るなど、依然として非常に厳しい状況が継続している。

また、一般路線バスについても、運送収入が30%以上減った事業者が23%、輸送人員は全体で19.2%減となるなど、こちらも厳しい状況が継続している。

10月以降もオミクロン株による感染が継続している影響もあり、高速バス等については非常に厳しい状況が継続する見込みであり、さらに一般路線バスについても、引き続き厳しい状況となる見通しである。

支援制度については、資金繰り支援を69%の事業者が活用しており、68%が給付済み、また、雇用調整助成金を72%の事業者が活用、71%の事業者が

給付済みと報告されている。

次のページを御覧いただきたい。

貸し切りバスについて、9月において、運送収入が50%以上減った事業者は前の月の55%から27%に減少し、実働率は前の月の約27.4%から約40.2%に増加となり、回復傾向が見て取れるがまだまだ厳しい状況となっている。

10月以降も約2～3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。

支援制度については、資金繰り支援を92%の事業者が活用しており、給付済み。雇用調整助成金を78%の事業者が活用、給付済みと報告されている。

次にタクシーについてである。

9月は、運送収入が30%以上減の事業者が23%、輸送人員が約26%となるなど、依然として厳しい状況であったと確認できる。

10月以降、約25%～30%の事業者が30%以上の運送収入減を見込むなど、引き続き厳しい状況となる見通しである。

支援制度については、資金繰り支援を92%の事業者が活用しており、約89%の事業者が給付済みとなっている。雇用調整助成金を80%の事業者が活用、79%の事業者が給付済みとなっている。

次のページを御覧いただきたい。

鉄道の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8月は1%、9月は2%となっている。

支援制度については、資金繰り支援、雇用調整助成金を活用している事業者はそれぞれ、60%、59%となっている。

全体として、少しずつ回復の傾向が見て取れるが、やはりコロナ前と比較すると依然として大きな開きがある。市としても、公共交通の利用促進に努めてまいりたいと考えている。

次に、市内循環バス及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回程だったが、コロナ禍でも着実に利用が伸び、今年9月には3万9千回を超えている。やはりコロナ禍において、シェアサイクルは大きな需要があると感じている。

今年4月には料金改定があり、4月には利用の減少が見られたが、5月以降一段と利用が伸び、7月には過去最多となる利用回数を記録するなど、料金改定については利用者に受け入れられていると考えている。

また、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た。

現在、少しずつ回復傾向にあり、7月からは3カ月連続で3万4千人を超える輸送人員を記録するなど、令和元年度と比較すると、約8割5分から9割近くまでようやく回復してきた状況にある。

今後においても、引き続き、利用動向を注視していく。

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)

市から他に何か報告等あるか。

(黒川委員)

バスやタクシーに関しては依然として厳しいと感じているが、鉄道に関してはここ1カ月程で時間帯によっては非常に混雑する状況が出てきている印象がある。特にラッシュを少し過ぎた頃の時間、例えば私が市議会に行く頃の時間の電車も混んでいるが、その辺りの回復状況について鉄道会社の認識をお聞かせいただきたい。

(小瀧委員)

コロナ禍になり、お客様からすると利用が減った実感があったと思うが、それと比較して現在を考えると混雑している印象があるのではないかと思う。ただ、依然としてコロナ前の数値には戻っていないのが現状である。引き続き、テレワークやネットショッピング等が定着していくものと見ている。

したがって、本来はコロナ前に戻ってほしいと鉄道会社としては考えているが、通勤時間帯についてはコロナ前には戻らないと認識した上で様々な施策を考えていきたい。ただ、このままでは鉄道が衰退していくということも危惧されかねないことから、私どもや地域、沿線の方のために、定期外の交流人口を増やしていく努力や、沿線に住んでいただく努力を鉄道会社として一生懸命行っていくとともに、地域の皆様、自治体の皆様と連携しながら努めてまいりたいと認識している。

(山根委員)

ただいま東武鉄道様からも説明があったとおり、弊社としても利用されるお客様が減ってしまったというところは強く実感しているところである。最近、徐々に利用者が増えてきていることもあるが、東武鉄道様同様に、今後元の数字に戻ることは難しいと我々も感じている。弊社では武蔵野線に当たる部分であるが、引き続きお客様に御利用いただけるような魅力ある武蔵野線となるよう、沿線自治体とともに連携させていただきながら、協力してやらせていただければと考えている。

(久保田会長)

その他市から何かあるか。

(事務局 海老名主任)

11月5日(土)防災フェア、6日(日)アサカストリートテラス2022の案内及び説明。

(久保田会長)

他に何かあるか。

(事務局 玉木主事補)

次回の協議会は1月中旬から下旬頃の開催を検討している。詳細な日程が決まり次第通知させていただくため御参会いただくようよろしくお願いしたい。

なお、次回につきましても市内循環バスの運賃改定について御審議いただく予定である。

(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りる。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3回朝霞市地域公共交通協議会を閉会する。

以上