

会 議 録

| | | |
|-------------------|--|--|
| 会議の名称 | 令和4年第4回朝霞市地域公共交通協議会 | |
| 開催日時 | 14時30分から 令和5年1月30日(月) 16時00分まで | |
| 開催場所 | 朝霞市民会館 新館1階 リハーサル室 | |
| 出席者 | <p>委員27名 (久保田会長、松尾副会長、遠藤委員、黒川委員、関口委員、増田委員、濱委員、渡邊委員、小瀧委員、秦野委員、細川委員、関根委員、稲生委員、松戸委員、上野委員、山崎委員、深澤委員、高橋委員、伊藤委員、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 (東武バスウエスト(株) 鈴木氏、シナネンモビリティ PLUS(株) 福島氏、関東運輸局埼玉支局 細野氏、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 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)鉄道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 (3)朝霞駅南口駅前通りにおける交通安全対策について</p> | |
| 会議資料 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年度第4回朝霞市地域公共交通協議会 次第 ・ 資料1 市内循環バス「わくわく号」運賃改定について ・ 資料2 路線バス(乗合バス)の上限運賃改定の申請について ・ 資料3 各公共交通空白地区での取組状況 ・ 資料4 2023年3月18日(土)ダイヤ改正について ・ 資料5 「オフピーク定期券」のサービス開始について ・ 資料6 あさかデマンド乗合サービスの一部運行変更及び運行状況について ・ 資料7 参考資料 ・ 朝霞市立地適正化計画 概要版(素案) | |
| 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 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、只今から「令和4年度第4回朝霞市地域公共交通協議会」を開催する。

はじめに、前回10月に開催した協議会以降、新たに委員に就任された方を御紹介する。名前を呼ぶのでその場で御起立の上、一礼をお願いしたい。

東武バス労働組合の真家様に代わり上野委員である。

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。引き続きよろしくお願ひ申し上げる。

なお、委員名簿は資料9として用意したので併せて確認いただきたい。

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、撮影や録音をするのであらかじめ了承いただきたい。

それではこれからの議事進行につきましては、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)

会長を務める久保田である。会長が議事の進行を行うとのことであるので皆様よろしくお願ひしたい。

はじめ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。傍聴を希望する方がいた場合、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)

事務局に確認する。本日、傍聴希望者はいるか。

(事務局)

1人傍聴希望者がいる。

(久保田会長)

それでは入室をお願いする。

(傍聴者入室)

(久保田会長)

なお、傍聴者は傍聴要領に基づき、発言などの行為は認めらないので了承いただきたい。

次に、資料の確認を事務局からお願ひする。

(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)

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、委員以外の物の出席を求めて意見もしくは説明を聞き、または必要な資料の提供を求める。」との規定を適用し、次第の4、その他「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」を説明する際、積水化学工業(株)の井上様、飛鳥交通(株)の野口様に資料の説明をお願いするためあらかじめ了承いただきたい。

◎ 議題1 市内循環バスの運賃改定について

(久保田会長)

それでは、会議次第に伴い、議事を進めさせていただく。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たい。

(事務局 海老名主任)

議題1、市内循環バスの運賃改定について、説明する前に、前回の協議会の振り返りをする。前回の協議会は、10月31日に開催し、市内循環バスの運賃改定について、現在の運賃大人150円、小児80円から、大人180円、小児90円に改定する案について御審議いただき、スケジュール的に少しの時間があること、また、様々な情勢について、1月まで引き続き様子を見るものとし、次回の協議会をもって結論を出すとして、本日の協議会を迎えたところである。

運賃改定については、これまで複数回にわたり、協議を重ねてきたが、本日は、運賃改定についての状況を、今一度整理した上で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。

はじめに、市内循環バス「わくわく号」の概要について御紹介すると、市内循環バスは平成6年7月から運行を開始し、公共交通不便地区の解消や公益公共施設の利用促進、また、通勤・通学の便の確保などを目的として、現在、バス事業者3社の御協力のもと、4路線を運行している。

次のページを御覧いただきたい。

「運賃改定の経過」について、平成6年の運行開始当初においては、対キロ区間制運賃という、距離別で変わる運賃を採用し、大人170円から200円、小児90円から100円の運賃で運行していた。

その後、平成16年に、現在の運賃である大人150円、小児80円の均一運賃に改定し、それ以後、約18年間にわたり改定は行っていない状況となっている。

次に、「運賃改定の必要性」であるが、なぜ運賃改定を実施するのか、その理由の1点目が、市内循環バス損失補償料の増大がある。

現状、昨年度にあたる令和3年度運行分の損失補償料は98,191,929円、収支率が28.07%であり、現在、若干の回復傾向にあるが、依然として大変厳しい状況が続いており、収支改善を図ることが大きな理由の一つである。

2点目として、運行経費の増大がある。

原油価格の高騰や人手不足の影響などから来る人件費の上昇、また、今後においては、公共交通空白地区における新たな公共交通の導入も控えており、市内循環バス並びに公共交通に係る運行経費は、今後さらに増大していくことが確実な状況と見ている。

3点目として、地域公共交通計画に位置付ける施策「路線バス初乗り運賃との均衡」がある。現在、朝霞市内を運行するバス事業者3社の初乗り運賃は180円、市内循環バスは150円となっており、公共交通の持続性の観点において、両者の運賃の均衡を図るものである。

次に、「地域公共交通協議会における審議の過程」としては、これまで計3回にわたり、様々な留意点、状況などを踏まえながら、運賃改定についての協議を重ね、本日の協議会を迎えたところである。

では、いくらの運賃設定とするのか、「改定後の運賃」については、前回の協議会でも提示させていただいたが、大人180円、小児90円の運賃、また障害者運賃については、大人90円、小児50円を改定案とし、実施時期は令和5年7月1日（土曜日）に新運賃がスタートできればと考えている。

次のページを御覧いただきたい。

「運賃改定180円の算出根拠」、いわば、なぜ大人180円、小児90円にするのか、の根拠であるが、1点目は「収支率のコロナ禍前の水準への回復」である。

これまでの協議会においても、運賃改定を行った場合の補償料や収支率がどの程度回復するか、シミュレーションに基づき説明したが、簡潔に申し上げると、180円への運賃改定を行うことで、コロナ禍前と同水準の収支率に回復する見込みが立ち、収支改善が図られるということである。

繰り返しになるが、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、人件費等の上昇、また、今後は公共交通空白地区への対応も見込まれ、バスの運行にかかる経費のさらなる拡大は確実な状況にあり、それに伴い市の損失補償料も増大する傾向にある。

補償料が増大すればするほど、市が負担するという形が色濃くなり、つまりは受益者負担の観点が薄まることになるため、物価上昇等の生活環境が厳しい現状はあるが、サービスの提供を受ける利用者に負担をしていただくことは重要な観点だと考えている。

そうした状況を踏まえると、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、やはり収支率ならびに補償料の改善は不可欠なものと考えており、180円への運賃改定を実施することで、コロナ前の状況に近いバス運営が達成できるものと考えている。

次に、算出根拠の2点目が「路線バス初乗り運賃との均衡」である。

現在、市内を運行するバス事業者3社の初乗り運賃は180円となっているため、市内循環バスの運賃を路線バスの初乗り運賃と同等の運賃設定をすることで、バスの持続性、共存性を高めたいと考えている。

なお、国際興業㈱においては、昨年11月のプレスリリースのとおり、本年3月中に初乗り運賃200円に改定する予定が発表されている。

この運賃改定については、コロナ禍の影響は言うまでもなく、やはり人件費や燃料費の上昇、また、車両の代替、利便向上策、環境対策などのコストも増加しており、バス事業を存続させるための改定として実施されるものである。

なお、西武バス㈱また東武バスウエスト㈱におかれては、現状、運賃改定の予定は未定だが、三事業者ともに、消費税増税の転嫁分を除けば、これまで長年にわたって運賃の改定は行ってきておらず、バス運営の厳しさがこの数年で甚大化している背景があるものと考えている。

なお、国際興業㈱の運賃改定については、資料2で、プレスリリースの資料を共有させていただいているため、お時間のある際に御確認いただきたい。

そうした状況も踏まえ、市内循環バスの運賃設定をどうするか、という観点に

立つと、まずは180円の改定により路線バス事業者との均衡を図りたく考えている。

一方で、地域公共交通計画においては、具体的施策として「路線バス初乗り運賃との均衡」を位置付けているため、今後、西武バス株、東武バスウエスト株におかれましても、運賃改定を実施される際には、都度速やかに市内循環バスの運賃設定を路線バスに合わせるという対応は難しいものと考えているが、計画上の位置付けを踏まえると、適宜、この協議会で審議の上、市内循環バスの運賃改定を検討する必要はあるものと考えている。

続きまして、算定根拠の3点目としては、「新座市・和光市コミュニティバスの運賃改定」がある。

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、新座市においては、令和5年4月から、和光市においては、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。

次に、「利便性向上、利用喚起」として、バスロケーションシステムを運賃改定の実施と同時に、導入できればと考えている。

この度の運賃改定を実施することで、市の補償料は概ね500万から1,000万円近く、改善すると見込まれるため、一部、バス利用者への還元的要素として、収支改善の目的が揺らぐことがない程度の、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。

また併せて、例えばバス待ちスポットへの各種施設の登録なども、できることを少しずつ取り組んでいきたい。

最後に、今後のスケジュールであるが、本日の協議会で、運賃改定の御承認をいただいた際には、2月に、市の意思決定の場となる政策調整会議、庁議への提議、ならびに、全員協議会において市議会への報告を行った後、4月には関東運輸局への届出、周知・広報等を行い、本年7月に新たな運賃でスタートできればと考えている。ぜひ、皆様の御審議をよろしくお願いしたい。

以上で、市内循環バスの運賃改定について、説明を終わる。

(久保田会長)

今説明にあったように、5月からこの議論が始まっており、10月に180円という具体的な金額が出てきたが、せっかくなのでもう少し議論を深めてから決めた方がいいのではないかと御提案をいただき、本日に至っている。金額は同じ大人180円、小児90円ということでどうかという御提案である。一方その後、11月に国際興業株から、初乗り200円へ改定する御報告もあった。そういうことを踏まえた議論になろうかと思う。

また、スケジュールについては、今日お決めいただくことができればその後、市の方で色々な手続きが始まるということになっている。

それでは、資料1につきまして議論をいただきたい。何か御質問、御意見あれば挙手いただきたい。

(細川委員)

国際興業株の細川である。前回に続いて、今回の私共の一般路線の運賃改定について少し補足させていただく。

資料2にあるとおり、私共のプレスリリースを添付していただいているが、こちらのおり弊社は昨年11月1日付けで運賃改定の本申請を行っている。今

回の運賃改定は先ほども事務局から御説明があったとおり、消費税の改定を除けば26年振りの実施ということになる。

どうやってこれまで凌いできたのかというと、積極的な施策、具体的には路線網を拡充したほか、利用者利便策の充実といったところで収入を確保してきたのが実情である。例えば深夜時間帯のバスの運行など、工夫してやってきたが、少子高齢化が加速し、マイカーや自転車の競合、特に自転車に至っては、東日本大震災以来、自転車を御利用される方が非常に増えたのと、さらにコロナ禍でより一層バスは怖いと考える方がいらっしやったのかわからないが、自転車を利用される方が増え、更に最近朝霞市でも取り組んでらっしゃるが、シェアサイクル等々出てきて、そうした部分で非常に競合する状況になってきているというのと、加えてその後の中で移動需要自体が低迷しており、収入面において非常に厳しい事業運営となっているのが実情である。

また、人件費、燃料費も増大している。安全環境対策をはじめとした車両への投資によって費用面も増大して事業経営を圧迫してきているというような状況である。

このように収入が減ったり費用が増えたりする状況をすぐに改善するというのは中々難しいことであり、安定的な運行を維持していくために、運賃改定に踏み切ったという状況である。

改定の具体的な日程については国土交通省に認可をいただかないと決定できないが、私共としては2023年3月中を予定している。色々資料の説明をしたが初乗り運賃は200円とする予定である。

これに加えて、もう一つ大きなこととして、改善基準告示と呼ばれているものだが、厚生労働省が定めるバス運転者の労働時間等の改善基準のポイントについて、来年令和6年の4月に改定が予定されている。

これで何が変わるのかと申すと、一日の休息期間、勤務終了後の休む時間である。今は継続8時間以上必要だが、これが9時間以上必要ということに改められる。すると、一日最高で16時間まで拘束が認められているところが15時間になる。

この1時間の休息期間の延長により、朝の通勤通学時間帯が埼玉県内で需要が非常に多くあるが、この輸送を死守するとなると、夜の時間帯の運行が難しくなってくる。朝勤務していた人間が夜まで運行できないというような状況になる。

特に朝晩時間帯の輸送力を維持しようすると、休息期間の延長により勤務できなくなる分について、他の運転手を充てがわなければならなくなる。

コロナ前でも運転手が非常に不足しており、大変厳しい状況ではあったが、今回こうした法令の改正もあって、より一層運転手不足の状況に拍車がかかっている。

私共、特別に待遇が悪いとかではなく、他の会社と同じぐらいの水準は維持していると思うがそれでも全然運転手が集まらない。こうした昨今における採用状況が非常に厳しいこともあり、運転手の待遇改善を図るためにも、運賃改定が必要であったことを申し添えておきたい。

以上である。

(久保田会長)

何か意見等あるか。

前回から色々御議論いただいた上での今回であり、もし特に特段御意見がなければ、先ほど資料1で、市から御提案があったとおりの改定を承認するというこ

とでよろしいか。

(大塚委員)

私は、運賃を値上げすることに反対する。

色々な公共料金、電気、ガスはじめ、食料品等様々なものが値上がりしている。さらに、今はマスコミでも騒がれているように、賃金は上がらない、年金は下げられる、こうした状況の中で、本当にバスを利用する人たちは大変な生活をしている人たちが多くいる。こういう中で、市内循環バスに1ヶ月乗るとすると、500円とか600円とか、負担増になるわけで、値上げをすべきではないと私は強く考える。以上である。

(久保田会長)

御意見として承る。裁決にあたり、改めてお尋ねする。

改定案に賛成の方は、挙手を願う。

(各委員)

賛成多数

(久保田会長)

挙手多数により、改定案は承認とさせていただく。議題1を終わりとし、報告事項に移る。

◎ 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)

はじめに、公共交通空白地区における取組状況について、説明をお願いします。

(事務局 金井係長)

説明をさせていただく。資料3を御用意いただきたい。

公共交通空白地区における取組として、公共交通空白地区への新たな公共交通の導入として先行検討三地区において検討を進めていただいている中で、それぞれ進捗があるため報告させていただく。

まず、上内間木地区であるが、今年の7月に地域組織を設立いただき、以降、具体的な検討に入らせていただいている。資料にあるとおり、12月9日の上内間木町内会館で行われた集まりの中でも町内会の中で新たな公共交通を主に使うと想定される老人会や婦人会の方の意見もお聞きしながらルートや現在の取組状況について説明をしたところである。また、1月28日に上内間木町内会館で行われた地域組織の集まりについて、市も参加させていただき、地域組織で検討いただいたルートがほぼ固まった状況である。資料にルートの図があるが、これは元々最初の検討をしていただく際に市が一つの例として提示したものであり、現状の検討と違う部分がある。

先日検討いただいたルートと大きく違うところが図の中央の辺りに内間木公民館があるが、緑色で塗っているところが元々たたき台として示したルートであり、先日決めていただいたルートとしてはこの内間木公民館を内間木方面から交差点を右に曲がり、わくわくど一む方面、はあとびあ、わくわくど一むの脇を通り、川沿いを通り、最終的に産業文化センターの前の交差点を駅方向に曲がるルートで検討し、概ね固まったところである。

今回は2月24日に開催することで既に予定を決めていただいております、その中でルートに加え、運行本数や運賃など、より具体的な検討を行っていただき、運行計画の作成に向けて動いていただくところである。

次に根岸台七丁目地区であるが、こちらが三地区の中で最も進んでいる状況であり、運行計画が固まった状況にある。

資料の右下部分が、乗合小型バス「ねぎし号」仮運行計画として地域組織の方を中心に現在仮で決定していただいた計画になっている。

運行経路に加え、運賃の300円、運行時間帯の7時から18時などを具体的に決めていただいた状況である。今後については、仮運行計画を基に需要調査、アンケート調査を行う予定であり、現在その内容を市で固めている状況であり、整い次第、2月にはアンケート調査を実施する状況である。

裏面を御覧いただきたい。

膝折町四丁目地区であるが、前回の協議会で報告した時点では地域組織の立ち上げに至っていない状況であったが、12月3日に検討会を開催し、溝沼第一町内会及び膝折宿町内会にお越しいただき、両町内会を母体とする地域組織を同日立ち上げていただいた。

現在、積極的に検討を行っていただいております、1月21日にも地域組織で具体的な検討を行っていただき、添付資料にあるとおり、具体的なルート案について議論いただいている。そのルートについて、概ね固まりつつある状況であり、2月17日に改めて地域組織の集まりを開催する予定であるため、上内間木地区と同じくルート案に加え、より具体的な検討に入る状況である。三地区とも積極的に動いていただいているため、今後の見通しとしては、需要調査後に翌年度開催する本協議会で御審議いただく段階にある。

説明は以上である。

(久保田会長)

それぞれ取り組んでいただいているということであるが、質問等あるか。

(細川委員)

説明いただいた資料3の上内間木地区の地域組織での話し合いについて意見を差し上げたい。資料にあるルートについて上内間木地区では、朝霞市が例示したルートであり現在の案と異なる部分もあるとは思いますが、資料上で明記してあるため、異なっていれば恐縮である。資料を見る限りではあるが私共の路線バスと、上内間木三在や新盛橋、朝霞田島、それから花の木まではいかないようだが当社の一般路線と重なる停留所がいくつもある。

また、私共で運行を担わせていただいている朝霞市内循環バス「わくわく号」の内間木線とも相当部分で重複しており、北朝霞駅と結ぶコンセプト自体が重複している状況だと認識している。

過去、上内間木地区におかれては、無料の内間木線の循環系路線を運行し、空白地区を解消しようとして取り組んでいたが、利用が低迷し廃止されたと記憶している。今回の検討内容が実現すれば、確かに上内間木地区から乗り換え不要で北朝霞駅などに行ける面では改善すると思うが、一方で根岸台七丁目地区が運賃300円で検討されており、朝霞市内循環バス「わくわく号」が現在180円に決定しているが、両者の格差が相当大きいので、果たして利用があるのか心配である。

また、令和2年度第4回地域公共交通協議会の資料において、市内循環バスの運行評価基準が示された資料を見ると、例えば膝折・溝沼線は受益者負担率4割

を超えており、宮戸線も4割程度、根岸台線が36.3%で内間木線が18.6%という資料が過去にあり、他の路線に比べて著しく低くなっている状況である。これは他の路線に比べて沿線の人口が少ないこと、また運行本数が少ないためであり、利用率が低い訳ではないと朝霞市の分析では書かれてはいるが、もし人口の少ないことが理由だとすると、人口が少ないところに更に小型バスを運行するとなれば、わくわく号内間木線のほか、私共の朝霞駅から内間木に向かう一般路線、更に言えば東武バスウエスト(株)が運行されている朝霞駅から北朝霞駅に行かれる路線についても、全て食い合いになってしまい、共倒れする心配がないのか私共としては非常に恐れている。特に私共の一般路線に影響があれば、やむを得ず減便や廃止も検討せざるを得なくなるため、住民の方の意向は当然尊重しなければならないが、既存の民間バスの路線に与える影響や「わくわく号」などの連携を考慮した計画の策定をお願いしたい。

以上である。

(久保田会長)

市の方から何かあるか。

(事務局 金井係長)

順に説明させていただく。

まずルートについては御指摘いただいたとおり、資料に掲載している図はたたき台として示したものであり、現在と異なっている部分はある。内間木地域の運行に関して、資料上のルートでは、先ほどおっしゃられた上内間木三在バス停を含めて県道を大部分通っているが、現在検討いただいたルート案については、県道から1本内側に入った道路、朝霞パブリックゴルフ場から県道へ向かい、県道に交差する手前を左折し、254バイパスまで進み、この進行方向で言えば右折して県道を左折し新盛橋へ向かうルート案で検討をしている。

新たな公共交通の導入に当たっては、ガイドラインを作成し、その中で基本的な考えとして既存路線との競合を避けることが大前提であるため、市としても競合を避けることを念頭に置いて検討していく。

また、この内間木の路線に関しては、内間木地域から駅方向に向かう際にどうしても最終的には県道から橋を渡る必要があるため、この部分の重複はある意味避けられないと認識している。他のルートについては御指摘のとおり路線バスで国際興業(株)が運行している路線と市内循環バスがある。両者のバランスも十分見て、今後地域組織の皆様とその視点も踏まえて検討していく。

また、需要調査も今後行っていく予定であり、その結果を見て、市だけでなく、皆様に御意見をいただきながら決めていきたい。

運賃については現在、根岸台七丁目地区で300円と設定しているが、これは既存の公共交通とのバランスを捉えたものであり、先ほど180円の改定について承認いただいたが、その運賃とタクシーの初乗り運賃が500円であることから、その中間を取って300円と設定している。

先ほどおっしゃっていただいた評価基準の部分で、収支率の考え方について、ガイドラインの中でも収支の判断基準として、路線別の数字を挙げており、内間木線については18.6%というコロナ前の数字を挙げています。

コロナの状況でさらに利用が落ち込み厳しい状況が続いたこともあり、現在は、この数字よりも低い10%を切るか切らないかの収支率となっている。

運行導入に当たっては、この収支率の状況も鑑み、総合的に判断を行い、先ほど御意見にあった共倒れは市としても望むところでないため、状況を整理しながら

ら最適な公共交通の導人に向けて検討していきたいと考えている。

以上である。

(久保田会長)

限られた資源を的確に配分し、ベストな案を作るようお願いする。他に意見などあるか。

(黒川委員)

公共交通を維持していくにあたり、自転車やマイカーの利用者をどうやって公共交通に移っていただくかが課題と考えている。その中で図にあるとおり、地域の方が意見交換しながら公共交通の大切さを再発見してもらうということを尊重すべきと考えている。普段何気なくマイカーに乗っている方たちが少しでも「今日はバスに乗ってみよう」と思ってもらう流れを作っていけたら、という意味で、私も公共交通協議会や色々な地域で多くの方が集まってバス路線を作るということを応援していきたいと考えている。そうした中で検討されたものができるだけ採用した方が良く考えている。一つ気になるのが根岸台七丁目について、大方まとまってきてよかったと考えるが、根岸台の高齢者の方々と話すと、スーパーに行きたいという方が非常に多い。今回の路線設定ではウエルシアを通るが、西友などのスーパーは通らないため、その辺りを割り切っているのであればこれはこれで良く考えるが、その点を課題として市がどう認識しているのか伺いたい。

(事務局 金井係長)

御質問いただいたスーパーの観点だが、地域組織の中でルートを検討いただく際にもスーパーなどの買い物場所も自由に決めて、選択肢に入れていただいた上で検討いただいているところである。そうした状況の中、具体的にどのスーパーを経由したいという意見が出ていない中でルート設定をしていただいている。今後実施するアンケートにて、当ルートを基本とし、停留所はどこを使いたいのか、具体的に集計していく予定である。その結果を改めて地域組織の皆様と共有し、より利用が望める路線を構築してまいりたい。

(久保田会長)

その他あるか。

(大塚委員)

一律300円の料金は、先ほど承認された180円とはどのような関係にあるのか。また、根岸台地区は大変起伏の激しい地形で道路も狭い。こうした中で公共交通のバスを運行させることは難しいと考える。どのように検討されているのか。仮に計画通り進めばいつ頃に実現の見通しがあるのかお尋ねしたい。

(事務局 海老名主任)

1点目、運賃の考え方について説明する。運行計画で一律300円となっている。運賃設定の考え方として、今市内循環バスの運賃が150円、先ほど180円で御承認いただいたところだが、一方でタクシーは初乗り料金500円であり、その中間の設定としている。なぜ両者の中間なのか申し上げると、循環バスは様々な公共施設や公益施設、医療機関、複数の地区を経由する。根岸台線も根岸台地区のみならず、様々なところを経由しながら目的地まで行く。また、所要

時間もかなり長く本数も比較的少ないということが循環バスの特徴としてある。さらに、空白地区をカバーするという目的もあるため、どうしても広い運行になってしまう。一方でタクシーは、ドア to ドアで交通手段としては最も便利な、自宅から目的地まで直に行けるサービスで初乗り500円である。

今回の新たな公共交通は、ある意味空白地区にお住まいの方に向けた公共交通であり、空白地区にお住まいの方がメインとして利用することを想定しており、バス停位置や運行ルートなども比較的柔軟な考えができること、また医療機関やスーパーなどの御意見もあったが、そうしたところも地域の希望通りに設定できる柔軟性がある。また運行本数も、朝の時間帯から夕方時間帯まで運行し、所要時間も比較的短い、根岸台地区から駅まで直行で行く便になり、15分程度と考えるが、運行本数も充実する。総合的に見ると、運賃は両者の中間程の便利さの交通手段であるため運賃も300円程度と考えている。実際に先行事例となるさいたま市や他の自治体でも、各空白地区の運行は、既存のコミュニティバスよりも高値の運賃になっており、タクシーよりは安い、概ね300円というのが最も一般的な考え方になっている。

また2点目、起伏が激しいという御意見であるが、確かに根岸台地区の運行ルートは大きな坂もあり、交差点など、道路の形状によって停留所を設けるべきでないところがあるため、その点は適宜バス事業者や交通管理者である朝霞警察とも現地調査をし、的確に決めていく必要があると認識している。安全対策を第一に私共も考えてやっていきたい。

また3点目、いつ頃実現されるかという御意見だが、進捗状況にも応じてくるが、最短でも、例えば実証運行は早くても来年度になる。需要調査をこれから実施すると説明させていただいたが、その結果に基づき、仮の収支率が算出できるため、それを協議会で御審議いただき、実証運行を実施すると決議していただいた際には、実証運行への運びができるかと考える。次回の協議会で、進捗などもさらに詳しく共有させていただければと考えている。

(事務局 金井係長)

料金のところで1点補足する。

ベースの考えとして、先ほど申し上げた考えに基づき、他の自治体でも300円で導入しているところであるが、実際に運行してみて利用者が多い場合には、300円よりも安くなることも想定はしている。実際さいたま市でも、当初300円で走行していたルートが、利用が好調であることを踏まえ、現在200円で運行している事例もあるため、300円のまま据え置きという訳ではなく、状況を見ながら、都度検討していくこととなる。以上である。

(大塚委員)

同じ市内で一方は300円、一方は180円では市民から見れば、良くないと考える。

市が実施するのであれば全市統一の料金にすべきじゃないかと考える。

何か先を見越して300円としているようにも考える。

(久保田会長)

御意見として承る。

それでは各地区の自主的な取組と市全体を通しての既存の運行など総合的に考慮いただきながら今後進めていただければと思う。

◎ 報告事項 (2) 鉄道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、鉄道事業者からの御報告として、東武鉄道(株)小瀧様より御報告いただく。

(小瀧委員)

東武鉄道株式会社鉄道事業本部計両管理部の小瀧である。

また皆様には平素より、当社路線を御利用いただき感謝申し上げます。まず資料4、3月18日に実施するダイヤ改正について説明する。

リリースのとおり、相鉄新横浜線、東急新横浜線の開業に伴い東上線から直通運転の開始により、新幹線停車駅である新横浜駅へ最短68分で、朝霞台駅からダイレクトにアクセスができるようになる。

資料4の裏面を見ていただきたい。Fライナーについては、急行から快速急行化し、朝霞台駅を停車駅とするとともに川越特急については増発する。

次に、朝霞駅について、急行の停車駅となり、停車する列車本数が増える。これにより現状の混雑が緩和されると考えている。

今回のダイヤ改正は、利便性、速達性、快適性が向上するダイヤ改正となっている。

駅別のダイヤについては、3月に各駅に掲出する予定であるため、御確認いただきたい。また、当社全線の時刻表については、3月上旬頃に発売する予定である。

資料4の4枚目の裏面を御覧いただきたい。

鉄道駅バリアフリー料金については、前回の会議において、本制度を活用して、駅のバリアフリー化を促進していく計画の概要と料金について御説明させていただいたところである。その後、料金の適用開始日については、先ほどお知らせしたとおり、ダイヤ改正日である3月18日から開始させていただくことを、12月22日に当社ホームページにてお知らせをさせていただいたため、この場で、御報告をさせていただく。

また、普通乗車券や通勤定期券の具体的な金額については、当社のホームページで御覧いただけるとともに、駅にはリーフレットを置いているため、御活用いただけると幸いである。

資料4の報告については以上である。

(久保田会長)

何か御質問等あるか。

(黒川委員)

ダイヤ改正についてこのリリース内容が全てとしか言いようがないかもしれないが、4ページ目、川越より先が10分間隔に綺麗に揃えることになるため、池袋方向に伸ばしていき、どの程度の本数になるのか気になっており、現在、朝霞駅で急行接続と準急電車を合わせると1時間に8本あるが、昼間は維持される方向なのか、減便する方向なのか聞かせていただけるか。

(小瀧委員)

リリースさせていただいた以外の情報や、詳細については、順次お知らせしていくため、この場での言及は控えさせていただきたい。

(久保田会長)

他に何か御質問あるか。

(遠藤委員)

バリアフリー料金の開始については、先日もお伺いしたが、障害者用の I C カードのへの対応についても同様に対応されるのか。

(小瀧委員)

障害者様の対応については、各社同時に I C カードを利用できるようになる予定である。開始日については、ダイヤ改正と同日であり、当社のみならず、J R 東日本も含めて各社同じ施策で同時期に実施する。

(久保田会長)

他に御意見等あるか。

(金子(八郎)委員)

所要時間について、準急が上板橋でワンストップ増え、また、急行が朝霞に停まるようになると、池袋に着くまで停車する駅はスローダウンすると考えるが、ワンストップ増えるとどの程度所要時間が多くなるのか。トータルで4、5分増えることになるのか。

(小瀧委員)

詳しくは申し上げられないが、停車する駅としない駅が出てくるため、大きくは変わらない。さらに、今回、各駅の停車時間等を調整しているため、朝霞台駅や朝霞駅から池袋駅までの到着時間については、これから上板橋に停車するようになった場合でもそう変わるものではなく、御意見のように3、4分変わるものではないという御認識でよろしいかと考える。

(久保田会長)

今回のダイヤ改正は朝霞市にとって大きな内容だったと考える。今後ともよろしく願いしたい。

続いて J R 東日本の渡邊様から御報告いただきたい。

(渡邊委員)

J R 東日本大宮支社の渡邊である。平素より、弊社の鉄道を御利用いただきこの場を借りて御礼申し上げたい。

オフピーク定期券のサービスを開始する旨の資料の概要について御説明させていただく。昨年12月27日にプレスをした内容であるが、先ほどの東武鉄道(株)の御報告と重複する部分もあるが、御了承いただきたい。

大きく4つ概要があるが、一つ目、通勤定期の運賃の変更認可申請を行い12月27日に国土交通大臣より認可され、これに伴い、オフピーク定期券が現行より約10%値下げることについて、国土交通大臣に届け出を行った内容である。

二つ目。コロナ禍により社会で高まっている三密の回避や混雑緩和へのニーズ等を踏まえ、首都圏の平日朝のピーク時間帯以外の時間帯にのみ定期券として利用いただける、通常の定期より割安なオフピーク定期券を3月18日より開始する。

併せて、当社の定期収入全体として増収とされない想定のもと、通常の通勤定期運賃の改定を致すところである。

それから、鉄道駅バリアフリー料金についても、3月18日より設定する。この取組の大きな主旨になるが、オフピーク定期券の促進を通じて、利用の平準化と、混雑緩和に取り組むとともに、鉄道駅バリアフリー料金の設定により、さらなる駅のバリアフリー化を進めてまいりたい。

以下詳細な説明になっている。オフピーク定期券につきましては、括弧1の記載のとおりになっている。

後に別紙にて説明したい。括弧2の改定日については3月18日である。

裏面に移り、3番の対象エリアについては、資料に記載のとおり、東京の電車特定区間となる。

4番のピークの時間帯については、別紙1に記載しているとおりである。

次に大きな2番、バリアフリー料金の設定について、こちらも括弧1の3月18日から設定し、括弧2の料金は、IC運賃で10円ということである。

3番でオフピークポイントサービスについて、内容を記載している。

裏面を御覧いただきたい。参考に電車特定区間内の運賃イメージとして、特に通勤定期券についてはピークと通常の定期券について記載している。オフピーク定期券については、現行定期運賃から約10%値下げ、これに鉄道駅バリアフリー料金を加えるということである。

通常の定期券については、現行定期券から約1.4%値上げで、これに鉄道駅バリアフリー料金が加わる。次のページ、別紙1において、主な駅のピーク時間帯と区間運賃について記載している。

最後はオフピークポイントサービスの利用イメージをつけさせていただいた。

以上である。

(久保田会長)

他に御意見等あるか。

(大塚委員)

今の説明とは直接関係ないが、北朝霞駅のホームドアはいつつくのか。非常に危険である。大変混んでいて、万が一、ホームから落ちたら大きな事故になる。

一刻も早くホームドアをつけてほしい。

(渡邊委員)

2022年4月5日プレスで公表させていただきましたとおり、2022年4月5日プレスで公表した対象駅について、計画的に整備できるように取り組んでいるところである。

(久保田会長)

他に御意見等あるか。

(黒川委員)

直接関係していないかもしれないが定期券のことである。

この3年間通学定期券の販売に関して鉄道事業者に多大な人的協力をいただき行列をできるだけ作らないようにしていただいた。発行事務を行う機械が1台し

がなく、書面チェックを職員が実施し、そのまま職員が自動販売機に連れて行き、自動販売機にて臨時で発行する処理をやっていただいていた。

県立学校側の通学証明書の発行が4月以降ということが課題だと考えている。今年はどうのような方針で実施するか教えていただきたい。決まっていなければ考えていただきたい。

(渡邊委員)

担当部署でないため回答は控えさせていただきたい。

(久保田会長)

報告事項は以上とさせていただく。続いて次第の4その他として三つある。

◎ 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)

まず一点目、あさかデマンド乗合サービスについて飛鳥交通(株)野口様より説明をお願いします。

(飛鳥交通 野口氏)

飛鳥交通(株)の野口である。本日も出席に御承認いただき感謝申し上げます。

資料6のあさかデマンド乗合サービスについて一部運行変更および運行状況の御報告をさせていただく。

3ページを御覧いただきたい。一部運行変更についてである。

運行ルートについては、今まであさかりードタウンと和光市駅だけだったところを経由地として水久保公園に停留所を設けた。こちらは、先ほど資料3に記載されていた、根岸台七丁目地区の「ねぎし号」の停留所として検討されているところであり、現在占用許可の申請中で、近日中に許可いただけると考えている。

運行曜日について、毎週水曜に運休していたが、土日の利用が非常に少なかったため月火木金の平日4日間の運行とした。

運行ダイヤについても12時半から16時をデマンド運行時間に追加した。

先ほど申したとおり、停留所として水久保公園を追加し、今まで利用いただけるのか、あさかりードタウンの住民の方だけだったが根岸台七丁目地区の三町内会の住民の方にも使っていただけるようにした。これは本年1月5日からスタートしている。

次のページを御覧いただきたい。

登録者数は徐々に伸びてきたところで一旦止まり、12月28日に資料3のとおり住民説明会に同席させていただき、御説明をさせていただいた。

リーフレット等も年末年始に回覧していただき、現在、根岸台七丁目地区の方に50名程度登録いただいている。

その方々が利用しているのかというと、次の下段、運行状況として5日から19日までの2週間でたったの10回であり、まだまだ御利用がない状態である。

利用いただいた方に御意見を電話で聞き取りしたが、水久保公園は外れのところにあり、周辺の方しか利用しないのではないのかという御意見を承った。

さらに12月17日に幹部に説明し、年末の28日から回覧を始め運行開始が5日からというところで、まだ皆様に周知しきれていないところもあることから、可能であれば来週早々にはもう1回説明会を開き、登録方法等の説明をしたいと考えているところである。

2月の中旬には御利用いただいた方に対し、利用状況や、御意見等のアンケート調査を実施したいと考えている。先ほど申したとおり、一定の登録者がいらっしゃるのでは、利用を促進していきたい。

3月末までは実証実験として積水化学工業(株)から受注しており、4月以降をどうなるのかを3月中には結論を出す必要があると考えている。重複になるが、資料3の根岸台地区の「ねぎし号」とこのデマンド乗合サービスが競合してしまうのではないかとこのところ朝霞市や住民の方とも意見交換をさせていただきながら、進めていきたいと考えている。以上である。

◎ その他 (2) 公共交通の利用状況について

(久保田会長)

次の報告事項、公共交通の利用状況について説明をお願いしたい。

(事務局 玉木主事補)

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、昨年11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。12月、1月は見込みの数字となっている。

まず、乗合バスについて、前回の協議会で御報告させていただいた数字と比較すると、全体として数%ずつ回復傾向が見られるが、まだまだ厳しい状況が続いている。

具体的には、一般路線バスについて、前回9月末の数字で運送収入が30%以上減った事業者が23%、運送人員は全体で19.2%減と報告させていただいたが、11月末では、それぞれ8%と17.4%となっている。

12月以降も感染者数の増加やコロナと季節性インフルエンザの同時流行の可能性も指摘されており、それぞれ厳しい状況となる見通しである。

次のページを御覧いただきたい。

貸切バスについてである。

11月については、これまで報告させていただいていた数字から運送収入や実働率ともに回復してきていたが、12月以降の見込みを見ると依然として厳しい状況が続く見通しである。

次にタクシーについてである。

こちらも9月において、運送収入が30%以上減の事業者が23%であったが、11月については15%と回復の傾向が見られた。しかし、輸送人員が約26%減から24%減までの増加であり、依然として厳しい状況であったと見て取れる。

12月、約2割の事業者が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。

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10月は1%、11月は3%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べ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、昨年6月以降、安定して貸出回数3万8千回を超えており、4月の料金改定も利用者に受け入れられたと見て取れる。

市内循環バスについては、今年度少しずつ回復傾向にあり、4月から11月まで毎月3万人を超える方に利用いただき、輸送人員という面ではかなり回復してきていると見て取れる。

今後においても、引き続き、利用動向を注視していく。

報告は以上である。

◎ その他 (3) 朝霞駅南口駅前通りにおける交通安全対策について

(久保田会長)

続いて、3番目の報告事項、朝霞駅南口駅前通りにおける交通安全対策について、市より説明をお願いしたい。

(事務局 金井係長)

資料8を御覧いただきたい。

こちらの用紙であるが、朝霞駅南口の駅前通り周辺の富士見町内会、本町霞台町内会、朝霞駅前商店会、朝霞本町商店会それぞれの会長の連名において、交通安全対策の実施について、要望をいただいた用紙となっている。

こちらを提出いただいた経緯を説明する。資料の中ほどに記載されている8月26日、27日に「あさかエリアデザイン会議」主催によりワークショップが開催された。

このワークショップの開催については本協議会第2回において御案内をさせていただいた。

このワークショップにて、冒頭申し上げた4団体の皆様を中心とした市民の方に参加いただき、参加者の中で6名から7名のグループを作ってください、駅前通り及びその周辺道路を含めた一体のあるべき姿や現在の課題、その課題解決に向けた考え方のアイデアをグループ内で活発に意見を出していただき、グループ毎に発表を行っていただいた。このワークショップの後、4つの団体において改めて合意形成を図っていただき、昨年11月24日にこの要望書を提出いただいた。この要望書の内容については、資料の下段に要望内容として記載されているとおり、1番の駅前通りにおける一方通行規制と無電柱化の実施、2番の駅前通り及び周辺道路におけるゾーン30プラスなど面的な交通安全対策の実施が書かれている。エリアについてはA3の用紙に記載したものとなっている。資料上でオレンジ色に塗ってあるが駅前通りである。今回の一方通行の要望内容としては、市役所から駅へ向かう方向となっている。また、周辺の面的な交通安全対策としては、水色で塗ってある各道路があるが、この道路も含めた区域内の内側一帯を面的な交通安全対策として行うことを要望いただいたところである。

今後については東弁財地区で面的な交通安全対策を実施した事例があるため、それを参考に、要望いただいた4団体の皆様や、朝霞警察署、朝霞駅前通りの管理者である埼玉県、その他駅前通りや周辺地域を運行する交通事業者等、皆様の意見をいただきながら、ワークショップなどで面的な交通安全対策について、今後具体的な検討を行っていく予定である。

こちらについての説明は以上である。

(久保田会長)

何か御質問等あるか。

(細川委員)

国際興業株の細川である。

今お話しいただいた朝霞駅南口駅前通りにおける交通安全対策について、前々から話にあるが、駅前通りにおいて一方通行規制が行われた場合における一般路線バスへの影響をお話しさせていただく。

こちらの資料8の下、記書き以降にある要望内容の括弧1に、駅前通りにおける一方通行規制と書かれているが、これが実現されとなれば私共の朝霞南口循環や志木に行く路線については朝霞駅から朝霞市役所の間は大きく迂回運行を余儀なくされる。これが大した時間でないと思われるかもしれないが、所要時間が増えると何往復かするため、一便あたりに要する時間が増え、台数は追加で投入できないこともあり、どうしても運行間隔が開いてしまい、減便につながってしまう。また、速達性が損なわれ、「バスは時間がかかるから歩く」という方がいてもおかしくない。私共としては旅客の逸走が発生するのではないかと懸念している。

これにより収益性が悪化することが予見されるのであれば、当社としても先ほどから申し上げているとおり、運転手不足に悩まされていることもあるため、他の輸送力を維持すべき路線に運転手をシフトするという経営判断もあり得ることは御理解いただきたい。以上を踏まえて今回の御要望に対しての対応策というのを皆様と検討していけたらと考えている。以上である。

(久保田会長)

御意見として承る。

他に御意見等あるか。

(金子(八郎)委員)

駅前通り一方通行に直接関係ないが、資料にゾーン30プラスというのが記載されている。第五小学校の周辺に4カ所素晴らしいハンプがあり、以前高橋主幹が20名程連れて視察を行っている場面を見た。大変素晴らしいものであるが、市内にハンプは何カ所設置されているのか。

(事務局 金井係長)

今御紹介いただいたハンプであるが、東弁財地区の交通安全対策としておよそ4カ所設置されている。それ以外の場所は、朝霞駅の東側の線路沿いにあけぼの公園という公園があり、その脇の一つ設置している。また、第五小学校の東弁財と反対側の泉水方向、水道道路から水道庁舎へ抜ける道の、ホンダの横を曲がり、進んだ道の先にハンプが設置されている。今申し上げた2カ所についてはそれぞれ一つずつ設置されている状況である。

(久保田会長)

次第としては以上である。

◎ 朝霞市立地適正化計画 概要版について

(久保田会長)

本日配布している資料のもう一つ、立地適正化計画について報告いただきたい。

(事務局 高橋主幹兼課長補佐)

策定に向けて昨年度から検討を進めている立地適正化計画の概要について、御説明させていただく。資料については、本日机上に配布した、朝霞市立地適正化計画概要版(素案)を御覧いただきたい。

皆様御承知のとおり、本市は人口が増加基調にあるが、長期的には人口減少に転じることが想定されている。また、少子高齢化がますます進むことが想定されている。そのため、日常生活に必要となる医療や福祉、商業等のサービスがお住いの身近にあり、公共交通により容易にアクセスできるようコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりに早い段階から着手する必要がある。また、安心安全なまちづくりの観点から、都市全体での防災強化も求められており、これらの課題を整理し、計画に取り組むため、立地適正化計画の策定に向けて検討を進めているところである。計画の内容については、本日配布した概要版のとおり、1ページ目の立地適正化計画の概要から始まり、2ページ目の都市構造や防災上の課題、3ページ目のまちづくりの方針や将来都市構造、12ページ目の防災指針や14ページ目の届出制度までの第一章から第八章で構成された内容となっている。具体的な内容については、本日は割愛させていただく。また、本日午前中に開催した、都市計画審議会において、意見聴収が行われ、本年の3月末の策定に向けて、現在作業を進めている立地適正化計画について公共交通計画と関連があるため御報告させていただいた。報告は以上である。

(久保田会長)

何か質問等あるか。

今説明があった立地適正化計画と我々の公共交通は密接な関係にある。これからも連携して実施していきたいと考えている。

その他何かあるか。

(事務局 玉木主事補)

今回の協議会については5月頃に開催を検討している。詳細な日程等決まり次第通知させていただく。参加いただくようお願い申し上げます。

なお、次回については年度初めの協議会のため、地域公共交通計画における施策の状況確認や運賃改定の経過報告を予定している。引き続きよろしくお願い申し上げます。以上である。

(久保田会長)

全ての議題が終了した。私の進行はここまでとさせていただく。

◎ 閉会

(司会 高橋主幹兼課長補佐)

以上で令和4年度第4回朝霞市地域公共交通協議会を終了する。

以上

