

会 議 録

会議の名称	令和5年第2回朝霞市地域公共交通協議会	
開催日時	令和5年8月22日(火)	14時00分から 15時55分まで
開催場所	朝霞市民会館ゆめばれす 1階 リハーサル室	
出席者	委員26名 (久保田会長、遠藤委員、黒川委員、渡邊委員、秦野委員、鈴木委員、森委員、関根委員、稲生委員、松戸委員、上野委員、中山委員、村上委員、佐々木委員、高橋委員、青山委員、大森委員、小寺委員、獅子倉委員、金子(八郎)委員、大塚委員、高野委員、須藤委員、星加委員、増田委員、深澤委員 順不同) 参考人6名 (東武バスウエスト(株) 島村氏、国際興業(株)小川氏、積水化学工業(株)井上氏、飛鳥交通(株) 野口氏、(株)国際開発コンサルタンツ 天野氏、麓氏) 事務局7名 (宇野審議監兼都市建設部次長兼まちづくり推進課長、村沢都市建設部次長兼開発建築課長、高橋まちづくり推進課主幹課長補佐、金井係長、海老名主査、高橋主任、玉木主事)	
会議内容	議題 (1) 市内循環バスのダイヤ改正について (2) あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて 報告事項 (1) 市内循環バス「内間木線」について (2) 公共交通空白地区における取組状況について (3) 交通事業者からの報告事項について (4) 朝霞駅南口駅前通りの交通安全対策および北朝霞駅西口駅前ロータリーの改修について その他 (1) 公共交通の利用状況について	
会議資料	・令和5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「わくわく号」ダイヤ見直し案について 資料2 あさかデマンド乗合サービスの有償化について 資料3 公共交通空白地区における取組状況について 資料4 根岸台7丁目地区需要調査まとめ 資料5 公共交通空白地区の先行検討3地区における無償型プレ運行について 資料6 交通安全対策の実施について(要望) 資料7 北朝霞駅西口駅前ロータリーの改修について 資料8 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 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 資料9 附属機関の委員名簿(令和5年8月22日現在)	
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 ヶ月
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：高橋主幹)

ただいまから「令和5年度第2回 朝霞市地域公共交通協議会」を開催する。  
はじめに、本協議会委員の新任期をご報告させていただく。

(事務局：宇野審議監)

都市建設部審議監の宇野である。本日出席の皆様には、日頃より本協議会をはじめ、交通政策に多大なるご尽力ご協力を賜り感謝申し上げます。

皆様の任期については、本年6月30日をもちまして2年間の任期が満了したことから、引き続き皆様に委員を務めていただきたく、就任の依頼文を送付させていただいたところ、皆様方からご了承を頂いた。本年7月から新たに2年間委員を務めていただくこととなった。よろしくようお願い申し上げます。

なお、会長、副会長については、条例に基づき委員の互選によりこれを定めるとされている。事務局としては、引き続き、埼玉大学大学院教授の久保田委員、朝霞市自治会連合会会長の松尾委員にお願いしたいと考えている。市民・行政・交通事業者と一体となった持続可能な地域公共交通の実現に向け、委員の皆様方には引き続き、お力添えを賜りますようお願い申し上げます。

(司会：高橋主幹)

引き続き、久保田委員、松尾委員に務めていただくことについて、皆様のご承認をいただきたいが異議はないか。

(各委員)

異議なし

(司会：高橋主幹)

それでは会長、副会長については、引き続き、久保田委員、松尾委員にお願いしたい。なお、これまで協議会の立ち上げ当初から委員として務めていただいた、朝霞市視力障害者友の会の坂本委員については、一身上の都合により退任の申出があったのでご報告申し上げます。

続いて、前回の協議会以後、人事異動等に伴い、新たに委員に就任された方をご紹介します。

国際興業株式会社の細川様に代わり、鈴木委員。

膝折町内会の塩野様に代わり、小寺委員。

委員の皆様には、お手元に委嘱書を配付させていただいたので、ご確認いただきたい。なお、委員名簿については、資料9として用意しているので、併せてご確認いただきたい。

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。

(司会：高橋主幹)

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にお願いしたい。

(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)

傍聴者はいない。

(久保田会長)

承知した。なお、これより会議途中からの傍聴者の入室については、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ので、よろしくお願いしたい。

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)

それでは、本日の会議資料について確認をする。資料は、事前に送付したものを使用する。

(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、次第の2、議題「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」については、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

明をしていただく。

## ◎ 議題Ⅰ 市内循環バスのダイヤ改正について

(久保田会長)

議題(Ⅰ)「市内循環バスのダイヤ改正について」事務局より説明をお願いする。

(事務局：高橋主任)

議題(Ⅰ)、「市内循環バスのダイヤ改正について」の説明の前に、前回5月に開催された協議会の振り返りをさせていただきます。

前回の協議会では、年度初めの協議会として、地域公共交通計画に定める具体的施策の確認や、市内循環バスの令和6年4月に向けたダイヤ改正に着手することを御説明した。

また、国際興業様からのご報告として、主に運転手不足の状況を背景に、市内循環バス「内間木線」の運行については、来年度以降の協定の締結が困難であること、さらに、一般路線バスについては、減便や廃止の検討をせざるを得ない状況にある旨のご報告をいただいた。

本日は、市内循環バスのダイヤ改正、及び、あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて協議してまいりたい。

それでは改めて、議題(Ⅰ)市内循環バスのダイヤ改正について、説明する。

ダイヤ改正については、前回の協議会で説明いたしましたとおり、令和6年4月の改善基準告示の改正に伴い、バス運転手の労働環境の改善を目的として実施するものである。

6月にはバス停ごとの乗降人数調査、いわゆるOD調査を行い、循環バスの利用実態について確認を行ったほか、各バス事業者と協議を行い、ダイヤを作成する際のルールの確認や認識のすり合わせを行うなど、ダイヤ改正について具体的な検討を行っているところである。

今回はその結果を基とした、ダイヤ改正の方向性をお示ししたい。

まず、ダイヤ改正の概要として、大きく分けて2つの側面から実施したいと考えている。

1点目に、改善基準告示の改正、つまり拘束時間や運転時間等を規定の時間内に収めるルールに則り、改正するものである。

このルールに基づきダイヤ改正を実施した場合、拘束時間が13時間を超えている運転手が運行する便を削減し、13時間以内に収めるように改正することとなる。

本市の循環バスは、朝の通勤通学のニーズにこたえるものとなっていること、またOD調査の結果により、利用の多くは朝の時間帯に集中し、夜間便については利用者が少ないことが確認されたため、夜間帯の便を削減することが望ましいと考えている。

では、例えば各路線の最終便を削減すれば運転手の拘束時間が13時間以内に収まるかと言えば、実は一部の路線は、それだけでは改善基準告示に対応できない状況にある。

内間木線を除き、市内循環バスは、一つの路線に対し、複数の運転手が運行しており、例えば、始発便から夕方便まで運行して、拘束時間が13時間を超えている運転

手もいる。

そのため、この運転手の拘束時間を改善するためには、この運転手にとっての最終便、つまり夕方の便の削減が必要となる。

その場合、路線全体として見ると、夕方便は削減され、最終便は残るという、夕方の時間帯が歯抜けになる複雑なダイヤになってしまう。

他方で、各バス事業者からは、改善基準告示の改正はもちろん、できる限り労働時間を改善するようご意見もいただいているほか、OD調査の結果を見ても、夜間帯の便は利用が少ない状況にあることを踏まえ、夜間帯の便をできる限り前倒しし、比較的利用が多い帰宅時間帯の夕方便を確保する方針を検討していく。

整理すると、1点目として、改善基準告示によるルールに基づくダイヤ改正で最終便や夕方便を削減すること、2点目として、必要に応じて夜間帯の便を前倒しする、2つの側面からダイヤ改正を実施したいと考えている。

詳細なダイヤの内容については、引き続きバス事業者との調整により検討するが、本日はダイヤ改正全体の方向性について説明させていただいた。

なお、1点目の改善基準告示を踏まえたダイヤ改正の方向性については、コンサル会社である(株)国際開発コンサルタンツ様から御説明をいただきたい。

(国際開発コンサルタンツ 天野氏)

それでは資料1をご覧ください。まず1ページ目からご説明させていただく。こちらでは今回ダイヤの見直しを行う狙い、それから改正に向けたスケジュールを記載している。

まずダイヤの見直しを行う目的については、先ほど事務局からも説明のあった、改善基準告示の改正、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準が令和4年12月に改正され、その適用が来年度の4月からとなっている。この適用によって、バスの運転手の拘束時間などについて基準が設けられた。現在の市内の循環バスの実態に照らし合わせると、拘束時間などの項目で、基準の上限を超えてしまっているため、改めてダイヤの見直しを4月までに行う必要がある。

見直しに関するスケジュールについては、資料の下部をご覧くださいののだが、今回の協議会で、ダイヤの見直しの方向性についてお示しし、この場でいただいたご意見や、今後事業者様との協議を踏まえ、11月頃に予定している次回の協議会において、ダイヤの見直し案の正式なものをお示ししたいと考えている。

11月の協議会の場で見直し案の承認をいただけた場合、それ以降、関係各所への手続きを行い、来年度の4月より新しいダイヤでの運行開始するという見通しである。

なおバス停の位置や経路といった変更を含んだ運行計画の見直しに関しては、来年度以降に予定をしているので、今年度に関しては運行ダイヤに限定した見直しを行っていくと考えている。

2ページをご覧ください。このページ以降はまず現行のダイヤで、改善基準告示の改正を適用した場合に必要な見直しがどの程度必要になるかをお示ししたい。

まず改善基準告示の具体的な内容については、肝となるポイントをいくつか抽出すると、先ほどの説明のとおり、1日の運転手の拘束時間を13時間以内に収める必要がある。それから2日間での平均の運転時間を9時間以内に収める。また、連続で運

転をする時間を4時間以内に収めるといったようなポイントがあり、その他にもいくつか細かい規定はあるが、基本的にはこの3つを守れるように取り組んでいければ、バスの運行に関しては遵守できるようになっている認識である。

こうした決まりを現在の各路線の運行体制に当てはめると膝折・溝沼線と根岸台線、宮戸線については、見直しが必要という状況である。

資料の下に示す内間木線については、現時点では抵触していないので、少なくとも改善基準告示への対応という観点からの見直しは必要ないという認識である。

3ページをご覧いただきたい。こうした状況の中、どのようにダイヤを見直ししていくのかといった方針をお示ししたのがこのページ以降である。

まず、できるだけ現在の便数を維持することを目指したいが、現在の体制で改善基準告示に抵触してしまうような路線については、できるだけ影響が少ない、言い換えてしまうと利用者が少ない時間帯の便を減便の候補として、ピックアップしていくこととなる。

次にここで減便候補になった便については、資料に記載のある3つの方法で検討していく。1つ目は出発時間の繰り上げ前倒し、2つ目は一部の便の路線を短縮する。3つ目については、利用者の少ない人は時間調整などを行い、その時間帯の乗務員や車両など確保していく。といった取り組みを検討する。これらの取り組みを検討した上でも、どうしても規定の拘束時間や運転時間といったところにおさまらない部分については、減便を行わないといけないと考えている。

なお、その他の検討事項にお示しした、現在一部のバス停で時間調整のために待機時間が発生することが恒常化しているところが一部見受けられるので、一部のバス停については、到着時間を繰り上げることによって待機時間を解消していくことを検討している。

続けて、4ページをご覧いただきたい。ここからは個別の路線ごとの具体的見直しの方向性をお示しする。最初の膝折・溝沼線については、平日に関しては3名、休日に関しては2名で運行している。下の表が各乗務員のタイムスケジュールを簡単にお示ししたもので、平日の乗務員に関しては黄色の線、休日の乗務員に関しては水色の線でお示ししている。

平日に関して、例えばこの資料の乗務員Bについては、拘束時間が約14.5時間ととなっているため、影響の少ない利用者の少ない夜の便について、減便の検討、減便候補としていくことが必要となる。

それから、拘束時間13時間を超える時間の箇所には赤い線が引いてあるが、ここにコメントで市民会館行13便、北朝霞駅行14便というような具体的な検討候補となる便を記載しているが、こちらについては一緒に配付したバスマップ・時刻表に何便が何時発というのが記載されているのでそちらと照らし合わせながらご覧いただきたい。

続いて休日については、水色の線で示す乗務員Aに約15時間の拘束時間が生じているということとなり、こちらに関しても3便程度を減便候補としてピックアップするという形になる。

続けて5ページをご覧いただきたい。続けて、宮戸線と根岸台線については、同じ東武バスウエストが運行しているため、この2路線については平日・休日とも3名

で、2路線を運行する形となっている。同じ運転手が1日の中で、宮戸線の右回り左回りや、根岸台線の朝霞市役所行、わくわくドーム行というように各路線を担当する機会がある。

したがって図中の黄色や水色の横線の中に宮戸線と根岸台線が入り混じっているような形となっている。

平日については、乗務員 A・B・C とも図の右の方が赤くなっているが、これは 13 時間の拘束時間を超えてしまっていることを示しているため、各乗務員とも 1 便程度は減便の候補としていく必要があると考えている。

つづいて、休日については、図で示す乗務員 C は 13.5 時間程度の拘束となっているため、こちらも対応した形で 1 便程度の減便候補見つけていく方針である。

6 ページを御覧いただきたい。内間木線に関する説明である。平日と休日どちらも同じダイヤで運行し、お昼で一度運転手が交代する体制となっている。こちらについては、先ほどお知らせしたとおり、改善基準告示の改正に対応した見直しは不要である。

続けて、7 ページについて説明する。こちらは先日実施した利用実態調査についての内容である。6 月の 24 日から 26 日の土曜、日曜、月曜と連続した 3 日間で、乗客の皆様、それから事業者の各社様の御協力のもと、利用実態調査を行った。

この 3 日間の全ての路線、全ての便に調査員が乗り込み、1 人 1 人の乗客の乗降するバス停を把握する調査を行った。

この調査結果を整理すると、バス停ごとの乗降者数、あるいは乗車したバス停と降車したバス停の組み合わせを集計しながら把握することができる。

この場では利用者数を中心に説明するが、まず全ての路線において、土曜日曜月曜とも令和 3 年 3 月に実施した調査よりも利用者数は増加していることが伺える。

これは当然新型コロナウイルス感染症の拡大状況の影響もあるが、個別の路線で見ると膝折・溝沼線や、根岸台線については 3 日間とも利用者が 300 人を超えている状況である。

それから土曜と月曜については膝折・溝沼線が最も利用者数が多く、日曜日に関しては根岸台線が一番多い。

続いて、8 ページの説明に移る。この調査で把握した利用者数も踏まえ、減便する候補についてどのようなアプローチをとっていくのか、路線ごとに検討した内容を示したものである。

以降のページについては、8 ページと同じような表が続く。例えば一番上の 7 時 45 分発の下に 16 人というふうな記載があるが、この下の数字が各便の乗車人数となっている。表中で枠で囲ってある箇所、黄色で塗ってある箇所に関しては現時点で改善基準告示に抵触している便ということを示している。便宜的に列後ろの便を黄色にしているが、それは朝の便の利用者数が多いため、後ろの方の便を、減便の対象とするという考え方である。

表中、水色で塗っている便があるが、こちらは運行区間が短縮されている便である。例えばわくわくドームから北朝霞駅行といったように、一部の区間しか運行していない便を示している。黄色で塗ってある、減便候補となっている便がある程度まばらに存在しているが、先ほど説明させていただいたように、各運転手で勤務の開始時

間が異なっているので、単純に後ろから1便2便減便していけば、改善基準告示の改正に対応できるというわけではないということである。

例えば土日の北朝霞駅前行きの11便、それから、平日の北朝霞駅前の14便については打開策が見つからないということもあり、このまま減便対象になるだろうとと考えているが、それ以外の黄色で着色してる箇所については、例えば時間の繰り上げを行うなどそういった手段によって維持していけないかということも現在検討している。

続けて9ページの説明に移る。9ページでは同様に宮戸線の利用実態を踏まえた見直しの検討内容をお示しする。平日の左回りの13便については、現時点では短縮や前倒しといった手段で維持することが難しく、また乗客も0人ということもあり、対象になると考えている。

それから他に黄色になってる箇所、左回りの11便については平日も休日も同様だが、時間を繰り上げることで、少し時間を変ってしまうものの運行自体は維持できないかを検討している。

10ページをご覧いただきたい。10ページは根岸台線に関する説明である。こちらについては土日は現状、改善基準告示に抵触している部分はない。平日、朝霞市役所行の13便については、現在フォローアップする手段が見つからず、減便が有力と考えている。

その他、黄色で着色した朝霞市役所行の10便や、わくわくドーム行き11便については利用者も2桁いるということもあるため、そのまま維持はできないが、時間の繰り上げや、運行区間を短縮するといった方法を検討し、維持できるように調整したいと考えている。

最後に11ページについて説明する。こちらは内間木線の利用実態である。先に説明したように、少なくとも改善基準告示への対応という意味での見直しは必要がないため、こちらに関しては着色している便はない。

各路線についての説明は以上になるが、ここまで説明したものについては、あくまでも改善基準告示というものへの対応、それに即したダイヤの見直しの考え方になる。例えば各事業者における運転手不足といったその他の要因は、一旦除いた上で考えたものであるため、ここでお示しした内容に加え、事業者からいただく意見踏まえた上で、正式な見直し案というものを次回の協議会でお示ししたいと考えている。説明は以上である。

(久保田会長)

簡単にまとめると、この改善基準告示というバス運転手の労働時間を改善するというのを来年の4月から対応しなければいけなくなった。もちろんこれは運転手の労働環境が改善されるわけであり、喜ばしいことではあるものの、その結果として今までどおりの運行が難しくなるということが分かった。

したがって、来年の4月までの間に、それに対応するダイヤにしなければならず、改善のターゲットと想定されるのが夜の終バス、あるいはその前の便のあまり乗客のいない時間を中心に見直しをしたらどうかということで、データを取って検討しており、次回の協議会でご検討の結果がダイヤの見直し案として出てくる、そういうことでよろしいか。

(国際開発コンサルタント 天野氏)

そのとおりである。

(久保田会長)

では、今日の段階で質問、あるいは意見をいただければと思うが、いかがか。

(稲生委員)

拘束時間を 13 時間以内に収める、あるいは平均運転時間を 9 時間以内にする、連続運転は 4 時間以内にする、という基準があり、スタートしたのがこの案件だと思う。拘束時間をオーバーしている部分を提示して説明していただいたのだが、現在運行しているバスのこの時間帯の便をカットすることは可能だろうか。この時間帯を利用している方々もいるため、不便もあると思うが、総合的に判断したとき、時間がオーバーする部分については減便をする、という考え方も選択肢の中に入れてもいいのではないか。

(久保田会長)

提案をいただいた。それが可能かどうかも含めて検討いただければと思う。

(黒川委員)

改善基準告示の話はずっと言われていたし、夜中心ではないかということはこれまでも話されていた。実際、私も見ていたが、夜は数人しか乗っていなかったの、これを繰り上げるのが妥当な対策という気がしている。

少し気になったのは宮戸線で、短縮区間の路線は北朝霞駅前からバス停で3つ分しかない区間なのだが、ほとんど人が乗っていない。その分、以前よりも本数が減ったということもあり、ここに手をつけて労働時間を短くしながら宮戸線全体の見直しをやったほうがいいのではないか。間隔が空きすぎる時間帯があるし、非効率な運行になっている。他の便の利用者が 11~20 人いるのに、わくわくどーむ止まりの便は 2 人程度しかいない。実際、わくわくどーむも自動車や自転車、徒歩で来場している人が多く、色々調べてみたが、バスで行く人はほとんどいないという話が出ているので考えたほうがいいのではないか。もちろん施設にバスで通っている人たちがバスを使えなくなるのは困るので、その時間帯は確保したほうがいいと思うが、データを見て非効率とわかる部分を思い切ってカットして、それで労働時間を確保するのがよいのではないか。

(久保田会長)

具体的な意見をいただいた。他にはあるか。

(大塚委員)

運転手の労働環境を改善するのは結構だが、利用者の立場からすると全く逆であり、「1便でも多くしてほしい」というのが今の気持ちである。私は根岸台から乗車するのだが、混雑していて座れない人も多い。15 人くらい乗ると座席はいっぱいになる。そういう点から、運転手の労働環境を改善するのはよいことだが、利用者の立

場からすると増便してほしいというのが希望である。

(久保田会長)

皆さんの思いは同じだと思う。労働環境の改善と利便性の両立を考えていきたい。いただいた意見を踏まえ、次回の協議会で改正案を提示いただきたい。

## ◎ 議題2 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)

続けて、議題(2)、あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて議論したい。飛鳥交通から説明をお願いしたい。

(飛鳥交通：野口氏)

飛鳥交通の野口である。本日も出席の許可を頂戴し、感謝を申し上げる。

本日は朝霞デマンド乗合サービスの有償化についてご説明とご審議をお願いしたく、よろしく申し上げる。

それでは、資料2をご覧ください。説明を始める前に、資料1枚目の裏面について訂正させていただく。裏面については、上が2ページで、下が3ページとなっている。

それでは説明に移る、あさかデマンド乗合サービスについては、今年の7月からデマンドの乗合サービスを無償で実施をしている。今年の1月には利用対象者をリードタウン住民以外の根岸台7丁目地区の方たちも対象にして、実証実験を行ってきた。

ただ、これを持続可能させるには具体的なデータとして消化をしないと具体的な実績が取れないでしょうというお話を積水化学様とも行い、今回、12月1日を予定とし、道路運送法第21条に基づくタクシー事業者による乗り合い事業、有償化したいと考えて本日皆様にご審議図りたい。

具体的な内容としては、今無償で始まっているものと全く同じ状態でスタートする。対象者はリードタウンの住民と根岸台7丁目地区の3自治会の住民様、区域もあさかりードタウン、水久保公園と和光市駅南口付近のバス停の3ヶ所を結ぶ区域とする。運賃は1名300円で小児運賃として150円の届けを出したいと考えている。

運行日も変わらず月火木金で年末年始と休日は運休する。運行時間も定期便とデマンド便を、今までと同様に運行する。予約方法についてもこれはアイシンさんの「チョイソコ」というシステムを用いた、デマンドサイトで2週間前から出発30分までの予約制とする。車両は現在積水化学工業様が所有しているハイエースを当社のグループである昭和交通が引き継ぎ、タクシー車両に登録の上、乗合事業を展開したいと考えている。

資料4ページ目、今までの振り返りと今後の進め方ということで、まず中型のバスによる実証実験を行った。その後、現在のあさかデマンド乗り合いサービスの実証実験をリードタウンの住民のみを対象にして行い、本年1月から、根岸台地区の方を追加で対象とさせていただき、運行している。

本日有償化について、今後21条の許可申請を関東運輸局に提出するにあたり必須ではないが、朝霞市様の交通協議会でのご審議、ご承認がないと、許可が下りにくい、下りない可能性もあるため、今回ご審議を諮っていただけたらと存じている。

予定でいくと今年の12月から有償化に切り替えたいと考えている。細かいところは審議の中で、ご質問等あれば答えさせていただきたい。説明は以上である。

(久保田会長)

まずは市の立場を教えてほしい。

(事務局：宇野審議監)

あさかりードタウンでのデマンド運行については、周辺住民の移動選択肢が増えて、大変ありがたい話だと思っている。なお、運行に際して市で補助金等を支出することは現時点では検討しておらず、将来的に市が運行を担うことも想定していない。今年の12月から1年間の有償運行を実施する計画で、実施してみた上での運行計画の見直しという話があったが、無償運行でも利用者はさほど多くなかったと認識している。有償化した場合に利用者が増加することは一般的に想定しにくいと思うのだが、今後の展望についてお考えを聞きたい。

(飛鳥交通：野口氏)

有償化で利用実績は落ちると見られるが、実際にその数値を出さないと次のステップに進めない。今はリードタウンの住民がほぼ主たる利用者になっているところを、オープン化するのか、「オープン化しないと持続可能にできない」となるのか、「新たなスポンサーをつけないとダメだ」となるのか。いずれにしても、1年間の有償実験の中で持続可能性を探りたいというのが積水化学工業の意思で、1年間は全額、積水化学工業にご負担してもらい、当社が乗合タクシーを運行する。資金面では国土交通省の共創プラットフォームによる実証運行に対して補助金がある。来年の2月29日までの運行分については経費の補助が出るということで、関東運輸局とも協議の上で考えている。

(久保田会長)

質問や意見はあるか。

(鈴木委員)

現状で言うと運行するのが飛鳥交通で、積水化学工業が費用を持つ形での実験、そして今回、有償化を目指すと言っている。私も目の前でバスを走らせているが、積水化学工業の費用負担によって実現しているうちは、当然ながら民間のお金で動いているので、それについては賛成や反対ということはない。この実験が終わり、採算が合わないからやめるということも含めて色々あると思うが、もし今後持続させていくという方向性で、何らかの法的な位置づけがされるとするならば、我々既存の民間バスと公的な機関が並び立つということになるので、今後注視していきたい。

(久保田会長)

道路運送法第21条の承認をこの協議会に対して求めていただいたわけだが、承認をするというのは法律上何を意味するのか。

(飛鳥交通野口氏)

基本的には、いわゆる公共交通会議、朝霞市の場合の地域公共交通協議会の承認は必須ではない。ただし運賃に関する届や、既存の交通事業者に不利益がないかどうかを判断するときに、公共協議会の承認をいただくとスムーズに許可がもらえる、という位置づけである。関東運輸局が乗合タクシーに対して非常にハードルを上げてきている中で、交通協議会に説明をしっかりと承認いただいた案件について許可を出すということが暗黙の基準になっている。そのため、今回皆様の承認をいただきたくお願いした、ということである。

(久保田会長)

1年間の実験をほぼ積水化学工業の負担で実施することについて、市の協議会が承認する必要があるのかどうか。先ほど国際興業からもご意見があったが、民間の方が民間の資金で運行することについて、協議会は何か言う立場ではない。もしその先に公的な立場を得ることが目的だとすると、この協議会での議論の対象になることは間違いないが、今回の1年間についてはそうではない。

(黒川委員)

この地域公共交通協議会を設立するにあたって条例等の説明を受けたが、単に市が費用を出す、出さないではなく、市にある公共交通の事業者間の調整や、あるいは市民にとって必要かどうかといったことを確認する唯一の場がこの協議会であると思う。そのため議題として出してもらうのは理に適っている。それで影響を受ける事業者がどう捉えているかの意見を聞く、運賃水準や利用する仕組みに関して市民が納得いくかどうか考えておくことが、おそらく関東運輸局にとって「合意が取れている・取れていない」ということと思う。

(久保田会長)

非常に根本的な説明をいただいた。おっしゃるとおりである。改めて整理すると、今年の12月から1年間、有償の実証実験をすることについて、この協議会として異議なしということによいだろうか。

(意義の声なし)

(久保田会長)

それでは、協議会としては異議なしとして整理させていただく。

## ◎ 報告事項1 市内循環バス「内間木線」について

(久保田会長)

続けて、次第の3 報告事項について、事務局から順に説明いただきたい。

(事務局：宇野審議監)

それでは、(1) 市内循環バス「内間木線」について説明させていただく。

冒頭、担当から説明があったが、前回協議会において国際興業様から市内循環バス「内間木線」の運行が今年度限りとなる旨の報告があった。

その後市としても、今後の内間木線を維持していくという観点の中から、様々な対

応を行う予定としている。まず、国際興業に代わって、運転手の確保というところで、非常に厳しい状況のことは聞いているところではあるが、運行担っていただけるバス事業者を探すことを努めてまいりたいと考えている。

加えて、埼玉県支局の方に昨日も相談させていただいた。やはりバス事業者全て厳しい状況にあって、運転手の確保の問題についてはどの会社も同様という認識は同じであった。

その中で、公募をせず事業者を募るってことも一つの政策としてはあるのではないかということ、先ほどの OD 調査の件で、内間木線の利用状況のところを見ていただいたが、実際に乗ってる方が全便 10 人満たないというような調査結果が出ているので、例えばダウンサイジングであるとか、様々な方策について検討を進めたいと考えている。

本日は上内間木町内会の高橋委員、それから下内間木町内会の青山委員にも出席いただいている。内間木地区については、バスだけでなく国道 254 号線や、雨水の排水対策の問題など、年を通して何回かお伺いし、様々な意見交換をさせていただいている。近々またお伺いさせていただき、現状厳しい状況である旨を説明させていただきたいと思う。報告については以上である。

(久保田会長)

ただいまの件について、質問や意見はあるか。

ないようなので、次の報告をお願いしたい。

## ◎ 報告事項 2 公共交通空白地区における取組状況について

(事務局：海老名主査)

それでは、(2) 公共交通空白地区における取組状況について、説明させていただく。資料 3 をお手元にご用意いただきたい。

はじめに内間木地区については、5 月に開催した前回の協議会以後の動きとして、公共交通空白地区における導入ガイドラインに基づく「需要調査」、いわゆる地域住民へのアンケート調査を 5 月末までを期間として実施し、7 月に調査結果の集計が完了したところである。

現在、地域組織と次回の検討会の開催日を調整中ではあるが、次回の検討会にて需要調査の結果を地域組織に報告し、必要に応じて仮運行計画の見直しについて協議したい。

その後、協議会にて需要調査の結果と、前回の協議会でも御説明させていただいた無償型プレ運行の結果を踏まえ、実証運行の判断を協議したいと考えている。

根岸台 7 丁目地区については、5 月に需要調査結果の集計が完了し、6 月 17 日に開催された検討会にて、調査結果を地域組織に報告させていただいた。

資料 4 に調査結果を用意してあるので、後程説明させていただきたい。

続いて、膝折町 4 丁目地区については、6 月～7 月にかけて需要調査を実施し、現在集計作業に取り組んでいるところである。集計が完了次第、地域組織にて結果を報告した後、仮運行計画の見直しについて協議しつつ、本協議会において、実証運行の可否について協議したいと考えている。

資料 4 をご覧いただきたい。こちらの資料が根岸台 7 丁目地区にて実施した需要調

査の結果をまとめたものである。

そもそも、この需要調査を実施する目的は、現在検討中の新たな公共交通「ねぎし号」について、地域にお住まいの方の利用意向がどの程度あるのか、また、収支率がどのくらいになるのか、あるいは、どういう理由で利用しないのか、などを把握する目的で実施したものであり、それらの結果をまとめたものがこちらの資料となっている。

アンケート調査票に記載の設問ごとに結果をまとめているので、内容をかいつまみながら順に御説明させていただく。また、参考として資料の6ページには、ねぎし号の仮の運行計画を添付してあるので、適宜ご参考いただきたい。

まず、アンケート調査票については、地域組織を構成する東かすみ台町内会、三栄自治会、東南部町内会の3つの町内会において505部配布し、205部の回収となった。調査票のうち、問1については住所を伺う設問でなので省略しているが、問2では新たな公共交通である「ねぎし号」の利用意向を伺う設問となっている。はじめに、(1)乗合小型バス「ねぎし号」を利用しますかとの設問に対しては、結果として、利用したいと回答した方は43票、将来的には利用したい方は91票、利用しない方は64票で、割合として見れば、利用したい方が21.7%、およそ5世帯に1世帯程度が利用したいとの結果が得られた。

次に、問(2)について、こちらは「ねぎし号」を利用しない、また将来的には利用したい方を対象にした設問で、「ねぎし号」を利用しない理由を教えてくださいとの設問に対し、最も多かったのが、「他の交通手段を利用している」が71票、2位に「ルートや目的地が合わない」が41票、3位に「運賃が高い」35票、その他記載のとおり結果となっている。

続いて、2ページをご覧ください。

四角の枠で囲っている箇所については、先ほどの問1の設問で「利用しない」、「将来的には利用したい」と回答した方が希望する目的地や運行時間帯、運行する曜日などをまとめたものである。

希望する目的地で最も多かったのは和光市駅で12票、希望する時間帯は朝6時台が2票、希望する曜日は木曜日、日曜日、毎日が1票ずつの結果となった。

また自由意見としては、「自家用車があるため利用しない」というご意見が多く、「今は歩けるため」、「徒歩の方が早い」、「健康のために歩く」という徒歩移動の意見が散見されたほか、「運行コースが家から外れている」、「運行経路まで距離がある」などの意見もあった。

次に、問(3)について、こちらの設問も「ねぎし号」を利用しない、また将来的には利用したい方を対象にした設問で、運賃がどの程度であれば利用しますか、との問いに対し、市内循環バス運賃と同額と回答した方が56票、自由記載欄の回答が39票あり、平均値として180.70円、また、金額に関係なく利用しないという方が31票となり、利用しない方の多くは、市内循環バスの運賃と近い金額であれば、利用を考える方が多いという傾向が見られた。

3ページをご覧ください。問3については、「ねぎし号」を利用したいと回答した43票(世帯員76名)の方を対象とした設問で、「ねぎし号」の利用頻度や利用目的、利用時間帯を伺う設問となっている。回答した方の性別、平均年齢等は記載のと

おりで、利用頻度については、回答いただいた76世帯員の合計で週151回、月101回という結果が得られた。この数字を1年間分に換算すると、合計9064回ねぎし号が利用される計算となり、それに運賃300円を掛け、単純計算ではあるが、運賃収入見込みとして271万9200円を算出した。では収支率はどの程度だったかについてだが、資料にあるとおり、結論としては、概ね約30%前後という結果となった。

この需要調査は、ガイドラインに基づき実施しているが、ガイドラインにおいては、実証運行を実施するかどうかの要件を収支率30%と定めているので、今回実施した需要調査に基づけば、あくまで机上の数字ではあるが、要件はクリアすることができたとの結論となっている。

なお、参考として、利用目的について最も多かったのは買い物が54名、2位に銀行、郵便が33名、3位に通院が29名、以下記載のとおり、様々な目的での利用意向があった。

また、利用時間帯としては、9時台～10時台が42名、2位に11時台～12時台が34名、3位に13時台～14時台が29名と、主に早い時間帯で利用される傾向にあることが確認された。

次に、(2)運賃350円の場合での利用意向については、利用したいという方が17票、将来的には利用したいという方が6票、利用しないという方が10票という結果となった。

4ページをご覧いただきたい。問4については、ねぎし号の運行内容について、自由に意見を募る設問となっており、はじめに、運行ルート付近での希望する停留所について、最も多かったのが「東かすみ台町内会館前」が15票、2位に「東かすみ台児童遊園地」が11票、3位に「水久保公園」が9票という結果となった。なお、現在、こちらの結果をもとに、バス停位置について、地域組織と検討を行っている。

次に、運行ルート付近での希望する目的地について、最も多かったのが和光市駅が8票、2位に朝霞駅8票、朝霞駅については元々の計画上、朝霞駅東口に向かう計画となっているが、アンケートに記載いただいたとおり記録している。なお、3位には西友という結果となった。

最後に、自由意見欄について、こちらも全文を記録しているが、かいつまんでご紹介すると、まず運賃について、往復利用した場合には一人600円となる、夫婦など複数人で利用すればタクシーよりも高額になる、運賃は200円にしてほしい、往復で500円程度が良いのでは、などの意見が寄せられた。

運賃については、様々な御意見があり、当然150円や200円に設定すれば利用者も増加し使いやすくなる一方で、一度低い金額設定をした場合、収支率を改善するにも、運賃を上げることが難しくなるほか、他の2地区との兼ね合いもあり、現時点ではあくまで300円の運行計画となっているが、いずれにしても、運賃についてのご意見は多数あるため、改めて地域組織と協議を行っていきたい。

その他の意見として、目的地として和光市駅を望む声も数件確認された。やはり都内に行く際には和光市駅を経由するため、和光市駅に行ってくれれば便利であるというご意見や、買い物利用でスーパー、西友へのルート延伸の声もあった。

そのほかにも、将来的に自動車や自転車に乗ることができなくなった際や免許返納

した後に使いたいというご意見、わくわく号を利用しているため利用はしない、徒歩で移動するため利用しない、また雨の日には利用したい、導入を待ち望んでいた、ぜひ実現を期待したい、一方で介護を必要とする方のための介護タクシーの推進が大切である、などなど様々な意見が寄せられた。

今回の需要調査の総評としては、まず収支率は30%前後を記録した結果が得られたこと、また、希望される目的地としては和光市駅や西友を希望される方が一定数おられるということ、運行時間帯や本数については、僅かに6時台などを希望する方もいるが、概ね地域の意向に沿った計画になっていること、運賃については循環バスに近い金額を求める方が多数おられるということ、などが主な結果として得られた。

引き続き、この結果を踏まえながら、地域組織とともに運行計画を検討したい。

続いて、資料5をご覧ください。

前回の協議会でも提示させていただいた、公共交通空白地区の先行検討3地区における無償型プレ運行について、仮運行計画の見直しや新たな公共交通の周知も兼ね、運賃を取らない無償型で各地区1か月ずつの合計3か月のプレ運行を実施したいと考えている。

このプレ運行により、需要調査では測れない実態に沿った利用状況を把握し、プレ運行で得られた結果と、需要調査の結果の二本立てで実証運行の可否について、協議会で御審議をいただきたい。

大まかなスケジュールとしては、記載のとおりとなるが、目安として秋頃から、準備が整い次第プレ運行を実施するとともに、併せて結果集計にも取り組みたい。

その後は、ガイドラインに基づき、必要に応じて仮運行計画の見直しを検討、そして運行計画を確定させ、来年度、令和6年度以降に実証運行について協議する運びとなる。

また、実証運行を実施するとの結論が協議会で調った際には、その結果を踏まえ、適切な時期に市で予算措置を行う予定である。

「公共交通空白地区における取組状況について」についての説明は以上である。

(久保田会長)

事務局からの説明に対し、質問や意見はあるか。

(飛鳥交通：野口氏)

お願いである。プレ運行が11、12、1月の3か月に渡って行われるということだが、先ほど承認をいただいたデマンド乗合サービスの有償実証実験が12月からスタートする。これは根岸台7丁目地区の方を乗せることを前提に許可を取るため、プレ運行の正確なデータ把握というところでは、できれば11月、無償実験の期間中に一旦我々のサービスを根岸台7丁目地区では停止した上で運行していただく方が正しい数値が取れるのではと思っている。そのため、配慮をいただけると助かる。

(事務局：金井係長)

どの地区から開始するというのは、まだ決定してないので、いただいたご意見を踏まえて、調整しながら決定したいと思う。

(久保田会長)

各地区とも検討の進行具合が分かった。今後とも継続して取り組んでいただきたい。

### ◎ 報告事項3 交通事業者からの報告事項について

(久保田会長)

それでは、(3) 交通事業者からの報告事項について説明をいただきたい。

(稲生委員)

朝霞志木タクシー協議会の稲生である。地区のタクシーの現状について説明申し上げる。輸送実績を申し上げますと、2019年に比べると、まだ70%から80%台の回復である。また、乗務員が20%程度離職し、乗務員が不足している。各社とも対策を行い、採用活動に努めているが充足できていないのが現状である。ゆえに駅構内にタクシーがないのでは、と利用客の方に思われるかもしれないが、輸送の安全と安心確保に取組み、利便性の向上に努めていきたいので、ご理解とご協力を賜りたい。

(久保田会長)

大変な状況だが、引き続きどうぞよろしくお願いしたい。

### ◎ 報告事項4 朝霞駅南口駅前通りの交通安全対策および北朝霞駅西口駅前ロータリーの改修について

(久保田会長)

では、続けて事務局から(4) 朝霞駅南口駅前通りの交通対策および北朝霞駅西口駅前ロータリーの回収について説明をいただきたい。

(事務局：金井係長)

資料6の方をご覧いただきたい。朝霞駅南口における交通安全対策を行うにあたり、大きな後押しとなったのが、この要望書の提出である。昨年11月24日に、朝霞駅南口周辺の地元自治会、商店会の会長の連名により、朝霞市長宛に提出をいただいた交通安全対策の実施についての要望書である。

あさかエリアデザイン会議主催にて駅前通りの安全を考えるワークショップを開催し、その際に駅前通りの安全対策だけでなく、周辺を含めた面的な交通安全対策が必要ではないかという声を多くいただいた。ワークショップを終えた後、こちらの4団体の方でそれぞれで協議をいただき、合意形成を図っていただいた後、この要望書を提出いただいた。

要望内容については2件あり、1点目については、駅前通りにおける一方通行規制等・無電柱化の実施、駅前通りおよび周辺道路におけるゾーン30プラスなどの面的な交通安全対策の実施および歩行者等に配慮した道路環境整備となっている。

要望のエリアについては資料の次ページをご覧ください。朝霞駅南口周辺の案内の図面であるが、図中央にオレンジ色で着色してる箇所が朝霞駅南口駅前通りである。周辺の代表的な路線を青色で塗っているが、それを囲うようにこのエリアの面的な安全対策として、実施の要望をいただいている。このエリアについては、例えば現時点では市道703号線を水色に着色しているが、そこから少し南にある広い路線、市道1000路線も含めた形になるのかなど、今後議論の中で詳細なエリアが決まるものと考えている。

市としては、要望いただいた内容を実現するために、予算を獲得し、今年度から来年度にかけ、2か年をかけた基本構想の策定に向けて動き出している。これまでの市の実績として、生活道路における先進的な交通安全対策として、東弁財地区において、面的な交通安全対策を実施した取組みがあるので、その経験を生かして、この東弁財地区の取組みと同様に、地元の自治会商店会の方、市や県、警察といった関係行政機関、また久保田先生にも多大な協力をいただいたが、学識経験の方のお力も借りながら、朝霞駅南口エリアについても、協議会を立ち上げ、ワークショップなどで広く皆様からの意見をいただきながら、交通安全対策の実施内容を決定し基本構想としてとりまとめて取りまとめたいと考えている。

全体的なスケジュールについては、次のページをご覧ください。先述のとおり、2か年をかけて基本構想の策定に向けて動き出しており、第1回協議会を7月に関係機関の顔合わせとして既に実施した。

今後については、協議会を合計4回、ワークショップの2回の開催を考えており、その中で広くご意見をいただきながら、決定したいと考えている。また、今後駅前通りの交通規制を含めた安全対策を考えていく中で、この協議会にも参加いただいている交通事業者のからも意見をいただきたいので、今後のワークショップや協議会にも参加いただければと考えている。

次回は秋頃にワークショップを開催する予定なので、今回参加の委員の皆様も参加のご検討をいただければと思う。

次に北朝霞駅西口ロータリーについて説明をする。資料7をご覧ください。北朝霞駅西口、北朝霞駅また朝霞台駅周辺地区については、市では令和4年度から5年度までの2か年の継続事業として、官民連携のまちなか再生推進事業に取り組んでいる。昨年度ワークショップの方を実施し、駅周辺に滞在可能な公共空間が乏しいといったご意見をいただいた。

市としても、北朝霞駅西口ロータリーをウォークブル推進の拠点とするために、広場化を検討する流れとなっている。広場化の検討を進めていくために10月19日木曜日から21日土曜日の3日間で実証実験を行う予定で準備を進めている。

この実証実験では、ロータリーの一部を交通規制し、車が入ってこれないような形をとる。そこを広場化する中で、キッチンカーの出店やミニイベントなどの開催を予定している。

この実証実験を通して、広場の有効活用、その時の交通の影響などについても検証を行っていきたい。今後の予定については、実証試験を経て令和6年度にかけて実施設計を行い、早ければ令和7年度に改修工事に向けて準備を進めていきたいと考えている。こちらについての説明は以上である。

(久保田会長)

2つの駅の関係の報告である。質問等はあるか。

(渡邊委員)

北朝霞駅西口のことについて聞きたい。実証実験の対象範囲は全て朝霞市の用地ということではよろしいか。もし、当社の用地や駅に関係することがあれば、事前に協議が必要になるので、よろしくお願ひしたい。

(事務局：宇野審議監)

土地については駅前広場であり、基本的には市の道路区域になる。いずれにしても広場の実験ということで、JRの敷地内の店舗や、店舗への搬入等に影響があるので、JRの担当部署には既に相談をさせていただいており、今後も密に連携を取りながら詰めていきたい。

広場について補足すると、北朝霞駅周辺については、この他にもっと大きなロータリーが2つある。なぜ小さいところから広場化の検討をするのかについては、メインのロータリーは東武鉄道の駅舎改修という話があり、そうすると当然通路の位置なども大きく影響を受ける。そうすると必然的に駅前ロータリーも大規模改修の検討が必要になってくるので、今説明した以外の2つのロータリーについては、現時点では東武鉄道の駅舎改修が現実化してきた際に、市でも検討するといった位置づけであるので、そういった理解をしていただきたい。

(金子委員)

北朝霞駅西口駅前ロータリーの「改修」という表現になっているが、現状だとあのロータリーは意外と狭い。中央にキャロットのモニュメントが4本あり、その周囲にハナミズキが6本ある。またサツキが幅広くなっており、あれを切らずに利用できるようなスペースかというところ、少し考えにくいのでサツキは3分の1ぐらいにする。それとハナミズキの6本の木にサザンカやツバキが非常に伸びている。あそこを通ると暗いので、例えば、サツキの6本の下枝を払い、それを残して他のものをクリアにすれば空間が広がり、サツキの幅も3分の1ぐらいになる。現状のまま車が入らないようにしただけで「皆さん、どうぞ集まってくれ」という形では不可能ではと思うので、もう少し突っ込んで、木の剪定もやっていただきたい。

(事務局：宇野審議監)

ご指摘の点は十分検討を行っている。ただし広場改修の基本設計、実施設計は行っている最中であり、最終的には実証実験であるとか、地元の方のご意見を踏まえて、工事するための設計図面として落とし込んでいくという作業を進める。実証実験の段階で抜本的な対応をするとかなりの費用がかかるが、いただいたご意見を踏まえながら、実証実験の範囲内でできる木の剪定であるとか、そういったものは実施していきたいと考えている。今回はあくまで、設計も既に着手していて、ここが変わるということをやより多くの方に知っていただくということがとても大きな意味を持ち、「ここがもうすぐ変わるんだな」ということを多くの方に認識していただくために取り組んでいきたいと思う。

(遠藤委員)

今の話を聞くと「実証実験で得たものを反映して改修時の設計に当てる」というよりは、どちらかというところ「改修するので周知的なイベントをやる」という話なのか。

また実証実験は3日間に渡って開催するわけだが、これはどのように周知するのか。

(事務局：宇野審議監)

先ほど説明した機運醸成等も必要だが、今回の広場改修の基本構想と実施設計の中には、例えば実証実験をやった際の交通量の動きの調査や、シミュレーションを通じた検証するという作業も入っている。また周知については広報、ホームページ、SNSでの発信に加え、多くの人を通る駅なので、北朝霞商業振興会が設置しているガラス張りの掲示板を活用したい。今回は3日間という短期間だが、次年度はもう少し長い時間での実証実験を予定しており、それについてはまた今後、予算等について議会にお願いしていく形になると思う。

(黒川委員)

朝霞駅南口についてだが、先日別の会議を傍聴していたら、朝霞駅南口駅前通りを一方通行化し、「公共交通をどうするのか」という話があったが、委員の中でも「締め出す」というような感覚で話されていた。マイカーでも入ることができるのに、公共交通だけが迂回するという話になり、利用者に遠回りな乗り物という印象ができてしまうとよくない。それをどうするかということと、先ほど大きな通りまで範囲を広げるようなこと話があったので、資料で何も色がついていない駅西口富士見通線の辺りをどうするのかを聞かせてほしい。

(事務局：宇野審議官)

朝霞駅南口駅前通りについては、要望の多いところの一方通行規制と延伸化の実施で決まっている。地図で示した通りの範囲をベースにして考えるということだが、まず一方通行化を要望されている通りは埼玉県が管理する道路で、交通規制は埼玉県警に権限がある。そのため、市がやりたいからといって中々実現するものではないが、朝霞警察署に確認したところ、「地元の合意形成を経た要望書があれば検討できる」という話をもらったため、ここで地元から要望書が提出された。埼玉県については既に今年度、無電柱化の予備設計に着手しており、近隣等には測量の知らせを配っていると聞いている。一方通行規制が実現した場合には、前回のアメニティロード化の時には「バスだけ迂回にしてくれ」という話もあったが、一方通行化する場合は公共交通だけではなく、基本的に一般車も含めて迂回してもらうという形で考えている。ただし、まだ一方通行規制について具体的に関係行政機関との協議は開始していない。埼玉県についても、まずは無電柱化に着手したいという話で、そちらの作業を進めている。また先ほど言われた範囲については、特にゾーン30とする場合に、市道第1000号線からゾーン内への流入をどう抑えるかということになると、市道第1000号線から市道第703号線に入ってくる道路についてもゾーン30の対象にした方がよいのではないかと、ということは考えられる。それから資料で色は塗られていない

駅西口富士見通線と書かれている通りについては、都市計画道路として整備されたものだが、接続先の中央通線が廃止されたことによって機能や役割が大きく変わっているので、「現在の幅員はそのままにして、車道を狭くして滞留空間を広げる」というような想定で基本構想と実施設計に着手している。この西口富士見通線については、先ほどのスケジュールで説明したワークショップとは別に、駅西口富士見通線の「こんな整備がよい」というものを沿道の住民にお知らせして、別途ワークショップなどで意見を取り入れながら、実際の整備に活用していきたい。

(黒川委員)

一方通行になったときに、やはりルートの方は公共交通も一般車両も同列に扱うべきだと思う。そこはトランジットモールなどの考え方をきちんと立てて、単に車体が大きいものは出ていけばよいというような話ではなく、むしろ商店街が便利になるということをきちんと伝えることが大事だと思う。また北朝霞駅西口の周知的に実証実験をやるという話だが、朝霞駅周辺だとワークショップを何回もやっており、「この差はなんなのか」とも思うので、できるだけ北朝霞西口も色々な意見を聞くやり方で実施していただきたい。

## ◎ その他 公共交通の利用状況について

(久保田会長)

最後に 4 その他 (1) 公共交通の利用状況について、事務局から説明をお願いしたい。

(事務局：海老名主査)

資料の 8 をご覧いただきたい。こちらについては、協議会において毎回共有している公共交通の利用状況に関する資料である。お時間ある際にお目通しいただきたい。

「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」は、国土交通省が公表する資料に基づき、協議会にて紹介していたものになるが、新型コロナウイルス感染症の感染症法上の取扱いが5月から5類に移行されたことによって、4月末現在の数字をもとに情報の更新が終了となったので、今回はその時点の数字を皆様に最後にご紹介させていただく。今後共有すべき情報などがあれば、協議会にて共有させていただきたい。

(久保田会長)

質問や意見はあるか。

(黒川委員)

前回、バス会社から路線バスも減便または廃止にするかもしれないという話があった。その沿線の利用者をどうするかという話も、年度末に向けて協議会でしなければいけないと思うが、どうなっているか。

(事務局：宇野審議監)

先ほどの説明の中であったのは国際興業が「市内循環バスの運行を来年度は担えない」という話で、一般路線についても廃止ないし減便を検討しているという話も前回にあった。市としてはまず「継続して運行してほしい」という要望書を国際興業に提出して、「市内循環バスについては基本的にやはり難しい状況だ」と聞いていて、一般路線については「社内で最終的な決定が出たら、早期に市に伺いたい」という説明をいただいている。そういった情報があれば、改めて協議会にお示ししたいと考えている。

(事務局：高橋主任)

次回の協議会について案内する。次回の協議会は 11 月ごろの開催予定で、詳細な日程や場所は決まり次第通知するので、ご参加いただけるようお願いする。なお、今回は市内循環バスのダイヤ改正案について審議いただくとともに、公共交通空白地区における取り組みについての報告を予定している。

## ◎閉会

(司会：高橋主幹)

以上をもって、令和 5 年度第 2 回朝霞市地域公共交通協議会を閉会する。

以上