

## 会 議 録

|                   |   |  |
|-------------------|---|--|
| 会議の名称             | 令和5年第3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11月8日(水)  |  |
| 開催場所              | 15時45分まで  |  |
|                   | 朝霞市民会館 別館1階 リハーサル室  |  |
| 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、渡邊委員、秦野委員、鈴木委員(Web)、小瀧委員、森委員、稲生委員、松戸委員、上野委員、中山委員、村上(崇)委員、高橋委員、金子(睦男)委員、星野委員、小寺委員、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、星加委員、増田委員、深澤委員 順不同)</p> <p>参考人4名<br/>                 (東武バスウエスト(株) 岡田氏、国際興業(株) 小川氏、埼玉県企画財政部交通政策課 古川氏、飛鳥交通(株) 野口氏)</p> <p>事務局8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兼課長補佐、金井係長、海老名主査、高橋主任、国際開発コンサルタンツ(株) 日向野氏、天野氏)</p> |  |
| 会議内容              | <p>議題<br/>                 (1) 市内循環バスのダイヤ改正について<br/>                 (2) 市内循環バス「内間木線」について</p> <p>報告事項<br/>                 (1) 公共交通空白地区における取組状況について<br/>                 (2) 朝霞駅南口周辺の交通安全対策について</p> <p>その他<br/>                 (1) あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて<br/>                 (2) 市内循環バス等の利用状況について<br/>                 (3) 東弁財地区におけるゾーン30プラスの登録について</p>   |  |
| 会議資料              | <p>・ 令和5年度第3回朝霞市地域公共交通協議会 次第</p> <p>資料1 市内循環バスのダイヤ改正について<br/>                 資料2 市内循環バス「内間木線」について<br/>                 資料3 公共交通空白地区における取組状況について<br/>                 資料4 上内間木地区需要調査まとめ<br/>                 資料5 朝霞駅南口周辺の交通安全対策について<br/>                 資料6 市内循環バス及びシェアサイクル利用状況<br/>                 資料7 東弁財地区におけるゾーン30プラスへの登録<br/>                 資料8 附属機関の委員名簿(令和5年11月8日現在)</p>   |  |
| 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 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 1人  |  |

## ◎ 開会

(司会：高橋主幹)

ただいまから「令和5年度第3回 朝霞市地域公共交通協議会」を開催する。

はじめに、8月に開催した協議会以降、朝霞警察署の佐々木様に代わり、新たに村上委員が就任されたことを御報告させていただく。委員名簿については、資料8として用意したので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、あらかじめ御了承いただきたい。

以降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、久保田会長にお願いしたいと思う。

(久保田会長)

はじめにお諮りする。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。

(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1名いる。

(久保田会長)

それでは入室いただく。

傍聴要領を先ほどお配りしたが、御発言等はできないのでよろしく願いする。

では、資料の確認を事務局にお願いする。

(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。はじめに令和5年度第3回朝霞市地域公共交通協議会次第である。続いて資料1の市内循環バスのダイヤ改正についてから資料8の附属機関の委員名簿まで8種類ある。配布資料については以上だが、不足や落丁などはないか。資料確認は以上となる。

(久保田会長)

それでは協議会条例第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」を御説明いただくため、飛鳥交通(株)の野口様にお越しいただいている。

## ◎ 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」の御説明を事務局より願います。

(事務局：海老名主査)

それでは議題(Ⅰ)市内循環バスのダイヤ改正についての御説明の前に、前回8月に開催した協議会について簡単に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、令和6年4月の改善基準告示の改正を踏まえ、市内循環バスのダイヤ改正を実施する旨を御説明させていただいたほか、あさかりードタウンのデマンド乗合サービスについて、12月から有償化して運行を行うことについて御審議をいただいた。

また市内循環バスの内間木線につきましては、路線の維持を最優先に様々な検討を行っているということ、また公共交通空白地区の検討状況などについて御報告をさせていただきました。

本日の協議会では、前回に引き続き市内循環バスのダイヤ改正および内間木線について協議したいと思う。

改めて議題(Ⅰ)市内循環バスのダイヤ改正について御説明する。資料Ⅰを御覧いただきたい。この度市内循環バスのダイヤ改正を実施する理由、また目的について改めて御説明すると、改善基準告示と呼ばれる自動車運転者の拘束時間や休息期間などを定めた基準があり、その運転者の労働環境の改善に向けて、来年4月から新基準が施行される予定なので、その新たな基準に則する形に、来年4月1日から市内循環バスのダイヤ改正を実施するものである。

スケジュールの欄を御覧いただきたい。前回8月に開催した協議会での御説明では、今回の協議会にてダイヤ改正案を御提示の上、皆様に御承認をいただきたいとお話したが、結論を申し上げますと、今現在もバス事業者様と新ダイヤについて協議を行っている最中であり、どのようなダイヤであれば運行ができるかどうか、運転手の拘束時間や休憩時間、また連続運転時間など観点はもちろん、OD調査の結果から得られたバス停ごとの利用状況、また便数をなるべく維持し、大きく減らすことのないようになど、様々な観点から現在協議を行っている。

次回の協議会を1月に予定をしており、次回には見直し内容を反映した具体的な運行ダイヤを御提示のうえ御審議いただきたく考えているので、よろしく願い。

また資料Ⅰの下側には、各路線の見直しの必要性を提示しているが、膝折・溝沼線、宮戸線、根岸台線については拘束時間の関係上、見直しは必至となっている。

方向性としては運転者の拘束時間を短縮するダイヤ改正となるので、基本的には減便を余儀なくされている。

また各バス事業者からは、改善基準告示の改正はもちろん、運転手不足が共通した課題なので、できる限り労働時間を改善するように御意見もいただいております、事業者の人員体制に合わせるように、ダイヤを検討している。

令和6年4月からのダイヤ改正は、改善基準告示の新基準を踏まえた改正内容となるよう、現在バス事業者と調整をしているが、運行事業者からは運転手不足が予想以

上に深刻な状況と伺っているので、4月のダイヤ改正以降も、市内循環バスの持続的な運行を確保するため、本協議会で御議論いただく必要があるものと考えている。

なお、内間木線については後に御説明させていただくが、令和6年4月以降の運行が大きく変わるので、新たな内間木線の運行に際してのダイヤについては別途検討していく。

以上で市内循環バスのダイヤ改正について説明を終わる。

(久保田会長)

この話については最近のニュースで聞かない日は無いくらい日本中で話題になっている。もちろん運転者の労働環境を改善するのはよい話であるが、一方でバスのダイヤに影響がある。それに関連して終バスなどのダイヤの見直しを行わざるを得ず、現在事業者と協議中ということだが、具体的には来年1月の第4回の協議会において皆さんに御議論、御審議いただくということである。このテーマについて何か御発言、御質問はあるか。

(質疑なし)

(久保田会長)

1月に具体的な案が出てくると思うので、その際に御審議いただきたいと思う。

## ◎ 議題2 市内循環バス「内間木線」について

(久保田会長)

議題(2)「市内循環バス「内間木線」について」の御説明をお願いします。

(事務局：高橋主任)

それでは議題(2)市内循環バス内間木線について御説明する。

資料2を御準備いただきたい。本年5月の協議会で国際興業様から、市内循環バス内間木線の運行については、今年度限りとなる旨の御報告があった。市では、内間木線をバス路線として維持するため、国際興業様に運行継続の要望書を、同じく市内循環バスの運行を委託している東武バスウエスト様、西武バス様に運行委託の要望書を提出したが、運転手不足のため運行は担えないとの回答をいただき、内間木線をバス路線として継続することはできないという結論に至った。

路線を継続し、公共交通ネットワークを確保するために、市では朝霞・志木地区タクシー協議会に小型車両を用いた公共交通の運行を行っていただくよう、運行事業者の選定の要望書を提出した。そして過日、協議会より運行事業者の候補についての御回答をいただき、現在その運行事業者候補者様と協議を進めている。

内間木線がタクシー事業者によって運行される場合、現行のバスでの運行と大きく異なる点は、車両の定員数である。タクシー事業者では、定員が10名までの車両を用いてしか乗合の運行ができないので、座席が埋まってしまうと、その便に新しく乗ることはできないということになる。

資料の表を御覧いただきたい。こちらは、本年6月にバスの乗降客数を調査したデータである。このデータでは、内間木線の利用客数は、1便当たり最大で9名であ

ることがわかる。令和4年度に市職員が乗降客数を調査した際も同様に、最大利用者が9名であったことから、バス停で待っていても乗車できない、いわゆる乗り残しについては、稀なケースになると想定される。

また、これまでの協議会でも御報告してきたが、上内間木地区では、地域組織とともに、空白地区の改善に向けて、小型車両を用いた新たな公共交通「(仮称)かみうち号」を導入しようと検討を続けてきた。

後ほど御説明するが、「かみうち号」について実施した需要調査の結果では、収支率は約19%前後と想定され、既存の内間木線よりは高いものの、公共交通空白地域への導入ガイドラインに基づくと、「かみうち号」単独での運行は難しい面もある。

タクシー事業者が運行する車両と「かみうち号」で運行予定だった小型車両が同じであること、またこれまでの内間木線の利用実績を踏まえ、内間木線と「かみうち号」の運行を一本化し、令和6年4月から運行できるよう現在検討している。

運行を一本化することのメリットは大きく二つあり、一つ目として、他の公共交通空白地区への公共交通導入と同様、「かみうち号」についても、収支率が悪ければ運行が認められない場合があるが、市内循環バスの路線として組み込むことで収支率に影響されずに「かみうち号」を運行することができ、運賃についても現在の市内循環バスと同等の額での運行が可能となる。

二つ目として、「かみうち号」が実際に運行を開始するまでには時間を要し、運行開始は令和7年度ごろと想定されていたが、一本化することで、来年4月に「かみうち号」のルートにて運行が開始されることになる。一本化した場合の運行ルートについては、資料3ページ目の下にあるルート案を御覧いただきたい。

既に市と上内間木地区、下内間木地区の地域の皆様と、路線の一体化については協議が始まっており、10月24日に合同検討会を開催したほか、11月11日には実際の車両を用いて試走会を実施している。また今後、新盛橋より南側の沿線の岡町内会、田島町内会等へも説明に伺う予定となっている。

今後も市と地域組織の皆様でダイヤや停留所の位置など運行計画を協議していき、令和6年1月に予定する第4回地域公共交通協議会にて、委員の皆様へ運行内容について最終的に御審議いただきたいと考えている。

委員の皆様の審議結果をもって、最終的に関東運輸局へ運行の認可申請を提出し、令和6年4月1日以降も継続して路線が運行できるよう努めたいと考えている。以上で、市内循環バス内間木線についての説明を終わる。

(事務局：金井係長)

ただいまの説明で1点だけ補足する。この内間木線については、資料の2枚目の今後の予定とあるところの一番下に関東運輸局への道路運送法第21条の認可申請とあり、4月からこの第21条による実証実験という形での運行を想定しているところである。実際に地元の皆様との協議がまとまり、協議会での承認をいただいた後に運行を始め、その後運行の中で出てきた課題などを踏まえて、その翌年度には本格運行というようなスケジュールで検討しているところである。

(久保田会長)

何か御発言、御質問はあるか。

(質疑なし)

(久保田会長)

内間木地区の皆様これまで「かみうち号」について検討いただいていた中で急にこのような話が出てきたが、内間木線という形で3ページ目の下の案のような形で考えていただきたいという話である。

## ◎ 報告事項Ⅰ 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)

続いて、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」の御説明をお願いします。

(事務局：海老名主査)

それでは、公共交通空白地区における取り組み状況について御説明させていただく。資料3を御覧いただきたい。

はじめに上内間木地区については、前回の協議会以降の動きとして、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の集計が完了し、9月には地域組織にも調査結果を御報告した。先ほどの議題にて御説明申し上げた通り、上内間木地区における新たな公共交通の導入の検討は、今の内間木線が既存路線としてあることを前提に検討してきたという経緯があったので、内間木線の根底が大きく変わることであった現在では、これまで検討を進めてきた(仮称)「かみうち号」が置かれる状況とは、大きく変わっていることがある。

そうした中で令和6年度以降の内間木線の路線継続を最優先に、「かみうち号」と一体化する運行について、地元町内会への御説明なども行ってきた。これまで地域組織とともに検討してきた「かみうち号」の運行計画の内容を生かしながら、現在新たな内間木線の運行計画の検討も、交通事業者の協力もいただきながら円滑に進めることができている。

今後上内間木地区単独での検討というのは難しくなるが、「かみうち号」に関して実施した需要調査の結果というのは一つの成果として、資料4にまとめ、別途御用意したので、後ほど簡単に御説明をさせていただく。

2枚目を御覧いただきたい。根岸台7丁目地区については、かねてから御要望もあった買い物需要なども踏まえながら、現在運行ルートの見直しを検討予定としており、膝折町4丁目地区については、需要調査の結果集計が10月に完了したので、次回の地域組織の検討会で結果を報告した後、必要に応じて仮運行計画の見直しについて協議を行う。

また資料の下に記載している無償型プレ運行については、当初11月頃からのスタートを予定していたが、現在1月中旬ぐらいからの実施を検討している。

「かみうち号」については、新たな内間木線としての位置づけがあるので、プレ運行の結果によらず運行が開始されることから、プレ運行の実施は予定していない。しかし他の2地区については、市内のタクシー事業者に1ヶ月間程度運行していただき利用状況の調査を行いたいと考えているので、次回の協議会では詳細を御説明させていただきたいと思う。

続いて資料4を御覧いただきたい。こちらの資料は、上内間木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。

改めてこの需要調査を実施した目的を御説明すると、新たな公共交通としてこれまで検討してきた「かみうち号」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、また収支率は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、その結果をまとめたものがこちらの資料である。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、内容を順に御説明させていただく。

アンケート調査票については、地域組織を構成する上内間木町内会の皆様に290部お配りし、152部が回収となった。調査票の問1については、住所を伺う設問なので省略しているが、問2は「かみうち号」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「かみうち号」を利用しますか。」との設問に対して、利用したいと回答した方は51票となり、割合で見ると約17~18%ぐらいの方が利用したいという結果が得られた。

次に問2(2)について、こちらは「かみうち号」を利用しない、また将来的には利用したいという方を対象にした設問で、「かみうち号」を利用しない理由を問う設問になっている。最も多かったのが、「他の交通手段を利用している」が46票、2位に「運行本数が少ない」が14票、3位に「ルートや目的地が合わない」が13票、その他記載の通りの結果となっている。「他の交通手段を利用している」が圧倒的に票数が多いというのは、前回の協議会で御報告した「ねぎし号」の結果と同様となっている。

続いて2ページを御覧いただきたい。四角の枠で囲っている箇所だが、先ほどの問2の設問で利用しない、または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になっている。希望される目的地で最も多かったのは朝霞駅で、希望する時間帯については各1票ずつだが記載の通りの御意見である。また希望する曜日については、土曜日が3票という結果が得られた。自由意見は、全部を記録しているが、車があるために利用しないという御意見が多く、免許返納後に利用したいとの御意見も散見した。

次に問2(3)について、こちらの設問も「かみうち号」を利用しない、また、将来的には利用したいと回答した方を対象にした設問で、運賃がどの程度であれば「かみうち号」を利用しますかとの問いに対して、金額に関係なく利用しないという方が23票、市内循環バス「わくわく号」の運賃と同額と回答した方が17票、また自由記載の欄の回答が15票あり、その平均値が210円との結果が得られた。利用しない方の多くは市内循環バスの運賃と近い金額の運賃を希望されているという傾向が見られた。またこの資料上のグラフの記載だが、乗合小型バス「ねぎし号」を利用しますか、なっているがこちらは「かみうち号」の誤りなので訂正をお願いしたい。

続いて3ページを御覧いただきたい。こちらは問1の設問で「かみうち号」を利用したいと回答した51票の方を対象にした設問で、「かみうち号」の利用頻度や利用目的、また利用時間帯などを伺う設問となっている。回答した方の性別平均年齢などは記載の通りだが、利用頻度については回答いただいた方の世帯員の合計で、週113回、月143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 7592 回、「かみうち号」が利用されるという計算になり、またそれに運賃 300 円をかけ、あくまで単純計算だが、運賃収入の見込みとして 227 万 7600 円を算出した。

車両費を除いた収支率としては、概ね 19%前後、18.96%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をしているが、このガイドラインの中では実証運行を実施するかどうかの要件を、収支率 30%と定めているが、既存の内間木線の収支率というのが約 10%前後であることを踏まえると、あくまで机上の数字だが、内間木線よりも好調な収支率を得ることができたと考えている。

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 55 名、利用時間帯については 9 時台から 10 時台が 57 名などこちらも「ねぎし号」と同様の傾向にあることが確認された。

最後(2)、運賃 350 円でも、乗合小型バス「かみうち号」を利用しますかとの設問に対して、利用したいという方が 19 票、将来的には利用したいが 6 票、利用しないが 14 票という結果となった。

4 ページを御覧いただきたい。こちらの問4については、「かみうち号」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希望する停留所については、TMG あさか医療センターが 2 票、その他の記載の通りの結果が得られた。

最後に自由意見の案について、こちらも全文を記録しているが、掻い摘んで御紹介すると、まず運賃については、「往復利用した場合に 600 円となる。」、また「運賃が高く、日常の足としては使いにくい。」、「わくわく号と同等か 250 円程度であれば」、などの御意見が寄せられた。またその他の意見として、この「かみうち号」はスクールゾーンの関係もあり、運行時間帯の始発の便を朝 8 時半としていたが、それよりも早い朝 7 時台の運行を希望する声、「わくわく号」の増便を望む御意見などもあった。

今回の需要調査の総評としては、まず収支率 30%は地域的な特性を見て難しいものの、19%前後の収支率を記録したということ、また希望される目的地としては朝霞駅や TMG あさか医療センターを希望される方が一定数いて、また運行時間帯や本数については、朝 7 時台の運行や土曜日の運行を希望する方がいた。また運賃については、循環バスに近い金額を求める方が多数いるということが主な結果である。

新たな内間木線の検討に際してはこの調査結果をはじめ、また地域住民と交通事業者とともに適宜協議しながら、引き続き検討を進めていく。

以上で公共交通空白地域における取り組み状況についての説明を終わる。

(久保田会長)

何か御発言、御質問はあるか。

(質疑なし)

(久保田会長)

非常に熱心に御参加いただいてここまでたどり着いたと思う。御礼申し上げます。

## ◎ 報告事項 2 朝霞駅南口周辺の交通安全対策について

(久保田会長)

続いて、報告事項(2)「朝霞駅南口周辺の交通安全対策について」の御説明をお願いします。

(事務局：金井係長)

お手元の資料 5 を御用意いただきたい。朝霞駅南口周辺の交通安全対策については、これまでの協議会においても取り組み状況の御報告をさせていただいた。前回の協議会においては、この駅前通りの安全対策を行うために地元自治会・町内会の皆様から要望書が提出されたこと、またその要望を実現するために地元自治会・町内会のほか関係行政機関、学識経験者、交通事業者などによる協議会を立ち上げて対策の検討を開始した旨を説明させていただいた。

本日の説明においては、先日実施したワークショップの内容について簡単に報告したいと思う。こちらのワークショップについては10月29日の日曜日、11月1日の水曜日の2回に分け、同じ内容で開催した。

開催に際し、出席者でグループを作っていたいただき、二つのテーマについて議論いただいた。一つ目はこの駅前通り周辺における現状の問題・課題について、どういった路線が危ないか、どういったことが懸念されるかということの御意見をいただいた。また二つ目として、駅前通りの一方通行化などの再編が行われた場合に、将来どういった課題が想定されるかということをお意見いただいた。その後、こちらの写真にある通り図面にまとめ、グループごとに発表いただいた。

この中で意見としてあったのは、駅前通りが一方通行化された場合にはスピードの抑制が必要であるとか、また他の路線への流入が心配されるのでその対策として、例えば今の1号線や5号線にカラー舗装を行い、より車両が入ってきづらいようにするとか、例えば右折禁止などの交通規制によって、その流入抑制を目指してはどうかなど様々な御意見をいただいた。

今後のスケジュールについては、2枚目の中央から下の部分で説明をさせていただく。ワークショップを実施したのでこれからは11月、12月ごろにかけて交通実態調査を行う。こちらについては駅前通りの将来の課題でも御意見いただいた荷捌きの問題について、現状どのような形で駅前通りにて荷降ろしが行われているか、また自転車・歩行者の動線がどうなっているかなどを調査する予定である。

また年明け1月には第2回のワークショップを行う予定である。第1回のワークショップでは、参加いただいた皆様のこれまでの経験的な視点によって、どこが危ないかなどの御意見をいただいたが、その後実施する交通実態調査において、その荷捌きの部分などを、また大宮国道事務所から提供いただくETC2.0のビッグデータからはどのようなところでスピードが出ているか、急発進や急減速が行われているかなどを分析し、客観的な視点で検討を行っていく予定である。それらを踏まえて第2回のワークショップにおいては、実際にどういった対策が有効かというのを、参加する方と意見を交わしながら検討していく予定である。

令和6年度の予定については、ワークショップでの意見をもとに、この交通安全対策協議会でより具体的な検討の方を行っていく予定である。

また社会実験等についても協議会で議論を行った後、ハンプの設置など実施内容を検討の上実施していきたいと考えている。

またページ右下付近にある駅西口富士見通線のワークショップについては、このエリアの中にある路線の一つで、百歩ラーメンの前や消防団の詰所の前にある幅員の広い道路である。こちらの対策について、エリア全体との整合を図りつつ、この路線特有の広い幅員をどのように生かしていくか、個別でワークショップを行って検討を行っていきたいと考えている。

最終的には、令和7年3月、来年度末にこの朝霞駅南口周辺の交通安全対策に係る基本構想として取りまとめ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)

事務局からの説明に対し、何か御質問、御意見はあるか。

(黒川委員)

ハンプを設置する場所のイメージはどういうところになるか。

(事務局：金井係長)

今イメージしているところは資料5の表面のページでいうと、朝霞駅南口駅前通りの南側に、市道703号線と先ほど申し上げた駅西口富士通線があり、こちらの交差点部分を実施場所として検討している。

先ほどのワークショップでもここが危ないという御意見をたくさんいただき、また過去にはこちらの交差点で事故も発生しているので、第一候補として考えている。

(金子八郎委員)

ハンプについて、今のところは1箇所の想定なのか。また大きさによっても違うと思うが、大体1箇所いくらかぐらいかかるものだろうか。

(事務局：金井係長)

今検討しているところは1箇所だが、来年実施するワークショップ等でも、対策案として他の場所に御希望があれば協議会の中でも議論して決定していきたいと考えている。また金額については交差点の大きさなどによってばらつきはあるが、概ね1箇所500万円前後だったように記憶している。

また今回は社会実験という形でハンプを仮設で設置するものである。現在検討しているのは大宮国道事務所が所管しているハンプをお借りして実施する予定で、その形で準備を行っていきたいと考えている。

(金子八郎委員)

表現の仕方なのだが、資料5の上から2番目の令和1年「ウォーカブルなまちづくり」、その下の令和4年「歩きやすい駅前通り」だが、公募委員としては、「歩きやすい」という用語を使っただけならばと思う。ウォーカブルはあまりピンとこない人もいるだろうし、できるだけどういう意味か若い人も高齢者もわかりやすい、「歩きやすい」という方を使っただけならばと思う。

(事務局：宇野審議監)

市民の方にわかりやすい表現というのは非常に大事なかなと思っている。ウォークブルというのは今、国が道路を車中心から人中心に変えていくということで旗を振って進めている政策なので、そういった表現も時々活用しながら、委員の仰るわかりやすい表現についてももしっかり取り組んでいきたいと思う。

(黒川委員)

地域公共交通協議会なので、公共交通と商店街の歩く空間がどう共存するかっていうことを考えなければいけないと思う。

昔よりは減ったけども、商店街の中のバスが出て行ってほしいという声が強かったのは、バスが商店街を素通りしてしまうだけだったからだと思う。その意味ではこの商店街の中にお客さんを降ろすような場所が本来はあった方がよい。

また朝霞市役所のバス停も上り方面が非常に降りにくい場所になっていて、旭通りバス停もマルエツに行く方が結構降りるのに、非常に降りにくい・乗りにくい場所になっている。この辺りの駅前通り全体のバス停のあり方、位置関係が、私が子どもの頃から全然変わっていないが、議題として入れていく必要があると感じる。

公共交通で坂の下から上がってきた人をどうやって商店街に降ろしていくかということもアイデアとして必要じゃないかと思うが、ワークショップで話が出なければ、あまり議論しないで素通りしてしまうのか、というのは聞いてみたいと思う。

(事務局：宇野審議監)

以前一方通行化の社会実験をやった際の記録を見ると、バスだけ迂回させろという意見がかなり多かったが、今回のワークショップやった中では公共交通であるバスだけ迂回するというのは、一部の人を除けばほぼ出ていないというのが現状である。

今回は駅前通りの再編という表現をしているが、現在埼玉県でも無電柱化の予備設計はじめており、今後協議会の中にバス事業者も入っていただき、そちらの検討も必要になってくると思う。御指摘を受けた面についても、当然駅への速達性なども踏まえて一緒に議論することは必要だなと思っているので、今後の課題として捉えさせていただく。

## ◎ その他Ⅰ 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(1)「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」の御説明をお願いします。

(事務局：海老名主査)

次第に資料は当日配布と記載があるが、本日資料の御用意ができなかったため、飛鳥交通から口頭での御報告となる。

(飛鳥交通：野口氏)

資料が用意できず申し訳ない。有償化が12月1日からスタートするところで、着々と準備を行っている。関東運輸局には道路運送法第21条の乗合事業の許可申請

をし、現在審査中である。

また今回のこのあさかりードタウンデマンド乗合サービスは交通事業者と住宅事業者が共同して行う実証実験というところで、国土交通省から共創モデル実証プロジェクトの補助金の交付決定までいただいている。これから準備に入り、運行費の3分の2の補助金をいただきながらスタートしたいと考えている。

最初は今までどおりあさかりードタウンの住民と根岸台7丁目地区の住民の方の限定でスタートするが、有償化に伴いかなり運行実績が悪化することが予想される。その場合、この限定を解除するのかもしれないのかというところを積水化学と協議しながら、事業計画の変更も含め検討したい。

その際にはもちろんこちらの地域公共交通協議会で御審議いただきながら、継続ができるのかどうか判断をしたいと考えている。本日も出席の許可をいただきありがとうございます。私からは以上である。

(久保田会長)

ただいまの説明に対し、何か御質問、御意見はあるか。

(質疑なし)

## ◎ その他2 市内循環バス等の利用状況について

(久保田会長)

続いて、その他(2)「市内循環バス等の利用状況について」の御説明をお願いします。

(事務局：高橋主任)

それでは市内循環バス等の利用状況について説明する。資料6を御準備いただきたい。

この表は市内循環バスおよびシェアサイクルの利用状況を示したものである。シェアサイクルについては、令和5年7月に過去最高の利用率を記録している。令和4年の同月比でも116%、料金改定前の令和3年の年の同月比でも130%となっており、料金に関わらず多く利用されているという結果が出ている。

市内循環バスについては令和5年7月に運賃を150円から180円に改定したが、値上げによる利用者離れは見られない。令和5年7月、8月はそれぞれ前月よりも輸送人員が増加しており、令和4年の同月比でも増加が見受けられる。これは運賃改定が利用者から受けいれられているものと考えている。市内循環バス等の利用状況について説明は以上である。

(久保田会長)

何か御質問、御意見はあるか。

(黒川委員)

今の御説明だと、利用者が市内循環バスの値上げで減少せず、想定していた数字を上回っているという捉え方でよいか。

またそのコロナ禍前との比較での課題は特にないだろうか。

(事務局：海老名主査)

まず 1 点目の運賃改定の影響については昨年この協議会でも継続的に検討してきたが、その際にも逸走率として 10%減と仮定していたが、実際には昨年度よりも今年度の方が利用者数が多かった。

運賃改定がなく 150 円のままだった場合の伸び率は少し下回っているということはもちろんあると考えているが、昨年度よりも利用実績が伸びたということは市としても、大変良かったと感じている。

またコロナ前との比較でいうと、令和 2 年から令和 3 年ごろに市内循環バスの利用者数がかなり減ってきて、シェアサイクルの貸出回数と逆転するような状況にはなっていた。シェアサイクルはコロナ禍の中で密を避けた移動手段としての需要が高く、どんどん利用が伸びていった一方で循環バスも年々微増ではあるが、回復している傾向がある。グラフのグレーのものが市内循環バス、オレンジがシェアサイクルになっているが、ともに利用が伸びてきているのは公共交通全体としても良い傾向と感じている。

(遠藤委員)

運賃改定の関連で利用者数もそんなに下がらなかったという報告があったが、このグラフで見る限りシェアサイクルの利用も伸びていると見える。そのあたりは何か分析しているのか。

(事務局：海老名主査)

シェアサイクルについてはこの 7 月に大きく利用が伸びているというところもあり、夏の時期は市内循環バス、またシェアサイクルともに利用者が季節柄増えやすいというところがある。

市内循環バスでは夏の時期は年間の中でも利用が伸びるもので、グラフもピラミッド型になる。シェアサイクルの利用が 7 月に一気に伸びた細かい理由は明確にはなっていないが、やはり新型コロナウイルス感染症の 5 類感染症への移行で、生活環境が変わったというところはあったのかと思っている。シェアサイクルについては、朝霞市だけではなく他の自治体においても同様に 7 月で一気に伸びたということは事業者から伺っている。

(遠藤委員)

シェアサイクルの利用の伸びは運賃改定にリンクしている訳ではないと考えればよいか。

(事務局：海老名主査)

そうなる。他の自治体でも同様に 7 月に一気に伸びているので、運賃改定によるものではないと考えている。

### ◎ その他 3 (3) 東弁財地区におけるゾーン 30 プラスの登録について

(久保田会長)

それでは、その他 (3) 「東弁財地区におけるゾーン 30 プラスの登録について」

の御説明をお願いします。

(事務局：金井係長)

資料7を御用意いただきたい。東弁財地区における交通安全対策については、生活道路の安全対策として、先ほどの朝霞駅南口での検討よりも先に令和元年から地元の町内会や関係者の皆様とワークショップを行い、対策案を取りまとめた後に、こちらの資料にあるように交差点ハンプやスムーズ横断歩道などの安全対策については令和2年度に工事が完了している。

本日御説明するゾーン30プラスについては、資料の中央よりも右側部分に説明があるが、これまでの警察による最高速度30km/h以下の速度規制のゾーン30と、東弁財地区で行ったようなハンプ、スムーズ横断歩道などの物理的デバイスの設置を組み合わせたものとして新たに提唱がされているものである。

このゾーン30プラスを国が提唱し始めたのが令和3年度からになるが、東弁財地区についてはそれに先駆けて面的な安全対策を行っていたので、既に十分な対策を行っているがこのゾーン30プラスへの登録自体はまだなされてなかった。今回改めて警察と市で予算を準備し、ゾーン30プラスの登録に向けた整備工事を実施する予定である。

具体的には、資料の右下部分で緑色に塗ってある、ゾーン30プラスと書かれている路面表示や、それぞれのエリアの入口のところに警察で設置しているゾーン30の看板を新たなゾーン30プラスの内容に更新をする工事を、今年度の下半期に予算の承認が得られたので発注準備を進めている。

その工事完了と合わせ、今年度中にこのゾーン30プラスへの登録の手続きを行う。説明は以上である。

(久保田会長)

何か御質問、御意見はあるか。

(金子八郎委員)

東弁財地区のこのゾーン30プラスだが、この地域はよく利用しているので、いつもゾーン30しか書いてないのでどこにあるのだろうとずっと探していた。だから少し遅れてしまったということか。

(事務局：金井係長)

仰るとおり、既存の路面標示はゾーン30となっている。今回予算を獲得できたタイミングで、対策内容に応じたゾーン30プラスの表示に変えていきたいと思っている。

(黒川委員)

街の自慢にもなると思うが、実際その後に国交省なのか警察なのか、どの程度通過交通が減った、スピードが落ちたというデータがあるのか聞きたい。

先日運動会があって第五小学校に行き、前の道路はまだ通過交通が多いなと感じた。溝沼の方から坂があって、弁当屋やサミットの前の交差点を左折していく車がま

だそんなに少なくないと感じている。そういったデータは事前のときはかなりいいものをいただけたが、事後経過してどのくらい抑制できているかは出ているのか。

(事務局：金井係長)

速度対策の工事を行った前後の比較の数字は、埼玉大学の協力をいただき効果があったというデータが揃っているが、通過交通についての客観的なデータについてはまだ整理ができてない状況である。

ただ今回はゾーン 30 プラスにまた路面標示や看板を設置すること、更新することで通過交通の抑制に繋がればよいと考えている。

(久保田会長)

有意義な御意見をいただいた。ハンプは速度を確実に低下させるが、それだけでは通過交通を抑制するまではなかなかいかない。

(遠藤委員)

今回登録されて標識も変わっていくということだが、今後新たにゾーン30プラスに登録していくような流れはイメージしているのだろうか。

(事務局：宇野審議監)

まずゾーン30というのは面的に30km/h規制をかけられている地区、あるいは今後かけていく必要がある地区というのが絶対条件になるので、交通規制をかけるには、地域の同意がなければ市がやるといってもできるものではない。

本町のように地区の方から要望があるというのが前提なのかなと思っている。朝霞市内では4地区ほどゾーン30に既に登録している地区があるので、そういった地域から物理的なハンプの設置などの御要望があれば、予算的な都合もあるが、市で検討できると考えている。いずれにしても地元の協力ができない事業ということである。

## ◎ その他

(久保田会長)

その他委員の皆様から御発言はあるか。

(西武バス：秦野委員)

朝霞市の地域公共交通協議会ということなので、この場をお借りして先般の花火大会について委員の皆さんにも共有したい。

先日花火大会が開催され、開催自体がどうという話ではないが、やはり夏の花火大会が中止になり、それを知って帰る方と中止を知らずに会場に向かう形で朝霞駅南口が非常に混雑したと聞いている。

その観点から今回は花火大会の際に南口ロータリーを全面封鎖することになったと聞いており、安全の確保が最優先というのは百も承知であり、理解をしているが、バス事業者として代替となるロータリーや待機場の確保、迂回経路についての話が今回全くなかった。

非常に言葉は悪いかもしれないが、南口ロータリーは使用できないから後はバス事

業者で勝手に考えて運行してください、というような状況だったと私どもは受けとめている。

当社の朝霞駅南口発着系統については新座栄や西武池袋線の大泉学園駅方向に多く運行しているが、ロータリーも使用できず、また駅に近い周辺道路を使用しての迂回運行というのも限りなく厳しかったので、やむなく一部区間運休として朝霞警察署付近の南大通りというバス停止まりとし、川越街道上の陸上自衛隊の広報センターの敷地をお借りしてバスの待機や、乗務員の休憩等をやむなくさせていただいた。

御存知の通り朝霞駅南口からこちらの南大通りまでは徒歩 20 分ぐらいかかり、花火大会でさらに混雑という中だとさらにかかる状況で、実際に当社にもお客様から御意見をかなりいただいた。また花火大会を知らずして弊社バスを利用して朝霞駅に至った方、大泉学園駅に至った方も多数いらっしゃるの、そういった状況があったことは御理解いただきたい。

また、市内循環バスのわくわく号について、当社で膝折・溝沼線を運行しているが、当日は一部区間運休とさせていただいた。運休時間帯においては市役所西側の駐車場のスペースをお貸しいただけるという話が決まり、そこでバスの待機も可能という話で承知していたが、いざ当日になってそのスペースにバスで向かうと花火の観覧者で埋め尽くされており、全くバスが入れず、そちらに係も誰もいないため乗務員も困って営業所の方に無線連絡をしてきて、やむなく市民会館まで回送して待機をさせていただいたという現状もある。

今回の花火大会の開催に当たった実行委員会にまちづくり推進課も入っていたというふうに伺っているが、このような形で運行されなくなったことについては大変に残念なことだと認識している。

特に一般乗合バスは広く市民の足のために運行するものなので、仮に今回のような大きなイベントがあったとしても利用者へ影響を最小限にするべきであって、そのためには自治体の協力が不可欠だと思っているので、イベントに際して多少のハプニングは付き物だと思うが、今回のこの二つの事例については事前に協議等していれば防げた事例だと考えているので、そのあたりについての見解をお聞かせいただきたい。また今後の対応について、彩夏祭も来年もあると思うので、私どもだけではなく国際興業さんや東武バスウエストさん、タクシー事業者さんも含め事前に入念な調整をお願いしたい。

(事務局：宇野審議監)

いただいた御意見を重く受け止めているところである、もちろんイベント開催にあたって、実行委員会が中心となって代替の開催を 11 月 4 日のストリートテラスと同日開催ということでやらせていただいたが、プロジェクトチームとしてまちづくり推進課の職員が入っていたのも事実である。

委員がおっしゃったとおり、公共交通というのはやはり市民の大事な足で、また他地域と朝霞市を結ぶ非常に重要なものなので、今後十分に事業者様と協議していくということで御理解いただければと思う。

(黒川委員)

私も議会で何回も指摘しているが、祭りをやるときの公共交通に関するガイダンス

が、前よりは少し改善されてきているけれども、今まで手薄だったというのがあり、私も当日にいろんな方からバスのクレームをいただいている、バス会社も当日慌てて張り紙するようにバス停で案内していたので、これはバス会社に批判が行くだろうと思ひ、これはまずいなと受け止めていた。

やはり公共交通の調整、それに関する市民へのガイダンスを事業者任せにせず、祭りの中で一体的に「お祭りに行きたい人はこのようにバスに乗ってくれ」、あるいは「回避したい人はこのバスに乗ってくれ」ということをビルトインするように実行委員会ないしは市役所の庁内で調整してほしいと思っている。

(久保田会長)

今の話も含めて、今後の取り組みの検討をお願いします。他にはないか。

(司会：高橋主幹)

本協議会の委員構成について、1点御報告する。本日の議題(2)の説明の中で、令和6年4月以降の市内循環バス内間木線の運行事業者の候補として、市内のタクシー事業者と協議している旨を御説明したが、次回の協議会から協議会条例第4条に基づきまして、公共交通事業者として本協議会委員に参画していただくことを予定している。

引き続き、本協議会の運営並びに本市の公共交通の発展に御協力賜るようお願い申し上げます。

(久保田会長)

今のは自動的にそうなるという話である。その他はないか。

(金子八郎委員)

北朝霞駅西口ロータリーの関係でお伺いしたい。10月19日から21日まで実証実験をされたが、どう受け止めているだろうか。今後にも期待できるような状況だろうか。

(事務局：宇野審議監)

今回は3日間の短期の実証実験だったので、どちらかというと現在市で駅前広場の改修を検討していることを多くの方に知っていただくのが主な実験の目的でもあった。

ただその3日間の中でも例えば送り迎えの人や、実際に広場、実証実験の方に携わってもらった市民の方から多くの意見いただいている。そういったことを踏まえて来年度交通量調査をした上でもう少し長い期間実証実験を実施するなどして、駅前広場化した場合にどのような動線が一番いいのかなどを検証し、設計に反映していきたいと考えている。

(久保田会長)

他にはなければ、事務局からお知らせをお願いします。

(事務局：海老名主査)

次回の協議会につきまして御案内する。次回は来年の 1 月 12 日の金曜日に産業文化センターでの開催を予定している。開催が近くなったら通知をお送りするので御参加いただくようお願いする。

なお次回については、市内循環バスのダイヤ改正案やまた内間木線について御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状況などについての御報告を予定しているので、引き続きよろしくをお願いする。

#### ◎閉会

(司会：高橋主幹)

以上をもって、令和 5 年度第 3 回朝霞市地域公共交通協議会を閉会する。

以上