

会 議 録

会議の名称	令和5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6年1月12日(金)	
開催場所	16時20分まで	
	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27名 (久保田会長、松尾副会長、福川委員、黒川委員、渡邊委員、秦野委員、野口委員、森委員、稲生委員、松戸委員、上野委員、中山委員、秋山委員、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、櫻井委員、星加委員、増田委員、深澤委員 順不同)</p> <p>参考人5名 (東武バスウエスト(株) 岡田氏、国際興業(株) 小川氏、埼玉県バス協会 金川氏、朝霞警察署 山口氏、積水化学 井上氏)</p> <p>事務局9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、村沢都市建設部次長、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：市内循環バスの運行について (1) 東武バスウエスト(株)からの撤退の申し出について (2) 「内間木線」の運行変更及び部会の設置について (3) ダイヤ改正について</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 (3) 朝霞台駅仮設エレベーターの設置について</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	<p>・令和5年度第4回朝霞市地域公共交通協議会 次第</p> <p>資料1 東武バスウエスト(株)からの撤退の申し出について 資料2 「内間木線」の運行変更および部会の設置について 資料3 一般乗合旅客自動車運送事業の(運賃)協議会について 資料4 市内循環バスの運行ダイヤの見直しについて 資料5 公共交通空白地区における取組状況について 資料6 膝折町4丁目地区需要調査まとめ 資料7 朝霞台駅エレベーター新設工事に伴うホーム仮囲いのお知らせ 資料8 附属機関の委員名簿(令和6年1月12日現在)</p> <p>(当日配布) 市内循環バス新旧ダイヤ比較資料(令和6年1月12日時点) (当日配布) あさかデマンド乗合サービスの有償実証実験に関するご報告</p>	
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 1人	

◎ 開会

(司会：高橋主幹)

ただいまから「令和5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、11月に開催した協議会以降、市議会建設常任委員会の遠藤様が変わり福川委員が就任した。市議会建設常任委員会の黒川委員は再任となる。昭和交通株式会社の野口委員が新たに就任した。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ます。

では、資料の確認を事務局に願います。

(司会：高橋主幹)

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が、一部差し換えと追加があるので御説明する。まず資料1「東武バスウエスト(株)からの撤退の申し出について」、資料2の「内間木線の運行変更および部会の設置について」の2点については本日お配りした資料への差し替えをお願いする。また、追加資料として、「市内循環バス新旧ダイヤ比較資料」、「あさかりードタウンデマンド乗合サービスの有償実証実験に関するご報告」をお配りしている。改めて会議資料一式の確認だが、はじめに次第があり、次に資料1の「東武バスウエスト(株)からの撤退の申し出について」から資料9までの9種類ある。また当日配布資料としては「市内循環バス新旧ダイヤ比較資料」、「あさかりードタウンデマンド乗合サービスの有償実証実験に関するご報告」、「第2回朝霞駅南口周辺の交通安全対策を考える

ワークショップ」のチラシを配布している。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」のところで、積水化学工業株式会社の井上様に御説明いただく場合がある。

◎議題1 市内循環バスの運行について

①東武バスウエスト(株)からの撤退の申し出について

(久保田会長)

ではここから議題に沿って進む。議題(1)「市内循環バスの運行について」の①「東武バスウエストからの撤退の申し出について」を、事務局から御説明をお願いする。

(事務局：高橋主任)

それでは、議題の(1)「市内循環バスの運行について」の説明をさせていただく前に、前回11月に開催した協議会について簡単に振り返りをする。

前回の協議会では、市内循環バスのダイヤ改正については、自動車運転者の拘束時間や休息时间等を定めた基準である、改善基準告示が令和6年4月より改正されることへの対応と、各バス事業者の実状に即した運行ダイヤの見直しを進めていることを御説明させていただいた。また、市内循環バス内間木線については、現状での利用を踏まえ、車両を小型化して、令和6年4月からタクシー事業者による運行に向けての検討を進めていること、新たな公共交通として地域組織と検討を続けてきた「(仮称)かみうち号」のルートの一部を路線に組み込むことで、今までの内間木線とルートを一体化し、令和6年4月からの運行を目指している旨の御説明をした。本日の協議会では、市内循環バスの運行について3点を次第に沿って協議していく。

それでは改めて、議題(1)「市内循環バスのダイヤ改正について」の①「東武バスウエスト株式会社からの撤退の申し出について」を御説明する。資料1を御覧いただきたい。市内循環バスの根岸台線、宮戸線の運行を委託している東武バスウエスト株式会社から、令和5年12月12日付で、令和7年度から市内循環バス事業からの撤退についての申し出が市に提出された。主な理由としては、深刻な運転手不足によって現状の運行回数を維持できる運転手が確保できず、今回の見直しに至った、とのことである。今回の申し出を受けて、市としては、まずは地域公共交通計画に基づき、路線の維持・確保を目指していく。

また、資料の下段、昨年6月に実施した、バスの乗降者数を把握する調査、いわゆるOD調査による根岸台線、宮戸線の利用状況を踏まえると利用者が相当数いることから、現状と同様にバス車両での運行を目指していきたいと考えている。なお、東武バスウエストがコミュニティバスの運行を受託している東武東上線沿線の和光市、新座市、富士見市においても、本市と同様の申し出があったということから、各市との情報共有および対応策について検討していくとともに、交通事業者への運行計画の要望および運行継続に向けての協議をしていきたいと考えている。

以上で資料1、東武バスウエスト株式会社からの撤退の申し出についての説明を終わる。

(久保田会長)

改めて非常に厳しい状況であるということがわかった。国際興業の内間木線の撤退のお話があり、そちらに引き続きということになる。ただ、こちらについては今、話があったように乗客の数が多いいということ、いわゆるダウンサイジングをせず、バス路線として維持したいというお話をいただいたわけである。よろしければ、本日御出席いただいている、東武バスウエストの岡田様から背景など御説明をいただきたい。

(東武バス：岡田氏)

東武バス岡田である。これについて少し説明させていただきたい。皆様もニュース等で御存知だと思うが、バス業界全体で乗務員不足となっており、弊社も同じく乗務員不足になっている。退職者の人数に新規採用者数が追いつかず、また、既存乗務員も休日を返上して当番を回している状況である。一般路線は先ほど申したように乗務員不足に対応していたが、これ以上は一般路線の維持が厳しく、乗務員不足対策はないかと考え、この申し出に至った。このような文書になってしまったが、現在、他の市ともどうすれば運行を継続できるかの協議をしている。

(久保田会長)

我々としてもバス事業についてさらに深く理解したいと思うので、よろしければ、同じバス事業者である西武バスの秦野様からも話をいただきたい。

(秦野委員)

西武バスの秦野である。状況については、決して私どもも人が満たされているというわけでもなく、人手不足は本当に同じような状況なのは間違いない。ただ、この状況というのは前段として、やはり各バス事業者がコロナ禍において収支が悪化して経営状況がかなり厳しくなった。それに加え、先ほどもあったが燃料費の高騰ということがあり、私どもも燃料費については企業努力でどうこうなるものはないので、各事業者とも同じような形で高騰した分、かなり収支が傷んでいる。私どもも、燃料高騰分だけで数億円程度の出費がコロナ禍で発生してしまった。3点目は、先ほどもあったが改善基準告示対応ということでやっていかなければならないということと、4点目が担い手不足ということで、様々なことが本当に重なって事業者の体力が非常に弱っている、というのが現状である。

今までの路線バス事業の運営スキームとして、やはり路線バス事業は薄利多売というか、本当に一部の黒字路線の収益を大多数の赤字路線の運営に充てるとい、いわゆる内部補助という方式で長年運営してきた。私どもも、東武バスも、国際興業バスも、やはり不採算地域の路線も何とか企業努力で維持してきたという背景があるのだが、このスキームが通用したのは、本来であれば2002年の規制緩和までである。言い方が良くないかもしれないが、それまでは国が各エリアを事業者ごとに守ってくれたという背景があるので、事業者の最低限の責務として、任されたエリアを不採算でも何とか維持していこうということやってきたわけである。しかし規制緩和が実施

されたため、本来であれば2002年以降はバス事業者も自由参入、自由撤退が可能である。だが各事業者とも、何とか長年の企業努力で約20年間程度なんとか維持はしてきたのだが、このコロナ禍が本当にきっかけというか、会社の収支が本当に厳しくなったといったようなところであり、それが現状である。私どももまだ運賃改定をしていないので、一部の方から「まだ西武は大丈夫なんだろう」という話をいただくこともあるが、決してそういうことではない。私どもも運賃改定は検討している。運賃改定のシステムそのものも、今はだいぶ国の方も緩やかというか、だいぶ前向きになってきてくれた感はあるが、基本的には運賃改定というのは赤字改定、赤字が見込めてしまうから改定していいよ、という認可システムである。そもそも、今は自由参入、自由撤退が可能な中で、物の値段を我々は自由に決められない。それは今も国の認可である。「参入・撤退は自由なのに物の値段は自由に決められない」という難しさもあって、そういう中で何とかやっているところである。

とりとめもない話になったが、担い手不足は私どもも全く一緒である。特に私どもは、来年度から、年齢的な世代的なものもあるかもしれないが、60歳定年で数えると、2024年、2025年、2026年で、乗務員で80人程度が定年を迎える世代が多く、到底80人、新規で採れるかという、厳しい見込みである。

(久保田会長)

それでは、今の話を含めて、委員の皆様から何か御質問、御意見があればお願いします。

(黒川委員)

これは議員が言うことではなく市民が言わなければいけないことだと思うが、今回も含めて、路線の縮小の話はお金の話なのか、人の話なのかはっきりさせないといけない。お金の話なら「もっと出せ」という話だと思うので、それほど難しいことではない。出すという難しさもあるが、人の話に比べたらまだ容易である。人の話になると変わってくると思う。例えば運転士の養成にどのぐらいかかるか。スカウトにどれぐらいかかるか。あるいは、人気の度合い。私たちが子どものころは交通産業に従事するというのは憧れの職業だったが、段々とそうではなくなってきて今日があるということなので、その辺りの説明をしていただかないと中々ピンとこないと思う。そこをお話いただきたい。

(秦野委員)

西武バスの秦野である。お金かどうかという話になると、正直、今回はお金でどうこうという話ではないと思っている。私どもは沿線の自治体からもありがたいことに、「人員不足・担い手不足を勘案して、自治体としてできることはないか」というお声掛けを非常にいただいている自治体が多く、「補助金等でならいくらでも」というわけではないが、「可能である」というありがたい言葉を掛けていただいているのだが、実際、お金でどうのこうのという話ではなく、本当に人がいないというところである。本当にありがたい話ではあるが、お金で解決できる問題ではないと認識している。

人不足の関係で、やはり改善基準告示の改定も相まって、今までは乗務員が10往復していたところが改善基準に引っかかるので8往復にしなければいけないというの

が往々にしてあるのだが、例えば、先ほど「一部の黒字系統」と申し上げたが、採算が取れている系統の中ではそこを8往復にできない。やはり会社としては収入を取りにいかねばいけないので、そこを何とか10往復でやらなきゃいけないとなると、乗務員をどうしてもそこに入れなくてははいけない。そうすると、やはりそういう採算系統に私どもも乗務員を入れていかないと会社としての持続性が担保できなくなってきて、本当に会社存続の危機になってくるわけである。そうすると、やはり乗務員がいなくなると、今まで何とか維持してきた不採算な系統を手放して、採算系統に乗務員を持っていかないと会社として収支が全く成り立たない、ということになってくる。

実際、私どもも今、都内から埼玉の奥の方まで事業を展開させていただいて、11営業所ある。営業所で黒字、赤字と判断するのは本当にナンセンスであるが、営業所単位で黒字の営業所というのは、ほんの片手もない。半分以上が赤字の営業所である。その中で、ほんの一部の黒字営業所で全体の赤字を回していく、というようなスキームでやらせていただいているし、その一部の黒字営業所で、お客様がまだまだ乗っていただいているところで、改善基準を見据えたダイヤ改正をしよう、要員を割くために、人をさらに入れるためにやったのだが、中々乗務員が集まらず、ダイヤ改正を少し見合わせている状況である。これを何とか次の4月までにやらなければいけないので、それをやるためには、他の不採算の系統も削って、そこに乗務員を導入するしかない、という判断は民間企業としては至極当然の流れになってくるのかな、と思う。

(久保田会長)

極めて深刻な状況であるということがわかった。

(黒川委員)

業界全体として首が絞まっている中で、今後について書いてあることが少し楽観的過ぎないだろうか。こういうことを言いたくはないが、朝霞市民はそこまでバスに乗らないというのがある。西武バスなら感じていると思うが、バスに多く乗る自治体と乗らない自治体とではあからさまに差がある。私もバスによく乗るので見ているが、朝霞市は乗らない方の自治体だろうなという感じがしている。そういう中で、朝霞市のためだけに路線の維持確保ができるのかというのがあり、その中でこの対策で大丈夫なのか。何か見通しが立っているのか。それから、バス会社が広域に撤退することなので、広域自治体である県には何か働きかけているのか。

(久保田会長)

市から願います。

(事務局：宇野審議監)

まず、朝霞市民がバスにあまり乗らないという話があったが、今回、東武バスウエストから撤退の申し出を受けたのが沿線6市であり、北は鶴ヶ島から南は和光までが撤退の申し出を受けている。これについては、先ほど東武バスウエストと西武バスから説明があったとおり、様々な要因が重なった中で、最終的には人員の確保が厳しくなってきて、黒字路線に人を割く必要があるというのが「民間の会社であれば当然

だ」という話もあった。東武バスウエストが請け負っている新座営業所管内の、朝霞市、和光市、新座市、富士見市の担当者レベルでは既に対策等の連携をして協議を行っているところである。東武バスウエストからも「そういった協議に応じる」という話を伺っているので、楽観的に捉えてる意味ではないが、4市で譲歩するところは譲歩しながら、何とか継続運行していただけるような、歩み寄れるような協議を今月から始めてまいりたいと考えている。

(久保田会長)

よろしいだろうか。それでは、今お話いただいたようなことで、ぜひ協議が調うことを祈るしかないという感じではあるが、協議いただくということによろしいか。

それでは、次の議題に移りたいと思う。

②「内間木線」の運行変更および部会の設置について

(久保田会長)

「『内間木線』の運行変更および部会の設置について」の説明をお願いする。

(事務局：海老名主査)

それでは、「内間木線」の運行変更および部会の設置について、御説明をさせていただきます。資料2を御覧いただきたい。はじめに、内間木線の運行変更について、これまでの検討経過を御説明させていただきます。

まず、昨年5月に、令和6年度から市内循環バス内間木線の運行を担えないとの申し出が国際興業からあった。それを受けて、内間木線を令和6年度以降も運行すべく、まず第一段階として、(1)に記載の「バス車両による路線の維持継続について検討」とあるが、近隣で運行実績のあるバス事業者と調整をさせていただき、いずれも運転手不足により内間木線の運行は担えない旨の回答をいただいた。そのため、資料に記載している内間木線の利用状況を踏まえ、(2)にある、車両をダウンサイジングしての路線の維持継続について調整をした結果、運行事業候補者として、タクシー事業者である昭和交通を選定した。

一方で、公共交通空白地区の対応として、上内間木地区においては、内間木線とは別に小型車両の導入について地域組織とともに並行して検討していたため、両者を一体化することについて検討に着手して、(3)に記載しているとおり、地元との合意形成を行った。

こうした検討経過を経て、既存の内間木線と「(仮称)かみうち号」を一体化し、小型車両により4月からの継続運行を目指すこととした。タクシー事業者は道路運送法上、一般乗用旅客自動車運送事業と呼ばれるものに区分されて、乗車定員が10人以下の車両での運行となるが、道路運送法の第21条の実証運行の許可を得ることにより、乗合での運行が可能となる。

今後については、本日の協議会での審議を経て、この1月中に関東運輸局への認可申請を行い、令和6年4月からの継続運行を目指していきたいと考えている。なお、本年4月からの内間木線については、運行経路などは一部変更を予定しているが、あくまで内間木線を継承しての運行となるので、運賃については現行と同額の大人180円、子ども90円にできればと考えている。

続いて、資料の2枚目を御覧いただきたい。ここからは本年4月以降の内間木線の

詳しい運行計画について説明をさせていただきます。

まず、今回の運行は道路運送法第21条に基づく乗合事業になる。この21条の運行はイベント客の輸送等の際にも活用されるが、一般的には原則1年、最長3年の範囲内で実証運行を行う場合に認められる運行である。運行期間は令和7年3月31日までの1年間、運行日は現在の市内循環バスと同様に359日間とし、実証運行の期間の中で利用状況や近隣の方の、また利用者の方の御意見などを踏まえながら、令和7年度からの本格運行を目指して参りたいと考えている。運行ルートおよび運行ダイヤについては資料の3枚目および4枚目に記載しているので、後ほど詳しい説明をする。乗務員、運転手の拘束時間については12時間として、乗務員1名で対応する。車両についてはタクシー事業者による運行のため、運転手を含め最大10名以下での運行となるので、ハイエースでの運行を予定している。

なお、決済方法についてだが、PASMOやSuica等の交通系ICカードでの支払いは、現状バス車両においては運賃箱が設置されているが、タクシー事業者が貸切でなく乗合型の運行をする場合、PASMO等の団体への年会費または運賃箱をバスに設置されるものと同様の型の取り付けを求められるため、そうするとかなり高額な費用を要することから、交通系ICカード支払いの導入はかなりハードルが高い状況にあり、クレジットカード、WAONやnanaco等の電子マネーの導入により対応していきたいと考えている。

資料の3枚目を御覧いただきたい。運行経路であるが、下の図に記載のルートを検討している。原則として、現在運行する内間木線のルートを基本としつつ、上内間木地区で検討を重ねてきた「(仮称)かみうち号」のルートを生かして地域を広くカバーするような運行ルート案としている。

次に資料の4枚目を御覧いただきたい。運行ダイヤ、時刻表であるが、現在と同様に平日・土休日ともに共通のダイヤで、便数についても現在の内間木線と同等の本数である片側8便、合計16便の運行を検討している。なお、運行時間については、朝7時に内間木公園を出発する便で運行を開始して、最終的に内間木公園に18時22分に到着するダイヤを予定している。現在の内間木線は6時51分に内間木公園を出発して、21時44分に内間木公園に到着するダイヤで運行しており、運転手2名が交代して運行しているが、タクシー事業者での運転手の確保が困難であること、また運行経費や利用実績の観点においても、運転手1名での運行が実態に即した効率的な運行であると考えている。1名体制での運行により、これまでよりも運行できる時間が限られていることから、特に夜間帯の利用者が少ないという実績があることを踏まえて、朝の便は維持して、夜間帯の便を削減するダイヤを編成している。なお現在、内間木線以外の3路線についても並行してダイヤ改正を検討しており、北朝霞駅での4路線乗り入れの関係で、今後10分前後の時間調整が生じる場合があることを、あらかじめ御承知おきいただければと思う。

以上が内間木線の運行計画であるが、改めて簡単に整理をさせていただくと、まず1点目が、運行ルートについては「かみうち号」と一体化した経路になるということ。2点目に、車両をこれまでよりも小型化してハイエースでの運行となること。3点目が、便数は同じ8便で、18時台で終了になるということ。また4点目として、実証運行として運行を開始し、令和7年度からの本格運行を目指す、ということが今の内間木線と大きな変更点になっている。

ここまで、内間木線の運行計画について説明をさせていただいた。続いて、資料3

について説明する。

こちらの資料は、国土交通省が公表する資料であり、昨年10月に道路運送法が改正され、運賃を協議する仕組みが変更となった。まず、簡単に概要を説明させていただくと、現状、乗合バスの運賃については、通常、国が認可する上限額というものがあり、その範囲内で実施運賃というものを決定するということになるが、この地域公共交通協議会での協議を調えることにより、届出での運賃設定が可能となる。この制度のことを、いわゆる「協議運賃」と呼ぶのだが、この協議運賃を定める場合に、これまではこの地域公共交通協議会での協議を調えることが要件であったが、昨年10月の道路運送法の改正により、協議運賃の際には資料の右下に記載されている、指定された構成員で組織する運賃専門の部会等により協議することが必要となった。簡潔に言うと、内間木線の運行変更の認可申請を行う際には、運行経路やダイヤ等の運行計画について、地域公共交通協議会で協議が調うことに加えて、運賃についてはさらに専門部会等で協議を調えた上で認可申請を行うことになる。

また、資料3の左下に記載されているが、協議運賃の部会協議の前もって、あらかじめ公聴会の開催等により、住民や利用者、利害関係者などの意見を反映させる措置を取ることも新たに求められることとなった。

資料の2枚目を御覧いただきたい。中段に記載されている箇所だが、住民等の意見を反映するための措置については、いくつかの方法での実施が可能であるが、今回の内間木線については時間的猶予も限られていることもあり、③および④の実施により対応するものとし、上内間木町内会や下内間木町内会等、内間木線沿線の自治会長、また埼玉県バス協会、朝霞市地区タクシー協議会への説明をさせていただいている。なお、運賃専門の部会については、朝霞市地域公共交通協議会条例第8条に基づき設置するものである。

資料の3枚目を御覧いただきたい。部会の構成員については、道路運送法の規定に基づき、記載のとおり構成員とし、本協議会の終了後に内間木線の運賃を協議してまいりたいと考えている。

最後になるが、この地域公共交通協議会での協議、また運賃部会での協議が調った際には、資料の4枚目および5枚目にある、「協議が調ったことの証明」を発行して、認可申請の手続きに移りたいと考えている。

以上、かなり説明が長くなったが、内間木線の運行計画、また運賃部会の設置について御意見いただければと思う。

(久保田会長)

ただいまの資料2と3について御意見があればお願いします。

(大塚委員)

車が小さくなることで乗り切れないということを想定していないのか。

(久保田会長)

乗り切れないことについて想定があるかどうか。

(事務局：海老名主査)

おっしゃるとおり、ハイエースでの運行となるので、乗車定員はどうしても現状と

比べるとかなり限られる事情がある。現状は小型バスで運行しており、立ち席もあるので最大で35名まで乗車できるようなバスになっているが、今回はハイエースであり、運転手含めて10名となるので、実質、助手席を入れても9名というところになる。そうした事情があるので、おっしゃったとおり、どうしても乗り切れない方が出てきてしまう可能性というのは全て排除できないような事情ではある。そうした中で、この4月から運行を開始するにあたっては、まずは実証運行というような形で運行を開始させていただきたいと思っている。また、何よりもこの内間木線はOD調査と呼ばれる、「どのくらい利用者がいるか」というのを実際バスに乗車して把握した調査の結果によると、「最大で同時乗車している数が9名」と、実態としては1便が一番利用者が多いのだが、最大の同時で9名、同時でない場合には平均して3名程度が乗車しているというのが現状である。というような中で、原則としてはハイエースの運行で対応できるというところで考えている。また、実証運行であるので、今後その利用実態を見ながら将来的な本格運行を目指していければと思っている。

(久保田会長)

ということである。その他はどうか。

(福川委員)

今日初めて委員として参加させていただいた。このような話があると知らなかったのだが、随分以前にも内間木の辺りはどうしてもやってほしいということで実証運行されたが、3ヶ月やって乗車が少なかったので取りやめたということを知っている。そういうことで、やってみて、もし計画どおりいかない場合はどうなるのか。

(事務局：宇野審議監)

以前、上内間木地区で行った公共交通空白地区の社会実験のことと比較されてるということだが、以前行ったのが上内間木地区で空白地区を回って、いわゆる内間木公園のところで市内循環バスに乗り換えるような社会実験であった。今回は前段として、内間木線とは別に上内間木地区で乗り換えるのではなくて、朝霞台まで直通で行くような「かみうち号」というのを検討していたところ、国際興業から「内間木線の方の運行を担えない」という話があったので、今回はあくまで内間木線を継承するという形の一体型の運行になるので、全く乗ってもらえないときに何もやらないということではないのだが、後は実証運行を踏まえて必要な対策について行ってまいりたいと考えている。

(久保田会長)

その他はどうか。

(黒川委員)

資料3の2～3ページなのだが、地方自治法上大丈夫なのかということで、附属機関の設置というのが、何らかの条例で位置づけなければならないと思うのだが、この協議会の設置に部会の設置というのがあったかどうか。それから、専門部会って書いて「運賃」と書いてあるだけではなく、専門部会としてきちんと名前を付けるべきではないかと思う。

(事務局：海老名主査)

まず、一点目の部会の設置についてだが、こちらは地域公共交通協議会の条例の第8条に、「会長は必要があると認めるときは協議会に諮って部会を置くことができる」との規定を活用し、今回この地域公共交通協議会に付属する専門部会として設置をさせていただきたいと思っている。

それと名称であるが、これまでも地域公共交通計画を策定するにあたって市民部会とバス部会という名称の専門部会もあり、今回それにならうような形で名称のワードを取ったというところで「運賃」とさせていただいている。正式な名称については、また内部の方でも精査して設定したい。

(久保田会長)

内間木線については、上内間木町内会の高橋会長からも、もし何かコメントがあればお願いします。

(高橋委員)

一点だけお願いします。上内間木町内会で利用する人の予定が、若い人もいるが年配の方が多いと。運賃の支払いで現金が使えないということで、今回クレジットカード、現金以外のカードについて、年配の利用者に対してどのような丁寧な説明を市からしていただけるのか、そのあたりの予定を伺いたい。

(事務局：海老名主査)

まず、現金での支払いは対応ができる。今回導入できないのは、PASMOやSuica等のいわゆる交通系ICカードと呼ばれるものであり、そちらの導入が今回対応できないということである。どうしても現状、やはりICカードで支払う方が多数いるので、やはり会長がおっしゃったように地域の方への十分な周知というところが必要かと思うので、そこは丁寧にやってまいりたい。

(久保田会長)

その他はあるか。

(質疑なし)

(久保田会長)

内間木線についてこれまで、昨年5月の申し出以降、この協議会の議論を踏まえて、できれば今日、結論を得たいと思っている。先ほど御説明いただいた資料2に、こういう形による、今まで検討いただいてきた「かみうち号」と内間木線を合体する形でのルート提案、それから、これに伴って、道路運送法の改定により、資料3のように対応しなければいけなくなったということなので、上内間木地区、内間木線の件については部会で協議していくということになる。運賃については、この協議会で了承いただけたら部会で、4月運行に向けた関東運輸局での認可申請の手続きを行う。

よろしければお諮りしたい。資料2で御説明いただいた内間木線の内容、それから部会設置について、御了承いただくということによろしいか。

(異議なし)

(久保田会長)

それでは、御了承いただいたこととする。続いて議題③「ダイヤ改正について」の説明をお願いします。

③ダイヤ改正について

(事務局：海老名主査)

それでは、市内循環バスの運行ダイヤ改正について、御説明させていただく。資料4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、改めて御説明をさせていただくと、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等を定めた基準があり、こちらの基準が本年4月に改正され、現行の基準よりもバス運転手の拘束時間、休息期間等が制限されるということ、加えて、各バス事業者では運転手不足が深刻化して現行の運行ダイヤを維持することがかなり困難な状況となっている。このため、市内循環バスの運行を維持継続するために、バス事業者の実状に即する運行ダイヤの見直しを行うものである。

次にダイヤ見直しのイメージを御覧いただきたい。あくまで一例として紹介させていただくと、まず①、現状は運転手、仮にAとするが、その運転手Aは現在14時間の拘束時間となっており、例えば朝8時に出勤すれば夜10時に退勤するというような勤務体制になっている。この拘束時間14時間というのは改善基準告示の基準、具体的には「拘束時間13時間」という基準に抵触するため、仮に本年4月以降もこの14時間のダイヤを維持とした場合には運転手が2名必要となるが、現在、バス事業者においては運転手不足は予想以上に深刻な状況にあるので、運転手を増員しての対応が不可能な状況にある。

さらに、バス事業者においては、運転手不足への対応に加えて、できる限り労働環境を改善するような意見もいただいているので、各バス事業者の実状に即し、原則、運転手1名が運行できる体制、資料で見ると運転手Aの拘束時間を14時間から12時間程度に縮小するようなダイヤを編成し、市内循環バスの維持・継続を図ってまいりたいと考えている。

次に、ダイヤ見直しの方向性については、午前便から午後便を極力維持しつつ、夕方便から夜間便を減便することにより、運行時間を短縮していきたいと考えている。枠内に路線ごとの見直し後の始発便、最終便および便数について記載をしているが、概ね各路線ともに2時間から3時間程度運行時間が短縮され、便数は最大で5便程度を減便するダイヤとなっている。

なお参考に、近隣市の昨年12月現在の発車時刻を記載している。近隣市においては、夕方頃には運行が終了するダイヤが編成されているということが確認できるかと思うが、現在の朝霞市の循環バスは他市のコミュニティバス以上に運行時間が長時間に亘るということもあり、通勤手段として大変多くの方に利用される路線ではあるが、やはり運転手不足や拘束時間の短縮などの労働環境改善の観点や、バス事業者の皆様にも現状の体制で運行できる最大の便数やダイヤを配慮いただいた上で資料のとおりダイヤを検討している。

基本的には、夕方以降の便が短縮されるので、例えば日常、帰宅時間帯に利用する

方は今後利用が難しくなる方も一部想定されるが、帰宅時間帯は個々によって、また日によってもばらつきがあるというような一方、朝の出勤時間というのは原則、基本的に皆様固定の時間になるので、朝の便数を極力維持したいということ、また利用実績についても午前中の利用が多いということから、午前便はなるべく維持するような内容を検討している。

今後については、本日の皆様の審議を経て、2月中には関東運輸局への運行計画の変更について届出を行い、本年4月から新ダイヤでの運行を開始できればと考えている。

続いて、資料の2枚目を御覧いただきたい。こちらは現在のダイヤと比較した際の全体での変更点、各路線ごとの主な変更点を明記した資料である。また、本日机上に配布したA3横の市内循環バスの新旧ダイヤ比較の資料を御覧いただきたい。こちらのA3横の資料が4月以降の新しいダイヤと現在のダイヤを横に並べて比較した資料になる。これから全体での変更点、各路線ごとの変更点のポイントを説明するので、適宜この2つの資料を見比べながら確認いただければと思う。

まず、全体での変更点であるが、1点目として、夕方以降の便を減便するということ。2点目として、利用実態や公共施設の開閉時間などを踏まえ、膝折・溝沼線および根岸台線で短縮の便を調節して駅前発の便数を維持するということ。3点目として、日々の運行実績などに基づいて、TMGあさか医療センター等での時間調整幅を短くし、所要時間短縮を図る、という3点がある。

次に、各路線ごとの主な変更点であるが、まず、膝折・溝沼線の平日については、市民会館を発着とする午後便は2便に限定し、それ以外の午後便は朝霞駅南口発着で運行するダイヤを検討している。これによって、北朝霞駅前発、朝霞駅南口発の便数は現行の便数を維持することができていて、通勤で多く利用される膝折・溝沼線の影響は極力少なくなるように努めているところである。また、最終便を繰り上げながらも運行時間は短縮しているが、便数はほぼ維持できているため、駅前発の時間当たりの便数という間隔で見ると便数は増加しているような形になっている。

また、土休日については市民会館発が17時45分、着が17時27分で終了し、それ以降の便は朝霞駅南口発着で運行するダイヤを検討している。

続いて、根岸台線に移る。まず平日については、わくわくどーお発が17時30分、着が16時52分で終了。朝霞市役所発が17時00分、着が18時12分で終了するが、朝霞駅東口発、北朝霞駅前発の便数はマイナス1便に留めるようなダイヤを検討している。

また、土休日については、わくわくどーお発が15時40分で終了。着が15時22分で終了。朝霞市役所発が16時30分、着が16時22分で終了するようなダイヤを予定している。

現在、この根岸台線、宮戸線の2路線については東武バスウエストに運行していたが、資料にも記載しているとおおり、東武バスウエストからの要請を踏まえ、土休日については令和6年度から現在の3台体制での運行から、2台体制での運行に変更するため、根岸台線と宮戸線の土休日の減便は比較的多いという状況にあるが、運行を維持するための対応となるのでどうか理解いただければと思う。

続いて、宮戸線についてだが、こちらはA3資料の宮戸線を御覧いただきたい。現在、宮戸線には北朝霞駅前からわくわくどーおの間の4つのバス停のみを運行する短縮便がある。こちらは運転手の休憩場所がわくわくどーおにあるので、「わくわく

どーむまで休憩で移動するのであれば、その区間も一つの便として運行する」というような考えと、「宮戸線をわくわくどーむまで運行した後、次はわくわくどーむから根岸台線を運行する」といった運転手もいるので、そうした考えの下、短縮便がある。4月以降のダイヤではこの短縮便をなるべく減らすことで運行時間の短縮を図り、一周便はなるべく維持するように努めている。具体的には、先ほどの資料4の2枚目にも記載しているが、平日は短縮便右回りは4便から2便。左回りは5便から3便。一周便については右回りは7便のまま。左回り8便から7便へのマイナス1便に留めている。

また土休日についても平日と同様に一周便をなるべく維持するように努めているが、資料2に「イメージ」と記載している箇所であるが、宮戸線の左回りで新たにわくわくどーむから北朝霞駅前まで大回りで運行する便を創設し、一周型の便をなるべく維持するというように検討している。

また、内間木線については、先ほども説明させていただいたが、運転手1名での運行に変わるので、運行時間は大きく短縮するということになるが、運転手の確保が難しい中であるので理解いただければと思う。

また、本日配布した資料で新たなダイヤ内容を提示させていただいたが、現在1月12日時点のダイヤということである。最終的に10分前後の時間調整が生じる場合があるので、あらかじめ了承いただければと思う。

最後に、今回説明させていただいたこのダイヤ改正は、本年4月からのものであるが、今回御報告いただいた東武バスウエストや国際興業のように、現在、運転手不足というのは真に深刻な状況にあるので、今回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していくために、この協議会で運行の維持に向けた協議というのを今後行っていくということも想定されるので、皆様におかれては、また引き続き御審議いただくかと思うがよろしくお願ひしたい。以上で市内循環バスの運行ダイヤの見直し、ダイヤ改正についての説明を終わる。

(久保田会長)

ただいまの御説明について、御質問等あればお願いします。今まで御議論いただいてきたので、今日御承認をいただいたら、先ほどの御説明のとおり、4月に向けて運行していただくということであり、最終の協議である。

(黒川委員)

根岸台線、膝折・溝沼線はかなり努力していただいたという感じがしている。宮戸線も平日はかなり努力していただいたなという感じがするのだが、休日がどうしても休憩の関係でわくわくどーむ止まりが目立っている。一応工夫はしてもらったのだが、11時や14時のわくわくどーむの大回りは、これから出掛ける人が多いと思うので、そういう場合に有効かもしれないが、16時に出るものに関してはもう少し工夫がいるかなと思う。これは帰りの時間になってくるので、逆に途中発というよりは、途中止まりで逆回りにするなどの工夫が必要ではないかと思っている。一番良いのは、ある程度、往路と帰路でそれぞれ5本ずつみたいなのダイヤが一番良いだろうが、もう少し工夫がいるだろうという感じはする。行きの場合は途中発が良いと思うが、帰りの場合は駅発でないとか中々うまく当たらないのではないかという感じはしている。その辺りをどう考えるか。

それともう一つは、循環バスが比較的乗車率が良いのだが、結局バス会社の不況というのは一般路線の乗車率も影響してくる。そういう意味では、市全体としてバスにどうやって乗ってもらうか、結局「わくわく号」に関しては、いくら乗ってもらってもバス会社としては増収しない。一般路線の方にもっと乗って欲しないと「朝霞市にバス路線を残そう」という話にはならないと思うので、そういうことを含めて、例えば市の事業とか、市のイベントとか、そういうことに関して、バスの利用者を増やすような、あるいはバスの利用者を逸走させないような、そういう取り組みを全庁でやる気があるのかどうかを問いたい。

(事務局：海老名主査)

2点あったが、まずは1点目の質問にお答えする。おっしゃるとおり、確かに北朝霞駅前から北朝霞駅前まで、完全に一周する便を我々もできる限り設けたいというところがあり、それで辿り着いた結論が、こちらのわくわくどーむから発車するのが限界だったというところがある。何より、土休日の東武バスの運行が今回3名から2名に変更されるというところがあり、どうしても形だけ見ると宮戸線の休日を大きく減便しているような形になってしまうが、それでも東武バスウエストに様々な御検討いただいた中でやむを得ずこの形になったというところがあり、どうしてもこれ以上の対応が正直難しいというところがあるので、御理解いただければと思っている。

(事務局：宇野審議監)

後段の部分についてお答えする。まず、「市として公共交通をどう維持していくか」ということで、コロナ禍の影響の中で朝霞市はじめ、東上線の沿線の各自治体も、先ほど西武バスからも話があったように、少ない額にしても支援金等を支払って支援を実施してきたわけであるが、改善基準告示の影響など、本来ならもっと稼げる状況だけでも、運転手がいなくて、稼げる状態にない。要は、非常に経営状態が厳しい状況だということを知っている。結局、公共交通が撤退すると市全体の利便性であるとか、ひいては住民の利便性が低下することになるので、議員がおっしゃられたことについては朝霞市だけの問題ではないので、各市と連携してどのような取り組みができるか、また埼玉県からも意見を伺いながら、有効な手段があったら検討してみたいと思う。

(黒川委員)

例えばイベントを開くにしても、バスの発着時間に合わせて時間設定するとか、公共施設の開閉時間、貸し出しの開始の時間、終了の時間をバスに合わせて調整するとか、バスのない地域の自治体はそうした取り組みを行っているわけである。そういうことをしっかりやっていきながら、バスで様々なところに行きやすいような仕事のやり方にしていく。あるいは、逆に市民の人たちにも模倣してもらう。あるいは、チラシにもできるだけ車ではなくバスできてもらうように案内するとか、そういうことを徹底するように庁内でやっていくということが必要ではないかと思うのだが、そういうことはやらないのか。

(事務局：金井係長)

お答えする。イベントに合わせた開催というところで、まずは本協議会に関しては

開催の通知の中でバスに間に合うようなダイヤの案内をさせていただいている。

また、庁内の各部署においても、そういったイベントの際の公共交通の利用について御利用いただきたいということは通知や連絡を送っているのですが、今後についても公共交通の維持に向けてそういった取組を確実に進めてまいりたいと思う。

(久保田会長)

積極的に進めていってもらいたい。その他はどうか。

(秦野委員)

西武バスの秦野である。2点ほどある。先ほど話があった夜間の減便についてということで、少し初歩的な話で申し上げると、改善基準告示の中に拘束時間の話もあるのだが、もう一個大きく変わるの「勤務と勤務の間」である。「勤務間インターバル」という言い方を業界ではしているが、勤務間インターバルが今までは「前日の勤務から次の勤務まで、最低で8時間空けろ」ということであった。それは家に帰ったりする時間は全く入っていない。あくまでも退勤から出勤までが8時間ということで、それ自体もどうなのかというのが正直あるのだが、その改善基準が来年2024年度から9時間になる。そうすると、夜働いて19時、今まで例えば20時までバスが運行して、それで車庫に戻って退勤してとなると、21時過ぎになる。そうすると、そこから9時間後となると、翌朝6時以降からしか働けないということになってしまう。そうすると、路線バスを直接あてがえる時間は朝の7時以降になってしまい、ラッシュのピークが状況によっては遅くなってしまふ。そういったことがあるので、先ほど事務局からの話があったとおり、やはり朝のピークの方が集中してお客様のニーズが高いところがあるので、事業者としてはやはり朝のピークに全ての輸送力をできるだけ割きたい、という思いがある。そうすると、やはりどうしても夜間を削って、勤務間インターバルを空けて、翌日の勤務に備える必要があると。そういうことが「わくわく号」に限らず、全般的な流れとしてあるので、昨今の夜のお客様の流れ等も考慮しながら、段階的に各事業者とも減便を図ってきたという状況であるので、それについては御理解いただければと思っている。

もう1点、「バス利用の促進」ということだが、中々私ども公共交通機関というのは、私どもそのものが目的となるのが非常に少ない。やはり、私どもは手段であって、その先に目的がないと我々だけでは乗ってもらえない。我々を目的にするのは、一部に限られる。我々はその先に何かがあるからバスや電車を利用いただくことだと思っている。その辺り、我々も様々協力させていただきたいと思っているが、やはり外出機会の創出ということ自治体とともに考えながら、今後進めていけたらと思っている。

(久保田会長)

その他はどうか。

(質疑なし)

(久保田会長)

それではお諮りする。少し微修正はあるかもしれないとあったが、それを含めて、

今日御提案いただいた内容で決めていただくということで御了承いただけるか。

(異議なし)

(久保田会長)

御了承いただいた。

議題としては以上である。次に報告事項に移る。

◎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)

まず、(1)「公共交通空白地区における取組状況について」の説明をお願いする。

(事務局：海老名主査)

それでは、まず1点目の「公共交通空白地域における取組状況について」、説明する。資料5を御覧いただきたい。

まず、はじめに上内間木地区については、昨年5月の国際興業の内間木線の撤退を受けて、内間木線、また並行して検討を行ってきた「(仮称)かみうち号」の置かれる状況が一変して、改めて地域住民とともに協議や試走を行い、両者の一体化について検討を行ってきた。先ほどの承認をいただいて、この4月から内間木線の実証運行が開始予定であるが、利用実態等を踏まえて運行の見直しが、今後にも必要になるということも想定されるので、引き続き地域住民の皆様とともにより良い運行ができるように検討を行ってまいりたい。

次に、根岸台7丁目地区については、昨年11月の検討会において、買い物需要等を踏まえながら運行ルートの見直しについて再度検討させていただいた。資料にも記載しているが、駅までの速達性や所要時間、また西友には駅からも歩いて移動できる距離にあるという、皆様のそうした意向を踏まえて、例えば県道側を運行するルートなども具体的に協議はしたが、あくまでプレ運行の際には運行経路は変更せずに今のまま実施する予定である。

ただし、プレ運行を実施する中で、特に西友への意見が上がることも想定されるので、プレ運行の結果を見ながら改めて運行ルートを検討するということとしている。

資料2枚目を御覧いただきたい。膝折町4丁目地区については、需要調査の結果集計が完了したので、後ほど説明させていただくが、膝折町4丁目地区についても運行ルートは変更なくプレ運行を実施する予定である。

また、先ほどから申し上げているプレ運行については、仮運行計画の見直しや周知を兼ねて、本年の2月19日の月曜日から約1ヶ月間での実施を予定している。

運行内容については朝霞市広報の2月号や、ホームページ、SNS、町内会の回覧等によって広く周知してまいりたいと考えている。

なお、今後については今回のプレ運行および、既に実施している需要調査の結果の2本立てにより、実証運行の可否についてこの協議会で検討してまいりたいと考えている。

続いて、資料6を御覧いただきたい。こちらの資料が膝折町4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。改めて、この需要調査を実施した目的につ

いてだが、新たな公共交通として検討してきた「(仮称)ひざおり号」について、地域にお住まいの方の利用意向の確認や、収支率の確認、またはどういう理由で利用しないのか等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、所々、内容をかいつまみながら説明する。

まず、アンケート調査票については、地域組織を構成する膝折地区町内会と溝沼第1町内会の皆様のところ合計で2,420部を配布して、939部の回収となった。調査票のうち、まず問1については住所を問う設問であるのでこちらでは省略しているが、問2は「ひざおり号」の利用意向を問う設問である。初めに(1)「乗合小型バス『ひざおり号』を利用しますか」との問いに対して、「利用したい」と回答した方は258票となり、割合で見ると約27%~28%弱の方が利用したいという結果が得られた。なお、参考として、根岸台地区は21.7%、内間木地区は17.5%となったので、「利用したい」と回答した方の割合が最も高いという結果が得られた。

次に(2)、こちらは「ひざおり号」を利用しない方の理由を問う質問であり、最も多かったのが「他の交通手段を利用している」。こちらが240票。次に、「ルートや目的地が合わない」に187票。さらに「運賃が高い」に171票。その他、記載のとおり結果である。1位の「他の交通手段を利用しているから利用しない」というところが最も多い票数であるというところは、「ねぎし号」や「かみうち号」も同様の結果となっている。

続いて、2ページを御覧いただきたい。こちらは先ほどの問1の設問で「利用しない」と回答した方が希望する目的地や運行時間帯、または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が朝霞駅であり、こちらが37票と圧倒的であった。その他、わくわくどーむや市役所、新座駅等の意見もあった。希望する時間帯については、朝7時台や6時台等の要望が多く、遅い時間帯の運行についても一部意見があった。また、希望する曜日については土曜日と日曜日が13票、12票という結果が得られた。

また、「その他意見」とあるが、資料に記載いただいた全文を記載している。最も多かったのが、「車があるために利用しない」という回答であり、その他、今回のアンケート調査は配布総数2,420部と、配布する対象を広範囲で実施したので、路線バスや市内循環バスの路線が既にあるところにもアンケートを配布したため、「既に他のバスを利用しているために利用しない」という意見もいくつかあった。また、今回はハイエースでの運行を計画していたため、「乗車できない可能性があるために利用しない」との意見や、また、「高齢者を優先すべきでは」等の意見もあった。

次に(3)についてである。こちらの設問も「ひざおり号」を利用しな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」との問いに対しては、「金額に関係なく利用しない」という方が156票。「市内循環バスの運賃と同額」と回答した方は131票。自由記載欄の回答が90票あり、こちらの平均値が「181.38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である180円に近い金額を希望されているという傾向が見られる。

続いて、4ページを御覧いただきたい。問3については、問1の設問で「『ひざおり号』を利用したい」、または「将来的には利用したい」と回答した方を対象とした設問になっている。「ひざおり号」の利用頻度や利用目的、利用時間帯等を問う設問となっている。回答した方の性別や平均年齢、また利用頻度は記載のとおりとなる

が、「将来的には利用したい」と回答のある方はやはり質問の特性上、平均年齢は若干高い傾向にある。

利用頻度に基づいて年間の運賃収入見込みを算出すると、「利用したい」と回答のあった方については1,308万円。「将来的には利用したい」と回答のあった方については699万8,400円という数字を算出している。

では、収支率がどの程度だったかというところが、四角の枠で囲っているところであるが、今回、膝折町4丁目地区について実施したアンケートは、先ほど申したとおり、配布対象を空白地区にお住まいの方以外の方にも広く調査したこともあり、「ひざおり号」の運行ルートから遠くにお住まいの方からも多くの回答があった。その点を踏まえて、運賃収入を空白地区の対象世帯に案分して、あくまで机上の数字ではあるが、車両を除いた収支率で23.25%という結果を導いた。また、参考として、「将来的には利用したい」という方を含めると、収支率は35.69%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いて実施しているが、ガイドライン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、ハイエースの車両による運行での限られた運賃収入であるということを踏まえると、概ね好調な収支率を得ることができたものと考えている。

5ページに移り、利用目的について最も多かったのは「買い物」が456名。2位が「通院」。3位が「趣味・レジャー・習い事」と続いている。利用時間帯については、「9時台から10時台」、「11時台から12時台」が利用が多く、こちらも「ねぎし号」や「かみうち号」等と同様の傾向にあることが確認された。また、最後に「運賃350円でも利用しますか」との設問に対しては、「利用したい」という方は145票になる。

続いて、6ページを御覧いただきたい。こちらの問4については、「ひざおり号」の運行内容について、運行ルート付近で希望する停留所、また目的地、それから自由に意見を募る設問となっている。まず、希望する停留所の設置場所については、「第一小学校」が51票と圧倒的な数字が得られた。また、「アサカグリーン」や「北浦公園」、「一乗院」、「マルエツ朝霞溝沼店」等、多くの参考意見が得られたので、「ひざおり号」の停留所についてはこの結果を基に設置することを予定している。

また、運行ルート付近での希望する目的地については、「北朝霞駅（朝霞台駅）」が31票。また、「TMGあさか医療センター」が22票とあるが、現状「ひざおり号」は元々北朝霞駅、TMGあさか医療センターを経由する運行ルートで検討しているので、あくまで資料上は回答いただいたものをそのまま記載させていただいている。その他、意見が多かったものは、やはり「朝霞駅」が22票。また、「ヤオコー朝霞岡店」が6票。「マルエツ朝霞溝沼店」、「市役所」が4票等の結果が得られた。

最後に自由意見欄について、こちらも全文を記載している。7ページから16ページまでである。何点が紹介させていただくと、まず多かったものが運賃についてである。「300円は高い。往復利用した場合には600円となる」。また、「高齢者や障がい者は無料にしてほしい」。「定期券を用意してほしい」等の多数の意見が寄せられた。

その他の意見として、「乗車定員が限られるために、乗りたくても乗れない可能性があるのでは」といった、いわゆる乗り残しの可能性と、「停留所を細かく設置して

ほしい」という意見や、1時間に3回ぐらいの便を望む声。または、「土曜日、日曜日も運行してほしい」。また、「予約制で運行してほしい」。「高齢者向けの運行にすべきでは」等の意見もあった。

一方で、市内循環バス膝折・溝沼線に対する意見なども寄せられて、特に増便を望む声が多かった。ただ、他方で、「循環バスが赤字運営である以上、まずはその説明が最優先ではないか」等の意見もあった。

今回の需要調査の総評としては、まず、収支率については概ね好調な数字を記録したということ、希望される目的地としては朝霞駅を望む方が多数おられた。また、運行時間帯や本数は、朝7時台や土曜日・日曜日の運行を希望する方がおられたということ。運賃については、循環バスに近い金額を求められているということ。停留所の位置については特に多くの意見があったので、詳細なデータが抽出することができたこと等、様々な結果を得ることができた。

今後、「ひざおり号」の検討に際してはこの調査結果、また、2月から実施するプレ運行の結果を踏まえながら、地域住民、また、交通事業者の方にもぜひ協議しながら引き続き検討を進めて参りたいと考えている。

こちら説明が長くなったが、以上で公共交通空白地区における取組状況について説明を終わる。

(久保田会長)

何か御質問等あればお願いします。

(黒川委員)

膝折町4丁目地区は比較的良い話になっているし、上内間木地区もこれは良い答えになっていると思うが、根岸台7丁目地区は前回アンケートを取って、運賃よりも買い物に対する意見をすごくいただいていた。運賃はほとんど意見がなかったぐらいで、むしろ逆に「買い物需要にきちんと対応してくれ」という話だと思う。今回は「駅から歩いて近いからいいんだ」という結論になっているが、これは両手に多くの食べ物、1週間分の食べ物を抱えたお年寄りが歩ける距離だと思うか。それから、そうした意見をこういう言葉で返してあって、市民に対してすごく諦めを生んでいるのではないか。「じゃあ、バス乗らないよ」という話になってしまうのではないか。そういうことをどう考えているか。

それと、最後に「プレ運行の際に意見があれば検討する」となっているが、これは意見をどうやって集めるのか。運転手に文句を言えればいいのか。運転手に聞かなければならないのか。どうやるのか聞かせてほしい。

(事務局：宇野審議監)

御質問の意図はわかる。アンケート調査でもやはり「買い物」という意見が多くあった。一応、地元の組織の方にもそういった話を差し上げて、「その辺はよくわかった」と理解いただいているところなのだが、地元の話では、プレ運行についてはまず一度そういったルートで回覧等も回しているの、「プレ運行はそれでやりたい」という話であった。西友近くに回るルートも実際に案として示させていただいて、検討もいただいたのだが、「プレ運行についてはこのままやらせていただきたい」というのは、これはもう地元からの意見である。

(事務局：海老名主査)

2点目の、運行の御意見の取り方については、運行事業候補者を今現在選定しているので、その事業者に「運行日誌」というものをつけていただく予定であるので、その中で御意見があれば集約していただくように今検討しているところである。

(黒川委員)

何のために調査をやったのか。運転手に文句を言って運転手に負荷を掛けるのか。そういうやり方でやって良いのか。実際に交通機関に対して文句が出たときに、駅員や車掌や運転手に文句を言うような文化を作って良いのか。そういうことではないのではないか。やはり調査をやったのだから、調査をきちんと反映させなければダメなのではないか。

(事務局：宇野審議監)

運行ルート等については「この方が良いのではないか」というのは、先ほど申し上げたとおり、地元の方にルート案も示させていただいたが、地元からは「プレ運行については一回示したルートでまずはやらせてくれ」という意見があったので、そちらについては市としてもそういった形で致し方ないと思っている。

ただ、やはりアンケート調査で多く「買い物で行きたいようなルートにしてくれ」という御意見はあったので、意見の聴取の仕方についてはタクシー運転手に大きな負担を掛けないようなやり方について市の方で検討したい。

(久保田会長)

検討をお願いします。その他はどうか。

(質疑なし)

(久保田会長)

それでは、それぞれ取組を進めていただきたい。

◎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)

次の報告事項（2）「交通事業者からの報告事項」ということであるが、これは東武バスの岡田様からお願いします。

(東武バス：岡田氏)

東武バスの岡田である。私どもの方から報告ということで、1月29日に朝霞駅東口～朝霞台駅南口線、朝霞駅東口～新座車庫線の時刻改正をさせていただく。内容としては、朝霞駅東口～朝霞台駅は平日は往復とも3便、土曜が6便、休日も6便減便となる。新座車庫線についても、往復とも6便、休日は土曜が1便減便、休日は変更なしとなっている。この事業計画については、先ほどからも話があったように改善基準告示への対応と乗務員不足で仕方なく減便をさせていただいているので、御理解をお願いします。

(久保田会長)

減便の御報告であった。何か御質問のある方はいるか。

(質疑なし)

(久保田会長)

改めて、また非常に厳しい状況であるので、御理解をお願いする。

◎報告事項(3) 朝霞台駅仮設エレベーターの設置について

(久保田会長)

では、次の報告事項(3)「朝霞台駅仮設エレベーターの設置について」の説明をお願いする。

(事務局：金井係長)

それでは、朝霞台駅仮設エレベーターの設置について報告をさせていただく。資料7を御覧いただきたい。こちらについては資料にあるとおり、朝霞台駅のエレベーター新設に伴う仮囲いのお知らせである。エレベーターの設置に関してはこれまでも協議会で情報の共有をさせていただいていたが、本日、現在の状況について改めて報告させていただく。本日は東武鉄道の小瀧様が欠席しているため、市から代わりに連絡させていただく。

まず、こちらの資料7にあるとおり、昨年11月から12月にかけてホームに仮囲いが設置された状況である。また、エレベーターの設置基数については、駅前広場から改札階に上がるものが2基、また、改札階からホームへの移動のものが2基。合計4基が設置される予定であると伺っている。

また、工事の方法に関しては、夜間に駅前広場からクレーン車等を用いて作業を行うということで東武鉄道で計画していただいております。その施工に伴ってバス事業者やタクシー事業者と乗降の位置や作業時間帯について協議事項があるので、現在はその協議を行っているとともに、駅前広場について車両の動線の確保等の安全対策については朝霞警察署と協議を行っているところである。

また、エレベーター工事の完成時期については、資料にあるとおり2025年度、令和7年中の完成を目指して施工を進めていただいております。こちらからの報告は以上である。

(久保田会長)

何か御質問等あるか。

(質疑なし)

(久保田会長)

では、報告を終わりたいと思う。報告事項は以上であるので、「その他」に移る。

◎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）

（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。

（野口委員）

飛鳥交通の野口である。今日配布した資料を御覧いただきたい。「あさかりードタウンデマンド乗合サービスの有償実験に関する報告」。前段の２ページは振り返りであり、無償実験を１１月１０日までやったということである。後段の３ページ、いよいよ１２月１日から有償の実証実験が予定どおり開始された。運賃は３００円、小児運賃は１５０円である。旅客があさかりードタウンと根岸台７丁目地区の住民の方たちでスタートした。参考として⑧のその他、バリアフリー対応のためステップの取り付け、並びに決済端末、これはパナソニック製の「ステラ」という、よく店舗にある物販用の決済機を車内に備えている。種別としては、クレジット、VISAタッチ、iD、Edy、WAON、nanaco。今現在、nanacoが一番使われているというデータが出ている。

続いて４ページ、実績報告である。有償化に伴い、減少するであろうというところが予想以上に凹んでいる。「３割程度」と書いてあるが、実質４分の１。さらに、乗車場所というところでは、和光市から帰りの方がほとんど乗らなくなってきた、というところが如実に実績として表われている。この実績を鑑みて、今後どうやってこれを持続化するのかというところを、下の３つに並べている。まずは、本サービスのPR活動である。アプリ、チラシによるサービスの利便性や運賃が３００円台であることの妥当性を示す。ここで比較するものは乗合タクシーであり、タクシーの迎車料金、今はアプリだと４００円、お客様にとってはその他にまた１００円アプリ会社に取りられるので５００円。「迎車料金を満たない金額でハイヤーの車両が近くに届く」というところをもう少しお客様に御理解いただき、「非常に快適でとても安価な乗り物である」というところをもう少しアピールしてもよいと思っている。また、朝霞市がこれから始める、プレ運行の小型乗合バスと称している乗合タクシーに関しても、「運賃が３５０円は高い」という声があるが、私はそのようなことはないのではと考えながら聞いていた。

今後、このPR活動等で人員が増えないということになれば、当然、事業計画の見直し、例えば、利用対象者の拡大、あるいは乗降場所の追加、運行時間の短縮といったところも検討しながら計画を進めていきたいと考えている。その際には、また交通協議会で御協議いただき、皆様の御了解をいただきながら進めていきたいと思う。私からは以上である。

（久保田会長）

何か御質問等あるか。

（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）

では、（２）「市内循環バス等の利用状況について」の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」の説明をする。資料８を御覧いただきたい。シェアサイクルについては、引き続き利用状況が増加しており、令和５年１１月と前年度、前々年度を比較しても、１１０％以上の伸び率を記録した。なお、シェアサイクル事業については現在、実証実験中であるが、今年度末をもってその期間が終了することから、令和６年４月以降は本格実施への移行を予定しており、現在、事業者や近隣市との調整を行っている。こちらについては来年度の協議会にて改めて御説明する。

市内循環バスについては、令和５年７月に１５０円から１８０円に運賃を改定するとともに、バスの位置情報や運行状況がスマートフォンからリアルタイムで確認できる「バスロケーションシステム」を導入した。

輸送人員については、表中で最新の数値である１１月を基準に考えると、コロナ禍前の１９年の同月比では８６％であるものの、運賃改定前の２２年同月比では９８％となっており、運賃改定を実施したが、大幅な減少にはならなかった。次回の協議会においても最新の利用状況を説明する。

以上で資料８「市内循環バス等の利用状況について」の御説明を終わる。

（久保田会長）

何か御質問等あるか。

（質疑なし）

（久保田会長）

だいぶ戻ってきたということで非常に良いと思う。

◎その他審議事項

（久保田会長）

それでは、その他何かあるか。

（秦野委員）

西武バスの秦野である。先ほどの私の発言について一部修正、補足をさせていただきたい。

先ほど、「改善基準の関係でインターバルが９時間」という話をしたが、厚生労働省が提唱する改善基準の中では、「原則１１時間とするものの、９時間を割らないように」という通達がきているので、括弧として「原則は１１時間とする」という文言が残っている。これは厚労省と、バス業界の上部団体である日本バス協会との折衝の中でそれが取れなかったという話も聞いているが、やはり厚労省は最終的には１１時間というのを目指したいのかな、というところが見え隠れしているわけである。一般

的に働く者からすれば、11時間は至極真っ当だとは思っているが、バス業界の担い手不足の中で11時間にされてしまうと、先ほどの議論ではないが、本当に夜走らせるバスが全くなくなってしまうという懸念がある。いつ11時間になるのか全くわからないが、「原則は11時間とするもの」という但し書きが付いていることだけ、一部補足させていただく。

(久保田会長)

その他はどうか。

(福川委員)

茨城と栃木の方に旅行したときに、茨城の新聞を購入したところ、今はバス会社がどこも人材不足、運転手不足ということが言われているが、茨城の方には自動運転バスの実証実験をしているという話があった。埼玉県内でも今後そういうことを検討されるのかどうか。もし、そういう計画があるのであれば、全国的に人材不足であるので、ぜひ願います。

(久保田会長)

市から御回答をお願いします。

(事務局：宇野審議監)

自動運転の実証実験については、和光市で東武バスが既にやっているところである。西武バスも飯能市で既にやっておられて、さいたま市とか、今度は深谷市だったと思うが、そちらでも実証運行を始める予定である。まだ朝霞市ではその予定はないが、そういった取組みについては全国的に広まっているところである。

(福川委員)

今後、朝霞市でも検討していただけるようお願いする。利用者の問題もあるが、利便性が高くないと利用する人も増えないと思うので、よろしくお願いする。

(久保田会長)

いわゆる「運転手不足を解消する魔法の玉手箱」のような言われ方がたまにあるが、そういうバスが本当に運転手なしで道路を走ることができる、車も自転車も歩行者も多数いるような市街地で全く無人のバスが走ることができるようになるのは、相当先である。しかも、安全にダイヤどおりに走るというのは、極めて大変なことなので、あまりそれを言い過ぎない方がよい。それを言い過ぎてしまうと、若者がバスの運転手にならなくなってしまう。要は、「いつ首を切られるかわからない」と思うと、やはりバスの運転手はやめようと思ってしまう。それが私はとても不安である。もちろん、研究をしていただく必要は絶対にあるのだが、「近々の問題を解決することはできない」と申し上げておきたい。「そう簡単ではない」ということは申し上げたい。

(金子八郎委員)

2～3点、バス業界の方にお伺いしたい。人手不足が一番重大なことだが、確かに

運転手というのは非常に厳しい状況の中で運営されている。その中で、先ほどの発言の中で、「3年間で80名の定年が出る」とあった。今は実際60歳ですぐ定年。今現在、60歳から65歳への定年延長がある。それで、普通の一般の会社、様々あるだろうが、例えばメーカーの場合は、60歳で定年になっても再雇用制がある。そうすると、例えば今は部長でも、再雇用された場合は明日から、今までは肘掛けの椅子に座っていたが、肘掛けのない、新入社員の次の席になる。確かにバスの運転手は非常に厳しいのだが、そういう定年延長の資格というのがない。1点目は、まず定年になって再雇用の声を掛けた場合は、非常に厳しいので、続けられる方がどの程度か。例えば、一般のメーカーだと再雇用制をその方に問いかけると、10名いたら7名ぐらいは後2～3年か4年ぐらいは務める。そういう方向と、業界としては65歳への定年延長の動きがあるのかどうか。

もう1点は、大型バスの運転資格について。例えば、循環バス関係について、行政的に小型化になっているので、資格の緩和、それを業界として政府にロビー活動ができるのか。そうすると、ある程度「バスの運転手をしたい」という方もいると思うが、そういうロビー活動が可能なのかどうか。

それと、いわゆる人手不足を解消するために、例えば東武バスだと、東武東上線の車内に「東武バス運転手募集」ということで、支度金40万円とある。それは非常に効果があるのかどうか。その辺のことで、業界として具体的に、人手確保のためにどういう施策を行っているのか。「人手不足、人手不足」と言われているが、どういう手立てを講じているのかをお伺いしたい。

(久保田会長)

お願いしてよろしいか。

(秦野委員)

3社を代表する形で申し訳ないのだが、回答させていただく。当社の事例ということで申し上げるが、先ほどは私の伝え方がまずかったかもしれないが、「3年間で80人」ではなく、「1年で80人×3」なので「240人」である。

(金子八郎委員)

大変なことだ。

(秦野委員)

そういう状況である。定年延長の関係は、私どもは労働組合と話をしている。あくまでも予想であるが、本当に近い将来、65歳になるのではないかと考えている。現状も60歳で定年ではあるが、再雇用制度は存在しており、先ほど7割という話があったが、これは私の肌感覚ではあるが、私どもの会社も7割くらいは60歳の定年後もそのまま残って働いている乗務員は多いと思う。65歳までは原則、私どもは働けるようなシステムになっているのだが、65歳以上は健康状態等を全て鑑みたと、
「常務に適している」と判断すれば、65歳以上は時短勤務のような話になるが、例えば、朝のラッシュ時間帯の3時間だけとか、そういう形の業務を用意して業務にあたってもらっているのだから、比較的、現在は定年が60歳であるが、60歳以上も残っていただいているのかなと考えている。

大型二種の緩和については、国でも今、大型二種免許の取得年齢の引き下げであるとか、外国人労働者の採用云々をやっているが、特に外国人労働者については中々、バスの運転だけならそれはそれで成り立つのかもしれないが、やはりバスの運転手は待遇が求められるところが非常にあるし、「どこに行くか」という細かい地名、特に市以下の細かい地名や字等の話が出てくると、その地に精通した外国人でないと中々対応できないのかな、という不安もある。私どもも、どこまで外国人労働者の緩和というのがバス業界に寄与するのかというところは、少し見守りたいと思っている。

ただ、一方でバス会社に、例えば「デマンドをやってくれ」という要請がくることがあるが、大型二種を持っている乗務員が普通二種でも対応できるモビリティに乗ってしまうというのは、非常にもったいないと思っている。私どもはバス会社なので、やはり大型バスをやって、例えばタクシー会社であるとか、普通二種を持っている方にハイエース運行をやっていただくなど、住み分けていかないといけない。大型二種免許は令和4年度警察庁の統計では、50歳以上が83%である。既に50歳以上が83%を占めているので、本当に数少ないパイを奪い合うような状況になるので、やはり大型二種免許を持っている方にはバスを運転してもらわないと、今後の市内全体のモビリティが成り立っていかないのかなと認識しているところである。

そして、東武バスの件だが、車内に書いてあるのは私も拝見している。私どもも西武鉄道の中に液晶ビジョンがあるが、映像を流させていただいている、手前味噌ではあるが、テレビ埼玉でもCMを流させていただいているので、その辺の方策はやっている。確か支度金は、私どもはそこまではやっていないような気がするが、方策自体はやっている。いずれにしても、各社とも、元々養成制度であったり、大型二種免許を持ってない方に入らせていただいて、会社で二種免許を取らせて養成したり、私どもも新卒で乗務員を採ったりとか、18歳、後は20歳、22歳であるとか、新卒の乗務員を採用したりもしている。18歳だと免許が取れないので、当面は事務仕事をやりながらということになるが、そういう形で、あの手この手で採用活動を展開しているところであるが、中々希望の数に満たないという状況である。

(久保田会長)

その他、何かあるか。

(事務局：高橋主任)

本日配布した、「第二回朝霞駅南口周辺の交通安全対策を考えるワークショップのお知らせ」については、前回の協議会でも御説明させていただいたが、10月末、11月初旬に開催した第一回に続けて行うものである。

第一回は、参加者の方からいただいた定点的な視点に加えて、11月に実施した交通量調査等の客観的データに基づき、どのような対策が交通安全にとって有効かというのを、次のワークショップを通じて検討していきたいと考えている。ぜひ御参加いただければと思う。

(久保田会長)

何か御質問はあるか。

(質疑なし)

(久保田会長)

その他はどうか。

(事務局：高橋主任)

次回の協議会について御案内させていただく。次回の協議会については、令和6年5月頃の開催を予定している。開催が近くなったら通知を送るので、御参加いただけるようお願いする。

なお、次回については年度初めの協議会となるので、地域公共交通計画における施策の確認等を予定している。引き続き、よろしくお願いする。

(久保田会長)

感謝申し上げます。では、私の進行は以上とする。

(司会：高橋主幹)

久保田会長、議事進行に感謝申し上げます。先ほど説明したとおり、引き続き、この会議室で運賃部会を開催するので、委員となる方についてはこのまま会議室に残っていただきたいと思う。

◎閉会

(司会：高橋主幹)

以上をもって、令和5年度第4回朝霞市地域公共交通協議会を終了する。本日は長時間に渡り、御協議いただき感謝申し上げます。

以上