

様式第3号（第13条関係）

会 議 録

会議の名称	令和6年第1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5月17日(金) 16時30分まで	
開催場所	朝霞市産業文化センター 2階 研修室兼集会室	
出席者及び欠席者の職・氏名	・出席委員（久保田会長、松尾副会長、福川委員、黒川委員、渡邊委員、小瀧委員、秦野委員、鈴木委員、野口委員、小松委員、関根委員、稲生委員、松戸委員、上野委員、高木委員、島根委員、強矢委員、村上委員、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、高野委員、須藤委員、大瀧委員 順不同） ・欠席委員（山科委員、伊藤委員、大塚委員、櫻井委員、濱委員、深澤委員） ・参考人（東武バスウエスト(株) 中山氏、下内間木町内会 伊藤氏、朝霞市福祉部 長尾氏、朝霞市道路整備課 中村氏、積水化学工業(株) 井上氏） ・事務局（松岡都市建設部長、村沢審議監兼都市建設部次長兼まちづくり推進課長、持田まちづくり推進課主幹兼課長補佐、金井係長、高橋主任、須藤主任、玉木主事、国際開発コンサルタンツ(株) 日向野氏、天野氏）	
議題	議題 （1）地域公共交通計画の進捗管理について 報告事項 （1）市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について （2）市内循環バス「内間木線」の運行状況について （3）公共交通空白地区における取組状況について （4）交通事業者からの報告事項について （5）シェアサイクル本格実施について （6）第2次地域公共交通計画策定について 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）市内循環バス等の利用状況について	
会議資料	・令和6年度第1回朝霞市地域公共交通協議会 次第 資料1 地域公共交通計画の進捗管理について 資料2 市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について 資料3 市内循環バス「内間木線」の運行状況について 資料4 公共交通空白地区における取組状況について 資料5 ひざおり号・ねぎし号試験運行実施結果 資料6 （西武バス提供資料） 資料7 （東武バス提供資料） 資料8 （シェアサイクル事業者提供資料） 資料9 市内循環バス及びシェアサイクルの利用状況 資料10 朝霞市地域公共交通協議会委員名簿（令和6年5月17日現在） （当日配布）市内循環バスマップ&時刻表 （当日配布）あさかデマンド乗合サービスについて	
会議録の作成方針	☐ 電磁的記録から文書に書き起こした全文記録	
	☒ 電磁的記録から文書に書き起こした要点記録	
	☐ 要点記録	
	☐ 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	☒ 会議録の確認後消去 ☐ 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	
傍聴者の数	傍聴者 3人	
その他の必要事項		

◎ 開会

(司会：持田主幹)

ただいまから「令和６年度第１回朝霞市地域公共交通協議会」を開催する。

はじめに、１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。

シナネンモビリティ PLUS 株式会社の森様に代わって小松委員。関東運輸局埼玉支局の中山様に代わって高木委員。埼玉県企画財政部交通政策課の村上様に代わって、島根委員。埼玉県朝霞県土整備事務所の秋山様に代わって強矢委員。下内間木町内会の青山様に代わって伊藤委員。なお、伊藤委員は所用により本日欠席のため、代理として、伊藤様に御参加いただいている。

続いて、朝霞市市民環境部の星加様に代わって大瀧委員。朝霞市福祉部の増田様に代わって濱委員。なお、濱委員は所用により本日欠席のため、代理として、長尾様に御参加いただいている。委員は令和７年６月までの任期となるので、引き続きよろしくをお願いしたい。なお、委員名簿については資料１０として用意したので御確認いただきたい。

次に、事務局においても人事異動があったので報告する。前都市建設部長の山崎に代わり、新たに松岡が着任した。続いて、前都市建設部審議監兼まちづくり推進課長の宇野に代わり、村沢が着任した。続いて、前まちづくり推進課主幹の高橋に代わり、私、持田が着任した。

次に、会議開催に先立って、協議会条例第７条第２項の規定によ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、撮影や録音をすることを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)

会長を務める久保田である。新しいメンバーを加えて、ますます充実した議論をしていきたいと思うので、よろしくお願いしたい。

会に先立って、皆様にまずお諮りする。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。

(黒川委員)

市のほかの会議では、会議の最初から最後まで傍聴者を入れている。次回からの運用を少し考えてほしい。

(久保田会長)

ルール上問題ないか検討いただくこととする。今日は公開でよろしいか。傍聴希望者は何名か。

(玉木主事)

本日の傍聴希望者は３名いる。

(久保田会長)

入室いただくということで、よろしくお願いします。

(傍聴希望者入室)

(久保田会長)

傍聴の方に申し上げる。配布した傍聴要領のとおり、発言等の行為は認められていないので、御了承いただきたい。

それでは、本日用意いただいた資料の確認を事務局にお願いします。

(司会：持田主幹)

本日の会議資料について確認させていただく。資料は事前に送付させていただいたものを使用するが、一部、資料の追加があるので御説明する。

改めて、会議資料一式の確認であるが、まず、事前にお送りした「令和６年度第１回朝霞市地域公共交通協議会次第」、次に、資料１の「地域公共交通計画の進捗管理」から、資料９の「市内循環バス等の利用状況」までの８種類の資料である。

追加資料として、資料２の「市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について」、資料６の追加資料として西武バスからの資料、資料８の追加資料としてシェアサイクル事業者からの資料、次第４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」の資料、資料１０の「委員名簿」、最後に令和６年４月改正の「市内循環バスマップ&時刻表」、以上の資料６点を机上に配布しているので、御確認いただきたい。

配付資料は以上となるが、不足や落丁はないか。資料確認は以上となる。

(久保田会長)

会議の前に一つ御報告がある。協議会条例の第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。」との規定を適用して、次第４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」の説明に当たり、積水化学工業株式会社の井上様に資料説明をお願いしますので、御了承いただきたい。

それでは、これより会議次第に従って議事を進めていく。まずは議題（１）「地域公共交通計画の進捗管理について」の説明を事務局からお願いします。

◎議題１ 地域公共交通計画の進捗管理について

(事務局：高橋主任)

それでは、議題（１）「地域公共交通計画の進捗管理について」の説明をさせていただく。最初に資料の見方であるが、一番左の列に「目標」として、地域公共交通計画で定めている二つの計画目標を明記しており、その隣の列には、二つの目標に向けた「施策の方向性」を記載している。

また、それぞれの方向性に関連する具体的施策をナンバー１から３２まで、それぞれの施策内容と令和３年度から令和７年度までのスケジュールを記載している。施策ナンバーの下のカッコ書きには、地域公共交通計画の冊子に掲載されているページ数を記載しているので、冊子をお持ちの方は併せて御確認いただきたい。

なお、黄色で塗られた枠については、これまでに実施した内容、また、今後実施を予定する内容等を記載している。

それでは、黄色で塗られた枠を中心に順に確認をしていく。まず１点目が、施策ナンバー①－１「先行検討地区への新たな公共交通の導入」についてである。先行検討地区である根岸台７丁目地区、膝折町４丁目地区、上内間木地区の３地区への新たな公共交通の導入については、新たな公共交通の導入に関するガイドラインに基づき、３地区ともに地域組織が設立され、昨年度までに地域組織の御協力の元、全ての地区でアンケート回答に基づく「需要調査」を経て、最終的な運行ルートや日時等を決定し、膝折町４丁目地区と根岸台７丁目地区については令和６年２月下旬から１か月間、プレ運行として公共交通を実際に導入した。

また、上内間木地区においては、市内循環バス「内間木線」からの国際興業㈱の撤退により、地区の公共交通を取り巻く状況が大きく変化したことから、ほかの２地区とは異なり、単独での新たな公共交通の導入には至らなかったが、地域組織の皆様と検討したルートについては、再編された「内間木線」に組み込む形で実現し、本年４月１日から運行を開始している。

それぞれの詳細については、後の報告事項の中で御説明する。

次に、施策ナンバー②－１「路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成」についてである。

こちらについては、令和６年４月のダイヤ改正に伴い、新しいバスマップを作成した。主な変更点としては、各民間バスの運行ルートを明記したことに加え、バスロケーションシステムの案内の追記等を行った。本日はバスマップも配布しているので、併せて御確認いただきたい。

続いて、施策ナンバー②－４「バス停案内情報等の検討・作成」の「バスロケーションシステムの導入」について説明する。資料１－１を御覧いただきたい。市内循環バスへのロケーションシステムの導入については、昨年７月に実施した運賃改定と併せて、利便性向上に資する施策として実施し、「バス予報」という名称のシステムを導入した。導入当初は、既に国際興業のバスロケーションシステムを導入していた「内間木線」以外の２社３路線に導入していたが、本年４月からは、内間木線を含む全ての路線で対応している。

「バス予報」については、ダイヤ等を確認するだけでなく、市からの情報発信をする機能も備わっており、トラブルによる大幅な遅延が見込まれる場合等、利用者に対して細やかな案内を行うこともできるようになった。

事業者からの報告によると、令和６年３月は「バス予報」に対して１か月におよそ１，７００人の利用があったとのことである。これは、同時期にわくわく号を利用した方のうち、約５％に「バス予報」を利用していただいているということになる。利用者から「便利になった」という声をいただくことも多くある。引き続き、サービスの周知を行っていく。

続いて、資料１の２ページ目を御覧いただきたい。施策ナンバー④－１「朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備」については、以前の協議会でも御報告したが、令和４年度に、朝霞市と東武鉄道でエレベーターの早期設置に向けての覚書を締結し、令和６年５月から設置に向けて工事が開始されている。詳細については、後の報告事項の中で説明させていただく。

次に、施策ナンバー⑤－１「サイクルポート設置」について、平成３１年１月から実証実験を開始したシェアサイクル事業は、本年４月より本格実施として事業者と協定を締結し、事業を継続している。詳細については、後の報告事項の中で説明させていただく。

次に、施策ナンバー⑦－１「利用実態に応じた運行計画の見直し」について説明する。運転手の拘束時間等の改善に向けて、令和６年４月の改善基準告示の改正を踏まえ、昨年度は運行計画の見直しに着手し、改善基準告示の改正に合わせてダイヤ改正を実施した。

ダイヤ改正については、改正後約１か月半が経過したが、現状では大きな混乱などは生じていないものと捉えている。利用率の変化等、実際の数字に基づいた分析については、次回以降の協議会で報告したい。

次に、資料１の３ページ目、併せて資料１－２を御覧いただきたい。施策ナンバー⑩－３「バスの魅力を PR するイベントの検討」についてであるが、資料１－２は、令和５年９月３０日に朝霞の森で開催された「朝霞市総合防災訓練」で、公共交通や交通安全のブースの出展を行った様子をウェブ掲載したものである。

当日は、東武バスウエストの御協力のもと、市内循環バス「わくわく号」の車両を展示して、乗車体験や乗り方案内を行ったり、小さなお子様にも交通安全に気軽に触れていただけるようなゲーム形式の催しを企画するなどした。当日はあいにくの空模様だったものの、乗車体験は列ができるほど多くの方にお立ち寄りいただき、大盛況で終わることができた。今年度については、市内循環バスが１９９４年に運行を開始してから３０周年を迎える年となる。引き続き、様々な機会でのバスの魅力向上、公共交通の利用促進を図っていきたいと考えている。

以上、昨年度に実施した施策を中心に御紹介した。

今回、御説明した施策のほか、複数年に渡って調査・検討、または実施していく施策が多数あり、中には実現までに相当の時間を要すものもあるが、着実に各施策を進めていければと思う。皆様におかれても、施策の推進に向けて、引き続きの御協力をお願いしたい。

以上で、「地域公共交通計画の進捗管理について」の説明を終わる。

（久保田会長）

御説明感謝申し上げます。それでは、質問や意見があればお願いします。

（鈴木委員）

国際興業の鈴木である。様々な施策が挙げられている中で、事業者の立場から言わせていただくと、今一番の深刻な問題は「運転手の不足」ということである。私どもも、この４月から運転手の待遇改善ということで大幅な昇給を行うなど、一人でも多くの運転手に入っていただけるよう取り組んでいるところである。この施策の中では、２５番と２６番がまさに運転手の確保に向けた対策の実施となっている。こちらに関して、ぜひお願いしたいと思う。自治体に何をやってもらえばいいのかということで、私どもの方でも必ずしもアイデアを持っていなかったのだが、最近になって直接的に「バスの運転手になったら奨励金を出す」という自治体や、あるいは地方では、「我々の自治体に移住して運転手になったら、これぐらい支援する」といった動

きも出てきている。ほかには就職説明会であるとか、もっと簡単な事例だと、市役所にポスターを貼っていただくようなことも含めて、色々な動きが出てきている。25番、26番についても、ぜひ朝霞市の方で御検討に値する施策があれば、実施していただければ幸いである。

(久保田会長)

市からはどうか。

(事務局：金井係長)

御意見に感謝申し上げます。今いただいた運転手不足の対応というのは、もちろん市としても重要な問題であると認識している。御提案いただいた内容をもとに、どういった形が一番効果的に周知活動ができ、運転手不足解消につながるかについて、バス事業者の皆様の意見をいただきながら、市でできることにしっかり取り組んでいきたい。

(鈴木委員)

ぜひ、お願いします。

(久保田会長)

そのほかはどうか。

(福川委員)

昨日、視察で熊本に行った。熊本のバスの中に貼り紙があり、奨励金の支払いや、「普通免許しか持っていなくても、大型免許が取れるように教習所に行かせる。その費用は会社が持つ」ということが書いてあった。ほかには、車中でテープが流れており、「募集をしているので、ぜひ応募してほしい」といった具合に、本当に細かくアナウンスしているのを聞いた。そこで「ここまではするのだな」と感じたので、参考までに報告する。

(久保田会長)

情報提供に感謝申し上げます。ぜひ、参考にしてほしい。そのほかはどうか。

(黒川委員)

今、市から報告されたのは実施できていることであり、ほかに課題があると思う。そもそも、「この計画自体は、どういう人たちを助け出さないといけないか」ということもある。そこに到達しているのかどうなのか。細分化されて、実施できたところだけ報告されても不十分で、逆に「実施してみて、こういう課題が浮かび上がっている」ということを言わないといけないのではないかと。計画の改定という話も出ていることも踏まえると、「この計画で今年まで取り組んでみて、何が課題として残されているのか」ということを答弁していただきたい。

(金井係長)

質問いただいた課題の部分だが、まず、本計画を作成して3年が経過したところで

ある。こちらの計画の中で定めている、「誰もが快適に移動できる地域公共交通体系の実現」ということで、今報告させていただいた様々な施策について、実施できている取組について説明したところである。

ただ、例えば公共交通への市の取組については、皆様と協力して取り組んでいるのだが、黒川委員がおっしゃったとおり、まだ問題の解消には至っていない現実がある。また第2次の地域公共交通計画の策定も予定しているところなので、その中で課題を整理しながら、計画に定める目標がしっかり遂行できるように取り組んでいきたいと考えている。

（黒川委員）

急に言ったので、今日この場で「これとこれが課題だ」というのは、概論でしか言えないと思う。だが、次回こういう報告をするときには、そういった積み残しの課題であるとか、実現できていない大きな理念というのをきちんと整理して御報告いただくようにした方がいいと思う。個別に細分化したものが達成されても、「それはそうだろう」ということで話が終わってしまい、誰も問題に対して関心を持たないと思う。

（久保田会長）

第2次計画の策定に向けても、それは絶対に必要だと思うので、よろしくお願いします。ほかはどうだろうか。

（金子八郎委員）

バスロケーションシステムについてだが、先ほどの御報告だと3月に1,700人とあった。バスロケーションシステムをチェックした方は5%ということだが、これは数字だけ見れば、非常に少ないと思う。もちろん、利用された方はおそらく朝の通勤時間帯が主体だと思うのだが、その時間帯に利用された数からすれば、この比率はもっと大きくなって、15%にも20%にもなると思う。「5%」という数字だけ見ると、年間数百万円を支出した結果として非常に少ないと思う。この「5%」という数字に対して、市の主体になっている方々はどのような感想を持っているのか。「予測値よりうんと低い」であるとか、「妥当ではないか」であるとか、そういった感想があればお聞きしたい。

（事務局：高橋主任）

大まかな数字になってしまって申し訳ない。バスロケーションシステムを運営している事業者に、「この朝霞市の数字は、ほかの自治体や事業者と比較してどうなのか」という質問をさせてもらったことがある。事業者はもちろん「バスロケーションシステムが何回使われているか」という数字はわかるのだが、「全体でバスを利用した回数」というのは「把握していない」ということだった。ただ、「同規模の自治体と比べても、朝霞市の数字は良い方である」といった話をいただいている。令和5年7月に導入してから一年経っておらず、次の協議会では一年が経過した後に報告できると思うので、この後も事業者と協力して進めていきたい。

委員のおっしゃるとおり、5%というのは数字だけ見ると小さく見えてしまうのだ

が、さらに分析を進めていきたい。私自身も、使っていて便利な機能だと感じており、委員の皆様のなかにも使っている方がいらっしゃると思うので、引き続き多くの方に利用していただけるシステムになるよう進めていきたいと思う。

（金子八郎委員）

別件であるが、⑩－３、令和６年の欄に、「市内循環バス３０周年記念事業検討」とある。ちょうど一年前の５月２９日のこの会議で、「できる限り費用は抑えてほしい」と申し上げた。議事録を見ると「過度な経費をかけずに行いたい」ということであるが、今回は「記念事業検討」とあり、「事業」となるとある程度の予算が必要だと思う。そうすると、この事業費は既に、令和６年度予算に計上されているのか。また、どのくらいの規模で考えているのかを聞きたい。

（事務局：金井係長）

３０周年記念事業については、現時点では予算化の段階に至らなかったのだが、こちらについては昨年、子ども議会でも、「バスをもっと皆様に使っていただけるようなイベントをやってはどうか」という意見をいただいた。その中では、スタンプラリー等の意見もあったので、限られた予算の中ではあるが、３０周年という節目なので、担当の方でもアイデアを出しながら、皆様からも御提案をいただきながら、そういった取組ができればと考えている。

（久保田会長）

ほかはどうか。

（黒川委員）

利用喚起というか、高齢者の方々が外出するために公共交通をもっと使っていただくということについてである。一昨日、荒尾市に行ったときに知ったのだが、地域包括支援センターが、要支援Ⅰ・Ⅱの人に「介護予防の体操教室じゃなくて、もっとバスやタクシーを使ったらどうか」という話をしているという。

それから、特に中学校であるが、バス通学を禁止している。明文化されているわけではないが、子どもたちに聞くと、「通学にバスを使ってはいけないと言われている」という。この辺りも、教育委員会にしっかり言って、距離の遠い生徒や、部活で夜遅くなった生徒はバスを使っても良いのではないかとしていく等、地域での需要喚起をすることが必要であると思う。啓発だけだとどうしても限界で、必要性に結びついた啓発をしないと使ってもらえないだろうなと感じている。それがあって初めて、こういったバスロケーションシステムやバスマップを見てくれるということだと思う。今まで取り組んでいた啓発以外の方法もちゃんと考えていくということ、ラスト２年でやってみる気はあるかということ伺いたい。

（事務局：金井係長）

まず福祉部との連携という部分では、これまでも担当の知見の上ではあったのだが、情報共有しながら模索は行ってきた。指摘いただいている状況もあるので、連携の部分については、今いただいた事例等も参考にしながら連携を強めていきたい。

また通学については、新聞記事で最近、「スクールバスを地域の足に」という取組

も紹介されていたので、そうした先進事例も参考にしながら、啓発だけでなく、実際に促進につながる取組について検討を進めていきたいと考えている。

(久保田会長)

たくさん重要な意見をいただいたので、それらを考慮しながらスケジュールを進めていってほしい。

◎報告事項Ⅰ 市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について

(久保田会長)

次に、「報告事項」に移る。

はじめに「市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について」の説明を事務局より願います。

(事務局：金井係長)

本日、追加でお配りした資料2を御覧いただきたい。

市内循環バス根岸台線・宮戸線については、前回の協議会において、東武バスウエストからの撤退の申し出ということで、速報で御報告をさせていただいた。今回はその後の経過について説明させていただく。

こちらにあるように、東武バスウエストより、令和7年度からの市内循環バスの撤退についての申し出を昨年12月に受けたところである。東武東上線の沿線では4市に同じような申し出があった。その後の経緯として、令和6年1月30日に市から東武バスウエストへ、市内循環バス運行継続についての要望を文書にして提出した。その後、東武バスウエストに御検討いただき、3月8日、市へ「運行計画の延長に向けて協議に応じる」旨の御回答をいただいた。その後、4市で連携して協議を重ねていく中で、先日5月15日、改めて東武バスウエストから、令和7年度の運行について、「継続して運行する方向で調整する」旨の御回答をいただいた。こちらの四角で囲っている部分が、御回答いただいた文書の抜粋である。東武バスウエストで様々な求人活動や待遇改善を行っていただいた結果、運転手不足率が改善に向かっている状況であるということで、厳しい状況は続いているものの、当面の間、令和7年4月からの運行に関しては、「今後の運行ダイヤの見直し等も必要ではあるが、継続して運行する方向で調整をさせていただく」と御回答いただいた。それを受けて今後についてだが、ダイヤ等を含めた具体的な運行計画について、引き続き、東武バスウエストと協議を行っていききたい。

近隣市の状況だが、同じ新座営業所管内の富士見市、新座市、和光市については朝霞市と同様に、運行継続の見込みで同じような文書の回答をいただいていると伺っている。また、坂戸営業所管内の鶴ヶ島市、坂戸市については、現在、別の事業者によるバス車両での運行継続に向けた検討を行っていると同っている。説明は以上である。

(久保田会長)

本日は、「根岸台線・宮戸線」の運行事業者である東武バスウエストの中山様にご出席いただいている。追加の説明があれば願います。

(東武バスウエスト：中山氏)

東武バスウエストの中山である。本来、委員である山科が出席して説明させていただくところではあるが、本日は都合上、私が出席させていただいた。

まず、市内循環バスの運行計画について、皆様方には御心配をお掛けして申し訳なかった。先ほど、事務局から御説明があったとおり、令和7年4月からの運行に関しては継続する方向で協議させていただくということで、よろしくお願いします。

また文書の抜粋の、下から4行目の「不足率は+5%程度回復」ということだが、定員が5%回復というのは、令和5年10月からの18%に対して5ポイント回復ということであり、令和6年4月末現在、13%不足している状況で、依然として厳しい状況が続いている。

引き続き、採用活動やPRを行って、市民の足である公共交通機関を維持できるよう、皆様と協議をさせていただきながら、今後も運営を進めてまいりたいと思うので、よろしくお願いします。

(久保田会長)

御説明感謝申し上げます。ただいまの説明について、質問や意見はあるか。

(質疑なし)

(久保田会長)

それでは、今伺った方向でお願いします。

◎報告事項2 市内循環バス「内間木線」の運行状況について

(久保田会長)

続いて、「市内循環バス「内間木線」の運行状況について」の説明を事務局よりお願いします。

(事務局：須藤主任)

それでは、資料3「市内循環バス「内間木線」の運行状況について」の説明をする。資料3を御覧いただきたい。

内間木線については、今年4月から運行事業者がタクシー事業者の昭和交通株式会社へ変更となっており、定員9名のワゴン型車両での運行となった。運行開始の際に、新たに7か所のバス停留所を設置し、1か所の停留所を廃止した。資料3の左の表については、バス車両で運行していた、昨年4月の輸送人員との比較表となっている。

最終的な数字としては、令和6年4月の輸送人員は1,384名となり、前年4月と比較して74%の利用状況となった。また4月9日は北朝霞駅発の1便で2名の乗残しが発生した。この乗残し以外については、特に大きなトラブル等の報告はない。以上で「市内循環バス「内間木線」の運行状況について」の説明を終わる。

(久保田会長)

御説明感謝申し上げます。内間木線の運行事業者である昭和交通より、野口様に出席いただいているので、追加説明をお願いします。

(野口委員)

昭和交通の野口である。内間木線の運行状況については、事務局より説明があったとおり、極めて順調であった。同じ曜日で比較していないので前年対比で違うように見えるが、令和6年度4月においては、日曜日に乗る方が異常に少ない。おそらく、一年間通してこういうことなのかと思う。

祝日等についても、同様に少ない。逆に「土曜日が多い」とあるとか「水曜日が多い」という傾向があり、この辺りを見極めながら、来年度の運行のことを考えなければいけないのではないかと、という御提案をさせていただこうと思っている。まずは1か月であるが、順調に進んでいる。私からは以上である。

(久保田会長)

それでは、質問や意見はあるか。

(金子八郎委員)

前年と比較して74%しかないということだが、26%減ったということか。これは停留所の減少によって利用者が少なくなったからということか。

(事務局：金井係長)

内間木線の停留所数については、4月から新たなルートとし、それまで空白地区の回れていなかったところを回った関係で、数は増えた形となっている。ただ、車両をダウンサイジングしての運行ということであり、これまでの定員から大きく減ったということがある。また乗り残しが発生した場合については御容赦いただきたいということで事前にアナウンスさせていただいている。細かな分析はまだこれからで、現時点で減少した理由は把握できていないのだが、前年比74%に留まっているということである。

(高橋委員)

上内間木地区に関してはバス停が増えている。今までの県道を走るだけでなく、元のバス停より300メートルほど東のところを回るようになっているので、バス停自体が多い。しかし、バスをたまに見かけるのだが、窓が黒く着色されているので、どのくらい乗っているのかがわからない。明日・明後日に班長・役員が40人ぐらい集まるので、その場で問題点を聞く。すぐ直せないものも多いとは思いますが、不満点が聞けると思う。

(久保田会長)

御意見に感謝申し上げます。せっかくなので、よろしければ、下内間木町内会からお願いします。

(下内間木町内会：伊藤氏)

下内間木町内会の伊藤である。今までずっと内間木線を使われていた数名にヒアリングしてきた。その中で出た御意見について報告する。まず「遅い時間のダイヤがない」ということで非常に困っていると聞いた。朝利用しても、帰ってくるときにバ

スがないため、「バスは使えない」という声をいただいている。現状では皆様は何を使われているかという、御家族が送迎をされている方と、バイクや自転車等の方がいた。

二つ目に、「交通系 IC カードが使えない」という御意見があった。皆様がバスは Suica 等、交通系 IC カードに頼っている中で、高齢の方に対して 2,000 円チャージの補助をいただいていると思うが、そういった制度も活用できないということで、「どうしたらいいか」という話を高齢者から伺った。交通系 IC カードは高齢者でも普及率が高いものであり、私ももちろん、私の母も使っている。とても便利なものなので、費用面で難しいとは思いますが、交通系 IC カードが利用できるように御検討いただけると幸いである。

三つ目、「定員が 9 名」というのも問題になっている。ハイエースになって、9 名しか乗れなくなったが、上内間木・下内間木でそれなりの人数が乗るという。そうするとみんな、花の木より先は「乗れるのかな」と心配しながら乗っている、と聞いた。田島や岡の皆様にもどのように説明されているのか、どのような要望が出ているのかを教えてほしい。先ほど、あまり乗り残しがいい話も伺ったが、もしかしたら、「これは乗り切れないだろう」と事前に諦めている方もいらっしゃるのではないかと危惧している。以上、私が近隣の方に聞いた御意見である。

(久保田会長)

お二人の御意見を受けて、どうか。

(事務局：金井係長)

実は先日、下内間木町内会に市の都市建設部がお伺いした。バスに限った話ではないが、市の様々な施策を説明するとともに、意見交換という形でいろんな御意見をいただいた。そのような取組を、今週末に上内間木町内会の方でも行うので、その辺りの御意見をしっかり伺うとともに、こちらの内間木線の運行自体が、一年間の実証実験ということで行っているので、お二方からいただいた意見のほかにも、今後、上内間木・下内間木の町内会の方にも、ルートや利用のしやすさなど、そういう問題について御意見をいただきながら本格運行に向けて調整を進めていきたいと思う。

また「遅いダイヤが失われたことで、自転車等を利用している」という話があったが、市の施策の取組の中に記載させていただいた、上内間木地区の「中通（三和建業前）」というバス停において、事業者にご協力いただき、シェアサイクルの設置をさせていただいた。ダウンサイジングによって内間木線の輸送力が落ちている面があるので、別の事業者とも協力しながら取組を進めていきたい。交通系 IC カードについては、野口様より願います。

(野口委員)

決済方法について説明する。4 月 1 日時点では、乗合のこういったコミュニティバスについては PASMO や Suica が使えないという案内をさせていただいた。ただ長年の成果が出て、現在は PASMO や Suica も利用可能となっている。広報ができておらず、申し訳ない。ただ、大多数の方に PASMO や Suica を使ってもらっている。今後は町内会で回覧板を配るなど、広報にも力を入れる。引き続き、御利用いただける

ように努力する。

もう一点、運行状況という面で言うと、これは一日のデータしか出ていないので、よくわからない。私から全日、全部の便の「どこで乗って、どこで降りたか」という人数のデータを朝霞市に渡している。もう少し細かいデータで実際にどんなことが起こっているのか、本当に乗り残しが怖くて使うことをセーブしてるのかしてないのか。そういったところを少し御説明したいと考えている。決して需要が削られているとは私は思っていない。今後、更に広報等で内間木線の緑色のハイエースが認知されていけば、もう少し乗るのではないかと考えている。

(久保田会長)

ワゴンタイプで運行するというのは初めてのことであり、今後のことを考えると、このタイプが非常に可能性があるだろうと思うので、注視してもらいたい。

◎報告事項３ 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、「公共交通空白地区における取組状況について」の説明をお願いします。

(事務局：金井係長)

資料４を御用意いただきたい。こちらは公共交通空白地区における取組状況となっており、プレ運行実施の状況について報告させていただく。

これまでの協議会でもお話させていただいているが、二つの先行検討地区において無償型プレ運行を実施した。こちらについては、資料４に A3 資料も併せて付けているが、膝折町４丁目地区、根岸台７丁目地区において、令和６年２月１９日から３月２２日の期間内でそれぞれ週４日の運行を実施した。こちらの試験運行については運賃無料で実施した。また、車両については写真のとおり、ハイエース車両をそれぞれの地区に１台ずつ用意し、マグネットで「ひざおり号」、「ねぎし号」と貼って運行した。

写真については、根岸台７丁目地区において試験運行の実施に先立ち行った車両のお披露目会で、こういった車両なのか等、中の様子について皆様に御覧いただきながら説明した際のものである。

運行結果については、細かい数字はまた後ほど説明するが、収支率についてはひざおり号が２２.７２％、ねぎし号が１８.７％であり、協議会で承認いただいて作成した導入ガイドラインに定める収支率の３０％には達しなかった。今後については、この結果をもって終了ということではないので、収支率改善のために改めて地域組織の皆様と協同で運行計画の見直しを行いたいと考えている。

また膝折町４丁目地区、根岸台７丁目地区の皆様には、先日この結果を報告させていただき、改めて皆様と運行計画の見直しをさせていただきたい、という話もした。運行計画の見直し後については、収支率を再度検証した上で、協議会での承認を経て、一年間の実証運行、こちらについては有償による運行を目標に取り組んでいきたいと思う。細かな数字について、別の担当から御説明させていただく。

(事務局：須藤主任)

ひざおり号とねぎし号の試験運行結果について説明する。資料５を御覧いただきたい。まず、試験運行全体の利用者数については、ひざおり号が日に１８便で１９日運行した結果、合計で９８９名。ねぎし号が日に２７便で１９日運行した結果、合計で８１４名の利用があった。比率で見ると運行期間後半になるにつれて、少し利用者数が増えている。

次に１便あたりの利用者数については、ひざおり号が２．８９人。ねぎし号が１．５９人となっている。また資料４の説明でもあったが、今回の運行結果を基に見込みで収支率を計算したところ、ひざおり号が２２．７２％、ねぎし号が１８．７％となっている。

次に、便ごとの利用者数については、表のとおりとなっている。ひざおり号、ねぎし号ともに、駅に向かう便については午前中の便の利用が多く、駅から出発する便については、午後の便の利用が多くなっている。曜日ごとの利用者数については、ひざおり号では特に曜日ごとに大きな差は見られなかったが、ねぎし号に関しては土曜日の利用が比較的多かった。

次に、停留所別の利用状況について説明する。こちらは乗車人員数でカウントしている。ひざおり号については、北朝霞駅前行きは「マルエツ朝霞溝沼店前」まで、西朝霞公民館前行きでは、「ヤオコー朝霞岡店前」までの区間の乗車人員数が多かった。それ以降については、スーパーや病院等の施設の前のバス停利用が多くなっている。

ねぎし号については、朝霞駅東口行きは「根岸台８丁目」まで、水久保公園行きでは、「ウエルシア薬局朝霞根岸台店」までの区間の乗車人員数が多く、それ以降はひざおり号と同様に、スーパー等の施設のバス停利用が多くなっている。

続いて試験運行時に配布したアンケートの結果について説明する。車内にアンケート用紙を設置して、任意で回答いただいた結果である。アンケートの見本については、資料５の最後のページに添付しているので、後ほど御確認いただきたい。

回答数については、ひざおり号が１４６件、ねぎし号が８７件となった。回答者の年代としては、６０代から８０代の方が多く、ひざおり号においては半数以上、ねぎし号では約７割が６０代から８０代の方となっている。一概には言えないものの、アンケートに回答いただいた方の年代が今回の試験運行に対する関心度の高い年代と考えるのであれば、６０代以上の方の需要が多かったのではないかと考えられる。

次に、利用目的としては、主に「買い物」や「通院」との回答が多かった。この結果については、先ほど説明した停留所の利用状況と合わせて考えても、買い物や通院での利用需要が高いことが伺える。

次のページ以降は、アンケートで自由記述となっていた項目からの転記である。「運行ルート付近で希望する目的地や停留所」という記述欄については、「スーパー」や「病院」、「市役所」、「郵便局」が挙げられていた。そのほか、「現在のルートが良い」という御意見も多く見られた。最後の自由記述欄については、「天候不良の際に利用できて良い」という御意見や、「免許返納後の交通手段として利用できて良い」という御意見があった。料金については、「３００円は高い」という御意見も複数あったが、「高くても良いので運行してほしい」という御意見もあった。また、多くの方から、「便利なので運行を継続してほしい」という御意見をいただいている。以上で説明を終了する。

(久保田会長)

それでは、質問や意見をお願いします。

(黒川委員)

そもそもこの協議会が何をする場所なのか、というところから考えなければいけない。事業者側の経営権に属することであれば報告事項でよいかと思うが、「このこと自体をどうやっていくか」ということなので、本来は報告事項じゃなくて協議事項、議題として扱うべきことではないかと感じる。まず、その辺りの見解を聞きたい。

それから報告を丁寧に、様々な情報を出していただいたのはよかったのだが、この場でかいつまんで御紹介いただいているのはうまくいっている話ばかりで、結果としては30%に届いておらず、うまくいっていない。そうすると30%という目標が本当に適切だったのかと思う。例えば比較的多くの方が乗っているわくわく号の根岸台線も、収支率で言うと実態は30%台である。それよりも少ない定員9名の乗り物に収支率30%を課すというのは、ハードルがかなり高いのではないか。それを改めて考えないといけないと思う。目標数字、需要調査との落差というのは、必ず起きることである。アンケートでは、どうしても「模範的な市民でありたい」という前提で答えるので、実際の日常の疲れであるとか、「歩きたくない」、「待ちたくない」といった欲求が勝ってしまうと利用率が落ちる。それは必ず起きることなので、やはり利用率が落ちた中で企画する側の努力不足だった部分、「どこに問題があったのか」という整理ができていないのか。今の御報告でも、「ルートはこのままでよい」、「このまま継続してほしい」といった意見だけをかいつまんで御説明されたと思う。しかし、うまくいっていないのであれば直さなければいけないわけであり、「直さなければいけないのはどこなのか」ということを、ある程度仮説として出して御報告いただけないと、「直す要素」にはならないだろうと思う。そこはどういう風に捉えているのかをお聞きしたい。これは単純に数字だけで言うと「30%に足りていないのでやめよう」という話でしかないと思う。だが今の御報告で行くと、「やめましょう」ということではないと思うので、ではどのように残して続けるか、きちんと絵を描いてもらわないと、おそらく「30%に足りていないからやめよう。もう一度ゼロから考えよう」という話にしかならないと思う。その辺りの考え方もお聞きしたい。

(事務局：村沢審議監)

まず「議題として扱うべきことではなかったのか」という点だが、今回報告事項として挙げさせていただくに当たり、私ども事務局の方で議題にするか、報告事項にするかという時点から慎重に検討した。結果として今回は報告事項とさせていただくということになった。理由としては、今回はガイドラインに基づいて作成した仮運行計画、これも需要調査の検証として行った無償の試験運行だったので、まずはその試験運行の結果報告であるということと、今後有償での実証運行に向けて運行計画の見直しを地域組織の方と協議していく必要があることから、まずは報告ということにさせていただいた。これについては、先ほども御説明したとおり、地域組織にも御案内しており、1日も早く有償運行に向けて協議を進めていきたいと考えている。お話の中でもあったが、需要調査との乖離については、私どもの方で前提条件となる300円

の運賃と収支率30%に行くまでの中で、例えばダイヤの便数について、課題と改善にも繋がっていくが、今回はダイヤの便数も最大限で入れさせていただいて、そこで試験運行をさせていただいた、というところがある。今後、「週4日の運行日を例えば週3日で、ねぎし号とひざおり号を両方、同日で運行できないか」ということや、「ダイヤを減らしていけないか」、「ルートの設定もこれで本当によかったのか」ということなどを見直さなければいけない。御意見では「良い」ということだが、そうでない方もいらっしゃるわけである。運行経費を落とすにはどうしたらいいかということも、地域組織の方と課題と改善点を同時に提案しながら進めていければと考えている。そのため、今、一概に「どうしたらいいか」というのは案としては出てこないのだが、先ほど答えさせていただいたような視点は持っている状況である。

（黒川委員）

経費を落とすのもよいのだが、例えば2台を1台にしてみるなどの抜本的な方法ならわかるのだが、それ以外の方法で細々と取り組むのはいかがなものだろうか。現時点では、1便あたりひざおり号で3人、ねぎし号で1.5人ということなので、どちらかというと機会損失の方が多い。拾えるお客を拾えていないので収入が上がらない、という問題があると思うので、バランスを考えてほしい。経費を抑えることばかりを考えて、この1.5を1を割る数字にしてしまわないように気をつけてほしい。

（久保田会長）

そのほかはどうか。

（金子八郎委員）

収支率についてだが、年間運行経費が1,567万円で車両費込みということであるが、これは「車両費等込み」ということかと思う。ハイエースの場合、車両費は400万円くらいだと思う。車だと新車と新古車、訳あり車等があるが、収支率をアップするためにはこの車両費が全体に占めるところは相当なものがあると思う。何も新車を活用するだけでなく、新古車や中古車を使えば、100万や150万は違ってくる。すると、収支率も2～3%アップできるのではないか。そうすると、限りなく30%に近づけられる。行政であるから、基本的には新車のコストで計算するだろうが、最近の新古車や中古車は非常に程度がよいものがあるので、その辺を考慮して収支率アップの考えをしていただければと思うが、いかがだろうか。

（事務局：金井係長）

収支率を向上させるための一つの考えとして、やはり「運行経費を抑える」というのは重要な観点である。御意見いただいたように、ダイヤや運行計画だけでなく、今指摘していただいた車両の面も含めて、様々な工夫を凝らしながら運行を実現できるように取り組みたい。

（久保田会長）

新しいアイデアも含めてお願いする。ほかはどうか。

(鈴木委員)

バス事業者の立場で言うべきことかわからないが、少し気がついたことがあったので発言する。

収支率に関して言えば、「無償でやった結果としての事前調査とのギャップ」という話があったが、私はギャップが非常に少ない方だと感じている。別の自治体で聞いた例によると、「事前の調査で何万人ぐらい乗るだろうと思っていたのに、実際に有償運行したら3分の1だった」という数字が残っており、無償で運行した結果でギャップがこの程度で済んでいるというのは非常に小さいだろう。ただし、有償にしたときには2分の1、3分の1に落ちる可能性はあると思っている。そういう具合に減る可能性があるのだとすれば、今回のような有償・定時・定路線という選択肢が最良なのか、ということが問題になってくる。極端な話をすると、「有償にするとお金が掛かるから」という理由で無償でやっている自治体もある。そうすると、道路運送法が全く関係なくなるので、ボランティアでもできる。それから、定時・定路線を諦めるという、つまりデマンド化する方法もある。あるいはタクシーでもよいじゃないかという考え方で、定時・定路線を外すやり方もある。それによって、費用は大きく削減できる。既存のタクシーでよいので、ほとんど費用が要らなくなる。それから乗っている人の利便性について言えば、「費用を抑えるために、一日5便、4便になってしまった」ということもなく、電話をすれば乗ることができる。そのため「費用が落ちるし、利用者の利便性も高い」という選択肢は、「定時・定路線である」という前提を外すことで出てくる。

私は地元の方の御意見は伺っていない状態で話をしているが、方法としては、定時・定路線にこだわらないことで、より利便性が上がる道はあるし、色々な自治体で事例がある。この辺りは、需要量と取るべき交通手段というのが増減によって変わってくるので、もしかするともっとよい方法があるかもしれない。「経費を落とすために、もう少し時間帯を削ろう」であるとか、「日数を削ってみよう」とやることによって、余計に誰も乗らない交通手段になるということもある。

(久保田会長)

この点はいかがだろうか。

(事務局：金井係長)

御意見をいただき感謝申し上げます。おっしゃるとおり、定時・定路線だけでなくボランティアによる自家用無償運行であるとか、デマンド交通など様々な交通モードがあることは承知している。こちらの運行を実現するためにどのような方策がよいのか、そのために一つの例に固執することなく、様々な御意見をいただきながら検討していきたいと思う。

(久保田会長)

埼玉県内でも、最近デマンド交通に移行している例が増えている。そういった動向も注視しつつ、ベストな方法を探っていただきたい。

(黒川委員)

私もあまり方法にこだわる必要はないと思っているが、これまで定時・定路線ということで固執してきたのは市である。一生懸命に説明をして、地元の合意も取ったわけである。先ほどの鈴木委員の意見については私も同意見であり、4便を3便くらいならまだよいが、それが2便になったら、あるいは今は45分間隔で実験しているところが1時間15分とか1時間20分など、わかりにくい間隔になったら使われなくなることもある。その点では色んな手段を使うとよいと思うが、そうすると「定時・定路線の何にこだわっていたのか」という、そこからもう一度作り直さないといけないと思う。そういった事前学習を、市の職員はできているのかどうか。九州に行くと、様々な取組みをやっている。人口急減している地域でバスをやってみたり、デマンド交通をやってみたり、今回のねぎし号のようなことをやってみたり、色々組み合わせながらやっている。そういう事例は蓄積されているのか伺いたい。

（事務局：金井係長）

まず定時・定路線については、もともとこの地域公共交通計画の空白地区の取組の中で、ガイドラインに定める中で考えとして説明させていただいて、承認していただいている経緯がある。ただ先ほどから御意見をいただいているとおり、それだけではないということと、運転手不足など昨今の状況の変化の中で各自治体が色々な取組をしていることも事実だと承知している。本市も、デマンド交通や自家用有償旅客運送をしている自治体に意見を伺いに行ったことがあるので、そういった取組も引き続き情報収集を含めて行いながら、何が一番よいのかは皆様に御意見いただきながら取り組んでまいりたいと思う。

（久保田会長）

これからしっかり議論していければと考える。

◎報告事項4 交通事業者からの報告事項について

（久保田会長）

続いて、「交通事業者からの報告事項について」の御説明をお願いします。

（秦野委員）

西武バスの秦野である。弊社からは資料6と、当日配布させていただいた文書に基づいて説明する。

委員の皆様におかれては従前より、2024年問題について重々認識いただいていたところであるが、私どもも3年前より、2024年の法規制に伴って、それに適合するようなダイヤ、具体的に言うと減便をしながら基準に適合していくダイヤを作成し、2024年度を迎えさせていただくことになった。しかし、その予想を上回る担い手不足が、新年度を迎えても中々改善されないという状況になった。そのため、4月13日土曜日から当面の間、土曜日を日曜日ダイヤで運行させていただいている。これは朝霞市内のみならず、当社全管内11営業所、東京都内5営業所、埼玉県内6営業所があるのだが、西武バス全系統で土曜日を日曜日ダイヤにして運行している。これによって、弊社全体でおよそ90弱くらいの乗務員のシフトが浮く形になる。今までは乗務員を休みの日に出勤させるなどして、どうしても改善基準を守ることが厳

しい状況があったのだが、その90弱を公休出勤させずに運用するスタイルにすることで、できる限り新年度以降の改善基準に合うようにしていくということである。新しいダイヤも含めて調整させていただいて、できる限り早い段階で土曜日ダイヤを元に戻そうと取り組んでいる。多少の減便はあるかもしれないが、土曜日ダイヤを戻すことに注力しているところなので、新たな方向性が決まったら、ホームページや停留所にて御報告する。利用している御客様には非常に御不便をお掛けして申し訳ないが、御理解いただけると幸いである。

担い手不足についても、せっくなので少し説明申し上げる。担い手不足というのがここ1年ぐらいでだいぶ世間に浸透したが、ここ数年で出てきた話題ではなく、事業者間では遙か前から「こうなるだろう」という予測をしていた。決して各社手をこまねいていたわけではなく、先ほどの話にもあった養成制度、入社時点で二種免許を持っていなくても事業者で取得費を負担する、というのは私どもだけでなく、各社でも従前から取り組んでいた。しかし、この担い手不足が顕在化しなかったのは、2020年からコロナ禍となり、路線バスの需要が非常に衰退したからである。私どもも高速バス、観光バスをかなりやっているが、それらの長距離需要が一気になくなった。本来なら担い手不足がもう少し早く顕在化するはずだったのだが、私どもに限って言えば、高速バスや観光バスの事業を、運休等を行って縮小した。私どもは観光バスを主にやっている西武観光バスという別会社や、企業輸送や学校輸送、いわゆる特定輸送をやっている西武総合企画という会社があり、そこがコロナ禍によって運行がなくなったため、乗務員を西武バスに出向させることで路線バスの運営を何とか維持してきた。コロナ禍が落ち着いてきて、高速バスの復便、観光バス需要増などがあり、出向していた乗務員も元に戻していく中で、乗務員不足が一気に噴き出してきたわけである。その辺りの状況を御認識いただけると非常にありがたい。

引き続きバスの維持のために皆様に御利用いただきたいのは山々であるが、バスの利用は目的にならない。あくまでもその先に需要があることによって、公共交通機関を利用いただけていると思っている。その需要喚起策については、こちらの協議会のみならず、各方面で案を出していただきながら、公共交通の利用促進をしていければと思う。当社からは以上である。

(久保田会長)

御説明感謝申し上げます。質問はあるか。

(金子八郎委員)

西武バスにお聞きしたい。長野市で今年の1月21日から、長電バスが日曜日運休となった。あれは蓼科高原の需要が増えたのでそちらに人員を振ったのだと思うが、あの報道は非常にインパクトがあっただろうか。

(秦野委員)

非常に答えづらい質問なのだが、公共交通をやらせていただいている事業者としては、公共交通は空気のような存在で、常にあって普通の存在だと思っている。日曜日を運休にするという考えは、少なくとも当社は持ち合わせていない。長野県としても観光需要はかなりあったと聞いているので、そこで天秤に掛けた結果であると理解し

ている。だがやはり、一般的には、市民の皆様が利用したいときにある程度利用できるのが公共交通である、と考えているので、私見もあるが基本的には毎日運行するという認識である。

（久保田会長）

それぞれギリギリの状況の中で最善を尽くしていただいていると思う。ほかはどうか。

（質疑なし）

（久保田会長）

今度は、「東武東上線の朝霞台駅のエレベーター設置について」ということで、御説明をお願いします。

（小瀧委員）

東武鉄道の小瀧である。朝霞台駅のエレベーター設置工事について説明する。

朝霞台駅周辺は、駅開業後に防火地域に指定され、エレベーターを含めた駅舎増築の際には駅舎全体の大規模改修をする必要がある。そのため、これまではエレベーターの設置が困難な状況にあった。そんな中朝霞市と協議を進め、駅舎を増築せずに道路法上の道路工作物として、改札外エレベーターの設置を行う環境が整って、着手に至ったという経緯である。

朝霞市との協議の経過については、2022年6月にエレベーター設置等のバリアフリー施設整備の推進検討を進めるための覚書を締結させていただいた。2023年2月には、駅前広場への駅改札外エレベーター設置に関する協議書、回答書の取り交わしを行ったところである。改めて、朝霞市に力強い御協力をいただいたことに対して感謝を申し上げたい。

エレベーターの構成については、上下ホームに各1基。南口・北口に各1基。11人乗りのエレベーターを整備する計画である。費用については、全額当社負担で実施する。工事の状況については、現在、上下ホームのエレベーターの基礎工事を行っており、南口・北口のエレベーターについても準備工事を進めているところである。完成予定時期については、リリースにあるとおり、2025年度中である。現状としては順調に進んでいる。引き続き一日でも早い完成を目指し、関係者一丸となって鋭意努めているところであるので、御理解を賜りたくよろしくお願いする。報告は以上である。

（久保田会長）

市から何か、追加報告はあるか。

（事務局：高橋主任）

ただいま小瀧委員から御説明いただいた、資料7の裏面を御覧いただきたい。こちらは広報あさか令和6年5月号に掲載した、朝霞台駅南口と北朝霞駅東口ロータリー内の動線やタクシー乗り場が変更になる旨の記事である。市民の方や構内を利用される交通事業者の皆様には御不便をお掛けするが、東武鉄道や工事事業者と協力して、

引き続き周知を行っていきたいと考えている。

（久保田会長）

ただいま御説明いただいた件について、質問はあるか。

（黒川委員）

これは東武鉄道よりは市かと思うが、エレベーターを作るに当たり、南口の外側に出るエレベーターが外壁から張り出す形で作ると思うが、今の南口のあり方自体を少し改造することになるのか。それとも、大きな花壇があるところをそのままにして、外側に付けるのか。

（事務局：村沢審議監）

南口のエレベーターであるが、確かに設置すると花壇があって人が通れない動線になるが、今、東武鉄道から「交通動線を確保するために植栽を一時撤去したい」という旨の申し出が道路管理者になされている。それについて、管理者の立ち会いで、当該エレベーターがなくなるまでの間の交通動線を確保し、歩行者動線を確保するように協議を進めているところである。

（久保田会長）

エレベーター設置は皆様が待ち望んでいたことなので、非常に楽しみにしている。

◎報告事項５ シェアサイクル本格実施について

（久保田会長）

次に、「シェアサイクル本格実施について」の御説明をお願いします。

（事務局：高橋主任）

それでは、報告事項（５）「シェアサイクル本格実施について」説明する。資料８を御覧いただきたい。

こちらの資料にあるとおり、朝霞市におけるシェアサイクル事業については、平成３１年１月から２年間を実証実験フェーズ１として実施。その後の３年２か月をフェーズ２として実施した。

実証実験を行った約５年間においては、資料にあるとおり、様々な事業効果の検証を行ってきた。その中で特筆すべき事業成果として、シェアサイクルは、市内だけではなく、地域間の移動にも積極的に使われていることがわかったことが挙げられる。

現在、東武東上線沿線では川越以南、全ての自治体でシェアサイクル事業が開始されている。事業者からの報告で、市内の利用実績のうち、約４割が市外への移動に利用されていることがわかり、その他の公共交通と同様に、地域で連携して事業に取り組んでいく必要性が認められた。

そういった結果を鑑み、朝霞地区４市では、４市ともに本年４月から本格実施に移行し、事業者と５年間の協定を結んだ。引き続き、４市及び事業者で連携・協働して、事業の推進を図っていく。

続けて、シナネンモビリティ PLUS の小松委員より、本日お配りした資料に基づいて、シェアサイクル事業の直近の動向等の御説明をお願いしたい。

(小松委員)

本日配布した資料で、シェアサイクルの現状を簡単に御説明する。資料の１ページ目の下、２０２２年と２０２３年の比較であるが、会員数が２２０万人から３００万人突破ということで、一年間で８０万人の会員を増やすことに成功した。利用回数も純増している。借りる場所と返却場所、いわゆるステーションを増やさないと利便性が上がらないということで増やしている。協定の自治体は、朝霞市を含めて現在１２か所となっている。

そのほかでは、LINE のミニアプリや、電動サイクルを開始した。ハローサイクリングの専用アプリだけではなく、LINE や Alipay から借りることができるようになる。外国の方向けに Alipay、またスーパーアプリと呼ばれる LINE や PayPay と連携して利便性向上に努めている。

裏面は朝霞市のトピックスということで、市内でどのステーションが使われているかの参考資料である。貸出ステーションと返却ステーションということで、似たようなステーションが挙がっている。これは実証実験中の累計の結果であるため、例えば貸出ステーションの２番目と４番目が途中でステーション名を変えたために集計ができず別れているのだが、朝霞駅、北朝霞駅をかなり多く使っていただいている。こちらは市内だけだが、先ほど報告があったとおり朝霞市と市外間での利用が今でも４割強ある。朝霞市出発でも４割強が市外、それからこちらに戻ってきているのも４割程度で推移している。

当社はもともとエネルギー会社であり、自転車も電動アシスト自転車になっている。すべてとまではいかないが、９０％程度は再生可能エネルギーで充電させていただいている。そうした再生可能エネルギーをしっかりと活用して、モビリティを中心に、人々が集まるようなモビリティ拠点を作って、まちづくりに貢献していければと考えている。これからも、本当に地域の皆様に使っていただけるように、様々な公共交通機関の隙間を私どもが埋められるような、補完できる事業を展開していきたいと思っている。

(久保田会長)

質問はあるか。

(福川委員)

本来、自転車を使う人はヘルメット着用となっていて、シェアサイクルでは中々厳しいと思うが、安全面で今後ヘルメットを使えるようにする考えはあるか。

(久保田会長)

現在、ヘルメット着用は努力義務になっているが、どうだろうか。

(小松委員)

会長がおっしゃるとおり努力義務ではあるが、これは当社だけでなくシェアサイクル協会全体で進めていかねばならないと思っている。

ただ、ヘルメットの貸出については少し考えづらい。ヘルメットのシェアは、特にコロナ禍の時期に相当敬遠された。当社は日光市でも展開しており、観光地で一部貸

出をしているが、ほぼ利用実績がない。こちらについては、警察、それからシェアサイクル協会でしっかり連携して考えていきたい。安心安全に使えるサービスにしていきたいと考えている。

（久保田会長）

ほかにあるか。

（金子八郎委員）

資料 8 の実証実験フェーズ 2 の下では、令和 3 年 1 月 25 日から令和 4 年 3 月 31 日、1 年 2 か月とあるが、この採算ベースだと事業の継続性までは見込めない、と記載されている。その下の令和 4 年 4 月 1 日から令和 6 年 3 月 31 日では、採算性が改善されたのか、それとも現状では事業継続まではほど遠いのか状況を教えてほしい。

（小松委員）

現状、事業の投資回収には至っていない。当初に設置したものに加え、傷んできた自転車の入れ替えも必要である。お使いになっている方ならわかると思うが、現在、新機種がかなり入っている。自転車も通常の使用であるともっと寿命が長いのだが、シェアということでかなり使い方が荒いため、そちらのコストも上がっている。そのため、投資回収はまだまだ先かなという状況である。

（久保田会長）

率直な御意見に感謝申し上げます。そのほかはどうか。

（鈴木委員）

事業者に伺いたいのは、もともとバスは雨が降るとものすごく乗られる交通機関である。なぜかという、「雨の日は自転車に乗れないから」と、今まで我々は呪文のように唱えてきた。シェアサイクルの細かいデータは当然見せられないと思うが、天候や気温による差はどの程度あるのだろうか。

（小松委員）

雨の日は本当に使われない。これは 24 時間のデータであり、ずっと雨が降っているというデータではないので日にもよるのだが、雨の日は晴天時の 2 割ぐらいの利用数になる。特に降水量が 10 ミリ以上になると、ほぼ使われない。そのため、私どもはバス会社とは逆に、晴れてほしいと思っている。

◎報告事項 6 第 2 次地域公共交通計画策定について

（久保田会長）

次は、「第 2 次地域公共交通計画策定について」の説明をお願いします。

（事務局：金井係長）

こちらについては、口頭での報告のみとさせていただく。現在の地域公共交通計画が第 1 次であり、こちらが令和 3 年からの 5 年間の計画となっている。令和 8 年から第 2 次計画がスタートとなるため本年度から取組を開始し、計画策定に向けて動き出

している。

先日、事業者選定に当たりプロポーザルを行い、その結果事業者が決まったので報告する。担っていただく会社は国際開発コンサルタンツで、現計画の策定を担っている事業者に決定となった。ここについては、受注された国際開発コンサルタンツと連携しながら、どのような計画を進めていくのがよいのか、現計画の検証を進めながら取り組んでいきたいと思うので、引き続きお願いします。

（久保田会長）

今日も既に色々な意見をいただいているので、それも考慮しながら進めていただきたい。

報告事項は以上である。「その他」に移る。

◎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）

まず、「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」ということで、説明をお願いします。

（積水化学工業：井上氏）

積水化学工業の井上である。内容について説明する。あさかデマンド乗合サービスの取組状況については、協議会の中で報告させていただきながら進めさせていただいている。

その中で、2022年7月からデマンド乗合サービスを開始して、23年1月に対象を根岸台7丁目の方にも拡大し、12月から有償に切り替えて運営させていただいている。現在は利用対象者としてリードタウンの住民と根岸台7丁目の方を対象としているが、24年7月から8月辺りで周辺の方への対象拡大を検討している。また停留所の追加も検討している。

2ページ目の下では、既存の運行内容からの変更点を青字で記載している。区域のところは、今のあさかりードタウンから和光市駅を結ぶ区間に追加を予定している。一般の方にも利用いただけるサービスに昇華していきたいというところと、運行時間も夜の時間帯については前倒しを検討している。先ほどの話題にもあった交通系 IC カードという決済方法の追加も、この取組の中で進めていく。

次のページでは、利用実績について共有する。先ほども無償から有償という話があったが、このあさかデマンド乗合サービスについても、有償に切り替えたことで利用者が3割程度に落ち込んだ。その上で、対象のリードタウンの方や根岸台の方の利用傾向を見ていくと、リードタウンの方はもともとある程度乗っていただいていたいて、通勤需要と帰宅需要が多かったのだが、有償化したことで夜間の利用数の落ち込みが大きかったということが見て取れる。一方で、根岸台7丁目の方については、無償と有償の落ち込みの差が少なかった。需要があるところは有料でも乗っていただけることがわかった。今後も、より多くの方に乗車していただける方策を、具体的に実施・計画しているというのが今の状況となっている。

その取組の具体的な内容が、その次のページである。停留所についての項目となっており、中央の地図の青のルートが現行のルートであり、追加で想定しているのが西

友付近、ウエルシア前、それと根岸台7丁目の方の利便性向上を鑑みて、町内会館前と児童公園前という二つを検討している。

次のページでは、運行時間の見直しについて説明する。先ほどのデータからも、夜の落ち込みが大きかったことと、一般開放で日中は買い物需要も見込むということで、利便促進と需要向上を図る運行時間の見直しを検討している。やはり、もともと使っていただいていた方の落ち込みが大きいということもあるので、再周知は順次実施していきたい。既にこちらに記載のリーフレットの中で、リードタウンの住民の方にはアプリで周知しているのだが、根岸台7丁目の方については回覧という形で、今回のリニューアルの内容も併せて周知を図っていきたいと考えている。私からは以上である。

(久保田会長)

御説明感謝申し上げます。それでは、質問や意見はあるか。

(野口委員)

昭和交通の野口である。補足説明をする。今回の運行計画の変更について、このあさかデマンド乗合サービスというのは「区域運行」であり、和光市と朝霞市の中の区域を自由に走ることができるという、道路運送法第21条の許可をいただいている。許可の条件としては、停留所、いわゆる待ち合わせスポットと言われるところを今回4か所追加することに関して、事後的に関東運輸局に届け出を出す、ということになる。そのほかの運行時間や利用者の拡大については、特に許可の対象にはならないため、申請自体を行わない。そのため、今回御審議いただきたいのは、「待ち合わせスポットを増設することについて異議はないか」ということである。

(久保田会長)

補足説明に感謝申し上げます。何か質問はあるか。

(福川委員)

わからない部分があるので聞きたい。今、朝霞市で公共交通空白地区を埋めることが必要とされているのと、このリードタウンのデマンドとはどういう関係になっているのか。そこをもう一度御説明いただきたい。

(事務局：金井係長)

御質問いただいた公共交通空白地区の取組の、ねぎし号等の根岸台7丁目地区の取組と、積水化学工業が行っている乗合サービスは、それぞれ実施主体が市と民間事業者ということで、別という形になっている。

ただ共通事項として、今回の運行計画の変更で停留所が増えたと、根岸台7丁目のエリアと、こちらで進めているルートが少し重なっている部分があり、そういった中で今後、市もねぎし号の取組については引き続き推進していきたいというのは述べさせていただいたとおりである。二つが並んで同時に動いているという状況で、地元の方にとってはこういったことがよいのか、双方が実施していることで、結果的に両方とも利用者を奪って、それぞれ収支が成り立たない結果にならないか、その辺りは地元で協議をする前に市でも整理した上で臨んでいきたいと考えている。

(久保田会長)

よろしいか。先ほど補足していただいたように、この協議会としてどういう立場で話を進めていくかということだが、実は以前の令和5年度第2回の協議会では、「協議会としては異議はない」という立場を表明した。今回も、もし皆様に御意見がなければ、「この協議会としては異議は唱えない」ということをお伝えする。承認するか、そういった立場ではないということである。いかがだろうか。

(黒川委員)

今回、路線拡大するのには免許は必要ないし、許可もいらない。ルート報告だけは必要ということだが、それは別に誰かの許可を取るわけではない。しかし、一方的に決めるのも問題なので、この協議会の場で確認してほしいということかと思う。寄るところは便利な場所ばかりであり、懸念されるところは運行時間が延びることと、運行ルートが長くなること、先ほど、福川委員が言った、ねぎし号との重なりについての検討である、ということでしょうか。

(久保田会長)

議論の余地があるとすれば、そういうところだと思う。

では、今回の提案については異議はないということでしょうか。

(異議なし)

(久保田会長)

それでは御提案の内容に異議はないということとする。

◎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)

次に、「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：須藤主任)

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9を御覧いただきたい。シェアサイクルについては、令和5年1月から3月までの3か月間と、令和6年の同様の3か月間を比較すると、利用者数は115%で増加となっている。

市内循環バスについては、シェアサイクルと同様の期間を比べると、利用者数は101%で少し増加となっている。微増ではあるが、令和5年1月から3月が市内循環バスの運賃改定前であることを考えると、運賃に関わらず、市内循環バスを利用いただけていることがわかる。

次回の協議会では、4月の市内循環バスのダイヤ改正後の輸送人員を皆様に報告したいと考えている。以上で説明を終わる。

(久保田会長)

そのほか何か発言はあるか。

(朝霞市福祉部：長尾氏)

朝霞市福祉部の長尾である。本来なら、委員でもある福祉部次長の濱から説明させていただくところだが、本日は所用により欠席のため、代わりに私から説明させていただきたい。

全国的な高齢者施策の課題の一つとして「移動支援」というものがある。本市においても、どのような取組が有効であるか模索しているところであるが、こちらについては公共交通とも密接な関係があるものと考えている。

今後、高齢者の移動支援について様々な施策を検討する中で、皆様の知恵を拝借したり、御協力いただく機会もあると思うので、その際はどうぞよろしくお願いする。

(久保田会長)

非常に大切な話だと思う。

◎その他審議事項

(久保田会長)

そのほかはどうか。事務局は何かあるか。

(事務局：高橋主任)

次回の協議会については、令和6年8月ごろの開催を予定している。開催が近くなったら通知を送付するので、御参加をお願いしたい。

(金子八郎委員)

お願いなのだが、この協議会の当初、市からペットボトルの水を提供いただいていた。「朝霞の雫」を調べて消費期限が間近いものがあつたら、それを次回から提供いただけないだろうか。8月は暑いので、2時間の会議だと水も飲みたくなると思う。消費期限が近いものがあれば、どんどん活用していただければ幸いである。

(久保田会長)

色々御検討いただいているかと思うが、どうか。

(事務局：金井係長)

話は承ったので、検討させていただきたいと思う。

(久保田会長)

本日は大変貴重な議論ができたと思う。それでは、私の進行は以上とする。

◎閉会

(司会：持田主幹)

議事進行に感謝申し上げます。

以上で令和6年度第1回朝霞市地域公共交通協議会を終了する。本日は長時間に渡って御協議いただき感謝申し上げます。

以上