報告事項第１号

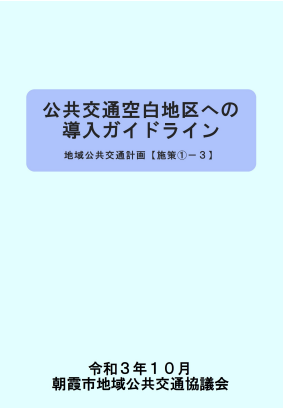
新たな公共交通の導入について

公共交通空白地区への新たな公共交通の導入に向けた運行計画の見直しについて

これまでの取組について

ガイドラインの策定

令和3年第2回地域公共交通協議会で承認
運行導入要件⇒収支率30%
※導入地域の人口密度や人口等を加味して、都度、
地域公共交通協議会にて協議し、決定することとする。

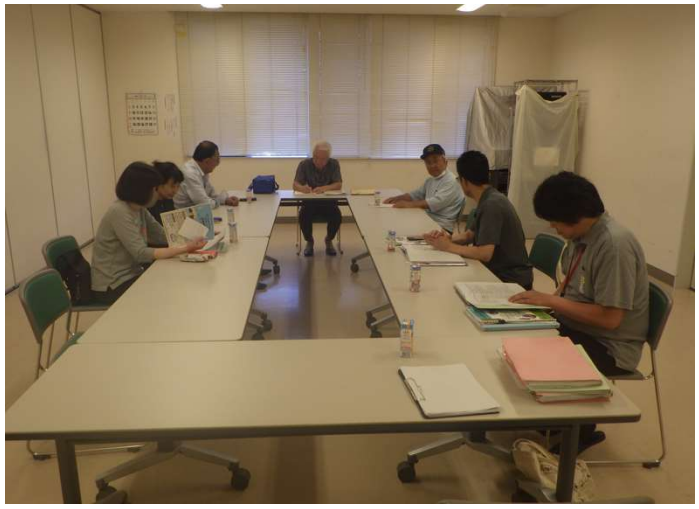


根岸台7丁目地区

・令和4年1月　地域組織設立
・令和5年2月　需要調査実施
・令和6年2月　試験運行実施

膝折町4丁目地区

・令和4年12月　地域組織設立
・令和5年6月　需要調査実施
・令和6年2月　試験運行実施



需要調査及び試験運行の結果

	需要調査	試験運行
根岸台７丁目地区	32.13％	18.70％
膝折町４丁目地区	28.86％	22.72％

（運賃300円で計算）

☞ガイドラインで定める収支率30%を満たせず

・収支率30%はさいたま市の事例を参考に設定している。
・試験運行以降、多くの方から1日も早く運行してもらいたいとの声をいただいている。
・有償での実証運行を行った場合、無償にて実施した試験運行と比較して、収支率のクリアはより高いハードルとなる。
・市内循環バスの収支率と比較し、定員も異なる中、収支率30%が妥当なのかといった意見があった。
・定員9名のハイエース型（内間木線）の実績が出てきた。

<u>実証運行に向け、収支率の妥当性について検証を行う</u>

収支率の妥当性について検証

≪Step1≫定員及び運行経費での比較

ハイエースは膝折・溝沼線等で使用しているポンチョと比較して定員が少ないものの、車両経費を除く人件費等の運行経費については大きな差は生じない。

ハイエース

ポンチョ

≪定員≫ハイエース：9人　ポンチョ：35人
⇒運賃、運行頻度（便数）、乗車率を同じと仮定すると、
定員の違いにより、ひざおり号・ねぎし号の収支率は
膝折・溝沼線の収支率（71．63%）の0．48倍となる
⇒71．63%×0．48＝34.38%

≪Step2≫乗車率での比較

運行するエリアや、定員が少ないことなど運行条件が限定されていることから、広範囲に渡り運行する膝折・溝沼線より　実際の乗車率は下がる。
⇒比較的条件が似ている、内間木線と同水準の乗車率で計算

≪乗車率≫　膝折・溝沼線：57%　内間木線：34%
⇒内間木線の乗車率は膝折・溝沼線の0．60倍となる
⇒Step1で出した収支率34.38%×0．60＝20.63%

収支率を20%に再設定

（参考）計算内容

$$収支率 = \frac{運賃 \times 定員 \times 乗車率 \times 便数}{運行経費}$$

利用者数　　1便の平均乗車人数

☞運賃、運行頻度（便数）、乗車率を同じと仮定すると、 収支率は $\frac{定員}{運行経費}$ で比較できる

≪Step1≫定員及び運行経費での比較

1日当たりの運行経費
膝折・溝沼線（令和5年度実績）44,083,971円／360日＝122,455円
ひざおり号・ねぎし号（想定運行経費）9,500,000円／144日＝65,972円

定員／1日当たりの運行経費
膝折・溝沼線　35人／122,455円　＝　0.0002858
ひざおり号・ねぎし号　　9人／65,972円　　＝　0.0001364
☞ひざおり号・ねぎし号は膝折・溝沼線の0.48倍となる

膝折・溝沼線の収支率　乗車人員175,435人×運賃180円／運行経費44,083,971円＝71.63%
（障害者手帳による割引や小児運賃を考慮しない計算）

収支率　71.63×0.48＝34.38%

（参考）計算内容

≪Step2≫乗車率での比較

1便当たりの乗車人数
膝折・溝沼線（令和5年度実績）175,435人／運行日数360日／24.4便＝19.97人
内間木線（令和6年度実績）2,902人／運行日数60日／16便＝3.02人

1便当たりの乗車人員／定員
膝折・溝沼線　19.97人／35人　＝0.57%
内間木線　　3.02人／9人　　＝0.4%
☞内間木線は膝折・溝沼線の0.60倍となる

収支率　34.38×0.60＝20.63%

収支率達成に向けた取組

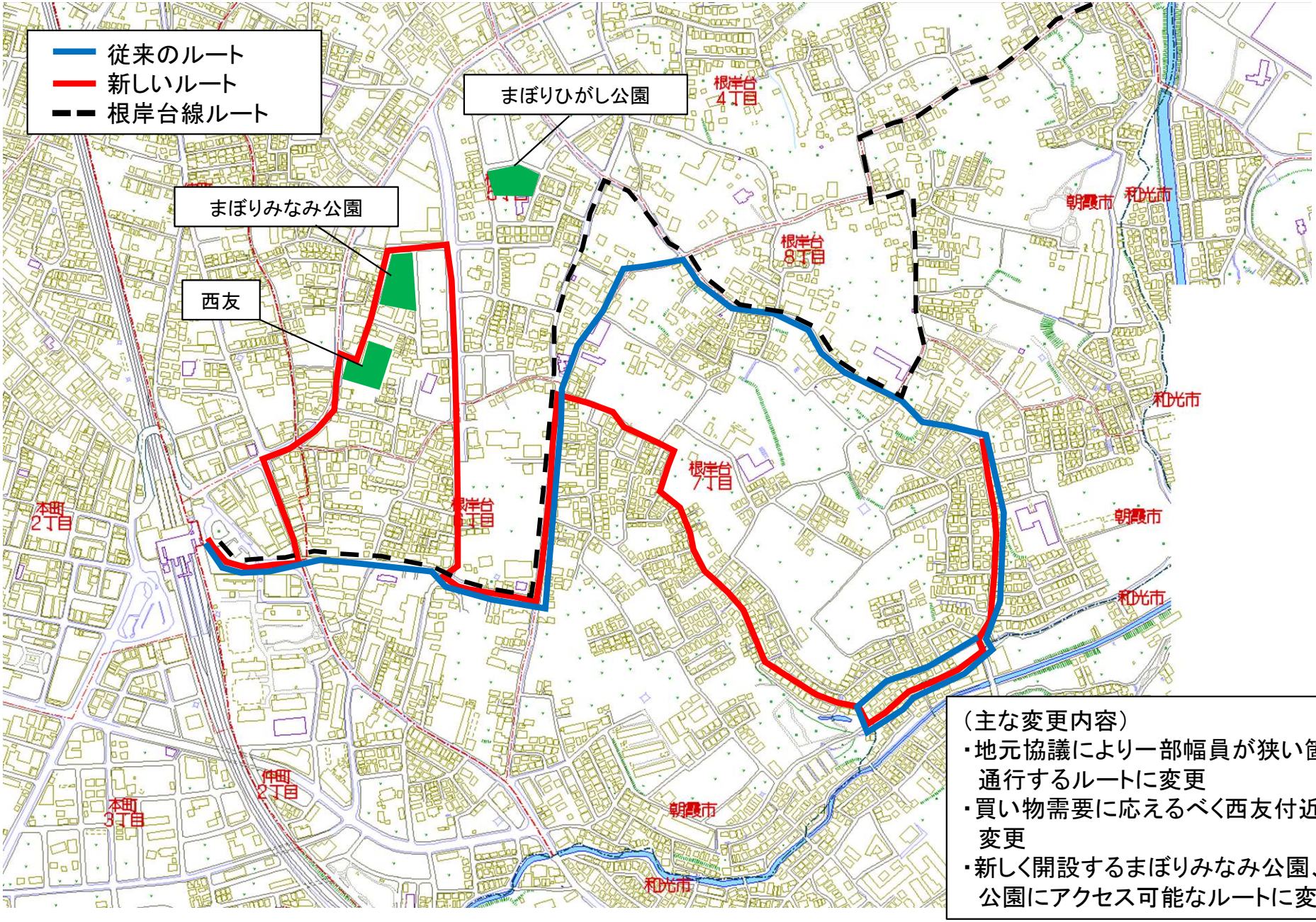
経費の削減

・週４日→週３日運行へ変更する。（運行時間帯・便数は変更しない）
・車両を共通にする。
（運行曜日）
ねぎし号　：火・木・土
ひざおり号：月・水・金

利用増の工夫

・ねぎし号についてはルートの見直しを行う。
・決済方法にICカードを導入⇒福祉施策のチャージ料との連携
・周知の強化を図る。
沿線マンションなどへのチラシ投函
沿線の福祉施設や病院への周知
高齢者向け利用サービス案内への掲載　など
※地域組織と連携して取り組む

ねぎし号の新しいルート

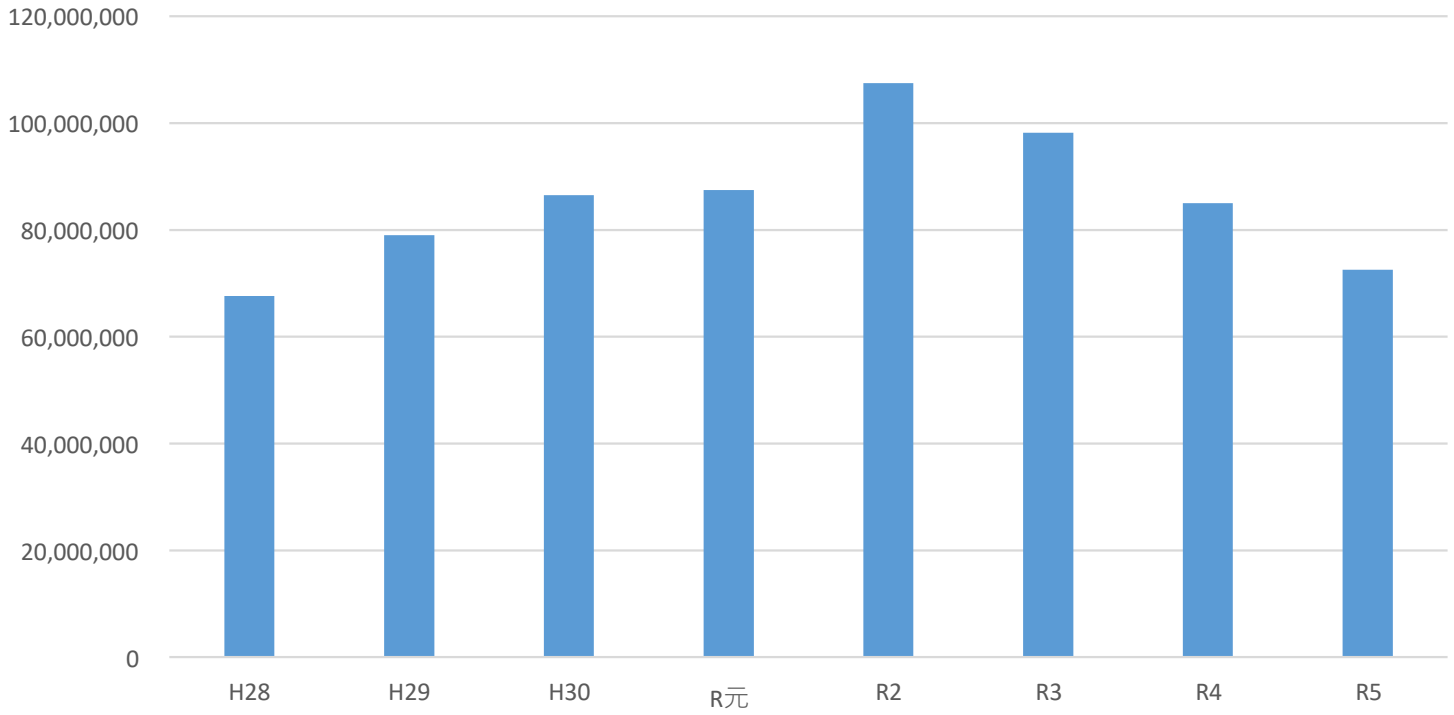


（主な変更内容）
- 地元協議により一部幅員が狭い箇所を通行するルートに変更
- 買い物需要に応えるべく西友付近を通るルートに変更
- 新しく開設するまぼりみなみ公園、まぼりひがし公園にアクセス可能なルートに変更

補償料の上限設定

・市では市内循環バスの運行経費から運賃収入を差し引いた赤字分を補償料として運行事業者に支出している。
・市内循環バスの補償料と新たな公共交通の補償料の合計額がコロナ前の水準をベースに、概ね9，000万円を上回らないように配慮する。

補償料の推移（円）



年度	補償料（円）
H28	67,673,844
H29	79,055,446
H30	86,516,298
R元	87,444,159
R2	107,486,180
R3	98,191,929
R4	84,984,747
R5	72,586,120

運賃の再設定

収支率20%を達成するために必要となる運賃を改めて検討する。
※1地区あたりの運行経費は見直し後の9，500，000円で計算。

	300円の場合		200円の場合	
	運賃収入	収支率	運賃収入	収支率
ねぎし号	2,930,400	30.85	1,953,600	20.56
ひざおり号	3,560,400	37.48	2,373,600	24.99
合計	6,490,800	34.16	4,327,200	22.77

※運賃収入は試験運行（1か月）の利用人数×12か月×運賃で算出

	300円の場合	200円の場合
補償料（２地区合計）	12,509,200	14,622,800

どちらの運賃でも、収支率の20%、補償料の上限目標である9，000万円を下回る条件を満足するが、**利用者の負担軽減及び利用促進を鑑み、運賃を200円に再設定する。**

運行計画について

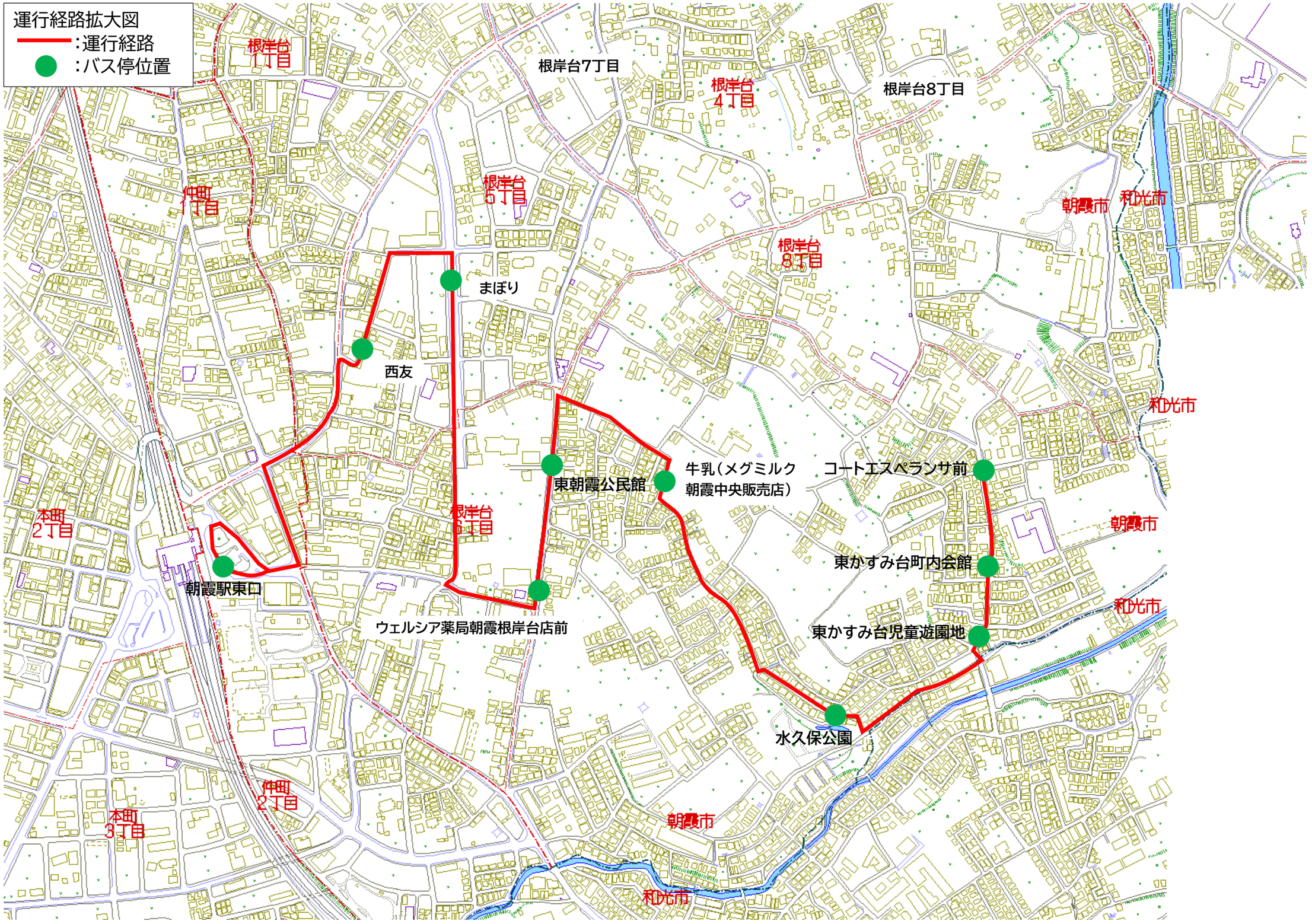
別紙運行計画による

今後のスケジュール

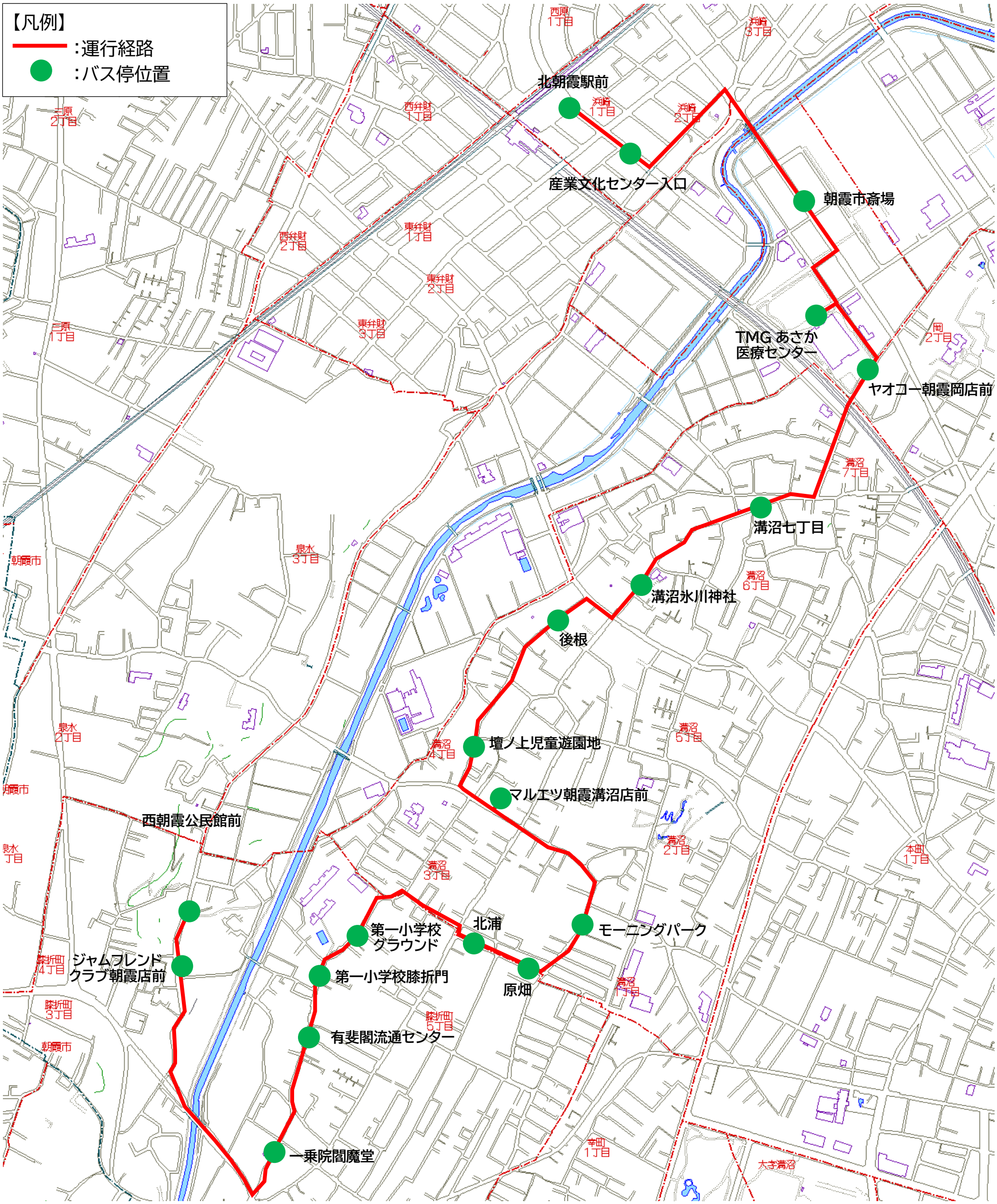
時期	8月22日	9月	10月	12月
実施内容	■地域公共交通協議会 ■運賃部会	■9月議会 （債務負担行為の承認）	■関東運輸局届出 ■市広報、HP･SNS、関係施設への周知	■実証運行スタート

運行形態：道路運送法21条による実証運行
運行期間：1年間（令和6年12月～令和7年11月）

根岸台7丁目地区運行経路



運行経路


【凡例】
:運行経路
:バス停位置
北朝霞駅前
産業文化センター入口
朝霞市斎場
TMG あさか
医療センター
ヤオコー朝霞岡店前
溝沼七丁目
溝沼氷川神社
後根
壇ノ上児童遊園地
マルエツ朝霞溝沼店前
モーニングパーク
原畑
北浦
第一小学校
グラウンド
第一小学校膝折門
有斐閣流通センター
一乗院閻魔堂
ジャムフレンド
クラブ朝霞店前
西朝霞公民館前
西原1丁目
浜崎3丁目
浜崎1丁目
浜崎2丁目
西弁財1丁目
西弁財2丁目
東弁財1丁目
東弁財2丁目
東弁財3丁目
三原2丁目
三原1丁目
岡2丁目
溝沼7丁目
溝沼6丁目
溝沼5丁目
溝沼4丁目
溝沼3丁目
溝沼2丁目
溝沼1丁目
泉水3丁目
泉水2丁目
泉水1丁目
膝折町4丁目
膝折町3丁目
膝折町5丁目
本町1丁目
幸町1丁目
大字溝沼
朝霞市

報告事項第２号

市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について

市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について

◆主旨

東武バスウエスト株式会社より、令和7年度から市内循環バス事業（根岸台線・宮戸線）からの撤退についての申し出が提出された。（令和5年12月12日付け）

※東武東上線沿線では6市（鶴ヶ島市、坂戸市、富士見市、新座市、朝霞市、和光市）に撤退を申し出。

◆経緯

・令和5年12月12日　東武バスウエストから市へ撤退の申し出

↓

・令和6年　1月30日　市から東武バスウエストへ運行継続についての要望

↓

・令和6年　3月8日　東武バスウエストから市へ運行計画の変更に向けて協議に応じる旨の回答

↓

・令和6年　5月15日　東武バスウエストから市へ令和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回答

↓

・令和6年　7月25日　東武バスウエストから市へ令和7年度の運行について、現在運行しているダイヤで運行する旨の回答

（東武バスウエスト㈱からの文書抜粋）

令和6年5月15日（水）にご提出させていただきました書面内（バス運行計画について（再協議のお願い））において「令和7年4月からの運行に関しては、運行ダイヤの見直し等も含め、継続して運行する方向で調整する」旨を記載させていただきましたが、改めて弊社内で検討いたしました結果、令和7年4月からの運行につきましては、現在運行しているダイヤで運行を継続させていただきたく存じます。

なお、当該バスの運行につきまして、乗務員の確保状況に改善の兆しはあるものの、依然として厳しい状況でございますため、令和7年度以降の運行経費の増額等を含め、今後も運行上の課題が生じた場合には、必要に応じて協議等を行いながら進めてまいりたいと存じます。

◆近隣市の状況について

・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

・鶴ヶ島市、坂戸市については別の事業者による運行の見込み

報告事項第３号

東武鉄道との覚書締結について

東武鉄道との覚書締結について

◆主旨

「東武東上線朝霞台駅エレベーター設置等バリアフリー整備の検討推進に関する覚書」に基づき、朝霞市と東武鉄道株式会社で連携・協力し、朝霞台駅南口広場及び北朝霞駅東口広場内への改札外エレベーター設置について、協議を進めてきた。

今回、この覚書の内容に、朝霞台駅再整備及びこれに伴う駅前広場等の周辺環境の整備に関することを加え、引き続き、連携・協力し、本整備等を推進するにあたり、基本的な考え方を相互に確認することを目的とした、「東武東上線朝霞台駅再整備及び駅前広場等周辺環境の整備の検討推進に関する覚書」を締結した。

◆経緯

・令和4年　6月　7日　朝霞市と東武鉄道株式会社で、
「東武東上線朝霞台駅エレベーター設置等バリアフリー整備の検討推進に関する覚書」を締結

・令和6年　8月　1日　朝霞市と東武鉄道株式会社で、
「東武東上線朝霞台駅再整備及び駅前広場等周辺環境の整備の検討推進に関する覚書」を締結

「東武東上線朝霞台駅再整備及び駅前広場等周辺環境の整備の検討推進に関する覚書」抜粋

（検討対象）
第2条　検討対象は、次のとおりとする。
（1）　朝霞台駅再整備に関すること
（2）　朝霞台駅再整備に伴う駅前広場等の周辺環境の整備に関すること
（3）　エレベーター設置等のバリアフリー施設整備
（4）　前各号に掲げるもののほか、甲及び乙が必要であると認めるもの

◆今後について

引き続き、朝霞市と東武鉄道株式会社で、連携・協力していく