

会 議 録

会議の名称	令和6年第2回朝霞市地域公共交通協議会	
開催日時	令和6年8月22日(木)	10時00分から 11時50分まで
開催場所	朝霞市民会館「ゆめばれす」 リハーサル室	
出席者及び欠席者の職・氏名	<p>・出席委員（29名） 久保田会長、松尾副会長、福川委員、黒川委員、川幡委員、小瀧委員、山科委員、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、強矢委員、高橋委員、伊藤委員、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、濱委員、深澤委員 順不同</p> <p>・欠席委員（6名） （高木委員、島根委員、村上委員、庄司委員、櫻井委員、大瀧委員）</p> <p>参考人（5名） 積水化学工業 井上氏、シナネンモビリティ PLUS(株) 菅原氏、関東運輸局埼玉支局 福地氏、朝霞警察署 山口氏、朝霞市政策企画課 齋藤氏</p> <p>事務局（8名） 村沢都市建設部審議監兼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課長補佐、金井交通政策係長、須藤主任、舘山主任、玉木主事</p> <p>国際開発コンサルタンツ(株) 日向野氏・天野氏</p>	
議題	<p>議題</p> <p>(1) 公共交通空白地区における運行計画の見直しについて</p> <p>(2) 運賃部会の設置について</p> <p>(3) 第2次朝霞市地域公共交通計画策定について</p> <p>(4) あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて</p> <p>報告事項</p> <p>(1) 市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について</p> <p>(2) 市内循環バス「内間木線」の運行状況について</p> <p>(3) 交通事業者からの報告事項について</p> <p>(4) 東武鉄道との覚書の締結について</p> <p>その他</p> <p>(1) 市内循環バス等の利用状況について</p>	
会議資料	<p>・令和6年度第2回朝霞市地域公共交通協議会 次第</p> <p>資料1 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</p> <p>資料2 第2次地域公共交通計画策定について</p> <p>資料3 あさかデマンド乗合サービス有償実証実験について</p> <p>資料4 市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について</p> <p>資料5 朝霞市循環バスわくわく号（内間木線）の輸送実績報告</p> <p>資料6 2024年8月以降における土曜日のバス運行について（お知らせ）</p> <p>資料7 東武鉄道との覚書締結について</p> <p>資料8 市内循環バス及びシェアサイクルの利用状況</p> <p>資料9 附属機関の委員名簿（令和6年8月22日現在）</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		
傍聴者の数	傍聴者 0人	

◎ 開会

(事務局：持田主幹)

ただいまから「令和6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、前回の協議会以降、人事異動等に伴い、新たに委員に就任された方を紹介する。名前を呼ばれたら、その場で起立の上、一礼をお願いします。

東日本旅客鉄道株式会社渡邊様に代わり、川幡委員。

宮戸町内会の大森様に代わり、庄司委員。なお、庄司委員については、所用により欠席との連絡を受けている。

委員の皆様の任期は令和7年6月までとなる。引き続きよろしくをお願いします。

なお、委員名簿は資料9として用意しているので、併せて確認いただきたい。

また、本日の傍聴者は現在のところいないが、会長の許可を得ているので、会議の途中からの入室は、その都度皆様の了解を得ることなく、事務局が傍聴者を入室・案内させていただく。

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報告する。なお、本会議の議事録を作成するため、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。

それでは、ここからの議事進行は、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と思う。久保田会長、よろしくをお願いします。

(久保田会長)

会議の前に資料の確認を事務局よりお願いします。

(事務局：持田主幹)

本日の会議資料を確認する。資料は事前に送付したものを使用するが、一部資料の追加と差替えがある。

まず、事前に送付した「令和6年度第2回朝霞市地域公共交通協議会次第」。次に、当日配付の資料2以外の資料1「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」から、資料9の「委員名簿」までの8種類である。

追加資料としては、資料2の「第2次朝霞市地域公共交通計画策定について」を机上に配布している。また、差替え資料として、「次第」と資料1「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」のうち、前から4枚目、右上に【参考】と記載した「運行事業者の選定について」と資料1の末尾に添付している両面印刷の「ねぎし号」と「ひざおり号」の運賃部会の「構成委員のリスト」の3枚がある。それらについて、机上に配布しているものと差替えをお願いします。

配布資料は以上となるが、不足や落丁はないか。資料の確認は以上となる。

(久保田会長)

資料1は少し複雑なようなので、また説明のときをお願いします。

次に、協議会条例第7条第4項に「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。」という規定がある。本日は次第2の議題(3)「第2次朝霞市地域公共交通計画策定について」を国際開発コンサルタンツの天野様、議題(4)の「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」を積水化学工業の井上様に説明いただくので御了承願いたい。

それでは、議題を進める。

議題(1)「公共交通空白地区における運行計画の見直しについて」事務局から説明をお願いします。

◎議題(1) 公共交通空白地区における運行計画の見直しについて

(事務局：金井係長)

手元に資料1を御用意いただきたい。

まず資料1の先頭ページ、これからの取組について説明する。

公共交通空白地区への新たな公共交通の導入に向けた取組については、地域公共交通計画に施策として位置付けたところからスタートし、最初に導入ガイドラインを作成した。その後、地元自治会・協議会と協議を開始し、地域組織の設立、需要調査の実施、試験運行の実施と、段階を経て取り組んできたところである。

次に、需要調査及び試験運行の結果について、需要調査では根岸台7丁目地区の収支率が32.13%、膝折町4丁目地区が28.86%、試験運行では根岸台7丁目地区が18.70%、膝折町4丁目地区が22.72%となった。結果として、根岸台7丁目地区の需要調査結果の32.13%を除き、ガイドラインに定める収支率30%を満たさなかったことから、改めて運行計画の見直しのため、地域組織の方々と話し合いの場を持った。

緑の枠内を御覧いただきたい。

1つ目、ガイドラインに定める収支率30%は、さいたま市等の事例を参考に市で独自に設定しており、法的な根拠は有していないこと。

2つ目、試験運行を実施以降、多くの方から「1日も早く運行再開を」との声をいただいていること。

3つ目、実証運行については有償での実施を想定しており、無償で実施した試験運行と比較すると、収支率のクリアはより高いハードルになること。

4つ目、「35人乗りのポンチョで運行している市内循環バスと比較した場合、9人乗りと定員が異なる中で収支率30%の設定が妥当なのか」といった意見があったこと。

5つ目、本年4月からハイエースで運行を開始した内間木線の実績が出てきたことで、比較が可能となったこと。

以上を踏まえ、実証運行に向け、収支率の妥当性について検証を行うこととなった。

妥当性の検証については、2つのステップで行った。

まず、ステップ1として、定員及び運行経費での比較を行った。定員についてはハイエースが9人、ポンチョが35人で、約4倍の差があるが、車両本体の購入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ていない。

検証を行うにあたり、膝折・溝沼線の収支率をベースとして設定した。ここに記載している71.63%という数字は、令和5年度の膝折・溝沼線の輸送人数の実績に

運賃180円を掛けた運賃収入と運行経費により算出しており、障害者割引や小児運賃は考慮していない。

その中で、運賃、運行頻度、乗車率がそれぞれ同じと仮定して計算した場合、定員の違いにより、ハイエースで運行するひざおり号・ねぎし号の収支率は、膝折・溝沼線の収支率の約0.48倍の34.38%となる。

続いて、ステップ2として、乗車率での比較を行った。

ねぎし号・ひざおり号については、空白地区を周り、駅に直接向かうルートとなっているほか、定員が少ないなど、運行条件が限定されており、広範囲に渡って運行する膝折・溝沼線よりも乗車率は下がると考えられる。

そこで、本年4月からねぎし号・ひざおり号と同じハイエースで運行を開始し、内間木地区を運行後に駅へ向かうなど、ルートについても条件が似ている内間木線の乗車率を用いて比較し、計算した。

その結果、内間木線の乗車率は膝折・溝沼線の約0.6倍となっており、ステップ1で算出した34.38%に0.6を掛けると、20.63%が求められる。

以上の検証を踏まえ、ひざおり号・ねぎし号の収支率を従来の30%から20%に再設定することとした。

なお、今回の収支率の再設定については、ガイドライン自体の改訂は行わず、「導入地域の人口密度や人口などを加味して、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。」という記述を参照し、見直しを行ったものとなる。

資料の2枚目については、ただいま説明した内容の詳細な計算を示している。ここでの説明は割愛するので、時間があるときに御確認いただきたい。

次に、収支率達成に向けた取組について説明する。

まずは運行計画の見直しを行った。

経費の削減については、地域組織の皆様との協議の結果、週4日の運行から週3日の運行に見直しを行った。なお、運行時間帯、便数は変えず維持することとした。運行曜日については2地区の運行日が重ならないようにしており、記載した運行曜日とした。これにより、同一車両での運行が可能となることから、車両は共通で使用することとした。

次に、利用増に向けた工夫である。

詳細は後ほど説明するが、ねぎし号についてはルートの見直しを行った。

決済方法については現金のほか、交通系ICカードも導入する。これにより、利用者の利便性向上だけでなく、市の福祉部門で実施している交通系ICカードへのチャージ補助とも連携を図ることができる。

また、周知については、試験運行の際にも広報やSNS、スーパーへのチラシ掲示など様々な形で実施したが、地域組織の皆様との連携を強化し、福祉施設や病院への周知、高齢者向けサービスの利用案内への掲載など、更に取組を強化していく。

続いてページ下部、ねぎし号のルートについてである。

水色で書いてある部分が、試験運行で実施した従来のルート、黒色の点線で書かれているものが市内循環バス「根岸台線」のルート、赤色の部分が今回見直したルートである。

主な変更内容については、右下の枠内に記載している3点である。

1点目は、地元との協議により、一部幅員が狭い場所を通行するルートに変更した

ことである。地図上の中央付近、「根岸台7丁目」と書かれた部分の下、赤色のみで線が引いてある部分に変更したルートである。こちらを通るルートは、地域組織が設立された当初に要望が多かったルートである。先ほど述べたとおり、道路幅員が狭い所があり、安全面を優先して試験運行ではルートに採用していなかった。しかし、本年1月からルート見直しを行った和光市の循環バス「わこぼ」が、この地図の一番下の部分、朝霞市との市境を流れる越戸川付近の幅員が狭いルートを道路運送法第21条による実証運行という形で、ハイエースでの運行を開始したこともあり、朝霞市でも一部幅員の狭いルートでも運行する運びとなった。

変更の2点目は、西友付近を通るルートへの見直しである。今回の見直しに際し、地域組織の皆様の御協力により、それまで参加のなかった女性の方にも協議に参加いただけるようになった。改めて議論する中で、「西友付近を通るとありがたい」との声をいただいたことから、買い物需要に応える形でルートを見直した。

3点目は、まぼりみなみ公園とまぼりひがし公園の関係である。2つの公園については、今後、遊具設置等の改修工事を控えており、両公園へのアクセスも考慮してルートを変更した。

続いて、3枚目を御覧いただきたい。

ページ上部、「補償料の上限設定」の部分である。現在、市内循環バスについては、運行経費から運賃収入を差し引いた赤字分を市が補償料として運行事業者に支出している。現在、運行に向けて協議を進めている、ねぎし号・ひざおり号についても、同様に赤字分については市が負担することを想定しており、運行を継続的に行うための指標として、上限の目安を設定した。

下のグラフは、平成28年度からの市内循環バスの補償料の推移である。このうち、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の平成30年度、令和元年度を1つのベースとして、市内循環バスと新たな公共交通の補償料の合計額が、そのときのベースである、概ね9,000万円を上回らないように配慮していくこととする。

続いてページ下部の「運賃の再設定」であるが、ここまでの収支率の見直しや補償料の上限設定などを踏まえた上で、運賃についても改めて検討を行った。下の表を御覧いただきたい。運賃について、これまで検討してきた300円と、それよりも安い200円での比較を行った。まず、収支率については、ねぎし号・ひざおり号ともに、どちらの運賃でも先ほど見直しを行った20%をクリアしている。

また、補償料についても、どちらの運賃の場合でも、この表に示した金額と、ページ上部の令和5年度の補償料7,258万6,120円との合計が、目標値である9,000万円を下回る事となる。

よって、どちらの運賃を採用した場合でも収支率、補償料の上限といった条件を満たす事となるが、利用者の負担軽減や要望いただいていること、また、これからの利用促進を鑑み、運賃を200円に設定することとした。

3枚目の裏面を見てほしい。

運行計画については、後ほど説明する。

今後のスケジュールについては、下の表のとおりである。本日の協議会において運行計画の見直しについて御審議いただいたのち、御承認をいただきたいと思います。

また、運賃については次第(2)で説明させていただくが、本協議会后、別途、運賃部会を設けて決定させていただきたいと考えている。

スケジュールのうち、9月議会において、債務負担行為の承認についての議案を予定している。それらを受けて、10月には関東運輸局へ届出を行い、12月から1年間の実証運行として運行を開始したいと考えている。

なお、こちらに示したスケジュールについては、関東運輸局の審査での修正などにより、後ろにずれる場合も考えられるので、予め御了承いただけると幸いである。

続いて、4枚目を見てほしい。

本日差替えをさせていただいた、【参考】と記載した運行事業者の選定について説明する。

運行事業者については、試験運行と同様に、朝霞・志木地区タクシー協議会に事業者の選定依頼を行った結果、ねぎし号・ひざおり号ともに朝霞交通を運行事業候補者として回答をいただいた。

続いて、運行計画について説明する。

この運行計画は、地域組織と市で作成し、地域組織から市に提出いただいた形となっている。

まず、ねぎし号の運行計画について説明する。

試験運行時に作成していた仮運行計画との違いとして、運賃は200円に設定し、運行日は火・木・土に変更した。運行期間については、本年12月から令和7年11月までの1年間を想定している。運行便数については変更ない。

次のページは運行ダイヤである。ここでの説明は割愛させていただく。

次のページは、運行経路図である。先ほど、ねぎし号の運行ルートの見直しについて説明したが、改めて、この運行経路図で新たなルートについて説明したい。

資料にある図面のうち、中央右寄り部分に「コートエスペランサ前」と黒字で記載しているが、その隣の緑の丸がバス停である。こちらを起点としている。ここから坂を下っていき、3つ目のバス停の水久保公園については、安全面を考慮して、試験運行時からバス停位置の変更を行った。そこから次のバス停、仮で名前を設定しているが、こちらのバス停を結ぶ部分が地元から御要望いただいていたルートである。そこから更にバス停を2つ進み、ウエルシア薬局朝霞根岸台店前を經由して、朝霞駅方向に曲がって進んだのち、試験運行のルートではそのまま朝霞駅東口へ直進していたが、ルート見直しの結果、次の交差点で右折後、まぼり、西友のバス停を經由して朝霞駅に戻ってくるルートに変更した。

続いて、ひざおり号の運行計画である。

こちらも運賃は同様に200円に設定し、運行日は月・水・金の週3日とした。運行ダイヤ及びルートについては試験運行のときから変更はない。

裏面を見てほしい。この運行経路図のうち、中央より下の部分、左側に「北朝霞公民館南」と書いてあるが、こちらのバス停については、試験運行時の「西朝霞公民館前」から名前を変更し、「西朝霞公民館南」とした。

今回説明させていただいたポイントについて改めて触れる。まず、ねぎし号・ひざおり号の実証運行に向けて運行計画の見直しを行い、収支率の目標を20%、運賃を200円に設定した。

また、収支率達成に向けた取組として、運行曜日を週4日から週3日に変更し、車両を共通とすることとした。

運行期間としては、令和6年12月からの1年間、道路運送法第21条での実証運

行による運行を予定している。

運賃の決定の部分については、次の議題で説明させていただくので、その他の部分について、皆様に御審議していただきたい。説明は以上である。

(久保田会長)

ただいまの説明について御質問、御意見があれば挙手をお願いする。

(金子八郎委員)

本日配布された運行業者の選定についてお聞きする。事前に送付していただいた資料では2社が選定されていたが、今回は朝霞交通1社に絞られている。

2つほど質問させていただきたいが、まず車両は朝霞市で手当するのか。また、人件費について、以前は2社だったため各社の人員の手当をしなければいけなかったが、今回は1社に絞られたので、人件費は下がると思われるが、収支率も若干上がるということと考えてよろしいか。

(事務局：金井係長)

まず、車両についての質問であるが、車両を含めた運行経費については、運行計画の中にあるので、最終的には市で負担することになる。

また、人件費については、御指摘のとおり2社から1社になるが、運行曜日及び運行時間のトータルは変わらないので、大きく減少するものではないと考えている。

車両については先ほどの説明の中にもあったとおり、運行曜日見直しに伴い、1台で運行できるようにしたため、運行経費削減につながると考えている。

(久保田会長)

その他はどうか。

(鈴木委員)

国際興業の鈴木である。直接弊社に関係することではないが、補助金の部分でコミュニティバスと新しい交通機関を足して概ね9,000万円を上回らないように配慮するということだが、これは上回ってしまったらどうなるのか。今年が9,000万円収まったとしても、来年は9,000万円は上回るだろう。私も運転手を確保するために待遇を改善しないとイケないので、人件費は会社の判断としてどんどん上がっていくことが予想される。営利事業でやっている部分は自分たちが運賃改定、要するに値上げをすれば何とかなるが、市の予算でやらせていただいている部分は、「そうなったから値上げする」とはいかないと思うので、結局9,000万円を上回ることが予想されるが、そこはどうなるかというのがまず1点である。

次に、これは運賃協議会で別途協議されることだと理解しているが、今回は運賃が200円ということで、路線バスの初乗り運賃と同じである。あまり競合しているところはないとはいえ、かなり近いところを走る部分もあるので、同額だとすると、片方は営利事業で、片方は市の予算で運行しているという問題がある。また、今後路線バスの運賃が上がってしまった場合、例えば「路線バスが220円で、市の交通が200円」というようなことが予想される。そういうときはバスより安い交通機関を市で運営するということがないように御配慮いただきたいと思っている。

(事務局：村沢審議監)

まず補償料の上限設定だが、私どもは公共交通を含めて、予算の範囲が決まっている。それを何の目標も持たずにそのまま市の財源を使い続けることが本当に継続した運行につながるのか、というところを再認識した。まずは目標として、コロナ禍前の上限額を参考として、そこに抑える努力をすることで、この公共交通空白地区の運行計画の見直しに着手した。今後人件費が掛かる、物価が高騰する、燃料費が上がるなど、様々な条件が出てくると思うが、まずはその目標に向けて努力するということを掲げたものである。仮にこれがオーバーした場合どうなるかというところについては、そのときにももちろん財政部局や政策部局と協議し、皆さんにお話をしながら進めていければと考えている。

もう1点、現状では路線バス2社の初乗り運賃と同額となっており、市内循環バスの料金が180円となっている。路線バスの値段が上がってくれば、今回設定する空白地区の200円も含め、公共交通全体を考慮して、料金を上げることにについて検討するという必要ではないかとも考えている。

(久保田会長)

次に、黒川委員はいかがか。

(黒川委員)

まずこの補償料に関しては、財政部局ではなく議会が最終的に決めるため、そのあたりの考え方を議員にちゃんと落とし込んでほしいと思う。

スケジュールだが、これは運賃部会を開いた後、全体の協議会を経ずに運賃が決まるということになるか。

それから先ほど国際興業からも指摘があったが、これから物価が上がりそうなときに、年に数回しか開けない協議会で、1回は質問して、2回目で決めるようなことをやっていて、バス会社との運賃の均衡は取れるのか。運賃に関して、急に300円を200円にという話が出てきて、それ自体は市民はうれしいかもしれないが、持続可能性などの話もあるし、他のバス会社との均衡もある。バスの運賃など、他の運賃との均衡を取るか、それとも停車時間を短くするために、なるべく簡単に払えるような料金に設定するのか。そういった考え方を先に設定すべきではないか。「いくらか」ではなくて、「どういう料金にするのか」という考え方を決めなければいけないのではないかと思う。これは収支の均衡が取れているのであれば、経費を割返した数になるが、この場合は計算できず、決め打ちするしかないので、その決め打ちする金額をきちんと考え方を整理し、「社会情勢が変動したときや物価が変動したときは、これに合わせる」という考え方をしっかりと作っておいたほうがよいのではないか。

(事務局：金井係長)

まずは運賃の決定について回答する。議題(2)で詳しく説明させていただくが、御質問があったとおり、運賃については、関係者の協議によって決定させていただく。そちらで決まった運賃についてはその後、改めて協議会の開催を行わず、そこで承認した運賃を、この協議会でも承認いただく形で次のステップに進めさせていただ

きたいと考えている。

（事務局：村沢審議監）

運賃200円の考え方だが、委員がおっしゃるとおり、簡単に支払える、そういった方法をまず考えるということや、今後、社会情勢や経済情勢の変化に伴って、運賃が上がってきたときは、もちろん市としては民間のバス会社やタクシー会社などの交通事業者への影響がなるべく少なくなるようにという考えは持っている。ただ、今回空白地区の運賃を設定するに当たっては、まずはその地区に走らせること、そこを走るバスに対して、利用者にそのバスを継続して使っていただけること、それを第一に、地域組織の方と話し合ってきた。そこで決まったのが200円ということである。今後1年間は実証運行ということになるが、実証運行から本格運行に移行する場合にも、このままの収支率20%というわけにはいかないと思っている。現在ガイドラインでは、実証運行から本格運行に移る場合、36%という目標が書かれているが、この実証運行の中の利用者数等を鑑みて、1年後になるのか、最長3年までは実証運行できるとはなっているが、なるべく早く本格運行に移行するための収支率を再設定できるように、その200円の妥当性についても、実証運行の中で検証していきたいと地域組織の方とも話し合っている。

（黒川委員）

仮置きの話はそれでよいと思うが、私が赤ちゃんの頃の話だが、例えば狂乱物価のようなことが起きたときにどう対処するのか。毎回、何年も掛けて料金の議論をしないきゃならないのか。当然、物価が上がれば年金も給料も上がるわけだから、そういったことも含めて、狂乱物価のようになったときに他の料金との均衡をどうするのか、少し考えておかなければならないと思う。今回はそういう意味では、運賃部会に委ねて決め打ちしてもらおうということになると思うが。

それからもう一つ、これはこの後の議題にもなるが、バス会社の委員が運賃部会に入っていないというのが少し気になる。やはり、交通事業者全体での需要のバランスを考えて議論しないといけないと思う。あるいは、当の事業者自身も持続可能性のある形にしたいと思うので、そこはきちんと考えなければいけないと思うが、いかがだろうか。

（事務局：村沢審議監）

質問は最初の均衡の話も含めてでよろしいか。1点目の、今後そういった路線バス、市内循環バスの運賃、これから始まる公共交通空白地区のバスの新たな公共交通の運賃等も含めて、やはり皆さんのため、市民のため、事業者のためを思うと、均衡は図っていかないといけないと考えている。ただ、一度に変えられるかどうかというのはお約束できないが、その都度協議していければと思っている。

もう一つの、バス会社がメンバーに入っていないという話は、運賃部会（協議会）を作るに当たり、道路運送法第9条4項に、構成員の規定がある。1つ目が「市町村」、2つ目が、「当該一般乗合旅客自動車運送事業者」ということで1社、3つ目が、「地方運輸局長」、4つ目が、「地域の住民の意見を代表する者として長が指名する者」という記載がある。内間木線の見直しのときに倣い、今回このような設定とし

ている。また、議題2のときに議論いただければと思う。

(久保田会長)

次の議題でも出てくるわけだが、これは今年の10月に国が新しい制度を作り、それに則った見直しということになる。個別の路線の運賃の話は部会で決めるということでクリアにされたわけだが、一般論としての運賃のあり方などについては、黒川委員の発言にあったようなことを、この協議会で議論することは十分可能だと思うので、これからもよろしく願います。

その他はどうだろうか。

(野口委員)

昭和交通の野口である。今回の資料1の「公共交通空白地区」という定義だが、根岸台7丁目地区と膝折町4丁目地区で、上内間木地区が抜けている。これは今、わくわく号の内間木線でカバーしているところだが、抜け落ちてしまっただけではないか。当然、現在運行しているわくわく号の運行計画の見直しも含めて協議していただきたい、というところが私の考えであるがいかがか。

(事務局：金井係長)

御指摘いただいたように、公共交通空白地区の取組については膝折町4丁目地区、根岸台7丁目地区、上内間木地区、この3地区を先行検討地区として検討を進めていたところである。上内間木地区については、市内循環バス内間木線からのバス会社の撤退の申し出を受けて、様々な検討をした結果、ハイエースでのタクシー会社による運行に切り替えたところである。それまでは内間木地区の地域組織の方々と「(仮称)かみうち号」という形で検討を進めていたが、切替えのタイミングで、内間木線のルートと検討していたルートを合体させて見直しを行い、今年の4月から、市内循環バスとして、新しいルートでの運行を開始した。そのルートの見直しによって、公共交通空白地区の解消に大きくつながったところではあるが、この運行についても道路運送法第21条の実証運行で行っており、その実績について今後検証を行い、公共交通空白地区の視点も引き続き持ちながら、本格運行に向けて継続して検討を行っていきたいと考えている。

(久保田会長)

ある意味、内間木の方が先を行っているとも言える。当然3地区それぞれについてちゃんと経過を評価して次にどうするか考えていくということである。

その他はどうか。

(大塚委員)

私は根岸台7丁目に住んでいるのだが、市役所や図書館に行くとき、駅まで行って、また乗り換えて行くときにはどういう扱いになるのか。今の循環バスの場合は、乗り継ぎはできるようになっている。その点はどういうふうにするのかを聞きたい。

(事務局：金井係長)

乗り継ぎについては、根岸台7丁目地区の地域組織の皆様との協議の中でも、同様

の御意見をいただいている。市内循環バスでは、「乗り継ぎ券」というものを指定された停留所で発行することによって無料で乗り継げるような仕組みを取っている。現在市で検討している形としては、ねぎし号は朝霞駅が終点となっているので、今おっしゃっていただいた図書館や市役所へ行くための乗り継ぎについては、皆様の利便性向上を鑑み、市内循環バスと同様の仕組みが取れるような形を今後検討していきたいと考えている。

(久保田会長)

よろしいだろうか。それでは黒川委員どうぞ。

(黒川委員)

今回のねぎし号に関して、ルートの大きな見直しがあった。それについて、いろいろなアンケートの結果を考慮したということだが、水久保公園からメグミルク、東朝霞公民館にかけてのところについては、以前要望が多くあったが「道路交通法上ダメだ」ということでこれまで却下されてきた。先ほど少し触れていたが、どういう事情でルートの変更ができたのか、これについて詳しく説明してほしい。

それと、スケールで見ると駅の方が大体200mくらいなので、メグミルク朝霞中央販売店と水久保公園の間は200mくらいかと思うが、住んでいる方の年齢層等を考えると、コートエスペランサ前から水久保公園ぐらいの間隔で停留所があった方がよいだろうと思う。その調整は今回はつかなかったのか、そもそも200mくらいだからいらぬということなのか。その判断も聞きたい。

(事務局：金井係長)

ルート見直しの部分については、当初要望が多かった部分については、幅員が狭い場所を一部通ること、当時警察にも相談したが、最終的には市の判断で、「かなり幅員の狭いところを通る」ということで、公共交通の安全性を優先して考え、ルートとしては除外していたという経緯がある。先ほどの説明で申し上げたとおり、和光市で1月から運行ルートの見直しを行っており、そのルートがこの根岸台地区との市境で、同様に狭い部分を通して走行していると地元の方から話をいただいた。市でも改めて和光市に行ったところ、警察との協議や、待機スペースがあるといった状況もあり、道路運送法第21条の実証運行で運行を開始しているという話を伺った。その状況を見て、朝霞市でも同様に実証運行で安全性の検証も行いながらルートを通してみたいということから、最終的には地元の皆様と協議を行って、このルートを検討したところである。バス停については、委員がおっしゃるとおり、少し水久保公園から距離が長いという問題があり、現地を何度か見に行き、間にバス停を設けられないかという検討を行ったが、道路に住宅が張り付いている部分や、私道の出入口等があり、容易には決められなかった。バス停についても改めて地元の皆様から話を聞いたところ、「この間隔であれば、それほど大きな問題ではないのではないか」という声もいただいたところから、今回は間に置かない形で提案させていただいた。

(久保田会長)

他はあるか。ないようであれば、お諮りする。ただいま御説明いただいた、公共交

通空白地区における運行計画の見直し、12月からの運行開始について承認するということでよろしいか。

(異議なし)

(久保田会長)

それでは、承認いただいたものとする。

続いて、話題になっていた運賃部会の設置についての説明をお願いします。

◎議題(2) 運賃部会の設置について

(事務局：金井係長)

それでは、運賃部会について説明する。資料1のうち、後ろから2枚目の資料を御覧いただきたい。

先ほどの議論の中でもあったが、令和5年10月1日より、運賃については地域公共交通協議会での全体での議論とは別に、あらかじめ住民や事業者団体等の意見を聞いた上で、道路運送法9条4項に定める市町村又は都道府県、運送事業者、地方運輸局長、住民代表で構成される協議会により協議し、決定することと運用が変わっている。

この協議会の設置にあたっては、本市においては、「朝霞市地域公共交通協議会条例」第8条に定められている、「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。」との規定に基づき、今回についても運賃部会を設置したいと考えている。

なお、本年4月からルートを見直して運行を開始した内間木線についても、1月に開催した地域公共交通協議会において、今回と同様の流れで説明させていただいたのち、運賃部会を設置し、そこでの議論を経た上で運賃を決定したところである。

次のページを御覧いただきたい。表面がねぎし号、裏面がひざおり号の運賃部会の構成員である。こちらについては先ほど申し上げた規定に基づき、それぞれ委員を選出した。これらの委員によって、本協議会終了後にねぎし号、ひざおり号の順番で、構成員を入れ替えながら協議の上、運賃を決定していきたいと考えている。

(久保田会長)

この件について何かあるか。

(黒川委員)

これまで運賃に関して協議会で扱うか、扱わないか判断が難しいところだったが、今回「こういう部会を設けて、そこで決定すればよい」ということになったのだと思う。提案自体はわかったが、よくよく読み込むと、一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃ということであると、これから先、バスないしはコミュニティバス、あるいは今回のねぎし号やひざおり号のようなものが、路線ごとに運賃改定をするときに、この部会を設定しておかないと改定できないのではないかと思う。そういう意味では、もう少し網羅的に設定しておく必要があるのではないか。そのあたりはどういう考え方があるのか。市内で言うと、路線バスは会社によって運賃が違う。最初に運賃を上げた会社、次に上げた会社があり、残った1社がそのうち上げるかもしれない

い。そうしたときに、この部会は設置されるのかされないのか伺いたい。

(事務局：金井係長)

今お話いただいている運賃部会については、昨年10月に法改正があり、市でも、前回の内間木線と、今回のねぎし号とひざおり号を2回目の事例として、運賃部会の設定をさせていただいた。御指摘があったとおり、今後路線バスの方でも運賃の値上げ等があり、運賃部会を設置する要件に該当したときには、この運賃部会を設置しなければならないと考えている。また、市の方でも新たな枠組みになって経験が少ない中で、今回の部会を設置させていただいているが、委員に御指摘いただいたとおり、今後、網羅的に安定してどのような取組ができるかというのは、他の自治体での事例なども伺いながら、しっかり注視していきたいと考えている。

(久保田会長)

まだ全国的に試行錯誤している状況なので、今後とも御検討をよろしく願います。

先ほど、1番目の議題のところで200円という案が出ていたが、今日、この運賃部会の設置を皆さんに御同意いただくと、この後、まさにこの運賃部会が開かれて、この200円という案を基準に議論し、決定していただく。その決定に従って、12月の運行開始に向けて、関東運輸局へ申請の手続きを行うということになっている。

運賃部会を設置するという事について、承認するという事でよろしいか。

(異議なし)

(久保田会長)

それでは御承認いただいたということでよろしく願います。運賃部会の皆様、どうぞよろしく願います。

続いて、議題3「第2次朝霞市地域公共交通計画の策定について」の説明を、国際開発コンサルタンツの天野様に願います。

◎議題(3) 第2次朝霞市地域公共交通計画策定について

(国際開発コンサルタンツ：天野氏)

この度、弊社で第2次地域公共交通計画策定の支援業務の委託を受けることになり、皆様の御助言をいただきながら進めてまいりたいと思うので、よろしく願います。

それでは、資料2を御覧いただきたい。1枚目の下、「第2次地域公共交通計画の策定について」というところだが、まず現在の朝霞市地域公共交通計画に関しては令和3年に策定され、計画期間が来年度の令和7年度までとなっている。そこで令和8年度以降の市内の公共交通に関する取組の指針として、第2次地域公共交通計画の策定を今年度から来年度の2か年で実施していく。なお、資料に記載はないが、この第2次計画に関しても計画期間は5か年、令和8年度から令和12年度までの計画と見込んでいる。

第1次計画策定以降は、朝霞市の地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化している。例えば、立地適正化計画の策定、新型コロナウイルス感染症の5類移行など、

様々な環境の変化がある。第2次計画の策定に際しては、こうした状況の変化、あるいは、その影響による市民の皆様の移動のあり方の変化を踏まえて、新たな基本方針や目標を設定し、その達成に必要な施策等も検討していくということになる。

2枚目を御覧いただきたい。こちらには、第2次計画の策定のポイントとして、何を意識していくのかという視点を示したものである。ポイント1から6まであり、それぞれの下に検討を想定する施策を記載しているが、こちらについてはあくまで現時点で考えうるものを提示しており、必ずしもこれらを実施すると決まっているわけではないので御留意いただきたい。

簡単に説明すると、ポイント1は、高齢者人口の増加を見据えた移動支援を充実していくということである。ポイント2は、昨年度策定した立地適正化計画との整合を図る形で、特に居住誘導区域内の公共交通空白地区の解消に努めていこうというものである。ポイント3は、駅周辺の将来像の実現に向けた取組の推進ということで、こちらについては朝霞駅や北朝霞駅、朝霞台駅の周辺に関して、官民連携でのまちづくりの取組が現在進んでいるため、その中で出てきた将来像等を実現するためにどういった施策が必要なのかということはこの計画の中で位置付けていく、ということを考えている。ポイント4の利用可能なモビリティの総動員による公共交通網の維持については、例えば、バス事業者などは運転手不足で厳しい状況があるため、シェアサイクルをもっと推進する、あるいは、民間で送迎バスを運行している事業者に協力を仰ぐ等を考えている。ポイント5は、事業者の運行環境の向上支援で、やはり運転手不足ということがあるので、より事業者が効率的に運行を行えるような環境を支援していこう、ということである。ポイント6は、1次計画で定めた目標があるが、それが達成できていなかった場合に、その施策を再検討していこうということである。

次に3ページ目だが、直近の取組として、まず実態調査を行い、市民の皆様の移動実態を把握していこうということである。まずはどういった交通課題があるのかを把握するため、どのような調査をやっていくのかを4つ示している。

上から簡単に説明すると、1つ目の「交通事業者ヒアリング」というのは、既存のバス事業者、タクシー事業者が運行を継続していく上での課題や、先ほど簡単に触れた送迎バスを運行している民間事業者が、どのような条件であれば公共交通としての運行に御協力いただけるかなどを訪問して聞いていきたいと考えている。

2つ目の「住民アンケート」については、郵送で市民の皆様3,000名程度にアンケートをお送りして、例えば、「買い物のときは何に乗って、どこに行っているのか」というような移動の実態を聞き、それを地域ごとに分析し、今後の公共交通網をどのようにしていくのか、そのあり方を検討するために活用していくというイメージである。

3つ目の「市内循環バスの利用者アンケート」、それから「OD調査」についてだが、OD調査というのは昨年度も実施させていただいたのだが、乗車するバス停と降車するバス停の組合せを把握する調査である。4月に市内循環バスの運行計画の見直しを行ったため、それ以降の利用実態を把握するとともに、乗車いただいている皆様にアンケートを配布して、1次計画策定以降取り組んできた市内循環バスに関する施策、例えば、運行情報の案内を充実させたりということをやってきたので、それに対する評価であるとか、あるいは、「第2次計画でこういった取組をやっていこう」と想定されるものをいくつかピックアップして、それに対する事前の評価を行う、とい

うことを考えている。

4つ目としては、「位置情報ビッグデータ分析」を考えている。例えば、市外への移動が減少したとあるとか、あるいはコロナ禍の前後で移動の量が減ったということなど、移動実態の変化について、既存の統計データだと平成30年度に実施したものが最新であり、コロナ禍前後の比較がしづらいというところがあるので、スマートフォンのアプリ等から取得できる位置情報のビッグデータを購入し、そちらを集計して比較を進めていくというイメージである。

次に、4ページであるが、こちらには3ページで示したうち、住民アンケートと市内循環バス利用者アンケートについて、どのような質問をするのかについて説明している。1枚後ろに「日常生活の移動と公共交通に関するアンケート調査票（案）」を添付しているが、こちらが住民アンケートで想定している調査票である。そこから2枚程度後ろに、「市内循環バスわくわく号利用者アンケート調査票（案）」を添付しているが、こちらが右側の市内循環バス利用者アンケートの現在考えている案である。あくまでこちらに関しては、現時点で考えているものということを示させていただき、皆様の意見も伺いながら、これから更新して実施していくという形で考えている。

4ページに戻って、調査項目について説明する。基本的にはどちらの調査でも、1次計画策定前に実施した表上段のアンケート調査項目については、改めて聞くことを想定しており、前回と比較してどんな変化があったかも追っていきたい。表の下段に関して、住民アンケートについては1次計画の数値目標になっていた満足度を評価するための質問項目や、コロナ禍前後の移動の変化、市内循環バスを利用しない理由等を聴取し、利用促進のために活用していこうと考えている。

また、市内循環バス利用者アンケートについては、新たに、バスロケなどの運行情報の案内や1次計画以降行ってきた取組の評価、さらに、今回新たに策定する計画に盛り込むことを検討している施策の事前評価をしていただく。また、今後市内循環バスが廃止や減便になるとしたら、代替手段があるのかも把握した上で、今後の公共交通網を検討していくということを考えている。

後ろに添付している調査票（案）についての詳細な説明は割愛する。後ほど御覧いただいで、御意見があればいただければと思っている。

次に、5ページは第2次地域公共交通計画の策定に向けた大まかなスケジュールである。9月から11月に掛けて、先ほど示した実態調査や、統計資料の整理を行い、市内の公共交通の利用実態、市の現状などを把握していく。その後、実態調査を踏まえて現在の交通課題を整理し、それから1次計画の評価を行っていく。年度内には計画の基本方針を検討するところまで進めていきたい。令和7年度には、4月から5月頃に計画目標を検討、6月以降に目標に見合った施策を検討し、計画書の素案作成をしていきたい。秋口以降、計画書の素案をもって市民コメントを実施し、それを踏まえて最終的な計画書の取りまとめを行っていくという形で考えている。私からの説明は以上である。策定のポイントとしてこういうことを意識するべきであるとか、アンケートでこういうことを聞いてほしいであるとか、もし意見があれば参考にさせていただくので、伺えればと思う。

（事務局：金井係長）

御説明感謝する。市から補足させていただきたい。今御説明していただいた策定のポイントについては、現時点で例示させていただいているものであり、今後各種施策を検討していく中で、そのポイントの見方であるとか、特に福祉部門と連携した移動手段の充実等、意見交換を行いながら検討を行っているので、連携を図りながら施策の見直しを行っていきたいと考えている。

また、アンケート調査票についても、御意見があればいただきたい。本日初めて皆様に提示したため、今すぐにとというのは難しいと思うので、アンケートの配布等の日程を考え、おおよそ2週間後の9月2日の月曜日までに意見をいただきたい。この場でも構わないし、個別に意見をいただく形でも構わないので、率直な意見をいただいて、アンケートに反映させていきたい。アンケート調査票についても、福祉部にも確認をいただき、意見を聞けることがあれば追加する等、そういった連携も図っていきたいと考えている。補足は以上である。

(久保田会長)

これから約2年掛けて作っていくわけだが、何か今の時点で御質問や御提案はあるか。

(秦野委員)

西武バスの秦野である。アンケートについては、各自治体が地域公共交通計画を策定するにあたって市民の方の声を聞くというのは非常に有用であり、我々も市民の方の利用がないと公共交通として成り立たないので、非常に有効だと思っている。一方で、今後の公共交通を取り巻く環境、特にバス事業を取り巻く環境は非常に厳しい。このあたりは協議会でも承知いただいていると思うが、どうしても自治体でアンケートをすると、歯に衣着せぬ意見というわけではないが、いろんな意見がくることが想定される。その中で、今後公共交通はなかなか増える要素がない、という前提で市民の方にアンケートで書いていただくことが非常に大事だと考える。アンケートを拝見したが、「朝霞市における公共交通を将来に渡って維持発展させるため、アンケート調査に御協力ください」とあり、市民の感情としては、「ここに本数を増やしてほしい」であるとか、そういう意見は色々あると承知しているが、そういう方向の意見が特に強くなってくるのかなと思う。一方で、「バス停に上屋（屋根）をつけてほしい」であるとか、「ここにバス停がほしい」とか、逆に「ここにバス停があると邪魔だ」等、色々なことにつながってくるが、なかなか今はバス事業者としては、そういった上屋をつけるとか、旅客サービスの部分に費用を投資するのは非常に厳しい状況がある。そのあたりの、公共交通に係る前段、この協議会で話しているような内容も含めて、「こういう公共交通を取り巻く環境があるが」ということを前段としてアンケートをしていただけると非常にありがたい。一事業者としてお願いする。

(事務局：金井係長)

御意見感謝する。今いただいたことを参考に、単なるアンケートではなく、公共交通の状況を知っていただく機会としても活用し、設問を設定したいと思う。

(久保田会長)

非常に大事だと思うので、よろしく願います。

(鈴木委員)

国際興業の鈴木である。西武バスからも御意見があったが、利用者ではなくて事業者としての発言なので、当然ながら利用者側と利害が一致しない部分もあると思うが、いずれにしてもヒアリングに来た場合は話さないといけない内容なのでさわりだけ申し上げる。西武バスの話にあったとおり、今は外部環境が厳しい。どれぐらい厳しいかというと、埼玉県内で大型二種の免許を持っている人が、過去10年で18%減った。現在免許を持っているドライバーも、今後10年で19%が70歳を越えて運転できなくなる。そのため、この計画期間内においても運転手の数はどんどん減っていくことが既に決まっている。「その前提に立ったときに、維持発展できるのか」ということが、まず一番大きな課題である。アンケートやビッグデータで拾えるのは、全てニーズであり、ニーズがあってもサプライがないと対応できない。「新しい路線を作ってくれ」「対応できない」であれば、それは実現しないで終わりだが、「今ある路線を維持できないからなくなる」となった場合、また大きな交通空白地区が生まれる可能性も今後あるだろう。そう考えると、「あれをやりたい、これをやりたい」というニーズを深掘りしていく調査が、どこまで実現できるか。はっきり申し上げて、「できないんじゃないか」というところから発想した方がよろしいと思う。これはつまり、前回の計画を作ったときと、これから計画を作るとき的前提条件が変わっているということである。何が変わっているのかというと、外部環境が変わっている。移動のニーズはおそらくあまり変わっていないが、外部環境が変わっているので、そこが計画を作るときに一番のネックになる。つまり、「計画はできたが、何も実現できなかった」という結果が現実にあるということである。外部環境と申し上げたが、路線バスだけでいえば、西武バス、東武バス、国際興業、全て運転手が足りない。採用するためには待遇改善をしないとイケないということで、恐らく運賃もどんどん上がっていくだろうし、それによってお叱りも受けるかもしれないが、「走らせるためには仕方ない。やるしかない。」という状態にある。それは今後、当然起こりうることであるということと、サプライ側のことをぜひ考えに入れていただきたい。朝霞市特有のことを申し上げますと、朝霞市内に路線バスの営業所は一つもない。西武も東武も国際興業も、全部他のところから出張してきている。それだけでも既に厳しい。そういうところも含めて考えていかないと、「新しいことをやろうと頑張っているうちに、根っこが全部腐って幹が倒れた」ということになりかねない。そのため、そこは最初のうちに考えた方がよい。埼玉県の少し西の方の市で、今週、路線バスがなくなるという発表があったという事例もある。我々はそうしようとは思ってないし、したくない、維持したいと考えているが、これは外部環境の話なので、どうしようもなくなる前にサプライ側のことを少し考えていただきたいなと強く思っている。

(久保田会長)

御意見感謝する。そういったことも踏まえて議論をお願いする。

(黒川委員)

計画の策定のポイントというのが、おそらく今後のいろんな誓約になっていくと思う。まず、庁内で完結したのか、あるいは交通政策係で議論した結果なのか、コンサルが「こうじゃないか」と出したものなのか、まずはそこをお答えいただきたい。

それから、ポイント1で「バス・鉄道共通カードのチャージ料の交付の拡充」ということで、あたかもよい政策のようにこういうことをやっているのだが、年間3,000円しか出ない。市の外縁部だと、市役所にそれを請求しに行くだけでも、そのうちの大半を使ってしまう。こういうものをいつまで続けるのか、しかも拡充するのか。PASMOへの給付だから、ビールだってウイスキーだって買えてしまう。いつまでこういうことをやっていくのかは考えてほしい。拡充なんていうのはとんでもない。むしろ、そんな金があるのなら、必要な人に直接届くような交通手段にお金を使うべきだと私は思うが、そのあたりの見解はどうか。これから、高齢者の外出支援をやらなくてはならず、お金がもっと掛かるというときに、そういう話でよいのかどうかをお伺いしたい。

それから、アンケートを見ると、相変わらず市内循環バス中心の聞き方である。地域によっては市内循環バスが一切ないから関係ない。ただ、民間のバス路線はいくつかある。この路線はちゃんと残さなければという話だと思うが、そこに対して答える項目がない。いつまで、市内循環バス中心にやるのか。そうではなくて、バスやタクシーで、将来的には鉄道も人不足になると思うので鉄道もだと思うが、「その中でどうやって残すのか」ということになるのだと思うので、あらゆる公共交通手段を対等に見るような聞き方をしてほしいと感じる。

また、アンケートの最後で、相変わらず「いくらなら乗るか」という話を聞いているが、先ほどのバス会社の話からするとナンセンスである。必要な交通手段であれば、500円でも払ってくださいということだと思う。逆に、安かったら風前の灯火の路線で我慢してくれ、ということになる。これはおそらく、こういう場で話し合いで決めていくしかない。300円が良いのか、180円が良いのか、500円が良いのか。その代わり、1時間に4本になるのか、1日3本になるのか。それはここで話すしかないと思う。アンケートで聞いても、「なんとなく安ければよい」という結論しか出てこないと思う。これも、前回もこういう聞き方だったが、もう少しちゃんとした聞き方ができないか。「安ければよい」という選択肢しかない聞き方だと、「お金が儲からないからできない」という、そういう話ばかりになる。それでよいのかどうか。聞き方を工夫してほしいと思う。

(事務局：村沢審議監)

策定のポイントのところであるが、事業者を選定する際にプロポーザルで決めているが、そのときの提案をもとに、一度は課としては目を通した。だが、もちろん想定する施策になるので、現時点で福祉部局とは1回検討会をさせていただいているが、まだその程度なので、今後、関係する庁内部局とも施策を吟味していくことになる。プロポーザルでの提案を、まず皆様に一度お見せしたという段階である。

もう一つ、アンケートの件については貴重な御意見だと思うので、そういった聞き方とか、内部でも「これはわくわく号の質問しかないが、路線バスは？」とか、色々議論はあったのだが、まず見出しだけではわからないと思い、今の素案を率直に出させていただいた。9月2日まで2週間ほどあるので、今回この場でいただいた御意見

も十分に参考にして検討していく。他にもあれば、またいただければと思う。

(久保田会長)

まだまだ御意見があるかと思うが、少し時間が厳しくなってきたため、9月2日までに、気づいた点をぜひ事務局に送っていただき、よいものにしていきたいと思うのでよろしくお願いいたします。

では、次に進む。議題(4)「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」の説明を、積水化学工業の井上様にお願いします。

◎議題(4) あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて

(積水化学工業・井上氏)

積水化学工業の井上である。前回、地域公共交通協議会の中で運行内容の切替えについて説明させていただいたが、先週、8月13日からその内容で変更させていただいている。「利用者の対象拡大」ということで、今まではリードタウンの方と根岸台7丁目の方を対象としていたが、その周辺の方にも乗っていただけるようにしたことと、乗降場所もそれに伴って追加・変更している。運行内容については、従来の内容から先週変更した部分を青字で記載している。運行時間を見直しているというところと、乗降場所については青字の場所について、乗降場所を追加している。また、乗車対象者もどなたでも利用できる形に変更した。

次のページは、具体的な乗降場所と、今の乗降場所サインの状況である。前回の報告の中で1～4については説明したが、それ以降カインズとの協議で協力いただけることになったので、利用者促進を目指して、カインズの敷地内にも乗降場所のサインを追加させていただいた。

下は乗車実績の報告であるが、2023年12月の21条での運行開始から、毎月の乗車数の推移を示している。7月の段階で少し数が増加したが、今回8月にまた運行内容を切り替えているので、今後こういった推移になっていくかを追いながら、また状況を報告させていただければと思っている。

最後に、下に記載のとおり、2024年12月の段階で21条運行開始から1年が経つ。切替えの運行からどういう形で発展できるかということも、引き続き実証実験をさせていただきたいと思っているので、乗車状況によって見直す可能性はあるが、再申請という形で、延長での運行を予定している。その旨について御承認いただければと思う。

(久保田会長)

我々はどの部分について議論すればいいのか。

(野口委員)

運行している昭和交通の野口である。今回御審議いただきたいことは2点ある。まず、「前回のときのバス停から、カインズの敷地内の乗降場所が一つ増えた」という承認をいただきたいのと、先ほど井上様から説明があったように、道路運送法第21条の更新、1年延長したいということについて、本会において異議がないという承認をいただければと思っている。もう11月30日に切れてしまうので、遅くとも9月

中、来月中には再申請をしたいと考えている。そのため、今回の協議会で承認をいただければと思っている。

(久保田会長)

何か質問はあるか。民間でやっているということだが、過去、令和5年度の2回目のときに、「道路運送法第21条の申請を行うことについて、協議会では異議を唱えない」ということをここで決めていただいたので、今回もそういった形でお諮りしたいと思う。ただいまの提案について、異議を唱えないということによろしいか。

(異議なし)

(久保田会長)

それでは、異議を唱えないということとさせていただきます。

ここからは報告事項である。まずは、「根岸台線・宮戸線」についての説明をお願いします。

◎報告事項(1) 市内循環バス「根岸台線・宮戸線」について

(事務局：玉木主事)

資料4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、昨年12月に東武バスウエストから撤退の申し出を受けて以降、協議会で報告しており、前回の協議会では、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」旨の回答をいただいたと報告させていただいた。

今回報告するのは、7月25日に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」旨の回答をいただいたため、令和7年度の運行は従来と同様のダイヤで運行することとなったということである。大きく四角で囲っているのが、回答いただいた文書の抜粋である。

また、赤色の部分の下に記載したが、当該バスの運行について、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あり、令和7年度以降の運行経費増加等を含め、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いきたいといただいていることから、市としても、継続的な運行に向けて連携・協力していきたいと考えている。

また、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、坂戸市については別の事業者による運行の見込みと伺っている。

(久保田会長)

御説明感謝する。東武バスウエストからは山科委員に出席いただいている。何か補足があればお願いします。

(山科委員)

東武バスウエストの山科である。弊社のバス運転手の要員不足に伴ってお願いさせていただいた令和7年度以降の循環バス運行計画の見直しについて、多方面にわたり御調整いただき、御面倒をお掛けした。現在、従業員の待遇改善策として、運転手の

給料のベースアップ、入社祝い金制度、住居支援等を実施しているところである。依然として厳しい状況は続いており、弊社は60歳で定年退職だが、今年4月で約40名、今回の9月で約37名の定年退職者が出ている。年間70名近く新入社員が入ってくる状況はなく、定年する人員と比べて、二種免許を持っていて入社する人員が少ないということになっている。ただ、施策後は離職者が減少傾向にあり、新入社員も新座営業所に配属されたため、令和6年4月現在では、定員が若干であるがプラスになった。そこで、厳しい状況ではあるが、運行ダイヤの見直し等も含め、今までと同様に令和7年度以降も継続させていただきたいと思うので、よろしく願います。

(久保田会長)

今後また状況が変わった等あれば、相談していただければと思う。この件についてはよろしいか。

続いて、内間木線について野口委員から御説明をお願いします。

◎報告事項(2) 市内循環バス「内間木線」の運行状況について

(野口委員)

昭和交通の野口である。わくわく号内間木線の実績報告を行う。資料5を御覧いただきたい。1ページめくって上の2ページが月別の輸送人員と運賃の内訳である。輸送人員数は右肩上がりであり、それによって運賃収入も上がっている。赤い線が現金で、青い線が現金以外であるが、急速に入れ替わりが起きている。今は運賃収入の76%がキャッシュレス化している。内訳としては交通系ICが7割、クレジットカードが2割。その他の電子マネーとQRコード決済で1割程度ある。

続いて、曜日別での結果である。木曜日が一番多く、水曜日、月曜日と続く。土日についてはやはり、10名からもう少し人数が減る。先ほど質問させていただいた内間木線の公共交通空白地区の運行計画の見直し等についても、このようなデータを随時、朝霞市に提出したいと考えている。

最後のページは、新しく停留所を作った内間木地区の停留所利用状況である。これは7月までの総合計であるが、利用者は北朝霞駅行きが3,506人。そのうち、新設のバス停で乗車した方が約500人いた。利用割合としては14.2%である。駅から内間木公園行きについては約400人で、利用割合としては14.1%となっている。バス停の数から言えば3割程度ないといけないと思うが、ある程度の需要はあると感じている。利用者が0名のバス停はないというところが非常に良かったと思っている。

(久保田会長)

御説明感謝する。質問等はあるか。

(伊藤委員)

下内間木町内会の伊藤である。わくわく号についてだが、以前からルートについて不思議に思っていたのだが、なぜ内間木線は朝霞駅に乗り入れないのか。それから、今回車両が新しくなったが、ほぼ地元の意見が反映されず、気がついたらハイエースになっていた。このハイエースについて、地元からは「非常に濃いスモークガラスに

なっていて、女性一人で乗るのは不安だ」という声がある。ダイヤに関しても、ほぼトップダウンで、我々が知らない状態である。地元の意見というのを聞かないとニーズは生まれない。ゆくゆくは廃線になる。妥協はあるが、ぜひ地元の意見を取り入れ、協議にもぜひ参加させていただきたいと思う。

(事務局：金井係長)

御意見感謝する。地元の意見の聴取は市でも努めてきたところであるが、御指摘のとおり、まだまだ不足している部分があると思う。先ほど申し上げたとおり、現在の運行は道路運送法第21条の実証運行で行っているところでもあるので、今後改めて、皆様の意見聴取の場を設けながら、どのような形で運行していけるのか、意見をいただきながら進めていきたいと思うので、どうぞよろしくお願いする。

(久保田会長)

引き続き、よろしくお願いする。その他はどうか。

それでは、続いて(3)「交通事業者からの報告事項について」は、西武バスから説明をお願いする。

◎報告事項3 交通事業者からの報告事項について

(秦野委員)

西武バスの秦野である。お手元の資料6を御覧いただきたい。今年の8月以降の土曜日のバス運行についてお知らせさせていただく。前回の協議会で話したと思うが、改善基準告示への対応や、担い手不足の問題もあり、4月13日以降、土曜日ダイヤについては日曜日ダイヤとして、ダイヤ数を縮小して運行させていただいたところであるが、8月以降については、改めて土曜日ダイヤを設定して運行させていただくことになった。

ただ、これは土曜日ダイヤに戻したからといって、弊社の要員状況が完全に改善したというわけではない。今後も、私どもは土日の需要を見ながら、なるべく乗務員のシフトを減らしながら、持続可能な運行に努めて参りたいと思っているので、引き続きバスの利用をよろしくお願いしたい。

もう1点、報告とお礼をお伝えさせていただきたい。先般、彩夏祭が執り行われた。前回の彩夏祭では、朝霞駅の南口が使えずに、結果としてバスの運行がなかなか担保できず、私どももかなり利用者から御意見をいただいた。今回の彩夏祭については、朝霞市事務局の協力もあり、代替となるバス停を近隣の図書館入口の方に設置いただき、彩夏祭の花火大会開催中に何とかバスの運行をすることができた。当日は私も現地にずっといたが、渋滞等が想定されることから、あらかじめ本数を減便して、朝霞から大泉に行くバスを1時間に2本、確実に出すことをミッションとさせていただき、特別ダイヤで運行させていただいた。おかげさまで、多少の渋滞はあったが、所定の本数を運行することができた。特に花火大会が終わった後のお客様の流れが非常に心配だったが、満員になることもなく、お客様を何とか乗せることができたので、特段問題なく終了したものと思っている。細かいところの調整は多々あるので、また今後お話をさせていただきたいが、ひとまずは無事に公共交通としての使命を果たせたかなと思っている。改めて御礼を申し上げたい。

(久保田会長)

御報告感謝する。

続いて、「東武鉄道との覚書締結について」であるが、こちらの御説明をお願いする。

◎報告事項（４） 東武鉄道との覚書の締結について

(事務局：持田主幹)

報告事項（４）について説明する。資料7を御覧いただきたい。まず、これまでの経緯としては、朝霞市と東武鉄道では、令和4年6月7日付けで締結した「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、両者で連携・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等について協議を進めてきたところである。これらの協議を経て、令和5年9月に改札内エレベーター、本年5月より、改札外エレベーターの設置工事が着手されており、令和7年度中の完成を目指して、施工中である。

今回、東武鉄道において計画されている朝霞台駅再整備において、朝霞市と東武鉄道で連携・協力して整備を推進していくに当たり、基本的な考え方を相互に確認することを目的とした新たな覚書の締結について東武鉄道より打診があった。朝霞市としても、駅舎や自由通路、駅前広場等の駅周辺の交通結節点機能を総合的に充実させていくことは重要なことと捉えており、朝霞台駅の再整備に際し、駅前広場の改修等の検討を進めていくことも考えられることから、各種協議を滞りなく行うため、令和6年8月1日付けで、新たに「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。

具体的な検討対象は資料に記載があるが、従前の覚書の検討対象である、「エレベーター設置等のバリアフリー施設整備」に加えて、「朝霞台駅再整備に関すること」及び、「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」を加えたものとなっており、引き続き、この覚書に基づいて朝霞市と東武鉄道で連携・協力していくことになる。

(久保田会長)

本日は東武鉄道の小瀧委員に参加していただいているので、何か補足があればお願いします。

(小瀧委員)

東武鉄道の小瀧である。朝霞市から話があったが、経緯としては、令和4年の6月にエレベーター設置等のバリアフリー施設整備の検討について、朝霞市と当社とで覚書を締結し、現在、令和7年度の完成を目指して朝霞台駅のエレベーターの設置を進めているところである。この度、8月1日付けで、資料7に記載されているとおり、朝霞台駅の再整備と、それに伴う駅前広場の周辺環境整備について、市と当社で連携・協力して検討を進めていくことを覚書として取り交わしたところである。駅の再整備については朝霞市の協力がなければ成し遂げることが難しく、今回の覚書の取り交わしは、朝霞台駅がよくなっていく大きな契機であり、弾みになるものと考えている。

引き続き、朝霞市の発展のためにも、当社として全社一丸となり、検討を進めていく。今後何か決まれば、市と連携をした上で報告をしていきたいと考えている。

(久保田会長)

御説明感謝する。ただいまの件について何かあるか。

なければ、報告事項は以上である。

次に、その他の「市内循環バス等の利用状況について」の御説明をお願いする。

◎その他(1) 市内循環バス等の利用状況について

(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説明する。資料8を御覧いただきたい。今回の資料から、パーセンテージでの比較を前月比ではなく、前年同月比に変更している。

まずシェアサイクルについては、令和5年4月から6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119.8%に増加している。

市内循環バスについては、令和6年4月から6月の部分が、令和6年4月1日のダイヤ改正後の輸送人員となっている。令和5年4月から6月の3か月間と令和6年の3か月間を比較すると、利用者数は93%となっている。

今回のダイヤ改正により、1週間あたりの便数はダイヤ改正前の90.4%ほどに減少しており、4月から6月の輸送人員数の減少の割合は、便数の減少の割合と同程度に収まっている形となっている。

(久保田会長)

引き続き、評価を進めていただきたいと思います。

続いて、その他ということで、何か委員の皆様から関連する発言はあるか。

(事務局：館山主任)

次回の協議会については、11月頃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、御参会いただけるよう、よろしく願います。

(久保田会長)

次回は11月頃ということである。

それでは、今日も色々な議論をしていただき、感謝申し上げます。事務局に司会をお返しする。

◎閉会

(事務局：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2回朝霞市地域公共交通協議会を終了する。この後、引き続き、運賃部会を開催させていただくので、委員となっている方はこのまま会場に残っていただきたい。

本日は長時間にわたり、御協議いただき感謝申し上げます。

以上