

様式第3号（第13条関係）

会 議 録

会議の名称	令和6年第3回朝霞市地域公共交通協議会	
開催日時	<p style="text-align: right;">10時00分から</p> <p>令和6年11月14日(木)</p> <p style="text-align: right;">11時10分まで</p>	
開催場所	朝霞市民会館「ゆめぱれす」 リハーサル室	
出席者及び欠席者の職・氏名	<p>・出席委員（24名） （久保田会長、松尾副会長、川幡委員、小瀧委員、山科委員、秦野委員、松本委員、野口委員、稲生委員、浪江委員、強矢委員、高橋委員、伊藤委員、庄司委員、金子（睦男）委員、星野委員、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（11名） （福川委員、黒川委員、小松委員、関根委員、松戸委員、高木委員、島根委員、村上委員、小寺委員、櫻井委員、大瀧委員）</p> <p>・参考人 （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 鳴河氏、朝霞市政策企画課 齋藤氏、積水化学工業(株) 井上氏）</p> <p>・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、須藤主任、舘山主任、玉木主事、国際開発コンサルタンツ(株) 日向野氏、天野氏）</p>	
議題	<p>議題 （1）市内循環バス「内間木線」について （2）公共交通空白地区における取組状況について</p> <p>報告事項 （1）交通事業者からの報告事項について</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）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3回朝霞市地域公共交通協議会 次第</p> <p>資料1 市内循環バス「内間木線」について</p> <p>資料2 公共交通空白地区における取組状況について</p> <p>資料3 国際興業(株)提供資料</p> <p>資料4 シナネンモビリティ PLUS(株)提供資料</p> <p>資料5 市内循環バス及びシェアサイクルの利用状況</p> <p>資料6 附属機関の委員名簿（令和6年11月14日現在）</p> <p>当日配布資料</p> <p>・あさかデマンド乗合サービス有償実証実験における取組について</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 2人	

◎ 開会

(事務局：持田主幹)

ただいまから、令和6年度第3回朝霞市地域公共交通協議会を開催する。

はじめに、前回の協議会以後、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。名前を呼ばれた方は、その場で起立の上、一礼をお願いする。

国際興業㈱の鈴木様に代わり松本委員、東武バス労働組合の上野様に代わり浪江委員が就任した。

続いて本日、福川委員、黒川委員、大瀧委員、関根委員、松戸委員、島根委員、小寺委員については、所用により欠席との連絡を受けている。また、次の委員については所用により欠席となるため、代理の方に参加いただいている。櫻井委員については齋藤様、小松委員については菅原様、高木委員については福地様、村上委員については鳴河様に参加いただいている。委員の皆様におかれては、令和7年6月までの任期となるので、引き続きよろしくお願いいたします。なお、委員名簿については資料6として用意しているので、併せて御確認いただきたい。

また、本日傍聴の方は1名いる。傍聴者については、事前に会長の許可をもらった上で入室をしていただいている。また、会の途中から傍聴希望者が現れた際は、会長の許可をもらっているなので、事務局で入室案内をさせていただくことを御了承いただきたい。(その後1名傍聴者入室)

次に、会議開催に先立って、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。また、本会議の議事録を作成する都合上、撮影や録音をさせていただくので、あらかじめ御了承いただきたい。

それでは、協議会の開催にあたり、都市建設部長の松岡から御挨拶申し上げます。

(松岡部長)

本日は御多用の中、令和6年度第3回朝霞市地域公共交通協議会に参加いただき、誠に感謝申し上げます。また、平素より本市の公共交通行政に多大なる御理解と御協力を賜っていることを、改めて御礼申し上げます。

さて、本日の協議会であるが、議題が2件と報告事項が1件ある。議題の一つ目は、令和6年4月から実証運行を行っている市内循環バス「内間木線」について、今後の運行計画の見直し方針等について説明をさせていただく。議題の二つ目については、公共交通空白地区における「ねぎし号」・「ひざおり号」の実証運行に向けた取組の詳細について説明をさせていただく。報告事項であるが、交通事業者から報告事項として、国際興業バスのダイヤ改正とシェアサイクルの料金改定について、国際興業様とシナネンモビリティ PLUS 様に御報告をいただく。

(事務局：持田主幹)

それでは、これから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、本協議会の会長である久保田会長にお願いしたい。久保田会長、よろしくお願いいたします。

(久保田会長)

それでは、資料の確認を事務局からお願いする。

(事務局：持田主幹)

それでは、本日の会議資料について確認させていただく。資料については事前に送付したものを使用させていただくが、一部資料の追加と差替えがあるので、説明する。

改めて会議資料一式の確認であるが、事前に配布した「令和6年度第3回朝霞市地域公共交通協議会の次第」。次に、資料1「市内循環バス内間木線について」から資料6「議員名簿」まで。また、「公共交通空白地区における取組状況について」の追加資料として、根岸台7丁目と膝折町4丁目のチラシ2枚を、当日配布資料として「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」の資料を配付している。

次に、差替え資料として、資料5「市内循環バス及びシェアサイクルの利用状況について」は差替えのものを机上に配布している。

資料確認は以上である。

(久保田会長)

議題に入る前に報告する。条例第7条第4項として、「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。」となっている。本日は次第3に関しては、シナネンモビリティ PLUS(株)の菅原様、次第4に関しては、積水化学工業(株)の井上様にそれぞれ御説明いただくので、よろしくお願いします。

◎議題(1) 市内循環バス「内間木線」について

(久保田会長)

まずは議題(1)「市内循環バス『内間木線』について」の説明をお願いします。

(事務局：金井係長)

それでは、資料1市内循環バス「内間木線」についての資料を手元に用意いただきたい。まず概要として、市内循環バス「内間木線」は、令和6年4月より既存の内間木線と上内間木の公共交通空白地区で検討を進めていた「かみうち号」を一体化した新しいルートで小型車両にて運行を開始したところである。

昨年度、バス業界全体の深刻な運転手不足を背景に、内間木線の運行を担っていた事業者から撤退の申し出があった。市ではバス車両での運行継続を第一に捉え、他のバス事業者で運行を担ってもらえないかと話をしたが、やはり同様に難しいということから、タクシー会社に運行を依頼し、小型車両(ハイエース)にダウンサイジングして運行することとなった。またこの後の議題で説明するが、公共交通空白地区の取組の先行検討地区として根岸台7丁目地区、膝折町4丁目地区と同様に検討を進めていた上内間木地区でも、ハイエースでの運行を前提としてルート検討など様々な検証を行っていた。そうした中で、内間木線の車両がダウンサイジングするという方向性が決定し、それまでバス車両が大きかったことにより回れなかったルートをハイエースなら回ることが可能となったため、上内間木地区で検討していたルートと既存の内間木線を合体した新しいルートで、この4月から運行を開始したところである。運行形態としては道路運送法第21条による1年間の実証運行として現在運行を行っている。4月から約7か月経過しているが、大きなトラブルはなく、順調に運

行ができているものと考えている。車両のダウンサイジングにより懸念していた乗り残しについては、事業者からは４月に２回あったと伺っているが、その後は特段そういった報告は受けていない。しかし、やはりダイヤによっては満車になるという話は伺っている状況である。今後、令和７年度以降どんな形で進めていくか考えた際に、実証運行の内容を見直して延長するか、あるいは今の運行内容の形で本格実施に移るか、判断が必要となっている状況である。そのような中で、検討経過としては、まず、地元の皆様に意見を伺うため、１０月２６日に内間木地域の住民の皆様と１回目の意見交換会を実施した。実証運行の延長か本格運行に移るか、という話をさせていただいた中で、地元の皆様からは「ルートの一部見直してほしい」という声をいただいた。裏面に記載の①内間木苑まで通るルートへの変更、②「下内間木」バス停を下内間木神社内へ移設、というのが主な内容である。中央から上の部分が内間木線の運行経路図である。赤で記載のところが変更案の部分である。まず、変更点①として図面上部の赤で囲っている部分であるが、こちらの詳細図が資料下部にある。まず、内間木苑へのルートの延伸についてである。それまでの市内循環バスでは車両が大きかったことから、内間木苑まで行くことはできなかったが、今回ダウンサイジングしたことにより、そのルートも運行可能と判断できるようになり、また、地元の皆様から御要望をいただいたことから、内間木苑まで延伸したいと考えている。この件については、意見交換会後に内間木苑の事業者の方にお話を伺いに行った際、やはり内間木苑を訪れる方がバス停へ行く際には内間木苑から歩いて移動している状況があるため、ぜひ内間木苑まで延ばしてもらいたいと伺った。また、ルートとして内間木苑の敷地内で転回することについても、問題ないと伺った。以上から、ルートを内間木苑まで延伸すること、バス停については既存である「内間木苑入口」を内間木苑に移設、それに伴いバス停名を「内間木苑」に変更したいと考えている。運行ルートの順としては、こちらに記載のとおり、内間木公園を出発して北朝霞駅方向に向かう場合、内間木公園を出発し、次に内間木苑へ向かい、内間木苑で転回をした後に丸沼へ向かうルートを想定している。続いて変更点②であるが、こちら資料下部に詳細図がある。こちらにあるとおり、下内間木のバス停を下内間木氷川神社に移設する内容となっている。こちらについても、地元の皆様との意見交換会の際に、下内間木のバス停では歩道等の溜まり空間がない中でバスを待つこととなっているため、バス待ち環境として危険ではないかというお声をいただき、それと同時に、下内間木氷川神社の敷地を使えば敷地内で転回ができ、バスを待つ方も安全に待つことができるという御意見をいただいたことから、このような内容に変更したいと考えている。ルートについては、下内間木神社まで少し延伸し、既存の「下内間木」のバス停を移設し、それに伴ってバス停名を「下内間木氷川神社」に変更したいと考えている。運行ルート順については記載のとおり、北朝霞駅行きの場合は手前の上内間木のバス停の次に下内間木氷川神社を通り、つつじの郷へ向かう形となる。また、変更点③として、上の地図の一番下に赤で囲いがあるが、こちらについては博物館のバス停から駅方向に向かい TMG あさか医療センターに行く際に、現在は信号を右折した後に斎場方向に向かい、また TMG あさか医療センター方向に戻る、大きく迂回するような形の運行計画になっている。こちらについても、これまでのバス車体だと幅員の関係で急な右折が難しかったが、今の車体なら問題なく通ることができるのではないか、ということで改めて地元の皆様から意見をいただいた。こちらは事業者にも確認したところ「問

題ない」という回答をいただけたので、経路効率化ということで併せて見直しを行いたいと考えている。

以上のようにルートについて一部見直しの声をいただいた状況である。また表面に戻って、意見交換会の際にルート以外についても御意見をいただいている。当日は上内間木町内会館を会場に使わせていただき、上内間木町内会・下内間木町内会の皆様に参加いただいた。下内間木町内会の皆様については意見交換会に先立って、町内でアンケートを実施していただいた。また、この協議会以降についてもアンケートを実施し、内間木線の見直しについて御協力いただいているところである。下内間木町内会で行っていただいたアンケートの中で、先ほど申し上げた、道路運送法第4条の本格実施に移るのか、第21条の見直しで延長するのかというアンケートも実施いただき、その中で「第21条で見直しをして運行してほしい」という声を多数いただいている。また、当日の意見交換会の中では、現在の運行ダイヤについても御意見をいただいた。やはり、夕方の便をもう少し増やしてほしいという声も複数あった。こちらについては、この4月から循環バスの運行ダイヤの見直しを行い、運転手の拘束時間の関係や勤務間インターバルを取る必要があるという状況から、運行時間をそれまでの時間から見直した形になり、内間木線についても終バスをそれまでの夜9時台から、夜6時台に繰り上げさせていただいている。そのような中で、やはり従来のように夜遅いダイヤも残してほしいという御意見をいただいた。こちらについては、先ほど申し上げたような改善基準告示の対応や、現在の運転手不足の背景があるため、「実施することは難しい」ということを併せて説明させていただいた。また、バスの車体について写真があるが、「窓ガラスにスモークが濃くかかっていて中の様子が見づらい」という御意見をいただいたので、こちらについては、少しクリアにする形での見直しを依頼している状況である。

以上のことから、今後の方向性としては、ルートを一部見直した上で実証運行の延長を行っていきたいと考えている。今後の予定について、まずは引き続き地元の皆様との意見交換会を実施し、年内に意見を取りまとめたいと考えている。次回については、11月18日の月曜日に同じく上内間木町内会の会館を使わせていただき、そちらで上内間木町内会と下内間木町内会の皆様に参加いただき、意見を交わしていきたいと考えている。その後、意見の取りまとめを行った後に、年明けに予定している地域公共交通協議会において、固まった運行計画について御提示させていただき、御審議いただきたいと考えている。併せて、運賃についても、これまでと同様に運賃部会を設定させていただき、改めて審議を行いたい。そちらの審議を経た後に、関東運輸局へ道路運送法第21条の延長申請を行い、最終的には令和7年4月から、新たな運行ルートで引き続き実証運行をしていきたいと考えている。資料1についての説明は以上である。

（久保田会長）

御説明感謝する。それでは、ただいまの説明について質問や意見はあるか。

（伊藤委員）

下内間木町内会の伊藤である。先日、意見交換会の中で、下内間木、上内間木それぞれにルート・ダイヤ・運賃について色々と意見が出た。それぞれ事情も違うが、現

在、下内間木で独自に地域組織を作れない状況にある。今おっしゃったようにそれぞれから意見が出るので、日頃から市内各地に地域組織があるのが望ましいと考えている。まずは下内間木に地域組織を立ち上げられないかどうかを伺いたい。もしできなければ、それに準じた組織を来年度から立ち上げて、１年間の実証運行ということなので、４月から準備していきたいと考えているが、そのあたりはどうお考えかお聞きしたい。

（事務局：村沢審議監）

お話があった地域組織について、市では公共交通空白地区について、先行検討の３地区として膝折町４丁目、根岸台７丁目、上内間木で「公共交通空白地区への導入ガイドライン」をこちらの協議会でお示しして、そのガイドラインの中で「地域組織」という言葉を使わせていただき、組織立てしていた。上内間木地区については空白地区の先行検討地区であったため、地域組織として一度は立ち上げた。しかしながら、先ほど説明があったように、バス事業者の撤退があった関係で、今回タクシー事業者に運行を担っていただくことになり、もともと下内間木地区を走っていた市内循環バスを上内間木に延伸する形となったため、市内循環バスとして検討が進んでいることから、一度上内間木で立ち上げた地域組織は、今はなくなっている状態である。今後、地域組織を立ち上げることにについて、今回の内間木線についてはガイドラインに沿った動きとはまた別のものであり、今までお話していた地域組織とは別の形になるため、今回御提案があった「上内間木・下内間木の合同で」あるいは「下内間木単独で」など、任意で地域の方々に公共交通の在り方について考えていくということとはとてもよいことだと思う。名前が地域組織になるのかは別としても、何か立ち上げたいということであれば個別に御相談いただきたい。

（久保田会長）

その他はどうか。上内間木地区はよろしいか。

（高橋委員）

前回、上内間木・下内間木で話し合いを行い、大体の地元の意見はお伝えできたと思う。それに沿って今回変更してもらっているため、もう一度話し合いがある時に追加点があれば、それを市に要望したいと考えている。

（久保田会長）

それでは、お諮りする。これからの進め方について、道路運送法第２１条によって令和７年４月から新たなルートで実証運行をする。これを会として承認するということがよろしいか。

（異議なし）

（久保田会長）

それでは、御承認いただいたこととする。

◎議題（２） 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)

続いて議題(2)「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2を御覧いただきたい。公共交通空白地区における取組状況の説明である。ガイドライン策定から、地域の皆様に地域組織を立ち上げていただき、順次取組を行ってきた。アンケートの実施や、昨年度については試験運行を無償で1か月行なった。前回の協議会では、収支率目標の再設定や、目標達成に向けた運行計画の見直し、運賃について説明させていただいた。そのような状況を踏まえて整理した後に、地域組織から改めて御提案いただいた運行計画をもとに、今回の有償による1年間の実証運行を実施したいと考えている。運行期間は令和6年12月2日から令和7年11月29日までの1年間を予定している。運行時間については午前8時30分から午後7時頃まで。ダイヤについては試験運行時と基本的には変わらない。運行地区についても同様に根岸台7丁目地区、膝折町4丁目地区で、それぞれ「ねぎし号」、「ひざおり号」と名前を付けている。運行日については運行計画見直しの際に週4日から週3日に変更させていただき、「ねぎし号」が火・木・土、「ひざおり号」が月・水・金となった。それに伴い、車両はハイエース1台を統一で利用する形で、運行計画、収支、費用の削減について見直しをしている。運賃については、前回の協議会で考え方を示させていただいたが、同日に行なった運賃部会において大人200円・小児100円で御承認いただいたことを報告させていただく。また、障害者運賃や特別乗車証の割引制度については、市内循環バスの取組を同様にこちらに適用することとしている。運行事業者については朝霞交通有限会社に担っていただく形となる。支払方法については市内循環バスと同様に、現金のほか、PASMO・Suica等の交通系ICカードに対応する予定である。名称については、市内循環バスとの区別のため「わくわくワゴン」と設定したいと考えている。「わくわくワゴン」を皆様に広く認知していただくよう周知に取り組んでいきたい。また、その他として、前回協議会で御質問いただいたが、乗継券についても市内循環バスと同様に対応可能にしたいと考えている。具体的には「ねぎし号」については朝霞駅東口において根岸台線に乗り継ぎ可能とし、「ひざおり号」については北朝霞駅前において市内循環バスの各路線に乗り継ぎ可能という運用を考えており、広く認知いただくために今回行ったこととして、車両のラッピングを資料表面の中央下部に記載したイメージで考えている。前回の試験運行の際には普通のハイエース車両にマグネットを貼るのみであったが、今後は車両をより目立たせ、車両が走ることで認知度を高めていけるようにこのようなラッピングとした。またバス停のデザインについても、表面下部に記載したような水タンク式のものの使用を予定している。試験運行の際には重りを付けた三角コーンを置いて運行内容を貼り付けていたのだが、不動産屋の広告と見間違えたという御意見もあったため、より目立つものかつ強風でも飛びにくいものとした。板面のレイアウトについては裏面を御覧いただきたい。こちらのレイアウトで各バス停の名前やダイヤ、運賃、ルートを記載する。バス停においては両面に板を設置できる仕様となっているため、表面にこちらの運行内容のレイアウトを入れ、裏面は収支率達成に向けて皆様

に御利用いただけるように、例えば、毎月の利用状況を表などにして、現在の収支の達成状況はどうかなど、利用喚起のための案内を適宜掲載していきたいと考えている。

主な説明は以上であるが、一点だけ補足説明・訂正がある。前回の協議会の際に、運行開始の日にちをこちらの誤りで「１２月３日（火）」としており、そちらの内容で運輸局に申請を行っていたのだが、今回の資料を作っている際に誤りに気がついた。正しくは月曜から運行開始したいと考えているため、１２月２日（月）である。そこから１年間の運行ということで見直ししたいと考えている。関東運輸局の担当の方にも相談をして、この協議会で改めて説明した後に承認いただければ修正可能と聞いているため、併せて御承認いただいた上で変更を進めていきたい。

最後に、チラシ案として資料を当日配布で配らせていただいたが、このようなレイアウトを考えている。現在運行計画を審査いただいている状況なので、どのタイミングから積極的に広報していくかを検討しているが、文字の大きさ等、調整を行った後、運行の見通しが立った時点で、全力で周知を図っていきたい。また、先週の日曜日にカインズで防災フェアが実施された際、市で毎年実施している「わくわく号」の展示を行ったが、こちらの実施に併せて、「わくわくワゴン」の実証運行も１２月２日から開始するという案内を掲示したところ、かなり多くの方に足を止めていただいた。「いよいよ始まるのか」という声をいただいて、やはり運行を心待ちにしている方がいるのだと実感した。今後のイベントとしては、１１月３０日にイルミネーションの点灯式があるため、その際に「わくわくワゴン」の車両展示をして周知を図っていきたいと考えている。今後、運行を継続していくためには多くの方に乗っていただくことが重要となってくるため、事前の周知と併せてそれ以降についても積極的に周知を図り、「わくわくワゴン」が定着していくように皆様の御協力をいただきながら取り組んでいきたいと考えている。説明は以上である。

（久保田会長）

御説明感謝する。質問や意見はあるか。

（金子八郎委員）

資料２の運賃について、基本運賃と障害者運賃の２つがあるが、バス停の盤面のレイアウトに「大人２００円・小児１００円」だけしか載っていない。運賃と規定されている障害者運賃「大人１００円・小児５０円」、これも掲載したほうがよいと考える。

（久保田会長）

的確な御意見だと思うが、いかがか。

（事務局：金井係長）

運賃については裏面に特別乗車証や障害者運賃の割引情報を掲載する予定であるが、確かに掲載内容だけでは不十分なところがあり、表面にも掲載できるか工夫した上で、利用する方に安心して乗っていただけるように必要な情報を掲載したい。

（久保田会長）

当日配布のチラシの方も同様なので修正をお願いする。他はどうか。

（大塚委員）

チラシの中で「ねぎし号」が北朝霞駅で乗り継ぎできると記載があるが、これは朝霞駅で乗り継ぎということだろうか。両方とも北朝霞になっているが、「ねぎし号」は北朝霞に行かない。それと、この小さなバスで乗り残しがした場合の対策はどう考えているか。また、2つの新しい公共交通を作るために、どのくらいの予算を用意したのか。

（事務局：金井係長）

1点目については、指摘のとおり、チラシに記載している内容で、乗り継ぎは朝霞駅となることを北朝霞駅と書いているので修正する。2点目の乗り残しについてだが、現状は当初の方向としてはチラシ記載のとおり、満員の際は乗車できないと考えているが、こちらについても実証運行として行うので、発生頻度を見て、改善が必要な場合は見直しの検討を行いたい。3点目の予算については、運行全体の予算としては、2地区の様々な予算を合計して、約1,900万円掛かる予定となっている。初期導入費用としてはバス停の設置や、ラッピングデザイン費等も掛かってくると思うが、年間経費として想定しているのは1,900万円である。

（久保田会長）

他になれば、お諮りする。日付は改めて12月2日からということで、その点も含めて、今日の御提案で進めるということによいだろうか。

（異議なし）

（久保田会長）

それでは承認とさせていただきます。

◎報告（1） 交通事業者からの報告事項について

（久保田会長）

報告事項に移る。交通事業者からの報告を、まずは国際興業㈱の松本様よりお願いする。

（松本委員）

国際興業㈱の松本である。10月に実施したダイヤ改正について説明する。資料3であるが、こちらは弊社のホームページに掲載したものと同様の内容である。半分から上が文字での御案内、半分から下が車内に掲示したポスターの縮小版である。今回、10月1日に実施したのは弊社の西浦和営業所管内であり、朝霞市内に関係する経路としては、下から3つの朝11、朝13、朝50系統がある。内容であるが、常々申し上げている2024年問題とされるバス運転者の改善基準告示への対応と、乗務員不足に対応した適正化を図っている。また、一部系統では御利用実態に応じて増減を行っている。経路別に見ると、朝11系統は朝霞駅南口から志木駅まで結ぶ系統であるが、こちらは始発の繰り下げと終車の繰り上げを行い、平日では4回、休日

では3回の減回を行っている。朝13系統は朝霞駅南口を出て市内を一周して朝霞駅南口へ戻ってくる系統だが、こちらは極力朝11系統の減回分を吸収するべく、全てではないものの回数を増やしている。また、朝50系統は朝霞駅東口から内間木へ結ぶ系統であるが、土日祝日については利用実態に合わせて回数を減らしているが、平日日中については毎時1本～2本と若干回数がいびつだったところをなるべく2本となるように調整して、合計で2回の増回を図っている。また、始発・終車の時刻を変更したのは朝11系統のみとなっており、朝13、朝50系統については、引き続き同じ時間の始発と終車となっている。御利用の皆様に御心配と御不便をお掛けするが、御理解のほどよろしくお願いする。

(久保田会長)

御説明感謝する。ただいまの説明について御質問等はあるか。

(伊藤委員)

細かい質問だが、朝50の「内間木」は、以前は「内間木公園」となっていたと思う。「内間木」という地名は現在ないが、どのような経緯で内間木行きになったのか教えてほしい。

(松本委員)

こちらのバス停名は私の記憶では、以前は「湯～ぐうじょう」という名前で朝50系統を運行していた。この後に、「湯～ぐうじょう」という温浴施設がなくなり、しばらく経ってからバス停名を改称したのだが、その際に私どもが独自に運行している路線バスが「内間木」で、「わくわく号」に関しては同じ場所で「内間木公園」という名前だったように記憶している。そのため、恐らく朝50については最初から「内間木」だったのではないかと考える。

(久保田会長)

他はどうか。よろしいか。では、続いて、シナネンモビリティ PLUS(株)の菅原様から説明をお願いします。

(シナネンモビリティ PLUS(株)・菅原氏)

シナネンモビリティ PLUS(株)の菅原である。資料にあるが、私どものダイチャリのプラットフォームとなる、OpenStreet(株)の方針により、来年4月1日(火)から、一部地域において HELLO CYCLING の料金改定をさせていただくこととなった。料金改定の検討にあたっては、事業者の経営環境の改善とユーザー様への負担を配慮した金額ということで設定している。現行の金額は、30分130円、半日利用の場合は1,800円で御案内させていただいている。改定後は30分160円ということで、30円の値上げをさせていただく。半日あたりの利用料金は2,500円となる。改定日については先ほど伝えたように、2025年4月1日(火)からの案内となっている。ユーザーへの周知は、2024年10月に一度アプリ上で周知をさせていただいている。また、年明け2月・3月と、計3回に渡ってアプリでの周知を予定している。こちら、料金の改定対象エリアだが、朝霞市を含めた埼玉県、千葉県、東京都、また、神奈川については主に横浜を中心として改定を行う。なお、関西でも弊

社のサービスを展開しているのので、同様に料金改定をさせていただく予定である。最後に、今回料金改定に踏み切った理由であるが、メンテナンス体制の強化やシステム改修による利便性の向上を行い、皆様がより快適で安心安全に御利用いただける環境を提供するために、料金改定をさせていただく運びとなった。御理解いただけると幸いである。今後とも、引き続きの御利用をお願いする。説明は以上である。

(久保田会長)

御説明感謝する。何か御質問はあるか。

(金子八郎委員)

半日料金は１，８００円から２，５００円ということで、３８．８％の上昇となる。１５分の場合は２３％。料金で３８．８％は非常に急激な上昇幅だと思うが、半日料金を利用されるのは全体で何％くらいなのか。「あまり使っていないので思い切って上げてしまおう」という感じなのか。

(シナネンモビリティ PLUS(株)・菅原氏)

基本的に、御利用いただく方の９割以上は３０分未満での御利用となっているため、半日御利用いただく方は１割にも満たない状況である。

◎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)

それでは、次に、その他（１）「あさかりードタウンデマンド乗合サービスについて」の御説明をお願いする。

(積水化学工業(株)・井上氏)

それでは「あさかりードタウンデマンド乗合サービス有償実証実験における取組について」の説明をさせていただく。まず概要として、地域の状況としては８月１３日から利用対象を拡大したことと、乗降場所を追加した上で運行開始したことを報告する。また、１０月からは商業連携施策実施としてカインズを含めたキャンペーンを行っているため、それも併せて御報告する。実証実験の運行内容については前回と同じであるが、８月１３日以降のところで乗降場所を追加したことと、乗車対象者をどなたでも御利用可能という形に変更している。運行時間も少し変更しているので、併せて御確認いただきたい。続いて乗降場所について、こちらも協議会の中で報告させていただいていたが、１３日以降から青色の部分を追加させていただいて、「乗降場所サイン」を各場所に設置しながら運行している。次に商業連携施策であるが、リードタウン内のカインズに協力いただきながら、乗車した際にカインズで使えるポイントをプレゼントしている。１２月３１日までという形で、３か月の実証ということでキャンペーンを行い、カインズのほうでも引き続き継続するかを見極めていただく形で行っている。実績報告のところの登録情報については、現在はシステムを活用してデマンド乗合サービスで運行しているのだが、５００名弱に登録していただいている。登録者数の推移は、開始直後に一気に増えた以降は伸び悩んでいたが、２４年８月・９月に２０名ほど増えており、これは乗降場所の追加の影響かと考えているため、そこに関連して登録者が増えて、利用率も増えていけばいいと思っているところであ

る。次に乗車回数の実績であるが、こちらは月毎と時間帯別の実績である。一番左が無料のときの実績であるが、利用開始から約300～400回/月の中で推移していた状況である。8月13日で運行内容を少し見直したということで、9月の段階で過渡期なのか減ってしまったのだが、10月から先ほどのキャンペーンも行ったことから持ち直し、現在は400回/月程度乗車いただいている。下部は月別・乗降場所別乗車回数の表となっており、今回乗降場所を追加したため、実際にそこで乗り降りしている方がどれぐらいいるのかも見ている。現時点ではまだ、あさかりードタウンと和光市駅での乗降が多く、新しく追加した部分の方々への周知なども含めて検討を行っている状況である。次に、属性別実績では年代別に利用状況を見ており、全期間と、24年8月～9月の乗降場所を追加した期間、24年10月以降の商業連携施策を行っている期間で分けている。年代別で見ると30代が一番多く、次に50代となっており、期間による差はそこまでなかったが、性別で見た場合は、期間による違いと運行内容を変えた影響が少し出ていた。全期間で見ると男女の割合が半々だったが、8・9月で運行時間を変えたことで日中の時間が少し増えており、10月からはカインズキャンペーンということで買い物需要を刺激したのか、女性の割合が増えてきた。施策や乗降場所の追加による変化が見えてきたところだが、まだ切替えから2か月程度、キャンペーンも1か月程度ということで、前回もこの場で相談させていただいたとおり、今の運行が11月までなので、延長も含め、道路運送法第21条の延長申請で12月以降の運行案を挙げさせていただいているところである。許可をいただけたら、引き続きこの内容で1年間運行し、より利用促進につながる施策として、チラシで周知を行ったり、商業連携を増やしたりする等していきたい。また、この運行はデマンド便ということで、先ほどの朝霞市の実証実験の定時定路線の便との違いもあり、情報共有させていただきながら、最適な運行に繋げることができればと思っているので、引き続き御協力いただければ幸いである。

(久保田会長)

御説明感謝する。御質問はあるだろうか。

(事務局：金井係長)

市から補足で説明をする。今後1年間の実証運行延長ということで申請中との話があったが、それに伴って運賃についても、やはり他の路線と同様に運賃部会の設置が必要であるため、運送事業者と市、関東運輸局、そして、地元代表として、運行している東かすみ台町内会の会長に参加いただき、書面開催という形で運賃部会を開催した。そこで、現在の運賃と同様の大人300円・小児150円の運行内容で協議が整ったので、報告させていただく。

(久保田会長)

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

◎その他(2) 市内循環バス等の利用状況について

(須藤主任)

資料５を御覧いただきたい。まず、シェアサイクルについては、令和５年７月から９月までの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１１６．８％に増加している。市内循環バスについては、令和５年７月から９月と、令和６年の７月から９月の３か月間での利用者数の合計を比較すると、前年比９８％となっている。２ポイントの減少となっているが、前回報告させていただいた４月から６月の前年比９３％と比べると、減少の幅は小さくなっており、ダイヤ改正等が皆様に浸透し、利用が回復してきていると捉えられるのではないかと考えている。

以上で、資料５「市内循環バス等の利用状況について」の説明を終わる。

（久保田会長）

御質問はあるか。

（強矢委員）

道路を管理する立場でバスやシェアサイクルの利用状況等を注視している。マクロの情報としてはシェアサイクルの貸出し回数が上昇トレンドであると思うのだが、ポートの数と稼働率等、実際の貸出し全体の数字には影響があると思うが、そのあたりを整理されていたら教えていただきたい。

（シナネンモビリティ PLUS(株)・菅原氏）

まずシェアサイクルの会員数は現在、全国だと半年で大体５０万人ほど増えている。朝霞市は現行だとステーションが１４０か所ほどあり、その中で、朝霞市でシェアサイクルを利用したことのあるユーザーが７４万人いる。主に朝霞駅前と北朝霞駅前でステーションのラックと言われる返却場所を増やしたことにより、利用数が増加していると考ええる。

（久保田会長）

その他の事項について何かあるか。

◎その他協議事項

（金子八郎委員）

資料１のホチキス止めの「朝霞市循環バスわくわく号（内間木線）の輸送実績報告」について、２ページに「運送収入」とあり、２０２４年１０月は２８５，３００円となっている。この２８５，３００円というのは経費から考えて、収支率はいくらぐらいか。

（野口委員）

収支率は非常に低く、１５％程度である。ただ、これは９人乗りでの数値であり、今までのポンチョに比べ、９人乗りになったことで、満車になったとしても全体の収入自体が限られてしまうため、いわゆる収支率３０％を超えていくことが既に難しい。乗車率で考えると、全ての座席のうち利用されている割合についてはかなり上がってきている。今は４０％ぐらいの座席が埋まっている。そういったところを加味すると、今後、収支率もワゴン車の場合はいくらにするのかということについて朝霞市からも御提案があると思うので、皆様でどこまで引き上げて、どこまで許容するのか

を議論いただければと考える。

（事務局：金井係長）

市の方からも収支率について補足の説明をさせていただく。今話があったように、ワゴン型は9人乗りであるため、収支率に限界があるというのは御指摘のとおりである。また、収支率が15%ぐらいとあったが、それまでのバス型のものと比べて運行経費が若干下がっている部分もあるので、収支率自体は内間木線単体で見るとワゴン型での運行にしてから改善している状況がある。収支の設定としてどのように考えていくのかは、市としても運行継続のために検討する必要がある。先日、内間木地区での地元の意見交換でもあったが、空白地区の取組では収支率の達成見込みを設けているが、市内循環バスではそういった基準は現状設けていない。適正な運行を続けていくという判断材料は検証が必要と認識しているが、現状の運行のまま続けていきたいと考えている。補足説明は以上である。

（久保田会長）

今後議論していく必要があるとのことだと思われる。その他はどうか。

（事務局：玉木主事）

次回の協議会については、1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きたい。

（久保田会長）

他になれば、私の司会は以上とする。

（事務局：持田主幹）

以上で令和6年度第3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