

様式第3号（第13条関係）

会 議 録

会議の名称	令和6年第4回朝霞市地域公共交通協議会	
開催日時	令和6年12月18日(水) 10時00分から 10時50分まで	
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	・出席委員（24名） （久保田会長、福川委員、黒川委員、櫻井委員、秦野委員、松本委員、野口委員、小松委員、関根委員、稲生委員、浪江委員、強矢委員、村上委員、深澤委員、高橋委員、伊藤委員、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、須藤委員順不同） ・欠席委員（11名） （松尾副会長、大瀧委員、濱委員、川幡委員、小瀧委員、山科委員、松戸委員、高木委員、島根委員、庄司委員、小寺委員） ・参考人 （東日本旅客鉄道(株) 佐藤氏、東武バスウエスト(株) 中山氏、関東運輸局埼玉支局 福地氏） ・事務局 （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、(株)国際開発コンサルタンツ 天野氏）	
議題	議題 （1）市内循環バス「内間木線」について （2）運賃部会の設置について 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	
会議資料	・令和6年度第4回朝霞市地域公共交通協議会 次第 資料1 市内循環バス「内間木線」について 資料2 市内循環バス「内間木線」の運賃 資料3 公共交通空白地区における取組状況について 資料4 附属機関の委員名簿（令和6年12月18日現在）	
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 1人	

◎ 開会

(事務局：持田主幹)

ただいまから、令和6年度第4回朝霞市地域公共交通協議会を開催する。

本日は24名の委員の皆様に御出席いただいている。なお、松尾委員、大瀧委員、濱委員、小瀧委員、松戸委員、島根委員、庄司委員、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、川幡委員、山科委員、高木委員については、所用により欠席のため、代理としてそれぞれ、佐藤様、中山様、福地様に参加いただいている。なお、委員名簿については資料4として用意しているため、併せて御確認いただきたい。

また、本日傍聴者は1名おり、事前に会長の許可をいただいた上で入室していただいている。今後についても、傍聴者がいた場合は事務局で随時案内をさせていただく。

次に、会議の開催に先立ち、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。

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、協議会の開会にあたり、都市建設部審議監の村沢から御挨拶申し上げます。

(事務局：村沢審議監)

朝霞市まちづくり推進課長の村沢である。本日は御多用の中、令和6年度第4回朝霞市地域公共交通協議会に御出席いただき、誠に感謝申し上げます。また、今回急な開催の連絡となったことを心よりお詫び申し上げます。

本日の協議会は、議題が2件、報告事項が1件ある。議題(1)では、市内循環バス「内間木線」の令和7年度以降の運行について、関東運輸局への申請の方針が一部変更となったので、その件について説明させていただく。議題(2)では、市内循環バス「内間木線」の運賃に関する運賃部会の設置について説明させていただく。報告事項では、12月から実証運行を開始した「ねぎし号」と「ひざおり号」の運行状況について報告させていただく。

本日の協議会においても、委員の皆様の慎重なる御審議と議事の円滑な進行に御協力をお願い申し上げて、開会の挨拶とさせていただく。

(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する。

(久保田会長)

それでは最初に資料の確認をお願いします。

(事務局：持田主幹)

本日の会議資料について確認する。

まず、「令和6年度第4回朝霞市地域公共交通協議会 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4「附属機関の委員名簿」までの4種類である。

資料の確認は以上となる。

◎議題（１） 市内循環バス「内間木線」について

（久保田会長）

まず、議題（１）市内循環バス「内間木線」について、事務局から説明をお願いします。

（事務局：金井係長）

手元に資料Ⅰを用意いただきたい。冒頭の挨拶にもあったが、今回は急な開催となったことを改めてお詫びする。開催を早めさせていただいた理由は、「内間木線」の運行に関することである。運行の内容そのものについては変更ないが、前回の協議会では、年明け１月の協議会で承認を得た上で、道路運送法第21条の実証運行を延長する形で申請を行うと説明させていただいたが、前回の協議会以後に埼玉運輸支局と協議を行った結果、申請を道路運送法第4条の本格実施として行うこと、年内に申請を行うこと、この2点が変更となったため、今回12月に第4回の協議会を開催させていただいた次第である。

「道路運送法の法体系について」という資料を御覧いただきたい。今申し上げた第21条と第4条を含めた法体系が書いてあるものである。これまで「内間木線」については、中段下の赤枠で囲ってある部分、第21条の「国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送」の実証運行として運行を行ってきた。こちらについては通算3年程度の再申請が可能という規定があったため、市としてはその形での申請を考えていたが、先ほど申し上げた埼玉運輸支局との協議の結果、一番上の第4条での本格実施として申請をとということでお話をいただいた。右枠に書いてあるとおり、第4条の代表的な運行形態として、路線バス、高速バス、コミュニティバスがある。本市のわくわく号についても、コミュニティバスとして、西武バス運行の「膝折・溝沼線」、東武バスウエスト運行の「根岸台線」・「宮戸線」はこちらの第4条での運行であり、内間木線についてもこの4月から第4条で申請を行う。

改めて、最初のページに戻る。これらの前提を踏まえた上で、改めて資料Ⅰの概要部分の説明をする。「内間木線」については、4月より既存の市内循環バスの「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、車両をダウンサイジングして運行開始しているところである。第21条による1年間の実証運行として運行しており、運行開始から8か月程度経過した。この協議会でも運行事業者から報告いただいたが、乗り残し等が生じたこともあるが、運行事業者の御協力もあり、全体で見れば大きなトラブルなく順調に運行できしており、徐々に利用者数が伸びている状況である。

次に、検討経過について、前回の協議会でも説明したが、「今後の運行をどうしていくか」について地元の皆様と検討を行い、資料記載のとおり協議を進めてきた。まず、10月26日に上内間木・下内間木地区合同で、町内会の皆様に参加いただき、1回目の意見交換会を実施した。次に、11月14日の第3回地域公共交通協議会に

において、運行内容のルート変更について説明させていただき、承認をいただいた。その後、１１月１８日に上内間木・下内間木地区合同で、２回目の意見交換会を実施し、協議会での結果を踏まえて、第２１条で進めていくという話をした。冒頭に申し上げた埼玉運輸支局との協議は１１月２７日に行い、その中で「実証運行の延長ではなく、第４条による本格実施」ということで話をいただいた。理由としては、現在の第２１条での運行は、中型バスからハイエースへ車両をダウンサイジングした影響を見極めるための実証運行であるとの認識であったため、そちらについては概ね順調に運行できている、その見極めはできているため、実証運行ではなく第４条による本格実施に移行してほしいとの話であった。「第４条への移行」と「年内に申請を行う」との話があったため、急遽、協議会を開催した次第である。先週の１２月１３日には、改めて上内間木・下内間木地区の皆様を集まっていただき、経緯説明をさせていただいた。矢印の下部分が結論・方針となる。小型車両による運行が順調に実施できていることから、令和７年度からの運行については、当初予定していた道路運送法第２１条による実証運行の延長ではなく、第４条による本格実施へ移行したいと考えている。ルートについては前回報告したとおり、一部見直して実施したいと考えており、具体的には、内間木苑を停留所として使わせていただき、下内間木の氷川神社にバス停を移設させていただく。また、TMGあさか医療センター付近の運行ルートをより効率的に見直したいと考えている。

最後に、今後においても引き続き地元との意見交換を継続し、必要に応じてルート等の運行計画の見直しを実施したいと考えている。地元の皆様への説明の際にも、従来だと第２１条の実証運行という形なので、ルート等、皆様から意見をいただきながら柔軟に見直しに行くという話をさせていただいたが、第４条の本格実施に移ったとしても、それで見直しができないということではなく、第２１条の際と同じように意見をいただきながら運行の見直しは可能であるということも、埼玉運輸支局から説明いただいている。それを１２月１３日の意見交換会の時にも話させていただいたので、引き続き協議を行いながら運行していきたいと思う。

その下の「適用する期間又は区間その他の条件」について、期間としては令和７年４月１日から運行を実施したいと考えている。車両は今の実証運行と同様にハイエースである。第４条の申請に移るにあたり、車両についてバリアフリー法（「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」）の適用があるが、こちらは適用除外ということで書かせていただいている。詳しくは運行事業者より御説明いただきたいと考えている。

今後の予定であるが、今日の協議会で運行について御承認いただけたら、運賃についてはこの後運賃部会を設置し、協議会後に部会を実施して協議を行いたい。金額としては、現在と同額の大人１８０円、小児９０円を案として進めていきたい。また、繰り返しとなるが、道路運送法第４条で関東運輸局への申請準備を運行事業者に行っている。運賃の承認をいただいた後、年内に提出を行い、４月から見直した形での本格実施で取り組みたいと考えている。

私からの大枠の説明は以上である。車両の関係については運行事業者より補足で説明をお願いする。

（野口委員）

昭和交通の野口である。3枚目の裏面を見てほしい。今回、第4条での運行ということで先ほど事務局から話があったが、バリアフリー法で、基準を満たす車両の導入が義務づけられている。ただし、乗車定員が23人以下、車両総重量5トン以下の自動車については、埼玉運輸支局に申請して認定を受けることで一部適用除外ができるということになっている。内間木線では非常に狭い道を走るためハイエース車両での運行となっており、この適用除外を受けないと運行ができない状況である。記載したとおり、「小型車両でなければ運行ができない狭隘道路を走行するため」ということを申請理由として、運行の安全性や定員の確保等を図るため、適用除外を申請したいと考えている。

次のページに進んで、申請車両についてである。常用車両としてハイエース1台での運行を実施する。ただし、車両整備等必要性がある場合には、予備車両を用意し、そちらを用いて運行を行う。定員は10名（乗務員含む）、総重量は先ほどの除外の基準となる5トンより少ない2.6トン、幅は2.3メートル以下の1.88メートルで、車いす非対応になっている。主な運行経路内の狭い道路について、特に狭い箇所の写真を掲載した。すれ違いにある程度の技術が必要な場所をハイエースで走ることになる。少し話がそれるが、現在内間木線のトラブルはほとんどない状況ではあるが、道沿いの整備工場や産業廃棄物処理場に出入りする車両の影響で、道に物がよく落ちており、それによってパンクするという事態が既に4回発生している。それに伴い、車両の遅延等が発生していたので、パンク修理材や、正規のスペアタイヤとジャッキを購入し、今後はそういうことがないように乗務員を教育して対処していきたいと考えている。それ程、あまりよい状況の道路を走っているわけではない、ということとは御承知おきいただきたい。

次の「移動円滑化基準適用認定除外申請に関する条項及び内容」について、①は常用車、今ラッピングをして走っている車である。基準としては車いす用の手すりは要設置だが、既に手すりはあるので、それで代用することで座席等が減らないようにしたいと考えている。もう一点、車いすスペースについても設置しないということをお承知おきいただきたい。現在、常用車両にはステップが付いているため、車いすから車両に乗り換えることができる方は、介助していただきながら乗車いただくことになるが、当社はタクシー会社であるため、車いすを降りられない方がいた場合は、緊急的にタクシーをそこに充てたいと考えている。まだ他のタクシー会社に打診はしていないが、朝霞市内のタクシー会社等の車両も充てることができたらと考えている。申請にあたり、御紹介いただいて、所沢の車いすのまま乗車できるワゴンを見てきた。ドライバーから聴取したところ、そのワゴンの場合でも、年間に3回ぐらいしか車いすの利用者はいないという。その代わり、座席が減るため、定員が少なくなり、7人しか乗れない状態で運行しているということであった。それを考えると、車いすの方は少し時間が掛かってしまうかもしれないが、当社のUDタクシーを配車する方向で、社内ネットワークを含めて検討し、朝霞市と何らかの契約を締結させていただくことになると思われる。②の予備車については、マグネットシートで「わくわく号内間木線」と表示されている黒の車両であるが、これは年間に3、4日しか運行しない車両であるため、内部の装備は常用車と同様の状態でスタートしたいと考えている。もちろん、常用車ではない予備車についても、車いす希望のお客様がいらっしゃった場合は、当社のUD車両を配車することで対応したいと考えている。

以上のとおり、今回はバリアフリーの適用除外という申請とはなるが、車両の限界もあるため、それを考慮して御承認いただければと考える。私からは以上である。

(久保田会長)

御説明感謝する。先月協議会有り、今日改めて急遽お集まりいただいたが、内容は主に申請手続きの話であるため、関東運輸局からも補足的に御説明いただきたい。本日は高木委員が欠席ということで、代理で福地様に出席いただいているが、福地様から何か補足はあるか。

(関東運輸局埼玉運輸支局・福地氏)

事務局と昭和交通より説明をいただいたが、支局からは今回の業務上の認可申請と車両の適用除外申請に対して、特に支障がないとの回答をさせていただいている。

(久保田会長)

それでは、ただいまの説明に対して質問や意見はあるか。

(黒川委員)

この協議会に求められていることは、これを承認することなのか、意見を言えいいのか、そこを最初に説明いただきたい。もしここで、ただおしゃべりだけして終わってしまい、報告する際に「議決したのか」、「していない」と言われたら通らない。そういうことが起きないように、どこまで決めればいいのかを明示してほしい。

(事務局：金井係長)

説明が不十分で申し訳ない。今回の議題に関しては、内間木線の運行を一部見直した上で道路運送法第4条による本格実施を4月から行いたいということと、車両がハイエースであるためバリアフリーの適用除外として申請したいということ、その2点を御承認いただきたいということで御説明した。

(久保田会長)

その上で何か質問や意見はあるか。

なければお諮りする。内間木線については道路運送法第4条での本格運行に向けて、今説明いただいた内容で申請するということで御承認いただけるか。

(異議なし)

(久保田会長)

それでは、異議なしということで承認となる。

続いて、議題(2)「運賃部会の設置」について御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)

引き続き、私から説明させていただく。運賃部会については、先ほどの内間木線の関係である。今年度の「ねぎし号」・「ひざおり号」と昨年度の内間木線の道路運送法

第21条での実証運行にあたり、同じように運賃部会を設置したが、今回も同様に行いたいと考えている。御承知のとおり、令和5年10月から運賃については地域公共交通協議会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、道路運送法第9条第4項に定めるメンバーによって協議を行って決定するものとなっている。それに伴い、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、令和7年度以降の内間木線運賃に関する運賃部会を設置したい。内容については資料2を御覧いただきたい。先ほど、資料1の中で説明したが、内間木線の運賃として、令和7年4月からも現行と同じ、一番右上部分の案にある大人180円・小児90円、障害者運賃については大人90円・小児50円、また特別乗車証の所持者については無料という内容で、この後運賃部会で検討いただきたいと考えている。裏面が構成員となっているが、市町村または都道府県と交通事業者、関東運輸局、住民の代表ということで、今回は上内間木町内会の高橋様、下内間木町内会の伊藤様に御参加いただいた上で検討したいと考えている。部会の設置について御承認いただきたい。

(久保田会長)

運賃部会でこれを議論いただくということだが、何か質問はあるか。

(野口委員)

資料2の内間木線の運賃の黒枠になっている案自体はここで議論する話ではないと考えるがどうか。

(久保田会長)

運賃部会を設置するかどうかを今日はお諮りする。

(野口委員)

そのため、この案の資料の提示自体はここでは不要ではないかと考えた。

(久保田会長)

それについては理解できる。この資料については、ただ案として目を通すだけにし、議論には乗せないということで、今回は運賃部会の設置についてのみお諮りしたい。他には意見はあるか。

(黒川委員)

「部会で議論したら、本体の会に戻してもう一度了承する」というのがいろんな会議の在り方なので、「部会に一任する」という以上は、ある程度案を提示してお任せしたほうがよいのではないかと考える。様々な議論があって、この結果が変わるのは仕方ない。

(久保田会長)

去年の10月から制度が変わり、我々としても模索しながらであるが、制度として運賃については部会で協議することが必要ということである。

それでは、「運賃部会を設置する」ということについて、御承認いただけるか。

(異議なし)

(久保田会長)

それでは承認されたので、運賃部会の設置を行う。

◎報告(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)

続いて報告事項(1) 公共交通空白地区における取組状況について、御説明をお願いします。

(事務局：村沢審議監)

説明の前に、まずは、朝霞市の公共交通空白地区の先行検討地区である根岸台7丁目地区周辺と膝折町4丁目地区周辺から各駅に向かう「ねぎし号」・「ひざおり号」について、昨年度に試験運行をさせていただいた後、12月2日から道路運送法第21条の実証運行をこの協議会での協議を経て、無事に実施することができた。地域の方々とお話させていただいた中で、皆様の笑顔と、まだこれからだねという励ましの声と、一緒にやっていかないといけないなという激励をいただいたと思っている。今後1年間、地域の皆様とこの実証運行を経て、本格運行に向けて頑張っていきたい。これまでの協力に感謝する。運行実績については、まだ短い間のデータであるが、担当から御説明する。

(須藤主任)

最初の7日間という短い期間にはなるが、この期間の運行実績について説明する。資料3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について、わくわくワゴン「ねぎし号」・「ひざおり号」の運行実績について説明する。

まず、運行の概要について改めて説明すると、12月2日(月)に無事運行開始できたため、運行期間はそこから1年間、令和7年11月29日(土)までを予定している。運行日としては、「ねぎし号」は火・木・土の週3日、「ひざおり号」は月・水・金の週3日となっている。運行便数については、「ねぎし号」が1日に27便、「ひざおり号」が1日に18便、それぞれ駅行きと逆方面を合わせてその便数となっている。

次に、運行実績について説明する。開始から7日間の速報値となるため、まだ十分なデータが取れていないが紹介する。12月2日から7日間の利用者数は、「ねぎし号」が12月3日、5日、7日の3日間で68人、「ひざおり号」が2日、4日、6日の3日間で86人。1便あたりの利用者数は「ねぎし号」が0.84人、「ひざおり号」が1.59人となっている。開始から1週間の結果なので、全体的な利用日の傾向などはわからないが、最初の1週間で少しずつ認知度が上がってきて、乗車数が増えているように思われる。また、「ねぎし号」と「ひざおり号」のそれぞれの運行初日に、実際に運行しているワゴン車の後ろについていく形で数便様子を見させていただいたが、全体として自宅近くのバス停からそれぞれの駅まで利用している方が多く感じた。その際には、自宅から西友までという買い物に使う方もいた。また、運行

いただいている乗務員の方からは、ヤオコーなどのスーパーの近くに停車するのを乗車された方が見て、「ここで降りて買い物をして帰ることもできそうだな」という話をしていたと伺っている。今回は短い期間の報告であるが、次回の協議会ではより詳細な運行状況を報告できればと思う。以上でわくわくワゴンの実証運行の運行実績についての説明を終わる。

（久保田会長）

質問や意見はあるか。

（大塚委員）

根岸台7丁目に住んでいるのだが、週3日というのを、将来的には毎日運行する形にしてもらえないだろうか。また利用料金なのだが、免許返納者や70歳以上、80歳以上などの年齢による割引は考えているか。

（事務局：金井係長）

運行について、現在は収支や持続性の部分で、車両1台を共通で利用して3日間ずつとしているが、今後1年間の実証運行の中で多く利用いただいて、それぞれの便で7日間運行しても収支が取れるようになるか等、状況を見つつ、改めて地域組織の方々とも協議しながら検討していきたい。

また、料金について、市内循環バスは現在高齢者も一律料金をいただいているが、今お話しいただいた高齢者の割引等、こちらについても、現在地域公共交通計画の見直し期間であるため、今後のバス全体の料金の在り方を考えていく中で、今いただいた意見を含めて検討していきたいと思う。

（黒川委員）

乗っていただくための営業活動はどういうものをしているか。例えば、スーパーやドラッグストアの1階にチラシを掲示しているとか、沿線住民の家にチラシを配るとか、あるいは、外出可能な高齢者の家に来るような福祉事業者に配ったかどうかなど。また、チラシ自体、私も持っておきたいと思ったのだが、切り抜こうと思っても路線図とうまく噛み合わなくて切り貼りしないといけないし、ポケットに入れるにも冷蔵庫に貼るにもサイズが大きい。そういった点も含め、もう少し工夫があるとよいと思うのだが、そのような営業的な努力はしているか。

（事務局：金井係長）

今いただいた意見の中で、スーパーについては沿線の西友、ウエルシア、ヤオコー、マルエツ等に話をして、チラシを置いていただいている。ただ、沿線住民の方へのポスティング等はまだできておらず、広報について足りていないということは認識している。また、高齢者施設については、運行開始には間に合わなかったものの、開始後に地域包括支援センターに情報提供を行っている。いずれにしても、今後より多くの方に利用いただくために、チラシを含めて見直していければと思う。

（金子八郎委員）

運行便数について聞きたい。「ねぎし号」の運行は1日27便、「ひざおり号」の運

行は１日１８便で、「ねぎし号」は「ひざおり号」の１．５倍となっているが、「ねぎし号」の１便あたりの利用数は「ひざおり号」のほぼ半分である。今後、この便数でとりあえずは進めるのか。それと、例えば「ねぎし号」の２７便を「ひざおり号」の１８便にした場合でも需要はあまり変わらないのか。また、「ねぎし号」の利用促進のＰＲがこの数字からすると少し弱いのではないかと思うがどうか。

（事務局：金井係長）

便数については、それぞれ運行の所要時間の違いがあり、「ねぎし号」は駅に比較的すぐ着くことで便数が多くなっている。現状では運行開始したばかりであるので、この便数を維持したまま経過を見守っていきたいと考えている。また、便数について「ひざおり号」と違いはあるが、効率的な運行という面でどのようにしていくべきか考えていきたい。ＰＲについては、先ほどの回答と重複する部分もあるが、スーパー等へのチラシ掲示等をお願いしているところであるが、まだ十分でない部分があるため、今後様々な形で周知をしていきたい。

（久保田会長）

ほかに質問や意見はあるか。

（金子睦男委員）

この「ねぎし号」ができて、「おお、走っているな」という感じで割と反応はよい。ただ、駅の位置で考えると、「ねぎし号」は朝霞駅東口に着くが、市役所も公民館も銀行も郵便局も、ほとんどの施設が朝霞駅の南口側にある。東口側にあるのは、市役所の出張所だけであり、それだけでも結構助かることはあるが、根岸台地区の住民からすれば、公共的な用事があるときは全て駅の向こう側に行かないといけない。このバスは駅中心であり、「駅から行けばいいじゃないか」と言っても、そこから市役所まで歩くのは大変である。始まったばかりであるためいずれでもよいが、可能ならこのバスが駅から市役所まで行ってくれば郵便局も銀行も近くなるため、経路の延長、もしくは乗継ぎを無料にさせていただくなどの方法はないだろうか。朝霞駅まではこのバスで行けるだろうが、目的の場所は駅の南口側にあることが多いため、検討していただけたらと思う。

（事務局：金井係長）

先ほど担当から説明させていただいたとおり、私も初日の運行状況を見させていただいた。その際に、家から駅に向かう方が乗車したのだが、乗務員の方に伺ったところ、その方は駅で降りて市役所にそのまま歩いて行ったとのことであった。やはり、駅だけでなく公共施設へのニーズというのも一定数あると考えている。乗継ぎについては、市内循環バス「わくわく号」の根岸台線については、朝霞駅東口で乗継ぎが無料でできることになっている。初日の方の話があったため、バス停には乗継ぎ可能である旨の掲示を改めて貼ったが、乗継ぎについて周知強化するとともに、地域組織の皆様と話す機会も今後あるため、その中でルート見直しを含めて、よりよい方策を考えていきたいと考える。

（事務局：村沢審議監）

補足となるが、地域組織の方々とのお話だけでなく、乗車している方の意見を伺えるような場面を作っていけたらとも考えている。また、バス停を黄色く目立つ色で作らせていただいたが、今は時刻表やルート図の入っている面の裏面が何も無い状態になっている。今後はそこにPRできるような案内、例えば、1か月の乗車状況など、「路線を維持していくには、これぐらいまで利用数がないと厳しい」等、そういったお知らせもその裏面を利用して案内していけたらと考えている。

(久保田会長)

まだやるべきことはありそうなので、引き続きお願いします。ついに始まったということで、これから見守っていきたい。

報告事項は以上となる。次に「その他」として、何かあるか。

◎その他協議事項

(事務局：玉木主事)

次回の協議会については、来年度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、御参加いただきたい。

(久保田会長)

それでは、議事進行をお返しする。

(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4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するので、委員の方はそのまま残っていただきたい。本日は御多用の中、会議に御参加いただき感謝申し上げます。

以上