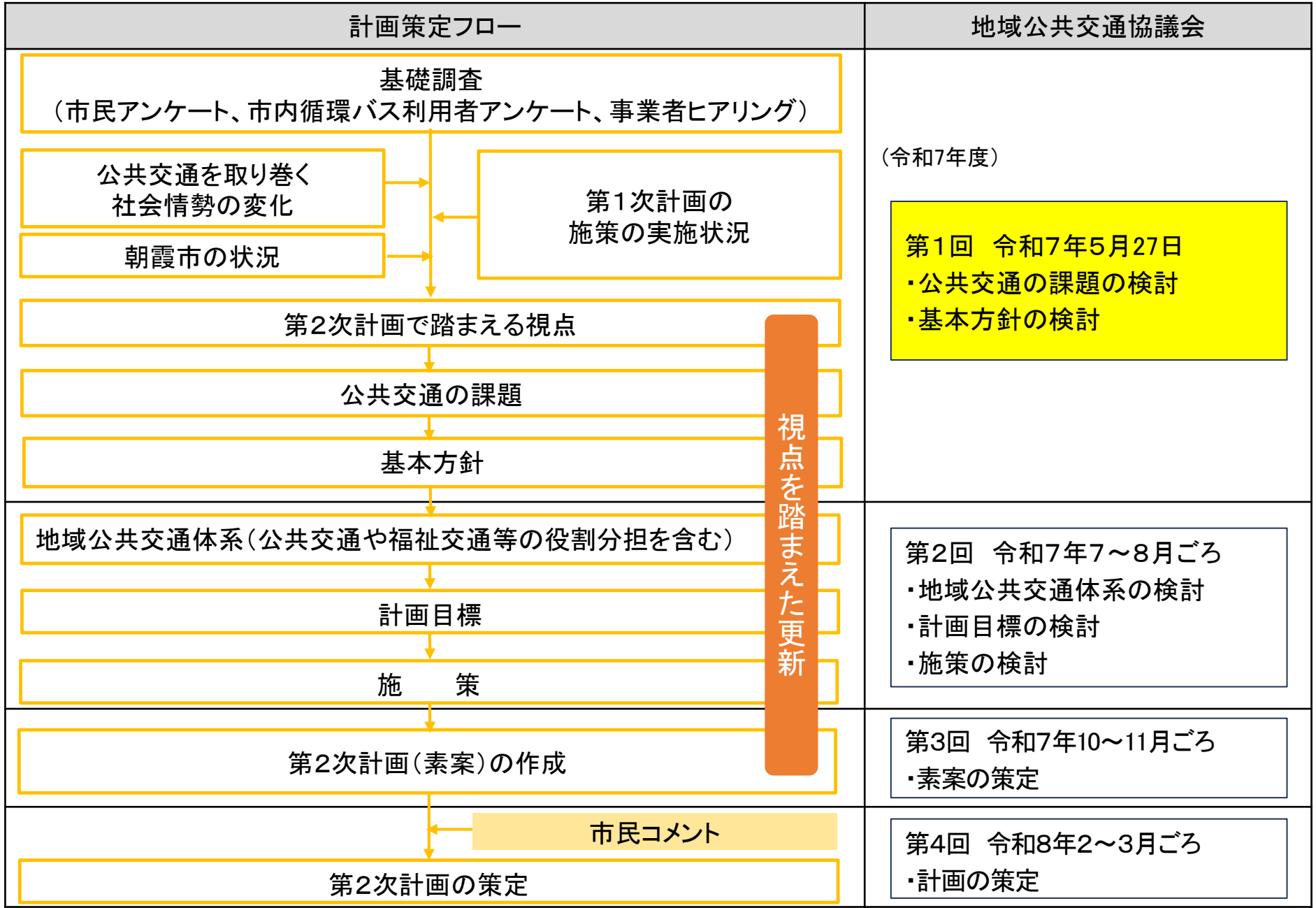


令和7年度 第1回 朝霞市地域公共交通協議会

第2次地域公共交通計画策定について

目次

策定フローとスケジュール-----	1
1.公共交通を取り巻く社会情勢の変化-----	2
2.朝霞市の状況の変化-----	7
3.市内循環バスの利用状況-----	19
4.市民アンケートによる公共交通の利用実態、移動ニーズの変化-----	28
5.事業者ヒアリングにおける運行環境の変化-----	39
6.第1次計画の施策の実施状況-----	43
7.課題の検討-----	46
8.基本方針の検討-----	49



1.公共交通を取り巻く社会情勢の変化

1)運輸業の2024年問題-----	3
2)コロナ禍以降のライフスタイルの変化-----	4
3)カーボンニュートラルの推進-----	5
4)DXの進展-----	6

1) 運輸業の2024年問題

- 少子高齢化などにより担い手の減少が進んでいた中で、令和6年4月に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)が改正され、バス、タクシーなどの運転手の労働時間、連続運転時間等について上限規制が強化されたことで運転手不足が深刻化



図 改善基準告示改正に向けたパンフレット
(出典: 厚生労働省HP)

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html

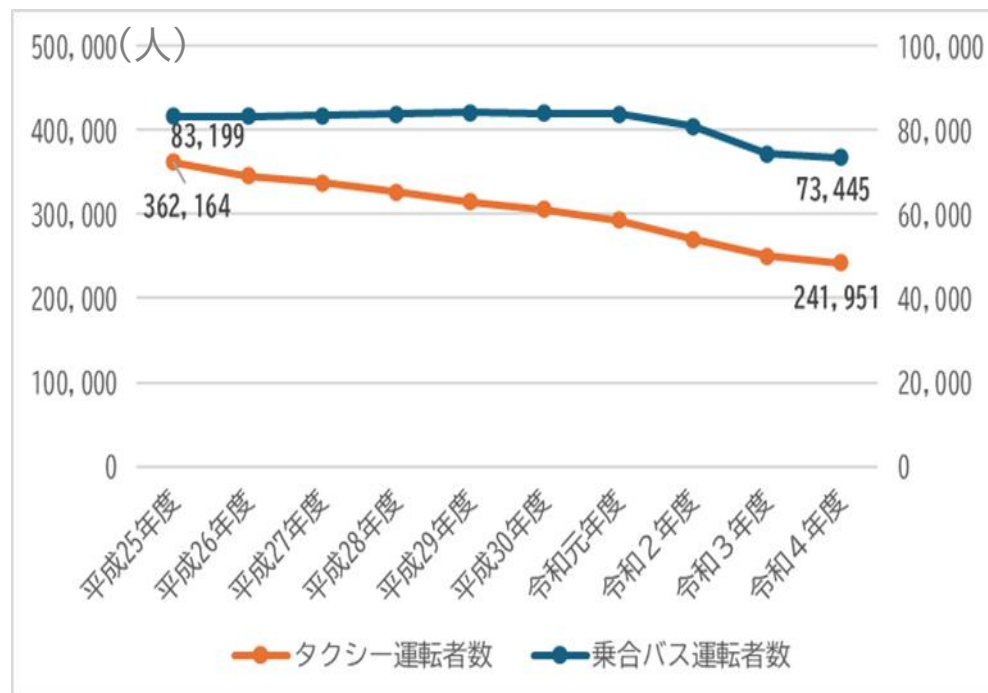


図 全国のタクシー・乗合バス運転者数の推移
(出典: 国土交通省「数字で見る自動車2024」を加工作成)

- テレワークの実施率はコロナ禍を契機に上昇し、正社員では2割以上が現在も継続
 - 宅配便取扱個数は令和元年から令和2年度にかけて急増しており、ネットショッピングの利用などがさらに進んだことが伺える
- ➡コロナ禍を契機に外出を伴わない勤務、買い物といった行動が増加し、一定程度定着している

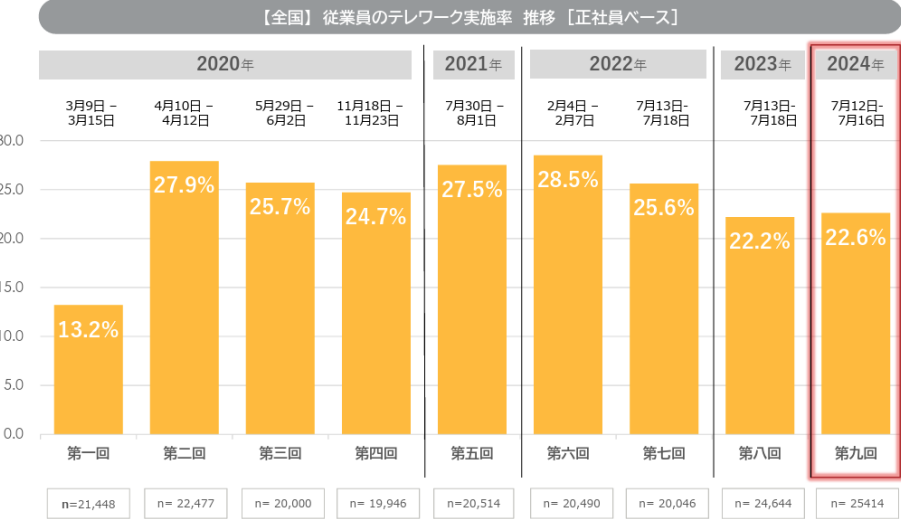


図 従業員(正社員)のテレワーク実施率の推移
(出典: パーソル総合研究所「第九回・テレワークに関する調査」)
<https://rc.persol-group.co.jp/news/202408221000.html>

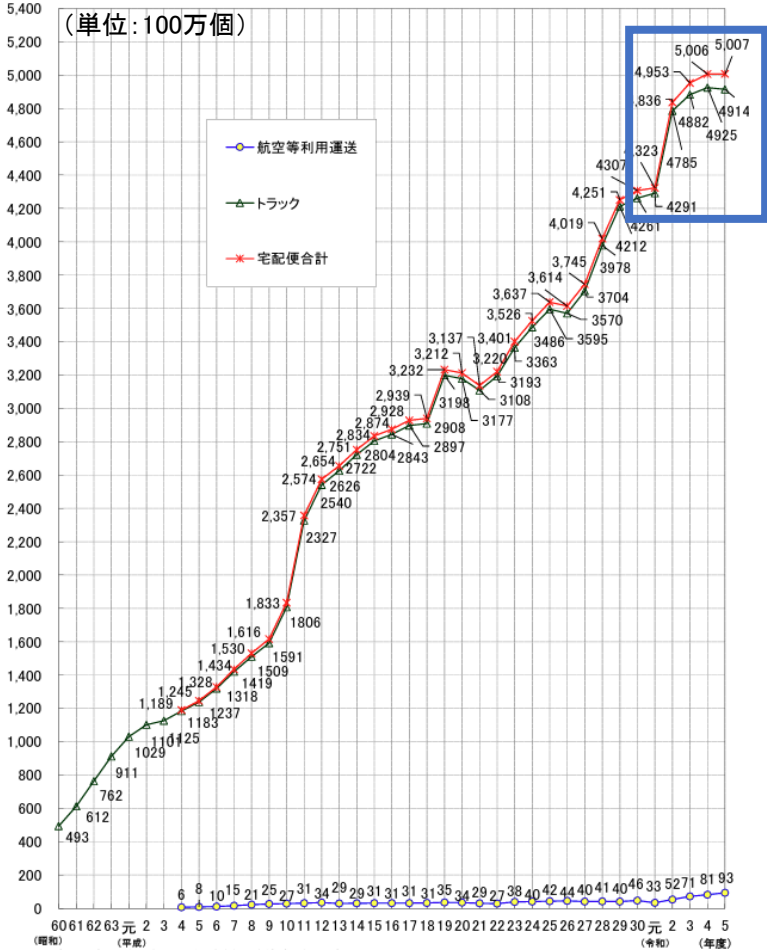
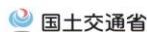


図 宅配便取扱個数の推移
(出典: 国土交通省「令和5年度 宅配便・メール便取扱実績について」)
https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000310.html

3)カーボンニュートラルの推進

- 国内では令和32年(2050年)のカーボンニュートラル(温室効果ガスの排出量をゼロにする)が掲げられ、公共交通・物流分野における具体的な取り組みとしてEVバス・タクシー導入(公共交通のGX推進)、MaaS活用による公共交通利用促進などが掲げられている
- 道路分野の取り組みとして、自転車の利用促進や、多様なモビリティの利用環境向上のための交通結節点の整備なども位置付けられる

公共交通・物流や住宅・建築物等における省エネ化の推進



1. 公共交通の利用促進・EV導入、グリーン物流の推進 2. 住宅・建築物の省エネ対策の徹底

- 運輸部門のCO2排出量の大宗を占める自動車分野では、カーボンニュートラル実現に向け、事業用トラック、バス、タクシーにおける電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進を図る。

■次世代自動車の普及促進

- 環境に優しい自動車の導入や買い替えの促進を支援
- 商用車について、運行管理と一体的なエネルギーマネジメントを行うシステムの研究開発を実施
(G基金「スマートモビリティ社会の構築」)

■インフラ面での取り組み

- EV充電施設の公道設置のガイドラインを2023年5月に策定
- SA/PA・道の駅でのEV充電施設や水素ステーションの設置協力

水素ステーションの設置

- 公共交通・物流分野では、再エネ活用や公共交通利用促進、モーダルシフト推進等によるGXを推進。

■公共交通のGX推進等

- 公共交通のGXの推進や新たな取組の実証運行への支援(例:EVバス・タクシー導入、蓄電池・充電設備の共同利用等)

■MaaS活用による公共交通利用促進

- 交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進

■モーダルシフト等のグリーン物流の推進

- モーダルシフトやドローン物流の社会実装、ハード・ソフト両面の標準化等を推進

MaaSイメージ

ドローン物流

- ZEH(ゼッチ)・ZEB(ゼボ)の普及促進や、新築住宅を含む省エネ基準への適合義務化など、住宅・建築物の省エネ対策の徹底を図る。

- 住宅・建築物の省エネ化推進
- 関係省庁と連携したZEH・ZEB・LCCM住宅の普及や省エネ改修に対する支援を実施
 - 建築物省エネ法(2022年6月改正)に基づき、2025年度から全ての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合を義務付け
 - 建築基準の合理化や支援等により木材利用を促進

省エネ性能の度上げ		省エネ性能の度上げ	
大規模	中規模	小規模	説明義務
適合義務 2024年	適合義務 2024年	適合義務 2024年	適合義務 2024年
適合義務 2024年	適合義務 2024年	適合義務 2024年	適合義務 2024年
説明義務	説明義務	説明義務	説明義務

3. 脱炭素に資する都市・地域づくりの推進

- まちづくり・グリーンインフラ分野では、エネルギーの面的利用による効率化、環境に配慮した民間都市開発等のまちづくりのグリーン化の取組への総合的・重点的支援を推進する。

■まちづくりのグリーン化の推進

- 都市街区での面的な脱炭素化を推進するため、環境に配慮した民間都市開発を推進
- 脱炭素に資するグリーンインフラ技術の開発・実装を推進

建築物をエネルギー源でつなぐ、面的利用を図ること等により、エネルギー利用の効率化。

図 公共交通・物流分野におけるカーボンニュートラルの実現に向けた取り組み

(出典:国土交通省「再生可能エネルギー大量導入・次世代電力ネットワーク小委員会資料(令和5年7月)」)

https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/saisei_kano/pdf/053_02_00.pdf

1. はじめに 2. 現状 3. 基本的な政策の柱 4. 協働による2030重点プロジェクト 5. 今後の道路分野の脱炭素化目標 6. サステナブルな取組に向けて 7. ロードマップ

3. 基本的な政策の柱 ②低炭素な人流・物流への転換

自動車による輸送を代替できる部分については、ハード整備と利用促進のためのソフト施策を両輪として、新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の低炭素な移動手段への転換を促進します。また、低炭素な物流システムの構築についても促進します。

【関連指標】

- 自家用自動車から(鉄道、バス)への乗換輸送量: 163億人キロ(2030年度)
- 自動物流道路の実現: 10年で実現を目指す(2024年度)
- 通勤目的の自転車分担率: 20.0%(2030年度)

■人流

短距離移動等、自動車による輸送を代替できる部分については、低炭素な移動手段への転換を促進。

▼モビリティハブイメージ ▼ほかに活用イメージ

▼物流

道路の面から輸送量の向上、効率化の取組を支え、低炭素な物流システムの構築を促進。

▼ダブル連結トラック ▼海外向けに自動車物流道路(オートブローロード)の検討事例

ダブル連結トラックは、主要都市間を長距離トラックとトラックの両方を活用できる物流システムを計画

オートブローロードは、主要都市間を長距離トラックとトラックの両方を活用できる物流システムを計画

主な道路施策

■人流

- 多様なモビリティの利用環境向上のためのモビリティハブ等の交通結節点の整備
- 自転車の利用促進
- ほかに活用等による快適な歩行空間の整備
- 「ゾーン30プラス」の設定による生活道路の人優先の通行空間の整備

■物流

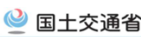
- ダブル連結トラックの利用環境の整備
- 物流の効率化に寄与する、中継輸送の推進
- 新しい物流形態となる「自動物流道路」の実現
- 路車協調システムの構築などによる自動運転トラックの導入推進

図 道路分野における脱炭素化政策
(出典:国土交通省「道路分野の脱炭素化政策集 Ver.1.0」)

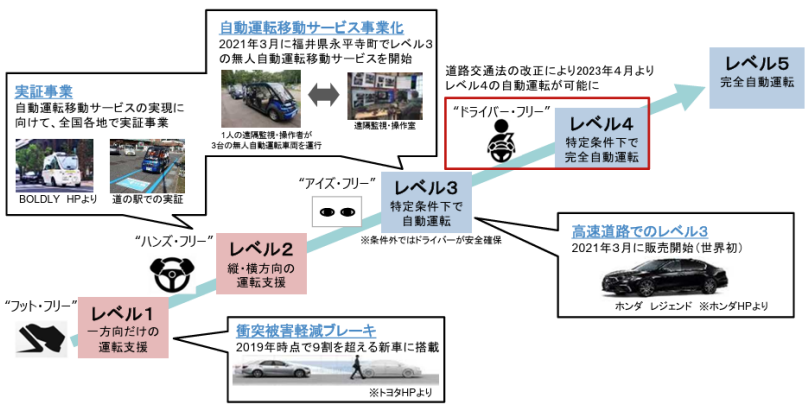
<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/datutannsoka/cn.html>

- 自動運転技術は、令和3年に国内でレベル3(特定条件下での自動運転)でのサービスが事業化し、茨城県日立市では2月から国内初の中型バスによるレベル4(特定条件下での完全自動運転)での運行が開始
- 「チョイスコ」「mobi」など、AIの活用でデマンド交通(予約式で、乗り合って利用)の効率的な運行ルートを選択できるシステムの導入が各地で進んでいる
- タクシー配車アプリの利用者数は2020年から2023年の間で約1.7倍になっており、普及が進んでいる

自動運転技術の現状と目標



○ 世界で初めてレベル3を実現するなど着実に技術が進展。今後は、レベル4の実現、普及拡大が目標。
【政府目標】2022年度目途 レベル4移動サービスの実現 ⇒ 2025年度目途 全国50か所に拡大
2025年度目途 高速道路レベル4の実現



2

図 自動運転技術の現状と目標
(出典: 国土交通省「自動運転の実現に向けた取り組みについて(令和5年5月)」)
<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001609155.pdf>

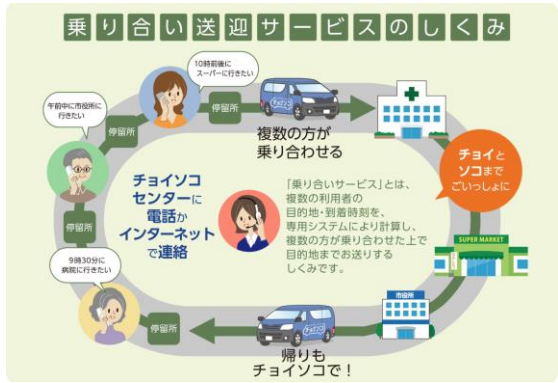


図 AIデマンド交通の配車イメージ
(出典: チョイスコHP「チョイスコとは?」)
<https://www.choisoko.jp/>



図 タクシー配車アプリ利用者数の推移
(出典: ICT総研「2024年 タクシー配車アプリ・ライドシェア利用動向調査」を加工作成)

2.朝霞市の状況の変化

1) 高齢化の進行	8
2) 公共交通の利用状況・運行状況の変化	9
3) 乗合交通・福祉輸送における公的負担の増加	10
4) 公共交通空白地区の変化	12
5) 自動車交通量、混雑度の変化	13
6) シェアサイクルの利用拡大	14
7) 立地適正化計画の策定	15
8) 駅周辺の取り組み	16
9) 朝霞台駅のバリアフリー化・北朝霞駅西口ロータリーの改修	18

1) 高齢化の進行

- 人口は増加傾向にあるが増加幅は徐々に小さくなり、令和32年には減少に転じる見込み
- 65歳以上の割合は県平均を下回っているが進展しており、令和12年には20%を超える見込み

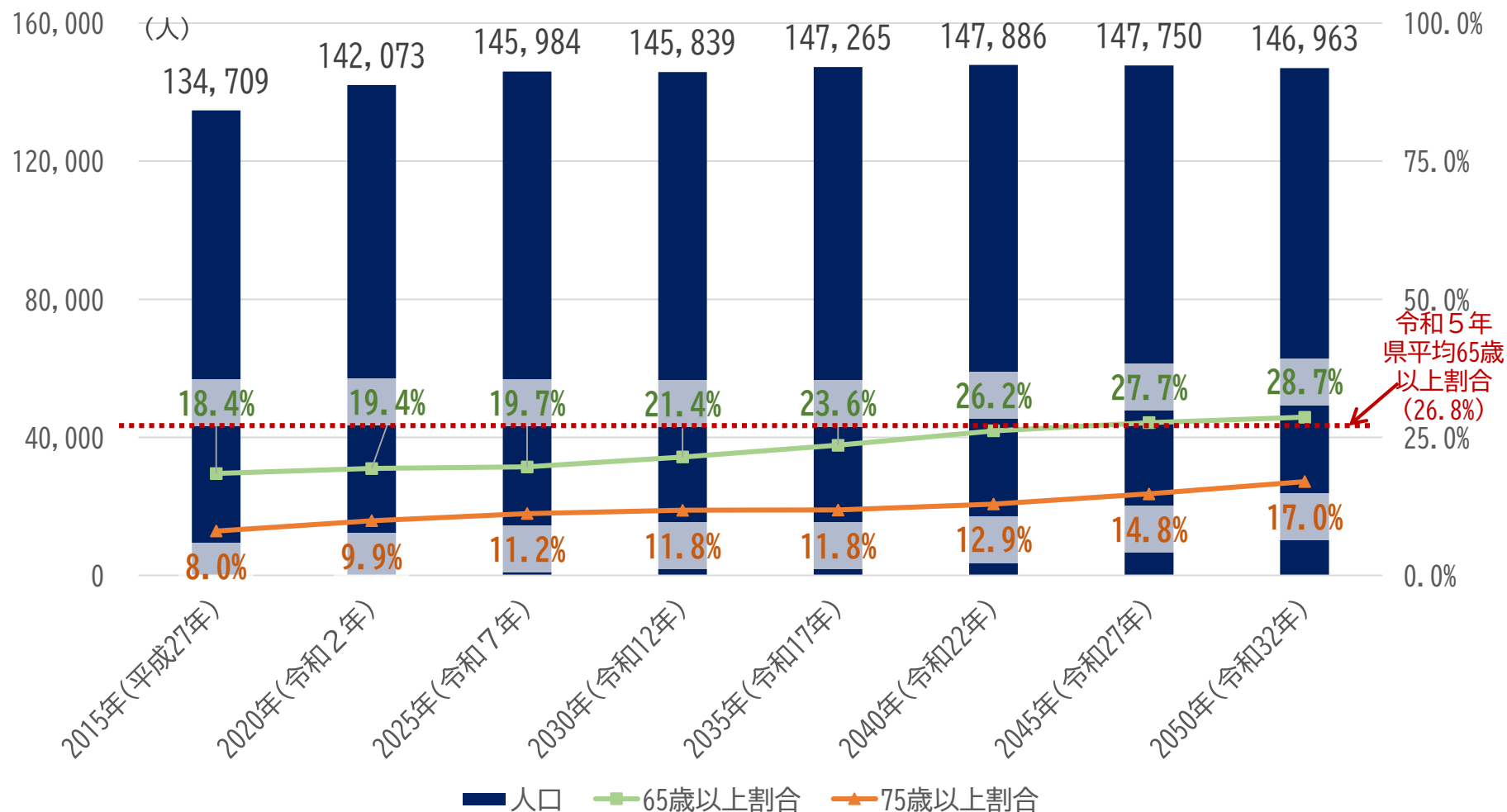


図 朝霞市内の人口と高齢化率の推移

(出典：2015～2025年人口：各年4/1時点の人口)

2030～2050年人口：国立社会保障・人口問題研究所 令和5年推計(令和2年国勢調査をもとに推計))

2) 公共交通の利用状況・運行状況の変化

- 鉄道、バスともにコロナ禍の影響を受け令和2年度に利用が大きく落ち込み、その後回復するが令和元年度ほどの水準には達していない
- 1次計画の策定時と比べ、路線バス・市内循環バスの半数以上の系統において便数が減少

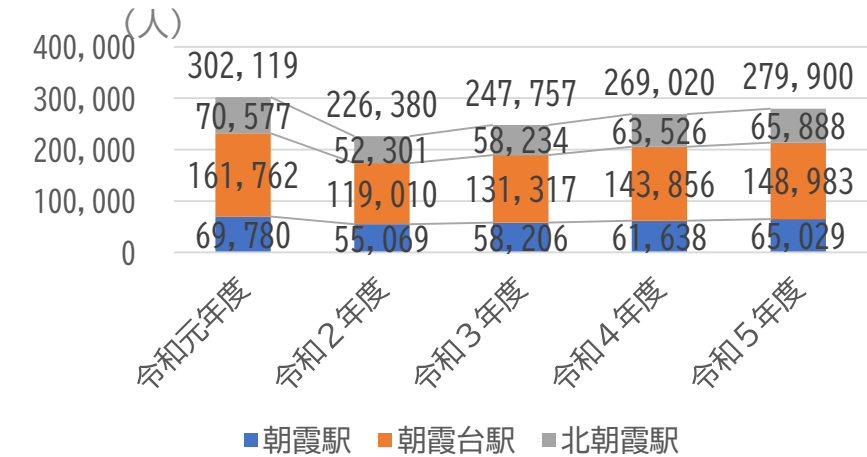


図 鉄道の利用状況の推移(1日あたり平均)
(出典:統計あさかより加工作成)

※朝霞駅、朝霞台駅は乗車・降車の合計、北朝霞駅は乗車人員のみ

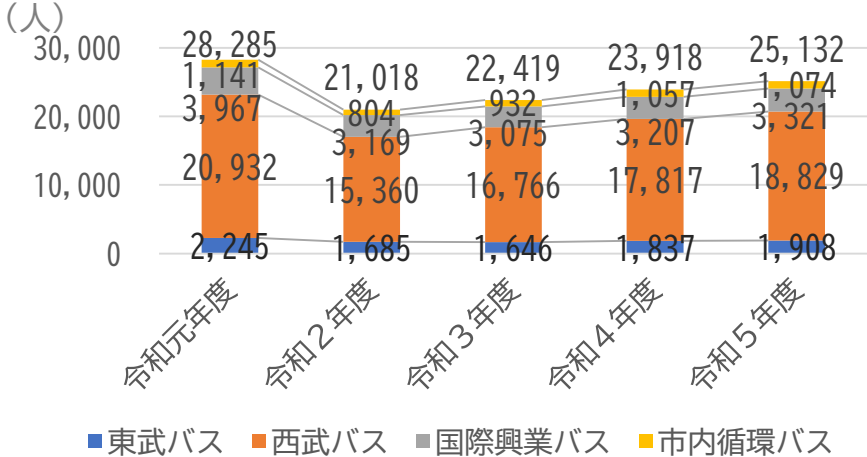


図 バス利用状況の推移(1日あたり平均)
(出典:統計あさかより加工作成)

表 系統ごとのバス路線の増減(H31⇒R6)
(出典:統計あさかより加工作成)

		H31.4 (平日)	R6.4 (平日)	増減
国際興業	北朝01	23.0	23.0	0.0
国際興業	北朝01-2	6.0	3.0	-3.0
国際興業	北朝01-3	6.0	3.0	-3.0
国際興業	北朝02	8.0	5.0	-3.0
国際興業	朝11	24.0	17.5	-6.5
国際興業	朝12	1.0	0.0	-1.0
国際興業	朝13	17.5	30.0	12.5
国際興業	朝50	51.0	42.5	-8.5
西武バス	大泉学園駅北口～(緑ヶ丘)～朝霞駅南口	73.5	70.0	-3.5
西武バス	新座営業所～(緑ヶ丘)～朝霞駅南口	7.0	6.5	-0.5
西武バス	新座総合技術高校～(緑ヶ丘)～朝霞駅南口	4.0	7.0	3.0
西武バス	朝霞駅南口～(緑ヶ丘)～都民農園セコニック	4.0	3.0	-1.0
西武バス	新座栄～(緑ヶ丘)～朝霞駅南口	8.0	8.5	0.5
西武バス	新座栄～(第四中入口)～朝霞駅南口	22.5	23.0	0.5
	大泉・朝霞線計	119.0	118.0	-1.0
西武バス	ひばりヶ丘駅北口～(片山小学校)～朝霞台駅	116.0	113.5	-2.5
西武バス	新座営業所～(片山小学校)～朝霞台駅	5.5	7.0	1.5
	片山線計	121.5	120.5	-1.0
西武バス	東久留米駅東口～(新座市役所)～朝霞台駅	30.5	26.5	-4.0
西武バス	新座営業所～(新座市役所)～朝霞台駅	3.0	2.5	-0.5
西武バス	野火止坂上～(水道道路入口)～朝霞台駅	9.0	9.0	0.0
	久留米朝霞台線	42.5	38.0	-4.5
西武バス	朝霞台駅～(泉水三丁目)～志木駅南口	32.0	7.5	-24.5
西武バス	新座営業所～(泉水三丁目)～志木駅南口	3.0	1.5	-1.5
西武バス	朝霞台駅～(水道道路入口)～志木駅南口	0.0	6.5	6.5
	朝霞台志木線計	35.0	15.5	-19.5
西武バス	朝霞駅東口～(直通)～新電元工業	0.0	8.0	8.0
東武バスウエスト	朝霞駅東口～(溝沼)～新座車庫	13.0	10.0	-3.0
東武バスウエスト	朝霞台～(溝沼)～朝霞駅東口	37.0	29.0	-8.0
東武バスウエスト	志木駅東口～(宮台)～朝霞駅東口	4.0	3.0	-1.0
東武バスウエスト	北朝霞駅～(宮台)～朝霞駅東口	6.0	7.0	1.0
東武バスウエスト	北朝霞駅～(下宗岡4)～北朝霞駅	11.0	11.0	0.0
市内循環バス	宮戸線	15.0	9.5	-5.5
市内循環バス	根岸台線	12.0	11.5	-0.5
市内循環バス	内間木線	11.5	8.0	-3.5
市内循環バス	膝折・溝沼線	12.5	13.5	1.0

- ・ 高齢者自立支援事業として、交通系ICカードのチャージ料の交付、移送サービスを実施
- ・ 障害者福祉助成事業として、交通系ICカードのチャージ料の交付、タクシー利用券の交付等を実施

名称		対象	内容	費用
高齢者自立生活支援事業	高齢者バス・鉄道共通カード給付事業	年度内において70歳以上の高齢者	バス・鉄道共通ICカードへのチャージ料を交付	令和5年度実績：32,008,000円 ・ 70歳になった方は3,000円、71歳以上の方は、2,000円
	高齢者移送サービス事業	・ 65歳以上の方で、寝たきりまたは常時車いすを利用しており、移送用車両でないと移動が困難な方 ・ 40歳以上で、介護保険の要介護認定を受けている方	医療機関への入退院や介護保険の施設を利用する際、寝台または車いすに乗りながら乗降できる移送用車両によるサービスの提供	令和5年度実績：17,128,880円 ・ 本人が住民税非課税の場合は移送費用の1割、本人が住民税課税の場合は移送費用の3割 ・ 月の利用限度額は移送費用で3万円（利用者負担が1割の方で3,000円・3割の方で9,000円まで）
障害者福祉助成事業	交通系ICカード補助事業	・ 身体障害者手帳1級、2級、下肢3級の所持者 ・ 療育手帳 ○A、A、B の所持者 ・ 精神障害者保健福祉手帳1級、2級の所持者	バス・鉄道共通ICカードへのチャージ料を交付	令和5年度実績：14,821,250円 ・ 年額15,000円を限度額として補助
※3つのうちどれか1つを補助	自動車燃料費補助事業		自動車の燃料代を補助	令和5年度実績：12,494,202円 ・ 年額15,000円を限度額として補助
	福祉タクシー利用料金助成事業		タクシー利用券の交付	令和5年度実績：4,737,420円 ・ 初乗運賃分（500円）を年間30枚交付（1回の乗車の際に、乗車料金が初乗運賃相当額の2倍以上の額になる場合に限り利用券を2枚まで利用可）

- 平成29年度以降、市内循環バス運行補償料、福祉移動支援額の合計額は年間1億5千万円を超える水準となっている
- 令和6年度からは公共交通空白地区での実証実験運行がスタートし、さらなる負担額の増加につながっている

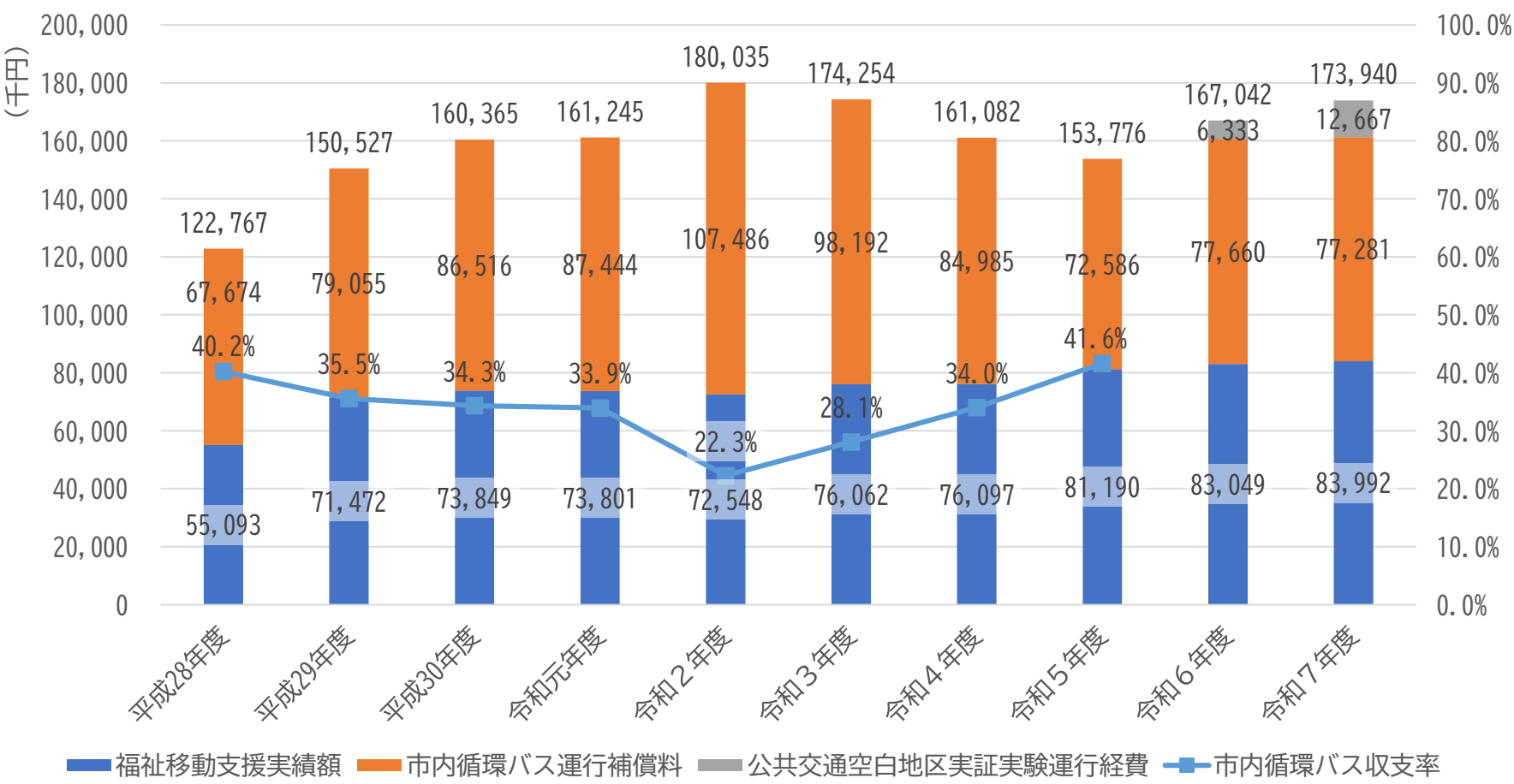
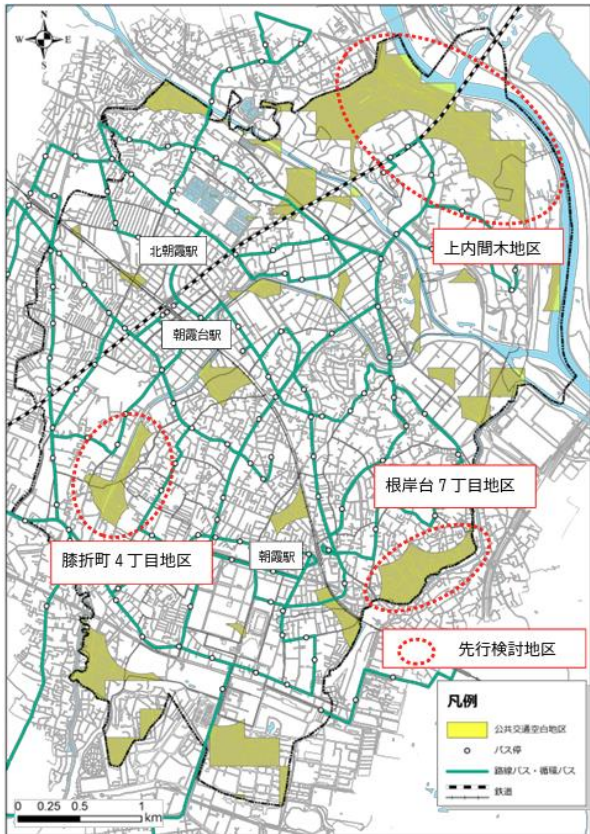


図 乗合交通・福祉輸送にかかる市の負担額の推移
※令和6～7年度は予算額、公共交通空白地区の実証運行経費は概算額

- 市内循環バス内間木線の上内間木地区への延伸などにより、市内の公共交通空白地区の面積は半減したが、空白地区以外における人口減少の影響により、鉄道・バスの徒歩圏域の人口カバー率は微減
- 膝折町4丁目地区、根岸台7丁目地区では、新たな公共交通(「わくわくワゴン」)の実証運行を実施



■公共交通空白地区の面積	
1次計画策定時	約226ha
現況	約110ha
■人口カバー率	
1次計画策定時	96.6%
現況	95.2%
※人口は1次計画策定時は平成27年、現況は令和2年の国勢調査を利用	

図 1次計画策定時の市内の公共交通空白地区

■バス停徒歩圏域の設定
市民アンケートの「ご自宅から最寄りのバス停まで無理なく歩けますか」という質問で「無理なく歩ける」と答えた人の最寄りバス停までの徒歩移動時間の平均(4.06分)に、「建築設計資料集成」で平均的な歩行速度とされている4.3km/hを乗じると約291mとなることから、バス停から300mの圏域とした

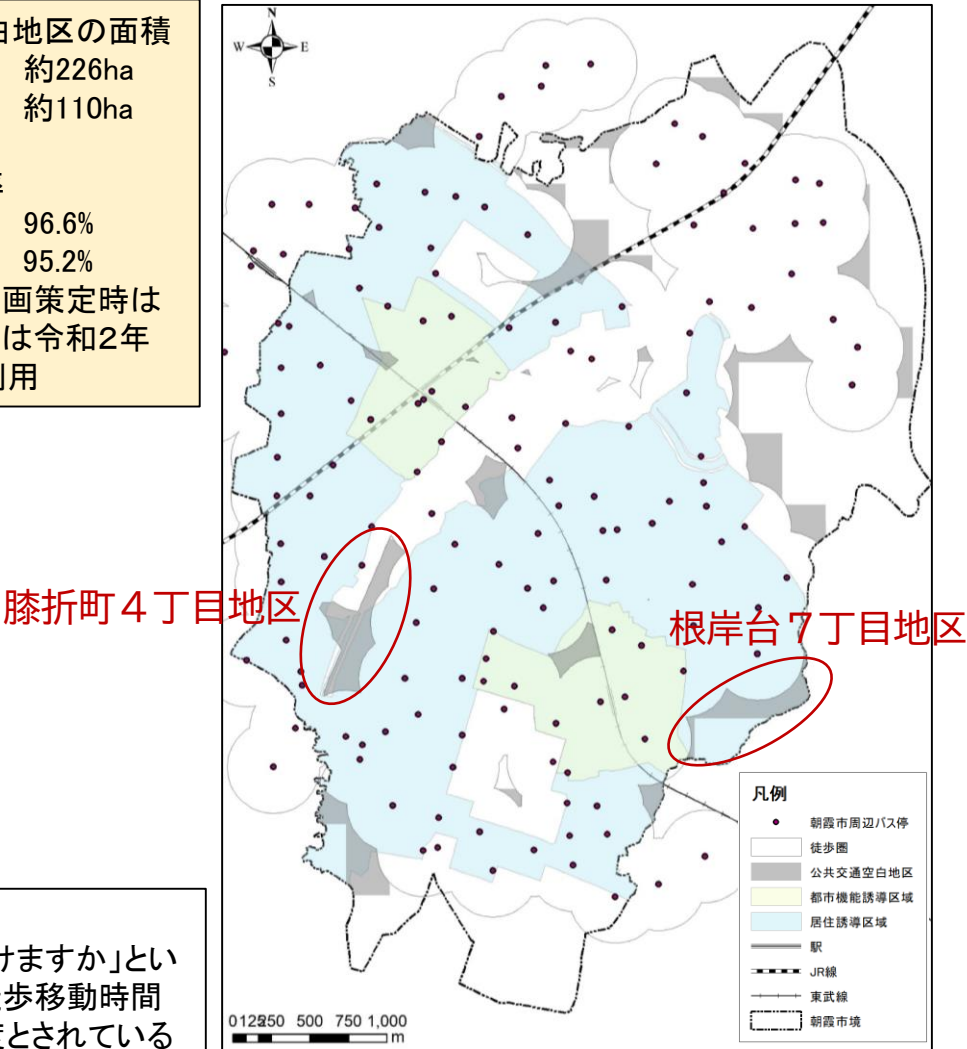


図 現況の市内の公共交通空白地区

- 国道・県道の交通量では、4車線化した和光富士見バイパスの交通量が平成27年から令和3年にかけて約1.3倍に増加したほか、県道79号線も微増し、混雑度は日中の継続的混雑が生じ始める水準になっている
- 国道254号線（川越街道）は、バイパスの整備もあって交通量が減少するなど、他の路線では交通量・混雑度とも減少傾向

混雑度の値	交通状況
1.0未満	昼間12時間を通して円滑に走行できる
1.0～1.25	昼間12時間のうち混雑する可能性のある時間帯が1～2時間程度
1.25～1.75	ピーク時のみの混雑から日中の継続的混雑への過渡状態
1.75以上	慢性的混雑状態

出典)(社)日本道路協会「道路の交通容量」を加工作成

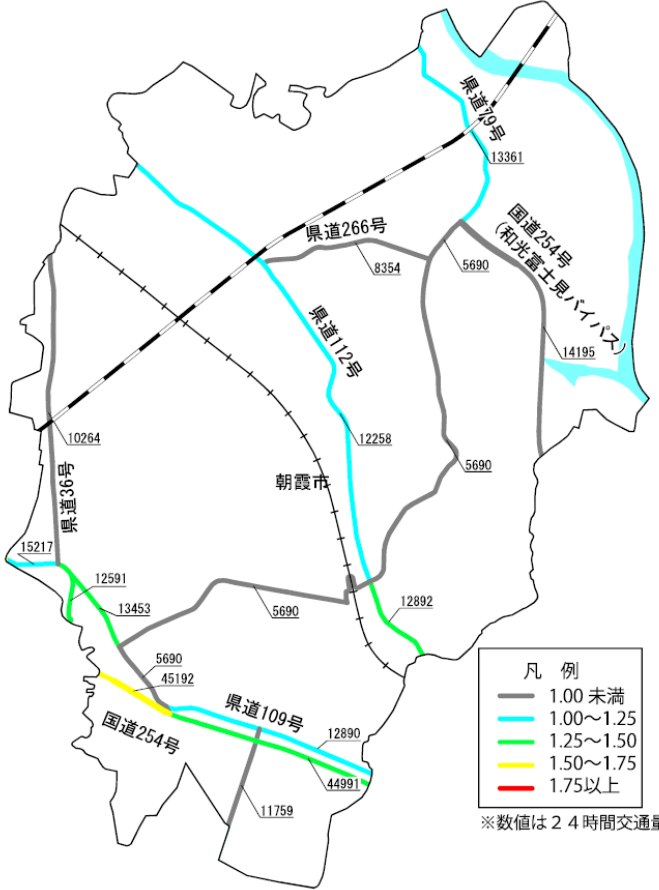


図 朝霞市内の国道・県道の交通量・混雑度
(平成27年)
(出典:平成27年道路交通センサスより加工作成)

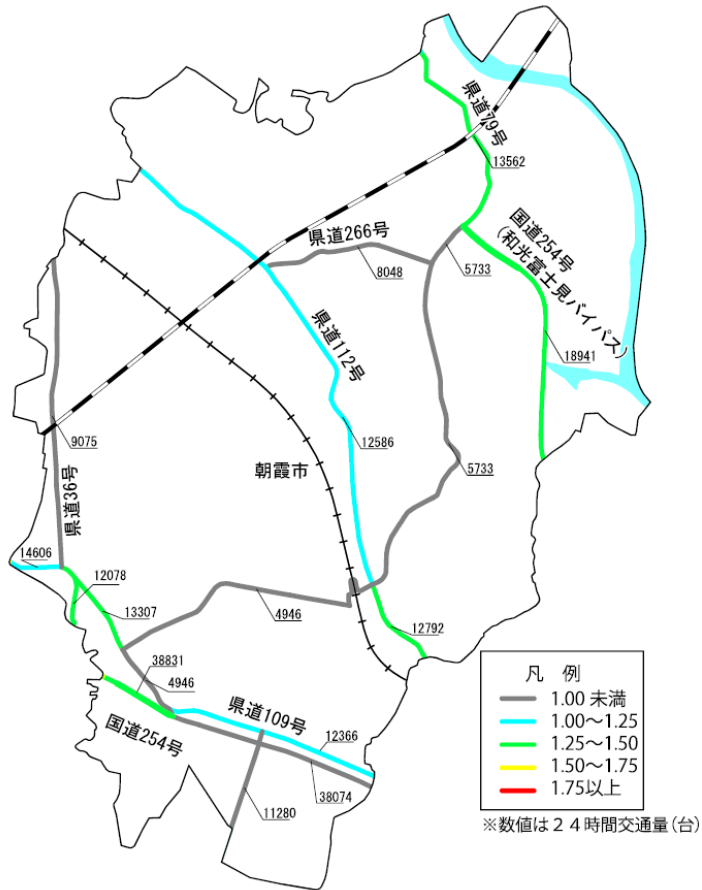


図 朝霞市内の国道・県道の交通量・混雑度
(令和3年)
(出典:令和3年道路交通センサスより加工作成)

- シェアサイクルの利用は、ポート数の増加に合わせて年々拡大し、令和5年度時点で令和元年度の5倍近い回数となっている

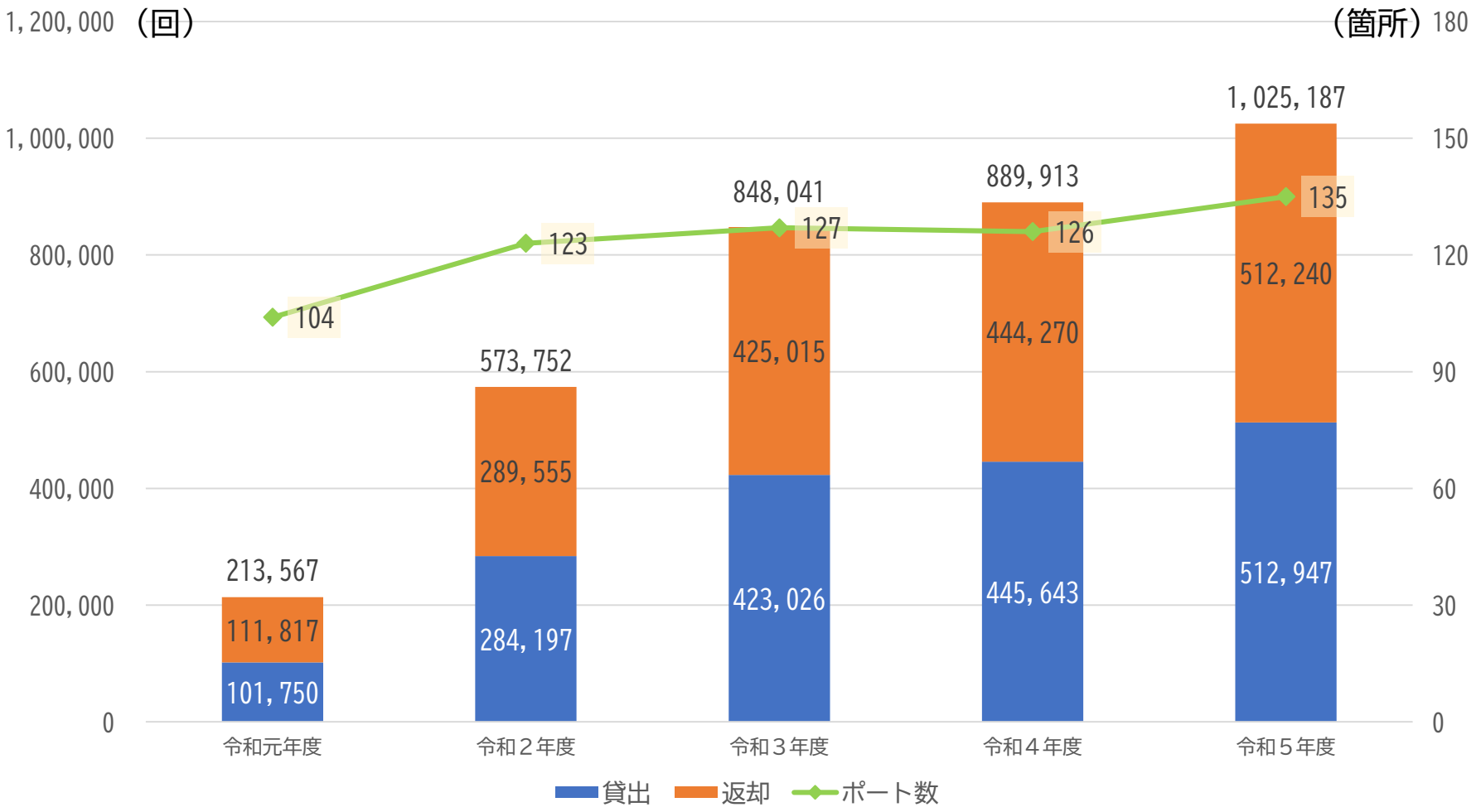


図 朝霞市内におけるシェアサイクルの利用回数・ポート数の推移
※ポート数は各年度の3月時点

7) 立地適正化計画の策定

- 都市機能誘導区域(医療施設、福祉施設、商業施設などの立地を誘導する区域)は、朝霞駅、北朝霞駅/朝霞台駅の周辺地域を設定
- 居住誘導区域(一定の人口密度の維持できるよう、居住を誘導する区域)は3つのゾーンに分けられ、それぞれの目指す移動のあり方が設定されている

※「居住誘導区域に関する注意事項」に記載した地区を居住誘導区域から除外した場合の数値を表す (GISによる試算値)



出典:朝霞市立地適正化計画

歩いて暮らせる 駅ちかゾーン

【ゾーンの性格】

- 駅の至近であり、様々な都市機能が集積し、日常生活や交通の利便性が高く、徒歩圏内で生活可能なゾーン

【目指す方向性】

- 駅周辺に都市機能の集積を図るとともに、駅ちかの通勤や買い物等の利便性に魅力を感じる多様な世代の居住を誘導
- ウォーカブル化による歩きたくなるまちなかの創出
- マイカーを使わない低炭素な暮らし

【ゾーンの設定要件】

- 都市機能誘導区域と同一区域

公共交通 らくらく移動ゾーン

【ゾーンの性格】

- 幹線となる道路網に近く、バスや自転車で駅の近くまで楽に移動でき、通勤・通学・買い物等に便利である一方で、駅からは一定程度離れており比較的静かな生活環境も備えるゾーン

【目指す方向性】

- 電車やバスなど、公共交通の高い利便性が確保され、市街や都心へアクセスできる住宅市街地を確保
- 路線バス等公共交通の利便性の維持・向上
- マイカーを使わない低炭素な暮らし

【ゾーンの設定要件】

- 運行頻度の高いバス停(60本以上/日程度＝ピーク時約2～3本/時以上、オフピーク時約2本/時以上運行されている状態)から300m以内

利便性と自然が調和した ゆとりの暮らしゾーン

【ゾーンの性格】

- 中心市街地や大通りからやや離れ、閑静で武蔵野の自然も近いゾーン

【目指す方向性】

- 現在の市街地密度の維持を図り、市内循環バスを軸とする交通利便性を確保
- 利便性と自然のバランスがとれた総合的に暮らしやすい住環境の創出

【ゾーンの設定要件】

- 居住誘導区域のうち、歩いて暮らせる駅ちかゾーン及び公共交通らくらく移動ゾーン以外の区域

8) 駅周辺の取り組み(ウォーカブル推進都市・官民連携によるまちづくり) 16

- 令和元年8月に国交省が募集する「ウォーカブル推進都市」となり、「シンボルロード」の整備等歩きやすく、にぎわいに繋がる空間の整備や、駅周辺でもベンチの整備など滞留空間を確保する取り組みが行われている
- 朝霞駅周辺では「エリアビジョン」、北朝霞駅・朝霞台駅周辺の「未来ビジョン」と、それぞれ官民連携組織によってまちの将来像が策定され、周辺道路の安全対策や、駅前広場を含めた公共空間の利活用についての取り組みが位置づけられている



図 ウォーカブル推進都市としての取り組み
(シンボルロード)



図 ウォーカブル推進都市としての取り組み
(北朝霞駅東口広場「オーニングベンチ」)

目指す将来像の実現に向けた取り組み

市民意見募集や、ASAKA STREET TERRACEで行ったアンケートなどを元に、将来像に向けた施策を作成。
今後も継続的に、市民意見募集、市民ワークショップの開催など、より多くの意見を盛り込んだ取り組みへと発展させる。

・以前実施したアサカストリートテラスのようなイベントを月一回実施。全体での実施が難しい場合、半年に一回は歩行者天国にして行う。 ・おしゃれなキッズカーを募集し毎日3台くらい月替わり並べる。イベントを定期的に行う。	➡	【ASAKA STREET TERRACE プロジェクト】
・駅や市役所に置く紙のバレットマップを作成するとともに、スマホでも確認できるようデジタルマップに表示されるようにしておく。 ・おしゃれな商店街地図をつくる駅や市役所、SNSで配布する。	➡	【あさかの公共空間使いかガイドブック作成運用プロジェクト】
・大きな壁やビムにストーリーアートを描きスポンにす。 ・音楽の街並みという中で、アーティストミュージシャンをプロモートしていく環境があると面白い。	➡	【あさかのアート・ミュージックプロジェクト・黒板アート】
・ぼたんをイメージした可愛いデザインやパンを各店舗作成し、売り出す。 ・朝霞駐屯地の自衛隊とのコラボ企画で、自衛隊グッズ、ミニターモの(軍服や軍服)の販売	➡	【あさかのグッズ作成プロジェクト】
・いつ行ってもどこかの店で何かやっている商店街。楽しい商店街。 ・食べ歩きスタンプカードや、サービス券、ポイントカードをつくる。【ぼたん(ぼたん)イベントカード】など。	➡	【商店街にざわいプロジェクト】
・駅前にはシャッターがしまっているお店が多いが、空き店舗情報を駅裏のホームページやTwitterなどで知ってもらえるようにしておく。 ・シャッター店舗を借り上げて、食事に。ユニークな面白い物店、アート、交流場所などに充てる。高齢者、子供連れ、若者の集まるエリアに。	➡	【店舗リノベーションプロジェクト】
・ベンチだけでなく、テーブルがあるとか。食事をしたり、将棋、チェスなどボードゲームができて、リードワークが外でもできるように。 ・小さな子供がいても飲食できる設備(オムツ替えなど)やベンチ、ちょっとした公園があると良い	➡	【ストリートファニチャー設置プロジェクト】
・駅前通りには狭い路側帯しかない。その上、停車車両が路側帯を塞いでいるなどして歩きづらく危険であり、街の印象を損なっている。人がすれ違える広さの歩道を整備するか、一方通行にして車を減らすなどして歩行者の安全を確保してほしい。 ・駅前通りを歩行者と自転車の専用道にする	➡	【人中心のみちづくりプロジェクト】

図 あさかエリアデザイン会議「エリアビジョン(ベータ版)」

VISION 04 目指す将来像を実現させるための施策 AKADAI

▼ 実現に向けた取組み

取組みを支える3つの観点

将来像を実現するための施策には、下記の通り3つの観点が重要で、活動を通して人々が出会うこと、小さな公共空間が増えていくことで、そして人々がつながり持続することです。ここでは、それぞれの観点に紐づく施策を整理しました。

であい まちで過ごす人の日常に、ささやかな発見のあるまち まちなかに小さな公共空間を生み出し、そこで様々な活動が行われることで、まちを巡る人々の気持のよさにより互いに知り合いを持てるようになります。	ひろがり まちなかに魅力がふれ、歩きたくなるまち まちなかに生み出された小さな公共空間は、互いにつながりを持ち、そこでの活動はやがてエリア全体に広がっていきます。人々は公共空間での日常を過ごし、まちなかに魅力が生まれていきます。	つながり まち・ひと・ことが互いに知り合い、つながりあるまち 公共空間を軸にしたまちづくりの取組は、多様な人々を巻き込み、持続可能なまちづくりを確立することによって実現されています。
空間を生み出す ・駅前広場の整備 ・北朝霞駅東口広場、朝霞台駅西口広場、公園、商店街の整備 ・朝霞公園、朝霞台公園、朝霞台公園(リノベーション)	空間を集めるふれあいを生む ・朝霞公園の整備 ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション)	空間へのみち移動をととのえる ・朝霞公園の整備 ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション)
空間と空間をつなぐ ・朝霞公園の整備 ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション)	持続可能なまちづくり ・朝霞公園の整備 ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション)	つながり ・朝霞公園の整備 ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション) ・朝霞公園の整備(リノベーション)

北朝霞・朝霞台駅周辺エリアでの生活や経済活動が充実することで豊かな出会いのあるまちへ。

図 北朝霞・朝霞台エリアプラットフォーム
「北朝霞・朝霞台駅周辺地区 未来ビジョン」

- 「エリアビジョン」で提示した交通安全対策の実現のため、令和5年に「朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会」が設立され、東弁財地区での取り組みに続き「ゾーン30プラス」登録を目指し安全対策について協議
- 令和7年に「朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想」が策定され、朝霞駅と市役所の間の道路空間の再配分や無電柱化などの取り組みが位置づけられている

5 朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想

17

5-4 安全な交通環境の実現に向けた取り組み

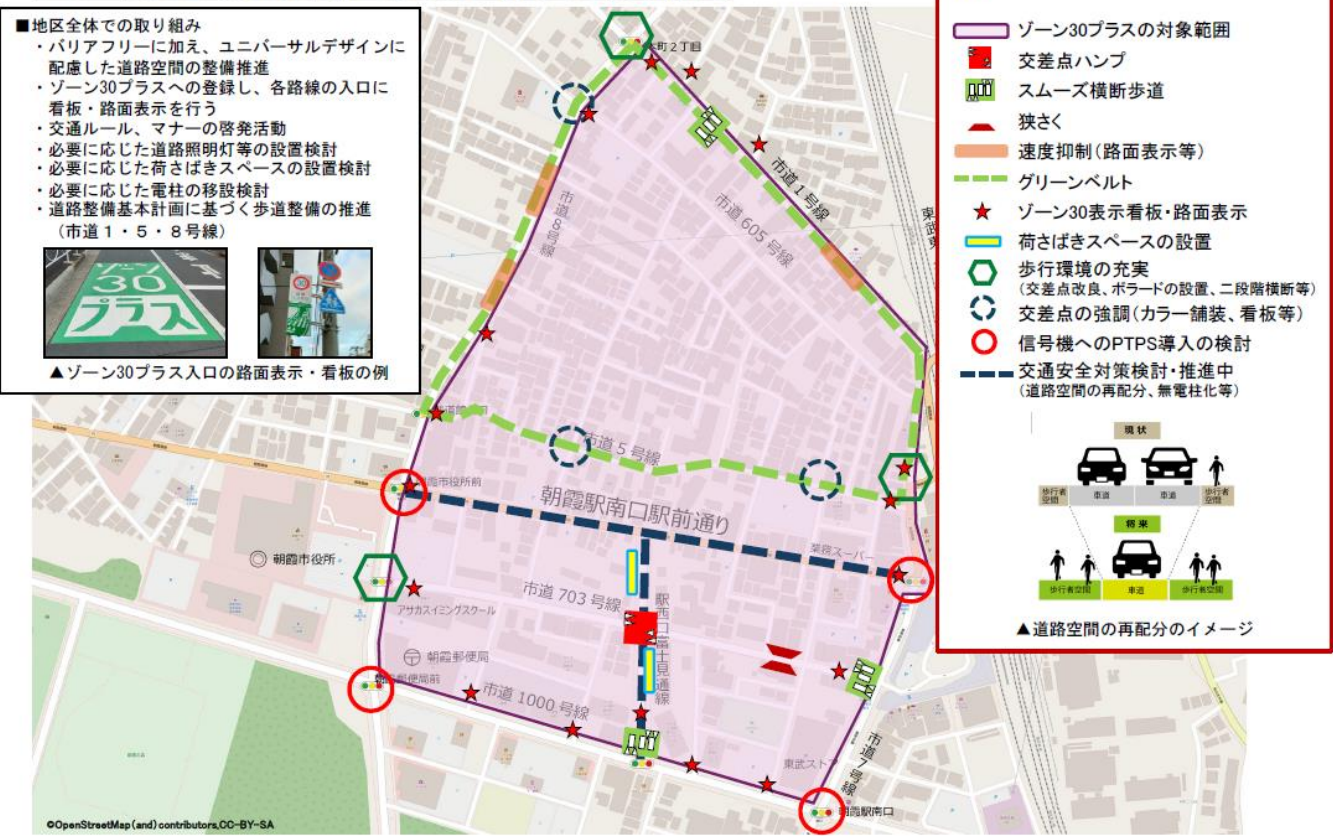


図: 朝霞駅南口周辺地区における安全対策の取り組み
(出典: 朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想)

9) 朝霞台駅のバリアフリー化・北朝霞駅西口ロータリーの改修 18

- 令和4年6月に東武鉄道と朝霞市で「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」を締結し、令和7年3月には北口・改札内のエレベーターが供用開始。南口のエレベーターも令和7年度中に供用予定
- 北朝霞駅西口ロータリーは、人が滞在しやすい広場へのリニューアルを目指し、令和6年度には広場化した場合の交通への影響を検証する社会実験を実施



図 朝霞台駅のエレベーター



図 北朝霞駅西口ロータリーにおける社会実験の様子

3.市内循環バスの利用状況

1)利用者アンケートの実施概要	20
2)利用者数の推移	21
3)利用状況	22

< 市内循環バス利用者アンケートの実施状況 >

	前回(令和元年)	今回(令和6年)
調査項目	• 当日の利用目的 • 乗り換えの有無 • 代替交通手段の有無 • 利用頻度 • 評価 等	• 当日の利用目的 • 乗り換えの有無 • 代替交通手段の有無 • 利用頻度 • これまでの取り組みの認知度・評価 • 今後の施策に関する受容性 等
調査対象	市内循環バス全便の利用者 ※平日・土曜各1日で配布	市内循環バス全便の利用者 ※平日・土曜各1日で配布
調査手法	調査員による手渡しでの配布／郵送での回答	調査員による手渡しでの配布／郵送・webでの回答
調査実施時期	令和元年11月	令和6年10月～11月
回収状況	配布数: 1,032 有効回収数: 453 回収率: 43.9%	配布数: 1,386 有効回収数: 520(郵送434・web86) 回収率: 37.5%

- コロナ禍の影響を受け令和2年度に大きく落ち込んだ後、年々回復しているが、令和5年度時点では令和元年度の水準には回復していない

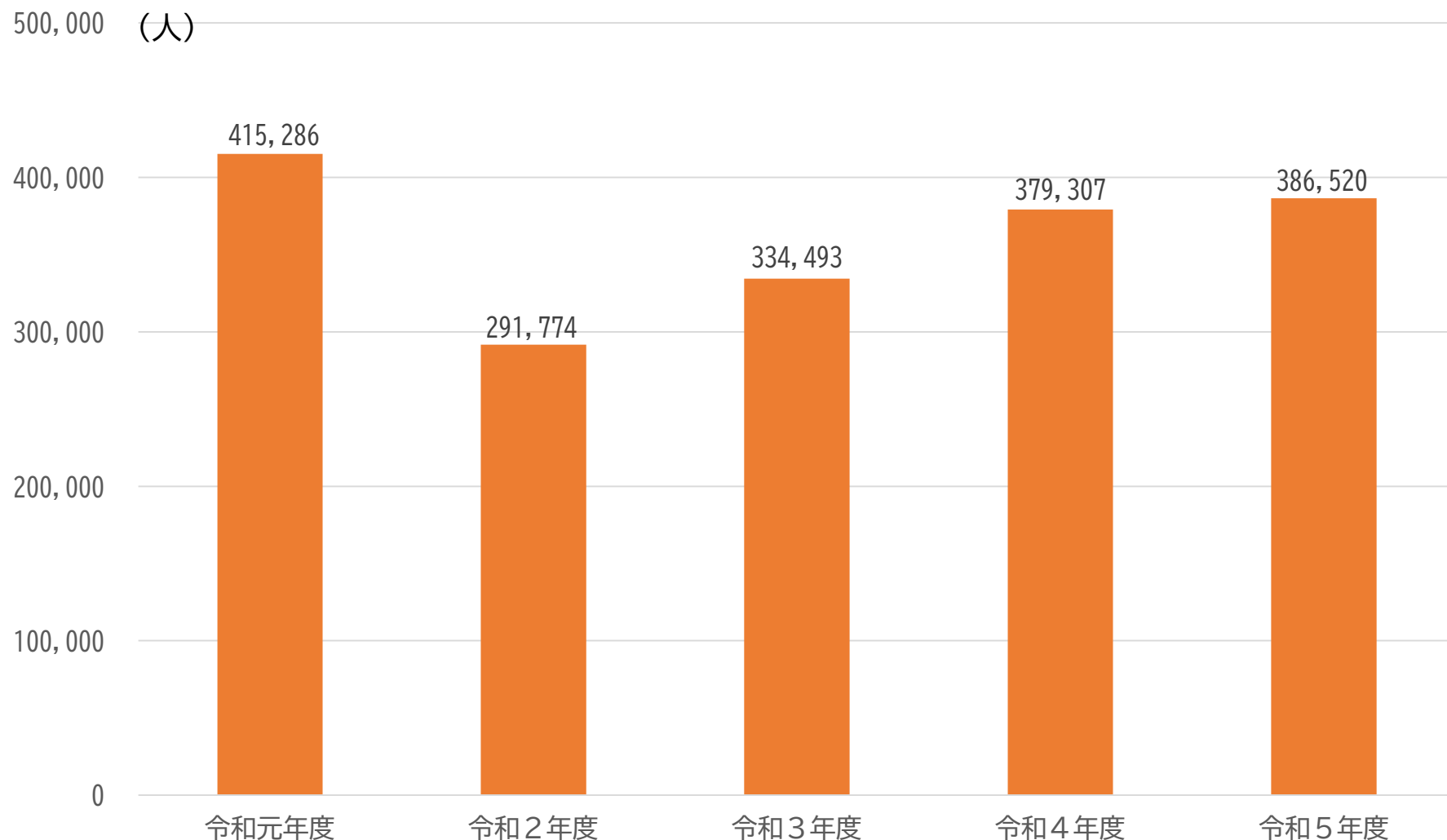


図 市内循環バスの輸送人員の推移
(出典:統計あさかより加工作成)

- 往復で利用する人は前回より少し増加している
- 往復で利用しなかった人は、市内循環バスを利用しなかった行き／帰りに路線バスを使う人が増加しており、減便や最終便の時間が変わったことで、路線バスを代替手段として使うようになった人がいると見られる
- 乗り換えを行う人は減少している一方、乗り換える人の中では鉄道の利用者の割合が増加している

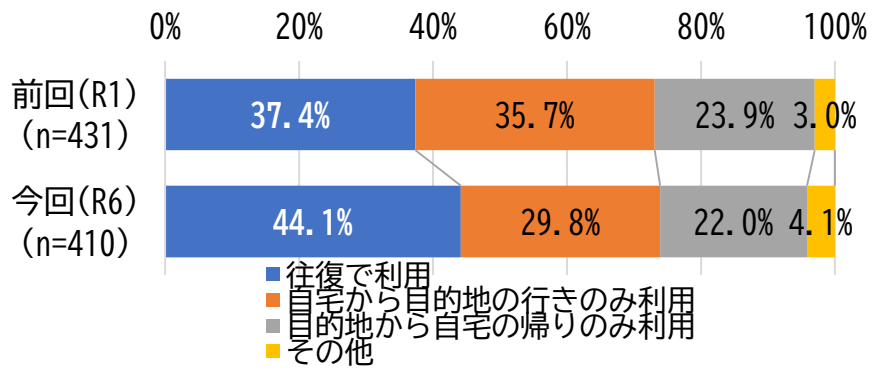


図 わくわく号をどのように(行き・帰り・往復)利用したか

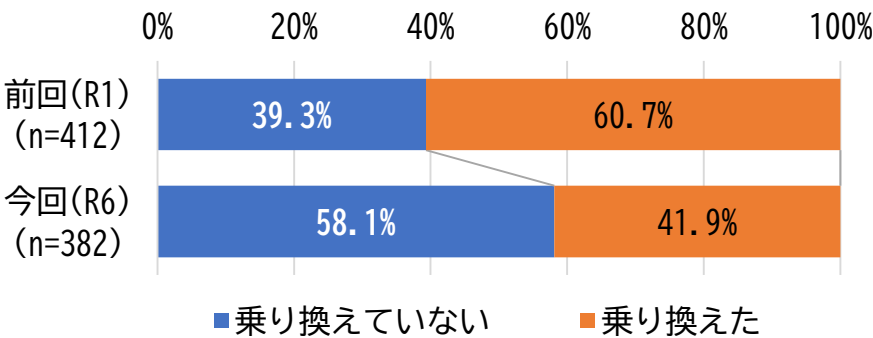


図 乗り換えの有無

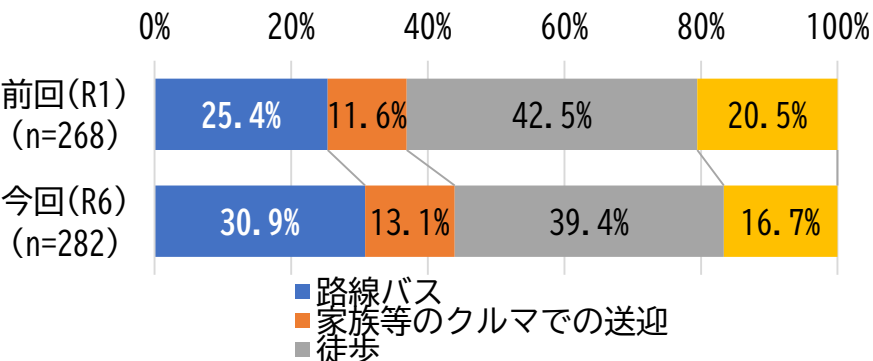


図 わくわく号を利用しなかった“行き”又は“帰り”に利用した交通手段

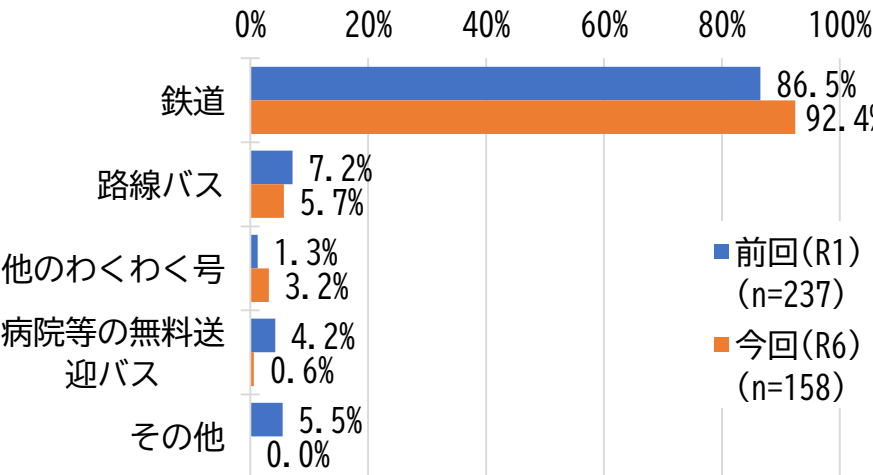


図 わくわく号の前後に乗っていた交通手段

- 利用目的や、決済手段に大きな変化は見られない
- 利用する理由では、「利用したい時間にわくわく号が来るから」、「他に移動手段がないから」が5ポイント以上増加しており、路線バスの減便などによって市内循環バスをより頼るようになった人がいると考えられる
- 路線バスの初乗り運賃並みに値上げしたことで、利用する理由で「運賃が安いから」を選ぶ人は10ポイント以上減少している

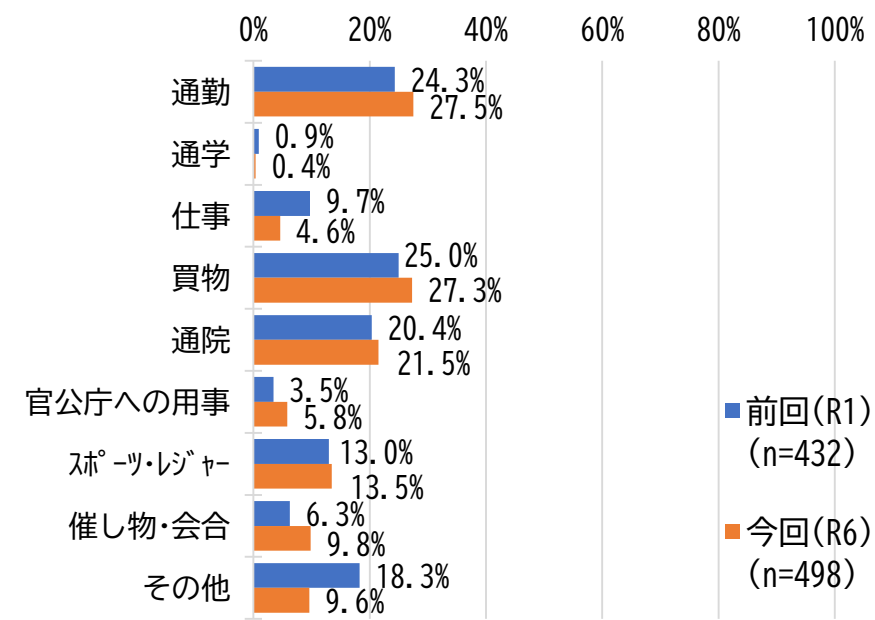


図 利用目的

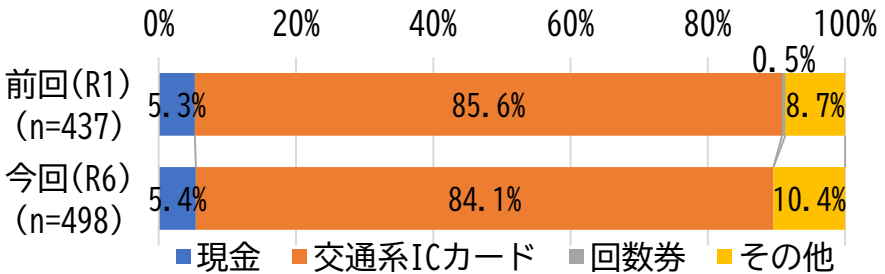


図 決済手段

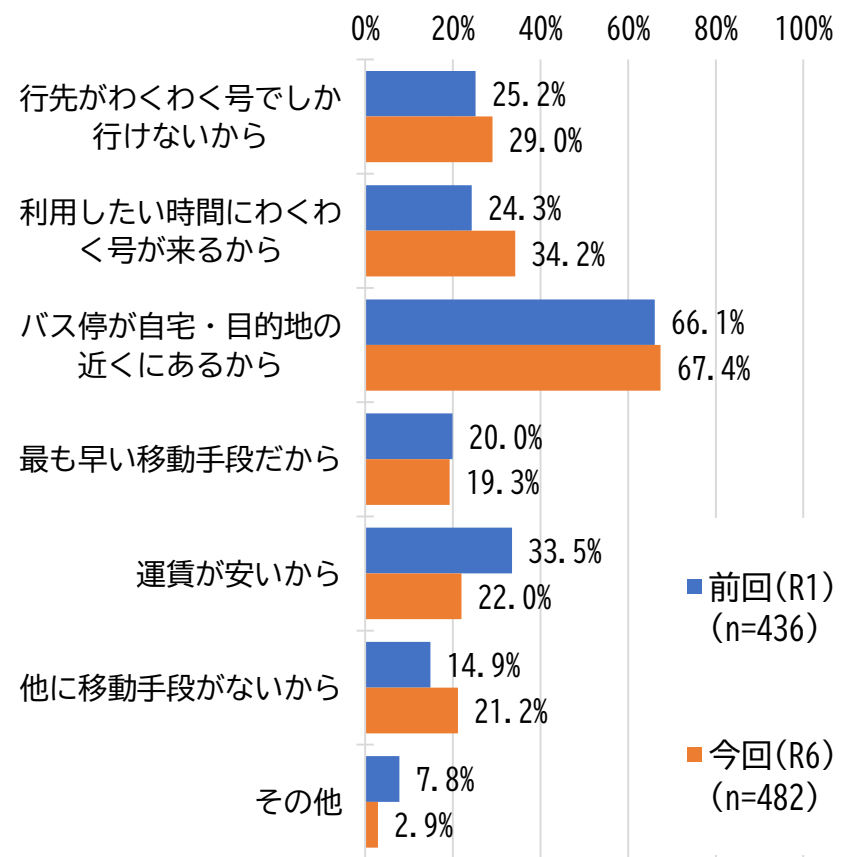


図 利用する理由

- 自宅の最寄りのバス停で時刻表通りに来るかどうかについては、あまり変化がないが、目的地まで時刻表通りに着くかどうかでは、「概ね予定時刻に着く」が10ポイント以上低下しており、「やや遅れて着く」「遅れて着くことが多い」の割合が高まっている
- 系統別に見ると、膝折・溝沼線と根岸台線の低下の影響が大きい

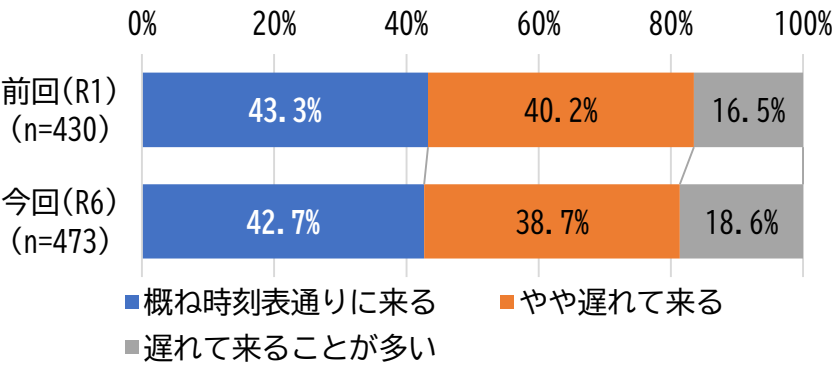


図 自宅の最寄りのバス停で時間通りに来るか

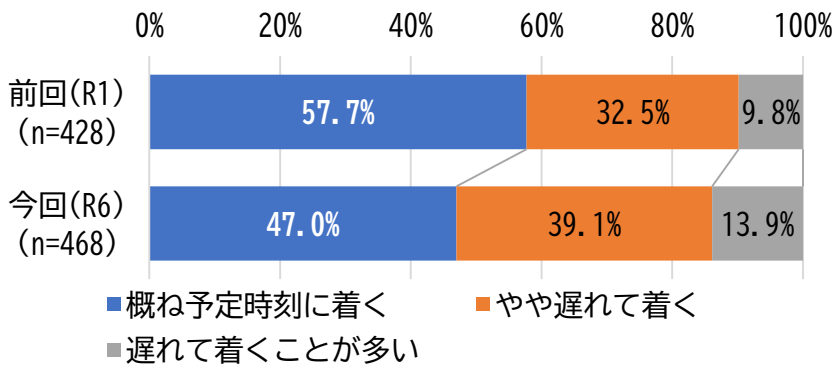


図 自宅の最寄りのバス停から乗って目的地に時間通りに着くか

表 自宅の最寄りのバス停から乗って目的地に時間通りに着くか (路線別)

		概ね予定時刻に着く	やや遅れて着く	遅れて着くことが多い
膝折・溝沼線	令和元年度 (n=147)	52.4%	36.7%	10.9%
	令和6年度 (n=205)	42.0%	41.5%	16.6%
宮戸線	令和元年度 (n=90)	60.0%	32.2%	7.8%
	令和6年度 (n=73)	63.0%	30.1%	6.8%
根岸台線	令和元年度 (n=146)	52.7%	34.2%	13.0%
	令和6年度 (n=164)	40.9%	43.9%	15.2%
内間木線	令和元年度 (n=45)	86.7%	13.3%	0.0%
	令和6年度 (n=26)	80.8%	15.4%	3.8%

- 利用を増やすために必要な取り組みとしては、「運行情報を広く発信」「見やすい市内のバス路線図」「ICカードの購入・チャージを簡単に」が増加しており、情報発信やわかりやすさの向上のニーズが高まっている

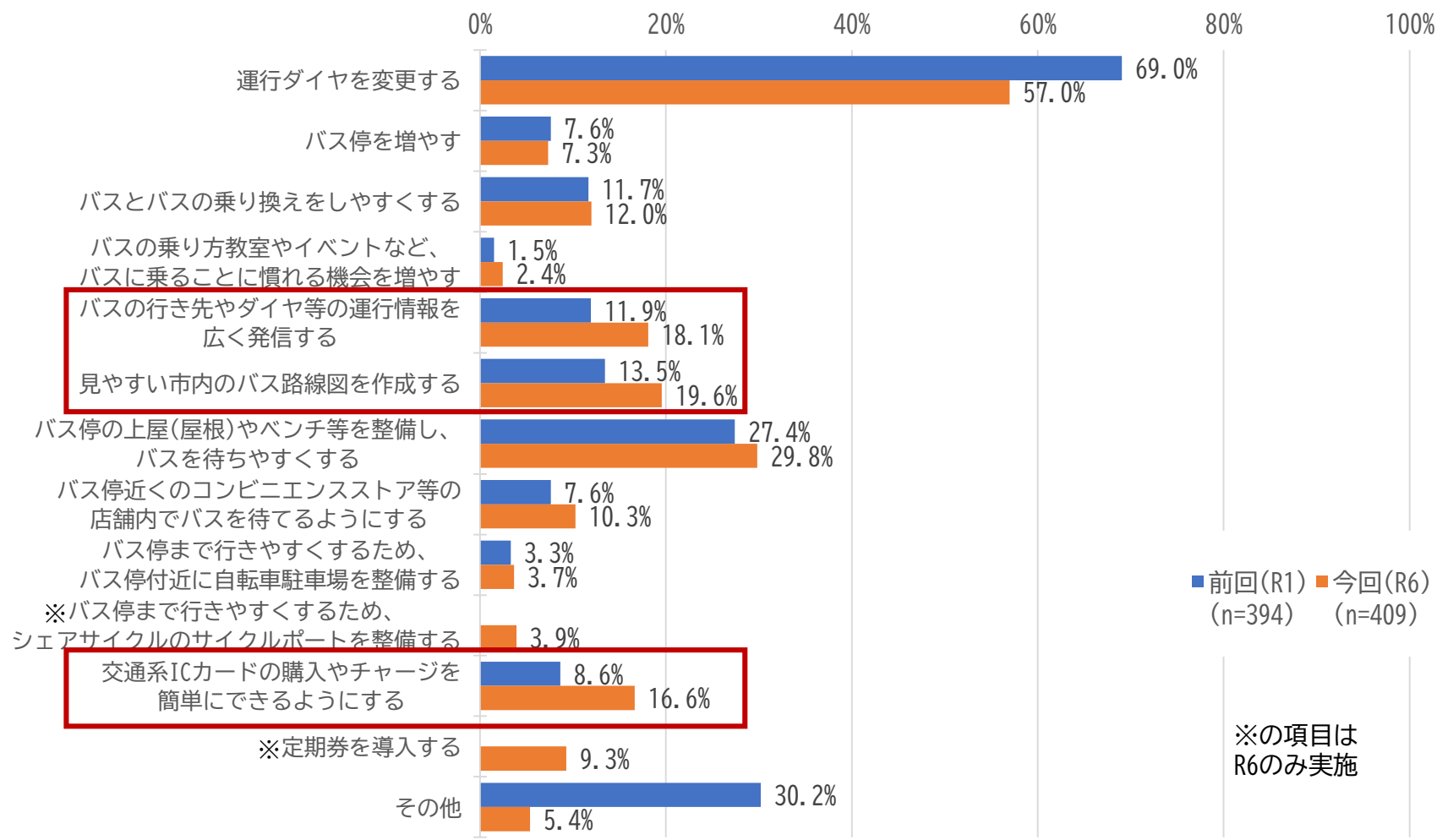


図 利用を増やすために必要な取り組み

3) 利用状況(取り組みの認知・評価)

- 運賃の値上げやダイヤ改正、バスロケーションシステムの導入は8割程度の認知が得られている
- 「バスマップ&時刻表」の更新については4割程度にしか認知されていないが、認知している人のうち7割以上が利用し、便利だと思っている

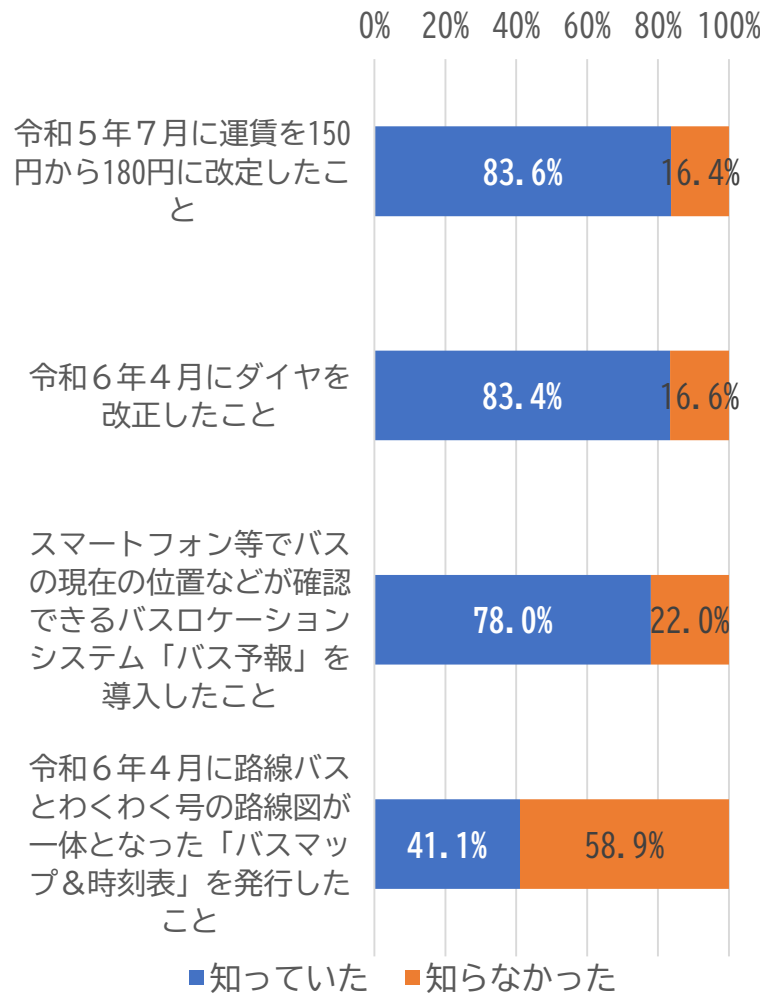


図 市内循環バスに関する取組の認知度

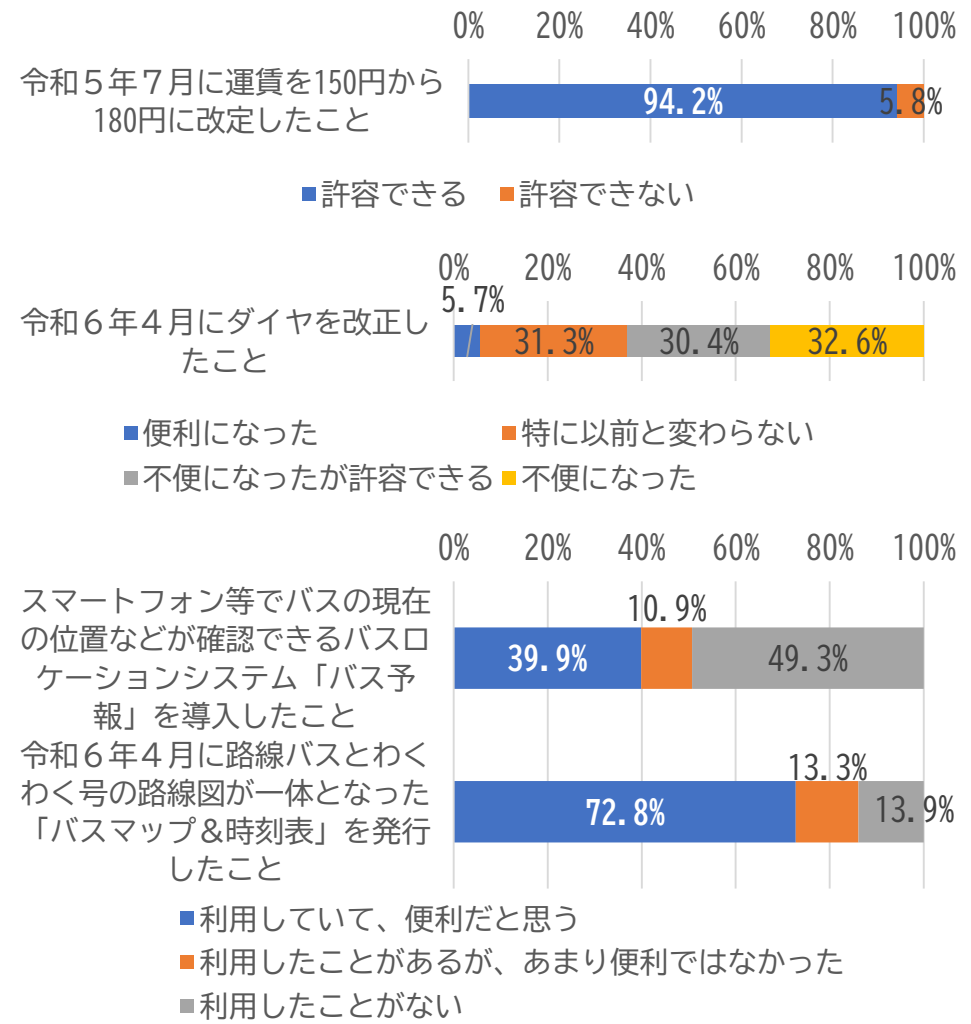
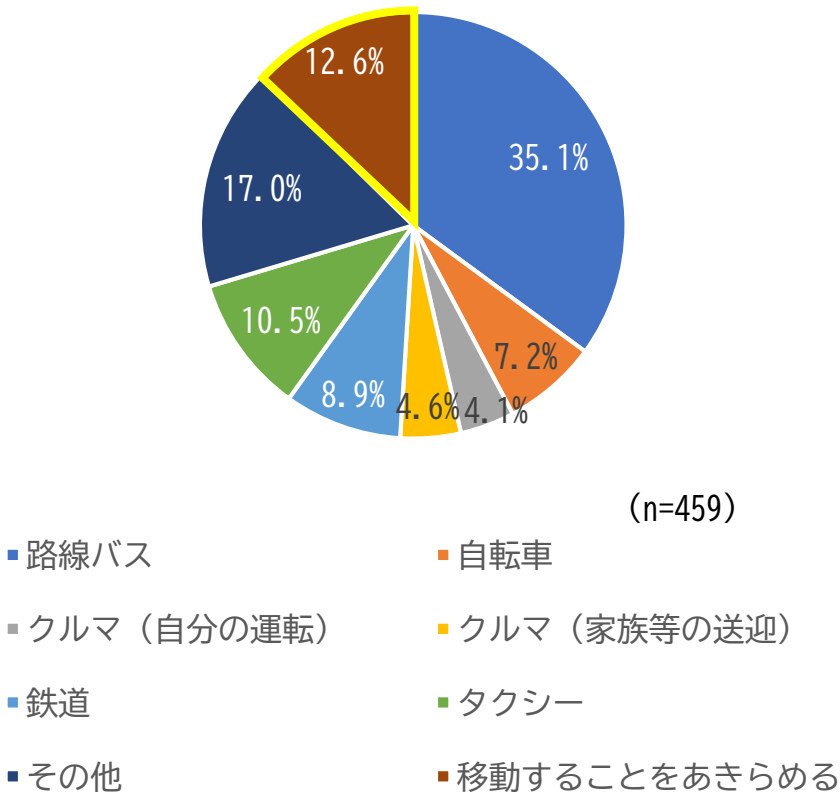


図 市内循環バスに関する取組の評価

- 市内循環バスの運行が廃止となった場合、「移動することをあきらめる」人が1割程度おり、代替交通手段の不在が読み取れる

①土日祝の運行が廃止される場合



②平日の運行が廃止される場合

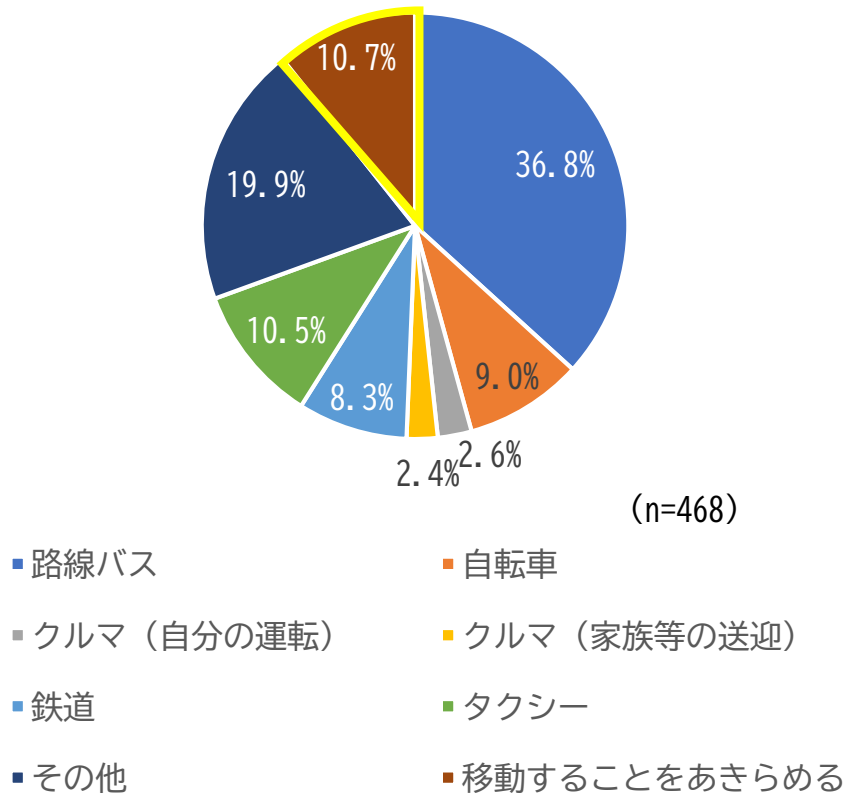


図 もし今後わくわく号の運行が維持できずに廃止となった場合、どのような交通手段で移動するか

4.市民アンケートにおける公共交通の利用実態、 移動ニーズの変化

1)実施概要	29
2)外出状況	30
3)コロナ禍以降の移動の変化	32
4)バス停までの行きやすさ	34
5)高齢者の運転免許の保有状況や返納意向	35
6)路線バス、市内循環バスに関する意識	37

＜市民アンケートの実施状況＞

	前回（令和元年）	今回（令和6年）
調査項目	- 目的別の移動状況 - 路線バス、市内循環バスの利用状況 - 自動車運転免許の保有状況 等	- 目的別の移動状況 - 路線バス、市内循環バス、シェアサイクルの利用状況 - 交通の安全性・利便性・マナー向上に関する市の取り組みの満足度 - 自動車運転免許の保有状況 等
調査対象	住民基本台帳から抽出した15歳以上の市民5,000名 （公共交通空白地区・非空白地区で概ね半々程度）	住民基本台帳から無作為に抽出した15歳以上の市民3,000名 （人口比に応じ、地域ごとに対象者数を配分）
調査手法	郵送配布／郵送での回答	郵送配布／郵送・webでの回答
調査実施時期	令和元年10月～11月	令和6年11月～12月
回収状況	配布数：5,000 有効回収数：1,835 回収率：36.7%	配布数：3,000 有効回収数：1,304（郵送826・web478） 回収率：43.5%

- 5年前と比べて、全体の外出頻度(1週間のうち外出する日数)に**ほぼ変化はない**
- 年代別に見ると64歳以下では各年代で微減している傾向が見られるものの、65歳以上の高齢世代に関してはあてはまらない

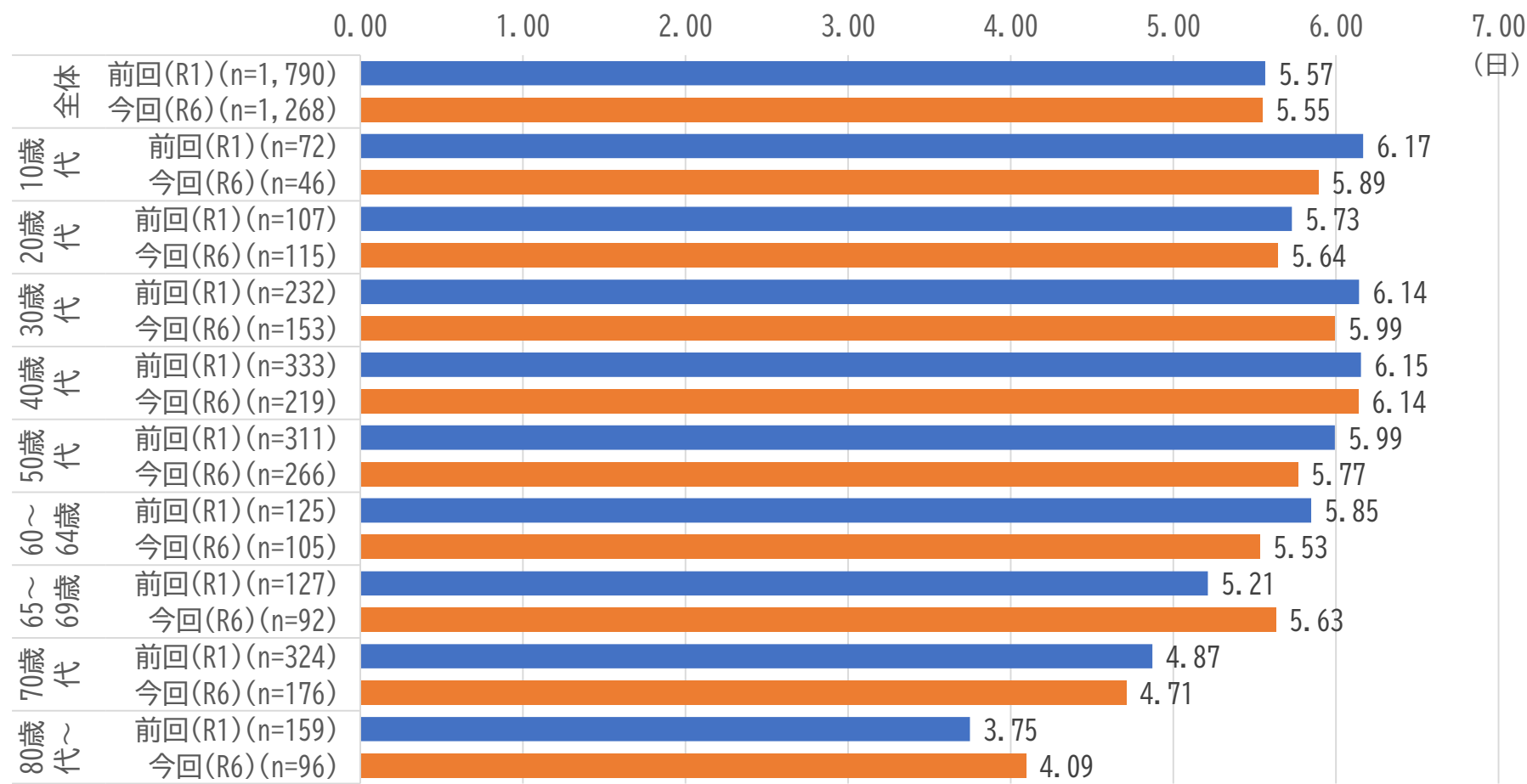


図 1週間のうち、何日外出しているか

- 買い物でよく利用する店舗(1つめ)の利用頻度は、「週に5回以上」「週に2〜3回程度」が若干減少し、「週に1回程度」が増加しているが、よく利用する店舗(2つめ)の利用頻度は増加し、大きな変化があったとは言えない
- よく利用する病院の利用頻度では、「1か月に2〜3回程度」以上の占める割合が低下している
- 買い物では1つめの店舗と2つめの店舗の頻度に明らかな違いがあるが、病院ではほとんど差がない

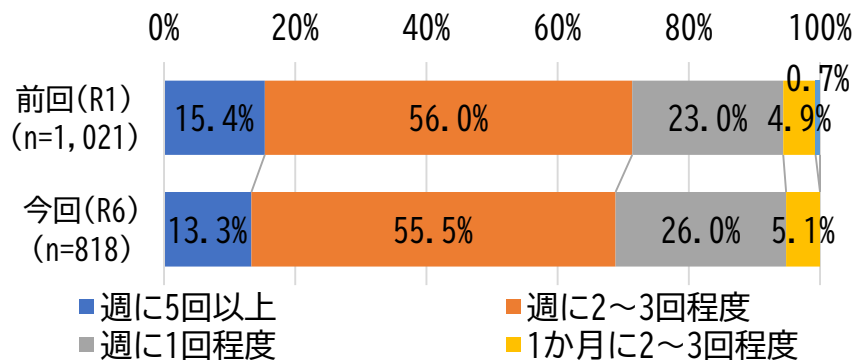


図 【買い物】よく利用する店舗(1つめ)の利用頻度

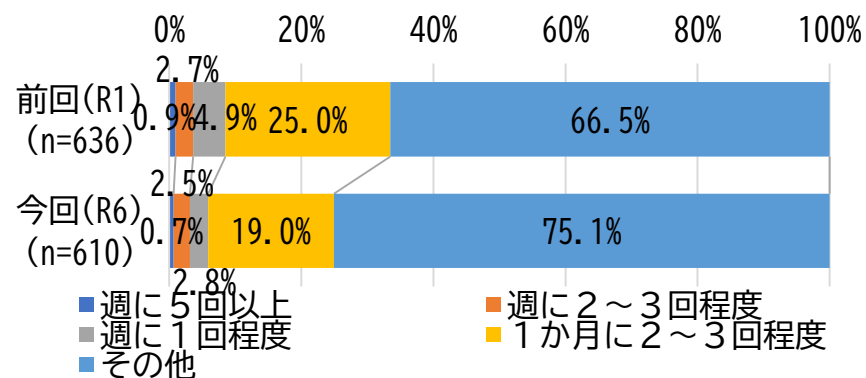


図 【通院】よく利用する病院(1つめ)の利用頻度

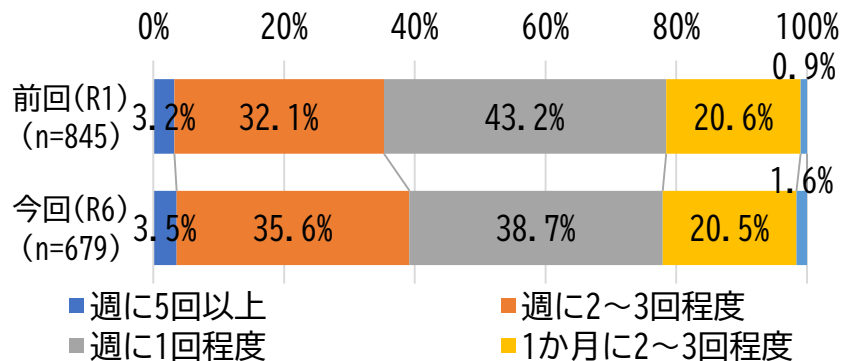


図 【買い物】よく利用する店舗(2つめ)の利用頻度

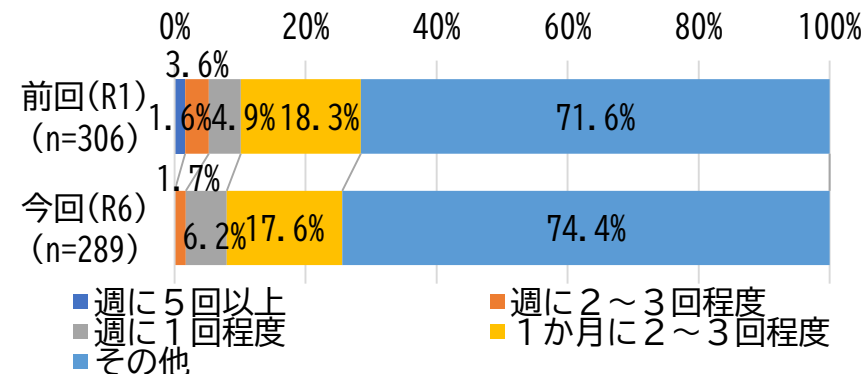


図 【通院】よく利用する病院(2つめ)の利用頻度

- 通勤・通学での移動では、「減少した」が「増加した」を6ポイント上回り、在宅勤務やオンライン会議の普及の影響があると考えられる
- 買い物での移動、通院での移動、その他の移動は「減少した」「増加した」が概ね同等の水準となっている

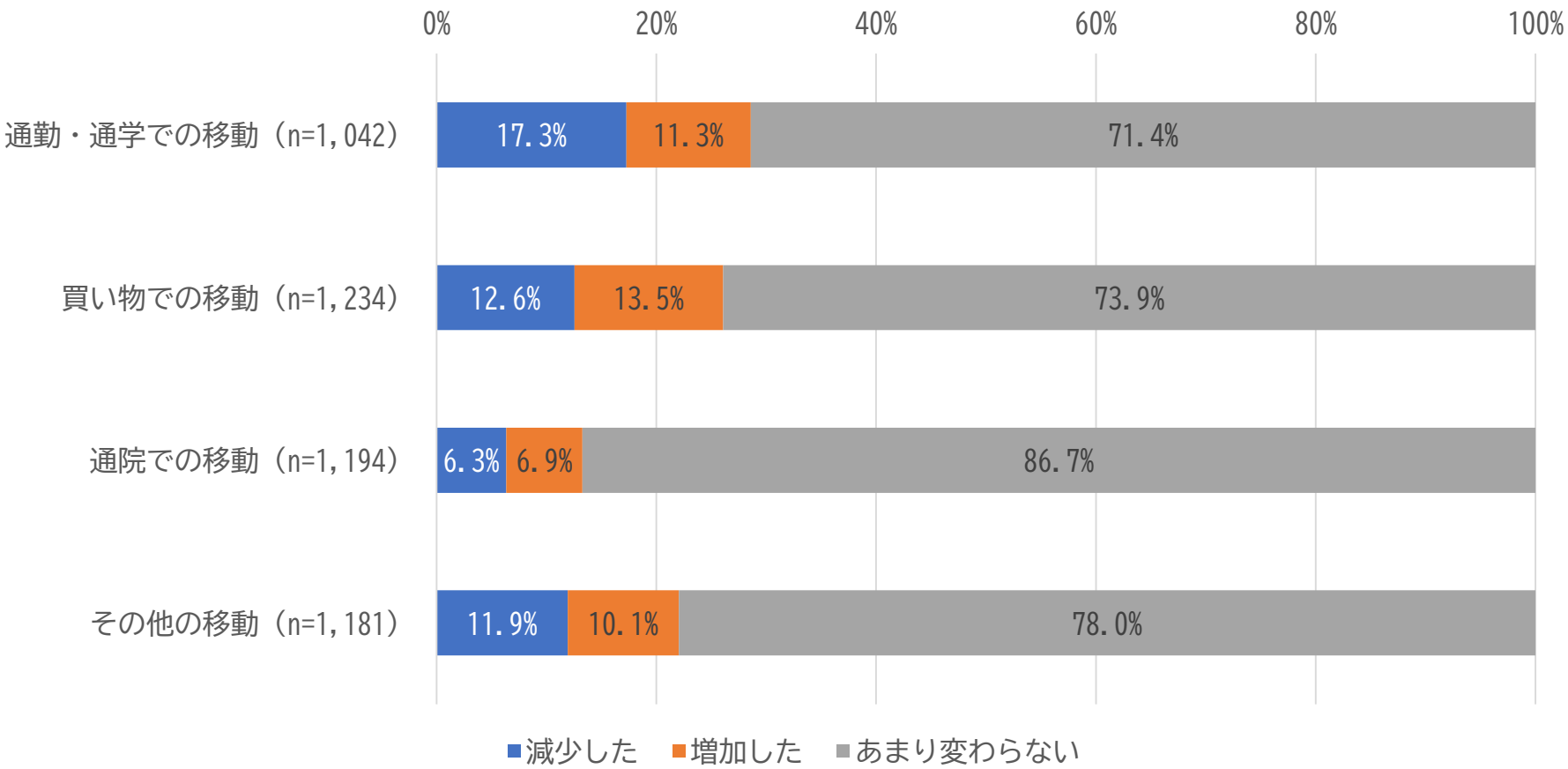


図 コロナ禍前後での移動の頻度の変化

- 「当てはまるものはない」(34.1%)がもっとも高くなっており、目立った変化を感じていない人も多い
- それ以外では「通販やネットショッピングを利用する機会が増えた」(24.8%)、「外食に行くことが減った」(24.2%)、「旅行に行くことが減った」(23.1%)が高くなっている

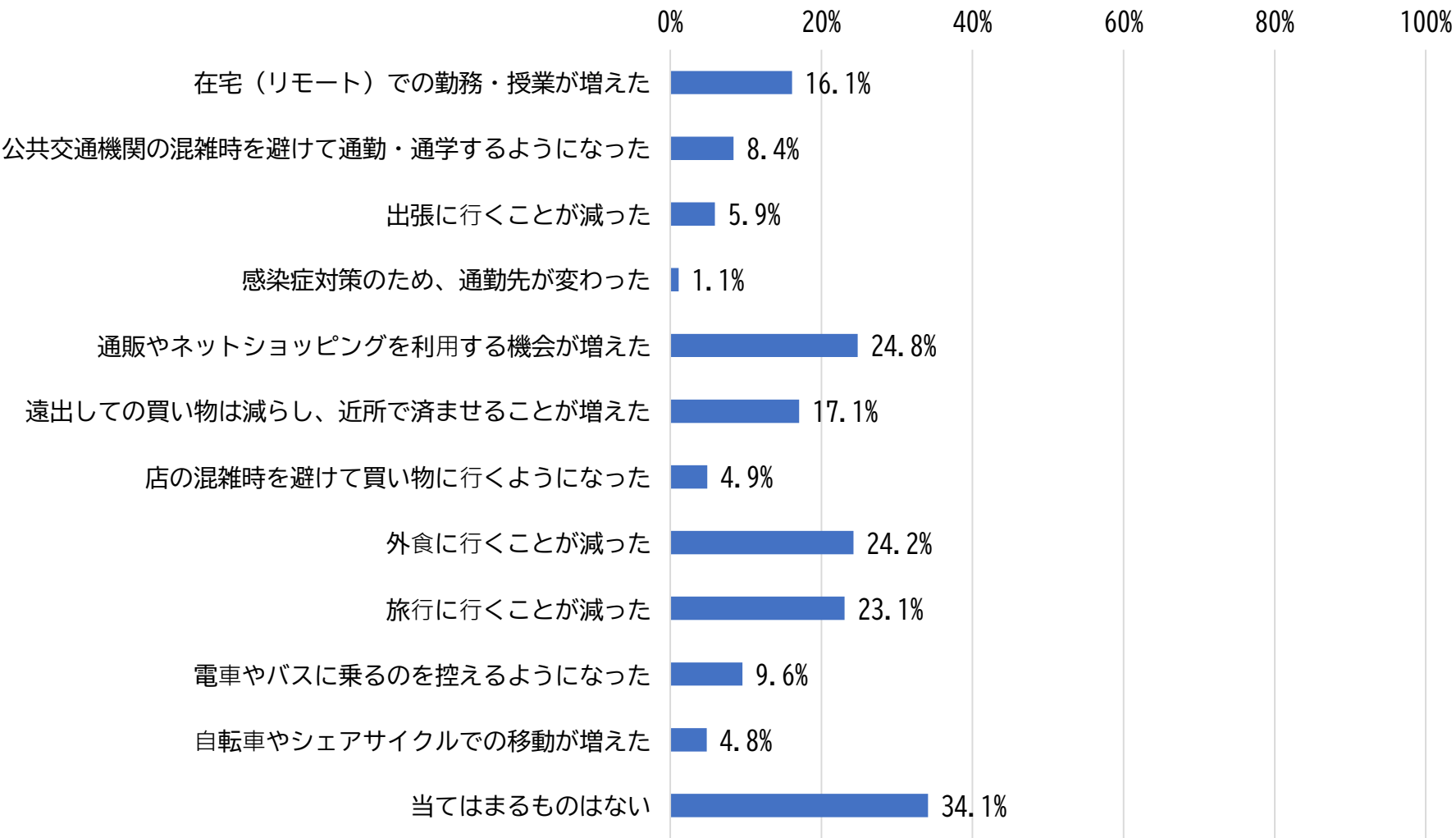


図.コロナ禍前と現在を比べた移動に関する変化

・ 80歳代以上では「やや無理を感じている」と「歩けない」を合わせて3割以上となっており、公共交通での移動が難しい高齢者が存在していることが伺える

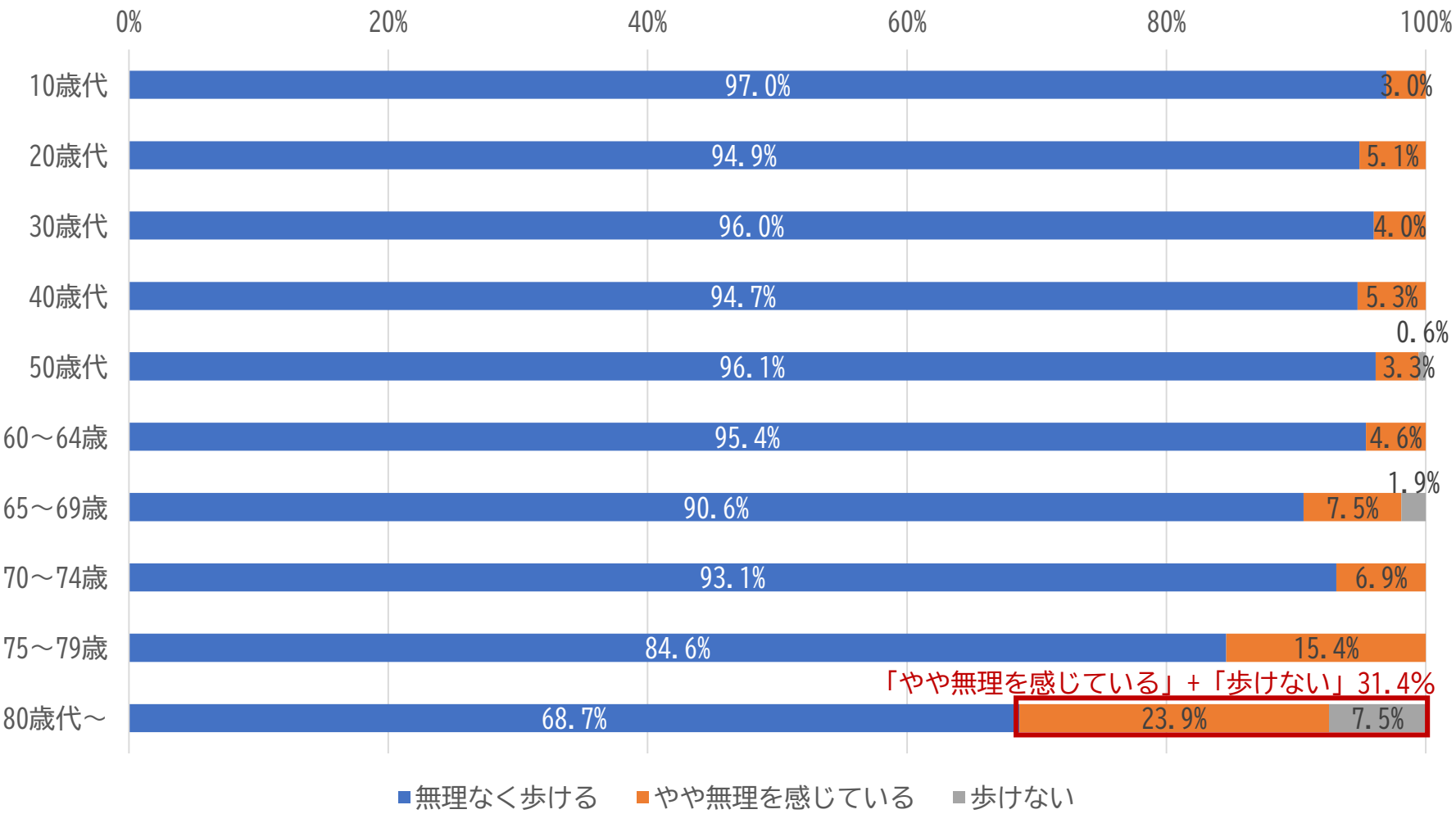


図. 家からバス停まで無理なく歩けるか

- もともとの取得状況の差もあり、男性は70歳以上では女性の倍以上の保有率となっている
- 男性は80歳以上において返納が進む傾向がある

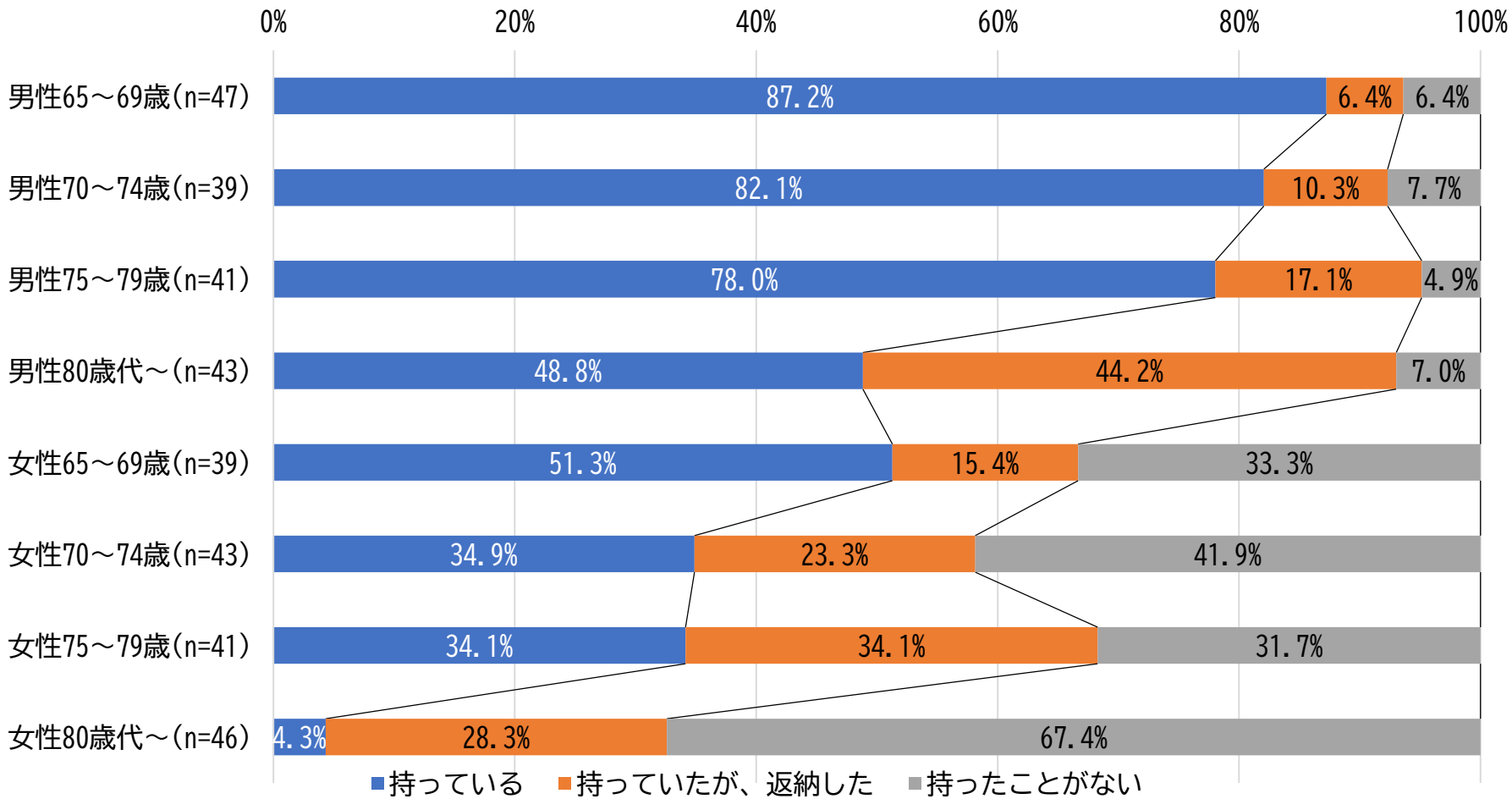


図 運転免許の保有状況

- 運転に不安を感じていない方(水色の枠)を除くと、多くの方が自動車がないと移動に不便を感じており、75歳以上の男性、70～74歳の女性でその傾向が大きくなっている

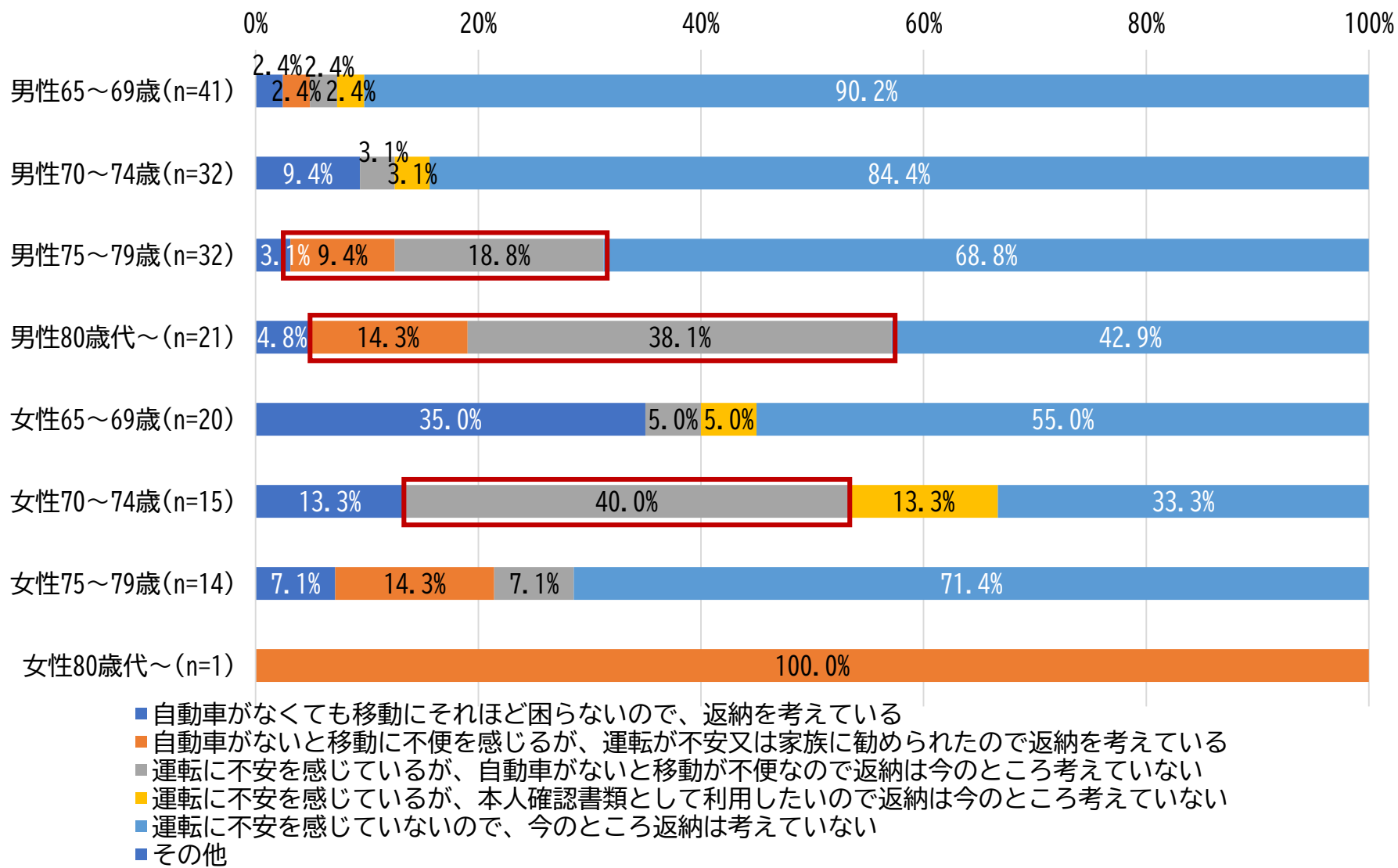


図.運転免許の返納に関する考え

6) 路線バス、市内循環バスに関する意識(利用促進に必要な取り組み) 37

・ 「バスの行き先やダイヤ等の運行情報を広く発信する」が15ポイント以上高くなっており、サービス水準の変化に伴い、ダイヤ等を予め把握して行動する必要性が高まっていることが反映されていると考えられる

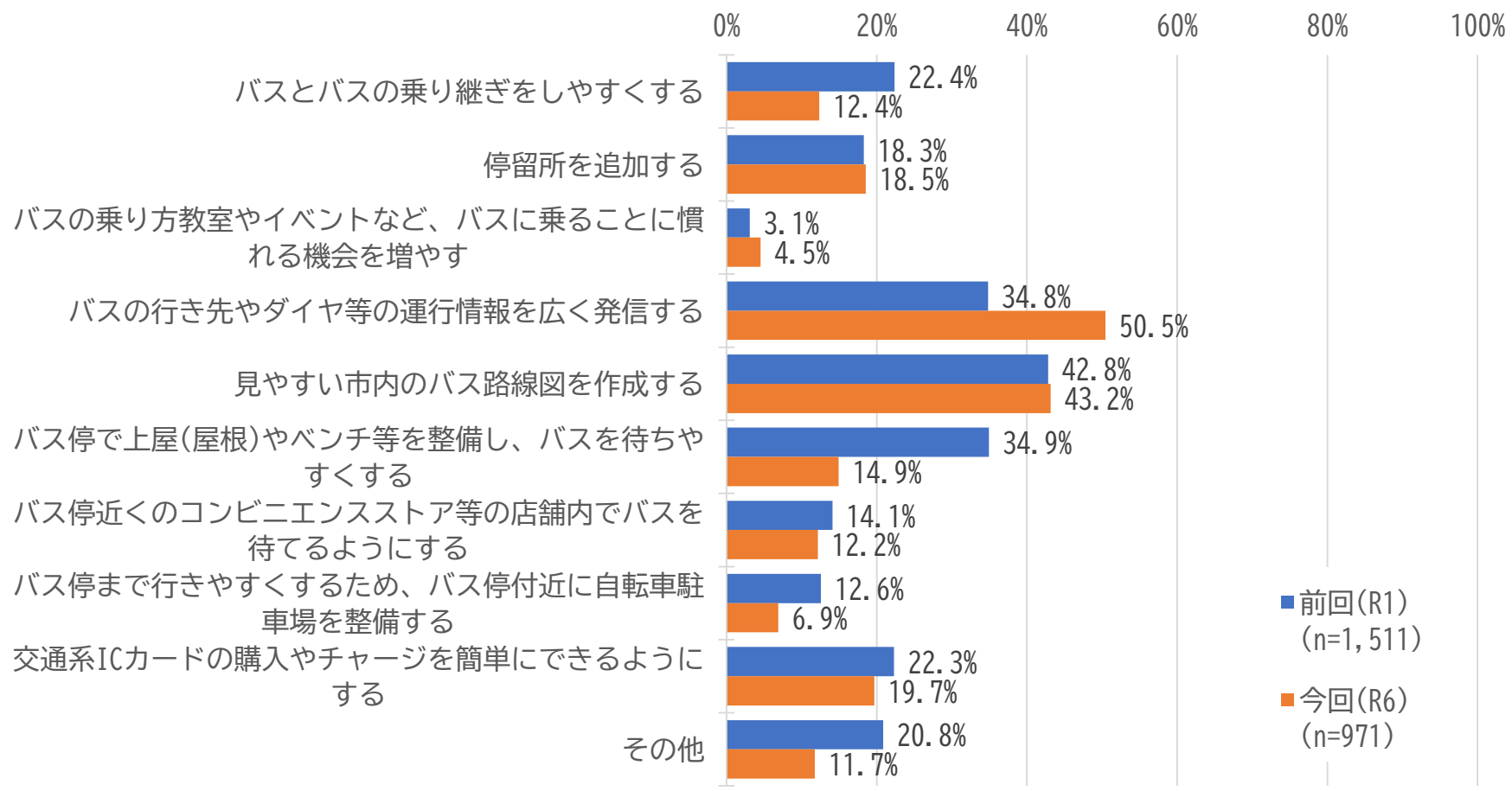


図.あなたがバスを利用する又は利用回数を増やすために必要な取り組み

- いずれにおいても「目的地までいかないから」「時間が合わないから」が10%を超えており、代替交通手段に関する項目を除くと上位2つとなっている
- 「定刻通りに着かないから」「運賃が高いから」はいずれにおいても5%未満に収まっている

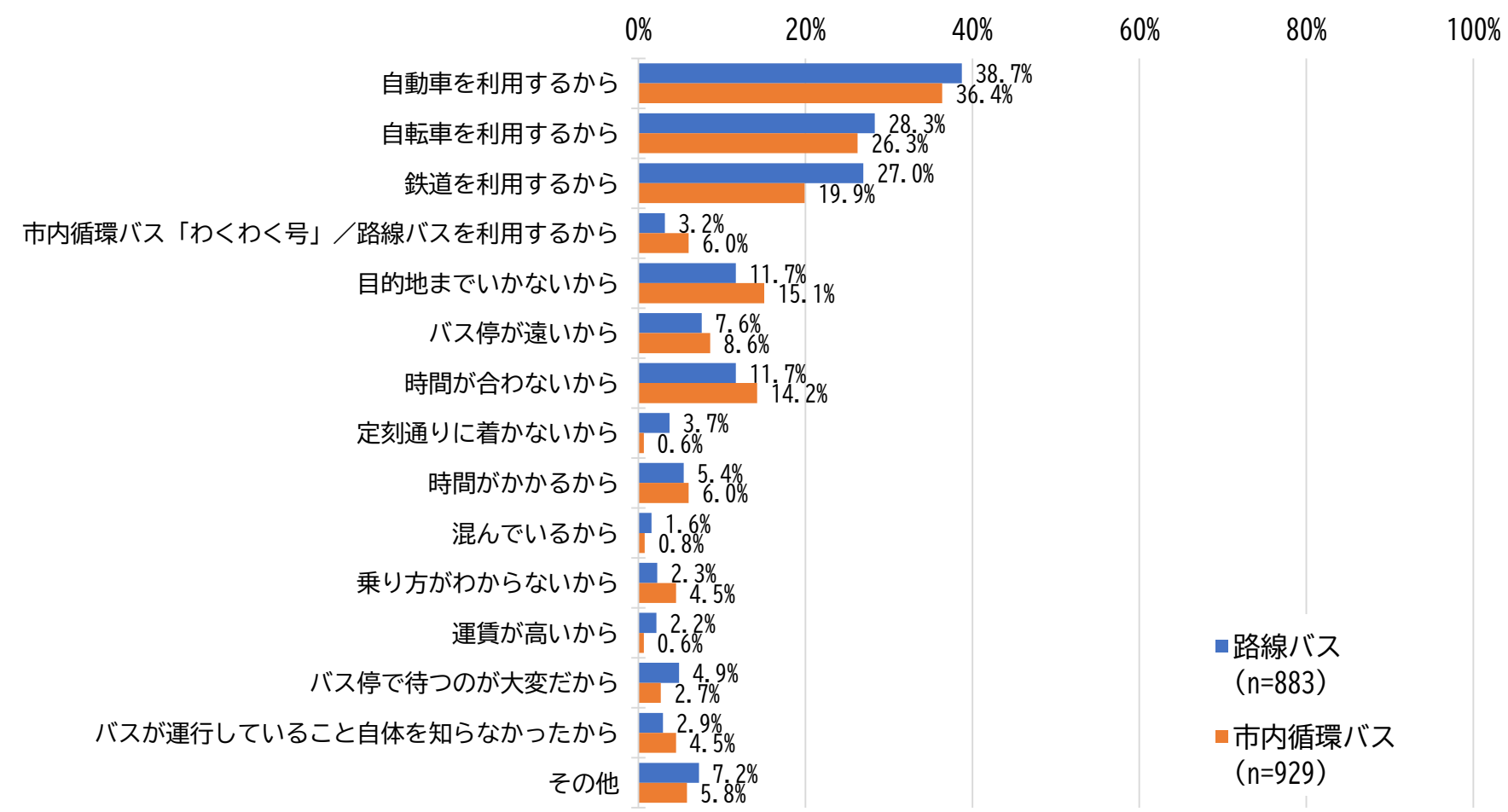


図.路線バス及び市内循環バスを利用しない理由

5.事業者ヒアリングにおける運行環境の変化

1) 実施概要	40
2) 運転手等の不足／休憩・待機場について	41
3) 道路環境について	42

＜事業者ヒアリングの実施状況＞

調査期間	令和6年12月～令和7年5月
調査対象	・ 鉄道事業者(東武鉄道) ・ バス事業者(東武バスウエスト、西武バス、国際興業) ・ タクシー事業者(朝霞・志木地区タクシー協議会、昭和交通) ・ シェアサイクル事業者(シナネンモビリティPLUS) ・ デマンド交通事業者(積水化学工業)
調査項目	・ 運転手不足の状況 ・ コロナ禍前後での営業状況 ・ 新しい決済手段や車両の導入の見込み ・ 市内循環バスの運行計画見直し、運賃改定の効果・影響 ・ 市内の道路状況(混雑箇所・危険箇所) ・ 行政に取り組んでほしいこと・協力してほしいこと 等

- ・ バス、タクシーと自動車の運転手が現状で不足しており、また今後の公共交通の担い手として期待される2～30代の運転手は特に少なく、事業を継続していく上での大きな課題となっている
- ・ 起終点となる駅の付近で休憩・待機できるようなスペースの確保についての要望が多い

<運転手等の不足状況>

業種	意見
鉄道事業者	・ 現状としては特段の課題とはなっていない
バス事業者	・ （改善基準告示改正に合わせて対応を行ったうえで）必要な人員に対して、1割前後不足している ・ 4～60代が大部分を占め、将来の担い手でもある2～30代は極めて少ない
タクシー事業者	・ 必要な人員に対して、大きく不足している状況 ・ バス事業者同様に4～60代が大部分を占めており、2～30代は極めて少ない

<休憩・待機場場について>

場所	意見
わくわくどーむ	・ （起終点から遠いため）ハンドル時間が長くなってしまう ・ 休憩室がない、休憩にならない
北朝霞駅	・ 北朝霞駅のタクシー乗り場に一般車が停まっていることがある ・ 休憩場所を提供してほしい
朝霞駅	・ 休憩のために営業所まで戻ると時間がかかってしまうので、駅近くに待機場を整備してほしい
市民会館	・ 休憩場所がない
その他	・ 女性ドライバー増に向け、トイレの維持管理に注力してほしい

3) 道路環境について

- ・ 混雑・渋滞の発生箇所として幹線道路やバスの経路上の一部区間が挙げられる
- ・ 危険箇所としてはバスの経路上の幅員の狭い箇所が挙げられる

青：混雑・渋滞の発生箇所

緑：危険箇所

わくわくどーむ～浄水場入口
内間木支所～浄水場入口

城山公園～新盛橋

泉水3丁目交差点
※右折専用現示がなく、朝霞台方面に向かいづらい

榎木ガード（新座市内）

旧川越街道（県道109号）

南大通り（県道108号）

上内間木付近
※大雨により度々道路が冠水

丸沼～内間木苑入口の武蔵野線
ガード下
※前方の見通しが悪い

内間木支所入口～宮戸二丁目
※道が狭隘だが自動車が多い

新盛橋付近
※大雨により度々道路が冠水

朝霞駅南口駅前通り

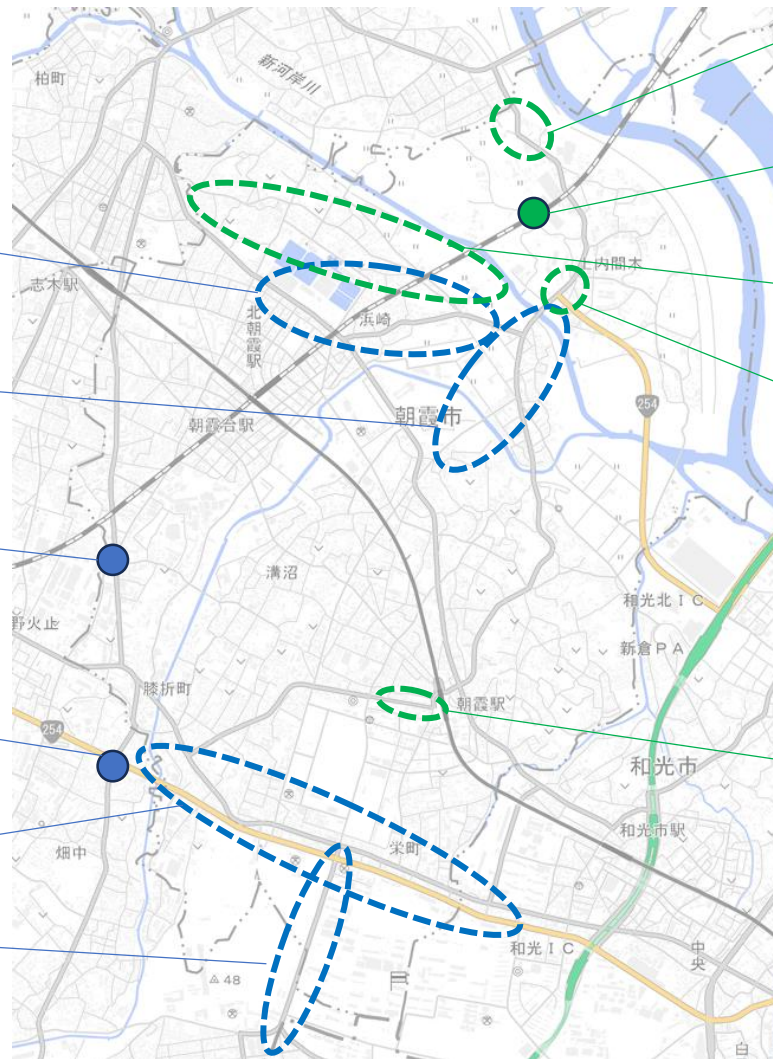


図 市内の道路における混雑箇所・危険箇所
(出典：地理院地図(電子国土web)より加工作成)

6.第1次計画の施策の実施状況

施策の実施状況①

- 用地の取得が必要な道路整備に関する施策については、現時点では検討段階

方向性	施策	実施状況	備考
① 公共交通空白地区の改善に向けた生活道路の整備や新たな公共交通の段階的な導入	①-1 先行検討地区への新たな公共交通の導入	実施中	
	①-2 導入ルートを確認するための道路整備	未実施	用地の取得が課題
	①-3 公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成と運用	実施中	
	①-4 地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど）	未実施	空白地区での運行は、現状ではタクシー事業者
② 総合的な交通情報案内サービスの提供	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	実施済み	
	②-2 路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括化して提供	実施済み	
	②-3 （一社）埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携	実施済み	
	②-4 バス停案内情報等の検討・作成	実施済み	
③ 定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備	③-1 道路整備基本計画に基づく道路整備推進	実施中	
	③-2 都市計画道路の整備推進	実施中	
	③-3 バスベ이의整備の検討	実施中	
④ 朝霞台駅のエレベーター設置等の交通結節点のバリアフリーの強化	④-1 朝霞台駅エレベーター設置等	実施中	
	④-2 交通事業者との協議調整	実施中	
⑤ シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供	⑤-1 サイクルポートの設置	実施中	
	⑤-2 サイクル&バスライド推進	実施中	
⑥ 路線バスの確保・維持	⑥-1 路線バスの確保・維持への取組	実施中	

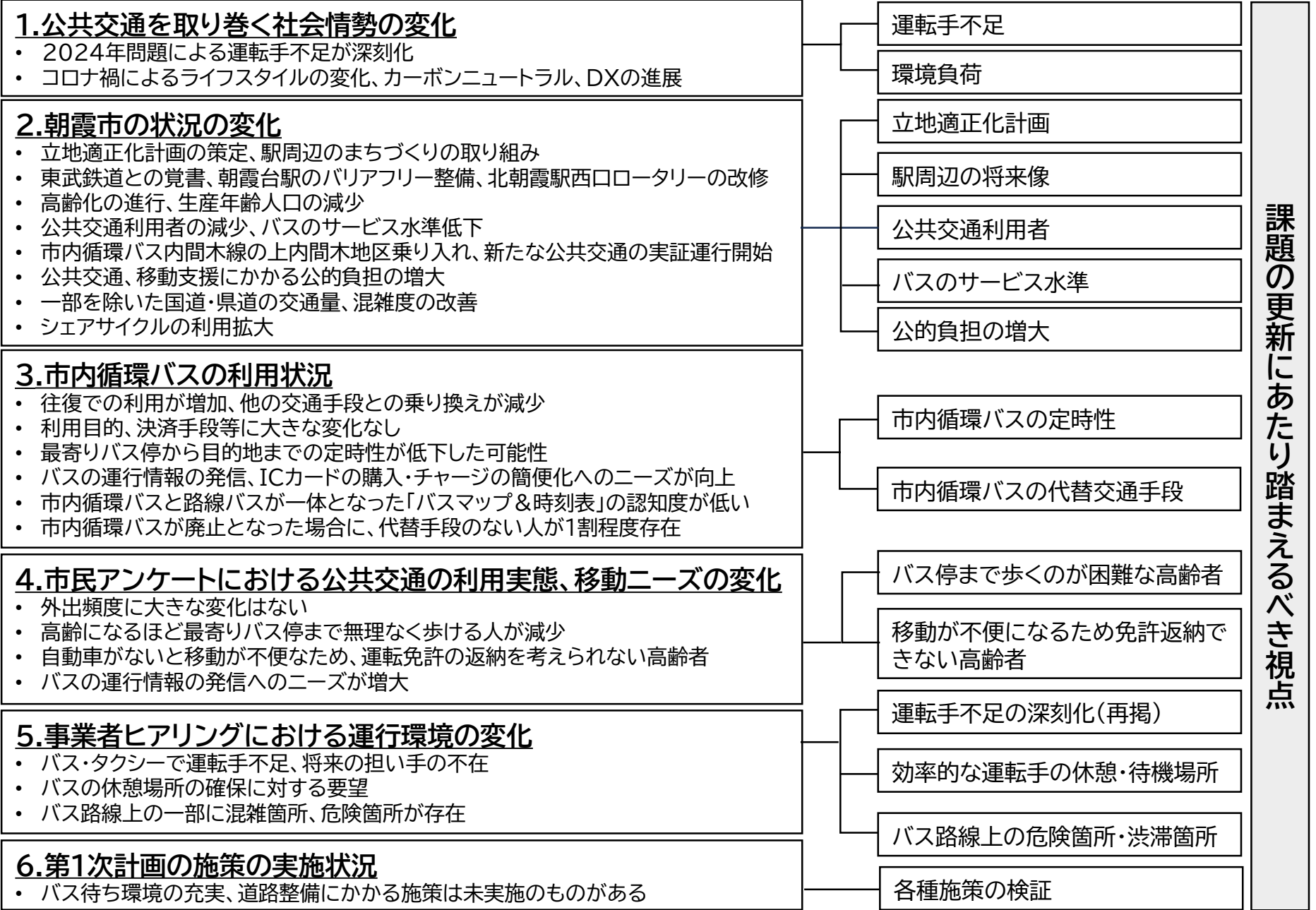
施策の実施状況②

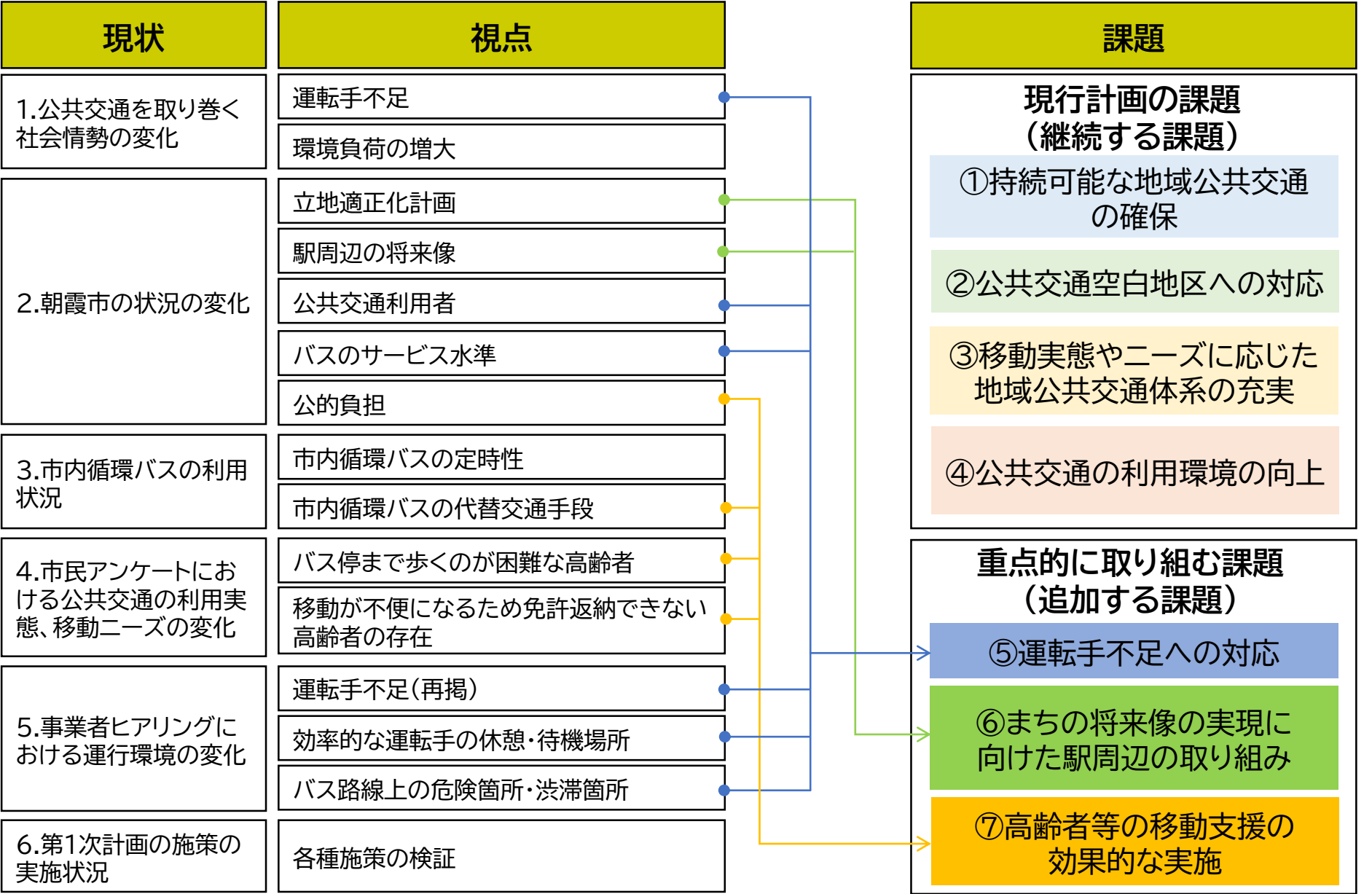
- バス待ち環境の充実に向けた取り組みで、一部検討段階の施策がある
- PDCAサイクルによる運行管理は部分的に実施も、今後市内循環バスと空白地区の一体的な検討が必要

方向性	施策	実施状況	備考
⑦ 市内循環バスの運行計画や弾力的な運行体制の見直し	⑦-1 利用実態に応じた運行計画の見直し	実施中	
	⑦-2 利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再配分	実施中	
	⑦-3 路線バス初乗り運賃との均衡	実施済み	
⑧ バス待ち環境の充実	⑧-1 上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討	実施中	
	⑧-2 広告付きバス停の整備の検討	未実施	
	⑧-3 ベンチ設置費用の寄付募集の検討	未実施	
	⑧-4 バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討	実施済み	
	⑧-5 北朝霞駅西口ロータリーの改修の検討	実施中	広場化の社会実験を実施
⑨ 運転手の確保に向けた対策の実施	⑨-1 運転手募集の継続的な周知活動	実施中	
	⑨-2 路線バス運転手就職相談	実施済み	
⑩ バスの利用促進に向けた意識の醸成	⑩-1 運転免許自主返納啓発事業の継続	実施中	
	⑩-2 市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り案内の情報集約	実施済み	
	⑩-3 バスの魅力をPRするイベントの検討	実施中	
⑪ 地域が率先して地域公共交通を 守り育てる意識の向上	⑪-1 市内循環バスの車内等に利用状況や行政負担の 状況を示した資料の掲示	実施中	
	⑪-2 公共交通空白地区を改善するための地域組織を 立ち上げ	実施済み	
⑫ 地域公共交通の持続可能性と公 共交通空白地区の改善が両立する評 価基準等を定めPDCAサイクルによる 運行管理の実施	⑫-1 市内循環バス、公共交通空白地区の改善策の運 行を定期的に継続、見直しを判断するためのPDCAサ イクルの作成	未実施	

7.課題の検討

課題の更新にあたり踏まえるべき視点





8.基本方針の検討

■ 1期計画における基本方針
～市民のいきいきとした暮らしを支えつづける便利で快適な地域公共交通～

■ 総合計画における将来像の更新
第6期素案
「だれもが誇れる 暮らしつづけたいまち 朝霞」

■ 将来像実現に向けた基本方向
(1)安全に、安心して暮らせるまち
(2)自分らしく学び育ち、心地よく暮らせるまち
(3)快適に暮らせる、にぎわいのあるまち

- 【政策づくりに当たって重視すべき事項】
- 都市基盤が整備され、便利さと快適さがあるまちに向けて
 - ・居住機能と都市機能を併せ持った持続可能なまちづくり
 - ・こどもから高齢者まで誰もが安全で快適に利用できる道路づくり
 - ・多くの市民が快適に利用できる公共交通網の実現
 - ・市民と協働で進める公共空間の緑化推進
 - ・人の暮らしと自然環境の美しさが融合した、朝霞らしい景観形成
 - ・高齢者をはじめ、誰もが安全・安心に長く住み続けられる住宅環境づくり
 - ・災害に強く、持続可能な上下水道機能の確保

■ 都市計画マスタープラン
におけるまちづくりの5つのテーマ

- ・ 私らしい暮らし
- ・ にぎわい・活力
- ・ 快適な移動
- ・ 持続可能
- ・ 安全・安心

(快適な移動:まちづくりの方針)
「多様な交通手段でつながる、安全で**快適な移動環境**のあるウォーカブルなまちを目指します。」

■ 公共交通の課題

- ①持続可能な地域公共交通の確保
- ②公共交通空白地区への対応
- ③移動実態やニーズに応じた地域公共交通体系の充実
- ④公共交通の利用環境の向上
- ⑤路線バスの維持
- ⑥まちの将来像の実現
- ⑦高齢者等の移動支援の効果的な実施

上記のうち総合計画の記載との関連が薄く、1次計画時と比べ緊急性・重大性が増した「**①持続可能な地域公共交通の確保**」の解消に向けたイメージを共有できるような目標とする

■ 2期計画における基本方針(案)
～みんなで守る 快適な暮らしを支える 地域公共交通～

福祉部会の設置について

■目的

移動困難者への支援として、都市建設部と福祉部の連携を具体的に進め、第2次公共交通計画に施策を位置付けるため、福祉部会を設置する。

■部会の構成委員

所属	委員
朝霞市福祉部	並木 智彦
朝霞市社会福祉協議会	渡辺 淳史
朝霞市シニアクラブ連合会	大橋 健一
事務局	朝霞市都市建設部まちづくり推進課

※その他、部会の運営に必要となる事項や構成委員以外の者の出席を求める場合などは朝霞市地域公共交通協議会部会設置要綱第10条に基づき部会で決定します。

《参加を想定している者》

朝霞市福祉部ワーキンググループ

福祉事業者

交通事業者 等

2025 年 2 月 25 日
国際興業株式会社

埼玉県内 路線バス(乗合バス)の運賃改定の実施について

日頃より国際興業バスをご利用くださいます、誠にありがとうございます。

国際興業株式会社(本社:東京都中央区、社長:黒滝 寛)では 2025 年 1 月 17 日、国土交通省関東運輸局宛に埼玉県内の乗合バス運賃の上限運賃改定認可申請を行ない、本日 2 月 25 日、国土交通省関東運輸局より本申請に対する認可を受けました。

これを受け、予定通り 2025 年 4 月 1 日(火)に運賃改定を実施致します。お客様にはご負担をおかけしますが、どうぞご理解をお願い申し上げます。

記

1. 運賃改定の概要

➤ 改定実施日

2025 年 4 月 1 日(火)

➤ 改定内容

埼玉県内の全路線(東京都と埼玉県を跨ぐ路線の埼玉県内区間を含む)の普通旅客運賃

➤ 運賃対比表(現行・実施・上限)

	現行運賃		実施運賃 *1		(認可)上限運賃 *2	
	現金	IC カード	現金	IC カード	現金	IC カード
初乗り運賃	200 円	200 円	220 円	220 円	250 円	250 円
同 定期券 (通勤一ヶ月)	8,920 円		9,810 円		11,150 円	

*1 実施運賃は、今回認可された上限運賃の範囲内で実施する、実際にお客様から収受する運賃額です。

*2 上限運賃は、事業の経営に必要な原価に応じて算出される、バス事業者が収受してもよいとされる運賃の上限額です。

2. ご利用になる区間の新運賃額のご案内について

国際興業バス「運賃検索」ページにて、弊社全路線・全区間の新運賃・新定期券運賃を検索頂くことが出来ます。

改定後の運賃を検索の際は、日付を 2025 年 4 月 1 日以降にして検索をお願い致します。

<https://transfer.navitime.biz/5931bus/pc/fare/Top>

3. 運賃改定に伴う定期券の取り扱いについて

- ✓ 金額式 IC 定期券は「設定金額」の範囲内の区間でご利用頂ける定期券です。
ご利用区間を保証するものではありませんので、改定前の定期券の「設定金額」とご利用頂く区間の改定後の運賃に差がある場合は、差額のご精算が必要となります。
例)改定前にお買い求めの「設定金額」220 円の定期券で、運賃改定後 240 円となった区間をご利用の場合、ご乗車ごとに差額 20 円のご精算をお願い致します。
- ✓ 改定前にお買い求め頂いた金額式 IC 定期券をお持ちのお客様で、新しい「設定金額」の定期券への継続発売、および新しい「設定金額」の定期券への特例的な『買いなおし』*3 をご希望される場合は、2025 年 3 月 11 日(火)以降、弊社定期券発売窓口にて対応致します。詳細につきましては、国際興業バス HP のご案内をご確認ください。
*3 通用日数での無手数料払い戻し および 払戻日以降 14 日以内の任意の日付より新規扱いにて発行
https://5931bus.com/news_details/id=3847
- ✓ 「彩京のびのびパス」・「IC 一日乗車券」・「共通定期券」については、今回の運賃改定においては発売金額を据え置き、特別な手続きなくそのままご利用頂けます。

4. 改定経緯等について

詳しい申請内容、改定経緯および今後の取組み等(収支状況、経営改善、サービス向上策)につきましては、2025 年 1 月 17 日のリリースに記載しておりますのでご参照下さい。

<https://www.kokusaikogyo.co.jp/cmswp/wp-content/uploads/2025/01/20250116.pdf>

運賃改定に関するお問い合わせ連絡先
運輸事業部 業務課
TEL:03-3273-1126

埼玉県内 路線バス(乗合バス)の上限運賃の申請について

日頃より国際興業バスをご利用くださいまして、誠にありがとうございます。

国際興業株式会社(本社:東京都中央区、社長:黒滝 寛)は、2025 年 1 月 17 日(金)、国土交通省関東運輸局に埼玉県内における乗合バスの上限運賃改定認可申請を行いました。

申請理由及び申請概要は次の通りです。お客様にはご負担をおかけ致しますが、どうぞご理解くださいますようお願い申し上げます。

記

1. 申請理由

弊社路線バスにおいては、少子高齢化やマイカー・自転車等との競合など利用者数確保には困難な環境が続き、さらに近年では、コロナ禍の影響により新たな生活様式が定着し通勤需要等は低迷しており、収入面において今後も極めて厳しい事業運営を余儀なくされております。その上、人員不足が顕著なバス運転士を中心とする人件費や燃料費は増加傾向であり、また、何よりも大切な安全対策をはじめ、定期的な車両代替・利便向上策・環境対策等のコストも同様に増加傾向となっていることから、2023 年 3 月 16 日に埼玉県内、2023 年 11 月 1 日に東京都内にて、約 26 年ぶりの運賃改定を実施致しました。2024 年春には運転士不足解消のため、運賃改定における増収を原資に運転士の待遇改善等を実施しましたが、離職者の抑制に対しては一定の効果が得られたものの、採用面ではさらなる待遇改善が必要と考えております。

このような状況の中、公共交通としての弊社バス事業を、今後も安全・安定的に継続していくための施策の一つとして、今般、埼玉県内における乗合バスの上限運賃改定認可申請を実施することと致しました。弊社としては、経営努力を続けて参る所存ですので、お客様にはご負担をお掛けしますが、どうぞご理解くださいますようお願い申し上げます。

2. 申請概要

➤ 申請日

2025 年 1 月 17 日(金)

➤ 改定実施日

2025 年 4 月 1 日(火) 予定*1

*1 本改定は国土交通省の認可によるものであり、認可状況により改定予定日および改定内容が変更となる可能性があります。

➤ 申請対象路線

埼玉県内の全路線(東京都と埼玉県を跨ぐ路線の埼玉県内区間を含む)

➤ 上限運賃の平均改定率

13.57%

尚、実施運賃に関しては上限運賃より低額な実施運賃として、現行運賃に対して 20 円の値上げを予定しており、この場合実際の平均改定率は 8.75%となります。

➤ 現行・申請運賃比較表

	現行実施運賃*3		申請上限運賃*2		実施運賃(予定)*3	
	現金	IC カード	現金	IC カード	現金	IC カード
初乗り運賃	200 円	200 円	250 円	250 円	220 円	220 円
同定期券 (通勤一ヶ月)	8,920 円		11,150 円		9,810 円	

*2 申請(上限)運賃は、事業の経営に必要な原価に応じて算出される、バス事業者が収受してもよいとされる運賃の上限額です。

*3 実施運賃は、認可が得られた上限運賃の範囲内で実施する、実際にお客様から収受する運賃額です。

➤ 埼玉県内の収支状況および輸送人員

		輸送人員	収支状況
2023 年度(申請実績年度)		63.9 百万人	△388 百万円
2025 年度(見込み)	運賃改定前	60.1 百万人	△2,012 百万円
	運賃改定後 *4	58.2 百万人	△976 百万円

*4 2025 年度運賃改定後の輸送人員、収支状況は申請上限運賃での推計値です。

3. ご利用になる区間の新運賃額のご案内

➤ 改定実施時の主要区間の運賃

原則として現行運賃に対して 20 円の値上げとなります。(一部例外となる区間があります)

下記区間以外の新運賃額については、準備ができ次第国際興業バス HP にてご案内致します。

区間	片道運賃				定期券(通勤一ヶ月)	
	現行運賃		実施運賃(予定)		現行	実施予定
	現金	IC	現金	IC		
川口駅東口～サンテピア	280 円	280 円	300 円	300 円	12,480 円	13,370 円
浦和駅東口～明花	240 円	240 円	260 円	260 円	10,700 円	11,590 円
大宮駅東口～東新井団地	260 円	260 円	280 円	280 円	11,590 円	12,480 円

4. 運賃改定に伴う定期券等乗車券の各種取り扱いについて

- 「金額式 IC 定期券」(ばすく～る 365 を含む)は、定期券の設定金額以内の区間であれば、弊社の路線バスがどの路線でも乗り降り自由にご利用いただける定期券です。そのため、ご利用区間を保証するものではありませんので、改定前の定期券の設定金額とご利用頂く区間の改定後の運賃に差がある場合は、差額のご精算が必要な仕組みとなっております。

(例:改定前にお買い求めの 220 円の定期券で、運賃改定後 240 円となった区間をご利用の場合、差額 20 円のご精算が必要となります)

- 運賃改定に伴う「金額式 IC 定期券」(ばすく～る 365 含む)の取り扱いにつきましては、準備ができ次第、国際興業バス HP・ポスター・チラシ等にてご案内致します。
- 「彩京のびのびバス」・「IC 一日乗車券」・「共通定期券」については、今回の運賃改定においては発売金額を据え置き、特別な手続きなくそのままご利用頂けます。

5. これまでの経営合理化状況及び今後の取り組み

弊社では、これまでも不採算路線の再編による事業運営の合理化を図ると共に、営業所集約による管理コスト削減や車両代替期間延長による償却費削減、アイドリングストップによる燃料費削減等に努めて参りました。

他方、広告付き上屋のバス停留所増設や液晶パネル表示運賃表示機を活用したデジタルサイネージ広告等により関連収入の確保にも努めて参りました。

また、利便向上策として、IC 一日乗車券、65 歳以上の方対象の高齢者定期券(彩京のびのびパス)や通学一年定期券(ばすく〜る 365)などの割引率の高い商品の発売、金額式 IC 定期券の発売、さらにはバス停留所上屋の計画的整備、バスロケーションシステムの機能改善、ターミナルとなる停留所への運行状況表示機の設置などサービス向上に努めて参りました。

今後も上記施策を柔軟かつ機動的に実施しつつ、コロナ禍による生活様式の変化に対応した運行ダイヤの合理化、バス車両大型化による輸送効率の向上、DX(デジタルトランスフォーメーション)による業務の効率化等にも努めて参ります。

運賃改定に関するお問い合わせ連絡先
運輸事業部 業務課
TEL:03-3273-1126
(平日 9:00~17:30)

現状と課題及び課題解決の方向性

1 将来像

- 県内地域公共交通の維持・確保を図り、誰もが安心して円滑に移動できる社会を実現する。

2 現状と課題

● 交通事業者の運転手(人材)不足

全国的に運転手は減少。生産年齢人口減少に伴い、今後も減少傾向継続が見込まれる。

● バス・タクシー運転手における女性進出の遅れ

今後の運転手確保の観点からは、比率の少ない女性運転手等、新たな担い手の確保が必要となる。

3 課題解決の方向性

- 人材確保への取組として、女性にとって魅力的な職場環境の整備を進めることで、公共交通分野での女性進出を促進させる。

事業内容及び事業スキーム

女性進出促進のための職場環境整備に係る費用の補助

● 支援対象事業

乗合バス・タクシー事業者による女性専用のトイレ・更衣室・休憩室等の新設又は改修

● 補助率

補助対象経費の1/2

● 補助上限額

1社当たり2,000千円

● 補助の条件等

①市町村の協力

- ・ 市町村の協力*を受け、県補助設備を活用した採用活動を実施する。
*交通事業者の女性運転手募集情報を市町村HPやSNSへ掲載する等
- ・ 市町村が協力することが確認できる確認書(市町村作成)を提出する。

②採用計画の提出

- ・ 女性運転手に係る5年間の採用計画を提出する。
- ・ 計画期間における採用人数など、採用活動の実績の報告を行う。

③県の研修会等への協力

- ・ 県が主催する会議や研修会等において、補助対象事業及び採用活動の実績に係る情報提供を行うことについて、県の求めに応じて協力する。

● 支援対象事業者(計5社)

- ・ 県内乗合バス事業者(高速バスのみを運行する者を除く)及びタクシー事業者
- ・ 中小企業(資本金3億円以下又は常時使用する従業員数300人以下の企業)



女性専用更衣室



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

2025年5月27日
積水化学工業株式会社

1. あさかデマンド乗合サービスについて

■目的:まちづくり事業者と交通事業者の連携・協働による地域・社会課題の解消・ESG実現
→「利用者への継続的な価値維持・向上」「持続可能な事業化」

■趣旨:持続可能な交通サービスとしてのデマンド型乗合サービス導入に向けた実証実験

■内容:定員8名の車両を用いた無償による予約制乗合サービス
→「住民の利用状況を把握し、交通サービスとしての適性を検証」

■取組状況

- ・22年7月～ :あさかリードタウン住民を対象にデマンド乗合サービスを開始
- ・23年1月～ :根岸台7丁目住民を乗車対象に追加し運行をリニューアル
- ・23年12月～ :無償運行→有償運行に切り替え
- ・24年8月13日～:利用対象を拡大(リードタウン周辺住民・根岸台7丁目周辺住民)
乗降場所追加で運行開始
- ・24年10月～12月:商業連携施策実施(カインズキャンペーン)

2024年10月1日～12月31日まで

乗車するとカインズ^{※1}で使える**150**ポイント^{※2}のチケットプレゼント!

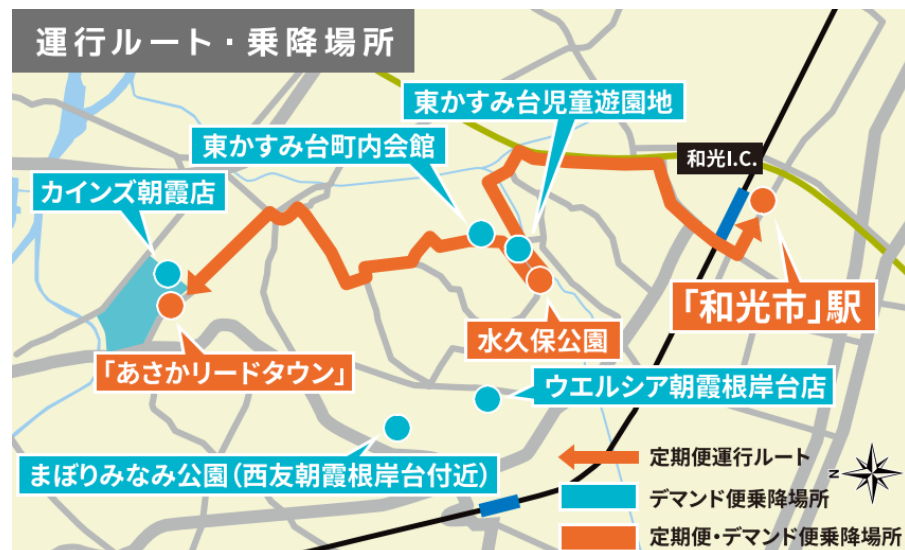


2. あさかデマンド乗合サービスの有償実証実験について

■運行内容

運行時間	定期便	7:00～8:30(リードタウンを30分おきに出発)
	デマンド便	9:15～11:30、12:30～15:30、16:00～19:00
運行曜日		月・火・木・金
乗降場所	定期便	・あさかりードタウン・水久保公園・和光市駅南口
	デマンド便	・あさかりードタウン・水久保公園・和光市駅南口 ・まぼりみなみ公園(西友朝霞根岸台付近)・ウエルシア朝霞根岸台店 ・東かすみ台町内会館・東かすみ台児童遊園地・カインズ朝霞店
乗車対象者		・どなたでもご利用可能
乗車運賃		・大人1名:300円・小児(小学生)1名:150円(※乗車区間に依らず一律)
支払い方法		・現金 ・電子マネー(交通系IC・Visaタッチ・WAON・nanaco・iD・楽天Edy) ・QRコード決済(楽天ペイ・d払い・PayPay・メルペイ・auPAY・ゆうちょPay)

■乗降場所



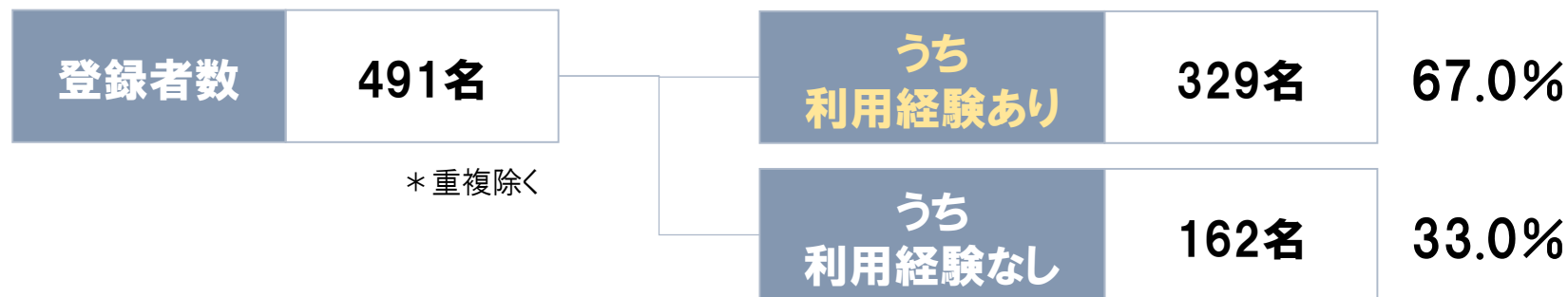
乗降場所サイン



3. 実績報告

■登録情報

- 25年2月末時点の登録者数は491名、うち利用経験者は329名（7割弱）。
- 登録者の年代は30代が約半数と最も多く、30～40代が約6割。



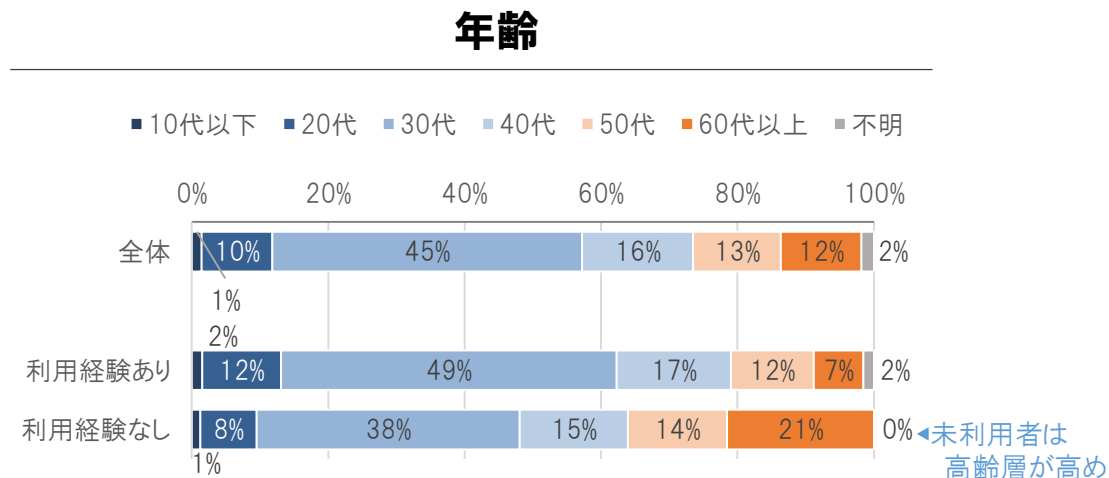
<登録者数の推移>

時期	新規登録者数	累計登録者数
2022.07-12	322名	322名
2023.01-12	116名	438名
2024.01-07	5名	443名
2024.08-09	21名	464名
2024.10-12	16名	480名
2025.01-02	11名	491名

有償化後

利用者制限無し

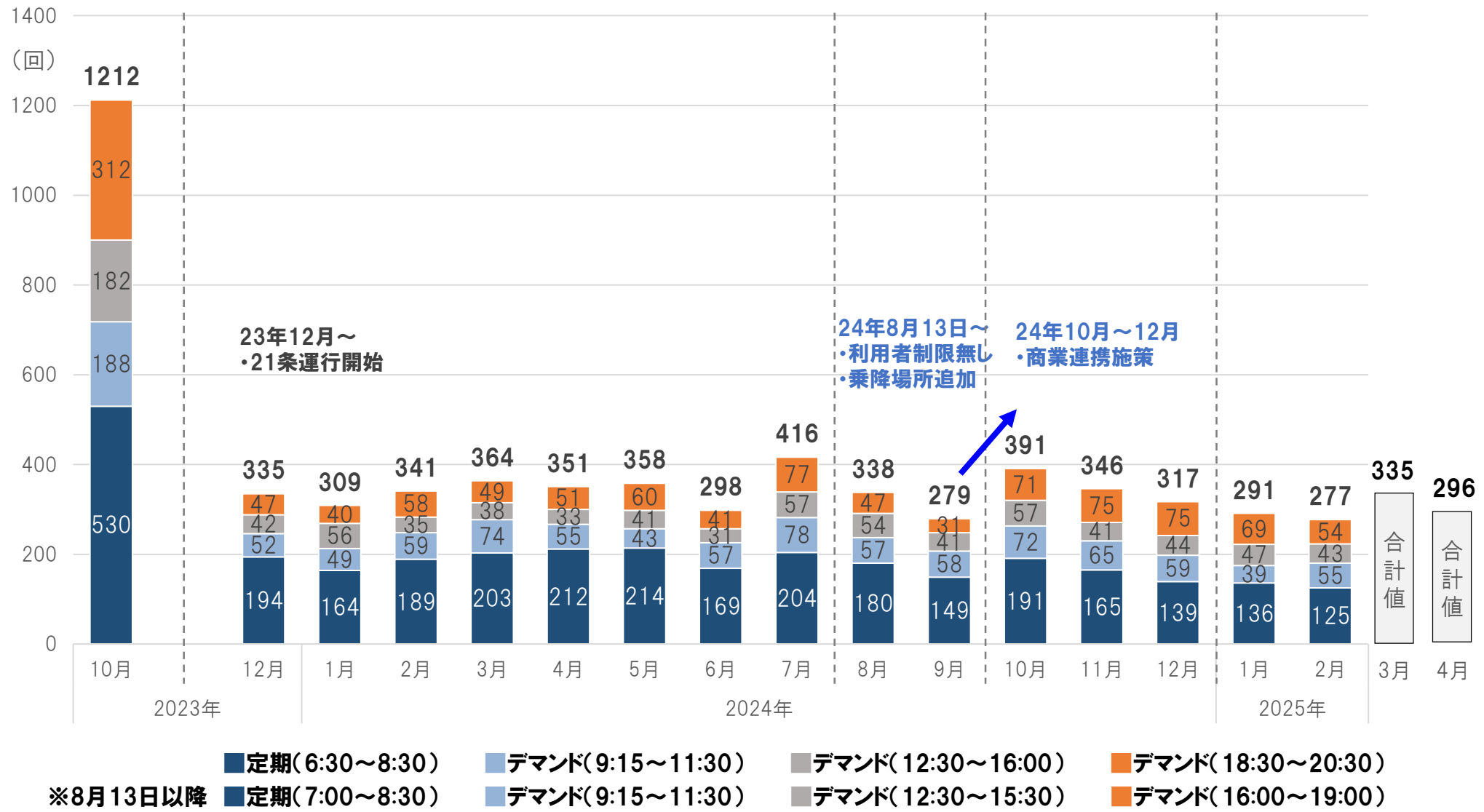
連携業



▲ 24年8-9月新規登録のうち、リードタウン以外の根岸台近隣住民は16名（うち6名が7丁目住民）
また、24年10～12月新規登録では13名（うち5名が7丁目住民）
25年1～2月新規登録では9名（うち3名が7丁目住民）

3. 実績報告

■月別・時間帯別乗車回数実績



3. 実績報告

■月別・乗降場所別乗車回数実績

【乗車場所】

(単位;回)

	2023年			2024年												2025年	
	10月		12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
計	1,212		335	309	341	364	351	358	298	416	338	240	391	346	317	291	277
あさかりードタウン or 和光市駅	1,188		327	295	325	350	342	350	289	397	328	224	375	330	304	281	269
それ以外	24		8	14	16	14	9	8	9	19	10	16	16	16	13	10	8

23年12月～
21条運行開始

24年8月13日～
・利用者制限無し
・乗降場所追加

24年10月～12月
・商業連携施策

【降車場所】

(単位;回)

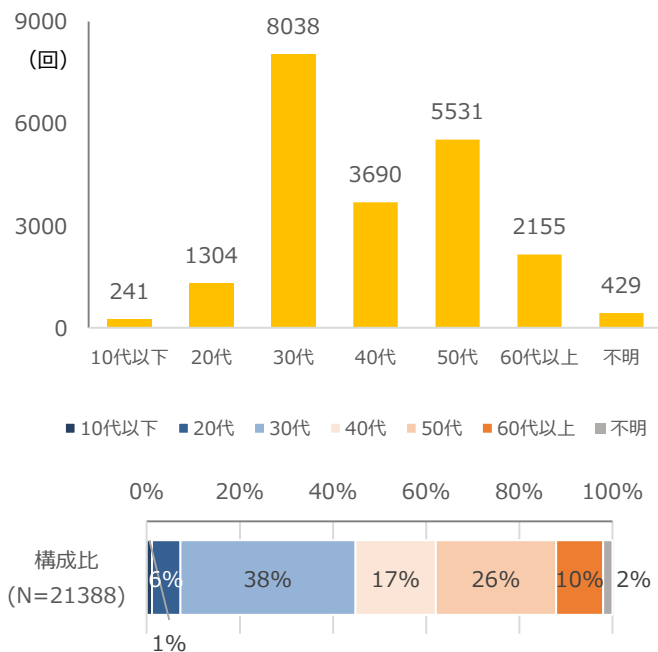
	2023年			2024年												2025年	
	10月		12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
計	1,212		335	309	341	364	351	358	298	416	338	240	391	346	317	291	277
あさかりードタウン or 和光市駅	1,212		334	308	339	358	351	357	298	415	331	228	377	331	310	281	267
それ以外	0		1	1	2	6	0	1	0	1	7	12	14	15	7	10	10

3. 実績報告

■属性別乗車回数実績

【年代別乗車回数】 *水土日除く

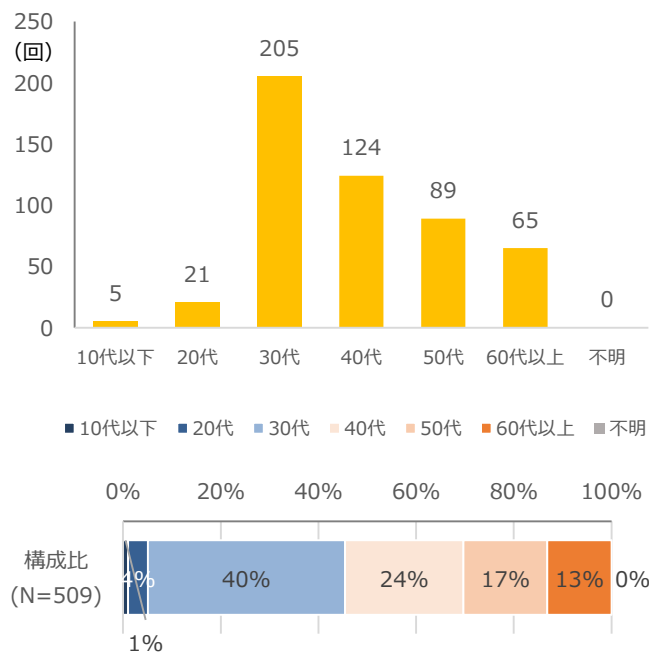
全期間



- 全期間を通じて利用が多いのは30代と50代。

24年8月～9月

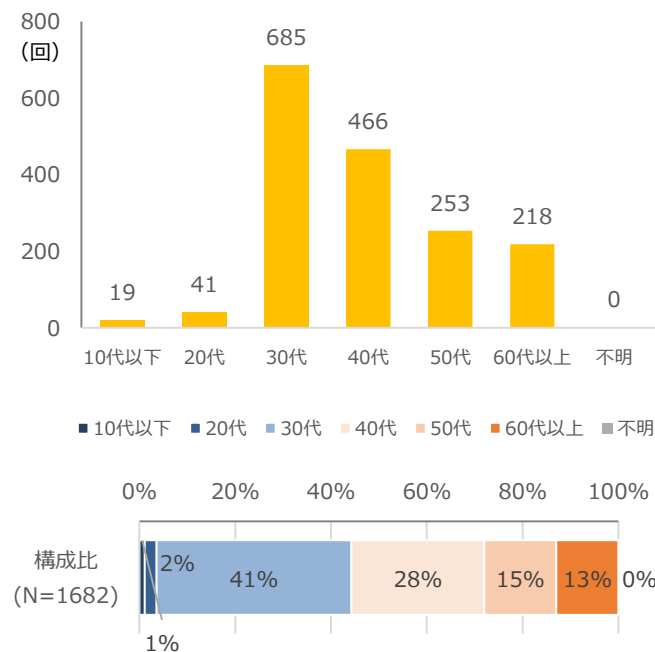
(利用者制限無し・乗降場所追加)



- 新運行後は30代の利用が多く、4割を占める。

24年10月～25年2月

(商業連携施策実施中+実施後)



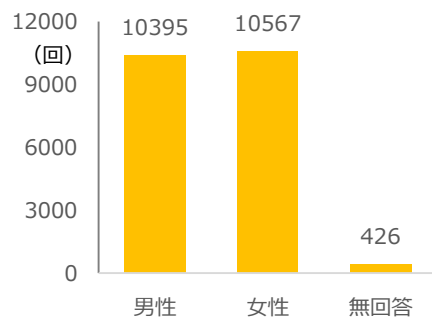
- 商業連携期間中、30代の利用が4割以上。30～40代の利用が約7割を占めた。

3. 実績報告

■属性別乗車回数実績

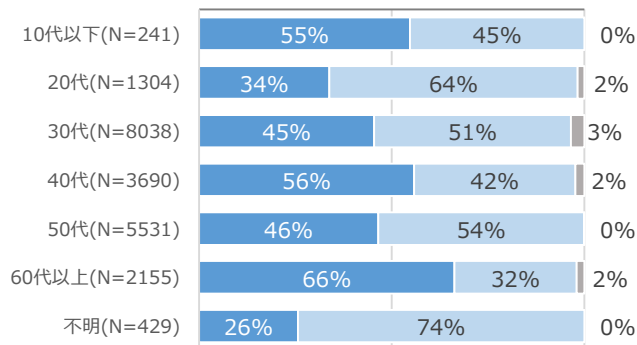
【性別乗車回数および性別乗車回数＜乗車回数ベース＞】 *水土日除く

全期間



■男性 ■女性 ■無回答

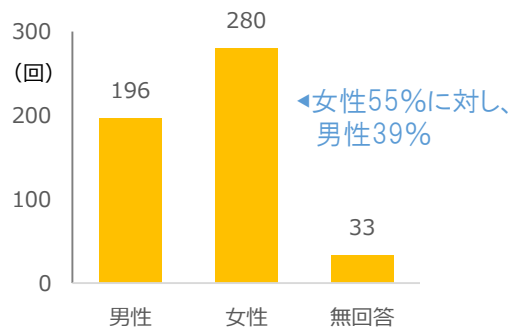
0% 50% 100%



- 男女比は半々だが、年代によりその比率はバラバラ。

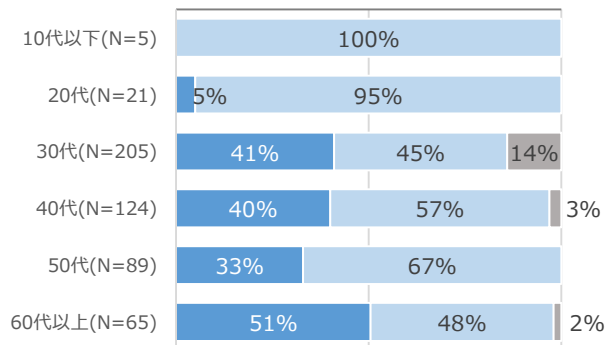
24年8月～9月

(利用者制限無し・乗降場所追加)



■男性 ■女性 ■無回答

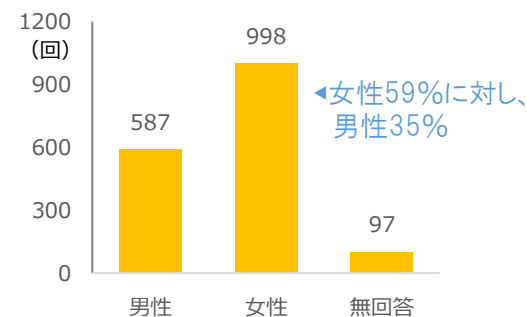
0% 50% 100%



- 女性の利用が多く、50代以下の年代では女性の比率の方が高い。

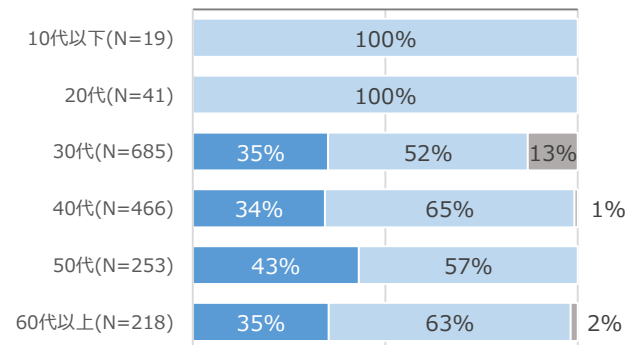
24年10月～25年2月

(商業連携施策実施中+実施後)



■男性 ■女性 ■無回答

0% 50% 100%



- 女性の利用比率が約6割。
- 全年代で女性の方が比率が高い。

4. アンケート調査(概要・回答者属性)

デマンド乗合サービスの利用実態と今後の改善点を把握するために、
あさかりードタウン住民及び根岸台住民へアンケートを実施（2025年1月～2月）

対象

● あさかりードタウン住民
および根岸台7丁目住民（自治会回覧）

回収方法

● Webアンケートと紙面アンケートの併用

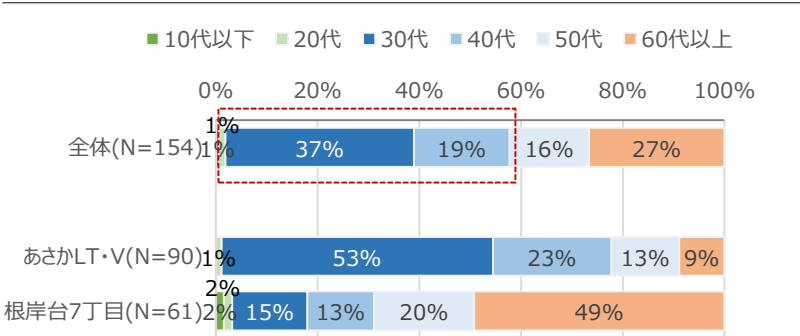
<回収数・回収率>

	配布数	回収数	回収率
あさかりードタウン・あさかヴィレッジハイムメゾン	442件	90件	20.4%
根岸台7丁目	400件	64件	16.0%
計	842件	154件	18.3%

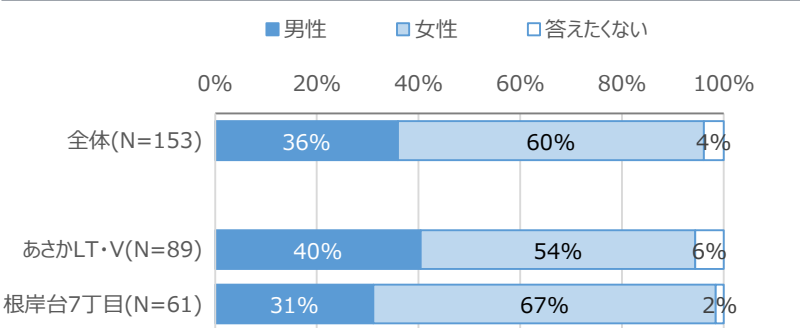
職業

有職者	会社員・公務員	46.8%
	パート・アルバイト	20.8%
	自営業	4.5%
学生	小学生・中学生・高校生	0.6%
	大学生・専門学校生	0.6%
無職	専業主婦・主夫	14.9%
	無職	8.4%
その他		3.2%

年齢



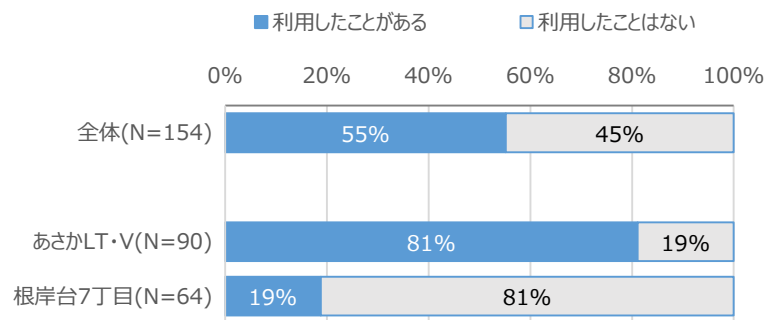
性別



4. アンケート調査(利用状況)

デマンドサービスの利用経験者は半数超。あさかLT・Vでは利用率8割、根岸台で2割。
月に1回以上利用する人が約6割を占めるが、根岸台では全体的に利用頻度がやや低め。

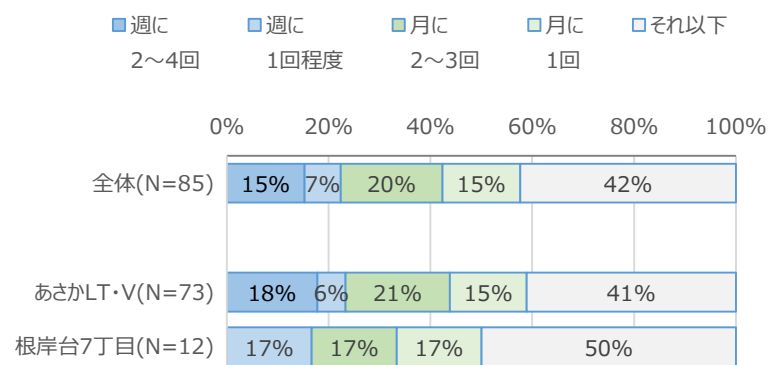
デマンドサービス利用有無



利用したことが
ある人のみ抽出

デマンドサービス利用頻度

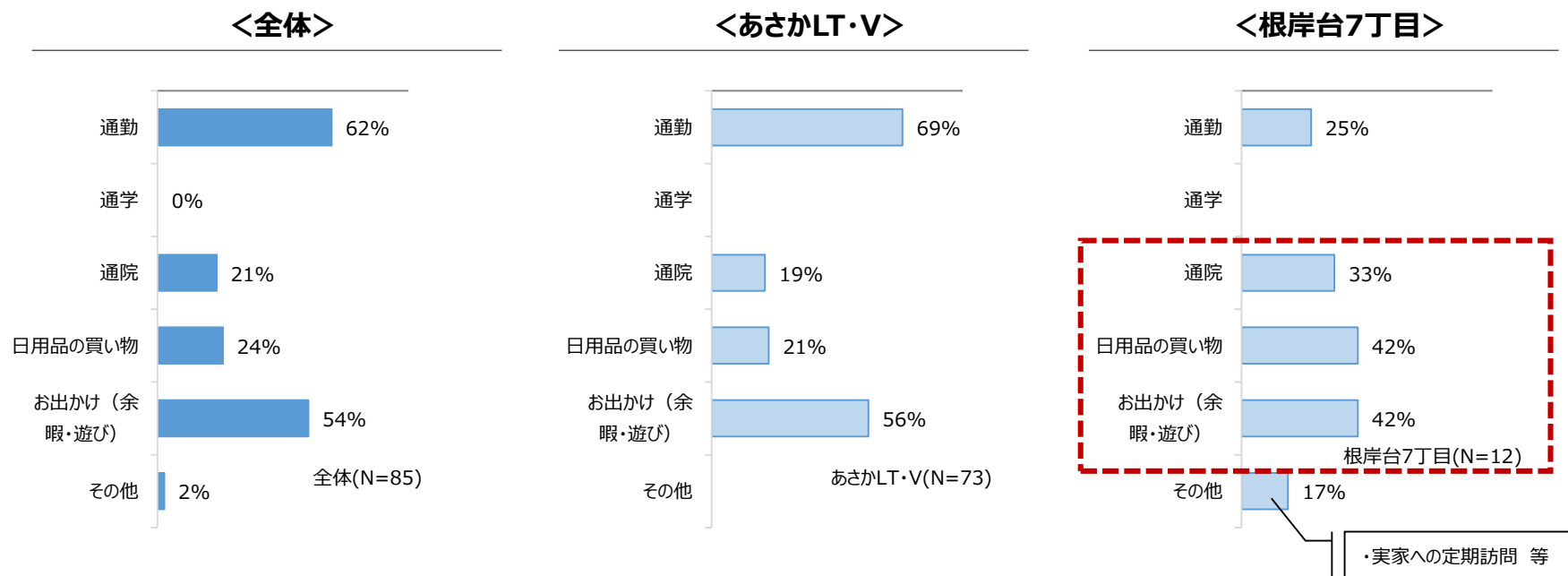
利用者



4. アンケート調査(利用目的)

デマンドサービスの主な利用目的は、通勤とお出かけ（余暇・遊び）。
根岸台では通院や買い物など、普段使いも目立つ。

デマンドサービス利用の目的 利用者

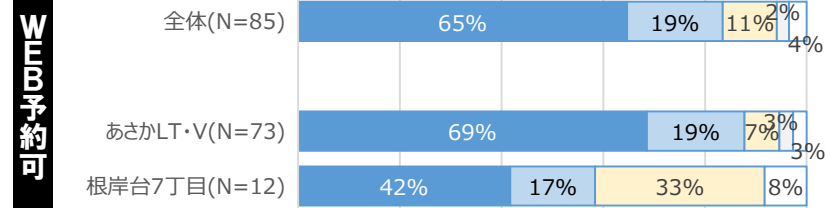
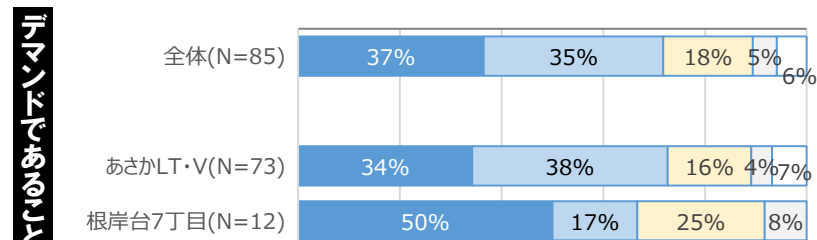
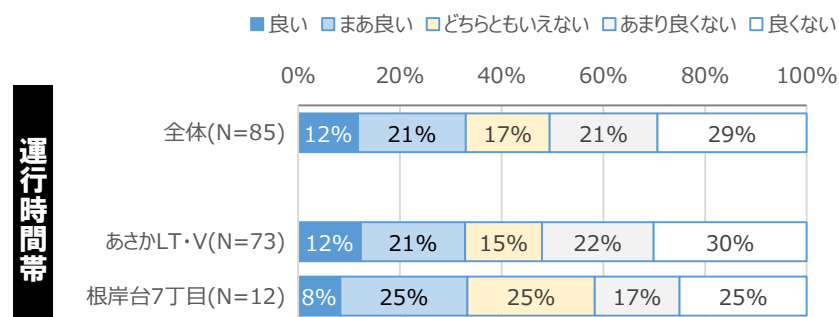
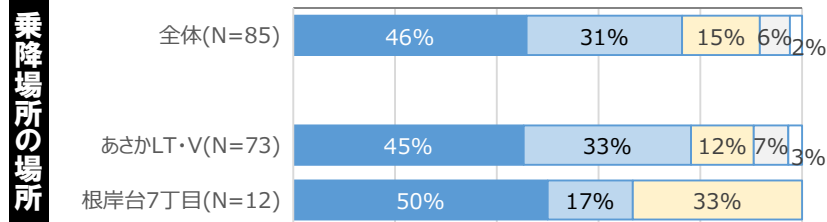
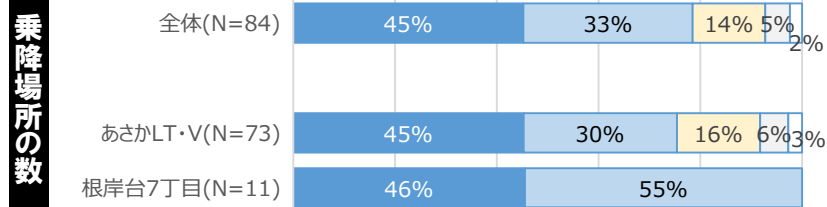
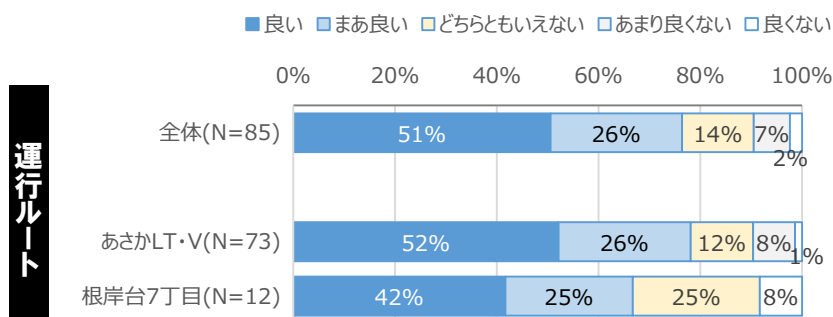


4. アンケート調査(利用満足度)

運行ルートや乗降場所の数・場所（位置）は一定評価をいただいており、また、WEB予約可であることは特に高評価である。課題は運行時間帯で、マイナス評価が半数。

利用しての評価

利用者

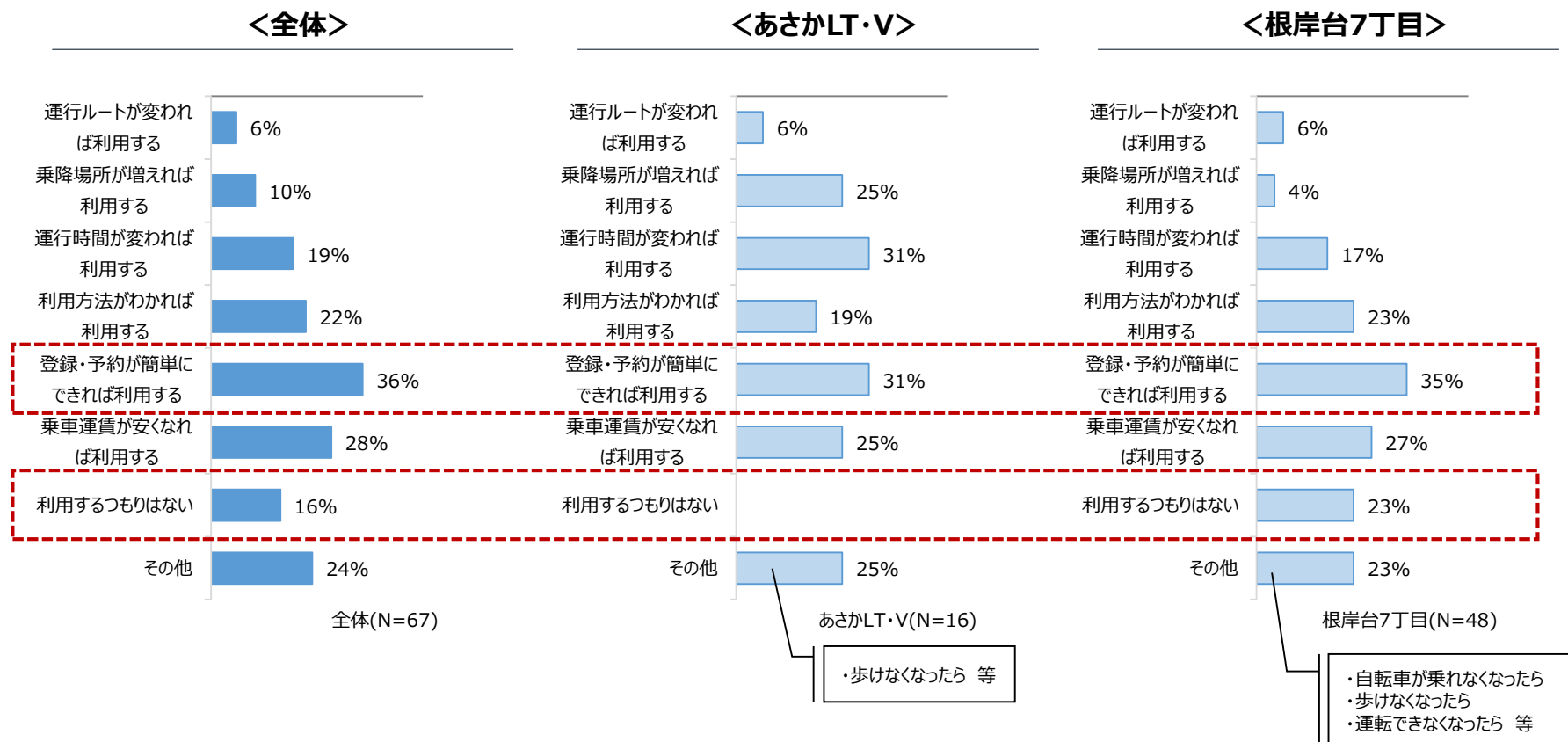


4. アンケート調査(利用しない理由)

どうすれば利用してもらえるかを尋ねると、登録・予約の簡素化がトップ。

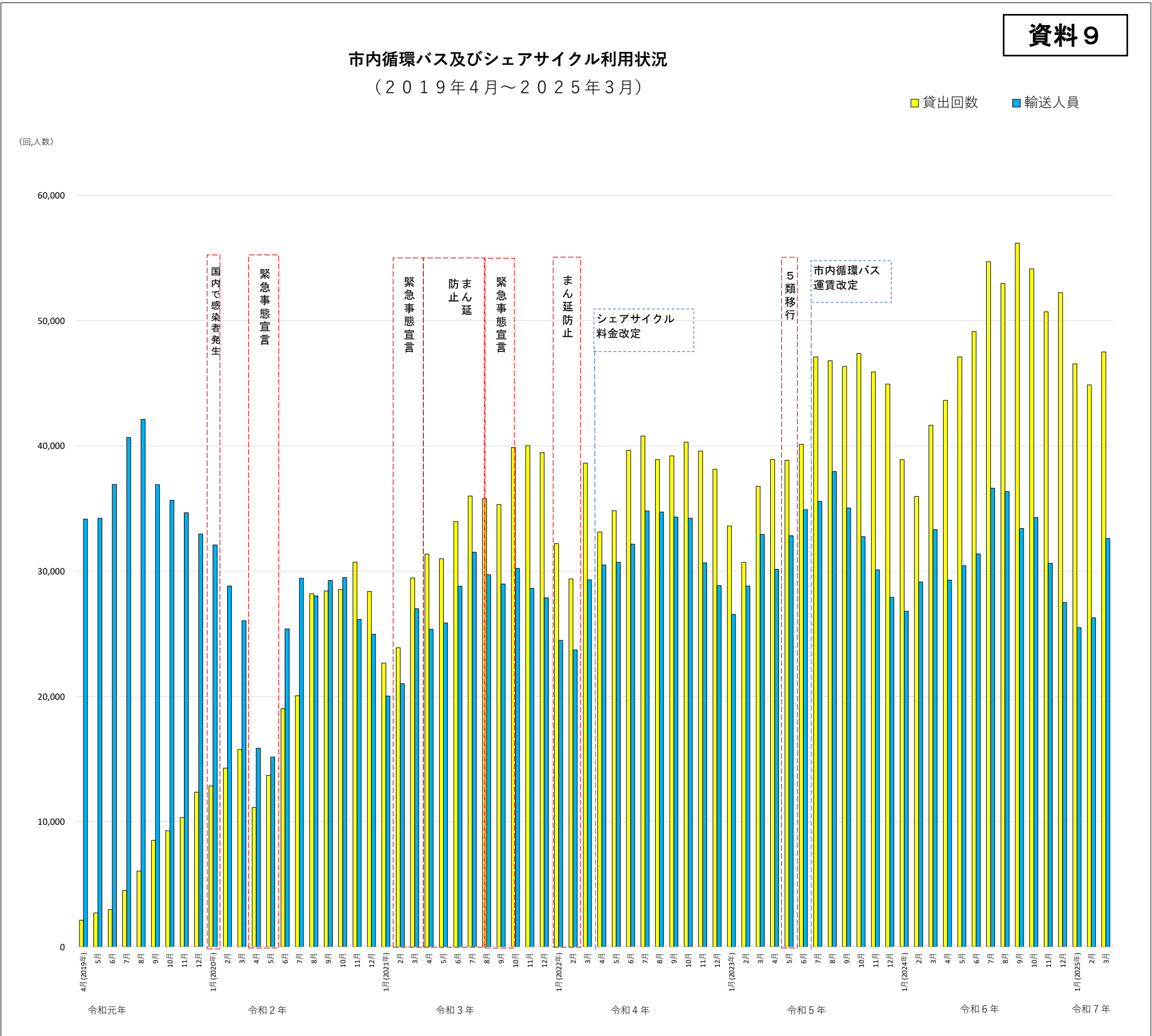
「今後も利用するつもりはない」は16%に留まるため、ネックを解消すれば利用に傾く可能性も。

デマンドサービスの今後の利用意向 未利用者



市内循環バス及びシェアサイクルの利用状況

月	シェアサイクル			市内循環バス	
	貸出回数	返却回数	前年同月比 (貸出回数)	輸送人員	前年同月比
4月(2019年)	2133	2117	—	34157	—
5月	2718	2747	—	34232	—
6月	2986	2917	—	36933	—
7月	4494	4548	—	40675	—
8月	6062	6118	—	42127	—
9月	8497	8478	—	36918	—
10月	9275	9301	—	35667	—
11月	10328	10544	—	34673	—
12月	12354	12310	—	32967	—
1月(2020年)	12850	12827	—	32091	—
2月	14281	14309	—	28814	—
3月	15772	15691	—	26032	—
4月	11134	11155	522.0%	15853	46.4%
5月	13693	13717	503.8%	15165	44.3%
6月	19027	19046	637.2%	25388	68.7%
7月	20068	20064	446.6%	29438	72.4%
8月	28199	28121	465.2%	28025	66.5%
9月	28428	28296	334.6%	29263	79.3%
10月	28536	28281	307.7%	29490	82.7%
11月	30728	30614	297.5%	26145	75.4%
12月	28372	28225	229.7%	24959	75.7%
1月(2021年)	22663	22524	176.4%	20031	62.4%
2月	23894	23721	167.3%	21019	72.9%
3月	29455	29146	186.8%	26998	103.7%
4月	31362	31053	281.7%	25369	160.0%
5月	30990	30701	226.3%	25881	170.7%
6月	33962	33954	178.5%	28810	113.5%
7月	36005	35833	179.4%	31510	107.0%
8月	35790	35590	126.9%	29716	106.0%
9月	35329	34941	124.3%	28980	99.0%
10月	39883	39345	139.8%	30223	102.5%
11月	40015	39933	130.2%	28623	109.5%
12月	39472	39192	139.1%	27878	111.7%
1月(2022年)	32199	32087	142.1%	24475	122.2%
2月	29382	29212	123.0%	23711	112.8%
3月	38637	38624	131.2%	29317	108.6%
4月	33123	32909	105.6%	30498	120.2%
5月	34836	34630	112.4%	30716	118.7%
6月	39651	39562	116.8%	32161	111.6%
7月	40796	40833	113.3%	34824	110.5%
8月	38912	38826	108.7%	34729	116.9%
9月	39205	39218	111.0%	34320	118.4%
10月	40317	40203	101.1%	34226	113.2%
11月	39582	39368	98.9%	30675	107.2%
12月	38131	37991	96.6%	28850	103.5%
1月(2023年)	33612	33561	104.4%	26553	108.5%
2月	30692	30489	104.5%	28819	121.5%
3月	36786	36680	95.2%	32936	112.3%
4月	38918	38651	117.5%	30151	98.9%
5月	38857	38558	111.5%	32834	106.9%
6月	40133	39832	101.2%	34918	108.6%
7月	47102	47102	115.5%	35569	102.1%
8月	46809	46831	120.3%	37965	109.3%
9月	46358	46429	118.2%	35051	102.1%
10月	47391	47561	117.5%	32749	95.7%
11月	45907	45952	116.0%	30100	98.1%
12月	44944	44923	117.9%	27911	96.7%
1月(2024年)	38899	38756	115.7%	26801	100.9%
2月	35980	35949	117.2%	29137	101.1%
3月	41651	41696	113.2%	33334	101.2%
4月	43646	43740	112.1%	29291	97.1%
5月	47099	47207	121.2%	30440	92.7%
6月	49134	49293	122.4%	31378	89.9%
7月	54705	54863	116.1%	36636	103.0%
8月	52973	53200	113.2%	36367	95.8%
9月	56202	56232	121.2%	33412	95.3%
10月	54144	54065	114.2%	34287	104.7%
11月	50712	50561	110.5%	30624	101.7%
12月	52255	52010	116.3%	27496	98.5%
1月(2025年)	46550	46562	119.7%	25494	95.1%
2月	44878	44779	124.7%	26274	90.2%
3月	47507	47502	114.1%	32600	97.8%



附属機関の委員名簿（令和7年5月27日現在）

資料10

名 称		(定数)
朝霞市地域公共交通協議会		(35人)
委員の氏名	職	備考（構成等）
久保田 尚	会長	国立大学法人埼玉大学大学院
松尾 哲	副会長	朝霞市自治会連合会
福川 鷹子		建設常任委員会
黒川 滋		建設常任委員会
櫻井 正樹		朝霞市 市長公室
大瀧 一彦		朝霞市 市民環境部
並木 智彦		朝霞市 福祉部
川幡 嘉文		東日本旅客鉄道株式会社
小瀧 正和		東武鉄道株式会社
山科 和仁		東武バスウエスト株式会社
秦野 凌		西武バス株式会社
松本 章宏		国際興業株式会社
野口 健		昭和交通株式会社
小松 良行		シナネンモビリティPLUS株式会社
関根 肇		埼玉県バス協会
稲生 米蔵		埼玉県乗用自動車協会
松戸 光男		朝霞・志木地区タクシー協議会
浪江 泰永		東武バス労働組合
高木 純子		関東運輸局埼玉支局
古川 雄哉		埼玉県 企画財政部交通政策課
強矢 賢		埼玉県朝霞県土整備事務所
六平 一良		朝霞警察署 交通課
深澤 朋和		朝霞市 道路整備課
須崎 幸彦		上内間木町内会
伊藤 英明		下内間木町内会
庄司 俊一		宮戸町内会
金子 睦男		東南部町内会
星野 隆		溝沼第一町内会
小寺 義弘		膝折町内会
渡辺 淳史		朝霞市社会福祉協議会
大橋 健一		朝霞市シニアクラブ連合会
金子 八郎		公募市民
大塚 進		公募市民
高野 正芳		公募市民
須藤 智郎		公募市民
特 記 事 項		
※事務局・担当 都市建設部 まちづくり推進課 交通政策係 ※会議の公開状況 原則公開 ※次回改選 令和7年7月予定		