

第2次朝霞市地域公共交通計画（素案） 概要版

1 計画の背景と目的

朝霞市は、鉄道駅周辺に都市機能が集約されたコンパクトな市街地が形成され、公共交通サービスに優れた都市構造を有していますが、鉄道駅圏域外に居住している人も多くみられることなどを踏まえ、令和3(2021)年には「朝霞市地域公共交通計画」を策定し、公共交通空白地区の解消や公共交通網の維持に向けた取り組みを行ってきました。

策定以降の大きな世の中の動きとして、令和6(2024)年4月に改善基準告示（「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」）の改正が実施され、バスやタクシーの運転手の労働環境の改善が進んだ反面、労働時間の規制が強化され、かねてから起こっていた運転手不足が全国的に加速し、バスの廃止・減便が相次いでいます。

また本市のまちづくりに関しては、「朝霞市立地適正化計画」（令和5(2023)年）が策定され、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の則ったコンパクトなまちづくりが推進されています。

このような背景を踏まえ、まちづくりとの連携、社会状況への対応を目指し、公共交通をより多くの人にとって便利なものとし、持続可能なものとしていくため、「第2次朝霞市地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の区域及び対象、期間

○計画の区域：朝霞市全域

○計画の対象：鉄道、路線バス、市内循環バス、タクシー福祉送迎バス、民間送迎バス（企業従業員送迎バスも含む）、シェアサイクル、公共交通空白地区に対応した新たな公共交通、高齢者等の新たな外出支援

○計画の期間：令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの5年間

3 朝霞市の現況及び課題

第1次計画の目標の達成状況、統計データやアンケート調査等から得られた朝霞市の現状を踏まえ、公共交通の課題を以下のように整理します。

現状	課題の設定に向けた視点	公共交通の課題
公共交通を取り巻く社会情勢の変化 ・2024年問題（運転手不足の深刻化） ・コロナ禍によるライフスタイルの変化、カーボンニュートラル、DXの進展	運転手不足 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 環境負荷の増大 <input type="checkbox"/>	①持続可能な地域公共交通の確保 ■将来に亘って、持続可能な地域の公共交通が求められる ■人口構造等の変化に伴った、弾力的な交通網の形成
朝霞市の状況の変化 ・立地適正化計画の策定、駅周辺のまちづくりの取り組み ・朝霞台駅のバリアフリー化整備、北朝霞駅西口ロータリーの改修 ・高齢化の進行、生産年齢人口の減少 ・公共交通利用者の減少、バスのサービス水準の低下 ・市内循環バス内間木線の上内間木地区乗り入れ、公共交通空白地区の改善に向けた新たな公共交通の実証運行開始 ・公共交通、移動支援にかかる公的負担の増大 ・一部を除いた国道・県道の交通量、混雑度の改善 ・シェアサイクルの利用拡大	立地適正化計画 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 駅周辺の将来像 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 公共交通利用者の減少 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> バスのサービス水準 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 公共交通に関する公的負担 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	②公共交通空白地区への対応 ■自動車がなくても外出しやすくなる支援が求められる ■バス停や鉄道駅等まで不便なく行き来できるネットワーク形成
市内循環バスの利用状況 ・往復での利用が増加、他の交通手段との乗り換えが減少 ・利用目的に大きな変化なし ・アンケート結果では、最寄りバス停から目的地までの定時性が低下 ・バスの運行情報の発信、ICカードの購入・チャージの簡便化へのニーズが向上 ・市内循環バスと路線バスが一体となった「バスマップ&時刻表」の認知度が低い ・市内循環バスが廃止となった場合に、代替手段のない人が1割程度存在	市内循環バスの定時性 <input type="checkbox"/> 市内循環バスの代替交通手段 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 公共交通の運行情報の発信 <input type="checkbox"/>	③移動実態やニーズに応じた地域公共交通体系の充実 ■多様な市民ニーズを踏まえた交通体系が求められる
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 ・外出頻度に大きな変化はない ・高齢になるほど最寄りバス停まで無理なく歩ける人が減少 ・自動車がないと移動が不便なため、運転免許の返納を考えられない高齢者 ・バスの運行情報の発信へのニーズが増大	バス停まで歩くのが困難な高齢者 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 移動が不便になるため免許返納できない高齢者の存在 <input type="checkbox"/> 公共交通の運行情報の発信（再掲） <input type="checkbox"/>	④公共交通の利用環境向上 ■交通結節点の乗り換え環境の向上、バリアフリー化が求められる ■バス停環境の改善が求められる ■運行情報の発信の強化
公共交通の運行環境 ・バス・タクシーで運転手不足、将来の担い手の不在 ・バスの休憩場所の確保に対する要望 ・バス路線上の一部に混雑箇所、危険箇所が存在	運転手不足（再掲） <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 効率的な運転手の休憩・待機場所 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> バス路線上の危険箇所・渋滞箇所 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	⑤運転手不足への対応 ■バス・タクシー等の深刻な担い手不足の解消が求められる
		⑥まちの拠点の強化 ■コンパクト・プラス・ネットワークなまちづくりの推進 ■駅周辺の将来像の実現に向けた取り組みが求められる
		⑦高齢者等の移動支援の効果的な実施 ■バス停まで歩くのが困難な高齢者の移動支援が求められる ■公的負担の増大への対応

第1次計画において設定した課題
（継続する課題）

重点的に取り組む課題
（新たに追加する課題）

4 基本的な方針及び計画目標

上位・関連計画等を踏まえ、計画の基本的な方針を以下のように設定します。また、基本的な方針や公共交通の課題を踏まえ、2つの計画目標を設定します。

基本的な方針

～みんなで守る 快適な暮らしを支える 地域公共交通～

“誰もが誇れる 暮らしつづけたいまち 朝霞”

【計画目標Ⅰ】 だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現

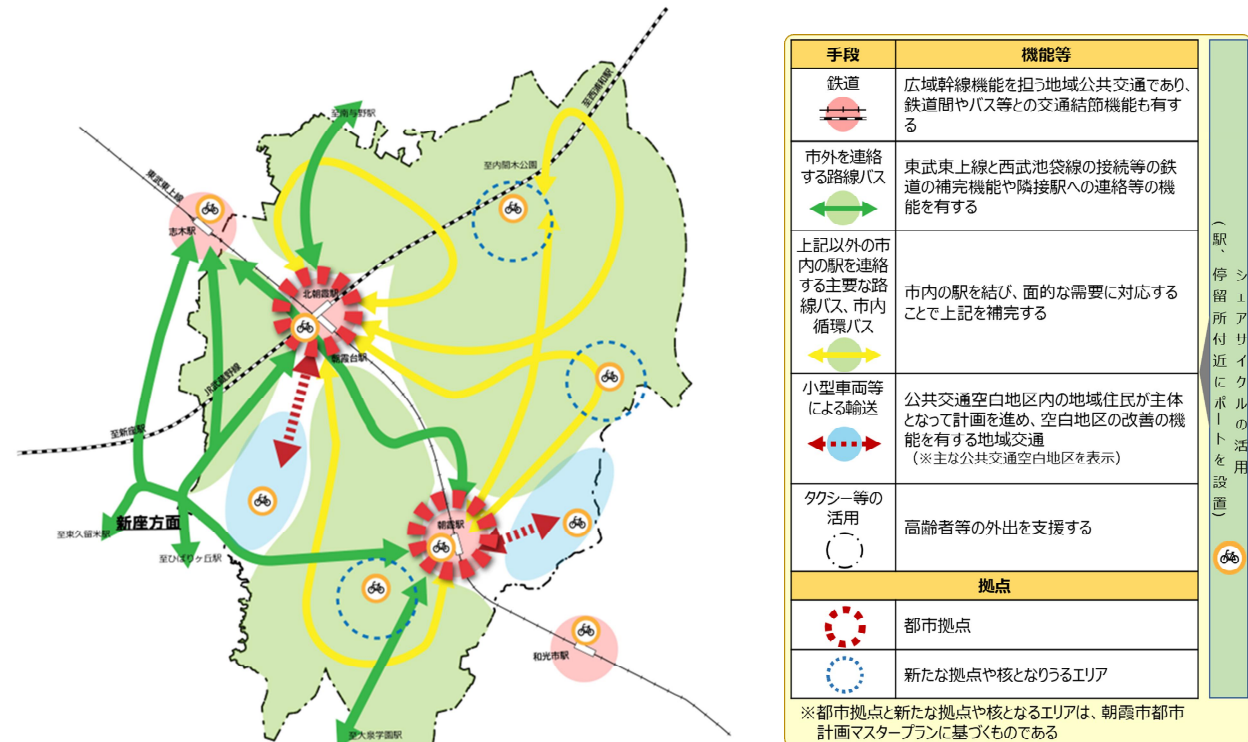
- ・買い物や通院、通勤、通学など日常生活の移動を支える便利で快適な交通ネットワークの形成
- ・公共交通空白地区や、バス停まで歩くのが難しい高齢者等に対応した公共交通体系の構築
- ・まちづくりと連動した駅周辺の利便性向上、ウォーカブル化の実現

【計画目標Ⅱ】 市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通の実現

- ・公共交通を維持、発展させていくためには、行政だけの取り組みでは限界があるため、市民や交通事業者等と一体となって「守り、支え、育てる」持続可能な公共交通の仕組みの構築
- ・低炭素社会の実現に資する環境共生型の公共交通ネットワークの構築

5 目指すべき地域公共交通体系

計画の基本的な方針及び目標を踏まえ、本市の目指すべき地域公共交通体系を以下のように設定します。既存の交通手段の利便性を維持・向上しながら、新たな交通手段を導入し、各交通手段が連携して、きめ細かな運行サービスを提供する地域公共交通体系を構築します。



6 計画目標に対する施策及び評価指標

本計画の目標に対する施策を以下のように整理します。また計画の達成状況を評価する指標と、目標年次である令和12(2030)年の数値目標を以下のように定めます。

【計画目標Ⅰ】
だれもが快適に移動できる
地域公共交通体系の実現

方向性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

施策①-1 先行検討地区の本格運行の検討



◀先行検討地区で
実証運行している
「わくわくワゴン」

施策①-2 導入ルートを確認するための道路整備

施策①-3 公共交通空白地区への導入ガイドラインの更新

方向性② 総合的な交通情報案内サービスの提供

施策②-1 各交通手段が一体となった公共交通の総合的案内による利用者の利便性向上

施策②-2 市の広報誌、LINE、SNS等を通じた交通情報案内ツールの紹介

方向性③ 定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備

施策③-1 道路整備基本計画に基づく道路整備推進

施策③-2 都市計画道路の整備推進

施策③-3 バス走行空間の向上

方向性⑧ 路線バスの維持・確保

施策⑧-1 路線バスの維持・確保への取組

施策⑧-2 駅周辺での待機スペースの確保

方向性⑨ 市内循環バスの運行計画や弾力的な運行体制の見直し

施策⑨-1 利用実態に応じた運行計画の見直し

施策⑨-2 利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再配分

施策⑨-3 路線バス初乗り運賃と均衡の取れた運賃の検討

施策⑨-4 地域の交通資源(民間送迎バスなど)を含めた多様な交通手段の検討

方向性⑩ バス待ち環境の充実

施策⑩-1 上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討



◀省スペースベンチ
の設置例(栄町三
丁目バス停)

施策⑩-2 バス待ち環境の充実に向けた財政面の工夫

施策⑩-3 「バスまちスポット」「まち愛スポット」の啓発活動の継続

方向性④ シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供

施策④-1 サイクルポート設置

施策④-2 乗り継ぎ拠点の整備推進

方向性⑥ バス停まで歩いていくのが難しい高齢者等の移動手段の確保

施策⑥-1 面的な移動支援施策の導入

方向性⑦ 広域連携による移動手段の維持・確保

施策⑦-1 周辺自治体と連携した公共交通の運行に向けた検討

方向性⑪ 運転手の確保に向けた対策の実施

施策⑪-1 運転手募集の継続的な周知活動

施策⑪-2 運転手の就職相談

施策⑪-3 運転手が働きやすい環境の整備

方向性⑬ 地域が率先して地域公共交通を守り育てる意識の向上

施策⑬-1 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

施策⑬-2 地域住民が主体となった組織・活動の立ち上げ

方向性⑭ 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

施策⑭-1 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

方向性⑤ まちの拠点としての環境整備

施策⑤-1 朝霞駅南口の交通安全対策の推進

施策⑤-2 朝霞台駅の駅舎改修及び周辺環境の再編の検討

施策⑤-3 交通事業者との協議・調整

施策⑤-4 人中心のウォーカブルな空間の形成



▲現在の北朝霞駅東口ロータリー

【令和12年度に向けた目標値】

評価指標1：公共交通空白地区の改善

公共交通空白地区の解消
(面的な移動支援施策の導入)

評価指標2：公共交通の利用促進

(情報案内サービスの認知度向上)

バスロケーションシステムの認知度：17%→30%

評価指標3：公共交通に対する満足度の向上

(交通の安全性・利便性・マナー向上の取組の満足度向上)

満足度：約31% → 約35%以上

評価指標4：路線バスの利用促進

(路線バスの利用者数維持)

利用者数：約900万人/年 → 約900万人/年

評価指標5：市内循環バスの利用促進

(市内循環バスの利用者数維持)

利用者数：約37万人/年 → 約37万人/年

評価指標6：市内循環バスの利用促進

(市内循環バスの収支率の維持)

利用者数：約42% → 約42%

評価指標7：バスの利用環境の改善

(バス停の上屋、ベンチの整備)

バス停の上屋・ベンチ設置数：5箇所以上

評価指標8：シェアサイクルの利用促進

(シェアサイクルの貸出回数)

貸出回数：約60万台/年 → 約72万台/年

評価指標9：拠点地域のにぎわいの創出

(歩行者交通量の増加)

休日午後に朝霞駅南口駅前通りを歩行する人数：
778人/時 → 870人/時

【計画目標Ⅱ】
市民・行政・交通事業者等と一体となった
持続可能な地域公共交通の実現