

令和7年度第5回朝霞市地域公共交通協議会

次 第

開催日時：令和8年2月19日（木）

午後2時00分～

場 所：朝霞市産業文化センター

2階 研修室兼集会室

1 開会

2 議題

- (1) 第2次地域公共交通計画の策定について 〔資料1〕
- (2) 市内循環バス「内間木線」のダイヤ変更について 〔資料2〕

3 その他

- (1) 公共交通空白地区における取組状況について 〔資料3〕
- (2) 交通事業者からの報告事項について 〔資料4〕
- (3) 市内循環バス等の利用状況について 〔資料5〕

4 閉会

第2次地域公共交通計画(素案)からの修正事項

No	ページ	修正内容	備考
1	5	(1)鉄道 ⇒朝霞駅への急行停車について追記 (3)市内循環バス(わくわく号) ⇒市内循環バスの運行目的について追記	職員コメント 市民コメント
2	10、11、 目次	公共交通空白地帯⇒地区	文言修正
3	11	わくわくワゴン写真差し替え	
4	12、14	・公共交通の課題の丸数字を削除 ・高齢者等の移動支援の <u>効果的</u> な実施 ⇒合理的 ・■バス停まで歩くのが困難な <u>高齢者</u> の移動支援 ⇒高齢者等	協議会での意見 文言修正
5	14	・基本的な方針の上下を入れ替え ・誰もが⇒だれもが	文言修正
6	16、20、 22、55、 57	広報誌⇒広報紙	文言修正
7	16、33、 34	施策⑥-1の名称修正 面的な移動支援施策の導入 ⇒高齢者等を対象とした移動支援策の導入	
8	16、37、 39	施策⑧-2の名称修正 駅周辺での待機スペースの確保 ⇒駅周辺など	市民コメント
9	37	西武バス写真差し替え	
10	45	3箇所⇒3箇所(全角⇒半角)	文言修正 職員コメント
11	58	施策⑬-2における朝霞市の実施内容の修正	
12	61	評価指標1の修正 ⇒(面的な移動支援策の導入)を削除	施策内容との整合
13	61	・評価指標5、6を1つに統合 ・数値は利用者数とする ・現況値及び目標値を修正	協議会での意見 総合計画との整合
14	63	バリアフリーに配慮 ⇒バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮	総合計画との整合

15	63、64、 66、目次	第6次朝霞市総合計画(案) 朝霞市都市計画マスタープラン(案) 第5期朝霞市地域福祉計画(案) ⇒(案)を削除 都市計画マスタープランの計画期間修正	文言修正
16	72	・図14を差し替え ・見出し及び本文の文言修正	総合計画との整合 文言修正
17	84	1番上と2番目の行での「利用」重複⇒1つを削除	文言修正
18	93	開催経緯 ⇒第4回、第5回協議会日程を反映	

募集期間 令和8年1月7日(水曜日)～2月5日(木曜日)

提出者 2名(6件)

番号	御意見の内容	本市の考え	修正の有無
1	P.5.(1)鉄道 朝霞駅が急行停車するようになったことは特に記載しなくても大丈夫でしょうか。	御意見を踏まえ、急行停車について追記します。	有
2	P.10(1)現況の公共交通空白地帯 朝霞市は手厚く、駅から半径300mを基準としていますが、他市の事例を見ると半径1kmとしているところもあります。 第1期の計画ではアンケート結果で300m以内であれば、無理なく歩けるという結果が多かったので300mと設定したと記憶しています。 個人的にはかなり手厚い設定なので変更した方が空白地区も狭まるので一考の価値があると思ってました。 今回はアンケート内容に鉄道駅やバス停まで無理なくいける距離という設問を設定していなかったと思うので、なぜ300mと設定したのかという問への回答を準備しておくことが大事かと思います。 また次回改訂時の議題の一つとしてもいいと思いました。	御指摘のとおり、空白地区の設定については、自治体によって設定が異なっています。本市においては、第2次計画においても公共交通空白地区の改善に向けて継続的に取り組むこと、第2次計画作成に先立ち実施したアンケート調査においても、現計画と同様の結果を得られていることなどから、引き続き300mを基準としています。 また、設定の根拠については改めて内部で整理・共有するとともに、設定の在り方については引き続き国の動向を注視し、必要に応じて設定の変更について検討したいと思います。	無
3	P.38 施策⑧-1 路線バスの維持・確保への取組 本計画のP.52のように国の補助事業で「地域公共交通確保維持事業」について説明、追加記載してもいいのではと思いました。 あくまで実施する事を約束するのではなく、国の補助事業があり、担当者が変更しても事業内容の共通認識が持てるための引継書のような意味合いで記載してもいいかなと・・・	路線バスの維持・確保に向けて、補助金の活用など、国・県と連携して取り組むことは重要であると考えています。 一方で、補助事業の活用については他の事業においても検討を行う必要があることから、P.38への追加記載は行いませんが、共通認識の引き継ぎについては留意して取り組んでいきます。	無
4	P.45 方向性⑩ バス待ち環境の充実 「3箇所」のバス停 ここだけ全角数字になってました。	御指摘のとおり修正します。	有

5	<p>P.47 施策⑩-2 バス待ち環境の充実に向けた財政面の工夫</p> <p>【他市事例】さいたま市の広告付きバス停の設置例について、私がまちづくり推進課に在席した時に、何社かヒアリングしたところ、広告付きバス停は利用頻度が一定利用人数がないといけなく、断りをされた覚えがあります。記載することで市のハードルが上がってしまうので、現実性の低い事業ならば記載を控えるのありかと思いました。</p>	<p>御指摘のとおり、広告付きバス停の設置については一定のハードルがあることは認識しています。</p> <p>一方で、財政面の工夫は引き続き取り組むべき課題であるほか、方向性⑤のとおり、今後は駅周辺環境整備の検討も予定されており、その際には有効な選択肢の1つとなることから、引き続き掲載していきます。</p>	無
6	<p>朝霞市はコンパクトな市域であり、駅周辺に市街地が形成されています。そのため、路線バスや市内循環バス等に依存せず、買い物や通院等の日常生活を徒歩・自転車等で完結している市民も一定数存在していると思われます。</p> <p>そのような状況を踏まえ、公共交通空白地区への対応など、面的に公共交通を充実させることや、交通弱者の生活に必要な移動(買い物、通院等)への支援は重要なことだと思います。一方で、公共交通ネットワークの維持・強化といった全体の利便性向上との関係を整理、施策の優先順位やバランスを考慮しなければ、誰にとっても持続可能な公共交通にはならないと思います。</p> <p>都心に近いコンパクトな市の特性を生かし、鉄道、路線バス、市内循環バス等のネットワークや利便性、速達性を強化し、利用者を増やすことで、持続性を高める施策が必要です。そのうえで、全市民を対象とした公共交通を維持するための施策を優先して打ち出すほうが、市民の理解も得られやすいと思いました。</p>	<p>いただいた御意見を参考に、持続可能な公共交通の実現に向け、第2次計画に定める各種施策を実施していきます。</p>	無

募集期間 令和8年1月7日(水曜日)～2月5日(木曜日)

提出者 8名(38件)

番号	御意見の内容	本市の考え	修正の有無
1	<p>施策⑨-2 (バス停再配分) についてわくわく号のルート再検討が必要な個所として陸上自衛隊広報センター (りっくんランド) があげられています。</p> <p>(⑤) 陸上自衛隊朝霞駐屯地並びにりっくんランドは朝霞市における唯一ともいえる観光資源であり、朝霞市内の駅からりっくんランドへのバスアクセスは必須であると思われます。現在はなぜか隣接市の和光市駅から朝と夕方のみ路線バスの運行が行われていて、アクセスルートが和光市になってしまっている上、日中にりっくんランドに公共交通機関で訪問する方法が存在しません。優先的に実現してほしいです。また朝霞市はふるさと納税で流出のほうが大きく税収減に苦しんでいます。りっくんランドへの訪問者増が図られて、りっくんランドや朝霞市の知名度を向上させることができた暁には、りっくんランドとのコラボにより返礼品の充実を図り、税収増に寄与することができるのではないのでしょうか。つまり交通のみならず、市税収入の面からもりっくんランドへのバスアクセスは欠かせないと考えます。</p>	<p>りっくんランドへの乗り入れについては、御指摘のとおり公共交通の需要喚起のほか、税収の向上など様々な可能性のある取り組みであると考えています。</p> <p>一方で、全国的にバス運転士が不足しているなか、本市でも今年度にバス会社2社から路線バス撤退や減便の申し出を受けるなど、厳しい状況が続いています。今後、バスを取り巻く状況が改善し、路線全体の見直しが可能となった際には、御提案いただいたルートを含め検討したいと思えます。</p>	無

2	<p>施策⑩―1、⑩―2（運転手募集）についてバスの運転士の確保は今後絶望的に難しくなると思われます。施策⑩の方法では現在バスタイプで運行中の根岸台線や宮戸線も行き詰るかワゴンタクシー化せざるを得ないと思われます。自動運転バスの導入を急ぎ、大型二種免許を所持しない添乗員を添乗させる方式を検討したらどうでしょうか。またその技術開発までのつなぎとして、施策⑩―2に記載されている自衛官OBの活用にも注力するとよいと思います。</p>	<p>自動運転バスの導入については、車両本体や道路及び通信機器等のインフラ整備が高額となるほか、事故発生時の責任の所在が不明確であること、自動運転のレベル2までの運行では車内に運転手が必要となり、運転手不足の解消にはつながらないなどの課題もあることから、現状では導入を検討する段階ではないと考えています。</p> <p>しかしながら、自動運転バスは和光市をはじめ多くの自治体で運行が開始されていることは承知していますので、施策⑨―4に基づき、引き続き情報収集に努めていきます。</p> <p>現状においては、御提案いただいた施策⑩―2を含めた各種施策を実施したいと考えています。</p>	無
---	---	---	---

<p>3</p>	<p>デマンド交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策⑥-1 デマンド交通（タクシーの利用補助）の実証運行を行い、市内移動に困っている高齢者、子育て世代などにとって実効性のある制度構築をお願いします。 <p>市内循環バスの高齢者無料パス・70歳以上の高齢者向けに、市内循環バスの無料パス発行を検討ください。無料パスがあれば、現状よりも行動意欲がわき、行動範囲・コミュニティも広がると思います。尚、無料パスが実現できれば、現行の70歳以上の交通系ICカードチャージ料補助は不要と考えます。</p> <p>③「くみまちバス」の運行 「くみまちモールあさか」は、市内唯一のショッピングモールで朝霞市も連携を図っています。多彩な店舗があり魅力ある地域密着型の商業施設ですが、自家用車が無いとアクセスで不便を感じます。朝霞市は交通の便が良いので他市へ出かける方が多いとの記事を見た事もありますが、「自家用車を持たない市民も気軽に行ける」とショッピングや食事なども含めて楽しい時間を持って、市内の活性化が図れ、平日でも「くみまちモールあさか」は一層賑わうのではないのでしょうか！「朝霞市」と「くみまちモールあさか」が協業で「朝霞台」⇒「朝霞駅」⇒「くみまちモールあさかの駐車場」⇒「朝霞台」の循環バス運行を提案します。</p>	<p>施策⑥-1に位置付けたデマンド交通（タクシー補助）については、75歳以上の高齢者、妊産婦、運転免許自主返納者などのバス停まで自力で移動することが困難な方を対象に、令和8年度に実施する方向で準備を進めているところです。</p> <p>市内循環バスの高齢者無料パスについては、市内循環バスの運行における年間約7千万円の損失補償料の負担や、人件費や燃料費の高騰等、厳しい状況のなか、受益者負担の観点から現状では実施について検討していません。なお、現在福祉部で実施している70歳以上の交通系ICカードチャージ料補助については、デマンド交通（タクシー補助）実施に伴い令和7年度をもって終了となる予定です。</p> <p>「くみまちバス」の運行につきましては、市内にある2駅と大型商業施設を結ぶ魅力あるルートであると思います。</p> <p>一方で、全国的にバス運転手が不足しているなか、本市でも今年度にバス会社2社から路線バス撤退や減便の申し出を受けるなど、厳しい状況が続いています。今後、バスを取り巻く状況が改善し、路線全体の見直しが可能となった際には、御提案いただいたルートを含め検討したいと思います。</p>	<p>無</p>
----------	---	---	----------

4	<p>1. 民間送迎バス（ラウンドワン）の「地域共用化」に関する提案</p> <p>近隣を走行している「ラウンドワン」の無料送迎バスについてですが、現状、空車状態で走行している場面も多く見受けられます。この既存リソースを地域住民も利用できるよう、官民連携による有効活用を検討いただけないでしょうか。現在は「店舗の利用者」を前提とした運行ですが、地域住民も「共同運行バス」あるいは「シェアバス」といった形で、有償でも構いませんので堂々と利用できる仕組みがあれば、移動の利便性が飛躍的に向上します。</p> <p>（現在は店舗利用者として乗車すること自体は可能かと思われませんが、心理的な抵抗感があり、地域住民が日常的に利用するには至っておりません。公的に利用が認められる状態になることを強く希望します）将来的な朝霞駅からの直通便検討や本数の拡充も期待しておりますが、まずは「近隣住民が公式に乗車できる状態」にすることについて、行政と民間企業との間で協議いただければ幸いです。</p>	<p>民間送迎バスの活用については、施策⑨-4に定めており、今後、市内循環バスの運行を乗合交通の事業者のみで賄いきれなくなった場合に、民間送迎バスを活用し、部分的に補完することを検討します。</p>	無
5	<p>2. 商業施設内へのシェアサイクルポート設置の提案</p> <p>続いて、同施設内へのシェアサイクルポート設置を提案します。</p> <p>現在、シェアサイクルに助けられておりますが、夕方から夜間にかけて「自宅付近のポートが満杯で返却できない」という事態が多々発生しています。住宅地と商業施設ではピークタイムが異なる（稼働サイクルにズレがある）と推測されるため、商業施設へのポート設置は、住宅地のポート飽和を緩和する受け皿として非常に有効ではないでしょうか。また、近隣では「バス停～ラウンドワンの間で迷っている利用者」を頻繁に見かけます。こうした若年層の利用者にとっても、シェアサイクルという選択肢があれば、より円滑に目的地へ到達できるようになります。店舗側にとっても、アクセス手段の多様化は来客の利便性向上に繋がるはずです。</p>	<p>商業施設内へのシェアサイクルポート設置については、周辺のポート緩和や移動手段の多様化など様々なメリットがあると思われます。</p> <p>今後、施策④-1、④-2に基づき、シェアサイクル事業者と連携して店舗側と協議してみたいと思います。</p>	無

6	<p>朝霞市のわくわく号について</p> <p>わくわく号についてはたまに、乗車します。北朝霞駅から第二小学校または柗塚古墳歴史広場前に降車して散歩しています。また、市役所までもこのわくわく号に乗ります。しかしながら最近では高齢者等が多く乗車します。北朝霞駅・朝霞駅から出発時刻が限られた時間の中で1本か2本を増やしてできないか。高齢者等の市民の皆さんが乗車するので車内では混雑しています。もう少し、混雑の解消に向けた検討をしていただきたいです。</p>	<p>市内循環バス「わくわく号」につきましては、市内の公共交通不便な地域の解消、公共公益施設の利用促進、通勤・通学の便の確保などを目的に、現在車両6台で最大限確保できる運行ダイヤを編成し、4路線を運行しています。</p> <p>一方で、全国的にバス運転手が不足しているなか、本市でも今年度にバス会社2社から路線バス撤退や減便の申し出を受けるなど、厳しい状況が続いており、例えばバスの増車などによる増便については、大変難しい状況となっています。</p> <p>今後、方向性①に基づき運転手の確保に向けた取り組みを進めるとともに、バスを取り巻く状況が改善し、路線全体的見直しが可能となった際には、利用者の利便性向上につながるよう、増便を含め検討したいと思っております。</p>	無
---	---	--	---

7	<p>第1章 計画の概要 計画の目的</p> <p>高齢化社会に向けた取り組み (P1) について</p> <p>○高齢になっても、今までの習慣によって選択する交通手段は変わらない。 マイカー→タクシー(免許を返納してもパスには乗らない、パスを待つ。不便) バス→路線バス、市内環バス 徒歩→徒歩</p> <p>幅広く、市民サービスとして、ニーズにこたえられるラインナップの提供が必要。</p> <p>○朝霞市健康増進センターわくわくどーむ 現在2台所有しているマイクロバス(教室に参加する子供の送迎用)を、一般の同施設利用者用に運行させてはいかがか(無料)?</p> <p>○市内循環バスの問題点 ルートが路線によりバラバラ。武蔵野市では「駅から離れた住民を駅へ」というコンセプトのもとムーバスを運航している。朝霞市は?</p>	<p>○御指摘のとおり、幅広いニーズにこたえられるラインナップの提供は重要と考えています。P3において、計画の対象とする公共交通として8種類を位置付けていますので、これらの公共交通を最大限活かしながら公共交通ネットワークの充実に努めていきます。</p> <p>○民間送迎バスなどの活用については、施策⑨-4に定めており、今後、市内循環バスの運行を乗合交通の事業者のみで賄いきれなくなった場合に、民間送迎バスなどを活用し、部分的に補完することを検討します。</p> <p>○市内循環バス「わくわく号」につきましては、市内の公共交通不便な地域の解消、公共公益施設の利用促進、通勤・通学の便の確保などを目的に、現在車両6台で最大限確保できる運行ダイヤを編成し、4路線を運行しています。</p> <p>なお、御意見を踏まえ、市内循環バスの運行目的をより明確にするため、P5の記述内容を一部修正します。</p>	有
---	---	--	---

<p>8</p>	<p>2 計画の位置づけ</p> <p>駅周辺のまちづくり計画 (P2) について</p> <p>○市営駐車場の整備を(月極1万円など)</p> <p>駅から4~5キロ離れた住民が、安心して通勤できるように</p> <p>朝霞駅→東口ロータリー全部を駐車場化</p> <p>南口ロータリーをバス、タクシー乗降専用にする</p> <p>=バスタ朝霞!</p> <p>北朝霞駅→JR 高架下に整備(浜崎、西原)</p> <p>○駐車場の問題点</p> <p>朝霞市の駐車場整備は、公共施設も含めて十分とは言えず、これは車社会である同市にとって市民サービスの提供には至っていないのが現状。また、駅から4~5キロ離れた地域住民の移動手段は、生産世代では主にマイカーであるため、安心して駐車できるよう月極が必要。</p> <p>○駐輪場</p> <p>北朝霞駅東口地下自転車駐車場では、子供かご着用车のスペースは、すぐに満車になってしまうため、同種の自転車の駐車は別に設けたらいか? (JR 高架下に集約など)</p> <p>○公共施設の整備</p> <p>他市において駅前に公共施設が整備されているところでは、人の流れや賑わいを生んでいる。朝霞市でも、今後は同様の整備が必要と考える。また、高齢化が進み行動範囲が狭くなれば、行政手続きは市役所に行かなくても済むよう駅前や各地域に本庁舎に代わる施設の整備が大事と考える。</p>	<p>○駐車場については、いただいた2つの御意見も参考とさせていただきますながら、施策⑧-2に基づき、機能面や用地の制約などを勘案の上、駐車場、操車場、バスターミナル等の整備形態の中から適切な在り方を検討してまいります。</p> <p>○市ではチャイルドシート付き自転車等の大型自転車の収容台数を増やすため、朝霞台駅南口大型自転車臨時駐車場の整備や、北朝霞駅東口原動機付自転車の一部を自転車駐車場として整備する等の取り組みを実施してきました。</p> <p>今後においても限られたスペースをより有効に活用し、できる限り多くの自転車を収納できるよう努めてまいります。</p> <p>○朝霞市立地適正化計画において、人口減少や高齢化を見据えて、高齢者が徒歩で移動できる範囲を都市機能誘導区域に指定し、御指摘いただいたとおり駅周辺に店舗や公共施設などを緩やかに誘導することとしています。</p> <p>また、各地域と主に駅周辺につながる交通ネットワークを維持、充実させることにより、国が提唱するコンパクト・プラス・ネットワークを実現していきたいと考えています。</p>	<p>無</p>
----------	---	---	----------

9	<p>4 計画の対象 対象となる外出支援（P3）について</p> <p>○市内循環バスですべてを補うのではなく、他の交通手段につなぐようなルートやダイヤの設定が必要ではないだろうか？ 無料送迎バスを運行している施設へは、それを利用して行っていただくようなルートやダイヤの設定など。</p> <p>○市内循環バスにおいて、当初予定していた買い物での利用はほぼ見られず、免許返納者の利用も、先に述べた通り限定的である。施策もGoogleやInstagram等、実際は高齢者以外を対象としているのでは？ 利用対象者を絞り、乗り残しなど諸問題を考慮した運賃等の設定も必要。</p>	<p>○御指摘のとおり、市内循環バスですべての外出支援を補うことは難しいと考えています。P3において、計画の対象とする公共交通として8種類を位置付けていますので、これらの公共交通を最大限活かしながら公共交通ネットワークの充実に努めていきます。</p> <p>○市内循環バス「わくわく号」につきましては、市内の公共交通不便な地域の解消、公共公益施設の利用促進、通勤・通学の便の確保などを目的に、現在車両6台で最大限確保できる運行ダイヤを編成し、4路線を運行しています。施策の中には、LINE・SNS等での発信を位置付けている一方、広報紙の活用や高齢者等を対象とした移動支援策の導入も位置付けており、それらの施策を組み合わせながら公共交通ネットワークの構築に努めていきます。なお、現時点の目的の達成に向け施策を進めているため、対象者を絞った運賃等の設定は考えていません。</p>	無
---	--	---	---

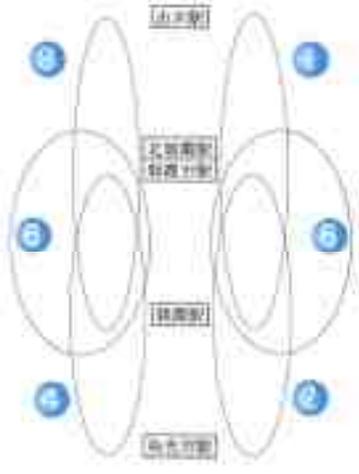
<p>10</p>	<p>第2章 朝霞市の公共交通ネットワーク 1 公共交通ネットワーク (P5) について “私が暮らしたつづけたいまち 朝霞”のために ○鉄道 朝霞から越生(交流関係)までの直通列車→梅まつり時など、不定期 JR むさしの号の増便→大宮方面への通勤や、おでかけなど SL (秩父鉄道)の東上線乗り入れ→せめて川越までは、不定期 ○路線バス 市のイベント時などに貸し切りで利用→需要拡大で廃線防止 ○市内循環バス 市内イベント時にシャトルバスとして→イベントとパス双方の周知につながる 市内の魅力発見旅行など観光バスとして→市内店舗の紹介にもつながる ○福祉送迎バス・福祉有償運送 十分な周知を ○シェアサイクル ポートに、「こがない自転車」の配備を</p>	<p>○鉄道への御意見については、鉄道事業者と沿線自治体で構成する武蔵野線旅客輸送改善対策協議会、東武東上線改善対策協議会の場を活用して意見交換してみたいと思います。 ○路線バス及び市内循環バスのイベント時の活用については、彩夏祭での踊り子の移送などで実績がありますが、路線の維持に向けた運転手が不足している現状もありますので、慎重な検討が必要と考えています。 ○福祉送迎バス・福祉有償運送の周知については、福祉部門と連携しながら、必要な方へ必要な移動支援が行き届くよう取り組んでいきたいと思っています。 ○「こがない自転車」の配備については、さいたま市などで特定小型の実証実験を行っています。特定小型はペダルをこぐ必要がなく疲にくいなどのメリットがある一方、信号無視や歩道走行など交通ルール違反による事故の発生など、安全上の課題もあることから、慎重な検討が必要と考えています。</p>	<p>無</p>
<p>11</p>	<p>2 公共交通空白地帯 (P10) について ○この地帯へのルート設定は、はたして民意なのか? 他の交通手段で補えるのではないだろうか?＝収支率の悪化防止 ○すべての地域で地域組織を立ち上げ、自主的に市内循環バスについて考えてもらうことで、責任感が生まれ、永続的な運行につながる。</p>	<p>○公共交通空白地区へのルート設定については、各地域組織との協議やアンケートなどを経ながら設定したルートとなります。収支率などの課題があることは事実ですので、改善に向けて引き続き地域組織と協議していきます。 ○すべての地域で地域組織を立ち上げ、バスについて考えていただくことは非常に素晴らしい提案だと思います。施策③-2を進めていく中で具体的な相談をいただければ、本計画に定める各種施策との整合を確認しながら、どのようなことができるのか検討してみたいと思います。</p>	<p>無</p>

12	<p>第3章 基本的な方針及び目標</p> <p>2 目指すべき地域公共交通体系（P13）について</p> <p>○市内循環バスは鉄道、駅周辺での用事などの需要を踏まえ「駅から駅」を基本ルートとしたらいかがか？</p> <p>各線→ルートは浅く短く、生産世代を対象とし1時間に2本程度</p> <p>各号→ルートは深く長く、高齢者を対象とし2時間に1本程度</p> <p>○路線バスとは別ルートを設定＝路線バスのバス停まで遠い住人などが対象</p> <p>○各線のルート上には各号のバス停は置かない＝「線」と「号」の区別を図る</p> <p>○それでも空白地帯は生まれるため、そのような地域には他の交通手段を手厚く</p> <p>＝マイカー、マイバイク、マイ自転車などは市営駐車場が必要。それ以外ではダイチャリやタクシー補助でカバー。また、自治会輸送（ライドシェア）や1人乗りの電動カー（ミニカー）の配備なども今後の検討課題。</p> <p>○乗降の多い地域と少ない地域を同一ルート上に設定＝収支率維持</p>	<p>P13に定めているとおり、本市の目指すべき交通体系を実現していくためには、各交通手段が連携したきめ細やかな運行サービスを構築する必要があると考えています。</p> <p>ルートの見直しや新たな移動手段の導入を検討する際には、いただいた提案内容を参考とさせていただきたいと思えます。</p>	無
13	<p>3 基本的な方針及び計画目標</p> <p>公共交通の課題（P14）について</p> <p>○必ずしも予想した通りの使われ方をしていないため、実際に利用していただくモニターを募集し、定期的に情報収集を図る。</p>	<p>公共交通の課題解決に向け、利用者から意見をいただくことは重要であると考えます。いただいた提案内容を含め、どのような方法がとれるのか、まずは先進市の事例を調査研究してみたいと思えます。</p>	無

14	<p>第4章 計画目標に対する施策</p> <p>1 施策の体系 市道の整備 (P15) について</p> <p>○地元の意見を取り入れ、その場にあった整備を。 農地と隣接しているため未舗装 常用しているため、避難道となりうるため等、必要なら舗装など</p> <p>○常に見回りが必要</p> <p>市道番号や管理者の連絡先等の標識が必要</p> <p>○ネーミングライツを採用してみてもいいか(愛着、美化、自慢など)? = 様々な公共交通が通行可能な公共道路となる</p>	<p>○市道の整備については、道路整備基本計画に基づき整備の優先順位等を定めて整備を進めているところですが、各地域の実情についても御意見をいただきながら取り組みを進めたいと思います。</p> <p>○市道の適正な維持管理のためには、定期的な見回りは重要であると考えています。職員による現地確認も行っていますが、地元の方がお気づきの際に速やかに連絡いただける仕組み作りについては検討してみたいと思います。</p> <p>○ネーミングライツ制度は市としては自主財源の確保、企業としては認知度向上など、様々なメリットがある制度と認識していることから、本市においてどのような形で実施できるのか、先進市の事例を調査研究したいと思います。</p>	無
15	<p>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</p> <p>収支率 (P19) について</p> <p>○無理な運行設定を見直し、1日の最小便数など基準を設けるべきではないだろうか?</p> <p>○利用対象者を絞り朝便や夜便などニーズに合わせた設定をし、そのうえで収支率を鑑み、土日祝の運行はやめる、週3日程度の運行にするなどを試みてはいいか?</p> <p>○バス停にはバスペイ、シェアサイクルポート、駐輪場の整備も必要となり、利用者が安全に安心してバスを待てるバス停であるべきで、これらに対する設置基準も必要と考える。だれが見てもバス停と分かる整備も収支率向上につながるのではないだろうか?</p>	<p>公共交通空白地区への導入ガイドラインについては、現計画の施策に基づき、地域公共交通協議会で御意見をいただきながら令和3年10月に策定しました。運用を進めていく中で、乗車人員が限られたハイエース型車両での収支率達成は高いハードルであるなど、課題も感じているところです。第2次計画では、新たな指標の導入を含めた検討を施策に位置付けておりますので、いただいた意見を参考にしながら、運行設定の見直しや収支率向上につながる取り組みを実施していきます。</p>	無

16	<p>方向性②総合的な交通情報案内サービスの提供 施策の考え方（P20）について</p> <p>○市内循環バスのバス停に電子表示を！（あと何分で発車、遅延、運休などの情報発信）</p>	<p>市内循環バスのバス停への電子表示は、利用者にとって利便性向上につながる取り組みであると思います。一方、導入・維持管理コストや設置スペースなどの課題もあることから、慎重な検討が必要であると考えています。</p> <p>現在、バスの位置情報や運行情報がリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムを導入していますので、システムの使い方や利便性について、さらなる周知啓発に努めていきます。</p>	無
17	<p>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 施策の考え方（P26）について</p> <p>○市内循環バスとシェアサイクルの乗り継ぎは利用者の負担が増すため、共通パスを発行したらいかがか？ 1つのパスで乗り継ぎが可能で、それぞれの利用時にポイントがつくなど</p> <p>○シェアサイクルポートの高齢者対策＝倒れない自転車（三輪、四輪）の配備、スマートフォンを使わずに利用（利川バスなど）</p> <p>○シェアサイクルの宣伝として、市役所周辺の施設への移動用に無料で使えたら便利ではないだろうか＝郵便局、中央公民館兼コミセン、図書館、体育館、南朝霞公民館など</p> <p>○シェアサイクルの用途として通勤、通学、仕事、観光、レジャーなどが考えられるが、それ以外でも市職員や非常勤職員、各種市のボランティアには無料パスを発行し、情報収集や宣伝に努めていただく。</p> <p>○シェアサイクルの利用促進にあたり、マイカー+シェアサイクル＝駐車場の充実、公共交通+シェアサイクル＝ダイヤの充実、が必要と考える。</p>	<p>○シェアサイクルの利用拡大に向け様々な案を提案いただきありがとうございます。施策④-2に基づき利用者の利便性向上に向け、どのようなことができるのか、いただいた意見を参考にさせていただきながら、まずは事業者と意見交換してみたいと思います。</p>	無

18	<p>施策⑤-1 朝霞駅南口の交通安全対策の推進（P30）について</p> <p>○南口ロータリーにおいて、バスの入り口と出口を別々に</p> <p>○ウォークアブルなまちづくり構想</p> <p>南口駅前通りは、週末またはイベント時は歩行者天国に＝地域の活性化、にぎわい</p>	<p>○南口ロータリーについては、安全面の確保などを目的にバスの入口・出口を統一して運用しています。</p> <p>○駅前通りについては、アサカストリートテラスの際には警察、地元自治会及び商店会など関係機関の協力のもと、歩行者天国化し、にぎわいの創出として道路空間を活用しているところです。</p>	無
19	<p>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（P31）について</p> <p>○北朝霞駅東口ロータリーの一般車の駐停車抑制＝一般車の駐停車禁止、連絡道の拡張</p>	<p>現在、東武鉄道において朝霞台駅の駅舎改修の検討が行われているところです。駅舎改修にあたっては、駅前広場や自由通路等、周辺環境の再編の検討が必要となってくることから、その際にはいただいた意見を参考とさせていただきます。</p>	無

<p>20</p>	<p>方向性⑦ 広域連携による移動手段の維持・確保 施策の考え方 (P35) について</p> <p>○広範囲に人を運び、利用者の選べる自由度の向上等、周辺自治体への乗り入れは必要なことだと思うし、また、他市から乗り入れてもらうことで競争力が生まれるなど、良い効果があるのではないだろうか。</p> <p>市内循環バス(線)→浅く、便数多く(朝便、夜便設定など)</p> <p>①朝霞駅～北朝霞駅～志木駅 1周もしくは片道 20～30分、1時間に2便程度</p> <p>②北朝霞駅～朝霞駅～和光市駅 1周もしくは片道 20～30分、1時間に2便程度</p> <p>③朝霞駅～朝霞台駅～志木駅 1周もしくは片道 20～30分、1時間に2便程度</p> <p>④朝霞台駅～朝霞駅～和光市駅 1周もしくは片道 20～30分、1時間に2便程度</p> <p>ワゴンバス(号)→深く、細かく(広範囲をカバー)</p> <p>⑤朝霞駅～北朝霞駅 1周もしくは片道 50～60分 2時間に1便程度</p> <p>⑥朝霞駅～朝霞台駅 1周もしくは片道 50～60分 2時間に1便程度</p> 	<p>広域連携による運行は、運行の効率化、移動手段の多様化など様々なメリットがあると考えています。</p> <p>現状においては広域連携に向けた具体的な検討は行っていませんが、深刻な運転手不足等、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増していることから、状況を注視しながら、必要に応じて検討を行いたいと思います。今回いただいた御意見は、広域ルートを検討する際に活用させていただきます。</p>	<p>無</p>
-----------	---	---	----------

21	<p>方向性⑧ 路線バスの維持・確保 施策の考え方 (P37) について</p> <p>○駅前には公共施設整備 =車両の待機、運転手の待機、また、市民の移動を促し、にぎわい創出</p> <p>○すべての公共施設には、本庁舎機能、ATM、Suicaチャージ機、それと居(休憩、仮眠)、食(飲食)、住(避難)などの充実した整備を。</p>	<p>いただいた御意見は、今後、駅前広場や自由通路等、周辺環境の再編や、公共施設整備に関する検討が必要となった際に参考とさせていただきます。</p>	無
22	<p>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 具体的な施策 (P40) について</p> <p>○市内循環バスの運賃を決めるにあたり、路線バスの初乗り運賃を基準に考えるのはいかがなものか? =駅までの乗車を考えた場合、路線バスにおいては、大抵は初乗り運賃では行かないため、市内循環バスの運賃は収支率を考慮し、路線バスのどの距離の運賃を参考にすべきか検討が必要(市民サービス=収支率=乗り残し防止)。</p>	<p>初乗り運賃との均衡は、路線バス沿線と市内循環バス沿線での運賃格差の是正や、市内循環バスの持続可能な運行に向けた収支率の改善などを目的に定めているものですが、今後、施策⑨-3に基づき、改定を行う際にはいただいた意見を参考にしながら、様々な角度からの検討が必要であると考えています。</p>	無
23	<p>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 他市の事例 (P43) について</p> <p>○P13やP35について、上記(意見22)で述べたものとするならば、朝霞市における市内循環バスも「対距離制運賃」を検討 線→検討が必要(主に仕事での利用が考えられるため) 号→検討は不必要(主に健康面での利用が考えられるため)</p>	<p>対距離制運賃については、移動距離に応じて料金が設定されるため、公平性の確保につながる一方、遠距離の方にとっては運賃が上昇する可能性も考えられます。</p> <p>今後、施策⑨-3に基づき、改定を行う際にはいただいた意見を参考にしながら、様々な角度からの検討が必要であると考えています。</p>	無
24	<p>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 他市の事例 (P44) について</p> <p>○大学、幼稚園、民間スポーツクラブ等のバスを活用 市内イベント、学校における遠足、社会科見学等の行事、また、将来プールの授業を年間通して市営施設で行う際など=運転手のシェアおよび賃金上昇、施設や企業の宣伝</p>	<p>民間送迎バスなどの活用については、今後、市内循環バスの運行を乗合交通の事業者のみで賄いきれなくなった場合に、民間送迎バス活用し、部分的に補完することを検討します。</p>	無

25	<p>方向性⑩ バス待ち環境の充実 施策の考え方 (P45) について</p> <p>○自治会からの寄付を募り、バス停や市道の維持管理を図る=自治会が積極的に「まちの美化」に参加できる</p> <p>○公共施設の駐車場にバス停が設置され、そこに乗り入れるようなルートが必要であるとする。そのような場合、公共施設内にはカフェなどが併設されていれば、バス待ちの時間を気にせず、有意義な時間を過ごせる。=バスまちスポット、クールオアシス、ほっとオアシス</p>	<p>○施策⑩-2において、本市においても道路美化団体により道路の清掃や植樹帯の管理を行っていただき、市がその支援を行う制度がありますので、まずはそちらの制度の活用を検討したいと考えます。</p> <p>○公共施設への駐車場内のバス停設置については、専用スペースの確保が必要となるなどの課題もあることから、引き続き埼玉県が行っている「バスまちスポット」、「まち愛スポット」の啓発活動を進め、バス待ち環境の充実に取り組んでいきたいと思います。</p>	無
26	<p>施策⑩-2 運転手の就職相談 (P51) について</p> <p>○市職員、会計年度任用職員、非常勤職員、転職(民間、他公務員など)、女性、外国人などからの運転手確保</p> <p>=市においては、運転手専用の採用や職員の運転手養成(二種免許取得)などの十分なバックアップを!</p> <p>○小学生の運転体験会=将来に向けて</p>	<p>運転手確保に向けては、様々な取り組みを行う必要性は認識していますので、バス会社と意見交換を行いながら、市として出来る取り組みがあれば実施に向けて検討したいと思います。</p>	無
27	<p>方向性⑫ 公共交通の利用促進に向けた意識の醸成 施策の考え方 (P53) について</p> <p>○免許返納者に「乗り慣れ」させる無料乗車(シャトルバス、チケットなど)</p>	<p>運転免許自主返納者への特典として、選択制でタクシー利用券や市内循環バス回数券の配布を実施してきました。令和8年度からは、この特典の代わりに高齢者や運転免許自主返納者を対象とした新たな移動支援(タクシー補助)を検討していることですが、バスなど各種公共交通の活用についても、併せて周知啓発したと思います。</p>	無
28	<p>施策⑫-1 運転免許自主返納の啓発 (P54) について</p> <p>○免許返納=デメリットのため、メリットがなければ返納しない。</p> <p>市内お買物券/市内循環バス券/市内公共施設券/タクシー補助券/路線バス補助券</p> <p>のいずれか。セット、全部を返納後にプレゼント</p>	<p>令和8年度からは、高齢者や運転免許自主返納者を対象とした新たな移動支援(タクシー補助)を検討しているところです。まずはこの制度による効果や利用状況を分析しながら、さらなる支援の必要性について検討したいと思います。</p>	無

29	<p>施策⑫-3 公共交通のセールスポイントの発信（P55）について</p> <p>○これからの市内循環バスの活用</p> <p>市内遠距離通学(小学生を含む学生)、遠距離帰宅(小学生を含む学生、学童利用者)</p>	<p>現状、学生に特化した運行については検討していませんが、引き続き先進事例は注視したいと思います。</p>	無
30	<p>路線バス初乗り運賃と均衡の取れた運賃の検討について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・わくわく号内間木線およびわくわくワゴンでは、ハイエースによる運行のため、車両構造上距離別運賃の導入が難しい。よって、今後もポンチョ運行の他路線も含め均一運賃での運行がのぞましい。 ・一方、わくわく号/わくわくワゴンは収支率の高い路線であっても、市財政からの補填金支出により成り立っている。ゆえに、利用者だけでなく利用しない市民も納得できる運賃設定が必要である。よって、民営路線バスの初乗り運賃もしくはそれ以上に設定されることが必要だと考える。 ・このことから、わくわく号/わくわくワゴンは市内民営路線バス3社の初乗り運賃のうち一番高額の運賃と同額にすることが、最低限必要と考え、早急に料金の見直しが必須である。 ・民営路線バスの初乗り運賃は、国際興業 220 円(現行)、東武 220 円(3/28~)、西武 200 円(7/1~)、となるため、2026 年 7 月 1 日から、わくわく号/わくわくワゴンは 220 円均一料金、もしくは距離別運賃でないことからそれ以上に値上げすることが必要である。 <p>地域住民への意見聴取では、バス路線が維持され、ダイヤの運行本数が確保されるのであれば、300 円程度の負担も許容するとの意見が多い。</p> <p>そのうえで、高齢者(運転免許返納者)や弱者(自動車の利用が出来ない方々)への運賃割引制度や補助制度などを充実することで、受益者負担の原則を守りつつ、福祉面も両立することが可能と考える</p>	<p>初乗り運賃との均衡は、路線バス沿線と市内循環バス沿線での運賃格差の是正や市内循環バスの持続可能な運行に向けた収支率の改善などを目的に定めているものですが、今後、施策⑨-3に基づき、改定を行う際にはいただいた意見を参考にしながら、様々な角度からの検討が必要であると考えています。</p>	無

<p>31</p>	<p>バス車両の待機スペースの確保について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス発着地周辺でのバス車両待機スペースの確保は、運行の効率化、運転手の労働環境の改善のためには必要不可欠である。 ・一方、昨今の民営路線バス会社の経営状況から、自前でバス車両の待機スペースを確保し維持することは難しい。 ・よって、行政側が待機スペースを確保し、バス事業者に無償提供することが、バス路線の維持には有効で必要な施策である。 ・市内の発着地周辺の待機スペースの現状は、朝霞駅(南口)は、3台分あり満足できるかと思われる。朝霞駅(東口)は、バスの専用待機場所は無いが、ロータリー内が比較的ゆったりとしているので運用上で、乗降スペースで短時間の待機は可能かと考える。一方、朝霞台/北朝霞の3つのロータリーは狭く、バスの待機スペースは無く、乗降の停車であっても長時間停車は出来ないほどである。また専用のタクシープールもないため、改善が必須と考える。 ・北朝霞駅ロータリーは、中央の緑地をつぶし、バスの待機スペースを確保すべきである。朝霞台駅(南口)は、そもそものロータリーの面積が少ないため、必要な改修を行いつつ、北朝霞駅側のロータリーとともに、機能を補完しあう必要がある。これは、現在、わくわくドーム駐車場で待機して不便を強いられているわくわく号の待機の改善策ともなりうる。 ・もう一つ、駅周辺だけでない発着地として、内間木公園については、現状充分なスペースが確保されている。内間木公園の拡張整備後についても一定のスペースが確保できる予定である。 ・まだ、具体的な拡張整備の計画が決定していないが、バス運転手の休憩やトイレ利用、バス利用者の利便性や防犯を考えると、深夜にも営業しているコンビニやカフェが内間木公園に併設されることがのぞまれる。 ・国際興業バスについては、車庫が秋ヶ瀬橋先のさいたま市側にあるため、内間木公園の待機場所を乗り入れ路線以外でも利用頂くことで市内のバス路線維持につながられればと考える。 	<p>バス車両の待機スペース確保の重要性は認識しています。現在、朝霞駅南口についてはバスの対スペース拡大に向けたタクシープールの運用一部変更に向けて協議を進めているところです。</p> <p>御指摘いただいた朝霞台/北朝霞の3つのロータリーのうち、北朝霞駅西口ロータリーについては、周辺エリアのウォークアブル推進と公共空間利活用による人々が集まる場への転換を図るため、広場化する工事を令和8年度から実施します。</p> <p>また、朝霞台駅については東武鉄道において駅舎改修の検討が行われているところで、駅舎改修にあたっては、駅前広場や自由通路等、周辺環境の再編の検討が必要となってくることから、その際にはいただいた意見を参考とさせていただきます。</p> <p>また、内間木公園については、254号線バイパスの整備に合わせた拡張整備を行うことが検討されています。整備計画策定に際しては、御提案いただいた内容を参考に、運転手の労働環境の向上や地域住民の利便性向上に資する施設の整備についても検討したいと思います。</p> <p>なお、御指摘いただいた駅周辺以外での待機スペースの確保の重要性を踏まえ、施策⑧-2の名称を一部修正します。</p>	<p>有</p>
-----------	---	---	----------

	<p>例えば、志木市内運行の志木駅発>>宗岡小学校周辺を終点として、宗岡地内で次の運行まで待機するような系統を内間木公園まで営業路線を延伸し、内間木公園で待機してもらうことで、バス事業者、地域住民利便性ともに相互利益につながると思われる。</p>		
32	<p>路線バスの維持・確保への取組について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昨今の路線バスを取り巻く環境から、民営路線バスについては個々の事業者が単独で路線/系統の維持営業を考えるだけでは立ち行かなくなる。各事業者間で垣根を越えて、且つ行政も入り、調整していく必要がある。それを、地域公共交通協議会で行っていると思うが、もっと踏み込んだ議論が必要である。 ・運転手不足、利用者の減少傾向からすると、複数事業者が重複し競合する路線や、飛び地の様に事業者の営業区域が離れている路線などは、収益性や運行効率が悪いいため、重複路線の運行事業者を集約し、事業者間で運行系統を移管することにより、収益の確保、運行効率の向上を図る必要がある。 ・例えば、国際興業バスは、現在朝霞駅、志木駅ともに東口側が営業の中心となっており、朝霞駅(南口)発着の系統は、いわば飛び地である。また、西武バスと重複する運行箇所が多く、お互いに客の取り合いにもなっている。また、重複路線では異なる事業者間で、初乗り運賃の設定も異なり、利用者にも不都合がある。朝霞駅(南口)発着の運行系統は、西武バスに国際興業バスの運行系統を移管したうえで、効率的なダイヤや運行路線の見直しを図ることで、収益の改善を目指す必要がある。 <p>この場合、国際興業の単独の運行となっている、(朝 11/13)末無川停周辺や、(朝 11)弁財原停周辺については、現行の国際興業系統のまま、西武バスが運行を引き受けるには負担が大きいため、(朝 81)系統を仕立て直し、朝霞駅>>第四中学校入口>>末無川>>朝霞市役所>>朝霞駅の循環路線にすることや、(朝 21)系統を仕立て直し、朝霞台駅>>朝霞県税事務所>>弁財原>>志木駅に路線変更、(志 35)系統を仕立て直し、新座駅>>野火止坂上>>弁財原>>志木駅に路線変更するなど、既存系統も含め見直し、工夫することで大きな負担なしに補完できるも</p>	<p>路線バスの維持・確保向け、各事業者での連携を図っていくことは重要であると考えています。一方、路線の設定等については各事業者毎の戦略や判断基準があり、行政がどこまで踏み込んで調整していくかについては慎重な検討も必要になることから、まずは施策⑧-1に基づき、協議会を活用しながら各バス事業者と意見交換してみたいと思います。</p>	無

<p>のと思われる。</p> <ul style="list-style-type: none">・他には、収益性の確保の面からすると、発地>>着地の間で常に乗車率が安定している必要がある。それには発地で乗った人が途中で降りてゆき、途中で乗った人が発地に向かうといった、発地/着地ともに駅などのターミナルになっている路線系統である必要がある。・その様な路線になっていない系統については、路線系統の見直しを行い、収益性確保の改善を行う必要がある。 <p>例えば、国際興業バス(朝 50)朝霞駅(東口)<<>内間木系統については、内間木停に近づくほど乗車率が低下となる。改善の手段としては、(北朝 01)北朝霞駅<<>下宗岡循環系統と、(朝 50)朝霞駅(東口)<<>内間木系統をつなげてしまい、朝霞駅から根岸台、花の木、上内間木、(秋ヶ瀬橋)、下宗岡一丁目、宮戸、北朝霞駅に至る路線にすることで、発着地ともにターミナルなので、発地>>着地の間、どこでも安定した乗車率の確保をのぞむことが出来る。この路線の場合、県道から内間木停(内間誼公園)側への進入運行は行わず、幹線道路のみの運行として、運行の効率化を図ることも必要と考える。</p> <p>秋ヶ瀬橋付近の停留所スペース確保については、関係行政と調整が必要と思われるが、過去に朝霞駅から浦和駅に至る国際興業バス路線で停留所があったことから、不可能ではないと考える。</p>		
---	--	--

33	<p>・バス利用者数が低下傾向にあることから、バス路線の利用促進の施策を実施し、より公共交通の利用意識の向上を図る必要がある。</p> <p>例えば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝霞市在住/在勤/在学者については、スマホアプリで乗車するごとにバス車内のポイントコード読み取るなどでポイントがたまり、市内の商店でつかえたり、グッズと交換出来たりといったこと ・市内運行のバス事業者に協力を求め、市役所駐車場で年一回、バス車両展示、運転座席への着席、マイクでのアナウンス、ドア開閉、次の停留所放送、行先表示器変更など、機器のスイッチ操作が出来るなどのイベントを実施して、子供たちやバスマニヤの方々によりバスに興味を持ってもらい、日頃の乗車意識を高める ・お出掛けの行楽シーズンに週末2日間の土日に、市内バス全線（民営路線、わくわく号/ワゴンの全て）の市内バス停乗り降り自由の乗車フリーパスを格安に販売し、乗車するきっかけをつくり、利用者の掘り起こしを行うなどなど、他の市町村などの利用促進策の事例から学び、いくつもの施策を実施する必要がある。 	<p>公共交通の利用促進については、施策⑫-3に位置付けておりますが、いただいた意見を参考に、先進市の事例も研究しながら様々な取り組みを実施していきたいと思えます。</p>	無
34	<p>まぼり公園近くの道路 速度の速い車が多いので規制速度を設けてほしい。</p>	<p>道路の速度規制は警察の管轄となりますが、まずは現地を確認し、路面表示の設置等、市で実施可能な安全対策の実施について検討します。</p>	無
35	<p>わくわくワゴンバス もう少し運賃が安いといい（100円くらい）。 曜日が限られているので使いづらい。</p>	<p>わくわくワゴンの運賃及び運行日数については、地域組織との協議により、収支率や受益者負担などを鑑みた結果、運賃200円、週3日の運行計画で現在実証運行を行っています。</p> <p>いただいた御意見については、施策①-1、⑨-3に基づき、本格運行への移行に向けた検討の中で参考とさせていただきます。</p>	無

36	市民コメント開始の前、意見交換会の前に資料が見える様にして欲しい。	今後、市民コメントや意見交換会を行う際の参考とさせていただきます。	無
37	今後の朝霞市の未来像が分かりやすくまとめられていました。引き続き朝霞の発展につながる仕組み作りをよろしくお願いします。	いただいた御意見を励みに、引き続き仕組み作りに取り組んでいきます。	無
38	<p>朝霞版ライドシェアの実現を</p> <p>高齢者の健康維持にはできるだけ外出し、多くの人と繋がるが必要とされています。老化に伴い足や腰が悪くなったり、病気になって歩くことが難しいケースが増えてきます。高齢者にとって普段の買い物、病院に行く交流手段は生活するうえで欠かすことができない大問題です。現状はバス便やタクシーが唯一の交通手段ですが、バス便は少なく時間がかかるうえ早い時間に終わってしまいます。バス便のルートは、スーパーや病院の場所と離れた運行をして使い勝手が悪いです。タクシーは利用ごと費用が掛かり、普段使いは到底できません。高齢で運転免許返納する人も多くなり、益々外に出たくても出られない状況になります。バス会社やタクシー会社は基本的に利益が出ないと成り立ちません。バス会社は運転手の確保のため、運賃は高く設定、ルートは長く、便数を減らしたいのが本音だと思います。それができなければ市の補助金の増額を要求すると思います。私たち利用者と真逆です。</p> <p>その唯一の解決法は、利用者、地域住民が自ら運営し助け合うシステムを作ることです。現在のライドシェアと言われているものはタクシー会社を介してその指導で運営するものが殆どです。タクシー会社も営利会社なので不利益となる運営には協力しないし否定的なことは否めません。朝霞版のライブシェアをつくる必然性がここにあります。高齢者が行く場所は限られます。病院、買い物、公共施設などです。利用したい地域の人が集まり小ロットの会員制組織を市に登録。運転手、車両を指定し、当初の安全教育などは、専門の人をお願いし、運営に対しても指導をお願いすると良いと思います。運営ルート、時間は各組織の意向で自由に決められ、運転手への報酬も会員間で決めていく自由度があるとよいと思います。市は白タクとの違いをはっきりさせる条約を決</p>	<p>地域住民の自主的な運営により交通手段を確保することは大変素晴らしい取り組みであると思います。道路運送法の許可又は登録を要しない取組として、千葉県松戸市や東京都葛飾区等で事例があり、自由にルートや運賃を設定できる、2種免許が不要となる等のメリットがある一方、運転の方がタクシーとは異なり、専門的な技術や所有しているわけではないため、安全性に関する懸念があること、将来にわたる担い手の確保などの課題もあり、実施にあたっては慎重な検討が必要であると考えています。</p> <p>市としましては、施策⑬-2を進めていく中で、具体的な相談をいただいた際には、適宜協議会でも意見を伺いながら、どのようなことができるのか検討してみたいと思います。</p> <p>なお、高齢者等を対象とした移動支援として、令和8年度から施策⑥-1に位置付けたデマンド交通（タクシー補助）を実施する方向で準備を進めているところです。</p>	無

<p>め、タクシー会社と共存できる方法をみんなで探っていければ良いと思います。</p> <p>運転手の確保は重要です。地域ごとに候補者を募り、会員と運転手のマッチングできるアプリを利用し、互いに時間を調整できるような自由な仕組みづくりがあると良いです。日中空いた時間を利用、スキマバイトで募集すると意外に多く集まると思います。</p> <p>会員制度にすることで、互いを知り良好な関係、会話がつながり思いやりも育まれると思います。運営に必要なルールでは、安全面、不測の事態を予想して最低限に市が主導していく必要があります。</p> <p>実施に当たっては様々な課題あると思いますが、先進事例などを参考に是非ご検討ください。宮戸地区に実証実験してはどうでしょうか。</p>		
---	--	--

第2次朝霞市地域公共交通計画(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、SDGsの進展	運転手不足 環境負荷の増大	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 ・市内循環バス内閣水郷の上内閣水郷地区乗り入れ、公共交通空白地区の解消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 駅周辺の将来像 公共交通利用者の減少 バスのサービス水準 公共交通に関する公的負担	公共交通空白地区への対応 ■自動車がなくと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 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、乗客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カードの導入・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「バスマップと時刻表」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 市内循環バスの代替交通手段 公共交通の運行情報の発信	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
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 ・高齢になるほど乗客バス停まで長距離を歩ける人が減少 ・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等 移動が不便になるため免許返納できない高齢者の存在 公共交通の運行情報の発信(再掲)	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 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
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 ・バス路線上一部に混雑箇所、危険箇所が存在	運転手不足(再掲) 効率的な運転手の休憩・待機場所 バス路線上の危険箇所・混雑箇所	高齢者等の移動支援の合理的な実施 ■バス停まで歩くのが困難な高齢者等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(継続課題)
 新たに追加する課題(重点的に取り組む課題)

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

だれもが誇れる 暮らしつづけたいまち 朝霞
 ~みんなで守る 快適な暮らしを支える 地域公共交通~

【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

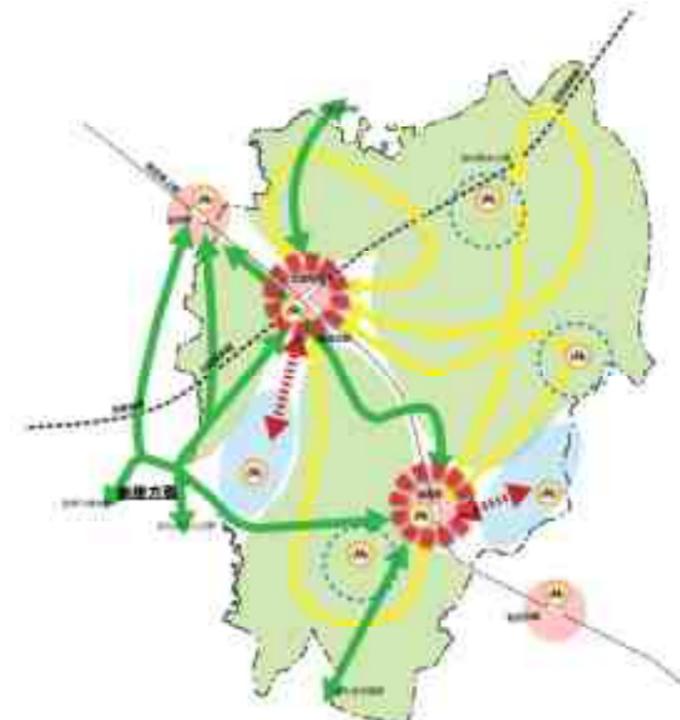
- ・買い物や通院、通勤、通学など日常生活の移動を支える便利で快適な交通ネットワークの形成
- ・公共交通空白地区や、バス停まで歩くのが難しい高齢者等に対応した公共交通体系の構築
- ・まちづくりと連動した駅周辺の利便性向上、ウォーカブル化の実現

【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。



手段	役割
鉄道	広域幹線機能を担う地域公共交通であり、鉄道駅や駅周辺を交通結節点とする。
市外を連絡する路線バス	県道や市道と国道・県道の沿線等の交通の確保や通勤・通学への交通網の構築を担う。
上記以外の市内の主要な結節点(駅、バス停)を結ぶ、市内循環バス	市内の結節点を、直線的に結ぶことにより、市内を循環する。
小規模開発による結節点	公共交通空白地区内の地域住民が主体となって計画を進め、空白地区の改善の推進を図る地域交通(コミュニティバス等)。
タクシー等の活用	高齢者等の外出を支援する。
拠点	
都市拠点	都市機能が集約された地域を指す。
まちの拠点	まちの中心となる地域を指す。

※都市拠点をめぐるまちの拠点を結ぶことで、朝霞市都市計画マスタープランに基づいたまちづくりを実現する。

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 市の広報紙、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 駅周辺など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 高齢者等を対象とした移動支援策の導入

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⑫ 公共交通の利用促進に向けた意識の醸成

施策⑫-1 運転免許自主返納の啓発

施策⑫-2 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⑫-3 公共交通のセールスポイントの発信



◀朝霞市防災フェア(令和6(2024)年11月)での市内循環バス車両の展示

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

【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

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: 374,229人/年 → 397,325人/年

評価指標6: 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7: 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8: 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

第2次朝霞市地域公共交通計画(案)

令和8(2026)年2月

朝霞市

目次

第1章 計画の概要	1
1 計画の目的.....	1
2 計画の位置づけ.....	2
3 計画の区域.....	2
4 計画の対象.....	3
5 計画の期間.....	3
6 第1次計画の数値目標達成状況.....	4
第2章 朝霞市の公共交通ネットワーク	5
1 公共交通ネットワーク.....	5
（1）鉄道.....	5
（2）路線バス.....	5
（3）市内循環バス（わくわく号）.....	5
（4）タクシー.....	5
（5）福祉送迎バス.....	7
（6）福祉有償運送.....	7
（7）民間送迎バス.....	7
（8）シェアサイクル.....	9
2 公共交通空白地区.....	10
（1）現況の公共交通空白地区.....	10
（2）先行検討地区における公共交通空白地区の改善に向けた実証運行（わくわくワゴン）.....	11
第3章 基本的な方針及び目標	12
1 朝霞市の公共交通の課題.....	12
2 目指すべき地域公共交通体系.....	13
3 基本的な方針及び計画目標.....	14
第4章 計画目標に対する施策	15
1 施策の体系.....	15
2 各施策の事業内容.....	16
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.....	17
方向性② 総合的な交通情報案内サービスの提供.....	20
方向性③ 定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備.....	23
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.....	26
方向性⑤ まちの拠点としての環境整備.....	29
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手段の確保.....	33
方向性⑦ 広域連携による移動手手段の維持・確保.....	35
方向性⑧ 路線バスの維持・確保.....	37
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.....	40
方向性⑩ バス待ち環境の充実.....	45
方向性⑪ 運転手の確保に向けた対策の実施.....	49

方向性⑫ 公共交通の利用促進に向けた意識の醸成.....	53
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.....	56
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.....	59
第5章 計画の達成状況の評価.....	61
1 評価指標及び数値目標.....	61
2 計画の推進体制.....	62
3 計画進行の管理.....	62
参考資料.....	63
上位・関連計画の整理.....	63
1 第6次朝霞市総合計画.....	63
2 朝霞市都市計画マスタープラン.....	64
3 朝霞市立地適正化計画.....	65
4 朝霞市産業振興基本計画.....	66
5 第5期朝霞市地域福祉計画.....	66
6 朝霞市道路整備基本計画.....	67
7 都市再生整備計画（朝霞駅周辺地区）.....	68
8 都市再生整備計画（北朝霞・朝霞台駅周辺地区）.....	69
朝霞市の現状.....	70
1 位置及び地形.....	70
(1) 位置.....	70
(2) 地形.....	71
2 人口動向.....	72
(1) 人口の推移と将来の見通し.....	72
(2) 人口分布.....	74
3 公共交通の利用状況.....	76
(1) 鉄道.....	76
(2) 路線バス.....	76
(3) 市内循環バス（わくわく号）.....	77
(4) 公共交通空白地区の改善に向けた実証運行（わくわくワゴン）.....	78
(5) シェアサイクル.....	78
4 道路交通等の現況.....	79
(1) 道路網.....	79
(2) 国道・県道の混雑状況.....	80
(3) 都市計画道路の整備状況.....	81
5 移動特性.....	82
(1) 移動目的.....	82
(2) 移動手段.....	82
(3) 目的地分布.....	82

公共交通利用者ニーズの整理	83
1 調査概要.....	83
(1) 市民アンケート調査.....	83
(2) 市内循環バス利用者アンケート調査.....	83
2 市民アンケート調査結果.....	84
(1) 日常生活での外出について.....	84
(2) 運転免許の保有状況、返納の意識について.....	85
(3) バスに関する意識・取り組みの認知.....	86
3 市内循環バス利用者に関するアンケート調査結果.....	88
(1) 利用状況について.....	88
(2) 利用目的、利用する理由.....	89
(3) 定時性.....	89
(4) 利用促進.....	90
(5) 市内循環バスに対する取り組みの評価.....	91
(6) 代替交通手段の有無.....	92
4 朝霞市地域公共交通協議会・専門部会の開催概要.....	93
(1) 開催経緯.....	93
(2) 朝霞市地域公共交通協議会 委員名簿.....	93
(3) 朝霞市地域公共交通協議会部会 委員名簿.....	94
(4) 朝霞市地域公共交通協議会条例.....	95
(5) 朝霞市地域公共交通協議会部会設置要綱.....	98
用語解説	100

第1章 計画の概要

1 計画の目的

朝霞市は、鉄道駅を中心とし、路線バス、市内循環バスによって公共交通のネットワークが形成されている。鉄道駅周辺に都市機能が集約され、コンパクトな市街地が形成されており、公共交通サービスに優れた都市構造を有している一方で、鉄道駅圏域外に居住している人も多くみられ、居住地と駅を結ぶ路線バスや市内循環バスの役割は高く、今後進展する高齢化社会に向け、その役割が一層高まると考えられる。

市内循環バスは、県内初の試みとして、朝霞市健康増進センターわくわくどーむへの連絡を目的に、平成6(1994)年に運行を開始し、その後運行見直し方針を策定して、運行計画の変更等を行ってきた。今後も高齢者等の交通弱者の移動支援や公共交通空白地区の改善に取り組むため、より効果的、効率的な運行が求められている。

国においては、平成19(2007)年に地域公共交通の維持・確保や利便性向上に向け、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、平成26(2014)年には法律の一部を改正し、自治体を中心となって街づくりと連携して交通ネットワークの再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定した。

さらに、令和2(2020)年にも法律の一部を改正し、地方公共団体による「地域公共交通計画（マスタープラン）」の作成を努力義務化し、地域における取組を促進している。

こうした状況を踏まえ、朝霞市では令和3(2021)年には「朝霞市地域公共交通計画」（以下、「第1次計画」）を策定し、これに基づいて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た。

また、令和5(2023)年に「朝霞市立地適正化計画」を策定し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づいた都市構造の形成に資する具体的な区域や施策を定め、将来の人口減少や少子高齢化に対応したコンパクトなまちづくりを推進している。

令和2(2020)年以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、テレワーク[※]やオンライン授業、時差通勤などの新たな生活様式が普及し、コロナ禍において減少した公共交通の利用者は、アフターコロナの時代においても回復しない可能性がある。

さらに令和6(2024)年4月には改善基準告示[※]（「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たことで、かねてから起こっていた運転手不足が加速し、全国各地において路線バスの廃止・減便が相次いでいる。こうした状況は本市においても例外ではなく、公共交通を取り巻く環境が大きく変化する局面を迎えている。

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」を策定する。

2 計画の位置づけ

本計画は、本市の上位・関連計画等との整合を図り、公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する。

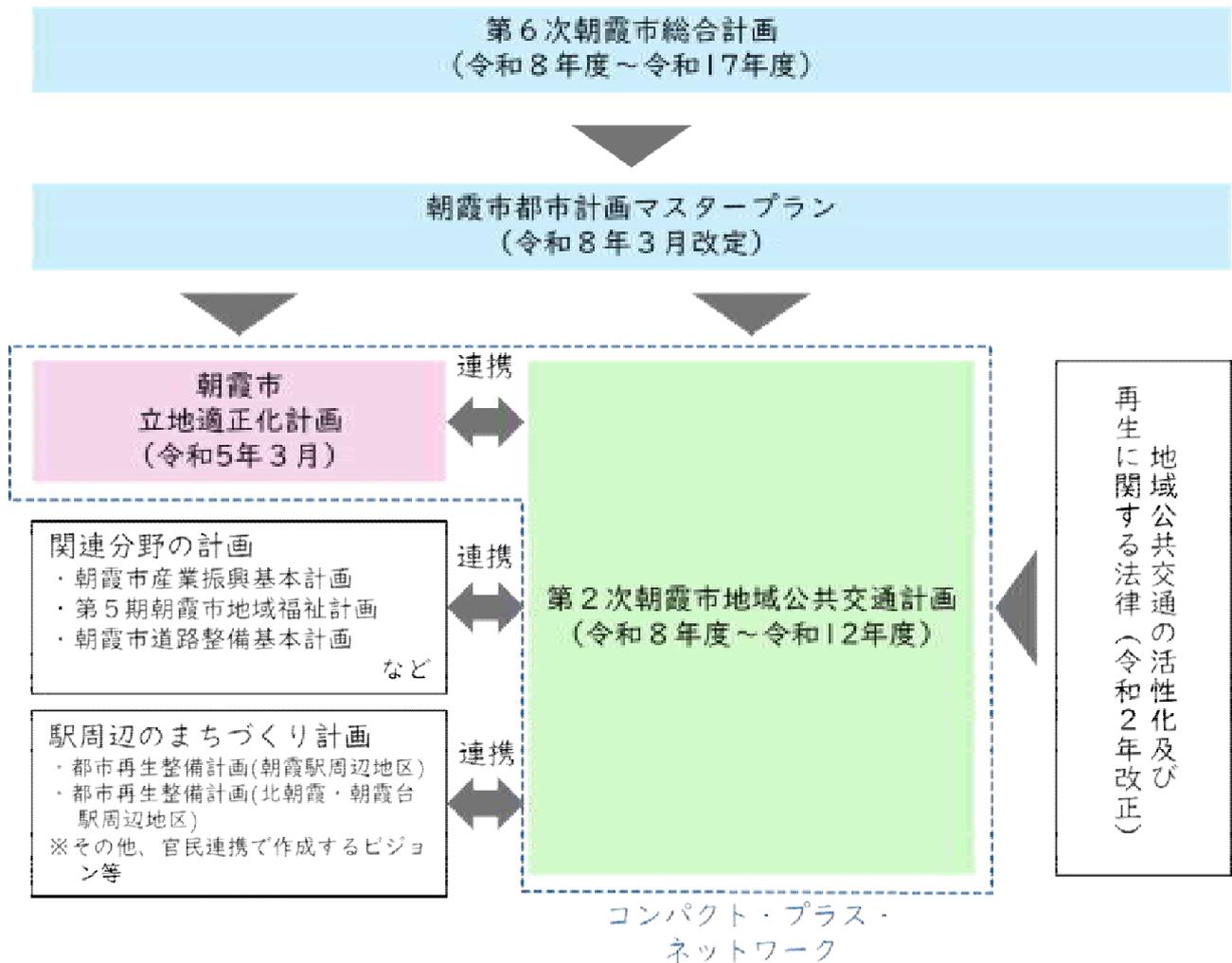


図1 朝霞市地域公共交通計画の位置づけ

3 計画の区域

本計画の区域は、朝霞市全域とする。

4 計画の対象

本計画の対象は、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（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とする。

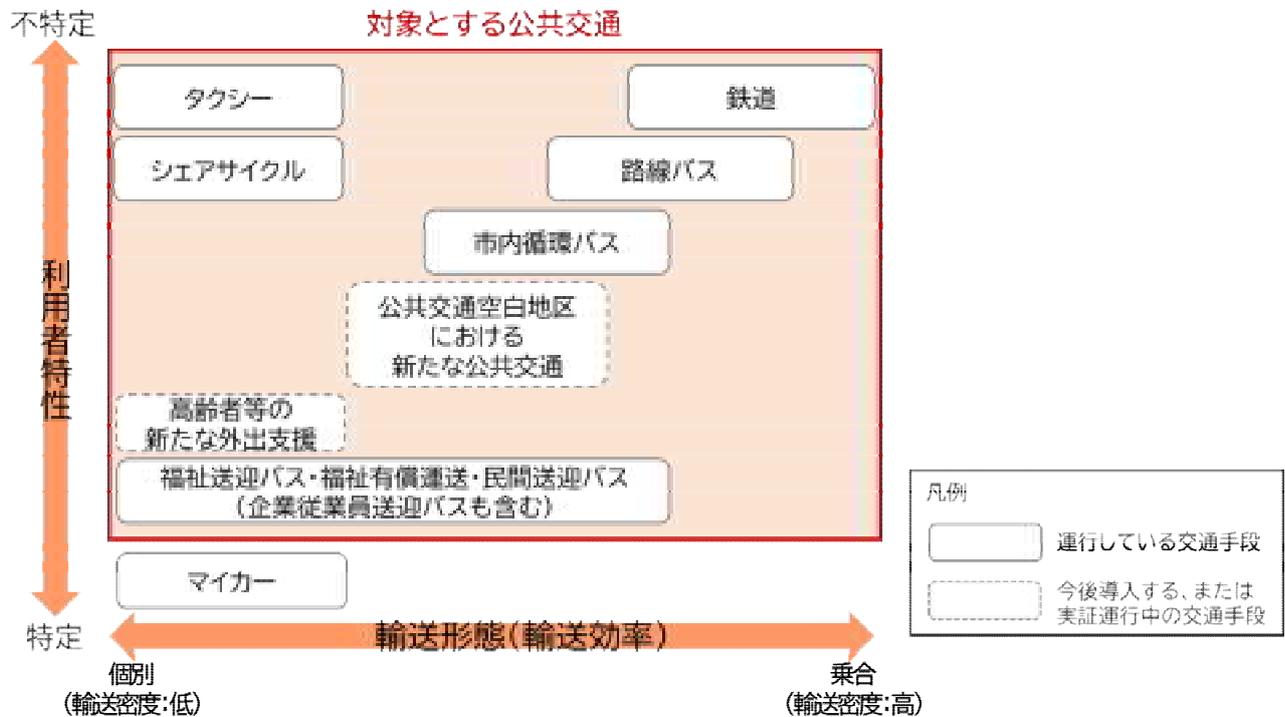


図 2 計画の対象

5 計画の期間

本計画の期間は、令和 8(2026)年度から令和 12(2030)年度までの 5 年間とする。

なお、社会情勢の変化や、関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の改正などによって、新たな対応が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを検討する。

6 第1次計画の数値目標達成状況

第1次計画で掲げた8つの数値目標のうち、5つは達成、1つは実施中であり、75%が達成される見通しである。未達成の目標については見直しを行い、第2次計画において改めて目標設定を行う。

表1 第1次計画の目標達成状況

評価指標	数値目標	実績	達成状況
評価指標1 公共交通空白地区の改善	公共交通空白地区を 3地区以上 改善	3地区で実証実験	実施中
評価指標2 公共交通の利用促進	情報案内のサービス提供取組数 4つの 施策実施 (バスマップ作成、HPでの運行情報提供、バス協会webとの連携、バス停案内情報等の作成)	4つの施策を実施	達成
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 約44%⇒ 約49%以上	31.3%	未達成
評価指標4 路線バスの利用促進	路線バスの利用者数増加 利用者数：約700万人/年 ⇒ 約720万人/年	約897万人/年(R6)	達成
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増加 利用者数：約28万人/年 ⇒ 約32万人/年	約37万人/年(R6)	達成
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(運行経費に占める運賃収入の割合)の増加 収支率：約23%⇒ 約25%	約42%(R6)	達成
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 バス停の整備数を 5箇所以上	【バスベイ】(R4)第九小学校入口、(R6)宮戸二丁目 【ベンチ】(R5)省スペースベンチ2箇所、(R6)ベンチ1箇所	達成
評価指標8 シェアサイクルの利用促進	シェアサイクルポートの整備 シェアサイクルポート数 180箇所	145箇所	未達成

第2章 朝霞市の公共交通ネットワーク

1 公共交通ネットワーク

(1) 鉄道

市内では、北西部から南東部にかけて東武東上線が、またそれに市内北西部で交差する形で JR 武蔵野線が市域の東西に延びる形で鉄道が走っており、東武東上線では朝霞駅、朝霞台駅、JR 武蔵野線では北朝霞駅と3つの駅が存在している。東武東上線は、東京メトロ有楽町線、副都心線、東急東横線及び横浜高速みなとみらい線との相互直通運転を行っており、東京都心のみならず、横浜方面へのアクセスも容易になっているほか、令和5年(2023)年3月には朝霞駅が急行停車駅となるなど、利便性も向上している。

(2) 路線バス

市内では、西武バス、国際興業バス、東武バスウエスの3事業者が運行しており、市内の鉄道駅と近隣市の駅を結ぶルートを運行している。往復100本以上(1時間に3本程度以上)運行する路線バスや、鉄道の補完機能を有している路線バスもある。

(3) 市内循環バス(わくわく号)

市内循環バスは、平成6(1994)年より、県内初の試みとして、朝霞市健康増進センターわくわくどーむへの連絡を目的に2路線で運行を開始した。その後、適宜運行計画を見直しながら、市内の公共交通不便な地域の解消、公共公益施設の利用促進、通勤・通学の便の確保などを目的に運行している。令和6(2024)年4月には、バスの運転手不足から、内間木線のバス車両による運行が困難になり、ワゴン車による運行に切り替えている。

(4) タクシー

本市では、タクシー事業者5社が朝霞駅、朝霞台駅および北朝霞駅の駅前広場をタクシープールとして活用し運行している。タクシーは、個々の利用者ニーズに合わせたドア・ツー・ドアの面的なサービスを提供する輸送機関としての特徴がある。

なお、埼玉県南西部交通圏(朝霞市、川越市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、志木市、和光市、新座市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、鶴ヶ島市、日高市、三芳町、毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、小川町、ときがわ町、川島町、吉見町、鳩山町、東秩父村)における法人タクシーの利用者数は減少傾向となっている。

表2 本市で運行するタクシー事業者一覧

事業者名	営業所所在地	駅前広場占用台数 (令和7年4月時点)
昭和交通株式会社	朝霞市本町二丁目21番38号	88台
朝霞交通有限会社	朝霞市宮戸二丁目1番10号	20台
有限会社志木合同タクシー	朝霞市朝志ヶ丘一丁目5番	15台
大和タクシー有限会社	和光市新倉七丁目4番55号	8台
三和富士交通株式会社	入間郡三芳町上富1077-1	6台

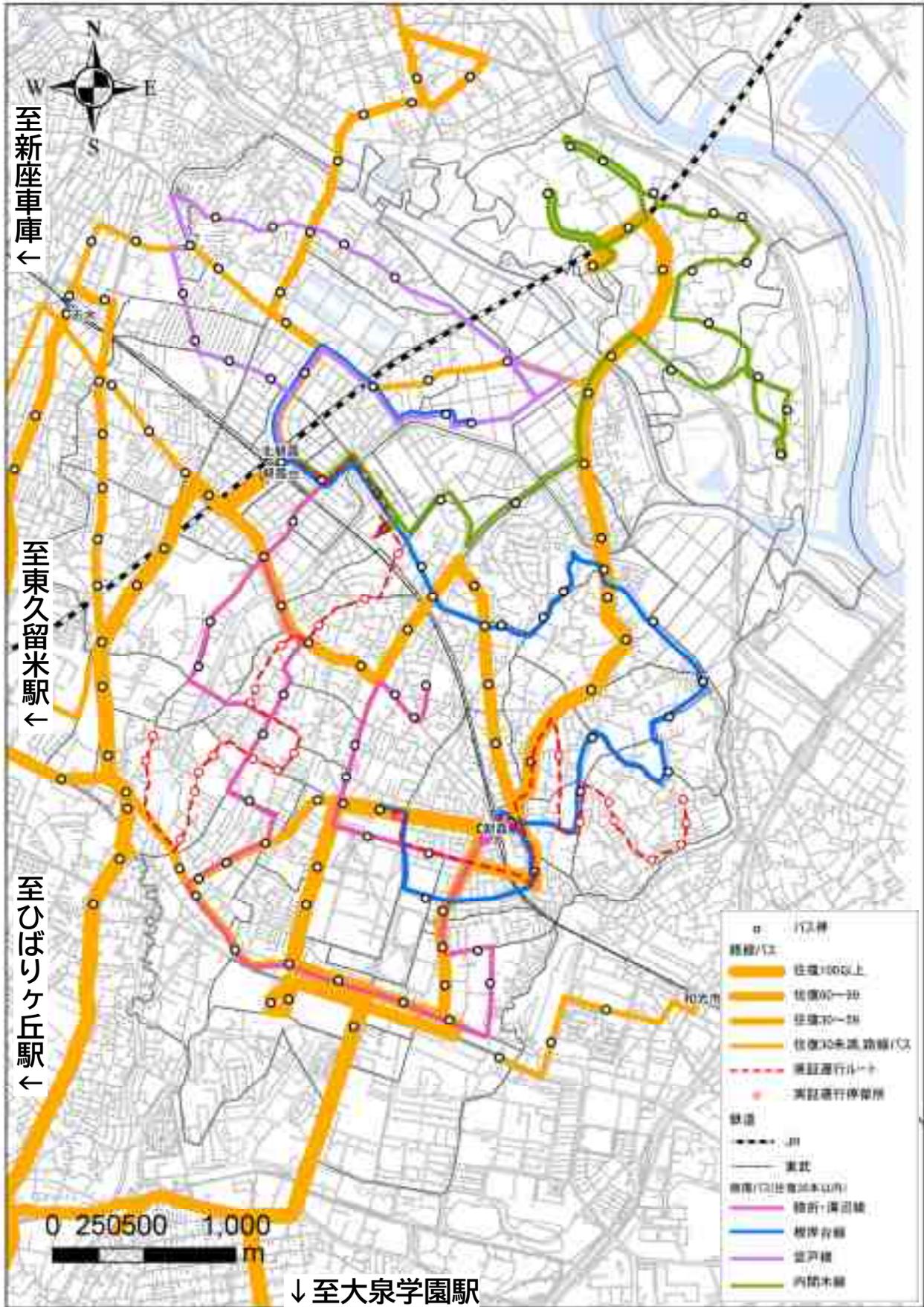


図3 市内を運行するバスネットワーク図(令和8年4月)
 ※令和7年11月時点でのバス路線の廃止予定を加味している

(5) 福祉送迎バス

市の施設のうち、浜崎及び溝沼老人福祉センターでは、送迎バスにより市内の北側と南側の2ルートの運行を曜日によって分担し、それぞれ午前と午後に1便、利用者送迎のため、無料で運行している。

また、総合福祉センター内のはあとびあ福祉作業所では、送迎バスにより9ルート、障害者ふれあいセンター内のあさか福祉作業所では、送迎バスにより4ルート、それぞれ午前と午後に1便、利用者送迎のため、無料で運行している。

(6) 福祉有償運送

福祉有償運送は、一人で公共交通機関を利用することが困難である高齢者・障害者等に、必要に応じて自家用自動車による個別輸送サービスを提供する役割を担っている。本市においては、主にNPO法人により、福祉有償運送が実施されている。

〈福祉有償運送を利用できる方の条件〉

- ・身体障害者、知的障害者、精神障害者、その他の障害を有する方
- ・要介護認定、要支援認定を受けている方

福祉有償運送を利用するためには、福祉有償運送を行う団体へ会員として登録することが必要となる。

表 3 市内で登録のある団体（令和7年4月時点）

名称	区域
特定非営利活動法人 ユウケア	朝霞市、新座市、志木市
NPO法人なかよしねっと	朝霞市、新座市、志木市、和光市

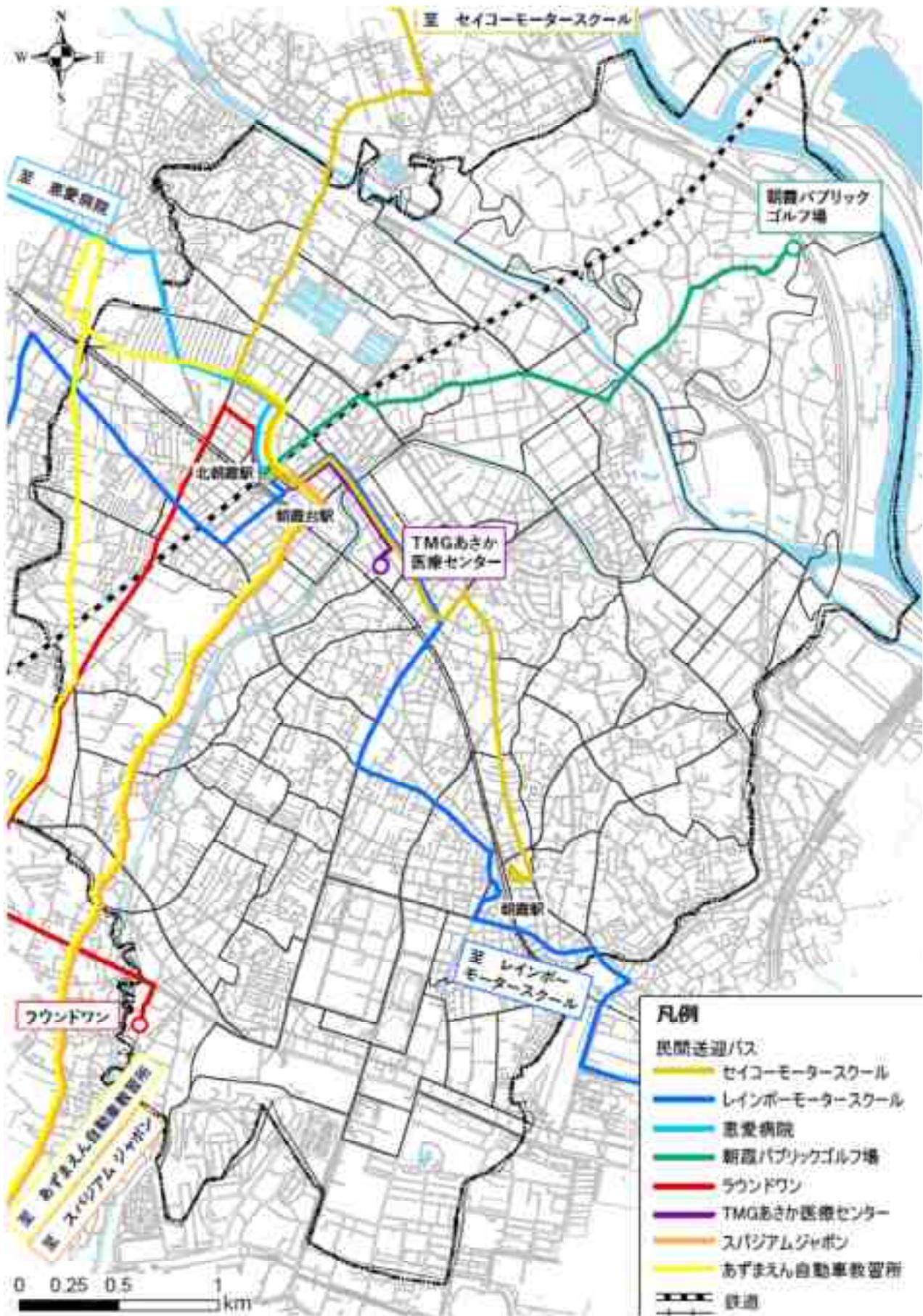
福祉有償運送の実施に当たっては、福祉有償運送運営協議会による協議を経て、道路運送法第79条により埼玉県知事の登録を受ける必要がある。

(7) 民間送迎バス

市内には、令和7(2020)年10月時点で、鉄道駅と主に医療施設や遊戯施設、自動車学校等を結ぶ民間の送迎バスが運行している。（ルートは8頁図4を参照）

表 4 市内を運行する主な民間送迎バスの一覧

施設種別	事業者名	路線本数（本/日）	
		平日	休日・祝日
医療施設	TMG あさか医療センター	45	42
	恵愛病院	14	—
遊戯施設	ラウンドワン	9	15
	朝霞パブリックゴルフ場	5	5
温浴施設	スパジウムジャポン	11	20
自動車学校	レインボーモーターズスクール	11	9
	セイコーモーターズスクール	11	11
	あずまえん自動車教習所	11	11



(※駅から目的地までのルートは一部想定を含む)

図 4 民間送迎バスのルート

(8) シェアサイクル

本市では、環境と人にやさしい交通ネットワークの形成に向け、OpenStreet 株式会社、シナネンモビリティ PLUS 株式会社と共同で、シェアサイクルの実証実験を平成 31(2019)年 1 月から実施した後、令和 6(2024)年 4 月からは本格実施に移行している。

現在、市内には、公共施設やコンビニエンスストアなどの施設に、令和 7(2025)年 10 月時点で計 149 箇所のサイクルポートが設置されており、手軽な移動手段として認知されてきている。

国においても、自転車活用推進計画を策定後、シェアサイクルの在り方検討委員会を設置し、シェアサイクルを公共交通を補完するものとして位置付け、地域公共交通計画等との連携を図ることと提言しており、本市においても、市民ニーズやポートの配置状況などを勘案し、更なるポートの設置に努めている。



図 5 北朝霞駅前広場シェアサイクルポート

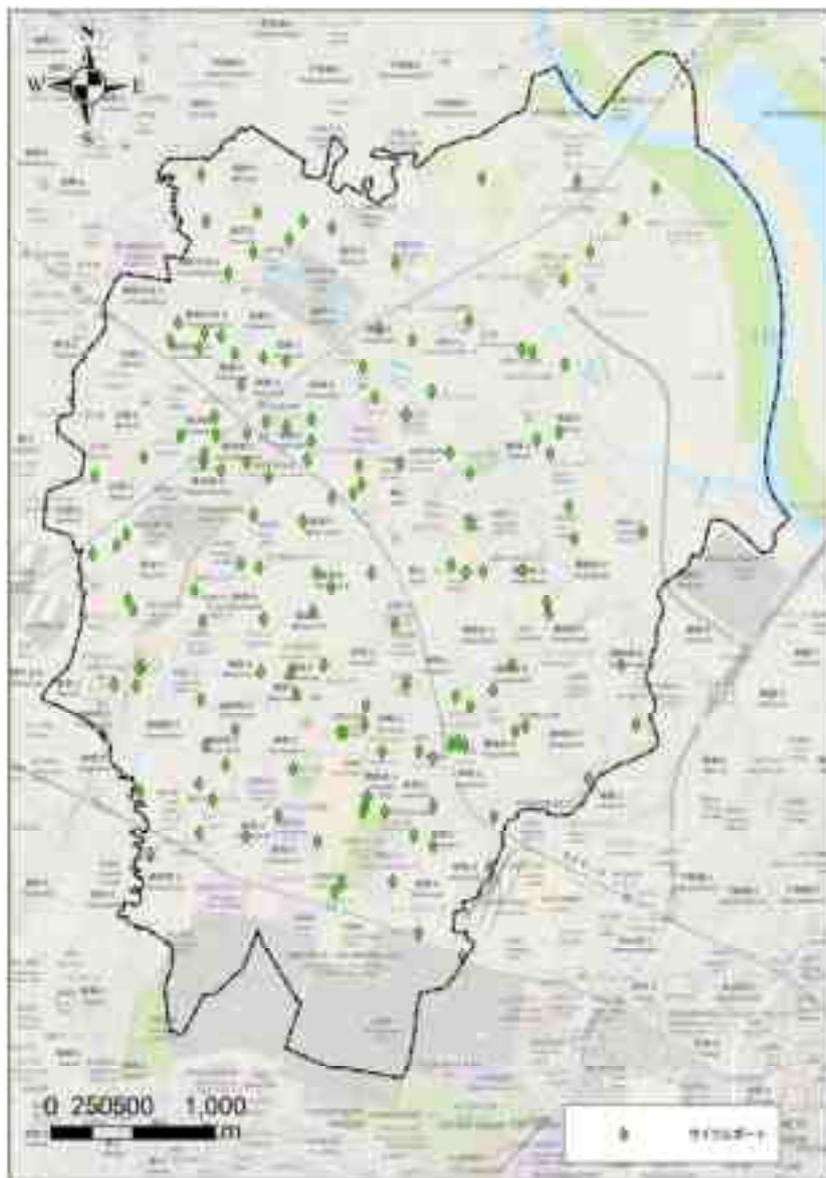


図 6 市内のシェアサイクルポート設置箇所（令和 7 年 10 月時点）

2 公共交通空白地区

(1) 現況の公共交通空白地区

本市では、広範囲にわたり路線バス及び市内循環バスの路線が行き渡っており、鉄道駅やバス停から徒歩圏内（駅から半径300m、バス停から半径300m）の人口カバー率は約94.1%となっているが、一部、鉄道駅やバス停の徒歩圏外の公共交通空白地区がみられる。公共交通空白地区の面積は約116ha（メッシュ人口が0の面積は除く）で、本市の面積（約1,834ha）の約6.3%にあたる。比較的人口がまとまっている2地区（根岸台7丁目、膝折町4丁目）については先行検討地区と位置づけている。

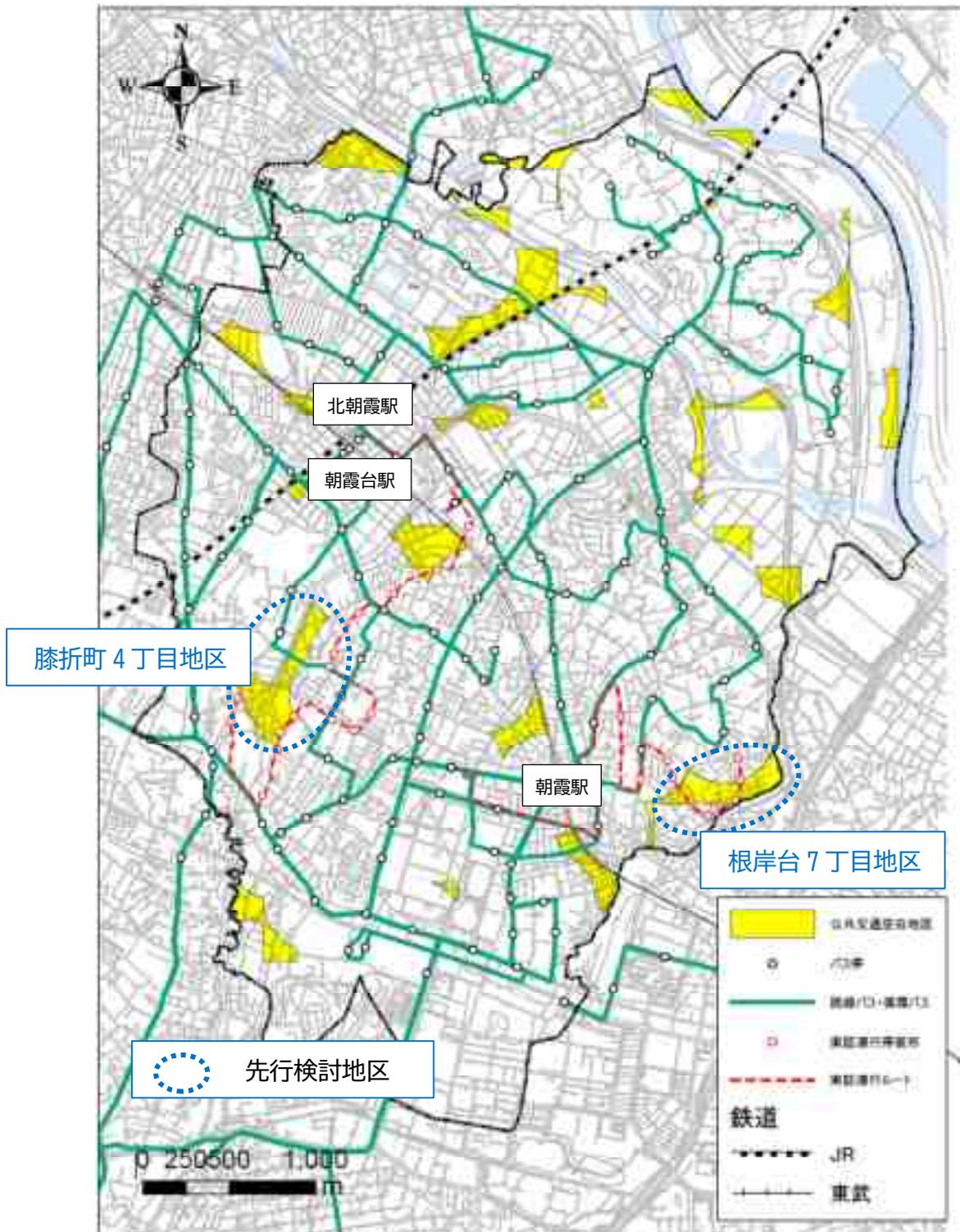


図7 公共交通空白地区（令和8年4月）
※令和7年11月時点でのバス路線の廃止予定を加味している

(2) 先行検討地区における公共交通空白地区の改善に向けた実証運行(わくわくワゴン)

公共交通空白地区の解消に向け、地元町内会・自治会によって構成された地域組織が主体となり、令和6(2024)年12月2日より、先行検討地区である根岸台7丁目地区(「ねぎし号」)、膝折町4丁目地区(「ひざおり号」)において、道路運送法第21条による実証運行を行っている。



図8 「わくわくワゴン」車両

第3章 基本的な方針及び目標

1 朝霞市の公共交通の課題

本市の上位・関連計画、人口動向や公共交通の現状等及びアンケート調査による公共交通利用者のニーズを踏まえ、本市における公共交通の課題を以下のように整理する。

第1次計画の目標達成状況	現状	課題の設定に向けた視点	公共交通の課題
評価指標 1 公共交通空白地区の改善 実施中	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 checked="" type="checkbox"/> 環境負荷の増大 <input type="checkbox"/>	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
評価指標 2 公共交通の利用促進 達成	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*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 checked="" type="checkbox"/> 駅周辺の将来像 <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通利用者の減少 <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> バスのサービス水準 <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通に関する公的負担 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	公共交通空白地区への対応 ■自動車がなくと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
評価指標 3 公共交通に対する満足度の向上 未達成	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"/> <input checked="" type="checkbox"/> 市内循環バスの代替交通手段 <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通の運行情報の発信 <input type="checkbox"/>	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
評価指標 4 路線バスの利用促進 達成	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等 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" 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"/> <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通の運行情報の発信（再掲） <input type="checkbox"/>	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
評価指標 5 市内循環バスの利用促進 達成	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 checked="" type="checkbox"/> 効率的な運転手の休憩・待機場所 <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> バス路線上の危険箇所・渋滞箇所 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	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
評価指標 6 市内循環バスの利用促進（収支率の増加） 達成			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
評価指標 7 バスの利用環境の改善 達成			高齢者等の移動支援の合理的な実施 ■バス停まで歩くのが困難な高齢者等の移動支援が求められる ■公的負担の増大への対応
評価指標 8 シェアサイクルの利用促進 未達成			

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)

2 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次のように設定する。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する。

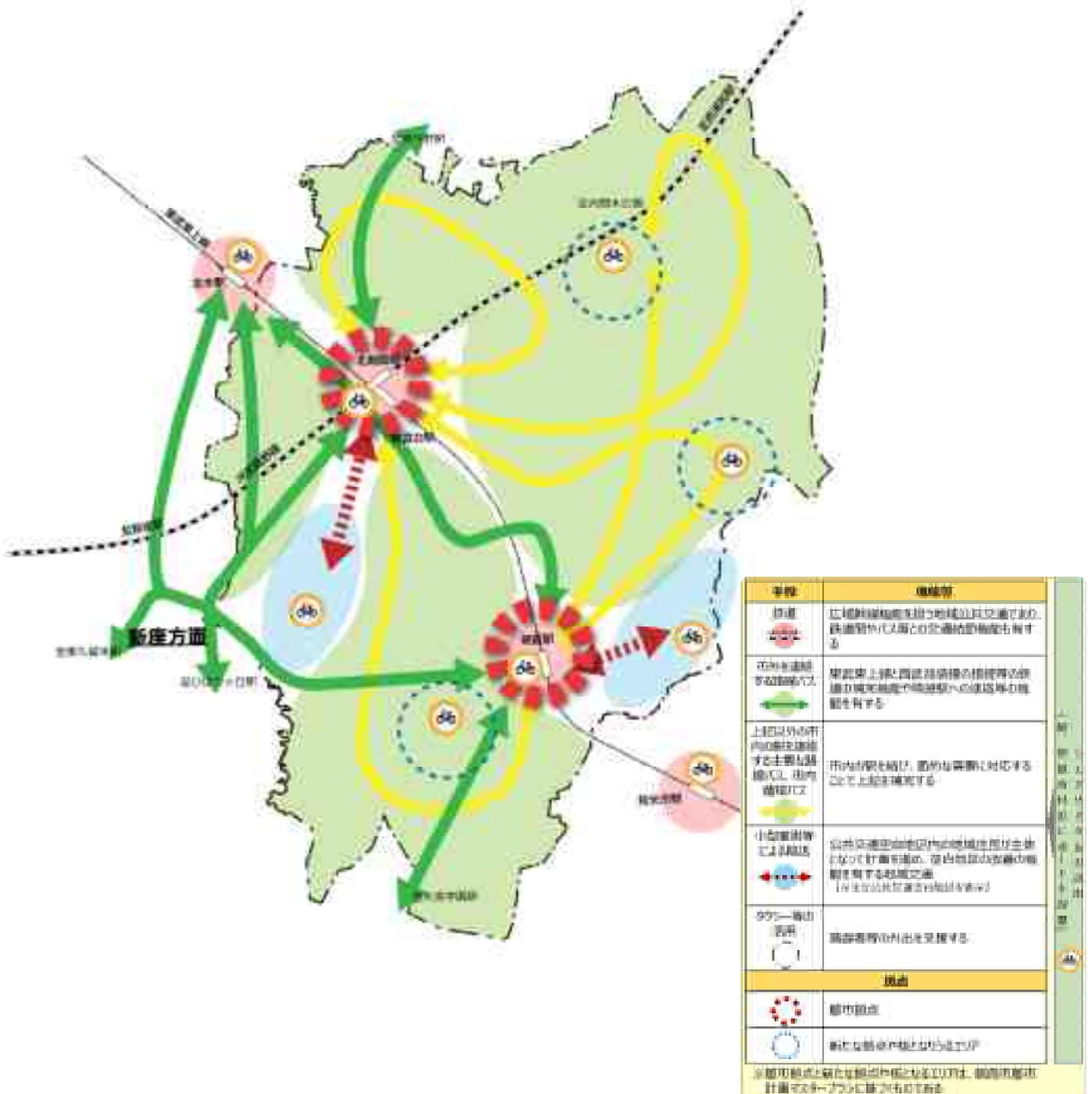


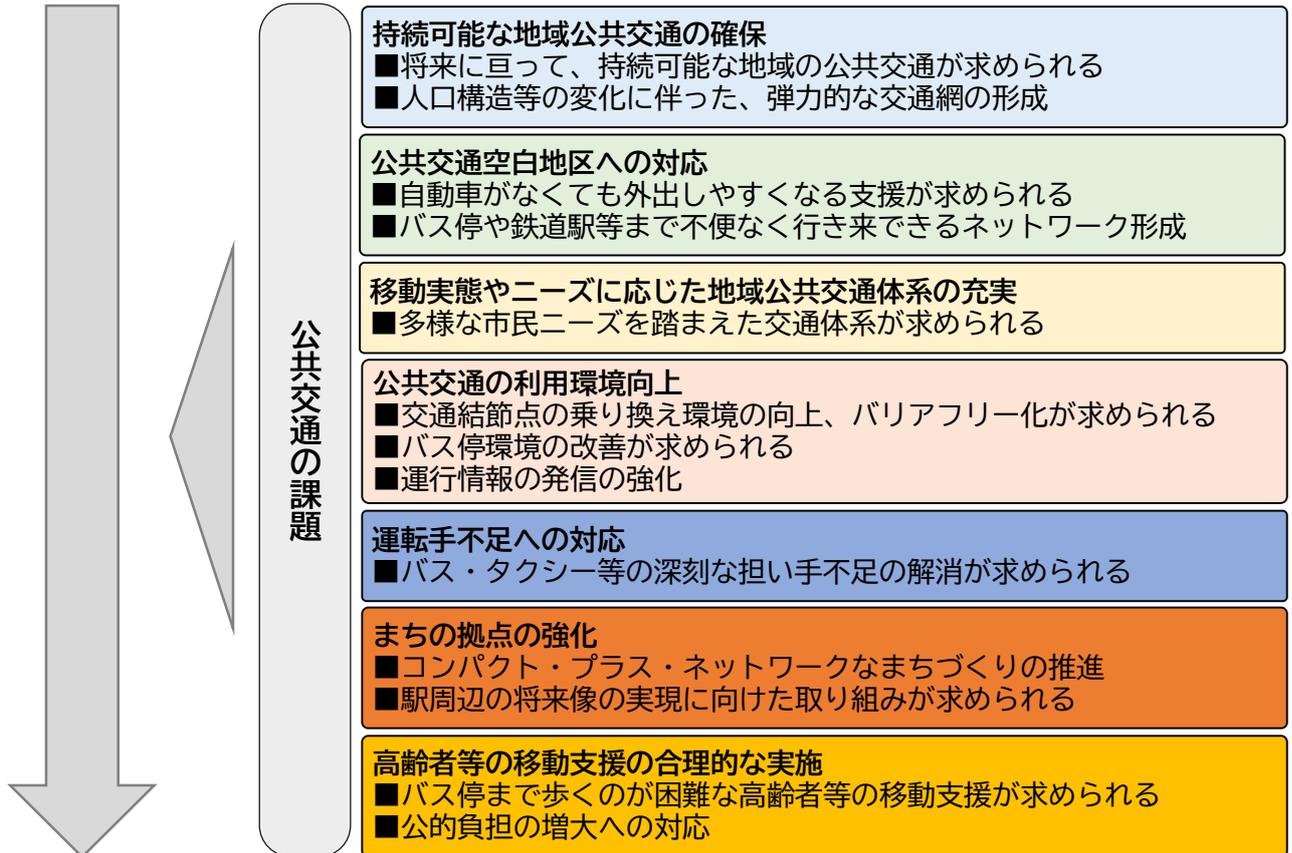
図 9 目指すべき地域公共交通体系

3 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する。また、基本的な方針及び地域公共交通の課題を踏まえ、計画の目標を設定する。

基本的な方針

だれもが誇れる 暮らしつづけたいまち 朝霞
 ～みんなで守る 快適な暮らしを支える 地域公共交通～



【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

第4章 計画目標に対する施策

Ⅰ 施策の体系

本計画の目標に対する施策の方向性を以下のように整理する。

【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
- 方向性② 総合的な交通情報案内サービスの提供
- 方向性③ 定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備
- 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
- 方向性⑤ まちの拠点としての環境整備
- 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手段の確保
- 方向性⑦ 広域連携による移動手手段の維持・確保

【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

- 方向性⑧ 路線バスの維持・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
- 方向性⑩ バス待ち環境の充実
- 方向性⑪ 運転手の確保に向けた対策の実施
- 方向性⑫ 公共交通の利用促進に向けた意識の醸成
- 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
- 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

2 各施策の事業内容

それぞれの方向性に対応する施策を以下に整理する。また各施策の内容は次頁以降に整理する。

【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	施策
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 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 総合的な交通静穏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 市の広報紙、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 人中心のウォークアブルな空間の形成
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手段の確保	施策⑥-1 高齢者等を対象とした移動支援策の導入
方向性⑦ 広域連携による移動手手段の維持・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

【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

方向性	施策
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 駅周辺など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 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⑫ 公共交通の利用促進に向けた意識の醸成	施策⑫-1 運転免許自主返納の啓発 施策⑫-2 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⑫-3 公共交通のセールスポイントの発信
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

【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

■施策の考え方

- 公共交通空白地区の多くは道路幅員が狭く、現在の交通環境ではバスの運行が難しい。これに対して長期的には道路整備、短期的には小型車両等による新たな公共交通の運行を行う。
- その際、路線バスや市内循環バスの利用者との運賃負担に対する公平性を保つため、運行経費の上限を定めた運行や有償運行が基本となる。
- 3 地区を先行検討地区と位置づけ、そのうち上内間木地区は、近隣を運行する市内循環バス内間木線の車両の小型化に合わせ、令和6(2024)年4月に運行経路を変更することで公共交通の乗り入れを実現している。また残る根岸台7丁目地区、膝折町4丁目地区については、令和6(2024)年12月よりワゴン車による実証運行が行われている。

■事業効果

- 誰もが移動しやすい、面的な公共交通ネットワークの形成が期待される。
- 先行検討地区の検討を通して、より効果的、効率的な検討、実施の枠組みが整理される。

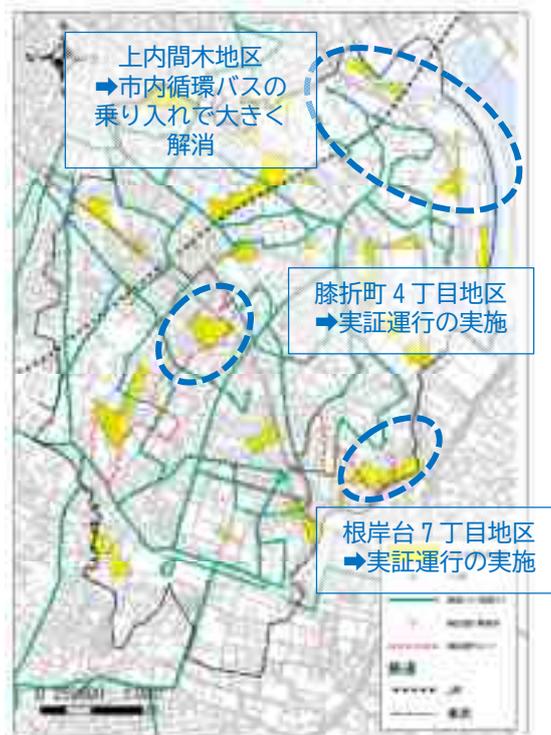
■具体的な施策

施策①-1 先行検討地区の本格運行の検討

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

▼先行検討地区の取り組み状況



■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策①-1 先行検討地区の本格運行の検討	実証運行 →		本格運行開始 or 見直し →			
施策①-2 導入ルートを確認するための道路整備	継続して実施 →					
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	更新 →	運用 →				

■具体的な施策の実施方針

施策①-1 先行検討地区の本格運行の検討

(事業主体：朝霞市、地域住民、交通事業者)

- 先行検討地区として位置付けた3地区のうち、令和6(2024)年12月より新たな公共交通(わくわくワゴン)の実証運行を行っている根岸台7丁目地区(「ねぎし号」)、膝折町4丁目地区(「ひざおり号」)について、実証運行の実績を踏まえながら、「公共交通空白地区への導入ガイドライン」に沿って令和8(2026)年度以降の本格運行開始の検討を行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"> ・運行実績や路線バス等への影響等を考慮したうえで、運行計画の見直しを検討 ・運行事業者や地域公共交通協議会との調整
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・地域組織を中心に朝霞市と連携し、運行計画の見直しを検討 ・利用促進の活動
運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運行管理、運行実績の提供

●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
先行検討地区への新たな公共交通の導入	実証運行		本格運行開始 or 見直し			

施策①-2 導入ルートを確認するための道路整備

(事業主体：朝霞市)

- 朝霞市道路整備基本計画に基づき優先整備路線に位置付けられた路線の整備を推進するとともに、ハイエースなどの小型車両が通行しやすいような環境整備について検討を行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	・朝霞市道路整備基本計画に基づき、道路整備を推進

▼公共交通空白地区内の優先整備路線の位置づけ



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
導入ルートを確認するための道路整備	継続して実施					

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

(事業主体：朝霞市、地域住民)

- 公共交通空白地区の改善に向け、令和3(2021)年10月に策定した「公共交通空白地区への導入ガイドライン」について、実証運行を行っている「ねぎし号」「ひざおり号」の状況を踏まえながら更新する。
- 現行のガイドラインで運行導入要件となっている収支率30%以上、運行継続要件となっている収支率36%は、一度の運行で多くの乗客を乗せることができないワゴン車での運行で到達することが難しく、市内循環バス内間木線においても到達できていない状況から、新たな指標の導入を含め見直しを行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	・公共交通空白地区へ新たな公共交通を導入するための検討体制や流れ等を整理した、ガイドラインを更新し、先行検討地区での運行計画見直しや、他の地区における検討への活用を促す
地域住民	・朝霞市が作成するガイドラインを基に、運行計画を策定

【ワゴン車での運行している公共交通の収支率の実績】

コース	運行概要	運賃	収支率
市内循環バス 内間木線	週7日運行、片道1日8便 北朝霞駅前～内間木公園	180円 (小児90円)	10.9% (令和6年度)
わくわくワゴン ねぎし号	週3日運行、片道1日13便/14便 朝霞駅東口～コートエスプランサ前 ※令和6年12月～令和7年11月の運行計画	200円 (小児100円)	4.8% (令和6年12月～令和7年11月見込み)
わくわくワゴン ひざおり号	週3日運行、片道1日9便 北朝霞駅～西朝霞公民館前	200円 (小児100円)	7.6% (令和6年12月～令和7年11月見込み)

【公共交通空白地区への導入ガイドライン】

- ・地域住民が主体となって新たな公共交通の検討を進められるよう、検討の手順や方法を示している
- ・運行導入要件、運行継続要件として収支率を用いている。

▼公共交通空白地区への導入ガイドライン（一部）



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成と運用	更新	運用				

【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② 総合的な交通情報案内サービスの提供

■施策の考え方

- 市内の9割以上が鉄道やバスが利用できる公共交通ネットワークの環境にあることから、そのサービスを分かりやすく市民や来訪者に広く提供することが重要となる。
- 市内循環バスの「バスマップ&時刻表」を更新し、新たな交通手段を含め市内の公共交通の利用方法がオールインワンとなった総合的な案内を作成する。
- バスロケーションシステムや Google マップでの経路検索など、これまで導入してきた情報案内ツールの存在や使い方を周知するとともに、公共交通の使い方についても発信を行う。

■事業効果

- 公共交通の使い方が広く周知されることで、利用促進が期待される。
- 情報案内ツールが普及することで、利用者の待ち時間の有効活用や待ち時間のストレスの軽減につながることを期待される。

■具体的な施策

- 施策②-1 各交通手段が一体となった公共交通の総合的な案内による利用者の利便性向上
- 施策②-2 市の広報紙、LINE、SNS 等を通じた交通情報案内ツールの紹介

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策②-1 各交通手段が一体となった公共交通の総合的な案内による利用者の利便性向上						
	検討・作成・更新					
施策②-2 市の広報紙、LINE、SNS 等を通じた交通情報案内ツールの紹介						
	継続して実施					

■具体的な施策の実施方針

施策②-1 各交通手段が一体となった公共交通の総合的な案内による利用者の利便性向上 (事業主体：朝霞市)

- 現在の「バスマップ&時刻表」は市内循環バスの路線図・時刻表に加え路線バスの路線図も網羅した、ものになっているが、これをバスの乗り方、シェアサイクルや今後導入される新たな交通手段の使い方なども含めた総合的な利用ガイドとして更新するとともに、市ホームページにも同様の情報を掲載する。

事業主体	実施内容
朝霞市	・総合的な利用ガイドの作成・配布、ホームページの更新

【他市の事例】

(埼玉県鴻巣市 出典：鴻巣市ホームページ)

- ・「鴻巣市公共交通利用ガイド」はコミュニティバスの路線図、時刻表のほか、市で運行する乗合タクシー、デマンド交通の予約方法の案内が一体となっている。
- ・デマンド交通の利用者は当日限り有効のコミュニティバス無料乗車券を配布する取り組みも紹介されているほか、路線図には市のおすすめスポットが掲載されている。

▼鴻巣市公共交通利用ガイド（一部）

▼交通手段の概要、予約方法

▼乗り場の案内



▲施策の紹介（無料券配布）

▲時刻表

路線図、
おすすめ
スポット
の紹介▶



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
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 市の広報紙、LINE、SNS 等を通じた交通情報案内ツールの紹介

(事業主体：朝霞市)

- 令和5年7月に導入した市内循環バスのバスロケーションシステムは、令和6(2024)年の市内循環バス利用者アンケートの結果では50.8%の利用に留まっている。また令和元(2019)年の調査時に比べ、バスの行き先やダイヤ等の情報発信へのニーズが増加している。
- バスロケーションシステムや Google マップでの情報検索などの案内ツールを広報紙や LINE、SNS 等で定期的に発信して認知度の向上を図る。
- 合わせて公共交通手段の乗り方や、利用することのメリットなどの発信を行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	・広報紙への掲載、LINE・SNS 等での発信

【他市の事例】

(茨城県水戸市 出典：水戸市公式 X)

▼X でバスロケーションシステムを周知



(千葉県佐倉市 出典：佐倉市役所市公式 Instagram)

▼Instagram でコミュニティバスが Google マップで検索可能になったことを周知



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031 年度以降
市の広報紙、LINE、SNS 等を通じた交通情報案内ツールの紹介	→ 継続して実施 →					

【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③ 定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備

■施策の考え方

- 路線バス・市内循環バスの速達性や定時性を保持すると同時に、歩道を利用する市民の安全性を確保する。
- 令和元(2019)年5月に策定された『道路整備基本計画』に基づき道路整備を実施する。
- バスバイ[※]の設置やPTPS（公共車両優先システム）の導入検討を行う。

■事業効果

- バスの定時性や目的地までの所要時間が短縮し利便性が高まるとともに、道路拡幅等によりルート開拓時の運行改善や、道路幅員が起因となった公共交通空白地区の改善が期待される。
- 渋滞の改善や一定幅の歩道が確保されることにより、歩行者等の安全性が確保される。
- 回送バスの運行距離や乗務員の交代時間の短縮により効果的、効率的な運行が期待される。
- バス運行の安全性が向上する。

■具体的な施策

- 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

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策③-1 道路整備基本計画に基づく道路整備推進	→ 整備 →					
施策③-2 都市計画道路の整備推進	→ 整備 →					
施策③-3 バス走行空間の向上	→ 検討・整備 →					

■具体的な施策の実施方針

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

(事業主体：朝霞市)

- 厳しい財政状況の中、本市における目指すべき道路網を構築するためには道路が持つ機能や多様な役割を踏まえて、効果的、効率的に道路整備を進めることが重要となっている。
- 定時性、速達性の向上やバス停までの安全性の向上、公共交通空白地区内の通行空間を確保するため、都市計画道路の整備推進や道路整備基本計画に基づく道路整備を推進する。
- 歩行者の安全確保の観点からも、都市計画道路等、道路空間に余裕が生まれる路線においては、道路空間の再配分等により、歩行者や滞留者の空間を緩やかに区分しながら共存出来る舗装や植栽、ベンチの設置などの工夫を検討する。

事業主体	実施内容
朝霞市	・道路整備基本計画に基づき、道路整備を推進

▼朝霞市道路整備基本計画の優先整備路線



- ・地域の特性に配慮しながら事業化に向けた検討を行うとともに、現在事業中である路線の進捗状況や財政状況、まちづくりの機運の高まりなどを勘案しながら順次事業を進める。

▼都市計画道路整備状況



- ・市内の都市計画道路の整備率は、約 54%となっており、県全域の平均整備率 61%（平成 28 年度末時点）と比較しても低い水準。
- ・市内を南北に通る 3・4・8 黒目川通線や市内の西側に位置し、隣接市と接続する 3・4・9 下ノ原通線、3・4・3 中央通線、3・5・9 東北通り線等が未整備。

●スケジュール

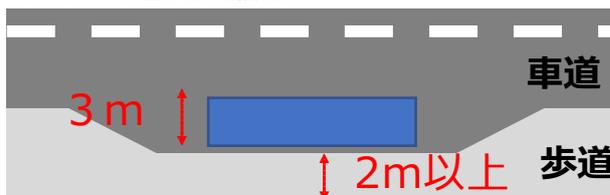
施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
道路整備基本計画に基づく道路整備推進	→ 整備					
都市計画道路の整備推進	→ 整備					

施策③-3 バス走行空間の向上

(事業主体：朝霞市、交通事業者)

●バスが停車すると後続車が追い越せなくなる道路では、道路混雑の悪化を招く恐れがあることから、新設道路や道路改良においてはバスベイ（台形型）の設置を検討する。また、既存の道路では、道路状況を踏まえ、歩道への影響を踏まえつつ設置を検討する。

▼バスベイと歩道の幅員



- バスベイの幅員は3m、歩道はベンチ等を除く有効幅員2m以上の確保を基本とするが、道路管理者、交通管理者との調整、協議を行い、道路状況に応じて縮小を検討する。
- また、バスの定時性の確保に難がある区間や、経路変更により運行距離の増加が見込まれる区間に関しては、PTPS（公共車両優先システム）の導入により、バスの運行に合わせて信号制御を行うことができないか検討を行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	・バス事業者のヒアリング等により、渋滞発生箇所等を考慮して、バスベイの整備検討を行う。また PTPS や効果を高める専用走行空間の導入検討を行う。
交通事業者	・朝霞市と協議・調整を行う

【朝霞市内の整備済みバス停】



▲みやど公園 バス停

【PTPS（公共車両優先システム）】

PTPS はバスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、専用・優先レーンの設置や、停止時間を短縮する信号制御等を通じて支援するシステム



(参考：愛知県 ITS 推進協議会ホームページ)

●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
バス走行空間の向上	→ 検討・整備					

【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

■施策の考え方

- 朝霞市では平成31(2019)年1月よりシェアサイクルの実証実験を開始し、駅やバス停付近、主要な生活施設を中心にサイクルポートの整備を推進してきた。令和2(2020)年2月には朝霞市がポート密度(ポート数を行政面積で除したもの)で日本一となり、令和7(2025)年10月時点では149箇所のポートが市内に設けられている。
- 貸出回数も右肩上がりが増えており、令和6(2024)年度には60万回/年を超えるなど、鉄道や路線バス、市内循環バスを補完する市民の足の1つとして定着しつつある。
- 市民ニーズやポートの配置状況などを勘案し、ポートの設置を進めるとともに、バス停とポートが集約された乗り継ぎ拠点を整備し、乗り継ぎの利便性向上を通じて既存の公共交通の利用拡大に繋げる。

■事業効果

- 市民や来訪者が手軽に利用できる交通手段として、回遊性の向上やファースト/ラストワンマイル[※]の移動しやすさが向上する。
- ファースト/ラストワンマイルの移動しやすさが向上することで自動車移動からの転換が促され、路線バス、市内循環バスなど既存の公共交通の利用の拡大が期待されるとともに、環境への負荷軽減や、放置自転車の防止などにも寄与する。
- 遅い時間のバス便が減便されやすい中で、バスの運行していない時間帯を補完する交通手段として機能する。
- 公共交通空白地区における移動の利便性の向上に寄与する。

■具体的な施策

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

■実施スケジュール(総括)

施策	短期(本計画期間:5年以内)					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策④-1 サイクルポート設置	検討・実施					
施策④-2 乗り継ぎ拠点の整備推進	検討・整備					

■具体的な施策の実施方針

施策④-1 サイクルポート設置

(事業主体：朝霞市、交通事業者)

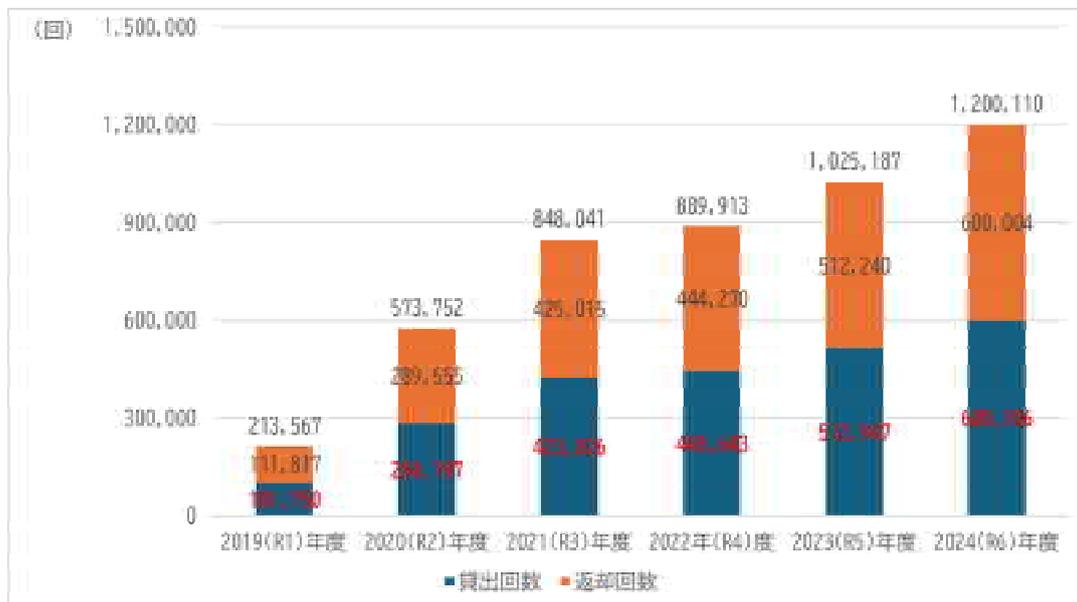
- 駅やバス停付近、主要な生活施設、また公共交通空白地区内においてまだ設置されていない箇所や、稼働状況から周辺で台数が不足していると判断されるエリアを整理し、計画的にサイクルポートの設置検討を進める。
- サイクルポート数の増加により、シェアサイクルの利便性が向上し、貸出・返却回数が増加しており、引き続きサイクルポートの増設を検討する。
- 近隣市の志木市や和光市、新座市においても、シェアサイクル事業が実施されており、ポートの設置を進めることで地域間の移動しやすさや回遊性の向上を図る。

▼公共交通空白地区内のサイクルポート
(西朝霞公民館)



事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポートの設置要望（公共交通空白地区内や主要な施設付近、最寄りの路線バス付近等） ・利用案内の実施（主に高齢者向け）
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポートの設置、維持・管理 ・利用状況等の解析 ・設置依頼や用地提供等の地元との交渉

【朝霞市内のシェアサイクルの利用状況】



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
サイクルポート設置	→ 検討・実施 →					

施策④-2 乗り継ぎ拠点の整備推進

(事業主体：朝霞市、交通事業者)

- バス路線の分岐点となっている箇所や起終点部、周辺の公共施設や民間施設などに、サイクルポート等を設置することによって、路線バス・市内循環バスとシェアサイクルなど、複数の交通手段間のスムーズな乗り継ぎを支え、移動の利便性や選択性、快適性を向上させるとともに、バスの利用増に繋げることを目指す。
- 新たな拠点の整備とともに、既に市内循環バスのバス停とシェアサイクルポートが隣接している朝霞市民会館のような場所も統一的な呼称を与えて周知することにより、乗り継ぎ拠点としての活用を促す。

事業主体	実施内容
朝霞市	・乗り継ぎ拠点の整備可能箇所の検討、整備
交通事業者	・サイクルポートの設置、維持・管理 ・設置依頼や用地提供等の地元との交渉

【他市の事例】

(小田急バス「hocco」(東京都武蔵野市) 出典：国土交通省 不動産業アワード資料)

- ・既存のバス転回場に、近接するバス停の待ち合いスペース住居兼用の店舗を設けた上、シェアサイクルポート、シェアカーの駐車スペースを配置し、駅から離れた地域の拠点として整備している。



シェアサイクルポート



バス降車場

(神奈川県横浜市「野七里テラス」)

- ・大規模戸建住宅団地「ネオポリス」の開発から40年以上経過した団地の活性化を図るため、コンビニエンスストア併設型のコミュニティ施設「野七里テラス」をオープンさせ、合わせてバスの転回場を整備し、乗り継ぎ拠点として機能させている。



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
乗り継ぎ拠点の整備推進	→ 検討・整備					

【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⑤ まちの拠点としての環境整備

■施策の考え方

- 駅周辺については、朝霞市都市計画マスタープランに基づき、ウォーカブル化[※]を推進することとしている。また、エリアプラットフォームにより、エリアビジョンが作成され官民連携で周辺道路の交通安全対策、人中心のウォーカブルな空間の形成に取り組んでいる。
- 朝霞台駅及び北朝霞駅は、将来的にホームドアの設置が必要となっているほか、朝霞台駅は鉄道事業者による既存駅舎の改修の検討が進められている。
- 駅周辺の交通結節点機能（駅舎、自由通路、駅前広場、バス・タクシー乗り場）を総合的に充実させるとともに、ユニバーサルデザイン化[※]を図る。
- 朝霞市として、交通事業者と連携し、ホームドアの設置や商業施設の充実等を協議・調整していく。

■事業効果

- 駅周辺における歩行者の安全確保、賑わいの創出につながる。
- 高齢者、障がい者等の移動の円滑化が図れるとともに、朝霞台駅と北朝霞駅との乗り換え利便性の向上が期待される。

■具体的な施策

- 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

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策⑤-1 朝霞駅南口の交通安全対策の推進	安全対策等の設計整備					→
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	駅舎の改修					→
	周辺環境の再編検討・実施					→
施策⑤-3 交通事業者との協議・調整	協議・調整					→
施策⑤-4 人中心のウォーカブルな空間の形成	協議・調整・実施					→

■具体的な施策の実施方針

施策⑤-1 朝霞駅南口の交通安全対策の推進

(事業主体：朝霞市、埼玉県、バス事業者)

- 「朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想」に基づき、朝霞駅南口駅前通りの無電柱化や、地区内の道路空間の再配分、周辺道路での速度抑制の取り組みなどの交通安全対策を実施する。

事業主体	実施内容
朝霞市	・市道上の安全対策の実施、地区内の道路空間の再配分
埼玉県	・県道の無電柱化、地区内の道路空間の再配分
バス事業者	・バスの迂回等無電柱化工事への協力

【朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想の取り組み】



▼安全対策実施後の朝霞駅南口駅前通りのイメージ



▼交通安全対策（交差点ハンプ設置）の社会実験（令和6年7月実施）



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
朝霞駅南口の交通安全対策の推進	安全対策等の設計・整備					

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

(事業主体：朝霞市、地域住民、交通事業者)

- 東武鉄道が現在検討している朝霞台駅の駅舎改修と、それに合わせて、それぞれの役割や活用方法を含めた駅前広場や自由通路及び周辺環境の再編を検討する。
- 周辺環境の再編にあたっては、交通安全対策を含めた歩行者優先な道路等のあり方を検討する。
- 北朝霞駅西口ロータリーの広場化を進める。

事業主体	実施内容
朝霞市	・ 駅舎改修と合わせた駅前広場や自由通路等、周辺環境の再編の検討 ・ 北朝霞駅西口ロータリーの改修
地域住民	・ 駅前広場の活用方法の検討への参画
交通事業者	・ 駅舎改修と合わせた駅前広場や自由通路等、周辺環境の再編の検討

【朝霞台駅・北朝霞駅の周辺環境】

▼北朝霞駅東口ロータリー



▼北朝霞駅西口ロータリー広場化実証実験(令和6年9月)



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
朝霞台駅の駅舎改修及び周辺環境の再編の検討	駅舎の改修					
	周辺環境の再編検討・実施					

施策⑤-3 交通事業者との協議・調整

(事業主体：朝霞市、交通事業者)

- 駅舎及び駅前広場等の利便性向上に向け、交通事業者と連携し、協議・調整を実施する。

事業主体	実施内容
朝霞市	・ 交通事業者と連携し、輸送力の増強や駅構内のバリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進等について協議・調整する
交通事業者	・ 市と連携し、課題等の解決に向けて、協議・調整を図る

●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
交通事業者との協議・調整	協議・調整					

施策⑤-4 人中心のウォーカブルな空間の形成

(事業主体：朝霞市、埼玉県、バス事業者)

- 令和 5(2023)年 1 月に朝霞駅周辺エリア等でのウォーカブルなまちづくり構想が「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」に採択されている。
- 朝霞駅南口周辺の「エリアビジョン」では「人中心のみちづくりプロジェクト」の推進が位置づけられており、その取り組みとして道路空間の再配分や壁面後退により歩行空間を確保するとともに、荷捌きや駐車場の適正化を図る。
- 「北朝霞・朝霞台駅周辺地区 未来ビジョン」では、「暮らす」「働く」「訪れる」といった日常の活動が重なり、出会いの場として機能するウォーカブルな公共空間を目指す将来像とされ、実現に向けた取り組みとして西口ロータリーの整備やファニチャーの設置、イベントの実施、交通安全対策の検討・導入等が位置づけられている。

事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道住民・店舗との交渉、地区内の道路空間の再配分、荷捌き駐車専用スペース確保の検討等 ・北朝霞駅西口ロータリーの改修、ファニチャーの設置
地域住民	・エリアプラットフォームへの参画によるビジョン実現の推進
埼玉県	・県道の無電柱化、地区内の道路空間の再配分
バス事業者	・バスの迂回等無電柱化工事への協力

【ウォーカブル化を目指した駅周辺の将来像】

▼あさかエリアデザイン会議「エリアビジョン」におけるウォーカブル化に向けた取り組み
(朝霞駅南口周辺エリアの将来像)



▼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」におけるウォーカブル化を目指した将来像



●スケジュール

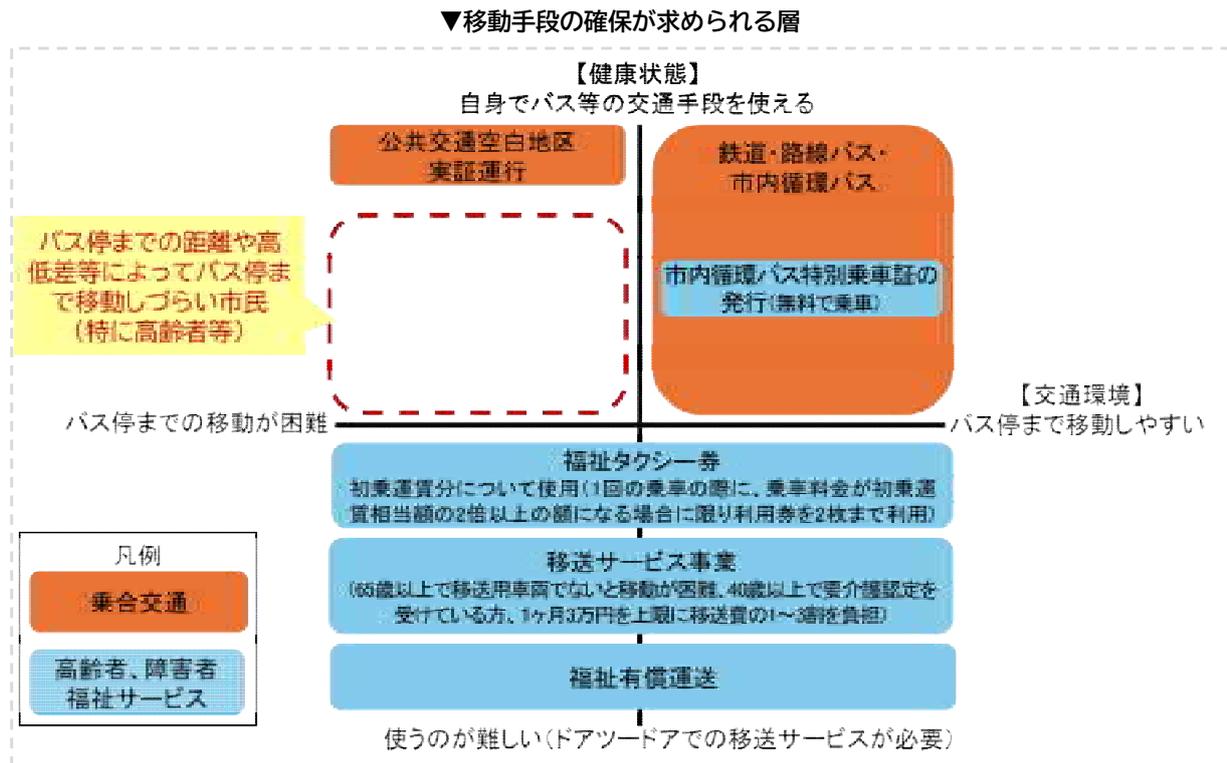
施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031 年度以降
人中心のウォーカブルな空間の形成			協議・調整・実施			

【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⑥ バス停まで歩いていくのが難しい高齢者等の移動手手段の確保

■施策の考え方

- 都市建設部が行っている面的な交通ネットワークの構築と、福祉部で実施している福祉の移動支援のはざまにいる方、具体的には、バス停までの移動が困難な方で、福祉の移動支援を受けられない方などを支援するため、外出支援につながる新たな移動支援の導入を目指す。
- デマンド交通（タクシーの利用補助）など、ドアツードアもしくはそれに近い形で運行できる手段を検討する。



■事業効果

- バス停まで歩いていくことが難しい市民の移動手手段が確保され、外出が促進される。

■具体的な施策

施策⑥-1 高齢者等を対象とした移動支援策の導入

■実施スケジュール(総括)

施策	短期(本計画期間:5年以内)					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策⑥-1 高齢者等を対象とした移動支援策の導入	実証運行 →		本格運行 or 見直し →			

■具体的な施策の実施方針

施策⑥-1 高齢者等を対象とした移動支援策の導入

(事業主体：朝霞市、交通事業者)

- バス停までの移動が難しい高齢者等の外出支援・移動支援に向け、ドアツードアもしくはそれに近い形の交通手段を導入する。
- デマンド交通※（タクシーの利用補助）などから最適な方法を選択し、実証運行を行って効果や他の交通手段への影響を検証するとともに、制度設計の継続的な見直しを行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	・都市建設部、福祉部で連携し最適な交通手段を選定、実証運行及び効果検証を実施
交通事業者	・朝霞市の委託を受け運行

【他市の事例】

(埼玉県富士見市 出典：富士見市ホームページ)

- ・「富士見市デマンドタクシー（タクシー補助制度）」は70歳以上の方、要支援・要介護認定者及び事業対象者、障がいのある方（福祉タクシー券の対象者を除く）、妊婦、未就学児を対象としたタクシーの利用補助の仕組みで、予約には事前の利用登録申請が必要となる。
- ・富士見市内の駅で乗車する場合、専用のタクシー乗場から乗車する。
- ・補助額は利用料金の半額、1回あたり600円が補助の上限で、利用回数の上限は年度内12回。
- ・運行は月曜～土曜の8時30分～17時30分までの間で、委託を受けたタクシー会社に直接電話して予約。

▼富士見市デマンド交通利用案内（一部）

【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⑦ 広域連携による移動手段の維持・確保

■施策の考え方

- 市境付近に居住する住民の中では、和光市駅、志木駅の周辺を生活圏とするケースも見られる。
- 限られた人員で各々の住民を効率的に輸送するため、市内循環バス等を周辺自治体と連携して運行する検討を行う。

■事業効果

- 広域連携によって効率的な運行が可能になり、移動手段の確保がしやすくなる。
- 双方の自治体の財政負担が軽減される。

■具体的な施策

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

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
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	協議・調査・検討 					

■具体的な施策の実施方針

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

（事業主体：朝霞市、周辺自治体）

- 市内循環バスの膝折・溝沼線は新座市及び和光市との市境付近、根岸台線は和光市との市境付近を運行し、宮戸線は一部志木市内に乗り入れている。
- 和光市、新座市ではコミュニティバス、志木市ではデマンド交通の運行を行っており、一部は本市の市内循環バスとも運行事業者が重なっている。
- 周辺自治体と定期的に協議する場を設け、自治体が運行するコミュニティバス、デマンド交通について、広域連携することで運行の効率化や公共交通空白地区の解消などに繋がらないか検証を行うとともに、連携のスキームを検討する。

事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"> ・協議の場の設定 ・効率的な運行のあり方、広域連携のスキームの検討
周辺自治体	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的な運行のあり方、広域連携のスキームの検討

【他市の事例】

(東京都武蔵野市・三鷹市 出典：武蔵野市ホームページを加工作成)

- ・武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」の「境・三鷹循環（7号線）」は三鷹市のコミュニティバス「みたかシティバス」の路線を兼ねた共同運行路線になっている。
- ・この路線は JR 武蔵境駅北口を起終点とした循環路線であり、市街地が両市の市境を跨いで広がっていることから、繰り返し市境を跨ぐような経路で運行している。
- ・この共同運行に向けて、両市と運行事業者である小田急バス株式会社の三者で協定を結び、運行経費の負担等について取り決めている。

▼武蔵野市 ムーバス「境・三鷹循環（7号線）運行経路」



【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

方向性⑧ 路線バスの維持・確保

■施策の考え方

- 地域間や近隣市町村への移動の利便性の維持のため、路線バス網の維持・確保に取り組む。路線の維持の条件や、必要な支援のあり方を検討するため、交通事業者との協議を定期的に実施する。
- 市内を運行する路線バス事業者が利用できる待機スペースを設けることで回送での運行回数を削減するなど、運行の効率化ができないか検討する。
- 今後、路線バスの廃止等の申し入れがあった場合に備え、どのように対応するか検討するフローを確立する。



■事業効果

- 路線バスの維持・確保により、面的な地域公共交通体系が確保される。

■具体的な施策

施策⑧-1 路線バスの維持・確保への取組

施策⑧-2 駅周辺などでの待機スペースの確保

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策⑧-1 路線バスの維持・確保への取組	情報収集・調査・検討					
施策⑧-2 駅周辺などでの待機スペースの確保	短期的な取り組みの検討・実施					
	中長期的な取り組みの調査・検討					

■具体的な施策の実施方針

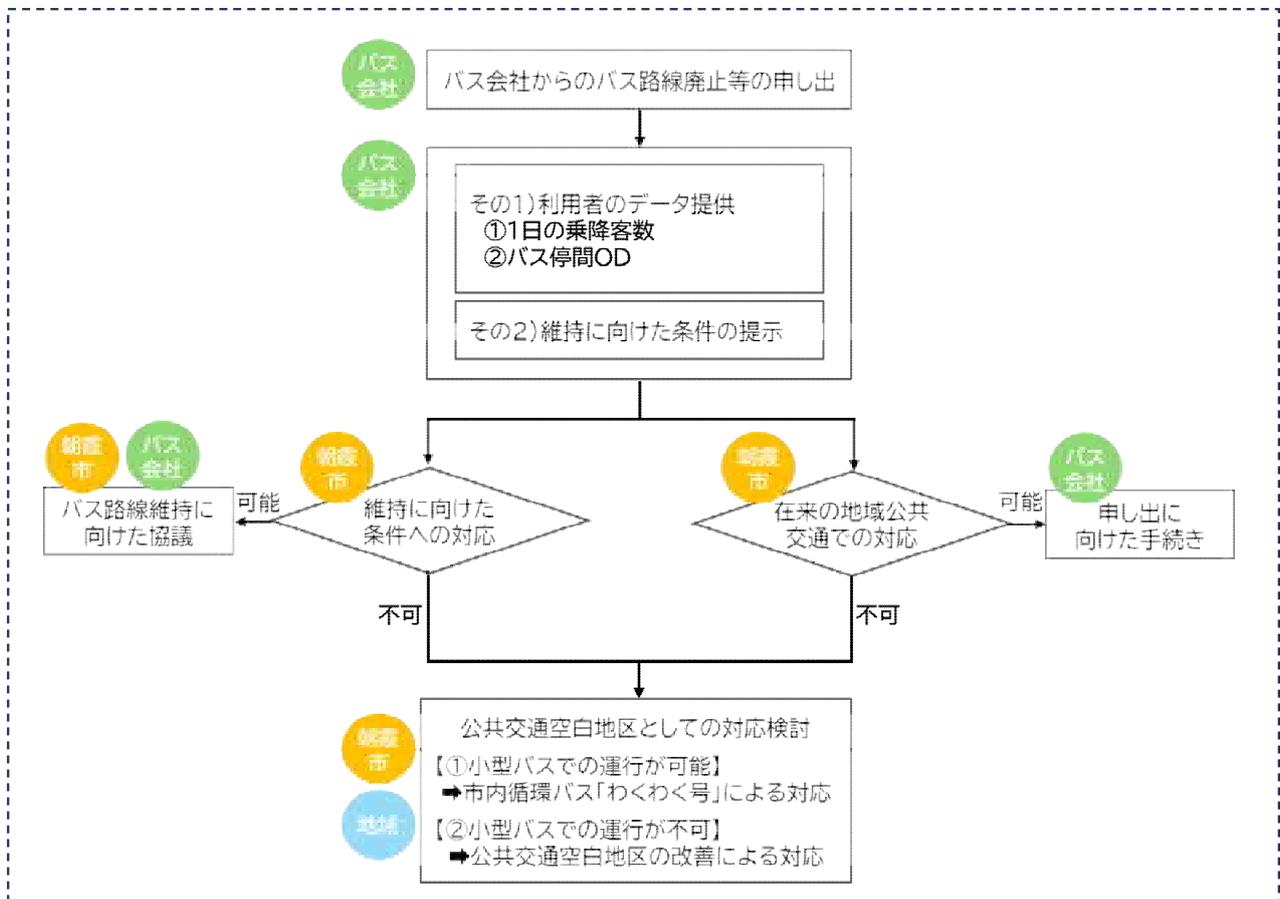
施策⑧-1 路線バスの維持・確保への取組

(事業主体：朝霞市、バス事業者)

- 市内循環バスの運行計画において、路線バスと競合しない運行経路の設定や、路線バスとの運賃格差の是正により、バス交通網の持続性が保たれるようバス事業者と調整を図る。
- 新規路線バスの参入や誘致を促進するため、交通事業者等からの相談に積極的に対応する。
- バス事業者から路線廃止等の相談があった場合、公共交通網の維持・確保に向けて以下のフローに則り代替交通等の検討を行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	・バス事業者との調整・協議を積極的に実施する
バス事業者	・朝霞市と調整・協議しながら、維持・確保に努める

▼路線バス事業者からの廃止申し出後の検討フロー



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
路線バスの維持・確保への取組	情報収集・調査・検討 →					

施策⑧-2 駅周辺などでの待機スペースの確保

(事業主体：朝霞市、バス事業者)

- 朝霞市内を運行する路線バス・市内循環バスの運行事業者は、いずれも市内に営業所を持っておらず、朝夕や休憩のための回送にかかる時間や費用が運行を継続する上で負担となっている。
- 短期的には、朝霞駅南口駅前広場内の運用を見直すことで、一時的に駐停車が可能なスペースが生み出せないか検討を行う。
- 中長期的には、駅周辺に各事業者が共同で利用できる待機スペースを整備できないか検討を行う。
- 機能面や用地の制約などを勘案し、駐車場、操車場、バスターミナル等の整備形態の中から適切なあり方を検討する。

事業主体	実施内容
朝霞市	・整備のあり方の調査・検討、・事業者との調整、・用地の確保、整備
バス事業者	・整備のあり方の検討に向けた朝霞市との意見交換

【他市の事例】

(神奈川県相模原市 出典：国土交通省 総合交通メールマガジン第121号)

- ・神奈川県相模原市では、鉄道駅のない田名地区における公共交通の充実を求める要望に対応するため、バスやの乗り場・降り場や待機スペース、タクシー乗り場、駐輪場、待合室などを備えた「田名バスターミナル」を市で自ら費用負担して整備し、平成26(2014)年より供用開始している。
- ・ターミナルの整備により、長大路線の分割が可能になり、運行の効率化や定時性の向上が実現、他に各方面へのアクセス性の向上、利用者の増加などの効果が得られた。

(神奈川県綾瀬市)

- ・市内に鉄道駅の無い神奈川県綾瀬市では、市役所の敷地内にロータリーが設けられ、路線バス、コミュニティバス、高速バス、タクシーが乗り入れるほか、シェアサイクルポート、駐輪場、来庁者向けの駐車場が設けられた市の中心的な交通結節点となっており、ロータリー内でバスが時間調整を行うことが可能である

▼相模原市 田名バスターミナル



▼綾瀬市役所のバスロータリー



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
駅周辺などでの待機スペースの確保	短期的な取り組みの検討・実施					
	中長期的な取り組みの調査・検討					

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

■施策の考え方

- 市内循環バスは、路線バスを補完し面的な需要をカバーする地域公共交通として欠かせないものとなっているが、令和6(2024)年に運転手不足や改善基準告示への対応による減便、内間木線の運行からのバス事業者の撤退などの事態が生じている。
- 利用者のニーズに応じた運行サービスの向上を図り、収支の改善に努めるとともに、路線バスの動向に応じて初乗り運賃の改定を行う。



■事業効果

- ダイヤ変更やルート見直し等による、市内循環バスの利便性向上及び利用促進が期待される。
- 危険なバス停の改善により、運行の安全性が向上する。

■具体的な施策

- 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

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策⑨-1 利用実態に応じた運行計画の見直し	調査・検討・実施					→
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	検討・実施					→
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	情報収集・検討・(必要に応じ)実施					→
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	情報収集・検討・(必要に応じ)実施					→

■具体的な施策の実施方針

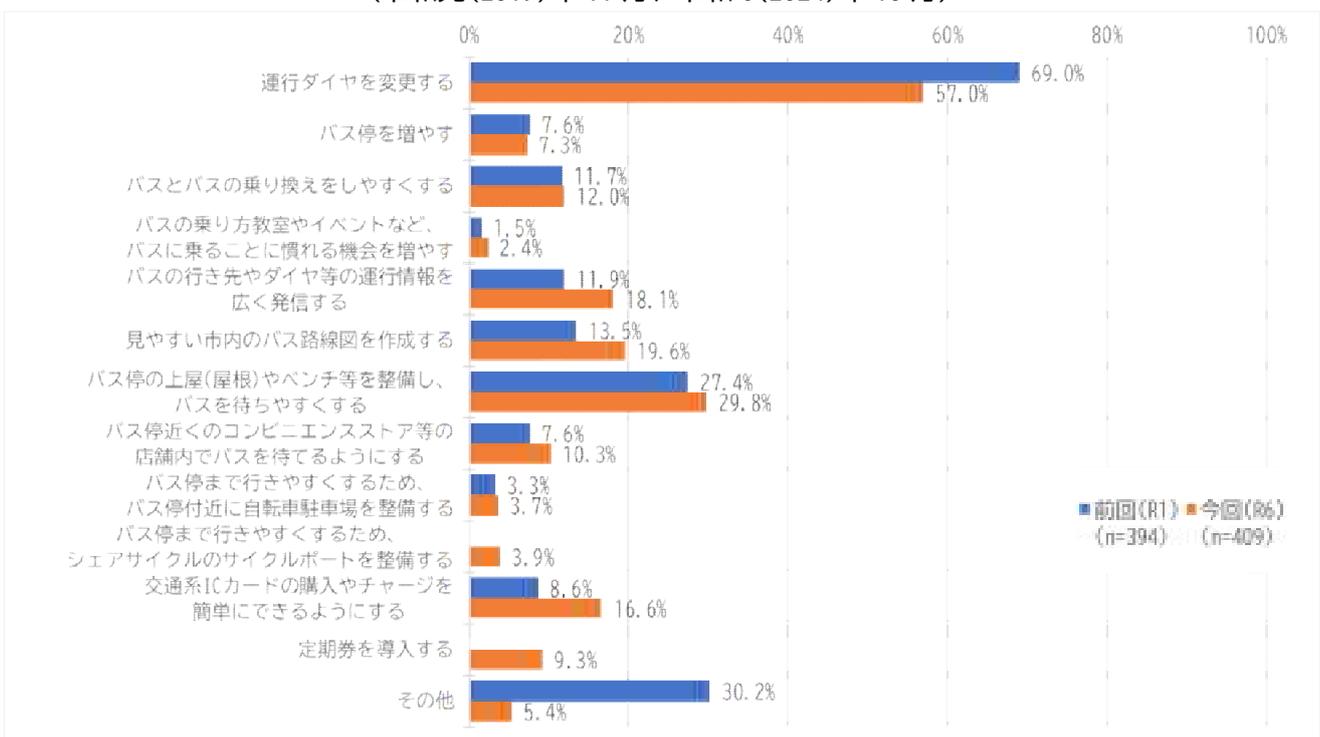
施策⑨-1 利用実態に応じた運行計画の見直し

(事業主体：朝霞市、運行事業者)

- 市内循環バスは、路線バスを補完し、道路状況等の環境が整っている地域を限られた人員と予算の中で運行している。
- 令和6(2024)年には改善基準告示の改正により運転手の稼働時間がより限られることから、減便などの運行計画の見直しを行っており、またバス事業者による運行の維持が難しくなった内間木線については、タクシー事業者によるワゴン車での運行に切り替えている。
- 令和6(2024)年の運行計画見直し後の利用実態の変化や、今後路線バスの減便・廃止等があった場合にその影響なども踏まえながら、必要に応じて運行計画の見直しを検討する。

事業主体	実施内容
朝霞市	・利用実態に応じ運行計画を検討する
バス事業者	・朝霞市と調整・協議しながら、運行計画の見直し支援 ・運行管理

利用を増やすために必要な取り組み 市内循環バス利用者アンケート調査
(令和元(2019)年11月、令和6(2024)年10月)



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
利用実態に応じた運行計画の見直し	調査・検討・実施					

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

(事業主体：朝霞市、運行事業者)

- 交差点の近くや坂道にある危険なバス停※、市民からの設置要望が多い箇所のバス停、バス停の利用状況、道路状況等を踏まえ、新たなバス停設置や現行のバス停の位置を再検討するなど、バス停の再配分を実施する。

事業主体	実施内容
朝霞市	・利用者のニーズや現況のバス停位置を把握し、再配分を検討
バス事業者	・朝霞市と調整・協議しながら、バス停位置の検討

【再検討が必要な箇所（案）】

▼要望のあるバス停

図面番号	対策未実施の「危険なバス停」
①	根岸台保育園（朝霞市役所方向）
②	根岸台4丁目（わくわくどーむ方向）
③	根岸台4丁目（朝霞市役所方向）

図面番号	市民からの要望箇所
④	第二朝霞聖地霊園
⑤	陸上自衛隊広報センター

図面番号	市内循環バス利用者アンケートにおける要望箇所
⑥	岡二丁目～岡一丁目東の間
⑦	根岸台市民センター
⑧	本田技研工業の前（和光市）
⑨	本町一丁目～滝の根公園の間
⑩	わくわくどーむ～内間木支所の間
⑪	朝志ヶ丘一丁目の志木市との境界付近



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再配分	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> → 検討・実施 </div>					

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

(事業主体：朝霞市、運行事業者)

- 現行の市内循環バスは、運賃 180 円（小児 90 円）で運行しており、これは令和 6(2024)年に路線バスの初乗り運賃 180 円（小児 90 円）との均衡を図って 150 円（小児 80 円）から改定したものである。
- 現在、市内を運行する路線バスの初乗り運賃は事業者ごとに異なり、最も安い西武バスでは 180 円となっている。
- 路線バス沿線と市内循環バス沿線での運賃格差が生じないように均衡を図るため、また市内循環バスの持続可能な運行のため、路線バス運賃の改定を注視しながら、適宜改定を行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	・バス事業者と調整・協議しながら、運賃の見直しを行い、利用者への周知を図る
バス事業者	・朝霞市と調整・協議しながら、情報共有を図る

【現在の路線バスの初乗り運賃】

事業者	初乗り運賃	備考
国際興業	220 円（小児 110 円）	令和 7(2025)年 4 月改定
西武バス	180 円（小児 90 円）	
東武バスウエスト	200 円（小児 100 円）	令和 5(2023)年 7 月改定

【他市の事例】

(千葉県習志野市 出典：習志野市ホームページ)

- ・コミュニティバスの運賃が、路線バスのように距離によって変化する対距離制運賃を採用（IC カード払いの大人運賃の場合 157 円・210 円・310 円・360 円に変化）



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031 年度以降
路線バス初乗り運賃と均衡の取れた運賃の検討	情報収集・検討・(必要に応じ) 実施					

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

（事業主体：朝霞市、民間事業者）

- 公共交通空白地区の対応の1つとして、地域組織が検討した有償運行の実現に、関係者との合意形成や道路整備により時間を要する場合は、代替案として民間送迎バスの活用を検討する。
- 市内循環バスの運行を乗合交通の事業者のみで賄いきれなくなった場合に、民間送迎バスを活用し、部分的に補完することを検討する。
- 自動運転システムの実現等、昨今の動向を踏まえ、多様な交通手段の確保について、他市の事例等情報収集に努める。

事業主体	実施内容
朝霞市	・対応が可能な民間事業者や、運行形態の整理 ・民間事業者と協議・調整を行い、民間送迎バスの活用を検討
民間事業者	・朝霞市と協議・調整・運行管理

【他市の事例】

（千葉県松戸市）

- ・千葉県松戸市では、高齢者の外出支援を目的にしながら、だれもが利用でき、運賃は無料の自家用無償運行を実施。車両は市が購入した時速 20 km/h 未満で公道を走ることができる電動車（グリーンスローモビリティ）を活用し、地域のボランティアが運行している。小型バスのような車両であるが、車幅がミラーを除くと 1.5m であり、狭い道幅にも運行が可能。



（その他の事例）

市町村：事業名	対象	内容
埼玉県ときがわ町：公共ライドシェア※によるバス路線の維持	規定なし	運転手不足により維持が困難となった民間路線バスの代替手段として、公共ライドシェア（事業者協力型自家用有償旅客運送制度）を活用し、バス事業者の運行管理のもと、二種免許を持たないドライバーが運転する町営バスという形で路線を維持
千葉県船橋市：高齢者支援協力バス事業	65 歳以上の市民	老人福祉センターが有する送迎バスの空き時間を利用し、高齢者等を対象に医療センターへの送迎、交通不便地域の移動を支援
千葉県我孫子市：送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出を応援	65 歳以上の市民、身体に障害のある方	自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎バスの空席を活用して、高齢者や障がい者の外出を支援
高知県香南市：スクールバスへの一般利用者の混乗化、空き時間の市営バスとしての活用	規定なし（18 歳未満、18 歳以上の高等学校在籍者は無料）	スクールバスの一部の便には、一般利用者也乗車できる混乗方式を導入。また登下校時間帯以外の空き時間は市営バス（コミュニティバス）として運行

●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031 年度以降
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	情報収集・検討・（必要に応じ）実施					

【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

方向性⑩ バス待ち環境の充実

■施策の考え方

- 停留所には上屋やベンチの設置は令和元(2019)年の市民アンケートにおいて要望が多く、令和5(2023)年から令和6(2024)年にかけて3箇所のバス停にベンチの設置を行っており、継続的に整備を進める。
- バス待ち環境の整備には導入コストや維持管理のコストが想定されることや、道路幅員等の物理的な要因による設置が困難な場所もあることから、現状を調査し、交通結節点や医療機関、商業施設、公共施設等の利用状況等を踏まえながら、整備箇所を整理する。
- 併せて、民間・公共施設を活用したバス待ちスポットの創設やベンチ設置費用の一部の寄附を募り、設置することで利用者や地域住民の休憩施設としても有効活用する。

■事業効果

- 市民からの要望が高く、利用促進が期待される。特に到着時刻が不安定なバス停においては、バス待ちによる不満を和らげる効果が期待される。
- 買い物や公共施設の催し物の情報収集などバス利用者やバス待ち環境の提供者にも有益となることや、市民にとって愛着のある場所を創設されることにもつながる。

■具体的な施策

- 施策⑩-1 上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討
- 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

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策⑩-1 上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討	整備箇所抽出・実施					
施策⑩-2 バス待ち環境の充実に向けた財政面の工夫	手法の検討・実施箇所抽出・実施					
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	情報収集・検討・実施					

■具体的な施策の実施方針

施策⑩-1 上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討

(事業主体：朝霞市、バス事業者)

- 利用者が多いバス停や要望が多いバス停において、上屋やベンチ等の設置箇所を抽出し、整備検討する。
- 上屋やベンチの設置に必要な幅員は2m程度で、設置後の歩道の有効幅員は2m以上が基本となるため、現状の歩道幅員から物理的に設置が難しい箇所も見られるため、民地を活用して上屋やベンチの設置ができそうな箇所を抽出・整備するほか、道路環境に応じて「省スペースベンチ」を活用する。

事業主体	実施内容
朝霞市	・利用実態や要望等を考慮し、バス事業者と調整・協議しながら、上屋やベンチ等の設置箇所の抽出・整備検討を行う
バス事業者	・朝霞市と調整・協議しながら、整備検討する

【上屋やベンチの設置例】

▼市内の上屋設置例



▼市内の民地を活用したベンチ設置例



▼整備事例（栄町三丁目バス停：令和5(2023)年施



省スペースベンチ

(出典：株式会社サンポール ホームページ)



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討	→ 整備箇所抽出・実施					

施策⑩-2 バス待ち環境の充実に向けた財政面の工夫

(事業主体：朝霞市、民間企業、地域住民)

- 民間企業の広告付きバス停や上屋の整備により、広告料収入を原資として、維持管理等を行い、バス事業者や朝霞市の費用負担を軽減する。
- バス停のベンチ設置費用の寄附を募集することで、地域住民の公共交通に対する意識の向上や利用促進につなげるとともに、バス事業者や朝霞市の費用負担を軽減する。

事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"> ・民間企業と調整・協議しながら、広告付きバス停が設置可能な箇所の抽出・整備検討を行う ・寄附・協賛等の要領を整理し、地域住民・地元企業に呼びかけを行う ・応募があった場合は、即時に対応し、調査・検討・整備・維持管理を行う
民間企業	<ul style="list-style-type: none"> ・朝霞市と調整・協議しながら広告付きバス停の整備や、協賛の検討を行う
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・設置要領等を確認したうえで、寄附の申し込みを行い、朝霞市に整備を促す

【他市の事例】

(埼玉県さいたま市 出典：さいたま市ホームページ)

- ・バス停下屋に広告版を添加することで、広告事業者が広告収入によって上屋の製造、設置、維持管理を行い、バス事業者や自治体が費用負担をすることなく、上屋整備を推進している。

▼広告付きバス停の設置例



(埼玉県毛呂山町 出典：毛呂山町ホームページ)

- ・バスの利用環境向上や出歩きやすいまちづくりのため、趣旨に賛同した個人・事業者からの寄附でコミュニティバス停留所にベンチを設置している。
- ・ベンチは寄付者が用意し、名前を入れることが可能。設置・管理は町で行う。

▼寄附によるベンチ設置例



(東京都文京区 出典：文京区ホームページ)

- ・コミュニティバス「B-ぐる」の運行経費を確保するため、地元の企業・団体からの協賛を募っており、協賛金の金額に応じて車体への企業名の表示やバス停のネーミングライツ、車内でのアナウンス等の特典を提供している。

▼「B-ぐる」協賛メニュー



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
バス待ち環境の充実に向けた財政面の工夫	手法の検討・実施箇所抽出・実施 →					

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

(事業主体：朝霞市、沿道施設)

- 埼玉県が出歩きやすいまちづくりの一環として登録を行っている「バスまちスポット」や「まち愛スポット」について、朝霞市では令和6(2024)年10月時点で「バスまちスポット」13箇所、「まち愛スポット」7箇所が登録されている。
- 市内の登録箇所の多くは公共施設であり、民間の商業施設等の登録も増えるよう啓発活動を継続する。

事業主体	実施内容
朝霞市	・バス停周辺の民間施設や公共施設に、バスまちスポットやまち愛スポットとしての登録を促す
沿道施設	・バスまちスポットやまち愛スポットの申請を行い、バス待ち環境の整備を図る

【バスまちスポット・まち愛スポット概要】

(出典：埼玉県ホームページ)

「バスまちスポット」

- (1) バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（おおむね 50m 圏内）
- (2) バス時刻表を掲示または配布
- (3) ステッカーを掲示

▼「バスまちスポット」「まち愛スポット」ステッカー



「まち愛スポット」

- (1) バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（おおむね 500m 圏内）
- (2) バス時刻表を掲示または配布
- (3) ステッカーを掲示

●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
「バスまちスポット」「まち愛スポット」の啓発活動の継続	情報収集・検討・実施 →					

【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

方向性① 運転手の確保に向けた対策の実施

■施策の考え方

- 公共交通の運転手不足はかねてから問題となっていたが、令和6(2024)年に改善基準告示が改正され、労働時間の規制が強化されたことでより深刻化し、喫緊な対応が求められている。
- バス・タクシー事業者では、定年等で退職する運転手の人数に対して採用数が追いついておらず、長期的に事業を継続するため、若年層・女性などが働きやすい就業環境を整えるのが望ましい。
- 運転手募集の周知活動に協力するとともに、状況に応じて公共職業安定所や交通事業者等と連携して就職相談を検討する。

■事業効果

- バスの運転手確保により、運行サービスの維持・向上が期待される

■具体的な施策

施策①-1 運転手募集の継続的な周知活動

施策①-2 運転手の就職相談

施策①-3 運転手が働きやすい環境の整備

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策①-1 運転手募集の継続的な周知活動	継続して実施					
施策①-2 運転手の就職相談	継続して実施					
施策①-3 運転手が働きやすい環境の整備	実施					

■具体的な施策の実施方針

施策①-1 運転手募集の継続的な周知活動

(事業主体：朝霞市、バス・タクシー事業者)

- バスやタクシーの運転手の高齢化や免許保有者の減少により、運転手不足が課題となっている反面、朝霞市内の高齢化は進行しており、地域の足となる公共交通のサービス水準を維持することが求められていることから、運転手の確保が重要となっている。
- 市の広報やホームページを活用した周知活動や若年層・女性などが働きやすい就業環境・勤務形態を検討し、継続的な周知活動を行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	・バス・タクシー事業者と協力して、市の広報やホームページを活用して、運転手募集の周知活動を行う
バス事業者	・若年層や女性など、誰もが働きやすい就業環境や勤務形態を検討し、継続的な周知活動を行う

【他市の事例】

(埼玉県所沢市 出典：所沢市ホームページ)

- ・所沢市では、バス運転手だけでなくタクシードライバーの募集を行っている事業者を紹介しているほか、業界団体による仕事の魅力を発信するWEBサイトのリンクをホームページに掲載している。

▼所沢市ホームページにおける運転手募集の周知



(鹿児島県 出典：YouTube 鹿児島県公式チャンネル)

- ・鹿児島県では、バス、タクシーの運転手や整備士など公共交通の担い手の不足に対応するため、バス運転手の仕事の風景ややりがいについてPRする動画を作成し、県の公式YouTubeチャンネルにおいて配信している。

▼鹿児島県公式チャンネルのPR動画



施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
運転手募集の継続的な周知活動	継続して実施					

施策⑪-2 運転手の就職相談

(事業主体：朝霞市、国土交通省、防衛省、バス・タクシー事業者)

- 運転手確保に向け、バス・タクシー事業者等と協力して、バス運転手に興味がある人や働いてみたいと思っている人を対象とした説明会等の開催、他の行政機関や事業者の主催する説明会の共催など、運転手の採用活動の後方支援を行う。
- 特に自衛官は大型免許や自動車整備士資格を保有している人が多く、また他の職種と比べて定年も早いことからバス運転手として活躍できる素地のある人材がいることが期待され、令和6(2024)年には国土交通省と防衛省、業界団体によって再就職支援に向けた申合せが締結されている。

事業主体	実施内容
朝霞市	・運転手の就職説明会の開催、共催及び告知
国	・就職説明会、運転体験会の開催
バス・タクシー事業者	・関係者と連携し、就職説明・相談に対応

【他市の事例】

(北海道日高振興局 出典：日高振興局ホームページ)

- ・日高振興局と自衛隊札幌地方協力本部、地元バス事業者の共催で、「自衛官向けバス運転体験会・就職説明会」を陸上自衛隊静内駐屯地で開催



施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
運転手の就職相談	継続して実施					

施策⑩-3 運転手が働きやすい環境の整備

(事業主体：朝霞市、埼玉県、バス・タクシー事業者)

- 事業所の施設整備など、公共交通の運転手の労働環境の向上を通じ就職の促進、離職の抑制を目指す。
- 市内循環バスについては、運転手が長時間の休憩を取れる場所が不足しており、車両の待機スペースも含め確保の検討を行う。

事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金の申請手続き等を通じ、事業者の施設整備に協力する ・市内循環バスの運転手の休憩施設の確保を検討する
埼玉県	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通運転手不足対策促進事業による補助金交付等の支援
バス・タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所のトイレ、更衣室等の整備などを通じ、働きやすい環境づくりを推進する

【公共交通運転手不足対策促進事業補助金】

- ・埼玉県による女性運転手の採用・定着促進に向けた補助金で、補助の条件は以下のとおりとなっている
- 補助対象者：
公共交通事業者（乗合バス・タクシー）のうち、中小企業者で一定の要件を満たす事業者（県内に営業所等がある、女性運転手に係る採用計画の提出など）
- 補助対象経費：
女性専用トイレ、女性専用更衣室、女性専用休憩室、ほか知事が認めるもの（シャワールーム、託児スペース等）
- 補助件数：5社 ■補助率：補助対象経費の1/2
- 補助限度額：1社あたり200万円



施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
運転手が働きやすい環境の整備		→ 実施				

方向性⑫ 公共交通の利用促進に向けた意識の醸成

■施策の考え方

- 運転免許の自主返納^{*}に併せて、バスの乗り方を案内する。
- 低炭素社会に向けて、環境負荷の低減、二酸化炭素の排出量の削減などを旨とし、自家用車による移動から自転車や公共交通機関利用への転換を促進する。併せて、公共施設利用者への公共交通機関の利用の促進を図る。
- 自家用車移動から公共交通機関利用への転換を促すためには、利用者の意識改革（モビリティ・マネジメント^{*}）が重要であることから、公共交通の利用啓発や潜在需要の掘り起こしのための施策を検討する。

■事業効果

- 高齢者の公共交通の利用促進が期待される。
- 自家用車から公共交通への利用転換が図られ、環境負荷の低減が期待される。

■具体的な施策

施策⑫-1 運転免許自主返納の啓発

施策⑫-2 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（再掲）

施策⑫-3 公共交通のセールスポイントの発信

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
施策⑫-1 運転免許自主返納の啓発	→ 継続して実施					
施策⑫-2 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（再掲）	→ 検討・作成・更新					
施策⑫-3 公共交通のセールスポイントの発信	→ 継続して実施					

■具体的な施策の実施方針

施策⑫-1 運転免許自主返納の啓発

(事業主体：朝霞市、警察、地域住民)

- 認知機能・身体機能の低下等により安全運転に不安のある方が運転免許を自主的に返納することができるよう、啓発活動を行う。
- 自主返納の際に、併せてバス等の運行案内を紹介し、バス利用の促進を図る。

事業主体	実施内容
朝霞市	・運転免許自主返納の啓発を継続的に実施するとともに、公共交通の利用促進を図る
警察	・運転免許の自主返納者に公共交通の運行案内を紹介する
地域住民	・運転に自信がなくなった場合などに自主返納を行い、公共交通を利用する

【他市の事例】

(千葉県船橋市 運転免許証の自主返納を促すチラシ 資料：船橋市ホームページ)

運転時の認知機能の低下に関するチェックリストにより、免許返納を促す工夫や、運転が心配な高齢者への家族の対応、考え方、運転免許証自主返納後のサポート等について、分かりやすく8頁にまとめられている



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
運転免許自主返納の啓発	継続して実施					

施策⑫-2 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 (再掲)

(事業主体：朝霞市、交通事業者)

- 現在の市のホームページでは路線バスや市内循環バス等の公共交通に関する情報が一目でわかりにくいいため、市内を運行する路線バス及び市内循環バスの運行情報案内を市のホームページで一括に提供し、利用者の利便性向上を図る。

→再掲のため 20 頁 施策⑫-1 を参照

施策12-3 公共交通のセールスポイントの発信

(事業主体：朝霞市、交通事業者)

●バスの魅力を周知させるため、バスの乗り方教室やバスのPRイベント開催を検討する。

事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"> 市内の既存のイベント等でバスを展示し、バスに自由に乗車・写真撮影等ができるようにすることや、乗り方教室等を開催することで、バスの魅力をPRする 広報紙など市の保有する媒体を通じて、公共交通を利用するメリットを発信する
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> バスの整備風景や営業所の見学等を開催し、バスの魅力をPRする

▼朝霞市防災フェア(令和6(2024)年11月)での市内循環バス車両の展示



【他市の事例】

(埼玉県吉川市 出典：広報よしかわ 2024年10月号)

- ・広報紙で特集を組み、公共交通の利用者減少や担い手不足といった現状を発信するとともに、「環境にやさしい」「健康の維持」「家計にやさしい」などのメリットを発信している

▼広報紙での「みんなで乗ろう！公共交通」特集



(兵庫県神戸市 出典：神戸市ホームページ)

- ・市バスの利用促進のため、利用するメリットを提示する「神戸市バスことわざ」をホームページで公開するとともに、期間限定で車両にラッピングして運行した実績もある

▼神戸市バスことわざ



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
公共交通のセールスポイントの発信	→ 継続して実施					

【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

方向性③ 地域が率先して地域公共交通を守り育てる意識の向上

■施策の考え方

- 市内循環バスや公共交通空白地区に導入する新たな交通手段の運行サービスを維持・向上させていくためには、地域（市民）で利用を心がけ、一定の運賃収入を確保する必要がある。
- 朝霞市の費用負担の現状を理解していただくため、市内循環バスの車内や広報紙等に利用状況や運行経費の現状の掲示を検討する。
- 利用が低下しこのままの状況が続くと減便や廃止を余儀なくされる路線等については、利用を促すため、利用状況等の現状を掲示することも検討する。
- 公共交通空白地区の先行検討地区においては、新たな公共交通の導入にあたり、合意形成を円滑に進めるための地域組織を立ち上げ、市と連携しながら運行計画の検討などを行っている。同様の取り組みを進めていくとともに、地域において主体的に公共交通の確保の取り組みを進める人材の発掘・育成を目指す。

■事業効果

- 地域の公共交通に対する意識が向上され利用促進が図れることや効率的な公共交通の運行により、持続可能な地域公共交通の実現が期待される。

■具体的な施策

- 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

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
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	→ 継続して実施					
施策⑬-2 地域住民が主体となった組織・活動の立ち上げ	→ 情報収集・立ち上げ ワークショップ・研修等実施					

■具体的な施策の実施方針

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

(事業主体：朝霞市、バス事業者)

- バスの利用状況や行政負担の状況を公表し、朝霞市の費用負担の現状等を継続的に周知することで、市民の協力を促し、利用促進を図る。

事業主体	実施内容
朝霞市	・バスの利用状況や行政負担を整理し、ホームページやバスの車内に掲示し、公表する
バス事業者	・データの整理、提供

【現在の実施状況】

▼広報紙での行政負担の周知



【他市の事例】

(神奈川県綾瀬市 出典：綾瀬市ホームページ)

- ・利用者が支えていく意識を高めるため、コミュニティバス運行当初から公開している。コロナ禍以前はコミュニティバス車内に掲示していた



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
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

(事業主体：朝霞市、地域住民)

- 公共交通空白地区への導入ガイドラインを踏まえ、地域の要望に応じて、朝霞市と連携しながら住民の意見を取りまとめ、運行計画の検討・見直しを進める地域組織を立ち上げる。
- 市内循環バスや新たな公共交通の運行計画の継続的な改善を行うため、立ち上げた地域組織を中心に、ワークショップ等を通じて朝霞市と意見交換を行う。
- 将来的に自家用車などを活用した住民主体の運行を行う、地域が直接運行事業者と契約するなど、幅広い運行のあり方を視野に入れるため、地域の中で議論をリードしていきけるコア人材の育成に繋がる研修などの実施を検討する。

▼上内間木地区の地域組織における運行計画の検討

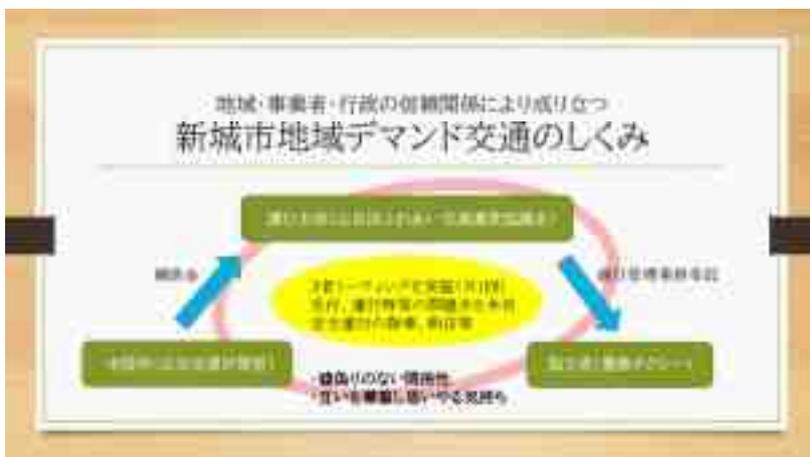


事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"> ・地域組織との連携・協力 ・地域におけるコア人材の発掘・育成
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・朝霞市が作成するガイドラインを基に、運行計画に向けた組織の立ち上げ

【他市の事例】

(愛知県新城市 出典：国土交通省中部運輸局「これならできるかも！？地域公共交通活性化の取組事例集」)

- ・地域組織である「山吉田ふれあい交通運営協議会」が運行事業者となり、運行管理・点検を豊鉄タクシー(株)と締結し、交通空白地有償運送を実施。行政は補助金により運行を支援。



●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
地域住民が主体となった組織・活動の立ち上げ		情報収集・立ち上げ ワークショップ・研修等実施				

【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

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

■施策の考え方

- 朝霞市が事業主体となる市内循環バスや公共交通空白地区に導入する新たな公共交通を、将来にわたって維持、発展させていくためには、利用状況や導入効果を検証し、より効果的、効率的な運行計画に発展させていくことが必要である。
- そのためには、運行を必要に応じて見直す“ものさし”となる定量的な評価基準が必要である。
- 市内循環バスにおいては、内間木線と他の路線では、沿線の人口密度の状況が異なることから、地域特性に応じた基準づくりを行う。基本的には、運行経費に対する運賃収入の割合を基準化する。
- 公共交通空白地区において新たな交通手段を導入する場合、運行する地域によって、人口密度や運行計画によって収支率が異なることが想定されるため、評価基準となる収支率等は柔軟に設定する。

■事業効果

- 市民意識の向上により利用促進が期待される。

■具体的な施策

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

■実施スケジュール（総括）

施策	短期（本計画期間：5年以内）					中期
	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
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						
	作成・運用					

■具体的な施策の実施方針

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

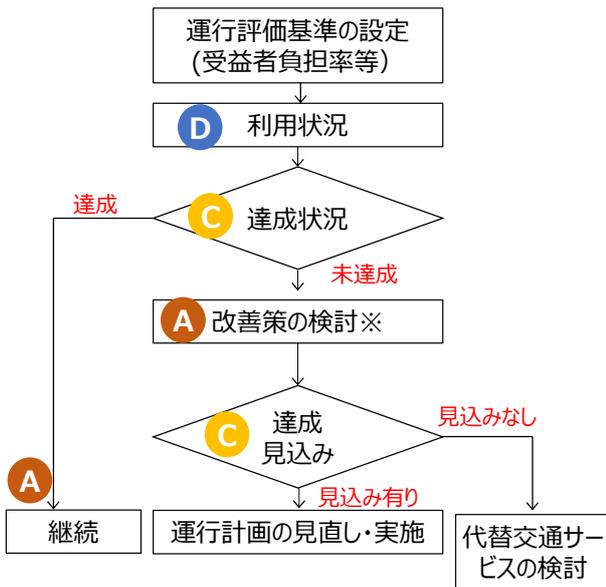
(事業主体：朝霞市)

- 市内循環バスは受益者負担率等により路線毎に評価する。
- 公共交通空白地区において新たな交通手段を導入する場合、運行する地域によって、人口密度や運行計画等によって収支率が異なることが想定されるため、評価基準となる収支率等は柔軟に設定し、評価する。
- 公共交通空白地区の改善は、実証運行段階では導入ガイドラインに沿って行い、本格運行の場合は市内循環バス同様に路線毎に評価する。

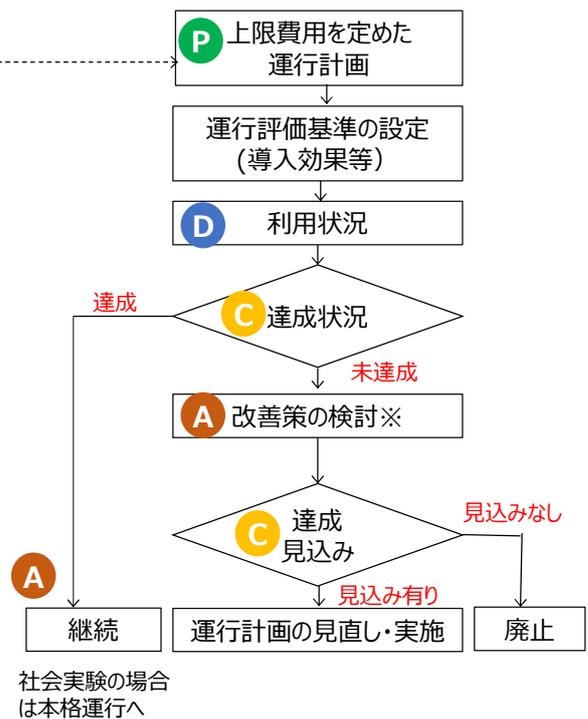
事業主体	実施内容
朝霞市	・評価基準を設定し、市内循環バスや新たな公共交通の運行について、適宜評価を行う

【PDCAサイクルについて（例）】

▼市内循環バスのPDCA



▼公共交通空白地区に導入する新たな公共交通のPDCA



※) 地域公共交通協議会での合意形成

●スケジュール

施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
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						
	作成・運用					

第5章 計画の達成状況の評価

I 評価指標及び数値目標

本計画における計画目標に対する施策の進捗状況を明確にするため、目安となる評価指標と目標値を設定する。目標値は、現況値に対する目標として設定し、計画期間に合わせ、令和12(2030)年度とする。

【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	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
	方向性② 総合的な交通情報案内サービスの提供	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%
	方向性③ 定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備	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 約31%⇒約35%以上
	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	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
	方向性⑤ まちの拠点としての環境整備	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：374,229人/年 ⇒397,325人/年
	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	評価指標6 バスの利用環境の改善 バス停の上屋、ベンチの整備 バス停の整備数を5箇所以上
	方向性⑦ 広域連携による移動手段の維持・確保	評価指標7 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
【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	方向性⑧ 路線バスの維持・確保	評価指標8 拠点地域のにぎわいの創出 歩行者交通量の増加 休日午後朝霞駅南口駅前通りを歩行 する人数：778人/時⇒870人/時
	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	
	方向性⑩ バス待ち環境の充実	
	方向性⑪ 運転手の確保に向けた対策の実施	
	方向性⑫ 公共交通の利用促進に向けた意識の醸成	
	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	
	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	

2 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、朝霞市地域公共交通協議会で毎年、進行管理を行い、計画の実現化を促進する。

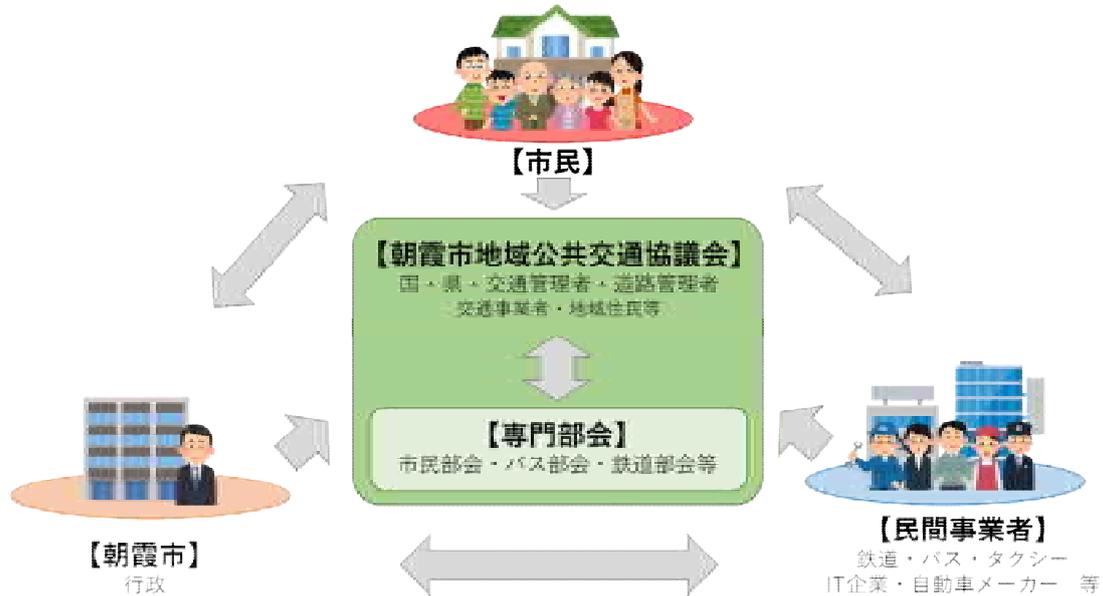


図 10 朝霞市地域公共交通計画の推進に向けた体系イメージ

3 計画進行の管理

本計画の進行にあたっては、定期的に計画期間における目標の達成状況を評価し、毎年朝霞市地域公共交通協議会に報告しつつ、必要に応じて見直し、改善するという PDCA サイクルに基づく評価・検証を行う。

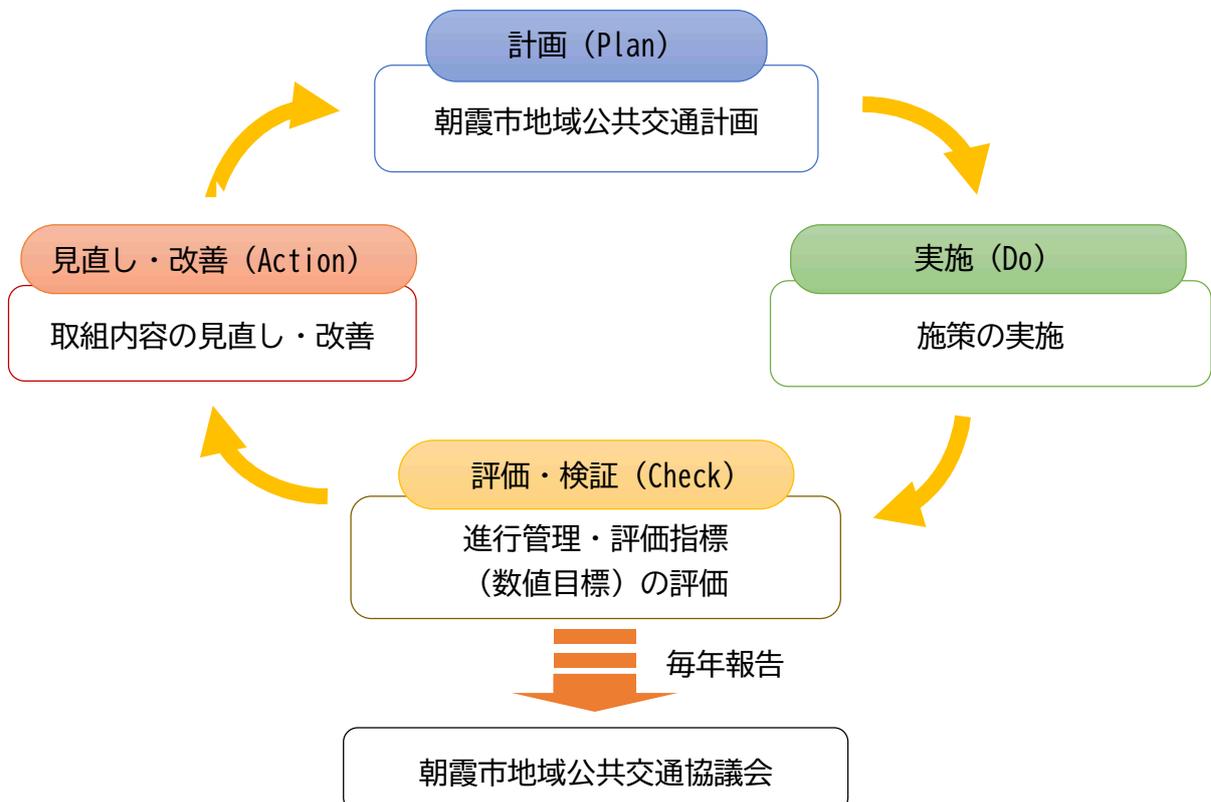


図 11 計画の進行管理イメージ

参考資料

上位・関連計画の整理

I 第6次朝霞市総合計画

<p>■計画期間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・基本構想 令和 8(2026)年度から令和 17(2035)年度 ・前期基本計画 令和 8(2026)年度から令和 12(2030)年度 ・後期基本計画 令和 13(2031)年度から令和 17(2035)年度
<p>■将来像</p>	<p>だれもが誇れる 暮らしつづけたいまち 朝霞</p>
<p>■将来像の実現のための基本方向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・安全に、安心して暮らせるまち ・自分らしく学び育ち、心地よく暮らせるまち ・快適に暮らせる、にぎわいのあるまち
<p>■公共交通の位置づけ</p>	<p>○道路交通における目指す姿</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路、橋梁の整備を進めるとともに、それらの適切な維持・管理を行い、こどもから高齢者まで誰もが安全で快適に道路を利用できるまちを目指します ・市内の公共交通を多くの市民が快適に利用できるまちを目指します
<p>■具体的な施策</p>	<p>第5章 都市基盤・産業振興</p> <p>1 土地利用 (1) 利便性の高いまちづくり</p> <p>②きめ細かな交通ネットワークの形成</p> <p>地域公共交通計画に基づき、面的な公共交通のネットワークの形成に向けて、既存路線の維持確保や持続可能な地域公共交通の実現に向けた取組を関係機関と協働で進めます。</p> <p>歩車道の分離や拡幅予定路線の整備、シェアサイクルの活用等により、誰もが快適に移動できるきめ細やかな交通ネットワークの形成を図ります。</p> <p>2 道路交通 (2) 良好な交通環境づくり</p> <p>②公共交通網などの充実・整備</p> <p>環境負荷の低減、二酸化炭素の排出量の削減などを目指し、シェアサイクルも含めた自転車や公共交通機関の利用への転換を促進します。</p> <p>深刻な運転手不足など、交通事業者を取り巻く環境が厳しい中、既存路線の維持確保に取り組むとともに、地域と協働で新たな公共交通の導入について検討を進めていきます。</p> <p>公共交通空白地区の改善を目指し、地域住民と協働で新たな公共交通の導入を検討します。</p> <p>① その他交通施設などの充実・整備</p> <p>駅周辺の交通結節点機能(駅舎、自由通路、バス・タクシー乗場、自転車駐車場、周辺道路)を総合的に充実させるとともに、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した公共交通車両の導入等を促進します。</p>