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段の確保
- 方向性⑦　広域連携による移動手段の維持・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 導入ルートを確保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 人中心のウォーカブルな空間の形成
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

【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

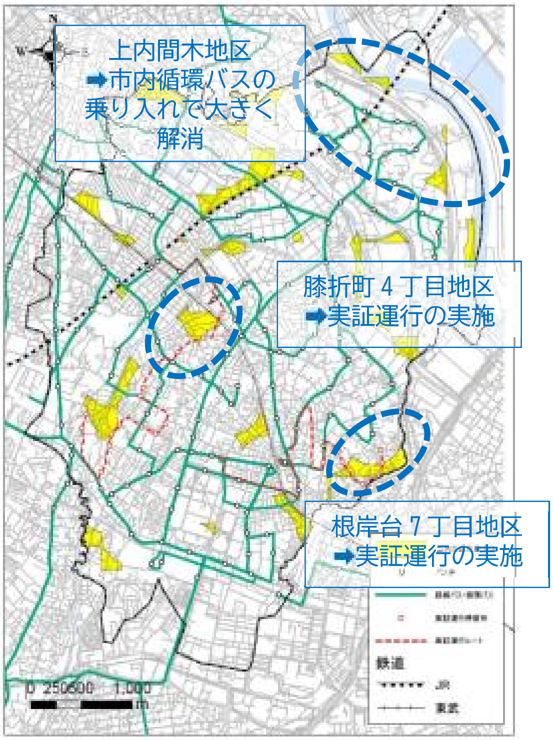
【計画目標Ⅰ】だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現

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。

▼先行検討地区の取り組み状況



■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　導入ルートを確保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

■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 導入ルートを確保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	・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	・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	・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　導入ルートを確保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
導入ルートを確保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

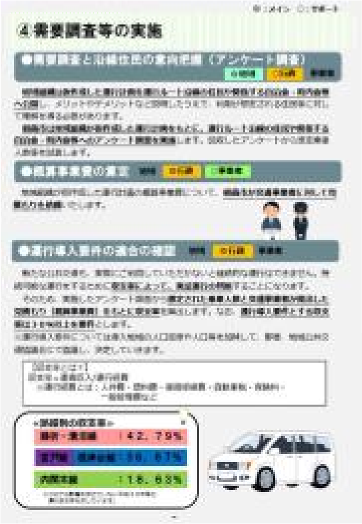
【ワゴン車での運行している公共交通の収支率の実績】

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～コートエスペランサ前 ※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

<table>
<tr><th>施策</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th><th>2031年度以降</th></tr>
<tr><td>公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成と運用</td><td>更新</td><td colspan="5">運用</td></tr>
</table>

【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

〇市内の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。
〇市内循環バスの「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。
〇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

〇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。
〇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が期待される。

■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	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

（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 →（2026～2031 年度以降）					

【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

〇路線バス・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。
〇令和元(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。
〇バスベイ※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

〇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。
〇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。
〇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。
〇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。

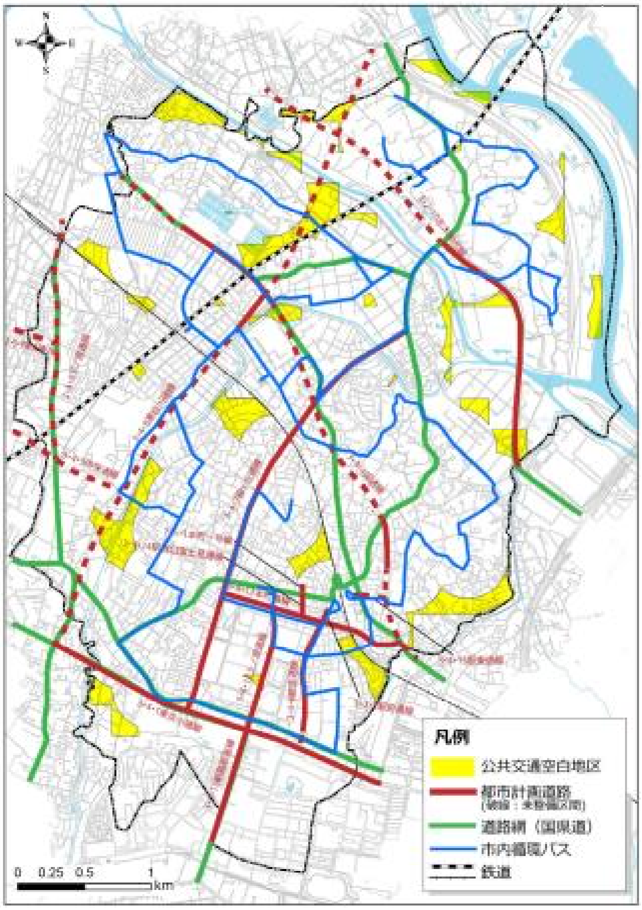
●歩行者の安全確保の観点からも、都市計画道路等、道路空間に余裕が生まれる路線においては、道路空間の再配分等により、歩行者や滞留者の空間を緩やかに区分しながら共存出来る舗装や植栽、ベンチの設置などの工夫を検討する。

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

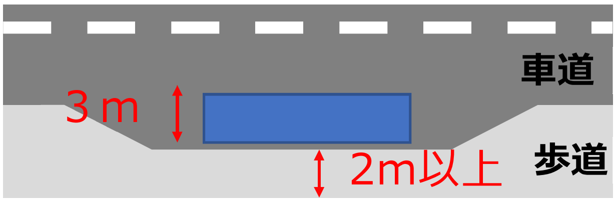
施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031 年度以降
道路整備基本計画に基づく道路整備推進	整備→					
都市計画道路の整備推進	整備→					

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

〇朝霞市では平成 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。

〇貸出回数も右肩上がりで増加しており、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。

〇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

〇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。

〇ファースト/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。

〇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。

〇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	・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	・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。

（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

〇駅周辺については、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。
〇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。
〇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。
〇朝霞市として、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

〇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。
〇高齢者、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】

▼想定される交通安全対策

▼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

<table>
<tr><th>施策</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th><th>2031 年度以降</th></tr>
<tr><td rowspan="2">朝霞台駅の駅舎改修及び周辺環境の再編の検討</td><td colspan="6">駅舎の改修 →</td></tr>
<tr><td colspan="6">周辺環境の再編検討・実施 →</td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><th>施策</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th><th>2031 年度以降</th></tr>
<tr><td>交通事業者との協議・調整</td><td colspan="6">協議・調整 →</td></tr>
</table>

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が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	・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 →	→	→	→	→	→

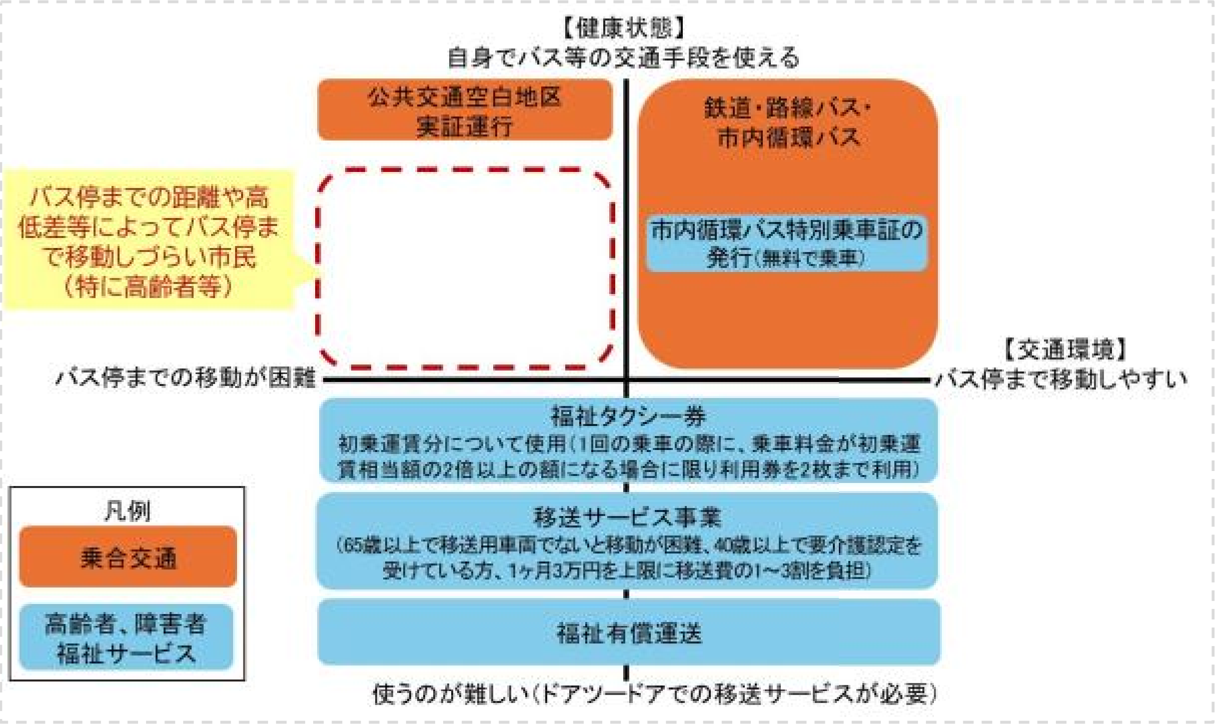
【計画目標Ⅰ】だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現

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段の確保

■施策の考え方

〇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。
〇デマンド交通（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。

▼移動手段の確保が求められる層



■事業効果

〇バス停まで歩いていくことが難しい市民の移動手段が確保され、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）

【福祉部会での検討過程】

	開催日	概要
第 1 回	令和 7 年 7 月 28 日（月）	・対策案を比較検討し、デマンド交通（タクシー補助）について具体的な検討を開始することを決定
第 2 回	令和 7 年 8 月 7 日（木）	・バス事業者及び専門家へのヒアリング結果について報告 ・担い手及び予算の確保について確認
第 3 回	令和 7 年 10 月 17 日（金）	・先進自治体及び専門家等へのヒアリング結果について報告 ・制度設計案について承認

【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

〇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。
〇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

〇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。
〇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。

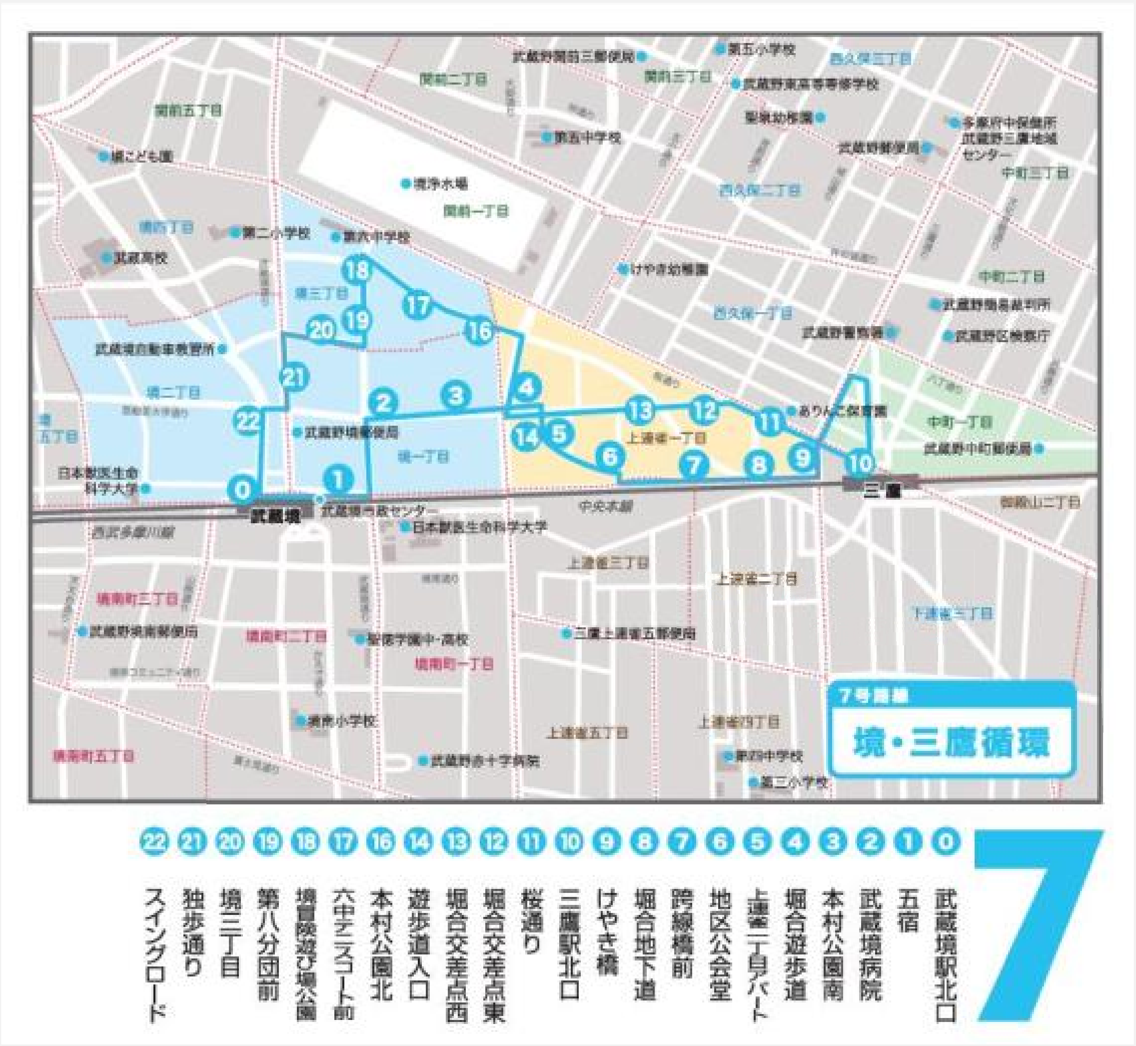
事業主体	実施内容
朝霞市	・協議の場の設定 ・効率的な運行のあり方、広域連携のスキームの検討
周辺自治体	・効率的な運行のあり方、広域連携のスキームの検討

【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

〇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。

〇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。

〇今後、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。

東武バスウエスト

国際興業バス

西武バス

■事業効果

〇路線バスの維持・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

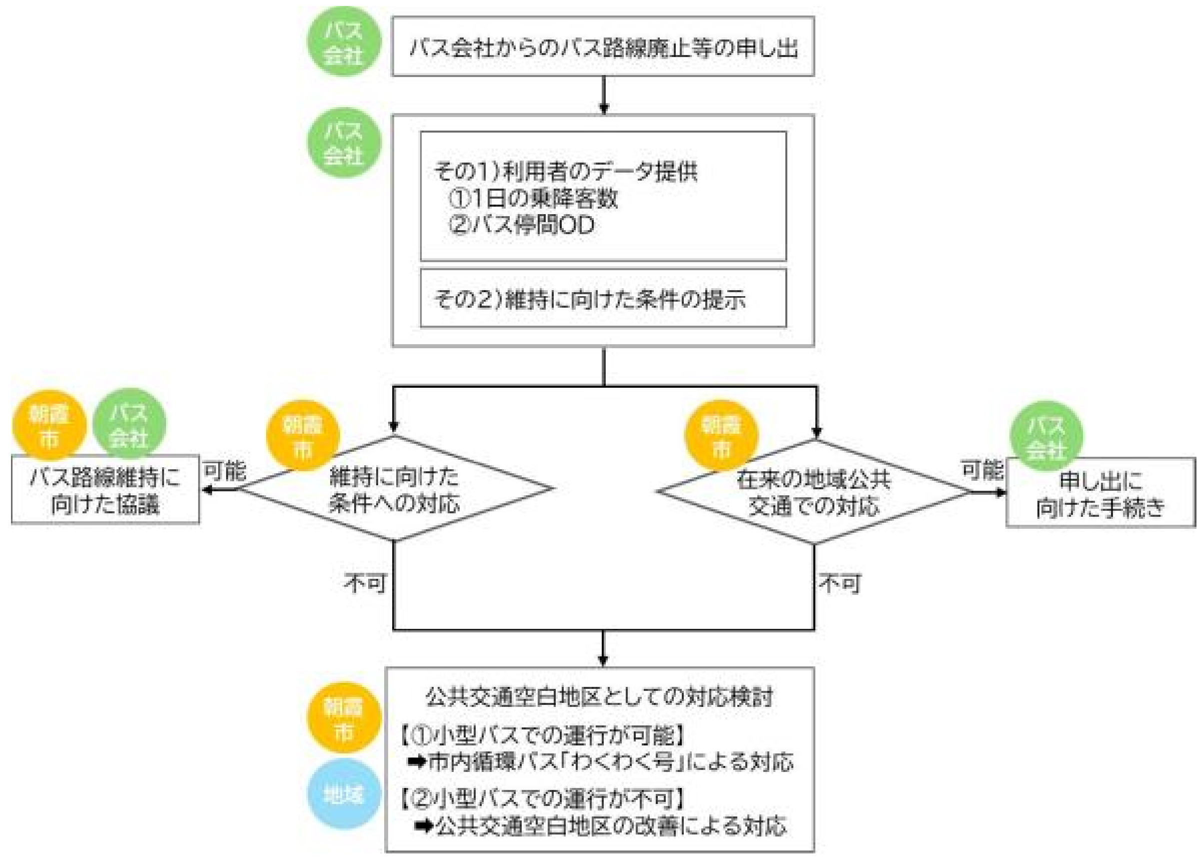
施策⑧－1　路線バスの維持・確保への取組

（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 → (2026–2028) 中長期的な取り組みの調査・検討 → (2026–2031 年度以降)					

【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）

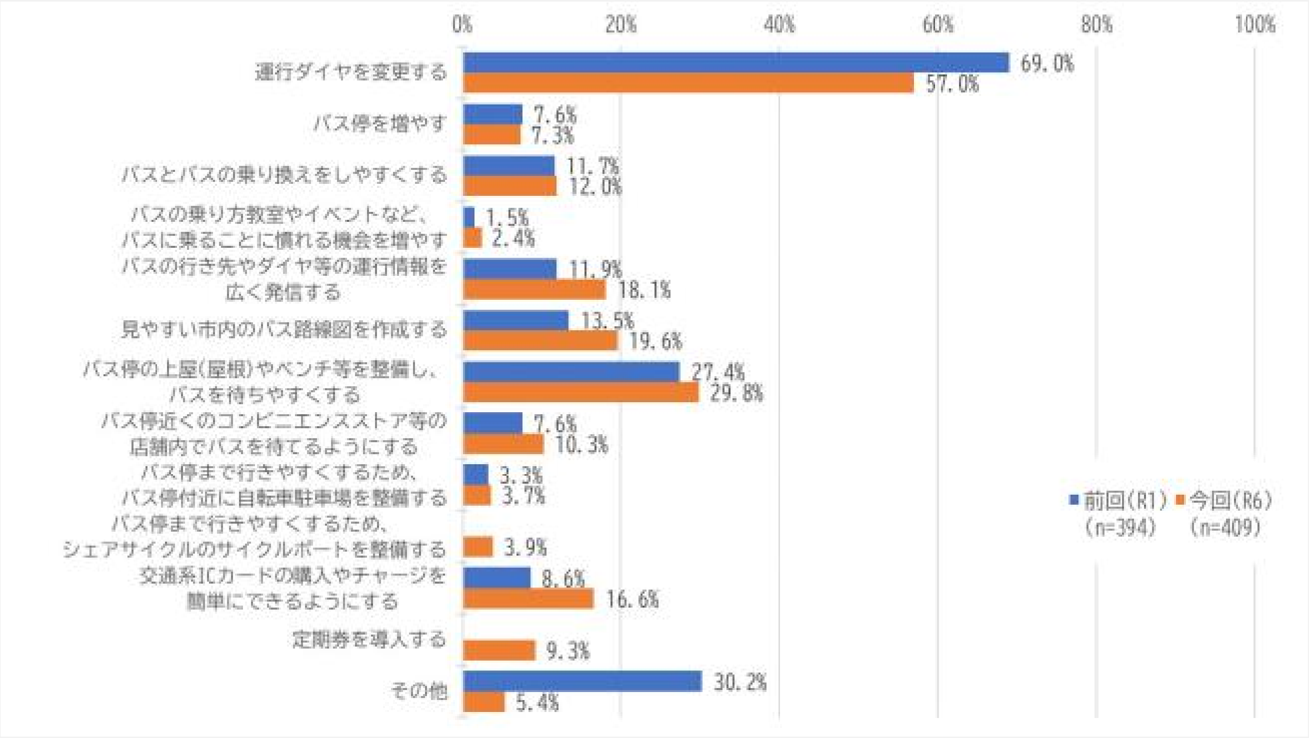
●市内循環バスは、路線バスを補完し、道路状況等の環境が整っている地域を限られた人員と予算の中で運行している。

●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)】

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	朝志ケ丘一丁目の志木市との境界付近

▼要望のあるバス停

●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	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

（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。

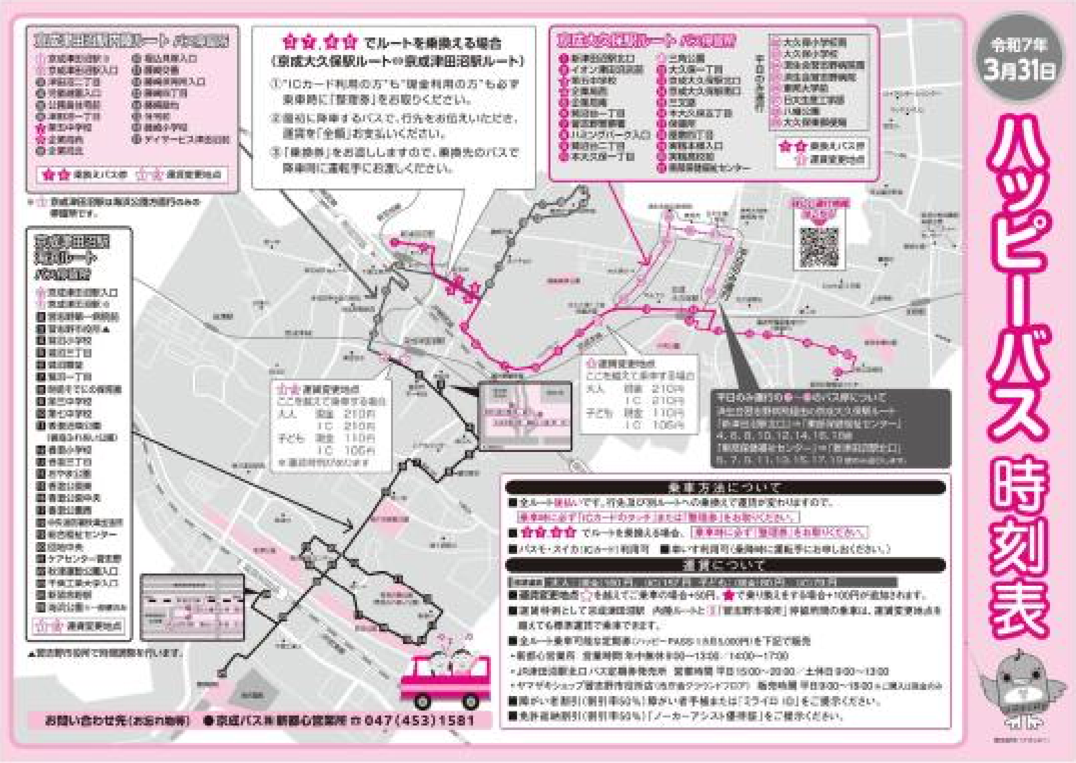
事業主体	実施内容
朝霞市	・バス事業者と調整・協議しながら、運賃の見直しを行い、利用者への周知を図る
バス事業者	・朝霞市と調整・協議しながら、情報共有を図る

【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、一般利用者も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

〇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。
〇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。
〇併せて、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

〇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。
〇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

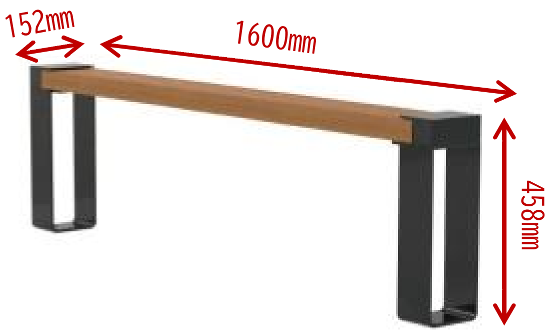
【上屋やベンチの設置例】

▼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)年施工)

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	・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	・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	・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）

・バス停上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・事業者からの寄付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

「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

▼「バスまちスポット」「まち愛スポット」ステッカー

●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⑪　運転手の確保に向けた対策の実施

■施策の考え方

〇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。
〇バス・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。
〇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

〇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

■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⑪－1 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	継続して実施→					
施策⑪－3 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⑪－１　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（2026～2030）					

施策⑪－3　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	・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	・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	・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（2026～2030）					

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

〇運転免許の自主返納※に併せて、バスの乗り方を案内する。
〇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目指し、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。
〇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

〇高齢者の公共交通の利用促進が期待される。
〇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

▼朝霞市運転免許自主返納啓発事業チラシ

※令和８年度からは施策⑥－1 に基づく新たな移動支援を実施予定。

【他市の事例】

（千葉県船橋市　出典：船橋市ホームページ）

・チェックリストにより、免許返納を促す工夫や、返納後のサポート等について、分かりやすくまとめられている。

●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②-1 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	・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	・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（2026～2030）					

【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

■施策の考え方

〇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。
〇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。
〇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。
〇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

〇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（2026～2030）					
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（2026～2030）					

■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

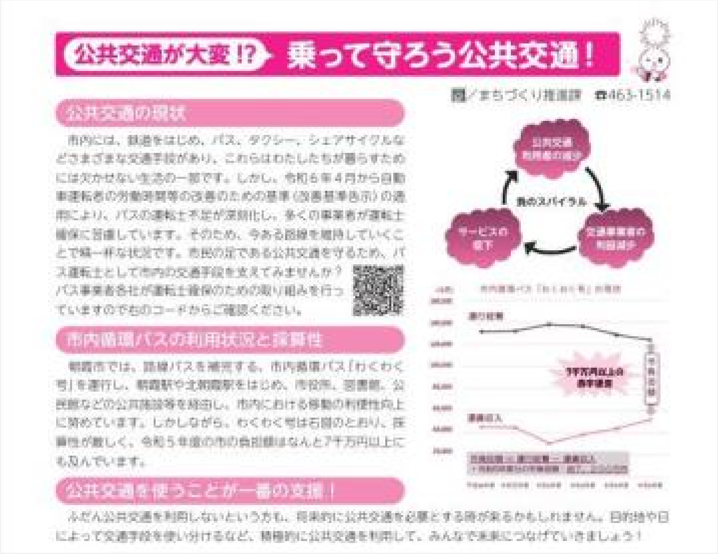
（事業主体：朝霞市、バス事業者）

●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	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

（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	・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	・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

〇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。
〇そのためには、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。
〇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。
〇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

〇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

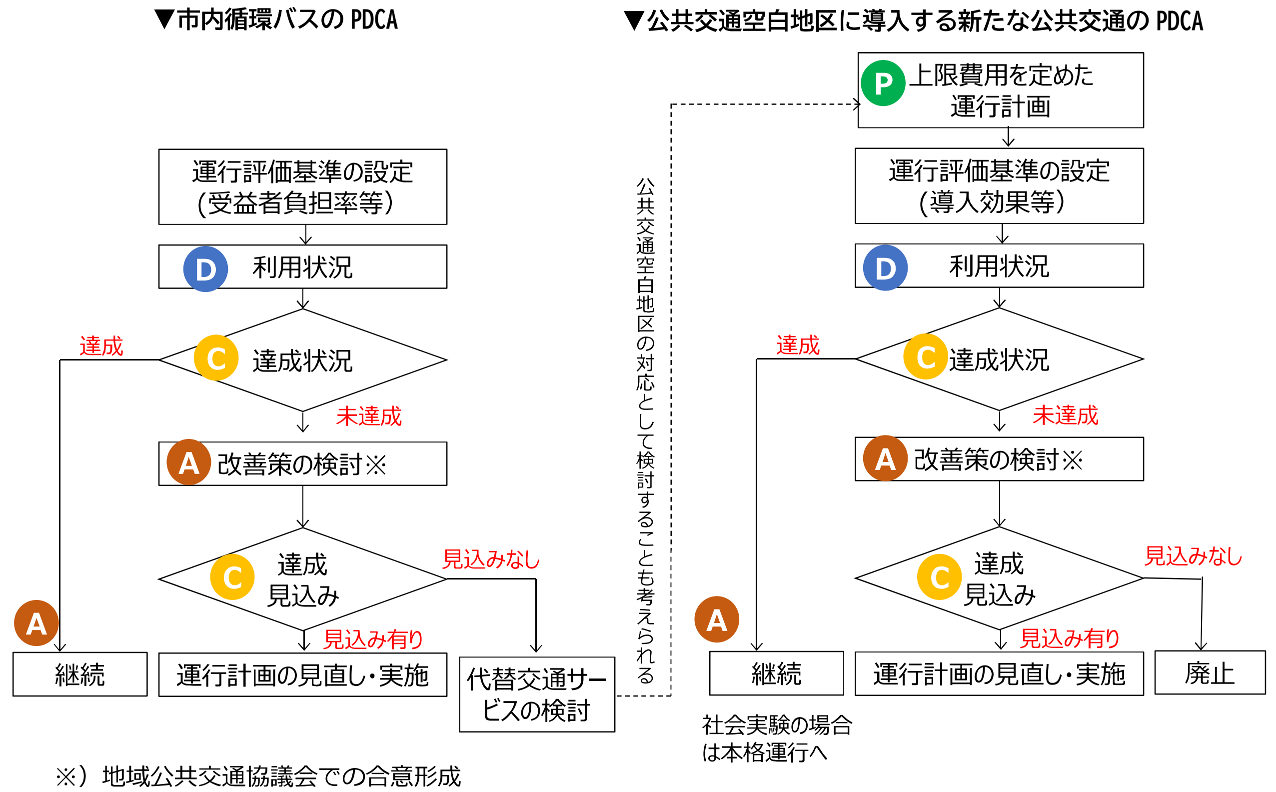
施策⑭－1　市内循環バス、公共交通空白地区の改善策の運行を定期的に継続、見直しを判断するための PDCA サイクルの作成

（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）】



※）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 →					