

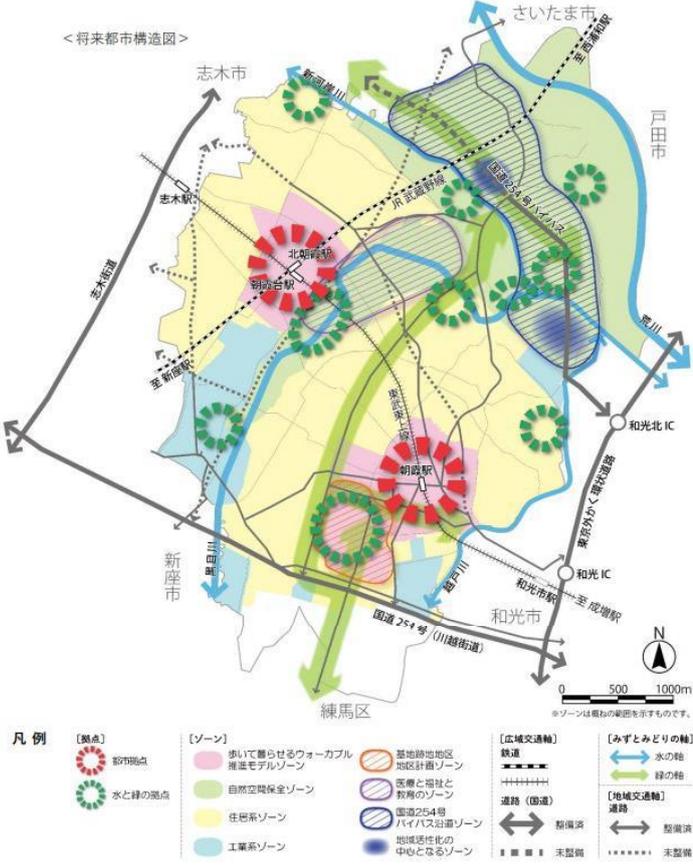
参考資料

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> |

2 朝霞市都市計画マスタープラン(案)

| | |
|-------------------|--|
| <p>■計画期間</p> | <p>令和 8(2026)年から令和 28(2046)年</p> |
| <p>■将来都市構造</p> | <p>・将来都市構造の構成要素として、行政サービスや医療・福祉、商業、文化など都市機能の集積や自然環境の保全の核となる「拠点」、市内及び隣接都市との交通及び自然環境の骨格を形成する「都市軸」、居住環境や土地利用の状況に応じた土地利用方針を表す「ゾーン」を設定</p>  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 【拠点】 <ul style="list-style-type: none"> 和光市拠点 水と緑の拠点 【ゾーン】 <ul style="list-style-type: none"> 歩いて暮らせるウォークアブル推進モデルゾーン 自然環境保全ゾーン 住居系ゾーン 工業系ゾーン 基地跡地地区地区計画ゾーン 医療と福祉と教育のゾーン 国道54号ハイパス沿道ゾーン 地域活性化の中心となるゾーン 【広域交通軸】 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道 道路(国道) 整備済 未整備 【みずとみどりの軸】 <ul style="list-style-type: none"> 水の軸 緑の軸 【地域交通軸】 <ul style="list-style-type: none"> 道路 整備済 未整備 |
| <p>■公共交通の位置づけ</p> | <p>まちづくりのテーマ「快適な移動」</p> <p>■方針</p> <p>多様な交通手段でつながる、安全で快適な移動環境のあるウォークアブルなまちを目指します</p> <p>■実現に向けた取組</p> <p>(3) 自由な移動を支える</p> <p>⑦ どこに住んでいても自由に移動できる多彩な交通手段の充実</p> <p>【例】地域公共交通計画の運用による地域公共交通の充実／交通事業者との連携による路線バスの確保・維持／公共交通空白地区の解消に向けた新たな公共交通の導入／シェアサイクル等の目的地までの最後の区間を補う交通手段の確保／隣接する自治体との広域的な交通手段導入の検討／駅前広場の機能検討 等</p> |

3 朝霞市立地適正化計画

| | |
|------------------------------|--|
| <p>■計画期間</p> | <p>令和 5(2023)年から令和 27(2045)年</p> |
| <p>■まちづくりの方針 (ターゲット)</p> | <p>将来にわたって持続可能な朝霞市のための「次の一手」となる、低炭素型で人が中心となる都市構造の構築</p> |
| <p>■誘導方針</p> | <p>基本的な誘導方針</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 都市拠点に都市機能を誘導し拠点性を高めます。 ② 交通利便性の高いバス路線沿線に居住を誘導し公共交通の持続性を高めます。 ③ 自然災害や二次災害による被害が想定されるエリアの災害リスクを低減させるとともに、安全なエリアへの緩やかな誘導を図ります。 <p><u>「次の一手」のための誘導方針（朝霞市独自のストーリー）</u></p> <ol style="list-style-type: none"> ④ 高齢化やバリアフリーにも対応したきめ細やかな交通ネットワークを形成します。 ⑤ 都市拠点内のウォーカブル化（歩いて暮らせる、居心地が良い空間づくり）を推進します。 ⑥ マイカーに依存しない移動手段の促進により低炭素型の交通体系構築を推進します。 ⑦ 建築物の省エネやグリーンインフラの導入等による低炭素型の市街地整備を推進します。 ⑧ 次世代を担う子どもたちのために交通安全対策を推進します。 |
| <p>■誘導区域</p> |  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路 都市機能誘導区域 都市機能補完ゾーン 市街化区域 市境 朝霞市を通るバス路線 <ul style="list-style-type: none"> 往復100本以上 往復60～99本 往復30～59本 往復30本未満 <p>【居住誘導区域凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩いて暮らせる駅ちかゾーン 公共交通らくらく移動ゾーン 利便性と自然が調和したゆとりの暮らしゾーン <p>【居住誘導区域に関する注意事項】 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸侵食）、生産緑地、特別緑地保全地区については居住誘導区域から除外します。</p> |

4 朝霞市産業振興基本計画

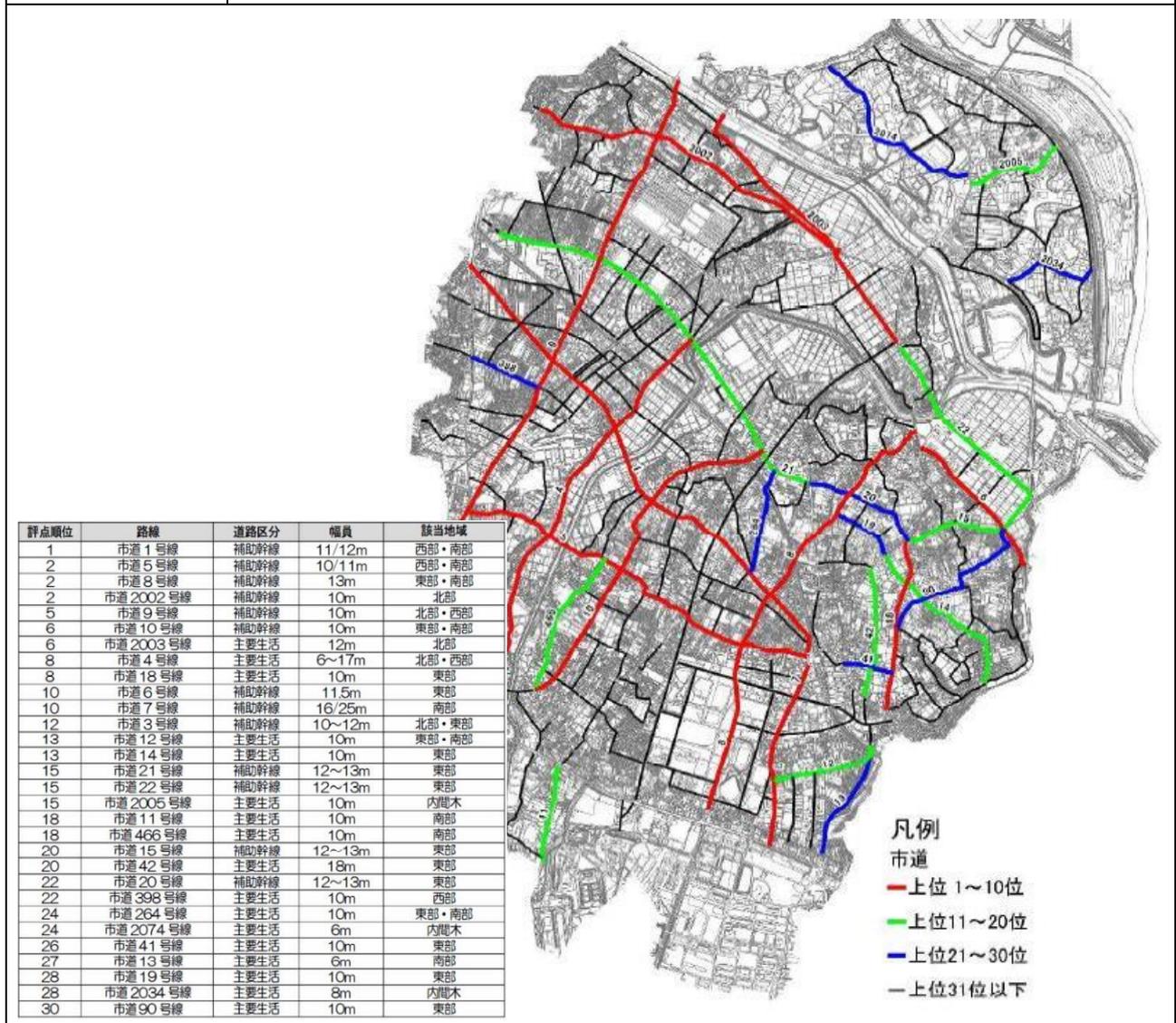
| | |
|-------------------|---|
| ■計画期間 | 令和元(2019)年度から令和 10(2028)年度 |
| ■目指すべき姿 (基本目標) | 市民生活と調和し 豊かな暮らしを実現する あさか産業の振興 |
| ■施策の方向性 | 1 暮らしにマッチした生活環境の創造 2 安心・安全な市民生活を支える産業の活性化 3 社会環境の変化に呼応した新たな産業の創出と育成 4 市民に身近なあさか都市農業の確立 5 産業人材・産業基盤を強化する総合的な支援の充実 |
| ■公共交通等に 係る施策 | ○あさかにマッチした企業誘致と産業集積の推進 (朝霞市産業振興基本計画 55 頁参照) 朝霞市都市計画マスタープランと整合性を図りつつ、関係機関と連携し、一般 国道 254 号和光富士見バイパス周辺等での低未利用地の有効活用や土地区画 整理事業等の支援や検討を行い、本市の特性にマッチした企業誘致を進め、事 業所の増加を図る取組を推進 |

5 第5期朝霞市地域福祉計画

| | |
|--------------------------|---|
| ■計画期間 | 令和 8(2026)年度から令和 12(2030)年度 |
| ■基本理念 | 支え合いの心を育み、誰もが地域でつながるまち |
| ■基本目標 | 1 地域共生社会の構築 2 誰もが互いに尊重し合い、共に生きる社会の実現 3 誰もが地域で暮らし続けられるための支援の充実 4 誰もが安心して生活できる支援の充実 |
| ■公共交通・移 動支援等に係る 施策 | 基本目標 4 誰もが安心して生活できる支援の充実 方向性 (2) 暮らしやすい住まいや代替交通等の支援 市の主な施策 【市内循環バス等の利便性向上】 持続可能な地域公共交通の実現を目指し、市内循環バスの運行計画等の見直し に向け検討を行います。また、誰もが移動しやすく利用しやすい移送サービス、 買い物支援を推進します。 主な事業： 市内循環バス等の利便性向上、重度心身障害者福祉タクシー利用料等の補助 |

6 朝霞市道路整備基本計画

| | |
|-------------|---|
| ■計画期間 | 令和元(2019)年度から令和10(2028)年度 |
| ■みちづくりの基本視点 | 基本視点1：安全で快適なみちづくり 基本視点2：選択と集中によるみちづくり |
| ■目標 | <ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な移動空間の確保 ・防災・減災機能の強化 ・まちなぎわいの創出 ・生活・交通環境に配慮した住みやすいまちの形成 ・効果的かつ効率的なみちづくり |
| ■優先整備路線 | 限られた財源の中で効率的・効果的に道路の整備を進めるために、整備優先度の考え方をまとめ、都市計画道路※以外の市道について優先的に整備すべき路線を選定 |

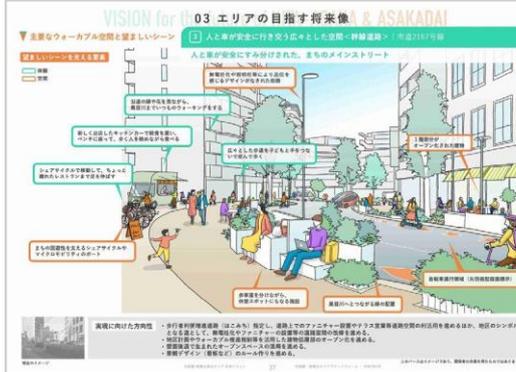


7 都市再生整備計画(朝霞駅周辺地区)

| | |
|------------|---|
| ■計画期間 | 令和5(2023)年度から令和9(2027)年度 |
| ■事業名 | まちなかウォークブル推進事業 |
| ■目標 | <p>大目標：住んでいる人、訪れる人の誰もが「居心地が良く、歩きたくなるまち」「人で賑わう魅力的な商業エリア」の創出を図る</p> <p>目標1：商店街の活性化と子育て・福祉・文化などの機能集積による魅力ある市民生活の中心となるような空間づくり</p> <p>目標2：誰もが安心・安全に移動できる、歩行者優先の歩いて暮らせるまちづくり</p> <p>目標3：緑の多面的機能を活用するグリーンインフラの充実</p> |
| ■計画区域の整備方針 | <p>【商店街の活性化と子育て・福祉・文化などの機能集積による魅力ある市民生活の中心となるような空間づくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路空間の再構築による歩行者空間の拡幅及びイベント等に活用できる空間の確保 <p>【誰もが安心・安全に移動できる、歩行者優先の歩いて暮らせるまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路空間の再構築による自動車の速度や通過交通の進入抑制 道路空間等に休憩施設を設けるなど、歩きやすい空間を確保 <p>【緑の多面的機能を活用するグリーンインフラの充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路空間の再構築等に合わせたグリーンインフラの充実 |
| ■その他 | <ul style="list-style-type: none"> 官民連携エリアプラットフォーム「あさかエリアデザイン会議」により、令和6年3月にエリアビジョン（ベータ版）を策定。 本ビジョンは、「居心地が良く、歩きたくなるまち」と「人でにぎわう魅力的な商業エリア」の創出を目指して、官民連携による公園や街路空間の活用を軸に、朝霞だからこそ実現できる朝霞ならではの未来（＝エリアビジョン）を描いたもので、本ビジョンに描かれた将来像の実現に向けた取り組みが進められている。 |



8 都市再生整備計画(北朝霞・朝霞台駅周辺地区)

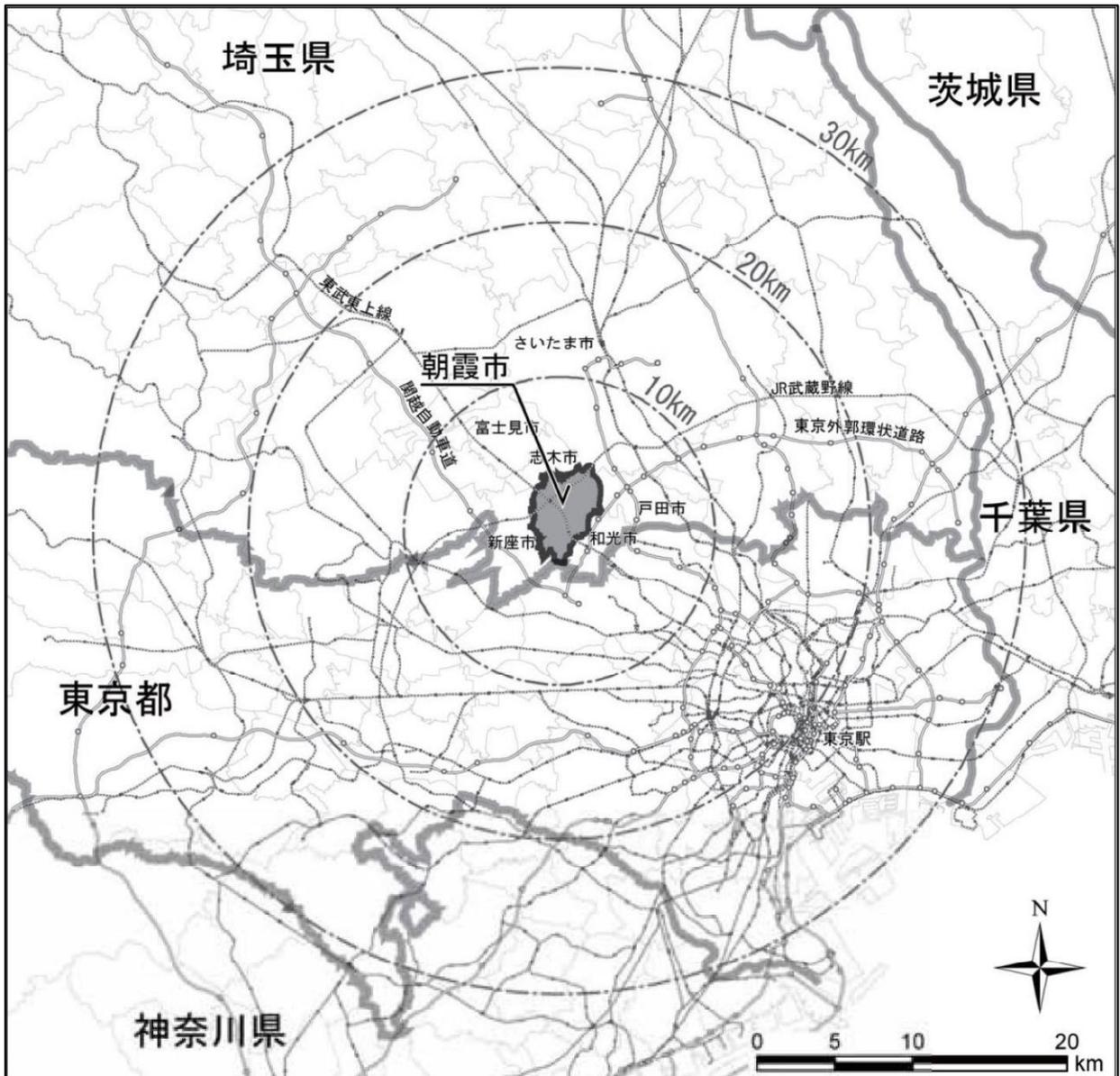
| | |
|------------|---|
| ■計画期間 | 令和5(2023)年度から令和9(2027)年度 |
| ■事業名 | 都市構造再編集中支援事業 |
| ■目標 | <p>大目標：商業・業務機能のバランスよい配置などにぎわい拠点にふさわしい拠点づくりを図るとともに、居住地においては生活に身近な商業機能の充実を図る</p> <p>目標1：商業の活性化と子育て・福祉・文化などの機能集積による魅力ある市民生活の中心となるような空間づくり</p> <p>目標2：誰もが安心・安全に移動できる、歩行者優先の歩いて暮らせるまちづくり</p> <p>目標3：居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり</p> |
| ■計画区域の整備方針 | <p>【商業の活性化と子育て・福祉・文化などの機能集積による魅力ある市民生活の中心となるような空間づくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設跡地を活用し、子育て世代包括支援センター、市内7館目となる児童館及び多世代が交流できる地域交流の場として有効活用を図る <p>【誰もが安心・安全に移動できる、歩行者優先の歩いて暮らせるまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北朝霞駅西口駅前広場の再構築により、歩行者が安全に移動できる空間を確保するとともに、イベント等にも活用できるスペースを創出する <p>【居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北朝霞駅西口駅前広場の再構築により、歩行者が安全に移動できる空間を確保するとともに、イベント等にも活用できるスペースを創出する |
| ■その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 官民連携エリアプラットフォーム「北朝霞・朝霞台エリアプラットフォーム」により、令和7年4月に未来ビジョンを策定。 ・ 本ビジョンは、まちなかの価値を向上させるため、将来のまちのイメージを描き、実現に向けた方策案や効果をまとめたもので、本ビジョンに描かれた将来像の実現に向けた取り組みが進められている。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> |

朝霞市の現状

1 位置及び地形

(1) 位置

本市は、埼玉県の南西部に位置し、都心から約 20km の位置にあり、東は和光市と戸田市、西は新座市、南は東京都練馬区、北は志木市とさいたま市に隣接している。

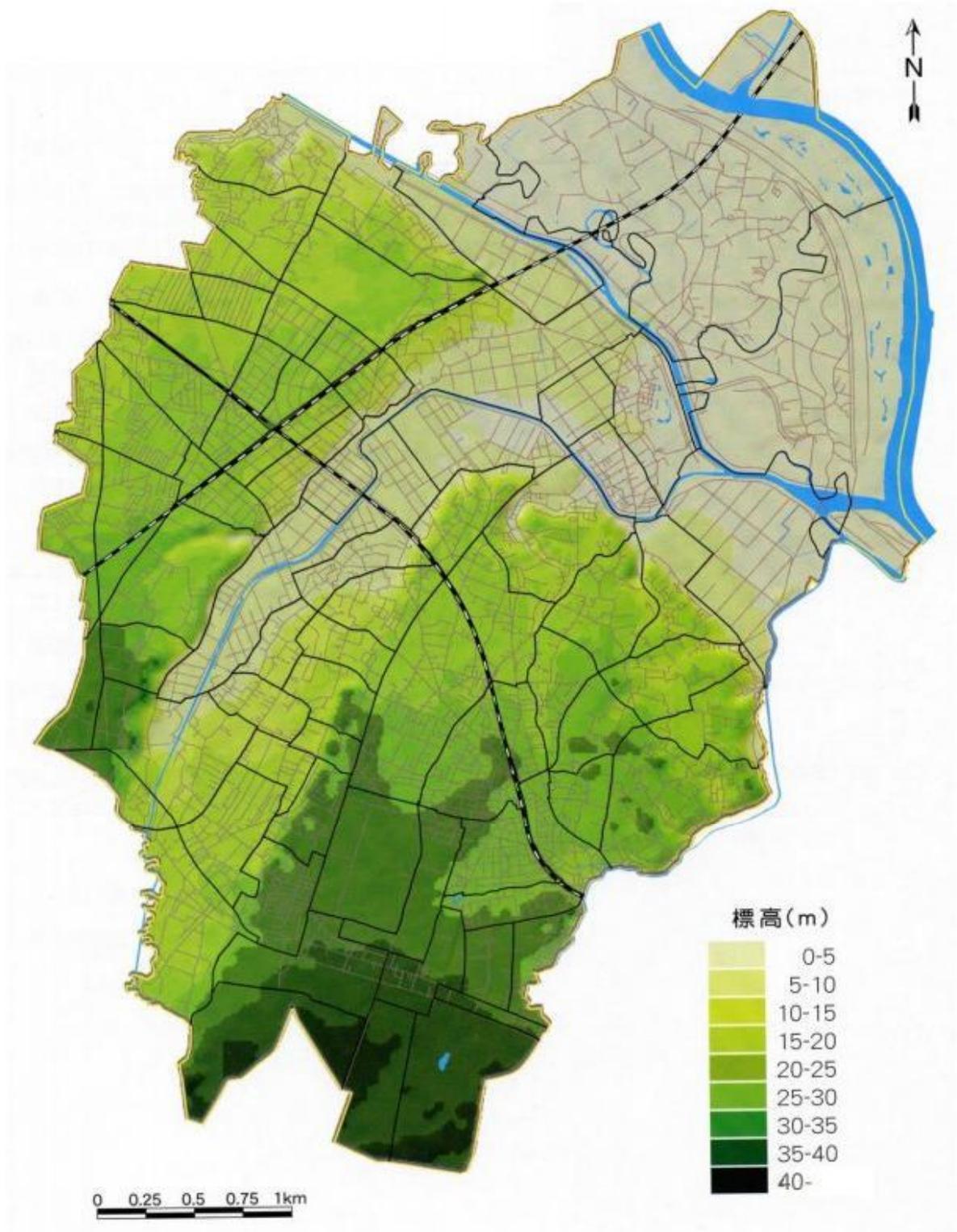


(出典：朝霞市都市計画マスタープラン(H28.11))

図 12 位置図

(2) 地形

本市は、東西約 4.6km、南北約 6.3km で、面積約 1,834ha となっている。地形は、武蔵野台地(約 70%)と荒川低地(約 30%)に分けられ、起伏に富んだ地形となっている。市役所の位置で、海拔 30.15m で、市内の最大高低差は約 53m となっている。



(出典：朝霞市都市計画マスタープラン(H28.11))

図 13 地形図

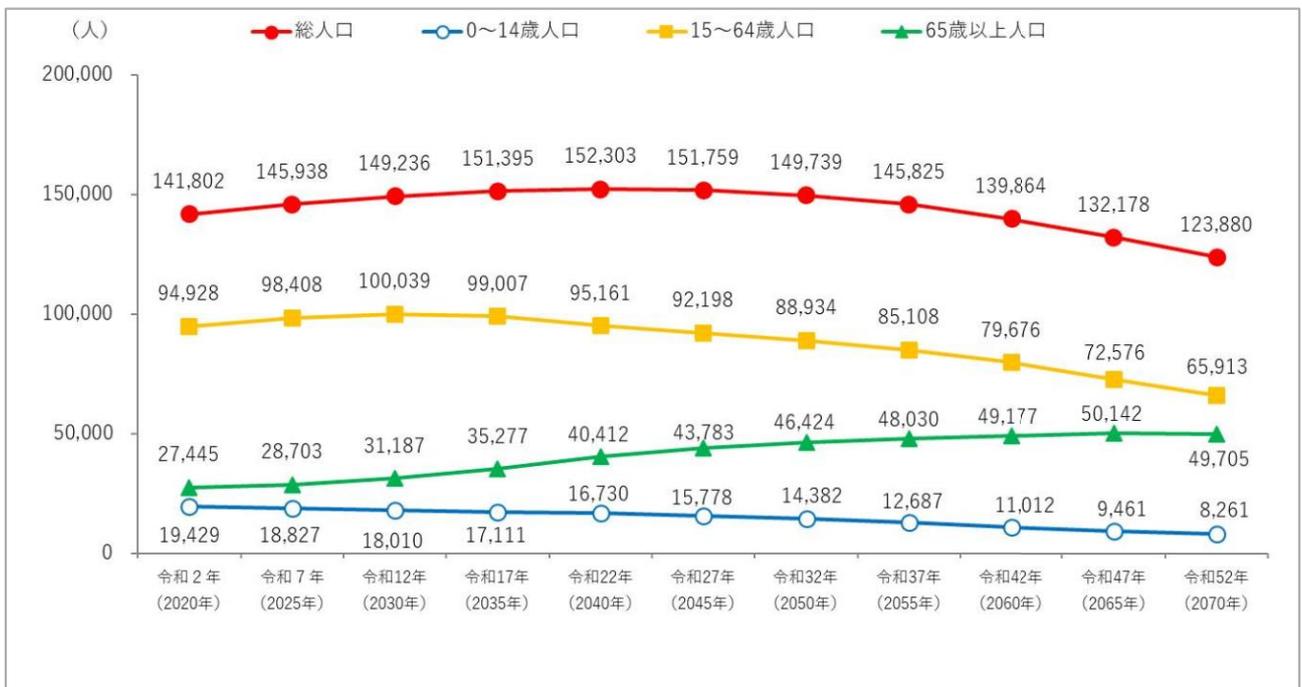
2 人口動向

(1) 人口の推移と将来の見通し

令和 7(2025)年時点の総人口は 145,938 人で増加傾向にあるが、将来推計値では令和 22(2040)年以降減少に転じる見通しである。

65 歳以上人口は令和 7(2025)年時点で 28,703 人となっている。高齢化率は 19.7%程度と埼玉県全体の 26.8%を大きく下回っているが、将来的には右肩上がりに増加し、令和 22(2040)年時点で 25%を超えている見通しである。

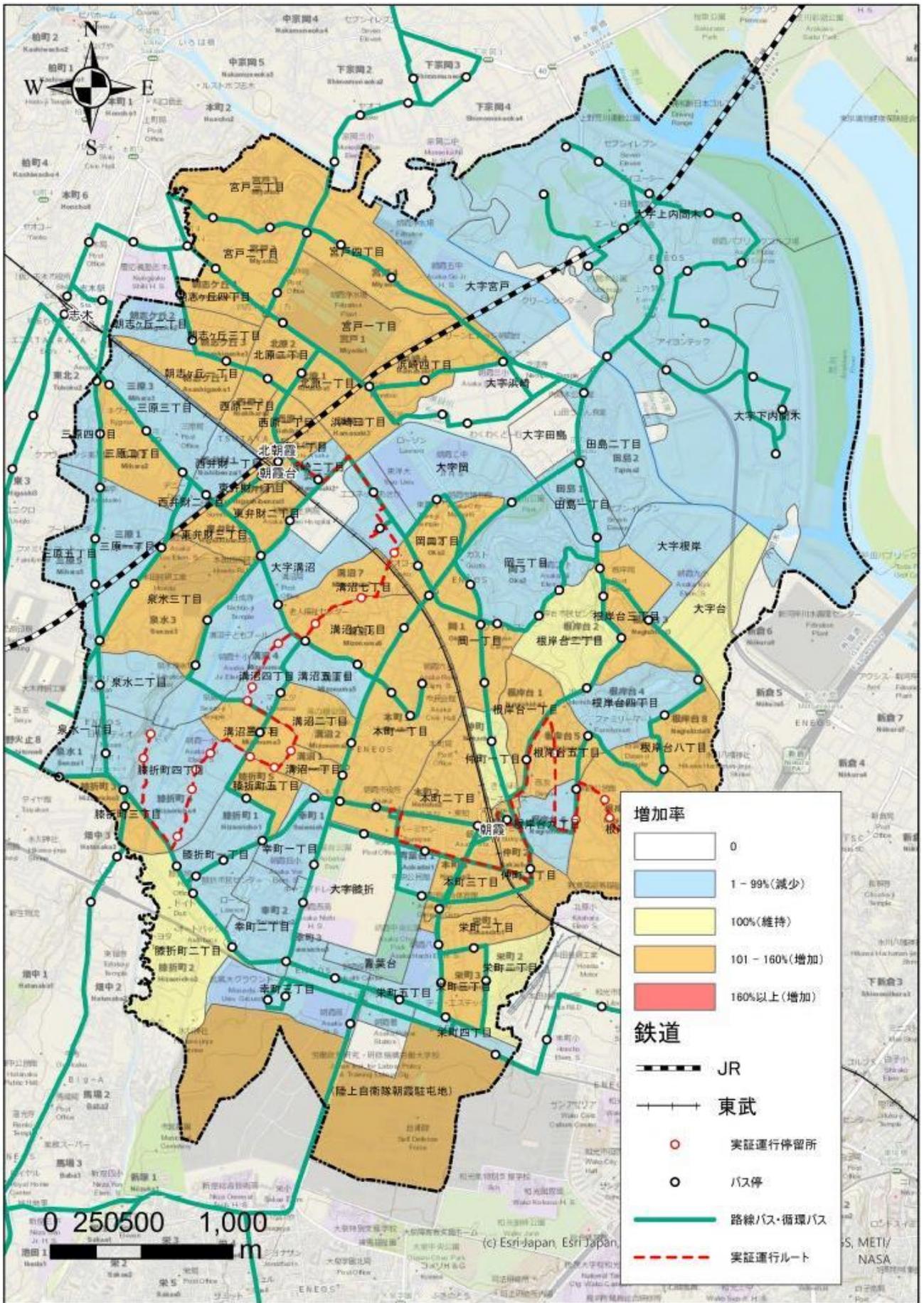
また図 15 に示した平成 27(2015)年と令和 2(2020)年の地域別人口の増加率を見ると、朝霞駅を中心とした市内南東部と、朝霞台駅・北朝霞駅から志木市との市境にかけての市内北西部では人口が増加している地域が多い一方で、黒目川沿い・新河岸川沿いの地域、内間木地区などでは人口減が進んでいる。



(出典：第6次朝霞市総合計画)

※将来人口については、「第6次朝霞市総合計画策定に向けた人口推計（人口シミュレーション）（令和6年（2024年）8月）」に基づき、令和7年1月1日時点の住民基本台帳人口で算出しています。

図 14 人口の推移と将来の見通し

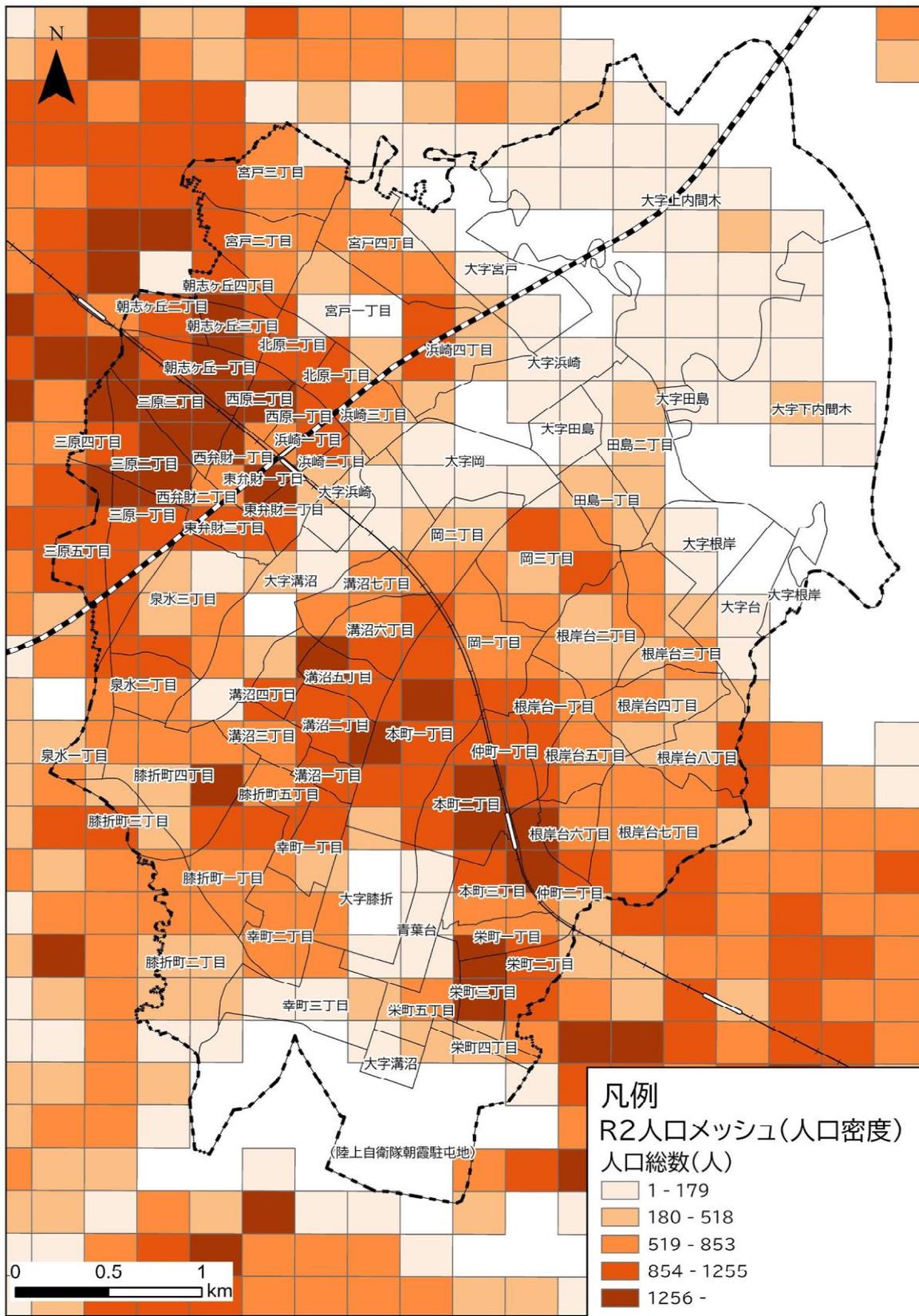


(出典：平成 27 年及び令和 2 年国勢調査データをもとに作成)

図 15 地域別人口の増減率

(2) 人口分布

北朝霞駅の北側周辺や溝沼地域、朝霞駅周辺において、人口密度が高い地域が分布している。内間木地域は他の地域と比較して、高齢者の割合が高くなっている。



(出典：令和2年国勢調査データをもとに作成)

図 16 人口分布 (人口総数)

3 公共交通の利用状況

令和2(2020)年以降の新型コロナウイルス感染症拡大は、市内においても公共交通の大幅な利用減を招いたが、令和3(2021)年以降は徐々に回復傾向にある。しかしながら、コロナ禍を通じて在宅勤務やリモート会議等が定着したこともあってか、以前の水準には戻っていない状況である。

(1) 鉄道

各駅の1日平均乗降客数は、令和2(2020)年度いずれも大きく減少し、以降は回復傾向にある。3つの駅の中では朝霞台駅の利用者が最も多く、令和5年時点で1日に約15万人の利用がある。



(出典：統計あさか ※朝霞駅、朝霞台駅は乗車・降車の合計、北朝霞駅は乗車人員のみ)

図 18 各駅の1日平均乗降客数の推移

(2) 路線バス

各バス事業者の1日あたりの利用者数は、令和2(2020)年度以降回復傾向にあるが、令和元(2019)年度の水準には達していない。



(出典：統計あさか)

図 19 各バス事業者の年間利用者数の推移

(3) 市内循環バス(わくわく号)

年間の利用者数は令和 6 (2024) 年度に約 37 万人とコロナ禍前の水準には回復していない。(図 19)

一方で、市の行政負担額は令和 6 (2024) 年度時点ではコロナ禍前よりも軽減されており、令和 5 (2023) 年に実施した運賃改定の効果と考えられる。(図 20)

表 5 市内循環バスの運行経緯

| 年月 | 内容 |
|--------------|--|
| 平成 6 年 7 月 | 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 |
| 平成 16 年 10 月 | 4 路線に拡大 |
| 平成 21 年 6 月 | 「朝霞市内循環バス運行見直し方針」を策定 |
| 平成 22 年 4 月 | 一部ルート等を変更 |
| 平成 27 年 3 月 | 高齢化の進展や公共交通空白地区の対応を図るため、「朝霞市内循環バス『わくわく号』の運行見直し方針(提言書)」を策定し適宜運行計画の一部変更 |
| 平成 29 年 10 月 | 提言書に基づき、抜本的な対策が必要であった内間木線の上内間木地区を循環するワゴン車の運行を市内間木公園バス停付近の駐車場・駐輪場を整備した上で実験の開始 |
| 平成 30 年 10 月 | ワゴン車の運行は目標に達する見通しが得られないことから実験を終了 |
| 令和 5 年 7 月 | 運賃改定(大人 150 円⇒180 円) |
| 令和 6 年 4 月 | 運行計画の見直し、内間木線の運行車両を小型バスからワゴン車に変更 |

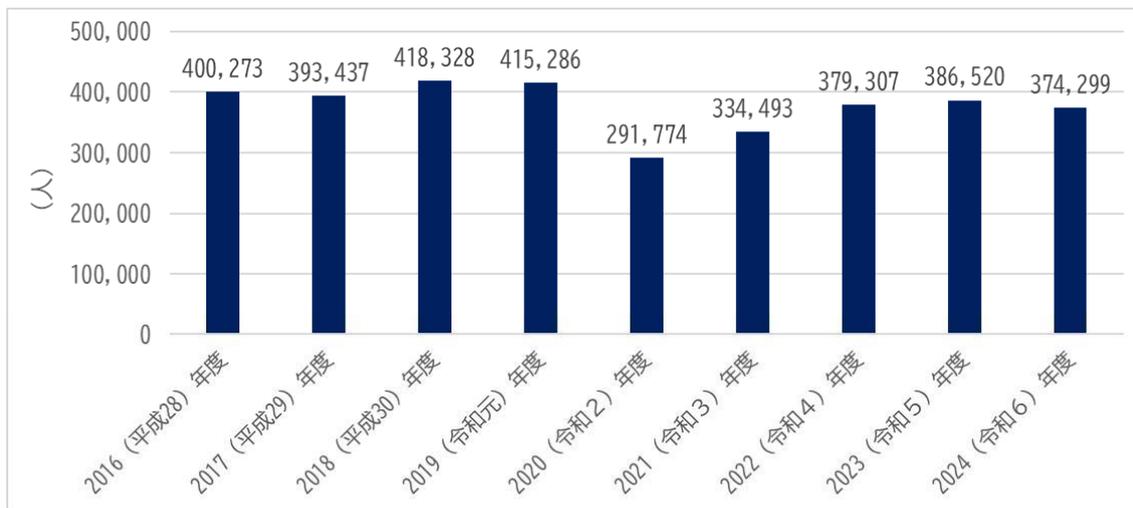


図 20 市内循環バスの年間利用者数の推移



図 21 市内循環バス負担額の推移

(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)

令和6(2024)年12月から1年間の実証運行の結果、「ねぎし号」は3,635人/年、「ひざおり号」が5,726人/年となっている。収支率はそれぞれ4.8%、7.6%となっている。

表6 公共交通空白地区の改善に向けた実証運行の概要

| 名称 | 地域 | 運行曜日 | 利用者数 (令和6年12月~令和7年11月) | 収支率 (令和6年12月~令和7年11月) |
|-------|----------|-------|---------------------------|--------------------------|
| ねぎし号 | 根岸台7丁目地区 | 火・木・土 | 3,635人 | 4.8% |
| ひざおり号 | 膝折町4丁目地区 | 月・水・金 | 5,726人 | 7.6% |

(5) シェアサイクル

年間の貸出回数・返却回数は年々増加しており、令和6(2024)年度には貸出回数が60万人/年を上回るなど、徐々に市民生活に定着しつつある。

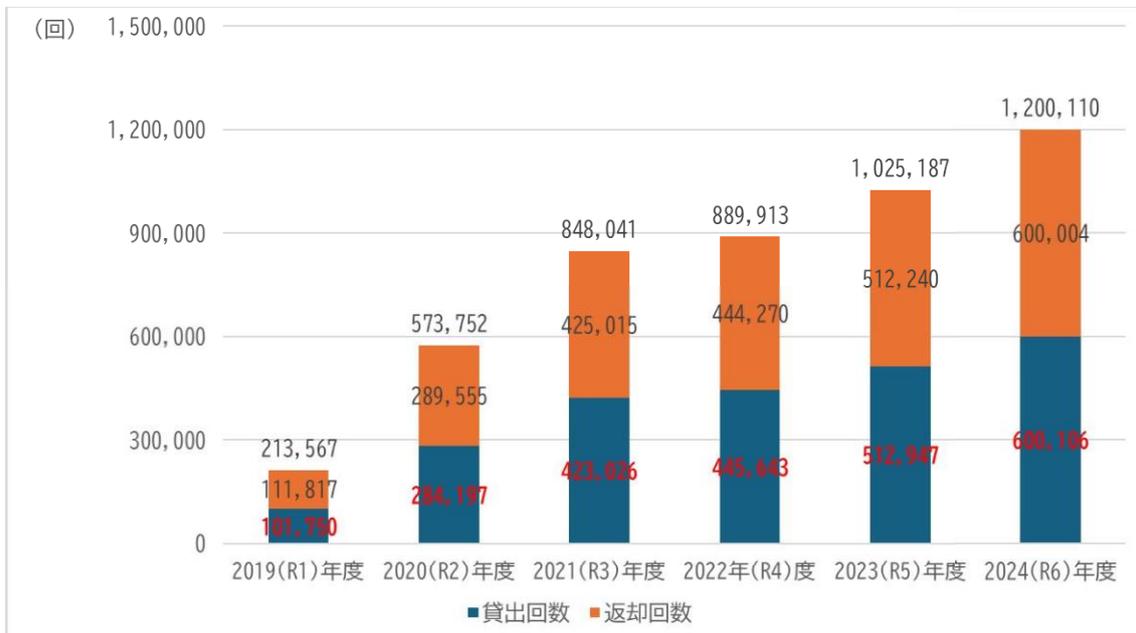


図22 シェアサイクル貸出・返却回数の推移

4 道路交通等の現況

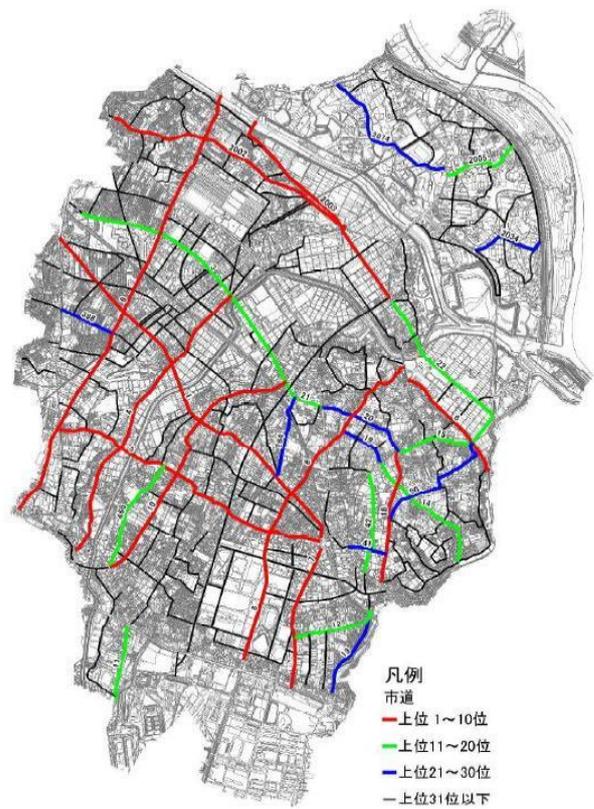
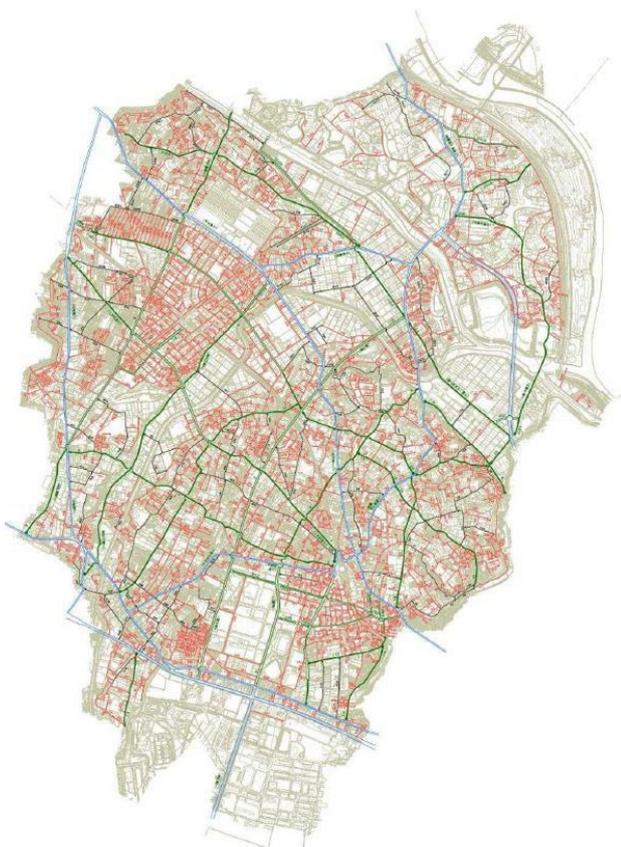
(1) 道路網

本市の南側には一般国道 254 号が通り、東京都心と川越方面とを連絡しているほか、関越自動車道及び東京外かく環状道路とを結んでいる。また、現在一般国道 254 号の渋滞緩和と主要幹線道路へのアクセス強化による県南西部地域の発展を目指し、和光市内の東京外かく環状道路から朝霞市、志木市を経て富士見市に通じる一般国道 254 号和光富士見バイパスの整備が進められている。

本市は、令和元(2019)年度に、都市計画マスタープランに位置付けられた様々なまちづくり施策を計画的に進めることを目的に、道路整備の目標を定め、目指すべき道路網を構築し、道路整備を行う路線の選定及び整備の優先順位等を定め、これをもって市内各地域の利便性や安全性の向上に貢献する「道路整備基本計画」を策定した。

道路整備基本計画の目標

- ① [安全 快適] 安全で快適な移動空間の確保
- ② [防災・減災] 防災・減災機能の強化
- ③ [活性化] まちのにぎわいの創出
- ④ [環境] 生活・交通環境に配慮した住みやすいまちの形成
- ⑤ [効率性] 効果的かつ効率的なみちづくり



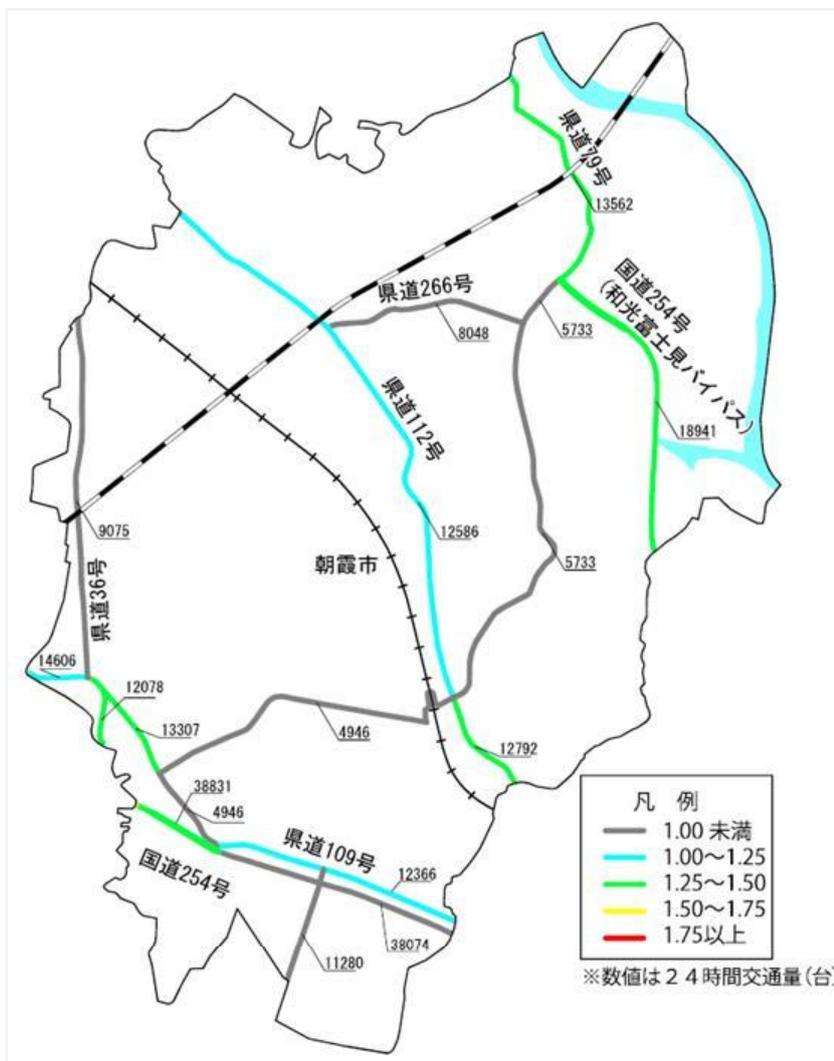
(出典：朝霞市道路整備基本計画(R1.5))

図 23 朝霞市道路網図

図 24 優先整備路線図

(2) 国道・県道の混雑状況

本市の国道・県道の道路混雑状況は、北東部に位置する国道 254 号（和光富士見バイパス）や県道 79 号、南側に位置する一般国道 254 号、県道 112 号の一部で混雑度が 1.25～1.50 となっている。本市内の中央を通る県道 112 号や南部を走る県道 109 号は混雑度が 1.00～1.25 となっている。



(出典：令和3年道路交通センサス※)

図 25 国道・県道の混雑状況図

表 7 道路混雑度の評価

| 混雑度 | 交通状況の推定 | | |
|-----------------|---------|-----------------|---|
| | 飽和時間 | 交通量/ 道路容量 | 状 況 |
| 1.0未満 | なし | 1以下 | 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。 |
| 1.0～ 1.25未満 | 1～2時間以下 | ほとんどの区間で 1以下 | 昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。 |
| 1.25～ 1.75未満 | 0～12時間 | 1以上の時間が10～15% | ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。 |
| 1.75以上 | ほとんどの時間 | 1以上の時間が50%を超える | 慢性的混雑状態を呈する。 |

(出典：道路の交通容量（昭和59年社団法人日本道路協会）)

(3) 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は、平成 30(2018)年 9 月時点で 15 路線、総延長 25,115m が計画決定されており、そのうち整備済延長は令和 2(2020)年 10 月時点で 13,575m、整備率は約 54%となっている。

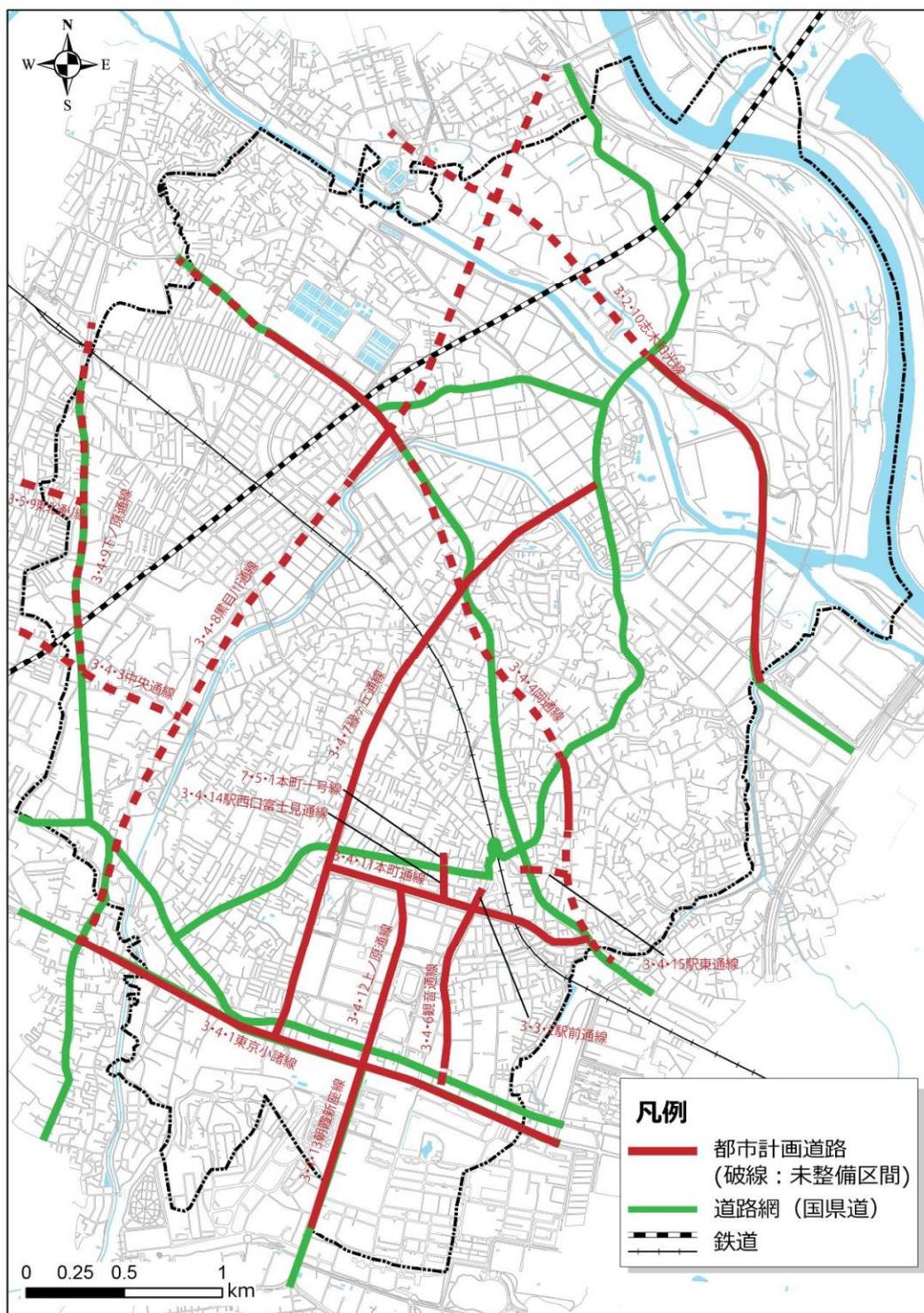


図 26 都市計画道路の整備状況図

5 移動特性

(1) 移動目的

平成 20(2008)年に比べ平成 30(2018)年の「自宅 - 勤務」目的や「自宅 - 私事」目的がわずかに増加している。

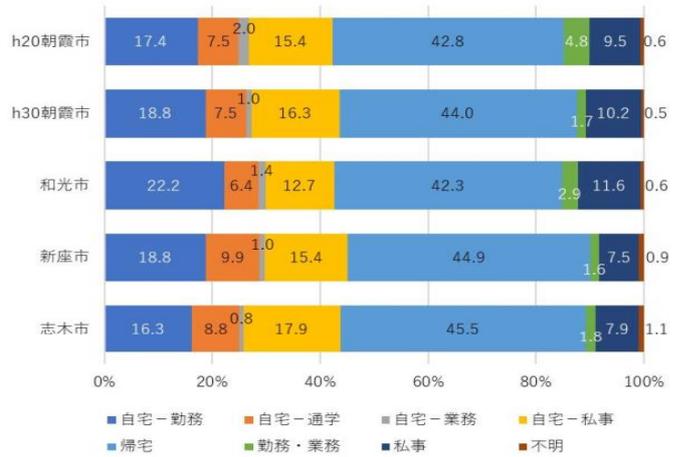


図 27 平成 20 年、平成 30 年の朝霞市及び近隣市の移動目的割合

(出典：東京都市圏パーソントリップ調査※)

(2) 移動手段

平成 30(2018)年において、鉄道が 31.0%と最も高く、次いで徒歩で 26.1%となっており、公共交通、自動車、自転車、徒歩等がバランスよく利用されている。平成 20(2008)年と比較して、鉄道の割合が増加し、自動車の割合が減少していることから、この 10 年で都心への移動の利便性向上による鉄道への転換が予測される。

なお、本市における人口千人あたりの普通自動車等保有車両数は 277.7 台、軽自動車保有車両数は 106.1 台で、県内でも低い保有率である(令和 6(2024)年 3 月末時点)。(出典：統計からみた埼玉県市町村のすがた 2025)

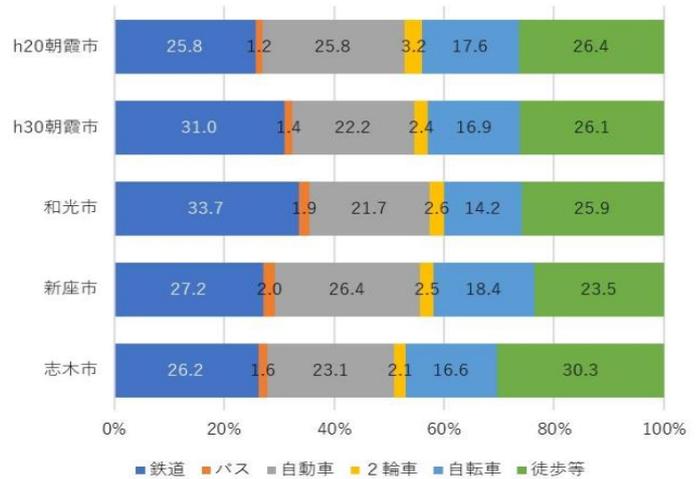


図 28 平成 20 年、平成 30 年の朝霞市及び近隣市の移動手段割合

(出典：東京都市圏パーソントリップ調査)

(3) 目的地分布

朝霞市内に出発地と目的地がある内々交通※の割合は、全体の約 50%を占めている。内外交通※は、近隣の新座市や志木市への交通が多い。

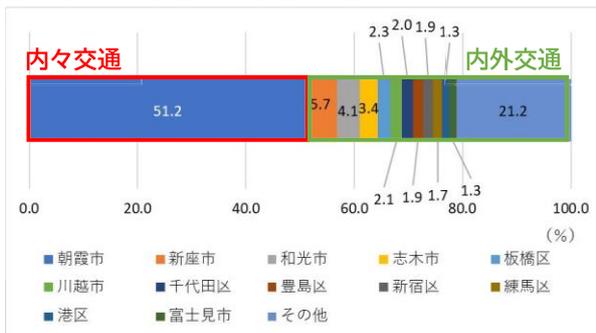


図 29 目的地割合

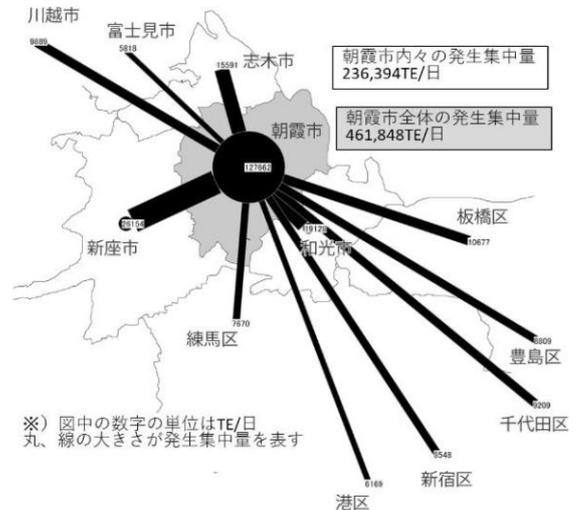


図 30 目的地分布図

(出典：東京都市圏パーソントリップ調査)

公共交通利用者ニーズの整理

朝霞市民及び公共交通利用者を対象に、市内の公共交通に関する利用状況や満足度等を把握するため、各調査を実施した。

I 調査概要

(1) 市民アンケート調査

| | |
|---------|--|
| 対象者 | ・15歳以上の朝霞市在住の3,000人（無作為抽出） |
| 調査目的 | ・公共交通ネットワークの充実に向け、市民の主要な日常動線に対する公共交通の課題を把握 ・公共交通の利用促進に向けた取組を把握 ・市の公共交通に関する取り組みの評価 |
| 調査項目 | ・目的別の移動状況 ・路線バス、市内循環バス、シェアサイクルの利用状況 ・交通の安全性・利便性・マナー向上に関する市の取り組みの満足度 ・自動車運転免許の保有状況 等 |
| 調査方法 | ・郵送による配布、郵送・WEB回収 |
| 調査期間 | ・令和6(2024)年10月～11月 |
| 回収数・回収率 | ・回収数1,304票（回収率43.5%） |

(2) 市内循環バス利用者アンケート調査

| | |
|---------|--|
| 対象者 | 市内循環バスの利用者 ※配布数1,386部 |
| 調査目的 | ・利用頻度や利用形態等の利用実態と利用意向をクロス集計し、市内循環バスの利用促進に効果的な取組を把握 ・バス停までの徒歩圏の把握 ・市の負担に対する今後の対応と運賃の値上げによる影響を把握 |
| 調査項目 | ・当日の利用目的 ・乗り換えの有無 ・代替交通手段の有無 ・利用頻度 ・これまでの取り組みの認知度・評価 等 |
| 調査方法 | ・調査員が車内に乗り込みアンケートを配布、郵送・WEBで回収 |
| 調査期間 | ・令和6(2024)年10月～11月 |
| 回収数・回収率 | ・回収数520票（回収率37.5%） |

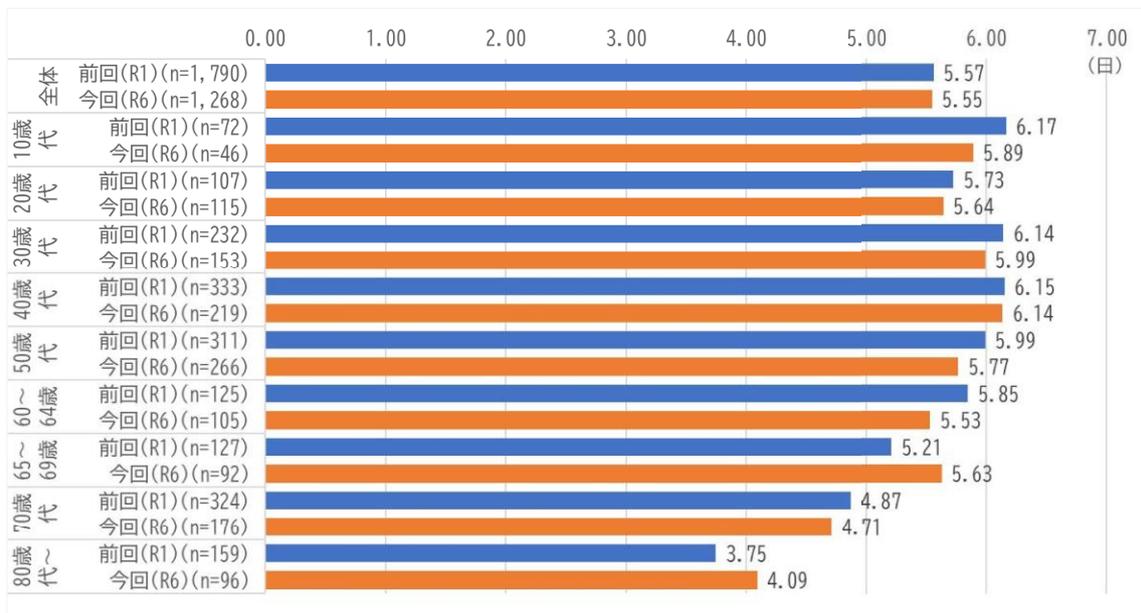
2 市民アンケート調査結果

- 80 歳代以上では自宅からバス停までの移動に困難を感じている人が多く、公共交通の利用ができない高齢者の存在が伺える
- 自動車がないと移動が不便なために運転免許の返納をしていない高齢者が多い
- バスの運行情報案内に関する要望が、令和元年に比べて高まっている

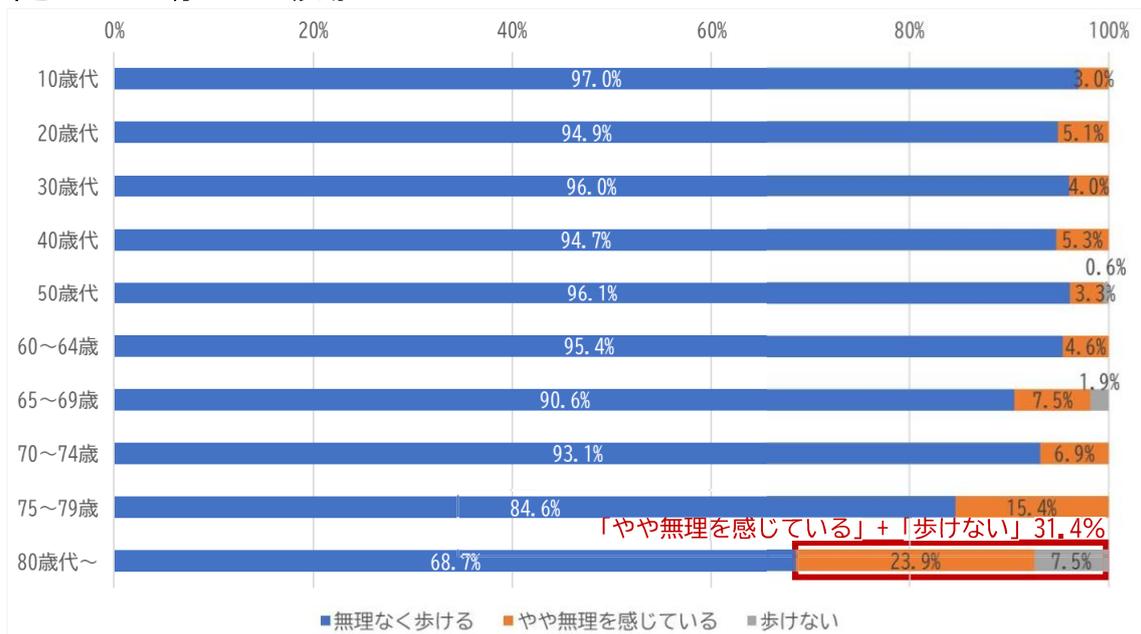
(1) 日常生活での外出について

- ・ 年代によって多少の変動はあるものの、1次計画の策定時である令和元年と比べて全体の外出頻度（1週間のうち外出する日数）にほぼ変化はない
- ・ 80歳代以上では「やや無理を感じている」と「歩けない」を合わせて3割以上となっており、公共交通での移動が難しい高齢者が存在していることが伺える

■外出の頻度



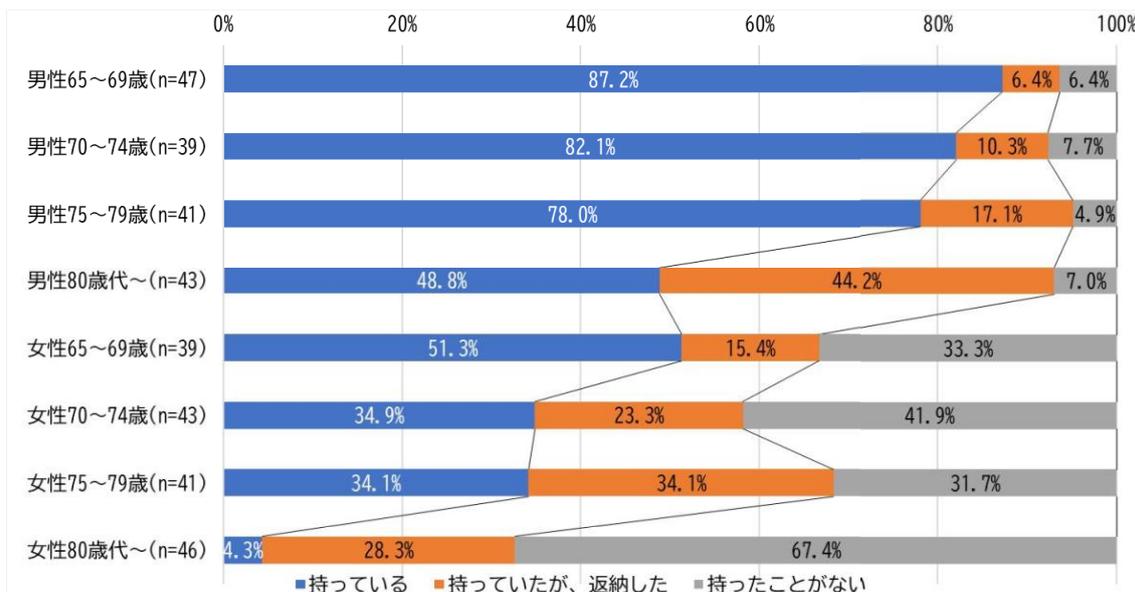
■自宅からバス停までの移動



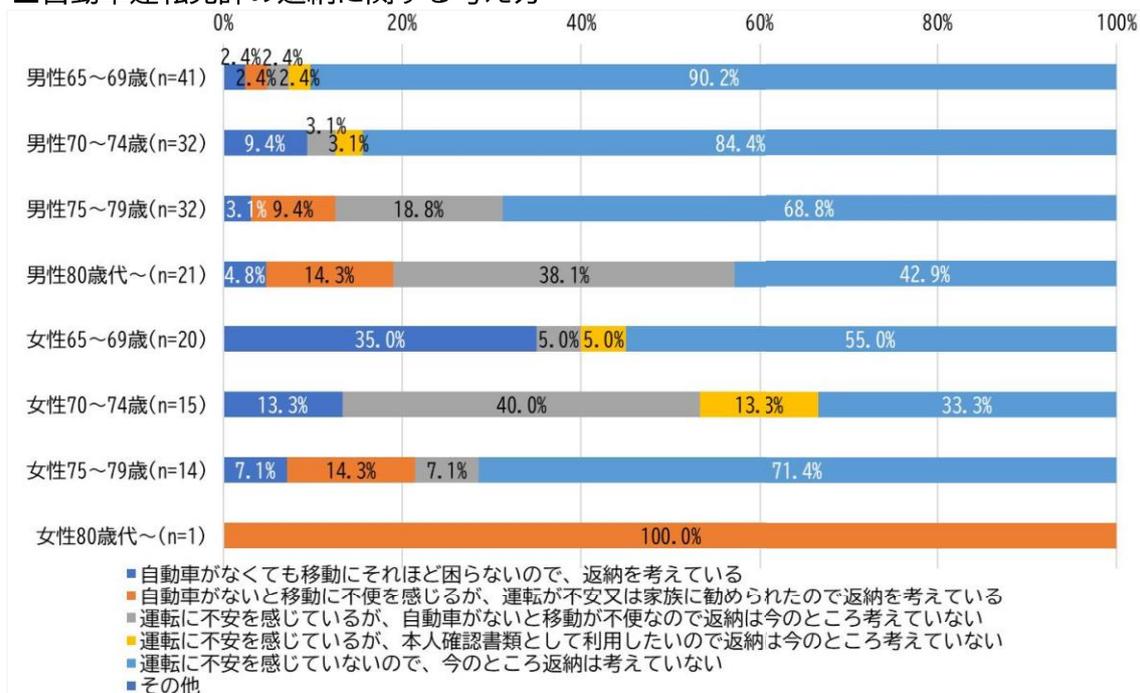
(2) 運転免許の保有状況、返納の意識について

- ・ もともとの取得状況の差もあり、男性は70歳以上では女性の倍以上の保有率となっている
- ・ 男性は80歳以上において返納が進む傾向がある
- ・ 運転に不安を感じていない方を除くと、多くの方が自動車がないと移動に不便を感じており、75歳以上の男性、70～74歳の女性でその傾向が大きくなっている
- ・ 免許返納を進めるのに有効な取り組みとしては、朝霞市運転免許自主返納啓発事業の継続や、タクシー補助券の配布が高くなっている

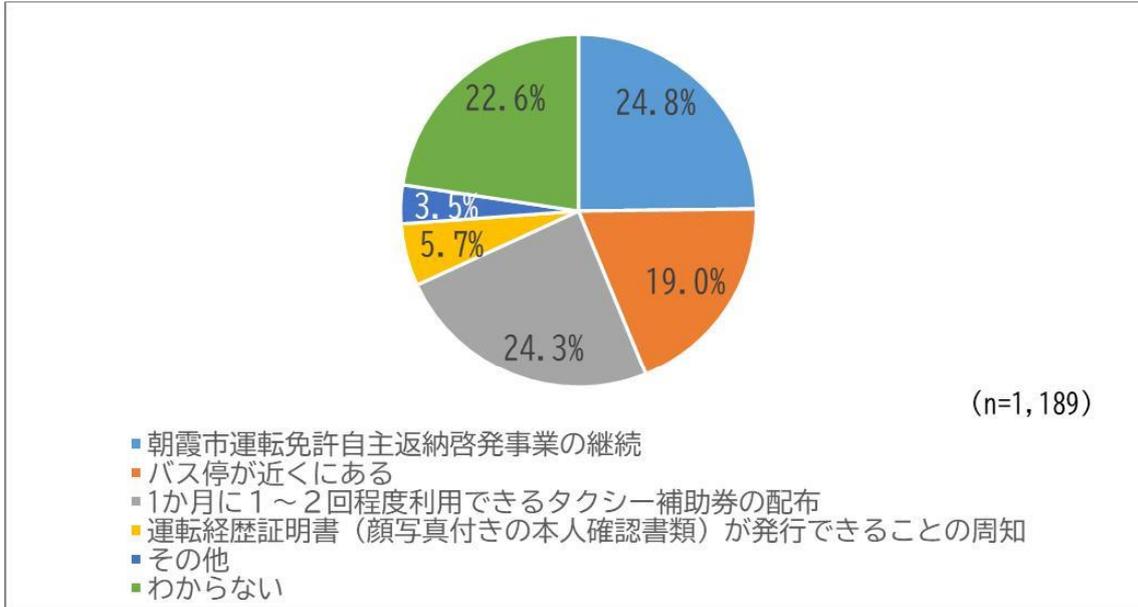
■自動車運転免許の保有状況



■自動車運転免許の返納に関する考え方



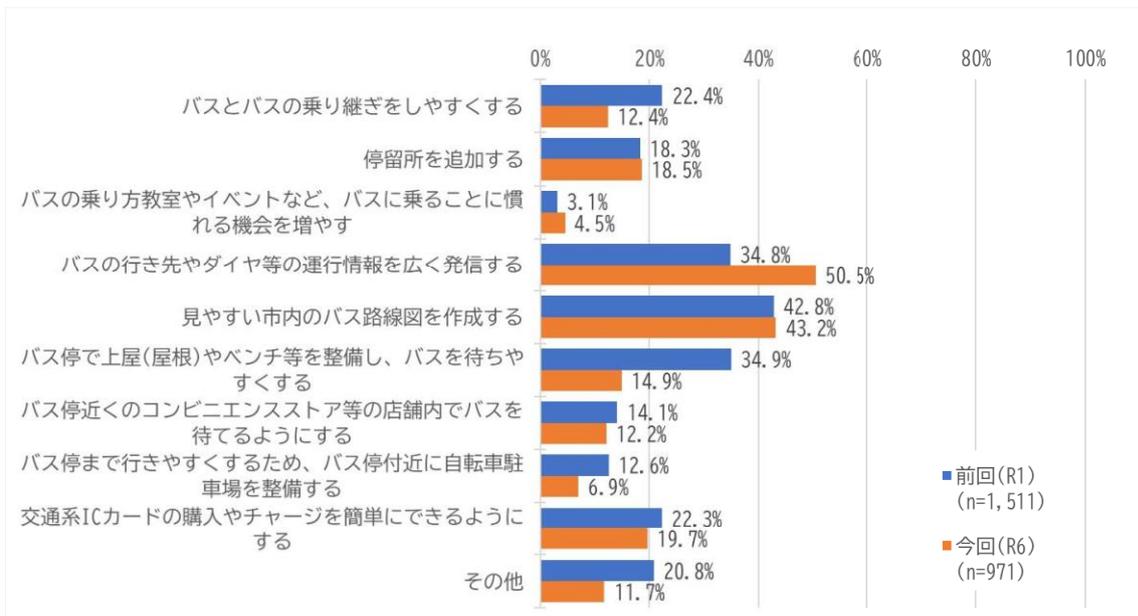
■どのような取り組みを進めると免許返納が進むか



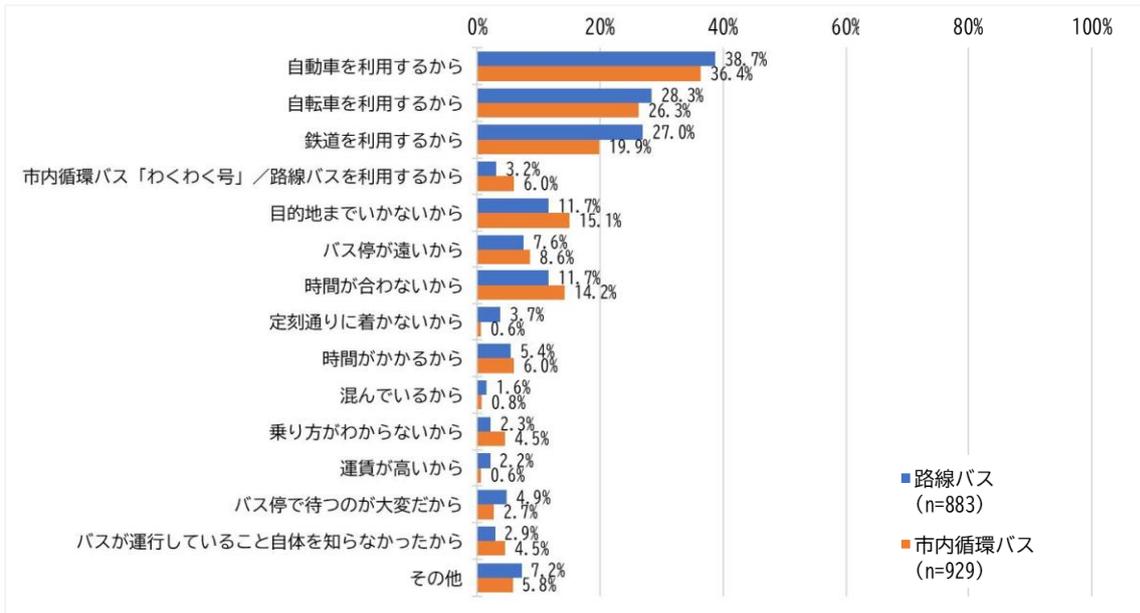
(3) バスに関する意識・取り組みの認知

- ・ 利用を増やすために必要な取り組みとしては、「バスの行き先やダイヤ等の運行情報を広く発信する」が15ポイント以上高くなっており、サービス水準の変化に伴い、ダイヤ等を予め把握して行動する必要性が高まっていることが反映されていると考えられる
- ・ 利用しない理由は、路線バス・市内循環バスのいずれにおいても、「目的地までいかないから」「時間が合わないから」が10%を超えており、代替交通手段に関する項目を除くと上位2つとなっている
- ・ バスロケーションシステムの認知度は16.8%に留まっている

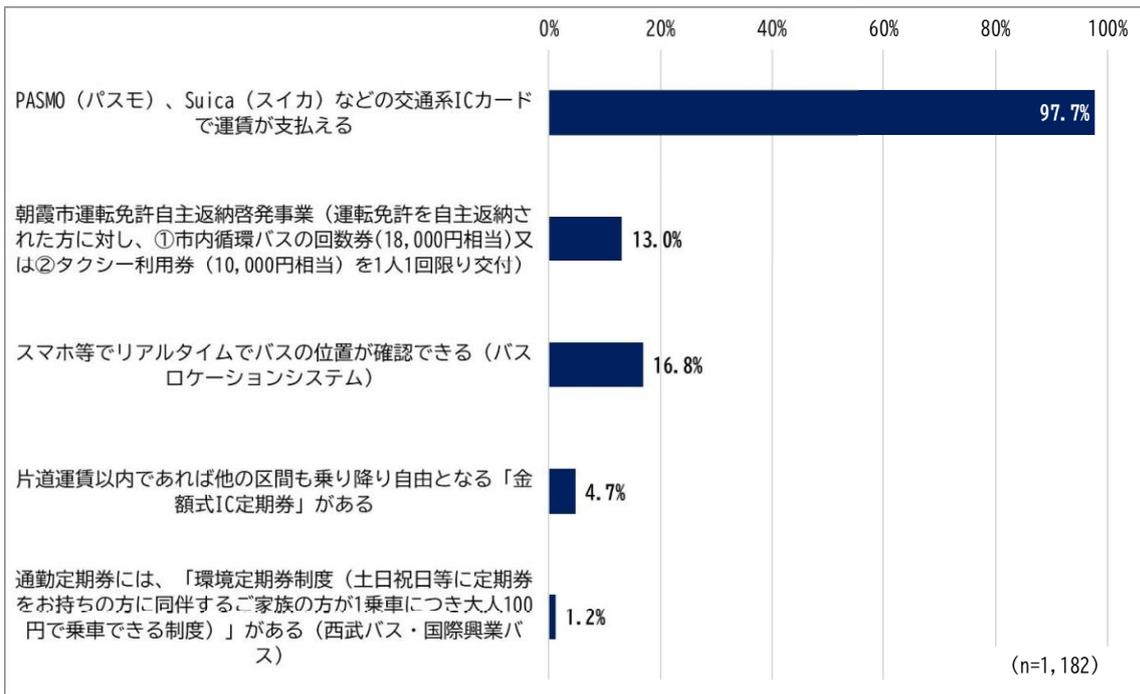
■あなたがバスを利用する又は利用回数を増やすために必要な取り組み



■路線バス及び市内循環バスを利用しない理由



■知っている朝霞市内で行っているバスに関する運行サービス



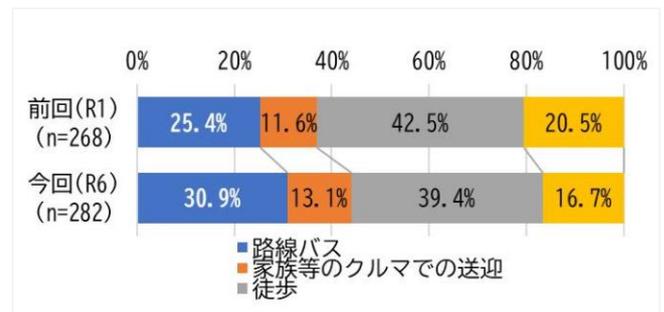
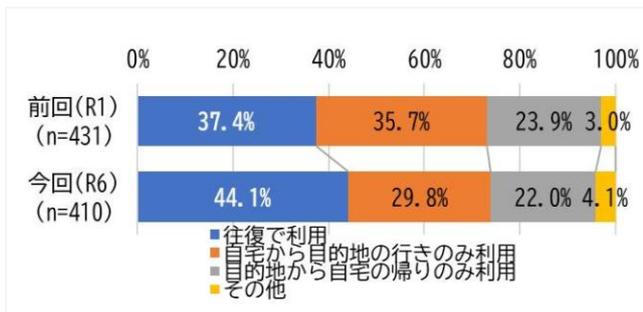
3 市内循環バス利用者に関するアンケート調査結果

- 他の交通機関との乗り換えを伴う利用が5年前よりも減少している
- 利用者数の多い膝折・溝沼線、根岸台線において、目的地まで「やや遅れて着く」「遅れて着くことが多い」という回答が増えている
- 情報発信の強化に関するニーズが5年前より向上している
- バスマップ&時刻表については他の取り組みと比べてまだ認知度が低く、またバスロケーションシステムは8割近い認知度があっても、そのうち半数は利用経験がない

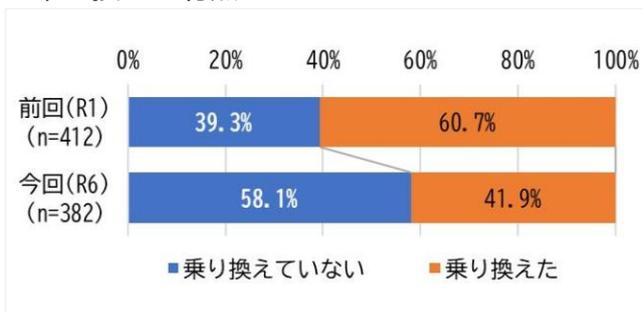
(1) 利用状況について

- ・ 往復で利用する人は、前回（令和元年）より少し増加している
- ・ 往復で利用しなかった人の内訳では、市内循環バスを利用しなかった行き／帰りに路線バスを使う人が増加しており、減便や最終便の時間が変わったことで、路線バスを代替手段として使うようになった人がいると見られる
- ・ 乗り換えを行う人は減少しており、同様に減便や最終便の時間が変わったことで、時間が合わなくなった人がいると考えられる

■市内循環バスをどう(行き/帰り/往復)利用したか ■利用しなかった行き/帰りの交通手段



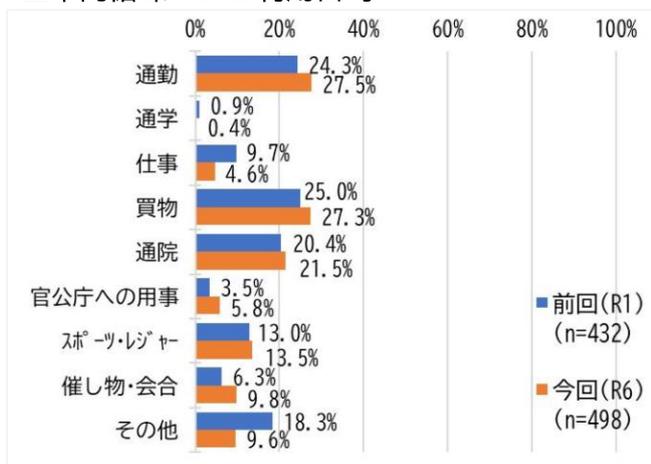
■乗り換えの有無



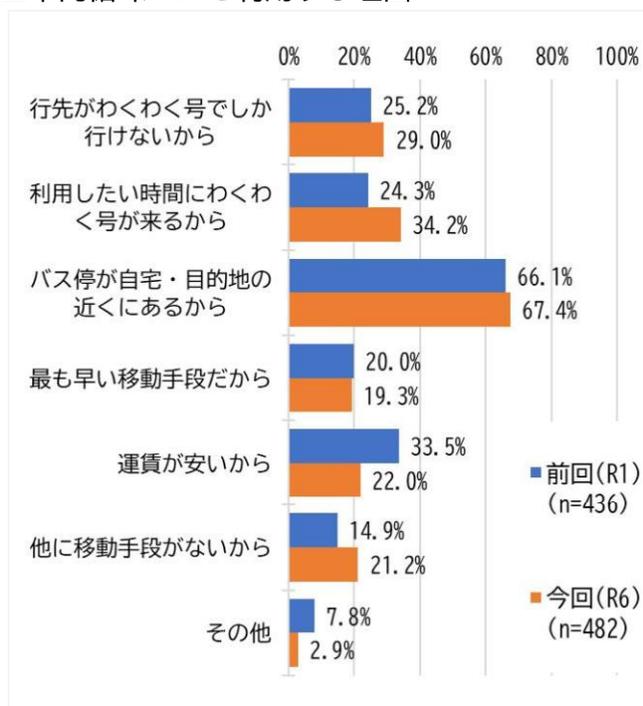
(2) 利用目的、利用する理由

- ・ 利用目的は、前回と比べて大きな変化は生じていない
- ・ 利用する理由では、「利用したい時間にわくわく号が来るから」、「他に移動手段がないから」が10ポイント以上増加しており、路線バスの減便などによって市内循環バスをより頼るようになったことなどが考えられる

■市内循環バスの利用目的



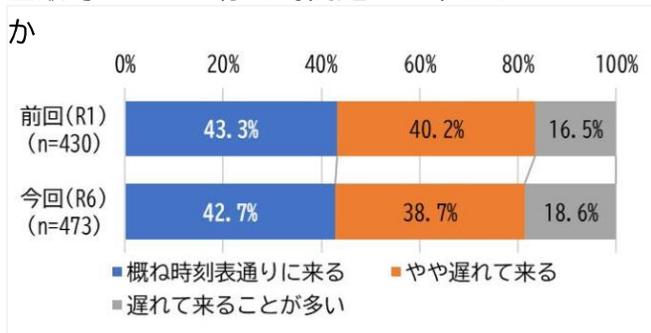
■市内循環バスを利用する理由



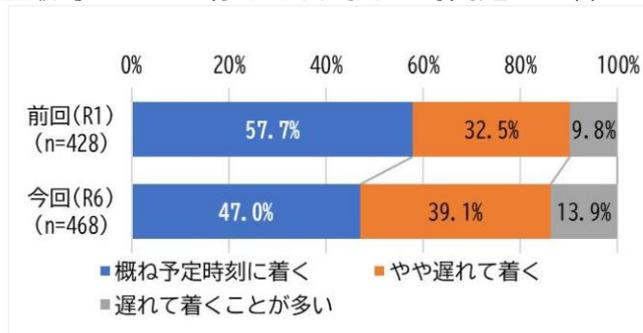
(3) 定時性

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

■最寄りのバス停で時間通りに来るか



■最寄りのバス停から目的地に時間通りに着く



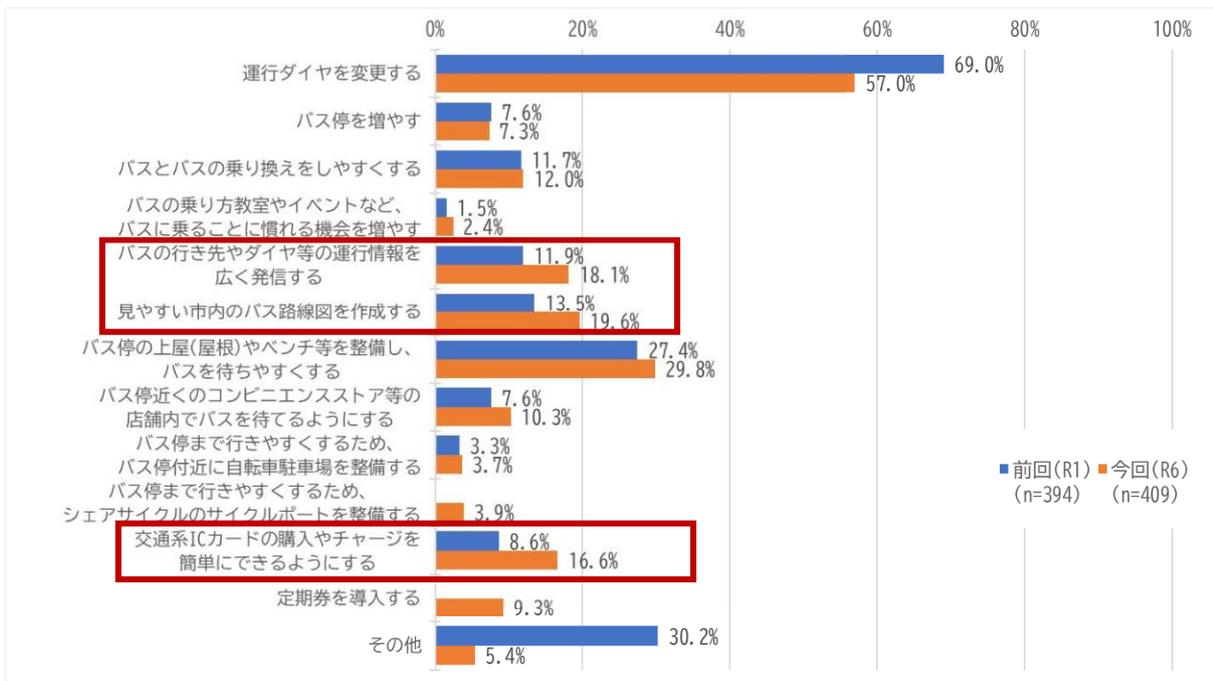
■自宅の最寄りのバス停から目的地に時間通りに着くか（路線別）

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

(4) 利用促進

- ・ 利用を増やすために必要な取り組みとしては、「運行情報を広く発信」「見やすい市内のバス路線図」「ICカードの購入・チャージを簡単に」が前回よりも増加しており、以前より便数が減った中で、情報発信やわかりやすさの向上により、効率的に乗車したいという考えが反映されていると考えられる

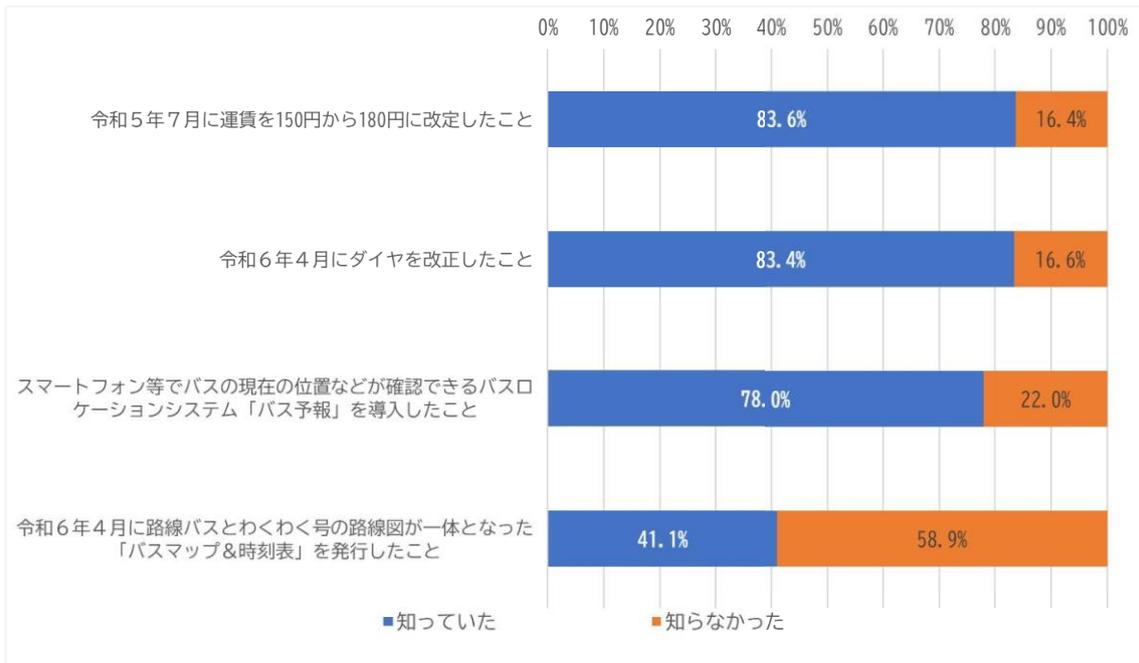
■利用を増やすために必要な取り組み



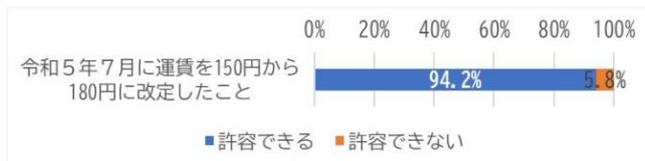
(5) 市内循環バスに対する取り組みの評価

- ・ 運賃改定やダイヤ改正、バスロケーションシステムの導入は8割程度の認知が得られている
- ・ 「バスマップ&時刻表」の更新については4割程度にしか認知されていないが、認知している人のうち7割以上が利用し、便利だと思っている
- ・ バスロケーションシステムについては、知っている人の中でも、「利用したことがない」が49.3%と半数近くを占めている

■取り組みの認知度



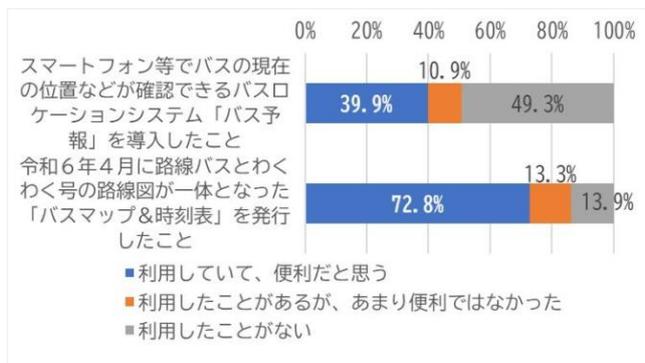
■運賃改定の評価



■ダイヤ改正の評価



■バスロケーションシステム、「バスマップ&時刻表」の評価

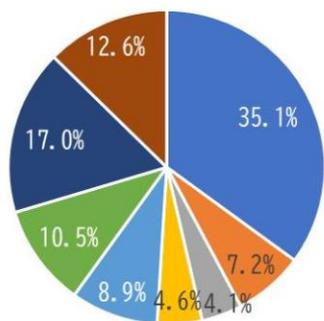


(6) 代替交通手段の有無

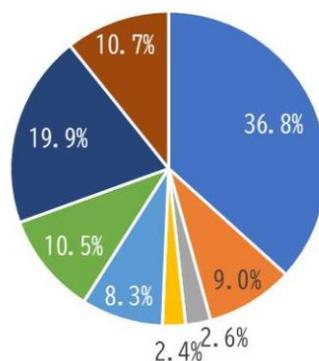
- ・ もし市内循環バスの運行が廃止となった場合にどのような交通手段で移動するかについては、平日・土日祝ともに「路線バス」が35%以上で最も高くなっている
- ・ 平日・土日祝ともに「移動することをあきらめる」とするという回答も10%以上得られており、代替交通手段が存在しない層が一定程度いることが読み取れる

■ 土日祝の運行が廃止される場合の代替手段

■ 平日の運行が廃止される場合の代替手段



(n=459)



(n=468)

■ 路線バス

■ 自転車

■ 路線バス

■ 自転車

■ クルマ（自分の運転）

■ クルマ（家族等の送迎）

■ クルマ（自分の運転）

■ クルマ（家族等の送迎）

■ 鉄道

■ タクシー

■ 鉄道

■ タクシー

■ その他

■ 移動することをあきらめる

■ その他

■ 移動することをあきらめる

4 朝霞市地域公共交通協議会・専門部会の開催概要

(1) 開催経緯

| 開催日 | 概要 |
|---------------|----------------------------|
| 令和6年5月17日(金) | 令和6年度第1回朝霞市地域公共交通協議会 |
| 令和6年8月22日(木) | 令和6年度第2回朝霞市地域公共交通協議会 |
| 令和6年11月14日(木) | 令和6年度第3回朝霞市地域公共交通協議会 |
| 令和6年12月18日(水) | 令和6年度第4回朝霞市地域公共交通協議会 |
| 令和7年1月30日(木) | 令和6年度第5回朝霞市地域公共交通協議会(書面開催) |
| 令和7年5月27日(火) | 令和7年度第1回朝霞市地域公共交通協議会 |
| 令和7年7月28日(月) | 第1回朝霞市地域公共交通協議会部会(福祉部会) |
| 令和7年8月7日(木) | 第2回朝霞市地域公共交通協議会部会(福祉部会) |
| 令和7年8月21日(木) | 令和7年度第2回朝霞市地域公共交通協議会 |
| 令和7年10月17日(金) | 第3回朝霞市地域公共交通協議会部会(福祉部会) |
| 令和7年11月14日(金) | 令和7年度第3回朝霞市地域公共交通協議会 |
| 令和8年1月13日(火) | 令和7年度第4回朝霞市地域公共交通協議会 |
| 令和8年2月19日(木) | 令和7年度第5回朝霞市地域公共交通協議会 |

(2) 朝霞市地域公共交通協議会 委員名簿

◎会長 ○副会長

| 選出枠 | 人数 | 氏名 | 備考 | 就任年月日 |
|---|-----|--------|---------------------|------------|
| 第1号 市の議会の建設常任委員会の委員 | 2人 | 福川 鷹子 | 建設常任委員会 | 令和6年1月12日 |
| | | 石原 茂 | 建設常任委員会 | 令和7年12月18日 |
| | | 黒川 滋 | 建設常任委員会 | 令和4年5月13日 |
| | | 利根川 仁志 | 建設常任委員会 | 令和7年12月18日 |
| 第2号 市職員 | 3人 | 櫻井 正樹 | 朝霞市 市長公室 | 令和5年5月29日 |
| | | 大瀧 一彦 | 朝霞市 市民環境部 | 令和6年5月17日 |
| | | 長谷 修 | 朝霞市 市民環境部 | 令和7年11月14日 |
| | | 濱 浩一 | 朝霞市 福祉部 | 令和6年5月17日 |
| | | 並木 智彦 | 朝霞市 福祉部 | 令和7年5月27日 |
| 第3号 関係する公共交通事業者等の代表者又はその指名を受けた者 | 10人 | 渡邊 大輔 | 東日本旅客鉄道株式会社 | 令和4年10月31日 |
| | | 川幡 嘉文 | 東日本旅客鉄道株式会社 | 令和6年8月22日 |
| | | 大藤 恭平 | 東日本旅客鉄道株式会社 | 令和8年1月13日 |
| | | 小瀧 正和 | 東武鉄道株式会社 | 令和元年7月29日 |
| | | 山科 和仁 | 東武バスウエスト株式会社 | 令和元年7月29日 |
| | | 秦野 凌 | 西武バス株式会社 | 令和3年10月26日 |
| | | 鈴木 健史 | 国際興業株式会社 | 令和5年7月19日 |
| | | 松本 章宏 | 国際興業株式会社 | 令和6年11月14日 |
| | | 野口 健 | 昭和交通株式会社 | 令和6年1月12日 |
| | | 小松 良行 | シナネンモビリティ PLUS 株式会社 | 令和6年5月17日 |
| | | 関根 肇 | 埼玉県バス協会 | 令和3年2月4日 |
| | | 稲生 米蔵 | 埼玉県乗用自動車協会 | 令和元年7月29日 |
| 第4号 関係する一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名を受けた者 | 1人 | 上野 一夫 | 東武バス労働組合 | 令和5年1月30日 |
| | | 浪江 泰永 | 東武バス労働組合 | 令和6年11月14日 |

| 選出枠 | 人数 | 氏名 | 備考 | 就任年月日 |
|---------------------------------|-----|--------|----------------|------------|
| 第5号 関係行政機関の職員 | 5人 | 高木 純子 | 関東運輸局埼玉運輸支局 | 令和6年5月17日 |
| | | 島根 淳 | 埼玉県 企画財政部交通政策課 | 令和6年5月17日 |
| | | 古川 雄哉 | 埼玉県 企画財政部交通政策課 | 令和7年5月27日 |
| | | 強矢 賢 | 埼玉県朝霞県土整備事務所 | 令和6年5月17日 |
| | | 村上 崇 | 朝霞警察署交通課 | 令和5年10月11日 |
| | | 六平 一良 | 朝霞警察署交通課 | 令和7年5月27日 |
| | | 深澤 朋和 | 朝霞市 道路整備課 | 令和4年5月13日 |
| 第6号 市内の公共的団体の代表者 又はその指名を受けた者 | 10人 | 松尾 哲○ | 朝霞市自治会連合会 | 令和元年7月29日 |
| | | 高橋 浪治 | 上内間木町内会 | 令和3年10月26日 |
| | | 須崎 幸彦 | 上内間木町内会 | 令和7年5月27日 |
| | | 伊藤 英明 | 下内間木町内会 | 令和6年5月17日 |
| | | 大森 昭吾 | 宮戸町内会 | 令和元年7月29日 |
| | | 庄司 俊一 | 宮戸町内会 | 令和6年5月20日 |
| | | 金子 睦男 | 東南部町内会 | 令和元年7月29日 |
| | | 星野 隆 | 溝沼第一町内会 | 令和元年7月29日 |
| | | 小寺 義弘 | 膝折町内会 | 令和5年7月19日 |
| | | 渡辺 淳史 | 朝霞市社会福祉協議会 | 令和3年10月26日 |
| | | 獅子倉 康治 | 朝霞市シニアクラブ連合会 | 令和元年7月29日 |
| | | 大橋 健一 | 朝霞市シニアクラブ連合会 | 令和7年5月27日 |
| 第7号 学識経験を有する者 | 1人 | 久保田 尚◎ | 国立大学法人埼玉大学大学院 | 令和元年7月29日 |
| 第8号 公募による市民又は公募委員候補者名簿に登録された市民 | 4人 | 金子 八郎 | 公募市民 | 令和元年7月29日 |
| | | 大塚 進 | 公募市民 | 令和元年7月29日 |
| | | 高野 正芳 | 公募市民 | 令和元年7月29日 |
| | | 須藤 智郎 | 公募市民 | 令和元年7月29日 |

(3) 朝霞市地域公共交通協議会部会 委員名簿

福祉部会

| 氏名 | 構成等 |
|-------|--------------|
| 並木 智彦 | 朝霞市 福祉部 |
| 渡辺 淳史 | 朝霞市社会福祉協議会 |
| 大橋 健一 | 朝霞市シニアクラブ連合会 |
| 深澤 朋和 | 朝霞市 道路整備課 |

(4) 朝霞市地域公共交通協議会条例

○朝霞市地域公共交通協議会条例

平成31年3月26日条例第12号

朝霞市地域公共交通協議会条例

(目的)

第1条 この条例は、朝霞市地域公共交通協議会の設置、組織及び運営に関する事項を定めることを目的とする。

(設置)

第2条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき地域公共交通網形成計画の作成その他の地域公共交通に関する施策について必要な協議を行うとともに、地域住民の生活に必要な旅客運送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な協議を行うため、朝霞市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(所掌事務)

第3条 協議会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 法第5条第1項に規定する地域公共交通網形成計画に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客の運送の態様、運賃、料金等に関すること。
- (3) 地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要な協議に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会が必要と認めること。

(組織)

第4条 協議会は、委員35人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市の議会の建設常任委員会の委員
- (2) 市職員
- (3) 関係する公共交通事業者等の代表者又はその指名を受けた者
- (4) 関係する一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名を受けた者
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 市内の公共的団体の代表者又はその指名を受けた者

(7) 学識経験を有する者

(8) 公募による市民又は公募委員候補者名簿に登録された市民

(9) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

(会長及び副会長)

第5条 協議会に、会長及び副会長1人を置き、委員の互選によってこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(任期)

第6条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第7条 協議会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又は必要な資料の提供を求めることができる。

(部会)

第8条 会長は、必要があると認めるときは、協議会に諮って部会を置くことができる。

2 部会に属する委員は、会長が指名する。

3 部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選によってこれを定める。

4 部会長は、部会の事務を総理する。

5 部会長に事故があるときは、あらかじめ部会長が指名する委員がその職務を代理する。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、都市建設部まちづくり推進課において処理する。

(雑則)

第10条 この条例に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成31年4月1日から施行する。

(朝霞市内循環バス検討委員会条例の廃止)

2 朝霞市内循環バス検討委員会条例（平成25年朝霞市条例第25号）は、廃止する。

(特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例の一部改正)

3 特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（昭和32年朝霞市条例第2号）の一部を次のように改正する。

(次のよう略)

(5) 朝霞市地域公共交通協議会部会設置要綱

朝霞市地域公共交通協議会部会設置要綱

(設置)

第1条 この要綱は、朝霞市地域公共交通協議会条例（平成31年朝霞市条例第12号。以下「条例」という。）第8条の規定に基づき、朝霞市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）の部会の設置に関し、必要な事項を定める。

(所掌事務)

第2条 部会は、次に掲げる事務について専門的な協議又は調整を行うものとする。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項に規定する地域公共交通網形成計画に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関すること。
- (3) 地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要な協議に関すること。
- (4) その他協議会長が必要と認める事項

(組織)

第3条 部会を組織する委員（以下「部会員」という。）は、協議会の委員の中から協議会の会長が指名する。

(任期)

第4条 部会員の任期は、協議会の委員の在任期間とする。ただし、再任を妨げない。

- 2 部会員が欠けた場合の補欠部会員の任期は、前任者の残任期間とする。

(部会長)

第5条 部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選によってこれを定める。

- 2 部会長は、会務を総理し、部会を代表する。
- 3 部会長に事故があるとき、又は部会長が欠けたときは、あらかじめ部会長が指名する部会員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 部会長は、部会の会議を招集し、その議長となる。

- 2 部会は部会員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 部会の議事は、出席した部会員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによ

る。

4 部会は必要があると認めるときは、関係者に対し、出席を求めて説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(代理)

第7条 条例第4条第2項第2号から第6号に規定される部会員に代わり、その者の職務を代理し、又は補佐する者は、議事に参与し、又は決議の数に加わることができる。

(協議結果の報告)

第8条 部会長は、部会の協議結果について、協議会に報告するものとする。

(庶務)

第9条 部会の庶務は、都市建設部まちづくり推進課において処理する。

(雑務)

第10条 この要綱に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、部会長が部会に諮って別に定める。

附 則

この要綱は、令和元年7月29日から施行する。

用語解説

【あ行】

■ウォーカブル

「walk」（歩く）と「able」（できる）を組み合わせた造語で、歩きやすい、歩きたくなる街や空間の姿を示す。

■運転免許自主返納

運転免許が不要になった方や、加齢に伴う身体機能の低下等のため運転に不安を感じるようになった運転手の方が自主的に運転免許を返納することができる制度。

【か行】

■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」（厚生労働大臣告示）の略称で、バスやタクシー・ハイヤー、トラックなどのドライバーの労働条件の改善のため、労働時間や、拘束時間、勤務間の間隔等についての規制、休憩時間の確保のあり方などについて定めた基準。令和 4 年 12 月に改正され、令和 6 年 4 月より新たな基準が適用されている。

■危険なバス停

バス停留所安全性確保対策として、危険なバス停の条件にあたるバス停の抽出を行い、安全点検、安全上の優先度を判定し、それに応じた対策を検討している。

危険なバス停の条件は以下のとおりである。

- ・バスがバス停留所に停車した際、交差点又は横断歩道にバスの車体がかかるバス停留所
- ・バスがバス停留所に停車した際に、交差点又は横断歩道の前後 5m の範囲にバスの車体がかかるバス停留所
- ・バス運転士のヒヤリハット情報やこれまで営業所等に蓄積された情報に基づく交通安全上問題と思われるバス停留所やその他各都道府県の実情に応じて対策が必要と考えられるバス停留所
- ・上記の他、地域住民やバス利用者から交通安全上問題と思われるバス停留所

■公共ライドシェア

道路運送法第 78 条第 2 号により、自治体や NPO 等が自家用車（白ナンバーの車両）を用いて有償で提供する運送サービス（自家用有償旅客運送）のこと。バス・タクシー事業者等による運行が成り立たない地域で実施する「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象とした「福祉有償運送」に分けられる。

■コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少社会において都市の持続性と生活の質の向上を実現するために、医療、福祉、商業等の生活機能を一定の範囲に緩やかに誘導していくコンパクト化と、機能が集約された拠点の間や、拠点内の移動を担う公共交通ネットワークが連携したまちづくりの考えのこと。

【さ行】

■シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムのことで、利用者はどこの拠点(ポート)からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな都市交通手段のこと。

【た行】

■デマンド交通

利用者の予約に応じて柔軟に運行する交通方式で、自宅から目的地までドアツードアで運行するもの、決められた乗降ポイント間を合理的なルートで運行するもの、おおむね定路線で運行するものなど様々な形態がある。近年ではAI 配車システムを活用し、複数の利用者が乗り合いながら、効率的に運行することを志向したものがよく見られる。

■テレワーク

「tele=離れたところ」と「work=働く」を合わせた造語で、ICT 技術を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。働く場所によって、自宅利用型テレワーク(在宅勤務)、モバイルワーク(顧客先や移動中にパソコンや携帯電話等を利用して勤務)、施設利用型テレワーク(サテライトオフィス勤務)の3つに分類される。

■道路交通センサス

全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、国土交通省が主体となって5年に1度実施される道路交通に関する調査のこと。

調査内容は、全国の道路状況、交通量、旅行速度等の実測を行う「一般交通量調査」と、アンケート調査等により自動車運行の出発地・目的地、運行目的等の自動車の動きを把握する「自動車起終点調査」であり、国土交通省が調査するもの。

■都市計画道路

都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。

■都市圏パーソントリップ調査

交通の主体である「人(パーソン)の動き(トリップ)」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全ての動きについて把握することを通じて都市交通の実態を捉える調査のこと。調査は東京都市圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)に居住する約1,800万世帯のうち、無作為で選ばれた約63万世帯の方(満5歳以上)を対象に実施している。(第6回調査(平成30年度)時点)

【な行】

■内々交通・内外交通

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する際に、出発地と到着地のエリアが同じ場合は内々交通、出発地又は到着地のどちらかが外のエリアを含む場合は内外交通という。

【は行】

■バスベイ

歩道に切り込みを入れてバス停留所を設けること。後続車の追越しを容易にさせることができる。

■バリアフリー

高齢者や障がい者等が、生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除き、移動又は施設の利用に係る負担を軽減することにより、利便性および安全性を向上させる施策のこと。

■PDCA サイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画をたて、実行し、検証を行ったうえで改善・対策を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

■ファースト/ラストワンマイル

自宅から公共交通を利用して目的地までに向かう際の、自宅から最寄りのバス停・駅までの区間、もしくは自宅に戻る際の、最寄りバス停・駅から自宅までの区間のこと。高齢化やバスの運転手不足による減便・廃止が相次いでいるという背景のなか、この区間の移動を補うものとして、様々な交通手段の形が検討されている。

【ま行】

■モビリティ・マネジメント（Mobility Management）

渋滞、環境、又は個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自動車等を賢く使う方向へと自発的に転換することを促し、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組のこと。

【や行】

■ユニバーサルデザイン

バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインは、あらかじめ障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のこと。