

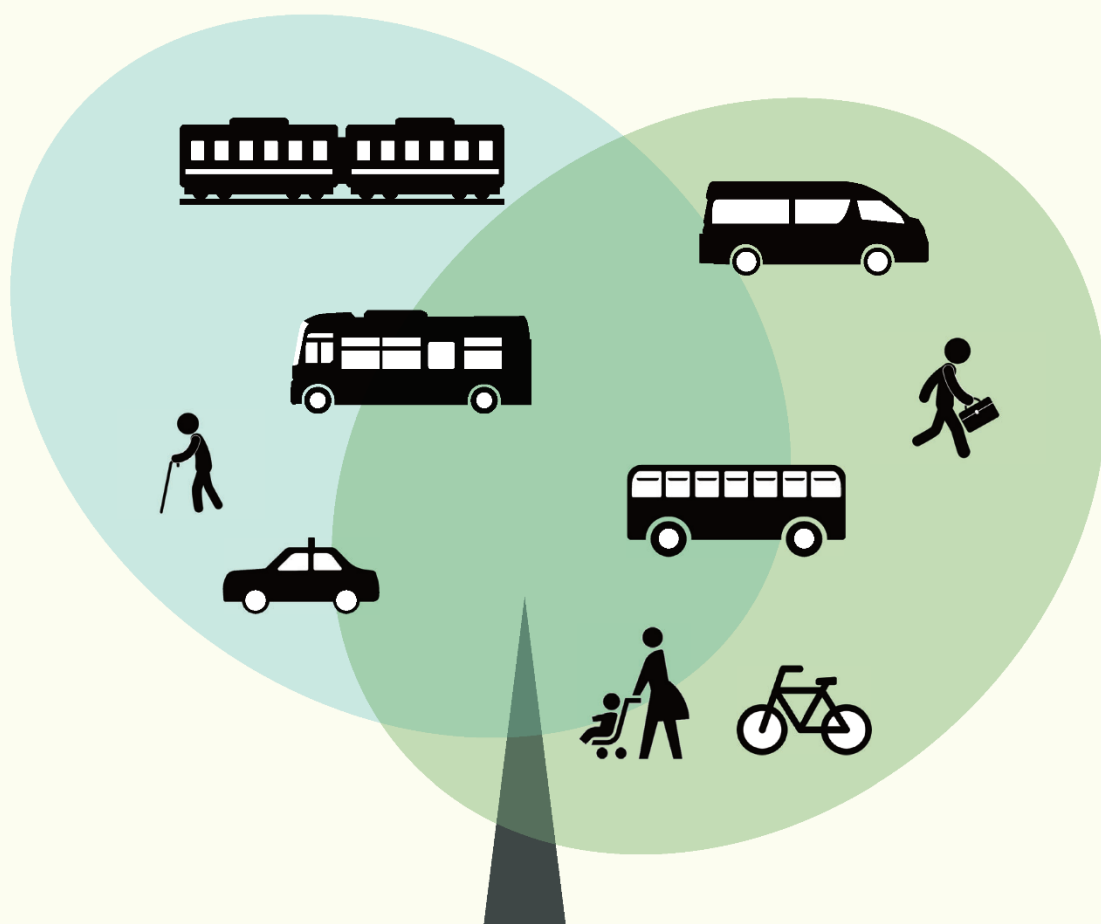
庁 議 次 第

日 時 令和8年3月26日（木）
午後1時30分
場 所 別館3階 市長公室

1 議題

- (1) 第2次朝霞市地域公共交通計画（案）
- (2) 朝霞市みどりの基本計画（案）

第2次朝霞市 地域公共交通計画（案）



2026年（令和8年）3月
朝霞市

ごあいさつ

市長あいさつ

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段の確保.....	33
方向性⑦ 広域連携による移動手段の維持・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.....	93
(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。

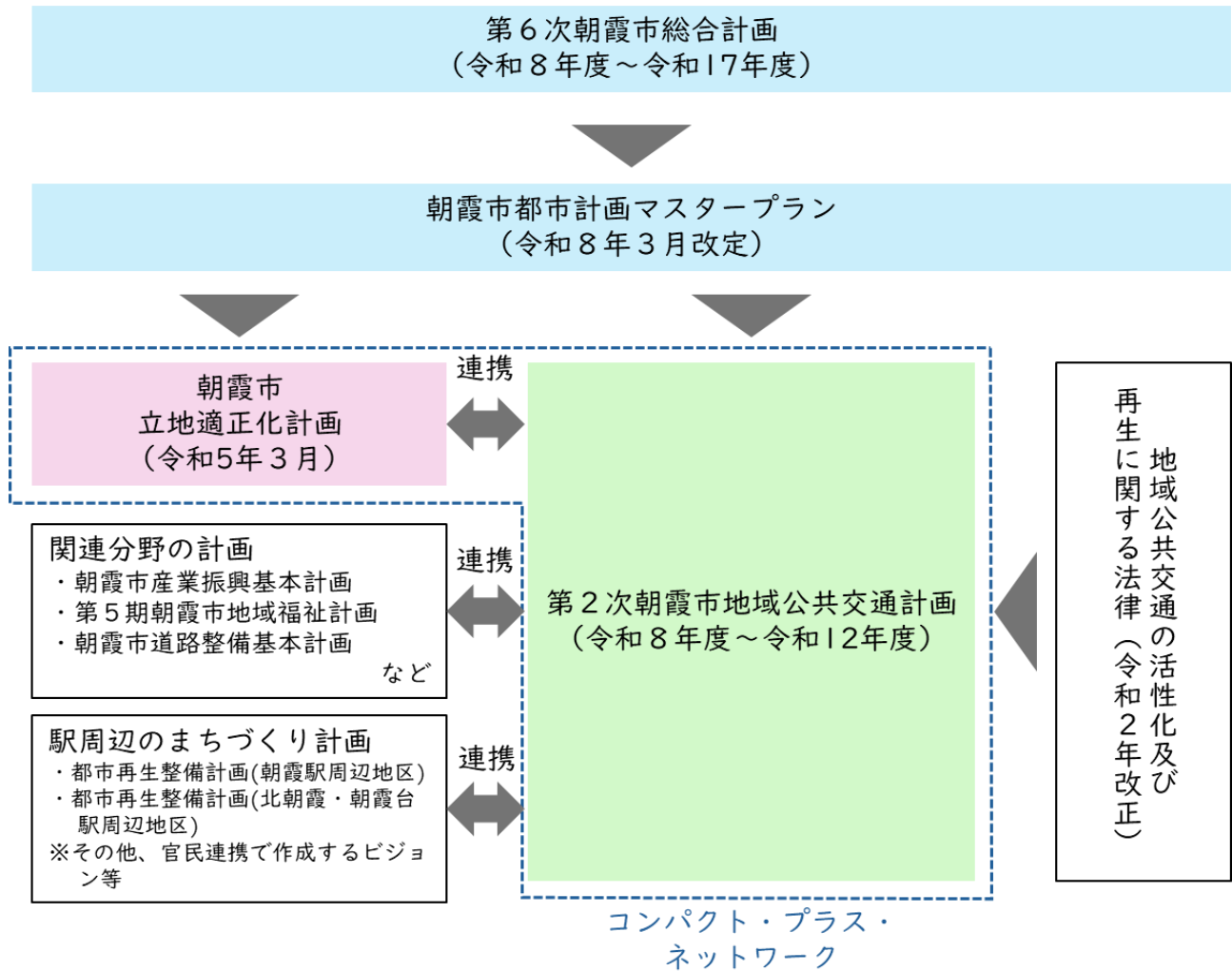


図1 朝霞市地域公共交通計画の位置づけ

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）、自転車（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。

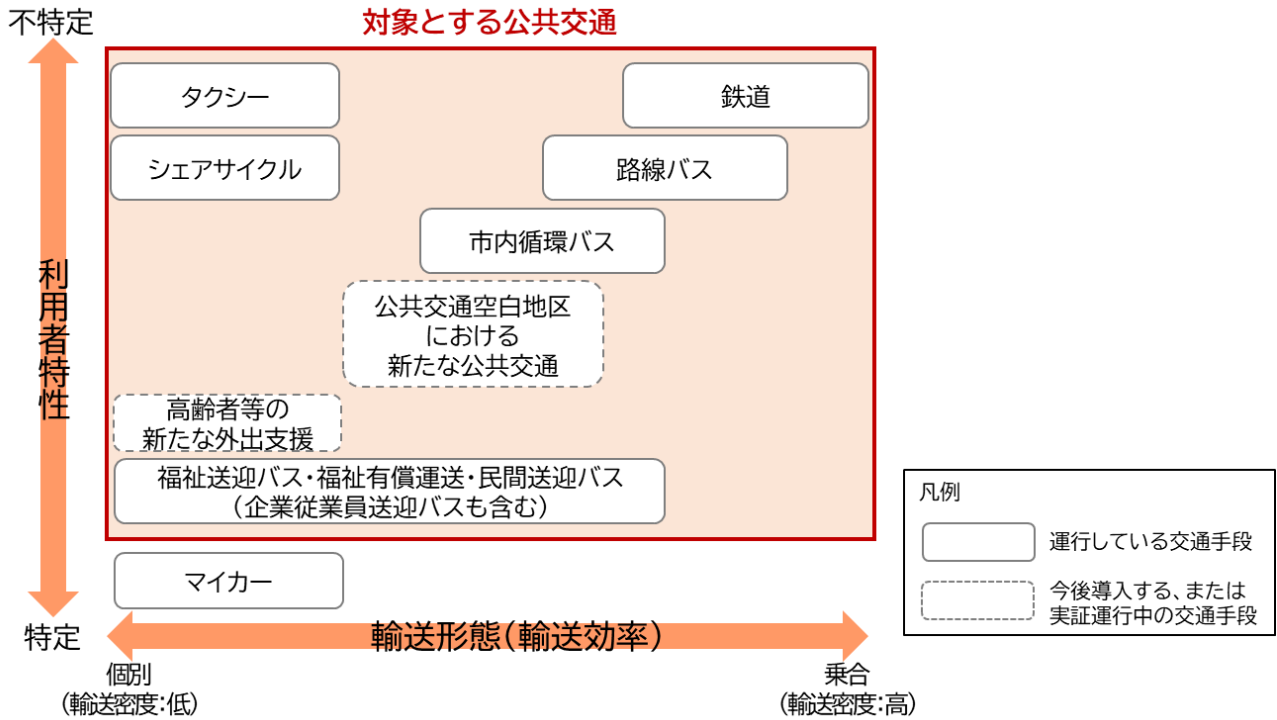


図 2 計画の対象

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

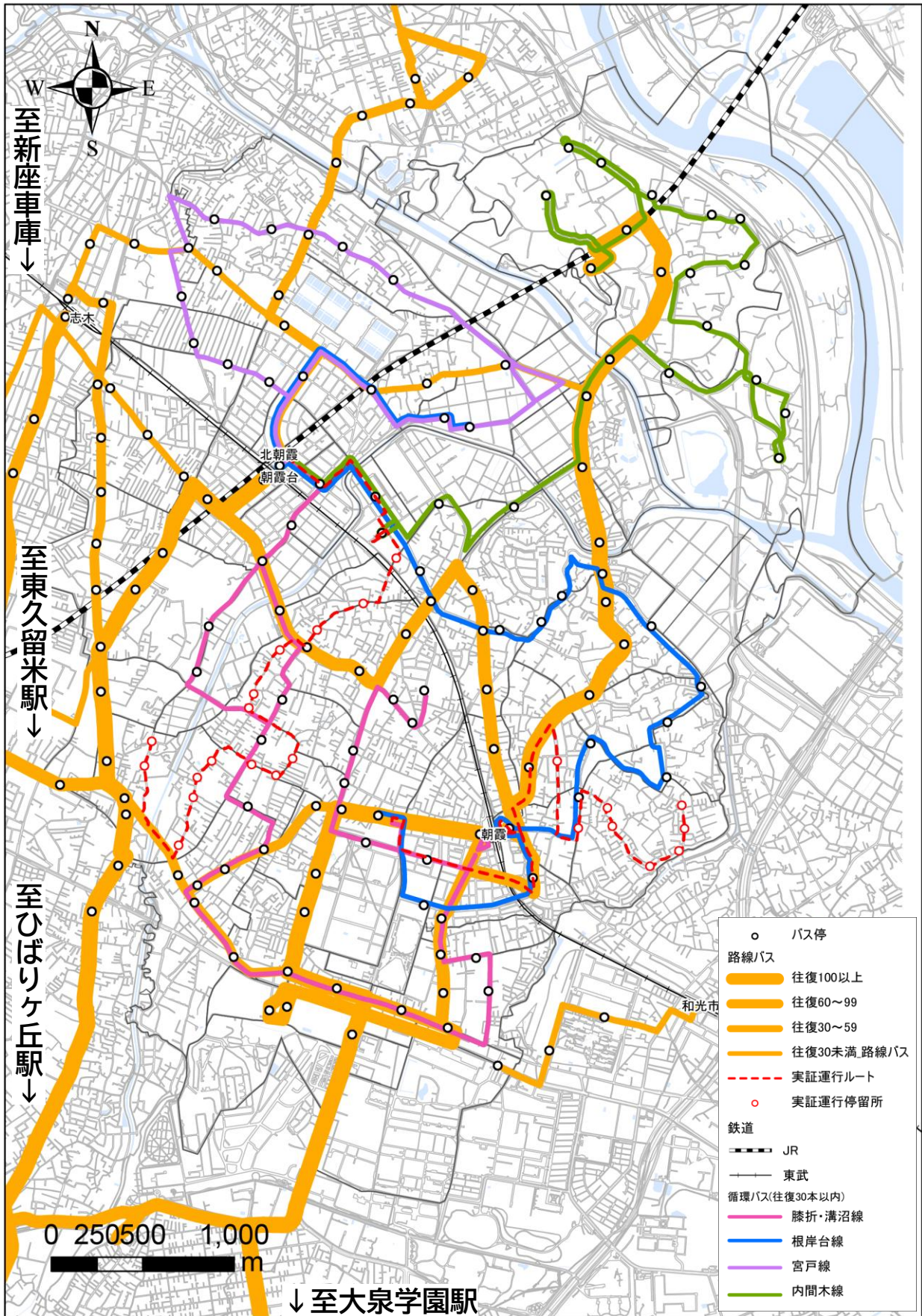


図3 市内を運行するバスネットワーク図(令和8年4月)
 ※令和7年11月時点でのバス路線の廃止予定を加味している

(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

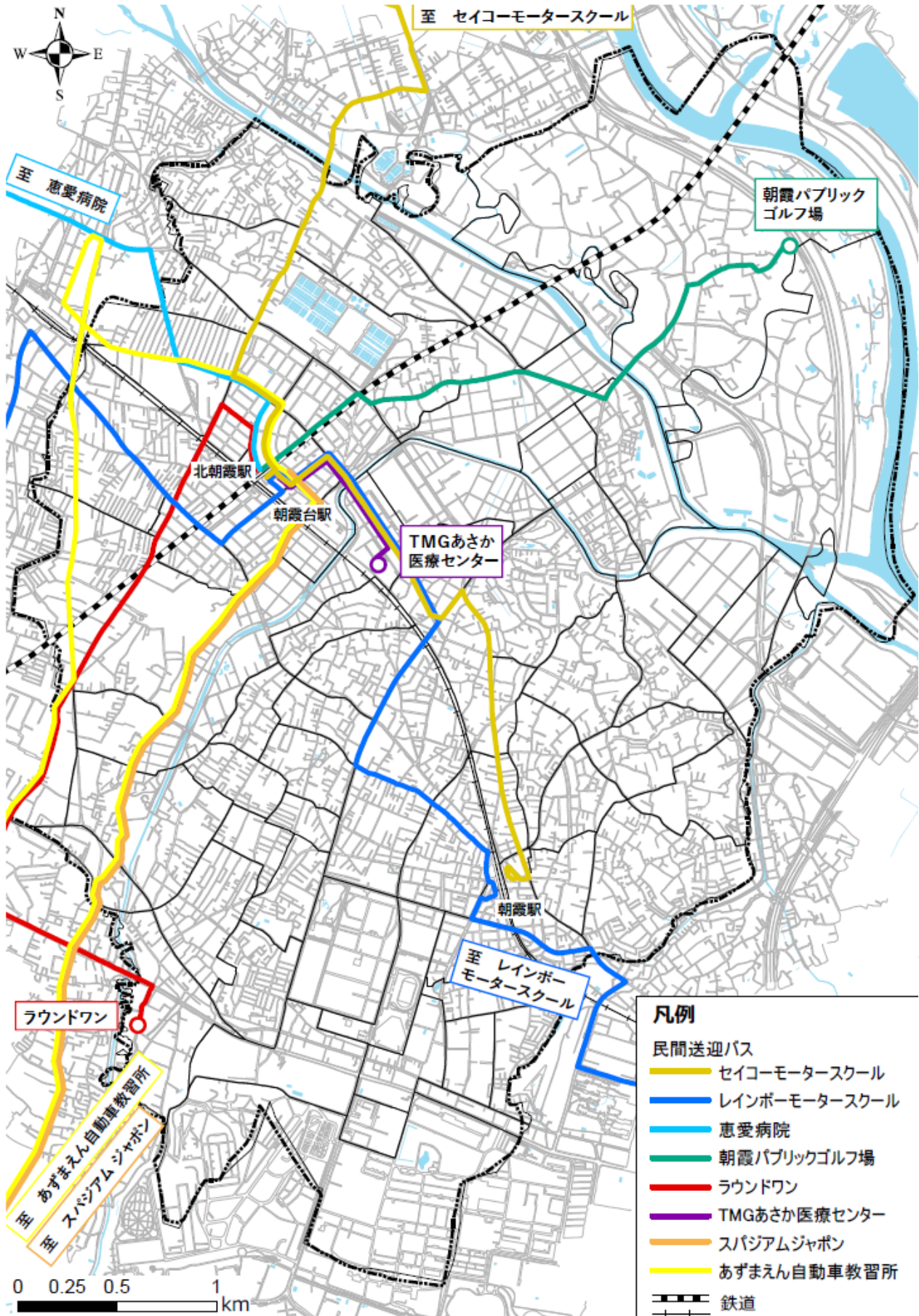
福祉有償運送の実施に当たっては、福祉有償運送運営協議会による協議を経て、道路運送法第79条により埼玉県知事の登録を受ける必要がある。

(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スクール	11	9
	セイコーモータースクール	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

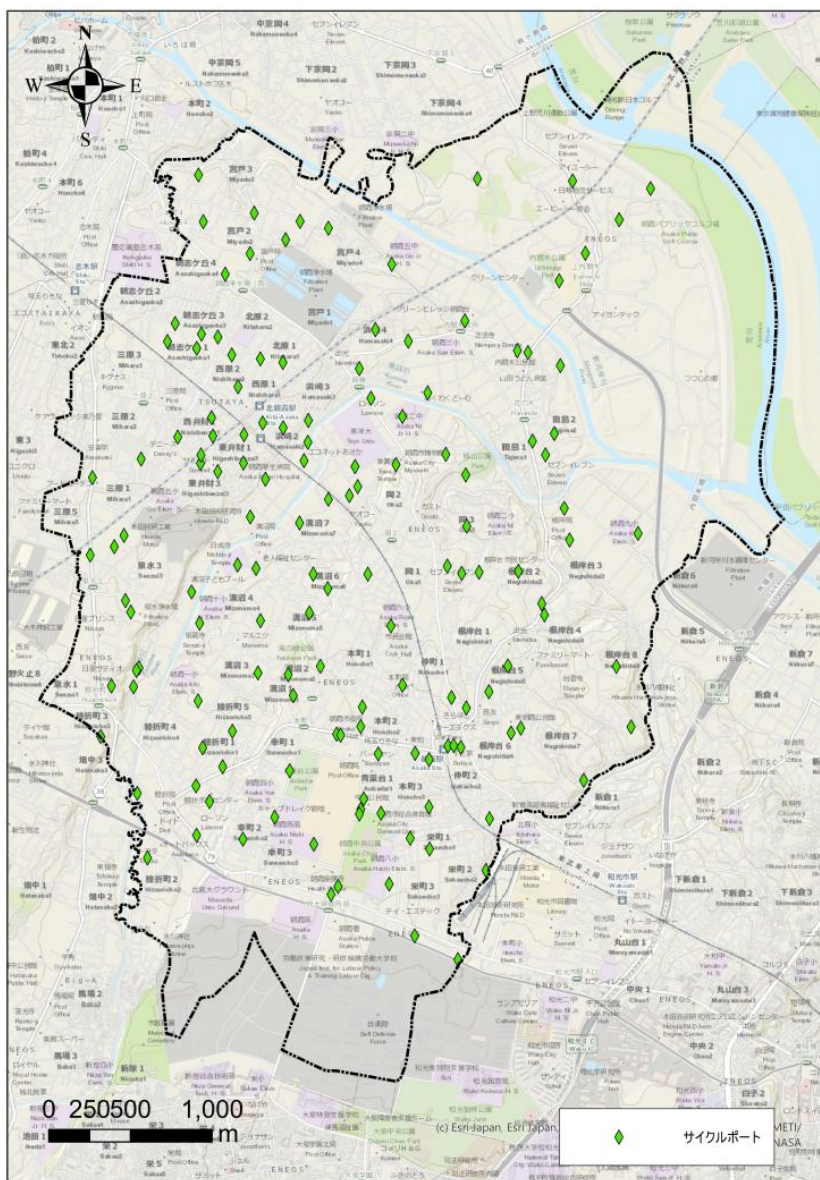


図 6 市内のシェアサイクルポート設置箇所 (令和 7 年 10 月時点)

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。

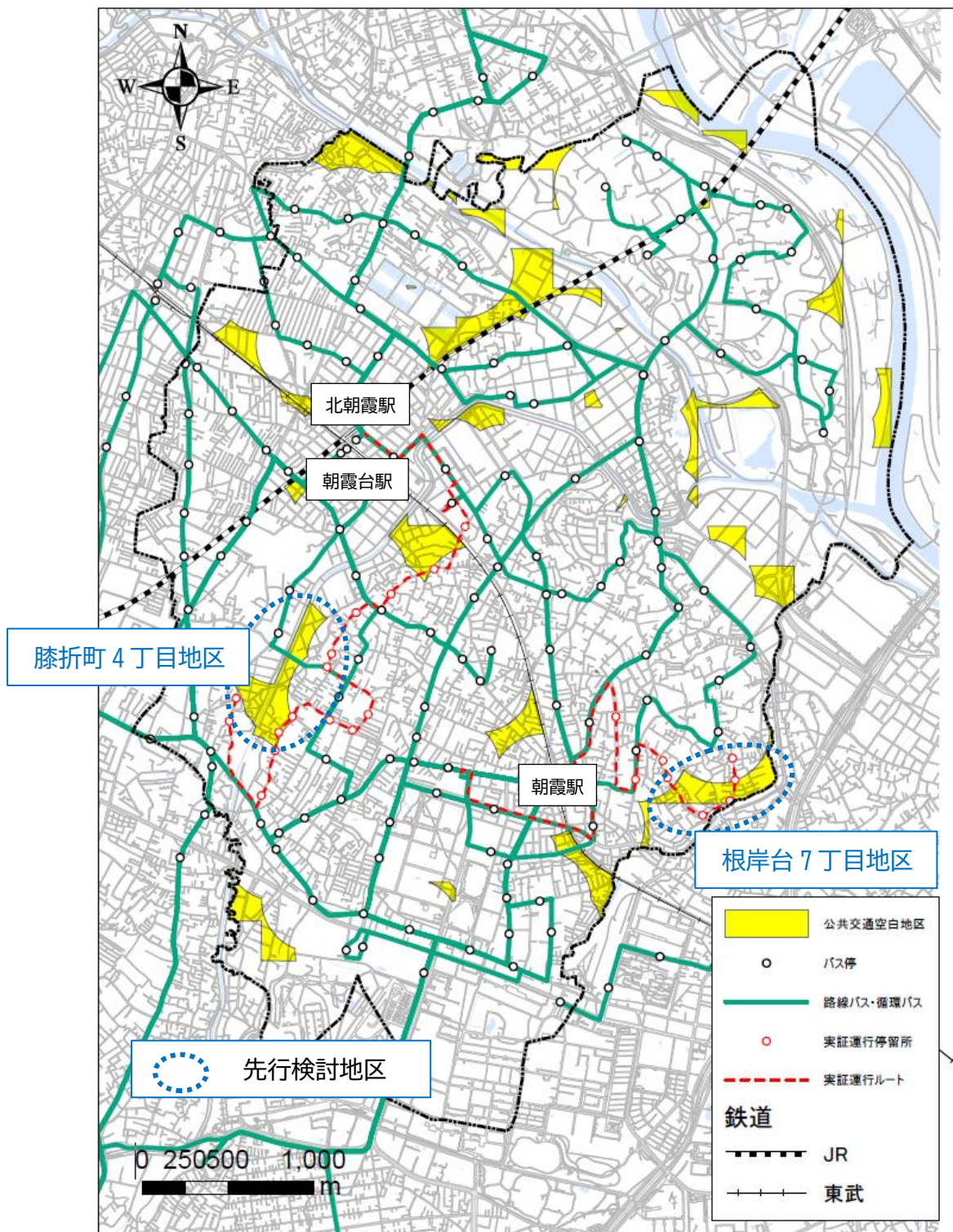


図 7 公共交通空白地区（令和 8 年 4 月）

(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 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 type="checkbox"/> 駅周辺の将来像 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 公共交通利用者の減少 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> バスのサービス水準 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 公共交通に関する公的負担 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	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"/> 市内循環バスの代替交通手段 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 公共交通の運行情報の発信 <input type="checkbox"/>	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 type="checkbox"/> 移動が不便になるため免許返納できない高齢者の存在 <input type="checkbox"/> 公共交通の運行情報の発信（再掲） <input type="checkbox"/>	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 type="checkbox"/> 効率的な運転手の休憩・待機場所 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> バス路線上の危険箇所・渋滞箇所 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	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。

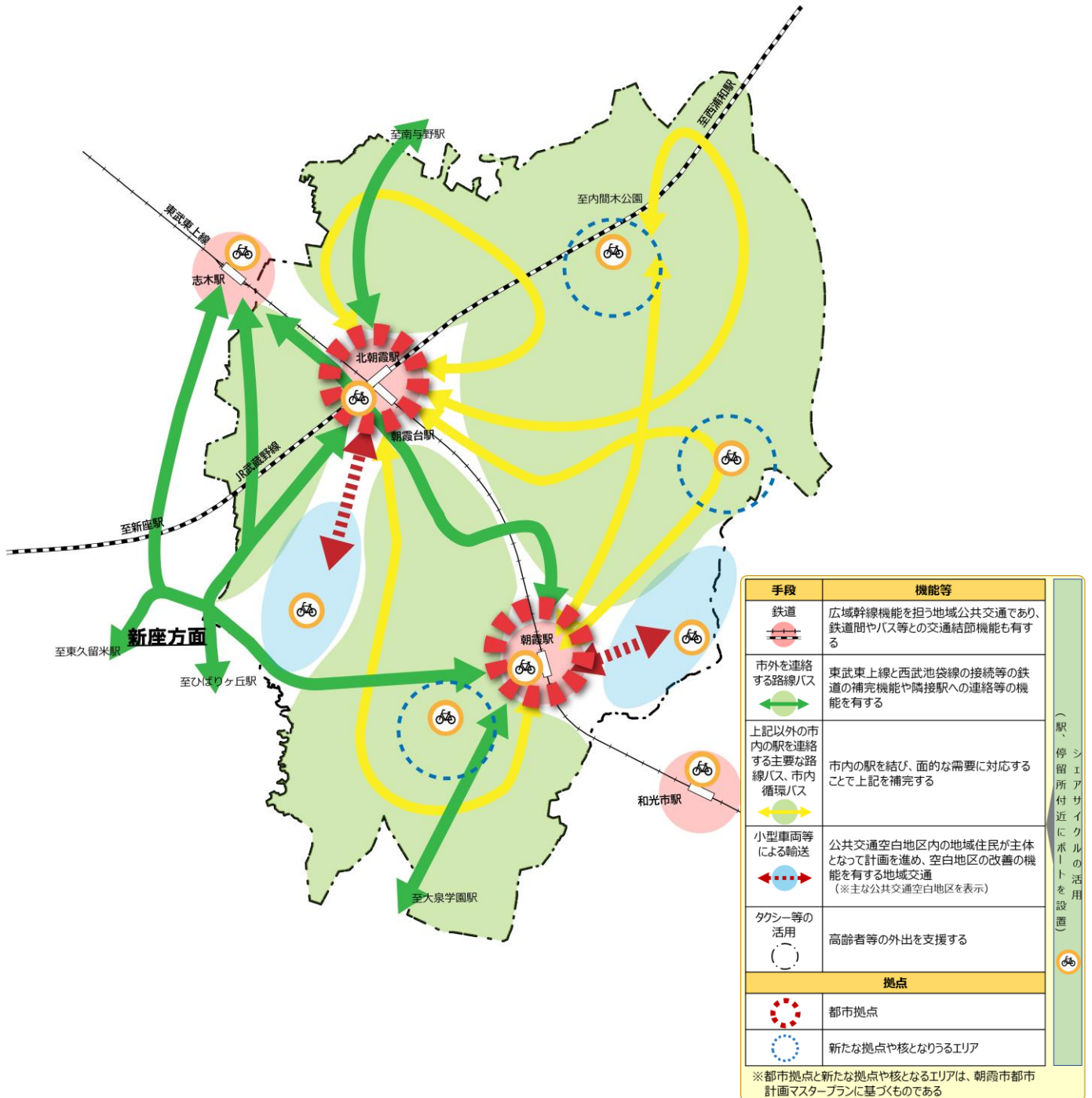


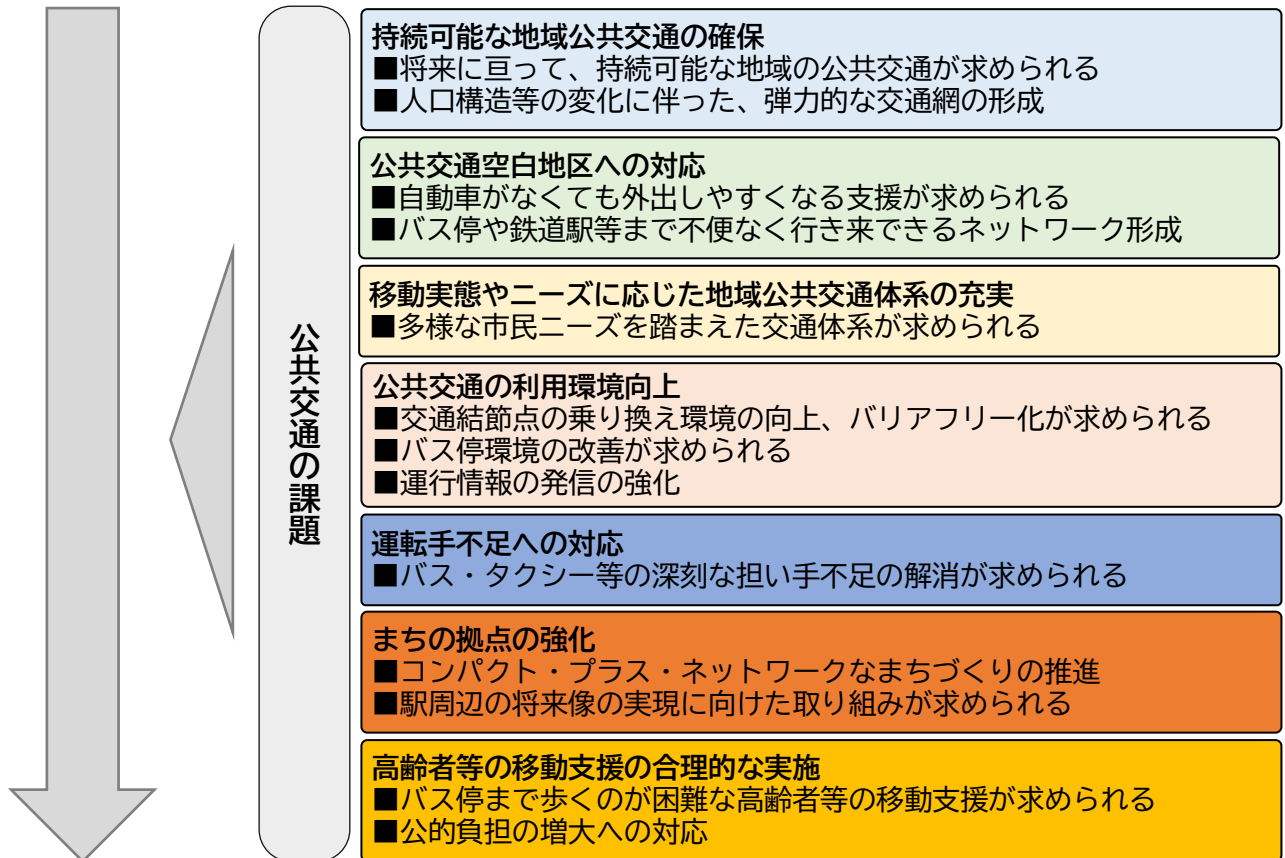
図 9 目指すべき地域公共交通体系

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

1 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。

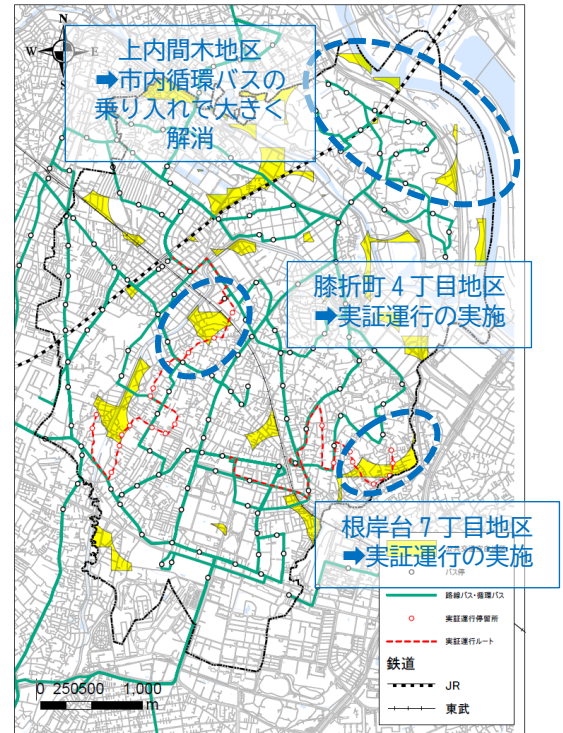
■具体的な施策

- 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

■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 →				

▼先行検討地区の取り組み状況



■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）

公共交通空白地区への導入ガイドライン
地域公共交通計画【施策①-3】

令和3年10月
朝霞市地域公共交通協議会

4 需要調査等の実施

●需要調査と沿線住民の意向把握（アンケート調査）

地域協議は新作成した運行計画を運行ルート沿線の住民や関係する自治会、町内会等へ公開し、メリットやデメリットなどを説明したうえで、利用が想定される住民等に利用意向を調査する。

朝霞市は地域協議が作成した運行計画をもとに、運行ルート沿線の住民や関係する自治会、町内会等へのアンケート調査を実施し、回収したアンケートから想定乗車人数等を算出します。

●概算事業費の算定

地域協議が作成した運行計画の概算事業費について、朝霞市が交通事業者に対して見積もりを依頼いたします。

●運行導入要件の適合の確認

新たな公共交通も、実際にご利用いただかないと継続的な運行はできません。持続可能な運行をするために収支率によって、実証運行の判断することになります。そのため、実施したアンケート調査から算定された乗車人数と交通事業者が提出した見積もり（【概算事業費】をもとに収支率を算出します。なお、運行導入要件とする収支率は36%以上を要件とします。）。運行導入要件については導入地域の人口密度や人口等を加味して、朝霞市が交通協議会にて協議し、決定していきます。

【収支率とは？】
収支率＝運賃収入/運行経費
※運行経費には、人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税・保険料、一般管理費など

※路線別の収支率※

緑新・溝沼線	：42.79%
紫戸線	：36.67%
内間木線	：18.63%

※この収支率は令和3年度の運行実績です。

7 達成目標の評価

●実証運行の実績確認

朝霞市は、運行開始から1年間、事業者から「輸送人員」「運賃収入」などの必要な実績を事業者から収集し、地域公共交通協議会において報告します。

●運行の継続判断

運行の実績確認後、運行の継続・改善・休止の判断を行います。

【運行継続・改善・休止の判断】
 (運行継続要件) 1年間の収支率が36%以上であること
 (運行改善・休止) 1年間の収支率が36%未満
 ※運行継続要件となる収支率は導入地域の人口密度や人口等を加味して、地域公共交通協議会にて協議し、決定していきます。

●運行の見直しと協議

実証運行期間中の実績が（運行継続）となった場合は、本運行に運行します。（運行改善）となった場合は地域協議、行政、事業者等関係機関と協議し、運行内容の見直しをします。運行の見直しについては地域公共交通協議会に承認を得る必要があります。

●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

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

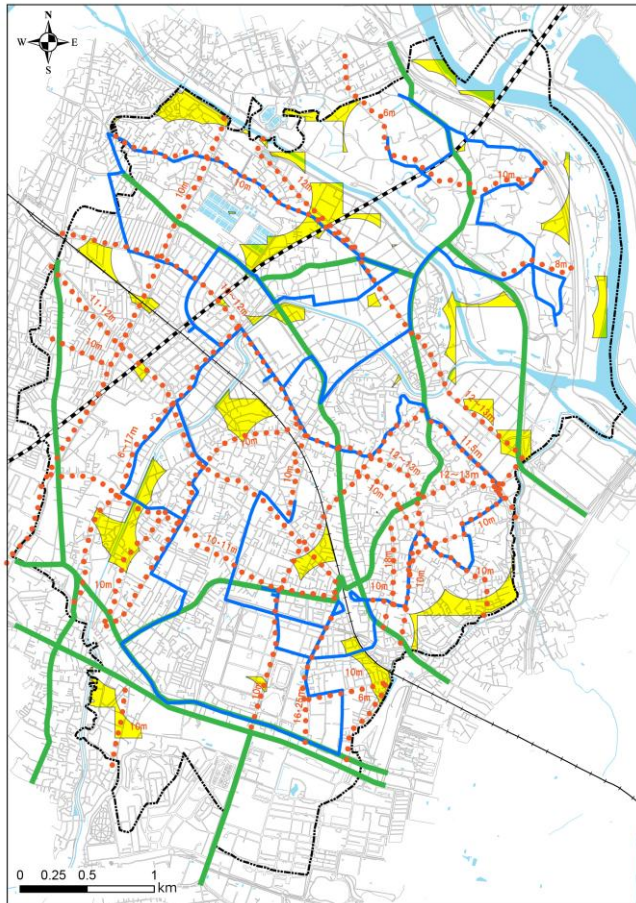
施策③-2 都市計画道路の整備推進

(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。

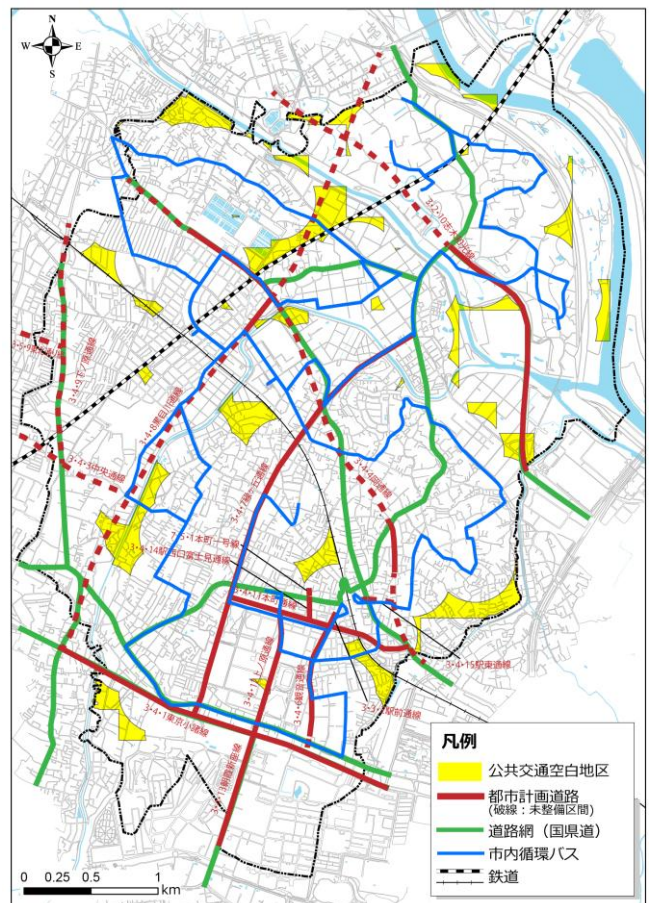
事業主体	実施内容
朝霞市	・道路整備基本計画に基づき、道路整備を推進

▼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

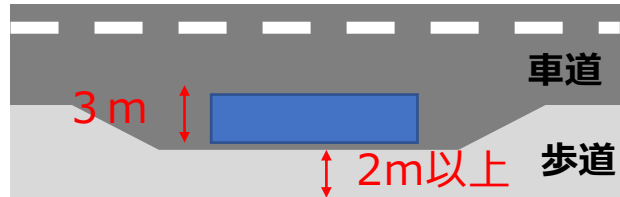
施策	2026	2027	2028	2029	2030	2031年度以降
道路整備基本計画に基づく道路整備推進	→ 整備					
都市計画道路の整備推進	→ 整備					

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。

▼バスベイと歩道の幅員



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

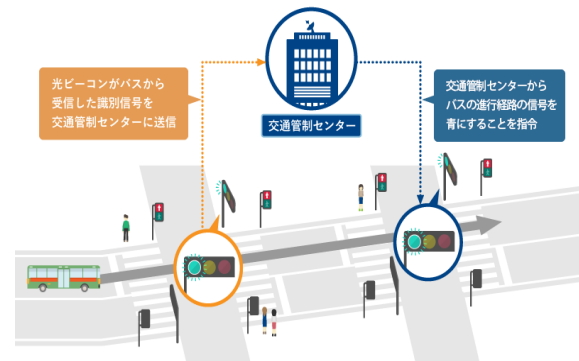
【朝霞市内の整備済みバス停】



▲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。
- 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)

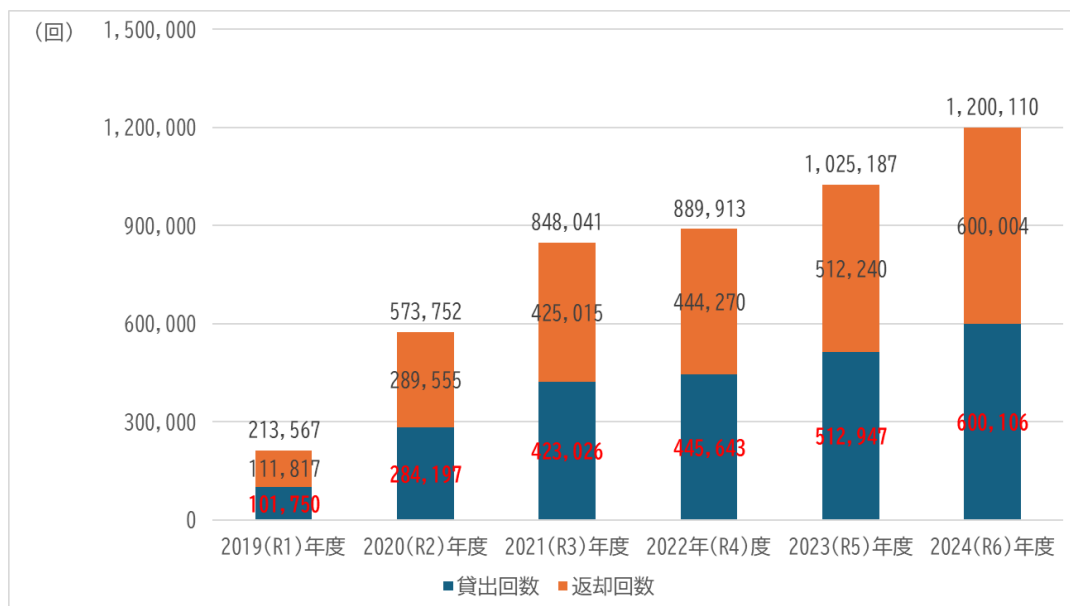
- 駅やバス停付近、主要な生活施設、また公共交通空白地区内においてまだ設置されていない箇所や、稼働状況から周辺で台数が不足していると判断されるエリアを整理し、計画的にサイクルポートの設置検討を進める。
- サイクルポート数の増加により、シェアサイクルの利便性が向上し、貸出・返却回数が増加しており、引き続きサイクルポートの増設を検討する。
- 近隣市の志木市や和光市、新座市においても、シェアサイクル事業が実施されており、ポートの設置を進めることで地域間の移動しやすさや回遊性の向上を図る。

▼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】

▼想定される交通安全対策

5-4 安全な交通環境の実現に向けた取り組み



▼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)

▼安全対策実施後の朝霞駅南口駅前通りのイメージ



●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					