

# 第2次朝霞市地域公共交通計画(案) 概要版

## 1 計画の背景と目的

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

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

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

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

## 2 計画の区域及び対象、期間

○計画の区域：朝霞市全域

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

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

## 3 朝霞市の現況及び課題

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

現状	課題の設定に向けた視点	公共交通の課題
<b>公共交通を取り巻く社会情勢の変化</b> ・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"/>	<b>持続可能な地域公共交通の確保</b> ■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
<b>朝霞市の状況の変化</b> ・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"/>	<b>公共交通空白地区への対応</b> ■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
<b>市内循環バスの利用状況</b> ・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"/>	<b>移動実態やニーズに応じた地域公共交通体系の充実</b> ■多様な市民ニーズを踏まえた交通体系が求められる
<b>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</b> ・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"/> <input type="checkbox"/> 公共交通の運行情報の発信(再掲) <input type="checkbox"/>	<b>公共交通の利用環境向上</b> ■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
<b>公共交通の運行環境</b> ・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"/>	<b>運転手不足への対応</b> ■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
		<b>まちの拠点の強化</b> ■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
		<b>高齢者等の移動支援の合理的な実施</b> ■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

## 4 基本的な方針及び計画目標

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

### 基本的な方針

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

### 【計画目標Ⅰ】 だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現

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

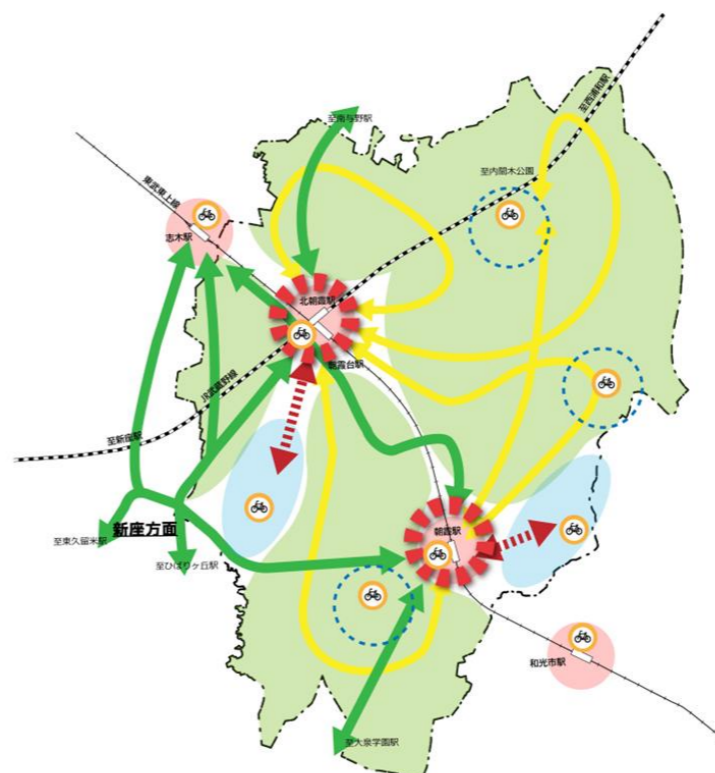
### 【計画目標Ⅱ】 市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通の実現

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

## 5 目指すべき地域公共交通体系

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

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)



手段	機能等
鉄道	広域幹線機能を担う地域公共交通であり、鉄道間やバス等との交通結節機能も有する
市外を連絡する路線バス	東武東上線と西武池袋線の接続等の鉄道の補完機能や隣接駅への連絡等の機能を有する
上記以外の市内の駅を連絡する主要な路線バス、市内循環バス	市内の駅を結び、面的な需要に対応することで上記を補完する
小型車両等による輸送	公共交通空白地区内の地域住民が主体となって計画を進め、空白地区の改善の機能を有する地域交通(※主な公共交通空白地区を表示)
タクシー等の活用	高齢者等の外出を支援する
拠点	
	都市拠点
	新たな拠点や核となるエリア

※都市拠点と新たな拠点や核となるエリアは、朝霞市都市計画マスタープランに基づくものである

## 6 計画目標に対する施策及び評価指標

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

【計画目標Ⅰ】  
だれもが快適に移動できる  
地域公共交通体系の実現

方向性① 公共交通空白地区の改善に向けた生活道路の整備や新たな公共交通の段階的な導入

施策①-1 先行検討地区の本格運行の検討



◀先行検討地区で実証運行している「わくわくワゴン」

施策①-2 導入ルートを確認するための道路整備

施策①-3 公共交通空白地区への導入ガイドラインの更新

方向性② 総合的な交通情報案内サービスの提供

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

施策②-2 市の広報紙、LINE、SNS等を通じた交通情報案内ツールの紹介

方向性③ 定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備

施策③-1 道路整備基本計画に基づく道路整備推進

施策③-2 都市計画道路の整備推進

施策③-3 バス走行空間の向上

方向性⑧ 路線バスの維持・確保

施策⑧-1 路線バスの維持・確保への取組

施策⑧-2 駅周辺などでの待機スペースの確保

方向性⑨ 市内循環バスの運行計画や弾力的な運行体制の見直し

施策⑨-1 利用実態に応じた運行計画の見直し

施策⑨-2 利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再配分

施策⑨-3 路線バス初乗り運賃と均衡の取れた運賃の検討

施策⑨-4 地域の交通資源(民間送迎バスなど)を含めた多様な交通手段の検討

方向性⑩ バス待ち環境の充実

施策⑩-1 上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討



◀省スペースベンチの設置例(栄町三丁目バス停)

施策⑩-2 バス待ち環境の充実に向けた財政面の工夫

施策⑩-3 「バスまちスポット」「まち愛スポット」の啓発活動の継続

方向性④ シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供

施策④-1 サイクルポート設置

施策④-2 乗り継ぎ拠点の整備推進

方向性⑥ バス停まで歩いていくのが難しい高齢者等の移動手段の確保

施策⑥-1 高齢者等を対象とした移動支援策の導入

方向性⑦ 広域連携による移動手段の維持・確保

施策⑦-1 周辺自治体と連携した公共交通の運行に向けた検討

方向性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



▲現在の北朝霞駅東口ロータリー

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案内による利用者の利便性向上

施策⑫-3 公共交通のセールスポイントの発信



◀朝霞市防災フェア(令和6(2024)年11月)での市内循環バス車両の展示

方向性⑬ 地域が率先して地域公共交通を守り育てる意識の向上

施策⑬-1 市内循環バスの車内等に利用状況や行政負担の状況を示した資料の掲示

施策⑬-2 地域住民が主体となった組織・活動の立ち上げ

方向性⑭ 地域公共交通の持続可能性と公共交通空白地区の改善が両立する評価基準等を定めPDCAサイクルによる運行管理の実施

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

【令和12年度に向けた目標値】

評価指標1: 公共交通空白地区の改善

公共交通空白地区の解消

評価指標2: 公共交通の利用促進

(情報案内サービスの認知度向上)  
バスロケーションシステムの認知度: 17% → 30%

評価指標3: 公共交通に対する満足度の向上

(交通の安全性・利便性・マナー向上の取組の満足度向上)  
満足度: 約31% → 約35%以上

評価指標4: 路線バスの利用促進

(路線バスの利用者数維持)  
利用者数: 約900万人/年 → 約900万人/年

評価指標5: 市内循環バスの利用促進

(市内循環バスの利用者数維持)  
利用者数: 374,299人/年 → 397,325人/年

評価指標6: バスの利用環境の改善

(バス停の上屋、ベンチの整備)  
バス停の上屋・ベンチ設置数: 5箇所以上

評価指標7: シェアサイクルの利用促進

(シェアサイクルの貸出回数)  
貸出回数: 約60万台/年 → 約72万台/年

評価指標8: 拠点地域のにぎわいの創出

(歩行者交通量の増加)  
休日午後朝霞駅南口駅前通りを歩行する人数: 778人/時 → 870人/時

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

募集期間 令和8年1月7日(水曜日)～2月5日(木曜日)

提出者 8名(38件)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18	<p>施策⑤-1 朝霞駅南口の交通安全対策の推進（P30）について</p> <p>○南口ロータリーにおいて、バスの入り口と出口を別々に</p> <p>○ウォークアブルなまちづくり構想</p> <p>南口駅前通りは、週末またはイベント時は歩行者天国に＝地域の活性化、にぎわい</p>	<p>○南口ロータリーについては、安全面の確保などを目的にバスの入口・出口を統一して運用しています。</p> <p>○駅前通りについては、アサカストリートテラスの際には警察、地元自治会及び商店会など関係機関の協力のもと、歩行者天国化し、にぎわいの創出として道路空間を活用しているところです。</p>	無
19	<p>施策⑤-2 朝霞台駅の駅舎改修及び周辺環境の再編の検討（P31）について</p> <p>○北朝霞駅東口ロータリーの一般車の駐停車抑制＝一般車の駐停車禁止、連絡道の拡張</p>	<p>現在、東武鉄道において朝霞台駅の駅舎改修の検討が行われているところです。駅舎改修にあたっては、駅前広場や自由通路等、周辺環境の再編の検討が必要となってくることから、その際にはいただいた意見を参考とさせていただきます。</p>	無

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

21	<p>方向性⑧ 路線バスの維持・確保          施策の考え方 (P37) について</p> <p>○駅前には公共施設整備          =車両の待機、運転手の待機、また、市民の移動を促し、にぎわい創出</p> <p>○すべての公共施設には、本庁舎機能、ATM、Suicaチャージ機、それと居(休憩、仮眠)、食(飲食)、住(避難)などの充実した整備を。</p>	<p>いただいた御意見は、今後、駅前広場や自由通路等、周辺環境の再編や、公共施設整備に関する検討が必要となった際に参考とさせていただきます。</p>	無
22	<p>方向性⑨ 市内循環バスの運行計画や弾力的な運行体制の見直し          具体的な施策 (P40) について</p> <p>○市内循環バスの運賃を決めるにあたり、路線バスの初乗り運賃を基準に考えるのはいかがなものか?          =駅までの乗車を考えた場合、路線バスにおいては、大抵は初乗り運賃では行かないため、市内循環バスの運賃は収支率を考慮し、路線バスのどの距離の運賃を参考にすべきか検討が必要(市民サービス=収支率=乗り残し防止)。</p>	<p>初乗り運賃との均衡は、路線バス沿線と市内循環バス沿線での運賃格差の是正や、市内循環バスの持続可能な運行に向けた収支率の改善などを目的に定めているものですが、今後、施策⑨-3に基づき、改定を行う際にはいただいた意見を参考にしながら、様々な角度からの検討が必要であると考えています。</p>	無
23	<p>施策⑨-3 路線バス初乗り運賃と均衡の取れた運賃の検討          他市の事例 (P43) について</p> <p>○P13やP35について、上記(意見22)で述べたものとするならば、朝霞市における市内循環バスも「対距離制運賃」を検討          線→検討が必要(主に仕事での利用が考えられるため)          号→検討は不必要(主に健康面での利用が考えられるため)</p>	<p>対距離制運賃については、移動距離に応じて料金が設定されるため、公平性の確保につながる一方、遠距離の方にとっては運賃が上昇する可能性も考えられます。</p> <p>今後、施策⑨-3に基づき、改定を行う際にはいただいた意見を参考にしながら、様々な角度からの検討が必要であると考えています。</p>	無
24	<p>施策⑨-4 地域の交通資源(民間送迎バスなど)を含めた多様な交通手段の検討          他市の事例 (P44) について</p> <p>○大学、幼稚園、民間スポーツクラブ等のバスを活用          市内イベント、学校における遠足、社会科見学等の行事、また、将来プールの授業を年間通して市営施設で行う際など=運転手のシェアおよび賃金上昇、施設や企業の宣伝</p>	<p>民間送迎バスなどの活用については、今後、市内循環バスの運行を乗合交通の事業者のみで賄いきれなくなった場合に、民間送迎バス活用し、部分的に補完することを検討します。</p>	無

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

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

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

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

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

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

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

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

募集期間 令和8年1月7日(水曜日)～2月5日(木曜日)

提出者 2名(6件)

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

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