

# 朝霞市地域公共交通計画

## 素案

令和3年 月

朝 霞 市

# 目次

---

---

|                             |          |
|-----------------------------|----------|
| <b>第1章 計画の概要</b> .....      | <b>1</b> |
| 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.....                | 2        |
| 5 計画の期間.....                | 2        |
| <b>第2章 上位・関連計画の整理</b> ..... | <b>3</b> |
| 1 第5次朝霞市総合計画.....           | 3        |
| 2 朝霞市都市計画マスタープラン.....       | 4        |
| 3 朝霞市産業振興基本計画.....          | 5        |
| 4 朝霞市地域福祉計画.....            | 5        |
| 5 朝霞市道路整備基本計画.....          | 6        |
| <b>第3章 朝霞市の現状</b> .....     | <b>7</b> |
| 1 位置及び地形.....               | 7        |
| (1) 位置.....                 | 7        |
| (2) 地形.....                 | 8        |
| 2 人口動向.....                 | 9        |
| (1) 人口及び世帯数の推移及び見通し.....    | 9        |
| (2) 人口分布.....               | 11       |
| 3 公共交通等の現況.....             | 13       |
| (1) 鉄道.....                 | 13       |
| (2) バス.....                 | 14       |
| (3) タクシー.....               | 17       |
| (4) 福祉送迎バス.....             | 17       |
| (5) 福祉有償運送.....             | 18       |
| (6) 民間送迎バス.....             | 18       |
| (7) シェアサイクル.....            | 21       |
| (8) 公共交通空白地区.....           | 22       |
| 4 道路交通等の現況.....             | 23       |
| (1) 道路網.....                | 23       |
| (2) 幹線道路の混雑状況.....          | 24       |
| (3) 都市計画道路の整備状況.....        | 25       |
| 5 移動特性.....                 | 26       |
| (1) 移動目的.....               | 26       |
| (2) 移動手段.....               | 26       |
| (3) 目的地分布.....              | 26       |

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| <b>第4章 公共交通利用者ニーズの整理</b> .....     | <b>27</b> |
| 1 調査概要 .....                       | 27        |
| (1) 市民アンケート調査 .....                | 27        |
| (2) 鉄道利用者アンケート調査 .....             | 27        |
| (3) 路線バスアンケート調査 .....              | 28        |
| (4) 市内循環バス利用者アンケート調査 .....         | 28        |
| 2 市民アンケート調査結果 .....                | 29        |
| (1) 自動車運転免許の保有状況、免許返納の意向について ..... | 29        |
| (2) 鉄道駅、バス停までの行きやすさについて .....      | 30        |
| (3) 公共交通空白地区の移動実態について .....        | 31        |
| (4) 公共交通に関する課題・改善策について .....       | 32        |
| (5) バスに関する運行サービスの認知度について .....     | 32        |
| (6) 施策の方向性について .....               | 33        |
| 3 鉄道利用者に関するアンケート調査結果 .....         | 34        |
| (1) 各駅の満足度について .....               | 34        |
| (2) 各駅の利用者の不満理由について .....          | 35        |
| 4 路線バス利用者に関するアンケート調査結果 .....       | 36        |
| (1) 利用状況について .....                 | 36        |
| (2) バスの定時性、速達性について .....           | 37        |
| (3) バス利用促進の改善策について .....           | 38        |
| 5 市内循環バス利用者に関するアンケート調査結果 .....     | 39        |
| (1) 利用状況について .....                 | 39        |
| (2) 市内循環バスの定時性、速達性について .....       | 40        |
| (3) 市内循環バス利用促進の改善策について .....       | 40        |
| (4) 市内循環バスの今後について .....            | 41        |
| <br>                               |           |
| <b>第5章 朝霞市の地域公共交通の課題</b> .....     | <b>42</b> |
| <br>                               |           |
| <b>第6章 基本的な方針及び目標</b> .....        | <b>43</b> |
| 1 基本的な方針及び目標 .....                 | 43        |
| 2 目指すべき地域公共交通体系 .....              | 44        |
| <br>                               |           |
| <b>第7章 計画目標に対する施策</b> .....        | <b>45</b> |
| 1 施策の体系 .....                      | 45        |
| 2 各施策の事業内容 .....                   | 46        |
| <br>                               |           |
| <b>第8章 計画の達成状況の評価</b> .....        | <b>81</b> |
| 1 評価指標及び数値目標 .....                 | 81        |
| 2 計画の推進体制 .....                    | 82        |
| 3 計画進行の管理 .....                    | 82        |

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| <b>資料編</b> .....                | <b>83</b> |
| 1 朝霞市地域公共交通協議会・専門部会の開催概要 .....  | 83        |
| (1) 開催経緯 .....                  | 83        |
| (2) 朝霞市地域公共交通協議会 委員名簿 .....     | 83        |
| (3) 朝霞市地域公共交通協議会専門部会 委員名簿 ..... | 84        |
| (4) 朝霞市地域公共交通協議会条例 .....        | 85        |
| (5) 朝霞市地域公共交通協議会部会設置要綱 .....    | 88        |
| 2 用語解説 .....                    | 90        |

# 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、ルート変更を行ってきた。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<sup>※</sup>」が施行された。その後、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)年には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。従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送<sup>※</sup>、福祉輸送、スクールバス等)を活用することを推進している。

新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大し、我が国では令和2(2020)年4月7日から5月25日まで、緊急事態宣言が発令され、各都道府県が不要不急の外出の自粛要請等の対応をした。その結果、在宅勤務をはじめとするテレワーク<sup>※</sup>の進展や過密を避ける生活様式の変化により、公共交通利用者の減少や自家用車・自転車利用の増加等、都市交通は大きく影響を受けた。今後は、過密を回避し安全・快適に利用できる都市交通システムの構築や、これまでと同様、まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の構築が求められている。

このような背景のもと、公共交通の利便性や効率性、持続可能性を維持向上させるため、「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。

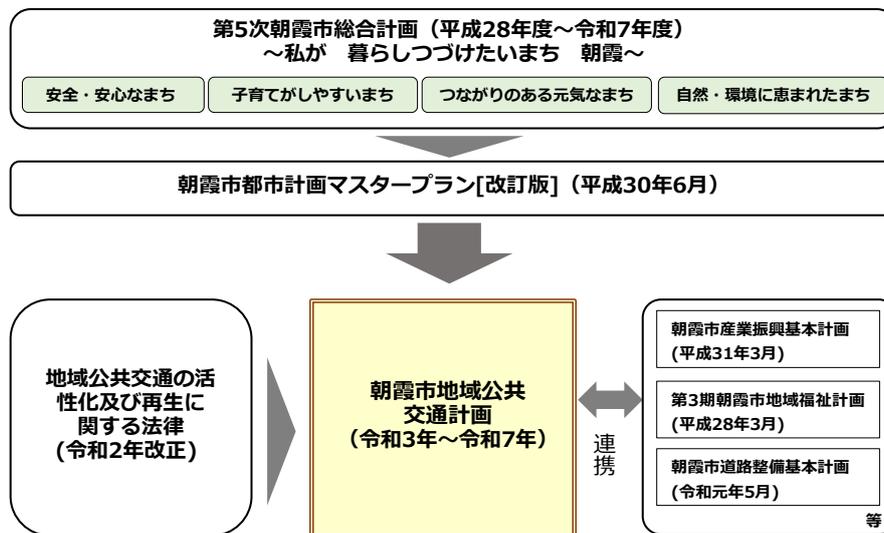


図 1 朝霞市地域公共交通計画の位置づけ

## 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、自転車（シェアサイクル<sup>※</sup>）、公共交通空白地区に対応した新たな公共交通とする。

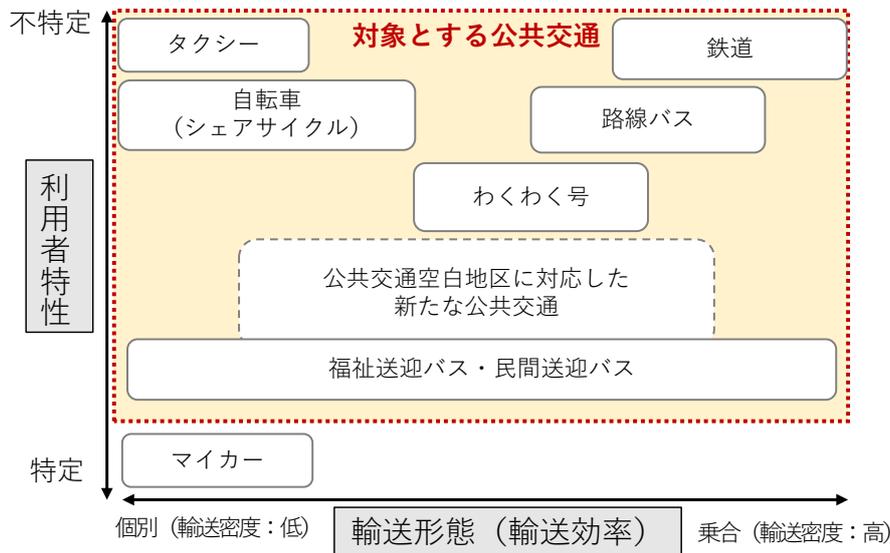


図 2 計画の対象

## 5 計画の期間

本計画の期間は、令和 3(2021)年度から令和 7(2025)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。

# 第2章 上位・関連計画の整理

## 1 第5次朝霞市総合計画

|                   |  |
|-------------------|--|
| ■ 計画期間            | <ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想 平成 28(2016)年度から令和 7(2025)年度</li> <li>前期基本計画 平成 28(2016)年度から令和 2(2020)年度</li> <li>後期基本計画 令和 3(2021)年度から令和 7(2025)年度（策定中）</li> </ul>   |
| ■ 将来像<br>(ビジョン)   | 私が 暮らしつづけたいまち 朝霞   |
| ■ 基本概念<br>(コンセプト) | <ul style="list-style-type: none"> <li>安全・安心なまち</li> <li>子育てがしやすいまち</li> <li>つながりのある元気なまち</li> <li>自然・環境に恵まれたまち</li> </ul>   |
| ■ 公共交通の<br>位置づけ   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○道路交通における目指す姿（第5次朝霞市総合計画前期基本計画 107、108 頁参照）</li> <li>・道路、橋梁が整備されて適切な維持管理がなされ、子どもから高齢者までの誰もが安全に快適に道路を利用できるまちを目指す</li> <li>・市内のバス路線を多くの市民が快適に利用できるまちを目指す</li> <li>・自転車駐車場の利用が進み、放置自転車のないまちを目指す</li> </ul> |

### 具体的な施策

#### ① やさしさに配慮した道づくり 主担当課：道路整備課

① 全ての人にやさしい交通環境の整備

- 公共交通機関を利用する際の移動の利便性及び安全性に配慮した駅舎や公共交通車両などの施設整備を促進します。
- 歩道整備や交差点改良、道路改修を促進するとともに、ハンパシ線などの道路種別の変更や無電柱化、自転車道などについて検討していきます。
- 橋梁については、道路メンテナンスの義務化に伴い、年に1度の橋梁点検を実施し、適切な維持管理に努めます。

② 環境・景観に配慮した交通環境の整備

- 道路及び歩道整備の整備にあたっては、地域の特性に応じて沿道空間と一体となった歩道、街路樹、ポケットパークなどの整備、維持管理に努めます。

③ 歩行者空間の整備

- 高齢者や障害のある人など誰もが安心して移動できるような道路交通環境の整備を目指し、拡径予定道路の歩道幅に積極的に取り組めます。

#### ② まちの骨格となる道づくり 主担当課：まちづくり推進課

① 幹線道路網の整備

- 都市計画道路や市町村幹道については、歩行者の安全性を確保するため、歩道の拡幅など整備に努めます。
- 商業集積都市計画道路は、社会情勢の変化や制度改正等を踏まえ、都市計画道路の必要性や構造の適正さについて検証を行い、順次各街で再評価の検討を行います。

#### ③ 良好な交通環境づくり 主担当課：まちづくり推進課

① 安全・快適な道路の整備

- 地域の特性に応じた交通安全施設の整備や歩道整備に努めます。
- 道路沿道の景観を向上させた私道も景観効果を行います。
- 歩道や道路環境づくりを進めるため、市民と行政が協働して道路美化に取り組む、景観の向上を図ります。
- 車道に生態道路は、交通安全施設の整備を充実させることと、自動車の交通量や速度の抑制などの交通規制の徹底に努め、一歩道などの具体的な対策に当たっては、地域住民などの意向を踏まえて進めていきます。

② 公共交通機関などの充実・整備

- 駅施設の充実、路線バスの運行経路や経路変更など、公共交通機関の利便性や安全性の確保を図るため関係機関に働きかけます。
- 市内循環バス（コミュニティバス）を引き続き運行し、利用状況、市民の意見などを踏まえ、路線などの見直しを行います。
- 障害者用と協力し、新当座の「リアフリーせーせー」やノンステップバスの導入を促進します。

③ その他交通環境などの充実・整備

- 新当座の交通制約緩和（駅前、自由通路、バス・タクシー専用・周辺道路）を総合的に充実させることと、ユニバーサルデザイン（誰もが快適に利用できるデザイン）化を図ります。
- 駅周辺の歩道空間などを活用し、市民が利用しやすい自転車駐輪場の整備に努めます。

④ 新たな公共交通システムの導入検討

- 環境負荷の低減、二酸化炭素の排出量の削減などを目的とし、自転車や公共交通機関利用への転換を促進します。

表1: 歩道整備延長（累計）

| 年度         | H28(2016) | H32(2020) | H37(2025) |
|------------|-----------|-----------|-----------|
| 歩道整備延長(累計) | 76,191m   | 77,190m   | 78,250m   |

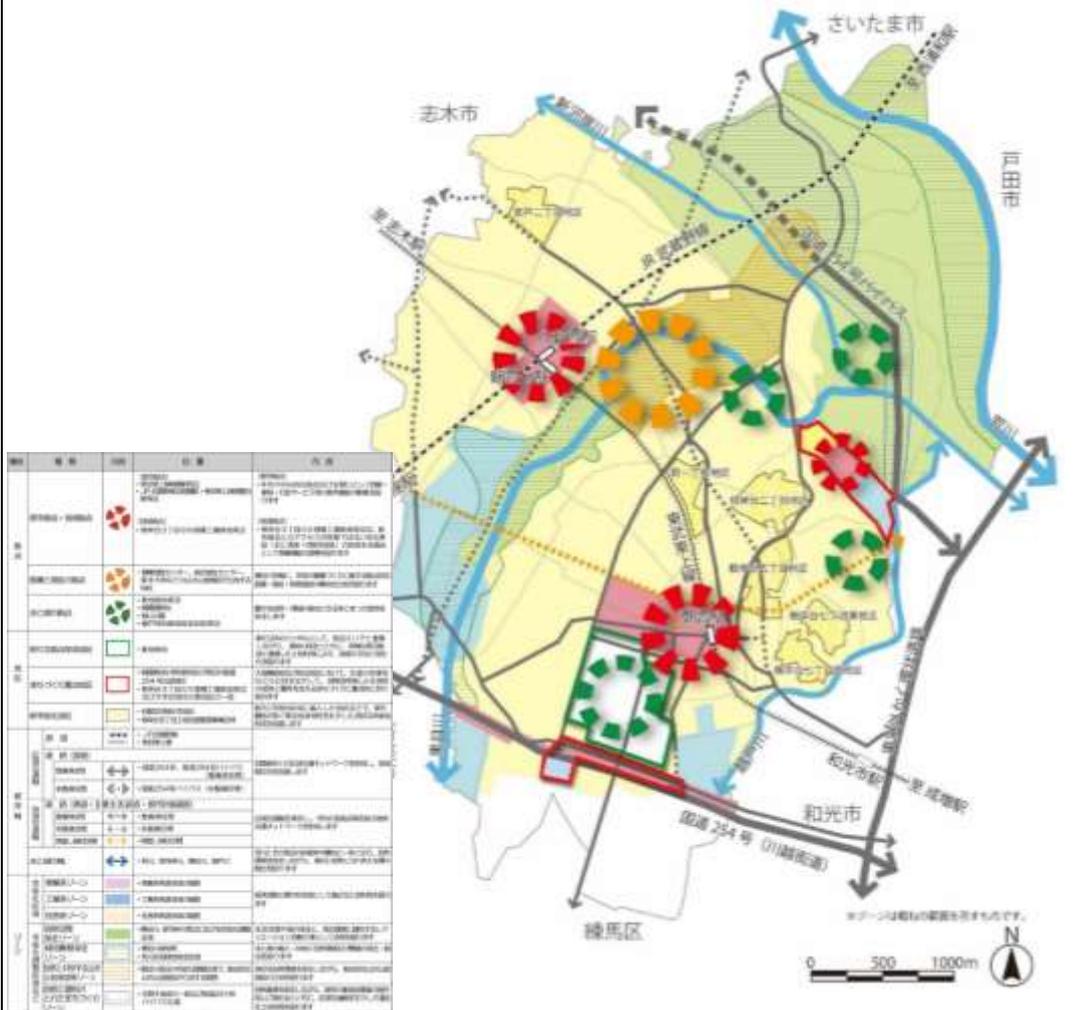
表2: 道路整備状況

表3: 市内循環バス（コミュニティバス）年間利用者数

| 年度   | H32(2020) | H33(2021) | H37(2025) |
|------|-----------|-----------|-----------|
| 利用者数 | 382,061人  | 415,000人  | 440,000人  |

表4: 市内循環バス（コミュニティバス）年間利用者数（人）

## 2 朝霞市都市計画マスタープラン

|                    |   |
|--------------------|---|
| <p>■ 計画期間</p>      | <p>平成 17(2005)年から令和 7(2025)年の 20 年間<br/>         策定：平成 17(2005)年 見直し改訂：平成 28(2016)年<br/>         修正：平成 30(2018)年</p>  |
| <p>■ 将来像都市構造</p>   | <p>・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・文化などの都市機能の集積や自然環境の保全の核となる「拠点」、将来像の基本概念の実現に向けたまちづくりに先導的に取り組む「地区」、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」、都市的土地利用及び自然的土地利用の区分や地域特性を生かした土地利用方針を表す「ゾーン」をそれぞれ設定</p>  |
| <p>■ 公共交通の位置づけ</p> | <p>○ 道路交通分野 (都市計画マスタープラン 63 頁参照)<br/>         ・本市全体における公共交通、自動車、自転車、徒歩などの各交通手段が適切に役割分担された交通体系の確立を目指し、道路・交通施設を総合的・一体的に配置し、整備を進める<br/>         ・道路・交通施設は、安全で快適な歩行者空間の形成を図るとともに、望ましい道路規模と配置間隔に配慮しつつ、円滑な都市活動の確保と良好な都市環境を保持し、都市内の骨格軸を形成するよう整備する</p>                              |

### 3 朝霞市産業振興基本計画

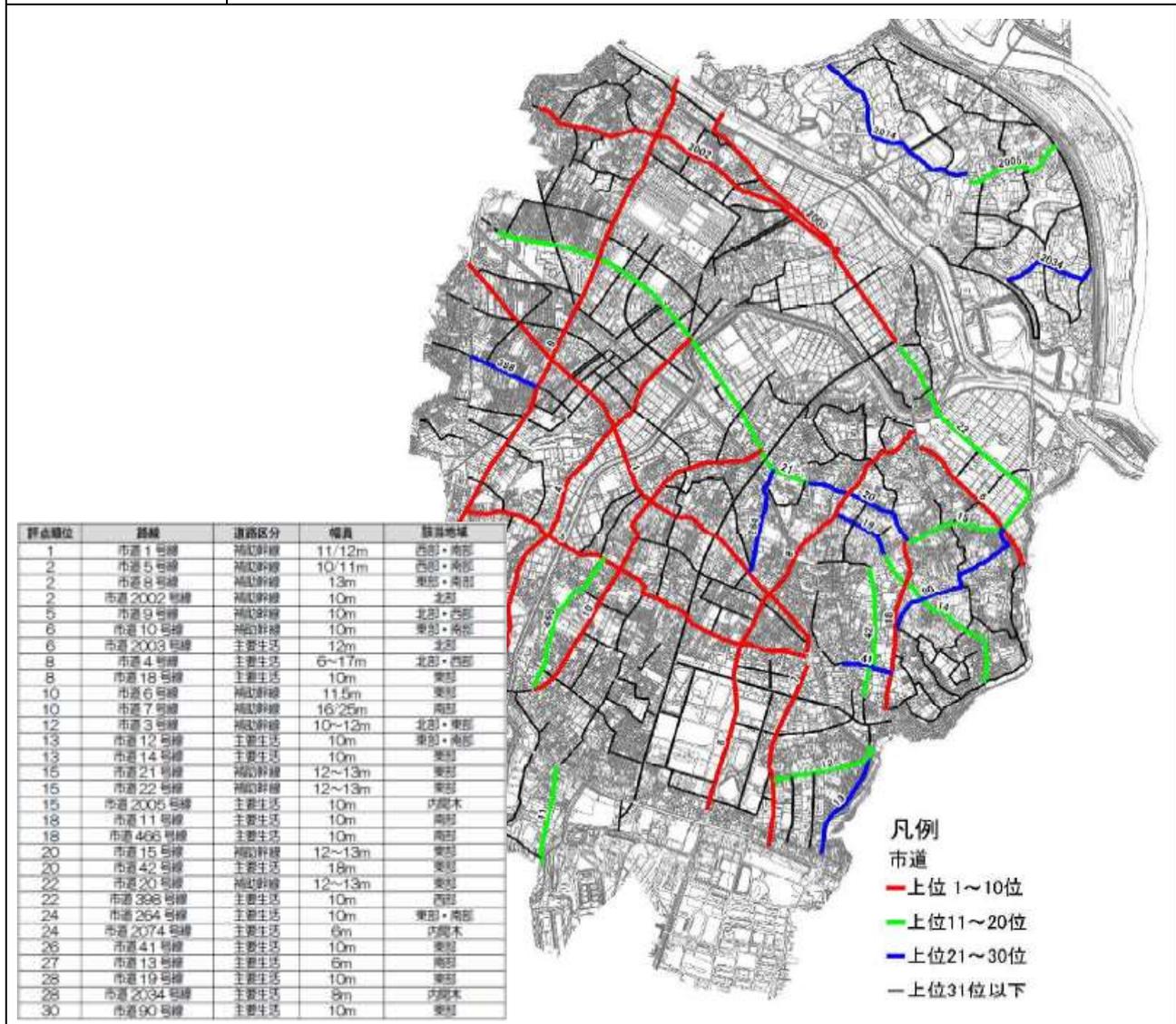
|                    |  |
|--------------------|--|
| ■ 計画期間             | 令和元(2019)年度から令和 10(2028)年度の 10 年間  |
| ■ 目指すべき姿<br>(基本目標) | 市民生活と調和し 豊かな暮らしを実現する あさか産業の振興  |
| ■ 施策の方向性           | 1 暮らしにマッチした生活環境の創造<br>2 安心・安全な市民生活を支える産業の活性化<br>3 社会環境の変化に呼応した新たな産業の創出と育成<br>4 市民に身近なあさか都市農業の確立<br>5 産業人材・産業基盤を強化する総合的な支援の充実   |
| ■ 公共交通等に<br>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)<br>交通利便性の向上を推進し、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 |

### 4 朝霞市地域福祉計画

|                  |  |
|------------------|--|
| ■ 計画期間           | 平成 28(2016)年度から令和 2(2020)年度の 5 年間  |
| ■ 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 支え合い・助け合いの心づくりと仕組みづくり<br>2 安全・安心に暮らせる環境づくり<br>3 市民の暮らしや活動を支える体制づくり   |
| ■ 公共交通等に<br>係る施策 | ○生活環境の整備・充実 (朝霞市地域福祉計画 70 頁参照)<br>住みよいまちづくりに向けて、歩道の整備に関する要望や、通院や買い物などの際の公共交通の充実、公園や緑地などの充実を求める声が挙がっていることから、公園や河川敷、駅前広場など、多様な世代が集える空間の整備や市内循環バスの利便性の向上、市民が利用しやすい自転車駐車場の整備に努める |

## 5 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)年度の 10 年間   |
| ■ 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<br>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"> <li>・安全で快適な移動空間の確保</li> <li>・防災・減災機能の強化</li> <li>・まちなぎわいの創出</li> <li>・生活・交通環境に配慮した住みやすいまちの形成</li> <li>・効果的かつ効率的なみちづくり</li> </ul> |
| ■ 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  |



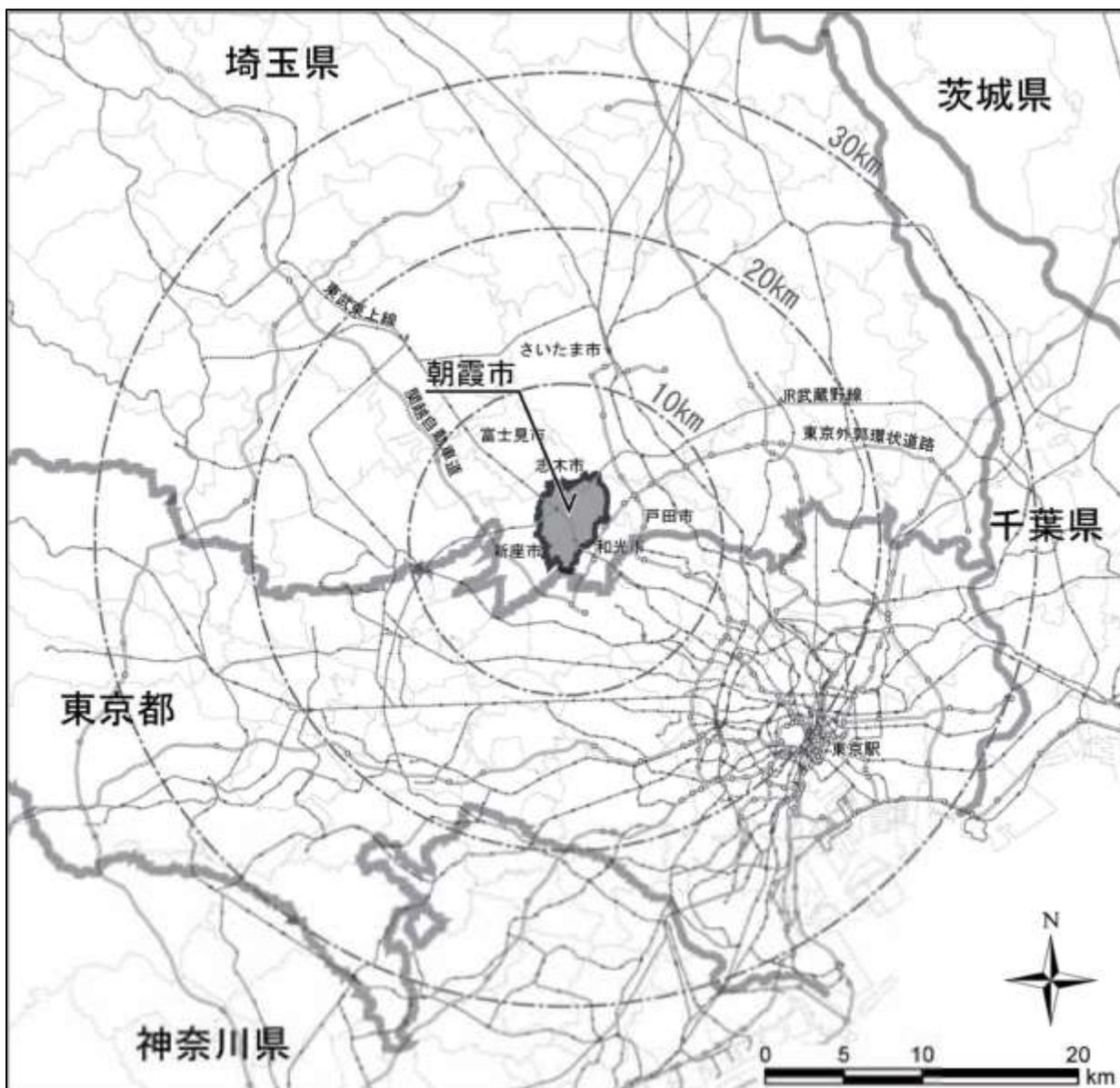
## 第3章 朝霞市の現状

### 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。

本市の南部を一般国道 254 号が東西方向に、また隣接する和光市内を東京外かく環状道路が通っている。

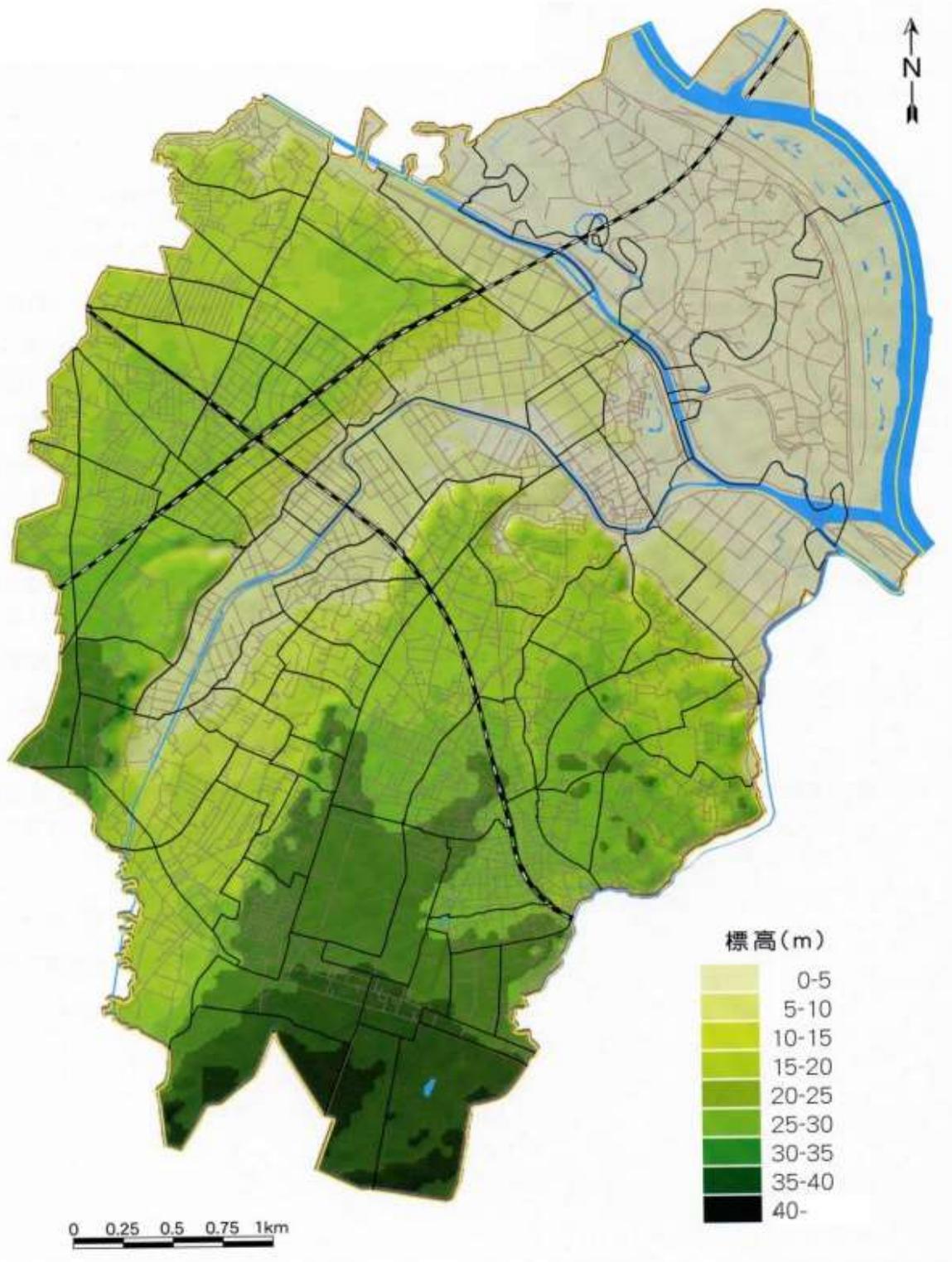


(出典：朝霞市都市計画マスタープラン(H28.11))

図 3 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))

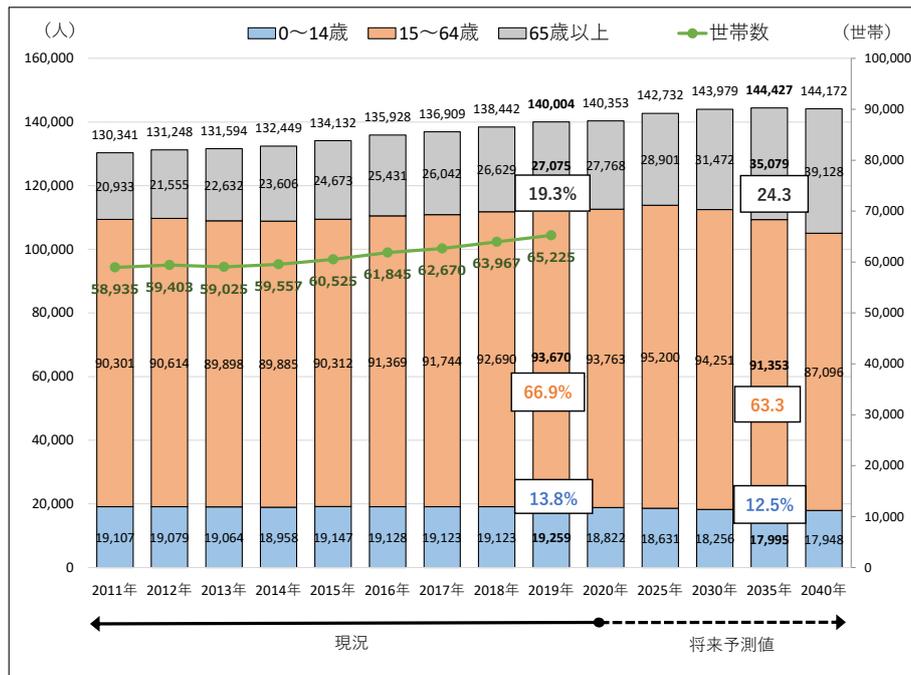
図 4 地形図

## 2 人口動向

### (1) 人口及び世帯数の推移及び見通し

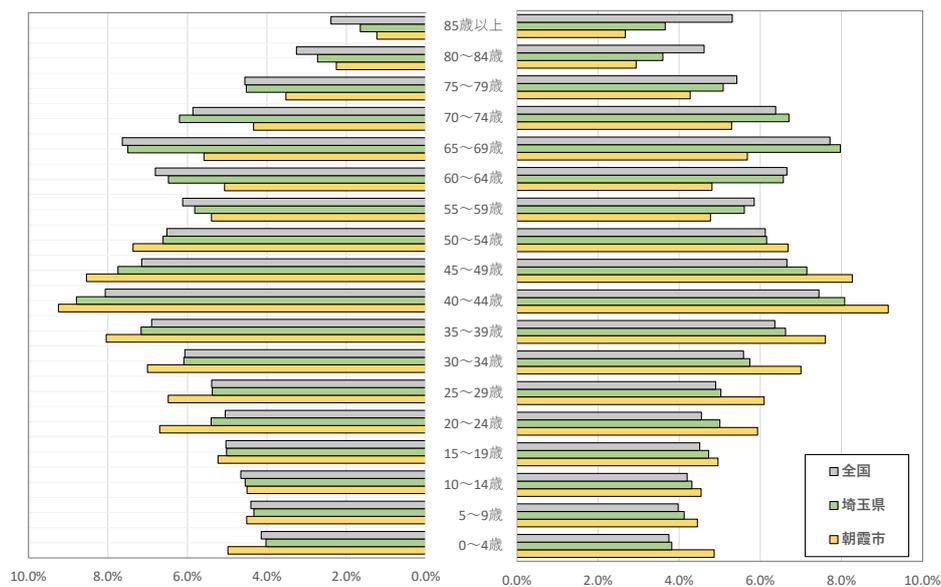
令和元(2019)年時点の総人口は 140,004 人で、世帯数は 65,225 世帯と年々微増傾向にある。将来人口においても、増加傾向にあるが、令和 17(2035)年には高齢者の割合が 24.3%となる見通しである。

年齢別でみると、65 歳以上の高齢者は、埼玉県や全国の比率と比較して低く、30 歳代～40 歳代の若年層の割合が高くなっている。



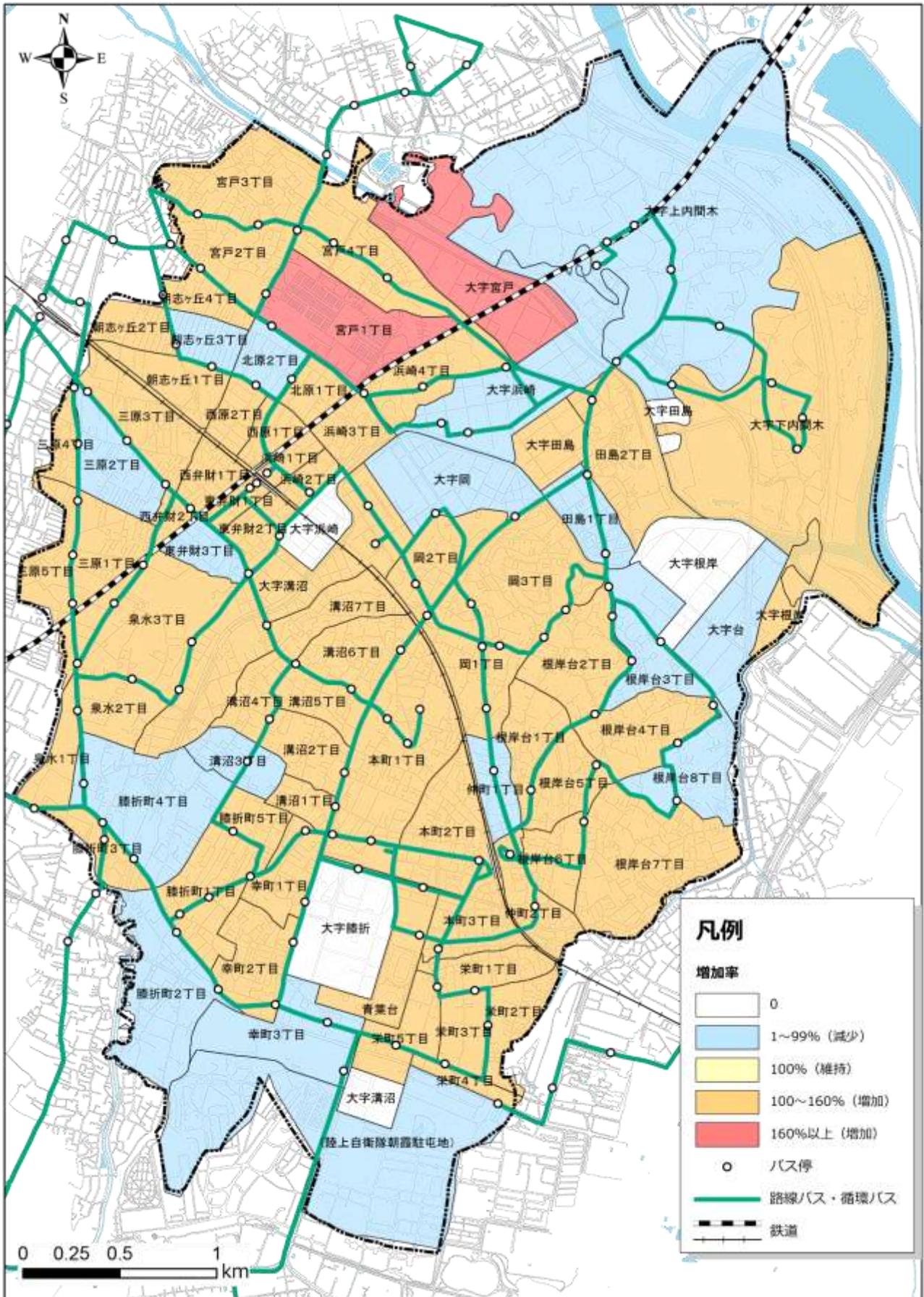
(出典：統計あさか及び国立社会保障・人口問題研究所データ)

図 5 人口及び世帯数の推移と将来の見通し



(出典：平成 27 年度国勢調査データをもとに作成)

図 6 年齢別人口割合比較

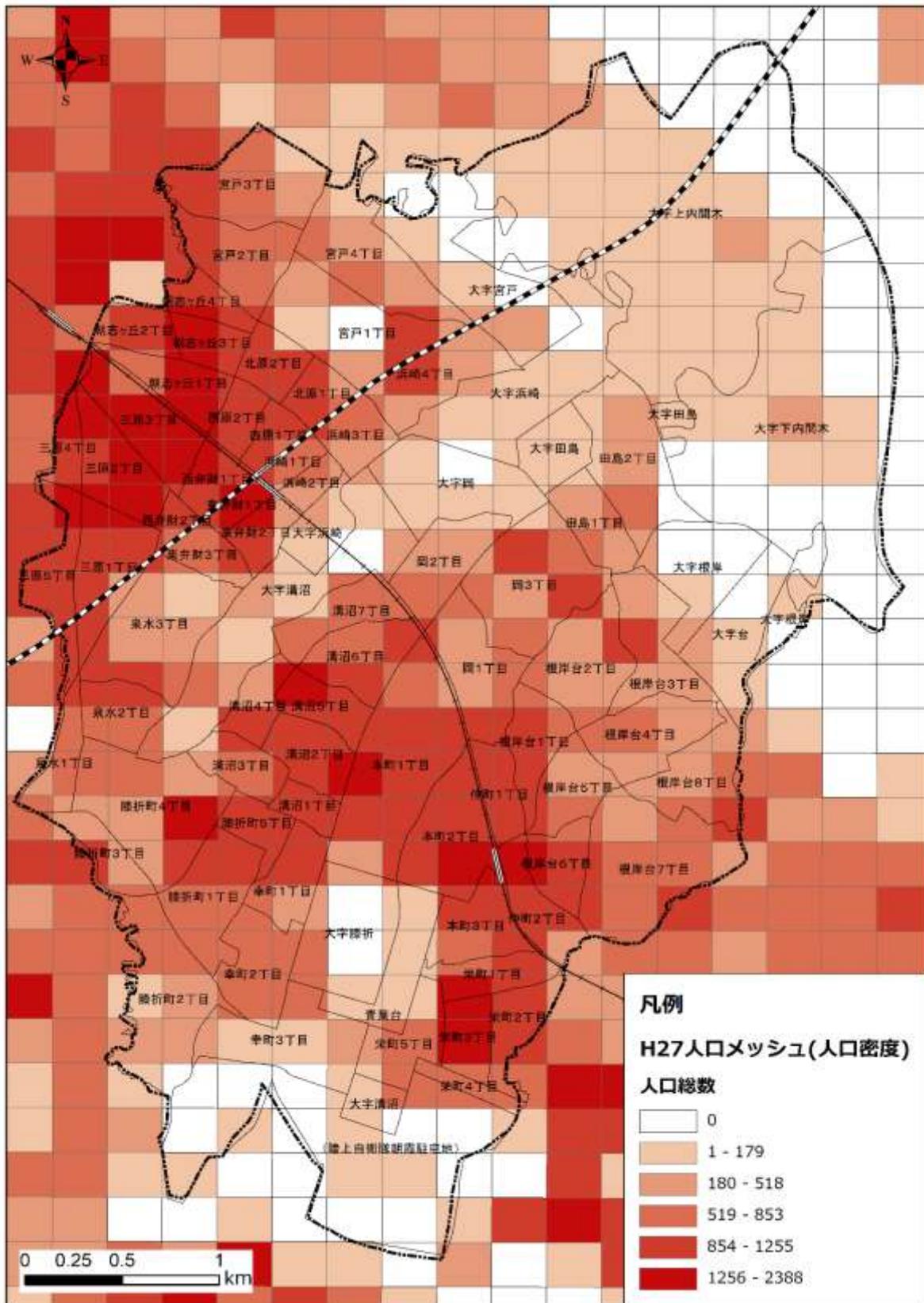


(出典：平成 27 年国勢調査データをもとに作成)

図 7 地域別人口の増減率

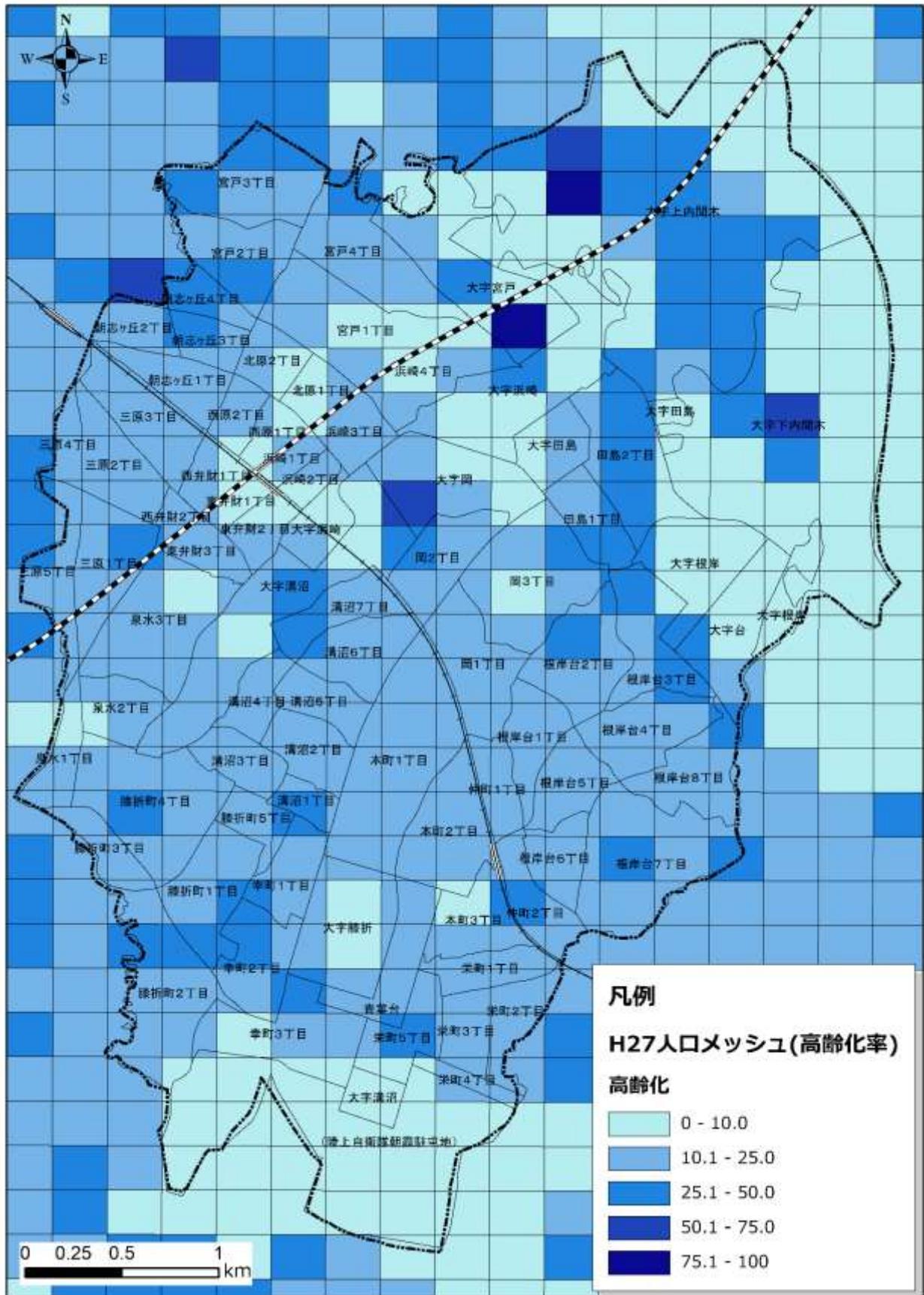
(2) 人口分布

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：平成 27 年国勢調査データをもとに作成)

図 8 人口分布 (人口総数)



(出典：平成 27 年国勢調査データをもとに作成)

図 9 人口分布 (65 歳以上の割合)

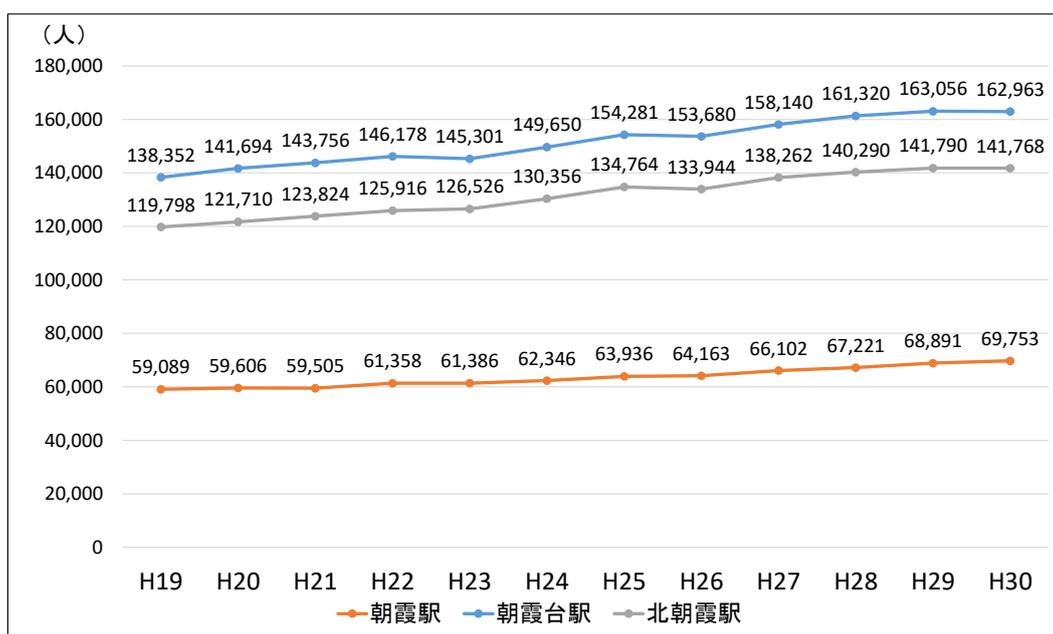
### 3 公共交通等の現況

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、各公共交通の利用は大幅に減少している。また、在宅勤務をはじめとするテレワークや過密を避けるなどの新しい生活様式<sup>\*</sup>の定着もあり、今後の利用回復は不透明な状況である。

#### (1) 鉄道

市内には、東武東上線の朝霞駅、朝霞台駅、JR 武蔵野線の北朝霞駅が位置している。東京都心に直結する東武東上線は、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が容易になっている。

各駅の1日平均乗降客数は微増傾向にあり、朝霞台駅の利用者が最も多く、1日に約16万人の利用がある。



(出典：統計あさか)

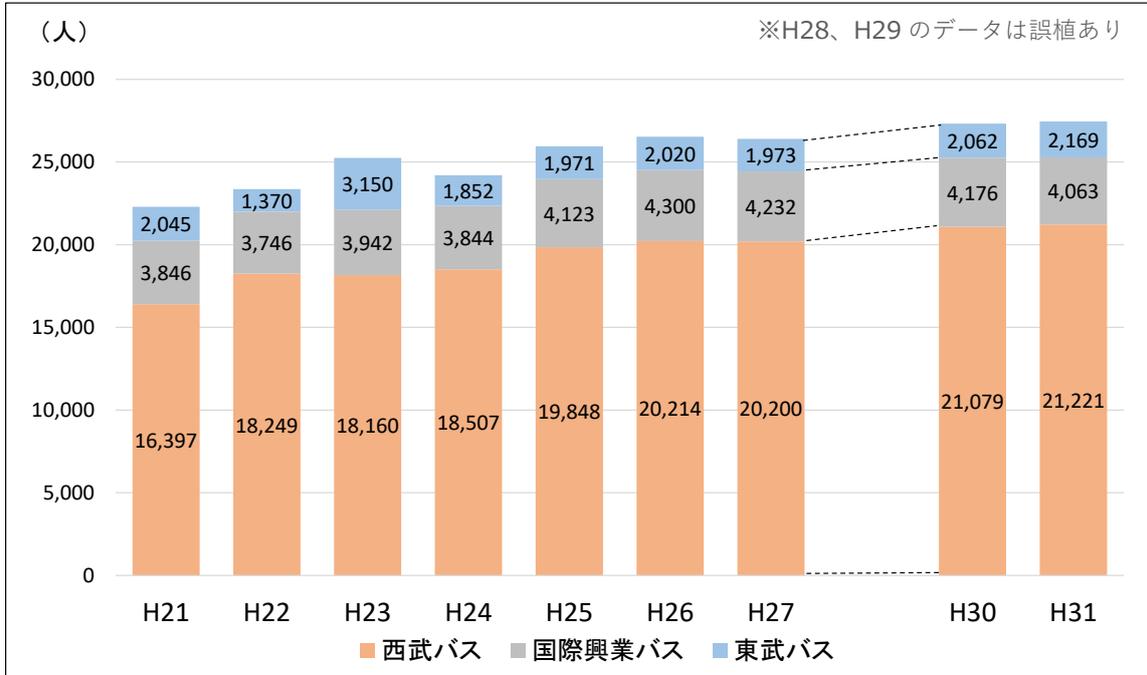
図 10 各駅の1日平均乗降客数の推移

## (2) バス

### ①路線バス

市内には、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実行している。往復100本以上（1時間に3本程度以上）運行する路線バスがあり、鉄道の補完機能を有している路線バスもある。

各バスの1日あたりの利用者数は微増傾向にある。



(出典：統計あさか)

図 11 各バス事業者の1日あたりの利用者数の推移

### ②市内循環バス

市内循環バスわくわく号は、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、朝霞市内循環バス運行見直し方針を策定し、適宜運行計画の変更等を行っている。

現在の市内循環バスは、路線バスを補完し、駅を中心に4路線を運行している。

1日の平均利用者数は微増傾向にあり(次頁図12)、ルートごとにみると膝折・溝沼線が最も利用されている。(次頁図13)

市内循環バスの運行経費が増加する反面、運賃収入は停滞傾向にあり、市の負担は増加傾向にある。(次頁図14)

表 1 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  | 高齢化の進展や残された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域を循環するワゴン車の運行と内間木公園バス停付近の駐車場、駐輪場を整備した社会実験の開始 |
| 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  |

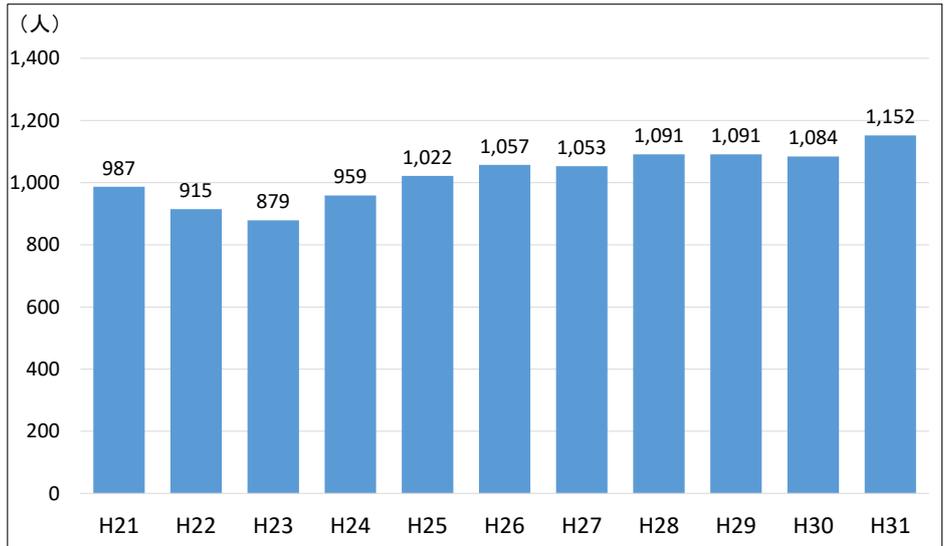


図 12 市内循環バスの1日の平均利用者数の推移

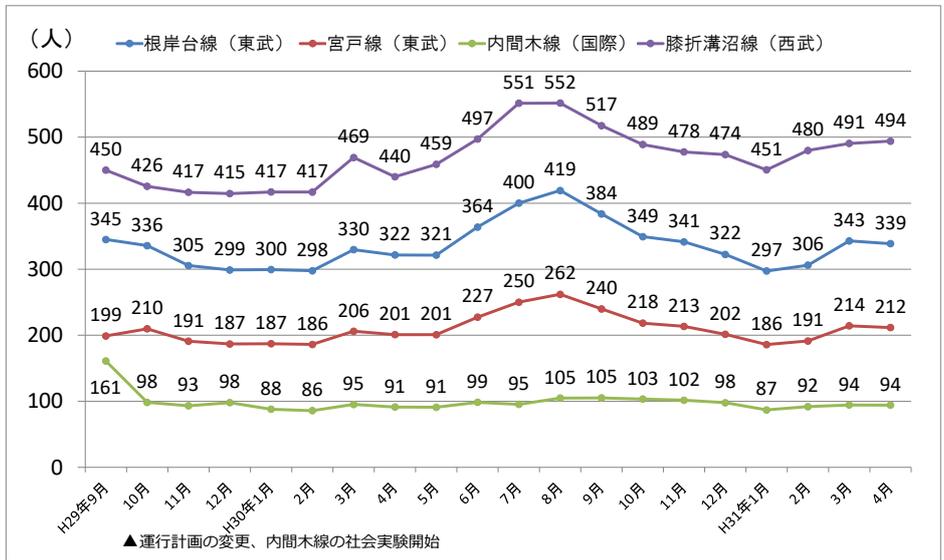


図 13 市内循環バスの月別各ルートの日平均利用者数

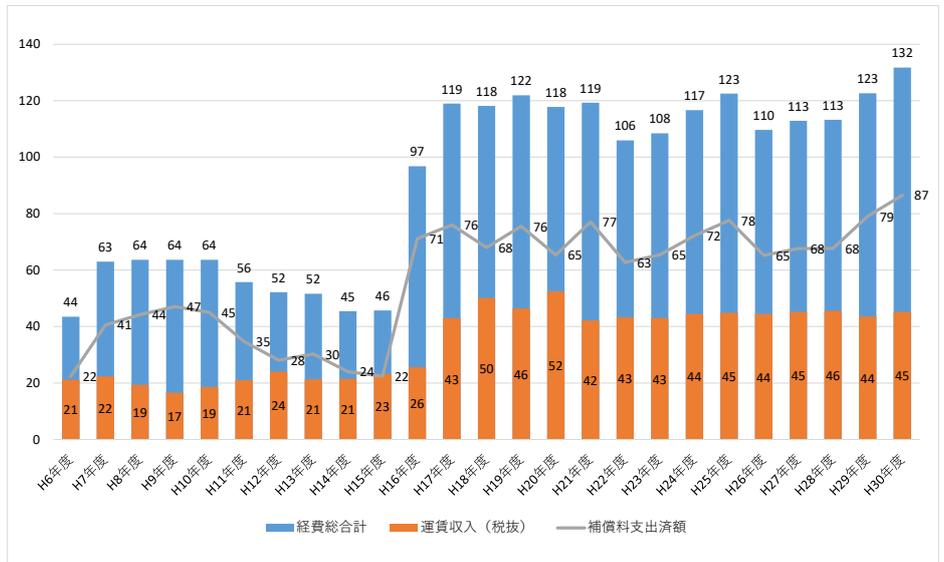


図 14 市内循環バス負担額の推移

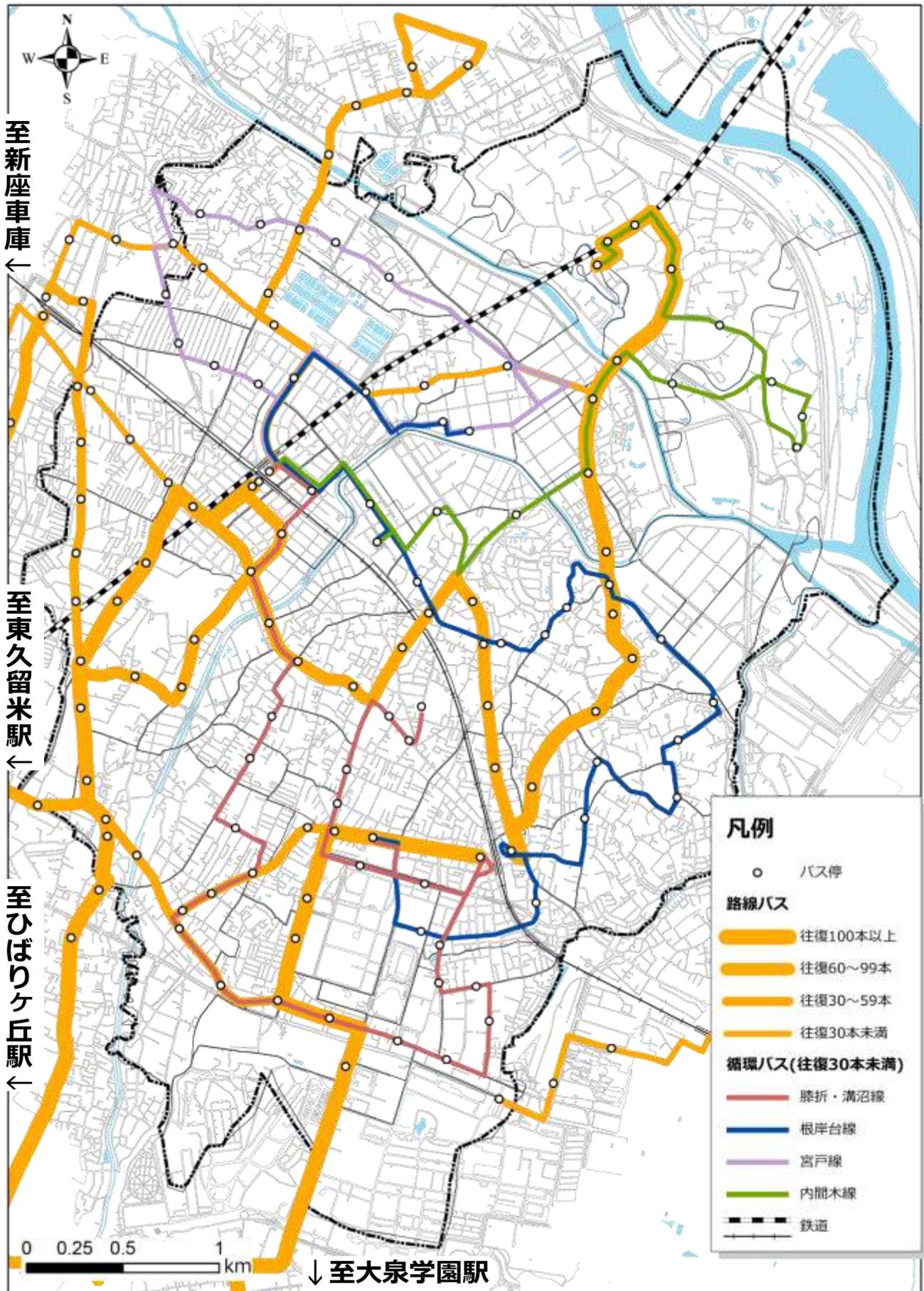


図 15 市内を運行するバスネットワーク図

### (3) タクシー

本市では、タクシー事業者6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            | 占用台数 |
|--------------|-------------------|------|
| 朝日タクシー株式会社   | 朝霞市北原二丁目4番16号     | 13台  |
| 昭和交通株式会社     | 朝霞市本町二丁目21番38号    | 77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   | 埼玉県入間郡三芳町上富1077-1 | 6台   |

### (4) 福祉送迎バス

市の施設のうちで、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ルートを曜日に分けて、1日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ぴあ福祉作業所では、送迎バスにより10ルートを、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ルートを、それぞれ午前と午後1便、利用者送迎のため、無料で運行している。

## (5) 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〉

- ・身体障害者手帳を所持している方
- ・要介護認定・要支援認定を受けている方
- ・知的障害、精神障害などにより、単独では公共交通機関を利用することが困難な方

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。

### 【朝霞市内で登録のある団体】

| 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法人キラキラ                  | 朝霞市、新座市、志木市 |
| 特定非営利活動法人 障害者も地域で共に・コーヒータ임 | 朝霞市         |

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。

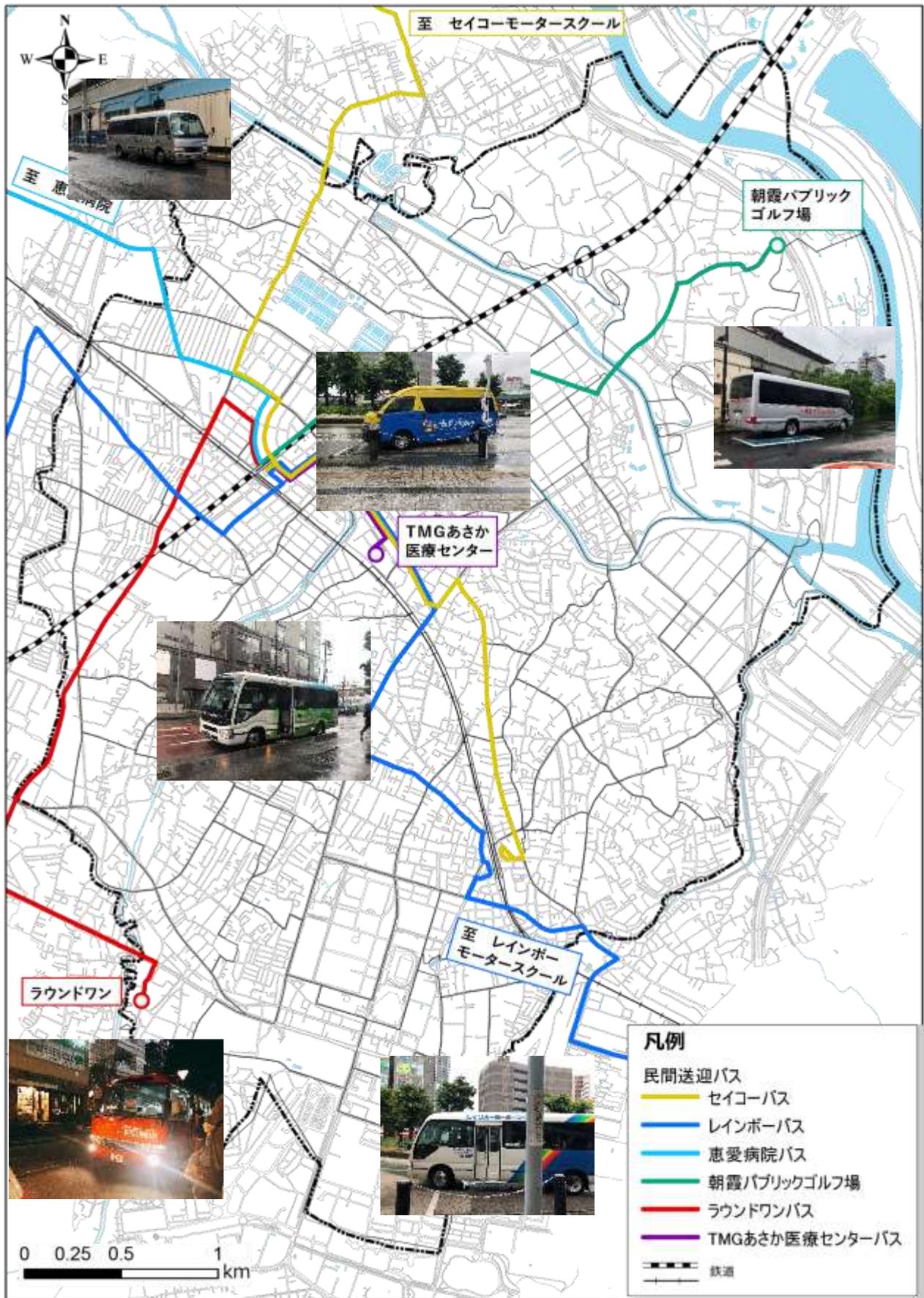
## (6) 民間送迎バス

市内には、令和2(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19頁図17を参照)

また、令和3(2021)年1月上旬より、あさかりードタウンから和光市駅までの間を無料送迎バスが実証実験として運行する予定となっている。

表3 市内を運行する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     |
| 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    |



(※駅から目的地までのルートは一部想定を含む)

図 16 民間送迎バスのルート



## (7) 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 株式会社と共同で、シェアサイクルサービスの実証実験を平成 31(2019)年 1 月から実施している。

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 2(2020)年 10 月時点で計 114 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。

利用者は増加傾向にあり、新型コロナウイルスの感染拡大で一度は利用が減少したものの、その後は利用が大幅に伸び、新しい生活様式の定着もあり、自転車の需要が高まっている。

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として位置付け、地域公共交通計画等の交通計画との連携を図ることとしており、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、ポートの設置に努めている。



写真1 北朝霞駅前広場シェアサイクルポート

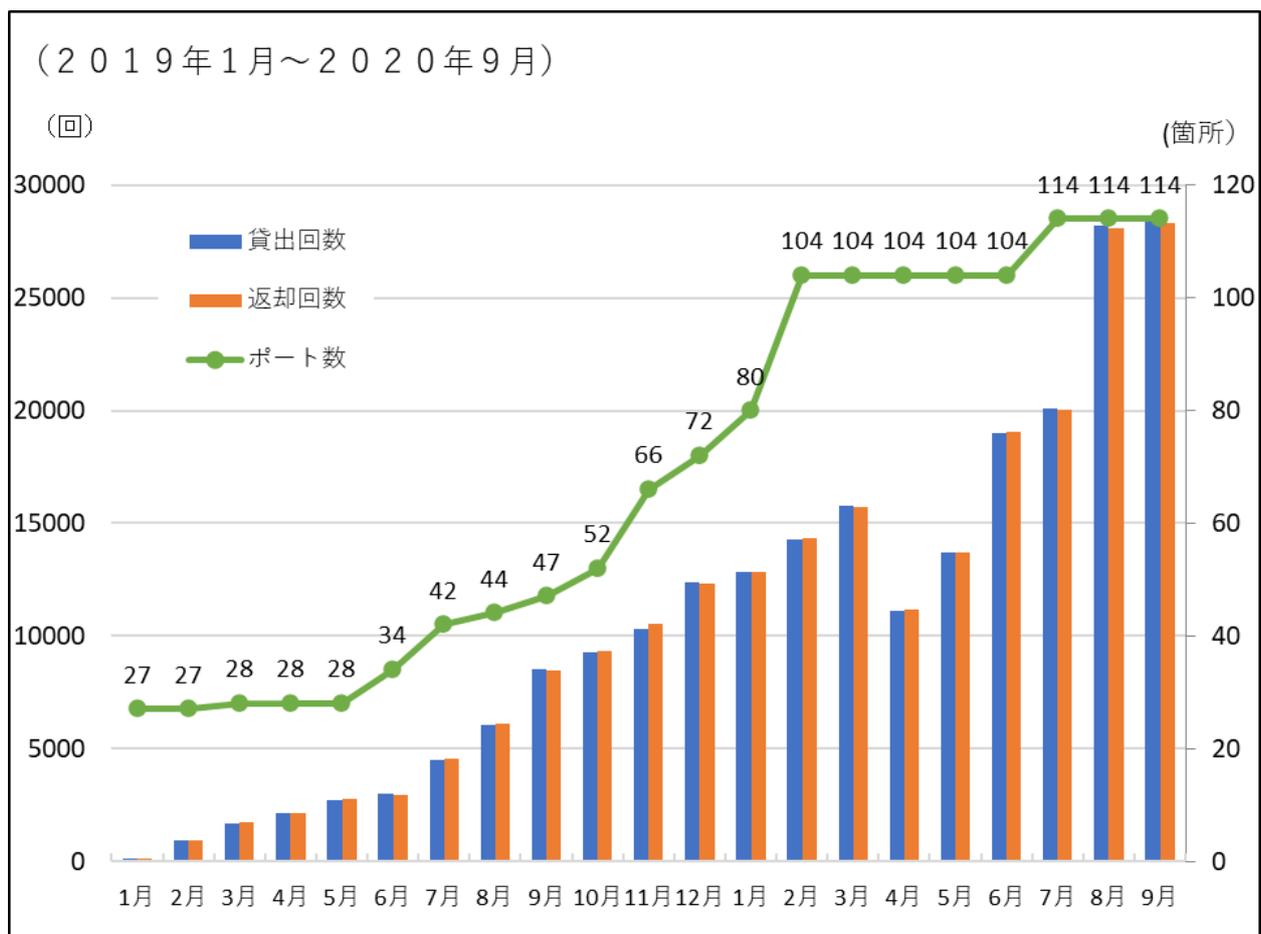


図17 シェアサイクル貸出・返却回数及びポート数の推移

## (8) 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 96.6%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 226ha（メッシュ人口が 0 の面積は除く）で、本市の面積(1,834ha)の約 12%にあたる。比較的人口がまとまっている地区（上内間木地区、根岸台 7 丁目、膝折町 4 丁目）を先行検討地区として設定する。

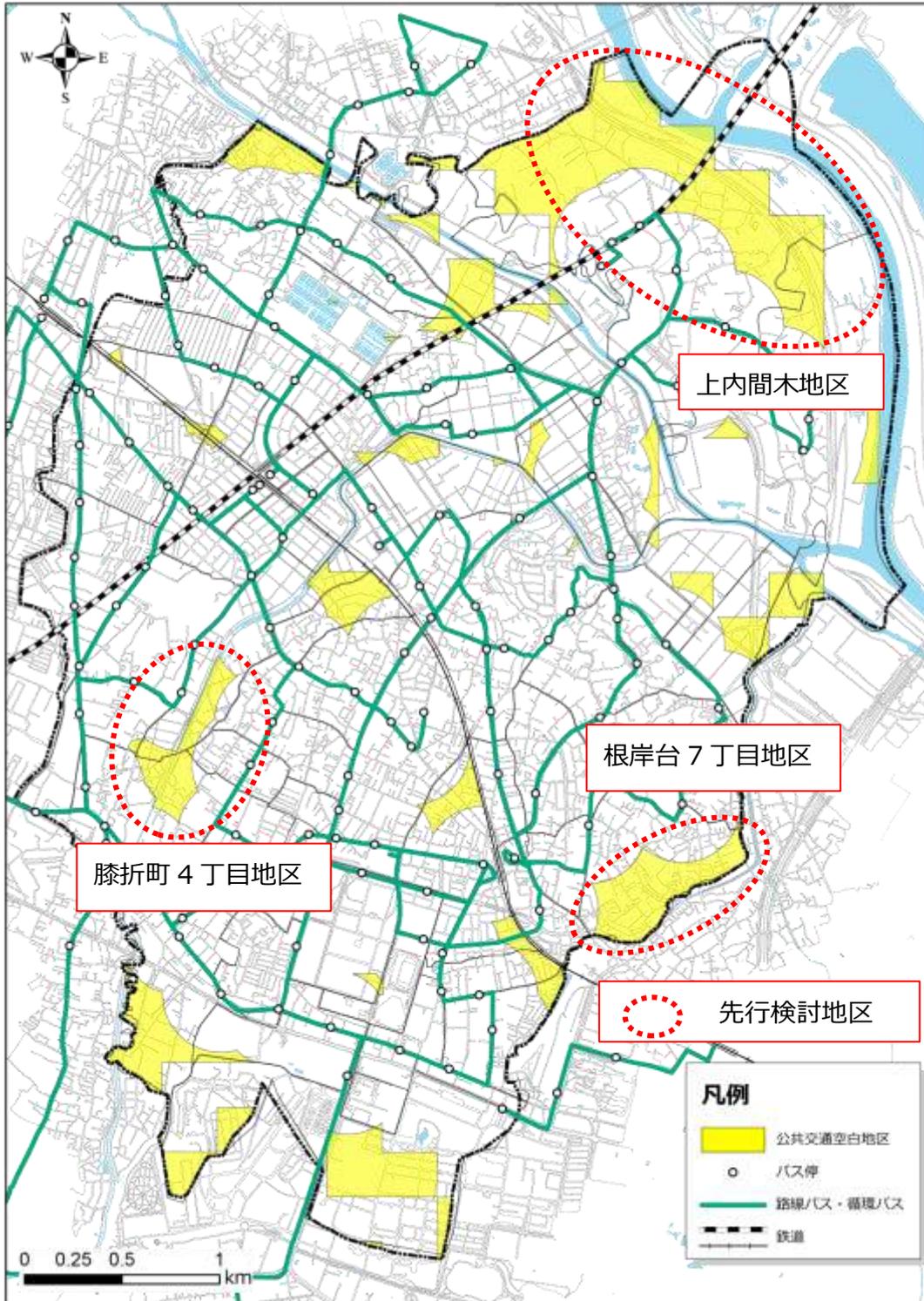


図 18 公共交通空白地区

## 4 道路交通等の現況

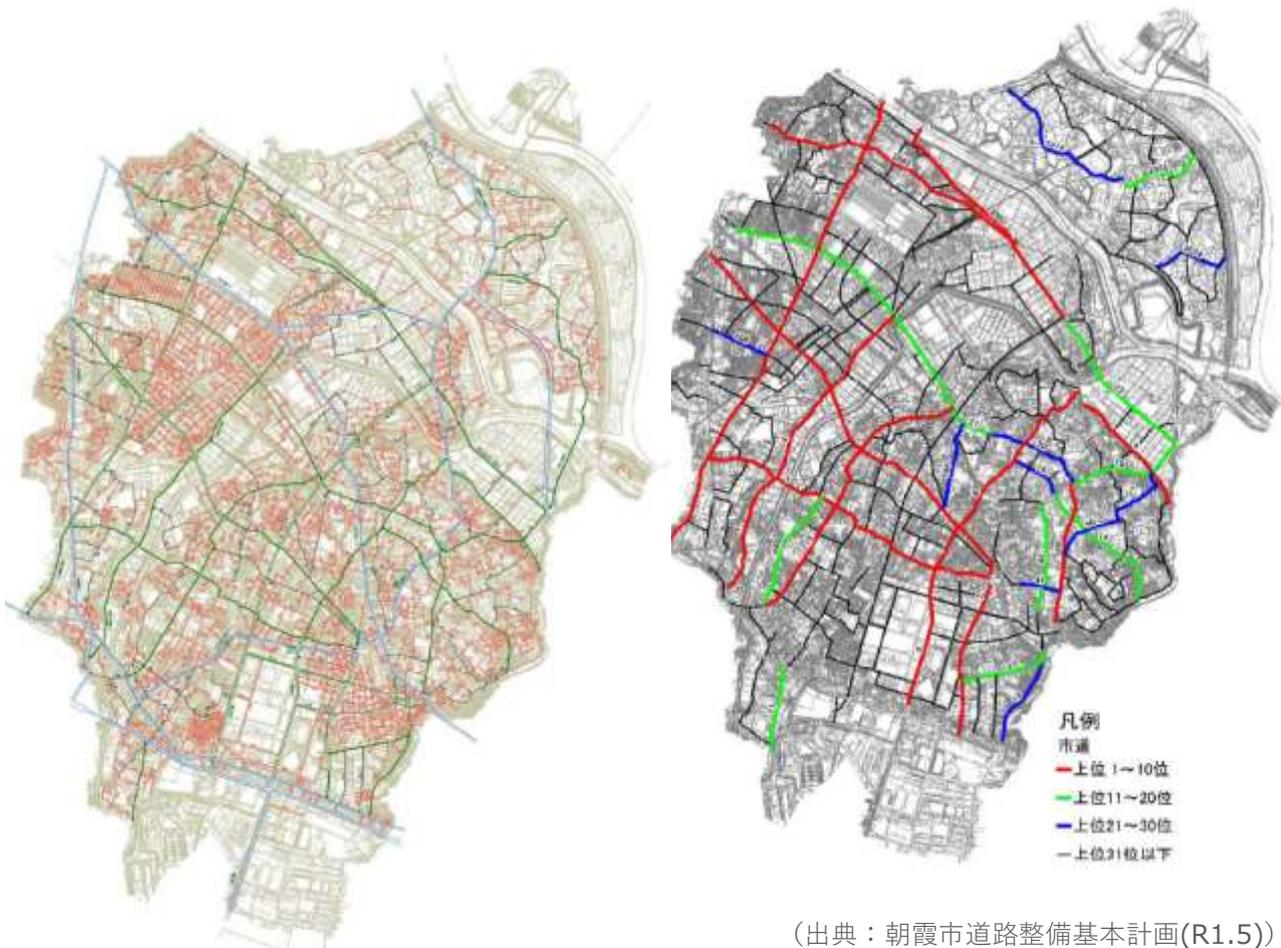
### (1) 道路網

本市の南側に一般国道 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



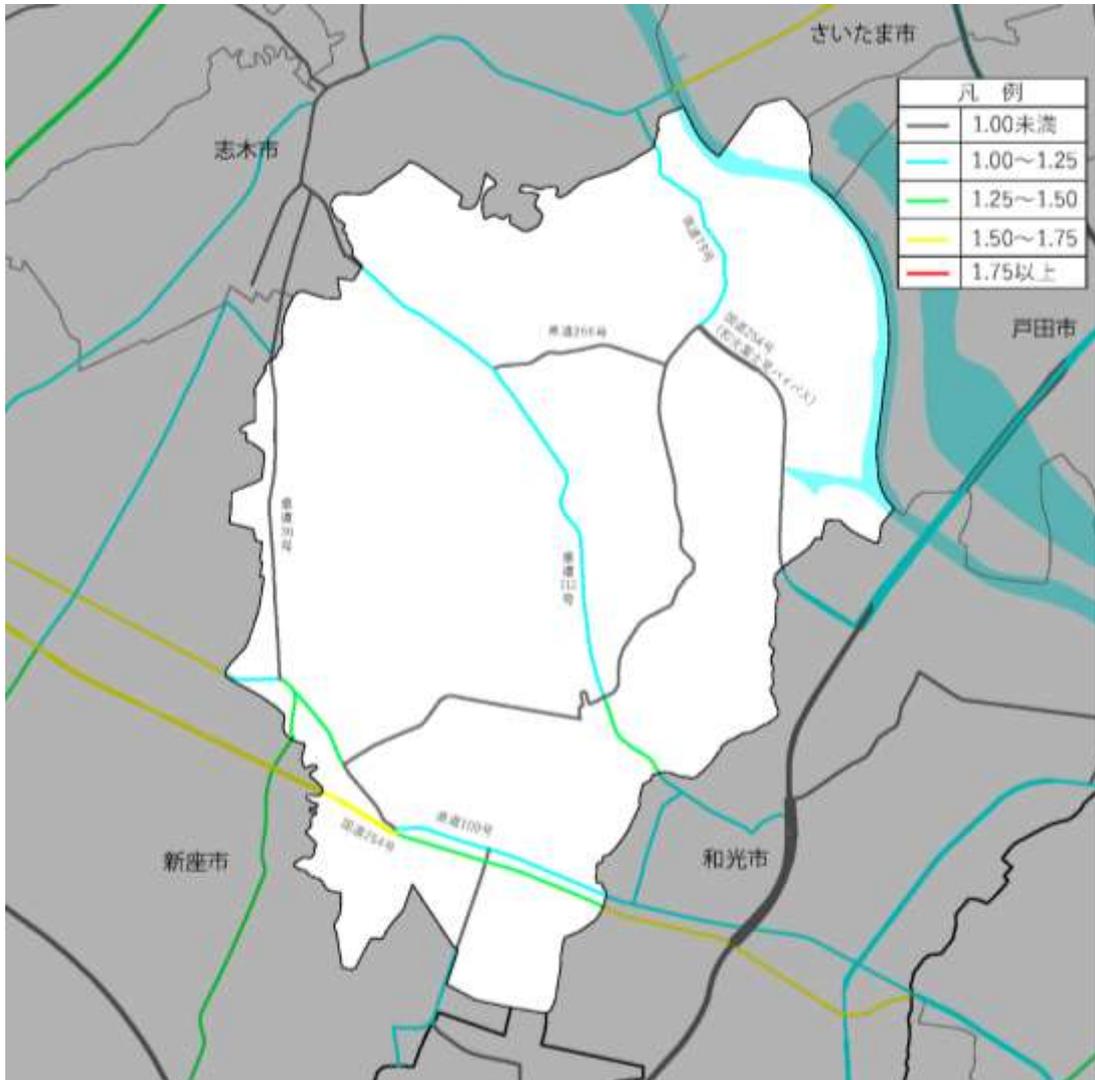
(出典：朝霞市道路整備基本計画(R1.5))

図 19 朝霞市道路網図

図 20 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、南側に位置する一般国道 254 号の混雑度が 1.50~1.75 で高くなっている。本市内の中央を通る一般県道和美志木線や主要地方道県道朝霞蕨線の北側は混雑度が 1.00~1.25 となっている。



(出典：平成 27 年度道路交通センサス※)

図 21 国道・県道の混雑状況図

表 4 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度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。

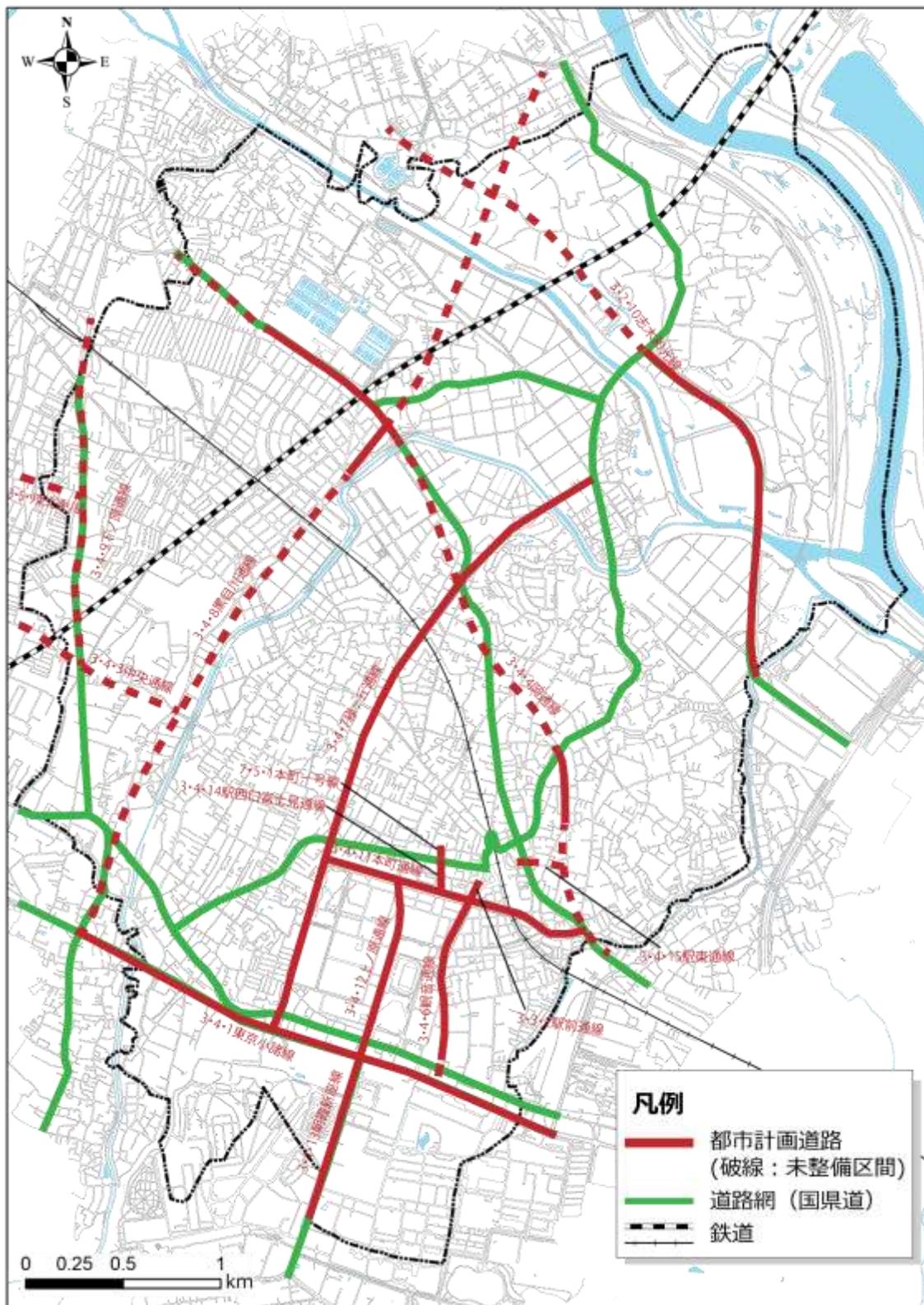


図 22 都市計画道路の整備状況図

## 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。

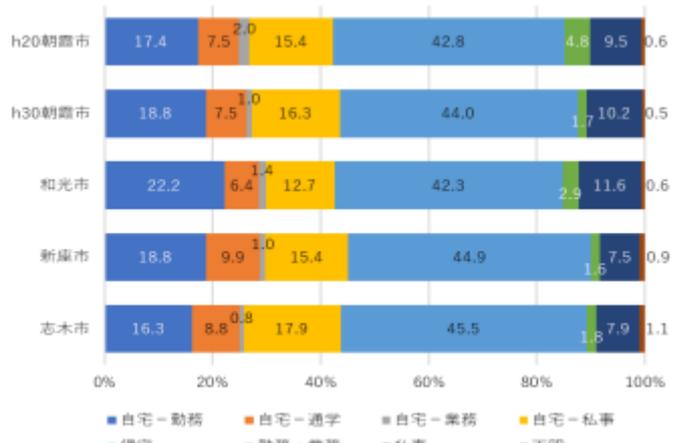


図 23 平成 20 年、平成 30 年の朝霞市及び近隣市の移動目的割合

(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、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。

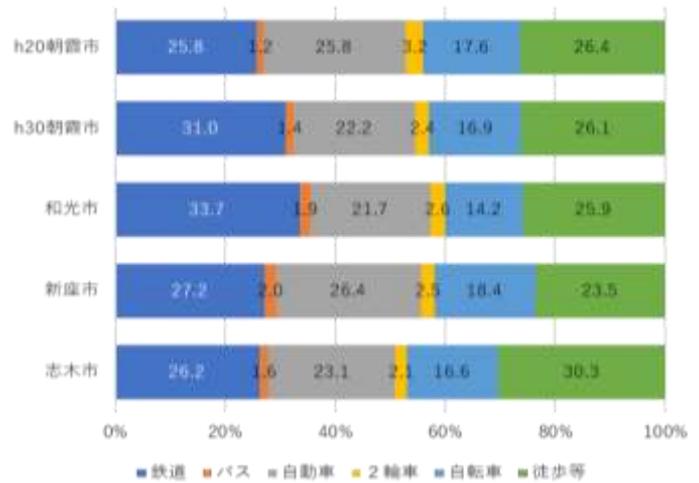


図 24 平成 20 年、平成 30 年の朝霞市及び近隣市の移動手段割合

(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。

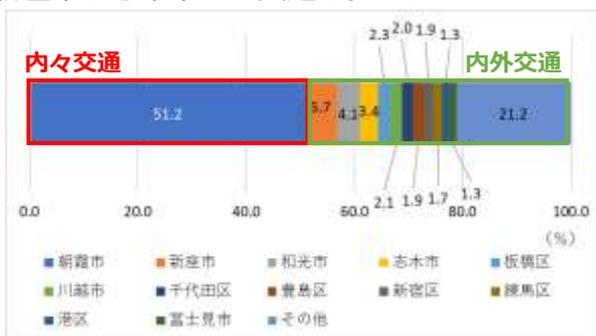


図 25 目的地割合

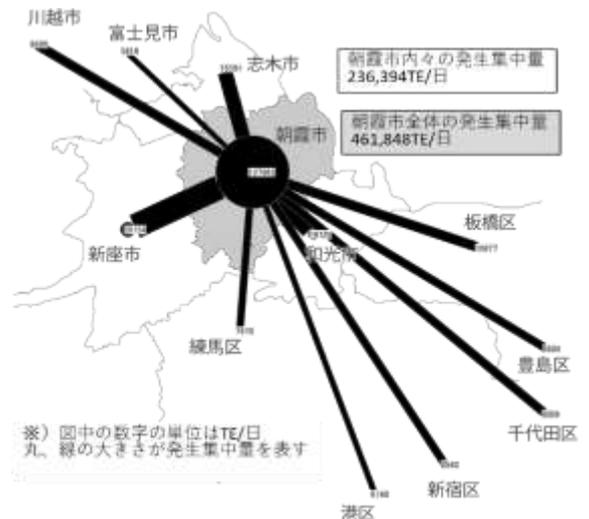


図 26 目的地分布図

(出典：東京都市圏パーソントリップ調査)

## 第4章 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。

### 1 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5,000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<br>・昼間の移動に着目し、課題を把握<br>・公共交通の利用促進に向けた取り組み<br>・市内循環バスの維持に対する意向  |
| 調査項目    | ・属性について（性別、年齢、世帯構成、居住地、クルマの保有状況）<br>・日常生活の移動について（外出回数、目的別の移動実態）<br>・鉄道について（駅への行きやすさ、課題等）<br>・路線バス、市内循環バスについて（バス停までの歩行環境、運行サービスの認知度、利用環境に関する改善策、市内循環バスの今後の維持について等）<br>・免許の自主返納について（自主返納の意向等） |
| 調査方法    | ・郵送による配布、回収   |
| 調査期間    | ・令和元(2019)年10月5日(土)から令和元(2019)年11月18日(月)まで  |
| 回収数・回収率 | ・回収数1,835票（回収率36.7%）  |

#### (2) 鉄道利用者アンケート調査

|         |   |
|---------|---|
| 対象者     | ・平日の1日間、朝霞駅、朝霞台駅、北朝霞駅の利用者2,000人   |
| 調査目的    | ・鉄道の利用環境の課題を把握（鉄道の運行サービスは対象外）   |
| 調査項目    | ・属性について（性別、年齢、世帯構成、居住地、クルマの保有状況、外出頻度）<br>・鉄道の利用状況について（「自宅→駅」又は「駅→目的地」までの行きやすさ、鉄道間の乗換えについての満足度（朝霞台駅と北朝霞駅間）、鉄道と他の交通手段の連絡の満足度、駅の施設の満足度等） |
| 調査方法    | ・調査員が改札口から出てきた人にアンケートを配布、郵送で回収  |
| 調査期間    | ・令和元(2019)年11月5日(火)   |
| 回収数・回収率 | ・回収数627票（回収率31.4%）  |

### (3) 路線バスアンケート調査

|         |  |
|---------|--|
| 対象者     | ・平日と休日の2日間、朝霞駅、朝霞台駅、北朝霞駅のバス停で待っている乗客約4,000人  |
| 調査目的    | ・利用頻度や利用形態等の利用実態と取組みの利用意向をクロス集計し、路線バスの利用促進に効果的な取組みを把握<br>・バス停までの徒歩圏の把握<br>・鉄道の課題を把握  |
| 調査項目    | ・属性について（性別、年齢、世帯構成、居住地、クルマの保有状況、外出頻度）<br>・バスの利用状況について（調査当日に利用したバスの利用実態、バス停までの徒歩圏（市民のみ）、バスの運行サービスの認知度、利用環境に関する改善策）<br>・鉄道について（鉄道の駅まで行きやすさ、バスとの乗り換え、駅舎内の移動等の課題を把握） |
| 調査方法    | ・調査員がアンケートを配布、郵送で回収  |
| 調査期間    | ・令和元(2019)年11月2日(土)、11月5日(火)   |
| 回収数・回収率 | ・回収数895票（回収率22.4%）   |

### (4) 市内循環バス利用者アンケート調査

|         |   |
|---------|---|
| 対象者     | ・平日と休日の2日間 始発から終発を利用する全ての利用者2,500人<br>※調査員が利用者へ配布するものの、受け取り拒否があったため、合計配布数は1,032票であった。<br>内間木線：124票 宮戸線197票 根岸台線：359票 膝折・溝沼線：352票                              |
| 調査目的    | ・利用頻度や利用形態等の利用実態と取組みの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みを把握<br>・バス停までの徒歩圏の把握<br>・市の負担に対する今後の対応と値上げによる影響を把握  |
| 調査項目    | ・属性について（性別、年齢、世帯構成、居住地、クルマの保有状況、外出頻度）<br>・市内循環バスの利用状況について（調査当日に利用したバスの利用実態、バス停までの徒歩圏（市民のみ）、利用理由）<br>・評価について（運行ダイヤの正確性、ダイヤの充実、バス停の充実、利用環境）<br>・今後について（費用負担、運賃） |
| 調査方法    | ・調査員が車内に乗り込みアンケートを配布、郵送で回収  |
| 調査期間    | ・令和元(2019)年11月2日(土)、11月5日(火)  |
| 回収数・回収率 | ・合計回収数453票（回収率43.9%）<br>内間木線：48票(38.7%) 宮戸線：95票(48.2%)<br>根岸台線：153票(42.6%) 膝折・溝沼線：157票(44.6%)   |

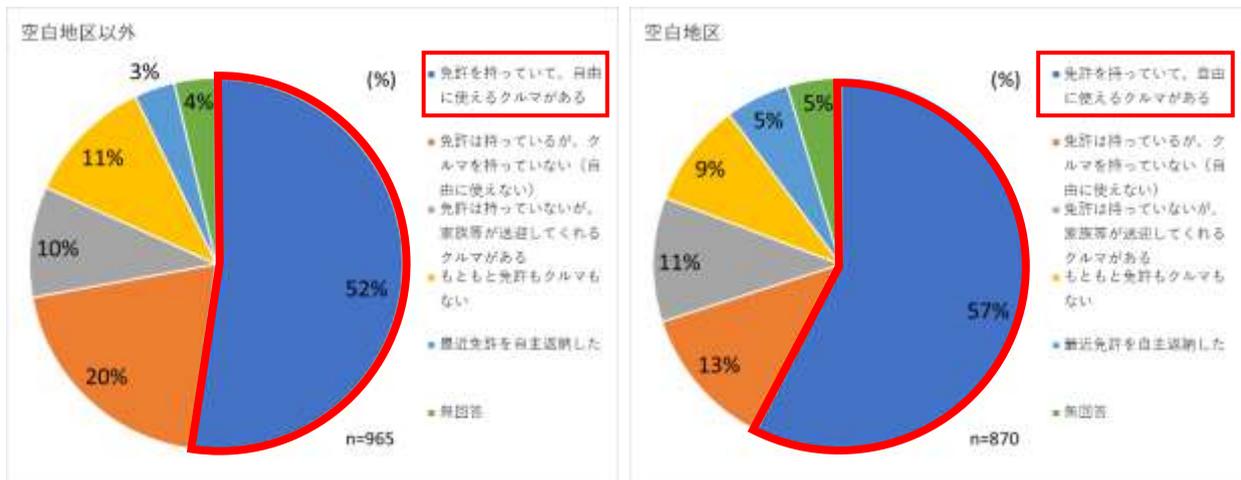
## 2 市民アンケート調査結果

- 公共交通空白地区において、運転免許返納の意向が低く、鉄道駅やバス停までの移動に不便を感じている割合が高い
- 公共交通の利用促進として、運行情報の提供に関する内容が多い

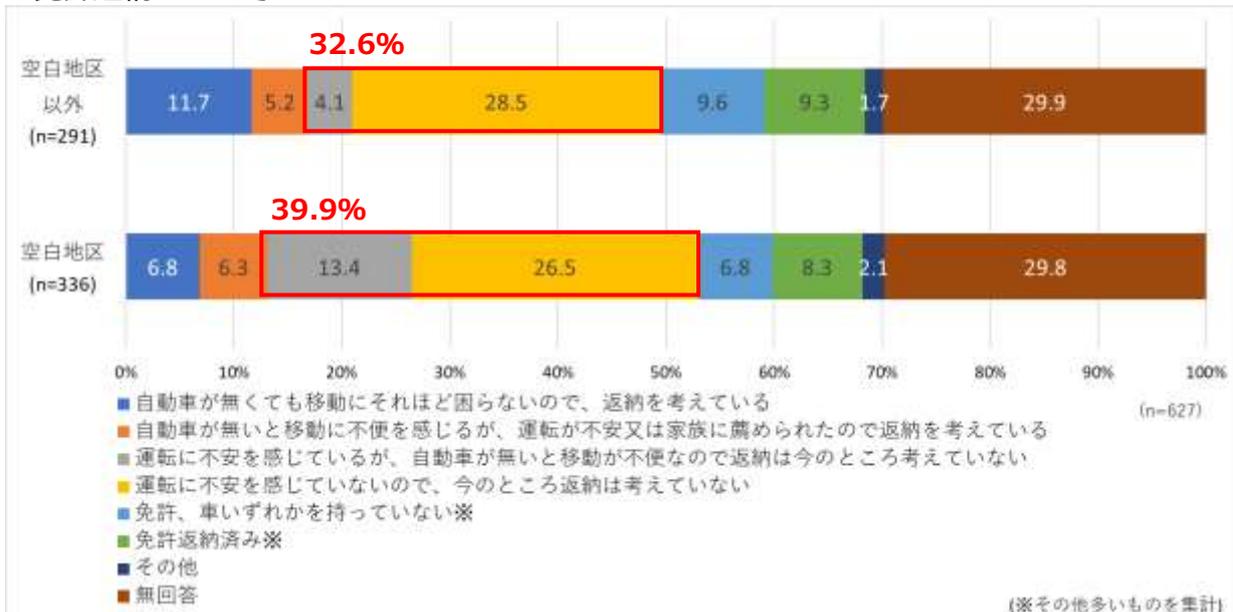
### (1) 自動車運転免許の保有状況、免許返納の意向について

- ・ 「自動車を持っていて、自由に使えるクルマがある」は公共交通空白地区以外で 52%、公共交通空白地区で 57%と過半数を占めている。
- ・ 65 歳以上を対象に、運転免許返納の意向を確認したところ、公共交通空白地区は「免許返納を考えていない」割合が 39.9%で、公共交通空白地区以外に比べて高い。
- ・ また、公共交通空白地区は「運転に不安を感じているが、自動車が無いと移動が不便なので返納は今のところ考えていない」割合が 13.4%で、公共交通空白地区以外に比べて高い。

#### ■ 自動車免許、クルマの保有状況について



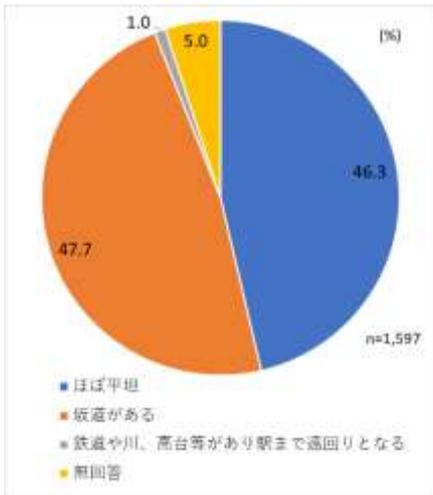
#### ■ 免許返納について



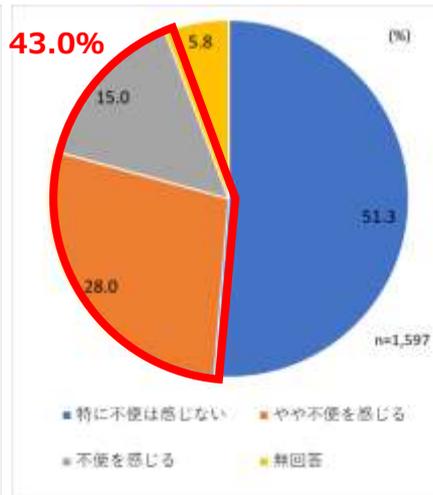
## (2) 鉄道駅、バス停までの行きやすさについて

- ・ 鉄道駅までの道の状況において、坂道があると回答した人は約 5 割と過半数を占めている。
- ・ 鉄道駅まで不便に感じている人は 43.0%、バス停まで不便に感じている人は 14.9%となっている。
- ・ 鉄道駅及びバス停まで不便に感じている割合が平均以上の地域は、大字上内間木・大字宮戸・岡・根岸台・膝折町・大字溝沼となっており、公共交通空白地区と概ね一致する。

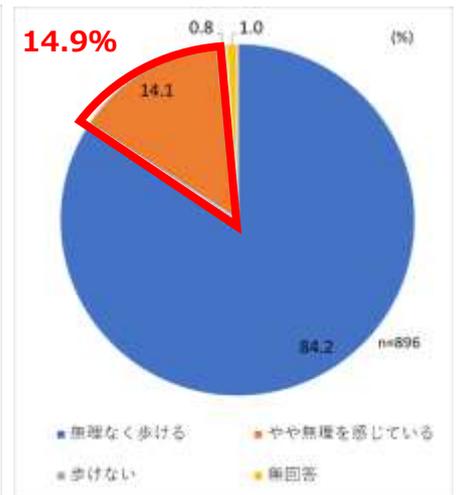
■ 鉄道駅までの道の状況



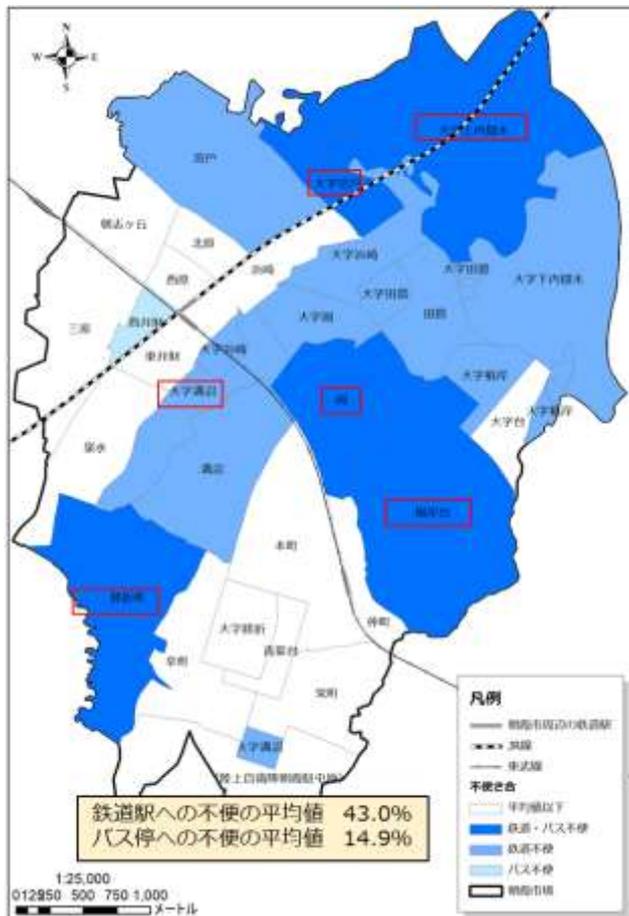
■ 鉄道駅までの不便さ（徒歩以外）



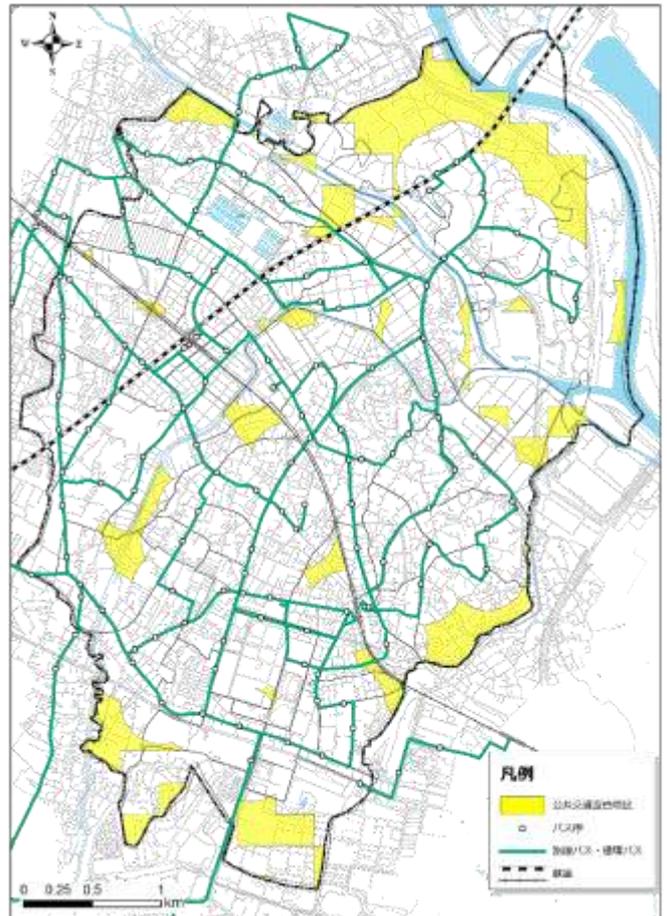
■ バス停までの不便さ



■ 地域別鉄道駅及びバス停までの不便さ（平均値以上）



■ (参考) 公共交通空白地区

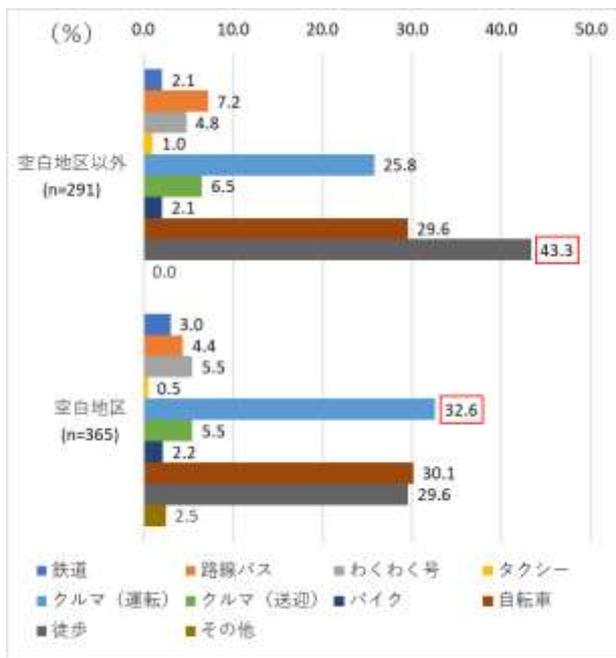


### (3) 公共交通空白地区の移動実態について

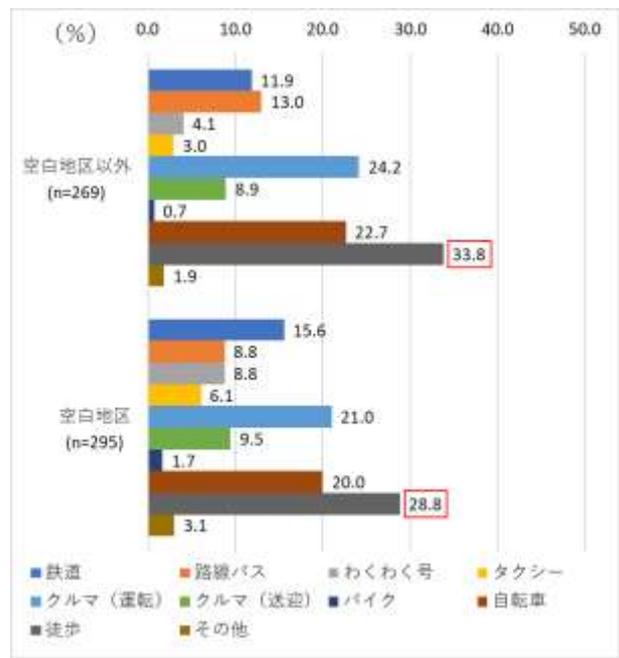
- ・ 高齢者の目的別交通手段を公共交通空白地区と公共交通空白地区以外で比較すると、買物について、公共交通空白地区以外では徒歩の割合が43.3%と最も高い一方で、公共交通空白地区では自動車の割合が32.6%と最も高い。
- ・ 病院について、公共交通空白地区以外では33.8%、公共交通空白地区では28.8%と徒歩の割合が最も高い。
- ・ 習い事・サークル活動等について、公共交通空白地区以外では徒歩の割合が39.2%と最も高い一方で、公共交通空白地区では自動車の割合が33.1%と最も高い。

#### ■ 外出目的別の日常的に利用する交通手段（複数回答あり）

##### 【買物】



##### 【通院】



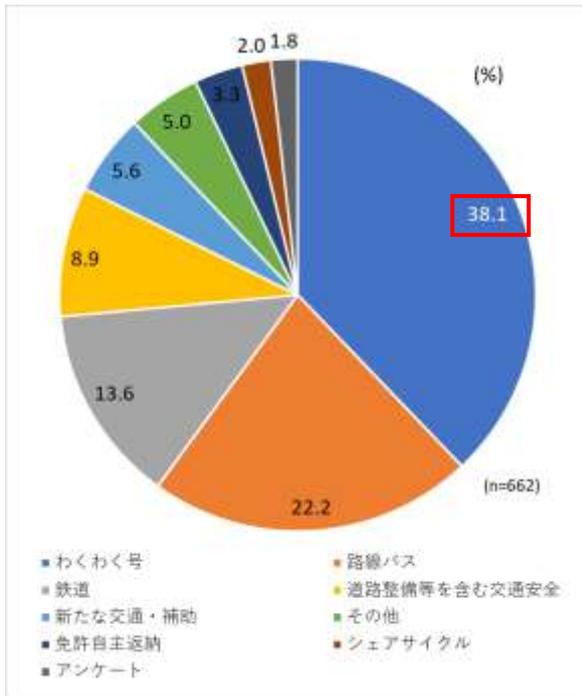
##### 【習い事・サークル活動等】



#### (4) 公共交通に関する課題・改善策について

- 公共交通に関する自由回答では、市内循環バスに関することが 38.1%で最も多く、路線バス、鉄道と続く。
- 鉄道に関する内容では、朝霞台駅のエレベーター等の設置が最も多い。
- 路線バス及び市内循環バスに関する内容では、増便が最も多く、次いでルートがあげられている。

■自由回答の分類

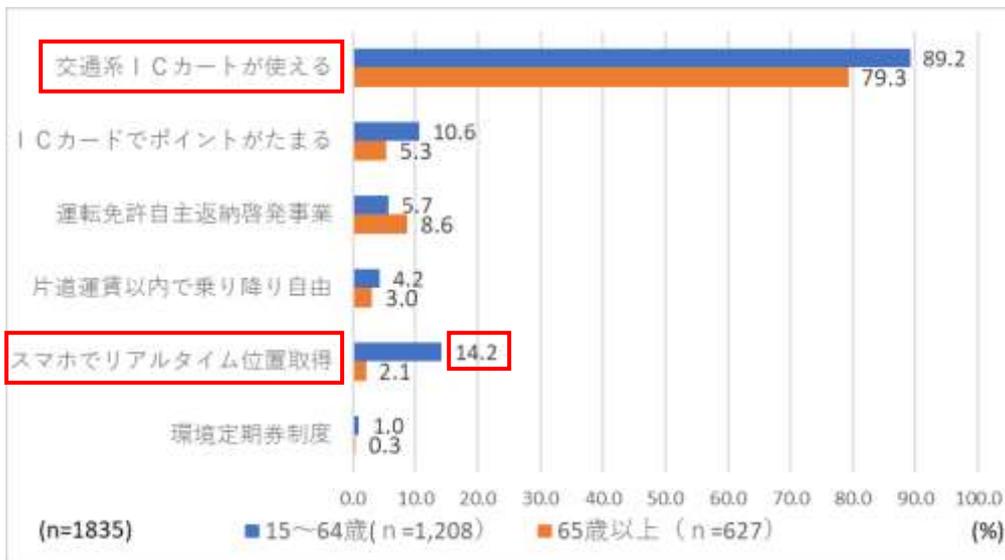


■路線バス、市内循環バスに関する課題



#### (5) バスに関する運行サービスの認知度について

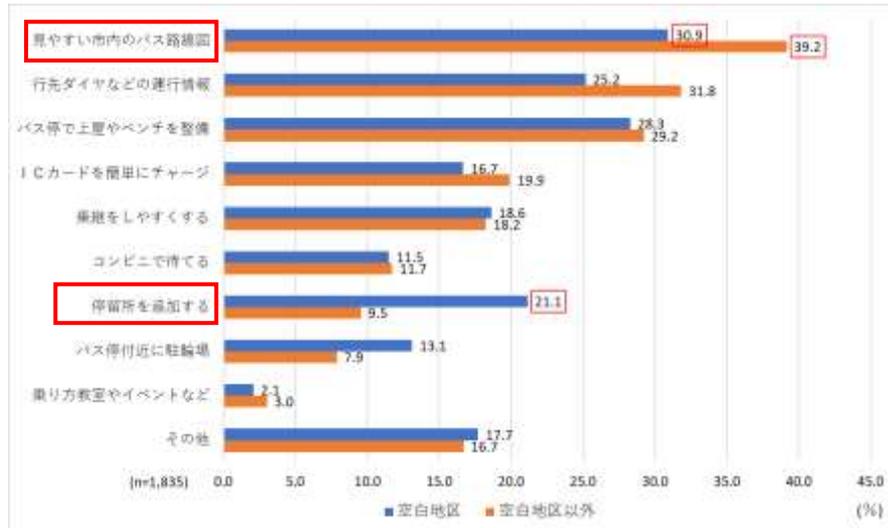
- バスに関する運行サービスについては、「交通系 IC カードが使える」が 8 割以上で高くなっているが、それ以外のサービスについては、認知度が低い。
- 15～64 歳において、「スマホでリアルタイム位置取得」が 14.2%と、65 歳以上と比較して高くなっているが、未だ認知度は低い状況である。



## (6) 施策の方向性について

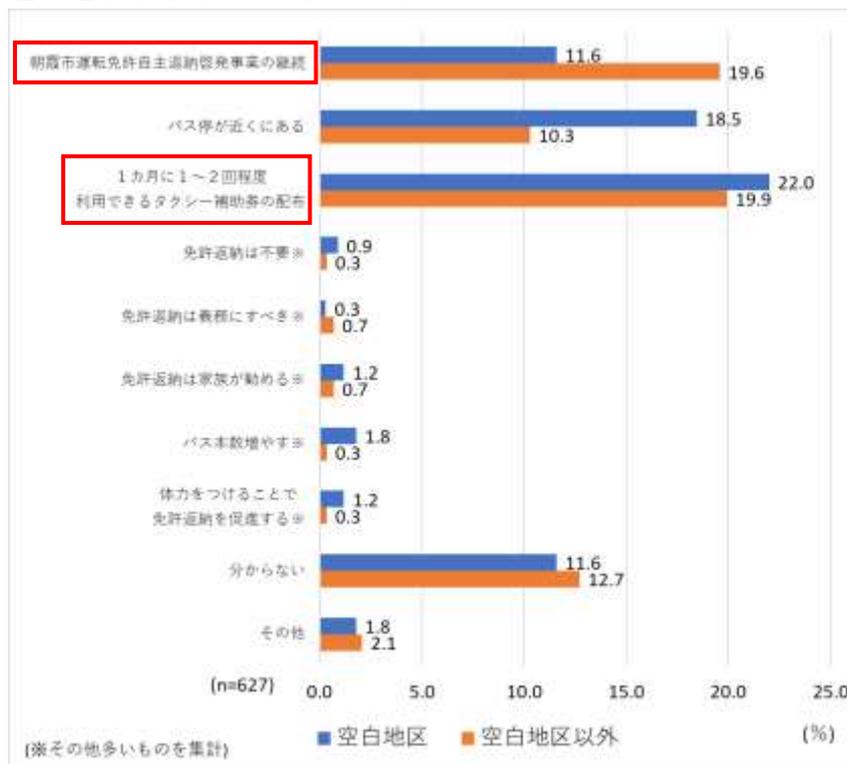
- ・ 利用促進の改善策として、「見やすい市内のバス路線図」や「行き先ダイヤなどの運行情報」など、運行の情報提供に関する内容が多い。
- ・ また、「バス停で上屋やベンチを整備」も多く、バス待ち環境の改善が求められている。
- ・ 公共交通空白地区では、「停留所を追加する」が多くあげられている。

### ■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



- ・ 免許返納の改善策として、「タクシー補助券の配布」の割合が最も高く、公共交通空白地区では「バス停が近くにある」が次に多くなっている。
- ・ また、「朝霞市運転免許自主返納啓発事業※の継続」が求められている。

### ■自動車の免許返納を進めるために必要な取り組み



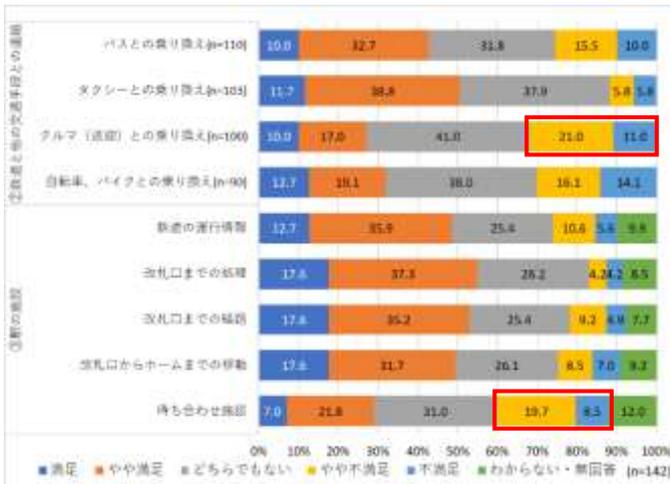
### 3 鉄道利用者に関するアンケート調査結果

- 朝霞台駅及び北朝霞駅において、「乗り換えや待ち合わせ施設、改札口からホームまでの移動」に対する不満の割合が高い
- 朝霞台駅において、「エレベーターが必要」という不満理由が多い

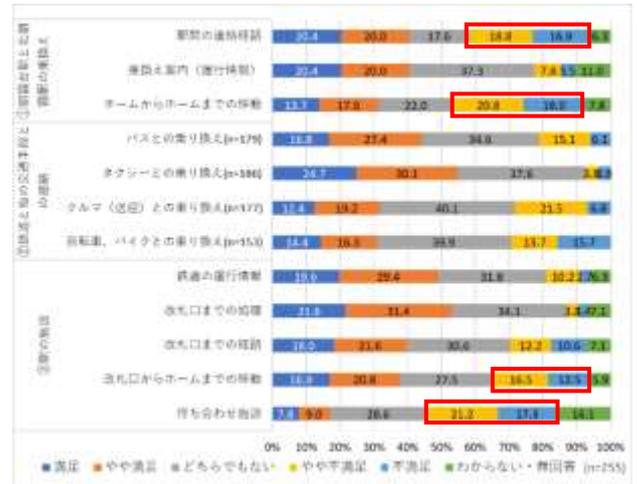
#### (1) 各駅の満足度について

- ・ 朝霞駅において、「クルマ（送迎）との乗換え」、「待ち合わせ施設」は、他に比べ不満の割合が高い。
- ・ 朝霞台駅において、北朝霞駅との乗換え、待ち合わせ施設、改札口からホームまでの移動は不満の割合が約3割を超え、他に比べ高い。
- ・ 北朝霞駅においても、朝霞台駅との乗換え、待ち合わせ施設、改札口からホームまでの移動は不満の割合が約3割を超え、他に比べ高い。

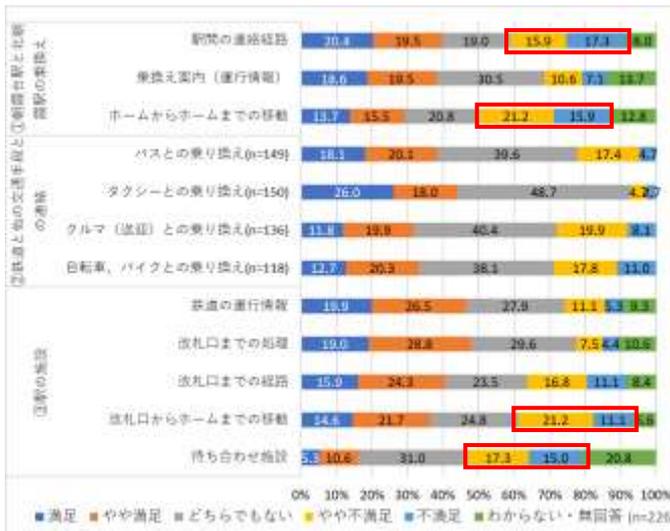
#### ■ 朝霞駅における満足度



#### ■ 朝霞台駅における満足度



#### ■ 北朝霞駅における満足度



※②鉄道と他の交通手段との連絡については、「わからない・無回答」が多いため、省いて集計

## (2) 各駅の利用者の不満理由について

- ・ 朝霞駅における不満は、「通路が狭い」が19.4%と最も多い。
- ・ 朝霞台駅における不満は、「エレベーター必要」が46.7%と最も多い。
- ・ 北朝霞駅における不満は、「通路が狭い」が38.0%と最も多い。

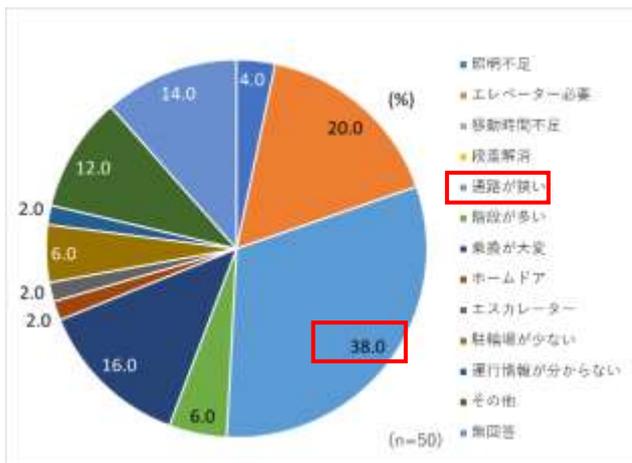
■ 朝霞駅における不満理由



■ 朝霞台駅における不満理由



■ 北朝霞駅における不満理由



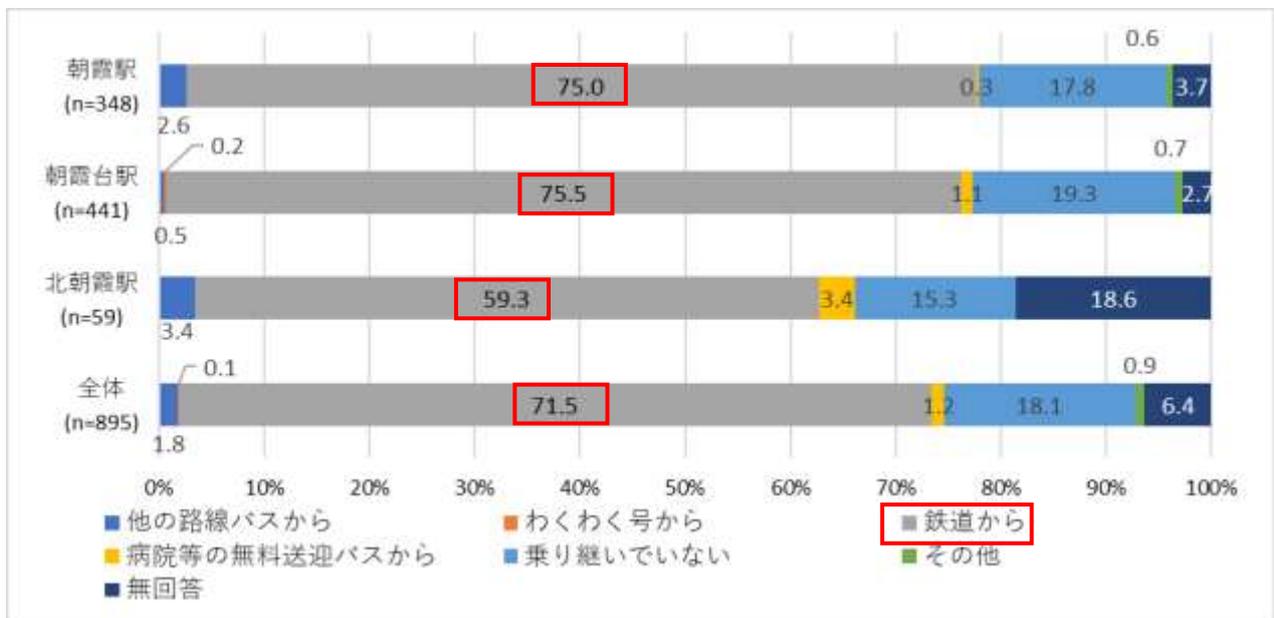
## 4 路線バス利用者に関するアンケート調査結果

- 路線バスは鉄道との乗り継ぎの利用者が約 6~7 割と高い
- 約 8 割が往復で利用している
- 自宅最寄りのバス停での定時性、速達性の満足度が低い
- バス利用促進の改善策として、「バス停で上屋やベンチの整備」が最も多い

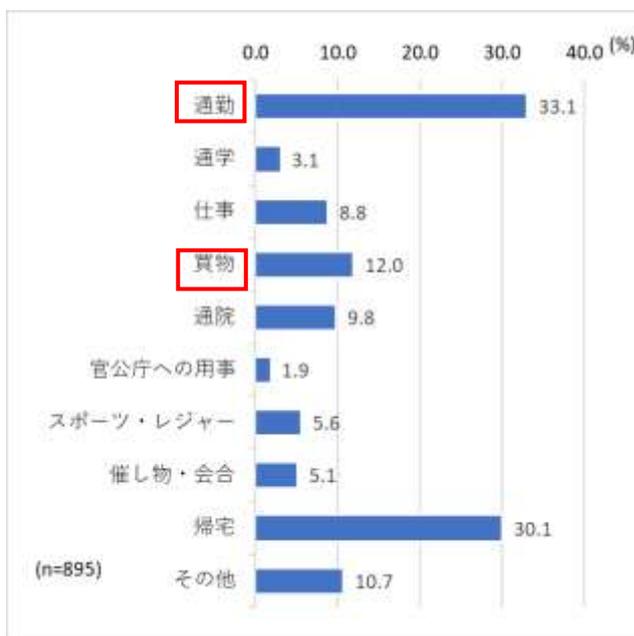
### (1) 利用状況について

- ・ 路線バスの利用者は主に、鉄道からの乗り換え利用者が約 6~7 割で最も多く、他の交通に乗り継がない利用が約 2 割である。
- ・ 利用目的では、通勤目的が最も多く、次に買い物目的が多くなっている。
- ・ また、約 8 割が「往復で利用」している状況である。

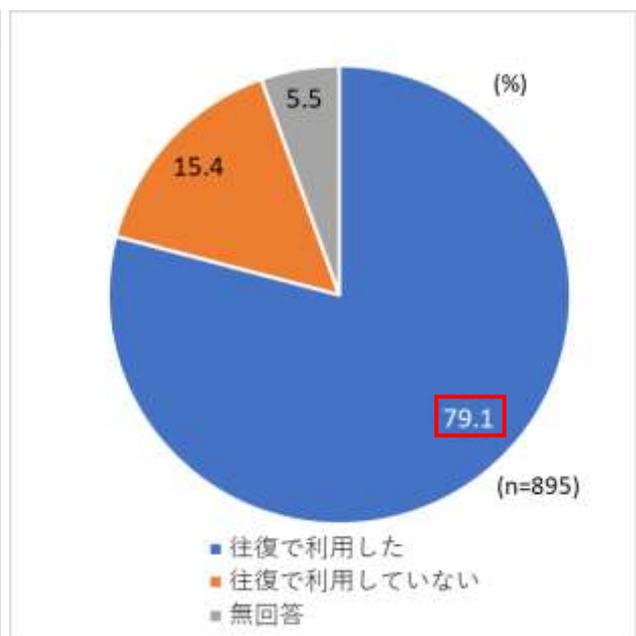
#### ■ バスの乗り継ぎ状況



#### ■ バスの利用目的 (複数回答あり)



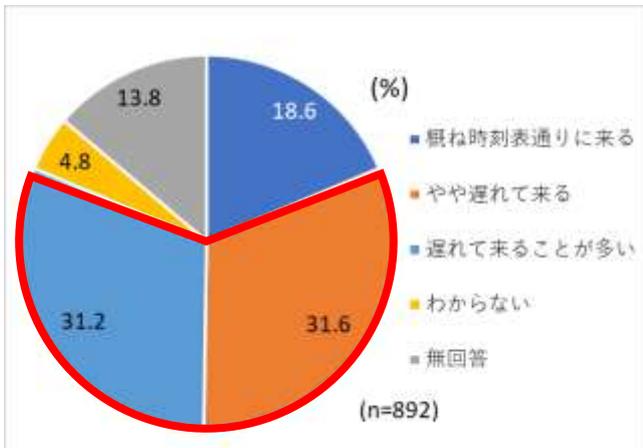
#### ■ バスの往復利用状況



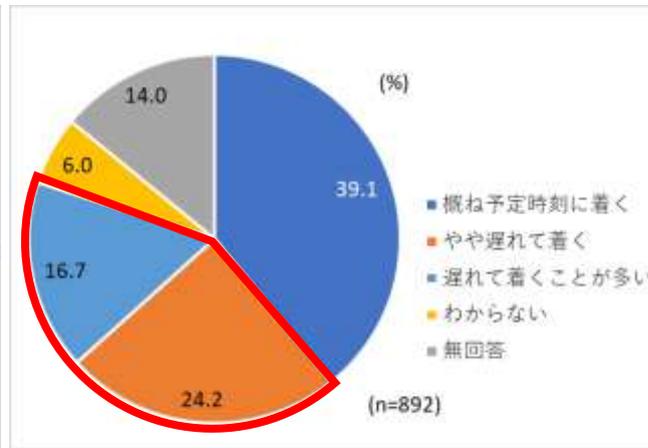
## (2) バスの定時性、速達性について

- ・ 駅から乗車するバスの定時性の満足度は高い一方で、自宅最寄りのバス停での定時性、速達性の満足度は低い。

■ 自宅最寄りバス停での定時性



■ 自宅最寄りバス停から目的地までの到着時間



■ 駅前バス停の定時性



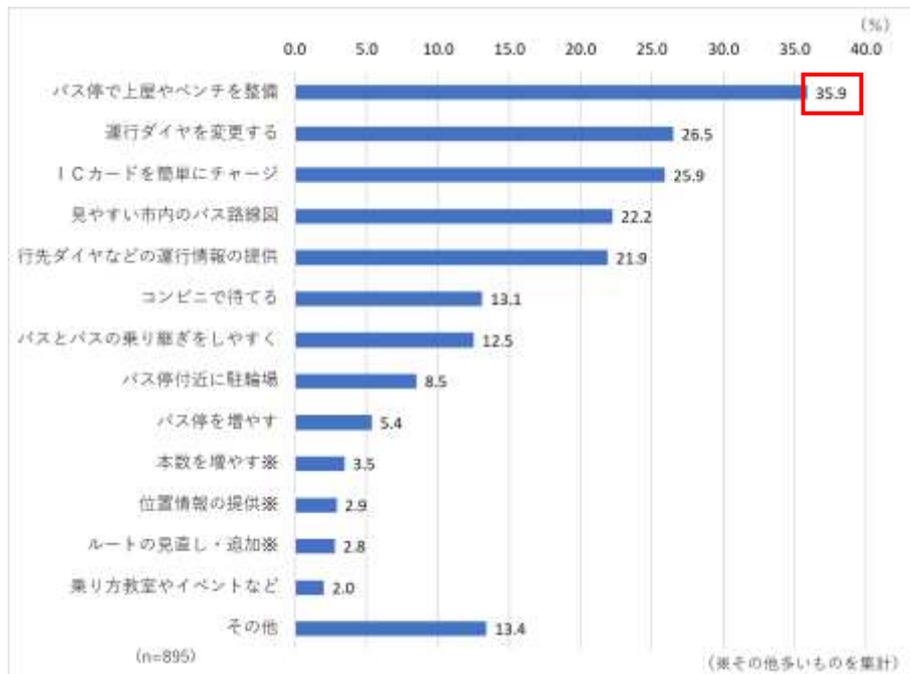
■ 駅前バス停から目的地までの到着時間



### (3) バス利用促進の改善策について

- ・ 「バス停で上屋やベンチを整備」が 35.9%と最も高く、「運行ダイヤの変更」や「ICカードを簡単にチャージする」、「見やすい市内のバス路線図」、「行先ダイヤなどの運行情報の提供」が多くなっている。

#### ■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について



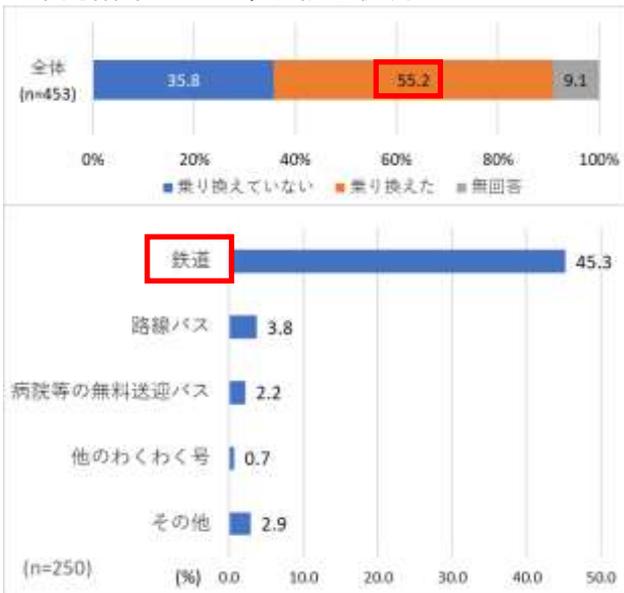
## 5 市内循環バス利用者に関するアンケート調査結果

- 15歳から64歳の利用目的は通勤が最も多い
- 高齢者における利用目的は、買い物が最も多く、次いで病院が多い
- 市内循環バスの往復利用は約4割と、路線バスと比較して低い
- 市域の南部のバス停において、遅れてくると感じている割合が高い
- 市内循環バスの今後については、市民全員で費用負担をする意向が高い
- 値上げした場合の利用状況は過半数が変わらないと回答している

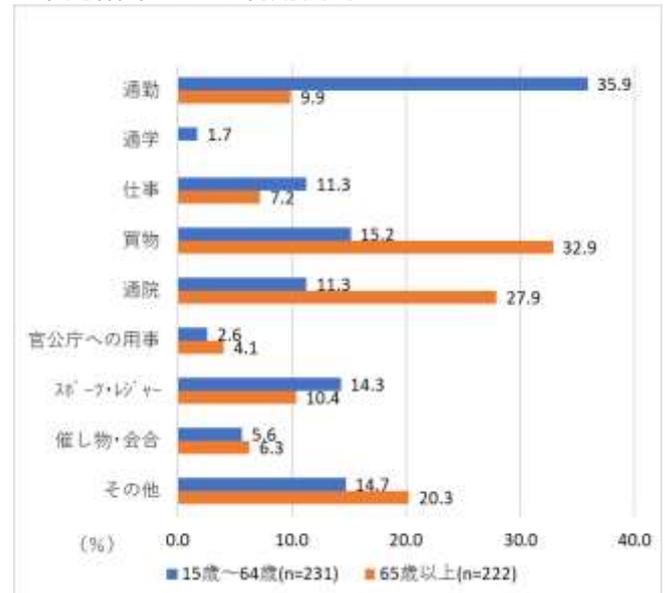
### (1) 利用状況について

- ・ 55.2%が乗り換えをしており、乗り換え後の交通手段は主に鉄道である。
- ・ 15歳から64歳の利用目的は「通勤」が35.9%と最も高く、65歳以上の利用目的は「買い物」が32.9%、「通院」が27.9%と高い。
- ・ 往復利用は35.5%であり、路線バス（約8割）に比べ低い。
- ・ 市内循環バスを利用する理由として、「バス停が自宅・目的地の近くにあるから」が63.6%と最も高く、約3割は「運賃が安いから」となっている。

#### ■ 市内循環バスの乗り継ぎ状況



#### ■ 市内循環バスの利用目的



#### ■ 市内循環バスの往復利用状況



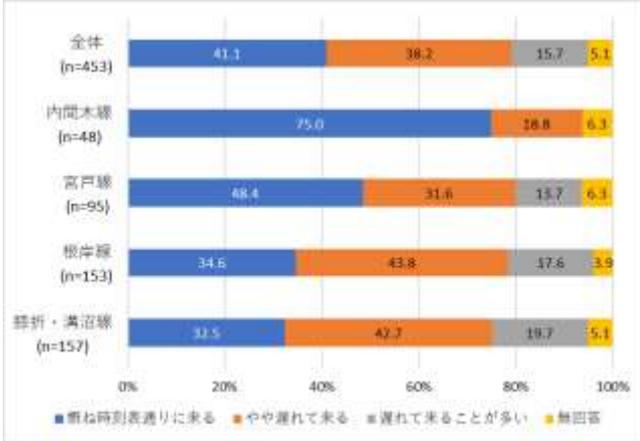
#### ■ 市内循環バスの利用理由（複数回答あり）



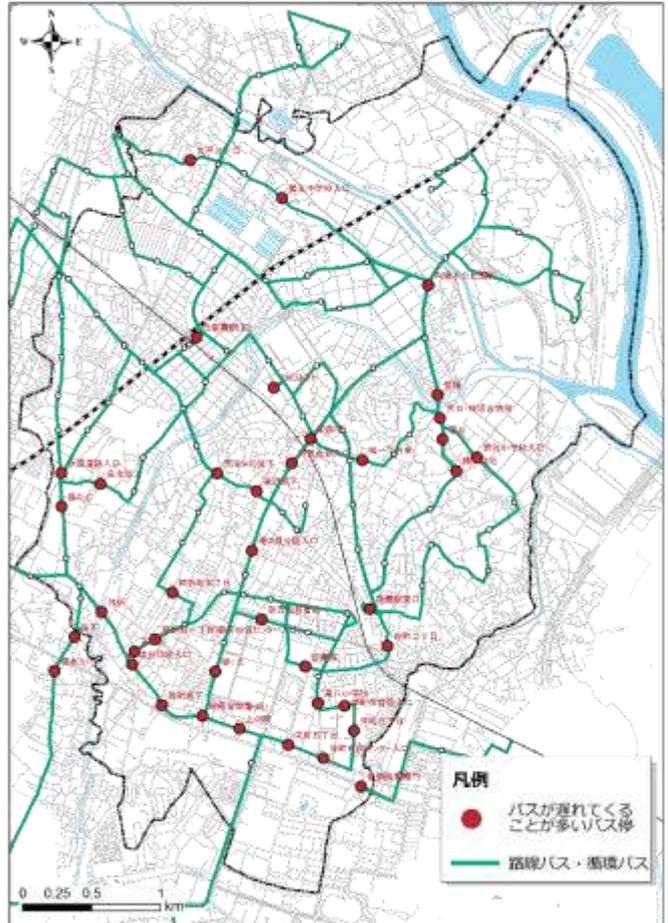
## (2) 市内循環バスの定時性、速達性について

- ・ 自宅最寄りバス停での定時性は遅れてくる割合が約5割である。
- ・ 自宅最寄りバス停から目的地までの到着時間は、「概ね予定通りに着く」が過半数以上である。
- ・ 市域の南部のバス停において、「遅れてくると感じている」割合が高い。

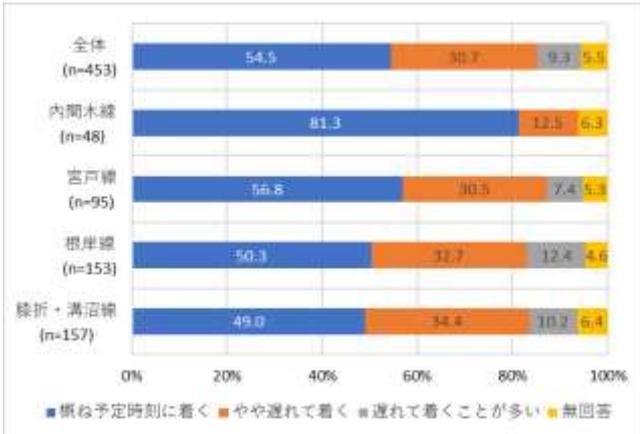
### ■ 自宅最寄りバス停での定時性



### ■ バス停別の定時性



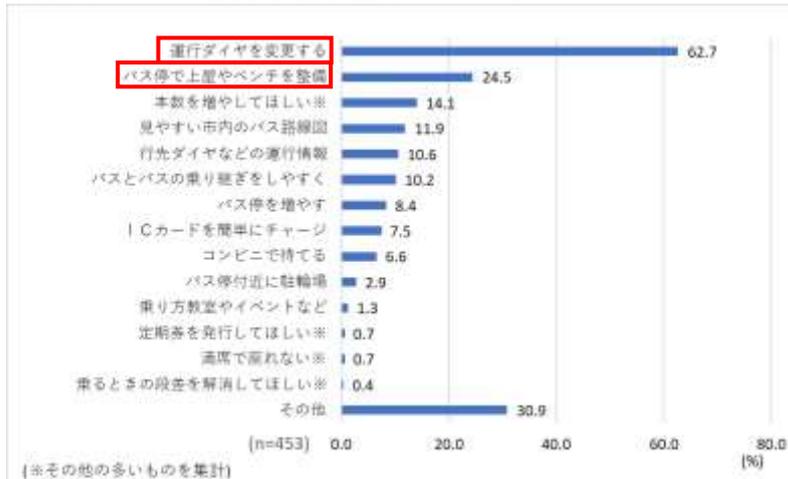
### ■ 自宅最寄りバス停から目的地までの到着時間



## (3) 市内循環バス利用促進の改善策について

- ・ 利用促進に向けた改善策では、増便を含む「運行ダイヤの変更」の割合が最も高く、次に「バス停で上屋やベンチの整備」が高い。

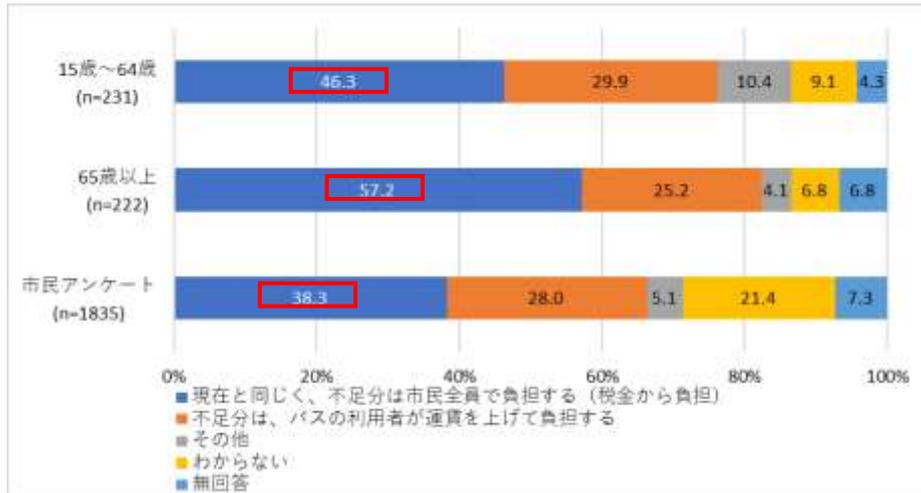
### ■ バスの利用回数を増やすために必要な取り組みについて



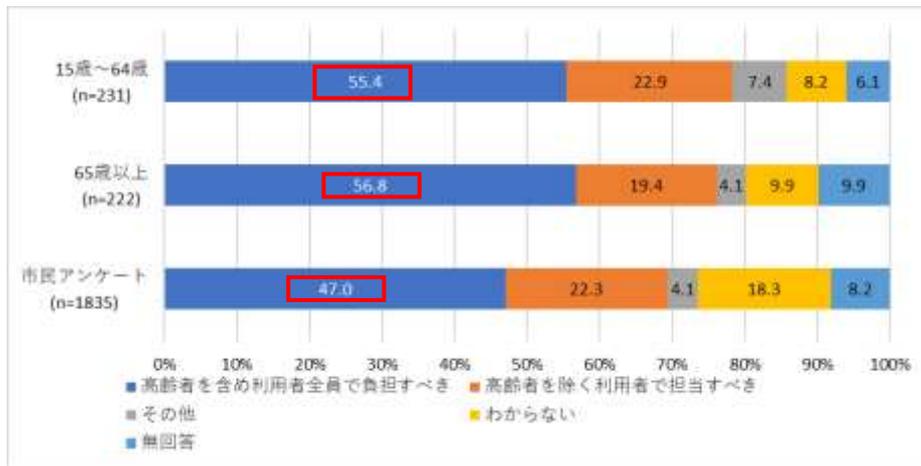
#### (4) 市内循環バスの今後について

- ・ 市内循環バスの市の費用負担について、利用者に比べ割合は低いものの、市民においても「不足分は市民全員で負担する」割合が最も高い。
- ・ 運賃を値上げする場合の利用状況については、「高齢者を含め利用者全員で負担すべき」の割合が最も高い。
- ・ 値上げした場合は、「変わらない」が半数以上を占めており、「利用しない」は65歳以上において4.1%となっている。

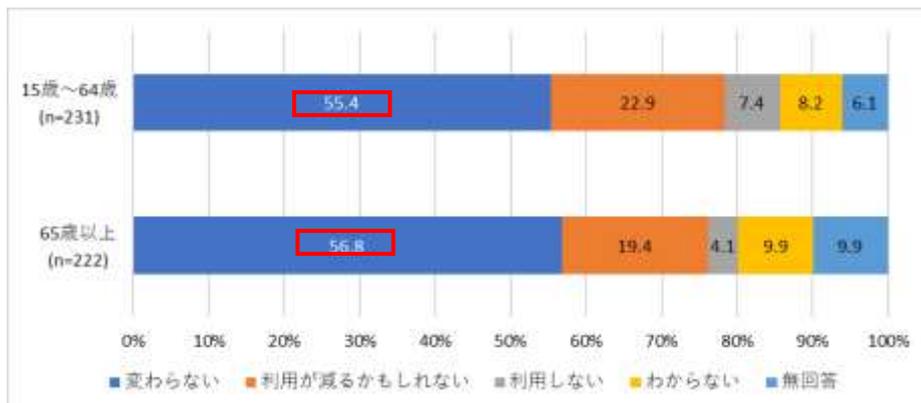
#### ■費用負担の考え方について



#### ■運賃を値上げする場合の考え方について

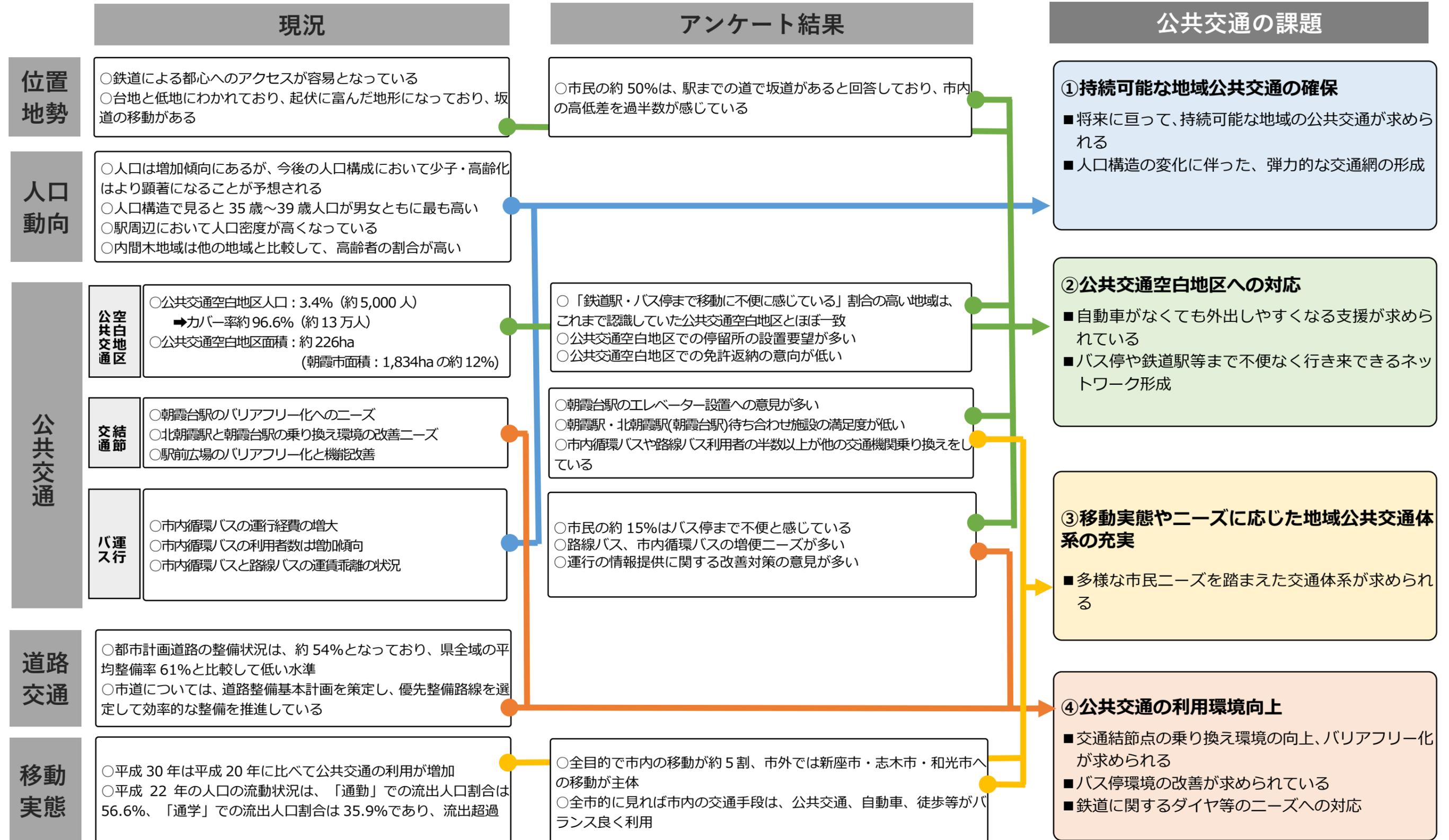


#### ■運賃を値上げした場合の利用状況について



## 第5章 朝霞市の地域公共交通の課題

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6章 基本的な方針及び目標

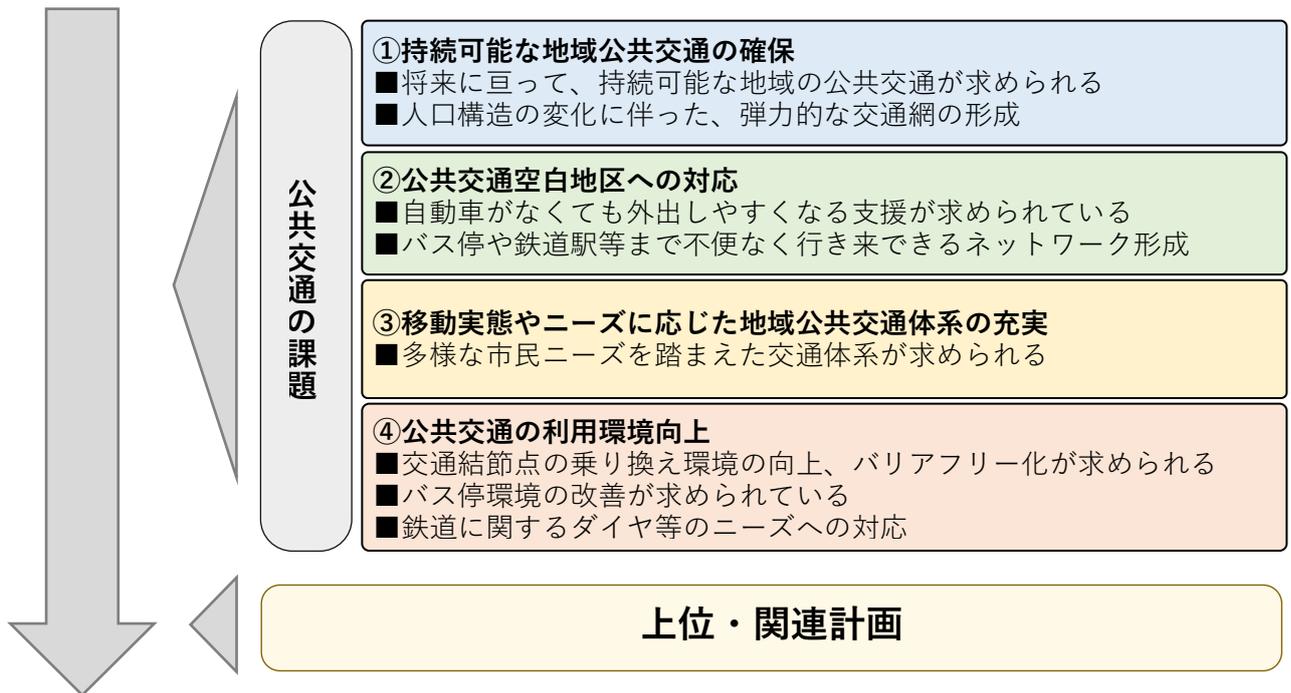
### 1 基本的な方針及び目標

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

～市民のいきいきとした暮らしを支えつづける便利で快適な地域公共交通～

“私が 暮らしつづけたいまち 朝霞”



#### 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

- ・買物や通院、通勤、通学など日常生活の移動を支えるための便利で快適な交通ネットワークの形成
- ・公共交通空白地区を改善し、市内のネットワークの構築
- ・交通結節点等におけるバリアフリー化の推進

#### 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成

## 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、きめ細や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。

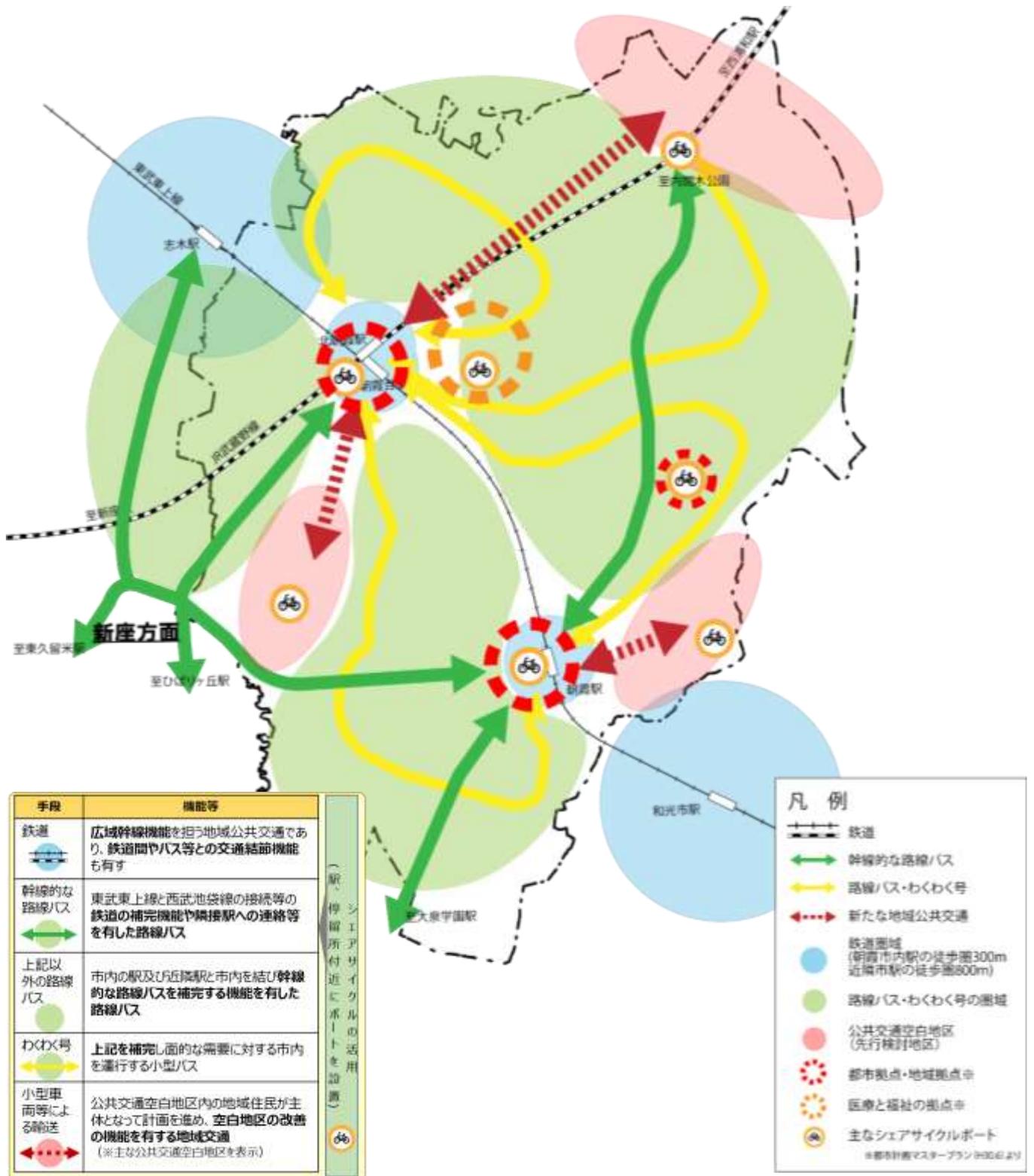


図 27 目指すべき地域公共交通体系

## 第7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 朝霞台駅のエレベーター設置等の交通結節点のバリアフリーの強化
- 方向性⑤ シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供

#### 【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⑥ 路線バスの確保・維持
- 方向性⑦ 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⑧ バス待ち環境の充実
- 方向性⑨ 運転手の確保に向けた対策の実施
- 方向性⑩ バスの利用促進に向けた意識の醸成
- 方向性⑪ 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⑫ 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運行基準等を定め PDCA サイクルによる運行管理の実施

## 2 各施策の事業内容

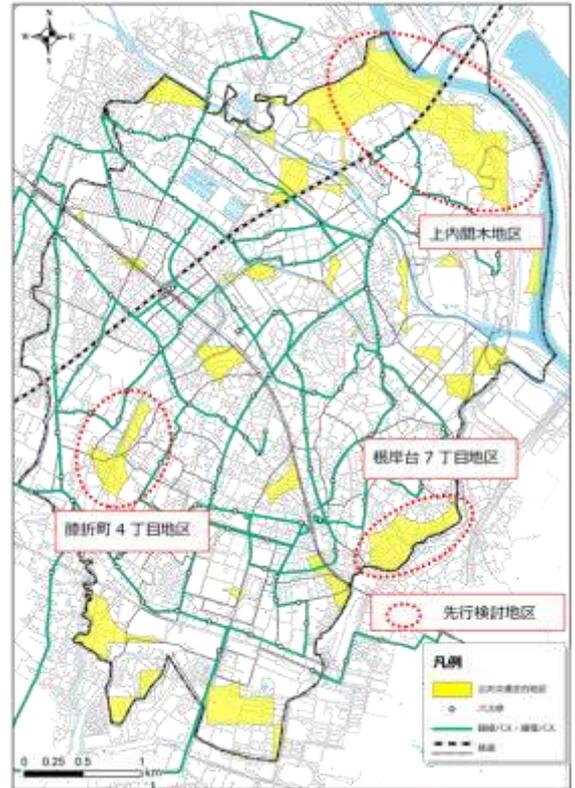
【計画目標 I】誰もが快適に移動できる地域公共交通体系の実現

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

### ■ 施策の概要

- 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。このことから公共交通空白地区の改善には、交通規制等の活用など地域の協力を得ることが必要となる。
- 路線バスのルートと極力重複しないよう、日常的に利用する施設等を直接結ぶ小型車両等による新たな公共交通を導入。
- 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。
- 根岸台 7 丁目地区、膝折町 4 丁目地区、上内間木地区を先行検討地区として選定し、地域住民が主体的に運行計画を策定する。

### ▼ 先行検討地区



### ■ 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 先行検討地区への新たな公共交通の導入

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作成と運用

施策①-4 地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど）

### ■ 実施スケジュール

| 施策                                    | 短期（本計画期間：5年以内） |            |            |            |        | 中期      |
|---------------------------------------|----------------|------------|------------|------------|--------|---------|
|                                       | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       | 2025   | 2026年以降 |
| 施策①-1<br>先行検討地区への<br>新たな公共交通の導入       | 調査・検討          | 1地区目<br>協議 | 2地区目<br>協議 | 3地区目<br>協議 | 運行・見直し |         |
| 施策①-2<br>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<br>公共交通空白地区への導入ガイドラインの<br>作成と運用 |                |            |            |            | 運用     |         |
| 施策①-4<br>地域の交通資源の活用(民間送迎バスなど)         |                |            |            |            | 調査・検討  |         |

## 施策①-1 先行検討地区への新たな公共交通の導入

(事業主体：朝霞市、地域住民、運行事業者)

- 市内循環バスが通行可能な道路幅員が確保できない等、道路状況に起因する公共交通空白地区に対して、これまでの経緯や人口規模等を加味し、一定の需要が見込める3地区を先行検討地区(上内間木地区・根岸台7丁目地区・膝折町4丁目地区)として選定し、対応を進める。

| 事業主体  | 実施内容   |
|-------|--|
| 朝霞市   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス等への影響等を考慮し、運行ルート(案)を作成</li> <li>・地域組織(協議会等)の立ち上げや具体的な運行計画の検討を支援</li> <li>・運行事業者や地域公共交通協議会との調整</li> </ul> |
| 地域住民  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域組織(協議会等)を立ち上げ、朝霞市と協力して、運行計画を検討</li> <li>・利用促進の活動</li> </ul>  |
| 運行事業者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行計画検討の支援、運行管理</li> </ul>  |

### ▼先行検討3地区における進め方



### ●スケジュール

| 施策                 | 2021  | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   | 2026年以降 |
|--------------------|-------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 先行検討地区への新たな公共交通の導入 | 調査・検討 | 1地区目協議 | 2地区目協議 | 3地区目協議 | 運行・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)

- 公共交通空白地区への新たな公共交通の導入ルートを確認するため、朝霞市道路整備基本計画における優先整備路線に位置付けられた路線の整備を推進する。

| 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                | 2021 | 2022 | 2023   | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|-------------------|------|------|--------|------|------|---------|
| 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作成と運用

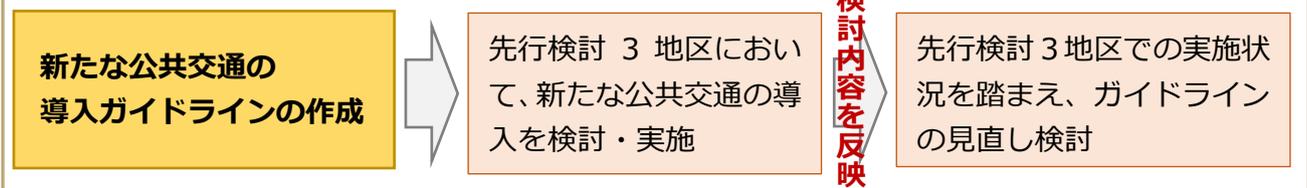
(事業主体：朝霞市、地域住民)

- 公共交通空白地区の改善に向け、住民が主体となって新たな公共交通の運行計画を作成するためのガイドラインを作成する。
- ガイドラインは、地域組織が主体となり運行計画を作成すること、地域公共交通協議会の了承を受けること、運行評価基準により継続、見直しを判断すること等を示す。

| 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、ガイドラインを作成し、地域住民に活用を促す |
| 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                                   |

#### 【新たな公共交通の導入ガイドラインの作成と運用の流れ】

- ・施策①-1 にあげた、先行検討 3 地区に対し、ガイドラインを基に地域住民と協働で新たな公共交通の導入を検討
- ・社会情勢や市の財政状況等を踏まえ、先行検討 3 地区での実施状況により、必要に応じてガイドラインの見直しについて検討する。

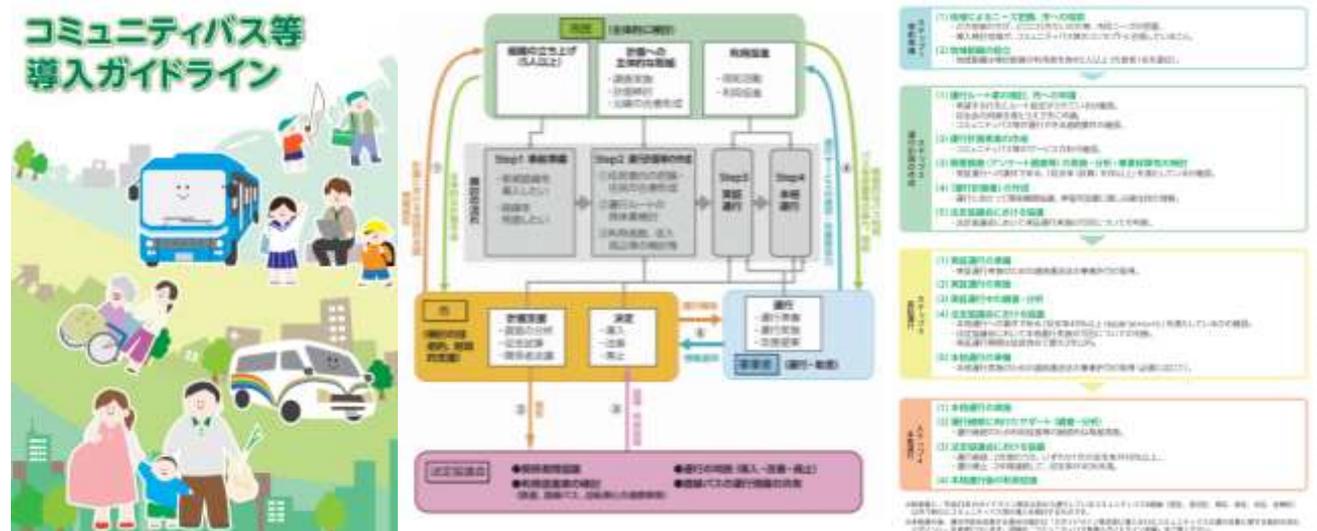


#### 【他市の事例】

(埼玉県さいたま市 出典：さいたま市ホームページ)

- ・地域住民が主体となってコミュニティバス等の導入や改善などの取組を行う際に、ステップに沿って検討が進められるように検討の手順や方法を示した手引書を策定
- ・コミュニティバス等の新規導入には、地域組織を立ち上げることを条件としている

#### ▼ガイドラインに基づく検討の体制と流れ



#### ●スケジュール

| 施策                       | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|---------|
| 公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成と運用 |      |      |      |      |      |         |

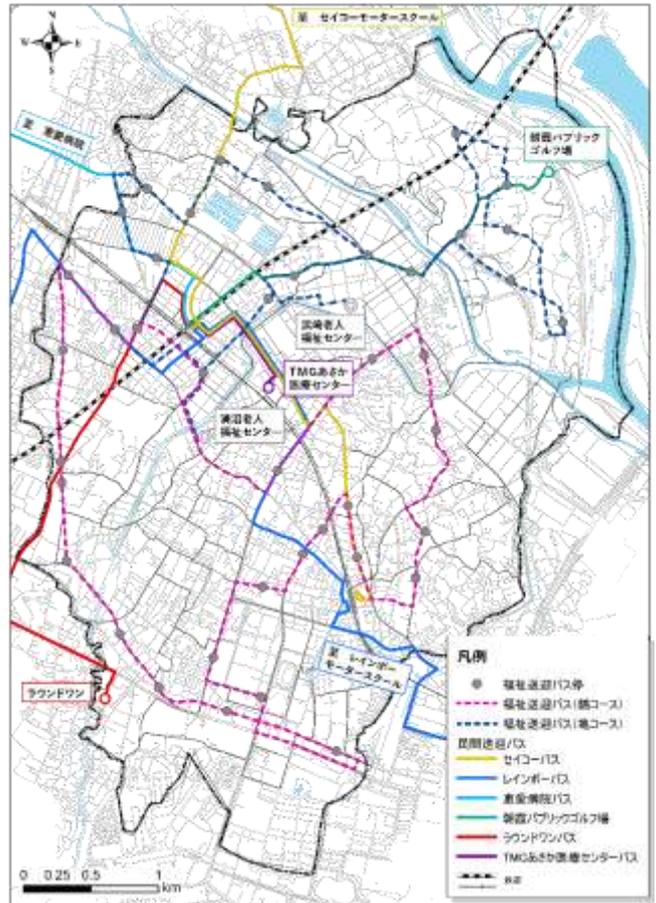
## 施策①-4 地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど）

（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。
- 基本的には無償運行となることから、路線バスと極力競合しないよう、利用者の制限やルートの設定について事業者の理解を得る必要がある。

| 事業主体  | 実施内容                         |
|-------|------------------------------|
| 朝霞市   | ・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<br>・運行管理          |

▼市内を運行する無償送迎バス（ルート想定を含む）



（令和2年10月現在）

### 【他市の事例】

| 市町村:事業名                         | 対象                 | 内容  |
|---------------------------------|--------------------|---|
| 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          |
| 神奈川県鎌倉市: 地域貢献送迎バス等モデル事業         | 65歳以上の市民           | 社会福祉法人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                         |

### 【交通手段の見直し（ダウンサイジング等）のイメージ】

- ・地域の移動ニーズにきめ細かく対応するためには、輸送資源の総動員による移動手段の確保が重要となる。
- ・路線バスの生産性の向上を図るとともに、地域の実情に合わせて、車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等のダウンサイジング等による最適化を図る。

バスやタクシーによるサービス提供が困難な場合は、自家用有償旅客運送の活用や民間送迎バス等を活用し、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保する。



出典：国土交通省資料

### ●スケジュール

| 施策                   | 2021 | 2022 | 2023 | 2024  | 2025 | 2026年以降 |
|----------------------|------|------|------|-------|------|---------|
| 地域の交通資源の活用(民間送迎バスなど) |      |      |      | 調査・検討 |      |         |

【計画目標 I】誰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

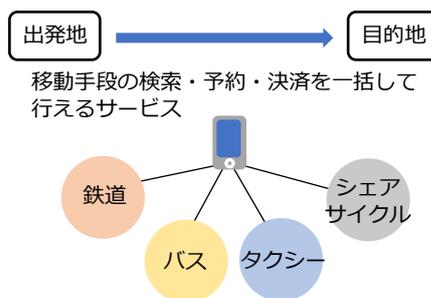
■ 施策の概要

- 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。
- ICT\*技術やMaaS\*の考え方を活用し、公共交通利用者により便利なサービスを提供する。
- 市内の公共施設や商業施設、医療施設の位置、市外の最寄りの駅等を盛り込んだバスマップを作成。
- 市民アンケート調査では、各種バス会社が行っている運賃割引等に対する認知が低いことから、広くサービスを認知してもらう取り組みが必要であり、市内の交通事業者が運行するバス交通のルート、運賃、所要時間等の運行に係る情報を市のホームページで一括に把握できるように情報提供を行う。
- (一社)埼玉県バス協会や民間事業者が提供している経路探索サービスに取り込んでもらえるように情報提供を実施する。
- 経路探索サービスの多くは、バス停の入力が必要であるが、バスをあまり使っていない人は、バス停の名前が分からない人もいることから、バス停案内情報等を提供する。

■ 事業効果

- 新規のバス利用が掘り起こされ、利用促進が期待される。
- 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。

▼MaaSの考え方



■ 具体的な施策

施策②-1 路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成

施策②-2 路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括化して提供

施策②-3 (一社)埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携

施策②-4 バス停案内情報等の検討・作成

狭義のMaaS

■ 実施スケジュール

| 施策  | 短期（本計画期間：5年以内） |      |      |      |      | 中期      |
|---|----------------|------|------|------|------|---------|
|   | 2021           | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
| 施策②-1<br>路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成              | 検討・作成          |      |      |      |      |         |
| 施策②-2<br>路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括化して提供 | 検討・調整・実施       |      |      |      |      |         |
| 施策②-3<br>(一社)埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携             | 検討・調整・実施       |      |      |      |      |         |
| 施策②-4<br>バス停案内情報等の検討・作成                       | 検討・実施          |      |      |      |      | 調整      |

## 施策②-1 路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成

(事業主体：朝霞市)

- 市内を運行する路線バス及び市内循環バスを一括にしたバスマップを作成することで、利用者の利便性向上や利用促進を図る。
- 併せて、朝霞市が行っている運転免許自主返納啓発事業やバス事業者が独自に行っている運賃割引サービス等を紹介する。

| 事業主体 | 実施内容                                     |
|------|--|
| 朝霞市  | ・市内を運行する路線バス及び市内循環バスの情報を一括に整理した、バスマップの作成 |

### 【他市の事例】

(埼玉県三郷市 出典：三郷市ホームページ)

- ・市全域をバスルートが整備され、バスを中心とした公共交通網の充実に伴い、市民のバス利用をさらに促進するため、市内を運行する路線バスルートや時刻表、主要スポットをコンパクトに集約したバスマップを作成・配布している。
- ・バスマップには、バスの乗り方や乗り継ぎポイントの案内、主要な施設へのアクセスガイド等が紹介されている。

#### ▼バスマップ（一部）



企業の広告掲示

バスの乗り方や  
乗継ポイントの案内

コミュニティバスと路線バスを一括に  
示した市内のバスルート図

### ●スケジュール

| 施策                      | 2021 | 2022  | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|-------------------------|------|-------|------|------|------|---------|
| 路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成 |      | 検討・作成 |      |      |      |         |

## 施策②-2 路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括化して提供

(事業主体：朝霞市)

- 現在の市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はわかりにくく、利用者にとって使いにくいものになっている。そのため、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。

### 事業主体 実施内容

朝霞市 ・市のホームページを活用し、公共交通に関する情報をわかりやすく提供する

### ▼情報を一括に提供できるようする内容例

- 市内全域のバスマップ
- 路線バスの各事業者のホームページのリンク
- 市内循環バスの路線図や時刻表、運賃、運賃割引サービス等
- 経路検索ができるよう民間事業のサイトへのリンク
- 市内の交通や福祉に関する情報案内（朝霞市運転免許自主返納啓発事業、シェアサイクル、高齢者への鉄道・バス共通カード交付等）
- 地域公共交通協議会の開催状況（会議資料・会議録）

### 【他市の事例】

(埼玉県所沢市 出典：所沢市ホームページ)

- ・市内の公共交通について一括に記載
- ・路線バスや高速バス等の事業者ホームページへのリンクや地域公共交通会議についても記載

#### ▼公共交通について一括連携したホームページの例

| 会社名        | 所在地            | 電話           |
|------------|----------------|--------------|
| 東武バスエクスプレス | 所沢市北原町344番地の11 | 04-2923-6888 |
| 東武バスエクスプレス | 所沢市北原町344番地の11 | 04-2923-2150 |
| 所沢市循環バス    | 所沢市南原1丁目11番    | 04-2923-4111 |
| 所沢市循環バス    | 所沢市北原町17番地の7   | 04-2944-2800 |
| 所沢市循環バス    | 所沢市南原1丁目11番    | 04-2940-2131 |
| 所沢市循環バス    | 所沢市南原1丁目11番    | 04-2923-3088 |
| 所沢市循環バス    | 所沢市北原町17番地の7   | 04-2923-4158 |
| 所沢市循環バス    | 所沢市北原町17番地の7   | 04-2940-2344 |
| 所沢市循環バス    | 所沢市北原町17番地の7   | 04-2934-8188 |
| 所沢市循環バス    | 所沢市北原町17番地の7   | 0130-82-6088 |
| 所沢市循環バス    | 所沢市南原1丁目11番    | 04-2940-4942 |

### ●スケジュール

| 施策                                   | 2021  | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|--------------------------------------|-------|------|------|------|------|---------|
| 路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括化して提供 | 検討・調整 | 実施   |      |      |      |         |

### 施策②-3 (一社)埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携

(事業主体：朝霞市、バス協会)

- 埼玉県バス協会の「埼玉バス案内WEB」は、路線バスの運行情報が検索できるようになっている。市のホームページにリンクを貼り、朝霞市内のバスの運行情報案内を広く提供し、利用者の利便性向上を図る。



| 事業主体 | 実施内容                        |
|------|-----------------------------|
| 朝霞市  | ・バス協会と連携して、バスの運行情報案内の一括化を図る |
| バス協会 | ・朝霞市と連携して、バス案内WEBの改善        |

#### ●スケジュール

| 施策                       | 2021     | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|--------------------------|----------|------|------|------|------|---------|
| (一社)埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携 | 検討・調整・実施 |      |      |      |      |         |

### 施策②-4 バス停案内情報等の検討・作成

(事業主体：朝霞市)

- 目的地へ向かう際、現時点の住所を入れることで、最寄りのバス停が検索でき、目的地までの経路がわかる情報発信を促進する。
- GoogleMap 上では、路線バスの経路検索等ができるため、市内循環バスも選択肢として挙がるように、Google と協議・調整を行い、市内循環バスの情報提供を実施する。

| 事業主体 | 実施内容  |
|------|---|
| 朝霞市  | ・バス停の位置情報等のデータを公開し、誰もがデータを活用できるようにする<br>・GoogleMap 上に市内循環バスの情報を掲載できるように検討する |

#### 【経路検索(例) GoogleMap より】



#### ●スケジュール

| 施策             | 2021  | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|----------------|-------|------|------|------|------|---------|
| バス停案内情報等の検討・作成 | 検討・実施 |      |      | 調整   |      |         |

【計画目標 I】誰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

■ 施策の概要

- 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ことで、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も確保される。さらに、道路幅員が起因となった公共交通空白地区の改善も期待ができる。

■ 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、より効果的、効率的な運行が期待される。
- 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。

■ 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 バスベイ<sup>※</sup>の整備の検討

■ 実施スケジュール

| 施策                                | 短期（本計画期間：5年以内） |      |      |      |      | 中期      |
|-----------------------------------|----------------|------|------|------|------|---------|
|                                   | 2021           | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
| 施策③-1<br>道路整備基本計画に基づく<br>道路整備推進   | → 整備           |      |      |      |      |         |
| 施策③-2<br>都市計画道路の整備推進              | → 整備           |      |      |      |      |         |
| 施策③-3<br>バスベイ <sup>※</sup> の整備の検討 | → 検討・整備        |      |      |      |      |         |

### 施策③-1 道路整備基本計画に基づく道路整備推進

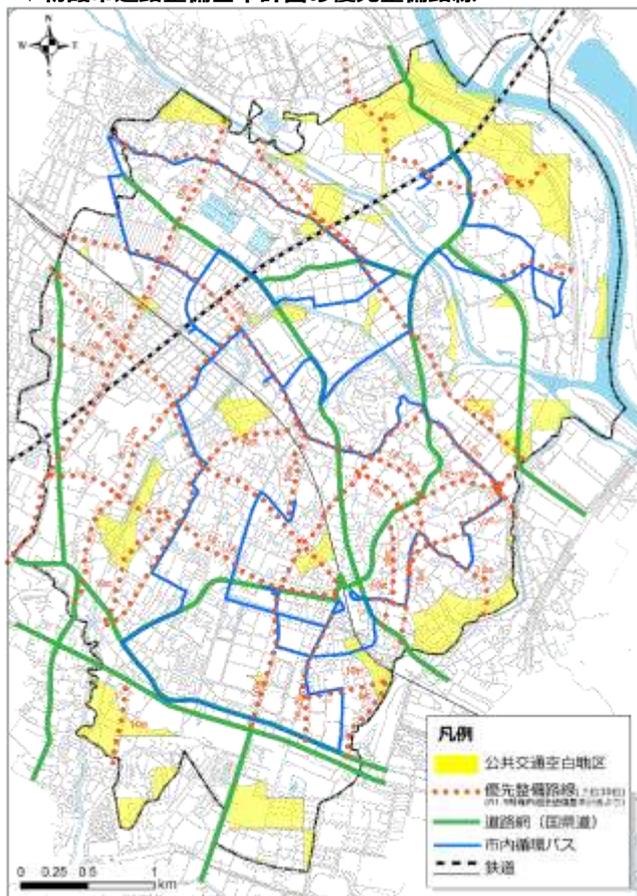
### 施策③-2 都市計画道路の整備推進

(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。

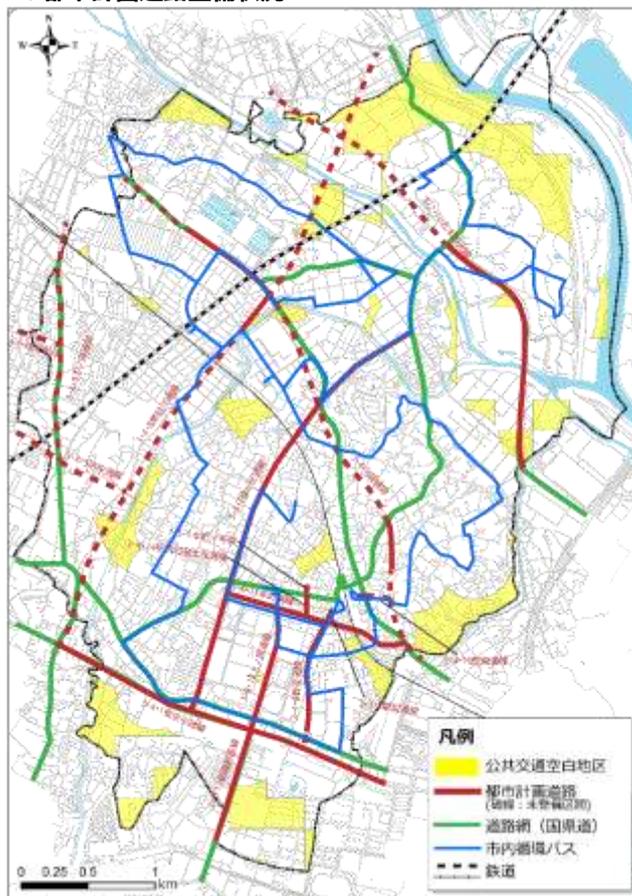
| 事業主体 | 実施内容                  |
|------|-----------------------|
| 朝霞市  | ・道路整備基本計画に基づき、道路整備を推進 |

▼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となっている。
- ・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となっている。

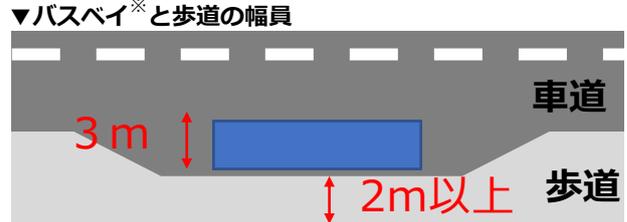
#### ●スケジュール

| 施策                 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 年以降 |
|--------------------|------|------|------|------|------|----------|
| 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 バスベイ※の整備の検討

(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、近年、バリアフリー※の観点から、バスが停留所に寄せやすいよう、特殊な縁石が製品化され導入が進められていることから、効果を確認しつつ導入に向けた検討を進める（『Plus Stop』大和クレス株式会社と公益社団法人日本交通計画協会の共同開発）

▼バリアフリー化のバス停例



| 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 |
| 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】

▼宮台バス停



▼溝沼老人福祉センター



#### ●スケジュール

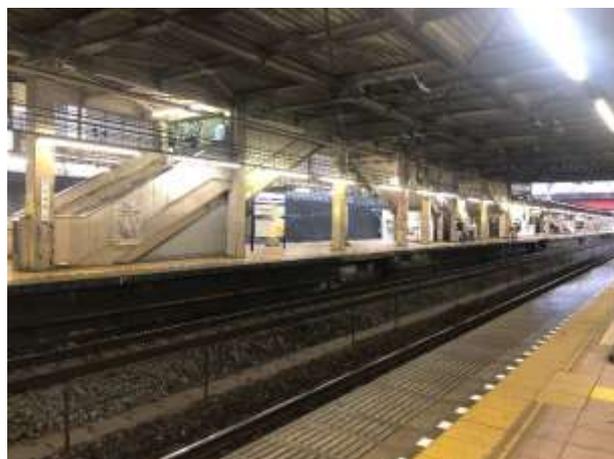
| 施策          | 2021 | 2022 | 2023  | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|-------------|------|------|-------|------|------|---------|
| バスベイ※の整備の検討 |      |      | 検討・整備 |      |      |         |

方向性④ 朝霞台駅のエレベーター設置等の交通結節点のバリアフリーの強化

■ 施策の概要

- 朝霞台駅は JR 武蔵野線北朝霞駅と東武東上線との乗換駅であり、1 日当たり約 16 万人の利用があり、南北と東西を繋ぐ重要な交通拠点の一つである。
- 朝霞台駅は、将来的にホームドアの設置を見込んでいる。
- 朝霞台駅は、現在車椅子対応型エスカレーターによるバリアフリー対応をしているが、当該区域は防火地域に指定されているため、現状の建物のままエレベーターを設置することは困難な状況である。
- 駅周辺の交通結節点機能（駅舎、自由通路、バス・タクシー乗り場、駅前広場）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、エレベーターの設置や商業施設の充実等を協議・調整していく。

▼朝霞台駅の現況



■ 事業効果

- 高齢者、障がい者等の移動の円滑化が図れるとともに、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④-1 朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備

施策④-2 交通事業者との協議・調整

■ 実施スケジュール

| 施策                                | 短期（本計画期間：5年以内） |      |      |      |      | 中期      |
|-----------------------------------|----------------|------|------|------|------|---------|
|                                   | 2021           | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
| 施策④-1<br>朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備 |                |      |      |      |      |         |
|                                   | → 検討・整備        |      |      |      |      |         |
| 施策④-2<br>交通事業者との協議・調整             |                |      |      |      |      |         |
|                                   | → 協議・調整        |      |      |      |      |         |

## 施策④-1 朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備

(事業主体：朝霞市、交通事業者)

- 朝霞台駅が位置する区域は、駅舎建設後に防火地域に指定されており、現状の駅舎の建物のままエレベーターを設置することは困難な状況である。今後、エレベーターの設置等のバリアフリー整備が出来る施設となるよう朝霞市として交通事業者と協議・調整をしていくとともに地下自転車駐車場の改修や駅前広場の整備について検討する。

| 事業主体  | 実施内容                            |
|-------|---------------------------------|
| 朝霞市   | ・交通事業者と連携し、整備促進の検討              |
| 交通事業者 | ・エレベーター設置等のバリアフリー整備や商業施設の充実等の検討 |

### 【朝霞台駅の現況】

▼朝霞台駅南口



▼朝霞台駅北口



### ●スケジュール

| 施策                       | 2021 | 2022 | 2023  | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|--------------------------|------|------|-------|------|------|---------|
| 朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備 |      |      | 検討・整備 |      |      |         |

## 施策④-2 交通事業者との協議・調整

(事業主体：朝霞市、交通事業者)

- 駅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、輸送力の増加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           | 2021 | 2022 | 2023  | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|--------------|------|------|-------|------|------|---------|
| 交通事業者との協議・調整 |      |      | 協議・調整 |      |      |         |

【計画目標 I】誰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 シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供

■ 施策の概要

- 平成 30 年に閣議決定された「自転車活用推進計画」では、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成のため、シェアサイクルの普及を図ることとしている。シェアサイクルは、個人所有の自転車とは異なり不特定多数の者の移動手段という特性を有していることから公共性を有する交通手段として考えられ、地域公共交通計画との連携も図られている。
- 2019 年 1 月 25 日よりシェアサイクルの実証実験を開始し、シェアサイクルは幹線的な機能を担う鉄道や路線バス等を補完する手軽な移動手段として認知されてきている。
- 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計画的にサイクルポートを配置することで、移動手段の選択肢が拡充されることから、サイクルポートの設置の検討を継続的に実施する。
- 市民ニーズやポートの配置状況などを勘案し、ポートの設置に努める。

■ 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の向上が期待される。
- 地域間の移動しやすさの向上に寄与する。
- 公共交通空白地区内の移動の利便性の向上に寄与する。
- コロナ禍による新しい生活様式として、「三密」を避けられる交通手段として期待される。
- 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。

■ 具体的な施策

施策⑤-1 サイクルポート設置

施策⑤-2 サイクル&バスライドの推進

■ 実施スケジュール

| 施策                     | 短期（本計画期間：5 年以内） |      |      |      |      | 中期       |
|------------------------|-----------------|------|------|------|------|----------|
|                        | 2021            | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 年以降 |
| 施策⑤-1<br>サイクルポート設置     |                 |      |      |      |      |          |
|                        | → 検討・実施         |      |      |      |      |          |
| 施策⑤-2<br>サイクル&バスライドの推進 |                 |      |      |      |      |          |
|                        | → 検討・実施         |      |      |      |      |          |

## 施策⑤-1 サイクルポート設置

(事業主体：朝霞市、シェアサイクル関係事業者)

▼公共交通空白地区内のサイクルポート

- 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計画的にサイクルポートを配置することで、移動手段の選択肢が拡充されることから、サイクルポートの設置の検討を継続的に実施する。
- 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においても、シェアサイクルの実証実験を開始した他、その他の県内市町村においてもシェアサイクルを推進しており、これにより地域間の移動や回遊性が向上する。



| 事業主体         | 実施内容  |
|--------------|---|
| 朝霞市          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）</li> <li>・ 利用案内の実施（主に高齢者向け）</li> </ul> |
| シェアサイクル関係事業者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ サイクルポートの設置、維持・管理</li> <li>・ 利用状況等の解析</li> <li>・ 設置依頼や用地提供等の地元との交渉</li> </ul>       |

### 【朝霞市内のシェアサイクルの概況】

#### 【利用方法】

- ① 会員登録
  - ・ ウェブサイトから会員登録を行う
- ② 自転車の利用
  - ・ アプリで自転車の利用予約（自転車開錠の暗証番号の発行）
  - ・ 予約した自転車に暗証番号を入力し開錠して利用
- ③ 自転車の返却
  - ・ 利用したいサイクルポートに返却

#### 【自転車】

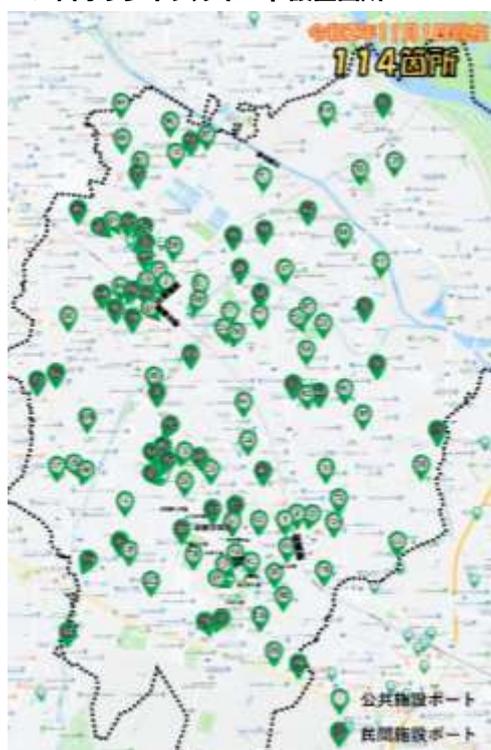
電動アシスト付き自転車

#### 【料金】

70 円/15 分、  
1,000 円/12 時間



▼市内のサイクルポート設置箇所



### ●スケジュール

| 施策        | 2021 | 2022 | 2023  | 2024 | 2025 | 2026 年以降 |
|-----------|------|------|-------|------|------|----------|
| サイクルポート設置 |      |      | 検討・実施 |      |      |          |

## 施策⑤-2 サイクル&バスライドの推進

(事業主体：朝霞市)

- 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に、サイクルポートを設置して、シェアサイクルと路線バス、市内循環バスを連携させ、移動の快適性の向上を図る。

| 事業主体 | 実施内容               |
|------|--------------------|
| 朝霞市  | ・サイクルポートの設置可能箇所の検討 |

### 【他市の事例】

(埼玉県三郷市 出典：三郷市ホームページ)

(神奈川県茅ヶ崎市 出典：茅ヶ崎市ホームページ)



### ●スケジュール

| 施策            | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025  | 2026年以降 |
|---------------|------|------|------|------|-------|---------|
| サイクル&バスライドの推進 |      |      |      |      | 検討・実施 |         |

方向性⑥ 路線バスの確保・維持

■ 施策の概要

○地域間や近隣市町村への移動を担う路線バスの利便性向上を目指すため、路線バスの確保・維持に取り組む必要がある。また、まちづくりをけん引する新規路線バスの参入に向け、交通事業者との協議・調整を実施します。

○現行の路線バスを確保・維持するため、状況に応じて交通事業者と連携し課題解決を図る。



■ 事業効果

○路線バスの確保・維持により、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⑥-1 路線バスの確保・維持への取組

■ 実施スケジュール

| 施策                      | 短期（本計画期間：5年以内） |      |      |      |      | 中期      |
|-------------------------|----------------|------|------|------|------|---------|
|                         | 2021           | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
| 施策⑥-1<br>路線バスの確保・維持への取組 | 情報収集・調査・検討     |      |      |      |      | →       |

施策⑥-1 路線バスの確保・維持への取組

（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、路線バスの利用者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。
- バス事業者から減便や路線廃止等の相談があった場合には、バス路線の確保・維持に向けて必要な検討を行う。

| 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、確保・維持に努める |

方向性⑦ 市内循環バスの運行計画や弾力的な運行体制の見直し

■ 施策の概要

- 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、利用者のニーズに応じた運行サービスの向上を図るとともに、路線バス利用者との運賃格差の是正を図るための運賃設定を検討。
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響により緊急事態宣言以後の利用が3割程度減少している。今後、リモートワークや宅配利用等の生活様式の変化が定着し、以前と同様の利用状況にならないことも想定されることから、その影響を注視しつつ、将来に渡ってサービスを維持・向上させるため定期的に継続、見直しを判断する。



■ 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。
- 路線バスの利用者との運賃格差の是正により、バス交通網の継続性が保たれる。

■ 具体的な施策

施策⑦-1 利用実態に応じた運行計画の見直し

施策⑦-2 利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再分配

施策⑦-3 路線バス初乗り運賃との均衡

■ 実施スケジュール

| 施策                             | 短期（本計画期間：5年以内） |      |      |      |      | 中期      |
|--------------------------------|----------------|------|------|------|------|---------|
|                                | 2021           | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
| 施策⑦-1<br>利用実態に応じた運行計画の見直し      | 調査・検討・実施       |      |      |      |      | →       |
| 施策⑦-2<br>利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再分配 | 検討・実施          |      |      |      | →    |         |
| 施策⑦-3<br>路線バス初乗り運賃との均衡         | 検討・実施          |      | →    |      |      |         |

## 施策⑦-1 利用実態に応じた運行計画の見直し

(事業主体：朝霞市、バス事業者)

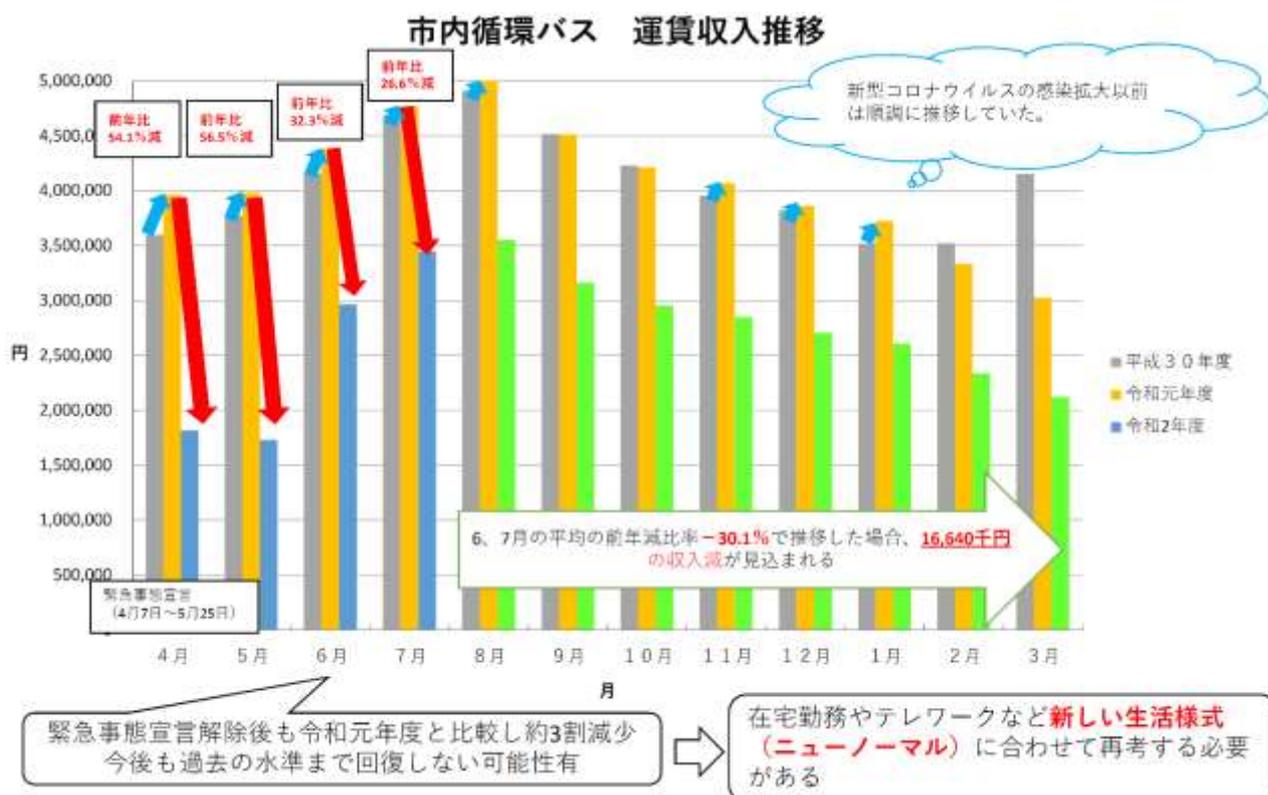
- 市内循環バスは、路線バスを補完し、道路状況等の環境が整っている地域を限られた予算の中で運行している。
- 新型コロナウイルスの感染予防に伴うテレワークの推進等の生活様式の変化により、公共交通の利用が減少している。とりわけ、バス利用の減少は顕著であり、市内循環バスの利用が6,7月の平均の前年比で推移した場合は16,640千円の減収が見込まれ、市の負担が1億円を超えることが予測される。
- 限られた予算の中で運行する市内循環バスにおいては、今後の利用状況をみながら、持続可能な運行計画を適宜検討することが必要になる。
- 内間木線は地域によって利用が異なっていることから、利用実態に合わせた運行計画の見直しの検討を進める。

| 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<br>・運行管理 |

### ●スケジュール

| 施策               | 2021 | 2022 | 2023     | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|------------------|------|------|----------|------|------|---------|
| 利用実態に応じた運行計画の見直し |      |      | 調査・検討・実施 |      |      |         |

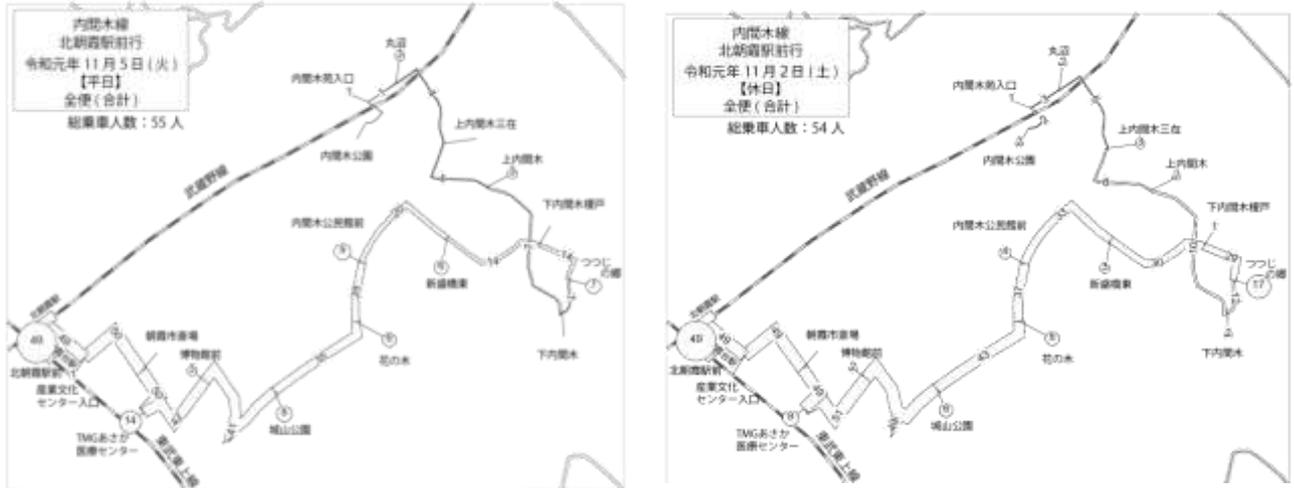
### 【新たな生活様式に合わせた運行計画の見直し検討】



## 【内間木線における運行見直し（案）】

- 内間木線の上内間木地域の区間は、他の区間と比べて利用が少ない。
- そこで、現況のルート延長を上限に、利用の多い区間の便数を増やすため、「つつじの郷」で一部の便を折り返す。
- 利用者からの要望が多い昼間の時間帯に増便を検討する。
- 北朝霞駅前～つつじの郷は現行の8便から10便に増便、上内間木地域の現行の利用状況を踏まえてダイヤを検討する。

### ▼現況の利用状況



資料：OD 調査※結果（平日：令和元年11月5日(火)、休日：令和元年11月2日(土)）

### ▼変更案：現行ルートにつつじの郷での折り返し便を追加



## 施策⑦-2 利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再分配

(事業主体：朝霞市、バス事業者)

- 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設置、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、バス停の再分配を実施する。

| 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、再分配を検討 |
| 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 | アンケートにおける要望・意見（検討箇所）      |
|------|---------------------------|
| ①    | 北朝霞整形外科前                  |
| ②    | 農産物販売所と浄水場の間(武蔵野線のガード下周辺) |
| ③    | 朝霞霊園（わくわくドームの次）           |
| ④    | 第二小学校と柵塚古墳の間              |
| ⑤    | 根岸台4丁目と8丁目の間<br>台坂の急カーブの所 |
| ⑥    | 東朝霞公民館と仲町二丁目の間            |
| ⑦    | 幸町バス停と膝折5丁目の間             |

※その他、内間木線運行見直しに伴うバス停の再配置

#### 検討案：②武蔵野線ガード下周辺

- ・自転車専用通行帯が整備されているためバス車両との交錯やバス停と通行帯の安全対策を講じる必要がある

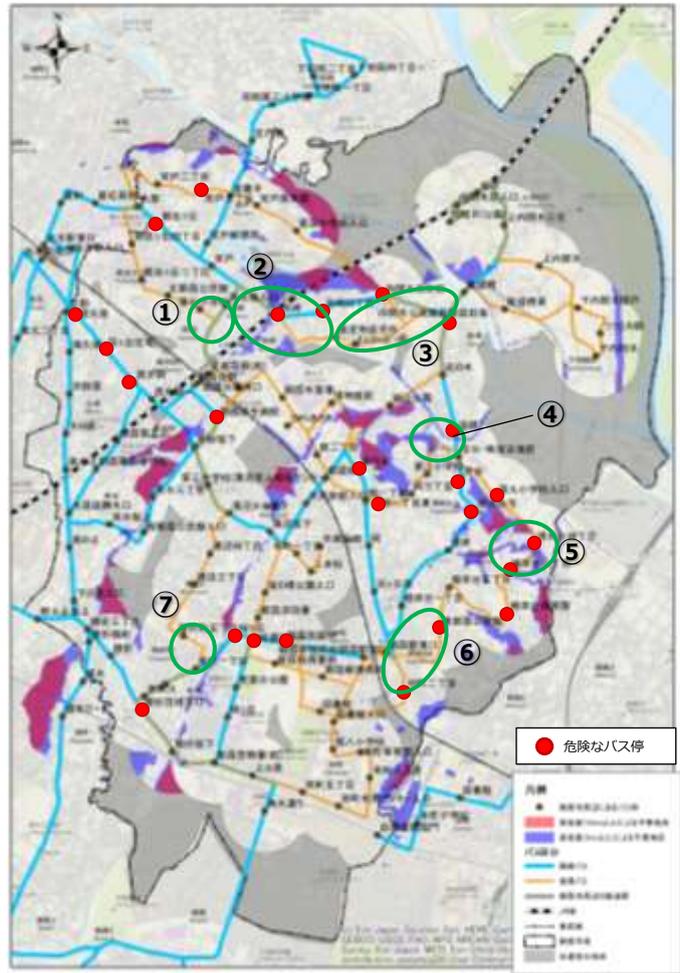


#### 検討案：④第二小学校と柵塚古墳の間

- ・マンション前にバス停を設置
- ・カーブによる見通しが悪い箇所や勾配がある箇所を避けた設置を検討



### ▼要望のあるバス停



#### 検討案：⑤根岸台4丁目と8丁目の間 台坂の急カーブ地点

- ・急勾配を避けて、バス停を設置
- ・また、現況あるバス停(根岸台線根岸台八丁目、根岸台四丁目)の間隔を狭める等の再配置を検討



### ●スケジュール

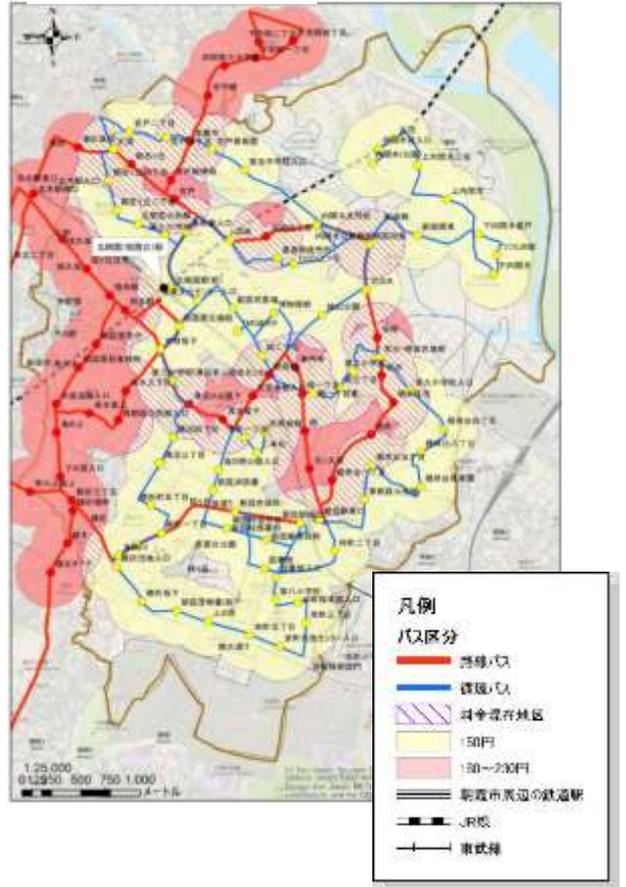
| 施策                    | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025  | 2026年以降 |
|-----------------------|------|------|------|------|-------|---------|
| 利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再分配 |      |      |      |      | 検討・実施 |         |

### 施策⑦-3 路線バス初乗り運賃との均衡

(事業主体：朝霞市、バス事業者)

- 現行の市内循環バスは、運賃 150 円 (小児 80 円) で運行しており、路線バスと重複するルートにおいて、路線バスの初乗り運賃 180 円 (小児 90 円) より安い運賃で利用できる区間がみられる。(右図の「料金混在地区」)
- 市内循環バス利用者アンケートより、市内循環バスを利用する理由として、「バス停が自宅・目的地の近くにあるから」に次いで、「運賃が安いから」が挙げられており、運賃差によって交通手段が選択されている。
- 朝霞市全体の持続可能な公共交通を目指すため、路線バスとの均衡を図り、市内循環バスの運賃を路線バスの初乗り運賃並みにすることについて検討する。併せて、高齢者割引等についても検討する。

#### ▼北朝霞駅からの運賃格差



#### ▼市内循環バスを利用する理由について (※複数回答)



資料：市内循環バス利用者アンケート(令和元年 11 月)

| 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、運賃の再設定を行い、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                |

#### 【路線バスの初乗り運賃並にした場合の収益試算比較】

|   |   |
|---|---|
| <p>○現状</p> <p>大人：150 円</p> <p>小児 (6 歳以上～12 歳未満)：80 円</p> <p>幼児以下：無料</p> <p>平成 30 年度の運賃収入：48,845,511 円</p> | <p>○改定(案)</p> <p>大人：180 円</p> <p>小児 (6 歳以上～12 歳未満)：90 円</p> <p>幼児以下：無料</p> <p>想定収入：58,614,613 円</p> <p>※値上げによる乗客の変動がないと仮定</p> |
|---|---|



58,614,613 円 - 48,845,511 円 = 9,769,102 円の増収が見込まれる

※価格弾力性は加味していない

#### ●スケジュール

| 施策            | 2021 | 2022  | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 年以降 |
|---------------|------|-------|------|------|------|----------|
| 路線バス初乗り運賃との均衡 |      | 検討・実施 |      |      |      |          |

方向性⑧ バス待ち環境の充実

■ 施策の概要

- ほとんどの停留所には上屋やベンチなどがなく、市民アンケートにおいて設置の要望が多い。
- バス待ち環境の整備には導入コストや維持管理のコストが想定されることや、道路幅員等の物理的な要因による設置が困難な場所もあることから、現状を調査し、交通結節点や医療機関、商業施設、公共施設等の利用状況等を踏まえながら、整備箇所を整理する。
- 併せて、民間・公共施設を活用したバス待ちスポットの創設やベンチ設置費用の一部の寄附を募り、設置することで利用者や地域住民の休憩施設としても有効活用する。

■ 事業効果

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

■ 具体的な施策

施策⑧-1 上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討

施策⑧-2 広告付きバス停の整備の検討

施策⑧-3 ベンチ設置費用の寄付募集の検討

施策⑧-4 バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討

施策⑧-5 北朝霞駅西口ロータリーの改修の検討

■ 実施スケジュール

| 施策                            | 短期（本計画期間：5年以内） |      |      |      |      | 中期      |
|-------------------------------|----------------|------|------|------|------|---------|
|                               | 2021           | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
| 施策⑧-1<br>上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討 | 調査・検討・実施       |      |      |      |      |         |
| 施策⑧-2<br>広告付きバス停の整備の検討        | 調査・検討・実施       |      |      |      |      |         |
| 施策⑧-3<br>ベンチ設置費用の寄付募集の検討      | 検討・実施          |      |      |      |      |         |
| 施策⑧-4<br>バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討  | 検討・実施          |      |      |      |      |         |
| 施策⑧-5<br>北朝霞駅西口ロータリーの改修の検討    | 調査・検討          |      |      |      |      |         |

## 施策⑧-1 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。その場合は、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し、整備検討する。

| 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



### 【他市の事例】

(神奈川県平塚市)

- ・民地を活用して、上屋を設置やベンチを設置している。

▼民地を活用した上屋設置例



▼民地を活用したベンチ設置例



- ・バス停のベンチの設置を地域住民と協力し、寄附募集をして設置する事例もある (施策⑧-3 を参照)

### ●スケジュール

| 施策                   | 2021 | 2022     | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|----------------------|------|----------|------|------|------|---------|
| 上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討 |      | 調査・検討・実施 |      |      |      |         |

## 施策⑧-2 広告付きバス停の整備の検討

(事業主体：朝霞市、民間企業)

- 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。

| 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 |
| 民間企業 | ・朝霞市と調整・協議しながら、整備検討する                      |

### 【他市の事例】

(埼玉県さいたま市 出典：さいたま市ホームページ)

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



### ●スケジュール

| 施策            | 2021 | 2022     | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|---------------|------|----------|------|------|------|---------|
| 広告付きバス停の整備の検討 |      | 調査・検討・実施 |      |      |      |         |

## 施策⑧-3 ベンチ設置費用の寄附募集の検討

(事業主体：朝霞市、地域住民)

- 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  | ・寄附募集の設置要領等を整理し、地域住民に呼びかけを行う<br>・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 |
| 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                                |

### 【他市での導入事例】

(滋賀県大津市 出典：大津市ホームページ)

- ・広告を目的とした無許可のベンチ設置の防止のため、寄附を募りバス停にベンチの設置を実施。
- ・これまで15基のベンチを大津市内のバス停に設置している。

#### ▼寄附によるベンチ設置例



### ●スケジュール

| 施策              | 2021 | 2022  | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|-----------------|------|-------|------|------|------|---------|
| ベンチ設置費用の寄附募集の検討 |      | 検討・実施 |      |      |      |         |

## 施策⑧－４ バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討

(事業主体：朝霞市、沿道施設)

- 埼玉県が実施している「バス待ちスポット」や「まち愛スポット」の啓発活動を行い、バス停周辺の施設を有効活用したバス待ち環境の整備を図る。

| 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、バス待ちスポットやまち愛スポットの登録を促す |
| 沿道施設 | ・バス待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     |

### 【他市の事例】

(埼玉県草加市 出典：草加市ホームページ)

- ・バス停から概ね 500m圏内の公共施設や商業施設等に「バスまちスポット」として登録してもらい、バスを気軽に待てる施設として、ベンチの設置やバス時刻表の配布等を実施



### ●スケジュール

| 施策                  | 2021 | 2022  | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 年以降 |
|---------------------|------|-------|------|------|------|----------|
| バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討 |      | 検討・実施 |      |      |      |          |

## 施策⑧－５ 北朝霞駅西口ロータリーの改修の検討

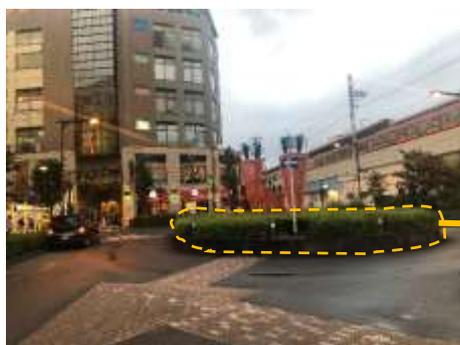
(事業主体：朝霞市、バス・タクシー事業者)

- JR 武蔵野線北朝霞駅西口のロータリーを改修することで、バスの待機場所の確保や、複数の系統が同時にロータリーに到着することにより、乗り継ぎの円滑化や増便に寄与する。

| 事業主体       | 実施内容                                   |
|------------|--|
| 朝霞市        | ・バス・タクシー事業者と協議・調整を行い、北朝霞駅西口ロータリーの改修を検討 |
| バス・タクシー事業者 | ・朝霞市と協議・調整を行い、北朝霞駅西口ロータリーの改修を検討        |

### 【現況及び他市の事例】

(現在の北朝霞駅西口ロータリー)  
ロータリー中央に植樹帯がある



### 事例：西武新宿線 花小金井駅ロータリー

バス停留所とは別にバス待機場所を確保している  
⇒バス運転手の休憩場所の確保、シームレスな乗り換え、送迎者等駐車スペースとして活用できる利点がある。



### ●スケジュール

| 施策                | 2021 | 2022 | 2023  | 2024 | 2025 | 2026 年以降 |
|-------------------|------|------|-------|------|------|----------|
| 北朝霞駅西口ロータリーの改修の検討 |      |      | 調査・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⑨ 運転手の確保に向けた対策の実施

■ 施策の概要

- バスの運転手不足は深刻な問題であり、路線バスの運行を維持する上で喫緊な対応が求められている。
- バス事業者は、運転手の確保に向けて、若年層・女性などが働きやすい就業環境・勤務形態を検討する。
- 朝霞市は、運転手募集の周知活動に協力するとともに、状況に応じて就業企業等や交通事業者等と連携して就職相談を検討する。

■ 事業効果

- バスの運転手確保により、運行サービスの維持・向上が期待される

■ 具体的な施策

施策⑨-1 運転手募集の継続的な周知活動

施策⑨-2 路線バス運転手就職相談

■ 実施スケジュール

| 施策                      | 短期（本計画期間：5年以内） |      |       |      |      | 中期      |
|-------------------------|----------------|------|-------|------|------|---------|
|                         | 2021           | 2022 | 2023  | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
| 施策⑨-1<br>運転手募集の継続的な周知活動 |                |      | 検討・実施 |      |      |         |
| 施策⑨-2<br>路線バス運転手就職相談    |                |      | 検討・実施 |      |      |         |

## 施策⑨-1 運転手募集の継続的な周知活動

(事業主体：朝霞市、バス事業者)

- バス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、朝霞市内の高齢化社会は進行しているため、地域の足となる公共交通のサービスレベル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HP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】

(茨城県水戸市 出典：国土交通省北陸信越運輸局)

- ・水戸市は、茨城交通株式会社と連携し、女性バス運転士の確保に向け、茨城交通株式会社のホームページに女性バス運転士募集の専用サイトを設けると共に、女性バス運転士専用の採用窓口を開設し、女性応募者が相談しやすい環境を整えている。



| 施策             | 2021 | 2022 | 2023  | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|----------------|------|------|-------|------|------|---------|
| 運転手募集の継続的な周知活動 |      |      | 検討・実施 |      |      |         |

## 施策⑨-2 路線バス運転手就職相談

(事業主体：朝霞市、就業企業等)

- 状況に応じて、運転手確保に向け、バス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などを対象に就職相談等を開催し、運転手の確保に向けた活動を検討。

| 事業主体  | 実施内容                                  |
|-------|---------------------------------------|
| 朝霞市   | ・就業企業等と協力し、就職相談等を開催し、運転手確保に向けた活動を検討する |
| 就業企業等 | ・朝霞市と協力し、就職相談を行う                      |

### 【他市の事例】

(兵庫県西宮市 出典：西宮市ホームページ)

- ・路線バス運転手の高齢化や大型二種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のと同時に、市内の超高齢化社会を迎えることによる地域の足となる路線バスのサービスレベルを維持を求められていることから、運転手の確保や養成が重要となっている
- ・路線バスの運転手確保に向け、西宮市とハローワークで協力し、バスの運転手に興味がある人や働いてみたいと思っている人、運転の仕事を探している人を対象に、就職相談フェアを開催



| 施策          | 2021 | 2022 | 2023  | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|-------------|------|------|-------|------|------|---------|
| 路線バス運転手就職相談 |      |      | 検討・実施 |      |      |         |

方向性⑩ バスの利用促進に向けた意識の醸成

■ 施策の概要

- 運転免許自主返納啓発事業や 70 歳以上を対象とした高齢者バス・鉄道共通カードの交付等に併せてバスの乗り方を案内する。
- 低炭素社会に向けて、環境負荷の低減、二酸化炭素の排出量の削減などを旨とし、自家用車による移動から自転車や公共交通機関利用への転換を促進する。併せて、公共施設利用者への公共交通機関の利用の促進を図る。
- 自家用車移動から公共交通機関利用への転換を促すためには、利用者の意識改革（モビリティ・マネジメント<sup>※</sup>）が重要であることから、公共交通の利用啓発や潜在需要の掘り起こしのための施策を検討する。

■ 事業効果

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

■ 具体的な施策

施策⑩-1 運転免許自主返納啓発事業の継続

施策⑩-2 市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約

施策⑩-3 バスの魅力を PR するイベントの検討

■ 実施スケジュール

| 施策                                       | 短期（本計画期間：5年以内） |      |      |      |      | 中期      |
|--|----------------|------|------|------|------|---------|
|  | 2021           | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
| 施策⑩-1<br>運転免許自主返納啓発事業の継続                 | → 継続して実施       |      |      |      |      |         |
| 施策⑩-2<br>市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約 | → 検討・実施        |      |      |      |      |         |
| 施策⑩-3<br>バスの魅力を PR するイベントの検討             | → 検討・実施        |      |      |      |      |         |

## 施策⑩－1 運転免許自主返納啓発事業の継続

(事業主体：朝霞市、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運転免許自主返納制度を啓発する。
- 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  | ・ 運転免許自主返納啓発事業を継続的に実施し、自主返納を促すとともに、公共交通の利用促進を図る |
| 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             |

### 【現在実施している運転免許自主返納啓発事業】

- ・ 平成31年4月1日以降に運転免許を自主返納し、自主返納した日および申請日のいずれにも朝霞市に住民登録がある方を対象とする。
- ・ 自主返納により、以下のどちらか1人1回限り特典がつく。
  - ① 市内循環バス回数券15,000円相当(100枚分)
  - ② 交通系ICカード10,000円相当
- ・ 運転免許を返納したことが確認できる書類(運転免許の取り消し通知書)の提示・申請により、申請が可能である。



### ●スケジュール

| 施策              | 2021   | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|-----------------|--------|------|------|------|------|---------|
| 運転免許自主返納啓発事業の継続 | 継続して実施 |      |      |      |      |         |

## 施策⑩－2 市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約

(事業主体：朝霞市)

- 現在の市のホームページでは路線バスや市内循環バス等の公共交通に関する情報が一目でわかりにくいいため、市内を運行する路線バス及び市内循環バスの運行情報案内を市のホームページで一括に提供し、利用者の利便性向上を図る。(施策②－2を参照)

| 事業主体 | 実施内容                                 |
|------|--------------------------------------|
| 朝霞市  | ・ 市のホームページを活用し、公共交通に関する情報をわかりやすく提供する |

### ●スケジュール

| 施策                              | 2021  | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|---------------------------------|-------|------|------|------|------|---------|
| 市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約 | 検討・実施 |      |      |      |      |         |

## 施策⑩-3 バスの魅力をPRするイベントの検討

(事業主体：朝霞市、バス事業者)

- 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市内循環バスを展示し、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 |
| 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  |

### 【他市の事例】

(埼玉県草加市 出典：草加市ホームページ)  
 ・コミュニティバス「パリポリくんバス」の周知・PRとともに、バスの乗り方教室やバスの整備風景を見学するなどの営業所見学を開催することで、バス利用者の手交換を軽減し、コミバスをはじめとする路線バスの利用促進を図る

**パリポリくんバスで自由研究**

**【ないうよう】**

**1. バスの乗り方教室**  
 整理券の取り方、運賃の払い方など…  
 ✓バスの乗り方をマスターしよう!

**2. 営業所見学**  
 バスの整備の様子  
 バス車内から見る洗車体験など…  
 ✓なかなか見ることのできないバスの秘密を学ぼう!

**日 時**:平成29年8月26日(土曜日)  
 [第1回]午前10時30分～ [第2回]午後2時30分～  
 (集合時間 午前10時) (集合時間 午後2時)

**参加費・無料**

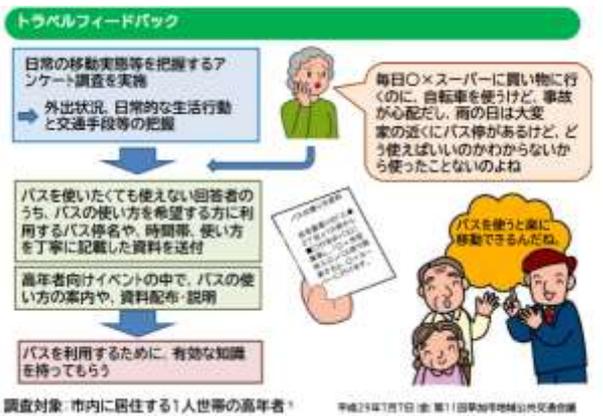
**実施場所**:東武バスセントラル草加営業事務所  
 (草加市役所に集合し、バスで移動します。)

**応募方法**:交通対策課で受付(先着順)  
**応募期間**7月21日～31日

**記念乗車券をプレゼント!**

問合せ先:交通対策課 電話048-922-1685(直通)

(埼玉県草加市 出典：草加市ホームページ)  
 ・トラベルフィードバックは、クルマを持たずに日常的な移動に制約を受けている可能性のある高齢者世帯を対象に、日常的な移動実態を把握し、バスの使い方を希望する方に対して、バスの乗り方を紹介した資料を送付し、高齢者の外出支援やバスの利用促進を図る  
 ・バスの乗り方の紹介は、日常生活の中でバスや鉄道が利用可能な移動について、自宅や目的のバス停への道順やバス系統、行き先、時刻表等を冊子にまとめて紹介し、バスの使い方を丁寧に案内



### ●スケジュール

| 施策                | 2021 | 2022 | 2023 | 2024  | 2025 | 2026年以降 |
|-------------------|------|------|------|-------|------|---------|
| バスの魅力をPRするイベントの検討 |      |      |      | 検討・実施 |      |         |

方向性⑩ 地域が率先して地域公共交通を守り育てる意識の向上

■ 施策の概要

- 市内循環バスや公共交通空白地区に導入する新たな交通手段の運行サービスを維持、向上させていくためには、地域（市民）で利用を心がけ、一定の運賃収入を確保する必要がある。
- 朝霞市の費用負担の現状を広く周知し理解を求めるため、市内循環バスの車内や広報紙等に利用状況や運行経費の現状の掲示を検討する。
- 利用が低下しこのままの状況が続くと減便や廃止を余儀なくされる路線等については、利用を促すため、利用状況等の現状を掲示する。
- 公共交通空白地区の新たな公共交通の導入に向けては、道路幅員が狭く、道路整備や交通規制等を伴うとともに、停留所の位置等において地域の合意形成を円滑に進めるために、地域が主体的に取り組むための組織の立ち上げ計画の検討や実施後の経過措置の対応を進める。

■ 事業効果

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

■ 具体的な施策

- 施策⑩-1 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⑩-2 公共交通空白地区を改善するための地域組織を立ち上げ

■ 実施スケジュール

| 施策  | 短期（本計画期間：5年以内） |        |        |        |      | 中期      |
|---|----------------|--------|--------|--------|------|---------|
|   | 2021           | 2022   | 2023   | 2024   | 2025 | 2026年以降 |
| 施策⑩-1<br>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 | 実施             | 継続して実施 |        |        |      |         |
| 施策⑩-2<br>公共交通空白地区を改善するための地域組織を立ち上げ        |                | 1地区目実施 | 2地区目実施 | 3地区目実施 |      |         |

## 施策⑪-1 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、HPやバスの車内に掲載し、公表する |
| バス事業者 | ・データの整理、提供                          |

### 【他市の事例】

(神奈川県綾瀬市)

- ・コミュニティバスの運営に関する情報を市民に公開することで、市民にバス交通の問題を周知させ、公正で開かれた市政の運営とコスト意識の向上を図る



(埼玉県草加市)

- ・コミュニティバスの継続、見直しを判断するための目標（目標、設定ライン）を定めており、その達成状況をホームページ等で公開し、市民の協力を促す



### ●スケジュール

| 施策                               | 2021 | 2022   | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
|----------------------------------|------|--------|------|------|------|---------|
| 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 | 実施   | 継続して実施 |      |      |      |         |

## 施策⑪-2 公共交通空白地区を改善するための地域組織を立ち上げ

(事業主体：朝霞市)

- 公共交通空白地区へ新たな公共交通の導入するためのマニュアルを作成し、住民が主体となって運行計画を策定する。(施策①-3参照)

### ●スケジュール

| 施策                        | 2021 | 2022   | 2023   | 2024   | 2025 | 2026年以降 |
|---------------------------|------|--------|--------|--------|------|---------|
| 公共交通空白地区を改善するための地域組織を立ち上げ |      | 1地区目実施 | 2地区目実施 | 3地区目実施 |      |         |

方向性⑫ 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

■ 施策の概要

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

■ 事業効果

- 市民意識の向上により利用促進が期待される。

■ 具体的な施策

施策⑫-1 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

| 施策   | 短期（本計画期間：5年以内） |      |      |      |      | 中期      |
|--|----------------|------|------|------|------|---------|
|  | 2021           | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026年以降 |
| 施策⑫-1<br>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 <sup>※</sup> サイクルの作成 |                |      |      |      |      |         |

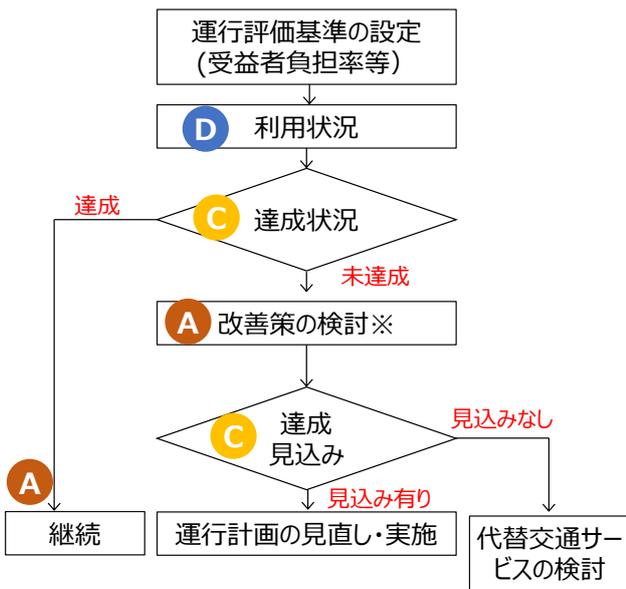
**施策⑫-1 市内循環バス、公共交通空白地区の改善策の運行を定期的に継続、見直しを判断するためのPDCAサイクルの作成**  
(事業主体：朝霞市)

- 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。
- 市内循環バスは2年毎、公共交通空白地区の改善は、本格運行の場合は2年毎、実証運行の場合は半年から1年毎に評価する。

| 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 |

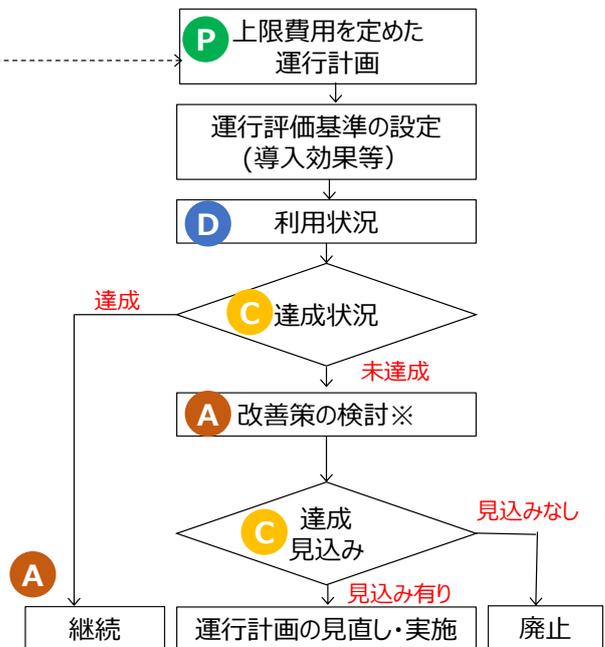
**【PDCAサイクルについて】**

▼市内循環バスのPDCA



※) 地域公共交通会議での合意形成

▼公共交通空白地区に導入する新たな公共交通のPDCA



社会実験の場合は本格運行へ

●スケジュール

| 施策   | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  | 2026年以降 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 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 | 検討・実施 | 検討・実施 | 検討・実施 | 検討・実施 | 検討・実施 | 検討・実施   |

# 第8章 計画の達成状況の評価

## 1 評価指標及び数値目標

本計画における計画目標に対する施策の進捗状況を明確にするため、目安となる評価指標と目標値を設定する。目標値は、現況値に対する目標として設定し、計画期間に合わせ、令和7(2025)年度とする。

|  |  |
|--|--|
| 【計画目標Ⅰ】<br>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 朝霞台駅のエレベーター設置等の交通結節点のバリアフリーの強化                            |
|  | 方向性⑤ シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供                                  |
| 【計画目標Ⅱ】<br>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⑥ 路線バスの確保・維持  |
|  | 方向性⑦ 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⑧ バス待ち環境の充実   |
|  | 方向性⑨ 運転手の確保に向けた対策の実施   |
|  | 方向性⑩ バスの利用促進に向けた意識の醸成  |
|  | 方向性⑪ 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⑫ 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運行基準等を定め PDCA サイクルによる運行管理の実施 |

**【令和7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**  
公共交通空白地区を **3 地区以上改善**

**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 個の施策実施**

**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**  
※朝霞市民意識調査 (H26) より

**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**

**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 31 万人/年**

**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%**

**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**

**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を 180 箇所とする。**

※コロナ禍の影響による利用者数の減少を踏まえ設定。今後、回復状況を踏まえ、適宜見直す

## 2 計画の推進体制

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

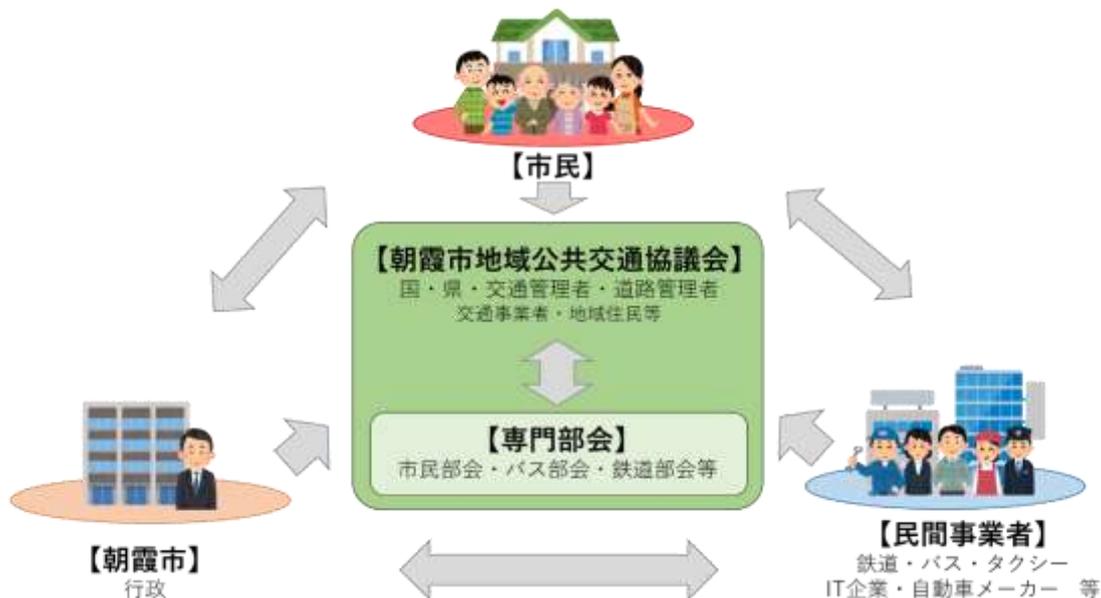


図 28 朝霞市地域公共交通計画の推進に向けた体系イメージ

## 3 計画進行の管理

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

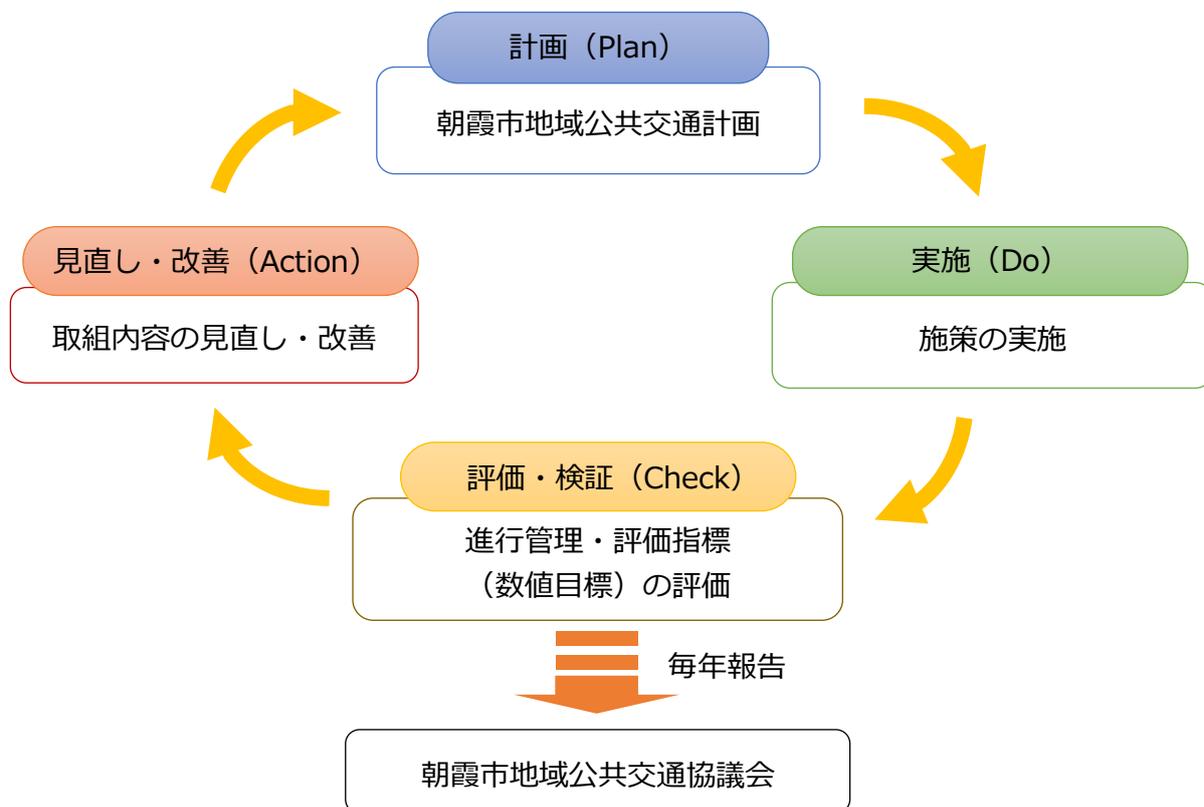


図 29 計画の進行管理イメージ

## 資料編

### 1 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                      |
|--------------|-------------------------|
| 令和元年7月29日(月) | 第1回朝霞市地域公共交通協議会         |
| 令和元年8月30日(金) | 第1回朝霞市地域公共交通協議会部会(バス部会) |
| 令和元年9月30日(月) | 第2回朝霞市地域公共交通協議会         |
| 令和2年1月15日(水) | 第1回朝霞市地域公共交通協議会部会(市民部会) |
| 令和2年2月5日(水)  | 第3回朝霞市地域公共交通協議会         |
| 令和2年8月26日(水) | 第4回朝霞市地域公共交通協議会         |
| 令和2年11月9日(月) | 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

| 氏名<br>(番号は参加した会議、なお番号なしはすべての会議に参加) | 構成等            |
|------------------------------------|----------------|
| 本山 好子 <sup>①②</sup>                | 建設常任委員会        |
| 獅子倉 千代子 <sup>①②</sup>              | 建設常任委員会        |
| 小池 貴訓 <sup>③④⑤</sup>               | 建設常任委員会        |
| 田辺 淳 <sup>③④⑤</sup>                | 建設常任委員会        |
| 神田 直人                              | 朝霞市 市長公室       |
| 宮村 徹                               | 朝霞市 市民環境部      |
| 三田 光明                              | 朝霞市 福祉部        |
| 山田 徹 <sup>①②③</sup>                | 東日本旅客鉄道株式会社    |
| 佃 晋太郎 <sup>④⑤</sup>                | 東日本旅客鉄道株式会社    |
| 小瀧 正和                              | 東武鉄道株式会社       |
| 山科 和仁                              | 東武バスウエスト株式会社   |
| 新井 淳一                              | 西武バス株式会社       |
| 小平 隆宏                              | 国際興業株式会社       |
| 鶴岡 洋                               | 埼玉県バス協会        |
| 稲生 米蔵                              | 埼玉県乗用自動車協会     |
| 松戸 光男                              | 朝霞・志木地区タクシー協議会 |
| 真家 正人                              | 東武労働組合         |
| 岡安 和幸 <sup>①②③</sup>               | 関東運輸局埼玉支局      |
| 小川 ゆかり <sup>④⑤</sup>               | 関東運輸局埼玉支局      |
| 松本 みどり <sup>①②③</sup>              | 埼玉県 企画財政部交通政策課 |
| 伊藤 太佳博 <sup>④⑤</sup>               | 埼玉県 企画財政部交通政策課 |
| 永井 儀男                              | 埼玉県朝霞県土整備事務所   |
| 鈴木 宏良 <sup>①②</sup>                | 朝霞警察署交通課       |
| 篠田 勝利 <sup>③④⑤</sup>               | 朝霞警察署交通課       |
| 渡邊 誠 <sup>①②③</sup>                | 朝霞市 道路整備課      |
| 塩見 基 <sup>④⑤</sup>                 | 朝霞市 道路整備課      |
| 松尾 哲                               | 朝霞市自治会連合会      |
| 野島 加津代                             | 上内間木町内会        |
| 伊藤 茂利                              | 下内間木町内会        |

| 氏名<br>(番号は参加した会議、なお番号なしはすべての会議に参加) | 構成等           |
|------------------------------------|---------------|
| 大森 昭吾                              | 宮戸町内会         |
| 金子 睦男                              | 東南部町内会        |
| 星野 隆                               | 溝沼第一町内会       |
| 塩野 靖春                              | 膝折町内会         |
| 小林 光夫                              | 朝霞市社会福祉協議会    |
| 獅子倉 康治                             | 朝霞市老人クラブ連合会   |
| 坂本 さとし                             | 朝霞市視力障害者友の会   |
| 久保田 尚                              | 国立大学法人埼玉大学大学院 |
| 金子 八郎                              | 公募市民          |
| 大塚 進                               | 公募市民          |
| 高野 正芳                              | 公募市民          |
| 須藤 智郎                              | 公募市民          |

### (3) 朝霞市地域公共交通協議会専門部会 委員名簿

#### ①バス部会

| 氏名    | 構成等          |
|-------|--------------|
| 神田 直人 | 朝霞市 市長公室     |
| 宮村 徹  | 朝霞市 市民環境部    |
| 三田 光明 | 朝霞市 福祉部      |
| 山科 和仁 | 東武バスウエスト株式会社 |
| 新井 淳一 | 西武バス株式会社     |
| 小平 隆宏 | 国際興業株式会社     |
| 鶴岡 洋  | 埼玉県バス協会      |

#### ②市民部会

| 氏名     | 構成等         |
|--------|-------------|
| 神田 直人  | 朝霞市 市長公室    |
| 宮村 徹   | 朝霞市 市民環境部   |
| 三田 光明  | 朝霞市 福祉部     |
| 松尾 哲   | 朝霞市自治会連合会   |
| 野島 加津代 | 上内間木町内会     |
| 伊藤 茂利  | 下内間木町内会     |
| 大森 昭吾  | 宮戸町内会       |
| 金子 睦男  | 東南部町内会      |
| 星野 隆   | 溝沼第一町内会     |
| 塩野 靖春  | 膝折町内会       |
| 小林 光夫  | 朝霞市社会福祉協議会  |
| 獅子倉 康治 | 朝霞市老人クラブ連合会 |
| 坂本 さとし | 朝霞市視力障害者友の会 |
| 金子 八郎  | 公募市民        |
| 大塚 進   | 公募市民        |
| 高野 正芳  | 公募市民        |
| 須藤 智郎  | 公募市民        |

## (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載された市民
- (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。

## 2 用語解説

### 【あ行】

#### ■ ICT (アイシーティー : Information and Communication Technology)

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやスマートスピーカーなど、さまざまな形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称のことをいう。従来から用いられてきた「IT (情報技術)」に加え、コミュニケーション (共同) の要素を含めたものである。

#### ■ 新しい生活様式

長期間にわたって新型コロナウイルス感染拡大を防ぐため、飛沫感染や接触感染、さらには近距離での会話への対策を、これまで以上に日常生活に定着させ、持続的に行うこと。新しい生活様式の具体的な実践例は、マスクの着用、手洗い・うがい、3密 (密集、密接、密閉) を避けるなどの対策が挙げられる。

#### ■ 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高齢の運転手の方が自主的に運転免許証を返納することができる制度。

#### ■ OD 調査

起点 (Origin) と終点 (Destination) を表し、バスの OD 調査は、バスの利用者の乗車バス停及び降車バス停を把握する調査のことを言う。

### 【か行】

#### ■ 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

### 【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。

#### ■ 自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない場合で、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要

な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて、有償で提供する運送サービスのこと。

## 【た行】

### ■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。

### ■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）

### ■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。

## 【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。

## 【ま行】

### ■ MaaS（マース : Mobility as a Service）

利用者が一つのサービスで公共交通の検索・予約・決済ができるような仕組みであり、情報の統合化も MaaS の一部として挙げられている。

### ■ モビリティ・マネジメント（Mobility Management 略称 MM）

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転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。