

第4章 公共交通等の利用実態やニーズ調査

1. 調査概要

本町の公共交通等の利用実態や利用ニーズを把握するため、町民、バス利用者、来訪者を対象にアンケート・ヒアリング調査を実施しました。

対象	主な調査内容	調査日	回収・回答状況
バス利用者 起終点（OD）調査	<ul style="list-style-type: none"> バス停間の利用者数、利用属性 など 	H28.7.11（月）	利用者総数： 2,928人
バス利用者 アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> バスの利用状況、満足度 など 	H28.7.11（月） ※1週間調査票を バス車内に留置き （郵送回収）	直接配布565票＋ 車内留置き 回収数：241票
公共交通等に関する アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ○65歳以上の町民 ・日常の外出状況 ・公共交通の利用状況、利用意向、情報提供時の形態 ・交通施策のニーズ など 	H28.7.25（月） ～H28.8.8（月） （郵送配布、郵送回収）	配布数：1,000票 回収数：731票 回収率：73.1%
	<ul style="list-style-type: none"> ○町内の高校生・保護者 ・通学実態（高校生） ・送迎実態（保護者） ・公共交通の利用意向 など 		配布数：各500票 【高校生】 回収数：294票 回収率：58.8% 【保護者】 回収数：292票 回収率：58.4%
	<ul style="list-style-type: none"> ○18歳以上65歳未満の町民 ・日常の外出状況 ・公共交通の利用状況、利用意向、情報提供時の形態 ・交通施策のニーズ など 		配布数：1,000票 回収数：544票 回収率：54.4%
道の駅来訪者 ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ・移動目的、移動手段 ・施設及び地域への来訪頻度 ・バスの利用意向 など 	H28.7.24（日） 9時～17時 （聞き取り調査）	回収数：326票

2. バス利用者起終点（OD）調査

（1）調査概要

バス利用者起終点（OD）調査の概要は、以下のとおりです。

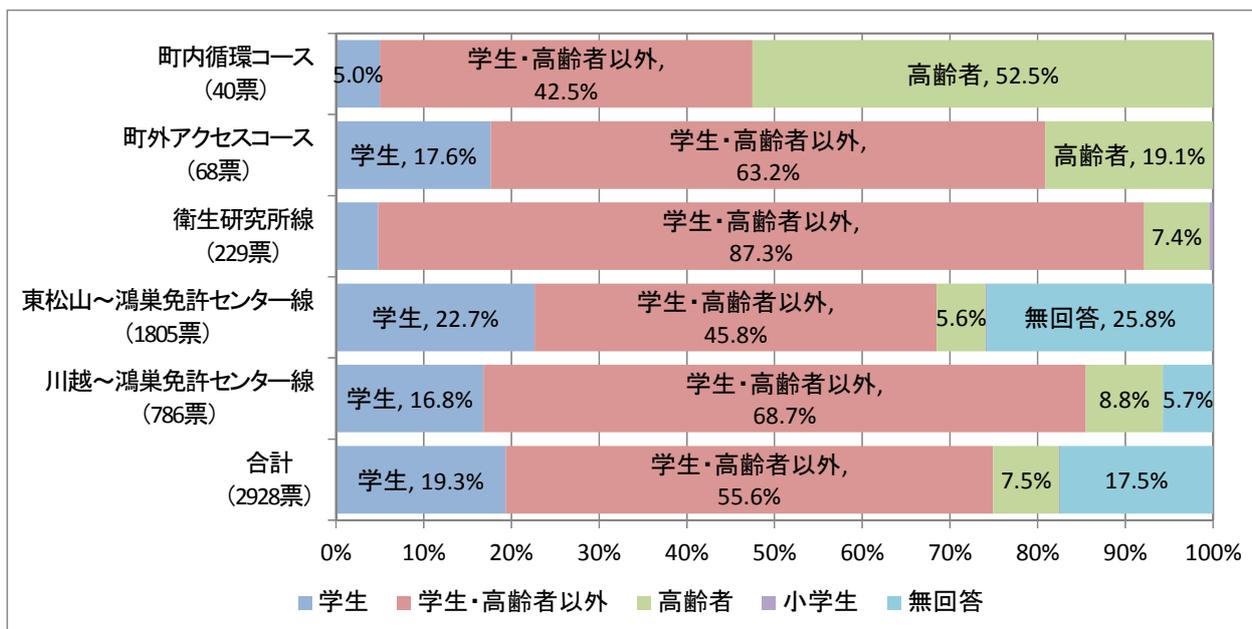
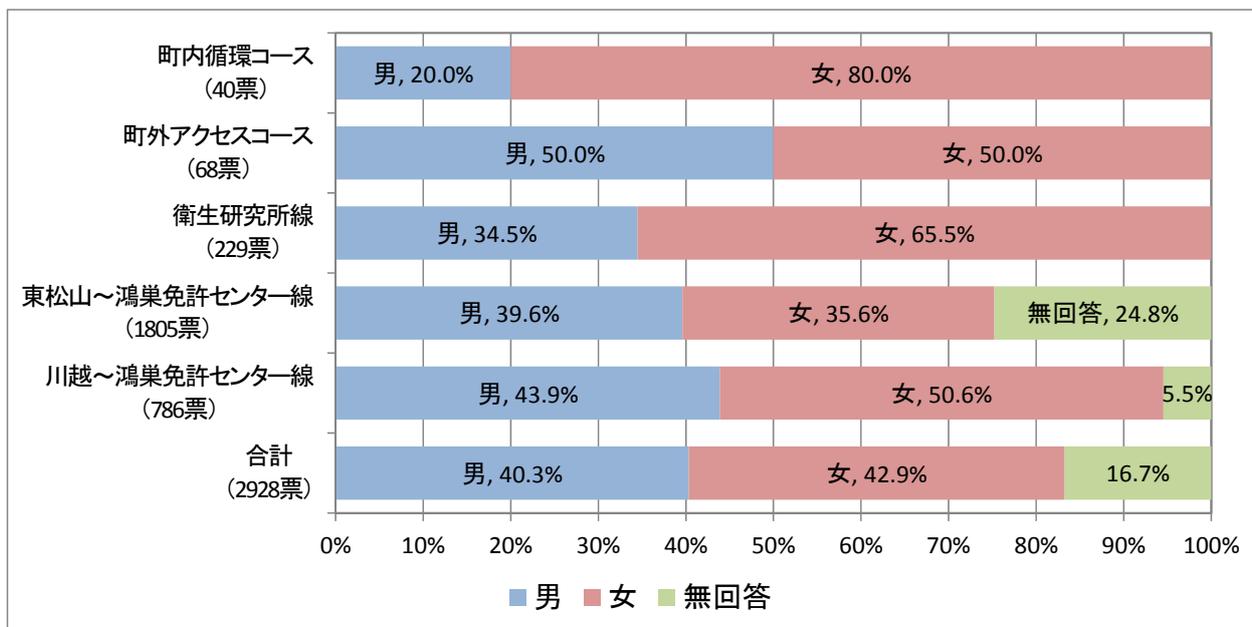
調査対象	民間路線バス、町巡回バスの利用者 ①民間路線バス 【川越観光自動車（2路線）】 ・東松山駅～鴻巣免許センター ・北本駅～荒川荘 【東武バスウエスト（1路線）】 ・川越駅～鴻巣免許センター ②町巡回バス利用者 【町内循環コース（4路線）】 ・西コース 左回り循環 ・西コース 右回り循環 ・東南コース 左回り循環 ・北西コース 右回り循環 【町外アクセスコース（3路線）】 ・森林公園～道の駅 ・吹上駅～道の駅 ・北本駅～道の駅
調査内容	バス停間利用者数、利用者の属性等
調査方法	①調査員がバスに乗車し、乗車バス停・降車バス停、性別、年代、支払い券種を目視確認 ②利用目的・利用頻度・鉄道乗り継ぎ状況をヒアリング（※車内が混雑していない時間帯のみ実施）
調査期間	平成28年7月11日（月）

(2) 利用者属性

以下に、バス利用者の属性（性別、年齢構成）を示します。

バス利用者の性別をみると、若干「女性」の割合が多く、町内循環コースは特に「女性」の割合が高い状況にあります。

バス利用者の年齢構成は、「学生・高齢者以外」の割合が多い状況ですが、町内循環コースでは、「高齢者」の割合が半数以上となっています。



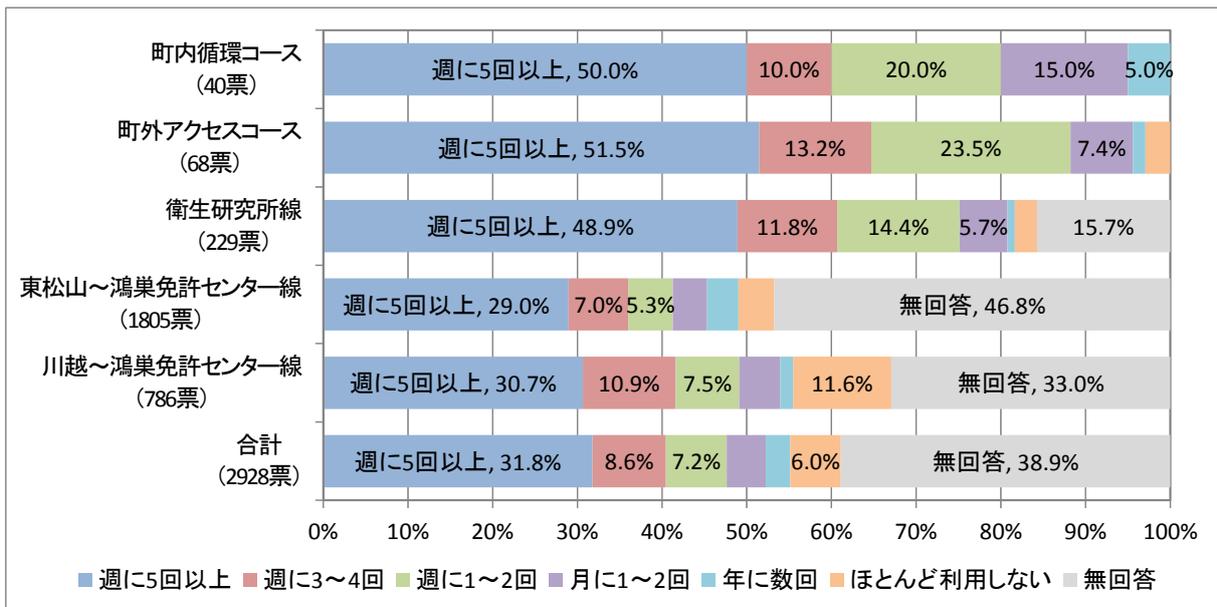
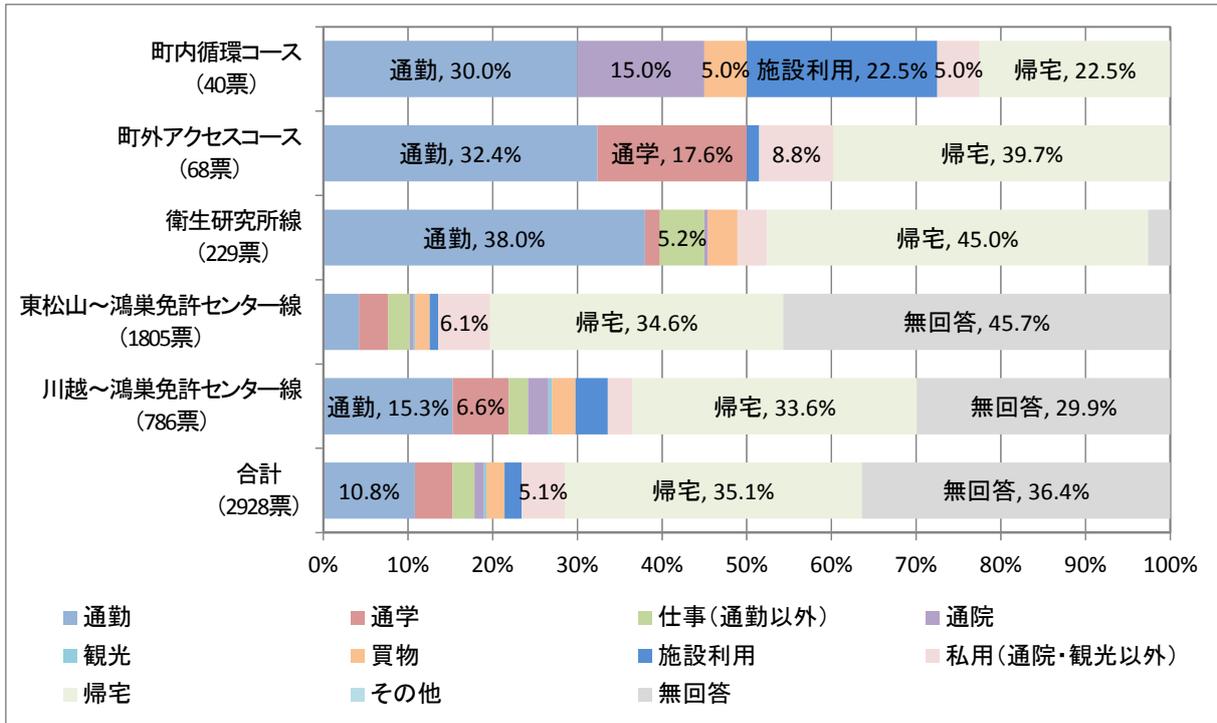
※無回答の多くは、混雑時間帯において聞き取りが出来なかったデータである。

(3) 利用目的及び頻度

以下に、バス利用者の利用目的及び利用頻度を示します。なお、無回答の多くは、混雑時間帯において聞き取りが出来なかったデータとなっています。

バス利用者の利用目的をみると、「帰宅」の割合が多い状況ですが、町内循環コースでは、「通勤」に次いで「施設利用」の割合が高い状況となっています。

バス利用者の利用頻度は、「週5日」の割合が高く、日常的にバスを利用しています。



※無回答の多くは、混雑時間帯において聞き取りが出来なかったデータである。

(4) バス利用OD

以下に、バス利用者の OD 集計結果を示します。分類は、「町内移動」「町内→町外」「町外→町内」「町外移動」としました。

町巡回バスの町内循環については、「町内移動」の利用割合が高い状況ですが、東南コースは朝一番の便が北本駅まで運行するため、「町外→町内」の利用が 52.9%という状況です。また、西コースについても、東松山市民病院に乗り入れているため、約 40%の方が町外への移動手段として利用しています。

一方、町外アクセスコースについては、吹上駅コースが「町内移動」に 36.4%利用されているほかは、町内→町外の移動手段としての利用が多く、「町内→町外」の利用割合が、「町外→町内」に比べて多い状況です。北本駅コースは、北本市内に3か所の停留所があるため、利用者の 17.9%が「町外移動」に利用しています。

民間路線バスでは、「町内移動」の割合は低く、多くが「町外移動」となっています。特に川越～鴻巣免許センター線は、ほぼ全て「町外移動」という状況です。

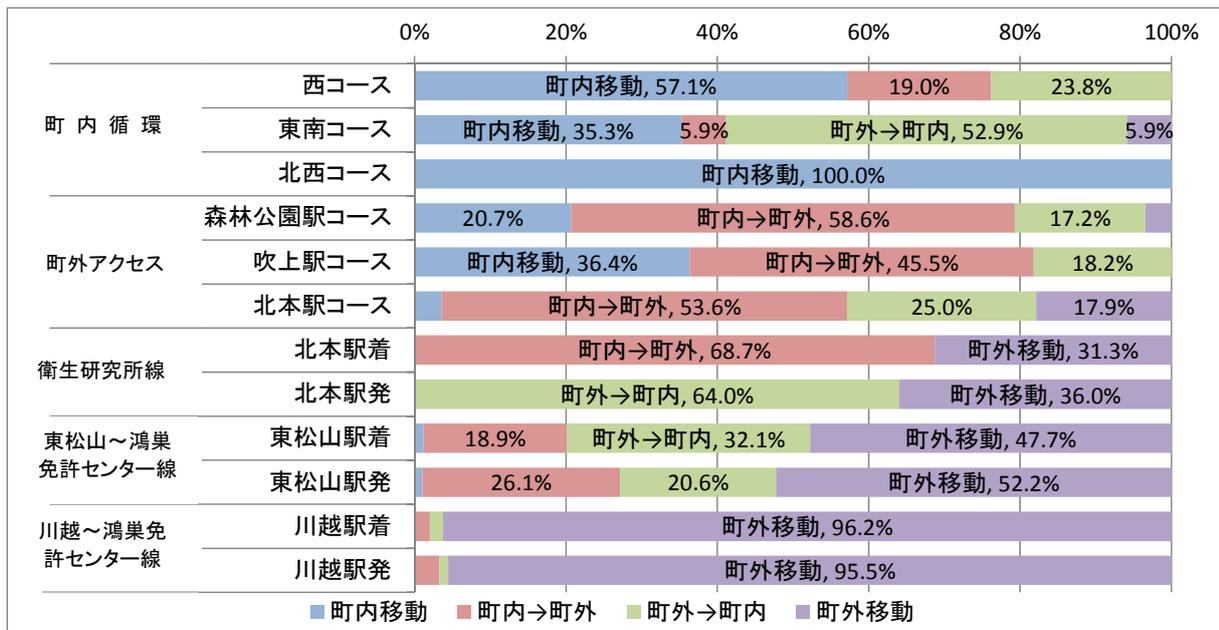
■路線別移動区間人数

(単位:人)

路線名	区分	コース	町内移動	町内→町外	町外→町内	町外移動	合計
吉見町巡回バス	町内循環	西コース	12	4	5		21
		東南コース	6	1	9	1	17
		北西コース	2				2
	町外アクセス	森林公園駅コース	6	17	5	1	29
		吹上駅コース	4	5	2		11
		北本駅コース	1	15	7	5	28
衛生研究所線	北本駅着			79		36	115
	北本駅発				73	41	114
東松山～鴻巣免許センター線	東松山駅着		10	159	270	401	840
	東松山駅発		10	252	199	504	965
川越～鴻巣免許センター線	川越駅着			9	8	433	450
	川越駅発			11	4	321	336
合計			51	552	582	1,743	2,928

■路線別移動区間人数の割合

路線名	区分	コース	町内移動	町内→町外	町外→町内	町外移動	合計
吉見町巡回バス	町内循環	西コース	57.1%	19.0%	23.8%	0.0%	100.0%
		東南コース	35.3%	5.9%	52.9%	5.9%	100.0%
		北西コース	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	町外アクセス	森林公園駅コース	20.7%	58.6%	17.2%	3.4%	100.0%
		吹上駅コース	36.4%	45.5%	18.2%	0.0%	100.0%
		北本駅コース	3.6%	53.6%	25.0%	17.9%	100.0%
衛生研究所線	北本駅着		0.0%	68.7%	0.0%	31.3%	100.0%
	北本駅発		0.0%	0.0%	64.0%	36.0%	100.0%
東松山～鴻巣免許センター線	東松山駅着		1.2%	18.9%	32.1%	47.7%	100.0%
	東松山駅発		1.0%	26.1%	20.6%	52.2%	100.0%
川越～鴻巣免許センター線	川越駅着		0.0%	2.0%	1.8%	96.2%	100.0%
	川越駅発		0.0%	3.3%	1.2%	95.5%	100.0%
合計			1.7%	18.9%	19.9%	59.5%	100.0%

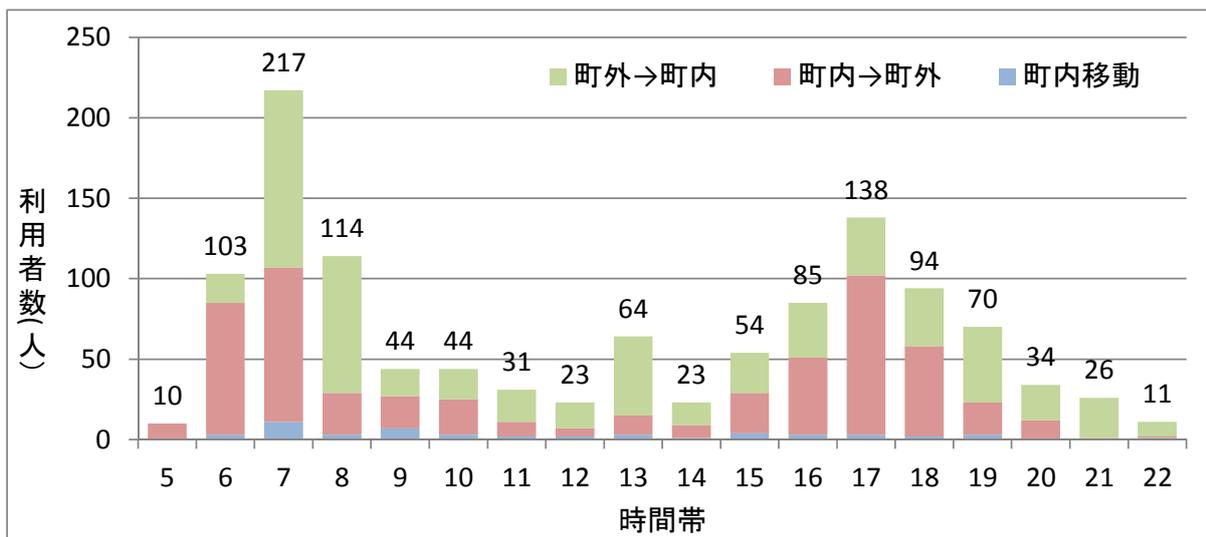


以下に、本町関連のバス利用者 OD 調査に基づく時間帯別利用者数の結果を示します。

「町内→町外」のピークは6～7時台、17時台であり、朝ピーク時には、最寄り鉄道駅まで移動し、周辺地域もしくは遠方に通勤していると考えられます。一方、「町外→町内」の朝ピークは7～8時台であり、最寄り鉄道駅からバスに乗って町内に通勤していると考えられます。

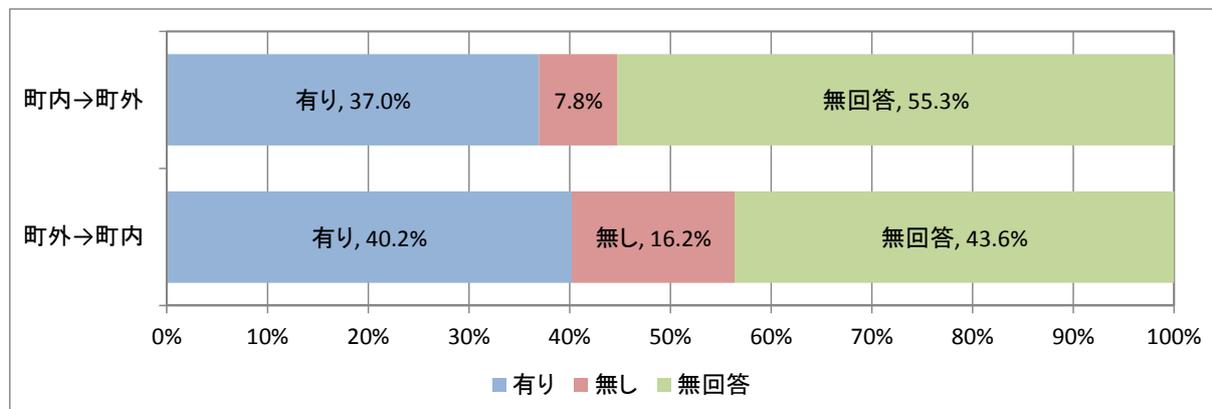
「町内移動」については、通勤目的の利用が多いことから、7時台の利用がもっとも多い状況です。

■時間帯別移動区間別利用者数（吉見町関連移動のみ）



また、本町関連のバス利用者の鉄道駅での乗り継ぎの有無については、以下のとおりです。なお、無回答の多くは、混雑時間帯において聞き取りが出来なかったデータとなっています。

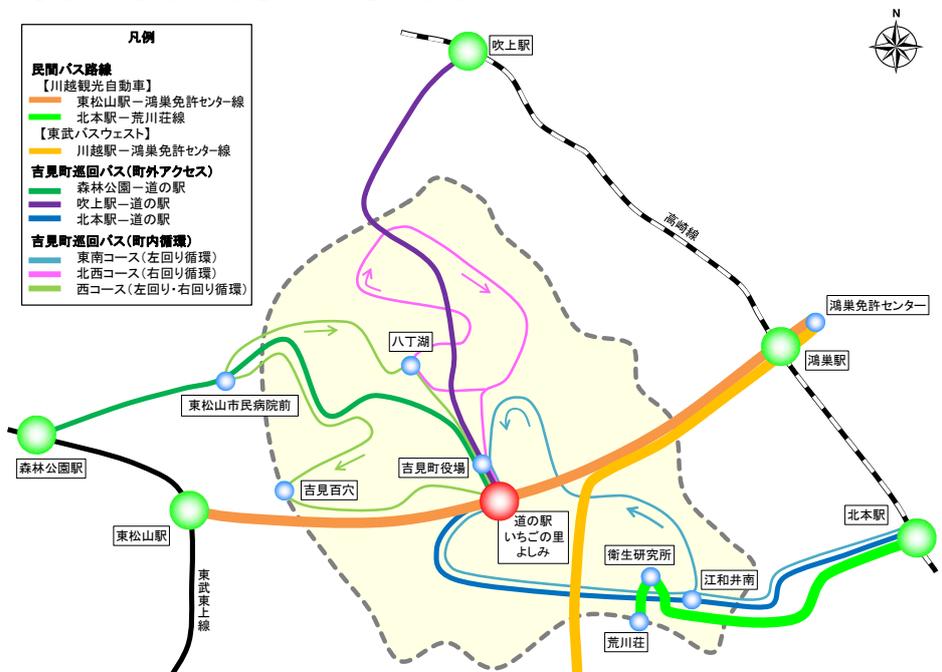
結果をみると、「町内→町外」「町外→町内」ともに、多くの人が鉄道駅で鉄道との乗り継ぎを行っています。



3. バス利用者アンケート調査

(1) 調査概要

バス利用者アンケート調査の概要は、以下のとおりです。

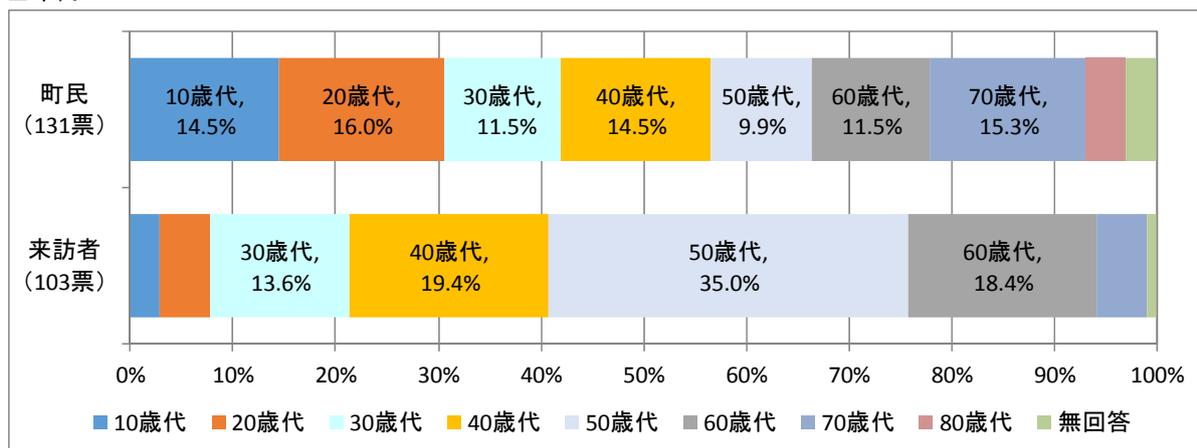
<p>調査対象</p>	<p>【対象者】</p> <p>町巡回バス及び町内を運行する民間路線バス(川越観光自動車、東武バスウエスト)の利用者のうち、町内で乗降された方</p>  <p>バス路線図</p>
<p>調査方法</p>	<p>バス車内での手渡し配布・郵送回収</p> <p>○回収数 241 票</p> <p>○配布数 565 票(手渡し配布) + 車内留置き</p>
<p>調査期間</p>	<p>平成 28 年 7 月 11 日(月)</p> <p>※回収数の向上を図るため、1 週間程度バス車内にアンケート調査票を留置きした。(東武バスウエストを除く)</p>
<p>調査内容</p>	<p>○個人属性</p> <p>○当日の乗降バス停</p> <p>○バス乗降前後の交通手段</p> <p>○目的地</p> <p>○移動目的</p> <p>○乗車時間帯</p> <p>○運賃支払方法</p> <p>○バスへの満足度</p> <p>○バスに関する自由意見</p>

(2) 回答者属性

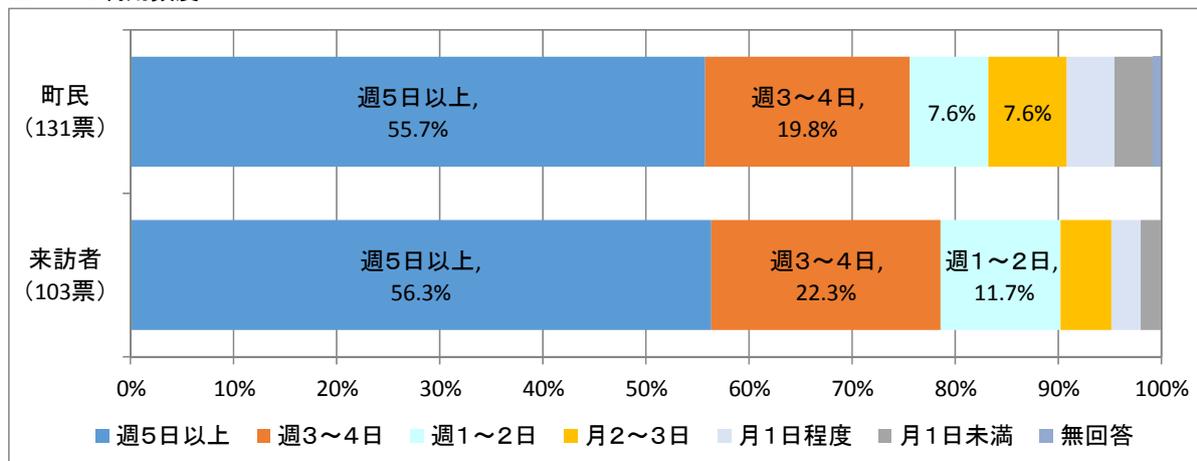
回答者属性を町民及び来訪者（町外に居住している方）に分けて整理しました。

項目	町民（131票）	来訪者（103票）
性別	男性 35% 女性 65%	男性 41% 女性 56%
年代	20歳代が 16% 70歳代が 15%	50歳代が 25% 40歳代が 19% 60歳代が 18%
運転免許証	自動車運転免許証保有者が 50% 運転免許証なしが 48%	自動車運転免許証保有者が 78% 運転免許証なしが 20%
普段利用している車両	自動車が 43% 自転車が 18% 利用していないが 30%	自動車が 52% 自転車が 19% 利用していないが 29%
バスの利用頻度	週5日以上が 56% 週3～4日が 20%	週5日以上が 56% 週3～4日が 22%

■年代



■バスの利用頻度

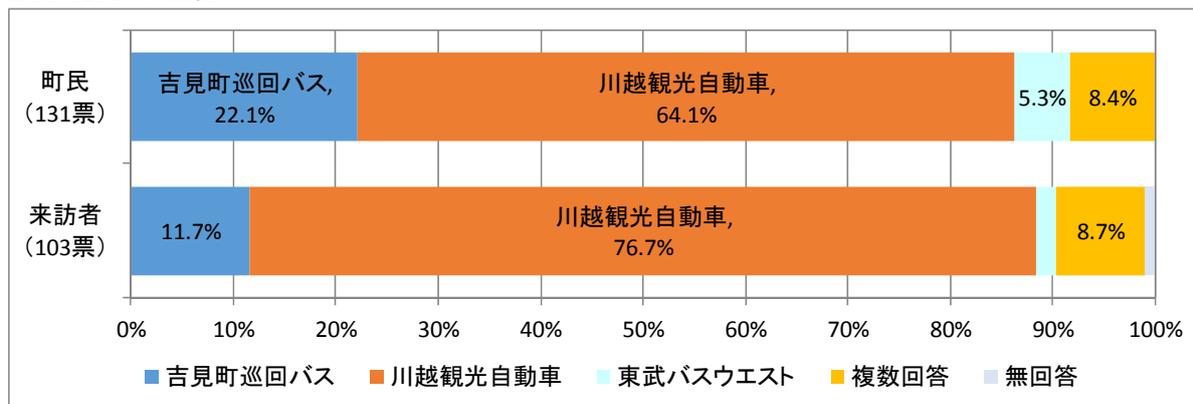


(3) バスの利用状況

以下に、利用したバス路線の状況を示します。町民及び来訪者（吉見町外に居住している方）に分けて整理しました。

町民、来訪者ともに川越観光自動車の利用が多くなっていますが、来訪者に比べ、町民は町巡回バスの利用が多い状況となっています。

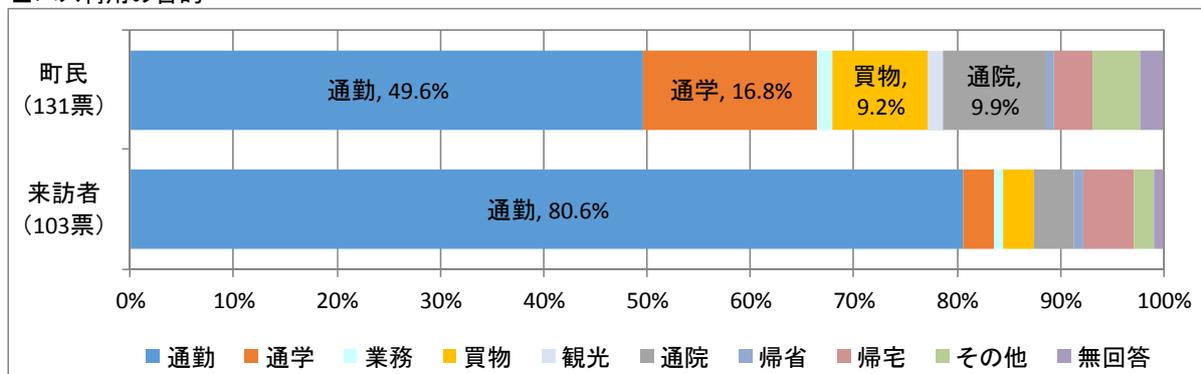
■利用したバス路線



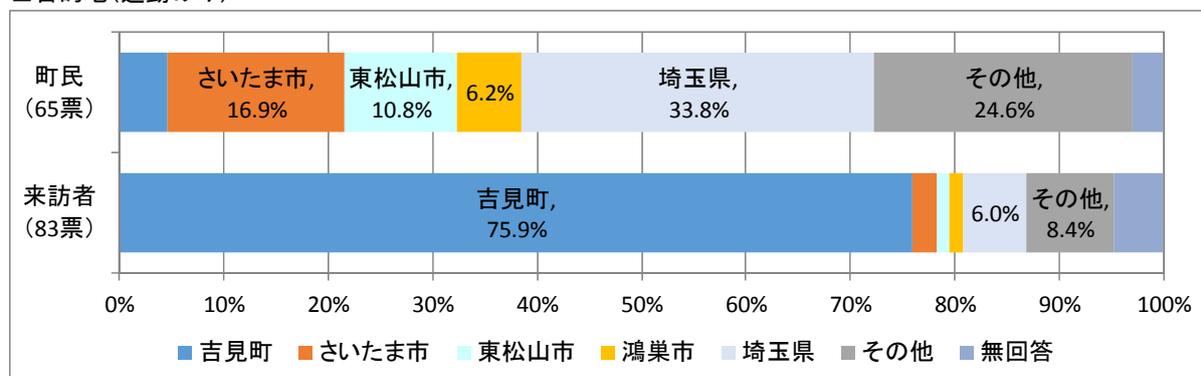
また、バス利用の目的と目的地については、以下のとおりです。

バス利用の目的は、町民、来訪者ともに「通勤」の割合がもっとも多い状況となっています。また町内に高校がないため、町民に比べて、来訪者の「通学」は利用割合が低くなっています。また通勤利用者の目的地をみると、町民の約7割が埼玉県内に通勤しています。

■バス利用の目的



■目的地(通勤のみ)



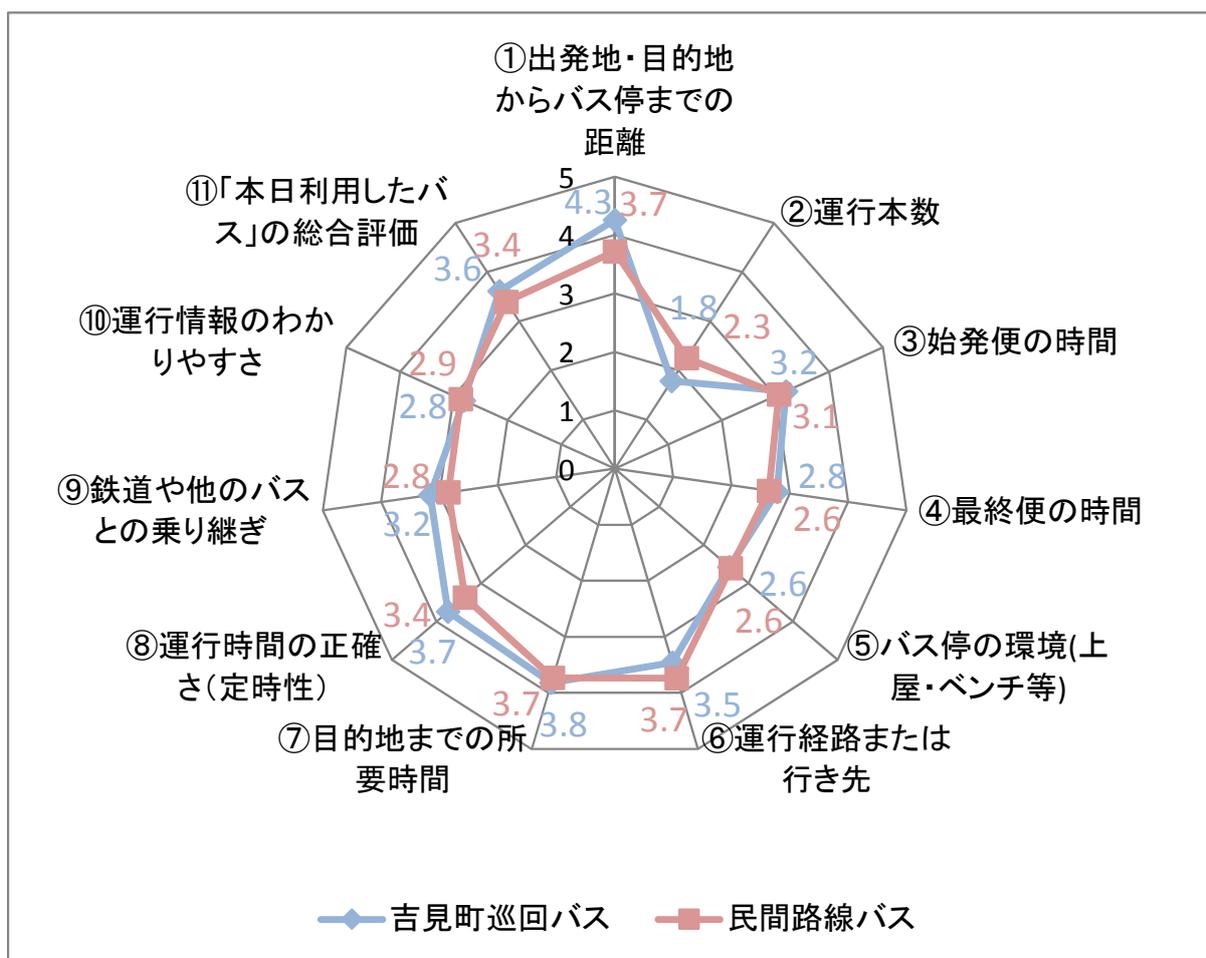
※町民その他の内訳（東京都：15票、北海道：1票）

(4) 利用バスの満足度

以下に、利用したバスの満足度を示します。町巡回バス及び民間路線バス（川越観光自動車、東武バスウエスト）に分けて整理しました。なお満足度は、各評価項目の回答について、「満足」を最高点の5点、「やや満足」を4点、「どちらでもない」を3点、「やや不満」を2点、「不満」を最低点の1点（平均点を3点）として平均化しました。

「⑪本日利用したバスの総合評価」は、町巡回バスが3.6点、民間路線バスが3.4点となっています。

町巡回バスは、「①出発地・目的地からバス停までの距離」の満足度がもっとも高く、「②運行本数」の満足度は低い状況となっています。民間路線バスも同様の傾向です。



4. 公共交通等に関するアンケート調査

(1) 調査概要

町民の方を対象としたアンケート調査の概要は、以下のとおりです。

調査対象	【調査対象者】						
	調査の種類				対象者		
	①65歳以上の町民				1,000人		
	②高校生及びその関係者				500世帯(高校生500人、保護者500人)		
	③18歳以上65歳未満の町民				1,000人		
	【対象者の抽出方法】						
	①、③：町内を4地域に区分し、各地区より250サンプルを住民基本台帳より無作為抽出した。						
	②：15歳～18歳の町民が含まれる500世帯を住民基本台帳より無作為抽出した。						
	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 10px;">地域区分図</div>  </div>						
	【地区別の抽出数・抽出率】						
地 区	65歳以上人口		18歳以上 65歳未満人口		抽出数・抽出率		
	実数(人)	割合	実数(人)	割合	①	③	
北地区	884	15.5%	1,459	12.4%	250人 (28.3%)	250人 (17.1%)	
南地区	994	17.5%	2,026	17.2%	250人 (25.2%)	250人 (12.3%)	
東地区	1,228	21.6%	2,898	24.6%	250人 (20.4%)	250人 (8.6%)	
西地区	2,590	45.5%	5,399	45.8%	250人 (9.7%)	250人 (4.6%)	
合 計	5,696	100%	11,782	100%	1,000人 (17.6%)	1,000人 (8.5%)	
※人口は平成28年7月1日時点							
※()内の数値は65歳以上人口、18歳以上65歳未満人口に対する抽出率							

調査方法	郵送配布、郵送回収								
	①65歳以上の町民	②高校生及び その関係者	③18歳以上 65歳未満の町民						
	配布数：1,000票 回収数：731票 回収率：73.1%	配布数：500票 【高校生対象】 回収数：294票 回収率：58.8% 【保護者対象】 回収数：292票 回収率：58.4%	配布数：1,000票 回収数：544票 回収率：54.4%						
調査期間	平成28年7月25日（月）～8月8日（月）								
調査内容	<table border="1"> <tr> <td>①65歳以上の町民</td> <td>②高校生及び その関係者</td> <td>③18歳以上 65歳未満の町民</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> 個人属性 IT環境 日常の外出先と交通手段 日常の外出の満足度 公共交通の利用状況、認知度 公共交通の利用意向と 求めるサービス水準 公共交通の情報提供時の形態 交通関連施策のニーズ </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 個人属性 IT環境 【高校生】 通学実態(場所、手段、土休日の 状況等) 下校時の立ち寄り状況 【保護者対象】 送迎実態(場所、頻度等) 公共交通の利用意向 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 個人属性 IT環境 日常の外出先と交通手段 公共交通の利用状況、認知度 公共交通の利用意向と 求めるサービス水準 公共交通の改善点 公共交通の情報提供時の形態 交通関連施策のニーズ </td> </tr> </table>			①65歳以上の町民	②高校生及び その関係者	③18歳以上 65歳未満の町民	<ul style="list-style-type: none"> 個人属性 IT環境 日常の外出先と交通手段 日常の外出の満足度 公共交通の利用状況、認知度 公共交通の利用意向と 求めるサービス水準 公共交通の情報提供時の形態 交通関連施策のニーズ 	<ul style="list-style-type: none"> 個人属性 IT環境 【高校生】 通学実態(場所、手段、土休日の 状況等) 下校時の立ち寄り状況 【保護者対象】 送迎実態(場所、頻度等) 公共交通の利用意向 	<ul style="list-style-type: none"> 個人属性 IT環境 日常の外出先と交通手段 公共交通の利用状況、認知度 公共交通の利用意向と 求めるサービス水準 公共交通の改善点 公共交通の情報提供時の形態 交通関連施策のニーズ
	①65歳以上の町民	②高校生及び その関係者	③18歳以上 65歳未満の町民						
<ul style="list-style-type: none"> 個人属性 IT環境 日常の外出先と交通手段 日常の外出の満足度 公共交通の利用状況、認知度 公共交通の利用意向と 求めるサービス水準 公共交通の情報提供時の形態 交通関連施策のニーズ 	<ul style="list-style-type: none"> 個人属性 IT環境 【高校生】 通学実態(場所、手段、土休日の 状況等) 下校時の立ち寄り状況 【保護者対象】 送迎実態(場所、頻度等) 公共交通の利用意向 	<ul style="list-style-type: none"> 個人属性 IT環境 日常の外出先と交通手段 公共交通の利用状況、認知度 公共交通の利用意向と 求めるサービス水準 公共交通の改善点 公共交通の情報提供時の形態 交通関連施策のニーズ 							

【集計上の地区分類と町丁目】

東地区	大字大和田、大字上銀谷、大字谷口、大字下銀谷、大字万光寺、大字荒子、大字飯島新田、大字江和井、大字久保田新田、大字高尾新田、大字蓮沼新田、大字古名新田、大字蚊斗谷、大字古名、大字丸貫、大字北下砂、東野一丁目、東野二丁目、東野三丁目、東野四丁目、東野五丁目、東野六丁目、大字須ノ子新田
西地区	大字北吉見、大字南吉見、大字久米田、大字和名、大字御所、大字黒岩、大字山ノ下、大字田甲、大字長谷、大字西吉見
南地区	大字下細谷、大字久保田、大字江綱、大字前河内、大字大串
北地区	大字地頭方、大字上砂、大字中曽根、大字松崎、大字本沢、大字上細谷、大字小新井、大字中新井、大字今泉、大字明秋、大字一ツ木

(2) 回答者属性

回答者属性を以下に整理しました。

項目	①65歳以上の町民	③18歳以上 65歳未満の町民
性別	男性 46% 女性 53%	男性 46% 女性 54%
年代	65～69歳が 38% 70～74歳が 23%	40歳代が 22% 50歳代が 30% 60歳代が 19%
世帯構成	配偶者のみが 37% 子・孫も同居が 48%、	配偶者のみが 18% 子・孫も同居が 54%
職業	無職が 46% 自営業が 17% 専業主婦(夫)が 15%	会社員等が 47% アルバイト等が 23% 専業主婦(夫)が 10%
運転免許証	自動車運転免許証保有者 68% 運転免許証なしが 25%	自動車運転免許証保有者 94% 運転免許証なしが 4%
利用している 情報機器	携帯電話のみ利用の方が 46% 情報機器を利用していない方が 25%	携帯電話等の他タブレット・PCも 利用している方が 51%
インターネットの利用環境	利用できる方が 26%	利用できる方が 84%

項目	②高校生及びその関係者	
	高校生	保護者
性別	男性 49% 女性 50%	男性 26% 女性 74%
通学先	川越市 14%、東松山市 14%、鴻巣市 13%、さいたま市・坂戸市 7%	
利用している 情報機器	携帯電話・スマートフォンを利用し ている方が 58%	携帯電話等の他タブレット・PCも 利用している方が 51%
インターネットの利用環境	利用できる方が 95%	利用できる方が 96%

(3) 目的別外出実態

- ・地域住民のニーズ調査における外出目的別（通勤・通学、通院、買い物、その他外出）の外出先と外出頻度に基づき、地区間の日移動者数を分析しました。
- ・各地域間の日移動者数は下式により算出しました。

$$\text{日移動者数} = \text{アンケート回答者数} \times \text{拡大係数} \times \text{目的別日外出回数}$$

アンケート回答者数	アンケート調査において対象地域間を移動すると回答した人の人数
拡大係数	対象地域人口 ÷ 対象地域内のアンケート回答者数
目的別日外出回数	<p>アンケート調査で回答された外出頻度の平均値 （※選択方式にて回答を得たため、各選択肢の値を選択肢が取り得る範囲の中間値に代表させることにより数量化した。ただし、通勤・通学及び通院については外出頻度の設問がないため、外出頻度を通勤・通学は週5日、通院は月2日と仮定して算出した。）</p> <p>週5日以上 → 月24日（週6日） 週3～4日 → 月14日（週3.5日） 週1～2日 → 月6日（週1.5日） 月2～3日 → 月2.5日 月1日程度 → 月1日 月1日未満 → 月0.5日</p>

■ 拡大係数

（65歳以上の町民アンケート）

	回収数	人口	回答率	拡大係数
東地区	170	1,228	13.8%	7.22
西地区	173	2,590	6.7%	14.97
南地区	186	994	18.7%	5.34
北地区	186	884	21.0%	4.75
合計	715	5,696	12.6%	7.97

（65歳未満の町民アンケート）

	回収数	人口	回答率	拡大係数
東地区	140	2,898	4.8%	20.70
西地区	120	5,399	2.2%	44.99
南地区	133	2,026	6.6%	15.23
北地区	142	1,459	9.7%	10.27
合計	535	11,782	4.5%	22.02

（高校生及びその関係者アンケート）

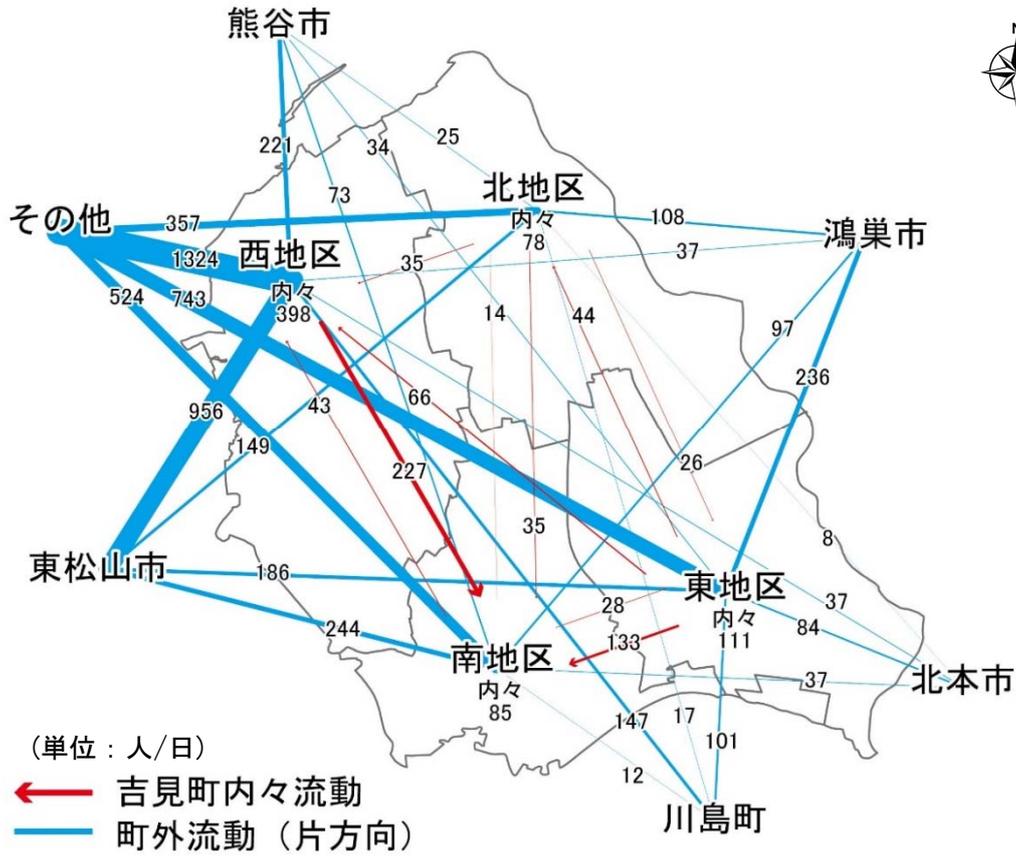
	回収数	人口	回答率	拡大係数
東地区	77	218	35.3%	2.83
西地区	128	334	38.3%	2.61
南地区	50	131	38.2%	2.62
北地区	38	89	42.7%	2.34
合計	293	772	38.0%	2.63

1) 通勤・通学

①地区間流動

- 通勤・通学時においては、町外流動が大半を占めており、特に西地区から東松山市への流動が多い状況です。
- 東地区、南地区、北地区については、近隣市町以外（その他）への流動も多く見られます。

【65歳未満町民の通勤・通学流動】



(単位：人)

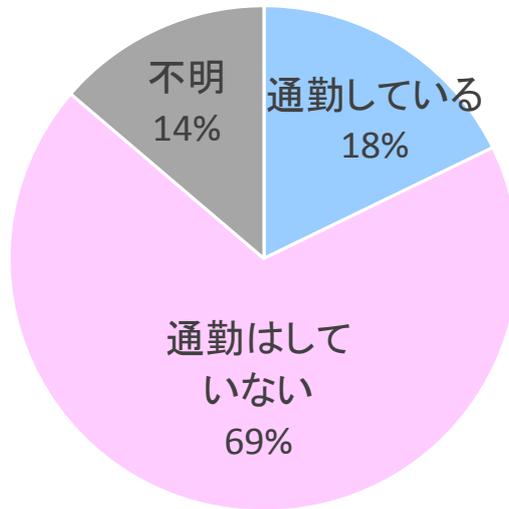
その他内訳	川越市	さいたま市	坂戸市	小川町	上尾市	滑川町	その他埼玉県
通勤・通学	18	27	5	1	10	2	54

その他内訳	東京都	その他の関東地方(詳細不明含む)	関東地方以遠
通勤・通学	32	7	0

※拡大前のアンケート回答数を集計のため、流動図の合計とは合わない

②65歳以上町民の通勤有無

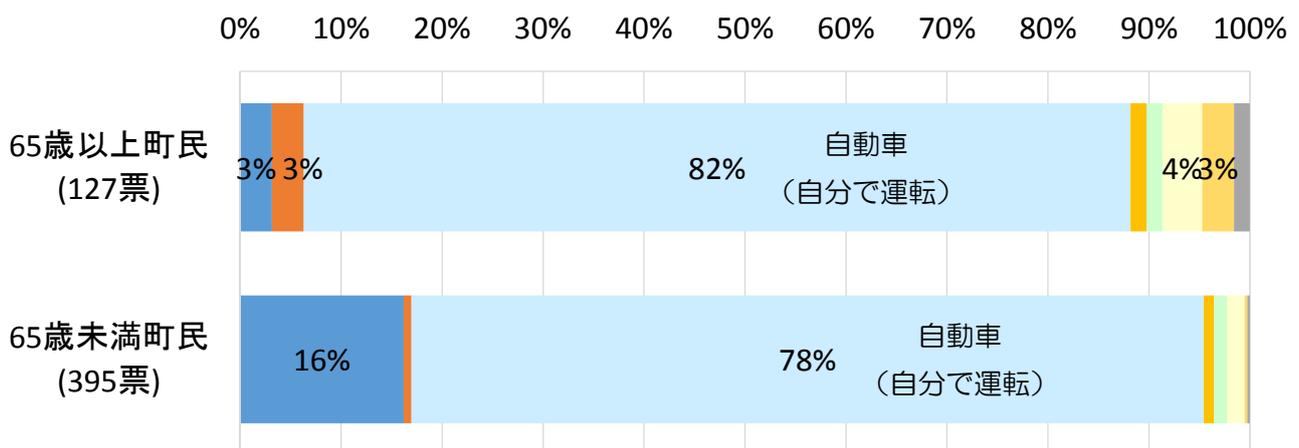
- ・65歳以上の町民の通勤有無については、「通勤はしていない」が69%、「通勤している」が18%となっています。



65歳以上町民(715票)

③交通手段

- ・65歳以上町民、65歳未満町民ともに通勤・通学時の交通手段としてもっとも多いのは、「自動車(自分で運転)」であり、約80%となっています。
- ・65歳未満町民については、鉄道の利用が16%であり、65歳以上町民に比べて利用率が高い傾向にあります。



3%未満の値は非表示

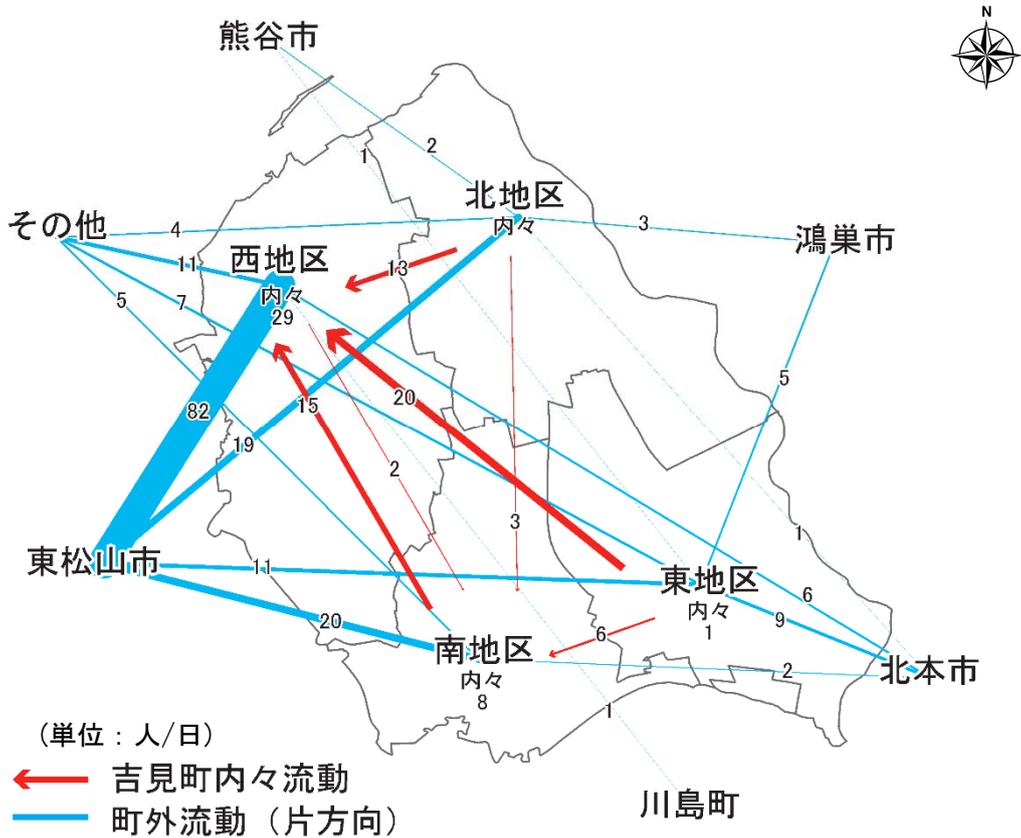
- 鉄道
- バス
- 自動車(自分で運転)
- 自動車(送迎)
- タクシー
- 二輪車
- 自転車
- 徒歩
- その他
- 不明

2) 通院

①地区間流動

- ・吉見町内々流動については、各地区から西地区への流動が多い状況です。
- ・町外流動については、東松山市への流動が多い状況です。

【65歳以上市民の通院流動】



主な通院先	場所
森田クリニック	西地区
白井医院	南地区
シャローム病院	東松山市
東松山市立市民病院	東松山市
松山クリニック	東松山市

(単位: 人)

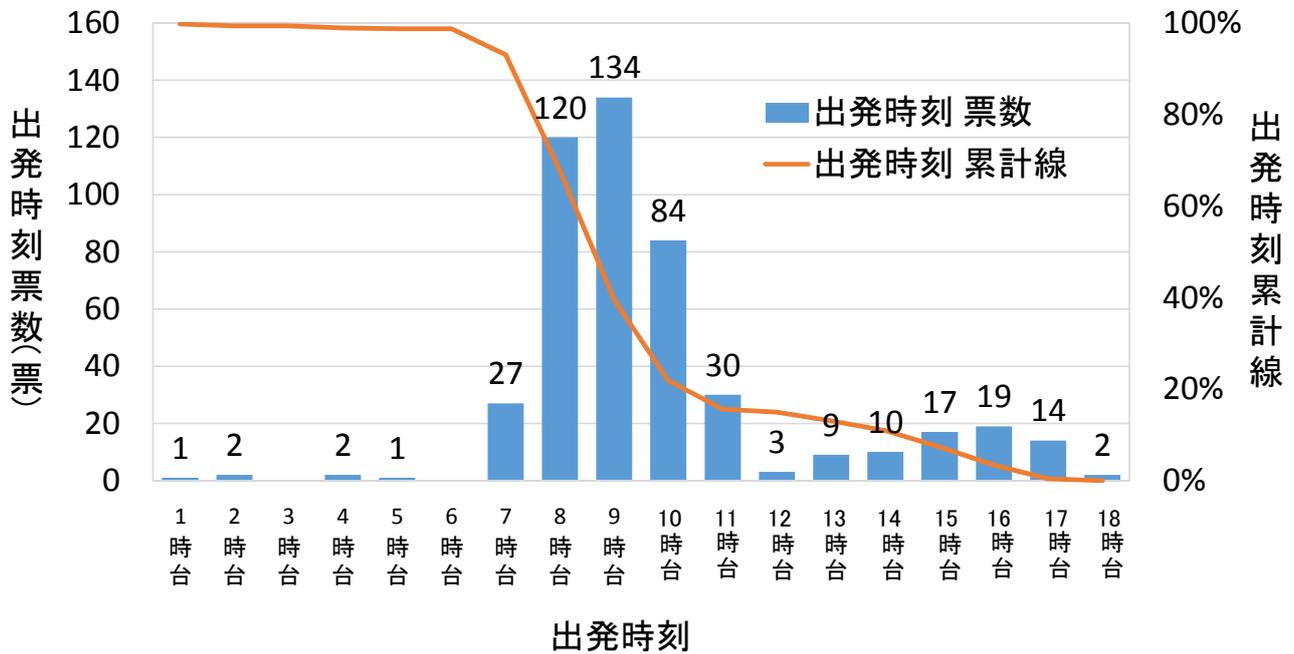
その他内訳	川越市	さいたま市	坂戸市	小川町	上尾市	滑川町	その他埼玉県
通院	13	1	4	2	3	0	23

その他内訳	東京都	その他の関東地方(詳細不明含む)	関東地方以遠
通院	2	1	0

※拡大前のアンケート回答数を集計のため、流動図の合計とは合わない

②通院時の出発時刻

・通院時の出発時刻は、8～10 時台に集中しており、もっとも多いのは9時台の 134 票です。

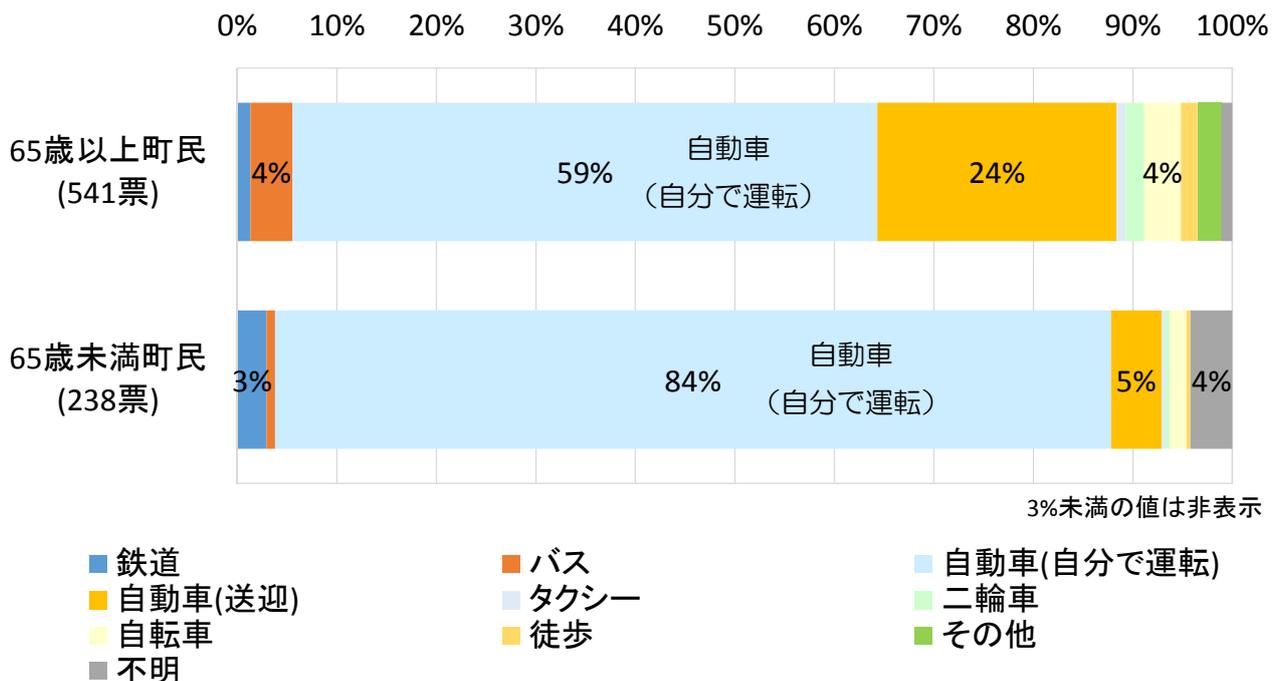


65 歳以上町民(475 票)

③交通手段

・65 歳以上町民、65 歳未満町民ともに通院時の交通手段としてもっとも多いのは、「自動車（自分で運転）」であり、それぞれ 59%、84%となっています。

・65 歳以上町民については、「自動車（送迎）」の割合が 24%であり、65 歳未満町民に比べて高い傾向にあります。

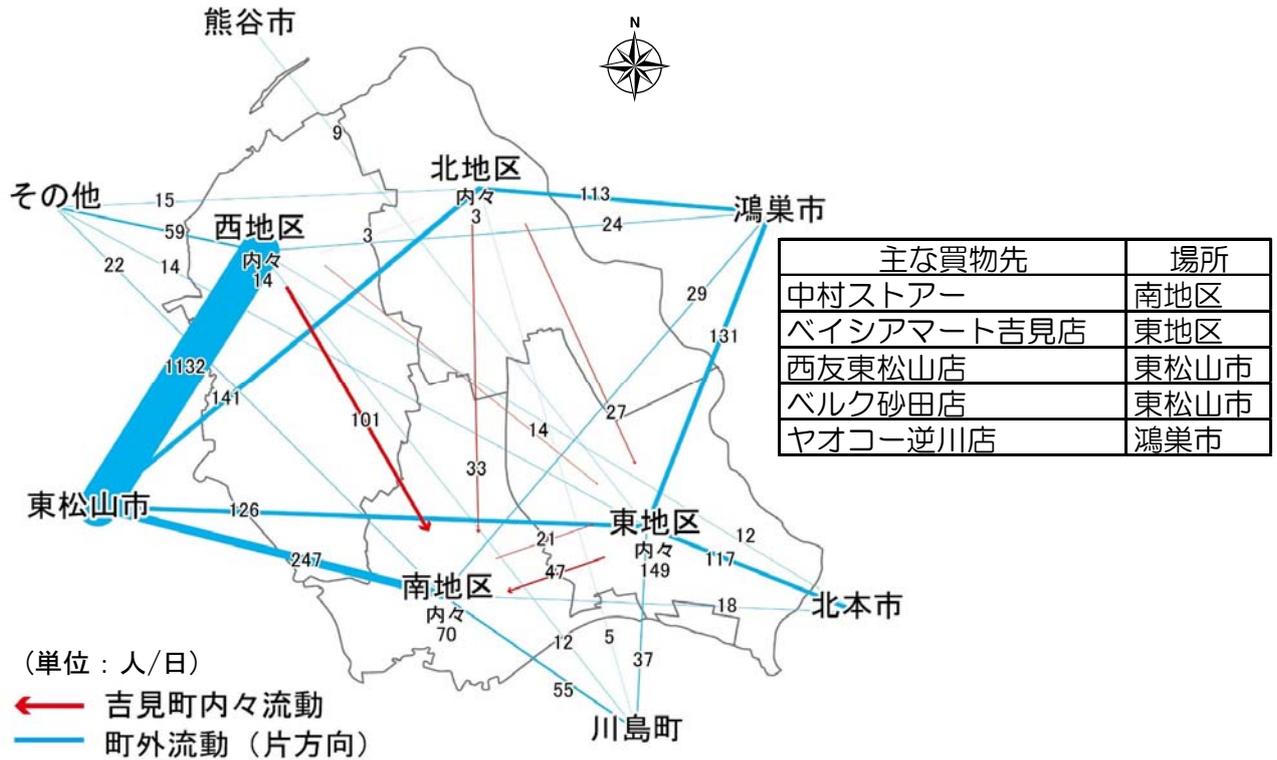


3) 日用品の買い物

①地区間流動

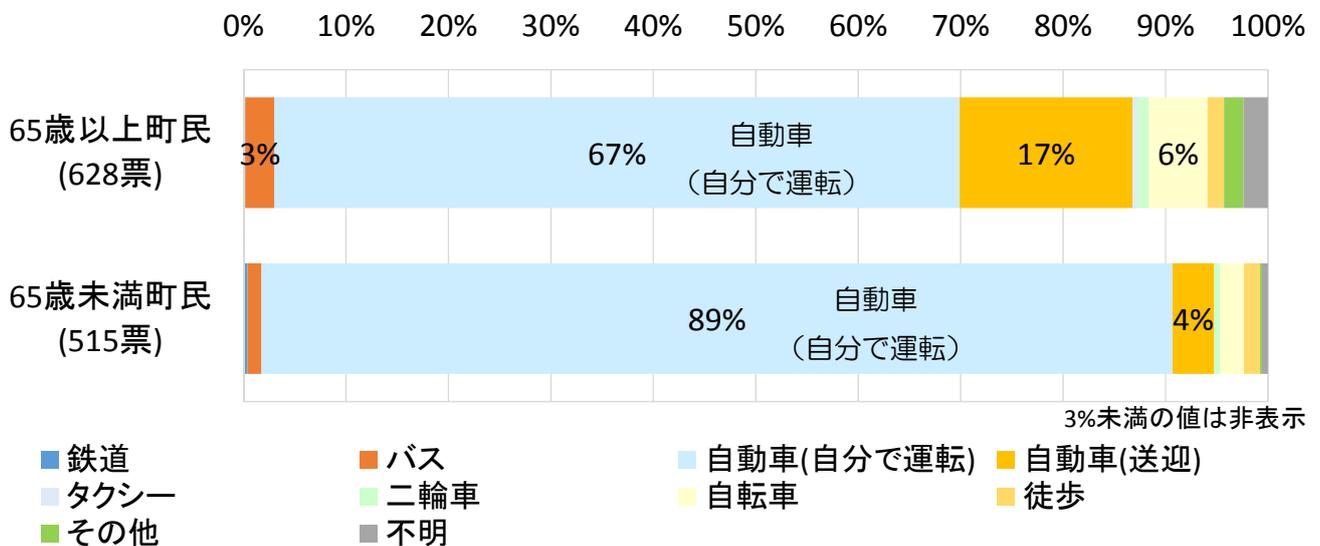
- 買い物時（日用品）においては、町外流動が大半を占めており、各地区とも東松山市への流動が多い状況です。
- 北地区、東地区については、鴻巣市への流動も比較的多い状況となっています。

【65歳未満町民の買い物（日用品）流動】



②交通手段

- 買い物時（日用品）の交通手段としてもっとも多いのは、「自動車（自分で運転）」であり、65歳以上町民で67%、65歳未満町民で89%となっています。

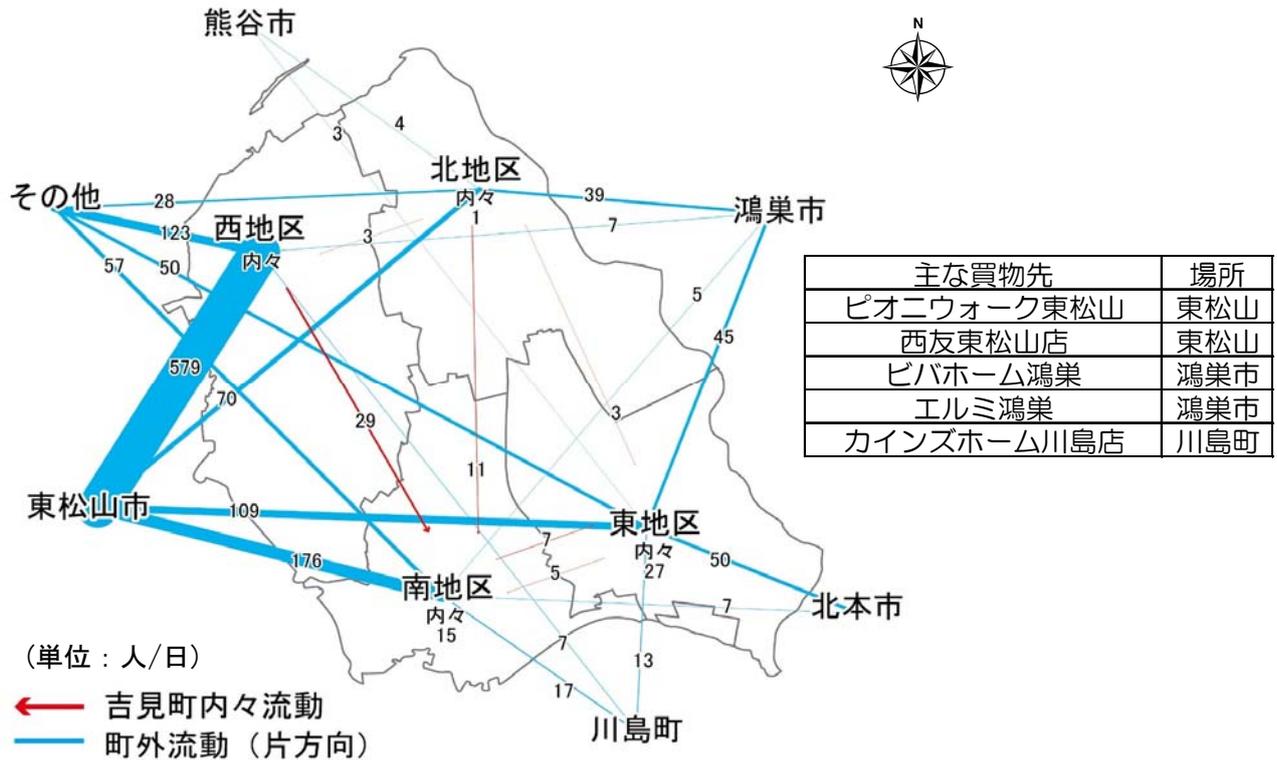


4) 日用品以外の買い物

①地区間流動

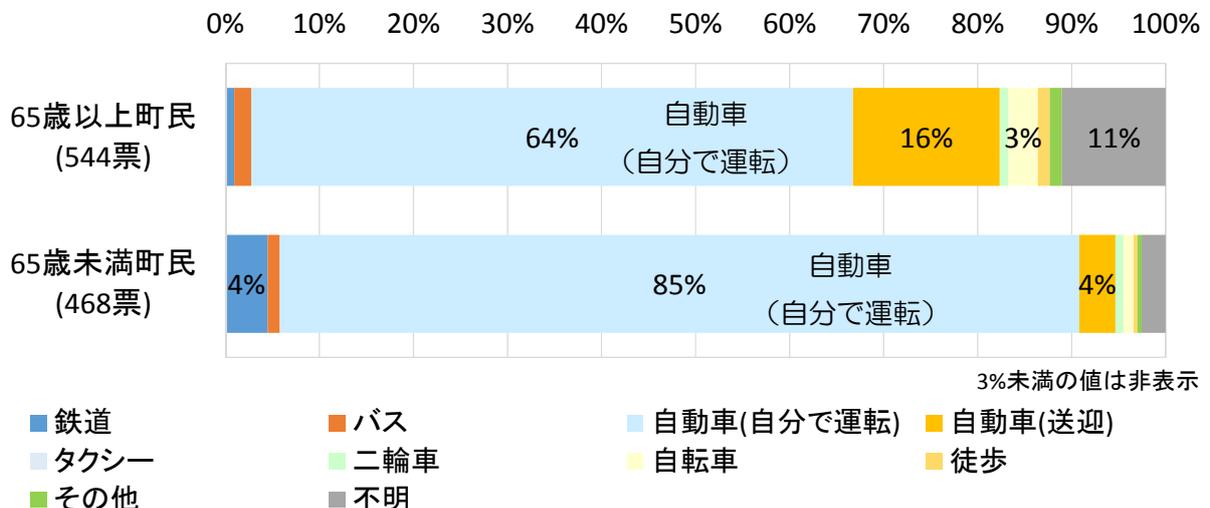
- 買い物時（日用品以外）においては、町外流動が大半を占めており、各地区とも東松山市への流動が多い状況です。
- 北地区については鴻巣市、東地区については鴻巣市及び北本市への流動も比較的多く見られます。

【65歳未満町民の買い物（日用品以外）流動】



②交通手段

- 買い物時（日用品以外）の交通手段としてもっとも多いのは、「自動車（自分で運転）」であり、65歳以上町民で64%、65歳未満町民で85%となっています。

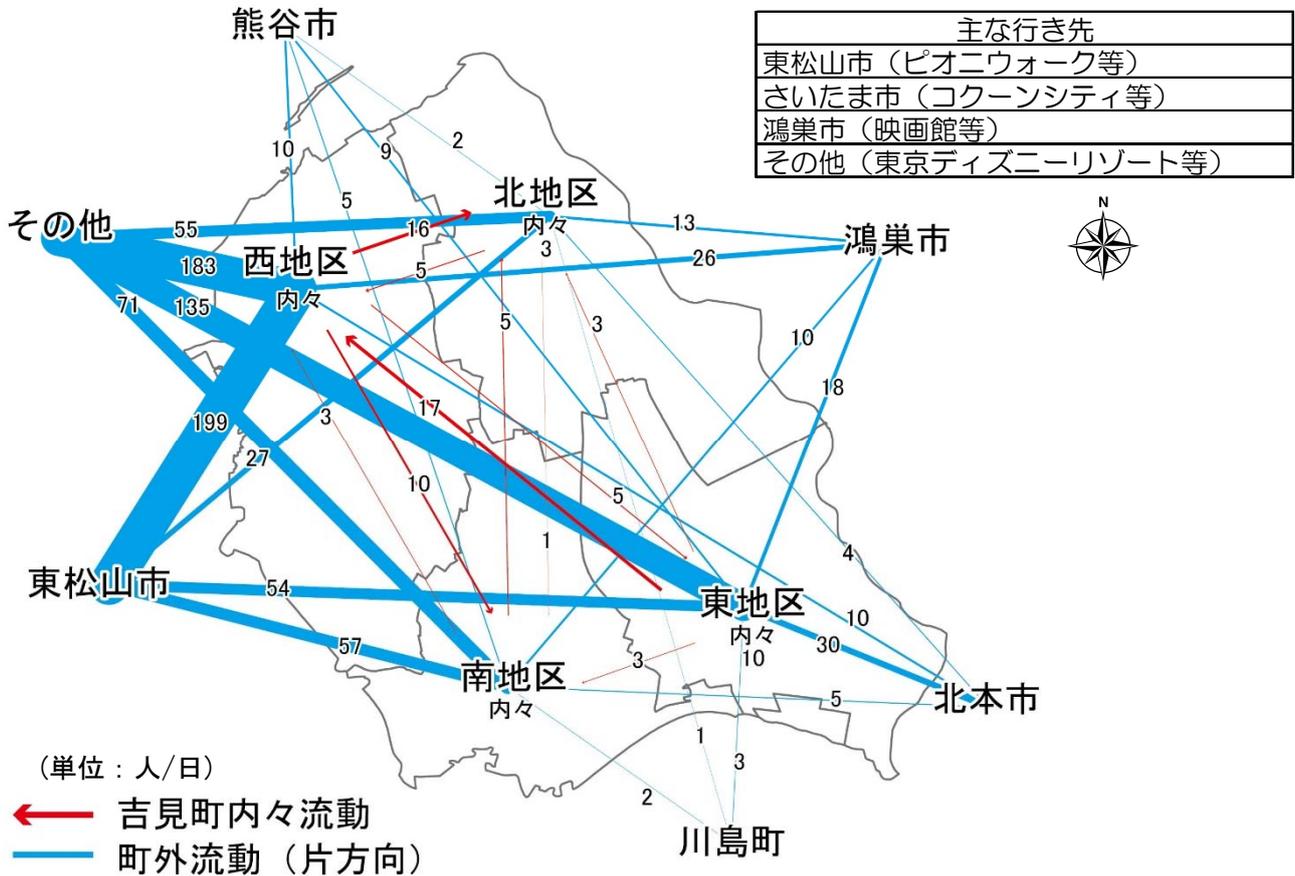


5) 通勤・通学、通院、買い物以外の外出

①地区間流動

- ・通勤・通学、通院、買い物以外の外出については、町外流動が大半を占めており、東松山市、その他への流動が多い状況です。

【65歳未満町民の外出（通勤・通学、通院、買い物以外）流動】



(単位：人)

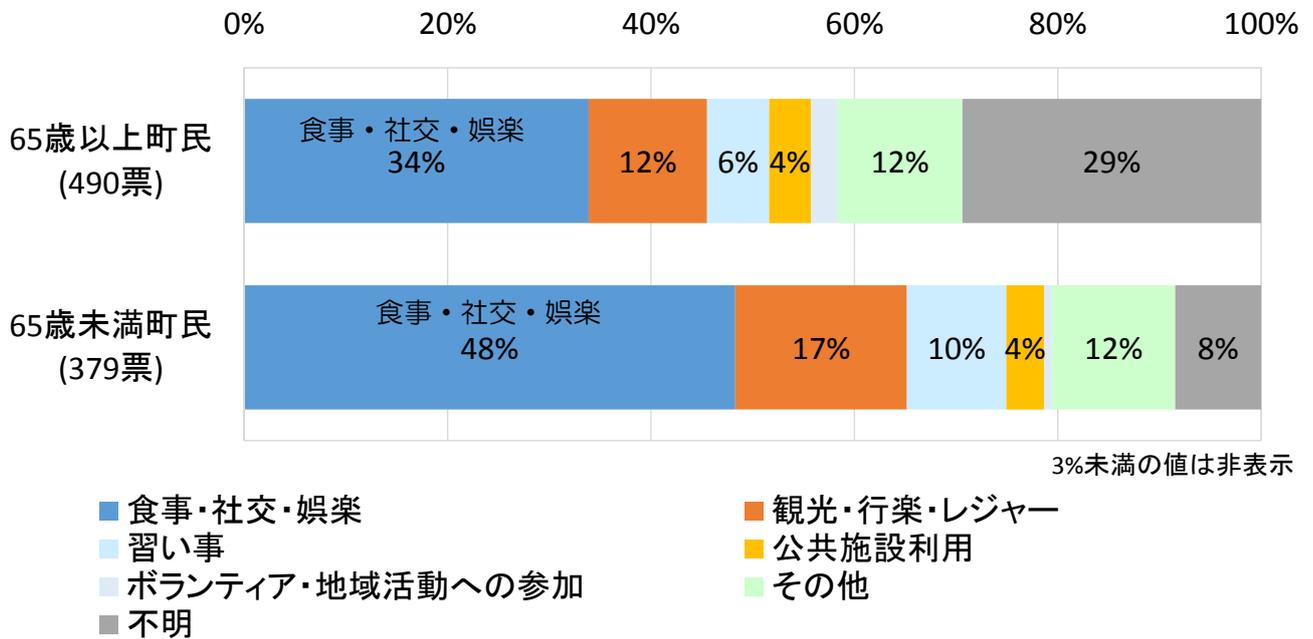
その他内訳	川越市	さいたま市	坂戸市	小川町	上尾市	滑川町	その他埼玉県
外出	14	38	3	1	4	1	38

その他内訳	東京都	その他の関東地方（詳細不明含む）	関東地方以遠
外出	0	56	2

※拡大前のアンケート回答数を集計のため、流動図の合計とは合わない

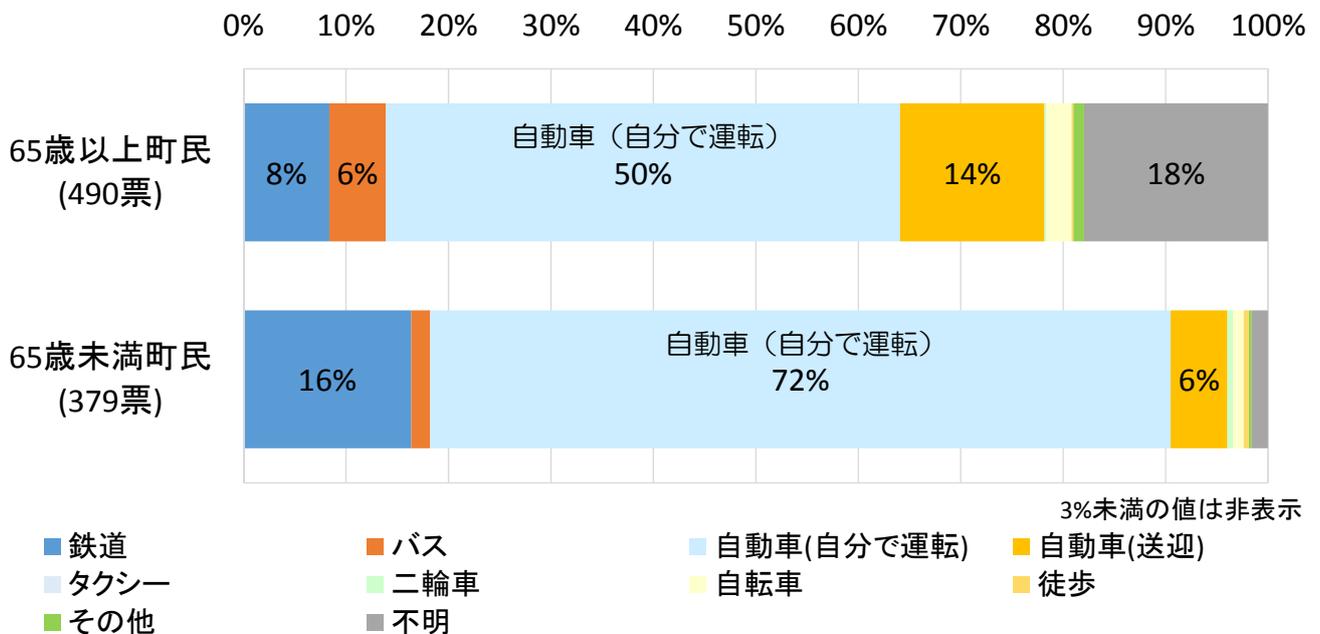
②外出の目的

・外出の目的については、「食事・社交・娯楽」がもっとも多く、65歳以上町民で34%、65歳未満町民で48%となっています。また、次いで多いのは、「観光・行楽・レジャー」であり、65歳以上町民で12%、65歳未満町民で17%となっています。



③交通手段

・通勤・通学、通院、買い物以外の外出時の交通手段としてもっとも多いのは、「自動車（自分で運転）」であり、65歳以上町民で50%、65歳未満町民で72%となっています。



6) 高校生の通学

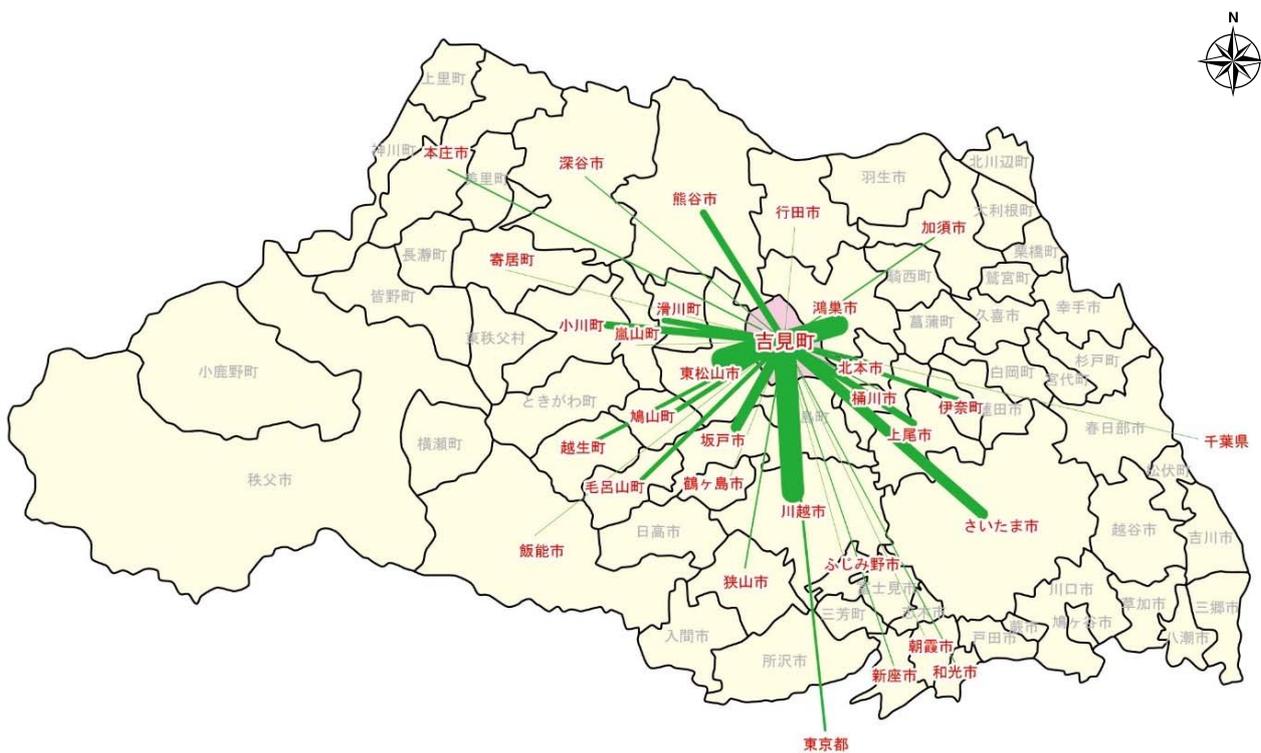
①地区間流動

- ・高校生の通学先でもっとも多いのは、川越市 42 人、東松山市 42 人であり、次いで鴻巣市 37 人、さいたま市 21 人となっています。

(単位：人)

通学先	川越市	東松山市	鴻巣市	さいたま市	坂戸市	小川町	熊谷市	上尾市	滑川町
通学者数	42	42	37	21	20	15	14	13	11
割合	14.3%	14.3%	12.6%	7.2%	6.8%	5.1%	4.8%	4.4%	3.8%

通学先	その他埼玉県	東京都	千葉県	不明	合計
通学者数	71	5	1	1	293
割合	24.2%	1.7%	0.3%	0.3%	100.0%

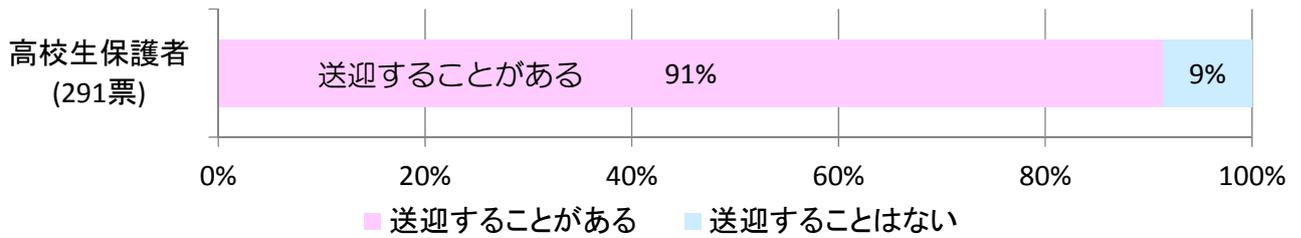


高校生アンケート(293 票)

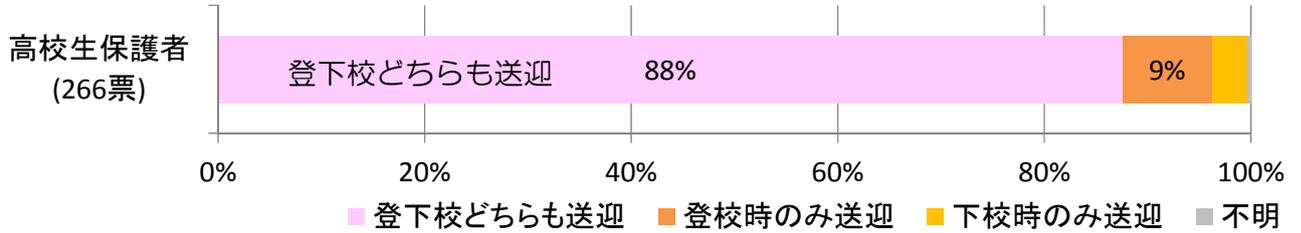
②通学時の送迎状況

- ・高校生の通学時における保護者の送迎状況は、「登下校どちらも送迎」と回答した保護者がもっとも多く 88%となっています。また、送迎の頻度は、「ほぼ毎日」が 51%となっています。
- ・また、通学時の送迎に対しては、「送迎する頻度が多く負担を感じる」が、47%でもっとも多くなっています。

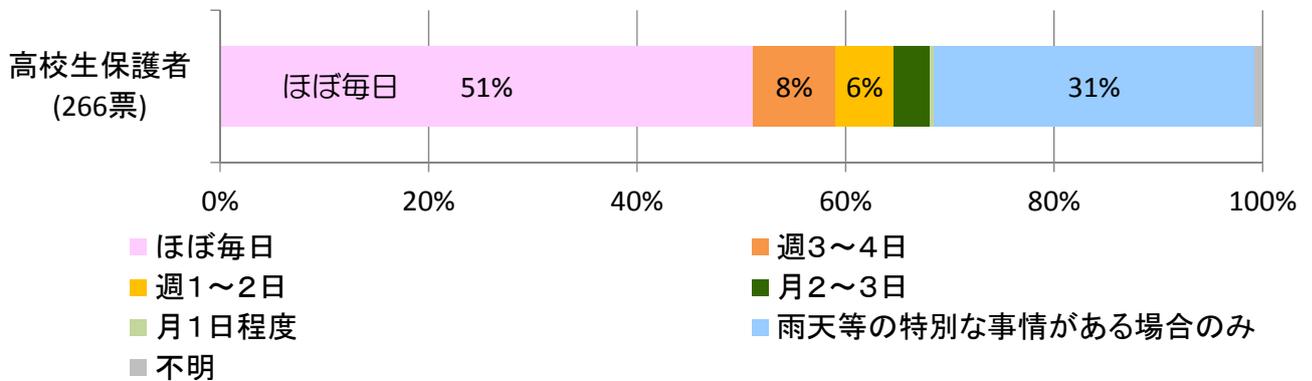
【送迎の有無】



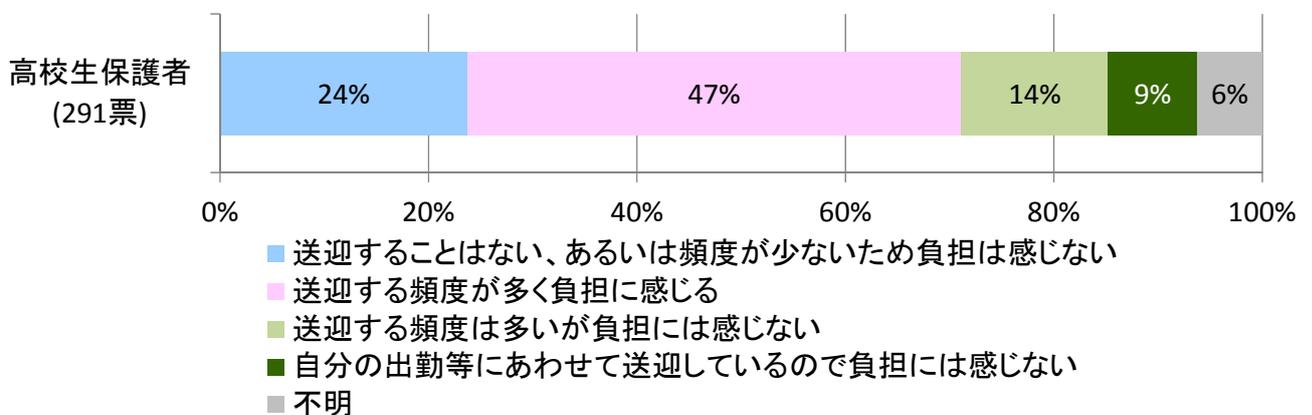
【送迎の形態】



【送迎の頻度】



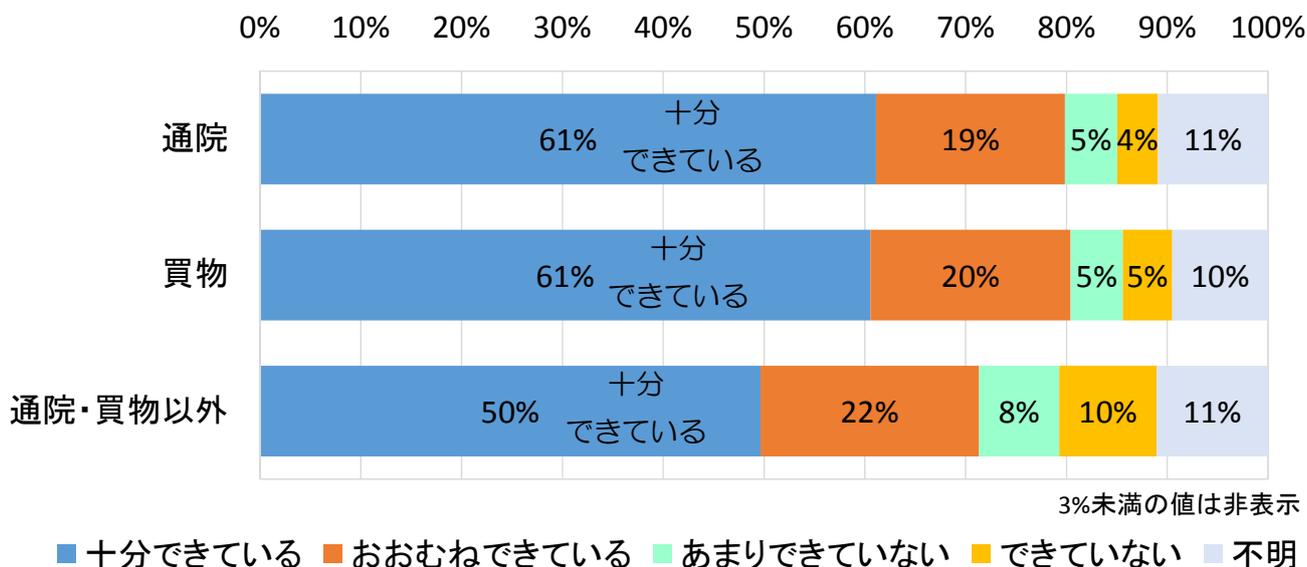
【送迎に対する負担】



(4) 日常の外出について

①日常の外出についての評価

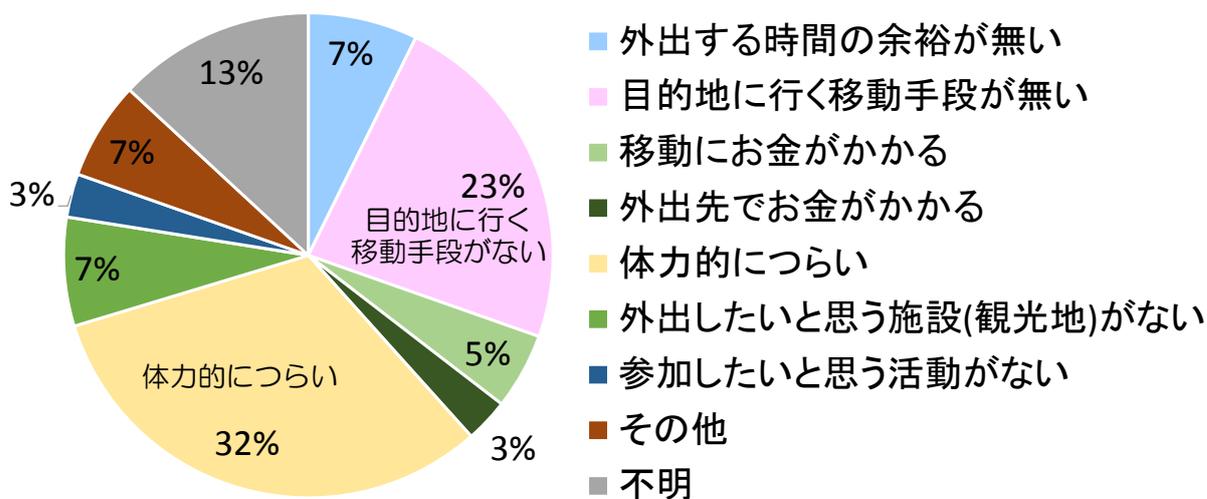
- ・日常の外出については、通院、買い物、通院・買い物以外の外出のいずれについても、「十分できている」と回答している方がもっとも多く、50%を超えています。
- ・通院・買い物以外の外出については、「できていない」と回答した方が10%であり、他の外出に比べて若干高い傾向にあります。



65歳以上町民アンケート(715票)

②自分でしたいと思う外出ができない理由

- ・自分でしたいと思う外出ができない理由としては、「体力的につらい」が32%となっており、次いで「目的地に行く移動手段が無い」が23%となっています。

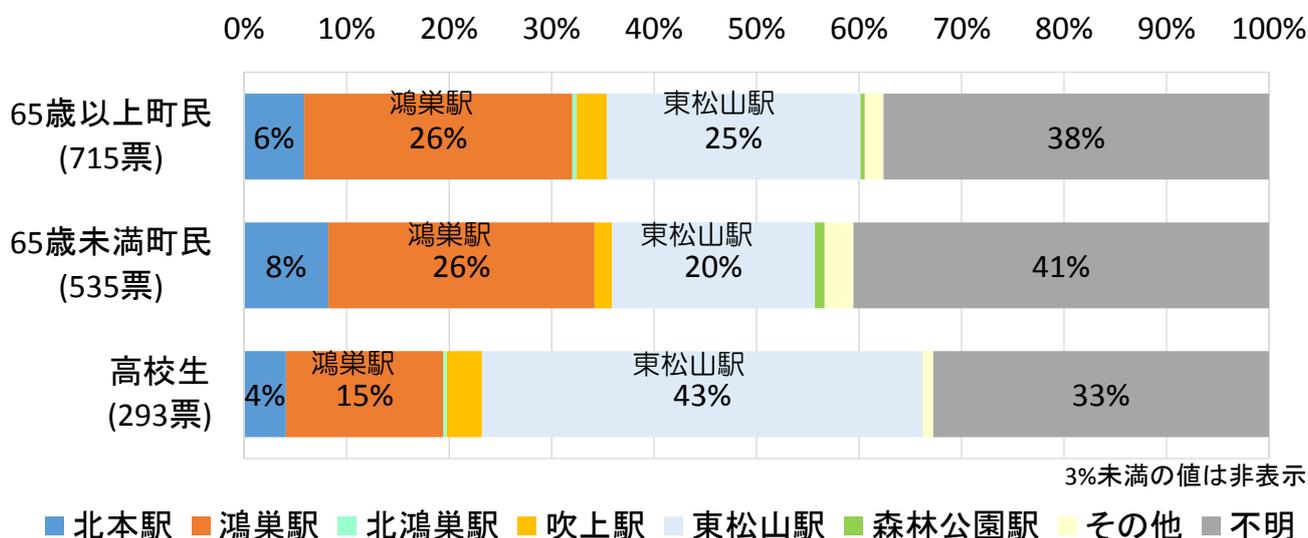


65歳以上町民アンケート(138票)

(5) 公共交通について

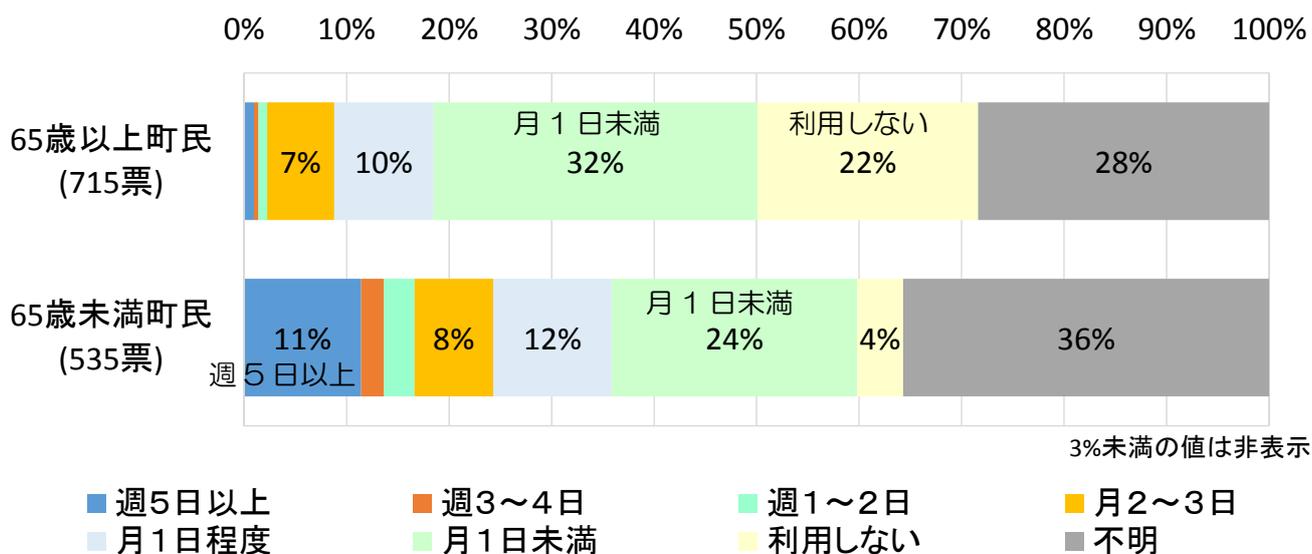
① 普段利用する鉄道駅

- ・65歳以上町民、65歳未満町民がもっとも利用しているのは、「鴻巣駅」であり、それぞれ26%となっています。
- ・高校生がもっとも利用しているのは、「東松山駅」であり、43%となっています。



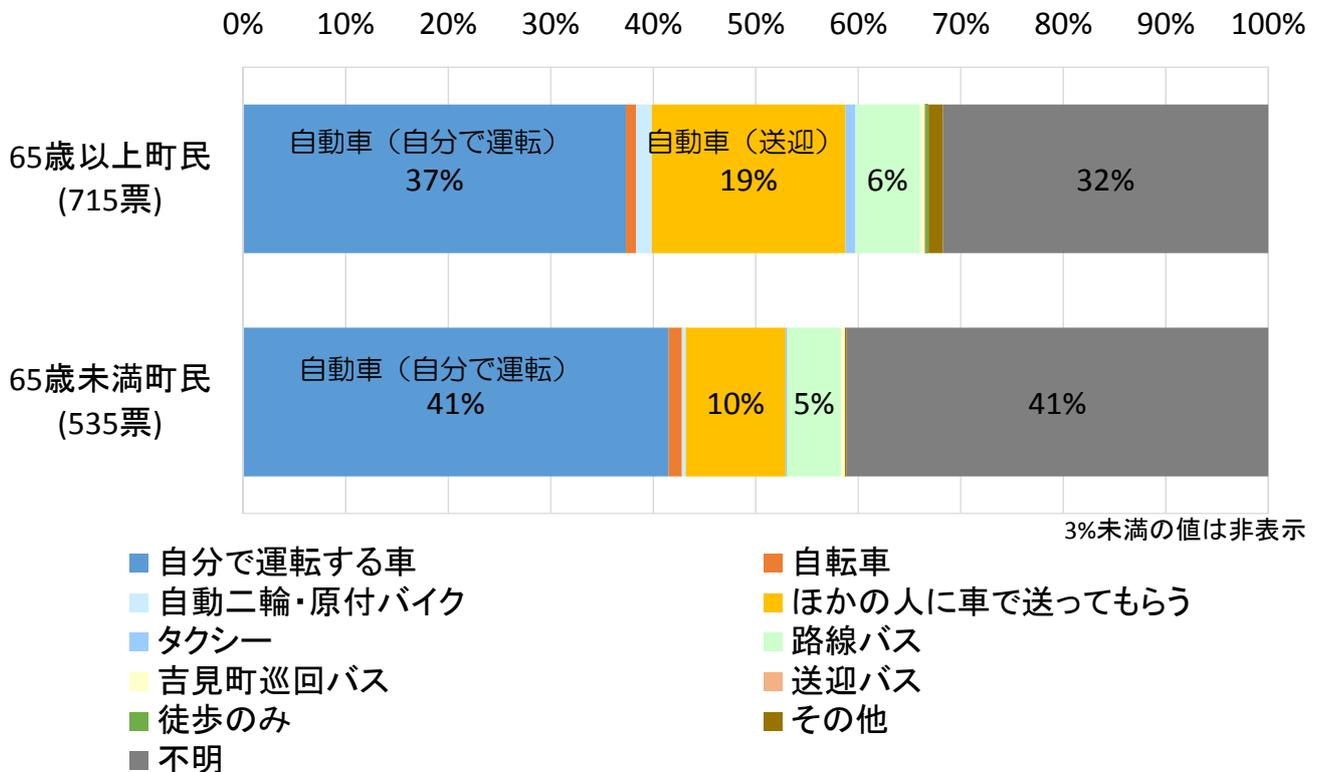
② 普段利用する鉄道駅の利用頻度

- ・鉄道駅の利用頻度としては、65歳以上町民、65歳未満町民ともに「月1日未満」がもっとも多く、それぞれ32%、24%となっています。
- ・65歳未満町民については、「週5日以上」と回答した方が11%であり、65歳以上町民に比べ利用頻度が高い状況です。



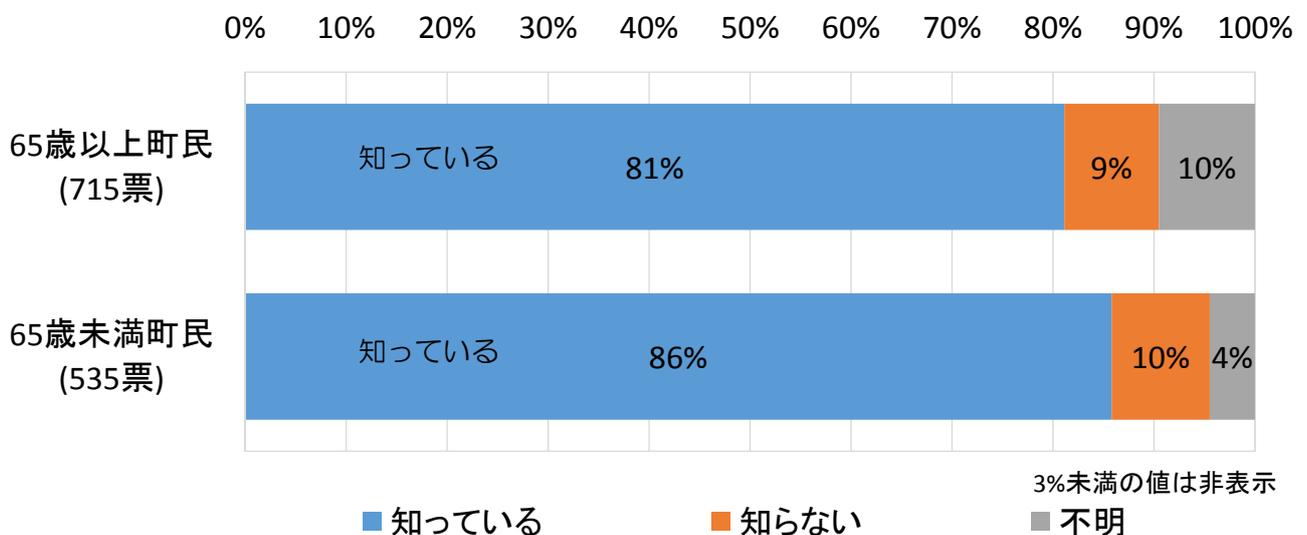
③ 普段利用する鉄道駅への交通手段

- ・ 鉄道駅への交通手段としてもっとも多いのは、「自分で運転する車」であり、65 歳以上町民で 37%、65 歳未満町民で 41%となっています。



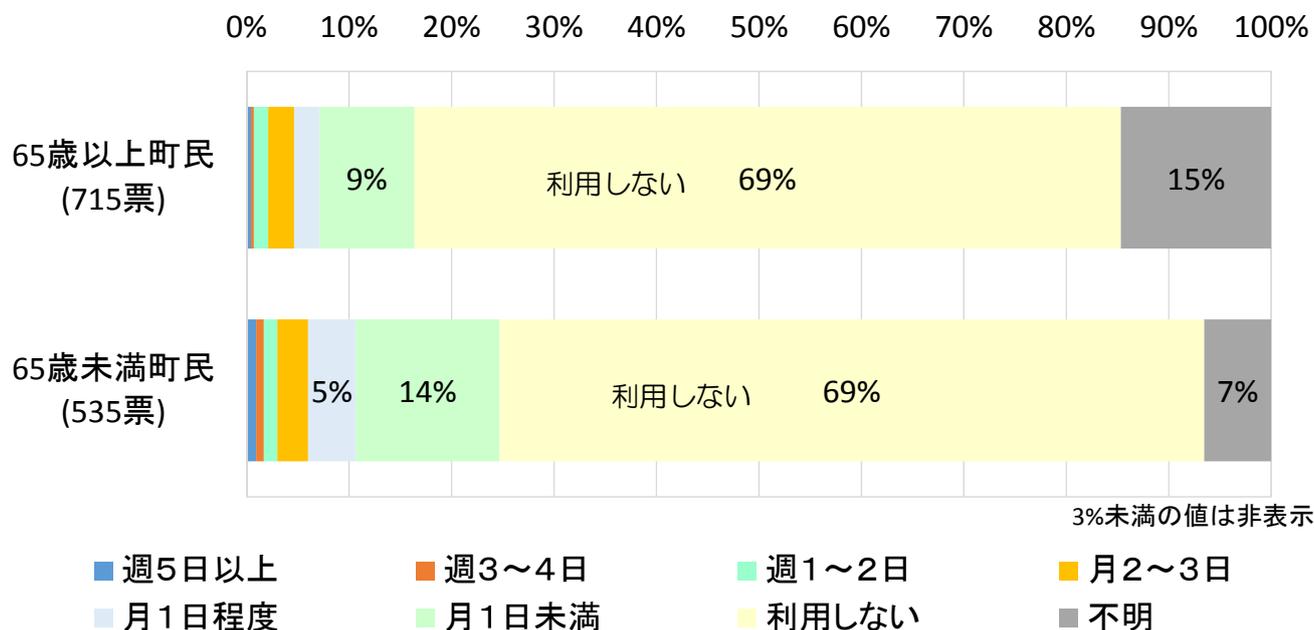
④ バス路線の認知度

- ・ 自宅周辺にバス（民間路線バス及び町巡回バス）の停留所があるか無いかについては、65 歳以上町民の 81%、65 歳未満町民の 86%が、「知っている」と回答しています。



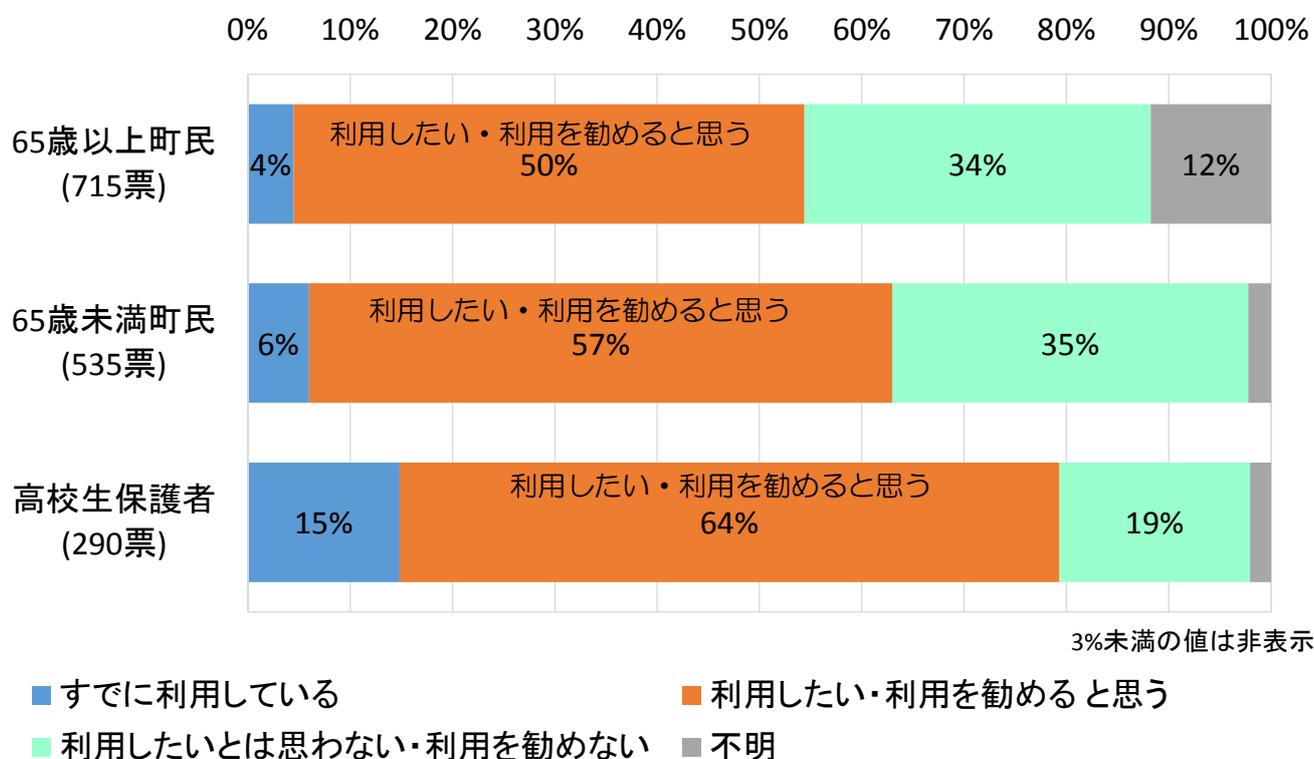
⑤バス路線の利用頻度

・バスを利用する頻度については、65歳以上町民、65歳未満町民ともに「利用しない」と回答した方が69%を占めており、次いで「月1日未満」と回答した方が多くなっています。



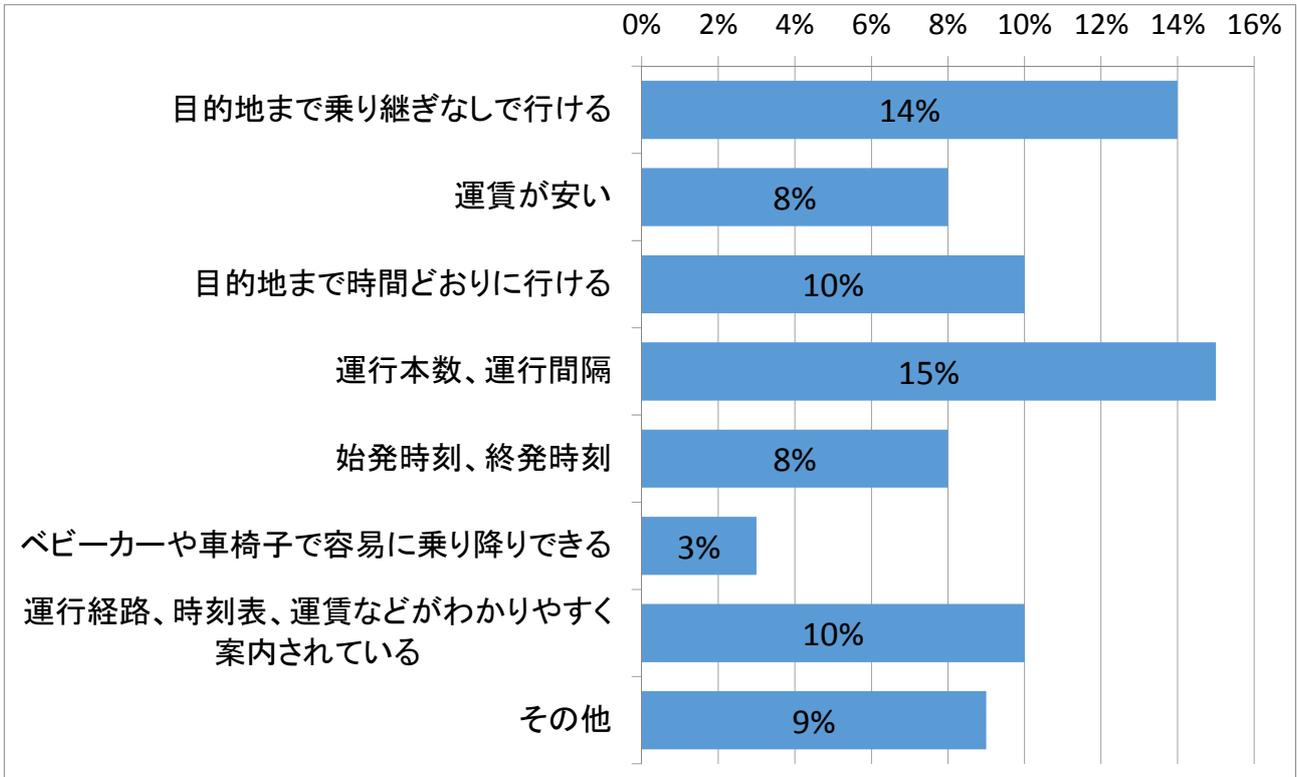
⑥バスが便利になった場合の利用意向

・65歳以上町民、65歳未満町民、高校生保護者ともに、バスが便利になった場合は「利用したい・利用を勧めると思う」と回答した方の割合がもっとも多く、50%以上となっています。



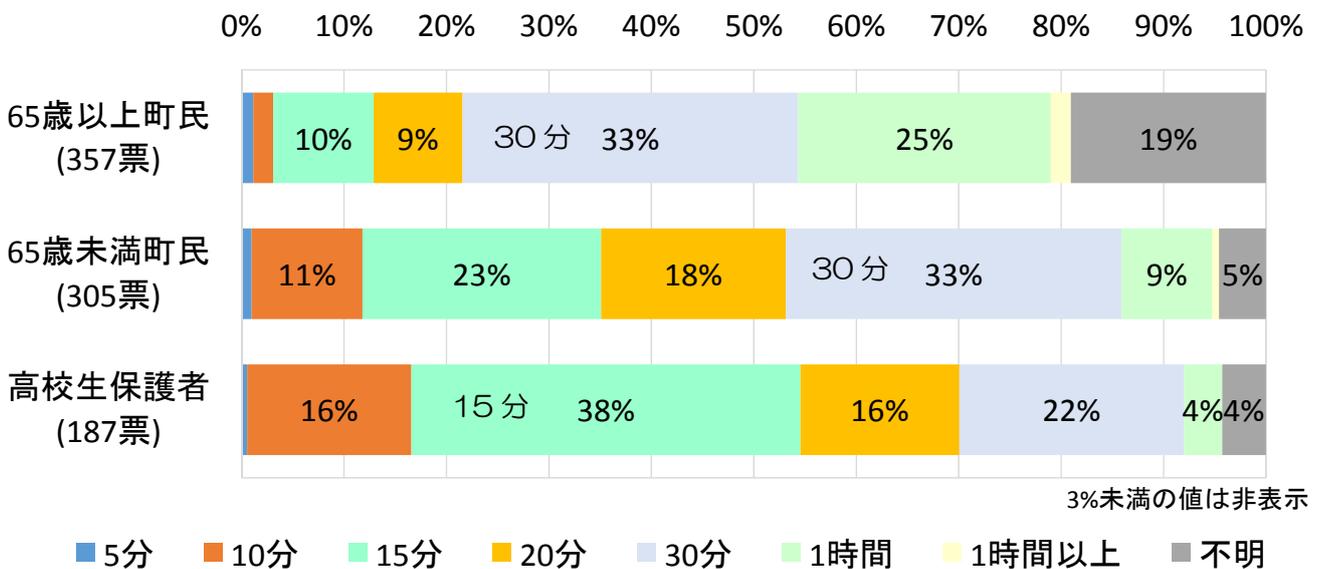
⑦バス利用に向けて望む改善点

・「運行本数、運行間隔」がもっとも多く 15%、次いで「目的地まで乗り継ぎなしで行ける」が 14%、「運行経路、時刻表、運賃などがわかりやすく案内されている」が 10%となっています。



⑧希望する運行間隔

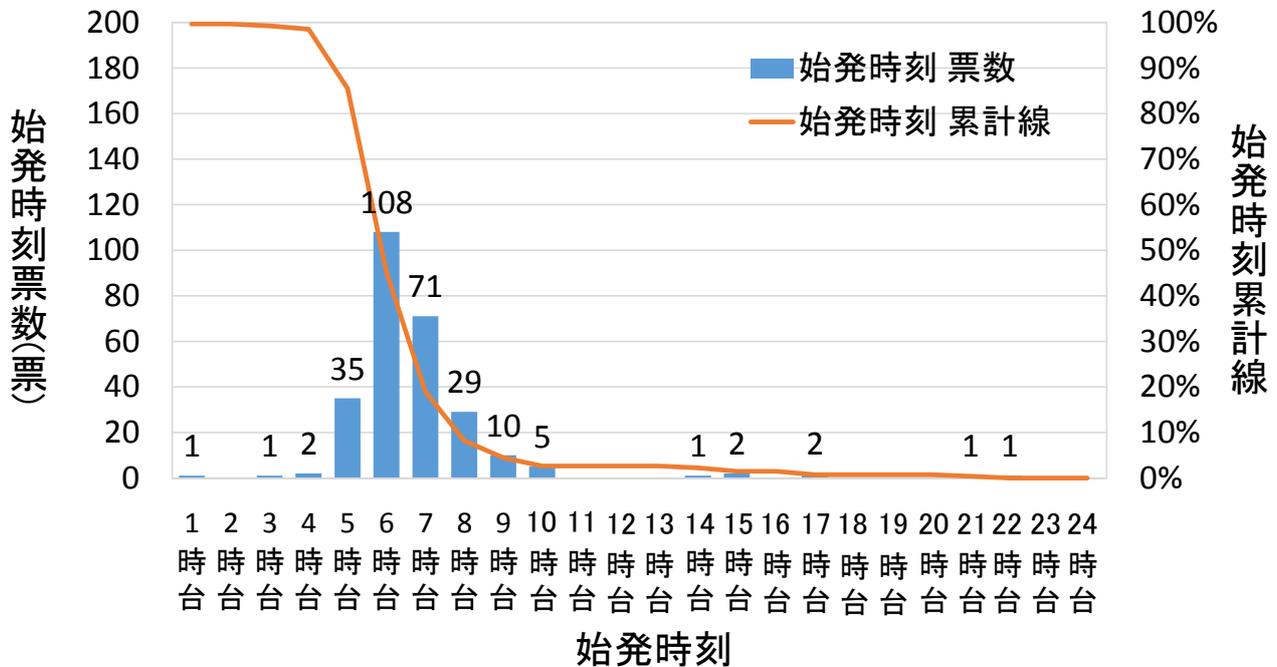
・65歳以上町民、65歳未満町民は「30分」と回答した方が33%でもっとも多い状況です。
 ・高校生保護者は、「15分」と回答した方がもっとも多く38%、次いで「20分」、「10分」の順となっています。



⑨希望する運行時間帯

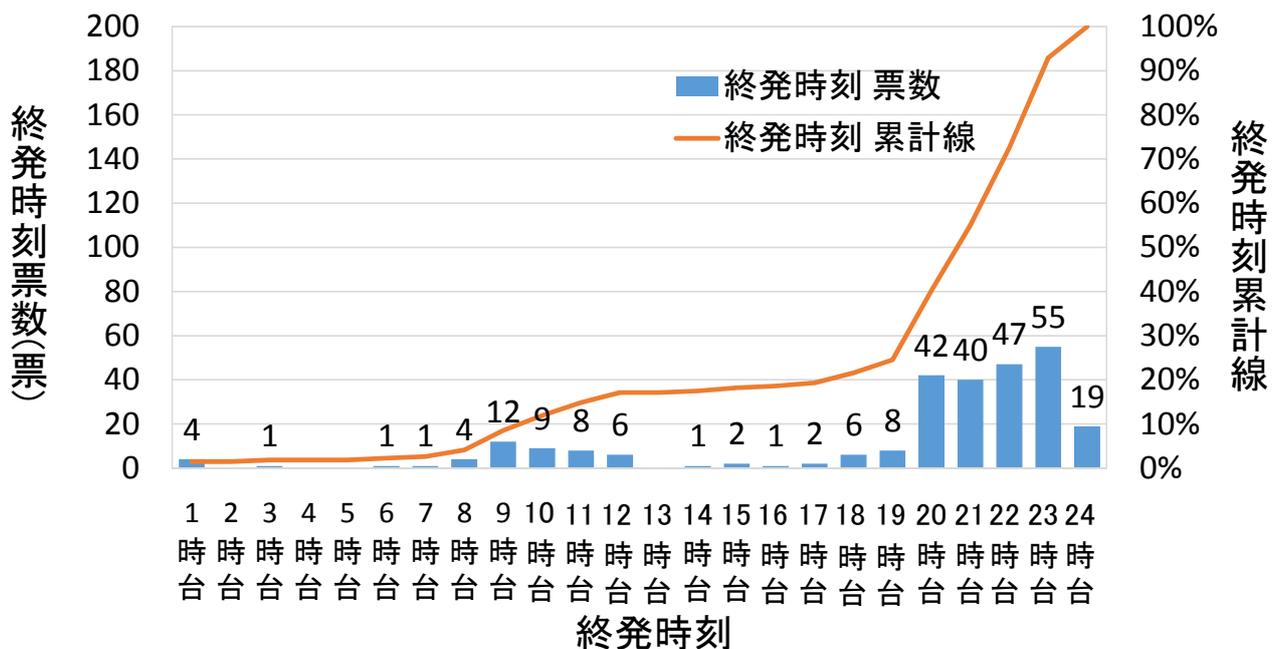
- 希望する始発時刻は5～9時台に集中しており、6時台が108票でもっとも多い状況です。
- 希望する終発時刻は20～24時台に集中しており、23時台が55票でもっとも多い状況です。

【希望する始発時刻】



65歳未満町民アンケート(269票)

【希望する終発時刻】

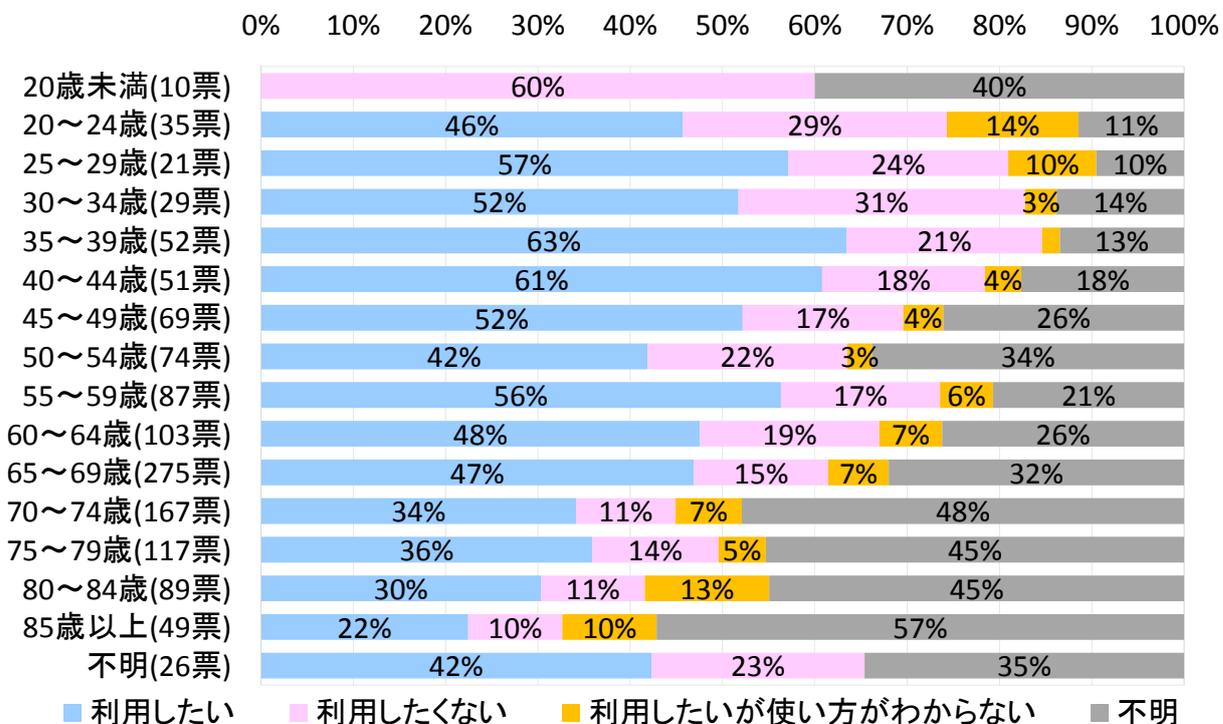


65歳未満町民アンケート(269票)

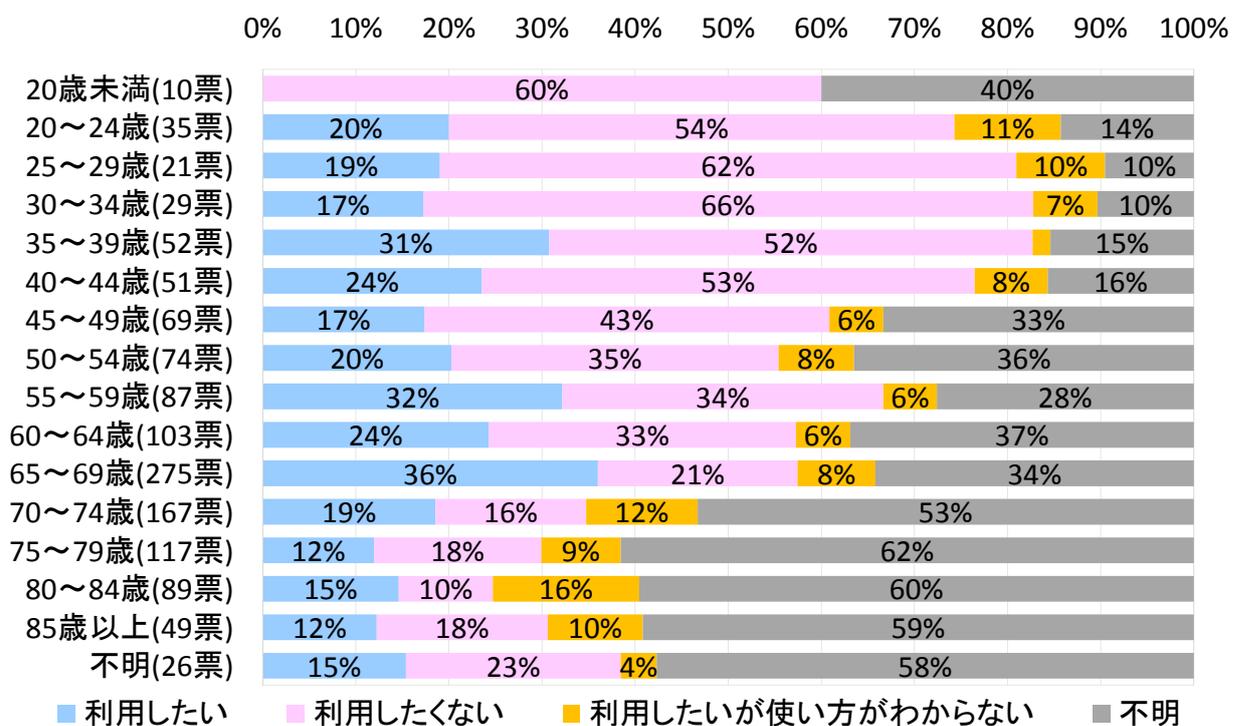
(6) 公共交通に関する情報提供方法

- ・60歳未満の町民については、スマートフォン、パソコンによる情報提供を望む回答が多く、おおむね50%以上となっています。
- ・コールセンターについては全年代で「利用したい」が低い傾向にあります。

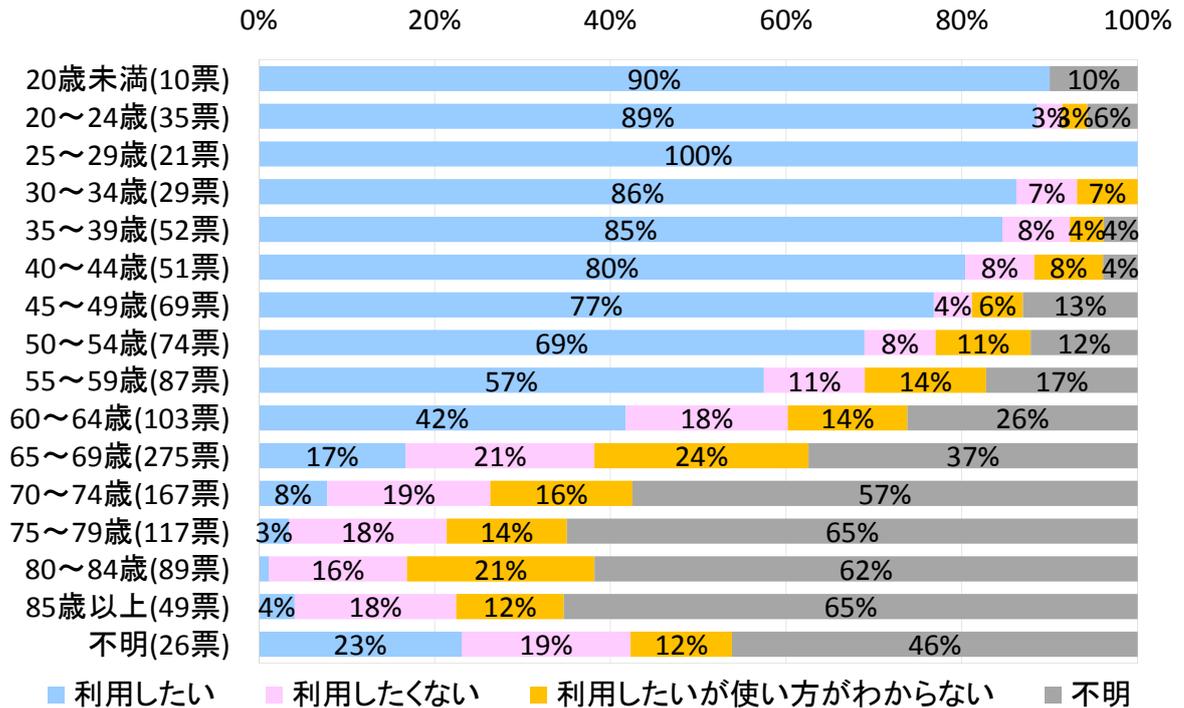
【紙媒体(冊子・パンフレット)】



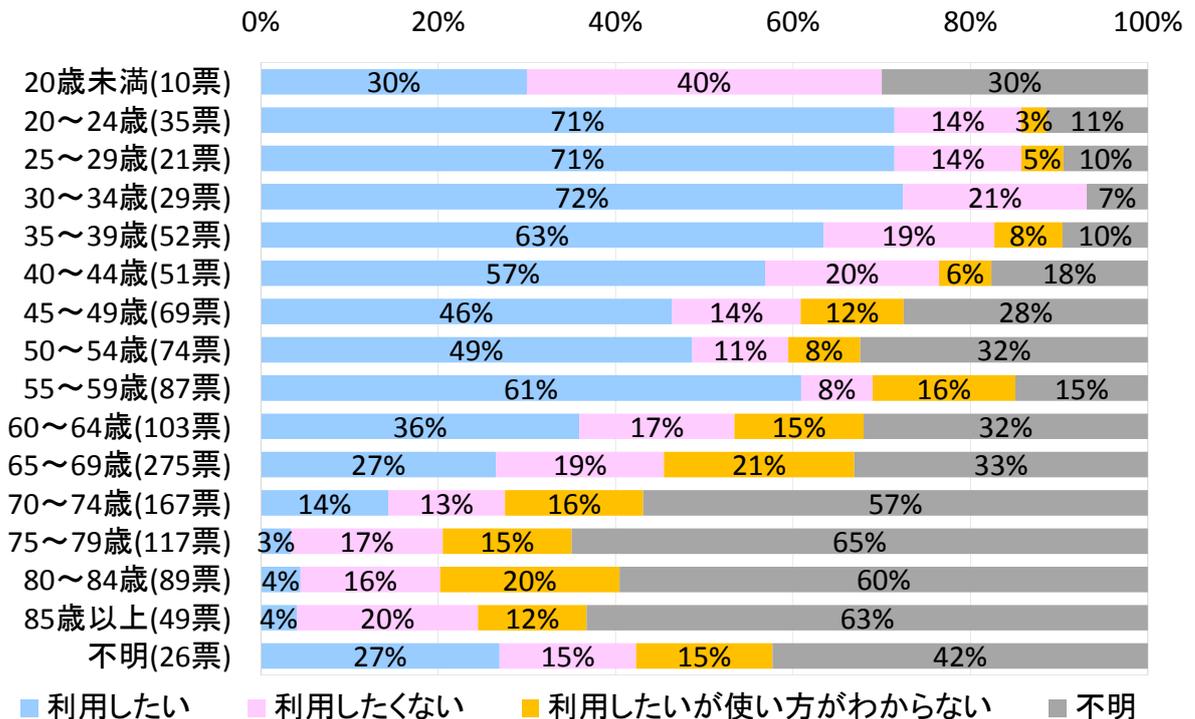
【コールセンター(電話窓口)】



【スマートフォン】

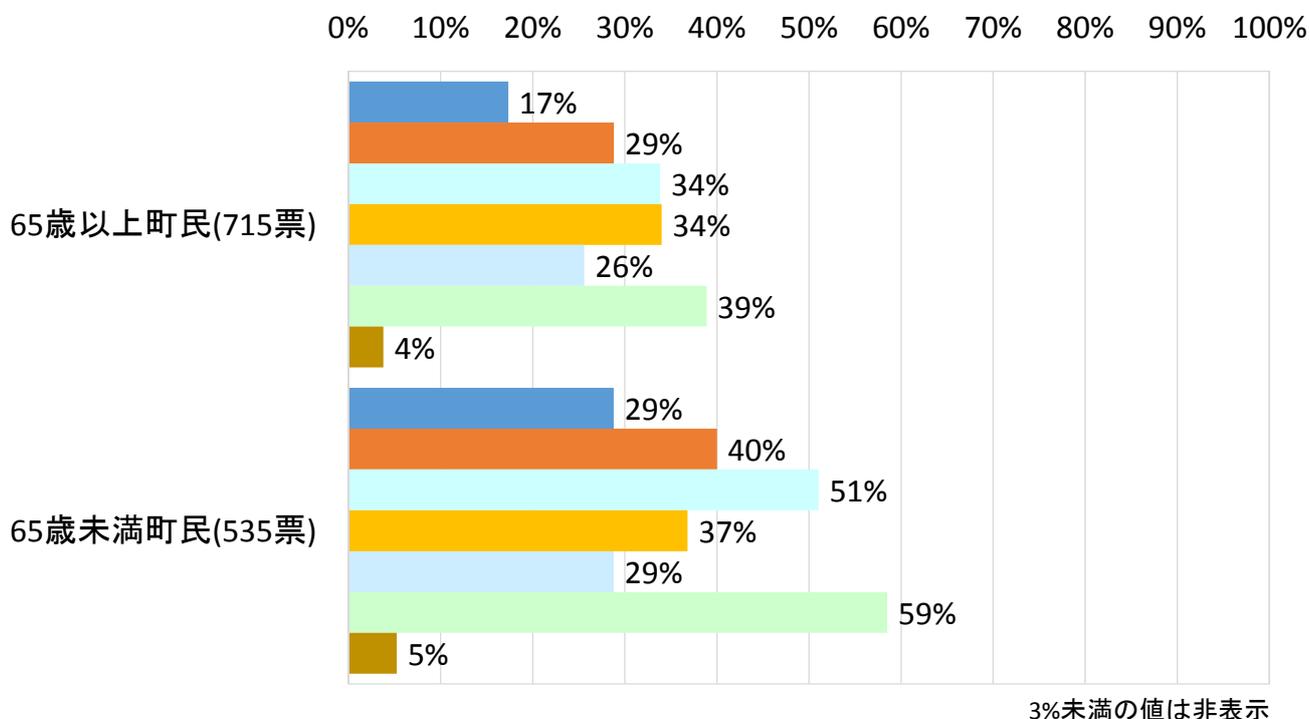


【パソコン】



(7) 町民が望む交通関連施策

- ・「街灯設置など防犯面の充実」と回答した方が 65 歳以上町民で 39%、65 歳未満町民で 59%となっています。
- ・65 歳未満町民については、「バスの充実・環境改善」と回答した方も多く、51%となっています。



- 主要な幹線道路の新設・改良
- 身近な生活道路の新設・改良
- バスの充実・環境改善
- 歩道の整備(拡幅も含む)
- 自転車道の整備
- 街灯設置など防犯面の充実
- その他

5. 道の駅来訪者ヒアリング調査

(1) 調査概要

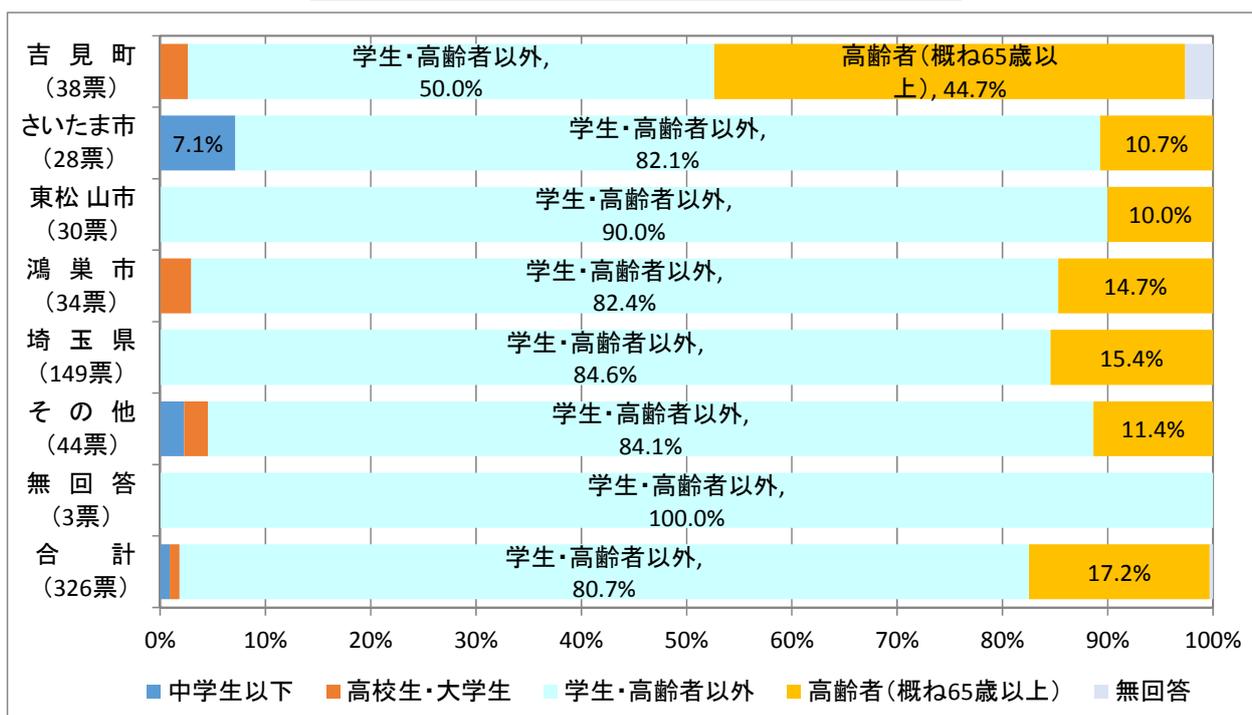
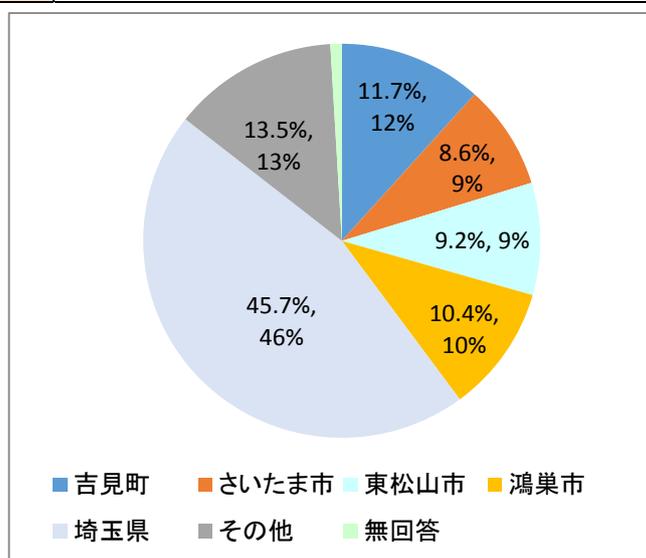
道の駅来訪者ヒアリング調査の概要は、以下のとおりです。

調査対象	【対象者】 調査日に道の駅「いちごの里よしみ」に来場された方
調査方法	来場者への聞き取り調査 ○回収数 326 票
調査期間	平成 28 年 7 月 24 日（日） 9:00～17:00
調査内容	○個人属性 ○居住地 ○移動目的 ○来訪目的 ○交通手段 ○公共交通の利用有無 ○施設への来訪頻度 ○地域への来訪頻度 ○施設来訪前後の立ち寄り先 ○バスの利用意向 ○バスのサービス水準 ○バス運行後の来訪頻度 ○公共交通に関する自由意見

(2) 回答者属性

回答者属性を以下に整理しました。

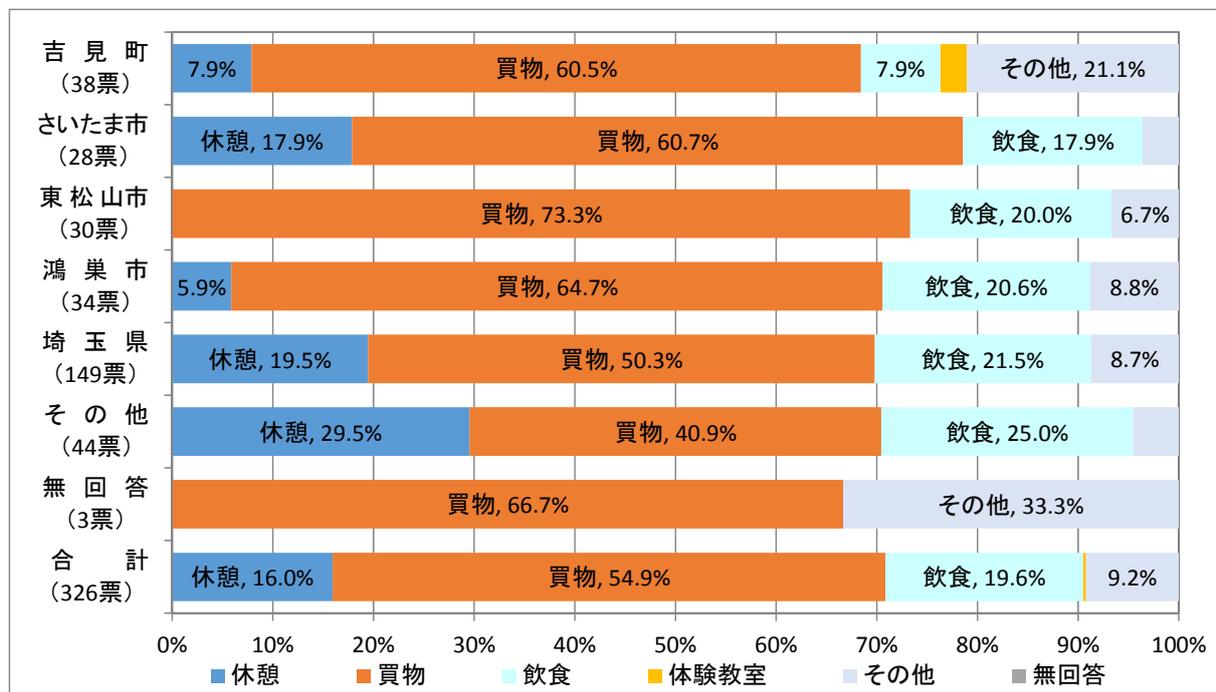
項目	道の駅来訪者 (326 票)
居住地	吉見町内 12% 埼玉県内 (吉見町以外) 74% 県外 14%
性別	男性 57% 女性 43%
年代	学生・高齢者以外が 81% 高齢者 (おおむね 65 歳以上) が 17%
同行者	家族が 54% 個人が 33%



(3) 来訪目的・主な交通手段

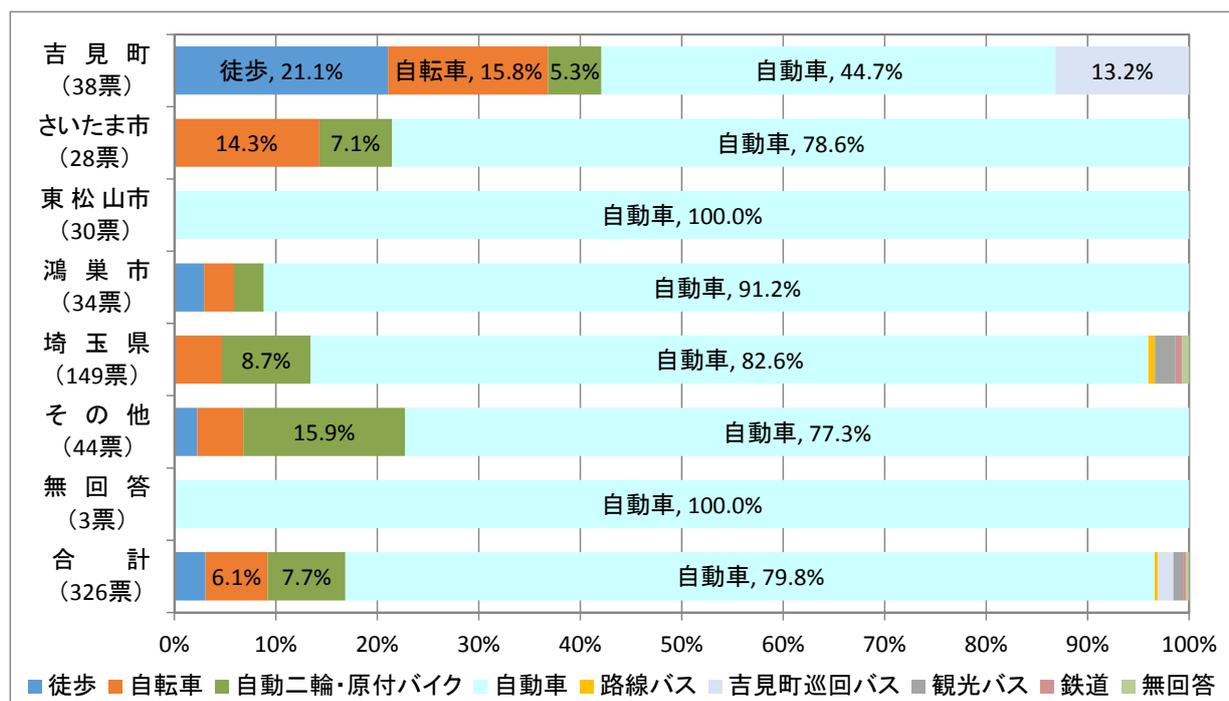
以下に、道の駅の来訪目的を地域別に示します。

道の駅の来訪目的は「買い物」がもっとも多い状況です。一方で、さいたま市など遠方からの来訪者には、「休憩」の割合が高くなる傾向が見られます。



以下に、道の駅までの主な移動手段を地域別に示します。

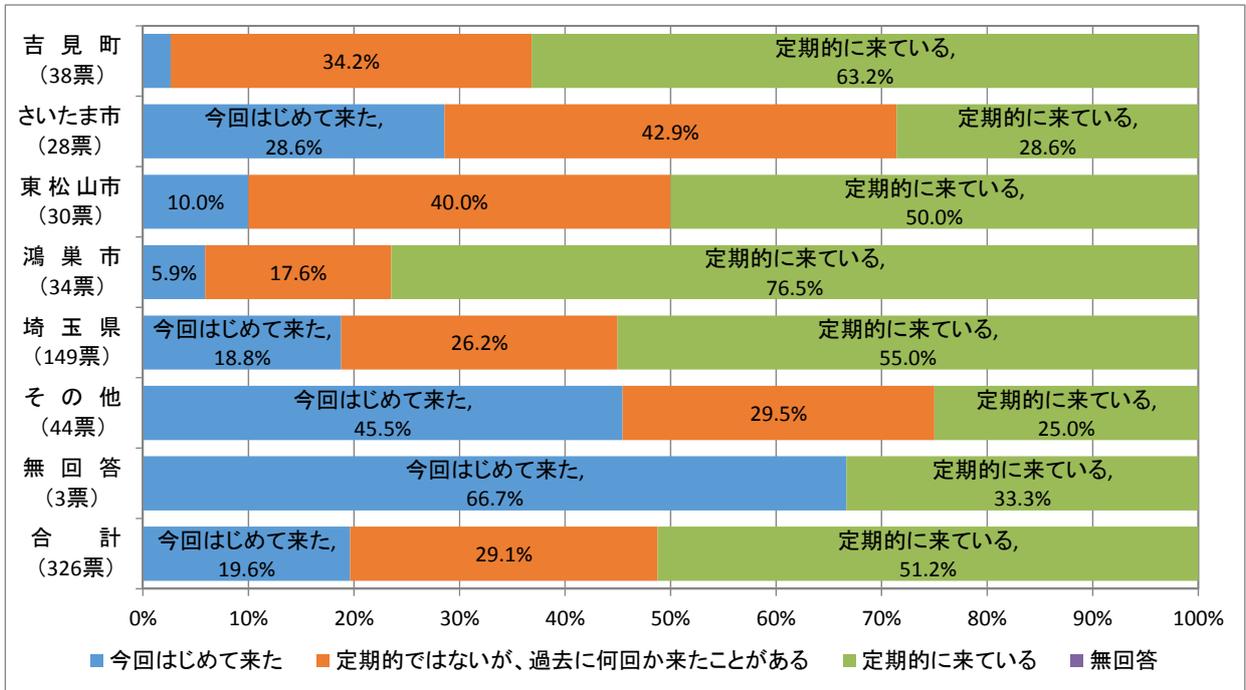
道の駅までの主な移動手段は「自動車」がもっとも多い状況です。「自転車」や「自動二輪・原付バイク」を利用している方も、町内、町外ともに一定割合見られます。一方で、バスを主な移動手段として道の駅まで来た方は、町民には 13.2%いますが、町外からは極めて少ない状況です。



(4) 道の駅への来訪頻度

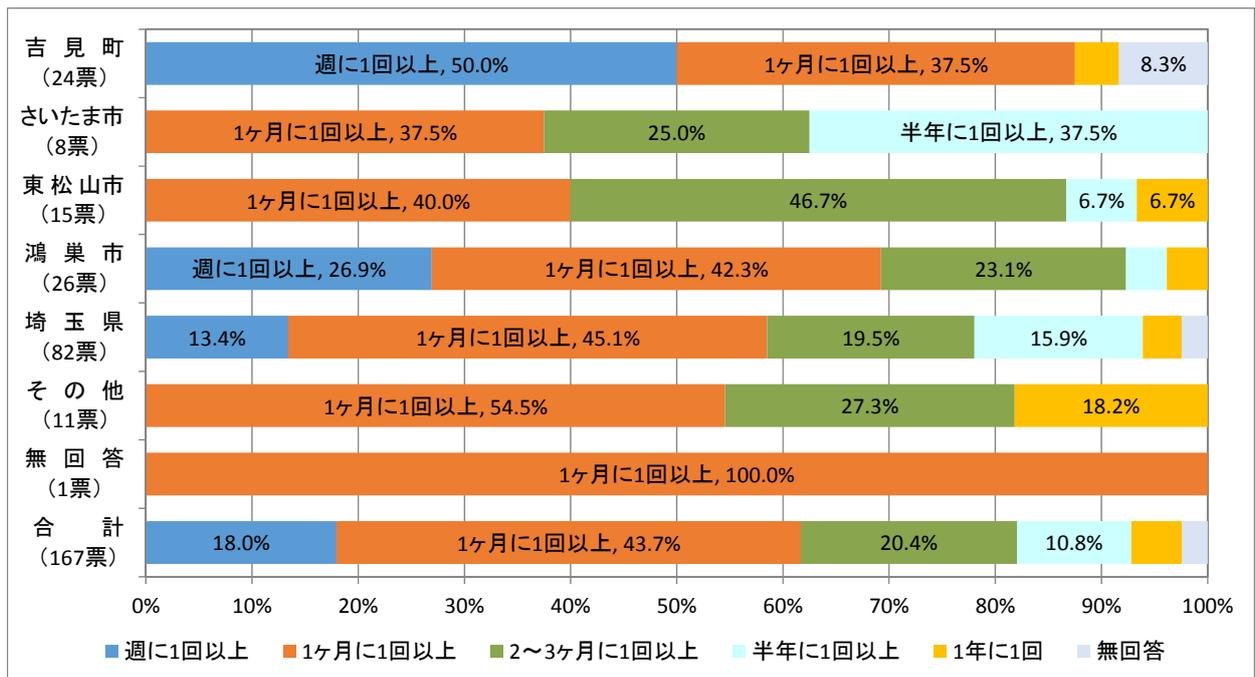
以下に、道の駅への来訪頻度を示します。

道の駅への来訪頻度は、定期的に来ておりの方が半数となっており、本町を含む周辺地域の割合が高い状況です。また、道の駅を経由地ではなく目的地として来訪した方の割合は約8割となっています。



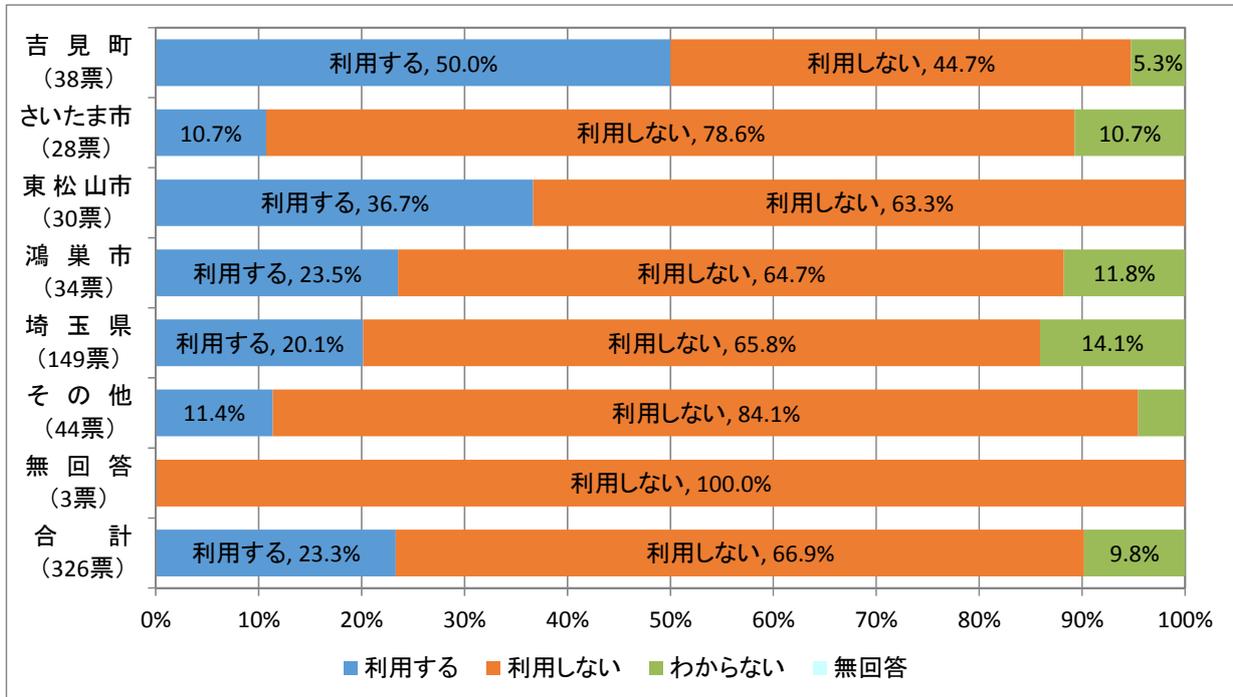
次に、定期的にご利用している方の来訪頻度を以下に示します。

定期的にご利用している方の来訪頻度は、「1か月に1回以上」の割合が高く、「週1回以上」も含め、定期的にご利用している方の半数以上が月に1回は道の駅を訪れています。また町民については、「週1回以上」が半数を占めています。



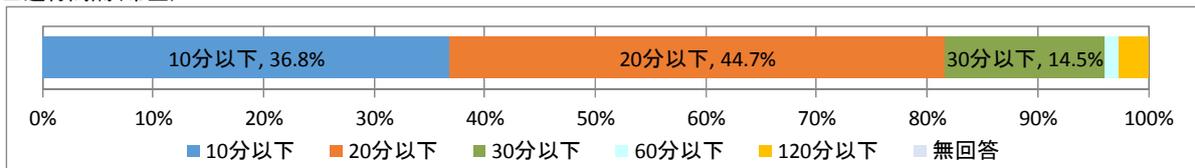
(5) 道の駅と周辺観光施設を結ぶバス路線が運行した場合のバスの利用意向

以下に、道の駅と周辺観光施設を結ぶバス路線が運行した場合の、バスの利用意向を示します。
道の駅と周辺観光施設を結ぶバス路線が運行した場合、「利用する」と回答した人の割合が約2割となっています。一方、町民については、「利用する」と回答した人の割合が5割となっています。

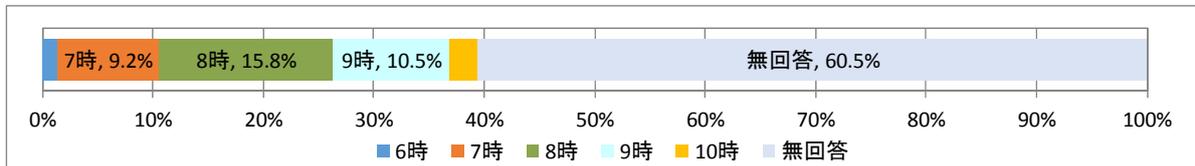


また、「利用する」と回答した方が希望する利用条件（サービス水準）を以下に示します。
運行間隔の利用条件は、「20分以下」の割合が高く、「10分以下」と併せて約8割となります。また運行時間帯の利用条件は、運行開始時刻は「8時台」がもっとも多く、運行終了時刻は「18時台」がもっとも多い状況となっています。

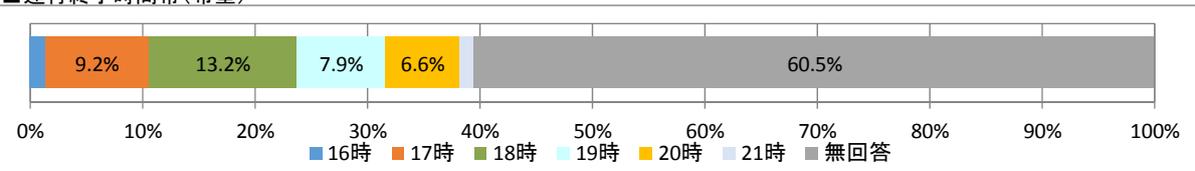
■ 運行間隔 (希望)



■ 運行開始時間帯 (希望)



■ 運行終了時間帯 (希望)



6. 町民懇談会

(1) 開催概要

本計画の策定にあたり、「人々がよりスムーズに地域を行き来するため、どのような交通の仕組みが必要か」などをテーマとして、平成28年9月25日（日）～29日（木）の5日間にわたり「スムーズ行動町民懇談会」を開催しました。

懇談会は、町内各地の会場で開催され、延べ197名の方にご参加いただき、吉見町スムーズ行動プラン検討会委員の出席の下、町の交通の現状やアンケート結果の説明、説明に対する質疑応答、グループに分かれた懇談など、活発な意見交換が行われました。

開催日時	会場	参加者数
9月25日（日） 午後6時～8時	町民会館フレサよしみ会議室5	57名
9月26日（月） 午前10時～12時	北公民館大会議室	24名
9月27日（火） 午前10時～12時	東公民館会議室	22名
9月28日（水） 午前10時～12時	南公民館大会議室	45名
9月29日（木） 午前10時～12時	西公民館大会議室	49名
合 計		197名



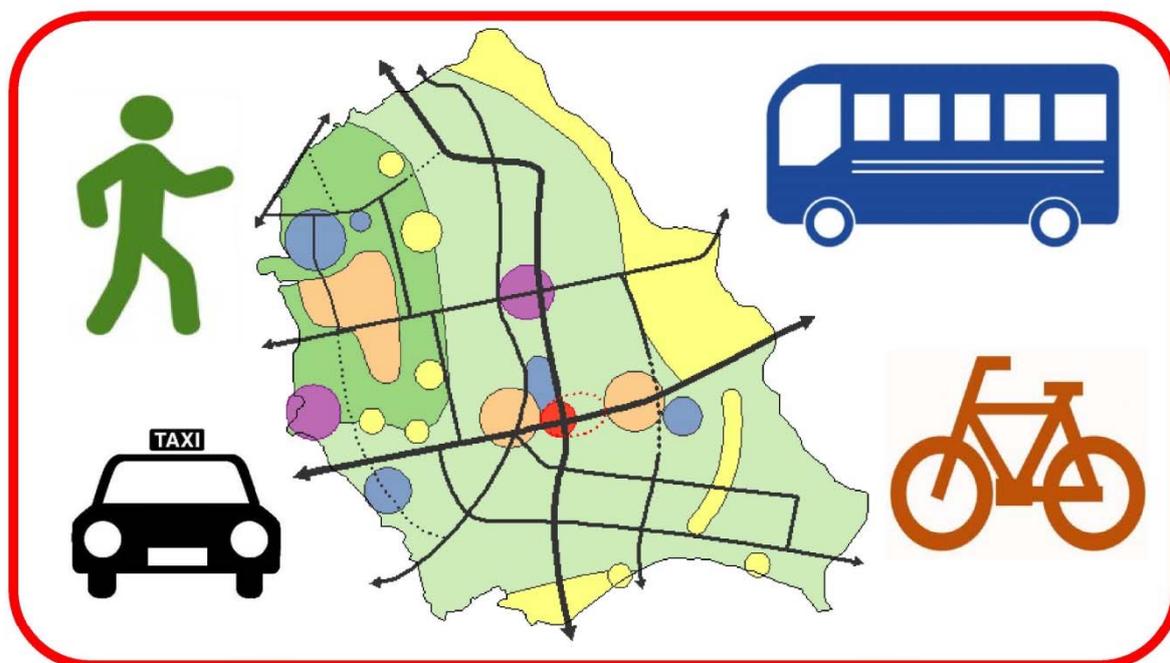
開催内容（次第）

1. 開会
2. あいさつ
3. 意見交換
 - 説明及び質疑応答
事務局からテーマ別に説明
参加者からの質疑
 - グループ懇談
参加者がグループに分かれ意見交換
4. 閉会



懇談会で配布した説明資料は以下のとおりです。

スムーズ行動町民懇談会資料



吉見町スムーズ行動プラン検討会

スムーズ行動町民懇談会開催日程

開催日	開催時間	会場
9月25日(日)	午後6時から	町民会館フレサよしみ
9月26日(月)	午前10時から	北公民館
9月27日(火)		東公民館
9月28日(水)		南公民館
9月29日(木)		西公民館

次 第

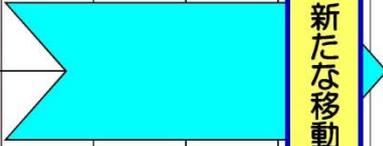
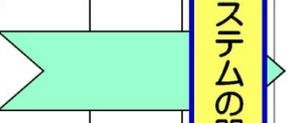
- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 意見交換
 - ・説 明
 - ・懇 談
 - ・その他
- 4 閉 会

開催趣旨

吉見町では、さまざまな交通機関（路線バス、タクシー、巡回バス等）を、より効率的に走らせることで、人々がスムーズに町内や近隣地域へ移動できる仕組みづくりを推進するための基本となる計画（吉見町町民行動基本計画）の策定を進めています。

高齢者などで自家用車を持たない方が増えていく中、住み慣れた地域で安心して買い物ができ、病院などへ通うことができるような公共交通の仕組みづくりを、町民の方と行政一体で考えていくことを目的に「スムーズ行動町民懇談会」を開催します。

新たな移動・行動システム開始までのスケジュール

	H28	H29	H30	H31	H32	
町民行動基本計画	<基本方針> 地域における人々の移動・行動に関する課題の解決に向けた方向性や、移動・行動の仕組みのあるべき姿を明らかにします。	町民アンケート、懇談会、パブリックコメント等を経て策定				新たな移動・行動システムの開始
	<計画目標と事業> 基本方針が定めたあるべき姿を実現するために達成すべき目標と、具体的な事業を明らかにします。					
	<実施計画> 基本計画に示した事業をどのように実施していくかを明らかにします。	策定				
	<実証実験> 本格的な事業開始に先立って、事業の最終確認と修正・調整を行います。	実 験 実 証				

吉見町の公共交通の現状

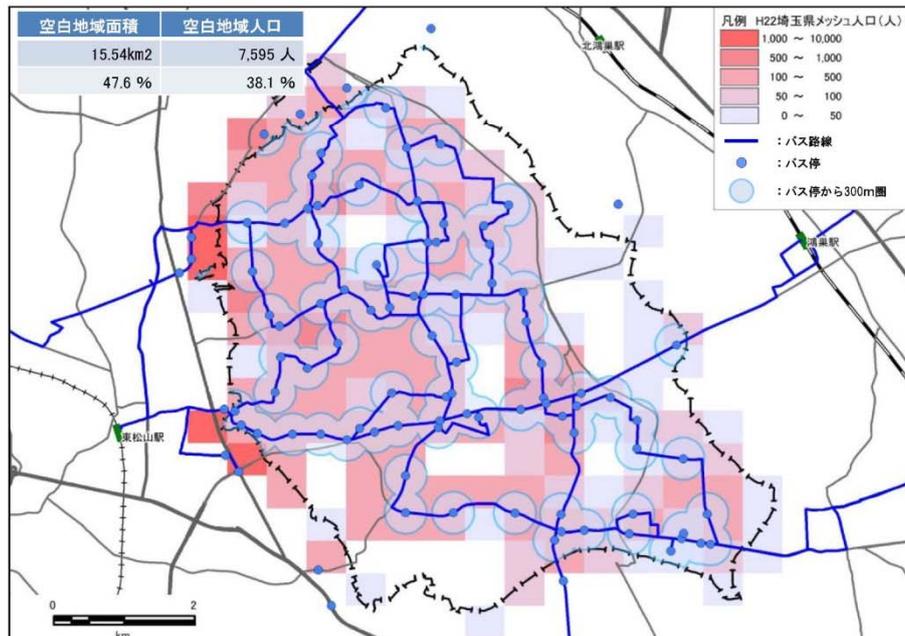
◆ 現在の公共交通網（バス路線）

民間バス3路線、町巡回バス6路線の計9路線が、町内を運行しています。



◆ 交通空白地域について

現在、町民の約3人に1人は、半径300m（おおむね徒歩5分）以内にバス停がない場所に住んでいます。

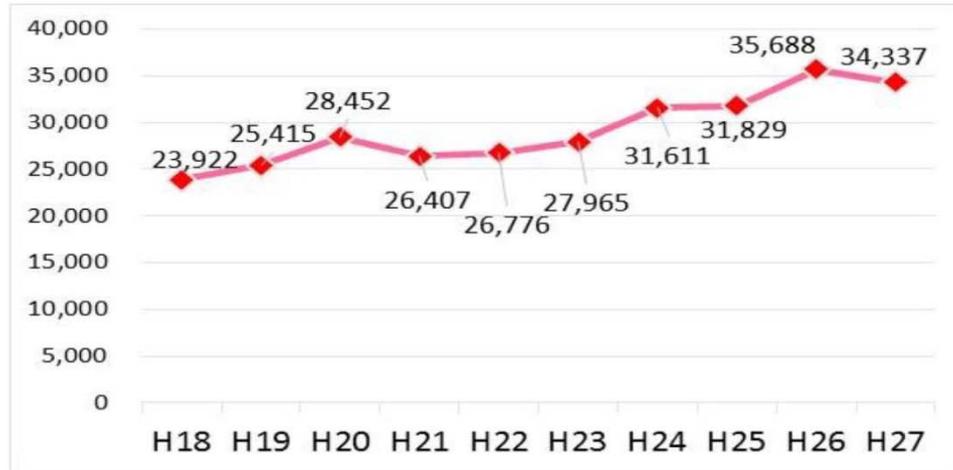


◆ 吉見町巡回バスの利用状況

巡回バスの利用者は年々増加する傾向にあり、平成24年度以降は年間利用者数が3万人を超えています。

近年の増加傾向は、「森林公園駅～道の駅」コース、「北本駅～道の駅」コースの利用者増が主な要因です。

●吉見町巡回バスの年間利用者数（人）



◆ 運転免許保有状況（埼玉県警統計データより）

吉見町は、埼玉県平均や近隣市町村と比べて、運転免許を持っている人の割合が高い町です。

●H27市町村別・運転免許保有状況（人）

	運転免許保有者数			<参考> 15歳以上人口	<参考> 運転免許 保有率
	男性	女性	男女計		
全国	45,344,259	36,805,749	82,150,008	111,744,339	73.5%
埼玉県	2,647,251	2,010,411	4,657,662	6,385,647	72.9%
鴻巣市	44,627	35,979	80,606	104,938	76.8%
北本市	25,349	19,858	45,207	60,403	74.8%
東松山市	33,859	27,867	61,726	78,623	78.5%
川島町	8,474	6,604	15,078	18,781	80.3%
吉見町	8,091	6,643	14,734	18,149	81.2%

(※) 免許取得可能年齢は16歳以上ですが、総務省発表の人口データが階級(5歳)別となっているため、埼玉県警発表の運転免許保有者数を15歳以上人口で割った値を「<参考>運転免許保有率」として示しています。

アンケート調査の集計結果

◆ バス利用者アンケート

■実施期間：平成28年7月11日（月）

※回収数の向上を図るため、一定期間バス車内にアンケート調査票を留め置きしました。

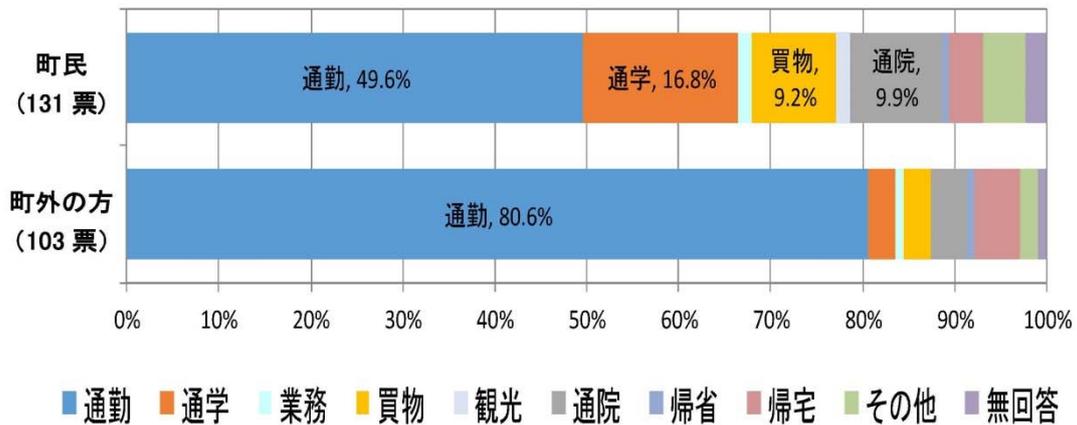
■調査方法：バス車内にて調査票を手渡しで配布・郵送回収

■回収数：241票

●バス利用者の利用目的

バス利用の目的は、町民、町外の方ともに「通勤」の割合が一番多くなっています。

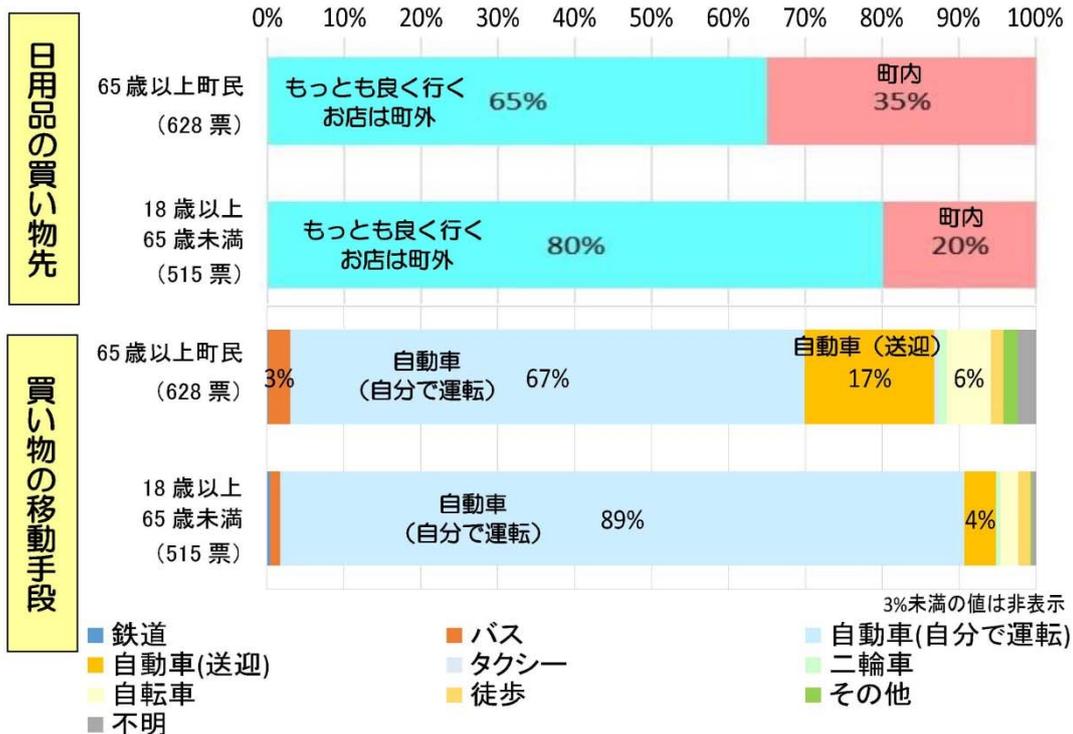
町内には高校がないため、町内を運行しているバスを「通学」のために利用してくる町外の方は少ない状況です。



●日用品の買い物先と移動手段

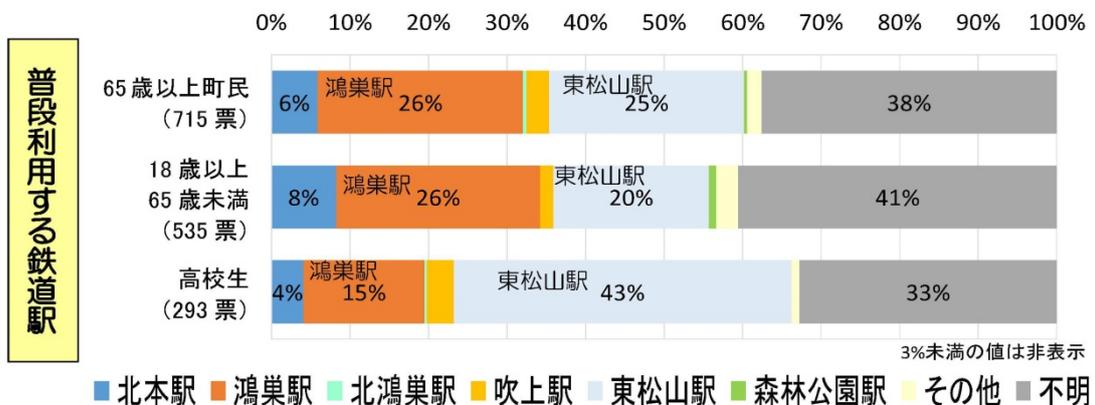
日用品の購入は、町内よりも町外の方が多く見られますが、65歳以上の人は、18歳以上65歳未満の人と比べて、町内の割合が高くなっています。

交通手段は「自動車（自分で運転）」が一番利用されていますが、65歳以上の人の17%は、「自動車（送迎）」を利用しています。



●普段利用する鉄道駅

高校生は東松山駅を利用する割合が「43%」と多くなっていますが、18歳以上では鴻巣駅を利用する割合が増えてきます。



●鉄道駅の利用頻度

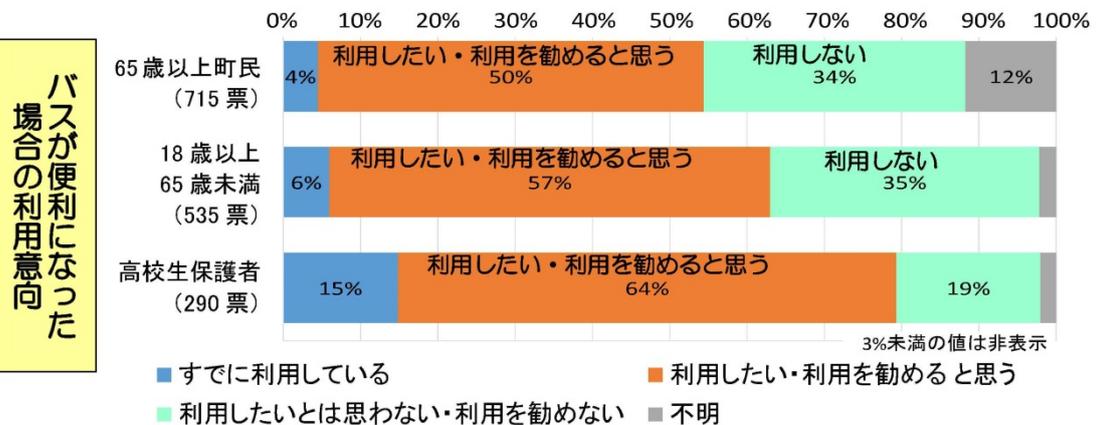
65歳以上では、**64%の人が月1日程度以下**しか利用していません。
 18歳以上65歳未満でも**40%の人は月1日程度以下**しか利用して
 いませんが、**11%の人は週5日以上**という高い頻度で利用しています。



●バスの利用について

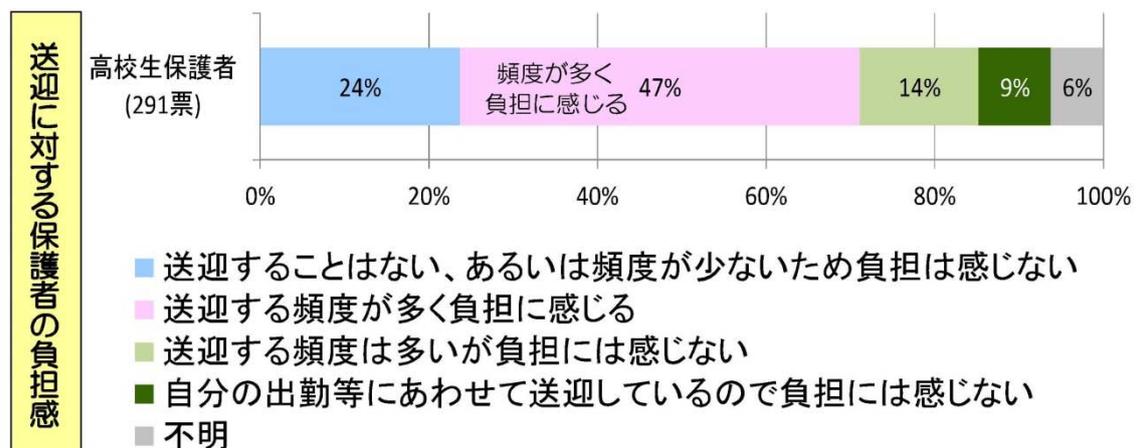
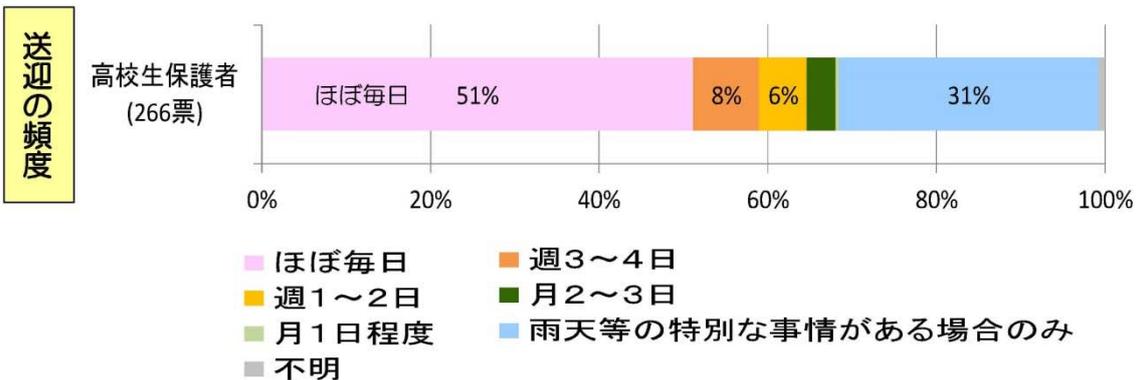
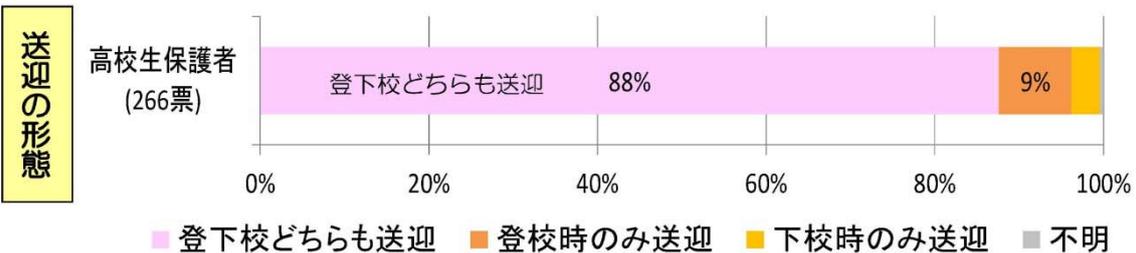
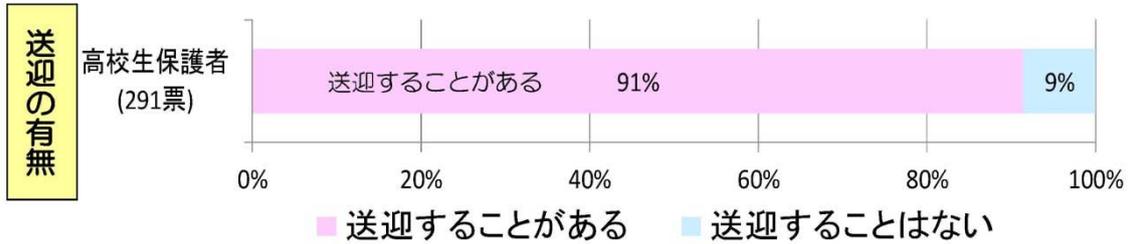
現在、約7割の人はバスを利用していません。

5割~6割の人は「便利になれば利用したい」と考えていますが、
 一方で**2~3割の人は「便利になっても利用しない」と**考えています。



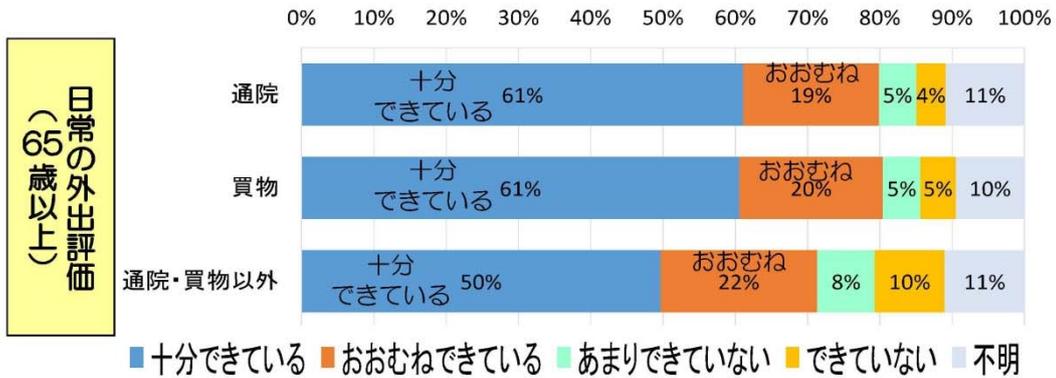
●高校生の送迎について

9割の保護者が送迎をすることがあり、そのうち約半数はほぼ毎日送迎をしています。登下校どちらも送迎している保護者も非常に多くなっています。



●高齢者の日常的な外出について

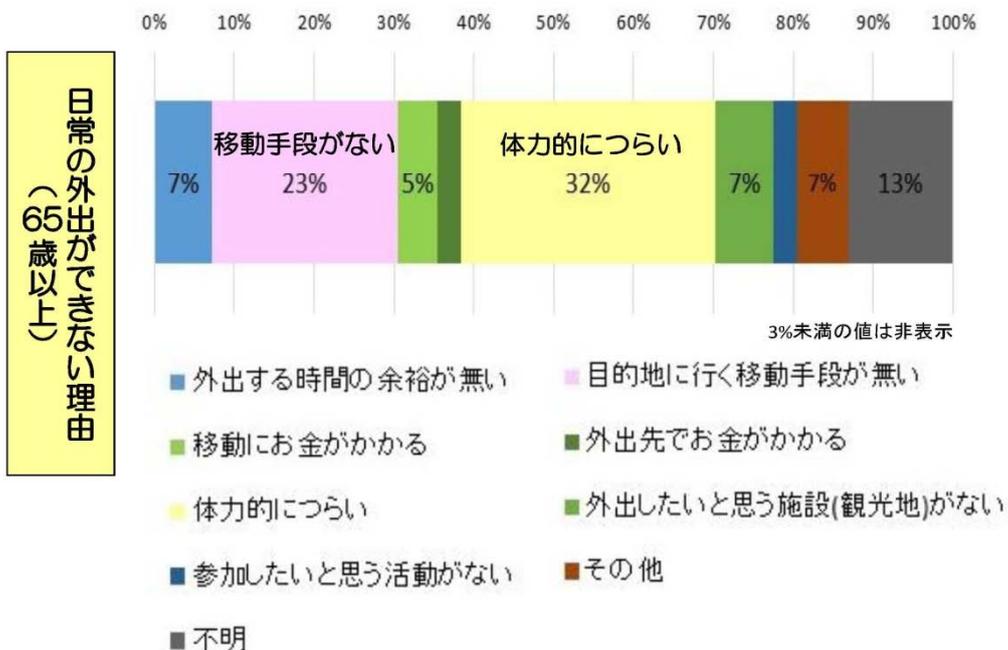
思うような外出が「十分できている」、「おおむねできている」との回答が全体的に多くなっていますが、通院・買物以外では、その割合がやや低下し、「あまりできていない」、「できていない」との回答が増えています。



●高齢者の日常的な外出ができない理由について

65歳以上の方が、自分でしたいと思う日常の外出ができない理由として、一番多く挙げたのは「**体力的につらい**」(32%)でした。

移動手段に関するものとして「**目的地に行く移動手段が無い**」(23%)、「**移動にお金がかかる**」(5%)との回答がありました。



◆ アンケート結果のまとめ

- ・町民が一番よく利用する交通手段は「自動車（自分で運転）」でした。
- ・町外へ通院、買い物に行く人の割合が全体的に高い傾向が見られますが、18歳以上65歳未満と比べると、65歳以上の人は町内で通院、買い物をする割合が高くなります。
- ・鉄道駅を月1日程度以下しか利用していない町民が多い状況ですが、18歳以上65歳未満の11%は週5日以上利用しています。
- ・町民の約7割は、現在バスを利用していません。
- ・「便利になればバスを利用したい」と考えている町民が5～6割いる一方で、「便利になってもバスを利用しない」という町民が2～3割います。
- ・高校生の保護者の多くはかなりの頻度で送迎をしており、そのうち約半数は送迎の頻度の多さを負担に感じています。
- ・日常的な外出は「十分できている」、「おおむねできている」との回答が多く見られます。
- ・思うように外出できない理由については、「体力的につらい」が一番多い回答でした。

◆ アンケートの自由記述欄に寄せられた意見（一部）

- ・今は車を運転できるが、自動車の運転が出来なくなれば、買物、通院等をどうするか大変不安になる。安心して暮らせる交通機関の充実を切に望みます。
- ・最寄りの停留所から駅に直通するバスを希望します。
- ・高校生と大学生の親です。社会人と違い学生には会社の福利厚生などがありません。駅までのバス代が高く、私のまわりでも親が送迎しているケースが多いです。高校、大学が町内にはありませんので、学生の通学環境の改善をお願いしたいです。
- ・学生児童の通学路の整備が良くない！ ガードレールのない県道の通学路はとても危険！！将来ある子供達にとって安全な町にしてもらいたい。
- ・バス停の安全性が低い所があります（車道と待合場所が近く、雨天時は特に大変そう）。バスを利用されている方のほとんどが、そこまで自転車等で来るにもかかわらず、自転車を置く場所も少ない様です。
- ・巡回バスを利用しているのは特定の人だけ。不平等ではないか。
- ・家からバス停までは歩いて20分以上かかります。学校へ行くのもバスの時刻を優先に考えて行かないとで、とても不便です。大学に進学予定なので、今後もバスは利用したいのですが、もっと便利に、そして自分の住んでいる地域にバス停をつくってほしいです。

代表的なコミュニティ交通システム

◆ 定時定路線型（利用車両：バス～乗用車）

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・用途に応じた大きさの車両で、路線とダイヤを固定して運行 ・運行は、車両の大きさによってバス事業者、タクシー事業者などが行う 	
	長所	短所
	<ul style="list-style-type: none"> ○大量輸送が可能なバス車両であれば通勤・通学時間帯をカバーできる。 ○予約不要のため、町外からの来訪者（観光客など）も利用できる ○町外へ運行する場合、乗合タクシー等より関係者の合意が得やすい。 ○比較的安い運賃を設定できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ×広い地域に利用者が点在する場合、多くの路線が必要になりコストが増大しやすい ×車両サイズが小さい場合、通勤通学のカバーが困難になり、ピークの乗客数に合わせた大型車両ではピーク時以外、空席になる。 ×乗客の有無に関わらず各停留所に停車するため、到着までの時間がかかる。

の 近 隣 自 治 体 の 導 入 事 例	自治体名	名称	運行日	運賃（個人負担）
	熊谷市	ゆうゆうバス	毎日 (1/1～1/3除く)	1回100円 1日券300円
	鴻巣市	フラワー号	毎日	1回150円、 小中高生・65歳以上:100円

◆ デマンド型コミュニティ交通（利用車両：バス～乗用車）

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始の一定期間前に予約して利用する乗合車両 ・大きく2種類(路線型、区域運行型)に分かれる →実際には、停留所で乗降する「ミーティングポイント型」、ドアツードアの「フルデマンド型」、それらの複合型など更に細分化される。 	
	長所	短所
	<ul style="list-style-type: none"> ○予約が無ければ運行しないため、無駄な運行が無い ○車両サイズが小さければ、狭い幅員の道路でも運行可能である。 ○一般的に、定時定路線よりも目的地までの到着時間が短い。 	<ul style="list-style-type: none"> ×車両が小さいと、通勤・通学には対応困難。 ×事前登録、予約など、細かな利用のルールによって敬遠されることがある。 ×タクシー事業者との詳細な調整が必須。 ×町外への運行は関係者の理解を得難い。 ×少人数(1人など)で利用すると、定時定路線よりも運賃が高くなる場合が多い。

自治体名	運行日時等	運賃（個人負担）
東松山市	<ul style="list-style-type: none"> ・区域運行・停留所乗降 ・月～土(祝日、年末年始除く) ・8:30～17:00 	メーターに応じて1回の乗車につき、500円、1000円、1500円の3段階
川島町	<ul style="list-style-type: none"> ・区域運行・ドアツードア ・月～金(祝日を除く) ・8:30～17:00 	町内のみ、片道500円 埼玉医大(川越)行きは片道1500円

◆ **移動・行動を支援するシステム（買い物弱者支援のための移動販売）**

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・流通機能や交通網の弱体化によって、食料品等の日常の買物が困難な地域への対策として経済産業省が推進している取り組みの一つ。 ・日時、場所などを決めて、移動販売車が各地域を巡回する。 ・実施主体は、地元の商業事業者から社会福祉法人、NPO など様々。 	
長所	短所	
<ul style="list-style-type: none"> ○商業施設までの往復や、荷物の持ち運びなど、移動距離が短くて済む ○買い物の仕方が簡単（通信販売のような手続きが不要） ○身近な外出機会となる ○消費が喚起され、地域経済の活性化につながる 	<ul style="list-style-type: none"> ×日時が決まっているため、買いたい時にいつでも買えるわけではない ×店舗での買い物よりも品揃えが限られる ×移動販売に係る経費が上乘せされるため、店頭販売と比べると、一般的には値段が高くなる 	

事業主体	事業名称	概要
株式会社 セブンイレブン ジャパン	・セブンあんしんお届け便	<ul style="list-style-type: none"> ・2011年に事業開始 ・東北被災地2カ所を含む、全国35カ所で事業展開（拡大中） ・本部が車両やガソリン代などを支援 ・1日20～30kmの範囲で、10カ所程度を訪問
あいきょう (鳥取県江府町)	・移動販売「ひまわり号」	<ul style="list-style-type: none"> ・2006年に事業開始 ・ローソンと連携し、商品を融通することで、豊富な品揃えを確保 ・集落単位で、週2回以上訪問を実施

吉見町のコミュニティ交通等を考える前に

◆ 国土交通省北陸信越運輸局「コミュニティバス運行指針」より

コミュニティバス（※）を運行しようとする場合（または、コミュニティバスの運行を見直す場合）、はじめに、そのコミュニティバスは何のために運行されるのかといった点を、できるだけ具体的に明確にする必要があります。

そのバスを「いつ」、「どこで」、「誰が」、「何のために」、「どのように」利用するのかを想定すると、検討の手がかりになります。

これらを曖昧なままに、住民や団体等の要望のままに運行計画を設定すると、往々にして、「誰もが利用しやすいコミュニティバス」ではなく、「誰にとっても不便なコミュニティバス」になります。

（※）ここでは「コミュニティバス」を以下4種の交通手段を含むものとして取り扱っています。

路線定期運行の路線バス、路線不定期運行の不定期バス、
区域運行のデマンドバス・デマンドタクシー、有償の交通空白輸送

◆ 運行方針の例

● 「いつ」

日常生活に移動が必要な時間帯に運行します。

また、コミュニティ交通（公共事業で実施する交通）ですのでその性格や費用面などから、生活に最小限必要な移動にのみ利用する時間帯とします。

● 「どこで」

町内が基本になります。

定時定路線の交通であれ、デマンド交通であれ、町の中で済むことはできるだけ済ませていただくことで移動範囲が小さくなれば、1人の利用時間が短縮され、限られた交通システムをより多くの方に利用していただくことができます。

● 「誰が」

主に自家用車に乗れない方に利用していただきます。

本町はその環境から自家用車での移動が中心になっています。自家用車を運転する方にとっては渋滞などもなくとても移動しやすい環境ですので、いままでどおり自家用車で移動していただくことを前提にします。

●「何のために」

自家用車に乗れない方などが、地域で日常生活をおくるための環境づくりです。

●「どのように」

コミュニティ交通（公共事業で実施する交通）は、できるだけ多くの方に利用していただけるよう「乗り合い」を基本とします。

コミュニティ交通は、たとえば公民館や図書館などの公共施設を皆さんでお使いいただくのと同じように、大勢に利用していただけるような仕組みにすることが重要です。

◆ 運行指針を検討する際の留意点

●留意点1：民間事業者との競合を避ける

公的資金で支えられるコミュニティ交通等は、民間交通事業者（鉄道、バス、タクシー）から需要を奪うような競合がないように調整（ルート、運行時間・所要時間、運賃など）を行い、路線バス等の地域交通ネットワークを補完するようにするなどの配慮が必要です。

＜民間事業者と競合するコミュニティ交通等の導入が地域にとって弊害となる例＞

①民間バスの路線廃止

日中だけ運行する安価なコミュニティバスを導入したところ、通勤・通学時間帯に運行していた民間路線バスが減収となり、路線が廃止となった。

②一般タクシーの事業撤退

町外の総合病院まで利用できる非常に安価なデマンド型乗合タクシーを導入したことで、一般タクシー事業者が地域から事業撤退してしまい、早朝・深夜や休日等、デマンド型タクシーの運行時間以外のタクシー利用が不便になった。

●留意点2：適正な受益者負担

利用者が負担する運賃は、運行経費を確保し、持続的な運行を実現するために重要な資金となります。利用者が少ないなどの理由で民間事業者の参入が困難な地域では、「住民の生活を支える行政サービス」や「民間路線との運賃バランス」などの観点から、公平・適正な利用者負担を設定していくこととなります。

(2) 開催結果

① 質疑応答

事務局からの説明について、参加者からの質疑応答を行いました。

主な内容としては、現状の町巡回バスの利用状況、アンケート調査の集計結果、コミュニティ交通の見直し等について質疑応答がありました。

●現状の巡回バスについて

Q. バス停から半径 300m 範囲内の人口割合が約 60% とのことだが、西地区の団地内は坂が多く、距離にかかわらずバス停に行くのが非常に困難である。単に 300m といった距離だけで判断するのではなく、平地と丘陵地の違いなども考慮するべきである。

A. 半径 300m は最短の距離であって、場所によっては真っ直ぐ停留所まで行けないので、道のりとしては 450m までを「半径 300m、おおむね徒歩 5 分」の範囲としています。ご指摘をいただいたように平地と丘陵地では状況が違うので、今後検討するうえでの参考とさせていただきます。

Q. 巡回バスはどういった利用者を対象としているのか。

A. 運転免許を持たない方などの交通弱者が主な対象になっています。現在の巡回バスは、朝夕は駅へ、昼間は町内を巡回する経路になっていますので、通勤や通学、また、町内を移動する人によって使われています。

Q. 巡回バスの利用者が増えたというが、1 台当たりどの程度利用しているのかといった利用率で示してほしい。

A. すべての席が埋まって 100 パーセントとすると、1 台当たり 3～5 名程度の乗車ですので、利用率としては低くなっています。どこの停留所でどのくらい乗っている、どこで降りたといった、詳細なデータについても把握していますが、今回の資料としては基本的なデータに留めています。

Q. 前回の巡回バス見直しで地元のバス停が廃止されてしまった。バス停を増やしてほしい。

A. 運行開始当初は町内巡回でしたが、ニーズの高まりにより、駅までの乗り入れを始めました。限られた台数で運行ルート・ダイヤを設定しなければならず、どうしても町内のバス停の数が減ってしまった状況がありました。バス停の数は今後の大きな検討課題と考えています。

Q. 巡回バスの利用増に向けてどのような工夫をしたのか。

A. 運行開始当初は、町内巡回のみで町外へのアクセスはありませんでしたが、町民の方からの要望に応え、駅までのアクセスを開始したところ利用者数が増加しました。

Q. 民間バスと巡回バスの路線の違いはどのようにしているのか。

A. 駅へのアクセスに関しては、民間バスが、東松山駅、鴻巣駅、北本駅、川越駅で、巡回バスは、森林公園駅、吹上駅、北本駅になっています。北本駅は、民間バスと行き先が重複していますが、巡回バスのほうが先に路線を設定しているため、競合の問題は起きていません。

●アンケート調査結果について

Q. 65 歳以上の町民を対象としたアンケートの回答者について、65 歳以上の年齢別の内訳はどのようなになっているのか。

A. 65 歳から 69 歳までが 38%、70 歳から 74 歳までが 23%、残りが 75 歳以上になっています。

Q. アンケート調査の実施時点と計画を実施する時期にはタイムラグがあるので、時間の経過による人口動態等の変化を踏まえたうえで、ニーズ調査の結果を計画に反映してほしい。

A. 現時点での調査結果をご紹介しますが、今後の高齢化の進行等を踏まえて、事業展開を検討していきたいと考えています。

●コミュニティ交通の見直し方針について

Q. 代表的なコミュニティ交通システムとして2つ記載されているが、今後はこの2つが中心となるのか。社会福祉協議会が運営している福祉有償運送などを含めた検討は行わないのか。

A. 資料では、大きく分けて定時定路線型、デマンド型として2つの交通システムを紹介させていただいています。運行主体は業者、ボランティアなど様々ですが、吉見町では、どういう形が良いのか、あるいは、どのような方々にご協力いただくことが一番効率的なのかということなどについて、これから検討していきたいと考えています。

Q. 交通弱者が対象とのことだが、弱者を対象とするならば、ボランティア型の福祉送迎も一緒に考えたほうがよいのではないか。

A. 社会福祉協議会では、目的地までの移動のみではなく、買い物ならば買い物をすることまで、通院であれば病院の中までの案内をサポートしているかと思えます。移動という点では共通していますが、本質的には異なり、ここで検討していく内容は「目的地までの移動」のみです。福祉送迎とは、サービスの内容として重複する部分もありますが、それぞれの役割を考えていきたいと思っています。

Q. 今回の巡回バス見直しは、何を前提として行うのか。

A. 巡回バスの見直しについては、第五次吉見町総合振興計画・後期基本計画を策定する過程で、町民懇談会やアンケート調査を実施しましたが、町の公共交通の拡充や見直しといった意見が非常に多かったため、これらを踏まえ、取り組んでいくことになりました。

Q. 巡回バスの利用者数は少ないが、必要とする人もいるので、廃止しないよう検討してほしい。

A. 現在、町全体では公共交通への依存度は低い状況ですが、利用者は増加傾向にあります。今後の高齢化が進行する中で、公共交通が担う役割が大きくなっていくので、これを踏まえ検討していきます。

Q. 巡回バスと福祉事業は共通部分があると思うが、社会福祉協議会が運営している福祉送迎を含めた検討は行わないのか。

A. 今回の検討の大きな柱は「移動」ということであって、「移動」は大きく三種類に分けられると考えています。1つ目は高校生の移動、2つ目は車を持たない方であっても目的地に移動さえすれば、用事を済ませることができる方、3つ目は買い物をすることなども含めて支援が必要な方です。この3つ目については、福祉事業としての役割が強くなると思えますが、既に社会福祉協議会が取り組んでいます。今回の検討では、1つ目と2つ目を中心に考えています。また、3つ目は福祉関係との接点も出てくるので、どのように整理していくのかを合わせて考えていきます。

Q. 民間事業者との競合を避け、協議協調の下で事業内容の検討を行っていくとの説明があったが、例えばデマンドタクシーを導入する場合、民間事業者と調整を行うことにより、安価な料金設定ができなくなるのではないか。

A. 事業形態としては、事業者へ委託するもの、ボランティア団体による運営などがありますが、いずれにしても事業者との調整は必要になります。利用料金については、今後、広くご意見を伺い、検討していくところです。

②意見交換

参加者の方から意見をもらえなく伺うため、少人数のグループに分かれ、懇談（グループミーティング）を実施しました。

主な内容としては、配布資料及び検討内容・方法、現在の移動環境及び公共交通の利用状況、バス停までの距離・環境、料金、公共交通等に関する要望や意見についての意見交換を行いました。

●配布資料及び検討内容・方法について

- アンケート結果の回答者数が傾向を把握するうえでは少なくないか。数字が一人歩きするとまじいと思う。
- 巡回バスを知らなかった。バスの利用目的で通勤が多いのは意外だった。
- バス停から300m範囲以内に6割が居住しているのに利用状況が低いのは何故か。バス停までの距離も重要だが、高齢者や高校生など利用者特性に合わせ、掘り下げて分析しないと利用されない。
- バス停から300m範囲内に居住しているが、道路状況から回り道があるため、徒歩5分では到着しない。図面上と実際の交通空白地は異なることを考慮すべき。
- 民間事業者との競合問題など、町民が知らないこともあるため、広く情報提供して検討を進めてほしい。
- 町の運営する交通が「町内中心」というのは、町民の移動ニーズと一致しないのではないか。鉄道駅や町外の商業施設などへの移動要望も多いと思う。
- 資料の運行方針例（いつ、どこで、誰が、何のために、どのように）どおりに考えていってもらえるなら良い。

●現在の移動環境及び公共交通の利用状況について

- 自家用車（自分で運転、送迎）利用が多い。
- 夫しか運転ができないため、夫が出かけてしまうと外出できない。
- 巡回バスは帰りの時間が合わず利用しにくいいため、自転車を利用することがよくある。
- 運転免許を返納し、現在はシニアカーで移動している。
- 週2回シニアカーで自宅から病院まで片道50分かけて通院している。
- シニアカーでスーパーや道の駅に行き買い物をしている。片道30～40分かかるが、それでも町の交通を使うよりは便利だと思う。
- バスが運行されていない場合は、送迎に頼らなくてはいけない。
- 通院の場合は巡回バスを利用することが多い。
- 大宮に行く際、巡回バスの北本駅行きを利用している。利用者が時刻表を見て利用コースを決めればうまく利用できる。他の人も工夫して利用してほしい。

●バス停までの距離・環境について

（具体の距離について）

- 徒歩で300mは遠い。
- 人によっては100mでも遠いと思う。
- 100m程度ならと思うが、雨天の場合など天候の状況にもよる。
- 300～400mであれば歩けるが、それ以上は自転車を利用する。
- 近ければ近いほうがよい。
- 近ければ近いほうが望ましいが、300m（おおむね徒歩5分）までなら許容範囲である。
- 徒歩で5分程度なら許容範囲である。
- 地図上の距離だけでなく、回り道や坂など、地形の状況も考慮すべき。
- 徒歩で2～3分圏内なら良い。
- 駅に直結するバス停ならば、徒歩10分でも使う。

(その他バス停に関する要望、意見)
<ul style="list-style-type: none"> バス停を増やしてほしい。 自転車でバス停まで行くことを考え、バス停やバス停付近の集会所などに自転車を置ける場所がほしい。 集会所やゴミステーションの近くなど、普段の生活圏内にバス停を設置してほしい。 団地なので、上の方と下の方の2か所にバス停を設置してほしい。 団地に1か所あればOK。坂の上にはないと大変。 乗れる場所は増やしてほしいが、乗っている時間が長くなってしまいうので難しいと思う。 バス停の片側しか歩道がないので乗降場所が狭い。安全に乗降できるスペースが必要。 電動シニアカーではバスに乗れないので、自宅の近くでバスに乗れるようにしてほしい。 路線バスを利用したいがバス停に行くのが大変。 バス停に上屋やベンチを設置して、バス停環境を整えてほしい。

<p>●利用料金について</p> <p>※近隣自治体のデマンド交通について、片道や1回の乗車料金を「500円」としているところが多いことを説明しています。</p>
(利用有無など)
<ul style="list-style-type: none"> 町外に行けるデマンド交通なら片道1000円でもよい。 安ければ安い方がありがたいが、片道500円程度でドアツードアなら利用する。 片道500円は高いが、目的やニーズに合致し、他に移動の手段がなければ利用する。 日常的な利用で往復1000円かかるのでは気軽に利用できない。 利用時間帯や利用回数による割引制度、往復割引などがあると良い。 経済的な理由で使えない場合もありうるため、何らかの配慮があっても良いと思う。 町内移動であっても目的地までの距離に差があるので、対距離制の料金設定もあるのではないかな。 町内に利用したい商業施設や病院がないので、町内移動で500円は高いと感じる。 デマンド型だとバスに比べて料金が高くなると思う。

<p>●公共交通等に関する要望や意見について</p> <p>(主に公共交通に関する要望や意見)</p>
<ul style="list-style-type: none"> イベント等に合わせて臨時便を運行してほしい。 運行本数を増やしてほしい。 行きは時間を合わせられるが、帰りの時間が合わないことが多い。特に通院の場合は、診察の終了時間が不明確なので待ち時間が長い場合がある。 朝、夕と比較的利用時間帯が限定される通学であっても、部活動がある生徒は、帰りの時間に合う運行が少なく、利用しづらい。 現在、地元で路線バスが運行されていないため、予約したときだけ利用できる停留所を設けてほしい。 車両のバリアフリー化も進めてほしい。シニアカーでの乗車ができるとうよい。 巡回バスを利用しようと思うのだが、バスの行き先、時刻などがよく分からず、結局利用していない。分かりやすい情報があれば、利用しやすくなる。 巡回バスが土曜休みなのは困る。 バス停を増やしてバスに乗りやすくしてほしい。 毎日ではなく、週数回の不定期運行でもよいので、地元から利用できる移動手段がほしい。 ドライバーの運転技術の向上(発進・停止、右左折、上り・下り坂での優しい運転) 工業団地の社員送迎バスを利用できると助かる。企業バスを活用してほしい。 最寄りのバス停から東松山駅まで行けるようにしてほしい。 川越観光自動車のマイタウン循環が延伸されれば利便性が向上する。 東松山駅行きか、または、道の駅と北本駅を接続する路線がほしい。

(今後の検討についての意見)
<ul style="list-style-type: none"> • 将来の人口動態を踏まえた検討が必要である。
<ul style="list-style-type: none"> • 高齢者向けの交通を作った方が良い。高校生は3年間なので親は送迎で大変だが何とかなる。
<ul style="list-style-type: none"> • 無駄を省くことは重要であるが、本当に困っている人を救済するのであれば、多少の無駄は仕方ないのではないか。
<ul style="list-style-type: none"> • デマンド等により、行き先に最短経路で行けるようなものが望ましい。
<ul style="list-style-type: none"> • 自分で目的地まで行けるような、自立的な移動手段が確保できれば、家族の負担も減る。誰かに気兼ねすることなく外出ができる。
<ul style="list-style-type: none"> • 双方に良い点があるので、現在のバスはそのまま、デマンド型をプラスしてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> • デマンド型を採用するなら、巡回バスは廃止すべき。
<ul style="list-style-type: none"> • 利用頻度を考えて、買い物客を取り込むようなルート設定にすべき。現在は、病院メインのルートになっている。
<ul style="list-style-type: none"> • 高齢者、障がい者など、ターゲットを明確にして検討を進めるべき。
<ul style="list-style-type: none"> • 自分は車でどこにでも行ける。運転免許を持っていない人のニーズを調査した方が良いと思う。
<ul style="list-style-type: none"> • ときがわ町の事例を参考にすべき。東武から川越観光になり、イーグルバスになった。商業地・工業地・住宅地を結ぶルートに再編して利用者が増加した。バス停以外の場所でも乗降できるようにしたり、雨の日には傘を無料で貸し出ししたりしている。
<ul style="list-style-type: none"> • デマンド交通はよくわからないが、バスに乗り継げるような乗り物がほしい。
<ul style="list-style-type: none"> • 元気な高齢者が体の不自由な高齢者を支えている状況である。
<ul style="list-style-type: none"> • 対象者が少なくても、本当に必要なサービスなら公的に提供してほしい。要望が多い、少ないではなく、町民ニーズをしっかりと把握すべき。
<ul style="list-style-type: none"> • 町外にでると民業圧迫になるという話があったが、民間に補助金を出して実施する方法ではどうか。
<ul style="list-style-type: none"> • 大型のバスだと狭い道に入れないので、タクシー事業者を活用する方法もある。
<ul style="list-style-type: none"> • 今は自動車を運転できるが、乗れなくなった時のことを考えると、デマンドだけでは不便だと思う。駅へのアクセス手段としてバスは残してほしい。
<ul style="list-style-type: none"> • 町外のバス停をもっと設置できないか。駅、病院以外にも停留所を設ければ利便性も上がり、町外の方に乗ってもらえば収入も上がる。空よりは有効活用だと思う。
<ul style="list-style-type: none"> • 定時定路線かデマンドかではなく、多様な解決策を模索して、多くのプランを提示して、選択の幅を広げてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> • 交通弱者対策だけでなく、吉見町全体がもっと良くなる、若い人の生活も便利になる、そういう大きな視点から移動や交通を考えたい。
<ul style="list-style-type: none"> • 今回の取り組みの趣旨は良いと思うが、見直しによって今より不便になってしまう人もいます。本当に困っている人が、見直しで追い込まれてしまうことのないようにすべき。
<ul style="list-style-type: none"> • 運転免許の返納が推奨されるケースがあるが、それに見合った代替手段が確保されていない。
<ul style="list-style-type: none"> • 限られた財源なので、巡回バスと路線バスを接続するような今あるものを活用することも重要である。
<ul style="list-style-type: none"> • 通勤・通学に特化する交通手段があっても良いのではないか。
<ul style="list-style-type: none"> • 通勤時間帯は今までどおりで、それ以外の時間は別ルートで運行すべき。
<ul style="list-style-type: none"> • 道の駅で町内巡回から路線バスに乗り継げる形になっているが、乗り継ぎ利便性が低い。連携を強化するのであれば、道の駅以外の場所にもいくつか乗り換え拠点を設け、遠回り感がないようにしてほしい。
<ul style="list-style-type: none"> • 家の前をバスが通っていても、バス停が遠いと利用できない。自由乗降区間を設けても良いのではないか。
<ul style="list-style-type: none"> • 駅と病院（通勤・通学、通院目的）のアクセスを優先的に整備してほしい。

●その他について
(まちづくり等に関連する意見)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 町外に行かないと買い物ができない、町内に商業施設があると良い。 ・ 町のためを思い、なるべく町内の店で買い物をしている。 ・ 若い人が住んでいれば何かの時に安心である。若い人がいろいろな面で生活しやすい町にし、町内に住み続けるようにしてほしい。 ・ 鉄道がない本町で若い人の人口を増やすためには交通を便利にし、住みたいまちにしなければならない。 ・ 高校生の間は親の送迎で通学しても、大学生になると便利な場所に移り住んで、卒業後も戻ってこない。 ・ 幹線が通り、拠点が整備されることで、周辺の諸問題についても解決を図っていくことができる。まずは「軸」をきちんと形成する必要がある。
(移動販売の利用意向)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状では利用しないが、車が運転できなくなったら使うかもしれない。 ・ あったら利用するかもしれない。 ・ 配達があれば、外出負担が減るため利用するかもしれない。
(町内の街灯について)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 街灯が少なくて暗い。 ・ 通学路が暗いので街灯の設置をお願いしたことがある。 ・ 車を運転していても暗いと感じる。 ・ もっと街灯を設置してほしい。 ・ 街灯が少なく、バスを降りた後の防犯面を考えると子どもの送迎は必須だと考えている。
(その他)
<ul style="list-style-type: none"> ・ バスを乗り換えて病院まで行こうと考えるきっかけになった。 ・ 今の交通をどうするかについては、人口減少対策としても早めにやるべきことであると思う。

第5章 町内の移動及び地域交通に係る課題整理

1. 個別調査結果からわかる現状と問題・課題

現況整理、アンケート調査及び町民懇談会からわかった地域公共交通等に係る問題・課題は次のとおりです。

(項目)	(現状)	(問題・課題)
地域・交通 現況	<p><地域の状況></p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、人口減少が予想されている。 町内には一般診療所や歯科診療所のみで病院がない。 <p><交通の現状></p> <ul style="list-style-type: none"> 町内に鉄道駅はなく、バス路線が9路線（巡回バス：6路線、民間バス：3路線）運行している。 交通空白地域（バス停300m以遠）は面積比で48%、人口比で38%である。 東西軸である県道27号沿いは公共交通の利便性は高いが、それ以外の地区では公共交通の利便性は比較的低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少を抑制する施策の一環として、交通の利便性向上が必要である。 町内に病院がないため、町外の病院や鉄道駅にアクセスする公共交通の利便性向上が必要である。 交通空白地域を解消する必要がある。
上位関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 本町には鉄道駅がなく、バス交通は町民の身近な足として利用されていることから、公共交通の要とした総合的な交通体系の確立をめざしている。 まちづくりに関するアンケート調査結果では、「交通」や「日常の買い物」について満足度が低い回答が多く、改善要望が高い。 アンケート調査の交通に関する評価は、「主要道路の整備」、「生活道路の整備」、「交通安全施設の整備」の満足度が低い。特に「町内巡回バスの便数と路線」についての関心が高い。 買い物に関しては、今以上に町内に買い物をする店が必要であると感じている。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅までのアクセスについて、公共交通による民間路線バスまでのアクセス性向上を図ることで、民間路線バスによる鉄道駅へのアクセスを更に活用していく必要がある。 公共交通以外では、主要道路及び生活道路、交通安全施設の整備などを進めていく必要がある。 町内に商業施設が少ないことなどから、町外まで移動して買い物をしている人が多い状況である。
町民アンケート	<p><移動手段></p> <ul style="list-style-type: none"> 町民の多くは自動車を利用している。 65歳以上の町民に限ると、自動車による送迎の割合が増加する。 <p><目的別の行き先></p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤通学は約8割、通院は約6割、買い物は約7～8割が町外である。 	<ul style="list-style-type: none"> 65歳以上の町民の移動手段は、65歳未満と比較すると、自動車による送迎の割合が増えることから、高齢者の自立的な移動の足を確保する必要がある。 日常的な外出は、町外が多いため、交通システムの検討に際しては、町内移動だけではなく、町外への移動も併せて検討する必要がある。

<公共交通の利用状況・意向>

- ・鉄道駅は月1回程度以下しか利用されていない。
- ・町民の約7割がバスを利用していない。
- ・バスが便利になれば町民の約5～6割は利用する意向を示している。

<高校生の送迎>

- ・約9割の保護者が送迎することがあり、そのうち約5割が毎日立送迎をしている。
- ・送迎に対して保護者の約5割が送迎する頻度が多く負担に感じている。

<高齢者の日常的な外出>

- ・日常的な外出（通院や買い物）は約8割の人がおおむねできている。
- ・思うように日常的な外出ができていない理由としては、「体力的につらい」がもっとも多く、次いで「目的地に行く交通手段がない」である。

<町民が望む交通関連施策>

- ・「街灯設置など防犯面の充実」と回答した方がもっとも多く、次いで「バスの充実・環境改善」が多い。

- ・バスが便利になればバスを利用する意向があることから、公共交通の必要性は高い。
- ・通学時の送迎が多く、負担を感じている保護者がいる。
- ・街灯設置など防犯面の充実が望まれている。
- ・外出が体力的につらい人への対応を検討する必要がある。

バス利用者
アンケート

<バスの利用状況>

- ・利用しているバス路線の約7割が鴻巣駅と東松山駅との間を運行する路線である。
- ・通勤目的が約6割、買い物や通院目的は1割弱である。
- ・町民の通勤先は約9割が町外である。

<バスの利用満足度>

- ・バス利用の総合満足度は高く、特にバス停までの距離の満足度が高い。
- ・バスの最終便の時間や運行情報の分かりやすさ、バス停の環境（上屋・ベンチ等）の満足度が低い、特にバスの運行本数の満足度が低い。

- ・町外への移動が多く、鉄道駅にアクセスする公共交通の利便性向上が求められている。
- ・バス停までの距離の満足度が高いということは、裏返せばバス停まで遠いとバスが利用されないということである。
- ・バス停環境（上屋・ベンチ等）の整備が求められている。

バス OD 調査

<バスの利用状況>

- ・巡回バスの1便あたりの利用者数は、町内循環コースが約1～3人、町外アクセスコースが約2～7人である。
- ・民間バスの1便あたりの利用者数は、川越観光自動車の路線バスが4～20人、東武バスウエスの路線バスが30人である。
- ・バス利用者の多くは週5回以上利用している。

- ・バスの利用促進策が必要である。
- ・駅で鉄道に乗り継ぐ人が多いため、鉄道への接続性、乗り継ぎ利便性向上が求められている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・利用時間帯のピークは午前7時台である。 <p>＜バスODの状況＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の約6割が町外間の移動であり、特に民間路線バスではその割合が高い。 ・バス利用者の多くは鉄道駅での乗り継ぎをしている。 	
道の駅来訪者ヒアリング	<p>＜道の駅の来訪状況＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来訪者の約7割が埼玉県内（吉見町除く）からである。 ・買い物目的が約5割である。 ・道の駅の来訪頻度は定期的に来ている人が約5割である。 ・定期的に来訪している人の約6割が月1回以上、さらに町内に限れば約5割が週1回以上は道の駅を来訪している。 <p>＜来訪時の交通手段＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町外来訪者の約8割が自動車利用である。 ・町外に比べ町内来訪者は徒歩や自転車の割合が高い。 ・道の駅を目的地として来訪した人は約8割である。 <p>＜バスの利用意向＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅と周辺の観光施設を結ぶバス路線が運行された場合、町内からの来訪者は約5割がバスの利用意向を示している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅を定期的に利用する町外からの来訪者が一定程度いる。 ・道の駅から周辺施設までのバス路線が運行された場合の利用意向を持っていることから、「道の駅からの公共交通」のニーズがある。
町民懇談会	<p>＜現在の移動手段＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用（送迎含む）が多い。 ・自分で運転が出来ない人（主に高齢者）は運転できる人の送迎に頼って生活している。 ・送迎以外ではシニアカーで病院や買い物など片道30分以上の長時間移動をしている。 ・バス利用者もいるが、運行本数が少ないため時間が合わない等の不満もある。 <p>＜現在の公共交通＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅で路線バスへの乗り継ぎが可能だが、運行本数が少ないなど乗り継ぎ利便性が低い。 ・バスの行き先や時刻表などバス情報の認知度が低い。 ・歩道がないバス停では、バス待ちや乗降の際に危険を感じる人がいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車を運転できない人の移動は、大きく制約されている。 ・バス停までの距離や運行本数の少なさ、バスの認知度の低さがバス利用を敬遠する要因となっている。 ・バス停の乗降スペース確保が必要である。 ・公共交通には、乗り継ぎ利便性の高さが求められている。 ・ニーズの高い鉄道駅へアクセスする公共交通の充実が求められている。 ・限られた財源の中で、今ある公共交通や企業バスなどを活用しつつ、新たな交通体系の構築が必要である。 ・町内でも買い物が出来るように商業施設や（車が運転できなくなった場合には）移動販売などが求められている。 ・防犯や交通安全の面から、街灯の設置が求められている。

- バス停に上屋やベンチを設置するなど、バス停環境の改善が望まれる。

<今後の公共交通>

- 交通弱者（高齢者、障がい者、傷病者など）のための交通システムが求められている。
- 一方で、人口減少の抑制や高齢者の生活には若い人の力が必要となるため、通学（通勤）を支える交通システムも求められている。
- 一律料金ではなく、時間帯や回数、距離に応じた料金設定が求められている。
- 鉄道駅へアクセスする路線のニーズが高い。

<その他について>

- バス停と自宅の間の道に街灯が少なく暗いため、防犯面から子どもの送迎が必須となっている。
- 運転者も道路が暗いと感じている。
- (バス停までの距離が遠いので)自転車等でバス停まで行くことも考え、バス停の近くに自転車等を置ける場所が求められている。
- 便利な交通体系を求める一方、財源は限られているため、今あるもの（企業バス等）の有効活用が求められている。
- 町外に行かないと買い物が出来ない。

2. 問題・課題の整理結果

個別調査の結果から明らかとなった問題・課題を集約、整理すると、大きく3つのグループ「地域公共交通関連」、「道路及び関係施設関連」、「効率的な移動・行動の実現に向けた仕組み関連」に分けることができます。

各グループの具体的な内容は、以下のとおりです。

●地域公共交通について

①交通空白地域（※）

- ・町内は、民間路線バスが3路線運行し、それ以外に町巡回バスが2台で6路線を運行していますが、道幅が狭くバス車両が進入できない団地をはじめとして、町民の3人に1人以上が交通空白地域に居住している状況です。
- ・これらの地域では、高齢化などによって、マイカーの利用が困難になった場合、日常生活にも不便が生じる可能性があります。

（※）交通空白地域

交通空白地域に関する統一的な見解・定義はありません。

本計画では、「半径 300m 以内にバス停が無い地域」を交通空白地域としています。

②町巡回バスの利便性・接続性

- ・道の駅での乗り継ぎによって、目的地までのルートが複雑になりやすく、乗り継ぎの手間もかかっている状況が見られます。
- ・また、運行本数の少なさ、土曜運休、町外アクセスが限られていることなどから、町民及び来訪者の日常的な移動において「利用し難い」との意見が多い状況です。

③高校生・高齢者の移動ニーズへの対応

- ・マイカーで自由に移動ができない高校生や高齢者等、運転免許を有しない、あるいは車を有しない人にとっては、日常的な移動にも不便が生じている状況です。
- ・保護者の送迎で通学している高校生が多く、負担を感じている保護者も多く見られます。

④路線バスをはじめとした各種交通機関とコミュニティ交通の適正な分担

- ・町巡回バス「北本駅一道の駅」ルートと民間路線バスは路線が一部重複しています。また、複数の企業が、近隣の鉄道駅と町内を結ぶ社員送迎バスを運行しています。
- ・民間路線バスをはじめとした各種交通機関とコミュニティ交通の利用者を集約し、適正な役割分担について、運賃体系も含めて整理・検討することで、交通網全体の効率性、利便性を高めていく必要があります。

⑤マイカー利用者の公共交通利用転換は難しい

- ・マイカーを自由に使える方が、日常的に利用したいと思える公共交通は、非常に高いサービス水準（停留所までの距離、運行間隔、運行時間帯等）が求められています。

●道路及び関係施設について

①マイカー利用者のニーズ

- ・多くの町民がマイカーを主たる移動手段としていることなどから、主要道路や生活道路の整備について町民の関心が高くなっています。

②道路環境等に係る改善ニーズへの対応

- ・運転者、歩行者ともに、街灯が少なく道路が暗いと感じています。
- ・また、バス停への上屋やベンチ、駐輪場の設置のほか、バス停までの移動やバスへの乗降時の安全といった観点から、歩道の整備が求められています。

●効率的な移動・行動の実現に向けた仕組みについて

①情報ニーズへの対応

- ・目的地までの乗り換えや所要時間が分かりにくいことで、バス利用を敬遠している人もいるため、分かりやすい情報提供が必要です。
- ・65歳以上の高齢者は紙媒体での情報提供を求める割合が高く、65歳未満ではスマートフォンの利用意向が高いなど、情報提供媒体に関する多様なニーズへの対応も求められています。

②道の駅を中心とした町の活性化

- ・道の駅は町のほぼ中央に位置し、道路網及び公共交通網の結節点にもなっています。
- ・定期的に町外から道の駅を目的に来訪している人も多く、また買い物目的で道の駅を訪れる町民もいることから、道の駅へのアクセス性向上については、移動の利便性に加え、地域活性化や産業振興などの視点も必要です。

③身近で買い物ができる仕組み

- ・体力的な理由で外出できない高齢者が多いことが明らかとなりました。現在、町外まで移動して買い物をしている人が多い状況ですが、今後、高齢化の進行などによって長距離の移動が困難な人が増えていくことが予想されます。
- ・生活に必要な買い物が、身近で可能になる仕組みの検討が求められています。