

第3部 基本方針及び計画目標・計画事業

第1章 基本方針

1. 基本理念

現況整理、アンケート調査、町民懇談会等から明らかとなった課題の解決にあたって、町民、交通事業者、行政をはじめとする関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組んでいくためのよりどころとして、本計画の基本理念を次のように定めます。

若い世代が定住し、高齢者も安心して住まう
「元気なよしみ」をつくる交通環境・仕組みの実現

本町は、今後、人口減少と高齢化の進行が予測されています。高齢者が住み慣れた地域で安心して生活できることは重要な課題ですが、一方で、若い世代が定住する地域であることも大切です。

若い世代が生活しやすい環境を整えることは、高齢者が生活しやすい環境づくりにもつながります。若い世代の定住には、就業の場や商業施設などが身近にある活気がある町、つまり「元気なまち」であることが必要です。

「元気なまち」を実現し、若い世代が定住し、高齢者が住み慣れた地域で安心して生活できるためには、人々のスムーズな移動・行動を確保することが重要です。

上記の基本理念は、関係者がこれらの取り組みを進める上で共有する基本姿勢、めざすべき将来像、計画期間中に発生した新たな問題を解決するための指針として掲げるものです。

2. 基本方針

基本理念に基づき、次の3つの基本方針を定めます。

(1) 基本方針1

1) 概要

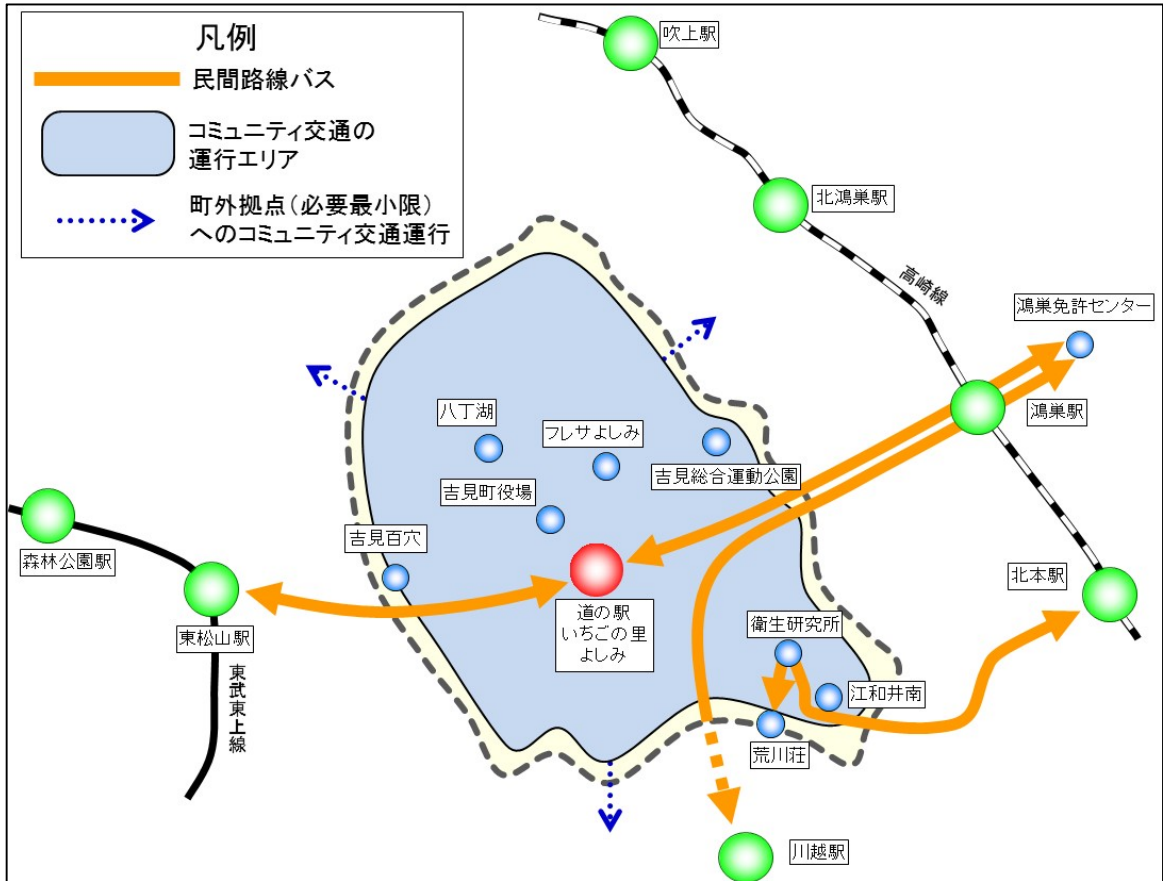
基本方針1 マイカーに過度に頼らず生活できる選択性の高い公共交通システムの構築

公共交通の利便性向上に対する町民のニーズは高く、人口減少対策としても喫緊の課題です。今回実施したアンケート調査、町民懇談会でも、鉄道駅をはじめとする町外アクセスの向上には多くの要望が寄せられました。また、高齢化などによってマイカーを利用できない住民の増加が予想される中、交通空白地域に住んでいる方の移動手段をいかに確保するかということは大きな課題です。

一方で、町民の多様な移動ニーズに、1つの公共交通システムで対応することは困難です。様々な交通手段が持つ特性を生かし、連携しながら適切に組み合わせて利用していくことで、効率的で多様な交通手段が確保された交通環境の整備を図り、マイカーに乗れない方もスムーズに移動できるまちづくりを進めます。

2) 都市構造と公共交通体系の形成イメージ

産業交流拠点である「道の駅」を中心とした、町内拠点・町外鉄道駅を連絡する骨格公共交通体系（幹線交通）を形成するとともに、地域をきめ細かくカバーするコミュニティ交通によって幹線交通の補完と公共交通空白地域の解消を図り、面的ネットワークを形成し、地域の活性化をめざします。



検討していくバス路線

- ・ 鉄道駅と町内拠点（施設、企業など、人の往来が多い場所、要衝）の連絡路線
- ・ 2駅2路線（東武東上線、JR線）利用を可能にする路線

検討していくコミュニティ交通

- ・ 町内交通空白地域の解消
- ・ より多くの方の利用を可能にする、小さく多様なニーズへの対応

■短期目標（マイカーを使えない・使わない人が使える公共交通サービス）

短期的な取り組みとして、マイカーを使えないことによって移動・行動に不便を感じている人を主たるターゲットとした仕組みをめざします。

公共交通システムについては、マイカーを利用することができ、日常生活上の不便が生じていない人、あるいはマイカーを利用した生活を志向する人が望むようなサービス形態・水準ではなく、公共交通の必要性が高い人（＝一定のサービスレベルで利用）を想定したサービス形態・水準をめざします。

■長期目標（マイカー主体から公共交通への転換を可能にする公共交通サービス）

長期的には、マイカー利用志向が高い人でも、マイカー以外の移動手段への転換が可能な仕組みや環境の整備に取り組み、公共交通をはじめとする各サービスの利用者を増やしていくことで、サービスレベルの全体的な向上を図ります。

3) 対策ターゲット

人々がスムーズに移動・行動できる仕組みを考える上で、移動・行動するのは誰か、誰がそのサービスを利用するのかを明確にしておくことは大変重要です。各種の調査で明らかになった課題等から、本計画に基づき展開する取り組みのターゲット（＝想定する利用者）を以下のように整理します。

①マイカーを自由に使えない方

65歳以上の方の日常的な外出については「十分できている」、「おおむねできている」との回答が7割～8割という状況ですが、一方で運転ができなくなった場合の生活に不安を感じている方が多くいます。町では人口比で約4割の方が交通空白地域に居住していることから、マイカーを自由に使えない人を対象とした取り組みの必要性は高いと考えられます。

②保護者の送迎で通学している高校生等

高校生の約9割が保護者の送迎で通学し、そのうち約半数の保護者の方が送迎を負担に感じています。懇談会では、通学の不便さから、進学を機に町外へ移り住んでしまう生徒がいることも明らかとなっています。

マイカーでの移動ができるようになるまでの若者を対象とした取り組みは、定住化促進にもつながります。

③通勤等で公共交通を利用して、町外へ移動している方・町外から移動してくる方

町内を通る民間路線バスは通勤・通学に多くの方が利用しています。町巡回バスも町外アクセスコースを中心に、通勤・通学での利用が見られます。

毎日の通勤に関わる移動をスムーズにしていくことで、町内企業の活力向上も期待できます。

④現在マイカーにより移動のほとんどを行っている方への方針

バスが便利になった場合の利用意向が、町民アンケートで50%を超えているなど、マイカー以外の移動手段について潜在的需要はあると考えられるため、長期的・包括的には本方針の対象者とします。

しかしながら、日常生活においてマイカーを主たる移動手段として利用している方は、バスの運行間隔、運行時間帯、停留所までの距離などに関して相当高水準の利便性を求めていることから、当面は①～③の方を主たる対象とし、情報周知や利用促進策などによってマイカー以外の移動手段への転換を図る取り組みの対象者として位置づけます。

(2) 基本方針2

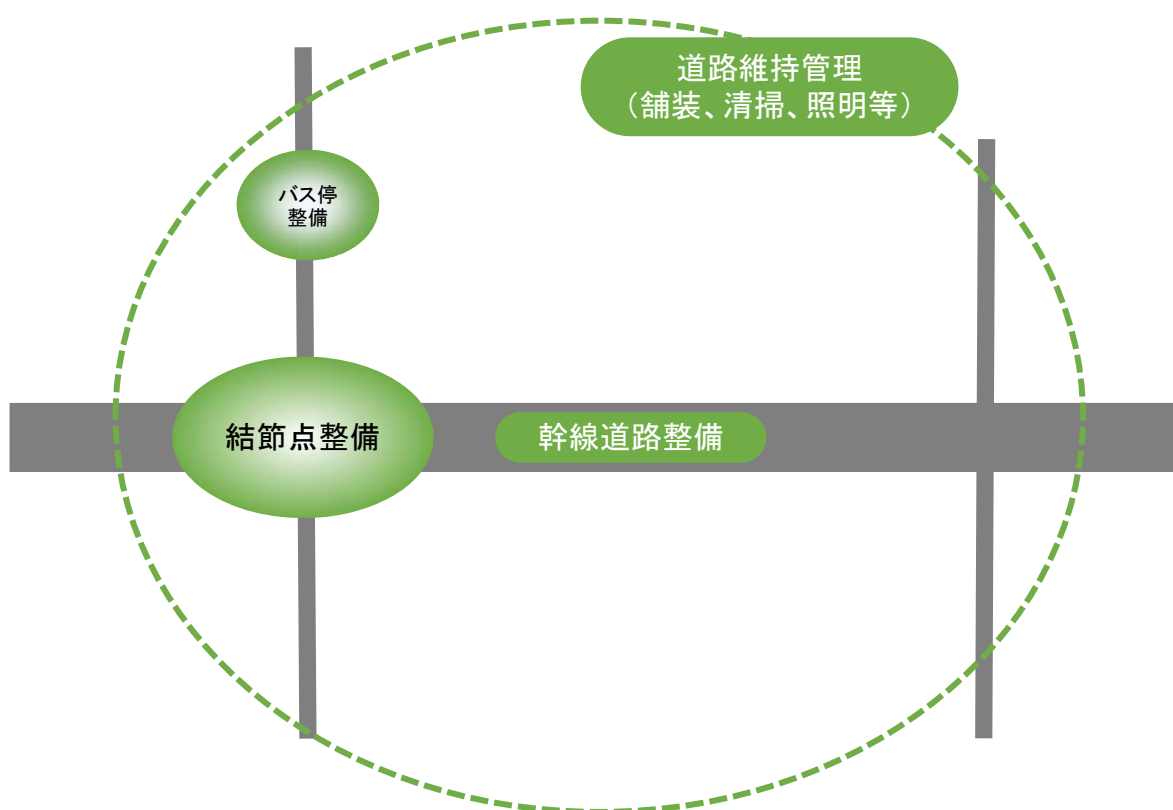
1) 概要

基本方針2 拠点や地域を連携し、人々の移動や物流を強化するインフラの構築

鉄道駅がなく、マイカーを主たる移動手段とする人が多い本町において、道路及びその関連施設は日々の生活や町の発展と密接に関わっています。アンケート調査では、希望する施策として「バスの充実・環境改善」、「街灯設置など防犯面の充実」との回答が各地区、各年代で上位に挙げられ、町民懇談会では「バス停の改善（上屋、ベンチ、駐輪場等の設置）」、「街灯が少なく暗い」といった意見が複数の会場で寄せられました。

鉄道駅等、町外の交通結節点へのアクセス性向上、地域公共交通や歩行者、自転車のネットワーク形成といった視点に加え、地域の活性化、産業振興、防犯面、交通安全などにも配慮し、多面的な検討に基づいた効果的・効率的な道路及び関係施設の整備を推進し、よりスムーズな人々の移動・物流を強化するインフラの構築をめざします。

2) イメージ



(3) 基本方針3

1) 概要

基本方針3 移動の代替・支援を図るサービスの構築

町民アンケートでは、思うような外出ができない理由として「体力的な問題」を挙げる65歳以上の方が多くいました。長距離・長時間の外出が困難な方にとっては、移動手段の整備だけでは問題が解決しないことから、「移動手段」ではなく「移動の目的」に着目し、目的達成に向けたサービスを検討します。

また、交通システムを含むあらゆるサービスは、多くの方が利用することでサービス水準の向上につなげることができます。極端に利用者が少ないサービスは、維持することが困難です。既存あるいは新たに導入したサービスの利用を促進するとともに、安定的・持続的にサービスを提供できる仕組みについて検討します。

2) イメージ



第2章 計画目標と計画事業

1. 計画目標

計画目標（=計画期間中に達成すべき目標）は、基本方針などから次のとおりとします。

（1）基本方針1の計画目標

基本方針1 マイカーに過度に頼らず生活できる選択性の高い公共交通システムの構築

計画目標1-1 民間路線バスによる公共交通幹線軸の形成

本町は、今後、人口減少と高齢化の進行が予想されており、まちの活性化施策により、定住人口の増加施策に加え、交流人口、滞在人口の増加を図る必要があります。今回の各種調査でも、町外の鉄道駅へのアクセス向上については、特に関心が高いことが明らかとなっています。人々のスムーズな移動・行動を実現する仕組みの骨格として、町内外の拠点をつなぐ、公共交通幹線軸の形成をめざします。

現在、町外の鉄道駅にアクセスするバス路線は、幹線を担う民間路線バスだけではなく、コミュニティバスである町巡回バスのうちの町外アクセス3路線も含まれます。町巡回バスは民間路線バスよりも運賃が安価で、一部ルートが重複するなど、必ずしも適正な機能分担、公平な料金負担が実現できていない部分が生じています。町外へアクセスする路線を整理、集約することで、民間の活力を最大限生かすとともに、町民にも、町外からの利用者にも分かりやすい公共交通幹線軸を形成していきます。

計画目標1-2 地域の道路環境・利用者特性にふさわしく、誰もが安心して移動できるコミュニティ交通の形成

公共交通空白地域の解消や、次代を担う高校生等の通学・帰宅に係る保護者の負担軽減は、幹線交通ネットワークだけでは実現が困難です。また、現在の町巡回バスは、車両形状、運行台数の関係から、狭い道路への進入困難や路線延長に伴う乗車時間延長などの問題が伴うため、路線の細分化による面的サービス向上が難しい状況です。

交通空白地域の問題や、防犯上の懸念を解消し、公共交通による移動を完結させるため、小型車両を用いた面的運行形態等、道路環境や利用者特性に相応しいコミュニティ交通を導入します。

幹線交通とフィーダー交通（支線交通）は、重複を避けたネットワーク形成が必要ですが、双方の乗り継ぎがスムーズでなければ、利用者の移動はスムーズに行えません。そこで、幹線・フィーダーの連携向上や、乗り継ぎを促す運賃体系など、交通システム全体での利便性向上を図り、スムーズな乗り継ぎを実現することで、幹線・フィーダーともに需要を創出し、運賃確保による交通体系の持続性向上をめざします。

一方、黒字が困難な路線については、公共交通の必要性を見極めながら、適正な公費投入なども検討し、地域公共交通システムの確保をめざします。

計画目標1-3 企業バスとの連携による持続可能な公共交通体系の形成

現在、町内には社員送迎用のバスを運行している企業が複数あります。これらのバスは、各企業が運行経費を負担して近隣の鉄道駅と町内を結んでいますが、地域住民をはじめとする一般利用客は乗車できません。

企業バスに乗車する町内企業の従業員と、地域住民は、朝夕それぞれの時間帯で、「駅→町内」と「町内→駅」の移動ニーズがちょうど反対の関係にあります。そこで、企業バスを運行する事業者と地域住民、交通事業者の連携により、利用者を集約し、無駄なく、効率的な「駅-町内」の交通利便性と輸送効率向上に取り組むとともに、持続可能な公共交通体系をめざします。

(2) 基本方針2の計画目標

基本方針2 拠点や地域を連携し、人々の移動や物流を強化するインフラの構築

計画目標2-1 基軸となる幹線道路の整備

町内及び町外へのアクセスにおいて基軸道路である県道27号（東松山鴻巣線）は、一部4車線化されていますが、2車線の区間ではピーク時に渋滞が発生しています。

マイカー並びに公共交通・物流の円滑化につながる4車線化について、県に要望し、更なる事業化を進めます。また、県道27号（東松山鴻巣線）の整備事業と併せ、沿線における拠点・地域の活性化及び産業振興施策を実施します。

計画目標2-2 道路環境の維持・改善

町内道路については、老朽化が進む道路施設の維持管理（橋梁、舗装の修繕等）に加え、安全施設（カーブミラー、グリーンベルト等）の整備を進め、道路環境の維持・改善を進めます。

照明の整備については、特に町民ニーズが高いことから、道路照明の整備や防犯灯のLED化推進に順次取り組んでいきます。

計画目標2-3 交通結節点の整備

町の拠点であり、かつ交通結節点である「道の駅いちごの里よしみ」では、民間路線バスのバス停が路上に、町巡回バスのバス停が道の駅内にあり、必ずしも乗り換えがスムーズではありません。公共交通網の再編に併せ、路線バスとコミュニティ交通の乗り継ぎの利便性に配慮した、バス停配置などを検討します。

また、ベンチ、上屋、駐輪場の設置などによる環境の改善については、必要性、費用対効果などを見極め、適宜事業化に取り組みます。

(3) 基本方針3の計画目標

基本方針3 移動の代替・支援を図るサービスの構築

計画目標3-1 高齢者の買い物負担を軽減する通信販売・移動販売の仕組み構築

高齢者のうち、買い物のための外出や、移動自体が負担となる方がいます。この問題は、公共交通など移動手段の整備では解決できません。移動が困難となっている方が買い物できる仕組みの周知を図るとともに、関係者と連携した通信販売・移動販売の仕組みづくりを支援します。

計画目標3-2 公共交通利用を便利にする情報提供ツールの構築

情報発信を強化することで、町民及び来訪者のスムーズな移動を支援します。

町民アンケートでは、利用したい情報提供ツールとして65歳未満では「スマートフォン」の希望が多く、65歳以上では比較的「紙媒体」の希望が多かったことから、情報の受け手によってふさわしいツールによる情報提供を実施します。

(4) 目標と事業

計画目標の実現に向けて取り組みたい具体的な事業を次頁に示します。

なお、ここに掲げる事業には、本計画に基づいて初めて動き出す事業に加え、すでに取り組んでいる、あるいは取り組むことが決定している事業、具体的な内容について検討を開始している事業などが含まれます。これは本計画が、「人々のスムーズな移動・行動」に関係するさまざまな事業について、個別に取り組むのではなく、全体の調和を図りながら、限られた資源（時間、人材、もの、お金など）を効率的に活用し、より大きな成果が上げられるよう、総合的な計画となっているためです。

本計画に基づいて各事業を検討し、準備・条件が整ったものについては予算の範囲内で具体化していきます。また、本計画に掲載した事業は、今後、国、県の地方創生関連等の財政支援などを受けることも視野に入れ、検討を進めていきます。

■計画目標と計画事業

計画目標		計画事業	
基本方針1 マイカーに過度に頼らず生活できる選択性の高い公共交通システムの構築			
1-1	民間路線バスによる公共交通幹線軸の形成	1-1-1	民間路線バスの維持・拡充による町外アクセスの確保
		1-1-2	朝夕の通勤・通学時間帯における路線バスの輸送力強化
1-2	地域の道路環境・利用者特性にふさわしく、誰もが安心して移動できるコミュニティ交通の形成	1-2-1	移動制約者の日中移動需要に対応するデマンド型交通導入
		1-2-2	学生等、利用者・目的を限定した朝夕のデマンド型交通【社会実験】
1-3	企業バスとの連携による持続可能な公共交通体系の形成	1-3	町内企業の通勤手段転換促進(企業バスから路線バスへ)
基本方針2 拠点や地域を連携し、人々の移動や物流を強化するインフラの構築			
2-1	基軸となる幹線道路の整備	2-1-1	県道27号(東松山鴻巣線)の4車線化整備
		2-1-2	県道27号(東松山鴻巣線)沿線に立地する拠点・地域の活性化・産業振興
2-2	道路環境の維持・改善	2-2-1	道路施設の維持管理(橋梁・舗装修繕等)及び交通安全施設(カーブミラー、グリーンベルト等)の整備
		2-2-2	道路照明灯・防犯灯の設置・維持管理
2-3	交通結節点の整備	2-3-1	「道の駅いちごの里よしみ」の公共交通の乗り継ぎ環境の改善
		2-3-2	バス停のバス待ち環境の改善
基本方針3 移動の代替・支援を図るサービスの構築			
3-1	高齢者の買い物負担を軽減する通信販売・移動販売の仕組み構築	3-1-1	既存の通信販売・移動販売の広報
		3-1-2	地域小売業による通信販売・移動販売の仕組みづくりの支援
3-2	公共交通利用を便利にする情報提供ツールの構築	3-2-1	スマートフォンによる情報提供アプリの開発・提供
		3-2-2	公共交通パンフレットの作成・配布

2. 計画事業

(1) 基本方針1（計画目標1-1～3）の計画事業

1) 計画目標1-1 民間路線バスによる公共交通幹線軸の形成

事業1-1-1 民間路線バスの維持・拡充による町外アクセスの確保	
事業内容	<p>鉄道駅のない本町において、民間路線バスは、町内または町外との地域間を結ぶ重要な路線として、地域公共交通網の幹線機能を担っています。</p> <p>現状では、川越観光自動車、東武バスウエストの2事業者により、町外の鉄道駅へ接続する路線が運行されています。路線によって運行本数に違いはあるものの、全体的にサービス水準が高い民間路線バスは、今後も地域公共交通網の幹線軸として、他の公共交通と連携しながら、中長期的なサービスの維持・拡充を図ります。</p> <p>民間路線バスとコミュニティ交通の役割分担を明確化した上で、民間路線バスの増便や利用者ニーズに応じたルートの新設・変更など、望ましい路線のあり方を検討するとともに、ノンステップバスの導入など、住民ニーズに対応したバスサービスをめざします。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 既存路線の維持・ 鉄道駅と町内拠点を結ぶ民間路線バス運行
計画指標	公共交通の利用者数
(現況値)	利用者数 2,879 人/日（平成 27 年度 民間バス3路線及び町内巡回バス）
(目標値)	現況値以上
実施主体	運行事業者、吉見町（協力・支援）
実施時期	平成 29 年度：実施計画策定 平成 30 年度～：事業調整に着手

事業1-1-2 朝夕の通勤・通学時間帯における路線バスの輸送力強化

<p>事業内容</p>	<p>通勤・通学時の路線バス利用促進策及び関係事業者との協議、調整を踏まえ、朝夕のラッシュ時等の混雑対策として、路線バスの大型化、増便など、輸送力を強化する取り組みを進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>鴻巣免許センター～東松山駅 (川越観光自動車)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>鴻巣免許センター～川越駅 (東武バスウエスト)</p> </div> </div>
<p>計画指標</p>	<p>民間路線バスのピーク時輸送力</p>
<p>(現況値)</p>	<p>ピーク時輸送力 432 人/時・片方向 (平成 27 年度・民間 3 路線)</p>
<p>(目標値)</p>	<p>ピーク時輸送力 512 人/時・片方向以上</p>
<p>実施主体</p>	<p>運行事業者、吉見町 (協力・支援)</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 29 年度：実施計画策定 平成 30 年度～：事業調整に着手</p>

2) 計画目標1-2 地域の道路環境・利用者特性にふさわしく、誰もが安心して移動できる
コミュニティ交通の形成

事業1-2-1 移動制約者の日中移動需要に対応するデマンド型交通導入

<p>事業内容</p>	<p>町内には、住居が点在する人口密度の低い地域が広範囲にわたって分布している場所があり、一定のまとまりある利用者が見込まれないことが想定されます。また、丘陵地の団地内をはじめとする狭あい道路が多い場所は、大型・中型車両の進入が困難です。</p> <p>これらの地域特性を踏まえ、定時定路線で運行する現行の町巡回バスを見直し、新たな形態のフィーダー交通（支線交通）として、デマンド型交通システムを導入します。</p> <p>導入にあたっては、実証実験により需要量等の把握・検証を行い、望ましい運行形態を検討します。また、各種調査から明らかとなった通院、買い物など、日常生活の移動に係る地区間流動では、町外への流動が多いことから、町外運行についても検討を進めます。</p> <p><フィーダー交通の役割></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自ら自由に移動できる手段を持たず、真に公共交通を必要とする町民に対し、幹線交通までの効率的な移動サービスを提供する役割を担います。 <p><民間バス路線との役割分担></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機能の重複を避けるため、民間バス路線が基幹・幹線、フィーダー交通が支線としての役割を担うこととします。 <p><実証実験イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証実験は、限られた財源の中で、望ましい運行形態検証に活用できるデータを効果的に収集するために、機能等を絞り込んで実施する場合があります。 ・実証実験を行う際の詳細な運行形態等については、事業計画の作成段階で交通事業者や地域住民等、関係者の意見を踏まえながら検討していきます。 <p><参考事例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・相模原市は人口密度が低い地域における高齢者等移動制約者の生活交通の確保を目的に、ワゴン車両を使用した予約型乗合タクシーを、地域住民、市、交通事業者の三者協働により運行しています。利用者は事前に予約を行うことで、自宅周辺に設置された停留所から目的地（公共施設、商店、病院等）までの移動に乗合タクシーを利用することができます。 <p>■内郷地区「おしどり号」の概要</p> <table border="1" data-bbox="379 1339 933 1697"> <tr> <td>運行開始日</td> <td>平成21年10月 (当初は実証運行)</td> </tr> <tr> <td>運行形態</td> <td>事前予約制(区域運行)</td> </tr> <tr> <td>運行日・便数</td> <td>平日のみ・11便 ※運行目安の時刻表に基づき運行。事前予約がない便は運行しない。</td> </tr> <tr> <td>運行時間帯</td> <td>9時台～16時台</td> </tr> <tr> <td>運賃</td> <td>大人300円</td> </tr> <tr> <td>使用車両</td> <td>ワゴン車(8人乗)</td> </tr> </table> 	運行開始日	平成21年10月 (当初は実証運行)	運行形態	事前予約制(区域運行)	運行日・便数	平日のみ・11便 ※運行目安の時刻表に基づき運行。事前予約がない便は運行しない。	運行時間帯	9時台～16時台	運賃	大人300円	使用車両	ワゴン車(8人乗)
運行開始日	平成21年10月 (当初は実証運行)												
運行形態	事前予約制(区域運行)												
運行日・便数	平日のみ・11便 ※運行目安の時刻表に基づき運行。事前予約がない便は運行しない。												
運行時間帯	9時台～16時台												
運賃	大人300円												
使用車両	ワゴン車(8人乗)												
<p>計画指標</p>	<p>公共交通の利用者数</p>												
<p>(現況値)</p>	<p>利用者数54人/日(平成27年度・町巡回バス(町内便)の利用者数)</p>												
<p>(目標値)</p>	<p>現況値以上</p>												
<p>実施主体</p>	<p>運行事業者、吉見町</p>												
<p>実施時期</p>	<p>平成29年度：実施計画策定 平成30～31年度：準備(関係者との調整、周知、実証実験等) 平成32年：実施</p>												


事業1-2-2 学生等、利用者・目的を限定した朝夕のデマンド型交通 【社会実験】	
事業内容	<p>アンケートや懇談会を通じて、登下校に係る子どもの送迎に負担を感じている保護者の声が多く出ました。また、自宅からバス停までが遠いため、特に夜間の防犯面を懸念して、バス利用を敬遠している人がいることも明らかとなりました。</p> <p>そこで、学生の通学及び帰宅に特化するなど、「利用者」、「目的」、「時間帯」を限定したデマンド型交通システムを導入する社会実験を、運行事業者などの関係者と必要な調整を行った上で実施します。</p> <p>社会実験の結果を踏まえ、需要、費用対効果等を評価し、本格実施の可否を決定します。</p>
計画指標	実験の実施
(現況値)	—
(目標値)	本格実施の可否決定
実施主体	運行事業者、吉見町
実施時期	<p>平成 29 年度：実施計画策定</p> <p>平成 30～31 年度：準備（関係者との調整、周知等）</p> <p>平成 32 年：社会実験実施</p>

3) 計画目標 1-3 企業バスとの連携による持続可能な公共交通体系の形成

事業 1-3 町内企業の通勤手段転換促進（企業バスから路線バスへ）	
事業内容	<p>本町は、埼玉県のほぼ中央に位置し、都心から 50km 圏で、高速道路のインターチェンジ（関越道東松山 IC・圏央道川島 IC）が近接しているなど、物流面では好条件です。一方で、民間路線バスが運行していない地域、あるいはバス停まで遠い場所に立地する企業は、従業員の通勤のために近隣の鉄道駅まで企業バスを運行しています。「働く人の移動」については、利便性の向上が求められている状況です。</p> <p>そこで、町外の駅から町内へ働く人を運ぶ企業のバス利用ニーズと、町内から町外の鉄道駅へ向かう地域住民のバス利用ニーズを集約し、企業バスから路線バスへの転換を検討します。</p>
計画指標	公共交通への転換事業者数
(現況値)	0社
(目標値)	転換事業者数 1 社
実施主体	運行事業者、町内事業者、吉見町
実施時期	平成 29 年度：実施計画策定 平成 30 年度～：事業調整に着手

(2) 基本方針2 (計画目標2-1~3) の計画事業

1) 計画目標2-1 基軸となる幹線道路の整備

事業2-1-1 県道27号(東松山鴻巣線)の4車線化整備	
事業内容	<p>主要地方道である県道27号(東松山鴻巣線)は、東松山市から吉見町を経て鴻巣市に至る延長約12kmの東西方向の幹線道路です。この路線では、東松山市国道407号松本町交差点から吉見町久米田交差点の区間において、道路が曲折し、また交通渋滞が発生していました。このため、交通渋滞の解消と圏央道や関越道へのアクセス強化を目的として、県がバイパス整備を進めてきました。</p> <p>平成24年3月に東松山市の国道407号新宿小(南)交差点から吉見町久米田交差点までのバイパス整備が計画4車線のうち2車線で開通しました。</p> <p>2車線では混雑が発生するなど課題があるため、県道27号(東松山鴻巣線)の更なる4車線化整備について、県と連携し、事業を進めます。</p>
	
計画指標	吉見町区間の4車線事業化
(現況値)	なし
(目標値)	事業化
実施主体	埼玉県、吉見町
実施時期	平成29年度～：要望、順次事業化

事業2-1-2 県道27号（東松山鴻巣線）沿線に立地する拠点・地域の活性化・産業振興

主要地方道である県道27号（東松山鴻巣線）の4車線化整備事業と並行し、沿線地域の活性化・産業振興施策を展開します。

特に、隣接する「道の駅いちごの里よしみ」は町の産業交流拠点であり、国の「重点『道の駅』候補」として選定され、様々な活性化の取り組みがスタートしています。そこで、県道27号（東松山鴻巣線）の4車線化整備事業を機会として、拠点機能の更なる充実を図るとともに、沿線地域の活性化及び産業振興につながる新たな施設等の整備を検討します。

事業内容



<参考事例>

・千葉県睦沢町 道の駅をスマートウェルネスタウンの中核拠点とし周辺整備健康づくりと地域活性化を一体的に行う、地方創生の拠点として「道の駅」と「定住促進住宅」を官民連携手法により一体整備している。

・京都府南丹市 小さな拠点化道の駅内及び隣接して、行政窓口、診療所、物産販売所、物産加工所、周遊バス発着等、生活機能を集約して設置している。



出典：国土交通省 HP

計画指標	新たな整備箇所数
(現況値)	なし
(目標値)	1か所以上
実施主体	吉見町
実施時期	平成29年度～：検討、主要地方道東松山鴻巣線の整備に併せ計画的に実施

2) 計画目標 2-2 道路環境の維持・改善

事業 2-2-1 道路施設の維持管理（橋梁・舗装修繕等）及び交通安全施設（カーブミラー、グリーンベルト等）の整備

人をはじめ、あらゆるものの移動を支える主要幹線道路、住民の生活に密着した主要町道及び生活道路については、それぞれの機能を十分に発揮させるため、老朽化が進む橋梁や舗装が傷んだ区間の点検・診断、修繕を実施し、通行性や安全性の維持・改善に取り組むとともに、カーブミラー、グリーンベルト等の整備を進め、車を運転する人だけでなく、歩行者や自転車での移動にも配慮した、道路の安全性向上を図ります。

<参考事例>

- ・飯能市 カーブミラーの自治会を通じた申請

カーブミラーの設置の際には、設置をする場所への影響、例えば、カーブミラーを足場に空巣が住宅に侵入するなどの防犯上の問題や、駐車場の出入りに支障をきたすなどの土地利用上の問題等が起きるため、必ず、設置場所の住民及び権利者の方の承諾が必要となる。市では、地元自治会と連携してカーブミラーなどの整備を行うため、自治会長を通じて申請するよう要請している。

出典：飯能市 HP

事業内容

- ・上尾市の例
歩車道区分が無い道路へのグリーンベルト、車道外側線の設置等を行い、歩行者の交通安全性向上を図った。



出典：生活道路事故防止対策事例集 埼玉県道路交通環境安全推進連絡会議

- ・三郷市のゾーン 30

市では、彦成北部地域（上彦名・彦成一丁目・彦音・彦糸の一部）において、最高速度 30 キロの速度規制と併せて、路側帯拡幅のために、グリーンベルトや外側線の設置を行った。また、ゾーン境界の明確化のために、当該路線の各入口に「ゾーン 30」路面標示を行った。



出典：三郷市 HP

計画指標	新たな整備箇所数
(現況値)	なし
(目標値)	申請箇所数に応じて整備
実施主体	吉見町
実施時期	平成 29 年度～：申請等に基づき適宜実施

事業2-2-2 道路照明灯・防犯灯の設置・維持管理

<p>事業内容</p>	<p>車や自転車、歩行者の夜間の移動の安全性向上を図るため、道路照明等の整備を進めます。また、既設の道路照明についても順次LED化を図ります。</p> <p>夜間でも安全でスムーズな交通環境を整備するため、地域住民と連携しながら、防犯灯の設置や維持管理、既設の防犯灯のLED化などを支援します。</p> <p><参考事例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・狭山市 防犯灯整備 <p>各自治会からの要望に基づき、防犯上必要な箇所 所に防犯灯を設置している。平成26年度は97基防犯灯が新規設置されている。</p> <div data-bbox="1034 517 1407 878" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">出典：防犯に配慮したまちづくり実践事例集 埼玉県</p>
<p>計画指標</p>	<p>新たな実施箇所数</p>
<p>(現況値)</p>	<p>なし</p>
<p>(目標値)</p>	<p>申請箇所数に応じて整備</p>
<p>実施主体</p>	<p>町内行政区、吉見町</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成29年度～：申請等に基づき適宜実施</p>

3) 計画目標 2-3 交通結節点の整備

事業 2-3-1 「道の駅いちごの里よしみ」の公共交通の乗り継ぎ環境の改善

<p>事業内容</p>	<p>公共交通の再編に合わせ、公共交通の乗り継ぎ環境を改善するため、道の駅いちごの里よしみの改善整備を検討します。</p> <p>乗り継ぎの移動距離を短くするような施設レイアウトの工夫、待ち時間の負担を軽減するための待合い施設(トイレ付き)設置や既存施設の利用促進による待ち時間の有効活用など、乗り継ぎ・待ち時間の負担軽減について、多面的に検討します。</p> <p>また、一般タクシーやマイカーの乗降場、駐輪場などについても検討し、他の交通手段からバスへの乗り継ぎ利用を促進します。</p> <p><参考事例></p> <ul style="list-style-type: none"> • ときがわ町「せせらぎバスセンター」 埼玉県ときがわ町の「せせらぎバスセンター」にはバス車両が同時に6台発着可能なバスバースが設けられており、乗り継ぎ移動距離が短くなるような形状が工夫されている。また、公共施設「せせらぎホールときがわ」に隣接しており、施設を利用することが可能である。施設ではレンタサイクルの貸し出しも行われている。 • 北海道旭川市の商業施設内の待合所 北海道旭川市では、市内の商業施設を路線バスの待合室として利用できるようにする取り組みを実験的に実施している。各施設の待合室では、バスロケーションの表示モニターやバスの時刻表を設置し、冬季や悪天候時でも快適にバスを待つことを可能にするなど、バス利用者の利便性向上を図っている。 • 北海道音更町の道の駅内のバスロケモニター 北海道拓殖バスは7月のバスロケの導入に合わせ、路線バスが走る帯広市内の歯科クリニックや十勝管内鹿追町の道の駅「しかおい」など4か所に独自にモニターを設置している。
<p>計画指標</p>	<p>実施</p>
<p>(現況値)</p>	<p>未実施</p>
<p>(目標値)</p>	<p>実施</p>
<p>実施主体</p>	<p>吉見町</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 29 年度～：検討、公共交通の再編事業に併せ実施</p>



事業2-3-2 バス停のバス待ち環境の改善

<p>事業内容</p>	<p>停留所の機能充実によって、利用者が乗車するまでの待ち時間の負担軽減、他の交通手段からの乗り継ぎ利便性を向上させることにより、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>町内停留所のほとんどが上屋やベンチ、駐輪場等が未整備であるため、条件が整った箇所から適宜整備を進めていくこととします。</p> <p><参考事例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳩山町 バス停の周辺に駐輪場を整備した事例  <ul style="list-style-type: none"> ・仙台市 広告付きバス停 <p>民間事業者が、広告を財源として、バス停を整備している。市の事業費負担はない。広告を活用したPFI/PPP事業である。</p> <p>基本的な機能</p>  <p>出典：モーダルコネクト検討会資料 国土交通省</p>
<p>計画指標</p>	<p>新たな実施箇所数</p>
<p>(現況値)</p>	<p>なし</p>
<p>(目標値)</p>	<p>1か所以上</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、バス停整備事業者、吉見町</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成29年度～：検討、適宜事業化</p>

(3) 基本方針3 (計画目標3-1~2) の計画事業

1) 計画目標3-1 高齢者の買い物負担を軽減する通信販売・移動販売の仕組み構築

事業3-1-1 既存の通信販売・移動販売の広報

現在、民間事業者が町内でのサービスを実施している、通信販売及び移動販売について、町が実施事業者に協力を依頼し、実施事業者を公平に紹介するチラシやホームページ等を作成するなど、移動が体力的につらい高齢者等への情報提供を推進します。

<参考事例>

・佐賀県小城市 買い物支援協力店一覧

サービス内容から「おとどけ店(訪問支援型)」と「よりどころ店(店内配慮型)」の2種類に分け、買い物などで困っている人へ商品の配達や出張サービス、店内での補助などで手助けしてくれるお店と利用方法を掲載したパンフレットを作成し、各世帯に配布している。

事業内容

平成25年10月発行

小城市買い物支援協力店

～ お買い物のお手伝いをします!! ～

小城市では、住み慣れた地域でたれもが安心して暮らし続けられるよう、見守りと買い物支援の充実をすすめています。

おとどけ店

日常生活にかかせない衣類・日用品、食事や住まいなどの商品の配達や出張してのサービスの提供をしてくれる訪問支援型のお店です。

よりどころ店

店内での補助や休憩所として気軽に利用できるなど、店内での買い物環境に配慮されたお店です。

対応できる内容や時間帯はあくまで目安です。お店の事情やその他交通事情等により、対応できない場合があります。このパンフレットを利用しておたずねの際は、お電話でお問い合わせください。また、本チラシの裏面に掲載の対応と手厚い支援する内容は記載し、その改善に向けて検討を行います。

おとどけ店(訪問支援型)

商品の配達や、自宅まで出向いてのサービスをおこなってくれるお店の一覧です。お店ごとに対応できる内容や時間帯、区域が異なります。詳しくはお店へ直接お問い合わせください。

店舗名称	所在地	電話番号	主な取扱い品	営業時間	注文受付	配達時間	配達料	配達エリア
おとどけ店	小城市	96-0213	野菜、肉類、日用品	8:00-20:00	電話	当日	1,000円(税込)	小城市全域
おとどけ店	小城市	73-3135	野菜、肉類、日用品	8:00-19:00	電話	当日	1,000円(税込)	小城市全域
おとどけ店	小城市	96-0234	野菜、肉類	8:00-18:00	電話	当日	無料	小城市全域
おとどけ店	小城市	96-5513	野菜、肉類、日用品	8:00-19:00	電話	当日	1,000円(税込)	小城市全域
おとどけ店	小城市	96-0066	野菜、肉類、日用品	8:00-19:00	電話	当日	1,000円(税込)	小城市全域
おとどけ店	小城市	68-5121	野菜、肉類、日用品	8:00-19:00	電話	当日	1,000円(税込)	小城市全域
おとどけ店	小城市	72-4123	野菜、肉類、日用品	8:00-19:00	電話	当日	1,000円(税込)	小城市全域
おとどけ店	小城市	96-0234	野菜、肉類	8:00-18:00	電話	当日	無料	小城市全域
おとどけ店	小城市	68-1092	野菜、肉類	8:00-19:00	電話	当日	1,000円(税込)	小城市全域
おとどけ店	小城市	73-3341	野菜、肉類、日用品	8:00-19:00	電話	当日	1,000円(税込)	小城市全域
おとどけ店	小城市	73-2256	野菜、肉類、日用品	8:00-19:00	電話	当日	1,000円(税込)	小城市全域

出典：農林水産省 HP (食料品アクセス(買い物弱者・買い物難民等)問題ポータルサイト)

計画指標	実施
(現況値)	未実施
(目標値)	実施
実施主体	事業者、吉見町
実施時期	平成29年度～：検討、実施

事業3-1-2 地域小売業による通信販売・移動販売の仕組みづくりの支援

外出や長距離の移動が困難な方の買い物の仕組みとして、カタログ等で商品を選んで注文し、配達する通信販売や、日時、場所などを決めて、移動販売車が各地域を巡回する移動販売について、関係者と連携しながら、その仕組みづくりを支援します。

<参考事例>

- ・愛知県豊田市 株式会社ヤオミ/足助商工会による移動販売「おいでん便」
スーパー「パレット」が運営する食料品車両と商店街の経営者らが運転する日用品車両の2台で移動販売を実施している。

事業内容

株式会社ヤオミ/ 足助商工会による移動販売 「おいでん便」

概要

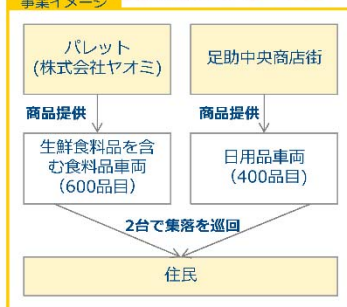
- ・スーパー「パレット」が運営する食料品車両と商店街の経営者らが運転する日用品車両の2台で移動販売を実施
- ・2012年より事業を開始
- ・当初は1日8~10か所だったが、現在は1ルート60km、圏域10km内で12~13の集落に停車、販売
- ・全部で5ルートあり、毎日違うルートで販売を実施

【基礎データ(愛知県豊田市足助)】

- ・高齢化率：33%
- ・商圏人口：8,418人



事業イメージ



事業によって得られた成果

- ・食料品車両は1日約7万円、日用品車両は1日約1~2万円の売上、客単価は約1,600円であるが現時点で採算は取れていない
 - ・利益が取れている食料品車両の粗利は1日約17,000円~18,000円程度にとどまっております。車1台であれば運転手一人分の人件費を賄うことができるが、2台分の人件費を賄うのは困難
 - ・比較的細々としたお菓子等が売れており、自分の好きなものを好きな分人に文句を言わずに買うことができるとお年寄りに好評である
- ・移動販売がコミュニティの場として機能してきている

今後の展望


- ・最後の方の集落では商品が品薄になってしまう問題が発生しており、1日2ルート運行を考えている
 - ・まわる集落数が増加したため、最後の方の集落で品薄になるという問題が発生
 - ・軽トラで販売しているため、食品の鮮度が落ちやすいことも関係している
 - ・運転手1人で全ての作業を行う必要性が出てくるため、従業員への負担増の懸念がある
- ・タブレットを利用し、顧客情報と注文情報のマッチングができる仕組みを作りたい
- ・市町村との連携を強めることによって、移動販売という買物を通して地域コミュニティの維持をしていきたい

出典：買い物弱者支援マニュアル（経済産業省）

計画指標	実施
(現況値)	未実施
(目標値)	実施
実施主体	商工会、事業者、吉見町
実施時期	平成29年度～：検討、実施

2) 計画目標3-2 公共交通利用を便利にする情報提供ツールの構築

事業3-2-1 スマートフォンによる情報提供アプリの開発・提供

<p>事業内容</p>	<p>公共交通機関を利用する必要がある人、これらを利用したいと思った人が必要とする情報（時刻表、通過路線、沿線情報等）を入手しやすい環境を整備し、公共交通の利用を促進するため、主に町民を対象としたスマートフォンアプリを開発・配信します。</p> <p>公共交通に関する情報提供と併せ、地域の情報を発信することで、移動の利便性向上と、交流や外出の機会創出をめざします。</p> <p style="text-align: center;">＜事業イメージ＞</p>  <p style="text-align: center;">＜参考事例＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・戸田市 市民と行政の協働コミュニティアプリ「toco ぽり」 まちの情報を気軽に集めたり、お知らせしたりすることができるコミュニケーションアプリです。市民と行政との協働でまちづくりを進めるため、開発段階から市民と一緒に作り上げてきたスマートフォンアプリ ・ユーカリが丘アプリ ユーカリが丘を開発する「街づくり企業・山万株式会社」は、ユーカリが丘周辺の店舗・施設のお得情報や地域利便情報をスマートフォン・ホームページ・光iフレームに配信している地域情報配信システム <p style="text-align: right;">出典：戸田市ホームページ、ユーカリが丘ホームページ</p>
<p>計画指標</p>	<p>実施</p>
<p>(現況値)</p>	<p>未実施</p>
<p>(目標値)</p>	<p>実施</p>
<p>実施主体</p>	<p>吉見町</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成28年度：設計・開発 平成29年度～：提供</p>

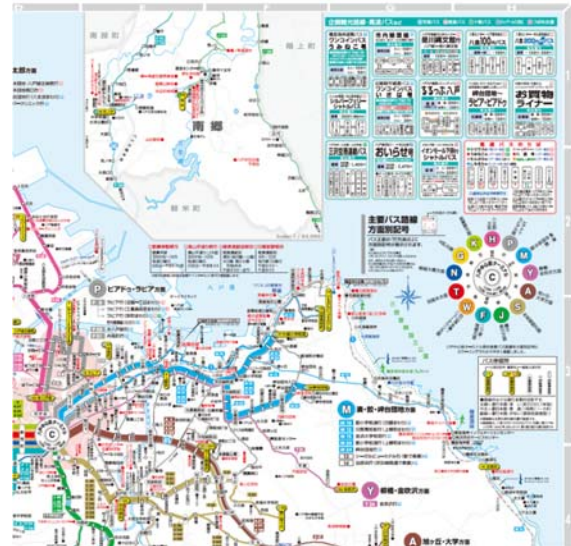
事業3-2-2 公共交通パンフレットの作成・配布

町内の公共交通情報を周知するため、運行事業者、交通モード（バス、巡回バス、タクシー等）にかかわらず町内公共交通に関する情報を網羅した公共交通パンフレットを作成し、配布します。

<参考事例>

・青森県八戸市 バスマップ

青森県八戸市では、八戸地域公共交通会議が「バスマップはちのへ」を作成している。このバスマップは市内で路線バスを運行している3事業者（市営路線バスを含む）の路線図を一本化するとともに、「わかりやすさ」に配慮し、中心街を起点とした方向別のアルファベット記号とカラーリングを施したことが特長である。

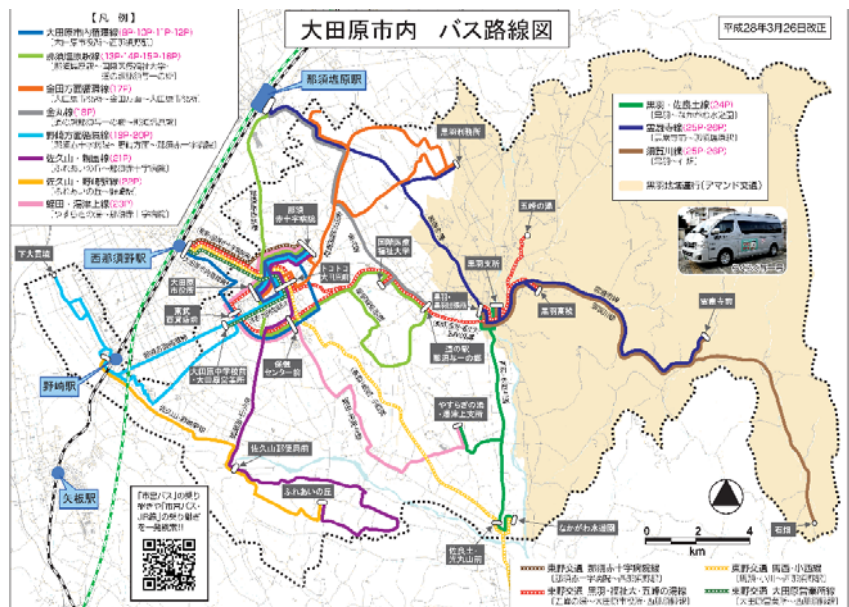


出典：八戸市ホームページ

事業内容

・栃木県大田原市 市営バス、路線バス、乗合タクシーの総合マップ・時刻表

大田原市では、市営バス、民間路線バス、乗合タクシーの総合マップと時刻表が一体となった冊子を作成・配布している。



出典：大田原市ホームページ

計画指標	実施
(現況値)	未実施
(目標値)	実施
実施主体	運行事業者、吉見町
実施時期	平成28年度：作成 平成29年度～：配布

(4) スケジュール

計画目標		計画事業		実施主体			実施スケジュール				
				吉見町	運行事業者	その他	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
基本方針1 マイカーに過度に頼らず生活できる選択性の高い公共交通システムの構築											
1-1	民間路線バスによる公共交通幹線軸の形成	1-1-1	民間路線バスの維持・拡充による町外アクセスの確保	○	○			準備が整い次第	第随時実施		
		1-1-2	朝夕の通勤・通学時間帯における路線バスの輸送力強化	○	○			準備が整い次第	第随時実施		
1-2	地域の道路環境・利用者特性にふさわしく、誰もが安心して移動できるコミュニティ交通の形成	1-2-1	移動制約者の日中移動需要に対応するデマンド型交通導入	○	○		実施計画策定	準備・実証実験		実施	
		1-2-2	学生等、利用者・目的を限定した朝夕のデマンド型交通【社会実験】	○	○			準備		社会実験	
1-3	企業バスとの連携による持続可能な公共交通体系の形成	1-3	町内企業の通勤手段転換促進(企業バスから路線バスへ)	○	○	○		準備が整い次第	第随時実施		
基本方針2 拠点や地域を連携し、人々の移動や物流を強化するインフラの構築											
2-1	基軸となる幹線道路の整備	2-1-1	県道27号(東松山鴻巣線)の4車線化整備	○		○		要望、順次事業化			
		2-1-2	県道27号(東松山鴻巣線)沿線に立地する拠点・地域の活性化・産業振興	○				検討、道路整備に併せ計画的に実施			
2-2	道路環境の維持・改善	2-2-1	道路施設の維持管理(橋梁・舗装修繕等)及び交通安全施設(カーブミラー、グリーンベルト等)の整備	○				申請等に基づき適宜実施			
		2-2-2	道路照明灯・防犯灯の設置・維持管理	○		○		申請等に基づき適宜実施			
2-3	交通結節点の整備	2-3-1	「道の駅いちごの里よしみ」の公共交通の乗り継ぎ環境の改善	○				検討、適宜実施			
		2-3-2	バス停のバス待ち環境の改善	○	○	○		検討、適宜実施			
基本方針3 移動の代替・支援を図るサービスの構築											
3-1	高齢者の買い物負担を軽減する通信販売・移動販売の仕組み構築	3-1-1	既存の通信販売・移動販売の広報	○		○		検討、実施			
		3-1-2	地域小売業による通信販売・移動販売の仕組みづくりの支援	○		○		検討、実施			
3-2	公共交通利用を便利にする情報提供ツールの構築	3-2-1	スマートフォンによる情報提供アプリの開発・提供	○				提供			
		3-2-2	公共交通パンフレットの作成・配布	○	○			作成、配布			