



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

吉見町町民行動基本計画

埼玉県比企郡吉見町

目 次

第1部	はじめに	1
第1章	計画策定の趣旨	1
第2章	計画の区域	2
第3章	計画の期間	2
第2部	移動・行動に関する現状と課題	3
第1章	吉見町の現状	3
1.	位置・地勢	3
2.	土地利用状況	4
3.	人口	5
4.	施設分布	8
第2章	公共交通の現状と課題	14
1.	道路網と鉄道網	14
2.	通勤・通学状況	15
3.	交通手段の利用状況	16
4.	自動車及び免許保有状況	17
5.	鉄道の運行・利用状況	19
6.	バスの運行・利用状況	22
7.	タクシーの運行・利用状況	25
8.	モビリティ評価	26
第3章	上位関連計画	32
1.	第五次吉見町総合振興計画 後期基本計画	33
2.	吉見町まち・ひと・しごと創生総合戦略	36
3.	吉見町環境基本計画	39
4.	吉見町都市計画マスタープラン	40
5.	東松山都市計画（東松山市、嵐山町、滑川町、吉見町）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	41
第4章	公共交通等の利用実態やニーズ調査	42
1.	調査概要	42
2.	バス利用者起終点（OD）調査	43
3.	バス利用者アンケート調査	49
4.	公共交通等に関するアンケート調査	53
5.	道の駅来訪者ヒアリング調査	77
6.	町民懇談会	82
第5章	町内の移動及び地域交通に係る課題整理	105
1.	個別調査結果からわかる現状と問題・課題	105
2.	問題・課題の整理結果	109

第3部 基本方針及び計画目標・計画事業.....	111
第1章 基本方針.....	111
1. 基本理念.....	111
2. 基本方針.....	112
第2章 計画目標と計画事業.....	118
1. 計画目標.....	118
2. 計画事業.....	123
第4部 計画事業の実現に向けて	139
第1章 計画の達成状況の評価.....	139
1. 目標の達成状況の評価手法.....	139
2. 計画の見直し基準	139
第2章 進捗管理体制及び進捗管理内容	140
1. 進捗管理体制	140
2. 進捗管理内容	140
第3章 公共交通の再編に係る課題とその対応方針	142
1. 公共交通の再編に係る課題とその対応方針.....	142
2. コミュニティ交通の運行継続等基準の策定方針	143
資料編	145
1. 吉見町町民行動基本計画策定経過.....	146
2. 吉見町スムーズ行動プラン検討会委員名簿.....	148

第1部 はじめに

第1章 計画策定の趣旨

本町は都心から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）に近接しているなど、企業立地の面では好条件でありながら、町内に鉄道駅がなく、主な公共交通機関は町外の鉄道駅に乗り入れている川越観光自動車(株)及び東武バスウエスト(株)による路線バスと、町巡回バス（町内循環及び森林公園駅、吹上駅、北本駅へ連絡）となっています。通勤、通学、観光も含め、マイカーへの依存度が高い状況です。

一方、高齢者や児童・生徒・学生をはじめとして、マイカーを自由に利用できない町民には、日常的な移動にも不便が生じています。また、今後、人口減少の影響などから路線バスの利用者が減少した場合、路線バスの事業規模縮小や撤退により、マイカーを自由に利用できない町民の移動がますます不便になることが予想されます。

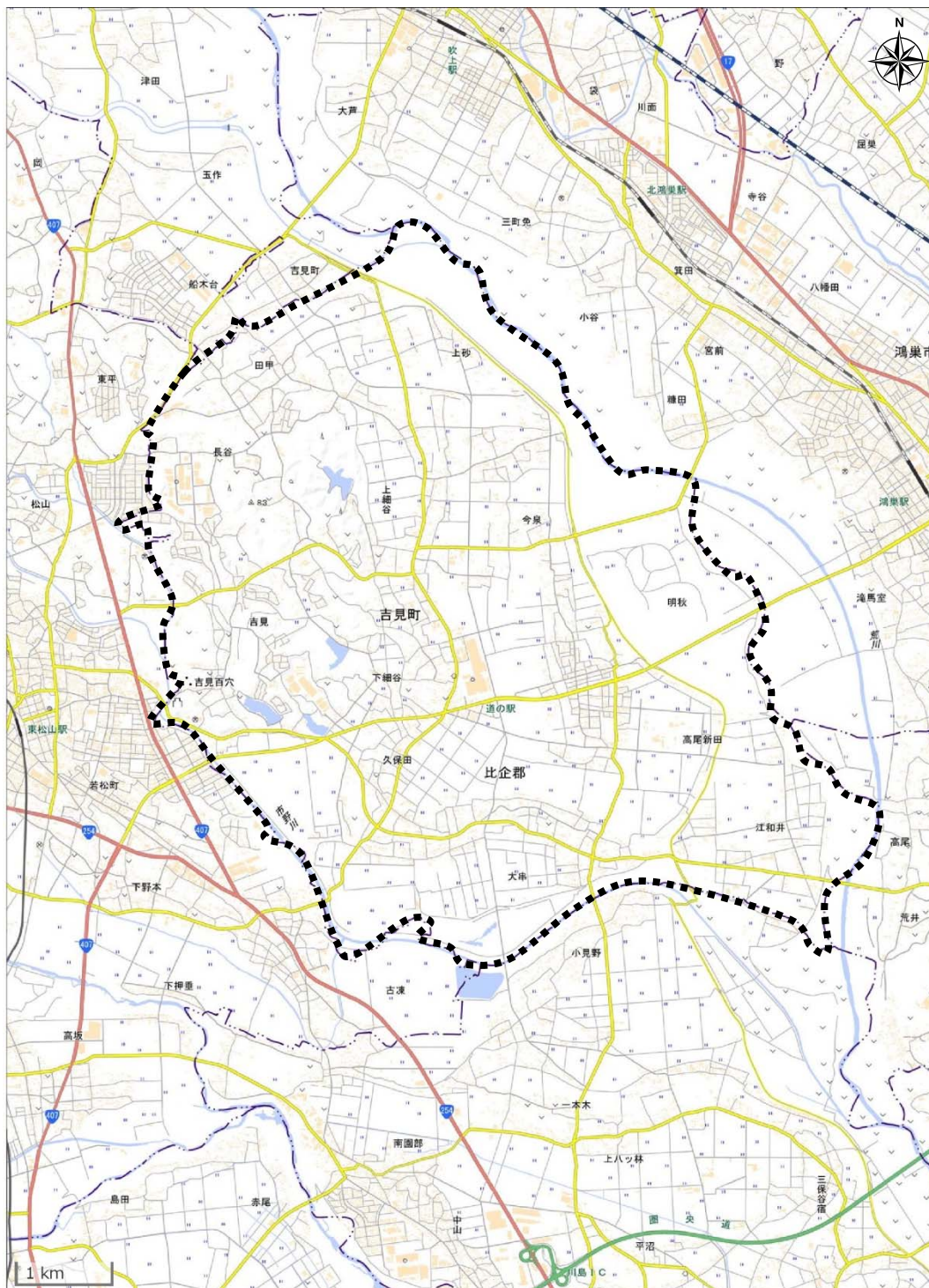
「第五次吉見町総合振興計画・後期基本計画」及び「吉見町まち・ひと・しごと創生総合戦略」の推進において、若者の定住化促進、企業の誘致は大きな課題であり、これらの課題を克服するには、誰もが利用しやすい、本町の特性にあった地域交通の基盤を整備し、人々のスムーズな移動を実現することが重要となります。

そこで町では、人々がスムーズに移動・行動できる仕組みづくりをめざし、『吉見町町民行動基本計画』を策定します。本計画は、あらゆる施設・場所が有効な交通手段によって結びつくまちをつくる基礎となる計画で、本町の持続的な発展のよりどころとなるものです。

第2章 計画の区域

計画区域は吉見町全域とします。ただし、町外の拠点へのアクセスに関しては町外も対象とします。

■吉見町位置図



資料：国土地理院ホームページ

第3章 計画の期間

計画期間は5か年間（平成 29（2017）年度～平成 33（2021）年度）とします。

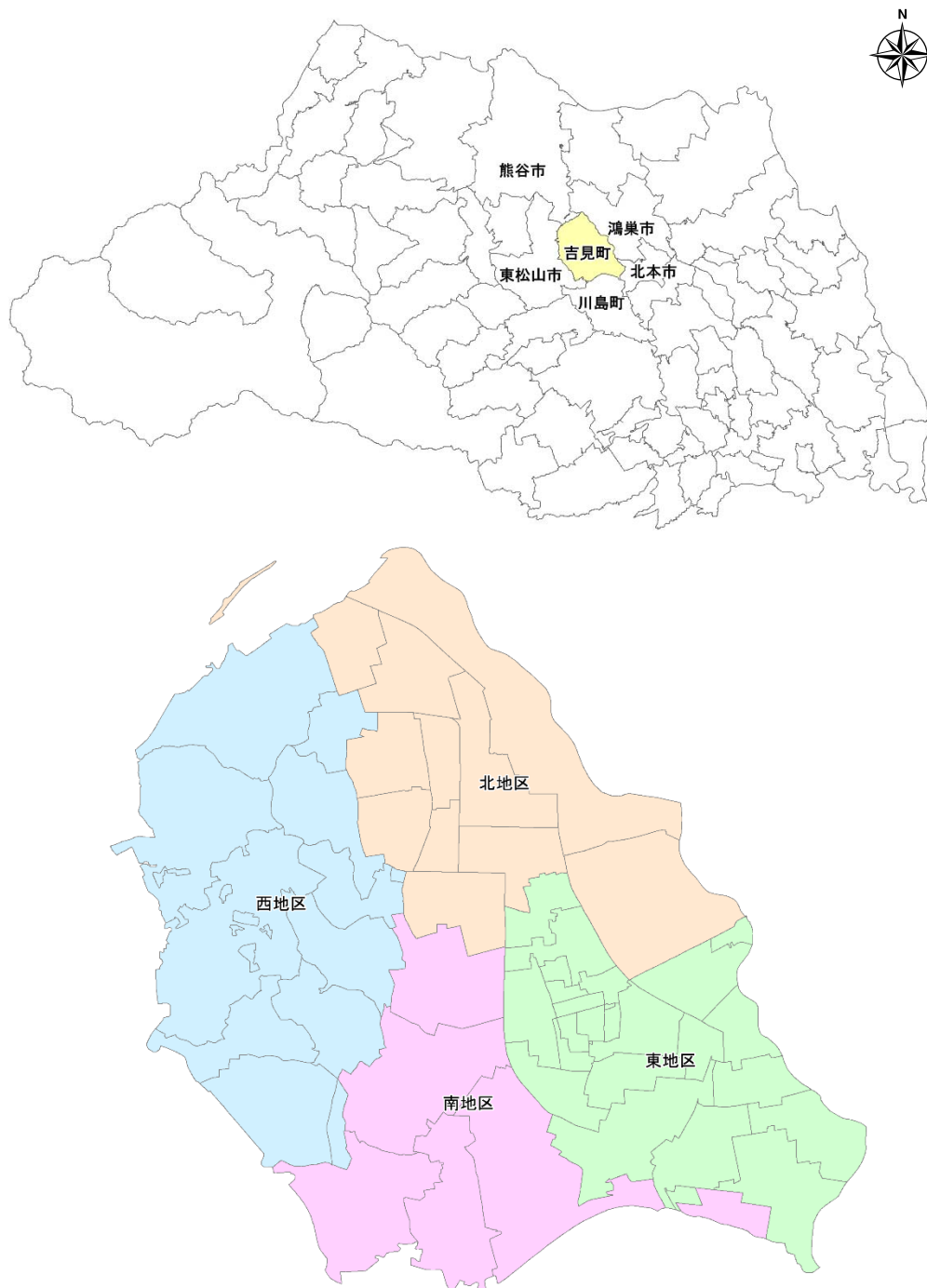
第2部 移動・行動に関する現状と課題

第1章 吉見町の現状

1. 位置・地勢

本町は、埼玉県ほぼ中央部に位置し、県庁所在地であるさいたま市から30km圏、都心から50km圏にあり、北部は熊谷市、東部は鴻巣市と北本市、西部は東松山市、南部は川島町に隣接する東西約7km、南北約8km、総面積38.64km²の町です。

本町は、東・西・南・北4つの吉見村が合併し誕生した歴史的背景から、東地区、西地区、南地区、北地区の4つの地区に区分されています。

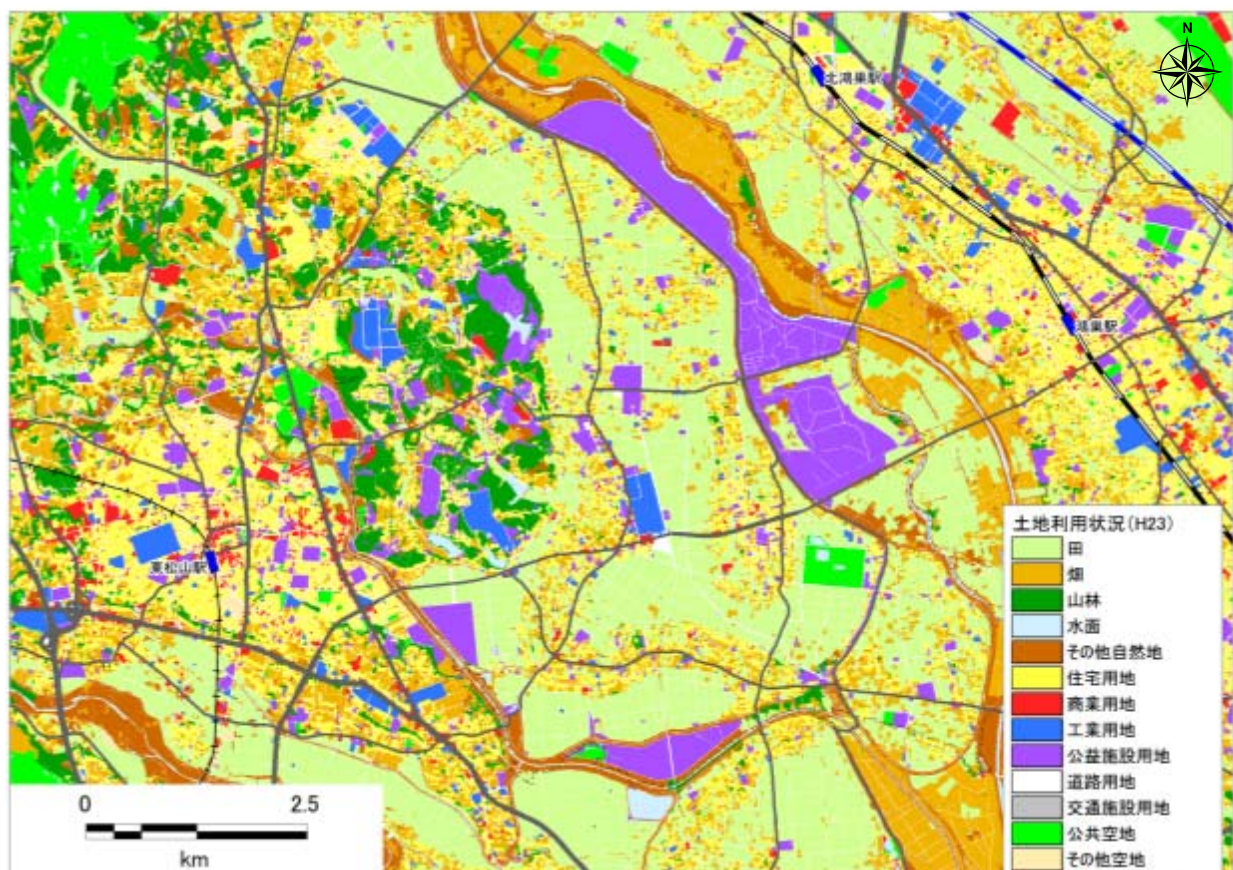


2. 土地利用状況

本町の大部分は平野部で、東部に荒川、南西部に市野川が流れ、肥沃な穀倉地帯となっています。また、西部丘陵地一帯は県立比企丘陵自然公園に指定されており、吉見百穴や八丁湖周辺に散在する黒岩横穴墓群などは、古墳時代を代表する貴重な史跡として注目されています。

区分(km2)	田	畑	宅地	池沼	山林	原野	雑種地	その他	合計
平成15年	9.72	8.24	4.32	0.05	1.96	1.36	2.60	10.38	38.63
平成20年	9.51	8.18	4.49	0.05	1.95	1.35	2.65	10.45	38.63
平成21年	9.51	8.16	4.51	0.05	1.91	1.35	2.65	10.49	38.63
平成22年	9.50	8.15	4.53	0.05	1.91	1.35	2.65	10.49	38.63
平成23年	9.48	8.10	4.55	0.05	1.91	1.35	2.67	10.52	38.63
平成24年	9.47	8.09	4.57	0.05	1.90	1.35	2.68	10.52	38.63
平成25年	9.47	8.08	4.58	0.05	1.90	1.35	2.68	10.52	38.63
平成26年	9.47	8.07	4.59	0.05	1.90	1.34	2.69	10.52	38.63
平成27年	9.38	8.53	4.74	0.05	1.92	0.56	1.26	12.20	38.64
平成28年	9.37	8.50	4.76	0.05	1.92	0.56	1.29	12.19	38.64

資料：税務会計課固定資産税概要調書（各年1月1日現在）



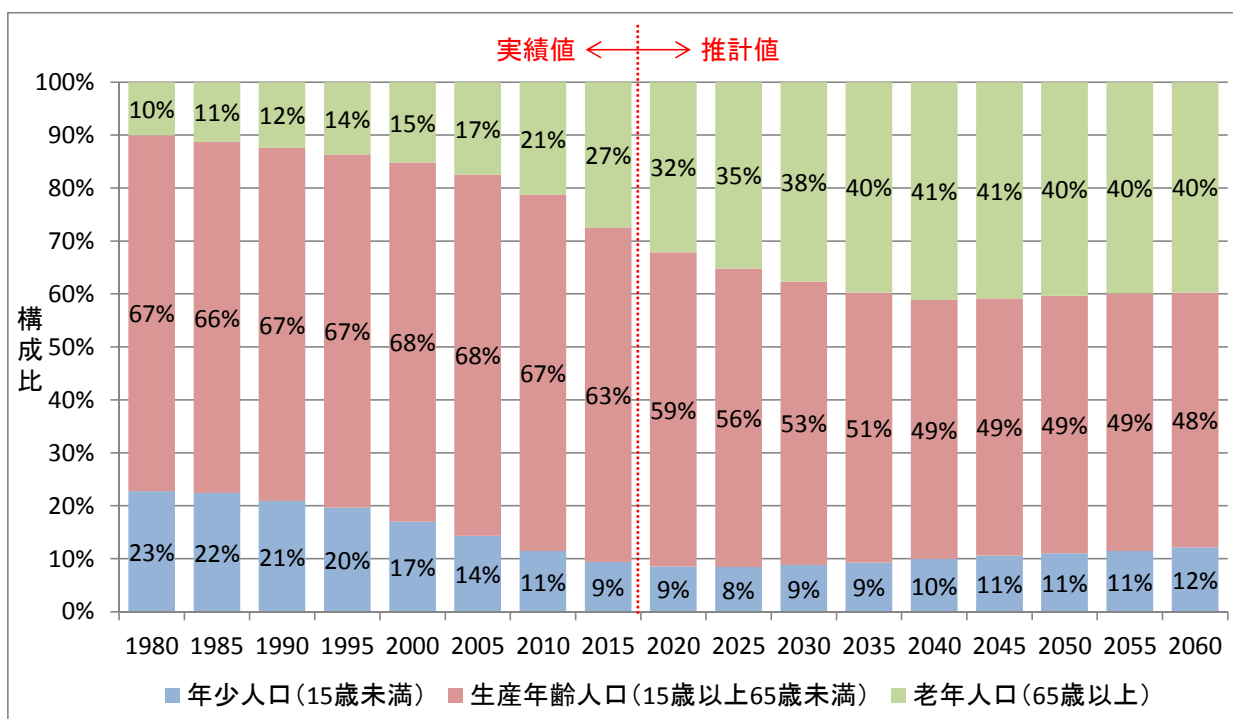
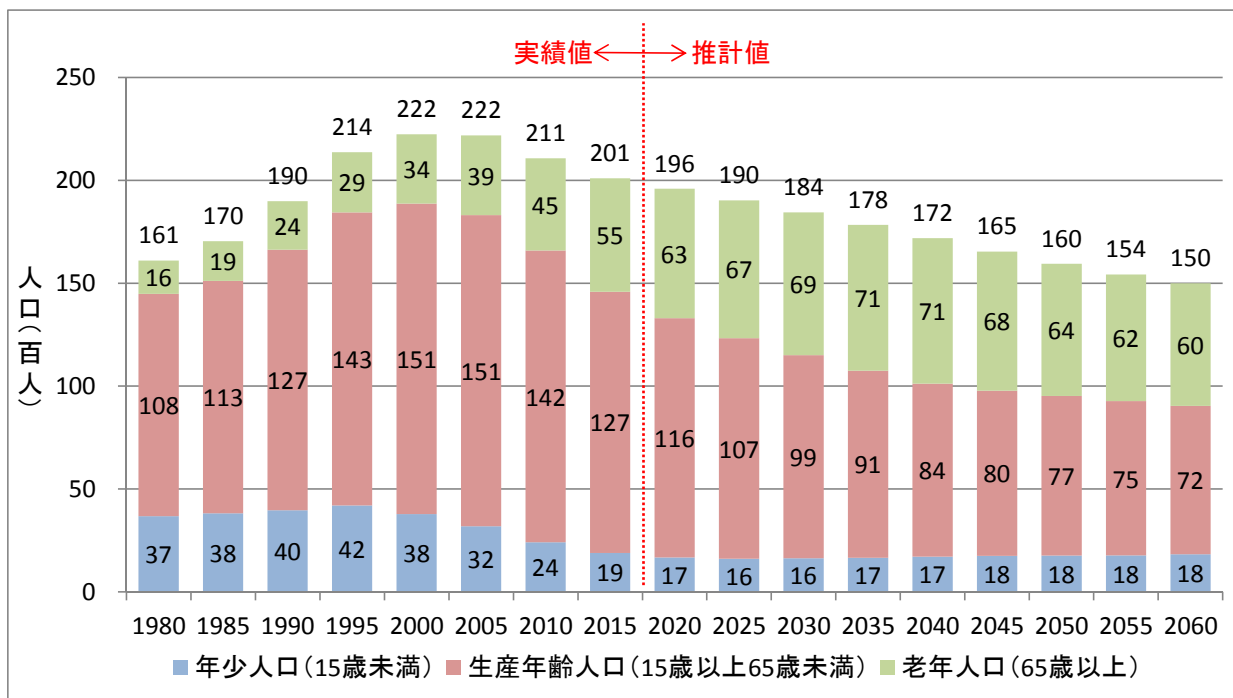
データ：埼玉県 都市計画基礎調査 GIS データより作成

3. 人口

(1) 階層別人口

本町の人口は、「吉見町人口ビジョン（H27.10）」によると、2060年（平成72年）の予測値が15,000人と、2015年（平成27年）の実績値20,103人に比べて約5千人（25%）減少すると見込まれています。

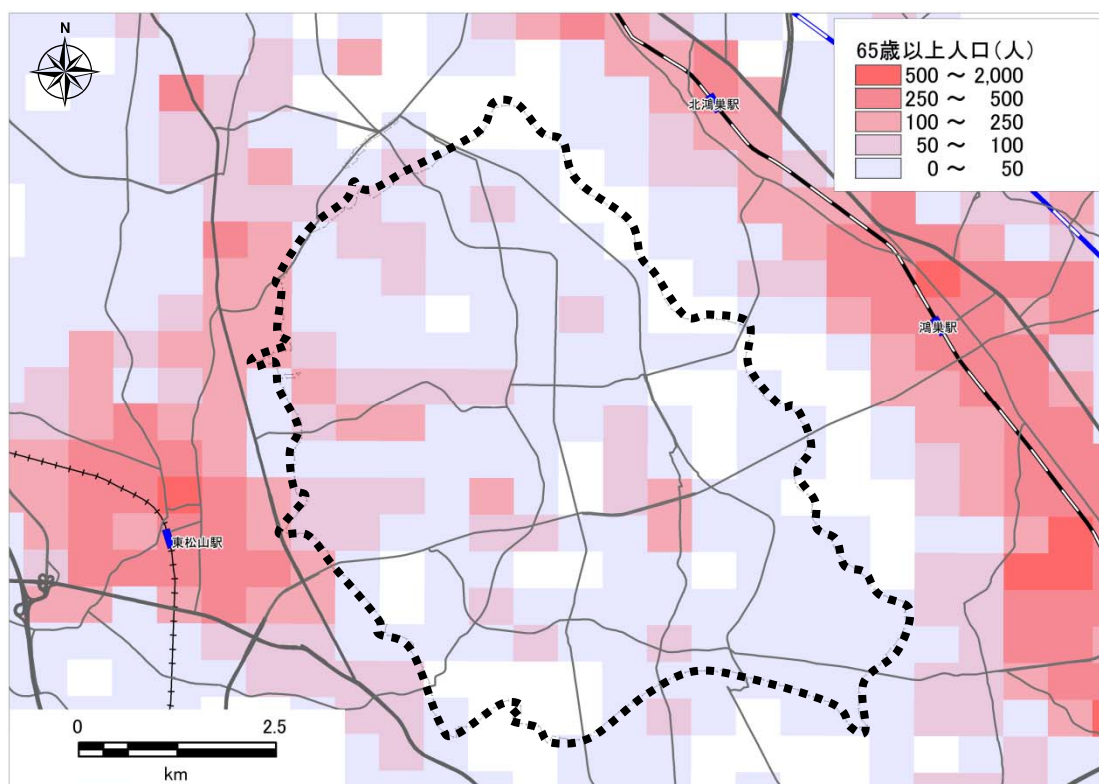
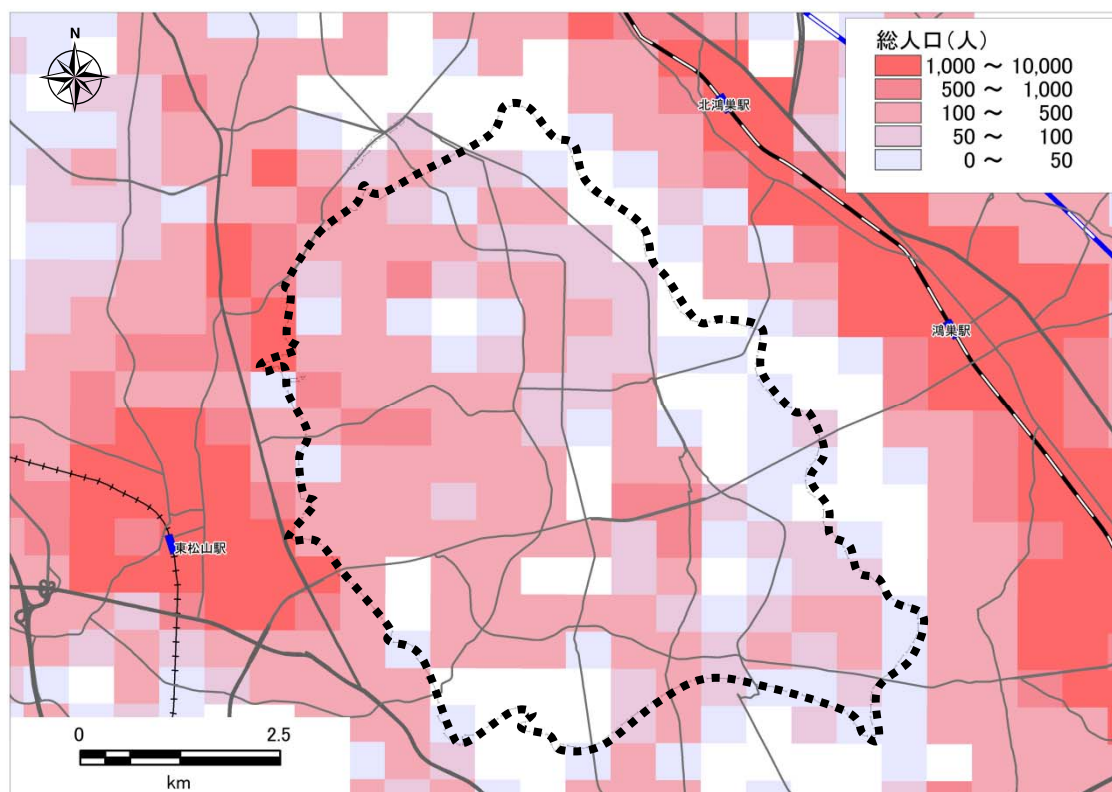
一方、老年人口は2040年（平成52年）頃までは増加し、高齢化率も約40%まで上昇する見込みです。2030年（平成42年）頃までは年少人口の減少も予測されていることから、今後、しばらくの間は少子高齢化が進行する見込みです。



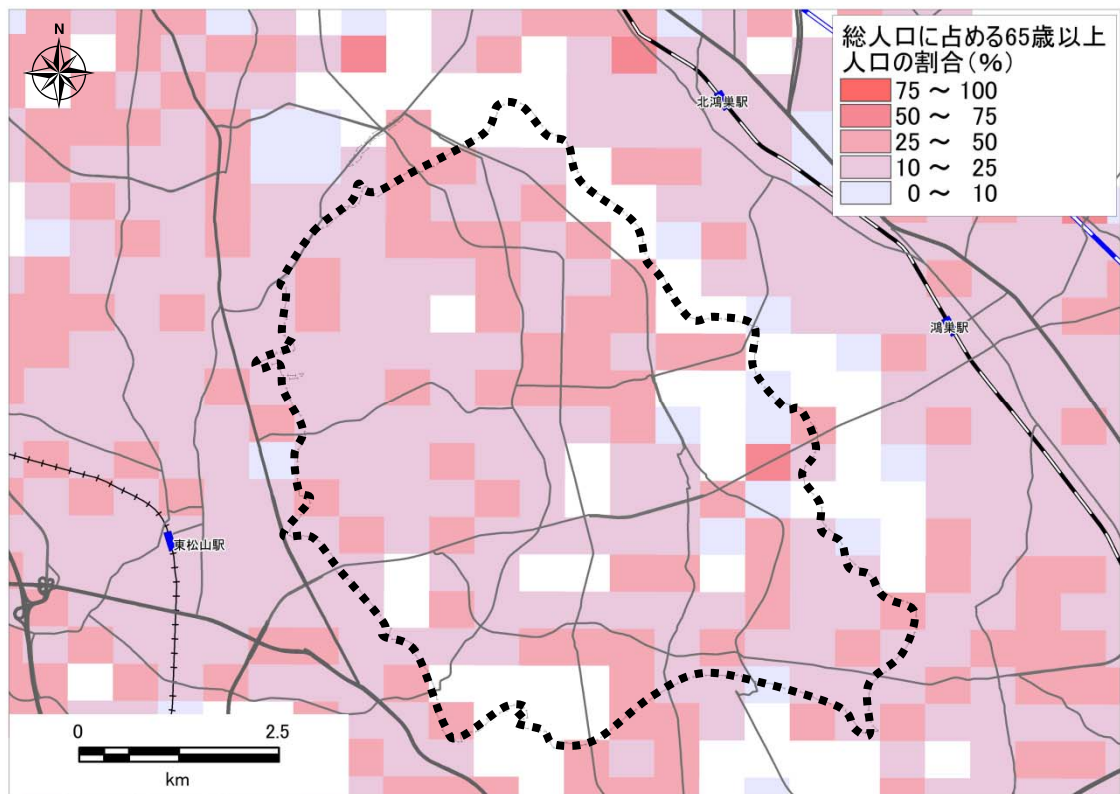
データ：吉見町人口ビジョン（H27.10）より作成

(2) 人口分布

本町では、東地区と西地区に人口が多く分布しています。また、65 歳以上の高齢者の人口分布も同様に、東地区と西地区に多く分布しています。



データ：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）より作成

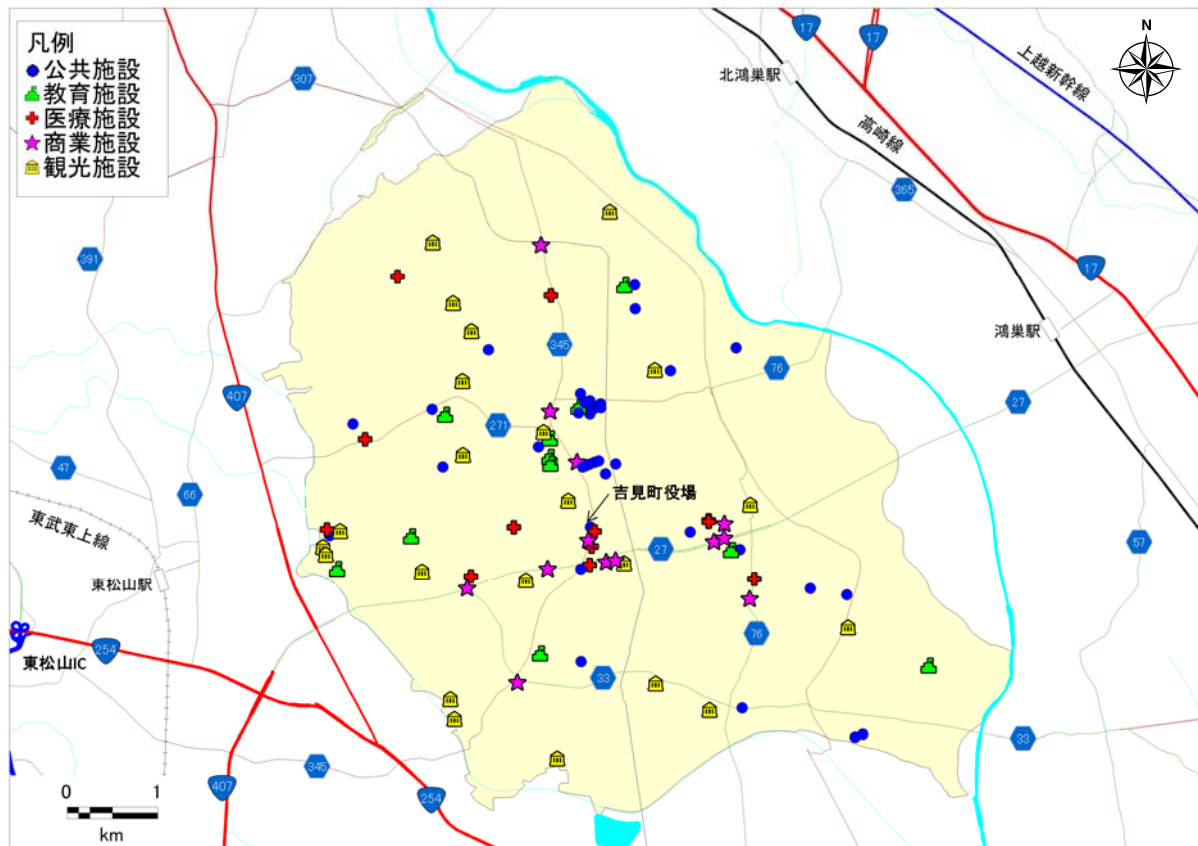


データ：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）より作成

4. 施設分布

(1) 全体図

本町の各種施設は、中心部に位置する吉見町役場周辺に集積し、東西軸である県道 27 号（東松山鴻巣線）及び南北軸である県道 345 号（小八林久保田下青鳥線）沿線に多く立地しています。

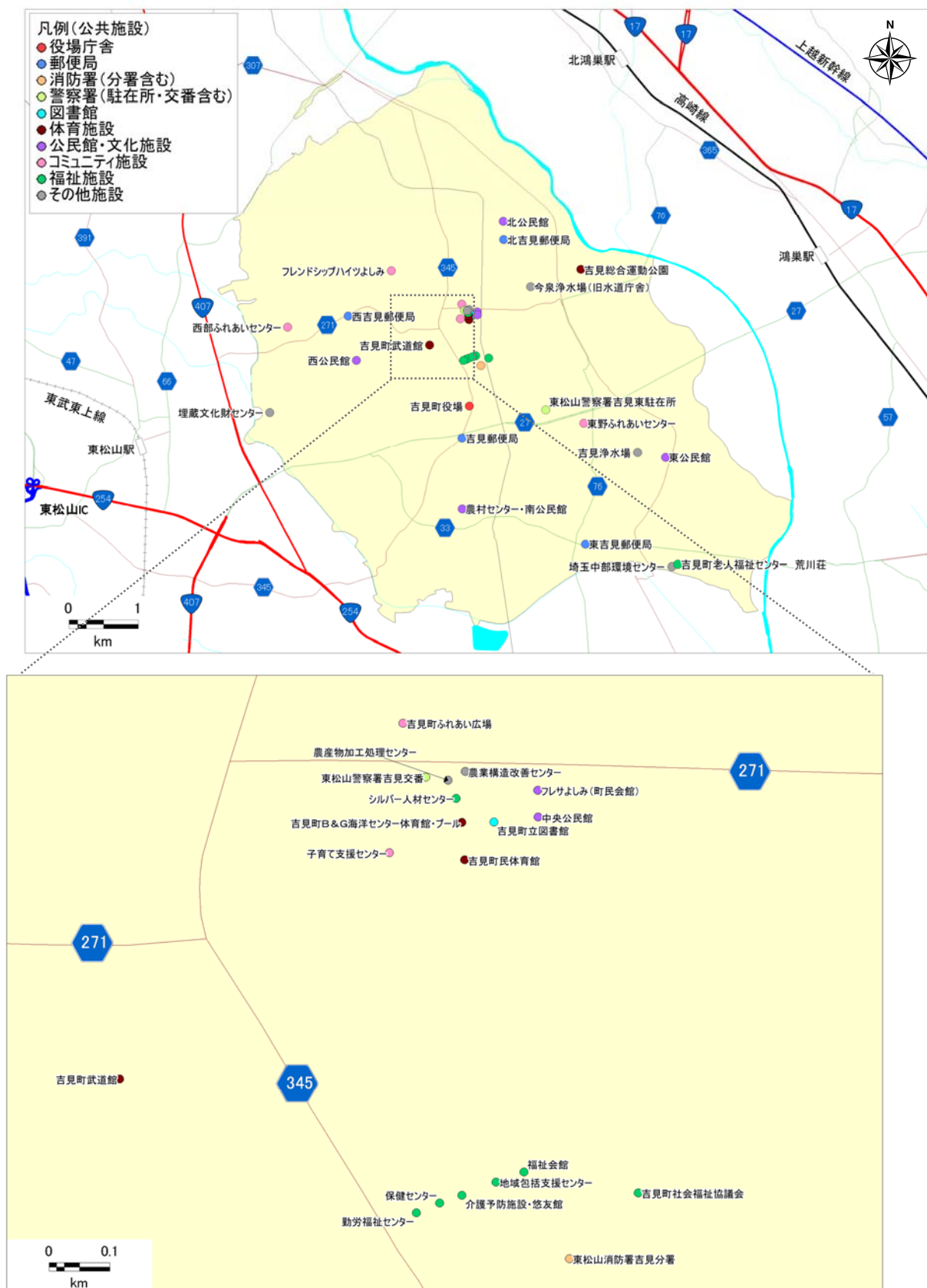


施設分類	主な施設
公共施設	吉見町役場、消防署、警察署、図書館、体育館、公民館、コミュニティセンター、福祉施設 など
教育施設	よしみけやき保育所、よしみ幼稚園、東第一小学校、東第二小学校、南小学校、西小学校、西が丘小学校、北小学校、吉見中学校、武蔵丘短期大学
医療施設	森田クリニック、吉見クリニック、白井医院、たばた小児科、吉見歯科医院、小岩井歯科医院、きしだ歯科吉見診療所、吉見長谷歯科クリニック、ボンボン山歯科医院、須永歯科医院（通称：田中歯科医院）、関歯科医院
商業施設	コメリ、ベイシアマート、ナカムラストアー、ドラッグストア(2店)、コンビニエンスストア（8店）
観光施設	吉見百穴、八丁湖、ボンボン山、ゴルフ場、道の駅いちごの里よしみ など

データ：吉見町 HP 等より作成

(2) 公共施設

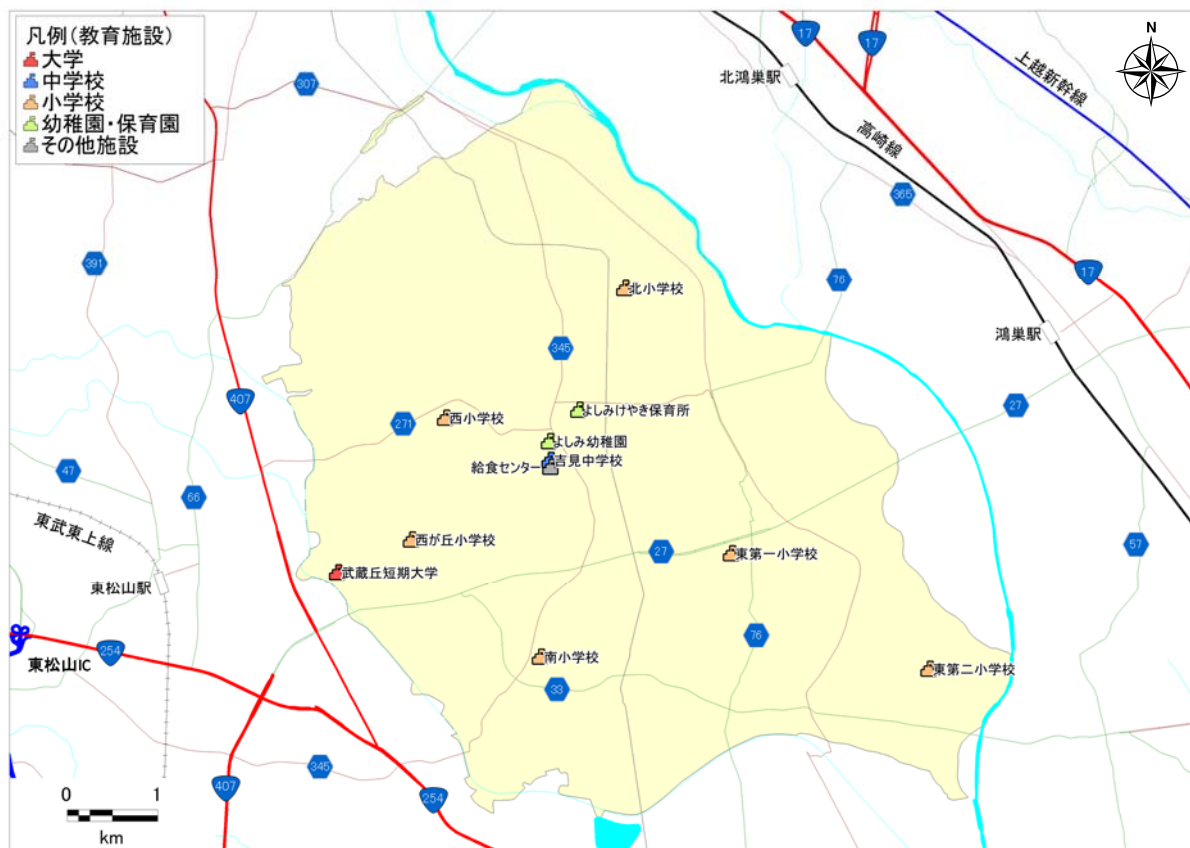
本町の公共施設は、吉見町役場北部に位置する福祉・文化施設を中心に、多くの施設が中心部に集積しています。また各地区には、公民館と郵便局がそれぞれ立地しています。



データ：吉見町 HP 等より作成

(3) 教育施設

本町の教育施設は、小学校については、各地区に立地しているものの、保育所、幼稚園及び中学校は中心部に1か所しかありません。また高等学校は、本町には立地していません。



データ：吉見町 HP 等より作成

(4) 医療施設

本町の医療施設としては、町内に病院はなく、一般診療所や歯科診療所が吉見町役場周辺の中心部に多く立地しています。



データ：吉見町 HP 等より作成

※病院と診療所の違いについて

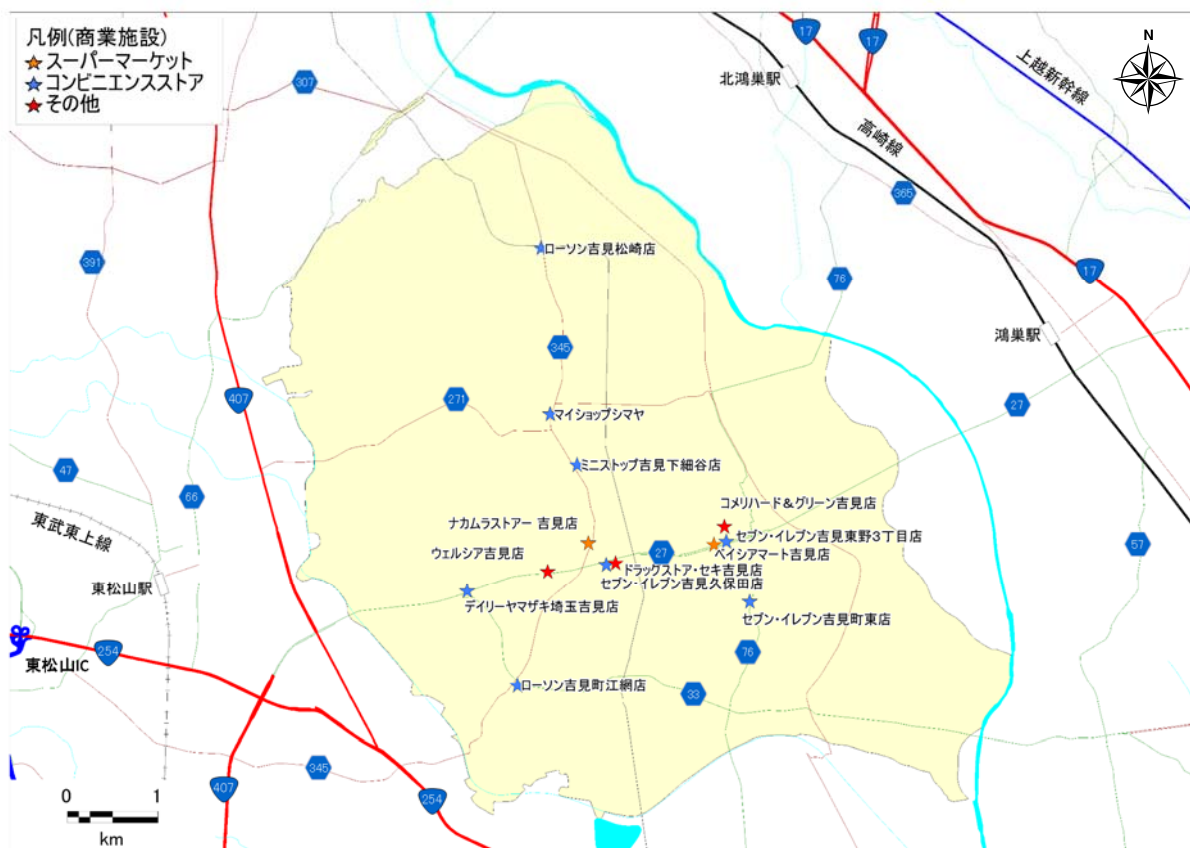
(医療法(医療法1条の5第1項・医療法1条の5第2項)により規定)

病院：ベット数が20床以上の医療機関

診療所：入院施設がまったくないもしくはベット数が19床以下の医療機関(〇〇クリニック、〇〇医院、〇〇診療所)

(5) 商業施設

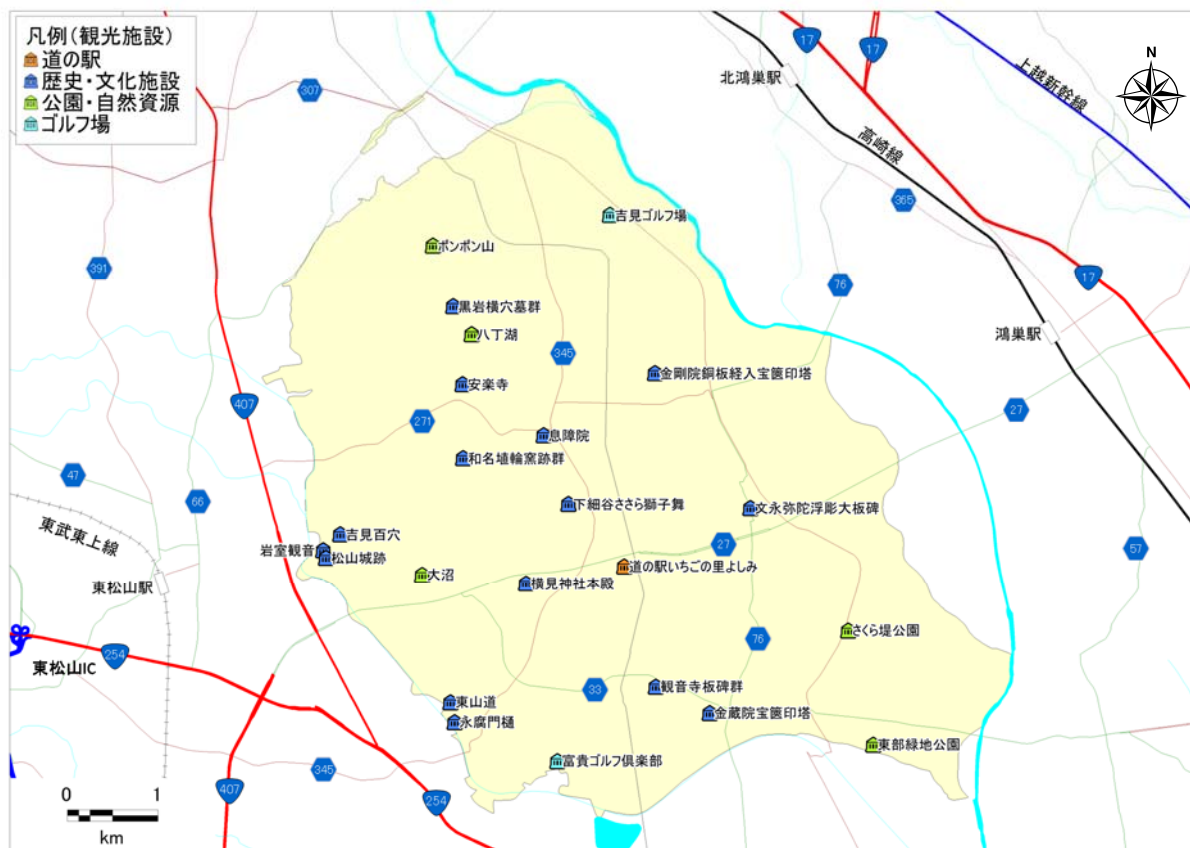
本町の商業施設は、町内にスーパーマーケットが2店舗あるほか、コンビニエンスストア、ホームセンター、ドラッグストアが県道 27 号（東松山鴻巣線）及び県道 345 号（小ハ林久保田下青鳥線）沿線に立地しています。



データ：吉見町 HP 等より作成

(6) 観光施設

本町の観光施設は、町の中心部に道の駅があり、その他郊外には、歴史・文化施設、公園・自然資源、ゴルフ場が立地しています。



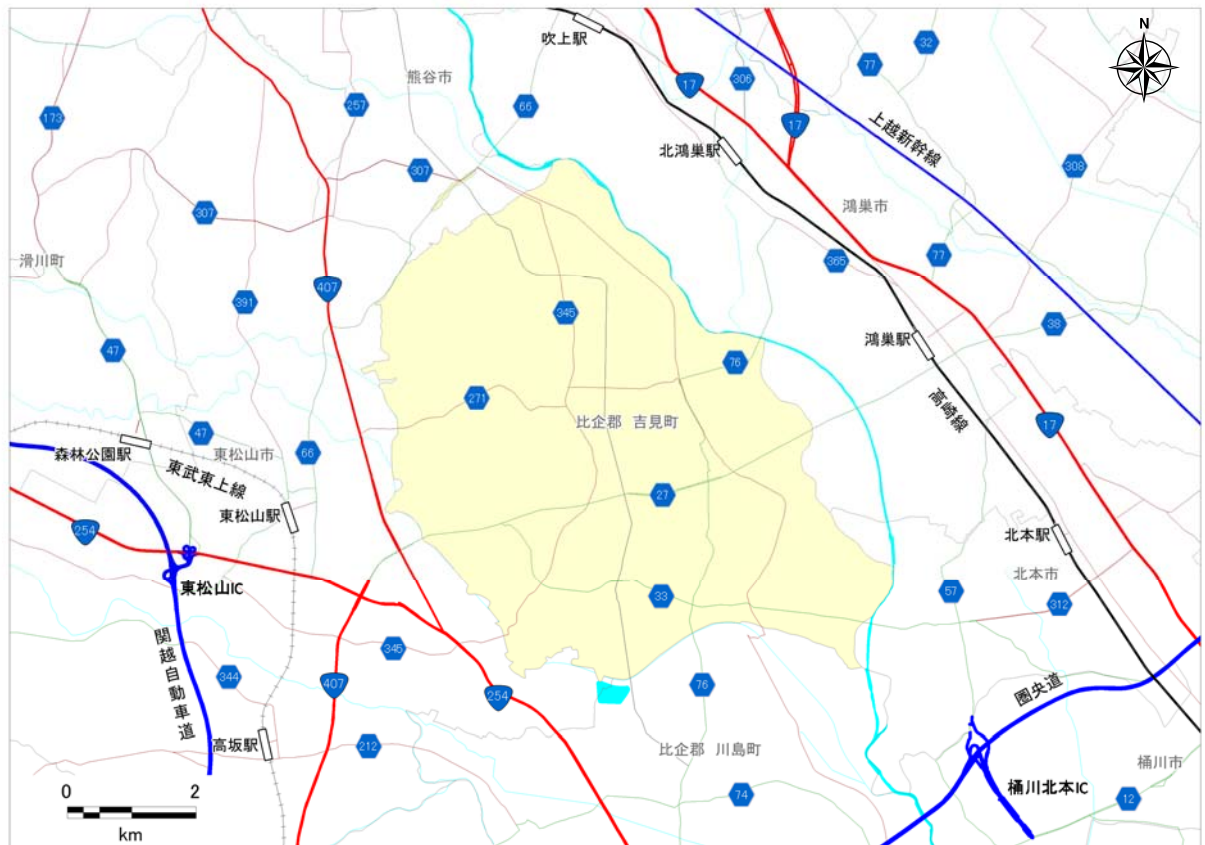
データ：吉見町 HP 等より作成

第2章 公共交通の現状と課題

1. 道路網と鉄道網

町内に高速道路や国道はなく、主要地方道として県道 27 号（東松山鴻巣線）、県道 33 号（東松山桶川線）、県道 76 号（鴻巣川島線）、一般県道として県道 271 号（今泉東松山線）、県道 345 号（小八林久保田下青鳥線）があり、周辺市町と結ばれています。

また、町内には鉄道駅がないことから、町外へのアクセスには、路線バスやマイカー、タクシーなどを利用する状況となっています。



2. 通勤・通学状況

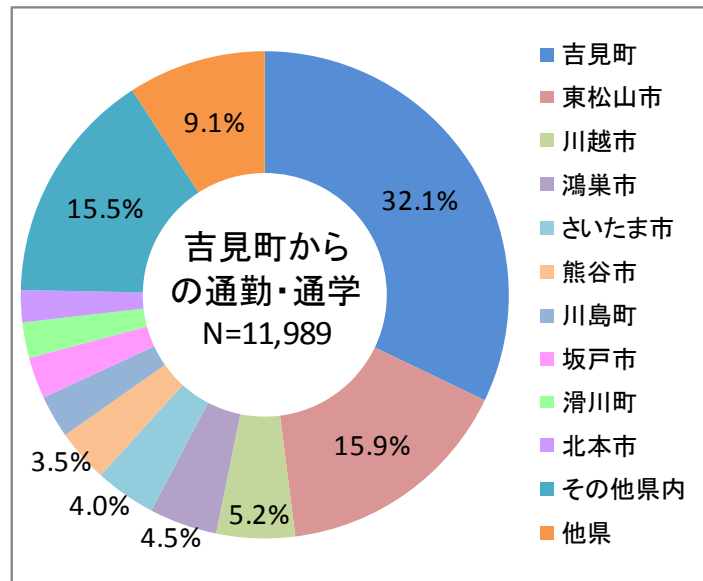
国勢調査からわかる本町の通勤・通学状況を以下に示します。

本町に常住している人の通勤・通学先は、町内が 3,851 人（32.1%）と最も多く、埼玉県内の市町村では、東松山市（15.9%）、川越市（5.2%）が多い状況です。また他県への通勤・通学は、1,096 人（9.1%）となっており、そのうちの 8 割以上は東京都となっています。

本町に通勤・通学している人の常住地は、町内が 3,851 人（46.3%）と最も多く、埼玉県内の市町村では、東松山市（14.9%）、鴻巣市（6.3%）が多い状況です。

吉見町からの通勤・通学

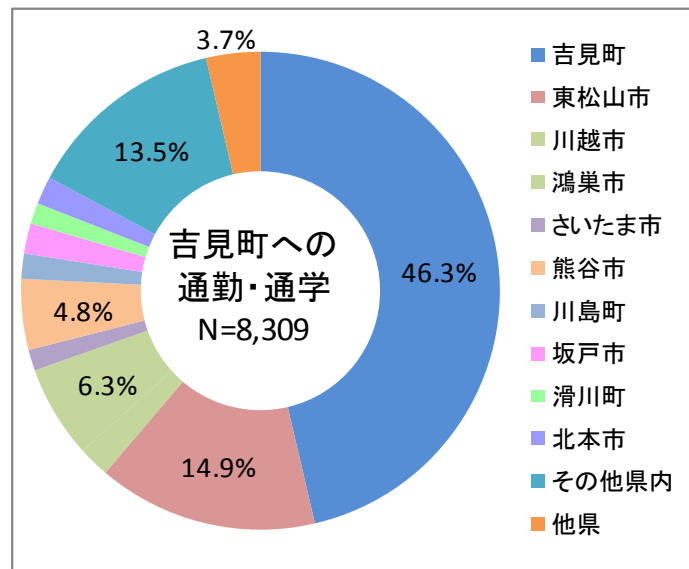
市町村名	人数(人)	割合
吉見町	3,851	32.1%
東松山市	1,904	15.9%
川越市	624	5.2%
鴻巣市	538	4.5%
さいたま市	484	4.0%
熊谷市	421	3.5%
川島町	339	2.8%
坂戸市	330	2.8%
滑川町	284	2.4%
北本市	255	2.1%
その他県内	1,863	15.5%
他県	1,096	9.1%
計	11,989	100.0%



※他県の8割以上が東京都

吉見町への通勤・通学

市町村名	人数(人)	割合
吉見町	3,851	46.3%
東松山市	1,236	14.9%
川越市	174	2.1%
鴻巣市	521	6.3%
さいたま市	118	1.4%
熊谷市	398	4.8%
川島町	142	1.7%
坂戸市	170	2.0%
滑川町	117	1.4%
北本市	156	1.9%
その他県内	1,122	13.5%
他県	304	3.7%
計	8,309	100.0%



※他県の3割以上が群馬県、約2割が栃木県、東京都、神奈川県

データ：平成 22 年度国勢調査より作成

3. 交通手段の利用状況

国勢調査からわかる本町の交通手段別利用率を以下に示します。

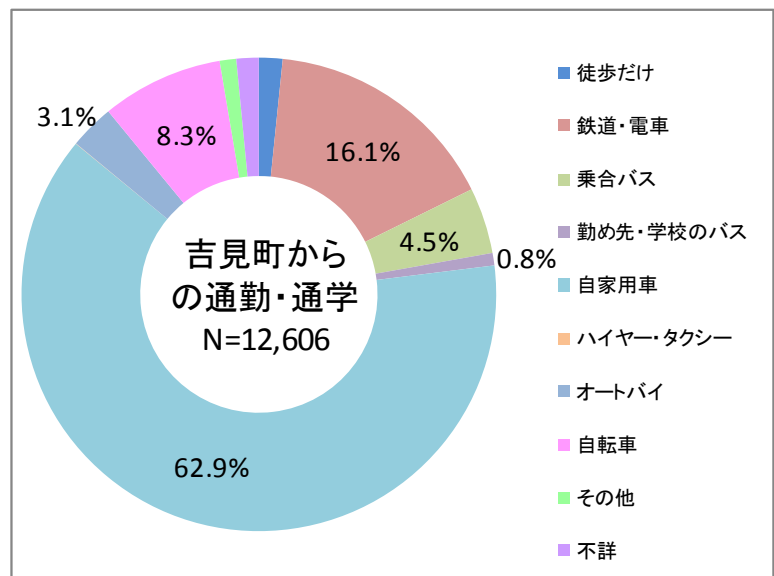
本町に常住している人の交通手段別の利用率は、自家用車が 62.9%と最も高く、次いで鉄道・電車（16.1%）という状況です。

本町に通勤・通学している人の交通手段別の利用率は、自家用車が 76.3%と最も高く、次いで自転車（7.1%）という状況です。

乗合バスは、本町に常住している人（4.5%）に比べ、本町へ通勤・通学している人（2.3%）は利用率が低い状況です。

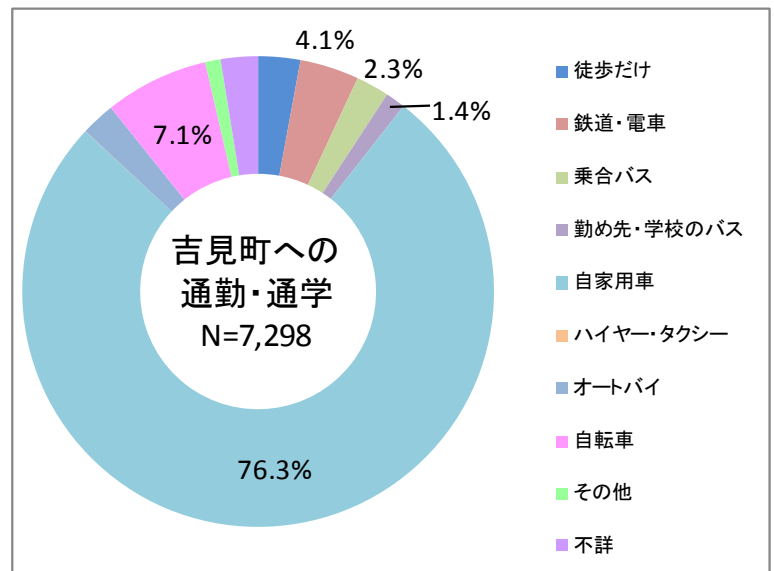
吉見町からの通勤・通学

利用交通手段	割合
徒歩だけ	1.6%
鉄道・電車	16.1%
乗合バス	4.5%
勤め先・学校のバス	0.8%
自家用車	62.9%
ハイヤー・タクシー	0.0%
オートバイ	3.1%
自転車	8.3%
その他	1.1%
不詳	1.5%
総数	100.0%



吉見町への通勤・通学

利用交通手段	割合
徒歩だけ	2.9%
鉄道・電車	4.1%
乗合バス	2.3%
勤め先・学校のバス	1.4%
自家用車	76.3%
ハイヤー・タクシー	0.0%
オートバイ	2.3%
自転車	7.1%
その他	1.1%
不詳	2.5%
総数	100.0%



データ：平成 22 年度国勢調査より作成

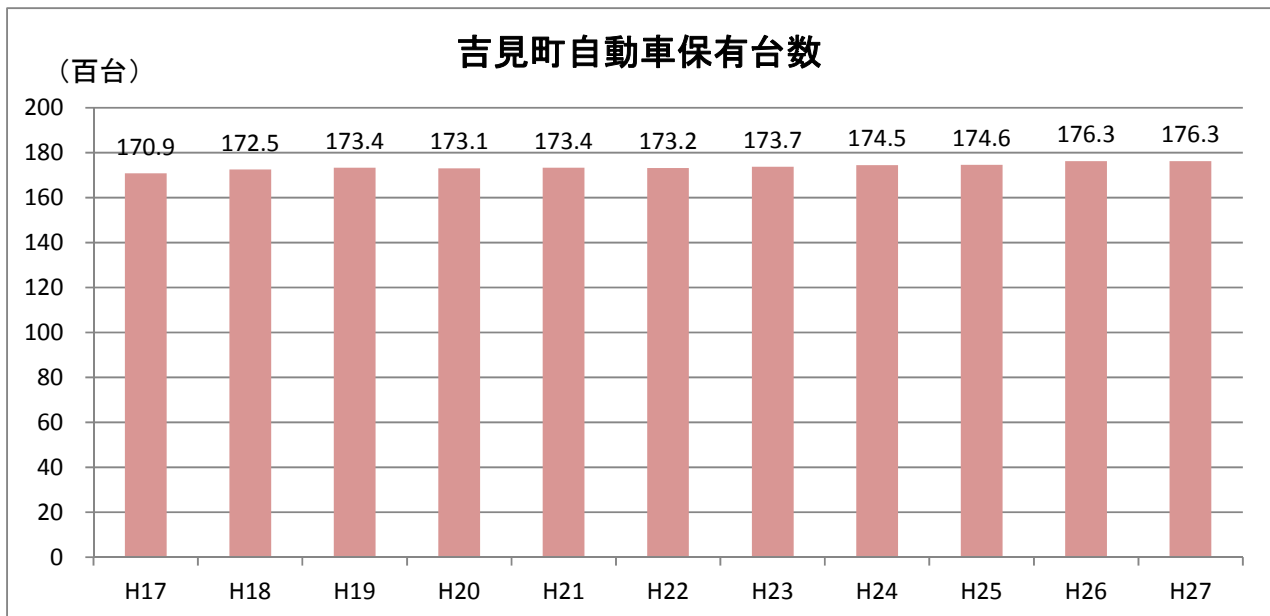
※利用交通手段は複数回答による集計

4. 自動車及び免許保有状況

(1) 自動車保有状況

以下に、自動車保有台数を示します。

本町の自動車保有台数は、微増傾向にあります。また平成 27 年の本町の自動車保有状況は、全国及び埼玉県と比較すると、総人口及び世帯数に占める自動車保有台数の割合が高い水準となっています。



データ：埼玉県統計年鑑より作成

※各年3月末時点

●H27市町村別・自動車保有状況

	登録車数 (軽自動車 除く) (台)	軽自動車 (台)	計 (台)	<参考> 総人口 (人)	<参考> 世帯数 (世帯)	<参考> 総人口に占 める自動車 保有台数 (台)	<参考> 世帯数に占 める自動車 保有台数 (台)
全国	-	-	80,670,393	127,110,047	53,403,226	0.63	1.51
埼玉県	2,705,151	1,233,214	3,938,365	7,261,271	2,968,978	0.54	1.33
鴻巣市	44,040	24,787	68,827	118,122	45,009	0.58	1.53
北本市	26,099	13,803	39,902	67,414	26,823	0.59	1.49
東松山市	39,320	23,972	63,292	91,445	37,240	0.69	1.70
川島町	11,330	8,343	19,673	20,669	7,113	0.95	2.77
吉見町	10,049	7,585	17,634	19,635	6,817	0.90	2.59

※二輪車含む

データ：自動車検査登録情報協会データ、埼玉県警統計データより作成

人口、世帯数は H27 国勢調査（速報値）

(2) 運転免許保有状況

以下に、運転免許保有者数を示します。

平成 27 年の本町の運転免許保有状況は、全国及び埼玉県と比較すると、運転免許保有率が高い水準となっています。

●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%

注：運転免許保有率は、運転免許保有者数を 15 歳以上人口（※）で割ったものとしています。

※免許取得可能年齢は 16 歳ですが、人口データが階級（5 歳）別となっているため、15 歳以上人口としています。

データ：運転免許統計（警察庁）及び埼玉県警統計データより作成
人口は「住民基本台帳に基づく人口（総務省）」

5. 鉄道の運行・利用状況

(1) 運行状況

町内に鉄道駅はありませんが、「3. 交通手段の利用状況」で示したとおり、通勤・通学の交通手段として、鉄道・電車の利用者が一定割合いることから、以下に、近隣の鉄道駅における鉄道の運行状況を示します。

JR 高崎線各駅の運行本数は、上下線ともに鴻巣駅がもっとも多く、次いで北本駅となっています。

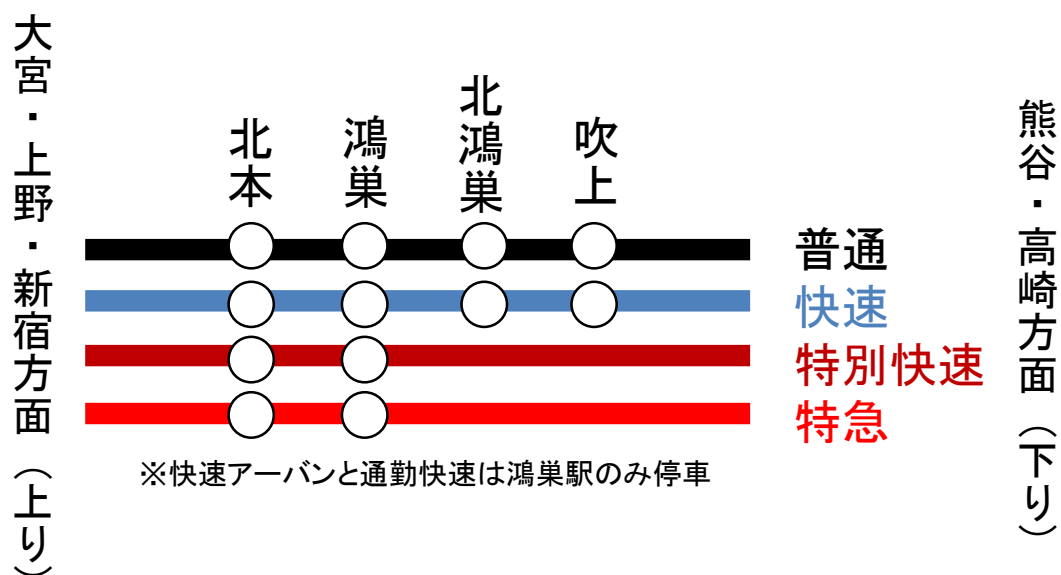
東武東上線各駅の運行本数は、上り線は森林公園駅と東松山駅は同数です。一方、下り線については、森林公園駅が終点の列車があるため、東松山駅、高坂駅に比べて、森林公園駅発の下り線は運行本数が少ない状況です。

■ JR 高崎線

(単位: 本/日)

駅名	方面	平日	土休日
吹上駅	熊谷・高崎方面(下り)	100	93
	大宮・上野・新宿方面(上り)	106	94
鴻巣駅	熊谷・高崎方面(下り)	120	115
	大宮・上野・新宿方面(上り)	119	115
北鴻巣駅	熊谷・高崎方面(下り)	100	93
	大宮・上野・新宿方面(上り)	106	98
北本駅	熊谷・高崎方面(下り)	113	106
	大宮・上野・新宿方面(上り)	115	108

データ：東日本旅客鉄道(株)HP より作成

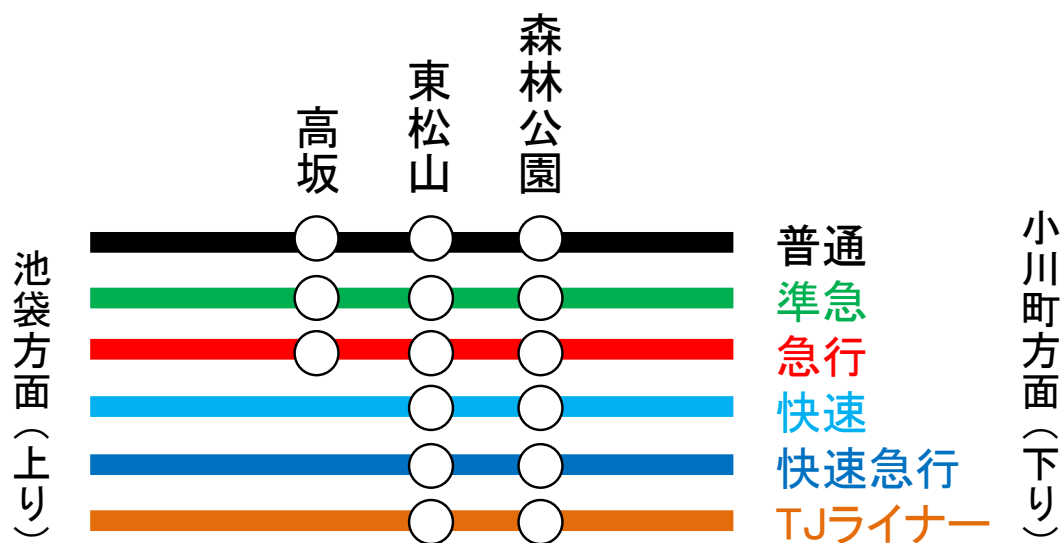


■東武東上線

(単位:本/日)

駅名	方面	平日	土休日
森林公園駅	小川町方面(下り)	72	64
	池袋方面(上り)	170	145
東松山駅	小川町方面(下り)	165	145
	池袋方面(上り)	170	145
高坂駅	小川町方面(下り)	137	115
	池袋方面(上り)	139	120

データ：東武鉄道(株)HP より作成



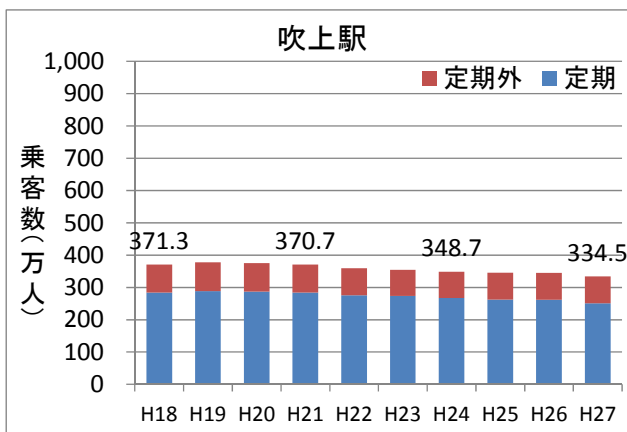
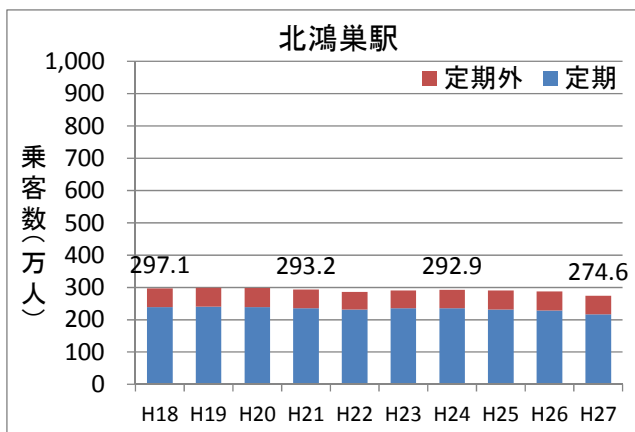
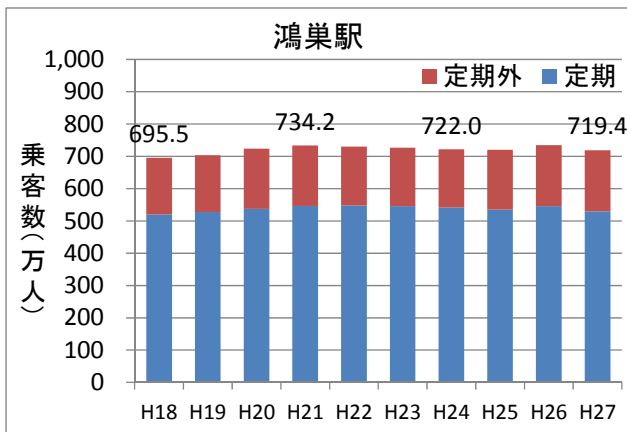
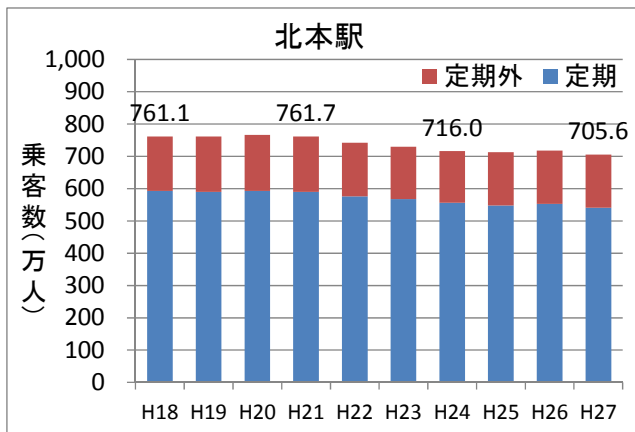
(2) 利用状況

以下に、近隣の鉄道駅における年間乗客数の推移を示します。

JR 高崎線各駅の乗客数は、特急、特別快速などが停車する鴻巣駅や北本駅が約 700 万人と多く、東武東上線各駅の乗客数は、東松山駅が約 540 万人と多い状況にあります。

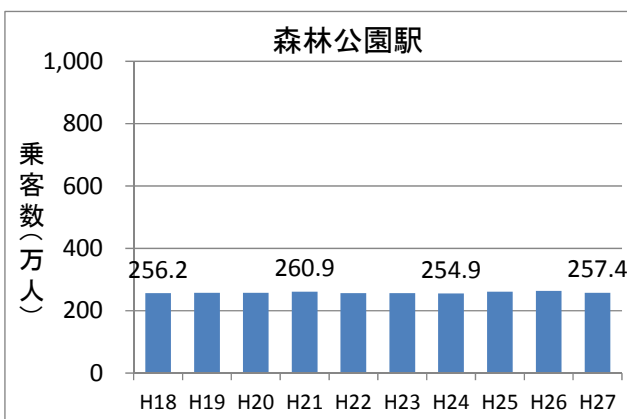
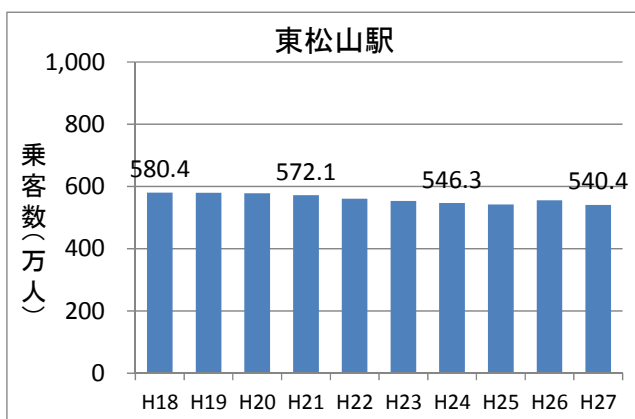
森林公園駅を除いて、近年の乗客数は減少傾向です。

■ JR 高崎線の年間乗客数



データ：埼玉県統計年鑑より作成

■ 東武東上線の年間乗客数



データ：埼玉県統計年鑑より作成

6. バスの運行・利用状況

(1) 運行状況

以下に、町内を運行しているバスの運行状況を示します。

町巡回バスは、道の駅を中心に町内の各地区を1日4～7便で循環している路線と町外の鉄道駅に1日4～5便アクセスする路線があります。また民間路線バスは2社が運行しており、町外の鉄道駅と町内を平日1日往復12.5～43.5便で結ぶ路線があります。

■吉見町巡回バス

町内外	コース名	平日	休日
町内循環	東南コース(左回り循環)	5便	5便
	北西コース(右回り循環)	4便	4便
	西コース(左回り・右回り循環)	7便	7便
町外アクセス	森林公園―道の駅	5便	5便
	吹上駅―道の駅	5便	5便
	北本駅―道の駅	4便	4便

■民間バス

バス会社名	路線名	平日	土休日
川越観光自動車(株)	東松山駅―鴻巣免許センター線	43.5 便	33 便
	北本駅―荒川荘線	28 便	14.5 便
東武バスウエスト(株)	川越駅―鴻巣免許センター線	12.5 便	10 便

データ：吉見町 HP より作成

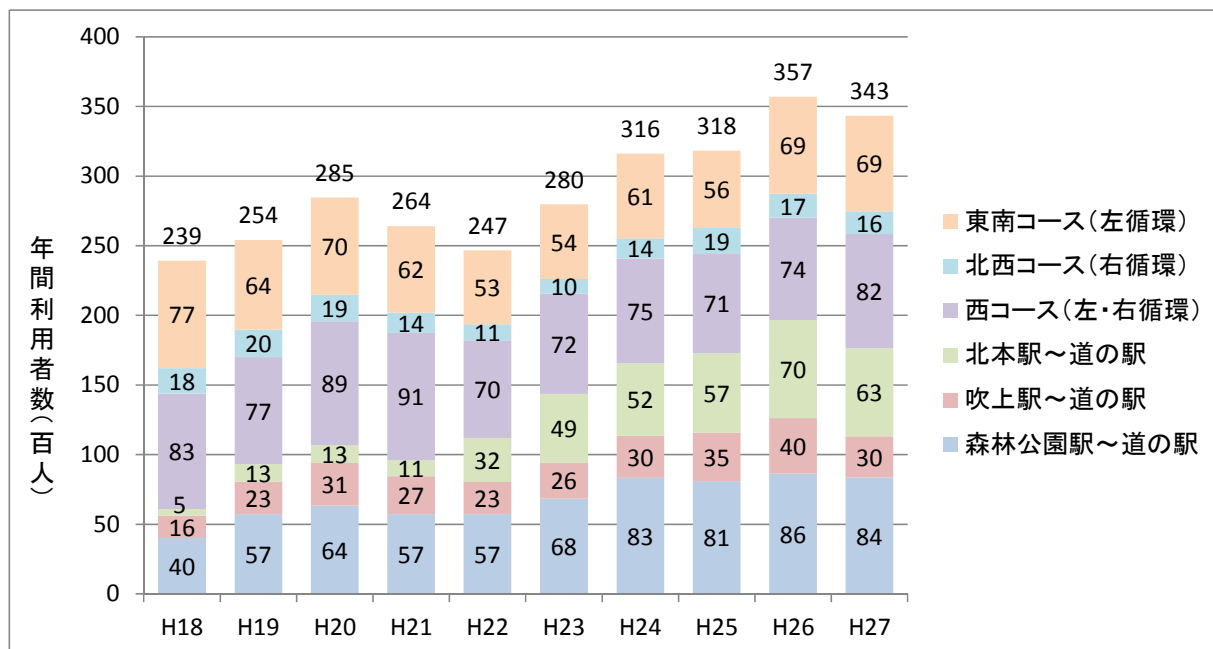


(2) 利用状況

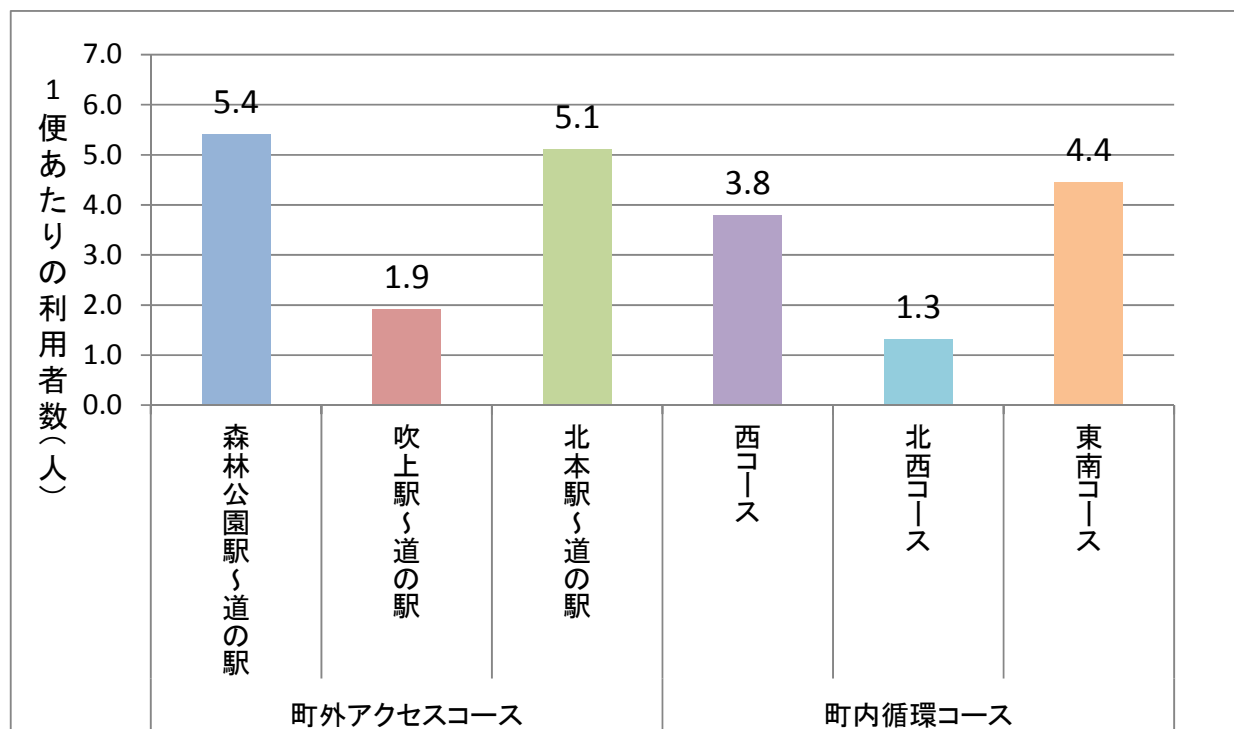
以下に、町巡回バスの利用者数の推移を示します。

町巡回バスの利用者数は、増加傾向にあり、平成 24 年度には 3 万人を超えました。

また、路線別 1 便あたりの利用者数（H27）をみると、「森林公園駅～道の駅」や「北本駅～道の駅」での利用が多い状況となっています。



データ：吉見町提供データ（H18～H27）より作成

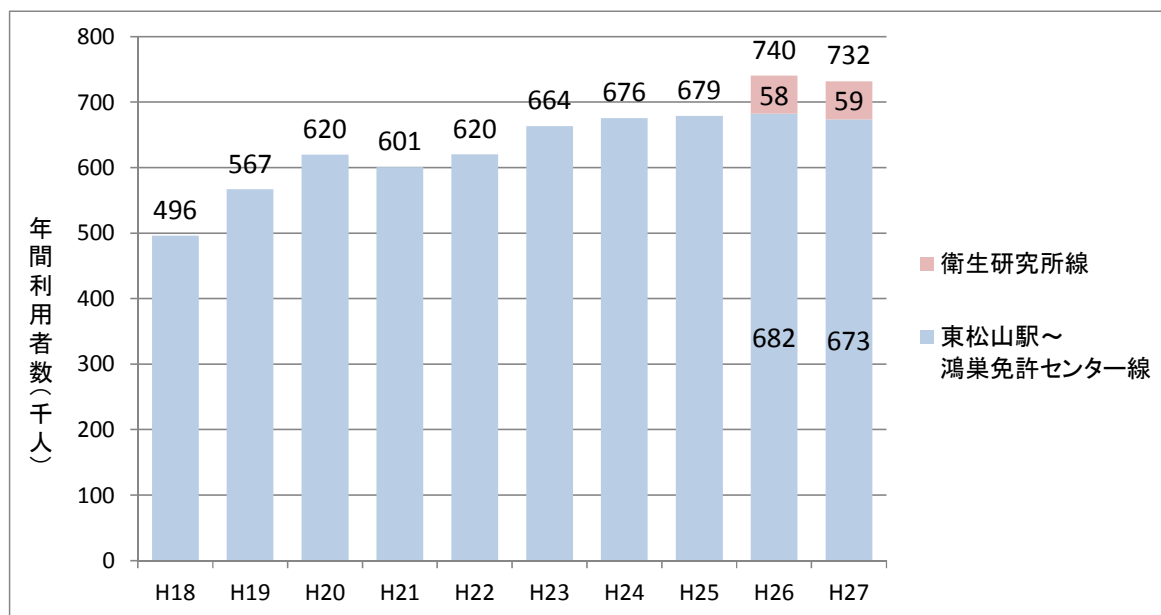


データ：吉見町提供データ（H27）より作成

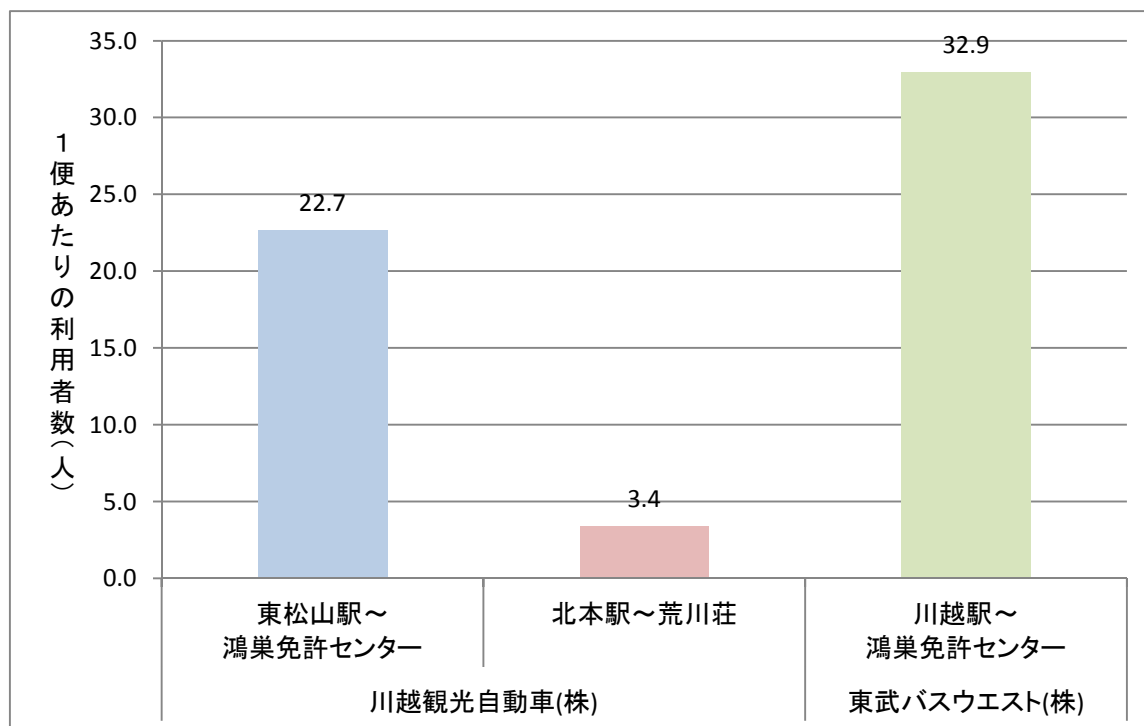
以下に、民間路線バスの利用者数を示します。

川越観光自動車(株)のバス利用者数は、増加傾向にあり、平成 26 年度に衛生研究所線が開通し、平成 27 年度には約 73 万人となっています。また、東武バスウエスト(株)のバス利用者数は、平成 27 年度で約 28 万人となっています。

1 便あたりの利用者数（H27）は、「川越駅～鴻巣免許センター（鴻巣駅経由）」が約 33 人、「東松山駅～鴻巣免許センター（鴻巣駅経由）」が約 23 人と、鉄道駅間をつなぐバス路線の利用者数が多くなっています。



データ：川越観光自動車(株)提供データ（H18～H27）より作成



データ：川越観光自動車(株)提供データ（H27）、東武バスウエスト(株)提供データより作成

7. タクシーの運行・利用状況

(1) 運行状況

以下に、本町で利用されている主なタクシー会社の状況を示します。なお、町内に営業所があるタクシー会社は、(有)吉見タクシーのみです。

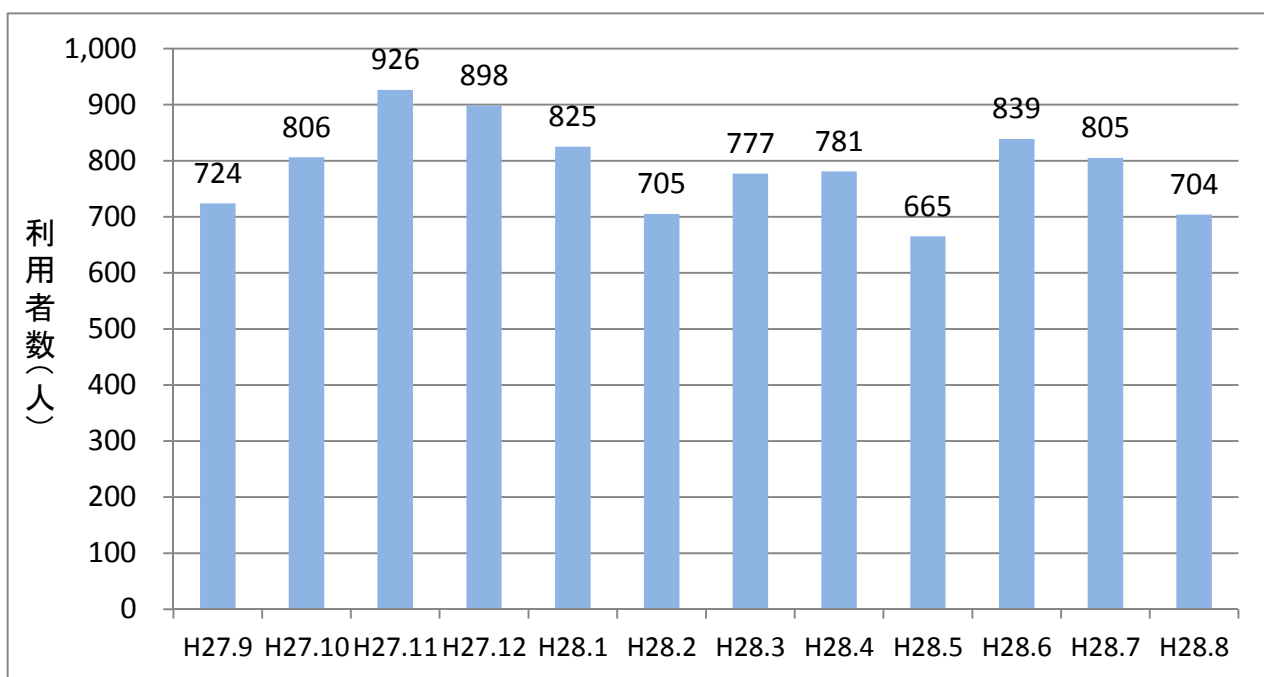
タクシー会社名	営業時間	車両数
有限会社吉見タクシー	AM8:00～AM1:30	6台
イグチ交通株式会社	AM6:30～AM2:00	20台
観光タクシー有限会社	AM6:00～AM2:00	36台
ダイイチ交通株式会社	AM7:00～AM1:30	8台

(2) 利用状況

以下に、(有)吉見タクシーの月別利用者数を示します。

月別のタクシー利用者数は、665～926人の間で推移しています。

また、ヒアリング調査により、主な利用客は町内の高齢者及び町内企業関係がそれぞれ約4割であること、利用時間帯は、高齢者が午前中、町内企業関係が夕方（16～18時）となっており、主な目的地は、鉄道駅（鴻巣駅、東松山駅）や町内外の医療施設であることが明らかとなっています。



データ：(有)吉見タクシー提供データより作成

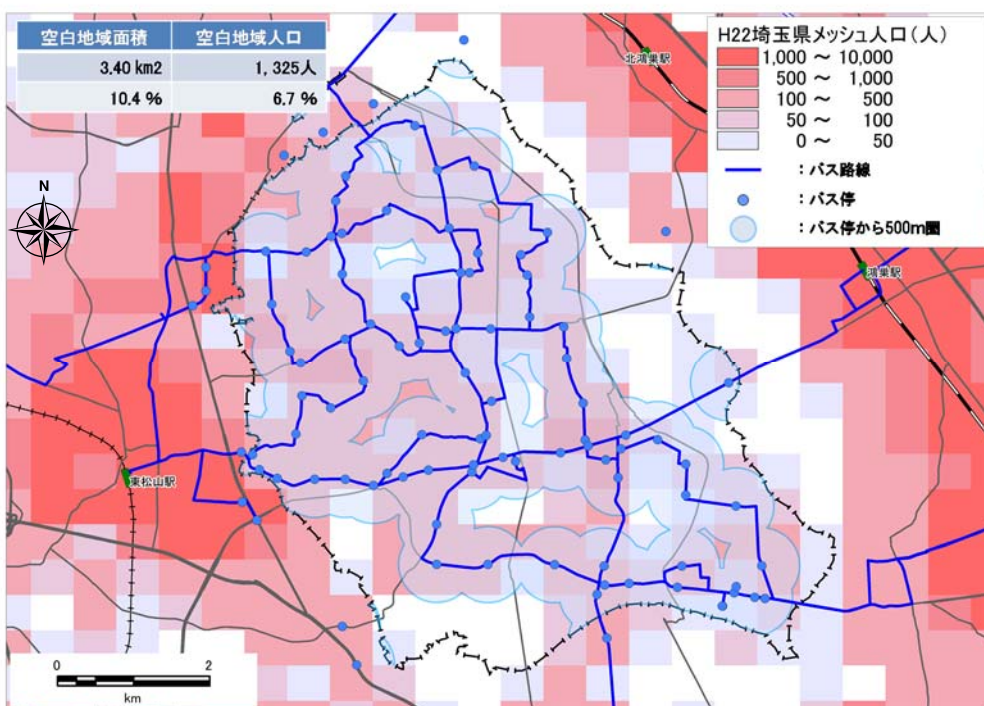
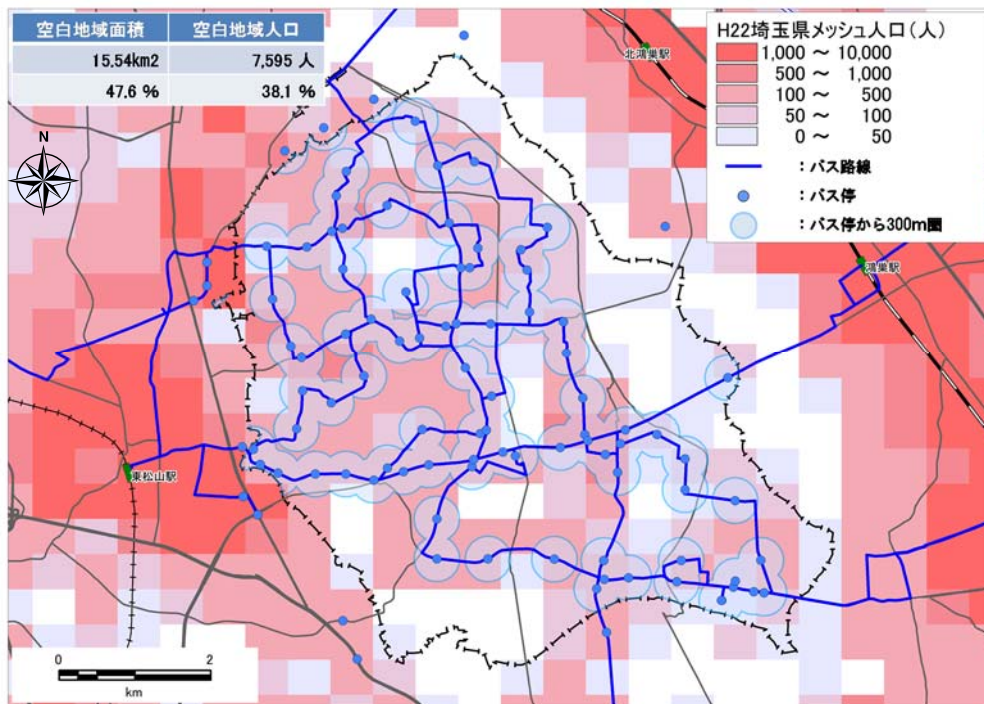
8. モビリティ評価

(1) 交通空白地域

以下に、町内の交通空白地域を示します。

交通空白地域を「バス停から 300m 以遠」とした場合、本町の面積の 47.6% が交通空白地域に該当し、人口の 38.1% が交通空白地域に居住していることになります。

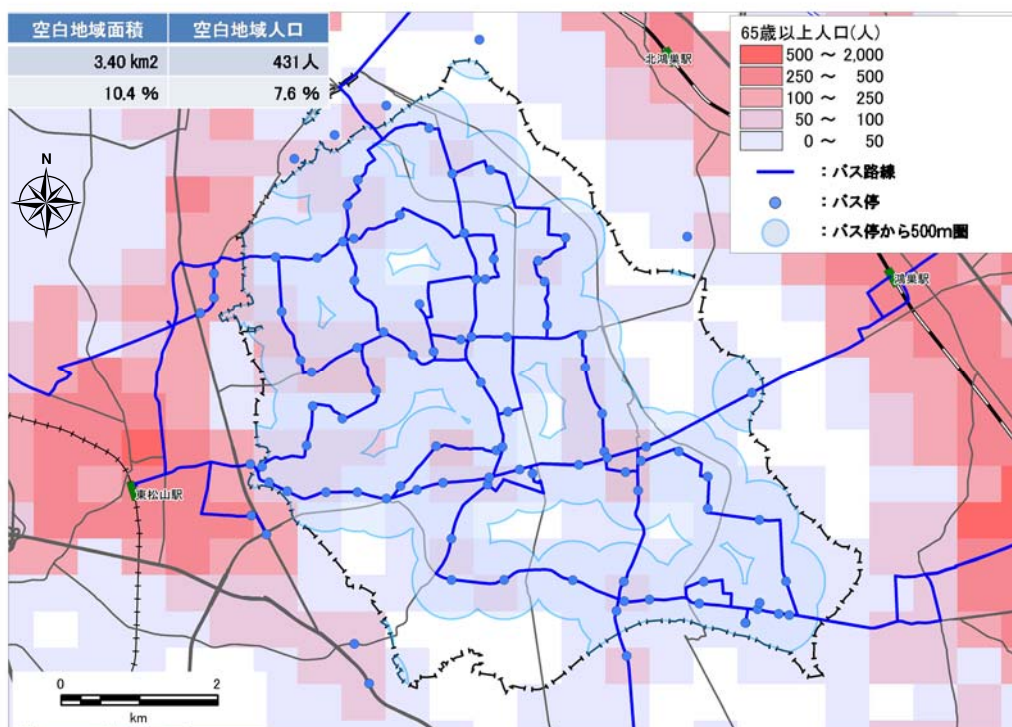
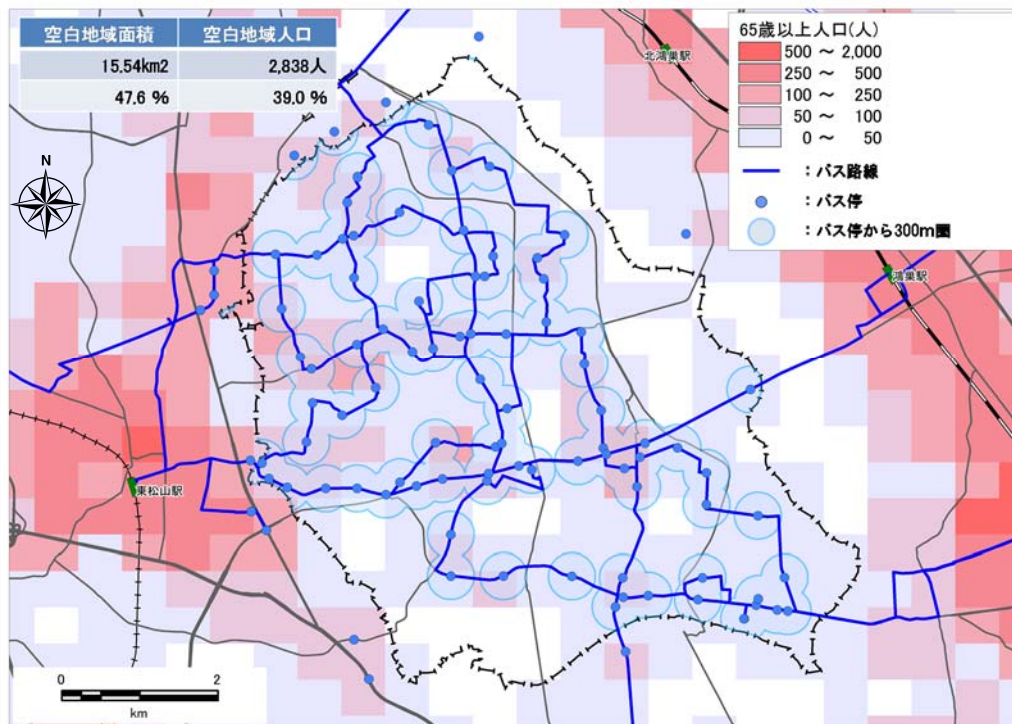
さらに、バス停までの距離を伸ばし、「バス停から 500m 以遠」とした場合でも、本町の面積の 10.4% は交通空白地域に該当し、人口の 6.7% が交通空白地域に居住していることになります。



データ：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）、吉見町 HP 人口動態事件簿より作成

以下に、交通空白地域内の 65 歳以上人口を示します。

交通空白地域を「バス停から 300m 以遠」とした場合、本町の 65 歳以上人口の 39.0% が交通空白地域に居住していることになります。更に、バス停までの距離を伸ばし、「バス停から 500m 以遠」とした場合でも、65 歳以上人口の 7.6% は交通空白地域に居住していることになります。



データ：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）、吉見町 HP 人口動態事件簿より作成

(2) モビリティ評価

町内各地域から町外鉄道駅へバス交通（民間路線バス及び町巡回バス）で移動する場合のモビリティ（移動しやすさ）について、「運行本数」、「最早時間帯」、「最遅時間帯」の3つの指標で評価を行い、地区別評価ランク別の人口割合を算出しました。以下に算出方法と算出結果を示します。

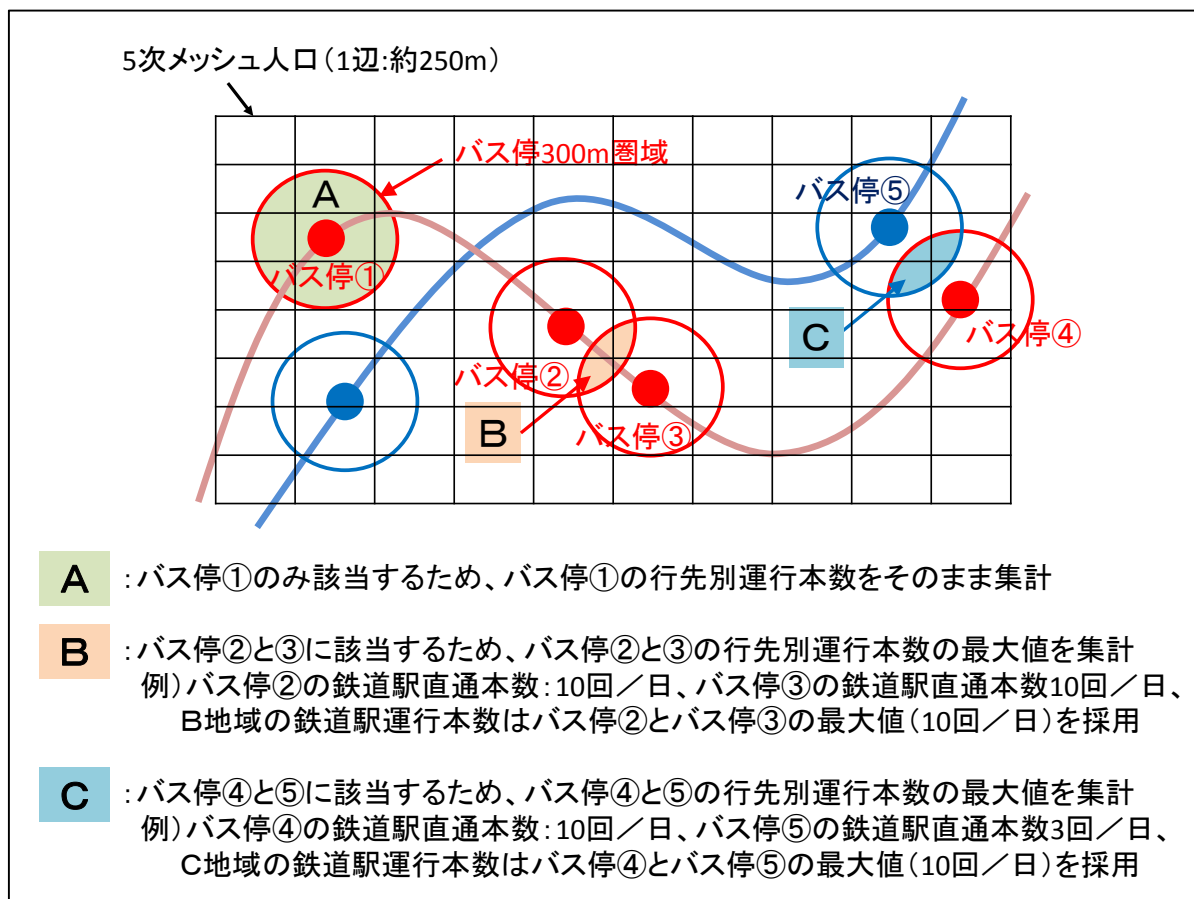
1) 算出方法

メッシュ人口（H22 国勢調査人口）とバス路線図及び時刻表を用いて、最寄りバス停（※）から鉄道駅（鴻巣駅、北本駅、吹上駅、東松山駅、森林公園駅、川越駅）への直通バス運行本数（往復1回）の合計を集計し、50 回以上／日であればアクセス性が「高」、10 回以上／日で 50 回未満／日であれば「中」、10 回未満／日であれば「低」、最寄りにバス停はあるが直通バスがない場合（乗り換えればアクセス可能）は「不可」、バス停自体がない場合は「なし」と評価しました。

また、乗り換えを含めた鉄道駅へのアクセスについて、最寄りバス停で利用できる「もっとも早い時間帯のバス」及び「もっとも遅い時間帯のバス」を集計し、最早時間帯については、6 時台以前は「高」、7～8 時台は「中」、9 時台以降は「低」、最遅時間帯については、22 時台以降は「高」、20～21 時台は「中」、19 時台以前は「低」と評価しました。

（※）最寄りバス停

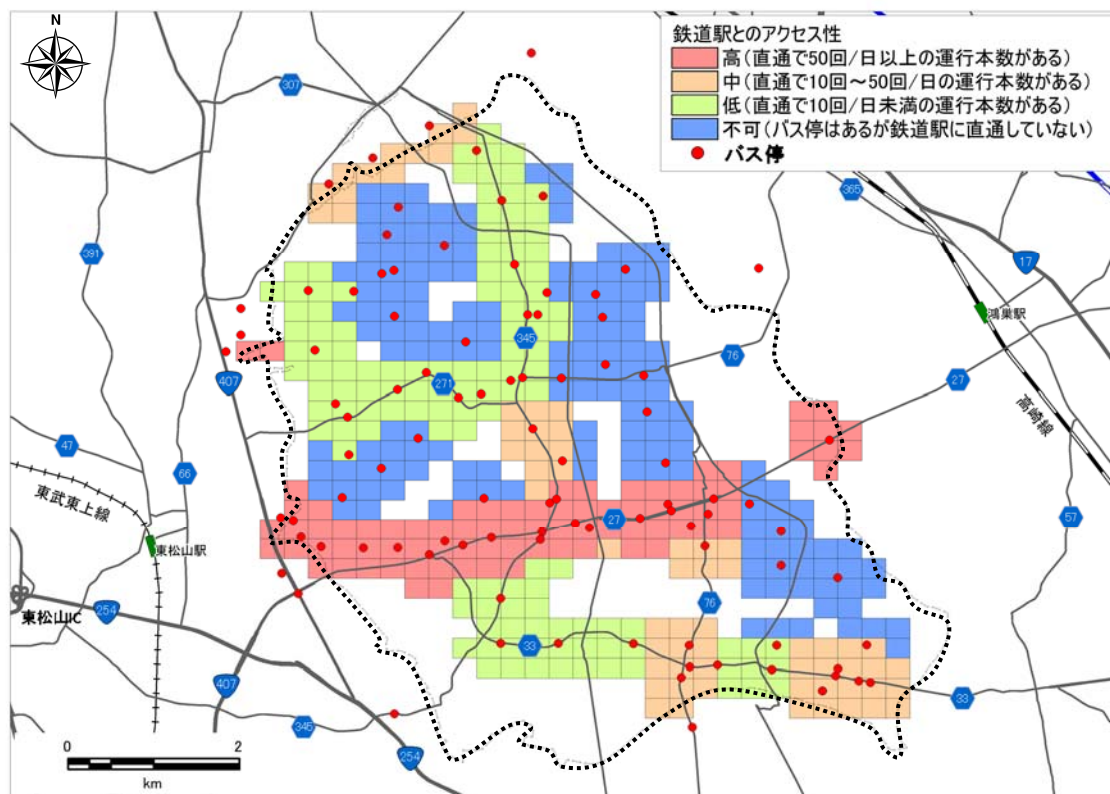
半径 300m 以内に複数のバス停がある場合、各バス停までの距離にかかわらず、「運行本数がもっとも多い」、利用できるバスの時間帯が「もっとも早い・遅い」など、利便性が高とも高いバス停を、「最寄りバス停」として扱い、当該地域のモビリティ（移動しやすさ）を評価します。



2) 算出方法

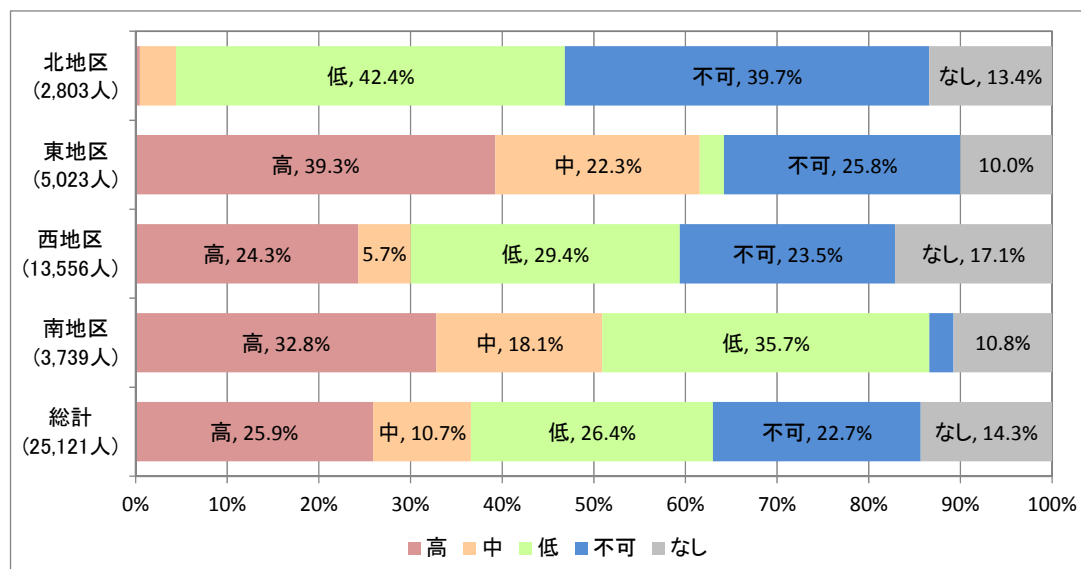
①鉄道駅へのアクセス性

鉄道駅へのアクセス性は、県道 27 号（東松山鴻巣線）沿いの地域でアクセス性が「高」（直通で 50 回/日以上 の運行本数あり）であり、県道 33 号（東松山桶川線）沿いや県道 345 号（小八林久保田下青鳥線）沿いなどの主要県道沿線地域でもアクセス性が「中」（直通で 10 回/日以上 50 回/日未満 の運行本数あり）となっています。



データ：平成 22 年国勢調査（250m メッシュ）、吉見町 HP バス運行情報より作成

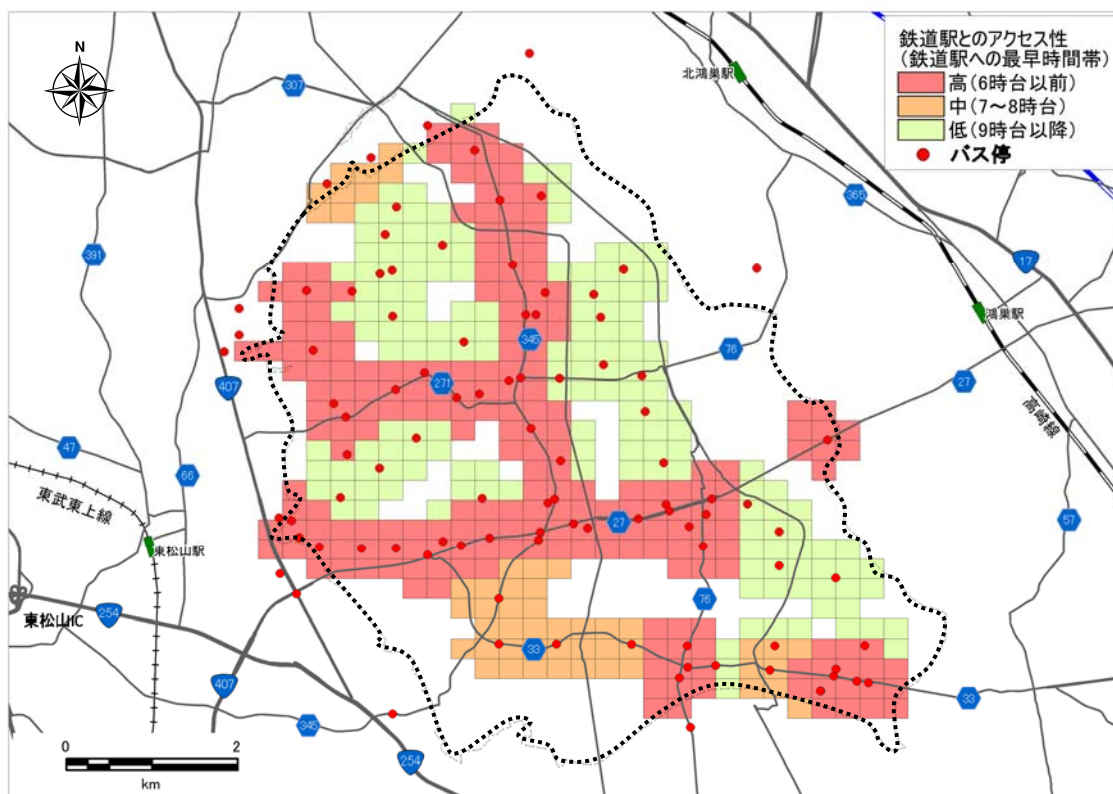
■地区別評価ランク別の人口割合



※各地区の人口は、メッシュ人口を集計したものであり、地区境の人口を含んでいるため、統計値とは一致しない。

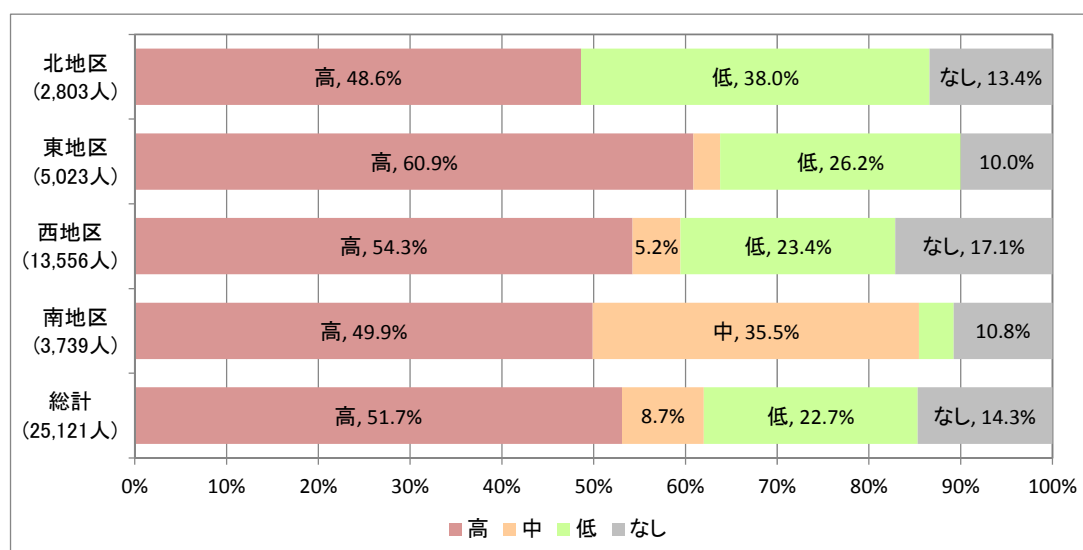
②最早時間帯

最早時間帯は、鉄道駅へのアクセス性同様に、県道 27 号（東松山鴻巣線）沿いや県道 345 号（小八林久保田下青鳥線）沿いの地域でアクセス性が「高」（6 時台以前）であり、県道 33 号（東松山桶川線）沿いなどの主要県道沿線地域でもアクセス性が「中」（7～8 時台）となっています。



データ：平成 22 年国勢調査（250m メッシュ）、吉見町 HP バス運行情報より作成

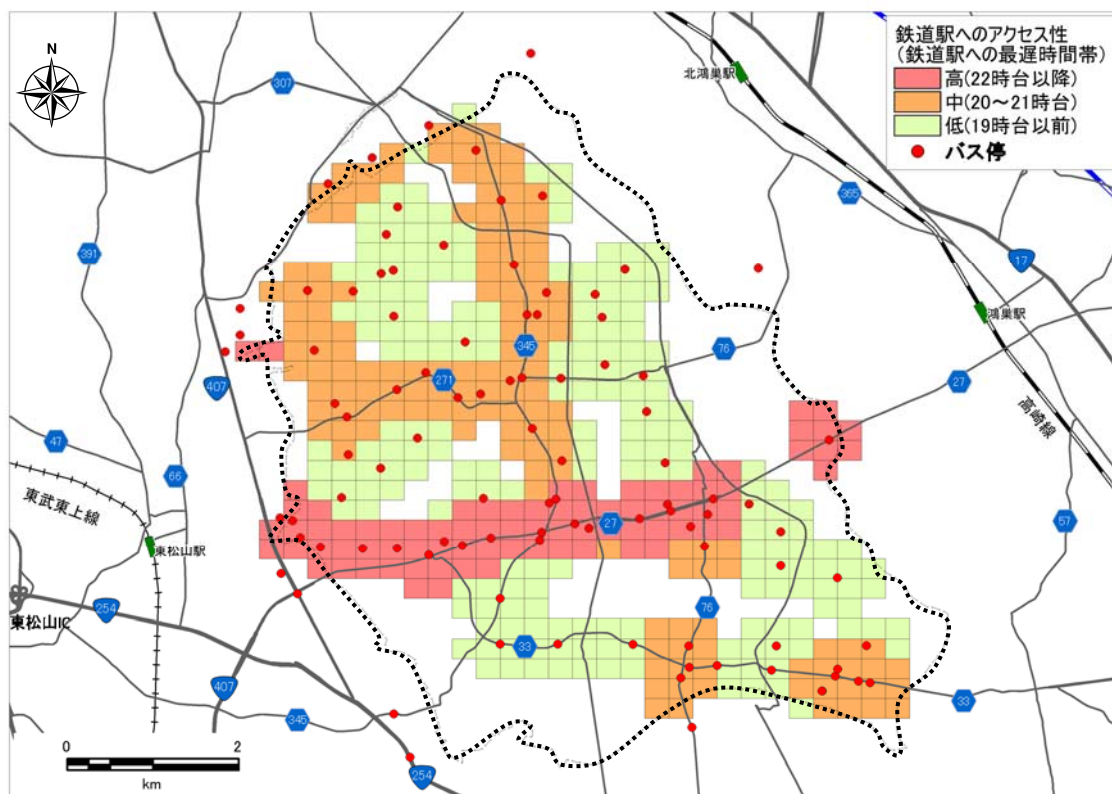
■地区別評価ランク別の人口割合



※各地区の人口は、メッシュ人口を集計したものであり、地区境の人口を含んでいるため、統計値とは一致しない。

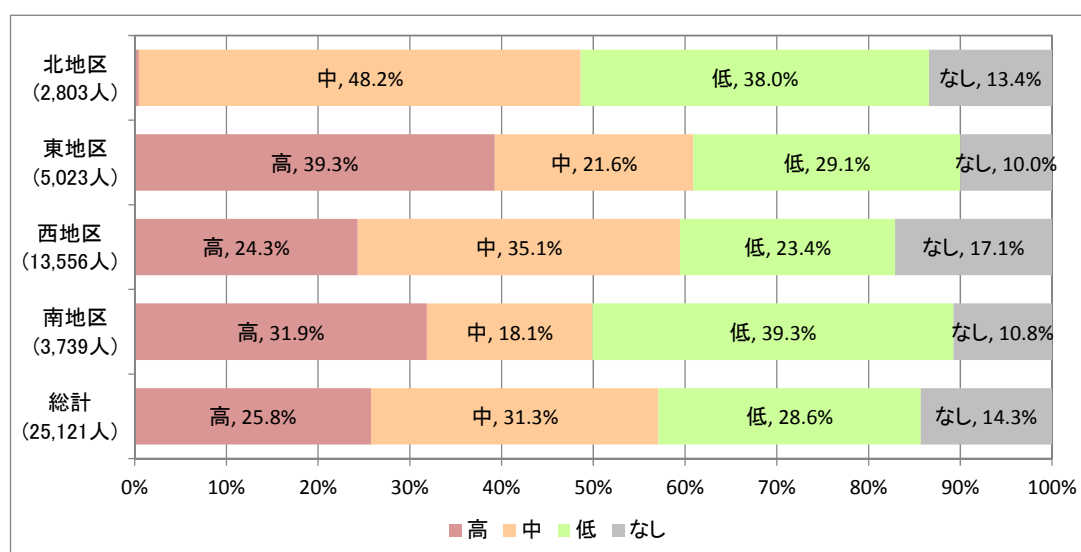
③最遅時間帯

最遅時間帯は、鉄道駅へのアクセス性同様に、県道 27 号（東松山鴻巣線）沿いの地域でアクセス性が「高」（22 時台以降）であり、県道 33 号（東松山桶川線）沿いや県道 345 号（小八林久保田下青鳥線）沿いなどの主要県道沿線地域でもアクセス性が「中」（20～21 時台）となっています。



データ：平成 22 年国勢調査（250m メッシュ）、吉見町 HP バス運行情報より作成

■地区別評価ランク別の人口割合



※各地区の人口は、メッシュ人口を集計したものであり、地区境の人口を含んでいるため、統計値とは一致しない。

第3章 上位関連計画

本計画の策定にあたり、上位関連計画として整理した計画は、以下のとおりです。

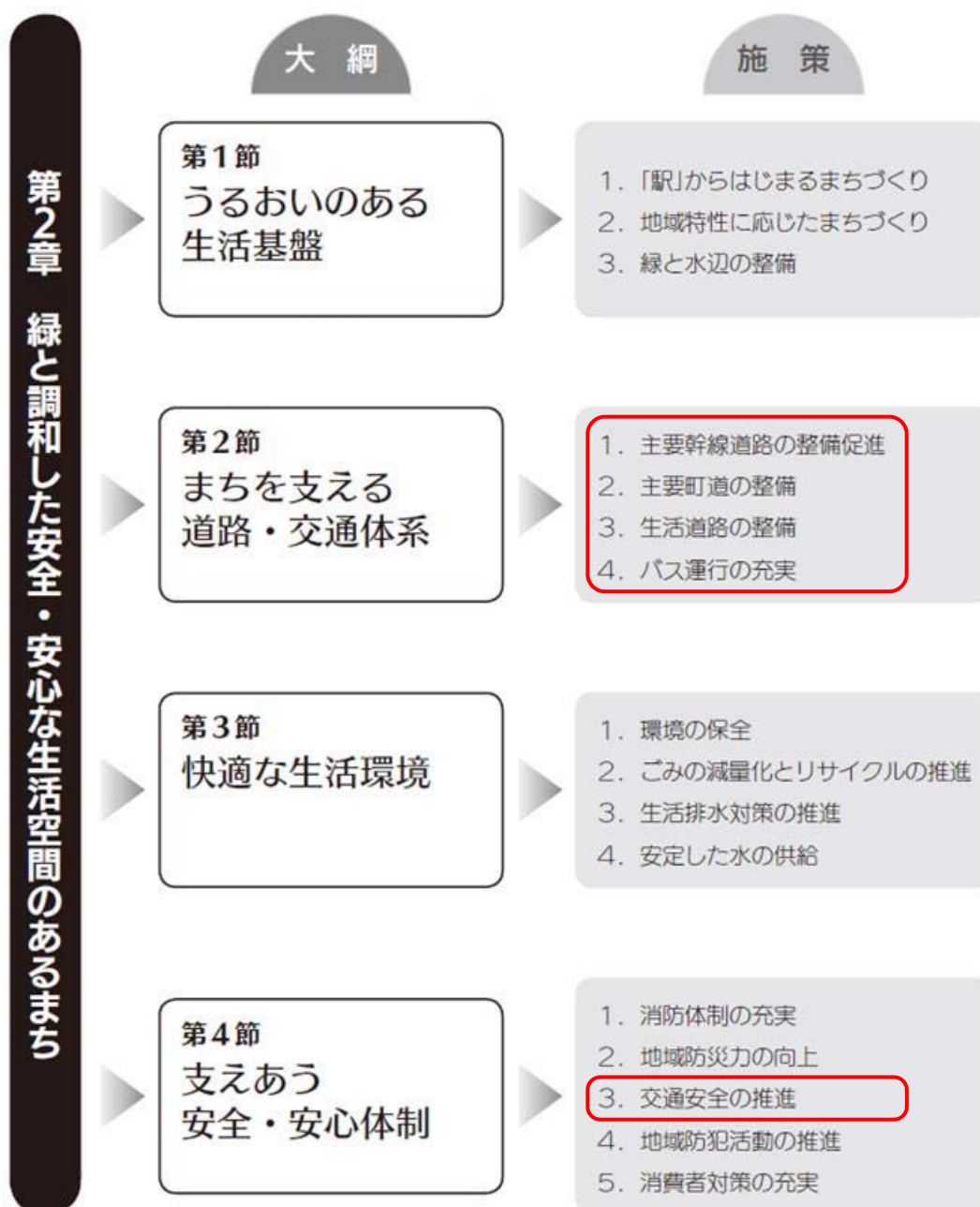
上位関連計画	策定年度	計画期間
第五次吉見町総合振興計画 後期基本計画	H27	H28～H32
吉見町 まち・ひと・しごと 創生総合戦略	H27	H27～H31
吉見町環境基本計画	H23	H23～H32
吉見町都市計画マスタープラン	H13	H32 (目標年次)
東松山都市計画(東松山市、嵐山町、滑川町、吉見町) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	H25	おおむね 20 年後 (目標年次)

1. 第五次吉見町総合振興計画 後期基本計画

第五次吉見町総合振興計画は、「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」の3つの計画から構成されています。後期基本計画は平成27年度に策定され、計画期間は平成28年度から平成32年度までの5年間です。

基本構想では、「笑顔でつながる 元気なまち よしみ」を将来像として掲げ、「①魅力と活力に満ちた産業のあるまち」「②緑と調和した安全・安心な生活空間のあるまち」「③健やかで笑顔あふれるぬくもりのあるまち」「④豊かな心をもち一人ひとりに輝きのあるまち」を政策目標とし、まちづくりにおけるすべての取り組みにおいて「笑顔」「調和」「安全・安心」を基本的な考えとして、町民一人ひとりの願いである『しあわせ』を実感できるまちづくりをめざすこととしています。

特に政策目標「②緑と調和した安全・安心な生活空間のあるまち」では、政策の大綱として「まちを支える道路・交通体系」「支えあう安全・安心体制」を掲げており、各種道路整備、バス運行の充実、交通安全の推進等の施策実施が位置づけられています。



第五次吉見町総合振興計画・後期基本計画の策定にあたり、まちづくりアンケート調査を実施しています。アンケート結果を見ると、「やや不満」、「不満」の回答が特に多いのは、交通及び買い物関連の利便性です。また、「吉見町で改善したほうがよいところ」等、他のいくつかの設問についても、交通や買い物については、特に回答が多い分野であり、改善要望が高いと考えられます。

以下に、交通や買い物に関する調査結果を示します。

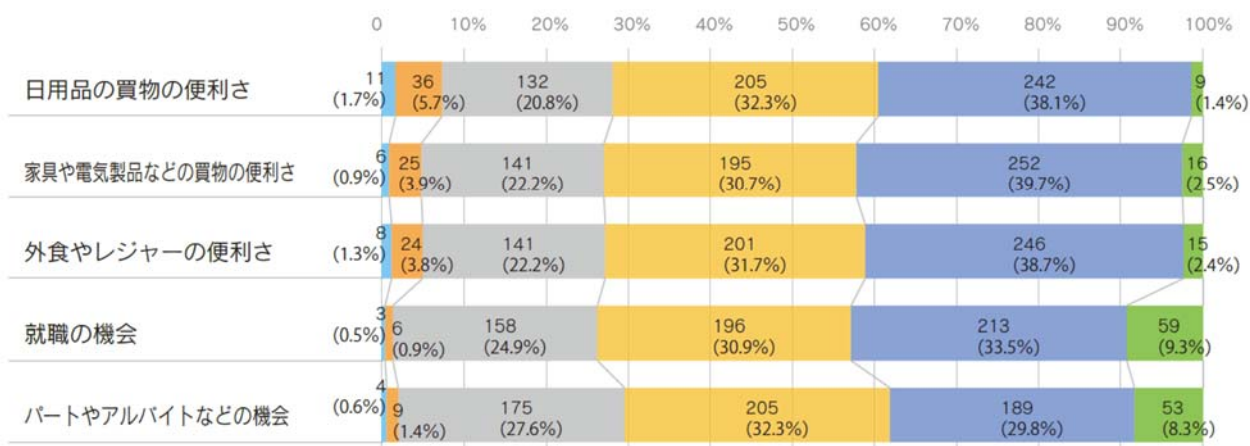
問 2 - 1 道路・交通に関する評価

■ 満足 ■ やや満足 ■ 普通 ■ やや不満 ■ 不満 ■ 無回答

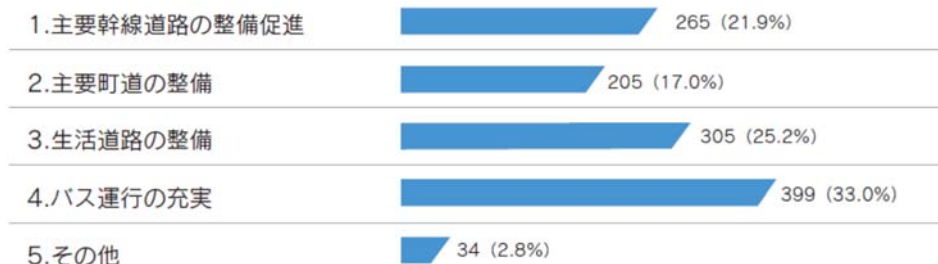


問 2 - 5 消費・雇用に関する評価

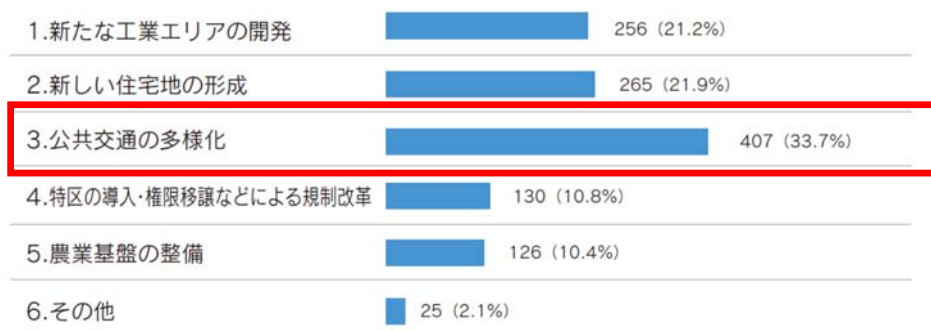
■ 満足 ■ やや満足 ■ 普通 ■ やや不満 ■ 不満 ■ 無回答



問 4 - 5 「まちを支える道路・交通体系」を推進するためには何が必要だと思いますか（選択数2）

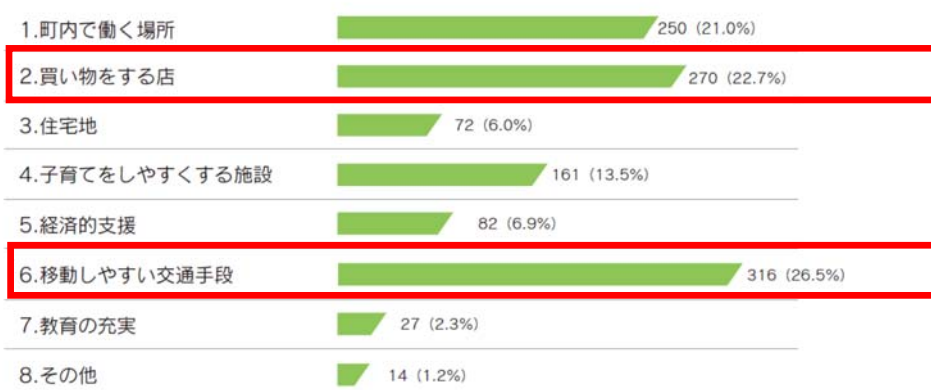


問 4 - 18 これから吉見町が継続的に発展していくために特に何が必要だと思いますか（選択数2）

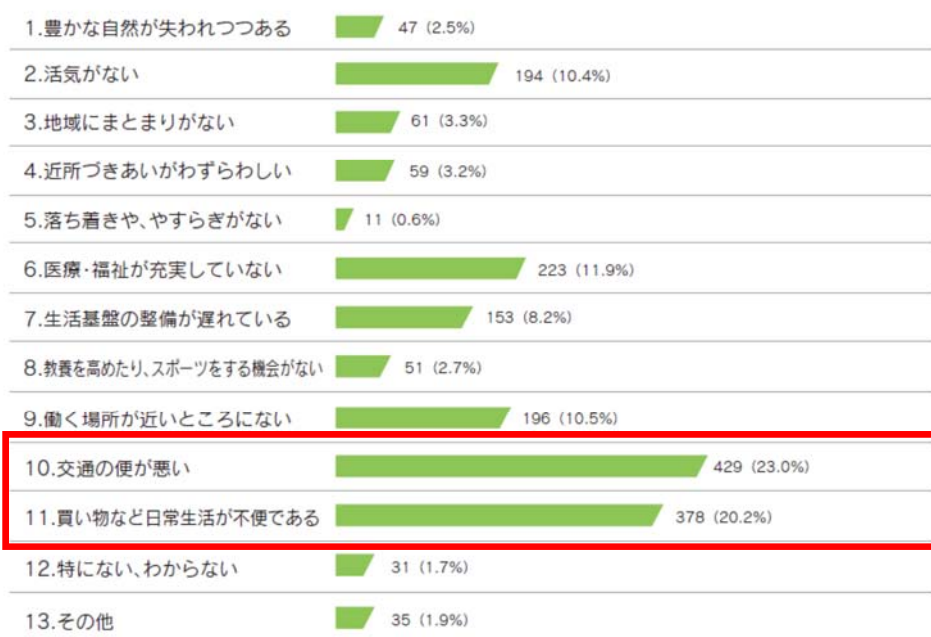


問 5 - 2 吉見町により多くの方に住んでいただくためには何が必要だと感じますか

（複数回答可）



問 5 - 9 吉見町で改善したほうがよいと思うところについてお聞きます。（複数選択可）



2. 吉見町まち・ひと・しごと創生総合戦略

吉見町まち・ひと・しごと創生総合戦略は、平成 27 年度に策定され、計画期間は平成 27 年度から平成 31 年度までの5年間としています。

本町の創生総合戦略は、「Ⅰしごとをつくり安心して働けるようにする」「Ⅱ新しいひとの流れをつくる」「Ⅲ結婚・出産・子育ての希望をかなえる」「Ⅳ時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに地域と地域を連携する」といった4つの基本目標があります。

その中の具体的な施策に「にぎわいを創る商業の推進」、「安全で安心して暮らせるまちの推進」、「公共交通の利用促進」などが位置づけられ、「道の駅いちごの里よしみ」を起点とした地域経済の活性化、道路照明等の LED 化による防犯・交通安全の強化、バス交通を中心とした総合的な公共交通の構築といった、さまざまな事業が検討されています。

■にぎわいを創る商業の推進

K P I

	基準値	平成 31 年度目標値
道の駅来場者数	100 万人/年	120 万人/年
消費喚起効果率	—	120%

KPI を道の駅来場者数と消費喚起効果率とし、平成 31 年度に達成する目標値を定めます。その実現に向けて、道の駅来場者数については、道の駅利用促進事業を、消費喚起効果率については、地域通貨活用事業を主な事業と位置づけます。

主な事業

- | | |
|-------------------|-------------|
| 1. 6 次産業拠点施設の整備促進 | (道の駅利用促進事業) |
| 2. プレミアム地域通貨事業 | (地域通貨活用事業) |

■安全で安心して暮らせるまちの推進

K P I

	基準値	平成 31 年度目標値
道路照明灯 LED 化率	6 %	50%
街頭犯罪および侵入窃盗件数	70 件/年	56 件/年以下
災害時の人材登録者数	－	200 人
自主防災組織率	92%	100%
庁舎への自家発電設備の設置完了率	－	100%
公共下水道接続率	81.9%	85.0%

KPI を道路照明灯 LED 化率、街頭犯罪および侵入窃盗件数、災害時の人材登録者数、自主防災組織率、庁舎への自家発電設備の設置完了率、公共下水道接続率とし、平成 31 年度に達成する目標値を定めます。その実現に向けて、道路照明灯 LED 化率については道路照明灯等 LED 化事業を、街頭犯罪および侵入窃盗件数については防犯パトロール推進事業、災害時の人材登録者数については、災害時等の人材活用事業、自主防災組織率については、自主防災組織促進事業、庁舎への自家発電設備の設置完了率については、防災拠点施設機能強化事業、さらに公共下水道接続率については、下水道事業を主な事業と位置づけます。

主な事業

- | | |
|----------------------|------------------|
| 4 4. 明るい道・明るい未来事業 | (道路照明灯等 LED 化事業) |
| 4 5. まちづくり防犯活動プロジェクト | (防犯パトロール推進事業) |
| 4 6. 吉見災害人材バンク | (災害時等の人材活用事業) |
| 4 7. 地域防災力向上プロジェクト | (自主防災組織促進事業) |
| 4 8. 防災拠点施設機能強化事業 | |
| 4 9. 水質向上プロジェクト | (下水道事業) |

■公共交通の利用促進

KPI

	基準値	平成 31 年度目標値
巡回バスの年間利用者数	35,000 人/年	37,000 人/年
バスストップ駐輪場の整備数	－	10 か所

KPI を巡回バスの年間利用者数、バスストップ駐輪場の整備数とし、平成 31 年度に達成する目標値を定めます。その実現に向けて、巡回バスの年間利用者数については、交通アクセス向上事業を、バスストップ駐輪場の整備数については、バスストップ駐輪場整備事業を主な事業と位置づけます。

主な事業

- 50. バスでつなぐネットワーク事業 (交通アクセス向上事業)
- 51. サイクル&バスライド (バスストップ駐輪場整備事業)

3. 吉見町環境基本計画

吉見町環境基本計画は、平成 23 年度に策定され、計画期間は平成 23 年度から平成 32 年度までの 10 年間（平成 27 年度を中間目標年度）としています。

本町の環境基本計画は、「水と緑が調和した吉見町の豊かな自然環境を保全するとともに、現在及び将来における快適で安全な生活環境を確保し、環境負荷が少ない循環型経済社会の形成」をめざしています。その中の重点施策の 1 つに「自転車や公共交通機関の利用促進」が位置づけられており、輸送効率のよい公共交通機関の利用促進を推進していくとされています。

〈基本施策〉

施 策 名	概 要
大気の現状の把握	・国、県における大気監視測定数値の確認体制を確立し、大気汚染の状況を把握するよう努めます。
低公害車の使用促進	・低公害車や低排出ガス車の使用を町民や事業者に促すとともに、町が率先して使用します。
自転車、公共交通機関の利用促進	・排気ガスを出さず、健康にもよい徒歩や自転車・公共交通機関の利用を町民、事業者に促すとともに町が率先して利用します。
工場・事業所のばい煙発生施設の監視	・県と連携して工場や事業所に対するばい煙発生施設等の排出基準等の遵守及び規制指導を強化します。
事業者への啓発・指導の強化	・県と連携して廃棄物焼却による悪臭問題などの指導・啓発を強化します。
苦情への対応強化	・迷惑行為者に対する指導啓発を強化し、地域と連携して迷惑行為の防止を図ります。

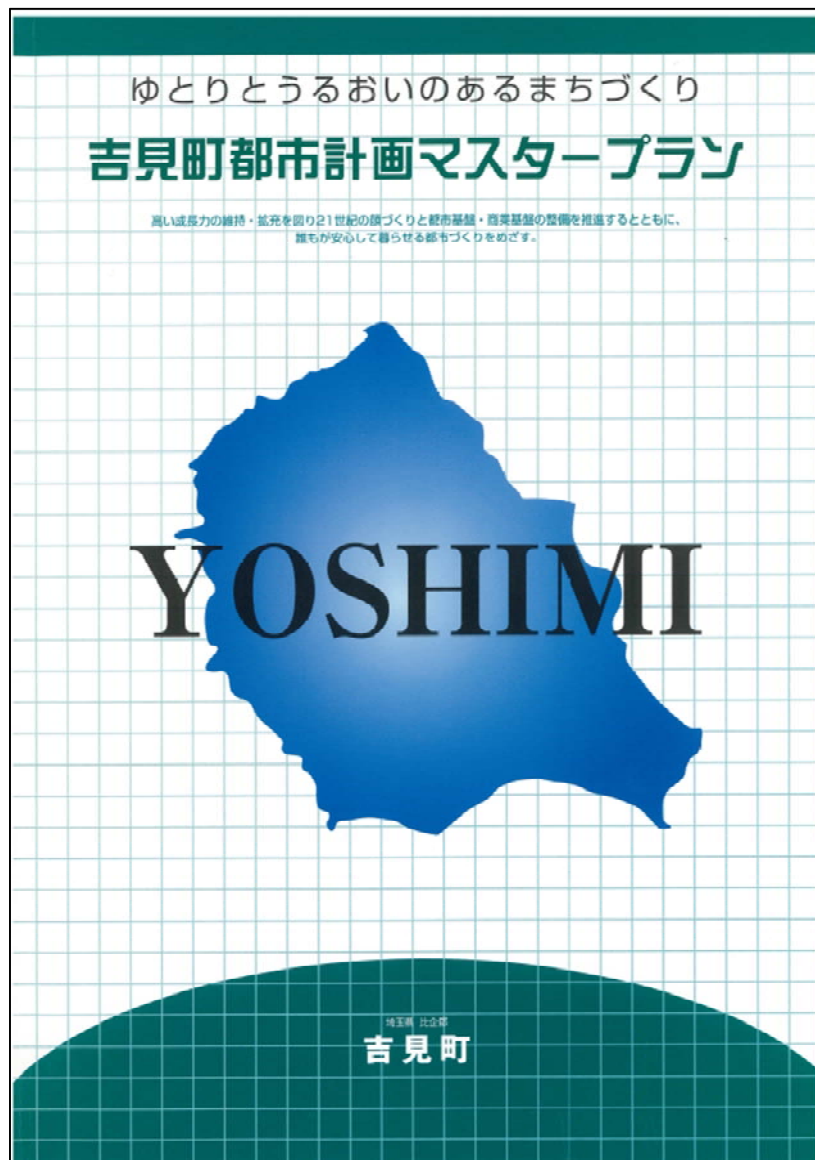
4. 吉見町都市計画マスタープラン

吉見町都市計画マスタープランは、平成 13 年度に策定され、目標年次は平成 32 年度としています。

本町の都市計画マスタープランでは、「成長力の維持・拡充」と「行財政の安定化」を図ることに留意する中で、夢のある将来ビジョンと、より現実的な都市整備のあり方を勘案した都市づくりの基本理念として「ゆとりとうるおいのあるまちづくり」を定めています。

基本理念の実現に向けて、「ゾーン（面）」「都市拠点（点）」「都市軸（線）」という3つの空間構成要素から本町の将来都市構造を設定し、将来都市構造に基づく都市整備を進めるため、「土地利用」「都市施設の整備」「都市景観形成」などの各方針を全体構想に位置づけています。

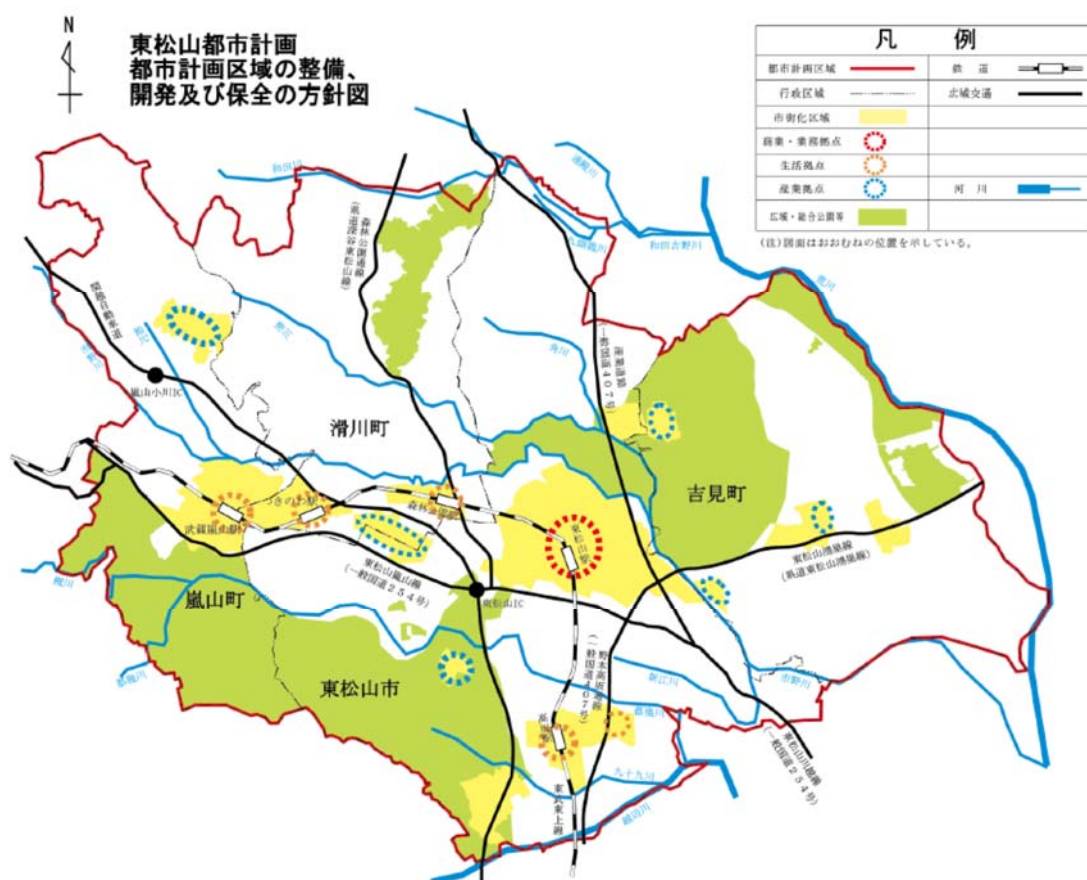
「都市拠点（点）の構成」には、まちの活性化を図るための産業拠点の整備などが位置づけられ、公共交通網の確保については、全体構想の「交通施設の整備方針」の中に位置づけられています。



5. 東松山都市計画（東松山市、嵐山町、滑川町、吉見町）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

東松山都市計画（東松山市、嵐山町、滑川町、吉見町）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針は、平成 25 年度に策定され、目標年次はおおむね 20 年後としています。

この計画は、『『みどり輝く 生きがい創造都市』～暮らし続けるふるさと埼玉～』をもとに、「①暮らしやすく、ふるさととして愛着のもてる都市」「②誰もがいきいきと働いている元気な都市」「③地域の営みが未来につながる都市」を埼玉のめざすべき将来都市像としています。その中で交通体系の整備に向けた基本方針の 1 つに、「歩行者や自転車の通行環境を充実するとともに、公共交通機関の利用を積極的に進め、総合的な交通体系を確立する。」が位置づけられています。



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	・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	・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	○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%
	○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%
	○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	・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。

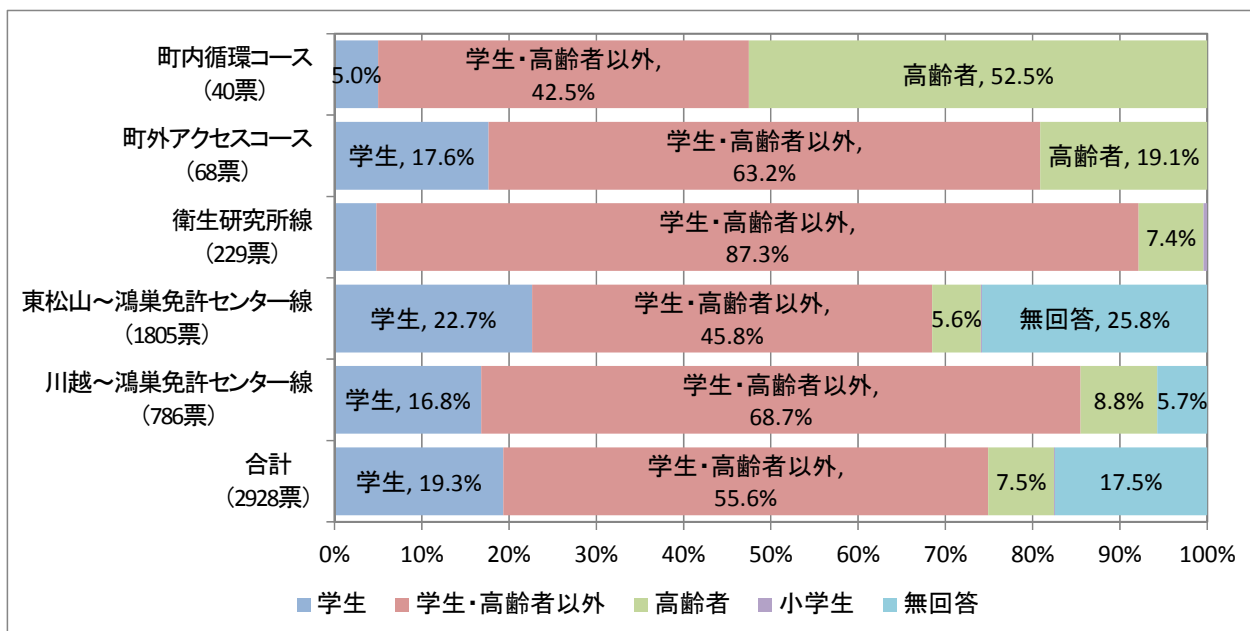
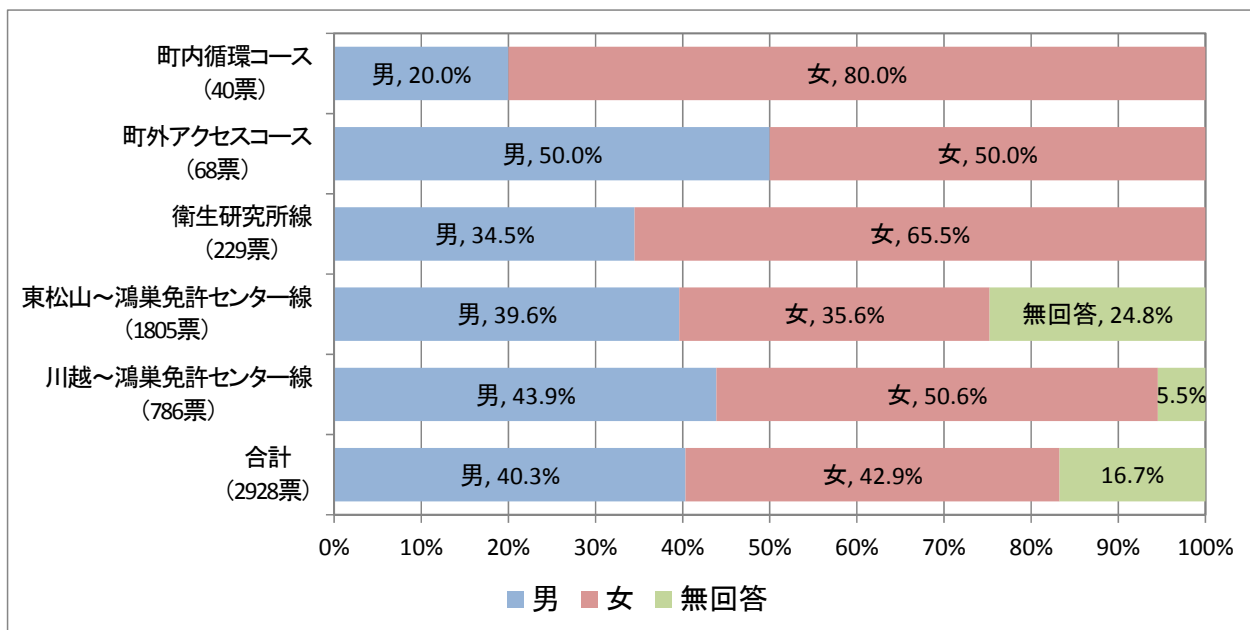
調査対象	民間路線バス、町巡回バスの利用者 ①民間路線バス 【川越観光自動車（2路線）】 ・東松山駅～鴻巣免許センター ・北本駅～荒川荘 【東武バスウエスト（1路線）】 ・川越駅～鴻巣免許センター ②町巡回バス利用者 【町内循環コース（4路線）】 ・西コース 左回り循環 ・西コース 右回り循環 ・東南コース 左回り循環 ・北西コース 右回り循環 【町外アクセスコース（3路線）】 ・森林公園～道の駅 ・吹上駅～道の駅 ・北本駅～道の駅
調査内容	バス停間利用者数、利用者の属性等
調査方法	①調査員がバスに乗車し、乗車バス停・降車バス停、性別、年代、支払い券種を目視確認 ②利用目的・利用頻度・鉄道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。



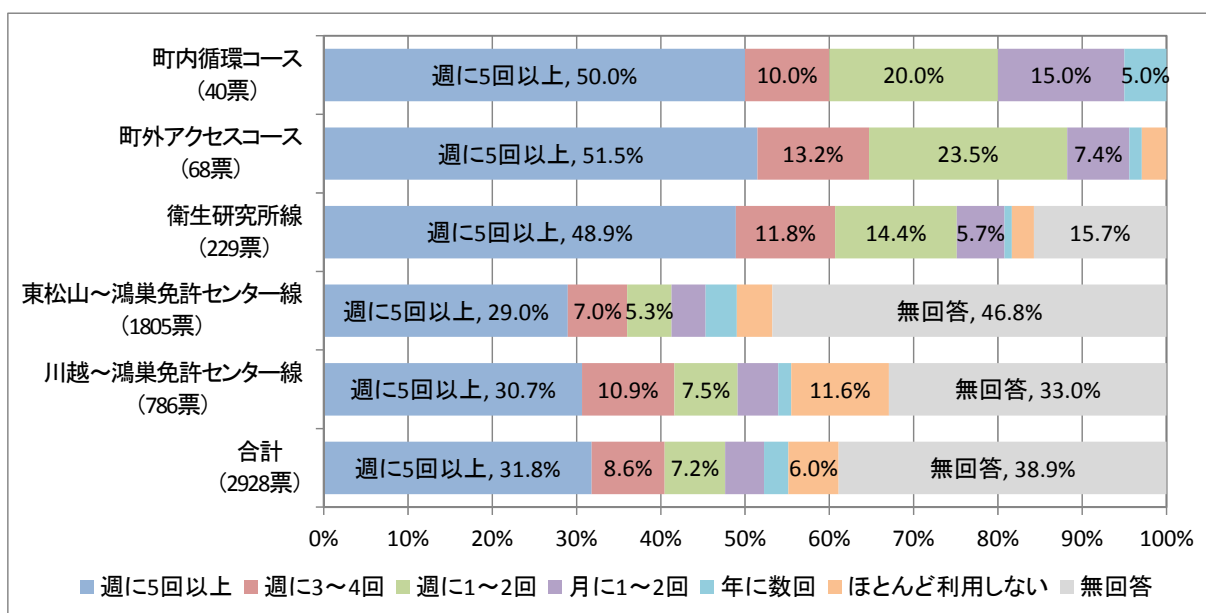
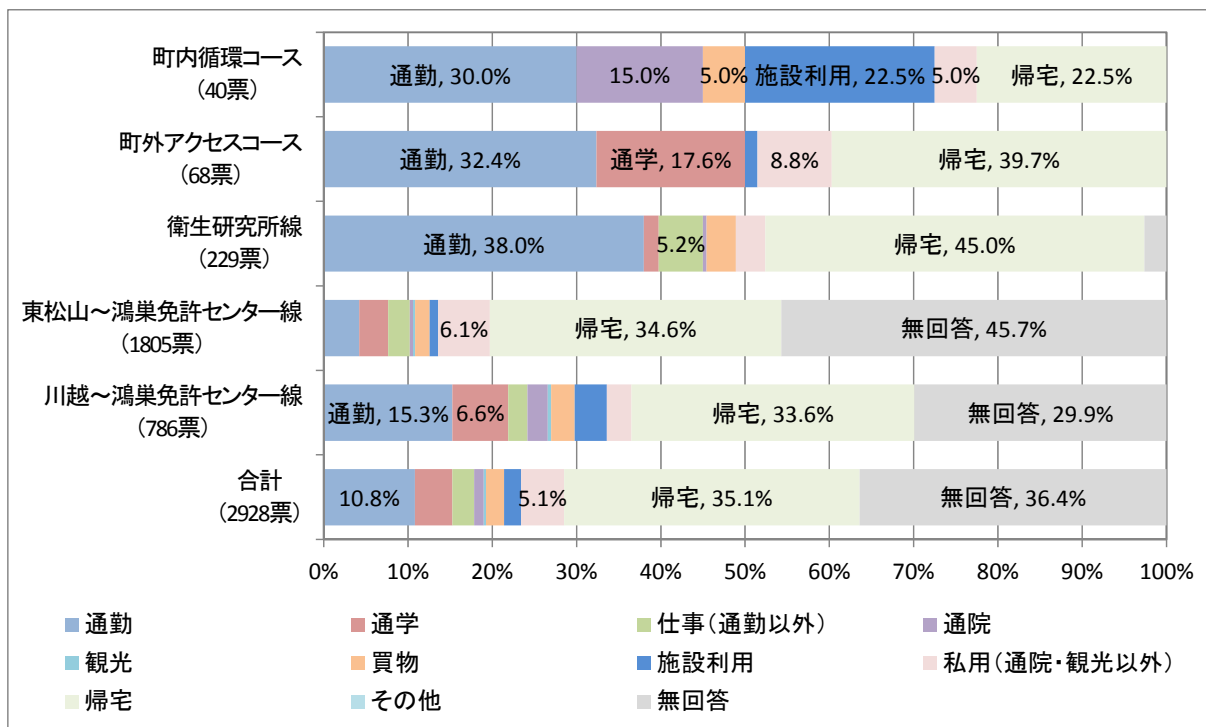
※無回答の多くは、混雑時間帯において聞き取りが出来なかったデータである。

(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。

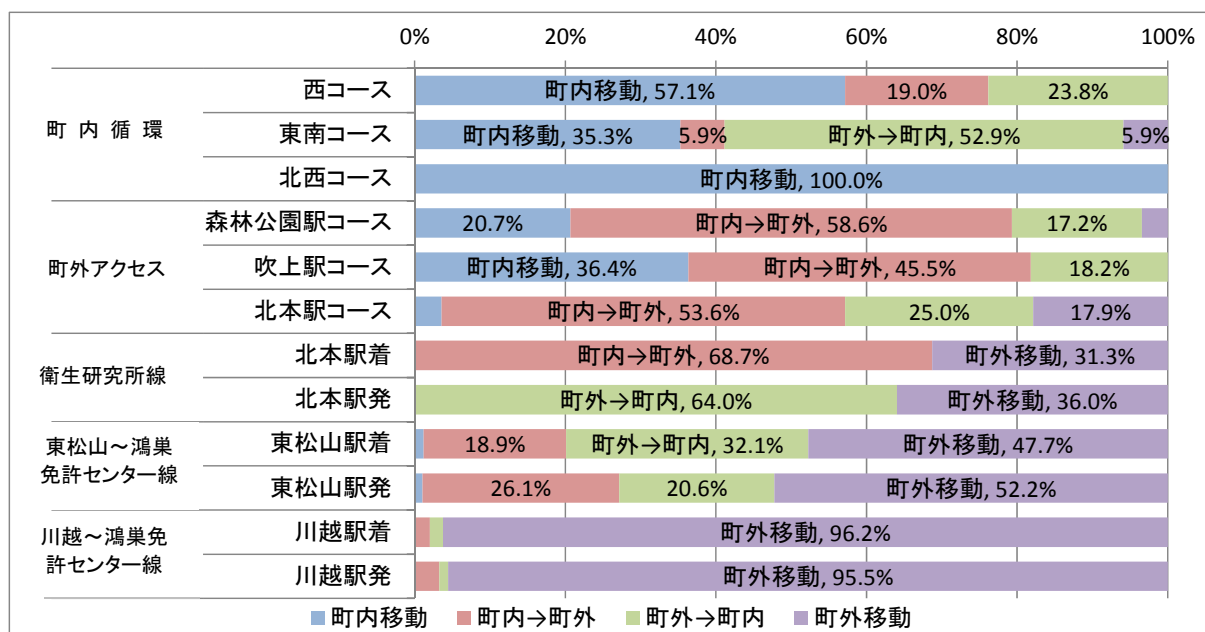
■路線別移動区間人数

(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%

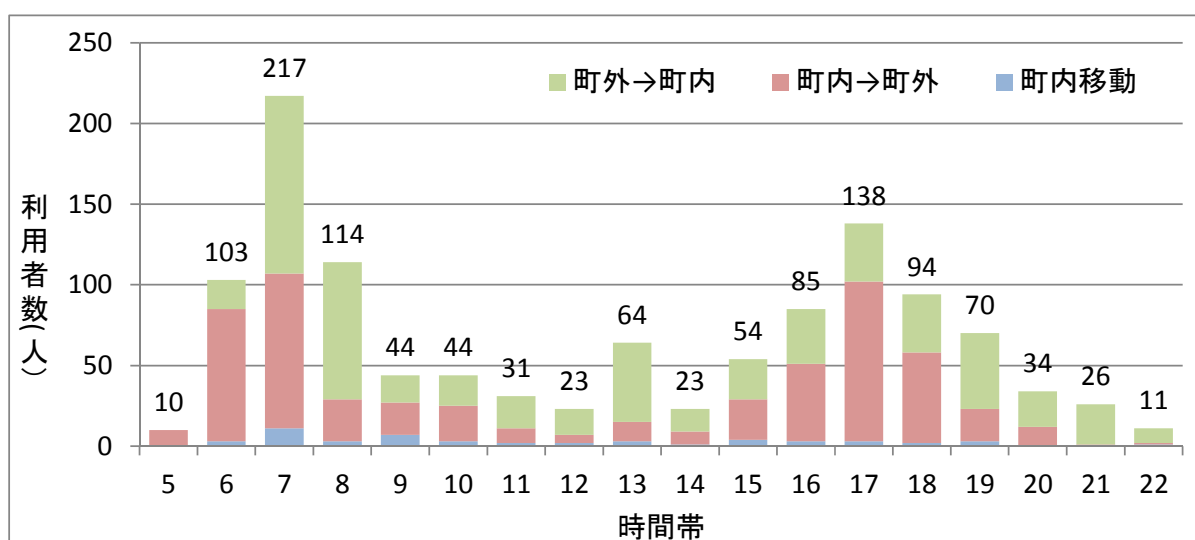


以下に、本町関連のバス利用者 OD 調査に基づく時間帯別利用者数の結果を示します。

「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。

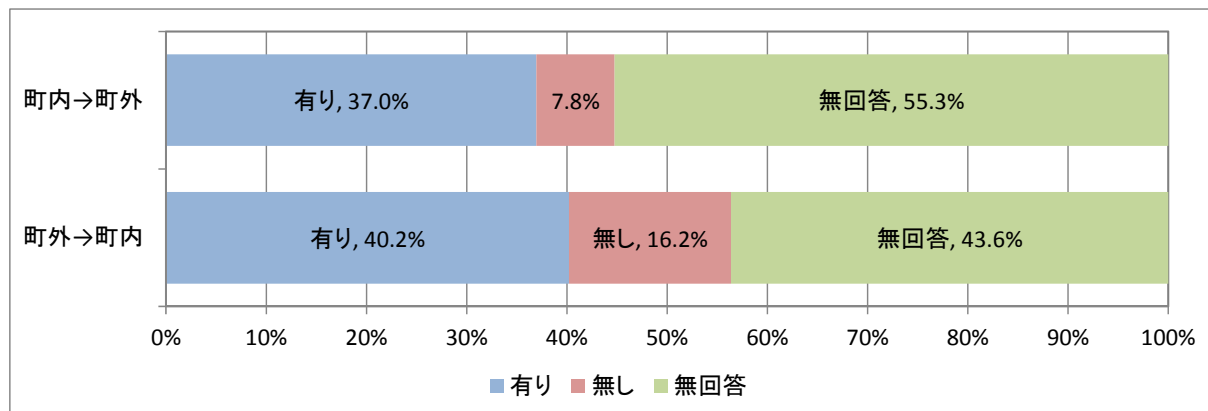
「町内移動」については、通勤目的の利用が多いことから、7時台の利用がもっとも多い状況です。

■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。

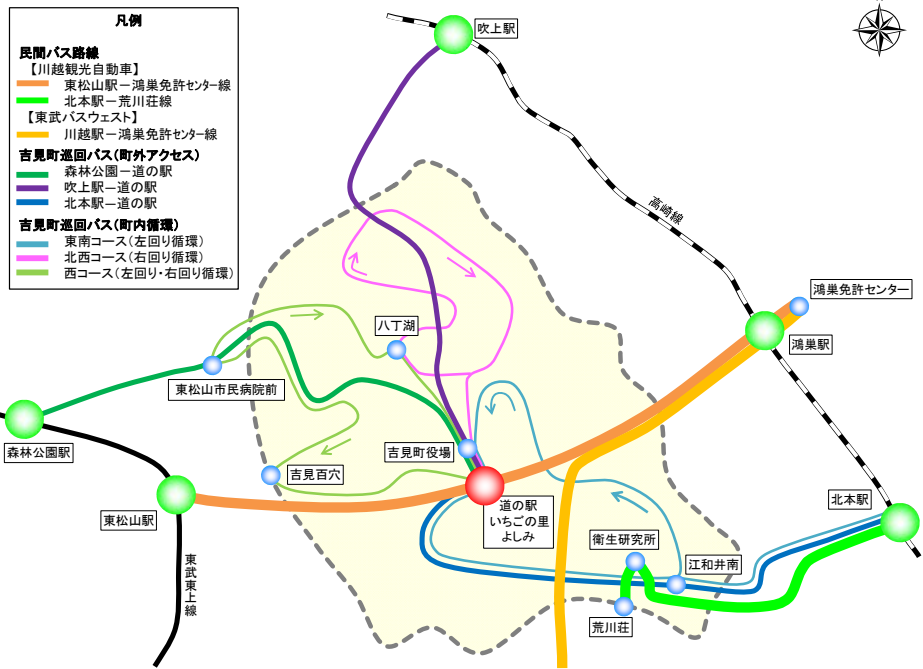
結果をみると、「町内→町外」「町外→町内」ともに、多くの人が鉄道駅で鉄道との乗り継ぎを行っています。



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。

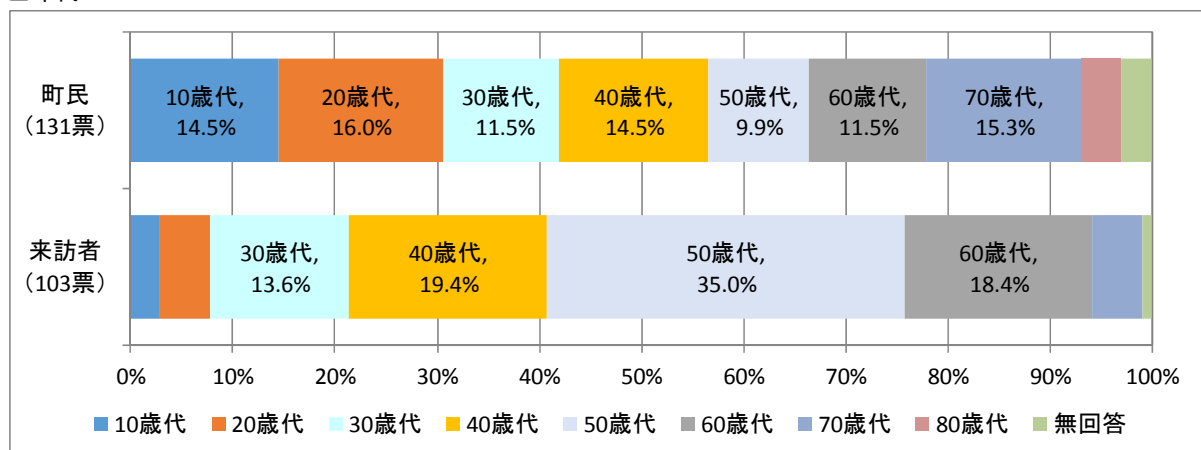
調査対象	【対象者】 町巡回バス及び町内を運行する民間路線バス(川越観光自動車、東武バスウエスト)の利用者のうち、町内で乗降された方  バス路線図
調査方法	バス車内での手渡し配布・郵送回収 ○回収数 241 票 ○配布数 565 票(手渡し配布) + 車内留置き
調査期間	平成 28 年 7 月 11 日(月) ※回収数の向上を図るため、1 週間程度バス車内にアンケート調査票を留置きした。(東武バスウエストを除く)
調査内容	○個人属性 ○当日の乗降バス停 ○バス乗降前後の交通手段 ○目的地 ○移動目的 ○乗車時間帯 ○運賃支払方法 ○バスへの満足度 ○バスに関する自由意見

(2) 回答者属性

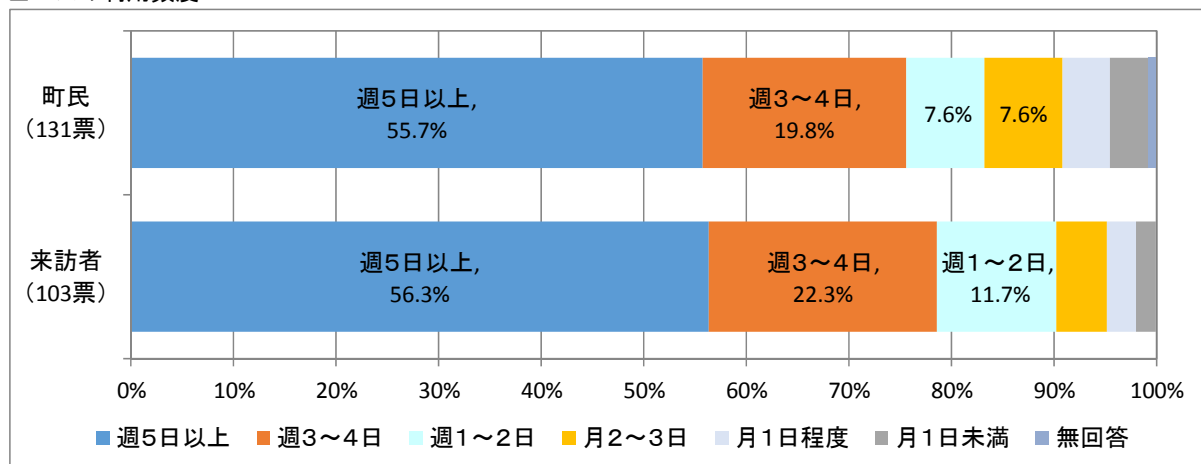
回答者属性を町民及び来訪者（町外に居住している方）に分けて整理しました。

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

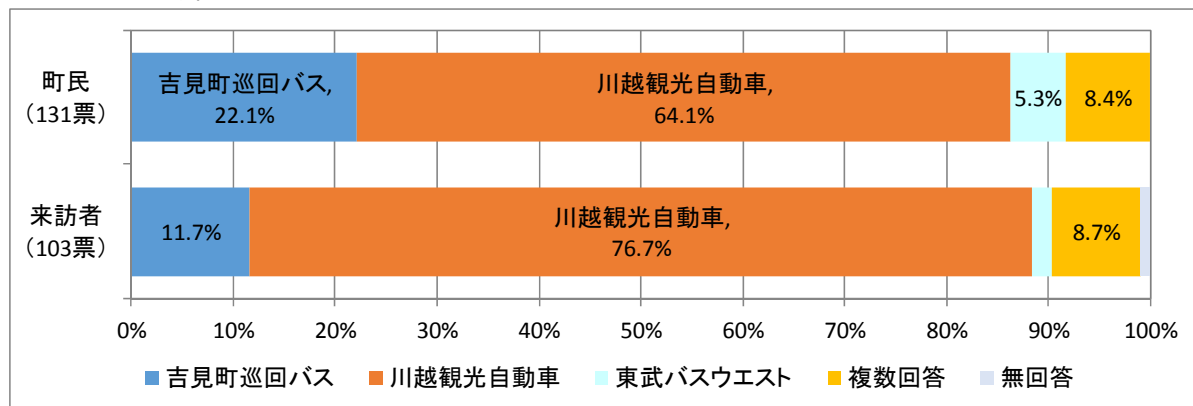


(3) バスの利用状況

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。

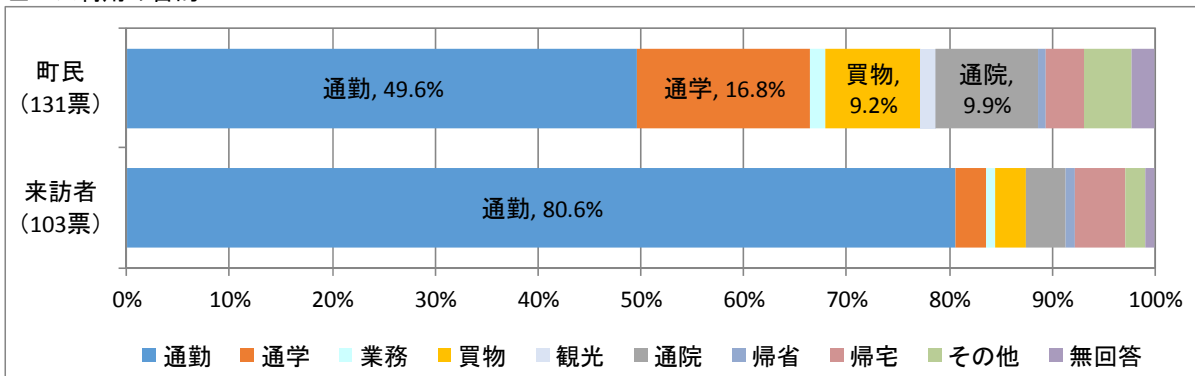
■利用したバス路線



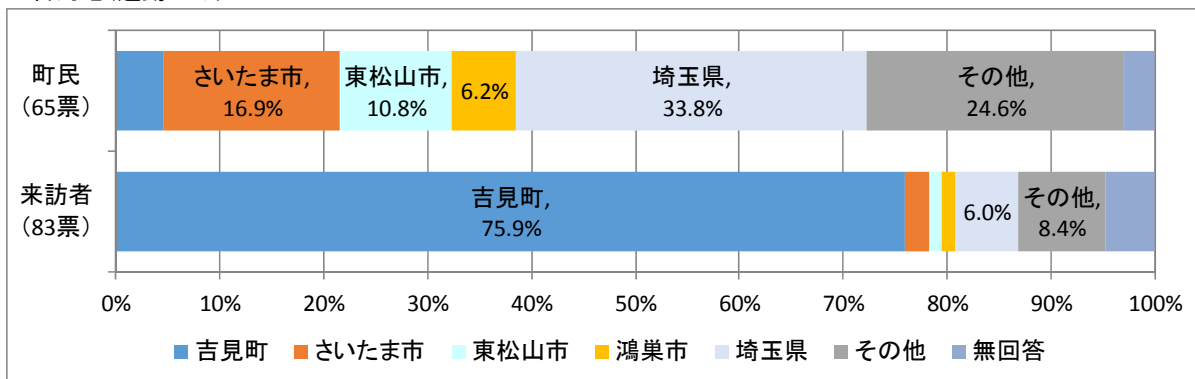
また、バス利用の目的と目的地については、以下のとおりです。

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)



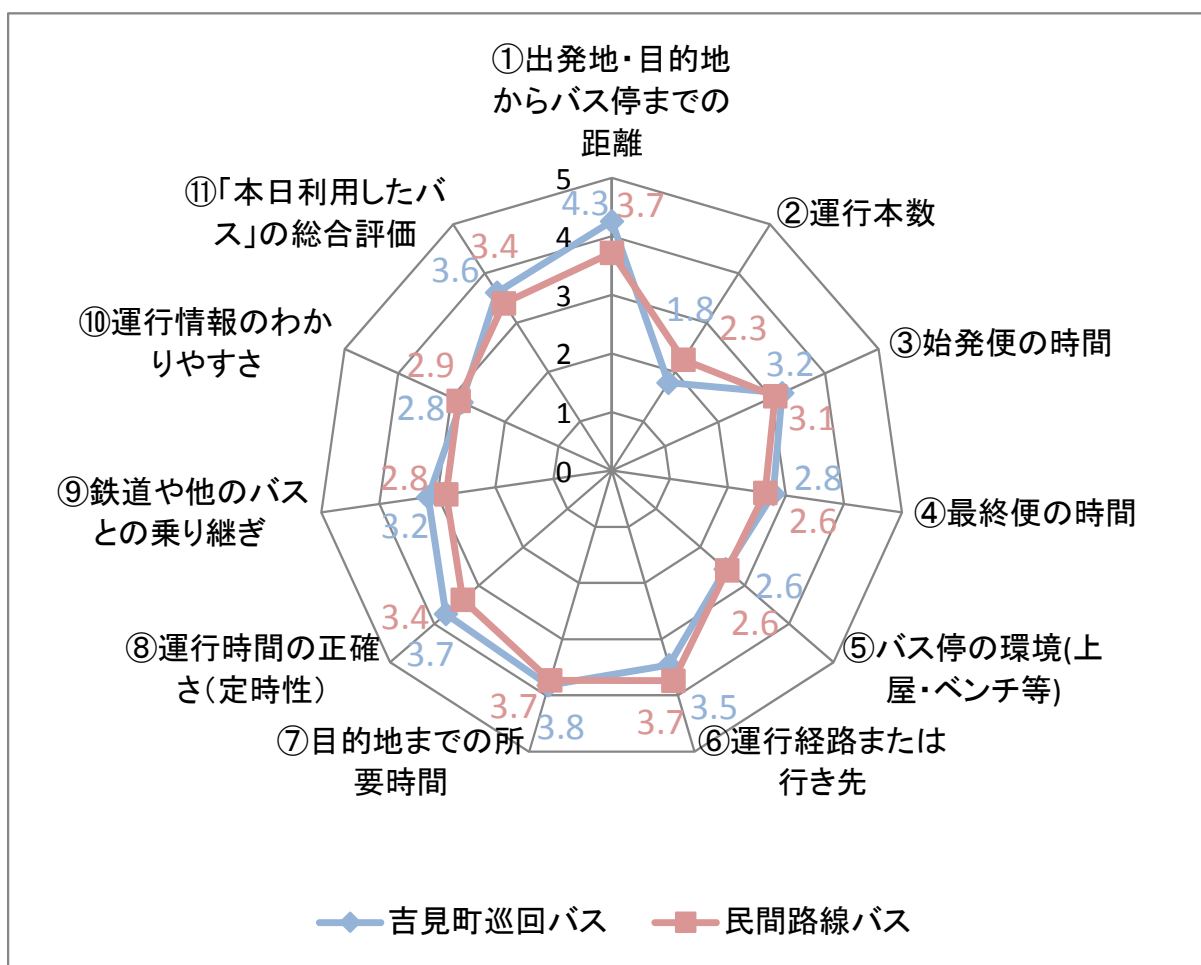
※町民その他の内訳（東京都：15票、北海道：1票）

(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。

地域区分図



【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	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
	・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	・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	・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	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。） 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

■ 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）

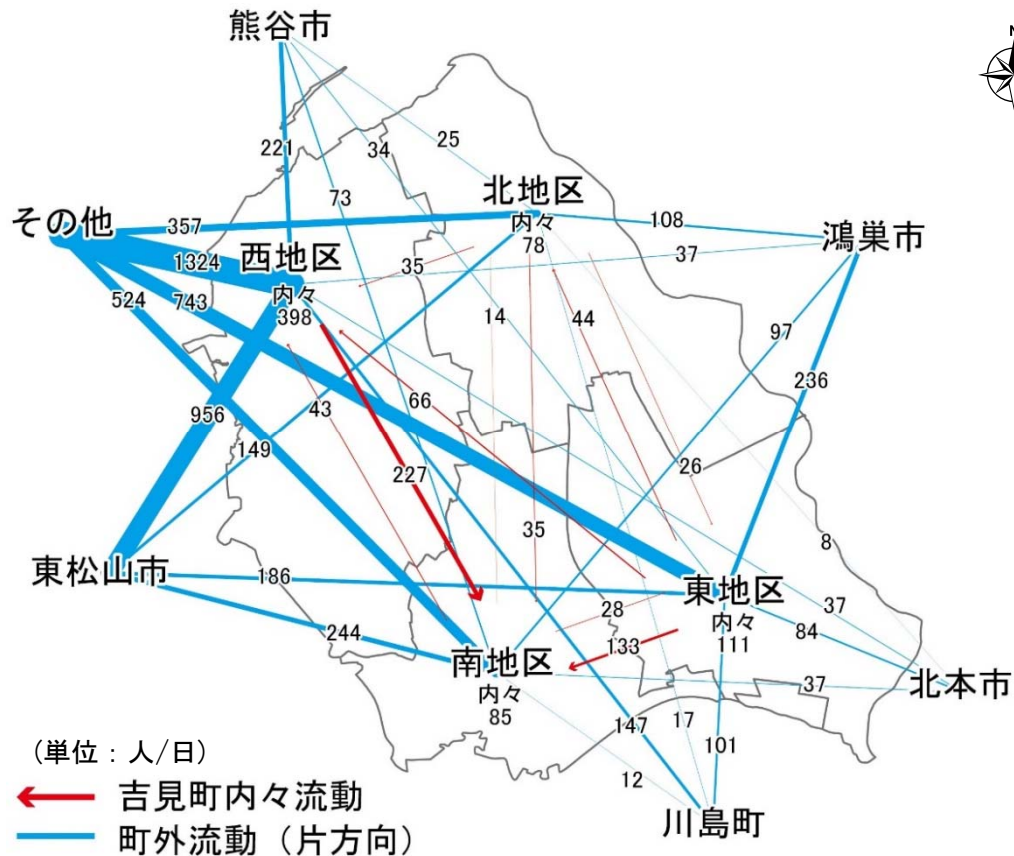
	回収数	人口	回答率	拡大係数
東地区	77	218	35.3%	2.83
西地区	128	334	38.3%	2.61
南地区	50	131	38.2%	2.62
北地区	38	89	42.7%	2.34
合計	293	772	38.0%	2.63

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)

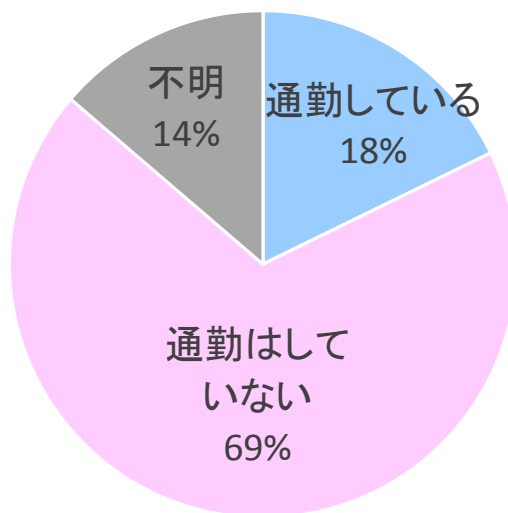
その他内訳	川越市	さいたま市	坂戸市	小川町	上尾市	滑川町	その他埼玉県
通勤・通学	18	27	5	1	10	2	54

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

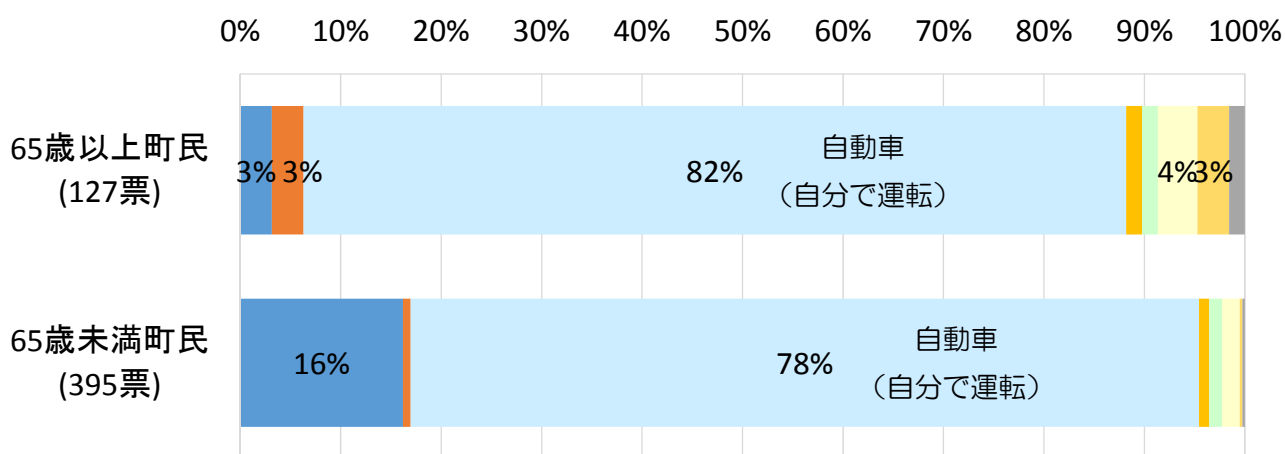
- ・65 歳以上の町民の通勤有無については、「通勤はしていない」が 69%、「通勤している」が 18%となっています。



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

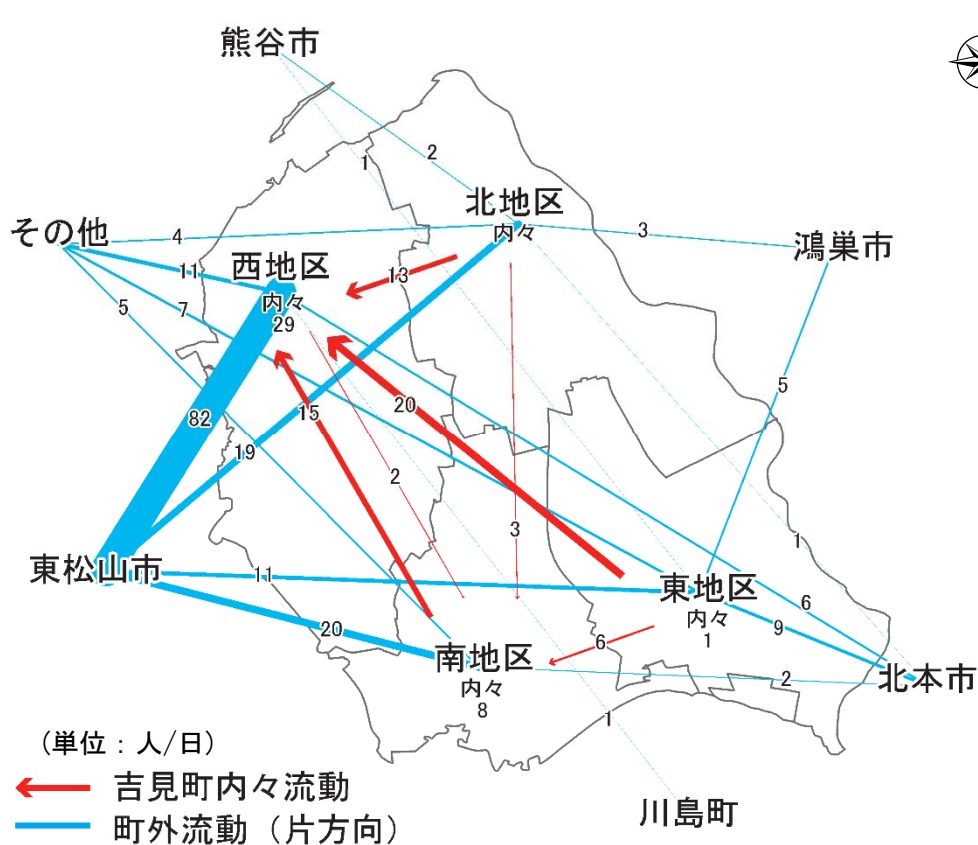
- 鉄道
- バス
- タクシー
- 自動車(自分で運転)
- 自動車(送迎)
- 自転車
- 徒歩
- その他
- 不明

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 歳以上町民の通院流動】



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)

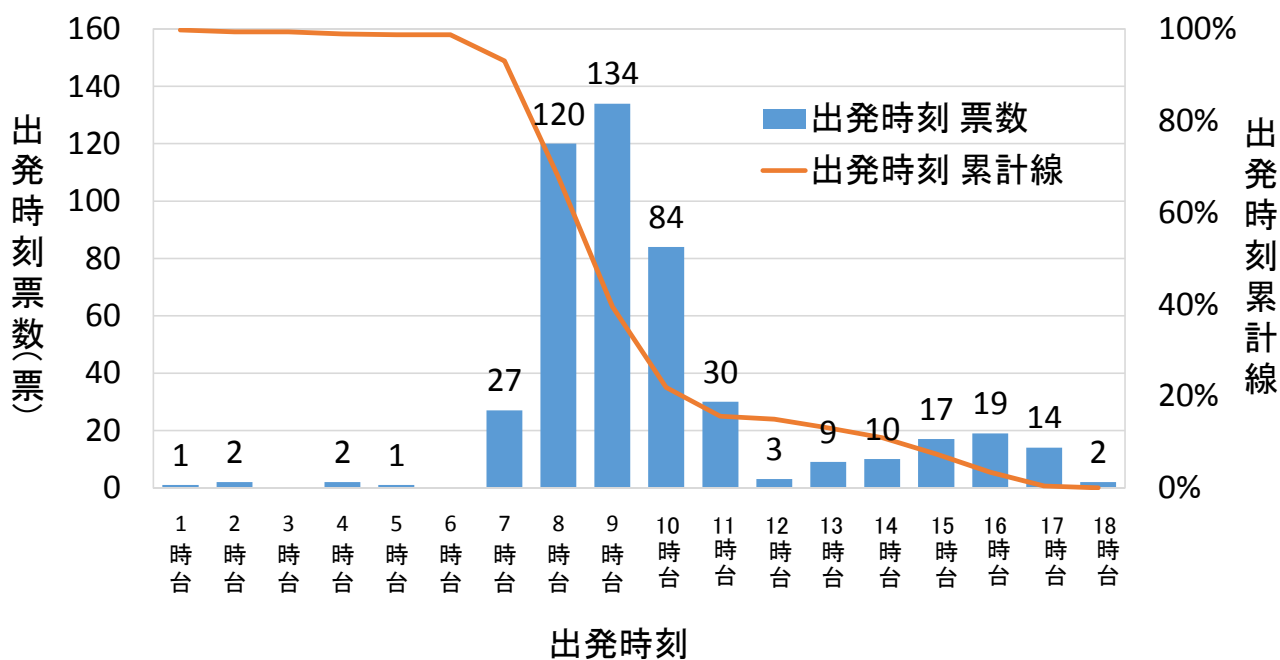
その他内訳	川越市	さいたま市	坂戸市	小川町	上尾市	滑川町	その他埼玉県
通院	13	1	4	2	3	0	23

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

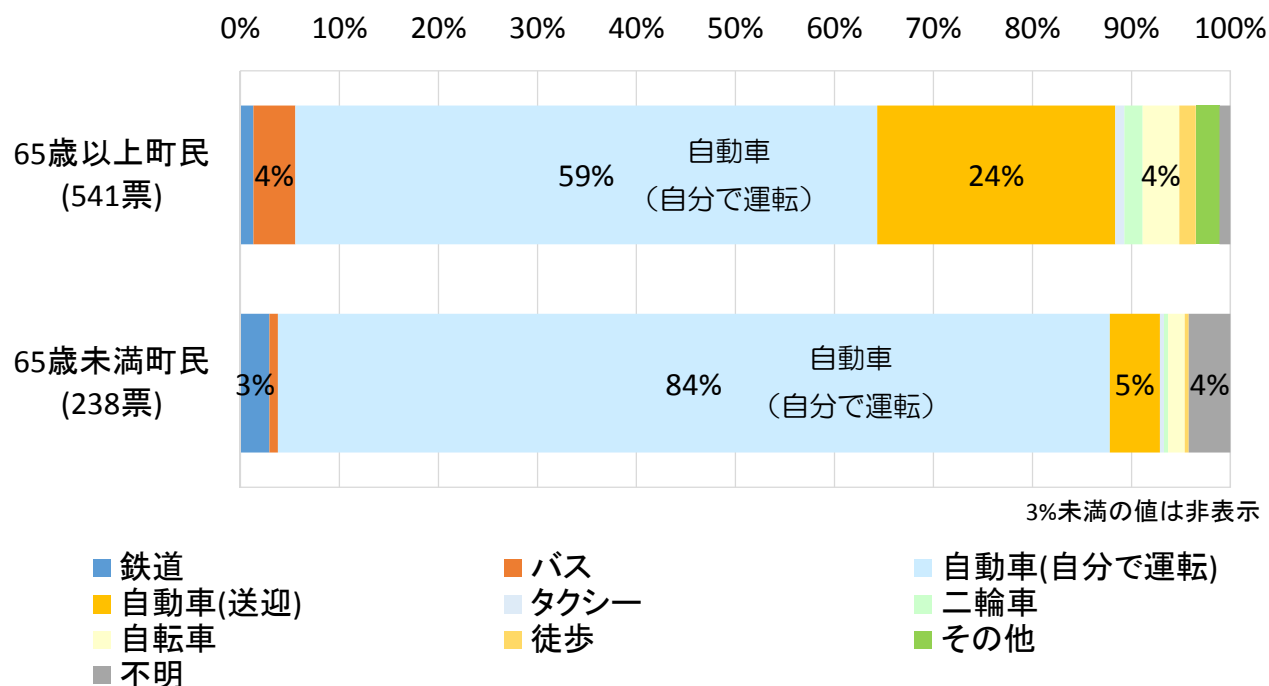
- 通院時の出発時刻は、8～10 時台に集中しており、もっとも多いのは9時台の 134 票です。



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。

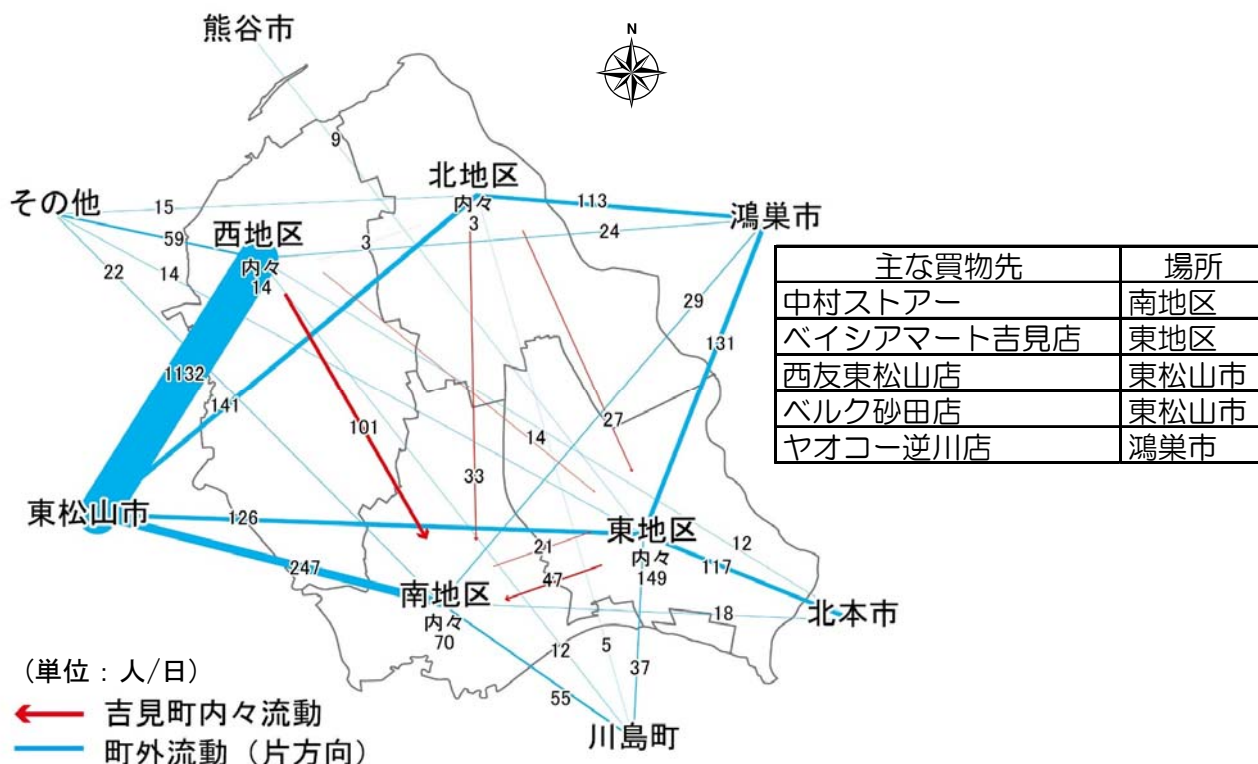


3) 日用品の買い物

①地区間流動

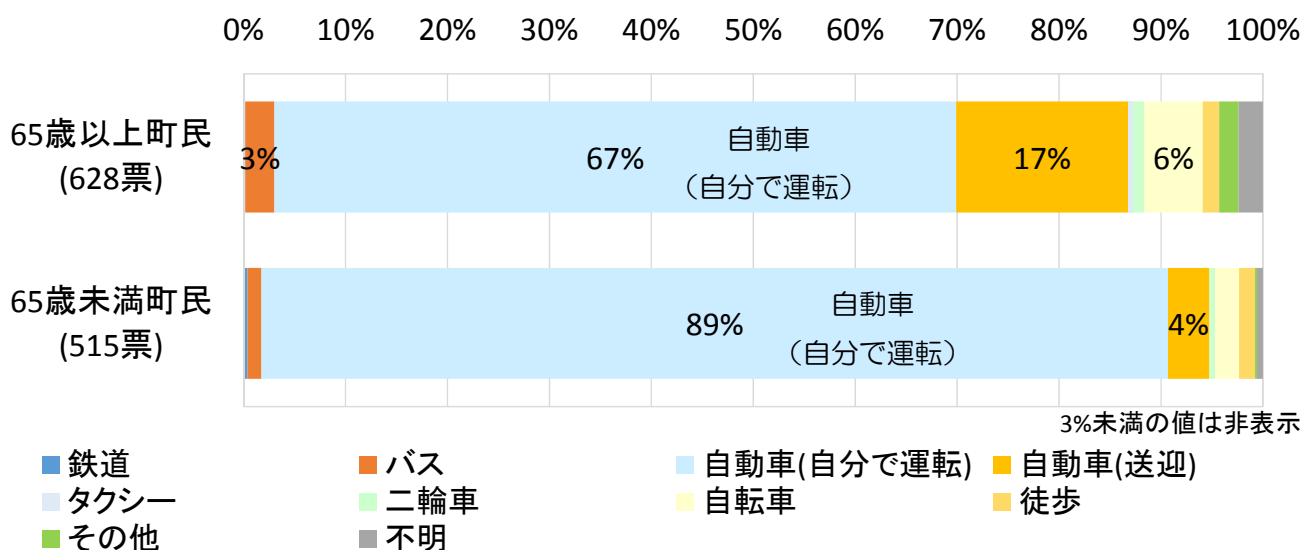
- ・買い物時（日用品）においては、町外流動が大半を占めており、各地区とも東松山市への流動が多い状況です。
- ・北地区、東地区については、鴻巣市への流動も比較的多い状況となっています。

【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。



①地区間流動

- 【65 歳未満町民の買い物（日用品以外）流動】



- 0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

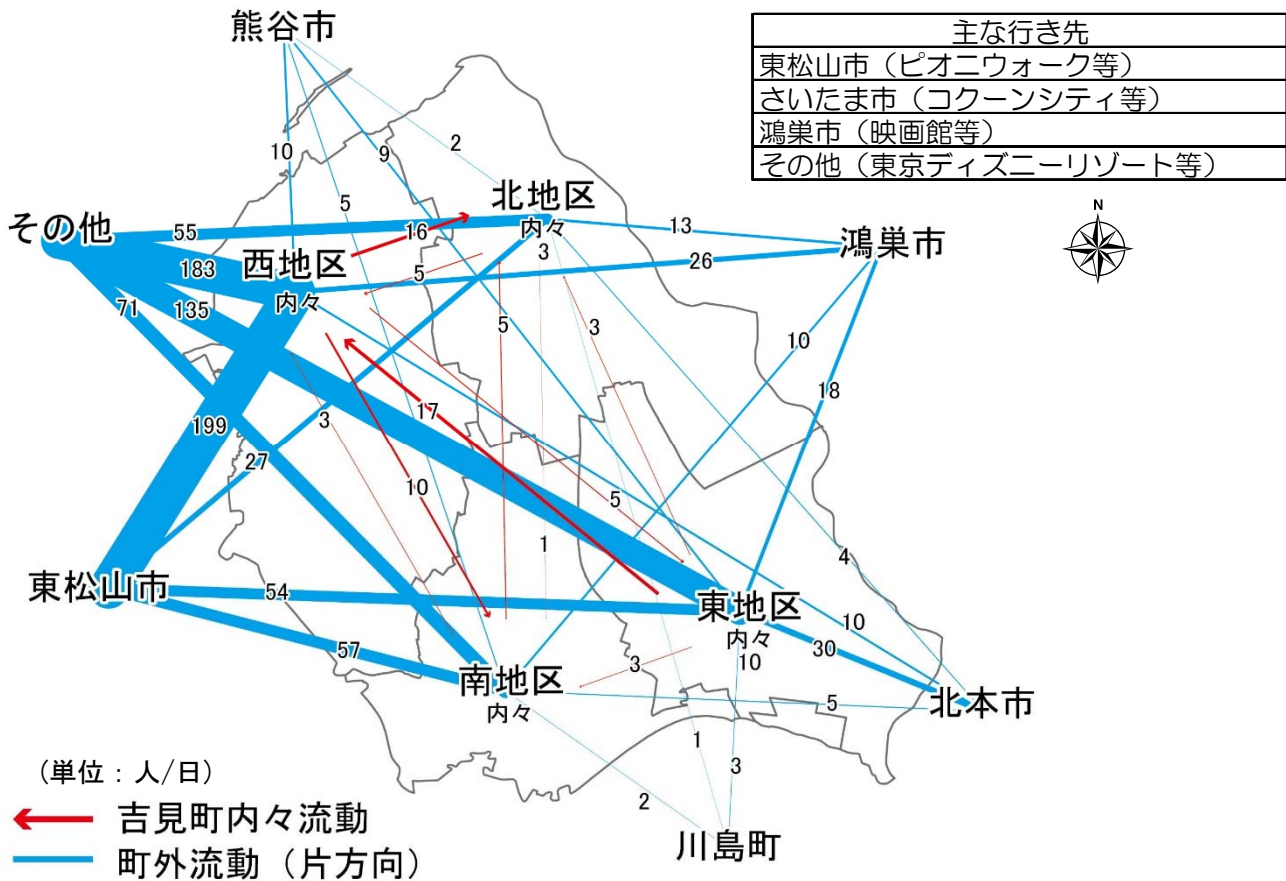


5) 通勤・通学、通院、買い物以外の外出

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】



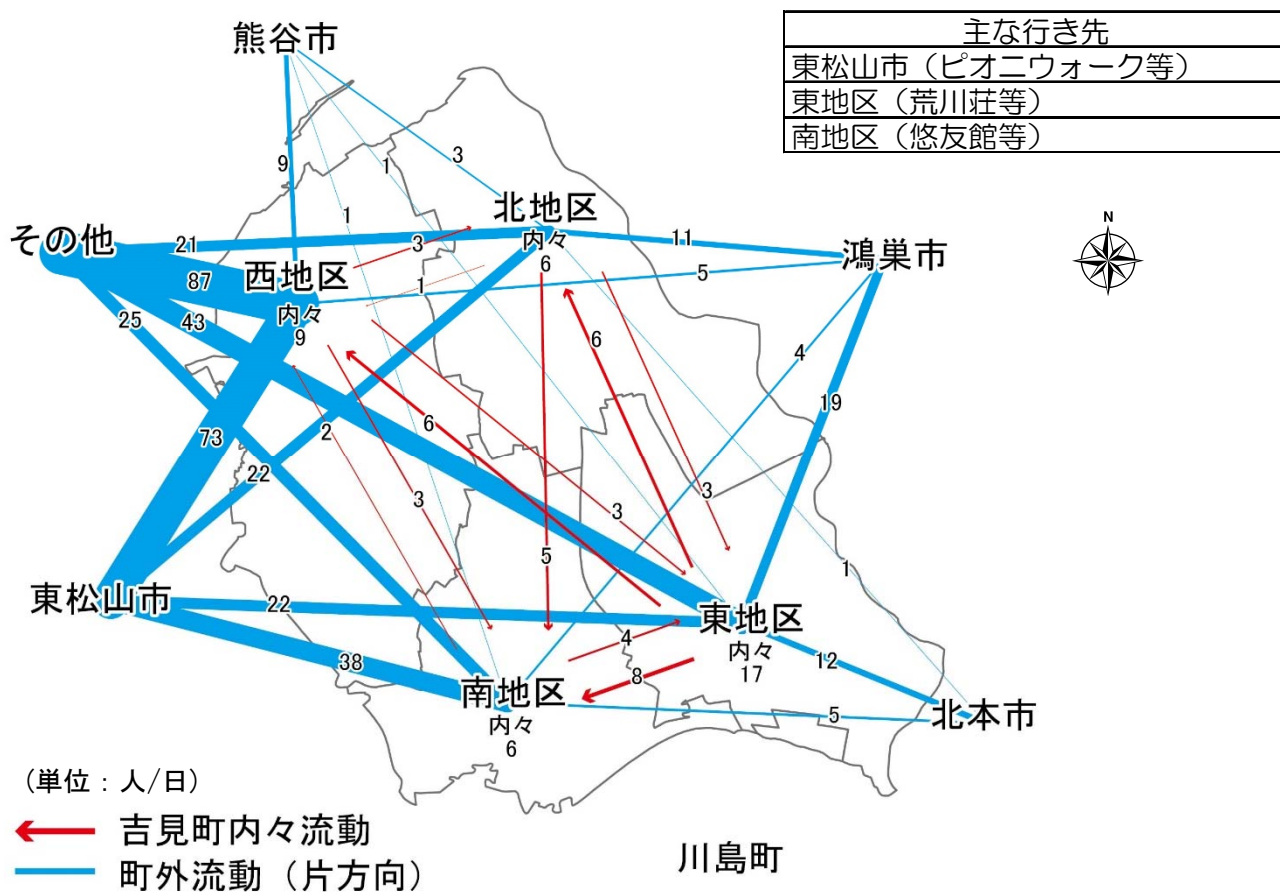
（単位：人）

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）	関東地方以外
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

【65 歳以上町民の外出（通勤・通学、通院、買い物以外）流動】



(単位：人)

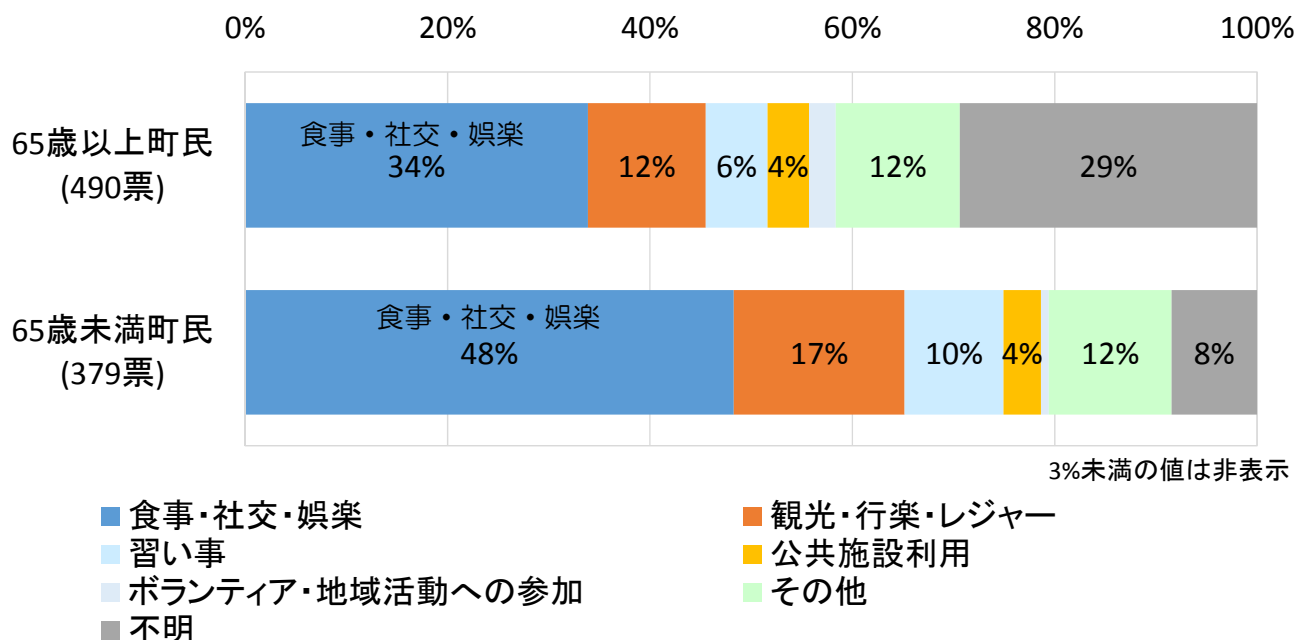
その他内訳	川越市	さいたま市	坂戸市	小川町	上尾市	滑川町	その他埼玉県
外出	9	11	3	2	3	2	25

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	13	27	7

※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

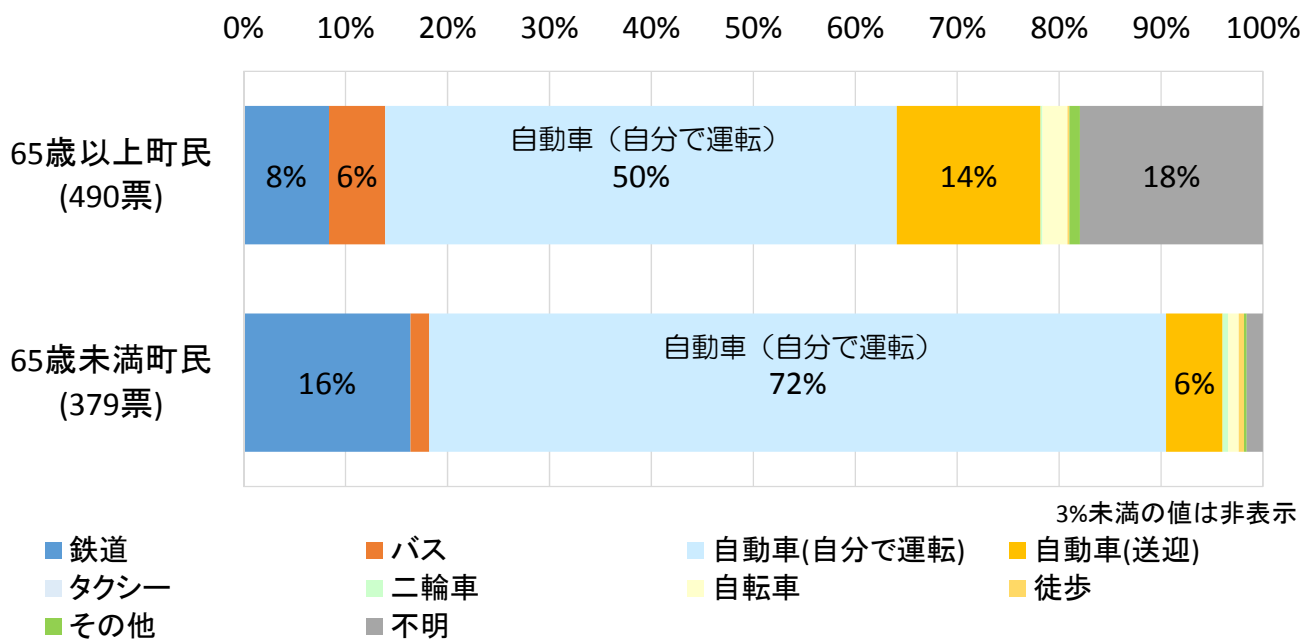
②外出の目的

- 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

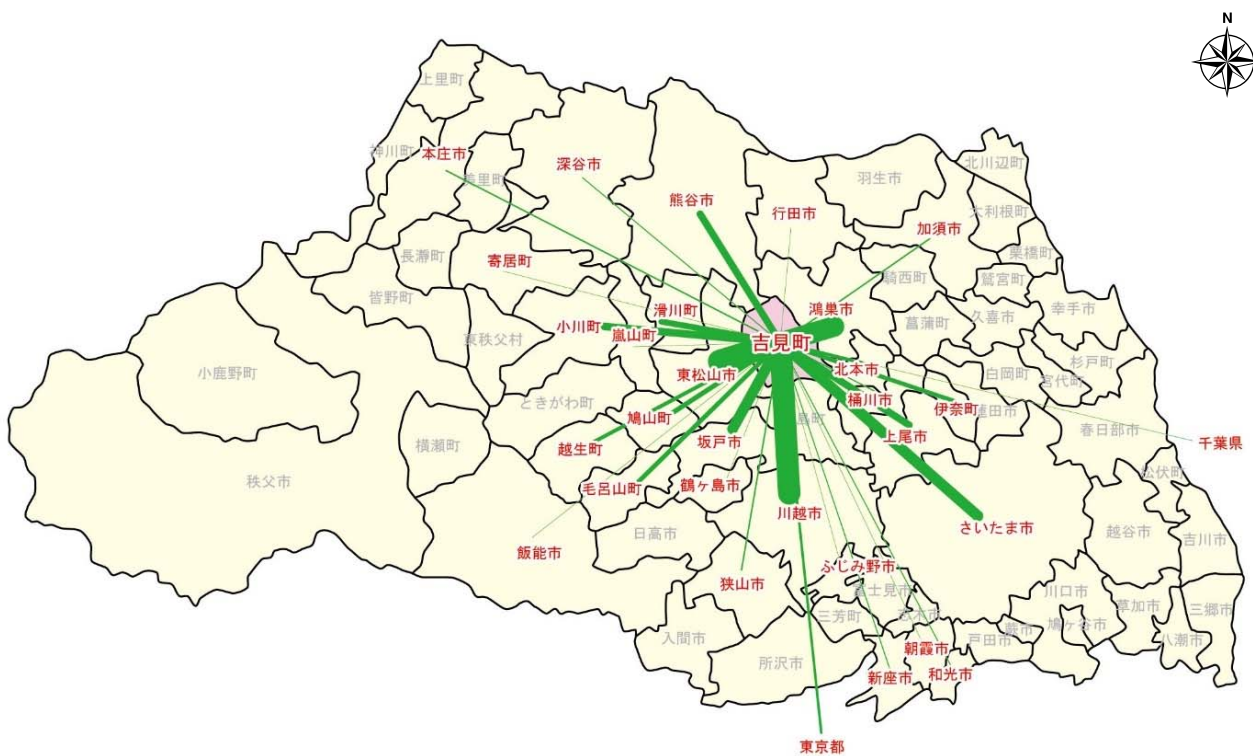
①地区間流動

- ・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%

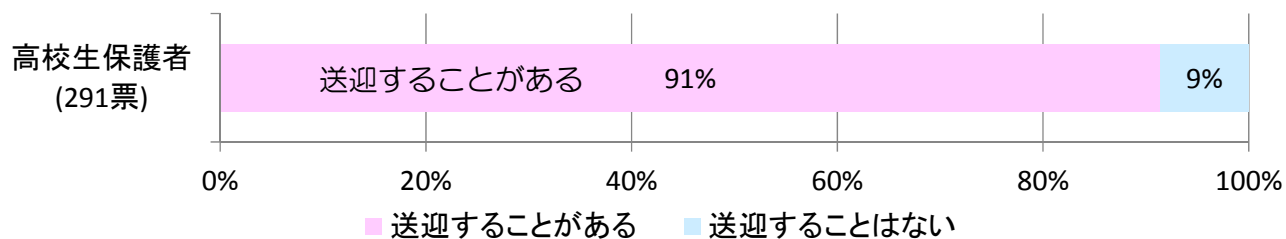


高校生アンケート(293 票)

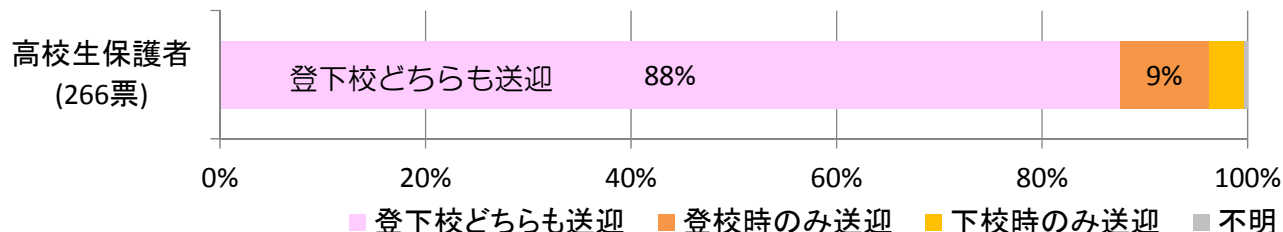
②通学時の送迎状況

- ・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。

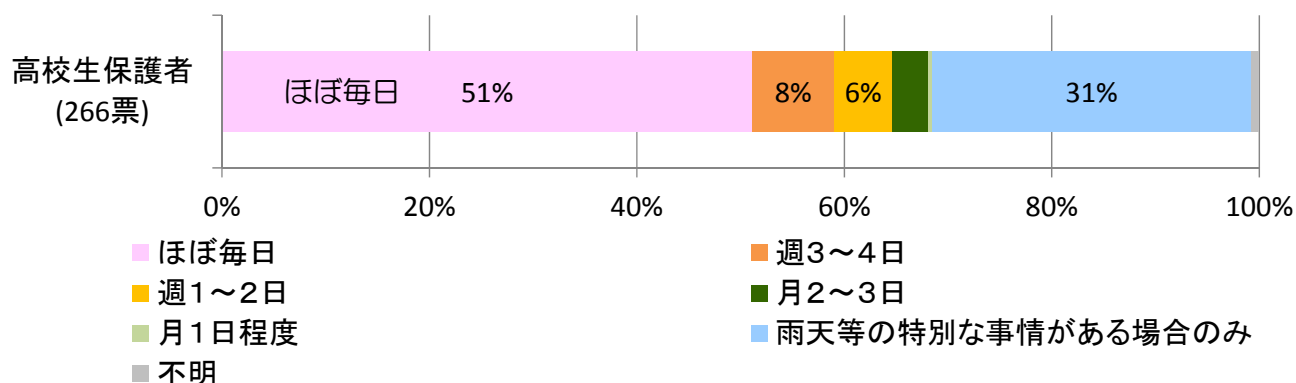
【送迎の有無】



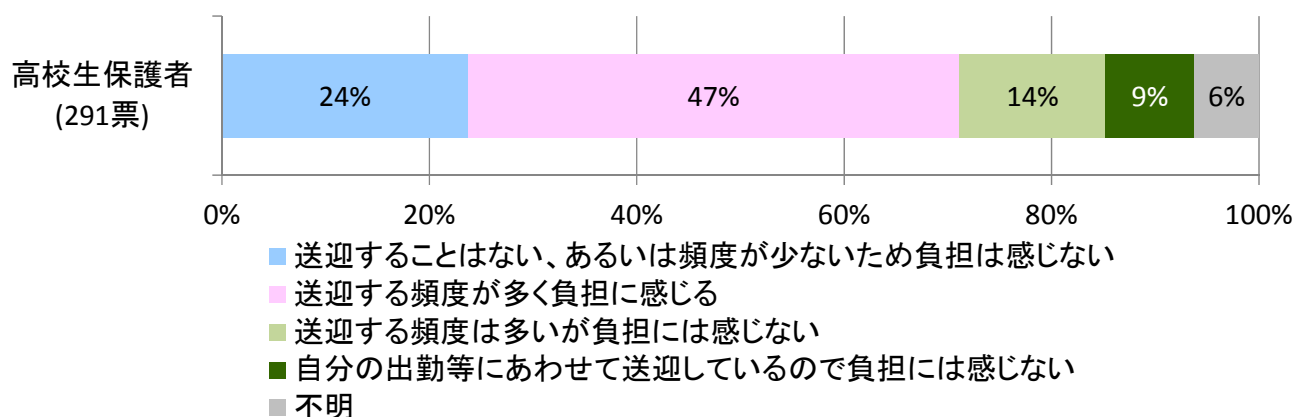
【送迎の形態】



【送迎の頻度】



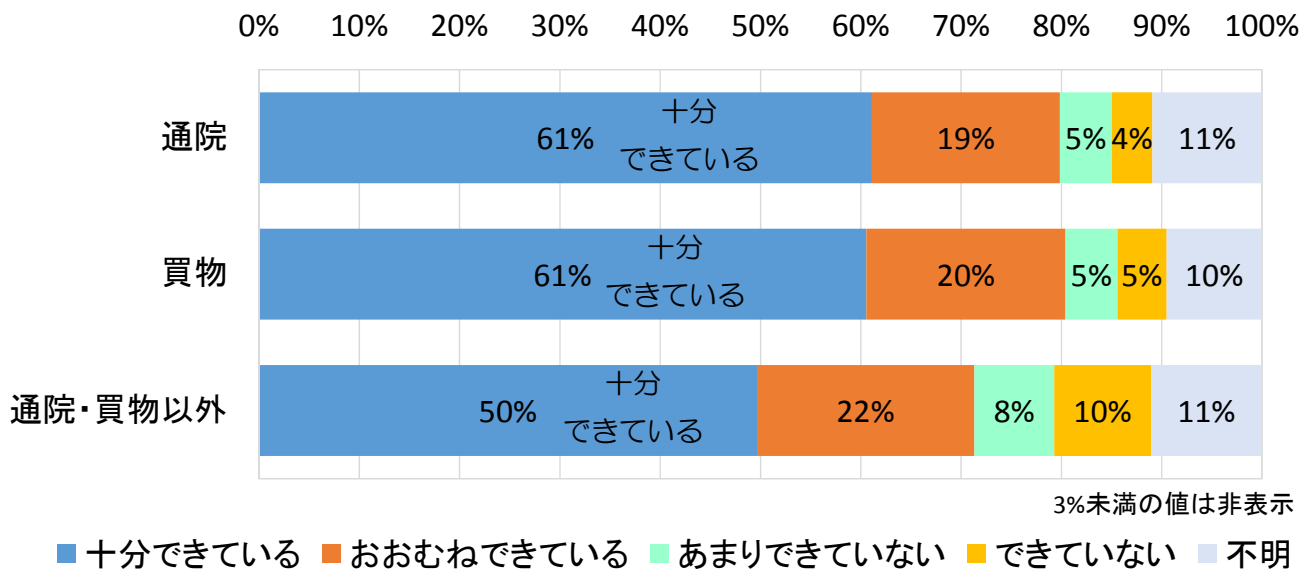
【送迎に対する負担】



(4) 日常の外出について

①日常の外出についての評価

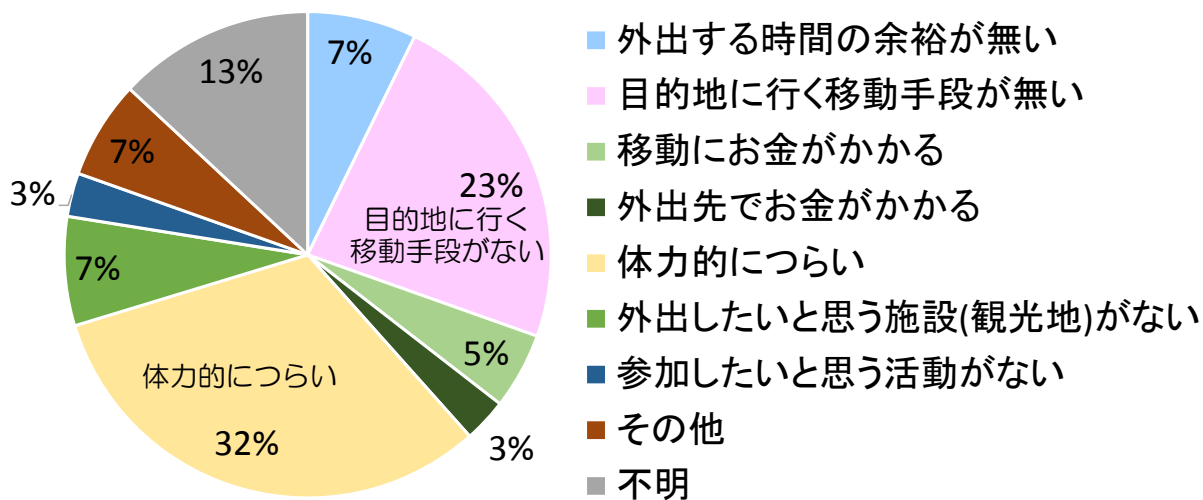
- ・日常の外出については、通院、買い物、通院・買い物以外の外出のいずれについても、「十分できている」と回答している方がもっとも多く、50%を超えています。
- ・通院・買い物以外の外出については、「できていない」と回答した方が10%であり、他の外出に比べて若干高い傾向にあります。



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。

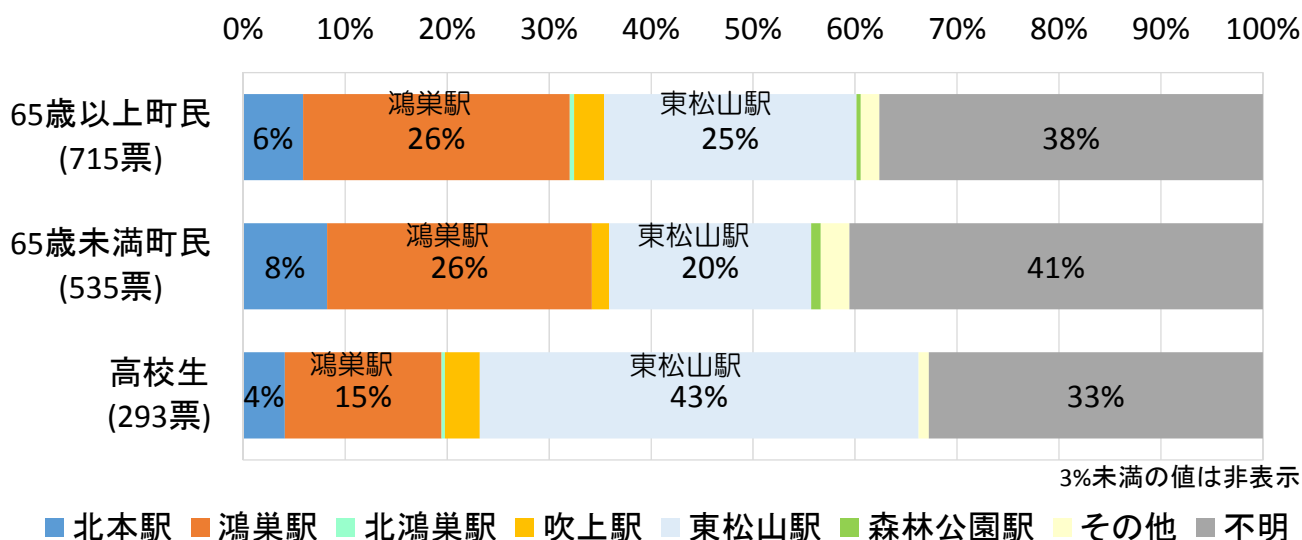


65 歳以上町民アンケート(138 票)

（５）公共交通について

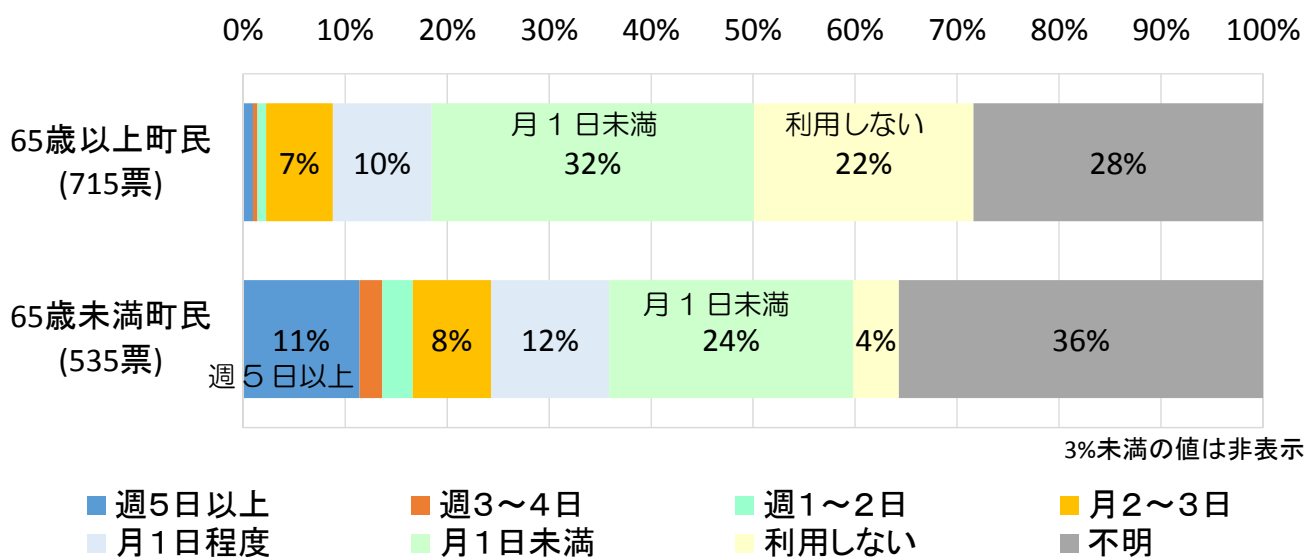
①普段利用する鉄道駅

- ・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。



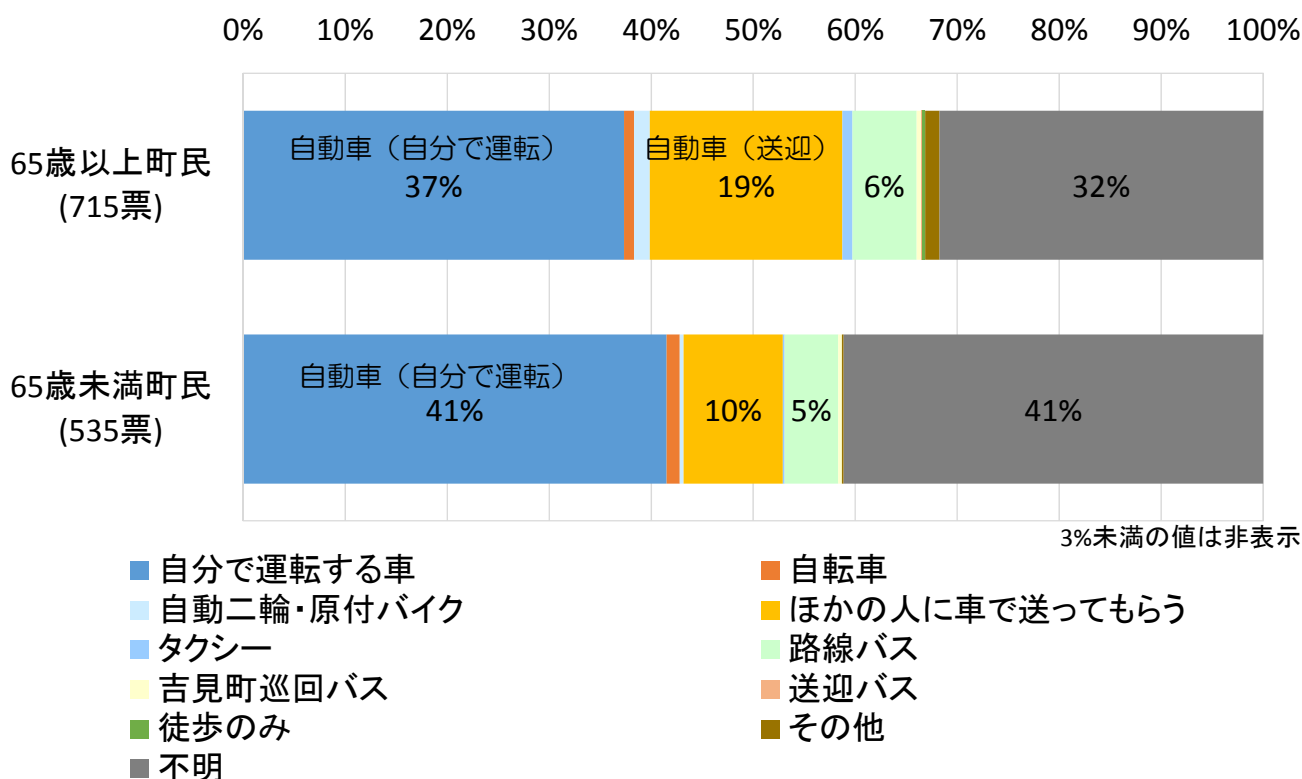
②普段利用する鉄道駅の利用頻度

- ・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。



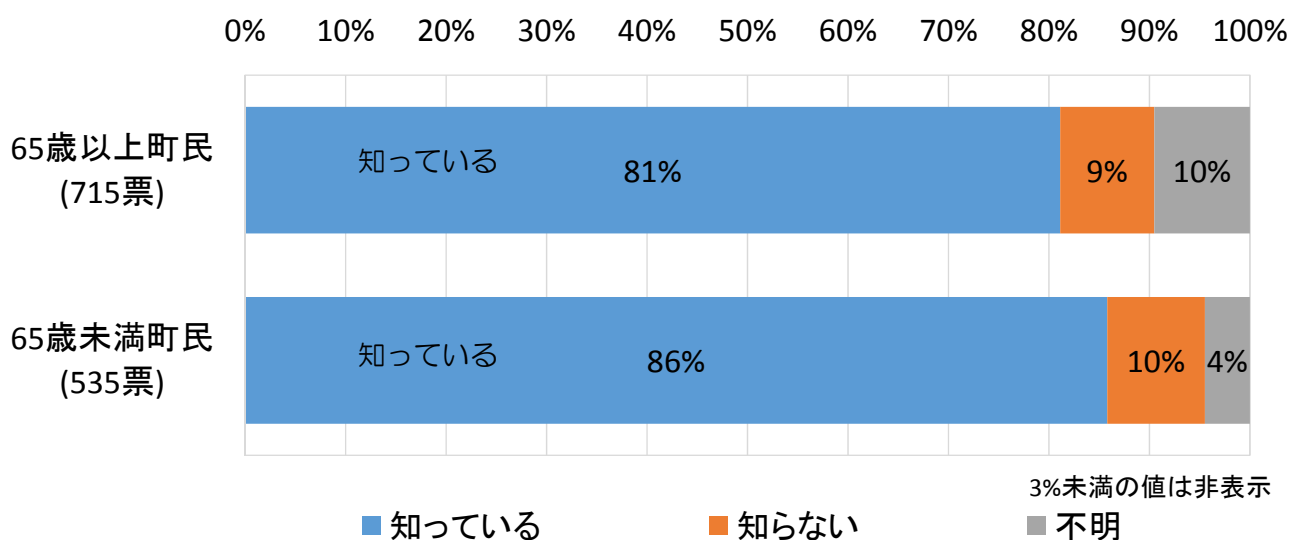
③普段利用する鉄道駅への交通手段

- ・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。



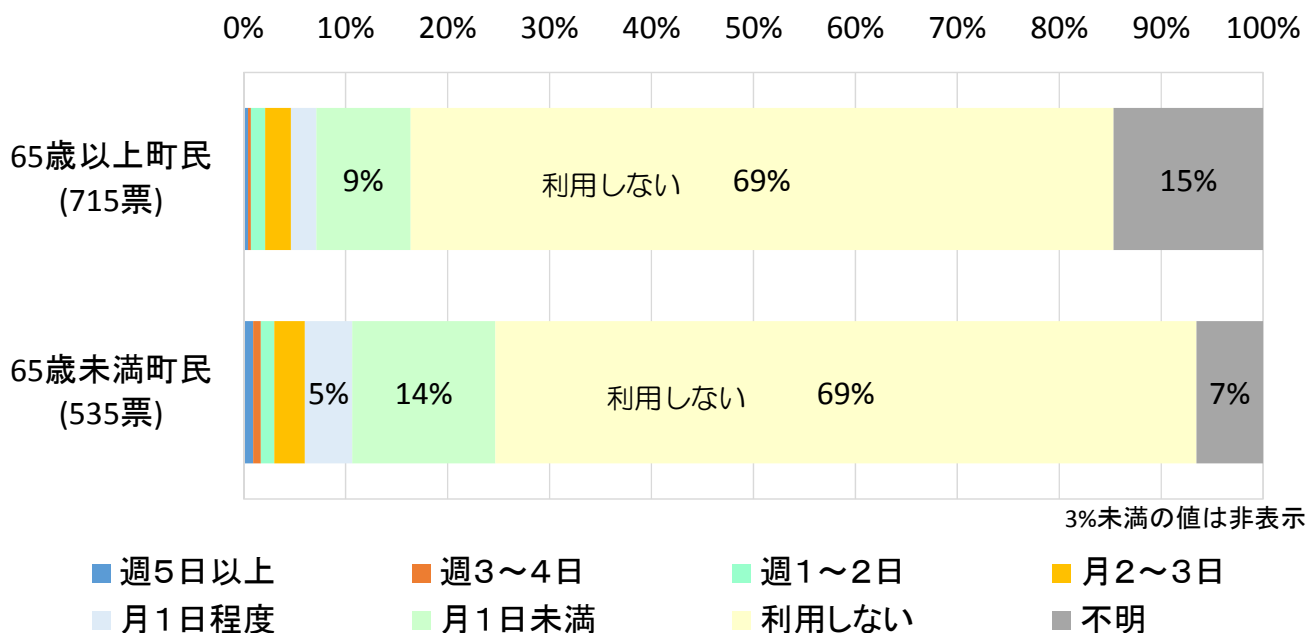
④バス路線の認知度

- ・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、バス停の有無を「知っている」と回答しています。



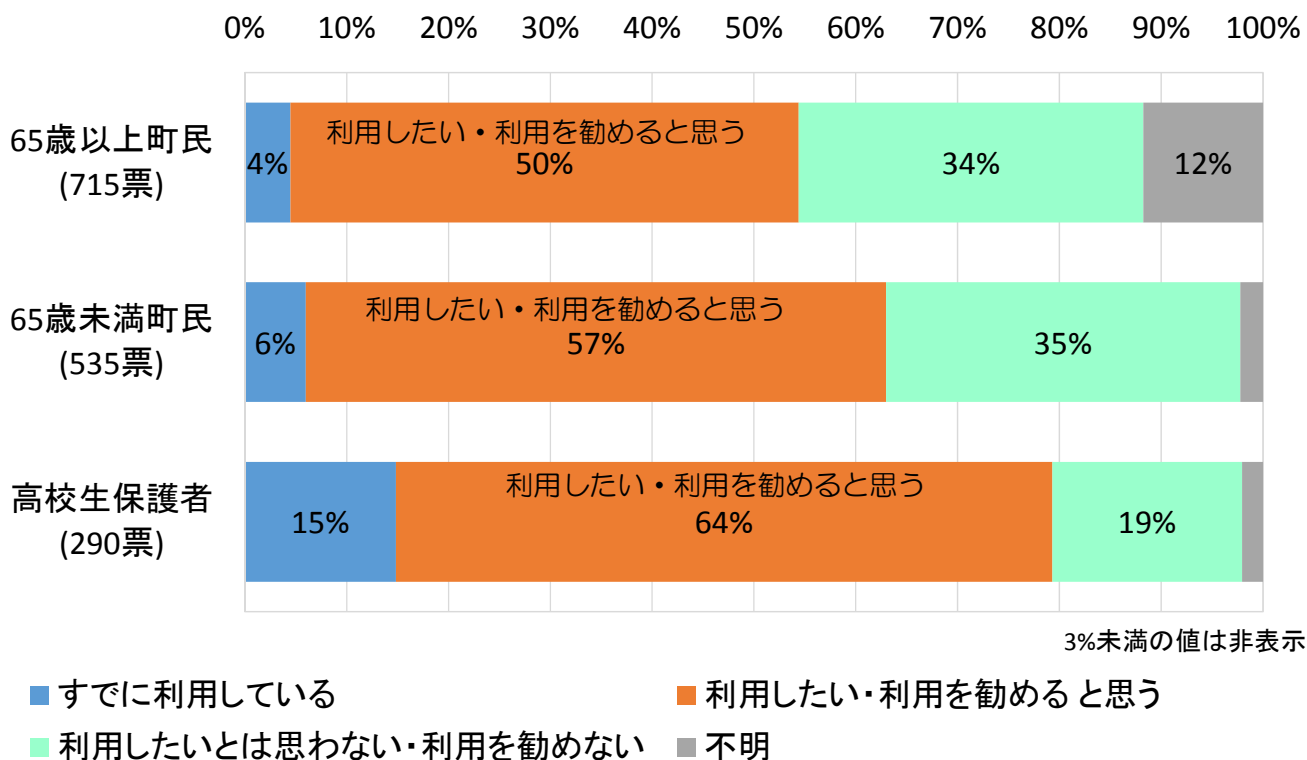
⑤バス路線の利用頻度

- ・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。



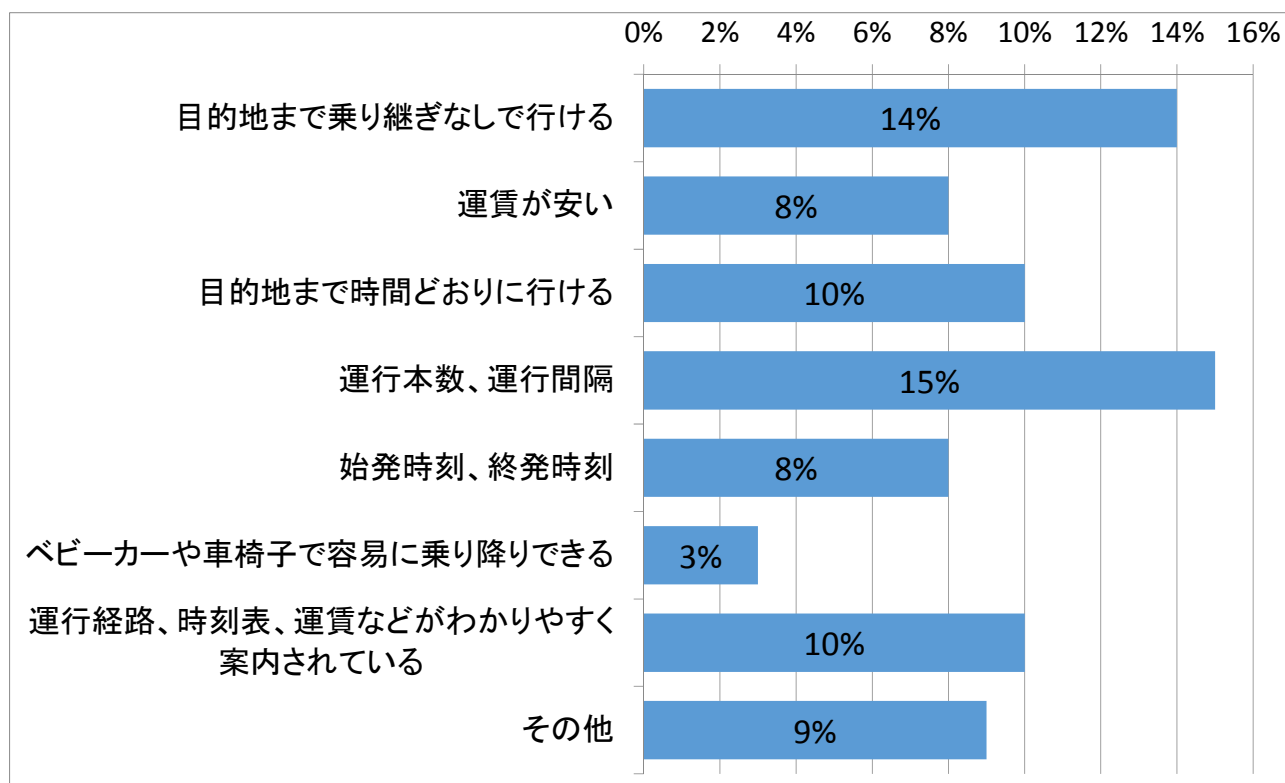
⑥バスが便利になった場合の利用意向

- ・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。



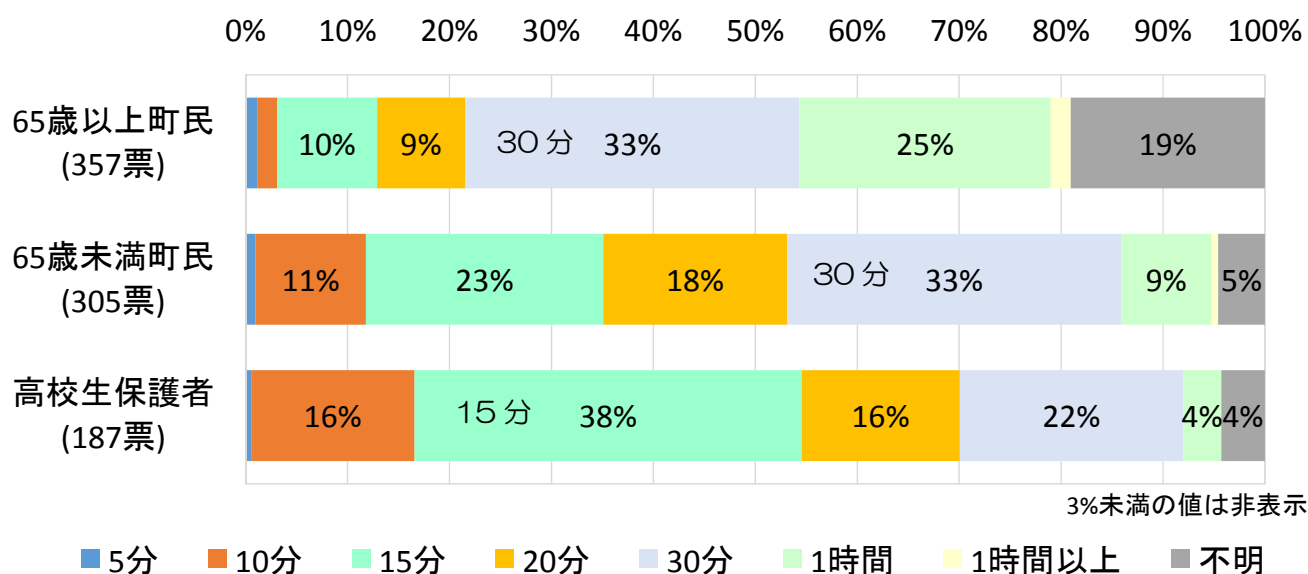
⑦バス利用に向けて望む改善点

- ・「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

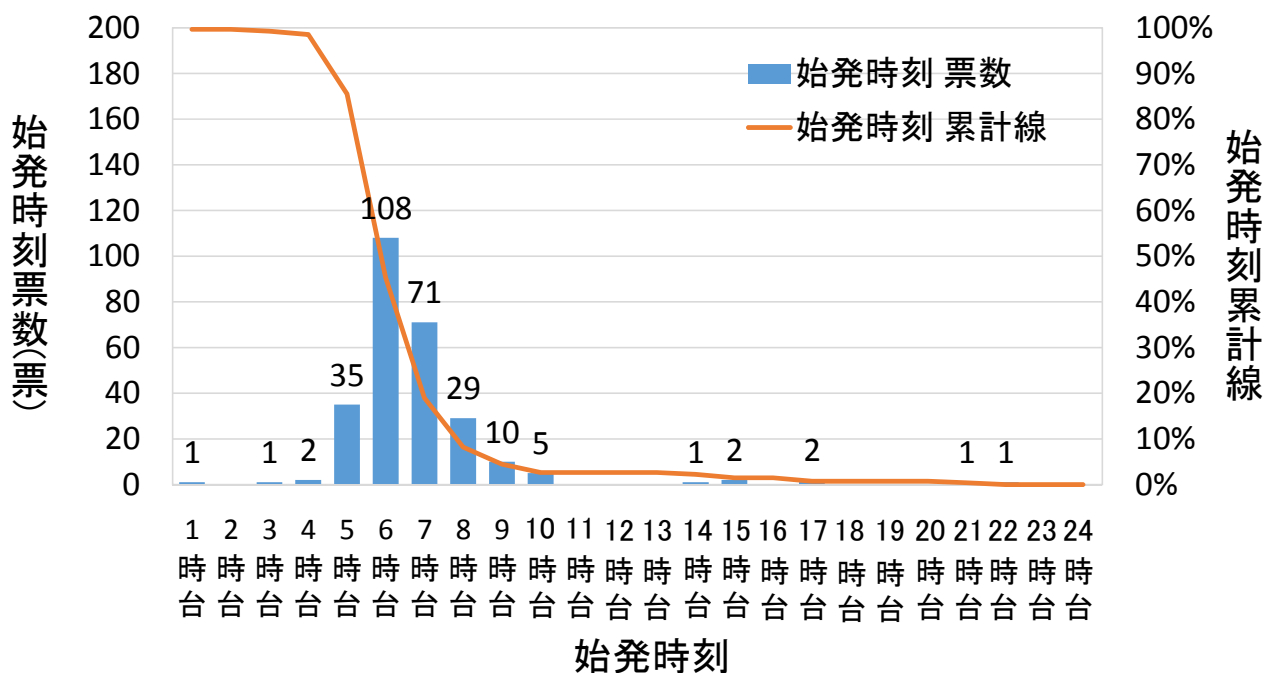
- ・65 歳以上町民、65 歳未満町民は「30 分」と回答した方が 33%でもっとも多い状況です。
- ・高校生保護者は、「15 分」と回答した方がもっとも多く 38%、次いで「20 分」、「10 分」の順となっています。



⑨希望する運行時間帯

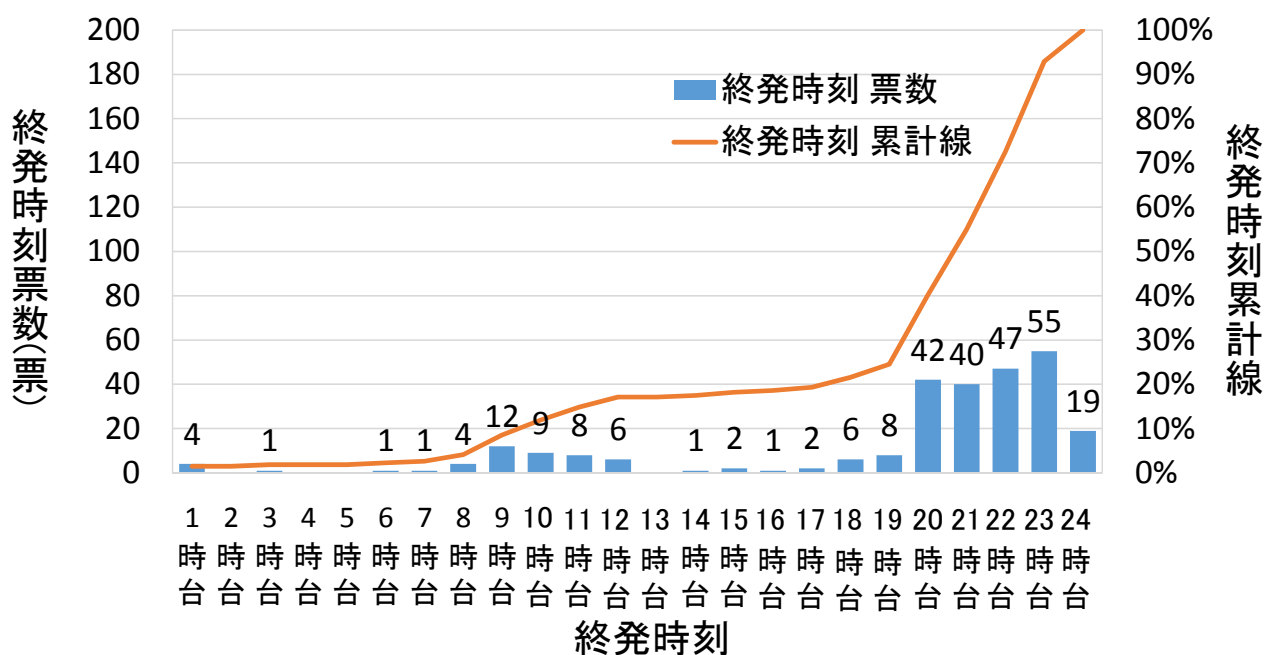
- 希望する始発時刻は5～9時台に集中しており、6時台が108票でもっとも多い状況です。
- 希望する終発時刻は20～24時台に集中しており、23時台が55票でもっとも多い状況です。

【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】

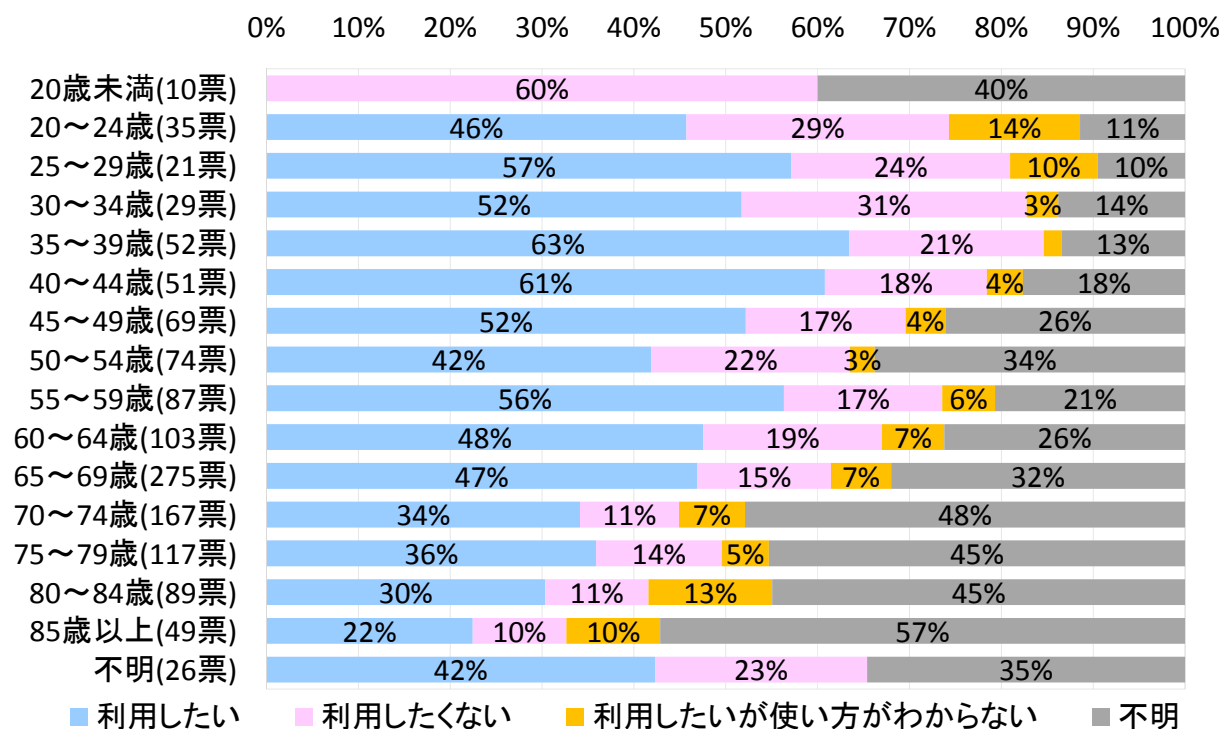


65 歳未満町民アンケート(269 票)

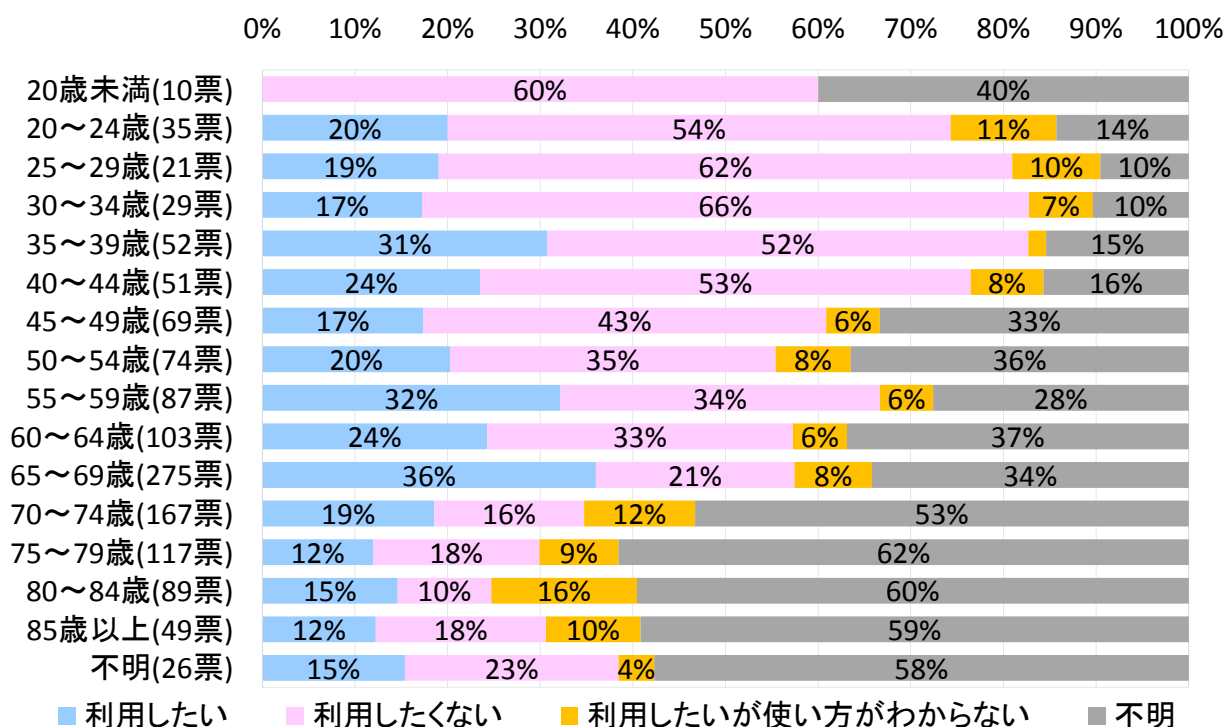
(6) 公共交通に関する情報提供方法

- ・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。

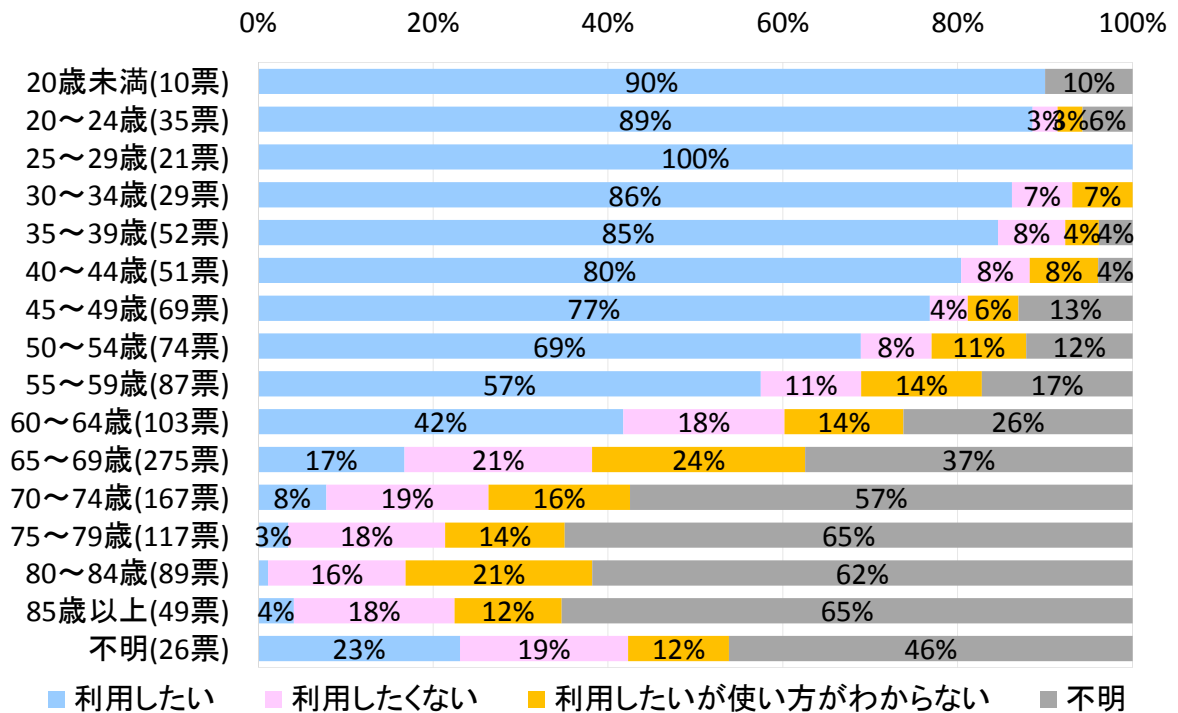
【紙媒体(冊子・パンフレット)】



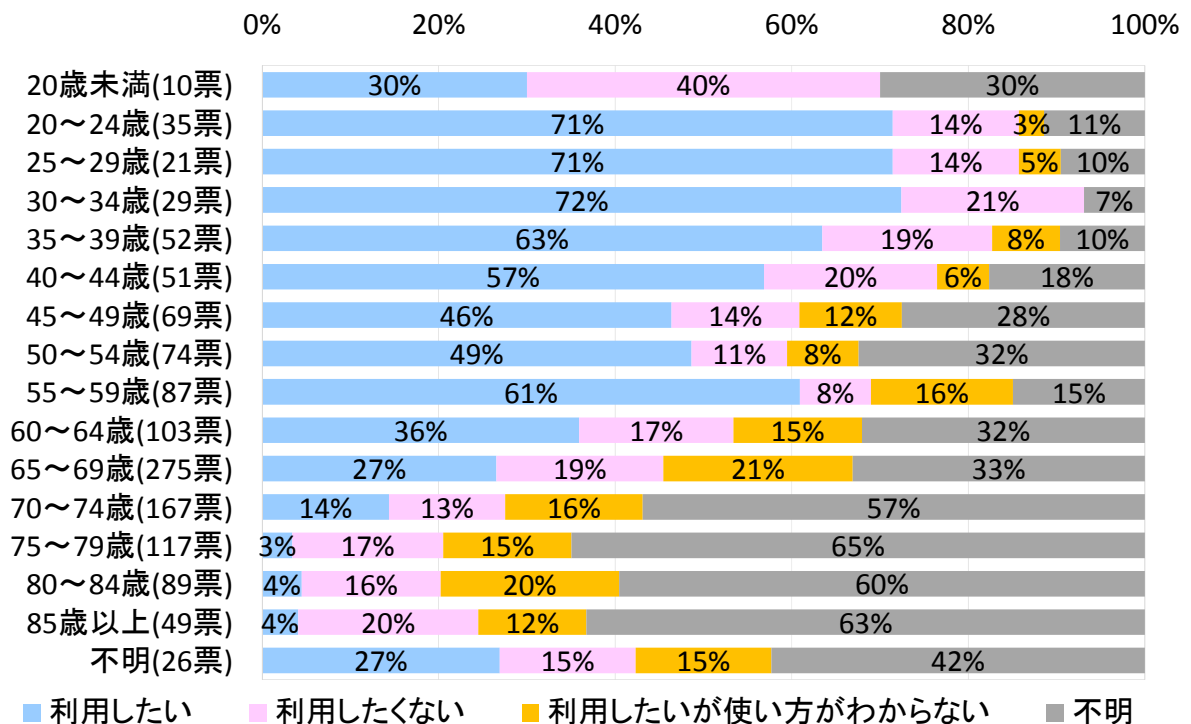
【コールセンター(電話窓口)】



【スマートフォン】

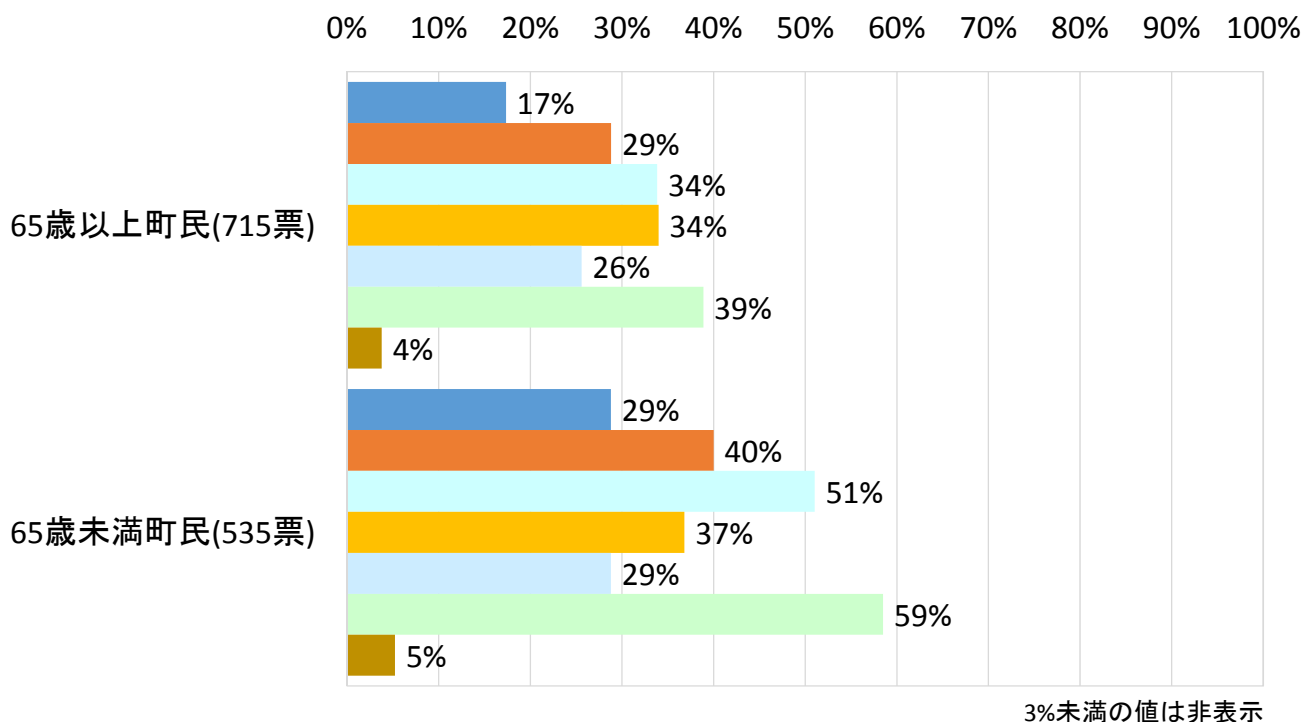


【パソコン】



(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
- バスの充実・環境改善
- 自転車道の整備
- その他

- 身近な生活道路の新設・改良
- 歩道の整備(拡幅も含む)
- 街灯設置など防犯面の充実

5. 道の駅来訪者ヒアリング調査

(1) 調査概要

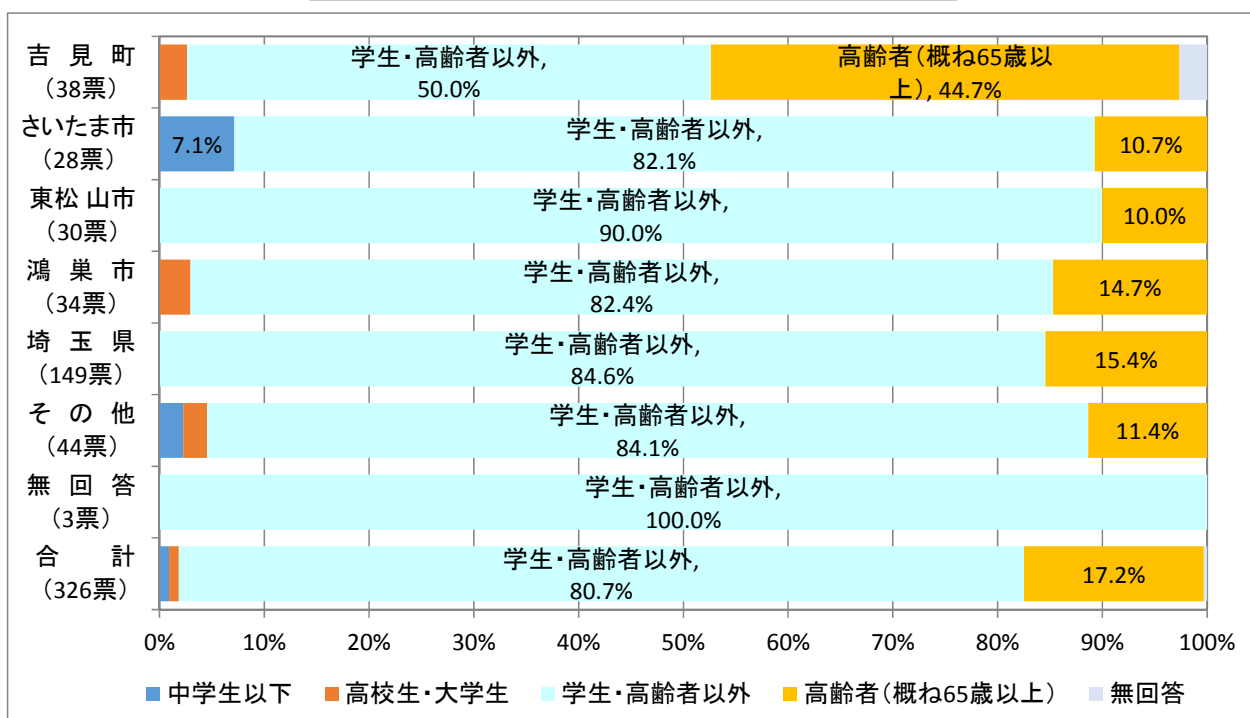
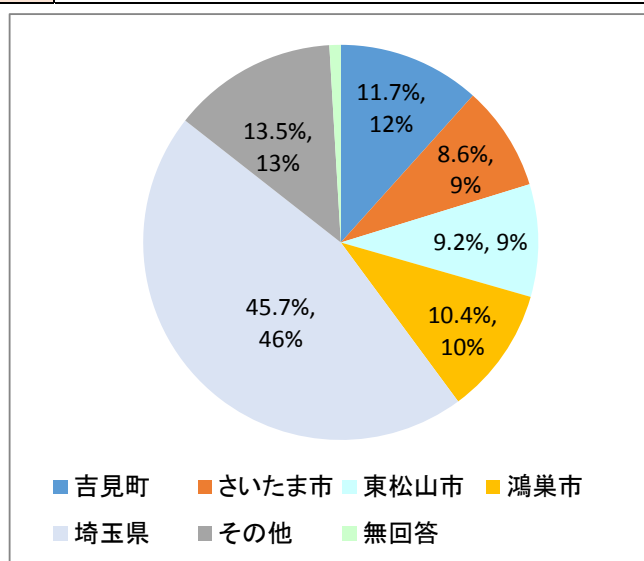
道の駅来訪者ヒアリング調査の概要は、以下のとおりです。

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。

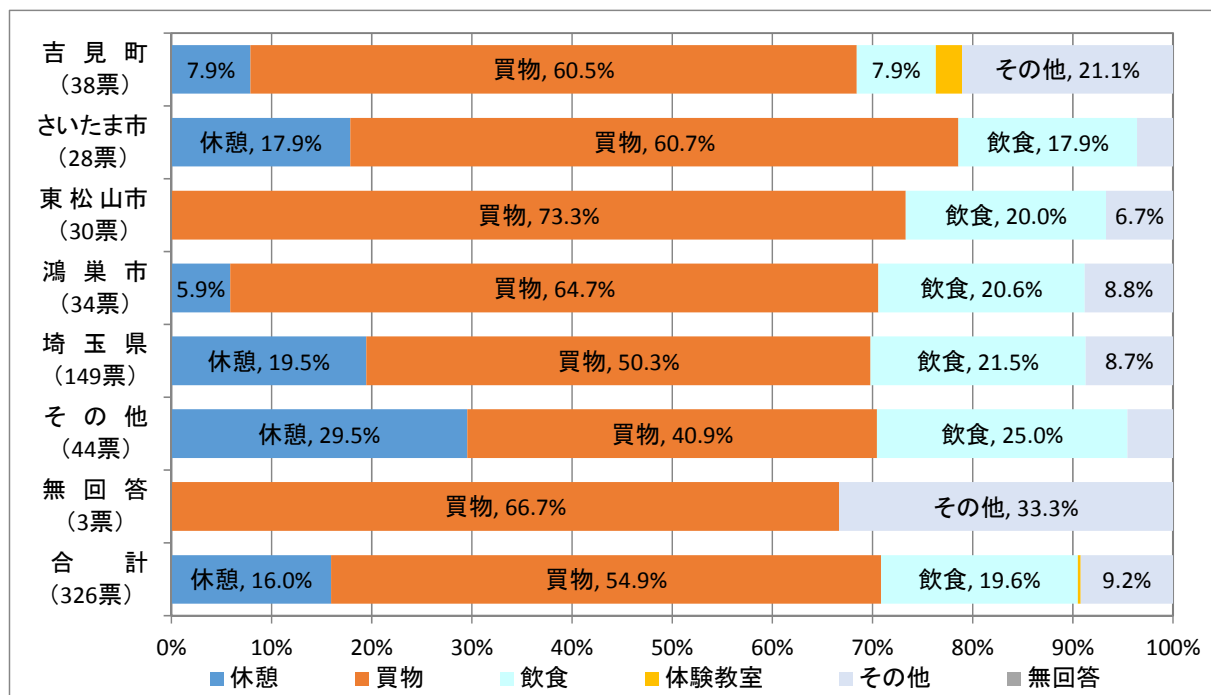
項 目	道の駅来訪者（326 票）
居住地	吉見町内 12% 埼玉県内（吉見町以外）74% 県外 14%
性別	男性 57% 女性 43%
年代	学生・高齢者以外が 81% 高齢者（おおむね 65 歳以上）が 17%
同行者	家族が 54% 個人が 33%



(3) 来訪目的・主な交通手段

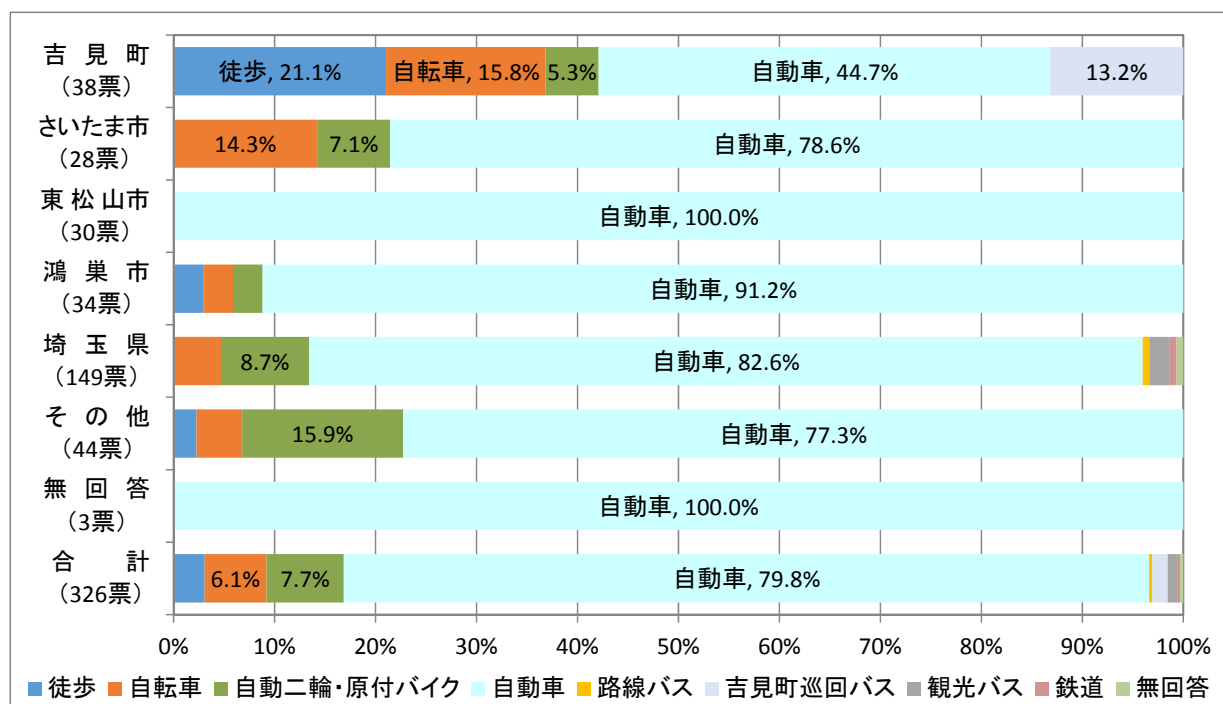
以下に、道の駅の来訪目的を地域別に示します。

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。

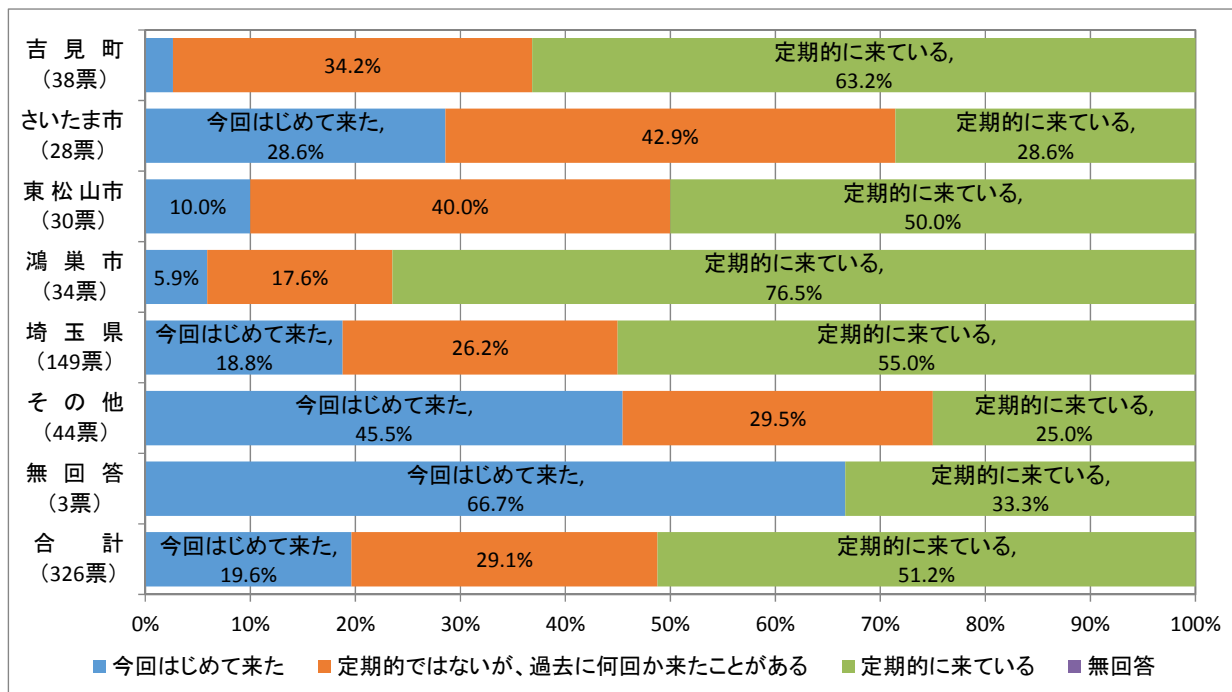
道の駅までの主な移動手段は「自動車」がもっとも多い状況です。「自転車」や「自動二輪・原付バイク」を利用している方も、町内、町外ともに一定割合見られます。一方で、バスを主な移動手段として道の駅まで来た方は、町民には 13.2%いますが、町外からは極めて少ない状況です。



(4) 道の駅への来訪頻度

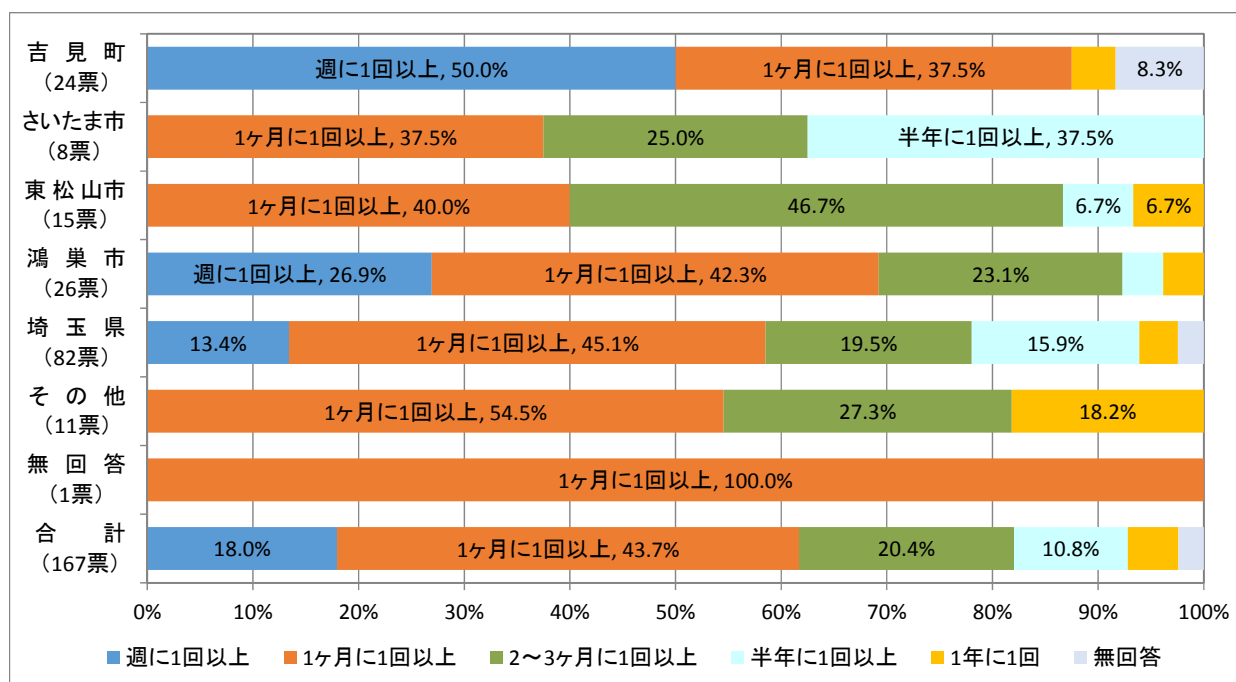
以下に、道の駅への来訪頻度を示します。

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。

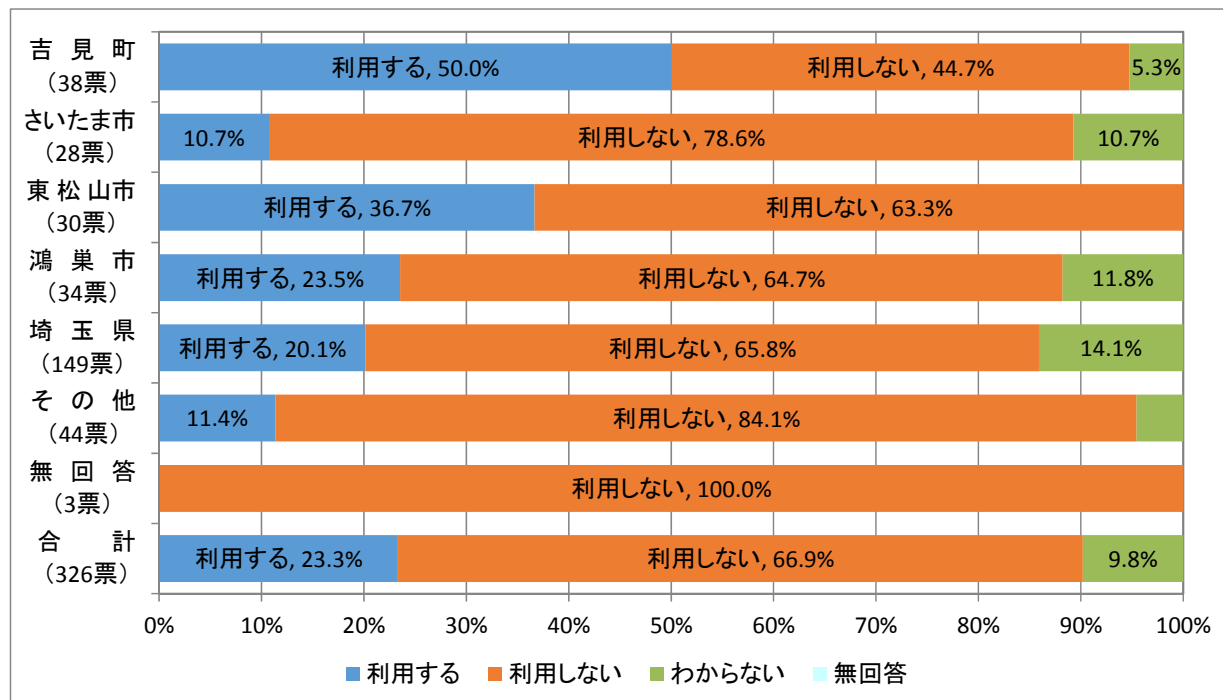
定期的にご利用している方の来訪頻度は、「1か月に1回以上」の割合が高く、「週1回以上」も含め、定期的にご利用している方の半数以上が月に1回は道の駅を訪れています。また町民については、「週1回以上」が半数を占めています。



(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。

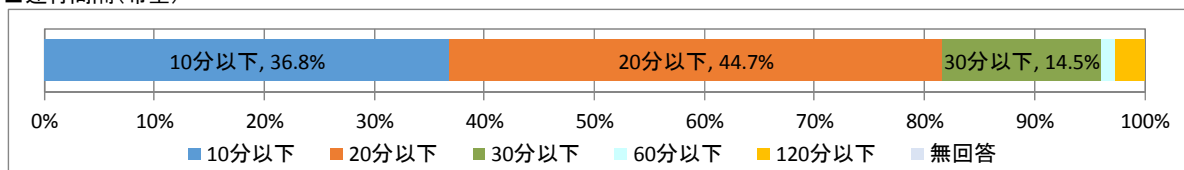
道の駅と周辺観光施設を結ぶバス路線が運行した場合、「利用する」と回答した人の割合が約2割となっています。一方、町民については、「利用する」と回答した人の割合が5割となっています。



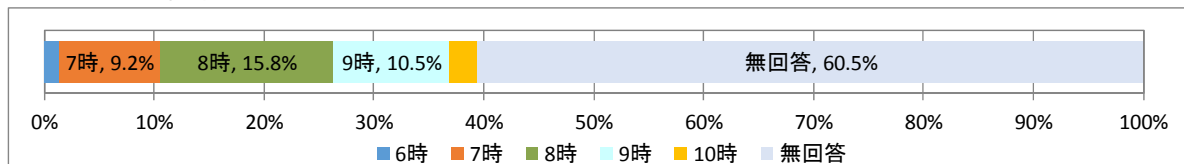
また、「利用する」と回答した方が希望する利用条件（サービス水準）を以下に示します。

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。

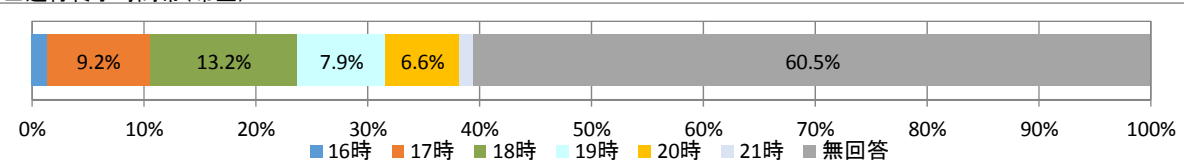
■運行間隔(希望)



■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



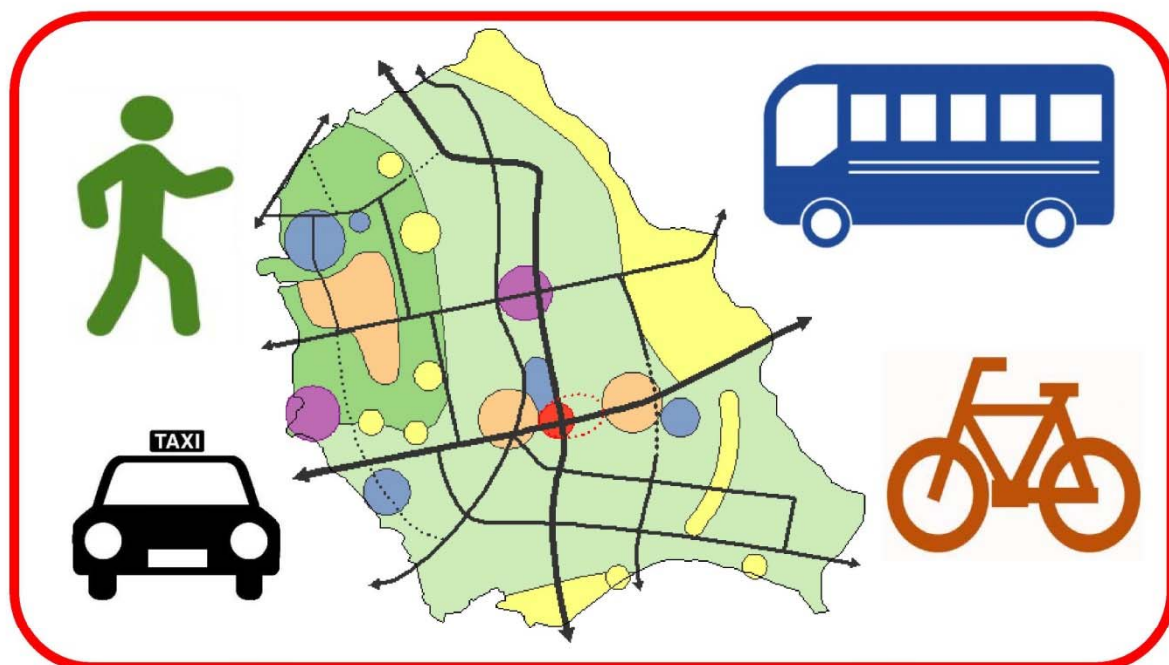
開催内容（次第）

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

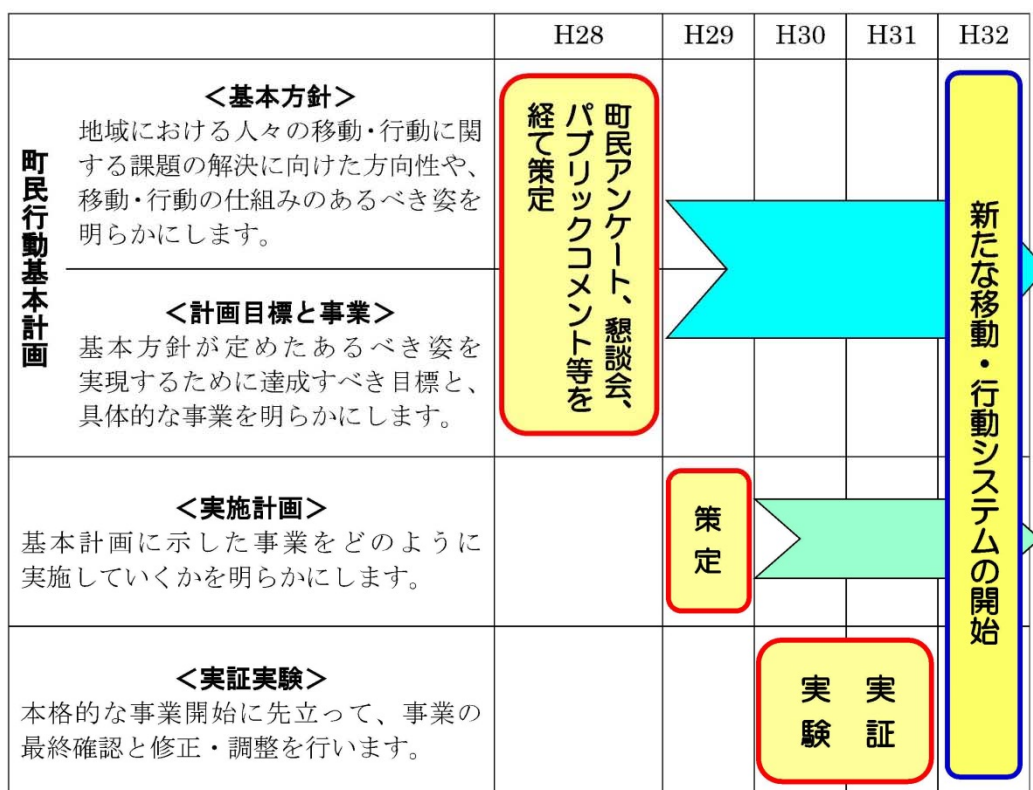
- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 意見交換
 - ・説 明
 - ・懇 談
 - ・その他
- 4 閉 会

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。

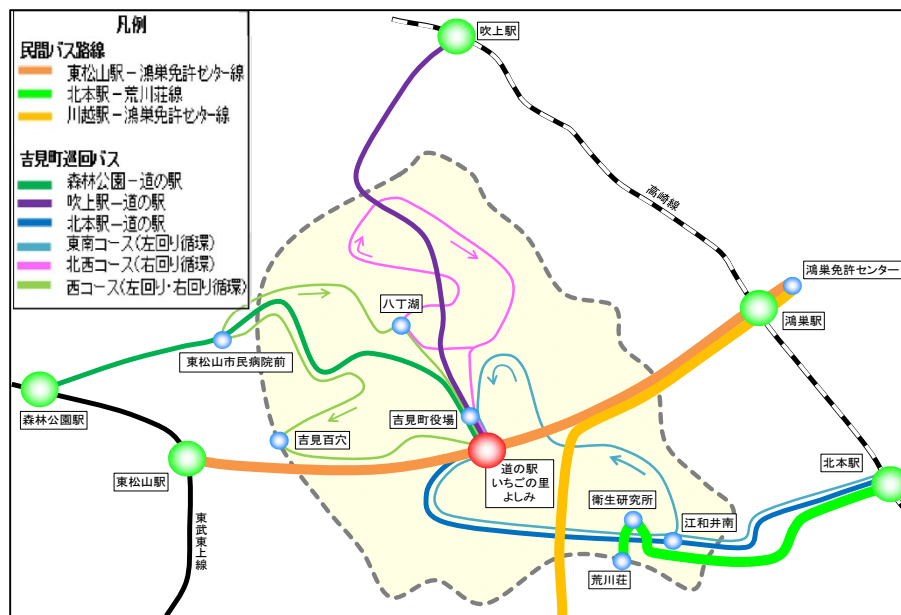
新たな移動・行動システム開始までのスケジュール



吉見町の公共交通の現状

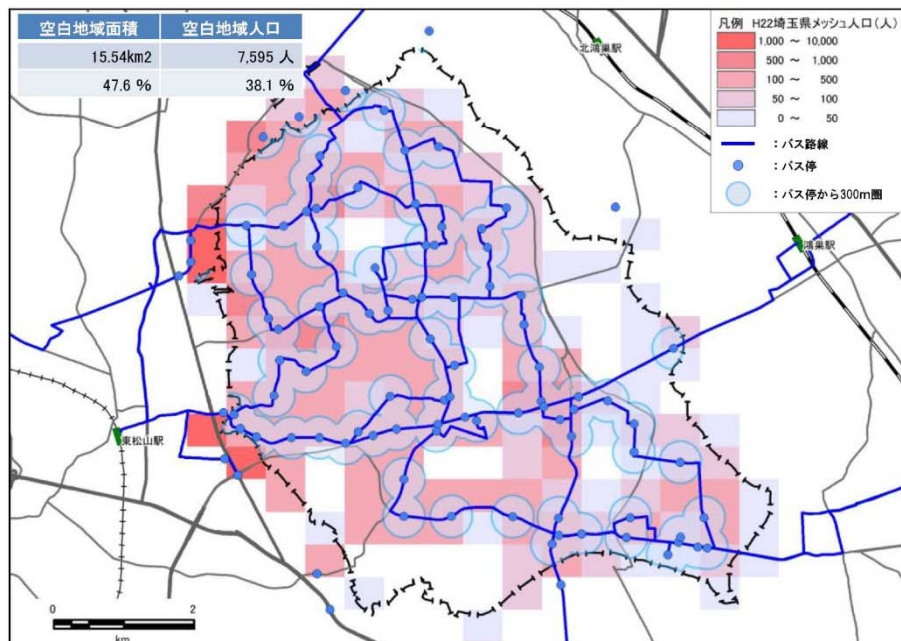
◆ 現在の公共交通網（バス路線）

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。

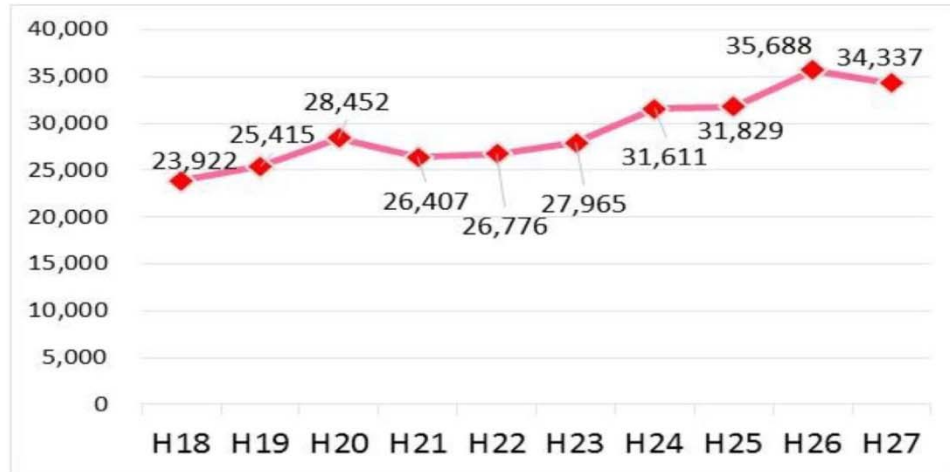


◆ 吉見町巡回バスの利用状況

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。

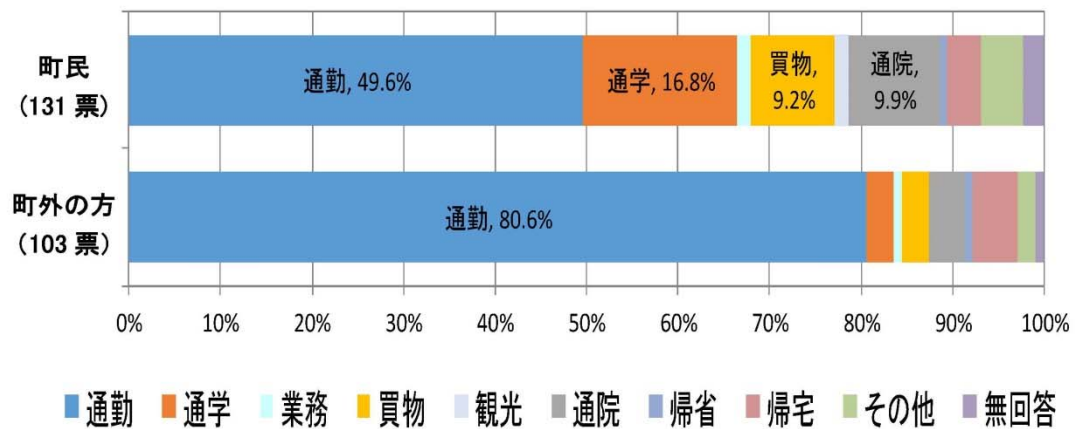
■調査方法：バス車内にて調査票を手渡しで配布・郵送回収

■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。



◆ 公共交通等に関する住民アンケート

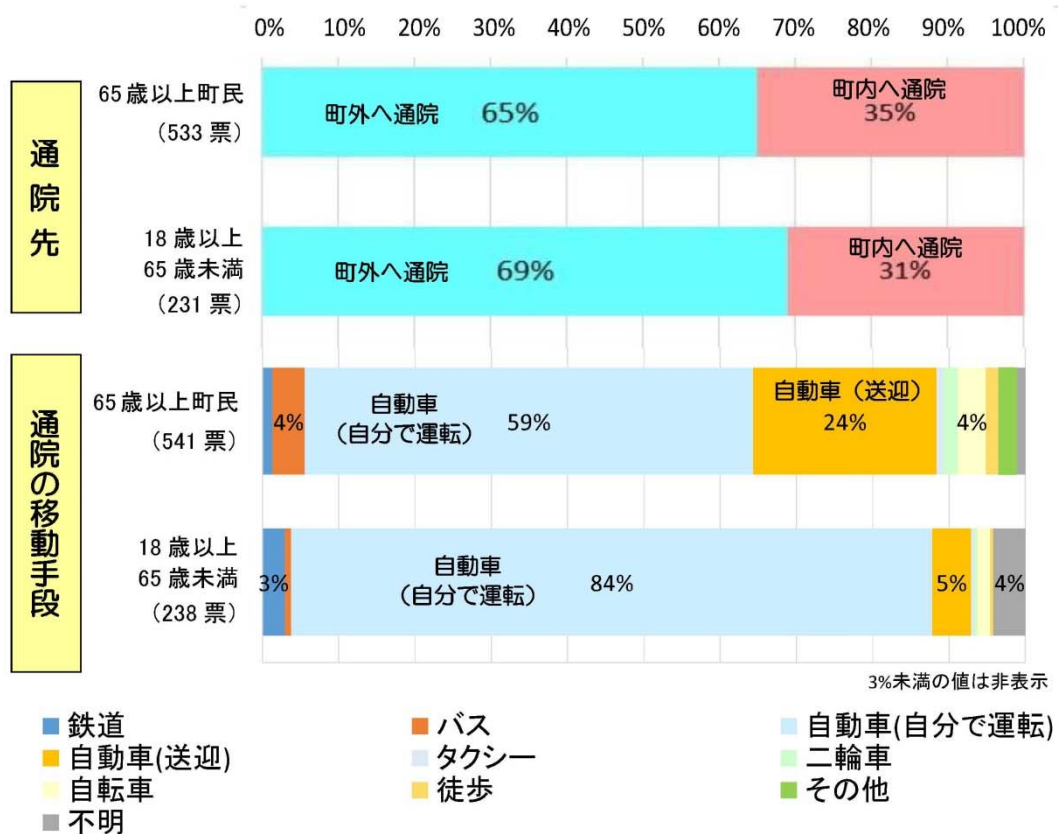
- 実施期間：平成28年7月25日（月）～8月8日（月）
- 調査方法：無作為抽出した各対象者に調査票を郵送配布し、郵送で回収
- 調査対象：下表のとおり

	① 65歳以上の町民	② 高校生及びその関係者	③ 18歳以上 65歳未満の町民
配布	1,000人 (各地区250)	合計1,000人 (高校生500、保護者500)	1,000人 (各地区250)
回収	731票	294票(高校生) 292票(保護者)	544票

●通院先と移動手段

定期的に町外へ通院している人が6割～7割います。

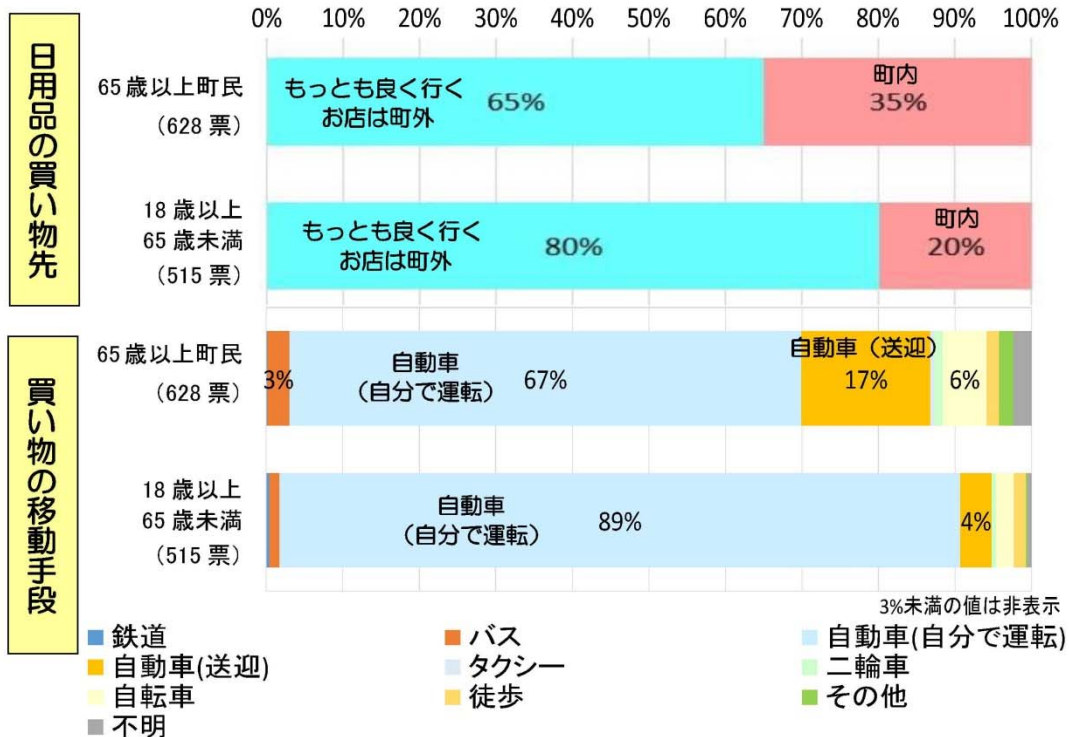
一番よく利用される交通手段は「自動車（自分で運転）」ですが、65歳以上の人は、18歳以上65歳未満の人と比べて「自動車（送迎）」の割合が高くなっています。



●日用品の買い物先と移動手段

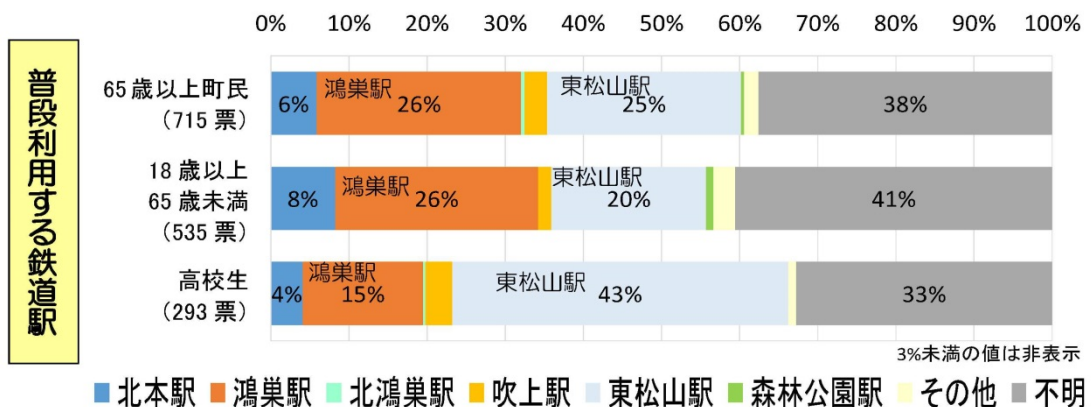
日用品の購入は、町内よりも町外の方が多い傾向が見られますが、65歳以上の人は、18歳以上65歳未満の人と比べて、町内の割合が高くなっています。

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。



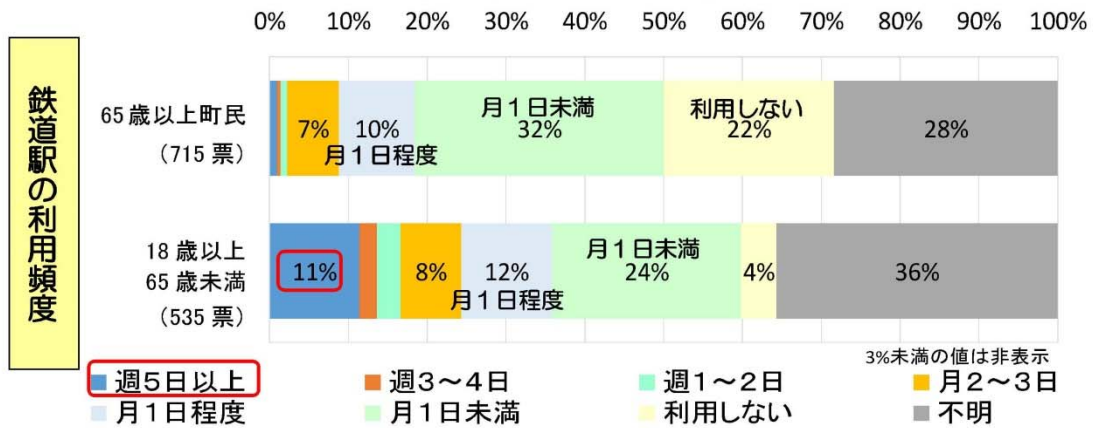
●普段利用する鉄道駅

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

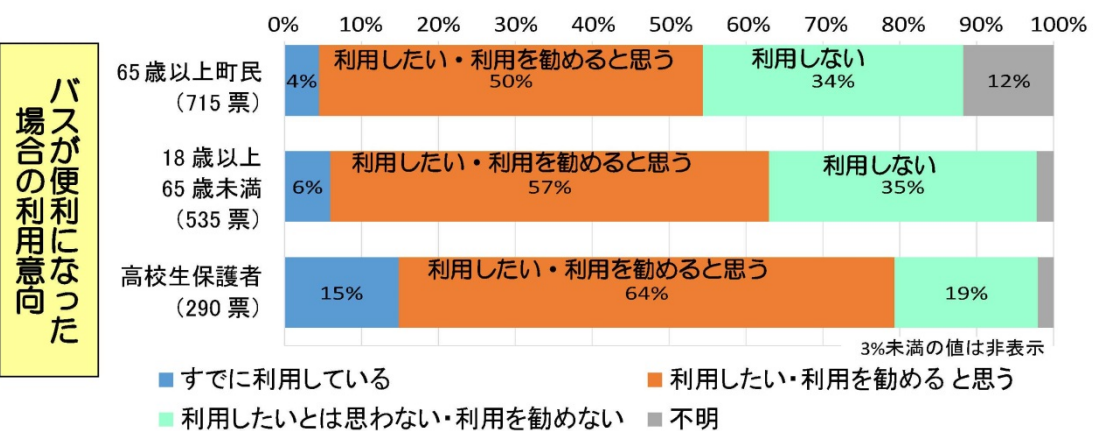
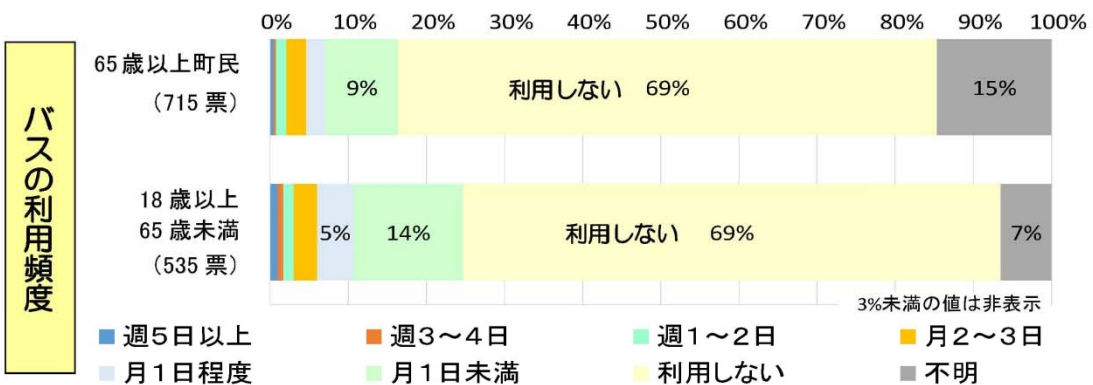
65歳以上では、**64%の人が月1日程度以下**しか利用していません。
18歳以上65歳未満でも**40%の人は月1日程度以下**しか利用して
いませんが、**11%の人は週5日以上**という高い頻度で利用しています。



●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。

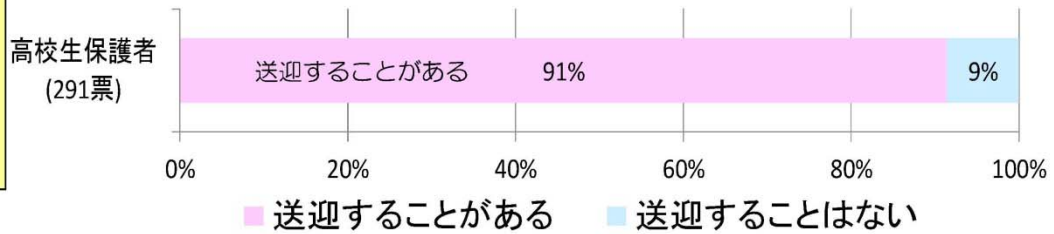
5割~6割の人は「便利になれば利用したい」と考えていますが、
一方で**2~3割の人は「便利になっても利用しない」と**考えています。



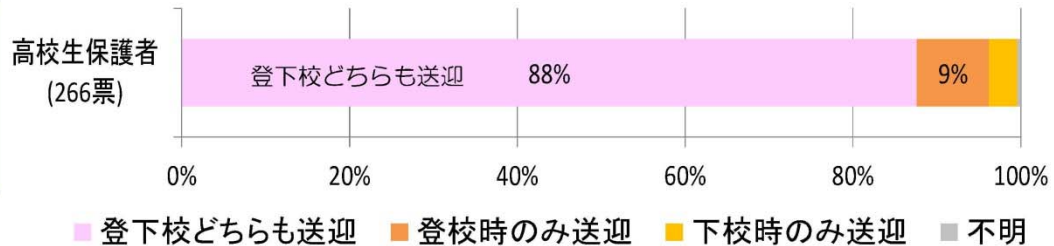
●高校生の送迎について

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。

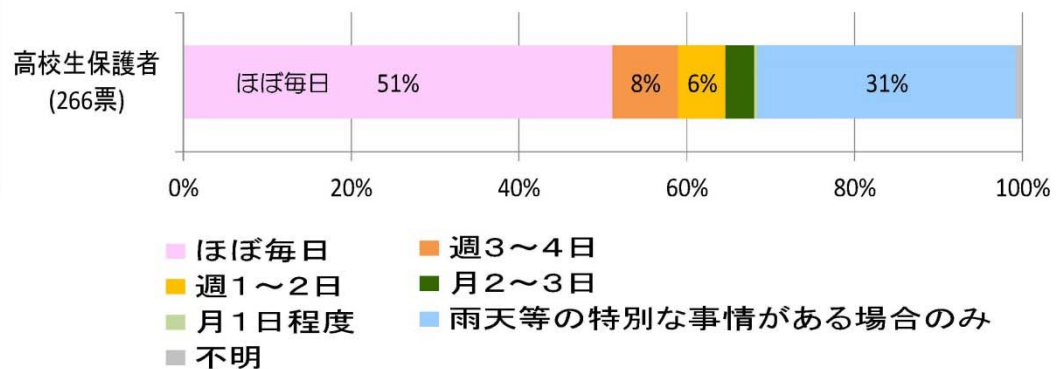
送迎の有無



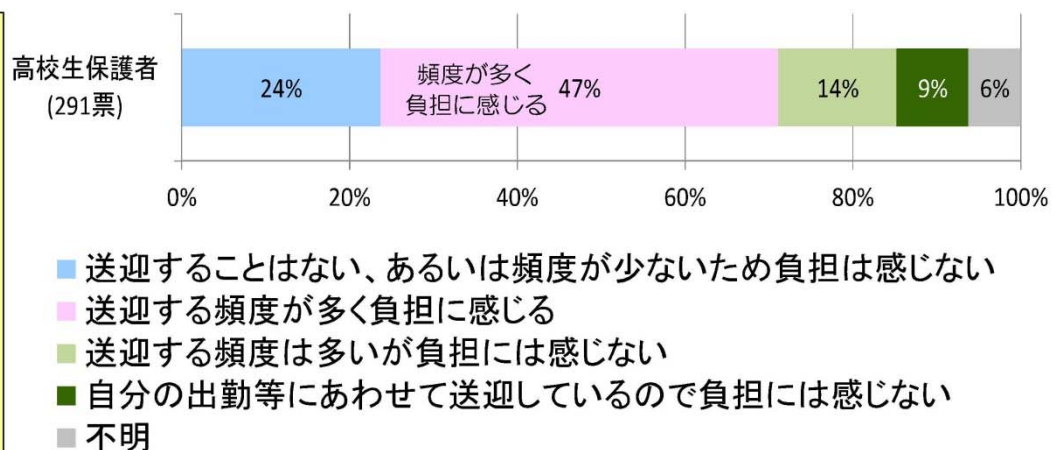
送迎の形態



送迎の頻度

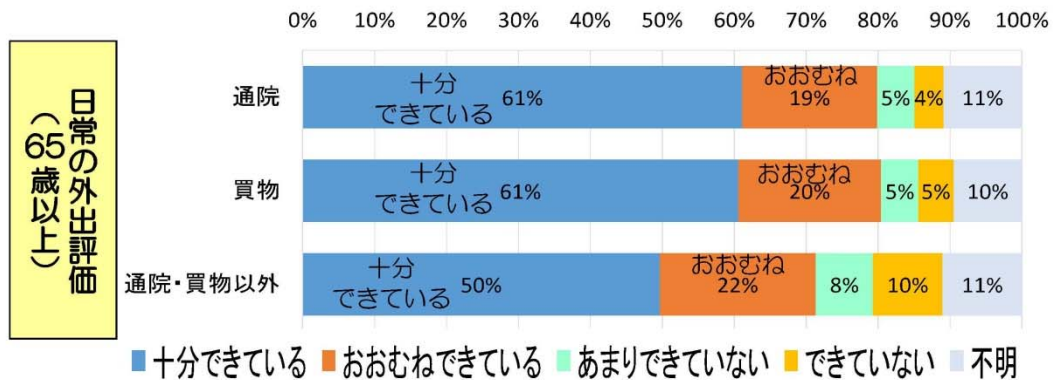


送迎に対する保護者の負担感



●高齢者の日常的な外出について

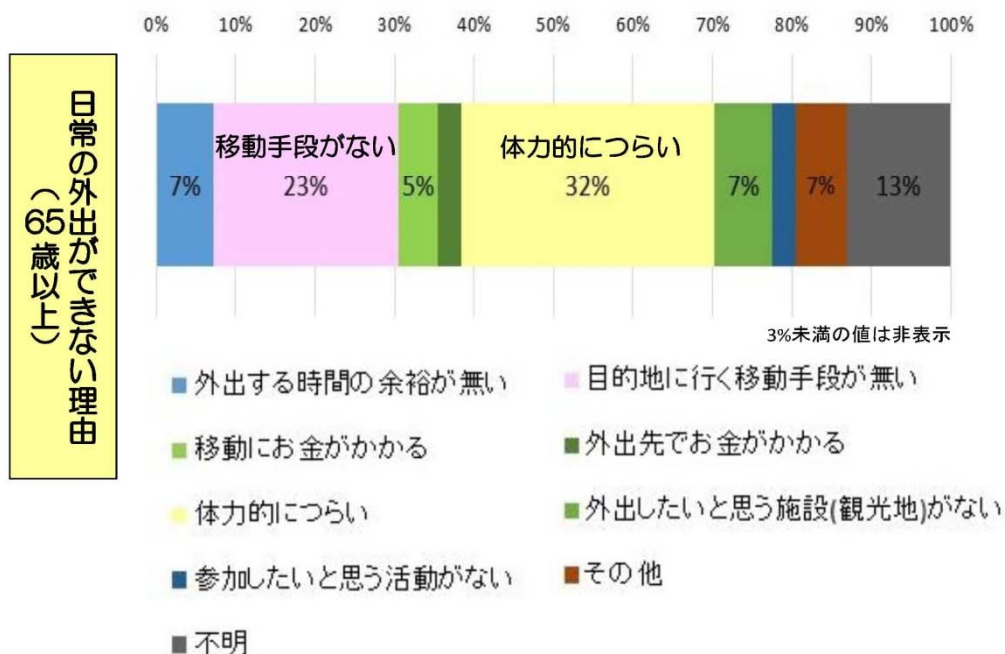
思うような外出が「十分できている」、「おおむねできている」との回答が全体的に多くなっていますが、通院・買物以外では、その割合がやや低下し、「あまりできていない」、「できていない」との回答が増えています。



●高齢者の日常的な外出ができない理由について

65歳以上の人が、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みたい。
- ・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	・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	
○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。	×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。	

近隣自治体 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	・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	
○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。	×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	・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	・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	・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
○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		×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乗せされるため、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	・2011年に事業開始 ・東北被災地2ヵ所を含む、全国35ヵ所で事業展開（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ヵ所程度を訪問
あいきょう （鳥取県江府町）	・移動販売「ひまわり号」	・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っているので、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うなっているのか。
- 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うなっているのか。
- 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したが、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います。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」ということにあって、「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いますが、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、事業者に委託するもの、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ずいと思う。
- ・ 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と、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)
・ 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。

●利用料金について
※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。
(利用有無など)
・ 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。

●公共交通等に関する要望や意見について
(主に公共交通に関する要望や意見)
・ 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)
・ 将来の人口動態を踏まえた検討が必要である。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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されれば、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。 ・ 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。 ・ デマンド型を採用するなら、巡回バスは廃止すべき。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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たりしている。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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るべき。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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るはず。本当に困っている人が、見直して追い込まれてしまうことのないようにすべき。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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)
・ 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)
・ 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)
・ 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)
・ 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	＜地域の状況＞ - 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。 ＜交通の現状＞ - 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。	- 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	- 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。	- 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	＜移動手段＞ - 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。 ＜目的別の行き先＞ - 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。	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。 ・住民の約7割がバスを利用していない。 ・バスが便利になれば住民の約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割が毎日晒迎をしている。 ・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。 ＜住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。 ・住民の通勤先は約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、東武バスウエストの路線バスが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。

	・利用時間帯のピークは午前7時台である。 ＜バスODの状況＞ ・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	＜道の駅の来訪状況＞ ・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。 ＜来訪時の交通手段＞ ・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。 ＜バスの利用意向＞ ・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。	・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	＜現在の移動手段＞ ・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。 ＜現在の公共交通＞ ・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。	・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。 ・町内でも買い物ができ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、日常的な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。

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するためには、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てします。

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

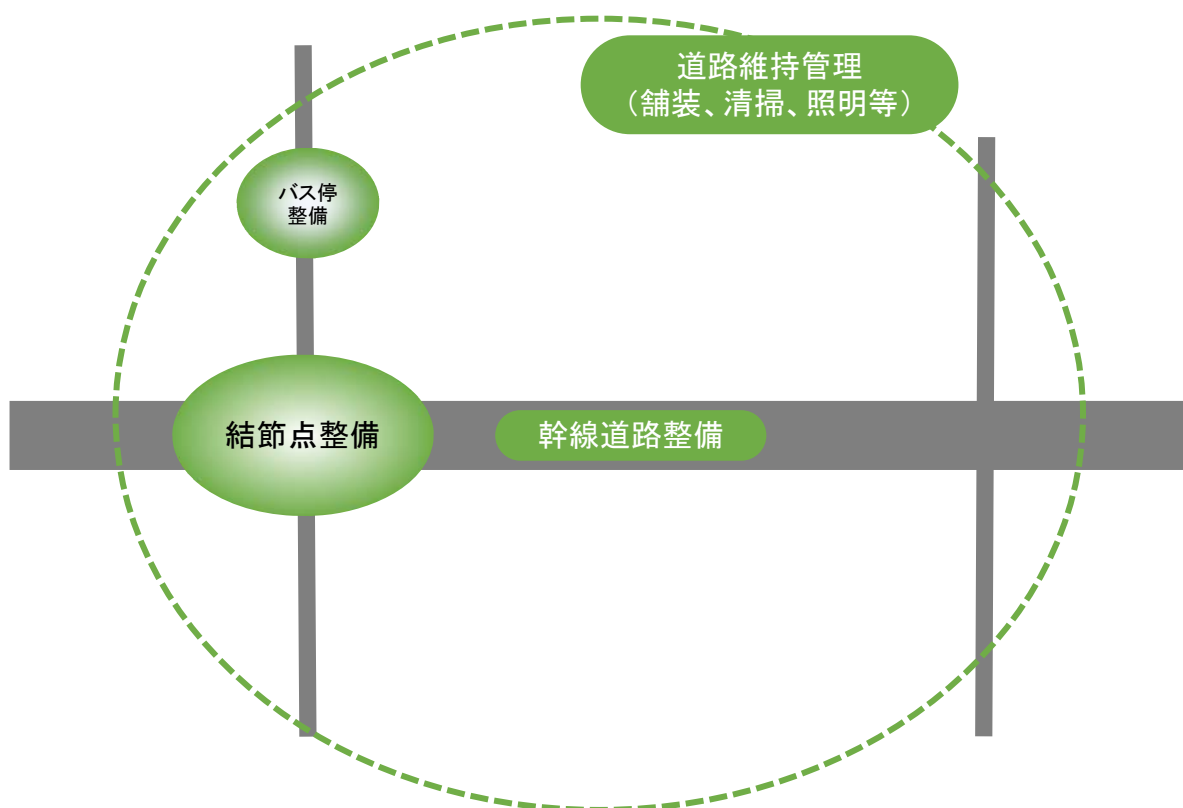
1) 概要

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、町内外の拠点をつ結び、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めます。

(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	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。 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。 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。 ・ 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

事業内容	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。  鴻巣免許センター～東松山駅 (川越観光自動車)  鴻巣免許センター～川越駅 (東武バスウエスト)
計画指標	民間路線バスのピーク時輸送力
(現況値)	ピーク時輸送力 432 人／時・片方向（平成 27 年度・民間 3 路線）
(目標値)	ピーク時輸送力 512 人／時・片方向以上
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

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

事業内容	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。 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。 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。 ＜フィーダー交通の役割＞ ・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。 ＜民間バス路線との役割分担＞ ・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。 ＜実証実験イメージ＞ ・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。 ＜参考事例＞ ・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。 ■内郷地区「おしどり号」の概要 <table border="1"> <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）												
計画指標	公共交通の利用者数												
(現況値)	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）												
(目標値)	現況値以上												
実施主体	運行事業者、吉見町												
実施時期	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												



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	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。 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。 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。
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	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、周知等） 平成 32 年：社会実験実施

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	本町は、埼玉県ほぼ中央に位置し、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。 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。
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	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。 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。 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。 
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

事業内容

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。



<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

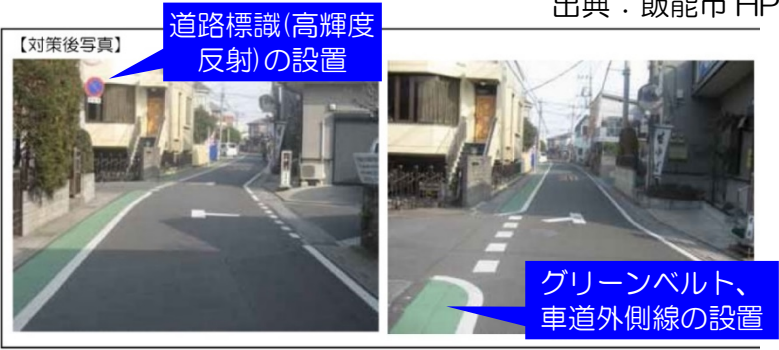
(目標値) 1 か所以上

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

事業内容	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。 ・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：飯能市 HP  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

事業内容	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。 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。 ＜参考事例＞ ・狭山市 防犯灯整備 各自治会からの要望に基づき、防犯上必要な箇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。  出典：防犯に配慮したまちづくり実践事例集 埼玉県
計画指標	新たな実施箇所数
(現況値)	なし
(目標値)	申請箇所数に応じて整備
実施主体	町内行政区、吉見町
実施時期	平成 29 年度～：申請等に基づき適宜実施

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

事業内容	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。 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。 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。 ＜参考事例＞ ・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。
計画指標	実施
(現況値)	未実施
(目標値)	実施
実施主体	吉見町
実施時期	平成29年度～：検討、公共交通の再編事業に併せ実施



事業2-3-2 バス停のバス待ち環境の改善

事業内容

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。

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。

<参考事例>

- ・鳩山町 バス停の周辺に駐輪場を整備した事例



- ・仙台市 広告付きバス停

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。

基本的な機能



出典：モーダルコネクト検討会資料 国土交通省

計画指標	新たな実施箇所数
(現況値)	なし
(目標値)	1 か所以上
実施主体	交通事業者、バス停整備事業者、吉見町
実施時期	平成 29 年度～：検討、適宜事業化

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

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。

・佐賀県小城市 買い物支援協力店一覧

事業内容



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。

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、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

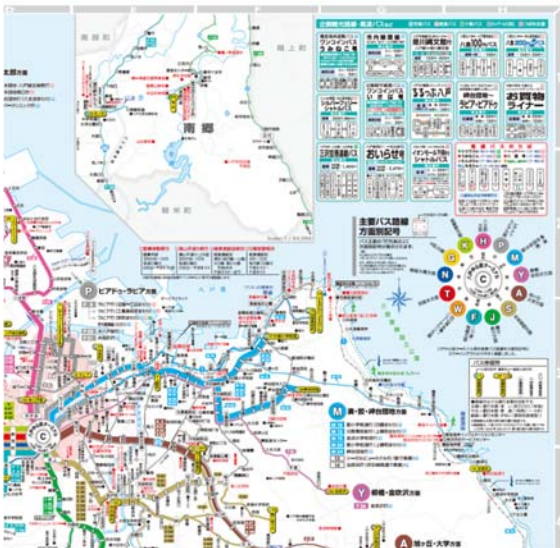
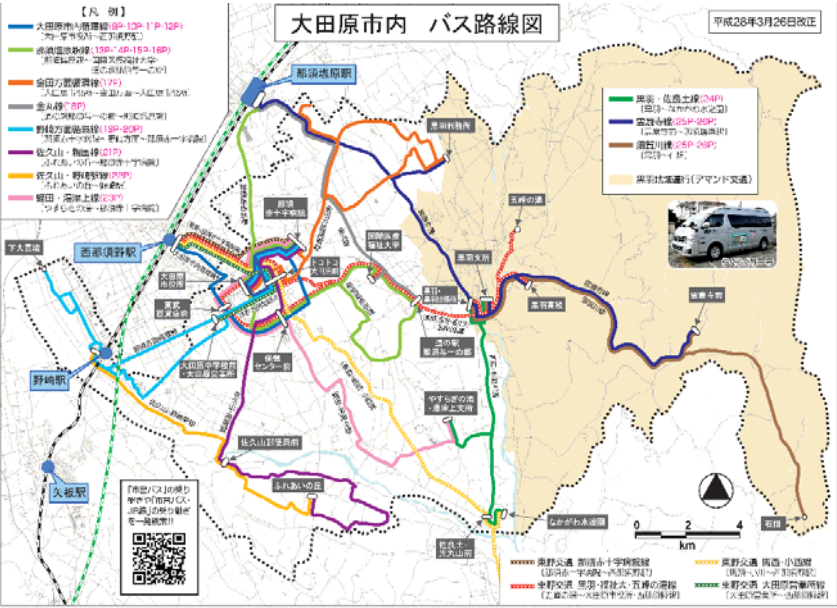
実施時期 平成29年度～：検討、実施

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

事業内容	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。 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。 ＜事業イメージ＞  ＜参考事例＞ ・戸田市 市民と行政の協働コミュニティアプリ「toco ぷり」 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 出典：戸田市ホームページ、ユーカリが丘ホームページ 
計画指標	実施
(現況値)	未実施
(目標値)	実施
実施主体	吉見町
実施時期	平成 28 年度：設計・開発 平成 29 年度～：提供

事業3-2-2 公共交通パンフレットの作成・配布

事業内容	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 ・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	○	○		実施計画策定	準備が整い次第随時実施				
		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	○	○			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				

第4部 計画事業の実現に向けて

第1章 計画の達成状況の評価

1. 目標の達成状況の評価手法

町は、各事業の進捗状況を把握し、計画指標の達成度を算定します。達成度と目標値の差異を比較し、原因等を分析した上で、その結果を次項に示す「吉見町スムーズ行動プラン検討会」に報告します。

また、計画指標は事業の達成状況を計測するためのもので、事業の内容や適切性を評価するものではありません。そこで、計画指標の達成度評価・分析にあわせ、費用、収入、収支、効果などの把握も行うこととします。

2. 計画の見直し基準

コミュニティ交通（※）については、後述する「運行継続等基準」に基づき見直しを行っています。その他の事業や計画全体の見直しについては、実施後に満足度調査、効果検証などを行い、実施前後の比較状況を把握したうえで、その結果から見直しの必要性を検討し、「吉見町スムーズ行動プラン検討会」に報告します。

（※）コミュニティ交通

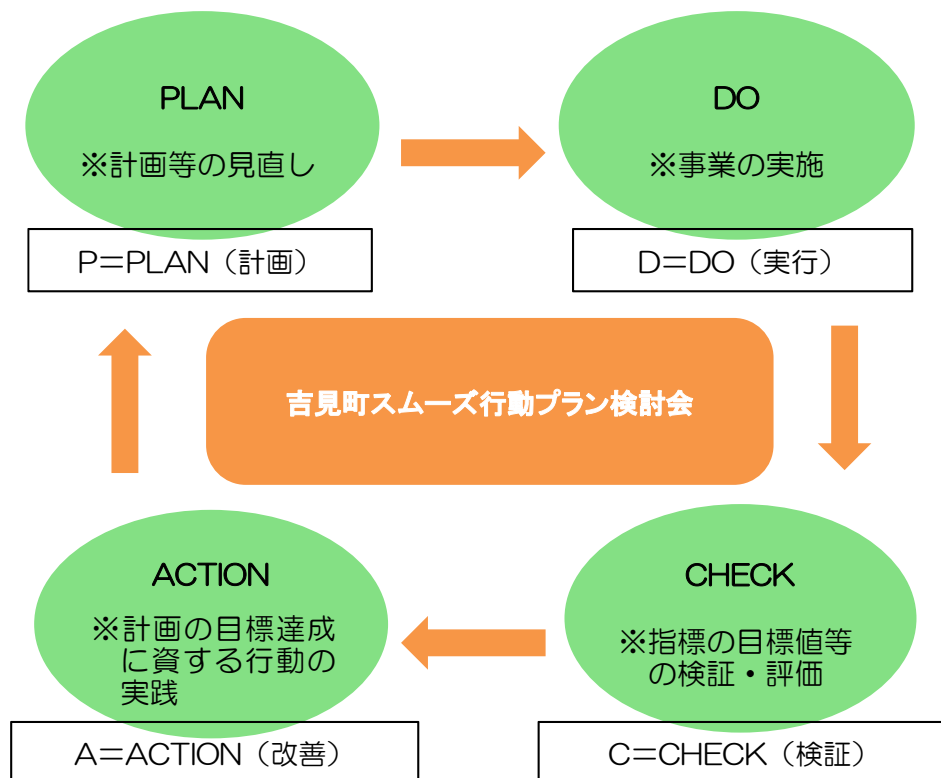
コミュニティ交通に関する統一的な見解・定義はありません。

ここでは、コミュニティ交通を「町が主体的に計画して運営主体となり、一般乗合旅客自動車運送事業者（バス、タクシー）に委託・補助をして運行する、あるいは市町村運営有償運送を行うなどして運行する交通システム」とします。

第2章 進行管理体制及び進行管理内容

1. 進行管理体制

計画の達成状況に関する評価は、スムーズ行動プラン検討会が、PDCA サイクルにより、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。また、地域の状況や社会情勢が変化した場合は、計画の見直しなどについても、進行管理を行うものとします。



2. 進行管理内容

①町の役割

施策・事業の進捗状況をモニタリングします。1年に1回程度、事業の進捗状況及び設定した指標の評価値、並びに、事業の費用、収入、収支、効果などを吉見町スムーズ行動プラン検討会に報告します。

②各事業主体の役割

町及び交通事業者等は、計画に位置づけた事業の実現に向け、協力・連携のもと、それぞれの取り組みを着実に実施するものとします。

③町民の役割

社会が成熟し、人々の暮らしは多様化しています。少子高齢化、人口減少などの問題もでてきました。このような状況にきめ細やかに対応していくためには、行政や民間事業者の力だけでは十分ではありません。路線を維持・拡充していくための公共交通の積極的な利用など、町民一人一人ができることから始め、計画事業の実現に向けた取り組みの推進、協力を行うものとします。

④公共交通の運行継続・見直しルール

町が運営主体となる公共交通については、利用者数や収支率等による運行継続・見直し等の基準を設け、定期的に必要な見直しを行うものとします。

⑤吉見町スムーズ行動プラン検討会の役割

吉見町スムーズ行動プラン検討会では、町のモニタリング報告を受け、適切に事業が実施されているか、その成果が適正であるか等を検討し、今後の事業の進め方を助言します。また、必要に応じて本計画を変更するものとします。

なお、吉見町スムーズ行動プラン検討会は、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」を兼ねる組織です。

第3章 公共交通の再編に係る課題とその対応方針

本計画に位置づけた計画事業のうち、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第11号に基づく地域公共交通再編事業となりうる基本方針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」の計画事業に関しては、同法第5条の規定に基づき、次のとおり、交通システムの再編に係る課題とその対応方針を定めます。

1. 公共交通の再編に係る課題とその対応方針

事業	課題	対応方針
各事業共通	・ 町外の運行等に関する、自治体や運送事業者（バス、タクシー）との調整等	・ 運輸局や県に対する広域交通に関する支援要請
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	・ 路線バス事業者の採算性確保 ・ 隣接自治体との協調	・ 路線バス事業者との協議 ・ 路線バス利用促進策の実施 ・ 路線バス維持対策の検討 ・ 隣接自治体との連携、共同取り組み等
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	・ 路線バス事業者の採算性確保 ・ 隣接自治体との協調	・ 路線バス事業者との協議 ・ 車両確保支援策（車両更新時の買い替え支援など）の検討 ・ 隣接自治体との連携、共同取り組み等
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	・ 既存交通事業者の合意 ・ 事業者の実施可能性 ・ 運行形態、運行サービスの決定 ・ 運行費用の確保	・ 吉見町スムーズ行動プラン検討会での合意形成 ・ 町内及び近隣地域における運行可能事業者の把握（ヒアリング） ・ 運送形態や運行サービス（運賃含む）の検討 ・ 国や県の助成の可能性検討、地方交付税の可能性検討
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】	・ 既存交通事業者の合意 ・ 事業者の実施可能性 ・ 運行形態、運行サービスの決定 ・ 運行費用の確保 ・ 社会実験後の民間事業としての可能性	・ 吉見町スムーズ行動プラン検討会での合意形成 ・ 町内及び近隣地域における運行可能事業者の把握（ヒアリング） ・ 運送形態や運行サービス（運賃含む）の検討 ・ 国や県の助成の可能性検討、地方交付税の可能性検討 ・ 社会実験の結果、民間の自主運営の可能性等の検討、支援策検討
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）	・ 現行の送迎バス運行事業者との契約期間未了等 ・ 路線バスの運行と企業等のコスト軽減	・ 現行の送迎バス運行事業者との契約期間完了を想定した準備、段階的实施など ・ 路線バス事業者への大口定期割引、一括大口割引回数券等の検討要請

2. コミュニティ交通の運行継続等基準の策定方針

一般的に、コミュニティ交通は運賃収入だけで費用を賄うことが困難です。しかしながら、公的な財政負担が過重になった場合、維持していくことが困難になります。コストを抑制するための交通ネットワーク縮小やサービス水準の低下が、更なる利用者の減少を招く「負のスパイラル」に陥ってしまうと、交通システムの維持は益々困難になります。

そこで、コミュニティ交通の運行に関する公的なルールとして「運行継続等基準」を設け、維持に必要な需要量、適正なコスト負担などを明らかにし、費用対効果を検証した上で、定められたルールに則って、導入や見直しを行っていくことが必要になります。

なお、先進的な自治体では、このようなルールを設けた上で運行を開始し、毎年モニタリングを行い運用改善・需要喚起を行っています。

今後、本計画の実施計画を策定する中で、コミュニティ交通に関して具体的な地域公共交通再編事業に係る事項を位置づける場合は、実際の運行開始までに、先進事例等を参考にしながら、運行の開始・継続・廃止等の基準と、その運用ルールを定めることとします。

■相模原市のコミュニティバスの導入基準（抜粋）

コミュニティバス
導入条件③

「**運行基準**」に整合し、実証運行期間中に「**運行継続条件**」を満たす見込みのある運行計画の策定

〈**運行基準**（サービス内容）〉

- **運行間隔**：毎時1本（午前8時台～午後6時台）
- **運賃**：近隣の路線バス運賃と同等（割引サービス等も適用する）
- **バス停間隔**：原則として200m間隔
※設置位置は、道路状況・土地利用状況・住民意向等を考慮して決定

- **運行形態**：定時定路線
※通常の路線バスのように、決められた運行経路を決められた時間に運行する路線
- **車両**：バリアフリー化されたバス

〈**運行継続条件**〉
「1便当たり輸送人員が10人以上であること」
かつ「運賃収入が車両償却費等を除いた経常費用の50%以上であること」



■相模原市の乗合タクシーの導入基準（抜粋）

乗合タクシー
導入条件③

「**運行基準**」に整合し、実証運行期間中に「**運行継続条件**」を満たす見込みのある運行計画の策定

運行基準（サービス内容）

運行間隔

運行本数や運行日については、**地域の需要に合わせ柔軟に設定**する。（運行本数は1日10便程度とする）

運賃

均一運賃を基本とし、**路線バスよりも高く、タクシーよりも安い**設定とする。
※路線長が長い場合には、ゾーン運賃制の導入を検討する。

停留所

地域の需要に合わせて設置し、乗降は停留所のみとする。
※設置位置は、道路状況・土地利用状況・住民の利用意向等を考慮して決定する。

運行形態

事前予約制（需要応答型の区域運行）を基本とする。

車両

セダン型、またはワゴン型車両を使用し、交通事業者が所有する車両の使用を基本とする。

※生活交通維持確保路線等からの転換に伴う運行内容の検討は、従前の利用状況や運行内容を勘案した上で個別に検討を行うこととします。

運行継続条件……「稼働した便の1便当たりの輸送人員が1.5人以上であること」
かつ「全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上であること」

資料編

吉見町町民行動基本計画策定経過

平成28年

- 5月31日 吉見町スムーズ行動プラン検討会の設置
- 6月 7日 吉見町議会全員協議会
 - ・スムーズ行動プラン検討会の設置について
 - ・吉見町町民行動基本計画の策定スケジュールについて
- 7月 1日 吉見町スムーズ行動プラン検討会（第1回 全体会議）
 - ・会議開催等のスケジュールについて
 - ・アンケート調査等について
- 7月11日 バス利用者アンケート調査
 - ・回答総数 240 人
- 7月24日 道の駅来訪者ヒアリング調査
 - ・回答総数 326 人
- 7月25日 地域住民のニーズ調査（8月8日まで）
 - ・調査対象：65 歳以上の町民 1,000 人、回答総数 731 人
 : 高校生及びその関係者 1,000 人（高校生 500 人・保護者 500 人）、
 回答者総数 586 人（高校生 294 人・保護者 292 人）
 : 18 歳以上 65 歳未満の町民 1,000 人、回答者総数 544 人
- 8月31日 吉見町議会全員協議会
 - ・各種調査の経過報告
 - ・懇談会の開催について
- 9月21日 吉見町スムーズ行動プラン検討会（第1回 作業部会）
 - ・アンケート集計結果について
 - ・懇談会の開催について
- 9月25日～ スムーズ行動町民懇談会実施（全5回 参加者数 197 人）（9月29日まで）
 - ・町民会館フレサよしみ、北公民館、東公民館、南公民館、西公民館で実施
- 11月 9日 吉見町スムーズ行動プラン検討会（第2回 作業部会）
 - ・各種調査結果について
 - ・スムーズ行動町民懇談会について
 - ・吉見町町民行動基本計画の構成要素（案）について
 - ・方針、計画目標、計画事業等の集約方法について
- 11月25日 吉見町スムーズ行動プラン検討会（第1回 利用者分科会）
 - ・基本方針、計画目標、計画事業（叩き台）について（意見、提案等）
- 〃 スムーズ行動町民懇談会について、町議会議員へ報告
- 〃 冊子「公共交通等に関するアンケート結果及びスムーズ行動町民懇談会について報告します」を町内回覧。
 紙面の都合で冊子に掲載できなかった懇談会の質疑、意見等を「スムーズ行動町民懇談会の記録」として、町ホームページで公開。

- 1 2 月 1 3 日～ 吉見町スムーズ行動プラン検討会（企業バス運行者分科会）（1 2 月 1 4 日まで）
- ・ 企業バスの現況について
 - ・ 基本方針、計画目標、計画事業（叩き台）について（意見、提案等）
- 1 2 月 1 5 日～ 吉見町スムーズ行動プラン検討会（交通事業者分科会）（1 2 月 1 9 日まで）
- ・ 町内交通事業の現況、展望等について
 - ・ 基本方針、計画目標、計画事業（叩き台）について（意見、提案等）
- 1 2 月 2 6 日 吉見町スムーズ行動プラン検討会（第 2 回 利用者分科会）
- ・ 企業バス運行者分科会及び交通事業者分科会の経過報告
 - ・ 基本方針、計画目標、計画事業（素案）について（意見、提案等）

平成 2 9 年

- 1 月 1 7 日 吉見町スムーズ行動プラン検討会（第 3 回 作業部会）
- ・ 各分科会の経過報告
 - ・ 吉見町町民行動基本計画（素案）について
- 2 月 2 日～ パブリックコメントの実施（2 月 1 6 日まで）
- 3 月 1 日 吉見町議会全員協議会
- ・ 吉見町町民行動基本計画（素案）について
- 3 月 2 8 日 吉見町スムーズ行動プラン検討会（第 2 回 全体会議）
- ・ 経過報告
 - ・ 吉見町町民行動基本計画（案）を承認

吉見町スムーズ行動プラン検討会委員名簿

	委員区分	所 属	氏 名	備 考
1	町長又はその指名する者	吉見町副町長	菅野 明雄	委員長
2	町議会の議員	吉見町議会議員	内野 正美	
3	〃	吉見町議会議員	荻野 勇	
4	住民及び利用者の代表	吉見町区長会長	角田 賢三	
5	〃	吉見町シニアクラブ連合会長	柴崎 和男	
6	〃	吉見町立西小学校PTA会長	小野 雅宏	
7	一般旅客自動車運送事業者	川越観光自動車(株)運行車両部長	長南 克幸	
8	〃	東武バスウエスト(株)川越営業事務所長	佐藤 弘行	
9	〃	(株)平成エンタープライズ運行部長	伊藤 和弘	
10	〃	(有)吉見タクシー取締役	小川 まゆみ	
11	上記事業者が組織する団体	埼玉県バス協会専務理事	鶴岡 洋	
12	〃	埼玉県乗用自動車協会事務局長	藤田 貢	
13	事業者の運転手組織の代表	東武バス労働組合川越分会長	武藤 辰也	
14	有償運送を行う社団法人等	吉見町社会福祉協議会主事	田中 健一	
15	埼玉運輸支局長又はその指名する者	関東運輸局埼玉運輸支局首席運輸企画専門官	古屋 仁	
16	県交通政策課長又はその指名する者	埼玉県交通政策課交通企画・バス担当主査	畦地 英樹	
17	道路管理者（県道）	東松山県土整備事務所管理担当課長	高橋 貴和	
18	道路管理者（町道）	吉見町まち整備課長	中島 浩規	
19	警察関係者	東松山警察署交通課長	菊地 隆雄	
20	町長が必要と認める者	吉見町商工会事務局長	新井 和利	副委員長
21	〃	プリマ食品(株)代表取締役社長	廣部 正隆	
22	〃	佐川ロジスティクスパートナーズ(株)管理課長	村上 善則	
23	〃	東洋製罐(株)埼玉工場総務課係長	小西 彰	
24	〃	公募委員	佐川 幸夫	
25	〃	公募委員	吉田 紀美子	
26	〃	吉見町総務課長	栗林 一之	
27	〃	吉見町地域振興課長	小川 輝由	
28	〃	吉見町福祉町民課長	松本 かおり	
29	〃	吉見町教育総務課長	大野 猛	

吉見町町民行動基本計画

発 行 吉見町

編 集 政策財政課

〒355-0192

埼玉県比企郡吉見町大字下細谷 411 番地

TEL 0493-54-1511(代)

FAX 0493-54-4200

URL <http://www.town.yoshimi.saitama.jp/>

発行年月 平成29年3月



吉見町
Yoshimi