

鳩山町

地域公共交通総合連携計画書

平成21年2月

平成22年2月改定

鳩山町

鳩山町地域公共交通協議会委員名簿

平成 22 年 2 月 26 日時点

役 職	名 前	所 属
会 長	小峰 孝雄	鳩山町長
委 員	根岸 富一郎	鳩山町議会選出
	稲垣 稔	鳩山町議会選出
	長南 克幸	川越観光自動車(株)
	藤島 弘士	越生タクシー
	端 清照	鳩山町シルバー人材センター
	小久保 定夫	鳩山町社会福祉協議会
	日坂 和久	NPO 法人二十一世紀まちづくりの会
	菊地 勝	西入間警察署
	田川 甲	鳩山町区長・自治会長会
	宮崎 利正	鳩山町老人クラブ連合会
	松浪 健一郎	鳩山町 PTA 連絡協議会
	市野 学	東京電機大学
	平工 博司	山村学園短期大学
	本間 修	大東文化大学
	笠松 一郎	学識経験者
	杉浦 幸子	学識経験者
	福岡 次郎	鳩山町商工会
	池田 豊	埼玉運輸支局
	笠川 俊之	埼玉運輸支局
事務局	藤野 敏	鳩山町政策財政課
	松田 幸弘	鳩山町政策財政課
	松ノ元 弘毅	鳩山町政策財政課

鳩山町地域公共交通総合連携計画の概要

1. 経緯

平成21年2月26日作成
平成21年3月19日公表
平成22年2月26日改定

2. 鳩山町地域公共交通総合連携計画の区域（連携計画書 P24）

地域公共交通総合連携計画は鳩山町全域を対象とする。



図 地域公共交通総合連携計画の区域

3. 鳩山町地域公共交通総合連携計画に関する基本方針（連携計画書 P23）

地域公共交通の課題を踏まえ、鳩山町における地域公共交通総合連携計画に関する5つの基本方針を設定した。

基本方針1 急激な高齢化に対応した交通手段の確保

高齢者に関しては、停留所までの移動や乗り継ぎが負担となっている。また、自宅から停留所まで距離があることにより、町内循環バスの利用を諦めている方もいる。

一方、現在自動車を利用されている方についても、将来、運転が困難になった場合の移動手段に対するニーズが高くなっている。

これらを踏まえ、高齢者に適した生活交通手段を確保する。

基本方針 2 朝・夕の通勤・通学者の交通手段の確保

通勤・通学におけるマイカー利用が多くなっている。また、自動車送迎による家族の負担も生じている。

一方、亀井小学校では、通学距離が 2km を超える児童が約 30% となっている。登校時は、集団登校となるが、下校時は、学年によって終業時間が異なることから少人数での下校となり、交通安全及び防犯上の問題がある。

これらを踏まえ、通勤・通学時における公共交通手段を確保する。

基本方針 3 昼間の需要の少ない運行の効率化

昼間運行している町内循環バスは、コースや時間帯によって、空気を運ぶような状況が発生しており、運行効率が悪くなっている。

これら無駄な運行を回避するため、需要や移動目的に応じた運行形態により、運行の効率化を図る。

基本方針 4 町外主要拠点への交通手段の確保

町内から町外の主要拠点への移動ニーズがあるにもかかわらず、公共交通による移動手段のない箇所がある。

これら町外の主要拠点への交通手段を確保する。

基本方針 5 公共交通の需要喚起

鳩山町の町民の移動は、公共交通よりも自動車や自動車送迎による移動に依存している。

マイカーから公共交通への利用の転換を図るとともに町民の公共交通に対する意識改革により公共交通の需要喚起を図る。

4. 鳩山町地域公共交通総合連携計画の目標（連携計画書 P25）

上記の基本方針に対して以下の目標を設定した。

- 高齢者の自宅と目的地の間の移動負担を軽減するドア・ツー・ドアサービスの導入
- 既存の路線バス及び町内循環バスの停留所間隔を密にするとともに、主要な停留所への上屋やベンチ等の設置
- これまで昼間のみ運行されていた町内循環バスを朝・夕の時間帯にも活用するとともに、路線バスの運行時間帯についても通勤・通学の実態にあったものへの見直し
- 亀井小学校におけるスクールバスの導入
- 需要の発生に応じた柔軟な公共交通の導入
- 鳩山町と町外の主要拠点を結ぶ新たなバス路線の導入
- 町民自らがマイカー依存型社会の限界と公共交通の存在意義を認識した自発的な公共交通の利用

5. 事業の概要及び事業の実施主体（連携計画書 P29-32）

設定した鳩山町における地域公共交通総合連携計画の基本方針・目標地域に対し4つの事業を設定した。事業の概要及び実施主体を以下に示す。

（1）デマンド交通の導入（実施主体：鳩山町⇒一般乗合旅客自動車運送事業者）

- ・町内及び直通のバス路線のない町外の主要施設（当面は埼玉医科大学病院）との間を運行エリアとするデマンド交通を導入する。必要車両を購入する。

（2）町内循環バス（はとバス）の見直し、実証運行（実施主体：鳩山町⇒一般乗合旅客自動車運送事業者）

- ・利用者の少ない亀井・今宿コースを廃止し、デマンド交通で対応
- ・ニュータウンコース、ニュータウン・石坂コースは需要の多い午前の時間帯を対象に便数・ルートを見直す。そして、需要の少ない時間帯は町内循環バスを廃止し、デマンド交通で対応する。（見直し時）
- ・ニュータウンコース、ニュータウン・石坂コースは路線に適した運行とし、車両を購入する。（実証運行時）

（3）通勤・通学連絡バスの導入（実施主体：鳩山町）

- ・通勤・通学時間帯において、通勤通学者の路線バスとの乗り継ぎを確保するため、町内の各地区を循環し、坂戸駅～大橋線、高坂駅～鳩山ニュータウン線の停留所でアクセスする通勤・通学連絡バスを導入する。
- ・亀井小学校区において、下校時における児童の足を確保するため、校区内を循環し、児童を自宅付近まで送るスクールバスを導入する。

（4）路線バスの強化（実施主体：川越観光自動車(株)）

- ・坂戸駅～大橋線の終バス時刻を延長する。
 - ・高坂駅～鳩山ニュータウン線を延長し、北坂戸駅へ直接乗り入れる。
-

-
- ・ 主要な停留所に上屋やベンチを設置する。

6. 計画期間（連携計画書 P33）

平成 21 年度～平成 23 年度

7. 法第 6 条に定める協議会の有無

協議会の有無：有

設立年月日：平成 20 年 5 月 27 日

協議会名称：鳩山町地域公共交通協議会

構成員：別添

8. 法第 5 条第 6 項に定められている関係者との協議

平成 21 年 2 月 26 日に開催された第 5 回協議会において協議が成立した。

9. 法第 5 条第 5 項に定められている利用者の意見の反映

① 鳩山町地域公共交通協議会に「別添」に示すメンバーが参画し、5 回にわたって協議会で議論を行った。

② 協議会のメンバーである以下の交通事業者にも事業への参画の可能性、参画する場合の条件等について個別にヒアリングを行った。

- ・ 川越観光自動車(株)
- ・ 越生タクシー

③ 計画に対する町民の意見募集を 2 回にわたって実施し、意見が寄せられた。意見募集に際しては、計画の内容を取りまとめた協議会広報紙を作成し、それを全戸に配布した。

第 1 回：公共交通施策の方向性に対する意見募集

- ・ 平成 20 年 12 月 1 日～平成 20 年 12 月 20 日
- ・ 寄せられた意見 5 件

第 2 回：今後の鳩山町における地域公共交通施策(案)、事業実施計画(案)に対する意見募集

- ・ 平成 21 年 2 月 2 日～平成 21 年 2 月 20 日
- ・ 寄せられた意見 3 件

10. その他

- ・ 法第 7 条による提案によるものではない。
 - ・ 地域公共交通活性化・再生総合事業②総合連携計画に定める事業に要する経費について活用を想定している。
-

(別添)

鳩山町地域公共交通協議会委員名簿

平成 22 年 2 月 26 日更新

役 職	名 前	所 属
会 長	小峰 孝雄	鳩山町長
委 員	根岸 富一郎	鳩山町議会選出
	稲垣 稔	鳩山町議会選出
	長南 克幸	川越観光自動車(株)
	藤島 弘士	越生タクシー
	端 清照	鳩山町シルバー人材センター
	小久保 定夫	鳩山町社会福祉協議会
	日坂 和久	NPO 法人二十一世紀まちづくりの会
	菊地 勝	西入間警察署
	田川 甲	鳩山町区長・自治会長会
	宮崎 利正	鳩山町老人クラブ連合会
	松浪 健一郎	鳩山町 PTA 連絡協議会
	市野 学	東京電機大学
	平工 博司	山村学園短期大学
	本間 修	大東文化大学
	笠松 一郎	学識経験者
	杉浦 幸子	学識経験者
	福岡 次郎	鳩山町商工会
	池田 豊	埼玉運輸支局
	笠川 俊之	埼玉運輸支局
事務局	藤野 敏	鳩山町政策財政課
	松田 幸弘	鳩山町政策財政課
	松ノ元 弘毅	鳩山町政策財政課

— 目 次 —

1. 計画の概要	1
1.1. 背景及び目的	1
1.2. 計画の位置付け	2
1.3. 計画策定の流れ	3
2. 地域公共交通の現状と課題	4
2.1. 地域概況	4
2.1.1. 地勢	4
2.1.2. 人口	5
2.1.3. 高齢化	6
2.2. バスの運行状況、利用状況	7
2.2.1. バスの運行状況	7
2.2.2. バスの利用状況	9
2.3. 町民の移動実態	15
2.4. 地域公共交通の課題	20
2.4.1. 路線バスの課題	20
2.4.2. 町内循環バスの課題	21
2.4.3. その他	21
3. 地域公共交通総合連携計画	23
3.1. 鳩山町地域公共交通総合連携計画に関する基本方針	23
3.2. 地域公共交通総合連携計画の区域	24
3.3. 地域公共交通総合連携計画の目標	25
3.4. 地域公共交通施策体系（施策メニュー）	26
3.5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	29
3.5.1. デマンド交通の導入	29
3.5.2. 町内循環バスの見直し、実証運行	30
3.5.3. 通勤・通学連絡バスの導入	31
3.5.4. 路線バスの強化	32
3.6. 計画期間	33
4. 実証実験計画	34
4.1. 実証実験目的	34
4.2. 実証実験概要及び実施主体	34
4.3. 実験計画期間	35

資料編

- 資料 1 アンケート調査結果
- 資料 2 ヒアリング調査結果
- 資料 3 計画において実施する施策内容
- 資料 4 鳩山町地域公共交通協議会 意見募集結果

1. 計画の概要

1.1. 背景及び目的

鳩山町は、平成元年に町内循環バス（当時は行政福祉バス）の運行を開始し、貴重な交通手段として、多くの皆さんに活用されています。しかし、急激な少子高齢化などに伴い、地域公共交通の利用者ニーズは多様化・複雑化しています。その一方で、町の財政は今後も厳しい状況が続くと見込まれます。地域公共交通を取りまく状況は多くの課題を抱えていますが、町民の皆さんのご意見をいただきながら、より良い方向性を考えていくことが重要です。

このような折、昨年の10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域の創意工夫ある自主的な取り組みに対する法的な措置がされました。

具体的には、法律に基づき設置する地域公共交通協議会が「地域公共交通総合連携計画」を策定する場合、国土交通省への申請が認定されれば、その策定への支援が受けられます。さらに、連携計画に基づき実証運行等を行う場合に、支援を受けることも可能です。

このような背景のもと、住民代表、交通事業者、学識経験者、行政等から成る「鳩山町地域公共交通協議会」（会長：小峰孝雄鳩山町長）を設置し、鳩山町にふさわしい公共交通施策について協議を重ね、急激な高齢化に対応した交通手段の確保や昼間の需要の少ない時間における運行の効率化などを目標とした「鳩山町地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

表 1-1 協議会の開催経緯

回数・開催日	協議事項
第1回協議会 平成20年5月27日(火)	■ 鳩山町地域公共交通協議会規約の制定 ■ 副会長の選出、監査員の任命 ■ 財務規程及び事務局規程の制定 ■ 平成20年度地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定申請書（案）の承認
第2回協議会 平成20年8月18日(月)	■ 平成20年度地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定結果の報告 ■ 平成20年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付決定通知結果の報告 ■ 鳩山町地域公共交通協議会平成20年度予算の承認 ■ 鳩山町地域公共交通総合連携計画調査業務発注の承認
第3回協議会 平成20年11月14日(金)	■ 公共交通実態調査結果の報告 ■ 公共交通施策の方向性に関する意見交換 ■ パブリックコメント実施方針の承認 ■ 計画策定に関する自己評価の公表方針の承認
第4回協議会 平成21年1月19日(月)	■ 協議会広報紙 vol.1 で募集した意見への協議会の考え方の決定 ■ 地域公共交通総合連携計画骨子（案）の承認 ■ 地域公共交通総合連携計画に関する自己評価の公表内容の承認
第5回協議会 平成21年2月26日(木)	■ 協議会広報紙 vol.2 で募集した意見への協議会の考え方の決定 ■ 地域公共交通総合連携計画書（案）の承認 ■ 次年度の活動予定

1.2. 計画の位置付け

鳩山町において、まちづくりに関する計画として平成13年3月に発行された「第4次鳩山町総合振興計画」があります。この中で重点施策のひとつとして、町内の公共交通について以下のように謳われています。

公共交通機関の充実に関する調査の実施

公共交通機関は、町民生活を支える極めて重要な基盤です。しかし、本町では町内循環バスを運行しているものの、町北部地域のほとんどが、最寄駅に対する交通空白不便地域となっています。

したがって、法改正などの動向も踏まえ、公共バス路線と町内循環バスの有機的な連結などをはじめとする、公共交通機関の充実に関する総合的な調査を実施していきます。

「鳩山町地域公共交通総合連携計画」は、この上位計画を踏まえ今後の鳩山町の公共交通のあり方を検討したものです。

1.3. 計画策定の流れ

「地域公共交通総合連携計画」は、鳩山町地域公共交通協議会の場合での議論、その結果に対する町民の皆さんの意見を踏まえながら策定しました。

「地域公共交通総合連携計画」の策定までの流れは以下に示すとおりです。

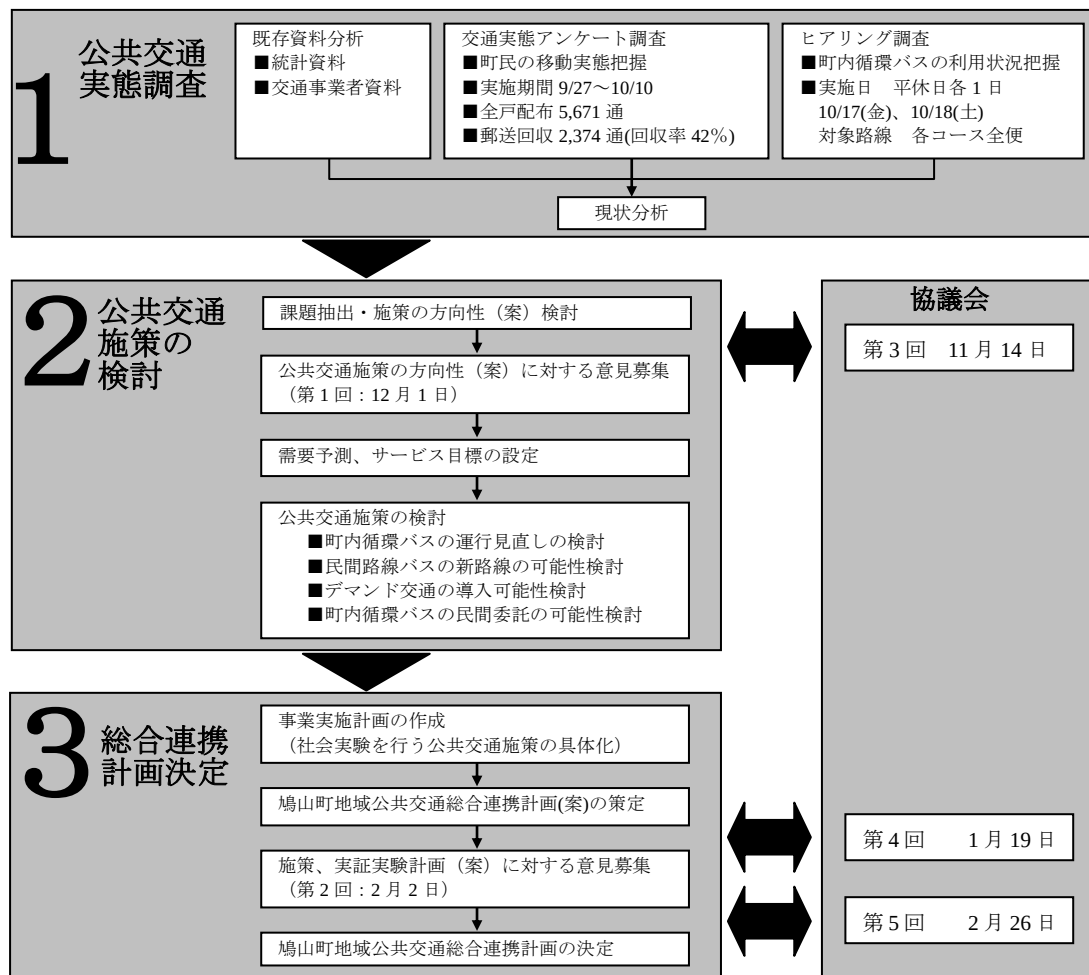


図 1-1 地域公共交通総合連携計画策定までの流れ

2. 地域公共交通の現状と課題

鳩山町は、昭和 49 年の鳩山ニュータウン入居開始以降、人口が増加しましたが、近年、人口が減少し、急激な高齢化が進行しています。また、町内に鉄道駅が存在しないなど、周辺市町と比べ、特異な特性を有しています。このため、鳩山町の地域公共交通の現状を把握し、地域公共交通の課題として整理しました。

具体的には、鳩山町の統計資料をもとに、地域の概況（人口および高齢化状況等）やバスの運行・利用状況といった公共交通を取りまく状況について整理しました。

また、町民の移動実態を把握するため全世帯を対象に実施した交通実態アンケート調査やアンケート調査の補足として実際に町内循環バスを利用している方からみた町内循環バスの課題を把握するため車中で実施したヒアリング調査結果を整理しました。

2.1. 地域概況

2.1.1. 地勢

鳩山町は関東平野と外秩父山地の中間ある比企南丘陵のほぼ中央に位置し、坂戸市、東松山市、毛呂山町、越生町、ときがわ町、嵐山町と隣接しています。

町内は、農村地帯を抱える亀井地区・今宿地区、新興住宅地となっているニュータウン地区から構成されています。

また、町内には鉄道はなく、幹線道路は、県道 4 路線（主要地方道 東松山・越生線、一般県道 玉川・坂戸線、一般県道 岩殿・岩井線、一般県道 石坂・高坂停車場線と町道第 66 号線（農村公園通り）から構成されています。

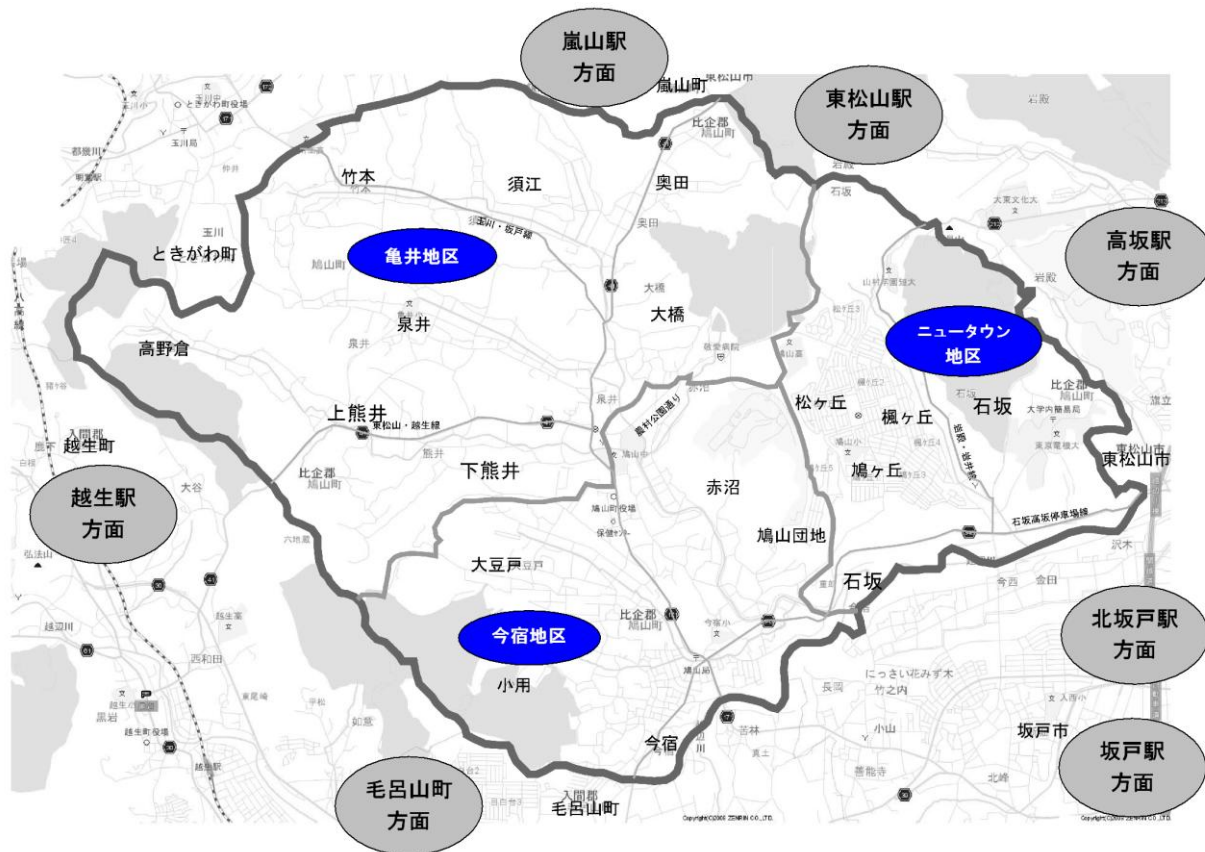
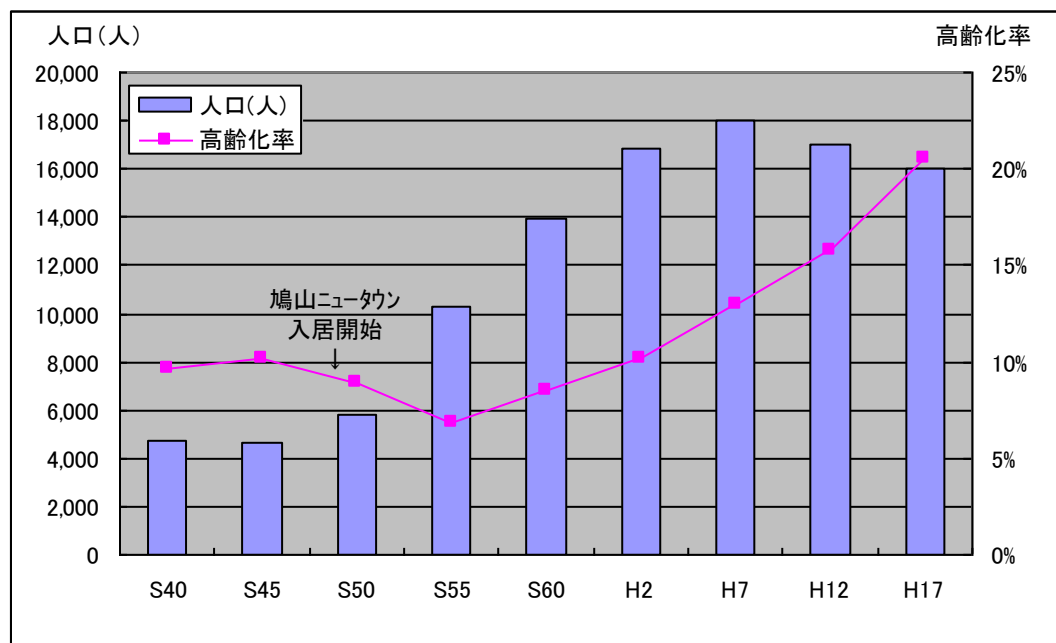


図 2-1 鳩山町の地勢

2.1.2. 人口

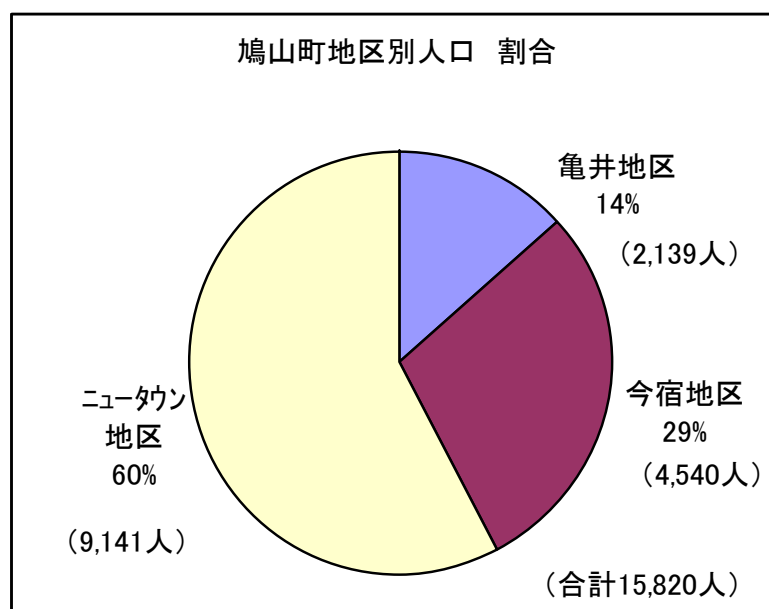
鳩山町の人口は、平成 20 年 9 月 1 日現在で 15,820 人、世帯数が 5,676 あります。昭和 49 年の鳩山ニュータウン入居開始以降増加し、平成 7 年をピークに人口が減少しています。

人口の分布は、ニュータウン地区に集中しており、60%を占めています。次いで今宿地区に 26%、亀井地区に 14%が分布しています。



※) 出典：S40～H17 は国勢調査より

図 2-2 鳩山町人口推移



※) H20.9.1 現在の人口

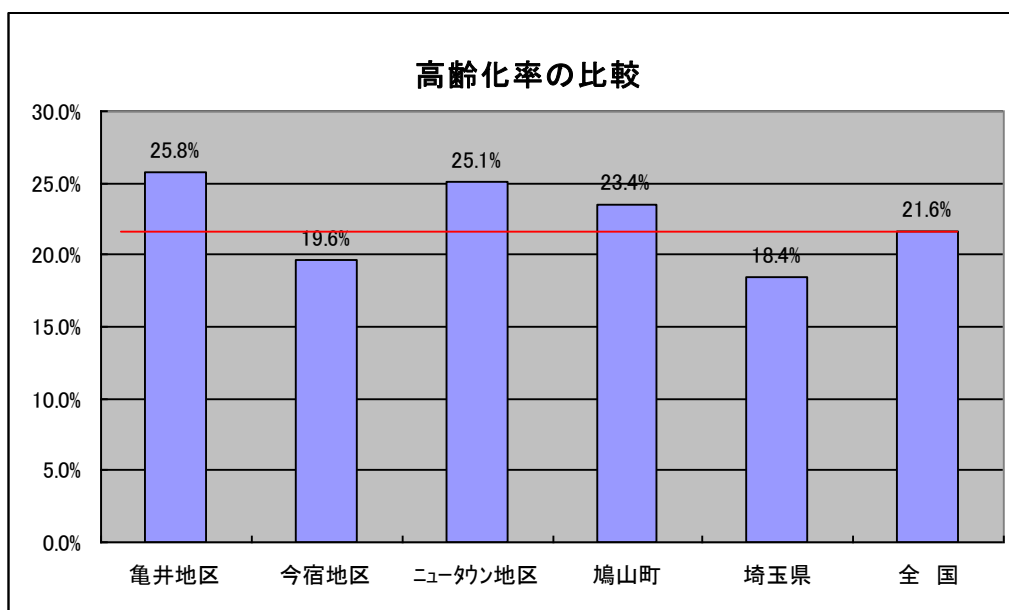
※) 出典：鳩山町資料

図 2-3 鳩山町地区別人口の割合

2.1.3. 高齢化

平成 20 年の鳩山町の高齢化率（全人口に対する 65 歳以上の人口の占める割合）は、全国平均（21.6%）よりも高く、23.4%となっており、6 年後には、33.6%へ急上昇すると予測されています。

また、地区別の高齢化率は、地区により差があり、亀井地区は 25.8%、ニュータウン地区は 25.1%と高く、今宿地区では 19.6%と低くなっています。



※) H20.9.1 現在

※) 出典：鳩山町のデータは鳩山町資料、埼玉県及び全国データは住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数（H20.3.31 現在）、総務省報道資料

図 2-4 高齢化率の比較

2.2. バスの運行状況、利用状況

2.2.1. バスの運行状況

鳩山町では、バス路線及び町内循環バスが公共交通手段となっています。路線バスは、東武東上線の坂戸駅と大橋地区を結ぶ路線（坂戸駅～大橋線）、高坂駅と鳩山ニュータウンを結び入西を経由する路線（高坂駅～鳩山ニュータウン～につさい花みずき線）、高坂駅と東京電機大学（高坂駅～東京電機大学線）を結ぶ路線の計3路線があります。

町内循環バスは、町民の生活交通手段確保の観点から、町内の集落と主要な公共施設等を連絡するものとして、平成元年度より運行しています。町内循環バスのコースは、亀井地区を循環するコース（亀井コース）、今宿地区を循環するコース（今宿コース）、ニュータウン地区を循環するコース（ニュータウンコース、ニュータウン・石坂コース）の計4コースがあります。

バス路線及び町内循環バスの停留所から300m以上離れている「公共交通の空白地帯」は、亀井地区で多くなっています。

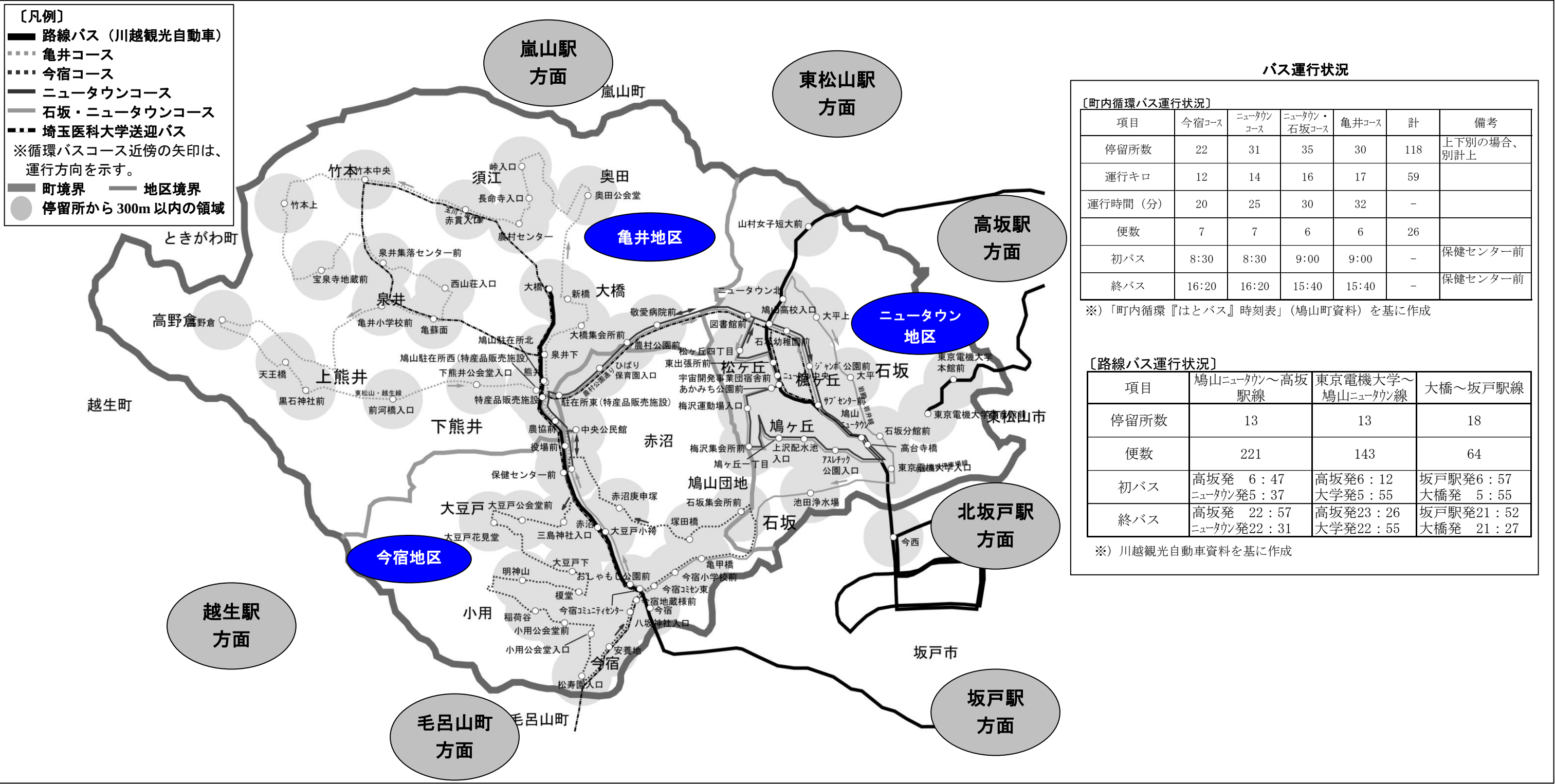


図 2-5 バス路線と停留所バスの利用状況

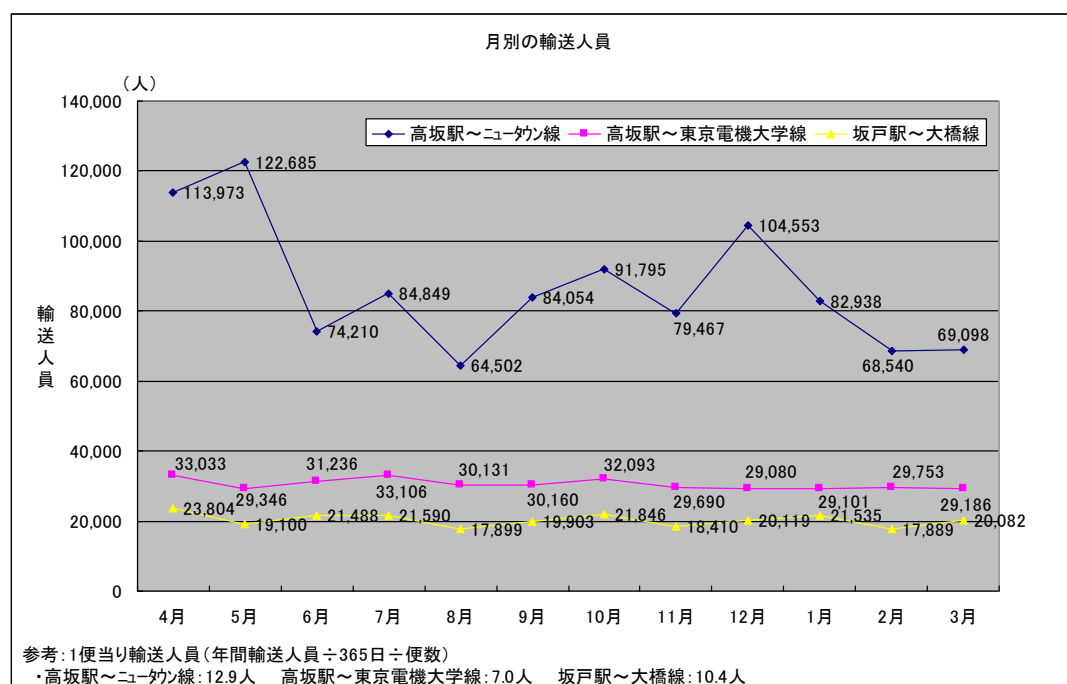
2.2.2. バスの利用状況

(1) 路線バス

路線バスの1便当り輸送人員（H19年度）は、高坂駅～ニュータウン線が12.9人/便、坂戸駅～大橋線が10.4人/便、高坂駅～東京電機大学線が7.0人/便となっています。

運行時間帯は、高坂駅～ニュータウン線が5時台～22時台（にっさい花みずき行きは10時台～16時台）、坂戸駅～大橋線が5時台～21時台、高坂駅～東京電機大学線が5時台～23時台となっています。

運行便数は、高坂駅～ニュータウン線が朝の通勤・通学時間帯（6時台～8時台）で9～12本/時、昼間の時間帯（9時台～16時台）で5～8本/時、夕方の通勤・通学時間帯（17時台～20時台）で6～7本/時となっています。なお、にっさい花みずき行きについては、昼間の時間帯で2本/時となっています。一方、坂戸駅～大橋線では、朝の通勤・通学時間帯で2～3本/時、昼間の時間帯で1～2本/時、夕方の通勤・通学時間帯で2～3本/時となっており、高坂駅～東京電機大学線では、朝の通勤・通学時間帯で4～6本/時、昼間の時間帯で3～5本/時、夕方の通勤・通学時間帯で4～5本/時となっています。



※) H19年度データ、川越観光自動車資料をもとに作成

図 2-6 路線バスの利用状況

高坂駅～鳩山ニュータウン～につさい花みずき線

鳩山ニュータウン発		
高坂駅ゆき		
月～金	時間	土・日・祝日
37 48 58	5	55
06 12 18 24 30 36 42 48 54	6	09 31 42 56
00 05 10 15 20 26 31 36 42	7	06 21 33 47
48 53 58		
09 19 24 30 35 41 46 55 59	8	02 16 29 43 54
05 07 16 23 31 37 44 53	9	07 22 35 45 58
00 07 17 25 33 41 50 59	10	09 30 44 53
05 13 23 34 42 51 58	11	08 20 31 43 55
07 13 22 36 43 52 59	12	07 19 32 43 54
08 17 30 42 51 58	13	05 19 32 43 55
06 18 30 40 50 59	14	07 19 31 43 57
08 18 30 39 47 56	15	11 27 41 58
05 14 23 39 52	16	13 28 39 53
00 11 20 30 41 50	17	04 14 29 47 59
00 10 18 26 38 49	18	16 30 47
02 14 25 35 40 49	19	01 16 37 48
00 11 18 23 39 53	20	01 16 31 46
02 12 36 49 59	21	02 17 34 52
12 31	22	06 25

●印は、山手線環状線大塚～有明間
8月13日～8月16日及び12月30日～1月3日の間は土・日・祝日時間帯で運行いたします。

高坂駅発		
鳩山ニュータウン・につさい花みずきゆき		
月～金	時間	土・日・祝日
47	5	48
00 11 26 31 48 53	7	02 16 26 40 54
02 04 06 12 16 24 34 40 50	8	08 23 36 53
06 23 35 43 50 58	9	04 15 28 41 55
05 12 20 26 35 42 50 58	10	04 16 30 47
10 17 25 34 47 56	11	01 12 25 38 49
03 11 19 26 35 48	12	00 12 26 38 50
00 11 20 28 37 48	13	00 22 37 50
02 11 23 36 48	14	00 13 25 37 49
01 11 20 27 36 48 57	15	00 21 36 49
04 13 22 36 49 58	16	00 21 35 47 57
12 20 31 38 49 59	17	12 23 36 55
09 20 28 36 43 56	18	06 21 36 55
07 11 20 28 36 43 54 58	19	06 20 36 55
07 10 20 28 36 42 55	20	06 21 36 55
10 19 29 40 55	21	06 28 42 57
07 16 28 36 47 57	22	12 27 42 57

★印は、鳩山ニュータウン～山手線環状線大塚～有明間
●印は、山手線環状線大塚～有明間
▲印は、鳩山ニュータウン～山手線環状線大塚～有明間
8月13日～8月16日及び12月30日～1月3日の間は土・日・祝日時間帯で運行いたします。

お問い合わせは 川越観光自動車(株) TEL.0493-56-2001 平成30年11月現在

鳩山ニュータウン発		
につさい花みずきゆき		
月～金	時間	土・日・祝日
	5	
	6	
	7	
	8	
	9	
32	16	10
22	13	11
23	24	12
23	34	13
14	37	14
23	33	15
16	33	16
		17
		18
		19
		20
		21
		22

8月13日～8月16日及び12月30日～1月3日の間は土・日・祝日時間帯で運行いたします。

高坂駅～東京電機大学線

東京電機大学本館前発		
高坂駅ゆき		
月～金	時間	土・日・祝日
	55	54
04 21 39 49	6	20 32 54
04 14 25 36 47 57	7	07 22 43 59
10 23 41 57	8	16 29 51
10 22 42 57	9	05 22 42 57
11 31 45 58	10	11 31 44 57
19 32 42 55	11	19 35 55
08 22 42 55	12	12 32 43 56
08 20 35 45 58	13	12 32 54
19 36 55	14	12 33 55
13 32 55	15	12 32 55
06 21 41	16	09 21 41 55
05 27 39	17	10 28 38 49
02 15 24	18	00 22 37 54
05 11 27	19	11 20 38 53
08 19 37	20	11 26 39
11 25	21	05 17 34 57
17 40	22	14 37

○印は、白山台郵便局前・松尾台経由 無印は、白山台経由
8月13日～8月16日及び12月30日～1月3日の間は土・日・祝日の時間帯で運行いたします。

高坂駅発		
高坂ニュータウン循環・東京電機大学ゆき		
月～金	時間	土・日・祝日
	5	
12 22 29 46	6	36 49
06 21 31 42 53	7	10 25 40 59
04 15 27 40 57	8	16 34 46
14 27 38 59	9	08 22 41 59
14 28 47	10	14 28 47
02 19 36 49 59	11	02 19 36 56
12 25 47 59	12	12 34 49
12 25 37 57	13	00 13 34 49
20 36 57	14	10 34 50
12 34 49	15	12 34 49
12 23 38 58	16	12 21 38 58
11 22 39 58	17	12 22 40 55
08 20 28 41 53	18	06 21 36 55
10 20 28 39 56	19	06 23 37 55
11 20 36 54	20	10 23 38 56
09 25 42 55	21	18 41 56
16 26 23	17	35 55 22
	18	12 31 57

●印は、高坂ニュータウン循環 ○印は、白山台郵便局前・松尾台経由 無印は、白山台経由
8月13日～8月16日及び12月30日～1月3日の間は土・日・祝日の時間帯で運行いたします。

お問い合わせは 川越観光自動車(株) TEL.0493-56-2001 平成30年11月現在

坂戸駅～大橋線

(坂戸駅発) 大橋ゆき		
月～土	時間	日・祝日
	5	55
57	30	6
20 46	20	7
09 44	10 56	8
17 45	54	9
20 49	34	10
25 50	04 41	11
13	42	12
13 52	14 50	13
13	17	14
13 41	28	15
13 40	13	16
04 41	13 58	17
04 33	58	18
04 35 53	28	19
06 30	28	20
03 22 52	23	21
		22

8月13日～8月16日及び12月30日～1月3日の間は土・日・祝日の時間帯で運行いたします。

お問い合わせは 川越観光自動車(株) TEL.0493-56-2001 平成30年11月現在

※) H20 年度時刻表 (川越観光自動車) をもとに作成

図 2-7 町内に乗り入れている路線バス (川越観光自動車) の時刻表

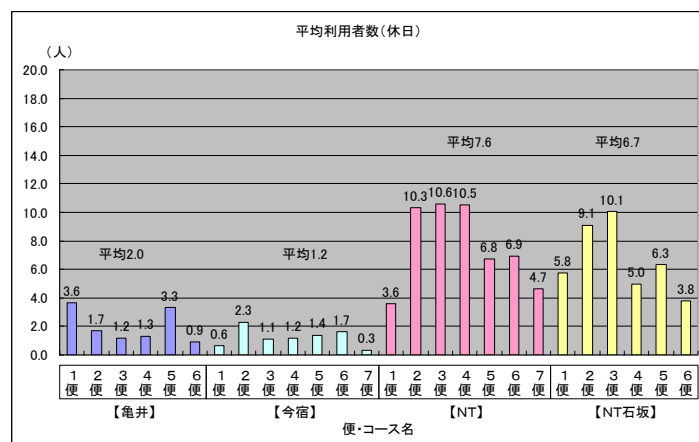
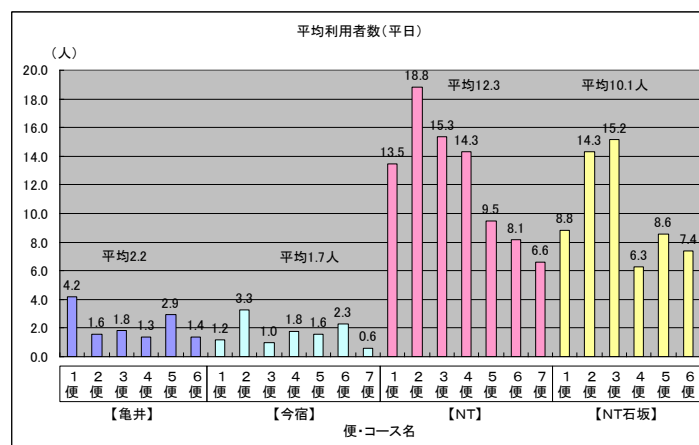


図 2-8 入西ショッピングエリアまで延長になった川越観光自動車バス

(2) 町内循環バス

1 便当たりの利用者数（平日）は、ニュータウンコースでは 12.3 人/便、ニュータウン・石坂コースでは 10.1 人/便となっており、利用者数が比較的多い路線と言えます。（上記の路線バスと同程度の利用者数）

一方、亀井コースでは 2.2 人/便、今宿コースでは 1.7 人/便となっており、乗客が一人も乗車していない便もあるなど、利用者数が少なく、運行効率が悪いと言える路線となります。なお、町内循環バスには、1 人 1 乗車当たり、242 円の経費がかかっています。



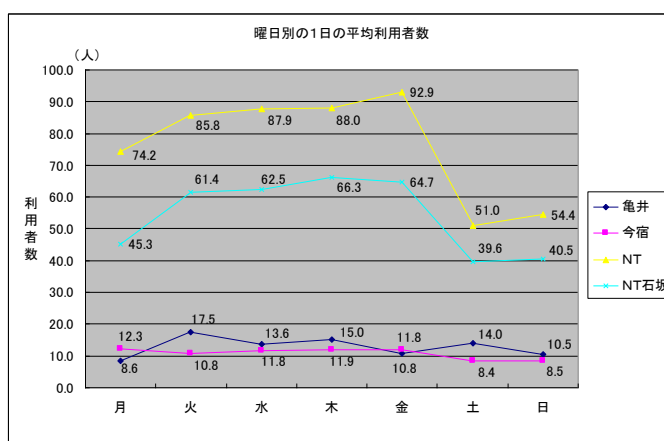
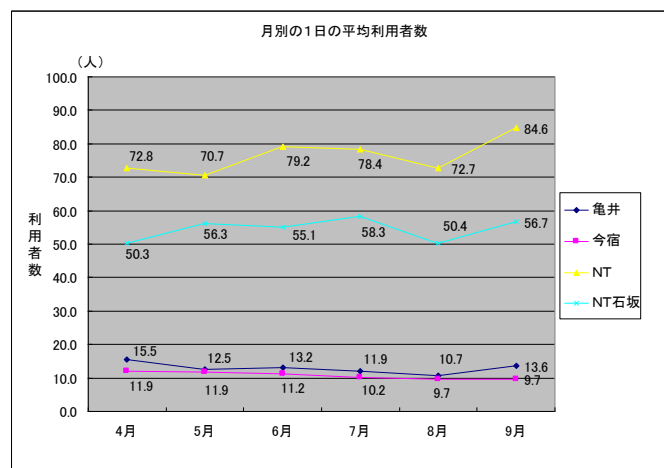
※) 平成 20 年 4 月～9 月のデータを使用

※) 休日は、土曜日、日曜日

図 2-9 町内循環バスの利用状況（コース・便別平均利用者数）



図 2-10 町内循環バスの車両



※) 平成 20 年 4 月～9 月のデータを使用
 ※) 休日は、土曜日、日曜日

図 2-11 町内循環バスの利用状況（月別・曜日別平均利用者数）

表 2-1 町内循環バス発車時刻（保健センター前）

便	今宿コース	亀井コース	ニュートウンコース	ニュートウン・石坂コース
1 便	8 : 30	9 : 00	8 : 30	9 : 00
2 便	9 : 40	10 : 10	9 : 40	10 : 10
3 便	10 : 50	12 : 15	10 : 50	12 : 15
4 便	12 : 50	13 : 20	12 : 50	13 : 20
5 便	14 : 00	14 : 30	14 : 00	14 : 30
6 便	15 : 10	15 : 40	15 : 10	15 : 40
7 便	16 : 20	—	16 : 20	—

※）「町内循環『はとバス』時刻表」（鳩山町資料）を基に作成

表 2-2 町内循環バスの運行経費（平成 20 年度見込み、概算）

項目	費用	備考
車両費	178 万円	2 台分の減価償却費
運転手費用	770 万円	2 名
その他維持費	495 万円	油脂燃料等
年間合計経費	1,443 万円	
1 人 1 乗車あたりの経費	242 円	年間乗車人数 59,613 人として算定

※）鳩山町資料を基に作成

2.3. 町民の移動実態

町民の移動実態を把握するために、鳩山町交通実態に関するアンケート調査を実施し、これをもとに、移動の目的、移動頻度と時間帯、主な行き先について整理しました。

なお、アンケート調査の概要については、資料編に示します。

(1) 移動の目的

全ての年齢で見ると、移動の目的は、多い順に、通勤・通学（49%）、買い物（33%）、その他（7%）、通院（6%）、習い事等（4%）、各種手続き（1%）でした。

なお、60歳以上に着目すると、多い順に買い物（49%）、通勤・通学（21%）、通院（12%）、その他（11%）、習い事等（6%）、各種手続き（1%）となりました。若年齢の移動は、ほとんど通勤・通学でしたが、年齢が上がるにつれて、通院や買い物の占める割合が増大し、特に買い物の上昇傾向が顕著でした。

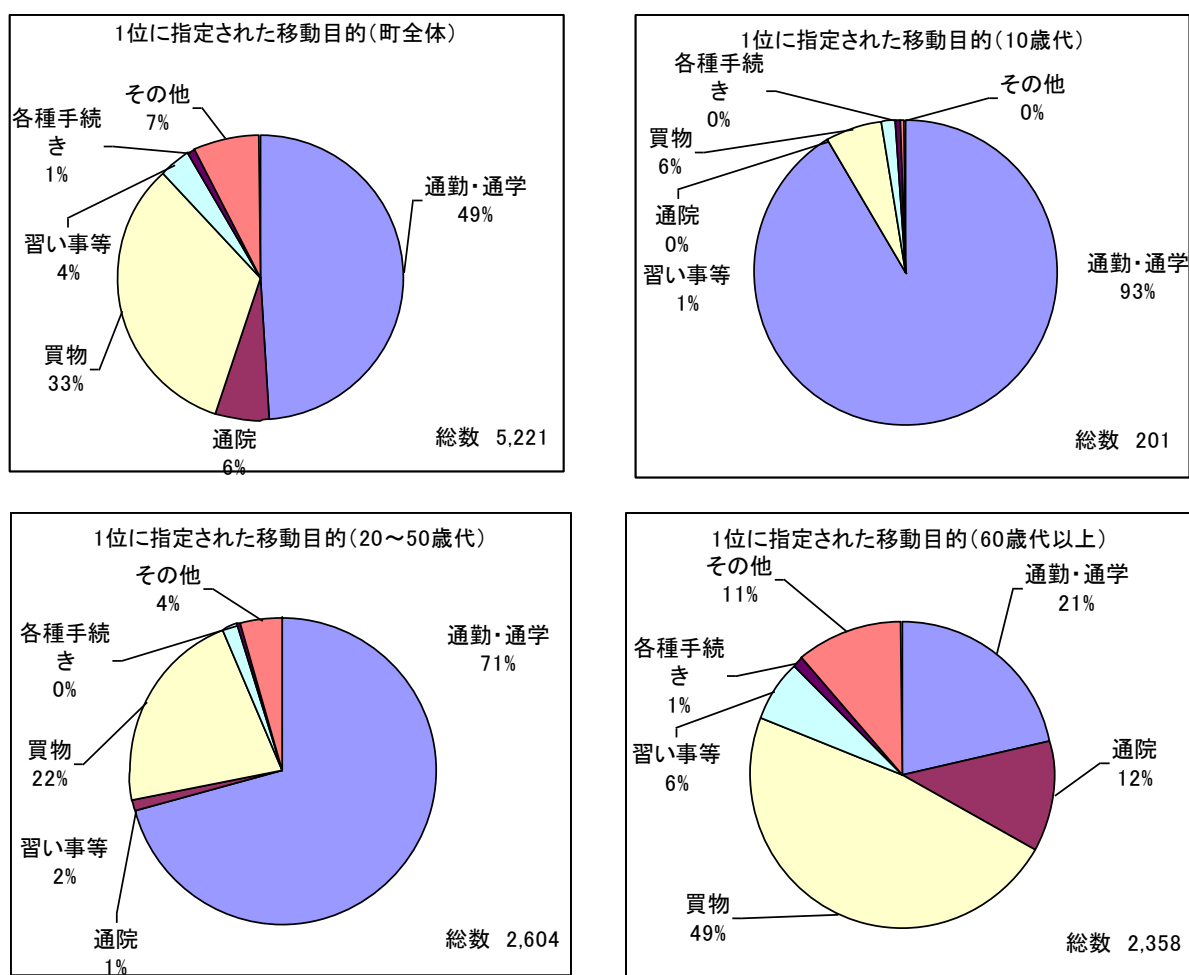


図 2-12 外出回数の多い移動目的

(2) 移動頻度と時間帯

a) 移動頻度

外出回数の多い通勤・通学、買い物、通院の移動目的について、移動頻度を整理しました。移動目的の頻度で最も多いのは、通勤・通学が週6～7日（49%）、買い物が週1～2日（40%）、通院が月に数日（48%）となっていました。

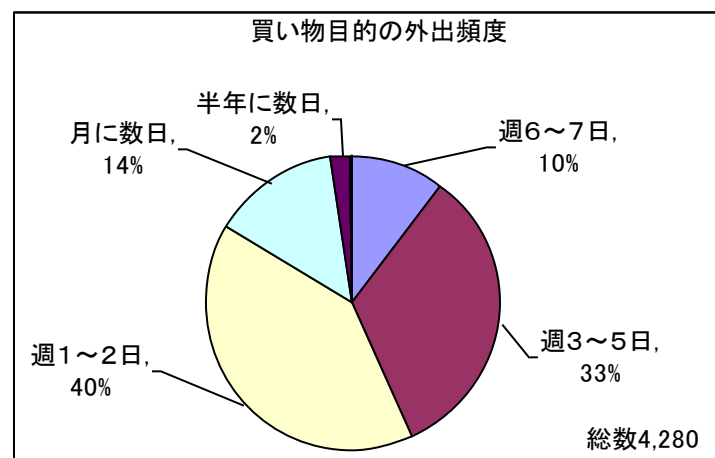
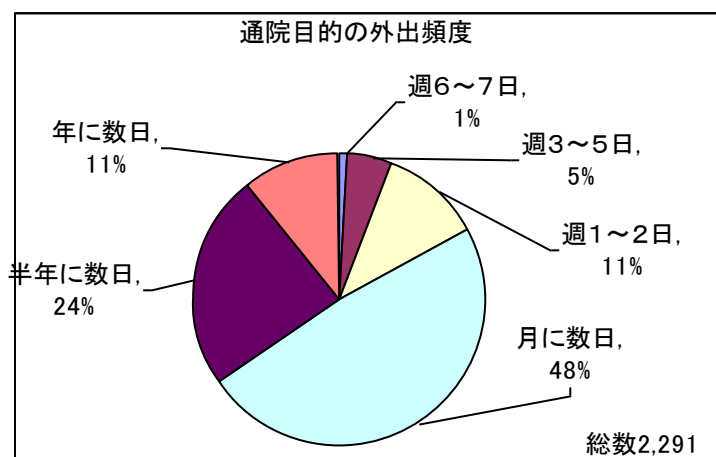
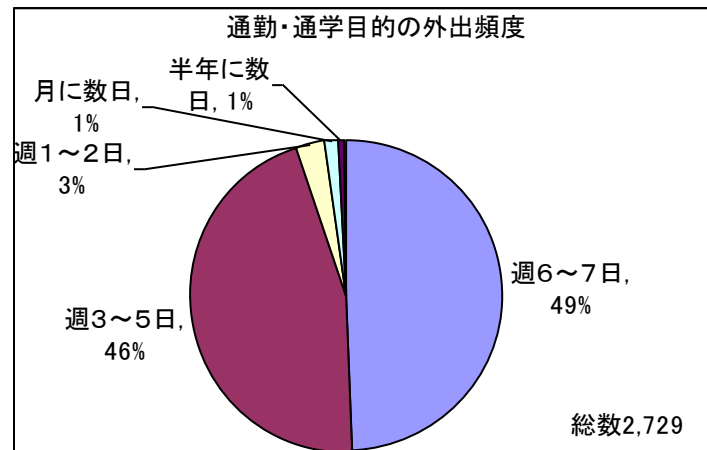


図 2-13 移動頻度

b) 移動時間帯

それぞれの移動におけるピークの時間帯については、通勤・通学の場合は、朝は6時から8時にかけて移動し、7時頃が出発のピークとなっていました。夕方は、17時から22時にかけて移動し、19時頃が帰宅のピークとなっていました。

買い物は2つのピークがあり、1つ目は10時から12時にかけて移動し、10時頃が出発のピークとなっていました。帰宅は、12時から14時にかけて移動し、12時頃がピークとなっていました。2つ目は13時から16時にかけて移動し、14時頃が出発のピークとなっていました。帰宅は、14時から17時にかけて移動し、16時頃が帰宅のピークとなっていました。

通院の場合は、8時から10時にかけて移動し、10時頃がピークとなっていました。帰宅は、10時から17時にかけて移動し、12時頃が帰宅のピークとなっていました。

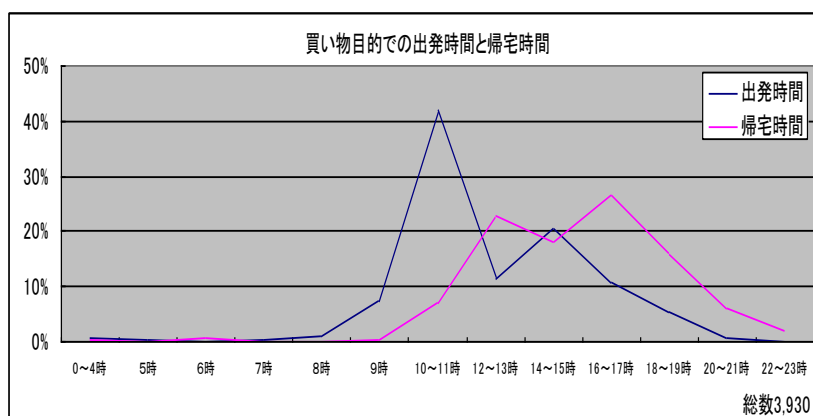
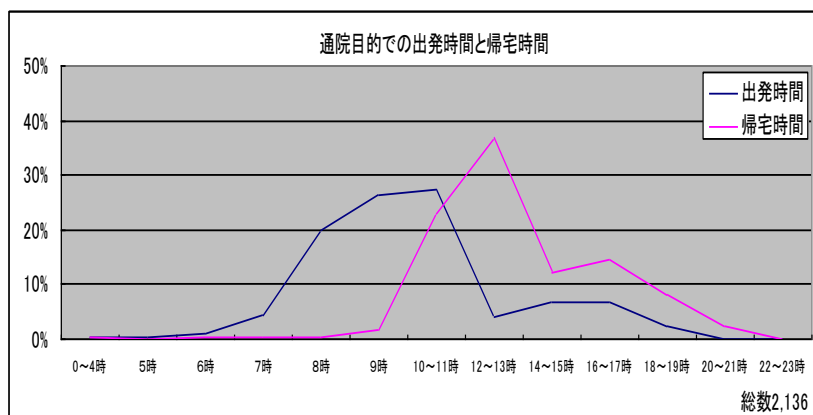
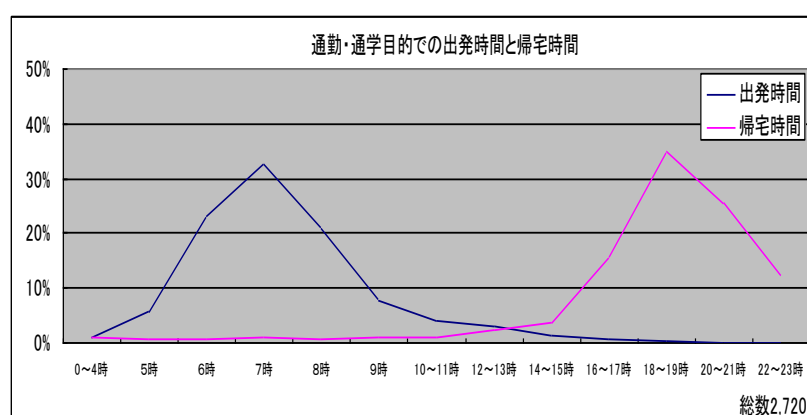


図 2-14 出発時間と帰宅時間の分布

(3) 主な行き先

頻度の高い「通勤・通学」、「買い物」、「通院」の主な行き先を地区ごとに表したものが図 2-15 です。

亀井地区の主な行き先は、通勤・通学目的での移動では坂戸駅方面、高坂駅方面、越生駅方面、買い物目的での移動では坂戸駅方面、北坂戸駅方面、嵐山駅方面、通院目的での移動では坂戸駅方面、高坂駅方面、毛呂山方面となっていました。

今宿地区の主な行き先は、通勤・通学目的での移動では坂戸駅方面、北坂戸駅方面、買い物目的での移動では坂戸駅方面、北坂戸駅方面、毛呂山方面、通院目的での移動では坂戸駅方面、毛呂山方面、北坂戸駅方面となっていました。

ニュータウン地区の主な行き先は、通勤・通学目的での移動では高坂駅方面、北坂戸駅方面、買い物目的での移動では北坂戸駅方面、坂戸駅方面、高坂駅方面、通院目的での移動では高坂駅方面、毛呂山方面、坂戸駅方面となっていました。

また、上記のような移動ニーズを満たすために自家用車を利用する人が多いことが明らかになりました（亀井地区 69%、今宿地区 63%、ニュータウン地区 51%）。

なお、バスを利用したいにもかかわらず利用しない理由として、路線バス及び循環バスに共通するものとしては、「予定の時間に移動できない」、「目的地近くまで行く路線がない」、「本数が少ない」、「乗りたい時間帯にバスがない」などの意見が寄せられ、路線バスについては、「最寄りのバス停まで遠い」という理由が加わっていました。

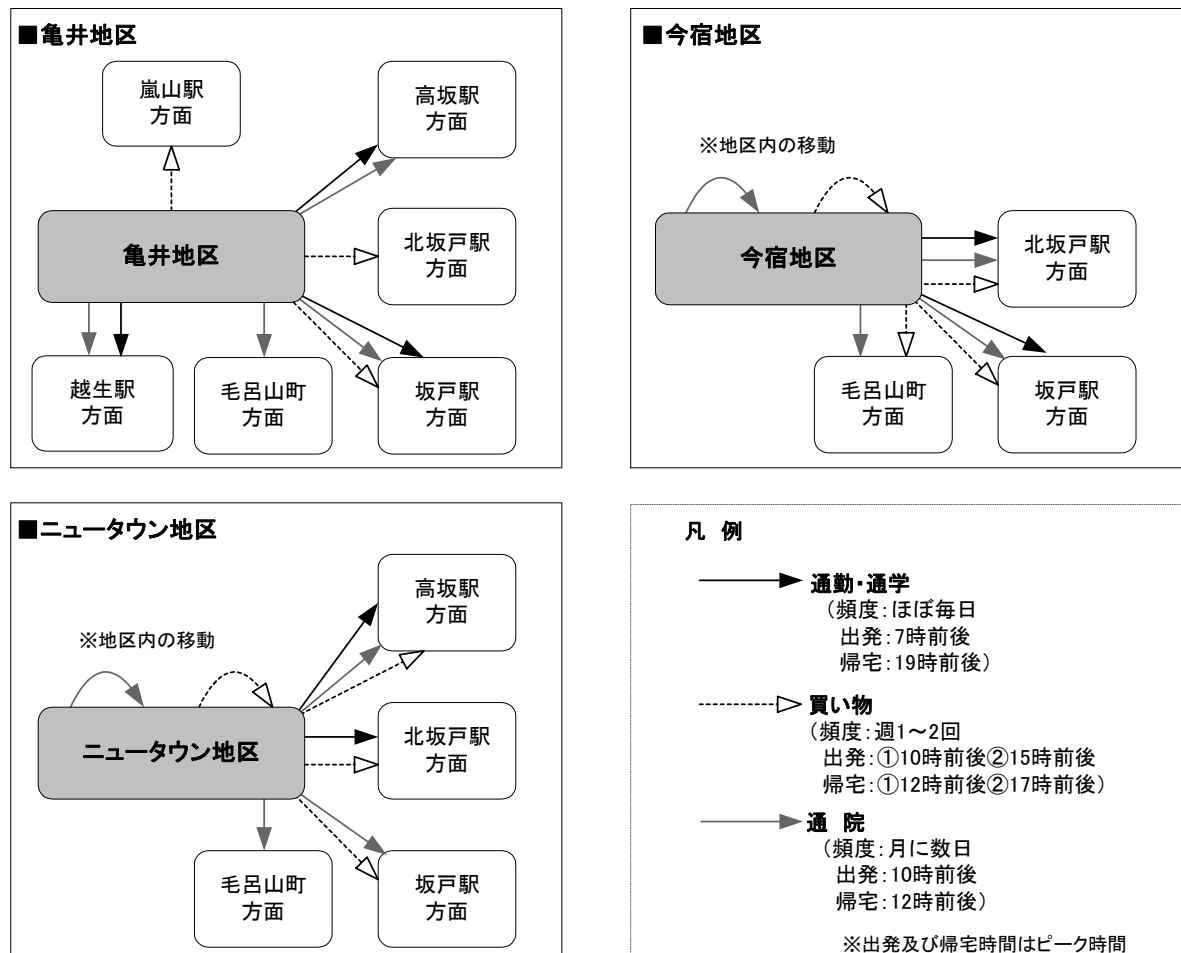


図 2-15 主な移動先

(4) 実際に町内循環バスを利用している方からみた町内循環バスの課題

アンケート調査の補足として、ヒアリング調査を実施し、実際に町内循環バスを利用している方からみた町内循環バスの課題を整理しました。なお、ヒアリング調査の概要については、資料編参照。

町内循環バスに対する満足度は、実際に町内循環バスを利用している方のうち 78%の方が「満足」と回答されていました。また、改善要望として、「便数を増加してほしい」、「初バス時刻を早く、終バス時刻を遅くしてほしい」、「停留所に上屋やベンチを設置してほしい」といった声が寄せられました。

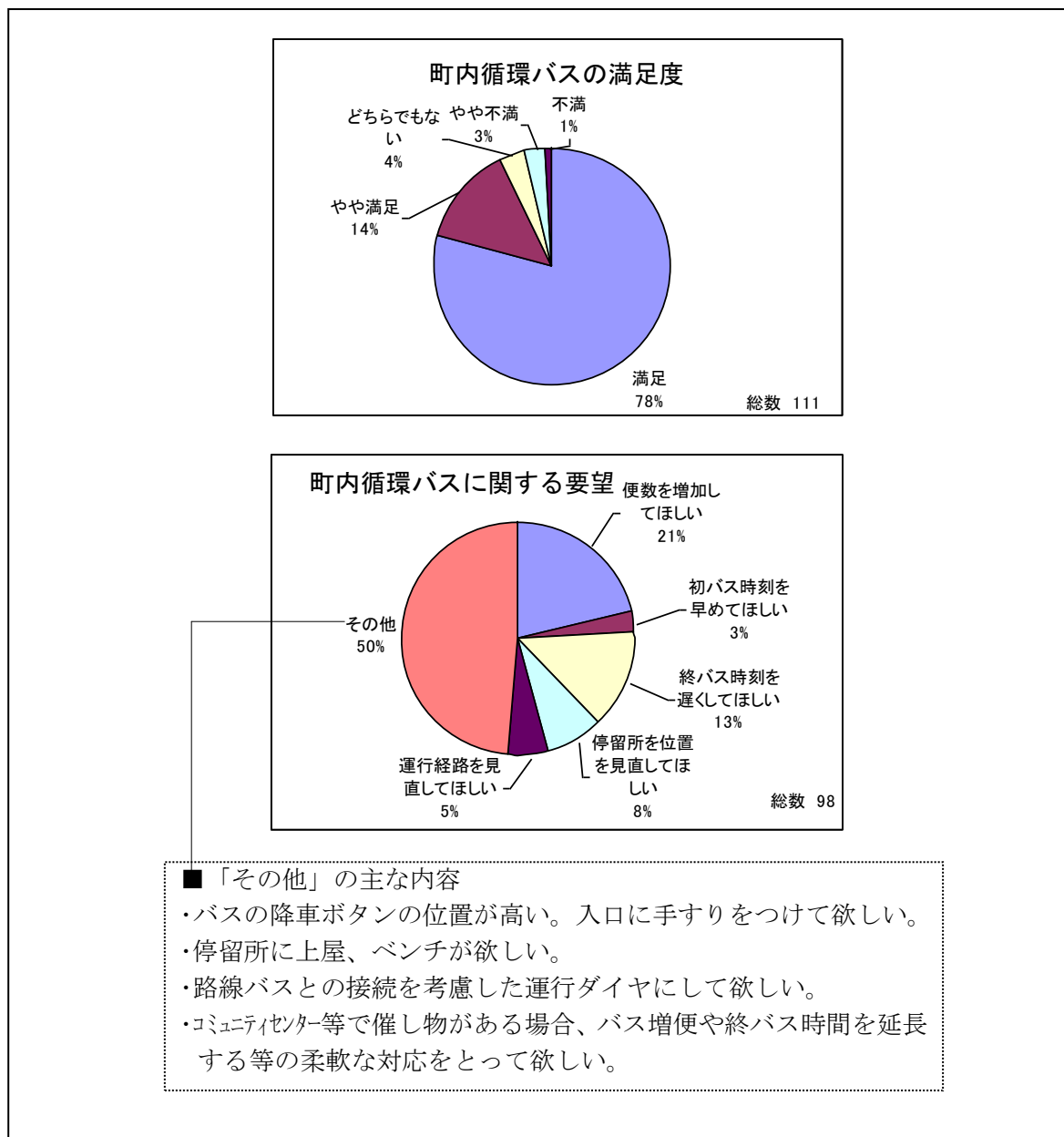


図 2-16 利用者の声（町内循環バス利用状況ヒアリング調査より）

2.4. 地域公共交通の課題

以上の地域公共交通の現状を踏まえ、鳩山町における現状の公共交通の問題点・ニーズを抽出し、それらを解決するためのポイント（課題）を整理しました。

2.4.1. 路線バスの課題

(1) 亀井地区

亀井地区の移動の実態より、坂戸駅、高坂駅方面への移動が多く、この方面への移動ニーズが高くなっています。しかし、「最寄のバス停まで遠い」、「乗りたい時間帯にバスがない」、「バスの本数が少ない」、「目的地の近くまで行くバスがない」といった理由により、路線バスの利用率が1割程度と低くなっています。（路線バス利用率は、アンケート結果を用いて算出しています。各地区から各方面へ移動している人数に対する、路線バスを利用している人の割合です）

これを踏まえると、通勤・通学時間帯にあった路線バスの運行時間帯への見直し、町内循環バスと既存バス路線とのアクセス性の確保が必要といえます。

(2) 今宿地区

今宿地区の移動の実態より、坂戸駅、北坂戸駅方面への移動が多くなっています。しかし、亀井地区と同様の理由で路線バスの利用率が1割程度と低くなっています。

これを踏まえると、亀井地区と同様に、通勤・通学時間帯にあった路線バスの運行時間帯への見直し、町内循環バスと既存バス路線とのアクセス性の確保が必要といえます。

(3) ニュータウン地区

ニュータウン地区の移動の実態より、高坂駅方面への移動が多くなっています。路線バスの利用率は、3割程度であり、よく利用されています。

路線バスのさらなる利用向上に向けた解決策としては、路線バス停留所から離れた人のアクセスを良くすることが必要といえます。

また、埼玉医大のある毛呂山町への移動が多く、移動手段として、埼玉医大の職員・学生用スクールバスを利用している人が1割程度いますが、このバスが廃止されており、公共交通の存在しない町外の主要拠点へのアクセス確保が必要といえます。

(4) 路線バスについての意見

路線バスに関する意見として、「終バスが早いため、駅までの送迎が家族の負担である」、「運賃が高く、通勤通学の定期代が家計を圧迫している」といった意見が挙げられています。

これを踏まえると、家族による路線バスの停留所や鉄道駅等までの自動車送迎や料金負担軽減が必要といえます。

2.4.2. 町内循環バスの課題

1 便当たりの利用者数は、亀井コース、今宿コースで少なくなっており、空車が目立ち、運行効率が悪くなっています。このため、空車を走らせない需要に応じた運行が必要であるといえます。また、町内循環バスを利用したいが利用していない理由として、「乗りたい時間帯にバスがない」、「バスの本数が少ない」、「目的地の近くまで行くバスがない」といった内容が挙げられており、通勤通学時間帯にあった運行時間帯への見直しが必要であるといえます。

一方、高齢者の中には、自宅から停留所まで距離があることにより、利用を諦めている人もいます。また、バスや停留所の設備（降車ボタン位置不適、上屋、ベンチ）が十分でない、といった意見も挙げられています。急激な高齢化が進んでおり、高齢者の停留所までの移動負担や乗り継ぎ時の負担軽減が必要であるといえます。

2.4.3. その他

自由意見として、下記に示すバスの鉄道駅等への乗り入れ要望が挙げられており、公共交通の存在しない町外主要拠点へのアクセス確保が必要といえます。

- ・ 亀井地区：高坂、北坂戸、入西、越生方面
- ・ 今宿地区：埼玉医大、入西・北坂戸方面
- ・ ニュータウン地区：埼玉医大、坂戸駅、越生駅方面

一方、路線バスがあるにもかかわらず、自動車や自動車送迎による移動が多く、マイカー利用への依存が高くなっています。マイカーから公共交通への利用転換が必要であり、町民の公共交通に対する意識改革が必要といえます。

これらを地域公共交通の課題としてとりまとめたものが図 2-17 です。

現行の公共交通の問題・ニーズ

解決のためのポイント（課題）

■路線バス

■ 亀井地区

- ・坂戸駅、高坂駅方面への移動ニーズが高いが、停留所がない、運行時間帯、間隔、経路・行き先が通勤・通学者を中心としたニーズと合っていないため、路線バスの利用率が1割程度と低い。

■今宿地区

- ・坂戸駅、北坂戸駅方面への移動ニーズが高いが、亀井地区と同様の理由で路線バスの利用率が1割程度と低い。

■ニュータウン地区

- ・高坂駅方面への移動ニーズが高く、路線バスの利用率が1割程度であり、よく利用されている。路線バス停留所から離れた人のアクセスがよくなれば、さらなる利用向上が期待される。
- ・埼玉医大のある毛呂山町への移動ニーズが高い。移動手段として埼玉医大の職員・学生用スクールバスを利用している人が1割程度いるが、このバスの廃止された。

■路線バスについての意見

- ・終バスが早いと、駅までの送迎が家族の負担。
- ・運賃が高い。通勤通学の定期代も高く、家計を圧迫。

■町内循環バス

- ・1便当たりの利用者数は、亀井コース、今宿コースで少なく、空車が目立ち、運行効率が悪い。
- ・運行時間帯、間隔、経路が町民のニーズに合っていない。
- ・高齢者の中には、自宅から停留所まで距離があることにより、利用を諦めている人もいる。
- ・バスや停留所の設備が十分でない。
(降車ボタン位置不適、上屋、ベンチ)

■その他

■バスの鉄道駅等への乗り入れ要望

- ・亀井地区：高坂、北坂戸、入西、越生方面
- ・今宿地区：埼玉医大、入西・北坂戸方面
- ・ニュータウン地区：埼玉医大、坂戸駅、越生駅方面

■マイカー利用への依存

- ・路線バスがあるにもかかわらず、自動車や自動車送迎による移動が多い。

■ポイント1

- ・急激な高齢化が進んでおり、高齢者の停留所までの移動負担、乗り継ぎ時の負担軽減が必要。

■ポイント2

- ・通勤・通学時間帯にあった運行時間帯への見直しが必要。
- ・町内循環バスと既存バス路線とのアクセス性の確保が必要。
- ・家族による路線バスの停留所や鉄道駅等までの自動車送迎負担の軽減が必要。
- ・路線バスの料金負担の軽減（特に学生）が必要。

■ポイント3

- ・空車を走らせない需要に応じた運行が必要。

■ポイント4

- ・公共交通の存在しない町外主要拠点へのアクセス確保が必要。

■ポイント5

- ・マイカーから公共交通への利用転換が必要。
- ・町民の公共交通に対する意識改革が必要。

図 2-17 地域公共交通の課題

3. 地域公共交通総合連携計画

3.1. 鳩山町地域公共交通総合連携計画に関する基本方針

地域公共交通の課題を踏まえ、鳩山町における地域公共交通総合連携計画に関する 5 つの基本方針を設定しました。

基本方針 1 急激な高齢化に対応した交通手段の確保

高齢者に関しては、停留所までの移動や乗り継ぎが負担となっている。また、自宅から停留所まで距離があることにより、町内循環バスの利用を諦めている方もいる。

一方、現在自動車を利用されている方についても、将来、運転が困難になった場合の移動手段に対するニーズが高くなっている。

これらを踏まえ、高齢者に適した生活交通手段を確保する。

基本方針 2 朝・夕の通勤・通学者の交通手段の確保

通勤・通学におけるマイカー利用が多くなっている。また、自動車送迎による家族の負担も生じている。

一方、亀井小学校では、通学距離が 2km を超える児童が約 30% となっている。登校時は、集団登校となるが、下校時は、学年によって終業時間が異なることから少人数での下校となり、交通安全及び防犯上の問題がある。

これらを踏まえ、通勤・通学時における公共交通手段を確保する。

基本方針 3 昼間の需要の少ない運行の効率化

昼間運行している町内循環バスは、コースや時間帯によって、空気を運ぶような状況が発生しており、運行効率が悪くなっている。

これら無駄な運行を回避するため、需要や移動目的に応じた運行形態により、運行の効率化を図る。

基本方針 4 町外主要拠点への交通手段の確保

町内から町外の主要拠点への移動ニーズがあるにもかかわらず、公共交通による移動手段のない箇所がある。

これら町外の主要拠点への交通手段を確保する。

基本方針 5 公共交通の需要喚起

鳩山町の町民の移動は、公共交通よりも自動車や自動車送迎による移動に依存している。

マイカーから公共交通への利用の転換を図るとともに町民の公共交通に対する意識改革により公共交通の需要喚起を図る。

3.2. 地域公共交通総合連携計画の区域

地域公共交通総合連携計画は鳩山町全域を対象とします。



図 3-1 地域公共交通総合連携計画の区域

3.3. 地域公共交通総合連携計画の目標

「3. 1. 鳩山町地域公共交通総合連携計画に関する基本方針」で設定した基本方針に対し、鳩山町における地域公共交通総合連携計画の目標を次のように設定しました。

基本方針 1 急激な高齢化に対応した交通手段の確保

【目標】

- 高齢者の自宅と目的地の間の移動負担を軽減するドア・ツー・ドアサービスの導入
- 既存の路線バス及び町内循環バスの停留所間隔を密にするとともに、主要な停留所への上屋やベンチ等の設置

基本方針 2 朝・夕の通勤・通学者の交通手段の確保

【目標】

- これまで昼間のみ運行されていた町内循環バスを朝・夕の時間帯にも活用するとともに、路線バスの運行時間帯についても通勤・通学の実態にあったものへの見直し
- 亀井小学校におけるスクールバスの導入

基本方針 3 昼間の需要の少ない時間における運行の効率化

【目標】

- 需要の発生に応じた柔軟な公共交通の導入

基本方針 4 町外主要拠点への交通手段の確保

【目標】

- 鳩山町と町外の主要拠点を結ぶ新たなバス路線の導入

基本方針 5 公共交通の需要喚起

【目標】

- 町民自らがマイカー依存型社会の限界と公共交通の存在意義を認識した、自発的な公共交通の利用

3.4. 地域公共交通施策体系（施策メニュー）

地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標に対して、本計画において実施する施策メニューを次のように設定しました。

なお、各施策の具体的な内容については、「3.5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体」で説明します。

施策1 デマンド交通の導入

- 利用者が出発地と目的地及び利用希望時刻を予約し、需要に応じて乗り合うドア・ツー・ドアのデマンド交通を運行します。
- 原則として町内の移動を対象としますが、例外として路線バスが直接乗り入れていない町外主要拠点との間の移動についても対象とします。
- ドア・ツー・ドアサービスにより高齢者に適した生活交通手段を提供します。
- 需要に応じた乗合運行により、複数の利用者を相乗りで目的地まで送るとともに、利用者がいない場合は運行しないなど運行効率を高めることができます。

【関連する基本方針】

- 基本方針1 急激な高齢化に対応した交通手段の確保
- 基本方針3 昼間の需要の少ない時間における運行の効率化
- 基本方針4 町外主要拠点への交通手段の確保

施策2 町内循環バスの見直し、実証運行

- 運行効率の悪い亀井コース、今宿コースは廃止し、デマンド交通に移行します。
- 運行効率の比較的良いニュータウンコース、ニュータウン・石坂コースは、需要の多い時間帯に限定した運行とします（需要の比較的少ない時間帯は、デマンド交通で対応します）。（見直し時）
- ニュータウンコース、ニュータウン・石坂コースは、路線に適した運行とし、車両を購入します。（実証運行時）

【関連する基本方針】

- 基本方針1 急激な高齢化に対応した交通手段の確保
- 基本方針3 昼間の需要の少ない時間における運行の効率化

施策 3 通勤・通学連絡バスの導入

■朝夕の通勤・通学時間帯に路線バスの停留所までの連絡バスを導入し、通勤・通学者の路線バスとの乗り継ぎを確保します。

■亀井小学校の下校時にスクールバスを導入し、遠距離通学児童の足を確保します。

＜亀井地区及び今宿地区＞

・地区内を循環し、坂戸駅～大橋線、高坂駅～鳩山ニュータウン線の停留所でアクセスします。

＜鳩山ニュータウン地区＞

・地区内を循環し、高坂駅～鳩山ニュータウン線の停留所でアクセスします。

＜亀井小学校＞

・亀井小学校の校区を下校時に循環し、児童を学校から自宅付近まで送迎します。

【関連する基本方針】

基本方針 2 朝・夕の通勤・通学者の交通手段の確保

施策 4 路線バスの強化

■既存の路線バスの運行の強化を図ります。

＜坂戸駅～大橋線＞

・終バス時刻を延長します。

＜高坂駅～鳩山ニュータウン線＞

・高坂駅～鳩山ニュータウン線を延長し、北坂戸駅へ直接乗り入れます。

・終バス時刻を延長する。

＜その他＞

・主要な停留所へ上屋及びベンチを設置します。

【関連する基本方針】

基本方針 1 急激な高齢化に対応した交通手段の確保

基本方針 2 朝・夕の通勤・通学者の交通手段の確保

施策共通 公共交通の需要喚起

■鳩山町の広報紙、ポスター、ホームページ等で上記の事業を紹介します。

■鳩山町公共交通総合時刻表（町内循環バス、路線バス停留所、鉄道駅）を作成・配布します。

■公共交通と高齢化、環境問題等を題材とした勉強会を開催します。

【関連する基本方針】

基本方針 5 公共交通の需要喚起

地域公共交通総合連携計画の基本方針と施策の関係を整理したものが図 3-2 です。

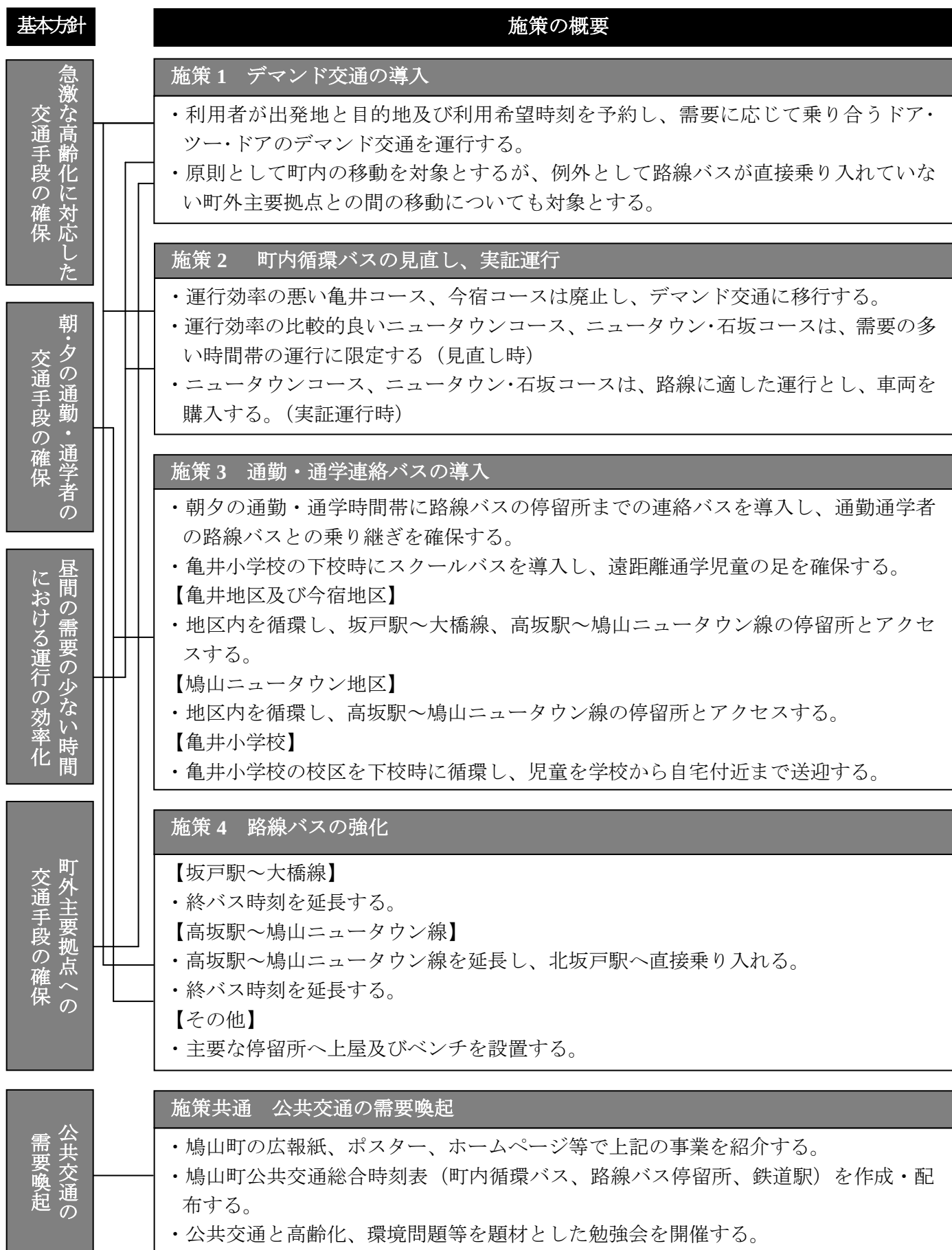


図 3-2 基本方針と施策の関係

3.5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項について整理しました。

なお、ここで示す事業は、不確定要素を確認するための実証実験で行う内容について記載しています。鳩山町が将来的に考えている計画の内容については、資料編に示します。

3.5.1. デマンド交通の導入

(1) 事業概要

- ・町内及び直通のバス路線のない町外の主要施設（当面は埼玉医科大学病院）との間を運行エリアとするデマンド交通を導入し利用状況を確認します。
- ・実験当初は初めて導入するデマンド交通のシステム上及び運用上の問題の発生や、利用者のデマンド交通への抵抗（予約の手間、他人との乗合等）が想定されることから現行の町内循環バスと併用します。
- ・鳩山ニュータウン地区については、デマンド交通と町内循環バスを併用することにより両者の適正を確認します。

(2) 実施主体

- ・鳩山町

(3) 運行方法

a) 運行日

- ・町内の運行 : 祝日、年末年始を除く毎日（1年目は平日のみ）
- ・埼玉医科大学病院との間の運行 : 月～金（祝日、年末年始除く）

b) 運行時間

- ・町内の運行 : 8:00～17:00（実験当初は短縮して実施）
- ・埼玉医科大学病院との間の運行 : 行き 8:30 着、9:30 着 帰り 12:00 発、13:00 発

c) 運行エリア・路線

- ・町内および埼玉医科大病院との間

d) 運行形態

- ・町内は、運行時刻や経路を定めずに、利用者の需要に応じてドア・ツー・ドアで運行。
- ・埼玉医科大病院との間の運行は、到着時刻あるいは出発時刻を固定した運行を行う。
行き : 予約した利用者を自宅等まで迎えに回り、定めた時刻までに埼玉医科大病院に到着
帰り : 定めた時刻に埼玉医科大病院を出発し、予約した利用者を町内の自宅等へ送る

e) 便数

- ・町内運行 : 便数は定めない。
- ・埼玉医科大学病院との間の運行 : 行き 2 便/日、帰り 2 便/日

f) 車両規模

- ・セダン車両 1 台、ワンボックス車両 2 台（利用者数により変更の可能性あり）

*ワンボックス 1 台を購入

g) 運行の担い手

- ・タクシー事業者

h) 料金

- ・1年目は無料
- ・2年目以降は有料とし、町内運行は 300 円、埼玉医科大学病院との間の運行は 500 円

-
- ・なお、1年目に準備が整えば有償運行を実施
- *平成22年12月17日の鳩山町地域公共交通会議で町内運行は100円に決定。
- i) その他**
- ・予約は利用日の前日まで受付
 - ・予約の受付時間は8:00～16:00
 - ・予約の電話受付を行うオペレータはタクシー事業者の事業所内に1名を配置
- *平成22年から鳩山町商工会へ移転、タクシー事業所はキャンセルのみ受付
- ・インターネット、携帯電話Webでの予約も可能

3.5.2. 町内循環バスの見直し、実証運行

(1) 事業概要

- ・亀井・今宿コースは利用者が少ないため廃止し、デマンド交通で対応します。
- ・ニュータウンコース、ニュータウン・石坂コースは需要の多い午前の時間帯を対象に便数・ルートを見直し、利用状況を確認します。
- ・需要の少ない時間帯は町内循環バスを廃止し、デマンド交通で対応します。

(2) 実施主体

- ・鳩山町

(3) 運行方法

a) 運行日

- ・月～金（祝日、年末年始除く）

b) 運行時間

- ・8:00～14:00

c) 運行エリア・路線

- ・鳩山ニュータウン地区

d) 運行形態

- ・決まった時刻に決まった経路を運行

e) 便数

- ・2便/時

f) 車両規模

- ・小型バス1台

*路線化する際に車両購入

g) 運行の担い手

- ・町（見直し時）⇒バス事業者（実証運行時）

h) 料金

- ・1年目は無料
- ・2年目以降は有料とし、100円

i) その他

- ・1年目の10月までは現行通り町内循環バスを運行
- ・10月以降は亀井・今宿コースは廃止

3.5.3. 通勤・通学連絡バスの導入

(1) 事業概要

- ・朝夕の通勤・通学時間帯を対象に連絡バスを導入し、利用状況を確認します。

(2) 実施主体

- ・鳩山町

(3) 運行方法

a) 運行日

- ・月～金（祝日、年末年始除く）

b) 運行時間

【亀井地区通勤・通学連絡バス、鳩山ニュータウン地区通勤・通学連絡バス】

- ・6:00～8:00、17:00～20:00

【亀井小学校スクールバス】

- ・16:00 頃

c) 運行エリア・路線

【亀井地区通勤・通学連絡バス】

■亀井地区内→路線バス停留所

- ・坂戸駅～大橋線の熊井停留所
- ・高坂駅～鳩山ニュータウン線の山村女子短大停留所

【今宿地区通勤・通学連絡バス】

■今宿地区内→路線バス停留所

- ・坂戸駅～大橋線の今宿停留所
- ・高坂駅～鳩山ニュータウン線の鳩山ニュータウン停留所

【鳩山ニュータウン地区通勤・通学連絡バス】

■鳩山ニュータウン地区内→路線バス停留所

- ・高坂駅～鳩山ニュータウン線の山村女子短大・鳩山ニュータウン停留所
- ・坂戸駅～大橋線の今宿停留所

【亀井小学校スクールバス】

■亀井小学校校区内

- ・亀井小学校～児童の自宅付近

d) 運行形態

- ・決まった時刻に決まった経路を運行

e) 便数

- ・亀井地区及び今宿地区通勤通学連絡バス : 1 便/時
- ・鳩山ニュータウン地区通勤通学連絡バス : 2 便/時
- ・亀井小学校スクールバス : 1 便/日

f) 車両規模

- ・小型バス 2 台（運行時間以外は町内循環バスに利用）

g) 運行の担い手

- ・バス事業者（通勤・通学連絡バス）、町教育委員会（亀井小スクールバス）

h) 料金

- ・100 円（亀井小スクールバスを除く）

3.5.4. 路線バスの強化

(1) 事業概要

- ・坂戸駅～大橋線の終バス時刻を延長します。
- ・高坂駅～鳩山ニュータウン線の路線の延長により北坂戸駅へ直接乗り入れし利用状況を確認します。
- ・主要なバス停に上屋やベンチを設け利用者の満足度を確認します。

(2) 実施主体

- ・川越観光自動車（株）

(3) 運行方法

a) 運行日

- ・毎日

b) 運行時間

【坂戸駅～大橋線】

- ・坂戸駅発の終バス時刻の延長：現行 21 時台→22 時台

【高坂駅～鳩山ニュータウン線】

- ・高坂駅発の終バス時刻の延長：現行 22 時台→23 時台(備考参照)

c) 運行エリア・路線

【高坂駅～鳩山ニュータウン線】

- ・高坂駅～鳩山ニュータウン～北坂戸駅

d) 運行形態

- ・各停留所の発車時刻、運行経路を定めて運行

e) 便数

- ・現状どおり

f) 車両規模

- ・現状どおり

g) 運行の担い手

- ・川越観光自動車（株）

h) 料金

- ・バス事業者が設定

i) その他

- ・既存の路線の運行を変更する場合、競合する関係事業者との調整が必要。高坂駅～鳩山ニュータウン線の終バスの 1 時間延長については、関係者との協議を経て、現在の終バスの時刻が設定されており、それを踏まえた対応が必要。
- ・実証実験により、バス事業者としての採算性が見込まれない場合は本運行にならない場合がある。

3.6. 計画期間

本計画の対象期間は、平成 21 年度～平成 23 年度の 3 か年とします。

4. 実証実験計画

4.1. 実証実験目的

設定した各施策には需要規模等の不確定要素もあり、施策の実施の可否を判断するためには予め不確定要素を確認しておく必要があります。また、鳩山町の実態に合った公共交通とするためにも、運行・運用を通して問題点を把握し、改善方策を検討する必要があります。

そこで、本実証実験は以下の事項を確認することを目的に実施します。

ただし、各事業は実験結果により利用者の確保が見込めず事業が成立しないと判断した場合は継続しないことがあります。

(1) 需要規模の検証

アンケート結果等を基に想定した各事業の需要規模については、サービス水準の向上に伴う利用者の増加が想定される一方で、有料化に伴う料金への抵抗、デマンド交通の予約への抵抗等による利用者の減少等が想定されるため、実証実験を通してその実態を把握します。

デマンド交通については、システムにより各利用者の出発地と目的地、移動した時刻等のデータが蓄積できるため、そのデータを用いて需要の多い場所や時間帯等を分析します。

(2) 町民の利用意向の検証

各事業によるサービスを町民の皆さんに実証実験を通して実際に体験していただいた上で、各事業に対する町民の満足度、支払い意志額、「マイカー」「家族の送迎」から「公共交通」利用に転換した利用者数等をアンケート調査等により把握します。

(3) 運用・運行上の問題点の検証

各事業の運用・運行上の問題点について、利用者を対象としたアンケート、運転手やオペレータを対象としたヒアリング等により把握し改善方策を検討します。

- ・新たに導入するデマンド交通の予約受付、配車計画等の問題点
- ・各事業のサービス内容の問題点（運行時間、運行エリア・路線、便数、車両規模・台数など）

(4) 事業収支の検証

各事業の収支について、収支額や収支率（料金収入÷運行経費）、利用者一人当たりの運行経費等を用いて検証し、事業実施の可否を判断します。

4.2. 実証実験概要及び実施主体

「3.5.目標を達成するために行う事業及びその実施主体」を参照。

4.3. 実験計画期間

本実証実験は、平成 21 年度～平成 23 年度の 3 か年で実施します。

【平成 21 年度】

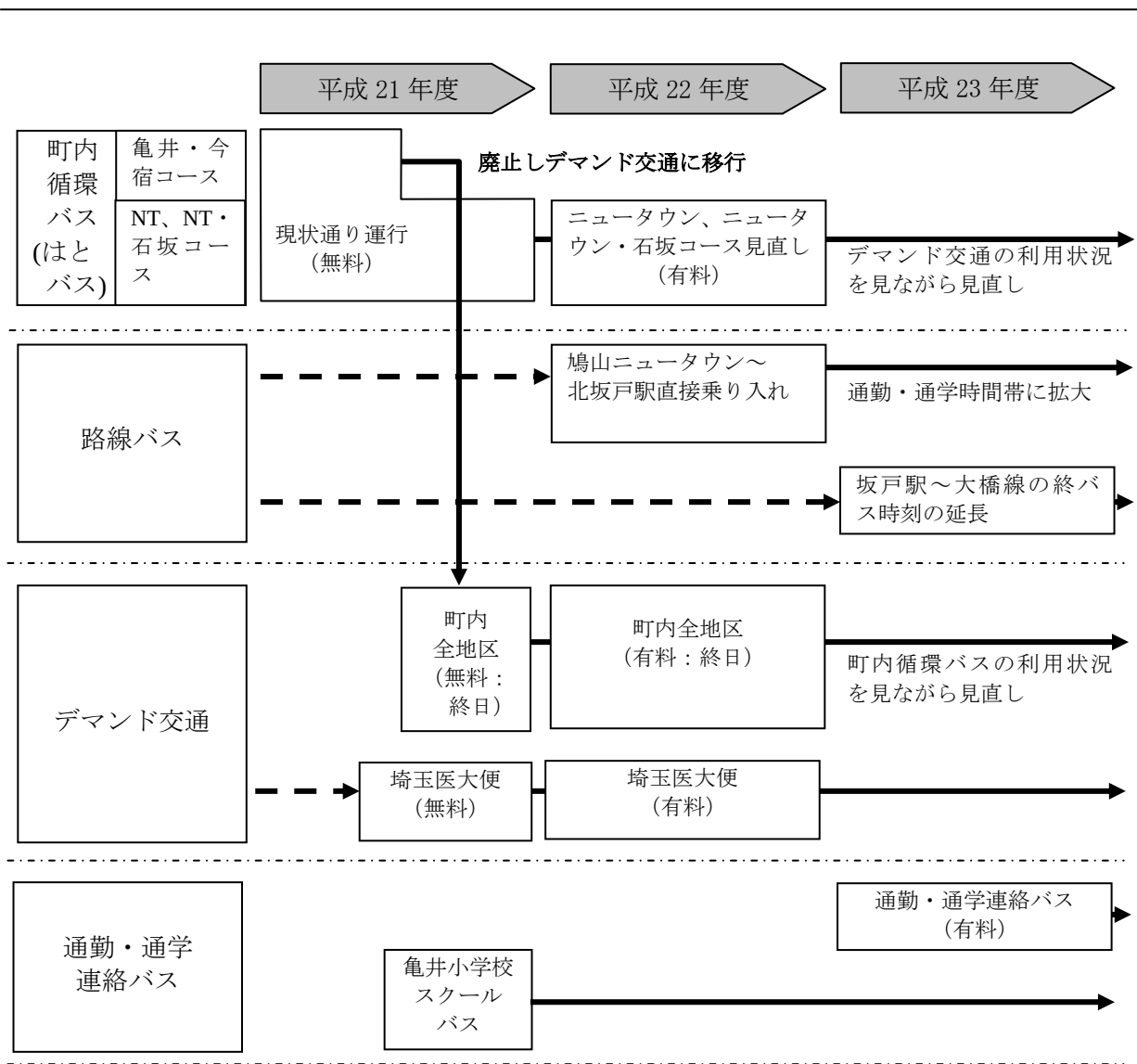
- ・新たに導入するデマンド交通の周知及び問題点を把握することを目的に、デマンド交通を期間限定で無料運行します。
- ・デマンド交通に必要なワンボックス車両を 1 台購入します。
- ・平成 22 年度の有料運行に向けての準備期間とします。ただし、準備が整えば本年度から有償運行を行います。
- ・町内循環バスは年度当初は現状通り運行しますが、デマンド交通の運行に合わせ、亀井・今宿コースの町内循環バスを廃止します。
- ・亀井小学校スクールバスを試験運行します。

【平成 22 年度】

- ・町内循環バスのニュータウンコース、ニュータウン・石坂コースはサービス内容を見直し、有料運行します。
- ・路線化に必要なバス車両を 1 台購入します。
- ・デマンド交通を有料で運行します。
- ・昼間の時間帯の路線バスの強化として鳩山ニュータウン～北坂戸駅直接乗り入れ便を設置します。

【平成 23 年度】

- ・町内循環バスのニュータウンコース、ニュータウン・石坂コースを路線にします。
- ・デマンド交通を有料で運行します。
- ・鳩山ニュータウン～北坂戸駅直接乗り入れ便を通勤通学時間帯に拡大します。
- ・通勤・通学時間帯のサービス向上を目指し、路線バスの終バス時刻の延長及び通勤・通学連絡バスの導入を行います。



※NT はニュータウンの略

図 4-1 実証実験スケジュール

資料編

資料 1

アンケート調査結果

1. アンケート調査の概要

地域の実態に即した交通計画の策定に際し、地域住民の日常の移動の状況や今後の公共交通に対するニーズなどを把握するために、下記に示すアンケート調査を実施しました。

【調査内容及び方法】

■ 調査対象

- ・ 15 歳以上の町民の方全員を対象としてアンケート調査を実施した。

■ 調査方法

- ・ 町内の全世帯に対し、アンケート協力依頼文書、調査票、返信用封筒を配布した。
- ・ 世帯毎に回答を記入して頂き（最大4名まで）、郵送により回収した。

■ 調査項目 （次ページのアンケート調査票参照）

- ①回答者の属性および公共交通機関の利用状況
- ②現状の日常生活における外出状況
- ③路線バスの利用状況
- ④町内循環バスの利用状況
- ⑤タクシーの利用状況
- ⑥デマンドタクシーの利用意向
- ⑦自由意見

■ 調査時期

- ・ 平成 20 年 9 月 26 日（金）～10 月 10 日（金）

■ アンケート回収状況

- ・ 10 月 10 日時点で 2,374 件回収、（配布数：5,671、回収率：42%）

鳩山町交通実態に関するアンケート調査票

【質問1】ご回答していただく方自身の事や交通機関の利用状況についてお尋ねします。下表の質問に対する回答を選択肢の中から該当するものを1つ選び、その番号を回答欄に記入してください。
※以下の質問は、家族全員がお答えください。

番号	質問内容	選択肢				回答欄			
		回答者1	回答者2	回答者3	回答者4				
1-1	住所（地区）を教えてください。	1. 大橋 2. 奥田 3. 須江 4. 竹本 5. 泉井 6. 高野倉 7. 上熊井 8. 下熊井 9. 小川 10. 大豆戸 11. 赤沼 12. 今宿 13. 石坂 14. 石坂 2 15. 鳩山団地 16. 鳩山日立 17. 松ヶ丘 18. 楓ヶ丘 19. 鳩ヶ丘							
1-2	性別を教えてください。	1. 男 2. 女							
1-3	年齢を教えてください。	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上							
1-4	職業を教えてください。	1. 学生 2. 就労者（会社員、団体職員、公務員等 ※雇用の形態は問いません） 3. 就労者（自営業） 4. 主婦 5. 無職 6. その他							
1-5	運転免許をお持ちですか。 お持ちの免許に該当する番号を全て記入してください。	1. 自動車 2. 自動二輪 3. 原付自転車のみ 4. なし							
1-6	自分が運転できる自動車はありますか。	1. ある 2. ない 3. ないが、家族などが送迎してくれる							
1-7	普段、利用する鳩山町周辺の鉄道駅は、どこですか。	1. 坂戸駅 2. 北坂戸駅 3. 高坂駅 4. 東松山駅 5. 森林公園駅 6. 武蔵嵐山駅 7. 一本松駅 8. 西大塚駅 9. 川角駅 10. 武州長瀬駅 11. 東毛呂駅 12. 武州唐沢駅 13. 越生駅 14. 明覚駅 15. 若葉駅 16. その他 なお、利用していない場合、空欄にしてください。							
1-8	普段、利用する路線バスの停留所（鳩山町内）は、どこですか。	※表1の中から、該当する停留所を選択し、番号をご記入ください。 なお、利用していない場合、空欄にしてください。							
1-9	普段、利用する町内循環バス（はとバス）の停留所は、どこですか。	※表2の中から、該当する停留所を選択し、番号をご記入ください。 なお、利用していない場合、空欄にしてください。							

表1 路線バス停留所（川越観光自動車）

高坂①		坂戸①	
番号	停留所名	番号	停留所名
1	山村学園短期大学	21	今宿
2	山科学園短大タワー前	22	公園前
3	ニュータウン北	23	赤沼
4	鳩山高校入口	24	保健センター前
5	鳩山高校	25	役場前
6	ニュータウン中央	26	鳩山中学校前
7	サブセンター前	27	熊井
8	鳩山ニュータウン	28	大橋

高坂②	
番号	停留所名
11	東京電機大学本館前
12	東京電機大学体育館前

表2 町内循環バス（はとバス）の停留所

今宿コース		ニュータウンコース①		ニュータウン・石坂コース②		亀井コース①	
番号	停留所名	番号	停留所名	番号	停留所名	番号	停留所名
A	保健センター前	A	保健センター前	A	保健センター前	A	保健センター前
1	三島神社入口	B	役場前	B	役場前	B	役場前
2	大豆戸公会堂前	C	中央公民館	C	中央公民館	D	農協前
3	大豆戸花見堂	D	農協前	D	農協前	E	特産品販売施設
4	大豆戸下	E	特産品販売施設	E	ひばり保育園入口	43	鳩山駐在所北
5	稲荷谷	F	ひばり保育園入口	F	ひばり保育園入口	44	泉井下
6	明神山	G	農協公園前	G	農協公園前	45	大橋集会所前
7	稲荷谷	H	敬愛病院前	H	敬愛病院前	46	新橋
8	小川公会堂前	I	敬愛病院前	I	図書館前	47	奥田公会堂
9	小川公会堂入口	A	保健センター前	16	今宿小学前	48	長命寺入口
10	松井園入口	32	ジャンボ公園前	15	今宿コミセン裏	49	長命寺入口
11	安楽地	31	サブセンター前	14	今宿コミセン裏	50	農村センター
12	八坂神社入口	30	高台寺橋	40	おしやま山公園前	51	赤貫入口
13	今宿地蔵林前	29	上沢配水池入口	41	大豆戸小橋	52	竹本中央
14	今宿コミセン東	28	上沢配水池入口	25	梅沢運動場入口	53	宝泉寺地蔵前
15	今宿コミセン東	27	鳩ヶ丘一丁目	26	梅沢集会所前	54	泉井集落むかへ前
16	今宿小学校前	26	梅沢集会所前	27	鳩ヶ丘一丁目	55	西山荘入口
17	亀井橋	25	梅沢運動場入口	28	上沢配水池入口	56	西山荘入口
18	石坂集会所前	24	あかみち公園前	29	高台寺橋	57	亀井小学校前
19	塚田橋	23	あかみち公園前	30	高台寺橋	58	亀井小学校前
20	赤沼康申塚	22	真出張所前	31	サブセンター前	59	高野倉

ウラ面につづきます。

【質問3】路線バスの利用状況についてお尋ねします。下表の質問に対する回答を選択肢の中から該当するものを1つ選び、その番号を回答欄に記入してください。

※以下の質問は、家族全員がお答えください。

番号	質問内容	選択肢	回答欄			
			回答者1	回答者2	回答者3	回答者4
3-1	最近(概ね1年以内)、町内を通過する路線バスを利用したことはありませんか。	1. 利用したことがある 2. 利用したいが、事情により利用していない 3. 特に利用する必要がないため、利用していない				

※以下の質問は、「3-1」の質問で「2. 利用したいが、事情により利用していない」と答えた方のみ、その理由についてお尋ねします。

3-2	最寄りのバス停まで遠い。	1. 強く思う 2. やや思う 3. あまり思わない 4. 全く思わない				
3-3	予定の時刻に移動できない。	1. 強く思う 2. やや思う 3. あまり思わない 4. 全く思わない				
3-4	目的地の近くまで行くバス路線が無い。	1. 強く思う 2. やや思う 3. あまり思わない 4. 全く思わない				
3-5	バスの本数が少ない(運行間隔が長い)。	1. 強く思う 2. やや思う 3. あまり思わない 4. 全く思わない				
3-6	乗りたい時間帯にバスが無い(終バスが早い)。	1. 強く思う 2. やや思う 3. あまり思わない 4. 全く思わない				
3-7	移動に介護を要する、あるいは足が不自由等の身体的な理由による。	1. 強く思う 2. やや思う 3. あまり思わない 4. 全く思わない				
3-8	料金が高い。	1. 強く思う 2. やや思う 3. あまり思わない 4. 全く思わない				
3-9	乗合に抵抗がある。	1. 強く思う 2. やや思う 3. あまり思わない 4. 全く思わない				
3-10	その他	※その他の理由があれば、ご記入ください。				

※以下の質問は、家族全員がお答えください。路線バスに求めるサービス水準についてお尋ねします。該当する番号を1つ選んで記入してください。

3-11	バス停は自宅からどのくらい近くにあればよいですか。	1. 100m以内 2. 200m以内 3. 300m以内 4. 400m以内 5. 500m以内 6. 1000m以内 7. その他(具体の数値を記入してください)				
3-12	バスは予定時刻からどのくらいまで遅れてよいですか。	1. 5分以内 2. 10分以内 3. 15分以内 4. 20分以内 5. 30分以内 6. その他(具体の数値を記入してください)				
3-13	運行間隔はどのくらいの間隔まで開いてよいですか。	1. 5分間隔 2. 10分間隔 3. 15分間隔 4. 20分間隔 5. 30分間隔 6. 1時間 7. その他(具体の数値を記入してください)				
3-14	運行時間帯は何時から何時まであればよいですか。	始発時刻と最終時刻を24時間表記で記入してください。 例) 始発 8:00 最終 20:00	始発 最終	始発 最終	始発 最終	始発 最終

ウラ面につづきます。

【質問 4】 町内循環バス（はとバス）の利用状況についてお尋ねします。下表の質問に対する回答を選択肢の中から該当するものを1つ選び、その番号を回答欄に記入してください。

※以下の質問は、家族全員がお答えください。

番号	質問内容	選択肢				回答欄			
		1. 利用したことがある	2. 利用したいが、事情により利用していない	3. 特に利用する必要性がないため、利用していない		回答者 1	回答者 2	回答者 3	回答者 4
4-1	最近（概ね1年以内）、町内循環バス（はとバス）を利用したことはありませんか。								

※以下の質問は、「4-1」の質問で「2. 利用したいが、事情により利用していない」と答えただけの方のみ、その理由についてお尋ねします。

4-2	最寄りのバス停まで遠い。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
4-3	予定の時刻に移動できない。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
4-4	目的地の近くまで行くバス路線が無い。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
4-5	バスの本数が少ない（運行間隔が長い）。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
4-6	乗りたい時間帯にバスが無い（終バスが早い）。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
4-7	移動に介護を要する、あるいは足が不自由等の身体的な理由による。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
4-8	乗合に抵抗がある。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
4-9	その他	※その他の理由があれば、ご記入ください。							

※以下の質問は、家族全員がお答えください。なお、以下の質問は、あくまで仮想の話であり、現状と異なります。

4-10	現在、町内循環バス（はとバス）は、無料運行しています。仮想の質問ですが、料金を支払って乗車していただく場合、1回当り、利用料金として、いくら支払ってもよいですか。	1. 100円	2. 150円	3. 200円	4. 300円	5. 400円	6. 500円		
		※料金は、固定料金とし、町内どこまで乗車しても料金は変わらないと仮定します。							

※以下の質問は、家族全員がお答えください。町内循環バス（はとバス）に求めるサービス水準についてお尋ねします。該当する番号を1つ選んで記入してください。

4-11	バス停は自宅からどのくらい近くにあればよいですか。	1. 100m以内	2. 200m以内	3. 300m以内	4. 400m以内				
4-12	バスは予定時刻からどのくらいまで遅れても許せますか。	1. 5分以内	2. 10分以内	3. 15分以内	4. 20分以内	5. 30分以内			
4-13	運行間隔はどのくらいの間隔まで開いてもよいと思いますか。	1. 5分間隔	2. 10分間隔	3. 15分間隔	4. 20分間隔	5. 30分間隔			
4-14	運行時間帯は何時から何時まであればよいですか。	始発時刻と最終時刻を24時間表記で記入してください。 例) 始発 8:00 最終 20:00							
		始発 最終	始発 最終	始発 最終	始発 最終	始発 最終	始発 最終	始発 最終	始発 最終

【質問5】タクシーの利用状況についてお尋ねします。下表の質問に対する回答を選択肢の中から該当するものを1つ選び、その番号を回答欄に記入してください。

※以下の質問は、家族全員がお答えください。

番号	質問内容	選択肢				回答欄			
		1. 利用したことがある	2. 利用したいが、事情により利用していない	3. 特に利用する必要性がないため、利用していない		回答者1	回答者2	回答者3	回答者4
5-1	最近（概ね1年以内）、町内でタクシーを利用したことはありませんか。								

※以下の質問は、「5-1」の質問で「2. 利用したいが、事情により利用していない」と答えた方のみ、その理由についてお尋ねします。

5-2	移動に介護を要する、あるいは足が不自由等の身体的な理由による。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
5-3	料金が高い。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
5-4	電話連絡が面倒。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
5-5	その他	※その他の理由があれば、ご記入ください。							

【質問6】需要に応じて運行するデマンド方式の乗合タクシー（別紙「アンケート調査へのご協力をお願い」参照）の利用意向についてお尋ねします。下表の質問に対する回答を選択肢の中から該当するものを1つ選び、その番号を回答欄に記入してください。

（なお、デマンド方式の乗合タクシー利用料金は、一般のタクシーより安く、路線バスより高いと想定してください）

※以下の質問は、家族全員がお答えください。

番号	質問内容	選択肢				回答欄			
		1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない	回答者1	回答者2	回答者3	回答者4
6-1	あなたは、デマンドタクシーを利用したいと思いますか。								

※以下の質問は、「6-1」の質問で「3. あまり思わない」または「4. 全く思わない」と答えた方のみ、その理由についてお尋ねします。

6-2	電話での予約、インターネットでの予約が面倒。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
6-3	乗合に抵抗がある。	1. 強く思う	2. やや思う	3. あまり思わない	4. 全く思わない				
6-4	その他	※その他の理由があれば、ご記入ください。							

【質問7】最後に、鳩山町内の公共交通について、自由なご意見を聞かせください。

回答欄		回答欄	
回答者1	回答者2	回答者3	回答者4

以上で質問は終わります。ご協力ありがとうございました。

2. アンケート調査結果

実施したアンケートから、現在の移動の目的、頻度、行き先について下記の傾向が得られました。

(1) 移動の目的

全ての年齢でみると、移動の目的は、多い順に、通勤・通学（49%）、買い物（33%）、その他（7%）、通院（6%）、習い事等（4%）、各種手続き（1%）でした。

なお、60歳以上に着目すると、多い順に買い物（49%）、通勤・通学（21%）、通院（12%）、その他（11%）、習い事等（6%）、各種手続き（1%）となりました。若年齢の移動は、ほとんど通勤・通学でしたが、年齢が上がるにつれて、通院や買い物の占める割合が増大し、特に買い物の上昇傾向が顕著でした。

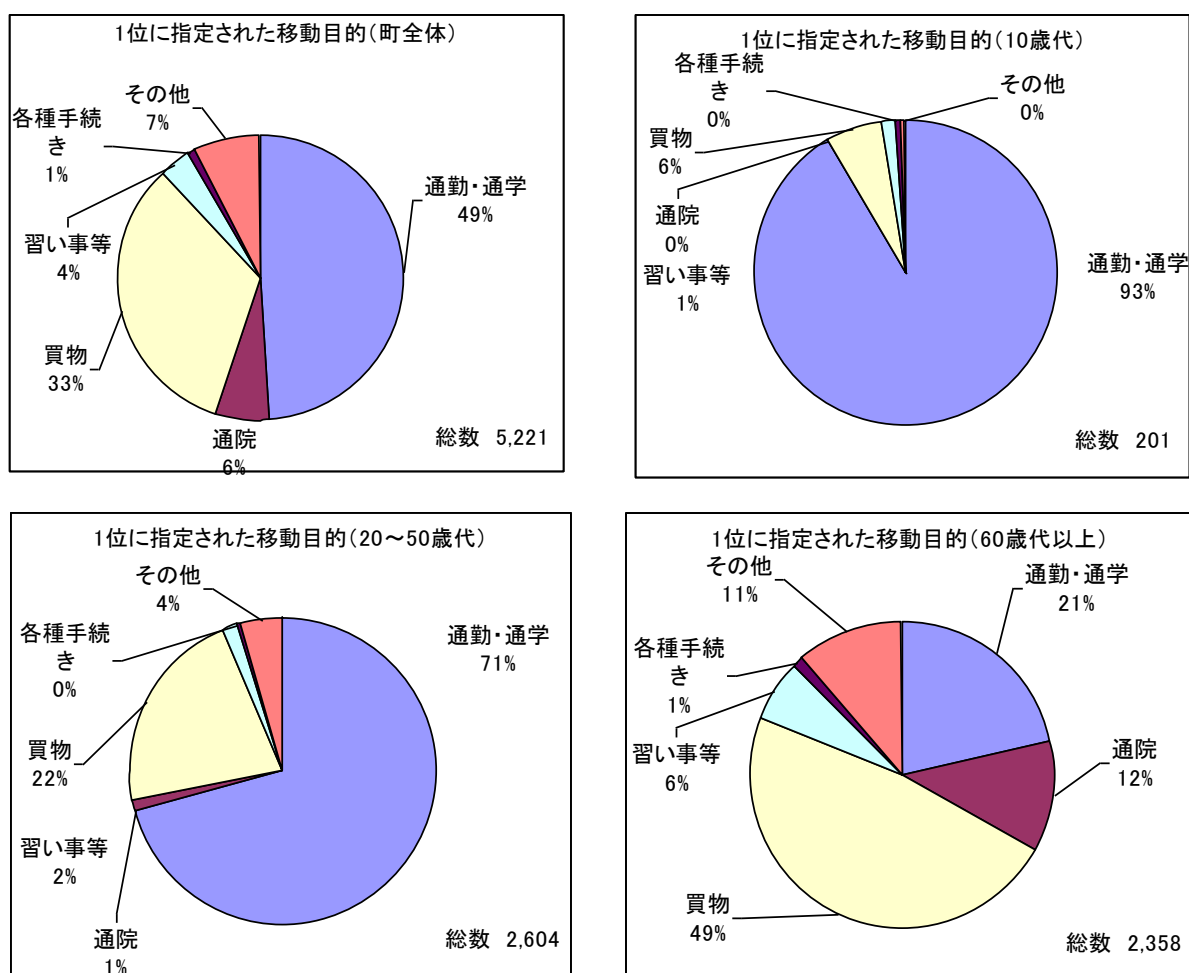


図 2-1 外出回数の多い移動目的

(2) 移動頻度と時間帯

a) 移動頻度

外出回数の多い通勤・通学、買い物、通院の移動目的について、移動頻度を整理しました。移動目的の頻度で最も多いのは、通勤・通学が週6～7日（49%）、買い物が週1～2日（40%）、通院が月に数日（48%）となっていました。

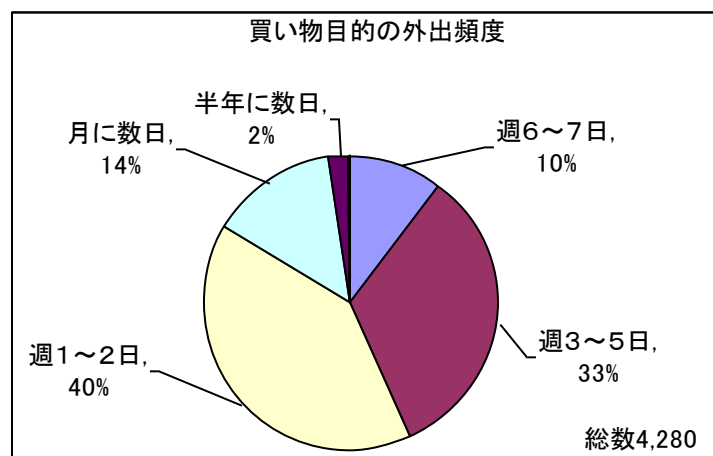
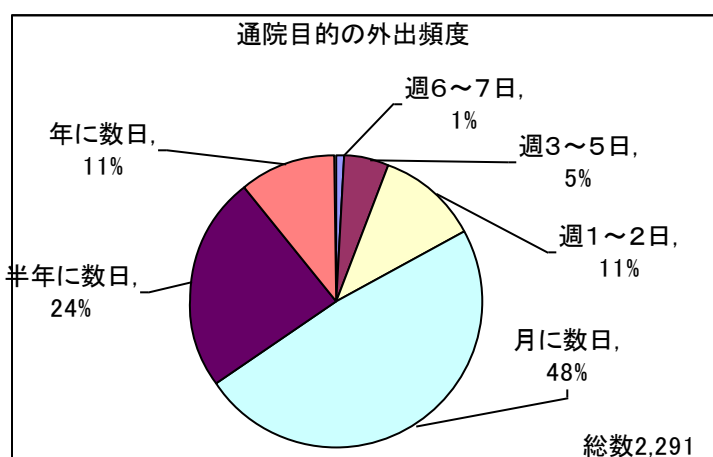
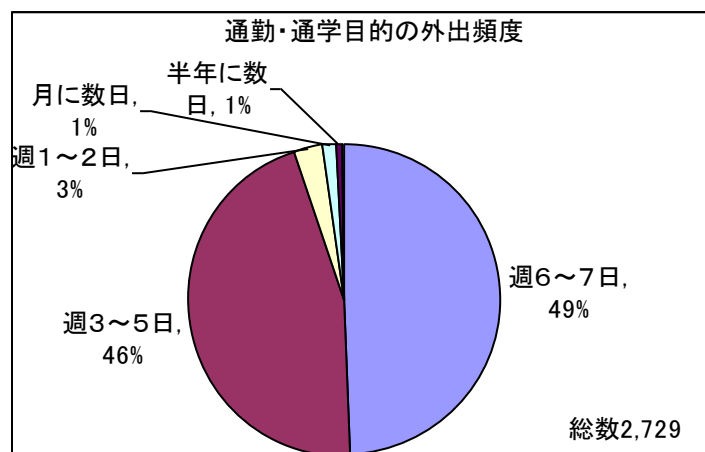


図 2-2 移動頻度

b) 移動時間帯

それぞれの移動におけるピークの時間帯については、通勤・通学の場合は、朝は6時から8時にかけて移動し、7時頃が出発のピークとなっていました。夕方は、17時から22時にかけて移動し、19時頃が帰宅のピークとなっていました。

買い物は2つのピークがあり、1つ目は10時から12時にかけて移動し、10時頃が出発のピークとなっていました。帰宅は、12時から14時にかけて移動し、12時頃がピークとなっていました。2つ目は13時から16時にかけて移動し、14時頃が出発のピークとなっていました。帰宅は、14時から17時にかけて移動し、16時頃が帰宅のピークとなっていました。

通院の場合は、8時から10時にかけて移動し、10時頃がピークとなっていました。帰宅は、10時から17時にかけて移動し、12時頃が帰宅のピークとなっていました。

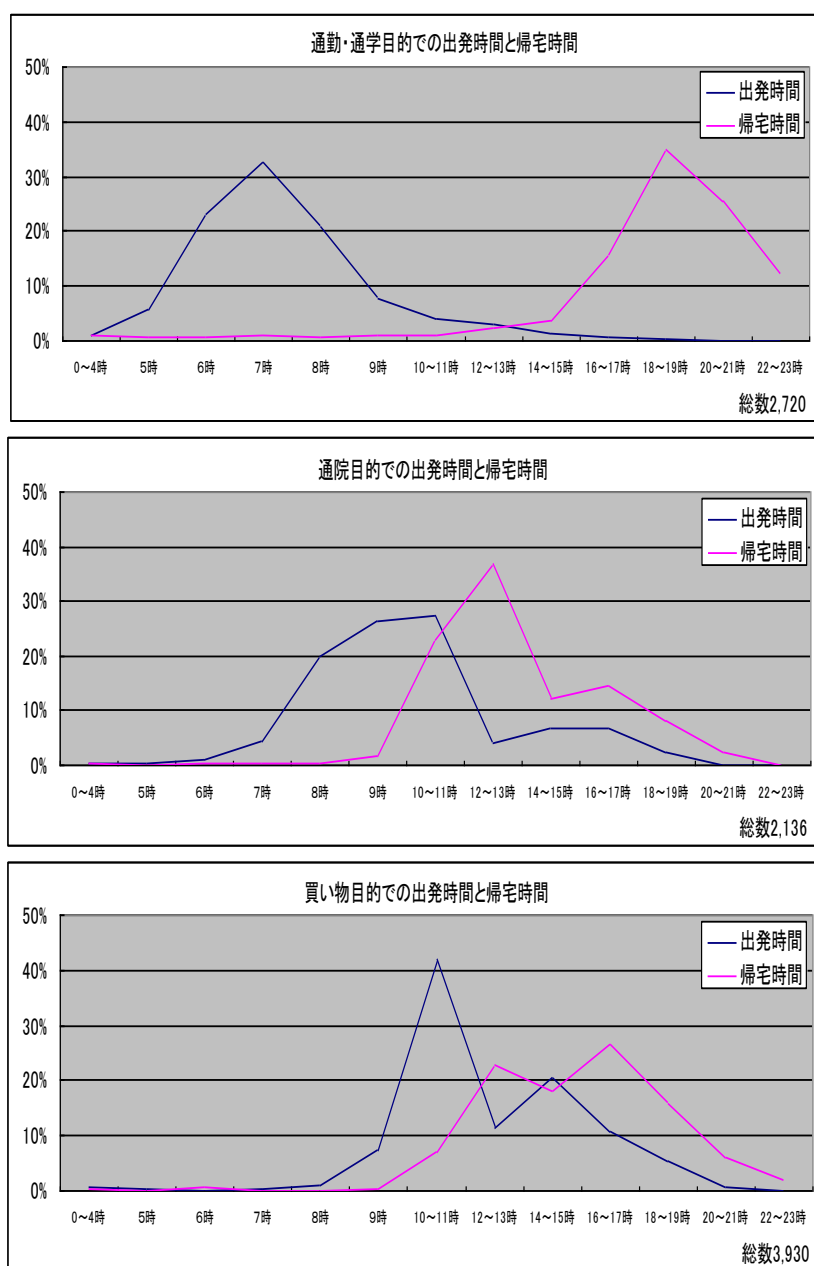


図 2-3 出発時間と帰宅時間の分布

(3) 主な行先

頻度の高い「通勤・通学」、「買い物」、「通院」の主な行き先を地区ごとに表したものが図 1-4～図 1-6 です。

亀井地区の主な行き先は、通勤・通学目的での移動では坂戸駅方面、高坂駅方面、越生駅方面、買い物目的での移動では坂戸駅方面、北坂戸駅方面、嵐山駅方面、通院目的での移動では坂戸駅方面、高坂駅方面、毛呂山方面となっていました。

今宿地区の主な行き先は、通勤・通学目的での移動では坂戸駅方面、北坂戸駅方面、買い物目的での移動では坂戸駅方面、北坂戸駅方面、毛呂山方面、通院目的での移動では坂戸駅方面、毛呂山方面、北坂戸駅方面となっていました。

ニュータウン地区の主な行き先は、通勤・通学目的での移動では高坂駅方面、北坂戸駅方面、買い物目的での移動では北坂戸駅方面、坂戸駅方面、高坂駅方面、通院目的での移動では高坂駅方面、毛呂山方面、坂戸駅方面となっていました。

また、上記のような移動ニーズを満たすために自家用車を利用する人が多いことが明らかになりました（亀井地区 69%、今宿地区 63%、ニュータウン地区 51%）。

なお、バスを利用したいにもかかわらず利用しない理由として、路線バス及び循環バスに共通するものとしては、「予定の時間に移動できない」、「目的地近くまで行く路線がない」、「本数が少ない」、「乗りたい時間帯にバスがない」などの意見が寄せられ、路線バスについては、「最寄りのバス停まで遠い」という理由が加わっていました。

亀井地区の移動の実態

■通勤・通学目的の移動

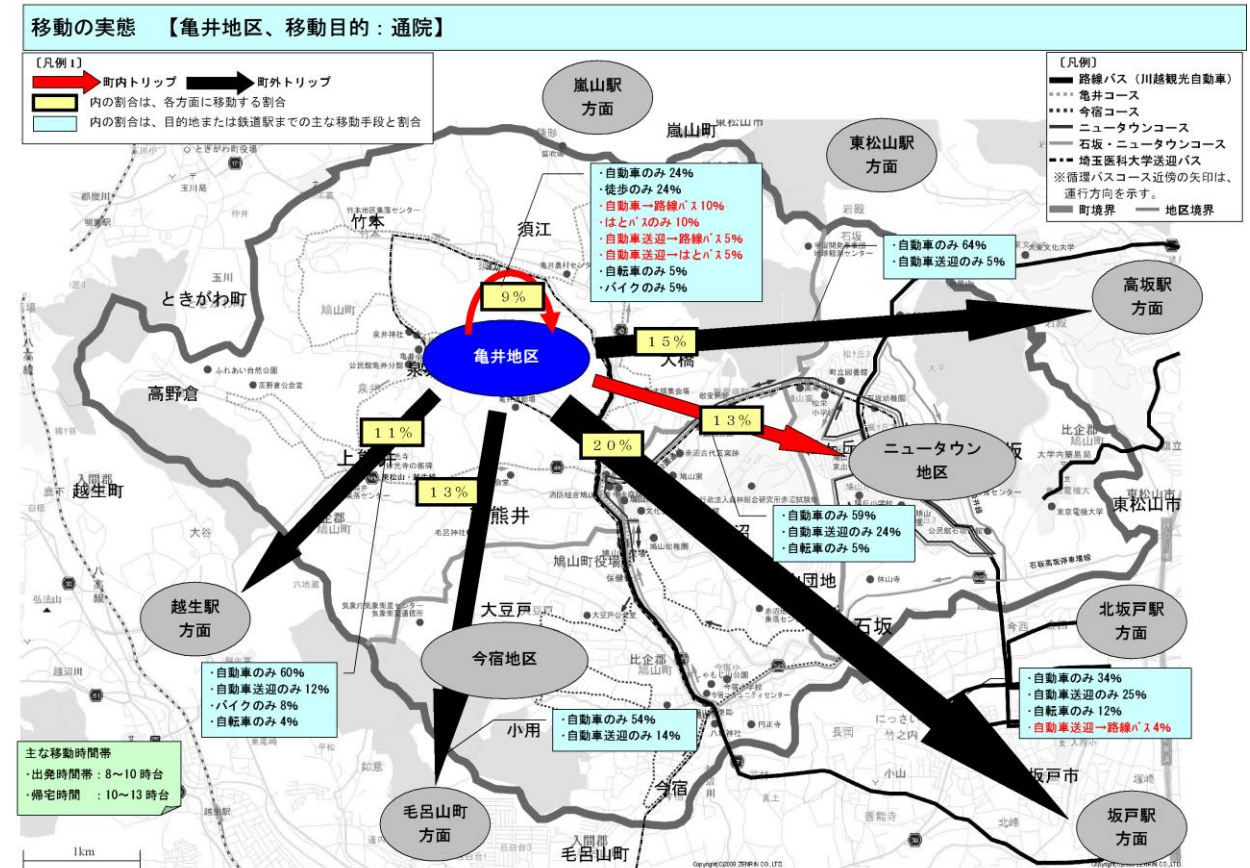
- ・町内移動 21%、町外移動 79%。
- ・町内移動では、亀井地区内での移動（9%）、今宿地区への移動（9%）が比較的多い。
- ・町外の移動では、坂戸駅方面（23%）、高坂駅方面（17%）、越生駅方面（12%）が多い。
- ・移動手段は、町内及び町外ともに、自動車移動が多いが、坂戸駅方面へは、わずかながら、路線バスでの移動がある。

■買い物目的の移動

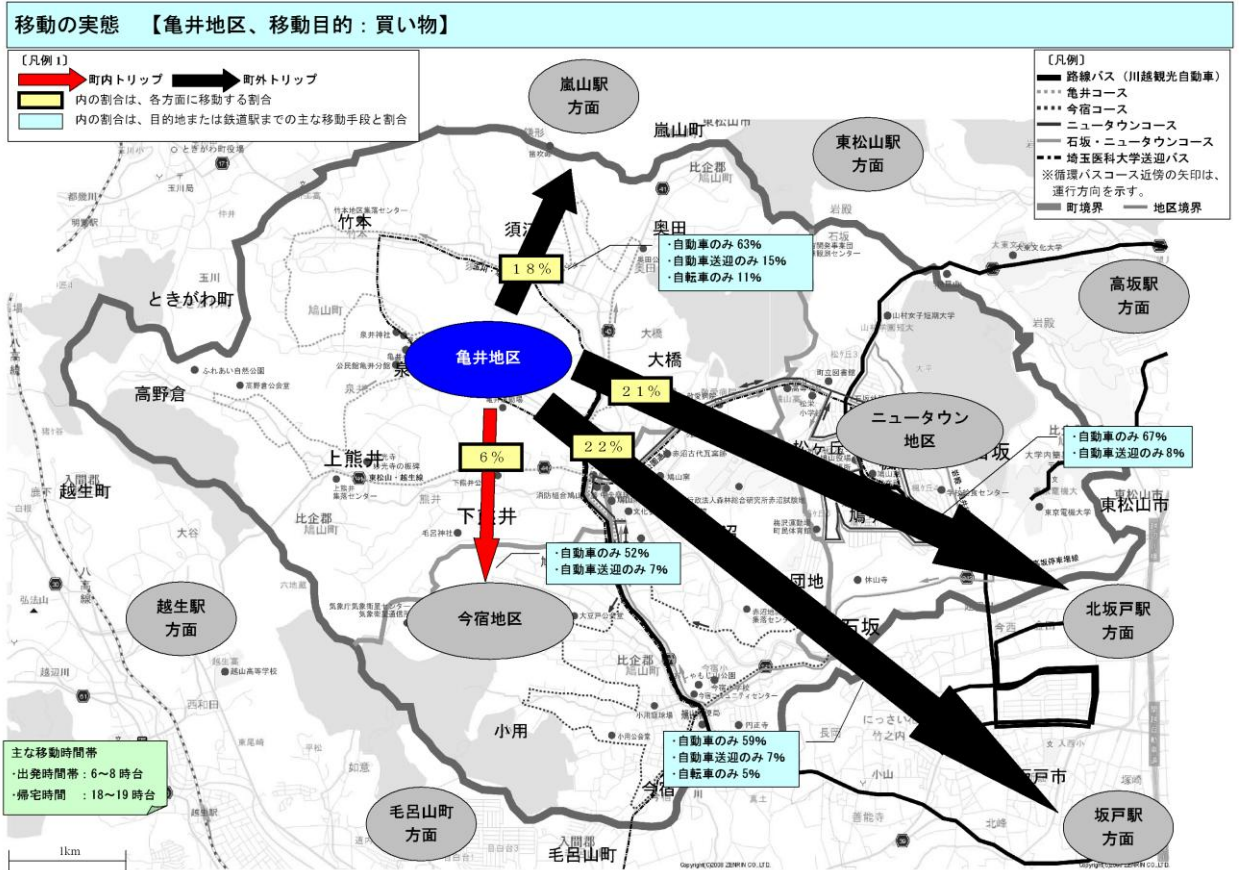
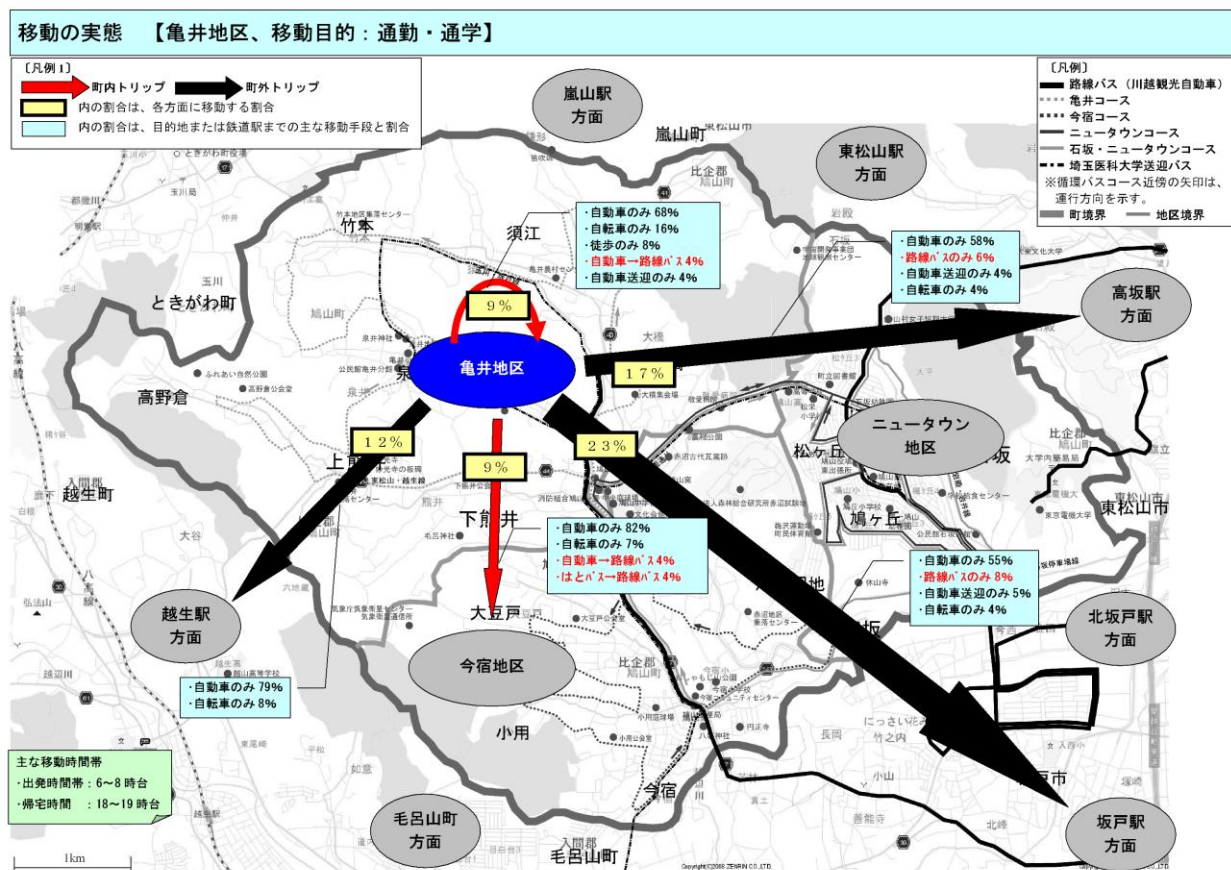
- ・町内移動 11%、町外移動 89%。
- ・町内移動では、今宿地区への移動（6%）が比較的多い。
- ・町外の移動では、坂戸駅方面（22%）、北坂戸駅方面（21%）、嵐山方面（18%）が多い。
- ・移動手段は、町内及び町外ともに、自動車移動が多い。

■通院目的の移動

- ・町内移動 26%、町外移動 74%。
- ・町内移動では、亀井地区内での移動（9%）、ニュータウン地区への移動（13%）が比較的多い。
- ・町外の移動では、坂戸駅方面（20%）、高坂駅方面（15%）、越生駅方面（11%）、毛呂山方面（13%）が多い。
- ・移動手段は、町内では、自動車移動が多いが、わずかながら、町内循環バスや路線バスでの移動がある。
- ・町外では、自動車移動が多い



(1)



※）各方面へ移動する割合は、アンケート結果を用いて移動目的別、地区別に算出しています。

各方面へ移動する割合＝移動目的別地区別方面別の移動人数／移動目的別地区別の移動人数

※）移動手段の割合は、アンケート結果を用いて移動目的別、地区別、方面別に算出しています。

移動手段の割合＝移動目的別地区別方面別移動手段別の移動人数／移動目的別地区別方面別の移動人数

図 2-4 亀井地区の移動の実態

今宿地区の移動の実態

■通勤・通学目的の移動

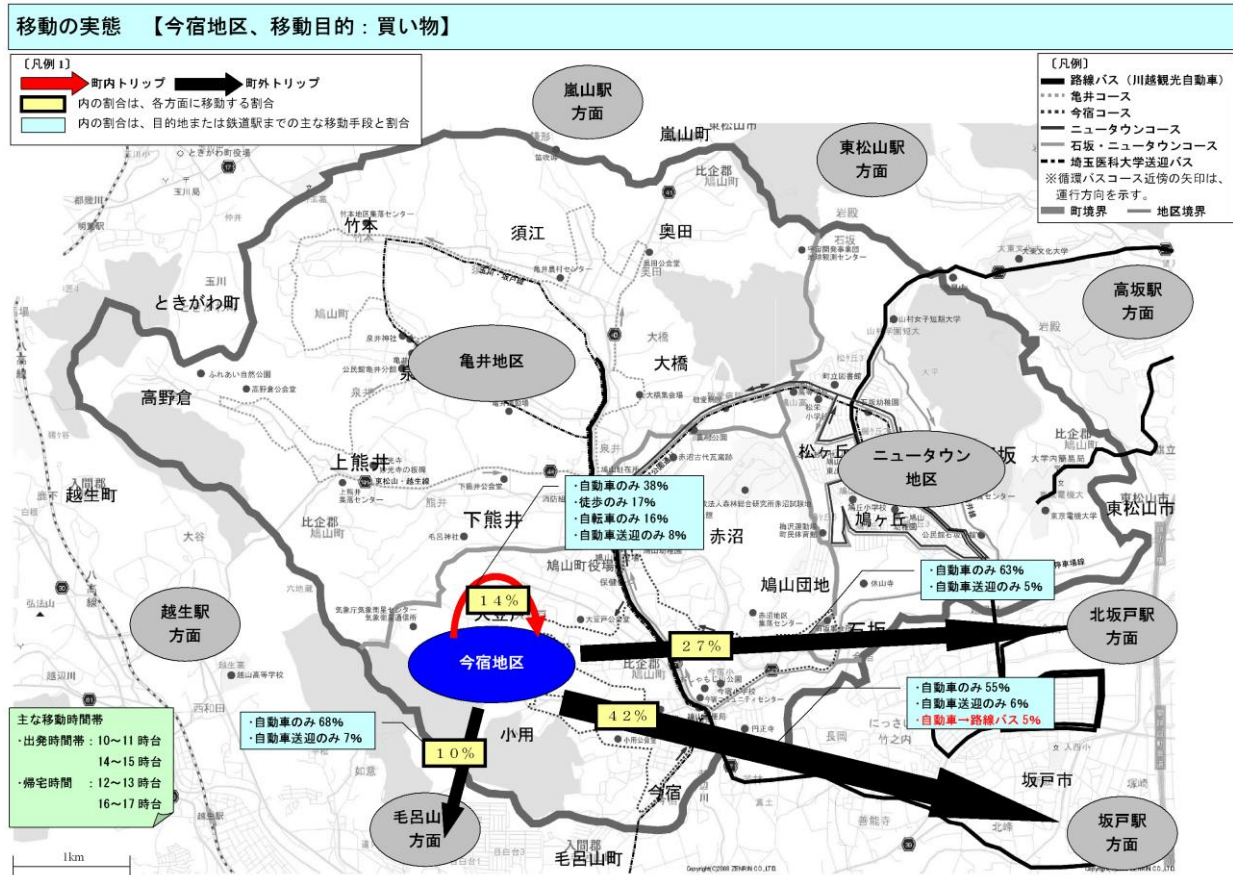
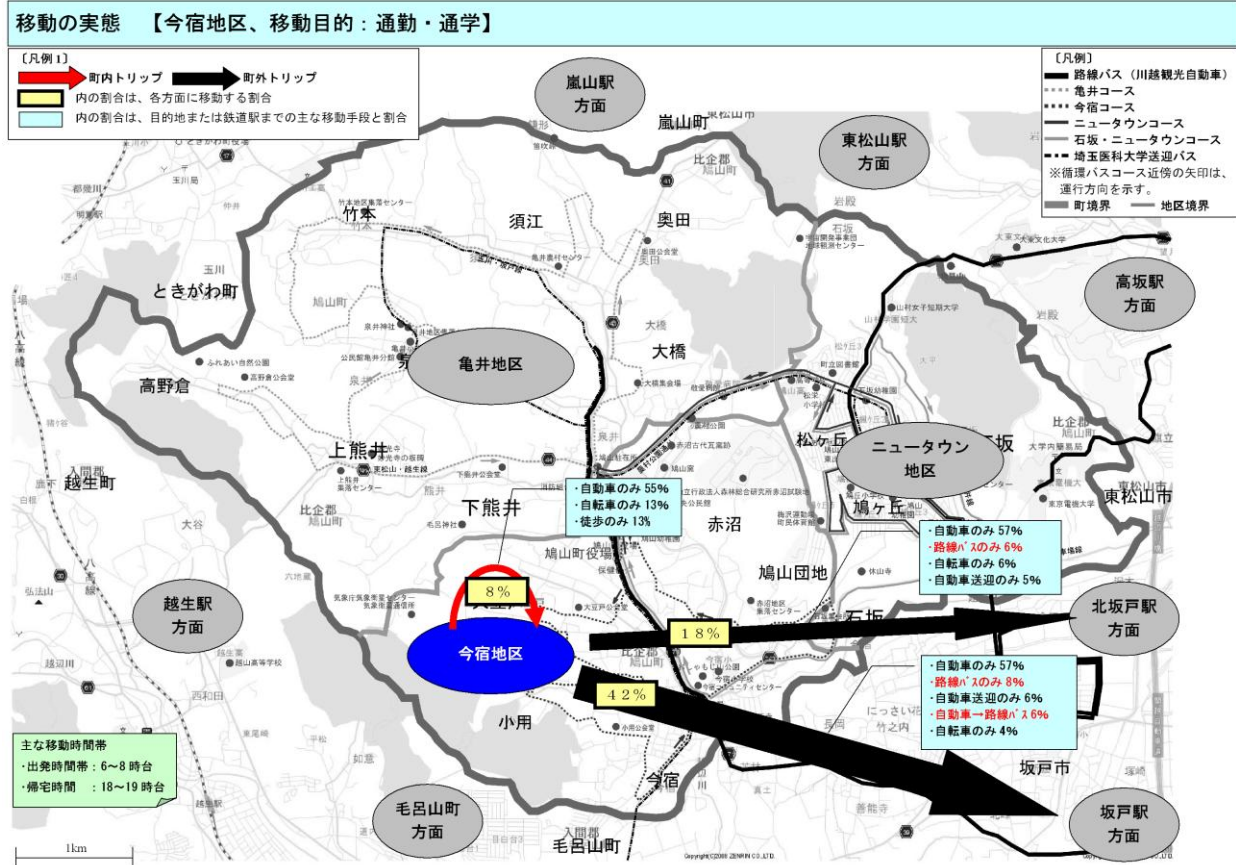
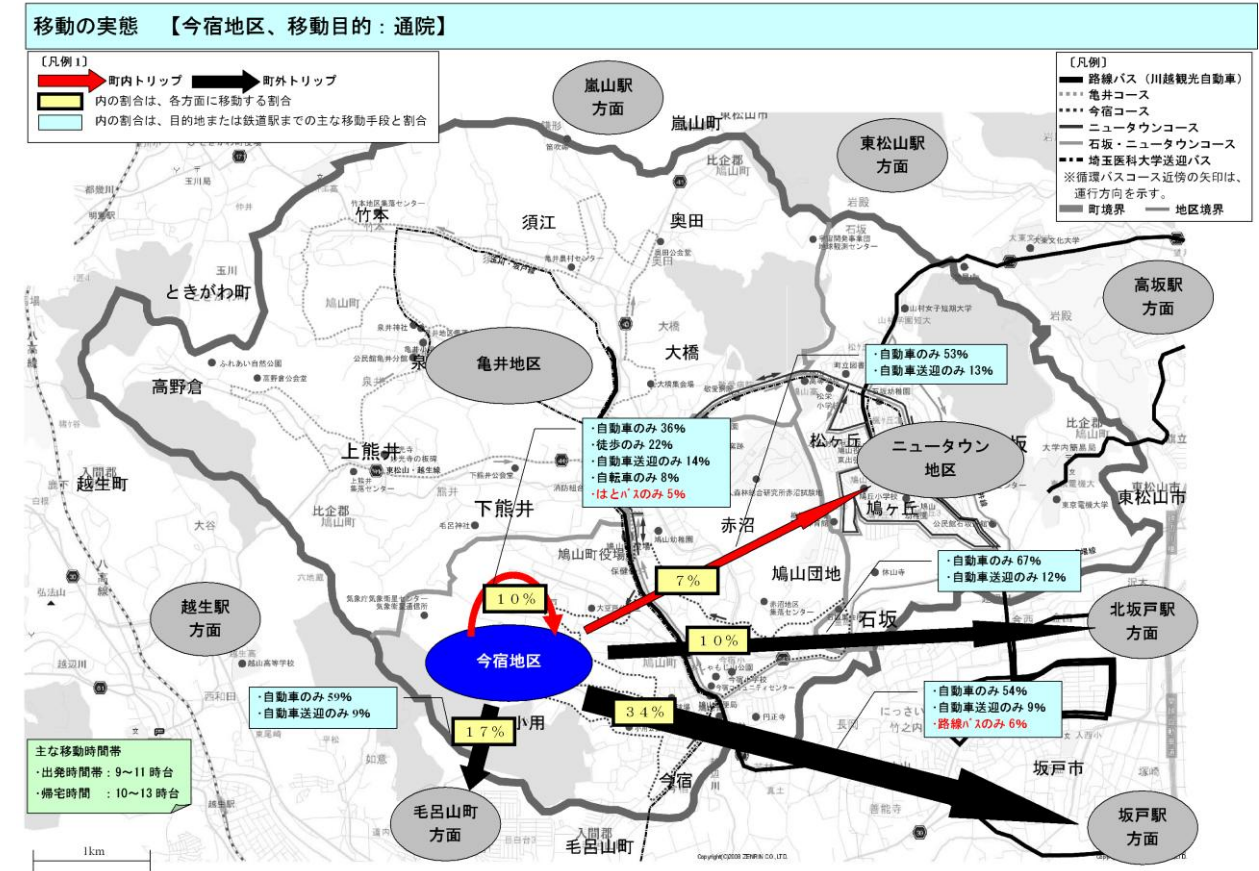
- ・町内移動 14%、町外移動 86%。
- ・町内移動では、今宿地区内の移動（8%）が多い。
- ・町外の移動では、坂戸駅方面（42%）、北坂戸駅方面（18%）が多い。
- ・移動手段は、町内及び町外ともに、自動車移動が多いが、坂戸駅方面へは路線バスでの移動がある。

■買い物目的の移動

- ・町内移動 16%、町外移動 84%。
- ・町内移動では、今宿地区内での移動（14%）が多い。
- ・町外の移動では、坂戸駅方面（42%）、北坂戸駅方面（27%）、毛呂山方面（10%）が多い。
- ・移動手段は、町内及び町外ともに、自動車移動が多い。

■通院目的の移動

- ・町内移動 19%、町外移動 81%。
- ・町内移動では、今宿地区内での移動（10%）、ニュータウン地区への移動（7%）が比較的多い。
- ・町外の移動では、坂戸駅方面（34%）、毛呂山方面（17%）、北坂戸駅方面（10%）が多い。
- ・移動手段は、町内では、自動車移動が多いが、地区内で町内循環バスの移動がある。町外では、自動車移動が多いが、坂戸駅への路線バスでの移動も比較的多い。



※）各方面へ移動する割合は、アンケート結果を用いて移動目的別、地区別に算出しています。
各方面へ移動する割合＝移動目的別地区別方面別の移動人数／移動目的別地区別の移動人数
※）移動手段の割合は、アンケート結果を用いて移動目的別、地区別、方面別に算出しています。
移動手段の割合＝移動目的別地区別方面別移動手段別の移動人数／移動目的別地区別方面別の移動人数

図 2-5 今宿地区の移動の実態

ニュータウン地区の移動の実態

■通勤・通学目的の移動

- ・町内移動 21%、町外移動 79%。
- ・町内移動では、ニュータウン地区内での移動（6%）が多い。
- ・町外の移動では、高坂駅方面（49%）、北坂戸駅方面（17%）が多い。
- ・移動手段は、町内及び町外ともに、自動車移動が多いが、坂戸駅方面・高坂駅方面へは、路線バスでの移動がある。

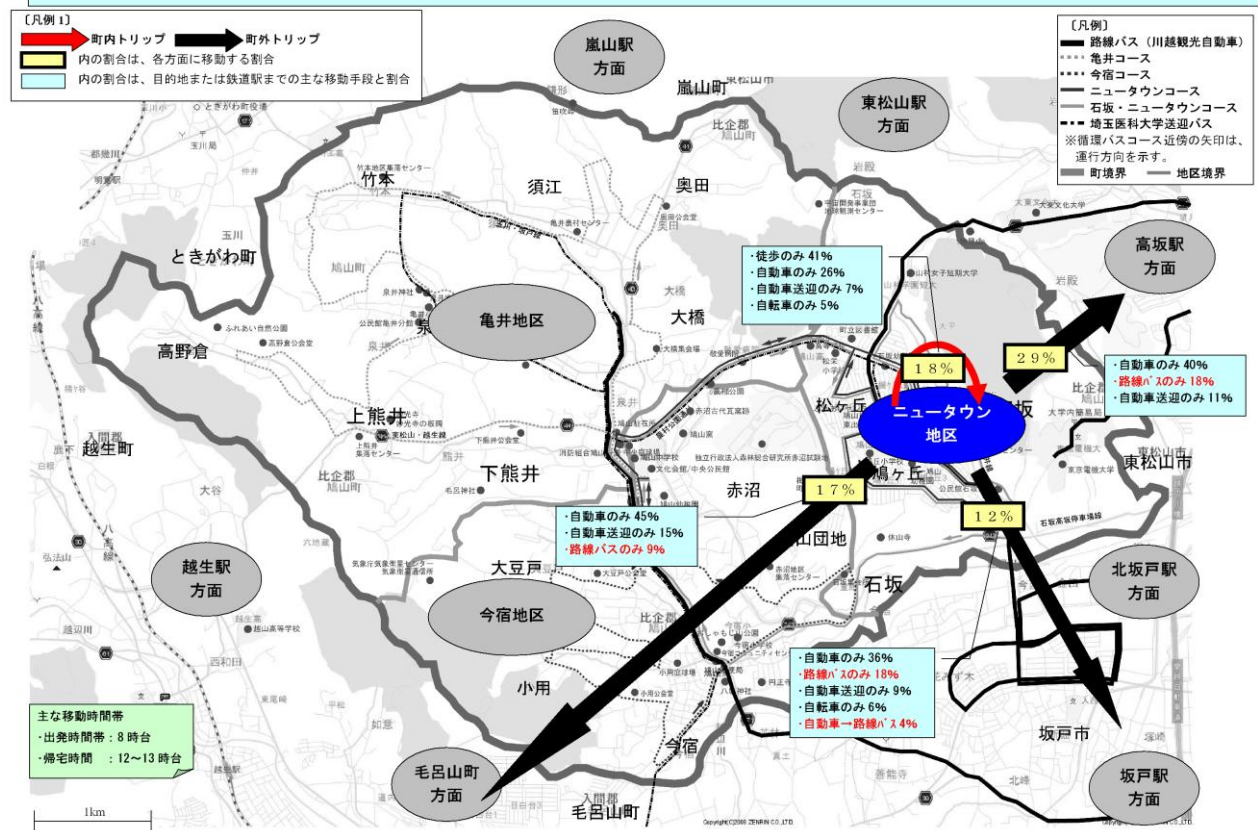
■買い物目的の移動

- ・町内移動 17%、町外移動 83%。
- ・町内移動では、ニュータウン地区内への移動（16%）が多い。
- ・町外の移動では、坂戸駅方面（22%）、北坂戸駅方面（38%）、高坂駅方面（18%）が多い。
- ・移動手段は、町内及び町外ともに、自動車移動が多い。高坂駅方面では路線バスが多い。

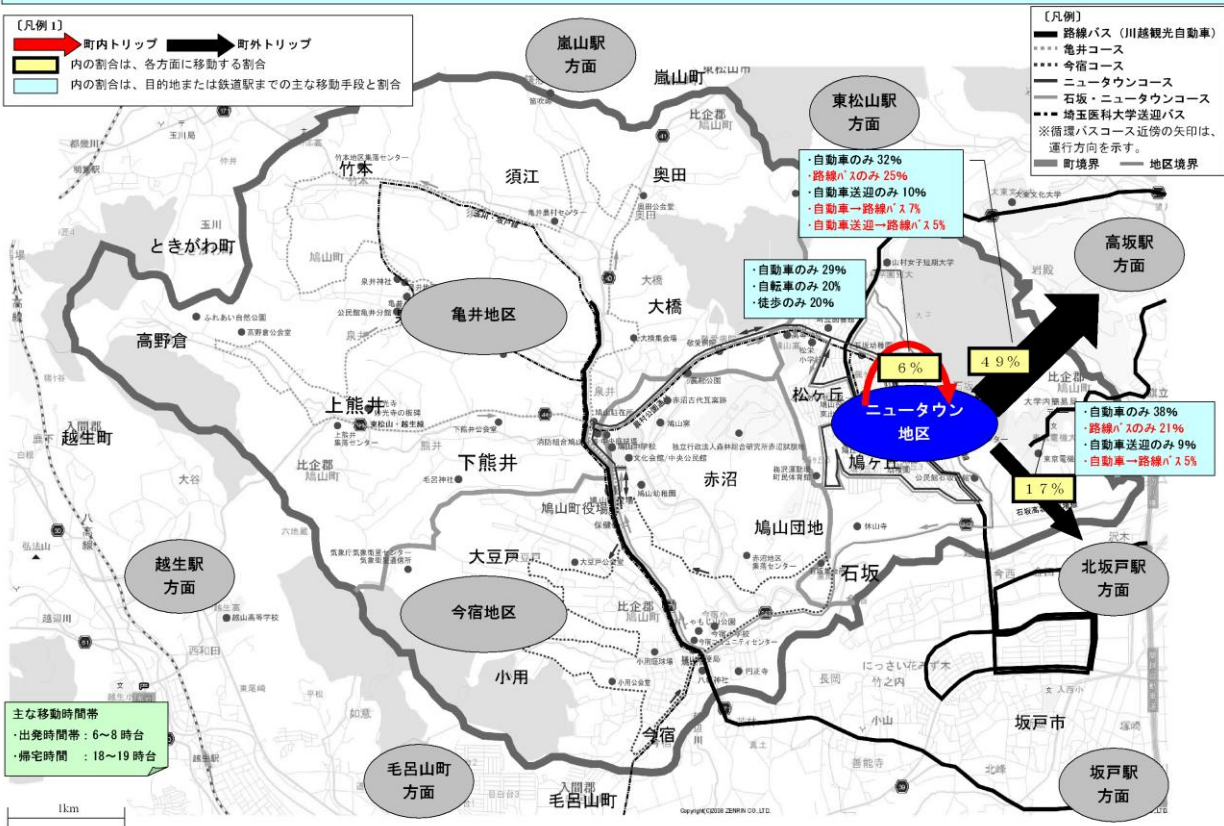
■通院目的の移動

- ・町内移動 23%、町外移動 77%。
- ・町内移動では、ニュータウン地区内の移動（18%）が多い。
- ・町外の移動では、坂戸駅方面（12%）、高坂駅方面（29%）、毛呂山方面（17%）が多い。
- ・移動手段は、町内は、自動車移動が多いが、町外へは路線バスでの移動が比較的多い。

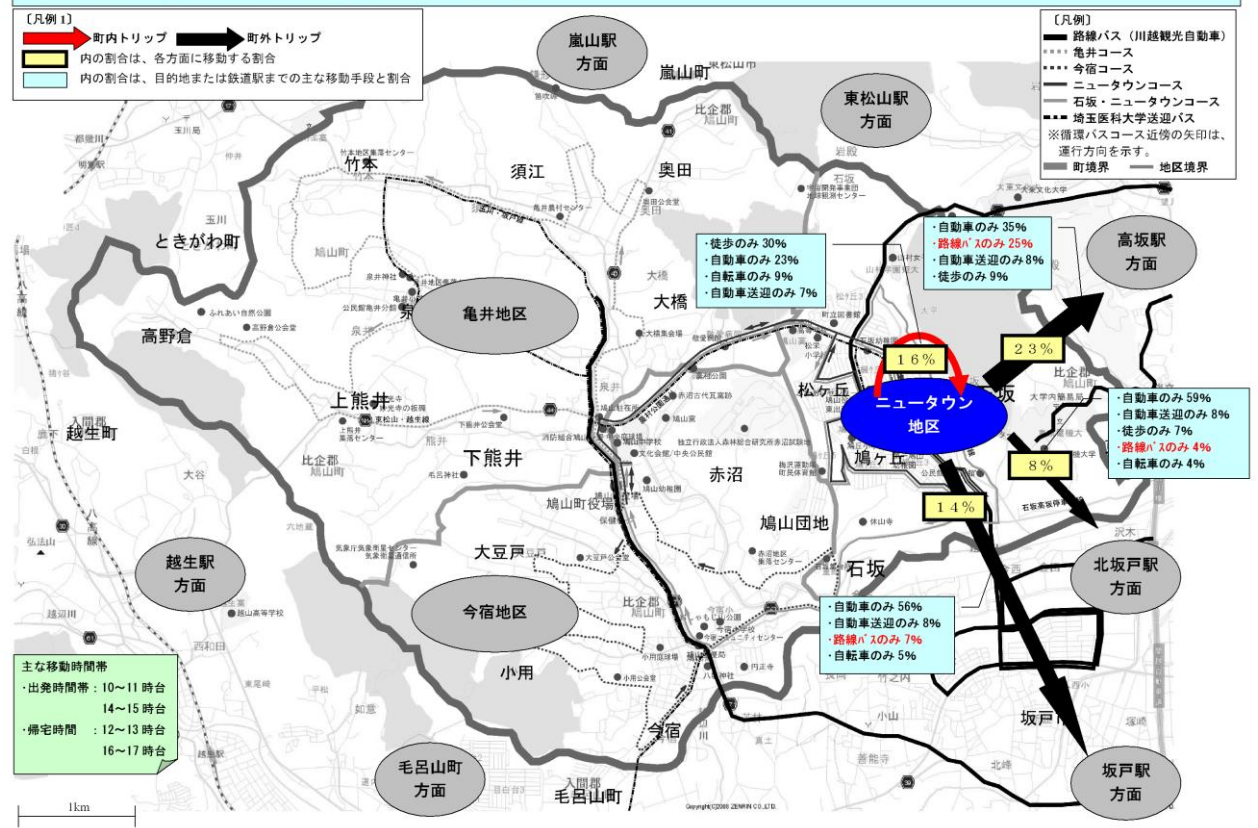
移動の実態 【ニュータウン地区、移動目的：通院】



移動の実態 【ニュータウン地区、移動目的：通勤・通学】

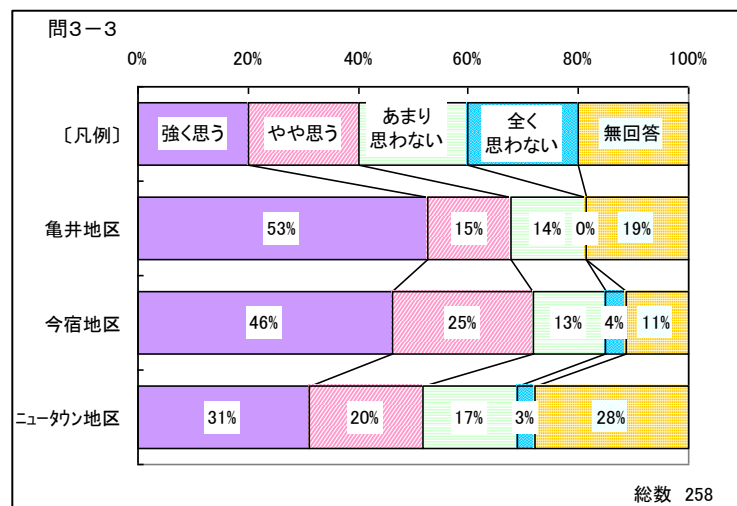
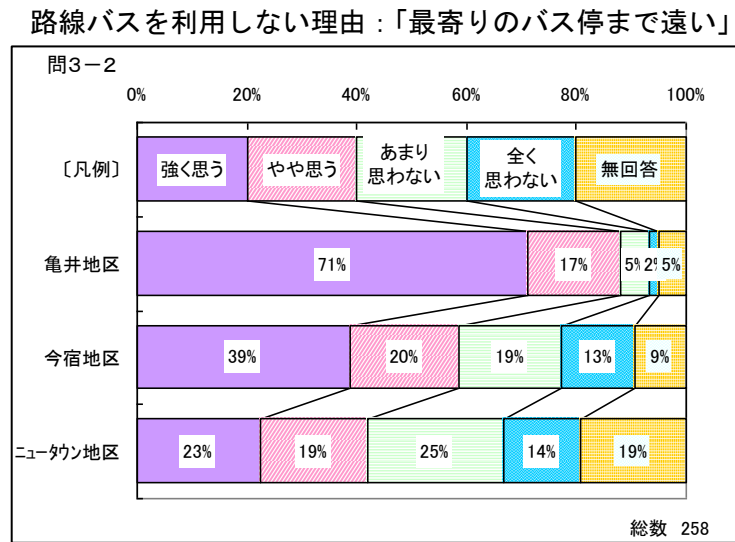
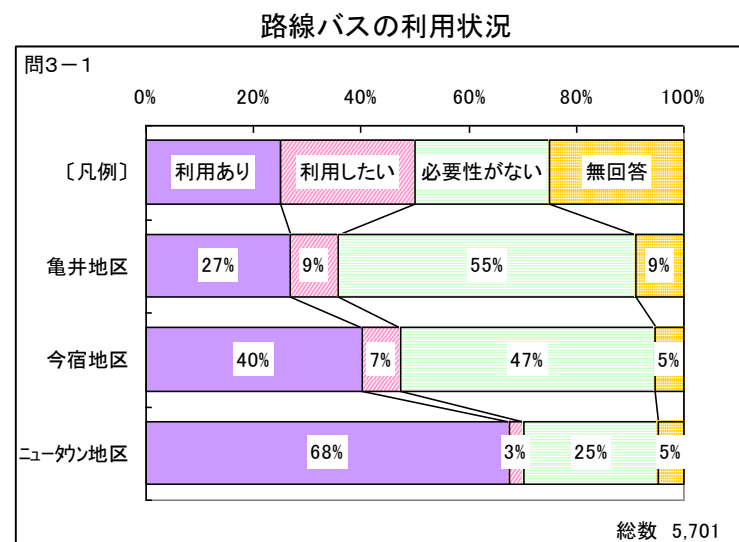


移動の実態 【ニュータウン地区、移動目的：買い物】

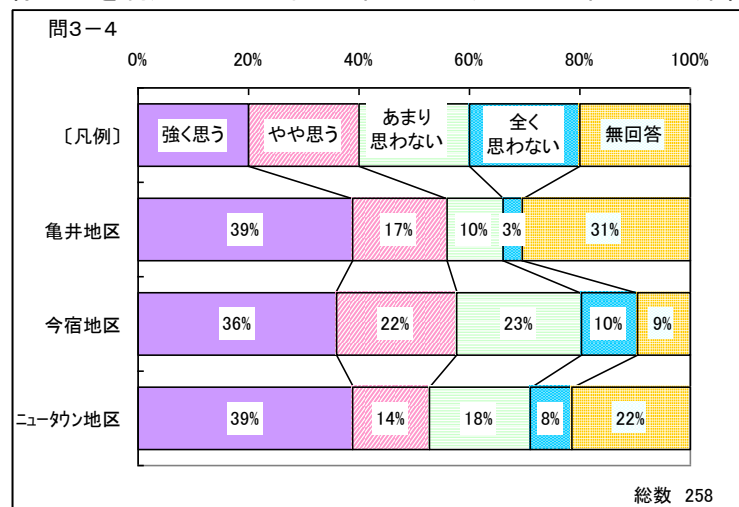


※）各方面へ移動する割合は、アンケート結果を用いて移動目的別、地区別に算出しています。
各方面へ移動する割合＝移動目的別地区別方面別の移動人数／移動目的別地区別の移動人数
※）移動手段の割合は、アンケート結果を用いて移動目的別、地区別、方面別に算出しています。
移動手段の割合＝移動目的別地区別方面別の移動手段別の移動人数／移動目的別地区別方面別の移動人数

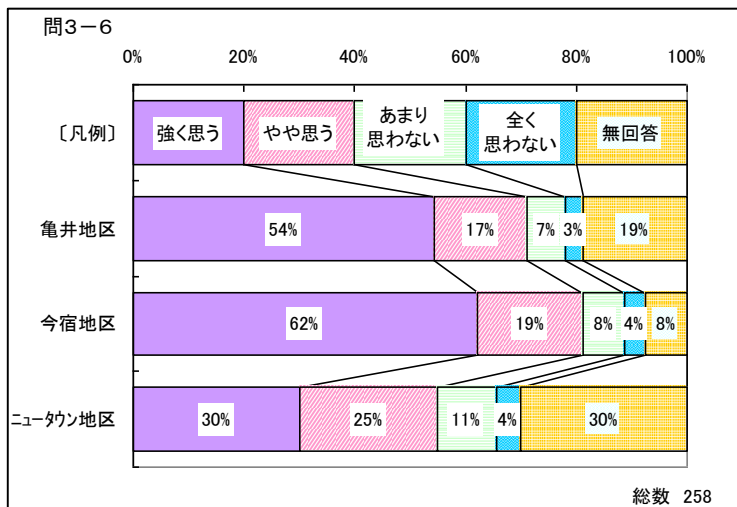
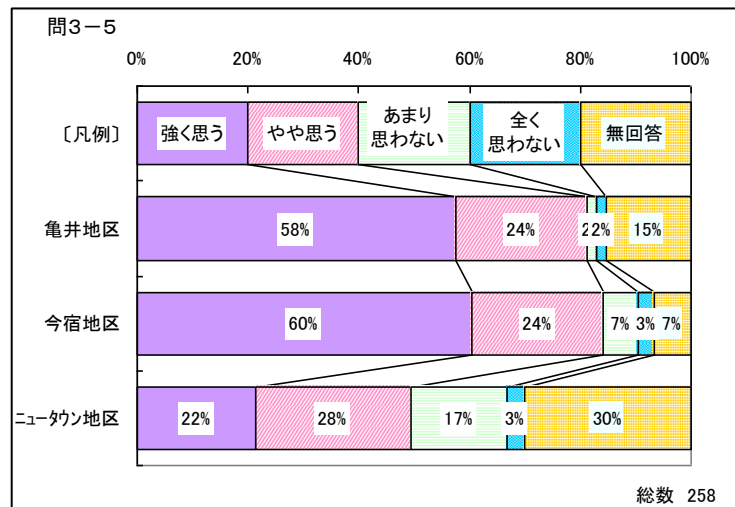
図 2-6 ニュータウン地区の移動の実態



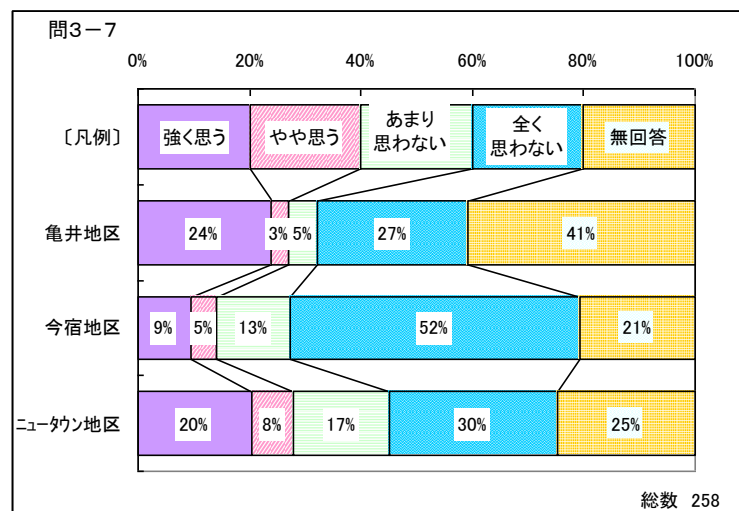
路線バスを利用しない理由：「目的地の近くまで行くバス路線がない」



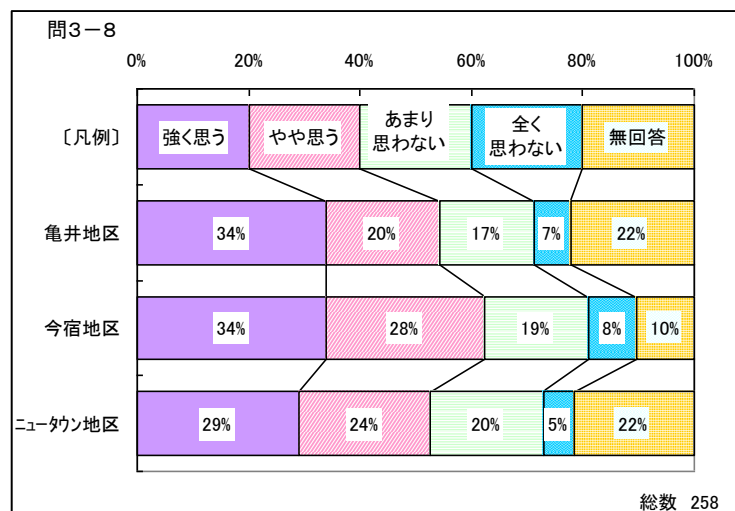
路線バスを利用しない理由：「バスの本数が少ない」



路線バスを利用しない理由：「移動に介護を要する」



路線バスを利用しない理由：「料金が高い」



路線バスを利用しない理由：「乗り合いに抵抗がある」

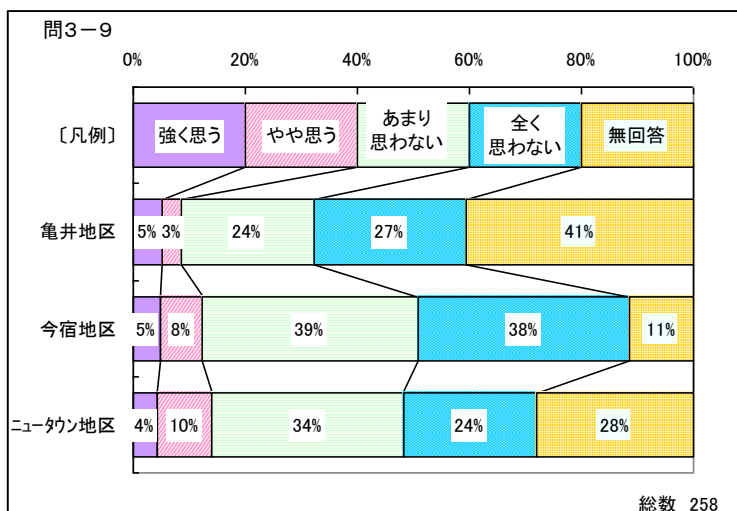
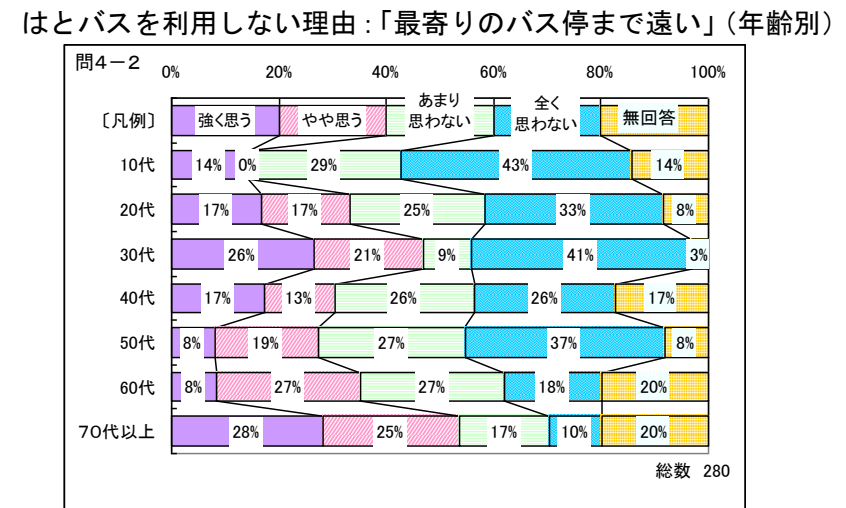
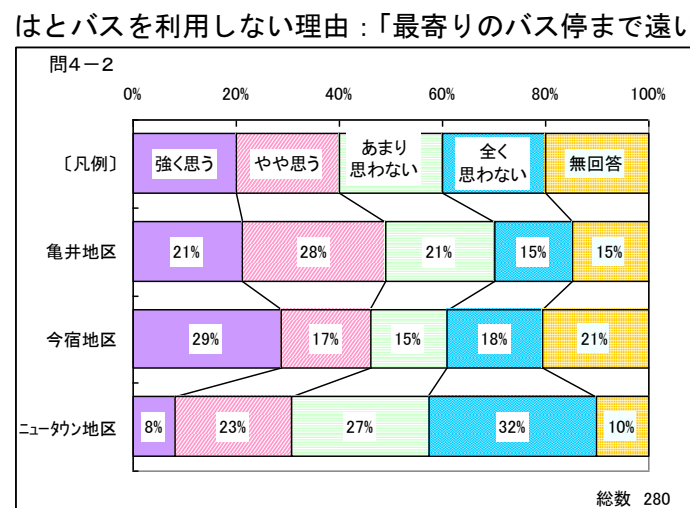
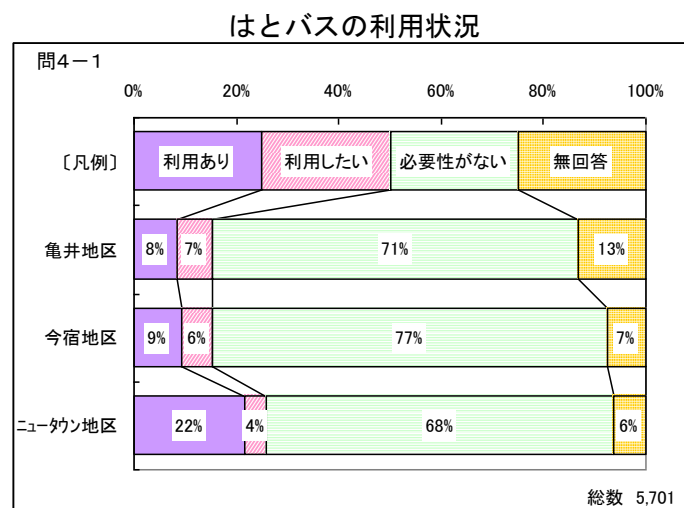
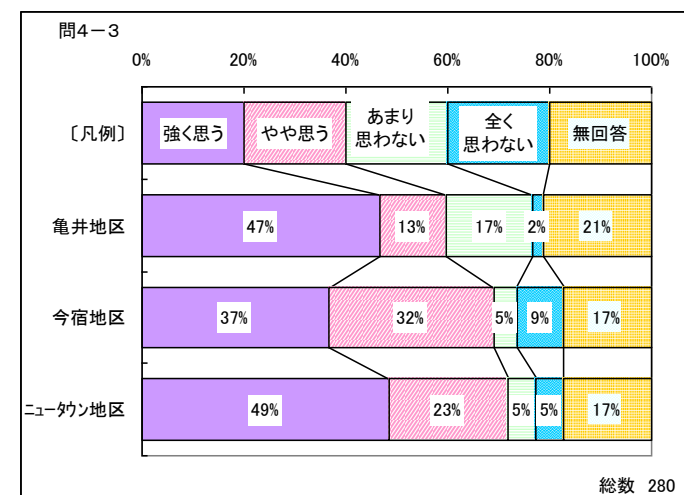


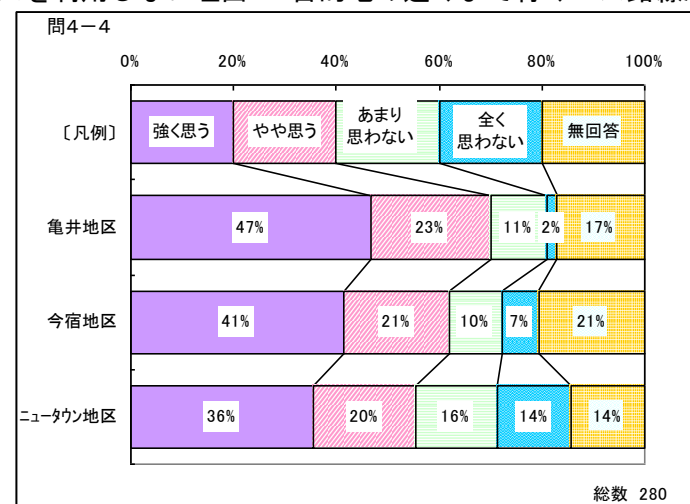
図 2-7 路線バスを利用しない理由



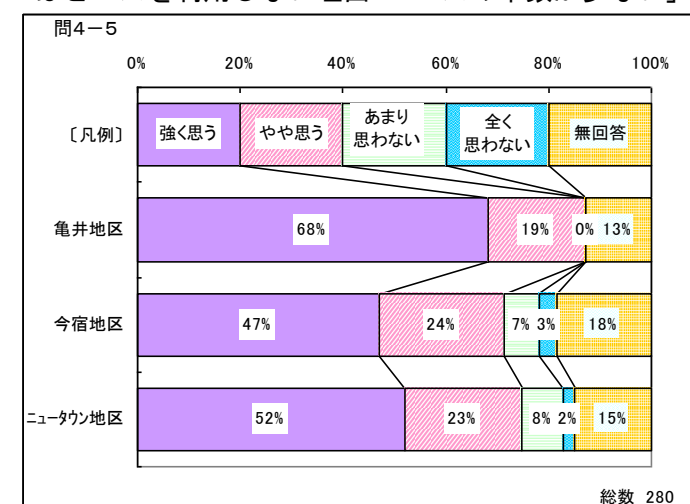
はとバスを利用しない理由：「予定の時刻に移動できない」



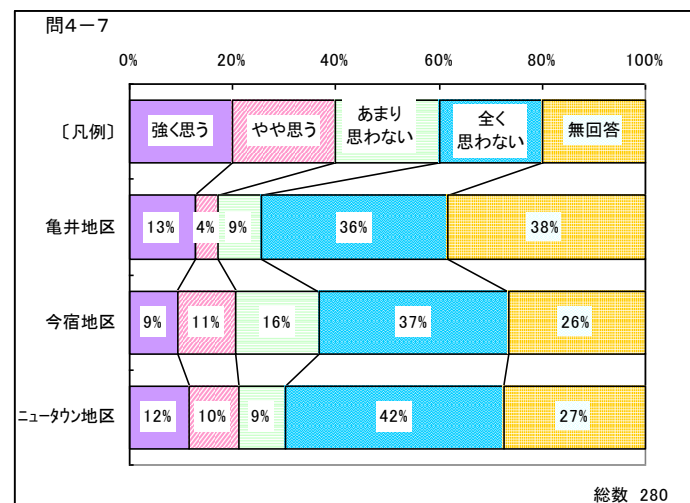
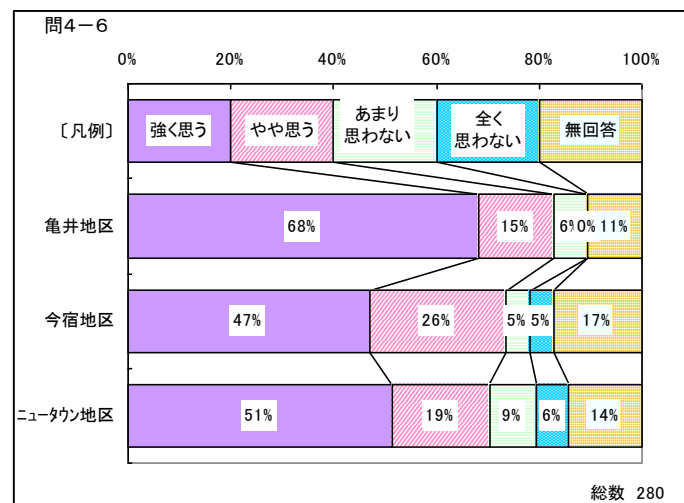
はとバスを利用しない理由：「目的地の近くまで行くバス路線がない」



はとバスを利用しない理由：「バスの本数が少ない」



はとバスを利用しない理由：「移動に介護を要する」



はとバスを利用しない理由：「乗り合いに抵抗がある」

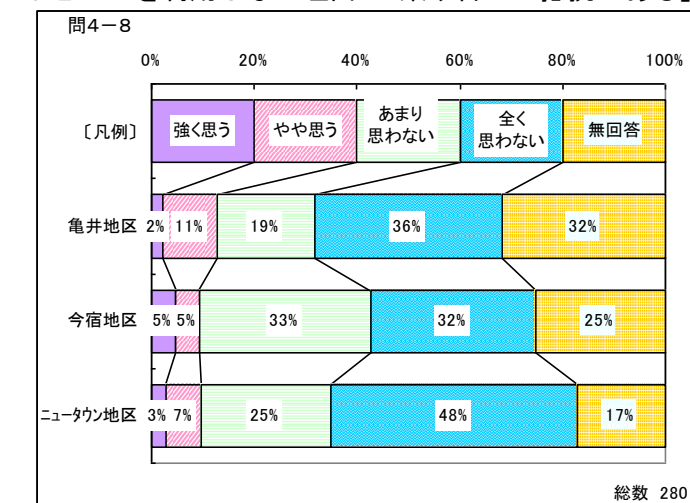


図 2-8 町内循環バス（はとバス）を利用しない理由

(4) 主な自由意見

アンケートの自由意見として、路線バス、町内循環バス、オンデマンド交通等に関して、下記のものがありました。

<町内循環バスに関して>

■運行時間帯、運行時刻に関して

- ・循環バスは小学生の通学時間帯も運行して欲しい。
- ・循環バスを夜間利用できるとうい。
- ・6時台、7時台のバスがあるとよい。
- ・循環バスの運行間隔を短くして欲しい。

■運行経路、運行エリアに関して

- ・運行が一方通行で不便。左右周りを作って欲しい。
- ・コースが限られており、行きたいところに行けないので不便。
- ・高齢者や子供らの地域の足として循環バスは役立っているが、通勤・通学は最寄り駅までの路線バスに頼るしかない。できれば駅直通の便を作って欲しい。

■停留所、乗り継ぎに関して

- ・停留所を増やして欲しい。バス停が遠く利用できない。
- ・町内を移動するのに何度も乗り換えが必要で不便。
- ・乗り換え無しで町内を一周できるとよい。
- ・路線バスとの乗り継ぎをよくして欲しい。

■有料化に関して

- ・有料化されると子供達が利用しにくくなる。
- ・循環バスが最寄りの駅まで運行してくれれば路線バスと同等の料金でもよい。
- ・運賃を払ってもいいので、循環バスを存続して欲しい。
- ・循環バスが全線無料というのは財政面から見てどうかと思う。年齢、障害の程度で差を付けてでも有料化すべきでは。

■その他

- ・循環バスの運行はとても助かっており、是非継続して欲しい。
- ・停留所にベンチをおいて欲しい。
- ・循環バスは空車が目立つ。税金の無駄遣いである。
- ・循環バスの利用方法（順路、時刻表など）が知られていない。
- ・循環バスをやめるのではなく、利用したくなる工夫が必要。
- ・一部の利用者、地域のみ偏った運行に税金を支払うのは反対。

<路線バスに関して>

■運行時間帯、運行時刻に関して

- ・遠方まで通勤通学する人に配慮し、始発をもっと早く、終バスは終電まで運行してもらいたい。
- ・路線バスの終バスが早いため、駅までの送迎が大変である。
- ・便数を増やして欲しい。
- ・通勤時間帯では、路線バス（大橋 - 坂戸線）の運行間隔を 15～20分程度にして欲しい。

■運行経路、運行エリアに関して

- ・路線バス（大橋 - 坂戸線）を竹本地区まで延長して欲しい。
- ・今宿地区から入西に乗り入れるバス路線があるとよい。

■停留所、乗り継ぎに関して

- ・本来はバスを利用したいが、バス停まで遠いため不便を感じている。

■料金に関して

- ・路線バスの料金が高すぎる。
- ・通勤通学の定期も高く家計を圧迫している。

■その他

- ・原付自転車バス停まで行っているが、雨・雪など悪天候時は大変である。
- ・北坂戸、坂戸、東松山、毛呂山町（埼玉医大）、越生、入西方面のバス路線があると良い。

<オンデマンド交通に関して>

- ・町内は坂が多く、自転車での移動が大変。デマンドタクシーを大いに利用したい。
- ・高齢化が進む状況で、非常によいシステムである。
- ・デマンドタクシーは相乗りするため、プライバシーが守られない。
- ・高齢者にも理解しやすい広報活動が必要である。
- ・大きい荷物を運べるデマンドタクシーがあるとよい。
- ・デマンドタクシーの町外への適用も検討して欲しい。
- ・循環バスを廃止してデマンド方式にするなら、有料でよいので現状のままで利用したい。
- ・デマンドにこだわらず、タクシー料金の補助等、最良の方法を考えて欲しい。

<その他>

- ・自動車がないとどこにも行けないので不便である。
- ・同じ町民でありながら生活面で地域格差を感じる。
- ・交通の充実無くして町の活性化はない。
- ・交通の便さえよくなればもっと若い人が住み着いてくれると思う。
- ・路線バス、循環バス、その他の公共交通機関がうまく連動して、乗り継ぎがうまくできればよい。
- ・緑の豊かさの代償として不便さがあるので、都会のような便利さは求められない。
- ・高齢者に偏った公共交通では、町の活性化にはならず、過疎化につながる。
- ・会社やゴルフ場の送迎バスを活用してはどうか。

資料 2

ヒアリング調査結果

1. ヒアリング調査の概要

アンケート調査の補足として、実際に町内循環バスを利用している方からみた町内循環バスの課題を把握するため、下記に示すヒアリング調査を実施しました。

【調査内容及び方法】

■ 調査対象

- ・町内循環バスを利用されている方を対象とし、さらに運転手にも話を聞いた。
- ・全コース、全便を対象としたが亀井コース、今宿コースで利用者の居ない便もあった。

■ 調査方法

- ・町内循環バスの車内において、インタビューを行った。
- ・調査員は、計4名で、1号車、2号車に各1名をローテーションで配置した。

■ 調査項目（次ページのヒアリング調査シート参照）

①利用停留所

- ・乗車停留所 ・降車停留所
- ・路線バスとの乗り継ぎの有無

②利用頻度

③利用目的

④町内循環バスの満足度

⑤町内循環バスに関する改善要望

⑥利用料金負担

⑦利用者の属性

- ・性別 ・年齢 ・住所（地区）

■ 調査時期

- ・平日1日間：平成20年10月17日（金）
- ・休日1日間：平成20年10月18日（土）

町内循環バス利用状況ヒアリング調査シート

I. 調査実施状況

- ① 調査区分：□10月17日（金） □10月18日（土） ②調査者名：_____
 ③ 対象コース：□今宿コース □ニュータウン・石坂コース □ニュータウンコース □亀井コース
 ④ 対象バス便：□第1便 □第2便 □第3便 □第4便 □第5便 □第6便 □第7便
 ⑤ 特記事項：_____

II. 調査項目（NO. _____）

- Q1 今日どちらから乗車されましたか。**〔乗車停留所名：_____〕
 ※調査員が確認できれば、聞かずに停留所名を記載
- Q2 どちらまで行かれますか。**
 〔降車停留所名：_____, 最終目的地：_____〕
 〔バス乗り換えの有無：□有（バス路線名：_____） □無 _____〕
- Q3 何のためにバスに乗りましたか。**（利用目的について教えてください。）
 〔□通勤・通学 □通院 □買い物 □習い事等 □各種手続き
 □その他（_____）〕
- Q4 町内循環バスは、良く利用されますか。**（週に何日くらい利用しますか。）
 〔□週6～7日 □週3～5日 □週1～2日 □月に数日 □半年に数日 □年に数日
 □その他（_____）〕
- Q5 町内循環バスの満足度（5段階）を教えてください。**
 〔□5 満足 □4 やや満足 □3 どちらでもない □2 やや不満 □1 不満〕
- Q6 町内循環バスに関する改善要望があれば、教えてください。**
 〔□便数を増やしてほしい（何便程度？ _____）
 □初バス時刻を早めてもらいたい □終バス時刻を遅くしてもらいたい
 （何時くらいが良いか？ _____）
 □停留所の位置を見直してほしい（どこにあれば良いか？ _____）
 □運行経路を見直してもらいたい（どのような経路が良いか？ _____）
 □その他（_____）〕
- Q7 町内循環バスは、現在、無料ですが、予算不足の中、町内循環バスのサービスを維持したり、増便等のサービス向上するためには、場合によっては、有料化となることも考えられます。**
- ①バス1回乗る度にお金を払っても良いと思いますか。**〔□はい □いいえ〕
- ②お金を支払っても良いとお考えの場合、いくら支払っても良いですか。**
 〔□100円 □150円 □200円 □300円 □400円 □500円 □その他（_____円）〕
- Q8 差し支えなければ、年齢、住んでいる地区を教えてください。**
- ①性別**〔□男 □女〕 **②年齢**〔□10代 □20代 □30代 □40代 □50代 □60代 □70代以上〕
- ③住所（地区）**
 〔□大橋 □奥田 □須江 □竹本 □泉井 □高野倉 □上熊井 □下熊井 □小用 □大豆戸
 □赤沼 □今宿 □石坂1 □石坂2 □鳩山団地 □鳩山日立 □松ヶ丘 □ _____
 □その他（_____）〕

2. ヒアリング調査結果

ヒアリング調査では、町内循環バスに対する満足度や改善要望等について、延べ 122 人の方に意見を伺いました。

実際に町内循環バスを利用している方のうち 78%の方が「満足」と回答されていました。また、改善要望として、「便数を増加してほしい」、「初バス時刻を早く、終バス時刻を遅くしてほしい」、「停留所に上屋やベンチを設置してほしい」といった声が寄せられました。

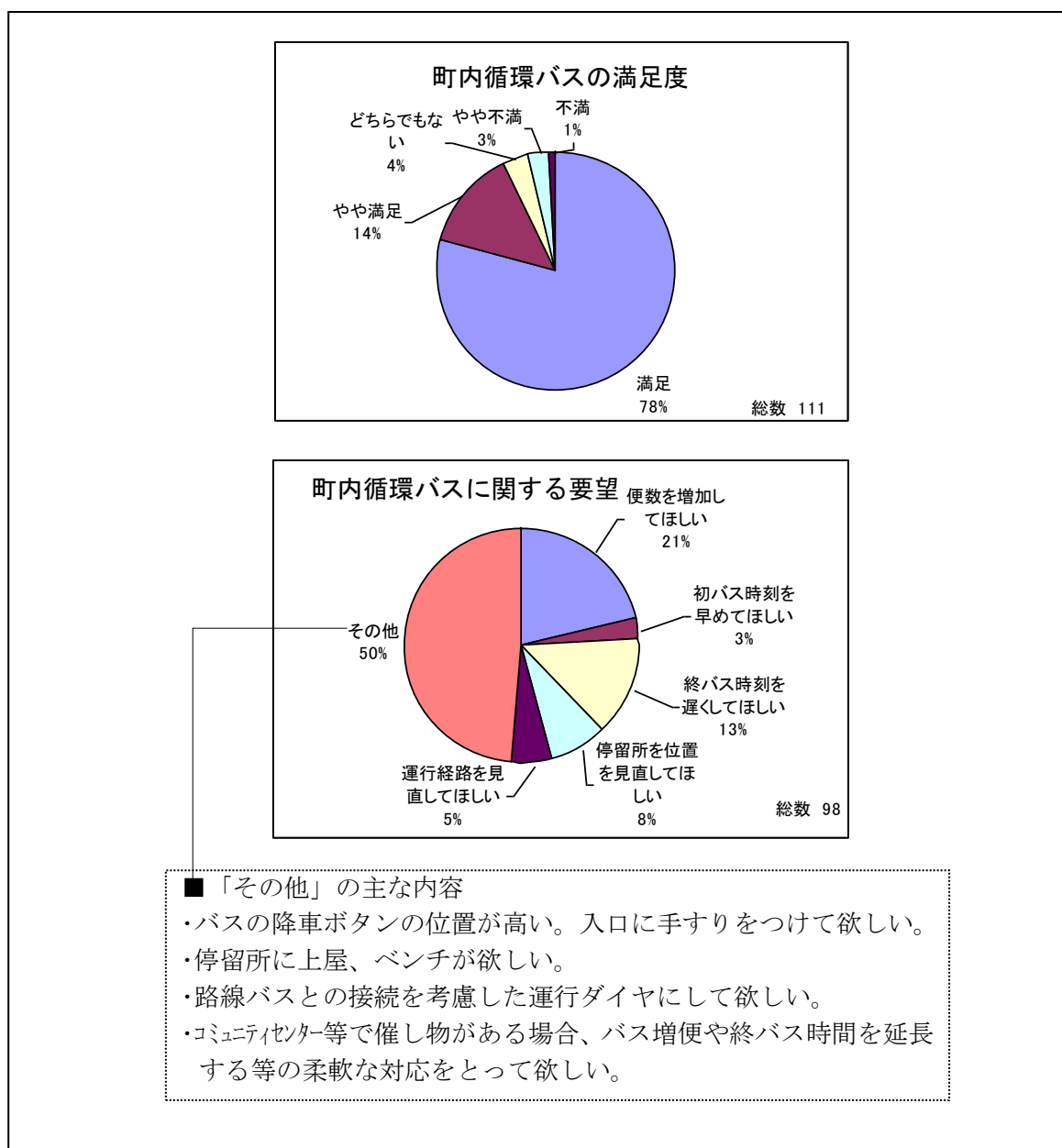


図 2-1 利用者の声（町内循環バス利用状況ヒアリング調査より）

資料 3

計画において実施する施策内容

1. 計画において実施する施策

設定した各施策の具体的内容を以下に示します。

1.1. デマンド交通の導入

(1) 施策の背景

- ・急激な高齢化が進んでおり、高齢者の停留所までの移動負担軽減が必要。
- ・現行の町内循環バスの1便当たりの利用者数は、亀井コース、今宿コースで少なく、空車が目立ち、運行効率が悪く、需要の発生に応じた柔軟な公共交通が必要。
- ・路線バスの直接乗り入れをしていない町外の鉄道駅や大きな病院等の主要拠点への移動ニーズがある。

(2) サービス内容

a) 概要

- ・利用者が出発地と目的地及び到着あるいは出発希望時刻を予約し、需要に応じて乗り合うドア・ツー・ドアのデマンド交通を運行する。
- ・原則として町内の移動を対象とするが、例外として路線バスが直接乗り入れていない町外主要拠点との間の移動についても対象とする。
- ・利用者は予め利用者登録が必要。
- ・予約が多い場合は希望の時刻に乗車できない場合がある。

【町内の運行】

b) 運行日

- ・祝日、年末年始を除く月～金曜日

c) 運行時間

- ・8:00～17:00

d) 運行エリア・路線

- ・亀井地区、今宿地区、鳩山ニュータウン地区

e) 運行形態

- ・運行時刻や経路を定めずに、利用者の需要に応じてドア・ツー・ドアで運行する。

f) 便数

- ・便数は定めない。

g) 車両規模

- ・セダン車両またはワンボックス車両（曜日、時間帯に応じて選定）

*ワンボックス車両を1台購入

h) 運行の担い手

- ・タクシー事業者

i) 課題

- ・鳩山ニュータウン地区では、町内循環バスを残すため実証運行によりデマンド交通と町内循環バスの利用状況や要望を把握し、具体的な導入方法の検討を行う。

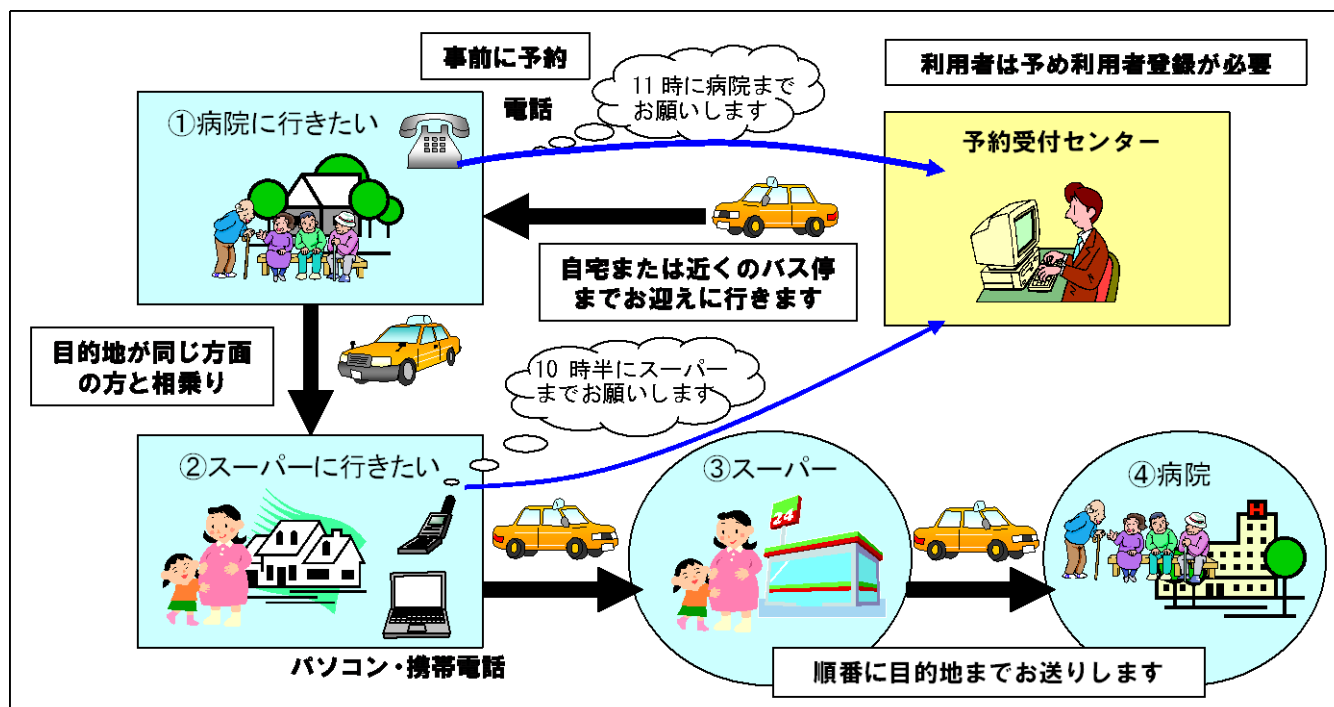


図 1-1 デマンド交通の導入（町内運行）のイメージ

【町外主要拠点との間の運行】

j) 運行日

- ・月～金（祝日、年末年始除く）

k) 運行時間 * 初年度。以降は状況にあわせて変動する可能性あり

- ・行き 8:30 着、9:30 着
- ・帰り 12:00 発、13:00 発

l) 運行エリア・路線

- ・鳩山町周辺の町外主要拠点

m) 運行形態

- ・行き：予約した利用者を自宅等まで迎えに回り、定めた時刻までに町外の主要拠点に到着
- ・帰り：定めた時刻に町外の主要拠点を出発し、予約した利用者を町内の自宅等へ送る

n) 便数 * 初年度。以降は状況にあわせて変動する可能性あり

- ・行き 2 便/日、帰り 2 便/日

o) 車両規模

- ・ワンボックス車両

p) 運行の担い手

- ・タクシー事業者

q) 課題

- ・当面は埼玉医科大学病院を対象に実証運行を行い、町外主要拠点を運行エリアとするデマンド交通の運用上の課題等を把握し、具体的な導入方法の検討を行う。

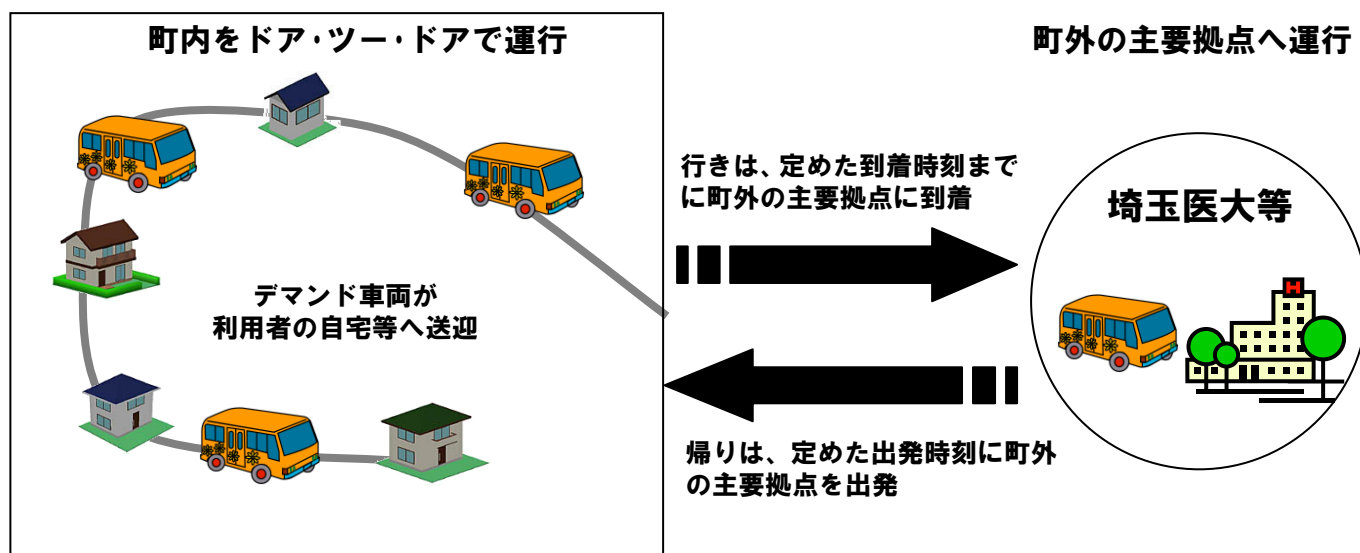


図 1-2 デマンド交通の導入（町外運行）のイメージ

1.2. 町内循環バスの見直し、実証運行

(1) 施策の背景

- ・ 現行の町内循環バスの1便当たりの利用者数は、亀井コース、今宿コースで少なく、空車が目立ち、運行効率が悪く、需要の発生に応じた柔軟な公共交通が必要。
- ・ 急激な高齢化が進んでおり、高齢者の停留所までの移動負担軽減が必要。

(2) サービス内容

r) 概要

- ・ 運行効率の悪い亀井コース、今宿コースは廃止し、デマンド交通に移行する。
- ・ 運行効率の比較的良好なニュータウンコース、ニュータウン・石坂コースは、需要の多い時間帯に限定し運行する（需要の比較的小さい時間帯は、デマンド交通で対応）。
- ・ ニュータウンコース、ニュータウン・石坂コースは、路線に適した運行とし、必要な車両を購入する。

s) 運行日

- ・ 毎日（祝日、年末年始除く）

t) 運行時間

- ・ 8:00～14:00（見直し時） 8:00 台～16:00 台（実証運行時）

u) 運行エリア・路線

- ・ 鳩山ニュータウン、ニュータウン・石坂地区

v) 運行形態

- ・ 決まった時刻に決まった経路を運行する。

w) 便数

- ・ 2 便/時

x) 車両規模

- ・ 小型バス 1 台（路線バスとしての実証運行時に購入）

y) 運行の担い手

- ・ 町（見直し時）⇒バス事業者（実証運行時）

z) 課題

- ・ 鳩山ニュータウン地区では、デマンド交通と併用となるため実証運行によりデマンド交通と町内循環バスの利用状況や要望を把握し、具体的な導入方法の検討を行う。

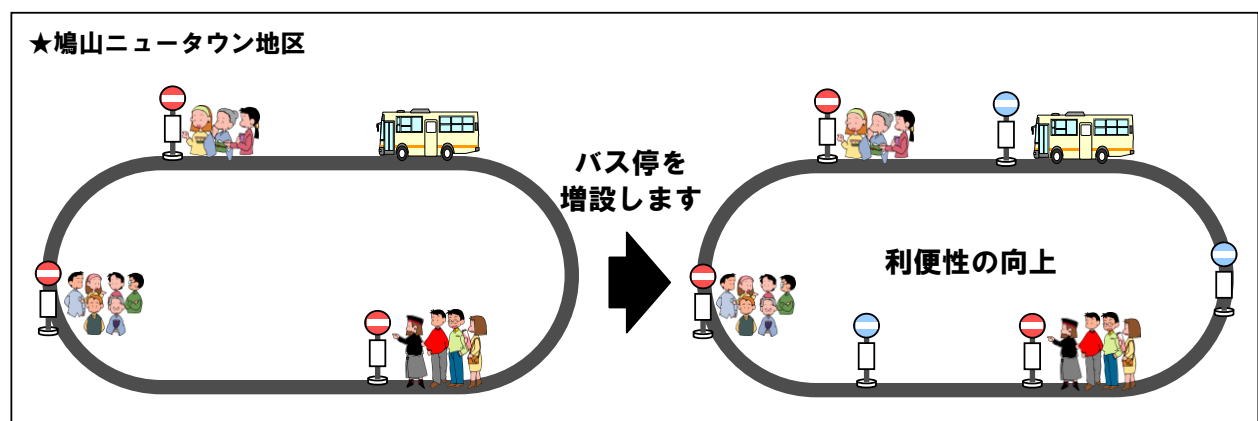


図 1-3 町内循環バスの見直しのイメージ

1.3. 通勤・通学連絡バスの導入

(1) 施策の背景

- ・ 亀井地区では、坂戸駅、高坂駅方面への移動が多いが、停留所がない、運行時間帯、間隔、経路・行き先が通勤・通学者を中心としたニーズと合っていないため、路線バスの利用率が低い。
- ・ 今宿地区では、坂戸駅、北坂戸駅方面への移動が多いが、亀井地区と同様に路線バスの利用率が低い。
- ・ 鳩山ニュータウン地区では、高坂駅方面への移動が多く、路線バスがよく利用されている。路線バス停留所から離れた人のアクセスがよくなれば、さらなる利用向上が期待される。
- ・ 亀井小学校では、通学距離が 2km を超える児童が約 30% となっています。登校時は、集団登校となりますが、下校時は、学年によって終業時間が異なることから少人数で下校となり、交通安全及び防犯上の問題があります。

(2) サービス内容

a) 概要

- ・ 通勤・通学時間帯において、通勤通学者の路線バスとの乗り継ぎを確保するため、各地区を循環し、坂戸駅～大橋線、高坂駅～鳩山ニュータウン線の停留所とアクセスする連絡バスを導入する。(亀井地区通勤・通学連絡バス、鳩山ニュータウン地区通勤・通学連絡バス)
- ・ 亀井小学校区において、下校時における児童の足を確保するため、校区内を循環し、児童を自宅付近まで送るスクールバスを導入する。(亀井小学校スクールバス)

b) 概要運行日

- ・ 月～金（祝日、年末年始除く）

c) 運行時間

【亀井地区通勤・通学連絡バス、鳩山ニュータウン地区通勤・通学連絡バス】

- ・ 6:00～8:00、17:00～20:00

【亀井小学校スクールバス】

- ・ 16:00 頃

d) 運行エリア・路線

【亀井地区通勤・通学連絡バス】

■ 亀井地区内→路線バス停留所

- ・ 坂戸駅～大橋線の熊井停留所
- ・ 高坂駅～鳩山ニュータウン線の山村女子短大停留所

【今宿地区通勤・通学連絡バス】

■ 今宿地区内→路線バス停留所

- ・ 坂戸駅～大橋線の今宿停留所
- ・ 高坂駅～鳩山ニュータウン線の鳩山ニュータウン停留所

【鳩山ニュータウン地区通勤・通学連絡バス】

■ 鳩山ニュータウン地区内→路線バス停留所

- ・ 高坂駅～鳩山ニュータウン線の山村女子短大・鳩山ニュータウン停留所
- ・ 坂戸駅～大橋線の今宿停留所

【亀井小学校スクールバス】

■ 亀井小学校校区内

- ・ 亀井小学校～児童の自宅付近

e) 運行形態

- ・ 決まった時刻に決まった経路を運行する。

f) 便数

- ・ 亀井地区通勤通学連絡バス : 1 便/時
- ・ 今宿地区通勤通学連絡バス : 1 便/時
- ・ 鳩山ニュータウン地区通勤通学連絡バス : 2 便/時
- ・ 亀井小学校スクールバス : 1 便/日

g) 車両規模

- ・ 小型バス

h) 運行の担い手

- ・ 町教育委員会（亀井小スクールバス）、バス事業者（通勤・通学連絡バス）

i) 課題

- ・ 限られた車両で効率的な運行を行うための配車計画の検討を行う。

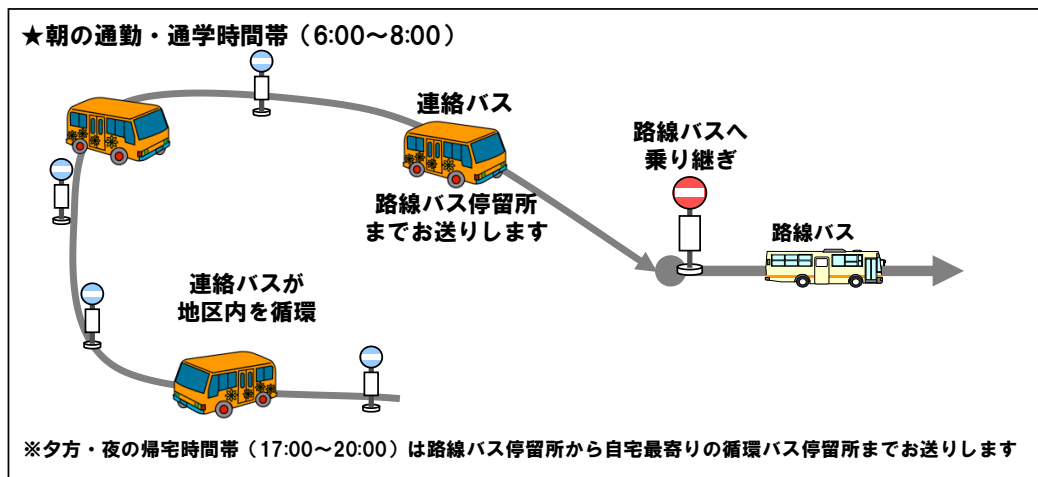


図 1-4 通勤・通学連絡バスの導入のイメージ

1.4. 路線バスの強化

(1) 施策の背景

- ・ 乗りたい時間に路線バスがなく、駅まで家族が送迎しており、家族の負担となっている。
- ・ 北坂戸駅への直接乗り入れ要望がある。

(2) サービス内容

a) 概要

【坂戸駅～大橋線】

- ・ 終バス時刻を延長する。

【高坂駅～鳩山ニュータウン線】

- ・ 終バス時刻を延長する(備考参照)。
- ・ 高坂駅～鳩山ニュータウン線を延長し、北坂戸駅へ直接乗り入れる。

【その他】

- ・ 主要な停留所に上屋やベンチを設置する。

a) 運行日

- ・ 毎日

a) 運行時間

【坂戸駅～大橋線】

- ・ 坂戸駅発の終バス時刻の延長：現行 21 時台→22 時台

【高坂駅～鳩山ニュータウン線】

- ・ 高坂駅発の終バス時刻の延長：現行 22 時台→23 時台(備考参照)

a) 運行エリア・路線

【高坂駅～鳩山ニュータウン線】

- ・ 高坂駅～鳩山ニュータウン～北坂戸駅

a) 運行形態

- ・ 各停留所の発車時刻、運行経路を定めて運行する。

a) 便数

- ・ 現状どおり

a) 車両規模

- ・ バス事業者

a) 課題

- ・ 既存の路線の運行を変更する場合、競合する関係事業者との調整が必要。高坂駅～鳩山ニュータウン線の終バスの 1 時間延長については、関係者との協議を経て、現在の終バスの時刻が設定されており、それを踏まえた対応が必要。
- ・ 実証実験により、バス事業者としての採算性が見込まれない場合は本運行にならない場合がある。

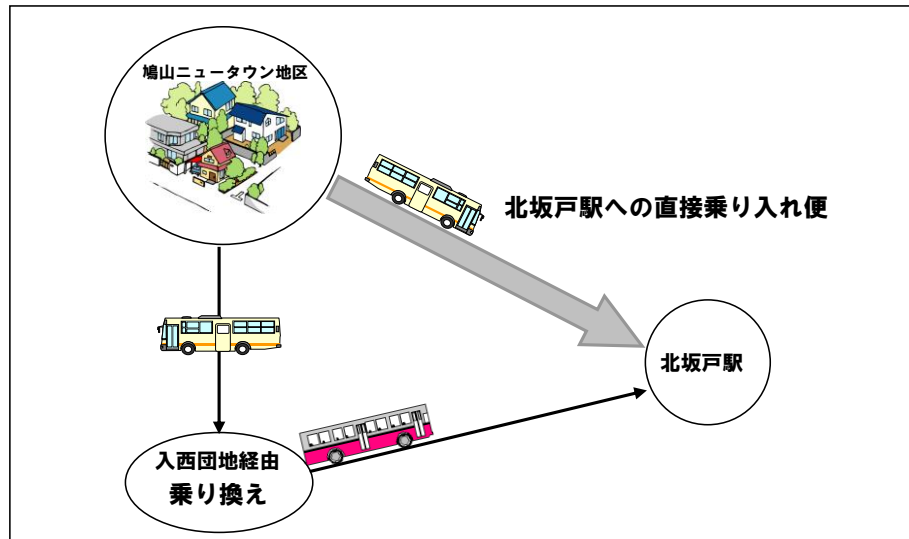


図 1-5 路線バスの強化（北坂戸駅への直接乗り入れ）のイメージ

1.5. 運行イメージ

各施策を導入した場合の全体の運行イメージを、利用者とその移動形態から、朝夕（通勤・通学時間帯）の移動と昼間（買物・通院等の時間帯）の移動に分けて整理しました。

なお、各施策は将来必ず本運行になるものではありません。実証実験により事業として成り立つことが確認されない場合、及び関係事業者等との協議が整わない場合は本運行を行わないことがあります。

1.5.1. 朝夕（通勤・通学時間帯）の移動における運行イメージ

朝夕（通勤・通学時間帯）の移動に関する施策には、「通勤・通学連絡バスの導入」と「路線バスの強化」があります。これらの施策により、通勤通学者の町外の主要鉄道駅への移動が便利になります。

■亀井地区、今宿地区では、路線バスへの乗り継ぎを確保し、路線バスが使いやすくなります。

- ・亀井地区や今宿地区の方が坂戸駅方面、北坂戸方面、高坂駅方面へ行く場合、現在、多くの方が自動車で移動しています。亀井地区内、今宿地区内を運行する「通勤・通学連絡バス」の導入により、路線バスの 坂戸駅～大橋線には熊井停留所で、高坂駅～鳩山ニュータウン線には山村女子短大停留所で乗り継ぐことができるようになります。
- ・また、路線バスの坂戸駅～大橋線（坂戸駅発）の終バス時刻の延長により路線バスが使いやすくなります。
- ・亀井小学校の下校時にスクールバスで児童を自宅付近まで送ることにより、児童の交通安全及び防犯上の安全が確保されます。

■鳩山ニュータウン地区では、路線バスへの乗り継ぎの確保、北坂戸駅への直接乗り入れにより、路線バスが使いやすくなります。

- ・鳩山ニュータウン地区の方が高坂駅方面へ行く場合、路線バスで移動する方が比較的多いですが、路線バスの停留所や駅まで自動車で移動している方もいます。鳩山ニュータウン地区内を運行する「通勤・通学連絡バス」の導入により、路線バスの高坂駅～鳩山ニュータウン線に乗り継ぐことができるようになります。
- ・また、路線バスの高坂駅～鳩山ニュータウン線が北坂戸駅へ直接乗り入れが実現すれば路線バスが使いやすくなります（亀井地区、今宿地区の方も北坂戸駅直接乗り入れ便を利用できます）。

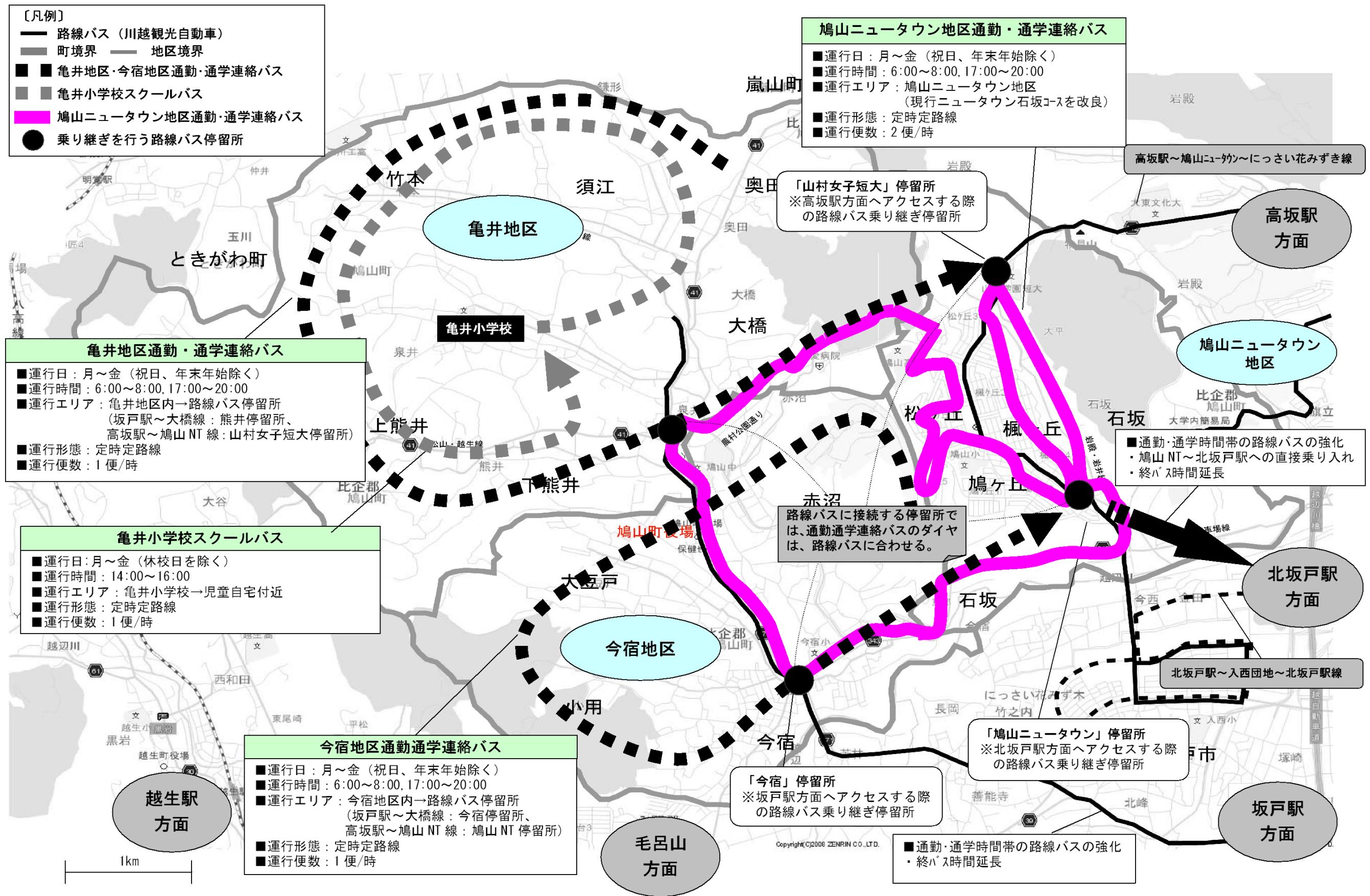


図 1-6 朝夕（通勤・通学時間帯）の移動における運行イメージ

1.5.2. 昼間（買物・通院等の昼間の時間帯）の移動における運行イメージ

昼間（買物・通院等の時間帯）の移動に関する施策は、「デマンド交通の導入」、「町内循環バスの見直し、実証運行」、「路線バスの強化」があります。これらの施策により、町内や町外の主要拠点への移動が便利になります。

■町内をドア・ツー・ドアで自分の希望する時間に移動できるようになります。

- ・町内を移動する場合、現在、町内循環バスがありますが、便数が限られ、乗りたい時間にバスがない、停留所まで距離がある等、不便な部分がありました。デマンド交通の導入により、自分の希望する時間にドア・ツー・ドアで町内の目的地まで行くことができるようになります。

■町外の主要拠点へドア・ツー・ドアで移動できるようになります

- ・町外の埼玉医科大学病院へ行く場合、現在、自動車や埼玉医科大学行き「臨時バス」で移動している方が多くいます。デマンド交通の導入により、ドア・ツー・ドアで行くことができるようになります。
- ・鉄道駅へは、デマンド交通や町内循環バス（鳩山ニュータウン地区）を使って町内の路線バス停留所から乗り継いで行くことができるようになります。

■北坂戸駅への直接乗り入れができるようになります。

- ・現在、北坂戸方面へ路線バスで移動する場合、路線バス（高坂駅～鳩山ニュータウン～につさい花みずき線）から、路線バス（北坂戸駅～入西団地～北坂戸駅線）へ乗り継ぐ必要があります。路線バス（高坂駅～鳩山ニュータウン線）の北坂戸駅への直接乗り入れにより、路線バスを乗り継がずに北坂戸駅へ行くことができるようになります。

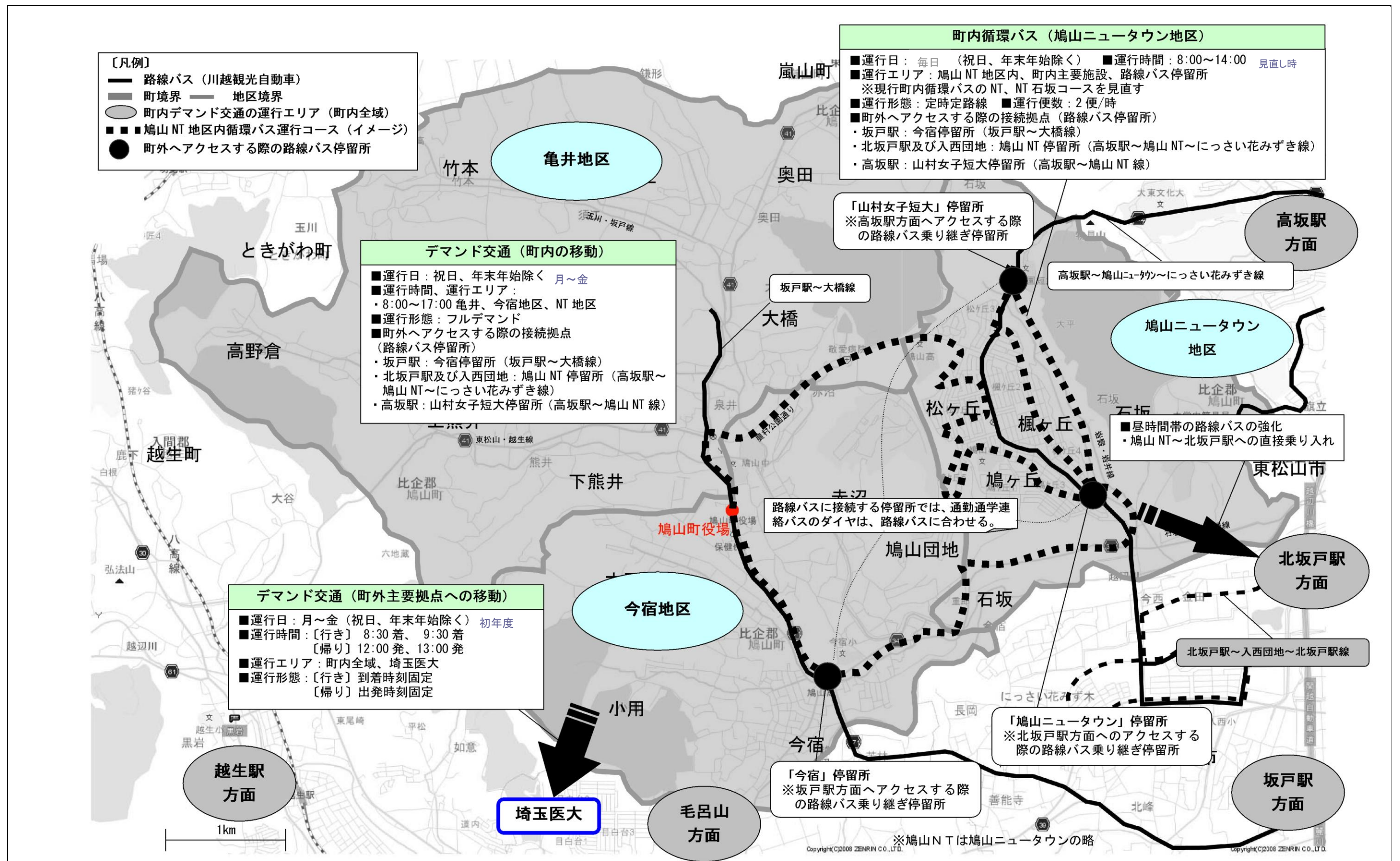


図 1-7 昼間（買物・通院等の昼間の時間帯）の移動における運行イメージ

1.6. 施策収支（概算）

前述の施策の収支の概略を把握するために、利用者数、必要車両台数、料金等を想定し、施策の収支を試算しました。

(1) 試算条件

施策収支を試算するに際して、以下の条件を設定しました。

- 「デマンド交通の導入」「町内循環バスの見直し、実証運行」「通勤・通学連絡バスの導入」を対象に算出。「路線バスの強化」については、バス事業者としての収支となるため未計上。費用の補填の可能性はある。
- 実証実験時の収支を算出。
- 利用者数は、現行の町内循環バス利用者数、埼玉医科大学行き「臨時バス」の利用者数、アンケート結果をもとに想定。
- 必要車両台数は、使用する車両の時間当たりの処理能力を設定した上で、時間当たりの利用者数を基に算出。
 - ・デマンド交通 : セダン車両 9 人／時間
ワンボックス車両 12 人／時間
 - ・循環バス、通勤通学連絡バス : 小型バス 26 人／便
- デマンド交通に用いるシステムは東大方式のオンデマンド交通システムを想定。
- 必要経費の内訳は、車両の借り上げ費用（運転手人件費＋車両費）、デマンド交通に用いるシステム・車載器利用料、予約を電話で受け付けるオペレータ費用。
- 利用料金は、他地区での事例等を参考に設定
 - ・デマンド交通 : 町内 300 円、町外（埼玉医大）500 円
 - ・町内循環バス : 100 円
 - ・通勤・通学連絡バス : 100 円

※この利用料金は試算上の仮定であり、実際の料金は、平成 21 年度において別途設置する道路運送法の法定会議である「地域公共交通会議」で検討します。

※平成 21 年 12 月 17 日の鳩山町地域公共交通会議で、1 乗車あたりの運賃が、デマンド交通町内エリア便 100 円、埼玉医大便 500 円、町内循環バス 100 円に決定。

- 町の負担額は必要経費と料金収入の差額。

(2) 試算結果 (概算)

上記条件に基づき施策収支を試算し、以下の結果が得られました。

試算では、利用者が増加するにつれて町の負担額は減る傾向にありますが、利用者の増加に伴い必要車両数が増え必要経費が増加するポイントがあることが分かります。町の負担がなるべく少なくなるよう利用者を確保することを当面の目標とします。

なお、今回の試算は、大まかな施策収支の傾向を把握するため仮定に基づいて算定したものです。今後は実証運行を通して施策の収支を検証し、施策実施の可否を検討する必要があります。

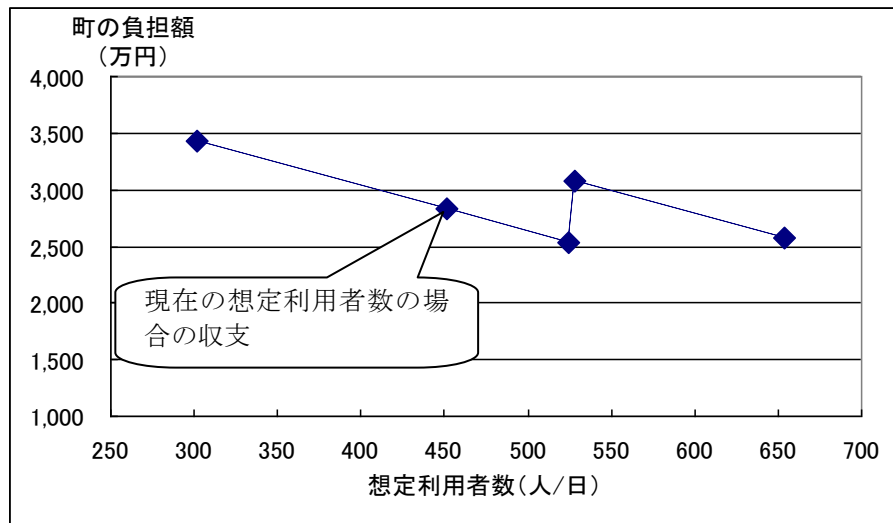


図 1-8 試算結果（概算）

資料 4

鳩山町地域公共交通協議会 意見募集結果

意見募集の概要

■第 1 回 意見募集

- ・ 募集内容：公共交通施策の方向性
- ・ 募集期間：平成 20 年 12 月 1 日～平成 20 年 12 月 20 日

■第 2 回 意見募集

- ・ 募集内容：今後の鳩山町における地域公共交通施策（案）、事業実施計画（案）
 - ・ 募集期間：平成 21 年 2 月 2 日～平成 21 年 2 月 20 日
-

1. 第1回意見募集結果

平成20年12月1日に発行した「鳩山町地域公共交通協議会広報紙・特別号 vol.1」で鳩山町の公共交通施策の方向性（案）について、ご意見を募集したところ、5人の方から貴重なご意見を頂きました。

頂いた主なご意見の概要（原文とは異なります）と、協議会の考え方は次のとおりです。

1.1. 現行の公共交通の問題・ニーズに関する意見

①高坂駅方面への移動ニーズについて

- ・意見：路線バスのニュータウン地区におけるニーズとして、「高坂駅方面への移動ニーズが高い」と認識しているようである。しかし、住民としては、北坂戸駅へ行きたいのだが、路線バスが北坂戸駅までないため、高坂駅へ仕方なく移動している。決して、高坂駅への移動ニーズが高いのではない。そこで、路線バスは、高坂駅発北坂戸駅行き、北坂戸駅発高坂行きにしたらどうか。

⇒考え方：アンケートに寄せられた自由意見の約200件が、北坂戸駅への直接乗り入れの要望であり、そのように認識しています。北坂戸駅行については、現在バス事業者と調整中ですが、事業者は本当に乗車してくれるのかを心配しています。実現した場合、多くの方が路線を支えるために乗車してくれるかどうかは持続のための鍵になると考えられます。

②埼玉医科大学の職員・学生用スクールバスの廃止が予定されている件について

- ・意見：職員・学生用スクールバスに患者が便乗するというのは、先方の善意に依存し、良いことではない。町は、町民のために有料で町内循環バスなり、デマンド交通を運行し、町民の足を確保すべきでは。

⇒考え方：デマンド交通は、原則として町内を運行エリアとしますが、例外として、路線バスが直接乗り入れていない町外の鉄道駅や大きな病院等の主要拠点への運行も道路運送法上の法定会議の合意があれば可能であり、有料で自宅から埼玉医科大学病院へドア・ツー・ドアで送迎を行う事業の導入を検討しています。

③町内循環バスの必要性について

- ・意見：十数年前にマイカーを止めて、町内の移動は町内循環バスを利用している。循環バスは、高齢化が進むこの町で生活していく上では絶対に欠かせない。厳しい町の財政だが、今後も運行を続けていくことを切望する。また、町内循環バスの運行時間を拡大してもらいたい。

⇒考え方：運行効率、財政状況を考慮すると、現状どおりのコースや乗車賃無料は難しいですが、今後、公共交通に関する実証実験（P14 参照）を行い、この結果を踏まえて、町内循環バスの必要性について検討します。

④デマンド交通について

- ・意見：陸の孤島状態を解消し、将来にわたり町を発展させるには公共交通を中心とした交通手段の充実が不可欠なので、デマンド交通の導入と坂戸方面への町外交通手段の充実などを望む。

⇒考え方：坂戸駅への移動は、既に路線バスが通っており、路線バスの撤退を促さないように、これと出来る限り競合しないよう考える必要もあります。このため、デマンド交通で路線バス停留所まで送迎し、坂戸駅へは路線バスに乗り継いでいただくことを考えています。なお、路線バスの運行時間の拡大、便数の増加についてバス事業者と調整しています。

- ・意見：鳩山町は、東京から日帰り範囲に立地し、町外から観光目的で多数の人に来てもらえる条件にある。町に来られる方々のための交通手段としてのデマンド交通や鉄道駅からの路線バスの開設などを検討されたい。

⇒考え方：ご提案として頂戴いたします。

- ・意見：デマンド交通は、玄関から目的地へ要望に応じて運行する。この受けの良い言葉が先行して全て解決するように思われるが、営利至上の民間には相当のバックアップがなければ採算が取れない。また、埼玉医科大学病院への通院者は、早い時間帯予約が多く、希望時間帯が集中しデマンドにそぐわない。このため、次の代案を示す。

<代案 1>

- 現行の町内循環バスの運行便数と時間を工夫すれば、埼玉医科大学へ朝 1 便（行き）、昼 1 便（帰り）を確保でき、最小限の行政コストで充分対応可能ではないか。

⇒考え方：おっしゃる内容は理解いたしますが、埼玉医科大学の構内は狭く、バスを乗り入れるには、「埼玉医大に入構するタクシー及びバス事業者で構成する協議会」の了解も必要です。なお、現在の町運行臨時バスはあくまで緊急暫定措置として了解していただいております、定期的な乗り入れとなると別問題です。

<代案 2>

- 埼玉医科大学、毛呂駅、八高線へのアクセスが非常に悪い。高坂駅から高坂ニュータウン、電大、鳩山ニュータウン、今宿経由で八高線毛呂駅行きが開通されれば、相当数の利用者が見込まれる。既に川越観光自動車は毛呂駅から毛呂目白台団地まで運行している。川越観光自動車へ提案できないか。

⇒考え方：新設については、事業者に投げかけてみますが、川越観光自動車の目白台団地行きは廃止になったと聞いています。

<その他>

- 鳩山ニュータウン周辺の企業で運行している送迎バスは、毎日空車状態で運行されています。町民がこの便のルートに手軽に乗せて頂ければアクセスが非常に向上する。主旨を話せばご理解頂ける業者もあるのでは。

⇒考え方：バス運行者には乗客を安全に目的地まで運送する責任が生じる点、経費の配分等、簡単には進まないと予想されますが、機会を見て投げかけてみます。

⑤公共交通の活性化について

- ・意見：公共交通の活性化の問題は、一市町村内では根本的に解決できない。周辺市町と連携し、一般路線バス相互乗り入れを実現するアイデア[比企郡内公共交通・路線バスネットワークの構築]を提案する。

⇒考え方：頂いたご提案は、関係市町やバス会社との長期に亘る調整や財源を要しますので、将来的なご提案として有難く頂きます。

1.2. 公共交通施策の基本方針と方向性に関する意見

①「基本方針1 急激な高齢化に対応した交通手段の確保」について

- ・意見：「停留所までの移動や乗り継ぎの負担軽減を図るドア・ツー・ドアサービス」を「自宅→移動先、移動先→自宅のドア・ツー・ドアサービス」に改めて欲しい。

⇒考え方：ドア・ツー・ドアサービスは、基本的に、サービス対象エリア内の自宅と目的地の間の移動を対象としていますので、「高齢者の自宅と目的地間の移動負担を軽減するドア・ツー・ドアサービスを導入します。」と修正したいと考えます。

- ・意見：高齢者固有の問題ではないので、「既存の路線バス及び町内循環バスの停留所間隔を密にするとともに、主要な停留所への上屋やベンチ等の設置について検討します。」を削除して欲しい。

⇒考え方：高齢者固有の問題ではありませんが、どちらかと言えば高齢者に優しい内容であり、他の4つの方針に移すよりも座りが良いと考えます。しかし、前段の「ドア・ツー・ドアサービス」とは内容が少し異なりますので、文章を分けたと思います。

2. 第2回意見募集結果

平成21年2月2日に発行した「鳩山町地域公共交通協議会広報紙・特別号 vol.2」で今後の鳩山町における地域公共交通施策（案）、事業実施計画（案）について、ご意見を募集したところ、3人の方から貴重なご意見を頂きました。

頂いた主なご意見の概要（原文とは異なります）と、協議会の考え方は次のとおりです。

2.1. 【地域公共交通施策（案）に関する意見】

① 亀井小学校スクールバスについて

- ・意見：平成20年12月24日の国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、鳩山町の2035年の0-14歳人口は528人となっている。1年間に生まれる子どもが30～40人ということである。その頃は、鳩山町には中学校1校、小学校1校で間に合うことになる。いつから、どこに、どういう順序で統合が始まるか分からないが、小学校の統合は必須である。それに伴って、小学生の通学手段の確保が重要な課題になる。町長の選挙公約にあった亀井小学校スクールバスの導入の準備を始めたらいいと思う。

⇒考え方：亀井小学校スクールバスの実証実験については、具体的に計画に盛り込むよう修正します。

② 公共交通の中央ターミナルについて

- ・意見：公共交通の中央ターミナルとして、旧幼稚園の駐車場を利用してはどうか。

⇒考え方：公共交通の中央ターミナルの設置については、実証実験を行うなかで、その必要性を検討し、総合連携計画の一部見直しを行うことも可能であるため、今回は特に盛り込まないものとします。

2.1. 【事業実施計画（案）に関する意見】

① 無料運行期間について

- ・意見：平成21年度は有償運行の準備期間として無料で運行し、平成22年度から有償運行となっているが、実証実験期間としては長すぎるし無料では町財政の負担が大きい。実証期間はせめて6ヶ月くらいで結論を出し、年度後半から有償運行とする。又料金についても受益者負担の考え方から割安感のある実勢料金にすべきである。町の負担が多額となるので非利用者との公平感に留意する必要がある。

⇒考え方：亀井・今宿の循環バスについては、平成22年度から廃止の計画となっておりますが、平成21年度のデマンド交通の実証実験が開始される段階で廃止することに計画内容を修正します。これにより財政負担を軽減します。

平成21年2月策定 平成22年2月改定

鳩山町地域公共交通総合連携計画書

編集・発行 鳩山町

埼玉県比企郡鳩山町大字大豆戸184-16

電話 049-296-1212（政策財政課）