鳩山町地域公共交通網形成計画

平成２８年３月

鳩　　山　　町

目　　次

１　計画策定の概要 1
　１．１　計画策定の趣旨 1
　１．２　計画の区域 2
　１．３　計画の期間 2
２　地域概況 3
　２．１　地域の現状と将来動向 3
　２．２　交通の現状 6
　２．３　上位･関連計画 13
３　前計画の検証 26
４　公共交通の利用実態や利用ニーズ 28
　４．１　調査概要 28
　４．２　バス停間ＯＤ調査 29
　４．３　町内循環バス利用者アンケート調査 41
　４．４　デマンドタクシー予約ログ分析 43
　４．５　デマンドタクシー登録者アンケート調査 45
　４．６　北部地域の路線バスの潜在需要調査 48
５　地域公共交通に係る問題･課題と基本方針 50
　５．１　現況と問題・課題 50
　５．２　基本方針 52
６　計画目標と計画事業 53
　６．１　施策体系 53
　６．２　目標１　公共交通の「再構築」による まちの活性化 55
　６．３　目標２　公共交通の「使いやすさ・わかりやすさの向上」による利用促進 59
　６．４　目標３　公共交通利用の「きっかけづくり」（モビリティ・マネジメント）による利用者層の拡大 64
　６．５　スケジュール 68
７　進行管理 69
　７．１　進行管理体制 69
　７．２　進行管理内容 69

1 計画策定の概要

1．1 計画策定の趣旨

本町は鉄道駅が無く、主な公共交通機関は町外の鉄道駅に乗り入れる川越観光自動車による３つの路線バスです。しかし、この路線バス同士や路線バスに接続する交通手段がないため、町では平成 21 年に『鳩山町地域公共交通総合連携計画』を策定し、国の補助を受けて、町内循環バスやデマンドタクシーの運行を行い、地域公共交通の確保維持を行ってきました。

このような中、国では、平成 25 年 12 月に交通政策基本法を公布・施行し、平成 26 年 5 月には、地域公共交通の活性化再生法の一部改正を公布し、同年 11 月に施行しました。これは、市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定めたもので、公共交通ネットワークについて、「コンパクトシティ＋ネットワーク」を推進するため、まちづくりとの連携、広域性確保などに配慮した的確な計画を策定した際には、その計画推進に国の一層の支援を受けることが可能となりました。

そこで町では、急速に進む少子高齢化や人口減少への対応など、持続可能でまちづくりと一体となった公共交通体系を構築することを目的とし、「鳩山町地域公共交通網形成計画」を策定し、国等の支援を受けながら、計画的な公共交通網整備を進めることとしました。

１．２ 計画の区域

計画区域は鳩山町全域とします。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。

出典：国土地理院ホームページ

１．３ 計画の期間

計画期間は５ヶ年間（平成 28（西暦 2016）年度～平成 32（西暦 2020）年度）とします。

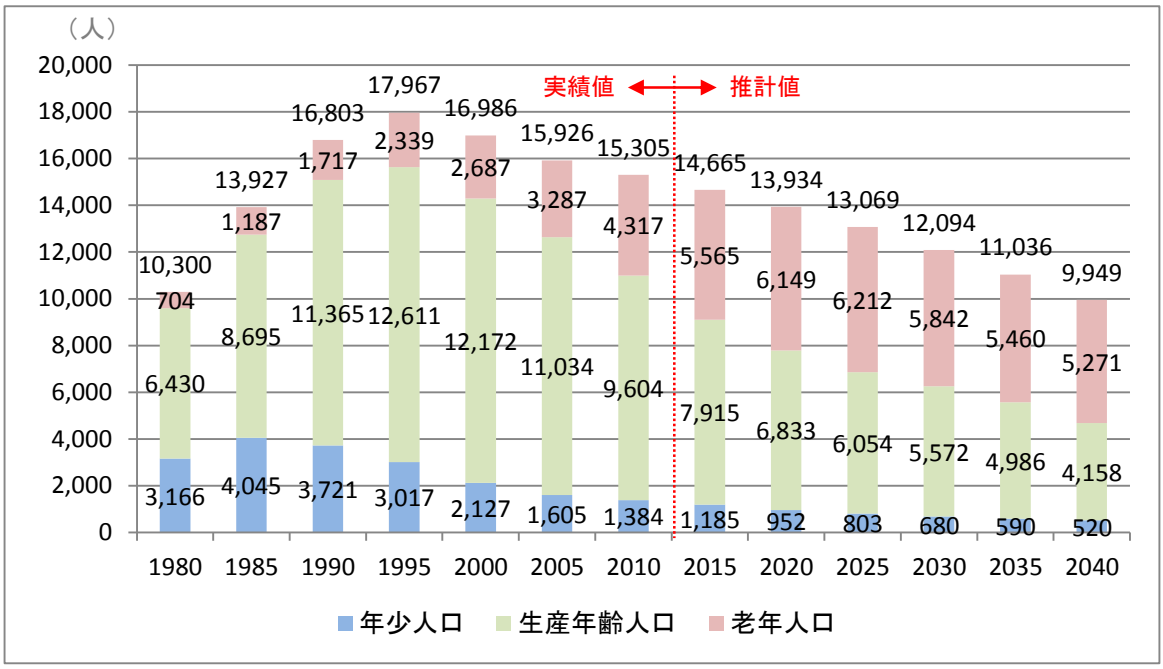
2 地域概況

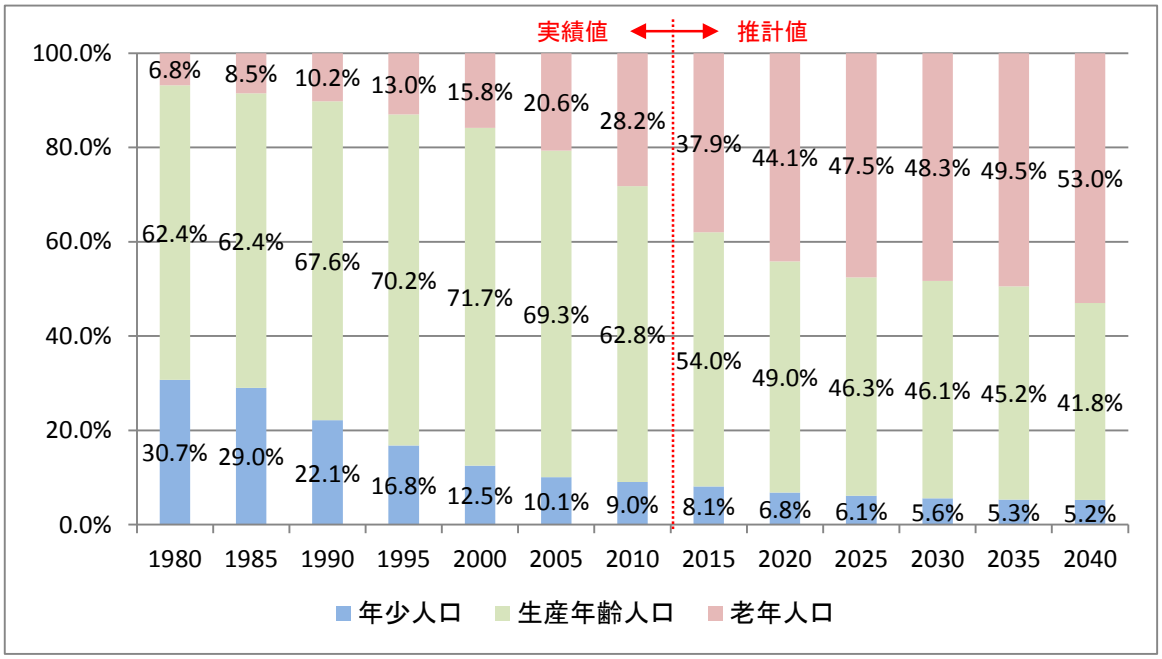
2．1 地域の現状と将来動向

（1）人口

本町の人口は、2040 年（平成 52 年）の予測値が 9,949 人と、2010 年（平成 22 年）の実績値 15,305 人と比べて約 5 千人（35%）減少します。

また、2040 年（平成 52 年）の高齢化率が約 53%、年少人口は 5%と予測されており、少子高齢化が進みます。



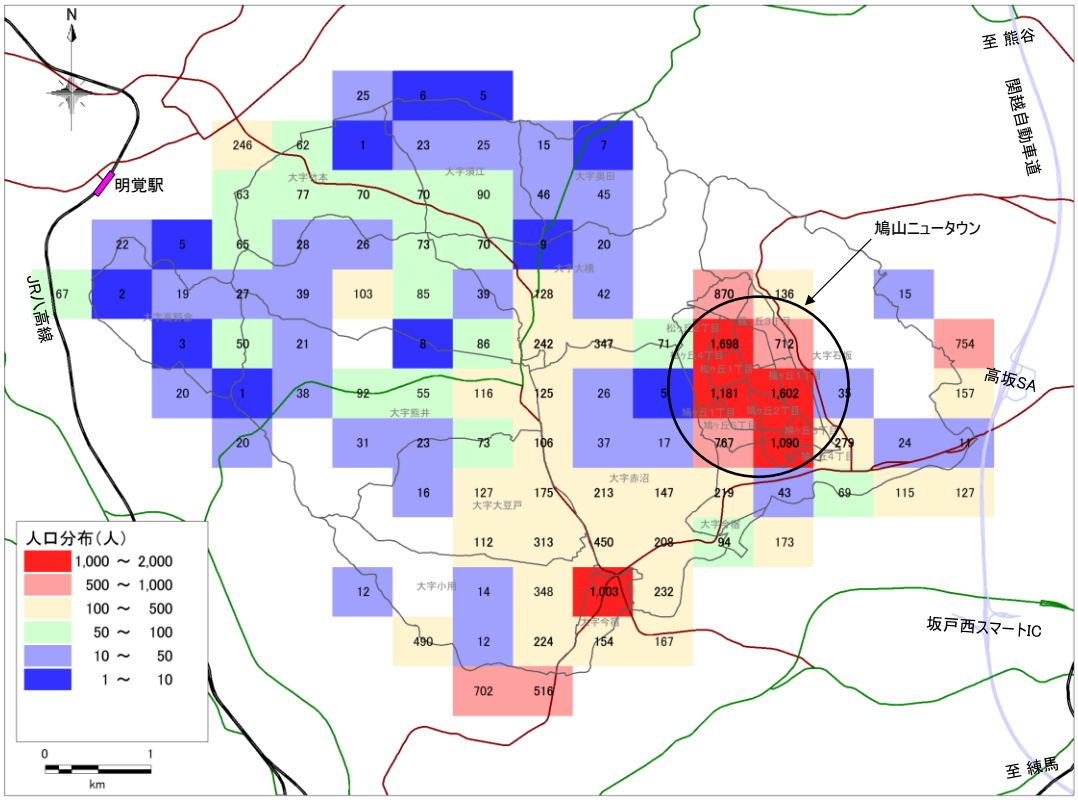


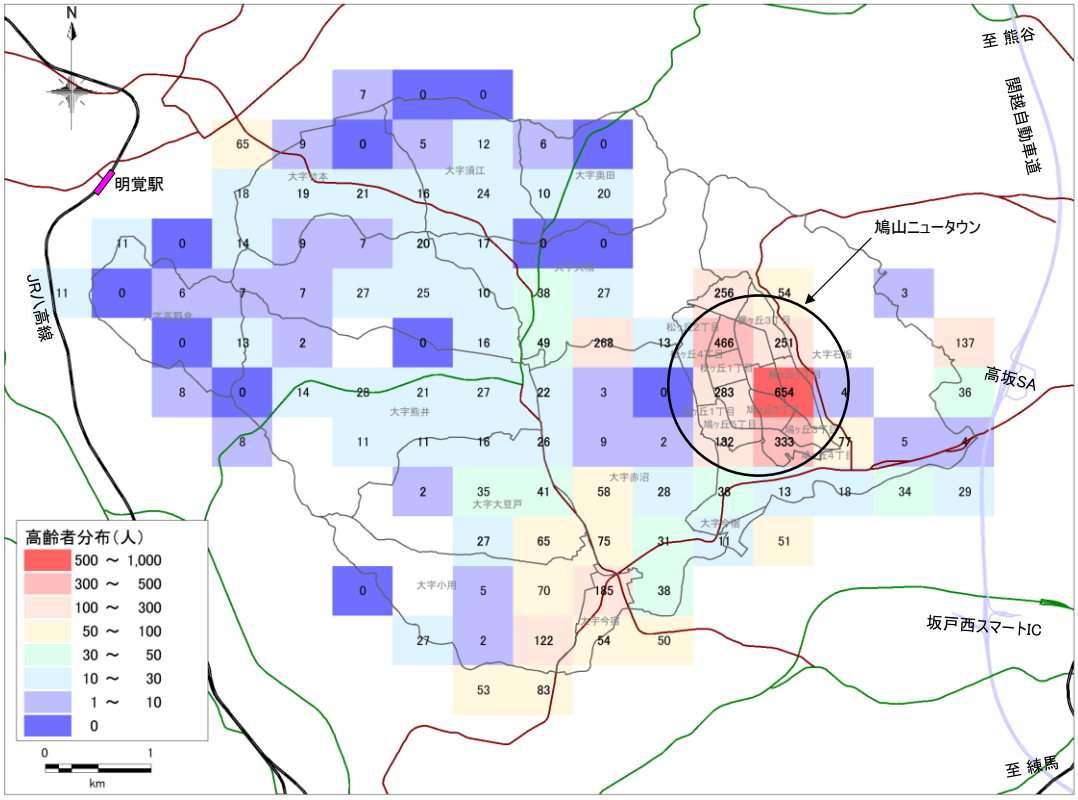
データ：鳩山町人口ビジョン（国立社会保障・人口問題研究所推計）より作成

（2）人口分布

本町全体の人口密度は 595.3 人/km²（平成 22 年国勢調査）となっています。

町東部の鳩山ニュータウンでは人口が集中し、人口密度が 6,736 人/km²（平成 22 年国勢調査）となっていることから、人口集中地区となっています。

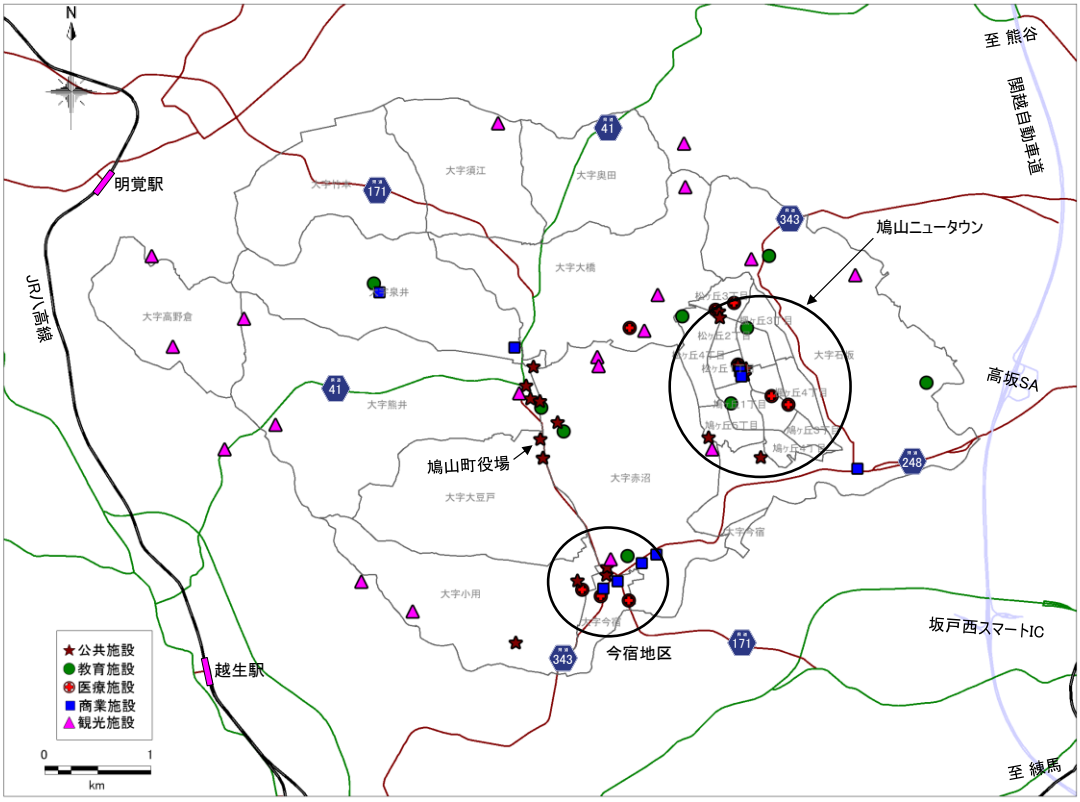




データ：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）より作成、数字は人口を示す

（３）施設分布

本町の各種施設は、町中心部や鳩山ニュータウン、今宿地区周辺に集積しています。
町北部には、医療施設や商業施設が立地していない地区があります。



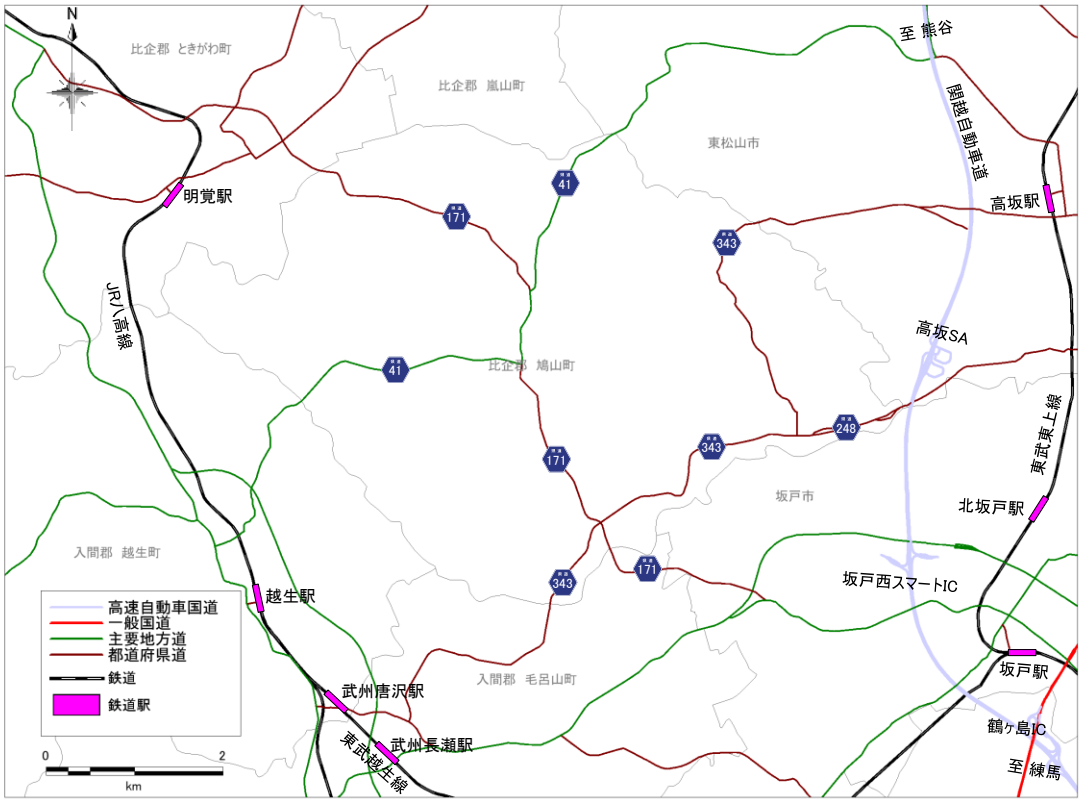
施設分類	主な施設
公共施設	鳩山町役場（出張所含む）、図書館、体育館、コミュニティセンター、郵便局、警察署など
教育施設	鳩山幼稚園、石坂幼稚園、亀井小学校、今宿小学校、鳩山小学校、鳩山中学校、鳩山高等学校、東京電機大学鳩山キャンパス、山村学園短期大学
医療施設	麻見江ホスピタル、福島内科、鳩山今宿クリニック、鳩山第一クリニック、村上歯科医院、めぐみ歯科クリニック、田中歯科クリニック、松ヶ丘歯科、松本歯科医院
商業施設	西友、ベイシア、ドラッグストア（2 店）、コンビニエンスストア(5 店)
観光施設	JAXA 地球観測センター、ゴルフ場、鳩豆工房旬の花など

2．2 交通の現状

（1）道路網と鉄道網

本町内に高速自動車国道や一般国道はなく、主要地方道として県道 41 号東松山越生線、県道として県道 171 号ときがわ坂戸線、県道 248 号石坂高坂停車場線、県道 343 号岩殿岩井線が走っており、周辺市町村と結ばれています。

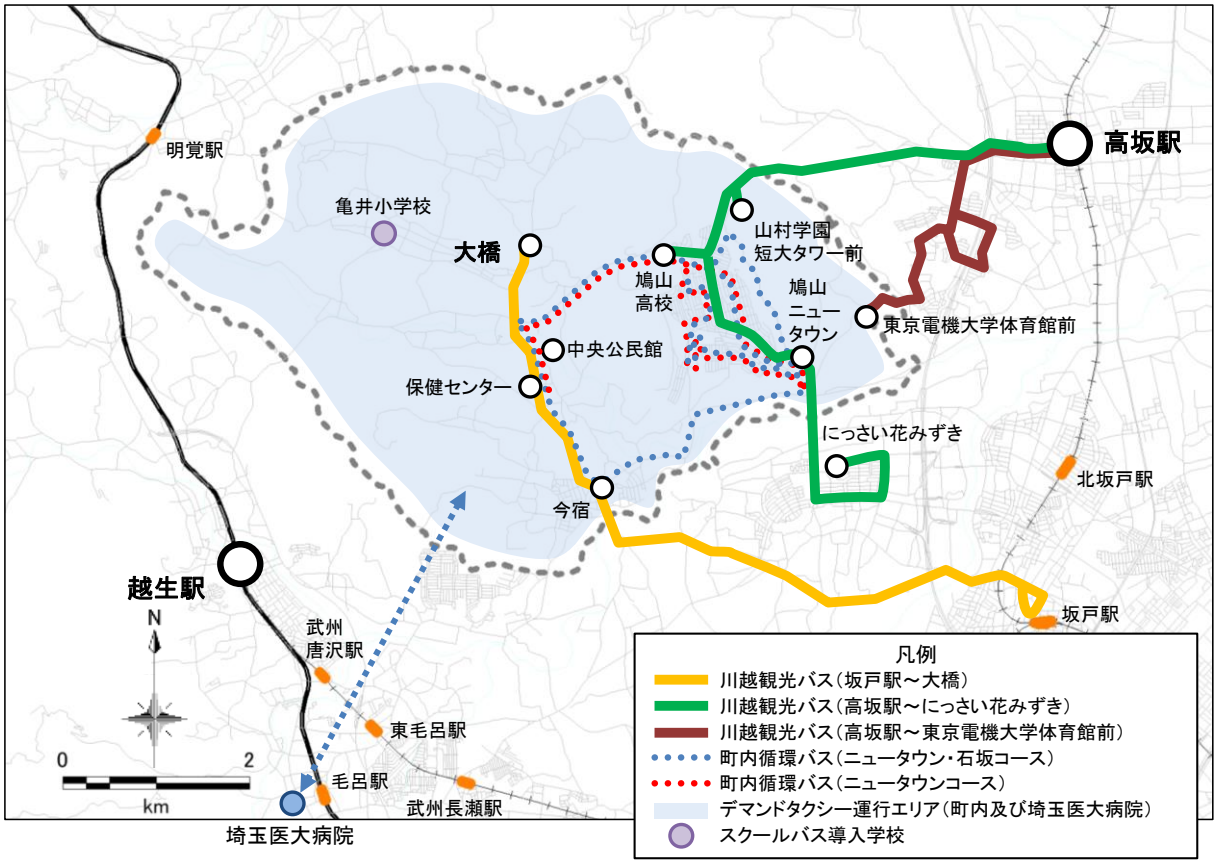
また、本町内には鉄道駅がないことから、町外へアクセスするには、路線バスや自家用車、タクシーなどを利用する状況となっています。



（２）公共交通網（バス路線・タクシーなど）

本町のバス路線網は、民間路線バスが３路線、町内循環バスが２路線運行している他、スクールバスが町内の小学校１校で運行されています。

町内に所在するタクシー事業者はありませんが、デマンドタクシーを運行しています。このデマンドタクシーは、町内を運行する「町内エリア便」と、町内と毛呂山町の埼玉医科大学病院を往復する「埼玉医大便」があり、平日（祝日と年末年始を除く）に運行しています。



（３）バス運行・利用状況

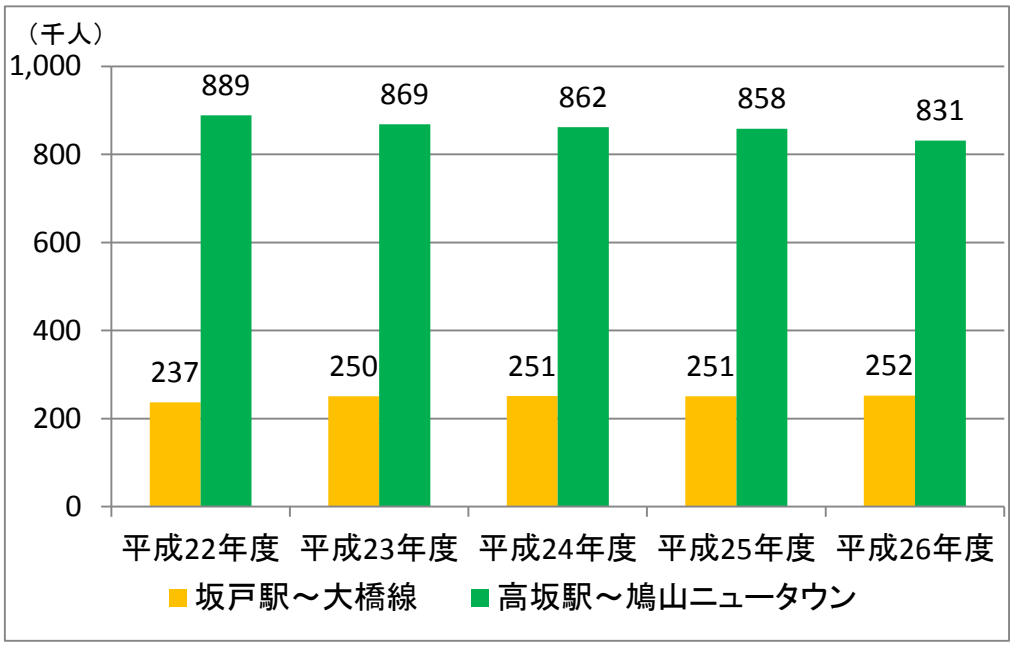
運行本数は、町の西部（鳩山ニュータウン、東京電機大学体育館前）と東武東上線高坂駅とを結ぶ路線の運行本数が多くなっています。

運行本数	月～土曜	日曜･祝日
川越観光バス（坂戸駅～大橋）	64	41
町内循環バス（ニュータウンコース）	5	5
町内循環バス（ニュータウン･石坂コース）	5	5

運行本数	月～金曜	土日曜･祝日
川越観光バス（高坂駅～鳩山ニュータウン～にっさい花みずき）	197	146
川越観光バス（高坂駅～東京電機大学体育館前）	140	119

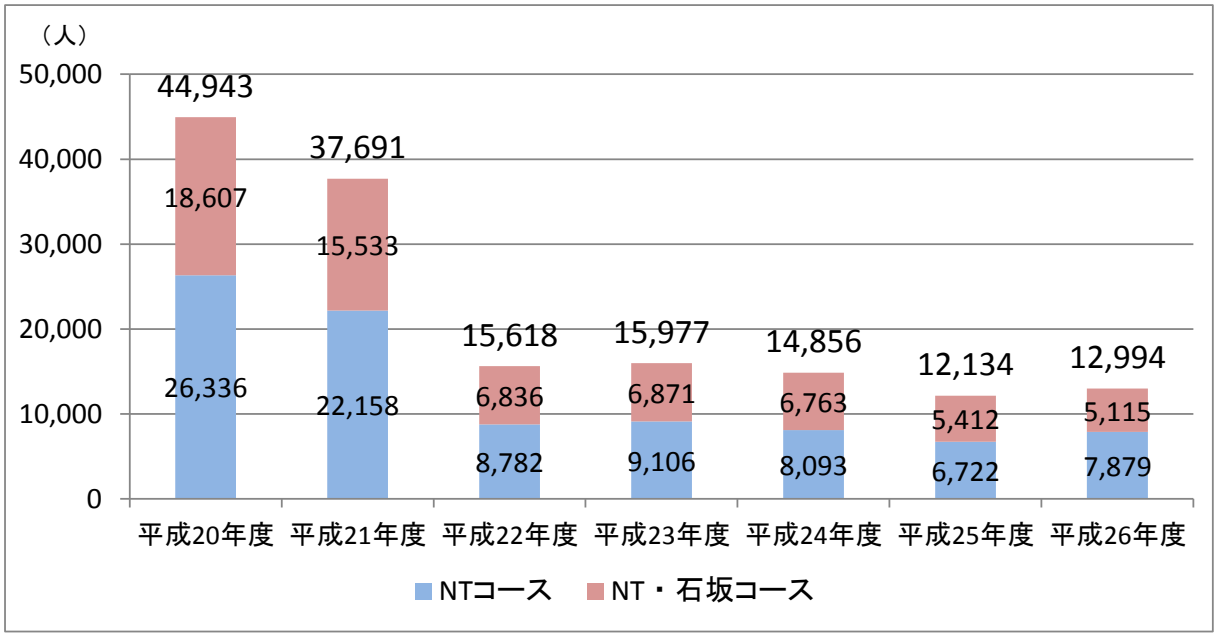
※運行本数は上下線の合計

坂戸駅～大橋線は微増傾向にあるものの、高坂駅～鳩山ニュータウン線では減少傾向にあります（高坂駅～にっさい花みずき線は平成 22 年 11 月調査によると、乗車数は 306 人/月）。



データ：川越観光自動車資料より作成

町内循環バスの利用状況は、減少傾向にあります。



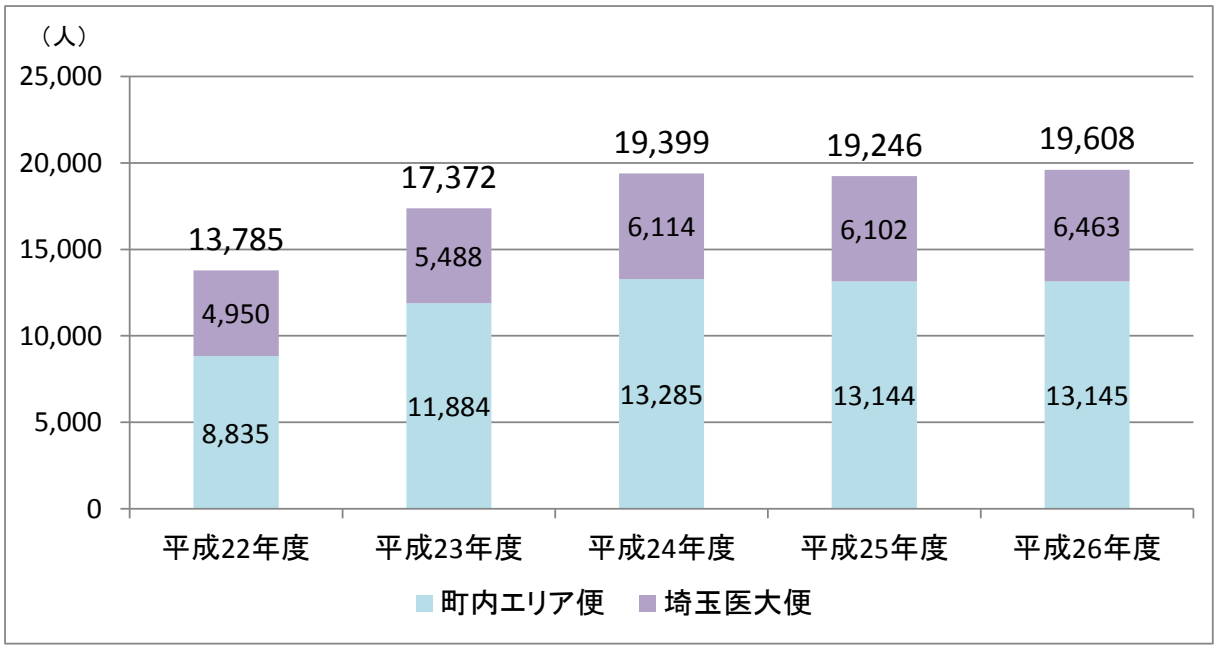
データ：川越観光自動車資料より作成

（４）デマンドタクシー運行・利用状況

本町では、町民とその介助者を対象に、町内を運行する「町内エリア便」と、町内と毛呂山町の埼玉医科大学病院を往復する「埼玉医大便」の２つのデマンドタクシーを平日（祝日と年末年始を除く）に運行しています。

	町内エリア便	埼玉医大便
運行日	平日のみ（祝日除く）	
運行時間	8:00～17:00	行き：8:00～14:30、帰り：10:00～16:00
運行本数	指定なし	行き：7 便、帰り：6 便　※指定時刻
運行エリア	町内のみ	町内と埼玉医科大学病院　※町内乗り降り不可
運賃	100 円/回　※未就学児無料	500 円/回　※未就学児無料
利用対象者	鳩山町民及びその介助者	
利用方法	事前の利用者登録が必要	
予約方法	乗車 30 分前までの予約が必要	乗車 1 時間前までの予約が必要
その他	回数券あり（100 円券 11 枚セット：1,000 円）	

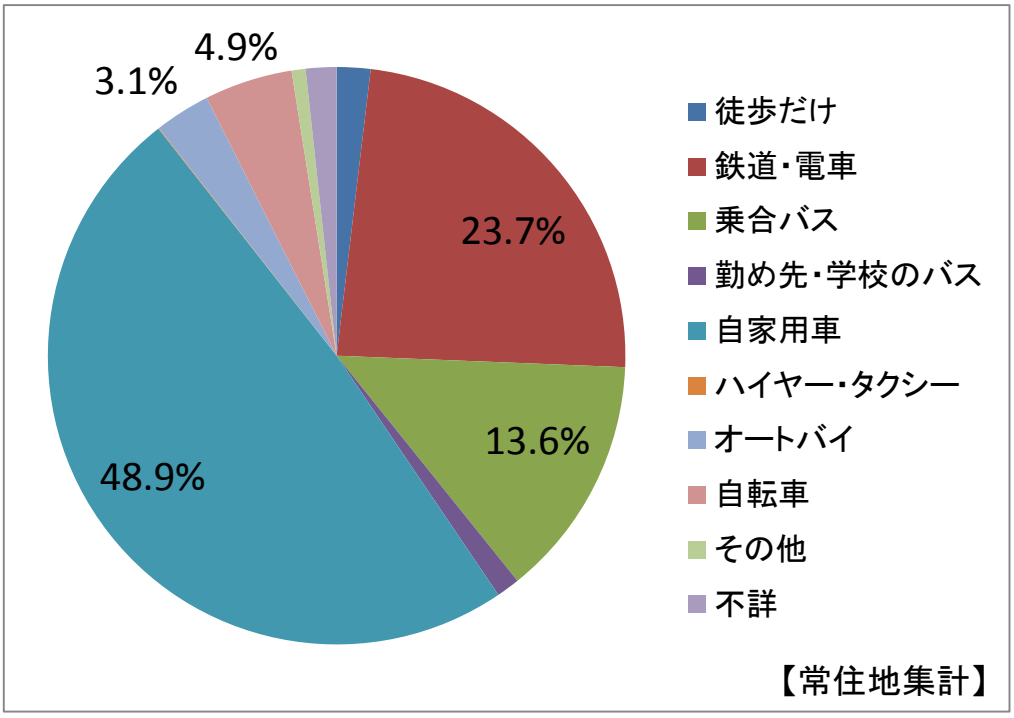
デマンドタクシーの利用状況は、町内エリア便、埼玉医大便ともに増加しており、直近３年間（H24～H26）の利用者が横ばいであることから、利用者は固定化していると考えられます。

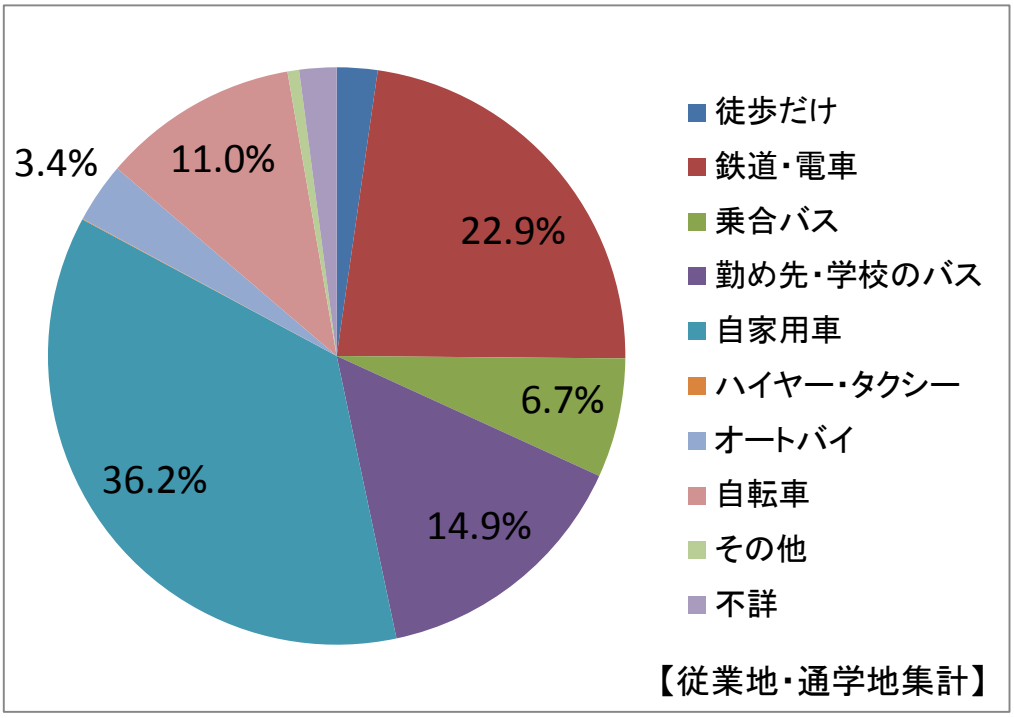


データ：越生タクシー資料より作成

（５）通勤通学時の交通手段

通勤通学時における交通手段は、常住地、従業地・通学地集計結果ともに、自家用車の利用率が最も高く、乗合バスの利用率は約１割と低い状況となっています。





データ：平成 22 年国勢調査（常住地、従業地・通学地集計データ）より作成

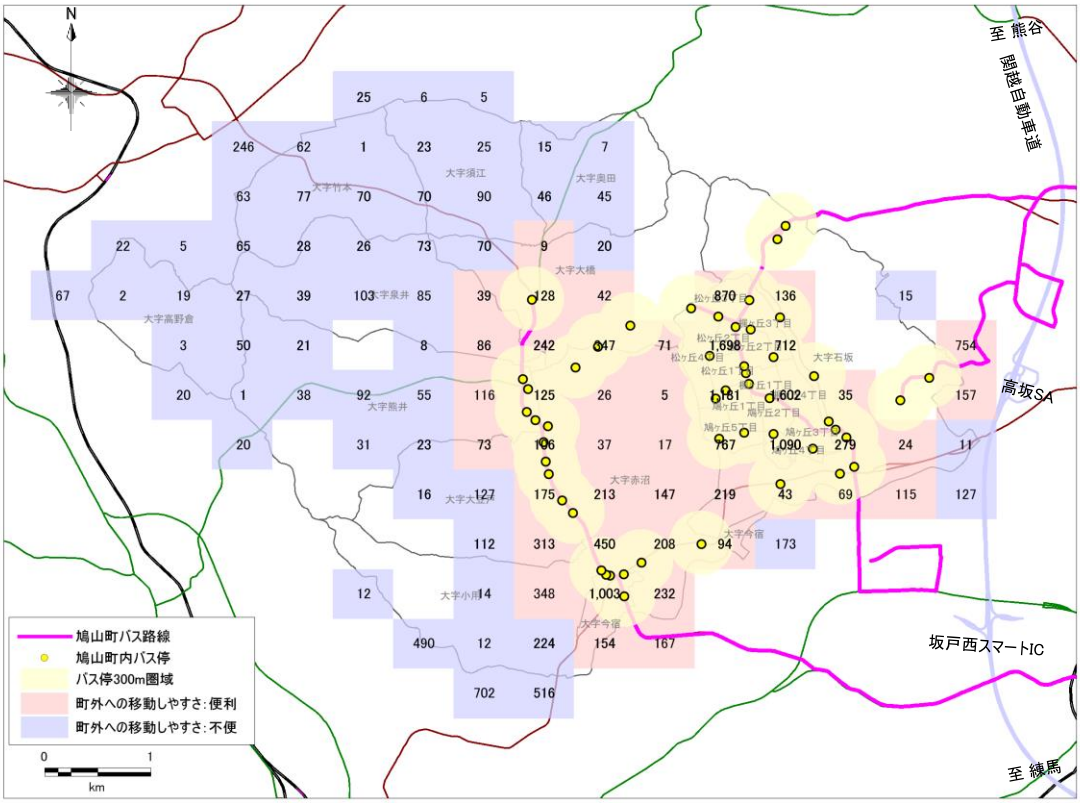
※利用交通手段は複数回答による集計

※勤め先・学校のバスは、東京電機大学（鳩山キャンパス）のスクールバス利用と考えられます

（６）町外へのアクセス（モビリティ評価）

本町は、デマンドタクシーが町域内全域を対象に運行していることから、町域内の移動しやすさ（アクセス性）については、地域による差はみられません。

一方で、町外への移動しやすさについては、路線バス、町内循環バスの運行区間が町内一部に限られていることから不便な地域が多く、バス停から 300m 圏外の人口は 4,440 人（平成 22 年国勢調査）と、鳩山町人口の 29.1%となっています。



データ：平成 22 年国勢調査（500m メッシュ）より作成、数字は人口を示す

２．３ 上位･関連計画

上位・関連計画として整理した計画は次のとおりです。

上位・関連計画	策定年度	計画期間
（１）第５次鳩山町総合計画（基本構想）	H22	H23～H32
（２）鳩山町まち・ひと・しごと創生総合戦略	H27	H27～H31
（３）鳩山町都市計画マスタープラン	H13	H13～H32
（４）立地適正化計画	H28 策定予定	現在、策定中
（５）鳩山町教育振興基本計画	H23	H23～H32
（６）都市再生整備計画（今宿・赤沼地区）	H20	H21～H25
（７）都市再生整備計画（鳩山ニュータウン地区）	H27	H27～H30
（８）泉井地区における活性化取組方針（第１期）	H26	H27～H31
（９）上熊井地区における活性化取組方針（第１期）	H27	H28～H32
（10）鳩山町地域エネルギービジョン	H26	H26～

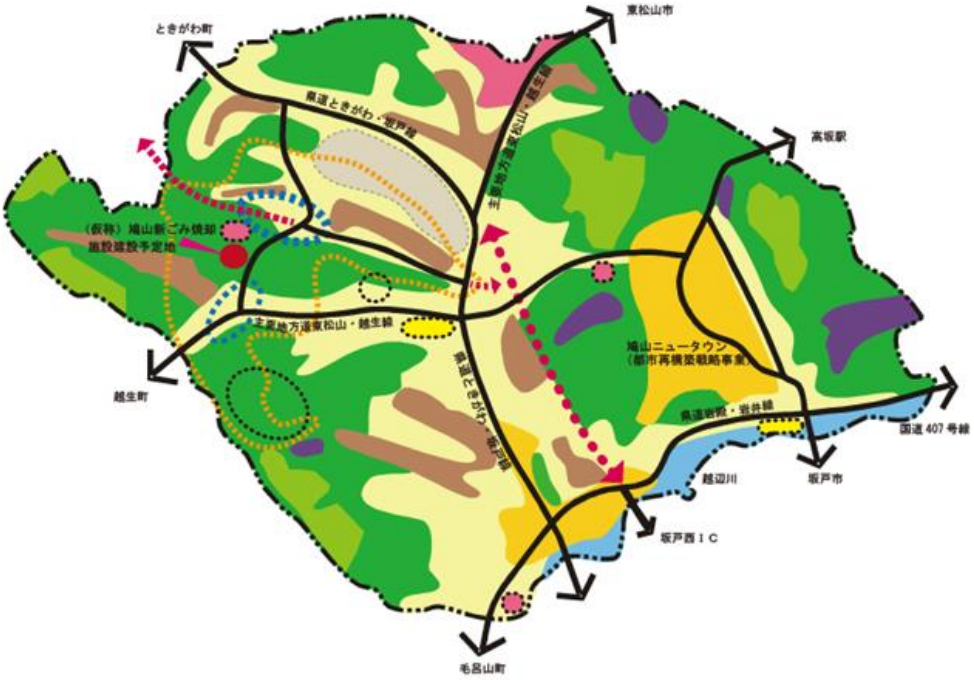
（１）第５次鳩山町総合計画（基本構想）

第５次鳩山町総合計画は平成 22 年度に策定（平成 27 年度に一部改定）され、基本構想の計画期間は平成 23 年度（2011）から平成 32 年度（2020）までの 10 年間となっています。

基本構想において、めざす将来像を「①高年者が輝き、みんなが主役として活躍するまち」、「②安心の里山に魅力が育っていくまち」、「③環境と経済が調和し着実に前進するまち」「④心に響く夢を描き、積極的に PR していくまち」とし、これを踏まえ、「花と木と笑顔でつなぐ、安心で魅力的なまち」を目指すこととしています。

そのなかで、地域公共交通は「総合交通体系の整備」と位置付けられており、鉄道駅がなく、乗合バス路線も町の一部を通るだけの現状と急激な少子高齢化に対応するため、高齢者が自力で移動できるような生活交通手段の確保が必要であるとしています。このため、①交通ネットワークの整備、②公共交通機関の整備推進、③バス路線の整備拡充④公共交通網形成計画等の策定及び推進を推進する主な施策として掲げています。

■土地利用構想図



■凡例１	
	①都市的エリア
	②農住エリア
	③農地エリア
	④グリーンエリア
	⑤河川エリア
	⑥産業系エリア
	⑦教育・研究エリア
	ゴルフ場

■凡例２		
	①（仮称）鳩山新ごみ焼却施設建設予定地	
	工業系	②産業誘導エリア
	商業系	
	③北部地域活性化推進地区	
	④北部地域活性化推進地区拠点エリア	
	⑤活性化検討エリア	
	⑥土地利用転換想定箇所	
	・主要幹線構想道路	
	・幹線構想道路	
	・主要道路	

（２）鳩山町まち・ひと・しごと創生総合戦略

鳩山町まち・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 31 年度までの５年間となっています。本町の創生総合戦略の目標を「人口減少と地域経済縮小の克服」とし、①雇用を生み出す基礎的インフラ等の整備、②来訪者の拡大と多様な就労環境の創出、③結婚・出産・子育ての包括支援、④住民と町の協働による地域活性化の４本柱を戦略としています。

地域公共交通は、④住民と町の協働による地域活性化に位置付けられており、都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワークの形成として、地域公共交通網形成計画策定事業の推進が示されています。

また、町北部地域（泉井・上熊井地区）は、「体験・交流エリア」や「拠点エリア」、「企業誘致エリア」が設定され、活性化取組方針が推進されています。

泉井地区「体験・交流施設」におけるバス停イメージ

事業名	事業内容				
①北部地域活性化推進地区における企業誘致エリア設定事業	1)既存事業所の公共移転に対応するとともに、都市計画法第 34 条第 12 号の指定等を活用し、北部地域活性化推進地区に企業誘致エリアを設定します。 「ペレット工場」イメージ図				
	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	H31 年度
	●泉井地区活性化協働事業支援業務＜先行型事業＞				
		●エリア設定に係る基礎調査・基本計画策定			

出典：鳩山町まち・ひと・しごと創生総合戦略

<table>
<tr><th>事業名</th><th>事業内容</th></tr>
<tr><td>①泉井地区活性化取組方針推進事業</td><td>1)泉井地区と町の協働により策定した「泉井地区における活性化取組方針（平成 27 年 5 月決定）」に位置づけられた７つの事業を推進します。
2)事業推進にあたっては、国や県の補助交付金を活用しますが、補助対象とならない事業について、創生総合戦略の財源活用を検討します。

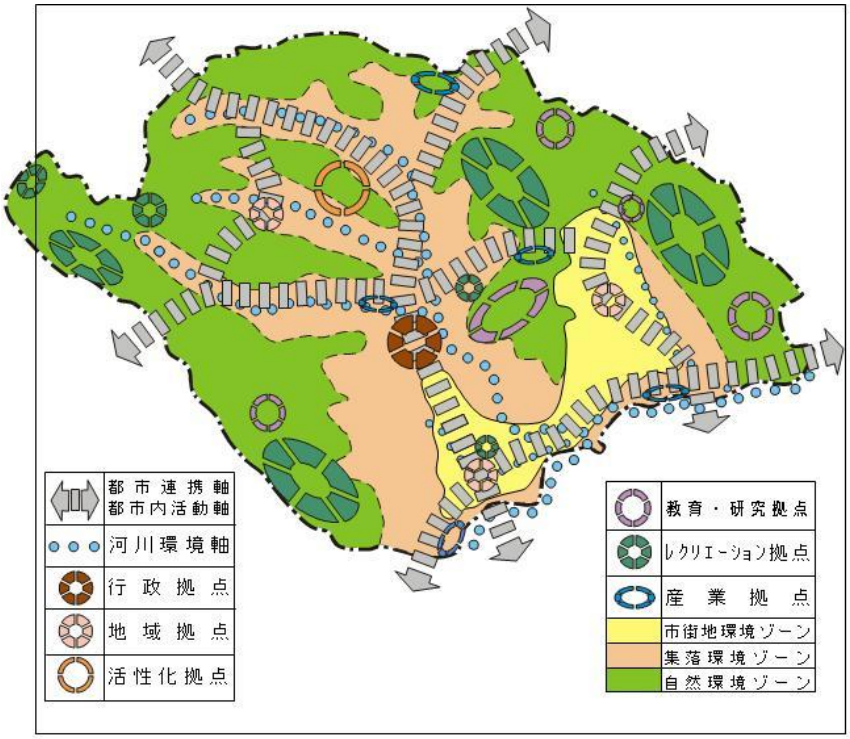
泉井地区「体験・交流エリア」イメージ図
<table><tr><th>H27 年度</th><th>H28 年度</th><th>H29 年度</th><th>H30 年度</th><th>H31 年度</th></tr><tr><td colspan="5">●泉井地区活性化協働事業支援業務＜先行型事業＞
●第 1 期取組方針に基づく事業</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>②上熊井地区活性化取組方針推進事業</td><td>1)上熊井地区と町の協働により策定中の「上熊井地区における活性化取組方針（平成 27 年 10 月策定予定）」に位置づけられる事業を推進します。
2)事業推進にあたっては、国や県の補助交付金を活用しますが、補助対象とならない事業について、創生総合戦略の財源活用を検討します。

上熊井地区「拠点エリア」イメージ図
<table><tr><th>H27 年度</th><th>H28 年度</th><th>H29 年度</th><th>H30 年度</th><th>H31 年度</th></tr><tr><td colspan="5">●上熊井地区活性化協働事業支援業務＜先行型事業＞
●第 1 期取組方針に基づく事業</td></tr></table></td></tr>
</table>

出典：鳩山町まち・ひと・しごと創生総合戦略

（３）鳩山町都市計画マスタープラン

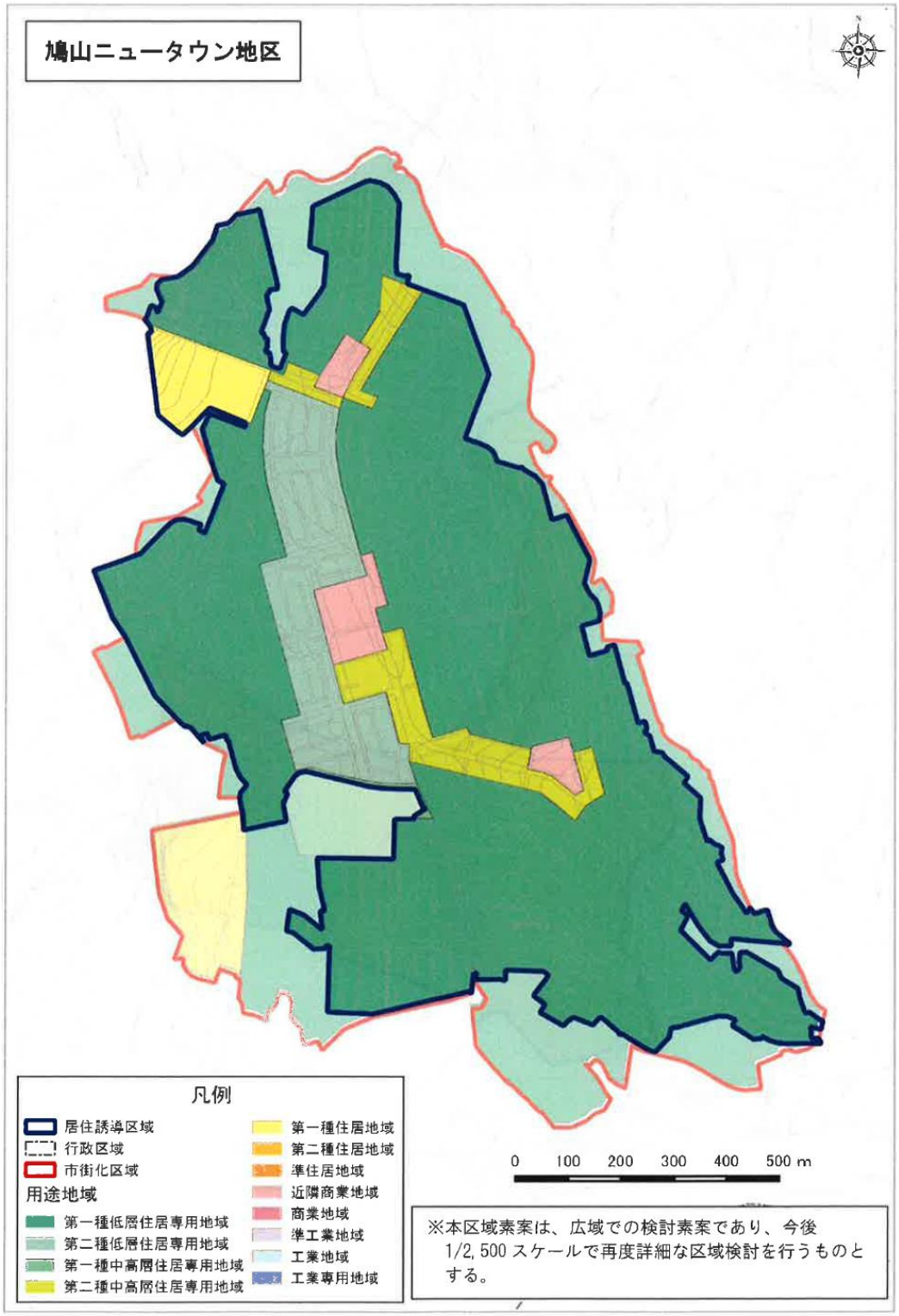
鳩山町都市計画マスタープランは平成 13 年度に策定（平成 17 年度、平成 22 年度に一部改定）され、計画期間は平成 32 年度（2020）までの 20 年間となっています。まちづくりの理念を「自然と共生した快適生活空間づくり」とし、「豊かな自然に囲まれた中で、子供から高齢者まですべての人々がやすらぎ、憩い、そして活力のみなぎる快適な生活空間の創出を図ることによって、町内外の人々が「住んで良かった」「住んでみたい」と思うようなまちづくりを目指す」との方向性が示されています。また、将来都市構造を下図と定め、地域公共交通は各拠点間のアクセス強化として寄与することが求められています。



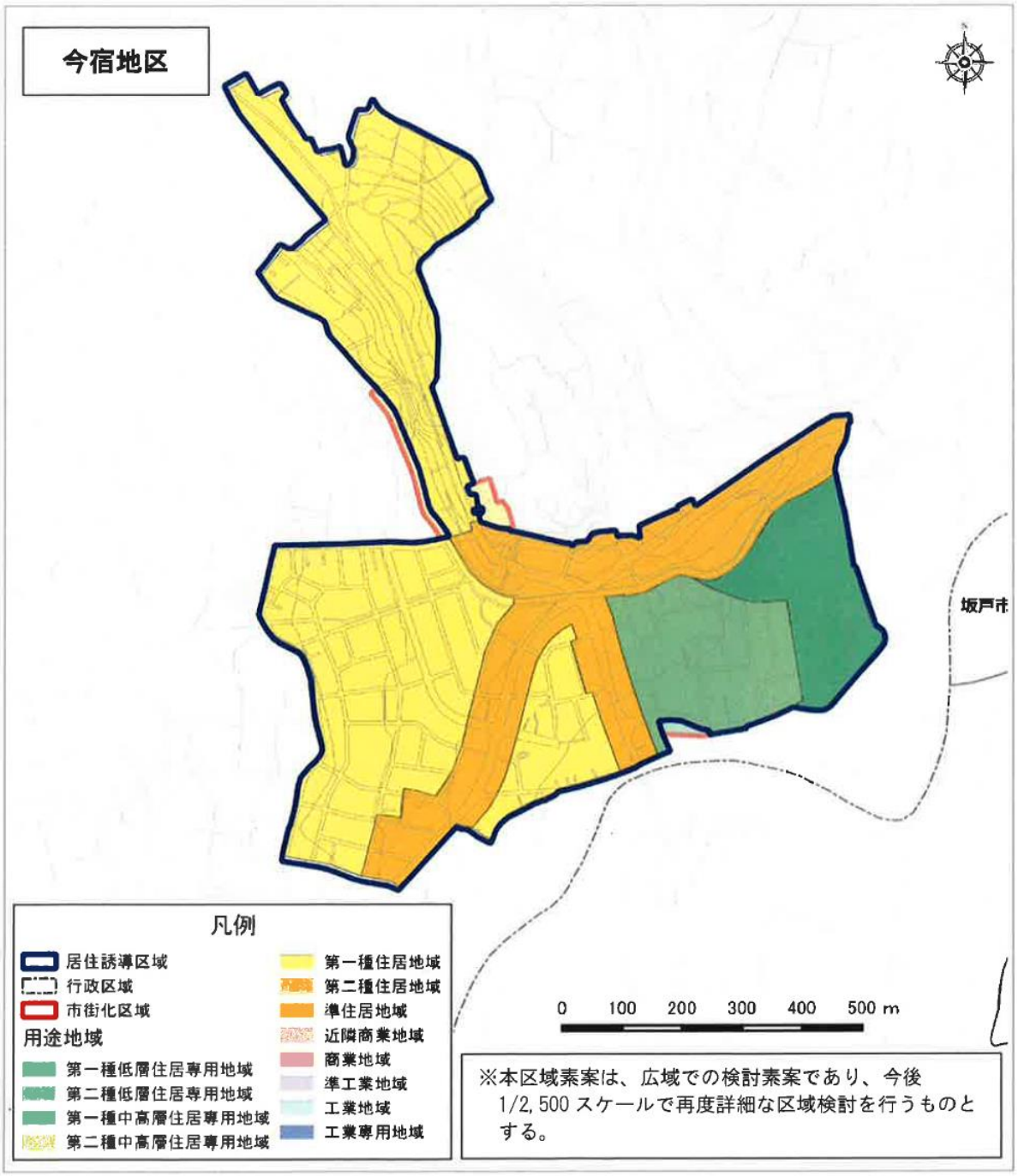
出典：鳩山町都市計画マスタープラン

（４）立地適正化計画

立地適正化計画は、平成 28 年度の策定を予定しており、平成 27 年度に計画策定のための基礎調査を行いました。計画では、市街化区域である町東部のニュータウン地区と町南部の今宿地区に都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定し、将来的に人口集約を図ります。これらの拠点となる区域を公共交通によって結ぶ、「コンパクトシティ＋ネットワーク」を実現する観点から、本計画との連携が必要とされています。



出典：立地適正化計画（検討素案）（鳩山ニュータウン地区）



出典：立地適正化計画（検討素案）（今宿地区）

（５）鳩山町教育振興基本計画

鳩山町教育振興基本計画は平成 23 年度に策定され、計画期間は平成 32 年度（2020）までの 10 年間となっています。地域公共交通に関する施策として、泉井地区に立地する亀井小学校では、通学距離が数キロにも及び、人家も少ない地区を通学する児童がいる亀井地区を対象に、下校時の安全面を考え、平成 21 年 10 月からスクールバスを運行しています。

（６）土地利用・拠点形成関連計画

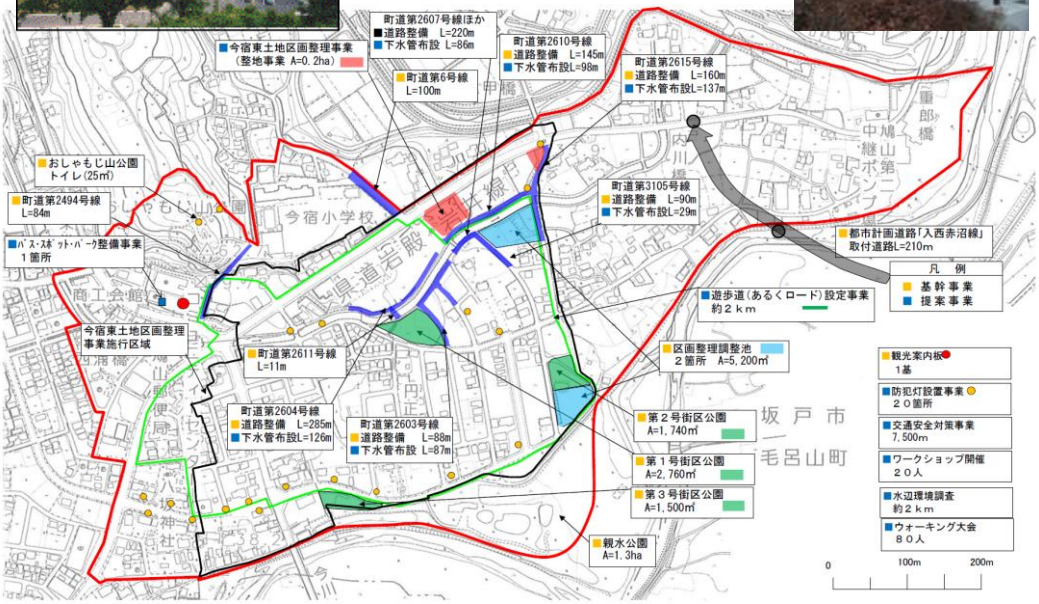
１）都市再生整備計画（今宿・赤沼地区）

町南部に位置する今宿東地区において土地区画整理事業が進められております。

また、同地区を含む周辺地区において都市再生整備計画が策定され、入西赤沼線や公園、バス・スポット・パークなどの整備事業が実施されました。

【区画整理地】

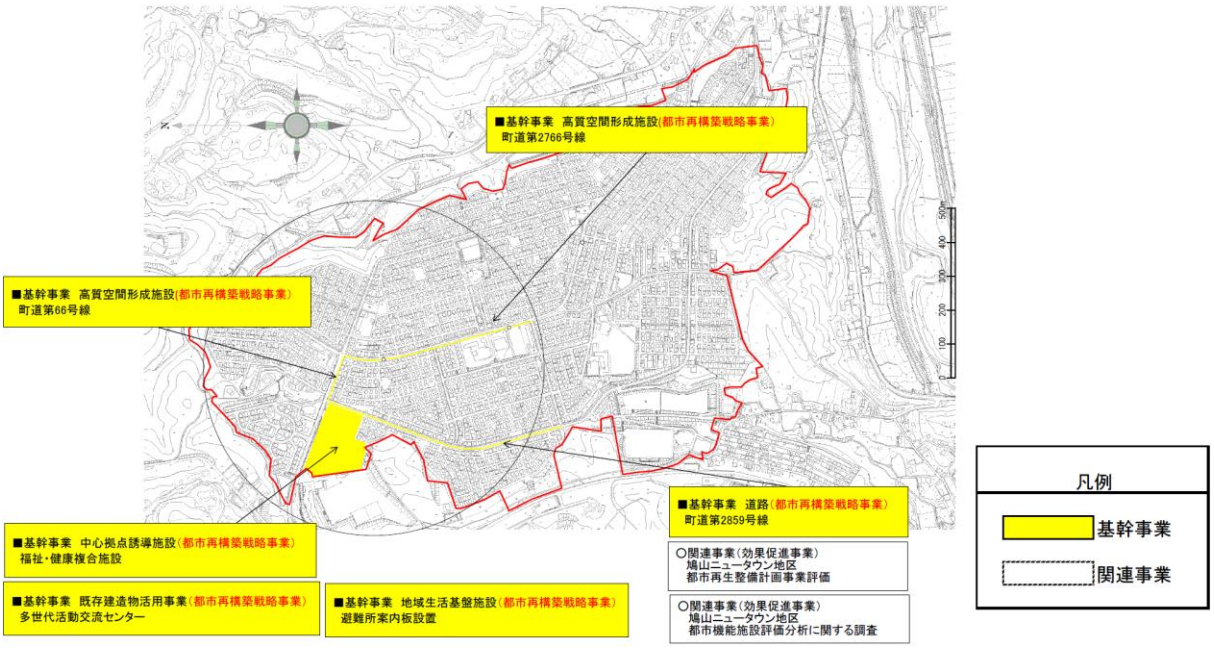
【バス・スポット・パーク】



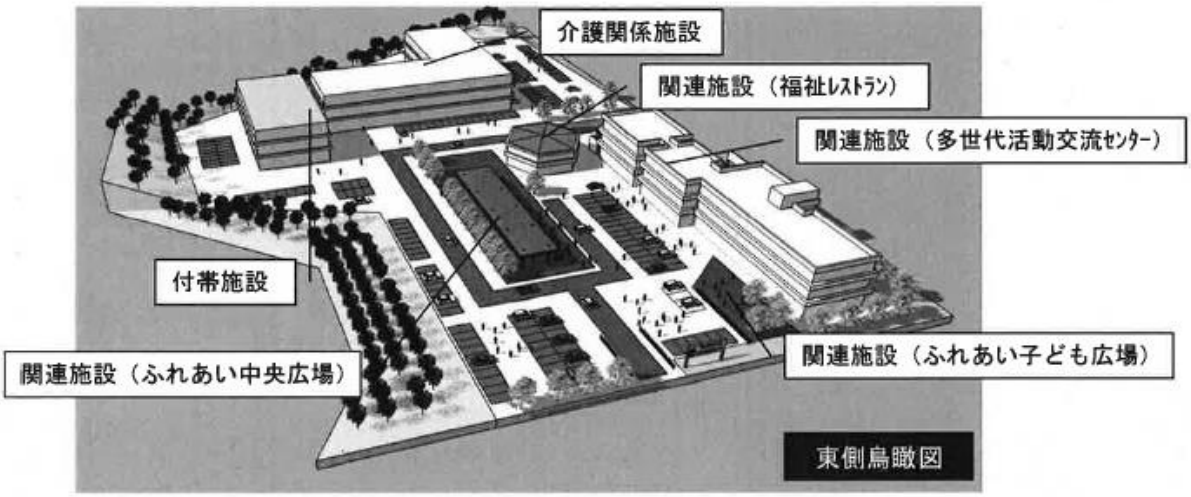
出典：鳩山町都市計画マスタープラン、整備計画書

２）都市再生整備計画（鳩山ニュータウン地区）

町東部に位置する鳩山ニュータウン地区では、平成 27 年度より中心拠点誘導施設などの都市再構築戦略事業が進められており、高齢化の著しい鳩山ニュータウン地区に、福祉・健康複合施設の整備計画が予定されています。



【施設全体イメージ素案】

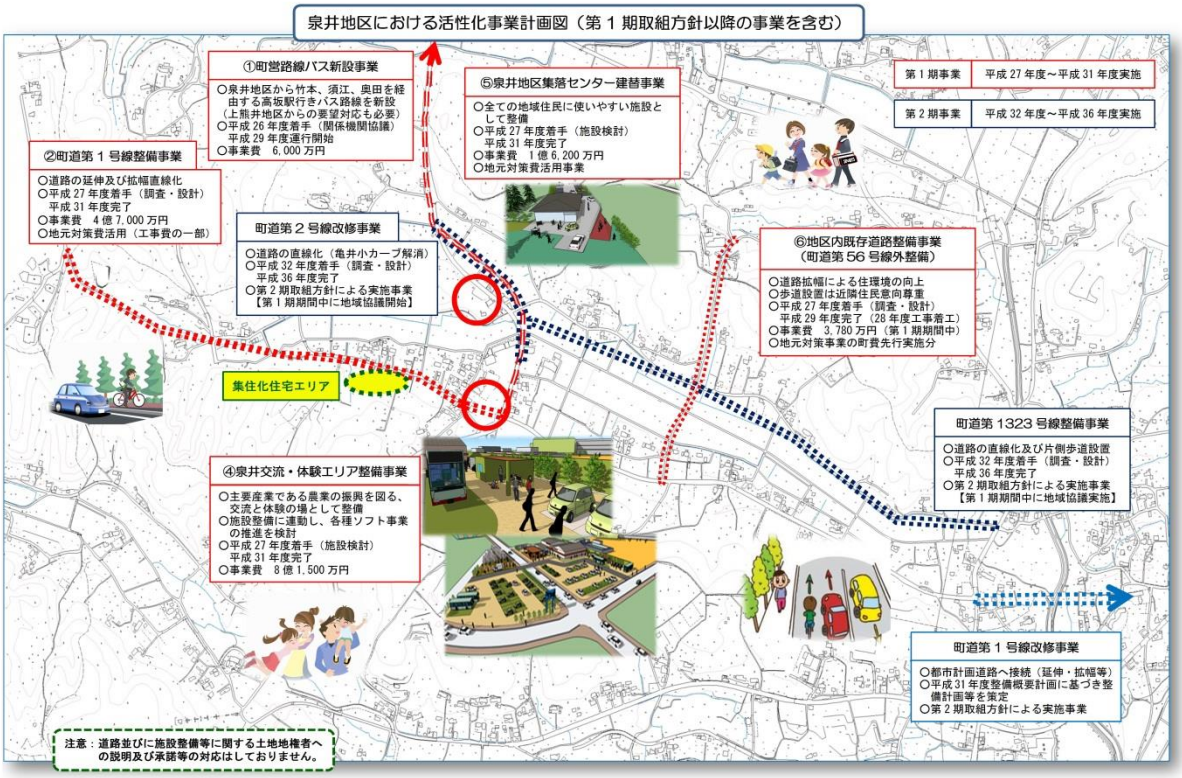


出典：鳩山町福祉・健康複合施設整備計画、整備計画書

３）泉井地区における活性化取組方針（第１期）

泉井地区における活性化取組方針（第１期）は平成 26 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年間となっています。当該方針において位置付けられた事業の一つに、泉井地区にはバス路線が無いことから、町営によるバス路線の新設が計画されています。

■社会資本の整備	
	①町営路線バス新設事業
	②町道第１号線整備事業
	③広域幹線道路整備事業（都市計画道路整備）
■生活周辺環境の整備	
	④泉井交流・体験エリア整備事業
	⑤泉井地区集落センター建替事業
	⑥地区内既存道路整備事業（地域生活道路）
■各種ソフト事業の推進	
	⑦地域の担い手づくり、安心安全な社会環境整備、地域子育て力の向上

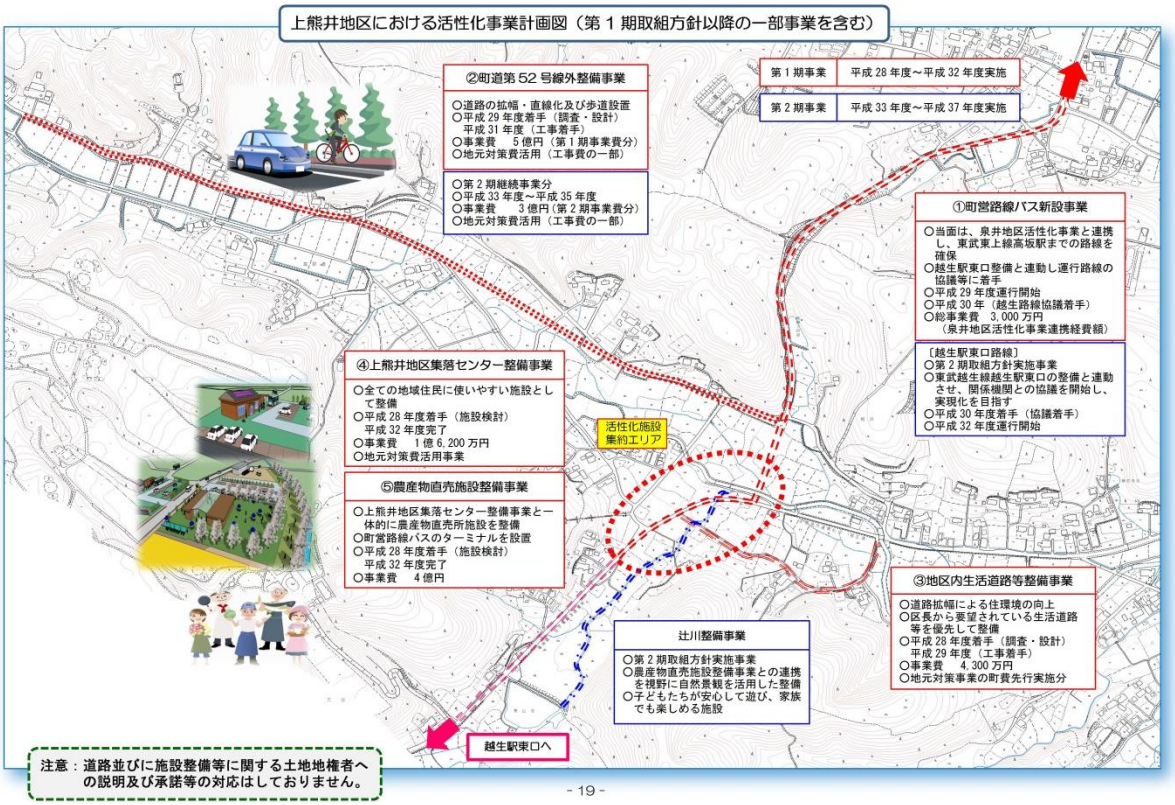


出典：泉井地区における活性化取組方針資料

４）上熊井地区における活性化取組方針（第１期）

上熊井地区における活性化取組方針（第１期）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年間となっています。当該方針において位置付けられた事業の一つに、泉井地区同様に上熊井地区にもバス路線が無いことから、町営によるバス路線の新設が計画されています。

■交通網整備	
	①町営路線バス新設事業
	②町道第５２号線外整備事業
	③地区内生活道路等整備事業
■生活周辺環境の整備	
	④上熊井地区集落センター整備事業
■産業振興対策	
	⑤農産物直売施設整備事業
■各種ソフト事業の推進	
	⑥定住者確保、安心安全な社会環境整備、自然を守りながらの町おこし



出典：上熊井地区における活性化取組方針資料

（７）鳩山町地域エネルギービジョン

鳩山町地域エネルギービジョンは平成 26 年度に策定され、本町における地域エネルギーの将来像を「循環型で低炭素なスマートコミュニティの形成」としています。また、2040（平成 52）年に、二酸化炭素排出量を 30%削減することを目標とし、目標を達成するために、「省エネ」プロジェクト、「創エネ」プロジェクト、「まちエネ」プロジェクトに取り組むとしています。

地域公共交通は、「省エネ」プロジェクトの（1）自動車の使用の見直しとして、①公共交通機関等の利用促進、②ライド・シェアリングの推進、「まちエネ」プロジェクトの（2）はとやまエコポイント制度の導入に位置付けられており、過度な自動車の使用から公共交通機関の利用や乗合の促進、はとやまエコポイント制度の導入やモビリティ・マネジメントの実施が示されております。

3 前計画の検証

前計画に位置づけられる「鳩山町地域公共交通総合連携計画　平成 21 年２月　平成 22 年２月改定」は、計画期間が平成 21 年度～平成 23 年度の３ヵ年として策定しました。その基本方針等は次のとおりです。

基本方針	施策の概要
急激な高齢化に対応した交通手段の確保 朝・夕の通勤・通学者の交通手段の確保 昼間の需要の少ない時間における運行の効率化 町外主要拠点への交通手段の確保	**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。
	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する。 ・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、需要の多い時間帯の運行に限定する（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）
	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する。 ・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する。 【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とアクセスする。 【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とアクセスする。 【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する。
	施策 4　路線バスの強化 【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】 ・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。 ・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する。
公共交通の需要喚起	**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する。 ・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・配布する。 ・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する。

現時点において、各種施策の実施状況を評価すると次のとおりです。要約すると、デマンド交通の導入、町内循環バスの見直しは概ね計画どおりに実行されましたが、通勤・通学バスや路線バス強化等は計画どおりには実施できず課題となっています。

■施策に対する検証

施策・事業		現状評価
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する。	○	導入された。
・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。	△	町外拠点は埼玉医大のみのアクセスである。
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する。	○	実行された。
・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、需要の多い時間帯の運行に限定する（見直し時）	○	実行された。
・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）	○	実行された。
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する。	×	未実施
・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する。	○	スクールバスは導入された。
・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とアクセスする。	×	未実施
・地区内を循環し、高坂駅～鳩山ニュータウン線の停留所とアクセスする。	×	未実施
・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する。	×	未実施
4．路線バスの強化		
・坂戸駅～大橋線の終バス時刻を延長する。	×	未実施
・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。また、終バス時刻を延長する。	×	未実施
・主要な停留所へ上屋及びベンチを設置する。	▲	一部実施された。
5．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する。	○	実施された。
・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・配布する。	×	未実施
・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する。	×	未実施

○：対応した　△：概ね対応した　▲：不十分な対応　×：ほとんど対応できなかった

4 公共交通の利用実態や利用ニーズ

4．1 調査概要

鳩山町の公共交通の利用実態や利用ニーズを把握するため、鳩山町民、町内循環バス利用者、デマンドタクシー登録者を対象としたヒアリング・アンケート調査を実施し、民間路線バス及び町内循環バスについてはバス停間 OD、デマンドタクシーについては予約票データを用いた利用実態の分析も実施しました。

対象	主な調査内容	調査日	回収・回答状況
バス停間 OD 調査	• バス停間の利用者数、利用属性、利用目的など	H27.10.4（日） H27.10.7（水） （ヒアリング形式）	利用者数：2,982
町内循環バス利用者アンケート調査	• 町内循環バスの利用状況、満足度など	H27.10.4（日） H27.10.7（水） （ヒアリング・郵送）	回答数：25 （ヒアリング：6） （郵送回収：19）
デマンドタクシー予約ログ分析	• デマンドタクシー利用者の属性、利用頻度、乗合状況など	H27.9.の平日 19 日間の予約ログデータ	データ数：1,448
デマンドタクシー登録者アンケート調査	• デマンドタクシーの利用状況、満足度、運行前の交通手段など	H27.11.13～11.24 （郵送配布・郵送回収）	配布数：1,000 回収数：625 回収率：62.5%
北部地域の路線バスの潜在需要調査	• 利用意向、利用目的、運賃、行き先、利用時間、利用頻度など	H27.12.4～12.14 （郵送配布・郵送回収）	配布数：775 回収数：359 回収率：46.3% 回答数：757

４．２ バス停間ＯＤ調査

（１）調査概要

バス車両に調査員が乗車し、目視及びヒアリングにて調査を実施しました。調査対象路線と対象運行便数、調査便数は以下のとおりです。

■調査対象便

曜日	路線	方向	運行便数	調査便数	割合
平日	ニュータウン線	高坂駅→鳩山ニュータウン（※1）	93	37	39.8%
		鳩山ニュータウン（※2）→高坂駅	104	37	35.6%
	大橋線	坂戸駅→大橋	31	31	100.0%
		大橋→坂戸駅	33	31	93.9%
	町内循環NTコース		5	5	100.0%
	町内循環NT・石坂コース		5	5	100.0%
休日	ニュータウン線	高坂駅→鳩山ニュータウン（※1）	72	35	48.6%
		鳩山ニュータウン（※2）→高坂駅	74	35	47.3%
	大橋線	坂戸駅→大橋	20	19	95.0%
		大橋→坂戸駅	21	20	95.2%
	町内循環　ニュータウンコース		5	5	100.0%
	町内循環　ニュータウン・石坂コース		5	5	100.0%

※1：一部は「にっさい花みずき」着

※2：一部は「にっさい花みずき」発

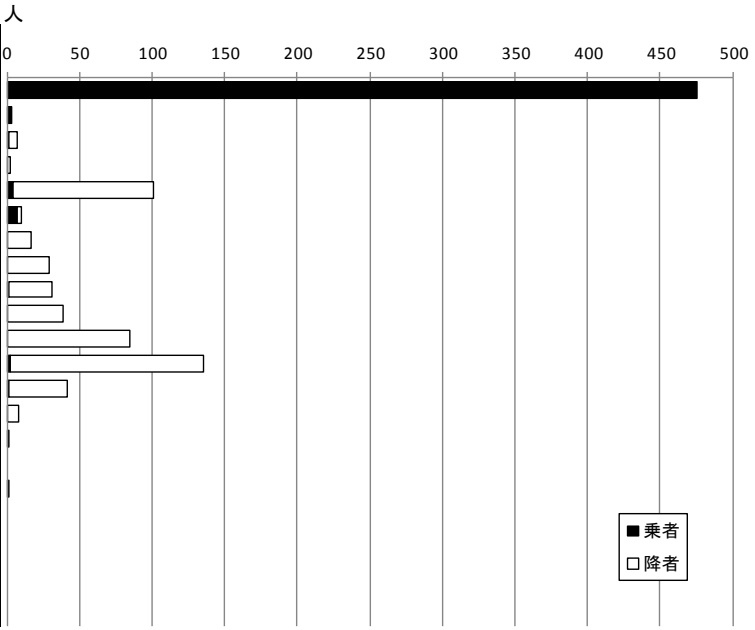
（２）乗降者数

１）平日・ニュータウン線

平日のニュータウン線の乗降者数の特徴は次のとおりです。

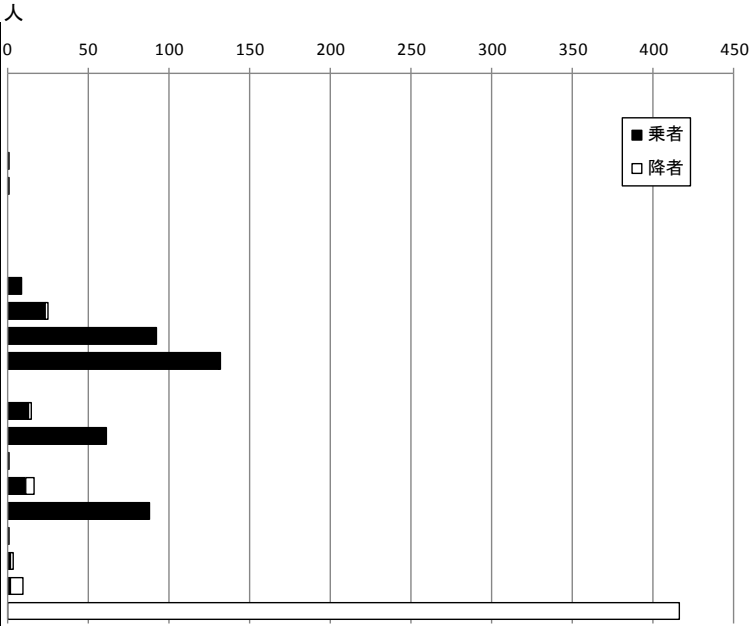
- 高坂駅の利用が大半（高坂駅発 96%、高坂駅着 95%）
- 鳩山町内（山村学園短大タワー前～鳩山ニュータウン間）では、学校関連バス停（山村学園短大、鳩山高校）及びニュータウン中央での乗降者が多い
- 鳩山町内移動での利用は少ない（両方向計６人）
- 鳩山ニュータウン～にっさい花みずき間での乗降者は少ない（両方向計４人）

■バス停別乗降者数　平日・高坂駅発（乗者数計 493 人）



【調査便数・乗降者数】	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
高坂駅	37	475	0
西本宿	37	2	1
月ヶ丘	37	1	6
物見山登山口	37	0	2
こども動物自然公園	37	4	97
大東文化大学	37	7	3
山村学園短大タワー前	1	0	17
山村学園短期大学	37	0	29
ニュータウン北	37	1	30
鳩山高校	1	0	39
鳩山高校入口	37	0	85
ニュータウン中央	37	2	133
サブセンター前	37	1	41
鳩山ニュータウン	37	0	8
ニューシティーにっさい入口	3	0	1
花みずき四丁目	3	0	0
入西小学校入口	3	0	1
新堀	3	0	0
花みずき一丁目	3	0	0
金田南	3	0	0
善能寺南	3	0	0
にっさい花みずき	3	0	0

■バス停別乗降者数　平日・高坂駅着（乗者数計 438 人）



【調査便数・乗降者数】	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
にっさい花みずき	3	0	0
善能寺南	3	0	0
金田南	3	0	0
花みずき一丁目	3	1	0
新堀	3	1	0
入西小学校入口	3	0	0
花みずき四丁目	3	0	0
ニューシティーにっさい入口	3	0	0
鳩山ニュータウン	37	9	0
サブセンター前	37	24	1
ニュータウン中央	37	92	1
鳩山高校入口	37	131	1
鳩山高校	0	0	0
ニュータウン北	37	13	2
山村学園短期大学	37	61	1
山村学園短大タワー前	1	1	0
大東文化大学	37	12	5
こども動物自然公園	37	88	0
物見山登山口	37	1	0
月ヶ丘	37	2	2
西本宿	37	2	8
高坂駅	37	0	417

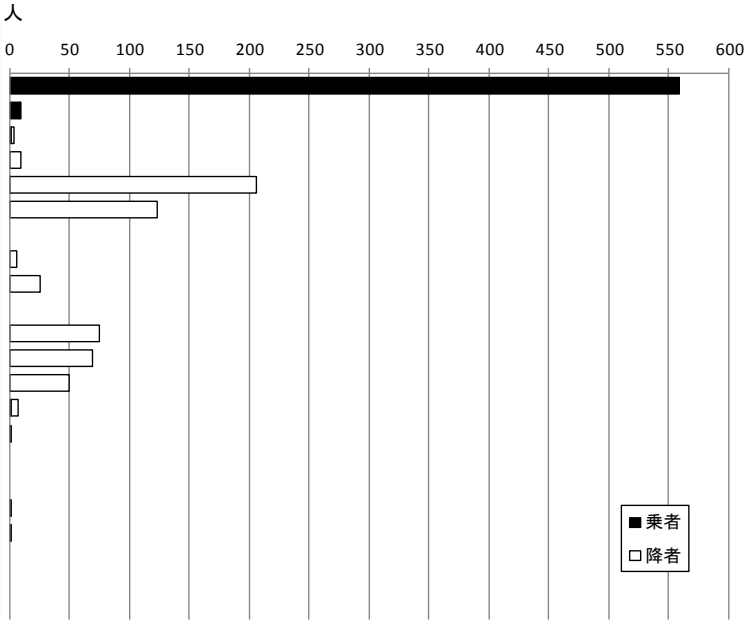
２）休日・ニュータウン線

休日のニュータウン線の乗降者数の特徴は次のとおりです。

- 高坂駅の利用が大半（高坂駅発 97%、高坂駅着 98%）
- 鳩山町内（山村学園短大タワー前～鳩山ニュータウン間）では、鳩山高校入口～サブセンター前間での乗降者が多い
- 鳩山町内移動での利用は少ない（両方向計２人）
- 鳩山ニュータウン～にっさい花みずき間での乗降者は少ない（両方向計５人）

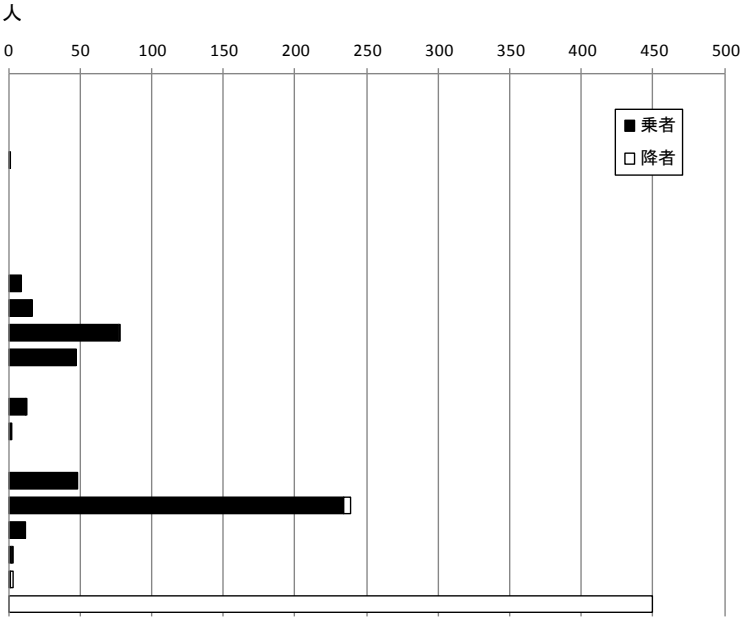
■バス停別乗降者数　休日・高坂駅発（乗者数計 574 人）

【調査便数・乗降者数】	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
高坂駅	35	559	0
西本宿	35	8	1
月ヶ丘	35	2	2
物見山登山口	35	1	9
こども動物自然公園	35	1	205
大東文化大学	35	0	123
山村学園短大タワー前	0	0	0
山村学園短期大学	35	0	6
ニュータウン北	35	0	26
鳩山高校	0	0	0
鳩山高校入口	35	0	75
ニュータウン中央	35	0	69
サブセンター前	35	1	49
鳩山ニュータウン	35	2	5
ニューシティーにっさい入口	3	0	1
花みずき四丁目	3	0	0
入西小学校入口	3	0	0
新堀	3	0	2
花みずき一丁目	3	0	1
金田南	3	0	0
善能寺南	3	0	0
にっさい花みずき	3	0	0



■バス停別乗降者数　休日・高坂駅着（乗者数計 461 人）

【調査便数・乗降者数】	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
にっさい花みずき	3	0	0
善能寺南	3	0	0
金田南	3	0	0
花みずき一丁目	3	1	0
新堀	3	0	0
入西小学校入口	3	0	0
花みずき四丁目	3	0	0
ニューシティーにっさい入口	3	0	0
鳩山ニュータウン	35	9	0
サブセンター前	35	16	1
ニュータウン中央	35	77	1
鳩山高校入口	35	47	0
鳩山高校	0	0	0
ニュータウン北	35	12	1
山村学園短期大学	35	2	0
山村学園短大タワー前	0	0	0
大東文化大学	35	48	0
こども動物自然公園	35	234	5
物見山登山口	35	12	0
月ヶ丘	35	2	1
西本宿	35	1	2
高坂駅	35	0	450



3）平日・大橋線

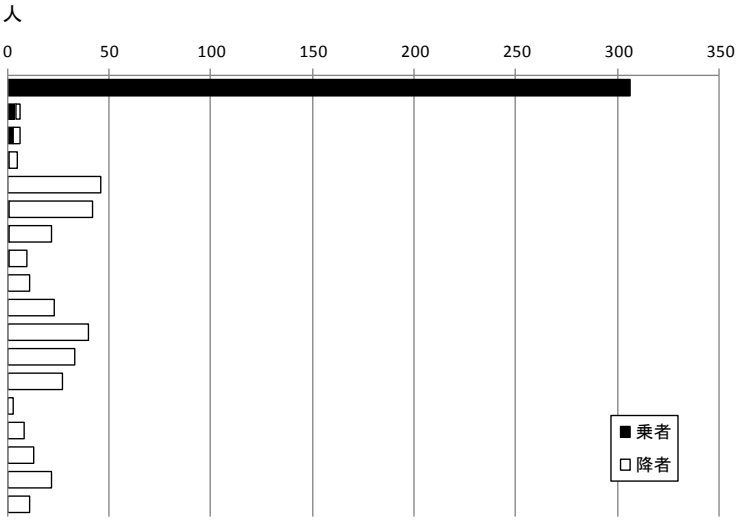
平日の大橋線の乗降者数の特徴は次のとおりです。

- 坂戸駅の利用が大半（坂戸駅発 97%、坂戸駅着 95%）
- 鳩山町内（今宿～大橋間）では、今宿～赤沼間及び熊井での乗降が比較的多い
- 鳩山町内移動での利用は少ない（両方向計 1 人）
- 大橋での乗降者数は 20 人

■バス停別乗降者数　平日・坂戸駅発（乗者数計 317 人）

【調査便数・乗降者数】

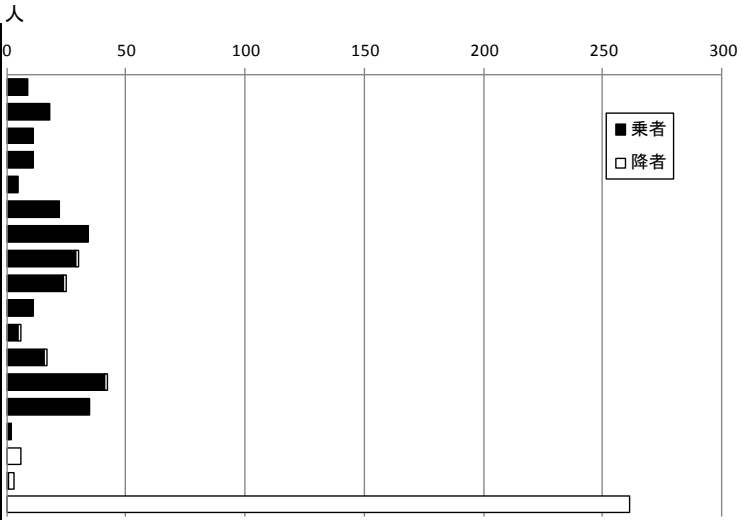
	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
坂戸駅	31	306	0
横町	31	4	2
幸町	31	3	3
中里	31	1	4
北峰	31	0	46
小山	31	1	41
ヤマザキ電機前	31	1	21
入西	31	1	9
善能寺	31	0	11
苦林	31	0	23
今宿	31	0	40
公園前	31	0	33
赤沼	31	0	27
保健センター前	31	0	3
役場前	31	0	8
鳩山中学校前	31	0	13
熊井	31	0	22
大橋	31	0	11



■バス停別乗降者数　平日・坂戸駅着（乗者数計 274 人）

【調査便数・乗降者数】

	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
大橋	31	9	0
熊井	31	18	0
鳩山中学校前	31	11	0
役場前	31	11	0
保健センター前	31	5	0
赤沼	31	22	0
公園前	31	34	0
今宿	31	29	1
苦林	31	24	1
善能寺	31	11	0
入西	31	5	1
ヤマザキ電機前	31	16	1
小山	31	41	1
北峰	31	35	0
中里	31	2	0
幸町	31	0	6
横町	31	1	2
坂戸駅	31	0	261



４）休日・大橋線

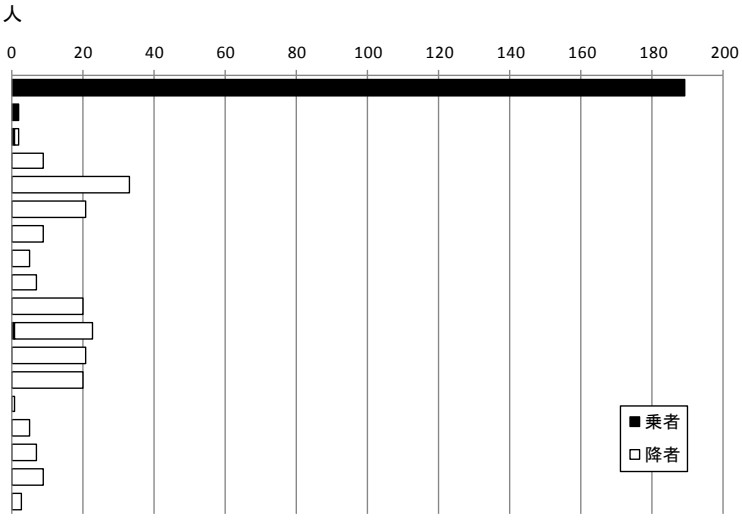
休日の大橋線の乗降者数の特徴は次のとおりです。

- 坂戸駅の利用が大半（坂戸駅発 98%、坂戸駅着 98%）
- 鳩山町内（今宿～大橋間）では、今宿～赤沼間及び熊井での乗降が比較的多い
- 鳩山町内移動での利用は少ない（両方向計３人）
- 大橋での乗降者数は６人

■バス停別乗降者数　休日・坂戸駅発（乗者数計 193 人）

【調査便数・乗降者数】

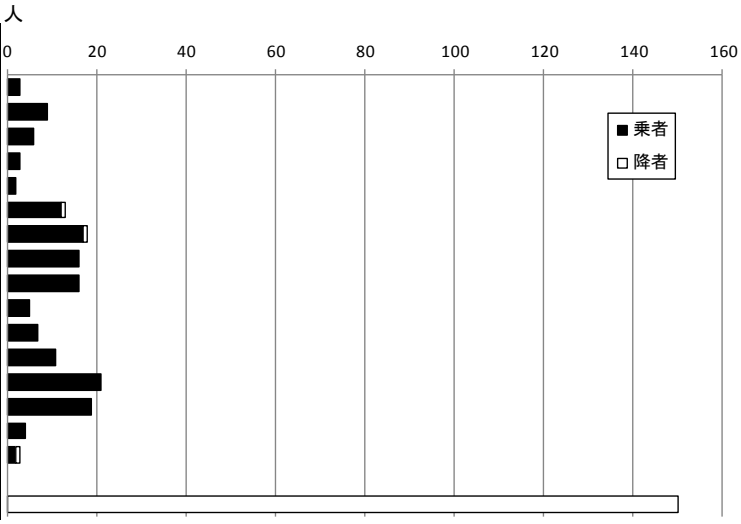
	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
坂戸駅	19	189	0
横町	19	2	0
幸町	19	1	1
中里	19	0	9
北峰	19	0	33
小山	19	0	21
ヤマザキ電機前	19	0	9
入西	19	0	5
善能寺	19	0	7
苦林	19	0	20
今宿	19	1	22
公園前	19	0	21
赤沼	19	0	20
保健センター前	19	0	1
役場前	19	0	5
鳩山中学校前	19	0	7
熊井	19	0	9
大橋	19	0	3



■バス停別乗降者数　休日・坂戸駅着（乗者数計 153 人）

【調査便数・乗降者数】

	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
大橋	20	3	0
熊井	20	9	0
鳩山中学校前	20	6	0
役場前	20	3	0
保健センター前	20	2	0
赤沼	20	12	1
公園前	20	17	1
今宿	20	16	0
苦林	20	16	0
善能寺	20	5	0
入西	20	7	0
ヤマザキ電機前	20	11	0
小山	20	21	0
北峰	20	19	0
中里	20	4	0
幸町	20	2	1
横町	20	0	0
坂戸駅	20	0	150



５）平日・町内循環バス

平日の町内循環バスの乗降者数の特徴は次のとおりです。

・保健センターの利用が多い（ニュータウンコース５人、ニュータウン・石坂コース 11 人）

・図書館前（両コース計７人）、麻見江ホスピタル（同４人）の乗降者が比較的多い

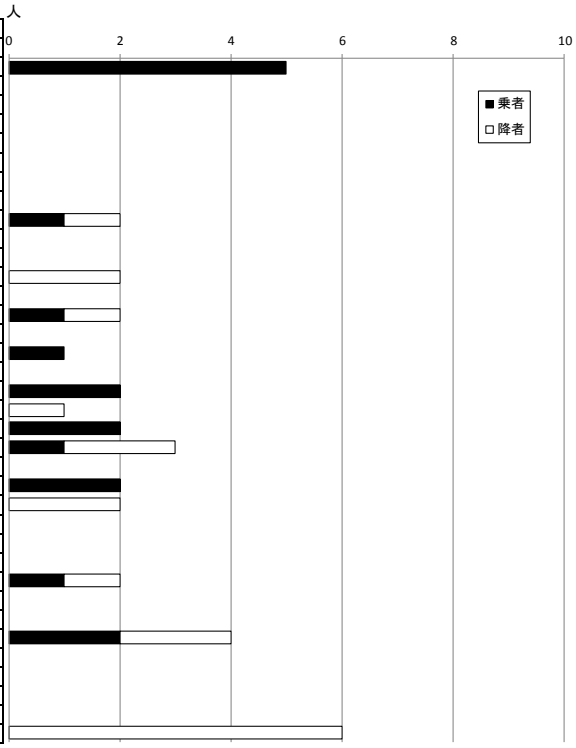
・ニュータウン・石坂コースでは、今宿東小学校前（ベイシア近接）での乗降者が４人

■バス停別乗降者数　ニュータウンコース（乗者数計 18 人）

【調査便数・乗降者数】	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
保健センター	5	5	0
役場前	5	0	0
中央公民館	5	0	0
農協前	5	0	0
鳩山駐在所	5	2	0
ひばり保育園入口	5	0	0
農村公園前	5	0	0
麻見江ホスピタル前	5	1	0
図書館前	5	0	2
石坂幼稚園前	5	1	2
ジャンボ公園前	5	0	1
サブセンター前	5	1	0
高台寺橋	5	1	0
七社神社前	5	1	0
アスレチック公園入口	5	2	1
上沢配水場入口	5	1	2
鳩ケ丘一丁目	5	0	0
梅沢集会所前	5	2	0
梅沢運動場入口	5	0	0
あかみち公園前	5	0	0
鳩山東駐在所南	5	0	1
東出張所前	5	0	1
松ヶ丘四丁目	5	0	0
図書館前	5	1	2
麻見江ホスピタル前	5	0	3
農村公園前	5	0	0
ひばり保育園入口	5	0	1
鳩山駐在所	5	0	0
農協前	5	0	2
中央公民館	5	0	0
役場前	5	0	0
保健センター	5	0	0

■バス停別乗降者数　ニュータウン・石坂コース（乗者数計 18 人）

【調査便数・乗降者数】	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
保健センター	5	5	0
役場前	5	0	0
中央公民館	5	0	0
農協前	5	0	0
鳩山駐在所	5	0	0
ひばり保育園入口	5	0	0
農村公園前	5	0	0
麻見江ホスピタル前	5	0	0
図書館前	5	1	1
松ヶ丘四丁目	5	0	0
東出張所前	5	0	0
鳩山東駐在所南	5	0	2
あかみち公園前	5	0	0
梅沢運動場入口	5	1	1
梅沢集会所前	5	0	0
鳩ケ丘一丁目	5	1	0
上沢配水場入口	5	0	0
アスレチック公園入口	5	2	0
七社神社前	5	0	1
高台寺橋	5	2	0
サブセンター前	5	1	2
ジャンボ公園前	5	0	0
石坂幼稚園前	5	2	0
ニュータウン北	5	0	2
大平上	5	0	0
大平	5	0	0
石坂分館前	5	0	0
JA鳩山直売所	5	1	1
池田浄水場	5	0	0
高在家	5	0	0
今宿小学校前	5	2	2
今宿コミセン東	5	0	0
今宿コミュニティセンター	5	0	0
おしゃもじ山公園前	5	0	0
大豆戸小袴	5	0	0
保健センター	5	0	6



６）休日・町内循環バス

休日の町内循環バスの乗降者数の特徴は次のとおりです。

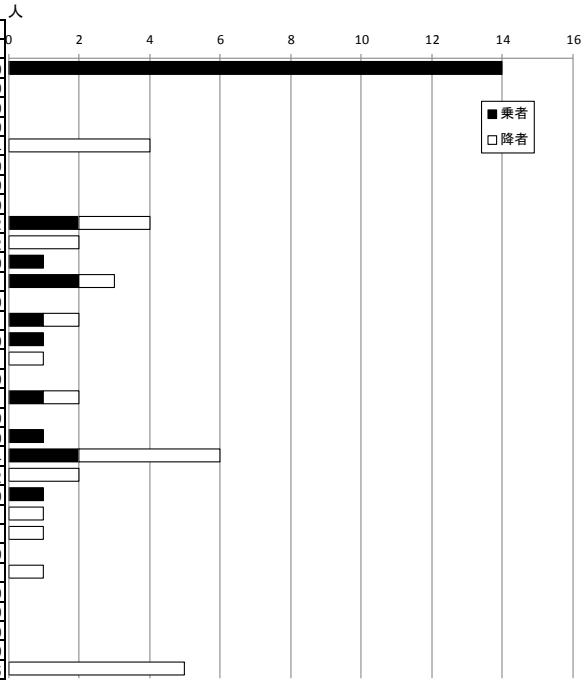
・保健センターの利用が多い（ニュータウンコース 19 人、ニュータウン・石坂コース９人）

・鳩山東駐在所南（両コース計８人）、図書館前（両コース計７人）の乗降者が比較的多い

・ニュータウン・石坂コースでは、今宿東小学校前（ベイシア近接）での乗降者が８人

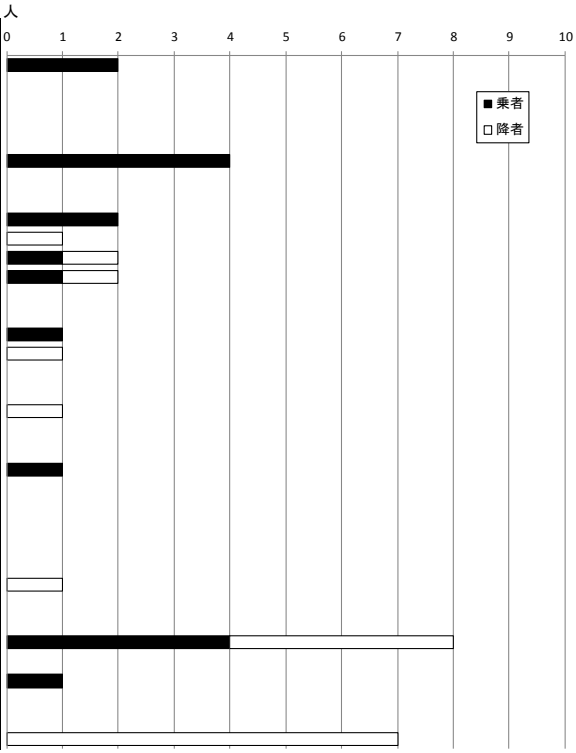
■バス停別乗降者数　ニュータウンコース（乗者数計 26 人）

【調査便数・乗降者数】	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
保健センター	5	14	0
役場前	5	0	0
中央公民館	5	0	0
農協前	5	0	0
鳩山駐在所	5	0	4
ひばり保育園入口	5	0	0
農村公園前	5	0	0
麻見江ホスピタル前	5	0	0
図書館前	5	2	2
石坂幼稚園前	5	0	2
ジャンボ公園前	5	1	0
サブセンター前	5	2	1
高台寺橋	5	0	0
七社神社前	5	1	1
アスレチック公園入口	5	1	0
上沢配水場入口	5	0	1
鳩ケ丘一丁目	5	0	0
梅沢集会所前	5	1	1
梅沢運動場入口	5	0	0
あかみち公園前	5	1	0
鳩山東駐在所南	5	2	4
東出張所前	5	0	2
松ヶ丘四丁目	5	1	0
図書館前	5	0	1
麻見江ホスピタル前	5	0	1
農村公園前	5	0	0
ひばり保育園入口	5	0	1
鳩山駐在所	5	0	0
農協前	5	0	0
中央公民館	5	0	0
役場前	5	0	0
保健センター	5	0	5



■バス停別乗降者数　ニュータウン・石坂コース（乗者数計 17 人）

【調査便数・乗降者数】	調査便数	乗降者数 乗者	乗降者数 降者
保健センター	5	2	0
役場前	5	0	0
中央公民館	5	0	0
農協前	5	0	0
鳩山駐在所	5	0	0
ひばり保育園入口	5	4	0
農村公園前	5	0	0
麻見江ホスピタル前	5	0	0
図書館前	5	2	0
松ヶ丘四丁目	5	0	1
東出張所前	5	1	1
鳩山東駐在所南	5	1	1
あかみち公園前	5	0	0
梅沢運動場入口	5	0	0
梅沢集会所前	5	1	0
鳩ケ丘一丁目	5	0	1
上沢配水場入口	5	0	0
アスレチック公園入口	5	0	0
七社神社前	5	0	1
高台寺橋	5	0	0
サブセンター前	5	0	0
ジャンボ公園前	5	1	0
石坂幼稚園前	5	0	0
ニュータウン北	5	0	0
大平上	5	0	0
大平	5	0	0
石坂分館前	5	0	0
JA鳩山直売所	5	0	1
池田浄水場	5	0	0
高在家	5	0	0
今宿小学校前	5	4	4
今宿コミセン東	5	0	0
今宿コミュニティセンター	5	1	0
おしゃもじ山公園前	5	0	0
大豆戸小袴	5	0	0
保健センター	5	0	7



７）平休日・町内循環バス・停留所別乗降車数

平休日合計の町内循環バスの停留所別乗降者数の特徴は次のとおりです。

・「保健センター」、「図書館前」、「今宿小学校前」での乗降者が多い

・ニュータウン・石坂コースの「大平上」、「大平」、「石坂分館前」、「池田浄水場」、「高在家」は２日間の乗降者数が０人と、利用のない停留所がある

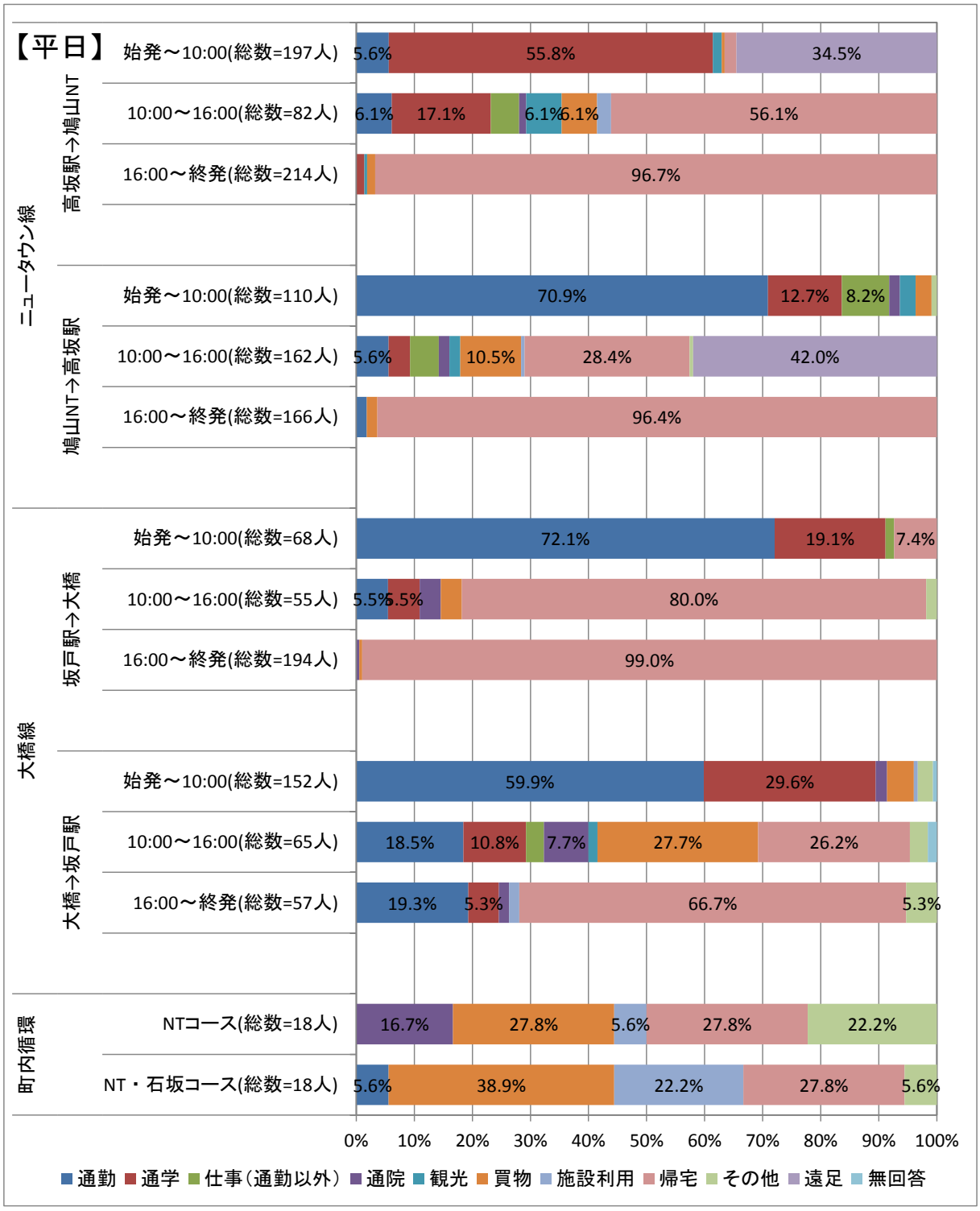
※停留所の赤丸の大きさが乗降者数に比例

※停留所名称の右側の数字がＯＤ調査を実施した２日間の乗降者数（２コース合計）

（３）利用目的

１）平日

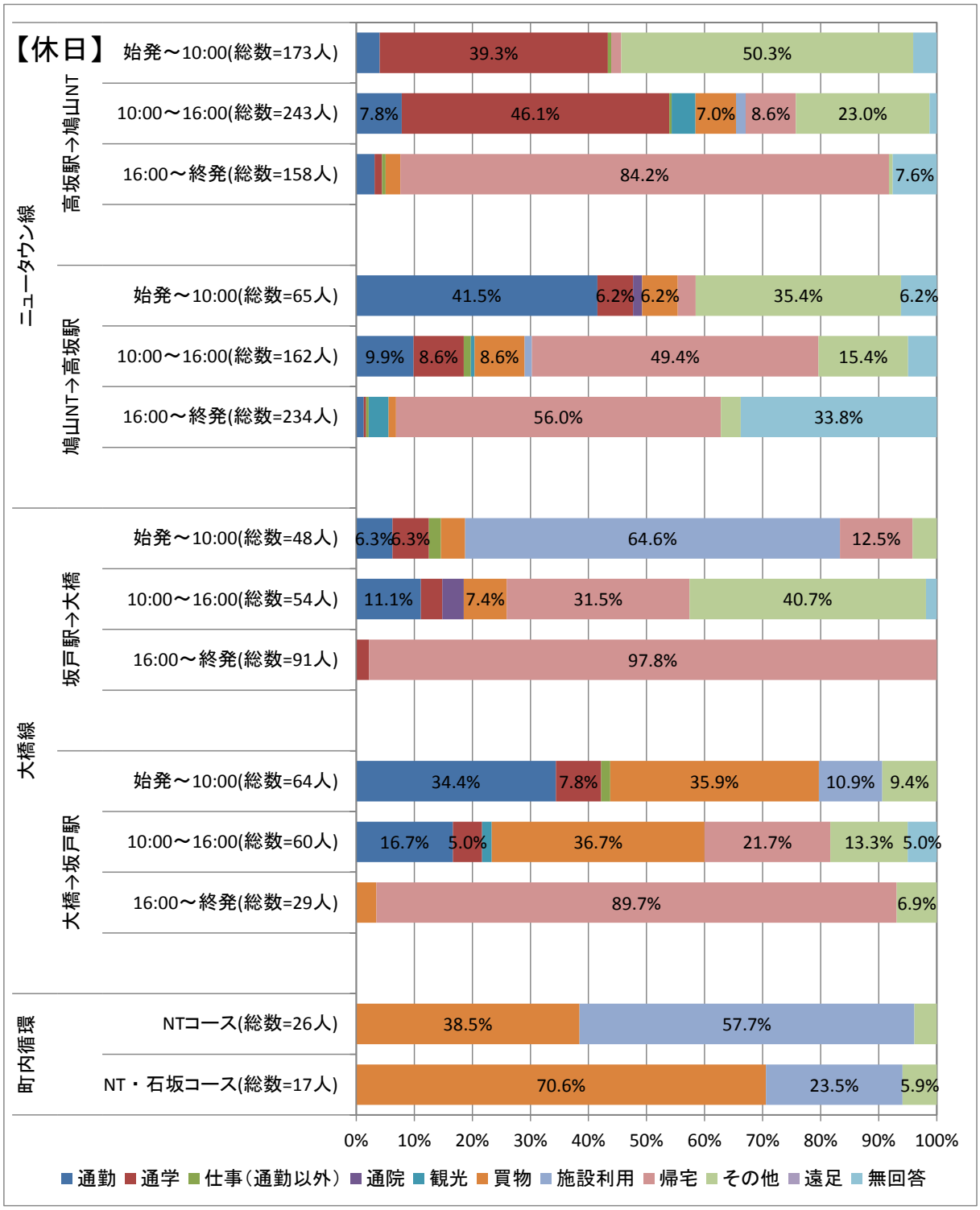
民間路線バス（ニュータウン線・大橋線）は、通勤や通学利用の割合が高く、町内循環バスは、通院、買物、施設利用など多様な目的で利用されています。



2）休日

民間路線バス（ニュータウン線・大橋線）は、平日と比べて通勤や通学利用の割合が減少し、施設利用やその他（こども動物自然公園）の割合が高くなっています。

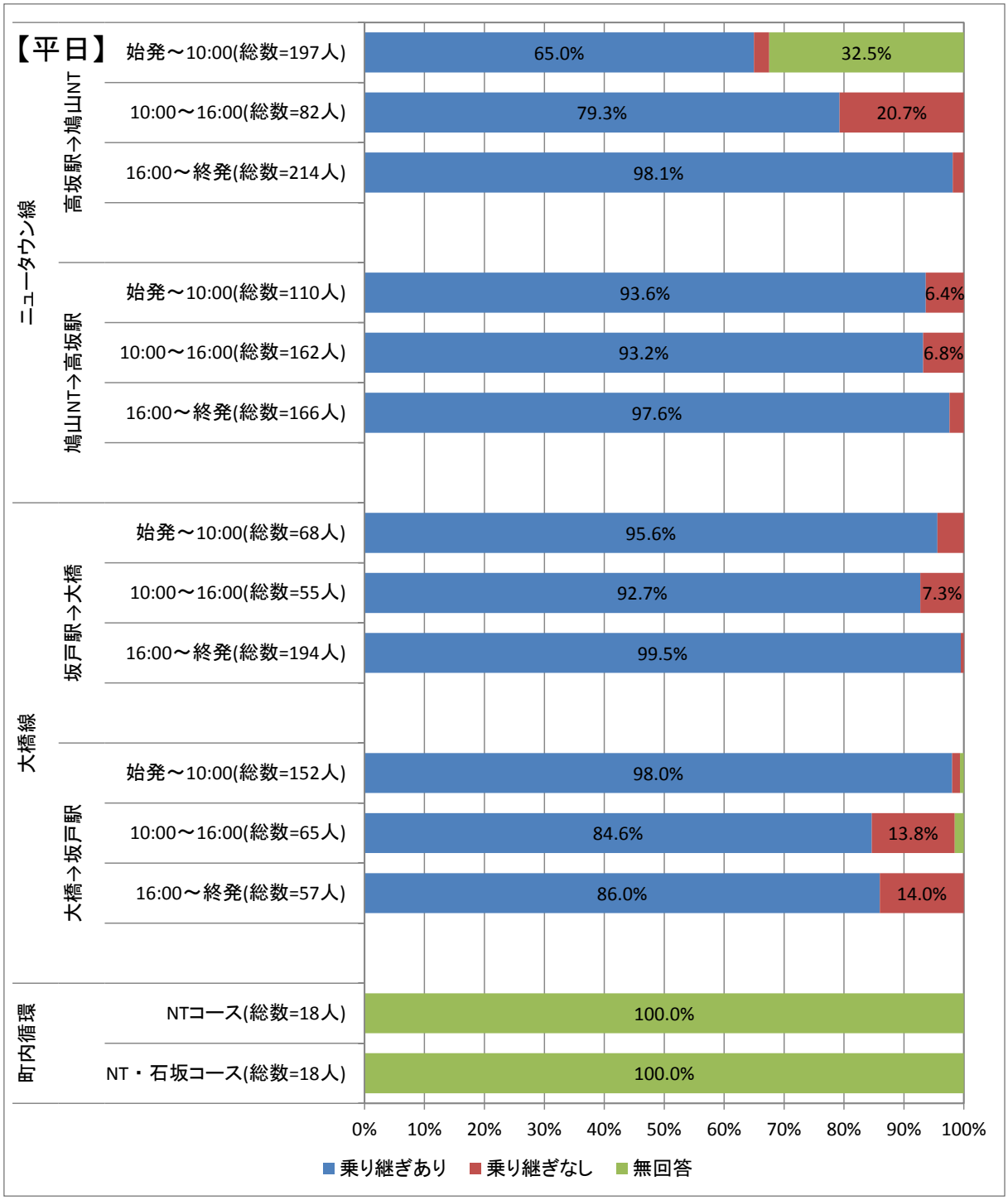
町内循環バスは、買物（ベイシアなど）と施設利用（保健センターなど）の割合が高くなっています。



（４）鉄道への乗り継ぎ有無

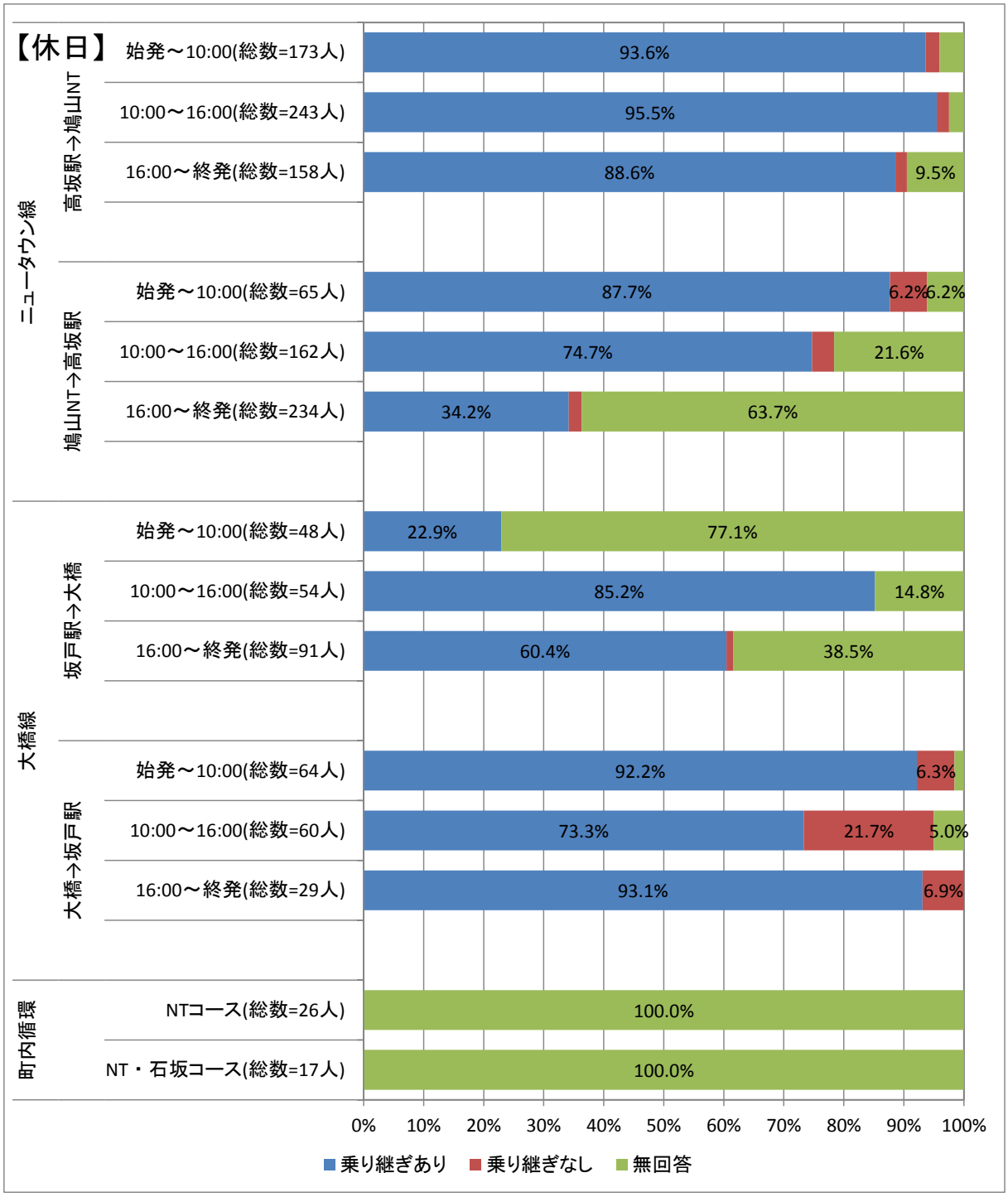
１）平日

バス利用者の鉄道への乗り継ぎ状況は、民間路線バス（ニュータウン線・大橋線）では大半の利用者が鉄道への乗り継ぎを行っています。



2）休日

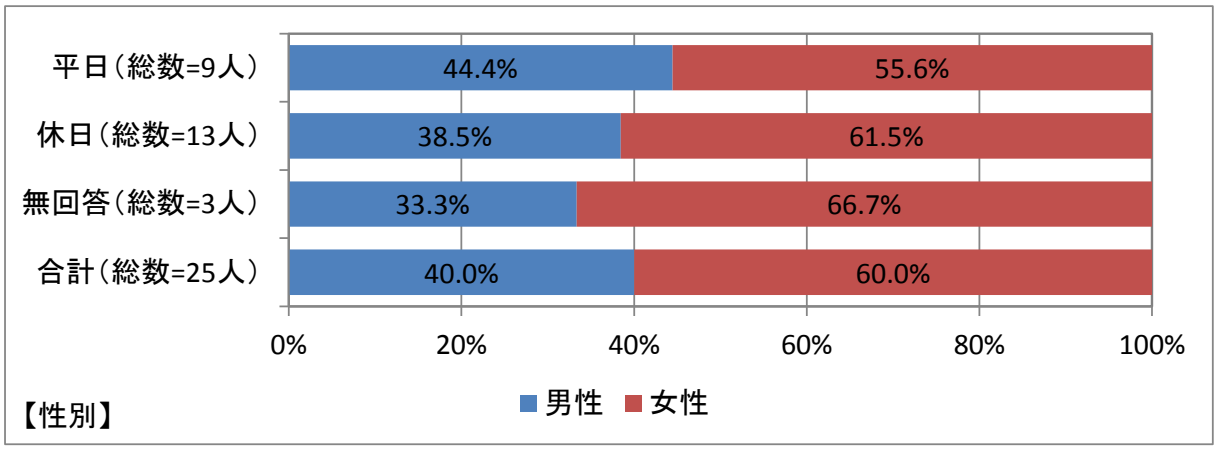
バス利用者の鉄道への乗り継ぎ状況は、平日同様に民間路線バス（ニュータウン線・大橋線）では大半の利用者が鉄道への乗り継ぎを行っています。

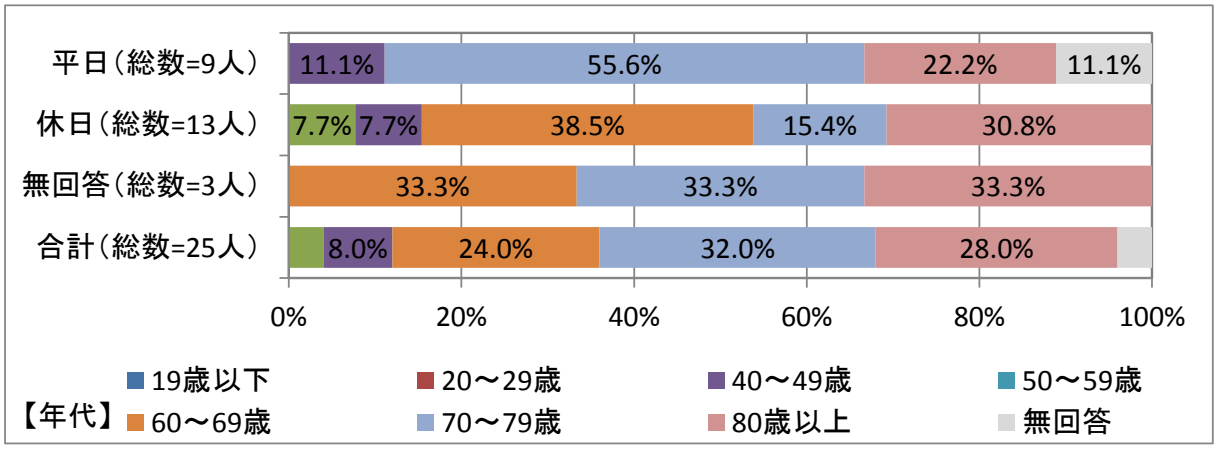


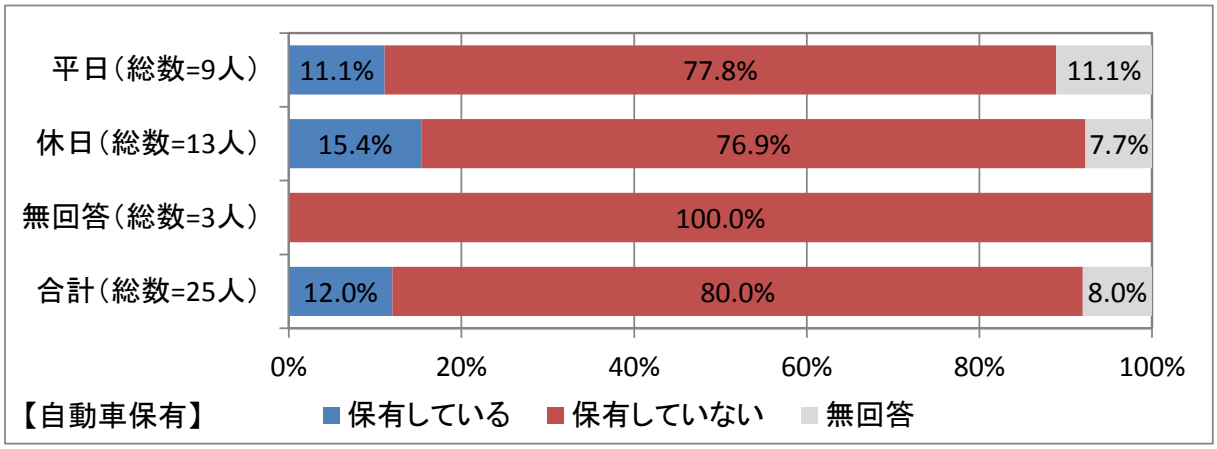
４．３ 町内循環バス利用者アンケート調査

（１）属性

町内循環バス利用者は、女性の高齢者（60 歳以上）で自動車を保有していない人が多くなっています。



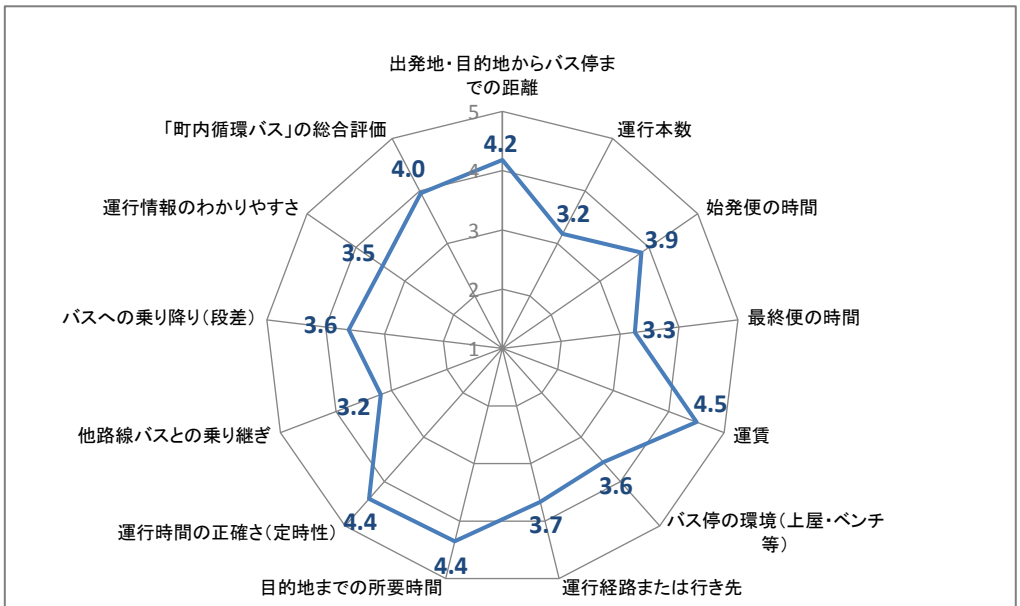




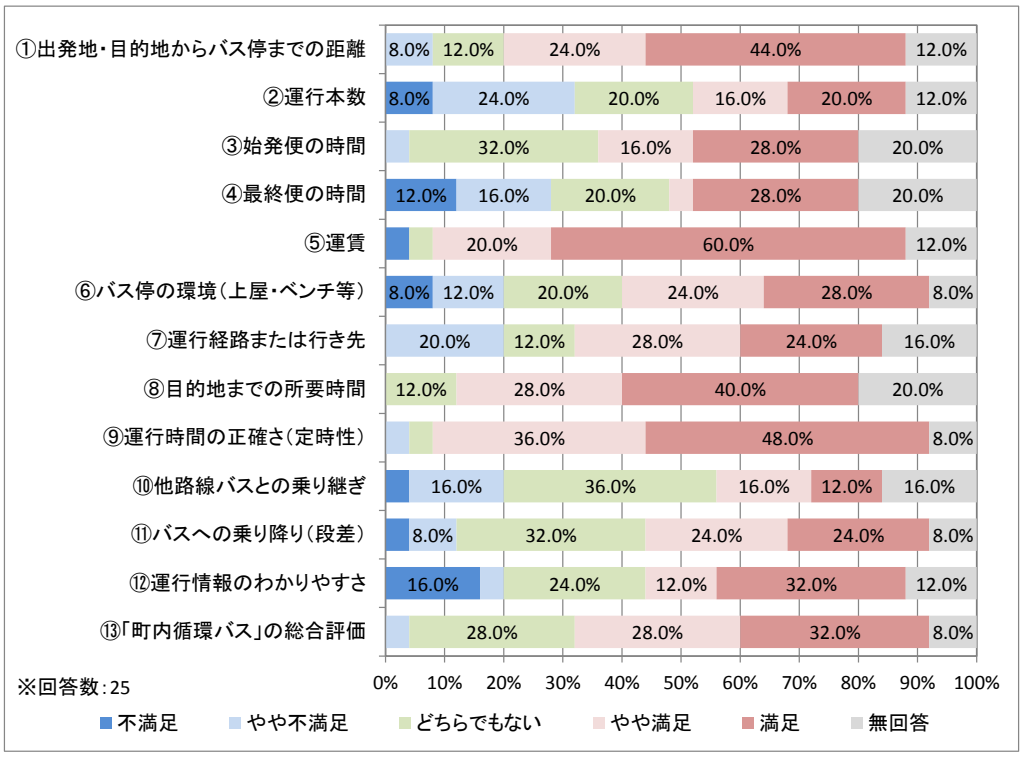
（２）満足度

町内循環バスの総合評価は、満足・やや満足の割合が 60%、不満足・やや不満足の割合が 4%であることから、平均満足度が 4.0 点となり、満足度が高い状況です。項目別では、「運賃（4.5 点）」や「目的地までの所要時間、運行時間の正確さ（定時制）（各 4.4 点）」の満足度が高くなっています。

一方で、「運行本数、他路線バスとの乗り継ぎ（各 3.2 点）」は、他の項目と比べて低くなっています。



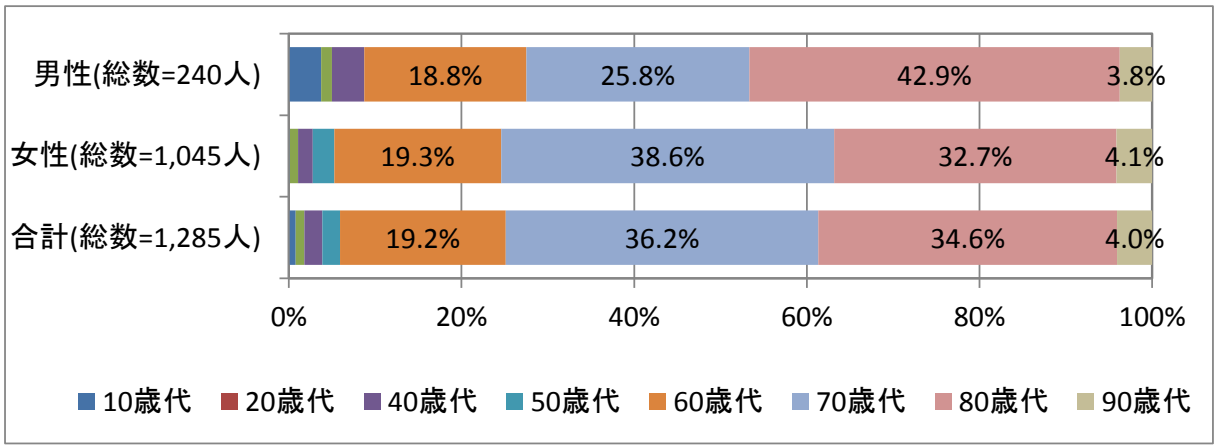
各評価項目の回答について、満足を最高点の5点、やや満足を4点、どちらでもないを3点、やや不満を2点、不満を最低点の1点（平均点を3点）として平均化した（N=25）。



4．4 デマンドタクシー予約ログ分析

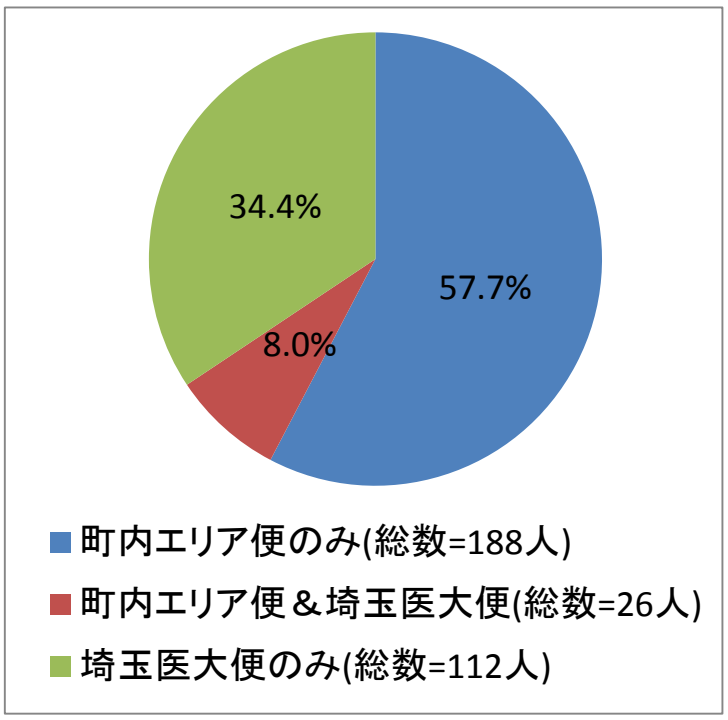
（1）属性

デマンドタクシー利用者は、女性が多く、男女ともに高齢者（60 歳以上）の割合が約 9 割を占めています。



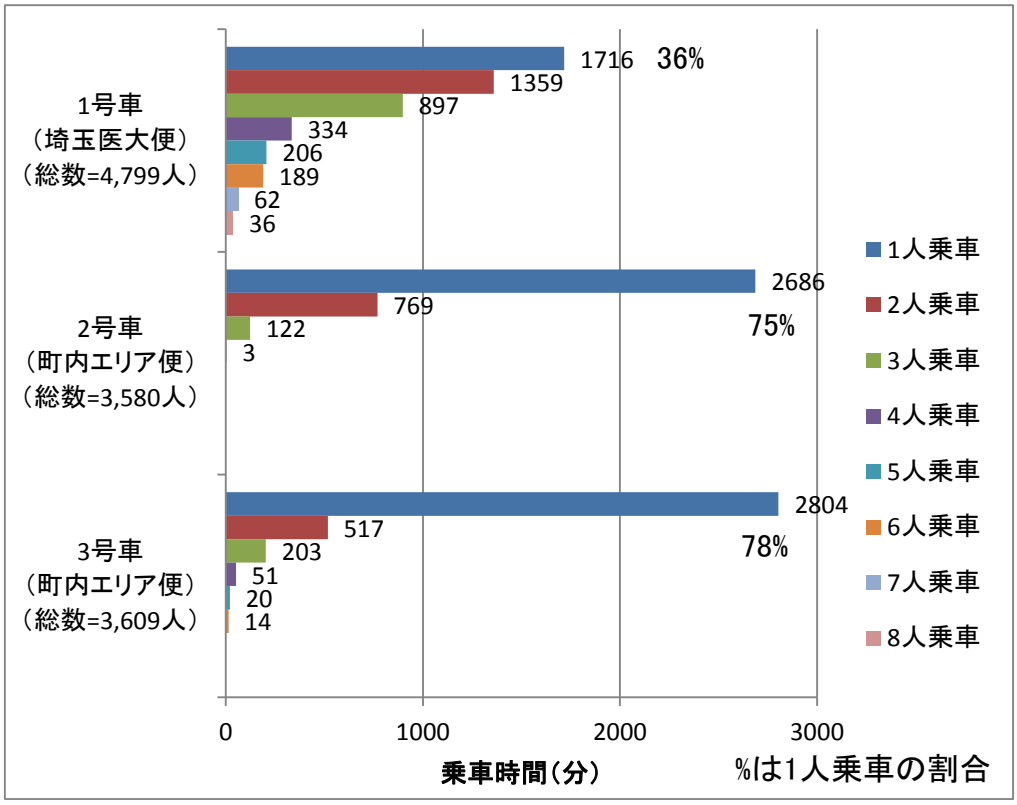
（2）予約便

町内エリア便のみを予約した人が 58%、町内エリア便と埼玉医大便の両方を予約した方が 8%、埼玉医大便のみを予約した方が 34%となっています。



（３）同乗者数別乗車時間

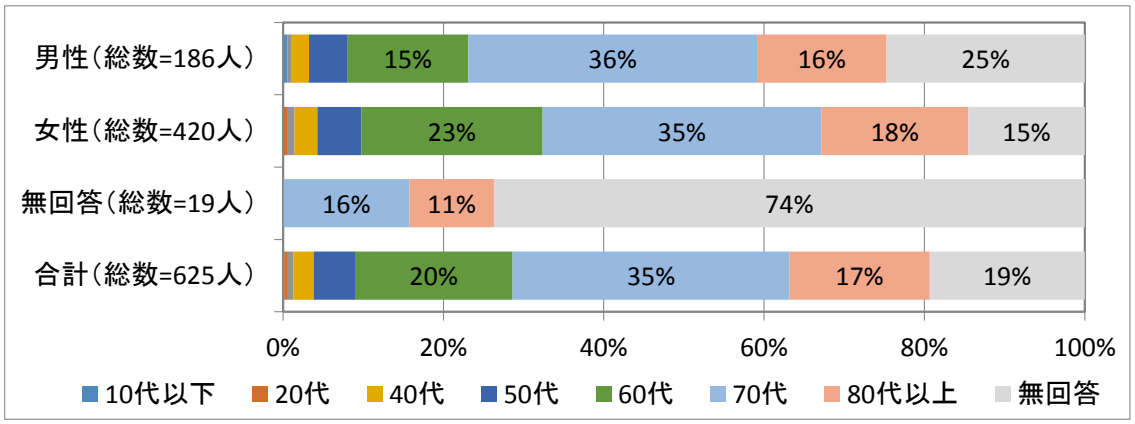
各車両とも、１ 人乗車（乗り合わせなし）の時間が最も長く、乗車時間合計に占める割合は１号車 36%、２号車 75%、３号車 78%となっています（言い換えれば、例えば、１号車の「乗り合わせ」での利用割合は 64%）。

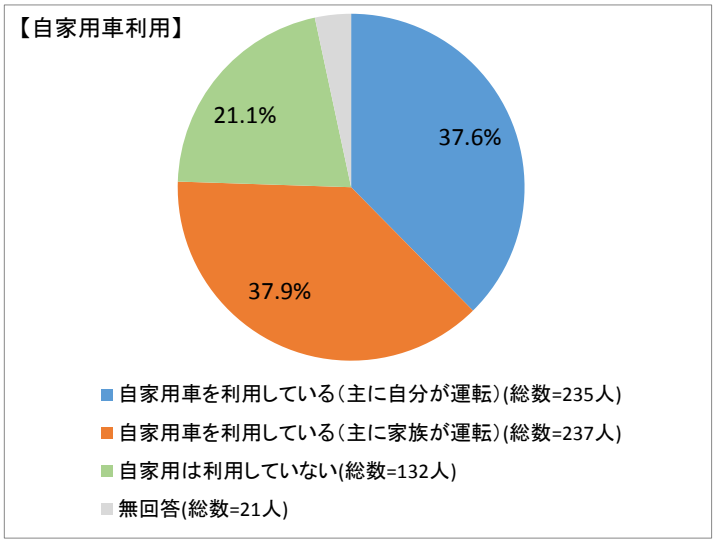


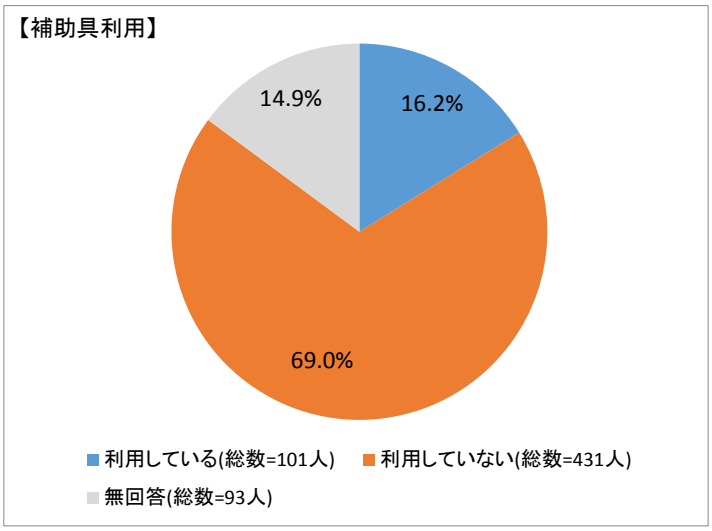
4．5 デマンドタクシー登録者アンケート調査

（1）属性

デマンドタクシー登録者は、女性が多く、男女ともに高齢者（60 歳以上）の割合が約 7 割となっていて、自家用車を利用していない人は約 2 割、補助具を利用している人は約 2 割となっています。

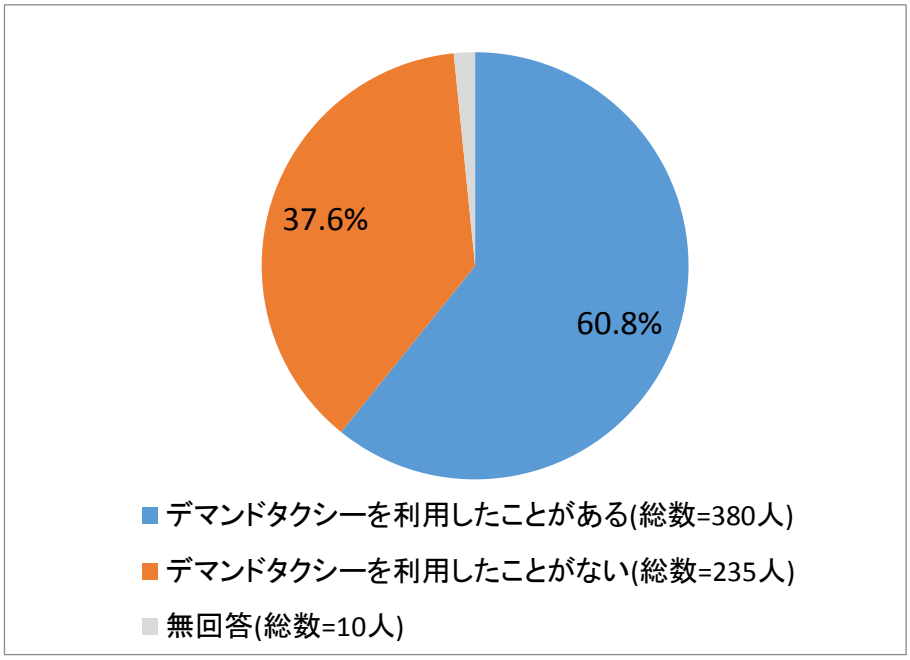






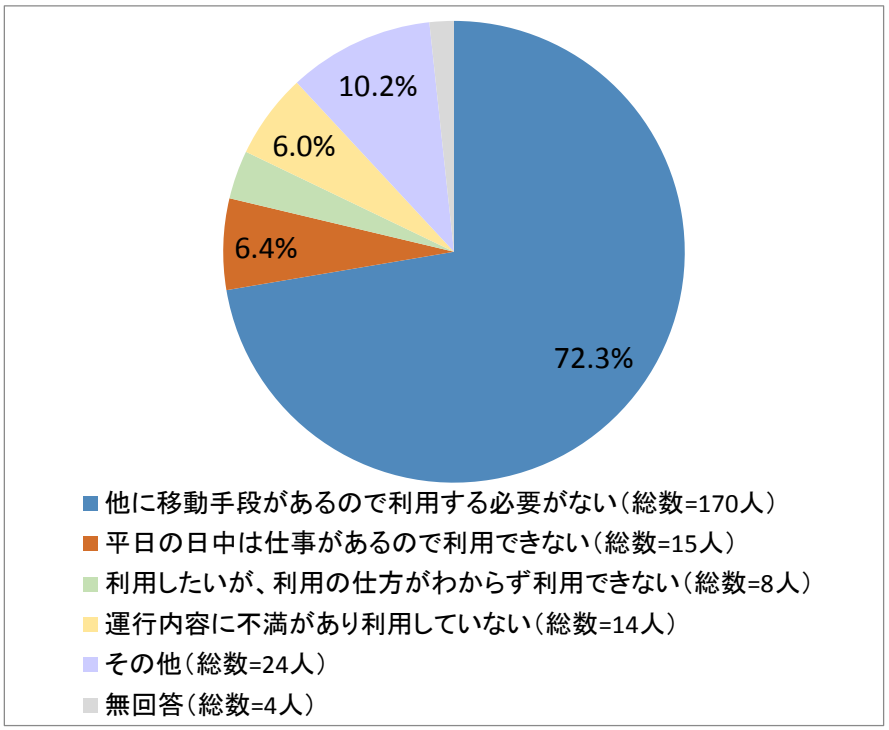
（２）利用状況

登録者の約４割は、実際にデマンドタクシーを利用していない状況となっています。



（３）利用しない理由

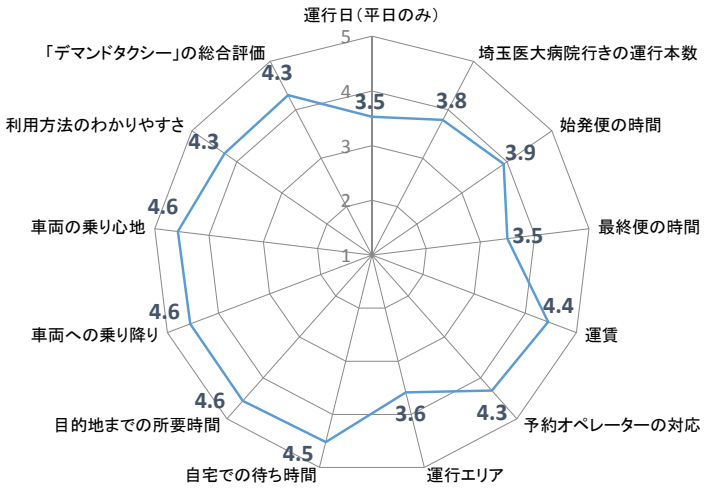
デマンドタクシーを利用しない理由は、「他に移動手段があるので利用する必要がない」の割合が最も多く、「運行内容に不満があり利用していない」の割合は 6%となっています。



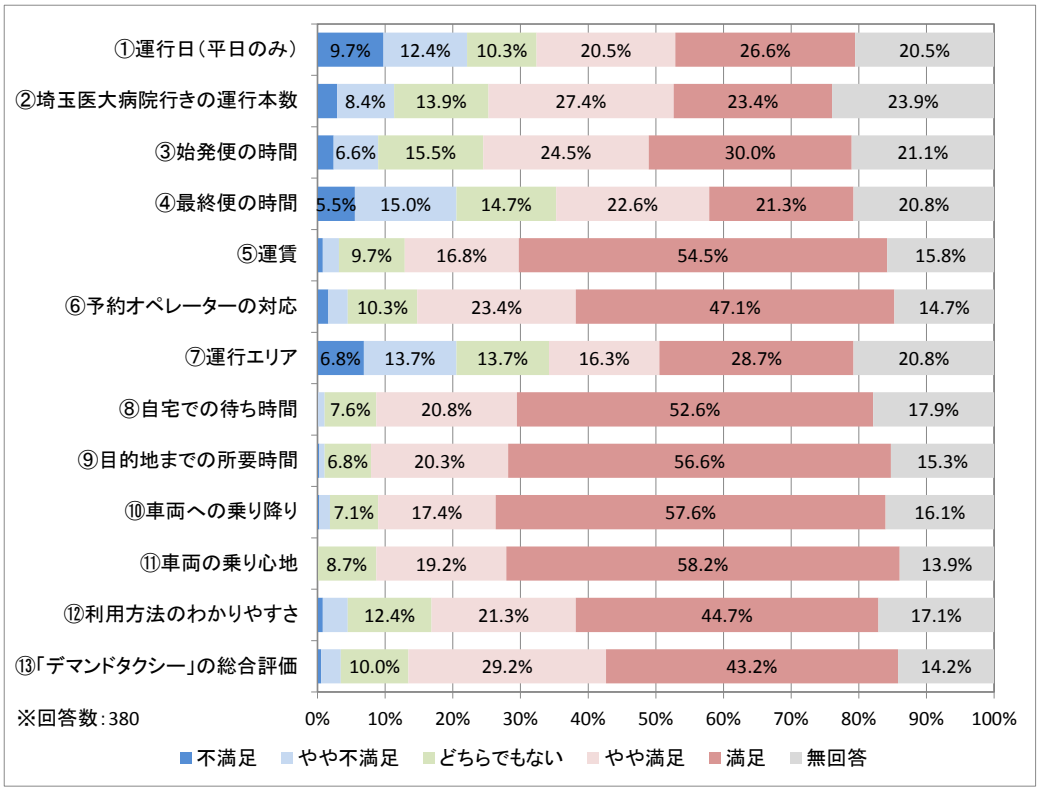
（４）満足度

デマンドタクシーの総合評価は、満足・やや満足の割合が 72%、不満足・やや不満足の割合が 3%であることから、平均満足度が 4.3 点となり、満足度が高い状況です。項目別では、「目的地までの所要時間、車両への乗り降り、車両の乗り心地（各 4.6 点）」の満足度が高くなっています。

一方で、「運行日、最終便の時間（各 3.5 点）」は、他の項目と比べて低くなっています。



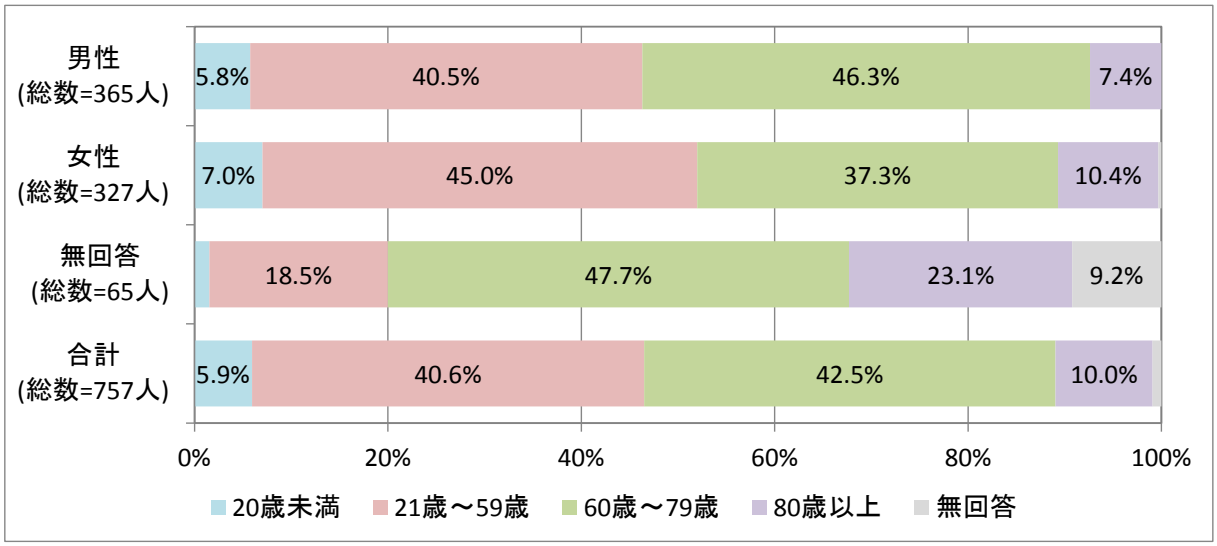
各評価項目の回答について、満足を最高点の5点、やや満足を4点、どちらでもないを3点、やや不満を2点、不満を最低点の1点（平均点を3点）として平均化した（N=380）。

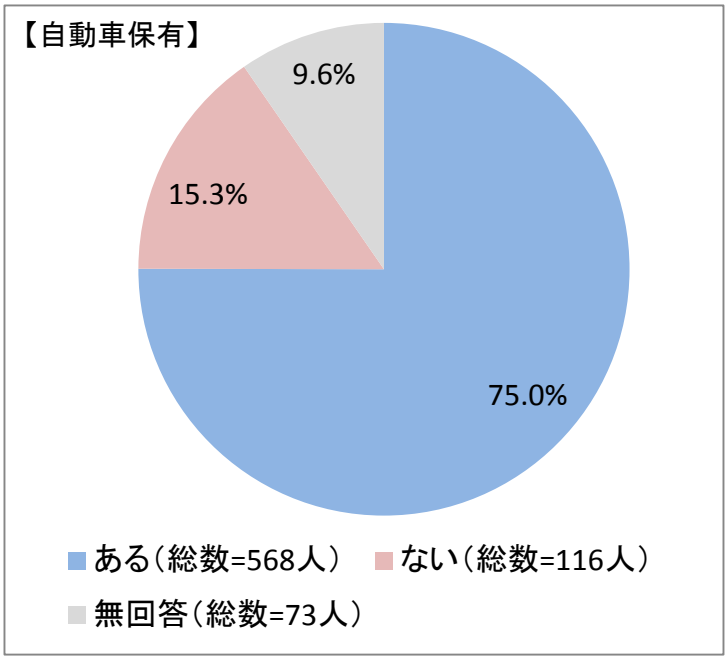


４．６ 北部地域の路線バスの潜在需要調査

（１）属性

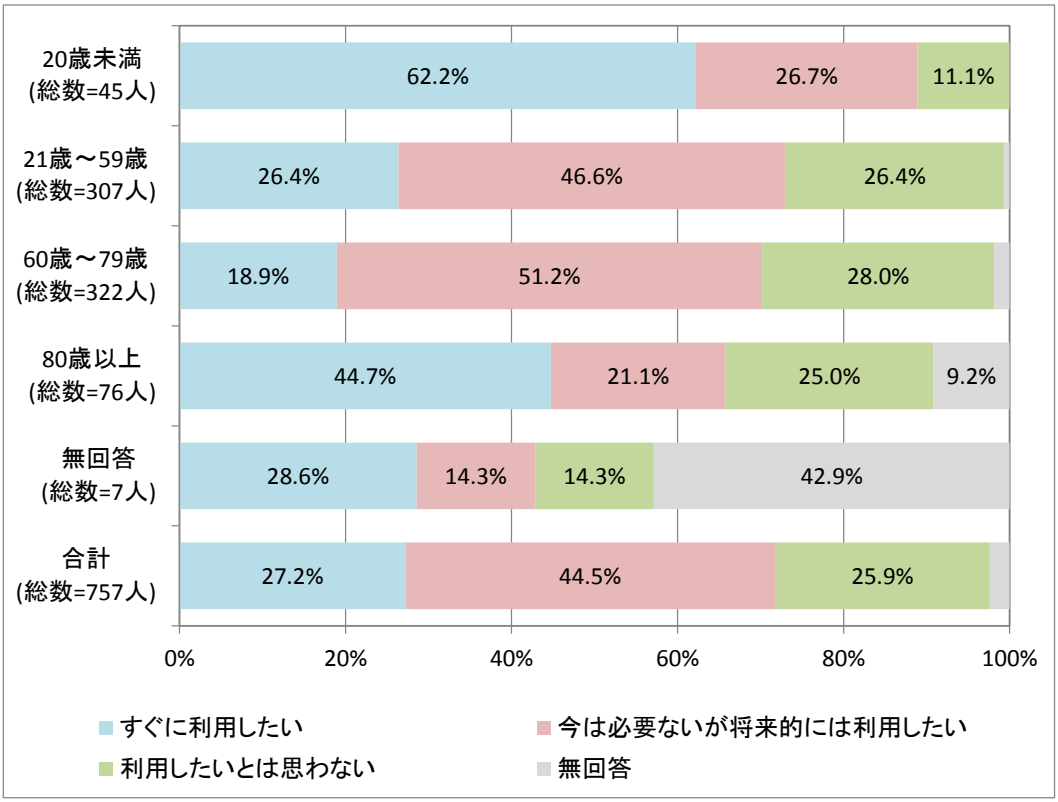
性別・年代ともにバランスの取れた回答で、高齢者（60 歳以上）の割合は約 4 割、自動車を保有していない人は約２割となっています。





（２）路線バスが運行された場合の利用意向

北部地域に高坂駅と越生駅を結ぶ路線バスが運行された場合、「すぐに利用したい」の割合が27%、「今は必要ないが将来的には利用したい」の割合が45%となっていることから、回答者の約７割が利用したいとの意向を示しています。



（３）需要予測

（２）の利用意向結果をもとに、路線バスが運行された場合の利用人数を計算した結果、平日は182人、休日は120人、平休日計で162人となっています（「今は必要ないが将来的には利用したい」の回答者も含めると、平日は353人、休日は286人、平休日計で331人）。

	平日		休日		平休日計	
	すぐに利用	将来的な利用あり	すぐに利用	将来的な利用あり	すぐに利用	将来的な利用あり
回答者	169	420	167	396	－	－
利用頻度（日/人・月）	9	7	3	3	－	－
利用人数（人/月）	1,521	2,940	501	1,188	－	－
利用人数（人/日）	76	147	50	119	67	138
利用人数（人/日）※	182	353	120	286	162	331

※拡大係数（2.4）を考慮した場合（本調査の回答が対象地域全体の意見だったとした場合）

5 地域公共交通に係る問題･課題と基本方針

5．1 現況と問題・課題

各調査から把握した現況及び課題は、下表のとおりです。

項目		現況	課題
人口		• 町内の人口は減少傾向で高齢化が進展している。	• 今後さらなる人口減少、少子高齢化が予測されており、対応が必要である。
施設配置		• 町内施設（医療施設、商業施設等）が鳩山ニュータウンや今宿地区周辺に偏って立地している。	• 泉井地区や熊井地区等の北部地域に主要施設がないため、日常生活には公共交通が必要不可欠である。
上位・関連計画		• 都市計画マスタープラン等の上位計画に加え、北部地域では条例に基づき活性化取り組み方針が、市街化区域では都市再生整備計画が策定されている。 • 立地適正化計画を策定中である。	• 北部地域と町外駅との結節 • 町外から北部拠点施設への来訪者アクセス手段の確保 • 市街化区域間の連携強化
公共交通	民間路線バス	• 町外への通勤･通学、町内への通学利用（鳩山ニュータウン線）を中心に利用者数が多く、町内と町外駅を結ぶ幹線的役割を担っている。 • 町内バス停間での利用は少ない。	• ニュータウン線の「鳩山ニュータウン～にっさい花みずき間（1 日 3 往復運行）」の利用者が非常に少ない。 • H22 年度に対し H26 年度の利用者数は 4%減少している。（ニュータウン線は 6%減、大橋線は 6%増）
	町内循環バス	• 人口が多い鳩山ニュータウン地域と町内主要施設を結ぶ交通手段として 1 日約 40 人程度（2 コース合計）に利用されている。 • 利用者の満足度は高く、自動車を運転できない高齢者の移動手段として多く利用されている。	• 町内循環バスの利用者数は少なく、利用されている区間は「鳩山ニュータウン地域～主要施設（保健センター、図書館、麻見江ホスピタル、商業施設等）」にほぼ限定されている。
	デマンドタクシー	• 利用者の満足度が高く、運行日･運行エリアについても不満足の割合は低い。 • 登録者の 4 割が利用していないが、その内「運行内容に不満があり利用していない」のは 6%のみである。	• 特定の時間帯を除き、乗合で利用されている時間帯が短い。 • 利用者数が減少傾向にある。
連携計画の評価		• 「デマンド交通の導入」「町内循環バスの見直し」「公共交通の需要喚起」が実施され、高齢化に対応した移動手段の確保等に貢献した。	• 「通勤･通学連絡バスの導入」「路線バスの強化」が未実施であり、朝･夕の通勤･通学者の交通手段の確保が課題として残されている。 • 「公共交通の需要喚起」も継続的な課題である。

上表の現状・課題に基づき、地域公共交通網の課題は以下の３点に集約されます。

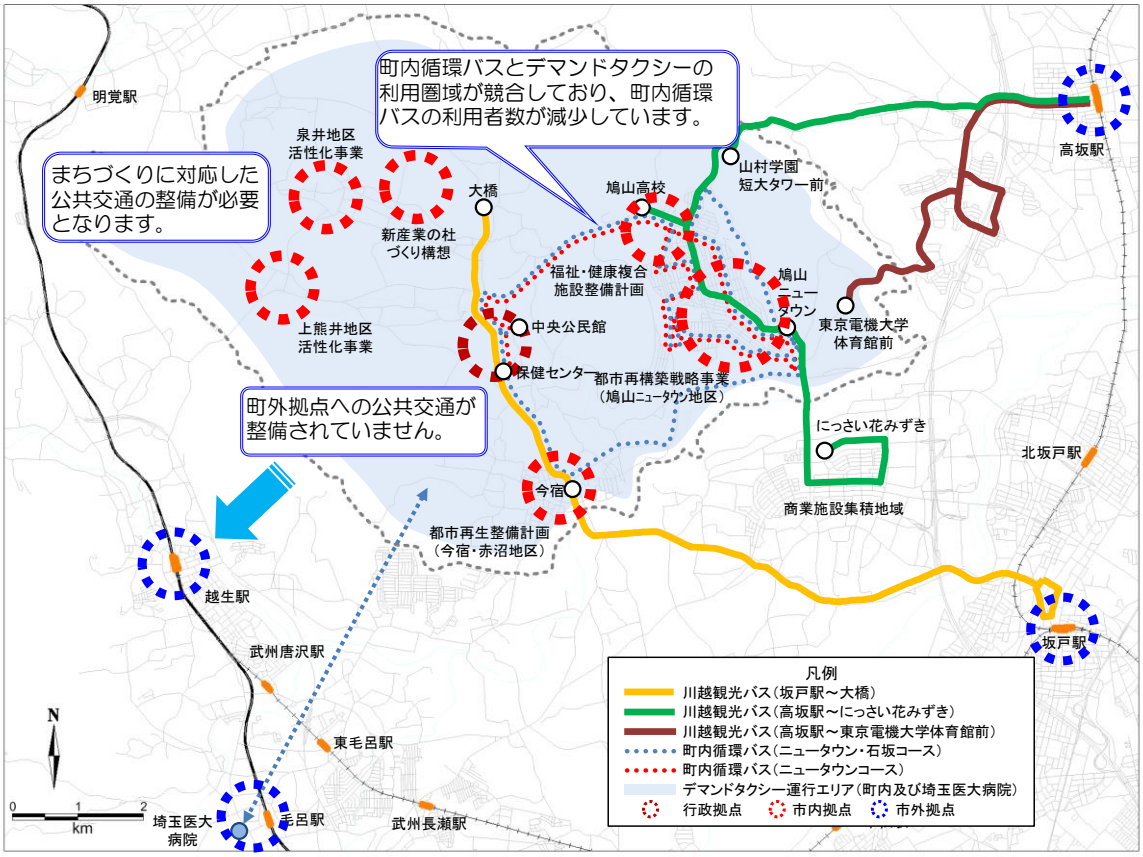
■地域公共交通網の課題

①まちづくり計画に応じた公共交通体系の構築が必要

②町外拠点への公共交通によるアクセス及び町外から町内へのアクセス改善が必要

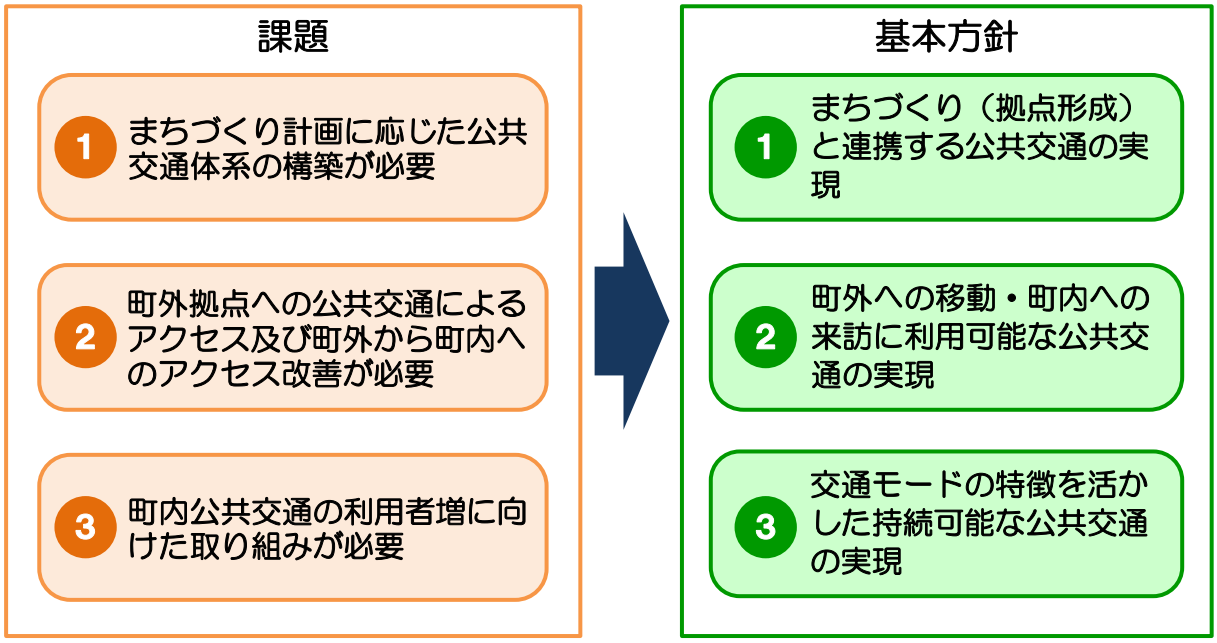
③町内公共交通の利用者増に向けた取り組みが必要

■地域公共交通現況総括図



５．２ 基本方針

地域公共交通網の課題解決に向け、以下を本計画の基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）とします。



（１）まちづくり（拠点形成）と連携する公共交通の実現

まちづくり計画においては、地域活性化に向けた拠点間連絡、ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた公共交通体系の整備が必要とされています。北部地域及び市街化区域における拠点整備事業と連携することにより、町民にとって住みやすいまちづくりに向け、拠点間の連絡を強化する公共交通の実現を目指します。

（２）町外への移動・町内への来訪に利用可能な公共交通の実現

現在、北部地域から町外へは路線バスが運行しておらず、移動手段の確保が課題となっています。また、民間路線バスについては終バスの延長等も課題として残されています。一方で地域の活性化に向け、来訪者の交通手段確保も必要とされています。これらの課題解決に向け、町内から町外への移動、及び町外から町内への移動に利用可能な公共交通の実現を目指します。

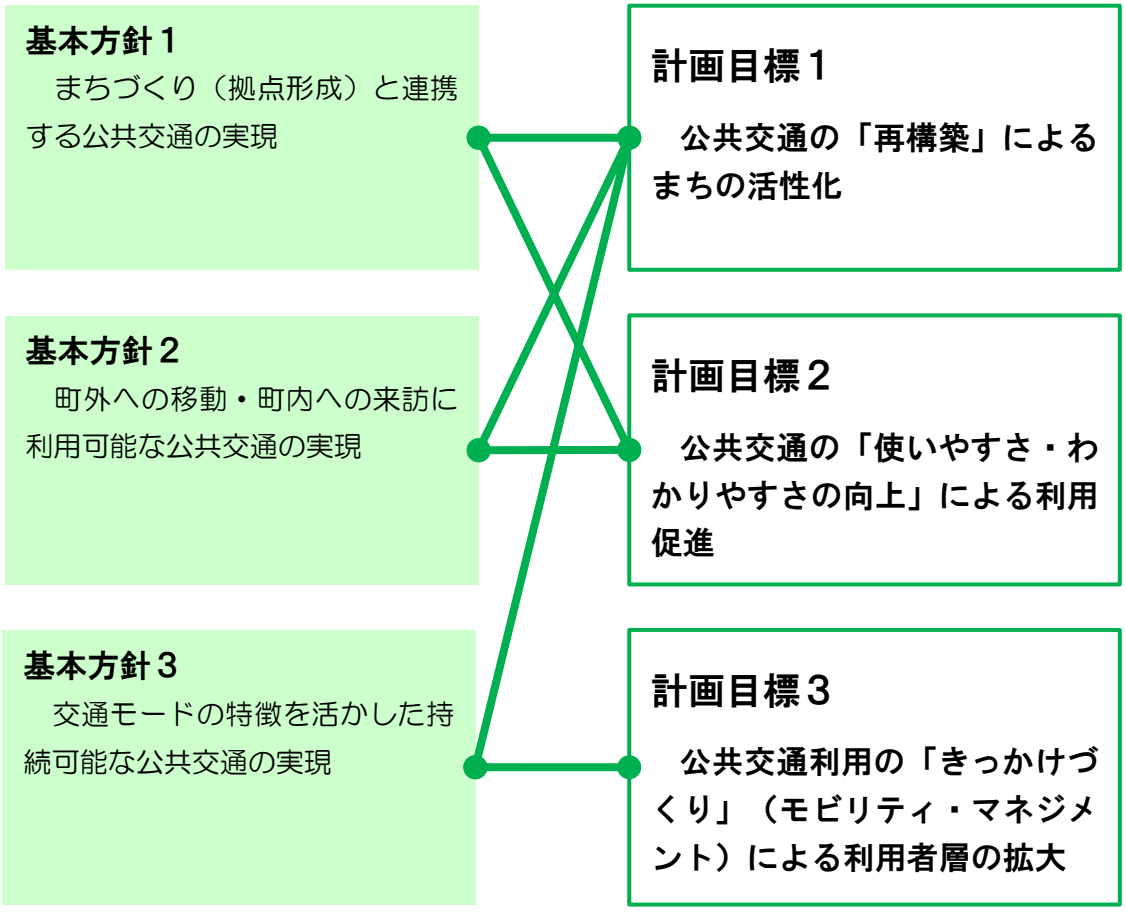
（３）交通モードの特徴を活かした持続可能な公共交通の実現

本町における現在の公共交通は、民間路線バスが主に町内～町外駅間の需要を、町内循環バス及びデマンドタクシー（平日のみ）が町内移動の需要を担っています。「誰もが予定時刻にバス停に行けば利用できる定時定路線型のバス」と「予約することにより自宅から利用できるデマンドタクシー」には一長一短があることから、その特徴と町民及び来訪者の交通需要特性を踏まえ、利用者に選ばれる（利用してもらえる）公共交通（＝一定の利用者数を確保し、持続可能な公共交通）の実現を目指します。

6 計画目標と計画事業

6．1 施策体系

前章にて定めた基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）に対し、計画目標（＝それを実現するために計画期間中に達成すべき目標）は、鳩山町の現在の状況、問題・課題から次のとおりとします。



３つの計画目標に対し、さらに細分化した計画目標とその達成度を測る指標（数値目標）、さらにそれを実現するための具体的事業を次のとおりとします。

■目標と事業

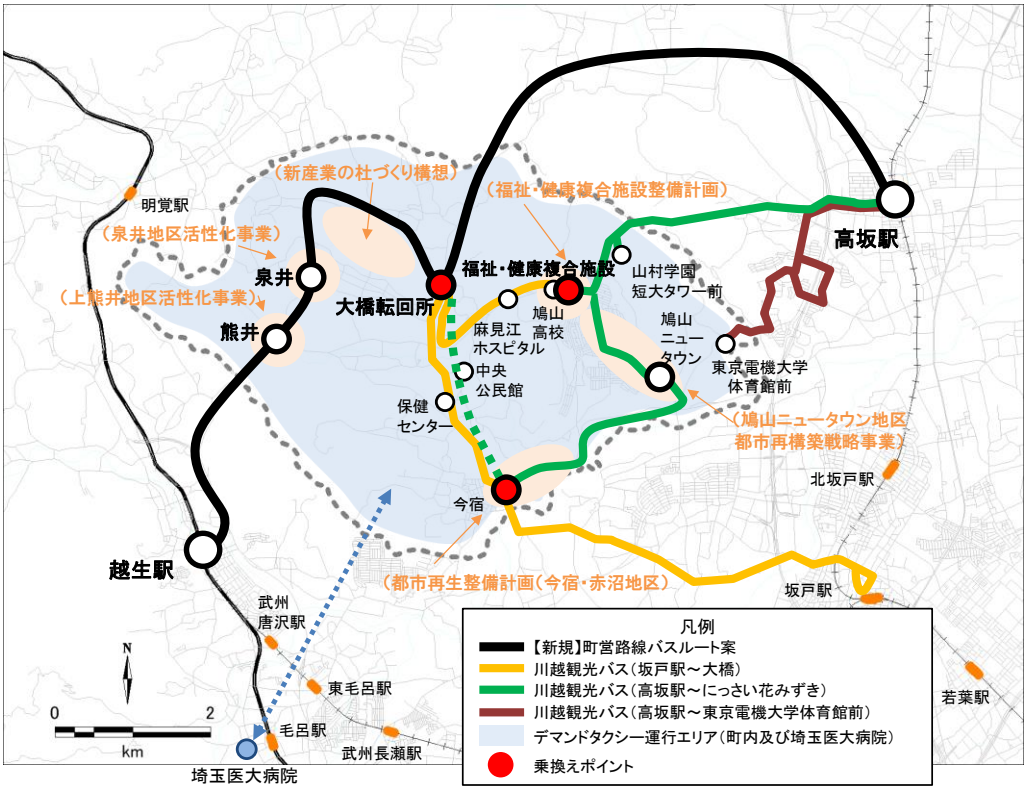
計画目標		数値目標	事　業
目標１：公共交通の「再構築」による まちの活性化			
1-1	町内公共交通利用者数の増加	町内公共交通の利用者数	路線再編の実施
1-2	乗り継ぎターミナルの設置	乗り継ぎターミナル設置箇所数	乗り継ぎターミナル整備
1-3	町営路線と民営路線の同一運賃体系の実現	新たな運賃体系の設定	運賃の弾力化
目標２：公共交通の「使いやすさ・わかりやすさの向上」による利用促進			
2-1	民間路線バスの運行時間拡大による利便性の向上	終バス延長路線数	民間路線バスの終バス時刻延長（社会実験）
2-2	町外商業施設へのアクセス性向上	町外商業施設へのアクセス改善箇所数	ピオニーウォーク線への乗り継ぎ利用促進
2-3	町内公共交通網のわかりやすさ向上	公共交通マップの作成・配布状況	はとやま交通マップの作成
2-4	バス運行情報のわかりやすさ向上	バス運行情報表示端末設置数	バスロケーションシステムの導入検討
目標３：公共交通利用の「きっかけづくり」（モビリティ・マネジメント）による利用者層の拡大			
3-1	公共交通の積極的な利用に向けた取り組みへの参加者増加	ノーマイカーデー参加者数	はとやまノーマイカーデーの実施
3-2	公共交通利用啓発に向けた制度の創設	制度創設数	はとやまエコ通勤認定制度等の創設
3-3	公共交通を維持するための利用促進ＰＲと利用週間等の実現	「利用促進ＰＲと利用週間」の実施数	バス利用週間の実施

６．２ 目標１　公共交通の「再構築」による まちの活性化

現在、町内の公共交通網は民間路線バスと町が運営する町内循環バス及びデマンドタクシーにより構成されており、民間路線バスが主に町内～町外駅間の需要を、町内循環バス及びデマンドタクシー（平日のみ運行）が町内移動の需要を担っている。（※デマンドタクシーは町内～埼玉医大病院間の運行も実施）　これらの公共交通機関は多くの町民の足として有効に機能しているが、今後は人口の減少や高齢化の進展が予測されており、町の活力を維持していくために「鳩山町まち・ひと・しごと創生総合戦略」「立地適正化計画」「北部地域活性化取組方針」等のまちづくり計画が策定されている。これらのまちづくり計画においては、地域活性化に向けた町内外の拠点間連絡、ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた公共交通体系の整備が求められており、現況課題の解決に向けた新たな公共交通体系の構築が必要である。

新たな公共交通体系では、北部地域と高坂駅・越生駅間を結ぶ町営路線バスを運行するとともに、町内循環バスや民間路線バスの運行経路見直しにより町内外の拠点間を連携する公共交通の骨格を構築する。また、その骨格が有効に機能するよう乗り継ぎターミナルの整備及び運賃体系の見直しを行うことで、公共交通の利便性向上を図る。これらのことにより、生活しやすさの向上による定住者の増加、アクセスしやすさの向上による来訪者（通院者、観光客等）の増加を図り、まちの活性化を目指す。特に、活性化拠点が鉄道駅まで路線バスで連絡されることで、それら施設への来訪客の増加が期待され、まちの活性化に大いに資する。

目標１－１　町内公共交通利用者数の増加	
評価指標	町内公共交通（民間路線バス、町営路線バス、デマンドタクシーの１日当り利用者数）
現況値	3,085 人/日（平成 26 年度） 民間路線バス：2,967 人/日、町内循環バス：38 人/日 デマンドタクシー：80 人/日 ※民間路線バスについて、町内での乗降者に限定した場合は 1,799 人/日（平成 27 年度 OD 調査結果より推定）
目標値	3,409 人/日（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 新たに運行開始する町営路線バスの利用者数は、沿線居住者を対象とした需要調査結果を踏まえ 324 人/日（＝162 人/日×往復）を目標値とする。 • 民間路線バスについては町内循環バス利用者が転換し、その分利用者数が増加するものとし、3,005 人/日（2,967＋38）を目標値とする。 • デマンドタクシーについては、現利用者数の維持を目指し 80 人/日を目標値とする。

事業１－１　路線再編の実施	
事業内容	新たな町営路線バスと民間路線バスを活用し骨格路線形成（活性化拠点、鉄道駅）、バスでカバーされない地域の町内移動をデマンドタクシーで確実にサービスする。 • 高坂駅～北部地域～越生駅間に町営路線バスを運行し、北部地域の町外鉄道駅へのアクセスをサービスする。 • 民間路線バス鳩山ニュータウン線の「鳩山ニュータウン～にっさい花みずき」間の廃止及び「鳩山ニュータウン～今宿」間の延伸、民間路線バス大橋線の「大橋～福祉・健康複合施設」間の延伸について、運行事業者（川越観光自動車）と協議を行い、町内の活性化拠点等のまちづくり拠点を路線形態のバスにより連絡し町の骨格を形成する。 • 利用者の少ない町内循環バスを廃止、同等のサービスを民間路線バスが担うようにする。町内移動の運賃は現在の町内循環バスと同等にする。 • 路線バスがサービスされない地域の町内移動、高齢者等の町内移動を確保するため、デマンドタクシーは現況サービスを維持する。 • 路線バス同士の結節拠点として３箇所を位置づける。1)新たに整備する福祉・健康複合施設内にターミナル整備を行う、2）今宿（都市再生整備地区）、3)大橋転回所（現在設置済）での乗継を可能とする。
	再編イメージ図 
実施主体	鳩山町（町営路線バス、デマンドタクシー）、運行事業者（民間路線バス）
実施時期	平成 28 年度：再編実施計画策定 平成 29 年度～：再編実施

目標１－２　乗り継ぎターミナルの設置	
評価指標	乗り継ぎターミナル設置箇所数
現況値	なし
目標値	３箇所（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 路線バス同士の結節拠点 ３ 箇所（福祉･健康複合施設、大橋、今宿）への設置を想定。

事業１－２　乗り継ぎターミナル整備	
事業内容	• 路線再編に合わせ、路線バス同士の結節拠点 ３ 箇所（福祉･健康複合施設、大橋、今宿）にバスターミナルを設置する。 • バスターミナルではバスからバスへの乗り継ぎ距離を短くするようレイアウトを工夫する。また待合い施設（トイレ付き）を設けバス待ち時間の負担軽減を図るとともに、一般タクシーやマイカーの乗降場、自転車駐車場を配置し、他の交通手段からバスへの乗り継ぎ利用の促進にも配慮する。
	参考事例 • 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。
実施主体	鳩山町、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：再編実施計画策定 平成 29 年度～：再編実施に合わせ実施

目標１－３　町営路線と民営路線の同一運賃体系の実現	
評価指標	新たな運賃体系の設定
現況値	なし
目標値	設定済（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 現在は異なる町営路線と民営路線の運賃体系について、同一化を目標とする。 • 町内乗り継ぎターミナルでの乗り継ぎ利用について、乗り継ぎ抵抗軽減に向けた割引運賃の設定を目標とする。 • 路線バスとデマンドタクシーが共存可能な運賃体系の設定、及びデマンドタクシーの相乗り利用促進に向けた割引運賃の設定を目標とする。

事業１－３　運賃の弾力化	
事業内容	• 現在、民間路線バスの運賃は乗車距離に応じた設定（対キロ区間運賃制）であり、町内循環バスは 100 円の均一運賃である。路線再編の実施に合わせ、民間路線バスの町内区間利用は 100 円とする運賃体系を検討し、運行事業者と協議・調整の上で導入する。 • 町内乗り継ぎターミナルにおける乗り継ぎ割引の実施について検討し、運行事業者と協議・調整の上、実現可能な運賃制度（1 乗車目と 2 乗車目の通し運賃設定、町内限定 1 日利用券発行等）を導入する。 • 現在はドア・ツー・ドアのサービスで利便性の高いデマンドタクシーの運賃と町内循環バスの運賃が同額であるが、この体系ではデマンドタクシーが選択され路線バスの持続が困難となる可能性がある。デマンドタクシーの値上げ等による「サービスレベルに応じた運賃設定」を検討するとともに、デマンドタクシーの相乗り利用の促進に向けた運賃制度（家族やグループで利用した際に割引となる制度等）の導入を検討する。
	参考事例 • 栃木県大田原市では、大人 200 円均一の市営バスと民間路線バス（対キロ区間運賃制）が運行されていたが、地域公共交通総合連携計画に基づく市内の路線再編に合わせ、民間事業者が運行する市内全系統において、大人上限 200 円運行を開始した。 • 東京都日野市では、路線再編によって生じた乗り継ぎ抵抗を軽減するため、乗り継ぎ利用者には乗り継ぎポイントで乗り継ぎ券を発行し、1 乗車目と 2 乗車目を通し運賃としている。
実施主体	鳩山町、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：再編実施計画策定 平成 29 年度～：再編実施に合わせ実施

６．３ 目標２　公共交通の「使いやすさ・わかりやすさの向上」による利用促進

路線再編により町民が町内外の拠点にアクセスしやすい環境を構築することが可能である。一方で、平成 20 年に実施された町民アンケート調査では、民間路線バスの終バス時刻が早いため、駅前の送迎が家族の負担となっていることが把握されており、鳩山町地域公共交通総合連携計画においても課題に挙げられていた。また、町内に大規模な商業施設が存在しないことから、町外の大規模商業施設へ公共交通でのアクセス性向上の要望もある。したがって、構築されたネットワークを有効に活用するにあたっては、運行ダイヤ設定等による「公共交通の使いやすさの向上」に向けた取組が必要である。加えて、新たな交通体系を示すマップの配布等による「公共交通のわかりやすさの向上」も必要である。

「公共交通の使いやすさの向上」に向けては、民間路線バスの運行時間拡大について検討を行い、定住者の増加を見据えた利便性の向上を図る。また、町内に大規模な商業施設が存在せず、買い回り品の買物には自動車を利用しなければならない現状の改善に向け、町外の大規模商業施設へのアクセス性向上を図る。「公共交通のわかりやすさの向上」に向けては、新しい町内公共交通網をマップの配布を通じて町民に周知するとともに、バスの運行情報を携帯電話やスマートフォンで確認できる環境の整備を検討する。これらのことにより、公共交通の「使いやすさ・わかりやすさの向上」を図り、公共交通の利用促進を目指す。

目標２－１　民間路線バスの運行時間拡大による利便性の向上	
評価指標	終バス延長路線数
現況値	なし（未実施）
目標値	１路線以上（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 民間バス路線２路線のうち、少なくとも１路線での実施を目指す。

事業２－１　民間路線バスの終バス時刻延長（社会実験）	
事業内容	• 民間路線バス大橋線の坂戸駅発最終便（21:56）を鉄道の到着時間に合わせ約30 分延長する社会実験（1 年間）を実施する。 • 調査結果を踏まえ、需要・採算性等を評価し、本格実施の可否を決定する。 • 競合する関係事業者（タクシー事業者等）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。なお社会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。
	参考事例 • 兵庫県の神姫バスでは、利用者が金曜日の夜を少しでも長く楽しめるようにするため、姫路駅発の 3 系統において、「金曜日限定　最終バス延長」の実験を実施している。 • 各系統の最終便を鉄道到着時刻合わせ 40 分延長している。 • 実験は当初 2015 年４月から半年間の予定であったが、2016 年３月末まで実施期間が延長された。 出典：神姫バス web ページ
実施主体	鳩山町、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：準備（関係者との協議等） 平成 29 年度～：社会実験実施

目標２－２　町外商業施設へのアクセス性向上	
評価指標	町外商業施設へのアクセス改善箇所数
現況値	未実施
目標値	1 箇所以上（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 町内から町外の大規模商業施設であるピオニーウォーク（東松山市内）への公共交通でのアクセスについて、改善を目指す。

事業２－２　ピオニーウォーク線への乗り継ぎ利用促進	
事業内容	• 高坂駅東口からピオニーウォーク行きのバス（運賃 100 円、所要時間 5 分）が３０分に１本間隔で運行されていることから、鳩山ニュータウン線利用者が高坂駅でこのバスに乗り継ぎ利用する場合には、バス降車時に車内で「高坂駅～ピオニーウォーク間　往復 100 円」の利用券を販売する。
	ピオニーウォーク線の位置及び運行ダイヤ 高坂駅東口発 ピオニウォーク東松山行き 月 ～ 金 / 時刻 / 土・日・祝日 7 / 16 46 / 8 / 15 43 15 43 / 9 / 12 38 15 43 / 10 / 07 36 06 25 55 / 11 / 22 52 23 52 / 12 / 22 52 22 52 / 13 / 22 51 22 52 / 14 / 10 37 10 25 51 / 15 / 06 36 55 21 50 / 16 / 25 53 17 46 / 17 / 23 55 13 42 / 18 / 21 40 06 32 56 / 19 / 07 27 55 16 / 20 / 25 21 22 23 備考　※ 道路事情により、時間通りに運行ができないことがありますので、あらかじめご了承下さい。 8月13日～8月16日及び12月30日～1月3日の間は、土・日・祝日時間で運行いたします。 お問い合わせは　川越観光自動車　0493-56-2001　平成27年2月23日改定 ピオニウォーク東松山発 高坂駅東口行き 月 ～ 金 / 時刻 / 土・日・祝日 7 8 9 30 55 / 10 / 17 48 15 45 / 11 / 34 04 34 / 12 / 04 34 04 34 / 13 / 04 34 04 34 / 14 / 00 26 48 00 15 34 / 15 / 18 45 01 32 / 16 / 06 41 03 31 / 17 / 11 39 00 24 55 / 18 / 08 29 54 21 40 / 19 / 16 36 05 36 / 20 / 05 34 01 30 58 / 21 / 00 22 50 20 / 22 / 15 23 備考　※ 道路事情により、時間通りに運行ができないことがありますので、あらかじめご了承下さい。 8月13日～8月16日及び12月30日～1月3日の間は、土・日・祝日時間で運行いたします。 お問い合わせは　川越観光自動車　0493-56-2001　平成27年2月23日改定 出典：朝日自動車グループ web ページ
実施主体	鳩山町、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：準備（関係者との協議等） 平成 29 年度～：実施

目標２－３　町内公共交通網のわかりやすさ向上	
評価指標	公共交通マップの作成・配布状況
現況値	なし
目標値	6,000 枚（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 鳩山町民への全戸配布を目標値とする。

事業２－３　はとやま交通マップの作成

事業内容

- 新たに構築される町内の公共交通網を町民に周知するため、運行事業者、交通モード（バス、デマンドタクシー、一般タクシー）に関わらず町内公共交通に関する全ての情報を網羅した公共交通マップやパンフレットを作成し、配布する。

参考事例

- 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 web ページ

実施主体	鳩山町、運行事業者
実施時期	平成 28 年度：作成（デザイン検討及び印刷） 平成 29 年度～：配布

目標２－４　バス運行情報のわかりやすさ向上	
評価指標	バス運行情報表示端末設置数
現況値	なし
目標値	５箇所（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 町内の拠点５箇所（福祉･健康複合施設、大橋、今宿、泉井、上熊井）への設置を想定。

事業２－４　バスロケーションシステムの導入検討	
事業内容	• 町内拠点施設のバス運行情報表示端末や個人所有のスマートフォン等で、バス利用者が簡単にバスの運行情報を知ることができる環境を整備するため、埼玉県が官民連携で進めている「バス情報オープンデータ化パイロット事業」の動向を踏まえ、町内路線へのバスロケーションシステムの導入について運行事業者と協議を行う。
	埼玉県の「バス情報オープンデータ化パイロット事業」 • 既存の「バスロケシステム」のウェブサイトなどは、バス事業者ごとに異なっており、利用者にとって使いづらいサービスとなっている。そのため、埼玉県では、利用者がどの「バスロケシステム」でも簡単に利用できるように、バス情報オープンデータ化パイロット事業を実施している。 • 事業では、バス停留所などに「よん de バス Air」のステッカーを貼り付け、そこから Web サイトへアクセスするだけで、乗りたいバスが『あと何分でくるか』がわかる「バスロケシステム」の運用・検証を行う。民間バス事業者の「バスロケシステム」のリアルタイム情報を官民連携で「オープンデータ化」する取組は、日本で初めてであり、「ＮＦＣタグ」を利用した簡単「バスロケシステム」のサービス提供も日本で初めてである。 ※NFC とは NFC（Near Field Communication）は、近距離通信の国際標準規格であり、10cm 程度の距離で、かざすだけでデータ通信ができるシステムです。近年発売されたスマートフォンなどの多くに、標準で搭載されています。 出典：埼玉県 web ページ、BUSit（バスイット）web ページ
実施主体	鳩山町、運行事業者
実施時期	平成 28 年度～：導入検討・協議

６．４ 目標３　公共交通利用の「きっかけづくり」（モビリティ・マネジメント）による利用者層の拡大

現在の公共交通は、通勤者と自動車運転免許を持たない高齢者や学生の利用にほぼ限定されている。高齢化に伴う通勤者の減少に加え、女性を中心に高齢者の運転免許保有率が向上していることから、今後マイカー利用者の割合は更に高まり、公共交通利用者については更なる減少が想定される。しかし、減少するとはいえ公共交通手段でしか移動できない町民は一定以上存在し、そうした移動制約者のために公共交通の運行継続は必要不可欠である。公共交通の運行は受益者負担が原則であり、運行継続には運行経費に見合う運賃収入、すなわち利用者数の確保が必要となる。よって、各種取り組みの実施により、公共交通を利用できる移動にはできるだけ公共交通を利用していただき、公共交通利用者数の増加を図ることが必要である。

鳩山町の公共交通には「誰もが予定時刻にバス停に行けば利用できる定時定路線型のバス」と「予約することにより自宅から利用できるデマンドタクシー」が共存しており、利用者は時と場合に応じて公共交通モードの使い分け、あるいは組合せによって移動できる環境が構築されている。しかし、公共交通利用者は運行状況や利用方法を知っている一部の方に限定されており、多くの町民及び来訪者は公共交通を利用し始める「きっかけ」がなく、公共交通から縁遠い状況にあると考えられる。したがって、モビリティ・マネジメントの実施や各種利用促進企画の実施を通じて、公共交通の運行状況や利用方法等を周知し、公共交通利用の「はじめの一歩（きっかけ）」をつくり、公共交通利用者層の拡大を図る。こうした取組を通じて、マイカーを含めた複数交通モードの中から利用者に選ばれる（利用してもらえる）公共交通（＝一定の利用者数を確保し、持続可能な公共交通）の実現を目指す。

目標３－１　公共交通の積極的な利用に向けた取り組みへの参加者数増加	
評価指標	ノーマイカーデー参加者数
現況値	なし（未実施）
目標値	1,000 人（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 運転免許を保有する町民の 10%以上の登録を目標値とする。

事業３－１　はとやまノーマイカーデーの実施	
事業内容	• 毎月１日（第３金曜日等）を「はとやまノーマイカーデー」に設定し、参加者（事前登録制）にマイカー以外での移動を促し、自動車排気ガスの排出量削減を図る。
	参考事例 • 山口県下関市では、普段の通勤手段がマイカーまたはバイクの方を対象に取組への参加登録を募り、登録者には「下関市ノーマイカーデーバス半額割引乗車券（ｅｃｏパス）」を発行している。登録者がノーマイカーデー（毎月第３金曜日）に対象バス路線を利用する際、バス降車時にｅｃｏパスを提示すれば半額の運賃で利用することができる。 実施要領　※詳細の確認は、別添資料をご覧ください。 1. 趣旨・目的 通勤手段をCO_2負荷が大きな自動車から負荷が小さな公共交通、自転車や徒歩などに切り替えるノーマイカーデーを全市的に定期実施することにより、生活全般の環境負荷を低減するエコライフへの転換のきっかけとするとともに、中心市街地活性化や健康増進といった波及効果も期待するものです。 また、普段のマイカー通勤時や社用車の運転時に、エコドライブを意識的に実践することにより、さらなるCO_2排出量の削減・抑制を図ります。 2. 実施主体 下関市地球温暖化対策地域協議会 3. 登録対象者 普段の通勤手段が『マイカー』又は『バイク』の方 （市外から市内に、市内から市外に通勤されている方も含みます。） 4. 登録期間 登録月から平成２８年６月末まで 5. 実施日 毎月第３金曜日　（第３金曜日が祝祭日の場合は前日の平日です。） 6. 実施内容 （1）ノーマイカーデー（ノーマイカー通勤）　資料 P.1 参照 普段の通勤手段がマイカー又はバイクの方が、マイカー通勤よりも環境負荷の小さな公共交通、自転車や徒歩等での通勤に切り替える取組みです。 ※参加登録者には、「eco パス（参加登録証）」を提示することで、バス運賃の半額や協賛店サービスが受けられるなどの特典を用意しています。資料 P.4 参照 （2）エコドライブ宣言（エコドライブの実践）　資料 P.2 参照 ノーマイカー通勤の参加登録とあわせて「エコドライブ宣言者」を募集します。 これは、第３金曜日以外の普段のマイカー通勤時にエコドライブを実践することにより、さらなるCO_2排出量の削減・抑制を図るものです。 ※今年度からエコドライブステッカーは配布しません。 出典：下関市 web ページ
実施主体	鳩山町、運行事業者、住民
実施時期	平成 28 年度：内容検討・試験実施 平成 29 年度～：随時実施

目標３－２　公共交通利用啓発に向けた制度の創設	
評価指標	制度創設数
現況値	なし
目標値	３制度（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 「はとやまエコ通勤認定制度」「はとやまエコポイント制度」「運転免許返納支援制度」の３制度を創設する。

事業３－２　はとやまエコ通勤認定制度等の創設

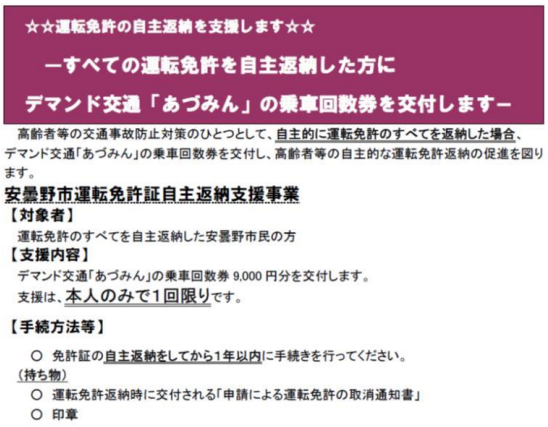
事業内容

• 以下の制度を創設し、運用する。

名称	内容
はとやまエコ通勤認定制度	町内にある事業所や事業者を対象に、通勤における自動車排気ガス排出量削減を図り、優良な取組について認定する制度
はとやまエコポイント制度	公共交通期間を利用する度にポイントがたまり、町の特産品等と交換できる制度
運転免許返納支援制度	高齢者等が自動車運転免許を返納した場合に、一定の期間（1 年程度）デマンドタクシーを半額で利用できる制度

参考事例

• 長野県安曇野市では、高齢者等の交通事故防止対策の一つとして、自主的に運転免許のすべてを返納した場合、デマンド交通「あづみん」の乗車回数券を交付し、高齢者等の自主的な運転免許返納の促進を図っている。


☆☆運転免許の自主返納を支援します☆☆
ーすべての運転免許を自主返納した方に
デマンド交通「あづみん」の乗車回数券を交付しますー

高齢者等の交通事故防止対策のひとつとして、自主的に運転免許のすべてを返納した場合、デマンド交通「あづみん」の乗車回数券を交付し、高齢者等の自主的な運転免許返納の促進を図ります。

安曇野市運転免許証自主返納支援事業

【対象者】
運転免許のすべてを自主返納した安曇野市民の方

【支援内容】
デマンド交通「あづみん」の乗車回数券 9,000 円分を交付します。
支援は、本人のみで1回限りです。

【手続方法等】
○ 免許証の自主返納をしてから1年以内に手続きを行ってください。
（持ち物）
○ 運転免許返納時に交付される「申請による運転免許の取消通知書」
○ 印章

出典：安曇野市 web ページ

実施主体	鳩山町、運行事業者、住民
実施時期	平成 28 年度：内容検討・試験実施 平成 29 年度～：随時実施

目標３－３　公共交通を維持するための利用促進ＰＲと利用週間等の実現	
評価指標	「利用促進ＰＲと利用週間」の実施数
現況値	なし（未実施）
目標値	２回／年（平成 32 年度） 【目標値の設定根拠】 • 気候の良い春と秋の２回とする。

事業３－３　バス利用週間の実施	
事業内容	• ２回／年（春と秋）、各１週間、町民や町内で就業している人が、極力バスを利用する町民運動、バス利用週間を実施する。 • その前に、公共交通利用促進のための広報活動（説明会やリーフレット配布等）を実施する。
	参考事例 • 福岡県では、平成２７年度の路線バス利用促進県内一斉キャンペーンが、９月２０日(日曜日)の「バスの日」にちなみ、９月１日(火曜日)から１０月３１日(土曜日)までの２ヶ月間実施された。９月２０日(日曜日)は、福岡県内で路線バスの利用の啓発行動を集中的に行う「一斉行動日」と位置づけられ、県内各地でチラシ配布行動による街頭啓発活動が実施された。 【博多駅前チラシ街頭配布】 出典：福岡県Ｗｅｂページ
実施主体	鳩山町、運行事業者、住民
実施時期	平成 28 年度：内容検討・試験実施 平成 29 年度～：随時実施

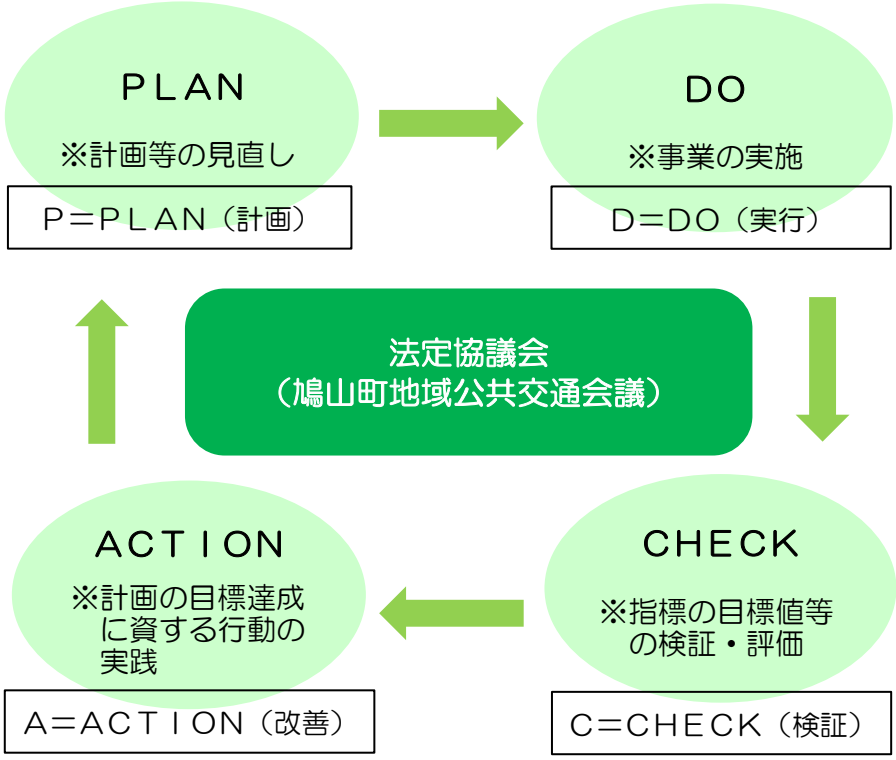
6．5 スケジュール

計画目標	事　業	実施主体			実施スケジュール				
		鳩山町	交通事業者	住民	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
1．公共交通の「再構築」による まちの活性化									
1-1　町内公共交通利用者数の増加	路線再編の実施	○	○		検討		実施		
1-2　乗り継ぎターミナルの設置	乗り継ぎターミナル整備	○	○		検討		順次整備		
1-3　町営路線と民営路線の同一運賃体系の実現	1-3-1　運賃の弾力化	○	○		検討		実施		
2．公共交通の「使いやすさ・わかりやすさの向上」による利用促進									
2-1　民間路線バスの運行時間拡大による利便性の向上	民間路線バスの終バス時刻延長（社会実験）	○	○		準備		実施		
2-2　町外商業施設へのアクセス性向上	ピオニーウォーク線への乗り継ぎ利用促進	○	○		準備		実施		
2-3　町内公共交通網のわかりやすさ向上	はとやま交通マップの作成	○	○		作成		配布		
2-4　バス運行情報のわかりやすさ向上	バスロケーションシステムの導入検討	○	○				検討・協議		
3．公共交通利用の「きっかけづくり」（モビリティ・マネジメント）による利用者層の拡大									
3-1　公共交通の積極的な利用に向けた取り組みへの参加者増加	はとやまノーマイカーデーの実施	○	○	○	検討・試験実施		実施		
3-2　公共交通利用啓発に向けた制度の創設	はとやまエコ通勤認定制度等の創設	○	○	○	検討・試験実施		随時実施		
3-3　公共交通を維持するための利用促進PRと利用週間等の実現	バス利用週間の実施	○	○	○	検討・試験実施		随時実施		

7 進行管理

7．1 進行管理体制

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会が、ＰＤＣＡサイクルに則り、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についても、計画を見直すなどの進行管理を行うものとします。



7．2 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を法定協議会に報告します。

②各事業主体の役割

町及び交通事業者等は、計画に示された事業を着実に実施するものとします。

③町民の役割

町民は公共交通の利用推進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

町営公共交通（町営路線バスやデマンドタクシー等）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法定協議会の役割

法定協議会では、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。また必要に応じて地域公共交通網形成計画を変更するものとします。