

寄居町地域公共交通網形成計画（案）

寄 居 町

目 次

序 章 計画策定の背景.....	1
1. 計画の背景と目的.....	1
2. 計画の位置づけ.....	1
第1章 寄居町の都市概況.....	3
1. 人口動向.....	3
2. 日常生活施設の立地状況.....	6
3. 道路及び自動車保有の状況.....	9
4. 公共交通の概況.....	12
第2章 上位・関連計画の把握.....	26
1. 第6次寄居町総合振興計画.....	26
2. 寄居町人口ビジョン.....	27
3. 寄居町まち・ひと・しごと創生総合戦略.....	29
4. 寄居町立地適正化計画.....	30
5. その他の関連計画.....	31
第3章 公共交通に対する意識.....	34
1. 町民意識の変化.....	34
2. 愛のりタクシーの利用実態.....	36
3. 愛のりタクシー登録者アンケート調査結果の概要.....	48
4. 町民アンケート調査結果の概要.....	49
第4章 地域公共交通の問題点・課題.....	52
1. 寄居町地域公共交通総合連携計画の検証.....	52
2. 地域公共交通の課題.....	54
第5章 地域公共交通網形成計画の基本方針.....	55
1. 基本方針.....	55
2. 計画の区域、目標期間.....	58
第6章 目標を達成するための事業計画.....	61
1. 計画事業の整理.....	61
2. 事業スケジュールの設定.....	75
第7章 計画推進に向けた展開.....	77
1. 計画の推進体制.....	77
2. 評価方法とスケジュール.....	78

序 章 計画策定の背景

1. 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

寄居町は、JR 八高線、秩父鉄道線及び東武東上線による鉄道網と本庄市、深谷市及び寄居町を結ぶ県北都市間路線バス並びに小川町、東秩父村及び寄居町を結ぶ東秩父村路線バスによって公共交通のネットワークが構築されています。

これまで公共交通の課題の一つとして、町の面積が 64.25 平方 km と広く町域の約 25%が山林で、鉄道や路線バスだけではカバーできない交通不便地域が点在していることにありました。

そこで、平成 25 年に交通不便地域の解消すること、高齢化社会に対応する交通手段を確保することを目的に「寄居町地域公共交通総合連携計画（以下、総合連携計画）」を策定し、同年 4 月よりデマンド型乗合タクシーの本格運行を行いました。

その間、国では地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進めるため、平成 26 年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）」に基づき、「地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）」を策定することができるようになりました。

(2) 計画の目的

これまで町では、総合連携計画（平成 25 年度～平成 28 年度）に基づき、地域公共交通の課題に対応してきましたが、平成 28 年度で計画期間が完了することや活性化再生法が改正されたことを受けて、新たに網形成計画を策定するものです。

本計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割をはたすものです。

地域住民や関連機関の協力を得ながらより良いまちづくりのため、高齢化社会による交通弱者等の移動手段の確保や持続可能な公共交通ネットワークを再構築することを目的としています。

2. 計画の位置づけ

本計画は、国の活性化再生法の改正により、国が策定する基本方針に基づくとともに、上位計画である「第 6 次寄居町総合振興計画」（平成 28 年度策定予定）に即したものです。また、過年度策定された「総合連携計画」を基礎にその後の計画の進捗状況、社会情勢の変化、町民ニーズの変化等を踏まえながら、総合戦略との連携を図り、持続可能な公共交通ネットワークのあり方、地域住民や関係機関の役割分担等を示すものです。

さらに、他関係各課との連携を図り、各種まちづくりの地域戦略との一体性を確保し、まちのにぎわいの創出や健康増進、人の交流の活発化、地域住民の移動手段の確保、コンパクトシティの実現に取り組んでいくものです。

■本計画の位置づけ

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
(平成 26 年 11 月 20 日改正)

■地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

- ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- ④住民の協力を含む関係者の連携
- ⑤広域性の確保
- ⑥具体的で可能な限り数値化した目標

■上位計画

「第6次寄居町総合振興計画」
(平成 28 年度策定予定)

■関連計画

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(埼玉県)
「寄居町人口ビジョン」
「寄居町まち・ひと・しごと創生総合戦略」
「寄居町立地適正化計画」(平成 29 年度策定予定)
「寄居町地域福祉計画」
「寄居町子ども子育てスマイルプラン」等

■既存計画の検証

- ・連携計画の事業プログラムの検証

■既存計画の継続性

- ・網形成計画に必要な項目・内容の確認

【寄居町地域公共交通網形成計画】

- 基本的な方針
- 計画の区域、目標・期間
- 目標達成に向けた主要施策
- 計画の達成状況の評価に関する事項
- その他配慮すべき事項

寄居町地域公共交通総合連携計画 (平成 25 年 3 月)

第1章 寄居町の都市概況

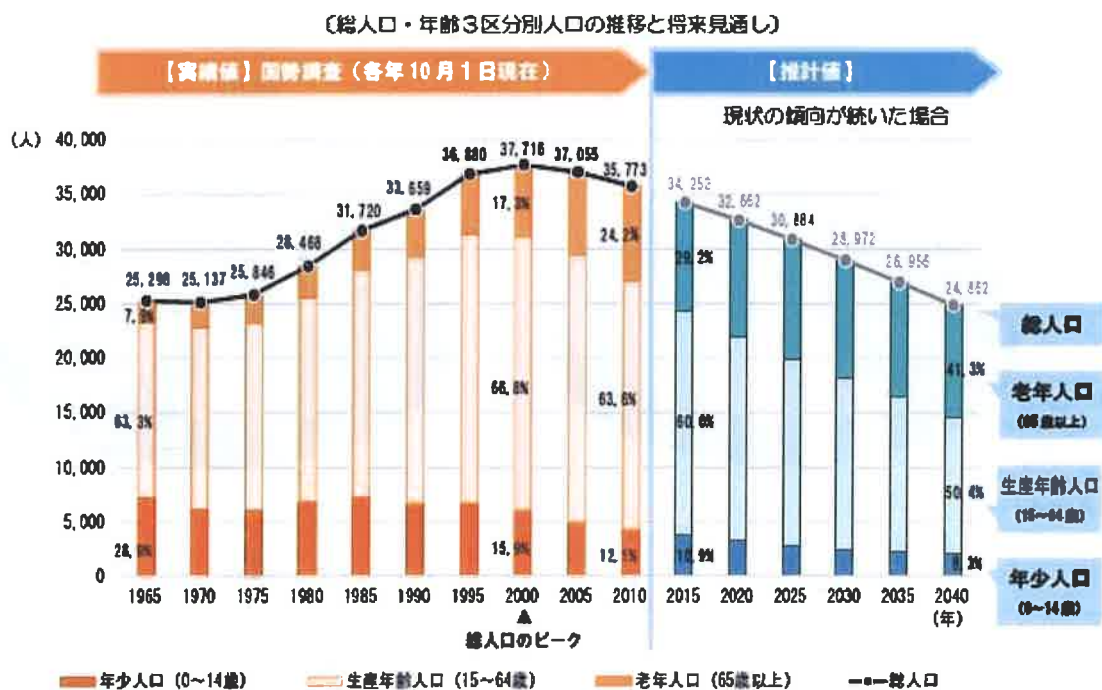
1. 人口動向

(1) 人口の推移

本町の人口は、平成12年(2000年)ごろに総人口のピークを迎え、以降、減少傾向が続くと推計されています。

年齢3区分別に見てみると、2040年時点には、年少人口(0~14歳)は8.3%、生産年齢人口(15~64歳)は50.4%に減少し、老年人口(65歳以上)は41.3%に増加することが予想されています。特に、老年人口は2000年と比較して24.0%増加します。

図 1.1.1 年齢3区分別人口の将来展望



※推計値は、国立社会保障・人口問題研究所による平成27(2015)年以降の推計
 ※四捨五入の関係で、データの合計が一致しない場合があります

出典：総務省「国勢調査」

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口」

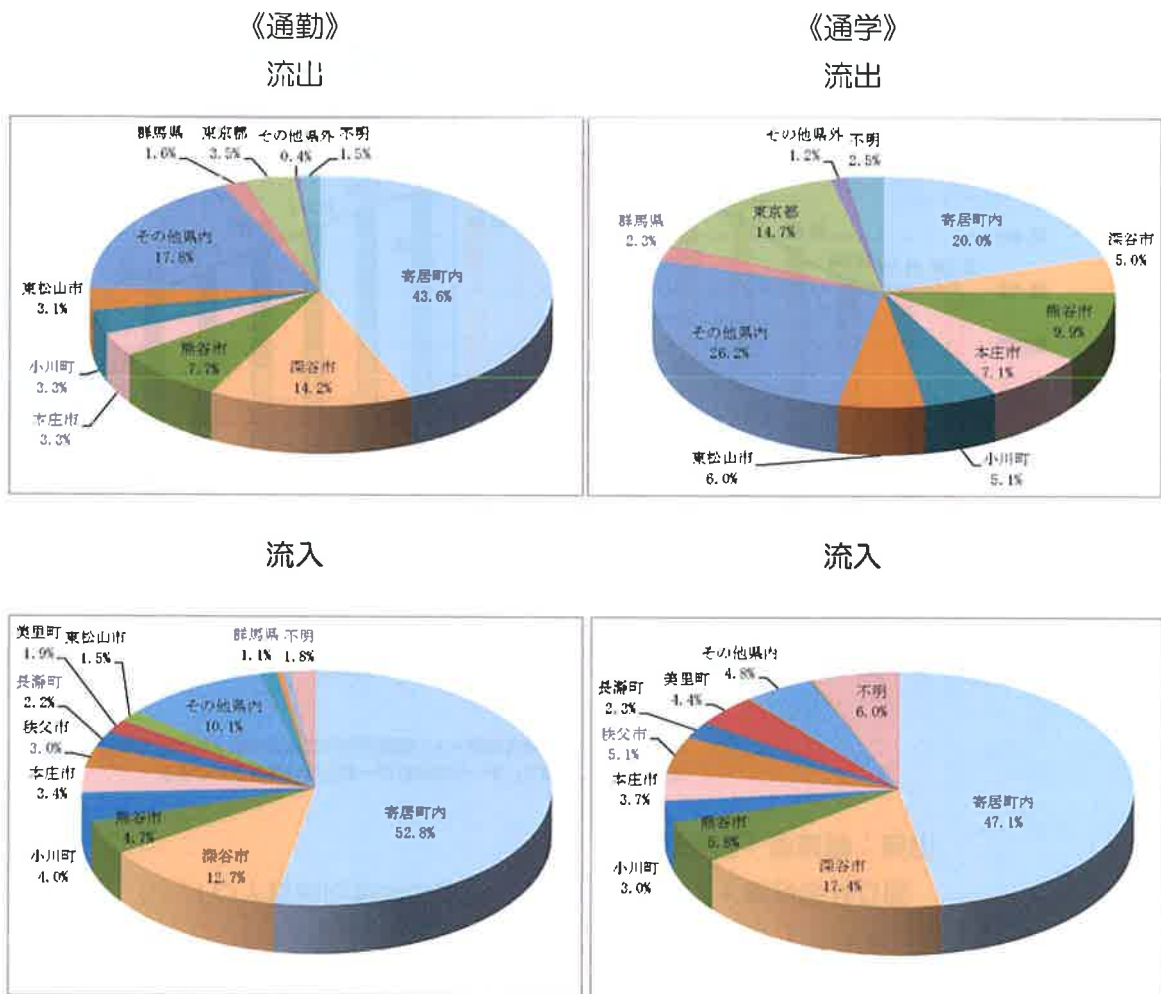
(2) 人口の移動

本町の常住者の通勤先は寄居町内が43.6%、深谷市14.2%、熊谷市7.7%、本庄市、小川町が3.3%です。通学先は寄居町内20.0%、その他県内26.2%、東京都内14.7%で、通勤よりも広範囲に渡っています。

本町への通勤者は寄居町内が52.8%、深谷市12.7%、熊谷市4.7%の順であり、町内からの通勤先と同じ傾向にあります。通学についても寄居町内が47.1%、深谷市17.4%、熊谷市5.8%の順であり、通勤先と同じ傾向にあります。

町内に高校が1校しかないため、周辺都市へ通学する生徒が多く、送迎の負担を考えると公共交通によるその通学の足の確保が課題となっています。

図 1.1.2 常住者及び従業員の移動先



出典：総務省「国勢調査」

(3) 人口の分布とその増減

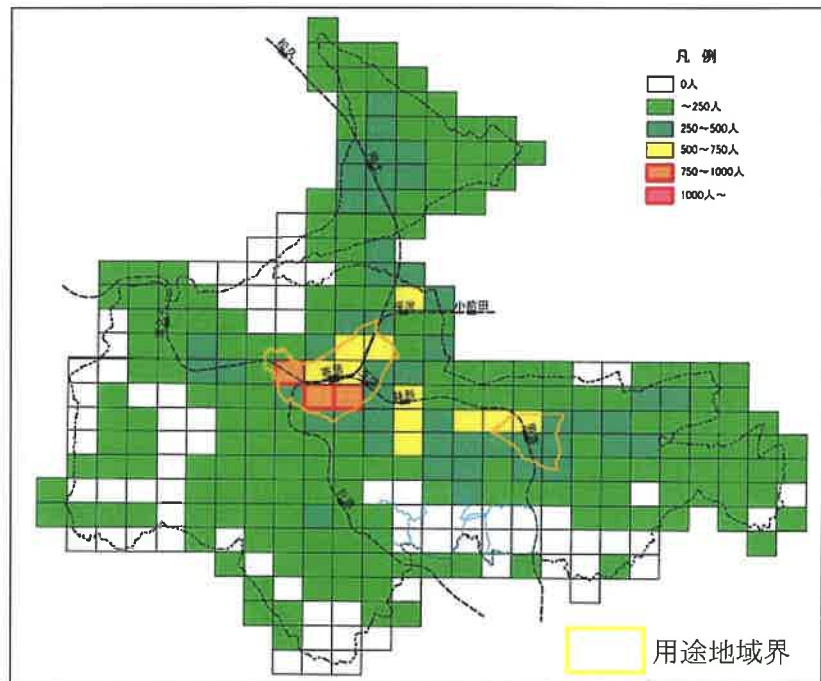
平成 22 年国勢調査における 500mメッシュの人口密度をみると、寄居駅、男衾駅、鉢形駅、桜沢駅周辺に人口が集中しています。

国勢調査の平成 17 年、平成 22 年の小調査区の人口増減を見てみると、増加しているのは町北部及び南東部と寄居駅周辺の用途地域指定区域の隣接部となっています。

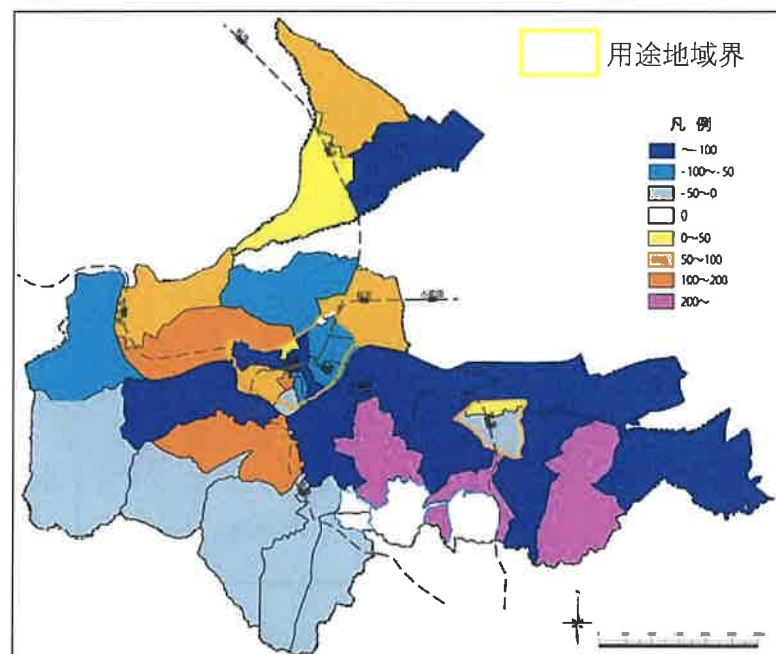
人口は町内全体に分散しており、自動車が利用できない交通弱者を公共交通でまとめて運ぶことが難しい分布形態となっています。

図 1.1.3 人口密度の分布と地区別の増減傾向

■人口密度（平成 22 年）



■人口の増減 (H17-H22)



出典：総務省「国勢調査」

2. 日常生活施設の立地状況

(1) 主要施設の立地状況

寄居町の鉄道駅から 1km 圏、バス停から 300m 圏に属さないこれら公共交通が利用できない不便地域は、町内全域に広がっており、これらの交通不便地域では移動手段が自動車に限られている。

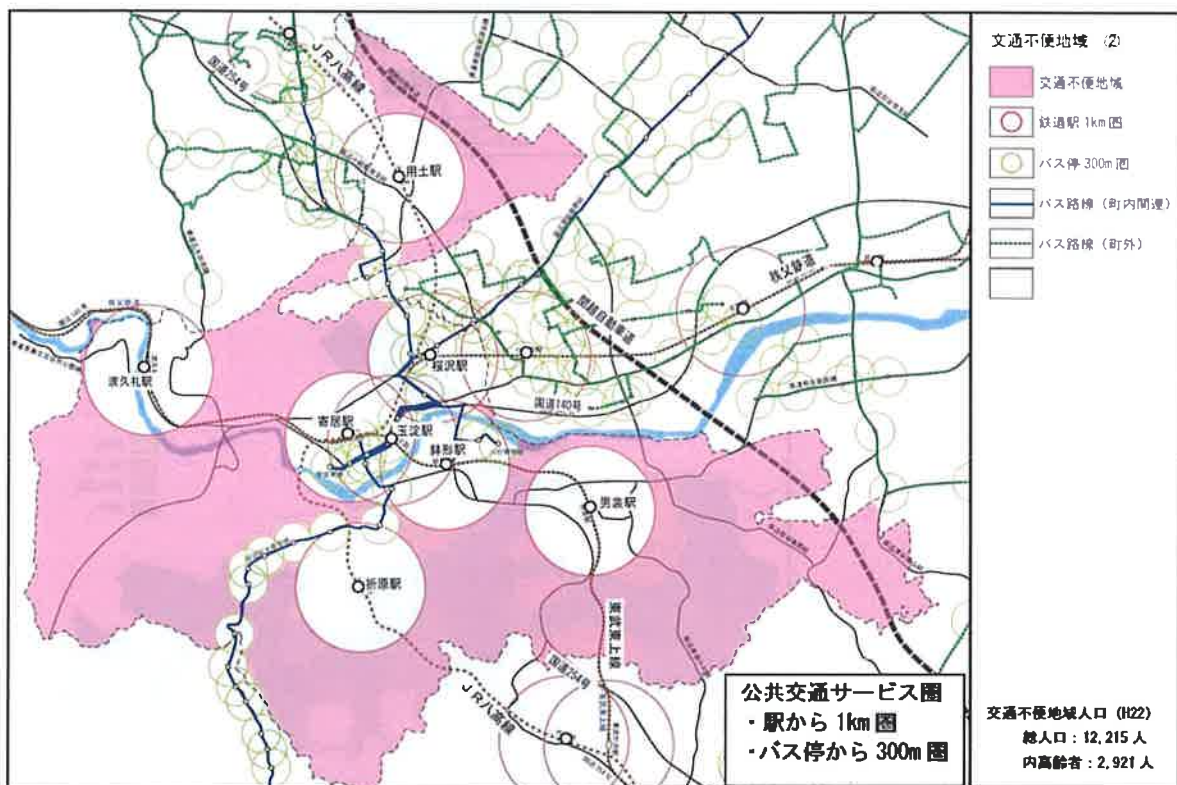
一般的な徒歩圏（800m）に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能がどの程度充足した町となっているかをみると、医療施設、福祉施設は町内に分散していますが、商業施設が少なく、かつ、基幹的公共交通の対象が秩父鉄道線及び東武東上線の駅のためのため、日常生活サービスを徒歩圏で享受できるエリアは狭い範囲となっており、自動車に頼らざるを得ない状況にあります。

寄居駅周辺の用途地域指定区域は、駅南側をカバーする商業施設がないため、日常生活サービスを楽しむことができる徒歩圏外となっています。これは、寄居駅南口に立地していた商業施設が平成 25 年に閉店した影響と考えられます。

男衾駅周辺の用途地域指定区域は、概ね日常生活サービスを楽しむことができる徒歩圏となっています。

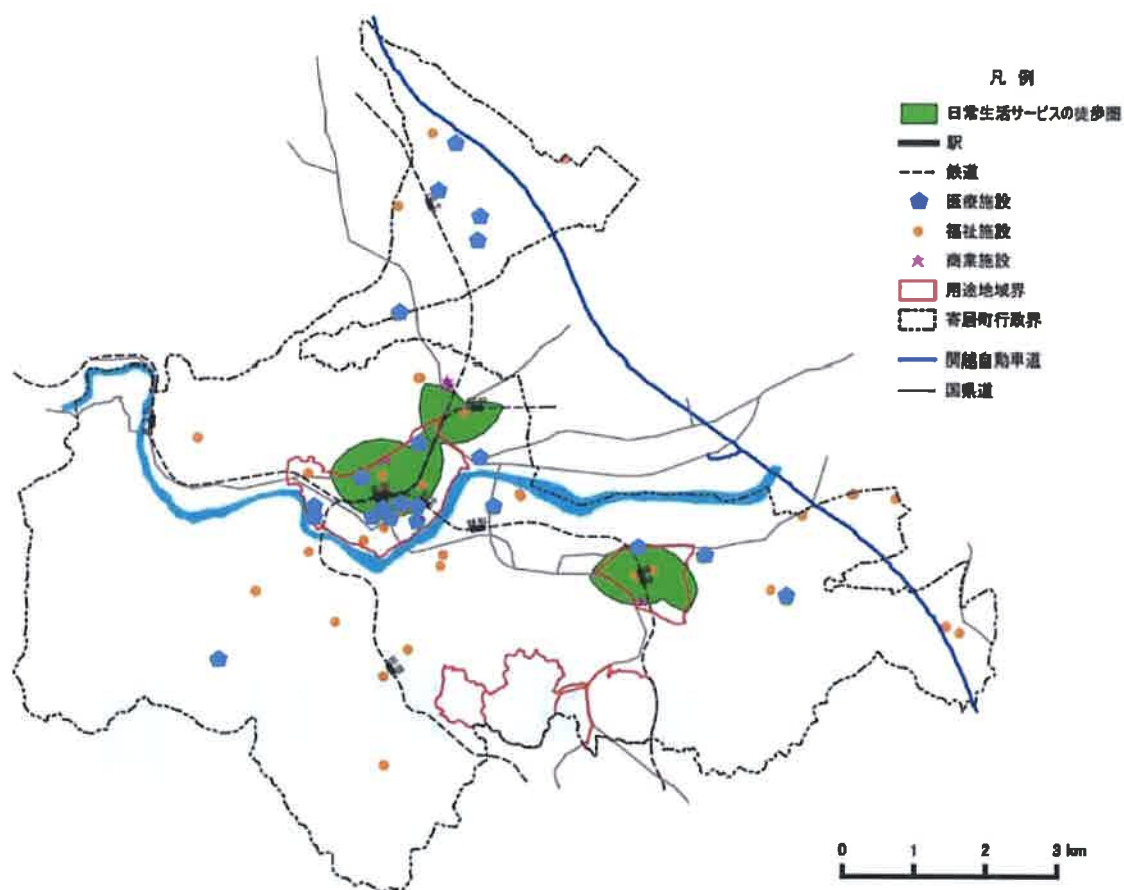
桜沢駅周辺は、寄居駅周辺の用途地域指定区域外ですが、国道 254 号沿道に商業施設が立地していることから、日常生活サービスを楽しむことができる徒歩圏となっています。

図 1.2.1 交通不便地域



注) バスサービス圏域をバス停から 300m 圏に設定

図 1.2.2 日常生活サービスの徒歩圏の分布



出典：寄居町立地適正化計画策定基礎調査（平成 28 年 3 月）

(2) 観光施設の入込状況

本町の観光入込客数は、平成25年以降減少傾向にあります。

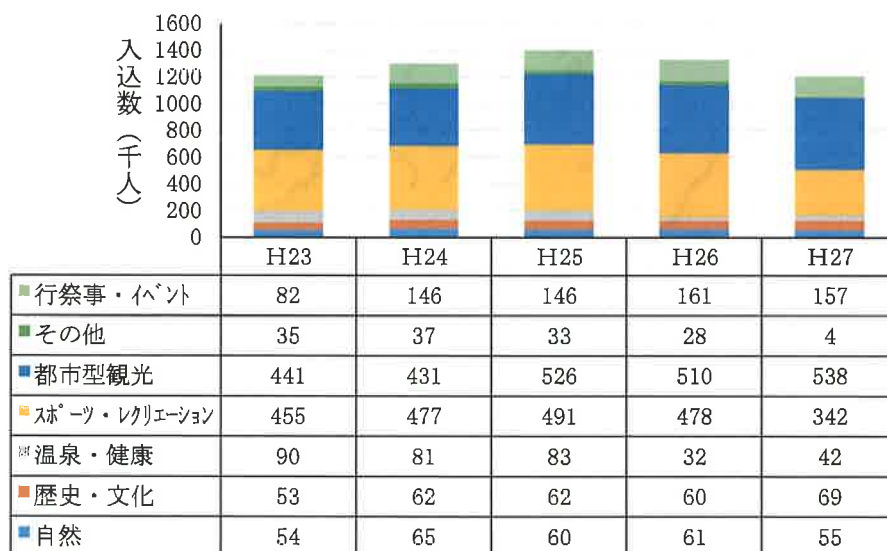
観光入込の内訳をみると、都市型観光（郊外ショッピングセンター、農産物の直売所など）とスポーツ・レクリエーション（行祭事を含む）が大半を占め、行祭事・イベントが続いています。

本町には豊かな自然と文化が残されており、これらをめぐるハイキングコースが設定されています。各コースは、町内の寄居駅、玉淀駅、鉢形駅、男衾駅、波久礼駅など鉄道駅が起終点となっています。

主要なお祭りとして、八坂神社例大祭（寄居夏祭り）、玉淀水天宮祭、宗像神社例大祭（寄居秋祭り）、寄居北条まつりなどが催されています。

また、1年中桜に出会える町として、300品種、1万本の桜が植えられています。

図 1.2.3 寄居町の観光入込客数の推移とその内訳



出典：寄居町ホームページ（埼玉県入込観光客推計調査概要）

3. 道路及び自動車保有の状況

(1) 道路網

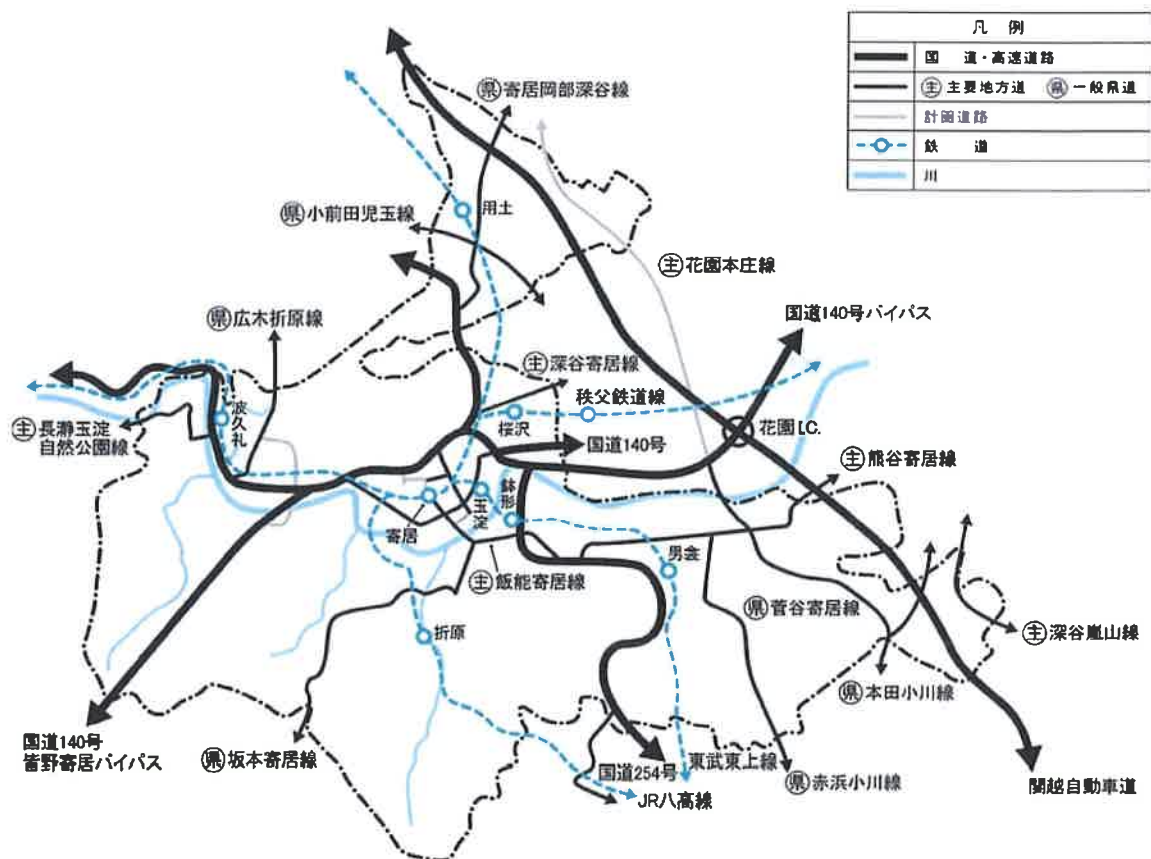
本町の道路網は、国道 140 号、国道 254 号がそれぞれ東西、南北に伸びており、国道 140 号は雁坂トンネルや皆野寄居バイパスの整備により、関越自動車道花園 IC から秩父や山梨県方面を結ぶ重要な道路となっています。

国道 254 号は、沿線の工業施設の立地に伴って関連する物流大型車両の利用が増加しています。

主な県道として、主要地方道の深谷寄居線、熊谷寄居線、飯能寄居線、長瀬玉淀自然公園線が周辺自治体を結ぶ重要な役割を果たしています。

その他の一般県道を含め全体的には、寄居町中心部から放射状に伸びるネットワーク形態となっています。

図 1.3.1 本町の主要道路網図



(2) 自動車の保有状況

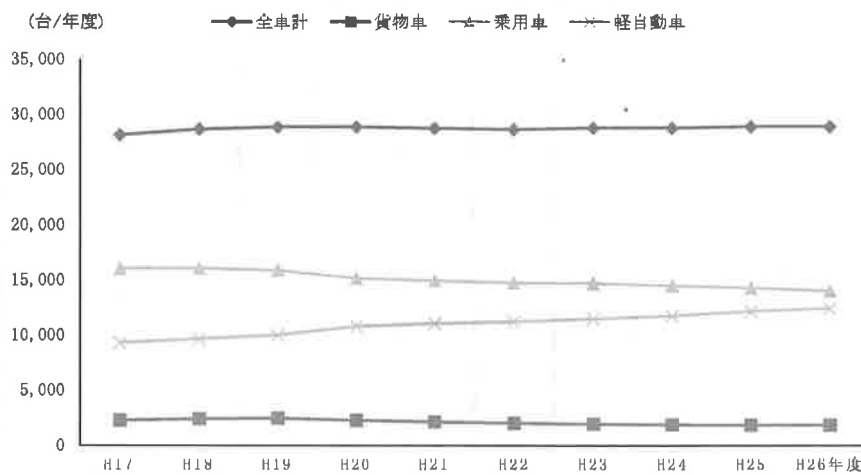
本町の自動車保有台数は、全車種合計では約 2.9 万台で漸増傾向が続いています。

その内訳をみると、乗用車の減少傾向と軽自動車の増加傾向が顕著になっており、貨物車は漸減傾向にあります。

自動車保有率の県内順位をみると、寄居町をはじめとする県北地域は、県平均の保有率よりも高い市町村が多く、その中で寄居町の自動車保有率は 63 市町村の中で、自動車が 10 位、軽自動車が 12 位であります。

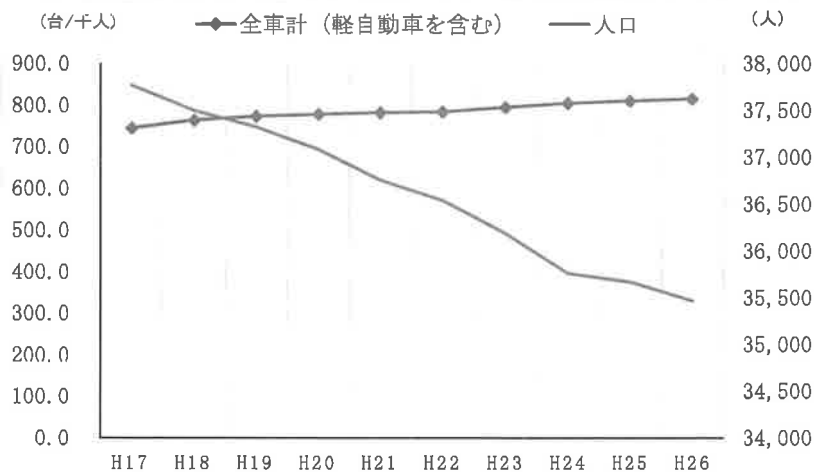
人口は減少傾向にありますが、自動車保有台数は漸増傾向にあり、依然として自動車への依存度が高いことを示しています。

図 1.3.2 自動車保有台数の推移



出典：貨物車、乗用車：関東運輸局市町村別自動車保有台数調査
軽自動車：埼玉県統計年鑑

図 1.3.3 人口千人当り自動車保有台数と人口の推移



出典：自動車保有台数：関東運輸局市町村別自動車保有台数調査及び埼玉県統計年鑑
人口：寄居町住民基本台帳人口

表 13.1 自動車保有率の県内順位

■人口千人当たり自動車保有車両数

順位	市町村名	千人当たり	順位	市町村名	千人当たり	順位	市町村名	千人当たり
	全 県	366.8		全 県	364.3		全 県	360.9
1	ときがわ町	601.9	1	ときがわ町	598.5	1	ときがわ町	591.9
2	神川町	575.5	2	神川町	573.6	2	美里町	573.5
3	美里町	568.9	3	美里町	568.7	3	東秩父村	567.8
4	東秩父村	563.4	4	東秩父村	563.1	4	神川町	567.7
5	川島町	518.5	5	川島町	517.4	5	川島町	518.8
6	皆野町	505.5	6	皆野町	501.3	6	皆野町	501.0
7	深谷市	492.5	7	吉見町	488.9	7	吉見町	488.5
8	寄居町	489.8	8	深谷市	488.7	8	深谷市	484.4
9	吉見町	489.6	9	行田市	485.3	9	長瀬市	484.2
10	長瀬市	486.3	10	寄居町	484.9	10	寄居町	483.1
11	熊谷市	483.9	11	長瀬市	482.7	11	行田市	481.1
12	行田市	482.6	12	熊谷市	482.6	12	本庄市	478.4
13	本庄市	479.4	13	本庄市	478.9	13	熊谷市	477.3
14	加須市	460.9	14	加須市	461.5	14	加須市	460.3
15	鳩山町	457.4	15	鳩山町	457.9	15	鳩山町	455.7

平成25年3月末

平成26年3月末

平成27年3月

■人口千人当たり軽自動車保有車両数

順位	市町村名	千人当たり	順位	市町村名	千人当たり	順位	市町村名	千人当たり
	全 県	157.2		全 県	164.2		全 県	170.4
1	小鹿野町	457.4	1	小鹿野町	470.5	1	小鹿野町	483.7
2	東秩父村	413.3	2	東秩父村	436.6	2	東秩父村	444.4
3	皆野町	406.1	3	皆野町	421.3	3	皆野町	433.4
4	美里町	389.5	4	美里町	402.2	4	美里町	413.6
5	ときがわ町	375.9	5	ときがわ町	391.8	5	ときがわ町	405.8
6	秩父市	375.7	6	川島町	390.3	6	秩父市	405.2
7	横瀬町	374.9	7	秩父市	390.1	7	横瀬町	405.0
8	川島町	373.6	8	横瀬町	388.4	8	川島町	398.4
9	長瀬市	366.6	9	神川町	374.5	9	神川町	394.4
10	神川町	363.4	10	長瀬市	371.8	10	長瀬市	384.5
11	吉見町	346.2	11	吉見町	367.2	11	吉見町	382.8
12	寄居町	339.0	12	寄居町	352.9	12	寄居町	364.5
13	上里町	314.4	13	上里町	331.5	13	上里町	344.6
14	越生町	305.1	14	越生町	318.3	14	越生町	330.8
15	本庄市	299.4	15	本庄市	310.7	15	本庄市	324.1

平成25年3月末

平成26年3月末

平成27年3月

出典：統計からみた埼玉縣市町村のすがた

4. 公共交通の概況

(1) 鉄道

本町の鉄道路網は、東西方向の秩父鉄道線、南北方向の東武東上線、JR八高線で構成され、町内に駅は8駅あり、寄居駅が3路線の結節点となっています。

乗車人数をみると、平成20年度を基準に玉淀駅、桜沢駅は増加、その他の6駅は1～2割減少しており、8駅全体では1割の減少となっています。

運行本数は、東武東上線が上下合わせて1日100本を超え、秩父鉄道線も70本近いですが、JR八高線は、1日34本でピーク時にも上下各2本ずつと少なくなっています。

路線バスとの接続条件に関しては、寄居駅南口に東秩父村路線バスが乗り入れており、県北都市間路線バスに関しては、寄居駅、玉淀駅、桜沢駅で最寄の停留所が200m圏内にあります。

図 1.4.1 町内鉄道路線と駅の位置

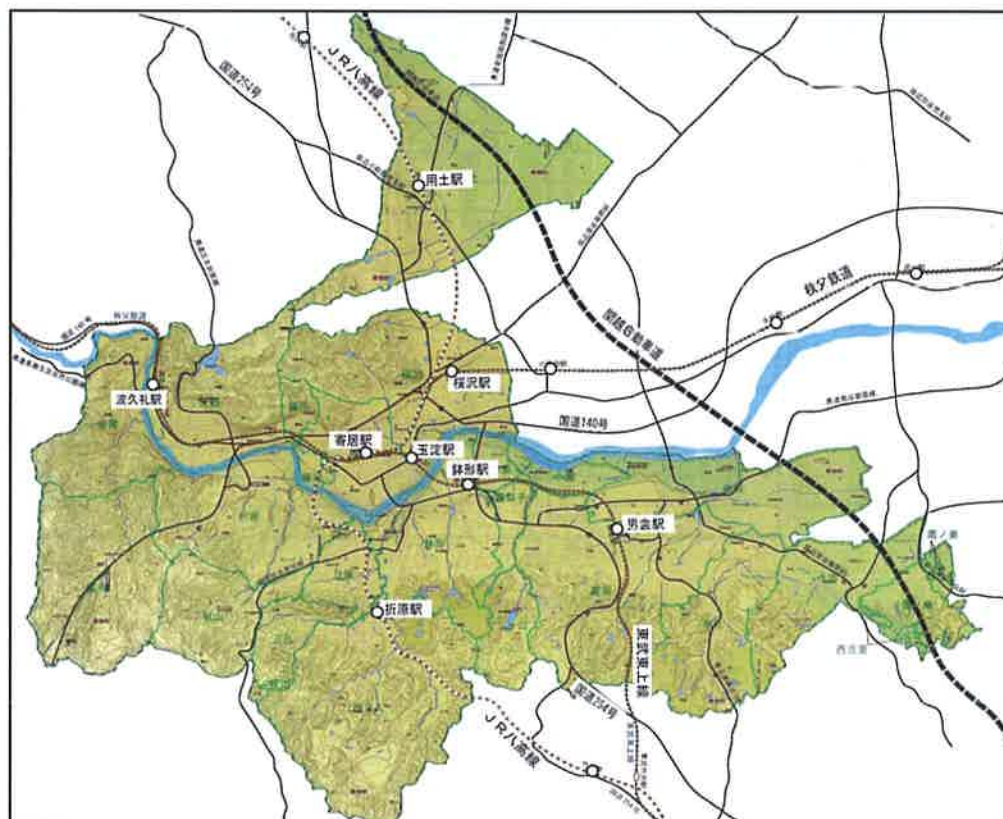


表 1.4.1 町内鉄道駅の乗車人数の推移

駅名		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	備考
寄居駅	年間乗車人数	1,607,334	1,539,398	1,487,242	1,403,493	1,437,494	1,462,452	1,446,263	JR八高線、東武東上線、秩父鉄道
	伸び率	(1.00)	(0.96)	(0.93)	(0.87)	(0.89)	(0.91)	(0.90)	
	日乗車人数	4,404	4,218	4,075	3,845	3,938	4,007	3,962	
折原駅	年間乗車人数	16,263	16,119	14,725	11,553	×	×	×	JR八高線
	伸び率	(1.00)	(0.99)	(0.91)	(0.71)	—	—	—	
	日乗車人数	45	44	40	32				
用土駅	年間乗車人数	36,567	36,422	32,549	27,589	×	×	×	JR八高線
	伸び率	(1.00)	(1.00)	(0.89)	(0.75)	—	—	—	
	日乗車人数	100	100	89	76				
玉淀駅	年間乗車人数	92,358	96,971	101,033	104,205	105,566	108,374	110,824	東武東上線
	伸び率	(1.00)	(1.05)	(1.09)	(1.13)	(1.14)	(1.17)	(1.20)	
	日乗車人数	253	266	277	285	289	297	304	
鉢形駅	年間乗車人数	215,055	209,532	207,716	201,352	198,924	195,917	198,007	東武東上線
	伸び率	(1.00)	(0.97)	(0.97)	(0.94)	(0.92)	(0.91)	(0.92)	
	日乗車人数	589	574	569	552	545	537	542	
男衾駅	年間乗車人数	400,206	390,928	377,422	363,587	350,504	350,951	333,799	東武東上線
	伸び率	(1.00)	(0.98)	(0.94)	(0.91)	(0.88)	(0.88)	(0.83)	
	日乗車人数	1,096	1,071	1,034	996	960	962	915	
桜沢駅	年間乗車人数	109,450	124,513	145,507	148,459	143,514	143,175	143,345	秩父鉄道
	伸び率	(1.00)	(1.14)	(1.33)	(1.36)	(1.31)	(1.31)	(1.31)	
	日乗車人数	300	341	399	407	393	392	393	
波久礼駅	年間乗車人数	54,573	50,856	46,504	45,749	44,414	45,980	44,731	秩父鉄道
	伸び率	(1.00)	(0.93)	(0.85)	(0.84)	(0.81)	(0.84)	(0.82)	
	日乗車人数							123	
計	年間乗車人数	2,531,805	2,464,737	2,412,697	2,305,986	2,280,415	2,306,849	2,276,968	JR八高線、東武東上線、秩父鉄道
	伸び率	(1.00)	(0.97)	(0.95)	(0.91)	(0.90)	(0.91)	(0.90)	
	日乗車人数	6,936	6,753	6,610	6,318	6,248	6,320	6,238	

出典：埼玉県統計年鑑

表 1.4.2 町内鉄道駅の概要

路線名	駅名	開業	運行本数				運行時間				路線バスの接続	備考
			日		ピーク時		始発		最終			
			上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り		
秩父鉄道線	寄居駅	明治34年	40	39	4	3	5:33	5:44	23:02	23:10	○※1	秩父鉄道の直営駅
東武東上線		大正14年	50	51	4	5	5:18	6:05	23:11	23:59		始発駅、下りは着時刻
JR八高線		昭和8年	17	17	2	2	6:09	6:09	23:15	22:04		
JR八高線	折原駅	昭和9年	17	17	2	2	6:14	6:04	23:20	21:59	無	無人駅
	用土駅	昭和8年	17	17	2	2	6:04	6:14	23:10	22:09	無	H24新駅舎
東武東上線	玉淀駅	昭和9年	50	51	4	5	5:19	6:04	23:12	23:58	○※2	
	鉢形駅	大正14年	50	51	4	5	5:21	6:02	23:14	23:56	無	H27新駅舎
	男衾駅	大正14年	50	51	4	5	5:25	5:58	23:18	23:53	無	H28新駅舎
秩父鉄道線	桜沢駅	平成元年	33	34	3	3	5:36	5:41	23:05	23:25	無	高校最寄駅
	波久礼駅	明治36年	32	32	2	2	5:28	5:48	22:55	23:14	無	

出典：鉄道各社ホームページ

※1：東秩父村路線バスは駅南口にバス停設置、県北都市間路線バスは南側県道にバス停設置

※2：県北都市間路線バスは近接県道にバス停設置

注) ピーク時は、運行本数が最も多い時間帯

表 1.4.3(1) 町内 8 駅の状況

【寄居駅】

《1 日乗車人数》 3,962 人 (H26)

《特徴》・ 町の玄関口となる駅で南口

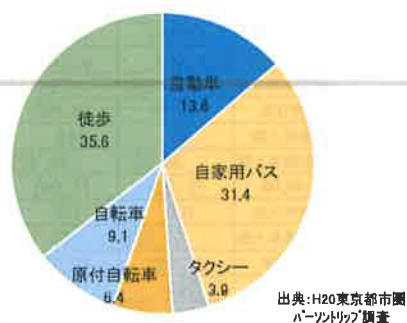
駅前広場の整備予定がある

・ 駅から（駅まで）の交通手段では
徒歩、自家用バスの割合が高い

・ 南北駅前にタクシーが常駐

《課題》・ 県北都市間路線バスは県道
バス停まで歩く必要がある

駅から(駅まで)の交通手段割合



■南口駅前広場



■北口



■南北自由通路
の駅改札付近



■東秩父村路線
バスのバス停
(南口)



【折原駅】

《1 日乗車人数》 32 人 (H23)

《特徴》・ 駅舎はなく、簡易な待合室が設置された無人駅

《課題》・ 駅の案内が道路上に無く駅の存在がわかりにくい

■駅入口



■改札及び待合室



表 1.4.3(2) 町内 8 駅の状況

【用土駅】

《1 日乗車人数》 76 人 (H23)

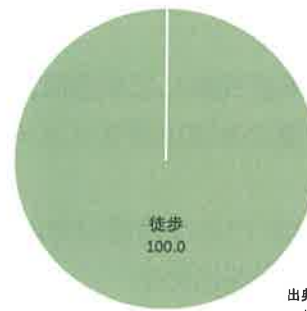
《特徴》

- 平成 24 年に用土コミュニティー
ステーションを併設した新駅竣工
- 駅から(駅まで)の交通手段は基本
的に徒歩になっている

《課題》

- 深谷市のデマンドバスの共通バス
停(深谷市からは利用可能)ですが、駅から利用できる公共交通がほとんどない

駅から(駅まで)の交通手段割合



出典: H20 東京都市圏
パーソナリティ調査

■用土コミュニティーステーション(左)と駅舎(右)

■駅前の状況



【玉淀駅】

《1 日乗車人数》 304 人 (H26)

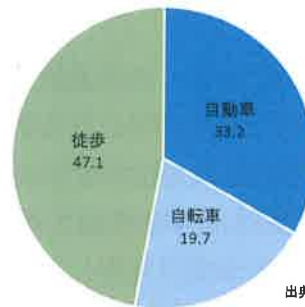
《特徴》

- 寄居町の中心商店街の入口に立地
- 隣接した県道に県北都市間路線バス
のバス停がある
- 駅から(駅まで)の交通手段は徒歩、
自動車の順で割合が高く、送迎用の
自家用車が多くみられる

《課題》

- バリアフリー化が必要である

駅から(駅まで)の交通手段割合



出典: H20 東京都市圏
パーソナリティ調査

■駅舎

■改札付近



表 1.4.3(3) 町内 8 駅の状況

【鉢形駅】

《1日乗車人数》542人（H26）

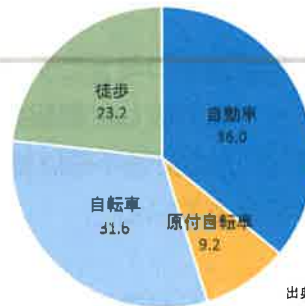
《特徴》

- 平成 27 年に完成した駅舎は、近隣の川の博物館の水車小屋をイメージしている
- 駅から（駅まで）の交通手段では自動車利用が 36% を占める

《課題》

- 周辺に観光施設があるが、アクセス手段が少ない

駅から（駅まで）の交通手段割合



出典：H20 東京都市圏
バージョンアップ調査

■ 駅舎



■ 入口付近



【男衾駅】

《1日乗車人数》915人（H26）

《特徴》

- 平成 28 年に駅舎、自由通路が完成
- 今後のまちづくりの核となる駅
- 駅から（駅まで）の交通手段では自動車利用が 56% と半数を超える
- 周辺の月極駐車場を利用して鉄道への乗り換えが目立つ

《課題》・ 秩父鉄道方面へのアクセス強化

駅から（駅まで）の交通手段割合



出典：H20 東京都市圏
バージョンアップ調査

■ 駅舎及び自由通路



■ 完成予想図



町の広報より

表 1.4.3(4) 町内 8 駅の状況

【桜沢駅】

《1 日乗車人数》 393 人 (H26)

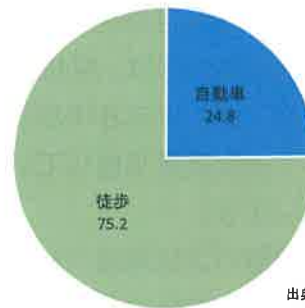
《特徴》

- ・ 駅から(駅まで)の交通手段では自動車の送迎利用が 25%を占める
- ・ 近隣に高校があり、学生の利用が多い
- ・ 駅の近くにタクシー事業者の営業所がある

《課題》

- ・ 跨線橋の老朽化が進んでおり、対策が必要である

駅から(駅まで)の交通手段割合



出典: H20 東京都圏パーソナルリサーチ調査

■ 駅前広場



■ 改札口への階段入口



【波久礼駅】

《1 日乗車人数》 123 人 (H26)

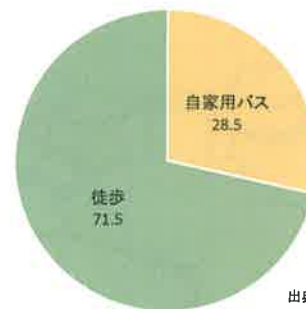
《特徴》

- ・ 明治時代開業の風情のある駅舎
- ・ 駅から(駅まで)の交通手段ではバス利用は、一般送迎バスの利用者
- ・ 秩父鉄道サイクルトレインの秩父方面への起点駅

《課題》

- ・ 風布等への観光利用を促進する方策の検討が必要

駅から(駅まで)の交通手段割合



出典: H20 東京都圏パーソナルリサーチ調査

■ 駅舎



■ 駅前の広場空間



(2) 路線バス

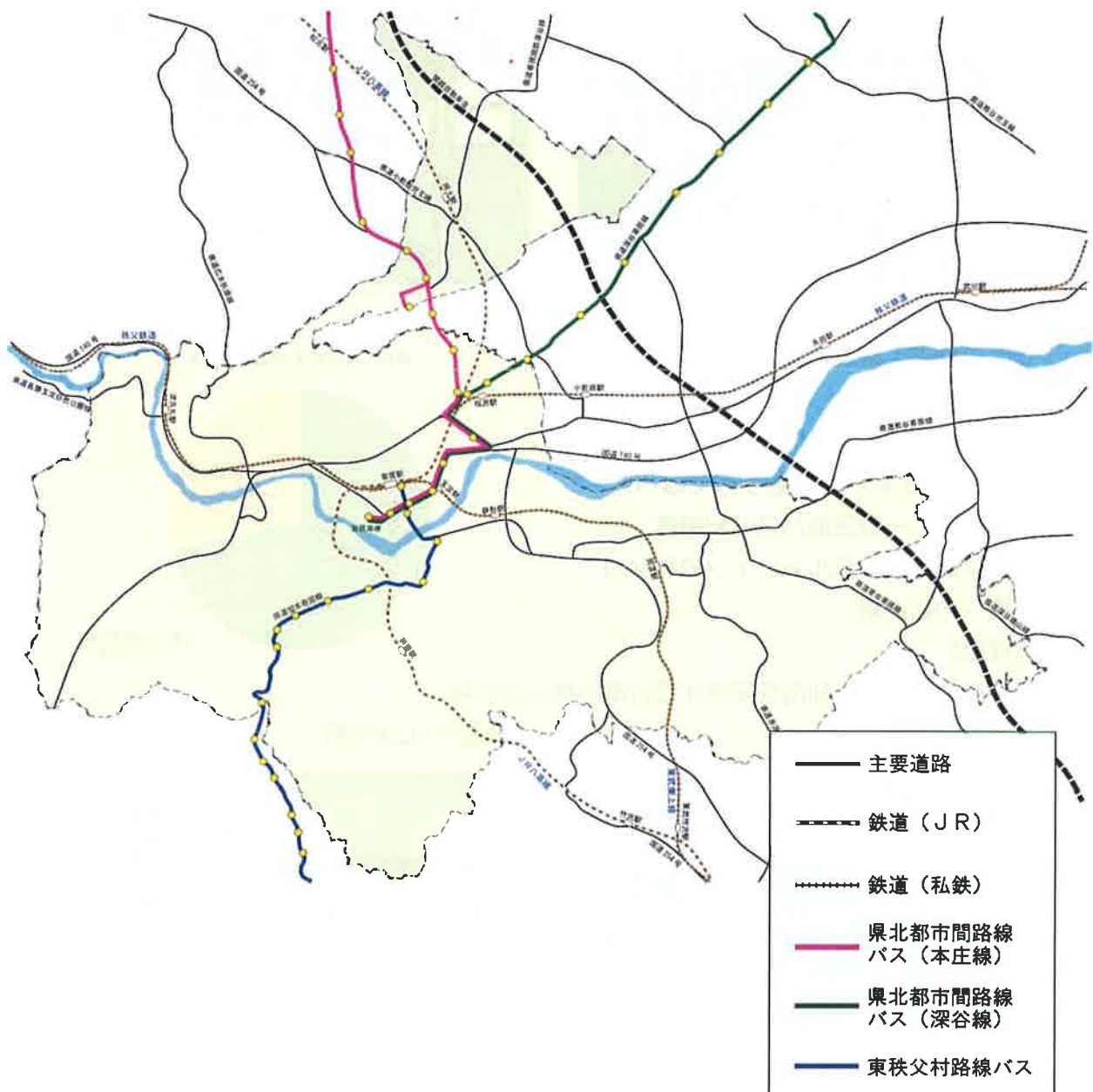
1) バス路線網

本町の路線バスは、県北都市間路線バス 2 路線と東秩父村路線バスの 3 路線があり、県北都市間路線バスは寄居駅入口を經由して寄居車庫と本庄駅、深谷駅を結んでいます。

県北都市間路線バスは、県北都市間路線バス維持対策協議会（寄居町・深谷市・本庄市・美里町で組織）が、平成 8 年から武蔵観光株式会社 に運行を依頼し、同社に対し運行経費の一部として補助金を交付しています。運行本数は、深谷線が 1 日 5 往復、本庄線が 1 日 6 往復しています。

東秩父村路線バスは平成 28 年 10 月 1 日より路線バスの再編が行われ、民間バスへ引継がれ、寄居駅と和紙の里を 1 日 6 往復しています。

図 1.4.2 バス路線図



2) 県北都市間路線バス

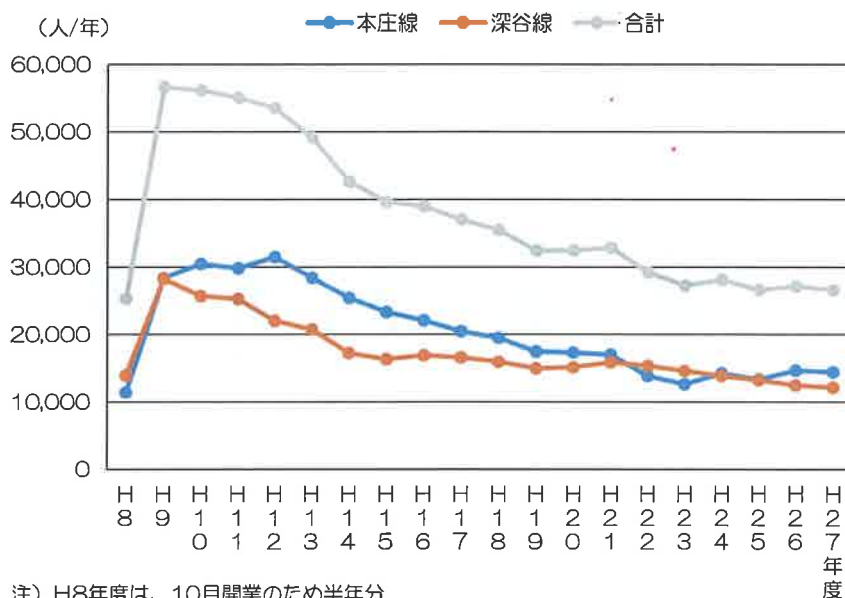
県北都市間路線バスのうち、深谷線の年間利用者数は平成9年以降減少が続き、平成16年度から平成21年度に一旦横ばいになったものの、それ以降再び漸減傾向にあります。

本庄線は、平成12年まで上昇が見られましたが平成13年度以降減少し、平成24年度以降横ばい傾向にあります。

利用者数の変動と同様に、各路線の運賃収入も減少傾向にあり、平成22年度以降は各路線とも400万円前後で推移しています。

今後利用者数を維持していくための方策を検討する必要があります。

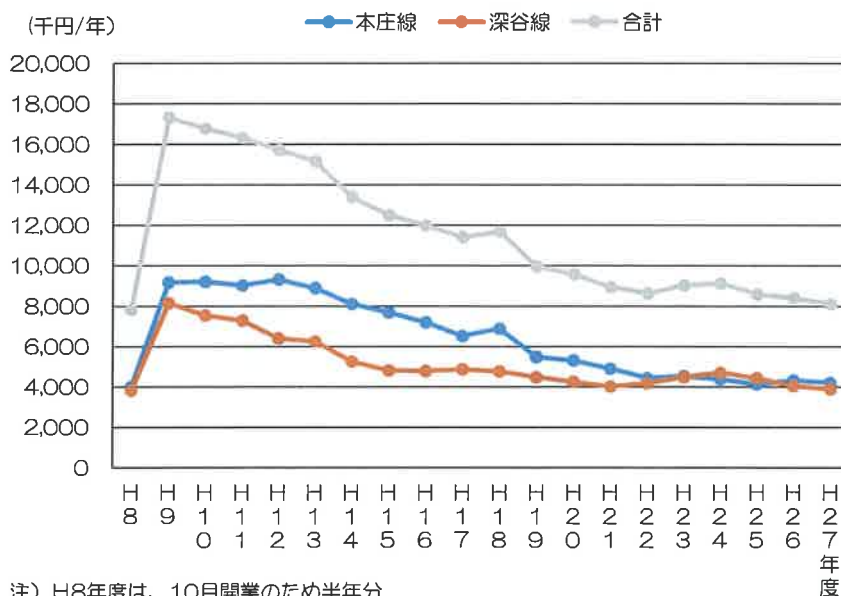
図 1.4.3 乗車人員の推移



注) H8年度は、10月開業のため半年分

出典：寄居町資料

図 1.4.4 運賃収入の推移



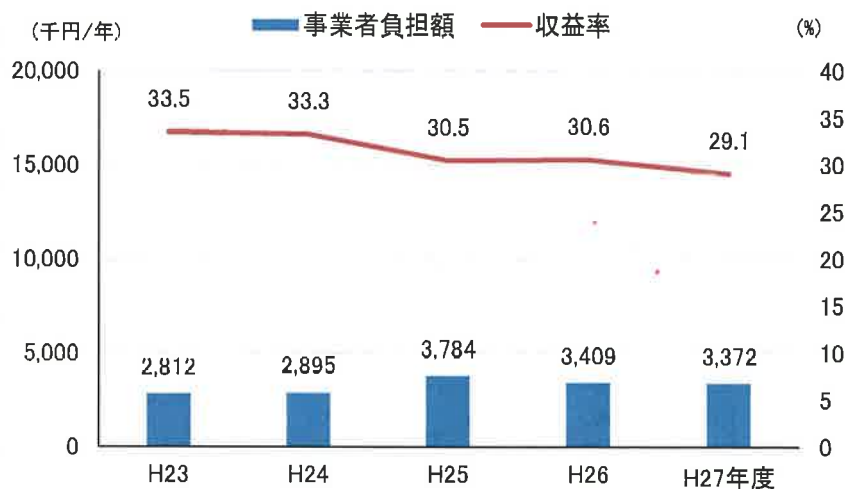
注) H8年度は、10月開業のため半年分

出典：寄居町資料

県北都市間路線バスの収益状況についてみると、各路線の収益率（運転費用に対する運賃収入の割合）は、本庄線がここ5年間で33.5%から29.1%に約4%低下し、深谷線も34.5%から27.4%に約7%低下しています。

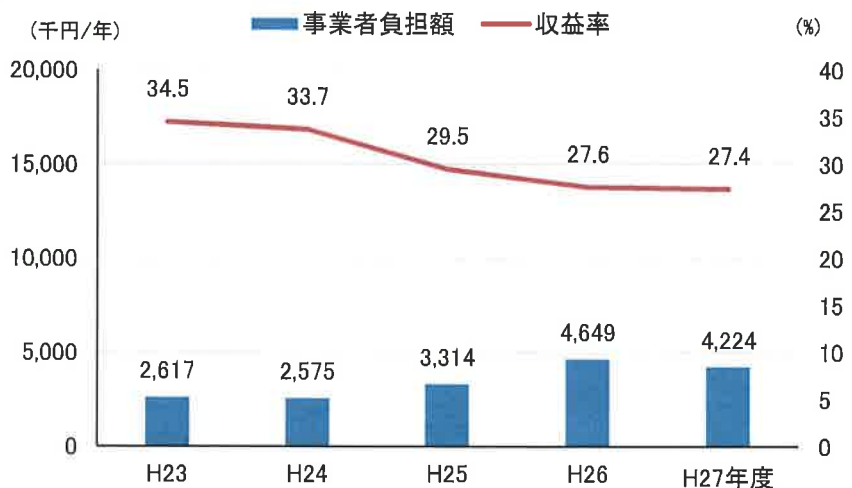
そのため、補助金以外の事業者負担は2路線ともに増加傾向にあり、平成27年度の本庄線の負担額が3,372千円/年、深谷線の負担額が4,224千円/年となっています。

図 1.4.5 県北都市間路線バス（本庄線）の収益状況



出典：寄居町資料

図 1.4.6 県北都市間路線バス（深谷線）の収益状況



出典：寄居町資料

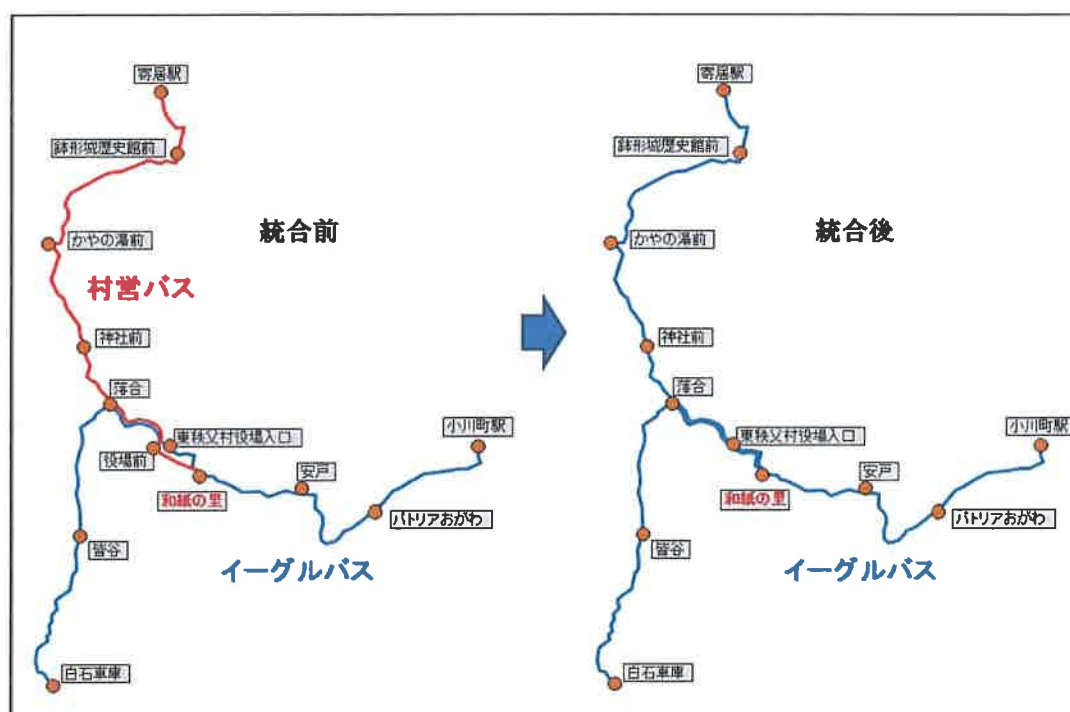
3) 東秩父村路線バス

東秩父村路線バスは、平成 28 年 10 月 1 日より路線バスの再編が行われ、村営バスから民間バスへ引継ぎ、新たな時刻表と体制で運行されています。

町内バス停において一部名称変更はありましたが、バス停数に変更はなく、再編の主な内容は、次のとおりです。

- ①寄居駅～和紙の里間を民間バスに運行を移管する。
- ②地域住民及び観光客の拠点とするため『和紙の里』を交通の結節点であるハブバスセンターとして整備する。
- ③『和紙の里』を村内のハブ(中心)とし、『小川町駅～和紙の里』、『小川町駅～白石車庫』、『寄居駅～和紙の里』の 3 系統に再編する。
- ④村営バスと民間バスとは運賃体系が異なっていたが、再編に伴い路線全域を 5 ゾーン(白石、落合、安戸、小川町、寄居町)とするゾーン制運賃制度を導入し是正する。

図 1.4.7 東秩父村路線バスの再編図



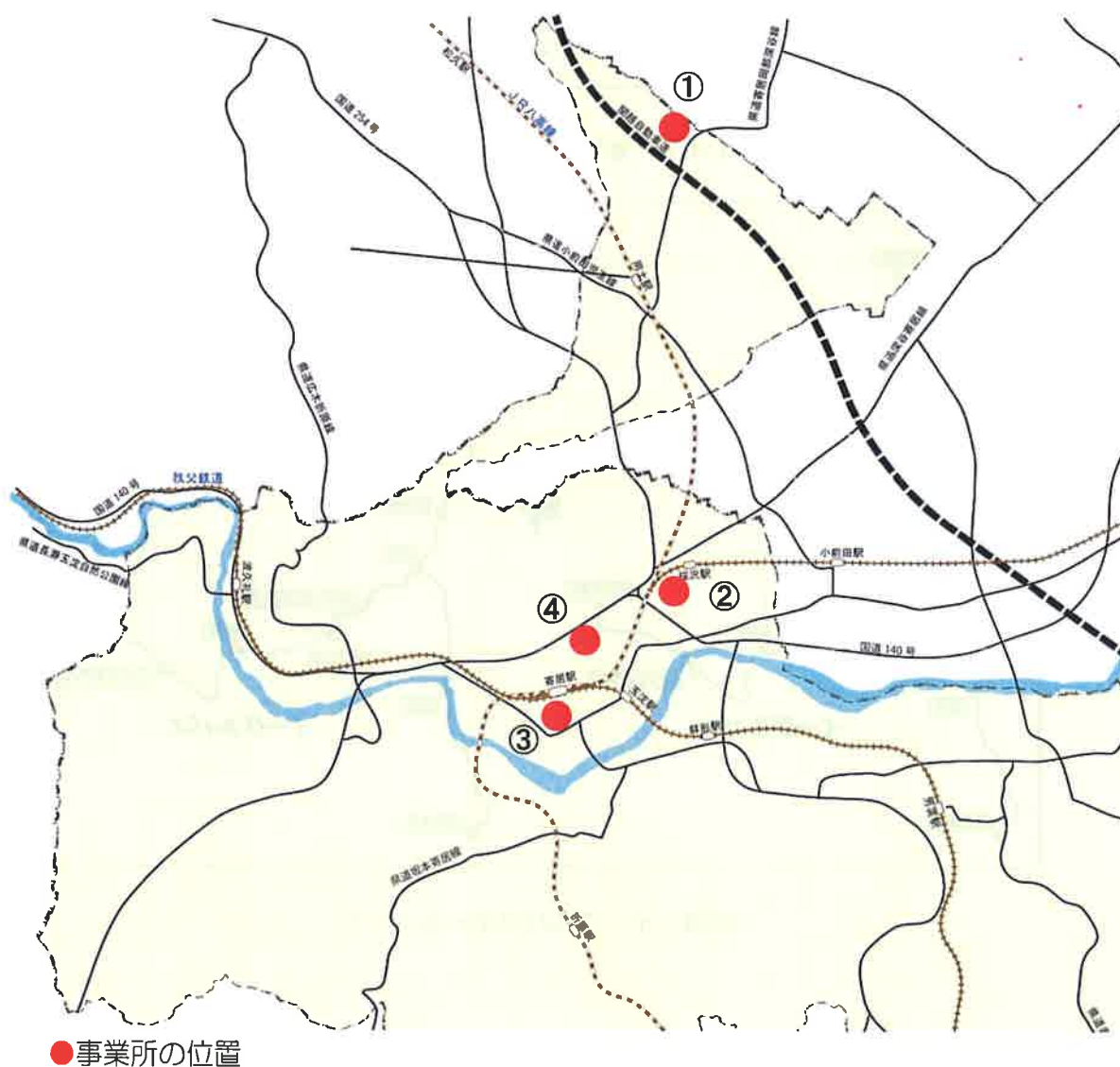
出典：イーグルバスホームページ

(3) タクシー事業

本町にはタクシー事業者が4社あります。各事業者は、埼玉県乗用自動車協会（県北交通圏）に加盟し、初乗り料金730円（平成28年11月現在）で営業を展開しています。現在、駅前にタクシーが常駐している駅は、寄居駅、男衾駅の2駅になっています。

図 1.4.8 タクシー事業者の位置

No	事業者名	地区
①	株式会社桜交通	用土
②	大信観光花園有限公司	桜沢
③	有限会社本間タクシー	寄居
④	寄居タクシー有限公司	桜沢



(4) デマンド型乗合タクシー

1) 愛のりタクシー

平成 25 年度から本格運行を開始した愛のりタクシーの概要は次のとおりです。

□事業主体：寄居町

□運行方式：フルデマンド運行

- ・路線、運行時刻を定めず、運行エリア内を利用者の要求に応じて最大限の乗り合いを行うよう予約により運行する。

□運行日：毎日運行（ただし、年末年始（12/29～1/3）等は運休）

□利用時間：8 時～17 時

- ・8 時の乗車から対応し、最終降車を 17 時とする。
- ・主に高齢者の昼間時移動を支援する（通院、買い物等）。

□乗車料金：一律定額 300 円

- ・未就学児の利用は、保護者 1 人の同乗につき 1 人を無料とする。

□運行車両（規模・台数）：

- ・車両タイプ：セダン（乗客定員 4 名）2 台、ワゴン 1 台（H28 年度運行）
（+予備車両 3 台）

□運行区域：寄居町全域を運行

□乗降場：共通乗降場（主な集客施設に設置：公共施設、病院、商業施設、駅等）

- ・自宅前あるいはその付近（利用登録者が乗降場として設定）

□利用対象者

- ・全町民（一人で乗降が可能な方）
- ・利用者は事前の登録が必要

□予約受付

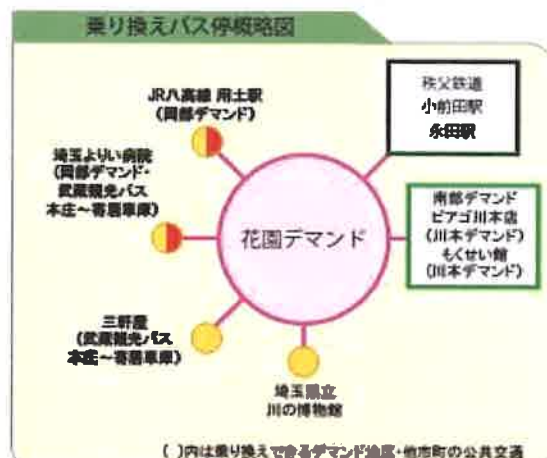
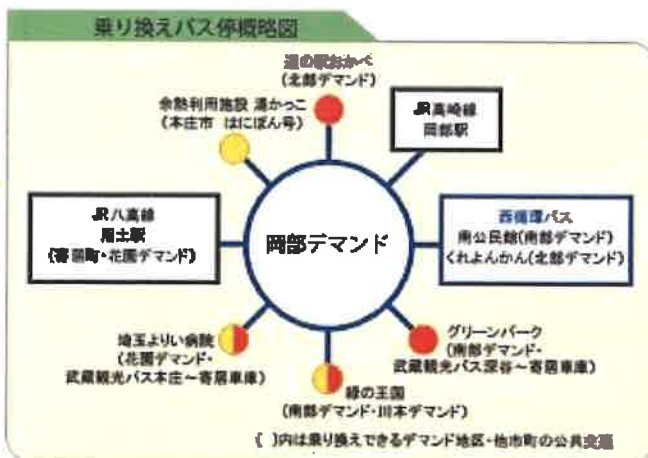
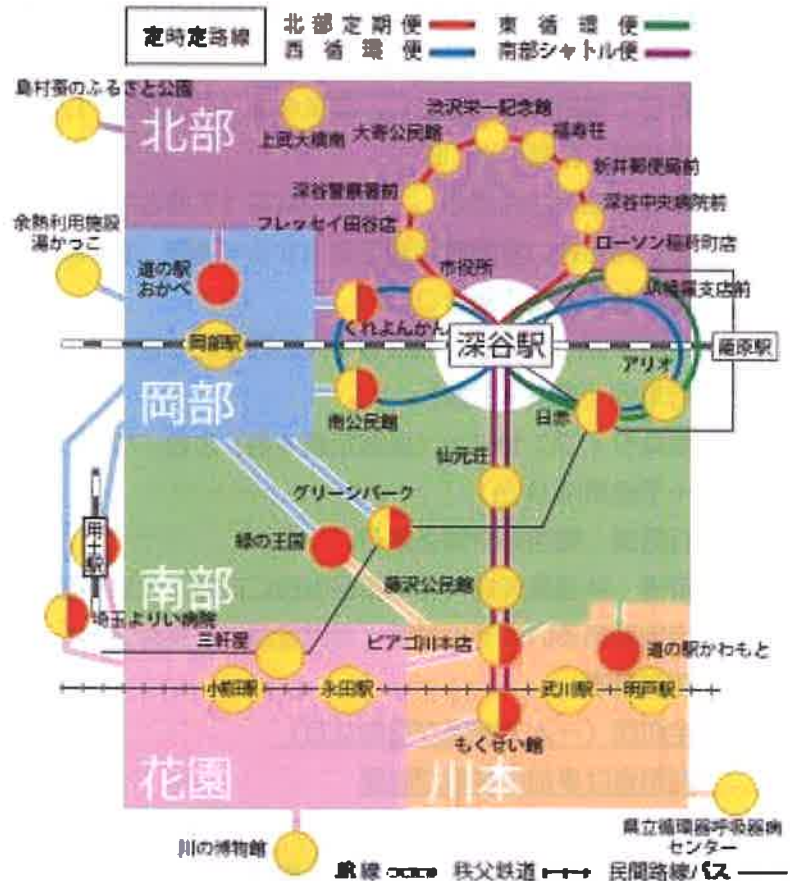
- ・予約センター（寄居町社会福祉協議会内）で受け付けを行う。
- ・予約受付期間：利用日の 1 週間前から利用時間の 1 時間前まで
- ・予約受付時間：8 時～17 時（運行時間内）

2) 隣接市のデマンド型乗合交通

隣接する深谷市では、デマンドバスで隣接都市の公共交通と乗換えができるように、乗り換えバス停を設置しています。

寄居町内にある乗り換えバス停は、次の3つです。

- 用土駅
- 埼玉よりい病院
- 川の博物館



(5) その他の移送サービス

前述した公共交通以外の移送サービスとして、本町には次のようなものがあります。

表 1.4.4 本町にあるその他の移送サービス

種 別	サービスの概要
①重度心身障害者 福祉タクシー事業	<input type="checkbox"/> 重度心身障害者の日常生活の利便を図るとともに重度心身障害者の福祉の増進に資する。 <ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者手帳1, 2, 3級及び療育手帳マルA, Aをお持ちの方 ・タクシー料金の初乗り分を助成する。(年間 36 枚、埼玉県内の利用のみ) ・利用者数 282 人/年 (平成 27 年度実績) ・利用件数 4,800 件 ・初乗り助成額 730 円、手数料 100 円/件
②高齢者福祉タクシー 利用料金助成事業	<input type="checkbox"/> 高齢者の日常生活と社会生活圏の拡大を図るとともに高齢者の福祉の増進に資する。 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者で町民税非課税世帯に属する者のうち、一定の要件を満たす方 (65 歳以上で自動車運転免許自主返納者など) ・タクシー料金の初乗り分を助成する。(年間 36 枚、埼玉県内の利用のみ) ・利用者数 59 人/年 (平成 27 年度実績) ・利用件数 1,478 件 ・初乗り助成額 730 円、手数料 100 円/件
③老人福祉センター かわせみ荘巡回バス	<input type="checkbox"/> 「かわせみ荘」の送迎バスとして月 8 回町内各所から運行 4 地区、各地区月 2 回で団体送迎も実施
④スクールバス※	<input type="checkbox"/> 埼玉県立寄居城北高校 深谷、神保原・本庄、丹荘・児玉の 3 コース 登校時 4 台、下校時 3 便運行 180 人以上が利用 <input type="checkbox"/> 本庄第一高校 用土セーブオン前から登校時に 2 便運行 <input type="checkbox"/> 早稲田大学本庄高等学院 寄居駅北口から登校時に 3 便運行

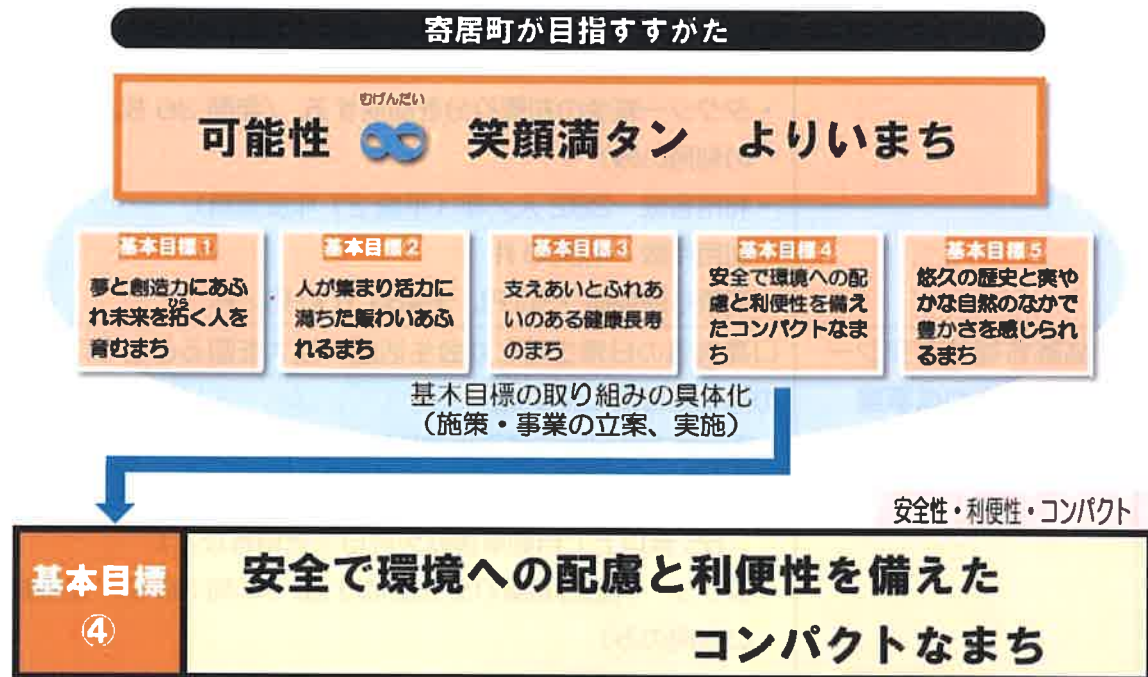
※出典：寄居町資料、各高校ホームページ

第2章 上位・関連計画の把握

1. 第6次寄居町総合振興計画

本町では、将来像を「自然と産業が調和する 創造のまち 寄居」とする第5次寄居町総合振興計画に基づき、施策・事業を体系的に展開してきましたが、次の10年間のまちづくりの道しるべとして、第6次寄居町総合振興計画を策定中です。

【第6次寄居町総合振興計画における施策体系】



基本方針1 人にやさしいまちづくり

人口の減少や高齢化が進む将来においても暮らしや産業活動を支え続けていくために、町の特性にあったコンパクトなまちのあり方を検討し、市街地やそこに立地すべき都市機能を適正に誘導します。

■基本施策③公共交通の利便性の向上

- 鉄道利便性向上事業
- 公共交通システムの検討
- 近隣市町村との連携

〈第6次寄居町総合振興計画における位置付け〉

- ・総合振興計画では、人口減少や高齢化が進む将来においても暮らしや産業活動を支え続けていくために、町の特性にあったコンパクトなまちのあり方を検討し、市街地やそこに立地すべき都市機能を適正に誘導するものとしています。

2. 寄居町人口ビジョン

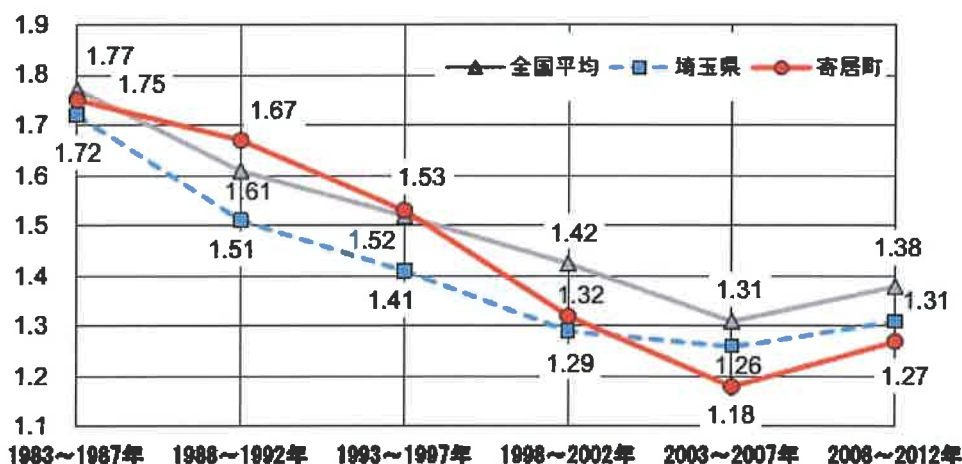
本町の出生数は、1995年以降減少傾向にあり近年は年間200人程度です。合計特殊出生率*は、全国的な傾向と同様に低下傾向にあり、1998年以降は全国平均を、さらに2003年以降は埼玉県の数値を下回っています。

自然増減（出生数－死亡数）は、出生数の減少と死亡数の増加に伴い、2001年以降、死亡数が出生数を上回る「自然減」が続いています。

社会増減（転入数－転出数）は2003年以降に町外への転出数が町内への転入数を一貫して上回り、転出超過が続いています。近年ではおおむね年間200人の転出超過となっています。

「寄居町人口ビジョン」において、若い世代のUターン促進やファミリー層の移住促進、結婚・出産・子育て環境の整備などの取組みを進め、合計特殊出生率の回復（自然増減の改善）及び転入者の増加（社会増減の改善）を図ることで、2060年時点で25,095人（対策なしと比較して約8,000人の増加）の人口を確保することを将来展望として示しています。

図 2.2.1 合計特殊出生率の推移

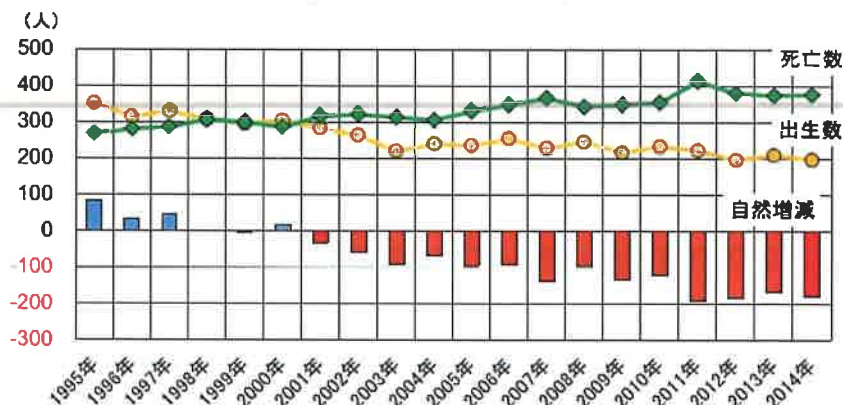


出典：総務省「国勢調査」、厚生労働省「人口動態保健所・市区町村別統計」
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

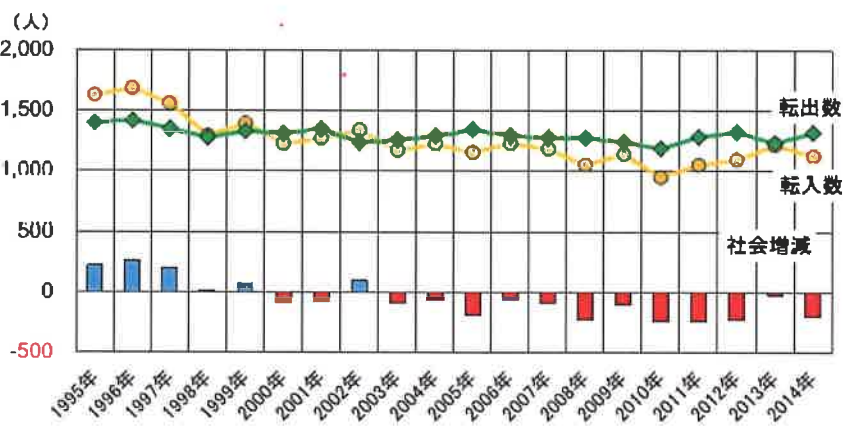
*合計特殊出生率：15～49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもの

図 2.2.2 自然増減・社会増減の推移

■自然増減の推移（出生数－死亡数）

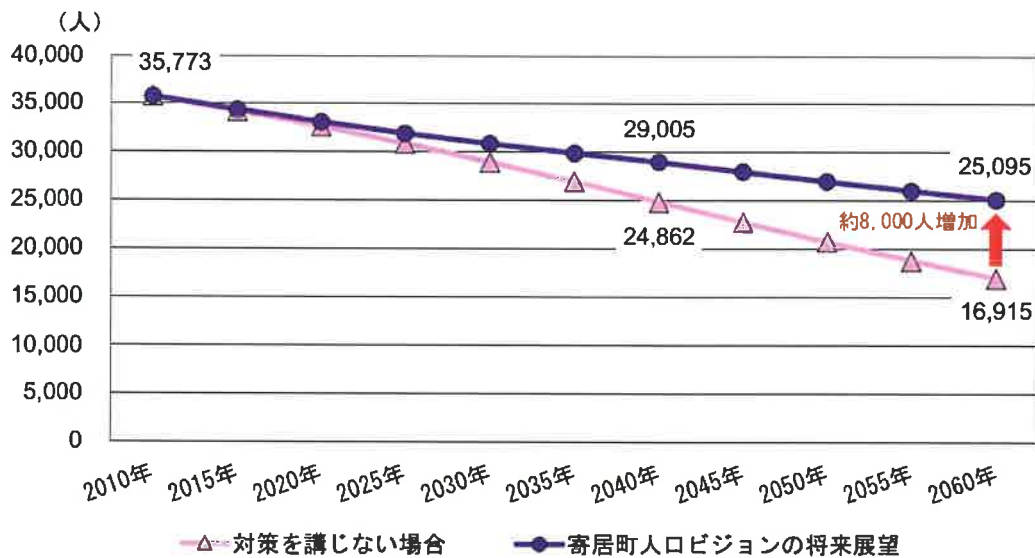


■社会増減の推移（転入数－転出数）



出典：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数に関する調査」

図 2.2.3 人口の将来展望

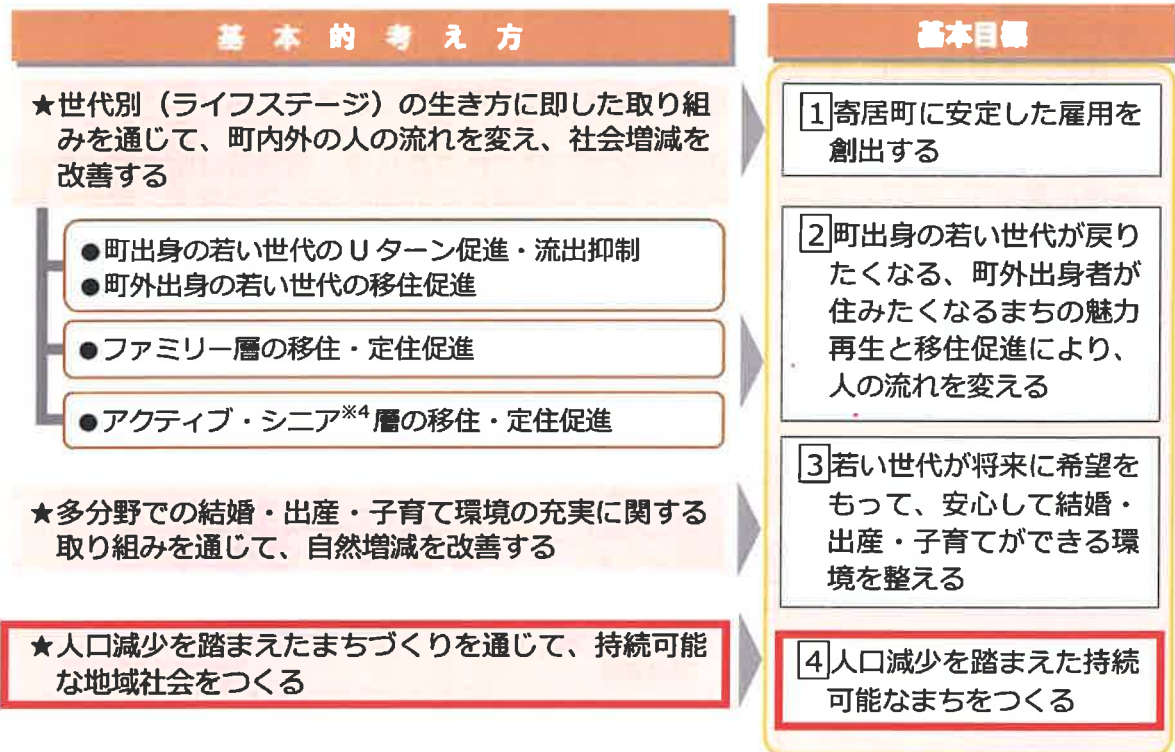


出典：総務省「国勢調査」

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口」

3. 寄居町まち・ひと・しごと創生総合戦略

本町では、平成12年以降続く人口減少に歯止めをかけ、持続可能なまちづくりの実現を目的として、一層の取組を進めていくための行動計画である「寄居町まち・ひと・しごと創生総合戦略」（以下、「総合戦略」という。）を平成27年12月に策定しました。



施策①

人口減少を踏まえたコンパクトなまちづくりの推進

イ) 持続可能な公共交通サービスの提供

1 【新規】コンパクトシティに適した交通網を整備

地域公共交通総合連携計画の見直し時期とあわせて、デマンド交通やコミュニティバス等について再度検討する。

〈寄居町まち・ひと・しごと創生総合戦略における位置付け〉

- ・総合戦略においては、総合連携計画の見直しとあわせ、デマンド交通など既存の公共交通を再検討し、コンパクトシティの基軸となる交通網を整備するものとしています。

4. 寄居町立地適正化計画

■立地適正化計画の策定

本町では現在、「寄居町立地適正化計画」を策定中ですが、その考え方は次のとおりです。

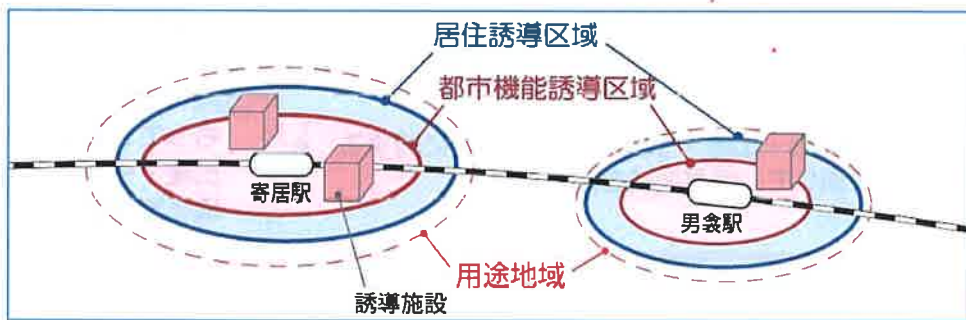
立地適正化計画は、人口減少や少子高齢化の進展を踏まえ、持続可能な集約型のまちづくりを推進していくための土地利用の計画として、平成27年度から平成29年度の3カ年で策定します。

また、本計画では、平成27年度に実施した基礎調査結果に基づき、以下の基本的な考え方によって、一定の区域に居住を誘導する施策を推進します。

■誘導区域の設定

立地適正化計画の区域は、都市計画区域でなければならず、寄居町は町全域が都市計画区域となっていることから、寄居町全域が立地適正化計画区域になります。また、居住環境の整備を進める地域として都市計画において住居系の用途地区を定めた地域を誘導区域とすることが基本となっていることから、寄居町での区域設定は以下のようなイメージになります。

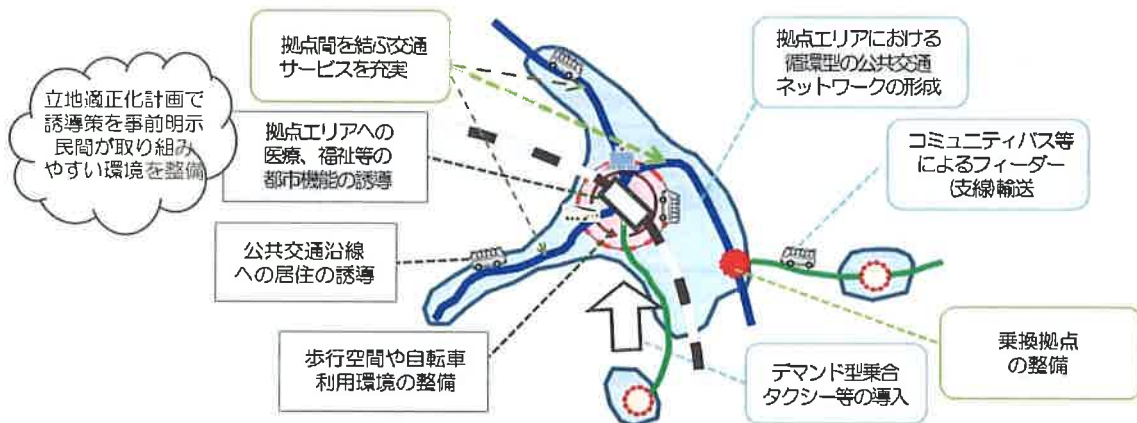
《誘導区域設定のイメージ》



■都市計画と公共交通の一体化

居住や都市の生活を支える機能の誘導とコンパクトなまちづくりと地域公共交通の再編との連携により「コンパクトシティ・アンド・ネットワーク」のまちづくりを進めます。

《都市計画と公共交通の連携イメージ》



国土交通省：立地適正化計画概要より

5. その他の関連計画

(1) 寄居都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

【都市づくりの基本理念】

①コンパクトなまちの実現

高齢者をはじめ誰もが安心・安全で歩いて暮らせるまちづくりを推進する。

中心市街地に多様な都市機能の集積を図るとともに、まちなか居住を進める。

また、地域から中心市街地や医療・福祉施設へのアクセス性を高め、生活環境の向上を図り、既存市街地の社会基盤を活かした「核」を維持する。

公共交通の利用促進やみどりの創出などにより、低炭素社会の実現を図る。

②地域の個性ある発展

高速道路ネットワークの整備による波及効果を活かし、地域振興に結びつけるとともに、地域資源を活かしたコンセプトのあるまちづくりを進め、まちの個性を高める。

③都市と自然・田園との共生

郊外部に広がる豊かな田園環境を保全・活用する。

【都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針】

公共交通機関の利便性や結節性の向上などにより、総合的な交通体系を確立していく必要がある。

- ・歩行者や自転車の通行環境を充実するとともに、公共交通機関の利用促進を図り、総合的な交通体系を確立するとしています。
- ・広域的な交流・連携を強化するため、広域交通ネットワークの構築を図るとしています。

〈都市計画区域の整備、開発及び保全の方針における位置付け〉

- ・高齢者をはじめ誰もが安心・安全で歩いて暮らせるまちづくりを推進するとしています。
- ・そのためには、中心市街地に多様な都市機能の集積を図るとともに、まちなか居住を進め、地域から中心市街地や医療・福祉施設へのアクセス性を高め、生活環境の向上を図り、既存市街地の社会基盤を活かした「核」を維持するとしています。

(2) 寄居町地域福祉計画（平成 28 年 3 月 寄居町）

寄居町地域福祉計画は、計画の策定と施策の推進を通じて、地域福祉活動をより強化し、生活課題を抱えた人だけでなく、誰もが安心・安全に生活を送ることができる豊かなまちづくりを目指しています。

【計画の期間】

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間を計画期間とします。

【基本理念】

「みんなで支える 共に生きるまちづくり」

【基本目標】

4 つの基本目標はそれぞれが個別な目標となるのではなく、互いに補完し合うことで成り立ち、地域福祉推進のためには、福祉・保健・医療が一体的になるだけでなく、教育・就労・住宅・交通・環境・まちづくりなどの生活関連分野との連携も必要となります。

- ①共に助け合える活動基盤づくり
- ②地域とともに暮らすつながりづくり
- ③地域で活躍できる人づくり
- ④安心して住みやすい環境づくり

「④安心して住みやすい環境づくり」の中では、子育て世代や高齢者、障害者が町へ出る際の移動手段の確保など支援の拡充を求める声も多くあり、誰もが住みやすい生活環境の整備、町内で安心して活動できる環境づくりを施策の方向とし、具体的には次のような取組みを示しています。

〈地域福祉計画における位置付け〉

●バリアフリー化の推進

地域で安全に暮らせるよう、福祉のまちづくり条例に基づき、多くの人が集まる公共施設のバリアフリー化を推進するとともに、既存歩道の拡幅や段差解消など外出しやすいユニバーサルデザイン化を推進するとしています。

●生活環境の充実

町では、障害者、高齢者の移動手段とし重度心身障害者福祉タクシー・高齢者福祉タクシーの推進を図ってきたほか、愛のりタクシー（デマンドタクシー）を整備してきました。引き続き利用方法など検討・改善を重ねていくとともに、社会福祉協議会や NPO 団体による移送サービスについても、そのサービス量が維持できるよう支援するとしています。

(3) 寄居町子ども子育てスマイルプラン（平成27年3月 寄居町）

本計画は、「次世代育成支援対策推進法」第8条第1項に規定される次世代育成支援対策行動計画を見直すとともに、「子ども・子育て支援法」第61条第1項に規定される、子ども・子育て支援事業計画を策定するものであります。

【計画の期間】

平成27年度から平成31年度までの5か年とします。

【基本理念】

子育て 親育ち 地域育ち 子育てつなぐ寄居町

【基本目標】

- 基本目標1 量と質を重視した教育・保育の提供と子ども・子育て支援
(子ども・子育て支援事業計画)
- 基本目標2 みんなが子育てに参加するまち
- 基本目標3 安心して出産・育児ができるまち
- 基本目標4 健やかに子どもが育つまち
- 基本目標5 子どもの居場所・遊び場が整ったまち

〈スマイルプランにおける位置付け〉

バリアフリーの視点を取り入れた地域の住環境、道路交通環境、公共施設などの整備・設計や、子ども同士が安全に遊べ、家族連れが楽しく時間を過ごすことのできる場所の整備を検討するとしています。

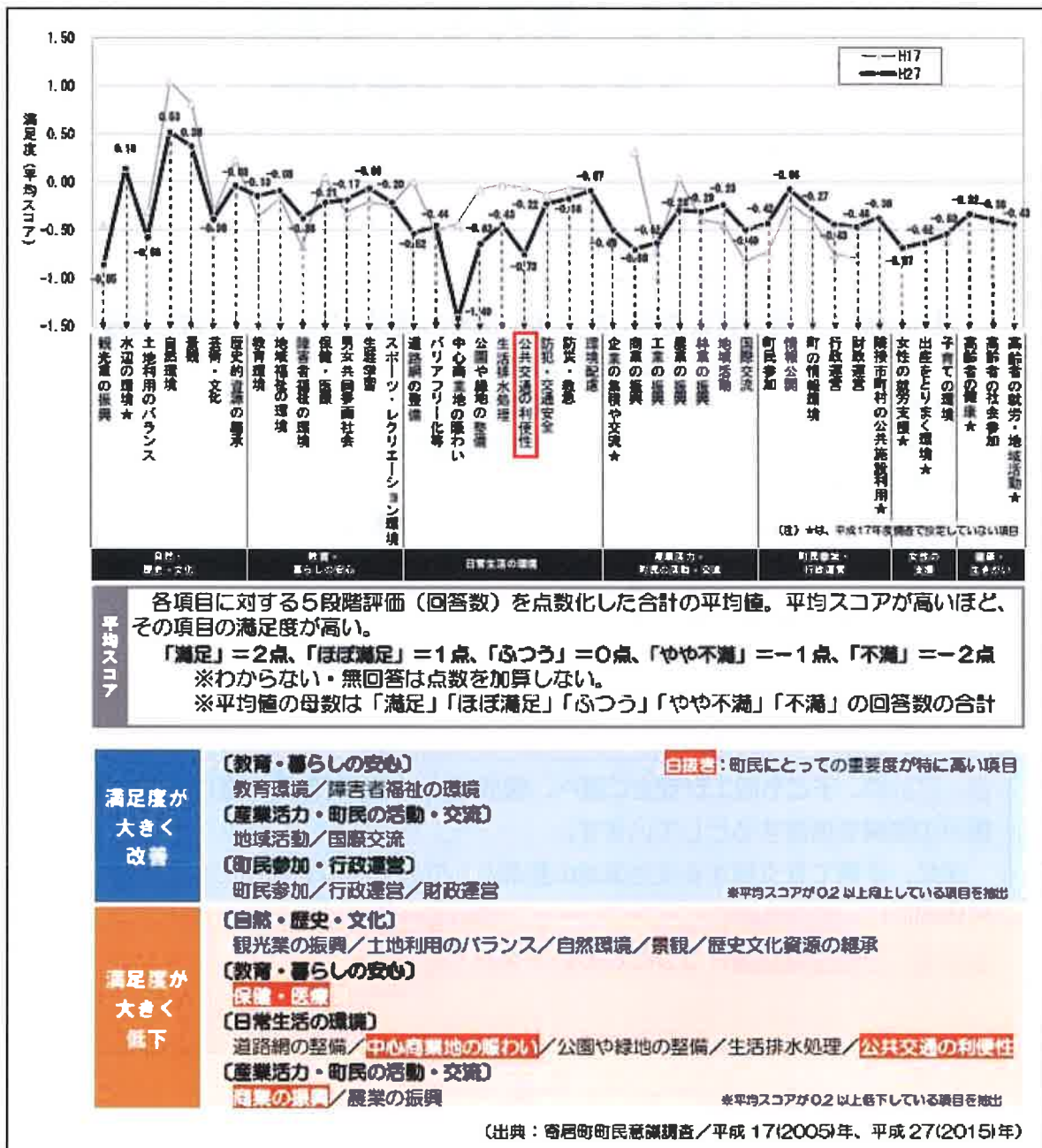
また、子育てを支援する生活環境の整備として、公共交通機関のバリアフリー化、具体的には、町内各駅のバリアフリー化について、鉄道各社が行うバリアフリー化施設整備についての支援を行うとしています。

第3章 公共交通に対する意識

1. 町民意識の変化

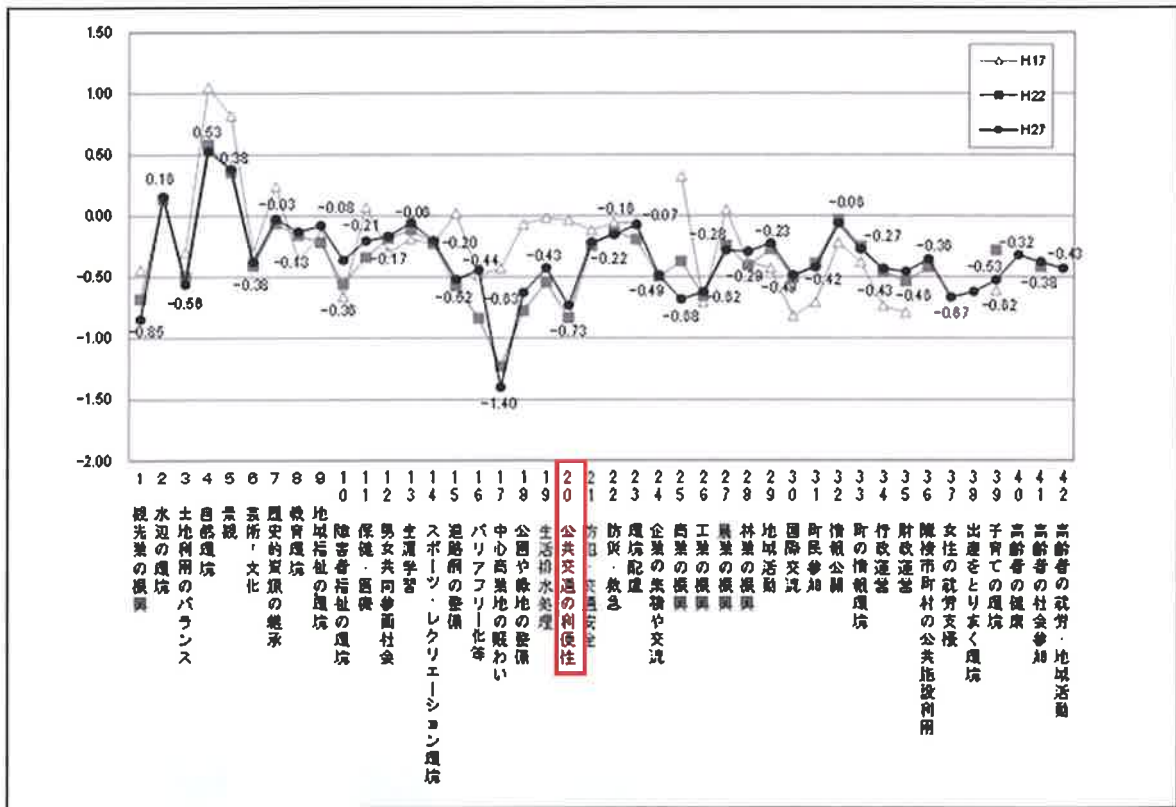
第6次寄居町総合振興計画策定時の町民意識調査結果を前回調査結果と比較すると、次のとおりで、満足度が改善した項目がある一方で、中心商業地や観光業・商業など、町の賑わいに関する満足度は、10年前に比べて大きく低下しています。このほか、10年前より満足度が大きく低下しているもののうち、保健・医療や公共交通の利便性に関しては、重要度が高いとする町民が多く、今後のまちづくりにおいては特に着目すべき課題として捉える必要があります。

図 3.1.1 町民の満足度の変化



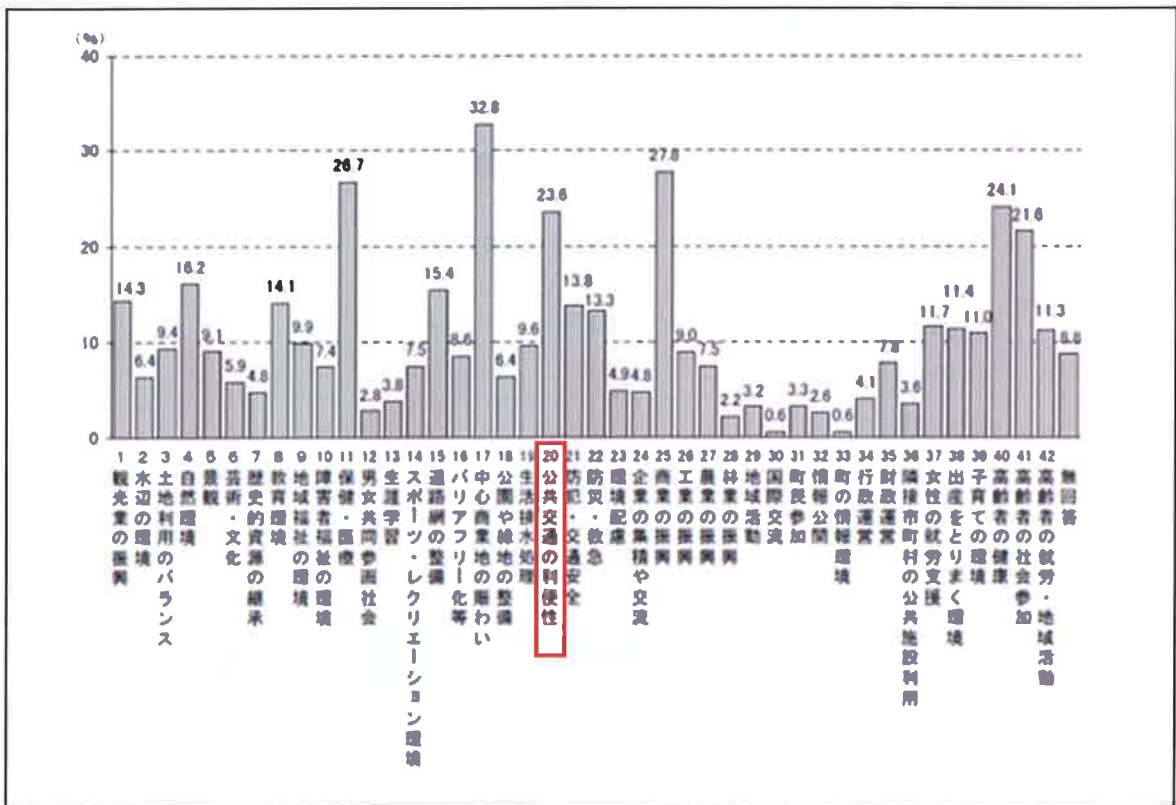
出典：町民意識調査結果（平成27年実施）

図 3.1.2 過去調査（平成 17 年、平成 22 年）結果との比較



出典：町民意識調査結果（平成 27 年実施）

図 3.1.3 寄居町で暮らしているなかで、特に重視する項目



出典：町民意識調査結果（平成 27 年実施）

2. 愛のりタクシーの利用実態

(1) 利用登録及び利用の実態

愛のりタクシー登録者数は、本格運行した平成 25 年度から 2 千人を超え、平成 27 年度末には 3 千人を超えています。登録者は、女性の割合が多くなっています。

利用人数は、年間 1.5 万人前後で推移していますが、男性の利用者は減少し、全体的には伸び悩んでいます。利用者の 80%以上が女性です。

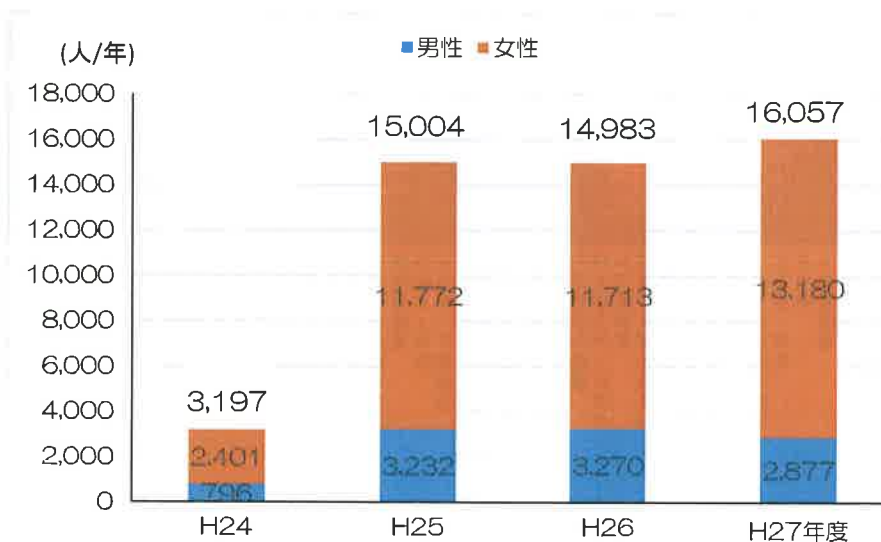
図 3.2.1 各年度末の登録者数の推移



出典：寄居町資料

注) H24 年度は 11 月 1 日からの試験運行の数値

図 3.2.2 利用人数の推移



出典：寄居町資料

注) H24 年度は 11 月 1 日からの試験運行の数値

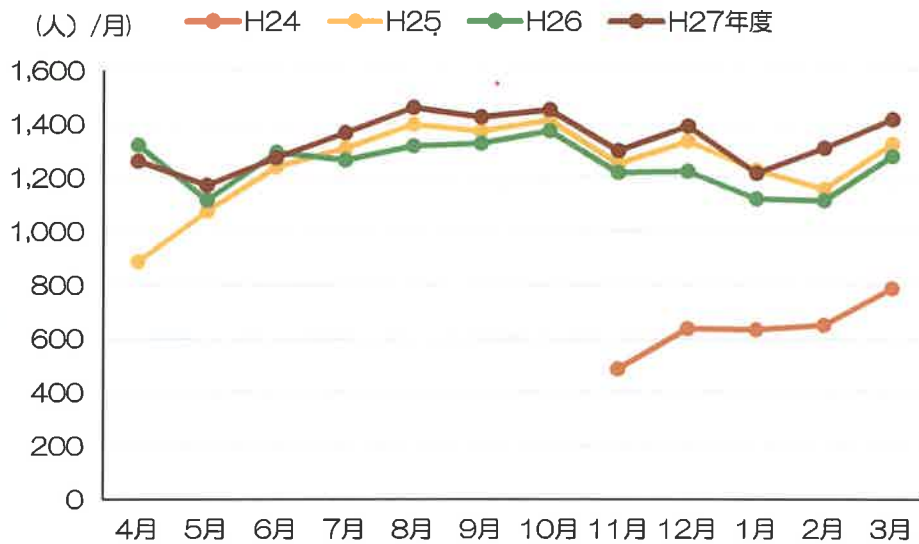
月別の利用人数をみると、各年度ともに8月から10月の利用が多く、1月前後の寒い時期は減少しています。

一日当りの利用人数は、近年伸び悩んでいます。

乗合の状況を示す乗合率をみても、当初の30%台から平成27年度には47.3%に増加していますが、依然として50%を下回っています。

一台当りの平均乗車人数も、平成27年度には1.53人と2人に満たない状況が続いています。

図 3.2.3 利用人数の月別推移

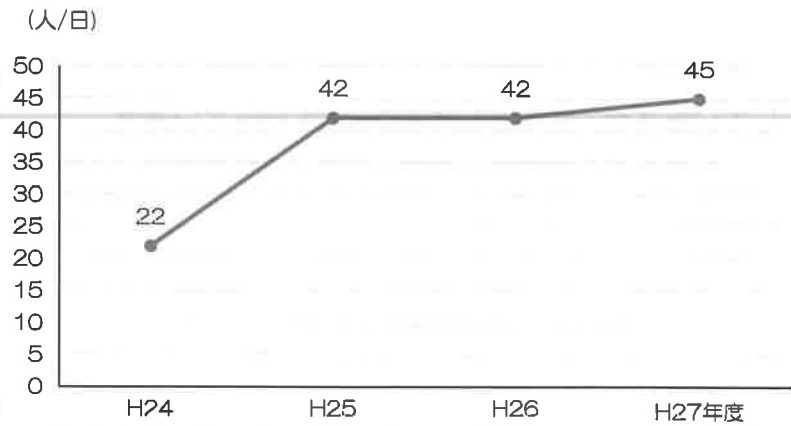


出典：寄居町資料

注) H24年度は11月1日からの試験運行の数値

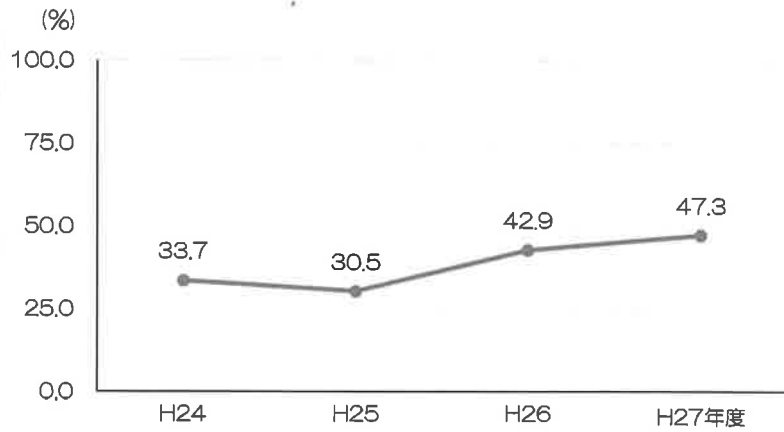
図 3.2.4 一日当り利用人数、乗合率、平均乗車人数の推移

■一日当り
利用人数



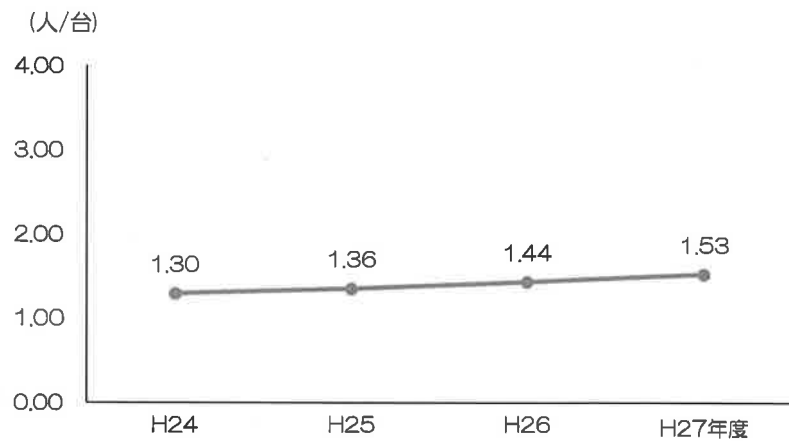
一日当り利用人数 = 総利用人数 ÷ 運行日数

■乗合率



乗合率 = 総利用人数 ÷ 乗合利用人数

■平均乗車人数



平均乗車人数 = 総利用人数 ÷ 総運行回数

出典：寄居町資料

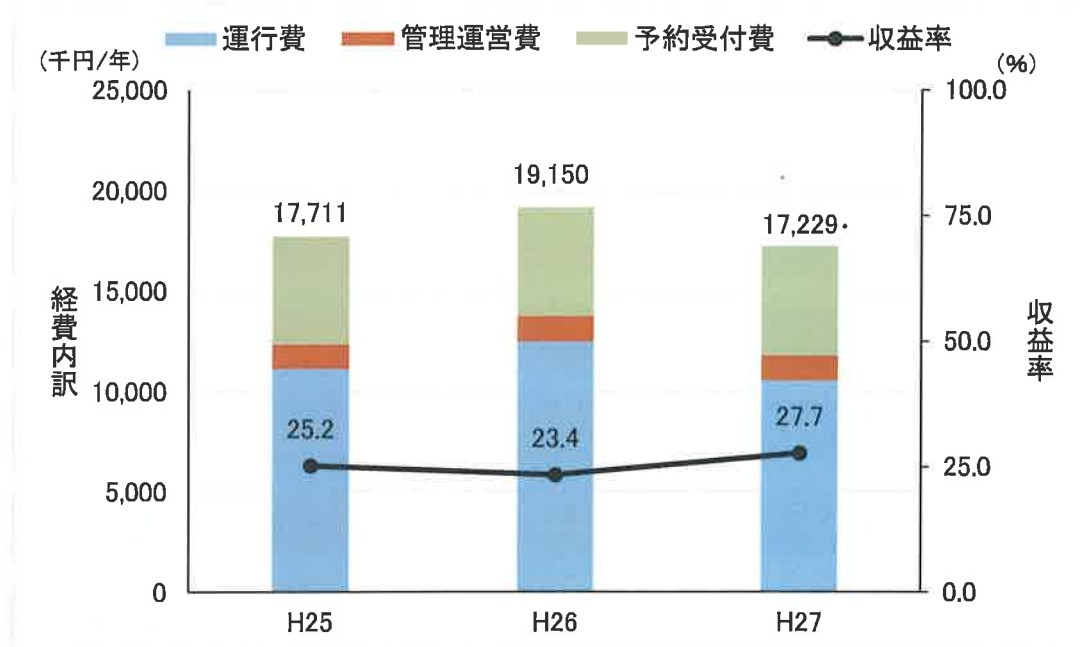
注) H24年度は11月1日からの試験運行の数値

愛のりタクシーの運行経費は、1.7千万円～1.9千万円で推移しており、運行費の占める割合が大きくなっています。

収益率（運転費用に対する運賃収入の割合）は、本格運行開始年度の25.2%から平成27年度には27.7%とやや上昇していますが、依然として30%を下回っています。

運行経費の不足分は、補助金でまかなっており、町の負担も大きくなっています。

図 3.2.5 愛のりタクシーの運行経費内訳と収益率の推移



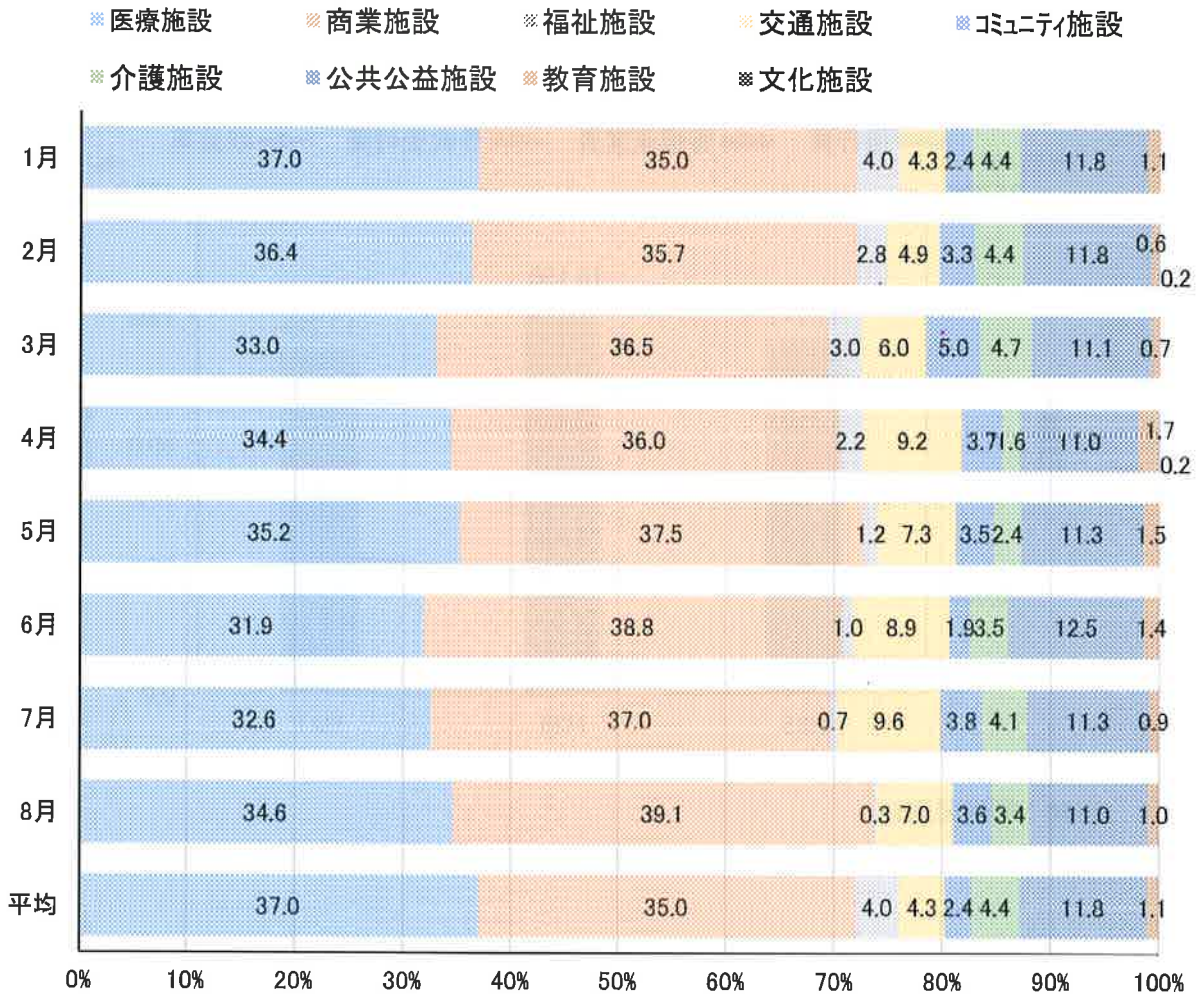
出典：寄居町資料

(2) 利用特性

1) 施設分類別利用者数

施設別利用率は、医療施設が37.0%で最も多く、次いで商業施設が35.0%、公共公益施設が11.8%であり、これらの施設で全体の約80%を占めています。

図 3.2.6 施設分類別利用率



(人)

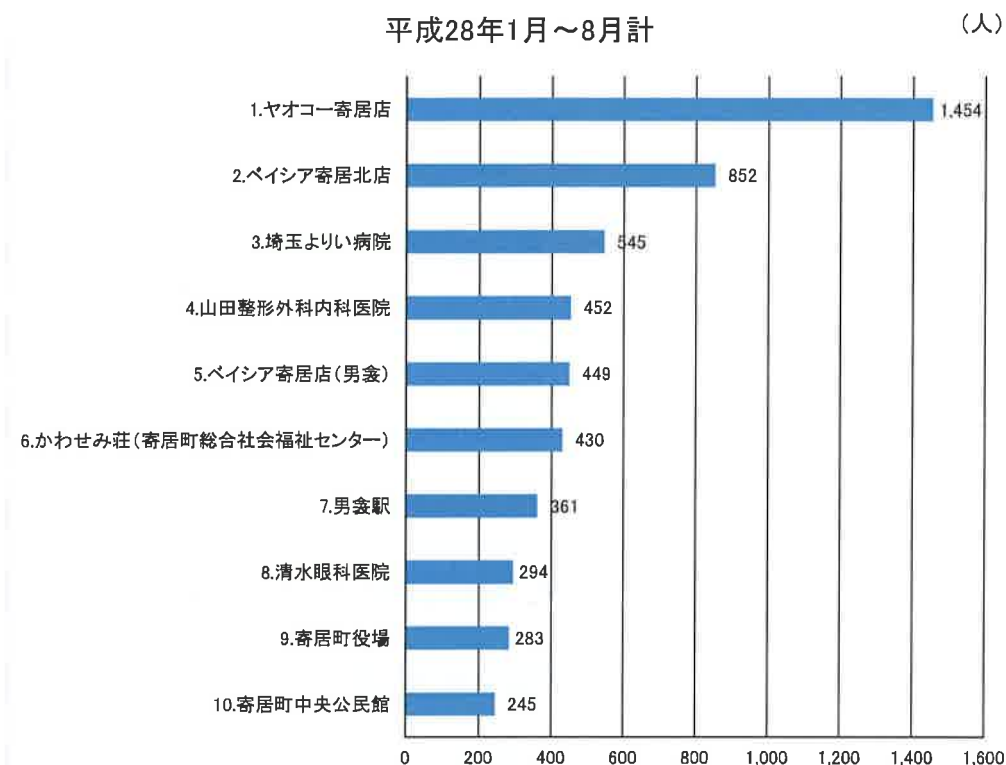
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	合計
医療施設	425	448	431	424	427	377	377	407	3,316
商業施設	402	440	478	444	454	459	429	461	3,567
福祉施設	46	34	39	27	15	12	8	4	185
交通施設	49	60	79	113	89	105	111	83	689
コミュニティ施設	27	41	66	45	43	23	44	42	331
介護施設	50	54	61	20	29	41	47	40	342
公共公益施設	136	145	145	136	137	148	131	129	1,107
教育施設	13	8	9	21	18	17	11	12	109
文化施設	0	2	0	2	0	0	0	0	4
合計	1,148	1,232	1,308	1,232	1,212	1,182	1,158	1,178	9,650

出典：寄居町資料（乗降場利用回数、平成28年1月～8月）

2) 施設別利用者数

利用者数が多い施設は、ヤオコー寄居店、ベイシア寄居北店、ベイシア寄居店（男衾）などの大型商業施設と、埼玉よりい病院、山田整形外科内科医院などの医療施設、かわせみ荘など福祉施設であり、その他男衾駅など交通施設が利用されています。

図 3.2.7 施設別利用者数（上位 10 施設）



(人)

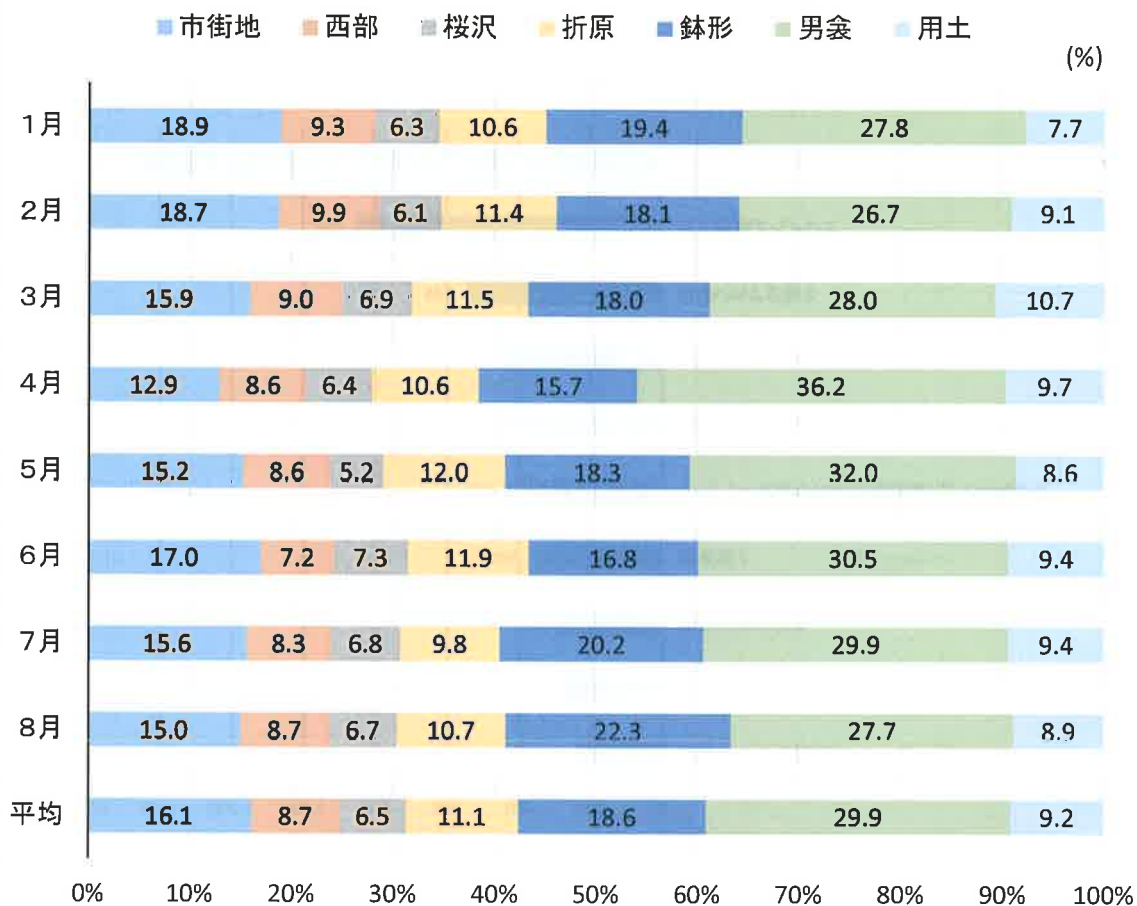
利用施設	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	合計
1.ヤオコー寄居店	147	172	191	178	185	193	188	200	1,454
2.ベイシア寄居北店	105	109	105	103	99	105	101	125	852
3.埼玉よりい病院	111	83	52	49	51	50	52	97	545
4.山田整形外科内科医院	40	85	46	61	65	56	41	58	452
5.ベイシア寄居店(男衾)	59	53	46	29	66	62	68	66	449
6.かわせみ荘(寄居町総合社会福祉センター)	64	47	48	51	49	55	64	52	430
7.男衾駅	22	21	42	50	51	62	62	51	361
8.清水眼科医院	19	35	43	53	32	34	43	35	294
9.寄居町役場	25	46	39	30	44	37	30	32	283
10.寄居町中央公民館	20	26	56	32	27	16	35	33	245

出典：寄居町資料（乗降場利用回数、平成 28 年 1 月～8 月）

3) 利用者の居住地区

利用者が最も多い地区は男衾地区の29.9%です。その次に多いのは、鉢形地区18.6%、市街地16.1%、桜沢地区11.1%、用土地区9.2%の順となっています。

図 3.2.8 利用者の居住地区



(人)

地区名	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	合計
市街地	209	221	200	154	176	194	173	169	1,496
西部	103	117	113	102	100	82	92	98	807
桜沢	70	72	87	76	60	84	76	75	600
折原	117	135	145	126	139	136	109	121	1,028
鉢形	215	214	226	187	212	192	225	251	1,722
男衾	308	315	352	431	371	349	333	312	2,771
用土	85	107	134	116	100	107	104	100	853
合計	1,107	1,181	1,257	1,192	1,158	1,144	1,112	1,126	9,277

出典：寄居町資料（乗降場利用回数、平成28年1月～8月）

4) 目的別の乗降ODの状況

①鉄道駅

愛のりタクシーでの利用が多い駅は、男衾駅、寄居駅、玉淀駅などであり、男衾駅は富田地区、寄居駅は用土地区・富田地区、玉淀駅は用土地区からの利用が多くなっています。

②商業施設

商業施設への買物等では、大型商業施設が立地する桜沢地区、富田地区、寄居地区への利用が多く、桜沢地区では、西ノ入地区、三ヶ山地区、自地区内からの利用が多く、富田地区では、自地区、鉢形地区、寄居地区では、桜沢地区、自地区、富田地区、露梨子地区などからの利用が多くなっています。

③医療施設

医療施設への利用では、寄居地区、桜沢地区、用土地区など医療施設が充実した地区への利用が多くなっています。

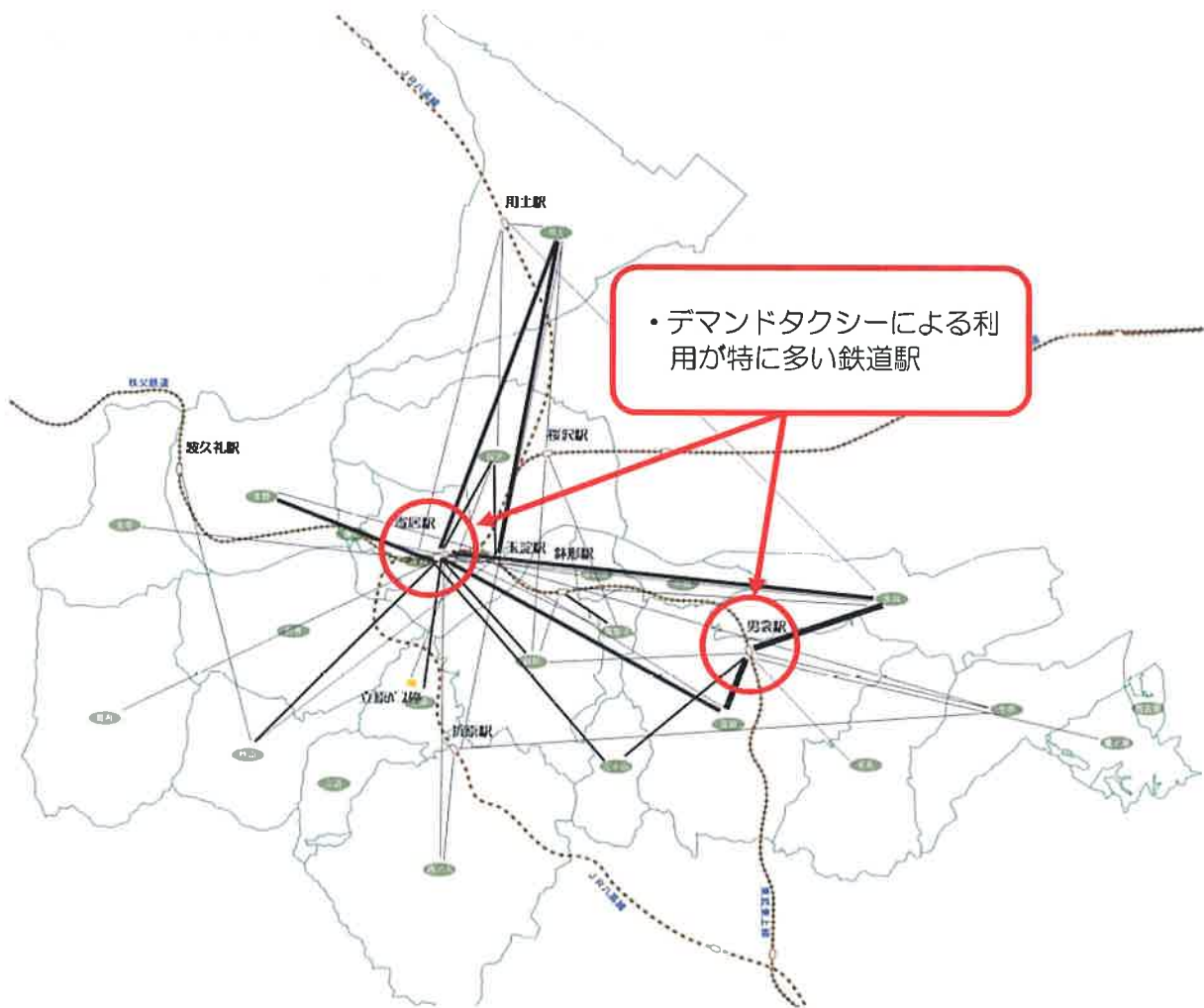
寄居地区では、富田地区をはじめ各地区からの利用があり、桜沢地区では、寄居地区、富田地区、用土地区からの利用が多い、用土地区では、寄居地区、富田地区、鉢形地区からの利用が多くなっています。

④施設間の移動

最初の目的先から別の目的地に移動する利用をみると、利用者数は少ないが、用土地区内、寄居地区と桜沢地区、寄居地区内などでみられ、医療施設と商業施設、公共施設などの組み合わせが目立っています。

図 3.2.9 鉄道駅利用者の居住地区

		利用駅									合計
		寄居駅	玉淀駅	桜沢駅	折原駅	男衾駅	波久礼	鉢形駅	用土駅	立原ハス	
居住地区	赤浜	20	2			60		5	1		88
	秋山	19	5				1				25
	今市	1			1	1					3
	折原	10									10
	金尾	1									1
	小園										0
	桜沢	12	11						1	1	25
	末野	26	1								27
	鷹巣					4					4
	立原										0
	露梨	6		1				12			19
	富田	39	5			268					312
	西ノ入	2			5						7
	西古里										0
	鉢形	17		4		1		1			23
	鳳布	7									7
	藤田		1								1
	保田原	4									4
三ヶ山	17				10					27	
三品										0	
傘礼					1					1	
用土	42	27	2	1				5		77	
寄居	7	2						1		10	
合計	230	54	7	7	345	1	18	8	1	671	



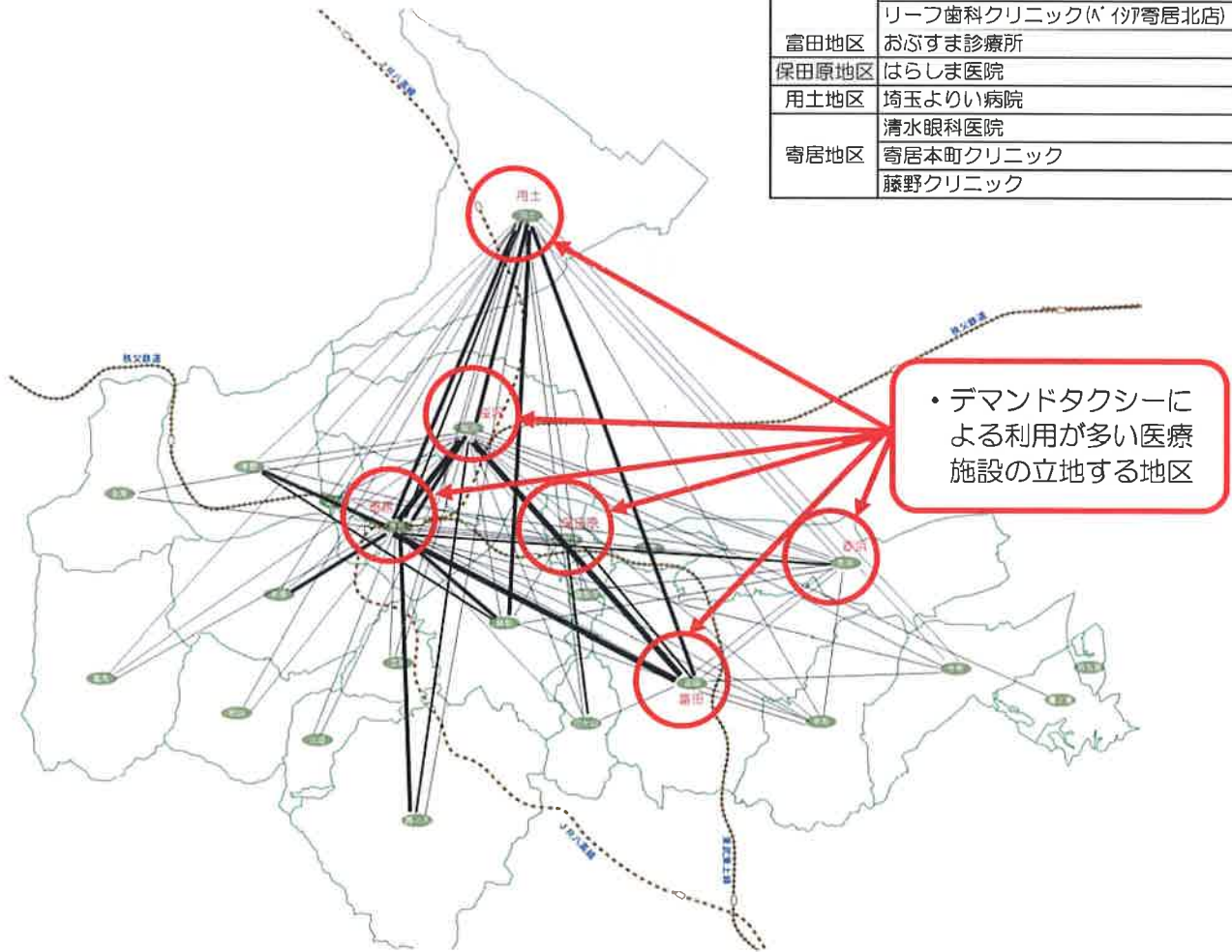
出典：寄居町資料（乗降組み合わせ別利用回数、平成 28 年 1 月～8 月）

図 3.2.11 医療施設利用者の居住地区

		医療施設の立地地区																											
		赤	浜	折	金	小	桜	末	野	立	富	田	西	西	形	風	布	保	保	三	三	品	礼	用	土	寄	居	合	計
居住地区	赤浜						18					10											2	15	62	107			
	折金	4					22					4												4	16	20			
	小桜						15																	3	4	37			
	末野						4																	4	109	128			
	立富																									21	25		
	富田	4					37																		32	130	203		
	西ノ入						41									89			15					21	169	335			
	西古里						1																		4	2	9		
	形風						3																						
	風布						6																	1	5	32	62		
	布保						249						34							14				5	116	228	729		
	保田	30					51													67					34	109	194		
	三ヶ山																												
	三品																												
	品礼																												
	礼用																												
用土																													
土寄																													
寄居	18						251					14																	
居合	72	0	0	0	0	0	926	0	0	0	0	79	0	0	0	89	0	0	173	0	0	0	8	591	1,327	3,265			

【医療施設】

地区名	利用者の多い主要施設
赤浜地区	田中医院
桜沢地区	山田整形外科内科医院
	リーフ歯科クリニック(伊寄居北店)
富田地区	おぶすま診療所
保田原地区	はらしま医院
用土地区	埼玉よりい病院
寄居地区	清水眼科医院
	寄居本町クリニック 藤野クリニック



出典：寄居町資料（乗降組み合わせ別利用回数、平成 28 年 1 月～8 月）

図 3.2.12 施設間利用者

最初の施設の立地地区	次の施設の立地地区																				計							
	赤浜	秋山	今市	折原	金風	小園	榎末	沢末	野原	立	周露	梨子	富田	西ノ入	西古	皇	鉢形	風布	藤田	俵田		三ヶ山	三品	牟礼	用土	客	展	合
赤浜													2															2
秋山																												0
今市																												0
折原							2						1															3
金風																												0
小園																												0
榎末								2					6				1							5	19			33
沢末																												0
野原																												0
立									1																			1
周露																												0
梨子																												0
富田													2								5							2
西ノ入																												0
西古																												0
皇																												0
鉢形																												2
風布																												4
藤田																												1
俵田																												0
三ヶ山																												0
三品																												0
牟礼																												1
用土																												48
客																												8
展																												62
合	0	0	0	2	0	0	34	5	0	0	0	23	0	0	0	2	0	0	3	0	4	0	0	0	0	0	58	
計																												182



出典：寄居町資料（乗降組み合わせ別利用回数、平成 28 年 1 月～8 月）

3. 愛のりタクシー登録者アンケート調査結果の概要

愛のりタクシー登録者（世帯）を対象に現段階の利用者満足度、今後の課題等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

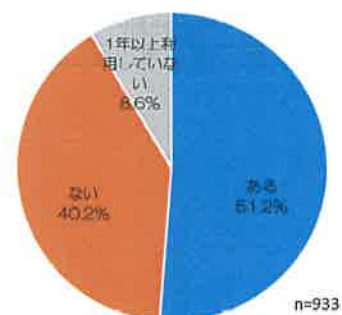
表 3.3.1 愛のりタクシー登録者アンケートの概要

実施期間	平成 28 年 1 月下旬～平成 28 年 2 月 28 日
調査対象	愛のりタクシー登録申請者の属する世帯の世帯主
調査方法	郵送による配布・回収
配布枚数	1824 世帯（登録者約 3,000 人）
回収率	51.3%（回収数 936 世帯）

■ アンケート調査結果抜粋

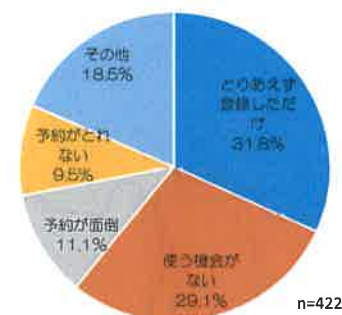
問1 愛のりタクシー利用の有無

・利用した人が 51.2%、利用したことがない人 40.2%、1 年以上利用していない人が 8.6%で、1 年以内に利用している人は、約半数を占めています。



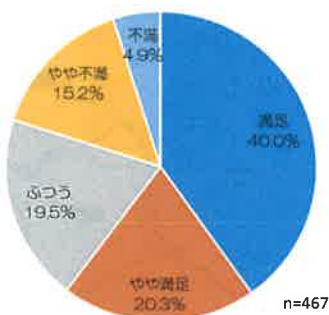
問2 愛のりタクシーを利用しない理由

・「とりあえず登録しただけ」が 31.8%、「使う機会がない」が 29.1%、「その他」が 18.5%、「予約が面倒」が 11.1%、「予約が取れない」が 9.5%であり、将来的な利用を考える人、手続きに慣れない人が多い状況が伺えます。



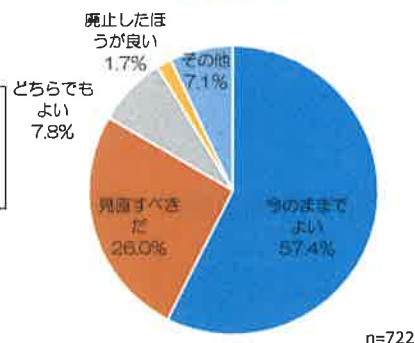
問6 愛のりタクシーの満足度

・「満足」が 40.0%と最も多く、「やや満足」も含めると全体の約 6 割が満足しています。反対に「不満」、「やや不満」は、全体の約 2 割となっています。



問8 愛のりタクシーの今後について

・「今のままでよい」が 57.5%、で最も多く、反対に「見直すべきだ」が 26.0%になっています。



4. 町民アンケート調査結果の概要

町民を対象に現在の公共交通に対する満足度、今後の課題等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

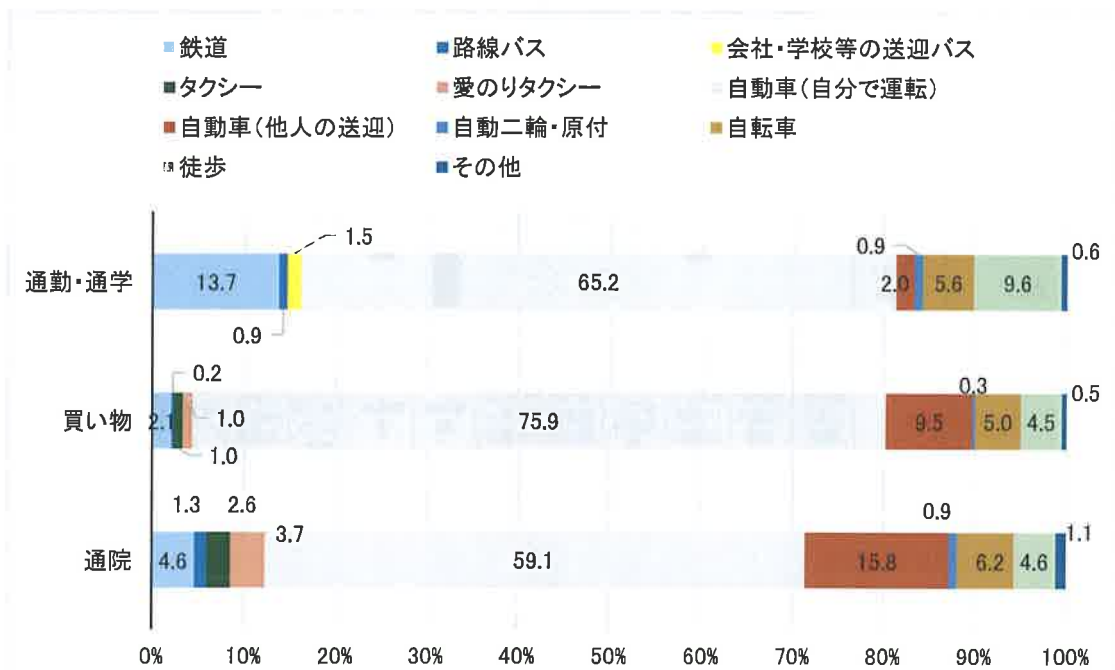
表 3.4.1 町民アンケートの概要

実施時期	平成 28 年 9 月
調査対象	15 歳以上の町民（居住者）
調査方法	郵送による配布・回収（無作為に 1,000 世帯を抽出）
配布枚数	1,000 世帯（各世帯に 3 通同封）
回収率	36.4%（673 票）

■アンケート調査結果抜粋

□ 日常の外出での交通手段

- ・送迎を含む自動車の利用割合は、通勤・通学が 67.2%、買い物が 85.4%、通院が 73.9% でいずれも自動車への依存傾向が顕著であり、特に通院（15.8%）や買い物（9.5%）では、他人の送迎に頼らざるを得ない状況が伺われます。

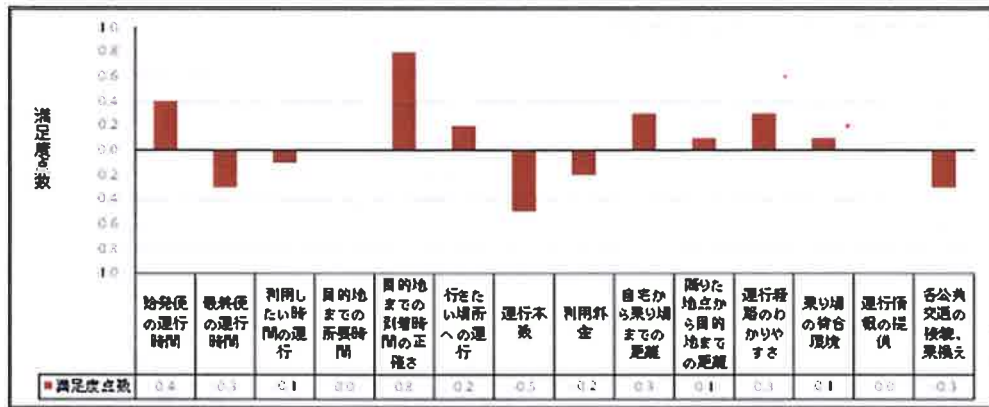


□交通手段別の満足度

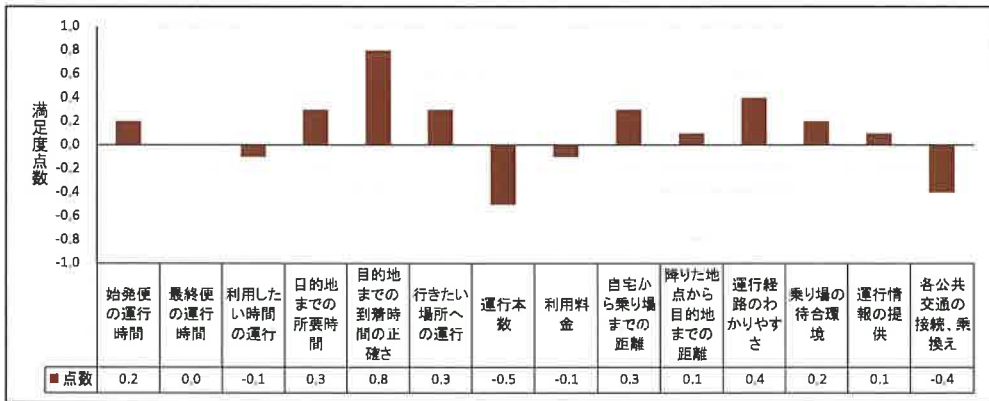
- 鉄道は「運行本数」や「各公共交通の接続、乗換え」で満足度が低く、路線バスはすべての項目で満足度が低くなっています。愛のりタクシーは、「どちらともいえない」の回答が多く選択されており、サービス内容などの周知が必要な状況が伺えます。
- この満足度を、免許を持っていない人や返納者に限ってみると、路線バスについて「各公共交通の接続、乗換え」の評価が-1.3 と特に低く、改善の必要性が高くなっています。愛のりタクシーは、全体よりも各項目の満足度が高くなっており、運転できない人にとって重要な公共交通手段となっています。

鉄 道

• 全体

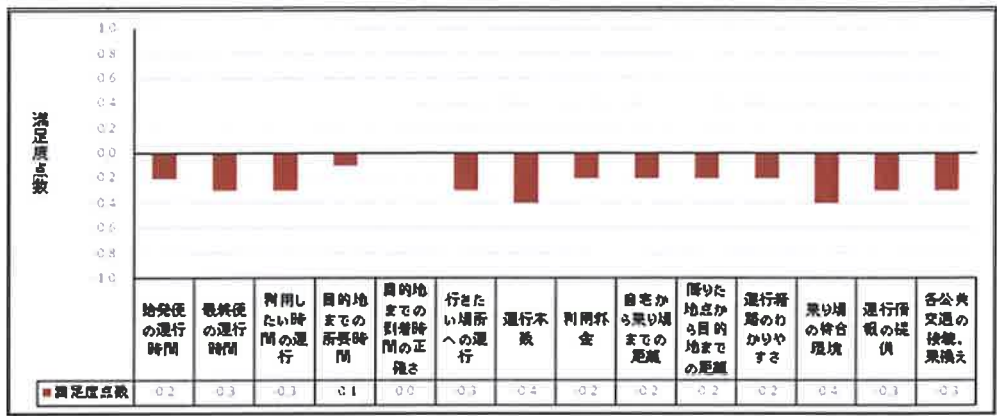


• 免許を持っていない人

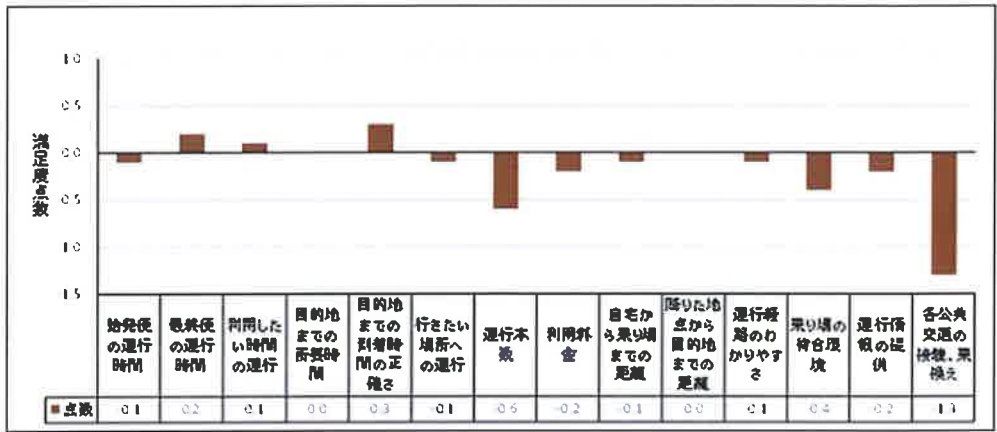


路線バス

・全体

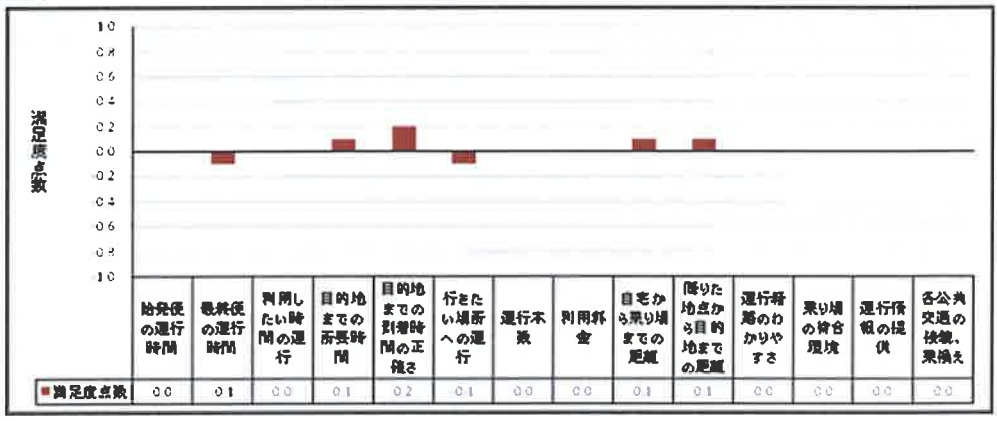


・免許を持っていない人

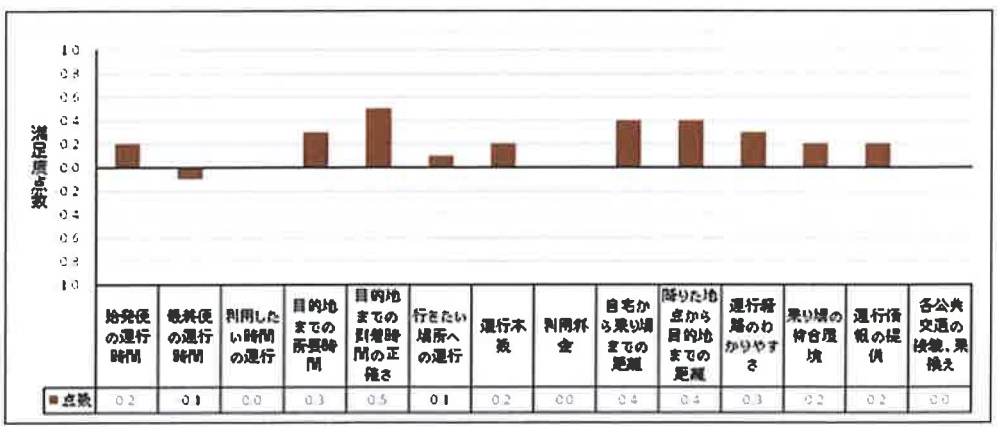


愛のりタクシー

・全体



・免許を持っていない人



第4章 地域公共交通の問題点・課題

1. 寄居町地域公共交通総合連携計画の検証

過年度策定された「寄居町地域公共交通総合連携計画」では、次の7つの施策について具体的な事業プログラムを作成しています。

各施策の事業プログラムについてその実施状況を検証すると、施策の大きな柱であった新たな公共交通手段の導入については、デマンド型乗合タクシーの導入として「愛のりタクシー」を本格的に運行し、登録者数、利用者数は年々増加しています。

また、交通結節点の強化策として、男衾駅をはじめとし、寄居駅南口にも今後快適な待合空間の整備が考えられています。

鉄道サービスの向上については、東武東上線の複線化や寄居駅までの直通運転について鉄道事業者へ陳情や要望を継続しています。

施策の中には、本町の利用実態に馴染まないものもあり、本検討の中で再度これまでの進捗状況、実施上の課題を整理して、新たな施策の検討に活かしていく必要があります。

■寄居町地域公共交通総合連携計画における施策の体系

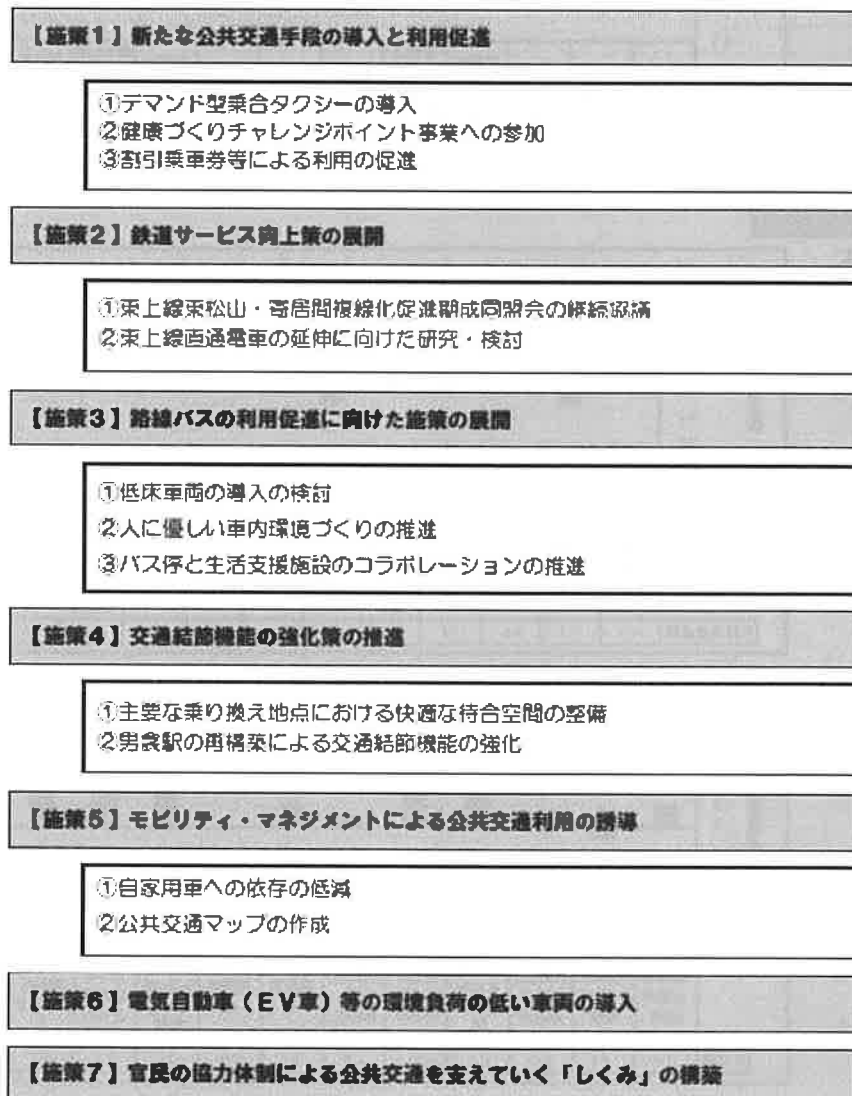


表 4.1.1 寄居町地域公共交通総合連携計画の検証

事業プログラム		事業の実施状況
施策1	新たな公共交通手段の導入と利用促進	
①	デマンド型乗合タクシーの導入	平成25年4月1日よりデマンド型乗合タクシー「愛のりタクシー」を本格運行開始。平成28年3月末時点登録者数3,183人、平成27年度年間利用者数16,057人（1日平均45人）乗合率47.3%
②	健康づくりチャレンジポイント事業への参加	車を運転しない高齢者などの外出の機会として利用されている「愛のりタクシー」も対象としました。平成25年10月開始、平成28年6月からよりスマイルポイント事業を実施中です。
③	割引乗車券等による利用の促進	割引乗車券等の発行により利用向上を促進する目的であったが、試験走行及び本運行開始より多くの町民の方に登録、利用して頂いており、現在の料金300円（1回）も妥当と考えられることから利用券の発行は見合わせています。
施策2	鉄道サービス向上策の展開	
①	東上線東松山・寄居間複線化促進期成同盟会の継続協議	東上線東松山・寄居間複線化について、毎年度促進期成同盟会から東武鉄道へ陳情、要望を継続的に実施しています。
②	東上線直通電車の延伸に向けた研究・検討	直通電車（池袋駅～寄居駅間）については、小川駅乗り入れ車両と町内駅ホームの長さや乗客数の減少など延伸に係る課題が確認されています。延伸については促進期成同盟会を通じ、継続的に要望を実施しています。
施策3	路線バスの利用促進に向けた施策の展開	
①	低床車両の導入の検討	県北都市間路線バスにおいて、2台ともワンステップバスを導入しています。ノンステップバスはワンステップバスより高額であることが導入しにくい点であると考えられています。今後も導入に当たっては費用も含めたうえで関係市町及び運行業者と協議検討を行っていきます。
②	人に優しい車内環境づくりの推進	リクフライングシートを装備した観光タイプのバスやワンステップバスが使用されていますが、ベビーカー利用者や荷物が多い人が利用しにくい構造にはなっていません。
③	バス停と生活支援施設のコラボレーションの推進	町内5箇所でバスまちスロットを登録（寄居駅、寄居駅入口、埼玉ゆりの病院前、用土駅、埼玉県川の博物館）
施策4	交通結節機能の強化策の推進	
①	主要な乗換え地点における快適な待合空間の整備	寄居駅南口駅前広場の検討事項に男衾駅と同様な施設が考えられています。
②	男衾駅の再構築による交通結節機能の強化	男衾駅では、平成28年7月に駅舎及び自由通路が完成しています。現在、東西駅前広場等の整備が進められており、バス停や待合スペース、駐輪場等の設置により利用者にとって使いやすい空間が創出されます。
施策5	モビリティマネジメントによる公共交通利用の誘導	
①	自家用車への依存の低減	計画当初、パーク＆ライド計画によるエコ通勤を想定していたが、寄居町の立地条件からマイカー通勤を自粛できる交通利用形態でないと考えられています。
②	公共交通マップの作成	平成27年4月に寄居町公共交通マップを作成しました。（地図と時刻表）
施策6	電気自動車（EV車）等の環境負荷の低い車両の導入	公用車にはEV車両（4台）を導入しています。民間事業者、NPO団体の導入状況は確認できません。
施策7	官民の協力体制による公共交通を支えていく「しくみ」の構築	県北都市間路線バス維持対策協議会、東上線東松山・寄居間複線化促進期成同盟会、八高線電車化促進期成同盟会、秩父鉄道整備促進期協議会、東秩父地域公共交通協議会で、協力体制を構築しています。

2. 地域公共交通の課題

これまでの検討結果を踏まえ、本町における地域公共交通の問題点、課題を整理すると、次のとおりです。

【本町の都市概況における問題点】

- ・町の人口減少と高齢者人口の増加が顕著です。
- ・町内の用途地域内から用途地域外への人口の分散傾向がみられます。
- ・日常生活を徒歩でカバーできる範囲は寄居駅周辺や男衾駅周辺に限られており、全体的に自動車に頼らざるを得ない状況にあります。
- ・人口減少下でも自動車保有台数は漸増傾向で、自動車への依存度が高い状況にあります。

【本町の公共交通利用における問題点】

- 《鉄道》
- ・本町の鉄道は、3路線、8駅あるが、乗車人数はここ6年間で1割減少しています。
- ・東武東上線や秩父鉄道線と比較しJR八高線はピーク時の運行本数が上下各2本と少ない。
- ・東武東上線の複線化や寄居駅までの直通運転など要望を行っているが実現していません。
- ・観光や商談等で町外から鉄道を利用する人の駅からの公共交通手段が無い駅が多い。

《バス》

- ・路線バスの廃止に伴う県北都市間路線バスが運行しているが、運行本数が少なく、利用者も減少が横ばい傾向にあります。
- ・県北都市間路線バスの収益率は30%を下回っており、補助金以外の事業者負担が増加しています。
- 《タクシー》
- ・駅前には常駐している駅は寄居駅と男衾駅であり、他の駅では電話により送迎を依頼する必要がある。
- 《愛のりタクシー》
- ・登録者は増加していますが利用者は伸び悩んでおり、乗合率も50%を下回っています。
- ・収益率が30%を下回っており、運行経費の不足分を町が補助金でまかっています。

【本町の町民意識における問題点】

《町民意識調査（第6次寄居町総合振興計画策定時）》

- ・日常生活の環境において、「公共交通の利便性」は「中心商業地の賑わい」とともに10年前と比較して町民の満足度が大きく低下した項目です。
- 《愛のりタクシー利用者アンケート結果》
- ・1年以内に利用していない人が約半数あり、その中で「とりあえず登録しただけ」、「使う機会がない」の割合が約6割を占めています。
- ・全体の約6割が愛のりタクシーに満足しているが、不満な人が約2割あります。
- ・不満な点として「予約がとりにくい」、「急用時に利用できない」等が挙げられています。
- ・今後について「見直すべきだ」が26%あり、さらなる利便性の向上を求めています。
- 《町民アンケート結果》
- ・日常の外出で自動車の利用割合（含む、他人の送迎）は、通勤・通学が67.2%、買い物物が86.4%、通院が73.9%といずれも自動車への依存傾向が顕著であり、特に通院（15.8%）や買い物（9.5%）では、他人の送迎に頼らざるを得ない状況が伺われます。
- ・通勤・通学で寄居町以外の県外へ移動する人の約8割は自動車を利用しています。
- ・交通手段別の満足度をみると、鉄道は「運行本数」や「各公共交通の接続、乗換え」で満足度が低いが、路線バスはすべての項目で満足度が低くなっています。愛のりタクシーは、評価が明確に出ず、どちらとも言えない状況にあります。
- ・この満足度を、免許を持っていない人や返納者に限定してみると、路線バスについて「各公共交通の接続、乗換え」の評価が-1.3と特に低く、改善の必要性が高い。愛のりタクシーは、全体よりも各項目の満足度が高くなっており、運転できない人にとって重要な公共交通手段となっています。
- ・これからの町の公共交通について、高齢化により運転できなくなる人のため、使いやすい交通手段を維持する点が多く意見として挙げられました。

【本町における公共交通の課題】

- ①日常生活における自動車への依存度が高いため、高齢化等により自動車の運転ができなくなり、送迎も頼めなくなった場合の移動手段を確保しておく必要があります。
- ②鉄道や路線バスの運行本数が少なく、町民の満足度は低下しています。また、利用者が減少し収益率は低くなっています。そのような状況の中でも公共交通を維持していくための方策が必要であります。
- ③愛のりタクシーは、免許を持たない人や高齢者の重要な足となっており、他の公共交通手段と共存しながら持続可能な利用促進策を展開する必要があります。
- ④駅から公共交通手段が整備されていない駅や、他の公共交通への案内不足等に対応し、観光や産業振興に貢献する公共交通の環境づくりを進めていく必要があります。

第5章 地域公共交通網形成計画の基本方針

1. 基本方針

(1) 将来公共交通体系の基本方針

将来公共交通体系の「基本理念」とそれを実現するための「基本方針」を次のように定めます。

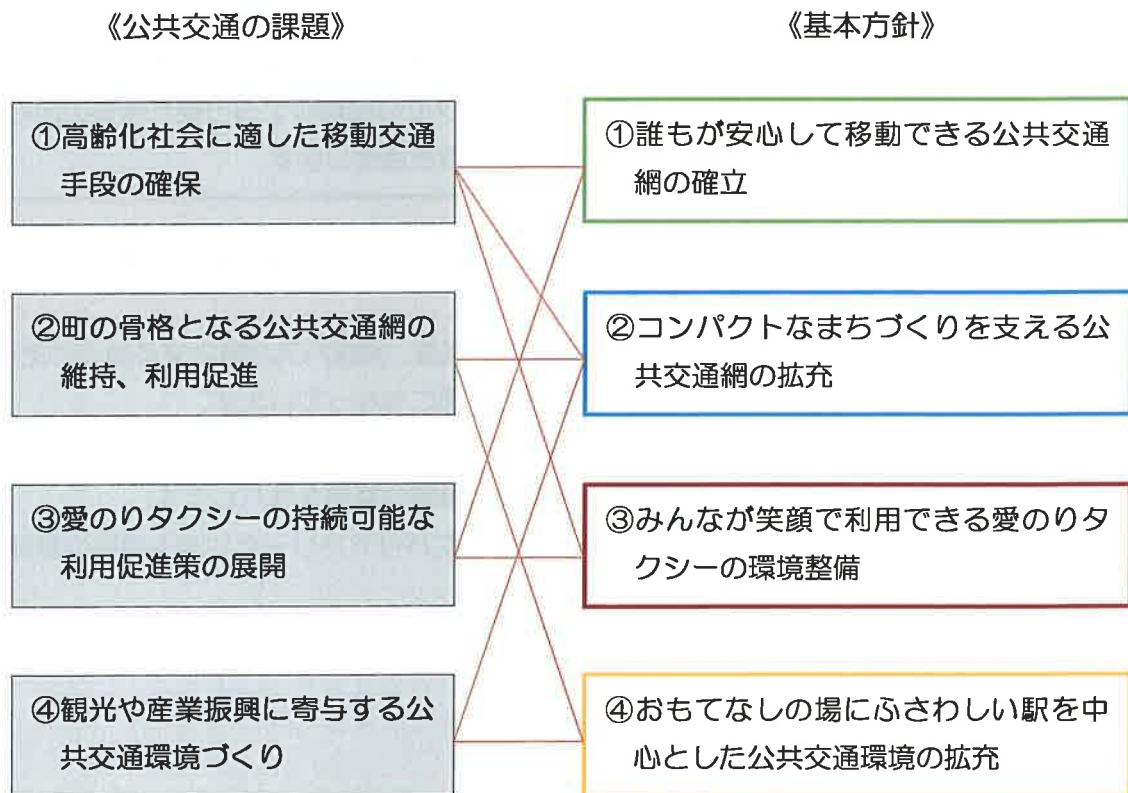
【基本理念】

よりいまちの可能性を支える持続可能な公共交通の実現

第6次寄居町総合振興計画において、「未来に向けて町民一人ひとりが自分らしくいきいきと活躍する無限の可能性を引き出せる町」を目指すとしていることから、

- ①寄居町民の無限の可能性を引き出せるまちづくりを公共交通の役割において支えること
- ②少子高齢化社会において将来に渡り持続し、町の発展に寄与し続けることを目指し、「よりいまちの可能性を支える持続可能な公共交通の実現」を基本方針とした。

【基本方針】



基本方針① 誰もが安心して移動できる公共交通網の確立

- 本町では、高齢化が進展するなかでも交通手段として自動車の利用率は高い割合を占めていますが、高齢者による交通事故対策は社会的な課題の一つとなっています。
- 自動車免許の自主返納制度の浸透により、免許を持たない方が増加しても、高齢者が外出機会を減らすことなく、誰もが安心して日常生活を送れる公共交通網の確立を目指します。

基本方針② コンパクトなまちづくりを支える公共交通網の拡充

- 人口減少や高齢化が進む将来において町民の暮らしや産業活動を支え続けていくためには、一定のエリアで人口密度を維持するコンパクトなまちづくりが求められています。
- 居住や都市機能を誘導する区域においては、駅を中心とした中心市街地への移動の利便性を確保していく必要があり、また隣接市町村のまちづくりとの整合も図りながら、これらと調利した公共交通網の拡充を目指します。

基本方針③ みんなが笑顔で利用できる愛のりタクシーの環境整備

- 愛のりタクシーは、町内の交通不便地域を解消し、町民が登録を行えばいつでも気軽に町内を移動できる交通手段であり、利用者の約6割が満足しています。
- 一方、このシステムを維持していくためには、登録者の利用を促進するとともにさらに多くの町民に利用していただいて利用者を増やす必要があります。タクシーと異なる相乗りという観点からは知人等グループでの利用や土日の観光需要の取り込みなども含めて愛のりタクシーの利用環境改善を目指します。




基本方針④ おもてなしの場にふさわしい駅を中心とした公共交通環境の拡充

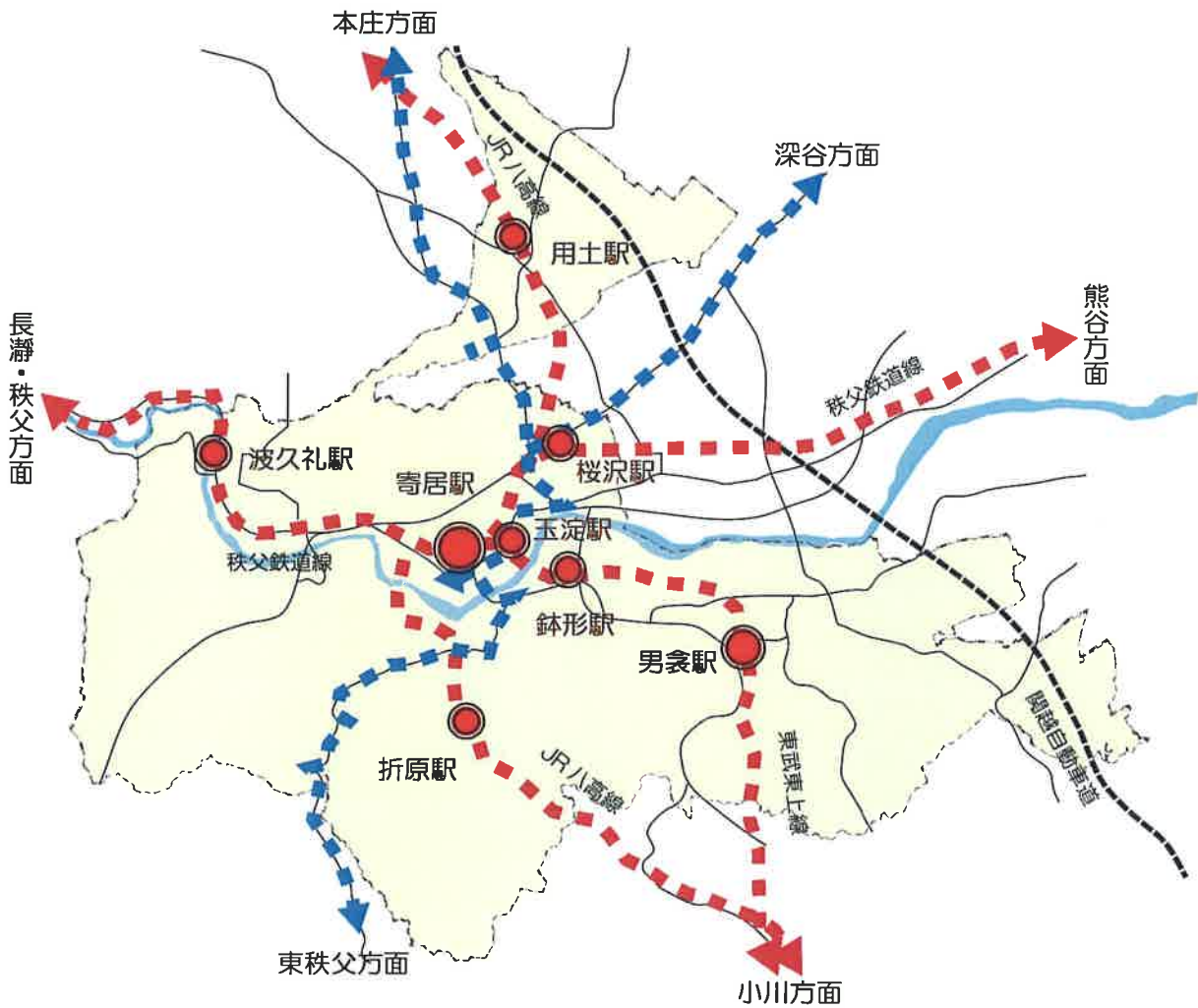
- 本町の中心市街地の玄関口である寄居駅は、鉄道、路線バスが集中する拠点であり、町民や観光・商談等で町外の来訪者がつどう場にもなっています。
- 寄居駅では今後の南口駅前の整備と合わせて鉄道とバスの乗り換え環境の改善を進めるとともに、利用しやすい駅として案内標識等の整備を拡充します。
- その他の駅についても、各駅の状況に合わせてバリアフリー化や案内標識の整備、レンタサイクルの設置等を進めます。

(2) 将来公共交通体系イメージ

基本方針を支える寄居町の将来公共交通体系のイメージは、次の図に示すとおりで、現在ある鉄道及びバスの公共交通ネットワークを維持しながら、タクシー及び愛のりタクシーで補完する交通体系で検討を行います。

図 5.1.1 寄居町の将来公共交通体系イメージ

-  公共交通軸（鉄道）
 -  公共交通軸（バス）
 -  既存鉄道駅
- 寄居町内全域：タクシー及び愛のりタクシー



2. 計画の区域、目標期間

(1) 計画の区域

寄居町地域公共交通網形成計画の対象区域は、鉄道 3 路線（秩父鉄道線、東武東上線、JR八高線）と県北都市間路線バス、東秩父村路線バス、愛のりタクシー、一般タクシーの連携を図るため、それらが立地する寄居町全域とします。

また、鉄道及び路線バスについては隣接市町村との関連が深いため、広域的な観点から整合性や連携について検討を進めていきます。

(2) 計画の目標

前述した基本理念に基づき設定した基本方針に対する計画目標と施策の方向を整理すると、次頁のとおりとなります。

(3) 計画の目標期間

計画期間は、第 6 次寄居町総合振興計画前期基本計画の計画期間と整合を図り、平成 29 年度から平成 33 年度の 5 年間とします。

寄居町地域公共交通網形成計画における基本方針体系図

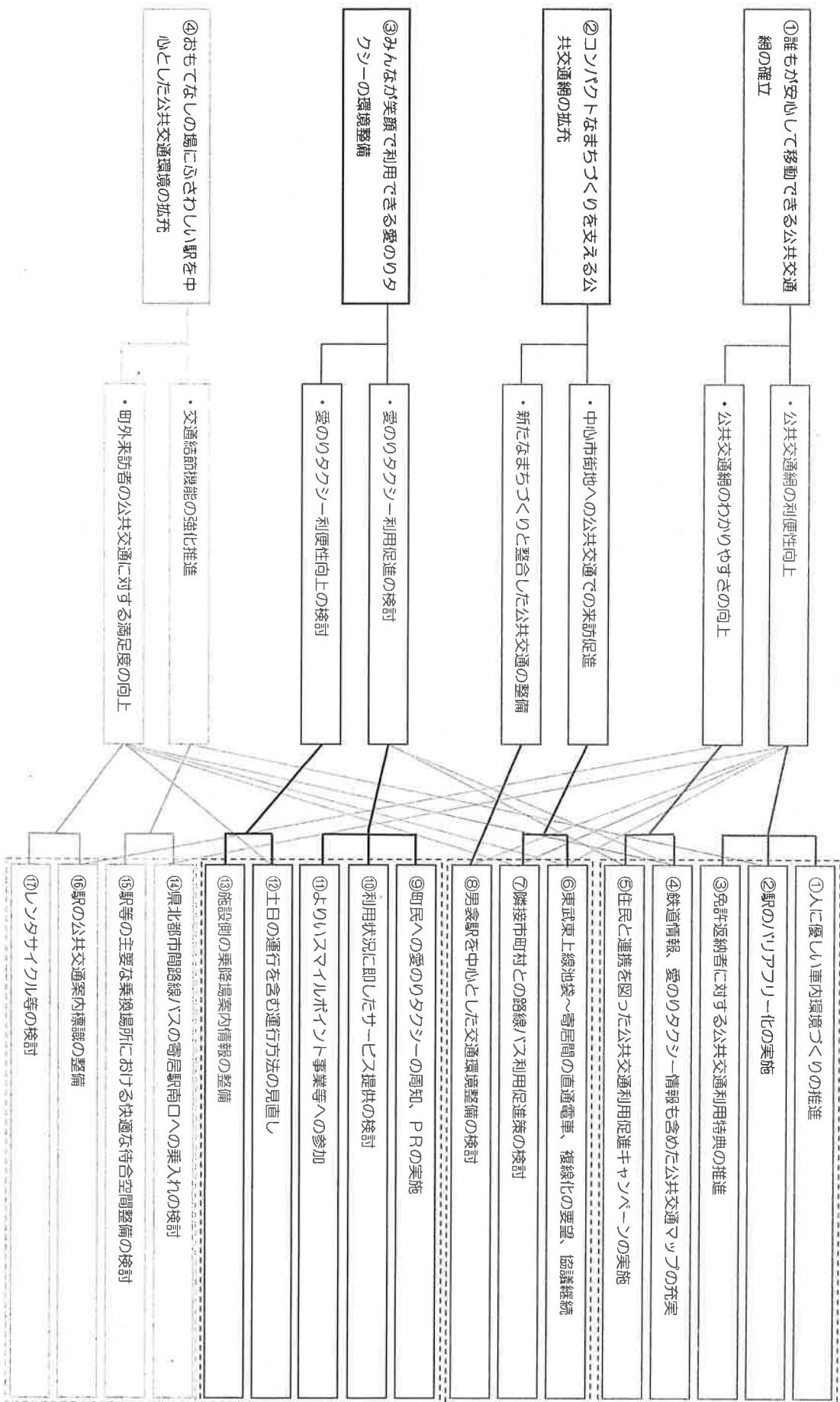
よりのまちの可能性を支える持続可能な公共交通の実現

【基本理念】

【基本方針】

【計画目標】

【具体的な施策例】



(4) 計画の目標値

本計画の目標の達成状況を確認するため、計画目標に対して次のような目標値を設定します。

■計画の目標値

計画目標	事業	成果指標	
		現状値	目標値
(1) 誰もが安心して移動できる公共交通網の確立			
1) 公共交通網の 利便性向上	①人に優しい車内環境づくりの推進	町民満足度（バリアフリー化）	
	②駅のバリアフリー化の実施	9.4% (H27)	20% (H33)
	③免許返納者に対する公共交通利用特典の推進	町民満足度（公共交通利便性）	
2) 公共交通網の わかりやすさの向上	④鉄道情報、愛のりタクシー情報も含めた公共交通マップの充実	11.7% (H27)	15% (H33)
	⑤住民と連携を図った公共交通利用促進キャンペーンの実施		
(2) コンパクトなまちづくりを支える公共交通網の拡充			
1) 中心市街地への 公共交通での来訪促進	⑥東武東上線池袋～寄居間の直通電車、複線化の要望、協議継続	公共交通利用者数	
	⑦隣接市町村との路線バス利用促進策の検討		
2) 新たなまちづくりと 整合した公共交通の整備	⑧男衾駅を中心とした交通環境整備の検討	227万人 (H27)	227万人 (H33)
(3) みんなが笑顔で利用できる愛のりタクシーの環境整備			
1) 愛のりタクシー 利用促進の検討	⑨町民への愛のりタクシーの周知、PRの実施	年間愛のりタクシー利用者数	
	⑩利用状況に即したサービス提供の検討		
	⑪よりいスマイルポイント事業等への参加		
2) 愛のりタクシー 利便性向上の検討	⑫土日の運行を含む運行方法の見直し	16,057人 (H27)	17,000人 (H33)
	⑬施設側の乗降場案内情報の整備		
(4) おもてなしの場にふさわしい駅を中心とした公共交通環境の拡充			
1) 交通結節機能の 強化推進	⑭県北都市間路線バスの寄居駅南口への乗入れの検討	年間路線バス利用者数	
	⑮駅等の主要な乗換場所における快適な待合空間整備の検討		
2) 町外来訪者の公共交通 に対する満足度の向上	⑯駅の公共交通案内標識の整備	案内標識設置箇所数	
	⑰レンタサイクル等の検討		
		0箇所 (H27)	5箇所 (H33)

第6章 目標を達成するための事業計画

1. 計画事業の整理

(1) 誰もが安心して移動できる公共交通網の確立

1) 公共交通網の利便性向上

①人に優しい車内環境づくりの推進

■施策の概要

	概要
目的	<p>多くの人々が利用しやすい車内環境を提供することにより、高齢者や障害者、ベビーカー利用者などが安全で安心して公共交通を利用できることを目的とします。</p>
事業内容	<p>《鉄道》</p> <p>東武鉄道では、人と環境にやさしい次世代型通勤車両として、東上線のTJライナーやアーバンパークラインの新型車両が導入されています。</p> <p>東上線の場合、TJライナーが寄居駅まで乗入れていないため利用できませんが、移動の不自由な人をはじめ、荷物の多い人、ベビーカー利用者など、どのような身体状況にあっても利用しやすい車内環境づくりを目指して鉄道事業者とともに協力して取り組んでいきます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p>《路線バス》</p> <p>県北都市間路線バスについても、移動の不自由な人をはじめ、荷物の多い人、ベビーカー利用者など、どのような身体状況にあっても利用しやすいノンステップバスの導入、車内環境づくりへの取組みをバス事業者とともに進めていきます。</p> <p>ベビーカー利用の例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、県北都市間路線バス維持対策協議会


②駅のバリアフリー化の実施

■施策の概要

	概要
目的	<p>鉄道駅におけるバリアフリー化を進めることにより、高齢者や車椅子利用者など、安全で快適に移動できる環境をつくることを目的とします。</p>
事業内容	<p>乗降客数が少なくてもバスとの乗換えや市街地への利用で、安全な環境の整備が望まれる駅については、バリアフリー化を進めることにより、高齢者や障害者、ベビーカー利用者などが安全に安心して移動できる環境づくりを今後取り組んでいきます。</p> <div data-bbox="525 669 1246 1146" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="703 1167 1094 1200">バリアフリー化された鉢形駅</p> <div data-bbox="616 1305 1185 1733" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="719 1742 1075 1776">バリアフリー化のイメージ</p>
実施主体	鉄道事業者、寄居町

③免許返納者に対する公共交通利用特典の推進

■施策の概要

	概要
目的	<p>高齢になって運転免許を返納した人の公共交通利用を促進するために、公共交通を利用することによる利用者の費用負担感の軽減と外出機会の増加による健康増進を目的とします。</p>
事業内容	<p>運転経歴証明書所有者に対する優遇制度の周知や事業協力の拡大を図るなど免許返納制度の環境整備を進めます。</p> <p>《シルバーサポータ制度（埼玉県警）》</p> <p>運転免許証を返納して申請すると「運転経歴証明書」を取得できます。この運転経歴証明書は、身分証明書として使用できるだけでなく、「高齢者運転免許証自主返納ロゴマーク」のある店舗等で提示することで、さまざまな特典が受けられます。</p> <p>□特典例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デパートから自宅までの配送料無料、駐車料金サービス ・飲食店の価格割引、ドリンクサービスなど <p>《埼玉県内の事例》</p> <p>●坂戸市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転経歴証明書の提示でタクシー料金 1 割引 <p>●所沢市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を自主返納する方に「ところバス無料乗車定期券」又は「ところバス無料乗車回数券（50 回分）」を交付（有効期間 1 年）（平成 25 年 5 月 1 日～） <p>高齢者運転免許自主返納ロゴマーク （埼玉県警HP）</p> 
実施主体	交通管理者、寄居町

2) 公共交通網のわかりやすさの向上

④鉄道情報、愛のりタクシー情報も含めた公共交通マップの充実

■施策の概要

	概要
<p>目的</p>	<p>公共交通に関する情報の提供、お出かけ情報等を記述した公共交通マップを作成し、身近に利用できる交通手段としての認識を広め、公共交通の利用促進を図ることを目的とします。</p>
<p>事業内容</p>	<p>寄居町では、寄居町公共交通マップを作成していますが、さらに次のような情報を追加することにより、より公共交通を利用しやすくしていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東秩父村路線バスの民营化 ・鉄道の運行時刻情報の追加 ・主要バス停の位置情報 ・愛のりタクシーの利用方法、利用施設情報 <div data-bbox="651 900 1166 1630" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">現在の寄居町公共交通マップ</p>
<p>実施主体</p>	<p>鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、寄居町</p>

⑤住民と連携を図った公共交通利用促進キャンペーンの実施

■施策の概要

	概要
<p>目的</p>	<p>今後中心市街地で企画されるイベントや町内で実施されるイベントなどに合わせて、住民や民間事業者等と連携を図りながら、公共交通の利用を働きかけるキャンペーンを実施することにより、公共交通利用者の増加を図ることを目的とします。</p>
<p>事業内容</p>	<p>町内の中心市街地活性化事業と整合を図りながら、町内で実施する様々なイベントにおいて、町民や民間事業者等が参加しながら公共交通に親しめるような催しを実施していきます。</p> <p>《実施イメージ》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの日（9月20日）周辺の9月や、環境月間（6月）など、一定期間キャンペーン期間を設定し、様々な催しを実施 （例）1日フリー乗車券、イラスト作品展、バス乗り方教室、運転席乗車体験（「はたらくクルマ」など）、自動車整備場見学、街頭啓発活動、イベント時の利用促進キャンペーン等 <div data-bbox="619 1122 1161 1720" data-label="Image"> </div> <p>秩父鉄道沿線キャラクターの記念乗車券（秩父鉄道HP）</p>
<p>実施主体</p>	<p>鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者等、寄居町</p>

(2) コンパクトなまちづくりを支える公共交通網の拡充

1) 中心市街地への公共交通での来訪促進

⑥東武東上線池袋～寄居間の直通電車、複線化の要望、協議継続

■施策の概要

	概要
目的	東武東上線の寄居駅までの全線複線化、直通電車の延伸を促進することにより、中心市街地への鉄道利用者の増加、地域経済の発展を目的とします。
事業内容	<p>期成同盟会は昭和44年に発足し、9市町村の結束により、東武鉄道(株)に対する陳情及び要望活動の実施等を行っています。寄居駅までの全線複線化による鉄道の利便性向上に向け、こうした働きかけを継続していきます。</p> <p>また、現在、東上線直通電車は、池袋駅から小川町駅まで運行されています。これを長瀬駅まで延伸することにより、観光客が取り込め地域経済の発展に寄与できるものと期待されます。このため、長瀬町と合同で延伸に向けた研究・検討を行い実現に向けた働きかけを行っていきます。</p>
実施主体	鉄道事業者、東上線東松山・寄居間複線化促進期成同盟会、寄居町

⑦隣接市町村との路線バス利用促進策の検討


■施策の概要

	概要
目的	県北都市間路線バスは、隣接する本庄市・深谷市と寄居駅周辺を結んでいます。その利便性向上により利用促進を図り存続させることを目的とします。
事業内容	<p>経由市町村である深谷市・本庄市・美里町・寄居町が連携を図りながら、バス利用者の利用実態を把握した上で、利用促進につながる施策を進めていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の立地状況の把握 ・バス停別利用区間別バス利用者数の把握 ・利用者アンケート調査 ・バス事業者ヒアリング ・課題の整理と対策の検討
実施主体	バス事業者、埼玉県、県北都市間路線バス維持対策協議会、寄居町、

2) 新たなまちづくりと整合した公共交通の整備

⑧男衾駅を中心とした交通環境整備の検討

■施策の概要

	概要
<p>目的</p>	<p>男衾駅の東西駅前広場整備と東西停車場線の整備により、男衾駅周辺地区の都市基盤整備を行うとともに、新規公共交通の検討を行うことにより、男衾駅周辺の拠点化の推進、駅から周辺地域への交通の利便性向上を目的とします。</p>
<p>事業内容</p>	<p>男衾駅周辺地区は、都市再生整備計画に基づき、「豊かな自然環境と共生し、にぎわいのある都市拠点（地区生活拠点）」を形成するとともに、快適な居住環境を有する住宅市街地の形成を目指しています。</p> <p>平成 28 年 7 月に駅舎及び自由通路が完成し、今後東西駅前広場においてバス停の設置も予定しており、公共交通基盤の整備が進むことになります。</p> <p>男衾駅を中心とした都市基盤整備を進めるとともに、周辺市町村等への交通について検討を進めます。</p> <p style="text-align: center;">■駅舎と自由通路</p> 
<p>実施主体</p>	<p>鉄道事業者、バス事業者、関連市、寄居町</p>

(3) みんなが笑顔で利用できる愛のりタクシーの環境整備

1) 愛のりタクシー利用促進の検討

◎町民への愛のりタクシーの周知、PRの実施

■施策の概要

概要	
目的	愛のりタクシー運行の主旨や利用方法、利用特典などの情報を広く町民に周知、PRすることにより、愛のりタクシーの利用促進を図ることを目的とします。
事業内容	愛のりタクシーについて、高齢者にもわかりやすい利用方法のパンフレット等を作成し、全世帯に配布するとともに、駅や公共施設等の公共の場にポスターやパンフレットを設置して、町民へのPR活動を実施することを検討していきます。
実施主体	タクシー事業者、寄居町

⑩利用状況に即したサービス提供の検討

■施策の概要

概要	
目的	相乗り利用の促進を図るとともに、需要増に合わせた最適なサービス供給方法について検討することを目的とします。
事業内容	<p>相乗り利用の促進を図るため、利用率の高い郊外の大型商業施設や病院への予約を集約して送迎する仕組みを検討していきます。</p> <p>また、乗車定員の多いワゴンタイプの車両を利用した輸送人員の増加策や、個人の利用だけでなく、友人や近所の方との相乗りを促進させるため、複数人利用による割引料金について検討していきます。</p> <p>施策実施による需要増に即して、新たなサービス供給方法についても検討を進めていきます。</p>
実施主体	<p>らくらくお買い物システム</p> <p>熊本市HP</p> <div style="text-align: center;"> <p><事業イメージ図></p> <pre> graph TD A[地域住民] -- "200円" --> B[肥後タクシー] B -- "宅配" --> A B -- "委託: 100円補助" --> C[健軍商店街振興組合] C -- "買い物" --> A </pre> </div>

⑪よりいスマイルポイント事業等への参加

■施策の概要

	概要								
<p>目 的</p>	<p>「健康づくりのまち」を目指して進めているスマイルポイント事業へ参加することにより、高齢者の外出機会を増加し、健康促進を図るとともに、ポイントを記念品と交換することにより、愛のりタクシーの利用促進を図ることを目的とします。</p>								
<p>事業内容</p>	<p>本町では、『みんな健康！元気・いきいき寄居町！』を合言葉に平成23年10月に「健康づくりのまち」を宣言し、健康づくりのためのポイント事業を進めてきました。</p> <p>各年度で期間を決めて様々なスマイルポイント事業を実施していますが、その中に愛のりタクシーの利用も入っており、乗車ごとにポイントを付与しています。</p> <p>この事業を継続的、かつ発展させて高齢者の健康増進、愛のりタクシーの利用促進につなげていくことを検討していきます。</p> <div data-bbox="497 965 948 1296" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="986 994 1353 1207" data-label="Table"> <table border="1"> <tr> <td>・愛のりタクシー利用</td> <td></td> </tr> <tr> <td>100p達成者</td> <td>437人</td> </tr> <tr> <td>50p達成者</td> <td>229人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>平成27年度</td> </tr> </table> </div> <div data-bbox="587 1352 1236 1818" data-label="Text"> <p>未来の自分に健康貯金しませんか？</p> <p>～ 事業内容 ～</p> <p>ポイントとは？</p> <p>健康への取り組みが、ポイントとして記録され、健康増進のきっかけとなります。</p> <p>ポイントの取得方法は、健康づくりのまち推進センターにて実施されています。</p> <p>ポイントの交換は、健康づくりのまち推進センターにて実施されています。</p> <p>ポイントの交換は、健康づくりのまち推進センターにて実施されています。</p> </div>	・愛のりタクシー利用		100p達成者	437人	50p達成者	229人		平成27年度
・愛のりタクシー利用									
100p達成者	437人								
50p達成者	229人								
	平成27年度								
<p>実施主体</p>	<p>タクシー事業者、寄居町</p>								

2) 愛のりタクシー利便性向上の検討

⑫土日の運行を含む運行方法の見直し

■施策の概要

概要																	
目的	本町に観光目的等で来訪した人のために愛のりタクシーを利用できるような検討を行い、町外利用者の利便性向上を図ることを目的とします。																
事業内容	土曜日や日曜日・祝日に本町に来訪する観光客や行楽客が町内の施設にアクセスできるように、現在の運用の中、或いはその範囲を広げてデマンドタクシーを運行していきます。																
	<p>■愛のりタクシーの曜日別利用者数（平成27年度）</p> <table border="1"> <caption>総利用人数</caption> <thead> <tr> <th>曜日</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>月</td> <td>2,217</td> </tr> <tr> <td>火</td> <td>2,492</td> </tr> <tr> <td>水</td> <td>2,609</td> </tr> <tr> <td>木</td> <td>2,428</td> </tr> <tr> <td>金</td> <td>2,603</td> </tr> <tr> <td>土</td> <td>2,221</td> </tr> <tr> <td>日</td> <td>1,487</td> </tr> </tbody> </table> <p>寄居町資料</p>	曜日	利用者数	月	2,217	火	2,492	水	2,609	木	2,428	金	2,603	土	2,221	日	1,487
曜日	利用者数																
月	2,217																
火	2,492																
水	2,609																
木	2,428																
金	2,603																
土	2,221																
日	1,487																
実施主体	タクシー事業者、寄居町																

⑬施設側の乗降場案内情報の整備

■施策の概要


概要	
目的	愛のりタクシーの共通乗降場の中で、比較的用户数の多い施設について、乗降場をわかりやすくするとともに、待機できる場所を確保することにより、利用者の利便性を向上させることを目的とします。
事業内容	愛のりタクシーの共通乗降場には、現在案内表示等はありませんが、規模の大きな商業施設や病院について、利用者がわかりやすい案内標識を設置していきます。 また、そこに待機スペースが確保できるかどうかの検討も行います。
実施主体	タクシー事業者、寄居町

(4) おもてなしの場にふさわしい駅を中心とした公共交通環境の拡充

1) 交通結節機能の強化推進


⑭ 県北都市間路線バスの寄居駅南口への乗入れの検討

■ 施策の概要

	概要
目的	<p>寄居駅南口駅前広場の整備に合わせて、寄居車庫を始発とする県北都市間路線バスを寄居駅南側に乗入れ、鉄道等からの乗換えの利便性を向上し、交通結節機能を強化することを目的とします。</p>
事業内容	<p>現在寄居駅南口前を発着するバスは、東秩父村路線バスであり、本庄市や深谷市を結ぶ県北都市間路線バスは、南側の県道に駅入口バス停があります。</p> <p>今後、南口駅前広場と県道と結ぶ駅前通りが整備される予定であり、それに合わせて駅前への乗入れを検討していきます。</p> <p>■ 寄居駅南口周辺の現状</p>  <p>駅入口バス停</p>
実施主体	<p>バス事業者、埼玉県、県北都市間路線バス維持対策協議会、寄居町</p>

⑮ 駅等の主要な乗換場所における快適な待合空間整備の検討


■ 施策の概要

	概要
<p>目的</p>	<p>駅前広場や主要なバス停において、ベンチや上屋を設置することで日射しの強い日中や荒天時でも快適にバス待ちのできる空間を確保し、利用者の快適性を向上させることを目的とします。</p>
<p>事業内容</p>	<p>主要な乗換場所にハイグレードなバス停を設置することで、バス利用者の増加や地域情報の提供による地域コミュニティの向上が期待できます。</p> <p>《期待される効果》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗換え抵抗の軽減 <p>自転車駐車場の併設やバス待ち空間の向上により、バスと他の交通手段との乗り換えが円滑に行われ、バス利用者の増加が見込めます。</p> ・情報発信機能 <p>バス情報や地域情報（近隣地図・主要施設・お知らせ等）の提供により、情報発信施設として機能することにより地域コミュニティの向上に寄与することが期待できます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>■ベンチや情報版を配したバス停(前橋市)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■コンビニとバス停のコラボレーション のイメージ(青梅市)</p> </div> </div>
<p>実施主体</p>	<p>鉄道事業者、バス事業者、寄居町</p>

2) 町外来訪者の公共交通に対する満足度の向上



⑩駅の公共交通案内標識の整備

■施策の概要

	概要
目的	<p>駅における公共交通案内標識の整備により、鉄道を利用した町外の観光や商談等の来訪者が、バスやタクシーなどの公共交通に安心して円滑に乗り換えられることを目的とします。</p> <p>また、駅自体がわかりにくい場所では、駅の案内標識を設置していきます。</p>
事業内容	<p>寄居駅は、町外からの来訪者が多いが改札口に自由通路があり、南北のどちらへ出ればどのような公共交通が利用できるかわかりにくいので、自由通路に方面別の公共交通案内標識を設置します。</p> <p>駅近隣に信号交差点がある場合、駅入口等の案内板が設置されていますが、表示が無くて駅の存在がわかりにくい駅があります。</p> <p>交通バリアフリー法に基づく特定経路は一般に鉄道駅を中心に構成されており、駅は歩行者の主たる出発地点（到着地点）です。歩行者のスムーズな移動を支援するためには、駅前広場や駅出入口付近の情報提供を充実させるなど、交通事業者との連携を図っていきます。</p> <p>■出口・駅施設案内板の例</p> <p>駅の南北に存在する施設やバス、タクシーの乗場等の案内表示を設置していきます。</p> <div data-bbox="758 1254 1308 1702" style="text-align: center;"> <p>出口・駅施設案内板</p>  <p>出典：東京メトロHP</p> </div>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、寄居町

⑰レンタサイクル等の検討

■施策の概要

	概要
目的	観光地や観光施設等に隣接している駅周辺において、レンタサイクルの設置など観光目的等で町を訪れる方の足の確保を目的とします。
事業内容	<p>寄居駅、鉢形駅及び波久礼駅は、近隣に観光地や観光施設がありますが、駅からの公共交通手段が整備されていません。</p> <p>これらの駅について、駅にレンタサイクル等を設置することにより、観光目的の来訪者の足を確保することを検討していきます。</p> <p>また、秩父鉄道線サイクルトレインとの連携やサイクリング客として町を訪れる方に配慮した環境づくりなど交通手段の確保について検討を進めます。</p> <p>《長瀬観光レンタサイクルの例》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">長瀬観光協会 HP</p> <p>《広域レンタサイクル事業》</p> <p>観光客が多数来訪する行楽シーズンに乗り捨て型のレンタサイクル拠点を広域の複数駅に設置し、首都圏を中心に誘客を図りました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルの整備 電動アシスト自転車 60台（各駅 10台） ・実施箇所 <ul style="list-style-type: none"> ①所沢航空記念公園公園広場 ②入間市駅前市営駐輪場 ③武州長瀬駅前広場 ④越生町観光案内所 ⑤高坂駅前広場 ⑥嵐山町ふれあい交流センター ・実施時期 平成24年 <p style="text-align: center;">出典：埼玉県観光づくり基本計画（平成24年度）埼玉県</p>
実施主体	鉄道事業者、観光協会、寄居町

2. 事業スケジュールの設定

本町における事業実施のスケジュールは、次頁のとおりとなります。

■事業実施スケジュール

計画目標	事業	実施主体	実施スケジュール			
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度 平成33年度
(1) 誰もが安心して移動できる公共交通網の確立						
1) 公共交通網の利便性向上	①人に優しい車内環境づくりの推進	鉄道事業者、バス事業者 対策協議会、寄居町	実施	可能性検討・継続協議		
	②駅のバリアフリー化の実施	鉄道事業者 寄居町	実施			
	③免許返納者に対する公共交通利用特典の推進	交通管理者、寄居町	実施			
	④鉄道情報、愛のりタクシー情報も含めた公共交通マップの充実	鉄道事業者、バス事業者 タクシー事業者、寄居町	実施			
	⑤住民と連携を図った公共交通利用促進キャンペーンの実施	鉄道事業者、バス事業者 タクシー事業者、民間 事業者等、寄居町	検討	実施		
(2) コンパクトなまちづくりを支える公共交通網の拡充						
1) 中心市街地への公共交通での来訪促進	⑥東武東上線池袋～寄居間の直通電車、複線化の要望、協議継続	鉄道事業者、期成同盟会 寄居町		継続協議		
	⑦隣接市町村との路線バス利用促進策の検討	バス事業者、埼玉県 対策協議会、寄居町		可能性検討・関係者と協議		
	⑧男衾駅を中心とした交通環境整備の検討	鉄道事業者、バス事業者 関連市、寄居町		可能性検討・関係者と協議		
(3) みんなが笑顔で利用できる愛のりタクシーの環境整備						
1) 愛のりタクシー利用促進の検討	⑨町民への愛のりタクシーの周知、PRの実施	タクシー事業者 寄居町	実施			
	⑩利用状況に即したサービス提供の検討	タクシー事業者 寄居町		可能性検討・関係者と協議		
	⑪よりいすマイルポイント事業等への参加	タクシー事業者 寄居町	実施			
	⑫土日の運行を含む運行方法の見直し	タクシー事業者 寄居町	検討		実施	
	⑬施設側の乗降場案内情報の整備	タクシー事業者 寄居町	検討		実施	
(4) おもてなしの場にふさわしい駅を中心とした公共交通環境の拡充						
1) 交通結節機能の強化推進	⑭県北都市間路線バスの寄居駅南口への乗入れの検討	バス事業者、埼玉県 対策協議会、寄居町		検討・協議		
	⑮駅等の主要な乗換場所における快適な待合空間整備の検討	鉄道事業者、バス事業者 寄居町		検討・協議		
	⑯駅の公共交通案内標識の整備	鉄道事業者、バス事業者 寄居町	実施			
2) 町外来訪者の公共交通に対する満足度の向上	⑰レンタサイクル等の検討	鉄道事業者、観光協会 寄居町		可能性検討・関係者と協議		

(注) 実施主体の略称 対策協議会：県北都市間路線バス維持対策協議会 期成同盟会：東上線東松山・寄居間複線化促進期成同盟会

第7章 計画推進に向けた展開

1. 計画の推進体制

地域公共交通網形成計画は、PDCAサイクル等の手法により、計画を適切に評価し、場合によっては見直しを行うことが必要です。

地域公共交通網形成計画の取り組みの評価やチェックにあたっては、明確なデータや指標等に基づき、評価できるシステムを構築することとします。

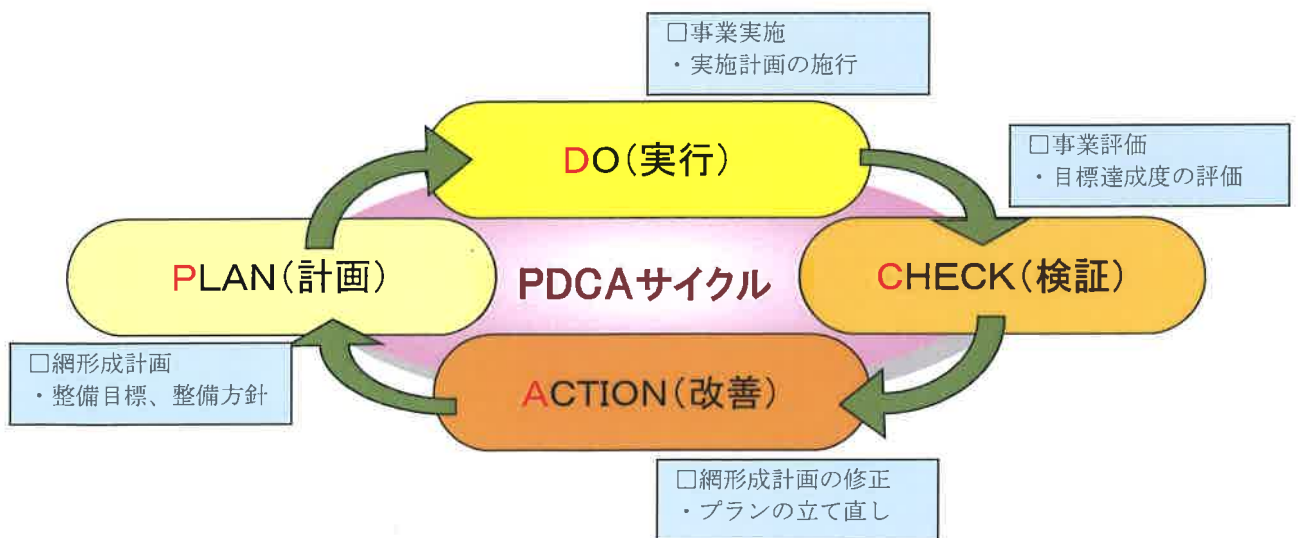
今後の人口減少、高齢化社会にあっては財源的な制約等を考慮しつつ、効率的で質の高い地域公共交通の実現に向けて対応していくためには、目標達成型の施策展開として地域公共交通網形成計画を構成する施策を集中的、かつ、重点的に展開し、直面する社会情勢の変化や施策の進捗状況に対応しつつ、適宜見直しを図りながら進めるものとしします。

具体的には、各種施策を着実に実施し、実施したものに対して明確なデータや指標に基づき、客観的、公正な評価を行い、また情勢の変化等による新たな視点等を加えながら、より良い状態へとスパイラルアップを図っていくことが、今後の地域公共交通の取り組みに欠かせないものとなっています。

また、地域公共交通網形成計画において評価や見直しを永続的に保持していくためには、町が町民の移動を担う地域公共交通の取り組みの重要性をあらためて認識し、その位置づけを高めた上で、その進捗状況等の把握や評価、見直しを行うシステム、すなわち、PDCAを実行していく体制と実施スキームを整備しておくものとしします。

なお、PDCAを実行していく具体の体制は、地域公共交通活性化協議会が引き続きこの役割を担うものとしします。

■PDCAによる地域公共交通網形成計画の進め方のイメージ



2. 評価方法とスケジュール

計画期間の最終年度（平成33年度）には、計画全体及び地域公共交通全体の再編について評価・検証を実施する。評価・検証の際には各種アンケート調査を実施し、合わせて次期計画に向けた見直しを行います。また、愛のりタクシーなどの利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施します。

■評価方法とスケジュール

項 目		平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
評価 方法	愛のりタクシー 利用者数の把握（現況通り）	●	●	●	●	●
	愛のりタクシー 利用者アンケート調査					●
	県北都市間路線バス 利用者数の把握	●				●
	町民アンケート調査					●
事業実施の評価		●	●	●	●	●
計画の評価						●
計画・目標値の見直し						●
寄居町地域公共交通活性化協議会		●	●	●	●	●