

寄居町地域公共交通計画

令和4年3月

寄居町

【 目 次 】

序 章 計画の概要	
1. 計画の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ.....	3
第1章 寄居町の都市概況	
1. 人口動向	5
2. 日常生活施設の立地状況	10
3. 道路及び自動車保有の状況	12
第2章 公共交通の現状	
1. 公共交通等の整備状況	15
2. 公共交通の利用状況	20
第3章 上位関連計画における位置づけ	
1. 上位関連計画	34
第4章 町民の移動ニーズ	
1. 公共交通に関する町民意識.....	39
2. 愛のリタクシーに関する利用者意識	44
第5章 地域公共交通の問題点・課題	
1. 網形成計画の検証.....	47
2. 社会潮流から公共交通に求められる役割	49
3. 地域公共交通の問題点・課題	50
第6章 地域公共交通計画の基本方針	
1. 基本方針	53
2. 計画の区域、目標期間	56
第7章 目標を達成するための事業計画	
1. 事業計画	60
2. 事業スケジュール	75
第8章 計画推進に向けて	
1. 計画の推進体制	77
2. 評価方法とスケジュール.....	78

序章 計画の概要

1. 計画の背景と目的

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3路線と県北都市間路線バス並びに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るものの、町の面積が64.25平方キロメートルと広く、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ます。

そこで、交通不便地域の解消及び高齢者の移動手段を確保することを目的に、平成25(2013)年3月に「寄居町地域公共交通総合連携計画」を策定し、同年4月よりデマンド型乗合タクシー(愛のリタクシー)の運行を行っています。

また、平成29(2017)年3月には持続可能な公共交通ネットワークの形成を進めるため「寄居町地域公共交通網形成計画」(以下「網形成計画」という。)を策定し、地域公共交通の確保維持に努めてきました。

しかしながら、人口減少の本格化、高齢者の運転免許返納の増加、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加が続く中、地域社会全体の価値を高めるためには、地域の移動ニーズを踏まえた、利便性が高く、誰もが利用しやすい持続可能な地域の公共交通体系を構築、維持していくことが重要となっています。

こうした中、網形成計画の計画期間が令和3(2021)年度で満了すること、また、令和2(2020)年6月に公布、11月に施行された「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」という。)の改正を受けて、網形成計画の見直しを行い、新たな地域公共交通のマスタープランとなる「寄居町地域公共交通計画」(以下「本計画」という。)を策定しました。

表 法改正と本町における計画策定の経緯

	法改正	本町の公共交通計画
第Ⅰ期	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 【平成19(2007)年10月施行】	寄居町地域公共交通総合連携計画 【平成25(2013)年3月策定】 ※町の新たな公共交通指針として策定
第Ⅱ期	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(一部改正) 【平成27(2015)年8月施行】	寄居町地域公共交通網形成計画 【平成29(2017)年3月策定】 ※法改正に基づき改定
第Ⅲ期	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(一部改正) 【令和2(2020)年11月施行】	寄居町地域公共交通計画 【令和4(2022)年3月策定】 ※法改正及び目標年度を迎えるため改定

表 地域公共交通計画と従来の計画の違い

	地域公共交通計画 (令和2(2020)年～)	網形成計画 (平成26(2014)年～)	連携計画 (平成19(2007)年～)
計画の対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む ・地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実(主に路線の再編や新規整備)を対象とする 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能
位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ・基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による作成が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村による作成が可能(ただし、複数市町村での作成も可能)
実効性確保	<ul style="list-style-type: none"> ・定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 ・定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り具体的な数値指標を明示 ・原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価 	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

資料:地域公共交通計画等の作成と運用の手引き_入門編(第2版) 国土交通省

2. 計画の位置づけ

本計画は、活性化再生法第5条に基づく計画であり、国が策定する基本方針（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）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29（2017）年3月策定）」に即したものです。また、過年度策定された網形成計画を基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、「寄居町都市計画マスタープラン」「寄居町立地適正化計画」などの関連計画との連携を図り、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、町のにぎわいの創出や健康増進、人々の交流の活発化、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。

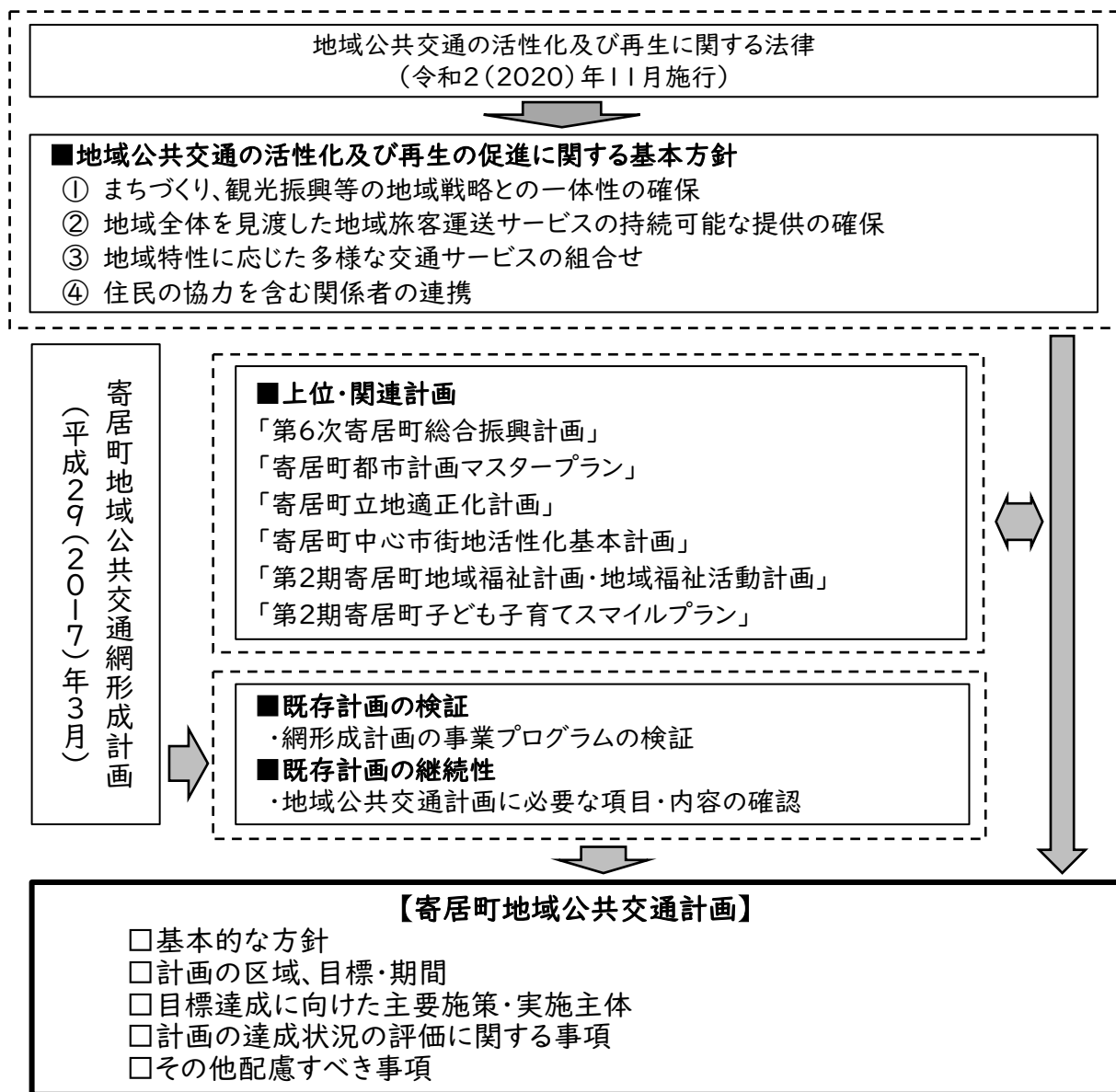


図 本計画の位置づけ

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(2000)年頃を境にその後は減少しており、今後もその傾向が続くことが想定されています。

年齢3区分別にみると、年少人口、生産年齢人口はすでに減少傾向にあり、老年人口は令和7(2025)年頃をピークに増加から減少に転じることが推測されており、令和27(2045)年には、年少人口が全体の7.8%、生産年齢人口が45.5%、老年人口が46.7%を占める予測となっています(図1.1.1)。

一方で、世帯数は増加傾向にあり、1世帯当たりの人数は減少を続けています(図1.1.2)。

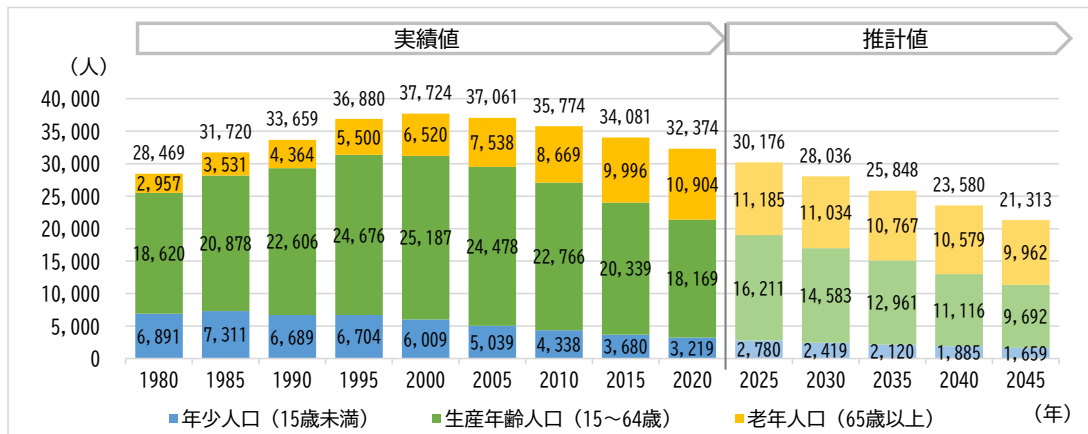


図1.1.1 人口の推移

資料:国勢調査(令和2(2020)年まで)

日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)(令和7(2025)年以降)

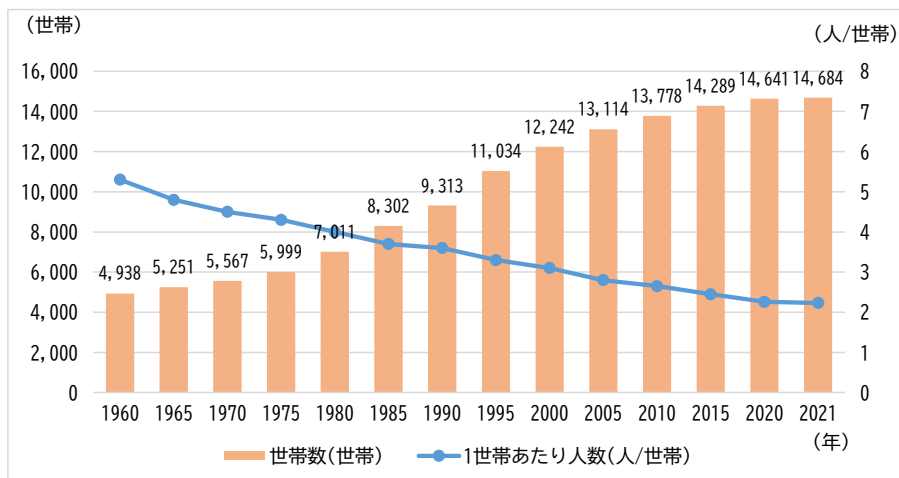


図1.1.2 世帯数の推移

資料:住民基本台帳・世帯人口統計表

(2) 人口分布と高齢化

人口の分布状況を見ると、町内では寄居駅周辺に人口が最も集中しており、他には鉢形駅や男衾駅、桜沢駅、用土駅周辺にも人口が集中しています(図 1.1.3)。

65 歳以上の高齢者人口は、町内に広く分布しており、特に町の南西部に高齢化率が高い箇所がみられます(図 1.1.4)。

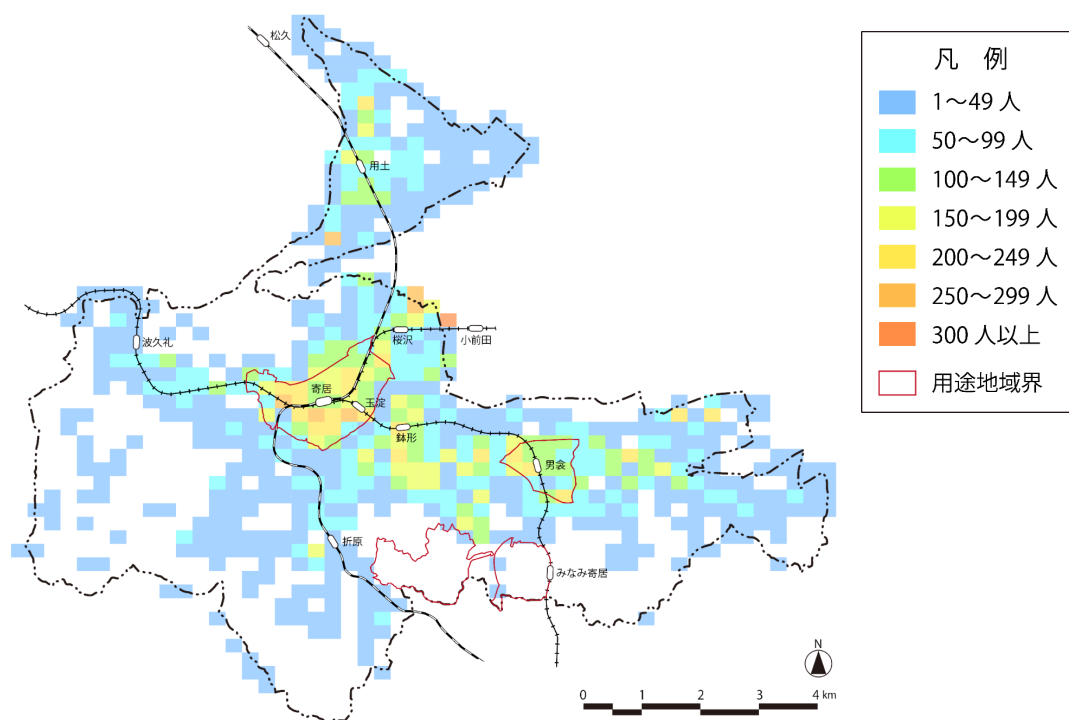


図 1.1.3 人口分布 (250m メッシュ) (平成27(2015)年)

資料:平成27(2015)年国勢調査

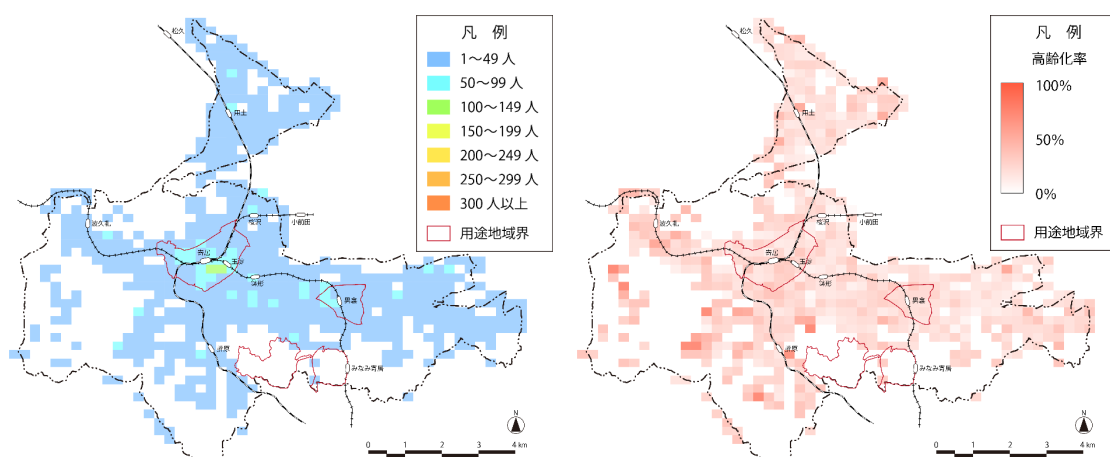


図 1.1.4 65歳以上の人口分布(左)と高齢化率(右) (平成27(2015)年)

資料:平成27(2015)年国勢調査

(3) 鉄道・路線バスサービス圏

鉄道サービス圏域を駅から半径 800m 以内、バスサービス圏域をバス停留所から半径 300m 以内とすると、サービス圏域外にあたる区域は町全域に広がっており、自家用車や愛のりタクシーなどに頼らざるを得ない状況となっています(図 1.1.5、表 1.1.1)。

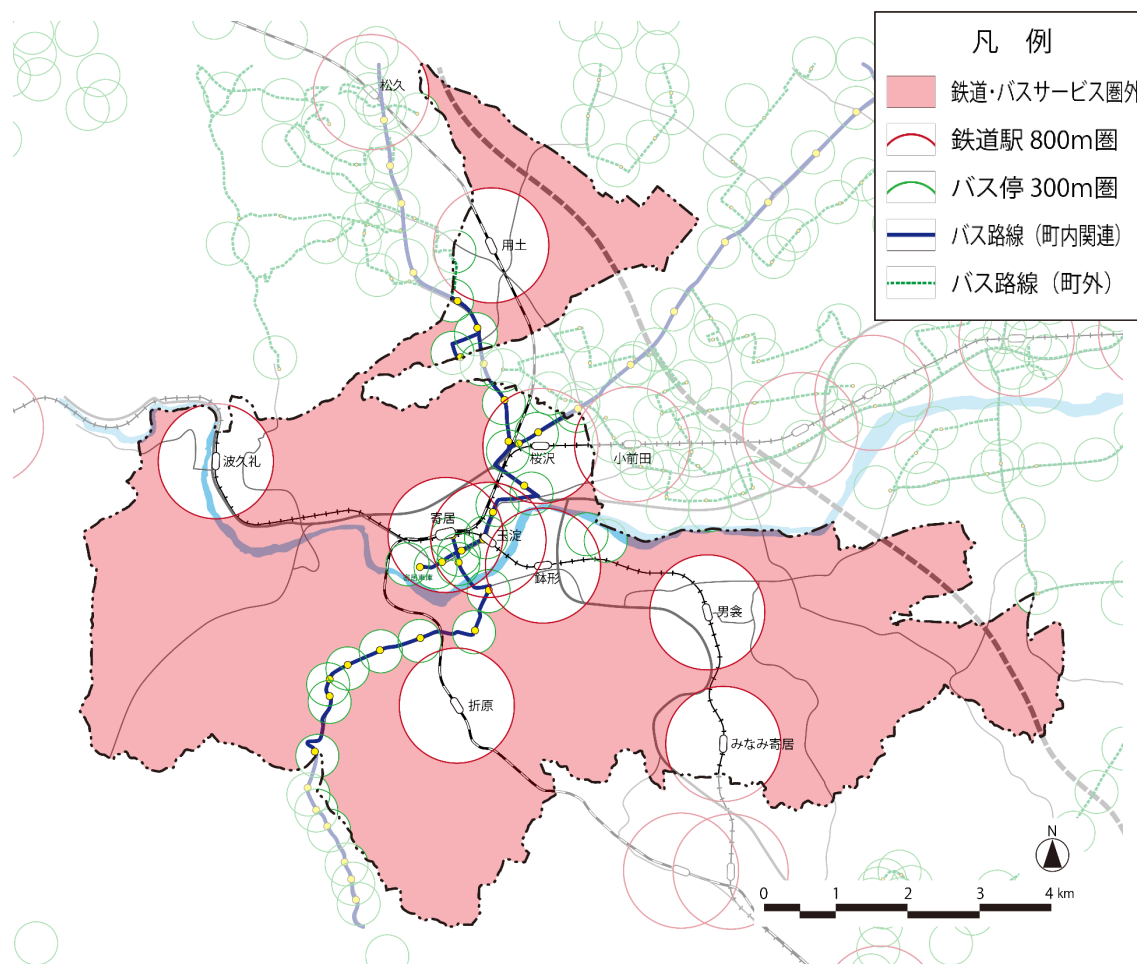


図 1.1.5 公共交通サービス圏(鉄道・路線バス)

表 1.1.1 公共交通サービス圏内外の面積・人口

	面積	人口			
		(総人口)	年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)
サービス圏内	18.21 km ² (28.3%)	19,023 人 (55.8%)	1,963 人 (53.3%)	11,325 人 (55.7%)	5,700 人 (57.0%)
サービス圏外	46.04 km ² (71.7%)	15,058 人 (44.2%)	1,717 人 (46.7%)	9,014 人 (44.3%)	4,296 人 (43.0%)
計	64.25 km ²	34,081 人	3,680 人	20,339 人	9,996 人

※平成27(2015)年国勢調査における250m人口メッシュをもとに算出

※総人口には年齢不詳を含む

(4) 通勤・通学による移動状況

本町の常住者の通勤先は寄居町内が7,313人(43.6%)で最も多く、町外では深谷市、熊谷市、本庄市の順となっています(図1.1.6)。通学先は寄居町内312人(18.5%)、その他県内393人(25.9%)、東京都254人(15.1%)となっており、通勤先と比較してより遠くまで移動しています(図1.1.7)。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いのが現状です。

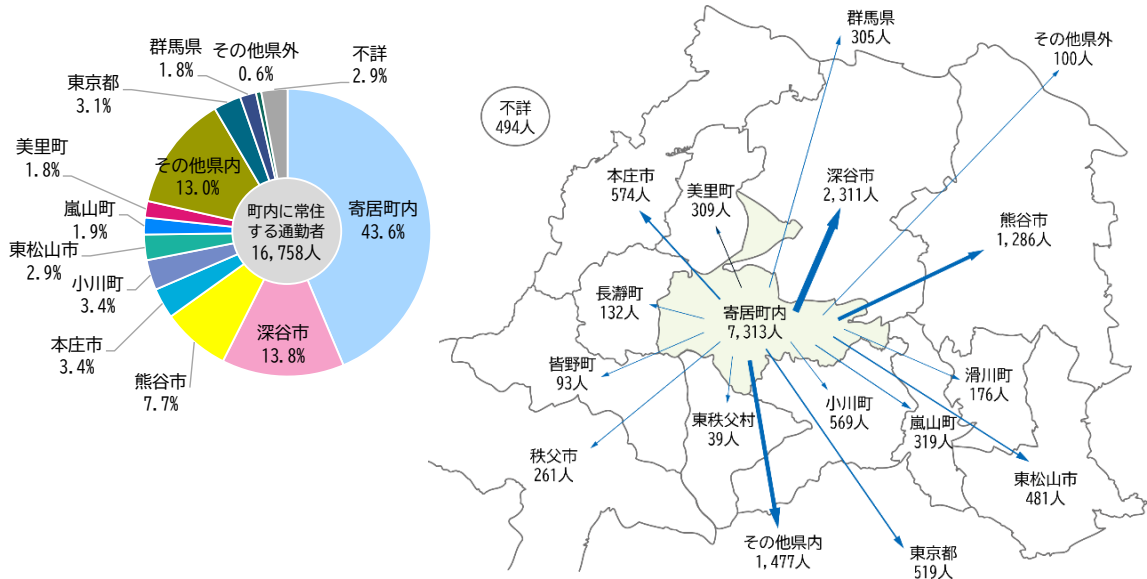


図1.1.6 流出(通勤)状況

資料:平成27(2015)年国勢調査

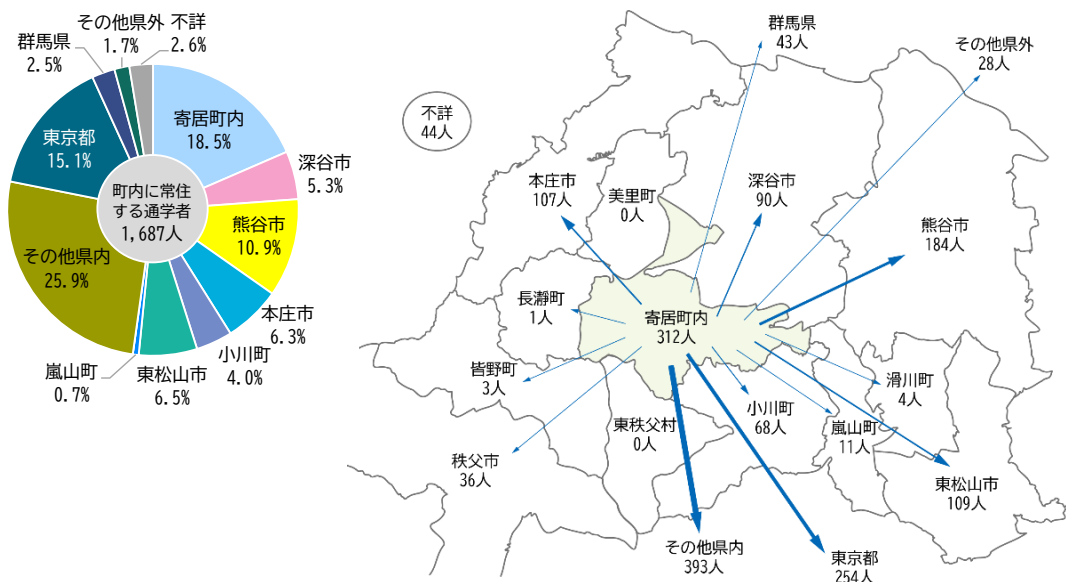


図1.1.7 流出(通学)状況

資料:平成27(2015)年国勢調査

本町への通勤者は、町内在住者が 7,313 人(44.5%)、次いで深谷市の 2,124 人(12.9%)となっています(図 1.1.8)。通学については寄居町内が 312 人(40.1%)、深谷市 124 人(15.9%)、本庄市 63 人(8.1%)の順となっています(図 1.1.9)。

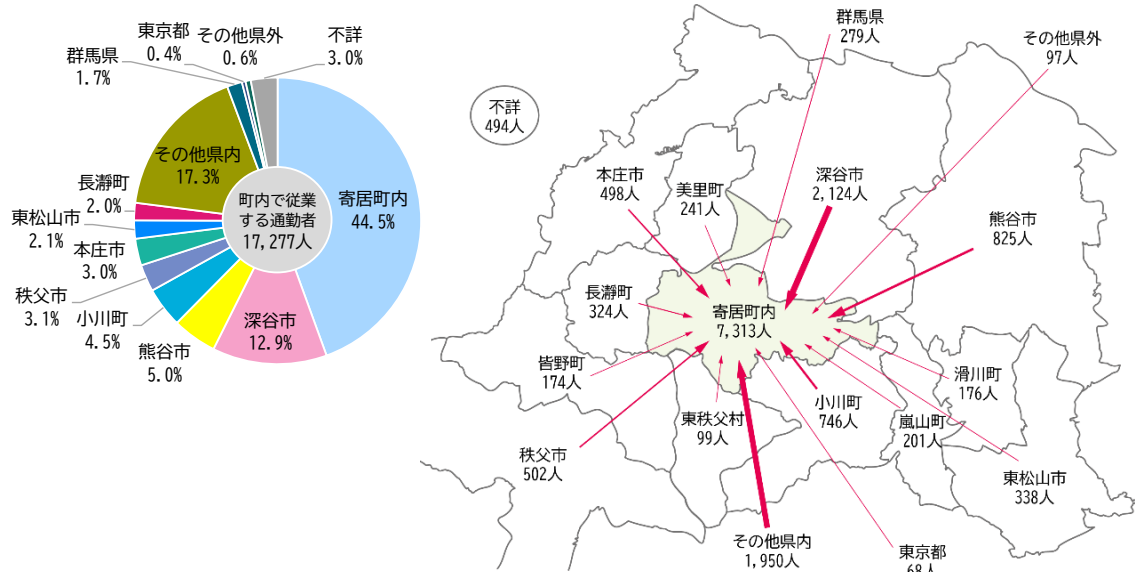


図 1.1.8 流入(通勤)状況

資料:平成27(2015)年国勢調査

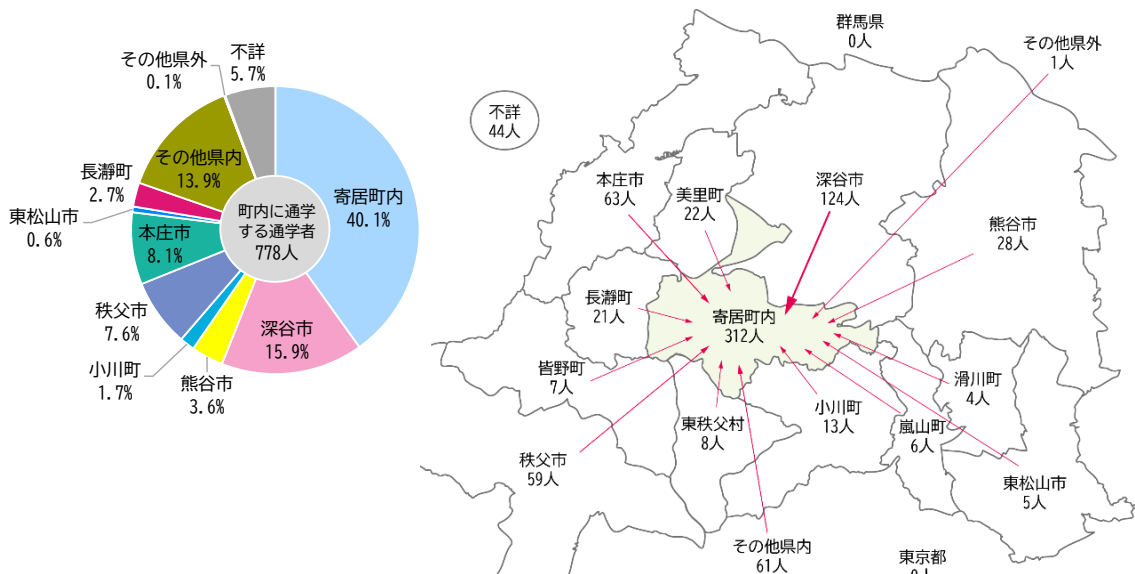


図 1.1.9 流入(通学)状況

資料:平成27(2015)年国勢調査

2. 日常生活施設の立地状況

(1) 主要施設の立地状況

一般的な徒歩圏(800m)に、日常に必要な医療、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に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(1日当たり片道30本以上の運行路線)の対象が秩父鉄道線及び東武東上線の駅のみのため、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。(図1.2.1)。

寄居駅周辺の用途地域指定区域は、駅南・駅北とも商業施設が立地しており、概ね日常生活サービスを享受できる徒歩圏となっています。

男衾駅周辺の用途地域指定区域は、駅西に商業施設が立地しており、概ね日常生活サービスを享受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はありますが、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享受できる徒歩圏となっています。

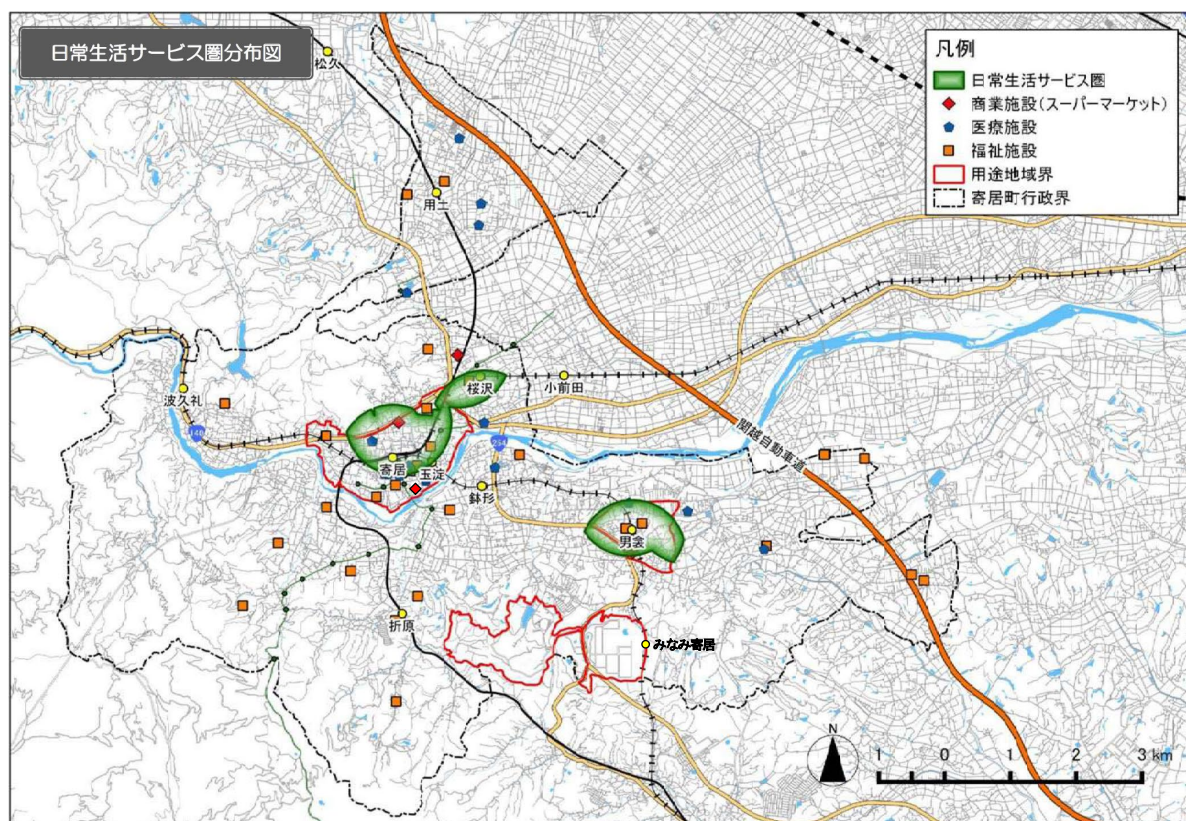


図1.2.1 日常生活サービス圏分布図

資料:寄居町立地適正化計画(一部加工)

(2) 観光施設の入込状況

観光入込客数は、平成25(2013)年をピークに減少傾向にありましたが、近年は横ばい状況となっています(図 1.2.2)。令和2(2020)年は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、大きく減少しています。

令和元(2019)年以前の内訳をみると、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・レクリエーションで約7割を占めており、次いで行祭事・イベントによるものが多くなっています。

主要な観光・レジャー施設として、かわせみ河原や玉淀河原などの荒川河川敷、鉢形城公園や雀宮公園などが立地しています。

主要なイベントとしては、玉淀河原で花火大会と舟山車の競演が行われる寄居玉淀水天宮祭、北条・豊臣両軍の合戦を再現する寄居北条まつりなどが催されています。

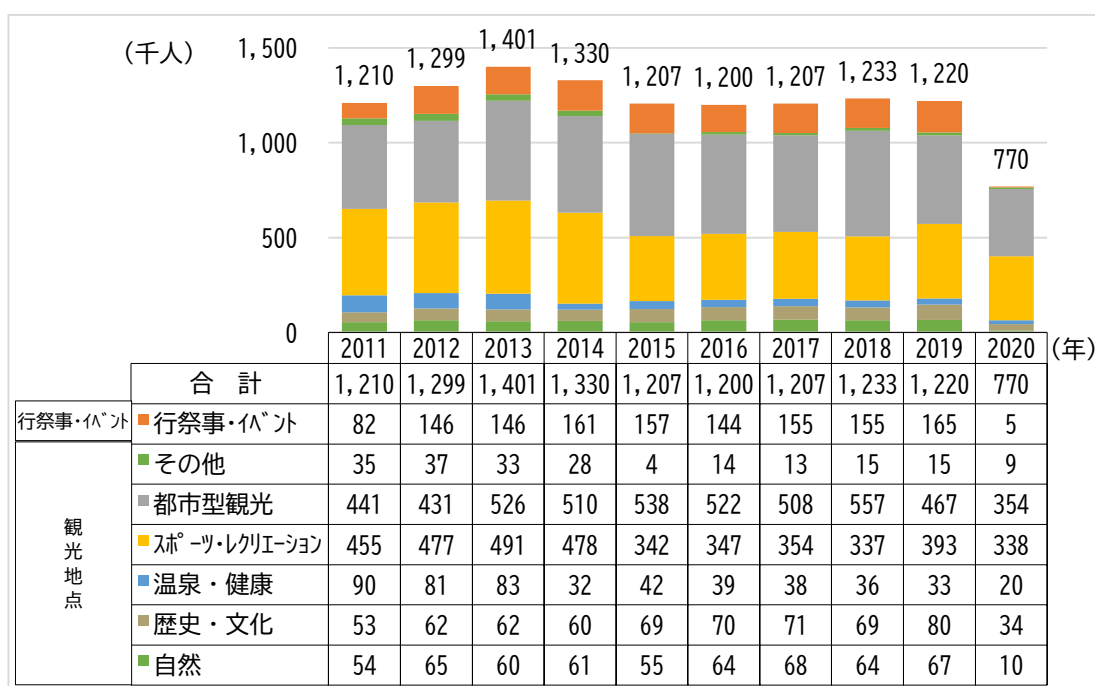


図 1.2.2 寄居町の観光入込客数の推移

資料: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、全体としては町の中心部から放射状に延びるネットワーク形態となっています。

高速道路としては、町の東部に関越自動車道が伸びており、花園 IC は町の中心部から車で10分ほどの位置にあります。また、町の北部にある寄居 PA では、平成31(2019)年3月に下り線、令和3(2021)年3月に上り線のスマートインターチェンジが開通し、高速道路へのアクセス性が向上しています。

一般道路としては、東西に国道140号、南北に国道254号が伸びており、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、花園 IC から秩父や山梨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。

主な県道としては、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延びるネットワーク形態となっています。



図 1.3.1 主要道路網

(2) 自動車の保有状況

本町の自動車保有台数は、全車種合計で約 2.9 万台と横ばい傾向で推移しています(図 1.3.2)。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。人口は減少傾向にありますが、自動車保有台数はほぼ横ばいであり、依然として自動車への依存度が高いことがうかがえます(図 1.3.3)。

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、普通自動車等、軽自動車ともに 11 位となっています(表 1.3.1)。普通自動車等と軽自動車を合計した値の推移をみると、保有率が高い市町村ではおおむね増加傾向にあり、県平均と比較して増加率も高くなっています。

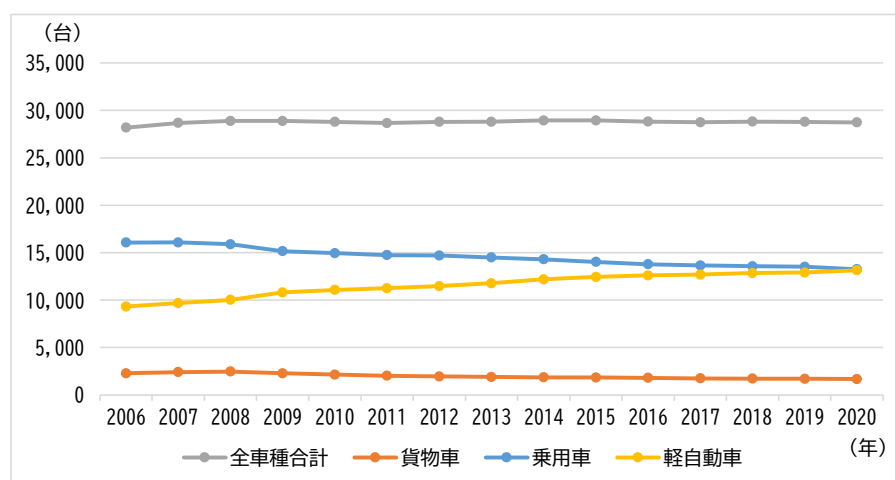


図 1.3.2 自動車保有車両数の推移

※「全車種合計」は登録車と軽自動車の合計台数(各年 3 月 31 日現在)

資料:関東運輸局市町村別自動車保有台数調査、埼玉県統計年鑑

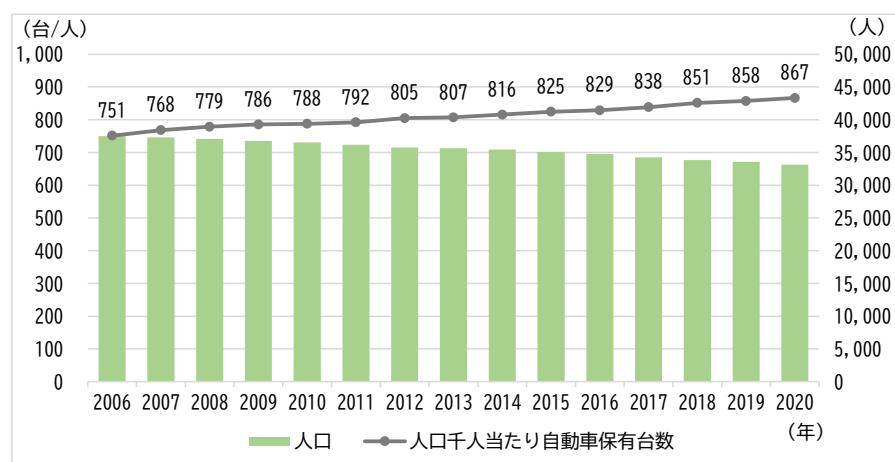


図 1.3.3 人口千人あたり自動車保有車両数と人口の推移

※自動車保有台数は各年 3 月 31 日現在、人口は各年 4 月 1 日現在の値

資料:関東運輸局市町村別自動車保有台数調査、埼玉県統計年鑑、住民基本台帳・世帯人口統計表

表 1.3.1 自動車保有車両数の県内順位

人口千人当たり普通自動車等保有車両数					
平成27(2015)年			令和2(2020)年		
順位	市町村	(台/千人)	順位	市町村	(台/千人)
1	ときがわ町	591.9	1	東秩父村	612.4
2	美里町	573.5	2	ときがわ町	584.5
3	東秩父村	567.8	3	美里町	570.9
4	神川町	567.7	4	神川町	569.4
5	川島町	518.8	5	川島町	523.6
6	皆野町	501.0	6	皆野町	503.6
7	吉見町	488.5	7	本庄市	495.3
8	深谷市	484.4	8	長瀨町	493.4
9	長瀨町	484.2	9	吉見町	491.8
10	寄居町	483.1	10	行田市	483.4
11	行田市	481.1	11	寄居町	482.1
12	本庄市	478.4	12	深谷市	480.0
13	熊谷市	477.3	13	熊谷市	479.4
14	加須市	460.3	14	小鹿野町	477.0
15	鳩山町	455.7	15	三芳町	474.9
	全県	360.9		全県	353.6
人口千人当たり軽自動車保有車両数					
平成27(2015)年			令和2(2020)年		
順位	市町村	(台/千人)	順位	市町村	(台/千人)
1	小鹿野町	483.7	1	東秩父村	545.6
2	東秩父村	444.4	2	小鹿野町	530.3
3	皆野町	433.4	3	皆野町	476.9
4	美里町	413.6	4	ときがわ町	456.7
5	ときがわ町	405.8	5	美里町	454.6
6	秩父市	405.2	6	秩父市	443.4
7	横瀨町	405.0	7	横瀨町	440.9
8	川島町	398.4	8	長瀨町	437.8
9	神川町	394.4	9	神川町	435.2
10	長瀨町	384.5	10	吉見町	429.8
11	吉見町	382.8	11	寄居町	406.6
12	寄居町	364.5	12	川島町	403.1
13	上里町	344.6	13	上里町	381.6
14	越生町	330.8	14	越生町	368.7
15	本庄市	324.1	15	本庄市	355.6
	全県	170.4		全県	182.9

資料:統計からみた埼玉県市町村のすがた

第2章 公共交通の現状

1. 公共交通等の整備状況

(1) 鉄道

本町の鉄道網は、町内を南北に通るJR八高線、町内を東西に通る秩父鉄道線、町中心部から南方向に向かう東武東上線から構成されます。町内には3路線の駅が全部で9駅あり、寄居駅は3路線が乗り入れる結節点となっています。なお、令和2(2020)年10月には、東武東上線の新駅として、町の南部にみなみ寄居駅が新たに開業しています。

運行本数は、東武東上線が平日上下合わせて1日100本を超え、秩父鉄道線も60本ほどありますが、JR八高線は、1日30本でピーク時にも上下各2本ずつとなっています。

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、桜沢駅で最寄りのバス停留所が200m圏内にあります。

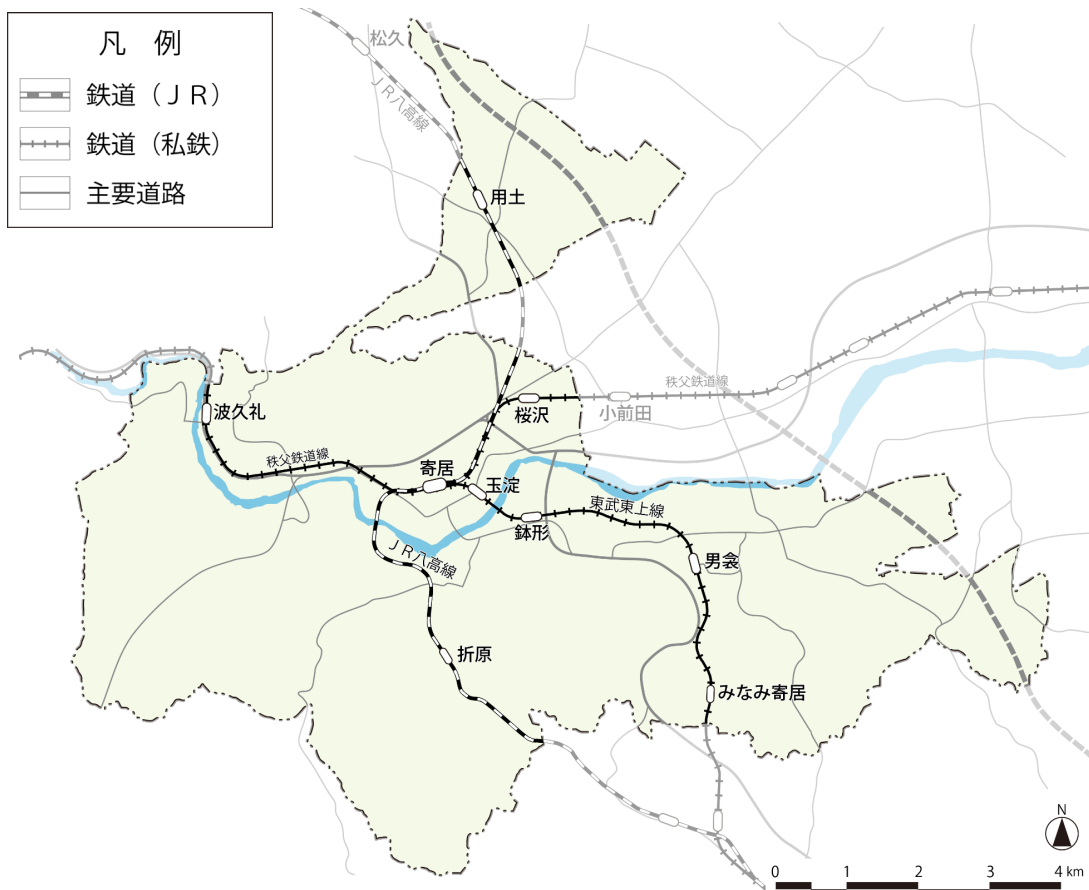


図 2.1.1 鉄道路線網

(2) 路線バス

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（図 2.1.2）。

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（1996）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（2016）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。

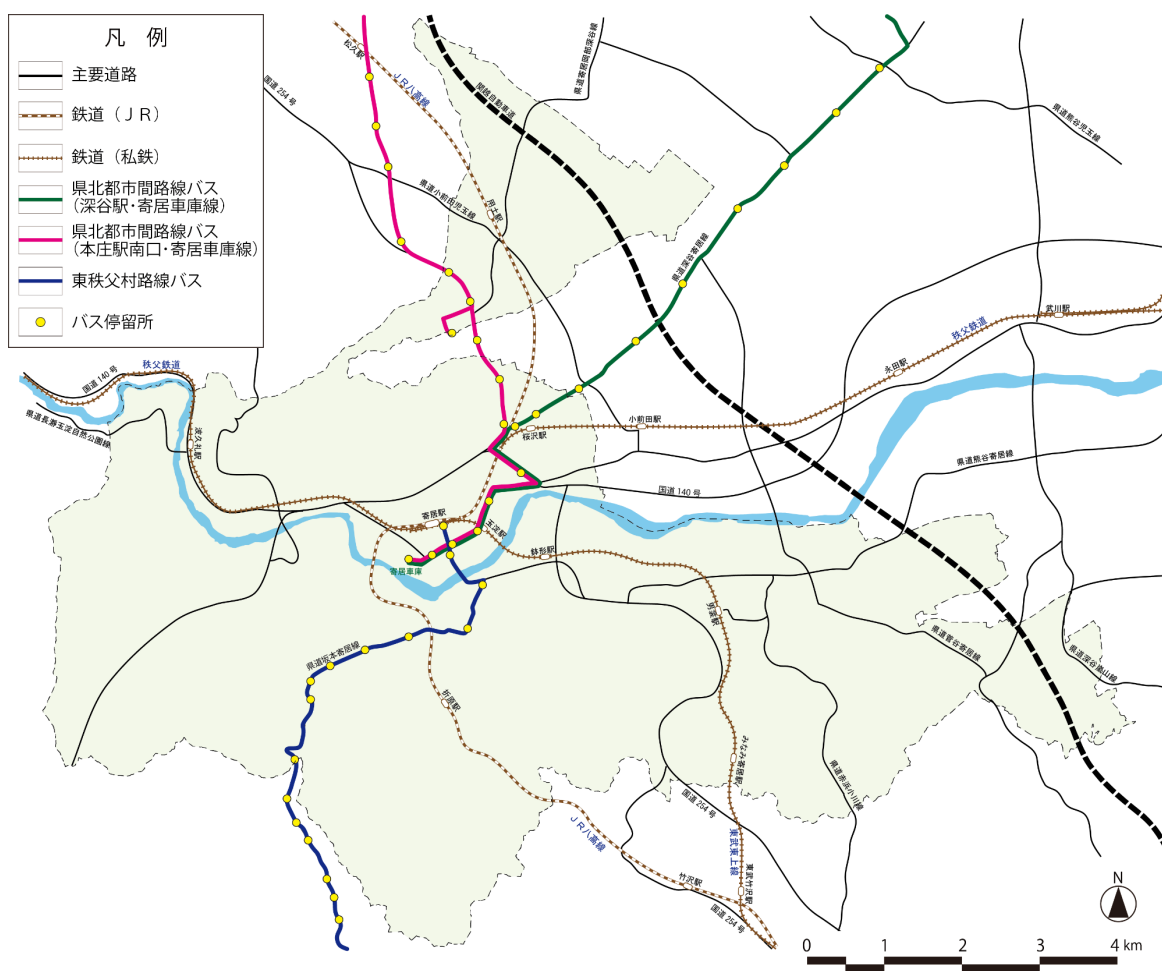


図 2.1.2 バス路線網

(3) タクシー事業

本町にはタクシー事業者が4社あり、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 620 円（令和3（2021）年9月現在）で営業を展開しています（図 2.1.3、表 2.1.1）。

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駅となっています。

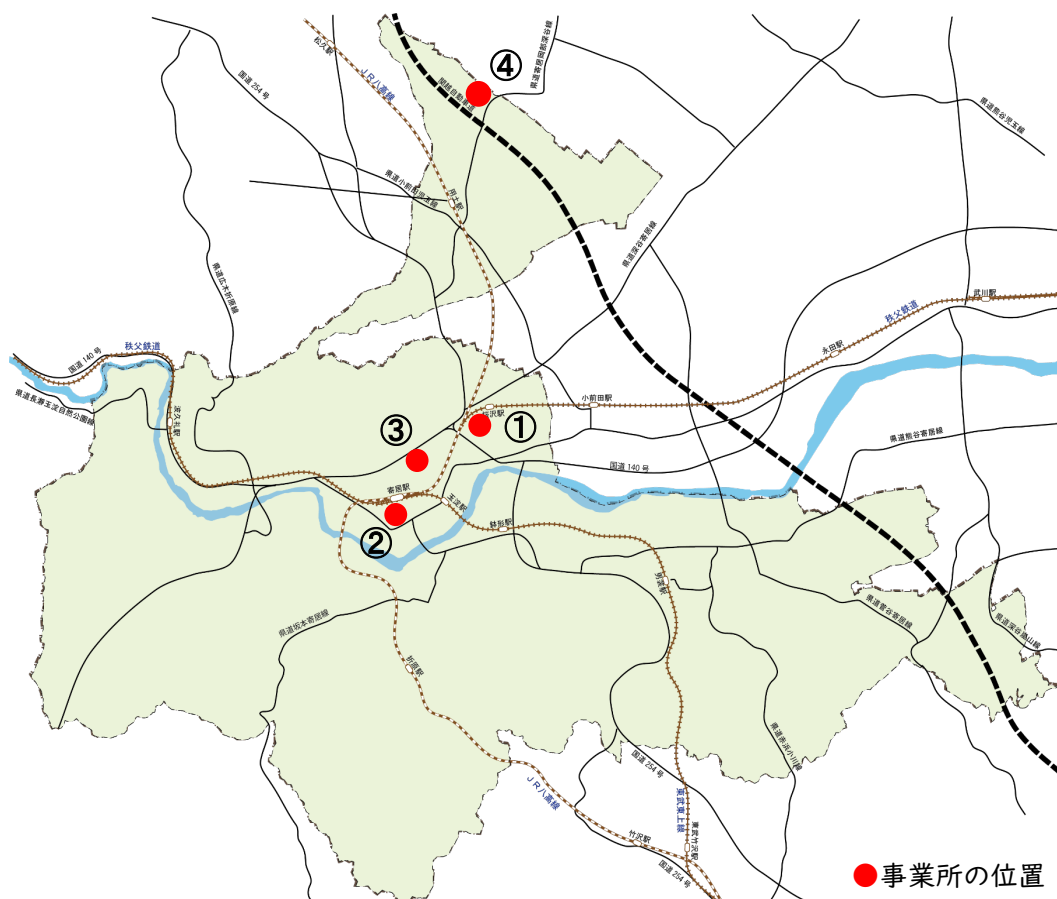


図 2.1.3 タクシー事業所の位置

表 2.1.1 町内のタクシー事業者

会社名	一般車両	ハイヤー	福祉車両
① 大信観光花園有限会社	5		1
② 有限会社本間タクシー	10		
③ 寄居タクシー有限会社	6		
④ 株式会社桜交通	5		

資料：一般社団法人埼玉県乗用自動車協会ホームページ

(4) 愛のリタクシー

愛のリタクシーは、交通手段に不便をきたしている方に自宅などから目的地まで、乗り合いタクシーによる送迎サービスを行うものであり、平成25(2013)年度から本格運行を開始しています。愛のリタクシーの概要は以下のとおりです。

概要

- 事業主体：寄居町・タクシー事業者
- 位置付け・役割
 - ・主に交通不便地域における高齢者などの昼間時移動を支援する(通院、買い物等)。
- 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。
- 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(車いす対応の福祉車両)
 - (+予備車両3台)
- 運行区域：寄居町全域を運行
 - ・自宅から共通乗降場、共通乗降場から共通乗降場、共通乗降場から自宅までに限る。
 - ・利用登録者はあらかじめ自宅を乗降場として設定
 - ・共通乗降場は、多くの方が利用する公共施設や病院、スーパーマーケットなど、日常生活に欠かすことのできない施設を町が指定
 - ・令和3(2021)年12月1日現在、共通乗降場は357箇所
- 利用対象者
 - ・全町民(一人で乗降が可能な方、一人での乗降が難しい場合は介助者が同伴される方)
 - ・利用者は事前の登録が必要
- 予約受付
 - ・電話または専用サイト(インターネット)で予約の受付を行う。
 - ・予約受付期間：電話…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)
専用サイト…利用日の6日前から前日の午後11時50分まで
- 予約の変更・キャンセル
 - ・原則として利用日の前日まで。ただし、緊急時は当日のキャンセルも可能。

(5) その他の移動サービス

表 2.1.2 福祉系移動サービス

	種 別	サービスの概要
①	高齢者福祉タクシー 利用助成(寄居町)	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。 ・町内に住所のある在宅高齢者で、一定の要件を満たす方。 ・タクシー料金の初乗り分を助成する。(年間36枚) ・利用者数 70人/年(令和2(2020)年度) ・利用件数 977件(令和2(2020)年度)
②	福祉タクシー利用料 金助成(寄居町)	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。 ・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) ・利用者数 234人/年(令和2(2020)年度) ・利用件数 2,859件(令和2(2020)年度)
③	障害児(者)生活サ ポート事業	在宅の障害児(者)が、町に登録のある民間サービス団体から一時預かり、送迎、外出援助等の介護サービスを受ける場合、その利用料を町が補助する。
④	寄居町総合社会福 祉センターかわせみ 荘 巡回バス	「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

表 2.1.3 その他の施設に係る移動サービス

	種 別	サービスの概要
①	スクールバス (登校日の 運行につい て掲載)	<input type="checkbox"/> 埼玉県立寄居城北高等学校(町内) 登校時 1 便、下校時 2 便運行 深谷・岡部、神保原・本庄、丹荘・児玉の 3 コース <input type="checkbox"/> 本庄第一高等学校(埼玉県本庄市) 登校時 1 便、下校時 2 便運行 用土駅や寄居駅、桜沢駅周辺を経由する路線がある <input type="checkbox"/> 本庄東高等学校(埼玉県本庄市) 登校時 1 便運行 男衾駅や鉢形駅、寄居駅、用土駅周辺を経由する路線がある <input type="checkbox"/> 早稲田大学本庄高等学院(埼玉県本庄市) 登校時 4 便、下校時 4 ~6 便運行 寄居駅北口発着する便がある <input type="checkbox"/> 正智深谷高等学校(埼玉県深谷市) 登校時 1 便運行 男衾駅や寄居駅周辺を経由する路線がある <input type="checkbox"/> 東京成徳大学深谷高等学校(埼玉県深谷市) 登校時 1 便運行 寄居駅等を経由する路線がある <input type="checkbox"/> 東京成徳大学深谷中学校(埼玉県深谷市) 登校時 1 便運行 寄居駅等を経由する路線がある <input type="checkbox"/> 埼玉工業大学(埼玉県深谷市) 大学行 5 便、寄居駅行 6 便運行 寄居駅北口発着する便がある 大学行きが 5 便、寄居駅行きが 6 便運行されている
②	商業施設等	<input type="checkbox"/> かんぼの宿 寄居 <input type="checkbox"/> 寄居武蔵野自動車教習所 <input type="checkbox"/> 寄居カントリークラブ <input type="checkbox"/> 平成倶楽部 <input type="checkbox"/> 森林公園ゴルフ倶楽部

資料:各学校・各施設ホームページ・パンフレット

2. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道の利用状況

各駅の乗降車人員の推移をみると、用途地域内にある寄居駅(3路線計)、男衾駅(東武東上線)の乗降車人員は減少傾向にあります(図2.2.1、表2.2.1)。一方、桜沢駅(秩父鉄道線)や玉淀駅(東武東上線)は、近年漸増傾向がみられます。

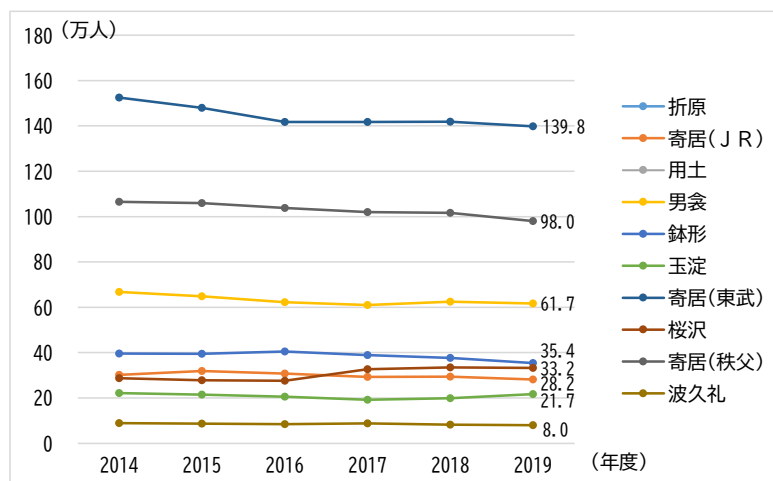


図 2.2.1 乗降車人員の推移

※JR各駅は乗車人員に2を乗じた値

※折原駅、用土駅は非公表のため掲載していない

※みなみ寄居駅は令和2(2020)年10月31日開業のため未掲載

資料:埼玉県統計年鑑

表 2.2.1 日平均乗降車人員の推移

駅		平成 26 (2014) 年度	平成 27 (2015) 年度	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度
JR	寄居	828	874	841	802	805	772
東武東上線	男衾	1,829	1,776	1,701	1,671	1,710	1,691
	鉢形	1,085	1,081	1,107	1,068	1,031	969
	玉淀	607	588	563	526	545	593
	寄居	4,178	4,054	3,873	3,885	3,888	3,830
秩父鉄道線	桜沢	785	761	754	896	918	910
	寄居	2,919	2,902	2,836	2,795	2,787	2,685
	波久礼	245	239	231	240	227	220
寄居駅計(再掲)		7,925	7,830	7,550	7,482	7,480	7,287
合計		12,477	12,276	11,906	11,882	11,910	11,671

※JR各駅は乗車人員に2を乗じた値

※折原駅、用土駅は非公表のため掲載していない

※みなみ寄居駅は令和2(2020)年10月31日開業のため未掲載

資料:埼玉県統計年鑑

(2) 路線バスの利用状況

1) 県北都市間路線バス

深谷駅・寄居車庫線の年間利用者数は、平成12(2000)年度まで増加傾向にありましたが、平成13(2001)年度以降は減少に転じています(図 2.2.2)。その後、一時は前年度の乗降車人員を上回る年度もみられましたが、近年は再び減少傾向にあります。

本庄駅南口・寄居車庫線は、平成10(1998)年度以降減少が続き、平成16(2004)年度から平成21(2009)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。平成27(2015)年5月からは本庄早稲田駅を経由するルートとなり、前年度を上回る年も見られますが、全体的には減少傾向となっています。

運賃収入についても、概ね乗車人員に比例する形で減少傾向にあり、平成22(2010)年度以降は2路線とも年間400万円前後で推移しています。

また、収益状況についてみると、各路線の収益率(運行に係る費用に対する運賃収入の割合)は、2路線とも減少傾向にあります(図 2.2.3)。

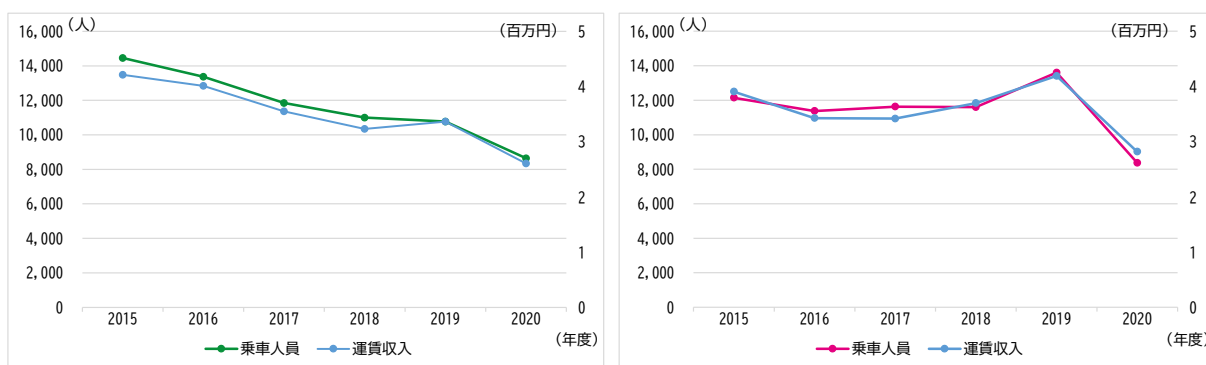


図 2.2.2 乗車人員と運賃収入の推移(左:深谷駅・寄居車庫線、右:本庄駅南口・寄居車庫線)

資料:寄居町

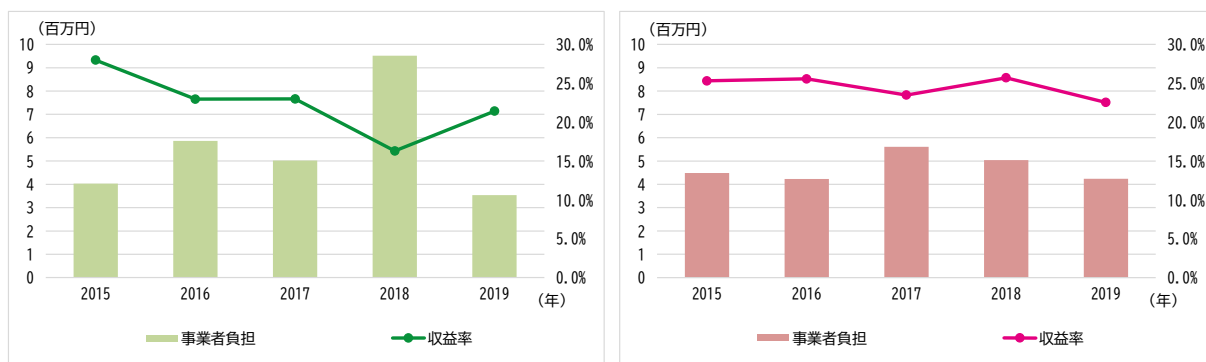


図 2.2.3 収益状況(左:深谷駅・寄居車庫線、右:本庄駅南口・寄居車庫線)

※各年 10 月から翌年 9 月までの状況

資料:寄居町

2) 東秩父村路線バス

かつては東秩父村営バスとして運行していましたが、平成28(2016)年10月に路線バスの統合・再編が行われ、イーグルバス株式会社によって東秩父村路線バスとして運行が行われています。平成29(2017)年度は前年度の乗車人員を上回っていますが、その他の年度においては減少しています(図 2.2.4)。

月別の乗車人員を見ると、各年度とも8月の乗車人員が大きく減少しており、通学手段として利用している人が多いことが推測されます(図 2.2.5)。

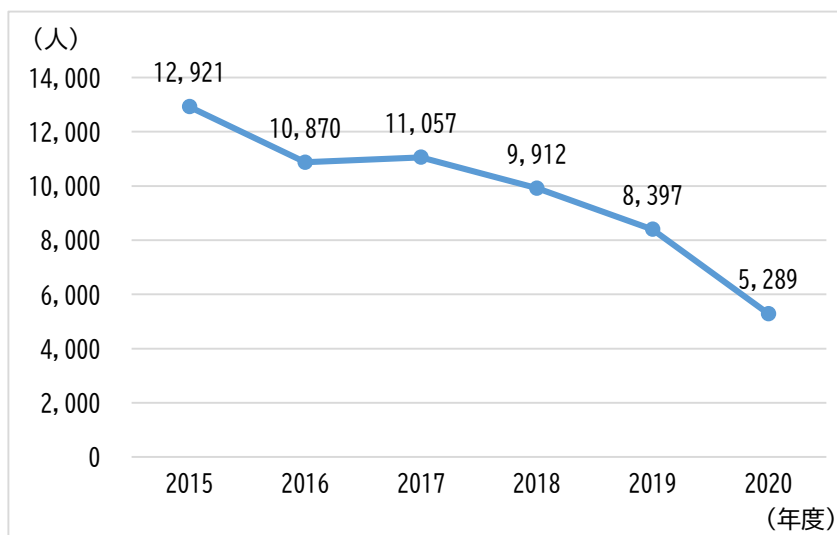


図 2.2.4 東秩父村路線バス(W03 系統) 乗車人員の推移

※平成28(2016)年9月以前は東秩父村営バスの乗車人員

資料: 東秩父村

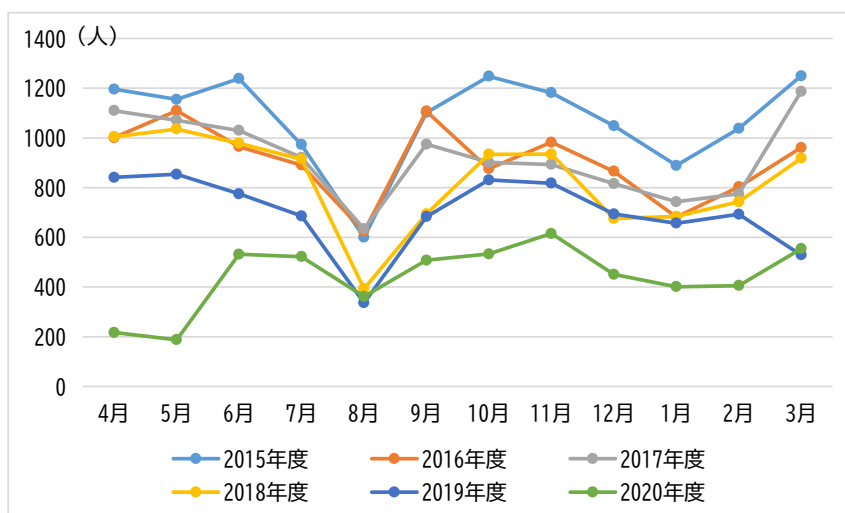


図 2.2.5 東秩父村路線バス(W03 系統) 月別乗車人員

※平成28(2016)年9月以前は東秩父村営バスの乗車人員

資料: 東秩父村

(3) 愛のリタクシーの利用状況

1) 利用登録及び利用の実態

愛のリタクシー登録者数は、テスト運行を開始した平成24(2012)年度が最も多くなっています。その後年間登録者数は減少傾向にありましたが、平成30(2018)年度と令和元(2019)年度は前年の登録者数を上回っています(図 2.2.6)。令和2(2020)年度末での累計登録者数は3,852人となっており、町民の約12%が登録している計算となります。

利用人数は、平成28(2016)年度から令和元(2019)年度までは増加傾向にあり、令和元(2019)年度は運行を開始してから最も多い16,764人となっています(図 2.2.7)。令和2(2020)年度は新型コロナウイルス感染症の影響により利用人数は減少しています。男女別で見ると、女性の利用が多くなっていることがわかります。

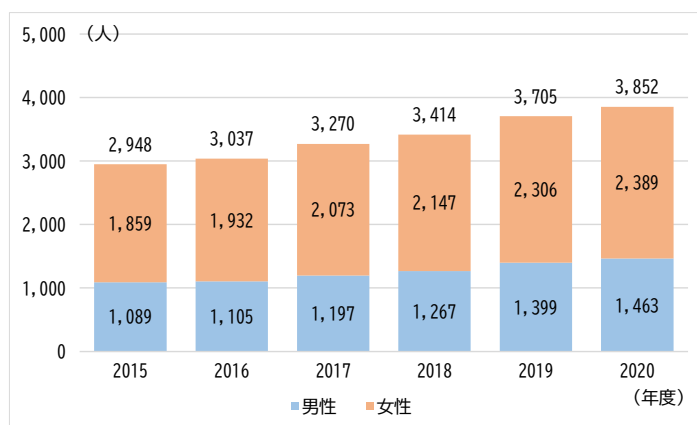


図 2.2.6 登録者数の推移

※各年度末(3月31日)の登録者数

資料: 寄居町

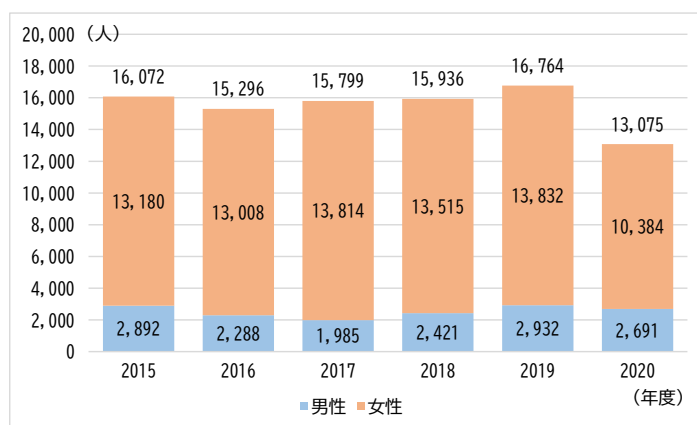


図 2.2.7 利用人数の推移

資料: 寄居町

月別の利用人数をみると、各年度ともに7月から10月頃の利用が多く、1月前後の寒い時期は減少しています(図2.2.8)。

また、乗合率の変化をみると、総利用者のうち乗合となった人数が占める割合(利用者数ベース)では本格的に運行が開始された平成25(2013)年度以降、概ね上昇傾向にあります(図2.2.9)。新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の令和元(2019)年度では、59.5%となっており、利用者にとっては2回に1回以上の確率で乗合利用となっている計算となります。運行1回当たりの平均乗車人員は概ね1.5人程度で推移しています(図2.2.10)。

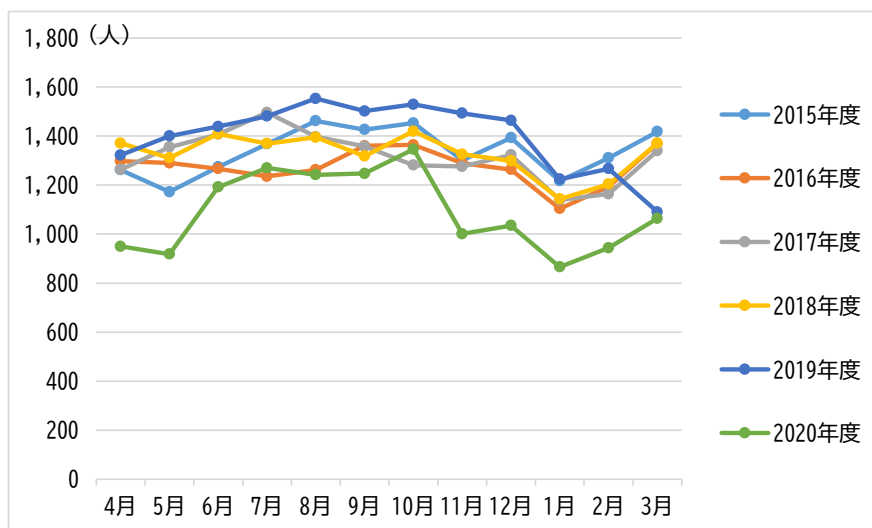


図 2.2.8 月別利用人数の推移

資料: 寄居町

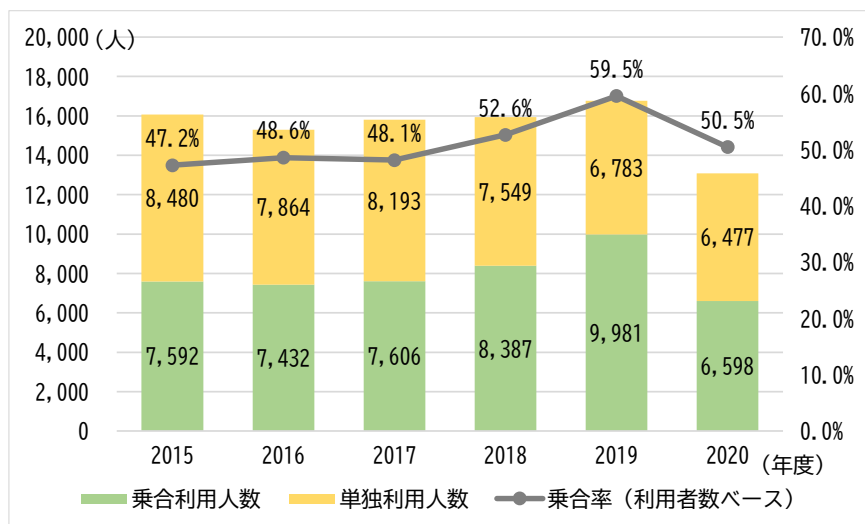


図 2.2.9 利用者数ベース乗合率

資料: 寄居町

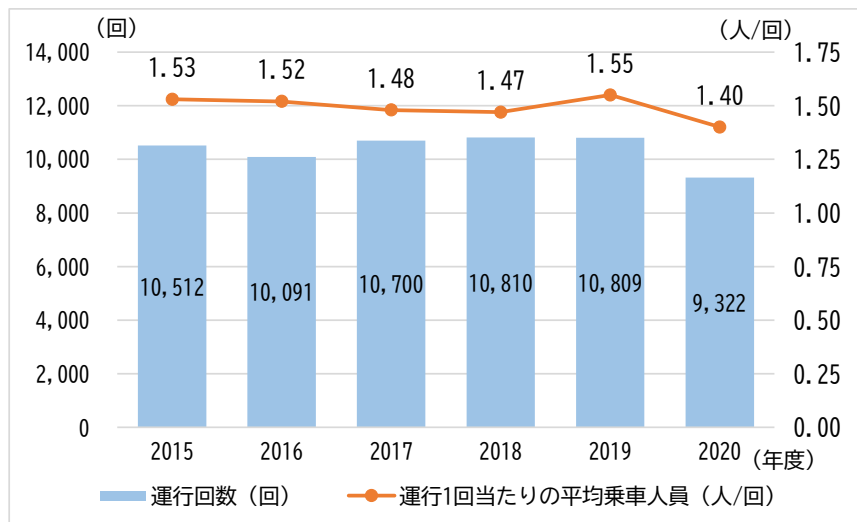


図 2.2.10 運行回数と運行 1 回当たりの平均乗車人員

資料: 寄居町

愛のリタクシーの運行経費は、平成27(2015)年度以降増加傾向にあり、令和2(2020)年度は臨時運行を行ったこともあり、運行開始以来最も高くなっています(図 2.2.11)。

平成28(2016)年度から令和元(2019)年度までは、利用者数も増加傾向にありましたが、運行経費も高騰しており、収益率は減少傾向となっています。

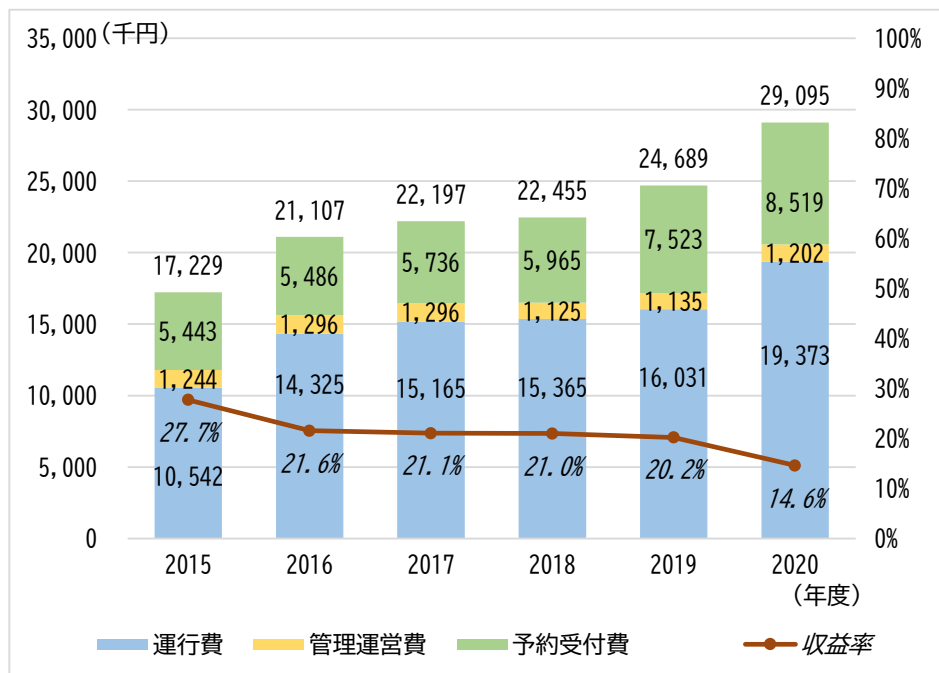


図 2.2.11 愛のリタクシーの運行経費内訳と収益率の推移

※令和2(2020)年度臨時運行分を含む

資料: 寄居町

2) 利用特性

愛のリタクシーの利用特性については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、利用特性に変化が生じている可能性があるため、感染拡大前（平成31（2019）年1月～12月）と感染拡大後（令和3（2021）年1月～8月）の利用状況を掲載しています。

①施設分類別利用形態

施設分類ごとの利用率を見ると、令和元（2019）年では病院等が33.4%で最も多く、次いで商業施設が多くなっています（図 2.2.12）。令和3（2021）年は商業施設の利用率が40.6%に増加し最多となっており、病院等の割合も増加しています。一方で、行政施設等や交通施設、介護施設等の利用率は下がっています。

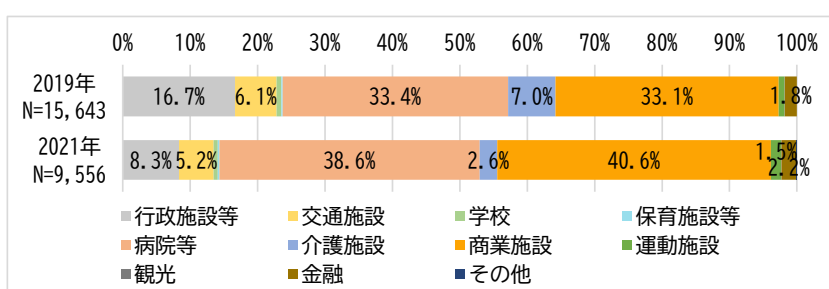


図 2.2.12 施設分類別利用率

資料：寄居町

施設分類ごとの乗車利用（該当施設から乗車）と降車利用（該当施設まで乗車）の比率をみると、商業施設や介護施設は乗車利用と降車利用の割合が同程度となっています（図 2.2.13）。一方、交通施設や病院等、行政施設等などでは降車利用の割合が大きくなっています。

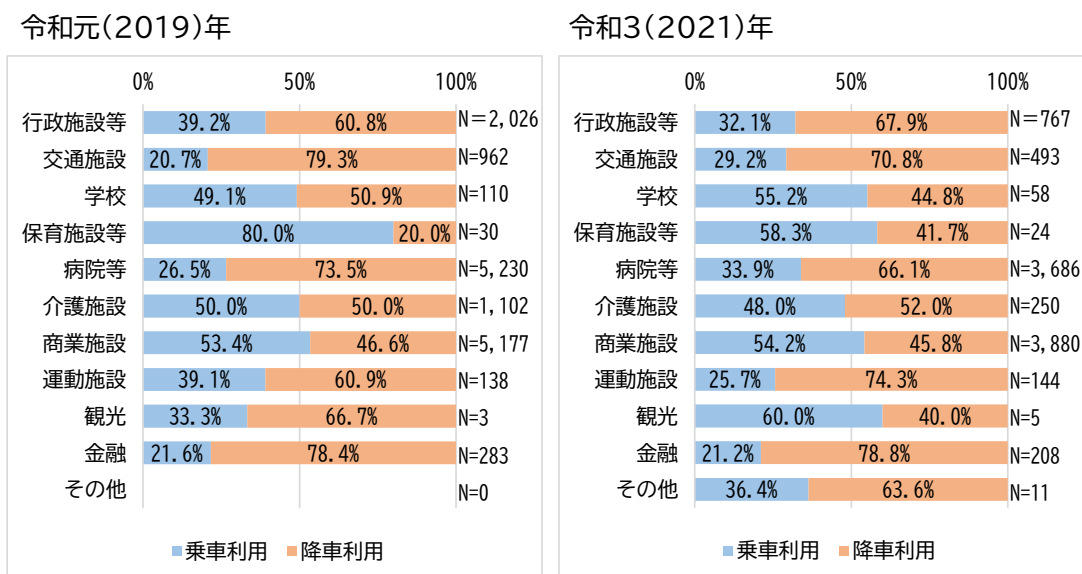


図 2.2.13 施設分類別乗降車比

資料：寄居町

②施設別利用形態

利用者数が多い施設は、令和元（2019）年と令和3（2021）年ともにベイシア寄居店（男衾）、ベルクフォルテ寄居店、ヤオコー寄居店などの商業施設や、埼玉よりい病院、山田整形外科内科医院などの医療施設となっています（図 2.2.14）。令和元（2019）年には上位 10 施設に含まれていたかわせみ荘（寄居町総合社会福祉センター）などの福祉系施設は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり利用が減少しています。

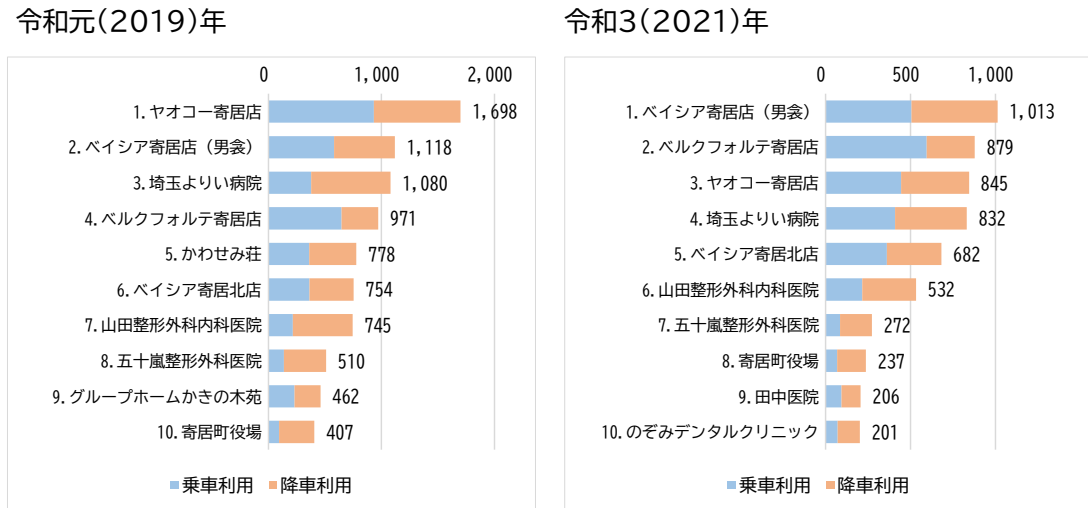


図 2.2.14 施設別利用者数(上位 10 施設)

資料: 寄居町

③利用者の居住地区

地区別の利用登録数を見ると男衾地区が最も多く、次いで市街地地区、鉢形地区の順となっています（図 2.2.15）。実際の利用数でみると、令和元（2019）年、令和3（2021）年ともに男衾地区が最も多く、令和元（2019）年から令和3（2021）年にかけて男衾地区と鉢形地区の利用割合が増加しています。

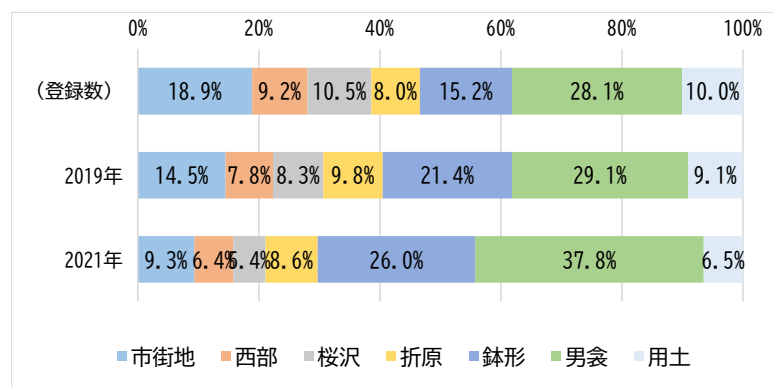


図 2.2.15 居住地区別利用者数

※登録数は令和3（2021）年 8 月現在のデータ

資料: 寄居町

④目的別のOD状況(令和元(2019)年)

○全目的のOD状況

乗車利用・降車利用ともに寄居地区が最も多く、次いで乗車利用では富田地区、降車利用では桜沢地区となっています。地区間の利用で最多なのは寄居地区—桜沢地区間となっています(図2.2.16)。

	降車地区																														計
	寄居	金尾	末野	風布	藤田	桜沢	秋山	折原	立原	西ノ入	三品	小園	露梨子	鉢形	保田原	三ヶ山	赤浜	今市	鷹巣	富田	西古里	牟礼	用土								
寄居	470	58	254	33	21	487	138	51	7	229	4	151	125	410	163	90	367	2	0	386	0	14	348	3808							
金尾	92	0	12	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128							
末野	418	17	7	0	0	215	0	1	0	3	0	0	11	1	2	0	9	0	0	2	0	6	131	823							
風布	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6							
藤田	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	45							
桜沢	642	20	159	0	0	202	11	12	0	70	0	10	4	60	36	75	87	10	0	322	0	6	168	1894							
秋山	157	0	1	0	0	18	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	6	185								
折原	106	0	1	0	0	44	0	0	0	8	0	21	0	1	33	0	0	0	5	0	0	7	226								
立原	58	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	12	0	0	61	138								
西ノ入	244	0	3	0	0	139	0	12	0	1	0	0	0	10	0	0	10	0	3	0	0	36	458								
三品	49	0	1	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62								
小園	155	0	0	0	0	18	0	20	0	0	0	0	82	0	0	10	0	0	53	0	0	28	366								
露梨子	242	0	11	0	0	9	0	0	0	0	0	7	0	6	1	0	0	0	18	0	0	47	341								
鉢形	559	0	13	0	0	140	0	0	9	1	106	0	54	5	2	8	0	0	123	0	0	80	1100								
保田原	149	0	3	0	0	37	0	17	1	0	0	2	4	8	16	18	0	0	165	0	0	4	424								
三ヶ山	127	0	2	0	0	79	0	0	0	0	0	1	1	18	0	0	0	0	38	0	0	0	266								
赤浜	483	0	7	0	0	123	0	0	4	0	12	3	14	21	0	43	13	0	197	0	0	44	964								
今市	3	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	5	0	1	1	32								
鷹巣	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	5								
富田	636	2	2	0	0	510	0	5	11	1	0	66	5	92	198	32	292	5	0	793	0	3	126	2779							
西古里	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1								
牟礼	20	0	6	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	8	0	0	18	72								
用土	352	0	121	0	20	263	0	5	61	10	0	50	32	51	2	0	22	0	174	0	7	203	1373								
合計	4996	97	603	33	41	2346	149	123	81	335	5	416	190	780	495	216	888	30	0	2309	0	37	1326	15496							

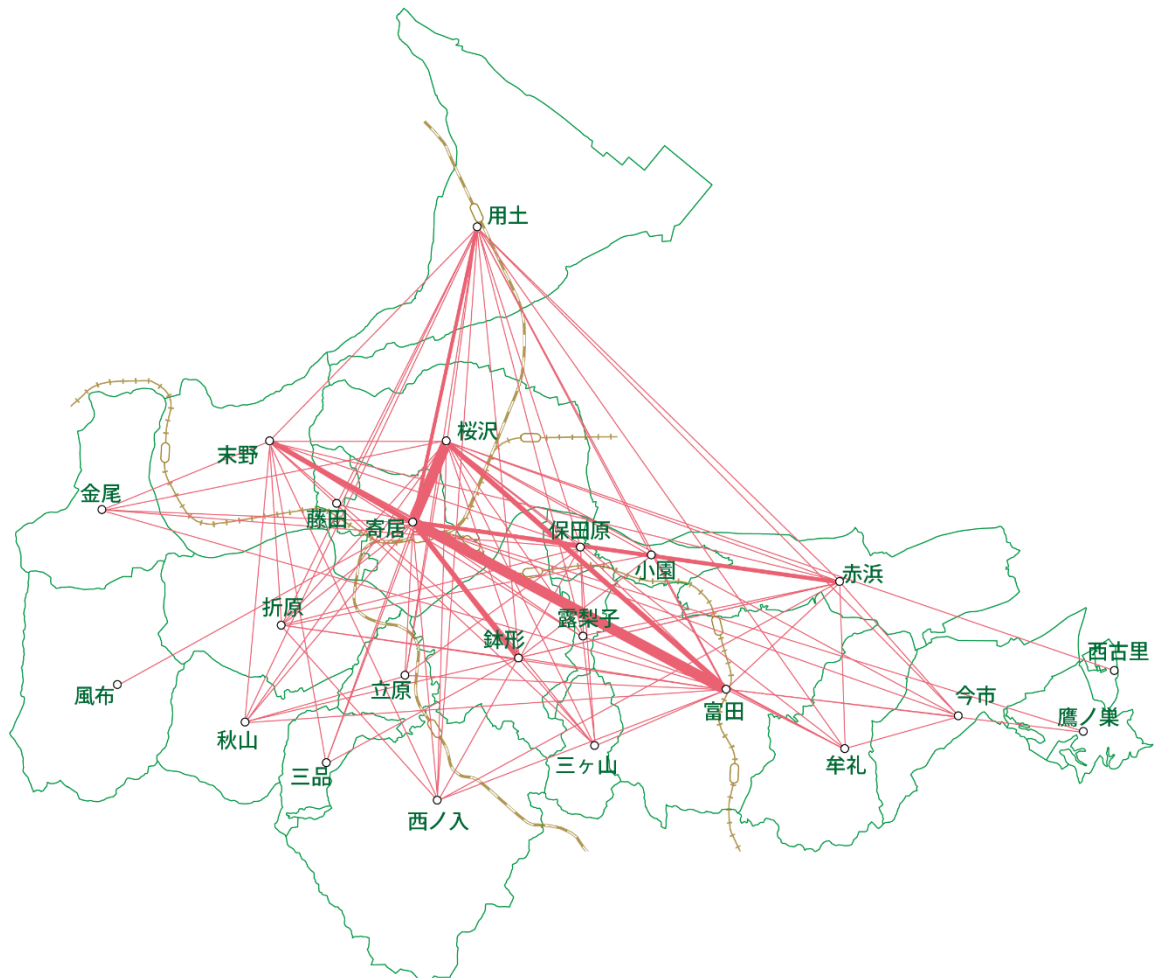


図 2.2.16 全目的のOD状況

○鉄道駅利用のOD状況

愛のリタクシーで利用が多い駅は寄居駅、男衾駅であり、寄居駅は比較的広い範囲から利用されています。男衾駅は富田地区からの利用が圧倒的に多く、その他では赤浜地区や三ヶ山地区からの利用がみられます(図 2.2.17)。

	利用駅									合計
	寄居駅	玉淀駅	桜沢駅	折原駅	男衾駅	波久礼駅	鉢形駅	用土駅		
居住地区	寄居	6	8	0	0	1	0	0	1	16
	金尾	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	末野	45	15	0	0	0	4	0	0	64
	風布	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	藤田	2	0	0	0	0	0	0	0	2
	桜沢	24	1	2	0	0	0	2	0	29
	秋山	44	8	0	0	0	0	0	0	52
	折原	3	0	0	0	0	0	0	0	3
	立原	12	0	0	0	1	0	0	0	13
	西ノ入	5	0	0	1	0	0	1	0	7
	三品	4	0	0	0	0	0	0	0	4
	小園	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	露梨子	43	1	0	0	2	0	0	0	46
	鉢形	45	14	0	0	6	0	3	0	68
	保田原	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	三ヶ山	31	0	0	0	40	0	0	0	71
	赤浜	64	12	13	0	44	0	13	0	146
	今市	2	0	0	0	0	0	0	0	2
	鷹ノ巣	0	0	0	0	4	0	0	0	4
	富田	43	6	1	0	193	0	1	0	244
西古里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
牟礼	3	0	0	0	6	0	0	0	9	
用土	53	24	14	0	1	1	0	12	105	
合計	432	89	30	1	298	5	20	13	888	

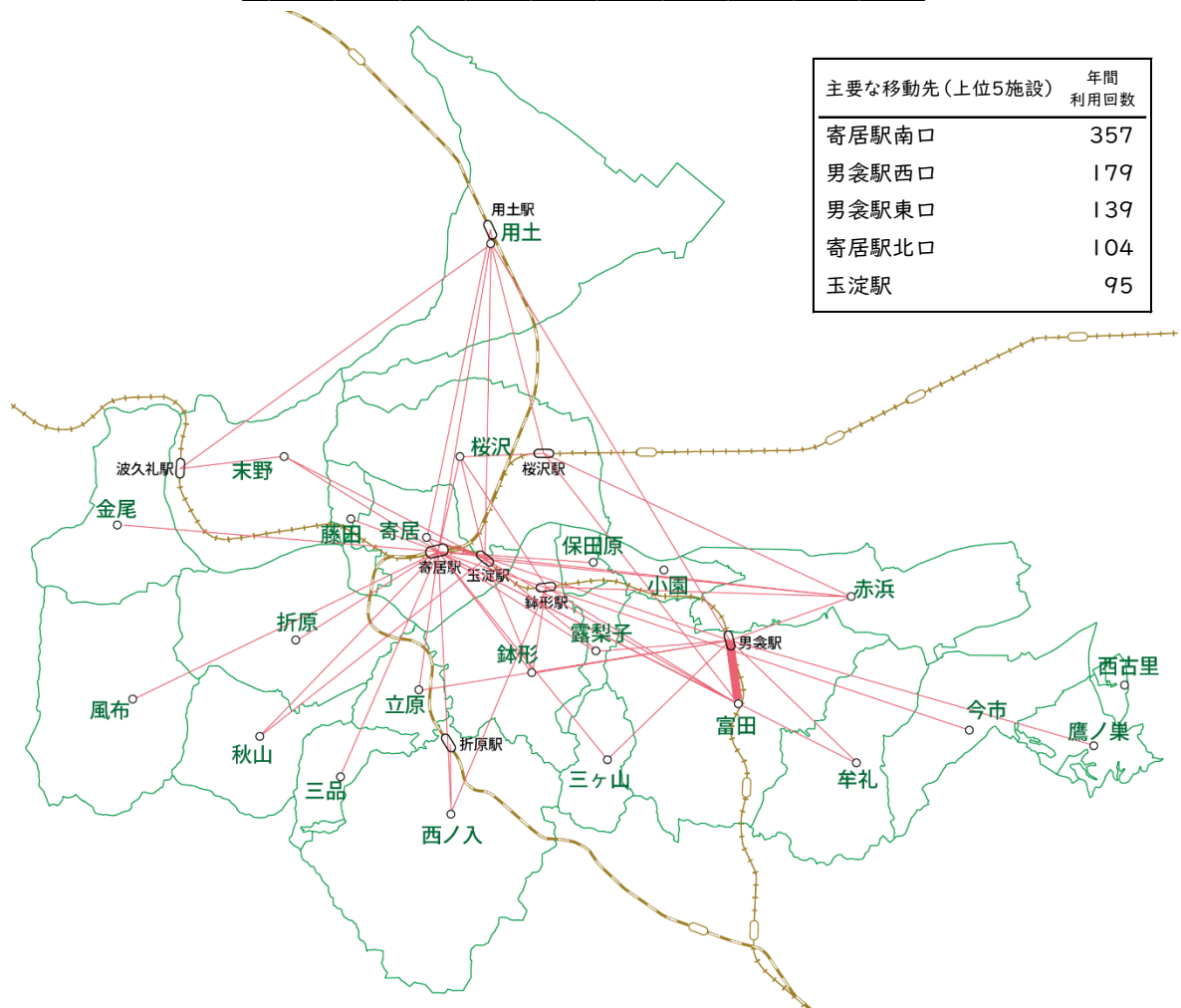


図 2.2.17 鉄道駅利用のOD状況

○商業施設利用のOD状況

商業施設の利用では、大型商業施設等が立地する寄居地区、富田地区、桜沢地区への利用が多くなっています(図 2.2.18)。

		商業施設の立地地区																								
		寄居	金尾	末野	風布	藤田	桜沢	秋山	折原	立原	原ノ入	三品	小園	露梨子	鉢形	保田原	三ヶ山	赤浜	今市	鷹巣	富田	西古里	牟礼	用土	合計	
居住地区	寄居	159	0	60	0	0	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	0	381	
	金尾	89	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	125	
	末野	155	0	2	0	0	52	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	209	
	風布	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	
	藤田	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
	桜沢	324	0	13	0	0	117	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	455	
	秋山	193	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	203	
	折原	33	0	1	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	62	
	立原	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	12	
	西ノ入	299	0	0	0	0	109	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	412	
	三品	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
	小園	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	露梨子	177	0	22	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	213	
	鉢形	378	0	1	0	0	62	0	0	0	0	0	0	0	45	4	0	0	0	0	0	102	0	0	592	
	保田原	216	0	3	0	0	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	291	0	0	0	563	
	三ヶ山	160	0	2	0	0	109	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	30	0	0	303	
	赤浜	79	0	2	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	134	0	0	253	
	今市	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	12	
	鷹巣	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	富田	280	0	4	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	543	0	0	1	910
	西古里	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
	牟礼	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	6	
	用土	134	0	91	0	0	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	3	305
合計	2720	0	201	0	0	860	0	0	0	0	0	0	0	49	9	0	1	0	0	0	1202	0	0	4	5046	

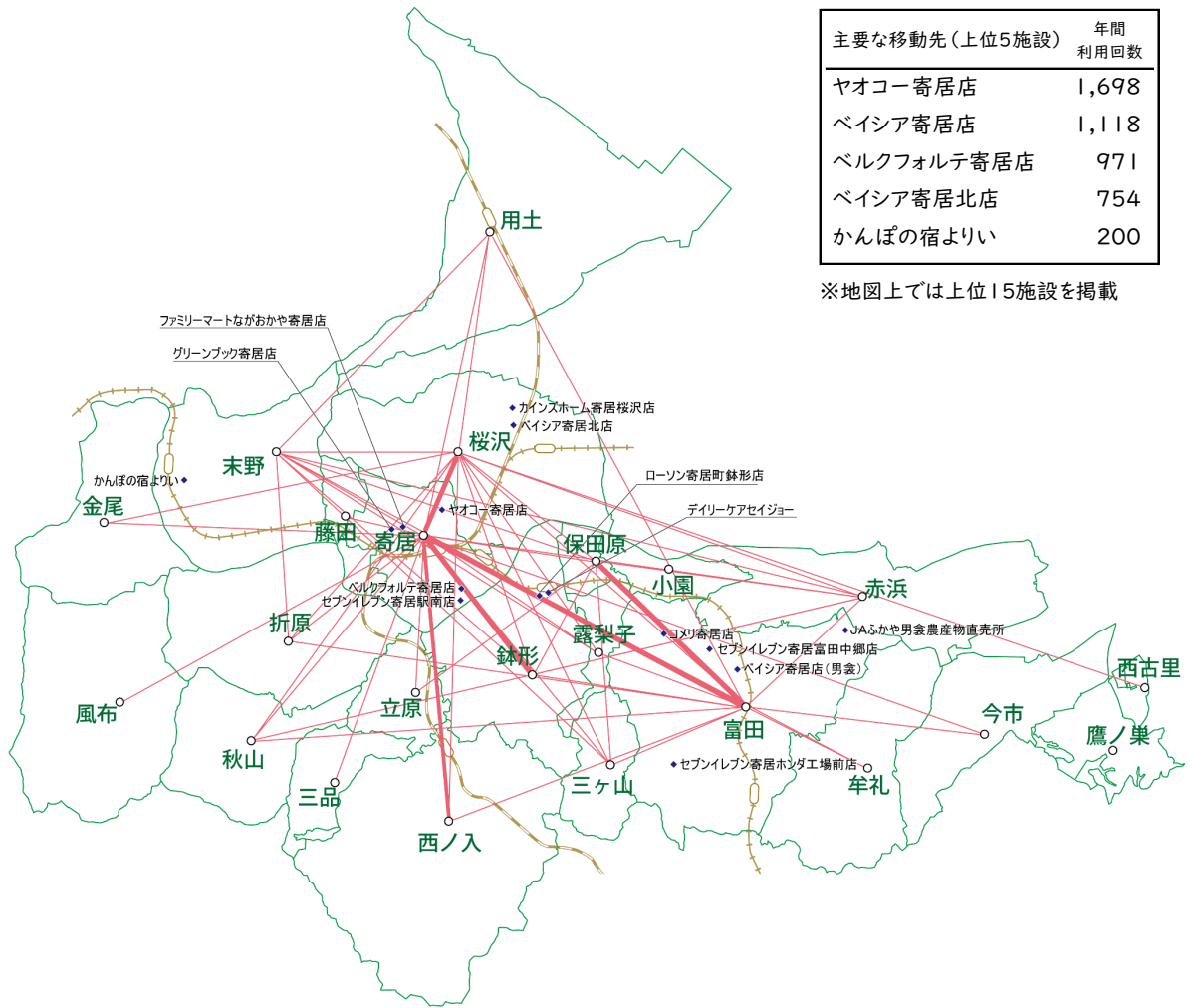


図 2.2.18 商業施設利用のOD状況

○病院等利用のOD状況

病院等の利用では、桜沢地区、寄居地区、用土地区への利用が多くなっています(図2.2.19)。桜沢地区や寄居地区では、診療所等の医療施設が比較的充実しているため、利用先は複数の施設に分散しています。一方、用土地区には埼玉よりい病院があり、本地区への利用の多くは当病院となっています。

		病院等の立地地区																				合計		
		寄居	金尾	末野	風布	藤田	桜沢	秋山	折原	立原	西ノ入	三品	小園	露梨子	鉢形	保田原	三ヶ山	赤浜	今市	鷹ノ巣	富田	西古里	牟礼	用土
居住地区	寄居	208	0	0	0	0	271	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	29	0	0	6	0	170	688
	金尾	38	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41
	末野	221	0	0	0	0	117	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	14	0	0	0	0	157	510
	風布	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
	藤田	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10
	桜沢	233	0	1	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	91	395
	秋山	38	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	50
	折原	46	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	106
	立原	20	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	22
	西ノ入	127	0	0	0	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	46	248
	三品	22	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
	小園	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	11
	露梨子	48	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	2	0	79	139
	鉢形	187	0	0	0	0	121	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	5	0	0	2	0	113	432
	保田原	31	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	15	0	0	0	0	6	68
	三ヶ山	14	0	0	0	0	45	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	91
	赤浜	93	0	0	0	0	106	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	43	0	0	32	0	59	356
	今市	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1	27
	鷹ノ巣	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	富田	258	0	0	0	0	688	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	201	0	0	34	0	265	1502
	西古里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	牟礼	18	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	25	68
	用土	39	0	0	0	0	216	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	153	408
	合計	1668	0	2	0	0	1754	0	0	0	0	1	0	0	0	182	0	360	0	0	76	0	1174	5217

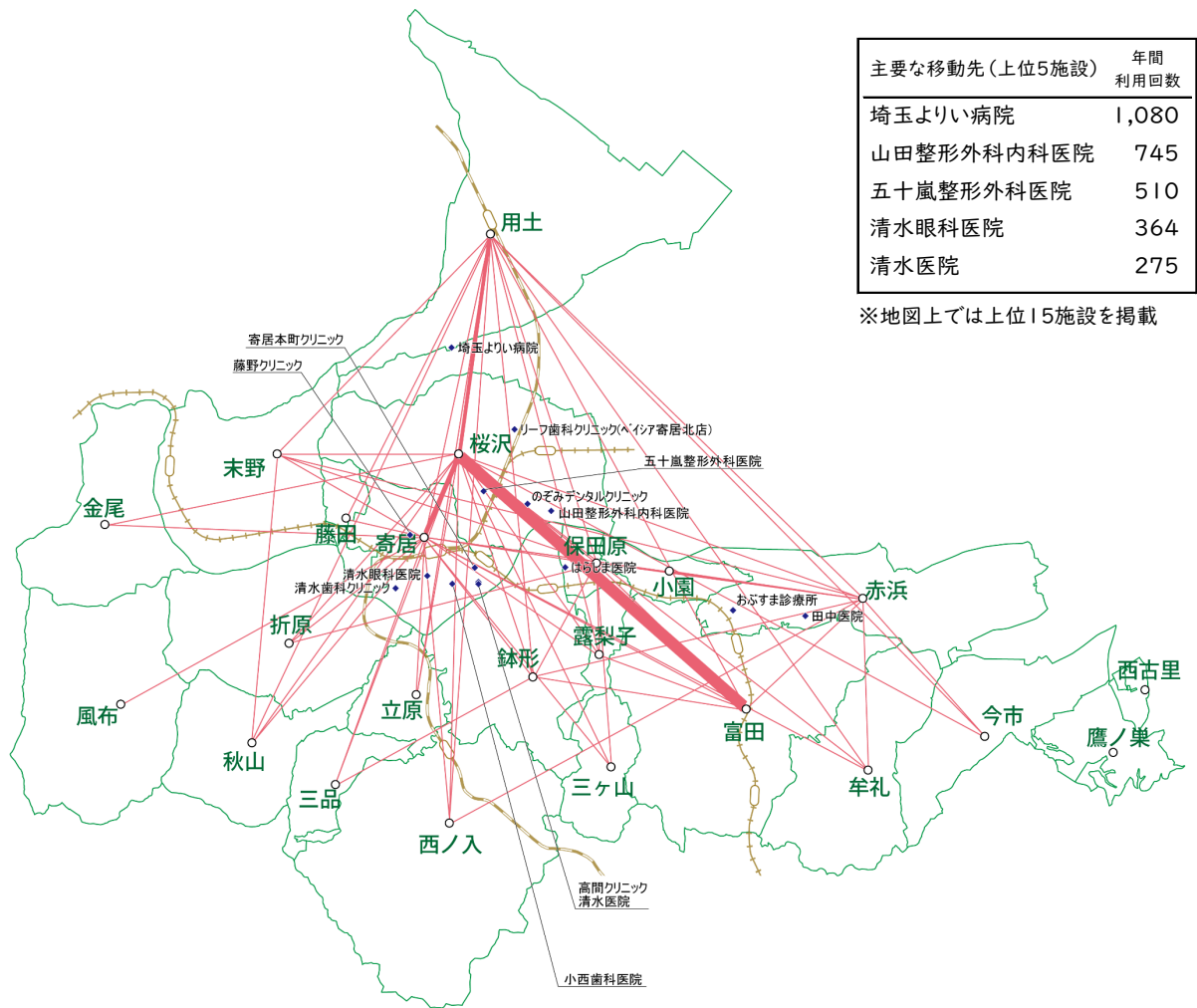


図 2.2.19 病院等利用のOD状況

○行政施設利用のOD状況

行政施設の利用では、寄居地区が最も多く、次いで小園地区、鉢形地区の順となっており、寄居地区では、寄居町役場をはじめ寄居町中央公民館、無腸庵、よりの会館などの利用が多くなっています(図 2.2.20)。小園地区は、かわせみ荘(寄居町総合社会福祉センター)への利用が全てであり、全行政施設の中でも最も利用が多い施設となっています。

		行政施設の立地地区																							
		寄居	金尾	末野	風布	藤田	桜沢	秋山	折原	立原	西ノ入	三品	小園	露梨子	鉢形	保田原	三ヶ山	赤浜	今市	鷹ノ巣	富田	西古里	牟礼	用土	合計
居住地区	寄居	30	1	2	0	0	8	0	0	0	0	0	281	0	92	40	0	9	0	0	0	0	0	0	463
	金尾	17	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	47
	末野	106	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	110
	風布	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	藤田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	桜沢	48	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0	19	0	1	3	0	6	0	0	0	0	0	0	112
	秋山	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
	折原	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67
	立原	14	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	19
	西ノ入	19	0	2	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	32
	三品	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
	小園	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	露梨子	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	88
	鉢形	186	0	13	0	0	12	0	0	0	18	0	188	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	422
	保田原	8	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
	三ヶ山	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
	赤浜	83	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	15	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	114
	今市	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
	鷹ノ巣	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	富田	251	2	0	0	0	14	0	0	0	0	0	100	12	64	9	0	74	0	0	0	0	2	0	528
	西古里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	牟礼	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7
	用土	205	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	330
合計	1122	3	47	0	0	120	0	1	1	18	0	720	26	164	57	0	95	0	0	0	0	3	23	2400	

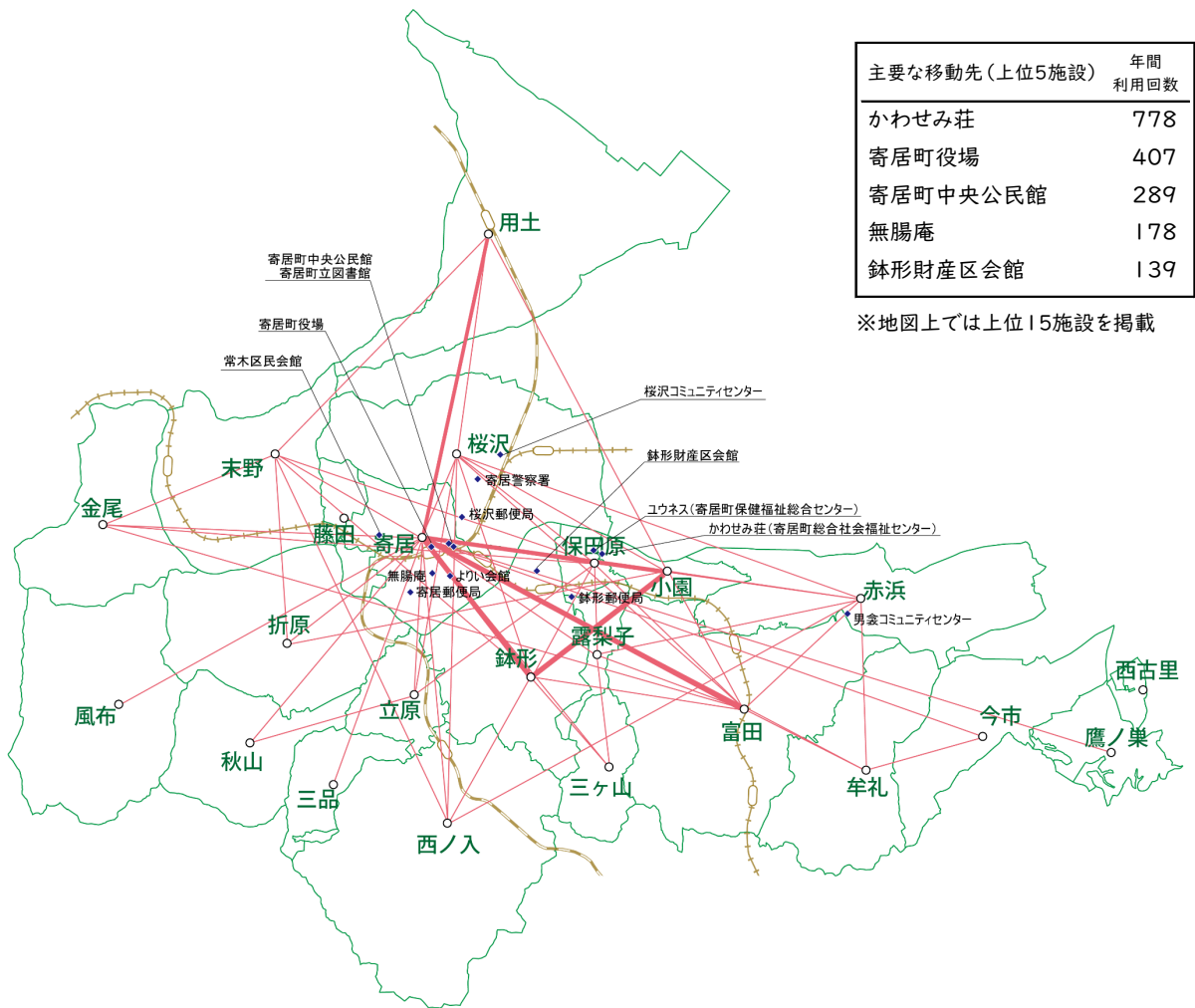


図 2.2.20 行政施設利用のOD状況

○施設間のOD状況

施設間（共通乗降場同士）の利用はさほど多くありませんが、寄居地区-桜沢地区間、寄居地区-用土地区間、桜沢地区-西ノ入地区などで利用がみられます（図 2.2.21）。利用パターンをみると、病院等から商業施設への利用が最も多くなっています。

		降車地区																												計
		寄居	金尾	末野	風布	藤田	桜沢	秋山	折原	立原	原西ノ入	三品	小園	露梨子	鉢形	保田原	三ヶ山	赤浜	今市	鷹ノ巣	富田	西古里	牟礼	用土	合					
乗車地区	寄居	19	0	1	1	0	29	0	0	0	4	0	0	2	5	0	0	5	0	0	5	0	0	7	78					
	金尾	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	末野	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5					
	風布	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	藤田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	桜沢	26	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	5	0	0	3	40				
	秋山	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	折原	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14					
	立原	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	西ノ入	6	0	1	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33					
	三品	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	小園	17	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	1	34					
	露梨子	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	鉢形	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	10					
	保田原	5	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	15					
	三ヶ山	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	赤浜	10	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	7	0	3	0	0	0	3	30				
	今市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	鷹ノ巣	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	富田	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	2	0	1	0	0	7	0	7	0	0	2	33				
西古里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
牟礼	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
用土	25	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	0	4	0	22	0	0	5	63					
合計	122	0	2	1	0	96	0	0	0	7	0	16	2	10	4	0	10	7	0	53	0	0	25	355						

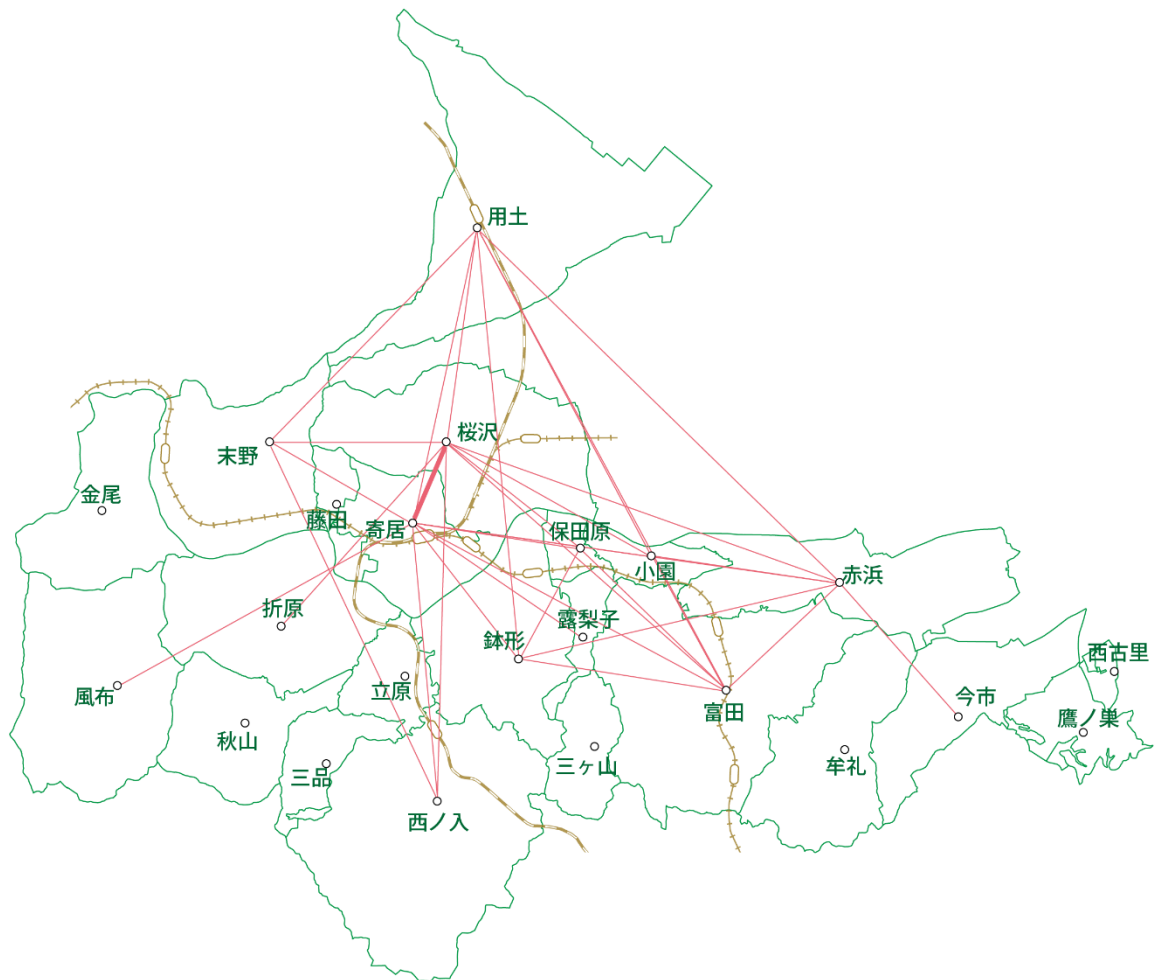


図 2.2.21 施設間のOD状況

第3章 上位関連計画における位置づけ

1. 上位関連計画

(1) 第6次寄居町総合振興計画 基本構想・後期基本計画

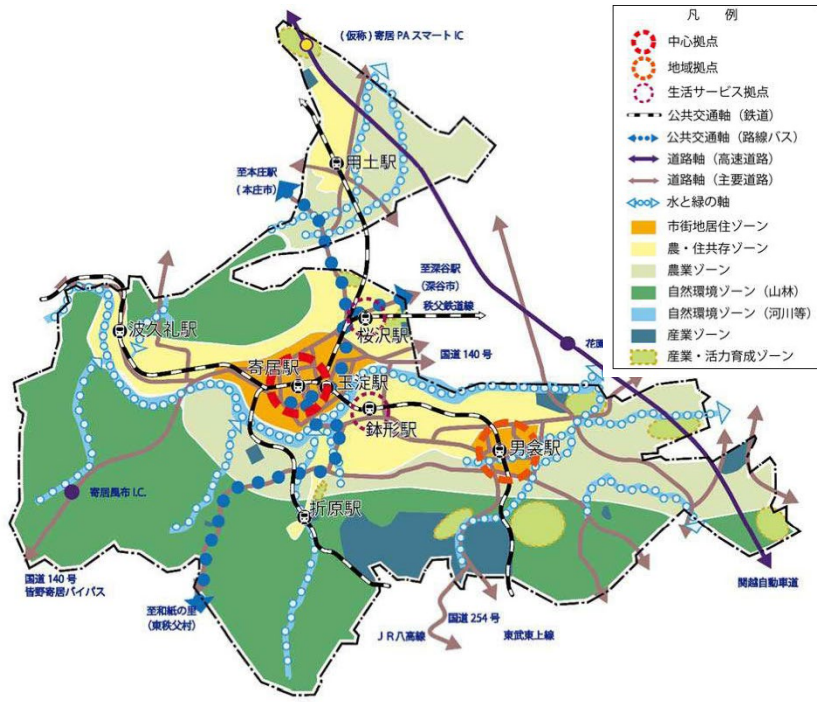
項目	内容
策定年・主体	平成29(2017)年3月(基本構想)、令和4(2022)年3月・寄居町(後期基本計画)
目標年	令和8年度(2026年度)
目指す姿	可能性 ∞(おげんだい) 笑顔満タン よりいまち
基本目標	基本目標1:夢と想像力にあふれ未来を拓く人を育むまち 基本目標2:人が集まり活気に満ちた賑わいのあふれるまち 基本目標3:支えあいとふれあいのある健康長寿のまち 基本目標4:安全で環境への配慮と利便性を備えたコンパクトなまち 基本目標5:悠久の歴史と爽やかな自然の中で豊かさを感じられるまち
土地利用構想	
公共交通に係る方針(後期基本計画)	<p>基本目標4 安全で環境への配慮と利便性を備えたコンパクトなまち</p> <p>基本方針(1) 人にやさしいまちづくり</p> <p>基本施策① コンパクトなまちづくり</p> <p>取り組み:交通利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市町村と連携し、鉄道事業者、バス事業者などへの支援、要望を行い、公共交通機関の利便性向上を図る。 ・愛のリタクシーの周知の工夫など、利用促進と利便性向上を図る。

<公共交通の役割・位置付け>

●5年後の目指すべき姿

- ・コンパクトな市街地に日常生活を支える機能が立地し、徒歩や公共交通で利用しやすい町の構造、自家用車などに過度に頼らず歩いて暮らせるライフスタイルへの転換が進んでいる。
- ・公共交通と愛のリタクシーの利用が促進され、町民が買い物や通院などの用事を気軽に済ますことのできる環境が整っている。

(2) 寄居町都市計画マスタープラン

項目	内容
策定年・主体	平成30(2018)年3月・寄居町
計画期間	平成30(2018)年度～令和19(2037)年度
将来像	自然と共生し 産業と活力にあふれ 誰もが住みたくなるまち 寄居
都市づくりの目標	目標1:町全体に賑わいと活気を生み出すまちづくり 目標2:誰もが安心して暮らし続けることができるまちづくり 目標3:豊かな自然を大切に、共生するまちづくり
将来都市構造	
交通体系の方針	<p>1) 持続可能な公共交通軸の形成</p> <p>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。</p> <p>① 鉄道路線(JR八高線・東武東上線・秩父鉄道線)の利用促進・機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の中心として、今後も運行頻度を維持するため、鉄道駅周辺地域における居住の維持や、利用の促進に努める。 駅における鉄道と路線バス等の結節機能強化を図る。 東武東上線は、全線複線化、直通電車の延伸など利便性の向上につながる要望を積極的に行う。 <p>② バス路線の利用促進・機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口や都市機能の集約による拠点形成と合わせ、公共交通間の結節の強化により利用者数の増加につなげる。 事業者や周辺自治体との連携等によりバスの利用促進を図る。

<公共交通の役割・位置付け>

・誰もが安心して暮らし続けることができるまちづくりを進めるため、鉄道路線及びバス路線の利用促進・機能強化を図り、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し、**持続可能な公共交通軸を形成**する。

(3) 寄居町立地適正化計画

項目	内容
策定年・主体	平成30(2018)年3月・寄居町
計画期間	平成30(2018)年度～令和19(2037)年度
まちづくり方針	【方針1】 寄居駅周辺における、町の中心地としての拠点性の向上 【方針2】 男衾駅周辺における、生活利便性の向上 【方針3】 その他地域の住環境の保全
公共交通分野に係る施策	<p>1-4. 交通結節点機能の向上や快適な歩行環境の形成に向けた基盤整備 寄居駅周辺の中心拠点としての集客性を向上させるため、寄居駅南口駅前広場やアクセス道路となる都市計画道路中央通り線など周辺環境を整備することで、交通結節点としての機能の強化を図っていきます。</p> <p>また、寄居駅周辺の集客性や滞留性を向上させ、子どもや高齢者など様々な方が、不自由なく安心して歩いて生活できる環境を整備するため、駅周辺の誘導サイン整備やバリアフリー化に取り組んでいきます。</p> <p>2-5. 公共交通ネットワークの強化 男衾駅東西駅前広場を活用し、男衾駅を中心としたバス、タクシーなど新たな公共交通ネットワークの構築や、居住誘導区域内の生活利便性の向上を図ることを目的とした交通について検討を進めていきます。</p> <p>3-4. 寄居駅及び男衾駅周辺に繋がる公共交通ネットワークの強化 本町では、鉄道の他、寄居駅と繋がる3本の路線バスがありますが、これらについては、拠点へのアクセスを確保するために必要な路線であるため、今後の人口減少と併せた過度なサービス水準の低下を招くことのないよう、停留所の立地、利用者意識等に対する調査も進めながら、沿線住民が利用しやすい公共交通ネットワークを検討していきます。</p> <p>併せて、それらの利用圏にない公共交通空白地域についても、愛のリタクシーの運行維持による移動手段の確保を図っていきます。</p>

<公共交通の役割・位置付け>

- ・コンパクトプラスネットワーク型のまちづくりを進め、まちづくりの核となる各駅（寄居駅・男衾駅）の都市機能の強化を図り、鉄道路線、路線バス及び愛のリタクシーの利用促進等により、交通弱者等の移動手段の確保を図り、**持続可能な公共交通軸を形成**する。

(4) 寄居町中心市街地活性化基本計画

項目	内容
策定年・主体	令和3(2021)年8月改訂・寄居町
計画期間	第1期計画 平成30(2018)年4月～令和5(2023)年3月
中心市街地活性化のコンセプト	歩きたくなる・歩いてお得なまち 寄居の街なかに住み、訪れ、歩くことの魅力とお得感(快適・楽しさ・豊かさ)を持てるまちづくりの具体化へ向けた公民連携・協働の活性化事業の推進。
活性化テーマ	i. 歩く×都市基盤=快適な散策のための環境づくり ii. 歩く×生活支援=生活を支える施設づくり iii. 歩く×住まい=多世代が暮らす住環境づくり iv. 歩く×店=話題の店が集まる稼ぐ商業地づくり v. 歩く×歴史・観光=寄居固有の魅力との共感づくり
中心市街地活性化の基本方針	①広域来訪にも対応したおもてなしのまちづくり ②活力・魅力を創造するまちづくり
まちづくり方針図	

<公共交通の役割・位置付け>

広域交通流動の活用と観光誘客などの連携により、鉄道3線が接続するという寄居駅のメリットを活かした中心市街地活性化への取組みが求められる。

また、デマンドタクシーが高齢者をはじめとした買物弱者の交通を補完していることから、商店街の販売促進事業と連携し、買物弱者対策と商店街の購買力の強化を図るなど効果的な運行方法を検討する必要がある。

(5) 第2期寄居町地域福祉計画・地域福祉活動計画

項 目	内 容
策定年・主体	令和3(2021)年3月 寄居町・寄居町社会福祉協議会
計 画 期 間	令和3(2021)年度～令和7(2025)年度
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. 安心して住みやすい環境づくり
取 組 みの 方 向 性	4. <u>③生活環境の充実</u> ○バリアフリー化の推進・ユニバーサルデザインの普及 ○生活環境の充実

<公共交通の役割・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。

●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。

(6) 第2期寄居町子ども・子育てスマイルプラン

項 目	内 容
策定年・主体	令和2(2020)年3月・寄居町
計 画 期 間	令和2(2020)年度～令和6(2024)年度
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3 安心して出産・育児ができるまち <u>(8) 子育てを支援する生活環境の整備</u> <u>①道路、交通機関等のバリアフリー化推進</u>

<公共交通の役割・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。

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。

第4章 町民の移動ニーズ

1. 公共交通に関する町民意識

(1) 調査概要

町民の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、アンケート調査により町民意向を調査しました。質問項目については、平成28(2016)年における調査と比較することを考慮するとともに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前後の移動変化を把握できるように設定しました。調査概要および質問項目は表4.1.1、表4.1.2のとおりです。

表4.1.1 町民アンケート調査の概要

項目	内容
実施時期	令和3(2021)年10月～11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)
回収部数	616部
世帯回収率	33.3%(333世帯)

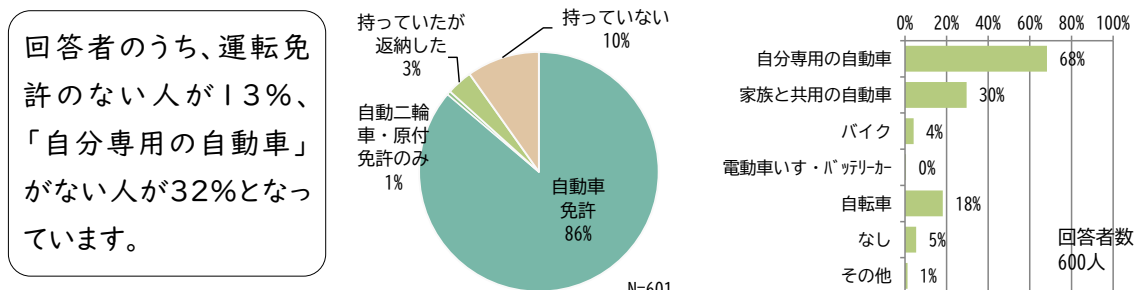
表4.1.2 町民アンケート調査の質問項目

NO.	過年度調査(平成28(2016)年9月実施)		今回
	項目	質問事項	
1	属性	居住地、性別、年齢、職業、 自動車免許の有無	同左
2	日常の外出状況	・外出先、・外出時間 ・交通手段、・所要時間、・外出頻度 ※外出目的別(通勤・通学、買い物、通院、その他)に質問	同左 ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動の変化を追加
3	公共交通の利用状況	・利用の有無、頻度 ・満足度 (運行時間、料金、目的地、乗り継ぎ、待合施設等)	同左
4	今後の公共交通について	・今後も維持すべきか ・町の負担について ・地域の負担について	同左 ・新たな公共交通に係る設問を追加
5	自由意見	公共交通全般に関する意見	同左

(2) 調査結果 (抜粋)

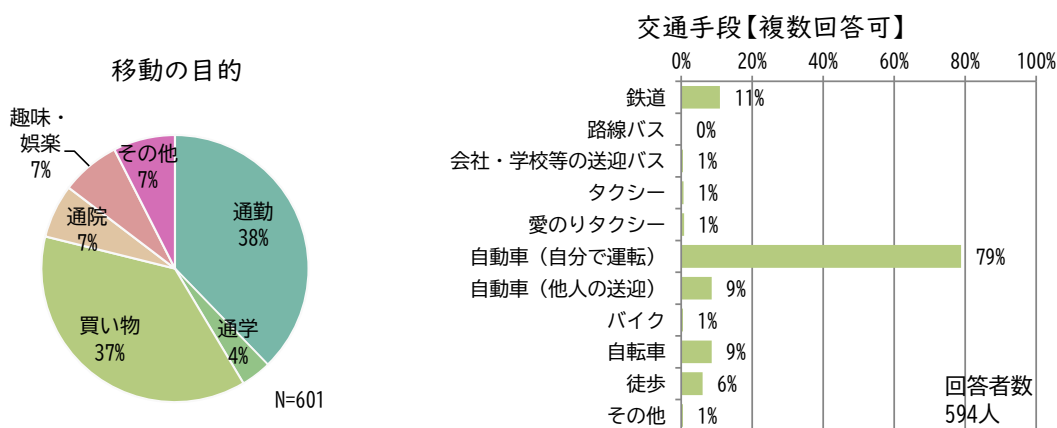
アンケート調査の結果は以下のとおりです (一部抜粋)。

自動車運転免許の保有状況と回答者本人が利用可能な車両



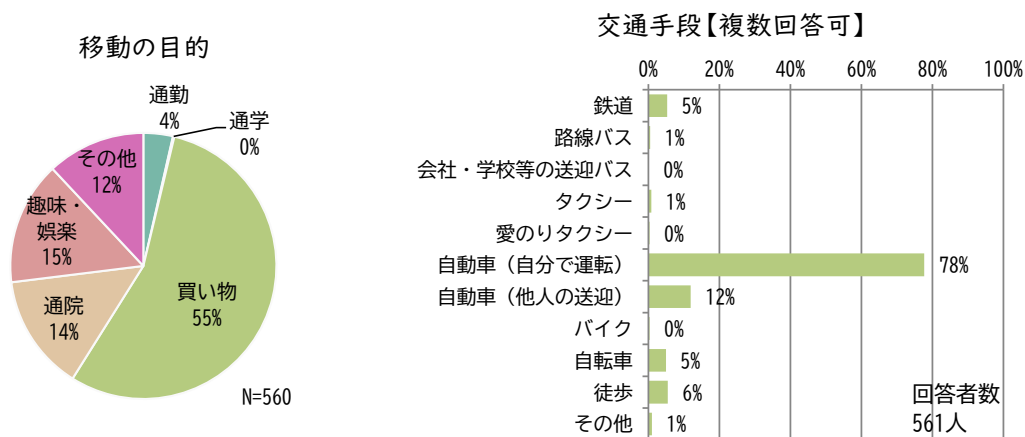
日常の移動で最も頻度が高い移動について

日常の移動で最も頻度が高い移動は「通勤」や「買い物」目的が多く、移動は自動車中心となっており、公共交通の利用は1割程度となっています。



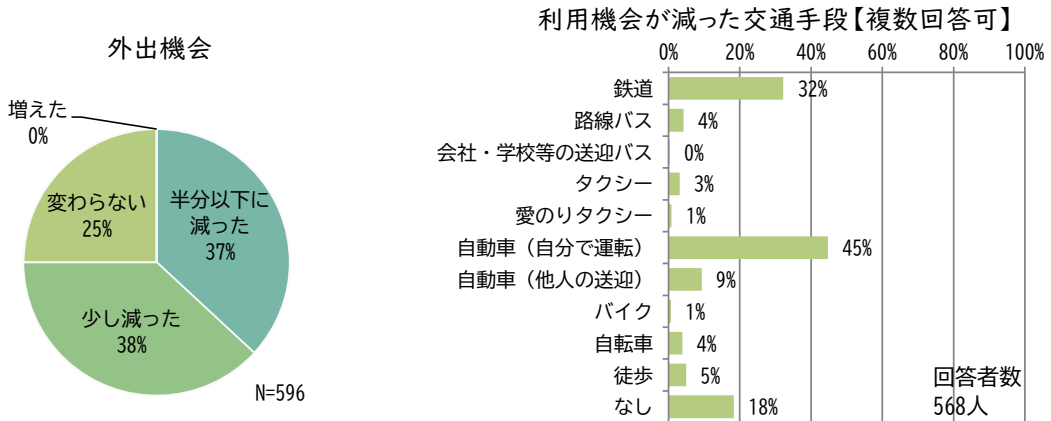
日常の移動で2番目に頻度が高い移動について

日常の2番目に頻度が高い移動でも同様に自動車移動が中心となっています。



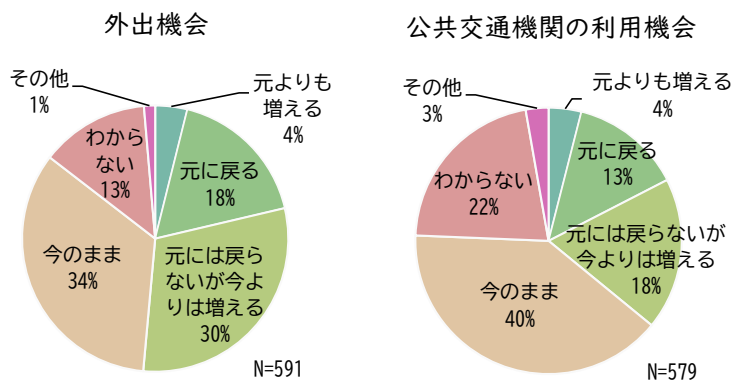
新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動の変化

新型コロナウイルス感染症の影響により7割以上の方が外出機会は減ったと回答しています。交通手段別でみると鉄道や自動車（自分で運転）の利用機会が減っていますが、自動車は利用機会が増えたと答える人も28%いました。



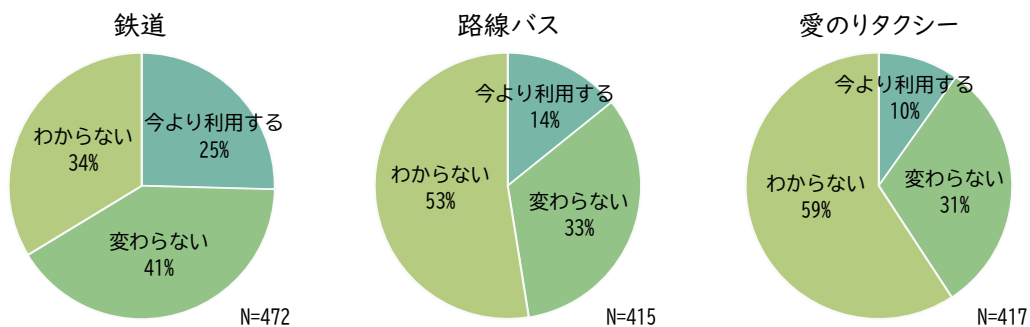
新型コロナウイルス感染症収束後の移動について

アフターコロナの状況においても、外出機会や公共交通の利用機会は今のままと考えている人が最多となっており、従前の公共交通の利用状況に戻らない可能性があります。



各公共交通の不満点が解消された場合、その公共交通の利用機会が増えるか

今後、公共交通が改善されたとしても、今より利用するとの回答は、鉄道が25%程度で、路線バスや愛のりタクシーについては、利用する意向は低い状況です。



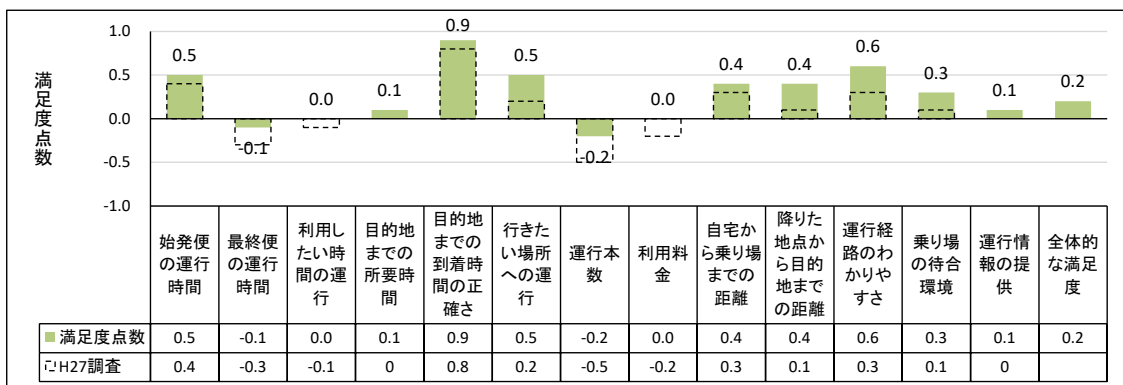
町内の各公共交通の満足度

(満足:2点、やや満足:1点、どちらともいえない:0点、やや不満:-1点、不満-2点として平均点を満足度点数とする)

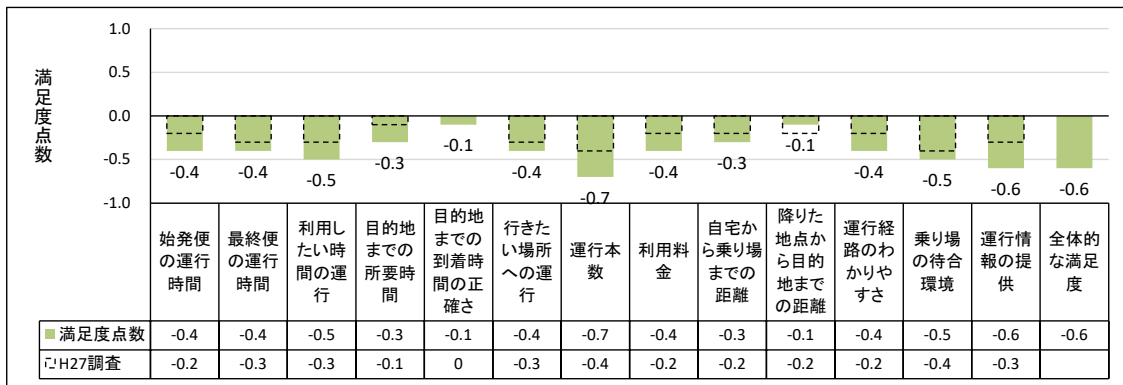
全体的な満足度として鉄道は 0.2 となっていますが、路線バスと愛のリタクシーはそれぞれ-0.6、-0.4と満足度は低い状況です。

項目別にみると鉄道でマイナスの値となっているのは「最終便の運行時間」と「運行本数」となっています。路線バスで特に満足度が低いのは「運行本数」や「運行情報の提供」、愛のリタクシーでは「乗り場の待合環境」や「運行情報の提供」となっており、改善の必要が高くなっています。

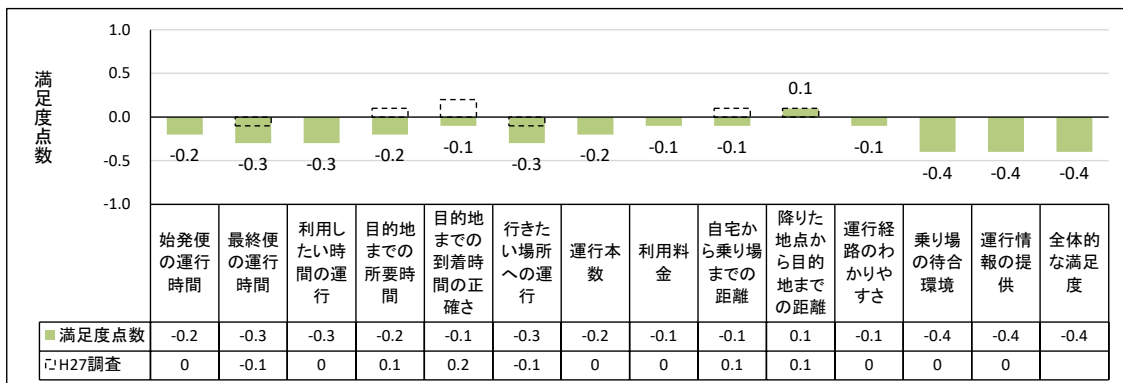
《鉄道》



《路線バス》



《愛のリタクシー》



※今回の調査では「わからない場合は空欄」とアンケート票に明記している。また、過年度調査には「全体的な満足度」の設問項目なし。

自由意見(主な意見)

	項目	意見
①	鉄道について	<ul style="list-style-type: none"> ・寄居駅に来る人を増やせばいい ・東上線の寄居駅は廃止しないで欲しい ・八高線折原駅を保存して欲しい ・東上線の複線化 ・寄居駅にコンビニが欲しい ・東上線の終電を遅くして欲しい ・電車の運行本数、種類を増やす ・八高線の接続がよくない
②	路線バスについて	<ul style="list-style-type: none"> ・バスは廃止するべきではない ・バスの運行を増やすこと ・人は増えることはないのでバスは無駄 ・市街地と用土を結ぶ路線が欲しい ・路線バスが小川まで走ってくれればいい ・今市・赤浜・男衾駅・寄居駅のバス路線があればいい ・寄居町から深谷(アウトレット)に行けるバス
③	愛のリタクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> ・愛のリタクシーの拡大に賛成 ・相乗りは不便、知らない人との乗合は不安がある ・乗降に手間がかかり目的地に着きたい時間に間に合わないことがあった。 ・愛のリタクシーを自費で町外でも利用できればいい
④	公共交通施策について (循環バス)	<ul style="list-style-type: none"> ・深谷のような循環バス(くるりんバス)が欲しい ・病院への循環バスが欲しい ・小型の電動自動車が可能であれば生活拠点の巡回が必要
⑤	公共交通施策について (その他)	<ul style="list-style-type: none"> ・免許がなくとも生活ができる環境があれば助かる ・町民にわかりやすい周知が必要 ・より多くの利用を促すように、便数、経路を用意し、周知して利用していただくシステム構築するのがよい ・公共交通利用対象外の地域に対する対応について検討 ・障害のある方も安心して使える公共交通 ・お金を出してタクシーに乗ればよい ・過疎地にも目を向け、高齢者にも利用しやすい交通網 ・お年寄りや車の運転ができない方が利用しやすいようにわかりやすい金額、停留所などを考えていただきたい ・ニーズをしっかりとらえてサービスを考えてほしい ・路線バスを小型化し、運行していない場所も運行してほしい。高齢者がバス停まで行くことができない
⑥	まちづくりについて	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺に商業施設やカフェが欲しい ・今駅前には工事中だが、どんなふうになるのか楽しみ ・寄居町に行きたいと思う素敵な何かが生まれればいい
⑦	将来の不安について	<ul style="list-style-type: none"> ・将来車が乗れなくなったら不安 ・運転ができなくなった後の移動手段確保が心配 ・現在交通手段として、鉄道やバスは考えられない ・今のところ自分で運転するので不便はない

2. 愛のリタクシーに関する利用者意識

(1) 調査概要

愛のリタクシーの登録者を対象に今後の利用者満足度、事業充実度の向上のため、アンケート調査を実施しました。概要は表 4.2.1 のとおりです。なお、平成28(2016)年のアンケートと比較可能な設問については、今回の結果と合わせて過年度の結果を掲載しています。

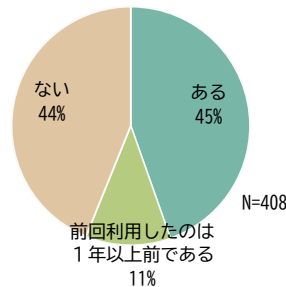
表 4.2.1 愛のリタクシーに関する登録者へのアンケートの概要

項目	内容
実施時期	令和3(2021)年10月～11月
調査対象	愛のリタクシー登録者(調査対象世帯数 2,379 世帯)
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 枚
回収数・回収率	回収数:430部 回収率:43.0%

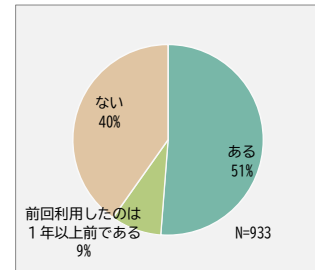
(2) 調査結果(抜粋)

ご家族も含めて愛のリタクシーを利用したことがあるか

直近1年間で利用したことがある人が45%、1年以上利用していない人が11%、となっており、登録者の約半数が実際に利用しています。

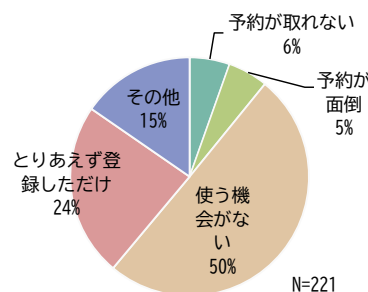


過年度調査(平成28年)の結果

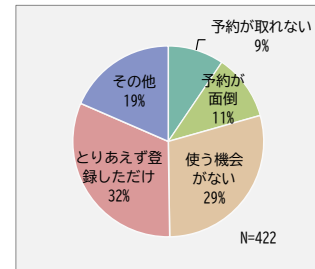


(愛のリタクシーを利用したことが「ある」以外を回答した方) 愛のリタクシーを利用しない理由

愛のリタクシーの登録をしているものの、利用していない理由としては、「使う機会がない」ことを挙げる人が半数で、過年度の調査時よりも増えています。

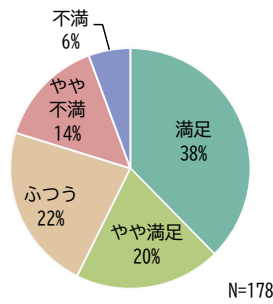


過年度調査(平成28年)の結果

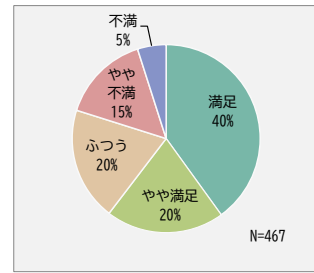


(愛のリタクシーを利用したことが「ある」と回答した方) 愛のリタクシーの満足度

「満足」が38%で最も多く、「やや満足」も含めると、全体の約6割が満足していますが、過年度調査時からほぼ変わらない評価となっています。

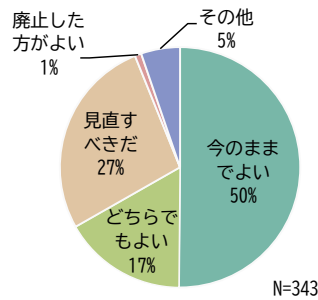


過年度調査(平成28年)の結果

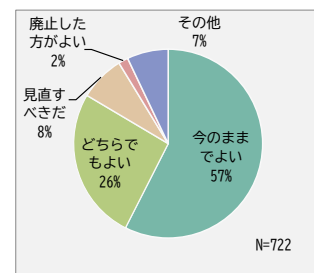


愛のリタクシーの今後についてどのように思うか

「今のままでよい」とする意見が半数を占めていますが、「見直すべきだ」との意見が27%で、過年度調査時の3倍以上となっています。

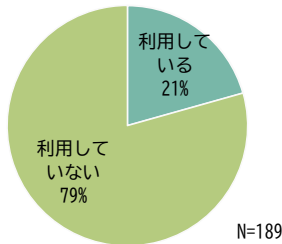


過年度調査(平成28年)の結果



(パソコンやスマートフォンを持っている方) インターネット予約を利用しているか

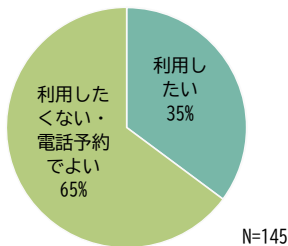
パソコンやスマートフォンを持っている方でも、約8割の人がインターネット予約を利用せず、電話で予約をしています。



過年度調査(平成28年)時の設問なし

(上記設問で「利用していない」の方) 今後インターネット予約を利用したいと思うか

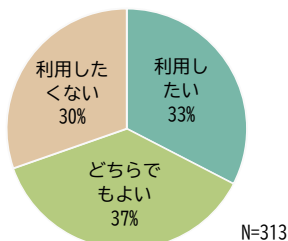
「利用したくない・電話予約でよい」と考えている人の方が65%と多いが、利用意向のある人も一定数存在します。



過年度調査(平成28年)時の設問なし

ICカード(Suica・Pasmo等)を利用した、料金の支払いについてどのように思うか

ICカードを利用した料金の支払いについては、意見がほぼ均等に分かれています。



過年度調査(平成28年)時の設問なし

自由意見(主な意見)

	主な意見	意見数
①	感謝のコメント(愛のリタクシーがあり助かっている 等)	120件
②	今後の利用意向について(現在は必要性を感じていないが、将来的に利用する意向がある 等)	65件
③	運行形態について(定期的に運行する巡回バスが良い 等)	21件
④	運行エリアについて(町外まで行きたい 等)	48件
⑤	予約について(予約が取りにくい 等)	38件
⑥	運行台数について(台数を増やしてほしい 等)	14件

第5章 地域公共交通の問題点・課題

1. 網形成計画の検証

(1) 網形成計画における施策の体系

網形成計画では、下表に示すように4つの基本方針に基づき8つの計画目標と17の施策を掲げています(表5.1.1)。

表5.1.1 網形成計画における施策の体系

基本方針	計画目標	目標達成のための施策
(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
		②駅のバリアフリー化の実施
	2) 公共交通網のわかりやすさの向上	③免許返納者に対する公共交通利用特典の推進
		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
(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
	2) 新たなまちづくりと整合した公共交通の整備	⑦隣接市町村との路線バス利用促進策の検討
		⑧男衾駅を中心とした交通環境整備の検討
(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
		⑩利用状況に即したサービス提供の検討
	2) 愛のりタクシー利便性向上の検討	⑪よりいスマイルポイント事業等への参加
		⑫土日の運行を含む運行方法の見直し
(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	⑬施設側の乗降場案内情報の整備
		⑭県北都市間路線バスの寄居駅南口への乗入れの検討
	2) 町外来訪者の公共交通に対する満足度の向上	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
		⑯駅の公共交通案内標識の整備
		⑰レンタサイクル等の検討

(2) 計画達成状況

網形成計画での計画目標値に対する計画達成状況は下表に示すとおりで、すべての面で目標値を下回る厳しい結果となっています(表5.1.2)。利用者数については、人口減による影響もあると考えられます。

表 5.1.2 網形成計画の目標達成状況

目標達成のための施策	指標	平成 27 (2015)年 実績値	目標値 (令和 3 (2021)年)	実績値 (令和 3 (2021)年)	目 標 達成率
①人に優しい車内環境づくりの推進	アンケート 町民満足度 (バリアフ リー化)	9.4%	20%	6.2%	31.0%
②駅のバリアフリー化の実施					
③免許返納者に対する公共交通 利用特典の推進	アンケート 町民満足度 (公共交通 利便性)	11.7%	15%	9.8%	65.3%
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					
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					
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	227 万人	227 万人	213 万人 (令和元 (2019) 年度)	93.8%
⑦隣接市町村との路線バス利用 促進策の検討					
⑧男衾駅を中心とした交通環境 整備の検討					
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	16,057 人	17,000 人	16,764 人 (令和元 (2019) 年度)	98.6%
⑩利用状況に即したサービス提 供の検討					
⑪よりイスマイルポイント事業 等への参加					
⑫土日の運行を含む運行方法の 見直し					
⑬施設側の乗降場案内情報の整 備					
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	26,595 人	27,000 人	24,375 人 (令和元 (2019) 年度)	90.3%
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					
⑯駅の公共交通案内標識の整備	案内標識設 置箇所数	0 箇所	5 箇所	1 箇所 寄居駅	20.0%
⑰レンタサイクル等の検討					

※実績値のうち、公共交通利用者数・年間愛のりタクシー利用者数・年間路線バス利用者数については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者の減少を考慮して、令和元(2019)年度の値を使用

2. 社会潮流から公共交通に求められる役割

公共交通を取り巻く社会的潮流を捉え、公共交通に求められる役割について「社会現象・社会的要請」「経済産業」「まちづくり」「公共交通」の観点から整理しました(図 5.2.1)。



図 5.2.1 社会的潮流と公共交通への期待

3. 地域公共交通の問題点・課題

(1) 都市概況から抽出される課題

【本町の都市概況における問題点】

- ・ 総人口は平成12(2000)年頃を境に減少に転じており、今後も減少傾向が続くものと推測されます。
- ・ 老年人口が増加しており、令和27(2045)年には老年人口割合が46.7%に達するものと想定されます。
- ・ 65歳以上の高齢者は町内に広く分布しており、特に町南西部に高齢化率が高い箇所がみられます。
- ・ 町内の通勤者の5割以上、通学者(15歳以上)の8割以上が町外に流出しています。
- ・ 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。
- ・ 観光入込客数は、120万人程度で推移していましたが、令和2(2020)年は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大きく減少しています。
- ・ 人口減少下にある中、自動車保有台数は横ばいで減少しておらず、自動車への依存度は高まり続けています。(県下でも上位にランク)

(2) 公共交通の現状から抽出される課題

【本町の公共交通利用における問題点】

《鉄道》

- ・ 直近10年間の各駅の乗降人員は、桜沢駅、玉淀駅については増加していますが、町内全体では1割以上減少しています。
- ・ JR八高線は運行本数が少なく、ピーク時でも1時間当たり上下各2本となっています。
- ・ 観光や業務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状況です。
- ・ 東武東上線の複線化や寄居駅までの直通運転などは、継続的に要望を行っています。

《路線バス》

- ・ 県北都市間路線バスは運行本数が少なく、運行開始当時と比べて乗車人員は半数以下となっています。
- ・ 県北都市間路線バスの収益率は減少傾向にあり、直近では25%を下回っています。
- ・ 東秩父村路線バスは、統合・再編が行われたものの、乗車人員は減少傾向が続いています。

《タクシー》

- ・ タクシーが駅前に常駐しているのは寄居駅と男衾駅のみであり、他の駅では送迎を依頼する必要があります。

《愛のりタクシー》

- ・ 平成28(2016)年度以降、利用人数は微増傾向にあるが、運行経費はそれ以上に増加しており、収益率は減少傾向となっています。
- ・ 乗合率(利用者数ベース)は、年々増加しており、令和元(2019)年では約6割まで上昇しています。

(3) 意識調査から抽出された課題

【本町の町民意識】

《町民アンケート結果》

- ・ 65 歳以上の回答者が過半を占めているにも関わらず、**運転免許の保有率は 87%**と高く、**免許のない人は 13%**に過ぎない状況です。
- ・ 自分専用の車両を持っていない人が 32%います。
- ・ 町内では、**中心地である「寄居」地区への移動が主**であり、30 分未満の短時間移動が6割を超えています。
- ・ 移動目的は、通勤及び買い物で7割を占め、多頻度の移動(週に4~5日以上)が過半です。
- ・ 交通手段は、自動車が8割を超えており、**公共交通機関の利用は1割程度**となっています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、外出機会が減少した人は7割を超え、特に鉄道利用の減少が顕著となっています。
- ・ アフターコロナの状況においても、**外出機会や公共交通の利用機会は今のままと**答える人が最多となっています。
- ・ 各公共交通をほとんど利用しない人の割合は、**鉄道が 81%、路線バスが99%、愛のリタクシーが(登録者中) 87%**となっています。
- ・ **愛のリタクシーの存在を知らない人が 3 分の 1**を占めています。
- ・ 公共交通の**満足度は、鉄道は高いものの、路線バス、愛のリタクシーは、総じて低い結果**となっています。
- ・ 今後、公共交通が**改善されたとしても**、今より利用するとの回答は、鉄道が25%程度で、**路線バスや愛のリタクシーについては、利用する意向は低い**状況です。

【町民意識からの課題】

- 免許のない人が13%、自分専用の車両が無い人が 32%おり、公共交通を必要とする人が一定程度おり、こうした**潜在需要に対応した施策**が求められます。
- 自動車中心の移動であり、公共交通の満足度の低さが公共交通機関の利用7%程度の結果に繋がっており、**現サービスの改善**が求められます。
- 公共交通が改善されたとしても、路線バスや愛のリタクシーに至っては、利用する意向は低く、**利用したくなる工夫**が求められます。

(4) 本計画で対応すべき課題

前項で示す「都市概況」「公共交通利用」「町民意識」の側面から、総合的な課題として以下のように整理しました。

【都市概況からの課題】	【公共交通利用からの課題】	【町民意識からの課題】
<p>○総人口は平成12(2000)年頃を境に減少し、高齢化率は、令和27(2045)年には46.7%に達し、安心して移動できる交通手段の確保が求められます。</p> <p>○65歳以上の高齢者は町内に広く分布しており、鉄道・バスサービス圏外となる地域への対応が求められます。</p> <p>○自動車依存度は依然高く、高齢化状況も踏まえ、他交通への利用促進が求められます。</p>	<p>《鉄道》</p> <p>○二次交通手段が無い駅が多く、交通結節機能の強化が求められます。</p> <p>《路線バス》</p> <p>○県北都市間路線バス、東秩父村路線とも乗車人員は減少しており、継続維持に向けた取り組みが求められます。</p> <p>《愛のリタクシー》</p> <p>○利用人数は微増であるものの、収益率が低下しており、収益構造の向上に向けた取り組みが求められます。</p>	<p>○免許のない人が13%、自分専用の車両が無い人が32%おり、公共交通を必要とする人が一定程度おり、こうした潜在需要に対応した施策が求められます。</p> <p>○自動車移動中心で、公共交通の満足度及び利用率が低く、現サービスの改善が求められます。</p> <p>○公共交通が改善されたとしても、路線バスや愛のリタクシーに至っては、利用する意向は低く、利用したくなる工夫が求められます。</p>



【本町における公共交通の課題】

- ① 高齢化率が高くなる状況を踏まえ、自動車依存から脱却し他の移動手段への転換を促進する対策を講じる必要があります。
- ② 公共交通の町民満足度の低さと、利用者及び収益率の減少傾向に歯止めをかけ、利用者の潜在需要の掘り起こし等を含め公共交通を維持していくための方策を講じる必要があります。
- ③ 愛のリタクシーの収益構造の改善に向け、他の公共交通手段と連携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 公共交通の情報不足等に対応し、誰もが利用しやすい公共交通の環境づくりを進めていく必要があります。

第6章 地域公共交通計画の基本方針

1. 基本方針

(1) 将来公共交通体系の基本方針

網形成計画での取組や課題、移動実態や町民ニーズの状況、上位計画である第6次寄居町総合振興計画に定める目標達成のため、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、「可能性∞(おげんだい)笑顔満タンよりいまち」として、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 町民の無限の可能性を引き出せるまちづくりを支援する
- ② 少子高齢化社会において、誰もが安心して生活できる環境を支える
- ③ 中心市街地の再生と経済活動の活性化に寄与する

ことを目指し、上記の基本理念を設定しました。

【基本方針】

《公共交通の課題》

① 高齢化率の増加に伴い、自動車から他の移動手段への利用転換の促進

② 町民満足度の向上と利用者の潜在需要の掘り起こし等による公共交通の維持推進

③ 愛のりタクシーの収益構造の改善と持続可能な利用促進策の展開

④ 情報提供等により、誰もが利用しやすい公共交通の環境づくりの推進

《基本方針》

① 誰もが安心して利用でき、持続可能でコンパクトなまちづくりを支える公共交通網の確立

② みんなが笑顔で利用できる愛のりタクシーの利用環境の改善

③ 拠点駅を中心とした公共交通環境づくり

基本方針①：誰もが安心して利用でき、持続可能でコンパクトなまちづくりを支える公共交通網の確立

- ・本町では、人口減少や高齢化が進んでいる状況を踏まえ、町民の暮らしや経済活動を支え続けていくため、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を進めています。この取り組みの一環として、特に、高齢者等の交通弱者が外出機会を減らすことなく、移動しやすい交通環境を創出し、誰もが安心して日常生活を送ることができる公共交通網の確立を目指します。
- ・また、自動車依存の軽減とあわせ、中心市街地の活性化に向け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す。かつ隣接市町村のまちづくりとの整合を図りながら、これらと調和し誰もが安心して円滑に移動できる公共交通網の確立を目指します。

基本方針②：みんなが笑顔で利用できる愛のリタクシーの利用環境の改善

- ・愛のリタクシーは、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、多くの利用者が満足しています。
- ・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もらい、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、愛のリタクシーの利用環境改善を目指します。

基本方針③：拠点駅を中心とした公共交通環境づくり

- ・本町の中心市街地の玄関口である寄居駅は、鉄道、路線バスが結節する拠点であり、町民や観光・業務等で町外の来訪者が集う場となっています。
- ・寄居駅では、南口駅周辺の整備と合わせて、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推進します。
- ・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図 6.1.1 に示すとおりです。現在ある鉄道及び路線バスの公共交通ネットワークを維持しながら、タクシー及び愛のリタクシーで補完する交通体系で検討を行います。

愛のリタクシーについては、第2章1(4)の概要に掲げるとおり運行を継続します。

また、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、愛のリタクシーの安定的な確保維持を目指します。

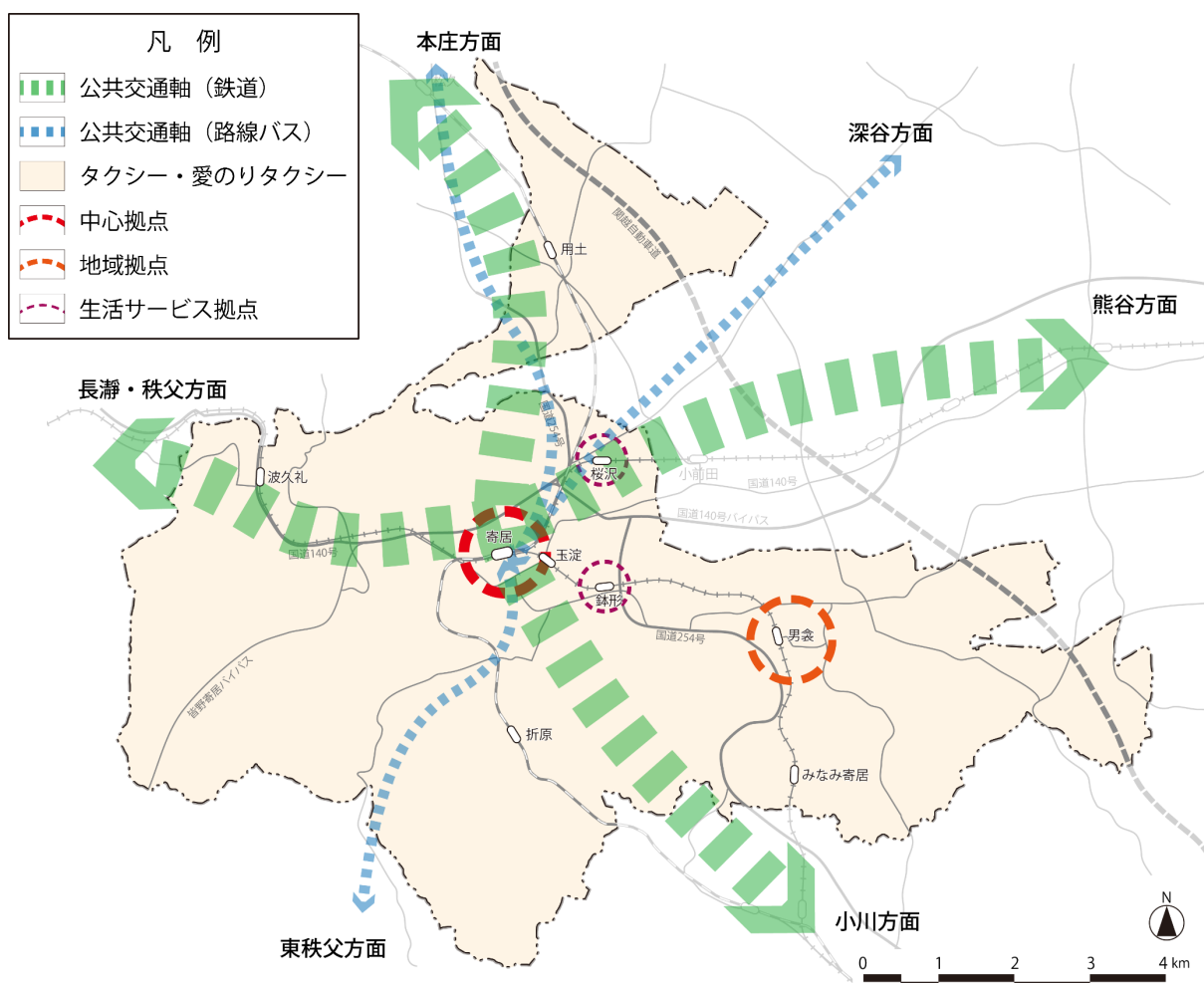


図 6.1.1 寄居町の将来公共交通体系イメージ

2. 計画の区域、目標期間

(1) 計画の区域

本計画の対象区域は、鉄道3路線（JR八高線、秩父鉄道線、東武東上線）と県北都市間路線バス、東秩父村路線バス、タクシー、愛のリ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。

なお、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

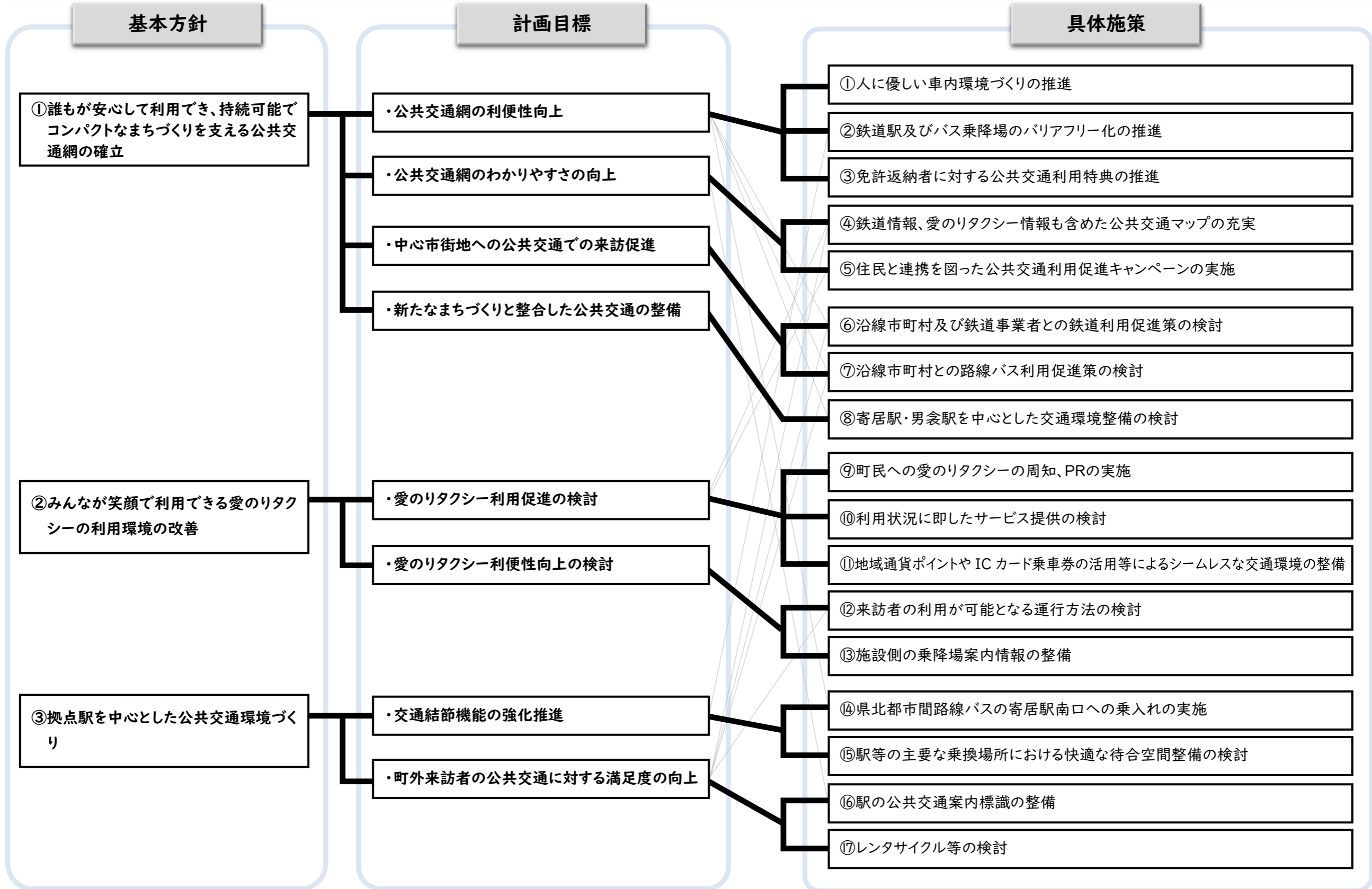
前述した基本理念に基づき設定した、基本方針に対する計画目標と施策の方向を整理すると、次頁のとおりとなります。

(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の目標年（令和8（2026）年度）と整合を図り、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度までの5年間とします。

計画期間：令和4（2022）年度～令和8（2026）年度

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



(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、表 6.2.1 に示すように目標値を設定します。

なお、現状値については入手可能な最新のデータを掲載していますが、年間の公共交通・路線バス・愛のリタクシー利用者数については、新型コロナウイルス感染症感染拡大前の令和元(2019)年を現状値として目標値を設定しています。

表 6.2.1 計画の目標値

計画目標	事業	成果指標	
		現状値	目標値
(1) 誰もが安心して利用でき、持続可能でコンパクトなまちづくりを支え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鉄道駅及びバス乗降場のバリアフリー化の推進	6.2% (R3(2021)年)	20% (R8(2026)年)
	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、愛のリタクシー情報も含めた公共交通マップの充実	9.8% (R3(2021)年)	15% (R8(2026)年)
	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		
3) 中心市街地への 公共交通での来訪促進	⑥沿線市町村及び鉄道事業者との鉄道利用促進策の検討	年間公共交通利用者数 (町内鉄道駅乗車人員)	
	⑦沿線市町村との路線バス利用促進策の検討	213万人 (R1(2019)年)	現状維持 (R8(2026)年)
4) 新たなまちづくりと 整合した公共交通の整備	⑧寄居駅・男衾駅を中心とした交通環境整備の検討		
(2) みんなが笑顔で利用できる愛のリタクシーの利用環境の改善			
1) 愛のリタクシー 利用促進の検討	⑨町民への愛のリタクシーの周知、PRの実施	愛のリタクシー利用者満足度	
	⑩利用状況に即したサービス提供の検討	56.0% (R3(2021)年)	65.0% (R8(2026)年)
	⑪地域通貨ポイントやICカード乗車券の活用等によるシームレスな交通環境の整備		
2) 愛のリタクシー 利便性向上の検討	⑫来訪者の利用が可能となる運行方法の検討	年間愛のリタクシー利用者数	
	⑬施設側の乗降場案内情報の整備	16,764人 (R1(2019)年)	17,000人 (R8(2026)年)
(3) 拠点駅を中心とした公共交通環境づくり			
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実施	年間路線バス利用者数 (県北都市間路線バス2路線乗車人員)	
	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	24,375人 (R1(2019)年)	現状維持 (R8(2026)年)
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	1箇所 (R3(2021)年)	3箇所 (R8(2026)年)

※現状値のうち、公共交通利用者数・年間愛のリタクシー利用者数・年間路線バス利用者数については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者の減少を考慮して、令和元(2019)年度の値を使用

第7章 目標を達成するための事業計画

1. 事業計画

(1) 誰もが安心して利用でき、持続可能でコンパクトなまちづくりを支え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	
目的	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。
事業内容	<p>《鉄道》</p> <p>鉄道事業者各社では、車いすやベビーカー利用者のためのスペース等を備えた新型車両の導入や既存車両の改造、多言語での自動放送などバリアフリー化に向けた取り組みが行われています。</p> <p>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、どのような方にとってもより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;">   </div> <p>《路線バス》</p> <p>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り組みをバス事業者とともに進めていきます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>ベビーカー利用の例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ノンステップバス(国土交通省ホームページ)</p> </div> </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、寄居町

②鉄道駅及びバス乗降場のバリアフリー化の推進

施策の概要	
目的	鉄道駅及びバス乗降場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。
事業内容	<p>《鉄道駅・バス乗降場》</p> <p>公共交通相互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やバス乗降場については、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進めていきます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">バリアフリー化された玉淀駅(平成29(2017)年改修)</p> <div style="text-align: center;">  <p>バス乗降場のバリアフリー化(イメージ)</p> </div>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、道路管理者、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	
目的	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。
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> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>[事例紹介]シルバー・サポーター制度(埼玉県警)</p> <p>運転免許証を返納して申請すると取得できる「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る。</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 style="text-align: center;">利用の流れ(埼玉県警察ホームページ)</p> </div> <p>[事例紹介]他自治体の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ●美里町 <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を自主返納した70歳以上の方に、「美里町元気チケット(商品券)」1万円分を交付(1回限り) ●所沢市 <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を自主返納する方(65歳以上)に「ところバス・ところワゴン無料乗車定期券」又は「ところバス・ところワゴン無料乗車回数券(50回分)」を交付(有効期間1年)
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、各種団体・民間事業者等、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、愛のリ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	
目的	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目的とします。
事業内容	<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ます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の運行時刻情報の追加 ・主要バス停の位置情報 ・愛のリタクシーの利用方法、利用施設情報
	 <p>現在の寄居町公共交通マップ</p>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、寄居町

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	
目 的	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。
事業内容	<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ます。</p> <p>《これまでの実績》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内の保育園でバスの乗り方教室を実施 <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 <p>(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</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>[事例紹介] 駅スタンプ</p> <p>秩父鉄道では、旅客駅37駅分の駅スタンプをリニューアルし、スタンプデザインに各駅舎等が用いられている。また、駅スタンプを収集しやすいオリジナルスタンプノートの販売やイベント限定スタンプも製作している。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>オリジナルスタンプノートのイメージ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>駅に設置されているスタンプ(上)と地域のイベント会場等に設置される限定スタンプ(下)のイメージ</p> <p>(秩父鉄道ホームページ)</p> </div> </div> </div>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、各種団体・民間事業者等、寄居町

3) 中心市街地への公共交通での来訪促進

⑥沿線市町村及び鉄道事業者との鉄道利用促進策の検討

施策の概要	
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る、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 (1969) 年に発足し、9市町村の結束により、東武鉄道株式会社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しており、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ています。このため、東武鉄道と秩父鉄道の相互乗り入れ実現など、鉄道利用者の利便性向上に向けて、鉄道事業者に対する要望活動を展開します。</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沿線市町村との路線バス利用促進策の検討

施策の概要	
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が、その利便性向上により利用促進を図り路線を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 ・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

4) 新たなまちづくりと整合した公共交通の整備

⑧ 寄居駅・男衾駅を中心とした交通環境整備の検討

施策の概要	
目的	都市拠点となる寄居駅及び男衾駅周辺の都市基盤整備にあわせ、公共交通の再整備を検討することによる、各駅の拠点化の推進、駅から周辺地域への交通の利便性向上を目的とします。
事業内容	<p>【寄居駅】</p> <p>寄居駅南口地区では、中心市街地活性化基本計画に基づき、「歩きたくなる・歩いてお得なまち」を目指し、①広域来訪にも対応したおもてなしのまちづくり、②活力・魅力を創造するまちづくりを進めています。</p> <p>これにあわせ、公共交通の再整備を図り、来街者にも利用しやすい公共交通環境を検討します。</p> <div style="text-align: center;">  <p>寄居駅南口駅前広場（整備中）</p> </div> <p>【男衾駅】</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>駅舎及び自由通路、あわせて東西駅前広場等の公共交通基盤が整備され、駅を中心とした都市基盤整備が進められており、周辺市町村等への連絡を含めた交通について検討を進めます。</p> <div style="text-align: center;">  <p>男衾駅東口駅前広場</p> </div>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、寄居町

(2) みんなが笑顔で利用できる愛のリタクシーの利用環境の改善

1) 愛のリタクシー利用促進の検討


⑨ 町民への愛のリタクシーの周知、PRの実施

■ 施策の概要

施策の概要	
目的	愛のリ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することによる、愛のリタクシーの利用促進を目的とします。
事業内容	愛のリタクシーについて、誰にで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する等、町民へのPR活動を実施することを検討します。 《これまでの実績》 ・町ホームページで公共交通情報を提供 ・広報において、利用方法等の情報を提供
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

施策の概要	
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ます。</p>
	<p>[事例紹介] 乗合タクシーにおけるふく割(複数人予約割引)</p> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px;">  <p>★1回の電話で2人以上の利用をまとめて予約し、同じ停留所から乗車した場合に利用運賃が半額となります。 ※乗車している際に、たまたま2人以上の乗合になっても適用されません。</p> <p>★他の割引との併用はできません。 (12歳未満を対象にした小児割引、障がい者とその介助者を対象にした割引が適用される場合、ふく割は適用されません。)</p> </div> <p>複数人が同じ停留所から乗車した場合、運賃が半額となる。 (同時予約が必要)</p> <p>(滋賀県愛荘町ホームページ)</p>
実施主体	タクシー事業者、寄居町

①地域通貨ポイントや IC カード乗車券の活用等によるシームレスな交通環境の整備

施策の概要	
目的	地域の商店や公共交通利用で貯まる・使える「地域通貨ポイント」やICカード乗車券等の活用により、公共交通の利用促進とともに地域内での循環を通じた経済の活性化を実現することを目的とします。
事業内容	<p>令和3(2021)年12月より、本町では地域内限定で使える町独自の電子マネーである地域通貨「Yori-Ca(ヨリカ)」を導入しています。公共交通にもこの制度やICカード乗車券等を導入することで、公共交通の利用促進とともにお金の地産地消(地域内循環)を推進し、町内の経済の活性化を図ります。</p> <div style="text-align: center;">  <p>寄居町の地域通貨「Yori-Ca(ヨリカ)」(寄居町ホームページ)</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>[事例紹介] 地方創生に貢献する IC カード</p>  <p>ICカードを交通利用だけにとどめず、電子マネー利用やそのほかのサービスと連携させることで、より利便性の高い IC カードを実現することも可能となる。</p> <p>導入事例: 熊本地域振興 IC カード(愛称: くまモンの IC CARD)</p> <p>(日本電気株式会社ホームページ)</p> </div>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、各種団体・民間事業者等、寄居町

2) 愛のリタクシー利便性向上の検討

⑫ 来訪者の利用が可能となる運行方法の検討

施策の概要																																					
目的	本町に観光目的等で来訪した人のために愛のリタクシーを利用できるような検討を行うことで、町外利用者の利便性向上を目的とします。																																				
事業内容	<p>本町に来訪する観光客や行楽客が町内の観光施設等に円滑にアクセスできるように、現在の運用範囲を広げる等利用制度を見直し、デマンドタクシーを運行します。</p> <p>■ 愛のリタクシーの曜日別利用状況(令和2(2020)年度)</p> <table border="1"> <caption>愛のリタクシーの曜日別利用状況(令和2(2020)年度)</caption> <thead> <tr> <th>曜日</th> <th>日平均運行回数 (回/日)</th> <th>日平均利用人数 (人/日)</th> <th>日平均1台当たり運行回数 (回/台・日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>月</td> <td>29.2</td> <td>40.9</td> <td>9.7</td> </tr> <tr> <td>火</td> <td>28.1</td> <td>39.0</td> <td>9.4</td> </tr> <tr> <td>水</td> <td>30.4</td> <td>44.6</td> <td>10.1</td> </tr> <tr> <td>木</td> <td>27.2</td> <td>38.2</td> <td>9.1</td> </tr> <tr> <td>金</td> <td>30.3</td> <td>43.2</td> <td>10.1</td> </tr> <tr> <td>土</td> <td>24.4</td> <td>33.1</td> <td>8.1</td> </tr> <tr> <td>日</td> <td>17.2</td> <td>17.2</td> <td>6.3</td> </tr> <tr> <td>祝日</td> <td>16.0</td> <td>20.5</td> <td>6.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平日・土曜は3台体制、日曜・祝日は2台体制(9月以前の祝日は3台体制)で運行</p> <p style="text-align: right;">寄居町資料</p>	曜日	日平均運行回数 (回/日)	日平均利用人数 (人/日)	日平均1台当たり運行回数 (回/台・日)	月	29.2	40.9	9.7	火	28.1	39.0	9.4	水	30.4	44.6	10.1	木	27.2	38.2	9.1	金	30.3	43.2	10.1	土	24.4	33.1	8.1	日	17.2	17.2	6.3	祝日	16.0	20.5	6.4
曜日	日平均運行回数 (回/日)	日平均利用人数 (人/日)	日平均1台当たり運行回数 (回/台・日)																																		
月	29.2	40.9	9.7																																		
火	28.1	39.0	9.4																																		
水	30.4	44.6	10.1																																		
木	27.2	38.2	9.1																																		
金	30.3	43.2	10.1																																		
土	24.4	33.1	8.1																																		
日	17.2	17.2	6.3																																		
祝日	16.0	20.5	6.4																																		
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	
目的	愛のリタクシーの共通乗降場の中で、比較的用户数が多い施設について、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る、利用者の利便性向上を目的とします。
事業内容	<p>愛のリ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。</p> <p>また、待機スペースの確保についてもあわせて検討をします。</p>
実施主体	タクシー事業者、寄居町

(3) 拠点駅を中心とした公共交通環境づくり

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実施

施策の概要	
目的	寄居駅南口駅前広場の整備に合わせて、寄居車庫を起点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向上、交通結節機能の強化を目的とします。
事業内容	<p>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、寄居町と本庄市や深谷市とを結ぶ県北都市間路線バスは、駅南側の県道に寄居駅入口バス停があります。</p> <p>現在、南口駅前広場と県道を結ぶ都市計画道路中央通り線が整備中であり、整備完了に合わせて駅前への乗入れに向けて、関係者との協議を進めていきます。</p> <p>■ 寄居駅南口周辺の現状</p>  <p>(地理院タイル(一部加工))</p> <ul style="list-style-type: none"> ●●●●● 県北都市間路線代替バス (本庄線・深谷線) ●●●●● 東秩父村路線バス  <p>寄居駅入口バス停</p>
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

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	
目的	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。
事業内容	<p>主要な乗換場所にハイレードなバス停を設置することや、付近にバスまちスポットを設置することで、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>《これまでの実績》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスシェルターを設置 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> ・寄居駅 ・男衾駅 </div>  <p style="text-align: center;">男衾駅バスシェルター</p> ・バスまちスポットを設置 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 勤労福祉センター（よりの会館）埼玉よりい病院、用土コミュニティステーション </div>  <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="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>[事例紹介] 他自治体の取り組み</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>広告料収入を原資とする広告付きのバス 待上屋（群馬県前橋市）（群馬県ホームペーヅ）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>観光案内所にバスまちスポットを設置 （小川町）（小川町観光協会ホームペーヅ）</p> </div> </div> </div>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、各種団体・民間事業者等、寄居町

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	
目的	<p>駅における公共交通や周辺施設等の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、地域情報を入手しやすいようにす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ます。</p>
事業内容	<p>寄居駅は、町外からの来訪者も比較的多いが、改札口を出て、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状況であるため、改札付近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>駅は、歩行者の主たる出発地点(到着地点)であり、歩行者のスムーズな移動を支援するために、駅前広場や駅出入口付近に、公共交通の乗り場や周辺の観光施設や主要な施設の情報提供を充実させることなどについて、各種団体・民間事業者等や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、並びに周辺観光・施設情報の案内表示を設置していきます。</p> <div data-bbox="699 1160 1252 1601" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;"><イメージ></p> <p style="text-align: right;">(東京地下鉄株式会社ホームページ)</p>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、各種団体・民間事業者等、寄居町

⑰ レンタサイクル等の検討

施策の概要	
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、秩父鉄道線サイクリ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>[事例紹介] 長瀬観光レンタサイクル</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">(長瀬観光協会ホームページ)</p>	
<p>[事例紹介] 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っている。</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(2012)年 <p style="text-align: right;">出典: 埼玉県観光づくり基本計画(平成 24(2012)年度) 埼玉県</p>	
実施主体	鉄道事業者、各種団体・民間事業者等、寄居町

2. 事業スケジュール

本町における事業実施のスケジュールを表7.2.1に示すとおり設定します。

表7.2.1 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				
			令和4(2022)年度	令和5(2023)年度	令和6(2024)年度	令和7(2025)年度	令和8(2026)年度
(1) 誰もが安心して利用でき、持続可能でコンパクトなまちづくりを支え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	← 検討協議 →				
	②鉄道駅及びバス乗降場のバリアフリー化の推進	鉄道事業者、バス事業者、道路管理者、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	鉄道事業者、バス事業者、民間事業者等、交通管理者、寄居町	← 実施 →				
2) 公共交通網のわかりやすさの向上	④鉄道情報、愛のリ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 →		
3) 中心市街地への公共交通での来訪促進	⑥沿線市町村及び鉄道事業者との鉄道利用促進策の検討	鉄道事業者、期成同盟会、寄居町	← 可能性検討・関係者と協議 →				
	⑦沿線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 →				
4) 新たなまちづくりと整合した公共交通の整備	⑧寄居駅・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、寄居町	← 可能性検討・関係者と協議 →				
(2) みんなが笑顔で利用できる愛のリタクシーの利用環境の改善							
1) 愛のリタクシー利用促進の検討	⑨町民への愛のリタクシーの周知、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地域通貨ポイントやICカード乗車券の活用等によるシームレスな交通環境の整備	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) 愛のリタクシー利便性向上の検討	⑫来訪者の利用が可能となる運行方法の検討	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 →		
(3) 拠点駅を中心とした公共交通環境づくり							
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実施	バス事業者、埼玉県、対策協議会、寄居町	← 協議・実施 →				
	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、民間事業者等、寄居町	← 検討・協議 →				
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	鉄道事業者、バス事業者、民間事業者等、寄居町	← 実施 →				
	⑰レンタサイクル等の検討	鉄道事業者、民間事業者等、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 民間事業者等: 各種団体・民間事業者等

第8章 計画推進に向けて

1. 計画の推進体制

地域公共交通計画は、PDCAサイクル等の手法により、計画を適切に評価し、必要に応じて計画の見直しを検討していくこととします。

なお、地域公共交通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、地域公共交通計画において評価や見直しを継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や位置づけをあらためて認識し、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いきます(図8.1.1)。

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ます。

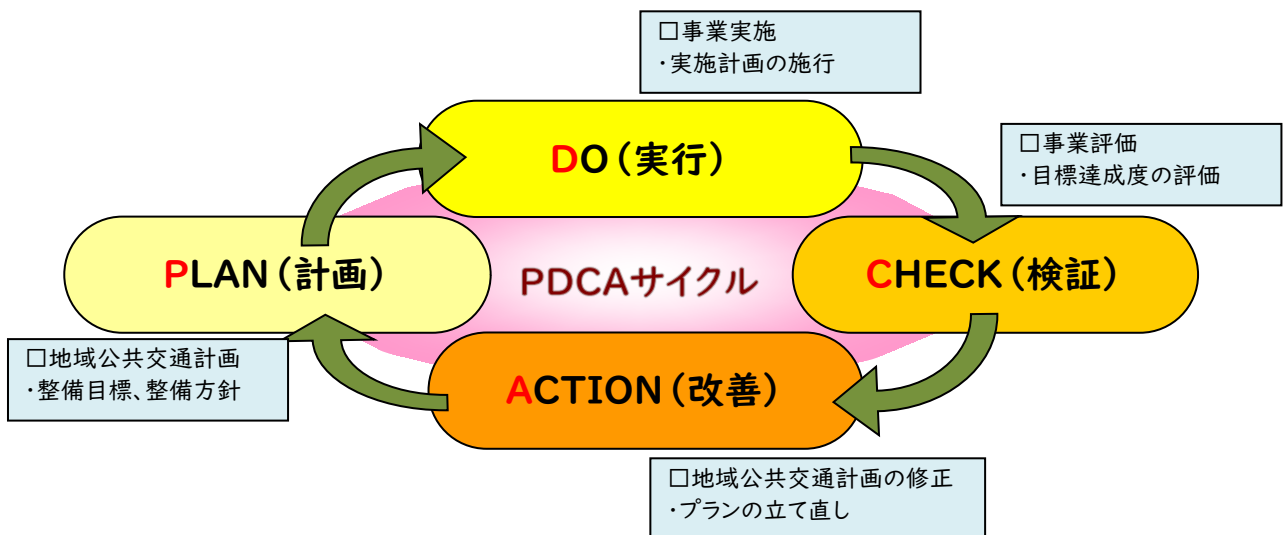


図 8.1.1 PDCAによる地域公共交通計画の進め方のイメージ

2. 評価方法とスケジュール

計画は、概ね5年程度ごとにローリングすることを基本とし、計画期間の最終年度（令和8（2026）年度）に、計画全体及び地域公共交通全体の再編について改めて評価・検証を実施します（表 8.2.1）。なお、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、愛のリ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、毎年度実施するものとし、令和6（2024）年度には中間評価を行い、事業の実施状況等に応じて計画及び目標値の見直しを実施します。

表 8.2.1 評価方法とスケジュール

項目		令和4 (2022) 年度	令和5 (2023) 年度	令和6 (2024) 年度	令和7 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度
評価 方法	愛のリタクシー 利用者数の把握	●	●	●	●	●
	愛のリタクシー 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	●	●	●	●	●
	町民満足度調査					●
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		●	●	●	●	●