

第IV章 基本方針と目標の設定

1. 公共交通のあり方

①高齢者の自立的日常移動を支援する。

公共交通サービスは、自らの移動手段を持たない交通弱者に対し提供するものであり、特に高齢者の日常移動を支援することを主眼に捉えていくものとする。

また、公共交通サービスの維持存続の面から、利用者は高齢者に特定するものではなく、来街者等にも視野を広げ、利用方法をPRし活用してもらうような工夫をすることが望まれる。

②需要特性に応じた新たな輸送手段を提供する。

交通不便地域における高齢者の居住地は、面的に広く点在しており、また、公共交通を利用した目的地は商業施設や医療施設が多く、こうした施設も点在する。

一方、予測される需要規模（約110人/日 ※需要規模の試算参照）が小さいことから、路線を集約して定期運行により輸送することは、非効率的である。

このため、こうした需要特性に応じた新たな交通手段の提供が必要である。

参考：需要規模の試算

デマンドシステムは利用者を限定せず広く利用を促すが、需要を算出するにあたりその基底的な利用者と考えられる高齢者をベースとした利用者数を算出する。

2010年65歳以上の人口約8,600人

アンケート調査よりデマンド交通を「ぜひ利用したい」人の割合 約7%

現状の町内のバス利用頻度分布からみた一人当たりの利用頻度0.18回/人日

ゆえに、利用者数は、8,600人×7%×0.18回/人日=108.3人/日≒110人/日

■町民アンケート調査に基づくデマンド交通1人当たりの平均利用回数の推定

	利用回数 (回)	対象期間 (日)	回答数 (人)	月当たり換算 回数 (回/30日) $d=a*30/b$	日当たり総換 算回数 (回・人/日) $e=c*d/30$	1人あたり 平均利用回数 (回/人日) $f=\sum e/\sum c$
	a	b	c			
ほぼ毎日	5	7	2	21.4	1.43	-
週に2~3回	2	7	4	8.6	1.14	
週に1回	1	7	4	4.3	0.57	
月に1回	1	30	9	1.0	0.30	
計	-	-	19	35.3	3.44	0.18

2. 公共交通計画の基本方針

前項の課題を受け、公共交通計画の基本方針を以下に設定する。

①町内を面的にカバーする新たな移動手段の提供による交通不便地域の解消

- ・交通不便地域が広く存在し、不便地域内に居住する人口は、総人口の約 25% (8,784 人 / 35,774 人 : H22) を占めている。
- ・交通不便地域における高齢者の居住地は、面的に広く点在している。このため、こうした高齢者の日常移動を路線定期運行のバスで支えることは難しいものと考えられる。

②鉄道及び路線バスのサービス水準の強化

- ・鉄道路線は 3 路線あるが単線であり、運行本数も限られている。また、鉄道駅へのアクセス手段が少ないこともあり、鉄道利用の低下に繋がっているものと考えられる。
- ・これにより、利用意向調査でも、「鉄道はほとんど利用しない」と回答する人が全体の 3 / 4 を占める状況となった。
- ・一方、バスについてはさらに悪い状況であり、運行頻度は極めて低く、バス運行の状況も知らない人が存在している。
- ・こうしたことから、幹線交通軸として鉄道及び路線バスのサービス強化の必要性は高い。

③交通手段相互の有機的連携による公共交通のネットワーク化の推進

～行政負担を軽減し、相応の事業効果の発現～

- ・県北都市間路線代替バス（本庄駅南口・寄居車庫線、深谷駅・寄居車庫線）、東秩父村営バス（寄居線、川博線）のサービス範囲は限定的であるため、これらの路線のネットワーク化を図ることが必要である。
- ・これにより、行政負担を行いながら運行しているこれらの路線へのアクセス性が高まり、利便性が向上し、活用機会を高める効果が期待される。
- ・県北都市間路線代替バスや東秩父村営バスは、行政負担を行いながら運行しており、収益が悪ければ負担も重くなる。利便性向上により、町民が利用する機会を高めることに繋がり、行政負担の軽減が図られるとともにより有効的な活用になるものと期待できる。

④交通手段の役割の明確化（移動手手段の棲み分け）

- ・鉄道及び路線バス（県北都市間路線代替バス、東秩父村営バス）について、幹線交通軸としてサービスを強化し、公共交通ネットワーク網の主軸として成立させていくことが必要である。
- ・また、この幹線交通軸を補完する新たな公共交通手段を導入することにより、公共交通ネットワーク網を構築していく。
- ・なお、新たな公共交通手段については、民間事業として運行しているタクシーサービスの経営を圧迫しないよう留意していく必要がある。

【新たな交通（デマンドタクシー）とタクシーの役割分担】

- ・「乗合」による運送であることから乗車後に目的地まで直行するとは限らず、他の乗客がいれば迂回し同乗する場合が生ずる。
- ・高齢者の移動の中で、移動に急がなくてもよい人のための手段が新たな公共交通の役割（デマンドのコンセプト）で、急ぎの人はタクシーを利用していただく。こうした観点から見るとタクシーとデマンド運行とは利用者の属性が異なるものと考えられ、輸送の棲み分けが可能である。

⑤環境負荷を軽減する交通環境の創出

- ・公共事業において、環境への配慮は必須事項である。
- ・本町においても、重点的な取り組みテーマの1つとして「より・Eエコタウン」を掲げ、環境都市の実現に向けた政策が進められている。
- ・交通面では、自動車交通の抑制が最も大きな課題であり、そのために公共交通を充実させ利用しやすい手段として強化していくことが必要である。
- ・さらに、電気自動車等の環境に配慮した車両が実用化されてきており、公共交通事業として積極的に取り組んでいくことが求められている。
- ・これらにより、人にやさしい安心して住むことのできる交通環境の創出が期待できる。

3. 計画目標

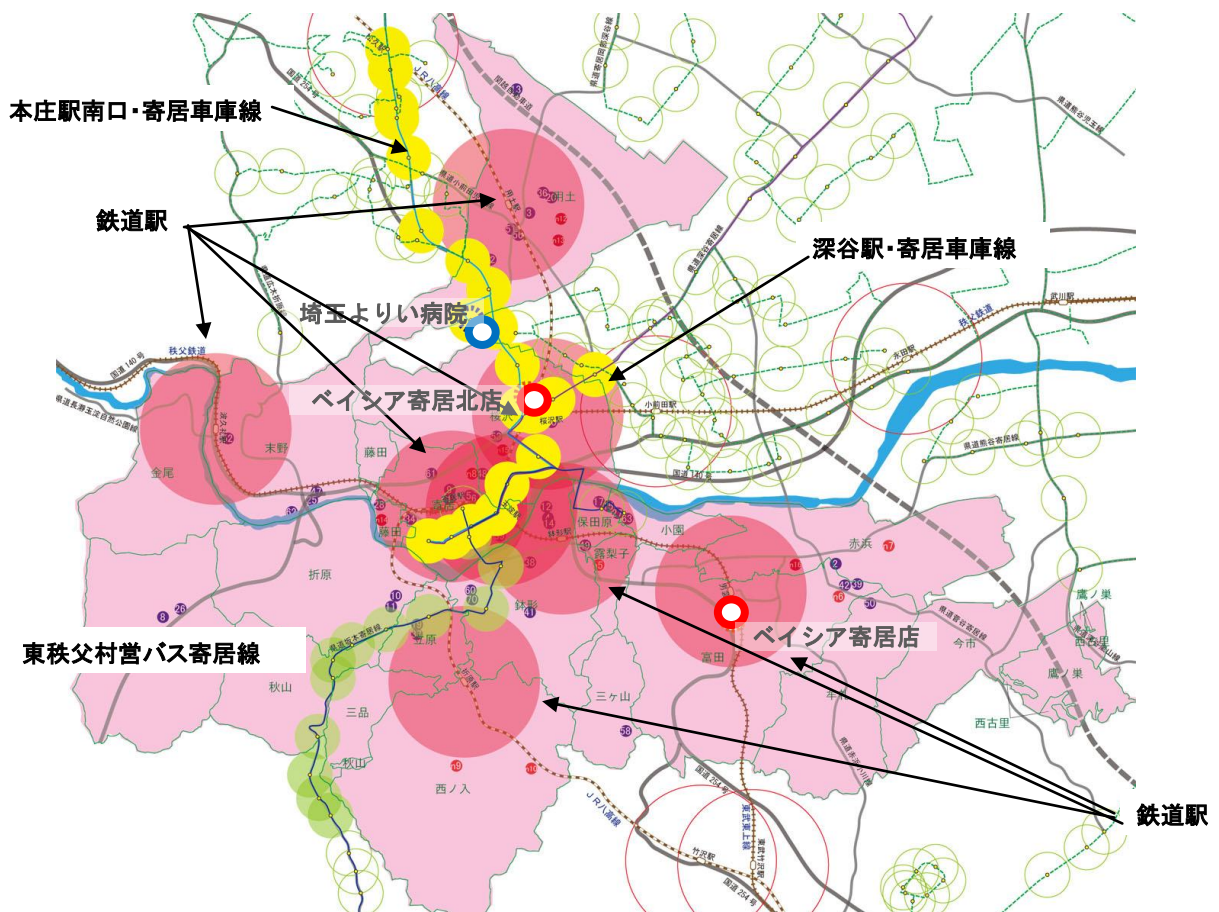
前項の基本方針に基づき、以下に計画目標を掲げる。

基本方針①：町内を面的にカバーする新たな移動手段の提供による交通不便地域の解消

《目標 1》

主要な商業施設や医療施設へ町内全域からアクセスできる公共輸送サービスを提供する。

- ・アンケートで町民が行きたい主要施設として、「ベイシア」、「埼玉よりい病院」が指摘された。これらの施設を中心に公共交通でアクセスできる範囲を広げることが目標の設定方法の一つとなる。
- ・埼玉よりい病院まで公共交通を利用していける範囲をバスサービス圏で示すと本庄駅南口・寄居車庫線のバス停（黄色）を活用できる範囲となる。
- ・また、ベイシアは寄居店と寄居北店があり、前者は鉄道駅の1km圏域であるが路線バスのサービスはない。後者は本庄駅南口・寄居車庫線、深谷駅・寄居車庫線、深谷駅・寄居車庫線を利用できる範囲となる。



■ 医療施設、商業施設へ公共交通で行ける範囲(バスサービス圏、駅サービス圏)

- ・なお、東秩父村営バス寄居線は前述したバス2路線と寄居市街地（栄町）で接続・乗換が可能であるが、接続を配慮したダイヤとなっていないことから当該路線沿線は範囲とは言えない。
- ・そこで、高齢化が進む中で町民の日常生活の目標として、例えば、前述した商業施設や医療施設へ町内全域からアクセスできる公共輸送サービスを提供することを目標とするものとした。
- ・すなわち、人口分布、特に高齢者は広範に分布しているため、面的な公共交通サービスの充実が必要となる。

基本方針②：鉄道及び路線バスのサービス水準の強化

《目標2》

鉄道複線化に向け、継続的に関係機関と連携し鉄道事業者に働きかけていく。

- ・鉄道路線を強化するためには、沿線全体として鉄道利用者の増加が見込めることが第一にある。このため、町単独での個別開発等だけでは、鉄道事業者の協力は得られにくい。
- ・このため、鉄道沿線の自治体と協力し、沿線地域の魅力向上に向けた努力をし、鉄道事業者と折衝していくことが必要となる。
- ・これまで、期成同盟会を結成し協議をしてきているが、長期的スパンに立って、継続的に検討をしていくものとする。

《目標3》

路線バス相互の結節機能を強化し、乗換え拠点となるバス停の待ち合い空間を提供するとともに、バスマップ等の運行情報を積極的に提供する。

- ・路線バスは、運行本数を少し増加しただけで利用者が増えるものではない。より利便性を高めるためには、鉄道や他の交通手段との有機的な連携が必要であり、広域的な移動のしやすさの向上により、利用者の増加が期待できる。ここでは、まず、路線バス相互の結節機能を強化し、乗り換え利便性を向上するものとする。
- ・また、バス待ちや他の交通手段の乗り換えに際し、利用者に不快感を持たせることのないような快適な滞留空間を提供していくものとする。
- ・さらに、路線バスの存在と路線バスが利用しやすい交通手段であることをアピールするために、情報マップ等を作成する。

基本方針③：交通手段相互の有機的連携による公共交通のネットワーク化の推進

～行政負担を軽減し、相応の事業効果を発現～

《目標 4》

人口集積が小さな地区であっても幹線交通軸に接続する一つの公共交通サービスを確保する。

- ・人口集積が小さな地区であっても幹線交通軸に接続する一つの公共交通サービスを確保することを目標とする。
- ・すなわち、幹線公共交通のアクセスポイントの設定とここへのアクセス手段として、面的な公共交通サービスの充実が必要となる。

【寄居町における幹線公共交通軸】

- 鉄道：東武東上線、秩父鉄道、JR八高線
- 路線バス：県北都市間路線代替バス（本庄駅南口・寄居車庫線、深谷駅・寄居車庫線）、東秩父村営バス（寄居線、川博線）

基本方針④：交通手段の役割の明確化（移動手段の棲み分け）

《目標 5》

公共交通機関相互のサービス水準は、
「タクシー > デマンド > 現行バス」 を原則とする。

- ・本町では、交通不便地域における高齢者の居住地は、面的に広く点在しており、また、公共交通を利用した目的地は商業施設や医療施設が多く、その立地は点在する。このため、需要規模は小さく、町内を公共交通で移動する場合、路線定時運行を行うことは難しく、デマンド交通により効率的に輸送することが望ましい。
- ・デマンド交通は公共交通ネットワークを形成する一つの輸送機関としての機能を有するもので、鉄道、地域間路線バスなどの幹線輸送手段へアクセスすることで公共交通ネットワークを構築するものである。
- ・このため、他の路線バスの2次的交通手段（乗継）として貢献していくことやタクシーの営業と競合させないこと、さらに、少ない車両台数で対応する必要があること、等を理由に、公共交通ネットワークとして機能することを踏まえ、基本的には地域内で完結する輸送とし、適正なサービス水準を確保していくことを目標とする。

基本方針⑤：環境負荷を軽減する交通環境の創出

《目標6》

交通需要マネジメント施策（TDM）の推進により、自動車交通を抑制する。

- ・本町の自動車依存率は極めて高く、公共交通サービスが十分でないことに起因しているものと考えられる。
- ・公共交通サービスを充実させていくこととあわせて、地域住民が自発的に自動車利用を控えるよう、環境負荷の軽減を謳っていくものとする。

《目標7》

環境にやさしいクリーンエネルギー車両の導入を図る。

- ・デマンドタクシー等の新たな交通手段を提供する際には、できる限り、電気自動車（EV車）等の環境負荷の低い車両を導入していくものとする。

《目標8》

環境にやさしい交通環境の維持は「町民みんなで支えていく」ものとする。

- ・アンケート調査からは、約60%が「移動費用について、相応の負担をすべき」と考えている。しかし、予測される利用者数は多いとはいえ、公共交通の維持を運賃のみで行うことは難しい。
- ・環境にやさしい公共交通サービスを安定的に持続させていくためには、利用者だけでなく、沿線の事業者や現在は利用していない人も含め支えて行く必要がある。