

第Ⅴ章 目標達成のための施策

1. 施策の体系

公共交通計画の基本方針及び目標に基づく施策について、次のように体系的に整理した。

【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
- ②健康づくりチャレンジポイント事業への参加
- ③割引乗車券等による利用の促進

【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
- ②東上線直通電車の延伸に向けた研究・検討

【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
- ②人に優しい車内環境づくりの推進
- ③バス停と生活支援施設のコラボレーションの推進

【施策４】交通結節機能の強化策の推進

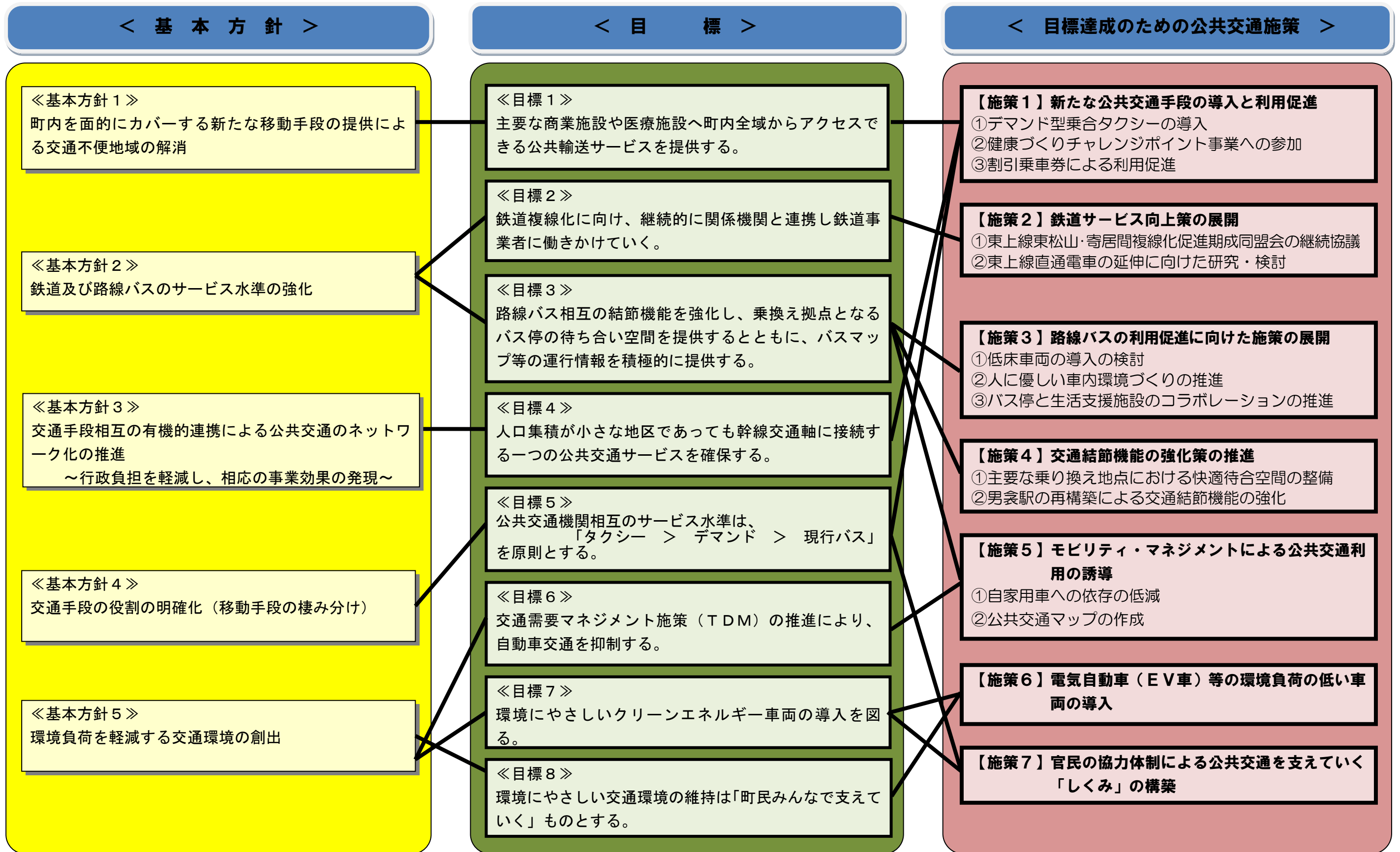
- ①主要な乗り換え地点における快適な待合空間の整備
- ②男衾駅の再構築による交通結節機能の強化

【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
- ②公共交通マップの作成

【施策６】電気自動車（ＥＶ車）等の環境負荷の低い車両の導入

【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



2. 具体の公共交通施策

【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

鉄道や路線バスサービスを補完し、交通不便地域を解消するための新たな公共交通手段として、デマンド型乗合タクシーによるサービスを提供していく。

□事業方式

（事業目的）

本町における公共交通不便地域の解消と高齢者の外出機会の増加や地域経済の活性化を目途とし、鉄道駅・町役場・病院・スーパーマーケット等の主要施設を結ぶデマンド型乗合タクシーとして運行する。

（事業方式）

運行システムは、路線や運行時刻を定めず、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フルデマンド方式とする。

（事業イメージ）



□運行計画（サービス水準、料金他）

a. 事業概要

- 事業名 : 寄居町デマンド型乗合タクシー運行業務
- 事業主体 : 寄居町
- 運行主体 : 道路運送法第4条に定める一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取得した事業者

b. 運行期間

- 平成25年4月1日から
- 毎日運行（ただし、年末年始（12/29～1/3）は運休）

c. 利用時間

- 8:00～17:00
（午前8時00分の乗車から対応し、最終降車を午後5時00分とする）
- 主に高齢者の昼間時移動を支援（通院、買い物等）

d. 運行対象地域

- 寄居町全域

e. 運行車両

- 車両タイプ：セダン（乗客定員4名）
- 車両台数：3台（＋予備車両3台）
- 「車両は一般乗合旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業とで併用できるものとする」
 - ※一般乗合旅客自動車運送事業として使用する時間（午前8時00分の乗車に対応し、午後5時00分の降車に対応する時間までとする。）
 - ※一般乗用旅客自動車運送事業として使用する時間（上記以外の時間とする）

f. 車両表示

- 車両側面等にデマンド・タクシーの表示

g. 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。）

h. 運行方法

- 運行方式：予約によるデマンド型。
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もの。

i. 運行事業者

- 町内に本店、支店または営業所を有する一般乗合旅客自動車運送事業者
- 別途選定

j. 運賃

- 運賃 : 300円（未就学児は無料とするが、保護者の同伴が必要）

k. 配車方法

- 受付オペレーター（別途設置）による指示

□運行管理計画

a. 運行記録の報告

○利用者数、料金、走行距離等の運行記録に関する日報を作成し提出する。

b. 事故報告

○事故等が発生した場合は、迅速かつ的確に対応し、速やかに報告するとともに事故報告書を提出すること。

c. 苦情処理

○利用者からの苦情等に誠実に対応するとともに、苦情の処理について苦情等処理報告書を提出すること。

d. 必要経費等（運行委託料）

○委託料の支払いについては、運行経費から運賃収入を差し引いた額を、委託料として支払うものとする。

②健康づくりチャレンジポイント事業への参加

（目的）

「健康づくりのまち」を目指し進めている健康づくりチャレンジポイント事業への参加により、高齢者の外出機会の向上とともに、ポイント還元のニココ商店街協同組合お買い物券の発行により商店街の利用促進が期待できる。

（概要）

本町では『みんな健康！元気・いきいき寄居町！』を合言葉に「健康づくりのまち」を宣言しており、健康づくりチャレンジポイント事業を実施している。

デマンド型乗合タクシーの利用においても、乗車ごとにポイントを付与（1乗車1ポイント）することにより、高齢者等の健康づくりの一役を担うものとなる。

③割引乗車券等による利用の促進

（目的）

割引乗車券等の発行により、利用向上を促進する。なお、様々な機会を捉え地域住民の意向を踏まえる等、実施に当たっての詳細なルールは別途検討する。

（概要）

○回数券（11枚分の利用券を10枚分の料金で販売）

○使用した回数券を集めることにより記念品等を贈呈。

【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

（目的）

東上線東松山・寄居間複線化促進期成同盟会は、寄居駅までの全線複線化を促進し、更なる沿線地域の経済開発と地域住民の福利増進に寄与することを目的としている。今後も、期成同盟会による協議を継続し、全線複線化の実現に向けた活動を行う。

（概要）

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㈱に対する陳情及び要望活動の実施等を行っている。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く。

②東上線直通電車の延伸に向けた研究・検討

（目的）

現在の通勤・通学者や買い物客を対象とした運行だけでなく、観光客を取り込んだ運行を促進することにより、鉄道利用者の増加及び地域経済の発展を期待する。

（概要）

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る。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る。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く。

（現在、調査実施中）

【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

（目的）

高齢者や身体障害者等の交通弱者に配慮し、乗降時の負担が少ない低床車両を導入することにより、利用しやすい環境を創出する。

（概要）

県北都市間路線代替バスの車両について、床面が低く乗降口との段差が小さいノンステップバス等、車椅子利用者等誰もが利用できる低床車両の導入によるバリアフリー化を図る。これにより、乗客の乗降性を高めるとともに利用者の増加が期待できる。なお、導入に際しては、県北都市間路線バス維持対策協議会の構成市町村と協議・検討していく。



■ノンステップバスの事例

②人に優しい車内環境づくりの推進

(目的)

多くの人が利用しやすい車内環境を提供することにより、安全で安心できる移動手段として理解し利用向上が期待できる。

(概要)

県北都市間路線代替バスの車両について、移動が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であっても利用しやすい車内環境づくりへの取り組みを進めていく。なお、導入に際しては、県北都市間路線バス維持対策協議会の構成市町村と協議・検討していく。



ベビーカーにお子様を 乗せたままでもご利用いただけます。

(お子様を乗せたままご乗車するか、たたんでご乗車するか、お選びください。)

ベビーカーの固定方法



補助ベルトでしっかりと固定してください。



ベビーカーのシートベルトを装着してください。



進行方向に対し後ろ向きにしていただき、車幅ストッパーを掛けてください。





たたみます。



乗車方法を
お選びください。



このまま、
乗ります。

開いたままの乗車方法

- ・乗務員にベビーカーをたたまずにご乗車されることを、お伝えください。
- ・ベビーカーを指定の場所に後向きに置き、お客様ご自身で補助ベルトの取付け・取外しをお願いいたします。
- ・ベルトはあくまでも補助的なものですので、保護者の方は自己責任でしっかりと支えてお子様や他のお客様の安全確保をお願いいたします。
- ・他のお客様のご理解とご協力が得られるよう心がけてください。

ベビーカーをたたんでご乗車いただく場合

(たたんでご乗車いただく場合はお座りいただけるように案内いたします。)

- ・車内が混雑している時
- ・2人乗りや大型のベビーカー等でスペースに収まりきれないときや、通路をふさいでしまう時、ベルトを固定することができない時。
- ・車いすのお客様がいらっしゃる時。(既にベビーカーを固定している場合でも車いすのお客様を優先させていただきます。)
- ・ベビーカーが既に2台ご乗車されている時。

(開いてのご乗車は2台まで。)

路線や車両によってはたたんでいただく場合もあります。

高速バス
深夜急行バス
コミュニティバス
二人掛けの座席
のみの車両等

バス車内のお客様へのお願い

・子育て支援の推進と安全確保のために、お客様にベビーカーを固定するため座席のお座りをお願いする等、優先させていただく場合がありますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

※その他、乗務員の指示に従ってください。

■車内環境づくりの例(相鉄バス)

③バス停と生活支援施設のコラボレーションの推進

(目的)

バス停と生活支援施設を一体的にすることにより、地域コミュニティ拠点として地域住民の生活利便性の向上や地域活力の向上を図る。

(概要)

県北都市間路線代替バスの町内バス停について、公共施設・コンビニエンスストア・スーパーマーケット等（以下「生活支援施設」という。）と連携し、地域情報の発信や生活に役立つサービス等を提供する。

(期待される効果)

バス停と生活支援施設とのコラボレーションにより次のような効果が期待される。

○地域コミュニティの拠点形成

周辺住民にとって役立つ情報やサービスの機能を一体化できれば、地域コミュニティの拠点として育成することが期待される。

○利便性の向上

高齢者等の自動車を運転できない方が、徒歩とバスなどの公共交通機関だけで、一通りの日用品を揃え、日常生活を営める環境を確保する。（買物難民等を防ぐ施策の一つ）

また、バスを利用して別の地域生活拠点への移動が容易になることも期待できる。

○「防災まちづくり」等への相乗効果

地域情報が入手できる場所として機能・周知することで、災害発生時にも地域住民の避難情報などが確認できる場所としてライフライン的な機能を期待できるなど、多面的な活用が考えられる。

(実施イメージ)

例えば、バス停とコンビニの連携を効果的にする取り組みとして以下のような提案が考えられる。

- バス利用者の駐輪スペース確保
- 地域（自治会・行政・観光等）の情報掲示
- バス待ちスペース（上屋・店舗内イートイン等）の確保
- 地域住民が交流する場所の確保
- 店舗内でのバス時刻表の掲示 等



■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)

【施策４】交通結節機能の強化策の推進

①主要な乗り換え地点における快適な待合空間の整備

□ハイグレードバス停

（概要）

主要な乗り換え地点（駅前広場や県北都市間路線代替バスの主要なバス停）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利用しやすい空間を創出する。また、接近案内やバス路線図といったバス情報だけでなく、近隣地図等の地域情報等を提供する。

（期待される効果）

ハイグレードバス停の設置により次のような効果が期待される。

○乗り換え抵抗の軽減

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る。

○情報発信機能

バス情報（バス路線やバスの接近情報等）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る。



■ベンチや情報版を配したバス停(前橋市)



■自転車駐輪場を併設したバス停(鹿嶋市)

②男衾駅の再構築による交通結節機能の強化

（目的）

東西自由通路の整備により、西口からの駅利用向上と東西地域の均衡ある発展を図るとともに、あわせて駅前広場を整備し、鉄道と他の交通手段との連携による交通結節点機能の強化を図る。

（概要）

ホンダ寄居工場の本格稼働により、近接する男衾駅の利用増が見込まれるため、交通結節点として東西駅前広場を整備するとともに、現在の東口改札のみの利用状況を改め、西口からの利用向上を図る東西自由通路を整備する。



■参考事例：東武東上線・坂戸駅

【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

自家用車への依存度を低減するため、町民および町内事業者へ他の交通手段の利用を働きかけていく。

□行政主導によるマイカー自粛、低炭素社会づくりに向けた働きかけ

（目的）

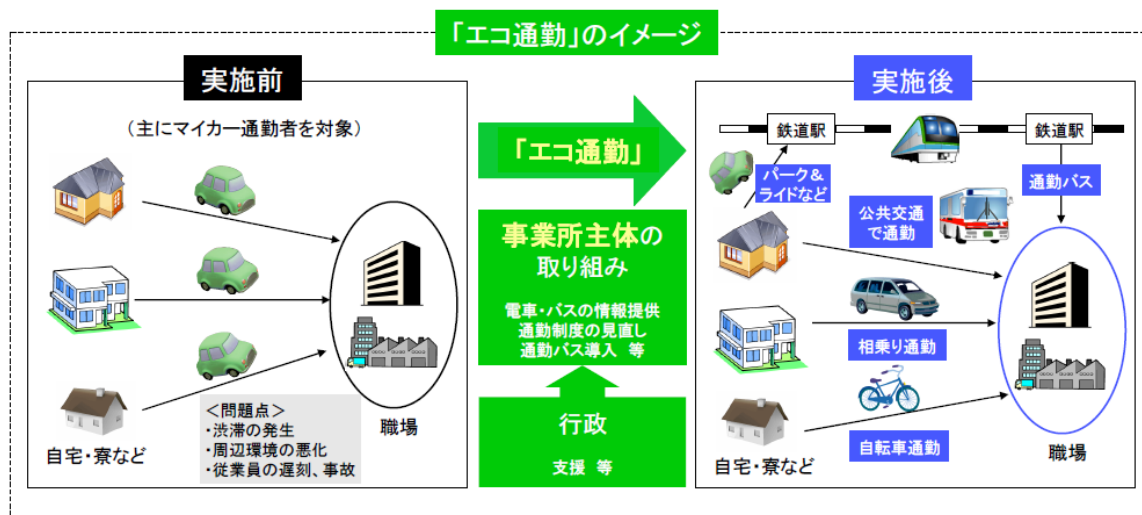
行政が率先してマイカー自粛の取り組みを推進し、町内の企業にも協力を要請することにより自家用車への依存度を低減していくことを目的とする。

（概要）

エコタウンへの一環として、町職員のマイカー通勤自粛に取り組むほか、低公害車の導入にも取り組んでいく。

町の取り組み状況を町HPで紹介する等により広く公表し、環境施策を活用し、民間の職場に対してもマイカー通勤からバス、自転車通勤への転換を働きかけていく。

■エコ通勤のイメージ(国土交通省資料)



②公共交通マップの作成

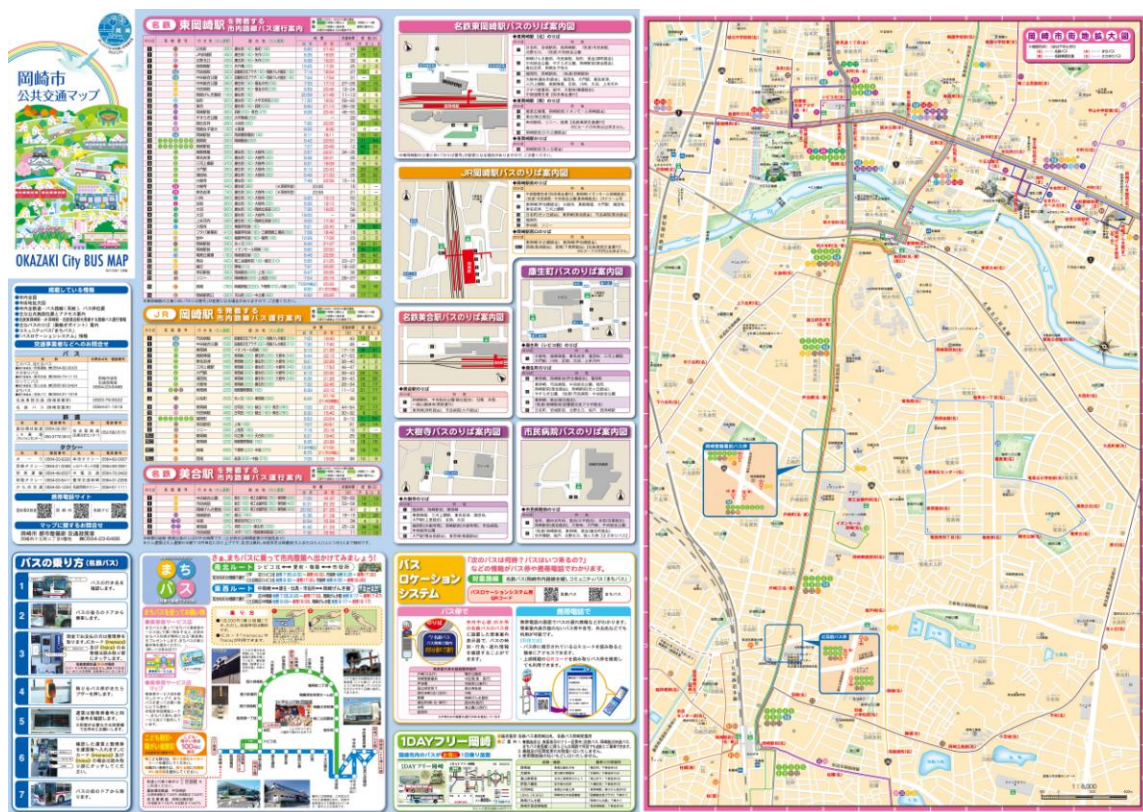
(目的)

公共交通に関する情報の提供やお出かけ情報、利用例等を記述した公共交通マップを作成することで、身近に利用できる交通手段としての認識を広めるとともに公共交通の利用促進を図る。

(概要)

各公共交通機関の路線や運賃、時刻表、利用方法等に関する情報を「公共交通マップ」として作成し、地域住民に配布する。

また、町公式ホームページでも同様の情報を発信し、どこでも自由に閲覧できるようにする。



■公共交通マップの例(岡崎市)

【施策6】電気自動車（EV車）等の環境負荷の低い車両の導入

（目的）

電気自動車等を導入し、省エネルギー、経済性、環境性の向上を図る。

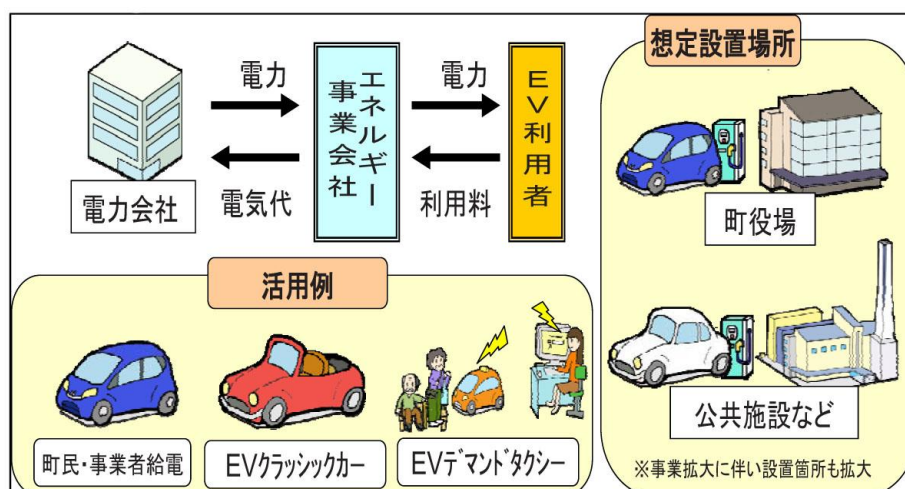
（概要）

「寄居町エコタウン計画／平成24年7月寄居町」は、エネルギーの地産地消やエコライフスタイルの実現を目指す「エコタウン」の実現に向けて関連する事項をとりまとめたものである。

将来的なエコタウンの構築に向けて30の事業の実施検討を進めている。このうち、公共交通施策に関連するものとして次の3方策が掲げられている。

1. EV デマンド型乗合タクシーの導入（寄居町・民間事業者・NPO）
2. 公用車のEV化、急速充電器の設置（寄居町）
3. バス交通網の見直し、パークアンドライドによるコンパクトシティ化（寄居町・民間事業者）

実現に向けた、重要施策として「EV給電事業」を掲げ、平成25年度以降におけるEVデマンド型乗合タクシーの導入を踏まえ、民間事業者を事業主体に平成25年度以降の早期の事業化が計画されている（公共の急速充電器も含めて検討）。



出典：寄居町エコタウン計画／平成24年7月寄居町、p12

■EV給電事業のイメージ



■ホンダの省エネ車両

【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

（目的）

地域公共交通活性化協議会等の官民共同組織を確立し、公共交通サービスを持続的に維持・継続していくための「しくみ」等を構築する。

（概要）

「公共交通事業のチェック体制の確立」

地域公共交通活性化協議会等の官民共同の協力体制を築き、公共交通事業や利便性向上に向けた各種施策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、より良い状態へ改善を図っていく。

「公共交通の利用促進」

交通事業者だけで対策を講じるのではなく、商店街等他事業者との連携により、利用することのメリットやおもしろさを創出できる対策を検討し実施していくことにより、利用促進を図っていく。

「公共交通を地域で支える意識づくり」

公共交通サービスが高齢者等交通弱者に外出機会を与え、生活支援だけでなく健康維持に一役をかっていいること等重要な役割を果たしていることを認識してもらうため、高齢者等交通弱者の生の声を拝聴したり、他市町村での地域の取組み事例等を公表していく。

3. 事業プログラム

目標達成のための公共交通施策の事業プログラムは以下の通りとする。

■事業プログラム

		平成25年度												平成26年度												平成27年度												平成28年度								
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
施策1	新たな公共交通手段の導入と利用促進	▼：本格運行開始																																												
	①	運行方法の妥当性検証																																												
	②	実 施																																												
	③	検 討 計画・実施																																												
施策2	鉄道サービス向上策の展開																																													
	①	継続協議																																												
	②	可能性検討 関係者との協議																																												
施策3	路線バスの利用促進に向けた施策の展開																																													
	①	導入検討・協議																																												
	②	計画検討 環境整備																																												
	③	導入可能性検討 計画・実施																																												
施策4	交通結節機能の強化策の推進																																													
	①	整備可能性検討 整備計画作成 実 施																																												
	②	自由通路実施設計 自由通路施行																																												
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	役場内実施																																												
	②	案の検討 マップ作製・配布																																												
施策6	電気自動車（EV車）等の環境負荷の低い車両の導入	導入可能性検討 デマンドタクシーへの車両導入																																												
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	検 討 計画・実施																																												