

ページ	項目	対応
1	1-1 背景と目的 3行目 「近年の人口減少の本格化」	「近年の全国的な人口減少の本格化」に修正
4	(2)人口分布、高齢化率	図サイズの拡大
6	2-4 施設の分布状況	図サイズの拡大
7	2-5 主な観光資源 3行目「令和3年度以降は回復傾向にあります」	「令和2年及び3年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け大幅に減少しましたが、令和4年は212万人まで回復しました。」に修正
10	(2)目的別代表交通手段別分担率(東松山市)	文字色の変更、図サイズの拡大
10	(3)高齢者の私事目的での1人1日当たりの自動車トリップ数の変化	文字色の変更
12	(5)移動先(東松山市)	文字色の変更、文字サイズの拡大
18	(2)路線バス 民間バス事業者1日平均乗客数	文字色の変更
20	市内循環バス補助額等の推移	図サイズの拡大
22	令和4年度乗降ポイントカテゴリー別利用割合	文字色の変更、文字サイズの拡大
30	まちづくりにおける地域公共交通の役割にぎわいのある市街地を維持するとともに、住み慣れた地域での暮らしを支える	説明文の修正
30	下から2行目 「子供や高齢者をはじめ」	「高齢者や障害者、子育て世代など、」に修正
34	公共交通方針図	図サイズの拡大

# 第1章 計画の概要

## 1-1 背景と目的

本市の公共交通は、民間事業者が運行する鉄道と路線バス、市が運行する市内循環バスとデマンドタクシーにより構成され、多様なニーズに対応した公共交通手段を確保しているところです。

しかしながら、近年の全国的な人口減少の本格化、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。

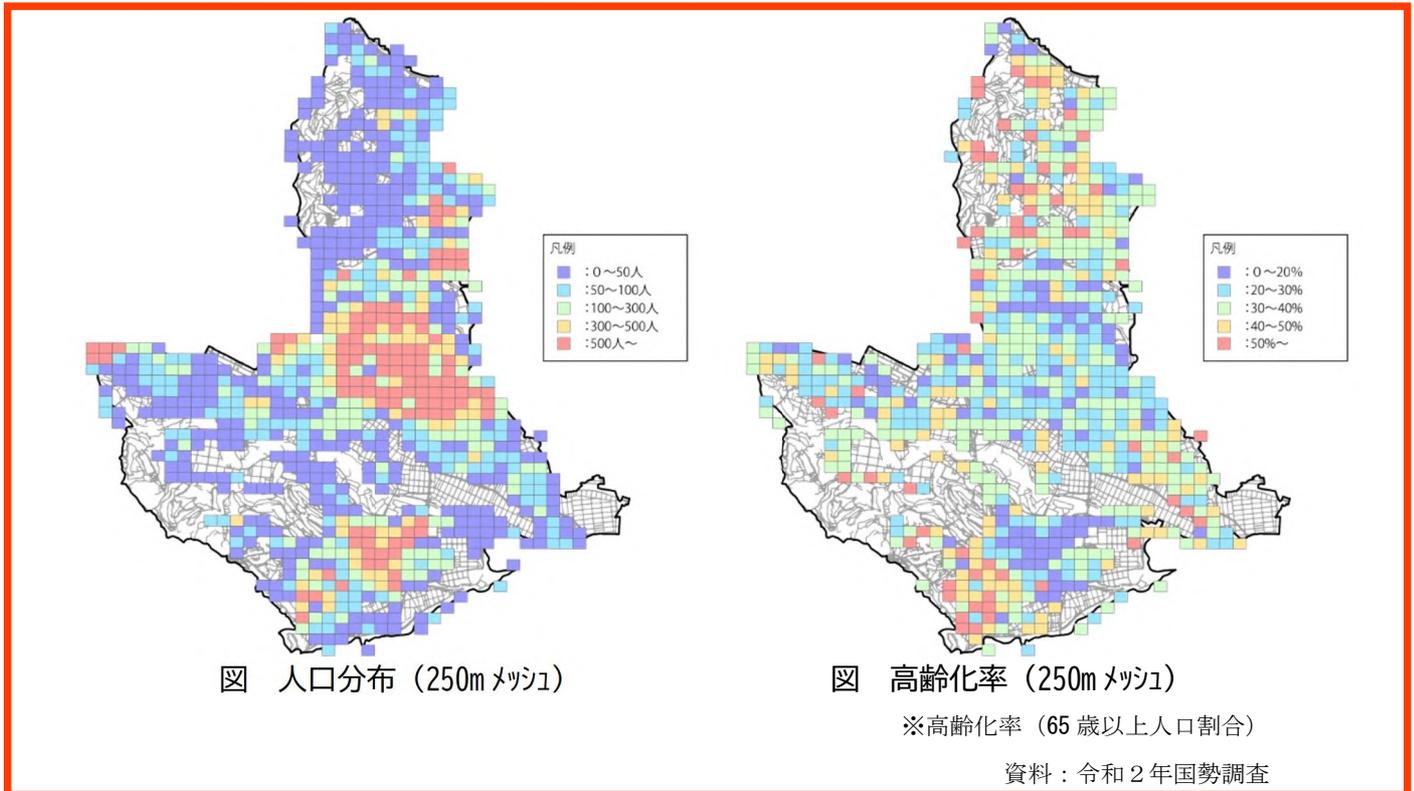
本市においては、市内循環バスやデマンドタクシーの導入により市内公共交通空白地域の解消を図ってきたところですが、今後は、地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに地域の需要に対応し、利用者の利便性を向上させることが必要です。

令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法が施行され、地方公共団体は、地域公共交通計画の作成に努めなければならないとされました。

これまでに取り組んできた公共交通の課題解決のための諸施策を踏まえつつ、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、本市における公共交通の課題を整理し、関連計画との整合を図りながら、「地域にとって望ましい地域旅客サービスの姿」を明らかにするマスタープランとして、「東松山市地域公共交通計画」を策定します。

## (2) 人口分布、高齢化率

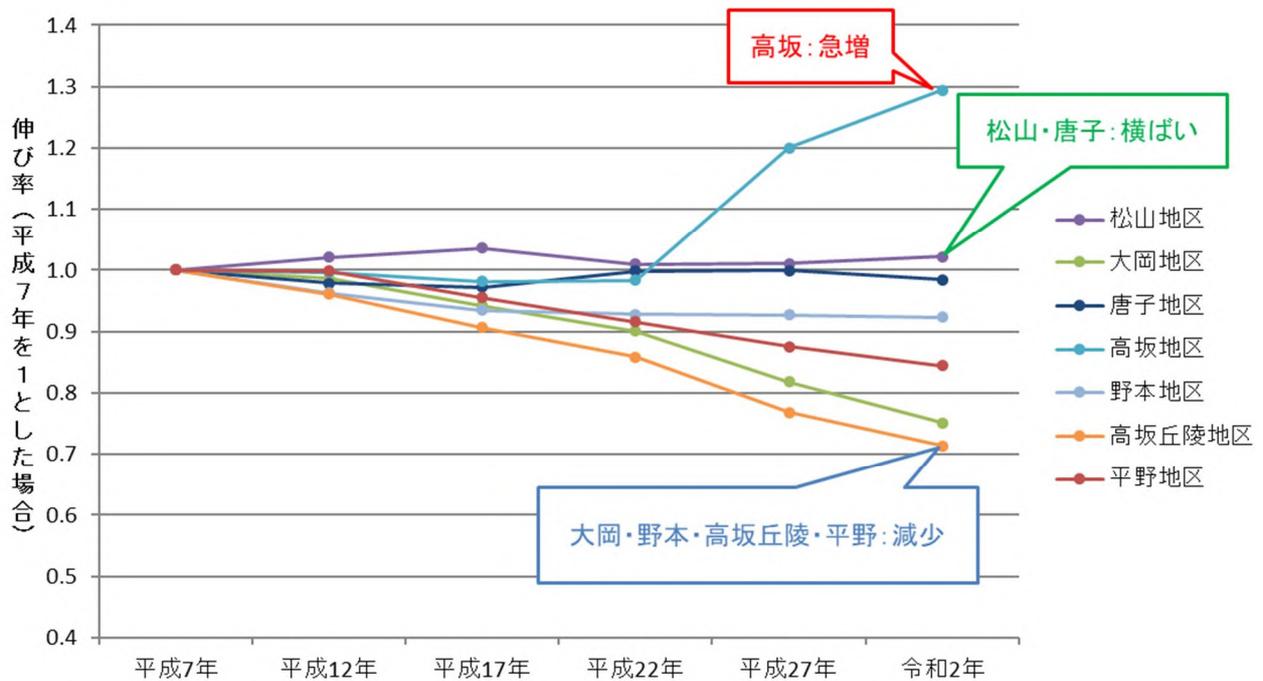
東松山駅、高坂駅を中心に人口が分布していますが、ほぼ全域で高齢化が進行しています。



## (3) 地区別の人口増減の状況

松山地区、唐子地区、高坂地区は維持・増加傾向にある一方で、大岡地区、野本地区、高坂丘陵地区、平野地区は減少傾向となっています。

地区別の人口増減の状況 (平成7年=1とした場合の伸び率)

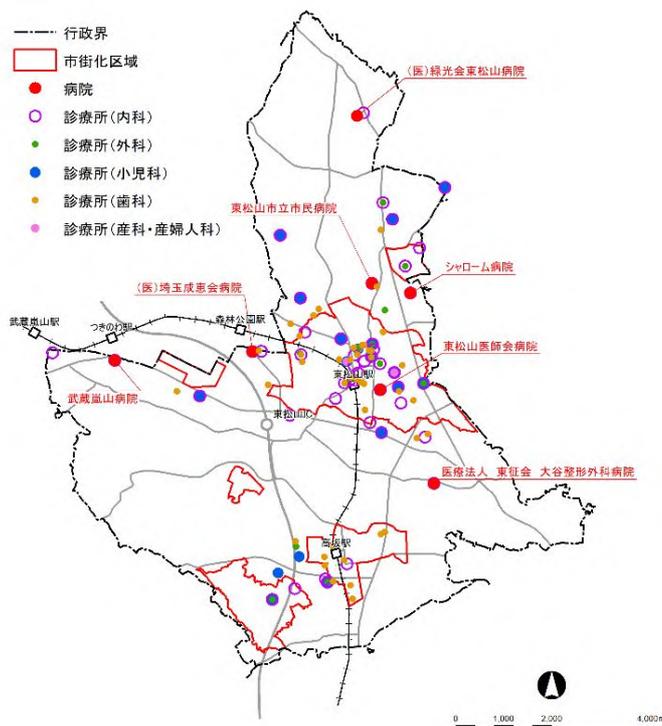


資料：令和2年国勢調査

## 2-4 施設の分布状況

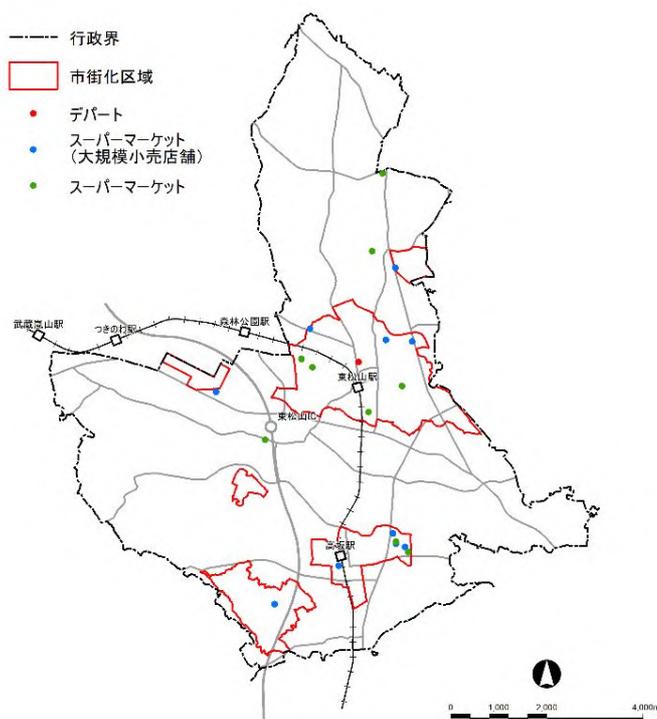
通院や買い物など日常生活に必要な医療施設、商業施設は、東松山駅、高坂駅周辺に集積しています。

### (1) 医療施設 ※令和5年7月時点



東松山市資料を基に作成

### (2) 商業施設 ※令和5年6月時点

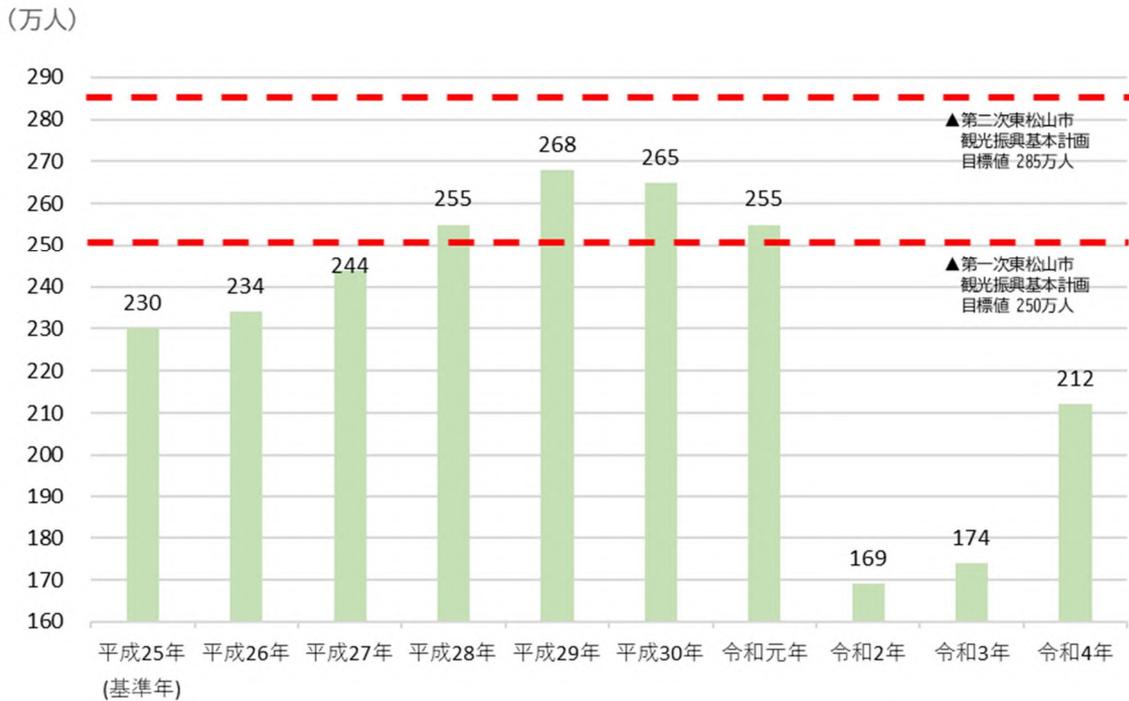


東松山市資料を基に作成

## 2-5 主な観光資源

観光入込客数は、第一次東松山市観光振興基本計画で目標値とした 250 万人を平成 28 年に達成して以来その水準を維持してきました。令和 2 年及び 3 年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け大幅に減少しましたが、令和 4 年は 212 万人まで回復しました。

観光入込客数の推移



東松山市資料を基に作成

令和 4 年の市内観光入込客数上位 10 件

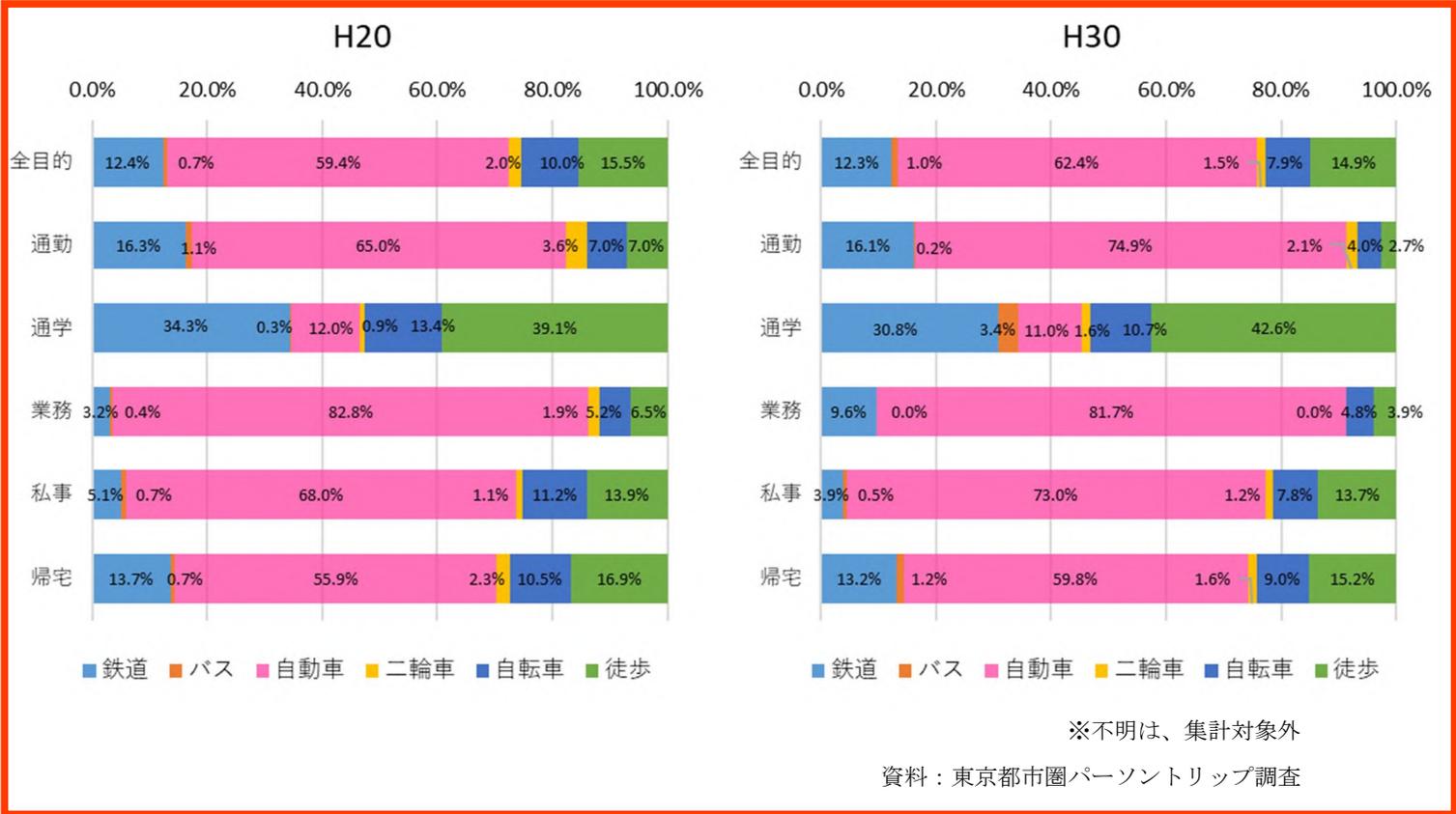
順位	施設名・イベント名	観光入込客数
1	埼玉県こども動物自然公園	557,319 人
2	箭弓稲荷神社	544,800 人
3	温泉施設	308,000 人
4	ゴルフ場 (5 施設計)	269,261 人
5	農産物直売所	142,758 人
6	東松山ぼたん園	96,354 人
7	東松山市農林公園	56,101 人
8	日本スリーデーマーチ	51,738 人
9	埼玉県平和資料館	34,551 人
10	くらかけ清流の郷	18,941 人

東松山市資料を基に作成

### (2) 目的別代表交通手段別分担率（東松山市）

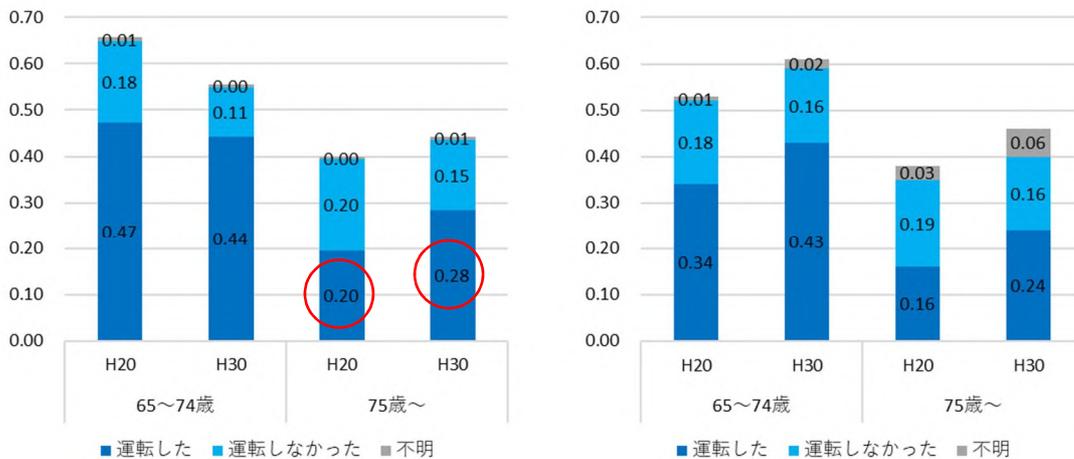
目的別、代表交通手段別分担率をみると、通学目的では、自転車と徒歩で約 5 割を占めています。その他の目的となると自動車利用が大半を占めています。

自動車の分担率は、通勤、私事目的で増加しています。



### (3) 高齢者の私事目的での 1 人 1 日当たりの自動車トリップ数の変化

高齢者では、私事目的で自ら運転する自動車の 1 人 1 日当たりトリップ数が増加しており、75 歳以上では平成 20 年の 0.20 トリップから平成 30 年には 0.28 トリップへと 1.4 倍に増加しています。



東松山市を含む埼玉北部

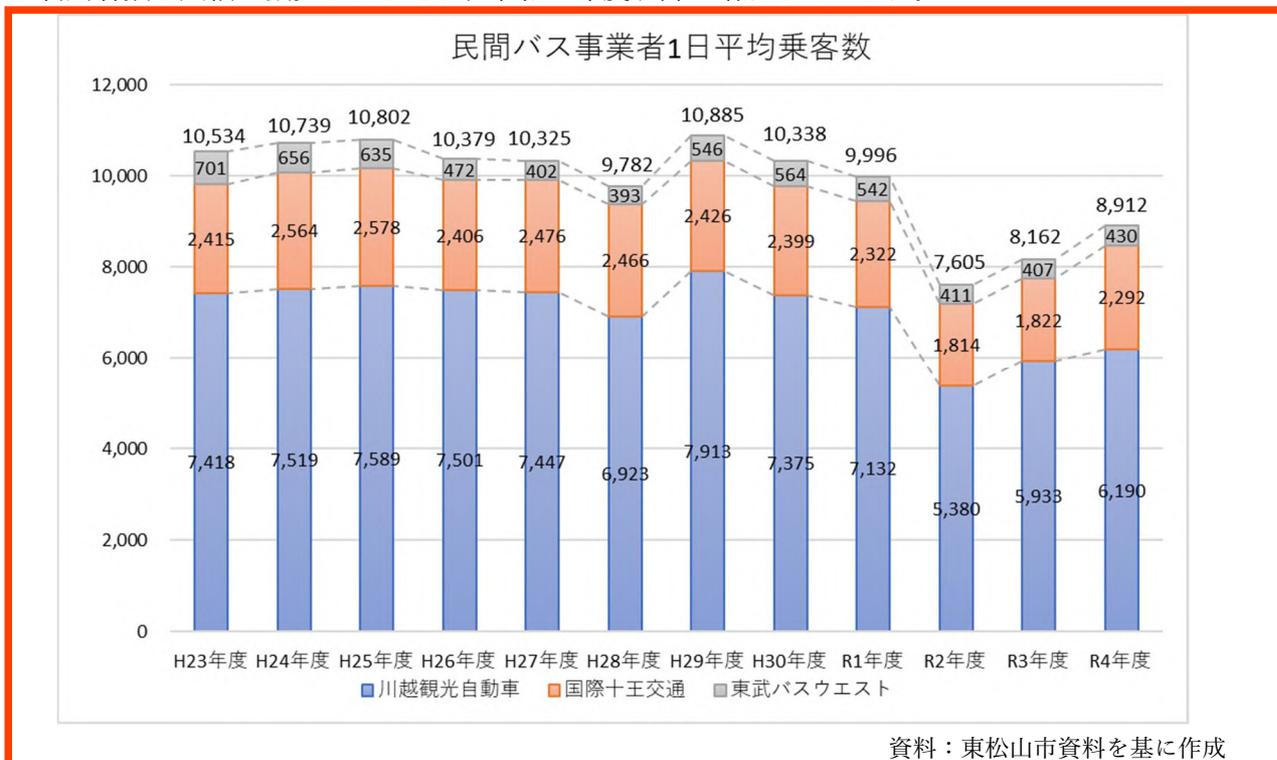
【参考】東京都市圏

資料：東京都市圏パーソントリップ調査



## (2) 路線バス

民間路線バスは東松山駅を起点として熊谷駅、川越駅、鴻巣免許センター、市内住宅地を結ぶ5路線と、高坂駅を起点として商業施設など周辺地域を結ぶ3路線の合計8路線が運行され、両駅を中心に路線バスによる公共交通ネットワークが形成されています。また、高坂駅と越生駅を結ぶ鳩山町営路線バスが運行されています。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が大幅に減少しましたが、令和3年度以降は増加しています。



### ● 路線バスの運行状況

運行会社	起点	路線
川越観光自動車(株)	東松山駅	免許センター(鴻巣駅)、パークタウン五領、マイタウン循環
	高坂駅	鳩山ニュータウン、東京電機大学、ピオニウォーク東松山
国際十王交通(株)	東松山駅	熊谷駅
東武バスウエスト(株)	東松山駅	川越駅
鳩山町営路線バス	高坂駅	越生駅

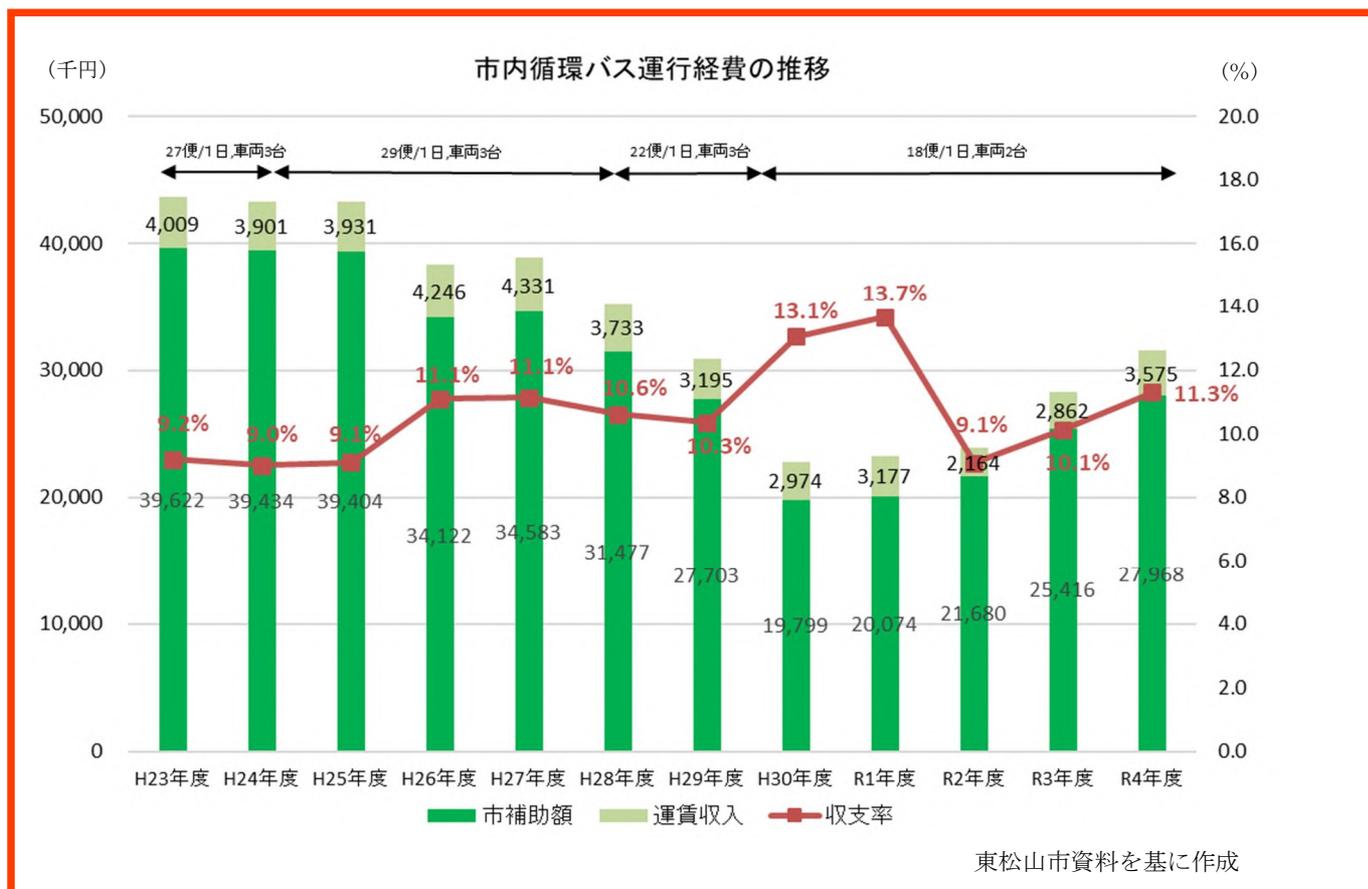
### ● 鳩山町営路線バスの乗客数

年度	年間乗客数(人)	1日平均乗客数(人)	備考
H29年度	7,757	21.3	04.01 高坂駅ー上熊井 実証運行 10.15 東松山市内にバス停設置
H30年度	15,620	42.8	
R01年度	36,881	100.8	越生駅東口まで延伸
R02年度	17,845	48.9	
R03年度	26,461	72.5	
R04年度	28,428	92.9	

資料：鳩山町地域公共交通会議

◆ 市内循環バスの主な変遷

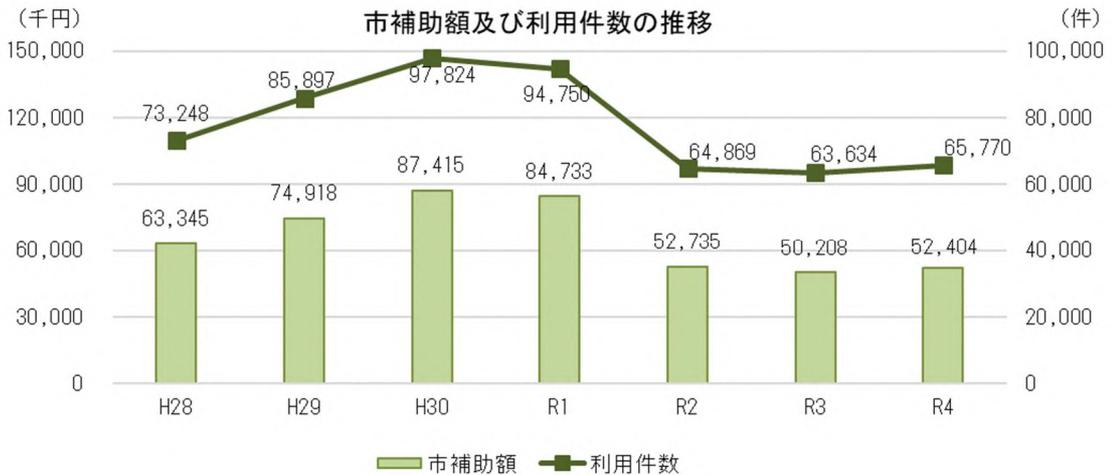
年度	内容
H10 年度	4月から大谷コース、唐子コース運行開始（月～金）
H12 年度	10月から唐子コース土曜日運行追加
H13 年度	4月から大谷コース土曜日運行追加
H17 年度	障害者割引開始
H19 年度	4月から野本・高坂コース運行開始
H29 年度	10月から大谷コース、唐子コース変更、野本・高坂コース廃止



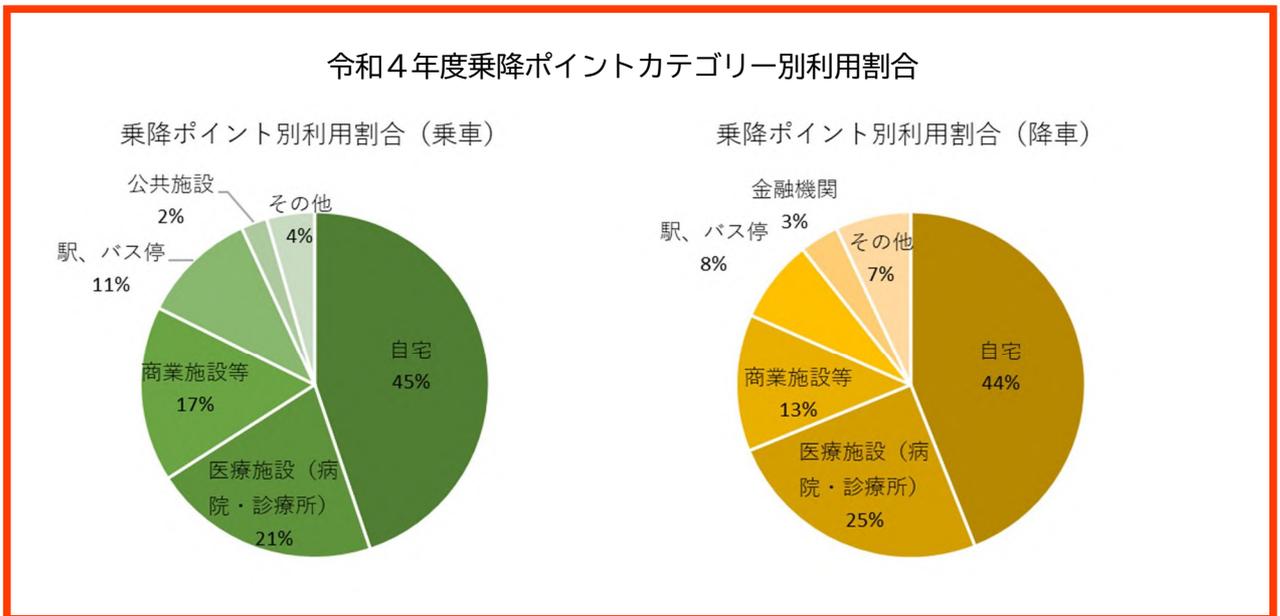
### (5) デマンドタクシー

デマンドタクシーは、市内公共交通空白地域の解消を目的として、平成27年12月に運行を開始しました。本市のデマンドタクシー制度は、道路運送法に基づく乗合事業に位置付けられたデマンド型交通ではなく、タクシー助成制度としています。一般タクシーとの差別化を図るため、事前登録制、曜日、時間など利用には一定の条件がありますが、日常生活に必要な病院や商業施設などは、乗降ポイントに指定しており、ドア・ツー・ドアに限りなく近いサービスです。

令和2年7月には、デマンドタクシー制度の持続可能性及びサービスの公平性をより高めることを目的に、料金体系を従来の3段階から4段階に変更し、料金体系ごとの利用者負担割合の平準化を図りました。



東松山市資料を基に作成



東松山市資料を基に作成

- 乗降ポイントカテゴリー
- A. 駅・バス停 B. 金融機関 C. 学校・幼稚園・保育園 D. 公共施設 E. 福祉施設 F. 医療施設 (病院・診療所)  
 G. 医療施設 (歯科診療所) H. 医療施設 (接骨院、整骨院) I. 商業施設等 J. 自治会館・集会所

### 4-3 まちづくりにおける地域公共交通の役割

上位計画及び関連計画により、地域公共交通に求められる取組を整理し、それを踏まえて本市のまちづくりにおける公共交通の役割を次のように整理しました。

#### 地域公共交通に求められる取組

誰もが利用できる公共交通を主体として市内各地から「まちの核」、「まちの副次核」への移動を将来にわたって支えるネットワークの形成

1. 公共交通の利便性の向上への取組
2. 公共交通の利用拡大に向けた取組
3. 持続可能な公共交通ネットワークの確保

#### まちづくりにおける地域公共交通の役割

にぎわいのある市街地を維持するとともに、住み慣れた地域での暮らしを支える。

まちの核としての東松山駅と副次核としての高坂駅の周辺には、行政施設や商業施設など様々な都市機能が集積しています。また、駅周辺以外にも病院やスーパーマーケット等の生活関連施設が点在し、市民や周辺住民の生活を支えています。

多様な機能を有する中心市街地や高坂駅周辺と地域拠点をつなぐ公共交通ネットワークの形成や、市内に点在する生活関連施設へのアクセス確保等を図ることで、にぎわいのある市街地を維持するとともに、住み慣れた地域での暮らしを守っていくことが求められています。

安心・安全・快適な暮らしを目指して都市基盤を整備する。

今後の人口減少や少子化、高齢化が進む時代においても居住の場として選ばれるまちになるためには、高齢者や障害者、子育て世代など、誰もが快適に暮らせるまちを目指し、利便性の高い公共交通ネットワークの形成に取り組んでいくことが求められています。

<鉄道>

—○— 東武東上線

<路線バス>

— 本市と近隣自治体を結ぶ路線

— 駅と住宅地を結ぶ路線

<交通結節点>

● 鉄道駅

市街化区域



公共交通方針図

資料：東松山市都市計画マスタープラン