

東松山市地域公共交通計画 (案)



令和 6 年 3 月策定

東松山市

目次

第1章	計画の概要	1
1-1	背景と目的	1
1-2	位置付け	2
1-3	計画の区域	2
1-4	計画の期間	2
第2章	市の現状	3
2-1	地勢	3
2-2	人口動向	3
2-3	土地利用	5
2-4	施設の分布状況	6
2-5	主な観光資源	7
2-6	就業者及び通学者流動	8
2-7	交通特性（パーソントリップ）	9
2-8	運転免許保有・運転免許証返納・自動車保有の状況	13
第3章	公共交通を取り巻く現状	15
3-1	公共交通の現状	15
3-2	交通モード	16
3-3	各モードの状況	17
3-4	市民ニーズの把握	23
第4章	まちづくりにおける地域公共交通の役割	26
4-1	上位計画の整理	26
4-2	関連計画の整理	28
4-3	まちづくりにおける地域公共交通の役割	30
第5章	公共交通の課題	31
第6章	計画の基本方針・目標・事業	33

6-1	基本方針・目標.....	33
6-2	公共交通の役割・位置付け.....	35
6-3	計画の指標.....	36
6-4	目標を達成するための事業.....	38
6-5	事業の実施体制.....	39
6-6	計画の事業内容.....	40
第7章	計画の達成状況の評価.....	49
7-1	計画の進行管理.....	49
7-2	評価スケジュール.....	50
資料編	（市民・利用者アンケート結果）.....	51

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。

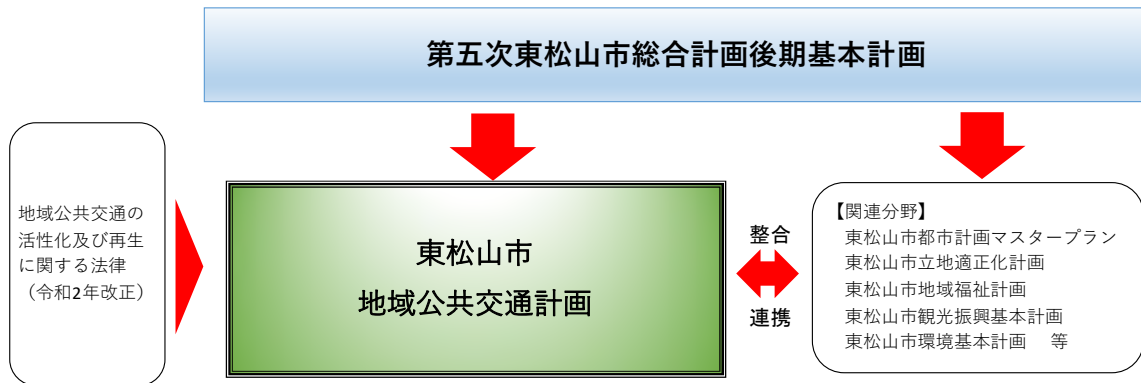
本市においては、市内循環バスやデマンドタクシーの導入により市内公共交通空白地域の解消を図ってきたところですが、今後は、地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに地域の需要に対応し、利用者の利便性を向上させることが必要です。

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。

1-2 位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づき、上位計画である第五次東松山市総合計画や、関連計画である東松山市都市計画マスタープランや東松山市立地適正化計画などと整合・連携を図り、東松山市における公共交通のマスタープランとして策定します。



1-3 計画の区域

本計画は、市内の地域公共交通ネットワークを形成するすべての地域公共交通の確保・維持・改善について一体的に取り扱うことから、計画の区域は、東松山市全域とします。

なお、本計画に係る近隣市町との連携に当たっては、個別に協議・調整を図ります。

1-4 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

年度	H29	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	R10	...	R17	...	R27		
計画	2017	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	...	2035	...	2045		
地域公共交通計画																				
総合計画		（第五次）前期基本計画				（第五次）後期基本計画														
まち・ひと・しごと創生総合戦略		第1期				延長	第2期													
人口ビジョン	30年																			
都市計画マスタープラン・立地適正化計画					約20年															

第2章 市の現状

2-1 地勢

本市は、埼玉県のほぼ中央、東京都心から約50kmに位置し、東西約12km、南北約14kmで面積は65.35km²です。みどり豊かな丘陵地と平野部の間を大小の河川が流れ、変化に富んだ地形条件の中で、豊かな自然が育まれ、環境と調和を図りながら市街地が形成されてきました。

交通面では、池袋までおよそ50分で結ぶ東武東上線の東松山駅と高坂駅があり、市民の通勤・通学の手段として利用されています。また、幹線道路は、国道254号が東西に横断するとともに、国道407号が南北を縦断しており、首都圏及び隣接する都市と連絡しているほか、関越自動車道・東松山インターチェンジがあり、利便性に富んでいます。

2-2 人口動向

(1) 人口の見通し

本市の人口は、平成7年（1995年）の約9.3万人をピークに減少傾向にあります。平成7年を境に転入超過から転出超過傾向（社会減）へと変化し、平成17年（2005年）頃には死亡数が出生数を上回り始めました（自然減）。近年は社会増が自然減を上回り、若干の人口増となりましたが、今後は人口減少に転ずると予想されます。

第五次東松山市総合計画の基本計画では、令和7年（2025年）における目標人口を89,000人としており、東松山市人口ビジョン令和2年度改定版による同年の年齢3区分別の目標人口では、平成27年（2015年）と比較して、生産年齢人口（15～64歳）は約1割の減少、老年人口（65歳以上）は約2割の増加としています。

(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。

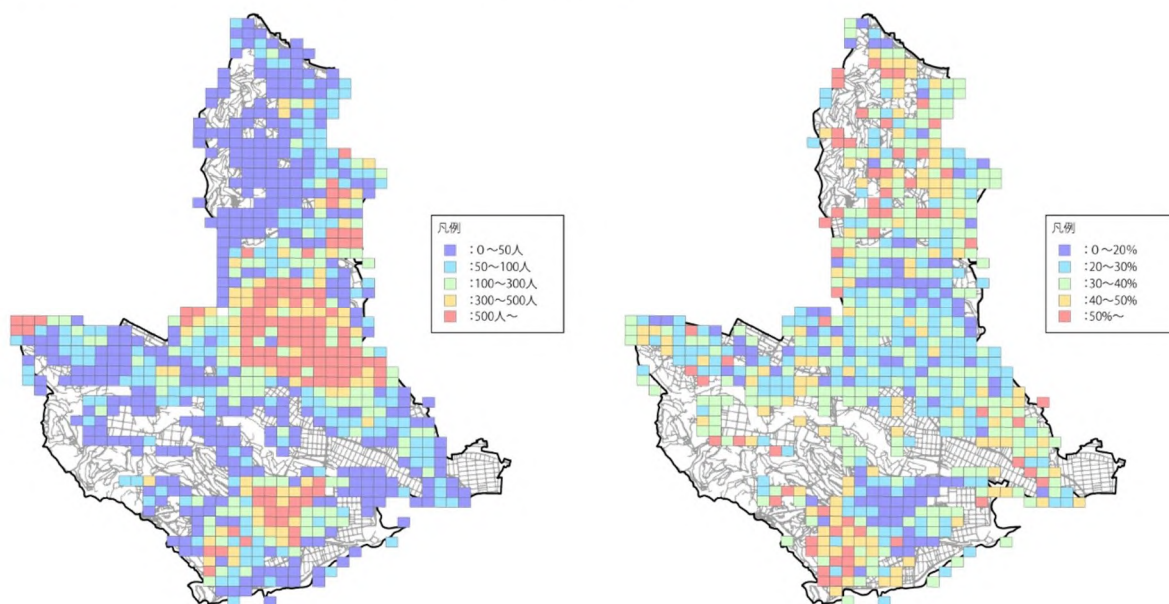


図 人口分布（250mメッシュ）

図 高齢化率（250mメッシュ）

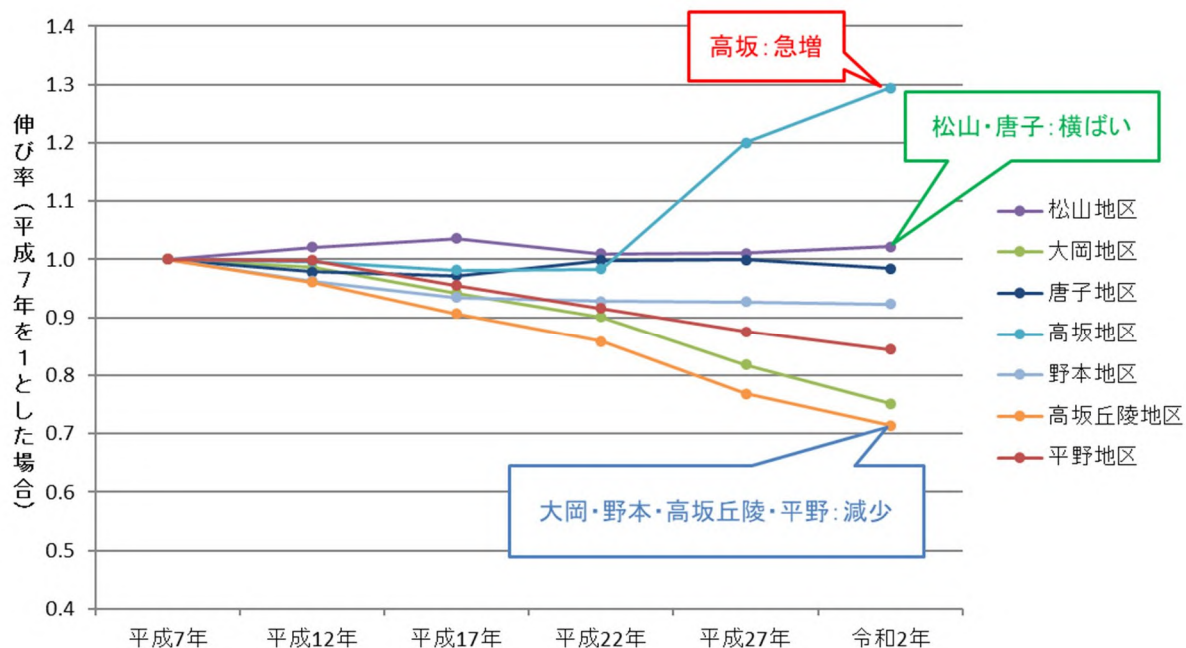
※高齢化率（65歳以上人口割合）

資料：令和2年国勢調査

(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）



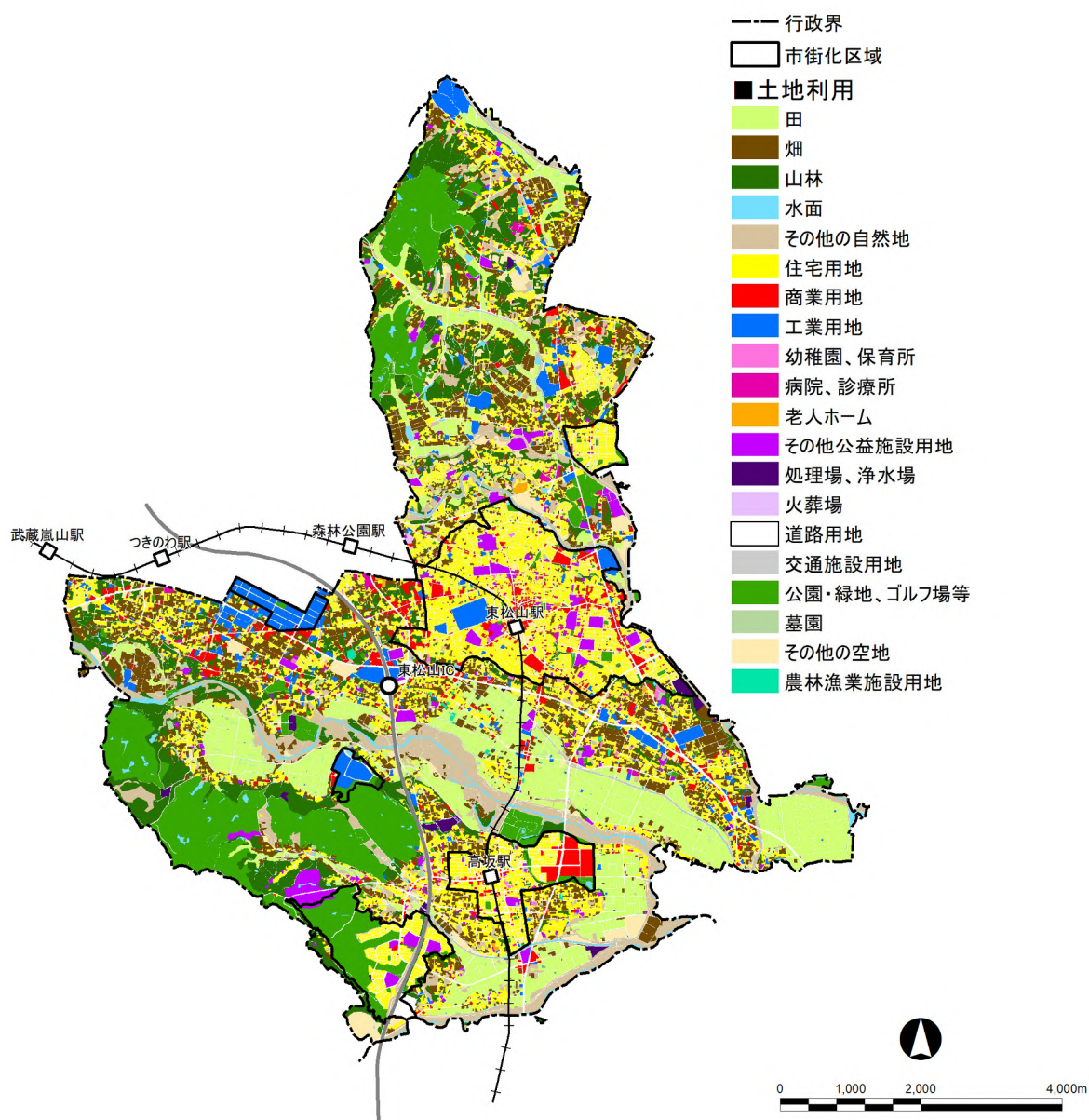
資料：令和2年国勢調査

2-3 土地利用

東松山駅及び高坂駅を中心とする市街化区域では、駅周辺や幹線道路沿いに商業・業務施設が集積し、その周りに住宅地が広がっています。また、高坂丘陵地域と沢口町・殿山町の市街化区域は、主に住宅地となっています。

市街化調整区域では、農地や山林などの自然的土地利用が5割以上を占めています。また、市街化区域に隣接する場所や幹線道路沿いなどには住宅地が分布しています。

人口減少など時代の変化を踏まえた上で、商業、業務地、住宅地、産業地、自然などのバランスの取れた土地利用、各地域の特性にあった土地利用を進めることが求められます。



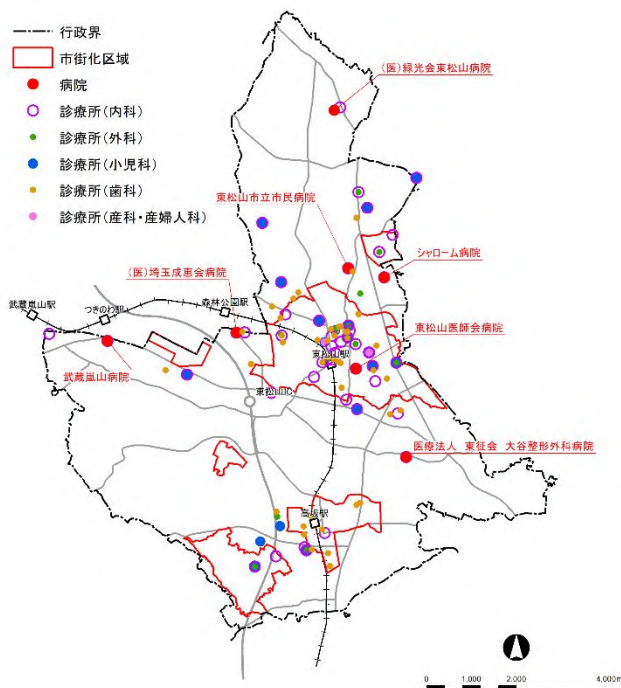
土地利用現況図

資料：都市計画基礎調査（基準日：令和3年3月末日）

2-4 施設の分布状況

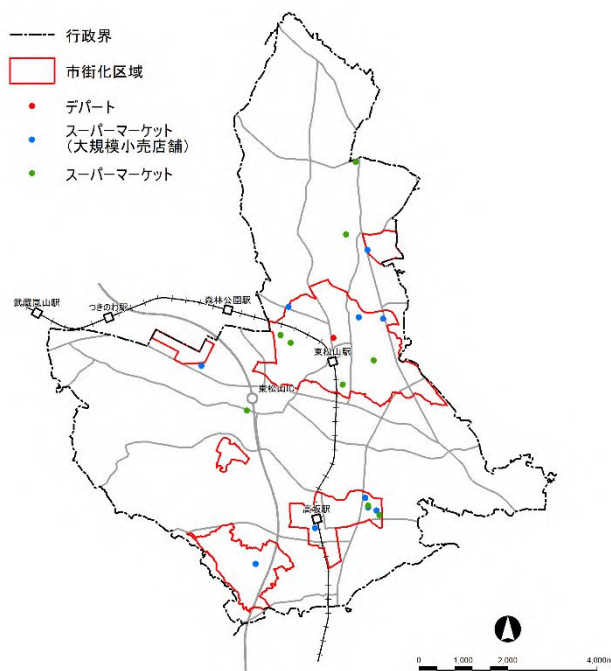
通院や買い物など日常生活に必要な医療施設、商業施設は、東松山駅、高坂駅周辺に集積しています。

(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

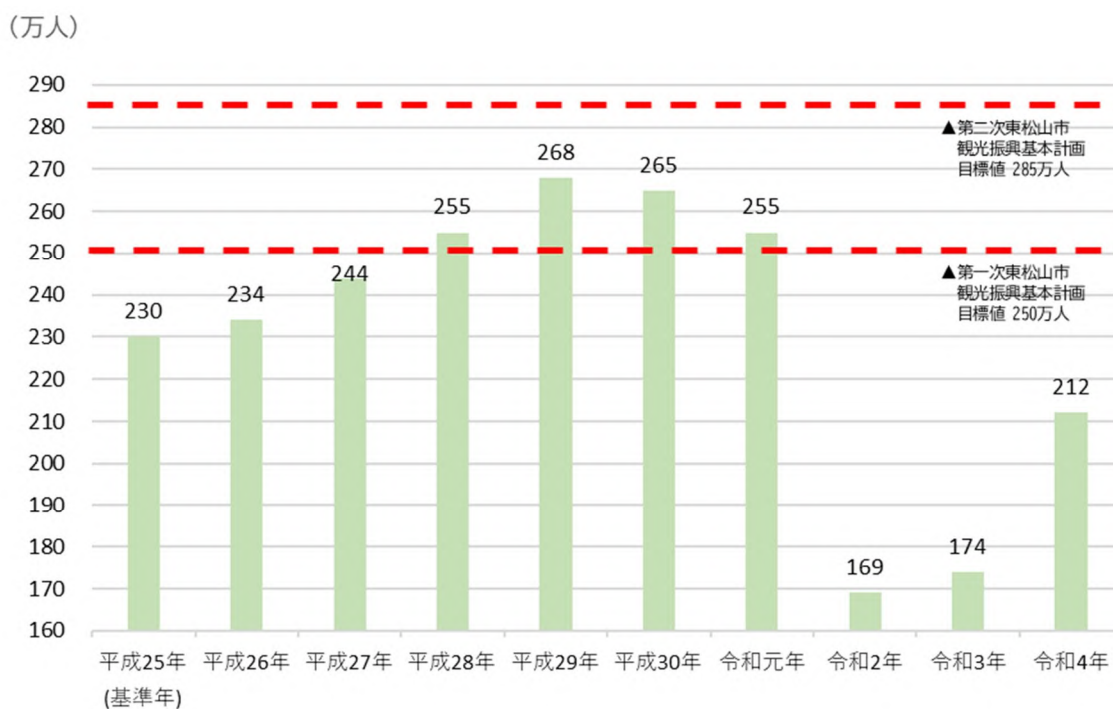


東松山市資料を基に作成

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年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け169万人となりましたが、令和3年以降は回復傾向にあります。

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

2-6 就業者及び通学者流動

令和2年の国勢調査における15歳以上の就業者の市外への流出口は21,678人、流入人口は21,398人で280人の流出超過となっています。県内他市町村との流出入の状況は流出口17,599人、流入人口は20,092人で2,493人の流入超過となっています。また、通学者の市外への流出口は2,673人、流入人口は4,753人で2,080人の流入超過となっています。

就業者数及び通学者数の合計では、市外への流出口は24,351人、流入人口は26,151人で1,800人の流入超過となっています。

就業者の流出入

	流出口①	流入人口②	差②-①
県内	17,599	20,092	2,493
坂戸市	1,514	2,134	620
熊谷市	1,281	2,023	742
吉見町	1,253	1,605	352
川越市	2,133	1,376	△757
滑川町	1,599	1,648	49
嵐山町	992	1,291	299
川島町	945	500	△445
鳩山町	467	614	147
鶴ヶ島市	699	839	140
さいたま市	825	402	△423
その他県内	5,891	7,660	1,769
その他県外	4,079	1,306	△2,773
総数	21,678	21,398	△280

通学者の流出入

	流出口①	流入人口②	差②-①
県内	1,948	3,785	1,837
坂戸市	289	289	0
熊谷市	108	251	143
吉見町	10	78	68
川越市	417	466	49
滑川町	96	92	△4
嵐山町	28	64	36
川島町	7	62	55
鳩山町	158	27	△131
鶴ヶ島市	39	211	172
さいたま市	120	230	110
その他県内	676	2,015	1,339
その他県外	725	968	243
総数	2,673	4,753	2,080

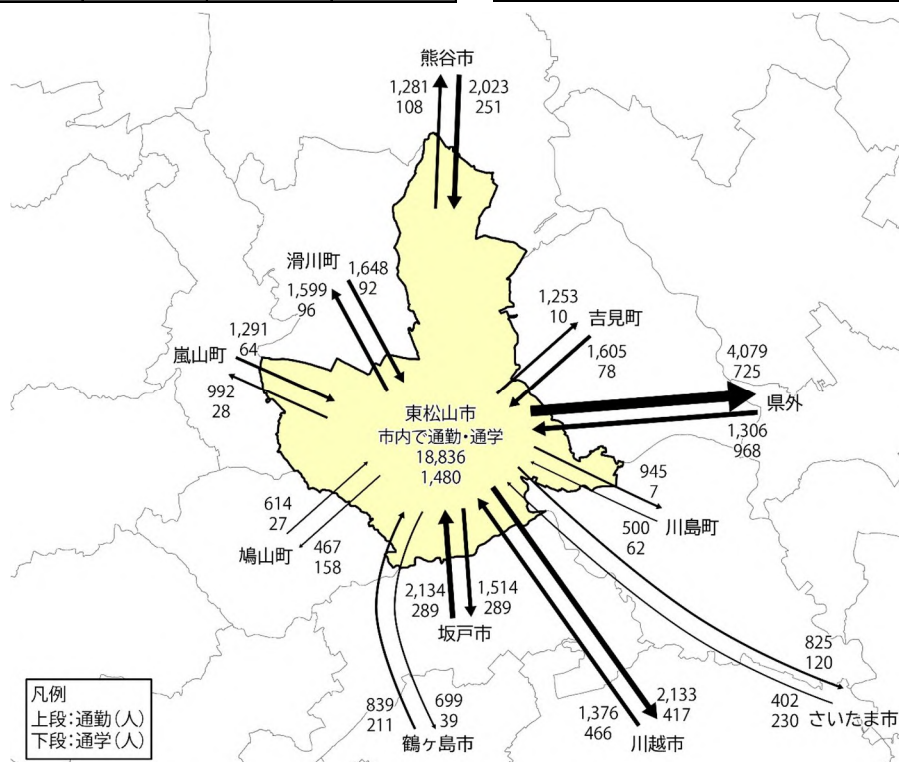


図 就業・通学における流出入の状況（周辺市町）

資料：令和2年国勢調査

2-7 交通特性（パーソントリップ）

(1) パーソントリップ調査について

パーソントリップ調査は、都市における人の移動に着目した調査です。調査は、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができます。調査実施により都市交通の現況の把握、将来交通需要の予測、都市交通マスタープランの作成等に活用されています。

パーソントリップ調査は、サンプル調査によって実施されており、そこで得られた調査結果から数値的な拡大推計を行っているため、集計結果には一定の誤差が含まれます。

■ トリップ

人がある目的（通勤や買い物など）を持って、ある地点からある地点へ移動する単位を指します。1回の移動で複数の交通手段を利用した場合も「1トリップ」として集計します。

■ 代表交通手段

1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合のその中の主な交通手段のことです。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→自転車→徒歩の順です。

■ 私事目的

買い物、外食、観光、通院などを指します。

■ 交通手段別分担率

移動するときどのような交通手段を使用しているかを示す割合のことです。

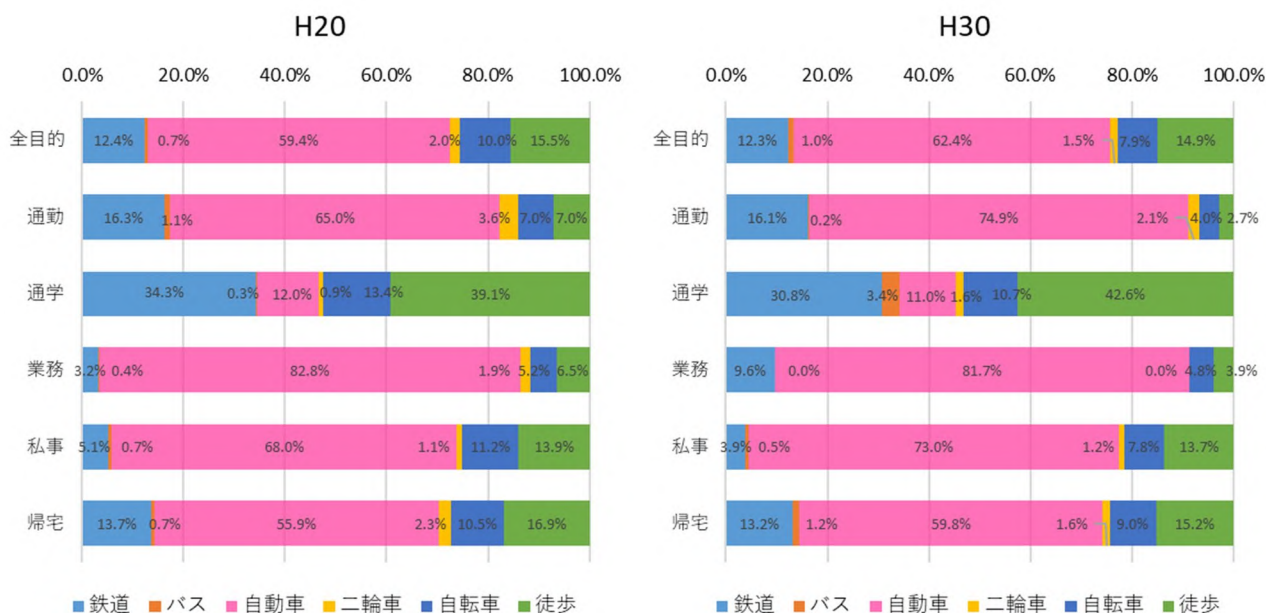
■ 外出率

外出した人の全人口に対する割合のことです。

(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割を占めていますが、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。

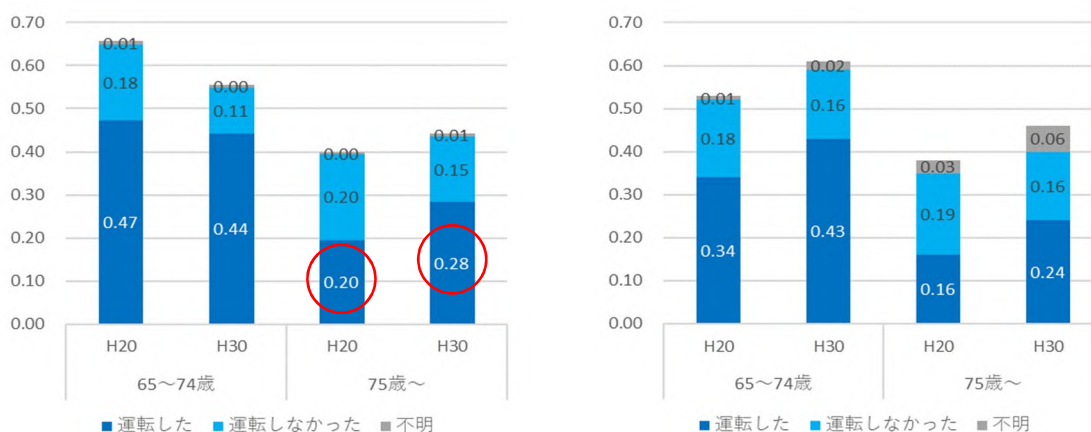


※不明は、集計対象外

資料：東京都市圏パーソントリップ調査

(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。



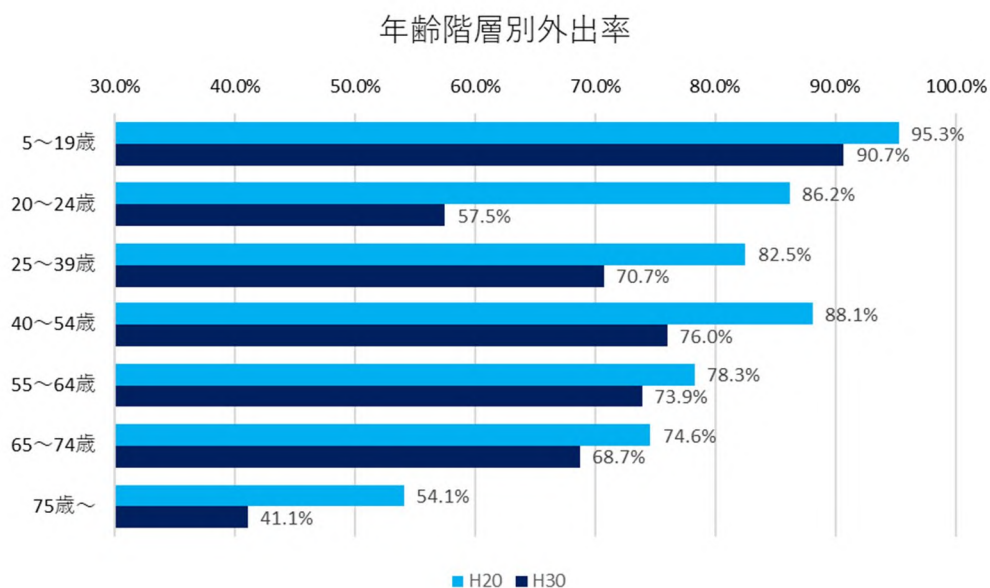
東松山市を含む埼玉北部

【参考】東京都市圏

資料：東京都市圏パーソントリップ調査

(4) 年齢階層別外出率（東松山市）

すべての年齢層で外出率が減少し、特に20～24歳、75歳以上の年齢層で減少の割合が高いものとなっています。

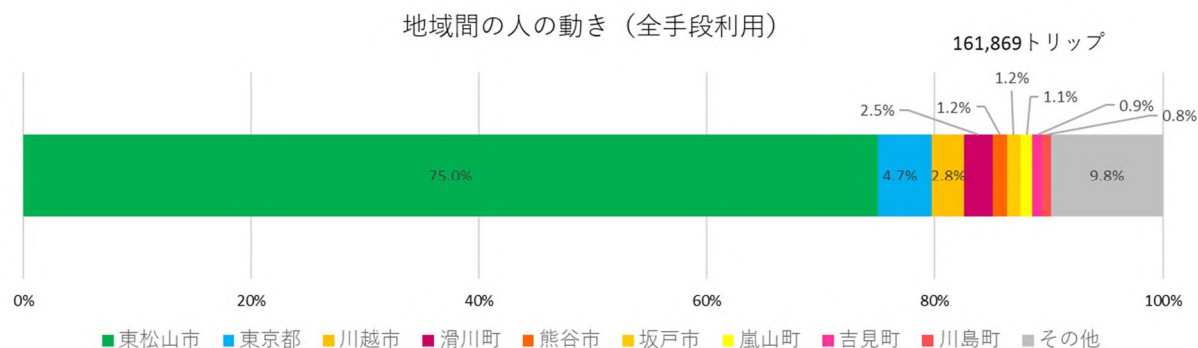


資料：東京都市圏パーソントリップ調査

(5) 移動先（東松山市）

市内で完結するトリップ（内々交通量）が全体の75%を占めています。

県内における移動については、川越市、滑川町、熊谷市の順で多くなっています。



資料：H30 東京都市圏パーソントリップ調査



単位：千トリップ/日
注) 1千トリップ未満は表示していない

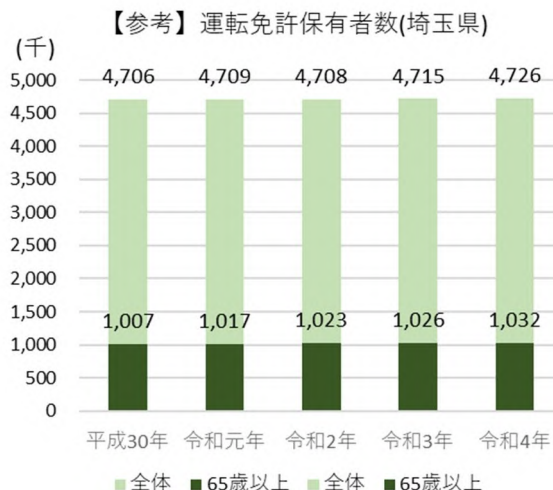
資料：H30 東京都市圏パーソントリップ調査

2-8 運転免許保有・運転免許証返納・自動車保有の状況

(1) 運転免許保有の状況

本市における令和4年12月末時点での運転免許保有者は61,976人で、運転免許の取得可能な16歳以上の人口に対する割合は約78%となっています。

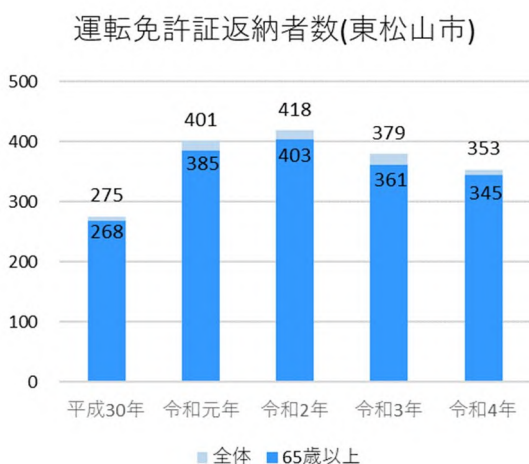
本市の運転免許保有者数は、平成30年以降、同水準で推移しています。



資料：埼玉県警察

(2) 運転免許証返納の状況

本市の運転免許証の返納数は増加傾向にあります。



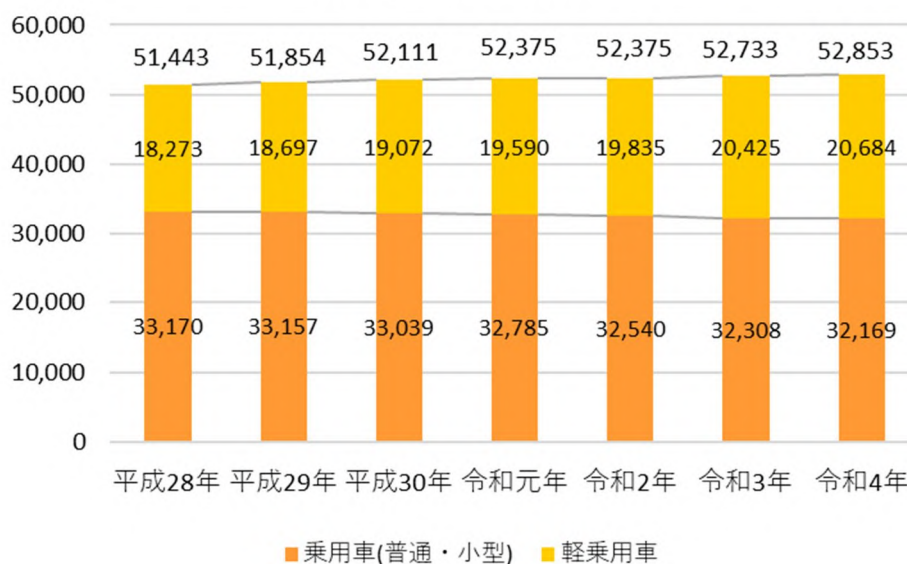
資料：埼玉県警察

(3) 自動車保有の状況

本市の令和4年4月における乗用車の保有台数は、普通・小型乗用車と軽乗用車を合わせて52,853台です。

普通・小型乗用車は、減少している一方で、軽乗用車は増加しています。

乗用車保有台数



資料：統計ひがしまつやま

第3章 公共交通を取り巻く現状

3-1 公共交通の現状

公共交通は、通勤・通学、買い物、通院など、地域住民の日常生活における移動手段として重要な役割を担っています。近年ではICT等の発展により、MaaSの導入や新技術の活用が広まりつつあります。

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で構成されています。

路線バスは、駅と市外を結ぶ路線と、駅と市内住宅地を結ぶ路線に大別され、路線バスが通らないエリアを補完する市内循環バスや、市全域をカバーするデマンドタクシーの運行により、公共交通ネットワークを形成しています。

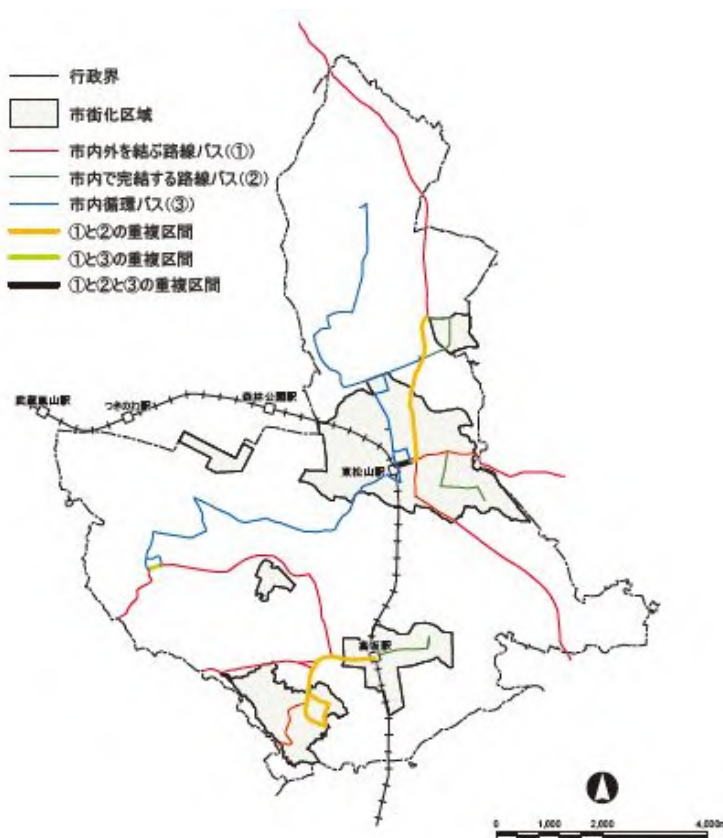


図 鉄道・バス路線網図

資料：東松山市立地適正化計画

※ICT

Information and Communication Technology（情報通信技術）の略。情報処理だけでなく、インターネット等の通信技術を活用した産業やサービスのこと。

※MaaS

Mobility as a Service の略。ICTを活用し、複数の公共交通やそれ以外の交通手段による移動をシームレスにつなぎ、ひとつの移動としてとらえる概念のこと。検索・予約・決済を一括で行う例が多い。

3-2 交通モード

交通モード	路線	概要
鉄道	東武東上線	川越・池袋方面 平日：153本 土日祝：134本 小川町・寄居方面 平日：152本 土日祝：133本 ※TJライナーは東松山駅のみ停車
路線バス (市外)	東松山駅～熊谷駅	熊谷駅行き 平日：68本 土日祝：50本 東松山駅行き 平日：69本 土日祝：50本
	東松山駅～川越駅	川越駅行き 平日：8本 土日祝：5本 東松山駅行き 平日：7本 土日祝：5本
	東松山駅～鴻巣駅～免許センター	免許センター行き 平日：47本 土日祝：33本 東松山駅行き 平日：51本 土日祝：33本
	高坂駅～東京電機大学	東京電機大学行き 平日：39本 土日祝：33本 高坂駅行き 平日：40本 土日祝：34本
	高坂駅～鳩山ニュータウン	鳩山ニュータウン行き 平日：67本 土日祝：64本 高坂駅行き 平日：67本 土日祝：65本
	高坂駅～上熊井～越生駅	越生駅方面行き 平日：12本 土日祝：12本 高坂駅行き 平日：11本 土日祝：11本
路線バス (市内)	マイタウン循環（東松山駅）	マイタウン循環 平日：62本 土日祝：48本
	東松山駅～パークタウン五領	パークタウン五領行き 平日：53本 土日祝：38本 東松山駅行き 平日：57本 土日祝：40本
	高坂駅～ヒコパーク東松山	ヒコパーク東松山行き 平日：28本 土日祝：27本 高坂駅行き 平日：28本 土日祝：27本
市内循環バス	大谷コース (大岡市民活動センター～東松山駅) 唐子コース (市民健康増進センター～東松山駅)	大岡→唐子方面 平日・土曜：10本 唐子→大岡方面 平日・土曜：12本 ※日曜・祝日・年末年始は運行なし
タクシー	—	○エリア 県南西部交通圏 ○運行事業者 観光タクシー有限公司 イグチ交通株式会社 有限公司東松山交通
デマンド タクシー	—	○運行日 月曜～土曜 ※日曜・祝日・年末年始は運行なし ○運行時間 8：30～17：00 ○乗降ポイント 市内施設、森林公園駅、つきのわ駅、 武蔵嵐山駅 ○利用料金 運賃及び迎車回送料金に応じた4段階

令和5年4月1日現在

3-3 各モードの状況

(1) 鉄道

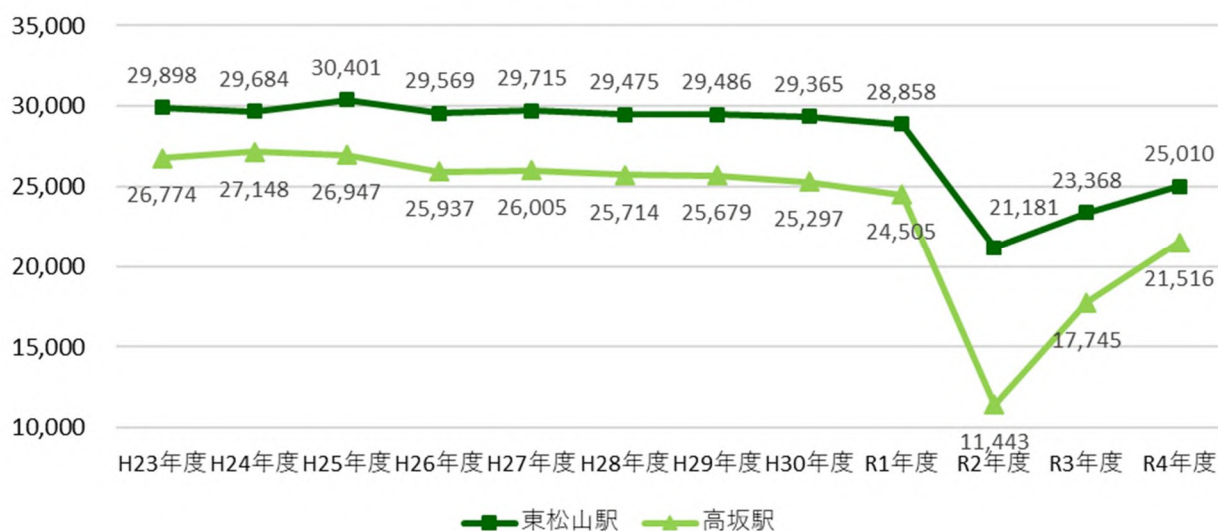
池袋までおよそ50分で結ぶ東武東上線の東松山駅と高坂駅があり、市民の通勤・通学的手段として利用されています。

1日平均乗降客数については、東松山駅は30,000人弱、高坂駅は25,000人前後で推移してきました。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しましたが、令和3年度以降は回復傾向にあります。

東松山駅、高坂駅の両駅には駅前広場が整備されており、鉄道、バス、タクシー相互の乗り継ぎができるようになっています。

また、鉄道事業者は、利用状況に応じた駅構内のバリアフリー化、安全対策といった環境整備を推進しています。

1日平均乗降客数の推移



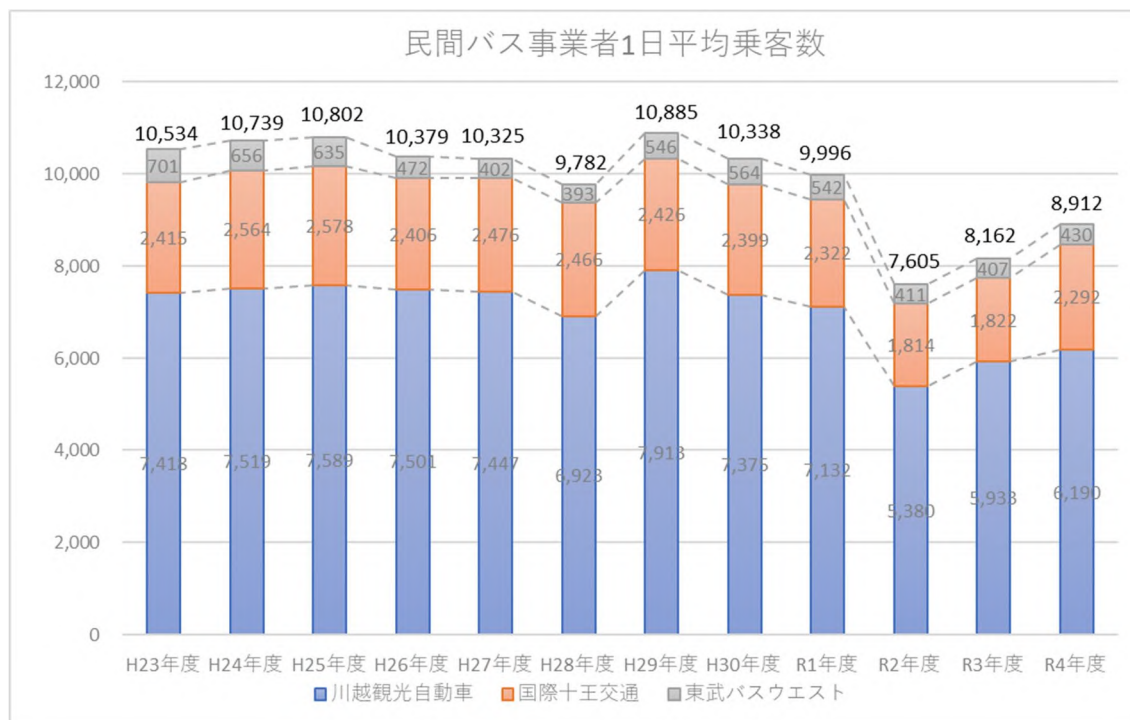
資料：東松山市資料等を基に作成

◆ バリアフリー施設整備状況

駅	エレベーター	エスカレーター	多機能トイレ	内方線付点状ブロック	ホームドア
東松山駅	整備済	整備済	整備済	整備済	—
高坂駅	整備済	整備済	整備済	整備済	—

(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。



資料：東松山市資料を基に作成

● 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

(3) 市内循環バス

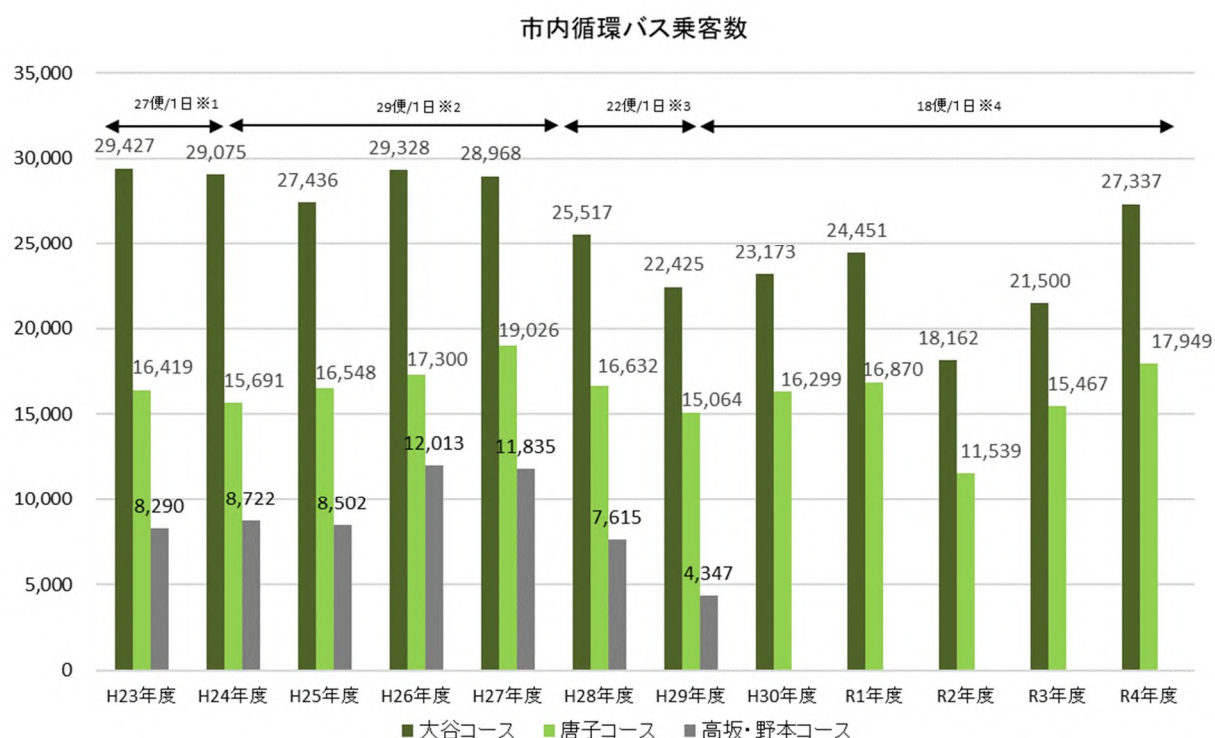
市内循環バスは、市内西部及び北部の公共交通空白地域の解消を目的として、平成10年4月から唐子コース、大谷コースの2コースで運行を開始しました。その後、運行経路等の見直しを行い、平成19年4月には野本・高坂コースを追加した3コースの運行としましたが、循環路線方式のため広い範囲を結ぶことが可能な一方、目的地までの所要時間が長く利便性は低下し、利用者数の低迷が続いていたことが課題となっていました。

平成27年12月に新たな公共交通機関としてのデマンドタクシーが市内全域において本格運行を開始したことを契機として、平成29年10月に市内循環バスの位置付けと役割を大幅に見直し、利用者の少なかった野本・高坂コースを廃止しました。大岡コース、唐子コースの2コースについては、東松山駅と各地区拠点施設を結ぶ拠点施設往復型の運行へと転換を図り、現在、平日及び土曜日1日各9便の運行を行っています。

平成29年の運行ルート見直し後は、移動時間の短縮などの利便性向上により、利用者数が増加傾向にあります。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年度以降は再び増加しています。

市内循環バスの運行に当たっては、運行経費と運賃収入の差額を補助金として市から運行事業者に交付しています。平成29年の運行ルート見直しにより補助額が減少しましたが、その後は増加傾向にあります。

(人)



東松山市資料を基に作成

※1 大谷コース 10 便、唐子コース 10 便、野本・高坂コース 7 便

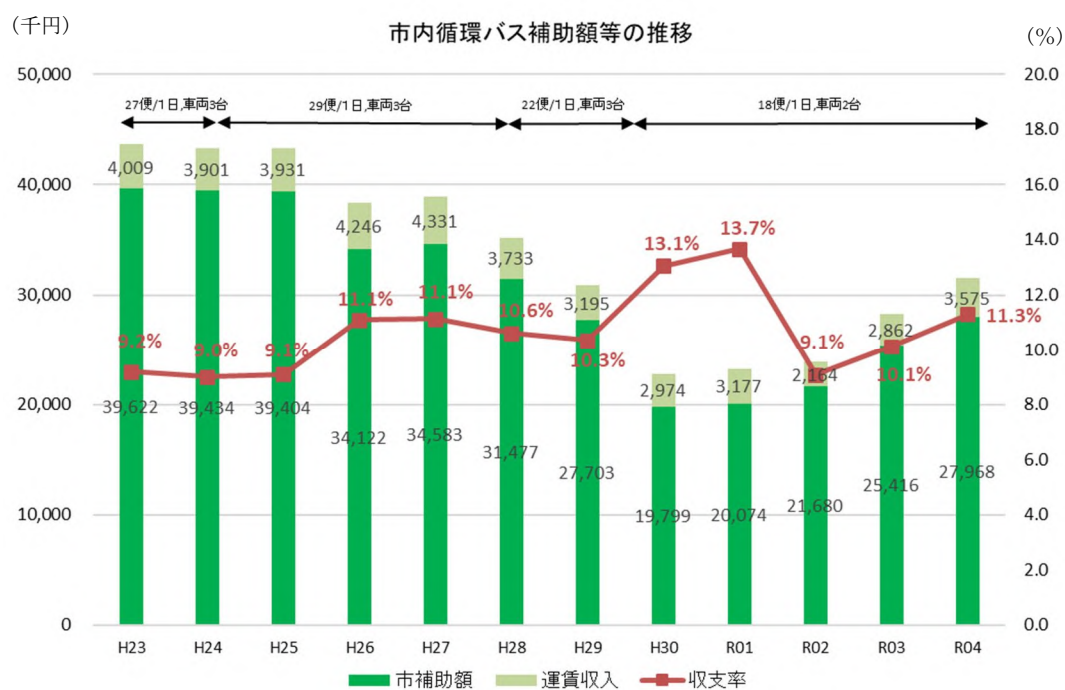
※2 大谷コース 10 便、唐子コース 10 便、野本・高坂コース 9 便（平成 24 年 10 月改正）

※3 大谷コース 9 便、唐子コース 8 便、野本・高坂コース 5 便（平成 28 年 4 月改正）

※4 大谷コース 9 便、唐子コース 9 便（平成 29 年 10 月改正）

◆ 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



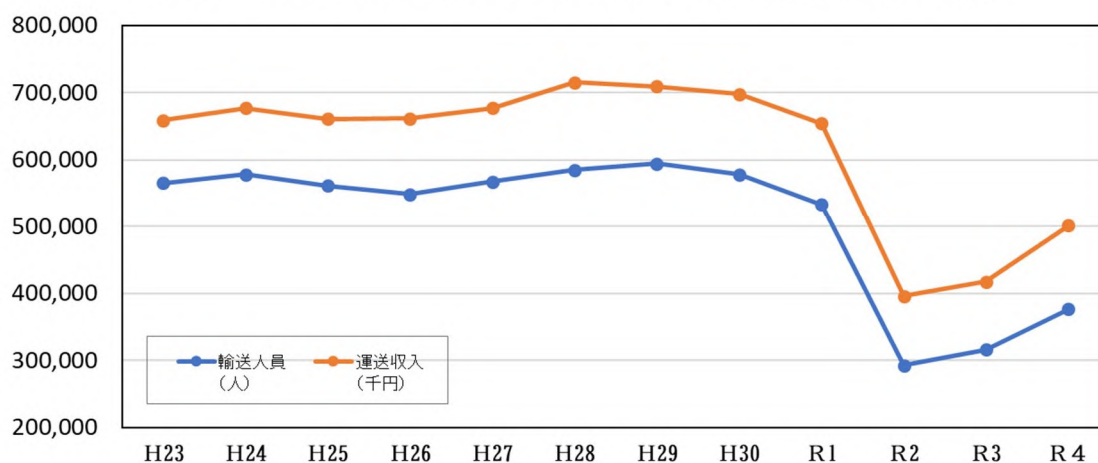
東松山市資料を基に作成

(4) タクシー

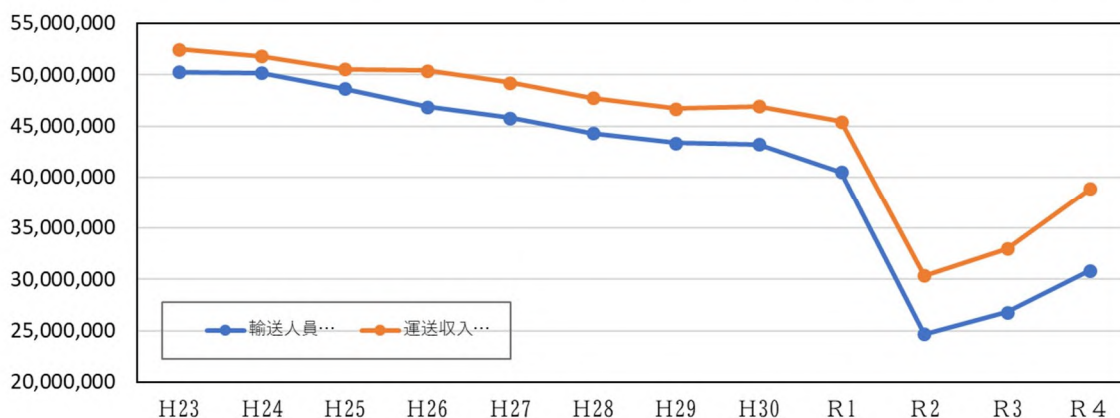
タクシーは、他の公共交通機関が始発から終電までに決められた路線で運行しているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアのサービスを提供するという特徴があります。最終電車や最終バスの運行が終わった後の移動手段や、高齢者や障害者などの重要な移動手段として生活に欠かせない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担います。

タクシー業界においても新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度には輸送人員及び運送収入が大幅に減少しましたが、その後は回復傾向にあります。

東松山市の平成23年度～令和4年度 輸送人員、運送収入の推移



埼玉県の平成23年度～令和4年度 輸送人員、運送収入の推移

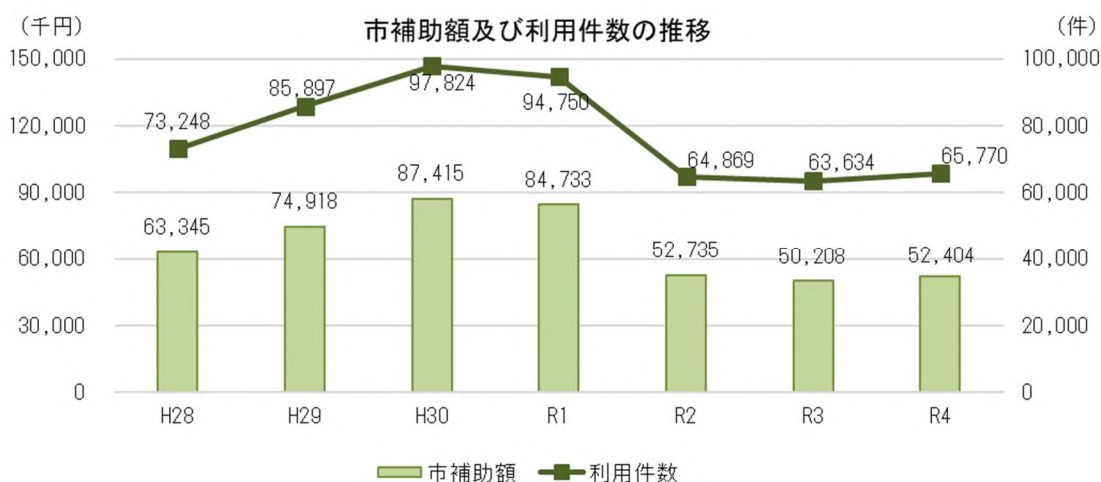


資料：一般社団法人埼玉県乗用自動車協会

(5) デマンドタクシー

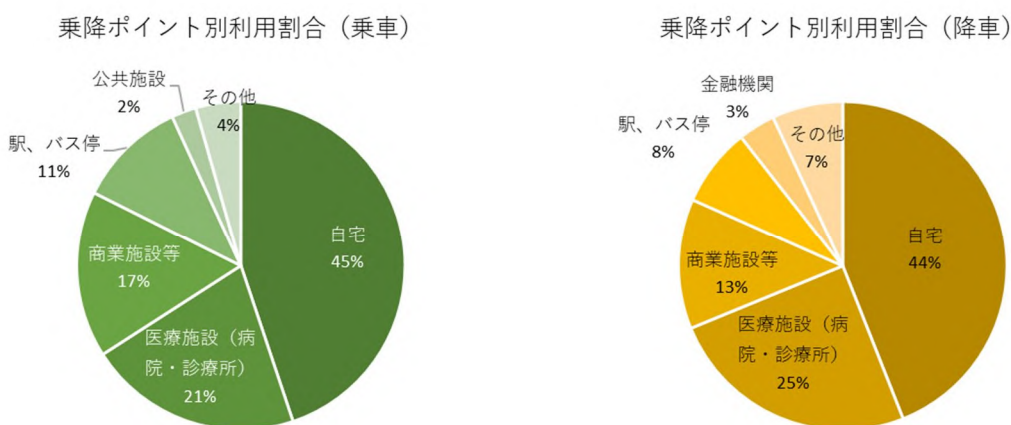
デマンドタクシーは、市内公共交通空白地域の解消を目的として、平成27年12月に運行を開始しました。本市のデマンドタクシー制度は、道路運送法に基づく乗合事業に位置付けられたデマンド型交通ではなく、タクシー助成制度としています。一般タクシーとの差別化を図るため、事前登録制、曜日、時間など利用には一定の条件がありますが、日常生活に必要な病院や商業施設などは、乗降ポイントに指定しており、ドア・ツー・ドアに限りなく近いサービスです。

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

令和4年度乗降ポイントカテゴリー別利用割合



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

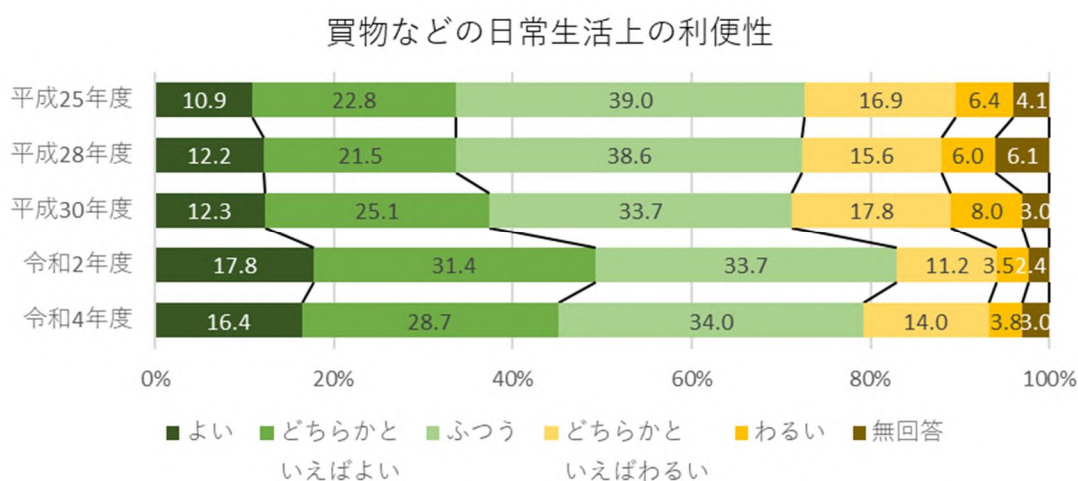
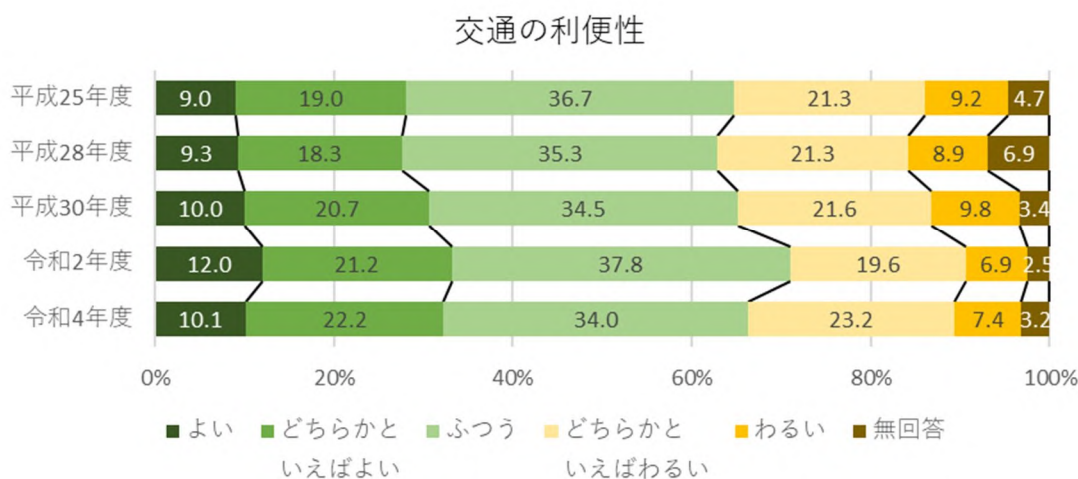
3-4 市民ニーズの把握

(1) 市民意識調査

本市では、今後の市政のための基礎資料として市民意識調査を概ね2年間隔で実施しています。各年度の配布数、有効回収数、有効回収率は以下のとおりです。

	平成25年度	平成28年度	平成30年度	令和2年度	令和4年度
配布数	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
有効回収数	1,233	1,292	1,221	1,282	1,122
有効回収率	61.7%	64.6%	61.1%	64.1%	56.1%

まちの印象についての調査項目における「交通の利便性」及び「買物などの日常生活上の利便性」では、満足度は増加傾向にあります。



(2) 市民・利用者アンケート調査

調査目的：市民の公共交通の利用状況やニーズを把握し、計画策定の基礎資料とするため

調査対象：満18歳以上の市民

	市民アンケート	利用者アンケート
配布方法	住民基本台帳からの無作為抽出による郵送配布・郵送回収	利用者への手渡しによる配布 (東松山駅、高坂駅、森林公園駅)
調査時期	令和4年10月3日(月) ～10月17日(月)	令和4年10月13日
配布数	2,000	1,000
有効回収数	763	202
有効回収率	38.2%	20.2%

※合計 配布数：3,000 有効回収数：965 有効回収率：32.2%

① 個人属性（性別、年代、運転免許の保有状況等）

- ・回答者の性別は女性の割合がやや高い（54.1%）。
- ・年代は、「70歳代」、「60歳代」、「50歳代」の順に多い。
- ・最寄り駅までの徒歩による所要時間は、「20分以上30分未満」が最多（23.3%）。
- ・最寄りバス停までは、「5分以上10分未満」が最多（23.8%）。
- ・「運転免許を持っている」の割合は81.8%。そのうち、「週に5日以上」運転する方が半数以上を占める（52.5%）。
- ・「自分専用の自動車等を持っている」と「家族と共用の自動車等を持っている」を合わせると8割以上を占める（81.3%）。
- ・運転免許証を「将来的には返納しても良い」が全体の6割以上を占め、年代が上がるほどにその割合は高い。

② 東松山市における移動のあり方について（移動の困りごと、将来の不安等）

- ・日頃の移動で困っていることは、「最寄り駅やバス停が遠い」が最多（40.9%）。次いで、「バス：運行頻度や乗りたい時間帯の運行が少なくて不便」が多い（40.4%）。
- ・将来の移動に対する不安は、「身体的・精神的な事由などにより、運転ができなくなることの不安」が最も多い（58.5%）。

③ 外出について

- ・全ての移動目的（通勤・通学、買い物、通院、その他）において、主な移動手段は「自家用車」が7割を超えている。（市民アンケート「普段の外出について」）
- ・調査日当日の外出における移動目的は、「帰宅」と「出勤」が多く、いずれの移動手段も「鉄道」が半数以上を占める。一方、「買い物」における移動手段は「自動車」が最も多い。（利用者アンケート「本日の外出について」）

④ 現在の公共交通の利用状況及び満足度等について

a. 路線バス

- ・路線バスを「全く利用しない」が最多（46.2%）。
- ・利用理由は、「飲酒の予定があるため」、「自宅や目的地がバス停に近いため」、「雨等の天候によって利用する」の順に多い。
- ・利用しない理由は、「その他の移動手段の方が便利」が最多（53.8%）。
- ・「自宅からバス停までの距離」で満足の高割合が高い。一方で、「運行本数」では不満の高割合が高い。
- ・「鉄道とバスの乗換えを良くする」、「定時運行（時刻表どおりに運行する）」において改善が必要と考える割合が高い。

b. 鉄道

- ・利用回数は「年に数日」が最多（43.2%）
- ・利用理由は「自宅や目的地が駅に近いから」、「ほかの移動手段が不安・危険だから」の順に多い。
- ・利用しない理由は、「その他の移動手段の方が便利」が最多（51.2%）。
- ・「運行本数」で満足の高割合が比較的高い。一方で、「駐輪場・駐車場」と「運賃」では不満の高割合が高い。
- ・「鉄道とバスの乗換えを良くする」、「情報提供（運行情報や混雑度など）」において改善が必要と考える割合が高い。

c. 市内循環バス

- ・「利用したことがない」が74.2%。
- ・利用目的は、「通院」、「趣味・娯楽」、「買い物」の順に多い。
- ・「運賃」で満足の高割合が高い。一方で、「運行本数」と「コース設定（運行経路）」で不満の高割合が高い。

d. デマンドタクシー

- ・「利用したことがない」が76.4%。
- ・利用目的は、「通院」、「買い物」の順に多い。
- ・「乗降ポイント」で満足の高割合が比較的高い。一方で、「運行時間帯」と「運行曜日」で不満の高割合が高い。

⑤ 公共交通サービスのための財政負担について

- ・「将来、運行を維持するため、ルート変更や乗継改善などサービス内容を改善し、利用者を増やすための取組を推進するべきと思う」が最も多い（64.8%）。

第4章 まちづくりにおける地域公共交通の役割

4-1 上位計画の整理

まちづくりにおける公共交通の役割を分析するため、上位計画の整理を行いました。

(1) 東松山市第五次総合計画後期基本計画

計画期間	基本構想 平成28年度から令和7年度まで 後期基本計画 令和3年度から令和7年度まで
基本理念	みんなが笑顔 チャンスあふれる 安心で安全なまちづくり
将来像	住みたい、働きたい、訪れたい 元気と希望に出会えるまち 東松山
まちづくりの柱	1 こどもたちが健やかに成長する 学びのまち（子どもの分野） 2 誰もが自分らしく輝ける 健康長寿のまち（健康福祉の分野） 3 自然と調和する 環境未来・エコのまち（環境の分野） 4 快適に暮らせる 安全のまち（生活基盤の分野） 5 元気で活力のある にぎわいのまち（活性化の分野） 6 人と地域がつながる 支え合いのまち（協働の分野）
公共交通関連の方針	
<p>4-2 安全で快適なまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能なまちづくりの推進 ・東松山駅周辺の整備 ・市街地の整備 ・持続可能な公共交通ネットワークの形成・維持 <p>市内循環バスやデマンドタクシーにより公共交通空白区域の解消に向けたネットワークの拡充に取り組んできましたが、人口減少や高齢化などの課題に対応するため、コンパクトなまちづくりとともに、地域の実態に見合った持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた取組が必要です。</p>	

(2) 第2期東松山市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	令和3年度から令和7年度まで
将来像	住みたい、働きたい、訪れたい 元氣と希望に出会えるまち 東松山（後期基本計画と連携して取組を進めるため同様に設定）
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 魅力を高め、新たな人の流れをつくる 2 産業を振興し、働きたいまちをつくる 3 結婚・出産・子育ての希望がかなうまちをつくる 4 <u>安心で快適なまちをつくる</u> 5 住み慣れた地域で健やかに暮らせるまちをつくる
公共交通関連の方針	
<p>基本目標4 安心で快適なまちをつくる</p> <p>人口減少時代においても暮らしやすく活力のあるまちを実現するため、駅周辺の都市機能の維持・確保や市街の人口密度の維持、持続可能な交通ネットワークの形成に取り組めます。</p> <p>まちの要となるインフラや公共施設などの都市基盤については、効率的な整備や維持管理・運営に取り組み、持続可能なまちづくりを推進していきます。</p>	

4-2 関連計画の整理

まちづくりにおける公共交通の役割を分析するため、関連計画の整理を行いました。

(1) 東松山市都市計画マスタープラン

計画期間	令和元年度から約20年
基本理念	価値ある資源をいかし 一歩先の暮らしやすさへ
将来像	にぎわいあふれ 交流広がる みどりとふれあいながら快適に暮らせるまち
公共交通関連の方針	
<p>目標1 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ます。 ・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</p> <p>目標2 安心・安全・快適な暮らしを目指して都市基盤を整備・維持します。 ・安全な道路環境の整備、利便性の高い公共交通ネットワークの形成</p>	

(2) 東松山市立地適正化計画

計画期間	令和元年度から約20年
基本方針	「にぎわい」と「住みやすさ」で選ばれる 歩いて暮らせるまちづくり
公共交通関連の方針	
<p>課題解決のための施策</p> <p>(1) 活気あるまちの核・まちの副次核の形成 (2) 住宅地のにぎわいの創出 (3) 多様な世代が歩いて暮らせるまちづくり ・誰もが過度に自家用車に頼ることなくまちの核・まちの副次核へアクセスできる持続性・効率性・利便性を兼ね備えた公共交通ネットワークの形成を図ります。</p> <p>都市機能誘導区域内への誘導施策</p> <p>(2) 公共交通による市内ネットワークの形成 ・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り支える市内ネットワークを形成します。 ①公共交通の利便性の向上 ②公共交通の利用拡大に向けた取組</p> <p>居住誘導区域内への誘導施策</p> <p>(2) 公共交通によるネットワークの形成 ・誰もが利用できる公共交通を主体として、まちの核・まちの副次核への移動を将来にわたり支えるネットワークを形成します。 ①公共交通の利便性の向上 ②公共交通の利用拡大に向けた取組</p>	

(3) 第二次東松山市地域福祉計画

計画期間	令和2年度から令和6年度まで
基本理念	地域で支え合う 笑顔で暮らせるまち 東松山
公共交通関連の方針	
<p>基本目標4 安心して自分らしく暮らせる社会を築く</p> <p>(7) 人にやさしいまちづくりの推進</p> <p>公共施設や道路等のバリアフリー化を継続して実施するとともに、整備したバリアフリー施設を円滑に利用できるように人的支援や情報提供など、ソフト面の対応を進めます。また、市民や事業者がバリアフリー化を行う際に支援を行います。</p>	

(4) 第二次東松山市観光振興基本計画

計画期間	令和2年度から令和7年度まで
基本理念	出会う！楽しむ！学ぶ！ 笑顔あふれるまち 東松山
公共交通関連の方針	
<p>基本施策2 観光資源をつなぐ</p> <p>ウォーキングの活用、市内の地域資源をつなぐ観光コースの設定やPR等の取組を通じて、観光客の回遊性向上に向けた取組を推進します。また、市内および周辺地域との連携・協働を推進し、それぞれの“つながり”を深めていくことで、東松山市内を訪れるきっかけづくり、東松山市の観光の新たな価値の創出に取り組みます。</p>	

(5) 第3次東松山市環境基本計画

計画期間	令和3年度から令和12年度まで
基本理念	人と自然が輝く笑顔あふれるまちづくり
公共交通関連の方針	
<p>環境目標I 脱炭素に向けた暮らしを推進するまち</p> <p>再生可能エネルギーの積極的な活用と、ライフスタイル・ビジネススタイルの見直しをはじめ、多くの知恵と手段により脱炭素に向けた暮らしを推進します。</p>	

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、市民や周辺住民の生活を支えています。

今後も住み慣れた地域での暮らしを守っていくために、多様な機能を有する中心市街地や高坂駅周辺へのアクセスを確保するため、それらと地域拠点をつなぐ公共交通ネットワークの形成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、子どもや高齢者をはじめ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。

第5章 公共交通の課題

公共交通は、通勤・通学や買い物などの日常生活を支える暮らしになくてはならない存在です。本市では、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、多様なニーズに対応した公共交通ネットワークを形成してきました。

現在、市民の移動は自家用車が中心となっていますが、今後さらに高齢化が進む中、自家用車が利用できなくなった際の移動手段として、公共交通の存在意義はますます高まると考えられます。そのため、持続性と効率性を兼ね備えた便利で使いやすい公共交通ネットワークを形成、維持していくことが必要です。

地域公共交通の現状、まちづくりにおける地域公共交通の役割や市民のニーズを踏まえて、本市の公共交通の課題を以下のとおり整理しました。

課題1 まちづくりを支える公共交通ネットワークの形成・維持

東松山市都市計画マスタープランでは、将来像の実現に向けた目標に「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地域拠点や公共交通ネットワークを形成すること」が示されています。東松山市立地適正化計画では、『「にぎわい」と「住みやすさ」で選ばれる 歩いて暮らせるまちづくり』の実現を掲げています。

このことから、まちの核である東松山駅周辺や副次核である高坂駅周辺と住宅地等を結ぶ公共交通を維持し、誰もが容易にそれらへアクセスできる環境づくりに取り組むことが必要です。

また、高齢化が進み運転免許証の自主返納件数も増加する中、高齢者などをはじめとする交通弱者が、使いやすく安全な移動手段を確保する必要があります。

アンケート調査結果からも、将来的に運転免許証を返納する意向のある方や将来の移動に不安を抱える方が多いことが分かっています。誰もが安心・安全・快適に暮らせるまちを実現するため、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを形成・維持していくことが必要です。

課題2 分かりやすい・利用しやすい公共交通

公共交通の運行情報は、駅やバス停における案内表示のほか、交通事業者や市のホームページなどにより提供していますが、普段公共交通を利用しない方や初めて来訪する方にとっては行先やダイヤ、利用方法等が分かりにくくなっている場合があります。利用者目線に立った分かりやすい情報提供を行い、誰もが利用しやすい公共交通を実現する必要があります。

アンケート調査結果から、路線バスと鉄道の乗継改善などの利便性向上を求める声が多くみられました。また、バス待合環境や駐輪場の設置などを求める声もあり、利用しやすい公共交通を実現するために環境改善についても検討が必要です。

課題3 地域全体で支える公共交通の構築

人口減少や社会経済状況の変化等の影響により、鉄道・バスをはじめとする公共交通サービスの利用者数が減少しています。利用者数の減少による公共交通事業者の経営悪化や、運転者不足の深刻化などにより、公共交通を維持することが厳しくなっています。利便性の向上や利用促進が必要となるとともに、市民一人ひとりが市民生活における公共交通の重要性を理解し、積極的に利用することによって支えていくことが必要です。

アンケート調査では、自家用車を主な移動手段としている方が多く、公共交通を日常的に利用する方は少ない結果となりました。乗継環境の改善など、利便性向上のための取組を進めることにより、鉄道、路線バス、市内循環バス、デマンドタクシーそれぞれを組み合わせ、公共交通ネットワーク全体として利用を促進する必要があります。

市民・事業者・行政がそれぞれの役割を理解し、連携を強化しながら、将来のまちづくりを見据えた持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けた取組を進めていくことが必要です。

第6章 計画の基本方針・目標・事業

6-1 基本方針・目標

利用者のニーズ、上位計画・関連計画、まちづくりにおける地域公共交通の役割、現状から整理された課題を踏まえて、本計画における基本方針と目標を以下のとおり設定します。

《基本方針》

将来のまちの姿を見据えた便利で持続可能な 公共交通ネットワークの形成

目標1

まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成・維持

- 本市におけるまちづくりの方針を踏まえて、まちの核である東松山駅周辺や副次核である高坂駅周辺への移動を支える公共交通ネットワークの形成を図ります。
- 様々な交通モードの乗り継ぎやサービス内容の改善などの利便性向上を図り、暮らしやすく住み続けられるまちづくりに取り組みます。

目標2

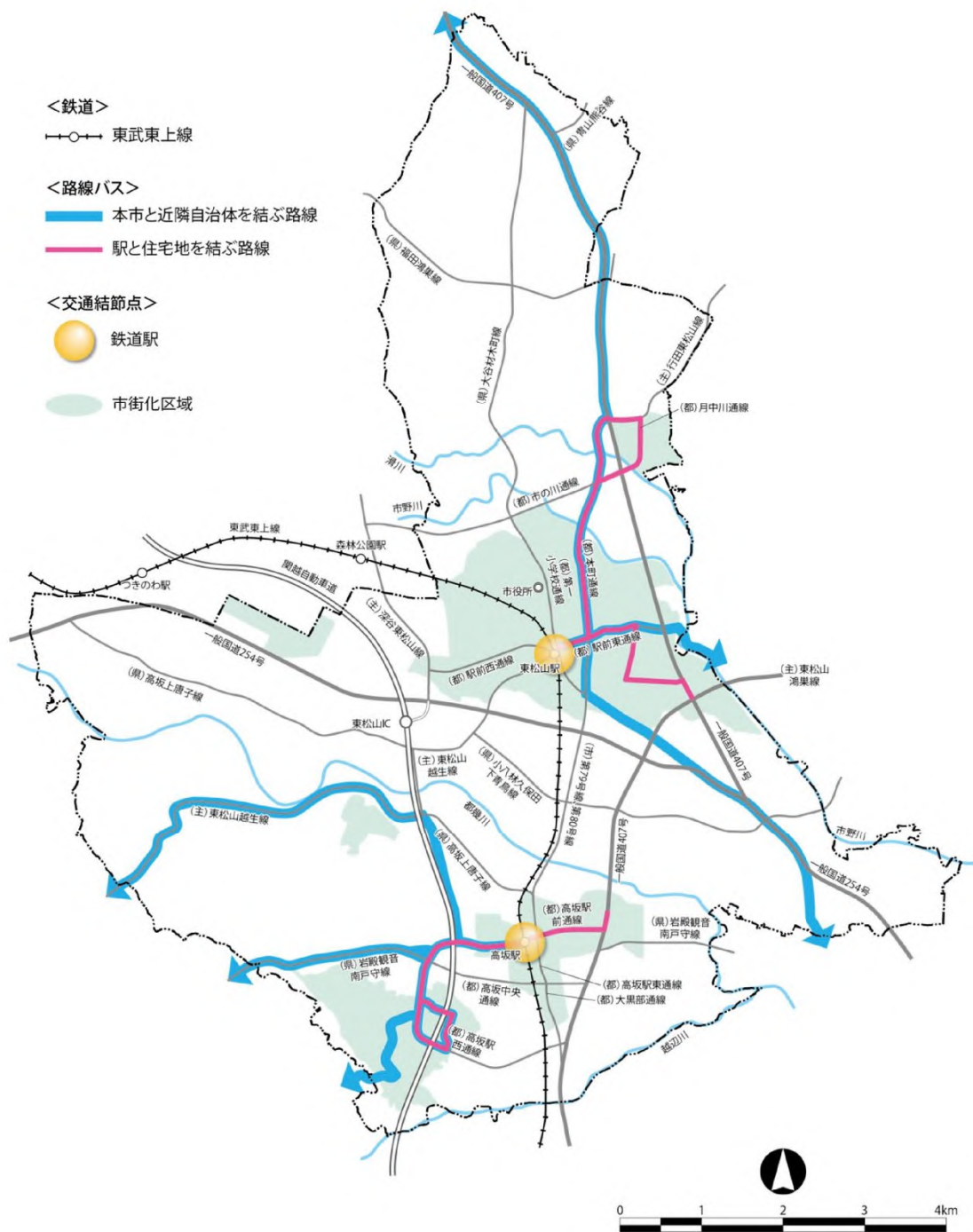
誰もが分かりやすく、快適に移動できる環境の整備

- 利用者ニーズを踏まえ、快適な利用環境を提供するため、案内機能や待合環境などの改善に取り組みます。
- 高齢者や障害者、子育て世代など、誰もが安心して安全に利用できる環境づくりを進めます。
- 観光客が分かりやすく利用できる公共交通の実現を図ります。

目標3

みんなで支える公共交通の構築

- 将来にわたって公共交通を維持していくため、市民一人ひとりが公共交通を積極的に利用し、支え育むという意識の醸成を図ります。
- 自動車依存の状態から公共交通利用への転換を促すことで、みんなで支える公共交通の構築に取り組みます。



公共交通方針図

資料：東松山市都市計画マスタープラン

6-2 公共交通の役割・位置付け

本市における公共交通機関の役割及び位置付けを以下のとおり整理し、相互の連絡性や接続性の向上を図ります。

交通手段	役割・位置付け
鉄道	市内拠点間の移動や都市間を連絡し、広域的な移動を支える役割を担います。
路線バス	鉄道駅と周辺地域を結ぶ幹線的な役割や、鉄道駅と主要施設、住宅地等を結ぶ支線としての役割を担います。
市内循環バス	公共交通空白地域の解消を目的として、鉄道及び路線バスを補完し、地域拠点と鉄道駅を結び日常生活の移動を支える役割を担います。
タクシー	ドア・ツー・ドアの運行サービスにより、行先や時間など個別需要に応じた役割を担います。
デマンドタクシー	公共交通空白地域の解消を目的として、利用時間など一定の要件のもとドア・ツー・ドアに近いサービスを展開することで地域の移動手段を確保し、住民の移動を支える役割を担います。
自家用有償旅客運送	<p>【交通空白輸送】</p> <p>バス、タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において住民等が外出するために必要な移動手段を提供する役割を担います。</p> <p>【福祉輸送】</p> <p>単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等が外出するために必要な移動手段を提供する役割を担います。</p>
その他の輸送手段 スクールバス、企業バス等	特定の移動を支える役割を担います。

6-3 計画の指標

本計画の目指す基本方針と目標を踏まえ、次のとおり指標を設定し、事業の推進によりこれらの目標達成を目指します。

目標1 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成・維持		
指標1-1：居住誘導区域内における公共交通利用圏域の割合 居住誘導区域内の公共交通ネットワークが形成、維持されているかを評価・検証するため、居住誘導区域内における公共交通利用圏域の割合を指標として設定します。		
指標	現状 【平成30年度】	目標 【令和10年度】
居住誘導区域内における公共交通利用圏域の割合	88%	現状維持
【指標の算出方法】 市内で運行する鉄道及びバス（民間、市営）を対象に、駅からの徒歩圏を半径800m、バス停利用圏を半径500mに設定して利用圏域面積を算出し、居住誘導区域面積に対する割合を利用圏域の割合とします。		
指標1-2：公共交通に対する市の財政負担額及び負担割合 持続的な公共交通の維持、運行の効率化を評価・検証するため、公共交通に対する市の財政負担額及び負担割合を指標として設定します。		
指標	現状 【令和4年度】	目標 【令和10年度】
①市内循環バスにおける市の年間負担額	約2,797万円/年	現状維持
②デマンドタクシー利用1件あたりの市の負担額	約797円/件	現状維持
③デマンドタクシー利用に係る市の財政負担割合	50%	現状維持
【指標の算出方法】 <ul style="list-style-type: none"> ・市内循環バス市の年間負担額 ⇒年間の市内循環バス運行に係る補助金額とします。 ・デマンドタクシー利用1件あたりの市の負担額 ⇒年間のデマンドタクシー補助金額を年間利用件数で除したものとします。 ・デマンドタクシー利用に係る市の財政負担割合 ⇒年間のタクシー運賃（迎車回送料金含む。）から利用料金（利用者負担額）を控除した額を年間のタクシー運賃（迎車回送料金含む。）で除した割合とします。 		

目標2

誰もが分かりやすく、快適に移動できる環境の整備

指標2：交通の利便性の満足度

分かりやすく、利用しやすい公共交通の実現を評価・検証するため、
『交通の利便性の満足度』を指標として設定します。

指標	現状 【令和4年度】	目標 【令和10年度】
交通の利便性の満足度	32.3%	34%

【指標の算出方法】

市が隔年で実施している市民意識調査における『交通の利便性』について、利便性が「よい」または「どちらかといえばよい」と回答した方の合計値とします。

目標3

みんなで支える公共交通の構築

指標3：鉄道、路線バス、市内循環バスの1日平均利用者数

公共交通の利用促進状況を評価・検証するため、
『鉄道、路線バス、市内循環バスの1日平均利用者数』を指標として設定します。

指標	現状 【令和4年度】	目標 【令和10年度】
鉄道、路線バス、市内循環バスの 1日平均利用者数	55,593人	現状維持

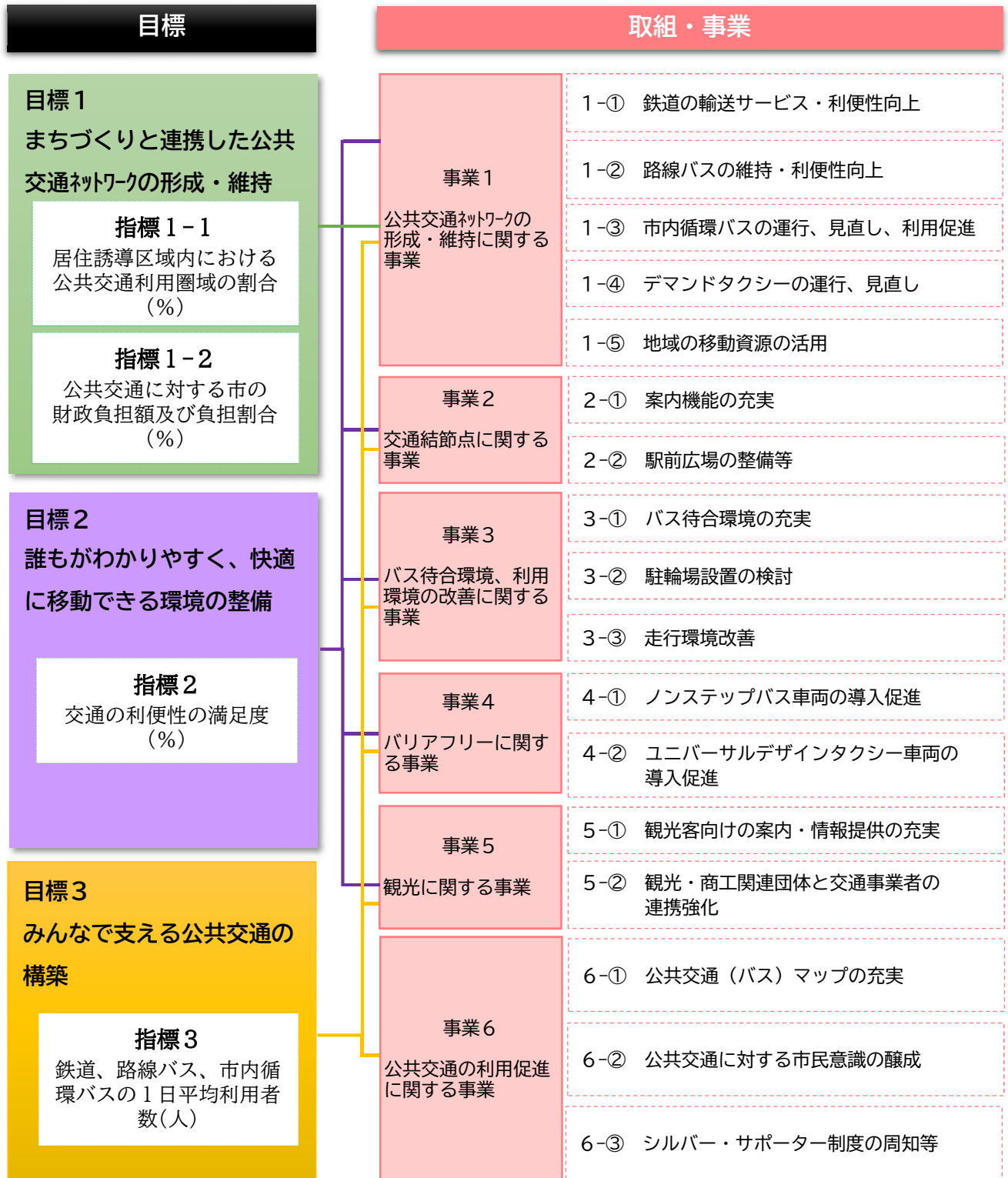
【指標の算出方法】

鉄道、路線バス及び市内循環バスそれぞれの1日平均利用者数の合計値とします。

- ・鉄道の1日平均利用者数
⇒東武鉄道株式会社が公表する1日平均乗降人数とします。
- ・路線バスの1日平均利用者数
⇒「統計ひがしまつやま」における各社1日平均利用者数の合計値とします。
- ・市内循環バスの1日平均利用者数
⇒年間の市内循環バス利用者数を運行日数で除したものとします。

6-4 目標を達成するための事業

目標を達成するために、下記の事業を設定します。事業については、より効果を発揮できるようにそれぞれ連携し、取り組んでいきます。



6-5 事業の実施体制

事業の実施に当たっては、地域公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら持続可能な地域公共交通ネットワークの確保に努めるものとします。

市民

公共交通の利用者として、また将来自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、公共交通の積極的な利用などにより公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。

- 公共交通の積極的な利用
- 利用促進事業等への主体的な参加
- 利用者ニーズについての情報提供、アンケート調査への協力

交通事業者

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性が両立した公共交通サービスの維持・充実に努める。

- 安全で快適な公共交通サービスの提供
- 利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
- 交通施策に対する専門的知見の提供や提案
- 利用者へのわかりやすい情報提供

行政

公共交通に対する市民の意識を醸成するとともに、市民のニーズを踏まえ関係者意見を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保・充実へ向けて総合的な支援を行う。

- 地域、交通事業者、その他関係団体との総合調整
- 公共交通に関する利用促進及び意識醸成
- 公共交通に関するアンケート調査等による市民ニーズの把握
- 市内循環バス、デマンドタクシーの効率的な運行、見直し

6-6 計画の事業内容

事業1 公共交通ネットワークの形成・維持に関する事業

公共交通は、通勤・通学や買い物など日常生活を支える暮らしになくてはならない存在です。公共交通の利便性向上や利用促進につながる取組を進めることで、利用しやすく持続性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。また、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保していくため、地域の輸送資源の活用について検討を進めます。

事業1-① 鉄道の輸送サービス・利便性向上

【事業内容】

- 東武東上線の輸送力の強化、時間の短縮、座席定員制列車の増便など沿線自治体と連携して促進することで、輸送サービスの向上を図ります。
- ホームにおける安全性の向上などについて、交通事業者との協議・調整を図ります。

【実施主体】東松山市、交通事業者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
輸送サービス・利便性向上に向けた取組	検討・協議	●—————▶				

事業1-② 路線バスの維持・利便性向上

【事業内容】

- 持続的な路線維持のため、より利用しやすい路線バスの運行を目指すとともに、路線バスの利用を促す取組を実施します。
- 利用者のニーズを踏まえたダイヤの見直しや他の交通手段との乗継改善などの取組について交通事業者との協議・調整を図ります。

【実施主体】東松山市、交通事業者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
利用促進	実施	●—————▶				
利便性向上に向けた取組	検討・協議	●—————▶				

事業1-③ 市内循環バスの運行、見直し、利用促進

【事業内容】

- 住み慣れた地域での生活利便性を確保するため、市内循環バスを引き続き運行します。
- 利用促進に向けて、分かりやすく手に入れやすい情報提供の方法を検討します。
- 利用状況や運行経費を継続的に検証するとともに、利用者のニーズを踏まえたルートやダイヤの見直しを検討するなど、利便性の向上を図ります。
- 市街地内の移動の利便性を高める運行について検討を行います。



▲市内循環バス

【実施主体】 東松山市、交通事業者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
運行・利用促進	実施	●—————▶				
利便性向上に向けた取組	検討・協議・実施	●—————▶				

事業1-④ デマンドタクシーの運行、見直し

【事業内容】

- 公共交通の利用が困難な場所に暮らす方や、高齢者など自家用車の運転が制約される方の移動を支援するため、デマンドタクシーを引き続き運行します。
- 利用状況等を継続的に検証し、交通事業者との協議・調整を図りながら、運行曜日や時間帯、乗車記録システムの導入など、サービス内容の検討を行います。
- 社会経済状況を踏まえ、料金体系についての検討を継続的にを行います。
- 路線バスや市内循環バスへの乗継環境の向上を目指すとともに、乗り継ぎを促す取組を検討します。

【実施主体】 東松山市、交通事業者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
運行	実施	●—————▶				
利便性向上に向けた取組	検討・協議・実施	●—————▶				

事業1-⑤ 地域の移動資源の活用**【事業内容】**

○既存のバスやタクシーを最大限に活用するとともに、地域の実状に応じて効率的に交通手段を提供できるようにするため、自家用有償旅客運送やスクールバスなど地域の多様な輸送資源の活用の必要性について検討を進めます。

【実施主体】 東松山市、その他関係者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
地域の輸送資源の活用	検討・協議					

事業2 交通結節点に関する事業

交通結節点とは、鉄道やバス、タクシーなど、複数の交通手段の接続が行われる乗換拠点のことです。案内機能の充実や駅前広場の整備により、利用しやすい交通結節点を目指します。

事業2-① 案内機能の充実**【事業内容】**

○鉄道、路線バス、市内循環バス及びタクシーなど多様な交通手段同士の円滑な乗り継ぎのため、接続状況の情報提供や乗り場案内の充実を図ります。

【実施主体】 東松山市、交通事業者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
案内機能の充実	検討・協議・実施					

事業2-② 駅前広場の整備等

【事業内容】

- 交通結節点としての機能を充実させるための取組を検討します。
 - ・東松山駅東口駅前広場は、市の玄関口として快適で利用しやすい環境の維持を図ります。
 - ・東松山駅西口駅前広場は、周辺の都市計画道路の進捗に合わせて整備を検討し、利便性の向上を図ります。
 - ・高坂駅東口及び西口駅前広場は、快適で利用しやすい環境の維持を図ります。

【実施主体】 東松山市

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
利用しやすい環境の維持	実施	●—————▶				
利便性向上に向けた整備	検討・協議	●—————▶				

事業3 バス待合環境、利用環境の改善に関する事業

利用者ニーズに沿った快適な利用環境を提供するため、バス待合環境の整備やバス停における乗継環境の整備、バスの走行環境の改善に取り組みます。

事業3-① バス待合環境の充実

【事業内容】

- バス停上屋やベンチ等の設置状況、利用状況等を把握し、必要性の高いバス停について整備手法を検討します。
- バス停の近くでバスを気軽に待つことができるよう、公共施設や店舗等に「バスまちスポット」や「まち愛スポット」の登録を推進します。

※バスまちスポット

バス停から概ね50m圏内で、バスを気軽に待つことができ、バス時刻表の掲示や配布をしている施設

※まち愛スポット

バス停から概ね500m圏内で、ベンチや椅子が設置されており、バス停まで歩くときに休憩ができる施設

【実施主体】 東松山市、交通事業者、道路管理者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
バス停の整備	検討・協議・実施	●—————▶				
バスまちスポット・まち愛スポットの登録推進	実施	●—————▶				


事業3-② 駐輪場設置の検討

【事業内容】

○利用状況等を把握し、必要性の高いバス停付近への駐輪場の設置を検討するなど、自転車とバスを連携して利用できる環境づくりを図ります。

【実施主体】 東松山市、交通事業者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
駐輪場の設置	検討・協議					

事業3-③ 走行環境改善

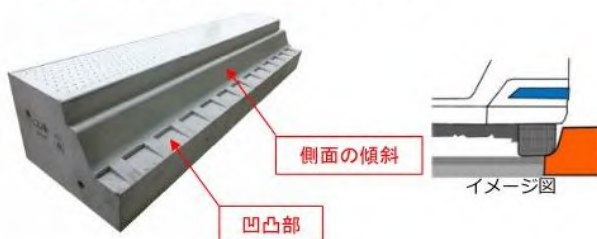
【事業内容】

○バスが安全に走行できるように、道路幅員の拡大や歩道設置、舗装の修繕等を検討し、走行環境の改善を図ります。

○新設や改良する道路がある場合、バス停と乗降口の段差や隙間を解消するバリアレス縁石の導入やバス停付近の改良等を検討します。

■バリアレス縁石とは


- ・側面を特殊な形状にすることで、タイヤが縁石に接触しても衝撃がほとんどなく、バス停にバスを近づけること（正着）ができる縁石。
- ・縁石の一部に凹凸を設け、車両が縁石に接近すると微振動により運転手が感知できる構造。



▲バス停のバリアレス縁石
(国土交通省資料)

【実施主体】 交通事業者、道路管理者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
走行環境の改善	検討・協議					

事業4 バリアフリーに関する事業

高齢者や障害者をはじめ誰もが利用しやすい公共交通の環境づくりに向けて、ノンステップバス車両やユニバーサルデザインタクシー車両の導入を促進します。

事業4-① ノンステップバス車両の導入促進

【事業内容】

- 高齢者や障害者、ベビーカー使用者など誰もが快適に路線バスを利用できるよう、ノンステップバス車両の導入を促進します。



▲ノンステップバス
(国土交通省資料)

【実施主体】 東松山市、交通事業者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
導入促進	実施	●—————▶				

事業4-② ユニバーサルデザインタクシー車両の導入促進

【事業内容】

- 車椅子のまま乗車ができるなど、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を促進します。



▲ユニバーサルデザインタクシー
(国土交通省資料)

【実施主体】 東松山市、交通事業者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
導入促進	実施	●—————▶				

事業5 観光に関する事業

公共交通は、市民の日常利用だけでなく、観光客にとっても重要な移動手段となっています。観光客にとっても分かりやすく利用しやすい公共交通とするため案内の充実など利便性の向上を図ります。

事業5-① 観光客向けの案内・情報提供の充実

【事業内容】

- 東松山駅ステーションビル内にある観光案内所と連携し、市内の観光施設や公共交通について、観光客にとって分かりやすい案内を行います。
- 外国人観光客にとっても利用しやすい環境をつくり、観光振興の促進を図るため、多言語による分かりやすい案内表示を検討します。



【実施主体】東松山市、交通事業者、観光協会、その他関係者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
観光案内所との連携	実施	→				
分かりやすい案内表示	検討・協議・実施	→				

事業5-② 観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化

【事業内容】

- 観光・商工関連団体と交通事業者の連携を強化し、市内のイベント開催時等に交通事業者に対し情報提供を行うことで、観光客が円滑に移動できる環境づくりを図ります。

【実施主体】東松山市、交通事業者、観光協会、その他関係者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化・情報提供	協議・実施	→				

事業6 公共交通の利用促進に関する事業

利便性の向上と合わせて、公共交通の必要性に関する意識啓発など、利用促進に向けた取組を関係者が一体となって行うことが必要です。

自家用車から公共交通への転換を促す取組を通じて利用者の維持・増加を図り公共交通の持続性の向上を図ります。

事業6-① 公共交通（バス）マップの充実

【事業内容】

○公共交通の分かりやすさの向上や利用のきっかけづくりを図るため、既存のバスマップの更新や定期的なリニューアルを行います。また、インターネットによる運行情報提供の充実を図ります。

【実施主体】東松山市、交通事業者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
公共交通マップの更新	検討・作成	●	→			
	周知・PR			●	→	

事業6-② 公共交通に対する市民意識の醸成

【事業内容】

- 市民、交通事業者、行政が連携して公共交通の必要性に関する意識啓発に取り組むことで、利用者数の増加を図ります。
- 過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促進することで、公共交通ネットワークの維持や環境負荷の軽減を図ります。

【実施主体】東松山市、交通事業者、市民

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
利用促進に向けた取組	事業検討・準備	●	→			
	実施			●	→	

事業6-③ シルバー・サポーター制度の周知等

【事業内容】

○高齢者の交通事故防止と公共交通の利用促進を図るため、シルバー・サポーター制度を周知するとともに、店舗等に協賛を促進します。

※シルバー・サポーター制度

埼玉県警察が実施している、自動車運転免許証返納者（原則として65歳以上）への生活支援を目的とした事業。協賛事業所で運転経歴証明書を提示することで、様々な割引（公共交通利用料金の割引、商業施設での割引など）が受けられる。

【実施主体】 東松山市、市民、埼玉県警察、その他関係者

【事業スケジュール】

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
制度の周知・協賛促進	実施					

第7章 計画の達成状況の評価

7-1 計画の進行管理

本計画は、計画の策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、施策・事業の評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進していきます。

本計画における取組については、東松山市地域公共交通会議において実施事業の実績報告及び目標の達成状況の評価を行うものとします。



図 PDCA サイクルによる進行管理のイメージ

7-2 評価スケジュール

毎年度、事業の実施状況などを整理し、進捗状況を把握します。

(年度)

項目		令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
評価方法	利用者数調査	◎	◎	◎	◎	◎
	市民意識調査	◎		◎		◎
事業実施状況・目標達成度の評価		◎	◎	◎	◎	◎

資料編

（市民・利用者アンケート結果）

■調査の概要について

市民の公共交通に対する現状の認識や将来の公共交通の確保・維持に向けた意向を広く把握し、計画策定の基礎資料とするため、市民・利用者アンケート調査を実施しました。

1. 調査対象

①市民アンケート調査

市内にお住まいの満18歳以上の方で、住民基本台帳から無作為に抽出した2,000人を対象に、市民アンケート調査を実施しました。

②利用者アンケート調査

東松山駅、高坂駅、森林公園駅において、公共交通機関（鉄道・バス・タクシー等）を利用（調査実施日）された市内にお住まいの満18歳以上の1,000人を対象に、利用者アンケート調査を実施しました。

2. 調査方法・回収数

	市民アンケート	利用者アンケート
配布方法	住民基本台帳からの無作為抽出による郵送配布・郵送回収	利用者への手渡しによる配布（東松山駅、高坂駅、森林公園駅）
調査時期	令和4年10月3日(月) ～10月17日(月)	令和4年10月13日
配布数	2,000	1,000
有効回収数	763	202
有効回収率	38.2%	20.2%

※合計 配布数：3,000 有効回収数：965 有効回収率：32.2%

3. 調査項目

- ①個人属性
- ②東松山市における移動のあり方について
- ③-1 普段の外出について（市民アンケート）
- ③-2 本日の外出について（利用者アンケート）
- ④現在の公共交通の利用状況及び満足度等について
- ⑤公共交通サービスのための財政負担について
- ⑥公共交通や移動に関する意見について

4. 表記に関する留意点

調査結果においては、比率を全て百分率(%)で表し、小数点第2位以下を四捨五入して表示しています。そのため、比率の合計が100.0%とならない場合があります。

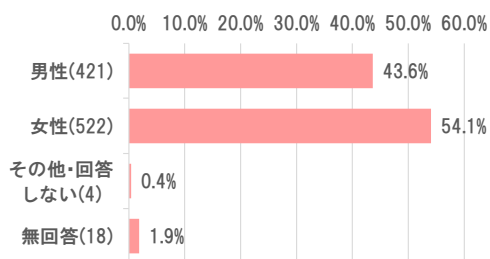
■調査結果について

1 個人属性

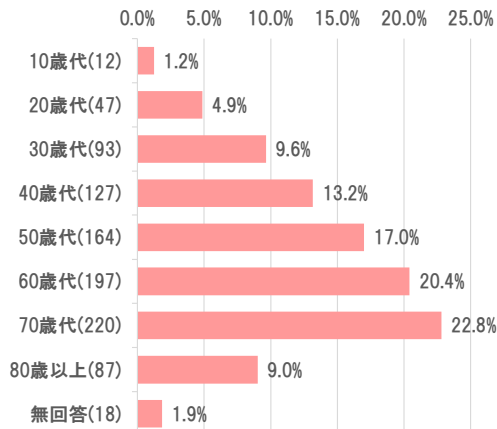
回答者の性別は「女性」の割合がやや高く、年代は、「70歳代」、「60歳代」、「50歳代」の順となっています。

※N=回答者数

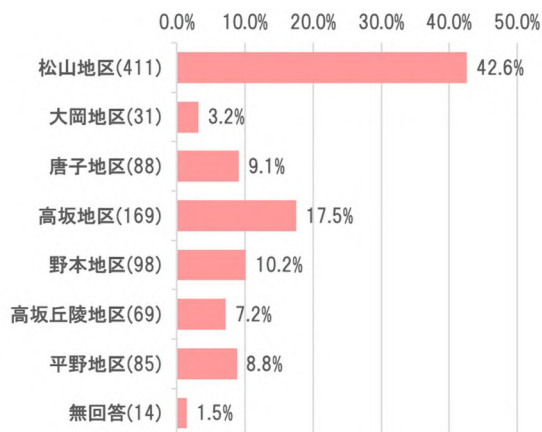
①性別 (N=965)



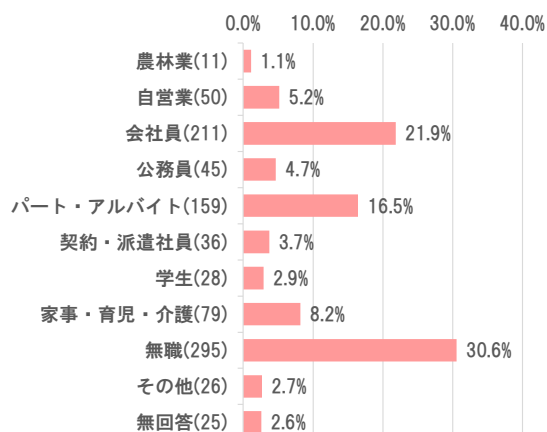
②年代 (N=965)



③居住地 (N=965)



④職業 (N=965)

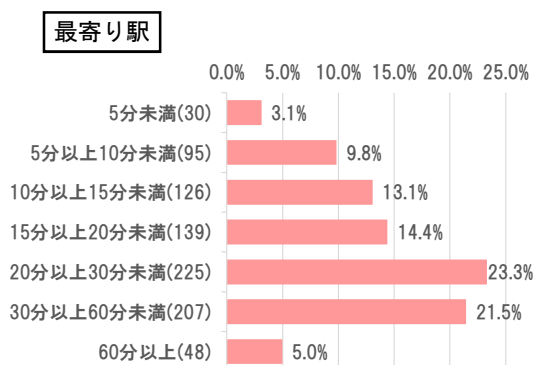


⑤最寄り駅・最寄りバス停

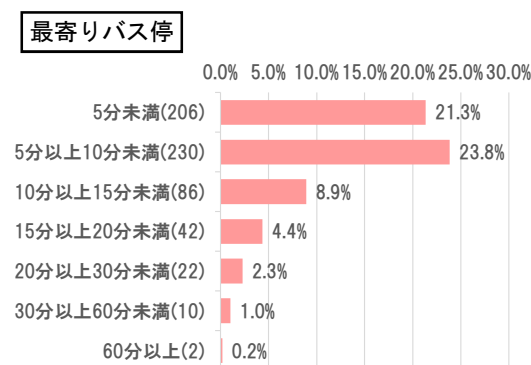
最寄り駅までの徒歩による所要時間は、「20分以上30分未満」が最も多く、次いで「30分以上60分未満」となっています。全体の6割以上が、最寄り駅から30分未満となっています。

最寄りバス停までの徒歩の所要時間は、「5分以上10分未満」が最も多く、次いで、「5分未満」となっています。全体の4割以上が、最寄りバス停から10分未満となっています。

○最寄り駅までの所要時間（N=870）



○最寄りバス停までの所要時間（N=598）

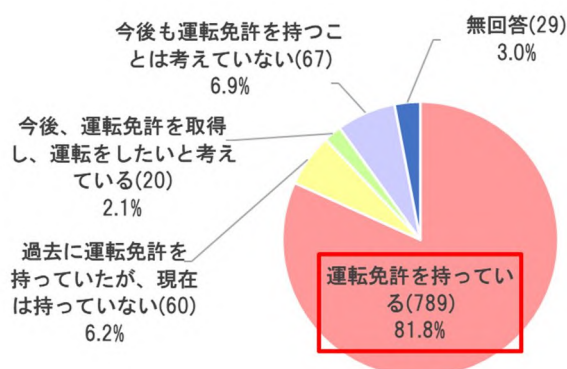


⑥運転免許の保有状況及び運転状況について

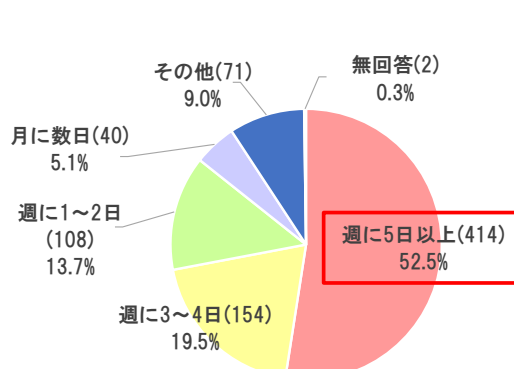
運転免許の保有状況は、「運転免許を持っている」が最も多く、全体の8割を占めています。次いで、「今後も運転免許を持つことは考えていない」、「過去に運転免許を持っていたが、現在は持っていない」となっています。

また、運転免許を持っている方（789名）の運転状況については、「週に5日以上」が全体の半数以上を占めています。次いで「週に3～4日」が全体の約2割となっており、週の半分以上を運転されている方は7割以上となっています。

⑥-1 運転免許の保有状況（N=965）



⑥-2 運転回数（N=789）

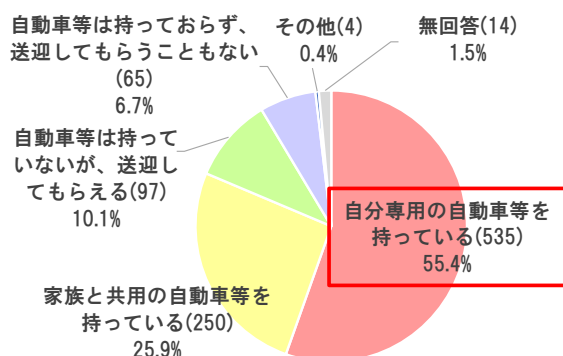


⑦世帯における自動車等（四輪、二輪、原付）の保有状況について

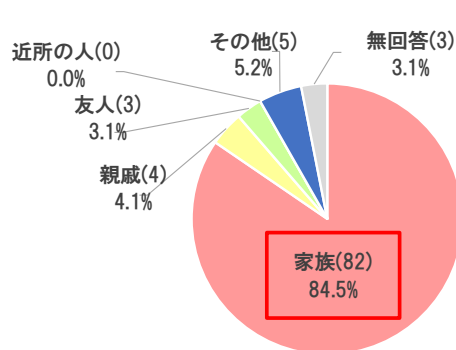
世帯における自動車等の保有状況は、「自分専用の自動車等を持っている」が全体の半数以上を占めており、「家族と共用の自動車等を持っている」と合わせると、全体の8割以上の方が、世帯において使用可能な自動車等を保有しています。

また、自動車等は持っていないが送迎してもらえる方（97名）がどなたに送迎されているかをみると、「家族」が8割以上となっています。

⑦-1 保有状況（N=965）



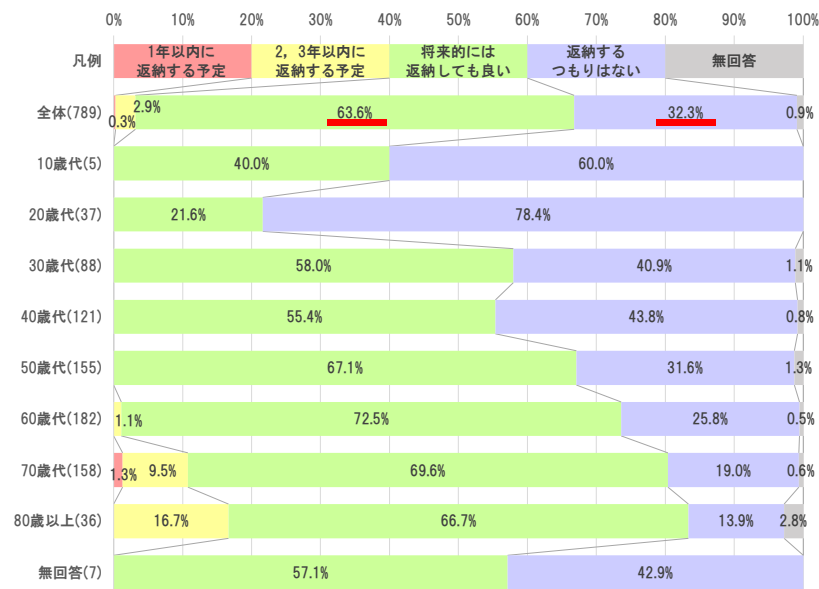
⑦-2 送迎者（N=97）



⑧【運転免許をお持ちの方】運転免許証の返納意向について（N=789）

運転免許をお持ちの方（789名）の返納意向は、「将来的には返納しても良い」が全体の6割以上となっています。一方で、「返納するつもりはない」は全体の3割程度となっています。

年代別に返納意向をみると、年齢が上がるほどに「将来的には返納しても良い」の割合が増えています。

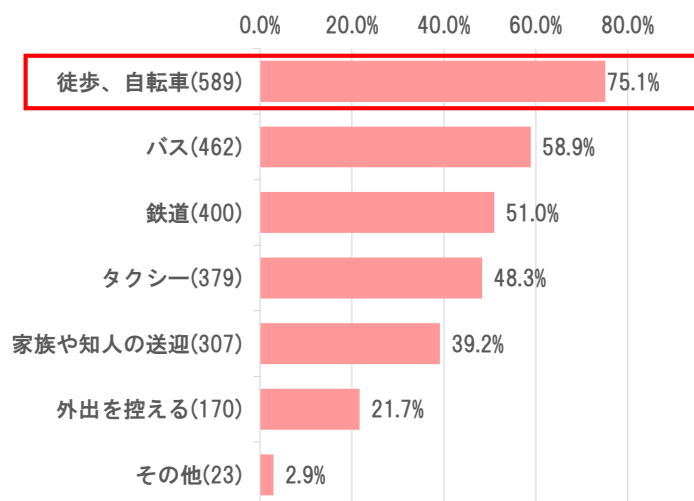


⑨【運転免許をお持ちの方】将来、運転ができなくなった場合の移動手段（N=784・複数回答可）

※無回答を除く

運転免許をお持ちの方で、将来運転ができなくなった場合に、現在は自家用車で移動している場所への移動手段としては、全体の7割以上の方が「徒歩、自転車」と回答しています。

次いで、「バス」、「鉄道」、「タクシー」の順となっています。

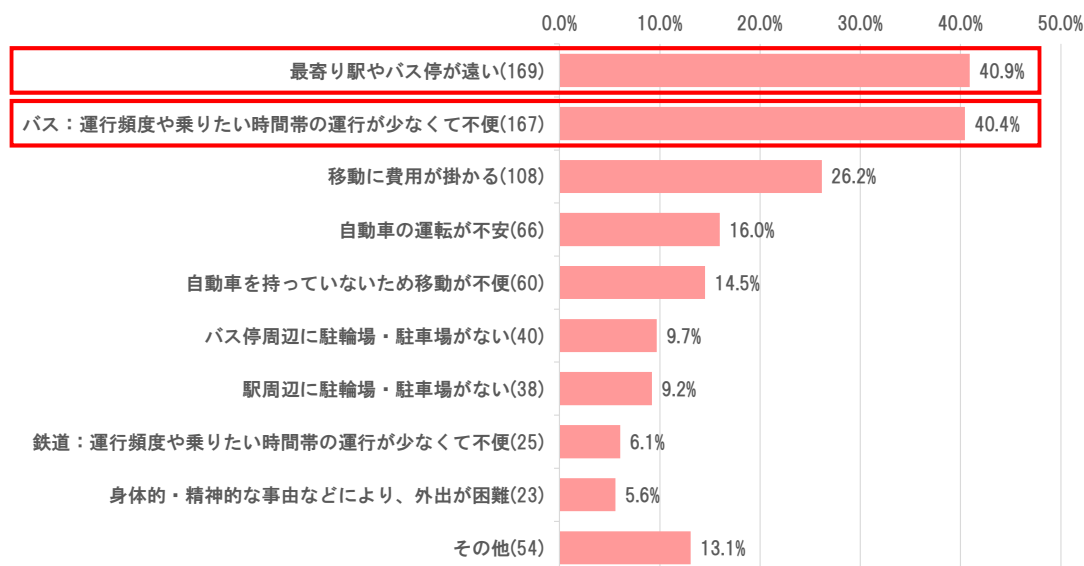


2 東松山市における移動のあり方について

①日頃の移動で困っていること（N=932・複数回答可）

日頃の移動で困っていることは、「特にない」が半数以上を占めています。一方で、困っていることについては「最寄り駅やバス停が遠い」と「バス：運行頻度や乗りたい時間帯の運行が少なくて不便」が、それぞれ全体の4割を占めています。

※「特にない（519名）」を除いた回答



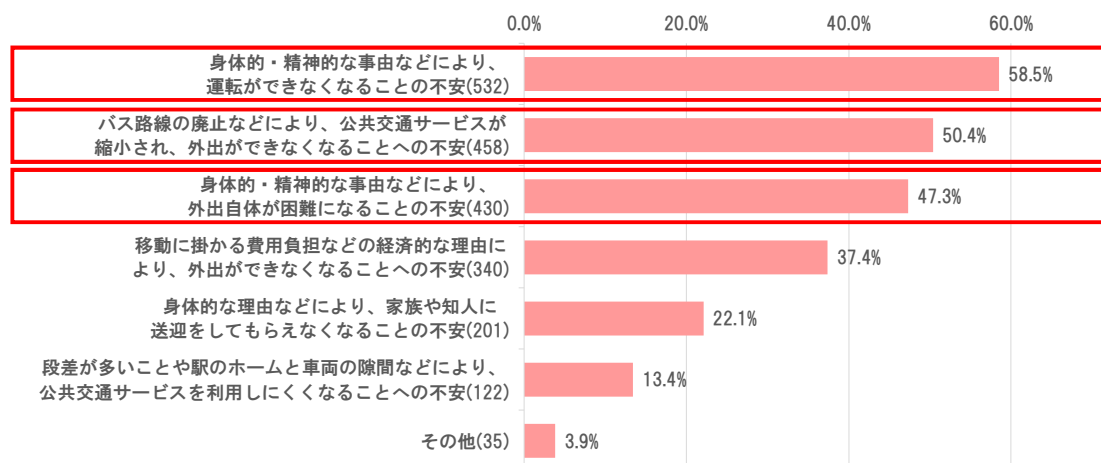
②公共交通で移動したい場所について

路線バス・市内循環バスで移動したい場所（施設）は、「病院・診療所などの医療施設」が最も多く、次いで、「デパート・ショッピングモールなどの大型商業施設」、「市役所・市民活動センターなどの行政施設」となっています。

移動したい場所	回答数	割合	施設名称(主なもの)
1 市役所・市民活動センターなどの行政施設	143	31.1%	東松山市役所、市民活動センター
2 病院・診療所などの医療施設	258	56.1%	東松山市立市民病院、シャローム病院、成恵会病院
3 高齢者等を支える福祉関連施設	14	3.0%	東松山ホーム
4 幼稚園・保育園などの子育て関連施設	3	0.7%	幼稚園
5 スーパー・コンビニなどの日用品や食料品の店舗	111	24.1%	ヤオコー、ベルク、西友
6 デパート・ショッピングモールなどの大型商業施設	152	33.0%	ピオニウォーク、丸広、ビバモール
7 飲食店	31	6.7%	居酒屋
8 文化センター・図書館などの教育・文化施設	57	12.4%	東松山市立図書館、高坂図書館、東松山市民文化センター
9 体育館・運動場などのスポーツ施設	22	4.8%	市民健康増進センター
10 公園・レクリエーション施設	27	5.9%	農林公園
11 銀行・郵便局などの金融施設	109	23.7%	埼玉りそな銀行、郵便局
12 その他	84	18.3%	東松山駅、高坂駅

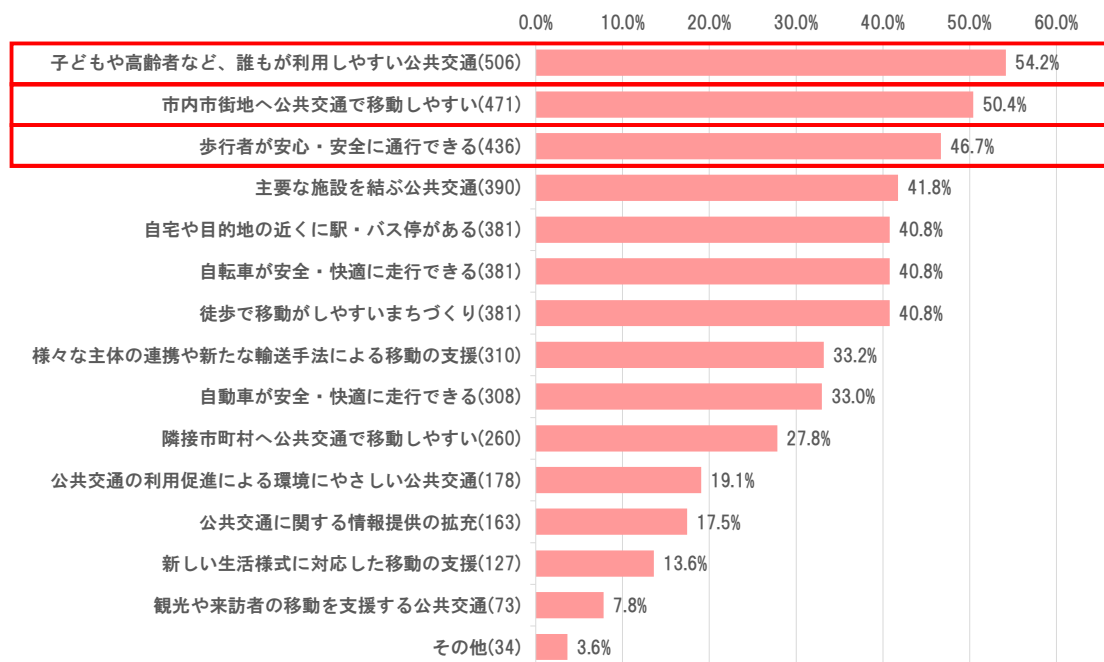
③将来の移動に対する不安について（N=909・複数回答可）

将来の移動に対する不安については、「身体的・精神的な事由などにより、運転ができなくなることへの不安」が最も多く、約6割を占めています。次いで、「バス路線の廃止などにより、公共交通サービスが縮小され、外出ができなくなることへの不安」、「身体的・精神的な事由などにより、外出自体が困難になることへの不安」がそれぞれ約5割となっています。



④本市が目指すべき交通サービスのあり方について（N=934・複数回答可）

本市が目指すべき交通サービスのあり方については、「子どもや高齢者など、誰もが利用しやすい公共交通」、「市内市街地へ公共交通で移動しやすい」がそれぞれ約半数を占めています。次いで、「歩行者が安心・安全に通行できる」となっています。



- 回答者の多くが運転免許を保有し、日常的に自動車依存度が高いと考えられ、日常の移動で困っていることで「特にない」が約6割と最も多くなつたと推測できます。
- 公共交通(路線バス・市内循環バス)で移動したい場所は、「医療施設」が最も多く、通院の利用需要が高いと言えます。
- 将来の移動に対する不安は「身体的・精神的な事由などにより、運転ができなくなること」が約6割を占めていることから、自動車依存の高さがうかがえます。

3 外出について

1) 【市民アンケート】 普段の外出について

普段の外出における自宅から目的地までの移動についてアンケートを実施しました。

全ての移動目的（通勤・通学、買い物、通院、その他）において、主な移動手段は、自家用車が7割を超えており、自動車依存の高さがうかがえる一方、公共交通の利用頻度は低い状況です。

①移動日

※複数回答あり

	①通勤・通学		②買い物 (日用品、食料品等)		③通院		④その他 (飲食、趣味、娯楽等)	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
1 平日	398	99.5%	456	68.3%	473	87.6%	270	54.0%
2 土日祝	48	12.0%	275	41.2%	77	14.3%	268	53.6%
回答者数	400	-	668	-	540	-	500	-

②移動時間帯

※複数回答あり

	①通勤・通学		②買い物 (日用品、食料品等)		③通院		④その他 (飲食、趣味、娯楽等)	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
1 午前中	374	94.2%	341	51.8%	429	79.4%	219	44.5%
2 12時～16時	34	8.6%	230	35.0%	87	16.1%	204	41.5%
3 16時～20時	44	11.1%	134	20.4%	51	9.4%	120	24.4%
4 20時以降	16	4.0%	8	1.2%	0	0.0%	22	4.5%
回答者数	397	-	658	-	540	-	492	-

③主な移動手段（2つまで）

	①通勤・通学		②買い物 (日用品、食料品等)		③通院		④その他 (飲食、趣味、娯楽等)	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
1 徒歩	67	16.0%	135	19.5%	79	14.1%	80	15.4%
2 自転車	54	12.9%	99	14.3%	53	9.5%	43	8.3%
3 バイク	7	1.7%	7	1.0%	5	0.9%	4	0.8%
4 自家用車	301	71.7%	549	79.3%	420	75.1%	374	71.8%
5 鉄道	59	14.0%	3	0.4%	21	3.8%	47	9.0%
6 路線バス	13	3.1%	5	0.7%	21	3.8%	27	5.2%
7 市内循環バス	1	0.2%	4	0.6%	10	1.8%	5	1.0%
8 送迎バス	3	0.7%	1	0.1%	4	0.7%	3	0.6%
9 ハイヤー・タクシー	2	0.5%	2	0.3%	6	1.1%	6	1.2%
10 デマンドタクシー	3	0.7%	11	1.6%	20	3.6%	2	0.4%
11 家族や友人の送迎	21	5.0%	40	5.8%	45	8.1%	51	9.8%
12 その他	2	0.5%	1	0.1%	2	0.4%	3	0.6%
回答者数	420	-	692	-	559	-	521	-

④移動に掛かる時間

	①通勤・通学		②買い物 (日用品、食料品等)		③通院		④その他 (飲食、趣味、娯楽等)	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
1 10分以内	58	20.6%	136	35.9%	89	28.3%	44	14.0%
2 20分以内	76	27.0%	129	34.0%	99	31.4%	73	23.2%
3 30分以内	46	16.3%	79	20.8%	62	19.7%	77	24.5%
4 1時間以内	58	20.6%	21	5.5%	41	13.0%	64	20.4%
5 2時間以内	41	14.5%	14	3.7%	20	6.3%	42	13.4%
6 それ以上	3	1.1%	0	0.0%	4	1.3%	14	4.5%
回答者数	282	100%	379	100%	315	100%	314	100%

2) 【利用者アンケート】本日の外出について

調査日当日の外出について、移動目的や目的地、移動手段等のアンケートを実施しました。

移動目的は「帰宅」と「出勤」が多く、いずれの移動手段も「鉄道」が半数以上を占めています。

一方、「買い物」における移動手段は、「自動車」が最も多い結果となっており、その他の移動目的とは異なる傾向がうかがえました。

①本日の外出の移動目的

	トリップ数	構成率
1 出勤	90	21.7%
2 登校	11	2.7%
3 帰社	7	1.7%
4 帰宅	109	26.3%
5 業務	14	3.4%
6 通院	20	4.8%
7 買い物	56	13.5%
8 飲食	18	4.3%
9 私用(通院・買い物・飲食除く)	51	12.3%
10 送迎	9	2.2%
11 その他	29	7.0%
合計	414	100%

②本日の外出の代表交通手段

	トリップ数	構成率
1 鉄道	219	52.9%
2 バス	44	10.6%
3 自動車	69	16.7%
4 二輪車	18	4.3%
5 徒歩	64	15.5%
合計	414	100%

③本日の外出の各移動目的における代表交通手段（回答が多いものを抜粋）

1 出勤	トリップ数	構成率
1 鉄道	64	71.1%
2 バス	13	14.4%
3 自動車	6	6.7%
4 二輪車	5	5.6%
5 徒歩	2	2.2%
合計	90	100%

4 帰宅	トリップ数	構成率
1 鉄道	67	61.5%
2 バス	12	11.0%
3 自動車	13	11.9%
4 二輪車	7	6.4%
5 徒歩	10	9.2%
合計	109	100%

7 買い物	トリップ数	構成率
1 鉄道	9	16.1%
2 バス	5	8.9%
3 自動車	25	44.6%
4 二輪車	0	0.0%
5 徒歩	17	30.4%
合計	56	100%

9 私用(通院・買い物・飲食除く)	トリップ数	構成率
1 鉄道	27	52.9%
2 バス	4	7.8%
3 自動車	3	5.9%
4 二輪車	3	5.9%
5 徒歩	14	27.5%
合計	51	100%

● 1番目～5番目に移動した場所のうち「移動目的」と「1つ目の移動交通手段」の両方に回答されているものを有効回答データとして集計しました。

(回答者 202 名のうち 176 名・トリップ数は 414 トリップ)

※トリップ : 人がある目的を持って、ある地点からある地点へと移動する単位。

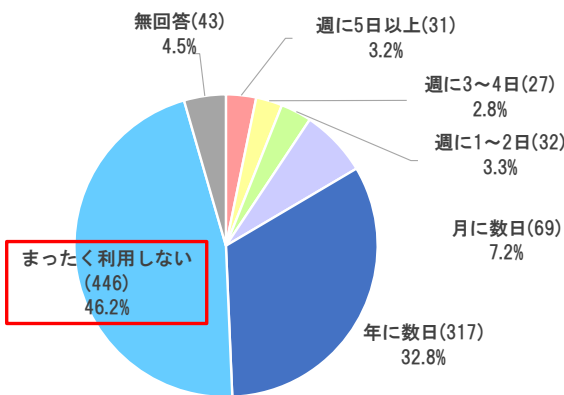
1回の移動で複数の交通手段を利用した場合も「1トリップ」として集計。

※代表交通手段: 1トリップの中で複数の交通手段を利用した場合の主な交通手段。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順とする。

4 現在の公共交通の利用状況及び満足度等について

1) 路線バスについて

①利用回数 (N=965)



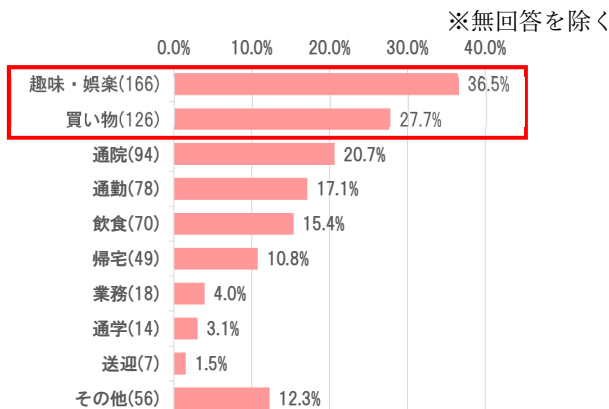
路線バスの利用回数は「全く利用しない」が全体の半数近くを占め、利用される方でも「年に数日」が多くなっています。

また、利用目的は「趣味・娯楽」、「買い物」の順となっています。なお、利用する理由は「飲酒の予定」、「バス停に近い」、「天候により利用」の順となっています。

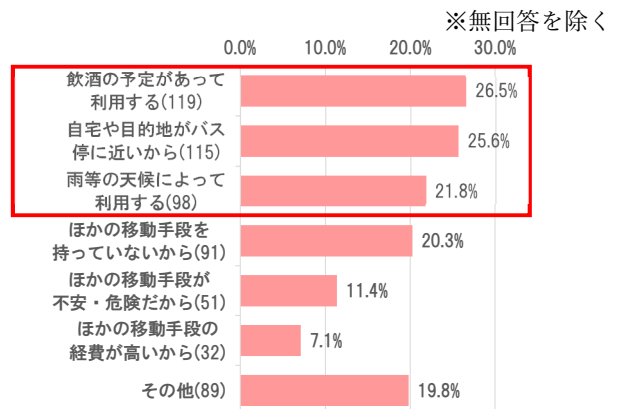
一方で、全く利用しない方の利用しない理由では、「その他の移動手段の方が便利」が最も多く、次いで「自宅からバス停が遠い」となっています。

②【「6.全く利用しない」と回答された方以外の方】

◆利用目的 (N=455・複数回答可)

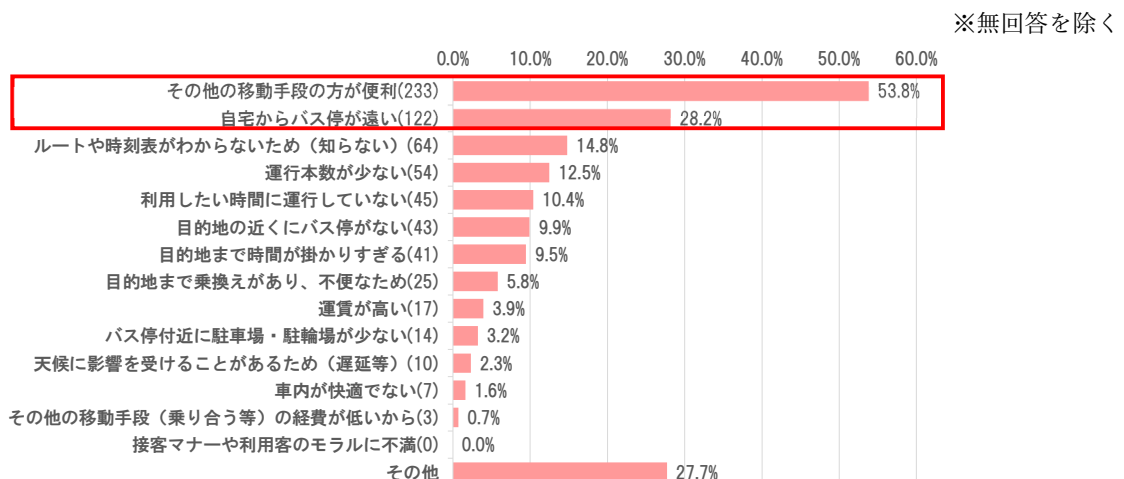


◆利用理由 (N=449・複数回答可)



③【「6.全く利用しない」と回答された方】

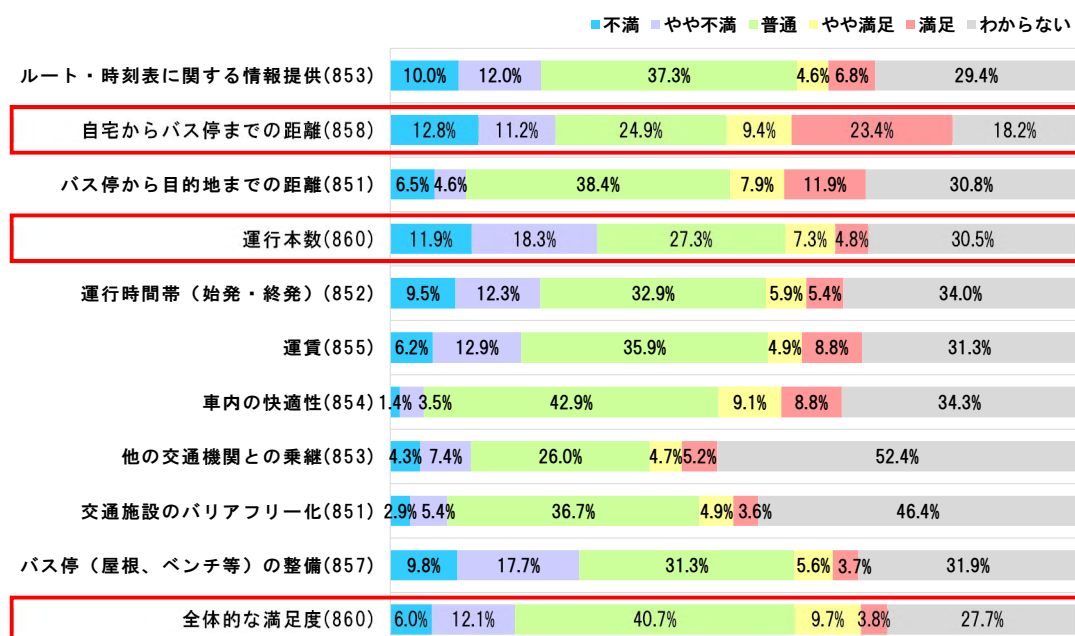
◆利用しない理由 (N=434・複数回答可)



④路線バス：満足度について

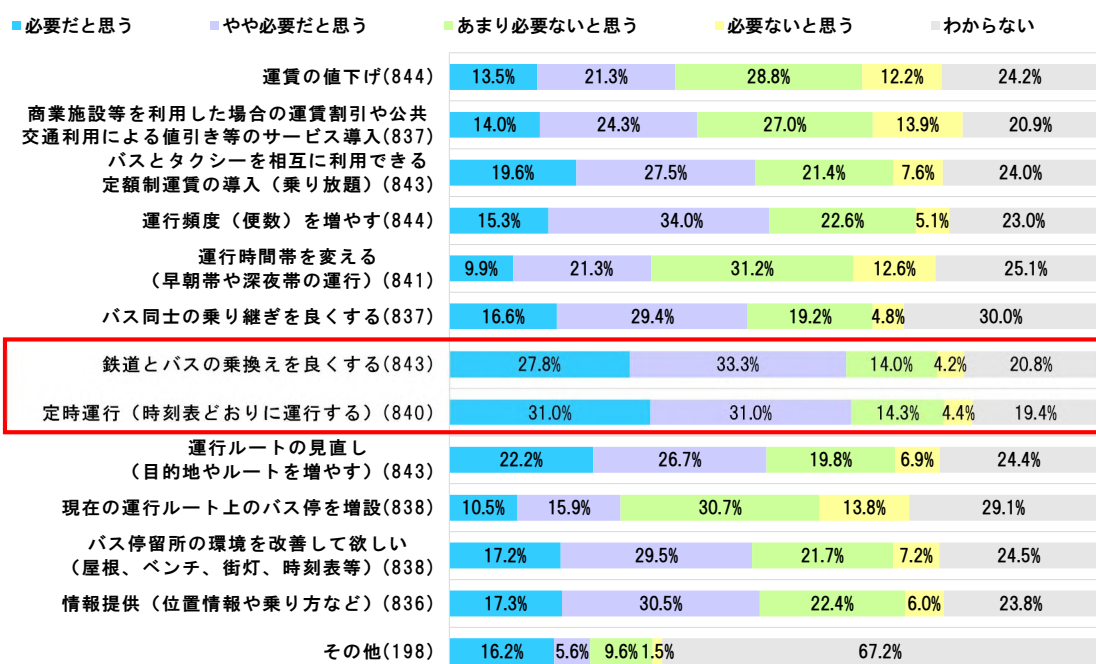
「自宅からバス停までの距離」で「満足」（「満足」または「やや満足」）の割合が高くなって一方、「運行本数」では「不満」（「不満」または「やや不満」）が約3割とやや高くなっています。

全体的な満足度では、「普通」が全体の約4割となっています。



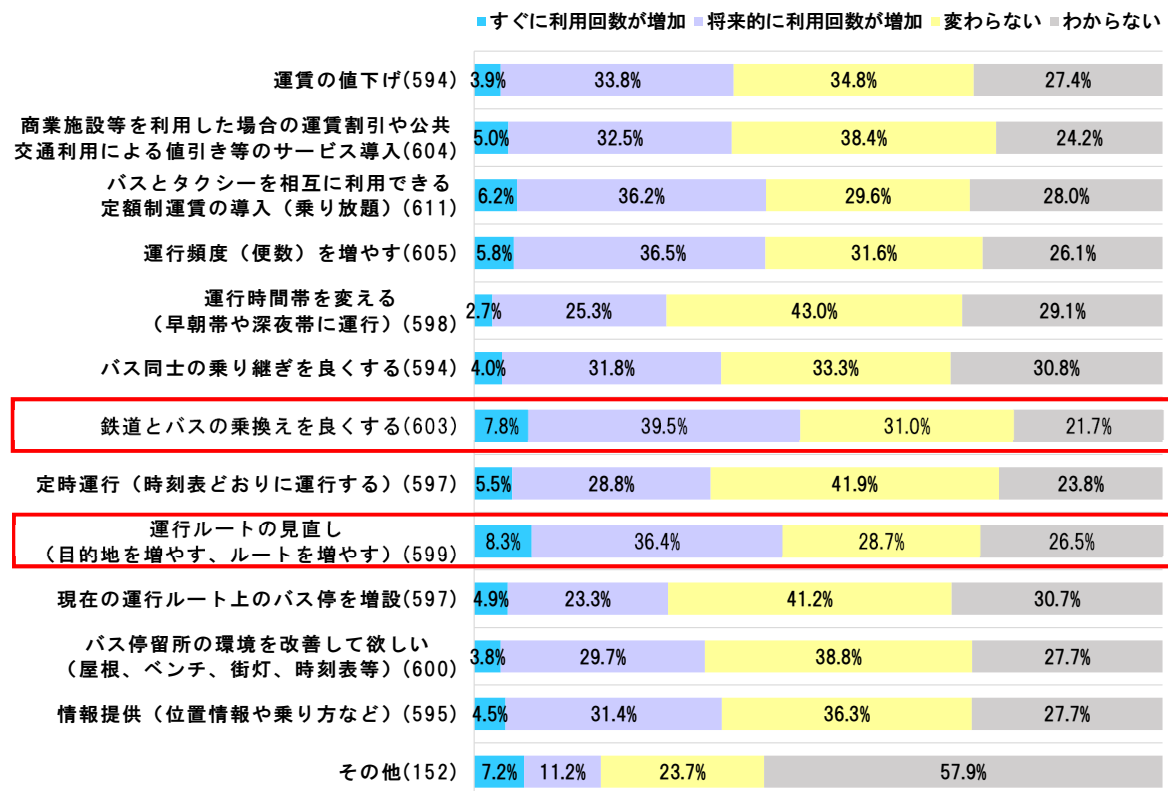
⑤-1 路線バス：改善して欲しい点（利用する条件）について

「鉄道とバスの乗換えを良くする」、「定時運行（時刻表どおりに運行する）」において改善が「必要」（「必要だと思う」または「やや必要だと思う」）と考える割合が高くなっています。



⑤-2 路線バス：改善した場合の利用回数の変化について

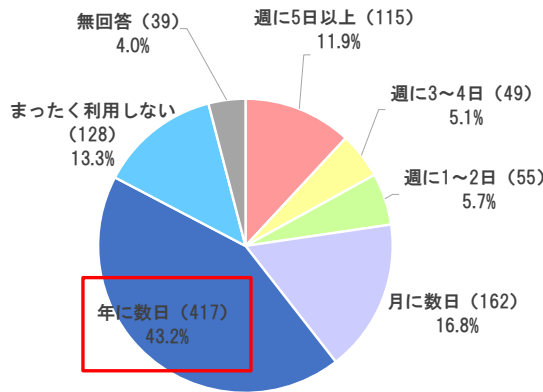
改善した場合に“利用回数が増加”（「すぐに利用回数が増加」または「将来的に利用回数が増加」）するとの回答が比較的多い取組としては、「鉄道とバスの乗換えを良くする」、「運行ルートの見直し（目的地を増やす、ルートを増やす）」が挙げられました。



- 利用する理由としては、「飲酒の予定があって利用する」が最も多く、日常的な路線バスの利用機会が少ないことが課題となっています。
- 利用しない理由としては、「その他の移動手段の方が便利」が半数以上を占めており、自動車の方が利便性が高いと考える方が多いことがうかがえます。
- 改善してほしい点では、「定時運行」、「鉄道とバスの乗換えを良くする」が上位となっており、特に「他の公共交通との乗換え」については、改善した場合に利用回数が増加するとの回答が約半数を占めています。また、「運行ルートの見直し」でも増加するとの回答が半数近くを占めています。
- 上記結果から、路線バスでは、「定時運行」、「鉄道への乗継利便性の向上」、「運行ルートの見直し」といった運行に係る利便性向上へのニーズが高いことが把握できました。

2) 鉄道

①利用回数 (N=965)

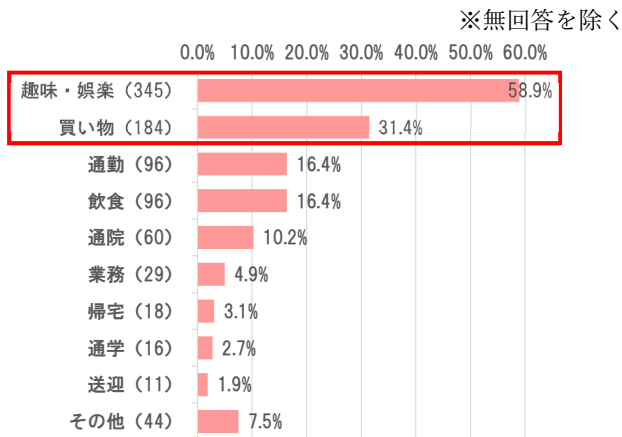


鉄道の利用回数は「年に数日」が4割以上を占め、次いで、「月に数日」となっています。また、利用目的は全体の約6割が「趣味・娯楽」、約3割が「買い物」となっています。なお、利用する理由は「自宅や目的地が駅に近いから」が全体の3割以上を占め、次いで「ほかの移動手段が不安・危険だから」となっています。

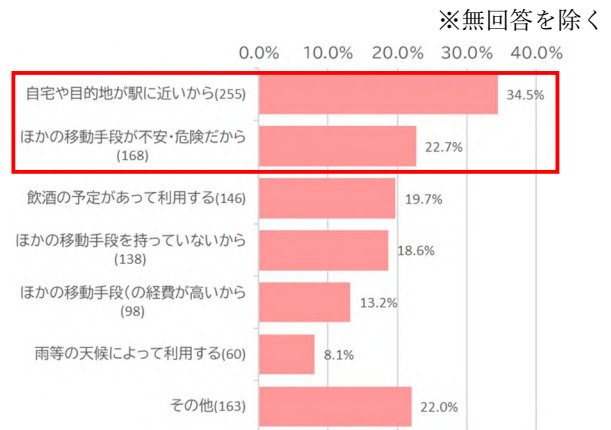
一方で、全く利用しない方の利用しない理由では、「その他の移動手段の方が便利」、「自宅から駅が遠い」の順となっています。

②【「6.全く利用しない」と回答された方以外の方】

◆利用目的 (N=766・複数回答可)

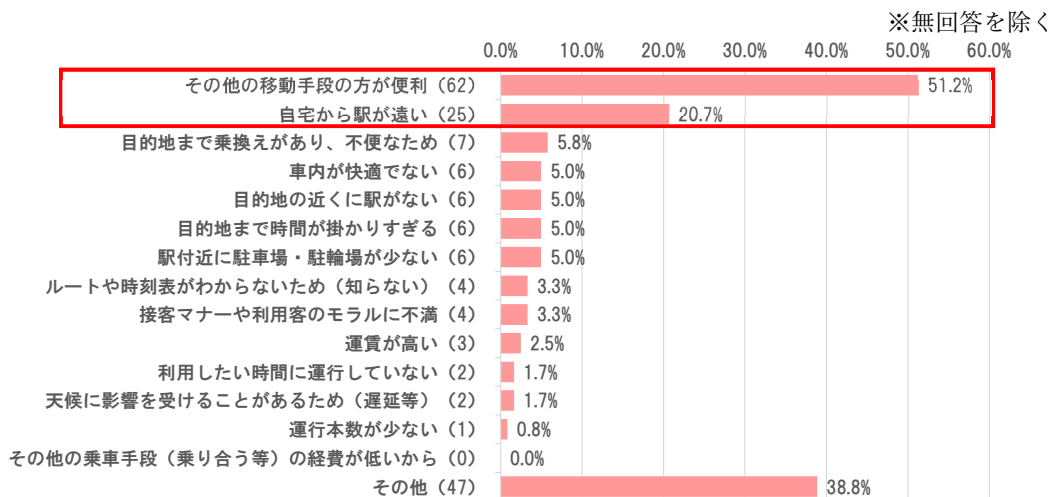


◆利用理由 (N=740・複数回答可)



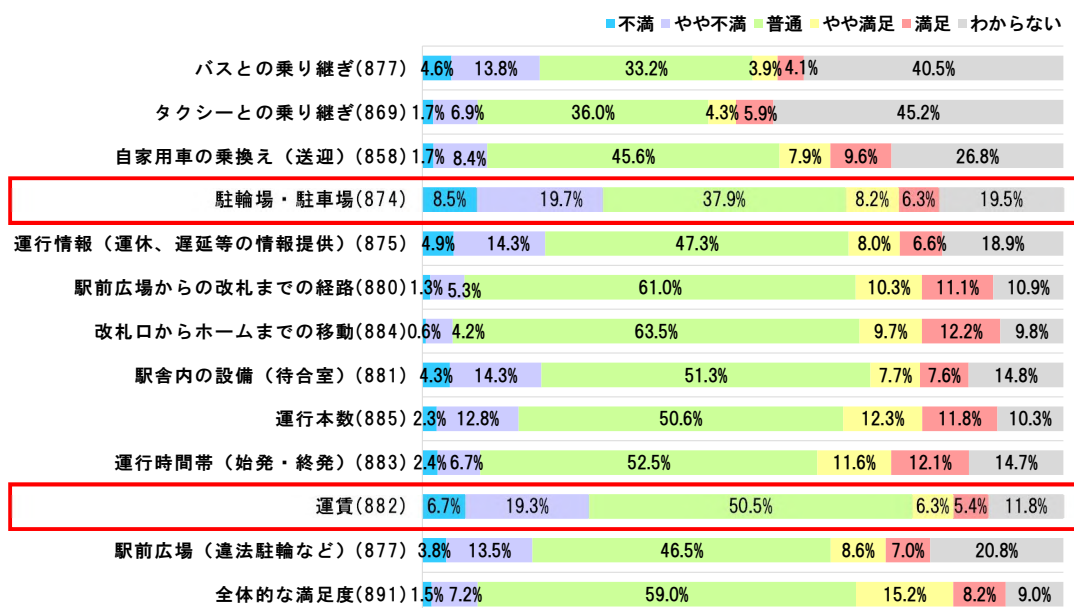
③【「6.全く利用しない」と回答された方】

◆利用しない理由 (N=121・複数回答可)



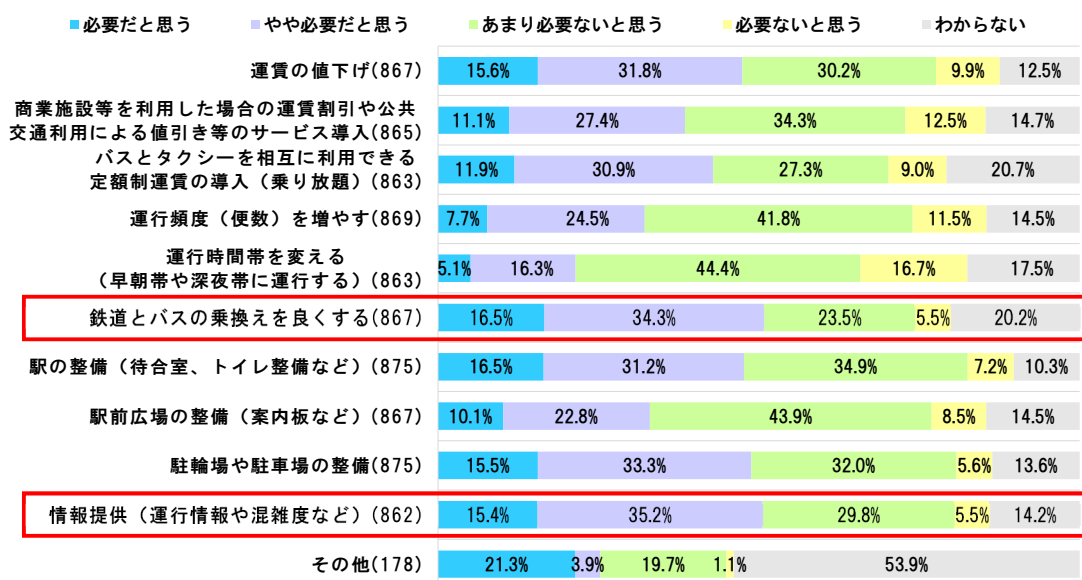
④鉄道：満足度について

「駐輪場・駐車場」と「運賃」で“不満”の割合が比較的高くなっています。全体的な満足度では、「普通」が全体の約6割となっています。



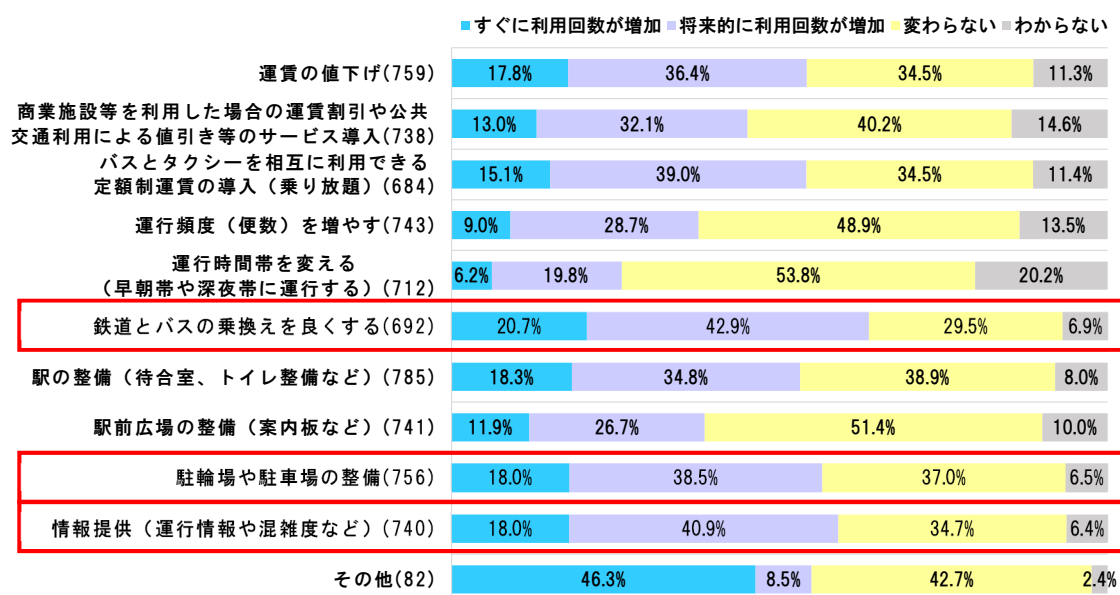
⑤-1 鉄道：改善して欲しい点（利用する条件）について

「鉄道とバスの乗換えを良くする」、「情報提供（運行情報や混雑度など）」において、改善が“必要”と考える割合が高くなっています。



⑤-2 鉄道：改善した場合の利用回数の変化について

“利用回数が増加”の回答が比較的多い取組として、「鉄道とバスの乗換えを良くする」、「情報提供（運行情報や混雑度など）」、「駐輪場や駐車場の整備」が挙げられました。

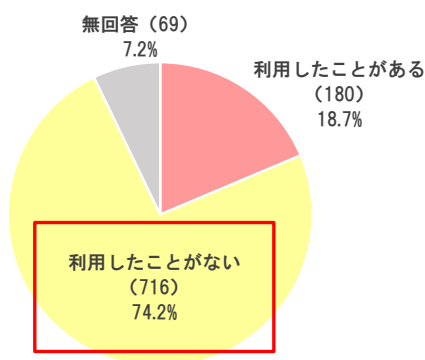


- 利用回数は「年に数日」と回答した方が最も多く、鉄道の利用機会が少ないことが課題と言えます。
- 利用しない理由としては、「その他の移動手段の方が便利」が半数以上を占めており、自動車の方が利便性が高いと考える方が多いことがうかがえます。
- 改善してほしい点では、「鉄道とバスの乗換えを良くする」が上位に挙げられており、改善した場合に利用回数が増加するとの回答が6割以上となっています。
- 上記結果から、鉄道では、「路線バスへの乗継利便性の向上」へのニーズが特に高いことが把握できました。

3) 市内循環バス

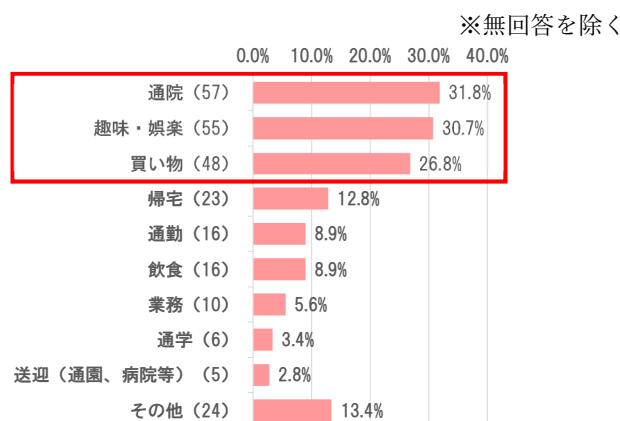
市内循環バスを「利用したことがない」が全体の7割以上を占めています。また、利用したことがある方の利用目的は、「通院」、「趣味・娯楽」、「買い物」の順になっています。

①-1 利用の有無 (N=965)



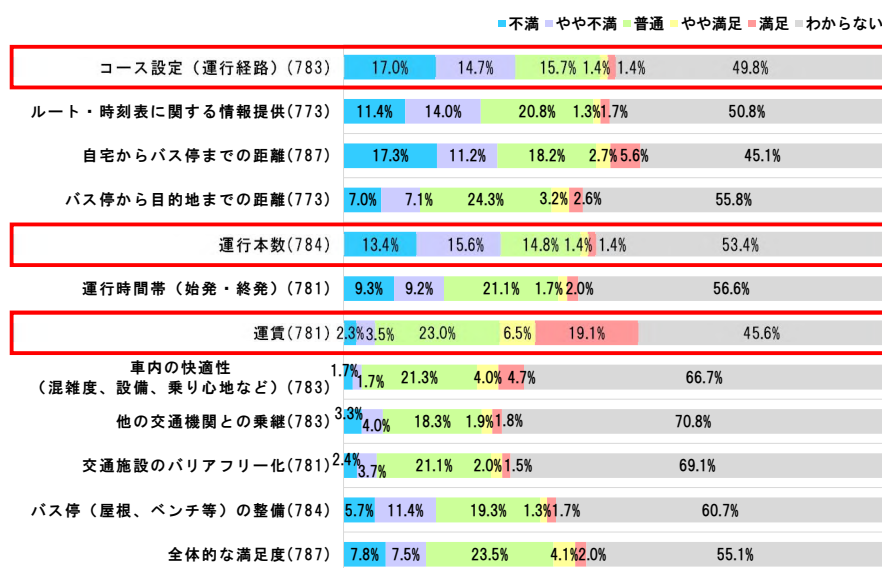
①-2 【「1.利用したことがある」と回答された方】

◆利用目的 (N=179・複数回答可)



②市内循環バス：満足度について

「運賃」で“満足”の割合が高くなっている一方で、「運行本数」、「コース設定(運行経路)」でやや“不満”の割合が高くなっています。

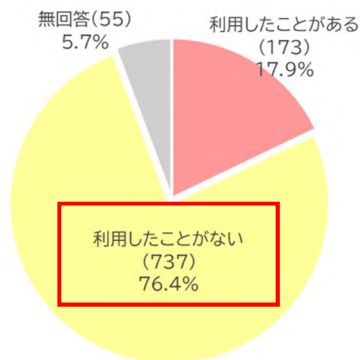


- 利用の有無は「利用したことがない」が7割以上を占めていることから、満足度の回答において「わからない」を選択する割合が高い結果となりました。
- 満足度においては、「運賃」で満足度が高い結果となっており、利用されている方からは一定評価されていることがうかがえます。他方で、「コース設定(運行経路)」、「運行本数」において不満の評価が目立つ結果となっています。

4) デマンドタクシー

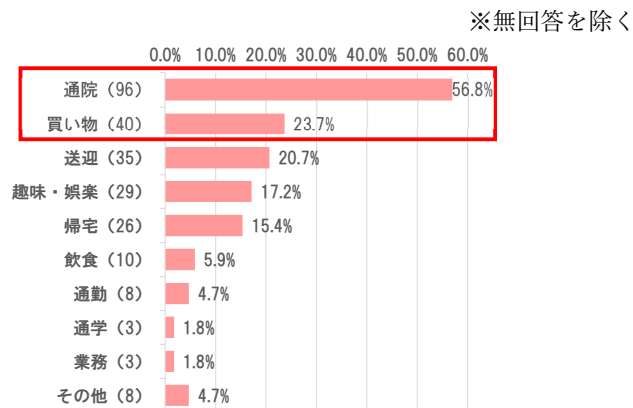
デマンドタクシーを「利用したことがない」が全体の7割以上を占めています。また、利用したことがある方の利用目的は、「通院」が最も多く、次いで、「買い物」となっています。

①-1 利用の有無 (N=965)



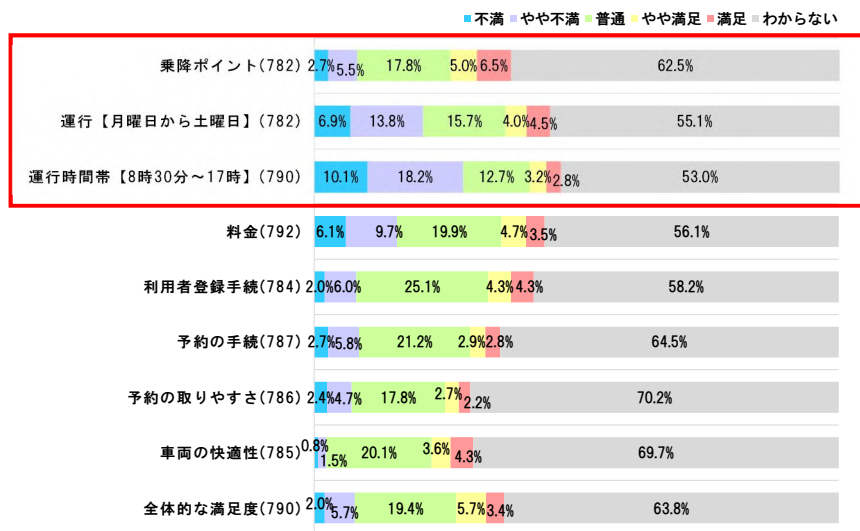
①-2 【「1.利用したことがある」と回答された方】

◆利用目的 (N=169・複数回答可)



②デマンドタクシー：満足度について

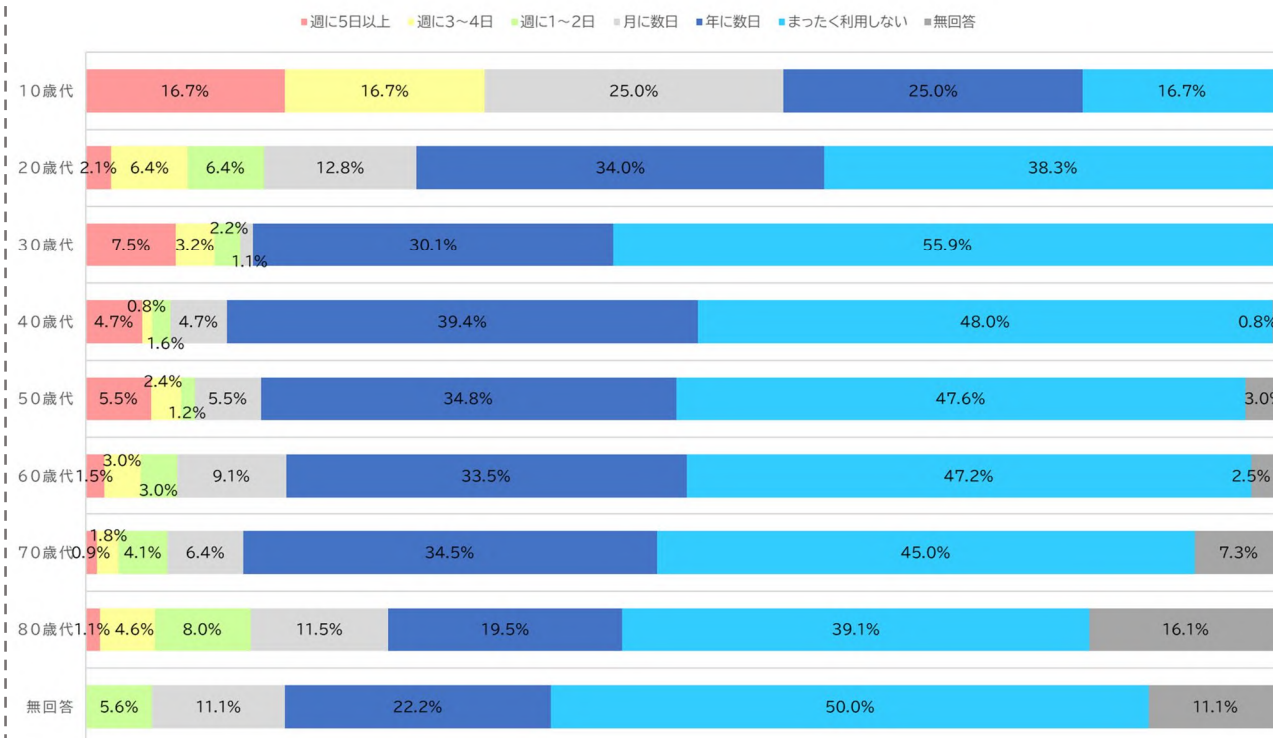
「乗降ポイント」で“満足”の割合が比較的高い一方で、“不満”な点については、「運行時間帯」、「運行曜日」が上位に挙げられました。



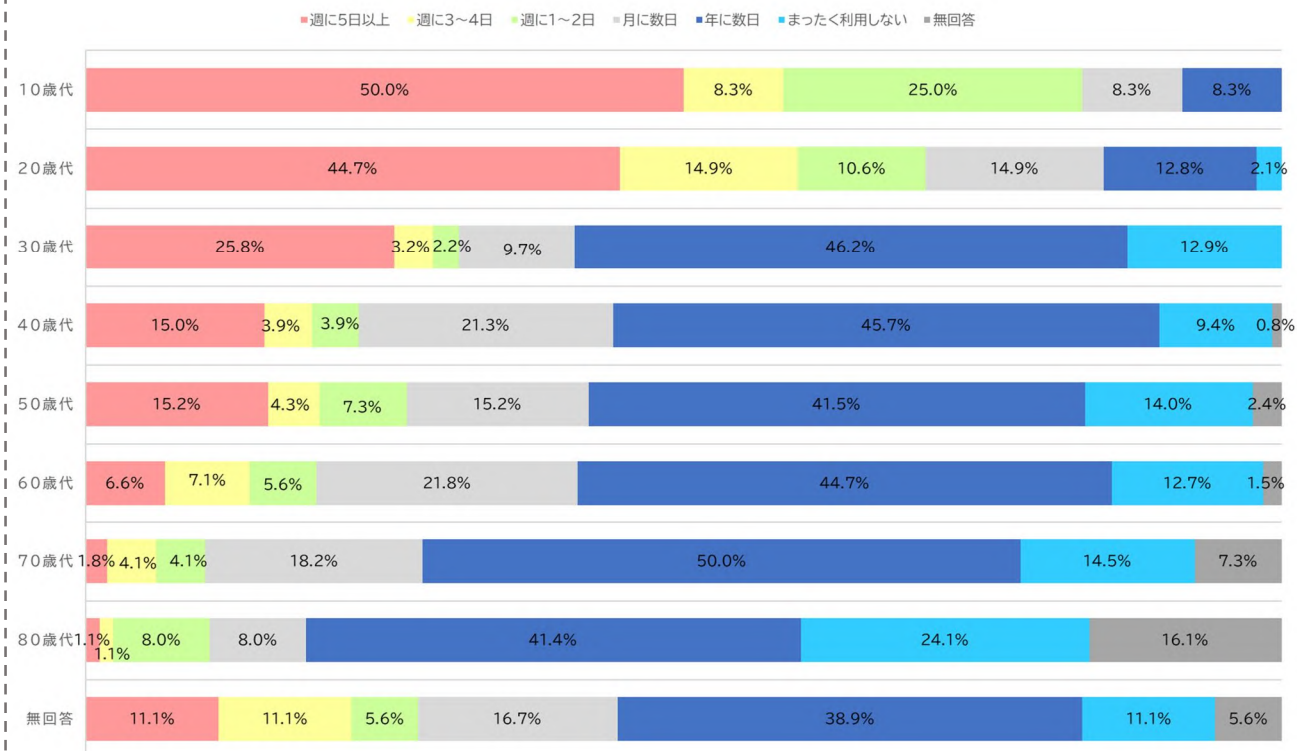
- 利用の有無は「利用したことがない」が7割以上を占めていることから、満足度の回答において「わからない」を選択する割合が高い結果となりました。
- 利用の有無で「利用したことがない」と回答しつつ、満足度で「わからない」以外の回答をされている方が多く見られることから、デマンドタクシーへの関心は高いことがうかがえます。その中でも、運行曜日や運行時間帯に関して不満の割合がやや高くなっています。

【参考】年代別 公共交通機関の利用状況

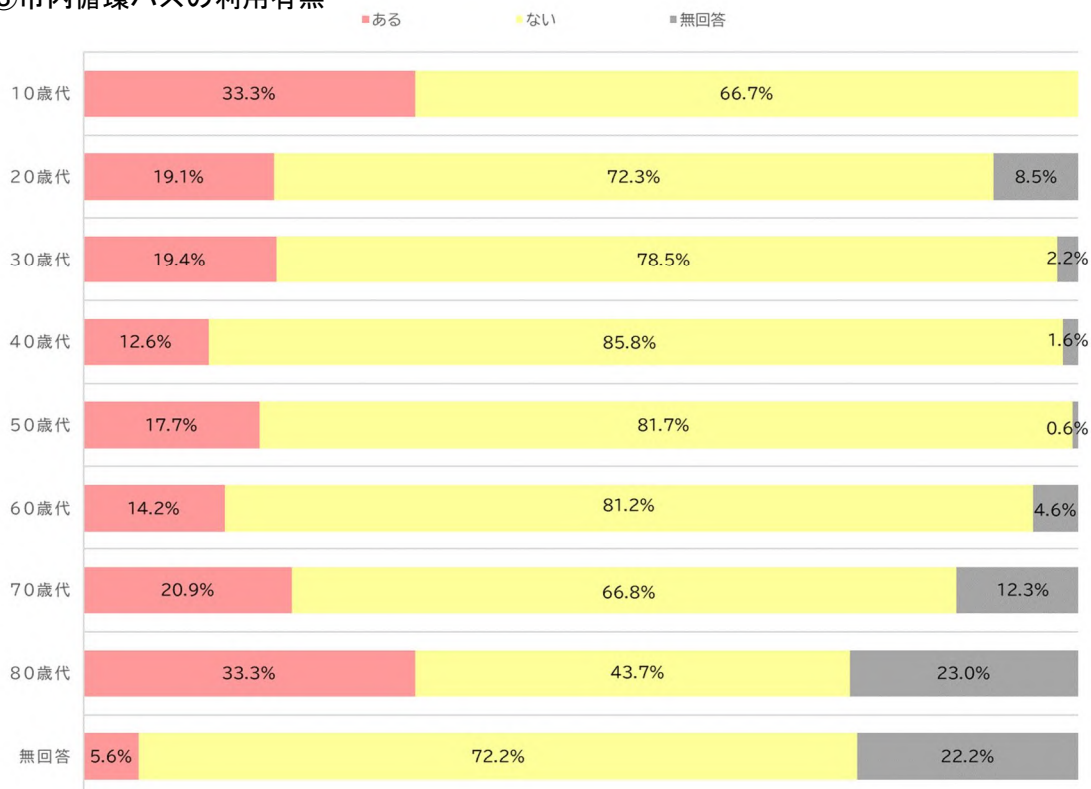
①路線バスの利用回数



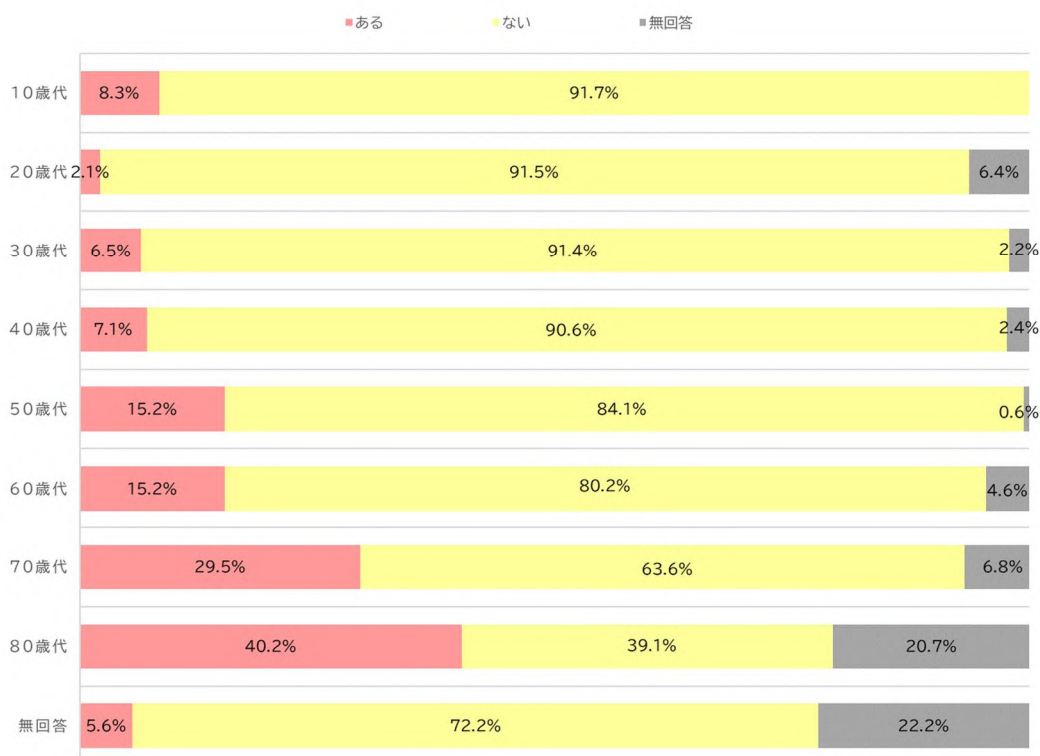
②鉄道の利用回数



③市内循環バスの利用有無



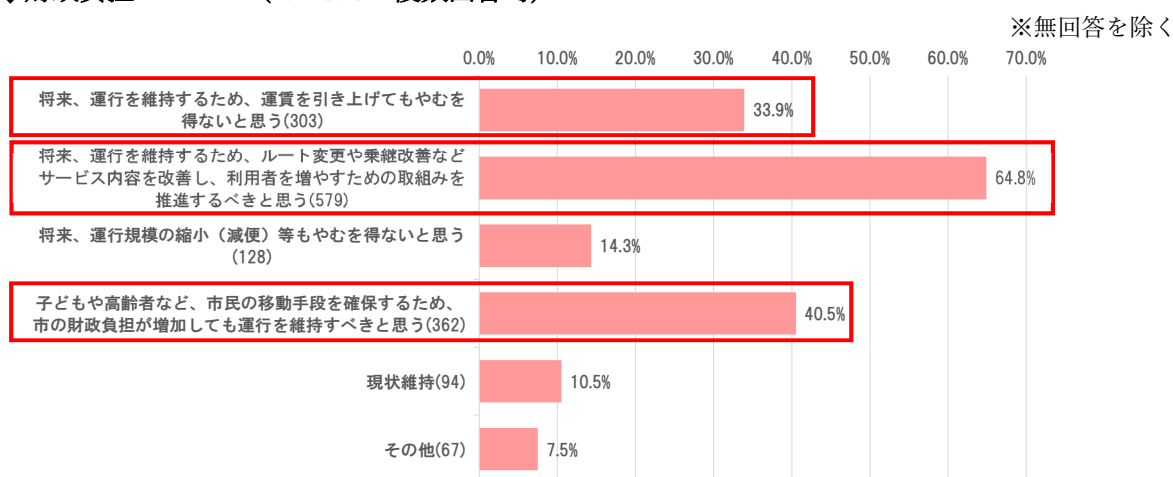
④デマンドタクシーの利用有無



5 公共交通サービスのための財政負担について

公共交通サービスの財政負担については、6割以上の方が「将来、運行を維持するため、ルート変更や乗継改善などサービス内容を改善し、利用者を増やすための取組を推進するべきと思う」と回答しています。次いで「子どもや高齢者など、市民の移動手段を確保するため、市の財政負担が増加しても運行を維持すべきと思う」、「将来、運行を維持するため、運賃を引き上げてもやむを得ないと思う」と回答した方が多くなっています。

◆財政負担について（N=893・複数回答可）



- 「将来、運行を維持するため、ルート変更や乗継改善などサービス内容を改善し、利用者を増やすための取組を推進するべきと思う」が最も多く、6割以上を占めています。このことから、本アンケート結果を踏まえたサービス内容の改善・利用促進を行うことで、今後、利用者の増加につながると考えられます。

6 公共交通や移動に関する意見について

【分類別件数】

路線バス 市内循環バス	ルートやダイヤの見直しに関する意見	152
	運行時間帯や運行曜日に関する意見	51
	運賃に関する意見	61
デマンドタクシー	運行時間帯や運行曜日に関する意見	93
鉄道	駅施設の改善に関する意見（待合室や駐輪場の設置など）	23
	ダイヤの見直しや停車駅に関する意見	10
道路環境	安全な道路環境の整備に関する意見	34
公共交通全般	将来、自家用車が運転できなくなる不安に関する意見	65
	公共交通サービスの維持に関する意見	44
	運行情報の提供に関する意見（時刻表やルートに関する情報）	33
	適正な公費負担に関する意見	23

路線バスや市内循環バスについては、ルートやダイヤの見直しに関する意見が、デマンドタクシーについては、運行時間帯や運行曜日に関する意見が多くありました。

また、将来健康上の都合等で自家用車が運転できなくなることへの不安に関する意見が多く挙げられました。