

毛呂山町地域公共交通計画

令和6年3月

毛呂山町

ごあいさつ



本町の公共交通は鉄道、事業者による路線バス、乗用タクシーによって形成されてきました。また、町では高齢者等のいわゆる交通弱者の日常生活支援や公共交通の利便性向上のため、平成 21 年から町内循環バス（もろバス）を運行しており、運行開始以降、住民ニーズや利便性向上の観点から見直しを行ってきました。本町の人口は平成 7 年をピークに減少傾向が続いており、現在の高齢化率は 35% を超え、今後さらに進展する見通しであるため、地域における公共交通に求められる役割はますます重要になっています。一方で、昨今では人口減少に伴う公共交通事業への従事者（運転手）不足や財政状況などにより、公共交通の確保維持については計画的な対応が求められています。

このような状況を踏まえ、この度、毛呂山町の地域公共交通に関する基本的な方針や具体施策をお示しする「毛呂山町地域公共交通計画」を策定しました。本計画では「人・まちが生き生きと輝き、健幸に暮らせる公共交通環境の創出」を基本理念としております。この基本理念の実現に向け、誰もが気軽に利用できる公共交通手段の確保や公共交通環境の整備を進めるとともに、持続可能な公共交通の実現を目指してまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、各種アンケート調査やパブリックコメントを通じて貴重なご意見をいただきました多くの住民の皆様、交通事業者の皆様、毛呂山町地域公共交通活性化協議会委員の皆様に厚く御礼を申し上げます。

令和 6 年 3 月

毛呂山町長 井上健次

目 次

序章 計画概要.....	1
序-1 本計画について.....	1
序-2 計画の位置づけ.....	1
序-3 計画対象.....	1
序-4 計画期間.....	1
第1章 毛呂山町の地域状況.....	2
1-1 人口.....	2
1-2 土地利用.....	6
1-3 商業・観光等.....	8
1-4 公共交通のサービス圏域.....	10
1-5 上位関連計画・施策等.....	11
第2章 公共交通の現状.....	20
2-1 公共交通の運行状況.....	20
2-2 もろバスの運行及び利用状況.....	22
2-3 もろバス運行の評価.....	33
2-4 近隣自治体の公共交通.....	36
第3章 公共交通に関する地域ニーズ.....	38
3-1 もろバスの利用者ニーズ.....	38
3-2 地域ニーズ.....	42
3-3 高齢者ニーズ.....	49
3-4 事業者意見.....	54
第4章 地域公共交通の問題点・課題.....	55
4-1 地域状況から抽出される問題点・課題.....	55
4-2 もろバスの運行状況から抽出される問題点・課題.....	55
4-3 地域ニーズから抽出される問題点・課題.....	56
4-4 毛呂山町の地域公共交通の方向性.....	59
第5章 計画の基本方針と目標.....	62
5-1 計画の基本理念.....	62
5-2 計画の基本方針.....	63
5-3 計画目標.....	65
5-4 地域公共交通網の確保維持に向けて.....	66
第6章 目標達成に向けた具体施策の検討.....	69
6-1 施策の体系.....	69
6-2 具体施策の検討.....	70
第7章 もろバスの再編について.....	81
7-1 もろバスの再編検討.....	81
7-2 もろバス再編後の地域公共交通網.....	84
第8章 計画管理と目標達成状況の評価.....	86
8-1 計画管理体制.....	86
8-2 計画目標の評価.....	87
8-3 事業スケジュール.....	89

序章 計画概要

序－1 本計画について

人口減少や少子高齢化の進展により、地域における公共交通の重要度は年々高まっている。現状においては自家用自動車への依存度合いが高いものの、今後さらなる高齢化の進展が予測される状況下においては、利便性の高い公共交通の確保・維持を図るとともに、だれもが利用しやすく、地域において持続可能な公共交通体系を構築することは喫緊の課題となっている。

昨今では、人口減少に伴い民間事業者による公共交通サービス需要の縮小や交通事業の従事者（運転手等）不足、さらには新型コロナウイルス感染症等、公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっており、既存公共交通サービスの確保・維持について計画的に対応することが求められている。

これらの背景を受けて、地域公共交通のマスタープランとなる「毛呂山町地域公共交通計画」を策定する。

序－2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定するものであり、町の上位・関連計画と整合・連携を図りつつ、住民生活に必要となる最も効率的かつ持続可能な移動手段的ありかたを示すものである。

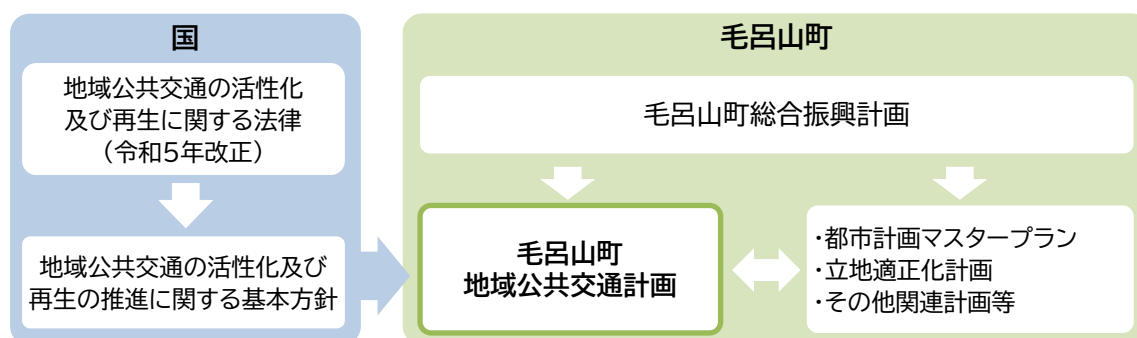


図 本計画の位置付け

序－3 計画対象

本計画の対象は毛呂山町全域とする。

序－4 計画期間

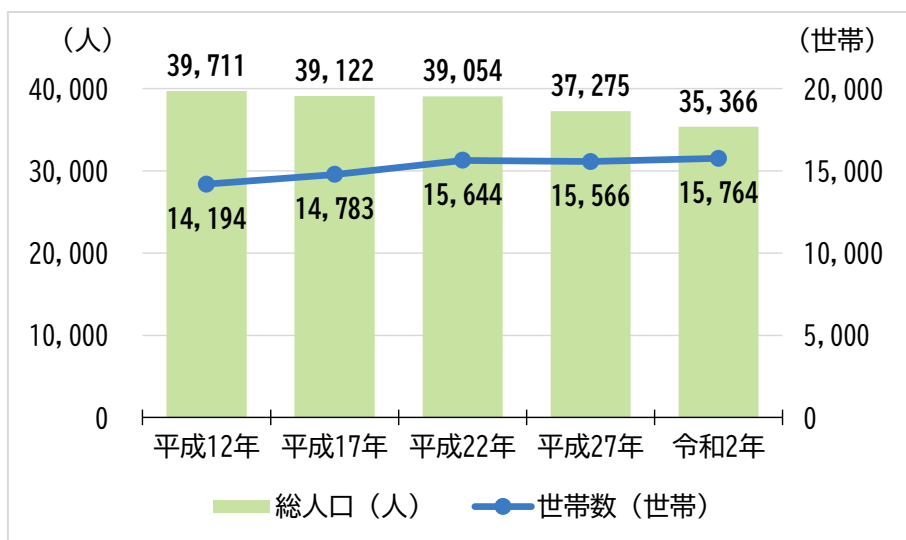
本計画の期間は令和6年度から令和10年度までの5年間を基本とする。

第1章 毛呂山町の地域状況

1-1 人口

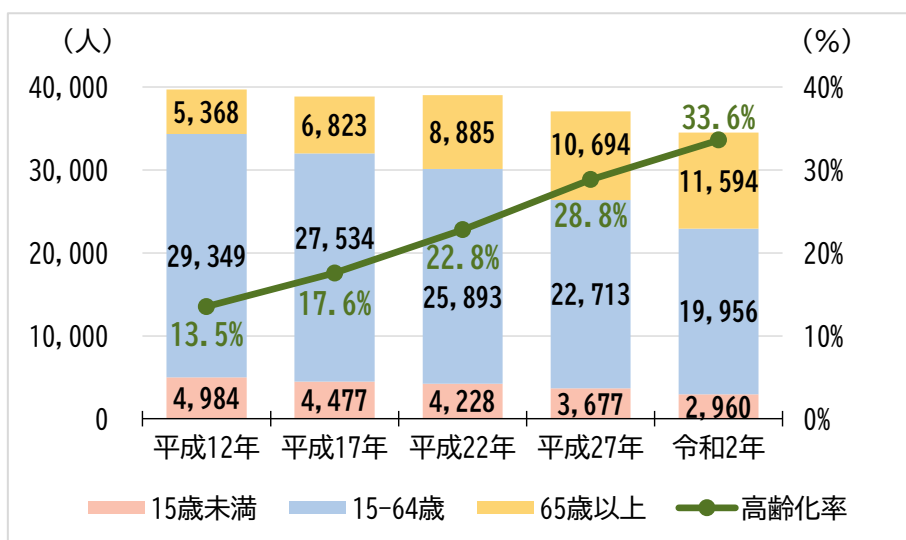
1) 総人口、世帯数、年齢3区分別人口

- ・総人口は減少傾向にあり、令和2年には35,366人となっている。
- ・世帯数は増加傾向にあり、令和2年には15,764世帯となっている。
- ・年齢3区分別人口は、0-14歳及び15-64歳が減少、65歳以上が増加している。
- ・高齢化率は上昇しており、令和2年には33.6%となっている。



出典:総務省「国勢調査」

図 総人口及び世帯数の推移

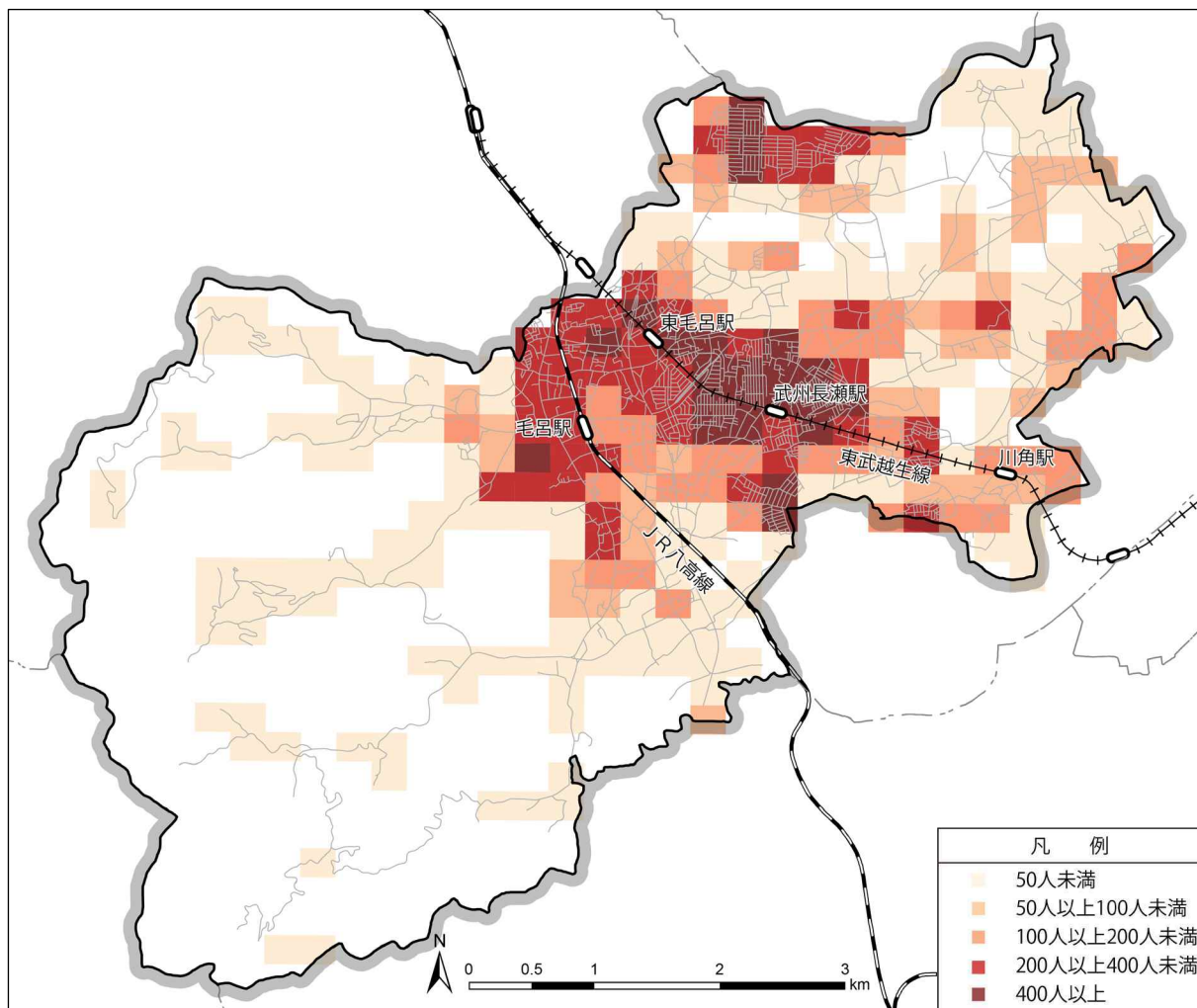


出典:総務省「国勢調査」 年齢不詳を除く

図 年齢3区分別人口の推移

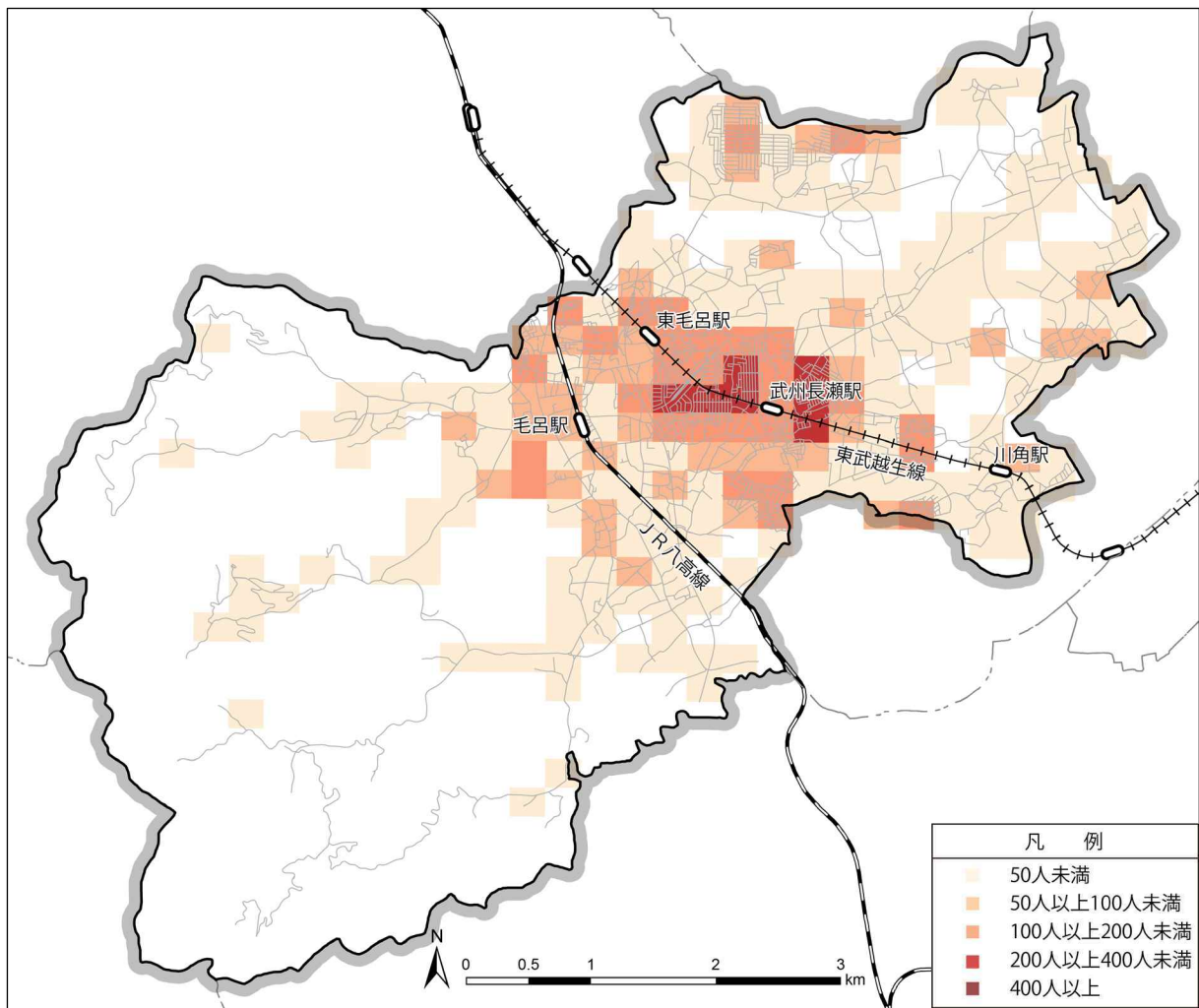
2) 人口分布

- ・令和2年の250mメッシュ人口では、鉄道駅の周辺及び目白台地区において特に人口が集中している。
- ・65歳以上の高齢者は武州長瀬駅周辺で多くなっている。



出典:国土交通省「国土数値情報」、総務省「令和2年国勢調査」

図 人口メッシュ



出典：国土交通省「国土数値情報」、総務省「令和2年国勢調査」

図 高齢者人口メッシュ

3) 通勤通学流動

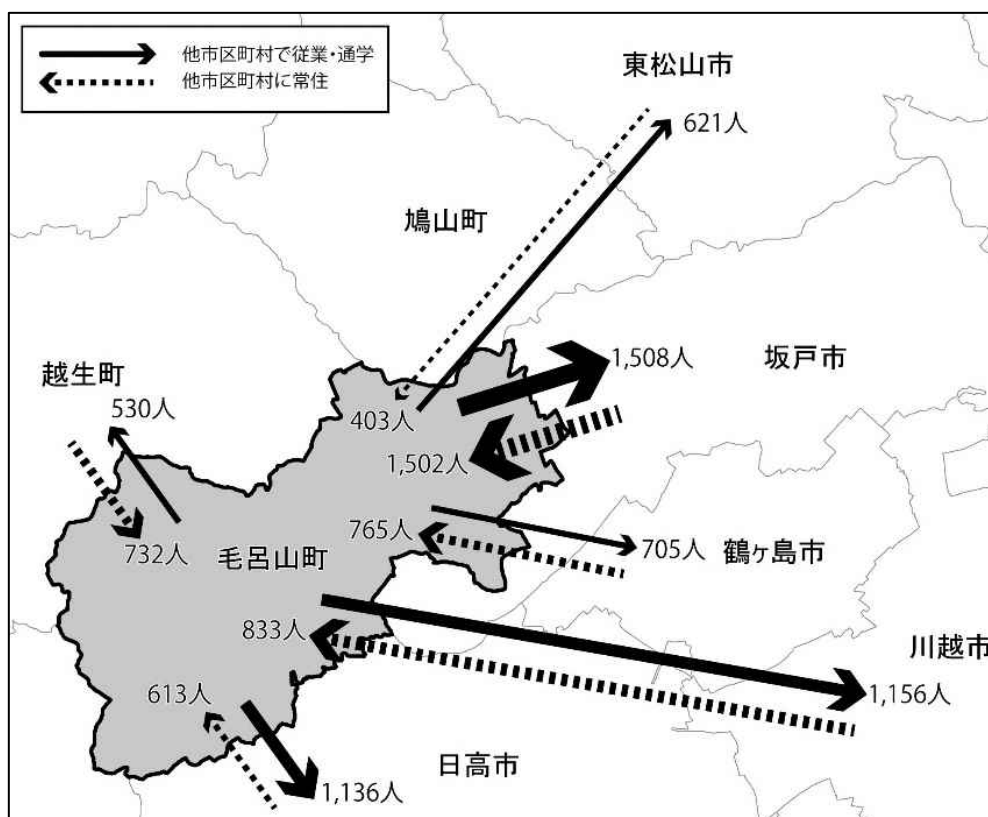
- ・本町に常住する15歳以上就業者・通学者は17,180人で、そのうち本町で従業・通学している者は6,944人となっている。
- ・他市区町村で従業・通学している者は10,164人であり、周辺市町村で多いのは坂戸市、川越市、日高市等である。
- ・他市区町村に常住して、本町で従業・通学している者は、坂戸市、川越市、鶴ヶ島市等からが多い。

表 通勤通学流動(15歳以上)

令和2年10月1日現在

常住地ベース	合計 (人)	就業者 (人)	通学者 (人)	従業・通学地ベース	合計 (人)	就業者 (人)	通学者 (人)
当地に常住する就業者・通学者	17,180	14,844	2,336	当地で従業・通学する者	15,174	12,211	2,963
自町で従業・通学	6,944	5,875	1,069	自町に常住	6,944	5,875	1,069
他市区町村で従業・通学	10,164	8,916	1,248	他市区町村に常住	8,119	6,247	1,872
坂戸市	1,508	1,190	318	坂戸市	1,502	1,289	213
川越市	1,156	1,001	155	川越市	833	590	243
日高市	1,136	1,061	75	鶴ヶ島市	765	664	101
鶴ヶ島市	705	653	52	越生町	732	694	38
東松山市	621	563	58	日高市	613	559	54
その他埼玉県内	3,586	3,236	350	その他埼玉県内	2,986	2,117	869
東京都	1,284	1,065	219	東京都	422	248	174
その他県外	129	111	18	その他県外	266	86	180
従業・通学市区町村「不詳・外国」	39	36	3	従業・通学市区町村「不詳・外国」で当地に常住	39	36	3
従業地・通学地「不詳」	72	53	19	従業地・通学地「不詳」で当地に常住	72	53	19

出典:総務省「令和2年国勢調査」



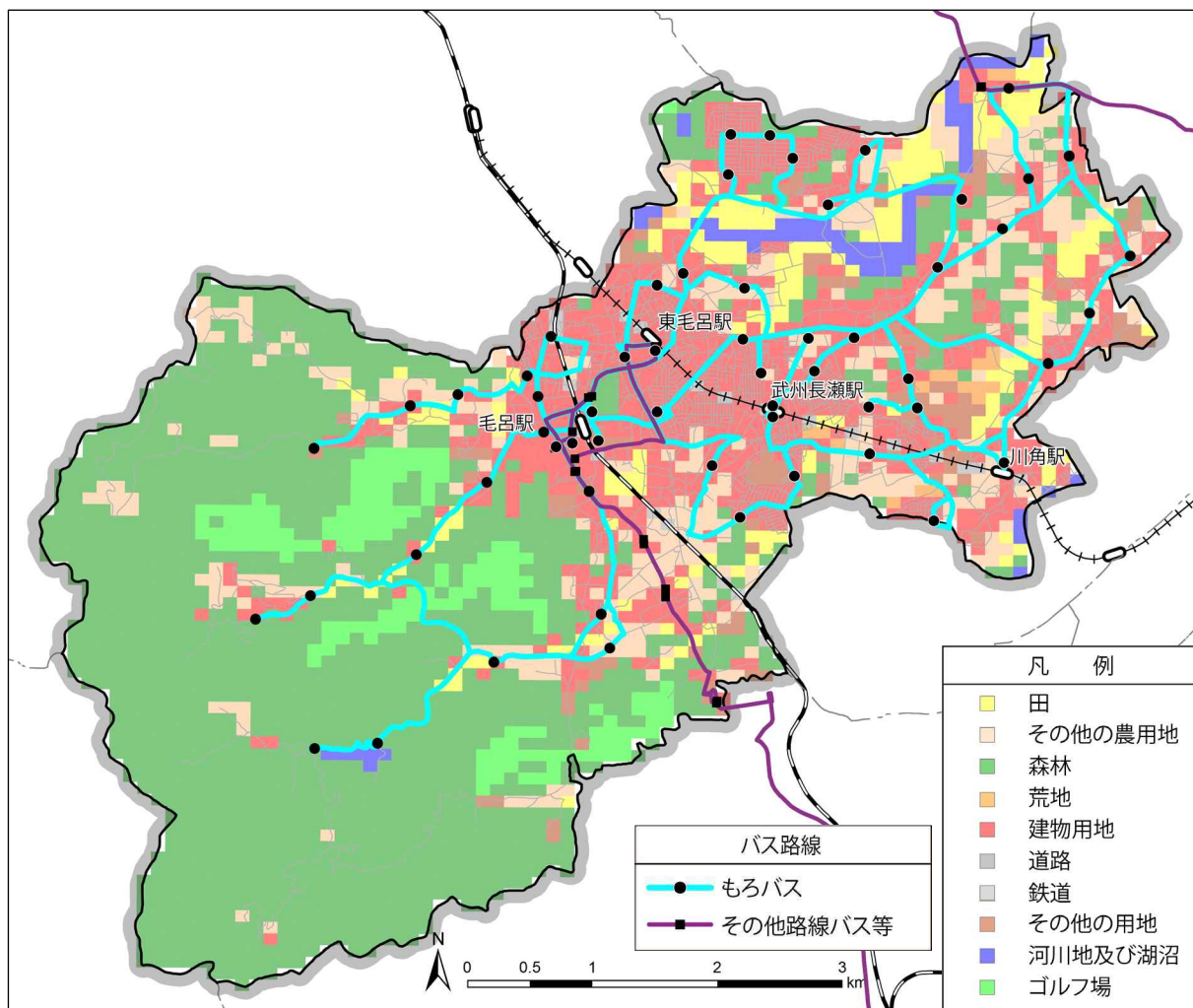
出典:総務省「令和2年国勢調査」

図 通勤通学流動(15歳以上)

1-2 土地利用

1) 土地利用現況

- ・西部では森林が多くを占め、その合間にゴルフ場、その他の農用地が分布している。
- ・中央部は建物用地が多くを占めている。
- ・東部では田、その他の農用地、建物用地が混在している。

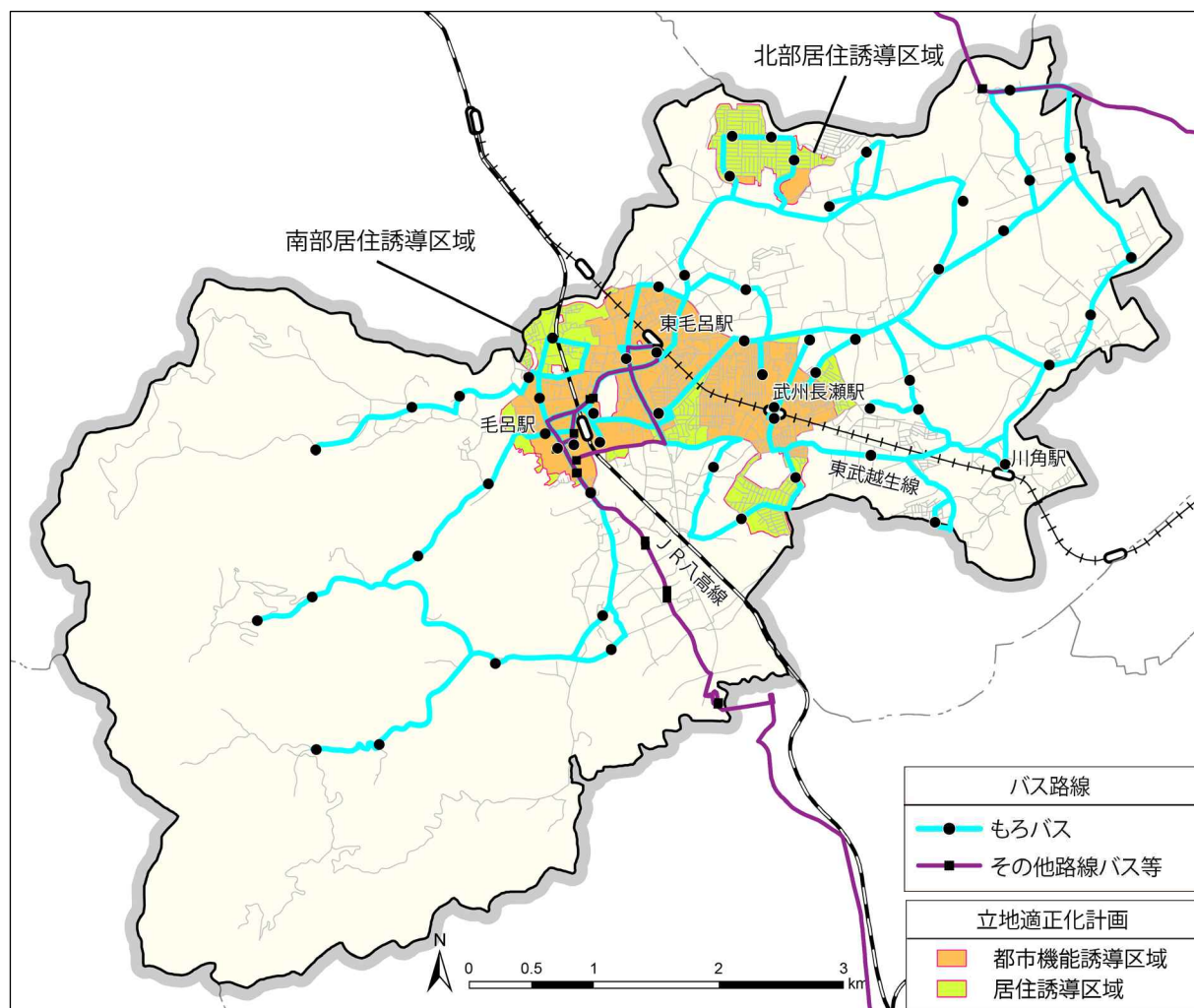


出典:国土交通省「国土数値情報」

図 土地利用現況

2) 居住誘導区域等

- ・住民の居住を誘導する「居住誘導区域」、生活利便施設を誘導する「都市機能誘導区域」が毛呂山町立地適正化計画において設定されている。
- ・北部居住誘導区域が目白台地区に設定され、南部誘導区域が、毛呂駅、東毛呂駅、武州長瀬駅周辺に設定されている。



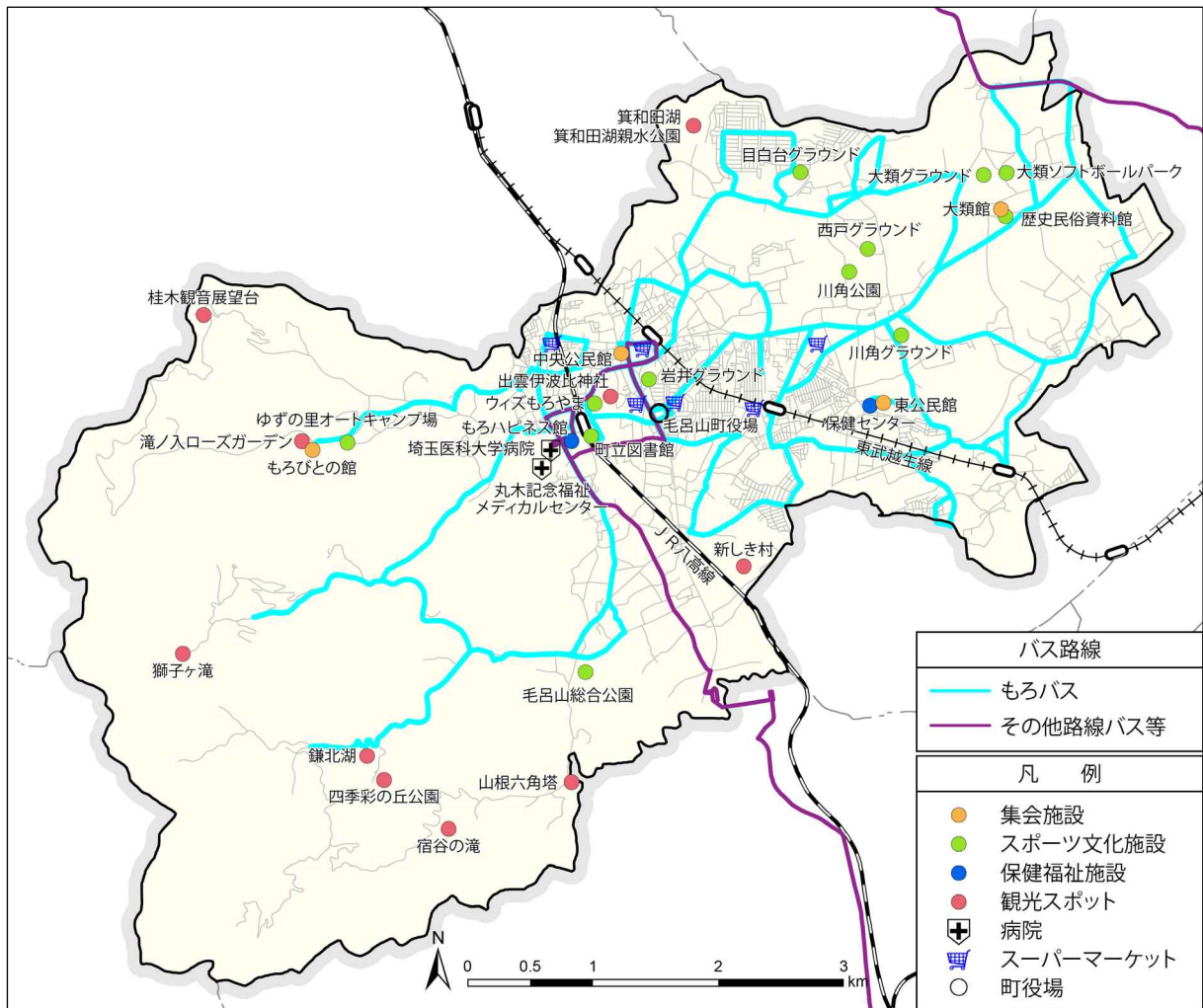
出典:国土交通省「国土数値情報」

図 居住誘導区域等

1-3 商業・観光等

1) 主要施設の分布状況

- ・集会施設(公民館等)、スポーツ文化施設(スポーツ施設、図書館、資料館等)、観光スポットは町内に分散して立地している。
- ・保健福祉施設や病院(20床以上)は毛呂駅周辺、スーパーマーケットは鉄道沿線に多く立地しており、観光スポットは町の西部に多く存在する。

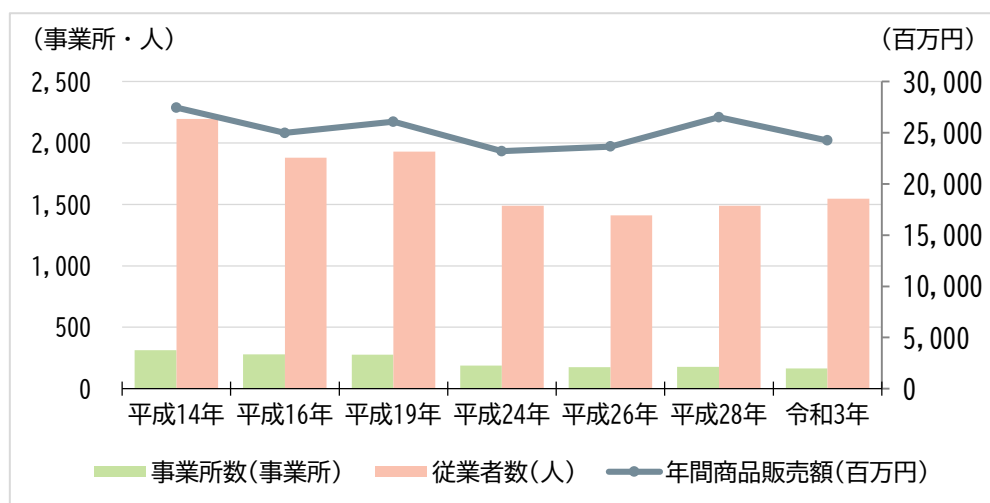


出典:国土交通省「国土数値情報」

図 主要施設の分布

2) 商業動向

・小売業の事業所数は減少傾向にあり、従業者数も平成 26 年までは減少傾向にあったが、近年は増加傾向に転じている。

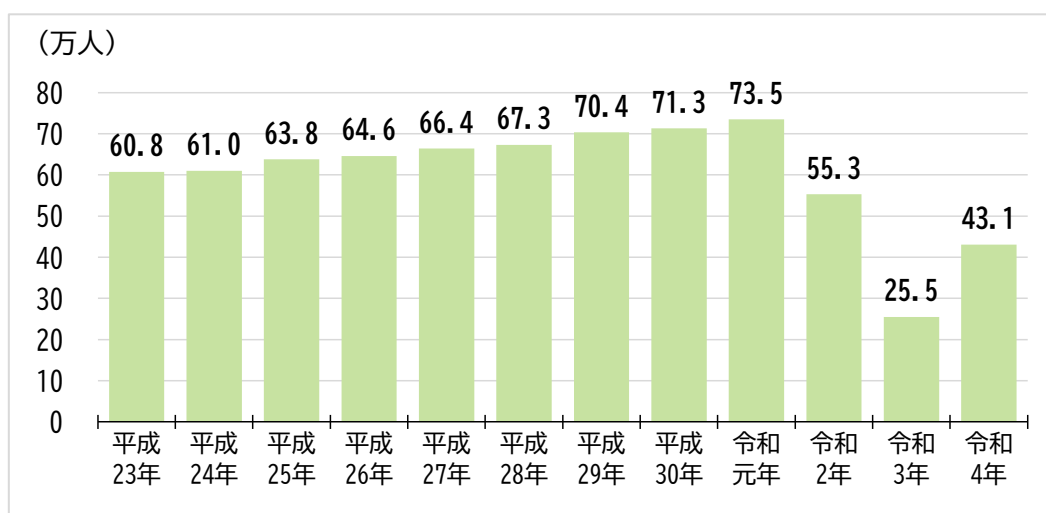


※「商業統計」と「経済センサス-活動調査」で集計対象範囲が異なること等から参考値とする。
出典：経済産業省「商業統計」(平成 19 年まで)、「経済センサス-活動調査」(平成 24 年以降)

図 商業関連統計の推移

3) 観光動向

・入込観光客数は令和元年までは増加傾向にあり、令和元年は 73.5 万人の観光客が本町に訪れていたが、令和 2 年以降は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で大幅に減少し、令和 3 年は 25.5 万人にまで落ち込んだが、令和 4 年には 43.1 万人に回復している。

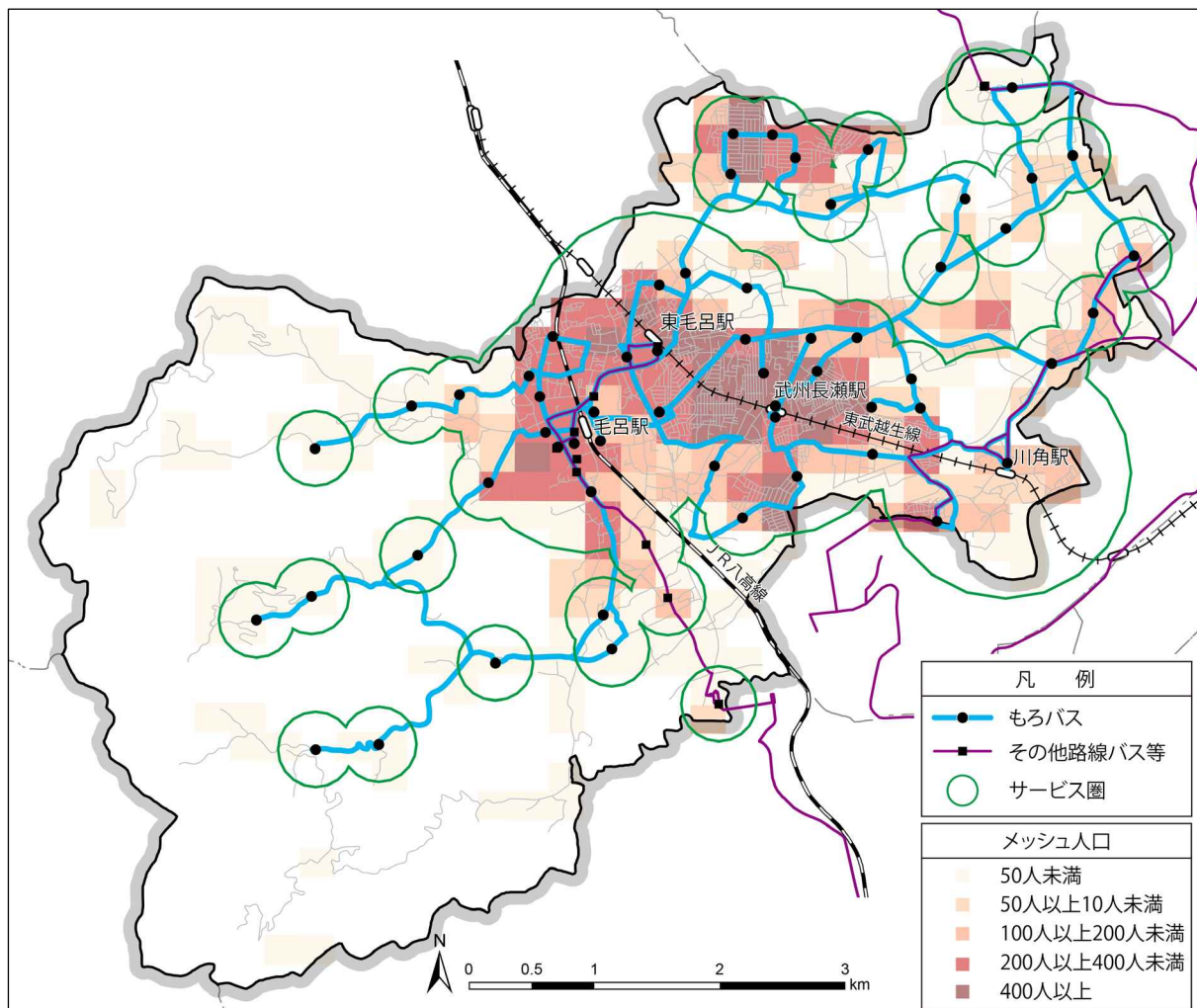


出典：毛呂山町資料

図 入込観光客数の推移

1-4 公共交通のサービス圏域

・鉄道駅から半径1km、バス停留所から半径300mのサービス圏内における人口カバー率は93.4%となっており、多くの住民に公共交通へのアクセス手段が提供されている。



出典：国土交通省「国土数値情報」、総務省「令和2年国勢調査」

図 公共交通のサービス圏域

1-5 上位関連計画・施策等

1) 上位関連計画と本計画との関連性

毛呂山町総合振興計画後期基本計画では、公共交通機関の利便性を高め、日常生活での移動手段の確保に取り組むという方向性が示されている。

また、毛呂山町都市計画マスタープランでは、整備方針の基本的考え方として、町内循環バスの利便性の向上に向けた改善などによる町民の移動手段の確保に努めるとしている。

毛呂山町立地適正化計画では、公共交通ネットワークの課題解決の方向性として、バス路線による北部居住誘導区域(目白台地区)から鉄道駅へのアクセス性確保が求められるとしている。

毛呂山町地域公共交通計画は上記の方向性及び取り組みに基づき、もろバスの利便性の向上等を図り、持続可能な移動手段の確保について定めるものである。

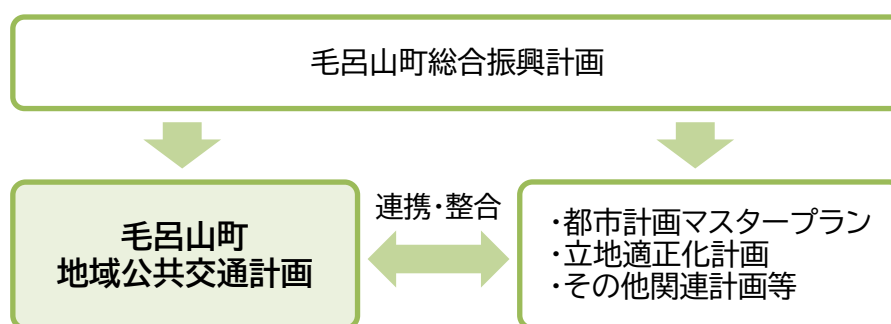


図 地域公共交通計画の位置付け

2) 各種計画の概要

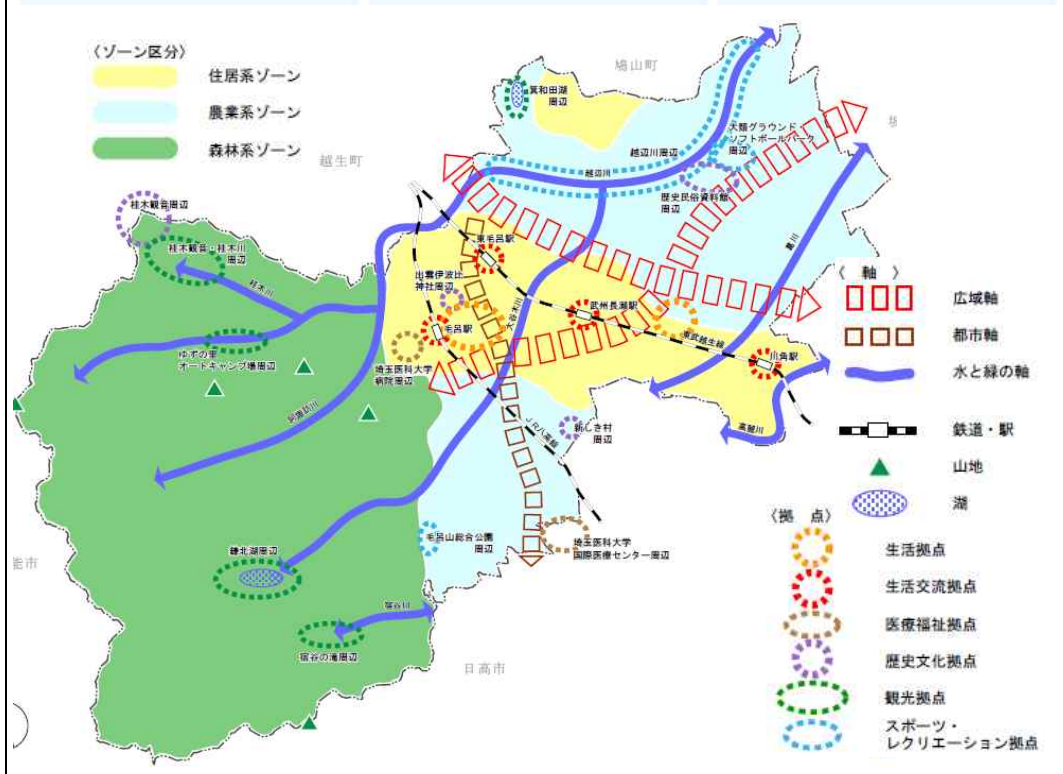
(1) 第五次毛呂山町総合振興計画後期基本計画・第2期毛呂山町総合戦略（令和2年3月）

項 目	計 画 内 容																	
将 来 像	輝く緑 輝く瞳 輝くまち もろやま																	
施 策 体 系	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="427 392 651 459">基本目標</th> <th data-bbox="657 392 997 459">施策に関する基本的方向</th> <th data-bbox="1003 392 1332 459">具体的施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="427 459 651 629">産業の活性化と雇用の創出</td> <td data-bbox="657 459 997 629"> <ul style="list-style-type: none"> ○企業誘致の推進による地域経済の発展 ○地場産業の振興と人材の育成 </td> <td data-bbox="1003 459 1332 629"> <ul style="list-style-type: none"> ①企業誘致の推進や町内産業の活性化 ②農業・産業後継者の支援及び育成 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="427 629 651 831">新しい人の流れの創出</td> <td data-bbox="657 629 997 831"> <ul style="list-style-type: none"> ○市町村交流の促進 ○新たな交流や観光の推進 ○定住促進のための環境整備 ○シティプロモーションの推進 </td> <td data-bbox="1003 629 1332 831"> <ul style="list-style-type: none"> ①市町村交流の促進 ②新しい交流や集客の推進 ③定住を促進する支援制度の充実や住環境の整備 ④毛呂山町の魅力発信 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="427 831 651 1010">若い世代の希望をかなえる</td> <td data-bbox="657 831 997 1010"> <ul style="list-style-type: none"> ○結婚から子育てまでの切れ目ない支援 ○学校教育の充実 </td> <td data-bbox="1003 831 1332 1010"> <ul style="list-style-type: none"> ①出会いの場の創出 ②安心して出産・子育てができる環境整備 ③学校教育の充実 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="427 1010 651 1189">安心して暮らせる魅力あるまちづくり</td> <td data-bbox="657 1010 997 1189"> <ul style="list-style-type: none"> ○協働によるまちづくり ○医療と福祉を活かした健康づくりの支援 </td> <td data-bbox="1003 1010 1332 1189"> <ul style="list-style-type: none"> ①住民との協働や地域との連携による安心なまちづくり ②健康長寿のまちづくり </td> </tr> </tbody> </table>			基本目標	施策に関する基本的方向	具体的施策	産業の活性化と雇用の創出	<ul style="list-style-type: none"> ○企業誘致の推進による地域経済の発展 ○地場産業の振興と人材の育成 	<ul style="list-style-type: none"> ①企業誘致の推進や町内産業の活性化 ②農業・産業後継者の支援及び育成 	新しい人の流れの創出	<ul style="list-style-type: none"> ○市町村交流の促進 ○新たな交流や観光の推進 ○定住促進のための環境整備 ○シティプロモーションの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ①市町村交流の促進 ②新しい交流や集客の推進 ③定住を促進する支援制度の充実や住環境の整備 ④毛呂山町の魅力発信 	若い世代の希望をかなえる	<ul style="list-style-type: none"> ○結婚から子育てまでの切れ目ない支援 ○学校教育の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ①出会いの場の創出 ②安心して出産・子育てができる環境整備 ③学校教育の充実 	安心して暮らせる魅力あるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ○協働によるまちづくり ○医療と福祉を活かした健康づくりの支援 	<ul style="list-style-type: none"> ①住民との協働や地域との連携による安心なまちづくり ②健康長寿のまちづくり
基本目標	施策に関する基本的方向	具体的施策																
産業の活性化と雇用の創出	<ul style="list-style-type: none"> ○企業誘致の推進による地域経済の発展 ○地場産業の振興と人材の育成 	<ul style="list-style-type: none"> ①企業誘致の推進や町内産業の活性化 ②農業・産業後継者の支援及び育成 																
新しい人の流れの創出	<ul style="list-style-type: none"> ○市町村交流の促進 ○新たな交流や観光の推進 ○定住促進のための環境整備 ○シティプロモーションの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ①市町村交流の促進 ②新しい交流や集客の推進 ③定住を促進する支援制度の充実や住環境の整備 ④毛呂山町の魅力発信 																
若い世代の希望をかなえる	<ul style="list-style-type: none"> ○結婚から子育てまでの切れ目ない支援 ○学校教育の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ①出会いの場の創出 ②安心して出産・子育てができる環境整備 ③学校教育の充実 																
安心して暮らせる魅力あるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ○協働によるまちづくり ○医療と福祉を活かした健康づくりの支援 	<ul style="list-style-type: none"> ①住民との協働や地域との連携による安心なまちづくり ②健康長寿のまちづくり 																
公 共 交 通	<p>●施策が目指す方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の利便性を高め、日常生活での移手段の確保に取り組みます。 <p>●指標</p> <table border="1" data-bbox="395 1355 1166 1485"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値 平成30年度</th> <th>目標値 令和6年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>町内循環バスの利用人数</td> <td>30,017人</td> <td>34,000人</td> </tr> </tbody> </table> <p>●現状と課題</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化等により、公共交通の利便性向上や移手段の確保について更なる検討の必要があります。 ・町民の日常生活の利便性向上及び交通弱者の移手段確保を目的に町内循環バス（3台）を運行しています。 ・八高線活性化促進協議会及び越生線改善対策協議会による鉄道事業者への要望活動を行いました。今後も継続して要望活動を行います。 </div> <p>●施策</p> <table border="1" data-bbox="395 1803 1366 2007"> <thead> <tr> <th>施策名</th> <th>施策の内容</th> <th>主な事務事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住民の移手段の確保</td> <td>移手段を持たない人が日常生活に不便を感じることをないように、移手段の確保に努めるとともに、現在の運行課題を改善し、移手段の充実を目指します。</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・町内循環バス運行事業 ・毛呂山町地域公共交通活性化協議会 </td> </tr> </tbody> </table>			指標名	現状値 平成30年度	目標値 令和6年度	町内循環バスの利用人数	30,017人	34,000人	施策名	施策の内容	主な事務事業	住民の移手段の確保	移手段を持たない人が日常生活に不便を感じることをないように、移手段の確保に努めるとともに、現在の運行課題を改善し、移手段の充実を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> ・町内循環バス運行事業 ・毛呂山町地域公共交通活性化協議会 			
指標名	現状値 平成30年度	目標値 令和6年度																
町内循環バスの利用人数	30,017人	34,000人																
施策名	施策の内容	主な事務事業																
住民の移手段の確保	移手段を持たない人が日常生活に不便を感じることをないように、移手段の確保に努めるとともに、現在の運行課題を改善し、移手段の充実を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> ・町内循環バス運行事業 ・毛呂山町地域公共交通活性化協議会 																

(2) 毛呂山町都市計画マスタープラン（改訂版）（平成 29 年 2 月）


項目	計画内容
まちづくりの基本目標	<p>●里山の環境を活かした都市基盤を創る</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然や環境、景観などの地域特性を活かすとともに、都市基盤整備や利便性の高い公共交通の確保、快適な住環境の整備を進め、社会経済情勢の変化に対応したまちづくりを目指します。 <p>●活力と夢のある産業のまちを創る</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業誘致や町内企業の事業拡大を促し、農林業、観光、商工業の振興支援を進め、生活基盤となる就業の場づくりなど、町民が安定して暮らしていけるまちづくりを目指します。

将来都市構造	都市軸	都市拠点	土地利用ゾーン
	<p>■広域軸</p> <ul style="list-style-type: none"> ～広域的な都市との連携を担い、本町の発展を牽引する軸 ・川越坂戸毛呂山線／(仮)新川越生線 <p>■都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> ～本町と周辺都市を連携する軸 ・新飯能寄居線 <p>■水と緑の軸</p> <ul style="list-style-type: none"> ～自然環境に配慮したうおいと安らぎの自然骨格軸 ・越辺川／大谷木川／葛川など 	<p>■生活拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主に公共施設が集積する地区 <p>■生活交流拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内4つの駅及びその周辺 <p>■医療福祉拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埼玉医科大学病院、埼玉医科大学国際医療センター周辺 <p>■歴史文化拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出雲伊波比神社、桂木観音、新しき村、歴史民俗資料館周辺 <p>■観光拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鎌北湖、宿谷の滝、桂木観音・桂木川、箕和田湖、ゆずの里オートキャンプ場周辺 <p>■スポーツ・レクリエーション拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毛呂山総合公園、大類グラウンド・大類ソフトボールパーク、越辺川周辺 	<p>■住居系ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ～快適で便利な既存市街地の居住環境の維持と中心市街地の活性化、市街化調整区域の計画的で秩序ある土地利用誘導を図る <p>■産業系ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ～主要幹線道路沿道等の適正な土地利用誘導策や地域づくりによる産業系ゾーンの検討を図る <p>■農業系ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ～農地と生産環境の保全に努めるとともに、都市と農村が調和した発展を目指す <p>■森林系ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ～森林の保全・活用と、都市と農村交流が活発な地域づくりを目指す



項 目	計 画 内 容
道路・交通 体系の 整備方針	<p>●基本的考え方</p> <p>公共交通</p> <p>鉄道については、都心(池袋)へ約 60 分という利便性から利用者も多く、輸送力のさらなる増強が必要となっています。このため、JR 八高線(八王子駅～高麗川駅は完了)、東武越生線(町内の一部で複線化済み)の利便性の向上を強く関係機関へ要望していきます。</p> <p>バス輸送については、現在、「毛呂山町生活交通ネットワーク計画」に基づき、コミュニティバス(もろバス)を運行しています。今後も、町内循環バスの利便性の向上に向けた改善などによる町民の移動手段の確保に努めます。</p> <p>●道路・交通体系の整備方針</p> <p>公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ■鉄道輸送力の増強、利便性の向上を図るため、八高線活性化促進協議会や越生線改善対策協議会などから鉄道事業者及び関係機関への要望を行います。 ■集約型都市構造の形成にあたっては、公共交通ネットワークの構築が重要となります。安全・安心に歩いて暮らせる環境づくりを進める上でも、利用者のニーズに即し移動手段に不便が生じないよう、町内循環バス(もろバス)の運行コースや運行時間の充実、民間バス事業者との連携など、バス利便性の向上に努めます。 ■特に、新市街地である目白台地区は鉄道駅利用が困難な状況にあるため、町内循環バスなどバスサービスの充実に努めます。 ■公共交通機関の利用者が自転車などを放置しないよう、駐輪場の整備や維持管理を行います。特に、駅周辺については、駐輪場や駐車場の整備及び規制の強化を進め、放置自転車や違法駐車などを防止し、快適な路上空間の確保に努めます。

(3) 毛呂山町立地適正化計画（平成 29 年 2 月）

項 目	計 画 内 容
<p>基本 コンセプト</p>	<p>●「導く」「保つ」「つなぐ」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域を中心に町域全体における土地利用の適正化を目指すことで、持続可能な都市経営を実現し、活力(=市場価値)のある「元気なまち」を、我が町の将来を担う子どもたちに『つなぐ』ことを本計画の大きなコンセプトとします。また、本計画の核となる市街化区域については、居住や都市機能を『導く』ことにより、おおむね20年後においても現状の人口密度を『保つ』ことで、町域全体の活性化におけるメインエンジンとすることをコンセプトとします。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>・都市機能の誘導による、市街地の魅力向上</p> <p>・中心市街地への居住誘導</p> <p>・上記の各種誘導による、空き家、空き店舗問題の解消</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>・生活サービス機能の維持、確保による人口密度の維持</p> <p>・多世代が居住しやすい環境の創出により、将来的な人口密度の維持</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>・土地利用ニーズの活性化</p> <p>・誘導区域内外における土地利用の適正化により、町域全体の活性化</p> <p>・元気なまちを子どもたちに託すことで、「まちをつなぐ」</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>市街化区域 363.4ha</p> <p>居住誘導区域 329.0ha</p> <p>北部居住誘導区域</p> <p>南部居住誘導区域</p> </div>

項目	計画内容																
<p>交通に関する課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本町における鉄道やコミュニティバスといった公共交通徒歩利用圏は、市街化区域の大部分をカバーしています。しかしながら、新市街地であり、町内で最も高齢化率が低い目白台地区については、鉄道駅から離れているだけでなく、鉄道駅へのアクセシ性が構築されていない状況です。このため、目白台地区は町内でも自動車依存率が最も高い区域の一つとなっています。また、市街化調整区域における市街化が一定のペースで進展しているため、町全体の自動車依存率のさらなる上昇も予測されます。 ・自動車利用のすべてが否定されるわけではありませんが、徒歩と公共交通で日常生活を行うことができる環境は、そこに住む人たちの健康増進に資するという研究結果が多く存在します。こうした背景から、国土交通省でも「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン(平成26年8月1日)」を策定し、立地適正化計画関連制度と連携した、より健康に暮らすことのできるまちづくりを目指しているところです。 ・自動車利用を前提としたライフスタイルから、徒歩や公共交通を中心としたライフスタイルへの誘導が、町民の健康増進という観点からも求められます。したがって、目白台地区における鉄道駅へのアクセシビリティ向上、中心市街地の魅力を高めることによる、相対的な市街化調整区域における市街化トレンドの抑制が求められます。 <div data-bbox="667 763 1394 1240"> <p>自動車依存率の現状(平成22年国勢調査より)</p> <table border="1" data-bbox="1187 992 1369 1218"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市街化区域</td> <td></td> </tr> <tr> <td>~30%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>31%~40%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>41%~50%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>51%~60%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>61%~70%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>70%~</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div>	凡 例		市街化区域		~30%		31%~40%		41%~50%		51%~60%		61%~70%		70%~	
凡 例																	
市街化区域																	
~30%																	
31%~40%																	
41%~50%																	
51%~60%																	
61%~70%																	
70%~																	
<p>立地適正化計画における公共交通ネットワークの役割</p>	<p>・公共交通ネットワークは、複数の拠点どうしを結び、だれもが必要な機能にアクセスできる環境を整えるために欠かせない要素であり、持続可能な都市経営を目指す立地適正化計画において、大変重要なものです。したがって、本計画においても、本町における公共交通ネットワークの現状と課題を把握し、持続可能な都市経営の実現に向けた施策の方向性を検討します。</p>																
<p>課題解決に向けた方向性</p>	<p>・本町における公共交通ネットワークにおける喫緊の課題は、北部居住誘導区域(目白台地区)における課題です。この課題を解決するためには、バス路線による鉄道駅までのアクセシビリティの確保が求められます。今後、地域のみなさんとの意見交換などを行い、バス路線の誘導を検討していきます。</p> <div data-bbox="711 1518 1394 1973"> <p>課題解決の方向性</p> <p>北部居住誘導区域における「鉄道を利用しやすい環境」を構築するために、町内鉄道駅へのアクセシビリティ向上や、その他の可能性についても幅広く検討を行います。</p> </div>																

3) その他の各種計画等の概要と関連する施策

(1) 第8期高齢者総合計画（高齢者福祉計画・介護保険事業計画）（令和3年度～令和5年度）

項 目	計 画 内 容
基 本 理 念	・住み慣れた地域で、いつまでも安心して・自分らしく・いきいき暮らすまち・もろやま
基 本 目 標	基本目標1 地域包括ケアシステムの 推進と発展 基本目標2 介護保険基盤の充実 基本目標3 生きがいつくりと社会活動への参加の促進 基本目標4 安心して暮らせるための保健・福祉の充実
公共交通等に関する施策	基本目標4 安心して暮らせるための保健・福祉の充実 基本施策2 生活を支援するサービスの充実 主な取組(3) 高齢者の住まい環境づくり 具体的事業⑤ <日常生活の支援及び公共施設の利便性向上を目的として、町内循環バス(もろバス)の運行を行う。 今後の方針:更なる運行利便性向上のため、令和3年10月に運行見直し予定である。引き続き日常生活に必要な移動手段の提供を行う。

(2) 第5期毛呂山町地域福祉計画・毛呂山町地域福祉活動計画（令和5年3月）

項 目	計 画 内 容
基 本 理 念	・人と人のつながりから生まれる地域づくり
基 本 目 標	基本目標1 地域力を育む基盤づくり 基本目標2 みんなで支える地域づくり 基本目標3 安心して住み続けられる地域づくり
公共交通等に関する施策	基本目標2 みんなで支える地域づくり 基本施策2-2 多職種のとつながりによるまちづくり (2) 企業や法人等との協働・連携 社会福祉法人や民間企業等が行う地域貢献事業に、本町では、生活支援体制整備事業において、社会福祉法人と連携した移送支援事業や、民間企業との協働による移動販売事業を実施しています。このような取組を広げていくことで、新たな事業の創出や地域・社会資源の活用を進めます。

(3) 毛呂山町障害者福祉計画（令和3年度～令和5年度）

項 目	計 画 内 容
基本理念 (目指すまちの姿)	「ともに支えあい心豊かに安心して暮らせるまち」を目指して
基本目標	基本目標 1 障害に対する理解が進み、支えあいのあるまちづくり 基本目標 2 地域で安心して生活できるまちづくり 基本目標 3 自分らしく心豊かに暮らせるまちづくり
公共交通等に関する施策	基本目標 1 障害に対する理解が進み、支えあいのあるまちづくり 2-1 差別解消の推進 ①障害に基づく差別解消に向けた啓発活動 公共交通機関や不特定多数の人が利用するスーパーや飲食店などの施設において、身体障害者補助犬の同伴が拒まれることのないよう、身体障害者補助犬制度の周知に努めます。 基本目標 2 地域で安心して生活できるまちづくり 5-1 福祉のまちづくりの推進 ①公共的施設のバリアフリー化の推進 行政施設や公園、運動場など、多くの町民が利用する公共的施設において、段差の解消や手すりの設置、障害特性に対応したトイレの設置、誘導・案内表示などのバリアフリー化を推進します。

4) 宣言等の概要

(1) 毛呂山町スポーツ健康都市宣言（平成元年 10 月）

わたくしたち毛呂山町民は、スポーツを愛し、スポーツに親しみ、健康で活力あるまちづくりを進めるため、ここにスポーツ健康都市を宣言します。

- 1 スポーツをとおし、体力を養い健康づくりにつとめましょう。
- 1 スポーツに親しみ、豊かな心と体をつくりましょう。
- 1 スポーツを通じ、友情の輪をひろげましょう。
- 1 スポーツを地域にひろめ、健康で活力ある明るいまちづくりをすすめましょう。

(2) 毛呂山町平和都市宣言（平成 28 年 12 月）

里山の緑と清流、四季折々に美しく変化を見せる自然の中で、安らぎに満ちた平和な日々を送ることが、町民共通の願いです。

しかしながら、世界各地では、依然として武力紛争などが絶えず、多くの尊い命が奪われています。私たち毛呂山町民は、世界で唯一の核被爆国の国民として、非核三原則を遵守し、核兵器の廃絶をはじめ、戦争の惨禍が繰り返されることのないよう、平和の尊さを訴え続けていかなければなりません。

毛呂山町は、平和で豊かな社会を築き、未来を生きる子どもたちに引きついでいくために、町民の心を一つにして平和への誓いを新たにし、ここに「平和都市」であることを宣言します。

(3) ゼロカーボンシティ共同宣言（令和4年12月）

山並み連携ゼロカーボンシティ協議会（毛呂山町、越生町、ときがわ町、東秩父村）

近年、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの増加による地球温暖化の進行が要因となり、世界規模で自然災害が増加しています。

今後、さらなる自然災害の頻発と激甚化が予想される中で、環境に対する社会全体の意識や関心が高まっており、脱炭素社会に向けた動きが加速しております。

2015年に合意されたパリ協定では、「世界的な平均気温上昇を産業革命以前に比べて2度未満に抑制すること及び1.5度に抑える努力を追求すること」とされており、政府では、2020年10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、2013年から2030年の削減目標を46%、2050年には温室効果ガス排出を実質ゼロとすることを目指しております。

美しい山並みが連なった毛呂山町、越生町、ときがわ町、東秩父村の3町1村は、県立黒山自然公園及び県立長瀬玉淀自然公園に指定された豊かな自然環境に恵まれた地域です。

この地域で暮らす私たちには、その恵まれた自然環境を享受し、誇るべき財産として、未来を担う次世代に引き継いでいかなければなりません。

私たちは今、共通財産である「森林と木」を生かすための施策を展開し、3町1村が互いに手をつなぎ「山並み連携」により、2050年までに二酸化炭素の排出実質ゼロを目指すことを共同で宣言します。

(4) 毛呂山町健幸づくりのまち宣言（令和5年3月）

わたしたちのまちは、歴史が香る緑豊かなまちです。

この緑豊かなまちで、健康で生き生きと、心豊かに人生を送ることがわたしたちの願いです。

わたしたち一人ひとりが協力して、健康で幸せに暮らせるまちを目指し、毛呂山町を健幸づくりのまちとすることを宣言します。

- 1 緑豊かな自然を感じて、歩くことを楽しみます
- 2 健康的な食生活により、元気な身体を保ちます
- 3 自分を大切に、心と身体を休め、笑顔で生活します
- 4 社会活動に参加し、世代を超えた人と人との絆を深めます

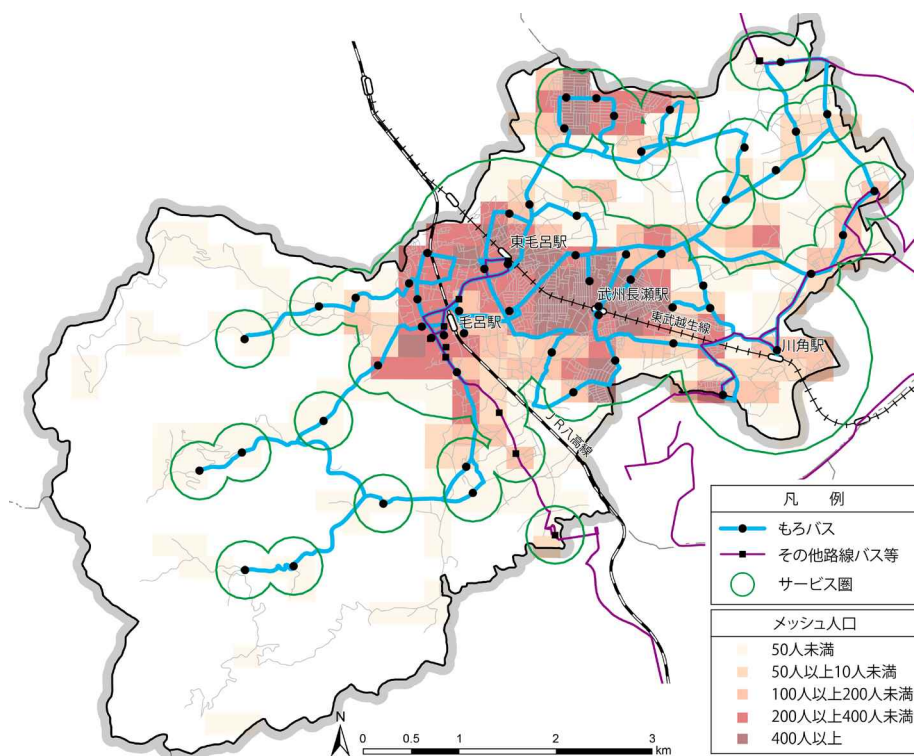
第2章 公共交通の現状

2-1 公共交通の運行状況

本町を運行する公共交通として、鉄道2路線、路線バス4路線、町内循環バス(もろバス)の他、タクシー事業者が3社営業している。また、坂戸市内から川角駅に接続する坂戸市市民バス(さかっちバス、さかっちワゴン)がある。

表 本町を運行する公共交通

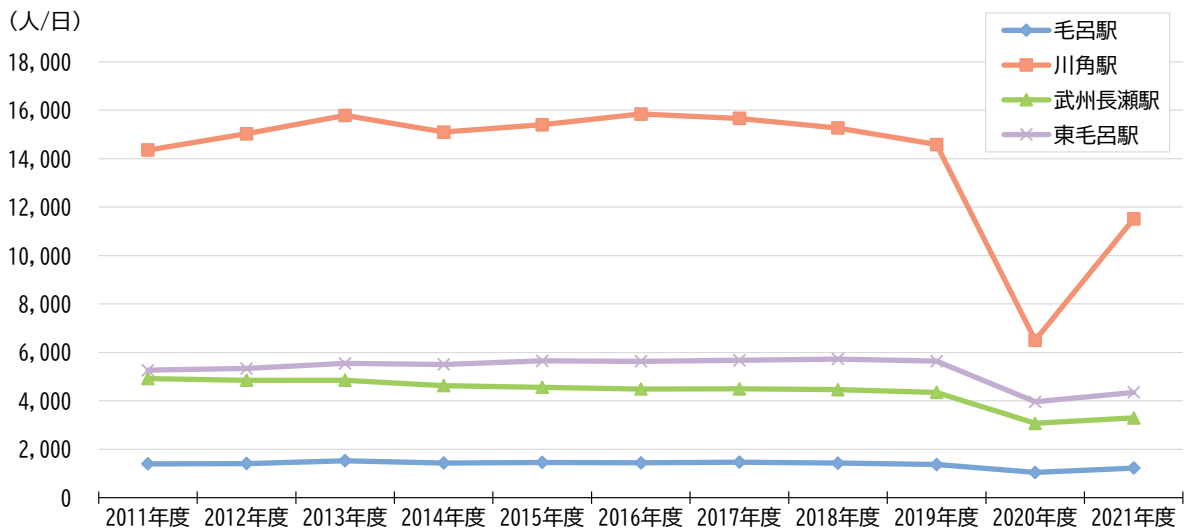
分類	路線名	駅・運行区間	運行主体・運行事業者
鉄道	JR八高線	毛呂駅	東日本旅客鉄道株式会社
	東武越生線	東毛呂駅・武州長瀬駅・川角駅	東武鉄道株式会社
路線バス	埼玉医大線 大橋線	東毛呂駅～埼玉医大保健医療学部 坂戸駅～大橋	川越観光自動車株式会社
	医大11	埼玉医大～高麗川駅	国際興業株式会社
	医大31	埼玉医大～飯能駅	
町内循環バス (もろバス)	めじろ号1コース	役場～川角駅～役場	有限会社毛呂山タクシー
	めじろ号2コース	役場～目白台～苦林～役場	有限会社毛呂山タクシー
	やぶさめ号1コース	役場～苦林～役場	株式会社越生タクシー
	やぶさめ号2コース	役場～川角駅～役場	株式会社越生タクシー
	やぶさめ号3コース	役場～目白台～役場	株式会社越生タクシー
	ゆず号1コース	役場～鎌北湖～役場	株式会社越生タクシー
	ゆず号2コース	役場～もろびとの館～役場	株式会社越生タクシー
坂戸市市民バス (さかっちバス・ さかっちワゴン)	おおや線	川角駅入口～坂戸市役所	東武バスウエスト株式会社
	にしさかど線	川角駅入口～五丁目調整池	東武バスウエスト株式会社
	しろやま線	城山荘～坂戸市役所	有限会社三芳野タクシー
タクシー			有限会社毛呂山タクシー 株式会社越生タクシー 飛鳥交通株式会社



出典:国土交通省「国土数値情報」、総務省「令和2年国勢調査」

図 鉄道及びバス路線

町内の鉄道駅別の乗降車人員をみると、川角駅の利用が最も多く、次いで東毛呂駅、武州長瀬駅となっており、運行本数が少ない毛呂駅の利用者数は低くなっている。新型コロナウイルス感染症の感染拡大前までは、東毛呂駅は微増傾向、武州長瀬駅は微減傾向、川角駅と毛呂駅は横ばい傾向で推移していた。令和2年度(2020年度)は、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少しており、特に大学から近い川角駅での減少幅が大きくなっている。



※毛呂駅は公表されている乗車人員を2倍した値
出典:埼玉県統計年鑑

図 駅別乗降車人員の推移

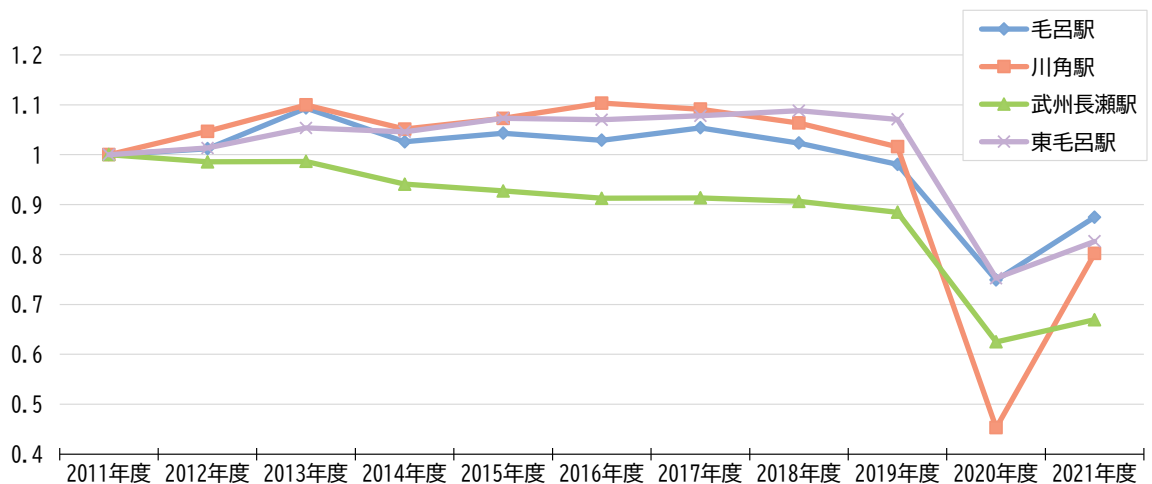


図 駅別乗降車人員の増減比(2011年度を1とした場合)

2-2 もろバスの運行及び利用状況

もろバスは、令和元年10月から令和3年9月までは里地域1、2コース、山地域1～3コースで運行され、令和3年10月の運行見直しにより、現在はめじろ号1、2コース、やぶさめ号1～3コース、ゆず号1、2コースで運行されている。

令和3年10月の運行見直しでは、慢性的に発生していた目白台の定員超過に対応するため、ゆず号において目白台を運行するコースを新設した。これにより目白台地区の利用者の分散が図られたため、運行見直し後の日当り利用者数は、めじろ号及びやぶさめ号では見直し以前に比べてやや減少して推移しているものの、ゆず号についてはやや増加して推移している。全体の利用者数については、ゆず号補填便の廃止やルート見直しによる運行頻度の低下により減少したものと考えられる。

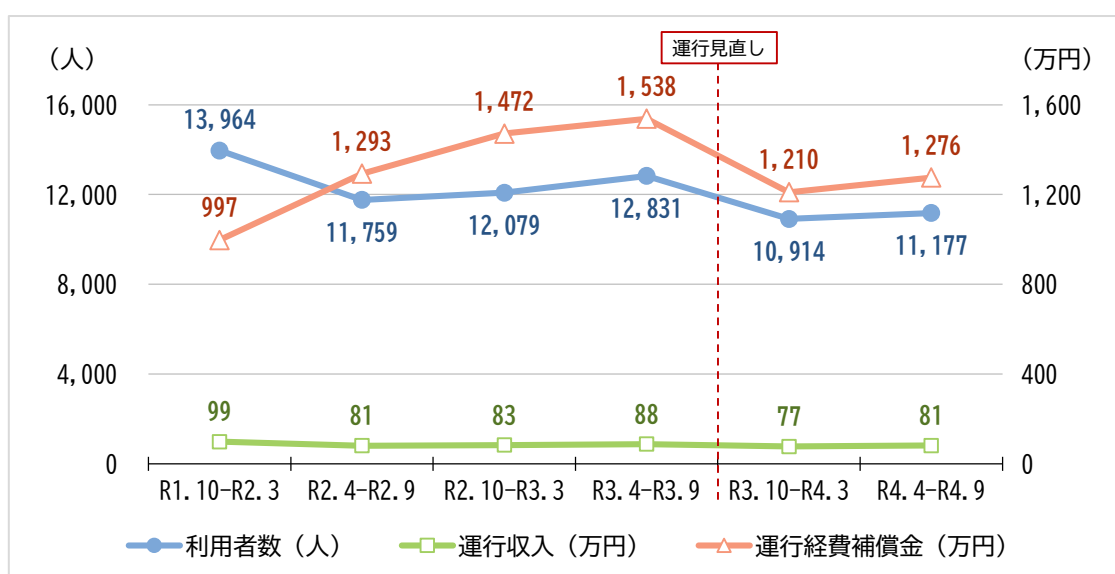


図 利用者数及び運行収入、運行経費補償金の推移

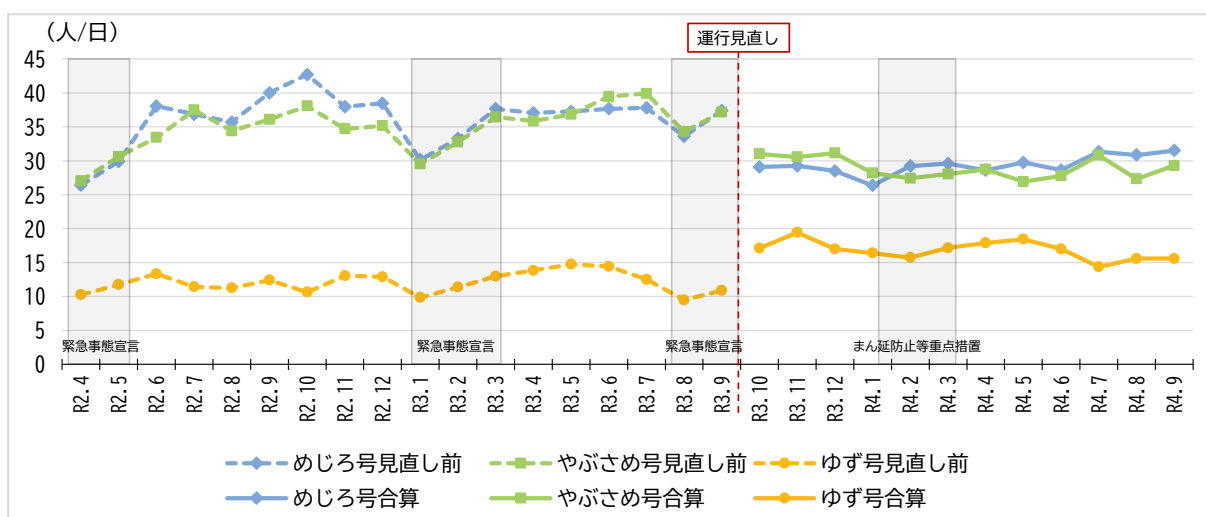


図 日当り利用者数(月平均)の推移

1) めじろ号

- ・1コースは1日当たり約 17 人、2コースは1日当たり約 12 人が利用している。
- ・利用者の多い停留所は、役場や埼玉医大の他には、武州長瀬駅、東毛呂駅、学園台中央公園等である。
- ・後発便の乗車は、武州長瀬駅(南)、保健センターが多い。
- ・フリー降車は主におおくぼ橋、玉林寺公会堂付近が多い。

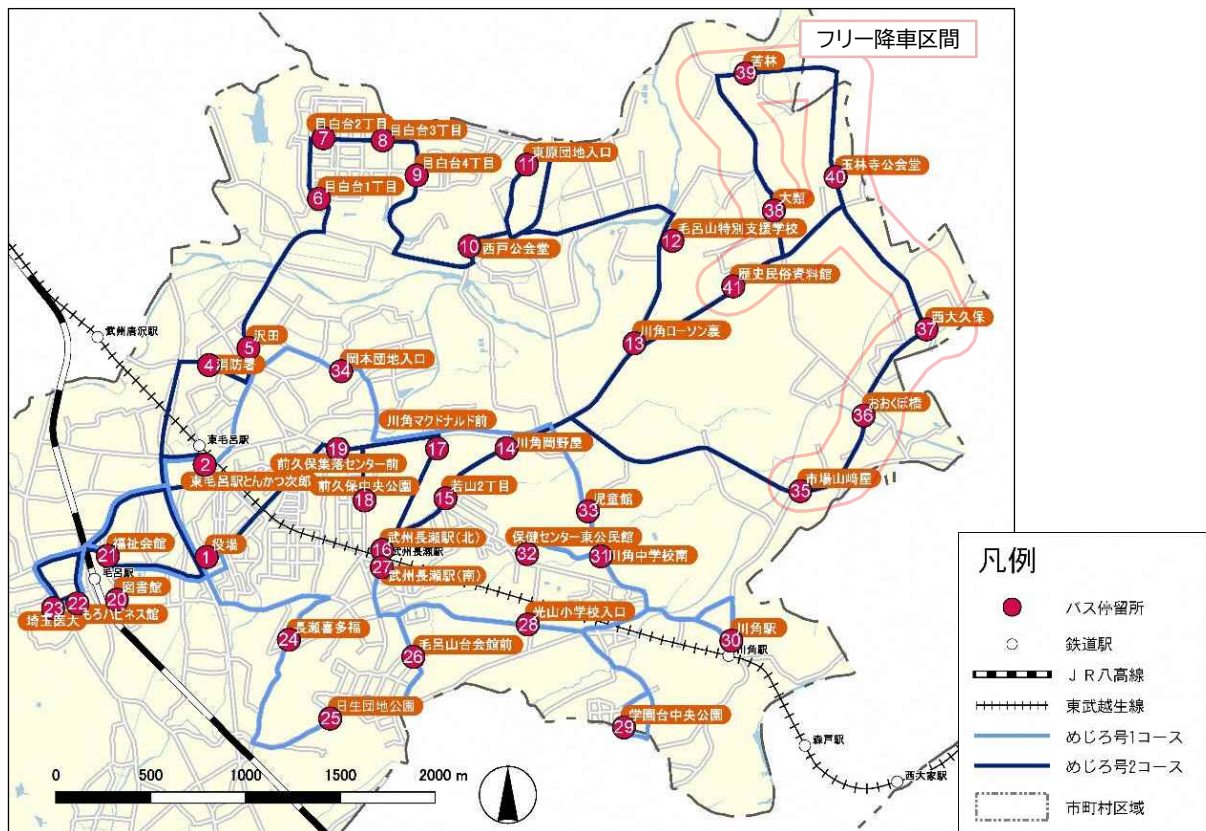


図 めじろ号路線図

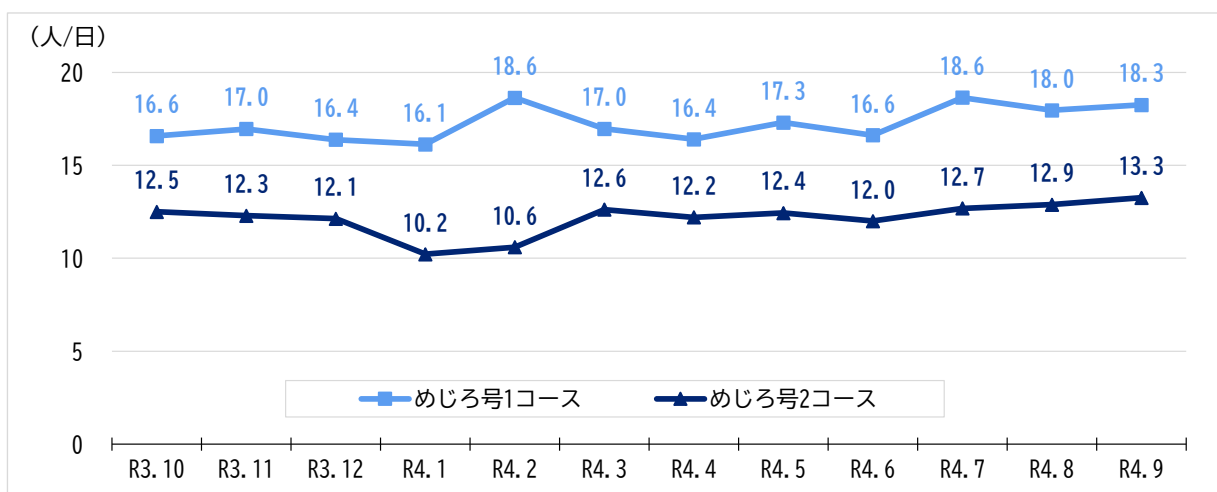


図 めじろ号日当り利用者数(月平均)の推移

便別の利用状況は、午前の1コース1、2便及び2コース1便で利用者が多く、移動ニーズが高いのは主に午前中であるといえる。

1コースでは、武州長瀬駅(南)～岡本団地入口間の車内乗客数が多く、武州長瀬駅(南)、保健センター等で定員超過が発生している。

2コースでは、東毛呂駅～目白台1丁目間の車内乗客数が多く、主として東毛呂駅～目白台～武州長瀬駅(北)の移動に利用されている。

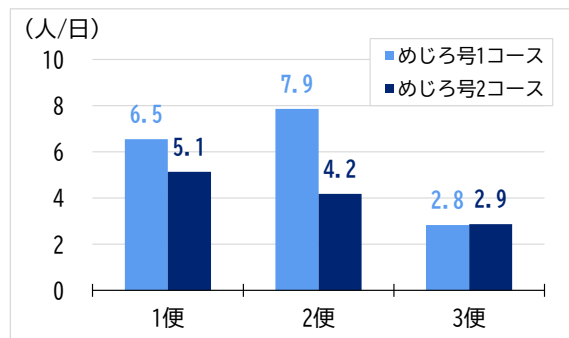


図 めじろ号便別日当たり利用者数 (R3.10-R4.9)

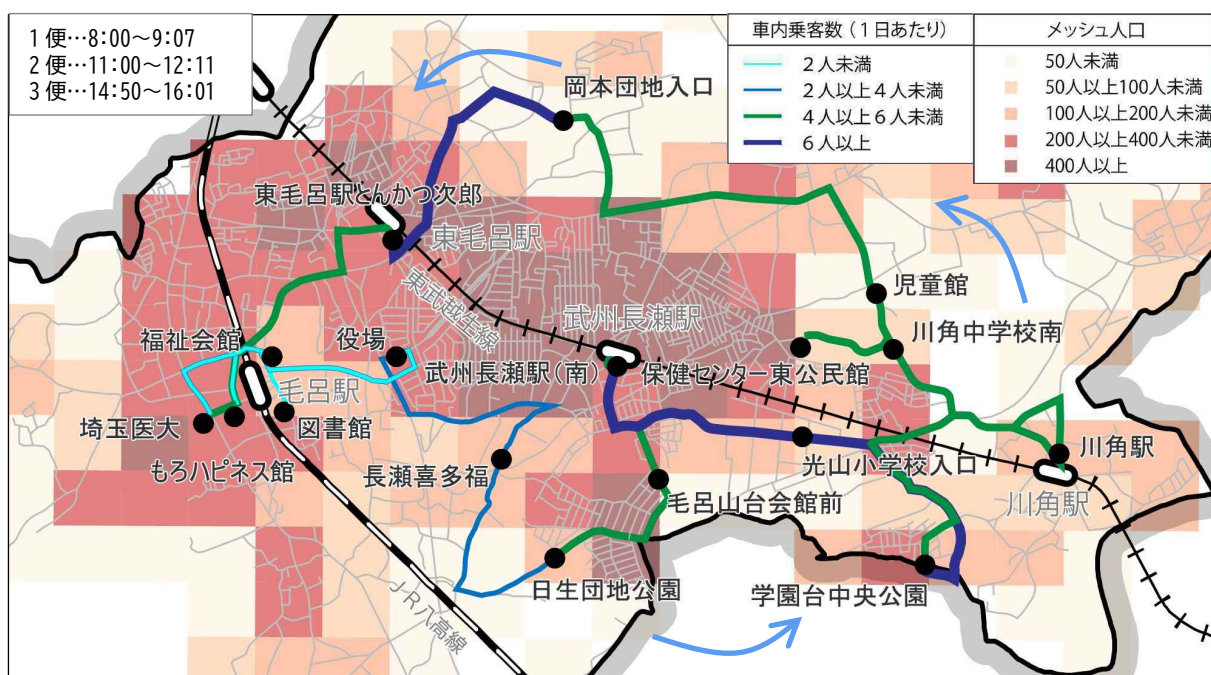


図 めじろ号1コース車内乗客数

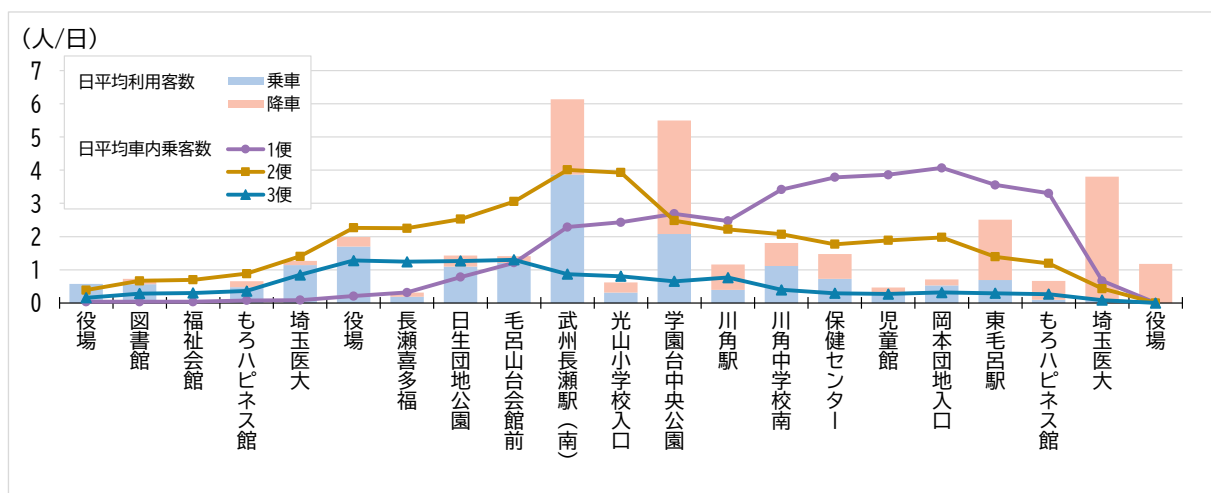


図 めじろ号1コース停留所別日当たり利用者数(R3.10-R4.9)

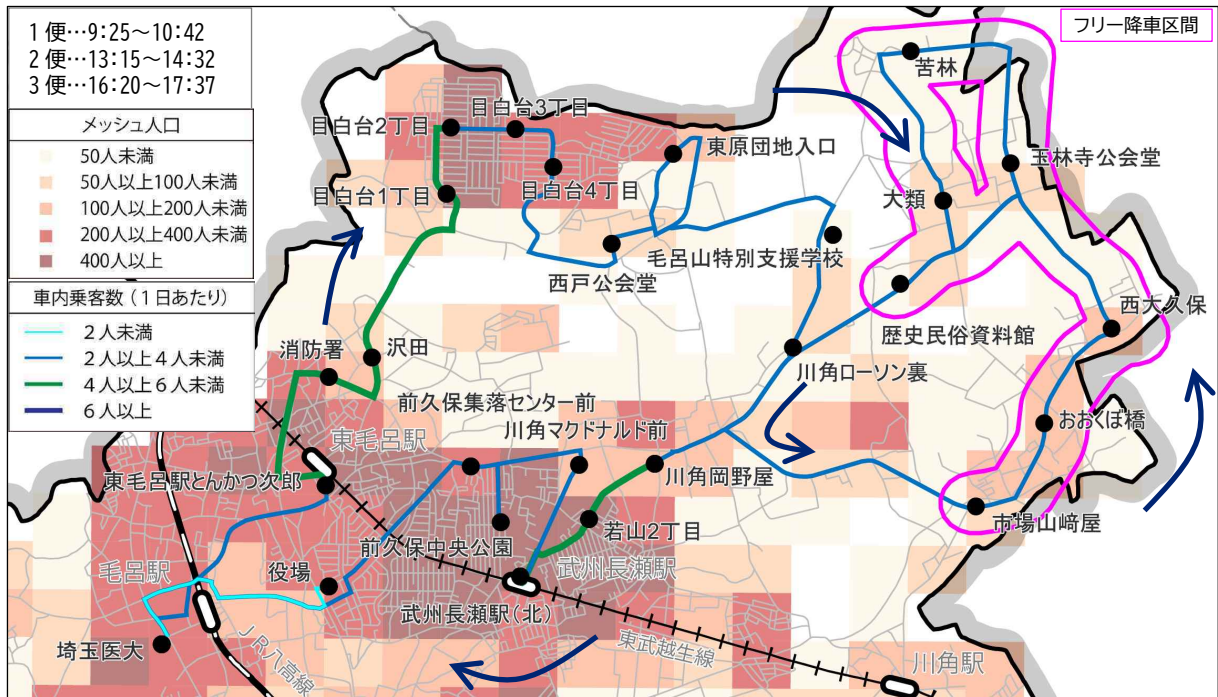


図 めじろ号2コース車内乗客数

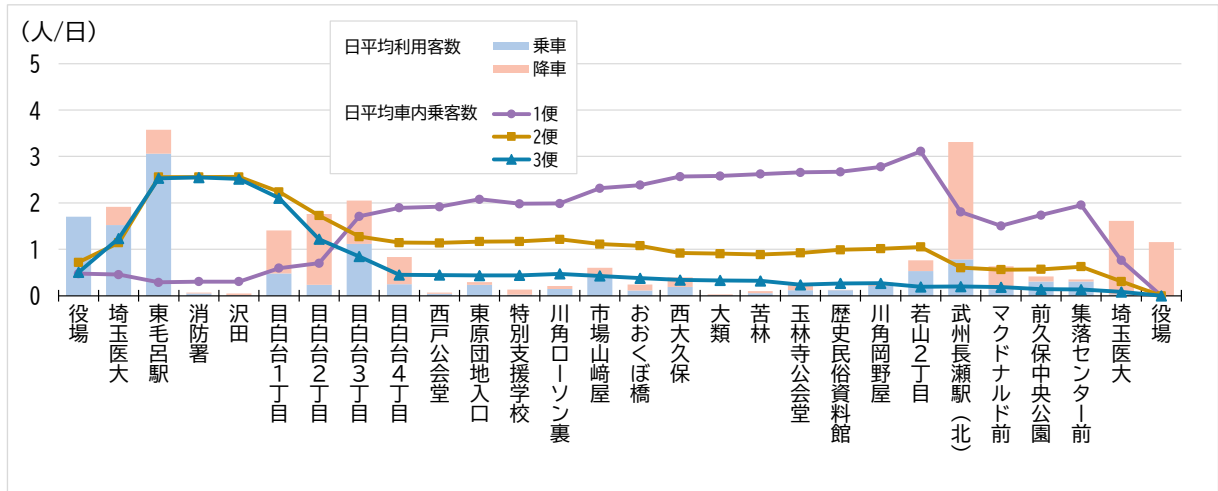


図 めじろ号2コース停留所別日当り利用者数(R3.10-R4.9)

2) やぶさめ号

- ・1コースは1日当たり約8人、2コースは1日当たり約 12 人、3コースは1日当たり約9人が利用している。
- ・利用者の多い停留所は、若山2丁目、武州長瀬駅、埼玉医大、学園台中央公園、東毛呂駅等である。
- ・後発便の乗車は、武州長瀬駅(北)、学園台中央公園、目白台等で多い。
- ・フリー降車は主に大類、おおくぼ橋付近で多い。

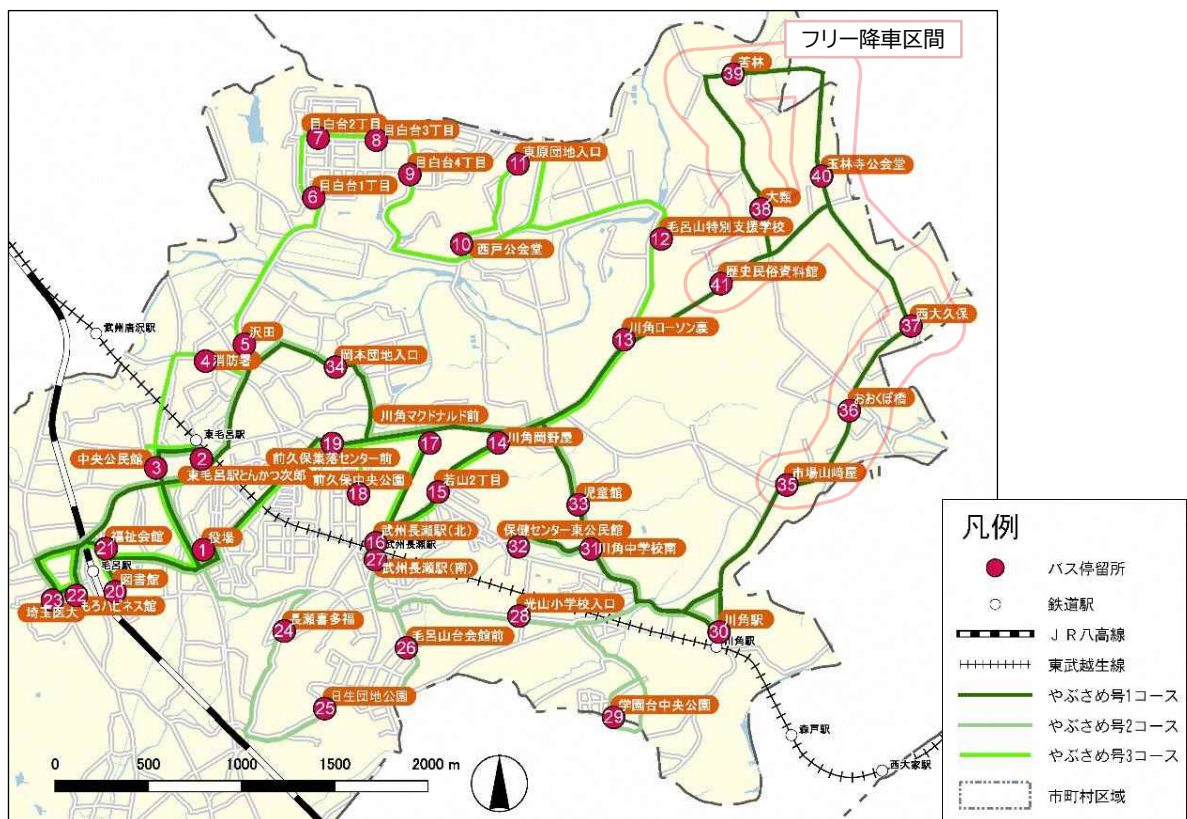


図 やぶさめ号路線図

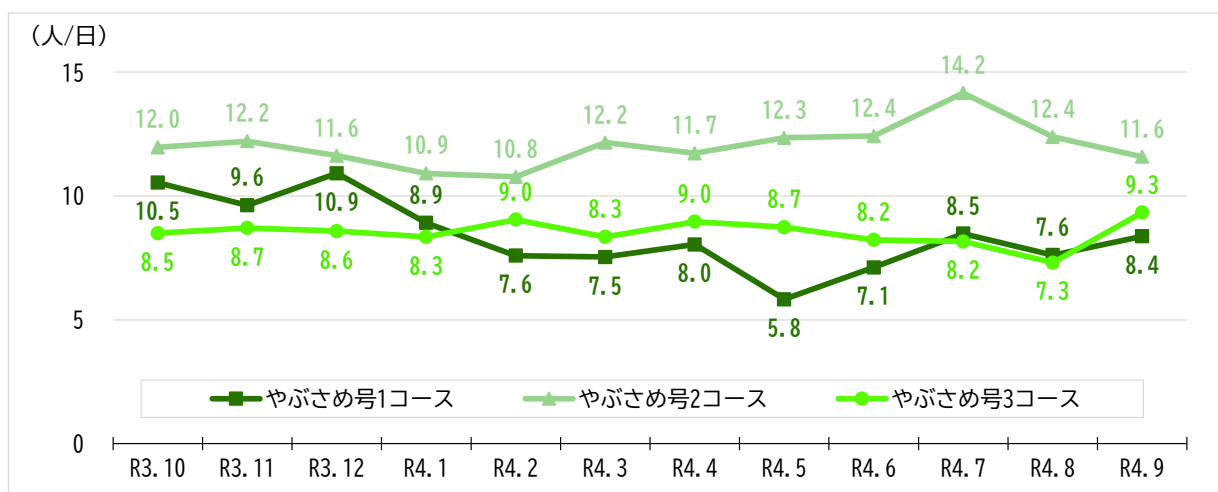


図 やぶさめ号日当たり利用者数(月平均)の推移

便別の利用状況は、いずれのコースでも午前中に運行する1便の利用者が多く、定員超過が発生している。

1コースは、武州長瀬駅(北)～から埼玉医大間で主に利用されている。

2コースは、学園台中央公園から武州長瀬駅(南)を經由し、役場や埼玉医大で降車する利用者が多い。

3コースは、武州長瀬駅(北)～目白台～東毛呂駅間の移動で主に利用されている。

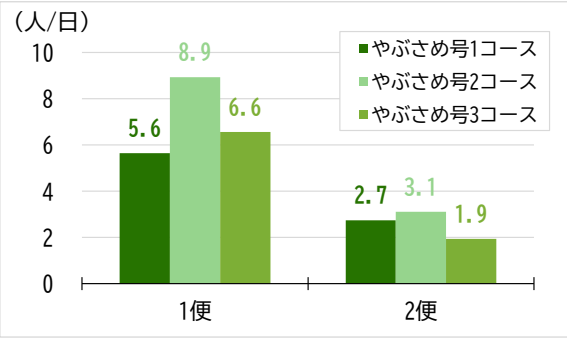


図 やぶさめ号便別日当り利用者数 (R3.10-R4.9)

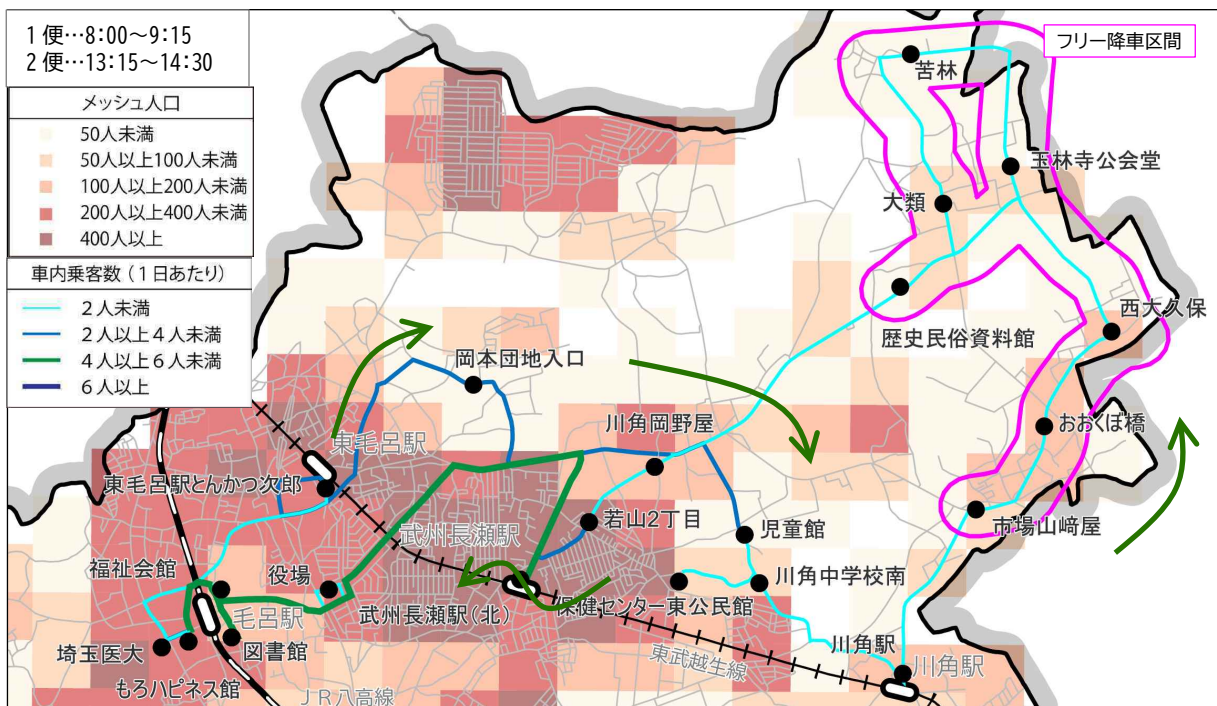


図 やぶさめ号1コース車内乗客数

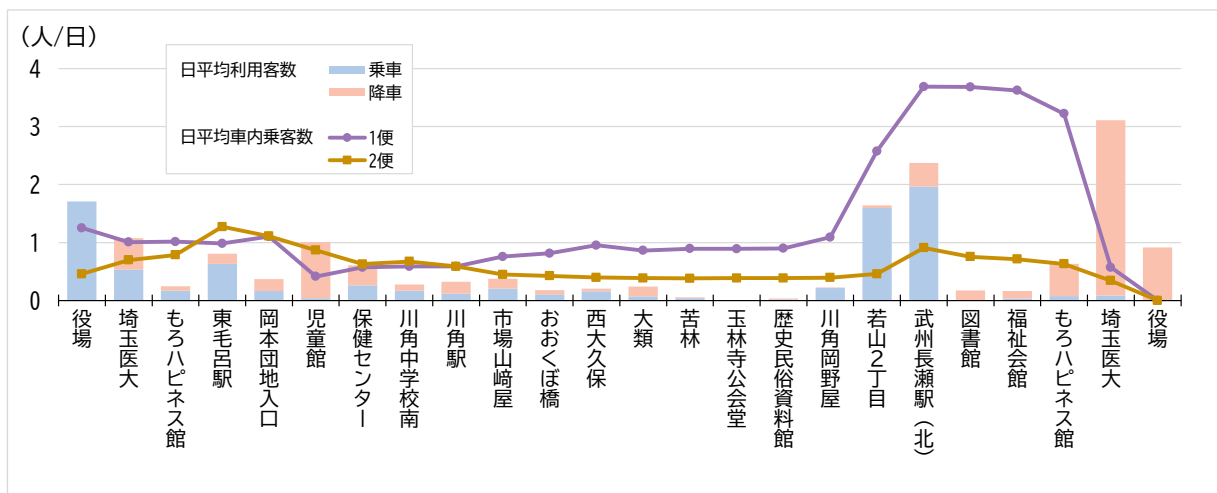


図 やぶさめ号1コース停留所別日当り利用者数 (R3.10-R4.9)

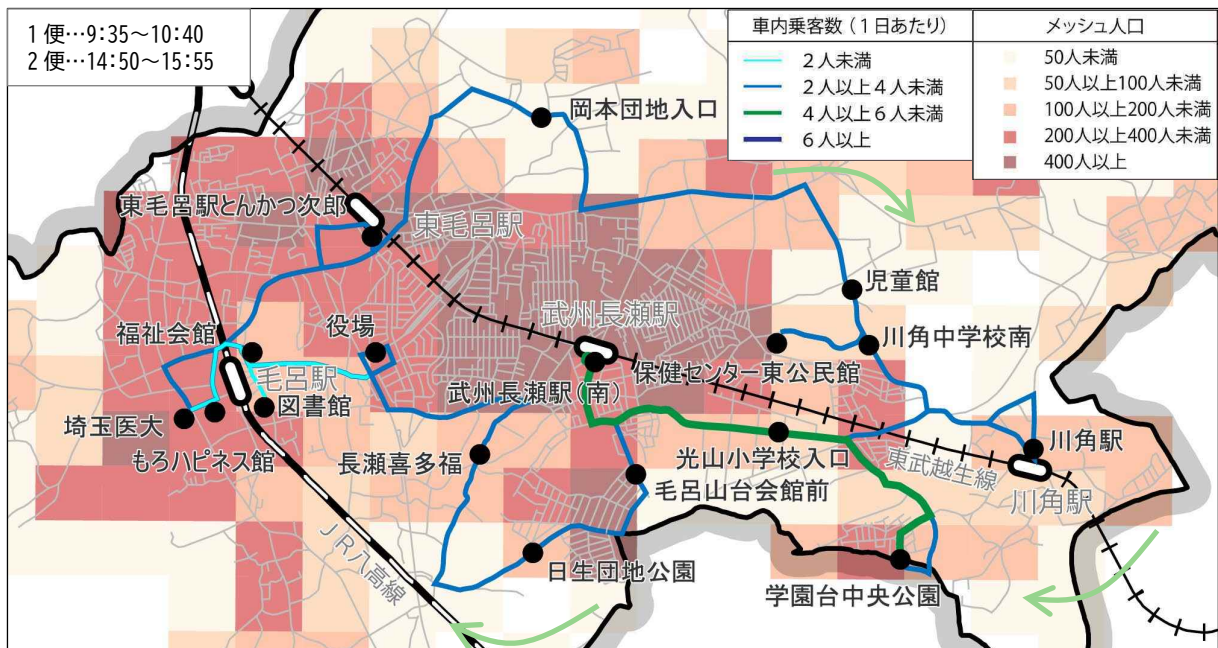


図 やばさめ号2コース車内乗客数

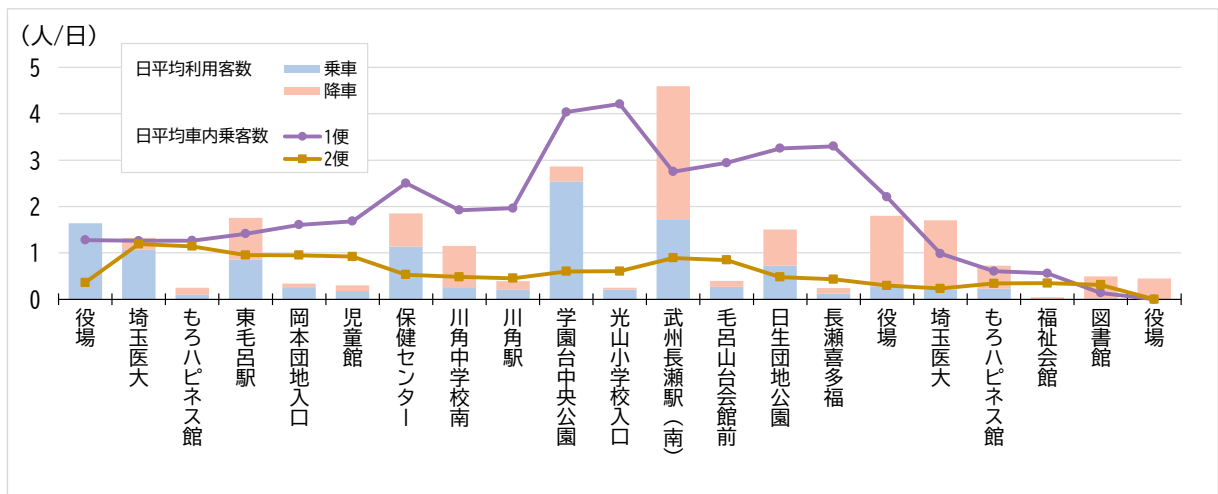


図 やばさめ号2コース停留所別日当り利用者数(R3.10-R4.9)

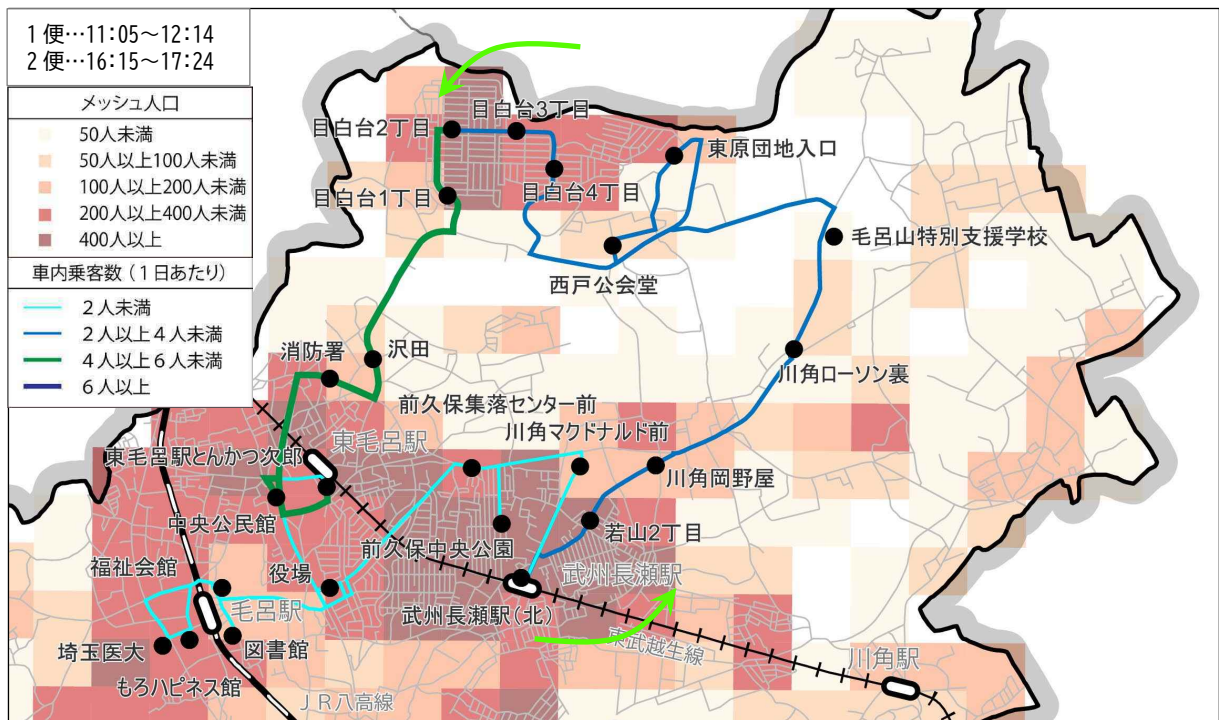


図 やばさめ号3コース車内乗客数

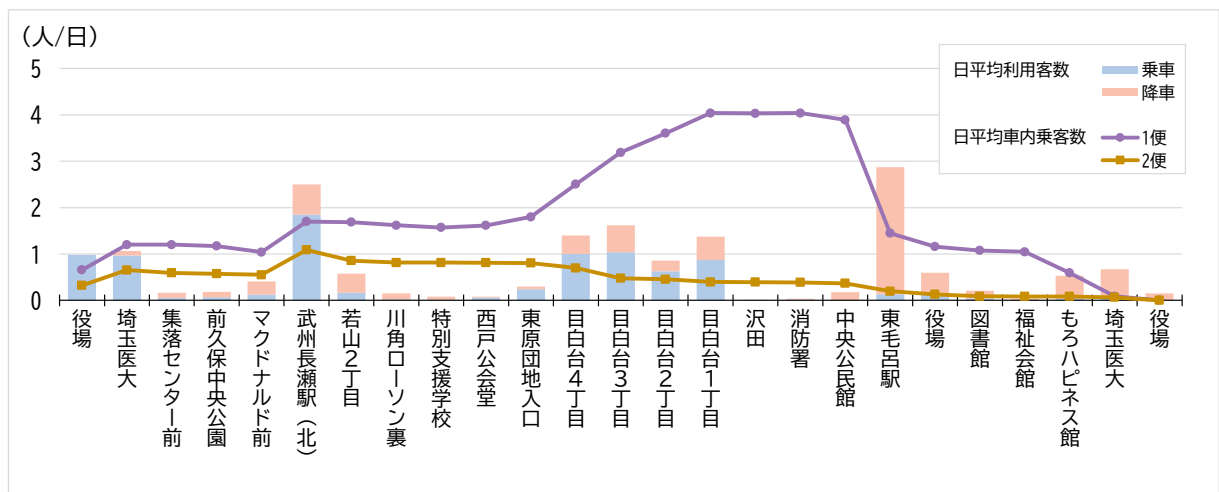


図 やばさめ号3コース停留所別日当り利用者数(R3.10-R4.9)

3) ゆず号

- ・1コースは1日当たり約6人、2コースは1日当たり約11人が利用している。
- ・利用者の多い停留所は、役場、東毛呂駅、目白台等である。
- ・後発便の乗車は、鎌北湖、新農道入口、目白台で発生している。
- ・フリー降車は主に小田谷セブンイレブン、大谷木浅野屋、大谷木公会堂、滝ノ入消防小屋付近が多い。

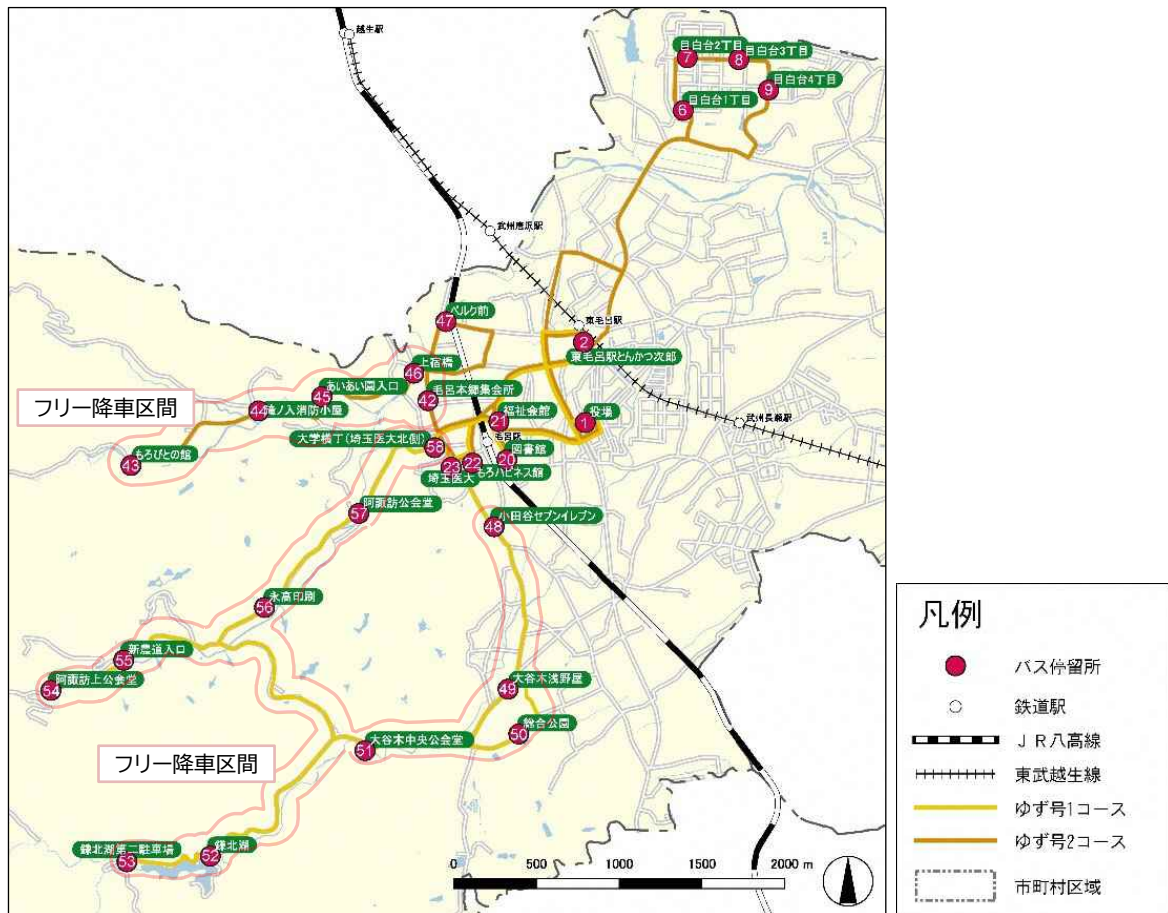


図 ゆず号路線図

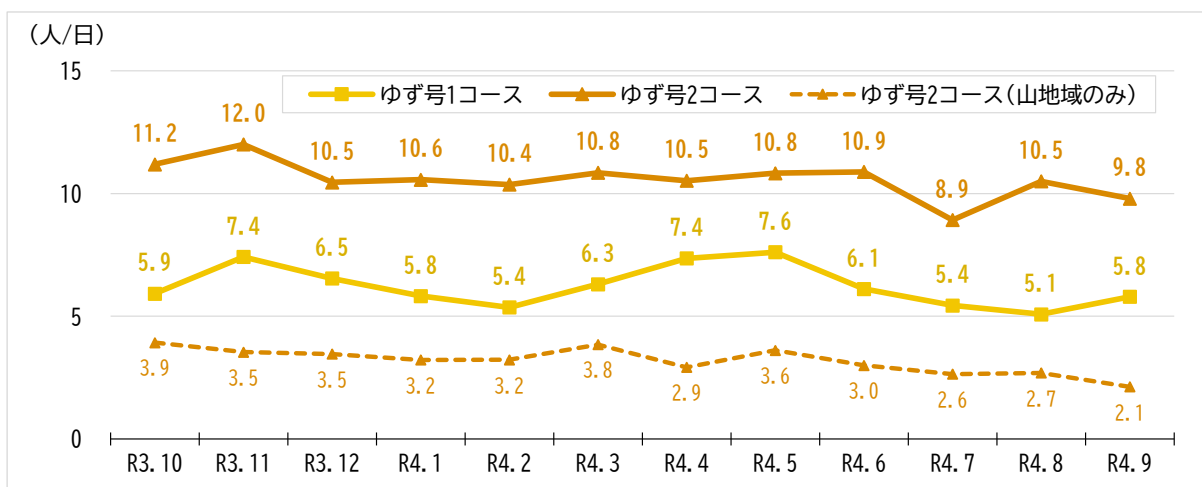


図 ゆず号日当り利用者数(月平均)の推移

便別の利用状況は、1コースは時間帯による大きな変動がなく利用されている。2コースは午前の1便が多く利用され、目白台で定員超過が発生している。

1コースは、役場～福祉会館間の利用者は多くないが車内乗客数はほぼ一定で、東毛呂駅、役場への移動に利用されている。

2コースは、役場～もろびとの館～役場間を少人数が利用し、東毛呂駅～目白台～東毛呂駅間で利用者が増えるという傾向がみられる。

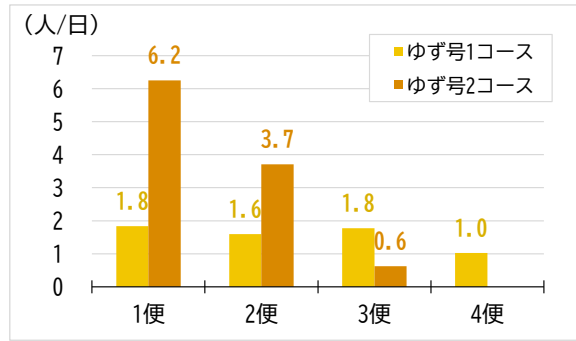


図 ゆず号便別日当り利用者数 (R3.10-R4.9)

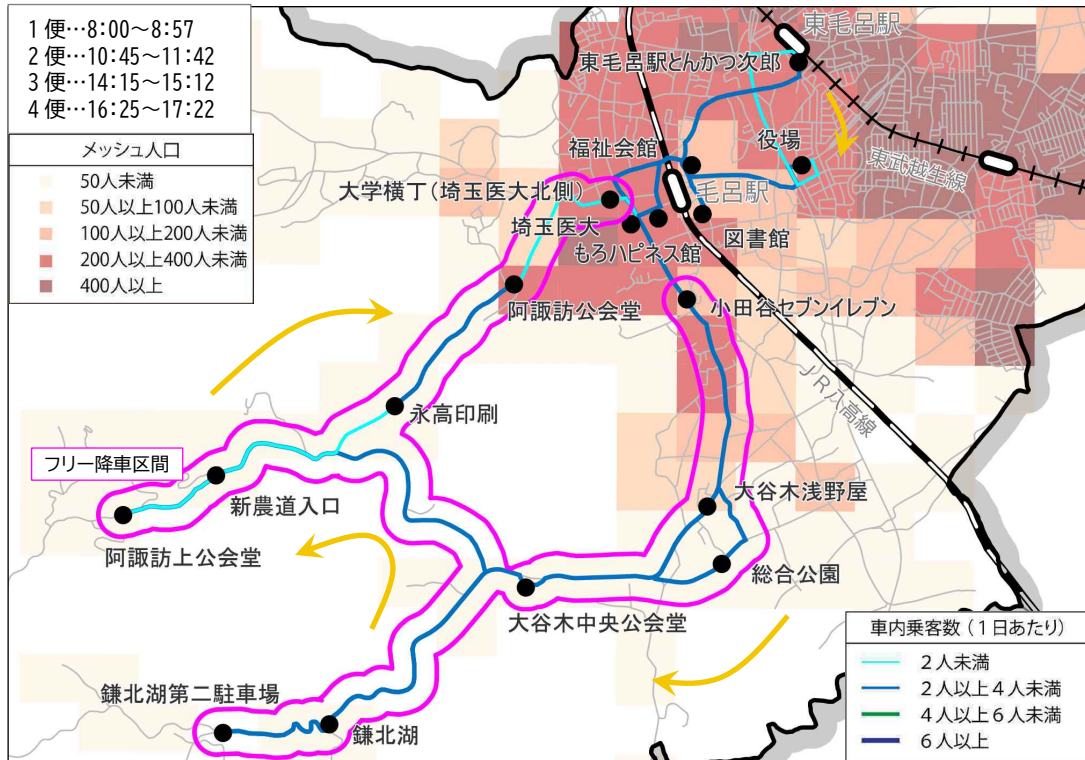


図 ゆず号1コース車内乗客数

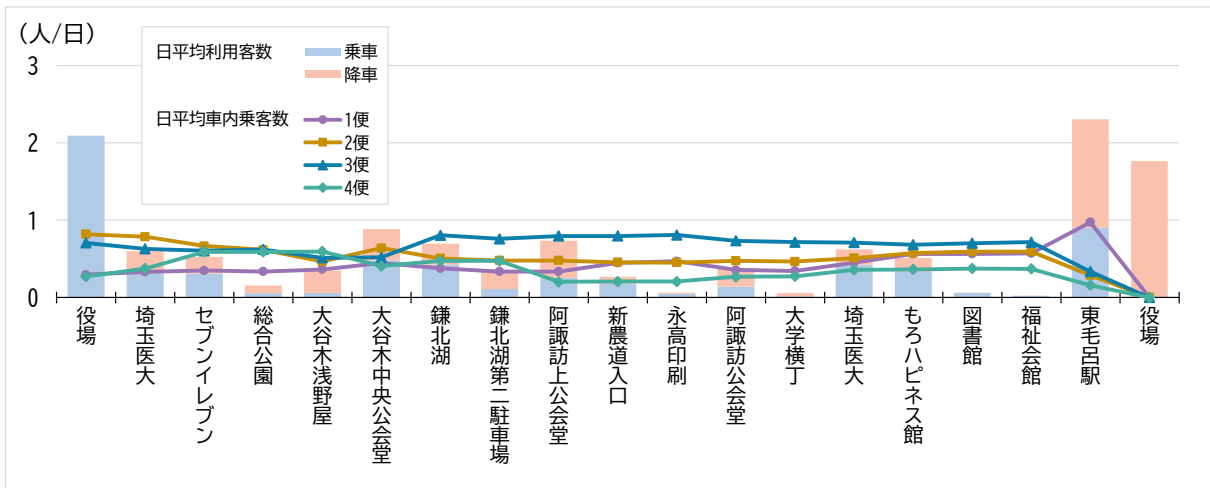


図 ゆず号1コース停留所別日当り利用者数(R3.10-R4.9)

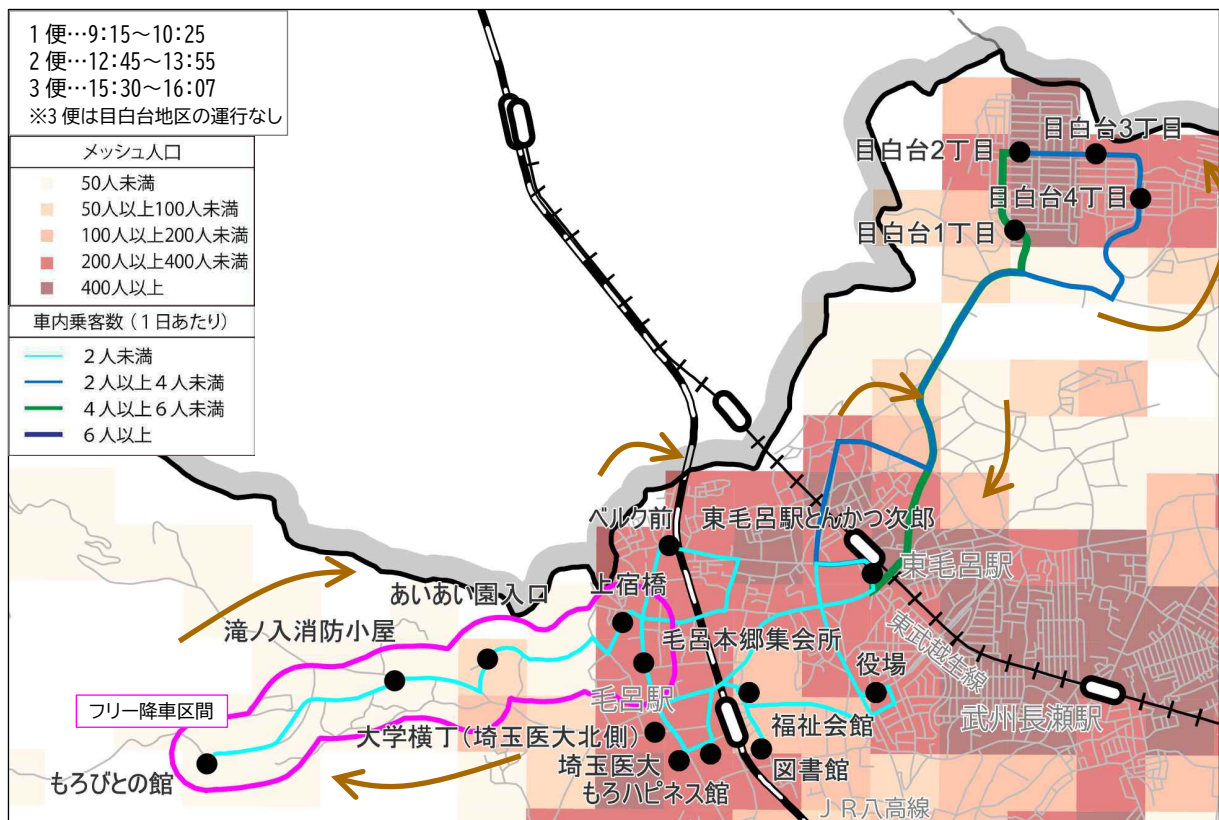


図 ゆず号2コース車内乗客数

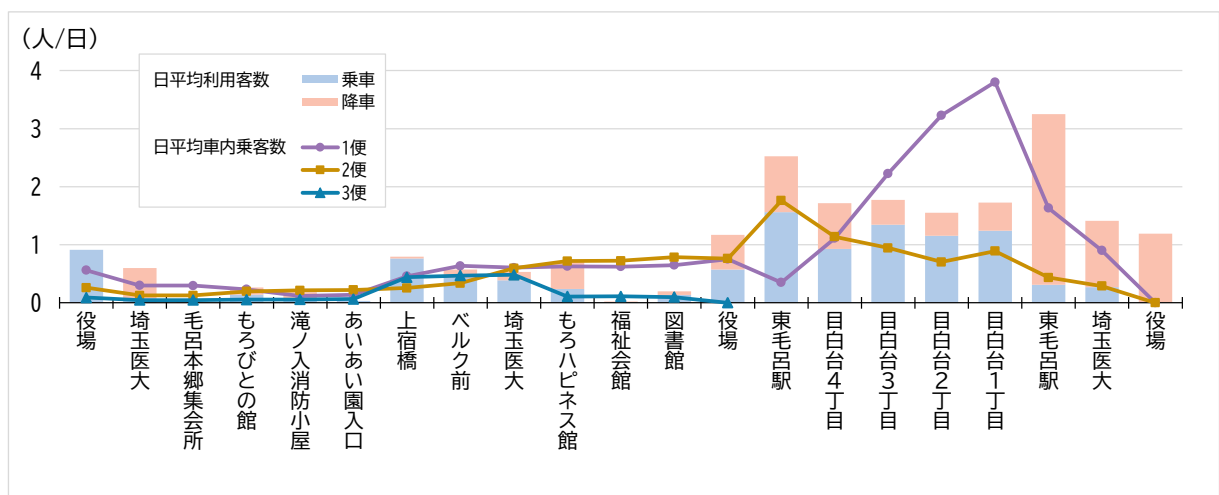


図 ゆず号2コース停留所別日当り利用者数(R3.10-R4.9)

2-3 もろバス運行の評価

- ・令和3年10月のもろバス運行見直しにより、2時間20分程度あった周回時間が1時間20分程度に短縮され、利便性の向上が図られた。
- ・ゆず号増便によるタクシー車両の追加が解消され、運行経費は減少した。
- ・毛呂山町生活交通確保維持改善計画の利用者数の目標値に対する実績は70%程度。
- ・目白台地区、学園台中央公園等で定員超過が生じている。
- ・1日当りの乗車が2人未満にとどまる区間(川角駅～市場山崎屋、阿諏訪上公会堂～永高印刷、阿諏訪公会堂～埼玉医大、埼玉医大～もろびとの館～埼玉医大、役場～東毛呂駅)が存在している。

毛呂山町生活交通確保維持改善計画では、以下のような数値目標を設定していたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もあり利用者数は目標値を下回っている。

もろバスの往復利用の割合は増加しており、令和4年度は目標値に達している。

また、利用者による満足度は目標値を下回っている。

表 もろバス運行計画見直し時の数値目標及び実績

評価指標	見直し前 (令和2年度)	【数値目標】			目標達成率
		令和3年度	令和4年度	令和5年度	
もろバス利用者数	100人/日 (令和元年10月～ 令和2年2月平均)	115人/日 ↓ 実績 81人/日	118人/日 ↓ 実績 76人/日	121人/日	70%
もろバスを 往復利用する人の割合※	63%	66% ↓ 実績 64%	69% ↓ 実績 69%	72%	100%
もろバス利用者による 満足度※	53%	55% ↓ 実績 42%	57% ↓ 実績 40%	60%	70%

※もろバス利用者アンケート調査により把握

後発便対応の人数については、見直し前の令和3年4月～9月の期間で261人であったが、見直し後の令和3年10月～令和4年3月の期間では48人となり、大幅に減少した。

その他、停留所へのベンチの設置、停留所付近の施設を「バスまちスポット」として情報提供を行う等の利便性を向上する取り組みが行われている。

表 見直し前の課題対応と見直し後の状況

テーマ	課題	方向性	見直し後の状況
利用動向	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 特定地区での定員超過、対応車両の発生。(例: やぶさめ号における目白台地区) ▶ 追加便を導入(令和2年4月)したものの、当該地区での利用低迷。 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用率、需要に応じた運行頻度の検討。(経路効率化による頻度の調整) ○低利用停留所は、コミュニティバスの本来の性格を踏まえ基本残す。(また、間引くメリットがない) 	<ul style="list-style-type: none"> ○めじろ号、やぶさめ号は利用者数が減少。 ○ゆず号の経路に目白台地区が加わり利用者数が増加。 ○目白台地区、学園台中央公園等で定員超過が生じている。 ○1日当りの乗車数が2人未満の区間が存在(主にゆず号)。
運行環境	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 前回見直しによる1周回の長時間化(交通空白地域解消のため)。 ▶ <u>一部ルート</u>の運行頻度の低下。 	<ul style="list-style-type: none"> ○運行経路の<u>見直し、分割</u>による、1周回の短時間化。 	<ul style="list-style-type: none"> ○1周回の所要時間は各便1時間前後、最長で1時間17分に短縮された。
事業面	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行頻度の低下に伴うゆず号の増車。(3台体制 → 4台体制) → 運行コストの増加 ▶ 1周回の長時間化。 	<ul style="list-style-type: none"> ○運行面の見直しによる<u>3台体制への回帰</u>。 ○運行面の見直しによる長時間運行の解消、適切な運転間隔の確保。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ワゴン車3台により運行している。 ○見直し後の運行経費は前期比で21%減少。 ○後発便経費は前期比で81%減少。

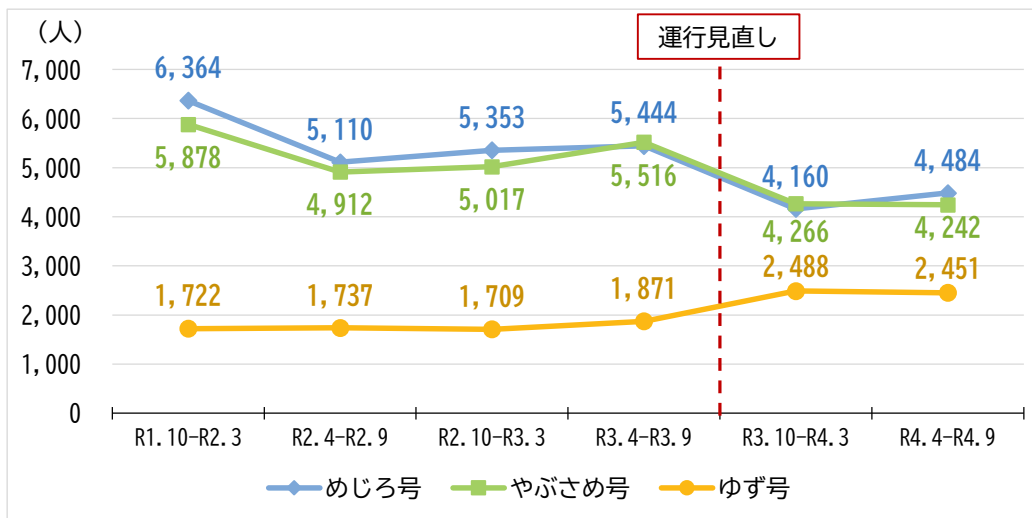


図 もろバス利用者数の推移

表 後発便の便別乗車人数(R3.10~R4.9)

コース	No.	停留所	1便	2便	3便	4便	計
めじろ号1コース	26	毛呂山台会館前	0	2	0		2
	27	武州長瀬駅(南)	0	11	0		11
	29	学園台中央公園	1	0	0		1
	31	川角中学校南	2	0	0		2
	32	保健センター	4	0	0		4
	33	児童館	2	0	0		2
	34	岡本団地入口	3	0	0		3
めじろ号2コース	16	武州長瀬駅(北)	2	0	0		2
やぶさめ号1コース	15	若山2丁目	4	0			4
	16	武州長瀬駅(北)	7	0			7
やぶさめ号2コース	29	学園台中央公園	11	0			11
	28	光山小学校入口	5	0			5
	25	日生団地公園	1	0			1
	24	長瀬喜多福	4	0			4
やぶさめ号3コース	9	目白台4丁目	1	0			1
	8	目白台3丁目	3	0			3
	7	目白台2丁目	2	0			2
	6	目白台1丁目	4	0			4
ゆず号1コース	1	役場	0	2	0	0	2
	50	総合公園	0	0	3	0	3
	52	鎌北湖	0	0	3	0	3
	54	阿諏訪上公会堂	0	1	0	0	1
	55	新農道入口	0	2	0	0	2
ゆず号2コース	7	目白台2丁目	6	0	0		6
	6	目白台1丁目	9	0	0		9

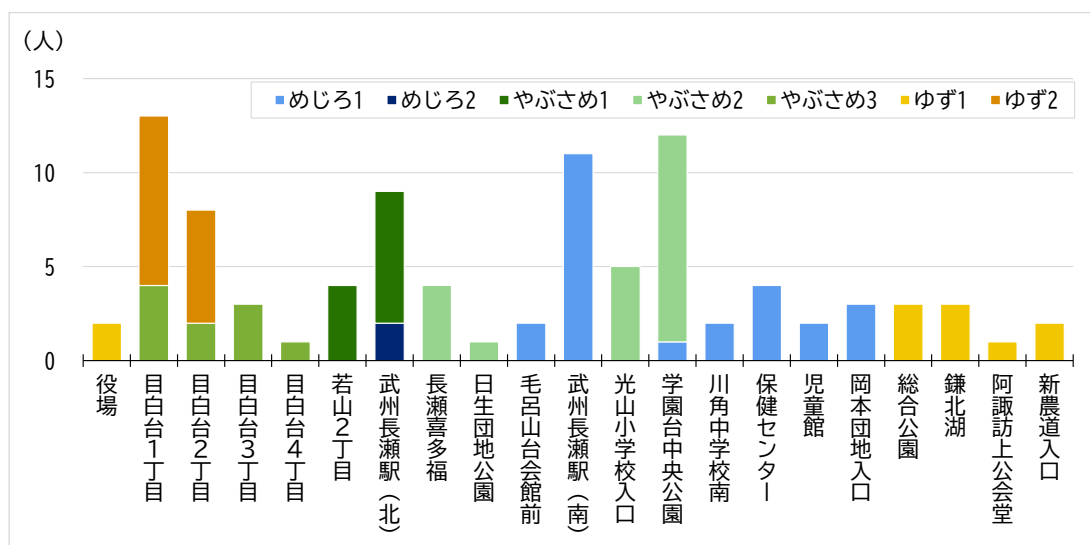


図 後発便の乗車人数(R3.10~R4.9)

2-4 近隣自治体の公共交通

1) 自治体による公共交通サービスの運行範囲

毛呂山町の近隣では、坂戸市で市民バス、鶴ヶ島市でつるバス及びつるワゴン、鳩山町で町営路線バス及びデマンドタクシー、ときがわ町で乗合タクシーが運行されている。越生町、日高市では高齢者のバスやタクシー利用に対する補助を実施している。

表 近隣自治体の公共交通サービスの概要

自治体	運行サービス	運賃
坂戸市	市民バス（さかっちバス、さかっちワゴン）	200円
鶴ヶ島市	つるバス、つるワゴン	200円
鳩山町	町営路線バス、デマンドタクシー（はとタク）	町営バス180～430円、 デマンド200～600円
ときがわ町	乗合タクシー	500～1000円
越生町	（タクシー利用券、バス利用券の交付）	
日高市	（タクシー利用補助券の交付、バス乗車回数券等の購入費補助）	

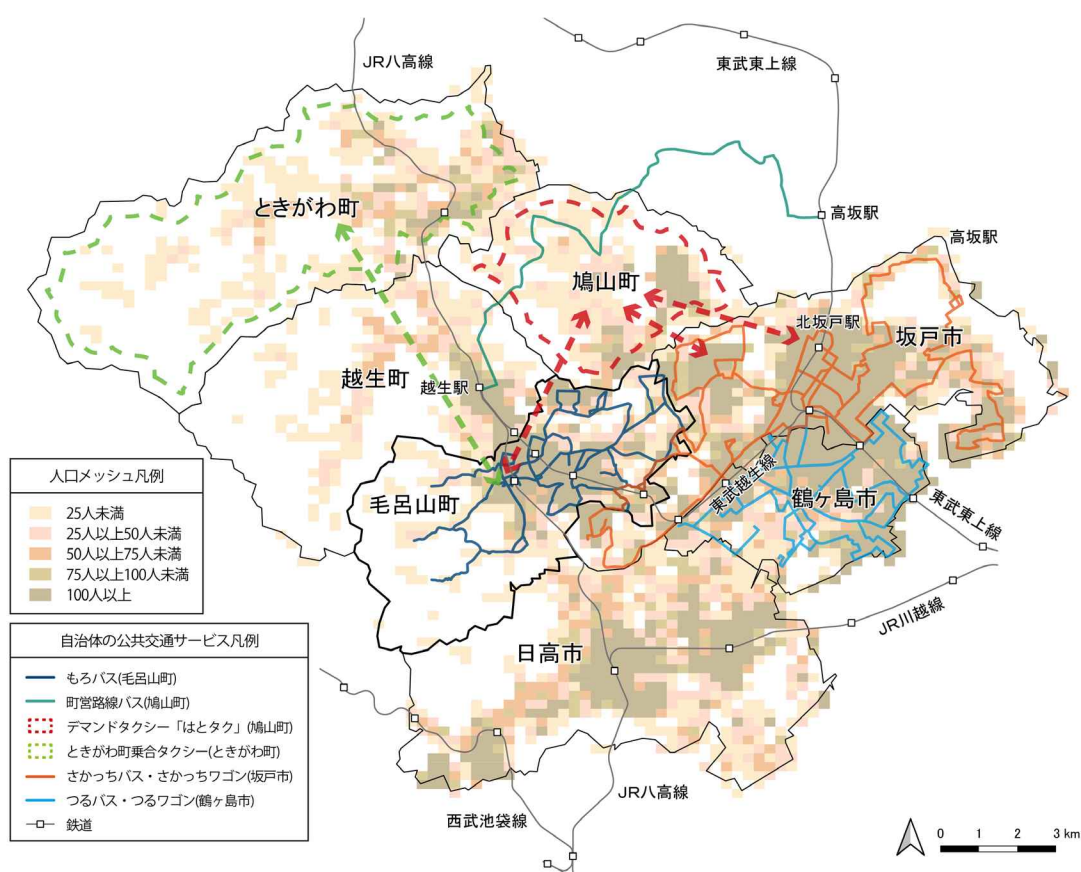


図 近隣自治体の公共交通サービス

近隣自治体の公共交通路線を人口分布に重ねると、坂戸市や鶴ヶ島市では、毛呂山町と同様に域内をカバーするような経路で路線バスを運行している。

鳩山町では、路線バスは周辺の鉄道駅や医療施設等と町内の一部区域を結ぶ経路で運行し、その他の地域をデマンドタクシーや乗合タクシーで補っている。

2) 収支率

埼玉県「地域の足の活性化検討調査」(平成 30 年 3 月)によると、毛呂山町の属する川越比企地域においては、平成 28 年時点のコミュニティバスの収支率(運賃収入÷運行経費)は、21%、デマンド交通の収支率は 30%となっている。

毛呂山町の平成 27 年 10 月～平成 28 年 9 月の収支率は 9.6%であり、近隣自治体と比べて低くなっている。もろバスは運賃 100 円という安価でサービスを提供し、全域を巡回することで公平性を確保している。一方で鳩山町やときがわ町では限定された経路でゾーン別運賃を採用するといった費用対効果を重視した運行といえ、そうした運行方法の違いが収支率に反映されると考えられる。

コミュニティバス



デマンド交通



出典:埼玉県「地域の足の活性化検討調査」(平成 30 年 3 月)より作成

図 埼玉県内のコミュニティバス、デマンド交通の収支率(平成28年)

第3章 公共交通に関する地域ニーズ

3-1 もろバスの利用者ニーズ

1) 調査概要

もろバスの利用者を対象に、主にもろバスの利用状況やもろバスに対する意見を把握することを目的に調査を実施した。調査対象及び調査方法並びに回収状況は以下に示すとおりである。

■アンケート実施概要

調査対象	もろバスの利用者
調査時期	令和4年10月(2週間)
調査方法	車内での調査票配布・回収

■アンケート回収状況

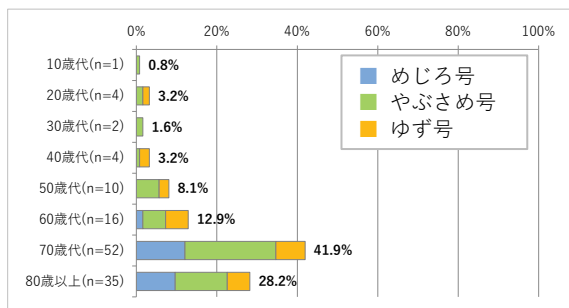
回収数	127票(めじろ号31票、やぶさめ号65票、ゆず号31票)
-----	-------------------------------

2) 調査結果

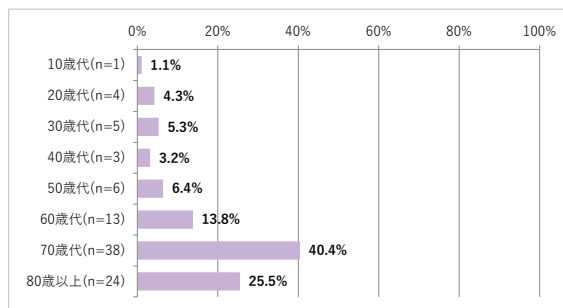
(1) 利用者の年齢

70歳代の利用が約4割を占めており最多であり、60歳以上の方が約8割となっている。コース別にみると、めじろ号が高齢者の利用が多く、ゆず号が一番幅広い年代に利用されている。

■今年度調査



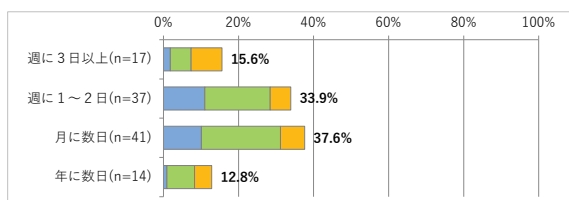
■(参考) 令和2年度調査(回収数:97票)



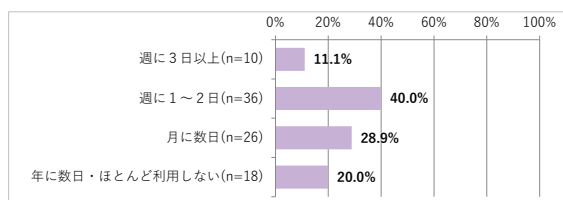
(2) 利用頻度

「月に数日」との回答が最多を占めている。コース別にみると、ゆず号利用者の利用頻度が高い傾向がある。過年度の調査と比較すると、「週に1~2日」の回答が減少し、「週に3日以上」、「月に数日」の回答が増えている。

■今年度調査



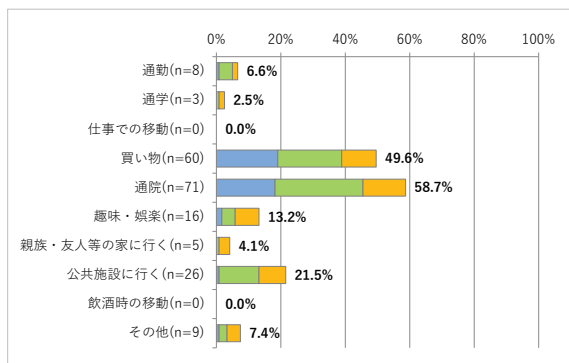
■(参考) 令和2年度調査



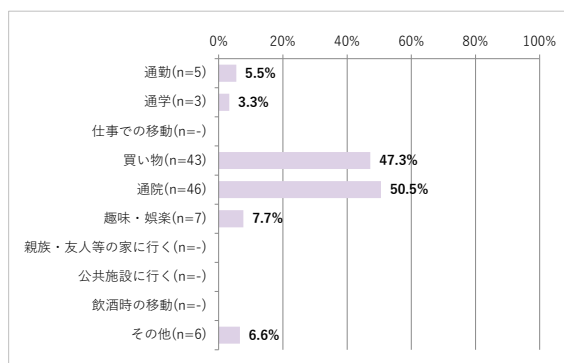
(3) 利用目的（複数回答）

過年度調査と同様に「通院」や「買い物」目的での利用が多くを占めている。その他には、「公共施設に行く」ことを挙げる人が約2割となっている。また、利用頻度別でみると、「買い物」目的での利用者は比較的使用頻度が高く、「通院」目的での利用者は買い物目的と比べると利用頻度が低い。

■今年度調査

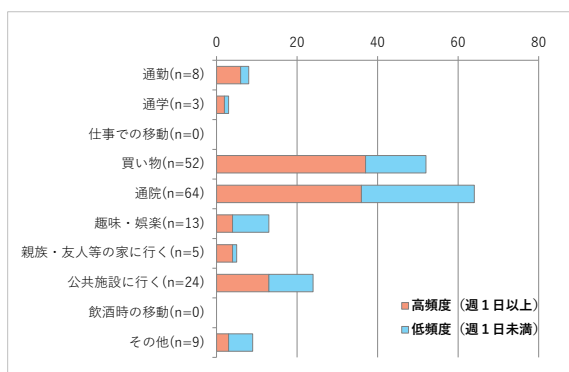


■（参考）令和2年度調査



※「n=-」となっている項目は過年度調査には含まれていない選択肢（以下同様）

■利用目的 × 利用頻度

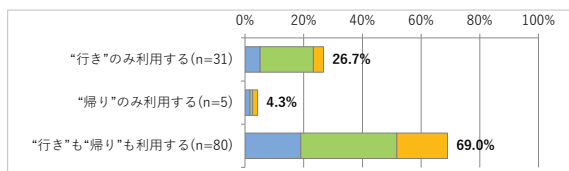


各コースの利用者数や利用頻度を勘案すると、ゆず号は固定客が多い傾向である。一方で、利用者の年齢層が幅広く、趣味・娯楽目的での利用比率も高いことから、ハイキング等の目的での利用もあることが考えられる。また、買い物目的で利用している人の多くが高頻度で利用しており、生活の足として定期的な利用があると考えられる。

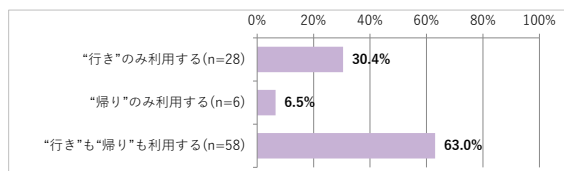
(4) 利用の際の往復利用

「“行き”も“帰り”も利用する」との回答が過半を占めるが、「“行き”のみ利用する」との回答も2割を超える。また、やぶさめ号は他のコースと比較して「“行き”のみ利用する」との回答割合が高い。

■今年度調査



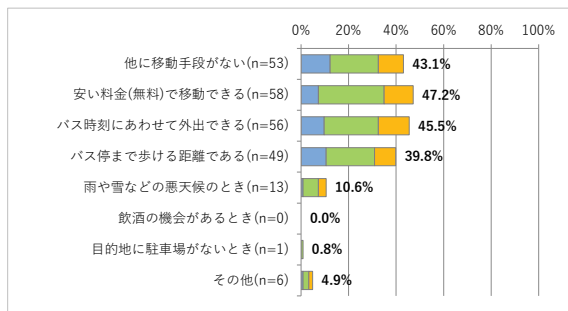
■（参考）令和2年度調査



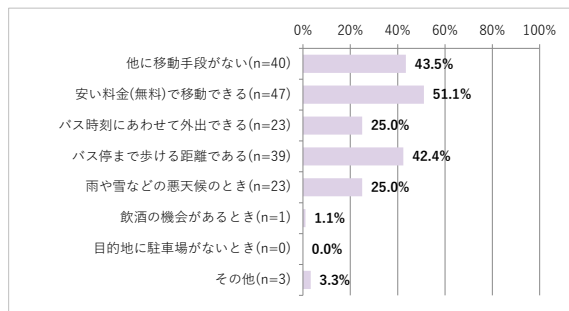
(5) 利用する理由（複数回答）

「安い料金(または無料)で移動できる」ことを挙げる人が約5割で最も多い。

■今年度調査



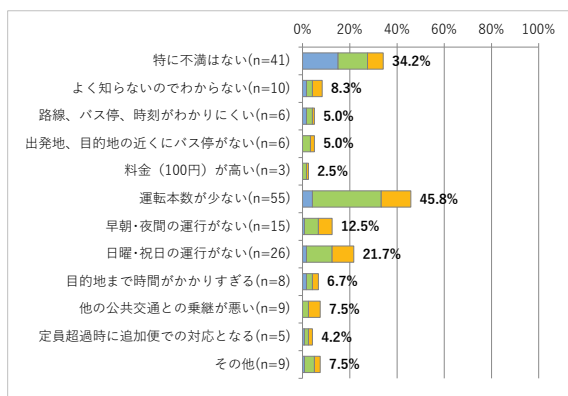
■（参考）令和2年度調査



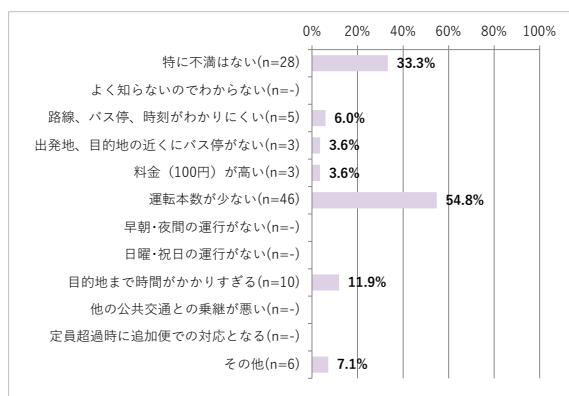
(6) 不満点（複数回答）

「運転本数が少ない」ことを挙げる人が最も多いが、過年度調査よりは減少している。また、新たに追加した選択肢の「日曜・祝日の運行がない」と答える人が約2割となっている。

■今年度調査



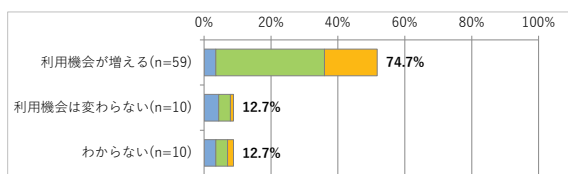
■（参考）令和2年度調査



不満が解消された場合の利用機会

不満が解消された場合、「もろバスの利用機会が増える」と回答する人が多数を占めている。

■今年度調査



(令和2年度調査では設問なし)

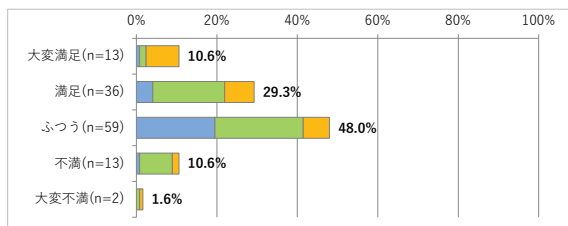
もろバスを利用する理由について、R2 調査と比較すると、バスの時刻にあわせて外出できることを挙げる人が増えている。また、不満点として運転本数が少ないことを挙げる人も10%ほど減少しており、運行見直しによる一定の効果がみられる。一方、やぶさめ号は行きのみ利用する人の割合が高く、運転本数が少ないことを挙げる人の割合も高くなっており、改善が求められる。

(7) もろバスの運行に対する満足度

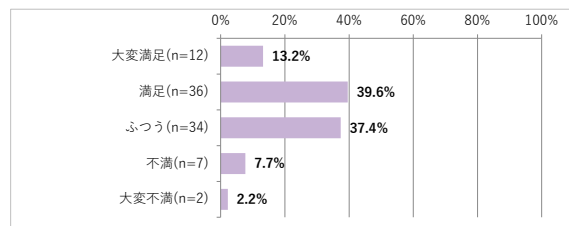
過年度調査と比較して、「大変満足」、「満足」と回答する人が減少し、「ふつう」との回答が増えており、全体的な評価は低下している。コース別にみると、ゆず号利用者の満足度は高く、めじろ号とやぶさめ号は低い傾向にあるが、やぶさめ号の方が評価は分かれている。

また、「目的地まで時間がかかりすぎる」ことを不満点として挙げている人は、運行に対する満足度が特に低くなっている。

■今年度調査



■（参考）令和2年度調査

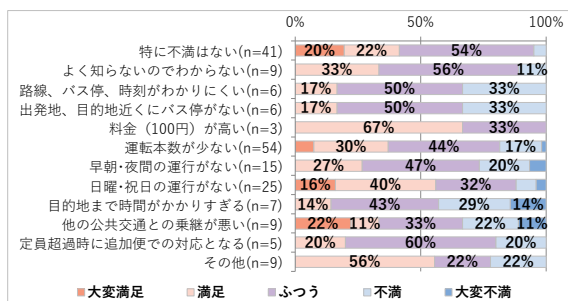


■満足度指標

分類	満足度指標
全体	3.37
めじろ号	3.23
やぶさめ号	3.24
ゆず号	3.87
(参考) R2 調査	3.55

※満足度：大変満足を5点、満足を4点、ふつうを3点、不満を2点、大変不満を1点として平均点を算出

■不満点 × もろバス運行に対する満足度



めじろ号 ➡特に不満はないとの回答が多いが、満足度はふつうと答える人が多い。

やぶさめ号 ➡運行見直しにより運行本数が半減したこともあり、行きのみ利用が多く、本数が少ないことを不満に感じる人が多い。満足度に関しては、満足と不満で評価が分かれている。

ゆず号 ➡高頻度で利用する人が多く、満足度も比較的高いが、運行本数が少ないことを不満に感じている人が多い。

3-2 地域ニーズ

1) 調査概要

毛呂山町に係る公共交通事業について、地域住民の方々の意見を把握することを目的に意向調査を実施した。調査対象及び調査方法並びに回収状況は以下に示すとおりである。

■アンケート実施概要

調査対象	18歳以上の町民（29,166名*）
調査規模	1,200名（無作為抽出）
調査時期	令和4年10月～11月
調査方法	郵便による配布、郵送およびWEBによる回答

* 出典：毛呂山町資料（令和4年1月1日現在）

■アンケート回収状況

配布数	1,200票
回収数	494票（郵送404票+WEB90票）
回収率	41.2%

（参考）令和2年度調査

配布数	1,200票
回収数	416（郵送のみ）
回収率	34.7%

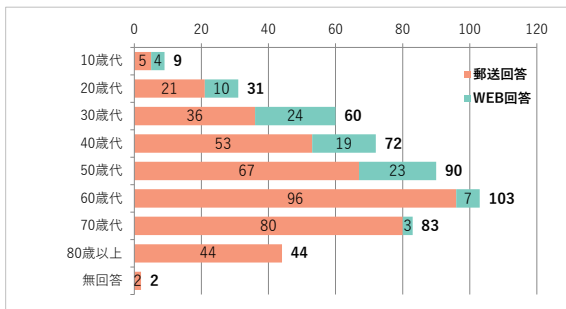
2) 調査結果

(1) 属性

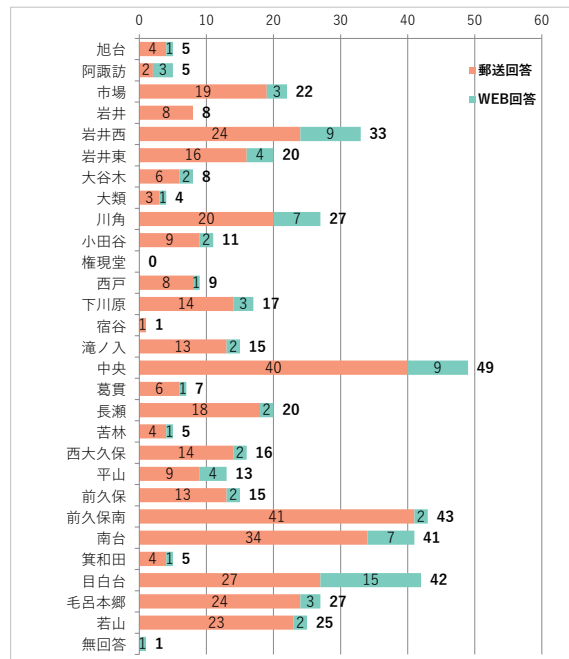
年齢層別にみると、60歳代からの回答が最も多く、次いで50歳代となっている。

地域別では、毛呂山町中央に居住する人からの回答が最も多い。

■年齢層



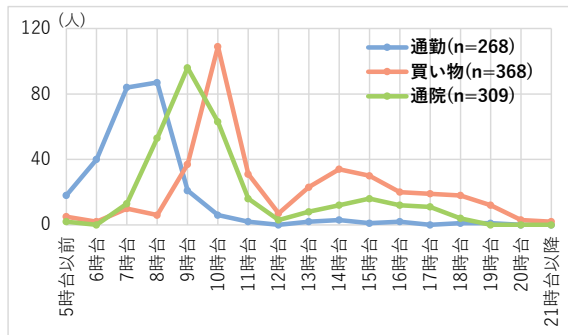
■居住地



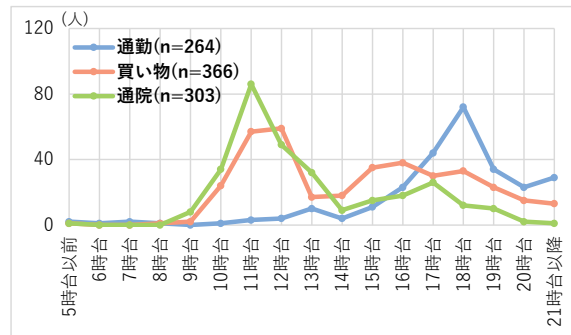
(2) 移動目的別出発時刻・帰宅時刻

出発時刻のピークは「通勤」、「通院」、「買い物」目的ごとに1時間間隔で発生している。帰宅のピークは「買い物」と「通院」は午前中となっている。

■出発時刻



■帰宅時刻



全ての移動需要に応えようとすると、より高頻度でバスを運行する必要がある。(特に午前中)

(3) 日常の移動で困ること

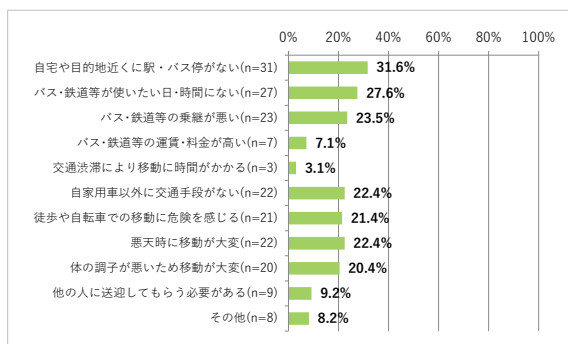
多くの人は移動に困っていない状況であるが、約2割の人は何らかの困難を感じている。

(以下、「町内移動に大変困っている」または「町内移動に少し困っている」を選択した人を「移動に困っている人」という。)

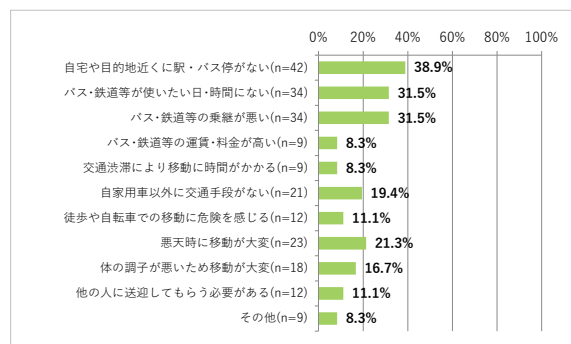
■移動に困っている人

	町外への移動				総計		
	移動に大変困っている	移動に少し困っている	特に移動に困っていない	(無回答)			
町内間移動	移動に大変困っている	13	3	3	3	22	6.7%
	移動に少し困っている	5	23	6	4	38	11.6%
	特に移動に困っていない	3	14	246	5	268	81.7%
	(無回答)		3	4	19	26	-
総計	21	43	259	31	354		
	6.5%	13.3%	80.2%	-			

■困っている理由 (町内移動)



■困っている理由 (町外への移動)

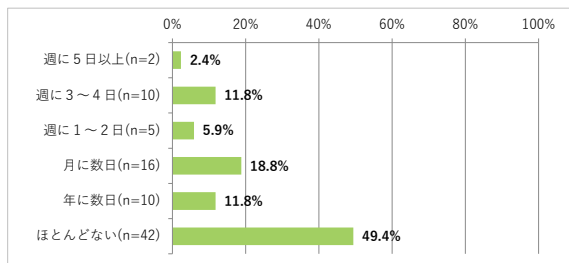


回答が多いのは「自宅や目的地近くに駅・バス停がない」、「バス・鉄道等が使いたい日・時間に運行していない」といった運行そのものの見直しにより改善が期待されるものや、「自家用車以外に交通手段がない」、「徒歩・自転車移動に危険を感じる」など公共交通の利便性向上により公共交通に利用転換が期待されるものが多い。

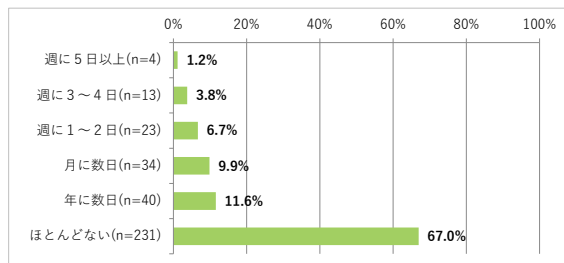
(4) 移動に困っている人の家族送迎

移動に困っていない人と比較して、移動に困っている人は家族や知人に送迎してもらう機会が多い傾向にあり、負担に感じている人も多い。

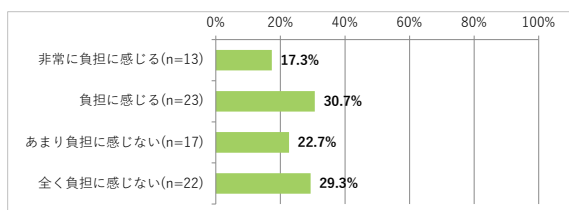
■送迎してもらう頻度（移動に困っている人：n=85）



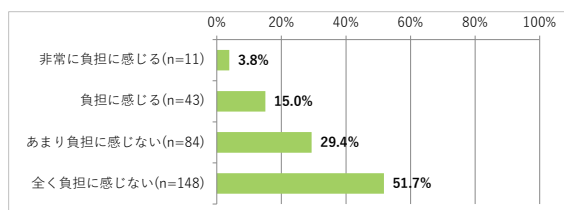
■送迎してもらう頻度（移動に困っていない人：n=345）



■送迎してもらう負担感（移動に困っている人：n=75）



■送迎してもらう負担感（移動に困っていない人：n=286）



特に移動に困っている層が家族や知人に頼らなくても移動がしやすいように、公共交通を使いやすいような環境・仕組みづくりが求められる。

(5) 公共交通の利用状況

普段、公共交通を使わない人が多くを占めている。

■公共交通の利用状況

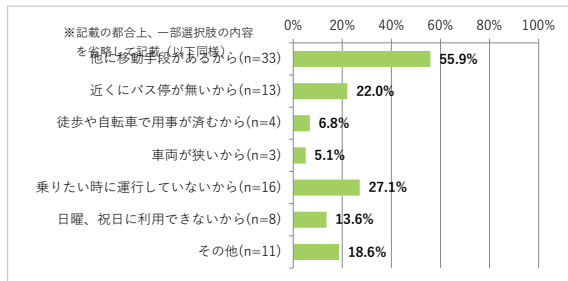
	鉄道	路線バス	タクシー		もろバス	鉄道・路線バス・もろバス全体	
ほぼ毎日	40	4	0	週に3日以上	0	週に1日以上	
週に数日	20	2	3	週に1~2日	2		63
月に数日	66	9	19	月に数日	9	月に数日	70
年に数日	123	21	58	年に数日	25	年に数日	133
ほとんど利用しない	221	423	389	無回答	37	(ほとんど)利用しない	210
その他	2	4	2	利用したことはない	374	いずれも無回答	18
無回答	22	31	23	もろバスを知らない	47	総計	494
合計	494	494	494	合計	494		

※「鉄道・路線バス・もろバス全体」は、いずれかのうち最も利用頻度が高い回答で集計

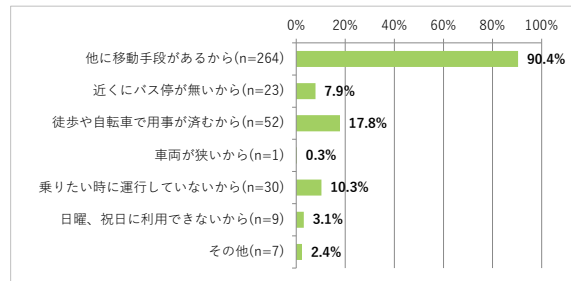
(6) もろバスを利用しない理由

移動に困っている人、困っていない人ともに「他に移動手段があるから」を選択する人が最も多いが、移動に困っている人の方がその他の理由を選択する傾向が強い。

■利用しない理由（移動に困っている人：n=59）



■利用しない理由（移動に困っていない人：n=292）



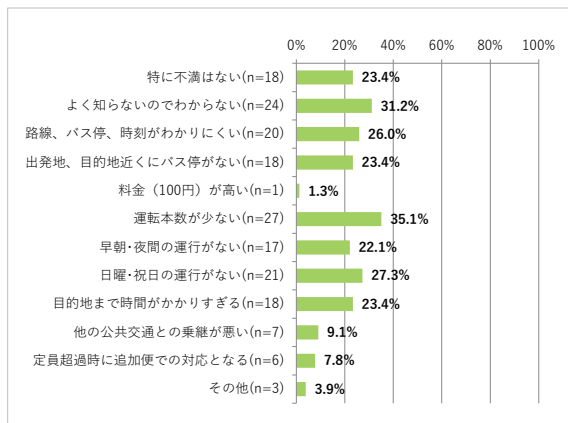
移動に困っている人でも他に移動手段があるためもろバスを利用しない状況であり、公共交通の利便性向上や利用促進が求められる。また、近くにバス停がないや乗りたい時に運行していないなど、運行に直接関係する意見もあり、運行の見直しも必要である。

(7) もろバスに対する不満

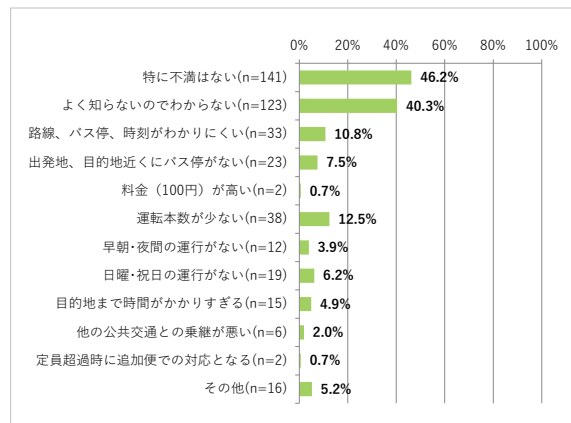
移動に困っていない人は、「特に不満はない」を選択する人が最も多い。一方で移動に困っている人は、困っていない人と比較して、多くの項目について不満を抱いている。

また、不満が解消された場合に「もろバスの利用機会が増える」と回答する人は、移動に困っていない人では1割に満たないのに対し、移動に困っている人は3分の1以上となっている。

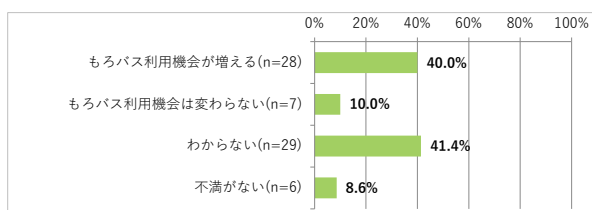
■不満（移動に困っている人：n=77）



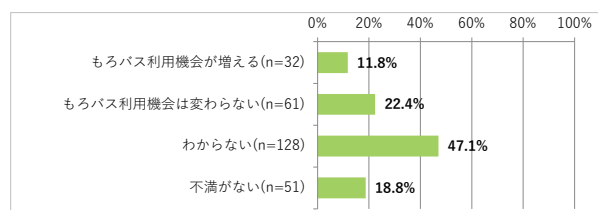
■不満（移動に困っていない人：n=305）



■不満が解消された場合（移動に困っている人：n=70）



■不満が解消された場合（移動に困っていない人：n=272）

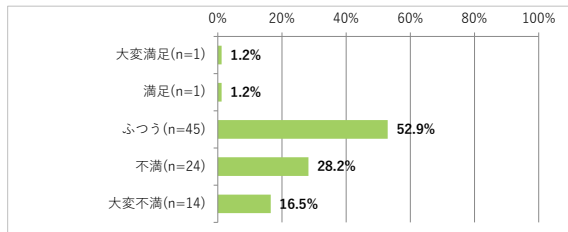


移動に困っている人の方が不満に感じている事項が多く、また、不満が解消された場合の利用意向も高くなっており、これらの解消を図っていくことが求められる。

(8) 毛呂山町の公共交通の満足度

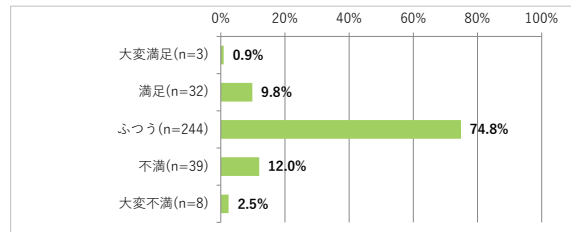
「ふつう」との回答が多いが、移動に困っている人はほとんどが普通以下の評価となっている。なお、もろバス運行に対する満足度についても、ほぼ同様の結果となっている。

■公共交通の満足度（移動に困っている人：n=85）



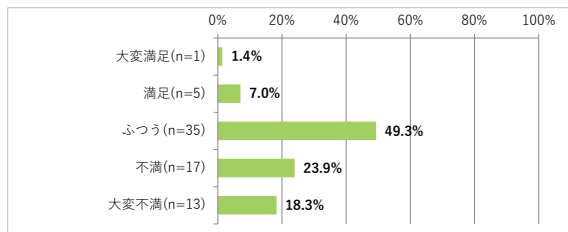
(満足度指標 2.42)

■公共交通の満足度（移動に困っていない人：n=326）



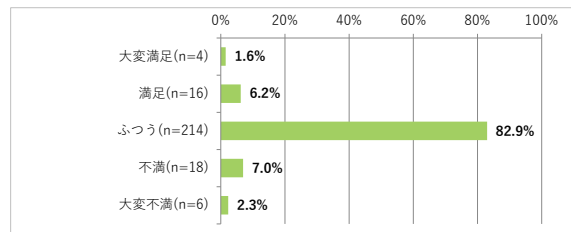
(満足度指標 2.95)

■もろバス運行の満足度（移動に困っている人：n=71）



(満足度指標 2.49)

■もろバス運行の満足度（移動に困っていない人：n=258）



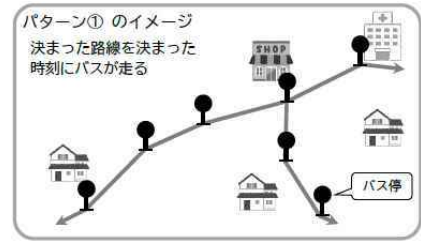
(満足度指標 2.98)

※満足度指標：大変満足を5点、満足を4点、ふつうを3点、不満を2点、大変不満を1点として平均点を算出

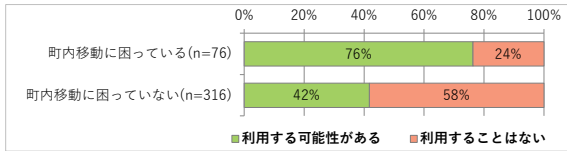
(9) 新たな公共交通サービス等の利用意向

【パターン① 定時定路線型のバス(現在のもろバスの運行形態)】

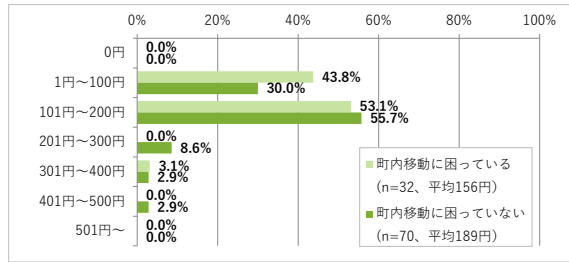
回答者全体では、約半数が「利用する可能性がある」と回答している。そのうち、移動に困っている人では 76%が「利用する可能性がある」と回答している。



■利用意向

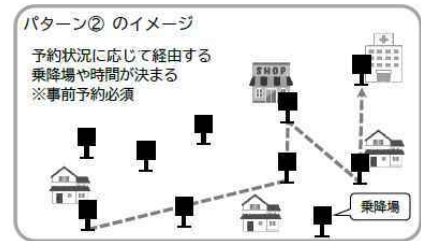


■いくらまでであれば利用するか

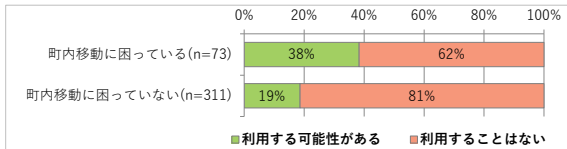


【パターン② デマンド型乗合交通①】

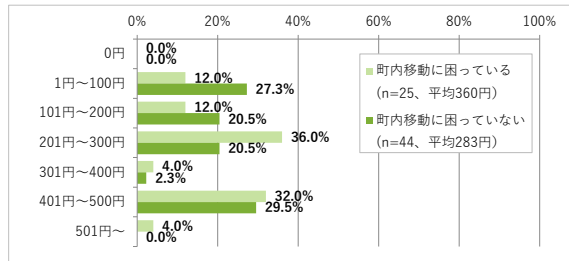
移動に困っている人は約4割の人が「利用する可能性がある」と回答している。



■利用意向

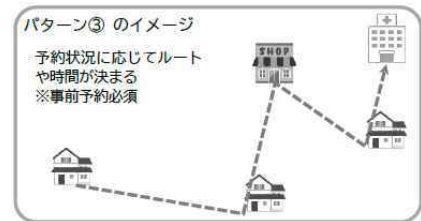


■いくらまでであれば利用するか

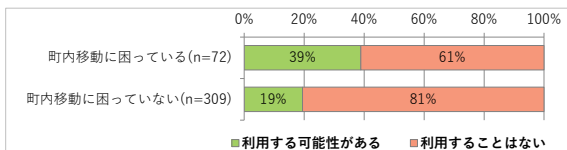


【パターン③ デマンド型乗合交通②】

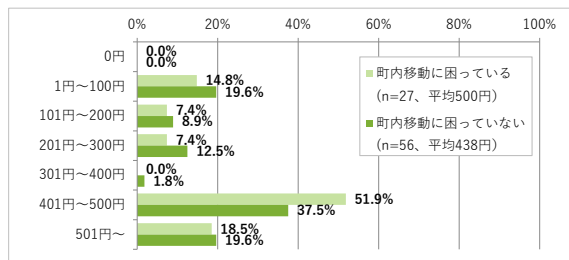
利用意向は概ねパターン②のデマンド型乗合交通と同様の結果となっているが、支払意思額の平均値はパターン②よりも100円以上高い。



■利用意向



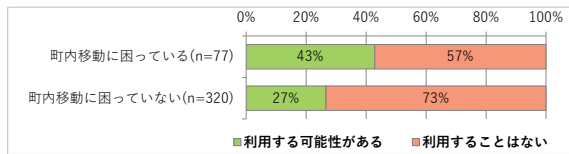
■いくらまでであれば利用するか



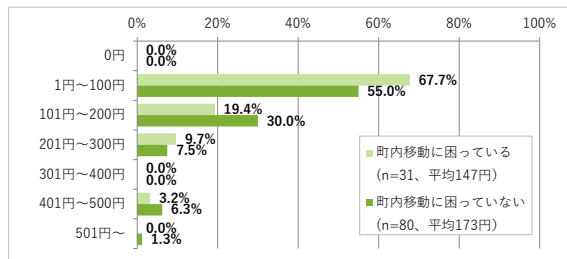
【パターン④ 電動アシスト付き自転車のシェアリングサービス】

移動に困っている人は約4割の人が「利用する可能性がある」と回答している。また、移動に困っていない人でも約3割が「利用する可能性がある」との回答している。支払意思額の平均値は町内移動に困っていない層の方が高くなっている。

■利用意向



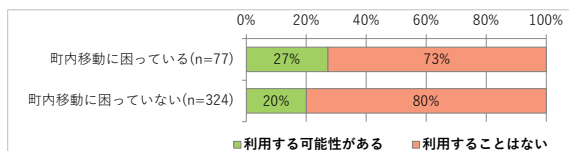
■いくらまでであれば利用するか



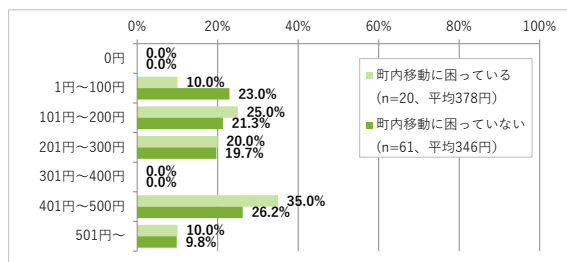
【パターン⑤ 超小型EV・スクーターのシェアリングサービス】

提示した5つのパターンの中では、最も利用意向が小さい結果となっている。移動に困っている人の方がやや「利用する可能性」が高い。

■利用意向



■いくらまでであれば利用するか



運行イメージと合わせて近隣自治体の利用料金を提示したこともあってか、定時定路線バス型が「利用する可能性がある」との回答が最も多い。また、支払意思額をみても、現行のもろバスと同様に安価で移動できることが利用の条件と考えている人が多いことが推測される。

移動に困っている層と困っていない層を比較すると、いずれのパターンも移動に困っている層の方が「利用する可能性がある」との回答が多く、支払意思額の平均値もパターン④を除いて高いことから、より要望が大きいことがうかがえる。

一方、パターン④は移動に困っていない層の中で「利用する可能性がある」との回答割合が2番目に高く、支払意思額の平均値も移動に困っている層よりも高いことから、他の移動手段とは利用者層が異なる可能性がある。

3-3 高齢者ニーズ

1) 調査概要

主に高齢者を対象に、もろバスの利用状況や公共交通に期待することなどを把握することを目的に調査を実施した。調査対象及び調査方法並びに回収状況は以下に示すとおりである。

■アンケート実施概要

調査対象	町内寿会会員等
調査時期	令和4年10月～12月
調査方法	各施設における配布・回収

■アンケート回収状況

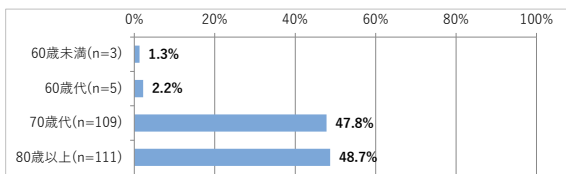
回収数	261票
-----	------

2) 調査結果

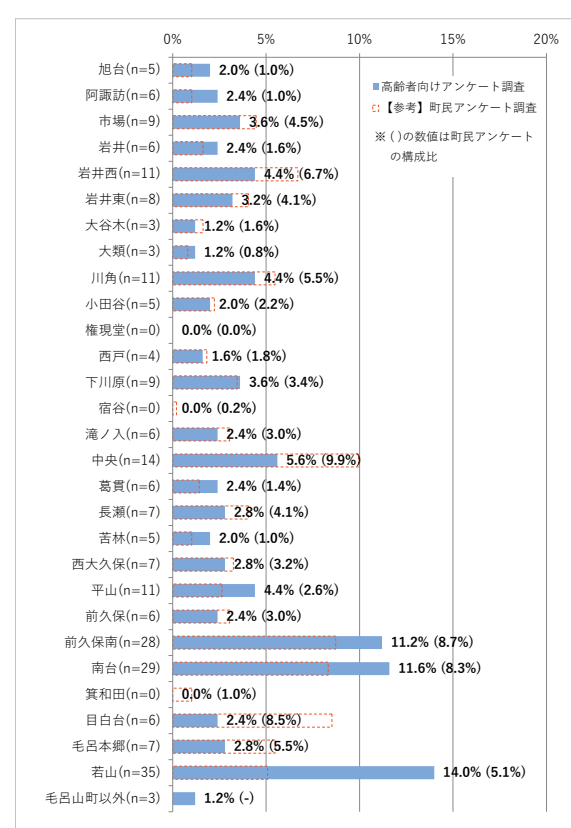
(1) 属性

70歳以上の方からの回答が大多数を占める。運転免許は約半数の人が保有しておらず、特に80歳以上では過半数が保有していない。

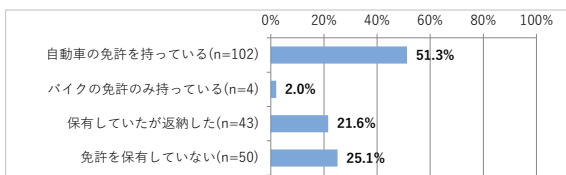
■年齢層



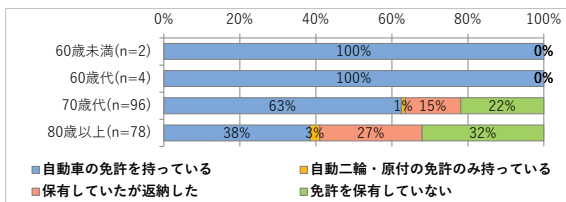
■居住地



■運転免許の保有状況



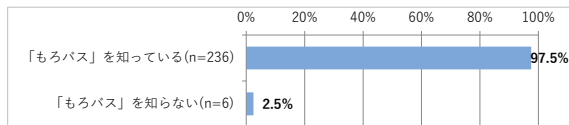
■年齢層別免許保有状況



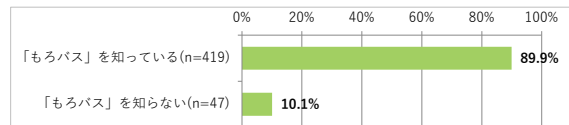
(2) もろバスの利用状況

高齢者の中での認知度は特に高く、利用したことがある人も多い。また、もろバスの利用については、運転免許を保有している人は約1割、免許を保有していない人は約半数が1年以内にもろバスを利用している。利用頻度についても、免許を保有していない層の方が高い傾向にある。

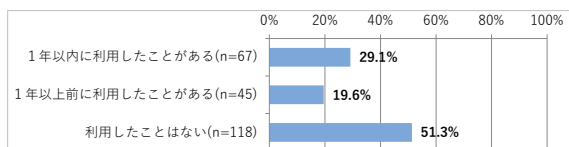
■もろバスの認知



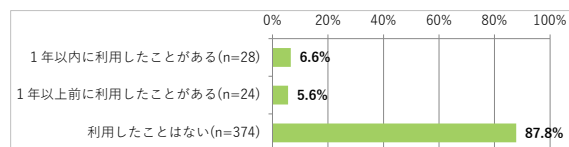
■（参考）町民アンケート



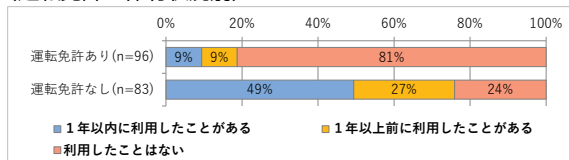
■もろバスの利用



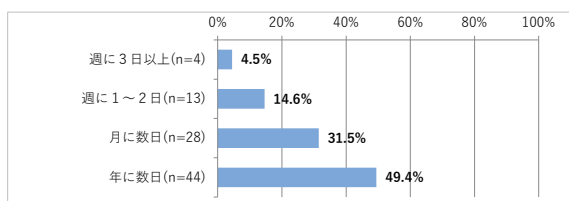
■（参考）町民アンケート



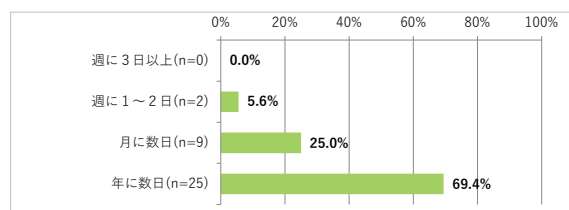
(運転免許の保有状況別)



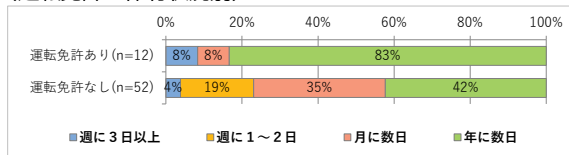
■もろバスの利用頻度



■（参考）町民アンケート



(運転免許の保有状況別)



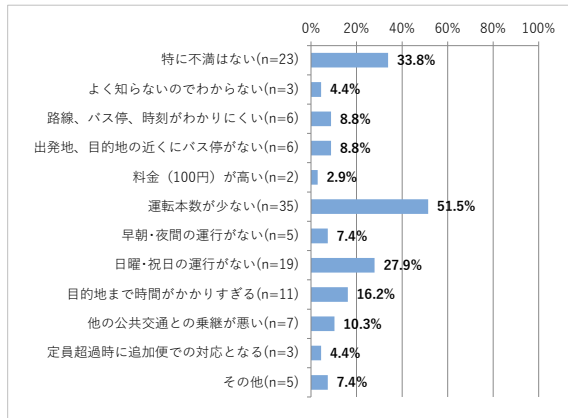
全体の傾向を見ると認知度や利用したことがある人の割合、利用頻度ともに町民全体のアンケートよりも高い値となっている。運転免許の保有状況別にみると、免許を保有していない人はもろバスの利用率、利用頻度が高い傾向にあり、日常生活の足として利用している方が多いと考えられる。

(3) もろバスに対する不満

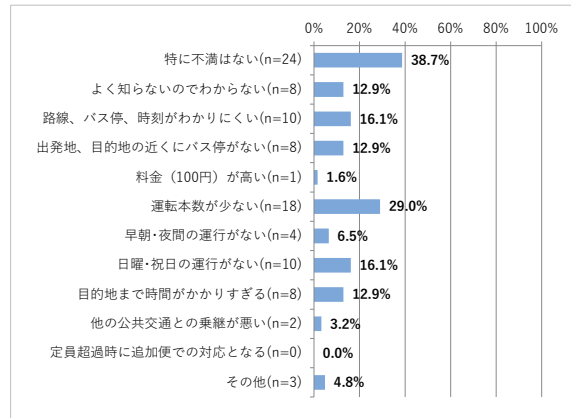
運転免許を持っている人は、「特に不満はない」を選択する人が最も多く、免許を持っていない人は、「運転本数が少ない」を選択する人が最も多い。

また、不満が解消された場合に「もろバスの利用機会が増える」と回答する人も、免許を持っていない人では過半数を超えている。

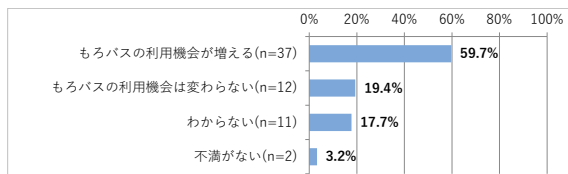
■不満（免許非保有者：n=68）



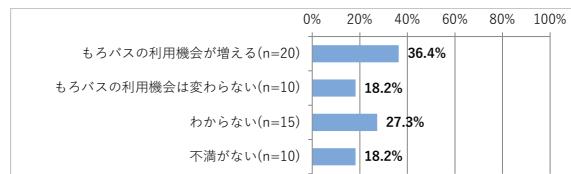
■不満（免許保有者：n=62）



■不満が解消された場合（免許非保有者：n=62）



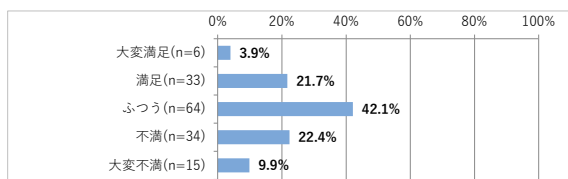
■不満が解消された場合（免許保有者：n=55）



(4) もろバスの満足度

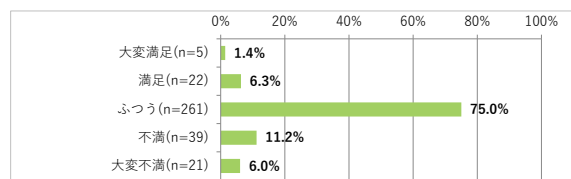
回答者全体でみると、「ふつう」の回答が最も多いが、運転免許を持っていない人に限定してみると、「不満」、「大変不満」と回答する人が4割を超える。

■もろバスの満足度



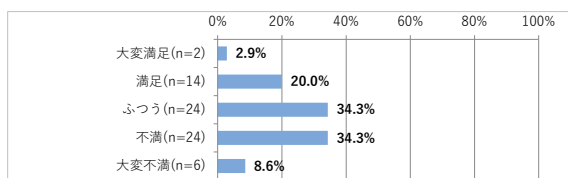
(満足度指標 2.87)

■（参考）町民アンケート



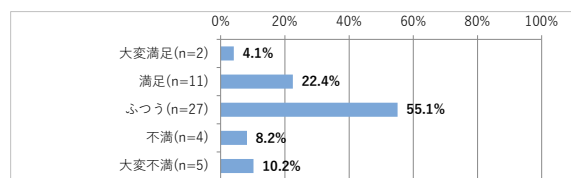
(満足度指標 2.86)

■もろバスの満足度（免許非保有者：n=70）



(満足度指標 2.74)

■もろバスの満足度（免許保有者：n=49）



(満足度指標 3.02)

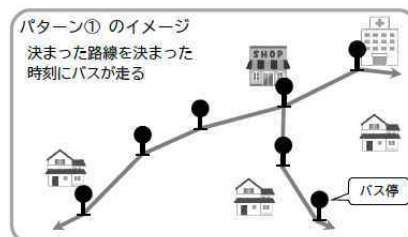
※満足度指標：大変満足を5点、満足を4点、ふつうを3点、不満を2点、大変不満を1点として平均点を算出

(5) 新たな公共交通サービス等の利用意向

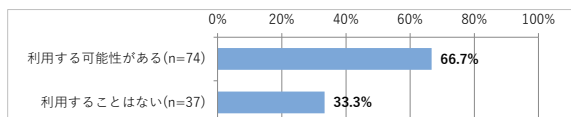
(※回答者の負担軽減等のため、町民アンケートよりも提供情報量を減らして実施)

【パターン① 定時定路線型のバス(現在のもろバスの運行形態)】

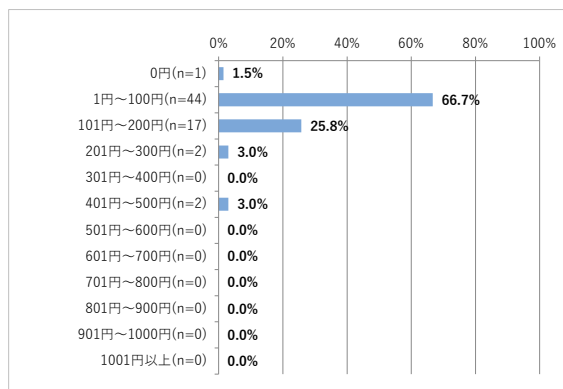
「利用する可能性がある」との回答が「利用することはない」と回答した人の約2倍となっている。支払意思額としては、現行運賃も含まれる1円～100円の料金帯が最も多い。



■利用意向

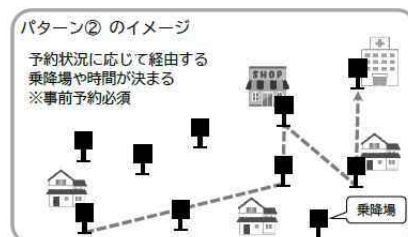


■いくらまでであれば利用するか

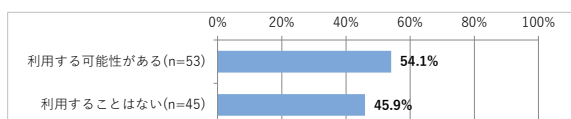


【パターン② デマンド型乗合交通①】

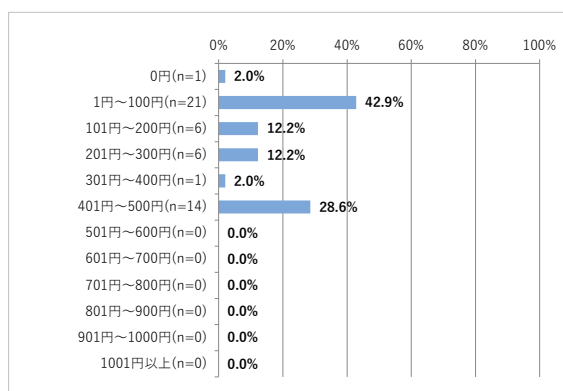
「利用する可能性がある」との回答が「利用することはない」と回答した人をやや上回っている。支払意思額としては、1円～100円が最も多く、次いで401円～500円となっている。



■利用意向

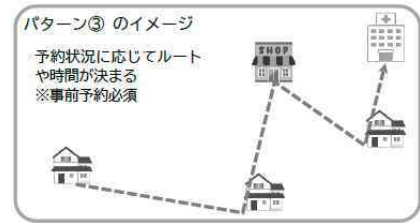


■いくらまでであれば利用するか

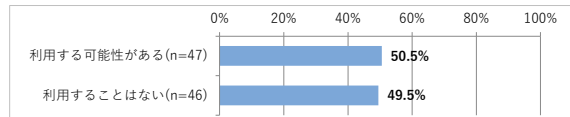


【パターン③ デマンド型乗合交通②】

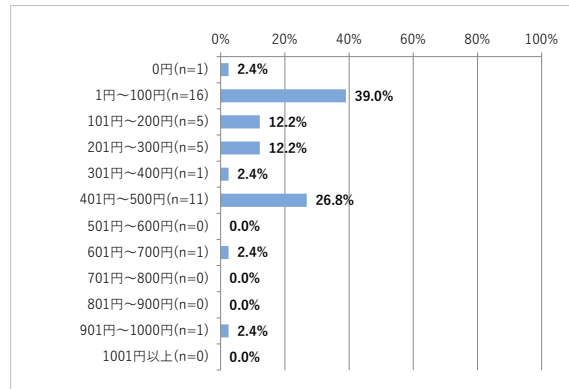
利用意向についてはほぼ半数に割れている。支払意思額についてはパターン②と同様に 1 円～100 円が最も多く、次いで 401 円～500 円となっている。



■利用意向



■いくらまでであれば利用するか



運行イメージと合わせて近隣自治体の利用料金を提示したこともあってか、定時定路線バス型を望む声が多くなっている。また、支払意思額は、どの運行パターンも 1～100 円が最も多く、現行のもろバスと同様に安価で移動できることが利用の条件と考えている人が多いことが推測される。パターン②、③（デマンド型）については、401～500 円の料金帯で答える人が 2 番目に多い結果となっており、ワンコインで利用できることが 1 つの目安と考えている可能性がある。

3-4 事業者意見

1) 調査概要

もろバスの運行を委託している2社に対して、もろバスの運行についての考えや意見等を調査した。

■実施概要

調査対象	株式会社越生タクシー、有限会社毛呂山タクシー
調査時期	令和4年10月
調査方法	調査票による意見聴取

2) 意見要旨

Q1 主な利用者の属性や特徴を教えてください。(どんな人がどのように利用しているか)

高齢層、女性の利用が多い傾向。利用目的としては買い物や通院が多い。他に図書館や役場などの公共施設、駅、西部の登山目的での利用などがみられる。

Q2 片道だけ利用される利用者の状況はありますか。それはなぜだと考えられますか。

買い物や通院目的での利用では、帰りの時間が合わず長時間待つ必要があるまたは運行が終わっている。また多くの荷物がある場合はタクシーを利用している。通勤目的での移動において、朝は運行していないため帰宅時のみ利用するケースもある。

Q3 乗降に介助が必要な利用者の状況と介助内容・対応時間等について教えてください。

車いすを使用している方(リフトの使用なし)の利用があり、乗降対応のため3~10分程度を要している。鉄道利用者から乗り遅れるといった声があった。

Q4 もろバスにおいて運行の遅れ等は発生していますか。

道路混雑や踏切の影響で遅れが生じることがある。また、利用客の乗降に時間がかかり、遅れが生じるケースもある。

Q5 Q4に関連して、バス停間の所要時間・ダイヤについてのご要望を教えてください

- ・運行状況に即したダイヤの設定
- ・余裕を持ったダイヤの設定

Q6 利用者から聞こえてくる主な意見、ご要望について教えてください。①改善・不満足意見

最終便の時刻や別車両との運行の重複

Q6 利用者から聞こえてくる主な意見、ご要望について教えてください。②満足意見

日常生活の足として感謝されている

Q7 日頃の運行を通じて感じている、もろバスの運行の問題点について教えてください。

- ・車両後方はコース名のみの表示であることもあり、バス車両と認知されないことがある
- ・運賃設定
- ・運行の重複
- ・時刻表の分かりやすさ

Q8 その他、運行改善に向けたご意見や協議会で検討して欲しい事項等があれば教えてください。

- ・車いす利用者の対応
- ・運行見直し時の乗務員への意見聴取

第4章 地域公共交通の問題点・課題

4-1 地域状況から抽出される問題点・課題

- ① 総人口は減少傾向が続いており、令和2年では 35,366 人と **20 年間で約1割減少**している。
→今後も減少傾向が続き2040年には30,000人を下回る見通し。(毛呂山町人口ビジョン)
- ② 総人口の減少に反し、老年人口は平成 12 年から 20 年間で約2倍に増加し**急激な高齢化が進んでおり**、特に**武州長瀬駅周辺で多い**状況がみられる。
→高齢化の進行に伴い高齢者の移動手段の確保が必要。今後は町の中心部から離れた市街地である目白台の高齢化が進行することにも留意が必要。
- ③ 公共交通の**カバー率は93.4%**で多くの住民に公共交通へのアクセス手段が提供されている。
→高齢者の移動手段を確保するため、低利用区域の運行の継続が必要。
- ④ 集会施設やスポーツ文化施設、観光スポットは町内に分散して立地している。
→特に観光スポットは分散しており、各種まちづくり施策との連携した対応が必要。

4-2 もろバスの運行状況から抽出される問題点・課題

《全体的な傾向》

- ① 令和3年 10 月の運行見直しにより、年間運行経費は約 340万円(21%)程度減少した。
- ② 利用者数は、見直し前に比べ15%程度減少している。
→利用者の減少に伴い収益率も低下している。利用者数の増加のため、利用者等のニーズを反映した利便性の向上が必要。なお、令和4年 11 月、12月の利用状況は前年と比較し増加している。
- ③ **定員超過対応**で後発便を運行しているが、見直し前に比べ大幅に減少した。半期で 261 人→48 人(令和 3 年4~9月期と令和3年 10 月~令和4年3月期の比較)
→利用者数の減少や運行見直しの影響により定員超過は減少したものの、目白台の午前便などでは現在も定期的に発生している。利用の多い地区・時間帯にダイヤ・ルートを設定するなど、利用意向に応じた運行見直しが必要。

《めじろ号》

- ④ 1コースは1日当り約 17 人、2コースは約 12 人が利用している。(各コース1日3便の運行)
- ⑤ 町役場や埼玉医大、武州長瀬駅、東毛呂駅、学園台中央公園で利用が多いものの、他はあまり利用されていない。
- ⑥ **定員超過が武州長瀬駅(南)、保健センター等で発生**しており、後発便を運行している。

《やぶさめ号》

- ⑦ 1コースは1日当り約8人、2コースは約 12 人、3コースは約9人が利用している。(各コース1日3便の運行)
- ⑧ 若山2丁目、武州長瀬駅、埼玉医大、学園台中央公園、東毛呂駅で利用が多いものの、他はあまり利用されていない。
- ⑨ **定員超過が武州長瀬駅(北)、学園台中央公園、目白台等で発生**しており、後発便を運行している。

《ゆず号》

- ⑩ 1コースは1日当り約6人(1日4便)、2コースは約 11人(1日3便)が利用している。
- ⑪ 役場、東毛呂駅、目白台で利用が多いものの、他はあまり利用されていない。
- ⑫ **定員超過が鎌北湖、新農道入口、目白台で発生**しており、後発便を運行している。

4-3 地域ニーズから抽出される問題点・課題

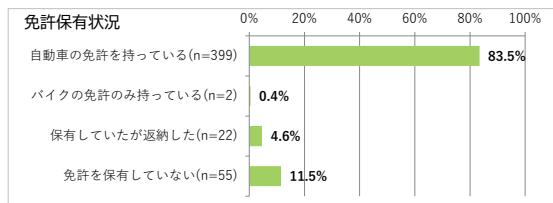
《公共交通の利用状況》

	鉄道	路線バス	タクシー		もろバス
ほぼ毎日	40	4	0	週に3日以上	0
週に数日	20	2	3	週に1~2日	2
月に数日	66	9	19	月に数日	9
年に数日	123	21	58	年に数日	25
ほとんど利用しない	221	423	389	無回答	37
その他	2	4	2	利用したことはない	374
無回答	22	31	23	もろバスを知らない	47
合計	494	494	494	合計	494

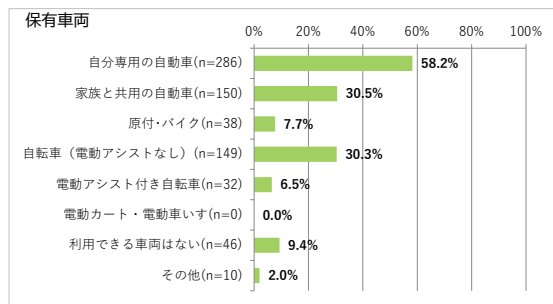
(町民アンケートより)

- 公共交通を利用しない人が多くを占めている。
 →自動車に頼らなくても生活できるよう、町内移動手段を確保していくことが必要である。
- もろバスを利用したことはないと答えた人は全体の92%に上る。もろバスの認知度自体は高いものの、もろバスを利用したことがある人の割合は低い。
 →できるだけ多くの住民に利用してもらえるように情報を発信し、だれでも利用できる「生活の足」としての周知を図っていく必要がある。

《免許や車両の保有状況》

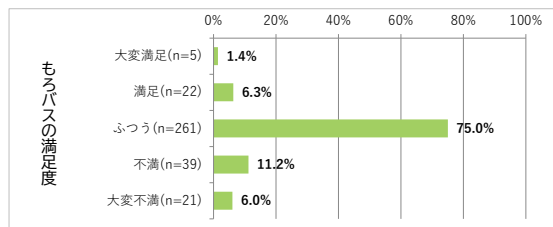
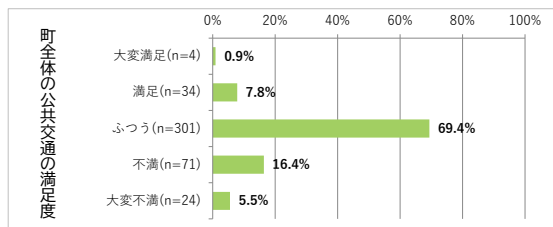


(町民アンケートより)



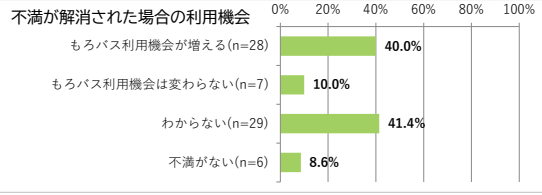
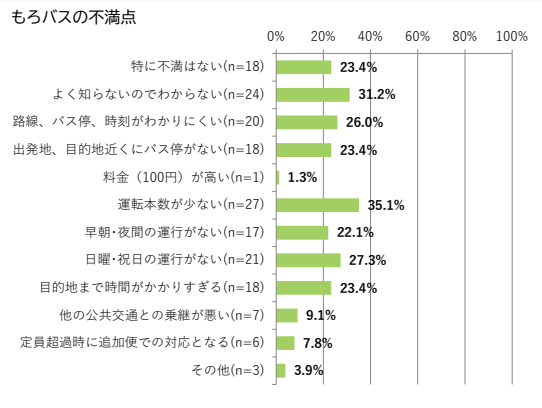
- 免許のない人が16%、利用できる車両がない人が9%となっており、公共交通を必要とする人が一定程度いる。また、町内間の移動に困っていると感じている人も20%程度いる。
 →移動に困っている人も一定数いるため、需要に対応した施策が求められる。

《町全体の公共交通ともろバスの満足度》

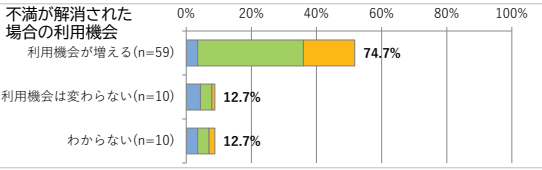
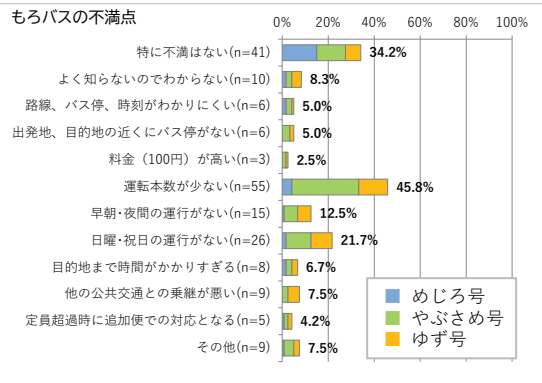


(町民アンケートより)

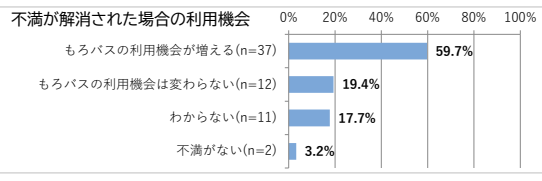
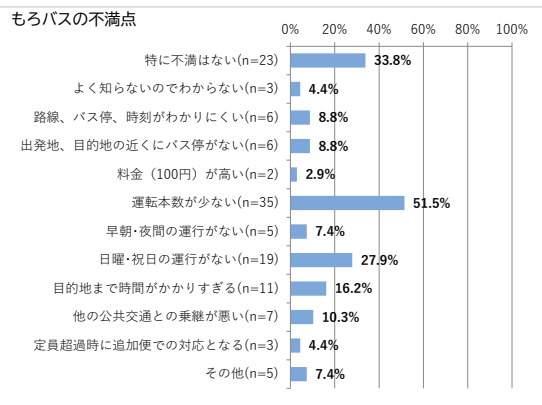
- もろバスの満足度及び町の公共交通全体の満足度は、ともに普通と考える人が最も多いが、満足と不満を比較すると不満の方が多い。
 →不満解消を図る施策の検討が必要である。



(町民アンケート(移動に困っている人)より)



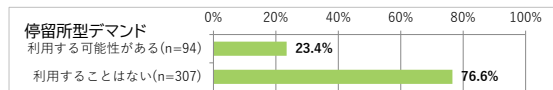
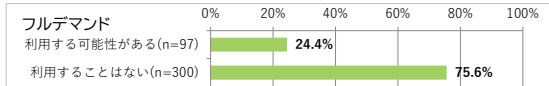
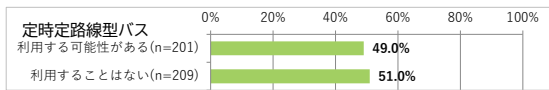
(もろバス利用者アンケートより)



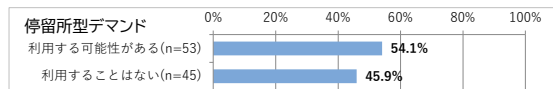
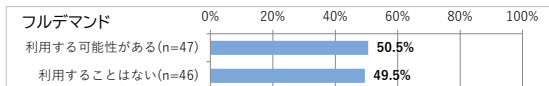
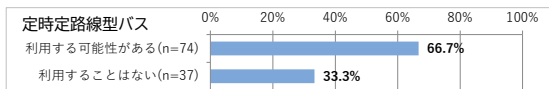
(高齢者アンケートより)

- ⑤ どのアンケートでも運転本数の少なさを不満点にあげる回答が一番多い。また、町民アンケートでは路線のわかりづらさや、家や目的地の近くに停留所が無いことに対する不満も多い。
- ⑥ 町民アンケートの結果をみると、不満点が改善された場合、移動に困っている人は利用機会が増えると回答する人が多い。また、利用者アンケート、高齢者アンケートでも同様の傾向が見られる。
- ➔ 増便による運行本数の増加やわかりやすいコースの設定、フリー乗降の導入による利便性の向上など、**現行サービスの改善**が求められている。
 - ➔ 移動に困っていない人も含めた利用機会の増加を図るため、**利用したくなる工夫**が求められている。

《運行形態別の利用意向》



(町民アンケートより)



(高齢者アンケートより)

- ⑦ 定時定路線型バスの利用意向は、デマンド型乗合交通と比較して高い。
 ➡デマンド型に比べ定時定路線型の利用意向が高いため、**現行の定時定路線型を基本とし、車両の増便等による運行頻度の増加などのサービス改善が望まれている。**

4-4 毛呂山町の地域公共交通の方向性

前項で示す「地域状況」「運行状況」「意識調査」の側面から課題を整理し、地域公共交通の方向性を以下のように整理した。

【地域状況からの問題点・課題】	【運行状況からの問題点・課題】	【意識調査からの問題点・課題】
<p>○総人口の減少傾向に対し、高齢化率は上昇（令和2年：33.6%）</p> <p>⇒老後も安心して移動できる交通手段の確保【課題①】</p> <p>○高齢者は町内に広く分布。特に武州長瀬駅周辺に多い。</p> <p>○公共交通サービスの低利用区域が存在。</p> <p>⇒公共交通サービス水準の向上【課題③】</p> <p>○集会施設やスポーツ文化施設、観光スポットは町内に分散しており、特に観光スポットへのアクセス性がやや低い。</p> <p>⇒まちづくり施策等と連携した交通空間の創出【課題④】</p>	<p>○目白台地区等で定員超過が発生。中央部への移動のニーズへの対応が必要。</p> <p>⇒もろバスの利便性向上と他の移動交通手段との連携【課題②】</p> <p>○駅や主要施設での乗降が多い。</p> <p>⇒乗り継ぎのしやすさの充実（交通結節点の機能強化）【課題⑥】</p> <p>○利用人数の減少に伴い、収益率も低下。</p> <p>⇒利便性並びに収益構造の向上【課題⑨】</p>	<p>○移動に困っているなど、公共交通を必要とする人の利用意向に合わないこともある。</p> <p>○利用したくなる工夫が求められる。</p> <p>⇒良好な待合環境の整備【課題⑤】</p> <p>⇒誰もが利用でき利用したくなる、人や環境に優しい公共交通サービスの提供【課題⑦】</p> <p>○運行本数の少なさや路線のわかりにくさに対する不満が高い。</p> <p>⇒住民満足度（関心度）の向上と潜在需要の掘り起こし【課題⑧】</p> <p>○もろバスは、現行の定時定路線型を基本としたサービス改善の意向が高い。</p>



【本町における地域公共交通の方向性】

- ①急速な高齢化状況を踏まえ、**わかりやすく安心して移動できる交通手段を確保**する対策を講じる必要がある。
- ②公共交通の**住民満足度（関心度）**を高め、**新たな利用者の獲得等**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る。
- ③公共交通の積極的な情報発信等を通じて、**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る。
- ④町が実施する交通政策としては、もろバスの運行を引き続き実施し、もろバスの利便性向上に向け、**現行の定時定路線型を基本としつつ、他の移動交通手段と連携**しながら持続可能な利用促進策を展開する必要がある。

■地域公共交通の方向性 まとめ

□地域特性

【土地利用】

- ・鉄道沿線に市街地が広がり、比較的コンパクトな都市構造
- ・西側に山地が広がり、中央部から東部にかけては平坦地が広がる

【道路交通】

- ・飯能寄居線、川越坂戸毛呂山線、川越越生線の3路線が基本的な道路交通軸
- ・鉄道は、坂戸駅と越生駅を結ぶ東武越生線と、JR八高線の2路線

【人口】

- ・少子高齢化が顕著であり、高齢者数が急増している
- ・高齢者数は、特に武州長瀬駅周辺に多く分布している
- ・鉄道沿線及び目白台に人口が集中

【通勤通学流動】

- ・町内の通勤通学者の約6割が町外に流出している
- ・流出先は、坂戸市、川越市、日高市の順に多い
- ・町外からの流入は、坂戸市、川越市、鶴ヶ島市からが多い

【主要施設分布】

- ・公民館等の集会施設やスポーツ文化施設、観光スポットは町内に分散
- ・保健福祉施設や病院は毛呂駅周辺に多く、スーパーマーケットは主に鉄道沿線に多く立地

【公共交通サービス圏】

- ・公共交通サービスの人口カバー率は93.4%で、広く提供
- ・主要施設は、ほぼ公共交通サービス圏内

□上位計画におけるまちづくり方針

[第五次毛呂山町総合振興計画、毛呂山町都市計画マスタープラン]

(将来都市像)『輝く緑 輝く瞳 輝くまち もろやま』

(基本目標) ①里山の環境を活かした 都市基盤を創る

②活力と夢のある 産業のまちを創る

目標1: 自然や環境、景観などの地域特性を活かすとともに、都市基盤整備や利便性の高い公共交通の確保、快適な住環境の整備を進め、社会経済情勢の変化に対応したまちづくりを目指す。

目標2: 企業誘致や町内企業の事業拡大を促し、農林業、観光、商工業の振興支援を進め、生活基盤となる就業の場づくりなど、町民が安定して暮らしていけるまちづくりを目指す。

□公共交通の実態

もろバス

- ・利用者数が減少。空バスや未利用のバス停留所が存在
- ・定員超過対応による後発便を運行しており、現車両数でまかないきれっていない

乗り継ぎ

拠点駅やもろバス相互の乗り換え利便性が低い

運行区域・範囲

ほぼ全域にサービスの提供があるが、運行頻度に課題がある

□社会構造の変化による影響

- | | | |
|-----------|---|----------------|
| 1. 人口の減少 | → | 3. 交通弱者の増加 |
| 2. 高齢化の進展 | | 4. 安心な交通環境への期待 |
| | | 5. 町財政の逼迫 |

□社会経済状況

- ①人口減少、少子高齢化の進行
- ②SDGsの実現に向けた取り組み
- ③新型コロナ危機に伴う新たな生活様式への対応
- ④情報通信技術の進展
- ⑤来町者の取り込みによる地域振興
- ⑥自然災害の懸念に伴う安心安全な生活環境の確保
- ⑦環境意識の向上～資源循環型社会～
- ⑧効率的な自治体経営の必要性
- ⑨運転士不足と働き方改革
- ⑩新しいモビリティサービス(MaaS^{*}等)の推進

※MaaS(マース:Mobility as a Service):各住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済を一括で行うほか、観光や医療等の交通以外のサービス等とも連携し、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資するサービス

□他分野における移動要望

【地域振興】

生活交通の確保維持、拠点と周辺市街地を繋ぐ交通システムの構築

【医療・福祉】

誰もが利用しやすく高齢者にやさしい公共交通の整備

【教育】

通学の安全性・利便性の向上

【環境】

低公害車への転換・導入支援、自動車から公共交通機関シフトへの推進

□地域ニーズ

- ・公共交通を必要とする人が一定数おり、その需要に対応した施策が求められる
- ・公共交通全体の満足度は、ふつうとの回答が最も多いが、不満と捉えている人もおり、更なる改善が求められている
- ・デマンド型に比べ定時定路線型の利用可能性が高く、現行サービスを基本とすることが望まれている

□公共交通に求められる役割

- ①交通弱者の移動手段の確保
学生や高齢者、障害者、妊婦等交通弱者の移動手段の確保
- ②まちなぎわいの創出や健康増進
外出機会の増加によるまちなぎわいの創出、「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進
- ③コンパクトシティの実現
諸機能が集約した地域拠点や居住エリアを結ぶ交通手段の提供
- ④人の交流の活性化
来訪者の移動の利便性や回遊性の向上による人の交流の活発化

□公共交通の課題

- ①老後も安心して移動できる交通手段の確保
- ②もろバスの利便性向上と他の移動交通手段との連携
- ③公共交通サービス水準の向上
- ④まちづくり施策等と連携した交通空間の創出
- ⑤良好な待合環境の整備
- ⑥乗り継ぎのしやすさの充実(交通結節点の機能強化)
- ⑦誰もが利用でき利用したくなる、人や環境に優しい公共交通サービスの提供
- ⑧住民満足度(関心度)の向上と潜在需要を掘り起こし
- ⑨収益構造の向上に向けた取り組み

□地域公共交通の方向性

- ①急速な高齢化状況を踏まえ、**わかりやすく安心して移動できる交通手段を確保**する対策を講じる必要がある。
- ②公共交通の**住民満足度(関心度)を高め、新たな利用者の獲得等**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る。
- ③公共交通の積極的な情報発信等を通じて、**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る。
- ④町が実施する交通政策としては、もろバスの運行を引き続き実施し、もろバスの利便性向上に向け、**現行の定時定路線型を基本としつつ他の移動交通手段と連携**しながら持続可能な利用促進策を展開する必要がある。

第5章 計画の基本方針と目標

5-1 計画の基本理念

地域公共交通は、公共施設や商業施設、医療・福祉施設、観光施設などの生活利便施設に円滑にアクセスできる公共交通網を一体的に形成していくことが求められている。

将来に向け、「輝く緑 輝く瞳 輝くまち もろやま」を支える公共交通環境を創出するため、本計画の基本理念を以下のとおり設定する。

■将来都市像・基本理念（第五次毛呂山町総合振興計画後期基本計画・第2期毛呂山町総合戦略より）

改定中

基本理念1 毛呂山町の個性あふれるまちづくり
基本理念2 安全で安心に暮らせるまちづくり
基本理念3 協働によるまちづくり

将来都市像
輝く緑 輝く瞳 輝くまち もろやま

■都市宣言

スポーツ
健康都市

平和都市

健幸づくり

ゼロカーボン
シティ

■本町における地域公共交通の方向性

- ①急速な高齢化状況を踏まえ、わかりやすく安心して移動できる交通手段を確保する対策を講じる必要がある。
- ②公共交通の住民満足度(関心度)を高め、新たな利用者の獲得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る。
- ③公共交通の積極的な情報発信等を通じて、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る。
- ④町が実施する交通政策としては、もろバスの運行を引き続き実施し、もろバスの利便性向上に向け、現行の定時定路線型を基本としつつ、他の移動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る。

■基本理念

人・まちが生き生きと輝き、健幸な暮らしを支える
公共交通環境の創出

人・まちが
生き生きと輝き

人々が日々の生活や生産活動を生き生きと行い、まちが豊かに輝いていくために、移動しやすい環境を創出する。

健幸な暮らしを
支える

公共交通サービスの充実により、誰もが安全かつ気軽に移動でき、健康で幸せに暮らせる環境を創出する。

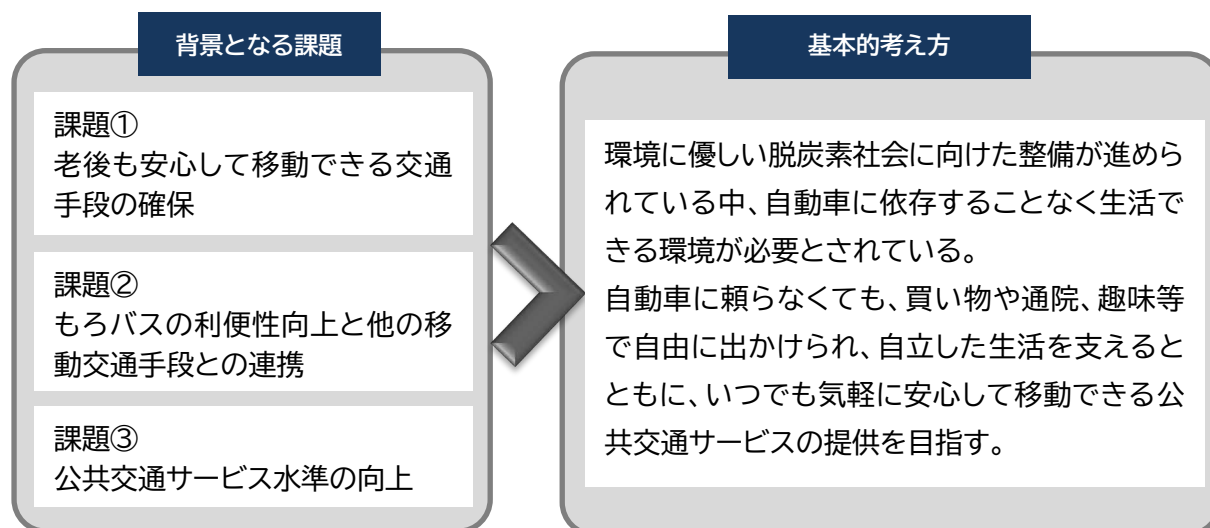
公共交通環境の創出

充実した公共交通網を形成するとともに、乗りやすさ、使いやすさに配慮した公共交通環境整備を推進する。

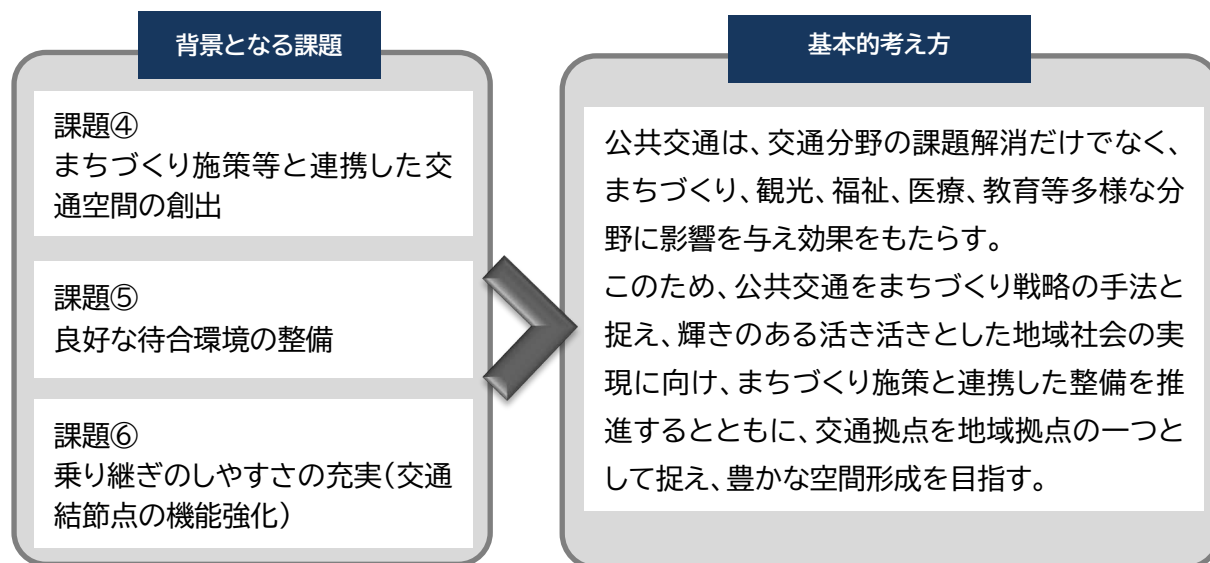
5-2 計画の基本方針

公共交通における課題並びに基本理念を踏まえ、本計画の基本方針を以下のように設定し、住民や地域、交通事業者等と連携して計画を推進することとする。

基本方針1：子どもからお年寄りまで誰もが気軽に利用できる公共交通手段の確保 【ネットワーク形成】



基本方針2：地域に活力と輝きを与える交通空間の整備推進 【交通空間】



基本方針3：公共交通をより使いやすくするための環境整備の推進
【利用促進】

背景となる課題

課題⑦
誰もが利用でき利用したくなる、
人や環境に優しい公共交通サー
ビスの提供

基本的考え方

公共交通は、高齢者等の交通弱者を始めとし
て、多くの人が安全・安心で気軽に利用できる
ことが期待される。
このためには、行きたい時に行きたい場所まで
わかりやすい移動手段があり、乗車するまでの
待ち時間の負担がなく快適に過ごせることな
ど、利用者の立場にたった周辺環境の改善を
推進する。

基本方針4：将来に向け持続可能な公共交通の実現
【体制づくり】

背景となる課題

課題⑧
住民満足度(関心度)の向上と潜
在需要を掘り起こし

課題⑨
収益構造の向上に向けた取り組
み


基本的考え方

新型コロナやその後の新たな生活スタイルの影
響により、公共交通の経営環境は益々厳しい状
況に置かれるものと推測される。
そうした中、ゼロカーボンシティを目指す本町
において、公共交通の活用は必要不可欠であ
り、公共交通サービスの改善により利用者増を
図るとともに、住民自らが地域の公共交通を守
るという意識(マイバス意識)を醸成すること
で、公共交通の維持を推進する。


5-3 計画目標

基本理念の実現に向け、基本方針ごとに取り組みの指針となる計画目標を以下に設定する。


基本方針1：子どもからお年寄りまで誰もが気軽に利用できる公共交通手段の確保 【ネットワーク形成】

	目標1 豊かな住民活動を支える交通サービスの提供	各交通機関の役割に応じたサービスを提供することにより、需要に応じた適正な移動手段を確保する。
	目標2 多様な交通手段の連携推進	各交通機関が連携し移動しやすい環境を提供することで、お年寄りも気軽に利用できる環境を確保する。


基本方針2：地域に活力と輝きを与える交通空間の整備推進 【交通空間】

	目標3 高質な公共交通空間の提供	乗り換えだけでなく、コミュニティ形成や出会いの場となる空間を創出し、お出かけが楽しくなる工夫を講じる。
	目標4 健幸づくり・まちづくり支援	観光、福祉、医療、教育等多様な分野と連携し、健幸づくりをはじめとする政策連携によりまちづくりへの寄与を目指す。

基本方針3：公共交通をより使いやすくするための環境整備の推進 【利用促進】

	目標5 使いやすい環境づくり	公共交通だけでなく多様な情報を提供することやモビリティマネジメントの実施等により、使いやすい環境を創出する。
	目標6 移動しやすい環境づくり	MaaSを始めとするDX化の推進により、負担が無くスムーズに移動できる環境づくりを創出する。

基本方針4：将来に向け持続可能な公共交通の実現 【体制づくり】

	目標7 公共交通を守る体制づくり	イベント等の各種機会を通じて、公共交通は、住民が積極的に使うことにより守っていくものという意識を醸成する。
	目標8 新たな移動のあり方への対応	新たな移動手段の情報を収集し、公共交通への適用や利用可能性を検討する。

5-4 地域公共交通網の確保維持に向けて

1) 公共交通の位置付け

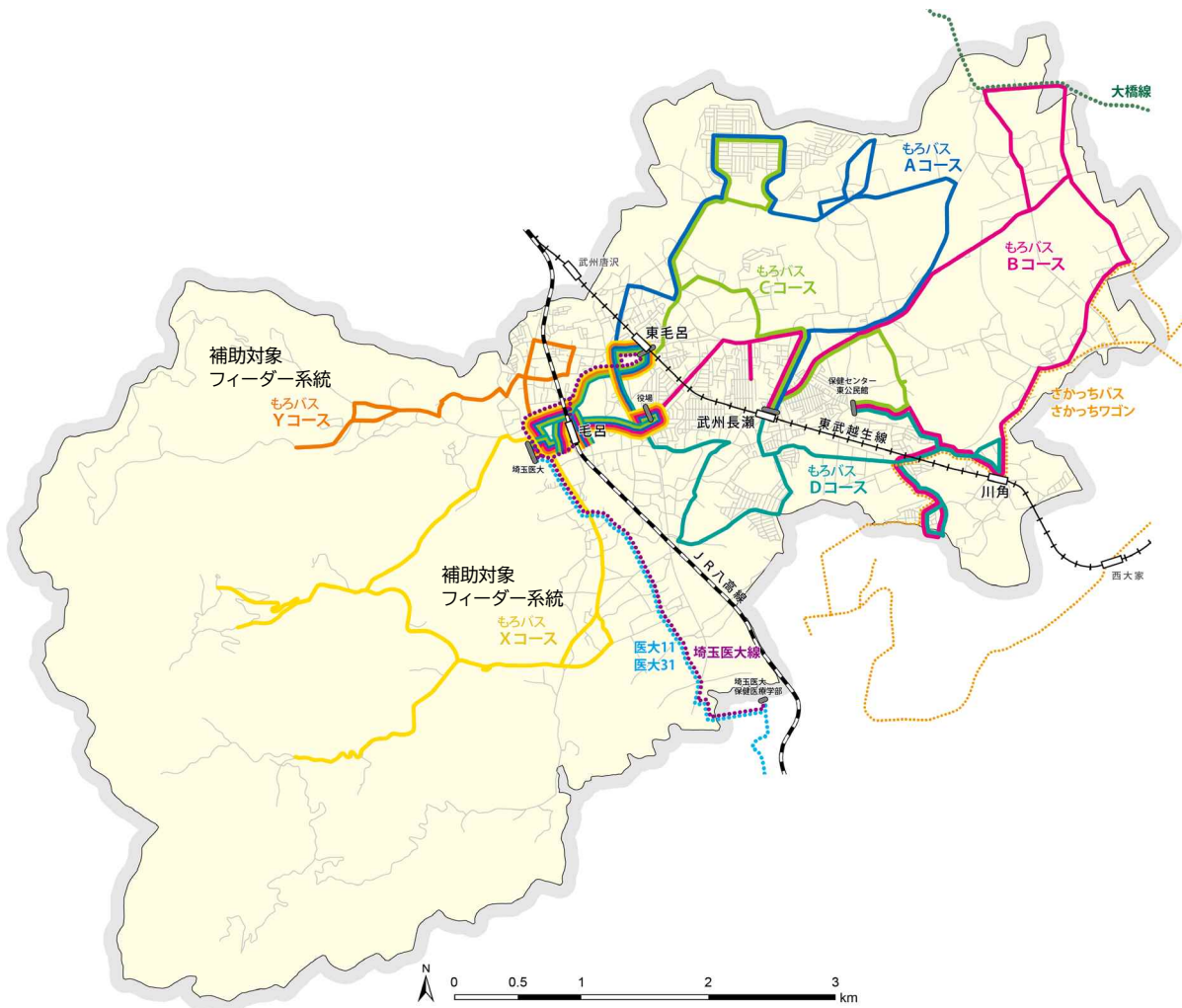
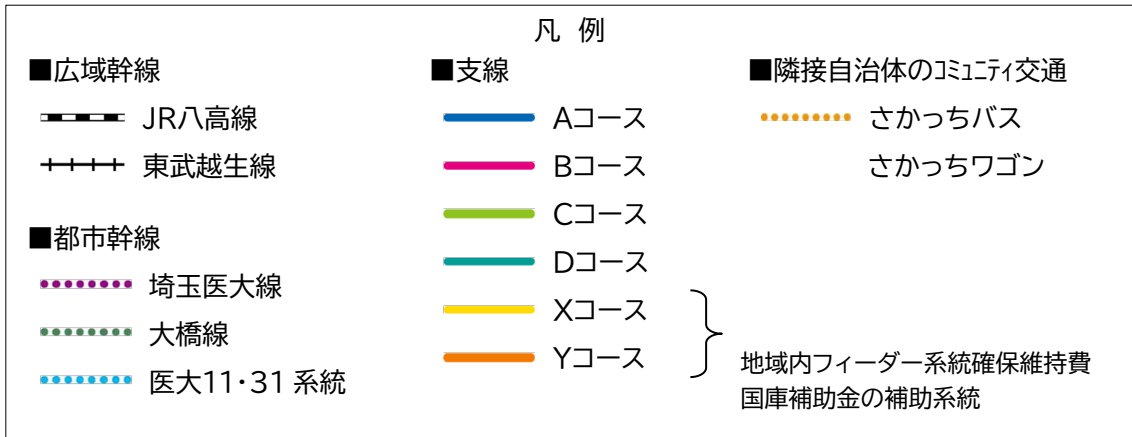
地域公共交通は住民の日常生活及び社会生活を確保し、地域の活力を保つために不可欠なものである。本計画においては、各交通機関の階層化を図りその役割を明確にしつつ、効率的で利用しやすい公共交通ネットワーク形成を目指すことで地域公共交通の確保維持を図っていく。

■公共交通軸

交通軸	系統	役割	確保維持策
広域幹線	【鉄道路線】 ・東武越生線 ・JR八高線	既存の鉄道路線は本町の広域幹線として、本町から町外の周辺都市および県外を結び広域的な移動を支える路線とする。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
都市幹線	【路線バス】 ・埼玉医大線 ・大橋線 ・医大11 ・医大31系統	既存の路線バスは町内の主要拠点と隣接都市を連結する都市路線として移動を支える。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
支線	【もろバス】 ・Aコース(仮称) ・Bコース(仮称) ・Cコース(仮称) ・Dコース(仮称)	もろバスは広域幹線や都市幹線に接続する路線であるとともに、町内各拠点間の移動を支え、地域をきめ細やかにカバーする地域内の移動サービスと公共交通	サービス水準の維持向上を図り、一定以上の需要を確保し、持続可能な運行を目指す。
	【もろバス】 ・Xコース(仮称) ・Yコース(仮称)	空白地域の解消を担う。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)*を活用し、持続可能な運行を目指す。

※地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用する路線について

Xコース(仮称)、Yコース(仮称)は、ともに本町の中心拠点と交通不便地域となっている西部の山間地(山地域)を連絡する路線であり、高齢者等の交通弱者の移動手段確保を基本的な目的とする。また、鉄道駅や埼玉医大、役場などにおいて、広域幹線や都市幹線、その他支線と接続しており、広域移動の起点となる路線である。一方で、本町や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、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、運行を確保維持していく必要がある。



※もろバスのコースの検討については第7章を参照

図 毛呂山町の地域公共交通

2) 他分野との連携

各まちづくり施策と連携して地域公共交通事業を実施することにより、相互の施策に有効な事業効果をもたらすことが期待できる。

■公共交通と他分野との連携

分野	連携内容
まちづくり分野 (都市計画)	<p>【都市拠点等への機能集積】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市拠点や主要施設へのアクセス性の確保維持を図り、公共交通を利用して移動できる環境を整備することにより、まちづくりの活性化に寄与する。 ○都市拠点において、生活利便施設や機能などの集積を図り、公共交通が利用されやすい都市形成を図る。 <p>【商店街等の活性化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○商店街などの活性化および魅力向上の一環として、公共交通と連携した取り組みを実施し、公共交通と商店街の相互利用を推進する。
福祉分野	<p>【公共交通施策と福祉施策の棲み分け】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高齢者の移動手段確保の重要性が高まる中、公共交通は一定のサービス水準を確保維持する。 ○一方、対応が困難な移動需要に対しては福祉施策としての対応を図る。
教育分野	<p>【通学手段としての利活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町内小中学校の児童・生徒が公共交通を移動手段の一つとして、必要なときに活用できるよう啓発を図る。 ○鉄道駅と教育機関を結び、町内に存在する教育機関への通学時の移動手段としてさらに活用できるよう啓発を図る。
商業・観光分野	<p>【商業・観光施策との連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通は生活交通として、地域住民の移動手段であることを前提としながら、観光交通として対応可能な部分の役割を担う。 ○商店街や観光施設などと公共交通が連携した取り組みなどを展開し、利用者に魅力的なサービスの提供を図る。

第6章 目標達成に向けた具体施策の検討

6-1 施策の体系

基本理念の実現に向け、基本方針及び計画目標から、施策を以下のとおり設定する。

基本理念		人・まちが生き生きと輝き、健幸に暮らせる 公共交通環境の創出	
分類	基本方針	計画目標	目標達成に向けた施策
1. 公共交通ネットワーク	基本方針1 子どもからお年寄りまで誰もが気軽に利用できる公共交通手段の確保	目標1 豊かな住民活動を支える交通サービスの提供	①鉄道・路線バスの維持・活性化
		目標2 多様な交通手段の連携推進	②もろバスの利便性向上 ③他の交通手段との連携
2. 公共交通空間整備	基本方針2 地域に活力と輝きを与える交通空間の整備推進	目標3 高質な公共交通空間の提供	④交通結節機能の強化 ⑤バス待ち環境の改善
		目標4 健幸づくり・まちづくり支援	⑥健幸づくり・観光施策など異なる政策分野との連携
3. 公共交通の利用促進	基本方針3 公共交通をより使いやすくするための環境整備の推進	目標5 使いやすい環境づくり	⑦情報発信の強化
		目標6 移動しやすい環境づくり	⑧DX化の推進(MaaS)
4. 公共交通事業の体制づくり	基本方針4 将来に向け持続可能な公共交通の実現	目標7 公共交通を守る体制づくり	⑨モビリティマネジメントの推進 ⑩持続的な事業管理体制の確立
		目標8 新たな移動のあり方への対応	⑪新たな移動手段の創出に向けた検討

6-2 具体施策の検討

基本方針1：子どもからお年寄りまで誰もが気軽に利用できる公共交通手段の確保
【ネットワーク形成】

目標1 豊かな住民活動を支える交通サービスの提供

施策①	鉄道・路線バスの維持・活性化
目的	本町と周辺自治体間を広域的に結ぶ「鉄道」及び「路線バス」は、通勤・通学を主に通院、買い物等幅広い目的に応じた生活活動を支えている。今後もより多くの人が安心して利用しやすい環境整備を進め、「鉄道」「路線バス」の維持・活性化を図る。
実施主体 (案)	交通事業者、毛呂山町
取り組み 内容	<p>■鉄道輸送力の維持・向上に向けた要請 継続実施 各種協議会を母体として、鉄道輸送力の増強や利便性向上に向け、沿線市町と連携し鉄道事業者及び関係機関への要望活動を継続的に実施する。</p> <p>■鉄道施設等の改善 継続実施 鉄道利用者等の安全性と利便性の向上を図るため、引き続き鉄道事業者等と協力しながら、駅及び駅周辺の交通環境の改善を図る。 また、鉄道車両並びに駅舎内において、鉄道事業者と協力し、多様な人が快適に利用しやすい環境づくりを推進する。</p> <p>【車両内のフリースペース・車いすスペース】 【バリアフリートイレ】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：第7回移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会 会議資料</p> <p>■路線バス利用環境の向上 継続実施 路線バスにおいても、バス事業者と協力し、高齢者や車いす・ベビーカー利用者など誰もが利用しやすいノンステップバスの導入を推進するなど、バスの利用環境の向上や利便性の向上を図る。</p> <div style="text-align: right;"> <p>【ノンステップバス】</p>  <p style="font-size: small;">出典：国土交通省資料</p> </div>

施策②	もろバスの利便性向上
目的	住民の足である「もろバス」は、誰もが気軽に利用できるよう、利用者のニーズを考慮しつつ利便性の向上を図る。
実施主体(案)	地域公共交通活性化協議会、交通事業者、毛呂山町
取り組み内容	<p>■もろバスの改善</p> <p>もろバス利用者の利便性向上や、効率的な運行体制の確立に向けて、各種アンケート結果や利用実態に応じて、経路やダイヤ、運行本数などについて見直しを図る。また、山地域を運行する路線については、鉄道駅や埼玉医大、役場と交通不便地域となっている町西部の山間地を連絡する路線であるが、本町や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、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、運行を確保維持する。</p> <p>【現在のもろバス運行車両】</p>  <p>■キャッシュレス決済の導入</p> <p>現金での支払いの手間を省くことにより、地域の利用者の利便性向上や地域外からの来訪者の移動の円滑化を図り、地域の公共交通の活性化、地域の活力向上に結び付けていくため、キャッシュレス決済手段の導入について、事業者と調整しつつ費用対効果を含めた検討を進める。</p> <p>【二次元バーコードを利用した支払い事例】</p>  <p>出典:松本市HP</p> <p>【クレジットカードのタッチ決済を利用した支払い事例】</p>  <p>こちらのカードが使えます! Visa、JCBのタッチ決済対応カード(クレジットカード、デビット、プリペイド)やスマートフォンなど</p> <p>タッチ決済対応マーク</p> <p>降車時にカードを運賃箱横の専用端末にタッチ!</p> <p>【次の方はタッチする前に乗務員にお申し出ください】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 小人運賃のお支払いを希望される方 ● 複数人精算をご希望の方 ● 障がい者割引運賃の適用を希望される方(乗務員に障害者手帳をご提示ください) <p>出典:富山市HP</p>




目標2

多様な交通手段の連携推進

<p>施策③</p>	<p>他の交通手段との連携</p>
<p>目的</p>	<p>周辺自治体と連携した広域的な交通ネットワークの構築や既存の公共交通だけでは対応できない地域等において日常生活を支えられる交通手段を提供するため、公共施設や民間施設の送迎バスの活用による交通確保等を検討する。</p>
<p>実施主体(案)</p>	<p>施設管理者、交通事業者、毛呂山町</p>
<p>取り組み内容</p>	<p>■施設送迎車両の活用推進</p> <p>高齢者や障害者をはじめとする方の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、病院や自動車教習所、大学、福祉施設等が保有する送迎車両を施設利用者以外でも利用できる運行サービスや送迎車両の空き時間を活用した輸送サービスを検討する。</p> <div data-bbox="379 907 770 1245" style="border: 1px dashed gray; padding: 5px;"> <p>埼玉県飯能市では、介護老人保健施設の飯能リハビリ館と協定を結び、施設の送迎車の空席を活用した住民移送事業の実証運行を行っている。対象地域に居住する人で、事前登録をしていれば、無料で利用ができる。</p> </div> <div data-bbox="810 869 1369 1697" style="text-align: center;"> <p>【施設送迎車の活用例】</p> <p>ルート・停留所図</p> <p>●ルート</p> <p>●停留所の位置</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶国際興業バスのバス停でお待ちください。 ▶乗降スポット(写真のあたり)でお待ちください。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>川崎</p> <p>△写真のスペースでお待ちください。</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>川崎下</p> <p>△ウドワークス様の建物前のスペースでお待ちください。</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>小室クリニック</p> <p>△奥の駐車場内に、「飯能リハビリ館」と表記のあるワゴン車があります。</p> </div> </div> <p>●小室クリニック周辺図</p> <p>所在地 飯能市八幡町 2-3 国際興業バス「中央通り」バス停付近</p> </div> <p>■広域的なネットワークの形成</p> <p>近隣自治体との連携により、各自治体で運行しているコミュニティバスとの接続や乗り継ぎの利便性強化等を検討する。住民が日常生活に必要な移動の範囲が町内のみとは限らず、近隣市町村の垣根を越えた移動を行うことも多い。こうしたことから、住民の移動利便性向上のため、近隣自治体との広域的な公共交通のあり方や必要な取り組みを検討する。</p>

基本方針 2 : 地域に活力と輝きを与える交通空間の整備推進
【交通空間】

目標 3 高質な公共交通空間の提供



<p>施策④</p>	<p>交通結節機能の強化</p>
<p>目的</p>	<p>鉄道駅や主要なバス停留所など交通機関相互の乗り継ぎとなる交通拠点において、端末交通(もろバス、自転車、バイク等)との乗り継ぎ利便性の向上を図る。また、駅における公共交通や周辺施設等の案内板の整備により、鉄道を利用した来訪者が、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、地域情報を入手できる環境整備を推進する。</p>
<p>実施主体(案)</p>	<p>施設管理者、交通事業者、毛呂山町</p>
<p>取り組み内容</p>	<p>■駅周辺の環境整備推進 川角駅では、南側改札口の新設と駅前広場やアクセス道路の整備を進める予定であり、これに合わせ駅利用者の利便性の向上を図る。 また、町内の鉄道駅の駅前広場や駅出入口付近において、公共交通や周辺の観光施設、主要施設の情報提供を充実させるため、交通事業者や関係団体等と連携し、案内板の整備推進を図る。</p> <p>■サイクルアンドバスライドの整備推進 バス停留所が遠いなどの理由によりバスを利用できない人の利用促進を図るため、バス停留所付近に駐輪場を整備する。</p> <p>【サイクルアンドバスライド駐輪場の整備事例(公民館駐輪場の活用)】</p> <div data-bbox="427 1653 853 1977" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>サイクル&バスライド駐輪場</p>  <p>春日部市 利用時間 〇時〇〇分～〇時〇〇分</p> </div> <div data-bbox="837 907 1077 936" style="margin-top: 10px;"> <p>【東毛呂駅前の案内板】</p> </div>  <div data-bbox="890 1657 1321 1977" style="margin-top: 10px;">  </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">出典: 春日部市HP</p>

施策⑤	バス待ち環境の改善
目的	バス待ちの負担がなく、快適にバス待ちができるよう、ベンチの設置等バス待ち環境の改善を図る。
実施主体(案)	民間企業、住民、交通事業者、毛呂山町
取り組み内容	<p>■バスまちスポットの登録の推進 継続実施</p> <p>埼玉県による「出歩きやすいまちづくり」事業の一環として、快適にバスを待つことができる施設やお店を「バスまちスポット」として登録している。</p> <p>本町においても、この事業に賛同し、地域事業者のご協力を得ながら、休憩場所やトイレの利用など、さまざまなサービスを行うことができる「バスまちスポット」の登録を推進しており、今後も継続して進めていく。</p> <div data-bbox="949 667 1356 952" data-label="Image"> </div> <p>■バス停留所周辺環境の改善 継続実施</p> <p>現在町で実施している町内循環バス停留所ベンチ設置事業を継続して実施するとともに、主要なバス停留所への上屋の設置を進めるなどバス待ち環境のさらなる改善に資する取り組みを実施し、バス利用者の利便性向上を図る。</p> <div data-bbox="379 1238 782 1267" data-label="Caption"> <p>【福祉会館(停留所)に設置したベンチ】</p> </div> <div data-bbox="375 1279 853 1637" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="895 1238 1233 1267" data-label="Caption"> <p>【役場(停留所)に設置した上屋】</p> </div> <div data-bbox="895 1279 1374 1637" data-label="Image"> </div>

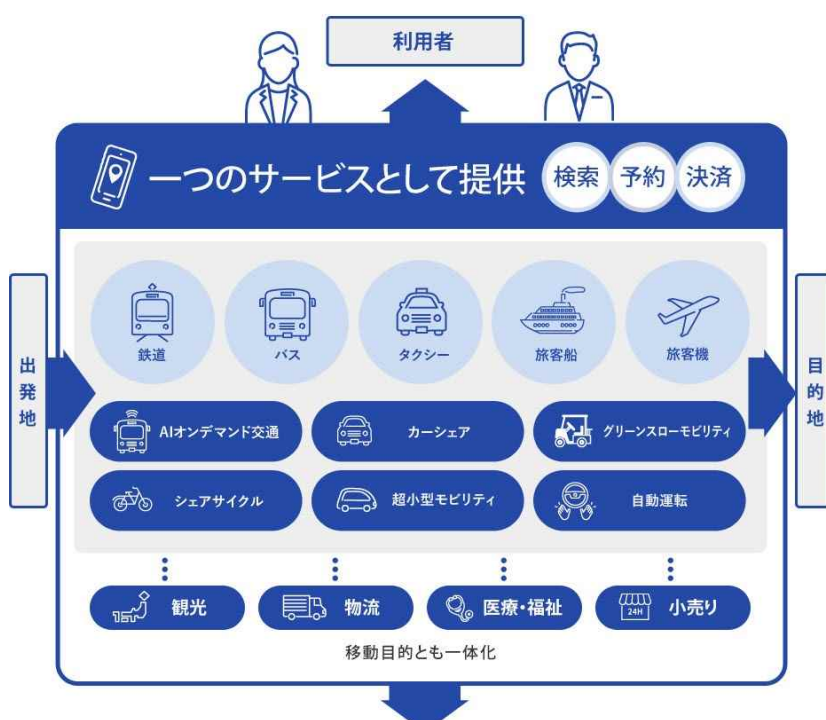
<p>施策⑥</p>	<p>健幸づくり・観光施策など異なる政策分野との連携</p>						
<p>目的</p>	<p>健幸づくりや観光施策など様々な政策分野と連携することで、公共交通の利用促進を行うとともに、健康増進や地域経済の活性化などの異なる政策分野も含めた効率的な推進を図る。</p>						
<p>実施主体 (案)</p>	<p>町観光協会、交通事業者、毛呂山町</p>						
<p>取り組み 内容</p>	<p>■健幸づくりとの連携 公共交通を利用することで、最寄りのバス停留所や鉄道駅まで、あるいは目的地での移動により自然と身体を動かすことができることから、マイカーから公共交通への転換による健康増進効果を周知することで、町が進める「健幸づくりのまち」のさらなる推進を図る。また、高齢者の買い物や通院のほか、趣味の活動など外出機会を創出し生きがいづくりを支えるため、電動車いす等のパーソナルモビリティなどを活用した移動手段の確保やそのための環境整備のあり方を検討する。</p> <p>【公共交通を利用することによる効果】</p> <div data-bbox="475 1010 1286 1346"> <p>例えば、自動車で1時間移動する代わりに、電車やバスを使った場合、2倍以上のカロリーを消費します。</p> <p>移動に伴う消費カロリー</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>移動手段</th> <th>消費カロリー (Kcal)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>クルマ</td> <td>102</td> </tr> <tr> <td>公共交通</td> <td>220</td> </tr> </tbody> </table> <p>差の118Kcalは… ☆かるく1杯のごはん ☆ビール1杯程度分の摂取量に、 ☆ジョギング2km分の消費量に相当します。</p> <p>出典:第6次改訂日本人の栄養所要量</p> </div> <p>出典:もしあなたの職場がエコ通勤を導入したら (埼玉県)</p> <p>■観光施策との連携 鎌北湖や国指定史跡となった鎌倉街道上道等の観光資源への交通アクセスの向上や停留所の新設など、観光資源と公共交通による相互の連携により、来訪者の増加を図る取り組みを検討する。また、計画期間中に観光需要を把握し、次期改訂に向けた調査・検討を行う。</p> <div data-bbox="922 1435 1385 1783"> <p>【鎌北湖】</p> </div> <p>■ゼロカーボンシティ宣言との連携 マイカーから公共交通利用への転換により、移動者1人あたりのCO₂排出量を抑えられることから、町が推進するゼロカーボン宣言など異なる政策との連携を図る。</p>	移動手段	消費カロリー (Kcal)	クルマ	102	公共交通	220
移動手段	消費カロリー (Kcal)						
クルマ	102						
公共交通	220						

基本方針3：公共交通をより使いやすくするための環境整備の推進
【利用促進】

目標5 使いやすい環境づくり

<p>施策⑦</p>	<p>情報発信の強化</p>	
<p>目的</p>	<p>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図る。</p>	
<p>実施主体(案)</p>	<p>交通事業者、毛呂山町</p>	
<p>取り組み内容</p>	<p>■バスマップの改善 もろバスマップ(時刻表)については、現行の記載の内容に加え、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する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バスの運行情報の追加 ・主要バス停の位置情報 ・主要施設や観光の情報 	<p>事例 24 施設ごとに利用できる路線を紹介(岩見沢市バスマップ)</p> <p>主要な施設ごとに、最寄りのバス停や経由・発着する路線を一覧表にして掲載しています。利用者は外出予定の施設を検索することで、利用するバスが分かるため、検索が簡単にできます。</p>  <p>出典:なるほど!!公共交通の勘どころシリーズ 公共交通マップづくりの勘どころ (国土交通省 九州運輸局)</p> <p>■新たな情報発信ツールの導入 高齢者など向けには紙媒体を中心としつつ、若い世代や来訪者などには、スマートフォンやインターネットなどで閲覧可能な簡易的なサイト作成やアプリ等への対応、二次元バーコードやNFC(近距離無線通信)タグ等を活用した情報発信なども検討する。</p> <p>【バス運行状況表示イメージ】</p>  <p>出典:中津川市 HP</p>

目標6 移動しやすい環境づくり

<p>施策③</p>	<p>DX化の推進(MaaS)</p>
<p>目的</p>	<p>公共交通の利便性向上や、環境対策や商業・観光振興等を支援する貴重な手段として、MaaSの普及を推進する。</p>
<p>実施主体(案)</p>	<p>交通事業者、毛呂山町</p>
<p>取り組み内容</p>	<p>■MaaSの導入に向けた検討推進</p> <p>魅力的な都市空間の形成に向け、公共交通と商店街及び観光施設等が連携し、シームレスに利用できる体制を検討する。</p> <p>【MaaSの概要】</p> <p>バス、鉄道、タクシーなどのモードを超えた移動手段の利用に関する手続き(検索・予約・決済等)を一括して行うことができるサービス。新たな移動手段(シェアサイクル等)の予約・決済等や、買い物、観光情報など移動以外の情報提供等のサービスを付加することも可能。</p>  <p>The diagram illustrates the MaaS service flow. At the top, a box labeled '利用者' (User) is connected to a central box '一つのサービスとして提供' (Provided as one service). This central box includes buttons for '検索' (Search), '予約' (Reservation), and '決済' (Payment). Below this, various transport modes are listed: 鉄道 (Railway), バス (Bus), タクシー (Taxi), 旅客船 (Passenger Ship), 旅客機 (Passenger Plane), AIオンデマンド交通 (AI On-demand Transport), カーシェア (Car Sharing), グリーンズローモビリティ (Green Low-mobility), シェアサイクル (Share Cycle), 超小型モビリティ (Ultra-small Mobility), and 自動運転 (Autonomous Driving). At the bottom, additional services like 観光 (Tourism), 物流 (Logistics), 医療・福祉 (Medical/Welfare), and 小売り (Retail) are shown. The flow starts from '出発地' (Origin) and ends at '目的地' (Destination). The entire system is labeled '移動目的とも一体化' (Integrated with the purpose of movement).</p> <p>地域が抱える課題の解決</p> <ul style="list-style-type: none"> 新しい生活様式への対応(3密の回避等) 地域や観光地における移動の利便性向上 既存公共交通の有効活用 外出機会の創出と地域活性化 スーパーシティ・スマートシティの実現 <p>出典:国土交通省 HP</p>

基本方針4： 将来に向け持続可能な公共交通の実現
【体制づくり】

目標7 公共交通を守る体制づくり

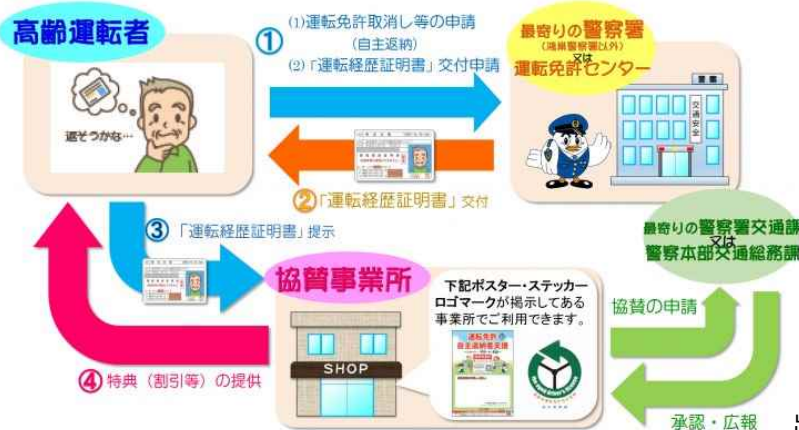
施策⑨ モビリティマネジメントの推進

目的 公共交通を利用することで路線を維持する意識を醸成するとともに、過度な自動車利用から公共交通等を「かしこく」使う方向への自発的な転換を促す取り組みを推進する。

実施主体(案) 住民、交通事業者、毛呂山町

取り組み内容 ■免許返納支援策の実施
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る。

【シルバー・サポーター制度・利用の流れ(埼玉県警)】




■公共交通の利用啓発及び潜在需要の掘り起こし

マイカーから公共交通への転換を図るため、ホームページや広報、区長会等を通じ、日常生活における移動手段として公共交通を利用してもらうよう周知を図る。また、初めてバスを利用する方でも利用しやすいよう、バスの乗り方動画の作成などの取り組みを実施し、潜在需要の掘り起こしを行う。

【路線バスの乗り方に関する資料の例】




出典:千歳市 路線バス乗り方ガイド

施策⑩	持続的な事業管理体制の確立	
目的	事業管理体制を構築し、定期的に事業の進行状況を確認するとともに、データ収集や調査により目標達成状況を確認する等により、必要に応じた計画・目標の見直し・提案を行う。	
実施主体(案)	住民、地域団体、交通事業者、国、県、毛呂山町	
取り組み内容	<p>■地域公共交通会議等の実施 継続実施</p> <p>住民、交通事業者、行政がそれぞれの立場から施策事業に参画する場として「地域公共交通活性化協議会」を設け、PDCAサイクルに基づく事業の進行管理を行う。また、交通事業者、行政が、利用状況の確認をするとともに運行上の不安要素や利用者ニーズの共有等を行う場として、「事業者調整会議」を設け、安全で快適な運行の実施に向けた検討・調整を行う。</p> <p>■公共交通の担い手確保に向けた検討</p> <p>公共交通の担い手不足の問題に対して、運行事業者と行政などの連携・協働体制を強化するとともに、安定した公共交通の運行のため、交通事業者による求人活動等の取り組みに対する支援策について検討を行う。</p> <p>■定期的な利用動向・利用者ニーズの把握 継続実施</p> <p>もろバス利用者や町の LINE 公式アカウント登録者などに対するアンケート調査を定期的実施し、公共交通の利用動向や利用者ニーズの変化を即座に捉えることにより、ニーズの変化に応じて計画や目標の見直しに反映していく。</p>	<p>【地域公共交通活性化協議会】</p> 

目標 8

新たな移動のあり方への対応

<p>施策①</p>	<p>新たな移動手段の創出に向けた検討</p>
<p>目的</p>	<p>利用者が少ない地域の移動手段の確保に向け、移動サービスのあり方を研究し、次段階での導入の可能性を検討する。</p>
<p>実施主体 (案)</p>	<p>交通事業者、毛呂山町</p>
<p>取り組み 内容</p>	<p>■新たな交通手段の検討 山地をはじめとする公共交通需要が低い地域について、日常生活を支えられる交通手段を確保維持していくため、タクシー利用や地域協働(自助、共助)による交通の導入やそれらの取り組みに対する補助について検討する。また、自動運転等の新技術について、国の動向を注視しつつ、本町への導入の可能性について検討する。</p> <p>■デマンド型乗合交通の検討 人口や移動需要の変化、公共交通の担い手不足などに対応し、現在のもろバスの定時定路線型の運行から、予約状況に応じて運行を行うデマンド型乗合交通など新しい運行形態の研究を行う。</p> <p>【デマンド型交通の導入箇所の典型イメージ】</p>  <p>The diagram shows three distinct geographical areas with callout boxes explaining suitable transport models:</p> <ul style="list-style-type: none"> 山間地 (都市計画区域外): 住宅は谷間の特定道路に分布するため、沿道をカバーする定路線型や巡回ルート・エリアデマンド型が採用されやすい。 市街地と山間地の間に位置する農村部 (非線引き地域): 住宅が農用地と混在し分散しているエリアを面的にカバーするため、自由経路ミーティングポイント型等が採用されやすい。 巡回ルート・エリアデマンド型: は、主要道路から外れた集落に対して、予約時のみカバーしたい時などが採用されやすい。 市街地の郊外部や縁辺部の地域 (市街化調整区域): 概ね平地で住宅が分散しているエリアを面的にカバーするため、自由経路ドアツードア型等が採用されやすい。 <p>出典: 続・デマンド型交通の手引き (国土交通省中部運輸局)</p>

第7章 もろバスの再編について

7-1 もろバスの再編検討

本町における地域公共交通の方向性及び本計画の基本理念・基本方針を踏まえ、第6章施策②で示した「もろバスの改善」に基づき、もろバスの運行について見直しを行い、公共交通環境の改善を図る。

1) もろバスの運行に係る問題点・課題

第4章で示した地域公共交通の問題点・課題のうち、もろバスの運行に係る主要な問題点・課題を改めて以下に整理する。

【地域状況より】

- ・ 総人口は減少傾向にあるが、高齢者の人口は増加しており、高齢者の移動手段の確保が必要。
- ・ 町の中心部から離れた市街地である目白台地区における鉄道駅へのアクセス性向上が必要。
- ・ 公共交通の人口カバー率は93.4%であり、公共交通の利用環境の維持・向上が必要。

【もろバスの運行状況より】

- ・ 令和3年10月の運行見直しにより、運行経費の削減や定員超過対応の減少につながったが、利用者数は減少し、定員超過対応も若干発生している。
- ・ 停留所によって利用者数に大きな差がある。
- ・ 特に山地域を運行するゆず号は利用者数が少ない。

【意識調査より】

- ・ 町内移動に困っている人が一定数おり、需要に応じた町内移動手段の確保が必要。
- ・ 普段公共交通を利用しない住民が多く、もろバスを利用したことがない人が9割以上となっており、利用促進のための情報発信や利用したくなる工夫が必要。
- ・ もろバスの不満点として、運転本数が少ない点を挙げる人が最も多く、他には、路線のわかりづらさや家や目的地の近くに停留所が無いことに対する不満も多く、これらの改善が期待されている。
- ・ デマンド型乗合交通よりも定時定路線型バスの利用意向が高い。

2) 見直しの方向性

以下に示す視点から見直し内容を検討した。

(1) 運行台数について

現行のルート及びダイヤは、前回(令和3年10月)運行見直しにおいて町内のいずれの地区からも埼玉医科大学に午前中に到着するなど利用者ニーズが高い部分に優先度を置いた設定としているため、ルートが複雑になっている。現行の車両3台で埼玉医科大学をはじめとする通院や日常の買い物時の利便性向上を図り、かつ、分かりやすいルート及びダイヤを設定し、課題解決を図ることは困難であることから、増車による対応とする。

(2) 運行形態について

運行形態については、運行の分かりやすさや運行頻度、乗車時間、1運行あたりの所要時間などを踏まえ、現行の役場を起終点とする循環型の運行から、コース上を双方向に走行する往復型の運行に変更することとする。なお、山地域については、現行の運行形態における満足度が高いことから、現行の運行形態を基本的に踏襲する。

運行ルートについては、現行の運行ルートが浸透していることや安全管理面などから、現行の経路上を基本とする。運行コースの設定にあたっては、以下の点を考慮して検討を行う。

- ・ 移動ニーズに合わせて町の中心部と各地域を結ぶルート設定
- ・ 長時間の運行とならないルート設定
- ・ 車両ごとに運行コースを固定
- ・ 通院や買い物に便利なルート設定
- ・ 利用需要があるもののサービスが行き届いていない箇所については、道路幅員が十分にあり、安全な通行や停留所の設置に支障がない場合は、ルートの延伸や変更を検討

なお、利用の少ない山地域におけるデマンド型乗合交通の導入については、地域の道路形態からデマンド運行のメリットを最大限生かせない点や運行経費が高くなることが見込まれる点、来街者が利用できない点などから、現行と同様の定時定路線型で検討する。

(3) ダイヤ（運行本数・運行間隔）について

ダイヤの設定にあたっては、以下の点を考慮して検討する。

- ・ 運行本数の増加
- ・ 定員超過の解消
- ・ 分かりやすいダイヤ設定
- ・ 通院や買い物に便利なダイヤ設定

(4) バス停留所の新設について

もろバスの利便性向上のため、各種要望を参考に以下の点を考慮して検討する。なお、既存のバス停留所については全て存続する。

- ・ 安全に乗降できる空間が確保されている
- ・ バス停留所での乗降が一定数見込まれる
- ・ 停留所間の距離が離れている
- ・ バスが走行するルート上にある

(5) フリー降車区間の拡大について

もろバスの利便性向上のため、一部区間で導入済であるフリー降車区間の拡大を検討する。なお、フリー乗車については、利用者の安全面やトラブル防止等の観点から導入には慎重な検討が必要であり、今回の見直しでは導入は行わないこととする。

3) 見直し後の運行ルート

前述の見直しの方向性を踏まえ、運行ルートを以下のように設定する。



図 運行ルート

表 運行概要

コース	種別	概要	車両	運行本数
Aコース	路線 定期 運行	役場と武州長瀬駅(北)を起終点とし、埼玉医大、目白台を経由するルート	ワゴン1台	9 便/日 (4.5 往復/日)
Bコース		役場と保健センター東公民館を起終点とし、埼玉医大、大類を経由するルート	ワゴン1台	7 便/日 (3.5 往復/日)
Cコース		役場と保健センター東公民館を起終点とし、埼玉医大、目白台を経由するルート	ワゴン1台	8 便/日 (4 往復/日)
Dコース		役場と保健センター東公民館を起終点とし、埼玉医大、学園台中央公園を経由するルート	ワゴン1台	9 便/日 (4.5 往復/日)
Xコース		役場を起終点とし、総合公園、鎌北湖、阿諏訪上公会堂、埼玉医大を経由するルート	ワゴン1台	5 便/日
Yコース		役場を起終点とし、もろびとの館、埼玉医大を経由するルート		4 便/日

※コース名は仮称

7-2 もろバス再編後の地域公共交通網

前節で示したもろバスの再編検討結果を踏まえて、再編後の地域公共交通網の概要を以下に示す。

表 地域公共交通の概要(鉄道)

路線	起点	終点	町内の駅	実施主体
東武越生線	坂戸駅	越生駅	川角駅、武州長瀬駅、東毛呂駅	交通事業者 (東武鉄道株式会社)
JR八高線	八王子駅	倉賀野駅	毛呂駅	交通事業者 (東日本旅客鉄道株式会社)

表 地域公共交通の概要(路線定期運行のバス)

系統	起点・経由地・終点	事業許可区分	実施主体	補助事業の活用
埼玉医大線	東毛呂駅～埼玉医大～埼玉医大保健医療学部	4条乗合	交通事業者 (川越観光自動車株式会社)	-
大橋線	坂戸駅～苦林～大橋	4条乗合	交通事業者 (川越観光自動車株式会社)	-
医大11	高麗川駅～埼玉医大保健医療学部～埼玉医大	4条乗合	交通事業者 (国際興業株式会社)	-
医大31	飯能駅～高麗川駅～埼玉医大	4条乗合	交通事業者 (国際興業株式会社)	-
もろバスAコース	役場～埼玉医大～目白台～武州長瀬駅(北)	4条乗合	毛呂山町 (運行は交通事業者に委託)	-
もろバスBコース	役場～埼玉医大～大類～保健センター東公民館	4条乗合	毛呂山町 (運行は交通事業者に委託)	-
もろバスCコース	役場～埼玉医大～目白台～保健センター東公民館	4条乗合	毛呂山町 (運行は交通事業者に委託)	-
もろバスDコース	役場～埼玉医大～学園台中央公園～保健センター東公民館	4条乗合	毛呂山町 (運行は交通事業者に委託)	-
もろバスXコース	役場～総合公園～鎌北湖～阿諏訪上公会堂～埼玉医大～役場	4条乗合	毛呂山町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
もろバスYコース	役場～もろびとの館～埼玉医大～役場	4条乗合	毛呂山町 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
さかっちバス おおや線*	坂戸市役所～坂戸駅北口～元町～鶴舞～城山荘～川角駅入口	4条乗合	坂戸市 (運行は交通事業者に委託)	-
さかっちバス にしさかど線*	川角駅入口～西坂戸三郵便局～五丁目調整池	4条乗合	坂戸市 (運行は交通事業者に委託)	-
さかっちワゴン しろやま線*	坂戸市役所～坂戸駅北口～一本松駅南口～川角駅入口～城山荘	4条乗合	坂戸市 (運行は交通事業者に委託)	-

※さかっちバス、さかっちワゴンは坂戸市が運行する坂戸市内から本町の川角駅に接続する路線

凡例

<鉄道>

- JR八高線
- 東武越生線

<路線バス>

- 埼玉医大線
- 大橋線
- 医大11・31系統

<もろバス>

- Aコース
- Bコース
- Cコース
- Dコース
- Xコース※
- Yコース※

※印は地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の補助系統

<その他コミュニティ交通>

- さかっちバス
- さかっちワゴン

□ 鉄道駅

■ 主要バス停留所

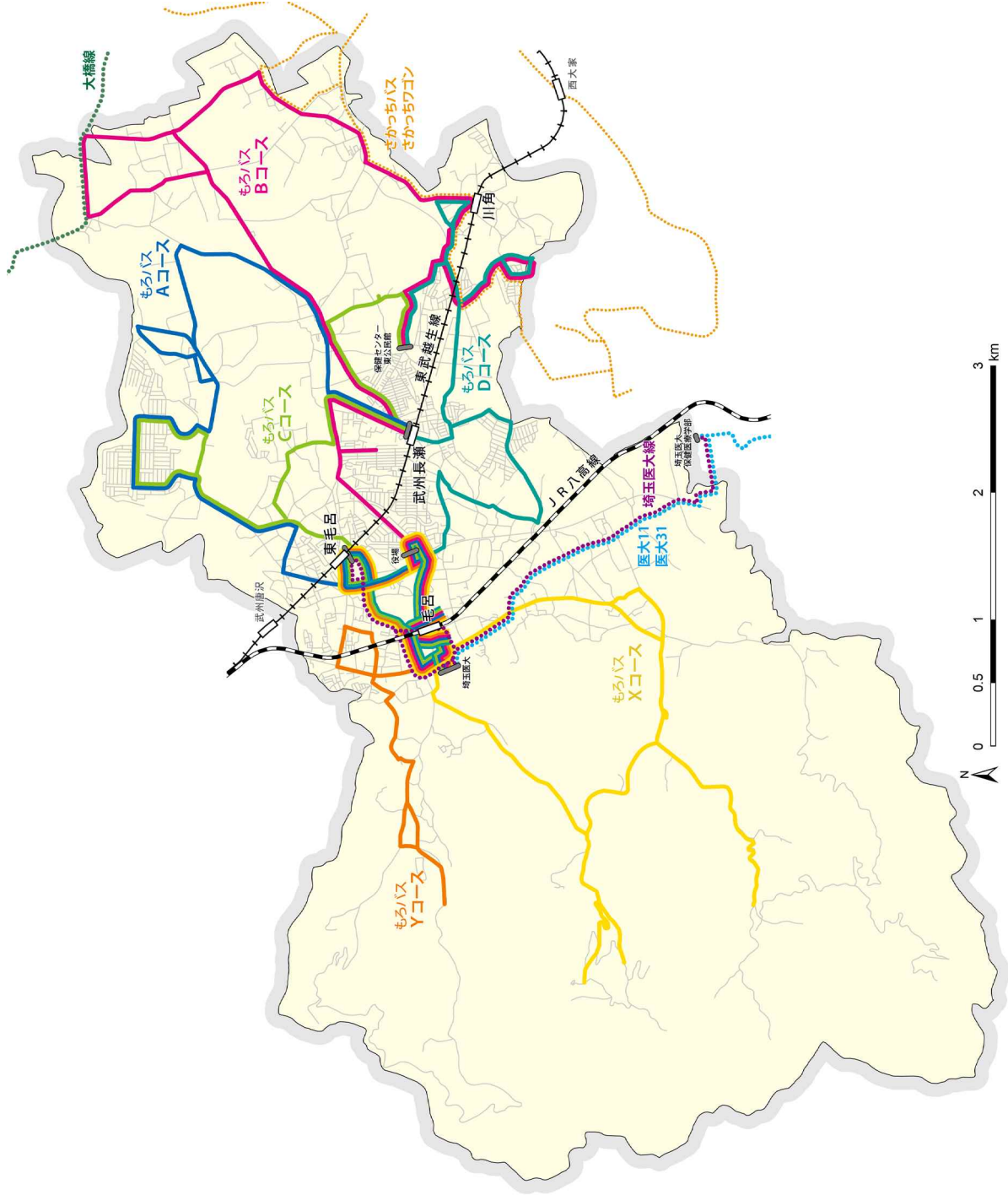


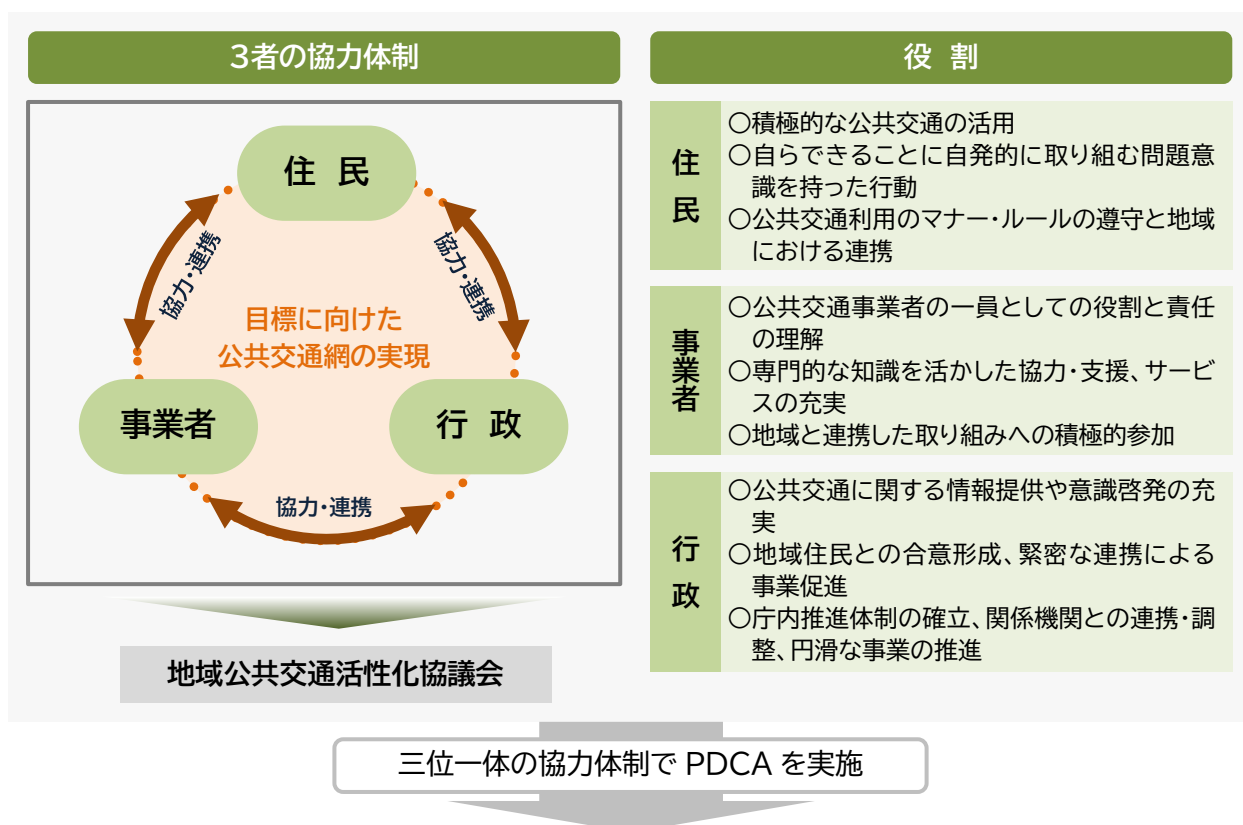
図 公共交通ネットワーク

第8章 計画管理と目標達成状況の評価

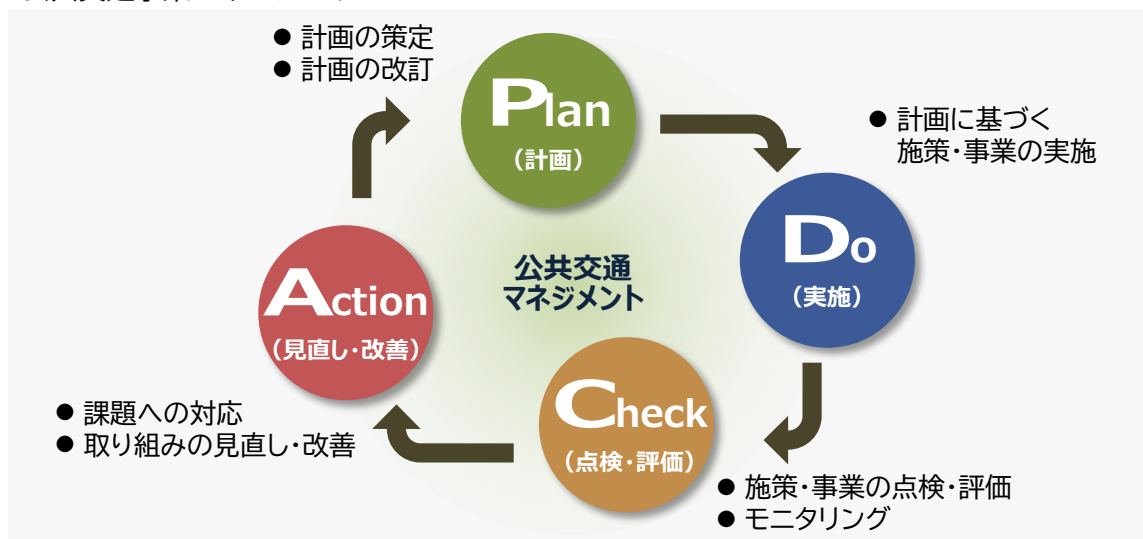
8-1 計画管理体制

住民・事業者・行政の3者の協力体制を築き、各々の役割分担を認識し、公共交通事業の推進と管理体制を構築し、計画目標(Plan)を確実に達成するため、継続的に取り組む(Do)とともに、その取り組み結果を把握・評価(Check)し、問題点があれば見直しを行い(Action)、新たな取り組みの計画を立てる(Plan)という、PDCA サイクル(概ね5年サイクルを目途)を実行する。

■ 3者の協力体制と役割分担



■ 公共交通事業マネジメント



8-2 計画目標の評価

1) 計画区域、計画期間

- 計画区域：毛呂山町全域
- 計画期間：令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間

2) 数値目標

基本方針の達成状況を把握するための指標として、数値目標を以下のとおり設定した。

なお、各指標の設定理由や算出方法は次頁に示すとおりである。

表 指標及び目標値

基本方針	指標	数値目標	
		現況値 令和4年 (2022年)	目標値 令和10年 (2028年)
基本方針1 子どもからお年寄りまで 誰もが気軽に利用できる 公共交通手段の確保	鉄道の利用者数	2.04万人/年※1	2.04万人/年 (現状値)
	もろバスの利用者数	76.3/日	100人/日
基本方針2 地域に活力と輝きを与える 交通空間の整備推進	バス待ちスポット の設置箇所数	11箇所	新規設置 1箇所/年
	公共交通と連携した 町の事業数	0事業	2事業
基本方針3 公共交通をより使いやすく するための環境整備 の推進	公共交通を月に1回以上 利用する人の割合	28%	30%
	もろバス利用者のうち 往復利用する人の割合	69%	80%
基本方針4 将来に向け持続可能な 公共交通の実現	もろバス利用者による 満足度	40%	60%
	もろバスの収支率	6.1%	6.1% (現状値)
	公共交通に係る 町の財政負担額	24,812千円	47,126千円

※1：令和3年の値

表 目標値の設定理由等

No.	指 標	現状値 目標値	目標値設定理由	根拠資料 ／集計頻度
①	鉄道の利用者数	2.04 万人/年 ↓ 2.04 万人/年 (現状値)	人口減少が予想される中、公共交通手段を確保維持するため、広域幹線となる鉄道利用者の現状値を目標値とする。	鉄道乗降客数 ／毎年集計
②	もろバスの利用者数	76.3 人/日 ↓ 100 人/日	もろバスの運行見直しにより、利便性が向上すると考えられることから、約 3 割増の 100 人/日を目標値とする。	もろバス利用実績 ／毎年集計
③	バス待ちスポットの設置箇所数	11 箇所 ↓ 16 箇所 (年 1 箇所増)	もろバスの運行見直しにより、もろバスの運行本数や停留所数が増えるのに合わせて、バス待ち環境の整備も継続的に進めていくため、年間 1 箇所の新設を目標とする。	バス待ちスポットの設置実績 ／毎年集計
④	公共交通と連携した町の事業数	0 事業 ↓ 2 事業	健幸づくりや観光施策など町が実施する事業との連携による公共交通の利用促進や外出環境の創出のため、複数の事業と連携することを目標とする。	事業実績 ／毎年集計
⑤	公共交通を月に 1 回以上利用する人の割合	28% ↓ 30%	新たなツールの導入や DX 化、それらの浸透には時間を要することから、現状値を少し上回る 30%を目標とする。	町民アンケート調査 ／毎年集計 (経年変化は LINE 登録者アンケートで把握)
⑥	もろバス利用者のうち往復利用する人の割合	69% ↓ 80%	もろバスの運行見直しで運行方式の変更や運行頻度が向上し、利便性が向上すると考えられることから、約 10 ポイント増を目標とする。	もろバス利用者アンケート調査 ／毎年集計
⑦	もろバス利用者による満足度	40% ↓ 60%	現状は満足度が低下傾向にあるが、もろバスの運行見直しで運行方式の変更や運行頻度が向上し、利便性が向上すると考えられることから、約 20 ポイント増を目標とする。	もろバス利用者アンケート調査 ／毎年集計
⑧	もろバスの収支率	6.1% ↓ 6.1% (現状値)	もろバスの利便性向上による運賃収入の増加を目指すものの、燃料費、人件費等の運行経費の増加も見込まれるため、現状値の維持を目標とする。	もろバス運行実績 ／毎年集計
⑨	公共交通に係る町の財政負担額	24,812 千円 ↓ 47,126 千円	もろバスの運行見直しによる利便性向上を目的とし、適切な財政投入を行うため、現状よりも増額の目標値を設定する。	毛呂山町決算資料 ／毎年集計

8-3 事業スケジュール

目標年度を令和10年度とし、来年度からの5ヶ年における事業スケジュールを以下に設定した。

■事業スケジュール

目標	施策	取り組み	事業スケジュール					備考
			R6	R7	R8	R9	R10	
目標1 豊かな住民活動を支える交通サービスの提供	施策① 鉄道・路線バスの維持・活性化	鉄道輸送力の維持・向上に向けた要請	継続実施					
		鉄道施設等の改善	継続実施					
		路線バス利用環境の向上	継続実施					
	施策② もろバスの利便性向上	もろバスの改善	実施	調査				
		キャッシュレス決済の導入	検討					
目標2 多様な交通手段の連携推進	施策③ 他の交通手段との連携	施設送迎車両の活用推進	検討					
		広域的なネットワークの形成	検討					
目標3 高質な公共交通空間の提供	施策④ 交通結節機能の強化	駅周辺の環境整備推進	調査	実施				
		サイクルアンドバスライドの整備推進	調査	実施				
	施策⑤ バス待ち空間の改善	バスまちスポットの登録の推進	継続実施					
バス停留所周辺環境の改善		継続実施						
目標4 健幸づくり・まちづくり支援	施策⑥ 健幸づくり・観光施策など異なる政策分野との連携	健幸づくりとの連携	実施					
		観光施策との連携	実施	調査				
		ゼロカーボンシティ宣言との連携	実施					
目標5 使いやすい環境づくり	施策⑦ 情報発信の強化	バスマップの改善	実施	調査				
		新たな情報発信ツールの導入	調査	実施				
目標6 移動しやすい環境づくり	施策⑧ DX化の推進(MaaS)	MaaSの導入に向けた検討推進	検討					
目標7 公共交通を守る体制づくり	施策⑨ モビリティマネジメントの推進	免許返納支援策の実施	調査	実施				
		公共交通の利用啓発及び潜在需要の掘り起こし	実施					
	施策⑩ 持続的な事業管理体制の確立	地域公共交通会議等の実施	継続実施					
		公共交通の担い手確保に向けた検討	検討					
		定期的な利用動向・利用者ニーズの把握	継続実施					
目標8 新たな移動のあり方への対応	施策⑪ 新たな移動手段の創出に向けた検討	新たな交通手段の検討	検討					
		デマンド型乗合交通の検討	検討					

事業スケジュールの記載について

- 実施の可否について、導入の妥当性等を勘案しながら検討する
- 取り組みの実施に向けて調査を行う
- 取り組みを実施する
- 既存の取り組みを継続して実施する

毛呂山町地域公共交通計画

令和6年3月

発行：毛呂山町 編集：毛呂山町企画財政課
〒350-0493 埼玉県入間郡毛呂山町中央2丁目1番地
電話：049-295-2112（代） FAX：049-295-0771
電子メール：kizai@town.moroyama.lg.jp