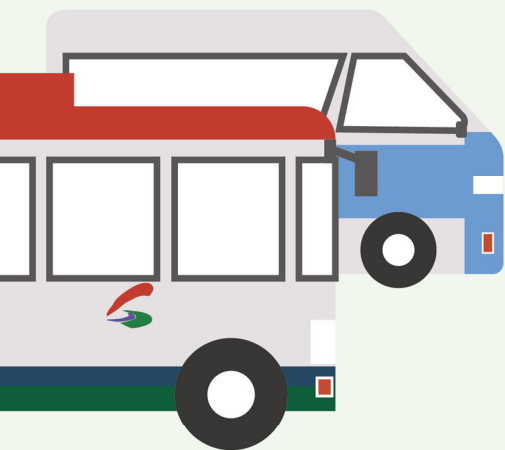


坂戸市地域公共交通計画

誰もが利用しやすい持続可能な公共交通が
充実したまちを目指して



令和7(2025)年3月
坂戸市

ごあいさつ

坂戸市では、鉄道、路線バス、タクシー、市民バスなどの公共交通が運行され、市民の皆様の通勤・通学、買い物、通院といった日常生活において重要な役割を果たしています。

しかし、近年、全国的に公共交通を取り巻く環境は大きく変化し、バス・タクシーの運転手不足等により、公共交通の維持・確保が一層困難になっています。その一方で、高齢者などの移動に困難を抱える方々にとって、公共交通の重要性はますます高まっています。

こうした状況を踏まえ、坂戸市では行政だけでなく、市民の皆様、バス・タクシー事業者などと一体となり、「誰もが利用しやすい持続可能な公共交通が充実したまち」を実現させる取組を進めていくため、「坂戸市地域公共交通計画」を策定しました。

坂戸市では、令和5年3月に「第7次坂戸市総合計画」を策定し、「住みつづけたいまち 子育てしたいまち さかど」を将来像に掲げ、まちづくりを進めていますが、地域公共交通の充実、その実現に向けた重要な柱の一つです。

今後も、暮らしやすいまちであり続けるために、本計画に基づき、市民の皆様からの御意見や御要望を積極的に取り入れながら、誰もが利用しやすい公共交通の充実・維持に尽力してまいります。

結びに、本計画の策定に当たり、御意見をお寄せいただいた市民の皆様、御協力いただいたバス・タクシー事業者の皆様、坂戸市地域公共交通活性化協議会の皆様に深く感謝申し上げます。

令和7年3月

坂戸市長 石 川 清



目 次

第1章 地域公共交通計画の概要	1
1－1. 計画策定の背景及び目的	2
1－2. 計画区域・期間	4
1－3. 上位・関連計画の整理	4
第2章 地域特性の把握	7
2－1. 地勢・人口	8
2－2. 土地利用・道路交通網	14
2－3. 施設立地状況	17
2－4. 移動現況	21
第3章 交通特性の把握	29
3－1. 本市の公共交通と利用圏域の状況	30
3－2. 公共交通の整備状況	32
第4章 市民ニーズの把握	53
4－1. 市民アンケート調査の実施概要	54
4－2. 市民アンケート調査の結果概要	54
4－3. 調査結果のまとめ	61
第5章 公共交通の利用実態とニーズの把握	63
5－1. 市民バス利用者アンケート調査	64
5－2. 路線バス利用者アンケート調査	69
5－3. 施設利用者アンケート調査	72
5－4. 調査結果のまとめ	74
第6章 地域公共交通に係る課題の整理	77
6－1. 本市の現況からの課題	78
6－2. 利用実態及びニーズからの課題	80
第7章 計画の基本方針	83
7－1. 地域公共交通計画の基本理念と基本方針	84
7－2. 地域公共交通計画の目標	85
7－3. 地域公共交通における各交通システムの役割分担	86

第8章 地域公共交通計画の施策 **89**

8—1. 施策の実施体系 90

8—2. 目標達成のための施策 91

第9章 計画の推進にあたって **105**

9—1. 計画の推進体制 106

9—2. 評価指標 108

9—3. 施策の実施主体・スケジュール 111

巻末資料 **113**

第1章

地域公共交通計画の概要

1-1. 計画策定の背景及び目的

●地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）（以下、「活性化再生法」という。）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。

地域公共交通計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図るものです。

●計画の役割と目的

『坂戸市地域公共交通計画』（以下、「本計画」という。）は、『第 7 次坂戸市総合計画』、『坂戸市都市計画マスタープラン』、『坂戸市立地適正化計画』等の計画で掲げられている「公共交通の利便性向上」や「持続的な公共交通ネットワークの構築」を念頭に置き、まちづくりの総合的な観点から策定を行うものです。

本市の地域特性や地域公共交通の現況、課題等を踏まえ、本市が目指す将来都市像を実現する上での地域公共交通の役割を明らかにするとともに、その基本的な方針、目標及び施策体系を計画としてまとめたものです。

●地域公共交通とは

地域公共交通は、活性化再生法において「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」と定義されています。この考えのもと本計画において「地域公共交通」とは、生活圏内の各種移動を担い、個人による運行ではない交通手段とし、地域住民及び観光客などすべての人を対象とします。

市内には鉄道が 2 路線（東武鉄道 東上線・越生線）、民間の路線バスが 2 社運行しています。また、市が運行主体である市民バスが 9 路線運行（うち「つるまい線」、「にしさかど線」は朝夕の時間帯に特化し運行）していることや、市内全域をカバーするタクシーの運行により、郊外部においても公共交通の利用が可能となっています。

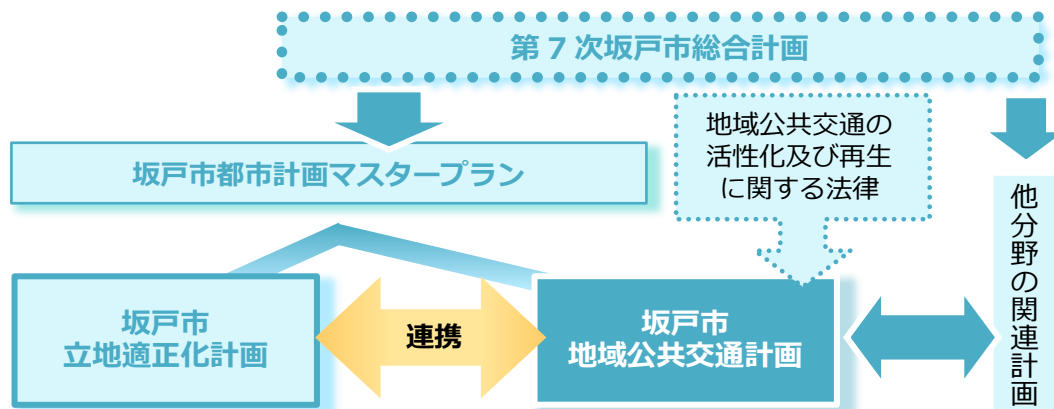
しかし、一部の路線においては 1 便あたりの運行距離が長いため本数が少なく、利便性の向上が期待されており、本計画を通じ、より利便性の高い持続可能な公共交通を目指すことが求められています。

また、特定の人々が利用するスクールバス、施設や事業者用の送迎バスなどについては、地域にある輸送資源として、活用を検討していきます。

●上位計画との関連・位置づけ

本計画は、『第7次坂戸市総合計画』、『坂戸市都市計画マスタープラン』等の上位計画で掲げるまちづくりの方針、目標等を実現するための項目を具体的に示す計画です。同時に『坂戸市立地適正化計画』とは両輪関係であり、各計画に示す事業が円滑に実施できるよう連携を図りながら進行します。

図1-1 地域公共交通計画の位置づけ



●地域公共交通計画の役割や計画策定の効果

①地域公共交通のマスタープラン

「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。

②まちづくり施策や観光施策との連携強化

活性化再生法では、まちづくり施策や観光振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、交通を軸として様々な分野の取組に発展させることも可能です。

他分野との連携は、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化などにもつながります。

③関係者間の連携強化

交通事業者や地域団体代表など、様々な関係者による法定協議会での協議・意見交換・合意に基づき計画を作成するため、実効性の高いアクションプランを立案できるとともに、新たな課題解決に向けた協調行動を協議するなど、関係者間の連携強化にもつながります。

④交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

本計画は、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実を図るための計画でもあります。

様々な公共交通を一体として捉え、地域全体のネットワークのあり方や各交通機関の役割分担が明確になるとともに、連携や効率性の向上につながる方針や目標、事業を関係者全員で考えることができます。

⑤公共交通事業の継続性の確保

計画策定により、政策の継続性が確保されるとともに、交通事業者や事業実施主体がなすべきことが引き継がれるため、担当者の異動などの影響を避けることができます。

目標とそのPDCAが位置づけられているため、モニタリング機能が働き、早期に対応を検討することができます。

1－2．計画区域・期間

本計画の計画区域は、坂戸市全域とします。また、計画期間は、令和 7（2025）年度から令和 11（2029）年度までの 5 年間とします。

1－3．上位・関連計画の整理

本計画の上位計画・関連計画として、以下の計画が位置づけられます。これらの計画におけるまちづくりや公共交通に係る方針、政策と整合を図り、持続可能な地域公共交通を推進します。

【上位計画】

・第 7 次坂戸市総合計画 基本構想・前期基本計画

【策定】令和 5（2023）年 3 月

【計画期間】基本構想:令和 5（2023）年度～令和 14（2032）年度（10 年間）

前期基本計画:令和 5（2023）年度～令和 9（2027）年度（5 年間）

公共交通に関する方針として「商工業の活性化と利便性の高いまちづくり」を示す。公共交通サービスの利便性の向上及び交通空白地域における移動手段の確保、市民バスの運行改善に取り組むことを掲げる。鉄道及び路線バスは輸送力の強化や駅施設の改善に取り組むことを掲げる。

・坂戸市都市計画マスタープラン

【策定】令和 7（2025）年 3 月

【計画期間】令和 7（2025）年度～令和 26（2044）年度

道路・交通の方針として「持続的な公共交通ネットワークの構築と利便性の向上」を示す。住宅整備や道路整備などに併せたバス利用者の利便性の向上、新たな移動手段の導入検討、地域における輸送資源の有効活用方法の検討、ノンステップバスや低公害車の導入、周辺市町と相互乗り入れの協議、新たな技術の活用検討に取り組むことを掲げる。

【関連計画】

・坂戸市立地適正化計画

【改定】令和 7（2025）年 3 月

【計画期間】平成 30（2018）年度～令和 19（2037）年度

まちづくりの方針の一つとして「郊外部等から拠点へのアクセス性を高める公共交通ネットワークの形成」を示す。鉄道や基幹的なバス路線(片道 30 本以上/日)等の利便性の高い公共交通は、将来にわたり維持・充実を図ること、郊外部の住宅団地等に居住する住民の生活利便性を確保するため、拠点へのアクセス強化を図ることを掲げる。

・坂戸市高齢者福祉計画・介護保険事業計画（第 9 期）

【策定】令和 6（2024）年 3 月

【計画期間】令和 6（2024）年度～令和 8（2026）年度

高齢者の生きがいづくりの推進として 70 歳以上の高齢者への市民バス特別乗車証交付事業、高齢者の在宅生活の支援として常時寝たきり又は常時車いすを利用している高齢者への移送支援サービス事業を掲げる。

・坂戸市障害者福祉プラン

【策定】令和 6（2024）年 3 月

【計画期間】令和 6（2024）年度～令和 8（2026）年度

外出しやすい環境の整備として市民バス特別乗車証の利用促進を掲げる。

●各計画の整理

各計画で示される公共交通に係る本市の方向性として、「公共交通の利便性の向上を図ること」、「持続的な公共交通ネットワークの維持・充実を図ること」、「福祉施策としても公共交通の充実に取り組むこと」が挙げられます。

◆公共交通の利便性向上

- ⇒市民バスの利用者の声を勘案しながら、市民バスの運行の改善（総合計画）
- ⇒鉄道及び路線バスは輸送力の強化や駅施設の改善（総合計画）
- ⇒ノンステップバスや低公害車の導入、周辺市町と相互乗り入れの協議、新たな技術の活用検討（都市計画マスタープラン）

◆持続的な公共交通ネットワークの構築

- ⇒住宅整備や道路整備などに併せたバス利用者の利便性の向上（都市計画マスタープラン）
- ⇒鉄道や基幹的なバス路線の将来にわたる維持・充実（立地適正化計画）
- ⇒郊外部の住宅団地等から拠点へのアクセス強化（立地適正化計画）

◆福祉施策としての公共交通の充実

- ⇒高齢者を対象とした市民バス特別乗車証交付事業（高齢者福祉計画）
- ⇒常時寝たきり又は常時車いすを利用している高齢者への移送支援サービス事業（高齢者福祉計画）
- ⇒障害者を対象とした市民バス特別乗車証の利用促進（障害者福祉プラン）

第2章

地域特性の把握

2-1. 地勢・人口

●位置と沿革

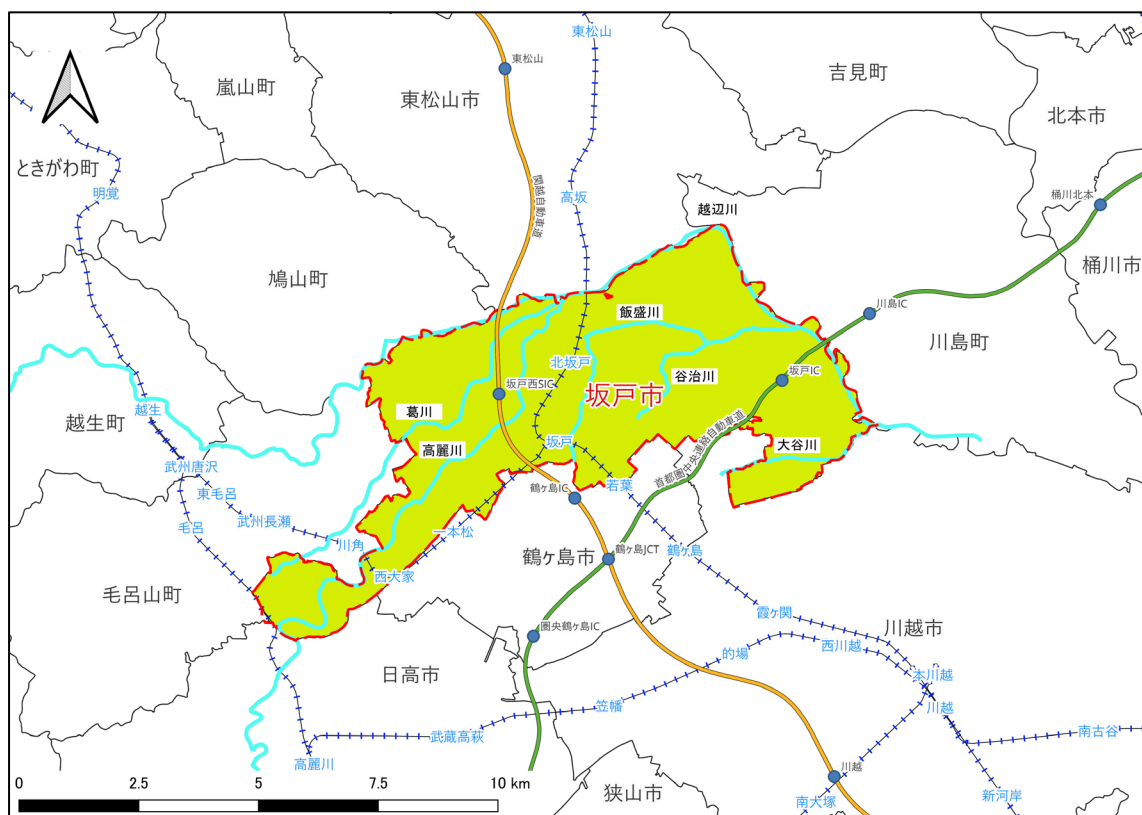
本市は、都心からは45km圏にあり、埼玉県のほぼ中央に位置しています。東は川島町、西は日高市、毛呂山町、南は川越市、鶴ヶ島市、北は東松山市、鳩山町と接しています。

市内には東武東上線の坂戸駅、北坂戸駅、若葉駅、東武越生線の西大家駅の4駅が立地していることに加え、首都圏中央連絡自動車道坂戸インターチェンジ（以下「圏央道坂戸IC」という。）及び、関越自動車道坂戸西スマートインターチェンジ（以下「関越道坂戸西 SIC」という。）が整備されており、交通アクセスの利便性に優れています。

本市は、昔から交通の要衝に位置し、江戸時代には八王子から日光に至る街道の宿場町として繁栄し、明治29(1896)年12月に町制が施行されました。昭和29(1954)年7月には、坂戸町、三芳野村、勝呂村、入西村、大家村の5町村が合併し、新生坂戸町となりました。

その後、人口増加により、昭和51(1976)年9月1日に埼玉県で39番目、全国で644番目の市として坂戸市が誕生しました。市制施行時55,000人であった人口は、都市化とともに増加し、平成18(2006)年10月には10万人を超える都市となりました。

図 2-1 広域的位置図



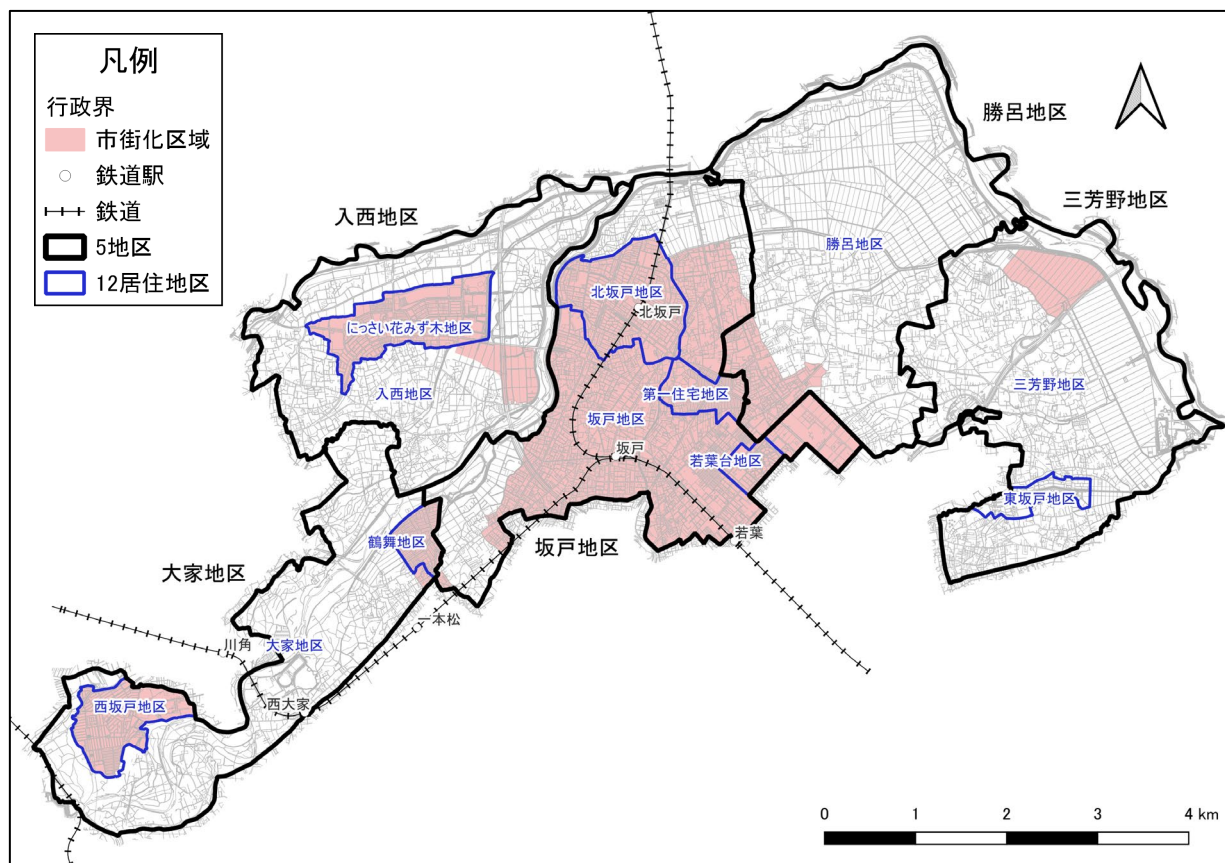
出典：坂戸市 HP、国土数値情報

本市の地区区分は、本市の成り立ち等から以下に示す5地区が基本単位となっています。さらに生活圏や地域コミュニティ及び市街地の形成状況から12居住地区を考慮します。

表 2-1 地区区分と地区を構成する大字

地区	居住地区	該当する町・字名
1. 三芳野	1. 三芳野	紺屋、中小坂、横沼、小沼、青木
	2. 東坂戸	東坂戸一丁目～二丁目
2. 勝呂	3. 勝呂	石井、島田、赤尾、塚越、戸宮、栄
3. 坂戸	4. 坂戸	日の出町、本町、仲町、元町、花影町、三光町、中富町、泉町、泉町二丁目～三丁目、緑町、南町、鎌倉町、山田町、八幡一丁目～二丁目、関間一丁目～四丁目、千代田一丁目～五丁目（四丁目は若葉台第一住宅以外）、坂戸、浅羽、浅羽野一丁目～三丁目、栗生田、上吉田、片柳、片柳新田
	5. 北坂戸	芦山町、薬師町、溝端町、末広町、伊豆の山町
	6. 第一住宅	清水町、柳町
	7. 若葉台	千代田四丁目（若葉台第一住宅）
4. 入西	8. 入西	新堀、堀込、小山、善能寺、竹之内、長岡、北浅羽、今西、金田、沢木、東和田、新ヶ谷、戸口、中里、塚崎、北峰、北大塚、西インター一丁目、西インター二丁目
	9. にっさい花みず木	にっさい花みず木一丁目～八丁目
5. 大家	10. 大家	森戸、多和目、四日市場、厚川、萱方、欠ノ上、成願寺
	11. 西坂戸	けやき台、西坂戸一丁目～五丁目
	12. 鶴舞	鶴舞一丁目～四丁目

図 2-2 市内地区割図



●人口推移

本市の総人口は、平成 22（2010）年には 10 万人を突破しましたが、その後は微減傾向で推移しています。

平成 17（2005）年から令和 2（2020）年にかけての人口構造は、高齢者が増加する一方、生産年齢人口及び年少人口が減少しており、少子高齢化の進行により多くの高齢者を少ない若年層が支える構造にあります。

今後もその傾向は続くことが見込まれています。

図 2-3 本市の人口推移・将来見込み

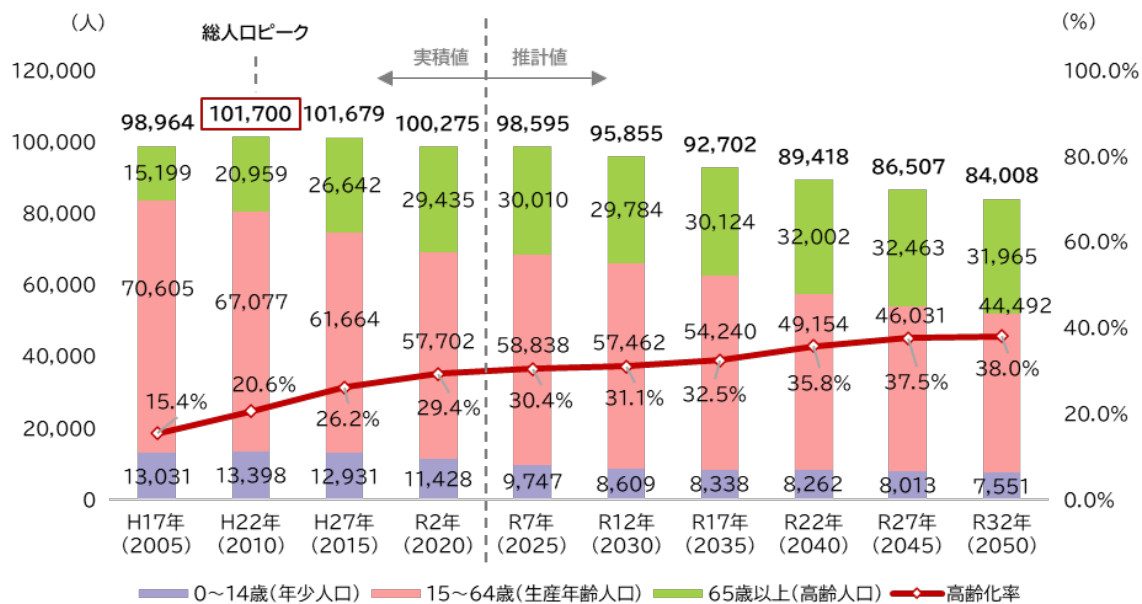
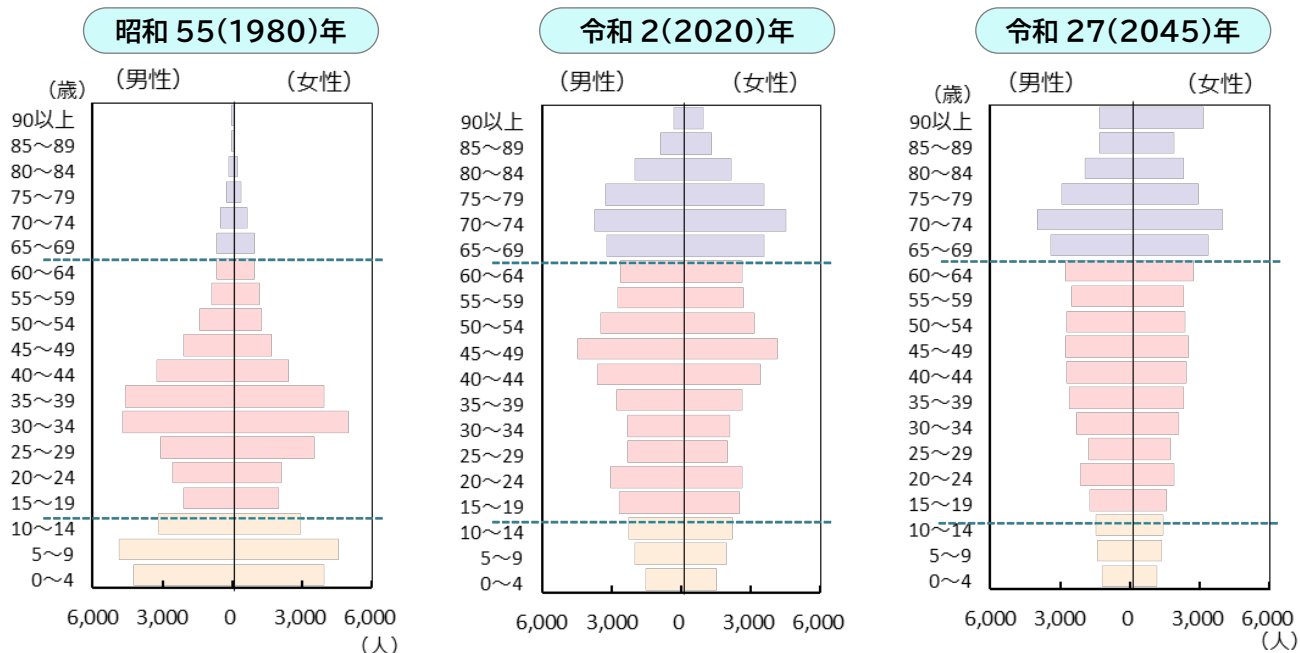


図 2-4 人口ピラミッドの推移

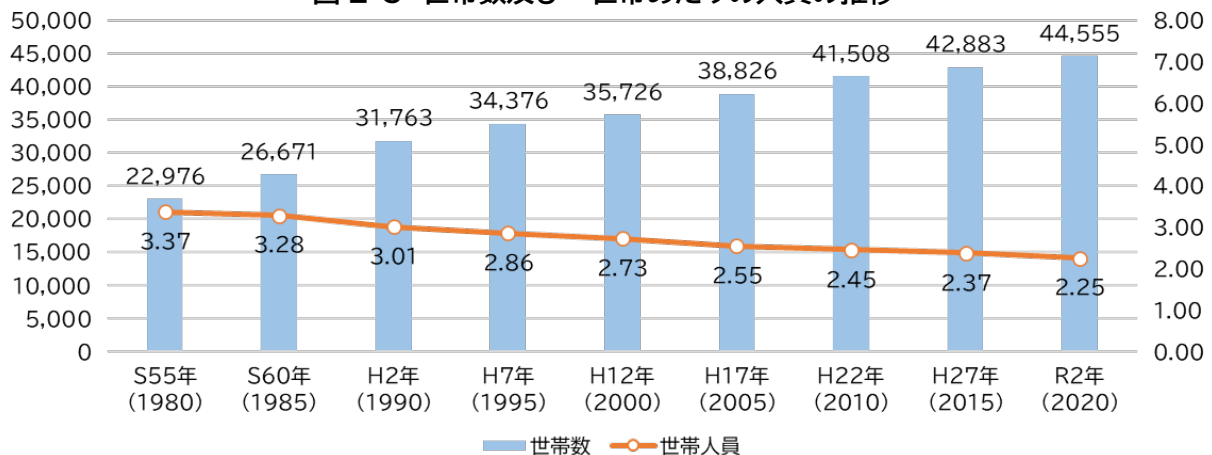


出典：国勢調査(昭和 55(1980)年、平成 17(2005)年～令和 2(2020)年)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、令和 5(2023)年推計)

世帯数は、昭和 55（1980）年には 22,976 世帯でしたが、核家族化の進行や単身世帯の増加等を背景に令和 2（2020）年には 44,555 世帯と 1980 年と比較し倍増しています。

一世帯あたり人員は、昭和 55（1980）年に 3.37 人/世帯でしたが、令和 2（2020）年には 2.25 人/世帯となり、一世帯あたり人員は減少傾向にあり、世帯の少人数化がみられます。

図 2-5 世帯数及び一世帯あたりの人員の推移



出典：国勢調査(昭和 55(1980)年～令和 2(2020)年)

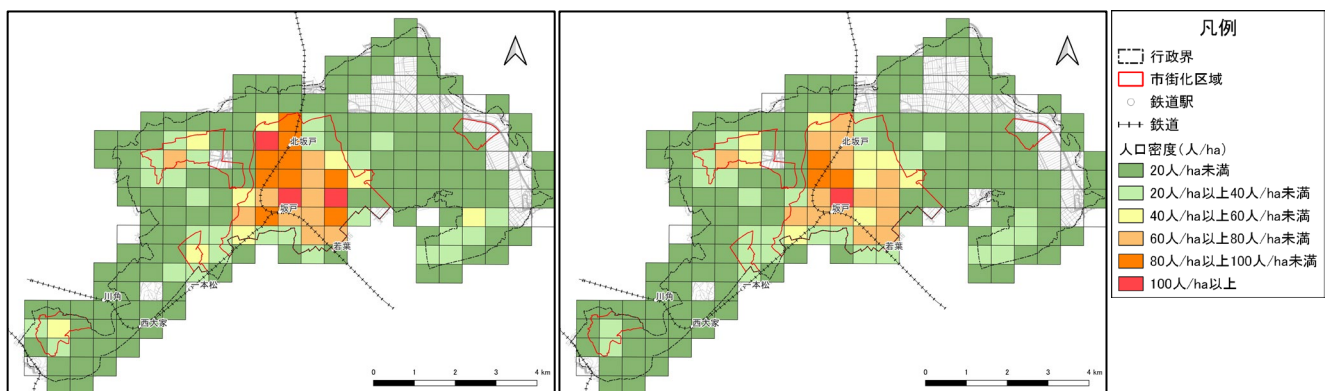
●人口特性

①人口密度

令和 2（2020）年の市街化区域内の人口密度は、都市計画運用指針において既成市街地の最低基準とされる 40 人/ha 以上を上回るエリアがほとんどです。坂戸駅や北坂戸駅の周辺、第一住宅、若葉台では 80 人/ha 以上と市内でも特に高い人口密度にあります。国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計では、おおむね 20 年後の令和 27（2045）年には、鶴舞、西坂戸では 40 人/ha を下回ることが見込まれています。

市街化調整区域においては、東坂戸で 40 人/ha を上回る箇所がみられます。その他の郊外部においては人口密度 20 人/ha 未満の地域が広範囲にみられ、この傾向は将来的に継続することが見込まれています。

図 2-6 人口密度(500mメッシュ) 左:令和 2(2020)年 右:令和 27(2045)年



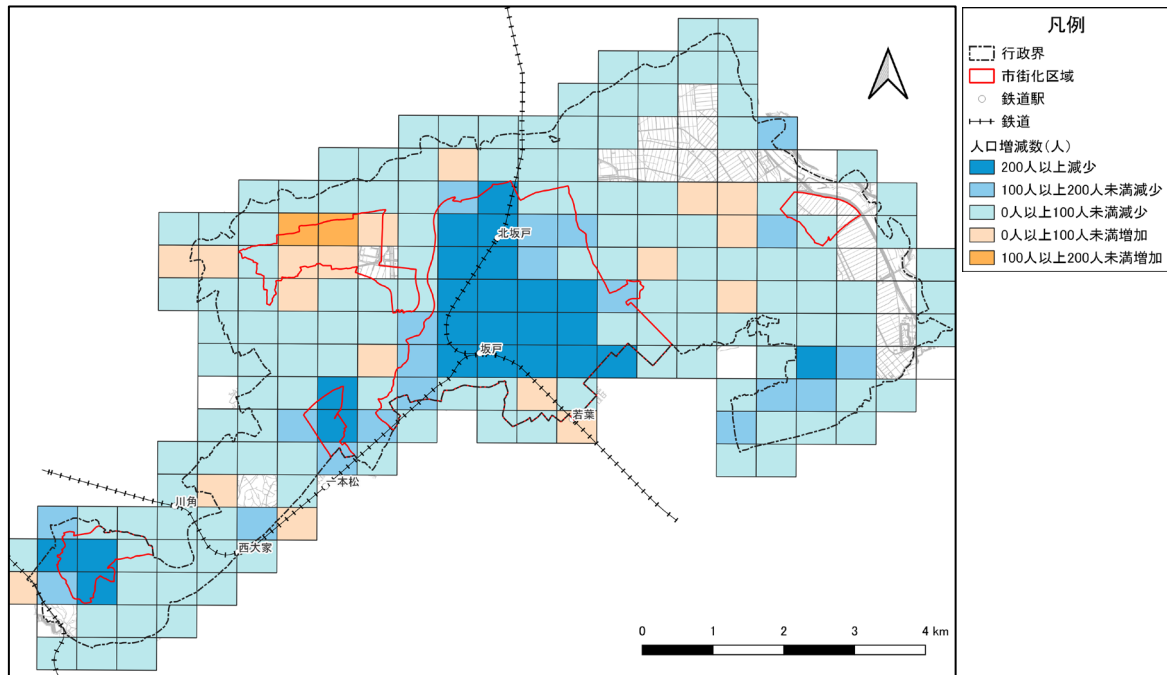
出典：国勢調査(令和 2(2020)年)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、令和 5(2023)年推計)

②人口増減

令和2(2020)年と令和27(2045)年の比較では、市内の大半で人口が減少すると見込まれています。特に市街化区域内の坂戸地区、鶴舞、西坂戸において、200人以上の減少が見込まれている地域が多く、顕著に人口が減少していくと考えられます。

にっさい花みず木においては増加傾向がみられ、100人以上の増加が見込まれている地域もあります。

図2-7 令和2(2020)年～令和27(2045)年の人口増減(500mメッシュ)



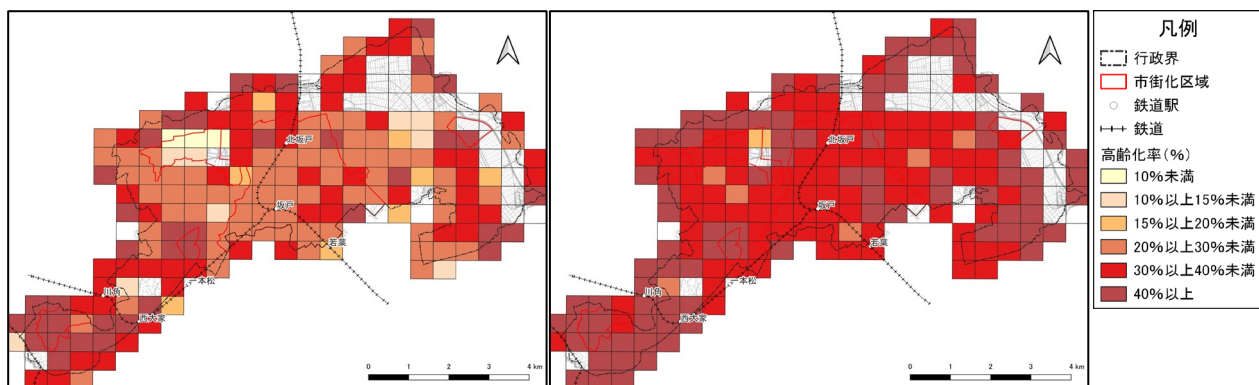
出典:国勢調査(令和2(2020)年)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、令和5(2023)年推計)

③高齢化率

令和2(2020)年の高齢化率は、市街化区域内の北坂戸駅西側、鶴舞、西坂戸等で40%を超えています。

令和27(2045)年の高齢化率は、市内のほぼ全域で高齢化が進行し、郊外部で40%を超える箇所がみられます。

図2-8 高齢化率(500mメッシュ) 左:令和2(2020)年 右:令和27(2045)年



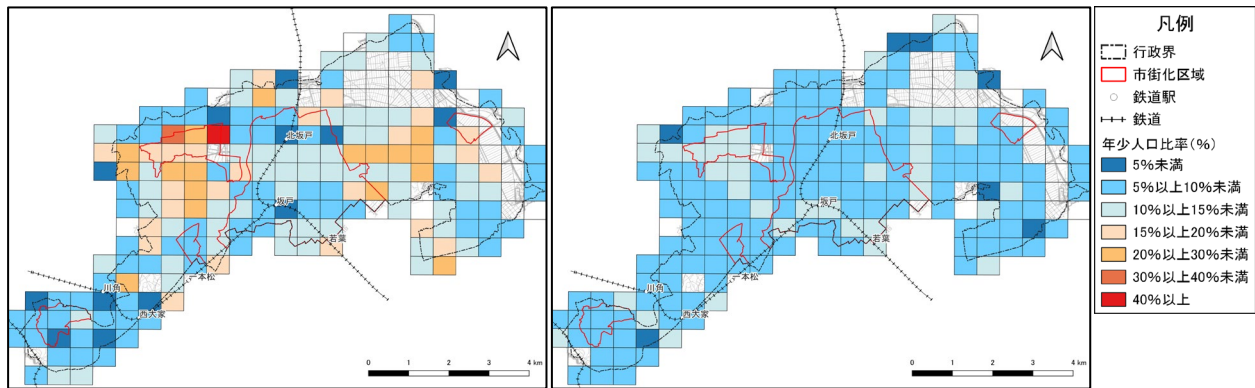
出典:国勢調査(令和2(2020)年)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、令和5(2023)年推計)

④年少人口比率

令和2（2020）年の年少人口比率は、市街化区域内のにつさい花みず木、郊外部の塚越・青木、堀込・新堀・北大塚で20%を超えています。

令和27（2045）年の年少人口比率は、大半が10%を下回る地域となり、年少人口比率の低下が見込まれています。

図2-9 年少人口比率（500mメッシュ）左：令和2（2020）年 右：令和27（2045）年



出典：国勢調査（令和2（2020）年）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所、令和5（2023）年推計）

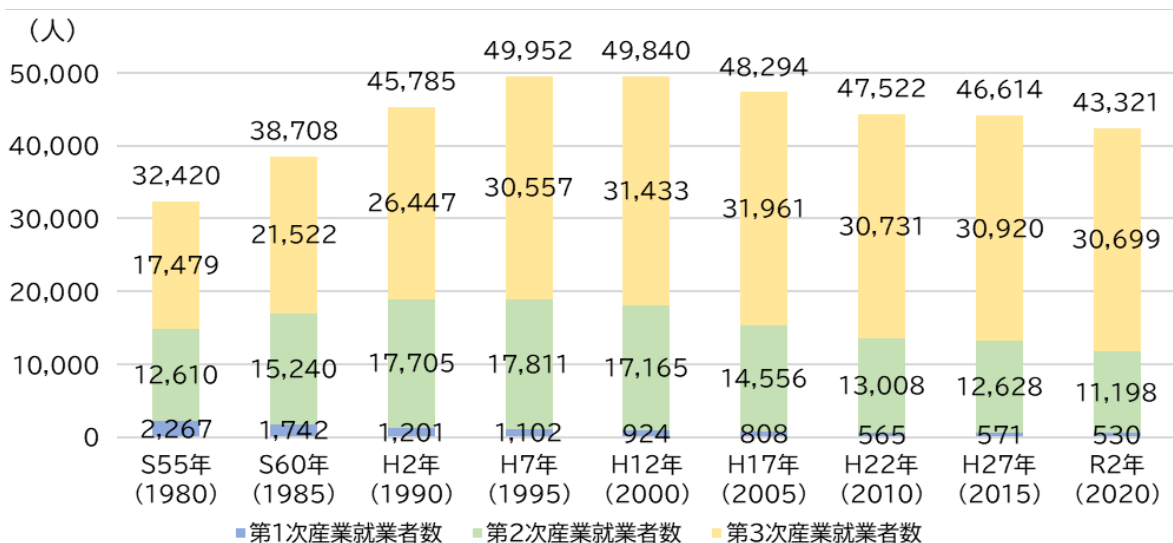
⑤産業3区分別就業者数推移

第1次産業就業者数は減少傾向にあり、昭和55（1980）年と令和2（2020）年と比較すると約1,700人（約77%）減少しています。

第2次産業就業者数は平成7（1995）年を境に減少に転じ、平成7（1995）年と令和2（2020）年と比較すると約6,600人（約37%）減少しています。

第3次産業就業者は平成17（2005）年まで増加傾向にありましたが、その後は減少傾向で推移し、平成17（2005）年と令和2（2020）年と比較すると約1,300人（約4%）減少しています。

図2-10 産業3区分別就業者数の推移



※総数は分類不能の産業を含む

出典：国勢調査（昭和55（1980）年～令和2（2020）年）

2-2. 土地利用・道路交通網

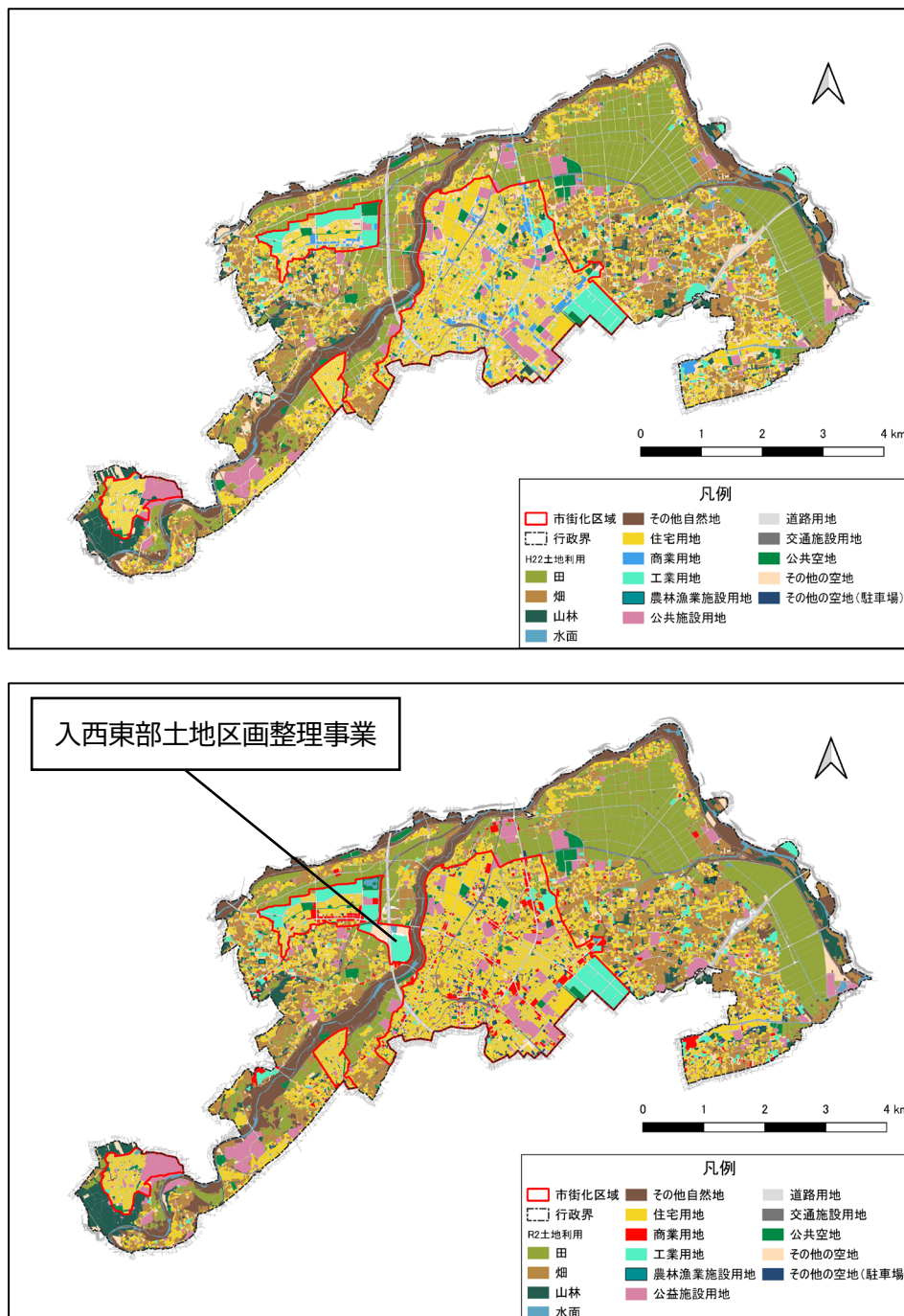
●土地利用現況

平成22(2010)年と令和2(2020)年を比較すると、入西東部土地区画整理事業等により都市的土地利用が増加しています。

また、商業用地(37.12%)と公益施設用地(30.20%)の増加率が高くなっています。

なお、令和2(2020)年時点で最も多い土地利用は住宅用地(22.06%)となっています。

図2-11 土地利用現況図 上:平成22(2010)年 下:令和2(2020)年



出典:都市計画基礎調査(平成22(2010)年、令和2(2020)年)

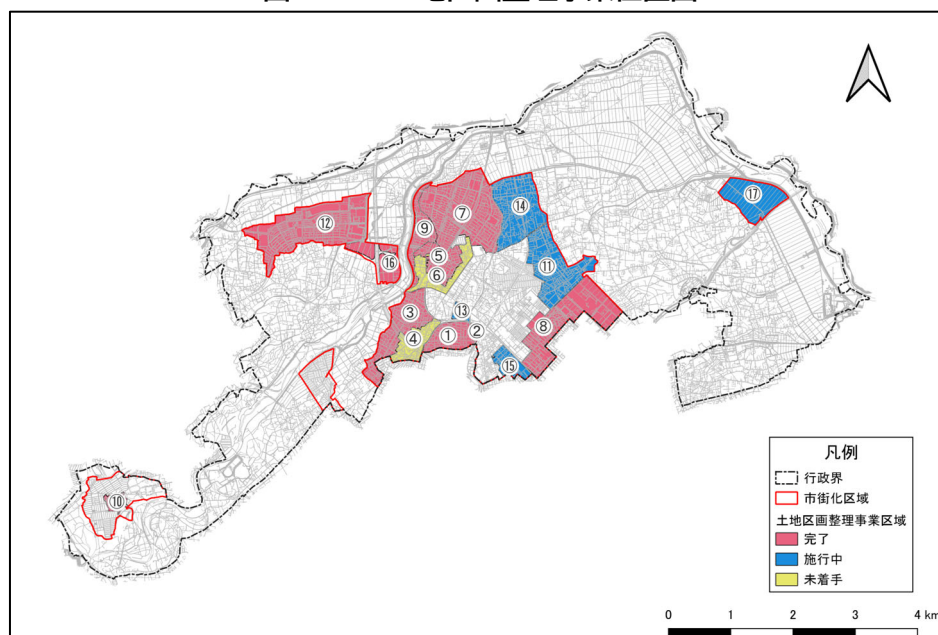
●土地区画整理事業の状況

土地区画整理事業は、完了が 10 地区、施行中が 5 地区、未着手が 2 地区の状況です。

表 2-2 土地区画整理事業一覧

No	事業名	事業主体	計画決定年度	施行年度		区域面積 (ha)
				開始年度	完了年度	
①	駅南土地区画整理事業（第一工区）	坂戸市	S39（1964）	S39（1964）	S49（1974）	26.6
②	駅南土地区画整理事業（第二工区）	坂戸市	S44（1969）	S45（1970）	S49（1974）	4.6
③	浅羽野土地区画整理事業（第一工区）	坂戸市	S45（1970）	S48（1973）	S60（1985）	54.3
④	浅羽野土地区画整理事業（第二工区）	坂戸市	S45（1970）	—	—	23.4
⑤	栗生田土地区画整理事業（第一工区）	組合	S47（1972）	S51（1976）	S58（1983）	28.1
⑥	栗生田土地区画整理事業（第二工区）	坂戸市	S47（1972）	—	—	26.4
⑦	北坂戸土地区画整理事業	住宅・都市整備公団	S41（1966）	S45（1970）	S49（1974）	120.4
⑧	富士見土地区画整理事業	住宅・都市整備公団	S41（1966）	S48（1973）	S54（1979）	90.6
⑨	栗生田論所特定土地区画整理事業	組合	S55（1980）	S56（1981）	H元（1989）	25.5
⑩	西坂戸土地区画整理事業	組合	S55（1980）	S57（1982）	S60（1985）	7.1
⑪	石井土地区画整理事業	坂戸市	S53（1978）	S60（1985）	R13（2031）	70.2
⑫	入西特定土地区画整理事業	住宅・都市整備公団	S60（1986）	H元（1989）	H14（2002）	119.3
⑬	坂戸中央 2 日の出町土地区画整理事業	坂戸市	S62（1988）	H3（1991）	R7（2025）	5.8
⑭	片柳土地区画整理事業	坂戸市	H4（1992）	H4（1992）	R20（2038）	70.4
⑮	関間四丁目土地区画整理事業	坂戸市	H7（1995）	H7（1995）	R15（2033）	16.9
⑯	入西東部土地区画整理事業	組合	H25（2013）	H25（2013）	H30（2018）	26.0
⑰	坂戸インターチェンジ地区土地区画整理事業	民間	R6（2024）	R6（2024）	—	47.4

図 2-12 土地区画整理事業位置図



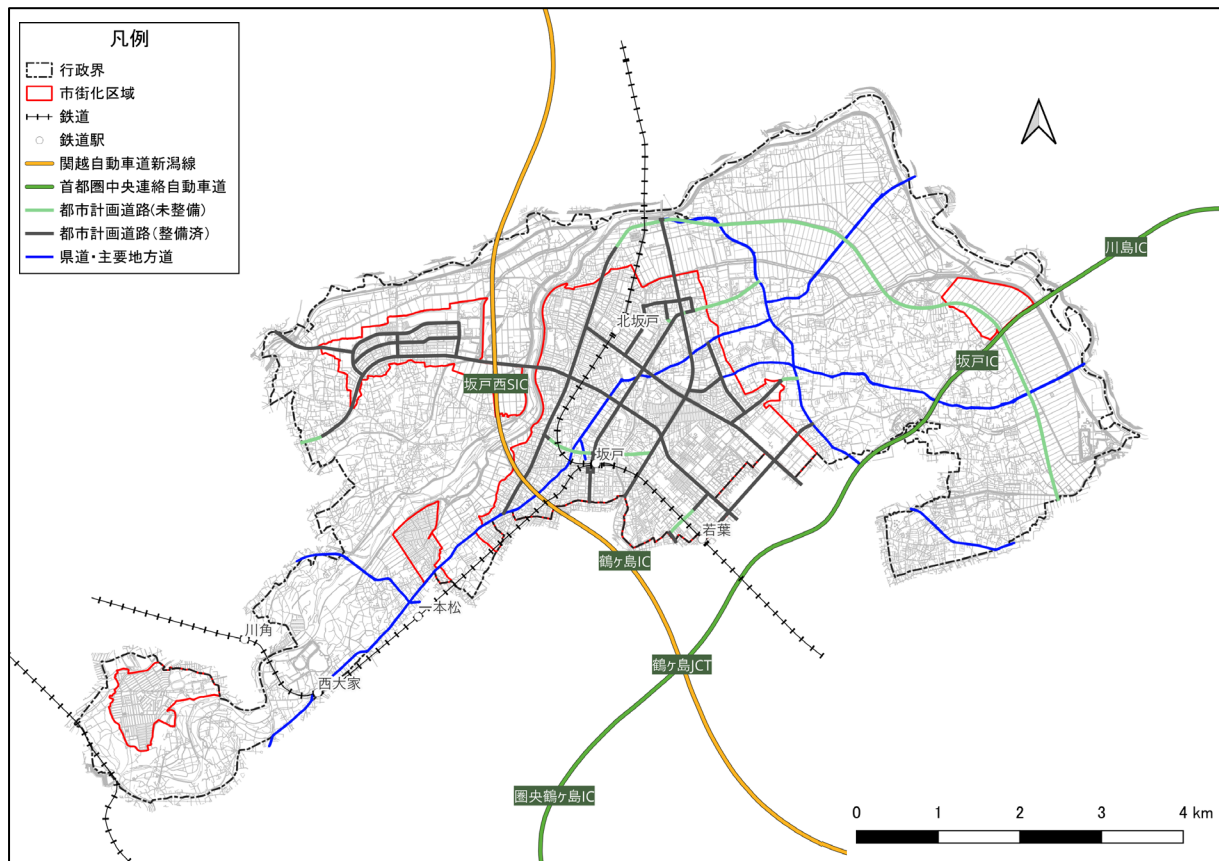
出典：都市計画基礎調査（令和 3（2021）年）

●道路交通網の状況

圏央道坂戸 IC や関越道坂戸西 SIC をはじめ、東武東上線や東武越生線による広域を結ぶ道路・鉄道網が形成されています。

また、都市計画道路は、24 路線（41,990m）が都市計画決定されており、そのうち 77.2%が供用済みの状況です。（暫定供用を含む、供用済み道路延長：32,412m）

図 2-13 広域交通網・都市計画道路状況図

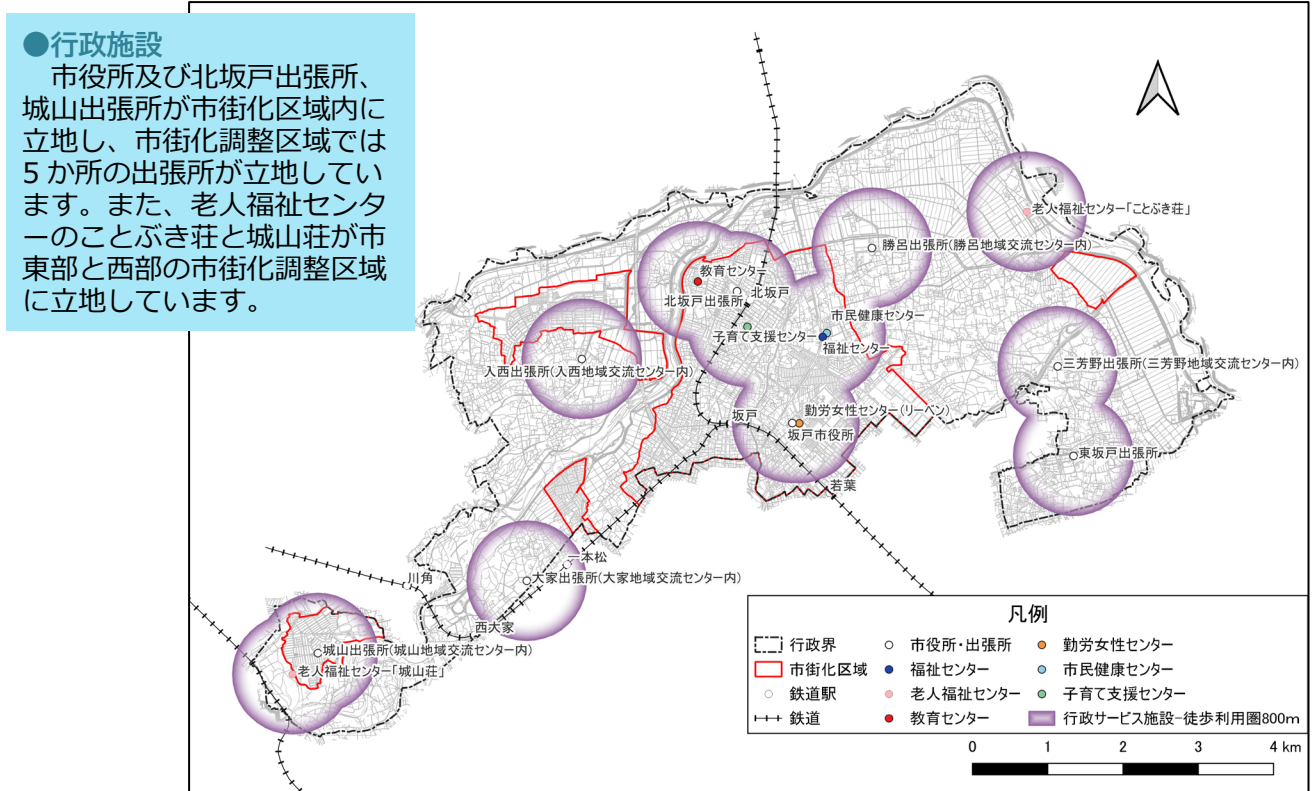


出典：坂戸市資料

2-3. 施設立地状況

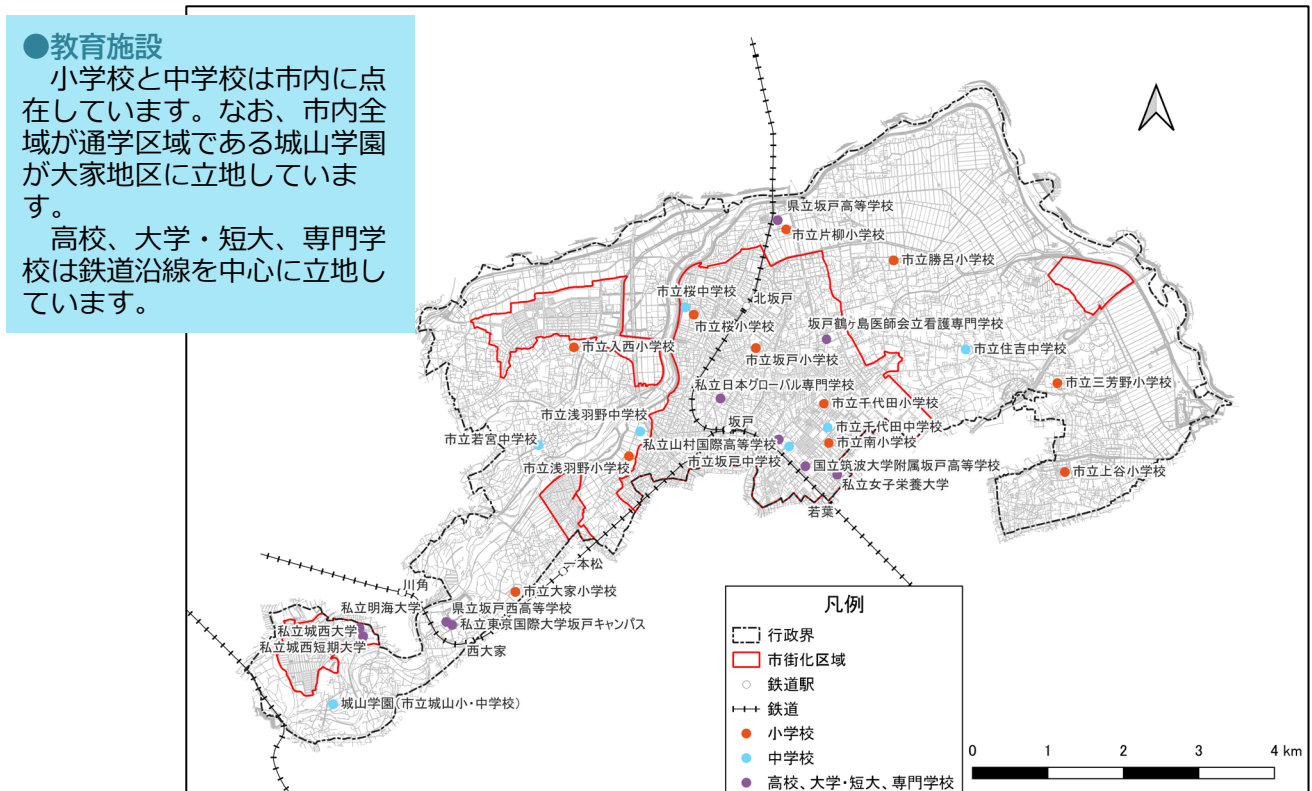
※本項記載の図面内の徒歩利用圏 800mは、国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26（2014）年 8 月）」において示されている一般的な徒歩圏である半径 800m を採用しています。

図 2-14 行政施設立地状況



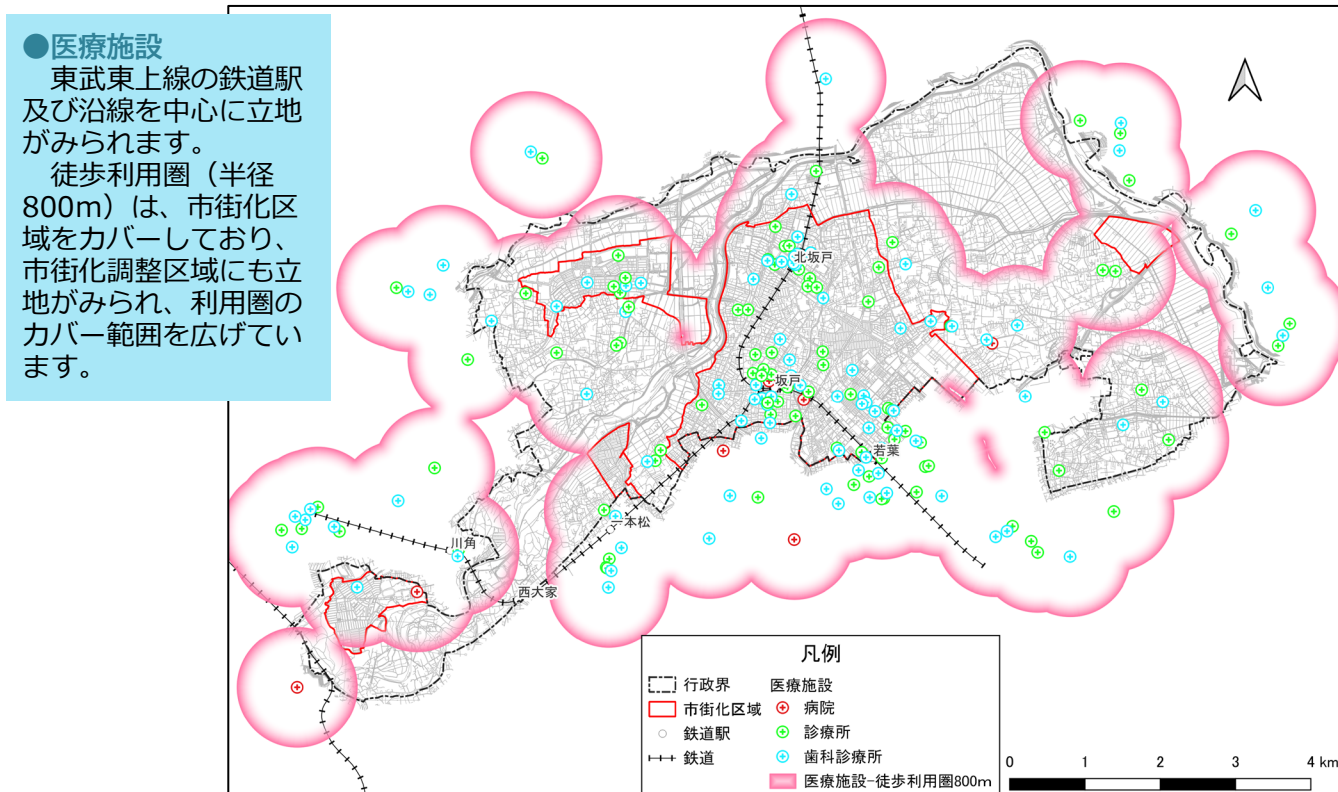
出典:坂戸市 HP(令和 6(2024)年 7 月時点)

図 2-15 教育施設立地状況



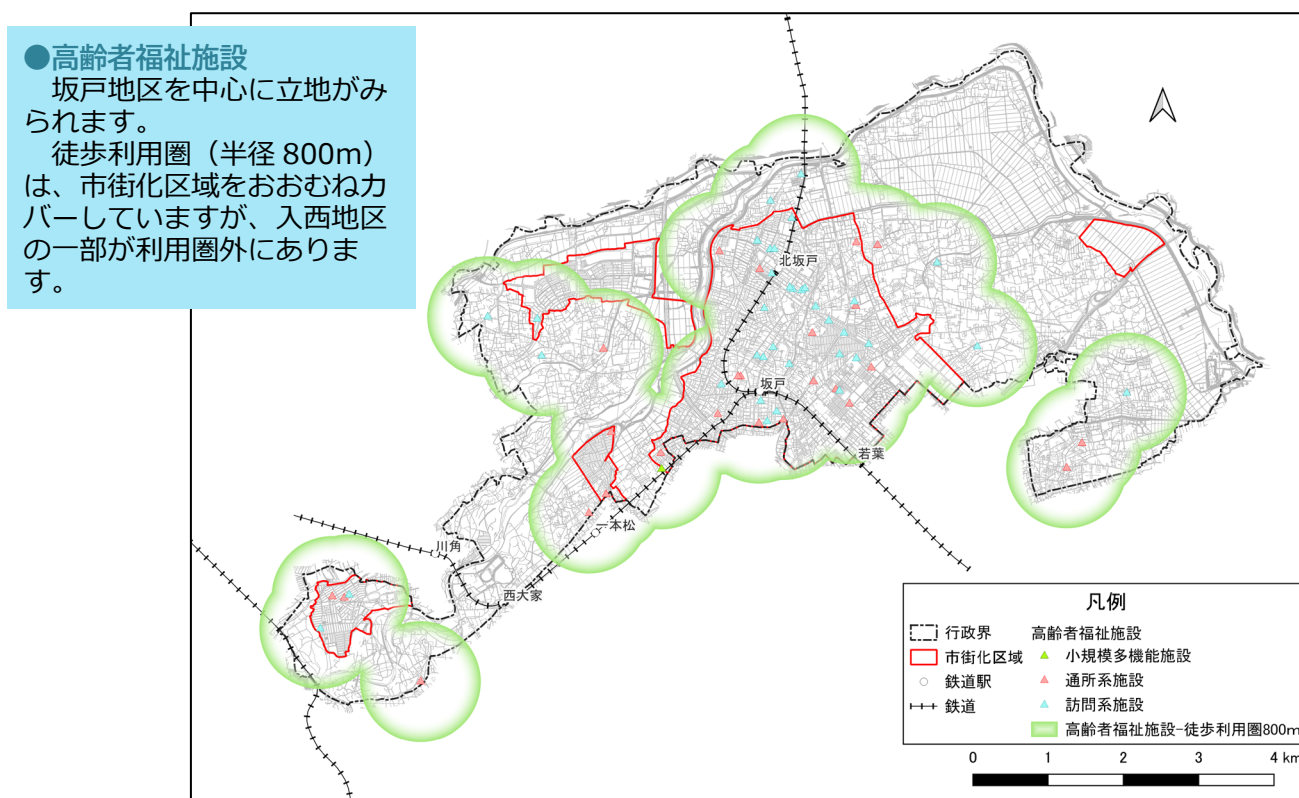
出典:坂戸市 HP、各施設 HP(令和 6(2024)年 7 月時点)

図 2-16 医療施設立地状況



出典:医療情報ネット(令和 6(2024)年 7 月時点)

図 2-17 高齢者福祉施設立地状況



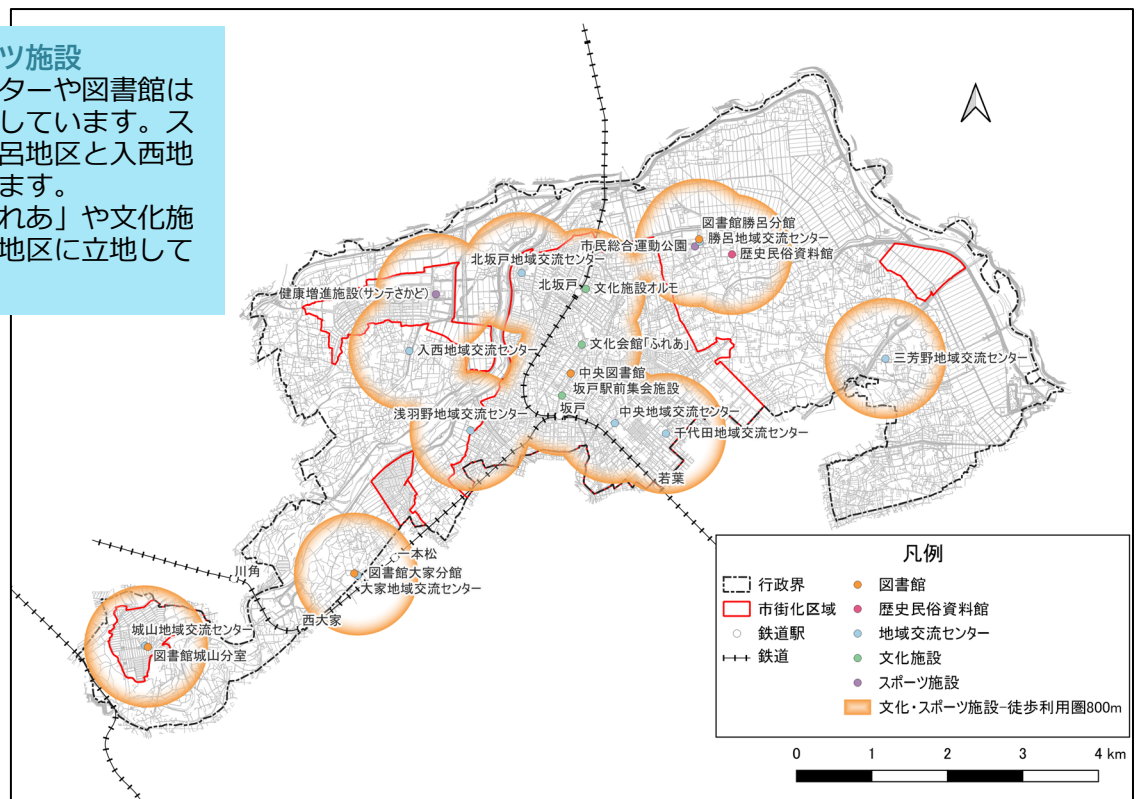
出典:介護サービス情報公表システム(令和 6(2024)年 7 月時点)

図 2-18 文化・スポーツ施設立地状況

●文化・スポーツ施設

地域交流センターや図書館は市内各地に点在しています。スポーツ施設は勝呂地区と入西地区に立地しています。

文化会館「ふれあ」や文化施設オルモは坂戸地区に立地しています。



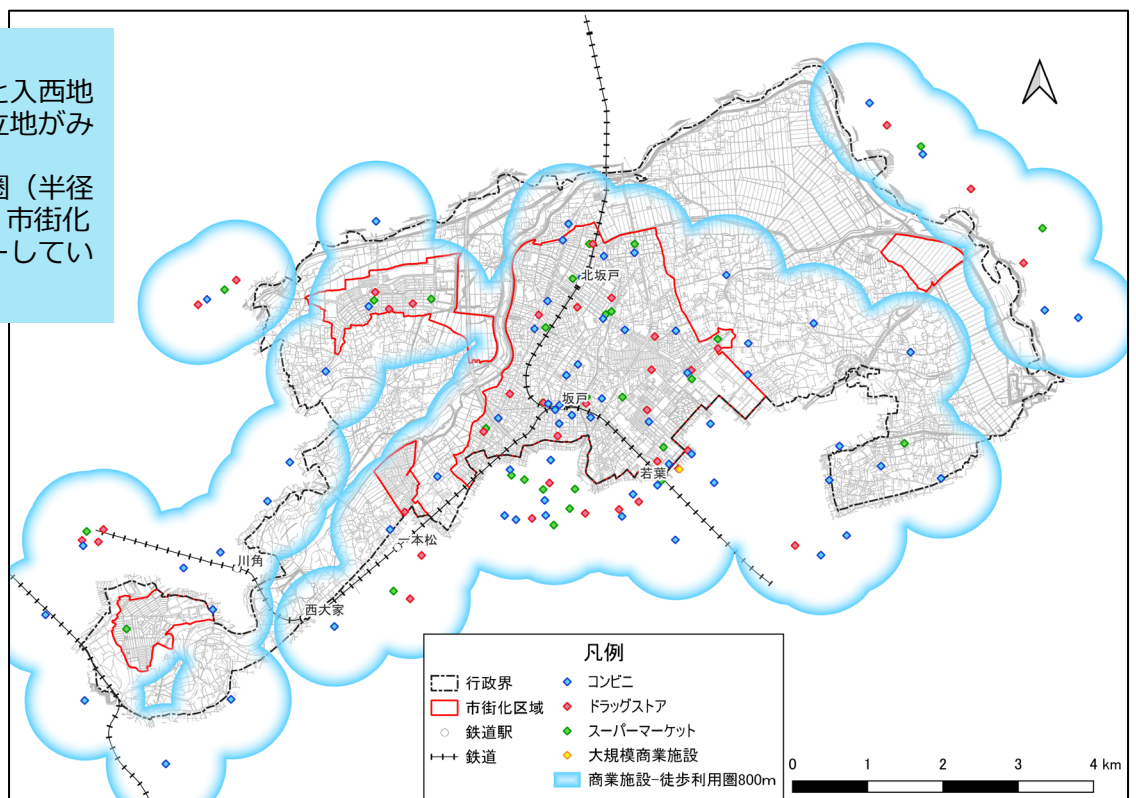
出典:坂戸市 HP(令和 6(2024)年 7 月時点)

図 2-19 商業施設立地状況

●商業施設

坂戸地区と入西地区を中心に立地がみられます。

徒歩利用圏（半径800m）は、市街化区域をカバーしています。

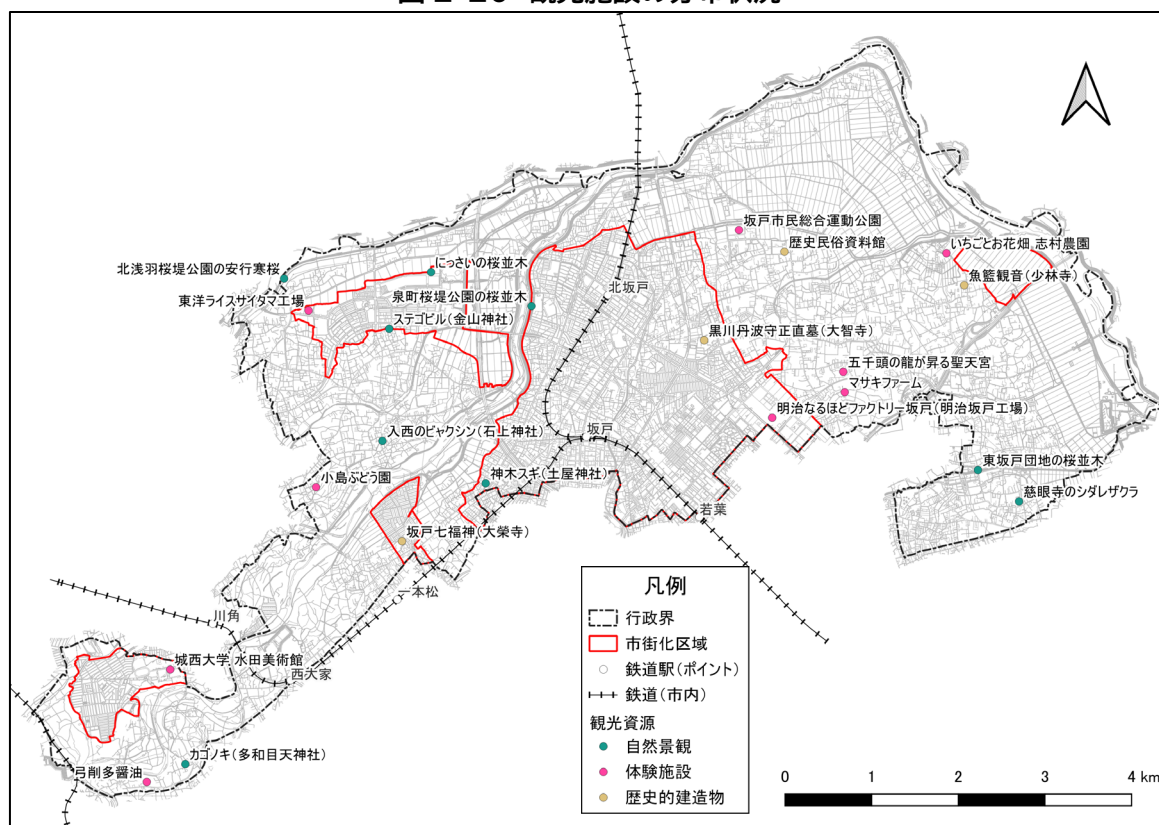


出典:全国スーパーマーケット・ディスカウントショップマップ、全国ドラッグストア・調剤薬局マップ、iタウンページ、マップファン(令和 6(2024)年 7 月時点)

●観光施設

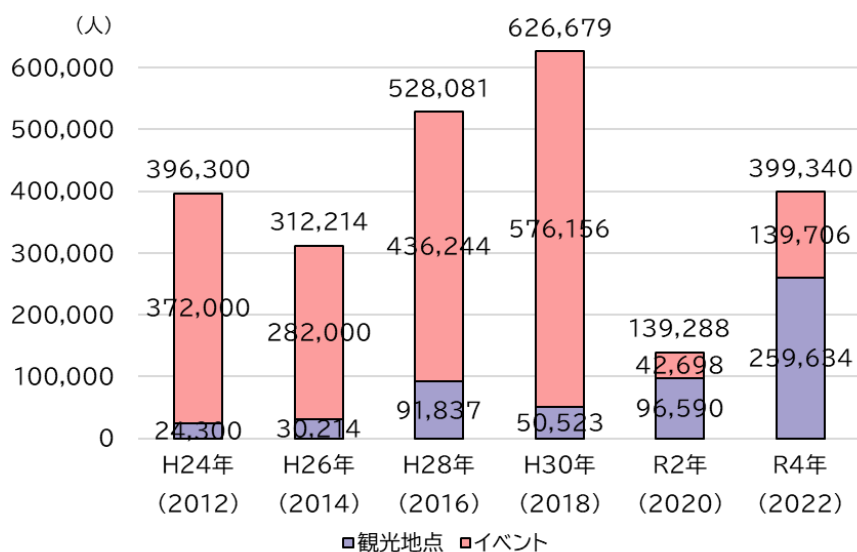
観光施設は、自然景観、体験施設、歴史的建造物が市内に点在しています。本市の観光入込客数の推移は、令和2(2020)年は新型コロナウイルスの影響とみられる落ち込みがみられますが、令和4(2022)年には回復傾向となっています。内訳は、平成30(2018)年以前は祭りなどのイベントが高い割合を占めていましたが、令和4(2022)年には観光地点の割合が高くなっています。

図2-20 観光施設の分布状況



出典:坂戸市観光ガイドマップ

図2-21 観光入込客数の推移



出典:埼玉県観光入込客統計調査(平成24(2012)年~令和4(2022)年)

2-4. 移動現況

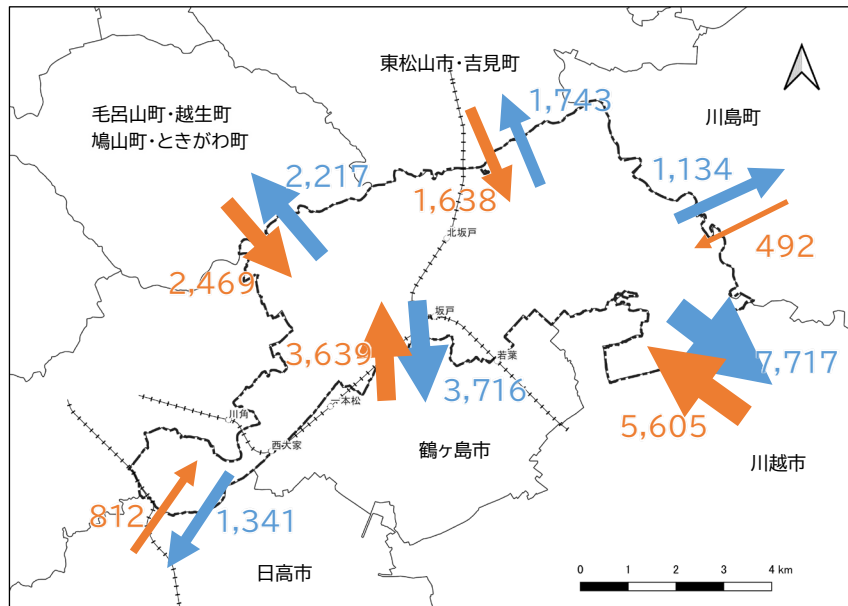
●近隣都市間の移動状況

①通勤・通学

通勤・通学の移動は、川越市、鶴ヶ島市、東松山市（吉見町を含む）、日高市、川島町に対しては流出超過であり、毛呂山町（越生町と鳩山町とときがわ町を含む）に対しては流入超過の状況です。

移動数は川越市との移動が流出入ともに最多であり、結び付きが強くなっています。

図 2-22 坂戸市発着のトリップ数(通勤・通学)



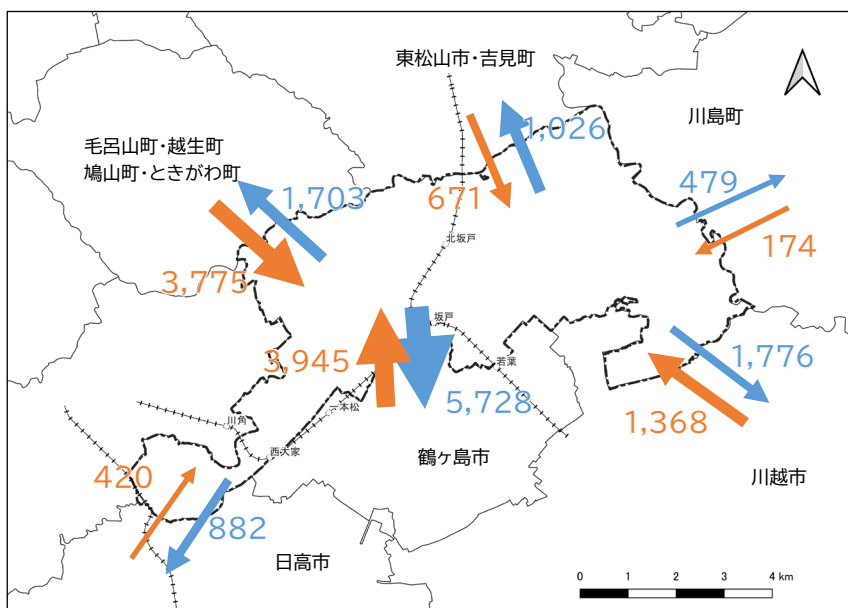
②私事

出典：パーソントリップ調査(第6回(平成30(2018)年))

私事（通勤・通学や業務以外の買い物や通院といった私的な活動）の移動は、川越市、鶴ヶ島市、東松山市（吉見町を含む）、日高市、川島町に対しては流出超過であり、毛呂山町（越生町と鳩山町とときがわ町を含む）に対しては流入超過の状況です。

移動数は鶴ヶ島市との移動が流出入ともに最多であり、結び付きが強くなっています。

図 2-23 坂戸市発着のトリップ数(私事)

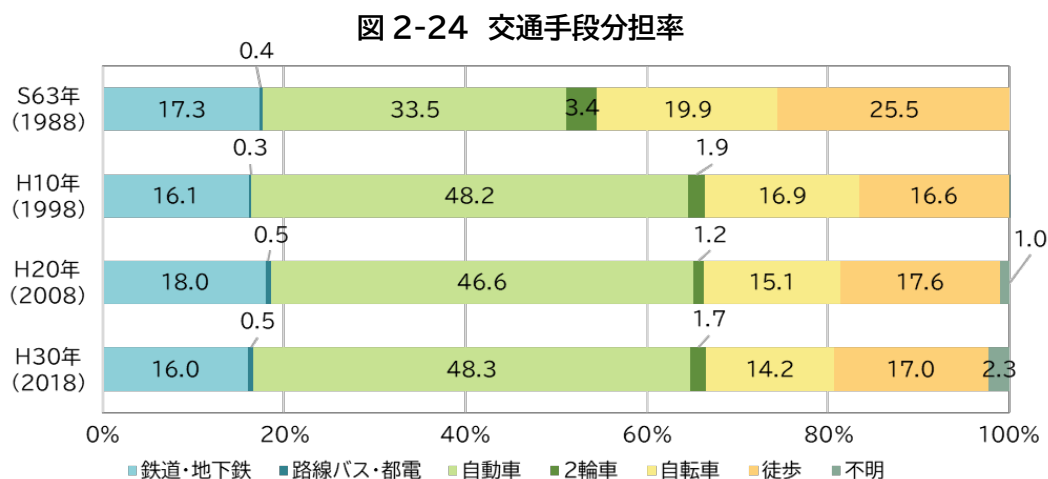


出典：パーソントリップ調査(第6回(平成30(2018)年))

●交通手段分担率

交通手段は、各調査年ともに自動車が多く、増加傾向で推移しています。また、平成30（2018）年では自動車は全体の約半数を占めています。

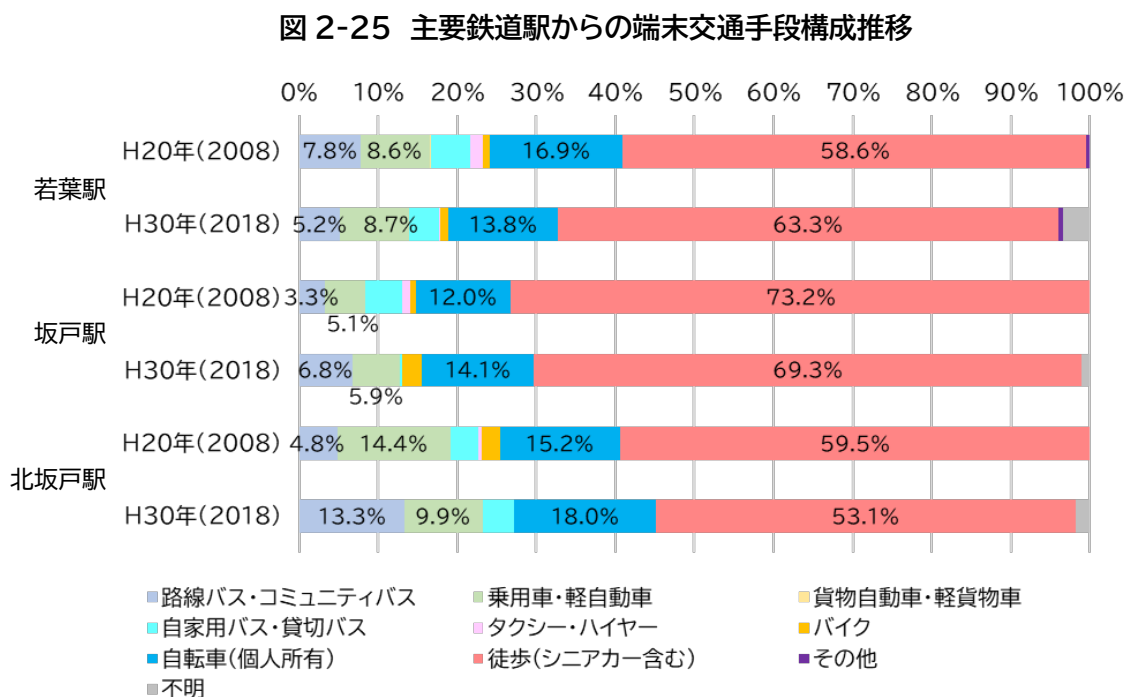
一方、鉄道・地下鉄、路線バスといった公共交通や自転車、徒歩はいずれも減少傾向で推移しています。



出典：パーソントリップ調査(第3回(昭和63(1988)年)～第6回(平成30(2018)年))

●主要駅からの交通手段

市内において特に利用者の多い若葉駅、坂戸駅、北坂戸駅の端末交通手段は、すべての駅で徒歩（シニアカー含む）が多く、割合を占めています。次いで自転車、路線バス・コミュニティバスといった公共交通、または乗用車・軽自動車となっています。



※凡例はパーソントリップ調査による。

「路線バス・コミュニティバス」について、本市においては市民バスがコミュニティバスに該当する。

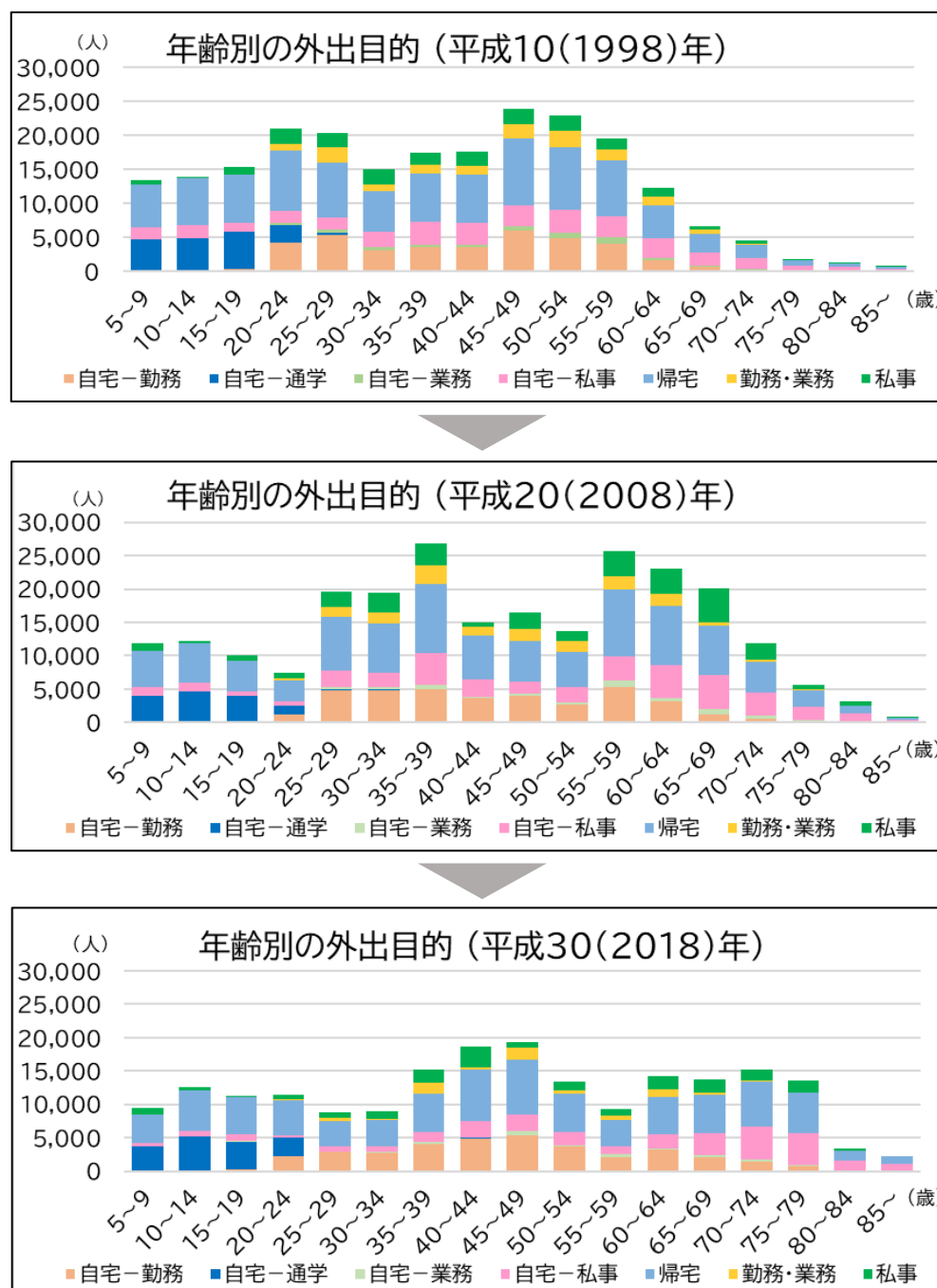
出典：パーソントリップ調査(第5回(平成20(2008)年)、第6回(平成30(2018)年))

●年齢別の移動状況

70歳以上の高齢者の外出が平成10(1998)年から平成30(2018)年にかけて増加しています。

25歳～39歳と55歳～69歳の外出は、平成20(2008)年から平成30(2018)年にかけて減少しています。

図2-26 年齢別の外出目的の推移



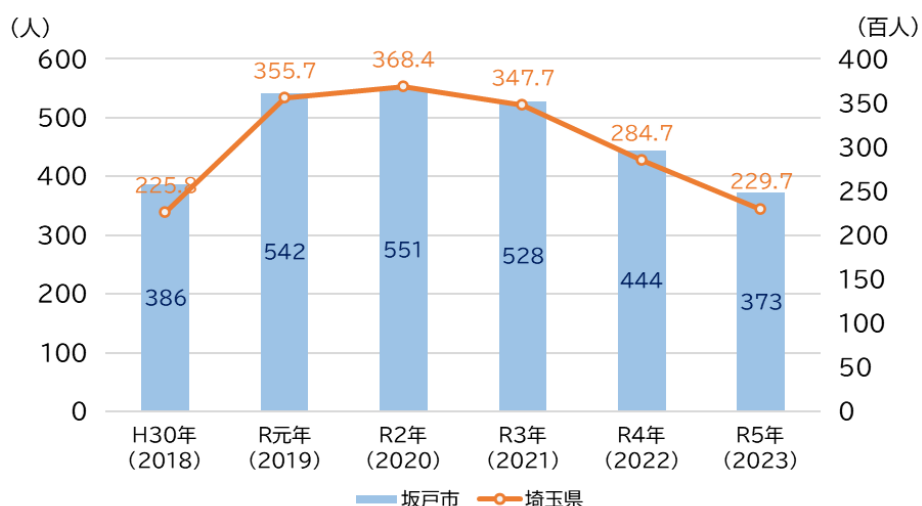
出典：パーソントリップ調査(第4回(平成10(1998)年)～第6回(平成30(2018)年))

●免許証の返納状況

運転免許証返納者数は、埼玉県全体及び本市ともに、平成30（2018）年から令和2（2020）年にかけては増加傾向でしたが、その後令和5（2023）年までは減少傾向にあります。

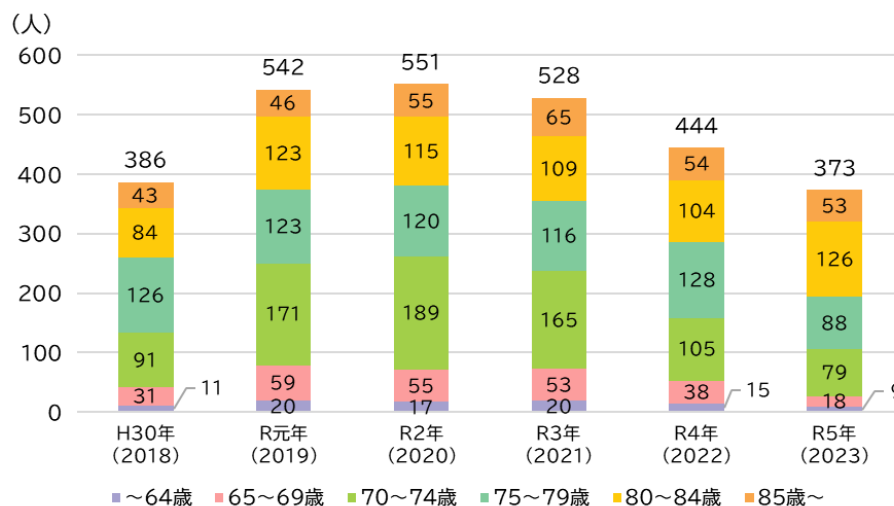
免許証返納者の年代をみると70歳以上の高齢者が多くを占めています。

図2-27 免許証返納(申請取消)件数の推移



出典：坂戸市資料

図2-28 本市における免許証返納(申請取消)件数の年代構成



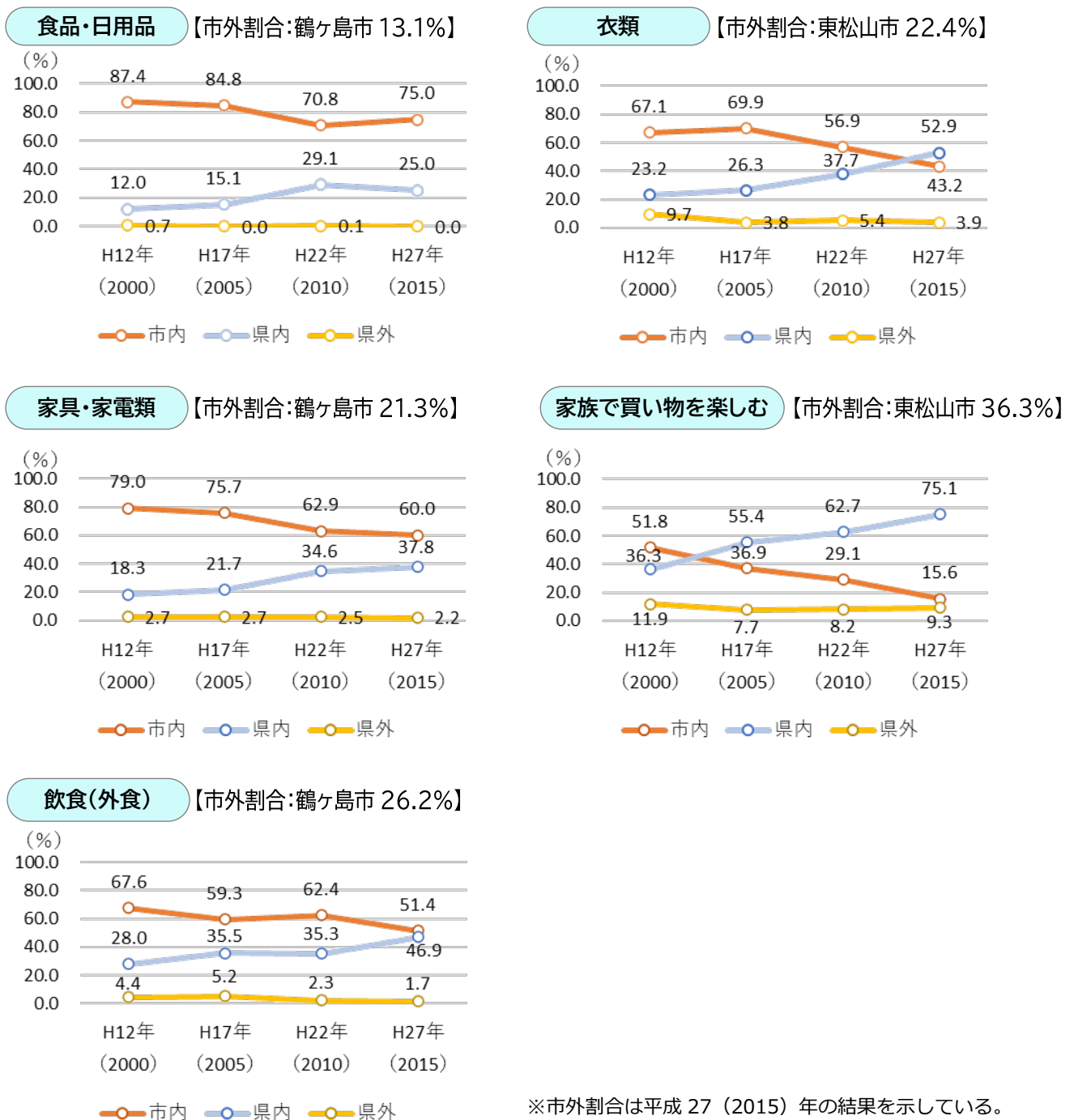
出典：坂戸市資料

●商圏・購買行動の状況

買い物動向は、各品目ともに平成12(2000)年と平成27(2015)年と比較すると、市内での買い物が減少傾向にあります。特に「家族で買い物を楽しむ」の項目は、約70%減少しています。

県内他市町村への買い物動向の大半は、鶴ヶ島市と東松山市が占めています。また、「家族で買い物を楽しむ」の項目は、市内の割合よりも、東松山市が高い割合を占めています。

図2-29 買い物目的別の動向



●通院に関する移動状況

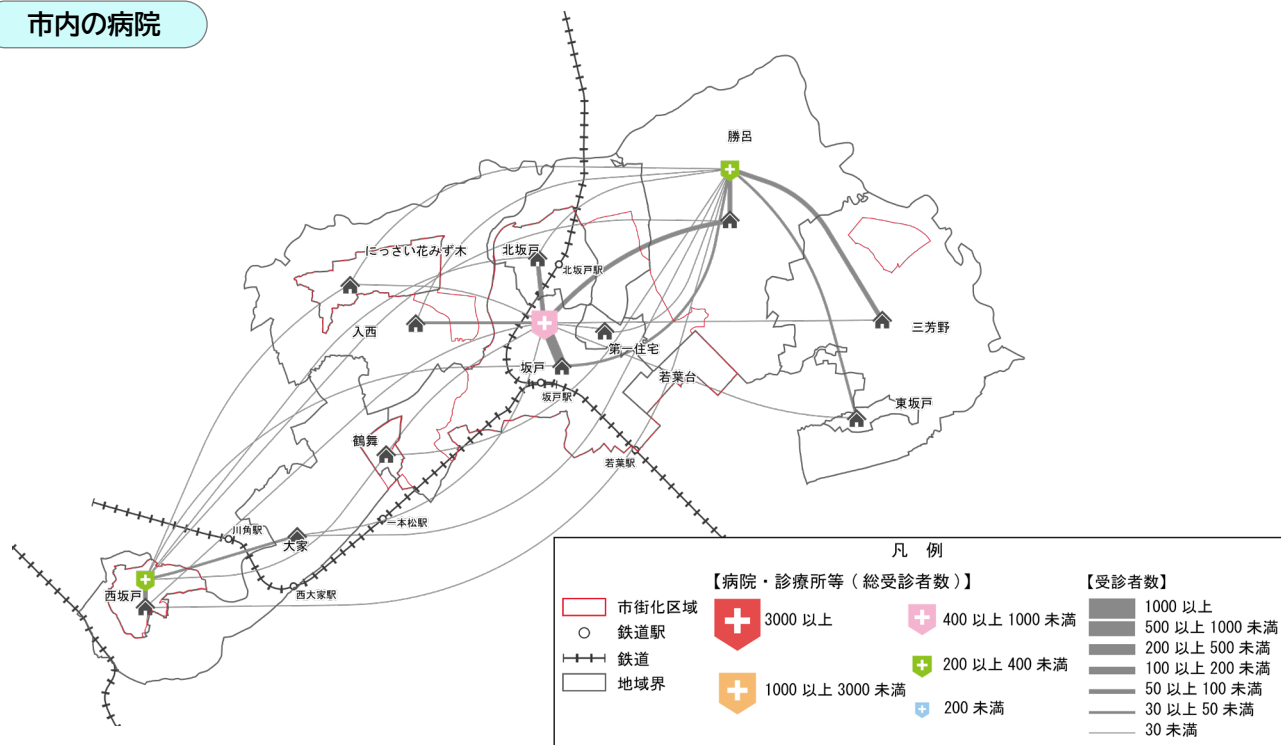
市内の病院への通院は、坂戸地区に立地する医療施設が最も多い状況です。市外の病院への通院は、鶴ヶ島市に立地する「関越病院」や毛呂山町に立地する「埼玉医科大学病院」が多く、各地区からの利用がみられます。

※通院に関する移動状況は、令和6（2024）年3月における国民健康保険の受診データから整理しています。市外の医療施設は、延べ受診者数が200以上の医療施設を対象として図示しています。

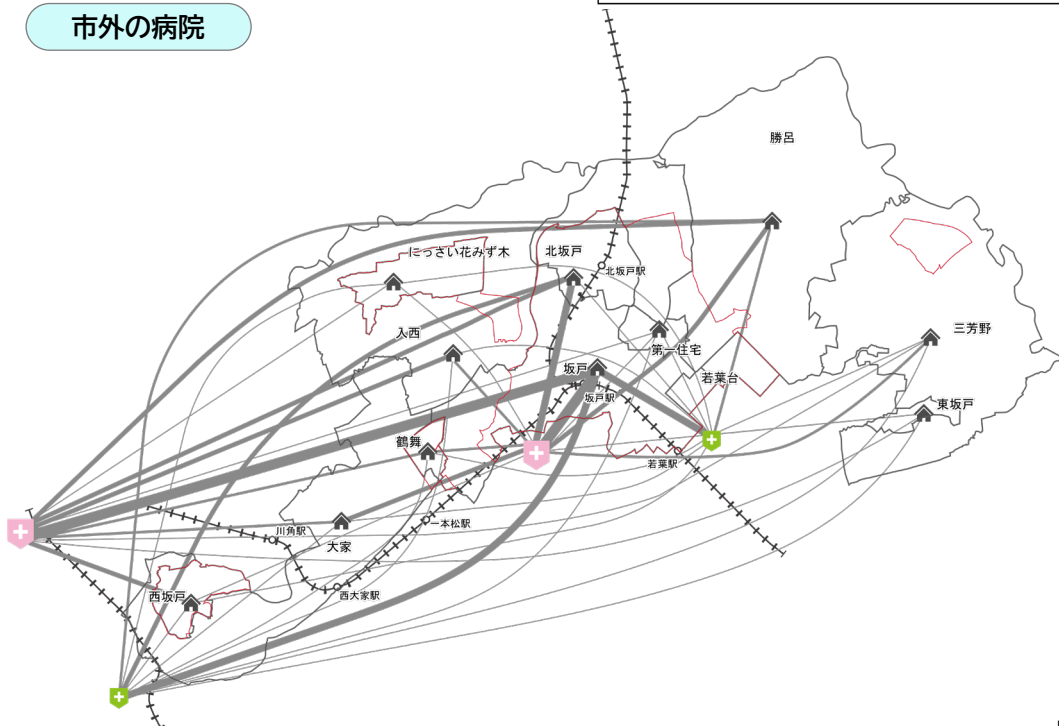
※医療施設の立地及び居住地は12の居住地区に集計しています。なお、千代田四丁目は坂戸地区と若葉台地区の区分が困難なため、集計に含めていません。

図 2-30 通院(市内の病院・市外の病院)の移動状況

市内の病院



市外の病院

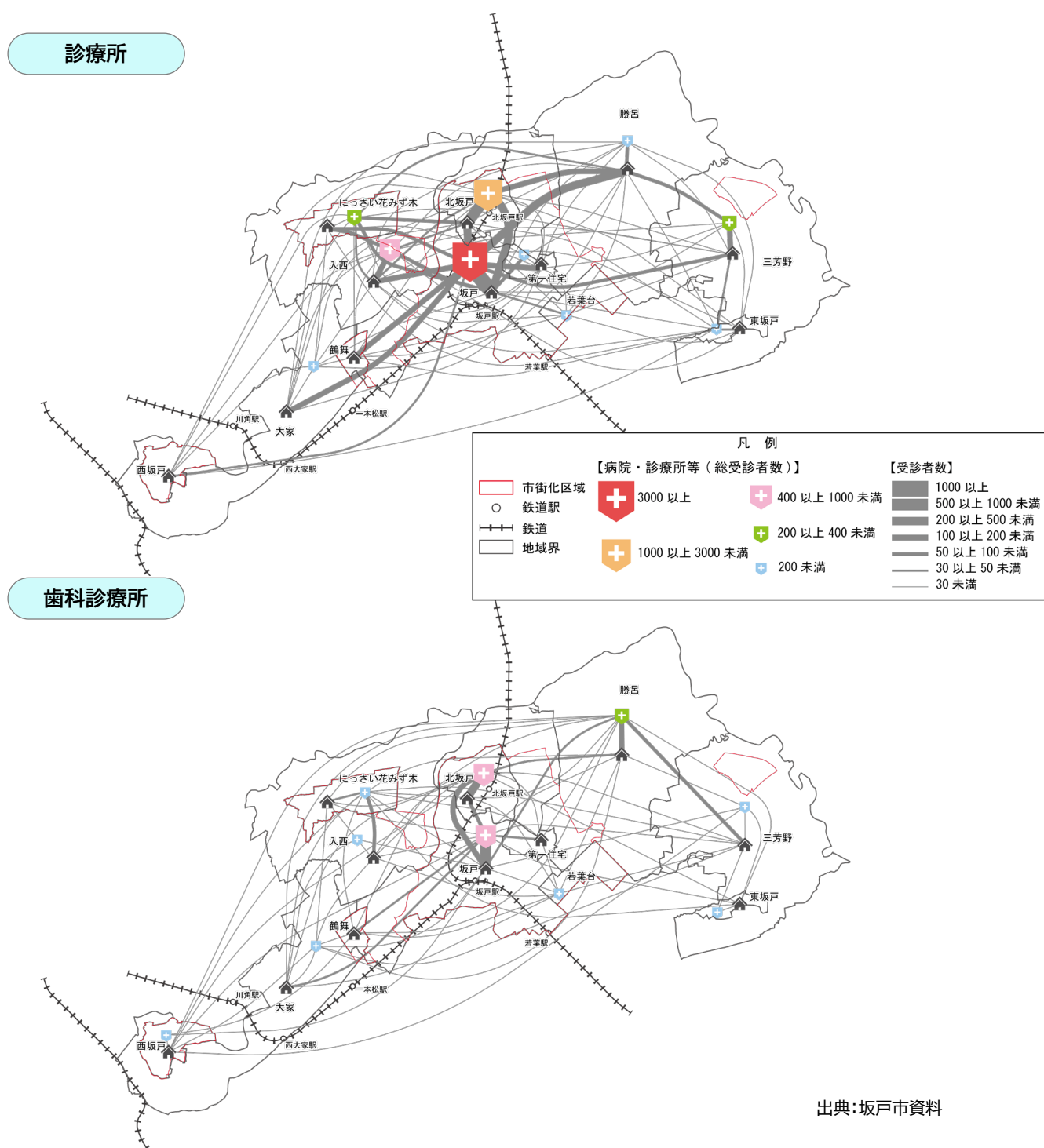


出典:坂戸市資料

診療所への通院は、坂戸地区に立地する医療施設が最も多く、各地区からの利用がみられます。次いで北坂戸地区に立地する医療施設が多く、北坂戸地区、坂戸地区、勝呂地区からの利用がみられます。また、三芳野地区、勝呂地区、坂戸地区、北坂戸地区、入西地区は、居住地区内に立地する診療所の利用が多い状況です。

歯科診療所への通院は、坂戸地区に立地する医療施設が最も多く、各地区からの利用がみられます。次いで北坂戸地区に立地する医療施設が多い状況です。また、勝呂地区、坂戸地区、北坂戸地区、につさい花みず木地区は、居住地区内に立地する歯科診療所の利用が多い状況です。

図 2-31 通院(診療所・歯科診療所)の移動状況



出典:坂戸市資料

第3章

交通特性の把握

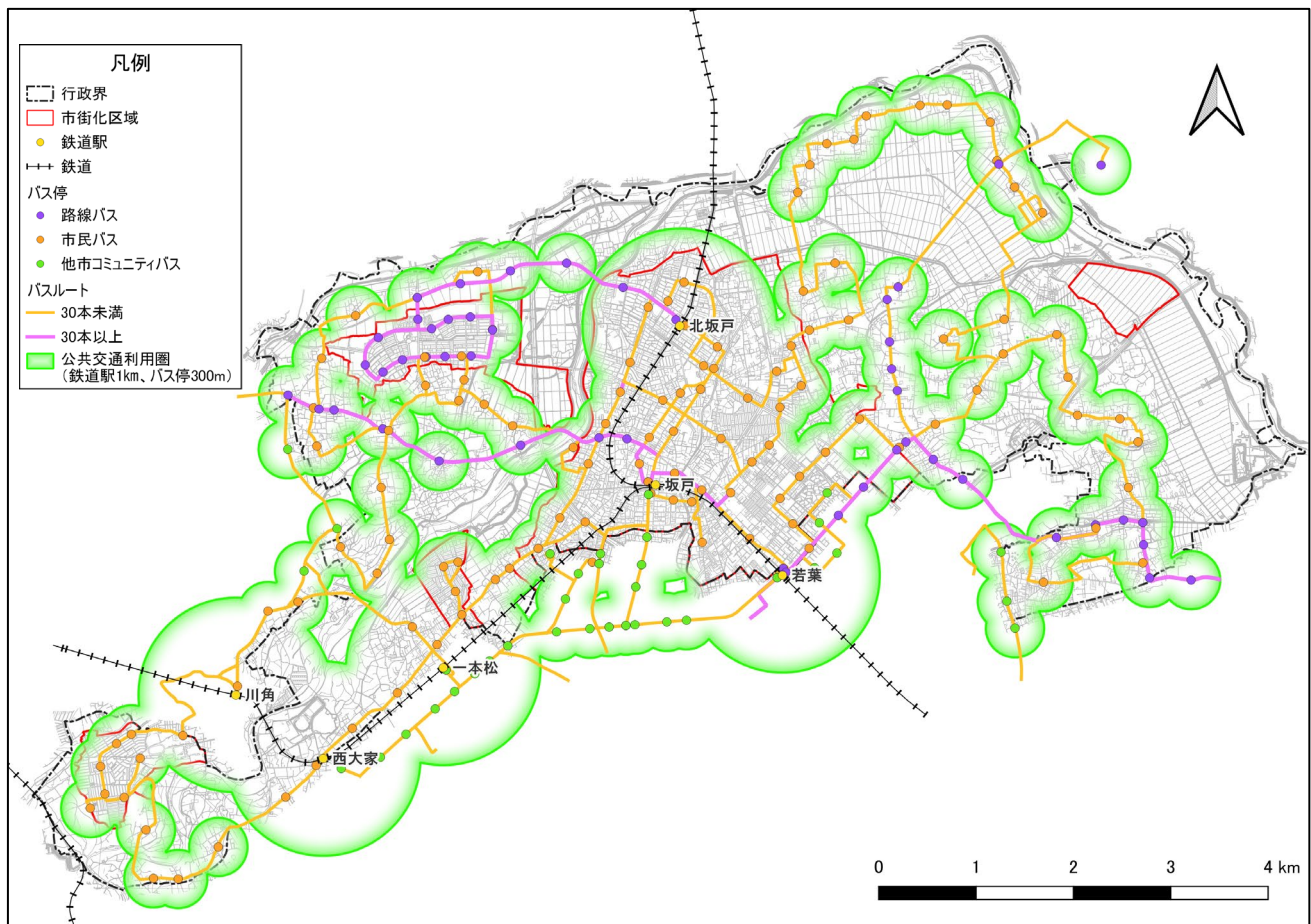
3-1. 本市の公共交通と利用圏域の状況

市内には鉄道が2路線（東武鉄道 東上線・越生線）、民間の路線バスが2社運行しています。また、市が運行主体である市民バスが9路線運行（うち「つるまい線」、「にしさかど線」は朝夕の時間帯に特化し運行）していることや、市内全域をカバーするタクシーの運行により、郊外部においても公共交通の利用が可能となっています。

市街化区域内はその大半が公共交通利用圏となっており、公共交通空白地域は、農地や居住人口が少ない区域が主となっています。

本市では、市民バスの運行により、郊外部の沿線地域は公共交通空白地域となっていません。しかし、市民バスは運行本数が1日あたり30本未満であり、一部は1便あたりの運行距離が長いため運行本数が少なく、利用しにくい路線もあることから、利便性の検証を行う必要があります。

図3-1 本市の公共交通と利用圏域の状況



出典: 坂戸市資料

※公共交通空白地域について

本計画中では、地域公共交通確保維持改善事業における交通不便地域ではなく、公共交通の徒歩利用圏域以外の地域として記載しています。



鉄道



路線バス



市民バス(さかっちバス)



市民バス(さかっちワゴン)

3-2. 公共交通の整備状況

3-2-1. 鉄道

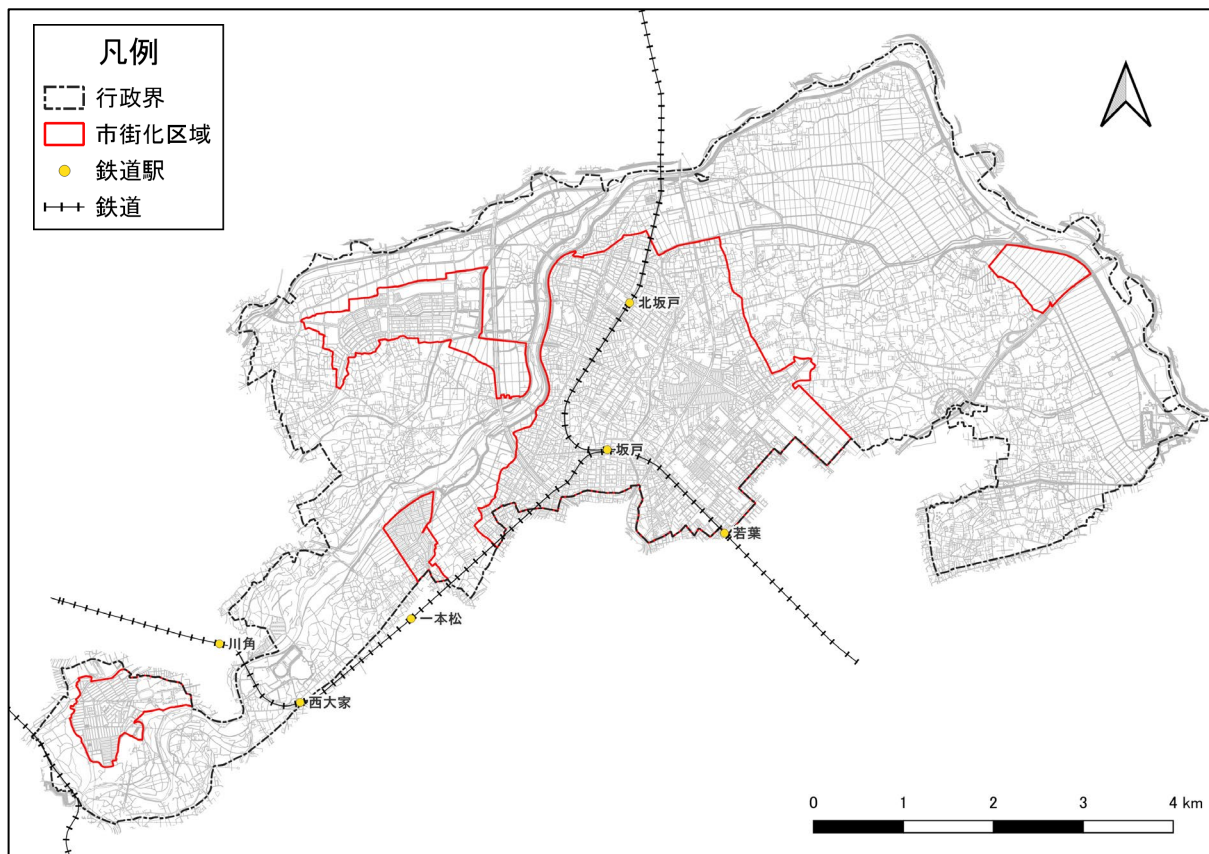
市内では、東武東上線と東武越生線が運行しており、若葉駅、坂戸駅、北坂戸駅、西大家駅があります。また、隣接する鶴ヶ島市に一本松駅と毛呂山町に川角駅が立地しており、市内からの利用もみられます。

市内の駅の中でも坂戸駅の歴史は古く、大正5（1916）年の開業当時は、旅客運送はまだ少なかった一方、物流のターミナルとして大きな役割を果たしていました。現在の坂戸駅北口には、沿線で生産された農産物・砂利・材木などを運搬するための貨物積下ろし場があったほか、駅前には鉄道での輸送力を見込んで酒造会社の工場などが移転してきました。

今日の「東武東上線」、「東武越生線」という呼称は、東上鉄道と越生鉄道がそれぞれ東武鉄道と合併して生まれたものです。時代の変化とともに、輸送の中心は貨物から旅客へと変わっていきましたが、昭和61（1986）年までは貨物列車が沿線を走る様子がみられました。

現在の東武東上線は、本市と東京都心方面を結ぶ市民の移動の足として機能しています。

図 3-2 鉄道路線状況図



出典：国土数値情報、坂戸市立歴史民俗資料館 令和5（2023）年度上半期企画展示解説リーフレット

①鉄道の運行概要

表 3-1 東武東上線の運行概要

駅名	運行日	運行区間	平日 本数	休日 本数	平日 始発	平日 最終	休日 始発	休日 最終
若葉駅	毎日	池袋方面	134	121	5 : 15	24 : 54	5 : 15	24 : 54
		寄居方面	133	119	5 : 14	24 : 51	5 : 14	24 : 51
坂戸駅	毎日	池袋方面	153	134	5 : 13	24 : 52	5 : 13	24 : 52
		寄居方面	152	133	5 : 16	24 : 54	5 : 16	24 : 53
北坂戸駅	毎日	池袋方面	134	121	5 : 10	24 : 49	5 : 10	24 : 49
		寄居方面	133	119	5 : 19	24 : 57	5 : 19	24 : 56

表 3-2 東武越生線の運行概要

駅名	運行日	運行区間	平日 本数	休日 本数	平日 始発	平日 最終	休日 始発	休日 最終
坂戸駅	毎日	越生方面	73	72	5 : 32	23 : 52	5 : 32	23 : 52
一本松駅	毎日	坂戸方面	73	72	5 : 23	23 : 58	5 : 24	23 : 56
		越生方面	73	72	5 : 35	23 : 57	5 : 35	23 : 56
西大家駅	毎日	坂戸方面	73	72	5 : 21	23 : 55	5 : 21	23 : 54
		越生方面	73	72	5 : 38	24 : 00	5 : 38	23 : 59
川角駅	毎日	坂戸方面	73	72	5 : 19	23 : 53	5 : 19	23 : 51
		越生方面	73	72	5 : 41	24 : 02	5 : 41	24 : 01

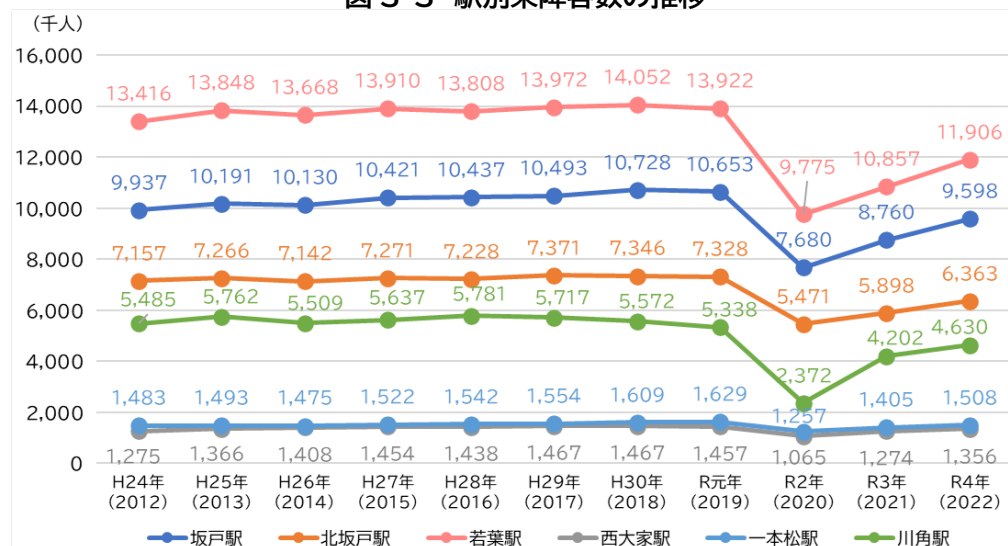
出典:東武鉄道 HP(令和 6(2024)年 7 月)

②近年の利用者数推移

各駅の年間乗降客数は、東武東上線の若葉駅が最も多く、次いで坂戸駅、北坂戸駅となっています。また、東武越生線は、城西大学の最寄り駅である川角駅が坂戸駅に次いで多くなっています。

年間乗降客数は、共通して新型コロナウイルスの影響で落ち込んだ令和 2 (2020) 年以降は増加傾向にあります。令和元 (2019) 年と同程度には至っていません。

図 3-3 駅別乗降客数の推移



出典:統計坂戸(令和 4(2022)年度版)

3-2-2. 路線バス

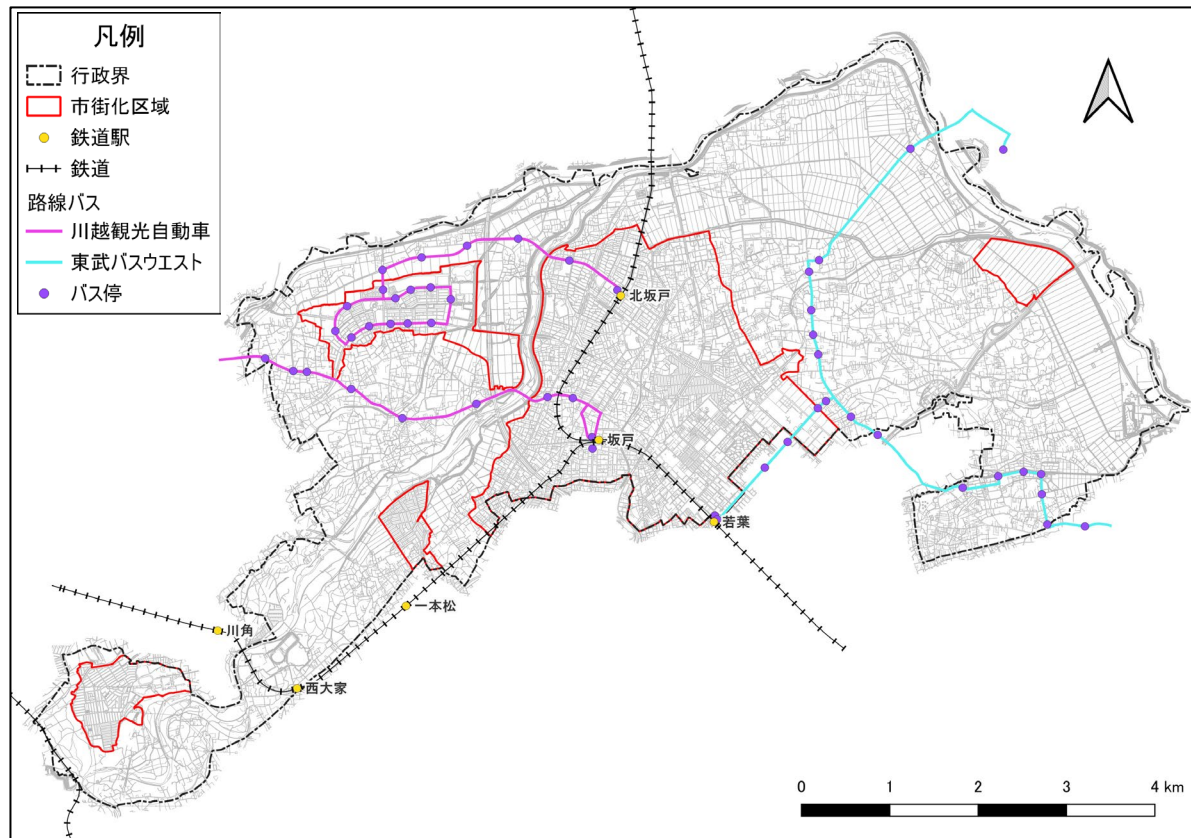
市内では、川越観光自動車と東武バスウエストの2社が路線バスを運行しています。

川越観光自動車は、坂戸駅と鳩山町を結ぶ路線、北坂戸駅とにつさい花みず木を結ぶ路線を運行しています。日中の運行は、坂戸駅と鳩山町を結ぶ路線は1時間2本程度、北坂戸駅とにつさい花みず木を結ぶ路線は1時間4本程度となっています。

東武バスウエストは、若葉駅と川島町を結ぶ路線、若葉駅と川越市を結ぶ路線（一部は坂戸車庫と川越駅を結ぶ路線）、若葉駅と東坂戸団地を結ぶ路線を運行しています。日中の運行は、若葉駅と川島町を結ぶ路線は1時間2本程度、若葉駅と川越市を結ぶ路線は1時間2本程度、若葉駅と東坂戸団地を結ぶ路線は1時間1本程度となっています。

料金体系は、乗車距離に応じて料金変動する「対キロ区間制」が適用されており、市内の初乗りは200円です。

図3-4 路線バス状況図



出典:坂戸市資料

①路線バスの運行概要

表 3-3 路線バスの概要

運行事業者	系統	運行日	運行区間	平日本数	休日本数	平日始発	平日最終	休日始発	休日最終
川越観光自動車	坂戸①	毎日	坂戸駅（坂戸駅北口）～大橋	34	22	坂戸駅発 6:27	坂戸駅発 21:55	坂戸駅発 7:19	坂戸駅発 21:23
	北坂戸①	毎日	北坂戸駅～入西団地～北坂戸駅	61	39	北坂戸駅発 6:14	北坂戸駅発 23:52	北坂戸駅発 6:55	北坂戸駅発 22:29
東武バスウエスト	若 01	毎日	若葉駅～塚越～八幡団地	20	21	若葉駅発 5:48	若葉駅発 19:33	若葉駅発 6:45	若葉駅発 19:37
	若 02※	毎日	若葉駅～なぐわし公園～川越駅	なし	6	なし	若葉駅発 10:16	なし	若葉駅発 17:15
			若葉駅～東坂戸団地～川越駅	22	10	若葉駅発 6:41	若葉駅発 20:35	若葉駅発 6:27	若葉駅発 20:14
	東坂 03	毎日	若葉駅～観音堂～東坂戸団地	13	11	若葉駅発 8:32	若葉駅発 22:44	若葉駅発 6:37	若葉駅発 22:22

※東坂 02（川越駅～東坂戸団地～坂戸車庫）の本数を含む

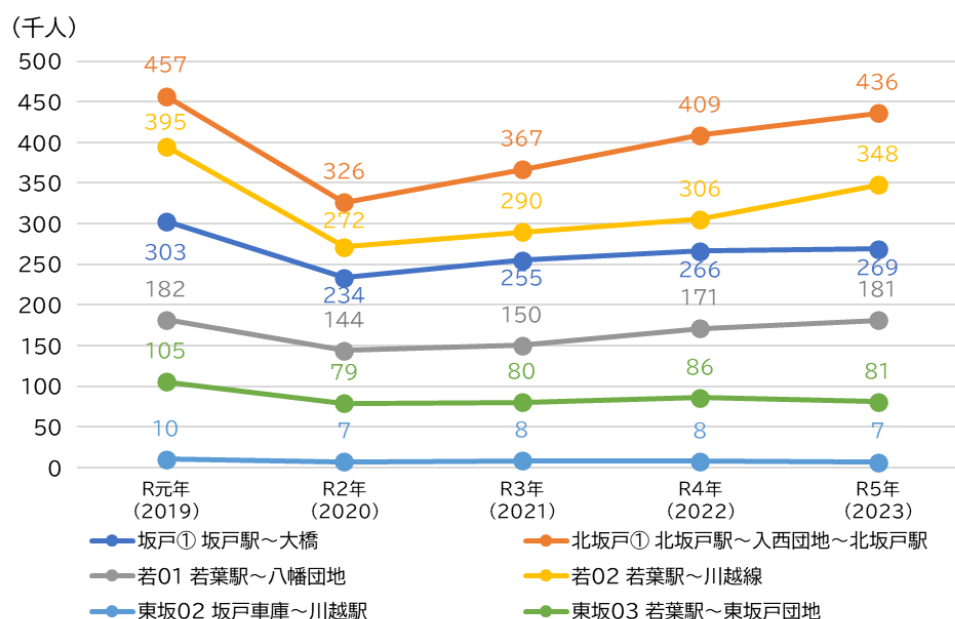
出典：バス事業者 HP(令和 6(2024)年 7 月)

②近年の利用者数推移

路線別の年間乗客数は、北坂戸駅とにつさい花みず木を結ぶ路線（北坂戸①）が最も多く、次いで若葉駅と川越市を結ぶ路線（若 02）となっています。

新型コロナウイルスの影響で落ち込んだ令和 2（2020）年以降は増加傾向にありますが、令和元（2019）年と同程度まで回復した系統は、若 01 の 1 系統にとどまっています。

図 3-5 路線バスの乗客数の推移



出典：バス事業者提供資料

3-2-3. 市民バス（さかっちバス・さかっちワゴン）

①市民バスの沿革と概要

市内の公共施設の利用促進及び交通不便地域の解消を目的とし、本市では市民バス（さかっちバス、さかっちワゴン）を運行しています。平成8（1996）年5月の運行開始以来、市民の日常の足として重要な役割を果たしており、利用実態に合わせ適宜ルートやダイヤ、運賃などの見直しを実施し運行を継続しています。

令和7（2025）年3月現在、『さかっちバス』は「おおや線」、朝夕便の「にしさかど線」、「つるまい線」の3路線、『さかっちワゴン』は「みよしの線」、「すぐろ線」、「にっさい線」、「しろやま線」、「しがいち線」、「さかど線」の6路線で運行しています。

<沿革>

- ・平成8（1996）年5月に市内循環バスの運行を開始
- ・平成25（2013）年11月に市内循環バスから全面的に見直し「さかっちバス」「さかっちワゴン」を導入
- ・平成30（2018）年11月にワゴン2台を増やし、さかど線及びしろやま線を開設
- ・令和2（2020）年11月にバスロケーションシステムを導入、運行ルートとダイヤを一部見直し

<運賃に関する経過>

- ・平成8（1996）年9月から70歳以上の高齢者や障害者が無料で利用できる特別乗車証の交付を開始
- ・平成9（1997）年4月に初乗り150円から160円に改定
- ・平成10（1998）年4月に初乗り160円から170円に改定
- ・平成16（2004）年4月に高齢者特別乗車証の運賃無料から100円に変更
- ・平成20（2008）年7月に均一運賃に変更して100円のワンコイン化
- ・平成25（2013）年11月に均一運賃100円から200円に改定
- ・平成28（2016）年6月に鶴ヶ島市と高齢者・障害者特別乗車証の相互利用の協定締結
- ・平成29（2017）年9月から運転免許証自主返納者が無料で利用できる特別乗車証等の交付を開始
- ・令和元（2019）年8月に70歳以上の高齢者や障害者の介護者の運賃が無料に変更
- ・令和4（2022）年11月から妊婦及び未就学児を養育する保護者が無料で利用できる特別乗車証の交付を開始（鶴ヶ島市の市民バス（つるバス・つるワゴン）も利用可能）

<現在の運賃>

- ・運賃 中学生以上は200円、小学生は100円
（ただし、未就学児は無料、高齢者（70歳以上）・障害者・運転免許証自主返納者・妊婦・未就学児を養育する父母及び祖父母は特別乗車証を運転手に提示すると無料、障害者1人につき介助者1人は無料）

＜概要＞

- ・運行事業者 東武バスウエスト株式会社（おおや線、にしさかど線、つるまい線（朝便））
株式会社千代田交通（みよしの線）
有限会社三芳野タクシー（すぐろ線、さかど線、しろやま線）
株式会社川乗三和坂戸営業所（につさい線）
有限会社サツキハウス（しがいち線、つるまい線（夕便））
- ・運行日 年末年始（12月29日から1月3日）を除く毎日
※おおや線の一部と朝夕便にしさかど線、朝夕便つるまい線は日・祝は運休
- ・運行車両 さかっちバス（35人乗り）、さかっちワゴン（8人乗り）
- ・運行時間 6:05～20:23（平日）
- ・乗継券 複数の路線が停車する停留所で別のコースへ乗り継ぐ場合、発行
- ・降車フリー制度 さかっちワゴンのみ、ルート上であれば、停留所でなくても自由に降車が可能

表 3-4 各路線の特徴

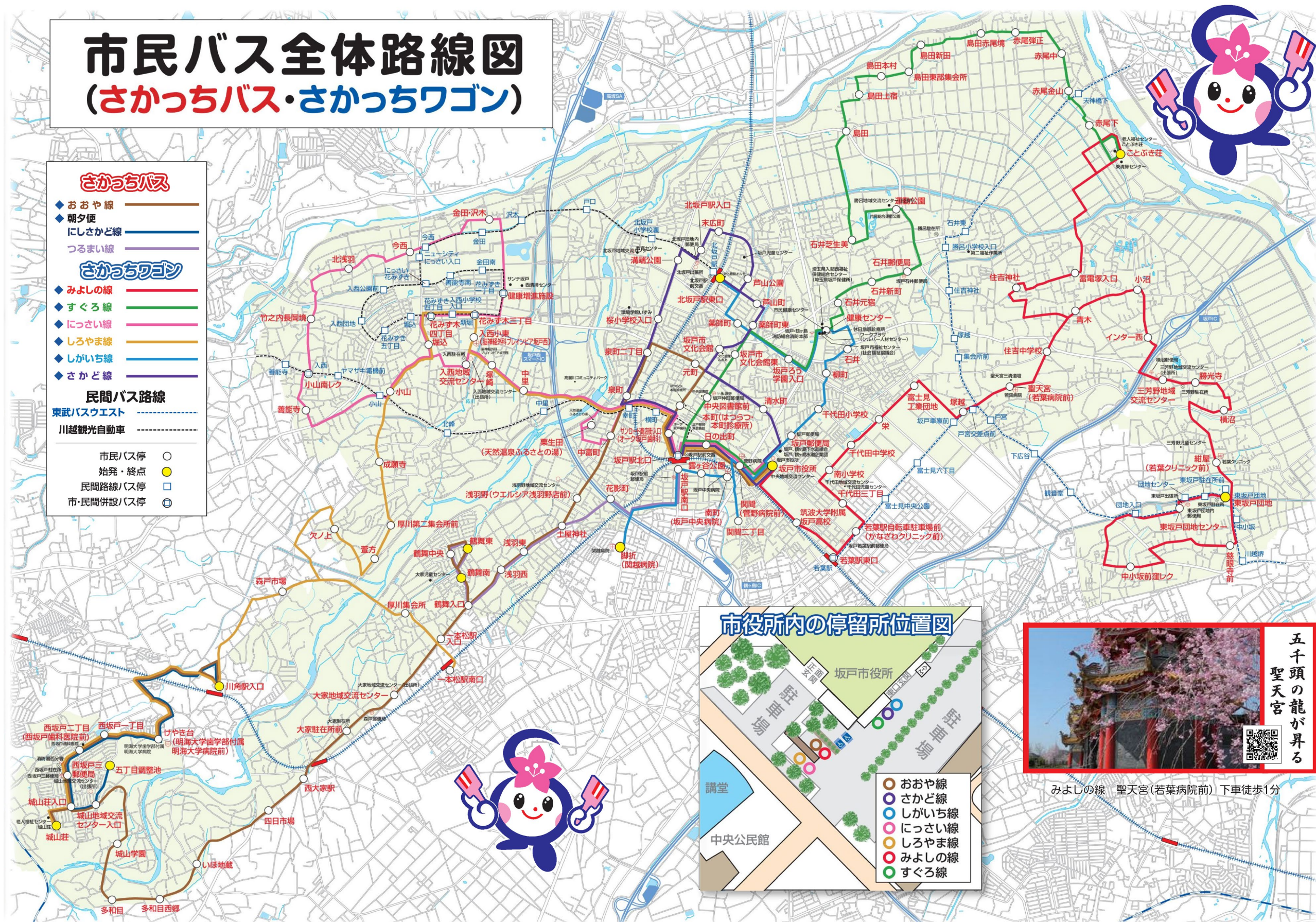
さかっちバス	おおや線	坂戸市役所及び坂戸駅と市南西部の浅羽野、鶴舞、大家、西坂戸と川角駅を結び、坂戸市役所行きと川角駅入口行きがある。東武越生線の一本松駅、西大家駅や城山荘を経由する。日曜日・祝日の運行本数は平日の半分となっている。
	にしさかど線	西坂戸と川角駅を結び、川角駅入口行きと五丁目調整池行きがある。朝の6時台と夕方の18・19時台に運行し、日曜日・祝日の運行はない。
	つるまい線	浅羽野、鶴舞と坂戸駅を結び、坂戸駅南口行きと鶴舞行きがある。朝の6・7時台と夜の19・20時台に運行し、日曜日・祝日の運行はない。
さかっちワゴン	みよしの線	坂戸市役所及び若葉駅と市東部の勝呂、三芳野、東坂戸を結び、東坂戸団地行きと坂戸市役所行きがある。富士見工業団地、ことぶき荘を経由する。
	すぐろ線	坂戸市役所及び坂戸駅と市北東部の勝呂を結び、ことぶき荘行きと坂戸市役所行きがある。中央図書館前、坂戸市文化会館東、健康センター、運動公園を経由する。
	につさい線	坂戸市役所及び坂戸駅と入西地内を循環する。
	しろやま線	坂戸市役所及び坂戸駅、花みず木三丁目及び四丁目、川角駅、城山荘を結び、坂戸市役所行きと城山荘行きがある。一本松駅南口を経由する。
	しがいち線	北坂戸駅、坂戸市役所、坂戸駅、関越病院を結び、脚折（関越病院）行きと北坂戸駅東口行きがある。健康センター、坂戸郵便局、南町（坂戸中央病院）を経由する。
	さかど線	坂戸市役所及び坂戸駅と北坂戸駅、坂戸市文化会館を循環する。

表 3-5 市民バスの各路線の概要

路線名		運行日	行先	平日 本数	土曜 本数	日祝 本数	始発 (平日)	最終 (平日)
さかつちバス	おおや線	毎日	坂戸市役所	8	8	4	川角駅入口発 7:10	川角駅入口発 17:45
			川角駅	8	8	4	坂戸市役所発 8:30	坂戸市役所発 17:55
	にしさかど線	月～ 土	川角駅入口	3	3	なし	五丁目調整池 発 6:06	五丁目調整池 発 6:56
			五丁目調整池	3	3	なし	川角駅入口発 18:47	川角駅入口発 19:32
	つるまい線	月～ 土	坂戸駅南口	3	3	なし	鶴舞東発 6:05	鶴舞東発 7:04
			鶴舞南	3	3	なし	坂戸駅南口発 19:22	坂戸駅南口発 20:23
さかつちフロン	みよしの線	毎日	東坂戸団地	5	5	5	坂戸市役所発 8:37	坂戸市役所発 17:53
			坂戸市役所	5	5	5	東坂戸団地発 7:40	東坂戸団地発 16:56
	すぐろ線	毎日	ことぶき荘	6	6	6	坂戸市役所発 9:00	坂戸市役所発 17:45
			坂戸市役所	6	6	6	ことぶき荘発 7:34	ことぶき荘発 16:49
	につさい線	毎日	坂戸市役所発着 入西地内循環	8	8	8	坂戸市役所発 7:40	坂戸市役所発 17:56
	しろやま線	毎日	坂戸市役所	5	5	5	城山荘発 7:50	城山荘発 17:50
			城山荘	4	4	4	坂戸市役所発 8:55	坂戸市役所発 16:50
	しがいち線	毎日	脚折（関越病院）	8	8	8	北坂戸駅 東口発 7:25	北坂戸駅 東口発 18:34
			北坂戸駅東口	7	7	7	坂戸駅南口発 7:57	脚折 (関越病院) 発 17:43
	さかど線	毎日	坂戸市役所発着 市街地循環	12	12	12	坂戸市役所発 7:30	坂戸市役所発 17:35

出典:坂戸市 HP

図 3-6 市民バス全体路線図



②近年の利用者数の状況

路線別の年間乗客数は、さかっちバスのおおや線が最も多く、次いでさかっちワゴンのしがいち線、さかど線の順となります。

年間乗客数の推移は、新型コロナウイルスの影響で令和2（2020）年は減少しましたが、令和3（2021）年以降は増加傾向にあります。

さかっちワゴンにおける路線別の利用時間帯別の乗客数は、共通して9時前後及び16時前後に集中しています。路線によっては利用者の少ない時間帯があり、みよしの線（東坂戸団地⇒坂戸市役所行き）の16時台、につさい線の17時台、すぐろ線（ことぶき荘⇒坂戸市役所）の16時台、しろやま線（城山荘⇒坂戸市役所）の15時台、しがいち線の18時台の便は利用者が少ない状況です。

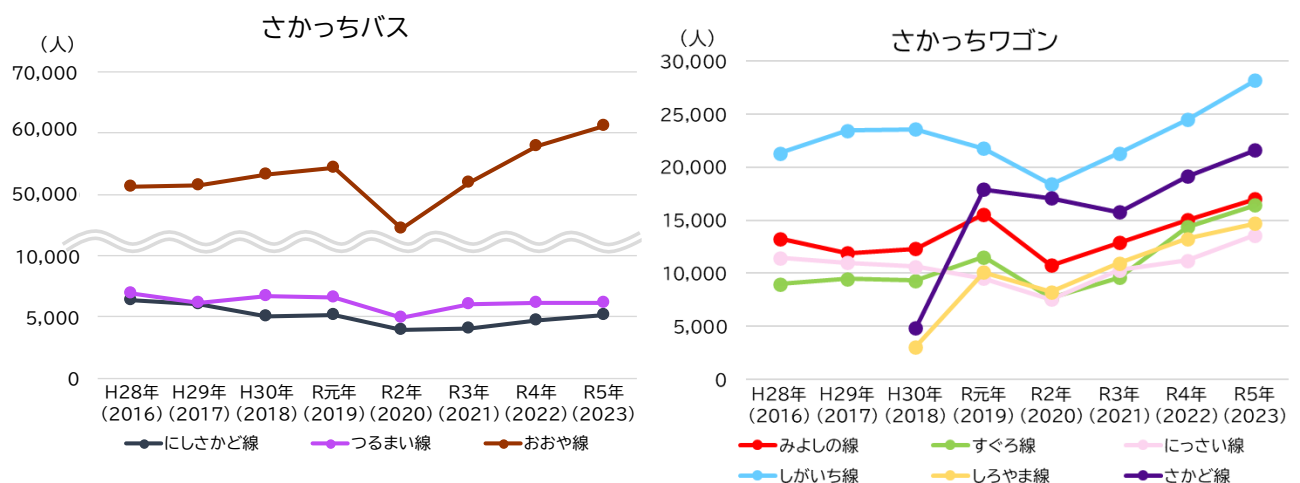
さかっちワゴンにおける路線別のバス停別の乗降客数は、共通して坂戸市役所、鉄道駅、老人福祉センターなどの公共施設において多くみられます。一方で、利用がないバス停や乗降が希薄な区間を有する路線もみられます。

表 3-6 路線別の乗客数の推移

	路線名	H28年 (2016)	H29年 (2017)	H30年 (2018)	R元年 (2019)	R2年 (2020)	R3年 (2021)	R4年 (2022)	R5年 (2023)
バス	おおや線	47,635	47,767	49,921	51,220	39,439	48,206	55,608	59,399
	にしさかど線	6,415	6,064	5,028	5,189	3,974	4,024	4,697	5,190
	つるまい線	6,917	6,124	6,754	6,557	4,979	6,042	6,134	6,109
ワゴン	みよしの線	13,245	11,910	12,314	15,573	10,757	12,870	15,020	16,978
	すぐろ線	8,990	9,461	9,304	11,511	7,664	9,577	14,351	16,417
	につさい線	11,446	10,989	10,626	9,496	7,525	10,292	11,187	13,579
	しろやま線	—	—	3,039	10,098	8,239	10,943	13,272	14,692
	しがいち線	21,316	23,472	23,556	21,784	18,408	21,297	24,500	28,168
	さかど線	—	—	4,844	17,911	17,086	15,756	19,127	21,607
	合 計	115,964	115,787	125,386	149,339	118,071	139,007	163,896	182,139

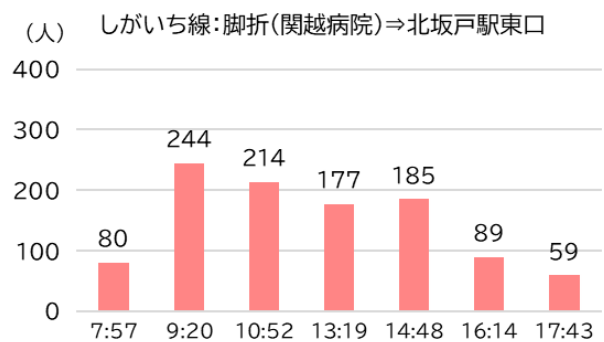
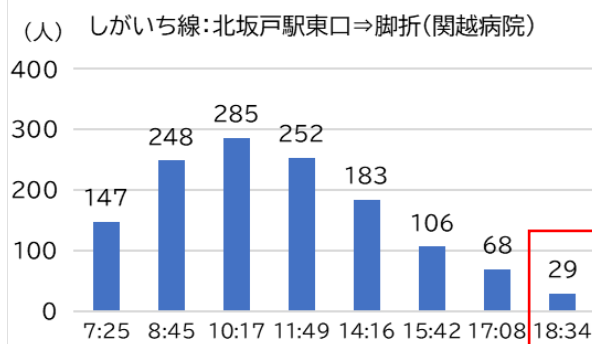
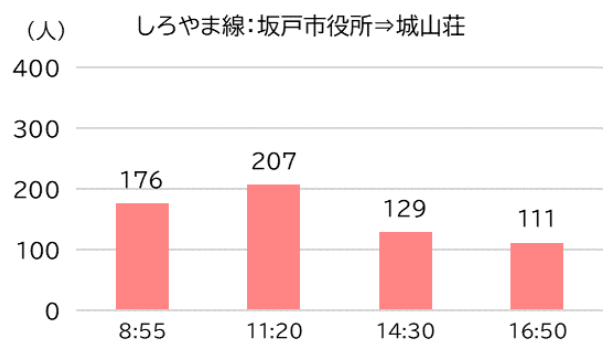
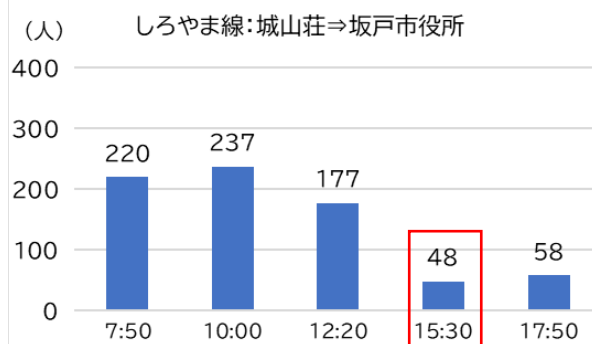
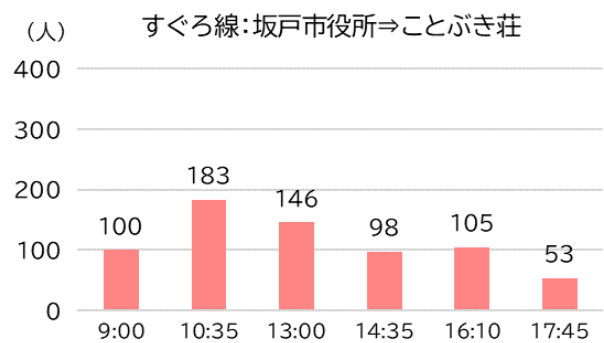
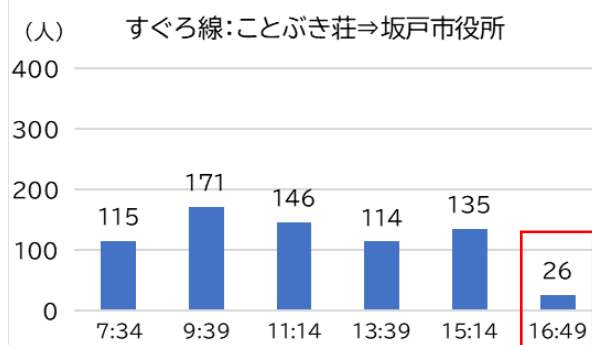
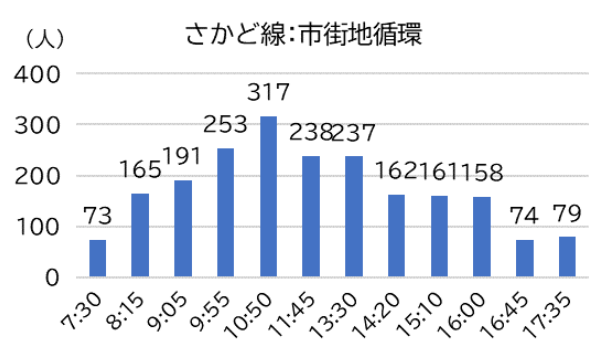
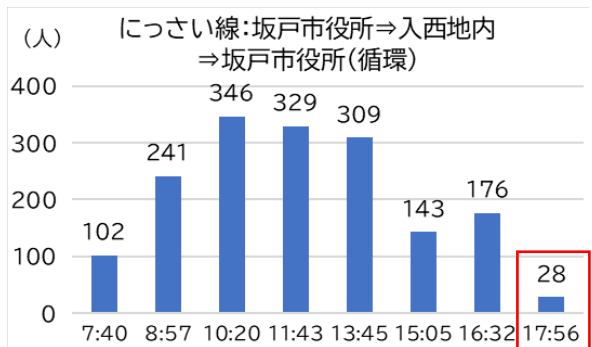
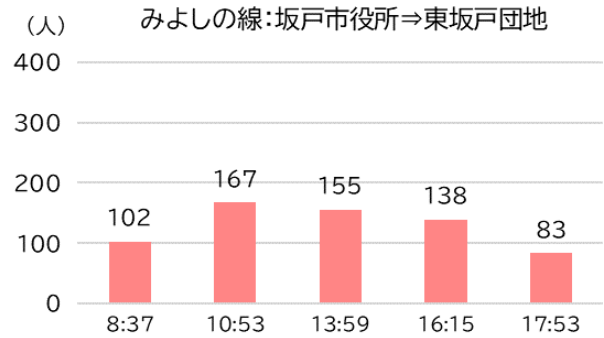
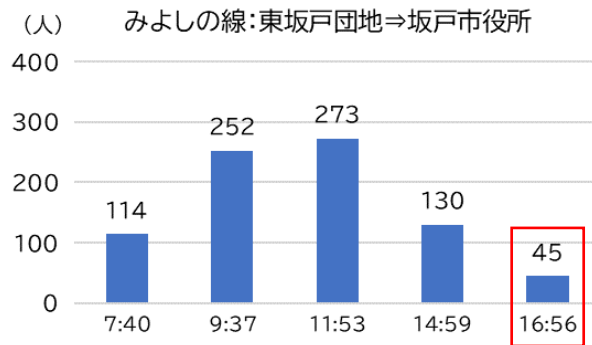
出典：坂戸市資料

図 3-7 市民バス路線別の乗客数の推移



出典：坂戸市資料

図 3-8 さかちワゴンの路線別の利用時間帯別の乗客数(令和 6(2024)年 3 月実績)



出典:坂戸市資料

図 3-9 みよしの線のバス停別の乗降客数(令和 6(2024)年 3 月実績)

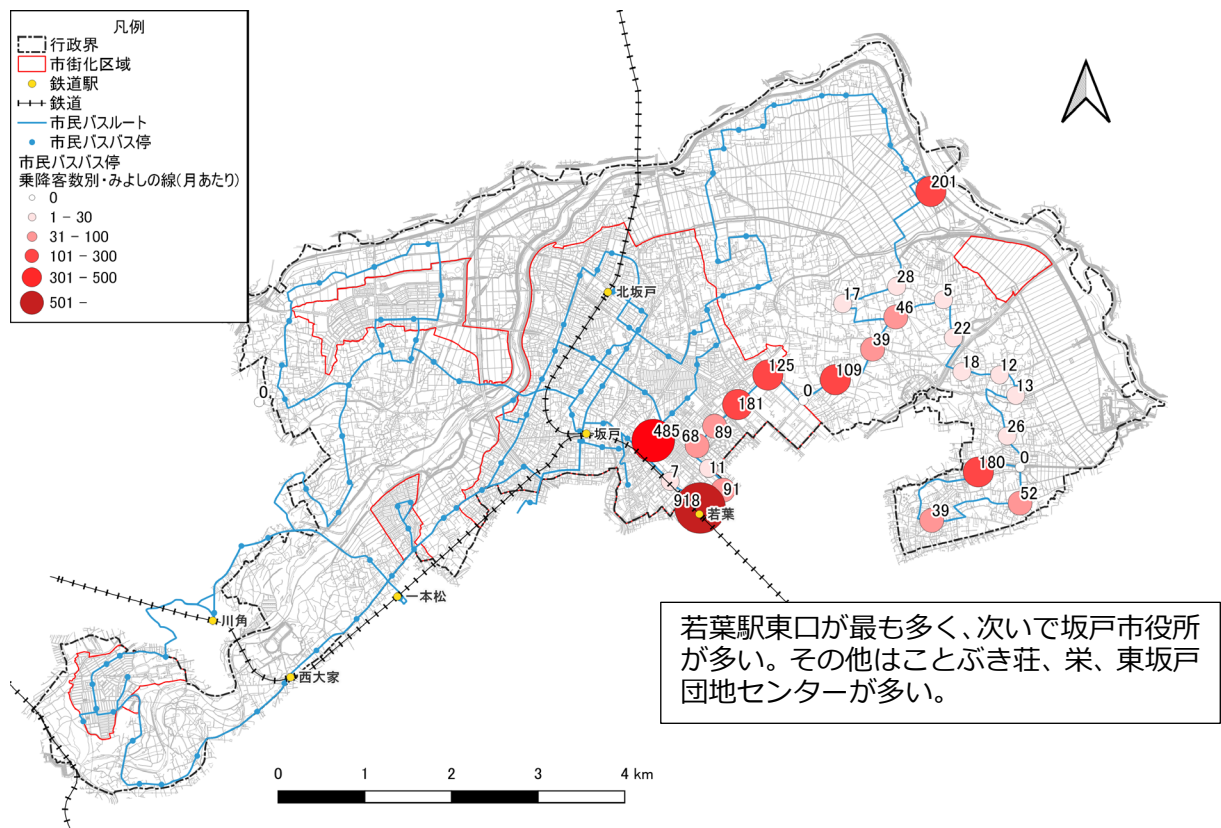


図 3-10 すぐろ線のバス停別の乗降客数(令和 6(2024)年 3 月実績)

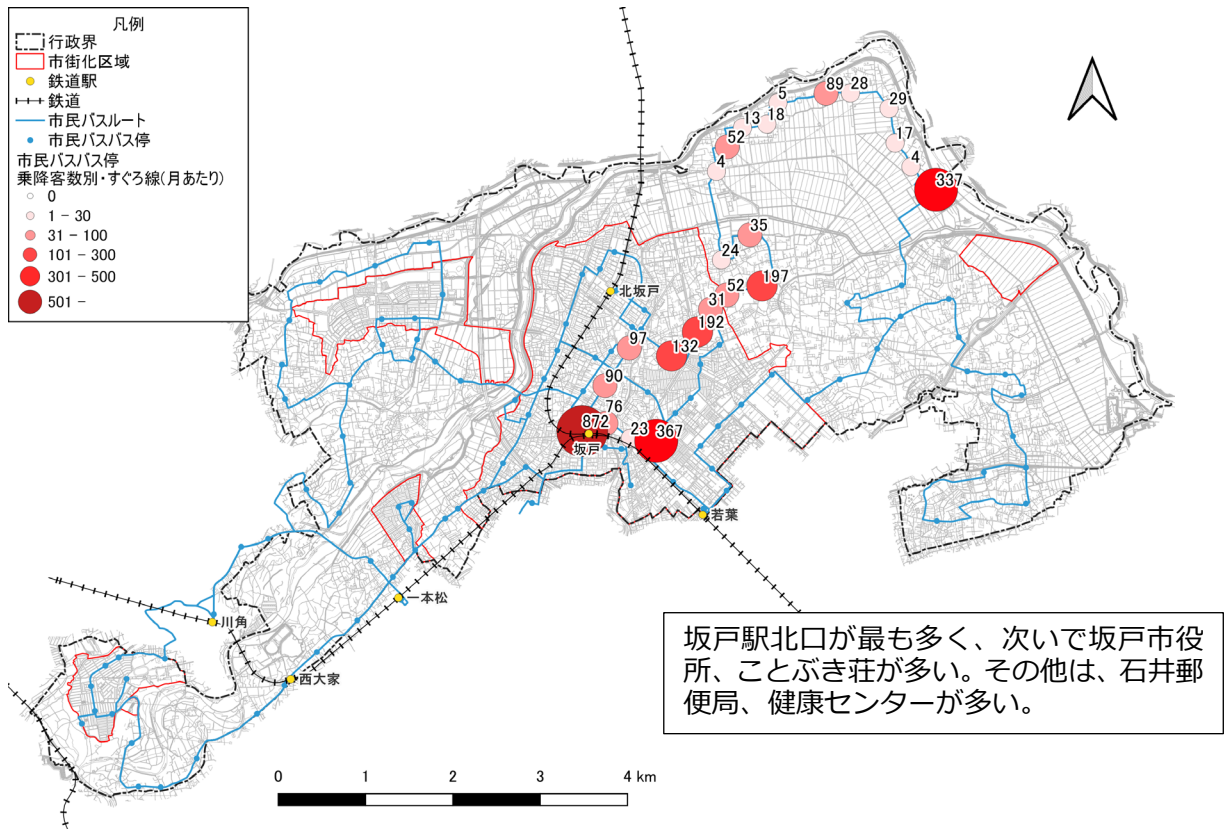


図 3-11 につさい線のバス停別の乗降客数(令和 6(2024)年 3 月実績)

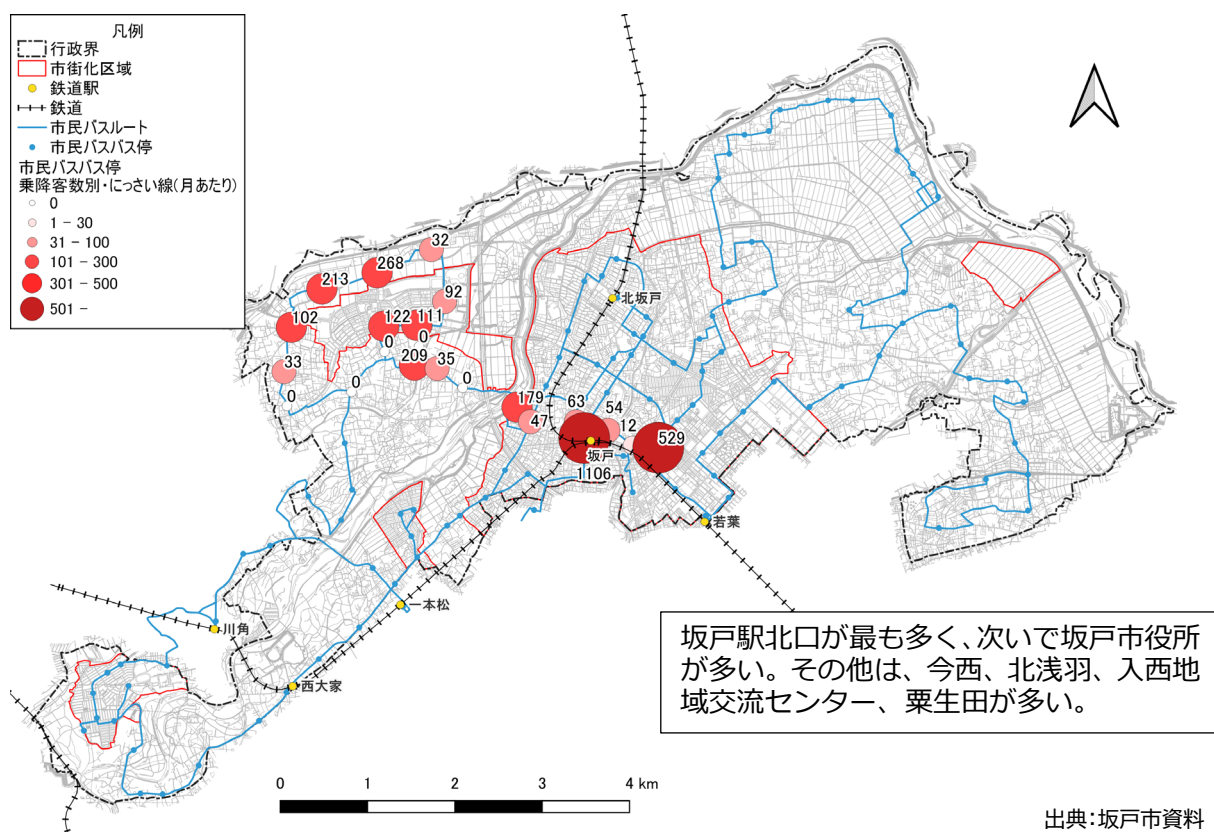


図 3-12 しろやま線のバス停別の乗降客数(令和 6(2024)年 3 月実績)

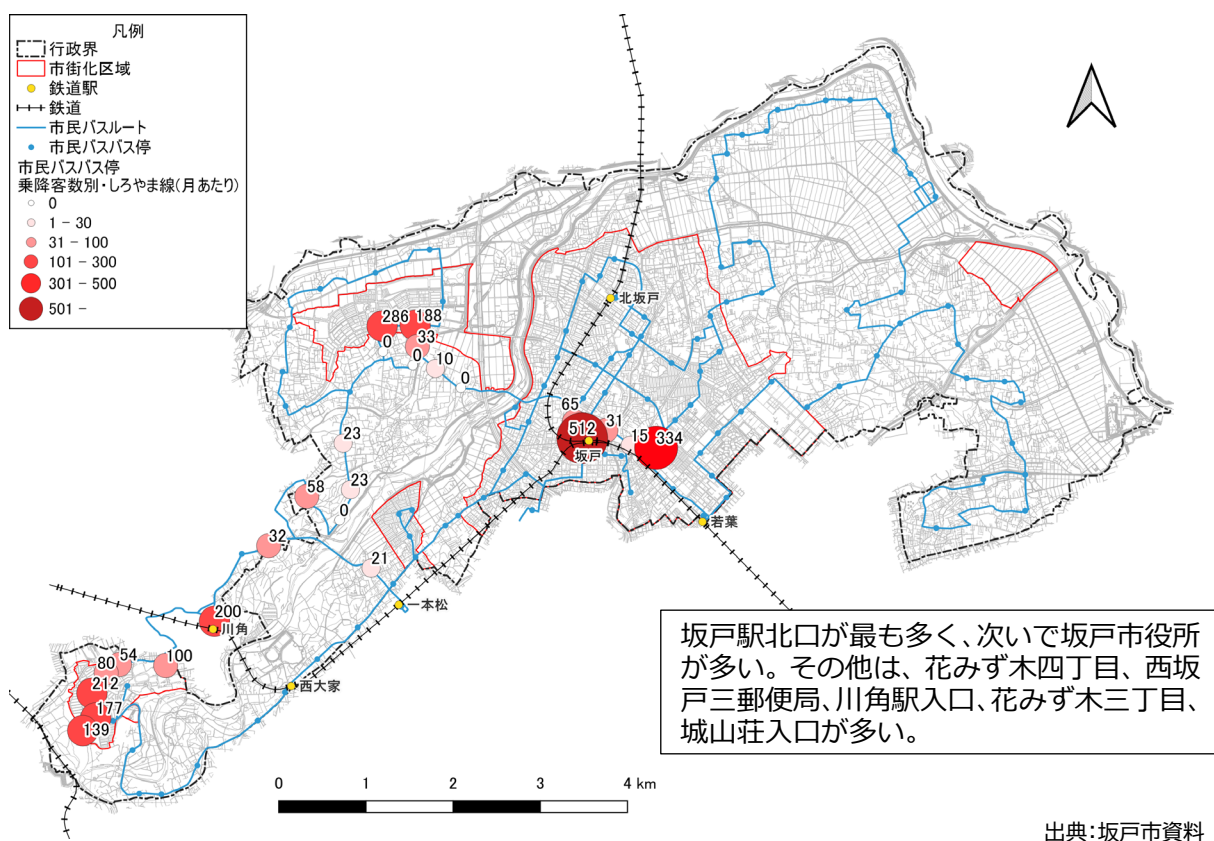


図 3-13 しがいち線のバス停別の乗降客数(令和 6(2024)年 3 月実績)

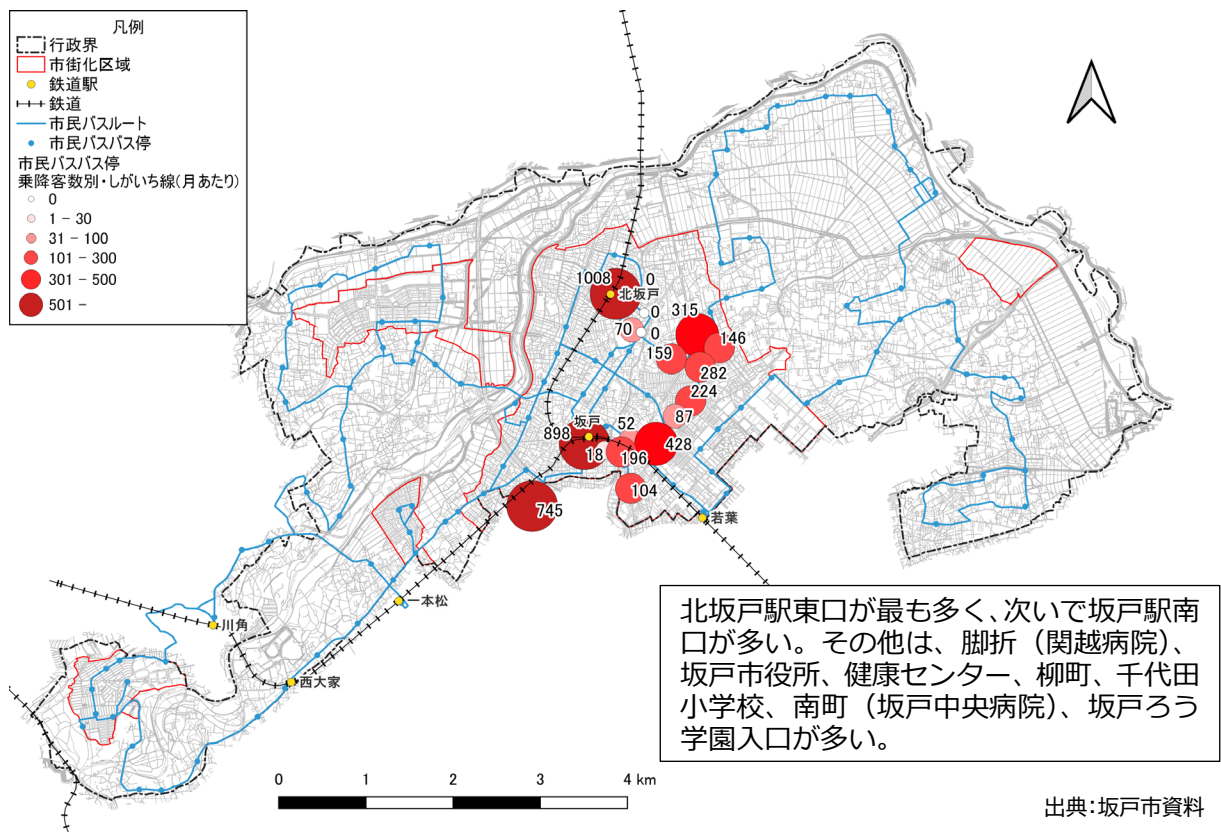
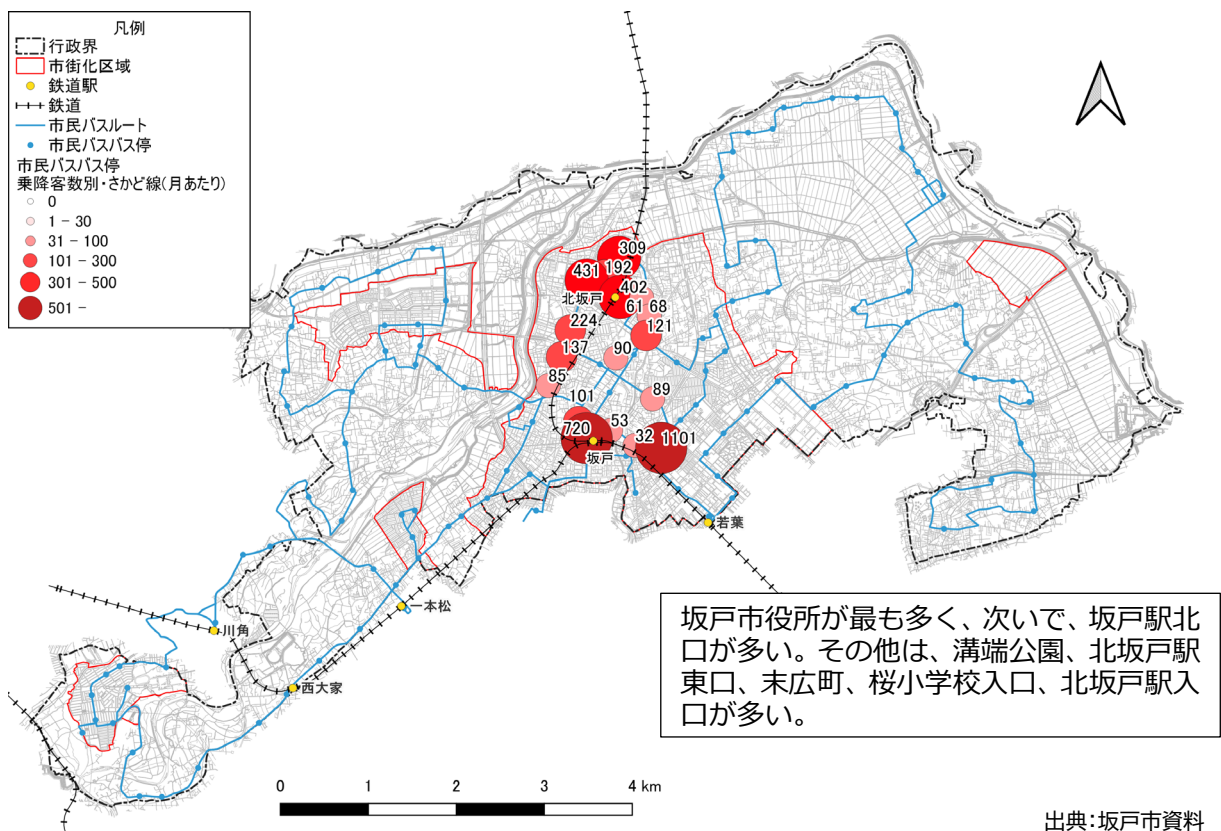


図 3-14 さかど線のバス停別の乗降客数(令和 6(2024)年 3 月実績)

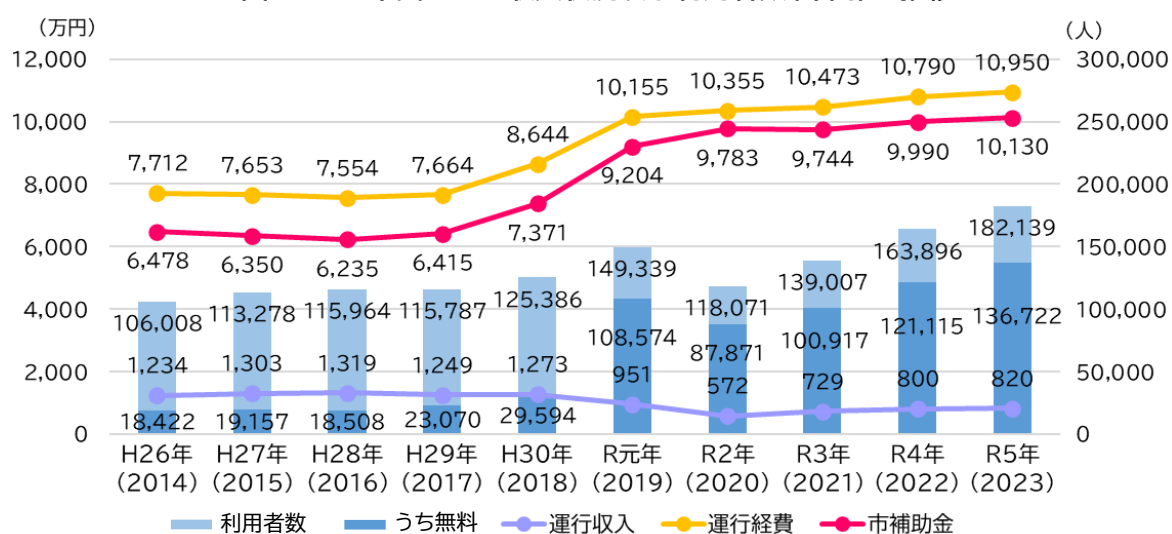


③市民バスの収支状況

市民バスの利用者数は増加傾向にありますが、特別乗車証の対象者による利用が多いことから、運行収入は少ない状況です。一方、運行経費は燃料の価格高騰等により増加傾向にあります。伴って、市の運行費補助金も増加傾向にあり、令和5（2023）年度には1億円を超えています。

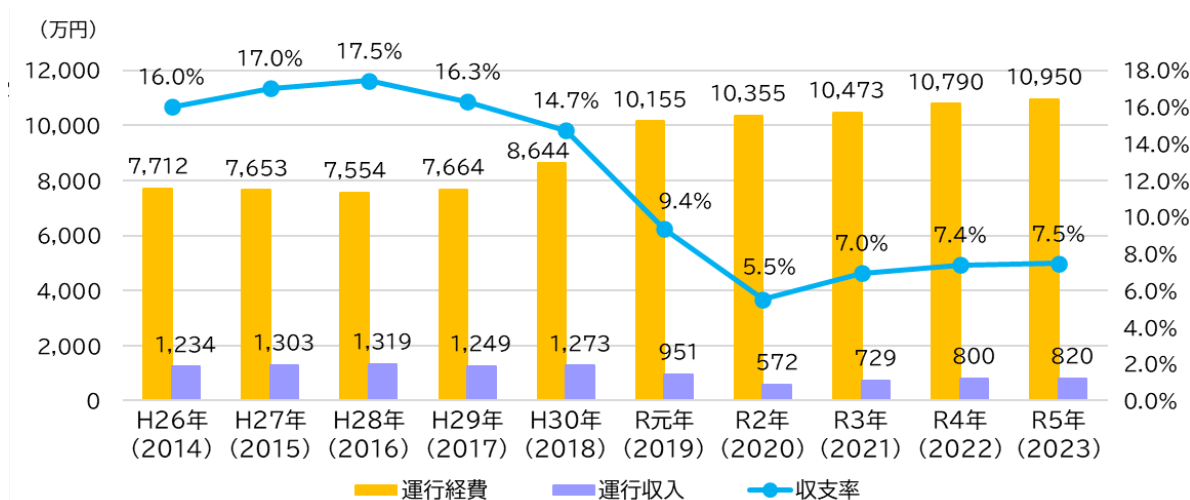
収支率は、令和元（2019）年度以降は10%を下回っており、低い水準となっています。

図 3-15 市民バスの収支状況及び利用者数(年間)の推移



出典：坂戸市資料

図 3-16 市民バスの収支率の推移



出典：坂戸市資料

3-2-4. タクシー

本市では、6社によるタクシーの運行が市内全域で実施されています。6社のタクシー保有台数合計は113台です。タクシー事業者へのヒアリングによると、車両稼働状況は約7割となっています。また、市内の鉄道駅における営業台数は、6社合計で75台あり、坂戸駅北口が19台と最も多く、次いで坂戸駅南口が18台です。しかし一部の駅では、待機車両が一時的に不足し、乗り継ぎの円滑さが損なわれている状況がみられます。

保有されている営業用車種の多くがセダン・バンタイプで、そのほかの車種はワゴン・ジャンボタクシー、福祉タクシー、マイクロバスなどがあります。

タクシーは、鉄道や路線バス、市民バスが路線を定めて、かつ、路線ごとにダイヤを定めて運行（定時定路線型）している一方、利用者のきめ細やかな移動ニーズに応じて出発地から目的地まで（ドア・ツー・ドア）運行している特性があります。

また、次項に後述するその他の輸送支援事業において、本市等とタクシー事業者が連携して子育て世帯や高齢者、障害者を対象に輸送サービスに関する事業を実施しており、高齢者や障害者などの生活に欠かせない重要な移動手段として公共交通の役割を担っています。

表 3-7 市内鉄道駅における営業台数

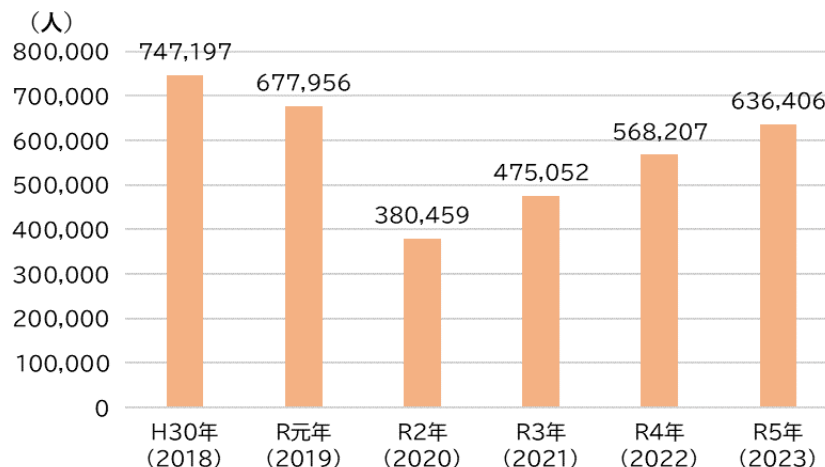
市内鉄道駅	営業台数
若葉駅東口	14
坂戸駅北口	19
坂戸駅南口	18
北坂戸駅東口	12
北坂戸駅西口	12

出典：タクシー事業者提供資料

タクシーの輸送人員は、令和2（2020）年では新型コロナウイルスの感染拡大により380,459人と令和元（2019）年の677,956人から半数近く急激に減少しました。

令和3（2021）年以降の輸送人員数は年々増加傾向にあり、令和5（2023）年では636,406人と回復傾向にあります。

図 3-17 タクシーの輸送人員の推移



※市外からの乗車、市外での降車を含む

出典：タクシー事業者提供資料

3-2-5. その他の市内の輸送支援事業

本市では、子育て世帯や高齢者、障害者の方を対象に輸送サービスに関する支援事業を実施しています。

『マタニティタクシー利用料金補助』の利用状況は、令和4（2022）年度から令和5（2023）年度に増加がみられます。また『ファミリー・サポート・センター事業』は、令和4（2022）年度では令和3（2021）年度から約650回以上利用が増加しており、以降安定して利用されています。『老人福祉センターの団体利用の送迎サービス』の利用者数は年々増加傾向にあり、令和5（2023）年度では城山荘は2,154人、ことぶき荘では3,006人の利用がありました。『福祉タクシー利用券の交付』や『障害児（者）民間団体生活サポート事業』の登録者数は、近年は大きく変動はありません。

また、住民主体で生活援助等の一環として送迎サービスを行う活動が展開されています。

●坂戸市におけるその他の輸送支援事業

マタニティタクシー利用料金補助

事業概要

- ・利用券1枚につき500円助成のマタニティタクシー利用券を配布
- ・1回の乗車につき、利用券の補助額の合計が乗車料金を超えない範囲内で最大3枚（1,500円）使用可能

対象

- ・市内在住の妊産婦
- ・交付を受けた日から出産予定日の1年後の同月末まで有効

利用可能なタクシー事業者

- （有）三芳野タクシー、（株）千代田交通、（有）坂戸タクシー、
- （有）サツキハウス、（株）川乗三和、日彩交通（株）

利用状況（申請件数）

令和4（2022）年度：329件、令和5（2023）年度：436件

ファミリー・サポート・センター事業

事業概要

- ・平日（月曜日から金曜日）の7時から20時までは1時間700円、それ以外の時間帯及び土曜日・日曜日、祝日、年末年始は1時間800円
- ・幼児教育・保育の無償化により、一定の条件かつ上限額の範囲内で無償化
- ・保育園や学校、学童等が始まる前や終了後の子どもの預かりや送迎、子どもの習い事への送迎や付き添い、利用会員が何らかの理由で子どもをみられない時の預かりや送迎等
- ・基本的には徒歩での送迎を推奨、車を使用しての送迎は、車は協力会員の厚意による提供で、事前打合せの際に「車利用確認書」を使用し、三者で約束事などを確認

対象

- ・市内在住・在勤で、小学6年生までの子どもがいる方

利用状況

令和3（2021）年度：1,396回、令和4（2022）年度：2,058回、令和5（2023）年度：2,097回

老人福祉センターの団体利用の送迎サービス

事業概要

- ・施設利用の申請の際に申込み
- ・指定管理者である公益社団法人坂戸市シルバー人材センターが専用バスにて送迎、ただし、個人宅までの送迎はしない

対象

- ・老人福祉センター「ことぶき荘」及び「城山荘」の団体利用（20名以上）

利用状況

【城山荘の送迎サービス利用者数】

令和3（2021）年度：339人、令和4（2022）年度：1,858人、令和5（2023）年度：2,154人

【ことぶき荘の送迎サービス利用者数】

令和3（2021）年度：504人、令和4（2022）年度：2,477人、令和5（2023）年度：3,006人

福祉タクシー利用券の交付

事業概要

- ・1か月あたり4枚の割合で利用券を交付
- ・利用券1枚あたりの助成額は初乗運賃相当額で、乗車料金が初乗運賃相当額の2倍以上の額になる場合は、2枚まで利用可能
- ・利用できるタクシーは、埼玉県と一般社団法人埼玉県乗用自動車協会等が締結した協会に属する事業者または坂戸市と協定を締結した事業者
- ・障害者手帳（身体、療育、（精神はタクシー会社による））の提示で1割引となり、その後福祉タクシー利用券を初乗り料金分として使用できる
- ・タクシー利用料金の助成（福祉タクシー利用券）と自動車燃料購入費の補助の両方とも対象になる方は、どちらか一方の選択制

対象

- ・1級、2級の身体障害者手帳をお持ちの方
- ・マルAまたはAの療育手帳をお持ちの方
- ・1級の精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方
- ・埼玉県が行う特定疾患医療または指定難病医療の給付を受けている方

利用状況

【登録者数】

令和3（2021）年度：1,142人、令和4（2022）年度：1,126人、令和5（2023）年度：1,150人

障害児（者）民間団体生活サポート事業

事業概要

- ・障害のある方や家族の生活を支えるために、個々の生活にあった多様なサービスを提供している民間団体のサービスを利用できる事業
- ・年間150時間を限度に利用料金の補助がある（申請が年度途中の場合、1か月あたり12.5時間として計算）
- ・費用の一部自己負担（950円/時間）がある
- ・サービスの種類
 - ①一時預かり（日中、夜間） ②派遣による介護サービス ③送迎サービス ④外出援助サービス

対象

- ・身体障害者福祉法第15条第4項の規定により身体障害者手帳の交付を受けている者
- ・療育手帳制度要綱に基づく療育手帳の交付を受けている者
- ・知的障害者更生相談所又は児童相談所において、知的障害と判定された者
- ・精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第45条の規定により精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者
- ・医師により発達に障害があると診断された者
- ・治療方法が確立していない疾病その他の特殊の疾病であって障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律第4条第1項の政令で定めるものによる障害の程度が同項の主務大臣が定める程度である者

利用状況

【登録者数】

令和3（2021）年度：633人、令和4（2022）年度：634人、令和5（2023）年度：656人

在宅福祉事業の移送支援サービス事業

事業概要

- ・移送用車輻により利用者の居宅と医療施設・介護施設等との間を送迎
- ・1 か月あたり 180 分が上限

対象

- ・常時寝たきり又は常時車いすを利用している高齢者

利用状況

令和 3（2021）年度：27 人、令和 4（2022）年度：25 人、令和 5（2023）年度：24 人

地域お助け隊

事業概要

- ・NPO やボランティアが主体となり、生活支援や居場所づくりなど地域の助け合い活動を行う住民主体サービス（サービス B）における訪問型サービスで、市は団体の運営を支援
- ・高齢者世帯や日常生活に不便を感じている方等が団体・グループに申込み、サービスを受け、利用料を払う

団体・グループ

- ①UR 東坂戸団地助け合いの会、②よつばサポートの会、③若葉スマイルサポートの会、④おまかせスマイルサポートの会・北坂戸、⑤ワンコイン買い物ツアーとふるさと会、⑥西部地区サポートサービス、⑦花みず木サポートサービス

対象地域（各団体が対象とする地域）

- ①UR 東坂戸団地、②三芳野地区・市内、③千代田・関間、④北坂戸地区、⑤西部地区、⑥西部地区・市内、⑦花みず木町内会

出典：坂戸市資料

●県内におけるその他の輸送支援事業

シルバー・サポーター制度

事業概要

- ・埼玉県警察が実施する制度で、運転免許証を自主返納しやすい生活環境を整備することにより、高齢運転者の運転免許証の自主返納を促進し、高齢運転者に係る交通事故の抑止を図ることを目的とした制度
- ・運転免許証を自主的に返納等した高齢者（65 歳以上）が協賛事業所で「運転経歴証明書」を提示することで、割引などの様々な特典が受けることができる

対象

- ・65 歳以上の運転免許証を自主的に返納等した高齢者
- ・市内における協賛事業所のうち、タクシー事業者 5 社においてタクシー代金の 10%割引を実施

出典：埼玉県警察 HP

3-2-6. 民間事業者の輸送資源

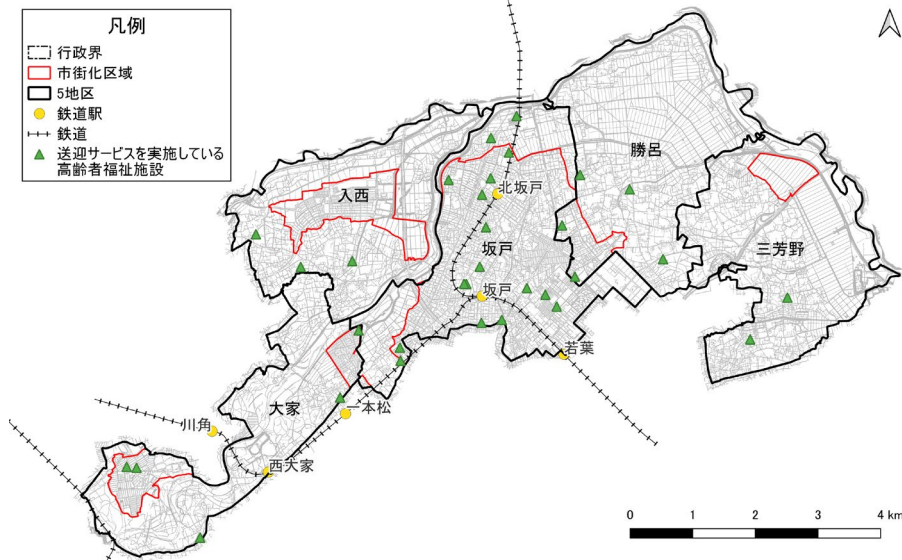
市内に立地する教育施設や医療施設等において、施設利用者に対する送迎サービスを実施しています。運行は、通学時間帯や通勤時間帯等に合わせた運行としており、特定の時間帯での運行が主となっています。また、市内に立地する高齢者福祉施設のうち、通所系施設や小規模多機能施設について、32 事業所で施設利用者に対する送迎サービスが実施されています。

表 3-8 民間事業者の輸送資源の概要(高齢者福祉施設以外)

種別	施設名	市内の主な経由地
高校	山村国際高等学校	(市内の経由地なし)
大学・短大	城西大学・城西短期大学	・城西大学－坂戸駅
医療施設	関越病院	(利用者の相談に応じて運行)
	若葉病院	・若葉病院－若葉駅
	南町クリニック	(利用者の相談に応じて運行)
	鶴松整形外科	・前日までの予約制(自宅もしくは指定場所)
塾・ スクール	志英館 東進衛星予備校坂戸校	・志英館 東進衛星予備校坂戸校－につさい地域
	スウィン坂戸 スイミングスクール	・主にスウィン坂戸－市内の学童保育所間を運行
	北坂戸スイミングスクール	・北坂戸スイミングスクール-千代田・柳町方面、 北坂戸スイミングスクール-千代田・石井方面、 北坂戸スイミングスクール-柳町・石井方面、 北坂戸スイミングスクール-につさい・仲町方面、 北坂戸スイミングスクール-鶴舞方面
自動車 学校	坂戸自動車教習所	・坂戸自動車教習所-若葉駅周辺-坂戸駅周辺 他
	鶴ヶ島自動車教習所	・鶴ヶ島自動車教習所-一本松駅-坂戸駅南口周辺- 坂戸中央病院-若葉駅周辺-(鶴ヶ島市経由) ・鶴ヶ島自動車教習所-(鶴ヶ島市経由)-城西大学- 川角駅-坂戸西高校
企業	富士見工業団地	・若葉駅-東洋インキ正門、工業団地入口、富士電波前、 東北電子横
	三井精機工業株式会社	・三井精機工業株式会社-桶川駅、 三井精機工業株式会社-若葉駅
	Amazon 坂戸フルフィルメント センター	・Amazon 坂戸フルフィルメントセンター-坂戸駅北 口周辺

出典:各施設 HP

図 3-18 高齢者福祉施設の分布状況(送迎サービス実施あり)



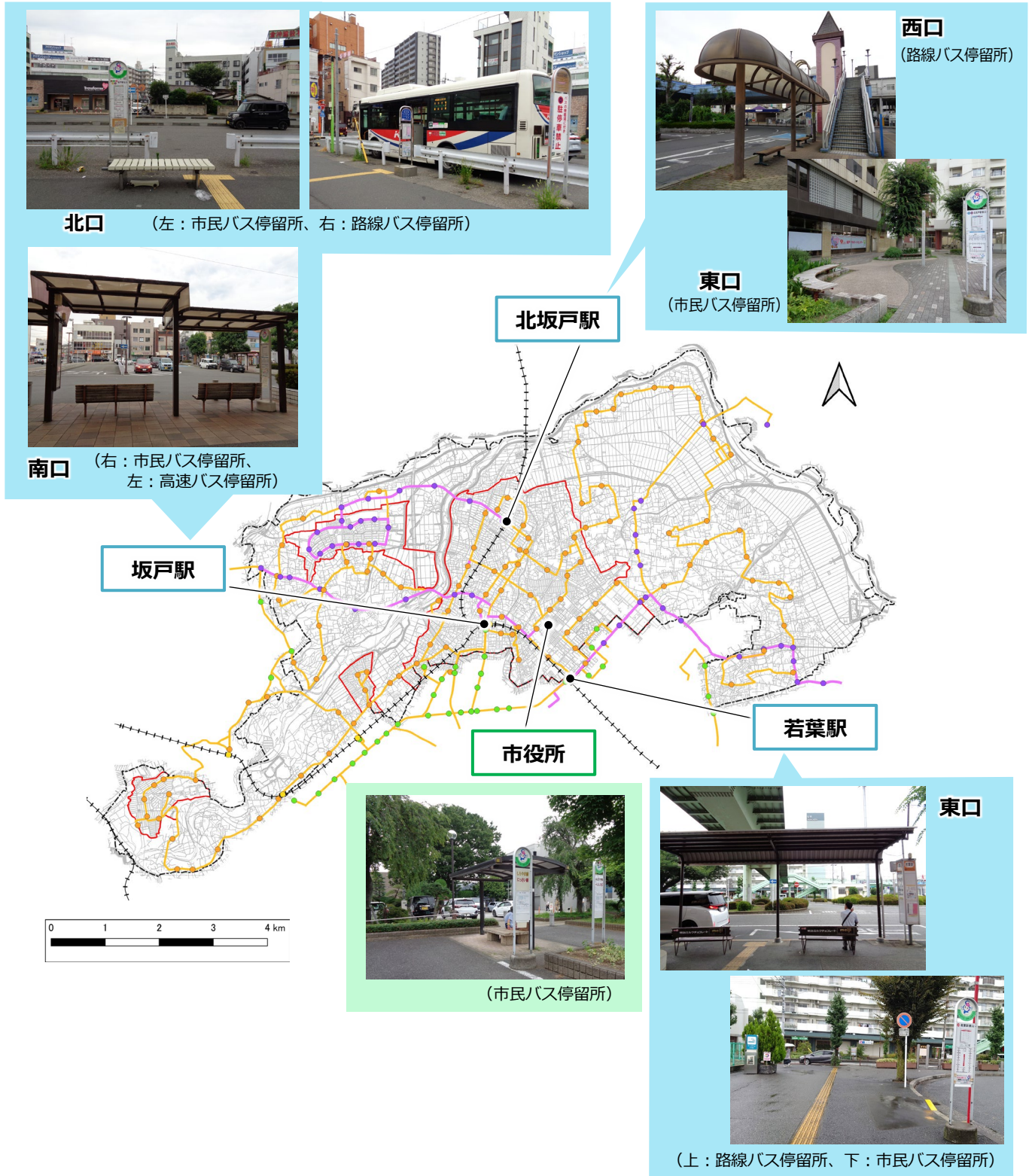
出典:介護サービス情報公表システム(令和6(2024)年7月時点)

3-2-7. 市内主要バス停における待合環境の整備状況

本市における主要なバス停は、交通結節点である鉄道駅（坂戸駅、北坂戸駅、若葉駅）、市民バスの各路線が経由する坂戸市役所が位置づけられます。

これらの主要なバス停における待合環境として、ベンチが設置されています。また、坂戸駅北口及び北坂戸駅東口を除き、上屋が整備されています。

図 3-19 主要なバス停における待合環境



第4章

市民ニーズの把握

4-1. 市民アンケート調査の実施概要

「坂戸市都市計画マスタープラン」策定の一環として、まちづくりに関するアンケート調査を令和5（2023）年度に実施しました。本計画の策定に際し、本調査における公共交通に係る調査結果を整理し、ニーズ、実態、課題を本計画に反映します。

表 4-1 市民アンケート調査の実施概要

実施時期	・令和5（2023）年8月9日～8月23日
実施対象	・無作為抽出による18歳以上の市民3,000人
回答方法	・「調査票での回答（郵送）」、「Webでの回答」の2つの方法で実施
回収総数	・1,072票（調査票での回答：909票 Webでの回答：163票）
回収率	・35.7%

表 4-2 地区別回収率

地区	配布数	回答数	回収率
三芳野地区	251	70	27.9%
勝呂地区	317	114	36.0%
坂戸地区	1,797	641	35.7%
入西地区	316	133	42.1%
大家地区	319	110	34.5%

表 4-3 年齢別回答率

年齢	回答数	回答率
10代・20代	82	7.6%
30代	97	9.0%
40代	158	14.7%
50代	171	16.0%
60代	172	16.0%
70代以上	388	36.2%
無回答	4	0.4%

※回収率は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても100とはならない。

4-2. 市民アンケート調査の結果概要

●本市の交通に係る取組についての満足度・重要度

「鉄道の利便性の向上」については、全市で重点維持項目となっています。地区別では、同項目について勝呂地区、坂戸地区、入西地区で重点維持項目となっている一方、大家地区では重点改善項目となっています。また、「路線バス等の充実とバリアフリー化の促進」は全地域において重点改善項目として期待されています。

表 4-4 交通に係る取組についての満足度・重要度

取組	全市	三芳野	勝呂	坂戸	入西	大家
鉄道の利便性の向上	◎	○	◎	◎	◎	×
路線バス等の充実とバリアフリー化の促進	×	×	×	×	×	×

①点数の設定：選択肢に対して下記の点数を与え、各選択肢の合計値を求め、有効回答数で割った値を算出。

・満足と重要：「2点」 ・やや満足とやや重要：「1点」 ・どちらでもない：「0点」

・やや不満とあまり重要ではない：「-1点」 ・不満と重要ではない：「-2点」

②評価項目の分類：①で求めた値の全設問に対する満足度と重要度の平均と、①で求めた各設問の値を比較し下記の4項目に分類。

◎重点維持項目：満足度と重要度が平均以上

○維持項目：満足度は平均以上、重要度は平均未満

×重点改善項目：満足度は平均未満、重要度は平均以上

△改善項目：満足度と重要度が平均未満

●自家用車の所有状況

「自分で運転する自家用車がある」が 66.2%と半数以上を占めており、「自分では運転しないが、家族が運転する自家用車がある」を含めると 8 割程度になります。多くの市民が自家用車を所有している状況です。

年齢別では、30 代～60 代で「自分で運転する自家用車がある」の回答が 7 割を超えています。70 代以上では、「自家用車はない」の回答が 2 割を超えています。

図 4-1 自家用車の所有状況

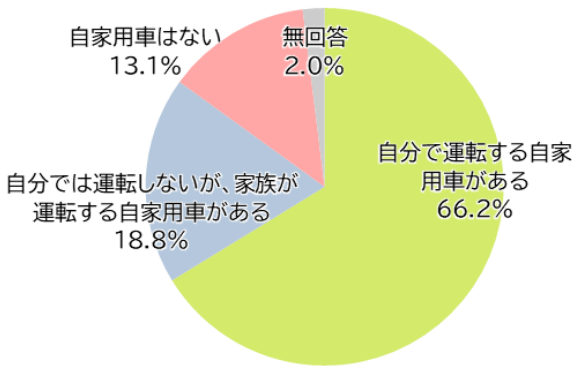
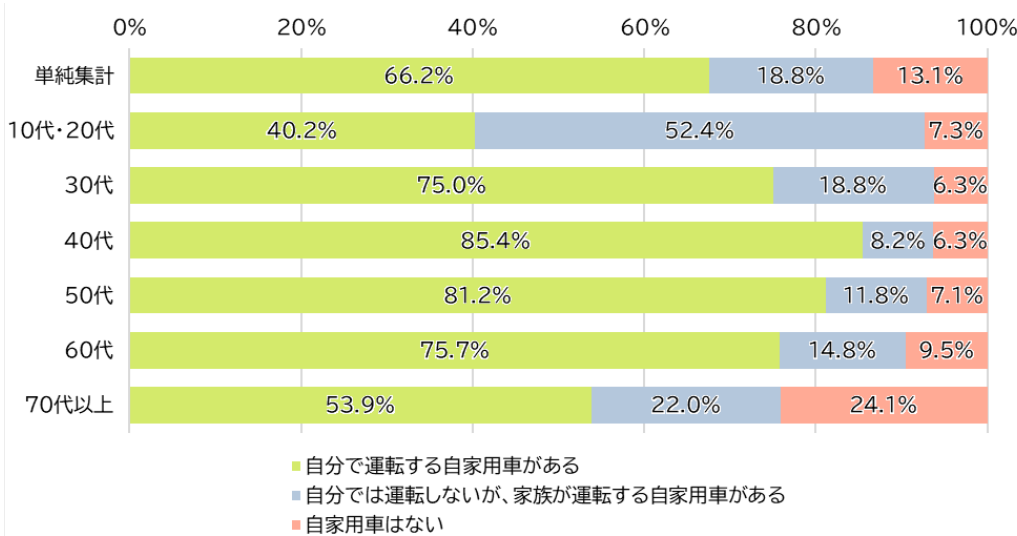


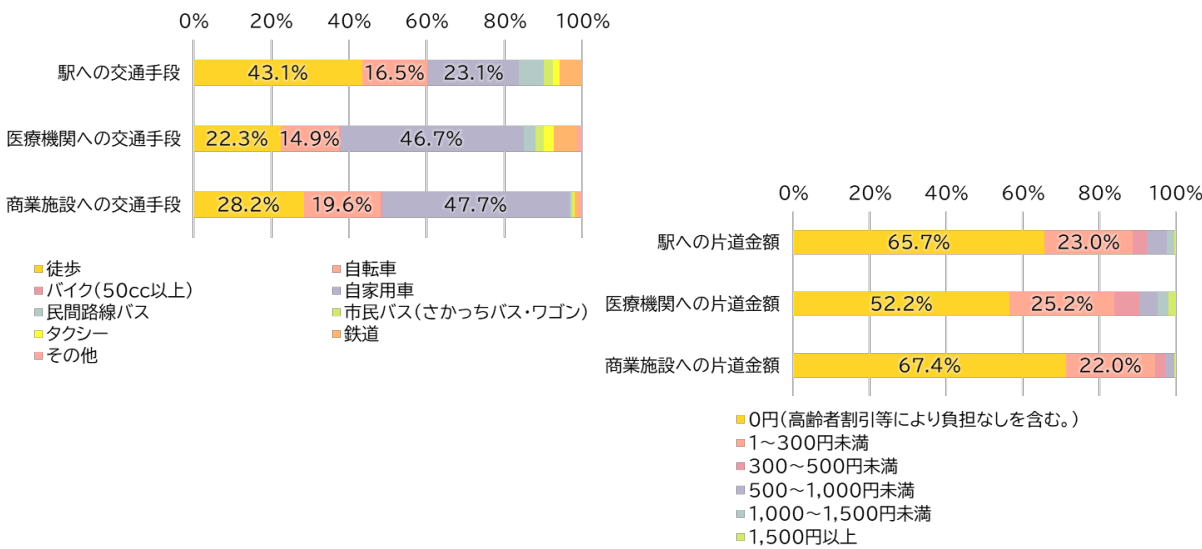
図 4-2 自家用車の所有状況(年齢別)



●よく行く施設までの交通手段・費用

医療機関と商業施設への交通手段はどちらも「自家用車」が最も高い割合です。駅・医療機関・商業施設に行く際に負担している片道金額は、いずれも 5 割以上が「0 円」が過半数を占めています。

図 4-3 よく行く施設までの交通手段・費用



●公共交通を利用して目的地まで行く際に重視すること

公共交通を利用して目的地まで行く際に重視することについて、1番目に重視することは「運賃が安いこと」が25.1%と最も高く、次いで「自宅近くから利用できること」が22.5%となっています。

年齢別でみると10代～40代の比較的若い世代で「目的地まで早く着けること」が比較的多く選択されています。70代以上は「自宅近くから利用できること」が多く選択されています。

図4-4 公共交通を利用して目的地まで行く際に重視すること

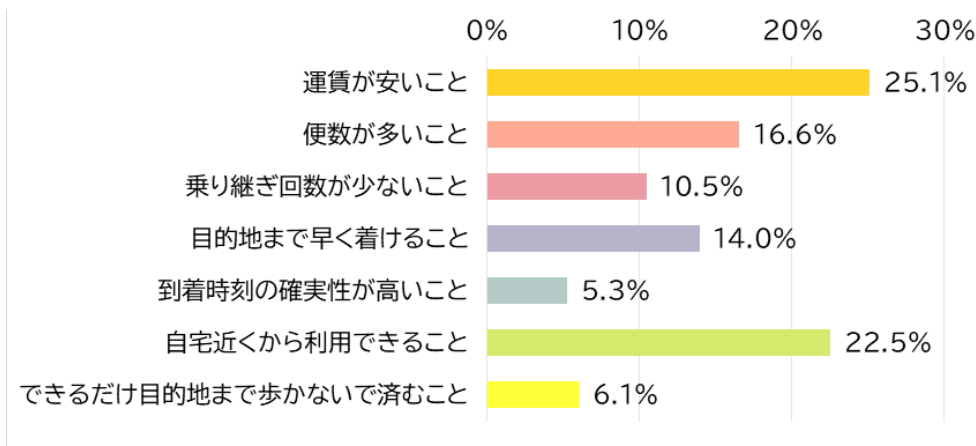
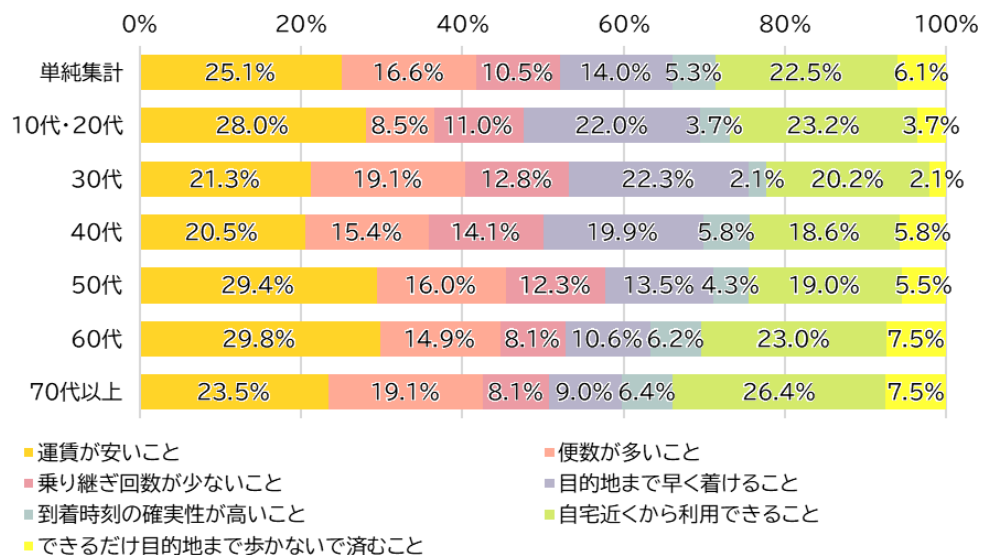


図4-5 公共交通を利用して目的地まで行く際に重視すること(年齢別)



●公共交通の利用で、片道で支払っても良いと考える上限金額

公共交通の利用において支払っても良いと考える片道金額は、「300 円未満」、「300～500 円未満」がそれぞれ 3 割程度で、500 円以上支払っても良いと考える人は 2 割程度です。

年齢別にみると、70 代以上で 500 円以上支払っても良いと考える人は、4 割程度と他世代よりも高い割合です。

居住地区別にみると、第一住宅、入西、大家、鶴舞は 500 円以上支払っても良いと考える人は 3～4 割程度と他居住地区よりも高い割合です。

公共交通利用にかかる費用として許容できる上限金額が高い 70 代以上や居住地区では、公共交通の需要が潜在していると考えられます。

図 4-6 公共交通の利用で、片道で支払っても良いと考える上限金額(年齢別)

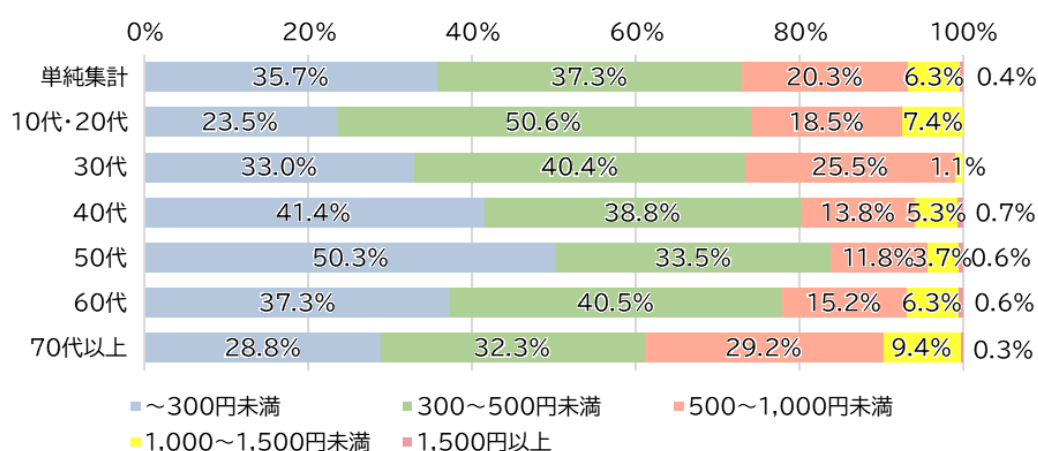
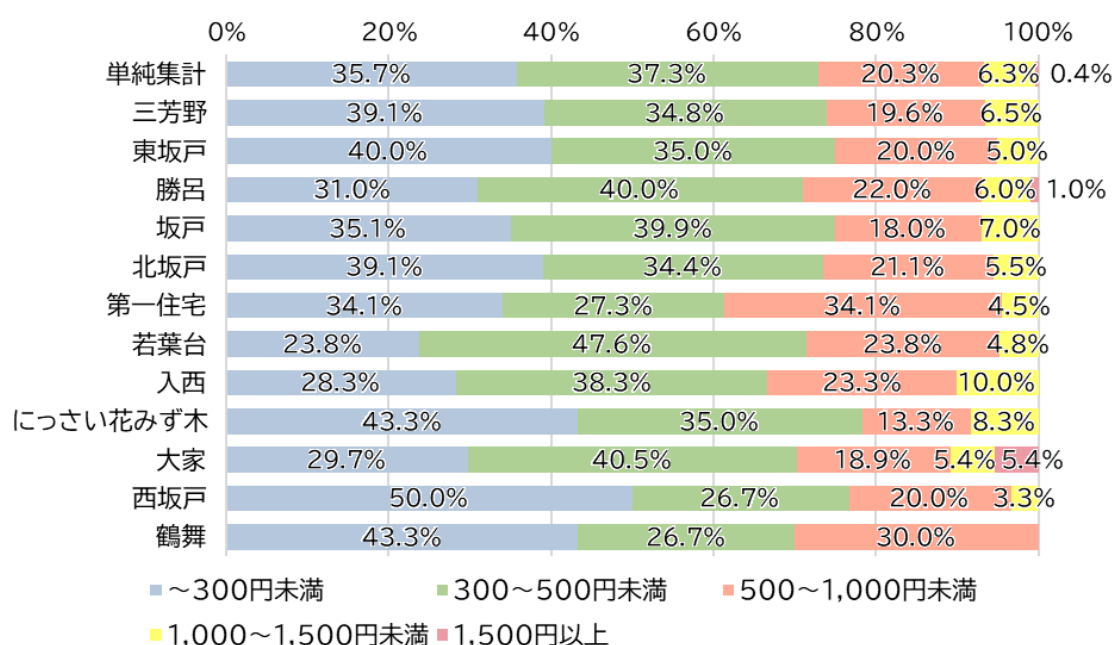


図 4-7 公共交通の利用で、片道で支払っても良いと考える上限金額(居住地区別)



●市民バスへの財政負担に対する考え方

「財政負担が増加しても、運行時間帯やルート、利用方法等を改善して利便性の向上を図るべき」が31.2%と最も高い割合ですが、「財政負担を現状の水準としたままで、運行内容を継続するべき」が26.2%、「利用者の少ない路線のルートの縮小や路線の統合を行い、財政負担を減らすべき」が21.7%となっており、負担の増加・維持・減少のどの選択肢もおおむね同程度選択されています。

また、「その他」の意見として「財政負担を維持しつつ、利便性の向上」や「費用対効果の検証」などが挙げられています。

図 4-8 市民バスへの財政負担に対する考え方

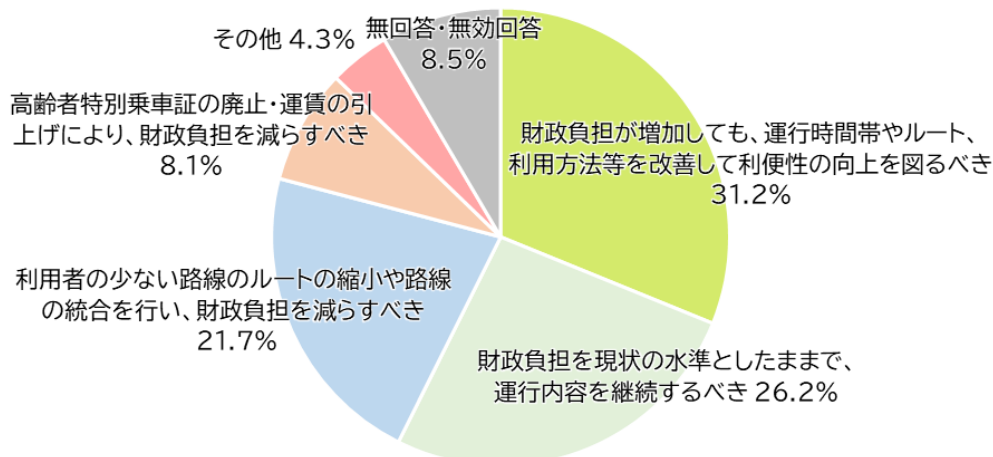
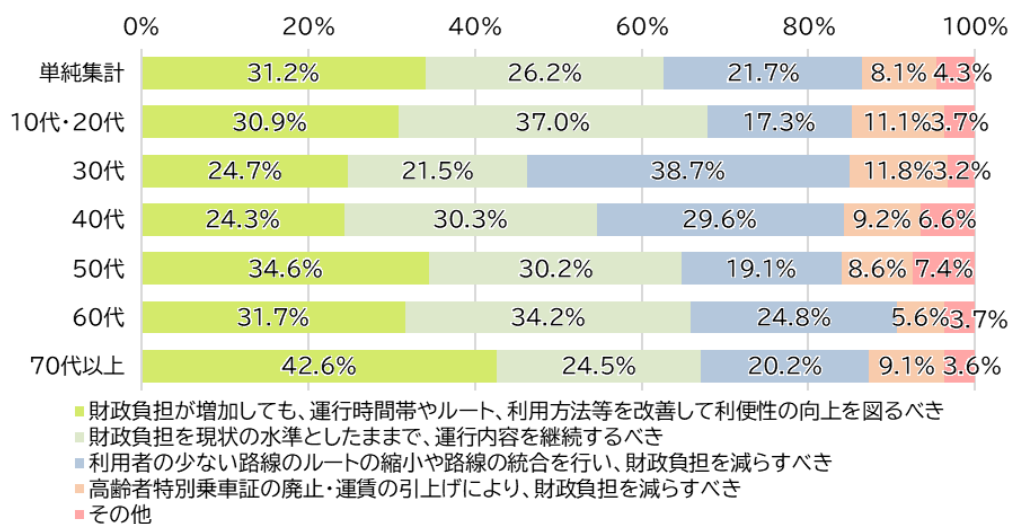


図 4-9 市民バスへの財政負担に対する考え方(年齢別)

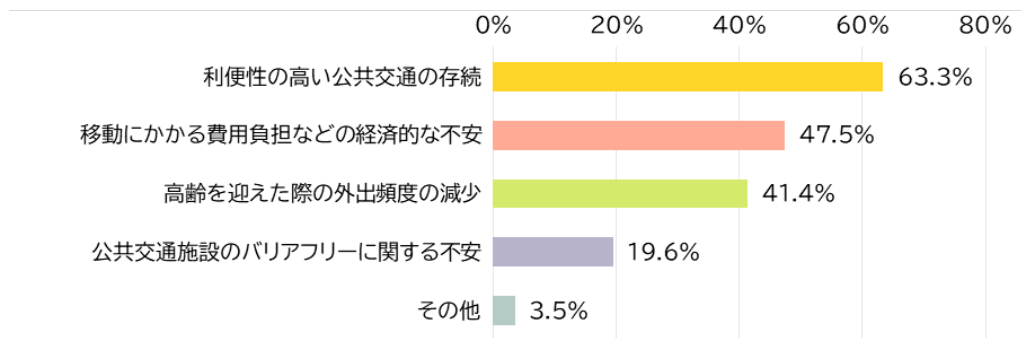


●将来の移動に対する不安

「利便性の高い公共交通の存続」が63.3%と最も高い割合を占めています。次いで、「移動にかかる費用負担などの経済的な不安」が47.5%、「高齢を迎えた際の外出頻度の減少」が41.4%となっています。

また、「その他」の意見として、「免許返納（車を運転できなくなった時）後の買い物や病院に行けるか不安」といった内容が多く挙げられています。

図 4-10 将来の移動に対する不安

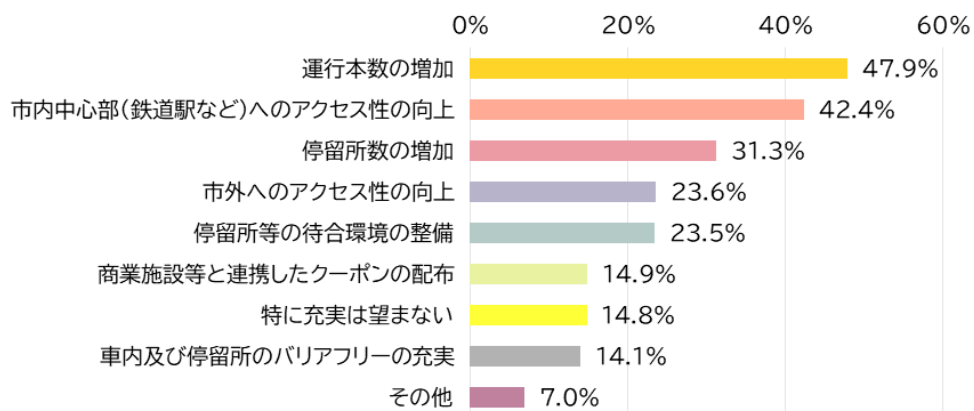


●路線バス及び市民バス（さかっちバス・ワゴン）に期待すること

「運行本数の増加」が47.9%と約半数を占めており、次いで、「市内中心部（鉄道駅など）へのアクセス性の向上」が42.4%と高い割合です。

また、「その他」の意見として、「若い世代が利用しやすい環境づくり」や「ルートの特約化による目的地までの時間短縮」、「AI や自動運転などの技術利用による経費削減」が挙げられています。

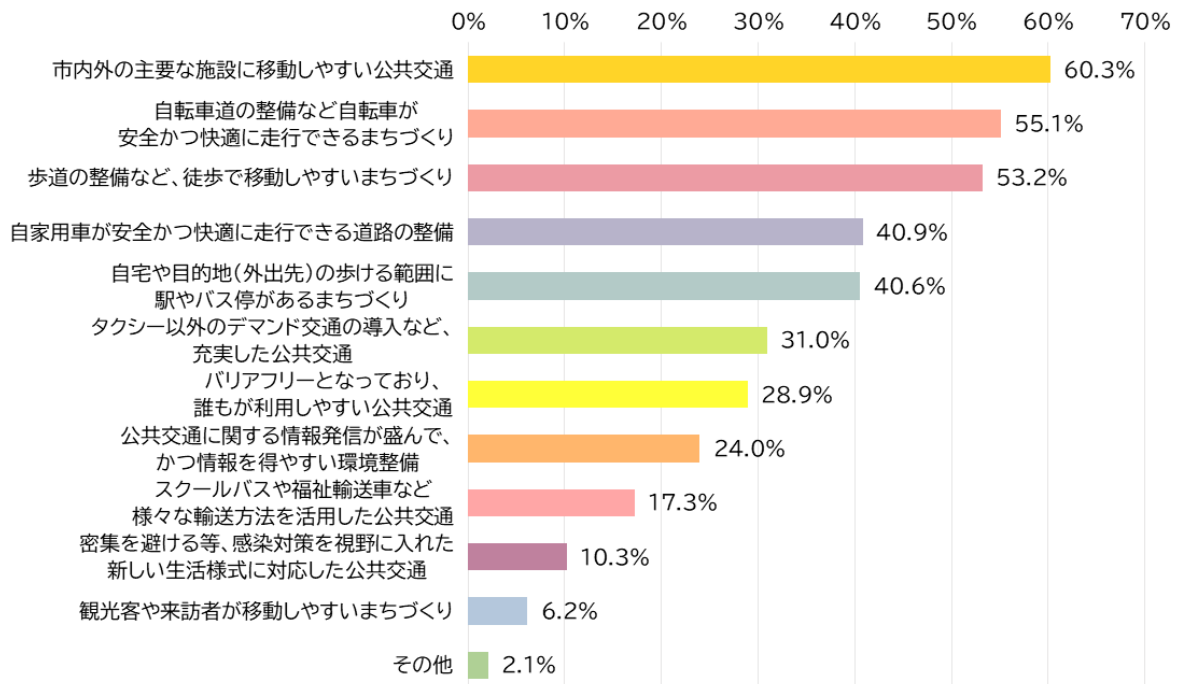
図 4-11 路線バス及び市民バス(さかっちバス・ワゴン)に期待すること



●本市が目指すべき交通サービスのあり方

60.3%が「市内外の主要な施設に移動しやすい公共交通」を目指すべきと考えており、次いで、「自転車道の整備など自転車が安全かつ快適に走行できるまちづくり」が55.1%、「歩道の整備など、徒歩で移動しやすいまちづくり」が53.2%となっています。

図 4-12 本市が目指すべき交通サービスのあり方



4-3. 調査結果のまとめ

●本市の交通に係る取組についての満足度・重要度

- ◇「鉄道の利便性の向上」の満足度と重要度は地域によって差がみられることから、地域特性を踏まえた検討が必要です。
- ◇「路線バス等の充実とバリアフリー化の促進」は、全市的に満足度が平均より低く、重要度は平均より高いといった重点改善項目となっています。本計画の検討事項において重点事項と位置づけられます。

●自家用車の所有状況

- ◇多くの市民が自家用車を所有していますが、70代以上では所有はないとの回答が2割を超えることから、世代別の移動特性を踏まえた公共交通施策の検討が必要です。

●よく行く外出先の状況

- ◇よく行く外出先（駅・医療機関・商業施設）は市外の施設利用が多くみられることから、日常生活圏と公共交通ネットワークの範囲を踏まえた地域公共交通の実現を目指す必要があります。
- ◇よく行く外出先への交通手段は、駅へは「徒歩と自転車」、「自家用車」が主で、医療機関と商業施設へは「自家用車」が主となっています。「路線バス・市民バス」は駅への利用で約1割となっています。

●公共交通を利用して目的地まで行く際に重視すること、費用の意向

- ◇公共交通の利用において、「運賃が安いこと」、「自宅近くから利用できること」がより重視されています。同時に、世代によって意向が異なるため、世代別の移動特性を踏まえた公共交通施策の検討が必要です。
- ◇公共交通利用にかかる費用として許容できる上限金額が高い70代以上や居住地区では、公共交通の需要が潜在していると考えられることを踏まえ、あらゆる世代にとって利便性の高い地域公共交通を目指す必要があります。

●市民バスへの財政負担に対する考え方

- ◇財政負担の増加・維持・減少のどの選択肢もおおむね同程度選択されています。
- ◇年齢別では、自家用車の所有割合の高い30代と40代は、「ルート縮小などによる財政負担の減少」の割合が高い状況です。一方、市民バスの利用率が高いと考えられる70代以上や、今後の利用機会が増えるであろう50代と60代では、「財政負担の増加を伴う利便性の向上」の割合が高い状況です。

●将来の移動に対する不安

- ◇将来の移動に対する不安について、「利便性の高い公共交通の存続」が63.3%と最も高い割合を占めています。「その他」の自由回答では「免許返納（車を運転できなくなった時）後の買い物や病院に行けるか不安」といった意見が多くみられます。
- ◇利便性の高い公共交通の存続とともに、高齢者の移動手段の確保が求められていることを踏まえた地域公共交通の実現を目指すことが必要です。

●路線バス、市民バスへの今後の期待

- ◇路線バス、市民バスの今後の充実について、「運行本数の増加」が47.9%、次いで、「市内中心部（鉄道駅など）へのアクセス性の向上」が42.4%となっており、これら2項目の充実がより期待されています。
- ◇市民バスに関する自由回答においては、「運行本数が少ない」、「乗り継ぎが不便」、「路線やルートが分かりにくい」といった利便性に関連した意見や、「財政負担が大きい」、「子どもへの割引の必要性」といった経費に関連した意見等が寄せられています。
- ◇路線バスに関する自由回答においては、「乗り降りが不安」といったバリアフリーに関連した意見や、「乗り継ぎが不便」、「運行本数の増加」といった利便性に関連した意見が寄せられています。
- ◇バス交通の利用全般に関する自由回答においては、「運行本数の増加」、「停留所の増加」、「ルートの見直し」といった利便性に関連した意見や、「免許返納後に利用したい」、「自家用車による移動への不安」といった高齢者の移動手段に関連した意見等が寄せられています。

●その他公共交通への今後の期待

- ◇公共交通全般に関する自由回答においては、「免許証返納後の交通手段に不安」、「高齢者への対応」といった高齢者の移動手段の確保に関連した意見、「市外や施設へのアクセス性向上」、「公共交通機関の利便性向上」といった利便性の向上に関連した意見等が寄せられています。
- ◇鉄道・駅周辺の交通環境に関する自由回答においては、「坂戸駅北口のサンロードの道路整備」、「坂戸駅前広場周辺の改善」といった坂戸駅周辺に関連した意見、「川角駅の利便性向上」といった川角駅周辺に関連した意見も寄せられています。
- ◇タクシーに関する自由回答においては、「タクシー会社と市の連携による割引運行」といったタクシーを活用した輸送サービスに関連した意見が寄せられています。



第5章

公共交通の利用実態とニーズの把握

5-1. 市民バス利用者アンケート調査

●実施概要

市民バス利用者の利用実態やニーズの把握のために、市民バスの全路線の利用者を対象に、アンケート調査を実施しました。

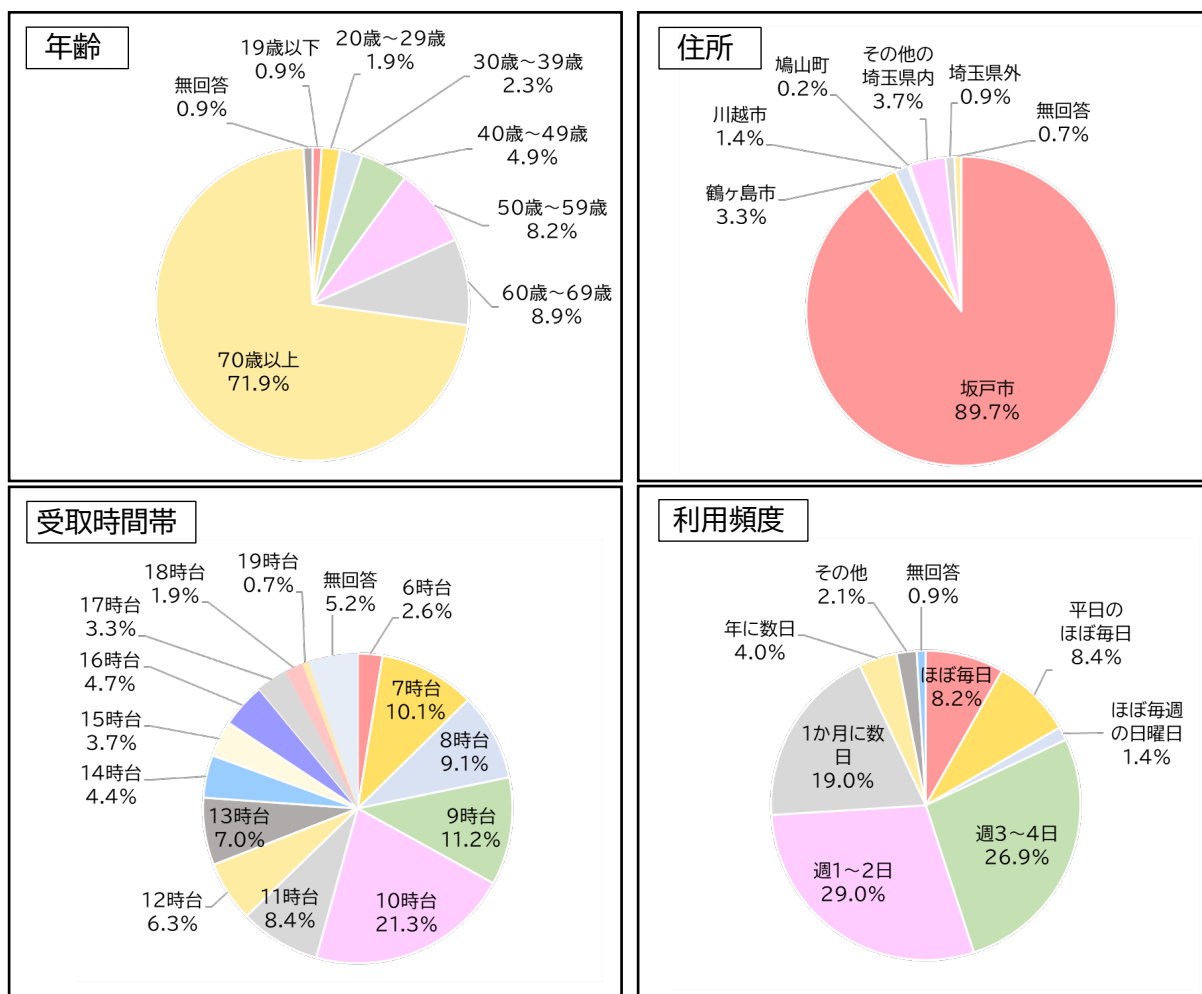
表 5-1 市民バス利用者アンケート調査の実施概要

実施時期	・令和 6（2024）年 9 月 1 日（日）及び令和 6（2024）年 9 月 3 日（火）の各路線の始発から終発
調査方法	・調査員及び運転手による配布
回答者数	・427 人（平日 296 人、休日 109 人、平日休日不明 22 人）

●調査の結果概要

- 年齢は、「70 歳以上」が 71.9%と最も高く、次いで「60～69 歳」が 8.9%、「50～59 歳」が 8.2%を占めています。
- 住所は、「坂戸市」が全体の 89.7%を占めています。
- 調査票を受け取った時間帯は、「10 時台」が 21.3%と最も高く、次いで、「9 時台」が 11.2%、「7 時台」が 10.1%を占めています。
- 利用頻度は、「週 1～2 日」が 29.0%と最も高く、次いで「週 3～4 日」が 26.9%、「1 か月に数日」が 19.0%を占めています。

図 5-1 市民バス利用者の年齢、住所、受取時間帯、利用頻度



- 利用路線は、「おおや線」が 25.8%と最も高く、「すぐろ線」、「さかど線」、「しろやま線」、「しがいち線」では 10%以上の割合となっています。
- 乗降人数の合計は、「坂戸駅北口」が 129 人と最も多く、次いで「坂戸市役所」が 89 人、「北坂戸駅東口」が 39 人となっています。また、「坂戸駅南口」、「川角駅入口」、「若葉駅東口」、「西大家駅」といった鉄道駅近くのバス停、「西坂戸三郵便局」、「溝端公園」、「鶴舞中央」等といった住宅地域に位置するバス停、「ことぶき荘」や「城山荘入口」、「脚折（関越病院）」等の福祉及び医療施設の近くのバス停では、乗降人数が 10 人以上となっています。なお、乗り継ぎの利用は 7 人で、そのうち、「坂戸市役所」での乗り継ぎが 6 人です。
- 行きと帰りで異なる路線を使っている場合において、利用路線の組合せのパターンで多かったのは、「おおや線」と「しろやま線」の組合せで、「西坂戸三郵便局」の利用者が多くなっています。

図 5-2 市民バス利用者の利用路線と乗降人数

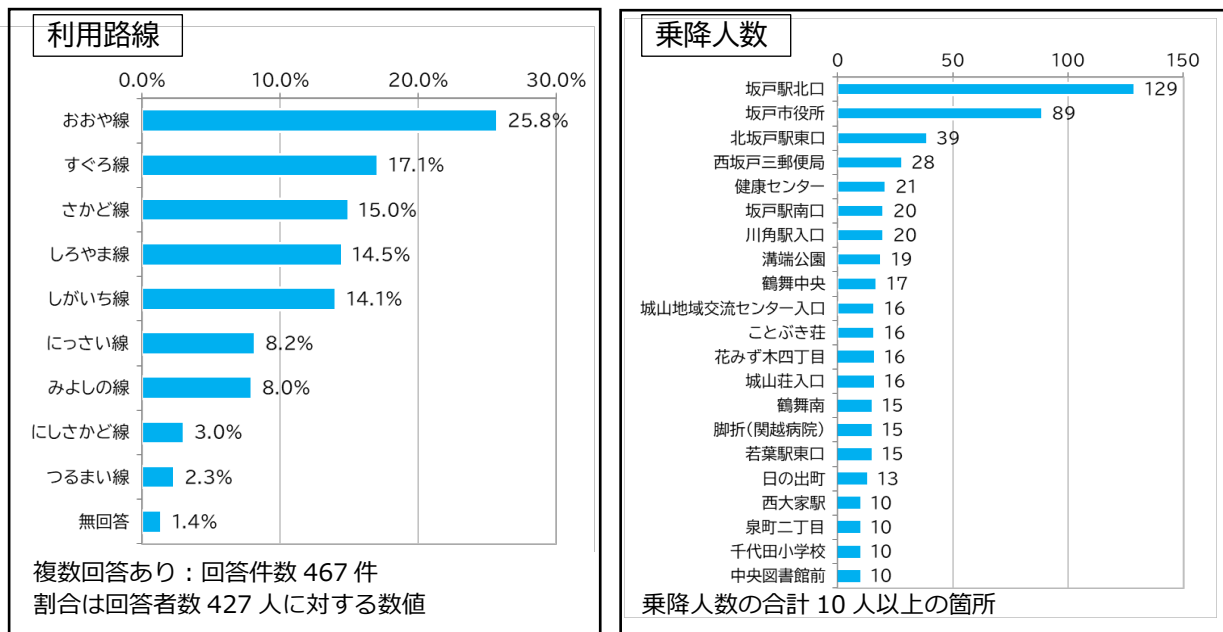


表 5-2 乗り継ぎ利用の状況(乗り継ぎバス停、乗降バス停、利用路線)

乗り継ぎバス停	乗車バス停	降車バス停	乗り継ぎでの利用路線	利用人数
坂戸市役所	千代田中学校	中富町	みよしの線 につさい線	1
坂戸市役所	桜小学校入口	ことぶき荘	すぐろ線 さかど線	1
坂戸市役所	坂戸駅北口	住吉神社	みよしの線 しろやま線	1
北坂戸駅東口	泉町二丁目	脚折	しがいち線 さかど線	1
坂戸市役所	西坂戸三郵便局	中富町	おおや線 につさい線	1
坂戸市役所	坂戸駅北口	筑波大学附属坂戸高校	おおや線 みよしの線	1
坂戸市役所	入西地域交流センター	東坂戸団地	みよしの線 につさい線	1
合計				7

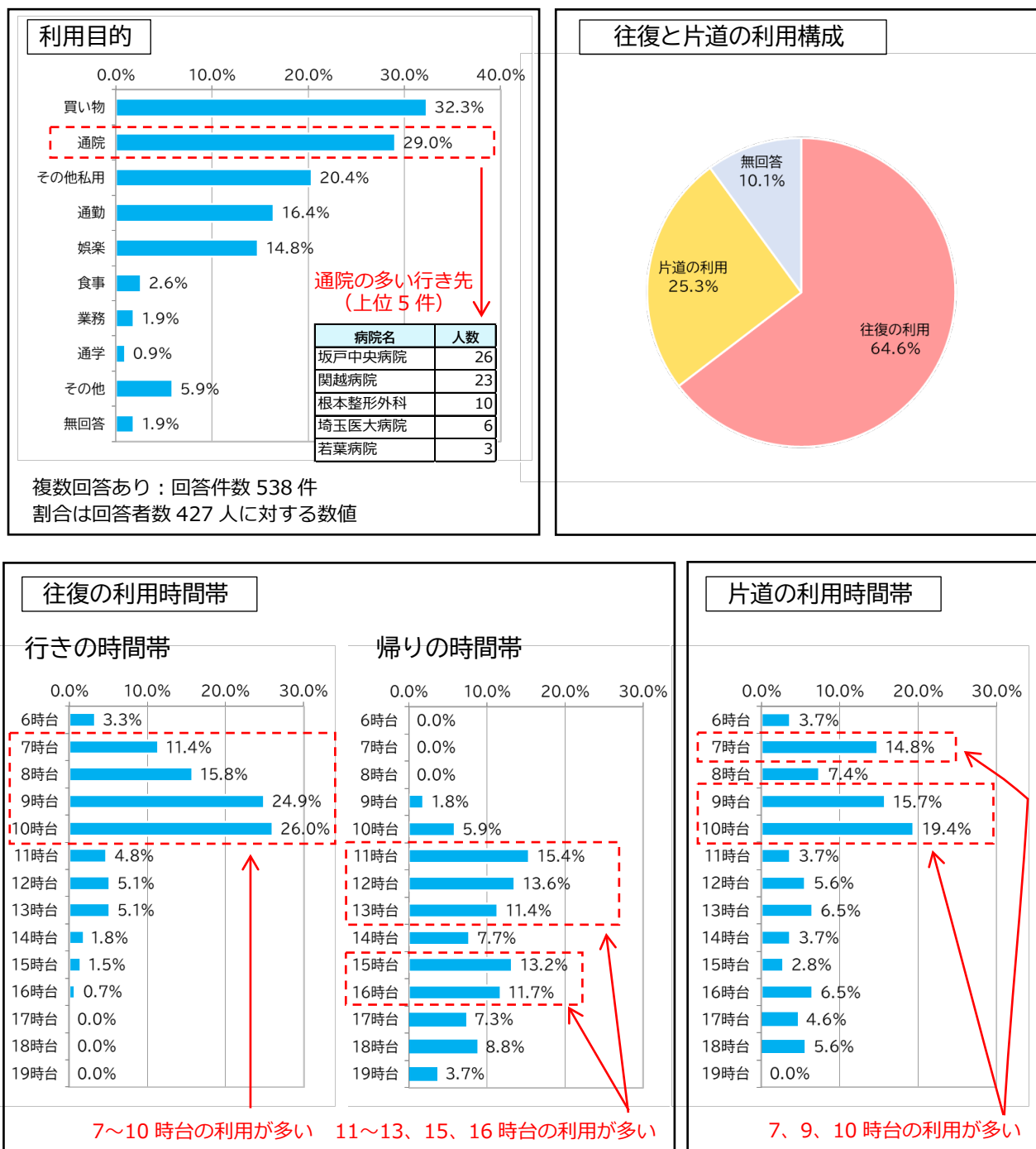
表 5-3 行きと帰りで利用路線が異なる乗降バス停及び利用路線の組合せ

利用路線の組合せパターン	乗車バス停(また降車バス停)	利用人数
おおや線 しろやま線	西坂戸三郵便局 坂戸市役所	2
	西坂戸三郵便局 坂戸駅北口	3
	西坂戸三郵便局 城山荘	2
	城山荘 関間	2
おおや線 さかど線	泉町二丁目 坂戸駅北口	2
みよしの線 すぐろ線	坂戸市役所 ことぶき荘	4
すぐろ線 しろやま線	坂戸市役所 坂戸駅北口	2
しがいち線 さかど線	北坂戸駅東口 坂戸市役所	2
合計		19

利用人数が 2 人以上の場合を整理

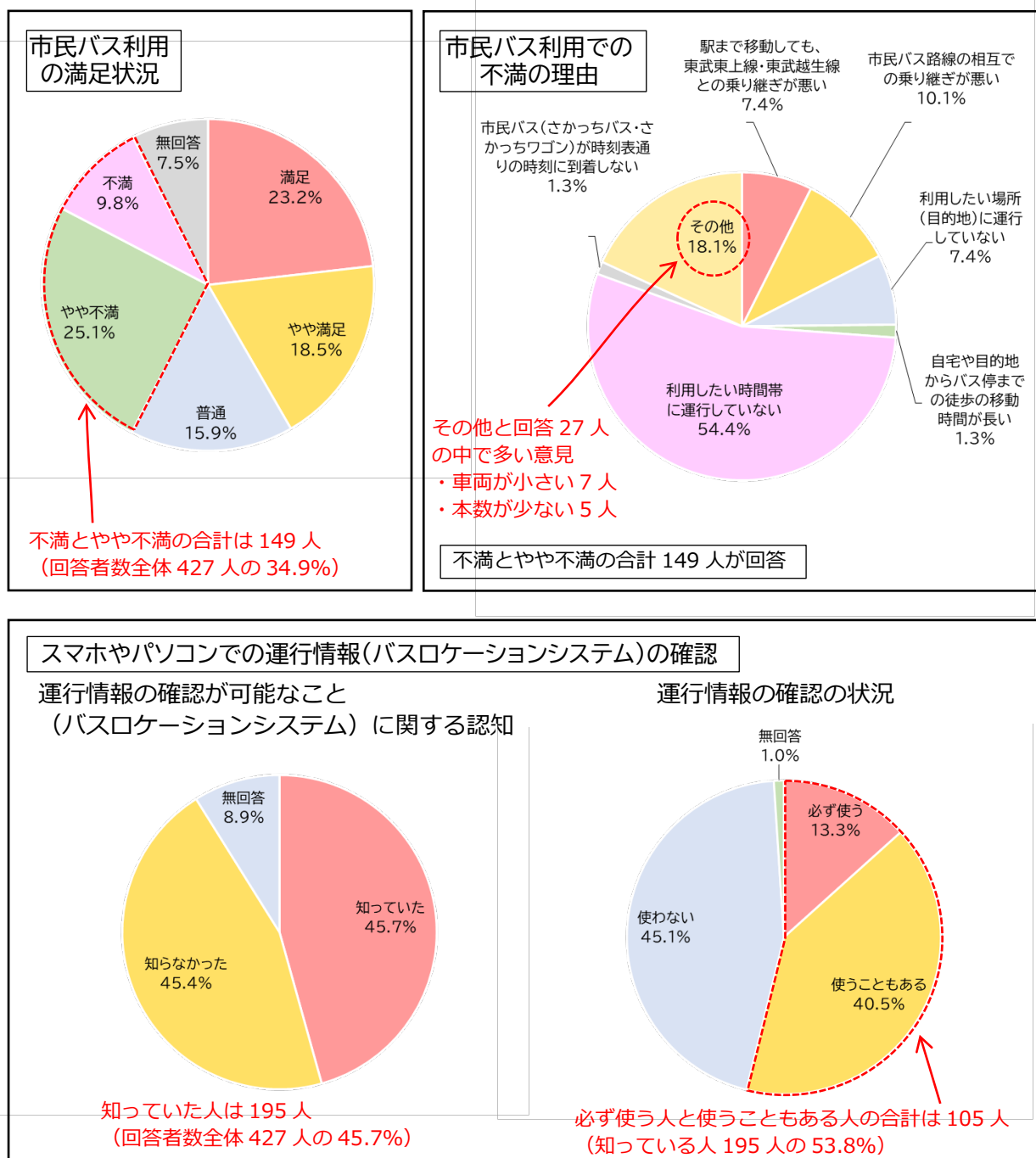
- 利用目的は、「買い物」と「通院」が約30%程度と多く、「その他私用」、「通勤」、「娯楽」も10%以上を占めています。なお、通院の主要な行き先をみると、「坂戸中央病院」と脚折バス停近くの「関越病院」が多く、「根本整形外科」や市外の「埼玉医大病院」が挙げられています。
- 利用の状況は、「往復の利用」が64.6%、「片道の利用」が25.3%と「往復の利用」が多くなっています。時間帯をみると、往復利用の行きは7～10時台と片道利用は7、9、10時台の全体に占める割合が10%以上と高くなっています。一方、往復利用の帰りは、昼間の11～13時台と15、16時台が10%以上と高くなっています。

図5-3 市民バス利用者の利用目的と利用の時間帯



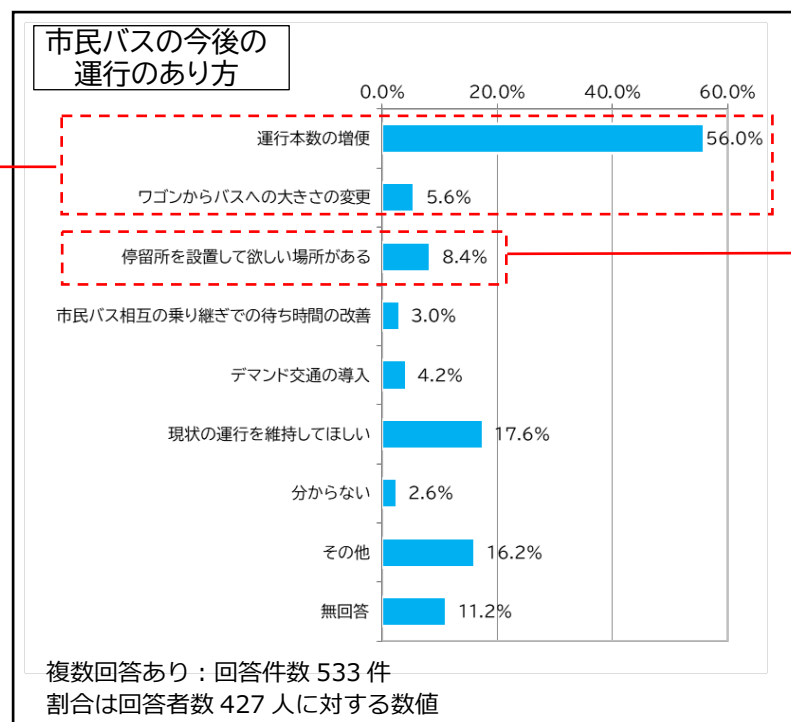
- 市民バス利用の満足状況をみると、「満足」または「やや満足」が 178 人と全体の 41.7%を占めていますが、「やや不満」または「不満」が 149 人と全体の 34.9%を占め、不満を感じている利用者も一定数います。「不満」の理由で最も多いのは、「利用したい時間帯に運行していない」が 54.4%を占め、次いで「市民バス路線の相互での乗り継ぎが悪い」が 10.1%を占めています。なお、「その他」が 18.1%を占め、不満の理由として「車両が小さいこと」や「本数が少ないこと」が挙げられています。
- スマートフォンやパソコンで運行情報の確認が可能なこと（バスロケーションシステム）を「知っていた」は 195 人と全体の 45.7%を占めています。また、知っていた人のうち、「必ず使う」または「使うこともある」は 105 人と、知っている人 195 人の 53.8%を占めています。

図 5-4 市民バス利用者の満足状況と不満の理由、運行情報の確認



- 市民バスの今後の運行のあり方は、運行の見直しに係る内容で最も多いのは「運行本数の増便」で全体の 56.0%を占めています。次いで「停留所を設置して欲しい場所がある」が 8.4%、「ワゴンからバスへの大きさの変更」が 5.6%、「デマンド交通の導入」が 4.2%、「市民バス相互の乗り継ぎでの待ち時間の改善」が 3.0%となっています。
- 市民バスの運行の見直しについて、おおや線では「運行本数の増便」、しがいち線では「ワゴンからバスへの大きさの変更」への要望が、他路線に比べて多くなっています。また、停留所を設置して欲しい場所は「市立中央図書館」が多く、「さかど線、おおや線、みよしの線での経由」の要望が挙がっています。

図 5-5 市民バスの今後の運行のあり方



運行本数の増便とワゴンからバスへの大きさの変更の路線別の状況

路線名	運行本数の増便	ワゴンからバスへの大きさの変更
おおや線	90	0
にしさかど線	3	2
つるまい線	10	2
みよしの線	19	0
すぐろ線	26	1
につさい線	14	2
しろやま線	18	2
しがいち線	23	8
さかど線	8	4
合計	211	21

路線名の記述があった内容を集計

停留所を設置して欲しい場所と経由して欲しい路線

停留所を設置して欲しい場所	経由して欲しい路線	件数
市立中央図書館	さかど線	4
市立中央図書館	おおや線	1
市立中央図書館	みよしの線	1
北坂戸駅東口	すぐろ線	2
入西地域交流センター	おおや線	2
千代田地域交流センター	さかど線	1
浅羽野地域交流センター	おおや線	1
坂戸市文化会館	おおや線	1
若葉駅東口	しがいち線	1
健康増進施設	おおや線としろやま線	1

停留所を設置して欲しい場所と
経由して欲しい路線の記述があった内容を集計

5-2. 路線バス利用者アンケート調査

●実施概要

路線バス利用者の利用実態やニーズの把握のために、坂戸駅北口、北坂戸駅西口、若葉駅東口のバス停において、アンケート調査を実施しました。

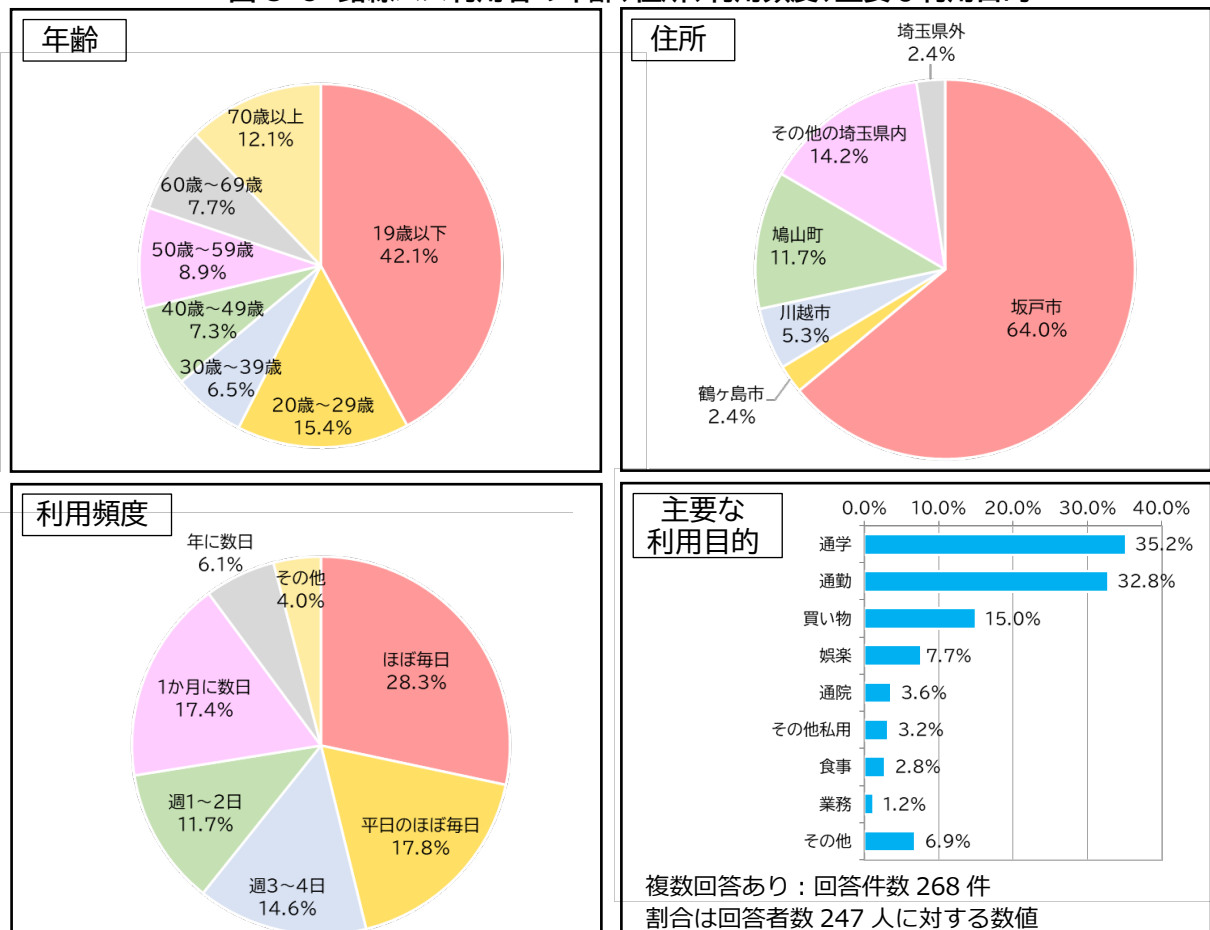
表 5-4 路線バス利用者アンケート調査の実施概要

実施時期	・令和6（2024）年9月1日（日）及び令和6（2024）年9月3日（火）の9：00～19：00
調査方法	・調査員による聞き取り
回答者数	・休日：112人、平日：135人 合計247人 調査箇所別の回答者数 坂戸駅北口：休日21人 平日62人 合計83人 北坂戸駅西口：休日39人 平日39人 合計78人 若葉駅東口：休日52人 平日34人 合計86人

●調査の結果概要

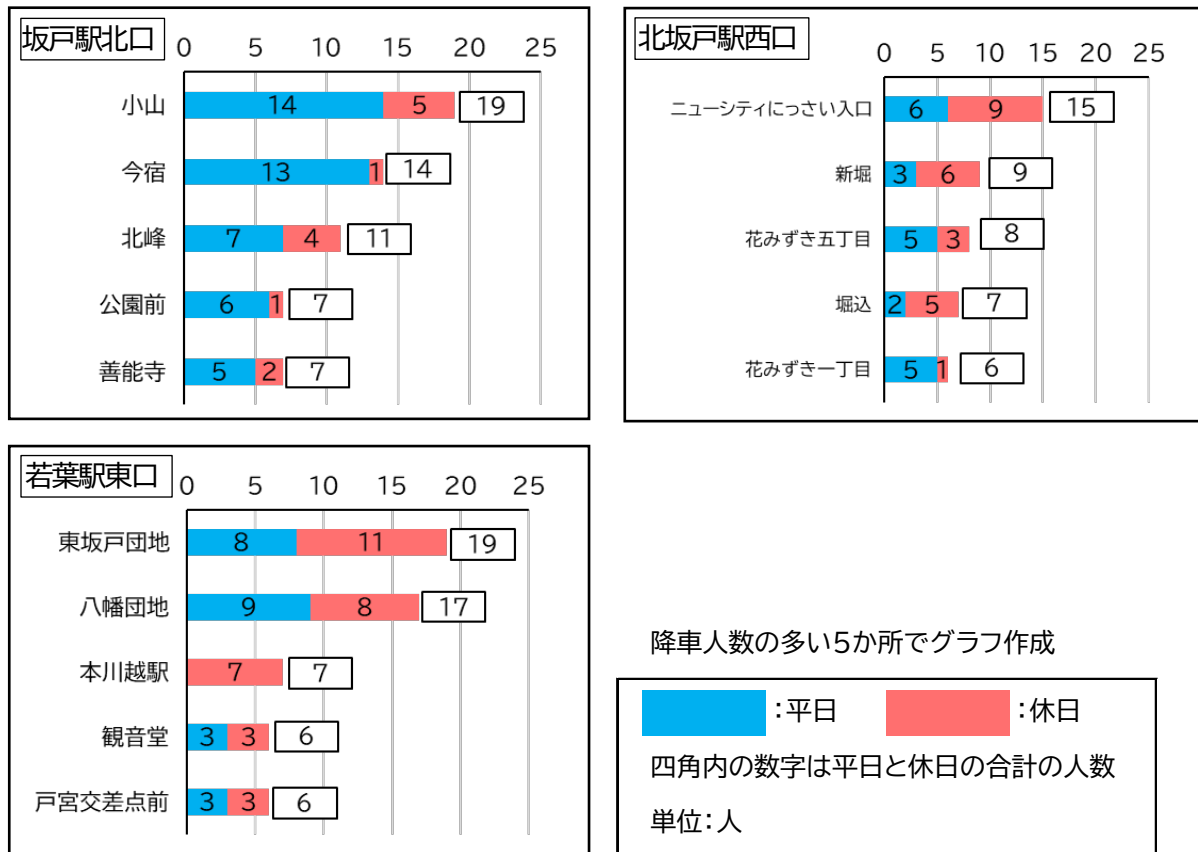
- 年齢は、「19歳以下」が42.1%と最も高く、次いで「20～29歳」が15.4%、「70歳以上」が12.1%を占めています。
- 住所は、「坂戸市」が全体の64.0%を占めています。
- 利用頻度は、「ほぼ毎日」が28.3%と最も高く、次いで「平日のほぼ毎日」が17.8%、「1か月に数日」が17.4%を占めています。
- 主要な利用目的は、「通学」が35.2%と最も高く、次いで「通勤」が32.8%、「買い物」が15.0%を占めています。

図 5-6 路線バス利用者の年齢、住所、利用頻度、主要な利用目的



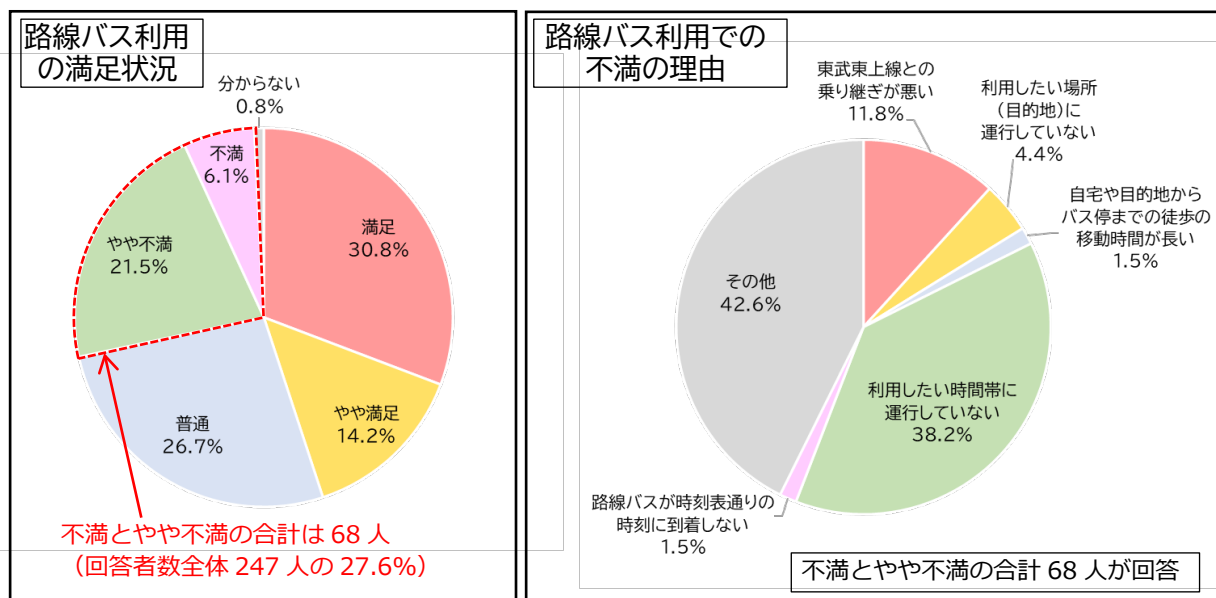
- 降車するバス停と平日と休日の合計人数をみると、坂戸駅北口では「小山」で19人、北坂戸駅西口では「ニューシティにつさい入口」が15人、若葉駅東口では「東坂戸団地」が19人と最も多くなっています。いずれのバス停とも、鉄道駅から離れた住宅地に位置しています。

図5-7 路線バス利用者の降車するバス停と人数



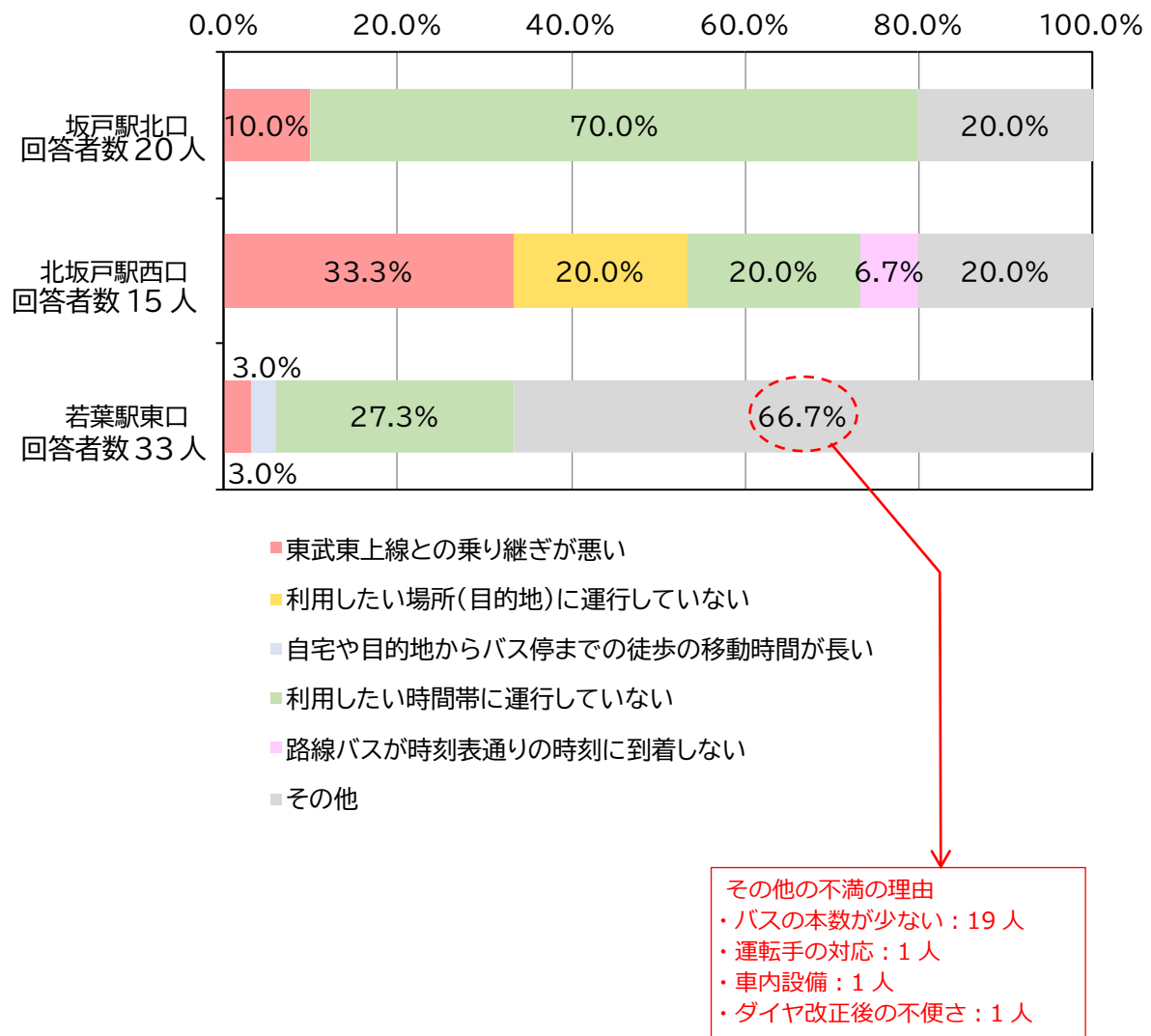
- 路線バス利用の満足状況をみると、「満足」または「やや満足」が111人と全体の45.0%を占めていますが、「不満」または「やや不満」が68人と全体の27.6%を占め、不満を感じている利用者も一定数います。不満の理由で最も多いのは、「利用したい時間帯に運行していない」であり、38.2%を占めています。

図5-8 路線バス利用者の満足状況と不満の理由



- 不満の理由を調査箇所別で見ると、坂戸駅北口では「利用したい時間帯に運行していない」、北坂戸駅西口では「東武東上線との乗り継ぎが悪い」、若葉駅東口では「利用したい時間帯に運行していない」の割合が最も高くなっています。
- なお、若葉駅東口ではほかの箇所と異なり、「その他」が多くなっていますが、その大半は「バスの本数が少ない」に関する内容となっています。

図 5-9 調査箇所別の路線バス利用者の不満の理由



5-3. 施設利用者アンケート調査

●実施概要

公共交通でアクセス可能な市街地に位置する施設を対象として、公共交通の利用状況及び満足状況を把握するために、アンケート調査を実施しました。

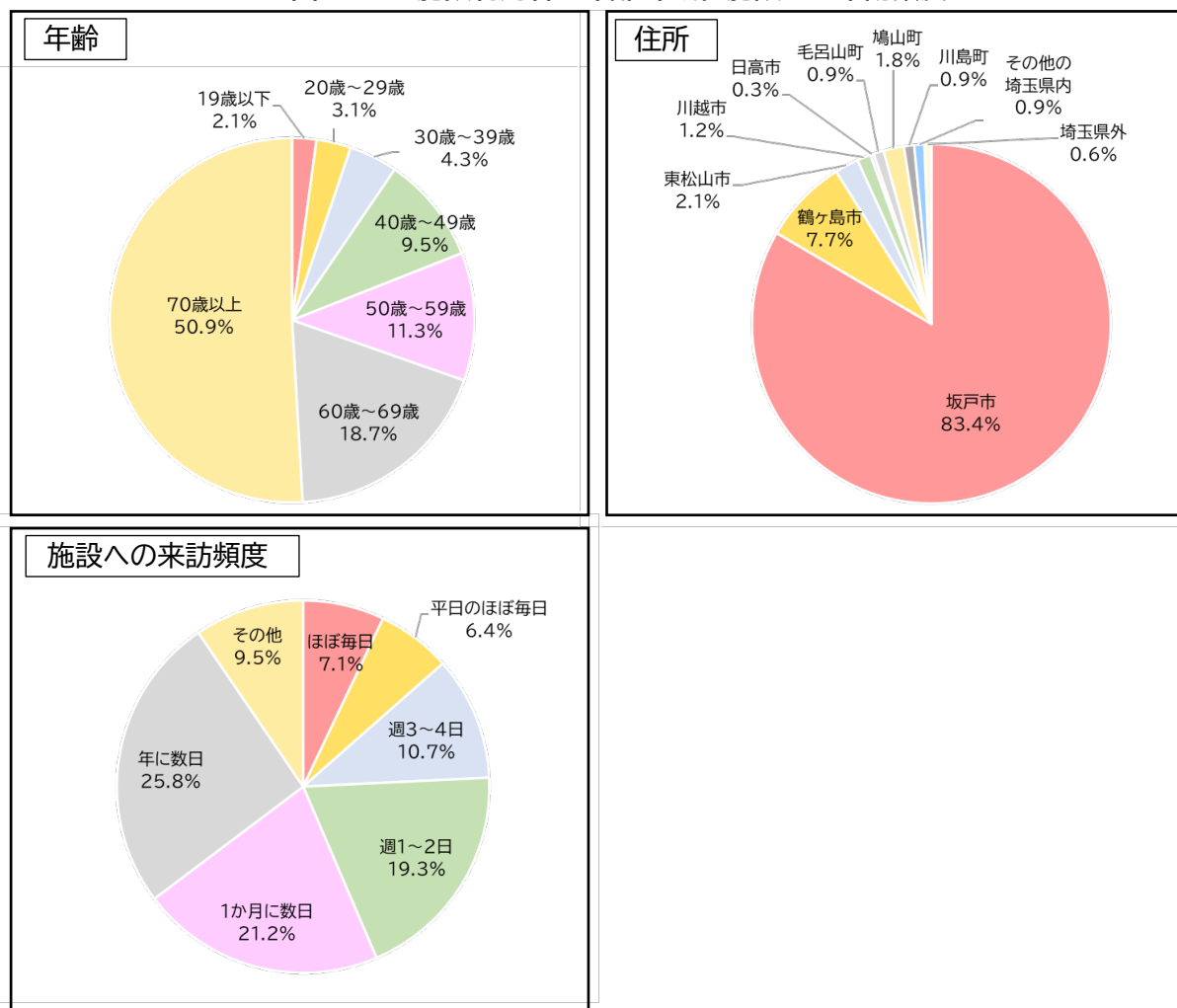
表 5-5 施設利用者アンケート調査の実施概要

実施時期	・ 令和 6（2024）年 9 月 3 日（火）の 9：00～17：00
調査方法	・ 調査員による聞き取り
回答者数	・ 4 つの施設合計で 326 人 坂戸市役所 86 人、市立中央図書館 90 人 マルエツアクロスプラザ 81 人、坂戸中央病院 69 人

●調査の結果概要

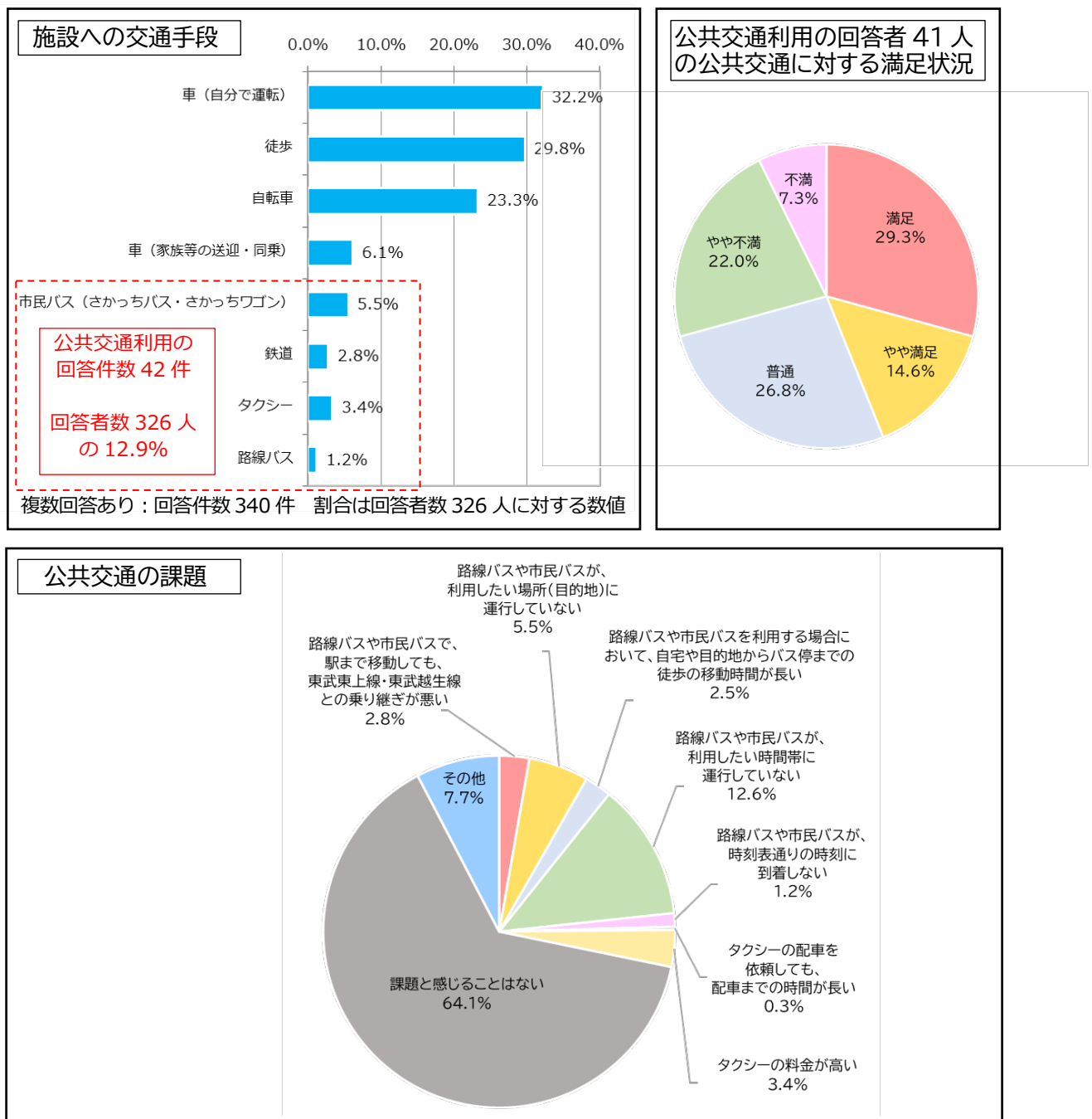
- 年齢は、「70 歳以上」が全体の 50.9%を占めています。
- 住所は、「坂戸市」が全体の 83.4%を占めています。
- 施設への来訪頻度は、「年に数日」が 25.8%と最も高く、次いで「1 か月に数日」が 21.2%、「週 1～2 日」が 19.3%を占めています。

図 5-10 施設利用者の年齢、住所、施設への来訪頻度



- 施設への交通手段は、「車（自分で運転）」が 32.2%と最も高く、次いで「徒歩」が 29.8%、「自転車」が 23.3%を占めています。なお、「市民バス」、「鉄道」、「タクシー」、「路線バス」といった公共交通利用は 42 件で、全体の 12.9%を占めています。
- 公共交通利用の回答者における公共交通に対する満足状況は、「満足」が 29.3%、「やや満足」が 14.6%、「やや不満」が 22.0%、「不満」が 7.3%で、「満足」と「やや満足」の合計が 43.9%、「やや不満」と「不満」の合計が 29.3%で、「満足」と「やや満足」の合計の方が高くなっています。
- 公共交通の課題は、「課題と感ずることはない」が 64.1%と最も高く、次いで、「路線バスや市民バスが、利用したい時間帯に運行していない」が 12.6%を占めています。

図 5-11 施設利用者の施設への交通手段、公共交通に対する満足状況、公共交通の課題



5-4. 調査結果のまとめ

●市民バス利用者アンケート調査

- 回答者の属性をみると、年齢は「70 歳以上」が全体の約 7 割、住所は「坂戸市」が全体の約 9 割を占めています。
- 利用実態をみると、利用頻度は「週 1～2 日」が 29.0%、「週 3～4 日」が 26.9%と、定期的な利用者が半数以上を占め、利用目的は「買い物」と「通院」が約 3 割程度と、市民バスは高齢者をはじめとした地域住民の日常生活での移動手段として活用されています。また、坂戸駅や北坂戸駅以外の「川角駅」、「西大家駅」や、「西坂戸」、「鶴舞」等の郊外の住宅地域での乗降があり、利用時間帯は「7 時台」が全体の約 1 割を占めることから、地域住民の通勤の足としても活用されています。
- 市民バス利用の満足状況をみると、「満足」または「やや満足」が 178 人と全体の 41.7%を占めていますが、「不満」または「やや不満」が 149 人と全体の 34.9%を占め、不満を感じている利用者も一定数います。不満の理由は「利用したい時間帯に運行していない」ことが約半数を占めています。
- スマートフォンやパソコンでの運行情報の確認が可能なこと（バスロケーションシステム）を「知っていた」が 195 人と、回答者（427 人）の半数近くが知らないことから、今後、利用案内の促進が必要な状況です。
- 市民バスの今後の運行のあり方は、「運行本数の増便」が回答者の約 6 割を占め、路線別でみると、利用者数の多い「おおや線」で多くなっています。次いで「停留所を設置して欲しい場所がある」が 8.4%で、具体的な場所は「市立中央図書館」が多く、「さかど線、おおや線、みよしの線での経由」の要望が挙がっています。また「使用車両をワゴンからバスへの変更」が 5.6%を占め、路線別でみると「しがいち線」で多くなっています。その他は「デマンド交通の導入」が 4.2%、「市民バス相互の乗り継ぎでの待ち時間の改善」が 3.0%となっています。このように、市民バスの運行について、利用実態や利用ニーズを踏まえ、運行の改善が必要な状況です。

●路線バス利用者アンケート調査

- 回答者の属性をみると、年齢は「29 歳以下」が全体の約 6 割、住所は「坂戸市」が全体の約 6 割を占めています。
- 利用実態をみると、利用頻度は「ほぼ毎日」が 28.3%、「平日のほぼ毎日」が 17.8%と、利用頻度が高い利用者が全体の半数近くを占め、主要な利用目的は「通勤」、「通学」がともに全体の約 3 割と、路線バスは通勤・通学の目的での利用が多い状況がうかがえます。
- 路線バス利用の満足状況をみると、「満足」または「やや満足」が 111 人と全体の 45.0%を占めていますが、「不満」または「やや不満」が 68 人と全体の 27.6%を占め、不満を感じている利用者も一定数います。不満の理由は、調査箇所別で異なり、坂戸駅北口では「利用したい時間帯に運行していない」、北坂戸駅西口では「東武東上線との乗り継ぎが悪い」、若葉駅東口では、「バスの運行本数が少ない」となっています。

●施設利用者アンケート調査

- 回答者の属性をみると、年齢は「70 歳以上」が全体の約 5 割、住所は「坂戸市」が全体の約 8 割以上を占め、施設への交通手段は、「市民バス」、「鉄道」、「タクシー」、「路線バス」といった公共交通利用は全体（326 人）の約 1 割と、施設への交通手段は、自動車为主となっている状況です。
- 公共交通の課題については、「課題と感ずることではない」が 64.1%を占めています。なお、課題として挙げられた内容では、「路線バスや市民バスが、利用したい時間帯に運行していない」が最も多く 12.6%を占めています。このため、路線バスや市民バスについては、利用者の増加のためには、運行ダイヤの適正化が必要です。

第6章

地域公共交通に係る課題の整理

前章までに整理した本市の現況、各種調査結果をもとに公共交通の課題を整理します。

6-1. 本市の現況からの課題

6-1-1. 地域特性からみる主な課題

課題1 将来的な高齢化の進行

本市の総人口は平成22（2010）年にピークを迎え、以降は微減傾向が継続しています。総人口における高齢人口は増加しており、高齢化率は令和2（2020）年の29.4%から令和27（2045）年には37.5%まで増加する見込みです。

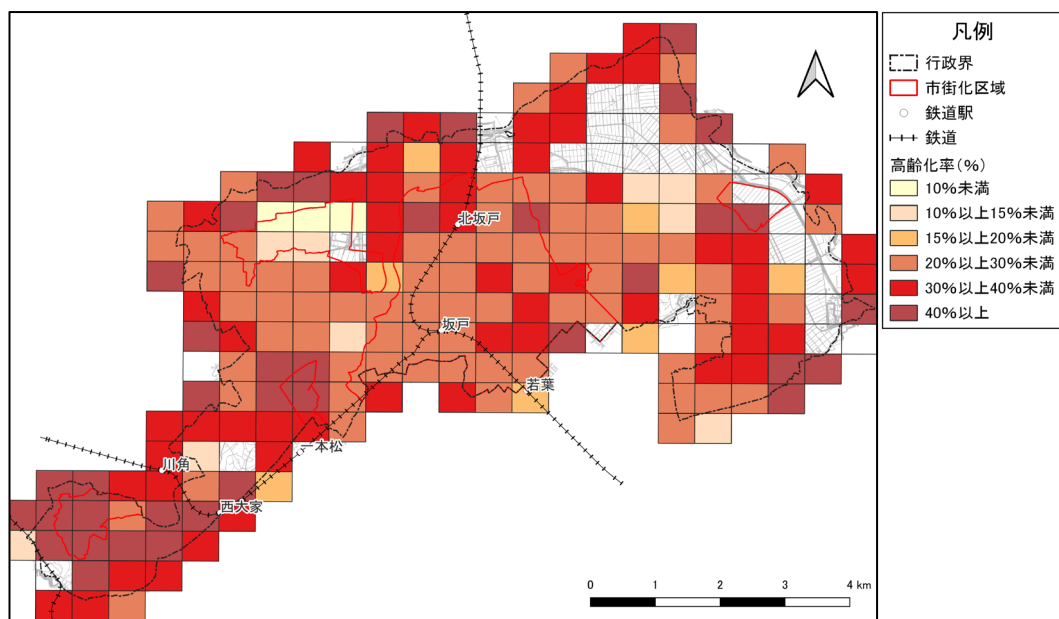
また、現況において市街化区域内の北坂戸駅西側、鶴舞、西坂戸等で40%を超えており、今後市内全域においても上昇することが予想されています。

課題2 郊外部の居住地への対応

本市は市街地が分散しており、郊外部にも人口集中地区がみられます。郊外部の中でも、鶴舞、西坂戸は、特に人口減少、高齢化の両面において進んでいる状況がみられます。高齢化率は令和2（2020）年で鶴舞は46.1%、西坂戸は45.8%となっており、西坂戸は坂が多い地形となっています。そのため、鶴舞、西坂戸は市内の他地区に比べ、交通弱者の生活支援の整備・充実化が急務となっています。

このように、中心部以外の郊外にも居住地があり、かつ地区によって人口動態や施設立地、地形等の特性が異なる本市においては、公共交通の検討においても地域性を踏まえた検討が必要です。

図6-1 高齢化率(500mメッシュ) 令和2(2020)年(再掲)



出典:国勢調査(令和2(2020)年)

6-1-2. 交通特性からみる主な課題

課題3 公共交通の需要と供給の適正化

本市では自家用車での移動が主となっている状況がうかがえ、今後高齢ドライバーによる事故等の増加が危惧されます。

一方、市民バスは利用者数が新型コロナウイルス感染拡大時の令和2（2020）年を境におおむね増加しており、利用の定着が進む反面、収支率が10%を下回っており、運行維持にかかる財政負担も増加傾向であることから、運行の効率化等による負担の緩和が必要です。また、市民バスの利用が定着する一方、市民バス以外の公共交通の利用促進も視野に入れ、持続可能な公共交通ネットワークを目指す取組や市民意識の醸成も必要です。

こうしたことを背景に、「自家用車に頼らなくても安心して移動できるまち」、「外出時に複数の移動選択肢が整備されたまち」の実現に向けた検討が必要です。

課題4 交通事業者の負担軽減

近年、燃料費や人件費の高騰による経営の圧迫、慢性的なドライバー不足とそれに伴う運行経路や時間帯の縮小等、交通事業者が抱える課題は深刻です。また、新型コロナウイルスの感染拡大以降、在宅勤務の普及など、働き方の変化に伴い、通勤利用者が減少するなど、ニーズの変化に対応していくことも課題です。これらによる公共交通サービスの低下による利便性の低下など、利用者に与える将来的な影響は少なくないと予想されます。こうした交通事業者が抱える課題の解決につながる行政の支援、事業者との連携が必要です。

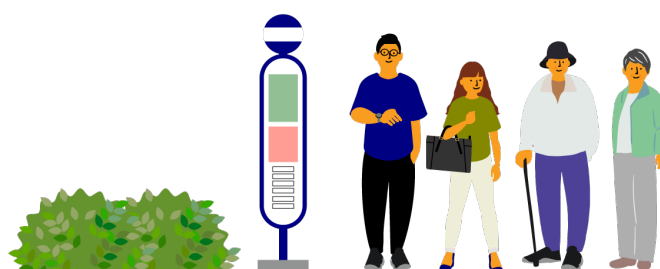
●課題解決に向けた方針

課題解決の方針1 地域特性に合わせた市民バスの運行の実現

高齢化が加速する本市では、市民の移動手段は自家用車の利用が主となっている一方、70歳以上の高齢者や障害者、運転免許証返納者、未就学児を養育する父母及び祖父母等が無料で利用できる市民バスのニーズが広まりつつある状況です。しかし前述のとおり、特別乗車証の利用者が多いことから、収支率が10%を下回っており、運行維持にかかる市の財政負担は増加傾向にあります。

また、市民バスの運行を委託している交通事業者は、慢性的なドライバー不足といった課題を抱えています。

こうした状況から、市民バスの運行内容と利用実態、収支バランスを勘案し、持続可能でコンパクトな運行内容へと転換を目指します。



6-2. 利用実態及びニーズからの課題

6-2-1. 市民アンケート調査結果からみる主な課題

課題5 世代・居住地区別の移動特性の把握

本市では、市民の自家用車所有率が高いですが、70代以上では自家用車を所有していないケースもあり、公共交通の維持を望む意向、将来的な利用意向を持つ市民も一定数みられます。

こうした潜在的な需要や、世代別・居住地区別の移動特性と意向を的確に把握し、持続可能かつ利便性の高い公共交通を実現することが必要です。

課題6 バス交通の充実

市民アンケート調査結果において、「路線バス等の充実とバリアフリー化の促進」が、全市的な重点改善項目となっています。また、路線バス及び市民バスに期待することでは、「運行本数の増加」、「市内中心部（鉄道駅など）へのアクセス性の向上」が過半数近くを占め、「車内及び停留所のバリアフリーの充実」は約1割を占めており、バス交通の充実がより期待されています。

こうした要望を受け、現行の路線バス及び市民バスの運行内容の見直しによる利便性向上、最適化を図ることが必要です。

6-2-2. 市民バス・路線バス・施設利用者アンケート調査結果からみる主な課題

課題7 市民バスの利用者のニーズに即した運行ダイヤの検討

市民バス利用者アンケート調査及び路線バス利用者アンケート調査において、利用者の不満の理由として「利用したい時間帯に運行していない」が最も多く挙げられています。また、市民バスは高齢者の日常生活での移動手段、住宅地域での通勤の足として利用されていますが、今後の運行のあり方において「運行本数の増便」が望まれています。

このように、市民バスにおいては、運行の時間帯や本数に対する要望が多くなっていることから、利用者のニーズに即した運行ダイヤを検討することが必要です。

課題8 バス利用の特性に応じた再編の検討

市民バス利用者アンケート調査において、今後の運行のあり方に関する要望は路線により異なる状況で、「運行本数の増便」の要望はおおや線、「車両のサイズの変更」はしがいち線で多くなっています。

また、路線バス利用者アンケート調査での不満の理由は、坂戸駅北口では「利用したい時間帯に運行していない」、若葉駅東口では「バスの運行本数が少ない」が多く、地域により違いがあります。

このため、バス利用の特性に応じ、最も効果的かつ持続可能な再編を段階的に検討し、効果検証を踏まえて見直しを実施していくことが必要です。

●課題解決に向けた方針

課題解決の方針2 市民のニーズを踏まえた持続可能な公共交通の実現

路線バス、市民バスともに「利用したい時間帯に運行していない」といったダイヤ、本数についての改善要望が多く寄せられています。こうしたニーズや課題を同時に解決することは難しく、路線バス、市民バス、そして新たな公共交通の導入も含めた部分的な見直しと全体的な見直しの両輪での視点から施策を実施します。

本計画を通じ、「短期間で見直し・再編ができる内容」、「効果検証を含めて中長期的な見直しが必要である内容」等、事業規模に応じ優先度を付けた段階的な見直しを図り、効率的な施策（再編に向けた具体的な事業）の実施により、持続可能な公共交通の実現を目指します。

第7章

計画の基本方針

7-1. 地域公共交通計画の基本理念と基本方針

本市における現況、地域公共交通の諸課題を踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を次のように定めます。

■ 基本理念

誰もが利用しやすい持続可能な公共交通が充実したまちを目指して

■ 基本方針

基本方針1 まちづくりと一体となった公共交通環境の整備

- ・令和7（2025）年策定の「坂戸市都市計画マスタープラン」、令和7（2025）年改定の「坂戸市立地適正化計画」と本計画の連携によるまちづくりを進めていくため、本市特有の地域課題や移動特性、高齢化の進行に伴うニーズ等を踏まえた公共交通の実現を目指します。
- ・道路、施設の整備、福祉や子育て分野等のまちづくり関連施策と連携し、既存の公共交通機関の利用活性化も視野に入れながら、より利便性の高い公共交通を目指します。

基本方針2 需要と供給の均衡の取れた持続可能な公共交通の確保

- ・自家用車が主な移動手段である状況や、市街地機能が分散しているといった地域特性を踏まえるとともに、今後も市内全域において加速する高齢化を見据え、本市において実現性が高く、持続可能な公共交通への段階的な再編を目指します。
- ・市民バスにおける利用の定着に伴う財政負担といった課題の解決も視野に入れ、利用実態に即した市民バスの運行内容の適正化、市民バス以外の既存の公共交通の利用活性化、「支え合い交通」や「デマンド型交通」等の導入検討等を実施し、持続可能な公共交通の実現を目指します。

支え合い交通：自治会・町内会、NPO法人、支え合い協議会と社会福祉法人等が協力しながら、買い物や外出等で移動に困っている地域住民の方に向けた移動支援を行う取組です。

デマンド型交通：路線バスや市民バスの定時定路線型の交通と異なり、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組合せにより様々な運行形態が存在します。

基本方針3 誰もが利用しやすい公共交通の利用環境の整備

- ・キャッシュレス決済の導入等、最新技術の導入による効率的な運行や、あらゆる人にとってわかりやすい利用環境づくりを行い、「使いやすさ」の質を高める整備を実施します。
- ・市民以外の来訪者も含めた幅広い属性の利用者が「気軽に安心して利用できる公共交通利用環境」を目指します。

7-2. 地域公共交通計画の目標

基本方針に基づき、本計画の目標を次のように定めます。

目標1 より利便性の高い市民バスの運行の実現

解決を図る課題

公共交通の需要と供給の適正化（第6章 課題3_交通特性）

市民バスの利用者のニーズに即した運行ダイヤの検討（第6章 課題7_利用実態）

バス利用の特性に応じた再編の検討（第6章 課題8_利用実態）

取組の方向性

- ・市民バスの収支バランスを勘案した運行内容の適正化
- ・地域特性、年代ごとの利用特性を踏まえた運行内容の最適化
- ・利用実態に即した市民バスの運行内容への再編実施

目標2 地域特性を踏まえた公共交通サービスの提供

解決を図る課題

将来的な高齢化の進行（第6章 課題1_地域特性）

郊外部の居住地への対応（第6章 課題2_地域特性）

公共交通の需要と供給の適正化（第6章 課題3_交通特性）

交通事業者の負担軽減（第6章 課題4_交通特性）

取組の方向性

- ・市民バスの補完機能を持つ新たな交通手段の確保
- ・市内のタクシーの利用活性化に向けた周知、促進
- ・地域特性及び利用実態を踏まえ、地域の輸送資源の活用も含めた公共交通の再構築
- ・地域（市民や地元の団体等）の力を取り入れた市民参加型の新たな公共交通の実現
- ・交通事業者のドライバー不足の解決に係る支援

目標3 わかりやすく親しみやすい公共交通の実現

解決を図る課題

公共交通の需要と供給の適正化（第6章 課題3_交通特性）

世代・居住地区別の移動特性の把握（第6章 課題5_ニーズ）

バス交通の充実（第6章 課題6_ニーズ）

取組の方向性

- ・高齢者、学生等の交通弱者をはじめ、幅広い世代が利用しやすい公共交通の整備
- ・快適な利用環境づくりやサービスの提供、情報発信の充実
- ・公共交通を将来に残していきたいという市民意識の醸成

7-3. 地域公共交通における各交通システムの役割分担

<本市の公共交通の現況>

- ・本市では、鉄道が2路線（東武鉄道 東上線・越生線）、民間の路線バスが2社運行しています。また、市が運行主体である市民バスが9路線運行（うち「つるまい線」、「にしさかど線」は朝夕の時間帯に特化し運行）していることや、市内全域をカバーするタクシーの運行により、市民・来訪者の移動が支えられています。
- ・鉄道と路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大時の落込みを経て、近年は回復傾向にあります。感染拡大前と同水準の利用者数に至らない鉄道駅、路線バス系統もあります。
- ・市民バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大時の令和2（2020）年を境におおむね増加しており、市民において利用が定着しつつあります。その反面、無料で利用できる特別乗車証の利用が増加しているため、運賃収入は低く、近年は、収支率が10%を下回る低い水準となっています。また、利用者数が少ない便や運行区間もあり、収支バランスを勘案し、市の負担の緩和に向けた運行適正化が必要です。

<将来に向けて>

- ・本市の公共交通は、市民や来訪者の移動手段として継続して確保・維持していくことが必要です。同時に自家用車等での移動が困難な高齢者、学生等をはじめとした交通弱者の日常的な移動手段の確保、バスの運行本数が少ない地域や鉄道駅から離れている地域におけるニーズへの対応が必要とされています。また、市民の外出機会の創出による健康増進や地域活性化への寄与といった視点も公共交通の役割といえます。
- ・本計画では、こうした公共交通の実態と基本的な役割から、本市の公共交通体系を「広域幹線」、「地域間幹線」、「支線」に分類し、各交通手段相互の連携により、利便性の向上と効率的な運行による公共交通の構築を目指します。

各交通の役割

広域幹線：都市間連絡の骨格路線として、市外との広域交通を担う移動手段

地域間幹線：市内並びに隣接市の各拠点を連絡する骨格となる移動手段

支線：市内各地域を運行し、軸となる幹線や拠点に接続する移動手段

- ・「地域間幹線」の路線バス、「支線」の市民バスは、一定以上の水準を確保しながら運行の継続を目指します。特に「さかっちワゴン」は、タクシー事業者に運行を委託しているため、事業者の基幹業務であるタクシー事業と両輪での経営が継続するよう、市内のタクシーの利用活性化に向けて、タクシーが日常の移動手段として身近に感じられるような利用促進策やバス事業者と連携した取組について検討を行います。

- ・支線を補完する新たな交通手段の導入について、検討を実施します。市民バスの現行の収支状況、市の財政負担の状況等を踏まえ、導入時のメリットとデメリットを勘案し、将来的に持続可能である移動手段として「支え合い交通」、「デマンド型交通」等の新たな公共交通の導入の検討を進めます。「支え合い交通」が導入された場合は、地域特性に応じた運行内容を検討し、福祉施設等との連携による運行を市が支援していきます。

●本計画における各交通システムの役割と確保・維持策

市内の公共交通について、位置づけと役割、確保・維持に係る方針を整理します。

本計画期間においては、次の内容に沿ってそれぞれの交通手段の確保・維持策に取り組み、持続可能な運行を目指します。なお、バス交通においては、国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）」を活用することで、持続可能な運行を目指すことも視野に入れた検討を行います。

位置づけ	交通手段	役割	事業区分	運行主体	確保・維持策
広域幹線	鉄道 東武鉄道 (東武東上線・東武越生線)	都市間連絡の骨格路線として、市外との広域交通を担う	鉄道事業	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
地域間幹線	路線バス 川越観光自動車、東武バスウエスの各路線	市内並びに隣接市の各拠点を連絡する骨格路線となる	一般乗合	交通事業者	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	市民バス (さかっちバス 3 路線 (うち 2 路線は朝夕の時間帯に特化し運行)、さかっちワゴン 6 路線)	市内各地域を運行し、軸となる公共交通に接続して、ほかの交通手段を補完するとともに、市内各地を連絡する路線となる	一般乗合	坂戸市 (運行は交通事業者に委託)	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する

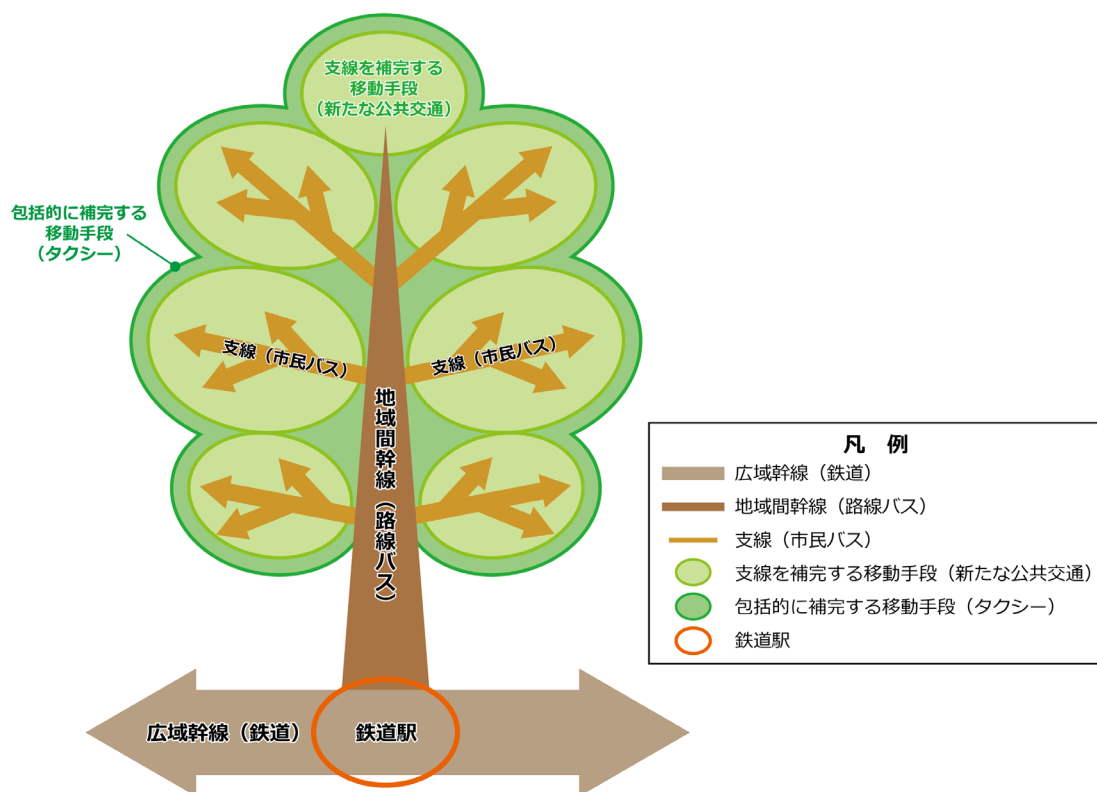
支線を補完する移動手段	新たな公共交通① 支え合い交通(案)	公共交通不便地域内の移動及び市内地区をつなぐほかの交通手段を補完
	新たな公共交通② デマンド型交通(案)	公共交通不便地域内の移動及び市内地区をつなぐほかの交通手段を補完
	新たな公共交通③ 医療施設循環バス (案)、 埼玉医科大学病院直行バス (案)	通院を目的とした移動に特化し、ほかの交通手段を補完

上記すべてを包括的に補完する移動手段	タクシー 市内の 6 事業者	ほかの交通手段を補完する	一般乗用 旅客自動車 運送事業	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
--------------------	--------------------------	--------------	-----------------------	-------	---------------------------

●本市の公共交通ネットワークのイメージ

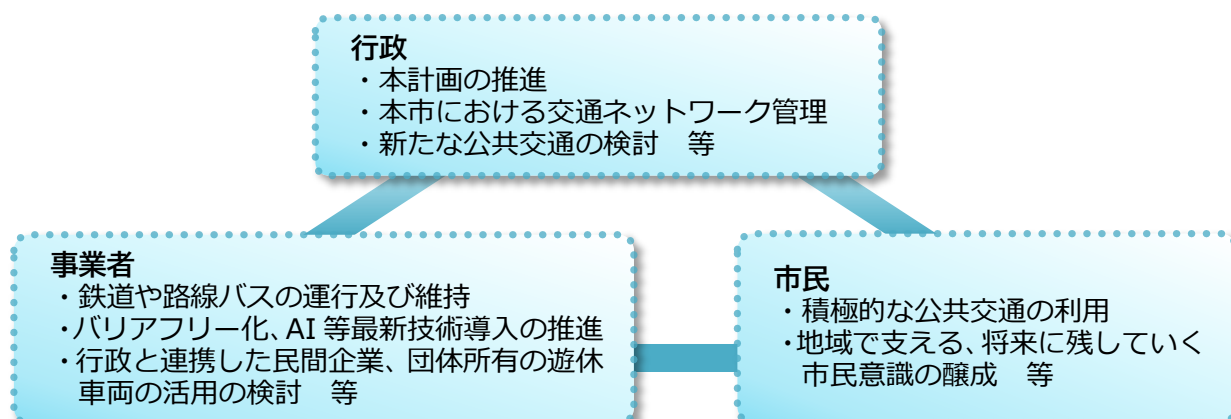
本市の公共交通ネットワークを木に例えて、骨格となる広域幹線や地域間幹線を維持し、支線や支線を補完する移動手段（新たな公共交通）は地域特性に応じた移動手段として公共交通サービスの提供を目指します。また、これらの交通手段を補完する移動手段（タクシー）の活性化を図ります。

図 7-1 本市の公共交通ネットワークのイメージ



●各主体の役割

目指すべき地域公共交通の構築における各主体の役割を整理します。



第8章

地域公共交通計画の施策

8-1. 施策の実施体系

第7章で整理した本計画の基本理念と基本方針、目標の達成に向けた施策の実施体系を次に示します。

●地域公共交通計画の基本理念と基本方針(再掲)

基本理念	誰もが利用しやすい持続可能な公共交通が 充実したまちを目指して
基本方針1	まちづくりと一体となった公共交通環境の整備
基本方針2	需要と供給の均衡の取れた持続可能な公共交通の確保
基本方針3	誰もが利用しやすい公共交通の利用環境の整備

●地域公共交通計画の目標(再掲)

目標1 より利便性の高い 市民バスの運行の実現

取組の方向性

- ・市民バスの収支バランスを勘案した運行内容の適正化
- ・地域特性、年代ごとの利用特性を踏まえた運行内容の最適化
- ・利用実態に即した市民バスの運行内容への再編実施

●目標達成に向けた施策

目標達成に向けた施策

施策1

市民バス（さかっちバス・さかっちワゴン）の運行適正化

- 1-1 市民バス間の乗り継ぎ利便性の強化
- 1-2 市民バス以外のバス交通への乗り継ぎ利便性向上
- 1-3 市民バスの中間バス停新設に係る検討
- 1-4 市民バスの健全な運行を目指した運行内容の見直し
- 1-5 市民バスのサービス内容の拡充・効率化

目標2 地域特性を踏まえた 公共交通サービスの提供

取組の方向性

- ・市民バスの補完機能を持つ新たな交通手段の確保
- ・市内のタクシーの利用活性化に向けた周知、促進
- ・地域特性及び利用実態を踏まえ、地域の輸送資源の活用も含めた公共交通の再構築
- ・地域（市民や地元の団体等）の力を取り入れた市民参加型の新たな公共交通の実現
- ・交通事業者のドライバー不足の解決に係る支援

目標達成に向けた施策

施策1

交通弱者の移動手段の拡充に向けた検討

施策2

医療施設行き新規バス路線の導入に係る検討

施策3

タクシーの利用促進

施策4

ドライバー人材確保に係る支援

施策5

地域のバス・ワゴン車両の有効活用

目標3 わかりやすく親しみやすい 公共交通の実現

取組の方向性

- ・高齢者、学生等の交通弱者をはじめ、幅広い世代が利用しやすい公共交通の整備
- ・快適な利用環境づくりやサービスの提供、情報発信の充実
- ・公共交通を将来に残していきたいという市民意識の醸成

目標達成に向けた施策

施策1

バスロケーションシステムの周知・利用促進

施策2

バスまちスポットの拡充・周知促進

施策3

市民・地域とともに公共交通を考える 場づくり

8-2. 目標達成のための施策

第7章で整理した本計画の3つの目標を達成するため、以下の施策を進めていきます。

目標1 より利便性の高い市民バスの運行の実現 達成に向けた施策

目標1 市民バス（さかっちバス・さかっちワゴン） 施策1 の運行適正化

実施主体：市
関連主体：バス・タクシー事業者

【現況・課題】

市民バスは、市内の公共施設の利用促進及び交通不便地域の解消を目的とし、平成8（1996）年5月の運行開始以来、市民の日常の足として重要な役割を果たしており、現在は9路線（うち「つるまい線」、「にしさかど線」は朝夕の時間帯に特化し運行）で運行しています。運行開始以降、利用実態に合わせ適宜ルートやダイヤ、運賃などの見直しを実施し運行を継続しています。

近年は、利用者数が増加傾向にある反面、特別乗車証の対象者による利用の増加や燃料の価格高騰等により、収支率が10%を下回っており、運行維持にかかる財政負担も増加傾向にあります。そのため、負担の緩和に向けた運行適正化が課題となっています。

●施策1-1. 市民バス間の乗り継ぎ利便性の強化

- ・市民バスは、鉄道駅や主要公共施設のバス停においては複数の路線が乗り入れており、現在は乗り継ぎ利用者に対して、乗り継ぎ券を都度発行しています。
- ・市民バス利用者より、路線間の乗り継ぎ利便性の向上に対する期待が多く寄せられていることから、バス停での乗り継ぎ利用案内表示等、利用者がより乗り継ぎ利用をしやすくなる環境の充実について検討を行います。
- ・同時に、主要バス停での乗り継ぎ時間（待ち時間）の短縮を目指し、各路線の時刻表の見直し、調整を行い、乗り継ぎを含めた利便性の高い運行ダイヤへの見直しを図ります。

●施策1-2. 市民バス以外のバス交通への乗り継ぎ利便性向上

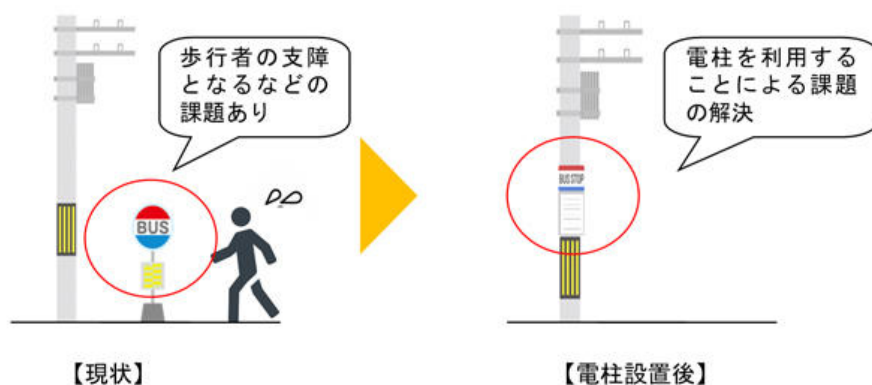
- ・坂戸駅北口、北坂戸駅西口、若葉駅東口は路線バスの乗り入れがあります。また、若葉駅東口・西口、坂戸駅南口、一本松駅南口においては隣接する鶴ヶ島市のコミュニティバス「つるワゴン」及び「つるバス」、川角駅においては隣接する毛呂山町のコミュニティバス「もろバス」が乗り入れています。
- ・路線バス、近隣自治体のコミュニティバスとの時刻表、運行本数等の調整を行い、各駅におけるほかのバス交通への乗り継ぎ利便性の向上に係る検討を行います。これにより市民バス、ほかのバス交通の相互の利用促進と、バス利用者にとって鶴ヶ島市、毛呂山町への外出利便性の向上を目指します。
- ・市民バスの特別乗車証を所有している場合、鶴ヶ島市のコミュニティバス「つるワゴン・つるバス」も市民バス同様、無料で乗車することができます。これに関する周知を行い、相互の利用促進を目指します。

●施策1－3. 市民バスの中間バス停新設に係る検討

- 市民バスでは、「さかっちワゴン」のみバス停以外の場所で降車ができる「降車フリー制度」を導入しています。なお、降車フリー制度に加え、バス停以外の場所で乗車ができる「乗車フリー制度」の導入に係る要望が利用者から寄せられていますが、安全を確保できない場所には停車できないことや、運転手が乗車希望者を見落としてしまう可能性があることから、乗車フリー制度の導入が困難な状況です。これに代わる手段として、バス停間が離れている場所の不便解消を目的とした電柱看板広告を活用した中間バス停の新設について、検討を行います。電力会社との連携による電柱看板広告の活用は、バス停の新規設置の必要がなく、既存の電柱に停留所名を掲げることによりバス停機能を果たすものとして近年全国的に導入が広がっています。本市においても、先進事例を参考に、電柱看板広告による市民バスのバス停新設を検討します。これにより、近くにバス停のなかった市民の移動利便性の向上や、バス利用機会の創出を目指します。

図 8-1 電柱のバス停看板設置イメージ

【電柱利用イメージ】



出典：中国電力ネットワーク HP

●施策1－4. 市民バスの健全な運行を目指した運行内容の見直し

- 現在の市民バスは運行収入が少なく、市の運行費補助金が増加傾向にあります。こうしたことを受け、利用実態に応じ、各路線における利用者数の少ない時間帯及び日曜日の運行の減便や時刻表の見直しに係る検討を行い、運行効率化を図ります。また、現行では市民バスは夕方の利用率が低く、さかっちワゴンは高齢者の利用率が高い状況にあります。このため、子どもの塾や習い事への移動の際にも利用できることを PR するなど、幅広い世代が利用可能であることの周知を行います。これに関連し、交通事業者のドライバー不足の現況を勘案し、利用者の少ない時間帯や医療施設の休診日である日曜日・祝日の運行廃止などの再編により、交通事業者の負担の軽減、運行効率化も目指します。

- ・さかっちワゴンは、一部の区間や時間帯においては利用率が高く、乗車定員を超える際は、次の便を待つ利用者が発生することがあります。これを受け、比較的利用率の高い市街地を運行するさかっちワゴンの路線においては、使用車両をワゴンからバスへと変更することも視野に入れ、輸送力の向上、乗りやすい車両環境の整備に係る検討を行います。
- ・運賃体系については、市民バスを持続可能な公共交通として将来に残していくため、受益者負担の観点から見直しを図り、市の運行補助負担を軽減するための検討を行います。

●施策1－5. 市民バスのサービス内容の拡充・効率化

- ・現行ではさかっちバスのみ利用可能となっている交通系 IC カードについて、さかっちワゴンにおいても導入を目指します。さらに IC カード以外の QR コード決済等のキャッシュレス決済への対応、導入についても検討を行います。
- ・無料で利用できる条件を満たす対象者に交付を行っている「特別乗車証」のマイナンバーカードの運用について検討を行い、特別乗車証の登録や管理の効率化を目指します。

目標2 地域特性を踏まえた公共交通サービスの提供 達成に向けた施策

目標2 施策1

交通弱者の移動手段の拡充に向けた検討

実施主体：市
関連主体：バス・タクシー事業者、地域

【現況・課題】

本市では、市民の移動手段は自家用車が主となっていますが、70代以上では自家用車を所有していないケースもあり、将来的な高齢化の進行が見込まれるなか、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保が必要です。

一方、市民バスは特別乗車証による利用者が増加しており、運賃収入は低く、近年は収支率が10%を下回る低い水準となっています。運行維持の観点からも、運行内容と利用実態、収支バランスを勘案し、持続可能でコンパクトな運行内容へと転換を図ることや、新たな移動手段の導入の検討が必要です。

【施策】

- ・施策1-4に示す「市民バスの健全な運行を目指した運行内容の見直し」と連動し、市民バスの運行内容適正化の一環として、また、「自家用車に頼らなくても安心して移動できるまち」、「外出時に複数の移動選択肢が整備されたまち」の実現に向け、人口や市民バスの利用が少ない地域、公共交通空白地域等を対象とし、新たな移動手段の導入検討を行います。
- ・新たな移動手段として「支え合い交通」や「デマンド型交通」の導入検討を行います。ドライバー不足の現況等を勘案し、将来的に持続可能である移動手段となるよう慎重に検討を進めます。
- ・支え合い交通は、全国の先進事例を参考に、地域の実情を踏まえて最適な移動手段の導入を検討します。導入された場合は、地域特性に応じた運行内容を検討し、福祉施設等との連携による運行を市が支援していきます。また、市内で活動している市民の生活をサポートする各種団体との連携も視野に入れた検討を行います。

「支え合い交通」とは

- ・自治会・町内会、NPO法人、支え合い協議会と社会福祉法人等が協力しながら、買い物や外出等で移動に困っている地域住民の方に向けた移動支援を行う取組です。
- ・こうした地域による移動支援の活動に取り組む団体に対して、財政的支援や関係機関等との調整を行っている自治体もあります。

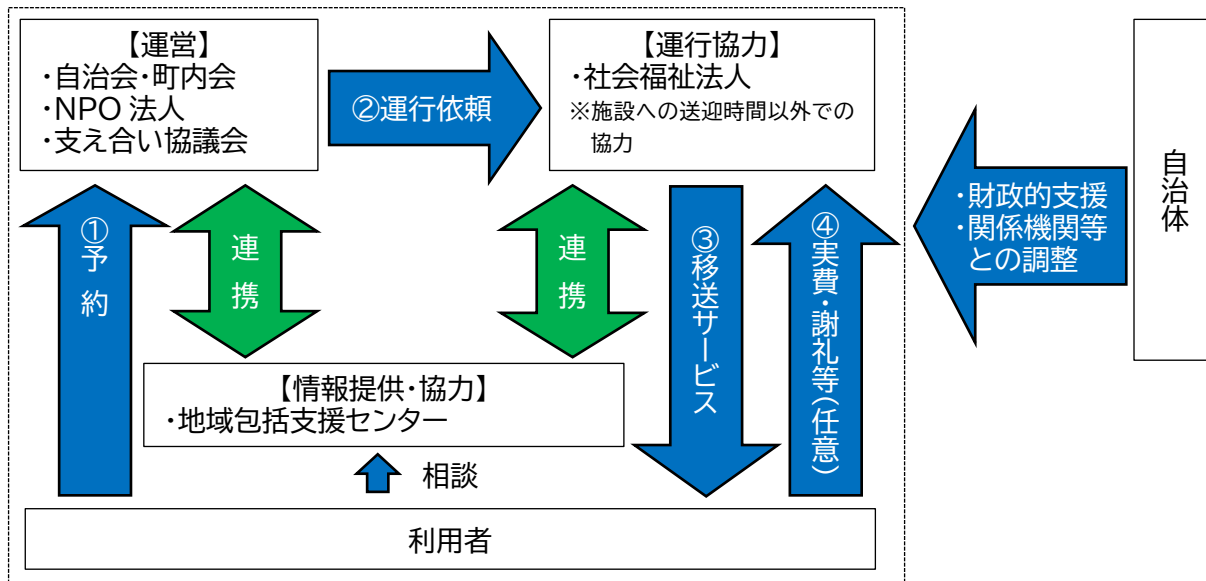
「支え合い交通」の主なメリット

- ①自家用車（白ナンバー）で運行ができる
- ②区間や目的地の変更など柔軟な運用が可能
- ③法律に基づく登録・許可が不要、準備から運行開始まで比較的短期間

「支え合い交通」の注意点

- ①道路運送法上、利用者から運行の対価は受け取れないが、常識的な範囲での謝礼や、ガソリン代や保険料などの実費は受け取ることができる。
- ②地域で福祉事業者など協力事業者と共同で活動を行っていく体制づくりが必要等

図 8-2 支え合い交通の仕組みの例



支え合い交通の先進事例（東京都町田市・くらちゃん号）

- ・坂の多い鞍掛台地区で、近隣 3 か所の社会福祉事業所の送迎車・運転手を活用し、無料巡回バス「くらちゃん号」を運行。
- ・平日週 2 回、地区とコミュニティセンター、スーパーを結ぶ定時定路線で、1 日 5 便運行。
- ・運転手の人件費、燃料等の経費は、地域公益事業として社会福祉事業所が負担。
- ・町田市から支え合い交通事業補助金が拠出されており、バス停の設置やチラシの発行に利用。



出典：国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカatalog」、町田市都市づくりのマスタープラン

- ・デマンド型交通は、路線バスや市民バスの定時定路線型の交通と異なり、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組合せにより様々な運行形態が存在します。

表 8-1 運行方式からみた分類

タイプ	特性	イメージ
路線固定型	路線バスや市民バスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。	
迂回型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。	
起終点固定型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。	
完全デマンド	運行ルートやバス停は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回し需要に応じて、ドア・ツー・ドアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もある。	

- ・デマンド型交通では、先行して実施している近隣自治体に調査を行ったところ、定時定路線型と比べて、利用者の希望に応じて運行ルートや時間を設定できるため、柔軟な運行が可能となるメリットがある反面、乗合率が低いこと、同じ時間帯に利用者が集中し、希望の時間に配車できない可能性があること、事前予約の無断キャンセルや勘違いに伴うトラブルなどの課題があります。また、運行経費に加えて、予約・配車システムの運用にも経費が掛かるなどのデメリットもあります。こうしたことから、引き続き、全国のデマンド型交通の事例について研究し、デメリットが少なく本市に適したデマンド型交通の導入について検討します。

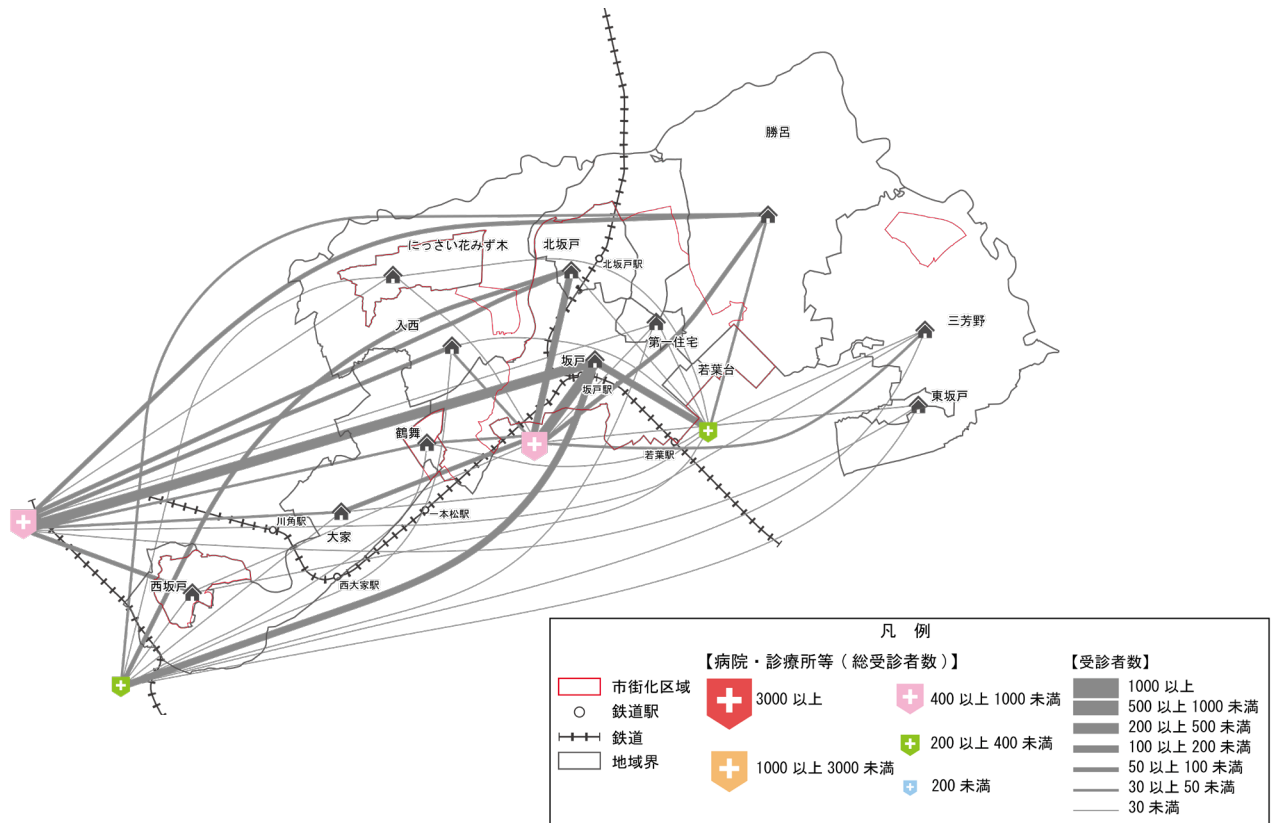
目標2 施策2 医療施設行き新規バス路線の導入に係る検討

実施主体：市
関連主体：バス事業者、関係団体

【現況・課題】

市民の医療施設への通院動向として、鶴ヶ島市に立地する「関越病院」や毛呂山町に立地する「埼玉医科大学病院」といった市外の病院への通院が多く、各地区からの利用がみられます。

図 8-3 市外の病院への通院状況(再掲)



※通院に関する移動状況は、令和 6（2024）年 3 月における国民健康保険の受診データから整理しています。

市外の医療施設は、延べ受診者数が 200 以上の医療施設を対象として図示しています。

※医療施設の立地及び居住地は 12 の居住地区に集計しています。なお、千代田四丁目は坂戸地区と若葉台地区の区分が困難なため、集計に含めていません。

出典：坂戸市資料

【施策】

- ・医療施設への移動手段の拡充を目的とし、市内の医療施設の数か所を結ぶバス交通による循環便の導入検討を行います。
- ・特定機能病院や救急指定病院として位置づけられている地域医療の拠点の一つであり、隣接する毛呂山町に立地する「埼玉医科大学病院」へのバス交通による直行便の導入検討も合わせて行い、今後進行する高齢化に伴う通院を目的とした移動ニーズへの対応強化を目指します。

目標2 施策3 タクシーの利用促進

実施主体：市
関連主体：バス・タクシー事業者

【現況・課題】

本市では6社によるタクシーの運行が市内全域で実施されています。6社のタクシー保有台数合計は113台です。タクシー事業者へのヒアリングによると、車両稼働状況は約7割となっています。また、市内の鉄道駅における営業台数は、6社合計で75台あり、坂戸駅北口が19台と最も多く、次いで坂戸駅南口が18台です。しかし一部の駅では、待機車両が一時的に不足し、乗り継ぎの円滑さが損なわれている状況がみられます。

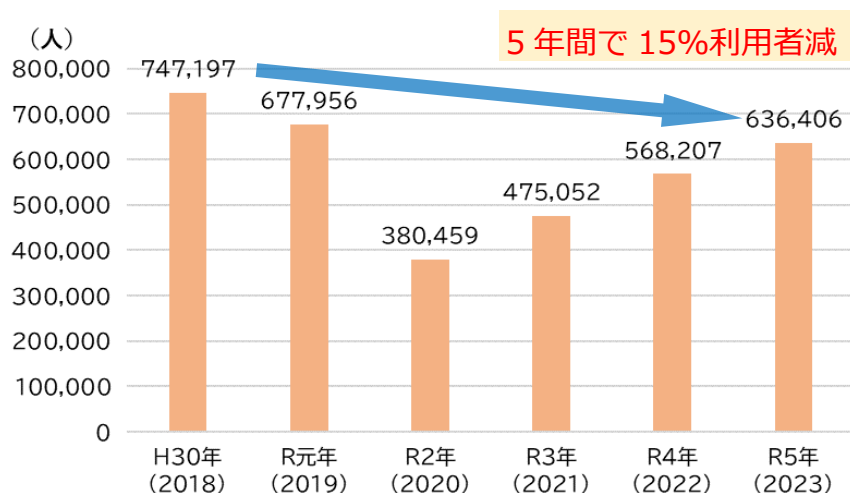
鉄道や路線バス、市民バスが路線を定めて、かつ、路線ごとにダイヤを定めて運行（定時定路線型）している一方、タクシーは利用者のきめ細やかな移動ニーズに応じて出発地から目的地まで（ドア・ツー・ドア）運行している特性があり、高齢者や障害者など、自身による運転などでの移動が困難な人々にとっては欠かせない重要な移動手段として公共交通の役割を担っています。

本市のタクシーの輸送人員は、新型コロナウイルスの感染拡大により令和2（2020）年度には急激に減少し、その後は回復傾向にあります。平成30（2018）年度からの推移をみると5年間で15%減少しています。同時にドライバー不足の進行も懸念されており、事業者の実情に応じた市の支援も必要です。

【施策】

- ・タクシーの利用促進策の検討を行い、タクシーが身近な公共交通であることの周知を実施し、子どもの習い事の送迎での活用等、子育て支援との連携を含めた市民意識の醸成を図り、持続可能なタクシーの運行を目指すとともに車両の有効活用等も含めた可能性を検討します。
- ・利用促進の一環として、鉄道駅における入構に関する運用の見直しを行い、交通結節点である鉄道駅の乗り継ぎの利便性向上を目指します。
- ・ほかの公共交通とタクシーの連携強化についても、市内の路線バスや市民バスのバス停におけるタクシー事業者の連絡先の掲出など、バスに乗れなかった時や、次発便までの待ち時間が長い時などにタクシーを有効活用してもらうための取組を事業者とともに検討し、バス事業者とタクシー事業者の共存共栄を目指します。

図8-4 タクシーの輸送人員の推移(再掲)



※市外からの乗車、市外での降車を含む

出典：タクシー事業者提供資料

**目標2
施策4 ドライバー人材確保に係る支援**実施主体：市
関連主体：バス・タクシー事業者**【現況・課題】**

ドライバーの時間外労働の規制強化を受け、物流業界だけでなく、バス、タクシーといった交通業界においてもドライバー不足が深刻化しており、「2024 年問題」として社会課題となっています。労働環境の健全化や、労働者の心身の健康を守るために施行された時間外労働の上限規制ですが、慢性的な人手不足に悩まされている業界では、新たな制限により業務に悪影響を及ぼす懸念が発生しています。

一方、「2024 年問題」を背景に、大型二種免許等を所有している退職予定の自衛隊員のバス事業者への採用支援（青森県弘前市）、60 歳を迎えた消防職員がバス運転手としてバス事業者へ転籍できる協定を結ぶ相互協力（三重県伊勢市、鳥羽市、志摩市）等、行政が問題解決の橋渡しとなる取組が広がり始めています。

【施策】

- ・本市においても、大型二種免許証の所有者等、市民バスや路線バス、タクシーのドライバーとして戦力となり得る人材の確保に向けた支援を実施します。全国の先進事例を参考に、自衛隊、消防職員等のリタイア人材の活用を視野に入れ、交通事業者への橋渡しや情報提供といった支援の実施を目指します。

目標2 施策5

地域のバス・ワゴン車両の有効活用

実施主体：市
関連主体：バス・タクシー事業者、関連事業者

【現況・課題】

第3章に整理したとおり、本市では交通事業者による移動手段のほか、民間事業者や教育施設による輸送手段が複数あり、市内において運行されています。

【施策】

- ・地域における輸送資源の活用を目的として、日中稼働していない民間事業者や教育施設等の送迎車両の有効活用方法の検討を行います。
- ・買い物をはじめとした近距離の外出ニーズに応える等、運行範囲や時間帯を限定し、細かな移動への対応を目指した活用方法について、先進事例を参考に調査研究します。

図 8-5 日中稼働していないスクールバスの活用事例

10. 多様なニーズに応じてバス車両を柔軟に活用した事例

国土交通省
【機密性2】

概要

愛知県大口町、小牧市／あおい交通(株)

○地域の多様な移動ニーズに応じて、車両を弾力的に活用し、生産性を高めている。
○例えば、①従業員送迎用に使っている貸切バスを、朝・夕以外の時間帯に小学校のスクールバスとして活用する、②大学用スクールバスを、比較的空いている朝・夕の時間帯に、乗合バスとして運行し、住民輸送に取り組んでいる。

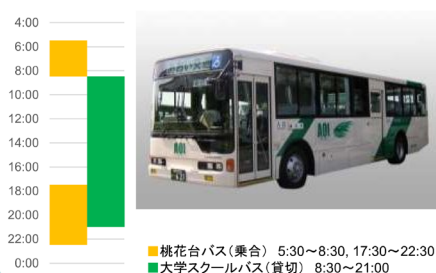
会社送迎用貸切バスをスクールバスとして利用

従業員用の会社送迎用貸切バスは、会社員が出勤する朝・夕以外の時間帯は空いていることから、小学校低学年(1, 2, 3年生)の下校時の送迎を行い、小学生の見守りにも活用している。



スクールバスを住民輸送に利用

大学用のスクールバスは、朝夕の時間帯は比較的空いていたことから、スクールバスの運行前後に、乗合バスとして運行している。



出典：国土交通省自動車局「各地域における取組事例集」

目標3 わかりやすく親しみやすい公共交通の実現 達成に向けた施策

目標3 施策1 バスロケーションシステムの周知・利用促進

実施主体：市
関連主体：バス事業者

【現況・課題】

市民バスではバスロケーションシステム※を導入しています。市民バスの利用促進の一環として、利便性の高いバスロケーションシステムについて周知を行うほか、より多くの利用者に知ってもらうための取組を検討することが必要です。

※バスロケーションシステム

バスの到着時刻やバスの現在位置などをパソコン、スマートフォン、携帯電話からリアルタイムに閲覧できるサービスです。

図8-6 左:スマートフォン版バスロケーションシステムが示す市民バスの現在地 右:PC版ウェブサイト



出典:Bus Go! HP

【施策】

- ・市広報紙、観光ガイドマップ等の情報発信ツール等での紹介等を通じた利用案内を強化します。
- ・市民バス以外の路線バスにおいてもバスロケーションシステムの導入の可能性について検討を行います。

目標3
施策2 バスまちスポットの拡充・周知促進

実施主体：市
関連主体：関係団体

【現況・課題】

埼玉県では、出歩きやすいまちづくりの一環として、「バスまちスポット※」、「まち愛スポット※」の協力依頼を商店やコンビニエンスストア、金融機関や公共施設等を対象に行っています。本市では、コンビニエンスストア、医療施設より協力を得て、現在バスまちスポットとして4か所の登録があります。一方、まち愛スポットの登録はない状況です。

※バスまちスポット

- (1)バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（おおむね 50m 圏内）
- (2)バス時刻表を掲示または配布
- (3)ステッカーを掲示

※まち愛スポット

- (1)バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（おおむね 500m 圏内）
- (2)ベンチや椅子を設置
- (3)ステッカーを掲示

【施策】

- ・公共交通を市民に身近に感じてもらうきっかけに寄与する取組として、「バスまちスポット」については登録施設の増加、「まち愛スポット」については新規登録に向けた検討を行います。

図 8-7 「バスまちスポット」・「まち愛スポット」の目印



出典：埼玉県 HP

目標3 施策3 市民・地域とともに公共交通を考える場づくり

実施主体：市
関連主体：地域

【現況・課題】

高齢化が進行する本市では、市民の移動手段は自家用車が主となっており、公共交通の利用機会が減少することが懸念されます。市民バスの利用が定着する一方、それ以外の公共交通について、身近な移動手段であると感じる機会、将来に残していく必要があることを考える機会等が少ない状況です。

また、自動車と公共交通の連携等、市民の視点を取り入れた将来の移動、公共交通のあり方について意見交換を行う場づくりも必要です。

【施策】

- ・市民が支える持続可能な公共交通の意識醸成を目指し、地域、学校等と連携したモビリティ・マネジメント※の取組を図ります。小中学生や高齢者等を対象としたバスやタクシーの乗り方の周知、普段は公共交通を利用しない市民を対象としたイベントの場や市の広報等を活用した公共交通の運行状況や利用促進策等の紹介を通じて、公共交通に対する意識啓発を図り、市民に「公共交通について知ってもらう・考えてもらう・利用してもらうための場所・きっかけづくり」の創出に係る取組を検討します。
- ・自家用車の利用率が高い本市における地域特性を勘案し、カーシェアリング等、乗用車の活用に係る可能性の検討、意見交換の開催等、市民とともに考える機会の創出に取り組みます。

※モビリティ・マネジメント

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組を意味するものです。



図 8-8 モビリティ・マネジメントの対象と期待される効果

地域：市民	効果：地域固有の交通問題の改善
学校：児童・生徒、家族や地域住民	効果：将来の交通のあり方の改善
職場：従業員、事業所そのもの	効果：通勤パターンの変容
特定路線：特定路線の沿線住民	効果：当該路線の効率的な利用促進

出典：国土交通省「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決にむけて」(平成 19(2007)年 3 月)

コラム 公共交通の利用のメリットについて



コストの軽減

移動にかかるコストは、ガソリン代だけみると自家用車は安上がりに見えますが、自家用車を保有し利用する場合の費用として、車両購入代に加え、ガソリン代のほか様々な維持費がかかります。下記の表に示すように、普通自動車の場合、年間維持費は合計約 33 万（月極駐車場利用の場合）で、1 か月あたり約 3 万円のコストが発生します。

表 普通自動車の年間維持費

項目	年間維持費
自動車税	39,500 円
自動車重量税	14,500 円
自賠責保険料	10,005 円
自動車保険（任意保険料）	86,790 円
車検基本料	50,000 円
消耗品代	50,000 円
ガソリン代（年間走行距離 4,000km）	20,152 円
駐車場代（月極駐車場 5 千円/月と仮定）	60,000 円
合計	330,947 円

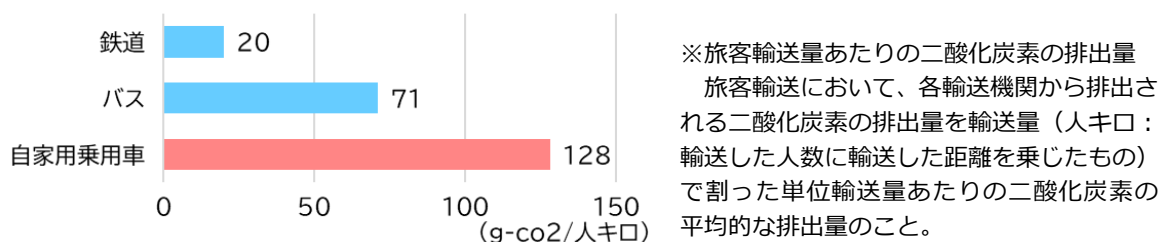
出典：高齢者の交通安全対策に関する調査（内閣府、令和 4（2022）年 3 月）

一方、鉄道や路線バス、市民バスなどの公共交通の場合、利用した際に料金が発生するだけで、自家用車の維持費は不要です。

環境にやさしい

移動手段の中でも自家用車の二酸化炭素排出量はほかと比べて多く、一度に多くの人数が乗車できる公共交通の方が環境に優しいことが国土交通省の調査により明らかとなっています。公共交通に変えてみることは環境への配慮につながります。

図 旅客輸送量あたりの二酸化炭素の排出量

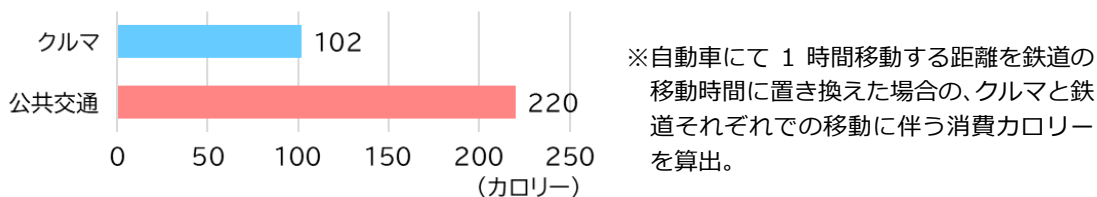


出典：運輸部門における二酸化炭素排出量（国土交通省、令和 5（2023）年度）

健康増進

公共交通の利用により、鉄道駅やバス停までの移動や車内で立っていることで、自然と運動量が増え、消費カロリーが増加することで健康増進が期待できます。

図 移動に伴う消費カロリー



出典：第6次改訂日本人の栄養所要量

第9章

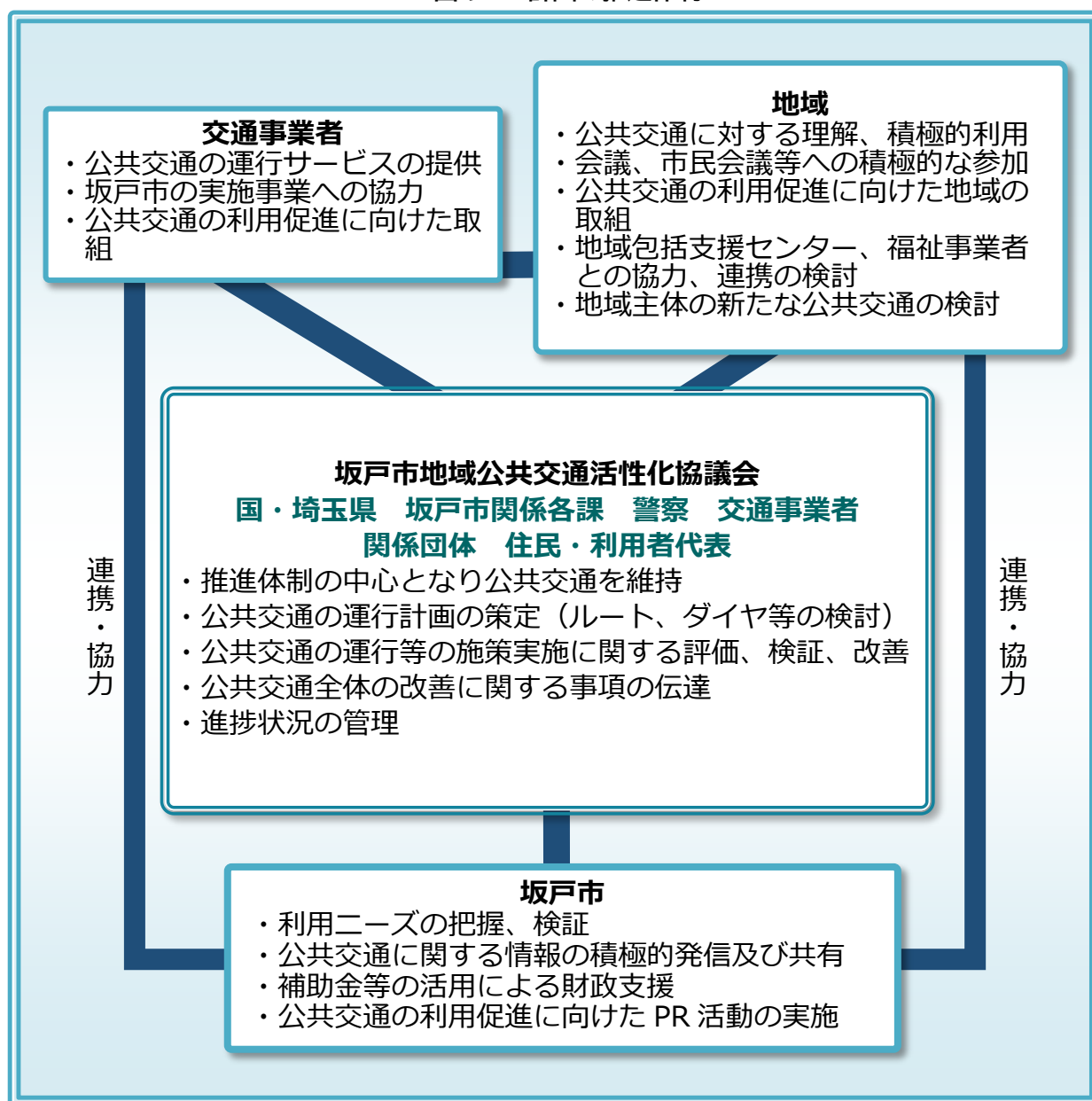
計画の推進にあたって

9-1. 計画の推進体制

本計画の目標を達成するためには、坂戸市や坂戸市地域公共交通活性化協議会の取組に加え、公共交通の利用者や事業者等が本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。また、坂戸市や坂戸市地域公共交通活性化協議会が中心となり、本計画の周知や関係主体間の連携強化を図ることも必要です。

第8章で整理した施策の実施にあたっては、交通事業者や国、埼玉県等の関係機関との調整を図りながら実施します。必要に応じ、国、埼玉県等の各種支援制度の活用を図ります。

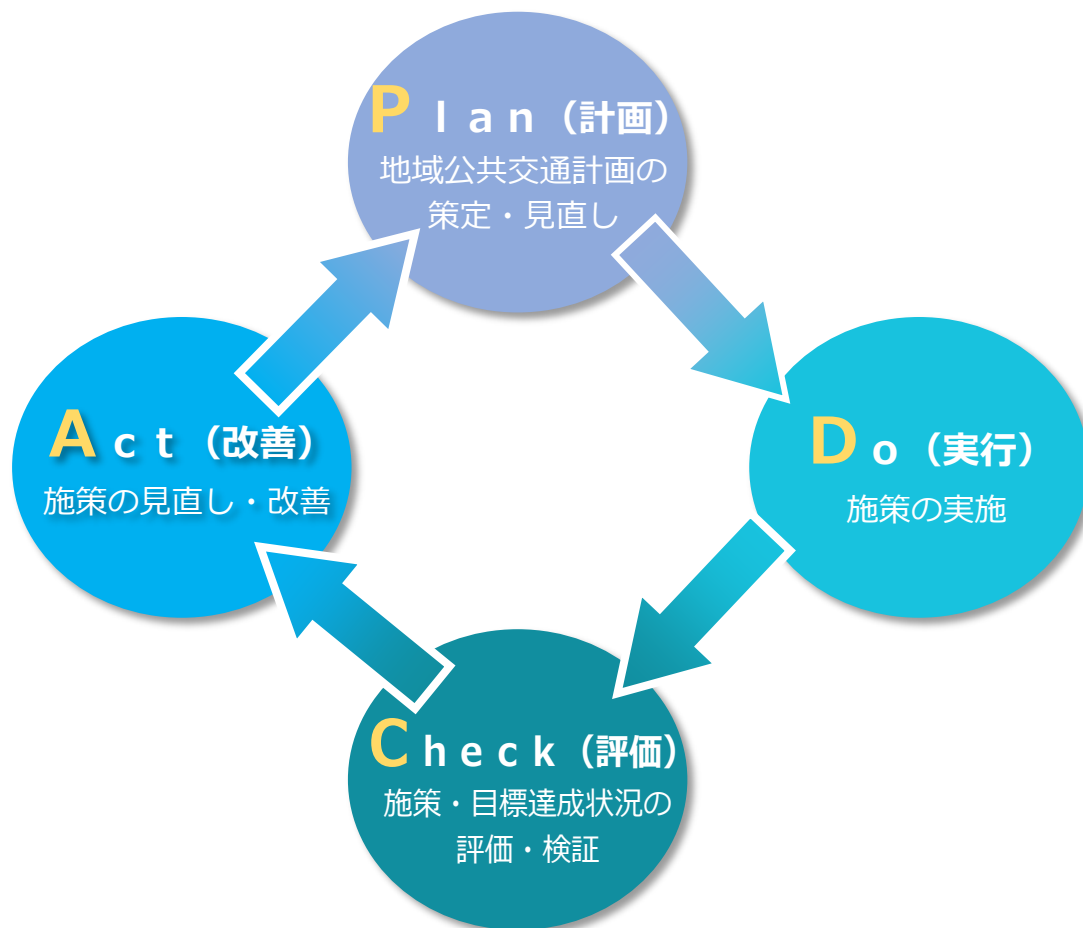
図9-1 計画の推進体制



本計画の推進については、PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」）に従って行います。

- ・PDCA サイクルによる計画期間を通じた進捗管理や毎年度実施する短期的な進捗管理を実施します。
- ・計画期間を通じた進捗管理として、評価指標の達成状況等により、施策の評価・検証を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、計画期間満了時までに目標を達成することが困難であると認められる場合等には、必要に応じて施策の見直しを実施します。
- ・短期的な進捗管理として、毎年度、施策の実施状況を確認します。

図 9-2 PDCA サイクルの実施イメージ



9-2. 評価指標

本計画の目標の達成状況を評価するため、評価指標を次のとおり設定します。

目標1 より利便性の高い市民バスの運行の実現 評価指標と目標値

評価指標	現況 (令和6(2024)年度)	目標 (令和11(2029)年度)
①市民バス利用者の満足状況	41.7%	45%

【指標の設定理由】

- ・市民バスのサービス内容の拡充や利用促進策を通し、利用者の満足度の向上を目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・令和6(2024)年度実施の市民バス利用者アンケート調査結果における「市民バス利用での満足状況」の「満足：23.2%」と「やや満足：18.5%」の合計値を現況値とします。評価年度に市民バス利用者アンケートを実施し、その結果から算出します。

評価指標	現況 (令和6(2024)年度)	目標 (令和11(2029)年度)
②市民バス利用者の不満状況	54.4%	50%

【指標の設定理由】

- ・市民バスのサービス内容の拡充や利用促進策を通し、令和6(2024)年度実施の市民バス利用者アンケート調査結果における「市民バス利用での不満の理由」で過半数を占める『利用したい時間帯に運行していない』の割合の減少を目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・評価年度に市民バス利用者アンケートを実施し、その結果から算出します。

目標2 地域特性を踏まえた公共交通サービスの提供 評価指標と目標値

評価指標	現況 (令和 6(2024)年度)	目標 (令和 11(2029)年度)
①支線を補完する新たな移動手段の導入件数	実績なし	1 件導入

【指標の設定理由】

- ・ 支え合い交通やデマンド型交通、医療施設行きの新規バス路線等、支線に位置づける市民バスを補完する新たな移動手段の導入を目指します。その際は日中稼働していない民間事業者や教育施設等の送迎車両について、地域の輸送資源としての有効活用を含めて検討します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・ 市の実績から算出します。

評価指標	現況 (令和 6(2024)年度)	目標 (令和 11(2029)年度)
②タクシーの稼働率	約 7 割	約 7 割

【指標の設定理由】

- ・ タクシーの利用促進策やほかの公共交通との連携を通し、タクシー事業者の所有する車両の稼働率の維持を目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・ タクシー事業者の実績及びヒアリング結果から算出します。

目標3 わかりやすく親しみやすい公共交通の実現 評価指標と目標値

評価指標	現況 (令和 6(2024)年度)	目標 (令和 11(2029)年度)
①バスまちスポットとまち愛スポットの登録数	バスまちスポット：4 件 まち愛スポット：0 件	バスまちスポット増加 1 件 まち愛スポット新規追加 1 件

【指標の設定理由】

- ・「バスまちスポット」、「まち愛スポット」の登録数の増加、新規登録を通し、公共交通を市民に身近に感じてもらうきっかけづくりにつなげます。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・市の実績から算出します。

評価指標	現況 (令和 5(2023)年度)	目標 (令和 11(2029)年度)
②市民アンケート調査における「駅・医療機関・商業施設への移動手段」における公共交通利用※ ¹ 割合	8.8%※ ²	10%

※1：選択肢「徒歩」、「自転車」、「バイク」、「自家用車」、「民間路線バス」、「市民バス」、「タクシー」、「鉄道」、「その他」のうち、「民間路線バス」、「市民バス」、「タクシー」、「鉄道」を公共交通として集計

※2：駅への移動手段における公共交通の割合：16.0%
 医療機関への移動手段における公共交通の割合：7.8%
 商業施設への移動手段における公共交通の割合：2.6%
 平均：8.8%

【指標の設定理由】

- ・複数の施策を通じた公共交通の利便性向上や、公共交通の利用促進策等を通し、日常利便施設への移動手段における公共交通利用の増加を目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・評価年度に市民意識調査を実施し、その結果から算出します。

9-3. 施策の実施主体・スケジュール

本計画を進めるにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向け、「行政」、「交通事業者」、「地域」等が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割や進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指します。また、各施策の実施スケジュールを次のとおり設定します。

計画中間年である令和9（2027）年度には、社会情勢の変化などを踏まえ、施策の進捗状況の確認と、必要に応じ評価指標の見直しを行います。

目標1 より利便性の高い市民バスの運行の実現

施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール(年度)				
	坂戸市	交通事業者	地域	企業・団体	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
施策1-1 市民バス間の乗り継ぎ利便性の強化	◎	○			検討	実施	継続		
施策1-2 市民バス以外のバス交通への 乗り継ぎ利便性向上	◎	○			検討	実施	継続		
施策1-3 市民バスの中間バス停新設に係る 検討	◎	○	○	○	検討	実施	継続		
施策1-4 市民バスの健全な運行を目指した 運行内容の見直し	◎	○	○		検討	実施	継続		
施策1-5 市民バスのサービス内容の拡充・ 効率化	◎	○		○	検討	実施	継続		
評価指標の達成確認 ①市民バス利用者の満足状況 ②市民バス利用者の不満状況					—	—	中間 評価	—	評価

目標2 地域特性を踏まえた公共交通サービスの提供

施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール(年度)				
	坂戸市	交通事業者	地域	企業・団体	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
施策1 交通弱者の移動手段の拡充に向けた検討	◎	○	○	○	検討	→	実施	→	継続
施策2 医療施設行き新規バス路線の導入に係る検討	◎	○		○	検討	→	実施	→	継続
施策3 タクシーの利用促進	◎	○			検討	→	実施	→	継続
施策4 ドライバー人材確保に係る支援	◎	○		○	継続				
施策5 地域のバス・ワゴン車両の有効活用	◎	○		○	検討	→	実施	→	継続
評価指標の達成確認 ①支線を補完する新たな移動手段の導入件数 ②タクシーの稼働率					—	—	中間評価	—	評価

目標3 わかりやすく親しみやすい公共交通の実現

施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール(年度)				
	坂戸市	交通事業者	地域	企業・団体	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
施策1 バスロケーションシステムの周知・利用促進	◎	○		○	検討	→	実施	→	継続
施策2 バスまちスポットの拡充・周知促進	◎			○	実施	→	継続	→	
施策3 市民・地域とともに公共交通を考える場づくり	◎		○		検討	→	実施	→	継続
評価指標の達成確認 ①バスまちスポットとまち愛スポットの登録数 ②市民アンケート調査における「駅・医療機関・商業施設への移動手段」における公共交通利用割合					—	—	中間評価	—	評価

卷末資料

1. 策定の経過

年月日	内 容
令和 5（2023）年 8 月 9 日～ 令和 5（2023）年 8 月 23 日	市民アンケート調査（坂戸市都市計画マスタープランの策定の一環として実施）
令和 6（2024）年 7 月 1 日	第 1 回庁内検討委員会
令和 6（2024）年 7 月 9 日	第 1 回坂戸市地域公共交通活性化協議会
令和 6（2024）年 8 月 15 日	交通事業者ヒアリング調査
令和 6（2024）年 9 月 1 日、3 日	市民バス利用者、路線バス利用者、施設利用者アンケート調査
令和 6（2024）年 10 月 11 日	第 2 回庁内検討委員会（書面開催）
令和 6（2024）年 10 月 29 日	第 2 回坂戸市地域公共交通活性化協議会
令和 6（2024）年 11 月 6 日～18 日	地区別懇談会
令和 6（2024）年 12 月 6 日～ 令和 7（2025）年 1 月 6 日	市民コメント
令和 7（2025）年 1 月 15 日	第 3 回庁内検討委員会（書面開催）
令和 7（2025）年 2 月 12 日	第 3 回坂戸市地域公共交通活性化協議会

2. 坂戸市地域公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 坂戸市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における旅客輸送の需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を埼玉県坂戸市千代田一丁目1番1号坂戸市役所内に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する協議に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関すること。
- (5) 自家用有償旅客運送の必要性、運送の区域及び運送の対価に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第4条 協議会は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者とし、市長が委嘱する。

- (1) 坂戸市 総合政策部長
- (2) 坂戸市 こども健康部長
- (3) 坂戸市 福祉部長
- (4) 坂戸市 都市整備部長
- (5) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (7) 埼玉県飯能県土整備事務所長又はその指名する者
- (8) 西入間警察署長又はその指名する者
- (9) 住民又は地域公共交通の利用者等
- (10) 学識経験者
- (11) 埼玉運輸支局長又はその指名する者
- (12) 埼玉県企画財政部交通政策課長又はその指名する者
- (13) その他協議会が必要と認める者

(役員)

第5条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 2人

(3) 監事 2人

2 会長は、協議会の会議（以下「会議」という。）において委員の互選により決定する。

3 副会長及び監事は、委員のうちから会長が指名する。

4 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることができない。

(職務)

第6条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは会長の職務を代理する。

3 監事は、協議会の会計や事業の執行状況等を監査する。

(委員の任期)

第7条 委員の任期は2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は再任されることができる。

3 委員の任期満了に伴う改選が行われた場合、次の会長及び副会長が選任されるまでの間、従前の会長及び副会長がその職務を執行する。

(会議)

第8条 協議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 委員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合には代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議決は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

7 委員の招集が困難である場合等は、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決を行うことができるものとする。

8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第9条 会議で協議が整った事項については、委員及びその関係者はその協議結果を尊重しなければならない。

(運賃協議部会)

第10条 協議会は旅客輸送に係る運賃及び料金（以下「運賃等」という。）を協議するため、運賃協議部会を置く。

- 2 運賃協議部会は、道路運送法第9条第4項の協議会とする。
- 3 運賃協議部会の委員は、次に掲げる者とする。
 - (1) 坂戸市 総合政策部長
 - (2) 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
 - (3) 埼玉運輸支局長又はその指名する者
 - (4) 住民又は利用者の代表
- 4 運賃協議部会に部会長を置き、前項第1号に掲げる委員をもって充てる。
- 5 第6条第1項及び第8条の規定は、運賃協議部会について準用する。

(専門部会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に専門部会を置くことができる。

- 2 専門部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の経費は、負担金、補助金、繰越金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第14条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、坂戸市市民部交通対策課に置く。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(委任)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成23年12月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成24年7月11日から施行する。

附 則

この規約は、平成26年6月18日から施行する。

附 則

この規約は、平成27年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成29年7月27日から施行する。

附 則

この規約は、令和2年7月14日から施行する。

附 則

この規約は、令和6年1月19日から施行する。

3. 坂戸市地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	区分	団体名	役職	委員
1	1号	坂戸市	総合政策部長	石坂 知巳
2	2号	坂戸市	こども健康部長	井上 晋
3	3号	坂戸市	福祉部長	柴崎 慎二
4	4号	坂戸市	都市整備部長	佐藤 健一
5	5号	一般社団法人埼玉県バス協会	専務理事	関根 肇
6	5号	東武バスウエスト株式会社	運輸統括部業務課 課長補佐	岡田 正之
7	5号	川越観光自動車株式会社	運輸部 課長	大山 博
8	5号	坂戸市駅前広場使用タクシー 協議会	会長	吉野 保次
9	6号	東武バス労働組合	坂戸分会 分会長	中野 建太郎
10	7号	埼玉県飯能県土整備事務所	副所長	高野 仁志
11	8号	西入間警察署交通課	課長	山口 義量
12	9号	坂戸市区長会	副会長	綿貫 富男
13	9号	坂戸市老人クラブ連合会	副会長	石井 秀明
14	9号	坂戸市商工会	会長	本橋 聡
15	10号	城西大学	現代政策学部 教授	庭田 文近
16	11号	関東運輸局埼玉運輸支局	首席運輸企画専門官	坂井 貴夫
17	12号	埼玉県企画財政部交通政策課	主査	島根 淳
18	13号	東武鉄道株式会社	鉄道事業本部 事業戦略部 課長	小瀧 正和
19	13号	社会福祉法人 坂戸市社会福祉協議会	事務局長	太田 正一

4. 各種調査票

◇市民バス利用者アンケート調査票

市民バス（さかっちバス・さかっちワゴン）利用者 アンケート調査票

問1 あなたの年齢を教えてください。（一つに○）

- | | | | |
|------------|------------|------------|------------|
| 1. 19歳以下 | 2. 20歳～29歳 | 3. 30歳～39歳 | 4. 40歳～49歳 |
| 5. 50歳～59歳 | 6. 60歳～69歳 | 7. 70歳以上 | |

問2 あなたのお住まいを教えてください。（一つに○）

- | | | | | | |
|---|--------|--------|-------------|---------|--|
| 1. 坂戸市（大字（町丁目名）も教えてください）（_____）【回答例：千代田一丁目】 | | | | | |
| 2. 鶴ヶ島市 | 3. 川越市 | 4. 鳩山町 | 5. その他の埼玉県内 | 6. 埼玉県外 | |

問3 アンケート調査票を受け取った当日の状況を教えてください。

（①と②は数字で、③は「片道利用」か「往復利用」のいずれかに○をつけてください。）

①受け取った月日（__月__日） ②受け取った時間帯（__時台） ③利用（片道利用・往復利用）

問4 アンケート調査票を受け取った当日、利用した路線を教えてください。（該当するものに○）

- | | | | | |
|----------|----------|----------|----------|---------|
| 1. おおや線 | 2. にしさと線 | 3. つるまい線 | 4. みよしの線 | 5. すぐろ線 |
| 6. にっさい線 | 7. しろやま線 | 8. しがいち線 | 9. さかと線 | |

記入でのお願い：おおや線から乗り継ぎ、しがいち線を利用した場合は、「おおや線」「しがいち線」の両方に○をつけてください。

問5 問4で回答した路線の利用について、乗車したバス停と、降車したバス停を教えてください。

乗車したバス停（_____）	降車したバス停（_____）
途中に「乗り継ぎ」があった場合は、「乗り継ぎ」をしたバス停（_____）	

問6 市民バス（さかっちバス・さかっちワゴン）の利用頻度を教えてください。（一つに○）

- | | | | |
|----------|------------|-------------|---------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 平日のほぼ毎日 | 3. ほぼ毎週の日曜日 | 4. 週3～4日 |
| 5. 週1～2日 | 6. 1か月に数日 | 7. 年に数日 | 8. その他（_____） |

問7 アンケート調査票を受け取った当日の利用目的と行き先を教えてください。

（帰宅時に受け取った場合には、何の目的でどこからの帰りかを教えてください。）

主要な目的、行き先をお答えください。（複数の利用目的の場合は、最大で2つまでお答えください。）

なお、目的地は、回答例を参考に、「地名と施設」もしくは「具体的な施設名称」でお答えください。

- | | | |
|----------|---------|----------------------|
| 1. 通勤 | （_____） | 【回答例：東京都内の勤務地】 |
| 2. 通学 | （_____） | 【回答例：川越市内の高校】 |
| 3. 通院 | （_____） | 【回答例：坂戸中央病院】 |
| 4. 買い物 | （_____） | 【回答例：坂戸市内のスーパーマーケット】 |
| 5. 食事 | （_____） | 【回答例：川越市内の商業施設】 |
| 6. 娯楽 | （_____） | 【回答例：ワカバウォークで映画】 |
| 7. その他私用 | （_____） | 【回答例：坂戸駅近くの銀行】 |
| 8. 業務 | （_____） | 【回答例：坂戸市内の事業所で打合せ】 |
| 9. その他 | （_____） | |



裏面へお進みください。

問8 市民バス（さかっちバス・さかっちワゴン）の利用状況とその時間帯を教えてください。

1. 往復の利用 （行き：_____時台 帰り：_____時台）
2. 片道の利用 （_____時台）

問9 市民バス（さかっちバス・さかっちワゴン）の利用での満足状況を教えてください。（一つに○）

1. 満足 2. やや満足 3. 普通 4. やや不満 5. 不満 6. 分からない

問10 問9で、「4. やや不満」「5. 不満」と答えた方に質問します。不満と思うことを教えてください。（一つに○）

1. 駅まで移動しても、東武東上線・東武越生線との乗り継ぎが悪い
2. 市民バス路線の相互での乗り継ぎが悪い
3. 利用したい場所（目的地）に運行していない
4. 自宅や目的地からバス停までの徒歩の移動時間が長い
5. 利用したい時間帯に運行していない
6. 市民バス（さかっちバス・さかっちワゴン）が時刻表通りの時刻に到着しない
7. その他（_____）

問11 さかっちバスやさかっちワゴンの現在位置の確認やバス停への到着目安時刻が、スマートフォンやパソコンで確認可能ですが、ご存知でしたか。（一つに○）

1. 知っていた 2. 知らなかった

問12 問11で、「1. 知っていた」と答えた方に質問します。使用の頻度を教えてください。（一つに○）

1. 必ず使う 2. 使うこともある 3. 使わない

問13 市民バス（さかっちバス・さかっちワゴン）の今後の運行のあり方について、あなたの考えに、最も近いものを教えてください。（一つに○）

1. 運行本数の増便 【具体的な路線を記入してください】（_____路線）
2. ワゴンからバスへの大きさの変更【具体的な路線を記入してください】（_____路線）
3. 停留所を設置して欲しい場所がある 【具体的な場所を下の欄に記入してください】
（_____）
※記入例：○○路線で、□□地域交流センターに行ける様にして欲しい 等
4. 市民バス相互の乗り継ぎでの待ち時間の改善
【バス停の名称と乗り継ぎでの待ち時間を改善して欲しい路線を下の欄に記入してください】
（バス停名称：_____待ち時間の改善：_____路線と_____路線の乗り継ぎ）
5. デマンド交通*の導入
※乗車時間を予約しタクシー車両やワゴン車両により目的地まで乗合で移動する運行形態のこと
6. 現状の運行を維持してほしい 7. 分からない
8. その他（_____）

ご協力ありがとうございました。

恐れ入りますが、調査当日にお渡しした返信用封筒にアンケート票を入れて、
9月17日（火）までにご投函ください。

◇路線バス利用者アンケート調査票

路線バス利用者 ヒアリング調査票

問1 あなたの年齢を教えてください。(一つに○)

- | | | | |
|------------|------------|------------|------------|
| 1. 19歳以下 | 2. 20歳～29歳 | 3. 30歳～39歳 | 4. 40歳～49歳 |
| 5. 50歳～59歳 | 6. 60歳～69歳 | 7. 70歳以上 | |

問2 あなたのお住まいを教えてください。(一つに○)

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| 1. 坂戸市(大字(町丁目名)も教えてください)() | 【回答例:千代田一丁目】 |
| 2. 鶴ヶ島市 | 3. 川越市 |
| 4. 鳩山町 | 5. その他の埼玉県内 |
| 6. 埼玉県外 | |

問3 路線バスの利用頻度を教えてください。(一つに○)

- | | | | |
|-----------|------------|-----------|----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 平日のほぼ毎日 | 3. 週3～4日 | 4. 週1～2日 |
| 5. 1か月に数日 | 6. 年に数日 | 7. その他() | |

問4 路線バスで、これから降車するバス停を教えてください。

これから降車するバス停()【回答例:坂戸車庫前】

問5 路線バスの利用目的と行き先を教えてください。(帰宅の場合は、何の目的でどこからの帰りを教えてください)
主要な利用目的、行き先をお答えください。(複数の利用目的は最大で2つまでお答えください。)
なお、目的地は、回答例を参考に、「地名と施設」もしくは「具体的な施設名称」でお答えください。

- | | | |
|----------|-----|----------------------|
| 1. 通勤 | () | 【回答例:東京都内の勤務地】 |
| 2. 通学 | () | 【回答例:川越市内の高校】 |
| 3. 通院 | () | 【回答例:坂戸中央病院】 |
| 4. 買い物 | () | 【回答例:坂戸市内のスーパーマーケット】 |
| 5. 食事 | () | 【回答例:川越市内の商業施設】 |
| 6. 娯楽 | () | 【回答例:ワカバウォークで映画】 |
| 7. その他私用 | () | 【回答例:坂戸駅近くの銀行】 |
| 8. 業務 | () | 【回答例:坂戸市内の事業所で打合せ】 |
| 9. その他 | () | |

問6 路線バスの利用での満足状況を教えてください。(一つに○)

- | | | | | | |
|-------|---------|-------|---------|-------|----------|
| 1. 満足 | 2. やや満足 | 3. 普通 | 4. やや不満 | 5. 不満 | 6. 分からない |
|-------|---------|-------|---------|-------|----------|

問7 問6で、「4. やや不満」「5. 不満」と答えた方に質問します。不満と思うことを教えてください。(一つに○)

- | |
|-----------------------------|
| 1. 東武東上線との乗り継ぎが悪い |
| 2. 利用したい場所(目的地)に運行していない |
| 3. 自宅や目的地からバス停までの徒歩の移動時間が長い |
| 4. 利用したい時間帯に運行していない |
| 5. 路線バスが時刻表通りの時刻に到着しない |
| 6. その他 () |

【調査員記入欄】 調査地点 坂戸駅 ・ 北坂戸駅 ・ 若葉駅 調査時間帯: 時台

以上です。ご協力ありがとうございました。

◇施設利用者アンケート調査票

施設利用者 ヒアリング調査票

問1 あなたの年齢を教えてください。(一つに○)

- | | | | |
|------------|------------|------------|------------|
| 1. 19歳以下 | 2. 20歳～29歳 | 3. 30歳～39歳 | 4. 40歳～49歳 |
| 5. 50歳～59歳 | 6. 60歳～69歳 | 7. 70歳以上 | |

問2 あなたのお住まいを教えてください。(一つに○)

- | | | | |
|--|---------|--------|-------------|
| 1. 坂戸市(大字(町丁目名)も教えてください)() 【回答例:千代田一丁目】 | | | |
| 2. 鶴ヶ島市 | 3. 東松山市 | 4. 川越市 | 5. 日高市 |
| 6. 毛呂山町 | 7. 鳩山町 | 8. 川島町 | 9. その他の埼玉県内 |
| | | | 10. 埼玉県外 |

問3 この施設への来訪頻度を教えてください。(一つに○)

- | | | | |
|-----------|------------|-----------|----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 平日のほぼ毎日 | 3. 週3～4日 | 4. 週1～2日 |
| 5. 1か月に数日 | 6. 年に数日 | 7. その他() | |

問4 本日、この施設まではどのような交通手段を利用して来られましたか。(該当するもの全てに○)

- | | | | |
|-------------|-------------------------|------------|-------|
| 1. 車(自分で運転) | 2. 車(家族等の送迎・同乗) | 3. バイク | 4. 鉄道 |
| 5. 路線バス | 6. 市民バス(さかっちバス・さかっちワゴン) | 7. タクシー | |
| 8. 自転車 | 9. 徒歩 | 10. その他() | |

問5 問4で、「4. 鉄道」「5. 路線バス」「6. 市民バス(さかっちバス・さかっちワゴン)」「7. タクシー」と答えた方に質問します。

公共交通利用での満足状況を教えてください。(一つに○)

- | | | | | | |
|-------|---------|-------|---------|-------|----------|
| 1. 満足 | 2. やや満足 | 3. 普通 | 4. やや不満 | 5. 不満 | 6. 分からない |
|-------|---------|-------|---------|-------|----------|

問6 坂戸市の公共交通の課題について、最も近いものを教えてください。(一つに○)

- | |
|--|
| 1. 路線バスや市民バスで、駅まで移動しても、東武東上線・東武越生線との乗り継ぎが悪い |
| 2. 路線バスや市民バスが、利用したい場所(目的地)に運行していない |
| 3. 路線バスや市民バスを利用する場合において、自宅や目的地からバス停までの徒歩の移動時間が長い |
| 4. 路線バスや市民バスが、利用したい時間帯に運行していない |
| 5. 路線バスや市民バスが、時刻表通りの時刻に到着しない |
| 6. タクシーの配車を依頼しても、配車までの時間が長い |
| 7. タクシーの料金が高い |
| 8. 課題と感ずることはない |
| 9. その他() |

【調査員記入欄】

調査地点 坂戸市役所 ・ 市立中央図書館 ・ マルエツアクロスプラザ ・ 坂戸中央病院 調査時間帯: 時台

以上です。ご協力ありがとうございました。

5. 交通事業者ヒアリング調査の実施概要

「坂戸市地域公共交通計画」の策定に向け、交通事業者の立場からの意見や要望等の把握、事業の状況の把握を目的とし、ヒアリングシートを用いた調査を実施しました。

・対象事業者

バス事業者：2社、タクシー事業者：6社 計8社

・実施方法

メールでヒアリングシートを送付、メール及びFAXにて回答を回収

・実施期間

ヒアリングシート送付：令和6年8月15日～おおむね1週間以内に回収

・調査項目（全社共通）

利用者から寄せられることの多い意見、運行上の問題点、現在の坂戸市内の公共交通ネットワークに対する印象、将来の人口減少及び少子高齢化の影響、技術革新が公共交通に与える影響、利用促進の取組 等

・調査項目（タクシー事業者）

所有している営業車両数、運行エリア、坂戸市内鉄道駅における営業台数、近年の輸送人員の推移

・主なヒアリング結果

○坂戸市内の交通ネットワークについて

- ・ある程度ネットワークは構築されている。
- ・市民バスは路線によって利用者数に差があるため、路線や地域ごとに、利用実態とニーズに即した運行形態へと再編する必要性を感じる。
- ・通勤通学に路線バスを利用する市民は少ない。 等

○将来の需要・技術革新の影響

- ・通勤通学の需要減少が見込まれることから、需要に応じたダイヤに再編する可能性がある。
- ・高齢化等により移動の需要が増える一方、人員不足で供給が追いつかなくなる可能性がある。
- ・自動運転の実用化はまだ課題が多いが、確立された際は運転士不足問題に寄与すると感じる。 等

6. 地区別懇談会の開催概要

「坂戸市地域公共交通計画」の策定に向け、市民の公共交通の利用状況や要望等の把握を目的とし、地区別懇談会を開催しました。

・実施概要

地区名	入西	坂戸	大家	三芳野	勝呂
開催日時	令和6年 11月6日 (水)	令和6年 11月7日 (木)	令和6年 11月12日 (火)	令和6年 11月13日 (水)	令和6年 11月18日 (月)
開催場所	入西地域 交流センター 会議室B	坂戸市 文化会館 第1会議室	城山地域 交流センター 集会室	三芳野地域 交流センター 集会室	勝呂地域 交流センター 視聴覚室
参加者	22名	53名	19名	15名	14名
開催後の 意見提出 件数	2名より 3件	5名より 9件	5名より 12件	4名より 9件	1名より 1件
参加者の 所属	区・自治会長、民生委員・児童委員、 地域包括支援センター職員等、地区の代表者				

・参加者からの主な意見内容

○計画素案全般に係る内容

- ・鉄道の駅と市役所が公共交通の中心拠点となっているが、中心拠点間は鉄道を利用、生活拠点や市街地ゾーンから中心拠点までは路線バスや市民バスを利用、それ以外の場所への移動について、補完移動手段で考えるようにすれば、目的地までの移動時間を短縮することができる。
- ・支線を補完する移動手段として、市内病院循環バスや、埼玉医科大学病院直行バス、デマンド型交通の実現ができれば、有効である。
- ・車に依存した生活が基本となっているため、運転免許証返納後の移動手段として、完全デマンド型交通の整備を研究してほしい。 等

○各公共交通について

- ・路線バス、市民バスにおいては、運行本数が少ない。地域住民のニーズに合わせた運行内容への調整を希望したい。
- ・タクシーにおいては、利用したいときに利用しづらい。
- ・目的や時間帯ごとにどの交通手段を利用すべきかがわかる案内・情報ツールがあると便利。 等

7. 市民コメントの実施概要

「坂戸市地域公共交通計画（素案）」を公表し、広く市民から意見を求めるために実施しました。

実施期間	令和 6（2024）年 12 月 6 日～令和 7（2025）年 1 月 6 日
実施結果	意見提出数 4 名及び団体 1 件

坂戸市地域公共交通計画

令和 7(2025)年 3 月

坂戸市地域公共交通活性化協議会

坂戸市 市民部 交通対策課

電話:049-283-1331(代表)

