

第3章 連携計画

3-1 基本的な方針

3-2 計画の区域

3-3 計画の目標

3-4 事業の内容及び実施主体

3-5 計画期間

3-1 基本的な方針

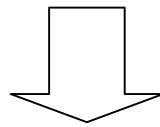
本計画は、小山市の公共交通を取り巻く背景や、これまでの取り組みの経緯等をふまえ、地域で安心安全に暮らし続けることができる公共交通環境の確保のために、市民生活を支え、かつ市民・企業・市が協働で支える公共交通体系と主体となるバス交通の充実を目指すものである。

また、市内の商業、観光、産業等と連携しながら地域の活性化に寄与し、環境都市おやまの実現の一翼を担う公共交通を目指すものである。

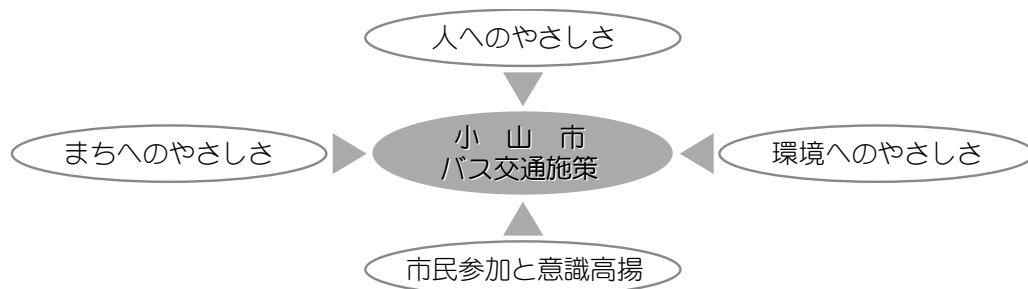
本計画を検討するにあたって、その前提となる基本方針は以下のとおりである。

■ 基本方針

「地域公共交通活性化再生法」の制定で
地域公共交通は
事業者任せではなく
地域全体でそのあり方を考えるべき
との位置づけに



みんなで考え、みんなで支える、
継続可能な地域公共交通体系の充実に向けて



3-2 計画の区域

本計画の対象区域は、小山市全域とする。

3-3 計画の目標

本計画を策定するにあたり、その目標を大きく以下の6つにとりまとめた。これらの内容は、それぞれ行政、バス事業者、市民、企業などの協働の取り組みを通じて実現されるものである。

| ■計画の目標 | ■具体的な整備方針・施策 |
|----------------------------|---|
| ①市民の誰もが利用できる公共交通の実現 | <p>デマンドバスの運行 郊外部については現在の路線型をデマンド型に再編</p> <p>高齢者・子育て・障がい者支援 運転免許自主返納者の支援 福祉政策との共同支援 (割引、支援乗車券の発行等)</p> |
| ②より便利に、 快適に利用できる公共交通の実現 | <p>市街地循環バスの再編成 中心部循環型を往復型に再編 需要に応じた路線の再編成と増便 デマンドバスとの連携などのために 新規の路線を設定</p> <p>各路線の運行統一化 運賃、乗り継ぎ制度の統一</p> <p>運行関連施設の整備 総合案内板の設置 ITによる情報提供 停留所施設の整備 バリアフリー車両への切り替え</p> <p>広域連携 相互乗り入れや共同運行 乗り継ぎシステム</p> |
| ③費用と効果のバランスがとれた公共交通の実現 | <p>公的車両の有効利用 市保有の福祉バスなどの有効活用</p> |
| ④地域の活性化に寄与する公共交通の実現 | <p>商業関係者との協働 利用サービス券 広告収入</p> |
| ⑤環境にやさしい公共交通の実現 | <p>サイクル・パーク&バスライド 自家用車からの転換促進</p> |
| ⑥みんなで支える公共交通の実現 | <p>一般市民との協働 地区協議会 バス友の会 停留所オーナー</p> |

3-4 事業の内容及び実施主体

丸数字は前ページの計画の目標に対応

| 事業 | 内容 | 取り組み | 事業主体 | 計画の目標 |
|---|--|-----------------------------|-------------|------------|
| バス路線再編 | 市街地循環バスの再編 (路線バス化) | 羽川路線(変更) | 市 事業者 | ②③④⑤ ⑥ |
| | | 間々田路線(変更) | | |
| | | 高岳路線(再編) | | |
| | | 犬塚路線(再編) | | |
| 地域コミュニティバスの再編 (デマンドバス化) *右記は全てデマンド化 | 桑・絹地区 間々田東部・大谷中南部地区 豊田・中・穂積地区 寒川・生井地区 | 市民病院路線(新設) | 市 事業者 | ① ③④⑤ ⑥ |
| | | 間々田東路線(再編) | | |
| | 公的車両の有効活用 | 思川駅路線(新設) | 事業者 | ① ③ |
| | | 道の駅路線(新設) | | |
| 運行関連施設の整備 | 停留所、ターミナル施設の整備 | いきいきふれあいセンターの送迎バスの活用 | 市 | ②③④ |
| 利便性向上 及び 利用促進 | 運行総合案内の充実 | 上屋、ベンチ等の整備 | 市 事業者 | ② |
| | 各路線の運行統一化 | IT(オペレーションシステム) 総合時刻表の整備 | 市 事業者 | ② ④⑤ |
| | | 運賃体系の統一 乗り継ぎ券の共通化 | | |
| | 広報 | 情報提供 利用促進 | 市 | ①② ⑥ |
| | 利用者意向調査 | 市民アンケート 利用者アンケート | 市 | ①②③④ ⑥ |
| | 高齢者・子育て・障害者 支援 | 無料・割引運賃の再検討と見直し | 市 その他関係者 | ① ③④ |
| | | 運転免許自主返納支援 | 市 | ① ④ |
| 低床バスの導入、切り替え | | 市 事業者 | ② | |

| 事業 | 内容 | 取り組み | 事業主体 | 計画の目標 |
|---------|----------------------------|-----------------------------|--------------|---------|
| 環境対策 | モビリティマネジメント (自家用車からの転換) | サイクル・パーク&バスライド拠点整備 | 市 商業関係者 | ② ⑤ |
| | | エコ通勤 | 市 市民 | ⑤ |
| | 車両対策 | バイオディーゼル燃料 ハイブリッドバス | 市 事業者 | ⑤ |
| 協働の取り組み | 一般市民との協働 | 地区協議会 バス友の会、停留所オーナー | 市 市民 | ③④ ⑥ |
| | 商業関係者との協働 (地域振興活性化策) | 乗車サービス券 広告収入 | 事業者 商業関係者 | ④ ⑥ |
| | 広域連携 | 市町村間のネットワーク化 相互乗り入れ／越境運行 | 市 事業者 | ② ④ |

1) 市街地循環バスの再編

(1) 羽川路線

①再編成(案)の概要

羽川循環バスについては、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種類 | 内容 | 効果 |
|-------------|-------------------------------|---|
| 運行廃止 | 「飯塚経由便」(扶桑水処理センター～笹原・4便/日) | 20分×4便=80分が削減され、全体の運行間隔が短縮 |
| ルート統合 | 西ルート(国道)を廃止し、東ルート(県道)に1本化する | 利用者にわかりやすい運行ルートとダイヤ編成になる 沿道の利便性確保のため、「市民病院線」の延長を検討する |
| ルート再編成 | 小山駅⇄市民病院線をワゴン車によりシャトル運行する。 | 行き先が小山駅のみとなり、高齢者に分かりやすくなる 最も利用度の高い区間の運行間隔が短縮される |
| 増便 (将来的) | 増車による毎時運行を行う (需要の状況に応じて検討) | わかりやすい毎時運行の実現 頻度アップによる利便性向上 |

②運行ダイヤの改善方針

羽川循環バスは、再編成により利便性が以下のとおり向上するものと見込む。

| 現行ダイヤ | |
|-------|-------|
| 9往復/日 | |
| 小山駅発 | 小金井駅発 |
| 6:35 | 7:15 |
| 7:58 | 8:34 |
| 9:38 | 10:24 |
| 11:24 | 12:10 |
| 13:16 | 14:02 |
| 14:43 | 15:44 |
| 16:30 | 17:26 |
| 18:07 | 18:51 |
| 19:32 | 20:18 |



| 再編成ダイヤ | |
|--------------|-------|
| 10往復/日 | |
| 小山駅発 | 小金井駅発 |
| 10往復/日に増便 | |
| *将来的には毎時運行検討 | |

飯塚経由便
(再編後は廃止)

③再編成（案）による効果（見込み）

羽川循環バスは、再編成により以下のような効果を見込む。

| 項目 | 現在 | 再編成後 | 備考 |
|------|---------------------|-------------------------|-------------|
| 運行便数 | 9往復 | 10往復 | ルート再編による |
| 利用者数 | 223人/日 | 250人/日 | 便数増加による |
| 運賃収入 | 約67万円/月 約920万円/年 | 約104万円/月 約1250万円/年 | 運賃150円→200円 |
| 運行経費 | 約2100万円/年 | 約1970万円/年 | |
| 公費負担 | 約1180万円/年 | 約690万円/年 (約△490万円/年) | 広告収入等を勘案 |

(2) 間々田路線

①再編成（案）の概要

間々田循環バスについては、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種類 | 内容 | 効果 |
|-------------|---------------------------------------|--|
| 運行廃止 | 「光南病院区間」(間々田駅～光南病院・4便/日) しらさぎ館への経由 | 光南病院区間30分、しらさぎ館区間80分が削減され、全体の運行間隔が短縮できる |
| ルート統合 | 西ルートを廃止し、東ルートに1本化する | 利用者にわかりやすい運行ルートとダイヤ編成になる 間々田地区の狭隘な西コースを廃止して安全性を向上させる。 西ルート廃止に対する利便性確保として「ふれあい健康センター送迎バス」の活用を検討する |
| 増便 (将来的) | 増車による毎時運行を行う (需要の状況に応じて検討) | わかりやすい毎時運行の実現 頻度アップによる利便性向上 |

*しらさぎ館及び光南病院へは「間々田東循環バス」が巡回するように再編成を行う。

②運行ダイヤの改善方針

間々田循環バスは、再編成により利便性が以下のとおり向上するものと見込む。

| 現行ダイヤ | | → | 再編成ダイヤ | |
|-------|-------|---|---------------------------------------|-------|
| 9往復/日 | | | 10往復/日 | |
| 小山駅発 | 間々田駅発 | | 小山駅発 | 間々田駅発 |
| 6:40 | 7:13 | | 10往復/日 に増便 *将来的には 毎時運行検討 | |
| 8:04 | 9:03 | | | |
| 9:47 | 10:43 | | | |
| 11:26 | 12:05 | | | |
| 13:09 | 14:05 | | | |
| 14:54 | 15:40 | | | |
| 16:24 | 17:22 | | | |
| 18:10 | 18:51 | | | |
| 19:35 | 20:12 | | | |
| | | | | |

光南病院延長あり
(再編後は延長廃止)

③再編成(案)による効果(見込み)

間々田循環バスは、再編成により以下のような効果を見込む。

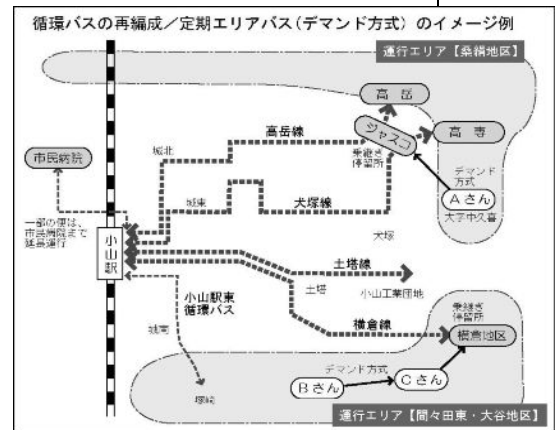
| 項目 | 現在 | 再編成後 | 備考 |
|------|-----------------------|--------------------------|-------------|
| 運行便数 | 9往復 | 10往復 | ルート再編による |
| 利用者数 | 162人/日 | 180人/日 | 便数増加による |
| 運賃収入 | 約 48万円/月 約 580万円/年 | 約 81万円/月 約 970万円/年 | 運賃150円→200円 |
| 運行経費 | 約2000万円/年 | 約1940万円/年 | |
| 公費負担 | 約1420万円/年 | 約 940万円/年 (約△480万円/年) | 広告収入等を勘案 |

(3) 高岳路線／犬塚路線／土塔路線／横倉路線

①再編成(案)の概要

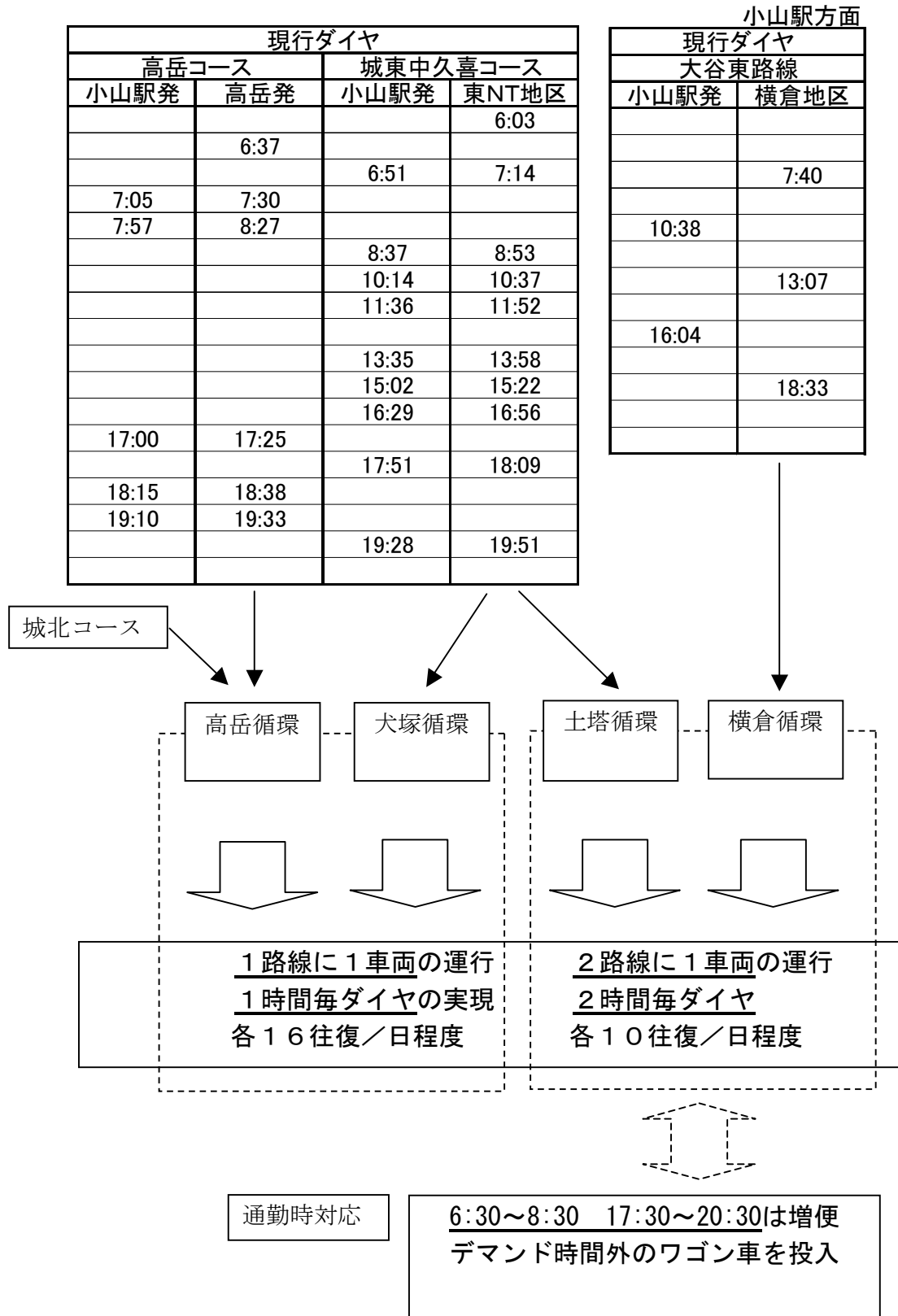
城東・中久喜循環バス(現在)については、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種類 | 内容 | 効果 |
|--------|--|---------------------------|
| 運行廃止 | 大字中久喜地区(利用者が少ない) | 周回時間がやや削減され、全体の運行間隔が短縮できる |
| ルート再編成 | 「高岳コース(現在は通勤時間帯のみ運行)」を「高岳循環バス」として終日運行を行う。 | 利用者にわかりやすい運行ルートとダイヤ編成になる |
| | 「城北コース」は「高岳コース」に吸収統合する。 | |
| | 現在の城東・中久喜コースの北半分を「犬塚循環バス」として分離独立させる | |
| | 現在の城東・中久喜コースの南半分を「土塔循環バス」として分離独立させる | |
| | 「大谷東路線」の小山駅～横倉地区のサービス向上を目指すため「横倉循環バス」として再編成する。 | |
| 車両の導入 | 現行の1路線2台運行から、4路線3台運行とするため、日野ポンチョ(ロング)を導入する。 | 低床バスの導入率の向上によりバリアフリー化が進む |
| | 現行車両の低床バスへの切り替えを検討する。 | |



②運行ダイヤの改善方針

城東・中久喜循環バス（現在）は、再編成により利便性が以下のとおり向上するものと見込む。なお「1路線1台による毎時運行」が理想型であるが、「2路線1台による交互運行（通勤時を除く）」など、需要や収支のバランス等の比較検討を行うものとする。



③再編成（案）による効果（見込み）

城東・中久喜循環バス（現在）は、再編成により以下のような効果を見込むが、運行規模については需要や収支の検討により最終的に決定する。

| 項目 | 現在 | 再編成後 | 備考 |
|------|------------------------|------------------------|---------------------------------|
| 運行便数 | 6往復（高岳） | 16往復（高岳） | ルート再編による *ただし需要や収支の検討により調整 |
| | 9.5往復 （城東中久喜） | 16往復（犬塚） | |
| | 9往復 （城東中久喜） | 10往復（土塔） | |
| | 3往復（大谷路線） | 10往復（横倉） | |
| 利用者数 | 80人／日（高岳） 30人／日（城北） | 220人／日（高岳） | 便数増加による *（同上） |
| | 120人／日 （城東中久喜） | 160人／日（犬塚） | |
| | | 100人／日（土塔） | |
| | 20人／日（大谷東） | 100人／日（横倉） | |
| 運賃収入 | 約 85万円／月 約1020万円／年 | 約 245万円／月 約2940万円／年 | 運賃150円→200円 台数及び便数増加による*（同上） |
| 運行経費 | 約2380万円／年 | 約5680万円／年 | バス4台*（同上） |
| 公費負担 | 約1360万円／年 | 約2740万円／年 | サービスは倍増以上 広告収入等を勘案 *（同上） |

(4) 市民病院路線

①再編成（案）の概要

羽川循環バスの東西ルート統一と地域コミュニティバスのデマンド化により、市民病院を経由する定期路線がなくなることになる。

小山駅西口～市民病院の区間については、高齢者の通院のために非常に重要な位置づけにあることから、その代替となる交通サービスの供給が必須であり、小山駅（東口・西口）～市民病院を高頻度で往復する便を新たに新設して、各路線及びJRからの乗り継ぎに対応するものとする。

また、廃止される西ルート沿道の利便性確保のために、市民病院線の小山高校周辺までの延長を数便検討する。

| 種類 | 内容 | 効果 |
|------|--|---|
| 路線新設 | 小山駅（東口・西口）～市民病院の往復便の新設 停留所は現行よりも削減 また開院日にあわせて、平日のみの運行とし、土日と年末年始は運休 | 市内路線のなかでも最も利用者の多い区間の運行サービスを向上させる。 現在、数種類の路線が経由する市民病院が駅との往復便のみになることにより、分かりやすい運行体系となる。 |

②運行ダイヤの改善方針

小山駅～市民病院の交通手段については、東口及び西口からの病院往復便の新設により、利便性が以下のとおり向上するものと見込む。

| 小山駅発の市民病院を経由する便 | | | | 小山駅発 | |
|-----------------|-------|-------|-------|--------------------|--------------------|
| 羽川循環 | 思川・豊田 | 桑絹北 | 桑絹南 | 西口発 | 東口発 |
| | | 6:30 | | 1 往復 ／ 時間 | 1 往復 ／ 時間 |
| 7:58 | | | | | |
| | | | 8:38 | | |
| 9:38 | | | | | |
| | | | 10:25 | | |
| 11:24 | | 11:18 | | | |
| | 12:39 | | | | |
| 13:16 | | | 13:26 | | |
| 14:43 | | | | | |
| | 15:06 | 15:28 | | | |
| | | | 17:46 | | |
| | | | | | |



③再編成（案）による効果（見込み）

小山駅～市民病院線の新設により、以下のような効果を見込む。

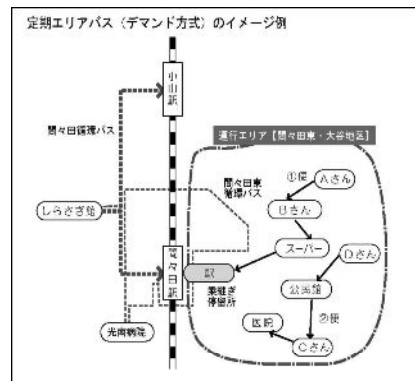
| 項目 | 現在（小山駅発） | 再編成後 | 備考 |
|--------------------------|--|--|---------------------------------|
| 運行便数 | 5便（羽川循環） ----- 2便 （思川・豊田路線） ----- 3便（桑・絹北路線） ----- 4便（桑・絹南路線） | 小山駅東口と西口から 交互に各1便／時間 →合計で30分おき （ただし診療時間帯） | ルート新設による |
| 運行日 | 各路線、毎日運行 | 平日のみとする 土日、年末年始は運休 | 通院利用が主のため |
| 利用者数 （病院での乗降 者の概数） | 30人／日 （羽川循環） ----- 17人／日 （桑絹路線） ----- 4人／日 （思川・豊田路線） | 80人／日 | ルート新設による |
| 運賃収入 | －（新設） | 約 144万円／年 | 平均運賃75円 高齢者割引及び乗り 継ぎ割引による |
| 運行経費 | －（新設） | 約 800万円／年 | |
| 公費負担 | －（新設） | 約 656万円／年 | |

(5) 間々田東路線

①再編成（案）の概要

間々田東循環バスについては、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種類 | 内容 | 効果 |
|--------------|---|--------------------------------|
| バスネットワークへの編入 | 現在の「小山中央観光バスによる独自運行」ルートを「小山市バスネットワーク」に組み入れ、「間々田市街地循環バス」に再編する。 | 「小山市バスネットワーク」としての統一した体系化がはかれる。 |
| ルート再編成 | 西側エリアを含む間々田地区全体をカバーする「地区周回バス」に再編成する。 | 間々田地区全体の利便性向上がはかれる。 |
| | 間々田循環バスから「光南病院区間」（間々田駅～光南病院）を継承し、運行を継続する。 | |
| | 朝夕の通勤通学時間帯は、従来どおり間々田東部と間々田駅を往復運行する便として継続する。 | |
| 車両の導入 | 現在の大型バスの運行に対して、低床小型バスの導入を検討する。 | 低床バスの導入率の向上によりバリアフリー化が進む |



②運行ダイヤの改善方針

間々田東循環バスは、再編成により利便性が以下のとおり向上するものと見込む。

| 現行ダイヤ | | 再編成ダイヤ |
|-------|--------|--|
| 間々田駅発 | 天理教踏切発 | |
| | 6:20 | 通勤時間帯は 現行と同じ 間々田地区周回便 4.5往復 現行と同じ 小山南高校便2便 間々田地区周回便 1往復 現行と同じ区間 7往復 (～21:00) |
| 6:37 | 6:54 | |
| 7:10 | 7:27 | |
| 7:44 | 富士通便 | |
| 8:00 | 高校便 | |
| 8:15 | 高校便 | |
| 8:30 | 高校便 | |
| 8:50 | 8:50 | |
| 9:09 | | |
| 9:43 | 10:00 | |
| 10:17 | 10:36 | |
| 13:13 | 13:41 | |
| 14:06 | 14:50 | |
| 15:20 | 高校便 | |
| | 高校便 | |
| | 16:00 | |
| | 16:15 | |
| 16:35 | 17:15 | |
| 17:57 | 18:26 | |
| 18:53 | 19:25 | |
| 19:45 | | |

③再編成（案）による効果（見込み）

間々田地区周回の路線に再編成することにより、以下のような効果を見込む。

| 項目 | 現在（小山駅発） | 再編成後 | 備考 |
|------|--|---|--|
| 運行便数 | 1.2往復／日（間々田 駅～天理教踏切） （うち4便／日はし らさぎ館へ延長運行） 2.5往復／日 （小山南高校便） 0.5往復／日 （富士通テン便） | 9.5往復／日（間々田 駅～天理教踏切） *最終便時間を延長 5.5往復（光南病院 ／しらさぎ館経由） 2.5往復／日 （小山南高校便） 0.5往復／日 （富士通テン便） | 昼間帯のルート再編 による 昼間帯のルート再編 による |
| 利用者数 | 約80人／日 | 160人／日 | |
| 運賃収入 | | 約820万円／年 | |
| 運行経費 | | 約1750万円／年 | |
| 公費負担 | | 約900万円／年 | 広告収入等を勘案 |

(6) 思川駅路線／道の駅路線

①再編成（案）の概要

思川駅循環バス・道の駅循環バスについては、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種類 | 内容 | 効果 |
|-------|--|--|
| ルート新設 | 思川・豊田路線の代替として、小山駅～思川駅の循環バスを新設 | 従来の需要の多い区間に対応しつつ、デマンドバスとの連携をはかることができる。 |
| | 思川駅を「豊田・中地区デマンドバス」との乗り継ぎ拠点とする。 | |
| | 中路線・寒川路線の代替として、小山駅～道の駅の循環バスを新設 | |
| | 道の駅を「豊田・中地区デマンドバス」、「寒川・生井地区デマンドバス」との乗り継ぎ拠点とする。 | |

②運行ダイヤの改善方針

思川駅循環バス・道の駅循環バスは、再編成により利便性が以下のとおり向上するものと見込む。

| 現行ダイヤ | |
|-------|-------|
| 小山駅発 | 思川駅発 |
| 7:20 | 7:44 |
| 9:53 | 10:17 |
| 12:39 | 13:24 |
| 15:06 | 15:51 |
| 17:48 | 18:17 |



| 再編成ダイヤ | |
|-----------------------|------|
| 小山駅発 | 思川駅発 |
| 往復約40分 | |
| 道の駅循環バスとの交互運行 | |
| 6:30～21:00 各10往復／日 | |

| 中路線 | | 寒川路線 | |
|-------|-------|-------|-------|
| 小山駅発 | 道の駅発 | 小山駅発 | 道の駅発 |
| | | 7:00 | 7:53 |
| 8:33 | 9:19 | 10:25 | 11:18 |
| 11:04 | 11:23 | | |
| 13:52 | 14:41 | 13:40 | 14:33 |
| 16:17 | 16:36 | 16:45 | 17:38 |
| | | 18:00 | 18:51 |
| 19:03 | 19:52 | | |

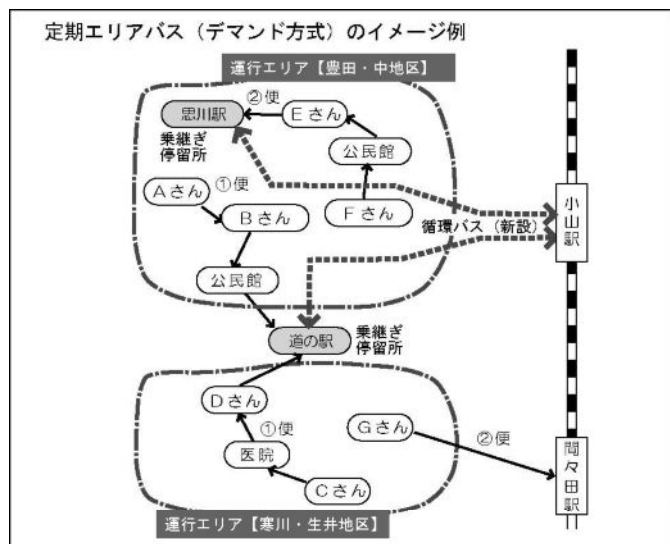


| 再編成ダイヤ | |
|-----------------------|------|
| 小山駅発 | 道の駅発 |
| 往復約35分 | |
| 思川循環バスとの交互運行 | |
| 6:30～21:00 各10往復／日 | |

③再編成（案）による効果（見込み）

思川駅循環バス・道の駅循環バスの新設により、以下のような効果を見込む。

| 項目 | 現在（小山駅発） | 再編成後 | 備考 |
|------|----------------------|---------------------|--------------|
| 運行便数 | 5往復／日（思川・豊田路線） | 10往復／日 *最終便時間を延長 | 思川駅循環バス新設による |
| | 5往復／日（中路線） | 10往復／日 *最終便時間を延長 | 道の駅循環バス新設による |
| | 5往復／日（寒川路線） | | |
| 利用者数 | 約23人／日（思川・豊田路線の該当区間） | 約80人／日（小学校通学児童を含む） | 思川駅循環バス新設による |
| | 約5人／日（中路線の該当区間） | 約50人／日 | 道の駅循環バス新設による |
| | 約5人／日（寒川路線の該当区間） | | |
| 運賃収入 | — | 約440万円／年 | |
| 運行経費 | — | 約1430万円／年 | |
| 公費負担 | — | 約960万円／年 | 広告収入等を勘案 |



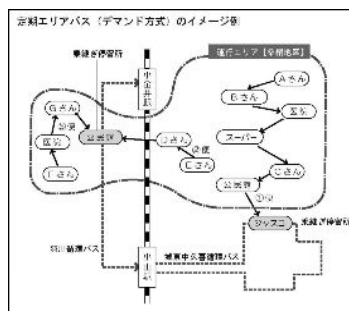
2) 地域コミュニティバスの再編

(1) 桑・絹地区エリア

①再編成（案）の概要

桑絹地区エリアについては、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種類 | 内容 | 効果 |
|-----------|---|----------------------------------|
| 運行廃止 | 現在の地域コミュニティバス「桑・絹（南北）路線」は廃止する。 | 個々の需要にきめ細かに対応でき、結果的に利便性の向上がはかれる。 |
| デマンドバスの導入 | 桑絹地区を1エリアとしてデマンドバスを運行する | |
| 乗り継ぎ拠点の設定 | 「ジャスコ」(周辺) 及び「桑公民館」を循環バスへの乗り継ぎ拠点とし、市街地中心部への利便性をはかる。 | |



②運行ダイヤの改善方針

当地区は、デマンドバスの運行により、利便性が以下のとおり向上するものと見込む。

| 現行ダイヤ 小山駅発 | | 再編成ダイヤ |
|---------------|-------|---------------------------------|
| 北路線 | 南路線 | |
| 6:30 | | デマンドバスの運行 8:30～17:30 9便/日 |
| | 8:38 | |
| 11:18 | 13:26 | |
| 15:28 | 17:46 | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

③再編成（案）による効果（見込み）

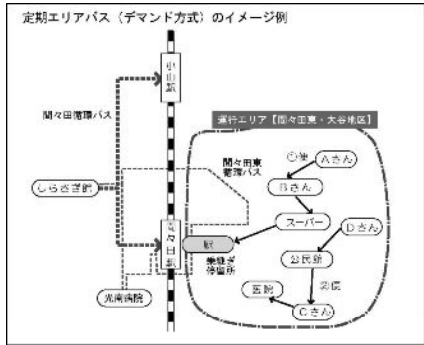
デマンドシステム導入による効果については、資料編4に整理したとおりである。

(2) 大谷中南部・間々田東部地区エリア

①再編成(案)の概要

大谷中南部・間々田東部地区エリアについては、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種類 | 内容 | 効果 |
|-----------|--|----------------------------------|
| 運行廃止 | 現在の地域コミュニティバス「大谷(東西)路線」は廃止する。 | 個々の需要にきめ細かに対応でき、結果的に利便性の向上がはかれる。 |
| デマンドバスの導入 | 大谷中南部・間々田東部地区を1エリアとしてデマンドバスを運行する | |
| 乗り継ぎ拠点の設定 | 「大谷公民館」、「ケーヨーD2」及び「間々田駅東口」を循環バスへの乗り継ぎ拠点とし、市街地中心部への利便性をはかる。 | |



②運行ダイヤの改善方針

当地区は、デマンドバスの運行により、利便性が以下のとおり向上するものと見込む。

| 現行ダイヤ | | | | 再編成ダイヤ |
|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|
| 小山駅発 | | 間々田駅発 | | |
| 東路線 | 西路線 | 東路線 | 西路線 | デマンドバスの運行 8:30~17:30 9便/日 |
| | | 6:50 | | |
| | 8:23 | | 9:33 | |
| 10:38 | | 12:16 | | |
| | 13:49 | | 14:59 | |
| 16:04 | | 17:42 | | |
| | 19:15 | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

③再編成(案)による効果(見込み)

デマンドシステム導入による効果については、資料編4に整理したとおりである。

(3) 豊田・中・穂積地区エリア

①再編成（案）の概要

豊田・中・穂積地区エリアについては、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種 類 | 内 容 | 効 果 |
|-----------|---|----------------------------------|
| 運行廃止 | 現在の地域コミュニティバス「思川・豊田路線」は廃止する。 ----- 現在の地域コミュニティバス「中路線」は廃止する。 | 個々の需要にきめ細かに対応でき、結果的に利便性の向上がはかれる。 |
| デマンドバスの導入 | 豊田・中・穂積地区を1エリアとしてデマンドバスを運行する | |
| 乗り継ぎ拠点の設定 | 「思川駅」及び「道の駅」を循環バスへの乗り継ぎ拠点とし、市街地中心部への利便性をはかる。 | |

②運行ダイヤの改善方針

当地区は、デマンドバスの運行により、利便性が以下のとおり向上するものと見込む。

| 現行ダイヤ 小山駅発 | | 再編成ダイヤ |
|---------------|-------|---------------------------------|
| 思川・豊田 | 中 | |
| 7:20 | | デマンドバスの運行 8:30～17:30 9便／日 |
| | 8:33 | |
| 9:53 | 11:04 | |
| 12:39 | 13:52 | |
| 15:06 | 16:17 | |
| 17:48 | 19:03 | |
| | | |
| | | |
| | | |

③再編成（案）による効果（見込み）

デマンドシステム導入による効果については、資料編4に整理したとおりである。

(4) 寒川・生井地区エリア

①再編成（案）の概要

寒川・生井地区エリアについては、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種 類 | 内 容 | 効 果 |
|-----------|---|----------------------------------|
| 運行廃止 | 現在の地域コミュニティバス「寒川路線」は廃止する。 ----- 現在の地域コミュニティバス「生井路線」は廃止する。 | 個々の需要にきめ細かに対応でき、結果的に利便性の向上がはかれる。 |
| デマンドバスの導入 | 寒川・生井地区を1エリアとしてデマンドバスを運行する | |
| 乗り継ぎ拠点の設定 | 「間々田駅西口」及び「道の駅」を循環バスへの乗り継ぎ拠点とし、市街地中心部への利便性をはかる。 | |

②運行ダイヤの改善方針

当地区は、デマンドバスの運行により、利便性が以下のとおり向上するものと見込む。

| 現行ダイヤ 小山駅発 | | 再編成ダイヤ |
|---------------|-------|---------------------------------|
| 寒川 | 生井 | |
| | 6:30 | デマンドバスの運行 8:30～17:30 9便/日 |
| 9:25 | | |
| 10:40 | | |
| | 11:55 | |
| 15:10 | | |
| | 16:25 | |
| 19:05 | | |
| | | |
| | | |
| | | |

③再編成（案）による効果（見込み）

デマンドシステム導入による効果については、資料編4に整理したとおりである。

図：循環バスとデマンドバスの再編成のすがた

3) 公的車両の有効活用

市では「ふれあいセンター」などの福祉送迎バスも運行されており、これらの市所有車両を可能な範囲で有効に活用し、バスネットワークのさらなる利便性向上を検討する。

4) 運行関連施設の整備

①施設整備

ターミナル及び停留所を快適に利用できるように、上屋やベンチなどの整備を進める。また、高齢者が安全に利用できるように、引き続きバリアフリー車両の導入を推進する。

②情報整備

誰もが簡単に利用できるように、わかりやすい路線体系や時刻表の作成を進める。また、ITを利用した総合案内サイト等による情報提供を進めて行く。

5) 各路線の運行統一化

①運賃体系の変更

■運賃及び割引

循環バスとデマンドバスについて別の料金体系とする。ただしデマンドバスについては近距離利用のしやすさを確保するためにより細かな料金設定も検討する。

| 新旧 | 区分 | 中学生以上 65歳未満 | 小学生/ 65歳以上 | 小学生未満 | 障がい者/ 介護人 |
|-------|--------|----------------|---------------|-------|--------------|
| 現在 | 全路線 | 150円 | 100円 | 無料 | 無料 |
| 再編(案) | 循環バス | 200円 | 100円 | 無料 | 100円 |
| | デマンドバス | 300円 | 200円 | 無料 | 200円 |

■定期券

全路線共通（又は運行事業者路線共通）とし、通学定期（高校・中学）を新設する。（関東自動車(株)との協議を要する）

| 新旧 | 区分 | 中学生以上 65歳未満 | | 小学生/ 65歳以上 | | 通学(高校・中学) | |
|-------|--------|----------------|---------|---------------|--------|-----------|--------|
| | | 1ヶ月 | 3ヶ月 | 1ヶ月 | 3ヶ月 | 1ヶ月 | 3ヶ月 |
| 現在 | 全路線 | 4,500円 | 12,800円 | 3,000円 | 8,500円 | なし | |
| 再編(案) | 循環バス | 6,000円 | 17,100円 | 3,000円 | 8,500円 | 5,400円 | 15,300 |
| | デマンドバス | 定期券の発行はなし | | | | | |

■回数券

循環バスとデマンドバスの共通とし、額面別に2種類を発行する。

| 新旧 | 区分 | 券面×枚数 | 価格 |
|-------|-------|----------|--------|
| 現在 | 全路線共通 | 150円×11枚 | 1,500円 |
| 再編(案) | 全路線共通 | 100円×11枚 | 1,000円 |
| | | 200円×11枚 | 2,000円 |

■乗り継ぎ券

乗継便について正規運賃から100円を割引くことにより、以下の運賃となる。
割引分については市から事業者へ補填する。

| 新旧 | 区分 | 中学生以上 65歳未満 | 小学生/ 65歳以上 | 小学生未満 | 障がい者/ 介護人 |
|-------|--------|----------------|---------------|-------|--------------|
| 現在 | 全路線 | 50円 | | 無料 | |
| 再編(案) | 循環バス | 100円 | 無料 | | |
| | デマンドバス | 200円 | 100円 | 無料 | 100円 |

②小山駅東循環バス

小山駅東循環バスについては、以下の内容を再編成の骨子とする。

| 種類 | 内容 | 効果 |
|------------------|--|--------------------------------|
| 料金体系の統一 | 距離別運賃制から均一運賃への統一 | 小山市コミュニティバスとして統一された運賃体系となる。 |
| | 乗り継ぎ制度の導入 | |
| | その他の各種割引制度の導入 | |
| ルート再編成 (将来的に) | 現在の一方向循環型を往復型に変更、かつ2路線に分割し、車両を各1台に増車する | 遠回りとなる停留所の解消 運行頻度増加による利便性向上 |

小山駅東循環バスは関東自動車(株)が運行しているが、現在は他路線との乗継割引等の制度が適用されないため、再編成後による運賃の統一、他路線との乗継券利用やその他割引券、高齢者運転免許自主返納支援乗車券の共通化など、バスネットワークの利便性向上を目指す。

6) 高齢者・子育て・障がい者支援

① 高齢者運転免許自主返納支援

社会の高齢化にともない高齢者の交通事故が増加しており、今後ともに大きな社会問題となっていくことが考えられる。

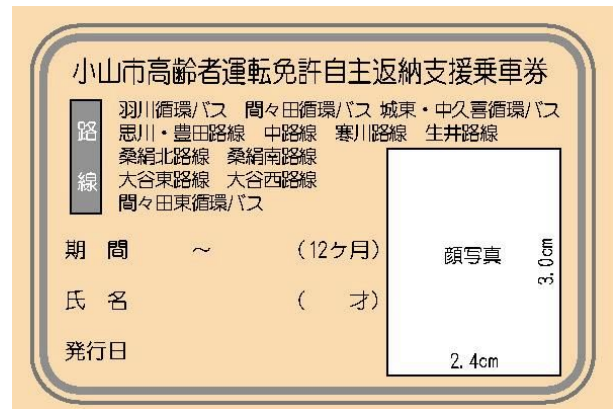
ただし高齢者の場合は、高齢による運動能力や判断能力の低下といった個人の努力だけでは避けられない事情があり、従来の交通安全啓発活動には限界がある。

最も有効な方法は、高齢者がその危険を自覚し、自主的に運転を自粛することであり、理想としては運転免許を返納することといえる。

ただし、小山市のようなマイカー依存の高い地区においては、代替交通手段がないと単なる交通弱者となり、日常の生活に支障をきたすことになる。また燃料費・維持費がなくなるかわりに運賃負担が生じるため、費用負担が障壁となる。

そこで、これらの方々の免許返納を促し、その後の生活を支援するため、全国的に「免許自主返納支援策」を取り入れる自治体が増加しており、小山市においても既に取り組みを行っている。

現在は返納後の1年間分の乗車券提供であるが、バス事業の収支のみでなく、社会全体の安全対策費用や事故による社会的損失などを総合的に勘案して、さらなる支援策の展開を進めて行くことが必要である。



② 子育て・障がい者支援

子育て家庭や障がい者への支援については、福祉分野との調整を図ったうえで総合的な支援策として整理し、割引券や支援乗車券の発行等を進めていく。

7) サイクル・パーク&バスライド

□ 基本的考え方

小山市では、環境都市にふさわしく二酸化炭素削減の環境改善や、市街地の交通渋滞の緩和を図るため公共交通であるコミュニティバスの利用促進を図っている。

現状で市民の主要な交通手段となっている自家用車から公共交通への転換による効果が最も大きいですが、マイカー利用の圧倒的な利便性と公共交通のサービス内容を勘案すると、現在の交通環境のままでマイカー利用を削減していくことは、特に郊外部において困難である。

そこで、自宅から徒歩圏内に停留所がない市民を対象に、最寄の停留所までの自転車利用とあわせたバス利用の促進を推進するため、関連施設整備や利便性の向上をはかる。

循環バス沿道の主な公共施設、物販店舗（経営者に協力依頼）への駐輪場スペースの確

保、停留所環境の改善、利用者の商店利用の促進などにより、利用者、事業者、商店（駐輪場開設者）の協働によるサイクル・パーク&バスライドのシステムを整備していく。

その具体的な候補は、ベイシア、しまむら、うおとみ、とりせん、いなや等の大型商業施設である。

□駐輪場施設等の整備

① 交通ターミナル

【小山駅西口】

小山市コミュニティバスのバスターミナルとして、構内に案内所を設置する。停留所には大型掲示板を活用し、乗り換え案内等を整備する。

【小山駅東口】

東口駅前広場の整備に伴い、バスターミナルとして上屋・ベンチとも設置済みであり、中央自由通路の完成により、安全で便利なターミナルとなる予定。

【間々田駅西口】

駅前広場のバリアフリー化とバスターミナルが整備済みである。

【間々田駅東口】

駅前広場のバリアフリー化の整備が終了し、上屋・ベンチ等も設置され快適なバス待ち環境が整備されている。

【思川駅】

思川駅周辺は、南北自由通路など駅を中心とした環境整備を検討していく。

②-1 生活拠点(公共施設等)

【公民館】大谷、豊田、穂積、桑

【公共施設】しらさぎ館、小山城南出張所、市民病院、県南体育館

循環バスの沿線については既存の駐輪場を活用しサイクル&バスライドとして整備し、しらさぎ館及び県南体育館は、駐車場の利用も可能なことからカー&バスライドとしても整備する。

特にデマンドバスとの乗り継ぎ拠点となる停留所では、乗り継ぎでの負荷がかからない環境整備をはかる。

②-2 生活拠点(地域停留所)

【道の駅】 思川

市西部地区の重要な拠点施設であるため、駐輪場や駐車場の一部を活用し、西部地区方面のミニバスターミナルとして整備する。

【大規模小売店】以下の地区の対象店舗に協力を要請していく。

- ・羽川地区～羽川交差点北、羽川交差点西停留所付近にある「とりせん羽川店」
- ・粟宮地区～西堀酒造前停留所がある「西堀酒造」
- ・犬塚地区～明電産業南、たいらや前停留所がある「たいらや小山犬塚店」
- ・中久喜地区～ジャスコ前、ジャスコ南停留所がある「ジャスコ小山店」

将来的に敷地内に桑東部、絹方面のミニバスターミナルを整備する。

- ・城南地区～ケーヨーD2前停留所がある「ケーヨーD2小山店」

将来的に敷地内に大谷方面のミニバスターミナルを整備する。

③ 一般停留所

コミュニティバス友の会や地元自治会、店舗等の協力を得て、バス停留所オーナー制度やサポーター制度などを活用しながら待合所用地、ベンチ等の整備を進めていく。

8) 車両対策

小山市環境都市宣言の「省資源、省エネルギーに努めるとともに、バイオマスなどの新エネルギーを活用して、温室効果ガスの削減に努める」とする内容に沿って、環境対策としてバイオディーゼル燃料の活用、ハイブリッドバスの導入などを検討していく。

9) 一般市民との協働

① 「(仮称) バス運行地区協議会」の設立

「地域公共交通を維持・活性化する主体は市民である」ことを市民自らがよく認識してもらうことが重要である。

そのため、地域公共交通の現状、活性化に向けての取り組み内容や実証運行等の利用状況等について行政（運行主体）からの十分な情報提供を行い、住民が地域の公共交通手段を維持していく方策を考えていく組織として、「バス運行地区協議会」を設立する。

これにより、住民主導によるバス運行の維持に向けた意識が醸成されることにより、自主的な利用促進、利用啓発等の活動や地区による協賛金（運営支援金）などの取り組みに展開していく。

② バスサポーター・バス友の会

市民バスサポーターによる利用促進活動などにより、バス交通への理解と愛着、側方支援を深めてもらい、収入増加につながる活動（モニター制度、高齢者の各種団体への利用促進PR、その他）を展開する。

友の会については平成17年12月に穂積地区、間々田地区、寒川地区、中地区に設立されたが、定期的な活動がなかったため、平成20年度に再度市内全地区（10地区）で設立し、年2回の懇談会で意見等の収集を行ってきた。

今後は、定期的な懇談会を開催しながら、バス運行についての意見交換などを継続するなかで、市民が支える公共交通としての取り組みを進めて行く。

③ バス停オーナー制度

企業や一般市民が資金を提供してバス停留所のオーナーとなり、必要な費用を支援する制度を通じてバス運行を支えていくしくみを検討する。

10) 商業関係者との協働

① 広告収入

広告収入や、商業事業者との協調による利用サービス券の発行などにより、利用の促進を図る。

車内及び車両壁面、停留所施設、回数券、路線図及び時刻表などの配布物に対して広告スペースを提供し、広告収入を得ることにより運賃収入の補助とする。

② バス利用サービス券

商店の売り上げ推進とバス利用者推進を目的として乗車サービス券を発行する。

発行にあたっては加盟商店とバス運行事業者で協定を結び、運賃に対するそれぞれの負担割合などの細部をあらかじめ定めておく。

提携店舗における一定金額の購入に対し、商店は乗車サービス券を発行し、バスに無料乗車ができる。

事業者は乗車サービス券の利用枚数に応じて、発行商店の間で精算を行う。

11) 広域連携

近隣市町村で整備が進められているコミュニティバスをより便利に利用できるよう調整をはかり、相互乗り入れや共同運行、乗り継ぎなどの仕組みを検討していく。

3-5 計画期間

平成22年度～平成24年度

| 事業 | 内容 | 取り組み | H22 | H23 | H24 |
|---|--|------------|-----------|-----|-----|
| バス路線再編 | 市街地循環バスの路線バスへの再編成 | 羽川路線（変更） | | | |
| | | 間々田路線（変更） | | | |
| | | 高岳路線（再編） | | | |
| | | 犬塚路線（再編） | | | |
| | | 土塔路線（再編） | | | |
| | | 横倉路線（再編） | | | |
| | | 市民病院路線（新設） | | | |
| | | 間々田東路線（再編） | | | |
| | 思川駅路線（新設） | | | | |
| | | | 道の駅路線（新設） | | |
| 地域コミュニティバスの デマンドバス化 *右記は全てデマンド化 | 桑・絹地区 | | | | |
| | 間々田東部・大谷中南部地区 | | | | |
| | 豊田・中・穂積地区 | | | | |
| | 寒川・生井地区 | | | | |
| | デマンドシステム整備 予約配車システム 無人運用化（完全自動化） | | | | |
| 公的車両の有効活用 | いきいきふれあいセンター の送迎バスの活用 | | | | |

(次ページに続く)

| 事業 | 内容 | 取り組み | H22 | H23 | H24 | |
|---------------|----------------------------|-----------------------------|-----------------|-----|-----|---|
| 関連施設整備 | 停留所、ターミナル施設の整備 | 上屋、ベンチ等の整備 | | | → | |
| 利便性向上 利用促進 | 運行総合案内の充実 | IT（ロケーションシステム） 総合時刻表の整備 | | | → | |
| | 各路線の運行統一化 | 運賃体系の統一 乗り継ぎ券の共通化 | | | → | |
| | 広報 | 情報提供 利用促進 | | | → | |
| | 利用者意向調査 | 市民アンケート 利用者アンケート | | | → | |
| | 高齢者・障害者支援 | 高年齢者・障害者支援 | 無料・割引運賃の再検討と見直し | | | → |
| | | | 運転免許自主返納支援 | | | → |
| | | | 低床バスの導入、切り替え | | | → |
| 環境対策 | モビリティマネジメント （自家用車からの転換） | サイクル・パーク&バスライド拠点整備 | | | → | |
| | | エコ通勤 | | | → | |
| | 車両対策 | バイオディーゼル燃料 ハイブリッドバス | | | → | |
| 協働の取り組み | 一般市民との協働 | 地区協議会 バス友の会、停留所オーナー | | | → | |
| | 商業関係者との協働 （地域振興活性化策） | 乗車サービス券 広告収入 | | | → | |
| | 広域連携 | 市町村間のネットワーク化 相互乗り入れ／越境運行 | | | → | |

このページ不要