参考資料３

運行区域の設定の考え方について

1．運行区域の設定の考え方

乗合運行を実施することから、目的地までの移動ニーズが同じとなっている支会を集約し、さらに、地域特性等を考慮し、運行区域を設定します。

(1) ステップ１：移動ニーズ集約

同じ方面の移動ニーズにより、支会を集約します。

※移動ニーズは、H28 年度川越市都市・地域総合交通戦策定業務のアンケートより集計

(2) ステップ２：地域特性等による集約

移動ニーズから集約できない支会については、交通結節点の立地条件や河川などの地域特性や需要を考慮し集約します。

2．運行区域（案）について

前項の運行区域の設定の考え方に基づき、集約した運行区域（案）を以下に示す。

表　運行区域（案）

	地区1			地区２			地区３			地区４	
	芳野	古谷	南古谷	高階	福原	大東	霞ケ関	霞ケ関北	川鶴	名細	山田
ステップ1：移動ニーズによる集約	－	古谷から南古谷への移動ニーズにより集約する		福原から高階への移動ニーズにより集約する		－	霞ケ関方から霞ケ関北への移動ニーズにより集約する		－	－	－
ステップ２：地域特性等による集約	芳野は、最寄り駅として南古谷駅を想定し、古谷・南古谷に集約する			大東は、入間川により霞ケ関方面との生活圏が異なるため、福原・高階に集約する			川鶴は、周囲を囲まれている霞ケ関、霞ケ関北に集約する			駅がない山田を名細に集約する	
需要（人/日）	4.8	4.3	9.3	9.4	11.0	8.3	8.1	0.5	0.3	8.5	4.0
	18.4			28.7			8.9			12.5	
備考							地区３の需要が少ないため、地区３と地区４を集約する案も考えられる。				

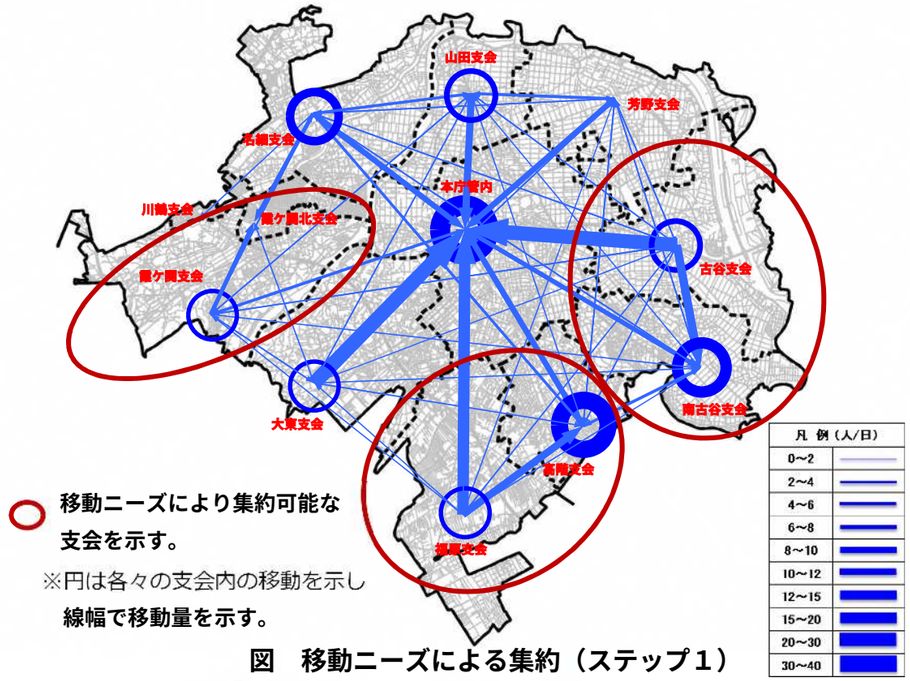

図　移動ニーズによる集約（ステップ１）

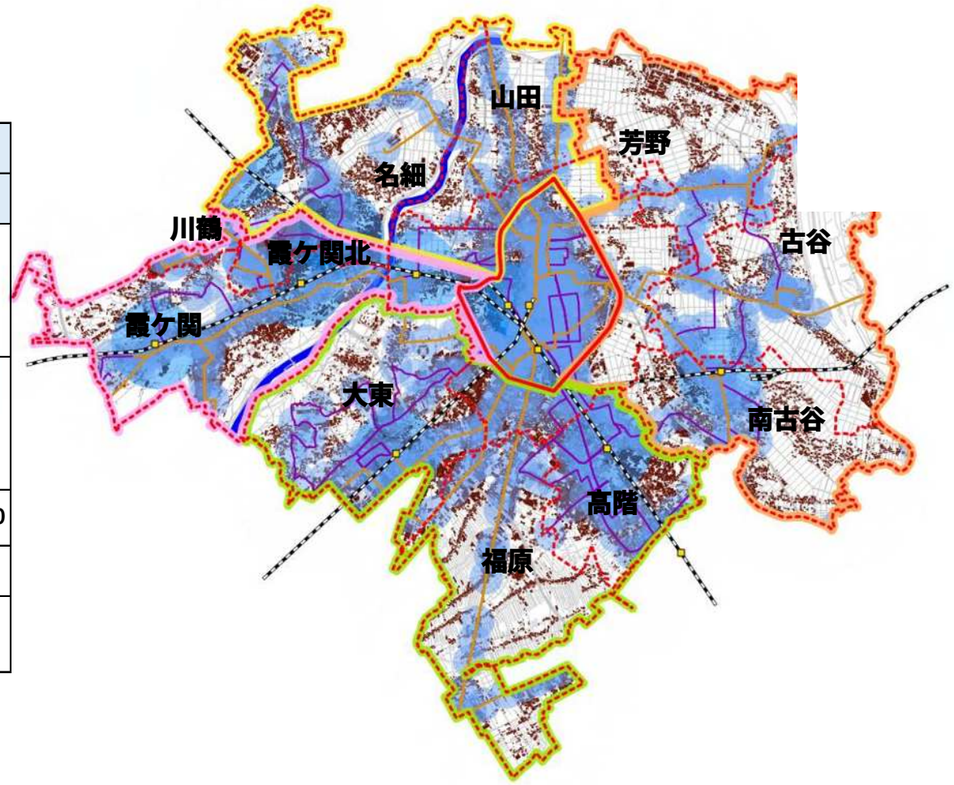

図　地域特性等による集約（ステップ２）