

川島町地域公共交通網形成計画（案）

平成 30 年 3 月

川島町

<目次>

1.	はじめに	1
1.1.	川島町の紹介	1
1.2.	計画策定の背景及び目的	2
1.3.	計画の位置づけ	3
1.4.	計画の区域	3
1.5.	計画の期間	3
2.	本町の概況	4
2.1.	都市構造	4
2.2.	社会状況	5
2.2.1.	人口・世帯数	5
2.2.2.	地区別の人口	8
2.2.3.	通勤・通学先	9
2.2.4.	自家用車両保有台数	10
2.2.5.	運転免許返納者数	10
2.2.6.	道路の混雑状況	11
2.2.7.	観光	12
3.	上位計画・関連計画の整理	13
3.1.	第5次川島町総合振興計画	13
3.2.	川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略	14
3.3.	都市計画マスタープラン	15
3.4.	川島町地域公共交通計画	17
4.	公共交通の現状	18
4.1.	公共交通網及び主要施設	18
4.2.	鉄道	19
4.3.	路線バス	19
4.4.	かわみんタクシー	25
4.5.	スクールバス	33
4.6.	やすらぎの郷送迎バス	35
4.7.	お助け隊	35
5.	公共交通に対するニーズ	37
5.1.	子育て世代（未就学児の保護者）へのヒアリング結果	37
5.2.	子育て世代（中学生～高校生の保護者）ワークショップの結果	38
5.3.	通勤・通学に関するアンケート（中学2・3年生の保護者）結果	40
5.3.1.	調査概要	40
5.3.2.	回答者の属性	40
5.3.3.	中学卒業後の進路に通学・通勤する際の交通手段	41

5.3.4.	かわみんタクシーの利用意向.....	42
5.4.	通勤・通学に関するアンケート（高校生の保護者）結果	43
5.4.1.	調査概要	43
5.4.2.	回答者の属性	43
5.4.3.	通学・通勤の交通手段.....	45
5.4.4.	バスを利用しない理由.....	49
5.4.5.	家族の自家用車による送迎	50
5.4.6.	通学・通勤時の交通手段に関する要望	50
5.4.7.	かわみんタクシーの利用意向.....	51
5.4.8.	通勤・通学しやすいまちづくりのために必要なこと	53
5.5.	高齢者へのヒアリング結果.....	53
5.6.	かわみんタクシー登録者へのアンケート結果	55
5.6.1.	調査概要	55
5.6.2.	回答者の属性	55
5.6.3.	かわみんタクシーの利用状況.....	58
5.6.4.	かわみんタクシーの「乗り合わせ」や路線バスとの乗り継ぎについて	61
5.6.5.	かわみんタクシーの内容についての評価	63
5.7.	産業団地へのアンケート結果.....	65
6.	公共交通の課題整理.....	66
7.	基本方針及び目標	68
7.1.	基本方針.....	68
7.1.1.	本町が目指すべき将来像.....	68
7.1.2.	公共交通の活性化及び再生に向けた基本方針	69
7.2.	施策体系の考え方	70
7.3.	計画目標の設定.....	71
8.	目標達成のための施策体系.....	72
8.1.	施策体系の整理.....	72
8.2.	数値目標.....	73
8.3.	具体的な取組の概要	79
9.	推進方策	92
9.1.	推進体制.....	92
9.2.	計画の達成状況の評価.....	93
9.3.	計画のスケジュール	94

1. はじめに

1.1. 川島町の紹介

川島町は埼玉県のほぼ中央に位置し、北は市野川を境として東松山市・吉見町に、東は荒川を境として北本市・桶川市・上尾市に、南は入間川を境として川越市に、西は越辺川を境として坂戸市に接しており、まさに“川に囲まれた島”そのものといえる。

面積は 41.63km² で、東西間 11km、南北間 8km の距離となっている。標高は平均 14.5m で高低差はほとんどなく、かつては見渡す限り水田地帯であった。

昭和 29 年、川島領と呼ばれる中山・伊草・三保谷・出丸・八ツ保・小見野の 6 か村が合併し、川島村が誕生。以後は中学校の統合や上水道の敷設など、積極的な村づくりを進め、昭和 47 年 11 月に町制を施行した。現在、首都圏中央連絡自動車道川島インターチェンジの開通に伴い、インター周辺開発が進み、町は変革のときを迎えている。



川島町マスコットキャラクター
かわべえ・かわみん

図 1-1 川島町の地図

出典) 川島町ホームページ

1.2. 計画策定の背景及び目的

○ 公共交通の必要性の高まり

本町の高齢化率は上昇傾向にあり、将来的には全国平均を上回る高齢化（平成 32 年で 33.2%）が予想されている。「高齢者（65 歳以上）のいる世帯」の割合は埼玉県全体が 39%に対し、本町は 54%と高い（平成 27 年国勢調査）。なお、本町の人口は平成 12 年をピークに減少し続けており、平成 29 年 6 月 1 日現在で 20,631 人となっている。

また、中学生を対象としたアンケート結果より、進学する高校の選択要因として「通学の移動手段の有無」が重要視されていることがわかっており、地域公共交通の整備は若者が本町に定住するかどうかに関わる重要な課題となっている。

○ まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築

平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が成立し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築を国が支援する制度へ改正されている。

平成 20 年 3 月に圏央道川島インターチェンジ（IC）が開通し、これまで以上に東京都心、成田空港、茨城方面などと「人と物」の結びつきが強まっている。また、IC の立地条件を活かした工業・流通系を主体とした産業団地の整備も進められている。こうした広域交通を取り込み、地域公共交通の持続可能性を高めるための環境整備が求められている。

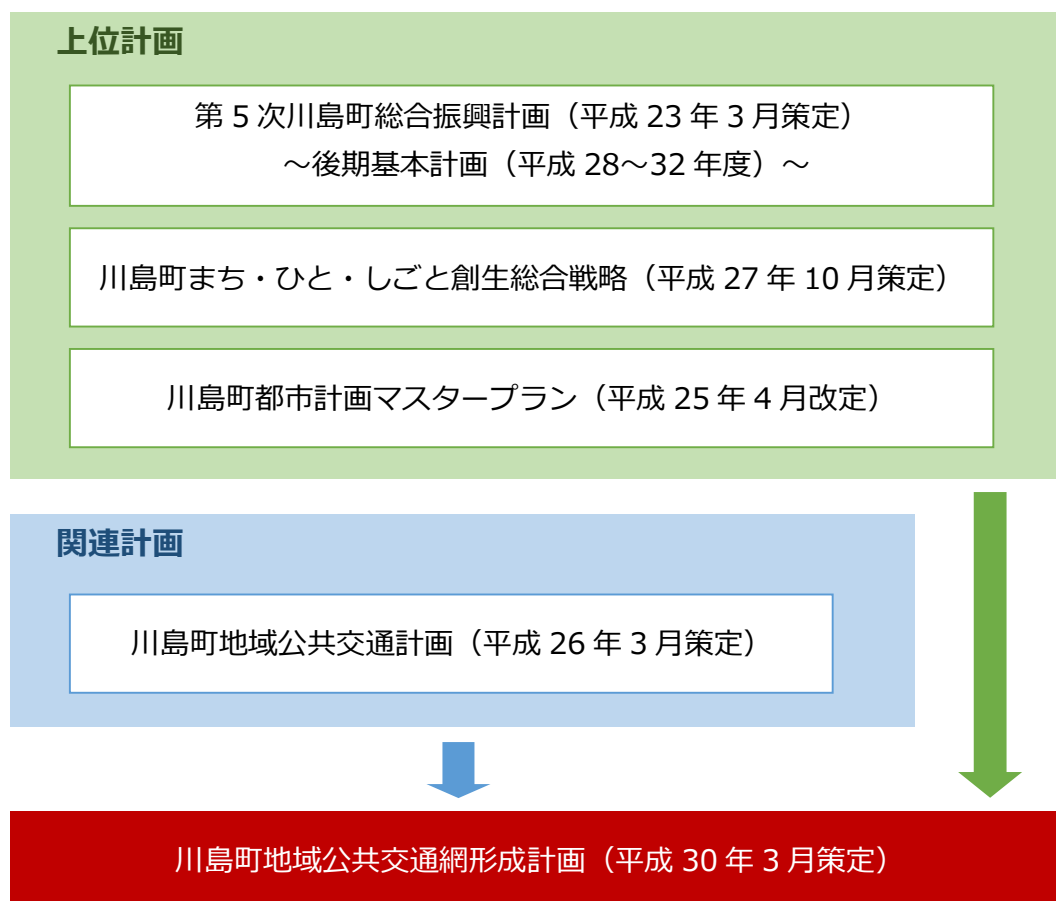
○ 公共交通の維持・拡充の必要性の高まり

本町は四方を川に囲まれており、居住地区が分散化しているという地理的な特性がある。また、人の移動も町外鉄道駅への依存度が高い。現行の公共交通としては、町内に鉄道路線・駅がなく、町外駅へ接続する 4 路線のバス路線の利用が伸び悩んでいる。バスやタクシーの事業採算性は低く、運行を維持確保すること自体が困難な状況となっている。こうした厳しい状況のなかで、地域公共交通としてバスやタクシーの運行を維持しながら、さらに交通不便地区を減らすなど、「おでかけ」を担う地域公共交通をどのように確保していくかの必要性が高まっている。

上述の背景を踏まえ、本業務では、公共交通機関の連携・役割分担のもと、利便性が高く、財政的にも持続可能な公共交通網の構築をめざす「川島町地域公共交通網形成計画」を策定し、まちづくりと連携した面的かつ持続可能な公共交通網の構築を目的に実施する。

1.3. 計画の位置づけ

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、地域公共交通網形成計画の策定ができるようになった。この計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通システムの在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものであり、本町の公共交通に関するマスタープランとして位置づける。



1.4. 計画の区域

計画の区域は、川島町全域とする。

1.5. 計画の期間

平成30年度から平成34年度までの5年間を計画の期間とする。

2. 本町の概況

2.1. 都市構造

本町は埼玉県ほぼ中央に位置し、東西距離 11.2 km 南北距離 7.9 km と北西から南東へかけて細長く、平均標高は 14.5m と概ね平坦で安定した地盤を有している。北は市野川を境として東松山市・吉見町に、東は荒川を境として北本市・桶川市・上尾市に、西は越辺川を境として坂戸市に、南は入間川を境として川越市に接しており、四方を河川に囲まれた輪中となっている。

土地利用は、河川の流域といった立地を生かした農業が盛んで田園地帯が広がっている。国道 254 号と旧国道 254 号（現町道 1-20,1-21,1-22 号線）沿いを中心に住宅が多くなっているほか、近年では隣接自治体の川越駅や若葉駅などを最寄りとする新興住宅団地や工場も開発されている。

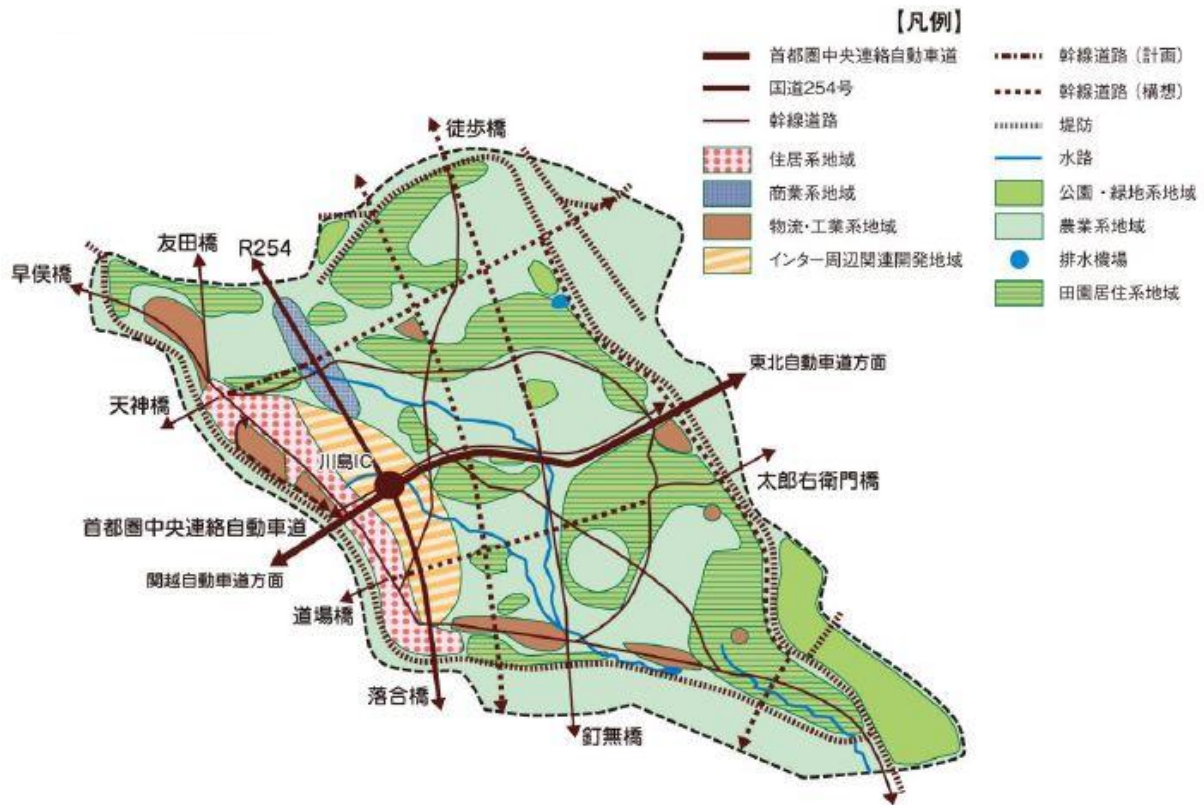


図 2-1 土地利用構想

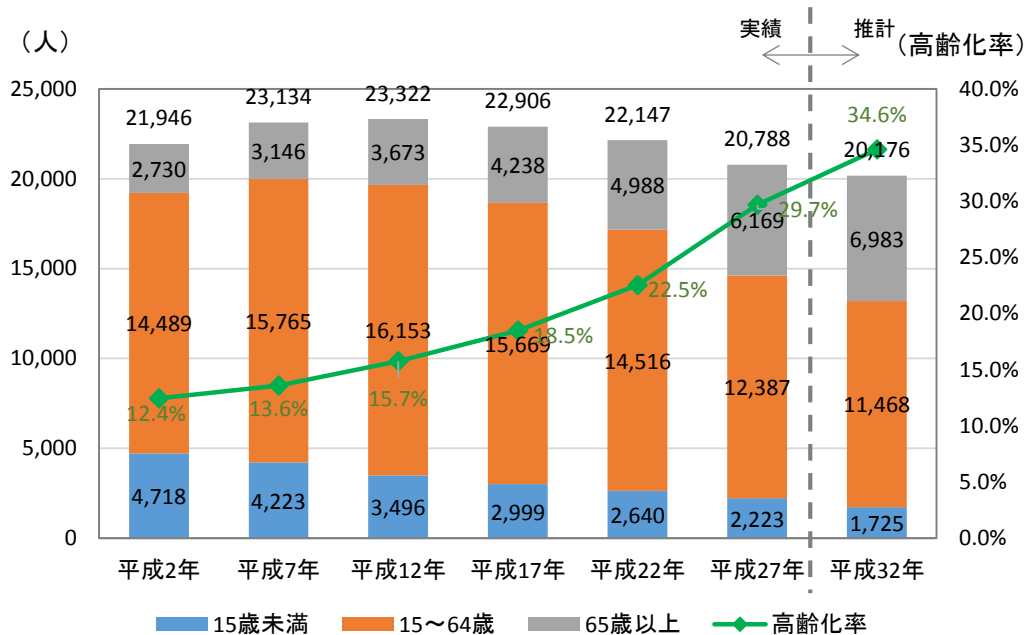
出典) 第5次川島町総合振興計画(後期基本計画)

2.2. 社会状況

2.2.1. 人口・世帯数

人口は平成12年をピークに減少傾向にあり、平成27年では20,788人、平成32年では20,176になると推計されている。一方で高齢化率（65歳以上の割合）は増加傾向にあり、平成27年では29.7%となっており、全国値や埼玉県全体と比較すると若干高くなっている。

一方、世帯数は増加傾向が続いており、核家族化の進行がうかがえる。



	平成27年度
埼玉県	24.8%
全国	26.6%

図 2-2 将来人口の推計

出典) 平成2~27年: 国勢調査結果

平成32年: 川島町人口ビジョン 川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略

世帯数(世帯)

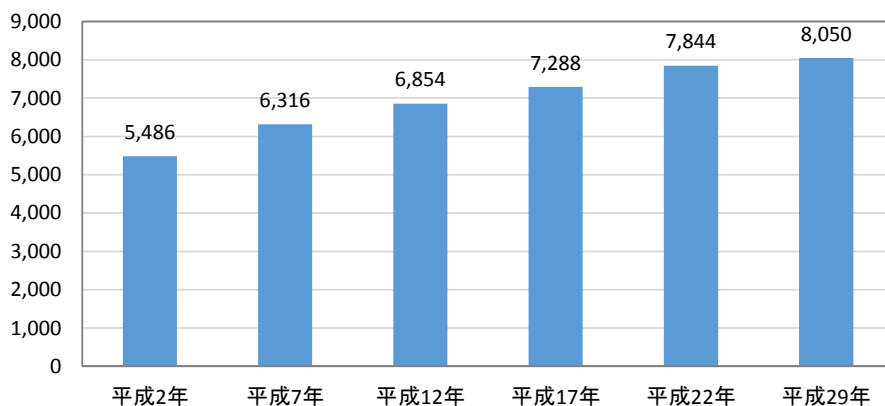


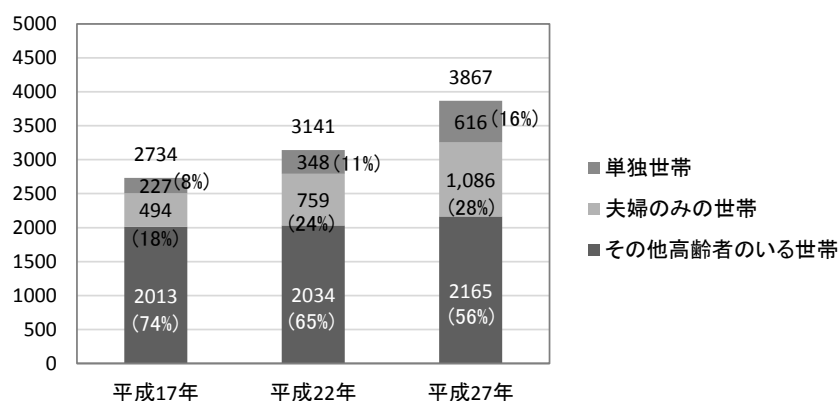
図 2-3 世帯数の推移

出典) 平成2~22年は国勢調査結果、平成29年は住民基本台帳(10月1日)

一般世帯に占める高齢者のいる世帯の割合は、埼玉県全体が 39.1%に対し、本町は 53.5%と高い（平成 27 年国勢調査）。川島町における高齢者のいる世帯数は平成 17 年に比べて平成 27 年は 2 倍に増加しており、この傾向は今後も続くものと予想される。一方、15 歳未満のいる子育て世帯の割合は 18.2%であり、埼玉県全体とほぼ同じとなっている（平成 27 年国勢調査）。その世帯数は減少しており、子どもと親のみの核家族が 7 割を占めている。

世帯構成		川島町		埼玉県	
一般世帯		7,234	100.0%	2,967,928	100.0%
	高齢者(65歳以上)のいる世帯	3,867	53.5%	1,160,223	39.1%
	うち、夫婦のみの世帯	1,086	15.0%	363,834	12.3%
	うち、単独世帯	616	8.5%	275,777	9.3%

出典) 平成 27 年国勢調査

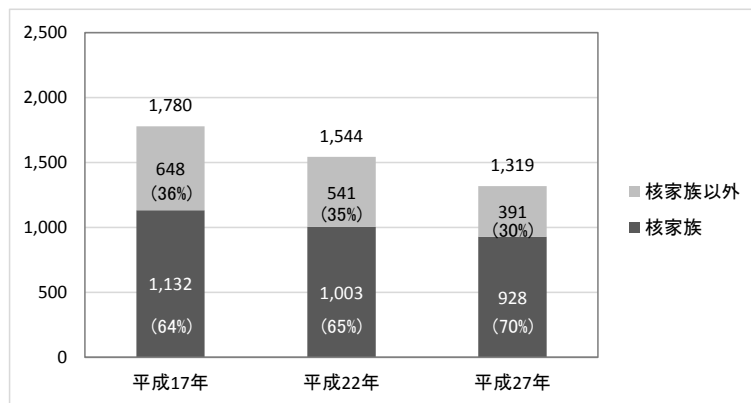


出典) 国勢調査結果

図 2-4 高齢者（65歳以上）のいる世帯

世帯構成		川島町		埼玉県	
一般世帯		7,234	100.0%	2,967,928	100.0%
	15歳未満のいる世帯	1,319	18.2%	567,987	19.1%
	うち、核家族の世帯	928	12.8%	498,975	16.8%

出典) 平成 27 年国勢調査

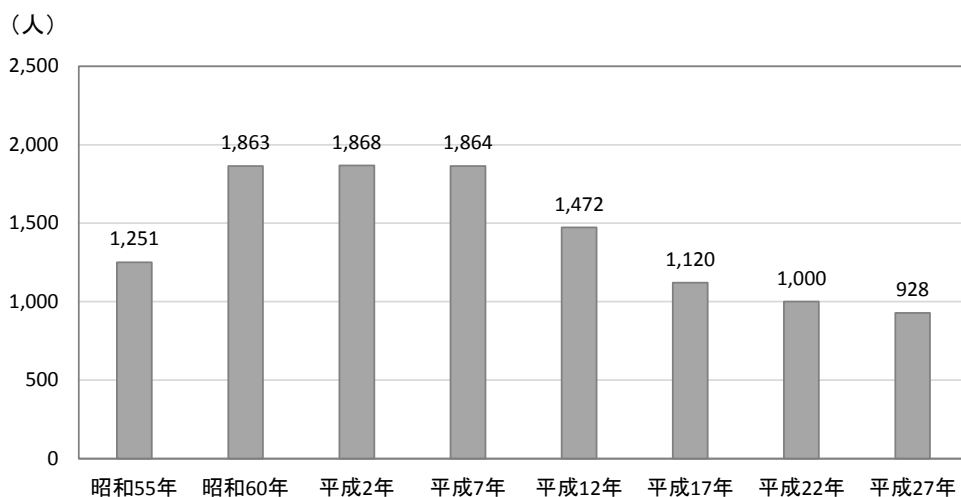


出典) 国勢調査結果

図 2-5 15歳未満のいる世帯

10～14歳の人口は平成7年をピークに減少しており、平成27年では平成7年と比較して半数になっている。総人口に占める割合も減少傾向にある。

小学校と中学校の児童・生徒数をみると1学年あたり約130～200人となっており、今後10年間で高校へ進学するであろう人数とみることができる。



	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
10～14歳人口	1,251	1,863	1,868	1,864	1,472	1,120	1,000	928
総人口に占める割合	7.2%	9.4%	8.5%	8.1%	6.3%	4.9%	4.5%	4.5%

出典) 国勢調査結果

図 2-6 10～14歳人口の推移と割合

表 2-7 児童・生徒数

(小学校)

学校名	1年生	2年生	3年生	4年生	5年生	6年生	計
中山小	46	44	51	49	63	55	308
伊草小	37	41	48	50	38	51	265
三保谷小	10	12	7	18	15	11	73
出丸小	13	8	13	13	10	19	76
八ッ保小	13	17	5	18	7	11	71
小見野小	16	14	18	10	15	20	93
合計	135	136	142	158	148	167	886

(中学校)

学校名	1年生	2年生	3年生	計
川島中	75	91	104	270
西中	80	100	91	271
合計	155	191	195	541

出典) 平成29年5月現在

2.2.2. 地区別の人口

6地区別に人口をみると中山地区が6,704人と最も多く、次いで伊草地区が6,268人、ハツ保地区が2,125人となっている（平成29年）。いずれの地区も平成12年以降は減少傾向にある。

人口分布をみると八幡団地をはじめとして国道254号より西側の地域に人口が集中しており、町内全体でみると10人/ha未満の低密度地域が分散している。

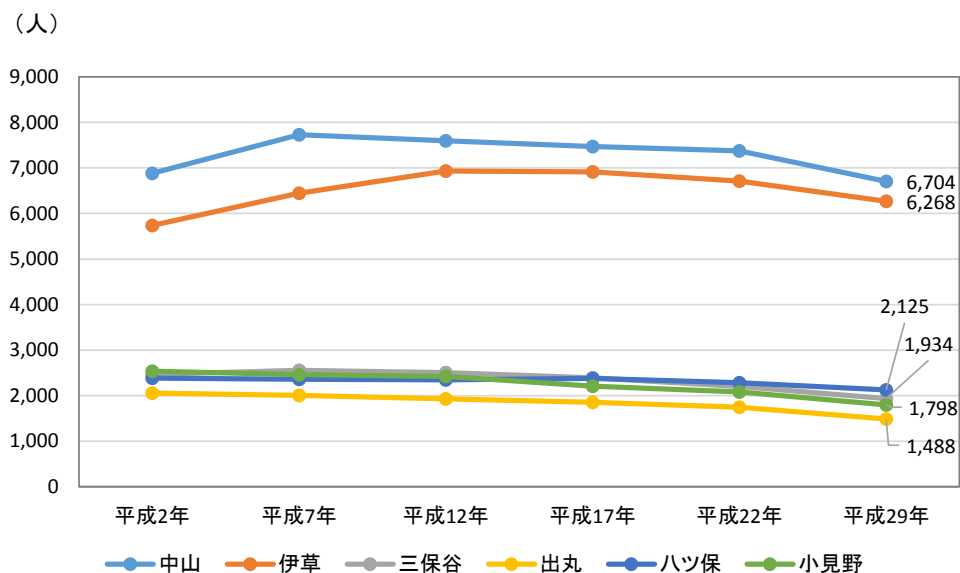


図 2-8 地区別の人口推移

出典) 住民基本台帳、各年10月1日

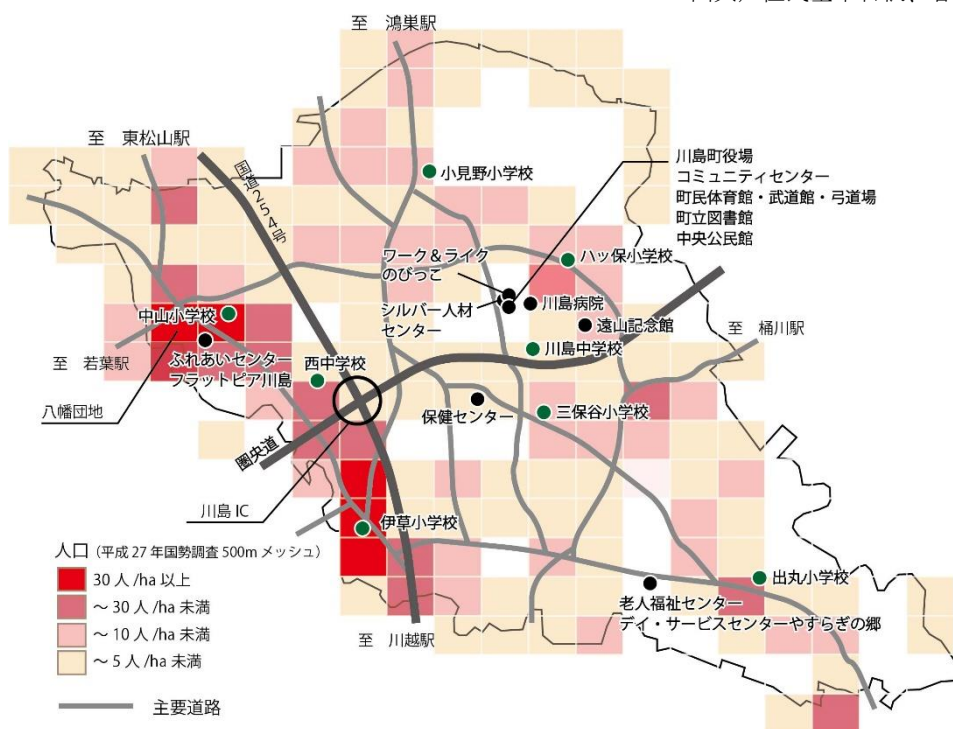


図 2-9 人口分布状況

出典) 平成27年国勢調査

2.2.3. 通勤・通学先

町民の通勤・通学状況をみると、39.4% (4,260 人) が町内で就業し、11.1% (111 人) が町内へ通学している。就業先として町外の埼玉県内の割合は 47.0% (4,949 人) で、このうち川越市が最も多く、次いで東松山市、坂戸市、さいたま市となっている。市外の通学先も同様に川越市が最も多く、次いで坂戸市、東松山市、さいたま市となっている。

町内へ勤務している人の 35.1% (4,149 人) が町民となっている。町外からの通勤者のうち埼玉県内は 56.9% (6,744 人) で、このうち川越市が最も多く、次いで坂戸市、東松山市、鶴ヶ島市となっている。

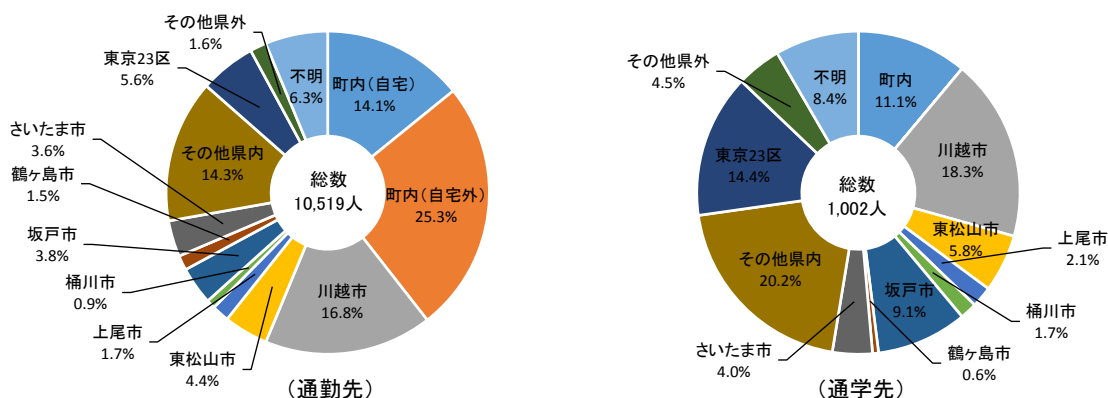


図 2-10 町民の通勤・通学先 (15 歳以上)

出典) 平成 27 年国勢調査

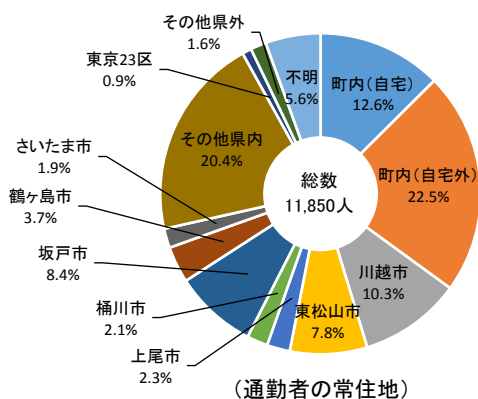


図 2-11 町内への通勤者の常住地 (15 歳以上)

出典) 平成 27 年国勢調査

2.2.4. 自家用車両保有台数

人口千人あたりの自家用車両保有台数は平成 23 年以降は増加傾向であったが平成 28 年では前年よりも減少している。1 世帯あたりの保有台数はほぼ横ばいとなっている。人口千人あたりの保有台数、1 世帯あたりの保有台数ともに埼玉県平均よりも多い。

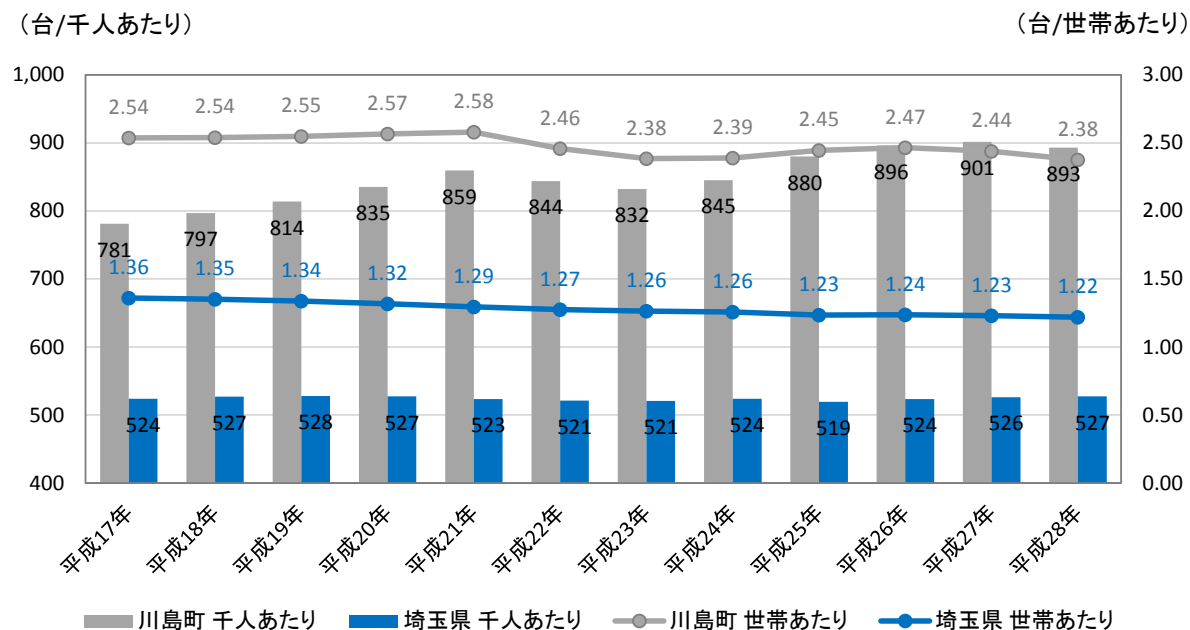


図 2-12 人口千人あたりの自家用乗用車保有台数

出典) 自家用車両と軽自動車の合計値

自家用車両：関東運輸局、市区町村別自動車保有車両数、各年 3 月末現在

軽自動車：(社) 全国軽自動車協会連合会「市区町村別軽自動車車両数」、各年 3 月末現在

2.2.5. 運転免許返納者数

運転免許返納者は増加傾向にあり、平成 28 年では年間 55 人が運転免許申請を取り消している。

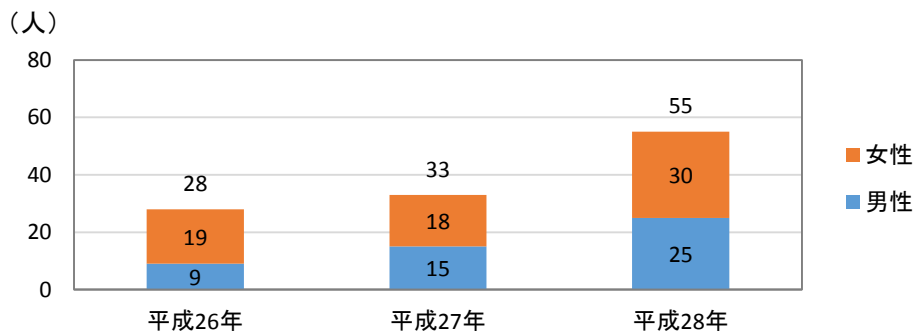


図 2-13 運転免許申請取消者数 (運転免許返納者数)

出典) 埼玉県警資料

2.2.6. 道路の混雑状況

道路の混雑時旅行速度では川越市と坂戸市との町境周辺で 20km/h 以下の混雑している区間がみられる。

渡河部が限られていることや、右折帯がなく混雑する交差点があるなど、バスや自動車の定時性・速達性を保つことが難しい区間がみられる。



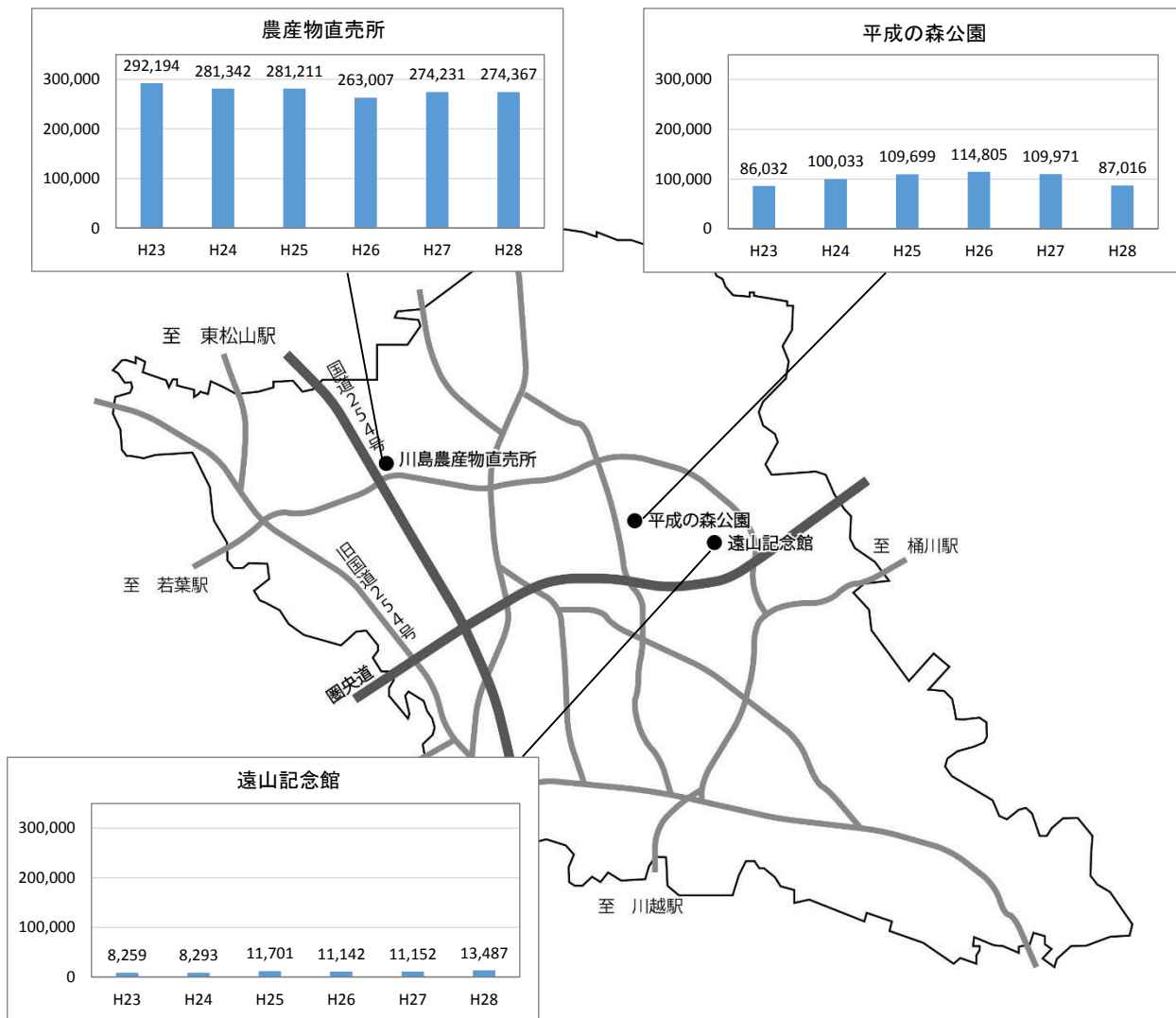
図 2-14 混雑時旅行速度

出典) 平成 27 年道路交通センサス

2.2.7. 観光

主な観光施設別の観光入込客数は平成の森公園 8.7 万人、遠山記念館 1.3 万人、農産物直売所 27.4 万人となっている（平成 28 年の 1 年間延べ人数）。最も多くの観光客が来所する農産物直売所では平成 26 年まで減少傾向にあったが、平成 27 年以降は増加に転じている。

平成の森公園では「かわじま春まつり」、「農業商工祭」、「かわじまイルミネーション」といったイベントが開催されており、なかでも「かわじま春まつり」は 4 月上旬から 5 月中旬の 1.5 ヶ月間で 3.8 万人の入込がある（平成 28 年）。



イベント別の入込客数(平成28年)

イベント名	入込客数	実施	場所
かわじま春まつり	37,535	4月上旬～5月中旬	平成の森公園
農業商工祭	7,000	11月23日(祝日)	役場・平成の森公園
かわじまイルミネーション	8,497	12月上旬～下旬	平成の森公園

図 2-15 観光客入込数 (延べ人数)

3. 上位計画・関連計画の整理

3.1. 第5次川島町総合振興計画

第5次川島町総合振興計画（平成23年3月）の後期基本計画（平成28～32年度）は本町の中長期的な方向を示すもので、まちづくりの目標となる将来像を描き、その実現に向けたまちづくりの基本的な考え方を示したものである。

土地利用の考え方として、田園環境を基本としてまちづくりを継承し、主として農村的土地利用から都市的土地利用への転換は、田園環境との調和を図りながら行うものとしている。川島インターチェンジ周辺については、都市的土地利用に向けて秩序ある土地利用への転換を図る。また、既存の市街地や農村集落などにおいて、地区計画の指定などにより、きめの細かいまちづくりを推進していくとしている。

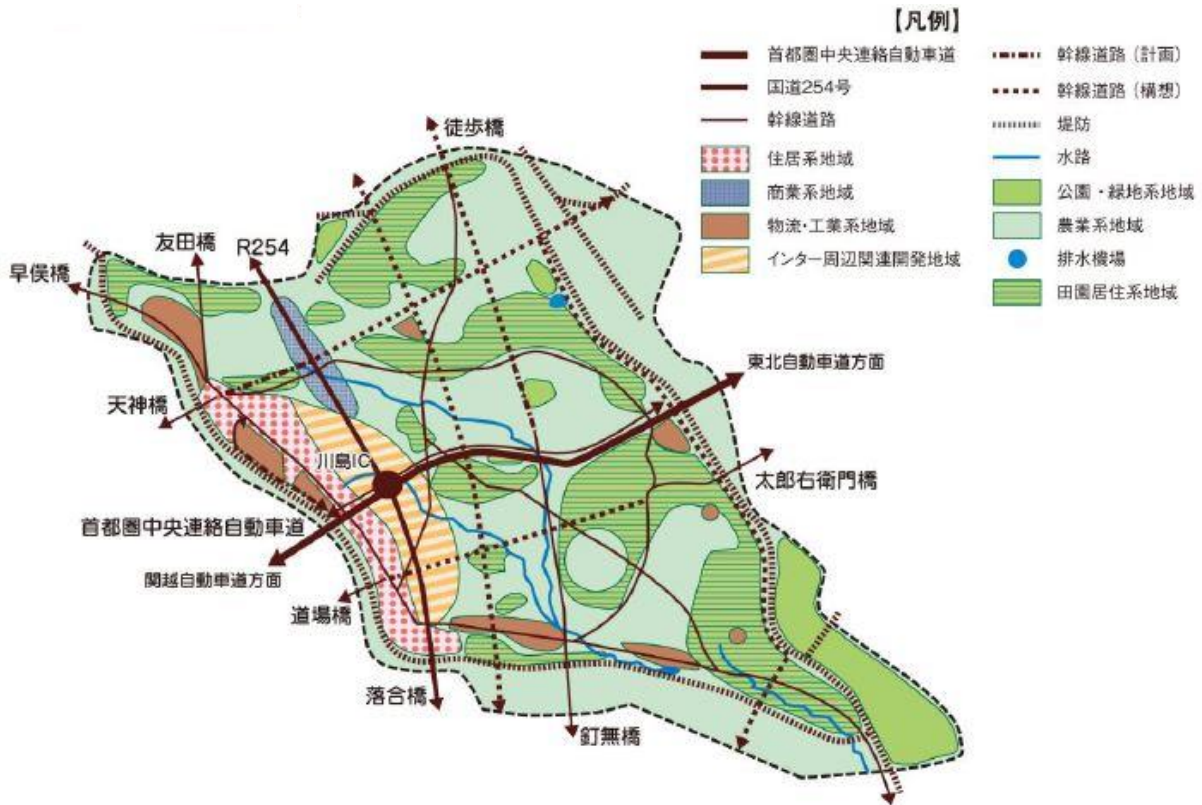


図 3-1 土地利用構想（再掲）

出典）第5次川島町総合振興計画（後期基本計画）

公共交通に関しては、子どもからお年寄りまでふれあい、安心して健やかに暮らせる地域づくりを基本目標として、安心した地域づくりに向けた地域防災の向上とともに、生活の足となる新たな交通システムの導入を図ることを通じて、いつまでも暮らし続けることのできる安心と利便性を兼ね備えた地域社会を形成することが示されている。

⑦公共交通の充実

路線バスの充実を関係機関に要望するとともに、交通弱者に対応する新たな交通手段の導入を進めます。

また、首都圏中央連絡自動車道を利用した広域交通について検討します。

■基本施策の展開

基本施策 1 ★誰もが安心して暮らせる地域づくり（再掲）

施策	内容
★交通弱者に対する支援（再掲）	<p>○新たな公共交通システムを導入し、生活基盤の利便性向上を図ります。</p> <p>○町内業者と連携し、外出が困難な高齢者などに対して、見守り活動を兼ねた買い物支援を行います。</p> <p><総合戦略掲載事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通システムの導入 ・買い物支援事業

基本施策 2 公共交通の充実

施策	内容
バス路線網の整備・拡充	<p>○バス路線の維持、運行時間の延長などの促進を図るとともに、環境対応型バスや福祉対応型バスへの切り替えに対する要請・支援を行います。</p> <p>○バスの停留所と駐輪場の一体的な整備を推進します。</p>

◆ まちづくり指標

指標名	現状値	後期目標（H32）
公共交通に対する満足度	3.7%	13.0%

図 3-2 施策大綱（3）自然と調和を保ち快適に定住できるまちづくり【都市基盤・土地利用】

出典）第5次川島町総合振興計画（後期基本計画）

3.2. 川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略

川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月策定）は「まち・ひと・しごと創生法」（平成26年11月制定）に基づき、平成72（2060）年の時点で本町の総人口を約13,000人とするといった人口ビジョンの実現に向けて、町民をはじめ関係するすべての人・団体と問題意識を共有しながら、戦略的かつ重点的な人口減少対策を推進するために策定された。本計画は第5次川島町総合振興計画における後期基本計画のリーディングプロジェクトとして位置づけられる。計画期間は平成27～31年度までの5か年である。

土地利用に関しては、企業集積拠点の拡充を掲げ、圏央道川島インターチェンジによる立地優位性を活かし、産業振興と雇用創出の核となる企業集積の基盤として川島イ

ンター産業団地の整備・拡充をする。また、企業誘致を積極的に推進するとともに、圏域市町村と連携を図り、地域産業全体の強化と雇用創出につなげる。また、優良農地の維持・拡大を図るため、農業の企業化や農業公社設立など、新たな農地集積の推進体制を強化する。

公共交通に関しては、鉄道網のない本町では、公共交通網の強化が定住促進の大きな課題であるため、バス事業者に路線バスの拡充を要望していくとともに、交通弱者に対して、新たな公共交通システムを導入し、生活基盤の利便性向上を図る。また、町内事業者と連携し、外出が困難な高齢者等に対して、見守り活動を兼ねた買い物支援を行う。

表 3-3 主な取り組み

新たな交通システムの導入	<ul style="list-style-type: none"> ○費用負担とのバランスを図りながら、デマンド交通など新たな公共交通システムの導入を進めます。 ○成田空港などへ向かう高速バスターミナルの設置を検討します。
買い物支援事業	<ul style="list-style-type: none"> ○日常生活において身近な買い物に不便を感じている高齢者等に対して、見守り活動を兼ねて、買い物サービスを提供する事業者を支援します。

出典) 川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略

3.3. 都市計画マスタープラン

川島町都市計画マスタープラン（平成 25 年 4 月改定）は、平成 12 年に策定後、平成 19 年に改定され、上位計画である「第 5 次川島町総合振興計画」の策定に伴い、それとの整合性を図るために計画の一部を改定して「誰もが安心して済み続けたいと思えるまちづくり」の実現に向けた指針となっている。

土地利用は「第 5 次川島町総合振興計画」で位置づけられている方針と同様とし、田園環境を基本としたまちづくりの継承、水と緑を基調としたまちづくりの推進、川島インターチェンジ周辺地域の都市的土地利用に向けた計画的開発、地域が自主的に策定するまちづくり計画と調和のとれた土地利用への誘導を基本的な考え方として示している。

交通体系の整備方針としては、道路に関しては以下の 5 つの項目を推進するとしている。

<道路の整備方針>

- ・圏央道川島インターチェンジへのアクセス道路網の整備推進
- ・道路ネットワークの確立
- ・生活道路・避難路の整備
- ・歩行者・自転車道路の整備
- ・交通安全対策の推進

公共交通の整備方針のなかでバス交通については、利便性の向上の観点から路線数や便数の拡充を促進するとともに、子どもや障がい者、高齢者などの移動手段として、バリアフリーの観点からその充実を図るとしている。

<公共交通の整備方針>

- ・バス路線網の充実
- ・バスの本数増・運行時間の拡大
- ・駐輪場とバス停留所の一体的な整備
- ・公共施設の利用を促進する町内巡回バス路線の整備、改善
- ・デマンド交通や圏央道を利用した目的地直行バスの検討

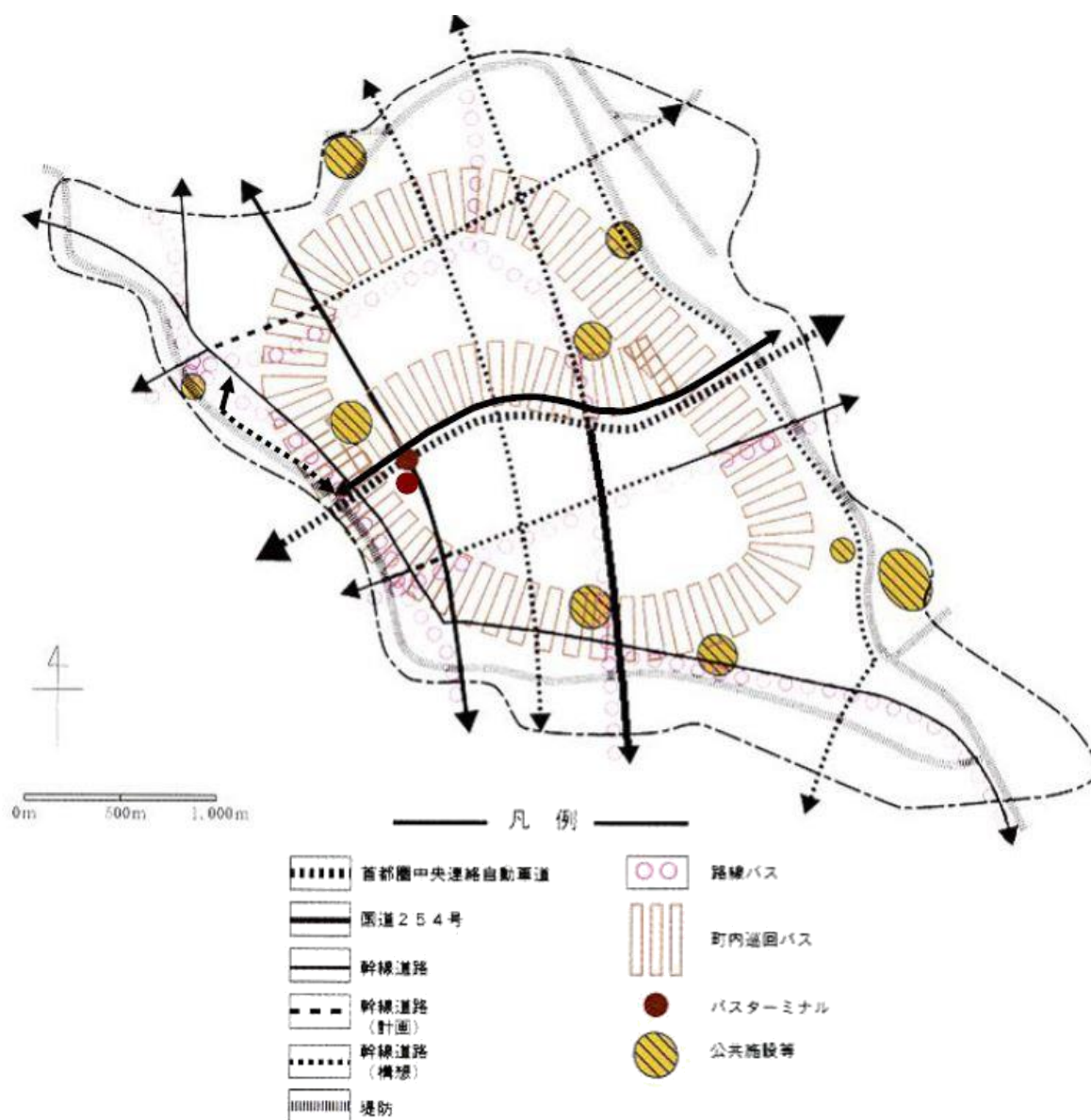


図 3-4 道路・交通網計画

出典) 川島町都市計画マスタープラン (平成 25 年 4 月改定)

3.4. 川島町地域公共交通計画

川島町地域公共交通計画（平成 26 年 3 月）は、本町における唯一の公共交通機関である路線バスを維持していくこと、将来にわたり持続可能な本町の公共交通体系を構築するため、また、今後の公共交通のあり方を示すため、公共交通の充実に向けた計画として策定された。

生活交通の確保を総合的な施策により確実に実行し、生活サービス提供を維持してゆくため、生活交通ネットワーク計画を策定し、地域公共交通確保維持改善事業に取り組むことが必要と示されている。

路線種別	役割と位置づけ
幹線軸	・町外への移動や更なる広域的な移動に対応する。
フィーダー軸	・町内移動サービスに供するものであり、「ぐるっと川島巡回バス」の機能拡大により、次の2つ機能を有する。 ①町外、広域移動に対し幹線軸へ（から）の輸送を行うとともに、幹線軸により更なる広域幹線軸との接続をも含む。（鉄道等） ②町内に点在する商業施設、行政施設、レクリ施設、医療施設への輸送サービスを行う。
乗換拠点（笑顔の発着点）	・フィーダー軸と幹線軸とが交差するバス停を乗換拠点とする。 ・乗換え機能だけでなく、コミュニティ機能を持たせる。

図 3-5 生活交通ネットワークにおける幹線軸、フィーダー軸等の役割・位置づけ

出典) 川島町地域公共交通計画

4. 公共交通の現状

4.1. 公共交通網及び主要施設

町内に鉄道路線・駅はなく、地域公共交通としては、町外の駅へ接続する4路線のバス路線と、タクシー（かわみんタクシー）が運行している。路線バス（4路線）のうち3路線は南北方向であり、東西方向の路線バスが少ない。これに対し、若葉駅～八幡団地～川島IC～町役場までの路線が新設されている。

居住地区が多極化・分散化しているという地理的な特性を有し、路線バスのバス停圏域（ここでは300mと設定）からはずれる交通不便地域が広範囲にみられる。コミュニティバスで交通不便地域をカバーすることが難しいため、デマンド型交通（かわみんタクシー）と現行路線バスの維持・拡充が重要な課題となる。

路線バスは利用が増えるほど事業性が向上するが、かわみんタクシーは利用が増えるほど町の負担が増加する。そのため、利用者増だけではなく、かわみんタクシーの乗合せを促進するなど、事業改善の工夫も重点課題と考えられる。

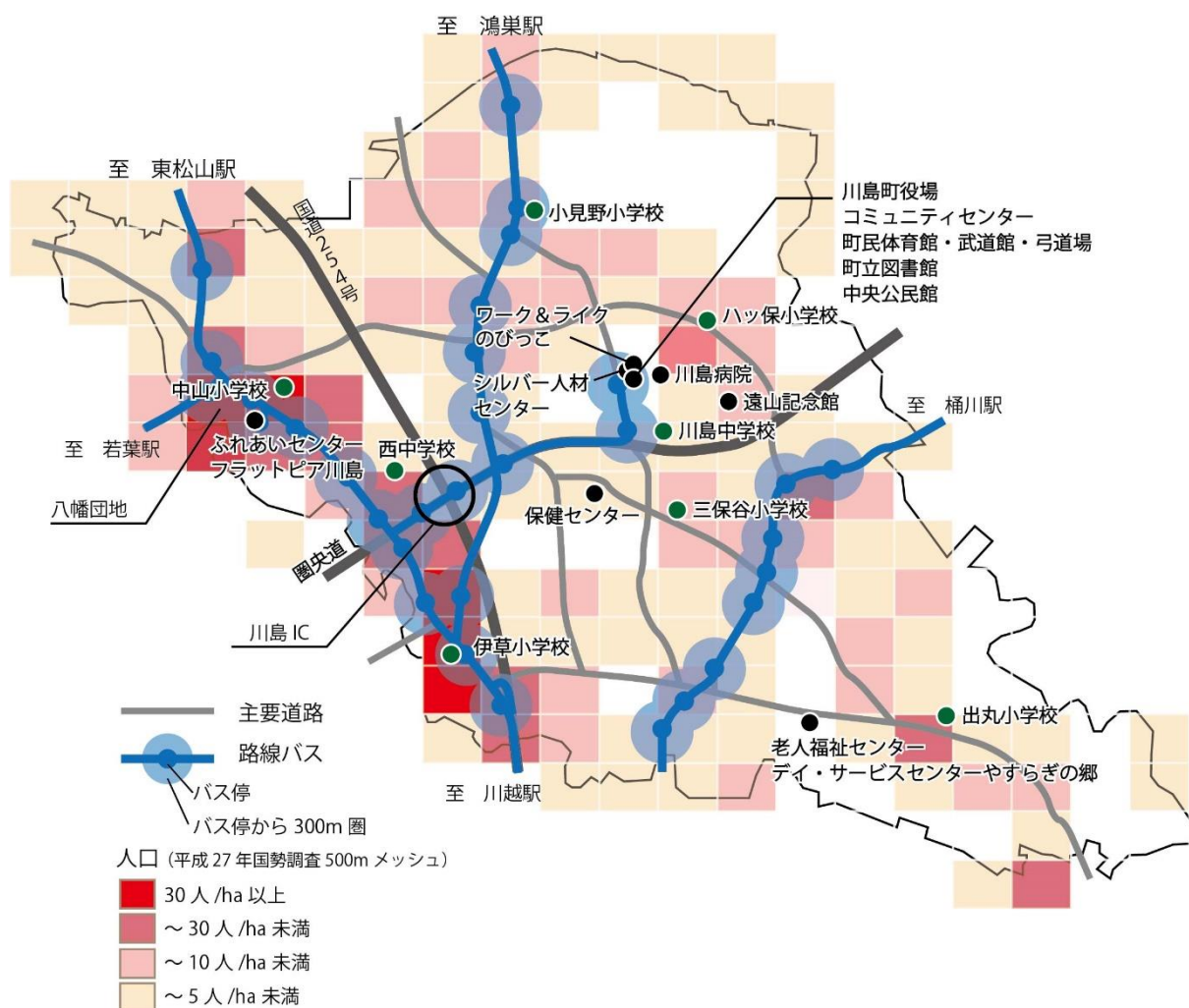


図 4-1 公共交通及び主要施設の位置と人口分布状況

4.2. 鉄道

町内のバス路線が接続する鉄道駅は川越駅（JR川越線・東武鉄道東上本線）、桶川駅（JR高崎線）、鴻巣駅（JR高崎線）、若葉駅（東武鉄道東上本線）の2路線5駅がある。

1日あたりの乗車人数は東武鉄道東上本線・川越駅が64,366人と最も多く、次いでJR川越線・川越駅が38,449人、JR高崎線・桶川駅が26,297人となっている。（平成27年度）

5駅のうち、桶川駅以外は平成11年度と比較して増加傾向にある。

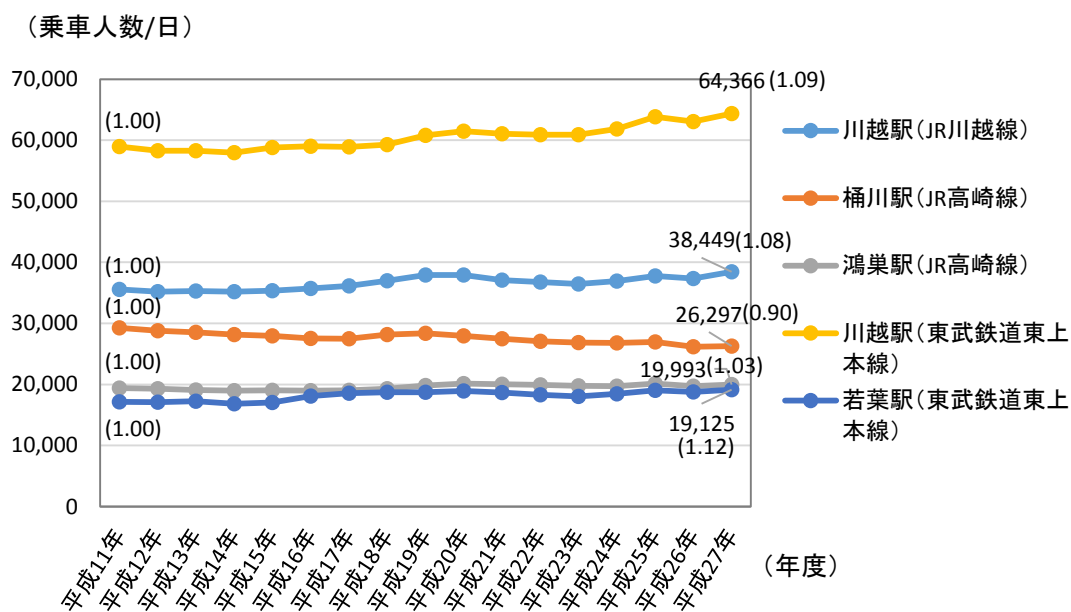


図 4-2 鉄道駅1日平均乗車人数

出典) 埼玉県統計年鑑、年間乗車人数を365日で除して1日平均乗車人数を算出

4.3. 路線バス

路線バスは川越～東松山間、川越～鴻巣間、川越～桶川間、若葉～八幡間、若葉～川島町役場間の5路線が運行されている。運行本数は川越～東松山間が最も多く、平日で片道47本、1時間あたり約2～3本運行されている。

表 4-3 町内路線バスの運行状況

路線・系統名	起終点	運行本数(本/片側/日)		
		平日	土曜	日曜・祝日
川越02	川越駅～八幡団地～東松山駅	47	36	36
川越03	川越駅～鴻巣駅～鴻巣免許センター	12	10	10
川越04	川越駅～桶川駅西口	17	14	14
若01	若葉駅～八幡団地	24	23	23
若03	若葉駅～八幡団地～川島町役場	6	0	0

出典) 東武バスウエストホームページ、平成29年8月現在

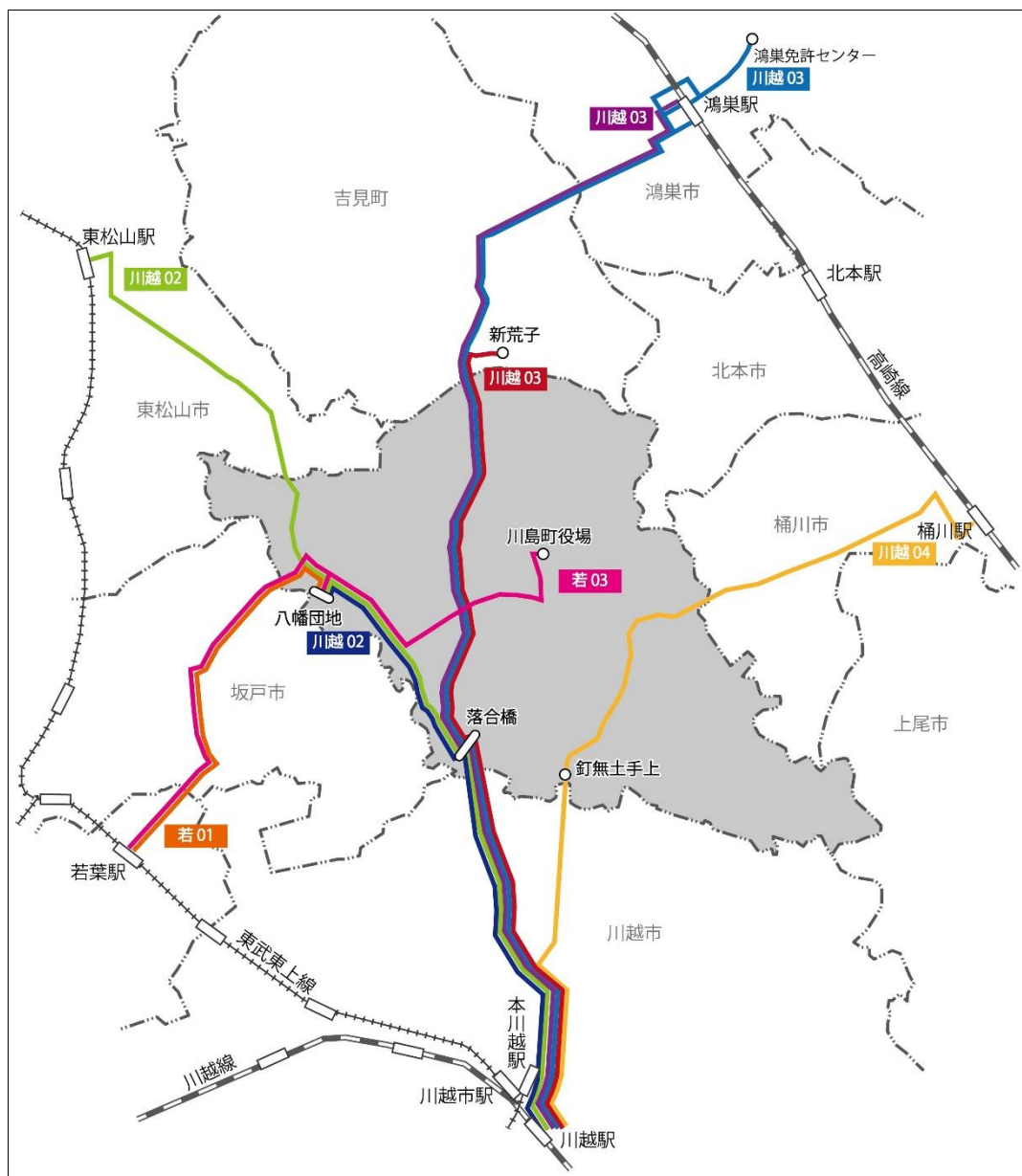


図 4-4 路線バスの運行ルート

町内の主要バス停の時刻表をみると、起終点となっているバス停「八幡団地」は「川越 02」と「若 01」、「若 03」の3路線が運行されており、川越駅行きが平日の朝ピーク時間帯で4本/時、オフピーク時間にあたる日中時間帯では3本程度/時となっている。

「川越 02」と「川越 03」の2路線が停車するバス停「落合橋」は、川越駅行きが平日の朝ピーク時間帯で5本/時、オフピーク時間にあたる日中時間帯では3本程度/時で運行されている。また運行時間帯をみても深夜バスが25時台まで運行されており、他のバス停と比較して利便性が高い。

「若 03」の起終点となっているバス停「川島町役場」は平日のみの運行となっており、1日あたり6本と少ない。

東松山駅行き（川越 02）

時	平日	時	土曜	時	日曜・祝日
5		5		5	
6	06 51	6		6	
7	40	7	04	7	04
8	55	8	55	8	55
9		9		9	
10		10		10	
11		11		11	
12	00	12		12	
13		13	30	13	30
14		14		14	
15		15	05	15	05
16	15	16		16	
17	20	17		17	
18		18	28	18	28
19		19	31	19	31
20	15	20		20	
21		21		21	
22		22		22	
23		23		23	
24		24		24	
25		25		25	

川越駅（川越 02）・役場行き（若

時	平日	時	土曜	時	日曜・祝日
5	45	5		5	
6	00 15 20 30 45	6	00 30 55	6	00 30 55
7	00 25 40 51 52	7	15 40 53	7	15 40 53
8	10 25 45	8	20 40	8	20 40
9	10 34 55	9	47	9	47
10	10 28 50	10	20	10	20
11	04 18 28 32 46	11	05 40	11	05 40
12	03 41 55	12	10 30	12	10 30
13	03 10 33 50	13	05 25 55	13	05 25 55
14	05 38	14	27 47	14	27 47
15	00 15 40	15	10 56	15	10 56
16	05 25 52	16	08 45	16	08 45
17	08 15 30	17	00 20 50	17	00 20 50
18	15 25 45 48	18	30	18	30
19	10 32 52	19	17 25	19	17 25
20	05 18 50	20	00 17 45	20	00 17 45
21	05	21	10 30	21	10 30
22		22		22	
23		23		23	
24		24		24	
25		25		25	

無印...川越駅（札の辻経由）行
 役...川島町役場行

若葉駅行き（若 01）

時	平日	時	土曜	時	日曜・祝日
5	58	5		5	
6	17 38	6	23	6	23
7	05 29 53	7	06 35	7	06 35
8	23 40 56	8	04 29 57	8	04 29 57
9	47	9	16	9	16
10	07	10	02 28	10	02 28
11	01 55	11	14	11	14
12	17 45	12	00 16	12	00 16
13	52	13	10	13	10
14	16	14	10	14	10
15	16	15	56	15	56
16	51	16	22 52	16	22 52
17	21 43 57	17	18 42	17	18 42
18	21	18	07 55	18	07 55
19	00 21 37 54	19	20	19	20
20	34	20	19	20	19
21	24	21		21	
22		22		22	
23		23		23	
24		24		24	
25		25		25	

無印...若葉駅行

図 4-5 バス停「八幡団地」の時刻表

出典) 東武バスウエストホームページ、平成 29 年 8 月現在

川越駅行き（川越 02・川越 03）

時	平日	時	土曜	時	日曜・祝日
5	53	5		5	
6	08 23 30 38 53	6	08 38	6	08 38
7	08 12 28 33 48	7	03 23 34 48	7	03 23 34 48
8	00 18 33 44 53	8	01 28 48 53	8	01 28 48 53
9	18 22 42 55	9	30 55	9	30 55
10	03 18 36 58	10	09 28	10	09 28
11	12 26 40 54	11	13 31 48	11	13 31 48
12	11 25 49	12	18 38	12	18 38
13	03 18 41 58	13	13 33 40	13	13 33 40
14	13 46	14	03 35 55	14	03 35 55
15	08 23 25 48 54	15	18 29	15	18 29
16	13 25 33	16	04 16 30 53	16	04 16 30 53
17	00 13 23 38	17	08 28 58	17	08 28 58
18	13 23 33 53	18	20 38	18	20 38
19	05 18 40	19	25 33 50	19	25 33 50
20	00 13 26 47 58	20	08 25 53	20	08 25 53
21	13	21	18 38	21	18 38
22		22		22	
23		23		23	
24		24		24	
25		25		25	

無印...川越駅行

八幡団地・東松山駅行き（川越 02）

時	平日	時	土曜	時	日曜・祝日
5	松 56	5		5	
6	松 41	6	松 55	6	松 55
7	松 03 20 30 55	7	19 55	7	19 55
8	松 12 30 45	8	松 15 45	8	松 15 45
9	10 40	9	20 55	9	20 55
10	00 15 30	10	30	10	30
11	松 10 35 50	11	10 33	11	10 33
12	10 20 45	12	00 30 50	12	00 30 50
13	05 35	13	松 20 45	13	松 20 45
14	10 30	14	松 15 35 55	14	松 15 35 55
15	00 25 50	15	30	15	30
16	松 05 25 50	16	10 25 50	16	10 25 50
17	松 10 48	17	22 51	17	22 51
18	15 40 55	18	松 18 45 55	18	松 18 45 55
19	05 26 52	19	松 21 40	19	松 21 40
20	松 05 27 51	20	05 40	20	05 40
21	11 38	21	06 43	21	06 43
22	11 46	22	11 24 46	22	11 24 46
23	19	23		23	
24	深 03 28	24		24	
25	深 40	25		25	

無印...八幡団地行

松...東松山駅（八幡団地経由）行

深...深夜バス

※...平日の金曜日のみ25：40発の八幡団地行の深夜バスを運行しております。（金曜日が祝日の場合は木曜日運行。ただし、祝日、8月13日～16日、12月30日～1月3日を除く）

鴻巣免許センター行き（川越 03）

時	平日	時	土曜	時	日曜・祝日
5	西 58	5		5	
6	56	6		6	
7	40	7	西 40	7	西 40
8	16	8	西 25	8	西 25
9		9	西 04	9	西 04
10	45	10	西 18	10	西 18
11		11		11	
12		12	西 10	12	西 10
13	49	13		13	
14	49	14	西 05	14	西 05
15	36	15	西 08	15	西 08
16		16		16	
17	30	17	西 05	17	西 05
18		18	西 35	18	西 35
19	西 33	19		19	
20	新 35	20	新 20	20	新 20
21	新 25	21		21	
22		22		22	
23		23		23	
24		24		24	
25		25		25	

無印...鴻巣免許センター（鴻巣駅東口経由）行

新...新荒子行

西...鴻巣駅西口

図 4-6 バス停「落合橋」の時刻表

出典）東武バスウエストホームページ、平成 29 年 8 月現在

川越駅行き（川越 04）

時	平日	時	土曜	時	日曜・祝日
5		5		5	
6	16 47	6		6	
7	17 58	7	10 57	7	10 57
8	29 56	8	51	8	51
9	28	9	42	9	42
10	53	10	50	10	50
11	43	11	56	11	56
12		12	43	12	43
13	43	13		13	
14	28	14	35	14	35
15		15	49	15	49
16	48	16		16	
17	48	17	28	17	28
18	49	18	34	18	34
19	53	19	28	19	28
20	19 45 58	20	平 52	20	平 52
21	21	21	45	21	45
22	平 24	22		22	
23		23		23	
24		24		24	
25		25		25	

無印...川越駅（札の辻経由）
車...神明町車庫行

桶川駅西口行き（川越 04）

時	平日	時	土曜	時	日曜・祝日
5	53	5		5	
6	20 49	6	59	6	59
7	14 51	7	59	7	59
8	26	8	49	8	49
9	51	9	48	9	48
10	41	10	51	10	51
11		11	39	11	39
12	41	12		12	
13	26	13	34	13	34
14		14	44	14	44
15	43	15		15	
16	40	16	19	16	19
17	41	17	26	17	26
18	46	18	23	18	23
19	16 41	19	54	19	54
20	山 01 54	20	55	20	55
21	28	21	山 23	21	山 23
22		22		22	
23		23		23	
24		24		24	
25		25		25	

無印...桶川駅西口
山...山ヶ谷戸行

図 4-7 バス停「釘無土手上」の時刻表

出典）東武バスウエストホームページ、平成 29 年 8 月現在

若葉駅行き（若 03）

時	平日	時	土曜	時	日曜・祝日
5		5		5	
6	48	6		6	
7		7		7	
8	23	8		8	
9		9		9	
10		10		10	
11		11		11	
12	00	12		12	
13	35	13		13	
14		14		14	
15		15		15	
16		16		16	
17	40	17		17	
18		18		18	
19	20	19		19	
20		20		20	
21		21		21	
22		22		22	
23		23		23	
24		24		24	
25		25		25	

図 4-8 バス停「川島町役場」の時刻表

出典）東武バスウエストホームページ、平成 29 年 8 月現在

路線別の利用者数は「川越 02」川越～東松山間が最も多く、平成 28 年度では 94.9 万人となっており、他 3 路線の 3～4 倍となっている。

平成 25 年度からの経年変化をみると、「川越 03」川越駅～鴻巣駅～鴻巣免許センター間が減少傾向にあり、平成 25 年度で 38.1 万人であったのに対して平成 28 年度では 26.9 万人と約 7 割まで減少している。その他の 3 路線はおおむね横ばいとなっている。

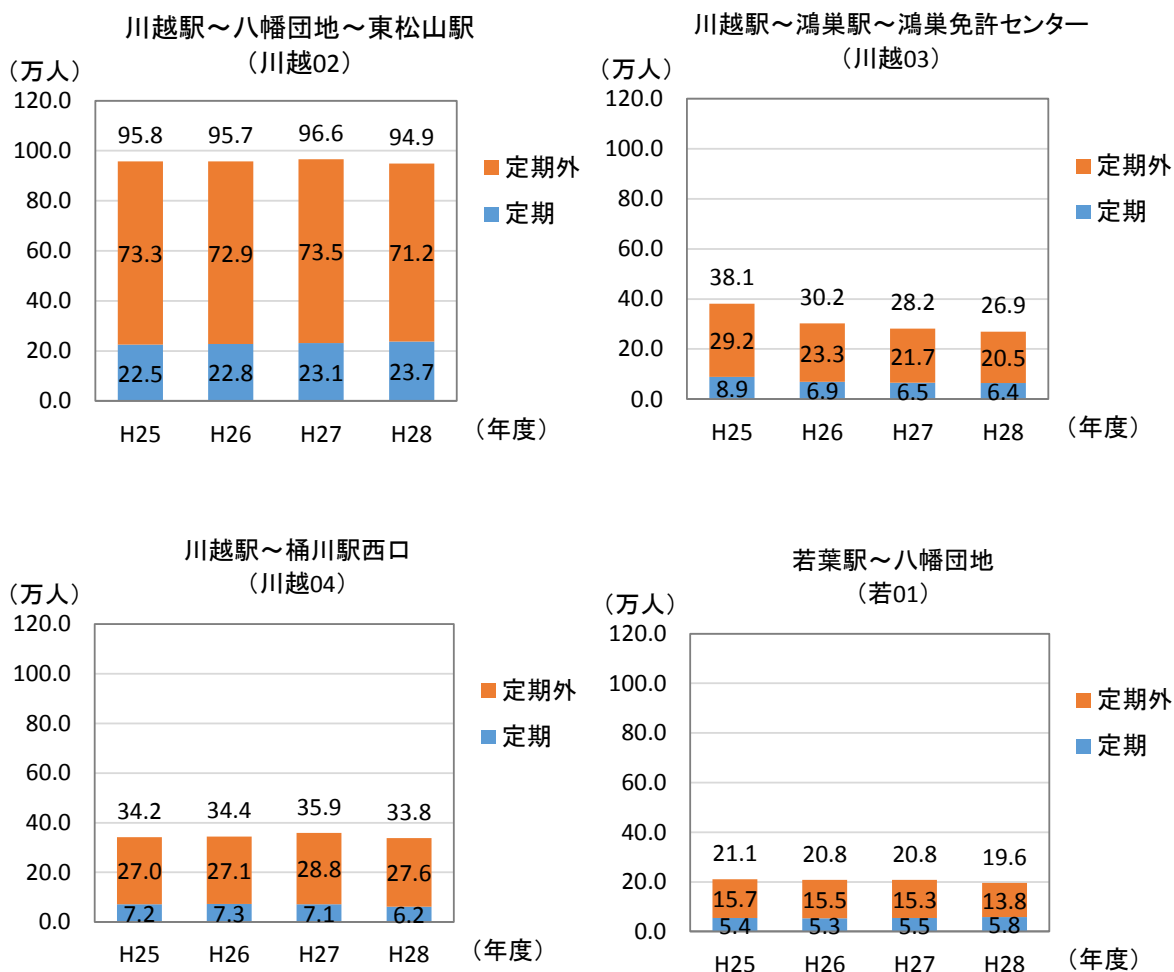
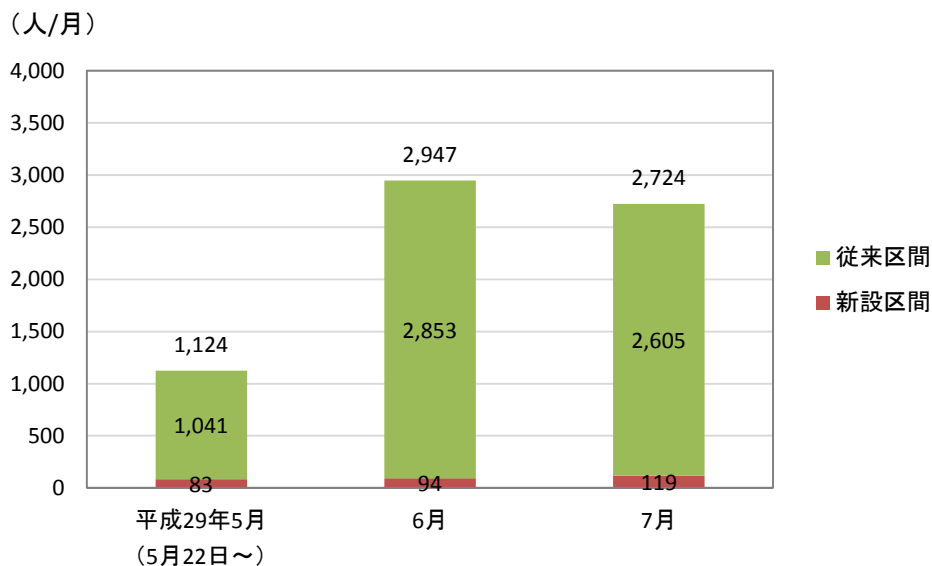


図 4-9 バス路線の利用者数 (平成 25 年度～28 年度)

出典) 東武バスウエスト

路線「若 03」は平成 29 年 5 月から川島町役場まで延伸された。平成 29 年 7 月の乗車人数は 2,724 人で、このうち 119 人が新設区間（産業団地西～川島町役場）を利用している。前月と比較すると新設区間の乗車人数が増加している。



従来区間：若葉駅東口～八幡団地～川島郵便局前

新設区間：産業団地西～川島町役場

図 4-10 川島町役場線（若 03）の乗車人数

出典) 東武バスウエスト

4.4. かわみんタクシー

かわみんタクシーは、タクシー車両を活用し、予約に応じて町内の公共施設や医療機関などの行きたい場所、指定の町外医療機関に行くことができる新しい交通手段として、平成 28 年 6 月 1 日から 12 月 28 日までテスト運行後、平成 29 年 1 月 4 日より本格運行が開始された。

「かわみんタクシー」を利用するには、事前に利用登録が必要です。

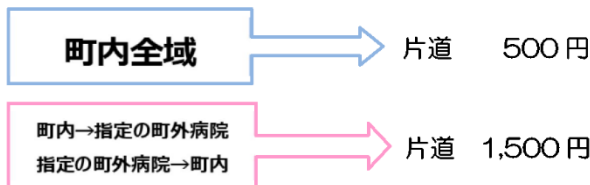
登録は無料です。町内在住の16歳以上の方が申請できます。

※1、申請年度に16歳に達する方を含みます。 ※2、テスト運行に利用登録済みの方は申請不要です。

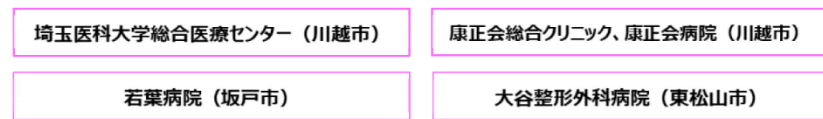
事前登録

申請用紙に必要事項を記入し、川島町役場 政策推進課にご持参または郵送、FAXにてご提出ください。後日登録者証をご自宅に郵送します。

**利用料金
(1台)**



町外病院



利用受付

午前8時から午後11時30分まで ※利用の直前まで受付できます (配車状況によりお断りすることがあります)

**運行時間
(運行日)**

午前8時から午後6時まで
(月曜日～土曜日 ※日曜日、祝日、12月29日～1月3日は運休)

利用の流れ

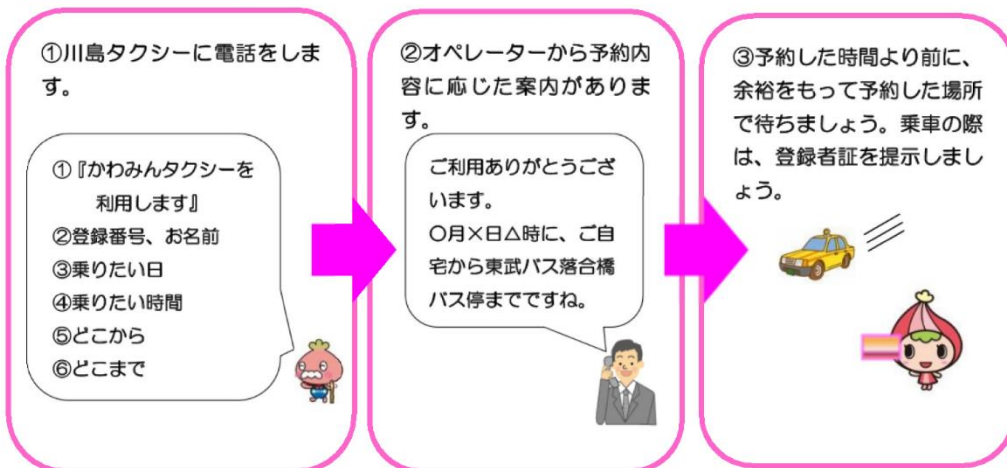


図 4-11 かわみんタクシーの概要

出典) かわみんタクシーパンフレット

本格運行に際して、下記の通り運行内容を改善している。

テスト運行期間：平成 28 年 6 月 1 日～12 月 28 日

本格運行開始日：平成 29 年 1 月 4 日

項目	テスト運行	本格運行	改定等の理由
運行曜日	月曜日～金曜日 (土日祝祭日は連休)	月曜日～土曜日 (日曜祝祭日、年末年始運 休)	・土曜日に診療できる病院が多くあ るため ・登録者アンケートで希望の声が多 かったため
運行時間	8時30分～17時	8時～18時	・登録者アンケートで希望の声が多 かったため ・事業者による対応が可能のため
利用料金(町内)	500円	改定なし	・現状の料金で利用件数が伸びて いるため
利用料金(町外病 院)	1,500円	改定なし	・現状の料金で利用件数が伸びて いるため
割引制度(町内)	障害者割引1割引 (450円) 運転免許返納者1割引 (450円)	障害者300円 運転免許返納者300円 75歳以上300円 東武バス停利用者300円	・高齢者、障害者、運転免許返納 者の町内移動の活性化を図るため ・東武バス利用の促進を図るため ・75歳より免許更新時の講習によ り、返納率の向上が予想されるた め ・お助け隊等の料金も考慮するた め
割引制度(町外病 院)	障害者割引1割引 (1,350円) 運転免許返納者1割引 (1,350円)	改定なし	・町外病院への割引制度は現状の ままとし、町内移動の活性化を図 るため
町外病院	埼玉医科大学総合医療セ ンター	埼玉医科大学総合医療セン ター 康正会総合クリニック 大谷整形外科 若葉病院	・平成27年度レセプト件数のうち、 上位10番までの町外病院で、役 場から半径7km圏内にある町外 病院を選定(半径7kmは、役場 から埼玉医大に相当) ・町内病院の利用促進も考慮
利用対象	16歳以上(当該年度に達 する方含む)	改定なし	・現状と同様に、交通弱者である 高校生から高齢者までを事業の対 象とするため
予約受付時間	8時30分～17時	8時～24時	・改定する運行時間に合わせるた め
利用者登録	登録制	改定なし	・引き続き登録者データにより分析 を行うため
利用者登録期間	平成28年6月1日 ～11月30日	平成29年1月4日 ～平成31年12月28日	・原則3年間(登録者同時更 新)

テスト運行を開始した平成 28 年 6 月から利用者数と運行件数ともに増加しており、平成 29 年 10 月では一ヶ月あたり 731 件の運行、939 人の利用となっている。1 日あたりの運行件数は 29.2 件、利用者数は 37.6 人である。

	利用者数	稼働日数	1運行日平均利用者数	運行件数	1運行日平均運行件数	運行1件あたりの利用者数	町負担額(円)	運行1件あたり町負担額(円)
平成28年6月	248	22	11.3	183	8.3	1.36	254,300	1,390
7月	260	20	13	223	11.2	1.17	310,270	1,391
8月	356	22	16.2	295	13.4	1.21	417,070	1,414
9月	315	20	15.8	290	14.5	1.09	331,720	1,144
10月	355	20	17.8	296	14.8	1.20	324,370	1,096
11月	372	20	18.6	331	16.6	1.12	373,270	1,128
12月	375	19	19.7	318	16.7	1.18	387,580	1,219
平成29年1月	513	23	22.3	435	18.9	1.18	569,170	1,308
2月	670	23	29.1	557	24.2	1.20	718,150	1,289
3月	760	26	29.2	609	23.4	1.25	775,770	1,274
4月	706	24	29.4	582	24.3	1.21	755,880	1,299
5月	690	25	27.6	590	23.6	1.17	753,510	1,277
6月	792	26	30.5	630	24.2	1.26	798,900	1,268
7月	820	25	32.8	655	26.2	1.25	838,970	1,281
8月	801	26	30.8	643	24.7	1.25	807,480	1,256
9月	807	24	33.6	651	27.1	1.24	836,820	1,285
10月	939	25	37.6	731	29.2	1.28	924,890	1,265

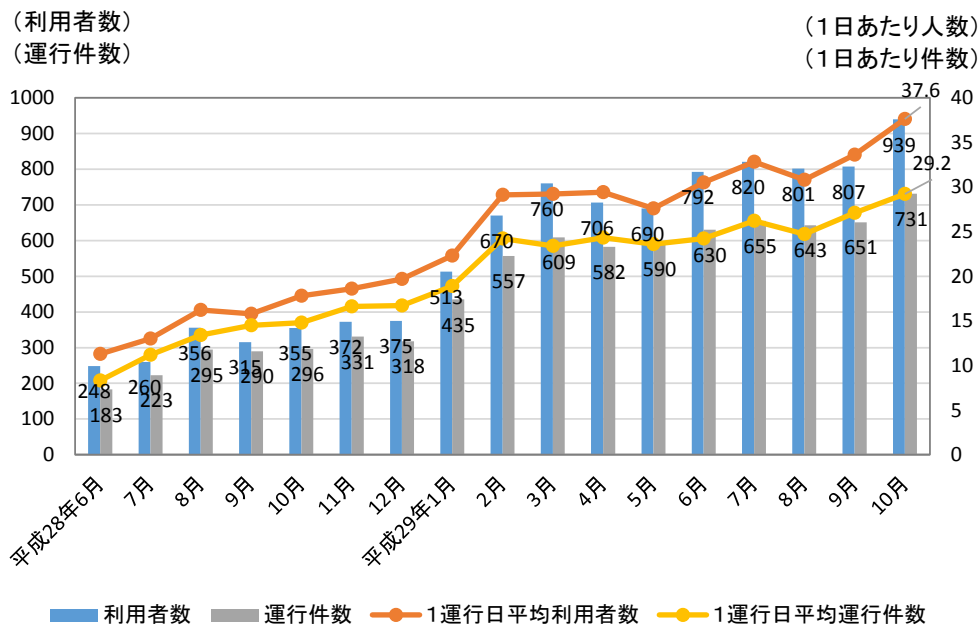


図 4-12 かわみんタクシーの利用実績

出典) 川島町政策推進課

利用者の増加に伴い、町負担額も増加しており、平成28年6月の約25万円に対して平成29年10月は約92万円と約4倍になっている。運行1件あたりの町負担額は1,265円となっており、運行1件あたりの利用者数の向上が望まれる。

町負担額(円)

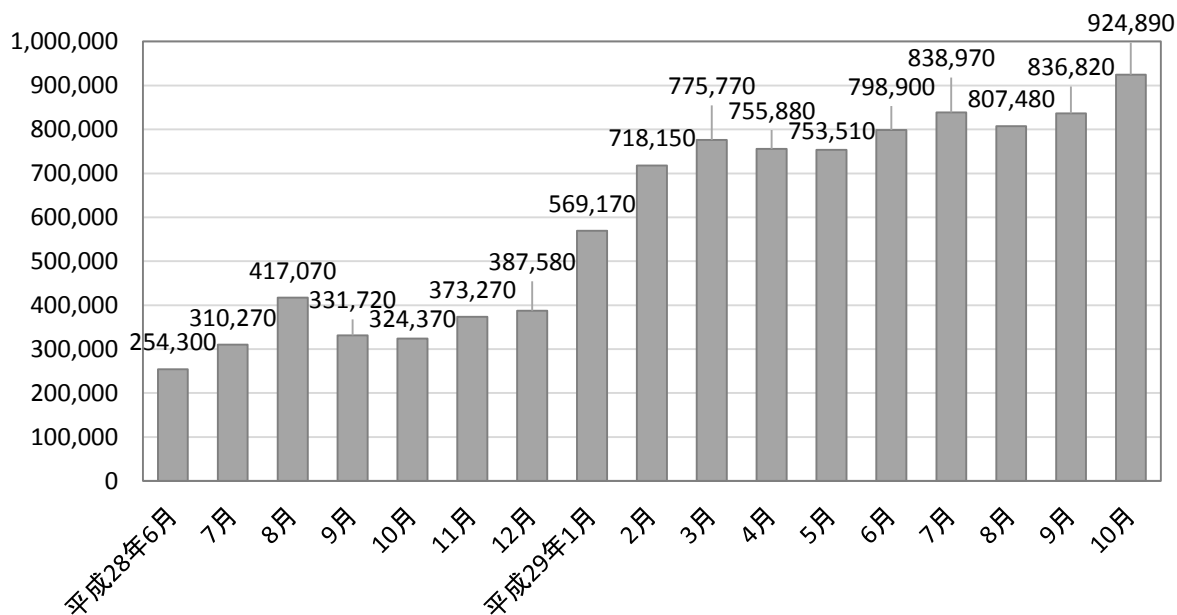


図 4-13 かわみんタクシーの月別の町負担額

出典) 川島町政策推進課

町負担額(円)

(利用者数)

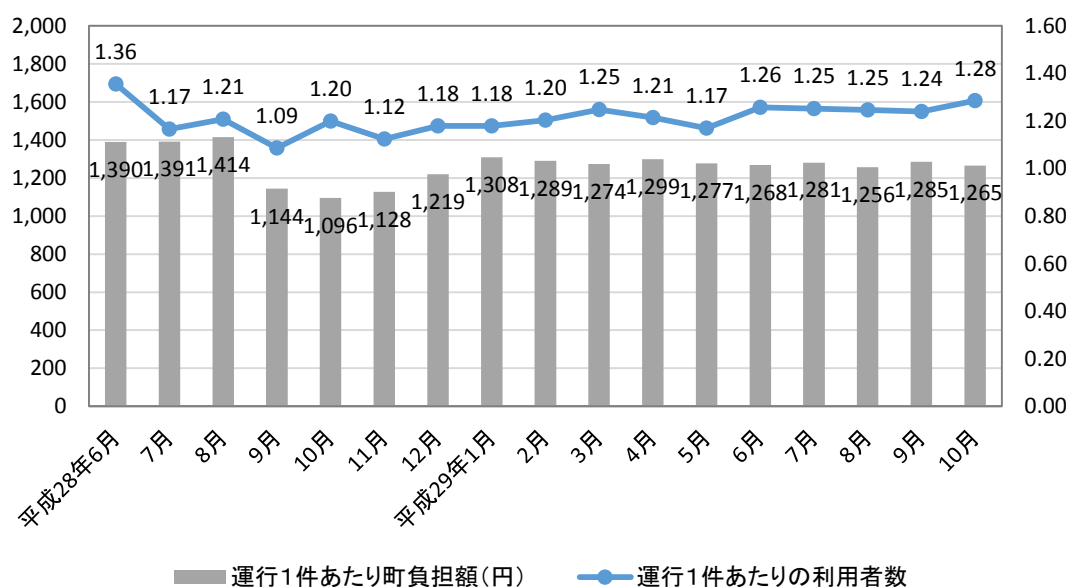


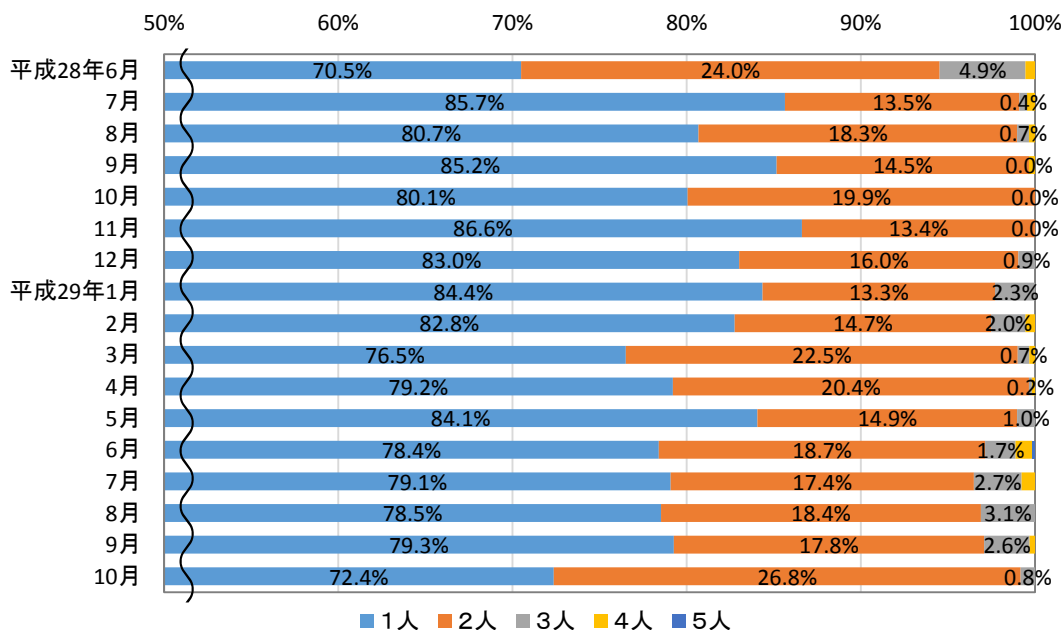
図 4-14 かわみんタクシーの運行1件あたりの町負担額と利用者数

出典) 川島町政策推進課

運行1件あたりの利用人数は、平成29年10月では1人での利用が78.5%とほとんどを占めるが、2人利用が26.8%、3人が0.8%となっており、複数人数での利用もみられる。2人での利用割合は月によってバラツキはあるものの、平成28年7月以降は増加している傾向にある。

表 4-15 運行1件あたりの利用人数

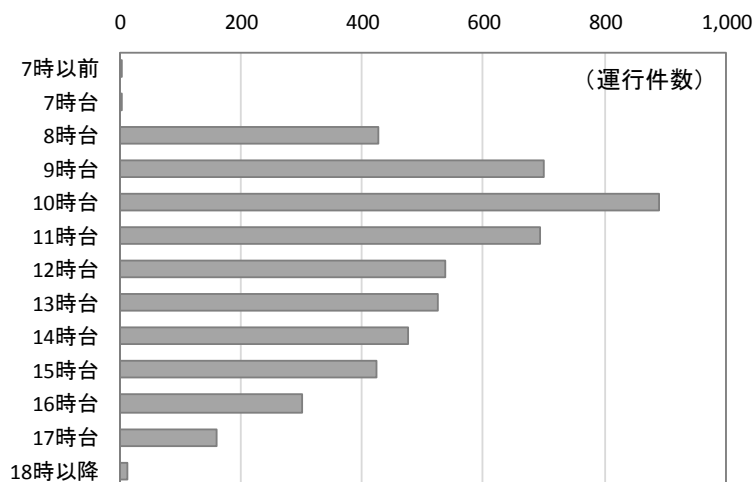
	乗車人数別の運行件数						乗車人数別の運行件数(割合)						運行1件あたりの乗車人数	備考
	1人	2人	3人	4人	5人	計	1人	2人	3人	4人	5人	計		
平成28年6月	129	44	9	1	0	183	70.5%	24.0%	4.9%	0.5%	0.0%	100.0%	1.36	
7月	191	30	1	1	0	223	85.7%	13.5%	0.4%	0.4%	0.0%	100.0%	1.17	
8月	238	54	2	1	0	295	80.7%	18.3%	0.7%	0.3%	0.0%	100.0%	1.21	
9月	247	42	0	1	0	290	85.2%	14.5%	0.0%	0.3%	0.0%	100.0%	1.09	
10月	237	59	0	0	0	296	80.1%	19.9%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.20	
11月	285	44	0	0	0	329	86.6%	13.4%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.12	0人が2件あり
12月	264	51	3	0	0	318	83.0%	16.0%	0.9%	0.0%	0.0%	100.0%	1.18	
平成29年1月	367	58	10	0	0	435	84.4%	13.3%	2.3%	0.0%	0.0%	100.0%	1.18	
2月	461	82	11	3	0	557	82.8%	14.7%	2.0%	0.5%	0.0%	100.0%	1.20	
3月	466	137	4	2	0	609	76.5%	22.5%	0.7%	0.3%	0.0%	100.0%	1.25	
4月	461	119	1	1	0	582	79.2%	20.4%	0.2%	0.2%	0.0%	100.0%	1.21	
5月	496	88	6	0	0	590	84.1%	14.9%	1.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.17	
6月	494	118	11	6	1	630	78.4%	18.7%	1.7%	1.0%	0.2%	100.0%	1.26	
7月	518	114	18	5	0	655	79.1%	17.4%	2.7%	0.8%	0.0%	100.0%	1.25	
8月	505	118	20	0	0	643	78.5%	18.4%	3.1%	0.0%	0.0%	100.0%	1.25	
9月	516	116	17	2	0	651	79.3%	17.8%	2.6%	0.3%	0.0%	100.0%	1.24	
10月	529	196	6	0	0	731	72.4%	26.8%	0.8%	0.0%	0.0%	100.0%	1.28	



出典) 川島町政策推進課

運行時間帯は10時台がピークとなっている。

	件数	割合
7時以前	4	0.1%
7時台	4	0.1%
8時台	427	8.3%
9時台	700	13.6%
10時台	891	17.3%
11時台	693	13.4%
12時台	536	10.4%
13時台	525	10.2%
14時台	475	9.2%
15時台	424	8.2%
16時台	302	5.9%
17時台	159	3.1%
18時以降	13	0.3%
計	5,153	100.0%



利用案内での運行時間は8時から18時までとなっているが運行状況によっては前後する場合もある。
1年間の運行件数は5,156件であったが運行時間帯不明が3件あるため計5,153件となっている。

図 4-16 かわみんタクシーの運行時間帯 (H28.7～H29.6の一年間)

出典) 川島町政策推進課

本格運行後の平成29年1月からの利用者の構成をみると、割引適用者が6～7割を占め、なかでも75歳以上割引を適用している方が5～6割と多くなっている。経年変化をみるとバス停利用による割引適用者の割合が増加している傾向にある。

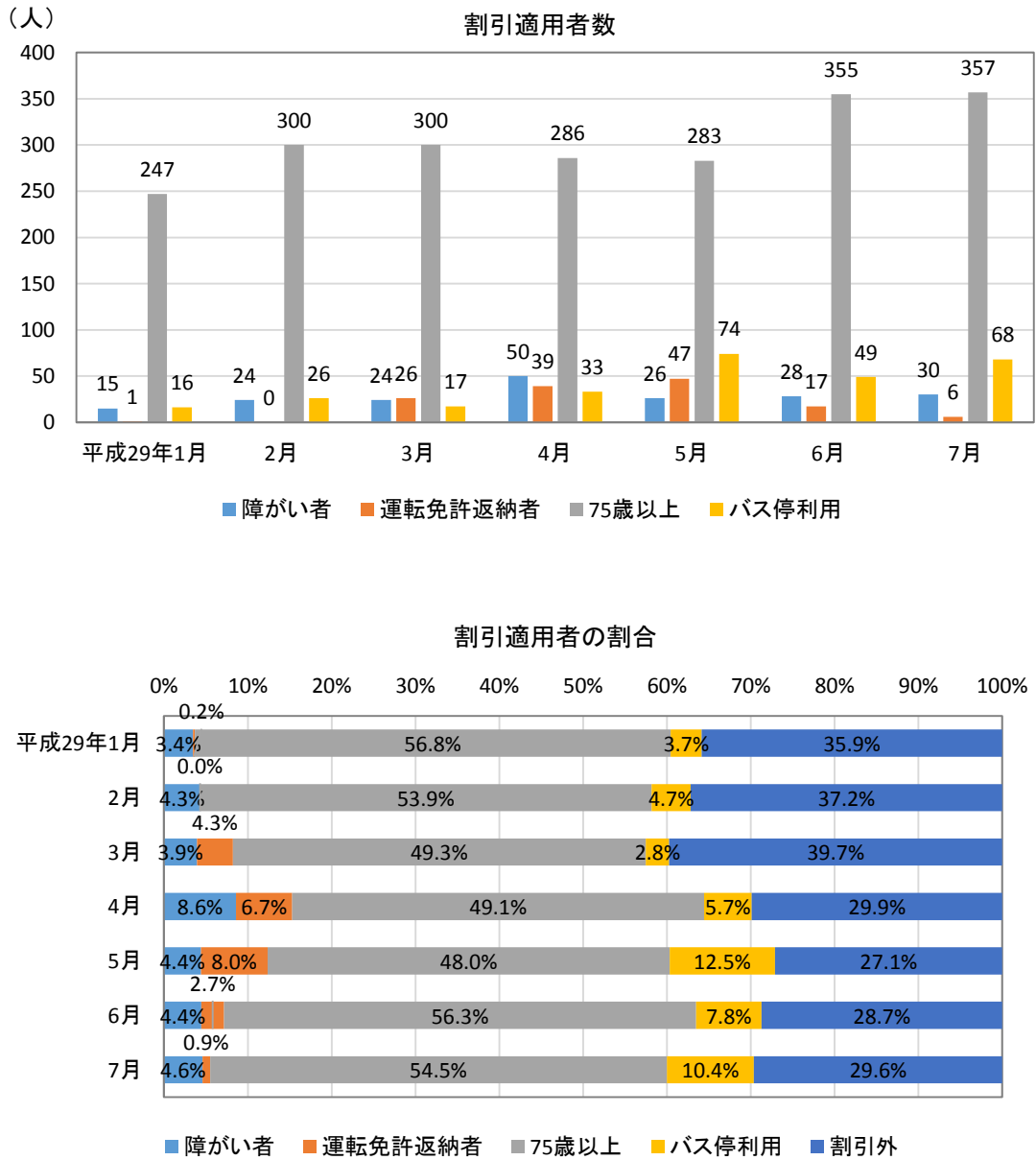


図 4-17 かわみんタクシーの割引適用者

出典) 川島町政策推進課

平成 28 年 7 月から平成 29 年 6 月までの 1 年間の運行件数のうち、1 回だけの利用の方は 2 割と最も多いが、10 回以上といった多頻度利用の方が 3 割いる。最高で 283 回も利用した方がいる。

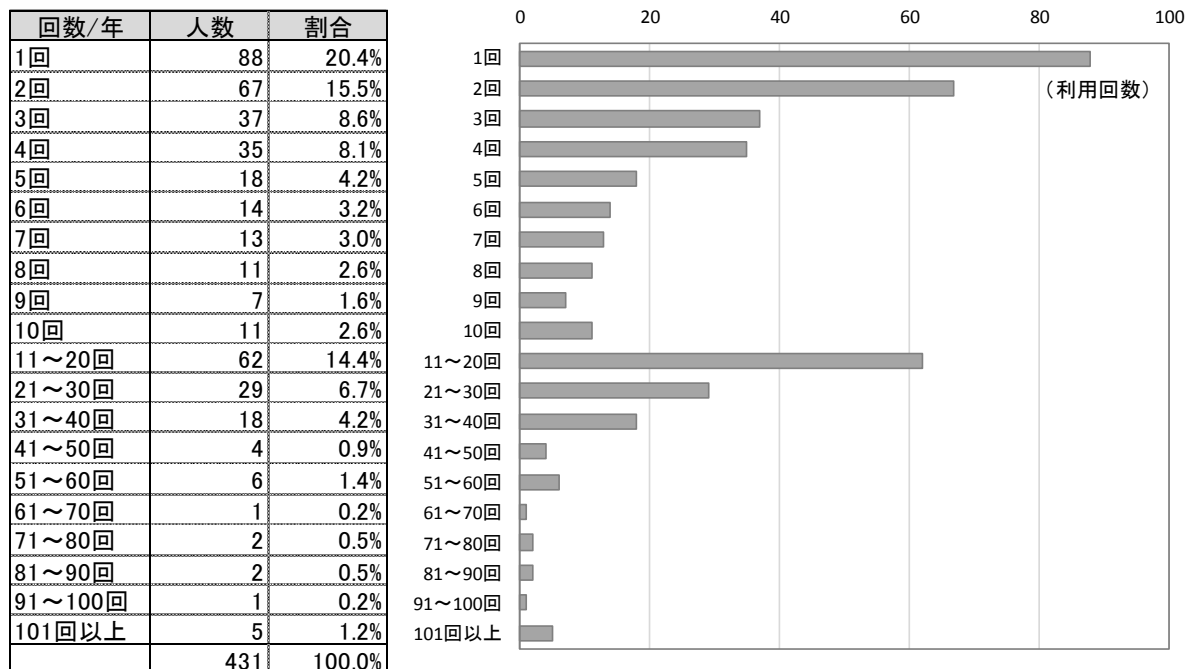


図 4-18 登録者による利用頻度（H28.7～H29.6 の一年間）

出典）川島町政策推進課

4.5. スクールバス

平成 30 年 4 月の統合小学校の開校に向けて、平成 28 年 9 月からスクールバスを 1 台運行しており、開校後は 4 台での運行が計画されている。車両はマイクロバス（中型自動車）で乗員定数は 29 人である。



図 4-19 かわじまスクールバス

出典）川島町小学校統合協議会だより（第 3 号,H28.9）

平成 30 年 4 月から運行を開始する予定のスクールバスの概要を以下に示す。

表 4-20 スクールバスの運行概要

対象学校	地区	号車	便数	運行時間
つばさ南小学校	出丸・三保谷	1号車	登校時：2便 下校時：3便	登校時 6:45-8:45 下校時 14:00-17:00
		2号車	登校時：2便 下校時：2便	登校時 6:45-8:45 下校時 14:00-17:00
つばさ北小学校	小見野・八ツ保	3号車	登校時：2便 下校時：3便	登校時 6:45-8:45 下校時 14:00-17:00
		4号車	登校時：2便 下校時：2便	登校時 6:45-8:45 下校時 14:00-16:30

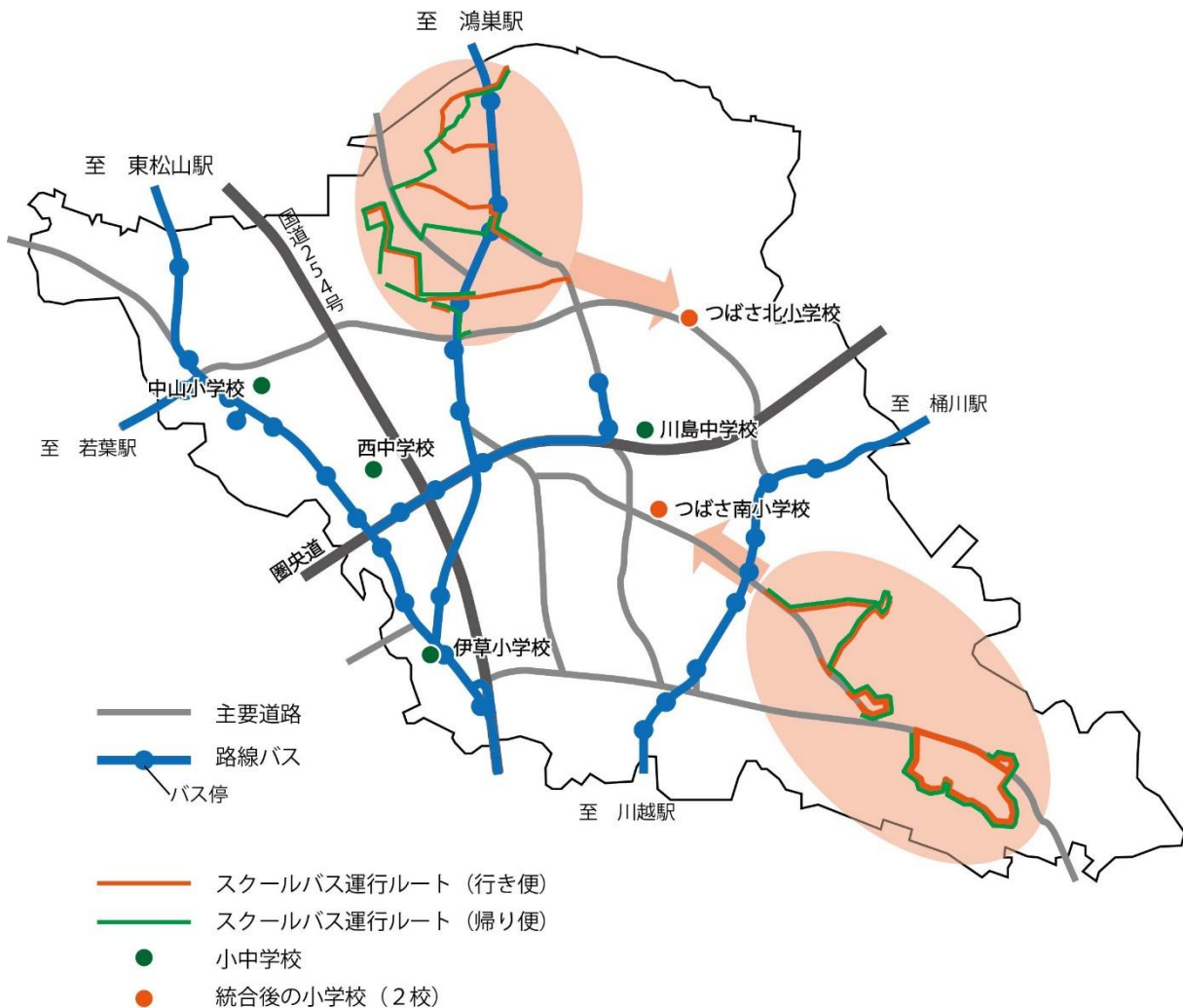


図 4-21 スクールバスの運行ルート

出典) 川島町政策推進課

4.6. やすらぎの郷送迎バス

福祉施設に停車する福祉バス「ぐるっと川島巡回バス」があり、町内を約1時間かけて巡回する形で4コースを2コースずつ運行されていた。平成28年6月から運行内容が改正され予約制となり、老人福祉センター「やすらぎの郷」で無料の送迎バスとして運行されている。

平成28年度では「やすらぎの郷」の利用者数が3.6万人に対して送迎バスの乗車数が9.6千人と、約3割の方が送迎バスを利用して来所している。

老人福祉センター「やすらぎの郷」利用実績

	年間利用者数	1日あたり利用者数
平成25年度	30,807	107.3
平成26年度	23,445	98.5
平成27年度	31,357	110.4
平成28年度	36,365	128.0

各年4月から翌年3月まで

平成26年度：10月、11月は老人福祉センター改修のため休館

ぐるっと川島巡回バス・やすらぎの郷送迎バスの利用実績

	年度	日数	年間乗車数	1日平均乗車数
ぐるっと川島 巡回バス	平成22年度	281	18,369	65
	平成23年度	280	16,183	58
	平成24年度	283	14,480	51
	平成25年度	287	13,500	47
	平成26年度	287	12,034	42
やすらぎの郷 送迎バス	平成27年度	284	13,174	46
	平成28年度	284	9,642	34

各年4月から翌年3月まで

図 4-22 やすらぎの郷・送迎バス等の利用実績

出典) 川島町社会福祉協議会

4.7. お助け隊

川島町社会福祉協議会では、町・商工会と連携し、高齢者及び障がい者を地域のみんなまで支えていくサービスとして「かわじま安心お助け隊事業」を平成24年9月から実施している。

ボランティア（サポーター会員）が援助の必要な高齢者と障がい者（利用会員）に家事などの手助けや通院の付き添いなどを行い、その謝礼を川島町共通商品券で受け取る。商品券は町内の商店で買い物をする際に利用できる。

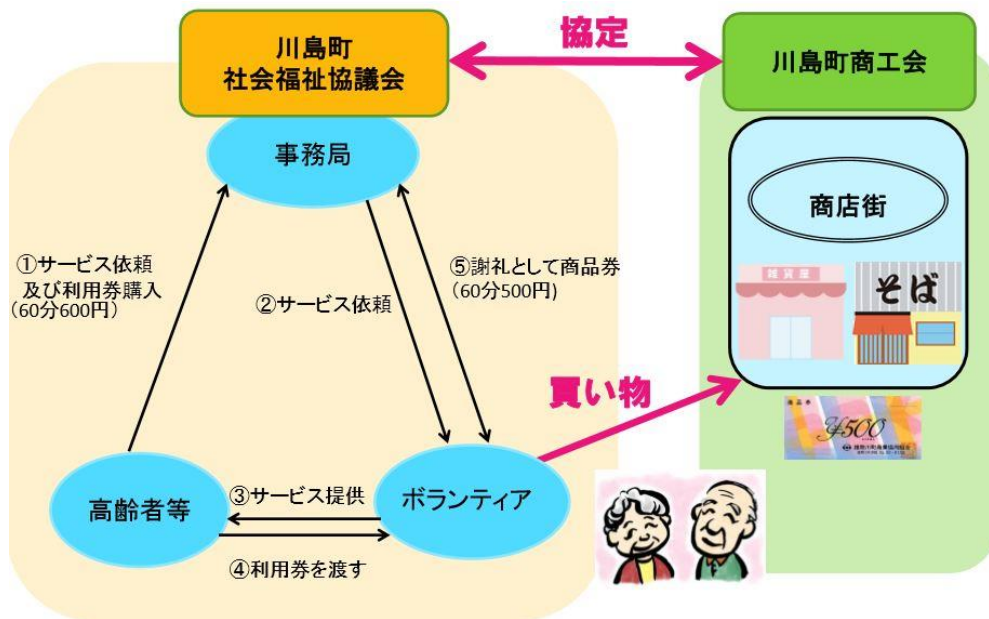


図 4-23 かわじま安心お助け隊事業

出典) 川島町社会福祉協議会

5. 公共交通に対するニーズ

5.1. 子育て世代（未就学児の保護者）へのヒアリング結果

高齢者や学生、子育て世代など幅広い層の声（ニーズ）を把握する一環として、平成29年9月8日、かわみんハウスで開催されていたお子さまの手形取りイベントにて子育て世代へのヒアリングを実施した。ヒアリングの対象は、イベントに参加された子育て世代の方10名である。

主なヒアリング結果は以下のとおりである。

- ヒアリングした人のほとんどが、ご自分で車を利用できる（運転できる）環境にあるため、現状ではあまり交通において困っていない。
- ふだんよく行く場所として「かわみんハウス」を挙げる方が多い。週1日以上、多い方では週5日もかわみんハウスを訪れると回答。かわみんハウス以外では、近所のスーパーが多い。
- 路線バスやかわみんタクシーを利用している方はほとんどいない。バスを利用しない理由として、「子どもが騒ぎそうで不安」、「ベビーカーでの乗り降りが不安」、「家の近くにバス停がない」といった意見が挙げられた。
- お子さんが小学生・中学生になられたときの通学についてお聞きしたところ、徒歩や自転車で通学することになるが、夕方以降の帰宅時の交通が不安と答える声が多かった（特に女の子の親）。
- 一部の方は、小学校入学までに駅の近くに転居する予定と回答。現状だと小学校まで徒歩20分かかる。また、高校進学のことを考えると交通の便がよいところを考えるとのこと。



図 5-1 ヒアリング風景

5.2. 子育て世代（中学生～高校生の保護者）ワークショップの結果

高齢者や学生、子育て世代など幅広い層の声（ニーズ）を把握する一環として、平成29年9月19日、中学生から高校生の保護者17名によるワークショップを実施した。ワークショップの目的は以下の2点である。

- 「子育て世代」における交通手段、移動、地域活動等の実情と要望を広く聞き取る。例えば、町内に高校がない、鉄道駅がないことによる、具体的な生活への影響などを明らかにする。
- 川島町内の交通の実態、町が目指す公共交通計画の方向性について、子育て世代の方々に認識を深めてもらう（仲間を増やす）。

主なワークショップの結果は以下のとおりである。

<通学について>

- 町内に高校がないので、今あるバスルートに沿った高校を選ばざるを得ない。距離で選ぶといってもよい。
- 川島町の交通弱者は高校生である。
- 高校、大学に関する通学費用の負担が非常に大きい。
- 通学時の自転車利用は、道路が狭い。交通事故のリスクが高い。夜間は事件のリスクもあるなど危険である。

<マイカー送迎について>

- バスは利用しにくく、自転車は危険なため、子どもたちの移動はマイカー送迎せざるを得ない家庭が多い。送迎者は、送迎にかなりの時間をとられる。

<路線バスについて>

- バスの問題として、定期代が高い、電車に比べて定期の割引率が低いことがある。
- テスト中など、昼に帰る際のバスが少ないなど不便。もう少しニーズを調査したバスの時刻表としてほしい。
- 女子生徒は停留所までの道のりが夜間は特に心配である。

<かわみんタクシーについて>

- かわみんタクシーの運行時間の終了が早いために、高校の部活帰りなどでは使えない。
- かわみんタクシーの認知度は低い（利用の仕方も分からない）。周辺の高齢者で利用している人はいるが子育て世代は利用しないと思う。

<公共交通の情報提供について>

- バスがどの駅に接続しているか、地域全体の路線イメージを初めて理解した。これまで分からなかったが、このバス停からだと、あの駅に行けるなどかがわかったことは新しい発見である。

<改善すべき点>

- バス路線が集中する伊草小学校や落合橋バス停の環境整備、自宅からそこまでの道路環境の整備が重要である。
- 各方面からのバスを全て川島町役場経由としてはどうか。役場には送迎自家用車用の駐車スペース、コンビニや子供たちが勉強できる施設があればよいと思う。
- 停留所併設の駐輪場はよく利用されている。
- 自転車駐輪できるバス停を地図に入れるなどして、バスの理解をすすめる取り組みが重要だと思う。たとえば、駐輪場が併設されているバス停の位置を示すなど、川島町オリジナルのバスマップの工夫はどうか。
- かわみんタクシーの利用者は高齢者が大半だが、学割や運行時間帯の改善など、子どもの通学等でも使いやすくなるように工夫してはどうか。
- スクールバスは朝・夕の通学・帰宅時間帯しか走らないので、日中の空いている時間や、放課後の習い事にも対応できるように工夫してはどうか。たとえば、スクールバスや企業送迎バスの混乗や回送バスの活用はどうか。



図 5-2 ワークショップ風景

5.3. 通勤・通学に関するアンケート（中学2・3年生の保護者）結果

5.3.1. 調査概要

平成28年度に中学2・3年生であった保護者を対象に、子どもが中学校卒業の進路に通学・通勤する際、どのような交通手段を想定しているかを把握するためにアンケート調査を実施した。（集計結果の詳細は参考資料を参照のこと）

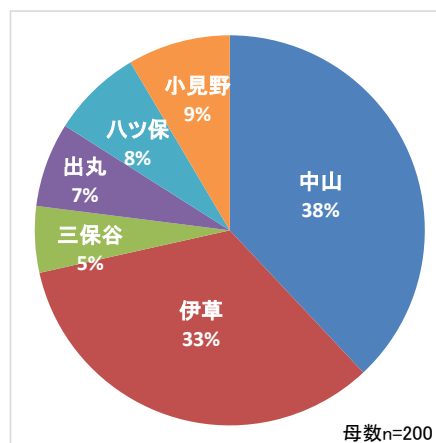
調査対象	平成28年度に中学2・3年生の保護者 363名
調査期間	平成28年9月15日配布
調査方法	郵送配布・郵送回収
回答数	200票（回収率55.1%） うち、川島中学校 86票 西中学校 114票
アンケート内容	<ul style="list-style-type: none"> ・お子様の属性 ・中学卒業後の進路に通学・通勤する際の交通手段 ・お子様が通学・通勤する際に心配・不安なこと（自由回答） ・かわみんタクシーの改善要望

5.3.2. 回答者の属性

回答者の住所をみると6地区全てから回答が得られており、地区別の回答数の割合は人口割合とほぼ同様になっている。

選択肢	回答数	割合	(参考)地区別人口	
			人口	割合
1 中山	76	38%	6,841	33%
2 伊草	67	33%	6,441	31%
3 三保谷	11	5%	1,987	10%
4 出丸	14	7%	1,532	7%
5 八ツ保	15	8%	2,155	10%
6 小見野	17	9%	1,845	9%
無回答	0	0%	-	-
計	200	100%	20,801	100%

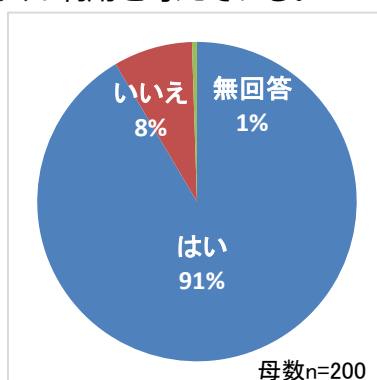
地区別人口：住民基本台帳（平成28年10月1日時点）



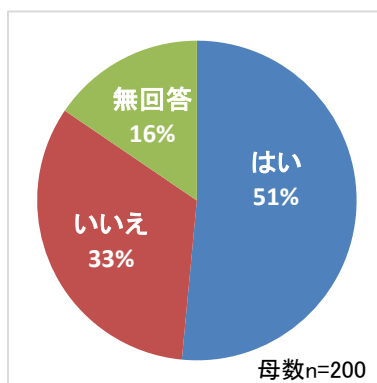
図表 5-3 居住地

5.3.3. 中学卒業後の進路に通学・通勤する際の交通手段

子供の進学先を検討する上で、9割の方が通学手段が選択に影響すると回答している。また、半数の方がバスの利用を考えている。

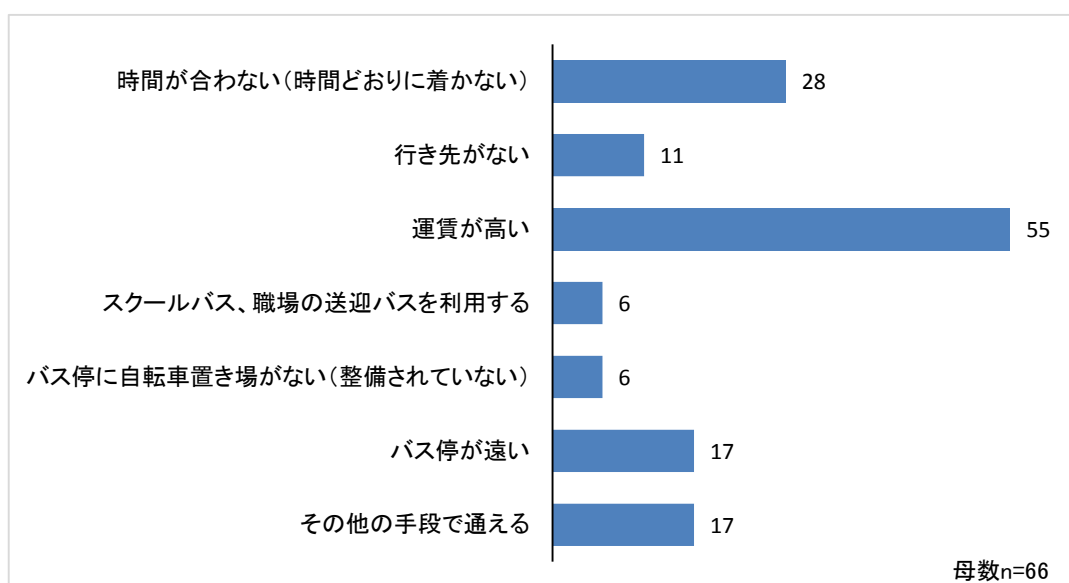


図表 5-4 子供の進学先を検討する上で通学手段が選択に影響するか



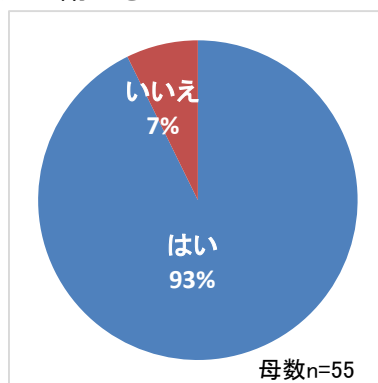
図表 5-5 通学手段としてバスの利用を考えているか

一方、バスの利用を考えていない方の理由としては、「運賃が高い」が最も多く、次いで「時間が合わない」となっている。



図表 5-6 通学手段としてバスの利用を考えていない理由 (複数回答)

「運賃が高い」と回答した方に運賃補助について聞いたところ、運賃の補助等があればバスの利用を考える方が9割いる。



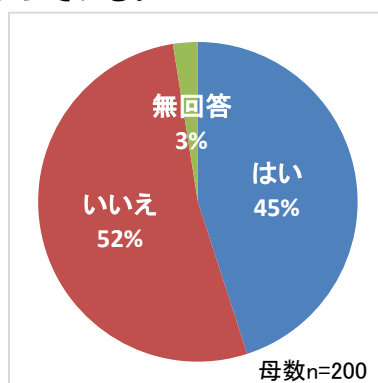
図表 5-7 バスの運賃補助等があればバス利用を考えるか

子供が中学卒業後に通学・通勤する際に心配・不安なことを記述してもらったところ、65%の方から記述があった。主な意見は以下のとおり。

- ・ バスが不便(バスの本数が少ない、バス停での待ち時間が長い、バス停まで遠い、運賃が高い、渋滞等によりバスが時間通りに来ない)
- ・ 雨天時に選択できる交通手段が少ない(雨天時の自転車通学は危険、駅までが遠い)
- ・ 自転車での事故
- ・ 該当が少なく、暗くて危険

5.3.4. かわみんタクシーの利用意向

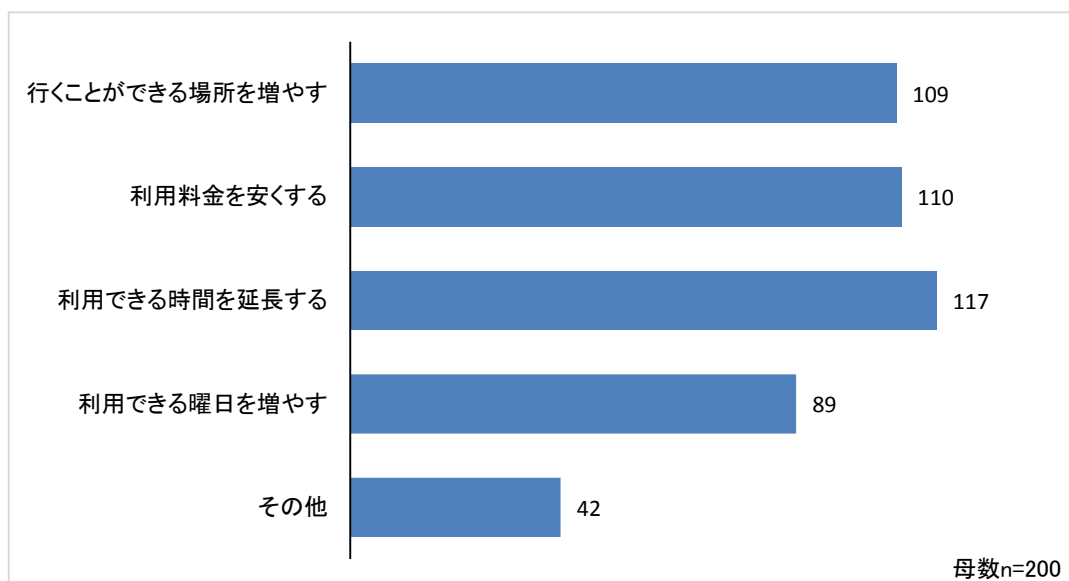
アンケート実施時点はかわみんタクシーのテスト運行期間であり、この事業を知っていた方は45%にとどまっている。



アンケート実施時はテスト運行中(平成28年6月~同年11月)

図表 5-8 かわみんタクシーを知っているか

かわみんタクシーを子供が通勤・通学で利用するのに必要なことは、「利用できる時間を延長する」が最も多く、次いで「利用料金を安くする」「行くことができる場所を増やす」となっている。



図表 5-9 通学等でかわみんタクシーを利用するために必要なこと（複数回答）

5.4. 通勤・通学に関するアンケート（高校生の保護者）結果

5.4.1. 調査概要

平成 28 年度時点に町内に在住するに 16 歳から 18 歳に達する方の保護者を対象とし、現在子供が通学・通勤の際に選択している交通手段や、行先等について把握するためにアンケート調査を実施した。（集計結果の詳細は参考資料を参照のこと）

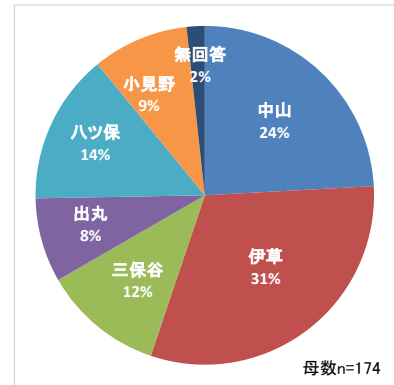
調査対象	平成 28 年度に 16 歳から 18 歳に達する保護者 601 名
調査期間	平成 28 年 9 月 9 日～9 月 23 日
調査方法	郵送配布・郵送回収
回答数	174 票（回収率 28.9%）
アンケート内容	<ul style="list-style-type: none"> ・お子様の属性 ・通学・通勤する際の交通手段 ・お子様が通学、通勤や帰宅する際に困った（危険な）体験をしたこと（自由回答） ・かわみんタクシーの改善要望 ・通学・通勤しやすいまちづくりのために必要なこと（自由回答）

5.4.2. 回答者の属性

回答者の住所をみると 6 地区全てから回答が得られており、地区別の回答数は人口割合とほぼ同様になっている。

選択肢	回答数	割合	(参考)地区別人口	
			人口	割合
1 中山	42	24%	6,841	33%
2 伊草	54	31%	6,441	31%
3 三保谷	20	12%	1,987	10%
4 出丸	14	8%	1,532	7%
5 八ツ保	25	14%	2,155	10%
6 小見野	16	9%	1,845	9%
無回答	3	2%	-	-
計	174	100%	20,801	100%

地区別人口：住民基本台帳(平成28年10月1日時点)



図表 5-10 居住地

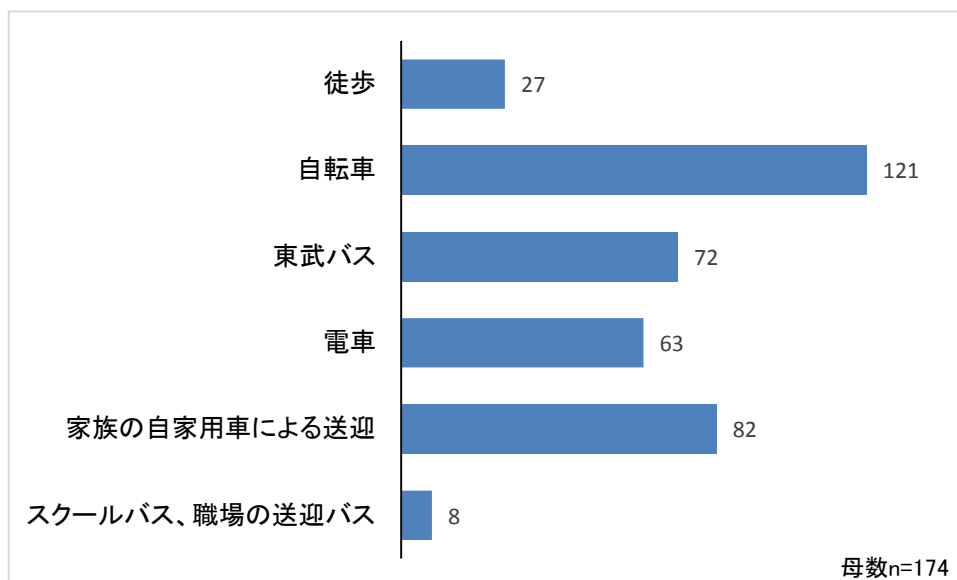
子供が通っている高校・職場は川越市内や埼玉県内の他市、近隣都県を中心に多様な地域となっている。

KTC中央学院	2	坂戸	10
上尾	3	坂戸西	6
上尾橋	1	所沢	1
上尾南	1	所沢北	4
浦和工業	1	鴻巣女子	3
大妻嵐山	1	国際学院	1
大宮中央	3	松山	3
小川	2	松山女子	5
桶川	3	小鹿野(寮生活)	1
桶川西	5	さいたま桜	1
越生	1	さいたま市立浦和	1
川越	4	埼玉平成	1
川越工業	10	狭山ヶ丘	1
川越女子	3	狭山清陵	1
川越市立川越	6	秀明英光	8
川越市立特別支援	1	淑徳与野	1
川越総合	11	城西川越	4
川越西	3	城北埼玉	2
川越初雁	5	西武学園文理	1
川越南	4	筑波大学附属坂戸	3
北本高校	1	帝京高校	1
熊谷	1	東京農大三	1
熊谷女子	1	滑川総合高校	3
クラーク記念国際高等病院	2	初雁高校	1
鴻巣	3	鳩山	2
		ふじみ野	1
		星野高校	4
		武蔵越生	2
		山村学園	7
		山村国際	9
		和光国際高校	1

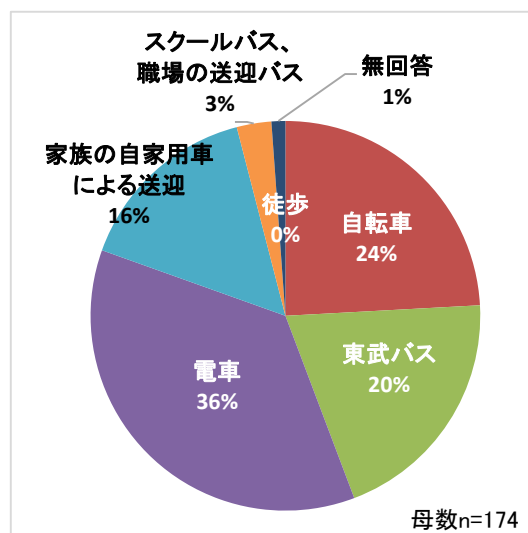
図表 5-11 通っている高校・職場

5.4.3. 通学・通勤の交通手段

「自転車」が最も多く、次いで「家族の自家用車による送迎」、「東武バス」、「電車」となっている。代表交通手段として集計すると「電車」が最も多くなり、自転車や東武バス、家族による送迎は駅までの交通手段としても利用されていることがうかがえる。また、帰宅の交通手段は通勤・通学時とほぼ同じ結果となった。



図表 5-12 通学・通勤の交通手段（複数回答）



(参考) 代表交通手段としての集計

複数の交通手段を選択している場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。代表交通手段としての集計上の優先順位を電車、スクールバス・職場の送迎バス、東武バス、家族の自家用車による送迎、自転車、徒歩の順とする。

例) 自転車と電車を選擇している場合の代表交通手段は「電車」となる。

図表 5-13 通学・通勤の代表交通手段

通学・通勤時の交通手段について複数回答の組み合わせをみると、「自転車」のみが最も多く、次いで「送迎+自転車」、「東武バス+送迎+自転車」となっており、自転車が利用しづらい天候や時間帯によっては自家用車による送迎や東武バスが利用されていることが想定される。また「電車」と他の交通手段との組み合わせが多岐にわたっており、駅へのアクセスとして多様な手段が選択されていることがうかがえる。

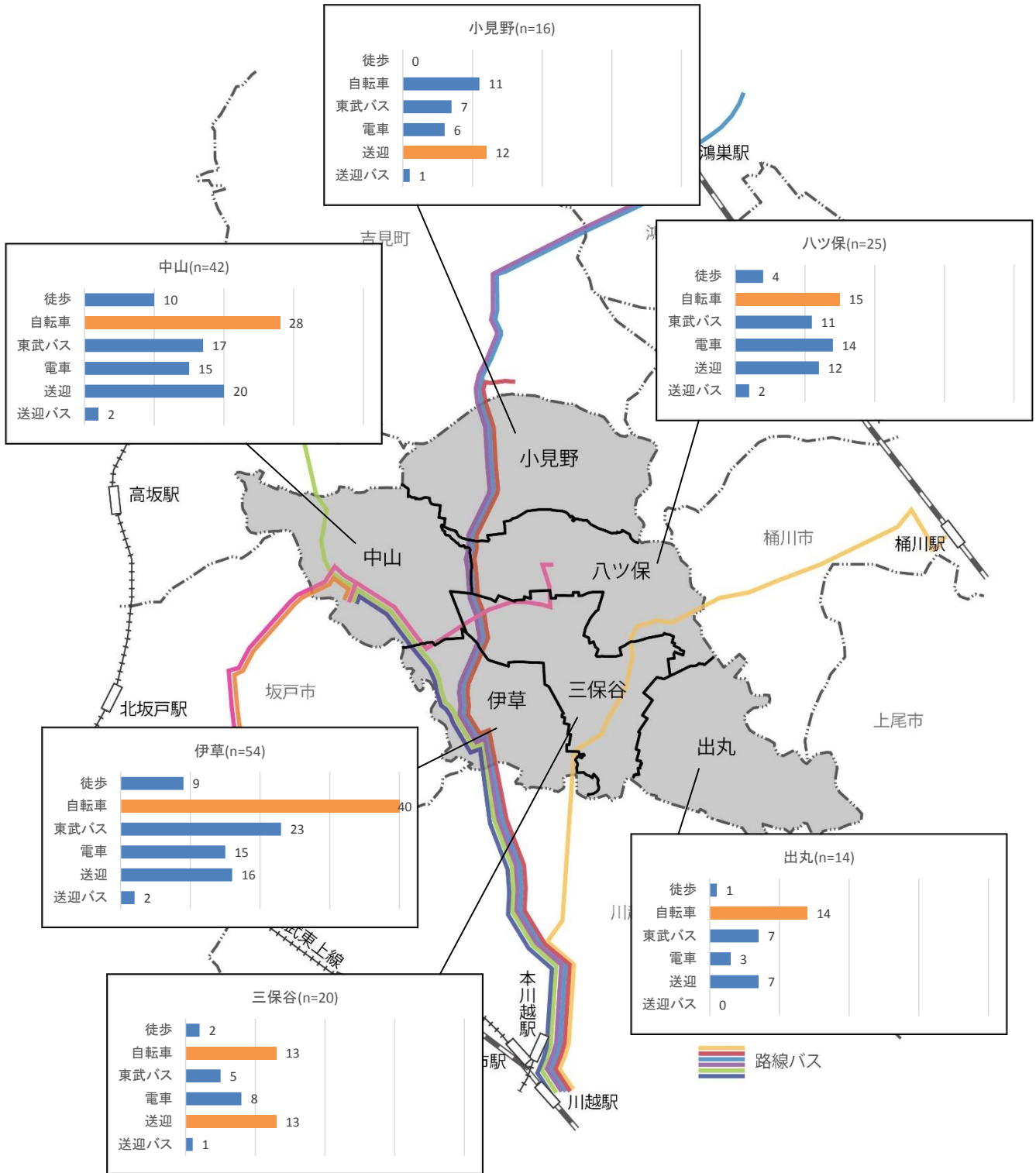
複数回答の組み合わせ	回答数	割合
電車+スクールバス+送迎	1	1%
電車+スクールバス+東武バス+送迎	2	1%
電車+東武バス	4	2%
電車+東武バス+送迎	7	4%
電車+東武バス+送迎+自転車	5	3%
電車+東武バス+送迎+自転車+徒歩	3	2%
電車+東武バス+送迎+徒歩	2	1%
電車+東武バス+自転車	5	3%
電車+東武バス+自転車+徒歩	1	1%
電車+東武バス+徒歩	8	5%
電車+送迎	5	3%
電車+送迎+自転車	6	3%
電車+送迎+自転車+徒歩	2	1%
電車+送迎+徒歩	4	2%
電車+自転車	7	4%
電車+自転車+徒歩	1	1%
スクールバス	1	1%
スクールバス+送迎	2	1%
スクールバス+送迎+自転車	1	1%
スクールバス+自転車	1	1%
東武バス	5	3%
東武バス+送迎	3	2%
東武バス+送迎+自転車	12	7%
東武バス+自転車	9	5%
東武バス+自転車+徒歩	1	1%
東武バス+徒歩	5	3%
送迎	2	1%
送迎+自転車	25	14%
自転車	42	24%
無回答	2	1%
計	174	100%

送迎：家族の自家用車による送迎

スクールバス：スクールバスや職場の送迎バス

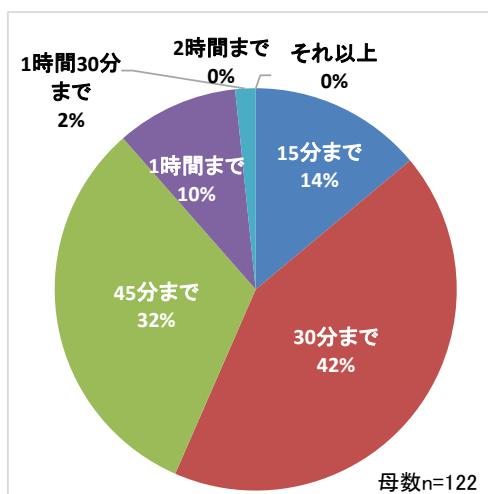
図表 5-14 通学・通勤の交通手段について複数回答の組み合わせ

地区別の交通手段をみると、いずれの地区も「自転車」が最も多く使われている。また、小見野地区と三保谷地区は「送迎」（家族の自家用車による送迎）が最も多くなっている。



図表 5-15 6地区別の通学・通勤の交通手段（複数回答）

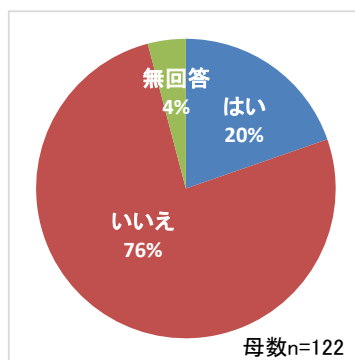
自転車を利用している方の乗車時間は、15～30分までが最も多く、次いで30～45分までとなっている。「1時間まで」と回答している方が1割おり、長距離の自転車利用となっている。



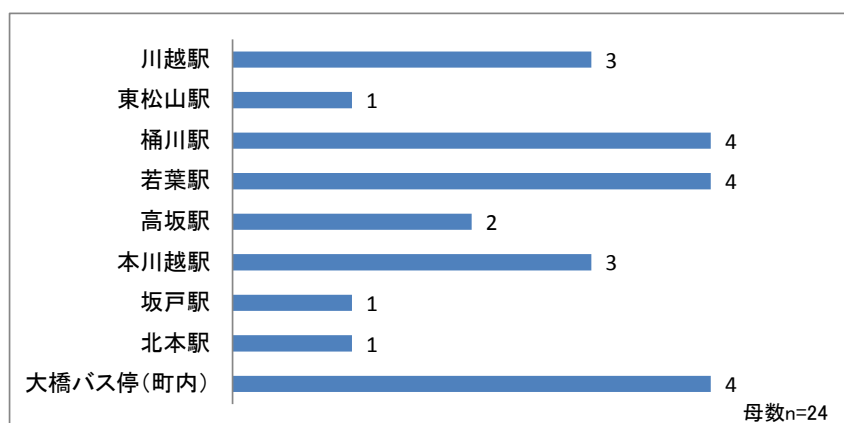
図表 5-16 通学・通勤時における自転車の所要時間

自転車利用のなかで、駅やバス停等の有料駐輪場を利用している方は2割程度にとどまっており、ほとんどの方が有料駐輪場を使っておらず、もしくは学校・職場まで自転車で通っていることがうかがえる。

(有料駐輪場を利用しているか)



(利用している有料駐輪場)

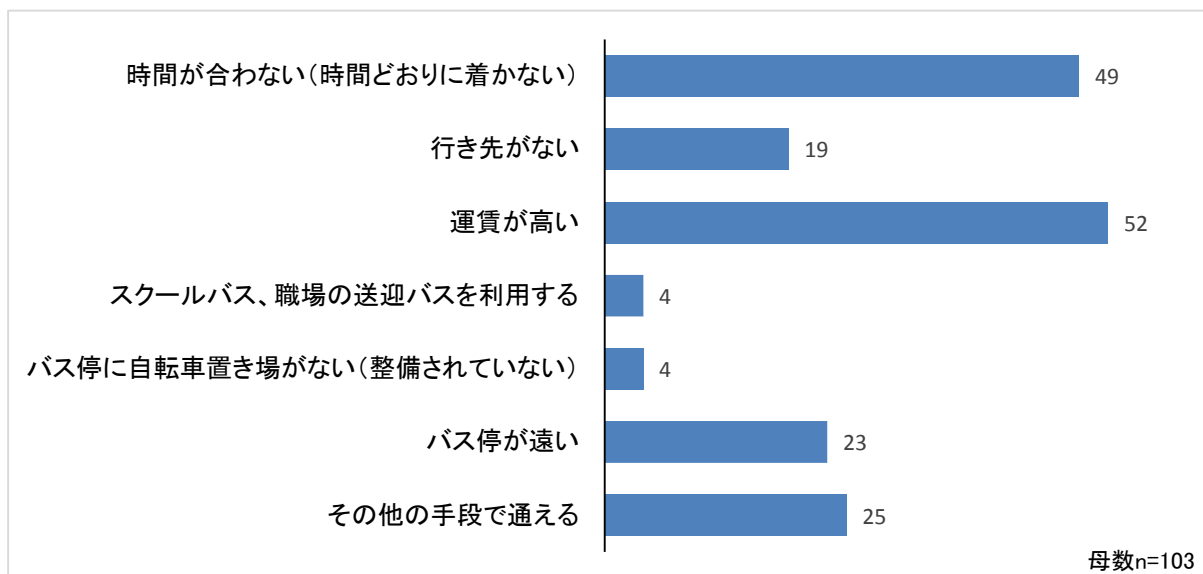


図表 5-17 自転車通学・通勤における有料駐輪場の利用状況

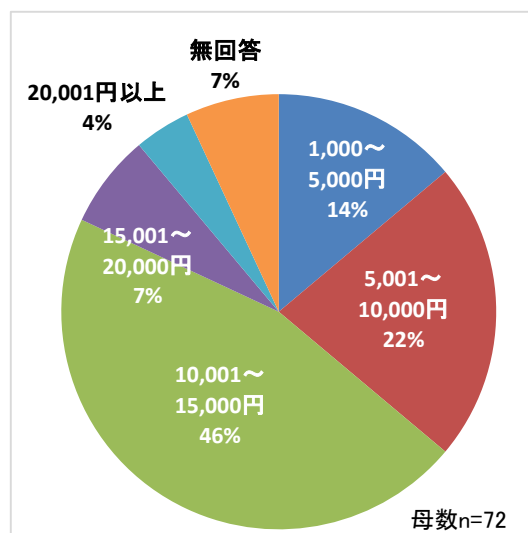
5.4.4. バスを利用しない理由

通勤・通学時にバスを利用しない理由は、「運賃が高い」が最も多く、次いで「時間が合わない（時間通りに着かない）」となっている。

バスを利用している方の一ヶ月あたりの運賃は1万円以上が6割を占めており、利用していない方はこの金額を負担に感じていることがうかがえる。

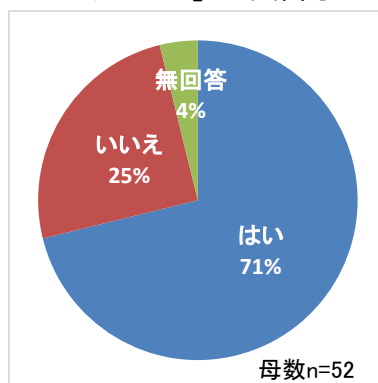


図表 5-18 通学・通勤時にバスを利用していない理由（複数回答）



図表 5-19 通学・通勤時のバス利用における一ヶ月あたり運賃

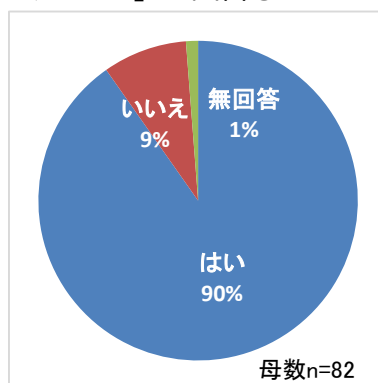
バスを利用していない理由として「運賃が高い」を選択した方に、運賃の補助があれば利用を考えるか聞いたところ、「はい」と回答した方が7割となっている。



図表 5-20 運賃補助によるバス利用意向

5.4.5. 家族の自家用車による送迎

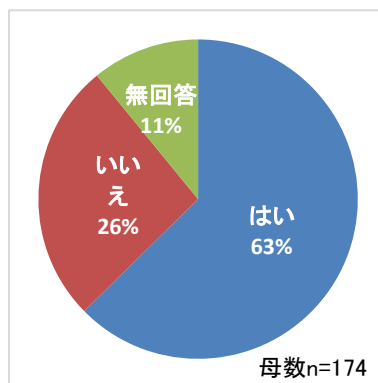
「家族の自家用車による送迎」を選択した方に、子供の送迎が、送迎する方の負担になっているか聞いたところ、「はい」と回答した方が90%を占めている。



図表 5-21 「家族の自家用車による送迎」における送迎する方の負担の有無

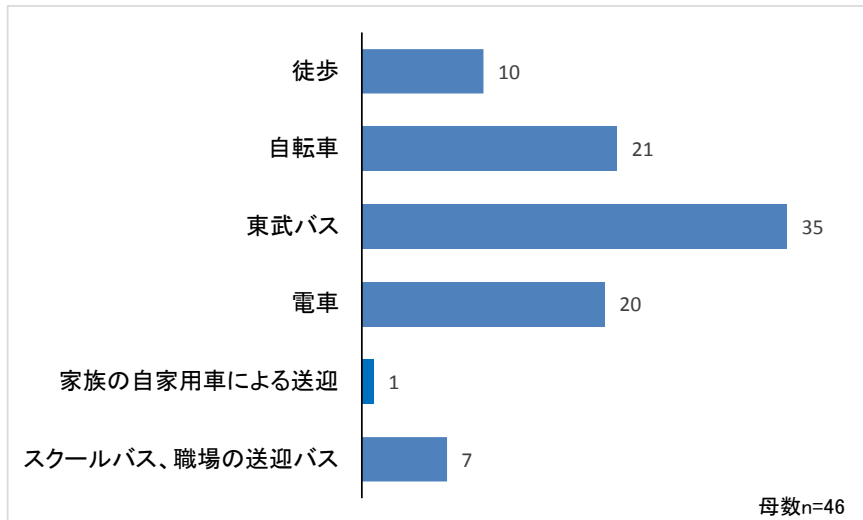
5.4.6. 通学・通勤時の交通手段に関する要望

子供の通学等の手段が、保護者が希望する手段と同じかどうか聞いたところ、「はい」が63%、「いいえ」が26%となっている。



図表 5-22 子供の通学等の手段が、保護者が希望する手段と同じかどうか

「いいえ」と回答した保護者が希望する交通手段は「東武バス」が最も多く、次いで「自転車」、「電車」となっている。



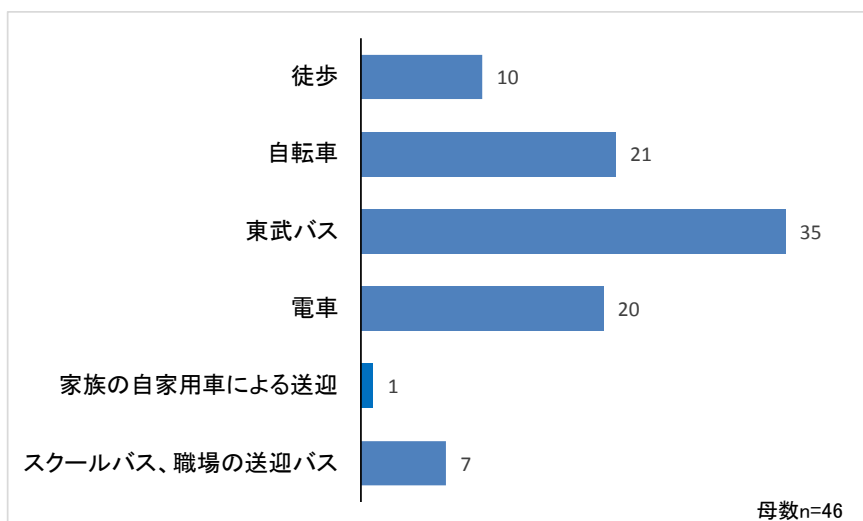
図表 5-23 子供の通勤等における保護者が希望する交通手段（複数回答）

子供が通学・通勤や帰宅する際に困ったこと、危険な体験をしたことについて記述してもらったところ、66%の方から記述があった。主な意見は以下のとおり。

- ・雨天時の自転車通学が危険、自転車以外の交通手段がない
- ・車の交通量が多く、道路の舗装が悪いなど、自転車での事故が心配
- ・街灯が少なく、暗くて危険
- ・帰りのバスの本数が少ない、バス停まで遠い

5.4.7. かわみんタクシーの利用意向

アンケート実施時点はかわみんタクシーのテスト運行期間であり、この事業を知っていた方は半数にとどまっている。

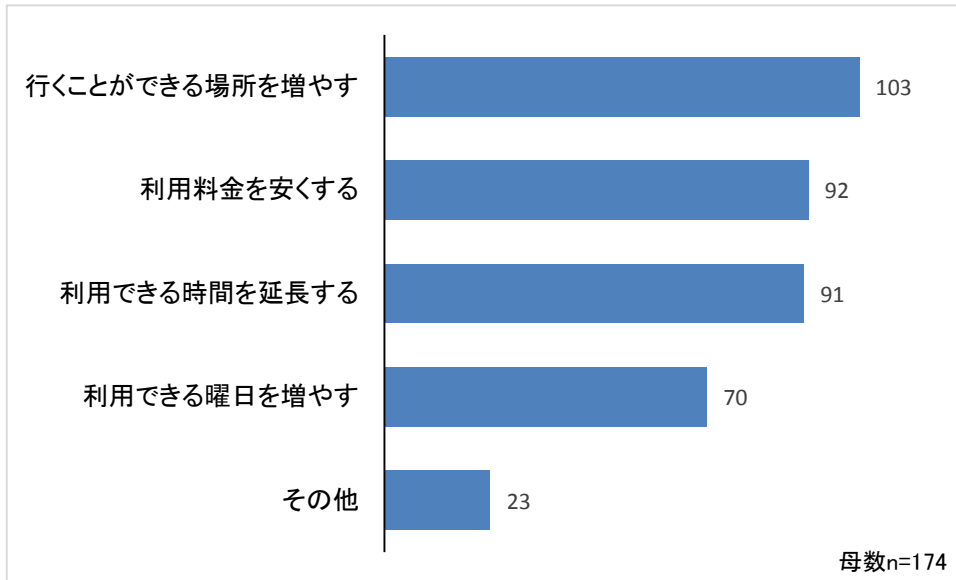


アンケート実施時はテスト運行中（平成 28 年 6 月～同年 11 月）

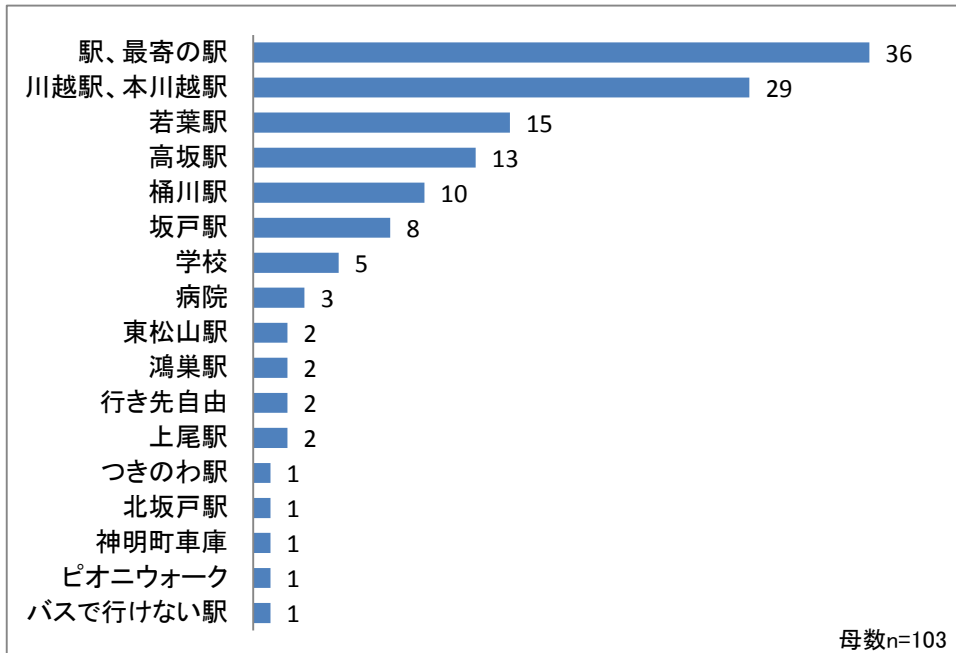
図表 5-24 かわみんタクシーを知っているか

かわみんタクシーを子供が通勤・通学で利用するのに必要なことは、「行くことができる場所を増やす」が最も多く、次いで「利用料金を安くする」「利用できる時間を延長する」となっている。

「行くことができる場所」として主に近隣の駅があげられており、路線バスのある川越駅、本川越駅、若葉駅の他に、町内からの路線バスがない高坂駅と坂戸駅等があげられている。

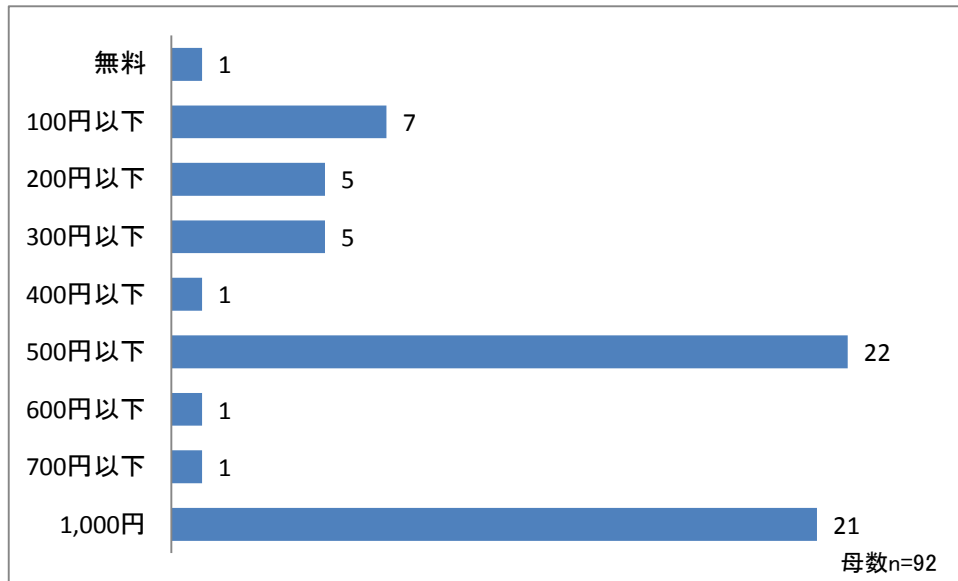


図表 5-25 通学等でかわみんタクシーを利用するために必要なこと（複数回答）



図表 5-26 かわみんタクシーで増やしてほしい行くことができる場所（複数回答）

「利用料金を安くする」場合の希望する料金について、町外への移動に関しては主に401～500円と1,000円があげられている。



図表 5-27 かわみんタクシーで町外へ移動する場合に希望する利用料金

5.4.8. 通勤・通学しやすいまちづくりのために必要なこと

子供が通学・通勤しやすいまちづくりにするために必要なことについて記述してもらったところ、主な意見は以下のとおり。

- ・バスを利用しやすくする（安い料金、多くの運行本数、町外路線の増加）
- ・通勤・通学時間帯のバスの運行本数を増やす、駅までのシャトルバスの運行
- ・駅がないかわりにバス等の公共交通機関の運賃補助

5.5. 高齢者へのヒアリング結果

高齢者や学生、子育て世代など幅広い層の声（ニーズ）を把握する一環として、平成29年10月13日と19日の2日間、老人福祉センター「やすらぎの郷」およびコミュニティサロン八幡（通称パティオ）にお集まりの方を対象にヒアリングを実施した。

ヒアリング数は、老人福祉センター「やすらぎの郷」で24名、コミュニティサロン八幡（通称パティオ）で16名、計40名である。

主なヒアリング結果は以下のとおりである。

- ・ 約7割の方が運転免許を持っており、自分で運転している。ヒアリングしたなかで90歳近い方も対象施設まで自分で運転して通所している。
- ・ 外出頻度は、ほぼ毎日外出している方が約4割おり、ヒアリング対象施設への来所頻度は週2～3回以上の方が約8割いる。こういった施設へ来所されている方は外出する頻度が高いことがうかがえる。
- ・ 「やすらぎの郷」までの交通手段は自家用車が約7割、送迎バスが約3割と

なっており、自家用車利用が高く、友人や近所での乗り合わせも見られる。「パティオ」は近隣にお住まいの方が多く、ほとんどの方が徒歩での利用である。

- 身体的な不自由等の移動制約性のある方のなかには、家族や知人による送迎だけでなく、送迎バスを利用している方もみられる。
- 路線バスは年に数回程度も含めて半数の方が利用している。普段は駅まで自家用車で行く方でも、飲酒の予定がある場合や、一人で外出する場合は駐車場料金よりもバス料金のほうが安いのでバスを利用するという回答があった。路線バスへの意見として、役場路線の帰りの便が合わないことがあげられている。
- かわみんタクシーはほとんどの方が知っているが、利用している方は約1割にとどまっている。利用の仕方がわからない、今のところ必要性は感じていないといった回答がみられる。



図 5-28 ヒアリング風景

5.6. かわみんタクシー登録者へのアンケート結果

5.6.1. 調査概要

かわみんタクシーの利用登録者を対象に、現在の利用状況や利用していない理由、1運行で複数の方に乗車してもらう「乗り合わせ」や路線バスとの乗り継ぎ利用についての意向等を把握するためにアンケート調査を実施し、調査結果を今後のかわみんタクシーのあり方を検討する際の基礎資料とした。

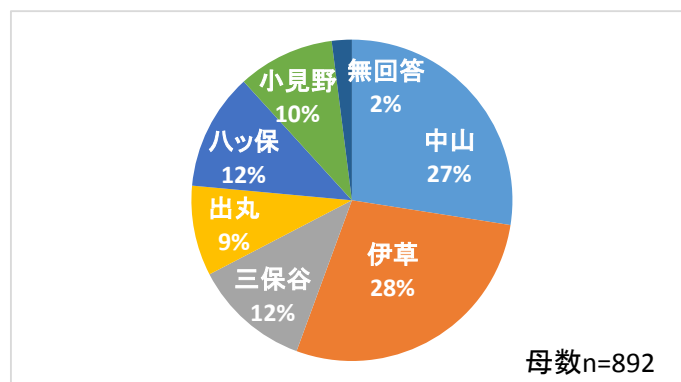
調査対象	かわみんタクシー利用登録者 1,711名 (平成29年10月31日時点)
調査期間	平成29年11月1日～11月15日
調査方法	郵送配布・郵送回収
回答数	892票 (回収率52.1%)
アンケート内容	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性 ・かわみんタクシーの利用状況 ・かわみんタクシーの「乗り合わせ」の意向 ・かわみんタクシーと路線バスとの乗り継ぎの意向 ・かわみんタクシーのサービスについての評価

5.6.2. 回答者の属性

回答者の住所をみると6地区全てから回答が得られており、地区別の回答数の割合は人口割合とほぼ同様になっている。

	回答数	割合	(参考)地区別人口	
			人口	割合
1 中山	245	27%	6,704	33%
2 伊草	251	28%	6,268	31%
3 三保谷	105	12%	1,934	10%
4 出丸	81	9%	1,488	7%
5 ハッ保	105	12%	2,125	10%
6 小見野	87	10%	1,798	9%
無回答	18	2%	-	-
計	892	100%	20,317	100%

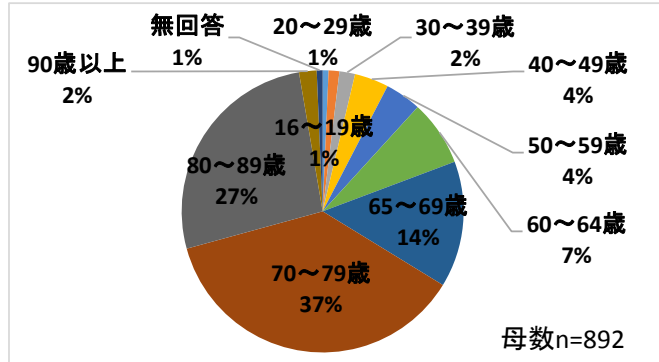
地区別人口: 住民基本台帳(平成29年10月1日時点)



図表 5-29 居住地

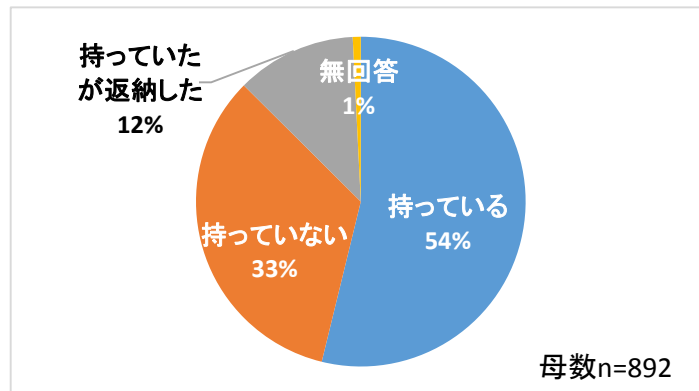
回答者の年齢は、65歳以上の高齢者の方が80%を占めている。

	回答数	割合
1 16～19歳	6	1%
2 20～29歳	11	1%
3 30～39歳	16	2%
4 40～49歳	35	4%
5 50～59歳	37	4%
6 60～64歳	67	8%
7 65～69歳	129	14%
8 70～79歳	330	37%
9 80～89歳	237	27%
10 90歳以上	18	2%
無回答	6	1%
計	892	100%

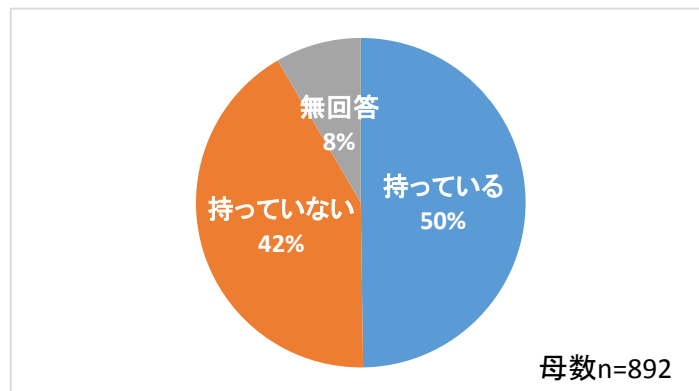


図表 5-30 年齢

運転免許については、54%の方が運転免許を持っており、また自分が利用したいときに自由に利用できる自動車を持っている方が50%を占めている。これらの方々は、自由に使える自家用車を持っているが、自家用車が使えなくなった場合の備えとしてかわみんタクシーに登録している方であると想定される。

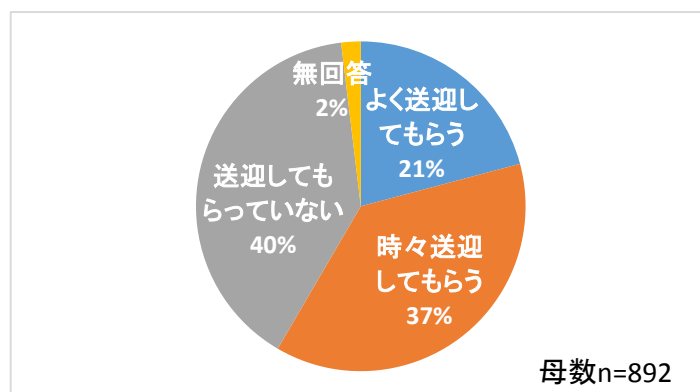


図表 5-31 運転免許の有無



図表 5-32 自分が利用したいときに自由に利用できる自動車の有無

普段、家族や友人知人に車で送迎してもらっているかどうかについては、「よく送迎してもらおう」が21%、「時々送迎してもらおう」が37%、あわせて約6割の方が車で送迎してもらっている。

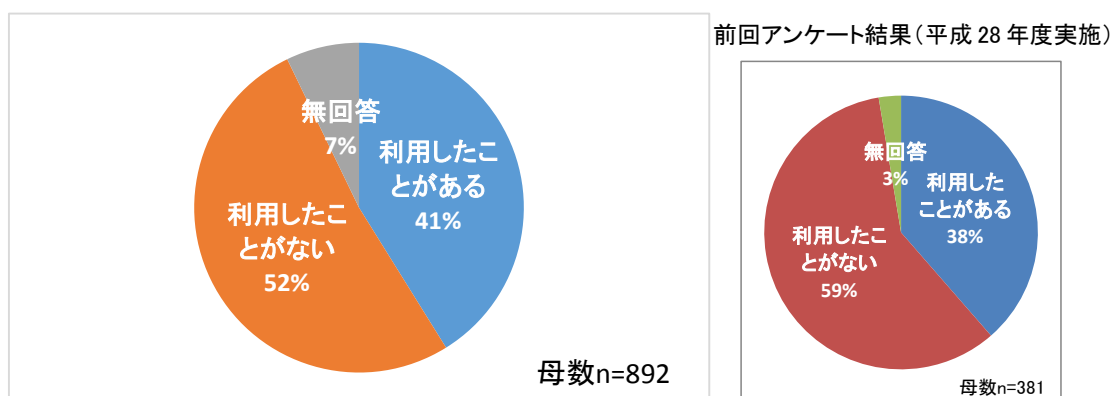


図表 5-33 普段、家族や友人知人に車で送迎してもらっているか

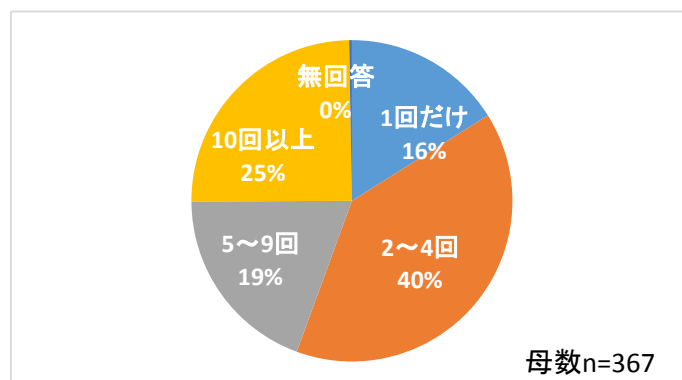
5.6.3. かわみんタクシーの利用状況

かわみんタクシーを利用したことがある方は 41%となっており、このうち 25%の方がこれまで「10 回以上」利用している。利用したことがある方は前年に実施したアンケート結果よりも 3%増加している。

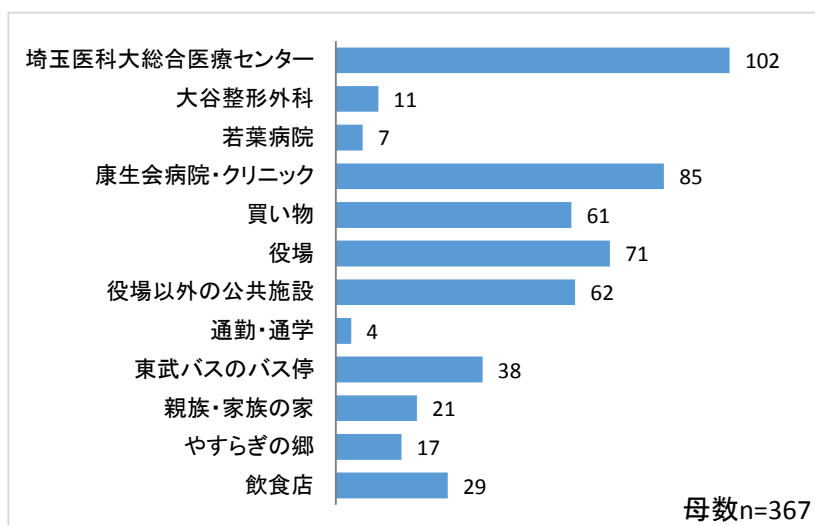
かわみんタクシーを利用して行った先は「埼玉医科大総合医療センター」が最も多く、かわみんタクシーを利用したことがあると回答した方の約 3 割を占めている。その他の主な利用先として役場をはじめとした公共施設や買い物あげられている。



図表 5-34 かわみんタクシーの利用状況

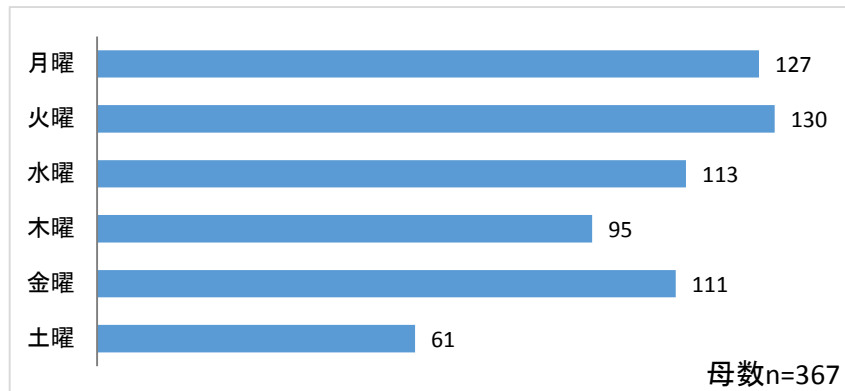


図表 5-35 かわみんタクシーのこれまでの利用回数

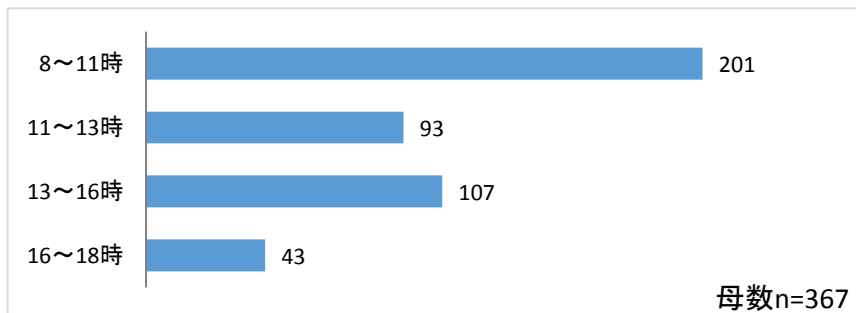


図表 5-36 かわみんタクシーで行った施設等(複数回答)

かわみんタクシーを利用する曜日は月曜日から金曜日までの平日はどの曜日も同様な利用状況となっており、土曜日は平日よりも利用が少ない。利用する時間帯は「8～11時」といった午前中の利用が最も多くなっている。

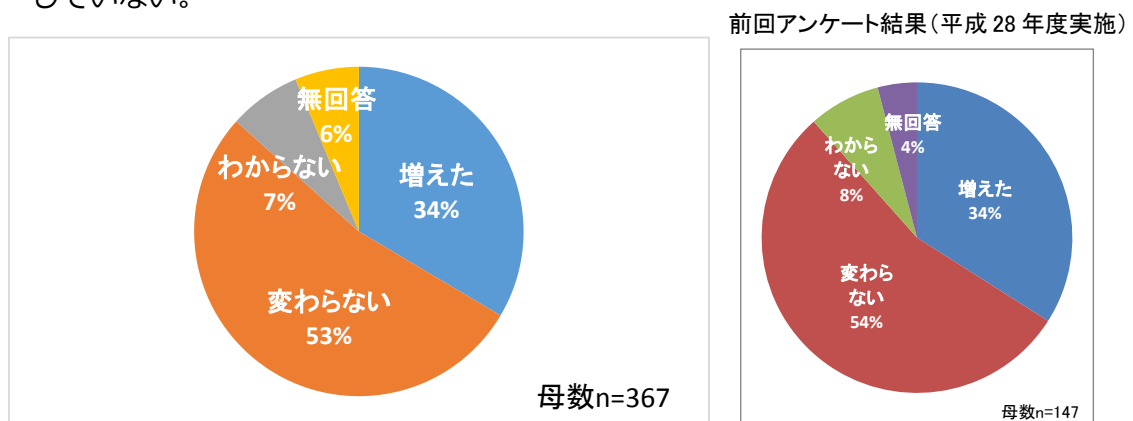


図表 5-37 かわみんタクシーを利用する曜日（複数回答）



図表 5-38 かわみんタクシーを利用する時間帯（複数回答）

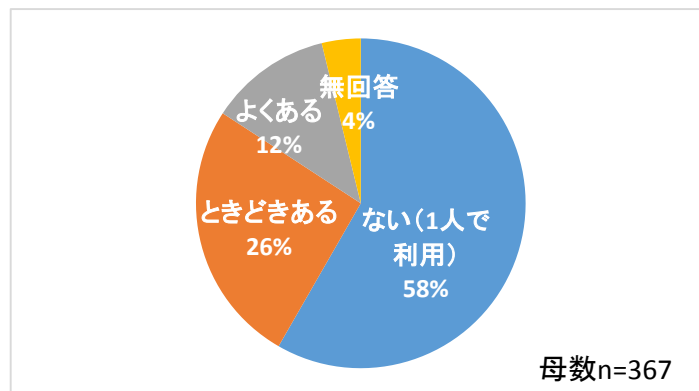
かわみんタクシーを利用することで外出の機会が増えた方が 34%おり、外出機会の創出につながっている。この割合は前年度実施したアンケート結果からほとんど変化していない。



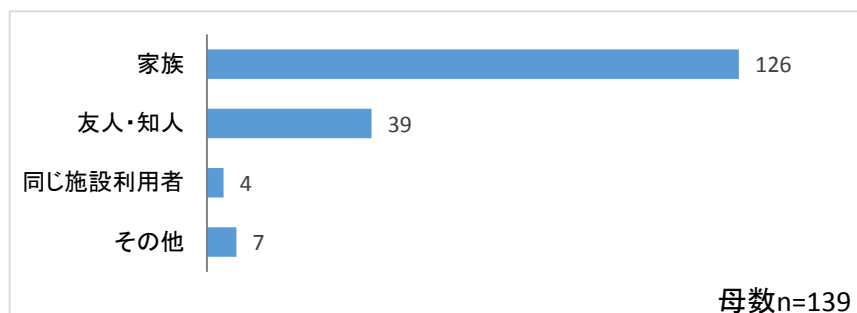
図表 5-39 かわみんタクシーを利用することで外出機会が増えたか

かわみんタクシーを「1人で利用」している方が58%と多く、複数人で乗り合わせて利用したことが「よくある」と回答している方は12%にとどまっている。

複数人で利用したときに同乗された方は「家族」が最も多く、次いで「友人・知人」となっている。



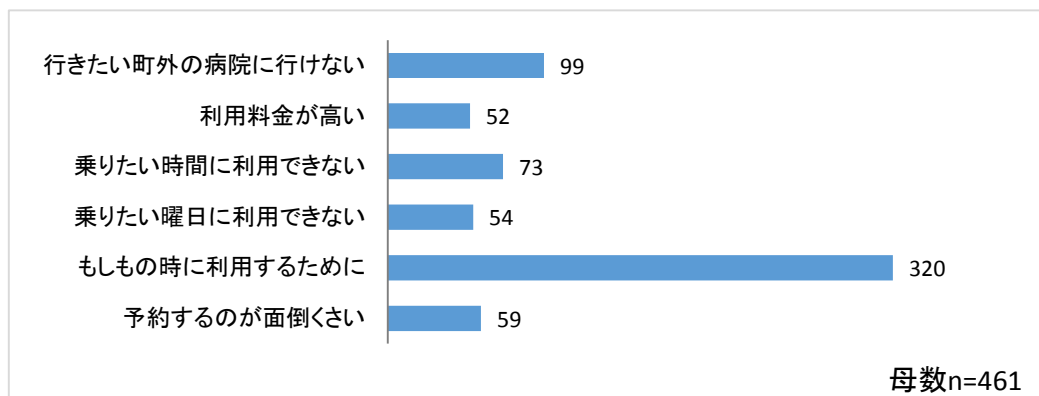
図表 5-40 かわみんタクシーを複数人で利用したことがあるか



図表 5-41 複数人で利用したときに誰と乗車したのか（複数回答）

かわみんタクシーを「利用したことがない」と回答した方について、利用していない理由を聞いたところ、「もしもの時に利用するため」と回答した方が最も多く、利用したことがない方の約7割を占めている。

普段は自分や家族の運転で移動されているが、車を運転できなくなったときの備えとしてかわみんタクシーに登録している方が多いこと想定される。

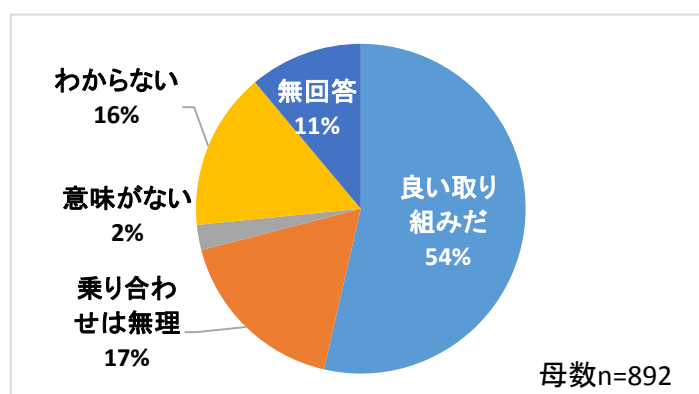


図表 5-42 かわみんタクシーを利用していない理由

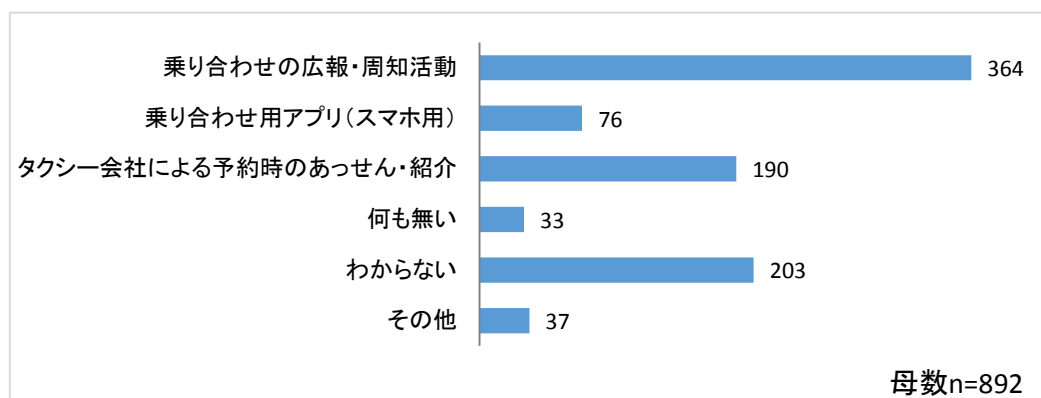
5.6.4. かわみんタクシーの「乗り合わせ」や路線バスとの乗り継ぎについて

かわみんタクシーを複数人で利用する「乗り合わせ」について、そのメリットとして1.料金を割り勘にすることで利用者の割安感が増加（1人だと500円だが2人なら250円）、2.知人等との外出機会が増加（誘い合っでの外出を期待）、3.町の財政負担が軽減（効率的な運行により運行費用が軽減）を示したうえで意向を聞いたところ、「良い取り組みだ」と回答した方が54%おり、約半数の方が乗り合わせに賛同している。

乗り合わせを促進するために必要なこととして「乗り合わせの広報・周知活動」が最も多く、次いで「タクシー会社による予約時のあっせん・紹介」となっている。



図表 5-43 かわみんタクシーの「乗り合わせ」についてどう思うか

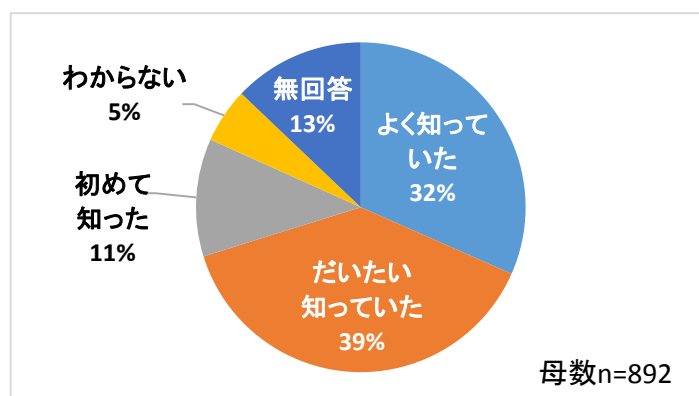


図表 5-44 かわみんタクシーの「乗り合わせ」促進に必要なこと（複数回答）

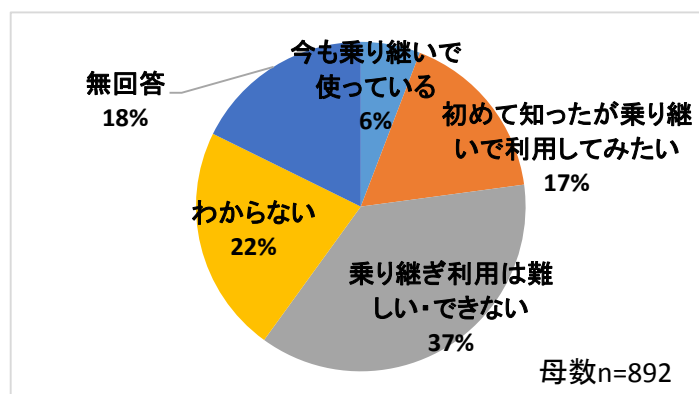
町内の路線バス図を示したうえで路線バス網を知っているか聞いたところ、「だいたい知っていた」が39%、「よく知っていた」が32%となっている一方で、「初めて知った」が11%いる。

かわみんタクシーは既存バス路線があることから町外の駅への利用はできないこと、そのために利用者の利便性を向上させる方策として、かわみんタクシーと路線バスの乗り継ぎ促進が考えられることを示したうえで、乗り継ぎ利用について聞いたところ「初めて知ったが乗り継いで利用してみたい」と回答した方が17%となっている。

かわみんタクシーと路線バスとの乗り継ぎ促進のためには、まずは路線バス網を知ってもらう必要があることがうかがえる。



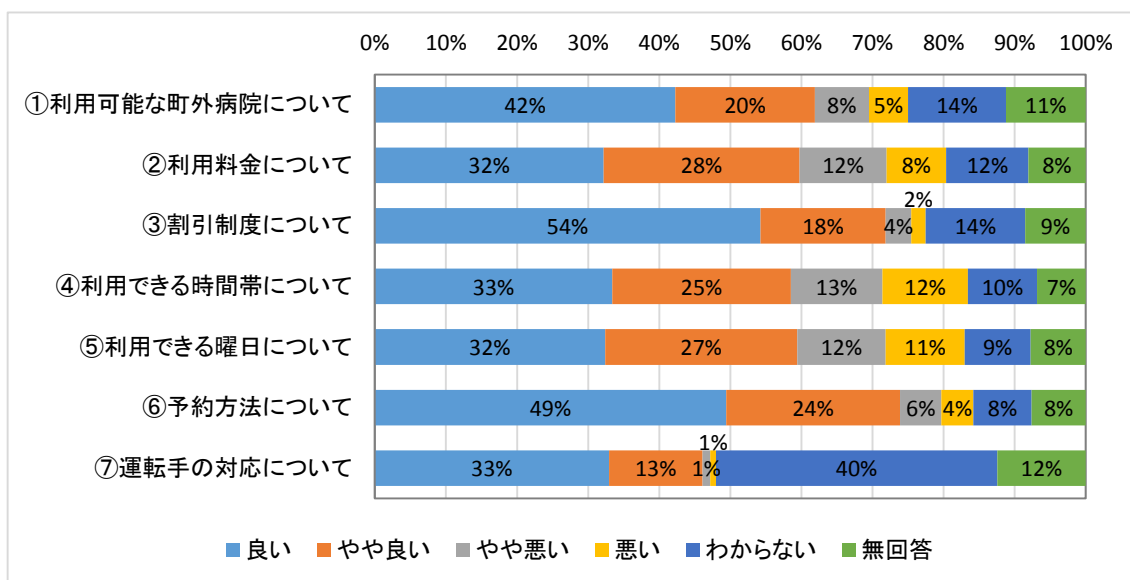
図表 5-45 町内の路線バス網について知っているか



図表 5-46 かわみんタクシーと路線バスとの乗り継ぎ利用について

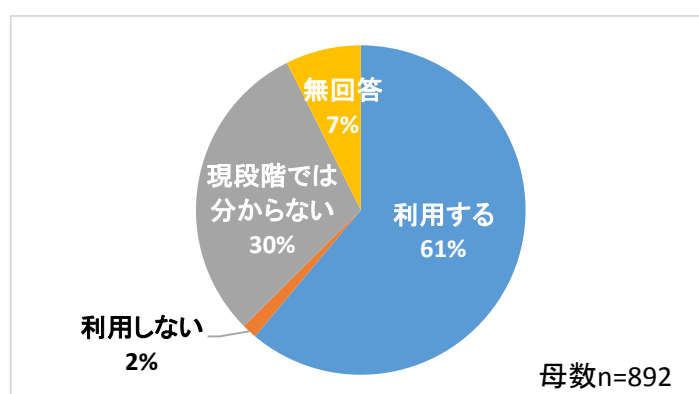
5.6.5. かわみんタクシーの内容についての評価

かわみんタクシーの内容について「良い」と「やや良い」を合わせて割合が最も多いのが「⑥予約方法について」、次いで「③割引制度」となっている。「やや悪い」と「悪い」の割合はいずれの内容も2割以下にとどまっているが、「④利用できる時間帯」と「⑤利用できるよう曜日について」は他の内容よりも悪いと回答している方の割合が多い。



図表 5-47 かわみんタクシーの内容についての評価

今後、かわみんタクシーを利用するかどうかについては「利用する」が61%と最も多く、次いで「現段階では分からない」が30%となっている。現在、利用していない理由として最も多かったのが「もしもの時に利用するため」であったことから、自分や家族が車を運転できなくなるなど、もしもの時には利用する意向があることがうかがえる。



図表 5-48 今後、かわみんタクシーを利用するか

かわみんタクシーをより良くするために必要なこととして「利用曜日・時間」や「利用方法」、「料金」、「指定病院について」の意見があげられている。主な意見は以下のとおり。

＜利用曜日・時間＞

- ・日曜日、祝祭日も利用できるとよい
- ・利用時間を延長するとよい
- ・バスとの乗り継ぎ促進のためにバスの運行時間帯にあわせて延長するとよい

＜利用方法＞

- ・タクシーの台数を増やす
- ・必要なときにすぐに利用したい、用事がすぐ済むときは待っていてほしい

＜料金＞

- ・高い、特に町外病院へ行くのが高い

＜町外の指定病院について＞

- ・指定病院を増やす（具体的に主にあげられた病院：東松山病院）

また、公共交通に関することとして「バスについて」が多くあげられており、主な意見は以下のとおり。

＜バスについて＞

- ・運行本数を増やす
- ・路線バスで行ける駅を増やす（具体的に主にあげられた駅：高坂駅、上尾駅）
- ・主要な施設・病院を經由する無料循環バス、10人程度の乗合タクシーの導入
- ・バス路線網図だけでなく時刻表や乗り継ぎバス停なども情報提供するとよい

	件数
1 予約方法・時間	14
2 利用方法	43
3 料金	42
4 利用曜日・時間	61
5 行先	36
6 町外の指定病院について	39
7 ドライバー	12
8 バスについて	61
9 広報・PR	14
10 感謝	30
11 その他	44

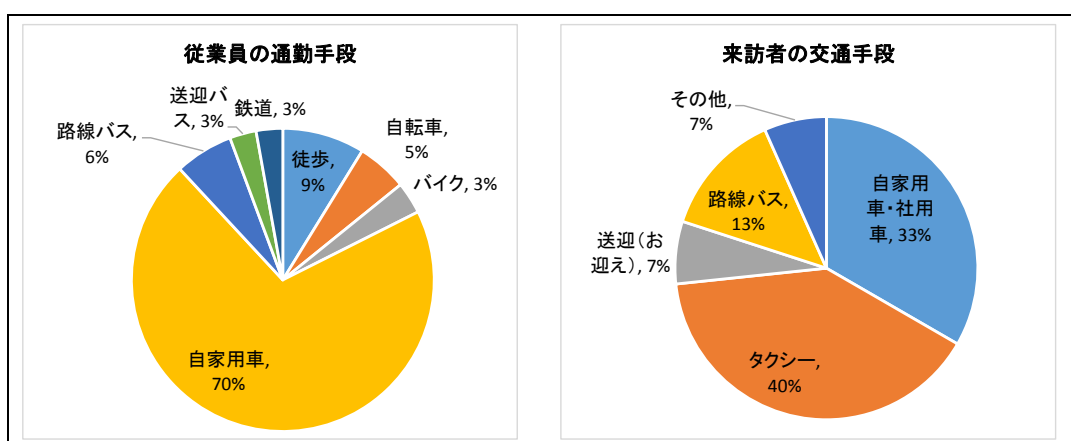
図表 5-49 かわみんタクシーや公共交通をより良くするために必要なこと
（自由回答を主な項目で集計）

5.7. 産業団地へのアンケート結果

川島町の産業団地に立地する企業を対象に、送迎バスの運行状況、町内の路線バスに関する意識、問題点、利用実態などに関するアンケート調査を実施し、6社から回答を得た。

アンケートの主な結果は以下のとおりである。

- 各企業の従業員数は、「10～50人」が2社、「51～100人」が1社、「101～200人」が1社、「201人以上」が2社である。
- 会社への来訪者（お客様等）の人数は、「10人未満/日」が4社、「10～30人/日」が2社である。
- 来訪者の交通手段は、「タクシー」が40%で最も多く、次いで、「自家用車・社用車」33%、「路線バス」13%の順となっている。
- 「川島町役場線（若葉駅東口～八幡団地～町役場）、2017年5月に運行開始」の認知度については、「よく知っている」が3社、「聞いたことはある」が1社、「知らない」が2社である。
- 「川島町役場線」を従業員様や来訪者様が利用するための条件としては、「運行本数を増やす」が4社で最も多く、次いで、「運行時間帯の延長」・「土日祝日も運行」・「通勤時刻に合わせて運行」が各3社となっている。
- 送迎バスを運行している事業所は1社であった。
 - 運行ルート 若葉駅⇔事業所
 - 運行時間 7:20、8:20、9:20、16:20、17:20、18:20
 - 車両 大型1台



図表 5-50 従業員/来訪者の交通手段

6. 公共交通の課題整理

これまでに整理した「都市構造」「社会状況」「公共交通の現状」「公共交通に対するニーズ」等を踏まえ、本町の公共交通の現状及び問題を以下のとおり整理する。

現状及び問題		課題
都市構造	本町は四方を川に囲まれており渡河部が限られているほか、居住地区が多極化・分散化しているという地理的な特性を有する。かつて、交通不便地域をカバーするコミュニティバスを運行したがうまくいかなかった。交通不便地域の移動手段としてかわみんタクシーがあるが、町民への認知度が低い。	現在運行している、定時定路交通（路線バス）とデマンド交通（かわみんタクシー）の維持
社会状況	将来的な人口減少、核家族化の進行が予測されている。また、高齢者世帯はこの10年間で2倍に増加している。 運転免許返納者は増加傾向にあり、平成28年は55人が運転免許申請を取り消している。	自分で運転できない高齢者の移動手段の確保
学生の通学	町内に高校がないため、町外に通学しなければならない。 バスの利用環境については地域によって差がある。交通不便地域での通学は、家族による送迎または長距離の自転車による通学が多い。 終バスが速いので部活帰りに使えない、運賃が高いため家庭の負担が大きいなど、通学手段としてバスは利便性が低い。 送迎者は送迎にかなりの時間を取られる。送迎者の負担が大きい。	学生（特に、高校生）の通学手段の確保
送迎バス	平成30年度から、小学校の統廃合に伴い、新たなスクールバスが運行される。通学・帰宅時間以外はバスが稼働しない可能性がある。 町内施設の送迎バスや産業団地の通勤バスがあるが、送迎時間以外はバスが稼働しない可能性がある。	スクールバス、送迎バス、企業通勤バスなどの既存交通の有効活用
かわみんタクシーの事業性	かわみんタクシーは、利用が増えるほど町の負担額も増加する。（現状、町負担額は増加傾向にある。）	発着地が近い人同士が共同利用するなど、運行効率化による事業性改善の工夫

現状及び問題		課題
公共交通ネットワーク	町内には路線バス（5路線）が運行している。本町周辺の駅間を結ぶ路線であり、町内にある起終点は八幡団地と川島町役場の2箇所だけ。各路線は放射状に本町を經由しており、町内での結節性が低い。	バス路線網の結節性の強化
	圏央道川島インターチェンジ（IC）が開通し、これまで以上に東京都心や茨城方面との結びつきが強まっている。また、本町内には、農産物直売所や平成の森公園などの観光拠点がある。	広域から人・物を本町に取り込むための環境整備、それによる街の活性化
	渡河部が限られていることや、右折帯がなく混雑する交差点があるなど、バスや自動車の定時性・速達性を保つことが難しい場所や時間帯がある。	道路環境の改善
自動車／公共交通の利用状況	世帯あたり自家用車保有台数は2.38（平成28年度）と高く、自家用車での移動がほとんど。	基本的な運行情報に関する町民への周知 （バスがどの駅に接続しているか、かわみんタクシーは町内全域・指定の町外病院に行くことができるなど）
	路線バスやかわみんタクシーの運行情報を知らない町民が多い。	
	路線バスの事業採算性が低く、このままでは減便や廃線の可能性もあり得る。	公共交通の維持に関する町民理解の醸成

7. 基本方針及び目標

7.1. 基本方針

7.1.1. 本町が目指すべき将来像

本町の上位計画では、公共交通に関する将来像として、以下の記載がある。

<第5次川島町総合振興計画（後期基本計画）>

公共交通に関しては、子どもからお年寄りまでふれあい、安心して健やかに暮らせる地域づくりを基本目標として、安心した地域づくりに向けた地域防災の向上とともに、生活の足となる新たな交通システムの導入を図ることを通じて、いつまでも暮らし続けることのできる安心と利便性を兼ね備えた地域社会を形成することが示されている。

- 路線バスの充実を関係機関に要望。
- 交通弱者に対応する新たな交通手段の導入を進める。
- 首都圏中央連絡自動車道を利用した広域交通について検討する。

<川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略>

公共交通に関しては、鉄道網のない本町では、公共交通網の強化が定住促進の大きな課題であるため、バス事業者に路線バスの拡充を要望していくとともに、交通弱者に対して、新たな公共交通システムを導入し、生活基盤の利便性向上を図る。また、町内事業者と連携し、外出が困難な高齢者等に対して、見守り活動を兼ねた買い物支援を行う。

- 費用負担とのバランスを図りながら、デマンド交通など新たな公共交通システムの導入を進める。
- 成田空港などへ向かう高速バスターミナルの設置を検討する。
- 日常生活において身近な買い物に不便を感じている高齢者等に対して、見守り活動を兼ねて、買い物サービスを提供する事業者を支援する。

<川島町地域公共交通計画>

生活交通の確保を総合的な施策により確実に実行し、生活サービス提供を維持してゆくため、生活交通ネットワーク計画を策定し、地域公共交通確保維持改善事業に取り組むことが必要と示されている。

<都市計画マスタープラン>

公共交通の整備方針において、利便性の向上の観点からバス路線数や便数の拡充を促進するとともに、子どもや障がい者、高齢者などの移動手段として、バリアフリーの充実を図るとしている。

- バス路線網の充実

- バスの本数増・運行時間の拡大
- 駐輪場とバス停留所の一体的な整備
- 公共施設の利用を促進する町内巡回バス路線の整備、改善
- デマンド交通や圏央道を利用した目的地直行バスの検討

7.1.2. 公共交通の活性化及び再生に向けた基本方針

本町の高齢化率は上昇傾向にあり、将来的には全国平均を上回る高齢化（平成 32 年で 33.2%）が予想されている。また、進学する高校の選択要因として「通学の移動手段の有無」が重要視されていることがわかっており、地域公共交通の整備は若者が本町に定住するかどうかに関わる重要な課題となっている。

このように公共交通の必要性が高まっている一方、バスやタクシーの事業採算性は低く、運行を維持すること自体が困難な状況となっており、今ある公共交通を維持する努力が求められている。

本町のまちづくりに目を向けると、首都圏中央連絡自動車道川島インターチェンジの開通に伴い、インター周辺開発が進み、これまで以上に広域との「人と物」の結びつきが強まるなど、町は変革のときを迎えている。

上位計画である第 5 次川島町総合振興計画では、生活の足となる新たな交通システムの導入を図ることを通じて、いつまでも暮らし続けることのできる安心と利便性を兼ね備えた地域社会を形成することが示されている。

公共交通に関する規制緩和や技術革新が進んでおり、既存の交通システムに一工夫加えることにより、川島町オリジナルの新しい交通システムを生み出す土壌ができている。

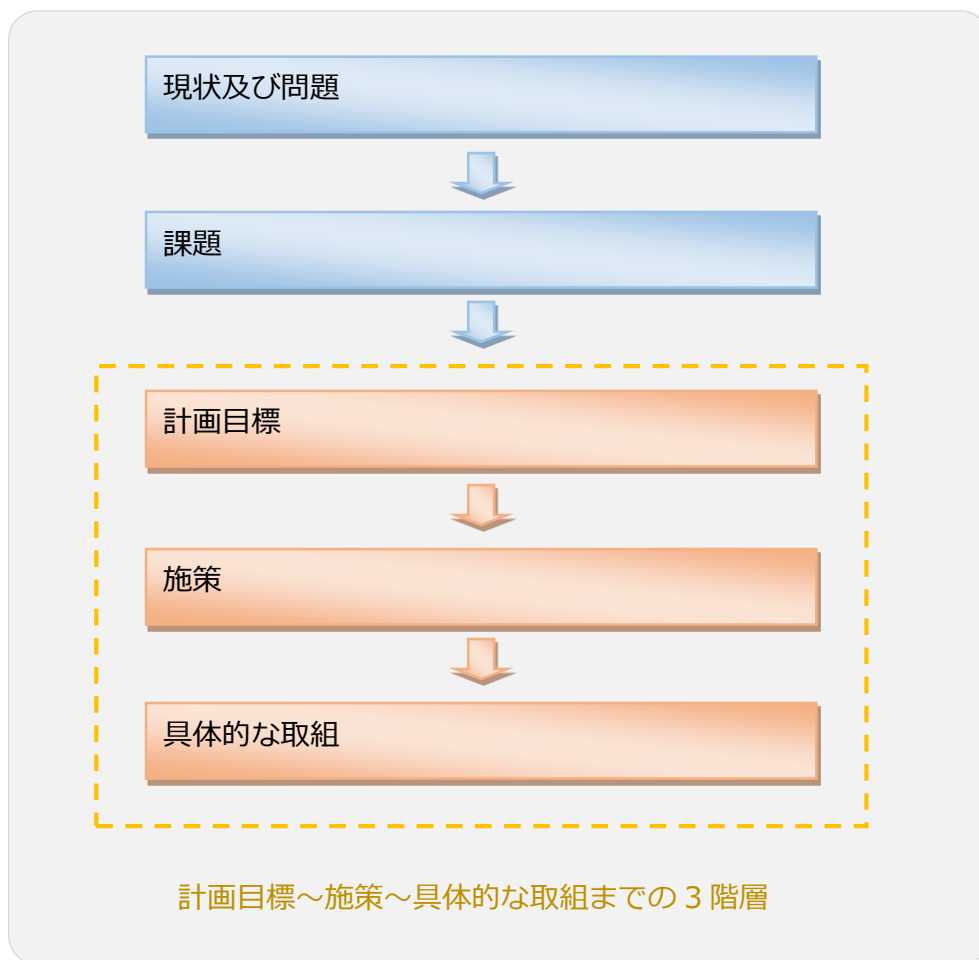
本町が抱えている課題やまちづくりの動向、目指すべき公共交通の将来像を踏まえ、公共交通の活性化及び再生に向けて以下の基本方針を掲げ、施策を推進していくものとする。

既存の公共交通の維持とともに新たな交通のあり方について工夫し、生活の足となる交通システムの充実を図ることにより、いつまでも暮らし続けることのできる安心と利便性を兼ね備えた公共交通体系を構築する。

7.2. 施策体系の考え方

本町の公共交通における現状及び問題と課題整理、本町が目指すべき将来像を見すえた基本方針を踏まえ、公共交通の計画目標を設定し、目標達成のための交通施策を位置づける。

交通施策については、「計画目標」、計画目標に沿った方針的な「施策」、施策の内容を具体的に示す「具体的な取組」の3階層とする。



図表 7-1 施策体系の考え方

7.3. 計画目標の設定

基本方針：既存の公共交通の維持とともに新たな交通のあり方について工夫し、生活の足となる交通システムの充実を図ることにより、いつまでも暮らし続けることのできる安心と利便性を兼ね備えた公共交通体系を構築する。

現状及び問題		課題	計画目標
都市構造	本町は四方を川に囲まれ渡河部が限られているほか、居住地区が多極化・分散化しているという地理的な特性を有する。かつて、交通不便地域をカバーするコミュニティバスを運行したがうまくいかなかった。	現在運行している、定時定路交通（路線バス）とデマンド交通（かわみんタクシー）の維持	地域内公共交通の確保・維持
社会状況	将来的な人口減少、核家族化の進行が予測されている。また、高齢者世帯はこの10年間で2倍に増加している。 近年、運転免許返納者は増加傾向にある。平成28年は55人が運転免許申請を取り消している。	自分で運転できない高齢者の移動手段の確保	
学生の通学	町内に高校がなく、町外に通学しなければならない。 バスの利用環境は地域によって差がある。交通不便地域での通学は、家族による送迎または長距離の自転車による通学が多い。 終バスが速いので部活帰りに使えない、運賃が高いため家庭の負担が大きいなど、通学手段としてバスは利便性が低い。 送迎者は送迎にかなりの時間を取られる。送迎者の負担が大きい。	学生（特に、高校生）の通学手段の確保	
送迎バス	平成30年度から小学校の統廃合に伴い、新たなスクールバスが運行される。通学・帰宅時間以外はバスが稼働しない可能性がある。 町内施設の送迎バスや産業団地の通勤バスがあるが、送迎時間以外はバスが稼働しない可能性がある。	スクールバス、送迎バス、企業通勤バスなどの既存交通の有効活用	
かわみんタクシーの事業性	かわみんタクシーは、利用が増えるほど町の負担額も増加する。（現状、町負担額は増加傾向にある。）	発着地が近い人同士が共同利用するなど、運行効率化による事業性改善の工夫	
公共交通ネットワーク	町内には路線バス（5路線）が運行している。本町周辺の駅間を結ぶ路線であり、町内にある起終点は八幡団地と川島町役場の2箇所だけ。各路線は放射状に本町を經由しており、町内での結節性が低い。 圏央道川島インターチェンジが開通し、これまで以上に東京都心や茨城方面との結びつきが強まっている。本町内には、農産物直売所や平成の森公園などの観光拠点がある。 渡河部が限られていることや、右折帯がなく混雑する交差点があるなど、バスや自動車の定時性・速達性を保つことが難しい場所や時間帯がある。	バス路線網の結節性の強化 広域から人・物を本町に取り込むための環境整備、それによる街の活性化 道路環境の改善	
自動車／公共交通の利用状況	世帯あたり自家用車保有台数は2.38（平成28年度）と高く、自家用車での移動が多い。 路線バスやかわみんタクシーの運行情報を知らない町民が多い。 路線バスの事業採算性が低く、このままでは減便や廃線の可能性もあり得る。	基本的な運行情報に関する町民への周知 公共交通の維持に関する町民理解の醸成	公共交通に関する理解や関心の向上

地域内公共交通：川島町内または周辺における公共交通 広域公共交通：川島町と他の都市を結ぶ都市間交通

8. 目標達成のための施策体系

8.1. 施策体系の整理

目的達成のための施策について、目標ごとに具体的な取り組みを整理する。

計画目標	施策	具体的な取組
地域内公共交通の確保・維持	誰でも使いやすいかわみんタクシーへの改善	1) かわみんタクシーのあり方の検討 2) かわみんタクシー乗り合わせの促進
	誰でも使いやすい路線バスへの改善	3) 通学・帰宅で利用できる路線バス運行ダイヤへの働き掛け 4) 安全で便利なバス停としての周辺環境整備 5) 通学利用者のための経済的支援の導入
	地域内交通結節拠点の整備	6) 町役場駐車場を活用したパーク・アンド・ライド (P&R) の実施
	既存交通を有効活用した新しい交通手段の確保	7) スクールバスの活用可能性の検討 8) 各種送迎バスの活用可能性の検討
地域内公共交通と広域公共交通との結節機能の強化	地域内と広域との交通結節拠点の整備	9) 圏央道川島 IC 南側地区の高速バスターミナルの検討
公共交通に関する理解や関心の向上	町民・企業・行政の協働による公共交通の周知	10) 多様な媒体による情報提供 11) 利用促進キャンペーンの実施
	モビリティ・マネジメント (MM) の実施	12) バス路線沿線地域や学校等での MM の実施 13) 転入者 MM の実施

<用語説明>

モビリティ・マネジメント: 1人1人のモビリティ (移動) が社会的にも個人的にも望ましい方向 (過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等) へ促すコミュニケーションを中心とした交通政策

パーク・アンド・ライド: 自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して目的地に向かうシステム

8.2. 数値目標

数値目標を設定することにより、達成度の基準を明確にする。数値目標の達成期間は、本計画の期間内とする。

計画目標	施策	数値目標
地域内公共交通の確保・維持	誰でも使いやすいかわみんタクシーへの改善	<ul style="list-style-type: none"> • かわみんタクシーの利用者数16%以上増加 • かわみんタクシー運行1件あたり利用者数1.5人
	誰でも使いやすい路線バスへの改善	<ul style="list-style-type: none"> • バス利用人数の維持または増加 • 高校生の通学における路線バス利用率の増加
	地域内交通結節拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バス(川島町役場～若葉駅東口)利用者数5%以上増加
	既存交通を有効活用した新しい交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> • 実証実験を1事例以上実施
地域内公共交通と広域公共交通との結節機能の強化	地域内と広域との交通結節拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> • 高速バスターミナルを1箇所以上整備
公共交通に関する理解や関心の向上	町民・企業・行政の協働による公共交通の周知	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通マップを2万枚以上作成・配布 • 公共交通の情報提供に協力する企業・施設を10施設以上確保 • 公共交通利用促進キャンペーンを3回以上実施
	モビリティ・マネジメント(MM)の実施	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通の認知度の向上 • モビリティ・マネジメントを4回以上実施

[数値目標の設定根拠]

(1) かわみんタクシーの利用者数 16%以上増加

平成 32 年の高齢者（65 歳以上）の人口は平成 27 年から 13%増加すると予測されている（川島町人口ビジョン 川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略）。計画の 5 年間で同様に高齢者人口が 13%増加すると仮定すると、高齢者による利用が多いかわみんタクシーの利用者数も人口に比例して増加するものと想定される。また、かわみんタクシー登録者アンケート結果から「利用したことがある」と回答した方が前年度のアンケート結果よりも 3%増加しており、すでに登録されている方の利用率が今後 5 年間で 3%以上は増加するものと想定される。以上の 2 つの数値を足し合わせたものを、かわみんタクシーの利用者数の目標値とする。

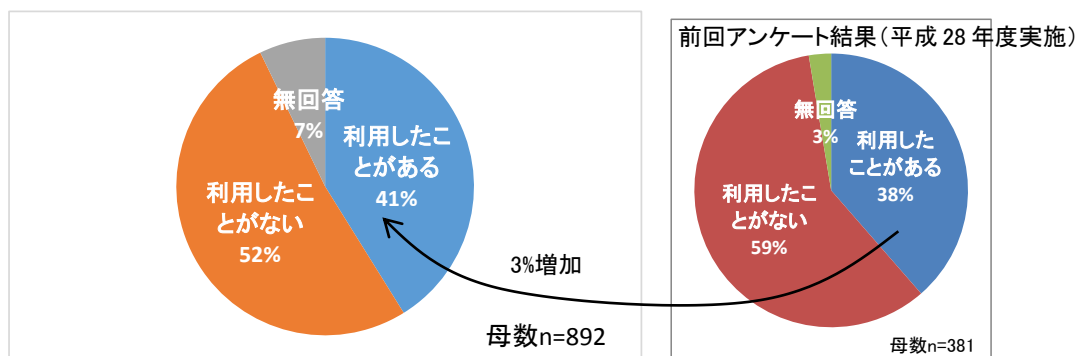
高齢者人口の増加率 13% + 利用率の向上 3%以上 = 16%以上

■ 高齢者（65 歳以上）の人口

	平成27年	平成32年
人口	6,169	6,983
増加数	-	814
増加率	-	13%

出典)平成27年:国勢調査結果、平成32年:川島町人口ビジョン 川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略

■ かわみんタクシーの利用状況（かわみんタクシー登録者アンケート結果）



(2) かわみんタクシー運行 1 件あたり利用者数 1.5 人

(1) より利用者数が 16%増加する場合、1 日あたり平均利用者数 38 人（平成 29 年 10 月時点）に対して 44 人に増加すると算出される。運行 1 件あたりの利用者数を高めて町の負担額を軽減するために 1 日あたり平均運行件数は平成 29 年と同程度にすることを目指し、運行 1 件あたりの利用者数は 1.5 人を目標とする。

1 日あたり平均利用者数 44 人 / 平均運行件数 29 件 = 1.5 人

■ かわみんタクシーの運行 1 件あたりの利用者数の目標値の算出

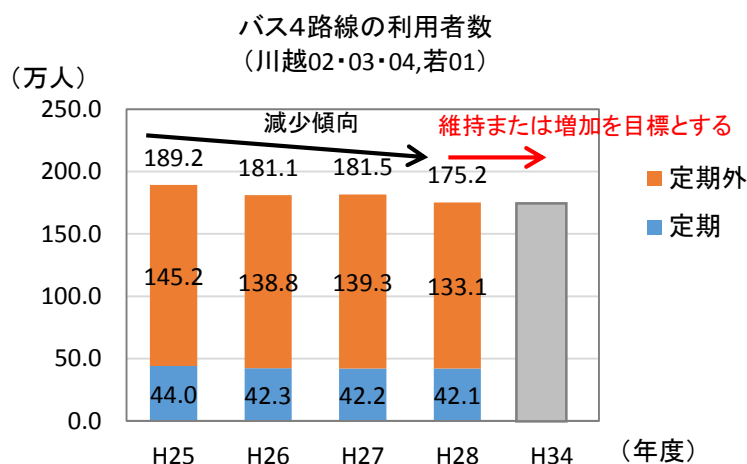
	平成29年 (基準年) 10月	平成34年 (目標年)	備考
a.1日あたり平均利用者数	38	44	(1)より16%増加
b.1日あたり平均運行件数	29	29	基準年と同じと仮定
c.運行1件あたりの利用者数	1.28	1.5	=a/b

(3) バス利用人数の維持または増加

町内の路線バスについて「川越 02」、「川越 03」、「川越 04」、「若 01」の4路線の利用者数は、平成 25 年度から平成 28 年度まで減少傾向にある（ただし川越市や坂戸市など町外の利用者も含まれる）。これを維持または増加させることを目標とする。

路線バス利用人数を現状維持または現状よりも増加させる

■ 路線バスの利用者数の推移



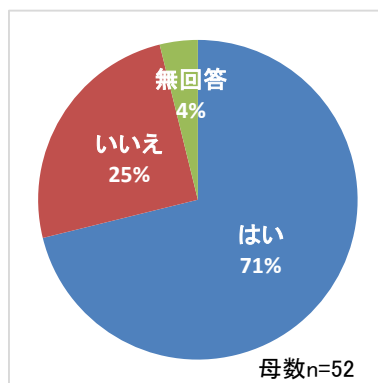
出典) H25～H28 : 東武バスウエスト

(4) 高校生の通学における路線バス利用率の増加

平成 28 年に高校生の保護者を対象に実施した通学・通勤に関するアンケートでは、東武バスを通学・通勤に利用している方が 41%であった。一方、東武バスを利用していない方の 59%のうち、利用していない理由として「運賃が高い」と回答した方は 50%を占めている。これに対して、運賃の補助があれば利用を考えると回答した方は 71%であった。以上のことから、高校生の通学における経済的支援を導入した場合、路線バスの利用率を増加させることを目指す。

高校生の通学における経済的支援等により、路線バスの利用率の増加

■ 運賃補助によるバス利用意向(通学・通勤に関するアンケート(保護者対象)結果)



(5) 既存交通を有効活用した実証実験を1事例以上実施

産業団地に立地する企業送迎バスやスクールバスなど、既存の送迎バスを有効活用した実証実験を1事例以上実施することを目標とする。

既存の送迎バスを有効活用した実証実験を1事例以上実施

(6) 高速バスターミナルを1箇所以上実施

圏央道川島IC南側地区の開発計画と調整を図りながら、広域交通と地域内公共交通の結節拠点となる高速バスターミナルの検討をすすめ、1箇所以上の実施を目指す。

高速バスターミナルの1箇所以上の実施

(7) 公共交通マップを2万枚以上作成・配付

鉄道、路線バス、かわみんタクシー、スクールバスや送迎バスなど、様々な公共交通機関の情報を整理した公共交通マップを作成し、町内の全世帯および来町者へ配布する。路線バスやかわみんタクシーの改善策の進捗状況にあわせて、計画期間内にマップの改定を行い、作成・配付する。

約8千の全世帯配付+観光イベント時に来町者へ配布2千枚以上=1万枚以上
1万枚以上×新規と改定のあわせて2回=2万枚以上

(8) 公共交通の情報提供に協力する企業・施設を10施設以上確保

町の行事や観光イベント等に合わせて、公共交通でのアクセス方法をホームページ等で発信したり、周知のためのチラシやポスターを設置してもらう施設を確保する。公共施設や主要観光施設、病院、インター産業団地企業などの候補約20施設のうち、半数以上として10施設以上の確保を目指す。

公共交通の情報提供に協力する企業・施設を10施設以上確保

■企業・施設等の候補

公共施設	官公舎	町役場
	文化施設	川島町民会館、コミュニティセンター、ふれあいセンターフラットピア川島
	福祉施設	老人福祉センター「やすらぎの郷」
主要観光施設	平成の森公園、川島農産物直売所、遠山記念館	
病院	平成の森・川島病院	
商業施設	ヤオコー、カインズ、ベイシア	
インター産業団地工業会の企業	11企業（平成29年12月時点）	

(9) 公共交通利用促進キャンペーンを3回以上実施

かわじま春まつり等のイベントにおいて、公共交通の利用促進をPRするためのブースを出店したキャンペーンを実施する。

主なイベントにおける公共交通利用促進キャンペーンを3回以上実施

■主なイベント

かわじま春まつり、農業商工祭

かわじマイルミネーション、生涯学習フェスティバル

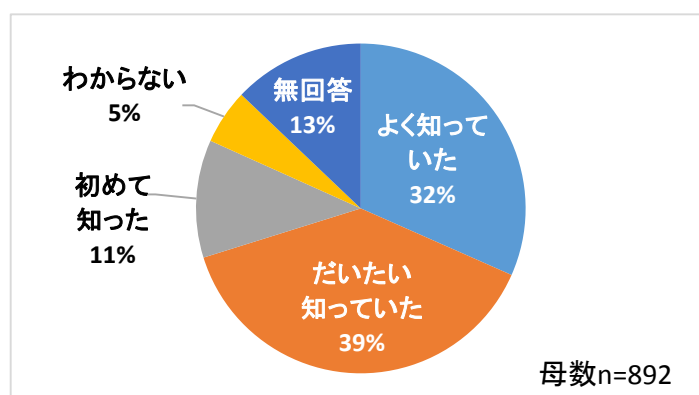
(10) 公共交通認知度の向上

公共交通の各種周知活動やモビリティ・マネジメント（MM）の実施により、公共交通の認知度を向上させる。

参考までに、かわみんタクシー登録者アンケート結果では、町内の路線バス網を提示したところ、11%の方が「初めて知った」と回答し、17%の方が路線バス網を初めて知ったのでかわみんタクシーとの乗り継ぎで利用したいと回答していることから、公共交通の認知度を向上させることが利用につながる事がわかる。

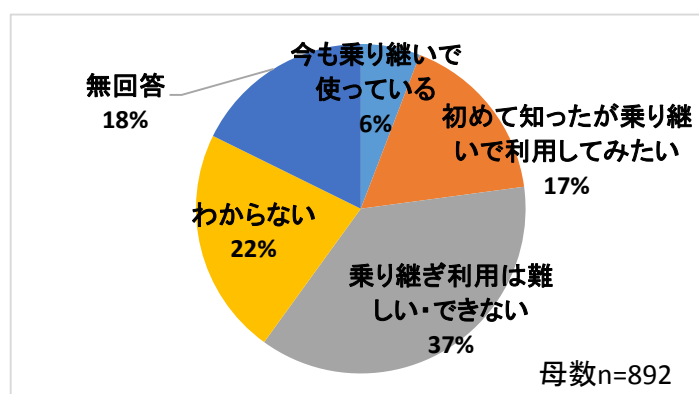
公共交通の認知度を向上

■町内の路線バス網の認知度（かわみんタクシー登録者アンケート結果）



■路線バスとかわみんタクシーの乗り継ぎ利用の意向

（かわみんタクシー登録者アンケート結果）



(11) モビリティ・マネジメント（MM）を4回以上実施

バス路線沿線地域を対象にしたMMと、学校や企業を対象としたMMを実施する。
MMは断続的に実施することが有効であることから、計画期間内にそれぞれ2回実施し、その効果を計測する。

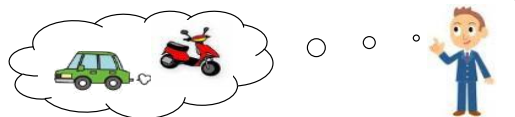
各種MM×2回実施 = 4回以上の実施

<モビリティ・マネジメント（MM）の概要>

- ・モビリティ・マネジメントとは、「ていねいな情報提供」により、徒歩や公共交通などの多様な交通手段を適切に利用するように変えていく取り組みである。
- ・町民一人ひとり、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点
がその大きな特徴である。

MM実施「前」

手段選択が限られており、
いつも同じ移動手段ばかり...



情報提供ツール

時刻表

バスマップ

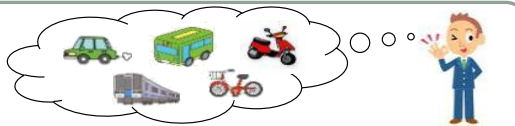


- 調査主体が、MM調査対象者に
情報提供資料（バスマップや時刻表）を配付
- 調査対象者は、情報提供資料を
見て、バスで移動する方法を考
える



MM実施「後」

手段選択の幅が広がり、
状況に応じた適切な移動ができる



8.3. 具体的な取組の概要

取組 1	かわみんタクシーのあり方の検討																												
目的	<p>かわみんタクシーの登録者数は、平成 30 年 2 月末時点で●●人おり、65 歳以上の方の登録が●割以上を占めている。実際に利用されている方も 65 歳以上の高齢者がほとんどである。かわみんタクシー自体をよく知らない町民も多ことから、高齢者はもちろん、学生を含めたより多くの方々に利用していただくことを目的に、運営形態について検討する。</p>																												
概要	<p>■ 運行体制充実の検討</p> <p>高齢者や学生など、これまで以上に多くのかたに利用してもらうことを想定した運行体制について検討する。</p> <p>■ 割引制度の改正</p> <p>現行の割引には、以下の 3 種類がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 75 歳以上のかた ・ 町内のバス停で東武バスを乗り降りするかた ・ 障がい者、運転免許返納者 <p>上記に加えて、たとえば、学生割引やパーク・アンド・ライド利用割引など、これまで以上に使いやすくなる割引制度について検討する。</p> <p>■ 交通結節拠点からの端末交通としての活用方策の検討</p> <p>「具体的な取組 6)町役場駐車場を活用した P&R の検討」、「具体的な取組 9)圏央道川島 IC 南側地区の高速バスターミナルの検討」に合わせて、たとえば、バスの発着時刻に合わせたかわみんタクシーを到着／待機させるようにオペレーターが管理するなど、交通結節拠点からの端末交通としてかわみんタクシーが利用できるように運行計画を検討する。</p>																												
実施主体	川島町																												
実施時期	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 10%;">2018 (H30)</th> <th style="width: 10%;">2019 (H31)</th> <th style="width: 10%;">2020 (H32)</th> <th style="width: 10%;">2021 (H33)</th> <th style="width: 10%;">2022 (H34)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行内容の検討</td> <td style="background-color: #0056b3;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>新運行内容での運行開始</td> <td></td> <td style="background-color: #0056b3;"></td> <td style="background-color: #0056b3;"></td> <td style="background-color: #0056b3;"></td> <td style="background-color: #0056b3;"></td> </tr> <tr> <td>実態調査・評価検証</td> <td></td> <td></td> <td style="color: #0056b3;">▲</td> <td></td> <td style="color: #0056b3;">▲</td> </tr> </tbody> </table>						2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)	運行内容の検討						新運行内容での運行開始						実態調査・評価検証			▲		▲
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)																								
運行内容の検討																													
新運行内容での運行開始																													
実態調査・評価検証			▲		▲																								

取組 2

かわみんタクシー乗り合わせの促進

目的

路線バスは利用が増えるほど事業性が向上するが、かわみんタクシーは利用が増えるほど町の負担が増加する。そのため、町の負担を含めたかわみんタクシーの事業性改善を目的に、かわみんタクシーの乗合せを促進する。

概要

■ 乗り合わせの周知

取組の第一段階としては、かわみんタクシーの利用状況や町の財政負担、乗り合わせによるメリットを利用者にわかりやすく周知する。

- ✚ 利用者一人あたりの運賃が安くなる。
- ✚ かわみんタクシーは5台で運行している。相乗りすることでタクシーを利用できる機会が増える。
- ✚ 町の財政負担が軽減する。
- ✚ 相乗りによる運行効率化により、ガソリンの節約、CO₂排出量の削減につながる。

■ 高校生の帰宅時での乗り合わせの促進

バスで帰宅する高校生に対して、バス停から自宅までの移動手段としてかわみんタクシーの乗り合わせを促進する。

■ 配車アプリを活用した実証実験

第二段階として、スマートフォンの配車アプリを活用した実証実験を実施し、さらなる乗り合わせの促進を図る。

なお、タクシーの相乗りについては、国土交通省でも検討されており、スマートフォンの配車アプリを使ったサービスにより、他人同士がタクシーに相乗りする実証実験について検討されている。

実施主体

川島町

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
乗り合わせの周知					
高校生の乗り合わせ促進					
配車アプリの調査・検討					
実証実験の実施					
実態調査・評価検証				▲	

取組 3**通学・帰宅で利用できる路線バス運行ダイヤへの働き掛け****目的**

中学生や高校生の保護者へのニーズ調査より、通学／帰宅時間帯のバスの便数が少ない、最終バスの時間がはやいので部活帰りに使えない等の理由により、通学手段としてバスが利用しにくいという意見がみられた。

また、中学生を対象としたアンケート結果より、進学する高校の選択要因として「通学の移動手段の有無」が重要視されていることがわかっており、バスの利便性向上は若者が本町に定住するかどうかに関わる重要な課題となっている。

そこで、学生（特に、高校生）が通学や帰宅で、より利用しやすくなるような運行ダイヤの実現を目的に、バス事業者と協議調整を図る。

概要**■ 高校生への意向調査の実施**

本町在住の高校生に対して、下記に関する意向調査を実施し、路線バスの利用可能性、通学や帰宅で利用できる運行ダイヤを検討する基礎データとする。

<主な調査内容>

- ・ ふだんの通学・帰宅の時間帯、交通手段
- ・ 部活やテスト期間中などの特別な活動があるときの通学・帰宅の時間帯
- ・ 利用可能性のある路線バスのバス停、行き先

■ 学生が利用しやすい運行ダイヤ案の検討とバス事業者への働き掛け

上述の高校生アンケートや分科会等でのニーズ調査の結果を踏まえ、高校生が利用しやすい運行ダイヤを検討し、バス事業者と協議調整を図る。

実施主体

川島町、東武バスウエスト株式会社

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
ニーズ調査					
運行ダイヤの検討					
バス事業者と協議調整					
運行ダイヤの改正					

取組 4

安全で便利なバス停としての周辺環境整備

目的

川島町では、バス停留所環境整備事業（平成 24 年度～26 年度）において、バス停の上屋や駐輪場設置を進めており、自転車駐輪場が併設されているバス停ではサイクル&バスライドがみられる。

また、バス停近くの店舗等にご協力いただき、店内でバス待ちできるようにする「バス待ちスポット事業（埼玉県）」として、本町のバス停 1 箇所を指定しているなど、バス待ち環境の向上を図っている。

一方、中学生や高校生の保護者へのニーズ調査より、自宅からバス停までの道路環境の整備が重要であるという意見が多数挙がった。道路の整備状況が悪いと、交通事故のリスク、夜間は事件のリスクが高まり危険であるため、安全で便利なバス利用環境を確保することを目的に、バス停周辺の道路環境整備を進める。

概要

下記の流れで、バス停周辺の道路環境の整備を進める。

- 1) 現況調査（バスの乗り継ぎ時に道路横断が必要となるバス停、バス待ちスポットの候補地、学生の利用が多いバス停、バス停周辺での事故や事件の発生状況等）
- 2) 整備箇所、優先順位の設定
- 3) 道路整備の実施

実施主体

川島町

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
1) 現況調査	■				
2) 整備順位の設定		■			
3) 道路整備の実施			■		

<バス停留所環境整備事業（平成 24 年度～26 年度）の概要>

川島町では、平成 24 年度～26 年度にかけて、バス停留所環境整備事業として、バス停の上屋や駐輪場設置を進めてきた。同事業により、町内にある 34 箇所のバス停のうち 14 箇所で、上屋または駐輪場が設置されている。



図表 8-1 釘無（川越駅～桶川駅） ※川越駅方面

取組 5

通学利用者のための経済的支援の導入

目的

中学生や高校生の保護者へのニーズ調査より、「通学手段としては運賃が高い」、「運賃補助等があればバス利用を考える」という意見が多いことがわかった。しかし、路線バスの事業性が厳しい状況で割引運賃の設定は現実的には難しい。そこで、学生のバス利用を経済的に支援することで、学生のバス利用促進ならびにバスの活性化・事業性改善の両立を図ることを目的に、通学利用者のための支援策について検討するとともに、埼玉県やバス事業者に働き掛ける。

概要

■ 実態把握及び支援策の検討

通学利用者への経済的支援について、費用対効果や町の財政計画等を踏まえて施策内容を検討する。また、他地域での路線バスの運賃補助の事例について整理する。

■ 特殊通学定期券「小・中学生フリー定期券」の対象範囲拡大の検討

東武バスウエストでは、1枚の定期券で、埼玉県の東武バスウエスト一般路線バスが乗り放題となる特殊通学定期券「小・中学生フリー定期券」を発行している。この定期券は、適用が中学生までであり、これを高校生まで拡大することについて、東武バスウエストに働き掛ける。

合わせて、対象拡大分の経済的支援について、埼玉県に働き掛ける。

■ 埼玉県が実施している支援策の活用

埼玉県生活交通確保対策地域協議会では、国土交通省事業「地域公共交通確保維持改善事業」を活用して生活交通の維持確保に取り組んでおり、生活交通として真に必要なバス路線に対する支援等を講じている。また、公共交通の潜在需要を喚起するモデル的な取り組みである「元気なバス需要創出モデル事業」により、若葉駅東口～八幡団地線の一部を川島町役場まで延伸している。こうした枠組みを活用し、学生のバス利用促進ならびにバスの活性化・事業性改善の両立を図る支援策について埼玉県に働き掛ける。

実施主体

川島町、埼玉県、東武バスウエスト

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
支援策の検討	■				
支援策の実施			■		
実態調査・評価検証				▲	

取組 6

町役場駐車場を活用した P&R の実施

目的

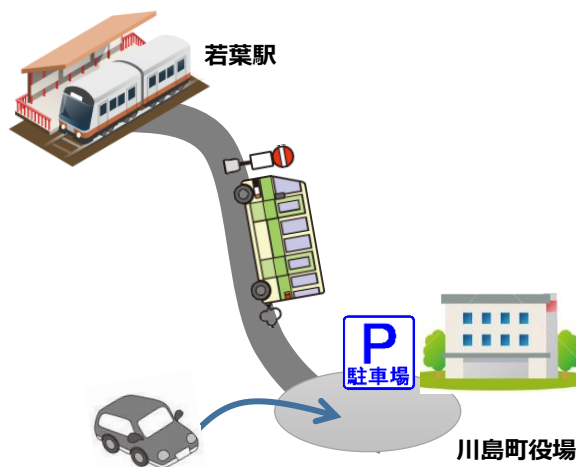
2017 年 5 月に新設された路線バス（若葉駅東口～八幡団地～川島町役場）の始発停留所となる川島町役場にパーク・アンド・ライド（P&R）用駐車場が整備された。

バスの利用促進を目的に、町役場駐車場を活用した P&R を実施する。

概要

■ 町役場駐車場を活用したパーク・アンド・ライドの実施

始発バス停のためバスが時刻通りに出発する、座って目的地に行くことができるなど、町役場駐車場を活用した P&R のメリットについて、多くの人に知ってもらい、活用してもらうための周知活動を展開する。



町役場駐車場に自動車を駐車して、バスで若葉駅へ！

■ バス利用者への優遇策の検討

たとえば、バスで町役場にきた人は優先的に窓口業務を受けられる、10 回・20 回と P&R をする人には景品を配るなど、バス利用を喚起する工夫について検討する。町役場内で「次のバスの発車時刻」を放送するなど、バスが利用しやすい環境をつくる。

実施主体

川島町

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
周知活動の実施	■				
バス利用優遇策の検討	■				
P&R の実施	■	■	■	■	■

目的

平成 30 年 4 月の統合小学校の開校に向けて、平成 28 年 9 月からスクールバスを 1 台運行しており、開校後は 4 台での運行が計画されている。基本的に、スクールバスは朝・夕の通学・帰宅時間帯しか運行しない。そこで、既存の公共交通を有効活用し、地域内公共交通のさらなる充実を図る目的で、スクールバスが日中の空いている時間や、学校放課後の習い事等にも対応しうる運行が可能かどうか検討する。

概要

■ 実態把握及び事例整理

スクールバスの運行概要については本計画においても整理しているが、平成 30 年 4 月の統合小学校の開校後に、改めて運行実態を整理する。また、学校や運行事業者との協議調整を行う。

さらに、他地域でのスクールバスの活用事例について整理する。

■ スクールバスを活用した運行計画案の検討

実態把握の結果を踏まえ、スクールバスを活用した地域内公共交通の運行計画案を検討する。

■ 実証運行の実施

検討した運行計画案に沿って、期間を限定して実証運行を実施する。実証運行期間中に、実態調査・評価検証を行い、本格運行に移行するかどうかを判断する。

実施主体

川島町、町内の小学校、スクールバス運行事業者

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
実態把握・事例整理					
運行計画案の検討					
実証運行の実施					
実態調査・評価検証					▲

取組 8**各種送迎バスの活用可能性の検討****目的**

川島町の産業団地に立地する企業の送迎バスを有効活用し、地域内公共交通のさらなる充実を図る目的で、利用対象の拡大（地域住民の混乗化）、運行時間の拡大（空き時間の活用）の可能性について検討する。

概要

■ **実態把握及び事例調査**

川島町の産業団地に立地する企業送迎バスの実態については、本計画においても整理しているが、計画策定後に改めて各種送迎バスの運行実態を整理する。

また、運行主体や運行管理主体との協議調整を行う。

さらに、他地域での各種送迎バスの活用事例について整理する。

■ **各種送迎バスを活用した運行計画案の検討**

実態把握の結果を踏まえ、各種送迎バス活用した地域内公共交通の運行計画案を検討する。

■ **実証運行の実施**

検討した運行計画案に沿って、期間を限定して実証運行を実施する。実証運行期間中に、実態調査・評価検証を行い、本格運行に移行するかどうかを判断する。

実施主体

川島町、送迎バス運行事業者

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
実態把握・事例整理					
運行計画案の検討					
実証運行の実施					
実態調査・評価検証					▲

取組 9

圏央道川島 IC 南側地区の高速バスターミナルの検討

目的

平成 20 年 3 月に圏央道川島インターチェンジ（IC）が開通し、これまで以上に東京都心、成田空港、茨城方面などと「人と物」の結びつきが強まっている。また、IC の立地条件を活かした工業・流通系を主体とした産業団地の整備も進められている。

そこで、広域交通を取り込むとともに地域内公共交通の持続可能性を高め、さらには川島町の活力の創出を目的として、圏央道川島 IC 南側地区の高速バスターミナルについて検討する。

概要

■ 川島インターチェンジ南側地区開発計画との連携

圏央道川島 IC 南側地区の開発計画は、「第 5 次川島町総合振興計画」及び「川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略」に位置づけられており、開発計画の検討が進められている。こうした動きと調整を図りながら、高速バスターミナルについて検討する。



■ 埼玉大学（設計計画研究室）の研究成果の活用

埼玉大学（設計計画研究室）において、高速バスターミナルの整備効果等について研究されている。研究成果を活用し、高速バスターミナルならびに端末交通等について検討する。

実施主体

川島町、埼玉大学、圏央道川島 IC 南側地区開発関係機関

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
関係機関との連携・調整					
実態調査・評価検証					▲

目的

本計画を策定する際に実施した分科会やワークショップにおいて、「本町の公共交通マップを配布してもらい、バスがどの駅に接続しているか、地域全体の路線イメージを初めて理解した。」「これまで分からなかったが、このバス停からだとなの駅に行けるなどがわかったことは新しい発見である。」という意見が多くあった。

公共交通利用の第一歩は、公共交通の情報を知ることであるという観点から、町民等が手軽に公共交通の路線や運行情報を把握することで、公共交通の利用促進を図る。

概要

■ **様々な公共交通における運行情報の整理**

鉄道、路線バス、かわみんタクシー、スクールバスや送迎バスなど、様々な公共交通機関の情報を整理し、町民や来町者等へ提供できる仕組みをつくる。

■ **川島町オリジナルの公共交通マップの作成**

「取組4：安全で便利なバス停としての駐輪場併設、周辺環境整備」において、バス停付近の駐輪場の整備を進めることとしている。これと並行して、自転車が駐輪できるバス停をバスマップに明記するなど、川島町のオリジナルバスマップを作成する。

■ **情報発信協力者の確保と媒体の作成・設置**

町の行事や観光イベント等に合わせて、公共交通でのアクセス方法をホームページ等で発信する。

- 川島町、病院や企業等のホームページ（アクセス情報）に公共交通の情報を掲載
- 駅やバス停などの交通結節点での情報提供（案内板等の設置）
- 町内の観光拠点や店舗などでの情報提供（ポスターの掲載）

実施主体

川島町、川島町地域公共交通会議

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
運行情報の整理					
オリジナルマップの作成					
媒体の作成・設置					

取組 11

利用促進キャンペーンの実施

目的 町民や来町者等に公共交通を知ってもらうことを目的として、多くの人が集まるイベント等において、公共交通を PR するキャンペーン活動を展開する。

概要

■ 広報媒体の作成

キャンペーン活動で掲載、配布するためのポスターやチラシ、公共交通マップの大型パネル、子どもが喜ぶバスやタクシーのぬり絵やペーパークラフトなどを作成する。

■ キャンペーン活動の実施

イベント時に臨時便を運行し、バスの利用促進を図る。たとえば、かわじま春まつり等のイベントにおいて、公共交通の利用促進を PR するためのブースを出店し、下記活動を実施する。

- 1) 公共交通マップ・時刻表の掲載、配布
- 2) 公共交通の課題や要望に関する意向調査
- 3) 啓発品（バスやタクシーの絵をプリントしたオリジナル風船、ウェットティッシュ 等）の配布
- 4) 子どもが喜ぶ企画（バスやタクシーのぬり絵、ペーパークラフト作り 等）の実施

■ バスの展示、グッズの配布

イベント会場にバスを展示しての記念撮影、埼玉県 of 公共交通 PR グッズを配布するなど、公共交通を知ってもらう、親しんでもらうための取組について、バス事業者や埼玉県と連携して実施する。

<川島町の主なイベント>

- かわじま春まつり
- 農業商工祭
- かわじまイルミネーション
- 生涯学習フェスティバル



実施主体

川島町、川島町地域公共交通会議、埼玉県、東武バスウエスト

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
広報媒体の作成					
キャンペーンの実施					

取組 12**バス路線沿線地域や学校等での MM の実施**

目的 過度に自家用車を利用する移動から、自発的に公共交通や自転車・徒歩を組み合わせた移動を考えてもらうことを目的に、モビリティ・マネジメント（MM）を継続的に実施することにより、町全体における公共交通への意識を醸成する。

概要

■ **バス路線沿線地域を対象とする MM の実施**

バス路線沿線の住宅（たとえば、バス停から 500m 圏内にある家）を対象に、バスマップや最寄りバス停の時刻表、かわみんタクシーの利用案内などを同封したアンケートを実施する。

ここでのポイントは、アンケートの配布エリアに合わせて、最寄りバス停の時刻表や行き先別の運賃を提供するという手作り感により、通常のアンケートとは違う、より丁寧な情報提供により公共交通の良さを知ってもらうことにある。

■ **学校や企業を対象とする MM の実施**

学校 MM では、生徒や保護者を対象に、自動車または公共交通を利用する場合のメリットとデメリットをわかりやすく説明するほか、バスの乗り方教室を開催し、バスの利用方法、バスを利用する上での注意点、公共交通利用のマナーなどを教育する。

企業 MM では、従業員を対象に公共交通の運行情報を周知する。

実施主体

川島町、川島町地域公共交通会議、東武バスウエスト株式会社

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
バス路線沿線 MM の実施					
学校・企業 MM の実施					

取組 13**転入者 MM の実施**

目的 転入者を対象として、転入手続き時に公共交通マップなどの情報を提供することによって、転入後の日常生活における公共交通の利用促進を効果的に行うことを目的に、転入者への MM を実施する。

概要**■ 配布物の作成**

本町で利用できる公共交通の運行情報（チラシ、携帯用時刻表など）を作成する。

- 川島町の公共交通マップ、時刻表
- かわみんタクシーの利用案内
- バス・鉄道の乗り継ぎ案内

■ 転入者 MM の実施

上記の配布物を、町役場にて転入者に配布する。

公共交通の利用促進は、公共交通の存在を知ってもらうこと、まず一度使ってもらうことが肝心である。そのためには、配布物のなかに、路線バスやかわみんタクシーのお試し乗車券を同封することも一案である。こうした取組について交通事業者と協力して実施していく。

<転入者数の推移>

平成 9 年度から平成 18 年度は 700～800 人台で推移していたが、平成 19 年度から現在は 500～600 人台で推移している。

（出典：川島町人口ビジョン 川島町まち・ひと・しごと創生総合戦略）

実施主体

川島町、川島町地域公共交通会議、東武バスウエスト株式会社

実施時期

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
配布物の作成					
転入者 MM の実施					

9. 推進方策

9.1. 推進体制

公共交通の利用者である町民や企業、来町者、交通事業者などの関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要である。

そのため、本町及び川島町地域公共交通会議が中心になって本計画の周知と関係主体間の連携を図るとともに、本計画で位置づけている取組については、町民、企業、交通事業者と連携して推進する。さらに、広域的視点が必要となる国、県、近隣市町村と調整を図り、事業の推進に努めるものとする。

なお、川島町地域公共交通会議は年 3 回程度実施し、下記に示す推進体制のもと、計画の進行管理を行う。

＜推進体制のイメージ＞

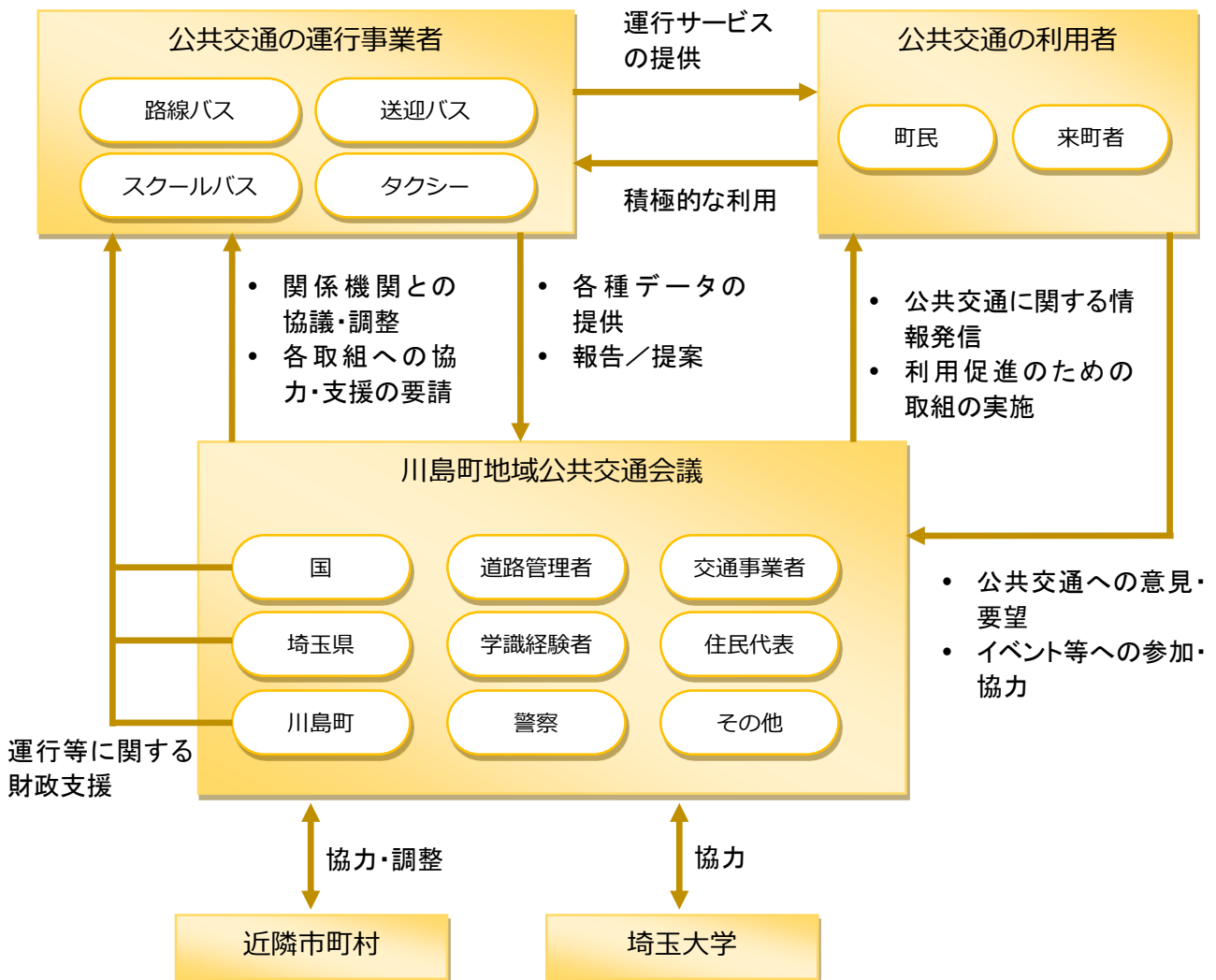


図 9-1 推進体制のイメージ

9.2. 計画の達成状況の評価

施策	指標	現況値	目標値	算出方法
誰でも使いやすいかわみんタクシーへの改善	かわみんタクシーの利用者数	●●人/月 (※1)	16%以上増加	運行事業者からの利用実績
	運行1件あたりの利用者数	●.● (※1)	1.5	運行事業者からの利用実績
誰でも使いやすい路線バスへの改善	路線バスの利用者数	-	バス利用者数の維持または増加	運行事業者からの利用実績、川島町調べ
	高校生の通学における路線バス利用率	20% (平成28年度高校生保護者アンケート)	高校生の通学におけるバス利用の増加	高校生保護者アンケート
地域内交通結節拠点の整備	路線バス(川島町役場～若葉駅東口)利用者数	●●人/月 (※2)	5%以上増加	運行事業者からの利用実績
既存交通を有効活用した新しい交通手段の確保	実証実験の実施	-	実証実験を1事例以上実施	川島町調べ
地域内と広域との交通結節拠点の整備	高速バスターミナルの整備検討	-	高速バスターミナルを1箇所以上整備	川島町調べ
町民・企業・行政の協働による公共交通の周知	公共交通マップの作成	-	2万枚以上作成・配布	川島町調べ
	公共交通の情報提供に協力する企業・施設の確保	-	10以上確保	川島町調べ
	公共交通利用促進キャンペーンの実施	-	毎年3回以上実施	川島町調べ
モビリティ・マネジメント(MM)の実施	公共交通の認知度	-	H30年度の意向調査を基準として、認知度の増加	各種意向調査
		-	MMを4回以上実施	川島町調べ

※1：平成29年4月～平成30年2月までの月平均

※2：平成29年5月～平成30年2月までの月平均

9.3. 計画のスケジュール

具体的な取組については、計画策定時点で、課題や事業の方向性が明確になっており、計画策定後すぐに事業着手できるものもあれば、関係機関との協議調整を図るもの、地区開発計画と調整しながらすすめるものなど、中長期的スパンで実施するものもある。

短期・中期・長期の考え方は以下のとおりである。

短期・中期・長期	考え方
短期	計画策定時点で課題や事業の方向性が明確になっており、計画策定後すぐに着手できる取組
中期	計画策定後に、現況把握や関係機関との協議・調整が必要で有り、中期的スパンで進める取組
長期	地区開発計画などまちづくりと連動して進めるなど規模の大きな事業として、長期的視点で検討する取組

本計画で位置づける 13 の具体的な取組について、短期・中期・長期に整理する。

具体的な取組		短期・中期・長期
1)	かわみんタクシーのあり方の検討	短期～中期
2)	かわみんタクシー乗り合わせの促進	短期～中期
3)	通学・帰宅で利用できる路線バス運行ダイヤへの働き掛け	中期
4)	安全で便利なバス停としての駐輪場併設、周辺環境整備	短期～中期
5)	通学利用者のための経済的支援の導入	短期～中期
6)	町役場駐車場を活用したパーク・アンド・ライドの実施	短期
7)	スクールバスの活用可能性の検討	中期～長期
8)	各種送迎バスの活用可能性の検討	中期～長期
9)	圏央道川島 IC 南側地区の高速バスターミナルの検討	長期
10)	多様な媒体による情報提供	短期
11)	利用促進キャンペーンの実施	短期
12)	バス路線沿線地域や学校等での MM の実施	短期
13)	転入者 MM の実施	短期

上記を踏まえ、本計画期間における取組スケジュールを以下に示す。

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
1) かわみんタクシーのあり方の検討	川島町				
運行計画の検討	■				
新運行計画での運行開始		■			
実態調査・評価検証			▲		▲
2) かわみんタクシー乗り合わせの促進	川島町				
乗り合わせの周知	■	■			
高校生の乗り合わせ促進	■	■			
配車アプリの開発			■		
実証実験の実施				■	
実態調査・評価検証				▲	
3) 通学・帰宅で利用できる路線バス運行ダイヤへの働き掛け	川島町、東武バスウエスト株式会社				
ニーズ調査	■				
運行ダイヤの検討		■			
バス事業者と協議調整			■		
運行ダイヤの改正				■	
4) 安全で便利なバス停としての周辺環境整備	川島町				
1) 現況調査	■				
2) 整備順位の設定		■			
3) 道路整備の実施			■		
5) 通学利用者のための経済的支援の導入	川島町、埼玉県、東武バスウエスト				
支援策の検討	■	■			
支援策の実施			■		
実態調査・評価検証				▲	
6) 町役場駐車場を活用した P&R の検討	川島町				
周知活動の実施	■				
バス利用優遇策の検討	■				
P&R の実施	■				

	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)
7) スクールバスの活用可能性の検討	川島町、町内の小学校、スクールバス運行事業者				
実態把握・事例整理		■			
運行計画案の検討			■		
実証運行の実施				■	■
実態調査・評価検証					▲
8) 各種送迎バスの活用可能性の検討	川島町、送迎バス運行事業者				
実態把握・事例整理		■			
運行計画案の検討			■		
実証運行の実施				■	■
実態調査・評価検証					▲
9) 圏央道川島 IC 南側地区の高速バスターミナルの検討	川島町、埼玉大学、圏央道川島 IC 南側地区開発関係機関				
関係機関との連携・調整	■				
実態調査・評価検証					▲
10) 多様な媒体による情報提供	川島町、川島町地域公共交通会議				
運行情報の整理		■		■	
オリジナルマップの作成		■		■	
媒体の作成・設置		■		■	
11) 利用促進キャンペーンの実施	川島町、川島町地域公共交通会議、埼玉県、東武バスウエスト				
広報媒体の作成	■				
キャンペーンの実施	■				
12) バス路線沿線地域や学校等での MM の実施	川島町、川島町地域公共交通会議、東武バスウエスト株式会社				
バス路線沿線 MM の実施		■		■	
学校・企業 MM の実施		■		■	
13) 転入者 MM の実施	川島町、川島町地域公共交通会議、埼玉県、東武バスウエスト				
配布物の作成	■				
転入者 MM の実施	■				