

## 川島町地域公共交通計画（素案）概要

## 目指す将来のまちの姿

(第6次川島町総合振興計画)

今住んでいる方、他のまちに移り住んだ方、今後新たに住む方にも「好き」と思ってもらえるまち

## 地域公共交通計画が目指すまちの姿

町民や来訪者、今後新たに住む方にとって安心と利便性を兼ね備えた公共交通体系が構築されたまち

現状及び問題		課題	目標	地域公共交通施策	
都市構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>四方を川に囲まれており渡河部が限られ、居住地区が分散化</li> <li>バス停圏域からはずれる交通不便地域が広範囲にひろがる</li> </ul>	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	<b>目標1</b> <b>地域公共交通の維持確保</b> [数値目標] ・バス利用者数 ・かわみんタクシー運行1件あたりの利用者数 ・公共交通に対する満足度	<b>施策①</b> 路線バスの維持確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■路線やサービス水準の維持確保</li> </ul>
社会状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来的な人口減少、核家族化の進行</li> <li>高齢者世帯の増加、運転免許返納者の増加</li> </ul>	自分で運転できない高齢者の移手段の確保		<b>施策②</b> かわみんタクシーの乗り合わせ促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗り合わせの周知</li> <li>■配車アプリ等を活用した実証実験</li> </ul>
送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>小学校の統廃合に伴うスクールバスの運行（4台）</li> <li>産業団地の従業員用送迎バス運行</li> <li>令和4年（2022年）3月末で廃止した川島町役場線（若葉駅～川島町役場）を利用していた従業員の代替交通手段</li> </ul>	スクールバスや企業送迎バス等の既存交通の有効活用		<b>施策③</b> サイクル・アンド・バスライドの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>■バス停駐輪場の整備</li> <li>■民地を活用した実証実験</li> </ul>
かわみんタクシーの事業性	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和4年（2022年）1月に利用料金の増額、利用できる町外病院の追加、障がい者割引の追加といった改正を実施</li> <li>高齢者割引の利用が6割と多く、若年層の利用がほとんどなし</li> </ul>	かわみんタクシーの上手な利用の仕方		<b>施策④</b> 安全で便利なバス待ち環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■施設協働のバス待ちスポットの設置</li> <li>■バス停周辺の道路環境の整備</li> </ul>
公共交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内には路線バス（4路線）が運行</li> <li>町内にある起終点は八幡団地の1箇所</li> <li>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</li> </ul>	バス路線網の結節性の強化		<b>施策⑤</b> スクールバスの活用可能性の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>■スクールバスの空き時間を活用した乗合バス可能性の検討</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>圏央道川島インターチェンジが開通して10年以上が経過、東京都心、成田空港、茨城方面などと「人と物」の結びつきの強まり</li> <li>IC南側の新しい面的開発の進行</li> </ul>	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	<b>目標2</b> <b>地域内公共交通と広域公共交通との結節機能の強化</b> [数値目標] ・圏央道を活用した公共交通施策の検討件数	<b>施策⑥</b> 川島インターチェンジ南側地区の開発状況を踏まえた路線バス等の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>■川島インターチェンジ南側地区開発計画との連携</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>農産物直売所や平成の森公園などの観光拠点ではコロナ禍においても近場で過ごす町民等の利用がみられる</li> </ul>	町内の主要施設や観光拠点への移手段の確保	<b>目標3</b> <b>通勤・通学手段として選ばれる地域公共交通</b> [数値目標] ・高校生の通学における路線バス利用率	<b>施策⑦</b> 企業送迎バスの活用可能性の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>■企業送迎バスの有効活用の検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>渡河部が限られる、右折帯がなく混雑する交差点など、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</li> </ul>	道路環境の改善	<b>施策⑧</b> 通学利用者のための経済的支援の検討		<ul style="list-style-type: none"> <li>■「学生いちねん定期券」の周知</li> <li>■高校生の通学利用での路線バス利用補助対策の検討</li> </ul>	
町外からの通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>町外からの通勤等により夜間人口よりも昼間人口のほうが多い</li> <li>来訪者のほとんどが自動車通勤</li> </ul>	町外からの通勤手段の確保	<b>目標4</b> <b>みんなで支える地域公共交通の推進</b> [数値目標] ・公共交通の認知度 ・公共交通の情報提供に協力する企業・施設数	<b>施策⑨</b> モビリティ・マネジメント（MM）の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>■バス路線沿線地域 MM</li> <li>■学校や企業を対象とする MM</li> <li>■転入者 MM の継続実施</li> </ul>
学生の通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内に高校がないため、町外に通学しなければならない</li> <li>交通不便地域での通学は町外の駅まで自転車または送迎</li> <li>終バスが早く、部活帰りに使えない</li> <li>路線バスは運賃が高いため家庭の負担が大きい</li> <li>送迎者は送迎にかなりの時間を取られ、送迎者の負担が大きい</li> <li>バス停環境の改善（駐輪場や街灯等の設置）</li> </ul>	学生（特に、高校生）の通学手段の確保		<b>施策⑩</b> イベント等の利用促進策の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通イベントの実施</li> <li>■公共交通マップの作成</li> <li>■多様な媒体による情報提供</li> </ul>
自動車／公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>世帯あたり自家用車保有台数が高く、自家用車での移動が多い</li> <li>かわみんタクシーの運行情報を知らない町民が多い</li> </ul>	基本的な運行情報に関する町民への周知	<b>目標5</b> <b>新技術やデジタル化の活用</b> [数値目標] ・新技術の導入検討件数	<b>施策⑪</b> MaaS等を活用した交通手段のシームレス化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■かわみんタクシーにおけるマイナンバーカードの活用</li> <li>■東武バスとかわみんタクシーが連動可能なアプリ等の検討</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナの影響もあり、路線バスの事業採算性が低く、減便や廃線の可能性</li> <li>町民の4割が将来の移動に不安を感じ、8割が現在の路線バスサービスを維持確保すべきと回答</li> </ul>	公共交通の維持に関する町民理解の醸成			
新技術やデジタル化の進展	<ul style="list-style-type: none"> <li>MaaSや自動運転、電気自動車等の新技術の開発が進行</li> <li>ほとんどの町民がスマートフォン所有</li> <li>経路検索やアプリ等による移手段の検索が行われている</li> </ul>	公共交通に関する新技術の活用			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政のデジタル化が進展、町民の2人に1人がマイナンバーカード所有</li> </ul>	行政のデジタル化との連携			