

川島町地域公共交通計画

(概要版)

川島町

1. 計画策定の背景及び目的等

1.1 計画策定の背景及び目的

①公共交通の重要性

川島町（以下「本町」という。）の高齢者人口は昭和 45 年以降一貫して増加しており、近年の免許返納者も増加していることから、高齢者の移動を地域公共交通として確保することは重要な課題となっています。導入済みの「かわみんタクシー」事業は利用者が増加し、その評価も高いことから、サービスの向上だけでなく、その維持確保の仕組みについての検討が極めて重要となっています。

また通勤や通学の主体となる生産年齢人口についても、平成 12 年（2000 年）をピークに減少しています。本町からの転出は 10 歳代後半から 20 代にかけての世代が顕著です。若者利用が低調な「かわみんタクシー」の上手な利用などを含め、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ます。

②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（2013 年）12 月の「交通政策基本法」の施行、平成 26 年（2014 年）11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の施行を受け、本町でも平成 30 年（2018 年）3 月に「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な公共交通ネットワークを目指してきました。

首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）川島インターチェンジが開通してから 15 年近く経過し、東京都心、成田空港、茨城方面、山梨方面などと「人と物」の結びつきが強まっています。地域構造を変化させる影響力を持つ川島インターチェンジ南側の新しい面的開発も進行しています。

③公共交通の維持・確保の必要性の高まり

全国的な人口減少、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転士不足の深刻化などにより地域公共交通の維持・確保が厳しくなってきたことから、国は令和 2 年（2020 年）11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正する法律を施行しました。これにより、地方公共団体の主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進すること等を盛り込んだ地域交通に関するマスタープランとなる地域公共交通計画の策定を求められることになりました。

④本計画の目的

上記の背景を踏まえ、公共交通機関の連携・役割分担を明確にした上で、多様な選択肢を積極的に模索することで、本町の実情に合った利便性を確保し、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計画」（以下「本計画」という。）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指します。

1.2. 計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（令和2年（2020年）法律第36号）に即して定めています。また、「第6次川島町総合振興計画（基本構想）」（令和3年（2021年）10月策定）に示す町政運営の基本理念と、「川島町都市計画マスタープラン」（令和4年（2022年）3月策定）に示すまちづくりの基本方針を継承しつつ、地域交通の方向性と、推進・実施する公共交通に関する取組を示した交通マスタープランです。

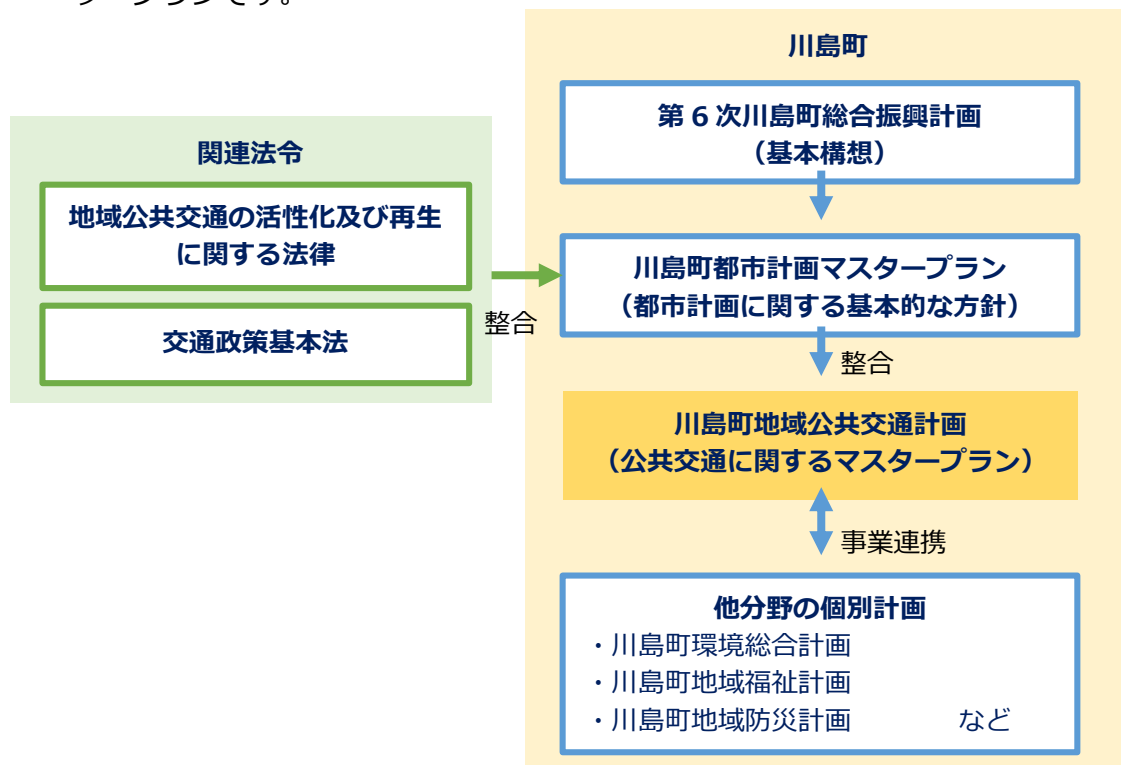


図 1-1 本計画の位置づけ

1.3. 計画区域

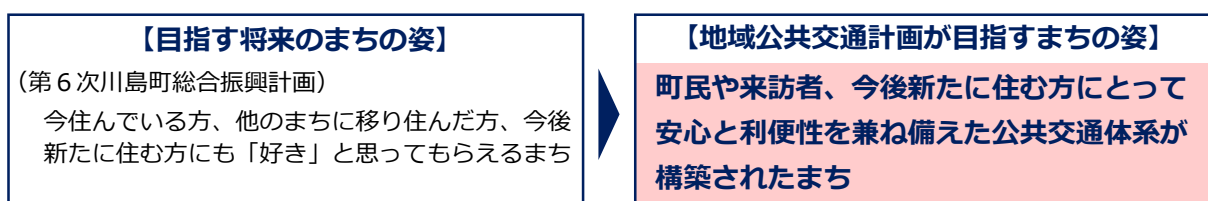
川島町全域

1.4. 計画期間

令和5年度（2023年度）から令和9年度（2027年度）までの5年間

1.5. 地域公共交通計画が目指すまちの姿

上位計画における将来のまちの姿と、本町の地域公共交通の課題を踏まえて、地域公共交通計画が目指すまちの姿として以下を掲げ、施策を推進していきます。



2. 計画目標の設定

本町の公共交通における現状及び問題と課題、本計画が目指すまちの姿を踏まえ、公共交通の計画目標を以下のように設定します。

現状及び問題	課題	目標	
都市構造	<ul style="list-style-type: none"> ・四方を川に囲まれており渡河部が限られているほか、居住地区が分散化 ・広範囲にひろがるバス停圏域からはずれる交通不便地域 	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	目標 1 地域公共交通の維持確保
社会状況	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な人口減少、核家族化の進行 ・高齢者世帯の増加 ・運転免許返納者の増加 	自分で運転できない高齢者の移動手段の確保	
送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校の統廃合に伴うスクールバスの運行（4台） ・産業団地の従業員用送迎バス運行 ・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 	スクールバスや企業通勤バス等の既存交通の有効活用	
かわみんタクシーの事業性	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 	かわみんタクシーの上手な利用の仕方	
公共交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・町内には路線バス（4路線）が運行 ・町内にある起終点は八幡団地の1箇所 ・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	
	<ul style="list-style-type: none"> ・川島インターチェンジが開通してから10年以上が経過し、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 ・川島インターチェンジ南側の新しい面的開発の進行 	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	目標 2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築
	<ul style="list-style-type: none"> ・農産物直売所や平成の森公園などの観光拠点では新型コロナウイルス感染症拡大下においても近場で過ごす町民等の利用がみられる 	町内の主要施設や観光拠点への移動手段の確保	

現状及び問題		課題	目標
	<ul style="list-style-type: none"> ・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	
町外からの通勤	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・来訪者のほとんどが自動車通勤 ・現在の路線バスを維持確保するべきとの意識は高い 	町外からの通勤手段の確保	目標3 通勤・通学手段として選ばれる地域公共交通
学生の通学	<ul style="list-style-type: none"> ・町内に高校がないため、町外に通学しなければならない ・交通不便地域での通学は、町外の駅まで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 ・終バスが早く、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 ・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 ・バス停環境の改善（駐輪場や街灯等） 	学生（特に、高校生）の通学手段の確保	
自動車／公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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ほとんど ・かわみんタクシーの運行情報を知らない町民が多く、知っていても高齢者用と認識されている 	基本的な運行情報に関する町民への周知	目標4 みんなで支える地域公共交通の推進
	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・町民の4割が将来の移動に不安、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 	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"> ・MaaSの取組が進展し、自動運転や電気自動車等の新技術の開発が進行 ・ほとんどの町民がスマートフォン所有 ・経路検索や交通事業者アプリ等による移動手段の検索が行われている 	公共交通に関する新技術の活用	目標5 新技術やデジタル化の活用
	<ul style="list-style-type: none"> ・行政のデジタル化が進展し、町民の2人に1人がマイナンバーカードを所有 	行政のデジタル化との連携	

3. 地域公共交通施策

目標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します。

目標	地域公共交通施策	
目標 1 地域内公共交通の維持 確保	施策① 路線バスの維持確保	■ 路線やサービス水準の維持確保
	施策② かわみんタクシーの 乗り合わせ促進	■ 乗り合わせの周知 ■ 配車アプリ等を活用した実証実 験
	施策③ サイクル・アンド・バ スライドの実施	■ バス停駐輪場の整備 ■ 民地を活用した実証実験
	施策④ 安全で便利なバス待 ち環境の整備	■ 施設協働のバス待ちスポットの 設置 ■ バス停周辺の道路環境の整備
	施策⑤ スクールバスの活用 可能性の検討	■ 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
目標 2 まちづくりと連携した 公共交通ネットワーク の構築	施策⑥ 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	■ 川島インターチェンジ南側地区 開発計画との連携
目標 3 通勤・通学手段として 選ばれる地域公共交通	施策⑦ 企業送迎バスの活用 可能性の検討	■ 企業送迎バスの有効活用の検討
	施策⑧ 通学利用者のための 支援策の検討	■ 「学生いちねん定期券」の周知 ■ ボランティア送迎の継続 ■ 高校生の通学利用での路線バス 利用補助対策の検討
目標 4 みんなで支える地域公 共交通の推進	施策⑨ モビリティ・マネジメ ント（MM）の実施	■ バス路線沿線地域 MM ■ 学校や企業を対象とする MM ■ 転入者 MM の継続実施
	施策⑩ イベント等の利用促 進策の実施	■ 公共交通イベントの実施 ■ 公共交通マップの作成 ■ 多様な媒体による情報提供
目標 5 新技術やデジタル化の 活用	施策⑪ MaaS 等を活用した交 通手段のシームレス化	■ かわみんタクシーにおけるマイ ナンバーカードの活用 ■ 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

4. 計画の推進方策

4.1. 推進体制

公共交通の利用者である町民や企業、来訪者、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す。

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します。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します。

なお、川島町地域公共交通会議は年3回程度実施し、計画の進行管理を行います。

4.2. 目標値

(1) 目標達成について評価する数値指標の設定

地域公共交通施策に取り組むことで、目標を実現するため計画期間中に達成すべき状況を評価するための数値指標と目標値を以下のように設定します。

目標	数値指標	目標値
目標1 地域内公共交通 の維持確保	①-1 バス利用者数（標準指標） 町内の全路線バスである4路線の利用者数を指標とします。	177万人/年
	①-2 かわみんタクシー運行1件あたりの利用者数（標準指標） かわみんタクシーを効率よく利用してもらうことで町負担額の削減に寄与することをはかるため、運行1件あたりの利用者数を指標とします。	1.30人/件
	①-3 公共交通に対する満足度（推奨指標） 公共交通ネットワークに対する町民意識の変化を測るため、世論調査における公共交通の満足度を指標とします。	10.7%以上
目標2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築	②-1 圏央道を活用した公共交通施策の検討件数（選択指標） 川島インターチェンジ南側地区の開発計画と調整を図りながら高速バスや路線バス、バス停留所設置等の検討を行う数を指標とします。	1件以上

目標	数値指標	目標値
目標3 通勤・通学手段として選ばれる地域公共交通	③-1 高校生の通学における路線バス利用率（推奨指標） 通学目的での公共交通利用状況を測るため、アンケート調査によって高校生の通学における路線バスとかわみんタクシーの利用率を指標とします。	45%以上
目標4 みんなで支える地域公共交通の推進	④-1 公共交通の認知度（選択指標） 公共交通の認知度を測るため、アンケート調査における路線バス網とかわみんタクシーのサービス内容についての認知度を指標とします。	路線バス 80%以上
		かわみんタクシー 63%以上
目標5 新技術やデジタル化の活用	④-2 公共交通の情報提供に協力する企業・施設数（選択指標） 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数を指標とします。	10 施設以上
	⑤-1 新技術の導入検討件数（選択指標） 町民生活上の様々な分野におけるデジタル化、MaaSの活用、モデル地区の新技術の社会実験等、公共交通に関する新技術の導入可能性の検討を行う数を指標とします。	1 件以上

各指標について、国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（令和2年11月）では、以下のようになっています。

標準指標：地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支率」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定することが望ましいです。

推奨指標：「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通施策との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。

選択指標：地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実情に合わせて適切なものを設定してください。

(2) 段階的な目標値の設定

計画期間中における段階的な目標値を以下のとおり定め、川島町地域公共交通会議において地域公共交通施策の実施状況を確認するとともに、目標値の確認と目標達成の見通しを検証します。

数値指標	現状値	年次ごとの目標値				
	R4	R5	R6	R7	R8	R9
①-1 バス利用者数	127 万人/年 (R3)	137 万人/年	147 万人/年	157 万人/年	167 万人/年	177 万人/年
①-2 かわみんタクシー運行1件あたりの利用者数	1.22 人/件	1.23 人/件	1.25 人/件	1.27 人/件	1.29 人/件	1.30 人/件
①-3 公共交通に対する満足度※	7.4% (R2)	-	-	10.7%	-	-
②-1 圏央道を活用した公共交通施策の検討件数	検討中	-	-	-	-	1件 以上
③-1 高校生の通学における路線バス利用率	42%	-	-	-	-	45% 以上
④-1 公共交通の認知度	路線バス 77%	-	-	-	-	80% 以上
	かわみん タクシー 48%	-	-	-	-	63% 以上
④-2 公共交通の情報提供に協力する企業・施設数	協議・ 調整中	2 施設	4 施設	6 施設	8 施設	10 施設 以上
⑤-1 新技術の導入検討件数	0 件	-	-	-	-	1 件 以上

※調査は5年に1回

川島町地域公共交通計画（概要版）

令和 5 年 3 月発行

発行：川島町役場 政策推進課

〒350-0192

埼玉県比企郡川島町大字下八ツ林 870 番地 1

電話：049-299-1752 FAX：049-297-6058

調査協力：イーグルバス株式会社