

川島町地域公共交通計画

川島町

目次

第 1 章	地域公共交通計画の位置づけ	1
1.1.	計画策定の背景及び目的	1
1.2.	計画の位置づけ	3
1.3.	計画区域	3
1.4.	計画期間	3
第 2 章	本町の地域特性の把握	4
2.1.	地勢	4
2.2.	社会状況	5
第 3 章	上位・関連計画の整理	13
3.1.	上位・関連計画からみるまちづくりの方向性	13
3.2.	国等の動向	17
第 4 章	地域公共交通の現状	20
4.1.	地域公共交通の現状整理	20
4.2.	鉄道	21
4.3.	路線バス	21
4.4.	かわみんタクシー	30
4.5.	タクシー	37
4.6.	各種送迎	37
4.7.	現行計画の検証	40
第 5 章	地域公共交通に対するニーズ	42
5.1.	町民アンケート結果	42
5.2.	来訪者アンケート結果	56
5.3.	子育て世代ヒアリング結果	60
5.4.	高校生ヒアリング結果	63
第 6 章	地域公共交通の課題	64
第 7 章	基本方針及び目標	66
7.1.	基本方針	66
7.2.	目標	68
7.3.	目標値	86
第 8 章	地域公共交通施策	70

8.1. 施策体系	70
8.2. 地域公共交通施策	71
第 9 章 計画の推進方策	85
9.1. 推進体制	85
9.2. 計画の達成状況の評価方法	93
9.3. 資金の確保	93

参考資料

第 1 章 地域公共交通計画の位置づけ

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。）の人口トレンドとしては、高齢化と人口減少といった我が国の一般的な課題と同様の傾向をもっています。「高齢者（65 歳以上）のいる世帯」の割合は埼玉県全体よりも高く、人口は平成 12 年（2000 年）をピークに減少を始め、人口の自然減と社会減が継続しています。

また、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。

近年では、公共交通計画として導入された新しいバス路線（川島町役場線）は、利用者ニーズとの乖離、地域への周知や合意形成の不足、さらに新型コロナウイルス感染症拡大の影響による移動需要の縮小などにより、令和 4 年（2022 年）3 月をもって運行が終了しました。一方で、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。今後もダイナミックに変化する地域環境に対応できるネットワークとしての地域公共交通の持続可能性を探る必要性が高くなっています。

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。

本町は四方を川に囲まれており、居住地区が分散、町内に鉄道路線・駅がないといった特性を持ちます。人の移動は、町外鉄道駅への依存度が高いにも係わらず、それらに接続するバス路線の利用が減少しています。バスやタクシーの事業採算性は低だけでなく、昨今の運転士不足を理由として、運行を継続すること自体が困難な状況となっています。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、「おでかけ」を担う地域公共交通を、地域の多様な輸送資源を活用することで、どのように維持確保していくかの重要性は、従前の計画以上に高まっています。

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。

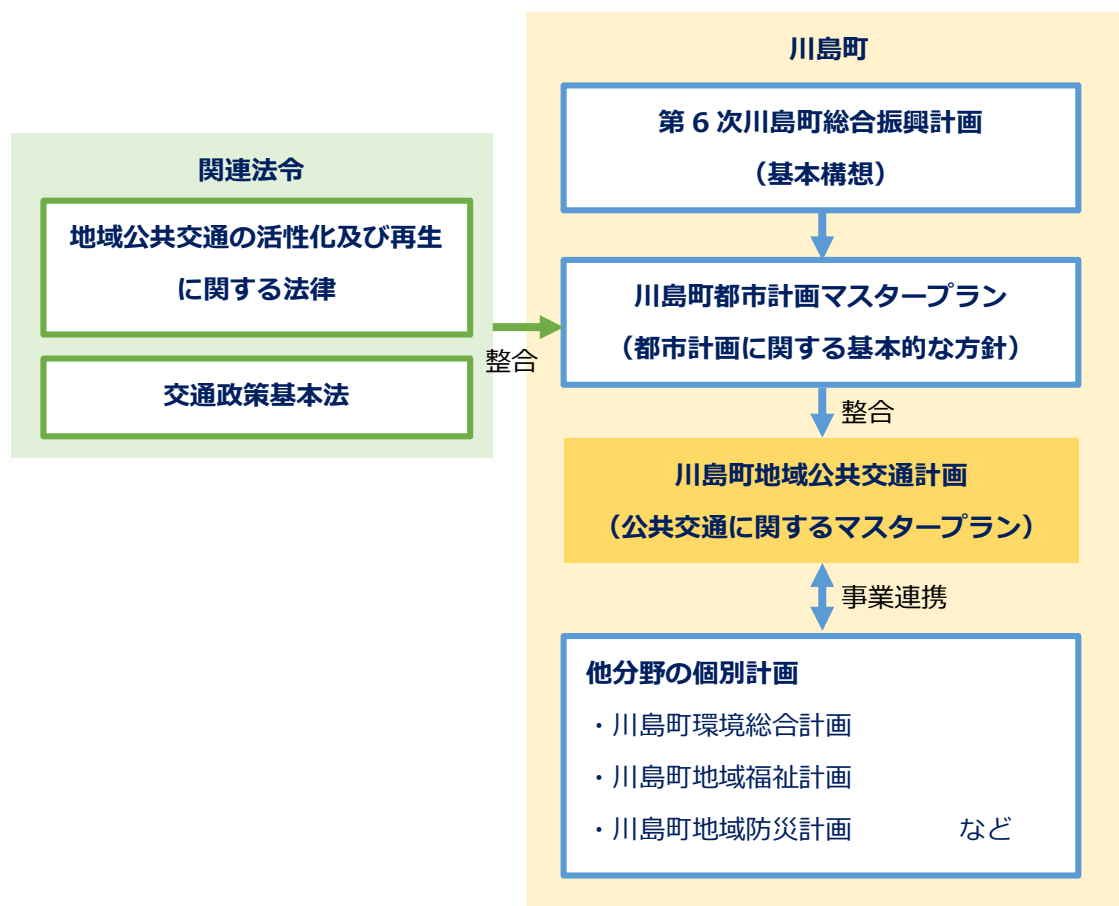


図 1-1 本計画の位置づけ

1.3. 計画区域

本計画の区域は、川島町全域とします。

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年間を計画の期間とします。

第 2 章 本町の地域特性の把握

2.1. 地勢

本町は埼玉県のほぼ中央に位置し、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ます。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、四方を河川に囲まれた輪中となっています。

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ます。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ます。

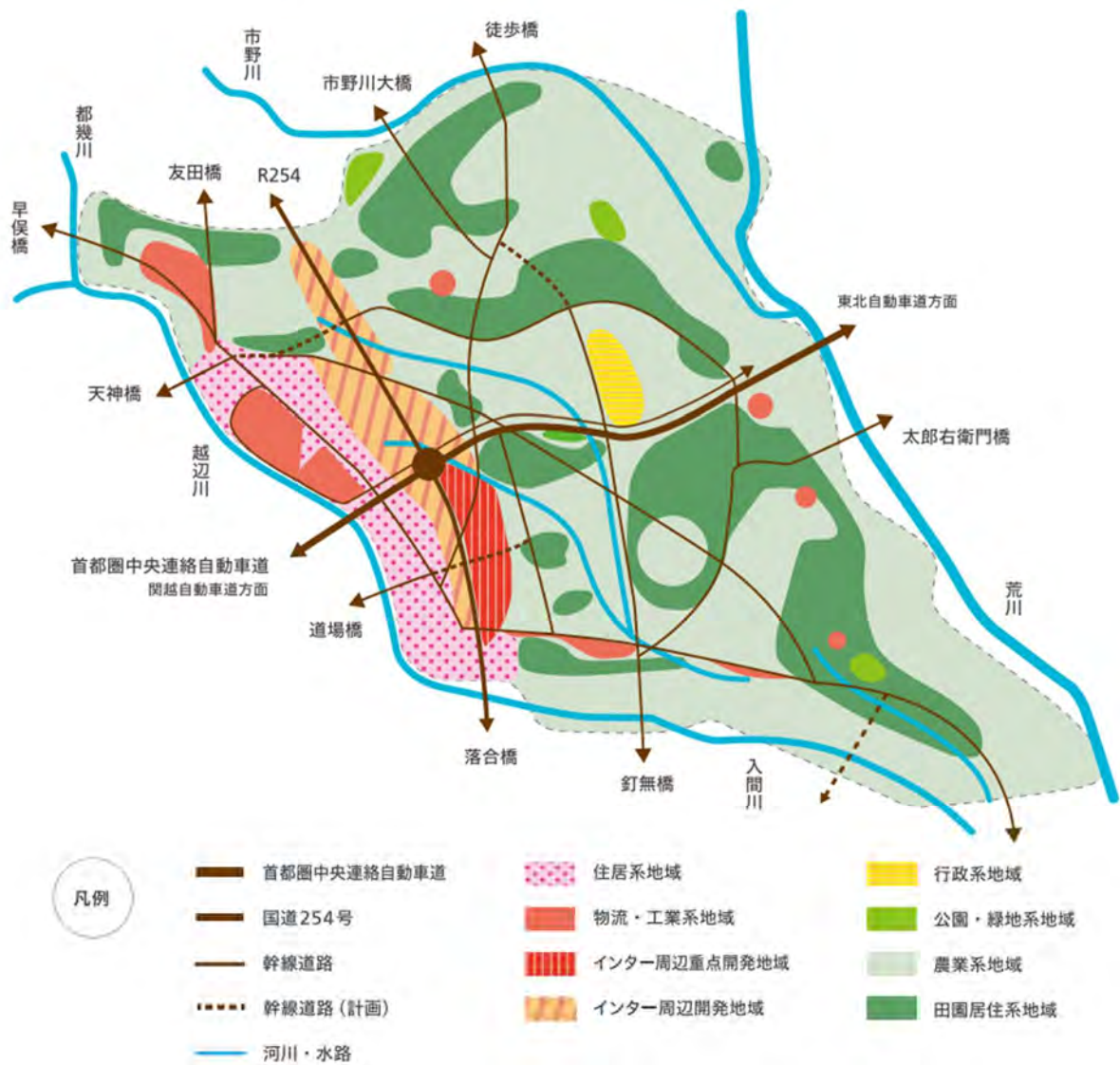


図 2-1 土地利用構想

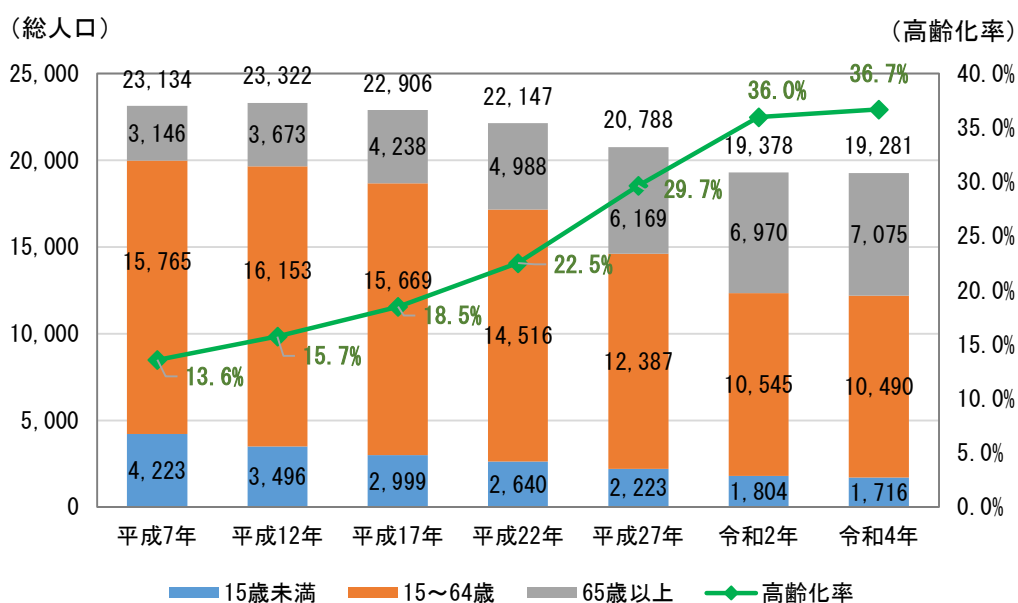
出典) 第6次川島町総合振興計画

2.2. 社会状況

2.2.1. 人口・世帯数

総人口は平成12年(2000年)をピークに減少を続けており、令和4年(2022年)では7年前の平成27年(2015年)と比較して7%減少しています。今後も減少することが想定されており、令和12年(2030年)では17,319人になると推計されています。一方で、高齢化率(65歳以上の割合)は増加傾向にあり、令和4年(2022年)では36.7%となっており、埼玉県全体の26.7%と比較すると高くなっています。

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ます。



将来推計人口 17,319人(令和12(2030)年)	参考値: 埼玉県全体の高齢化率 26.7%(令和4(2022)年)
--------------------------------	--------------------------------------

図 2-2 人口の推計

出典) 平成7年~令和2年: 国勢調査結果、令和4年: 住民基本台帳(令和4年3月31日)
将来推計人口: 第6次川島町総合振興計画

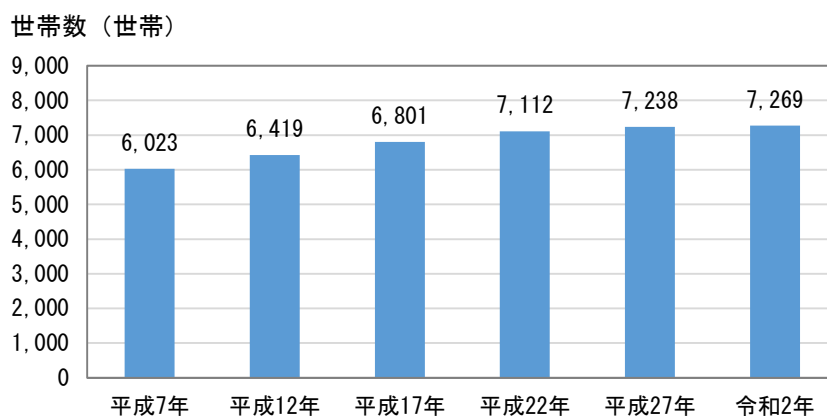


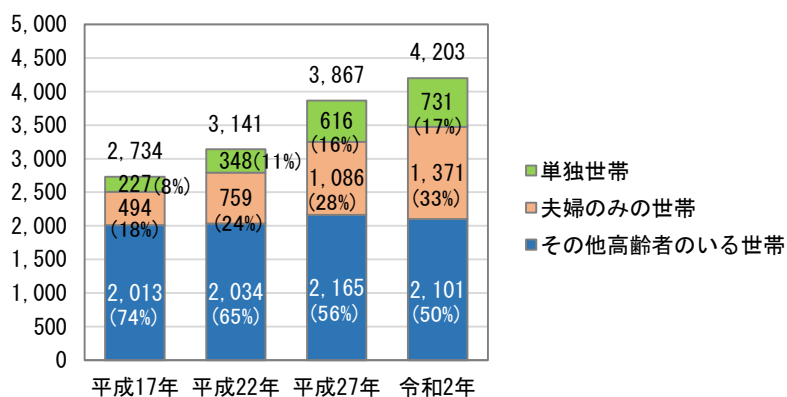
図 2-3 世帯数の推移

出典) 国勢調査結果

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39.3%に対し、本町は57.9%と高くなっています（令和2年（2020年）国勢調査）。川島町における高齢者単独の世帯数は平成22年（2010年）に比べて令和2年（2020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ます。一方、15歳未満のいる子育て世帯の割合は14.8%であり、埼玉県全体とほぼ同じとなっています（令和2年（2020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割を占めています。

世帯構成		川島町		埼玉県	
一般世帯		7,263	100.0%	3,157,627	100.0%
	高齢者(65歳以上)のいる世帯	4,203	57.9%	1,240,902	39.3%
	うち、夫婦のみの世帯	1,371	18.9%	395,081	12.5%
	うち、単独世帯	731	10.1%	332,963	10.5%

出典) 令和2年国勢調査

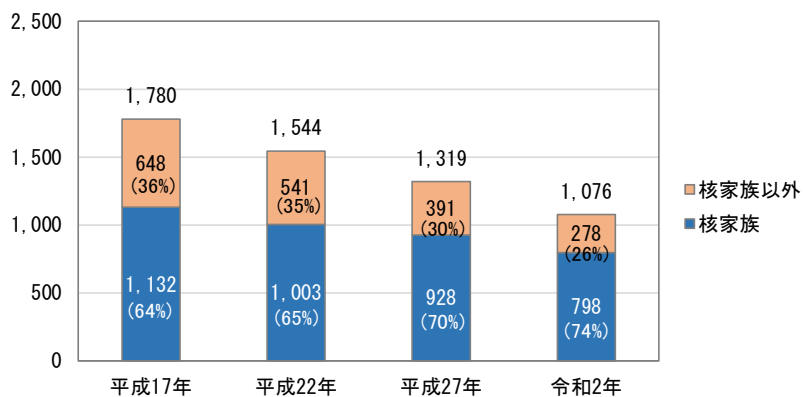


出典) 国勢調査結果

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		7,263	100.0%	3,157,627	100.0%
	15歳未満のいる世帯	1,076	14.8%	536,108	17.0%
	うち、核家族の世帯	798	11.0%	486,986	15.4%

出典) 令和2年国勢調査

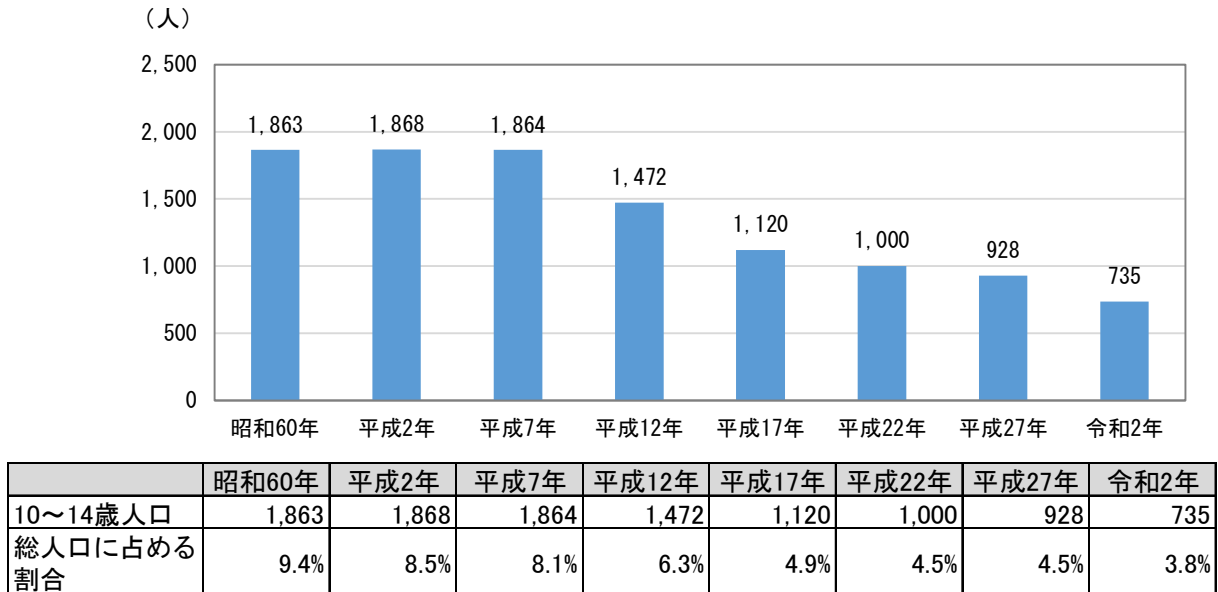


出典) 国勢調査結果

図 2-5 15歳未満のいる世帯

10～14歳の人口は平成2年（1991年）をピークに減少しており、令和2年（2020年）では平成12年（2000年）と比較して半数になっています。総人口に占める割合も減少傾向にあります。

令和4年（2022年）4月時点の小学校と中学校の児童・生徒数をみると1学年あたり約100～160人、合計で1,191人となっています。これは、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ます。



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	28	52	30	36	48	44	238
伊草小	35	53	45	45	36	44	258
つばさ南小	17	18	16	19	19	24	113
つばさ北小	21	23	22	25	18	31	140
合計	101	146	113	125	121	143	749

(中学校)

学校名	1年生	2年生	3年生	計
川島中	70	64	78	212
西中	69	80	81	230
合計	139	144	159	442

出典) 川島町ホームページ 令和4年4月1日現在

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6,509人と最も多く、次いで伊草地区が6,076人、八ツ保地区が1,931人となっています（令和3年（2021年））。いずれの地区も平成12年（2000年）以降は減少傾向にあります。

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ます。

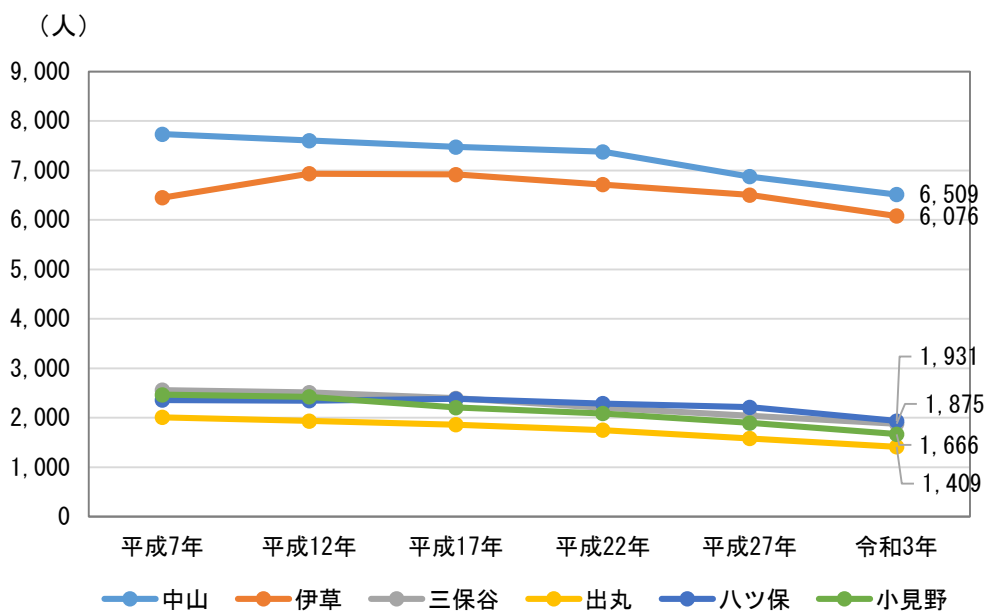


図 2-8 地区別の人口推移

出典) 住民基本台帳、各年10月1日

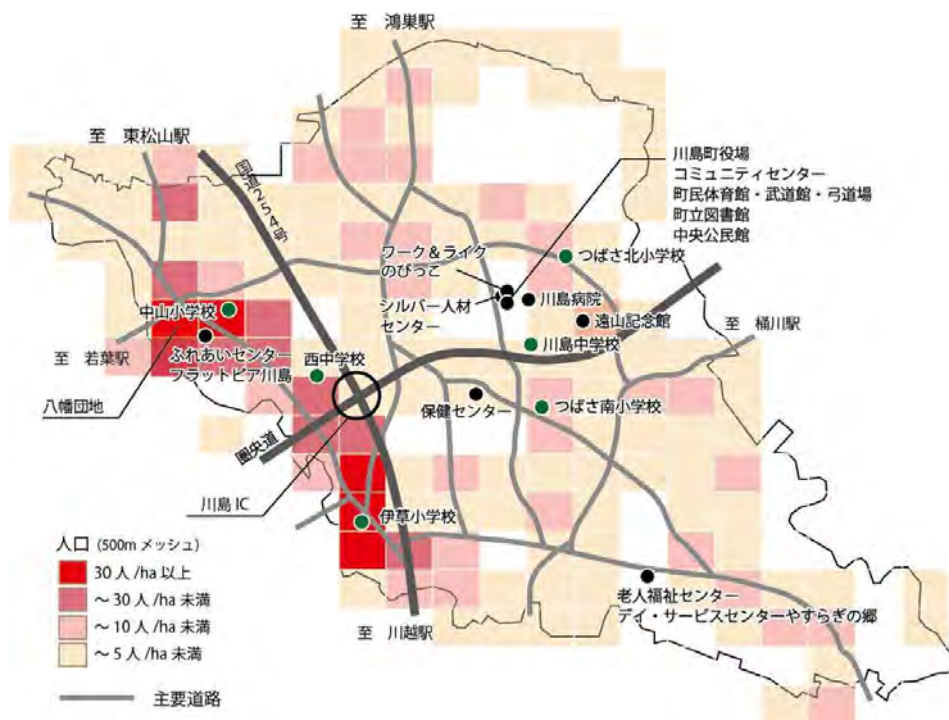


図 2-9 人口分布状況

出典) 令和2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、43.4%（4,083人）が町内で就業し、13.0%（106人）が町内へ通学しています。就業先として町外の埼玉県内の割合は50.0%（4,691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ます。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ます。

町内へ勤務している人の35.3%（4,083人）が町民となっています。町外からの通勤者のうち埼玉県内は62.4%（7,223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ます。

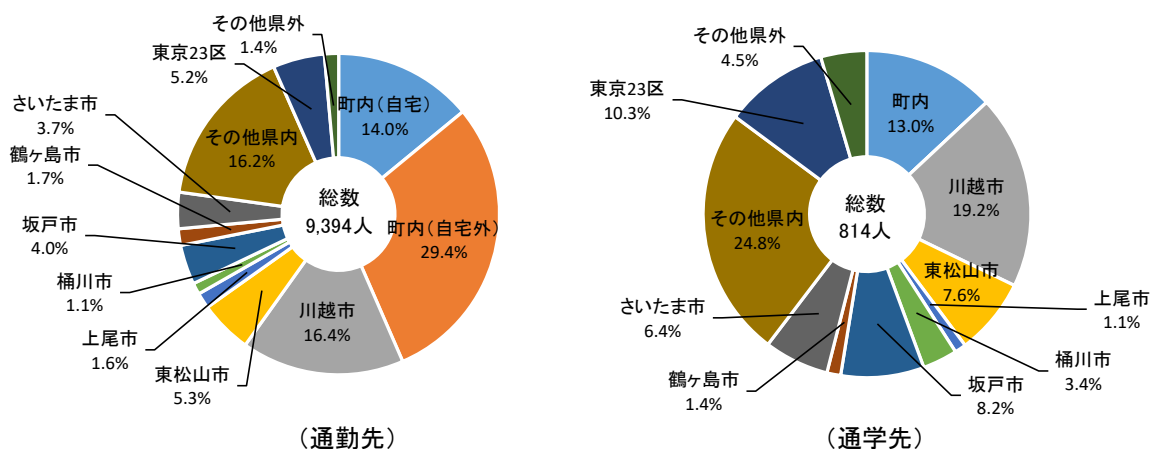


図 2-10 町民の通勤・通学先（15歳以上）

出典) 令和2年国勢調査、不明を除く

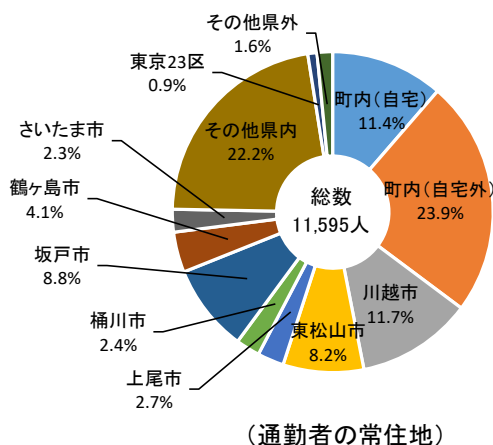


図 2-11 町内への通勤者の常住地（15歳以上）

出典) 令和2年国勢調査、不明を除く

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（2011 年）以降は増加傾向でしたが平成 28 年（2016 年）では前年よりも減少しています。1 世帯あたりの保有台数はほぼ横ばいとなっています。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くなっています。

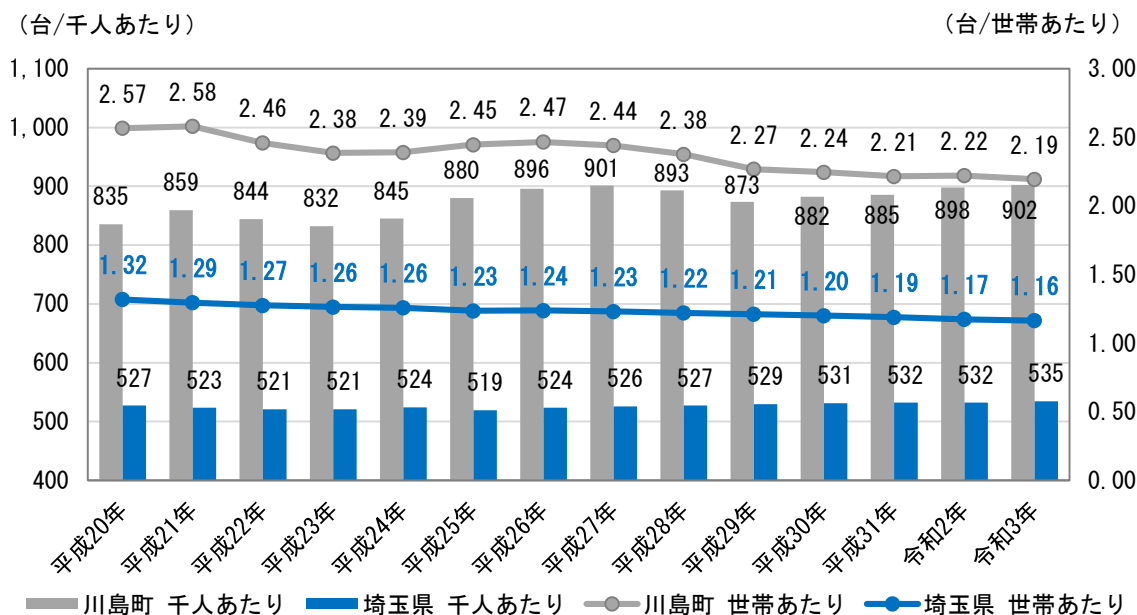


図 2-12 人口千人あたりの自家用乗用車保有台数

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

運転免許返納者数は増加傾向にあり、令和 3 年（2021 年）では年間 92 人となっています。

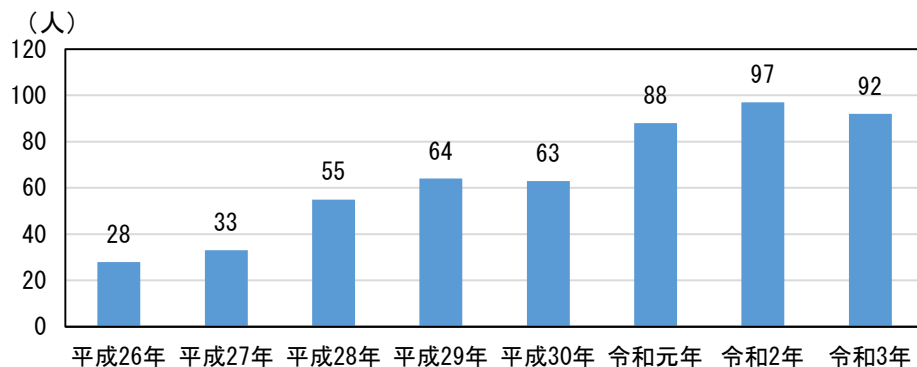


図 2-13 運転免許返納者数

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ます。

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ます。



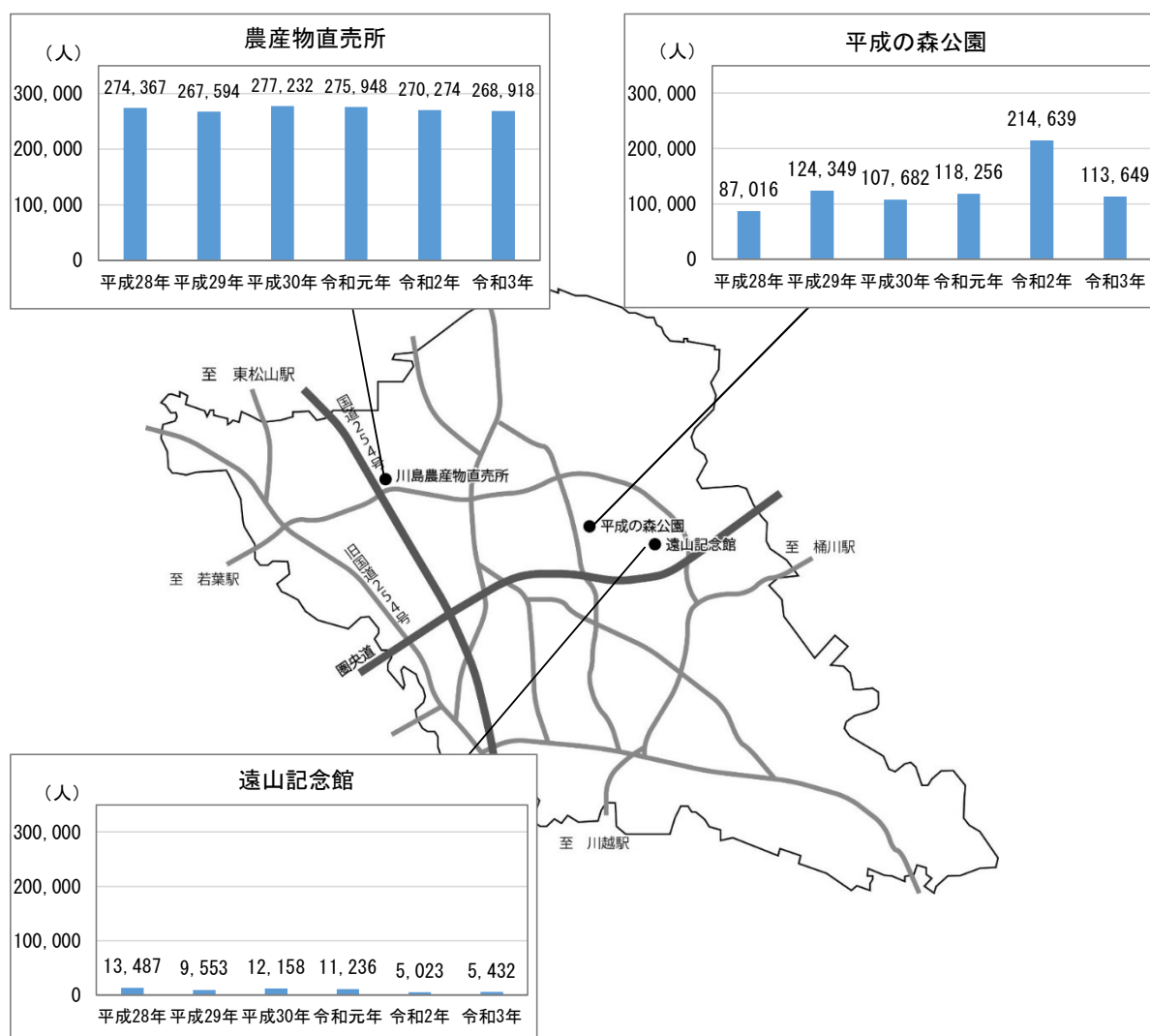
図 2-14 混雑時旅行速度

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 11.4 万人、遠山記念館 0.5 万人、農産物直売所 26.9 万人となっています（令和 3 年（2021 年）の 1 年間延べ人数）。遠山記念館は新型コロナウイルス感染症拡大による影響で令和 2 年（2020 年）は前年の半数程度まで減少しています。一方で、農産物直売所と平成の森公園は近場で過ごす人が増えたと想定され、農産物直売所は例年通りの数で推移し、平成の森公園は令和 2 年（2020 年）に大幅に増え、令和 3 年（2021 年）には例年通りの数となっています。

平成の森公園では「かわじま春まつり」と「農業商工祭」といったイベントが開催されており、「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 4.3 万人の入込があります（平成 30 年（2018 年））。



イベント別の入込客数(平成30年(2018年))

イベント名	入込客数	実施	場所
かわじま春まつり	42,655	4月上旬～5月中旬	平成の森公園
農業商工祭	7,390	11月23日(祝日)	役場・平成の森公園

図 2-15 観光客入込数 (延べ人数)

第 3 章 上位・関連計画の整理

3.1. 上位・関連計画からみるまちづくりの方向性

3.1.1. 第 6 次川島町総合振興計画

人口減少社会の本格的な到来や少子高齢化の加速化、大規模災害の増加など、社会情勢の変化に適応し、10年、20年先も町民が安心して過ごせるよう、新たなまちづくりの道標となる「第 6 次川島町総合振興計画」（基本構想・前期基本計画）を令和 3 年（2021 年）10 月に策定しました。町の最上位計画であり、総合的かつ計画的な町政運営を図るための計画です。

基本理念を「ここが好き、やっぱり好き」と定め、今住んでいる方や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づくりを目指しています。本町の将来像として、計画期間終了時の令和 12 年（2030 年）のまちの姿を下図のとおり設定しています。



図 3-1 2030 年のまちの姿

出典) 第 6 次川島町総合振興計画（基本構想・前期基本計画）（令和 3 年 10 月策定）

土地利用に関しては、川島インターチェンジを有する立地優位性を活かし、地域経済の活性化と雇用創出の核となる産業集積の基盤として、川島インターチェンジ南側地区の整備・拡充を推進していくことが示されています。また、企業誘致を積極的に推進するとともに、関係自治体との連携を図り、地域産業全体の強化につなげます。また、無秩序な開発を抑制し、住宅地、商業地、工業地、公園、緑地など計画的に土地利用を行い、魅力あるまちづくりを進めるとともに、川島インターチェンジ周辺についても、効果的な土地利用を図ります。

地域公共交通に関しては、「持続可能な公共交通網の形成」を施策とし取り組むことが示されています。バスやタクシーなどの公共交通サービスを将来にわたり持続可能なものとするため、交通事業者と連携しながら効率的な交通ネットワークの構築を進めます。また、地域内の輸送資源を総動員し、既存の公共交通を補完するサービスの導入を促進します。これらの施策における令和12年（2030年）の目標値は下図のとおりです。

また、公共施設等を活用した多様なつどいの場の設置やふれあいの場の充実にあわせた地域公共交通による足の確保、行政手続きのデジタル化等のデジタル・トランスフォーメーション（DX）の実現にあわせた地域公共交通の利便性向上など、まちづくり施策にあわせた公共交通の取組が求められています。

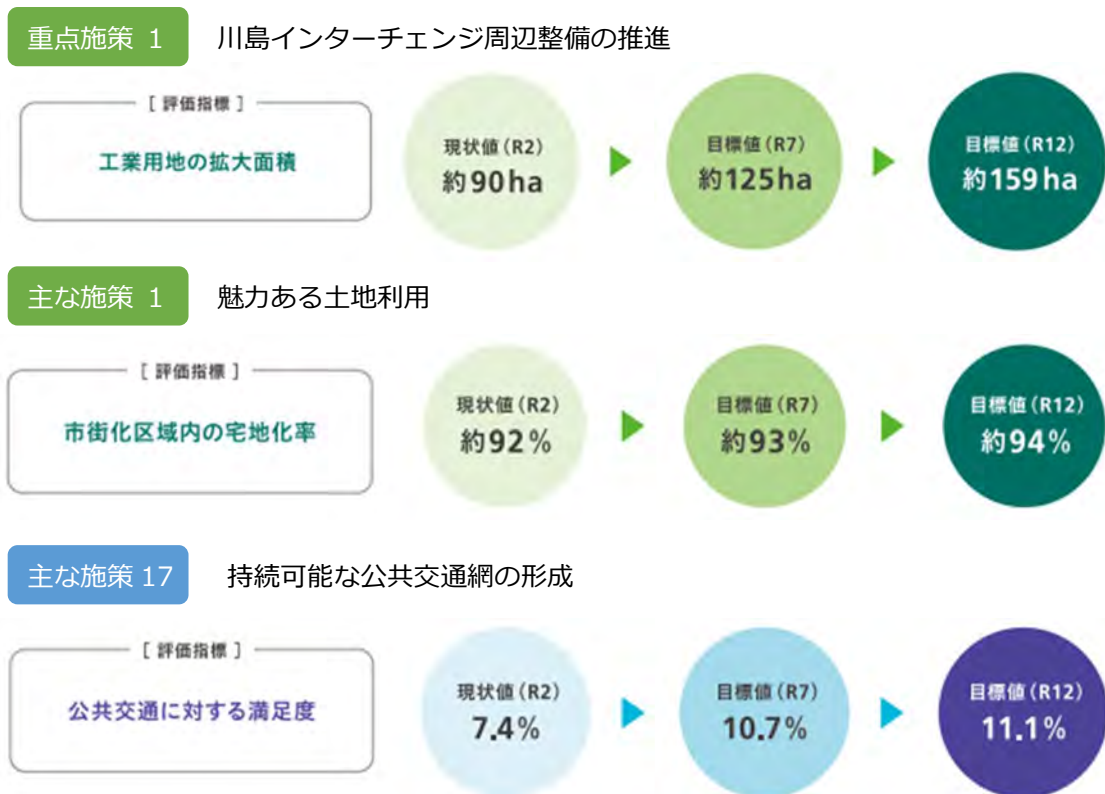


図 3-2 土地利用・公共交通に関する施策と目標値

出典) 第6次川島町総合振興計画（基本構想・前期基本計画）（令和3年10月策定）

3.1.2. 川島町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は、「第 6 次川島町総合振興計画」（基本構想・前期基本計画）に示す町政運営の基本理念を継承しつつ、都市計画・まちづくりの分野に関する都市の将来像や施策の方向（まちづくりの基本方針）を示しています。

近年では、人口減少や少子高齢化が顕著にみられるようになったほか、地球温暖化をはじめとする環境問題や、激甚化する自然災害などに起因する防災意識の高まりなど、本町を取り巻く社会経済情勢は大きく変化してきています。加えて、職住近接による住みよいまちづくりの観点から、川島インターチェンジ周辺における更なる産業基盤整備の早期実現も、喫緊の課題となっています。こうした背景から、将来に向けて持続的に発展する本町の将来像を示すものとして、川島町都市計画マスタープランを令和 4 年（2022 年）3 月に改定しました。

将来都市像「『ここが好き』未来につなぐかがやく都市かわじま」を実現するため、まちづくりは区域区分制度を基本とし、公共交通の利便性の高い地域に住居や生活利便施設などを誘導しつつ、各地域を公共交通などのネットワークで結んだコンパクトな都市の形成を目指しています。一方、川島インターチェンジ周辺においては、計画的な都市的土地利用への転換により、町の活性化につなげることを目指しています。

交通体系の整備方針としては、道路・公共交通ネットワークにより、町内外の円滑な移動環境の確保、隣接市町との連携強化を目指しています。公共交通に関しては、民間路線バスの存続を図るほか、最新技術の導入を検討し、子ども・高齢者・障がい者など、だれもが使いやすい公共交通ネットワークの整備を目指しています。

- 民間路線バスは、その存続を図るとともに、運行本数や運行時間の拡大、停留所の改善などについて、適宜民間事業者に要請していきます。また、「サイクル・アンド・バスライド」の推進とともに、停留所周辺への駐輪場整備も引き続き推進します。
- デマンド型交通「かわみんタクシー」の運行を継続するとともに、利便性の向上を図ります。
- 自動運転技術に関する研究開発が進んでいますが、本町でその実用化が可能か、調査・研究を進めていきます。
- 川島インターチェンジ南側地区などの産業基盤整備により新たなバス需要が発生した場合には、民間路線バスのルート変更やデマンドバスなどの運行も視野に入れ検討します。また、圏央道久喜白岡ジャンクション以東の 4 車線化の供用開始予定に伴い、圏央道を利用した目的地直行バスの導入可能性についても検討していきます。



図 3-3 道路・交通体系の整備の方針

出典) 川島町都市計画マスタープラン (令和4年3月策定)

3.2. 国等の動向

3.2.1. 公共交通の新技术の進展

近年では、自動運転技術をはじめ公共交通の新技术が進展しています。国は、自動運転の早期実現を推進しており、高速道路の高度な自動運転の市場化や限定地域における無人自動運転サービスの実現に向けた取組が行われています。バスやタクシーでは、一般道やバス専用道での自動運転に関する社会実験が進んでおり、実用化に向けて運転席の無い車両の運行も予定されていますが、交通量の多い道路等では安全面や円滑な運行が課題となっています。

また、環境負荷の小さい車両が導入されつつあることで、低炭素社会の実現に貢献しています。国では、時速 20km/h 未満で公道を走行することができる 4 人乗り以上の電動車を活用したグリーンスローモビリティを導入し、高齢化等、地域が抱える様々な交通の課題解決や低炭素型交通の確立を推進しています。

<自動運転バス>



茨城県境町の運転席のない
自動運転車両
(令和 2 (2020) 年 11 月開始)



埼玉県内初の営業運行
深谷市の自動運転バス
出典) 深谷観光バス・埼玉工業大学
(令和 3 年 2 月～令和 4 年 1 月)

<環境負荷の小さい車両>



燃料電池バス
出典) 東武バスウエスト株式会社



グリーンスローモビリティ
出典) 国土交通省「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」

図 3-4 公共交通の新技术

3.2.2. MaaSの動き

国土交通省では日本版 MaaS を推進しており、各地域で実証実験等が進められています。MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに応じて、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。国土交通省では実証実験を支援する他、MaaS に不可欠な交通事業者のキャッシュレス化や交通情報のデータ化等についても、財政面、ノウハウ面で支援しています。

MaaS の基盤整備として、AI オンデマンド交通やアプリを活用した相乗りタクシー等の取組が各地で行われています。AI オンデマンド交通とは、定められた運行エリアを予約状況に合わせて、AI（人工知能）が最適なルートを選択し、乗合で運行する交通システムです。

<AI オンデマンド交通>

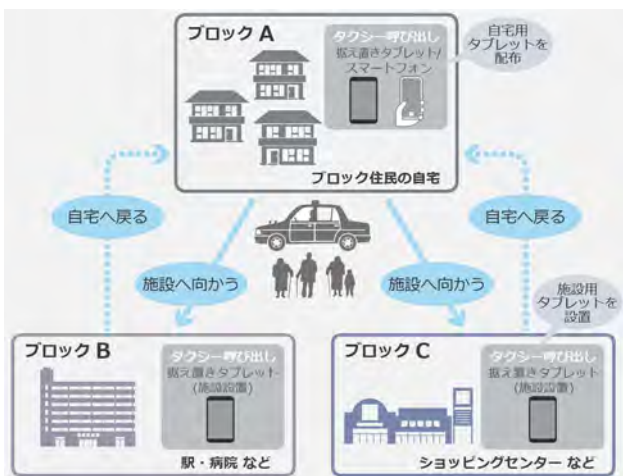


AI オンデマンド交通実証実験
チョイソコさいたまいわつき号
(令和3年4月開始)
出典) 埼玉トヨペット



オンデマンド交通の予約アプリの例
出典) MONET Technologies 株式会社

<相乗りタクシー>



アプリを使った相乗りタクシーサービス実証実験「くるタク」
埼玉県三芳町(令和3年1月~6月)
出典) JVC ケンウッド

図 3-5 AI オンデマンド交通等の取組

3.2.3. 地域公共交通に関する海外の動き

海外においても環境負荷低減の観点から、自家用車から公共交通への転換促進が大きな潮流となっており、フィンランド・ヘルシンキの「Whim」やドイツ・シュツットガルトの「moovel」をはじめ、すでにMaaSのサービスが提供され、利用者目線で地域交通を再構築し、公共交通の利用の増加や道路混雑の緩和をもたらしています。

フィンランド・ヘルシンキの「Whim」は、民間企業 MaaS Global 社が平成 29 年（2017 年）から一般に提供しているアプリです。「Whim」で利用できる交通機関はヘルシンキ地域交通局が管理するバス、トラム、メトロ、フェリー及び通勤列車の他、契約方式次第では、タクシー、レンタカー、シティバイク、カーシェアリングが含まれます。令和元年（2019 年）5 月時点での料金体系では、毎月 62 ユーロまたは 490 ユーロの定額制、あるいは都度払いがあります。「Whim」ではスマートフォンからのアプリの起動後、例えば現在地と目的地の入力により、目的地までの複数のルートが提供され、アプリからの支払いが可能となっています。

配車アプリを活用して、自家用車を持っていて運転できる人と、自動車に乗せてほしい人をマッチングするライドシェアサービス「Uber」や「Grab」などが、アメリカをはじめとして世界各地で導入されています。自家用車を持っていて運転できる人は、自分の自動車と空き時間を活用することができ、自動車に乗せてほしい人は他の交通手段がない地域や時間帯でも便利に移動することができるサービスです。ただし、日本では、このような自家用車による有償ライドシェアは法規制上認められていません。Uber 社のシステムは、一般乗用旅客自動車運送（タクシー）や自家用有償旅客運送における「配車サービス」として導入されるに留まっています。

<MaaS アプリ「Whim」>



出典) Whim ホームページ

<ライドシェアサービス「Uber」>



出典) Uber ホームページ

図 3-6 海外における新しい移動サービス

第 4 章 地域公共交通の現状

4.1. 地域公共交通の現状整理

4.1.1. 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）が運行しています。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は 1 路線となっています。

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ます。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っています。

路線バスは利用者が増えるほど事業性が向上しますが、かわみんタクシーは利用者が増えるほど町の負担が増加します。そのため、利用者の増加だけではなく、かわみんタクシーの乗り合わせを促進するなど、事業改善の工夫も重点課題となっています。

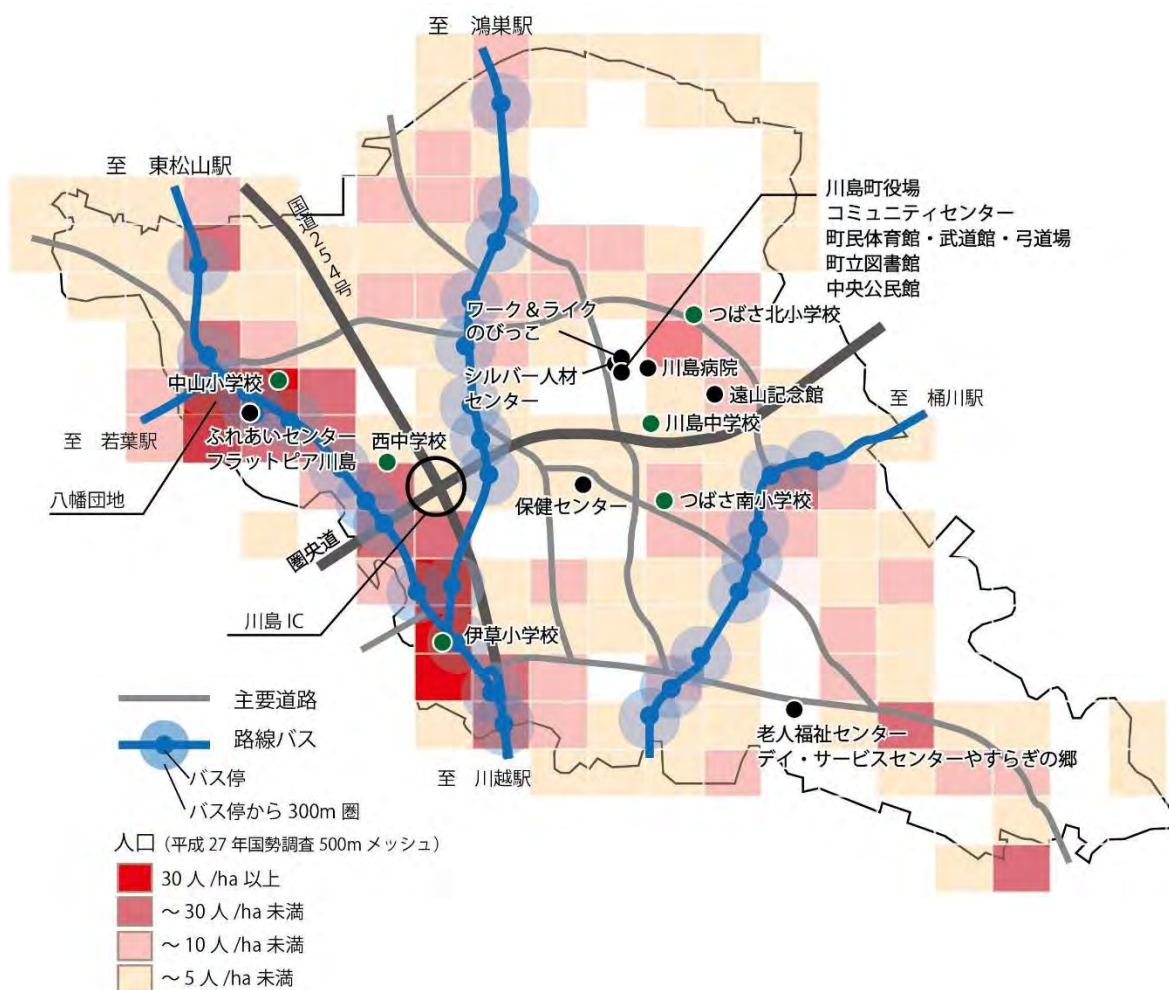


図 4-1 公共交通及び主要施設の位置と人口分布状況

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・東武東上線）、桶川駅（JR高崎線）、鴻巣駅（JR高崎線）、若葉駅（東武東上線）の2路線5駅あります。

1日あたりの乗車人数は東武東上線・川越駅が43,807人と最も多く、次いでJR川越線・川越駅が26,981人、JR高崎線・桶川駅が20,043人となっています（令和2年度（2020年度））。令和2年度（2020年度）は新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、いずれの鉄道駅も対前年度比で7～8割に減少しています。

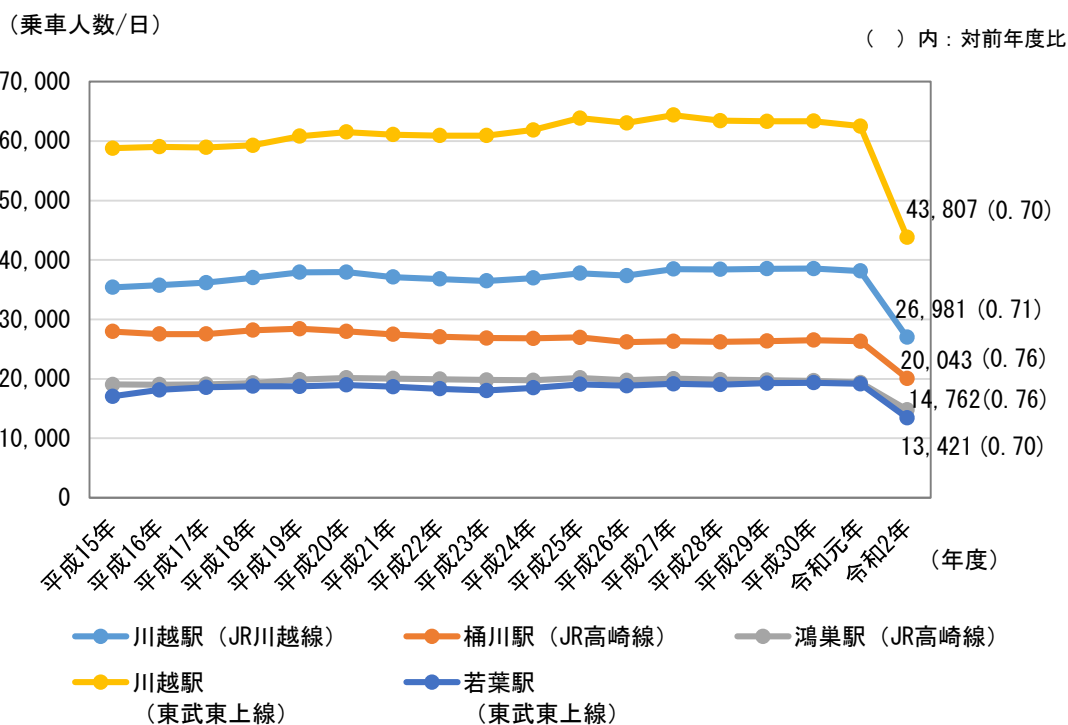


図 4-2 鉄道駅1日平均乗車人数

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

路線バスは川越駅～東松山駅間、川越駅～鴻巣駅間、川越駅～桶川駅間、若葉駅～八幡団地間の4路線が運行されています。運行本数は川越駅～東松山駅間が最も多く、平日で片道43本、1時間あたり約2～3本運行されています。

なお、平成29年（2017年）より運行していた川島町役場線（若葉駅～町役場）は令和4年（2022年）3月末に廃止しました。

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	43	33	33
川越03	川越駅～鴻巣駅～鴻巣免許センター	12	8	8
川越04	川越駅～桶川駅西口	16	12	12
若01	若葉駅～八幡団地	22	23	23

出典) 東武バスウエストホームページ、令和4年5月現在

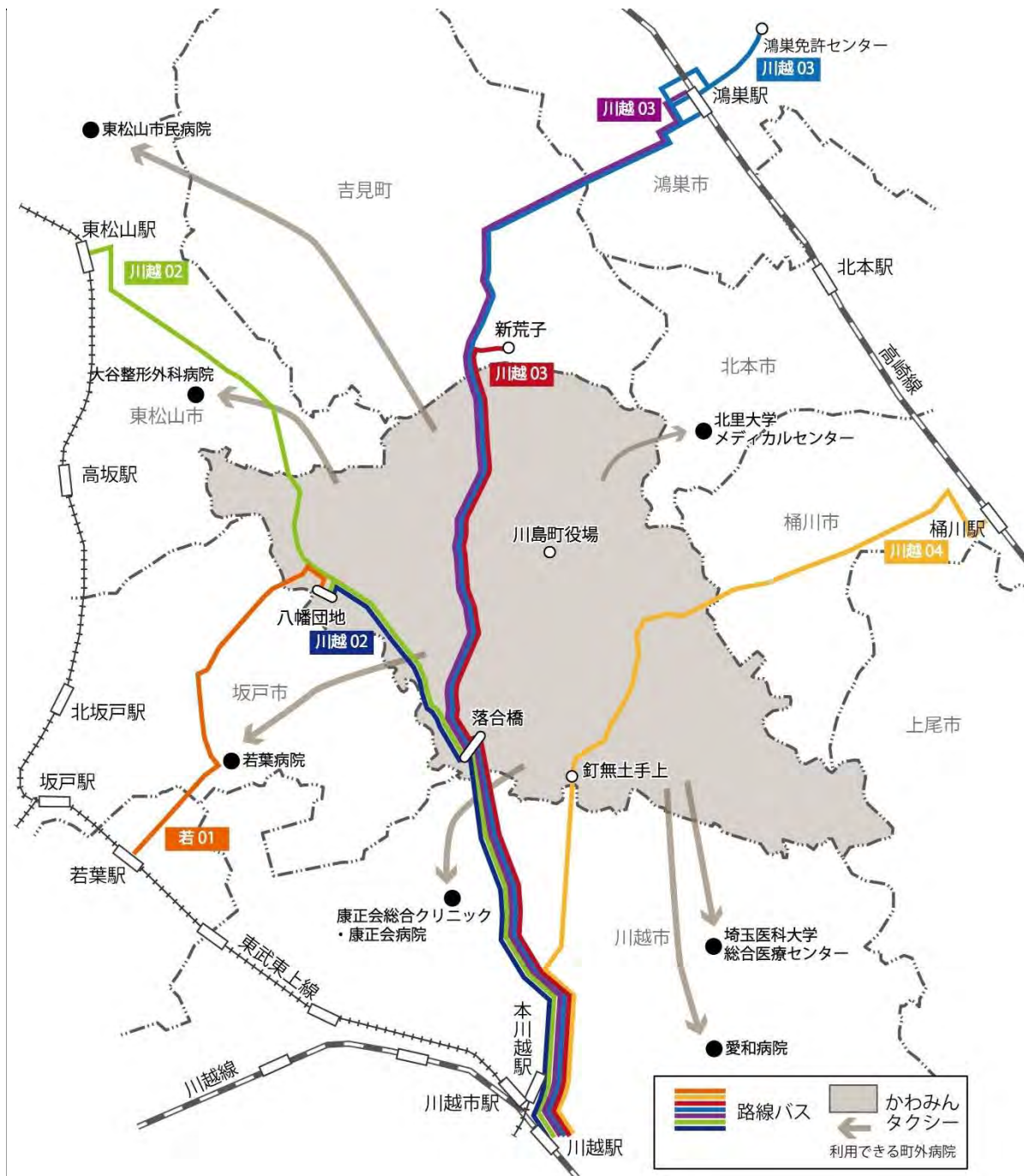


図 4-4 路線バスの運行ルート

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」の 2 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/時となっています。

「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/時で運行されています。また運行時間帯をみても、平日の 23 時台に深夜バスが 1 便運行されており、他のバス停と比較して利便性が高くなっています。

表 4-5 バス停「八幡団地」の時刻表
 東松山駅行き（川越 02）川越駅行き（川越 02）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05			
06	06 51		
07	50	04	04
08		55	55
09			
10	12		
11			
12			
13	30	25	25
14			
15			
16	06		
17	35		
18		15	15
19		25	25
20	01		
21			
22			
23			
00			
01			
02			

時	平日	土曜	日曜・祝日
05	45		
06	05 20 45	00 30 55	00 30 55
07	00 25 40 55	10 21 45	10 21 45
08	17 52	04 20 40	04 20 40
09	10 35	48	48
10	05 35	27	27
11	10 50	15 30	15 30
12	27 50	10 30	10 30
13	15 40	20	20
14	05 30 50	10 18 40	10 18 40
15	10 37	05 25	05 25
16	10 38	05 25	05 25
17	05 40	00 40	00 40
18	20 40	00 20	00 20
19	00 17 40	06 40	06 40
20	05 30	10 22 40	10 22 40
21	05	03	03
22			
23			
00			
01			
02			

若葉駅行き（若 01）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05			
06	00 17 42	23	23
07	04 34	06 35	06 35
08	09 28	04 29 57	04 29 57
09	11	16	16
10	06	02 28	02 28
11	21	14	14
12	17	00 16	00 16
13	21	10	10
14	26	10	10
15	19	56	56
16	17	22 52	22 52
17	08 34	18 42	18 42
18	10 35	07 55	07 55
19	04 49	20	20
20	46	19	19
21			
22			
23			
00			
01			
02			

出典) 東武バスウエストホームページ、令和4年5月現在

表 4-6 バス停「落合橋」の時刻表

川越駅行き（川越 02・川越 03）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05	53		
06	13 28 38 53	08 38	08 38
07	08 20 33 48	03 18 29 34 53	03 18 29 34
08	03 16 25	12 28 48 58	12 28 48 58
09	00 10 18 43 55	45 56	45 56
10	13 43	35	35
11	18 58	00 23 38	00 23 38
12	25 35 58	18 38	18 38
13	23 48	28 55	28 55
14	13 33 38 58	18 26 48	18 26 48
15	18 45 54	13 33	13 33
16	18 46	13 28 33	13 28 33
17	13 26 48	08 48	08 48
18	05 28 48	08 20 28	08 20 28
19	08 15 25 48	14 48 50	14 48 50
20	13 38 45	18 30 48	18 30 48
21	13	11	11
22			
23			
00			
01			
02			

※川越02線

八幡団地・東松山駅行き（川越 02）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05	56 [※]		
06	41 [※]	55 [※]	55 [※]
07	08 21 40 [※]	19 55	19 55
08	01 20 35 50	15 45 [※]	15 45 [※]
09	10 37	15	15
10	02 [※] 30	03 45	03 45
11	10 39	15 40	15 40
12	03 35	25	25
13	02 20 [※] 40	15 [※] 35	15 [※] 35
14	05 30 50	10 35 55	10 35 55
15	07 35 56 [※]	25 50	25 50
16	35	25 50	25 50
17	05 25 [※] 45	25 45	25 45
18	05 25 45	05 [※] 43	05 [※] 43
19	05 35 51 [※]	15 [※] 40	15 [※] 40
20	07 32 55	15 40	15 40
21	33	09 38	09 38
22	03 48	08 28 48	08 28 48
23	19 58 [※]		
00			
01			
02			

※川越02線
※八幡団地（八幡団地駅前）行
※東松山バス

鴻巣免許センター行き（川越 03）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05	58 [※]		
06	56 [※]		
07	28	40 [※]	40 [※]
08	10	20 [※]	20 [※]
09		40 [※]	40 [※]
10	55		
11			
12	55	40 [※]	40 [※]
13			
14	20		
15	50	05 [※]	05 [※]
16	40 [※]		
17	55 [※]	05 [※]	05 [※]
18		30 [※]	30 [※]
19	20 [※]		
20		20 [※]	20 [※]
21	09 [※]		
22			
23			
00			
01			
02			

※鴻巣免許センター（鴻巣駅前）行
※東松山バス
※鴻巣駅前

出典）東武バスウエストホームページ、令和4年5月現在

表 4-7 バス停「釘無土手上」の時刻表

川越駅行き（川越 04）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05			
06	16 50		
07	18	10	10
08	10 31	00 56	00 56
09	01 34	53	53
10	50		
11	53	03	03
12		43	43
13	03 53		
14	53	28	28
15			
16	51	50	50
17	51		
18	53	38	38
19		24	24
20	00 55		
21		04 52 [※]	04 52 [※]
22	12 [※]		
23			
00			
01			
02			

※1) 川越駅（東口）行
※2) 川越駅（西口）行

桶川駅西口行き（川越 04）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05	53		
06	18 52		
07	14 49	01 59	01 59
08	26	54	54
09	46	52	52
10	46		
11	56	34	34
12	46		
13	48	24	24
14			
15	40	39	39
16	39		
17	41	29	29
18	47	19 49 [※]	19 49 [※]
19	26 [※] 56		
20		04 59	04 59
21	13		
22			
23			
00			
01			
02			

※1) 桶川駅西口
※2) 桶川駅西口

出典) 東武バスウエストホームページ、令和4年5月現在

表 4-8 バス停「川越駅」の時刻表
 八幡団地・東松山駅行き（川越 02）
 鴻巣免許センター行き（川越 03）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05			
06	25 [※] 50	40 [※]	40 [※]
07	01 20 [※] 41	00 35 55	00 35 55
08	00 15 30 50	25 [※] 55	25 [※] 55
09	17 42 [※]	43	43
10	10 50	25 55	25 55
11	19 43	20	20
12	15 42	05 55 [※]	05 55 [※]
13	00 [※] 20 45	15 50	15 50
14	10 30 47	15 35	15 35
15	15 36 [※]	05 30	05 30
16	15 45	05 30	05 30
17	05 [※] 25 45	05 25 45 [※]	05 25 45 [※]
18	05 25 45	23 55 [※]	23 55 [※]
19	15 31 [※] 47	20 55	20 55
20	12 35	20 50	20 50
21	15 45	20 50	20 50
22	30	10 30	10 30
23	01 40 [※]		
00			
01			
02			

※①：八幡団地行
 ※②：東松山駅行（八幡団地行時）
 ※③：東松山駅行

時	平日	土曜	日曜・祝日
05	42 [※]		
06	40 [※]		
07	08 50	20 [※]	20 [※]
08		00 [※]	00 [※]
09		20 [※]	20 [※]
10	35		
11			
12	35	20 [※]	20 [※]
13			
14	00	45 [※]	45 [※]
15	30		
16	20 [※]	45 [※]	45 [※]
17	35 [※]		
18		10 [※]	10 [※]
19	00 [※]		
20	50 [※]	00 [※]	00 [※]
21			
22			
23			
00			
01			
02			

※①：鴻巣免許センター行（鴻巣駅行時）
 ※②：鴻巣駅行
 ※③：鴻巣行

桶川駅行き（川越 04）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05			
06	35 55	45	45
07	28	40	40
08	05	35	35
09	25	33	33
10	25		
11	35	15	15
12	25		
13	27	05	05
14			
15	19	20	20
16	18		
17	20	10	10
18	26	00 30 [※]	00 30 [※]
19	05 [※] 35	45	45
20	55	40	40
21			
22			
23			
00			
01			
02			

※①：桶川駅行
 ※②：鴻巣行

出典) 東武バスウエストホームページ、令和4年5月現在

表 4-9 バス停「若葉駅」の時刻表
八幡団地・川島町役場行き（若 01）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05	48		
06	20	45	45
07	03 30	31 56	31 56
08	01 33 53	32 53	32 53
09	37	18 41	18 41
10	46	25 49	25 49
11	45	35	35
12	42	41	41
13	46	32	32
14	49	32	32
15	45	30	30
16	42	17 48	17 48
17	33	16 45	16 45
18	04 35	03 29	03 29
19	04 29	18 45	18 45
20	18	45	45
21	10		
22			
23			
00			
01			
02			

※注）八幡団地行き

表 4-10 バス停「鴻巣駅西口」の時刻表
川越駅行き（川越 03）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05			
06	55 [○]		
07	51 [○]	10 [○]	10 [○]
08	45	33 [○]	33 [○]
09	30	20 [○]	20 [○]
10		35 [○]	35 [○]
11			
12	00		
13		30 [○]	30 [○]
14	08		
15	29		
16		03 [○]	03 [○]
17	01 40 [○]	55 [○]	55 [○]
18	50 [○]		
19		25 [○]	25 [○]
20	20 [○]		
21			
22			
23			
00			
01			
02			

※注）川越駅（東口の対面）
○：鴻巣駅西口発着

出典）東武バスウエストホームページ、令和4年5月現在

表 4-11 バス停「桶川駅西口」の時刻表
川越駅行き（川越 04）

時	平日	土曜	日曜・祝日
05			
06	30 58		
07	49	43	43
08	10 40	38	38
09	16	35	35
10	32	45	45
11	32		
12	42	25	25
13	32		
14	32	10	10
15			
16	30	32	32
17	30		
18	32	20	20
19	39	06	06
20	37	47	47
21	55 [※]	35 [※]	35 [※]
22			
23			
00			
01			
02			

※注）川越駅（東口の対面）
※：桶川駅西口発着

出典）東武バスウエストホームページ、令和4年5月現在

路線別の利用者数は「川越02」川越駅～東松山駅間が最も多く、令和3年度（2021年度）では69.1万人となっており、他3路線の3～4倍となっています。

平成29年度（2017年度）からの経年変化をみると、いずれの路線も新型コロナウイルス感染症拡大による影響で令和2年度（2020年度）に減少しています。「川越02」は令和元年度（2019年度）までは増加傾向でしたが、令和2年度（2020年度）以降は令和元年（2019年）の約7割まで減少しています。他の路線も6～8割程度まで減少しています。

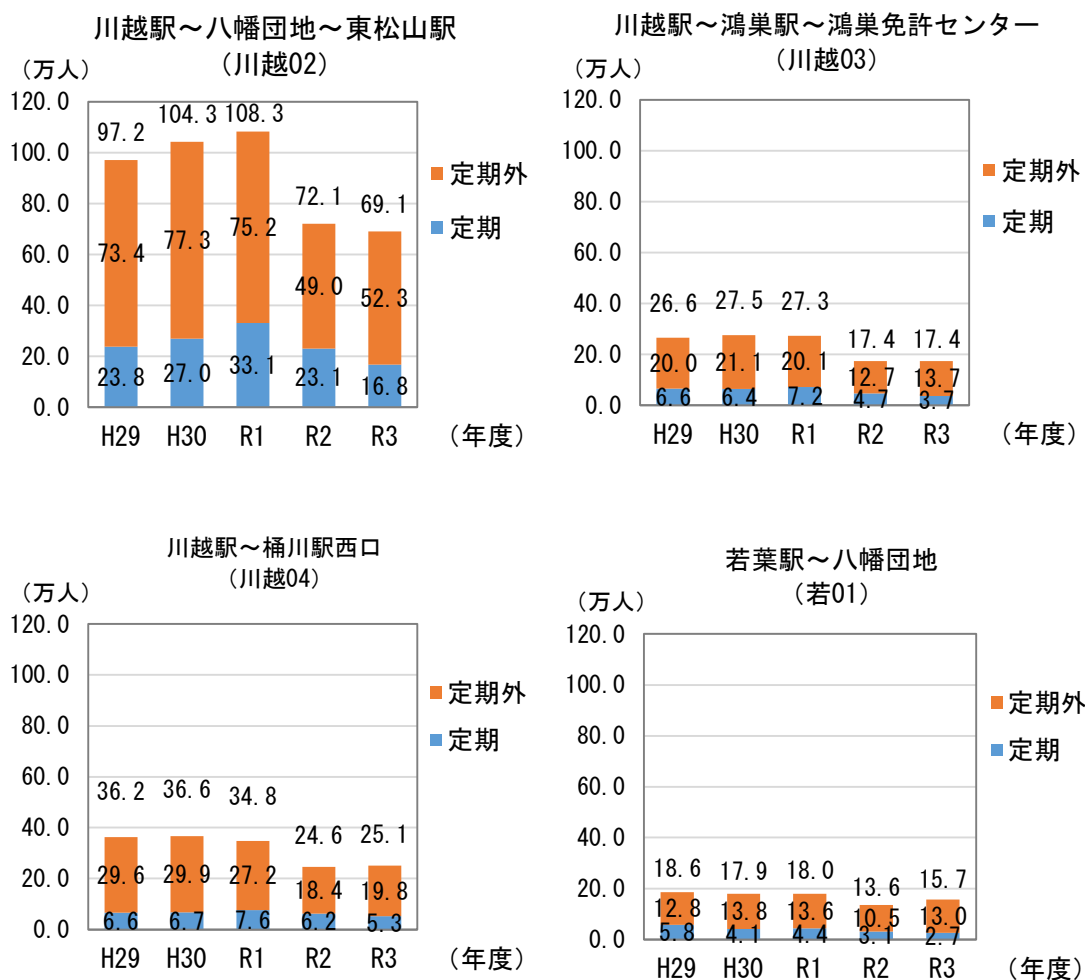
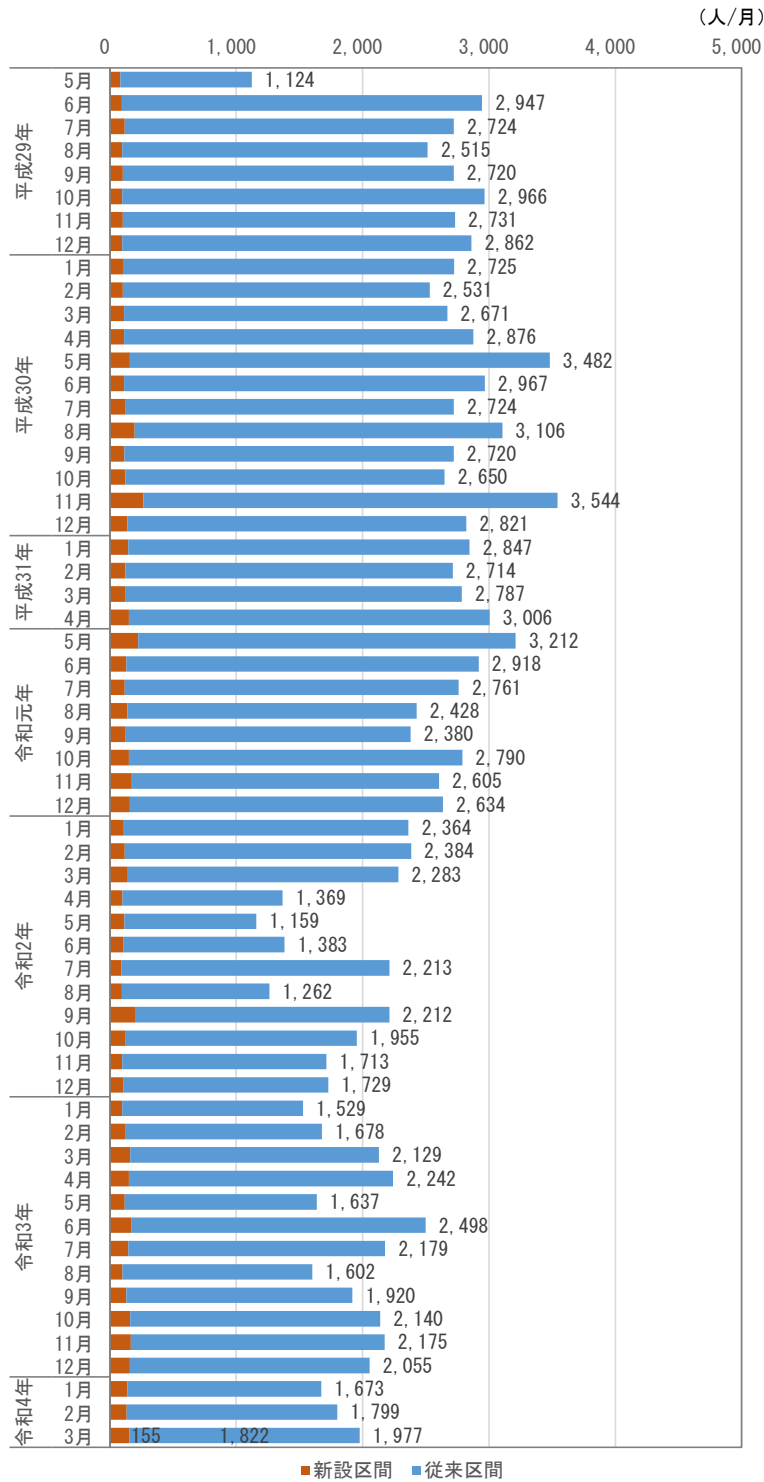


図 4-12 バス路線の利用者数（平成29年度～令和3年度）

出典）東武バスウエスト

平成 29 年（2017 年）より運行開始し、令和 4 年（2022 年）3 月末で廃止となつた川島町役場線「若 03」の新設区間は 1 か月あたり 130 人前後でした。



新設区間は平成 29 年 5 月 22 日より運行
 従来区間：若葉駅東口～川島町郵便局（平成 29 年度～令和元年度）
 若葉駅東口～上中山（令和 2 年度～令和 3 年度）
 新設区間：川島町役場～プロロジスパーク川島（令和 4 年 3 月末で廃止）

図 4-13 川島町役場若葉駅東口線「若 03」の利用状況（平成 29 年度～令和 3 年度）

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（2016 年）6 月 1 日から 12 月 28 日までテスト運行後、平成 29 年（2017 年）1 月 4 日より本格運行が開始されました。

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 3 箇所の追加、障がい者割引に精神障害者保険福祉手帳をお持ちの方を追加するといった改正を行いました。

令和4年1月4日改正

かわみんタクシー

“かわみんタクシー”は、事前に登録をすれば、自宅などから町内の行きたい場所や、指定の町外病院に行くことができる。交通弱者の日中の移動を支援する交通サービスです。車の運転ができない方、高齢のため運転免許の返納を考えている方などはぜひご利用ください。

利用料金（台）

町内での利用 片道 **700円** メーター2,500円以上は1,000円

町外病院への往復 片道 **2,000円** メーター5,000円以上は3,000円

※各種割引は中面をご覧ください

利用できる町外病院

- 埼玉医科大学総合医療センター（川崎市）
- 愛和病院（川崎市）
- 康正会総合クリニック・康正会病院（川崎市）
- 若葉病院（坂戸市）
- 北里大学メディカルセンター（北本市）
- 大谷整形外科病院（東松山市）
- 東松山市民病院（東松山市）

ご利用方法

- 1** 川島タクシーに電話をします。

※予約は利用日の1週間前から受付となります。

1「かわみんタクシーを利用します」
2 登録番号、お名前
3 乗りたい日
4 乗りたい時間
5 どこから
6 どこまで
- 2** オペレーターから予約内容に応じた案内があります。

ご利用ありがとうございます。
○月×日△時に、ご自宅から東武バス落合橋バス停までですね。
- 3** 予約した時間より前に、余裕をもって予約した場所で待ちましょう。

※乗車の際は、登録者証を提示しましょう。

利用できる曜日と時間 **月曜日～土曜日 午前8時～午後6時まで**
※日曜日、祝日、12/29～1/3は連休

図 4-14 かわみんタクシーの概要（その1）

出典）かわみんタクシーパンフレット

各種割引

たくさん
お出かけできるね!

町内での利用	<p>かわみんタクシーの利用登録をしているかたのうち、次のかたが「町内のどこかで乗り、町内のどこかで降りた場合」は、 片道500円で利用できます。</p> <p style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 2px; display: inline-block;">メーター2,500円以上は700円</p> <p><small>【注意!】割引制度の重複利用はできません。1回の利用につき、いずれか1種類の制度のみ利用できます。</small></p>	<p>75歳以上のかた</p> <ul style="list-style-type: none"> かわみんタクシーの利用登録をしているかた、またはこれから利用登録する方で、申請年度に75歳に達する方が対象です。 対象の方には、75歳以上登録者証を送付します。 75歳以上登録者証が届いたら、町内の移動は500円で利用できます。 <p><small>※町外病院に行くときは、割引されません。</small></p>
<p>町内の東武バス停を利用するかた</p> <ul style="list-style-type: none"> かわみんタクシーと東武バスを町内で乗り継ぐ方が対象です。 <p style="text-align: center;">対象者</p> <ol style="list-style-type: none"> 町内のどこかで乗り、町内の東武バス停で降りた方 町内の東武バス停で乗り、町内のどこかで降りた方 町内の東武バス停で乗り、町内の東武バス停で降りた方 	<p>障がい者、運転免許返納者</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害者手帳(身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳)または運転免許経歴証明書をお持ちの方が対象です。 乗車時に、「一般登録者証」と「障害者手帳または運転免許経歴証明書」を運転手に見せてください。 	
<p>かわみんハウスを利用するかた</p> <ul style="list-style-type: none"> かわみんタクシーで「かわみんハウス」を利用する方が対象です。 <p style="text-align: center;">対象者</p> <ol style="list-style-type: none"> 町内のどこかで乗り、「かわみんハウス」で降りた方 「かわみんハウス」で乗り、町内のどこかで降りた方 	<p>川島町役場を利用するかた</p> <ul style="list-style-type: none"> かわみんタクシーで「川島町役場」を利用する方が対象です。 <p style="text-align: center;">対象者</p> <ol style="list-style-type: none"> 町内のどこかで乗り、「川島町役場」で降りた方 「川島町役場」で乗り、町内のどこかで降りた方 	

町外病院への往復

かわみんタクシーの利用登録をしているかたのうち、障害者手帳をお持ちのかたは、町外病院への往復を
片道1,700円で利用できます。

メーター5,000円以上は**2,700円**

障がい者、運転免許返納者

- 障害者手帳(身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳)または運転免許経歴証明書をお持ちの方が対象です。
- 乗車時に、「一般登録者証」と「障害者手帳または運転免許経歴証明書」を運転手に見せてください。

便利な乗り方

○

予約 → 一緒に乗車 → (B)スーパーで降車 → (A)町内病院で降車・精算 **700円**

×

予約 → 一緒に乗車 → (A)スーパーで降車 → (B)町内病院で降車して精算 **非会員のためタクシー料金通常支払い**

○

予約 → バス停から乗車 → (E)コンビニで乗車 → (D)自宅で降車 → (E)自宅で降車 → (C)自宅で降車 **バス停割引500円**

図 4-15 かわみんタクシーの概要 (その2)

出典) かわみんタクシーパンフレット

令和元年度（2019年度）まで利用者数は増加傾向でしたが、令和2年度（2020年度）以降は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言により減少しています。緊急事態宣言解除後は回復傾向にあります。

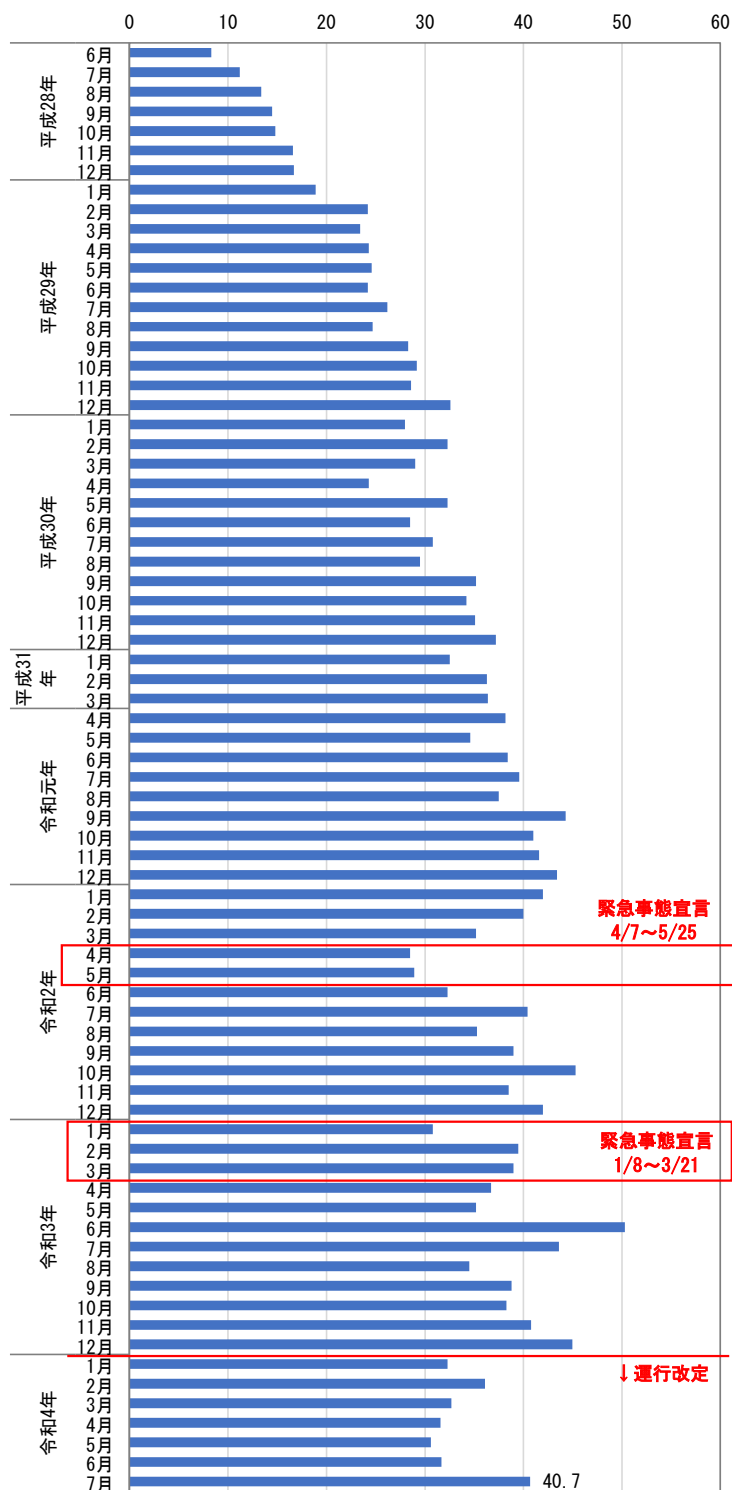


図 4-16 かわみんタクシーの利用実績（1日あたり平均運行件数）

出典）川島町政策推進課
令和3年5月以降はワクチン分含む、令和4年1月以降は埼玉医大協議会運行分含む

運行件数の増加に伴い、町負担額も増加傾向でしたが、令和4年（2022年）1月の料金改定により町負担額は減少し、令和4年（2022年）7月では約126万円/月となっています。運行1件あたりの利用者数は1.23人/件に対して町負担額は1,243円/件となっており、運行1件あたりの利用者数の向上が望まれます。

町負担額（円）

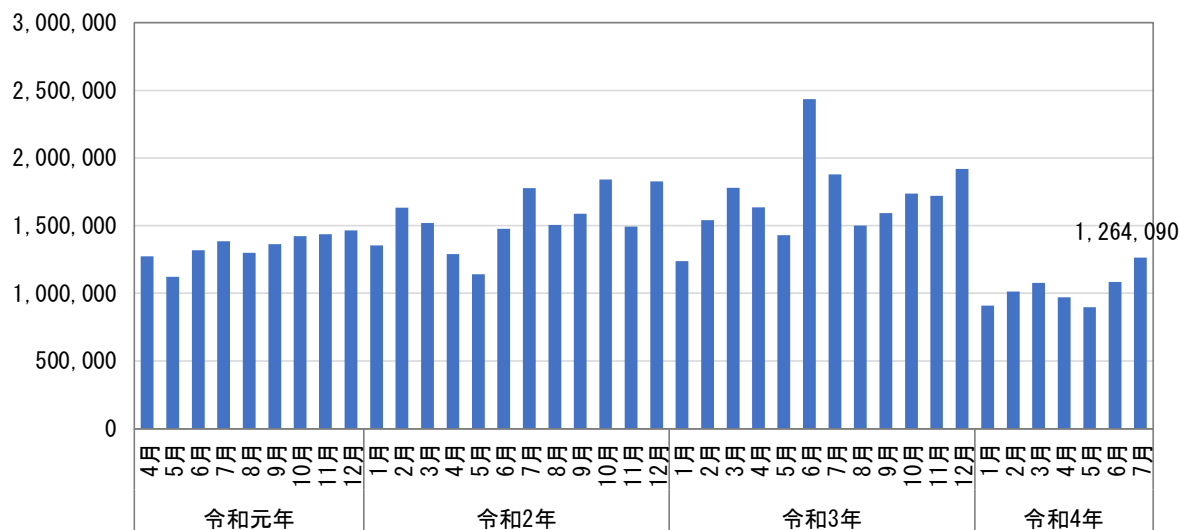


図 4-17 かわみんタクシーの月別の町負担額

出典) 川島町政策推進課

町負担額（円）

利用者数（人）

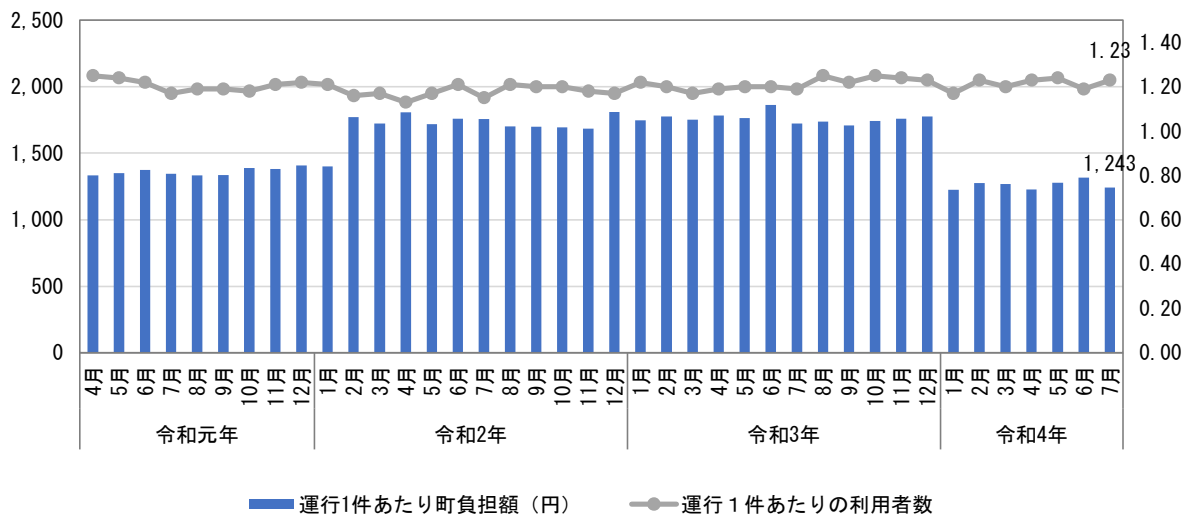


図 4-18 かわみんタクシーの運行1件あたりの町負担額と利用者数

出典) 川島町政策推進課

令和 3 年度（2021 年度）における運行 1 件あたりの利用人数は 1 人での利用が 81.1%とほとんどを占めますが、2 人利用が 16.8%、3 人以上が 2.1%となっており、複数人数での利用もみられます。令和 4 年（2022 年）1 月の運行改定前後で比較すると、その割合はほとんど変わりません。

表 4-19 運行 1 件あたりの利用人数（令和 3 年度）

令和3年度（1年分）

利用人数	回数	割合
1人	8,288	81.1%
2人	1,722	16.8%
3人以上	212	2.1%
計	10,222	100.0%

令和3年4月～令和3年12月

利用人数	回数	割合
1人	6,587	80.6%
2人	1,403	17.2%
3人以上	179	2.2%
計	8,169	100.0%

令和4年1月～令和4年3月（運行改定後）

利用人数	回数	割合
1人	1,701	82.9%
2人	319	15.5%
3人以上	33	1.6%
計	2,053	100.0%

出典) 川島町政策推進課

運行時間帯は 10 時台が最も多く、午前中の利用が多くみられます。

	回数	割合
8時台	1,000	9.8%
9時台	1,402	13.7%
10時台	1,824	17.8%
11時台	1,555	15.2%
12時台	1,040	10.2%
13時台	955	9.3%
14時台	847	8.3%
15時台	758	7.4%
16時台	499	4.9%
17時台	312	3.1%
18時以降	30	0.3%
計	10,222	100.0%

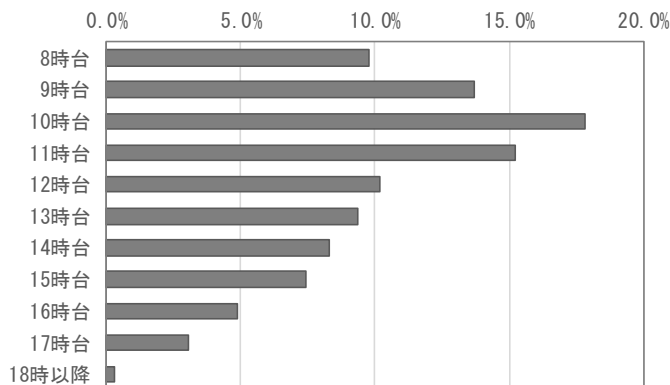


図 4-20 かわみんタクシーの運行時間帯構成比（令和 3 年度）

出典) 川島町政策推進課

令和3年度（2021年度）における割引適用者の割合をみると、高齢者割引が約6割と最も多く、次いで障がい者割引が約1割を占めています。令和4年（2022年）1月の運行改定前後で比較すると、その割合は運転免許返納者による利用が増えている他はほとんど変わりません。

表 4-21 かわみんタクシーの割引適用者の割合（令和3年度、複数回答）

令和3年度（1年分）

利用人数	回数	割合
高齢者（75歳以上）	5,795	55.6%
障がい者	797	7.6%
運転免許返納者	397	3.8%
役場利用	652	6.3%
かわみんハウス利用	16	0.2%
バス停利用	257	2.5%
予防	2	0.0%
割引なし	2,508	24.1%
計	10,424	100.0%

令和3年4月～令和3年12月

利用人数	回数	割合
高齢者（75歳以上）	4,654	55.7%
障がい者	634	7.6%
運転免許返納者	271	3.2%
役場利用	502	6.0%
かわみんハウス利用	14	0.2%
バス停利用	193	2.3%
予防	2	0.0%
割引なし	2,082	24.9%
計	8,352	100.0%

令和4年1月～令和4年3月（運行改定後）

利用人数	回数	割合
高齢者（75歳以上）	1,141	55.1%
障がい者	163	7.9%
運転免許返納者	126	6.1%
役場利用	150	7.2%
かわみんハウス利用	2	0.1%
バス停利用	64	3.1%
予防	0	0.0%
割引なし	426	20.6%
計	2,072	100.0%

出典）川島町政策推進課

複数回答のため合計値は前述の年間利用者数 10,222 人/年より多い

町外病院の利用状況をみると康正会総合クリニック・康正会病院が最も多く、次いで埼玉医科大学総合医療センターとなっており、この2つを合わせると約100%となっています。令和4年（2022年）1月に追加された北里大学メディカルセンターと東松山市民病院の利用もみられます。

表 4-22 町外病院の利用状況（令和3年度）

令和3年4月～令和3年12月

乗車地

	回数	割合
1 埼玉医科大学総合医療センター（川越市）	251	40.4%
2 康正会総合クリニック・康正会病院（川越市）	353	56.8%
3 若葉病院（坂戸市）	5	0.8%
4 大谷整形外科病院（東松山市）	13	2.1%
計	622	100.0%

降車地

	回数	割合
1 埼玉医科大学総合医療センター（川越市）	347	41.9%
2 康正会総合クリニック・康正会病院（川越市）	452	54.5%
3 若葉病院（坂戸市）	18	2.2%
4 大谷整形外科病院（東松山市）	12	1.4%
計	829	100.0%

乗降計

	回数	割合
1 埼玉医科大学総合医療センター（川越市）	598	41.2%
2 康正会総合クリニック・康正会病院（川越市）	805	55.5%
3 若葉病院（坂戸市）	23	1.6%
4 大谷整形外科病院（東松山市）	25	1.7%
計	1,451	100.0%

令和4年1月～令和4年3月

乗車地

	回数	割合
1 埼玉医科大学総合医療センター（川越市）	58	40.0%
2 康正会総合クリニック・康正会病院（川越市）	76	52.4%
3 若葉病院（坂戸市）	0	0.0%
4 大谷整形外科病院（東松山市）	7	4.8%
5 北里大学メディカルセンター（北本市）	1	0.7%
6 東松山市民病院（東松山市）	3	2.1%
7 愛和病院（川越市）	0	0.0%
計	145	100.0%

降車地

	回数	割合
1 埼玉医科大学総合医療センター（川越市）	92	46.0%
2 康正会総合クリニック・康正会病院（川越市）	91	45.5%
3 若葉病院（坂戸市）	4	2.0%
4 大谷整形外科病院（東松山市）	6	3.0%
5 北里大学メディカルセンター（北本市）	2	1.0%
6 東松山市民病院（東松山市）	5	2.5%
7 愛和病院（川越市）	0	0.0%
計	200	100.0%

乗降計

	回数	割合
1 埼玉医科大学総合医療センター（川越市）	150	43.5%
2 康正会総合クリニック・康正会病院（川越市）	167	48.4%
3 若葉病院（坂戸市）	4	1.2%
4 大谷整形外科病院（東松山市）	13	3.8%
5 北里大学メディカルセンター（北本市）	3	0.9%
6 東松山市民病院（東松山市）	8	2.3%
7 愛和病院（川越市）	0	0.0%
計	345	100.0%

出典）川島町政策推進課

4.5. タクシー

町内には1社のタクシー事業者（有限会社川島タクシー）が所在しています。

4.6. 各種送迎

4.6.1. スクールバス

平成30年（2018年）4月の統合小学校の開校に伴い、つばさ南小学校とつばさ北小学校の2校でスクールバスが4台運行されています。

登校時は定刻で運行、下校時は学年別の終業時間に合わせて2便に分けて運行しています。

表 4-23 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：1便 下校時：2便	登校時 7:25-7:38 下校時 14:20-15:57
		2号車	登校時：1便 下校時：2便	登校時 7:27-7:40 下校時 14:20-15:59
つばさ北小学校	小見野・八ツ保	3号車	登校時：1便 下校時：2便	登校時 7:33-7:47 下校時 14:20-16:13
		4号車	登校時：1便 下校時：2便	登校時 7:32-7:48 下校時 14:20-16:11



図 4-24 スクールバスの運行区域

出典) 川島町教育総務課

4.6.2. 企業送迎

従業員の送迎について、川島インター産業団地にある 16 企業にヒアリングした結果、従業員用送迎バスを運行している企業は 2 社でした。路線バスを利用している従業員のいる企業は 8 社あり、1 日あたりの利用人数は 52～62 人と想定されます。このうち令和 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いる企業が 4 社あり、川島インター産業団地にあるバス停「プロロジスパーク川島」は 1 か月あたり最大で 128 人の乗降がありました。廃止後の代替交通手段が課題となっています。

表 4-25 川島インター産業団地における企業送迎バス・路線バス利用状況

No.	企業名	従業員数	主な通勤手段	従業員用送迎バス	路線バスの利用有無	1日の利用人数	備考
1	A社	16	車・バス	なし	あり	6	川越～八幡便の利用
2	B社	434	車・バス	あり	あり	3	若葉～役場便 ヒアリング調査回答企業のみ
3	C社	295	車・バス	なし	あり	20～30	若葉～役場便・川越～八幡便の利用
4	D社	56	車	なし	なし	—	
5	E社	80	車	あり	あり	3	川越～八幡便の利用
6	F社	36	車・自転車	なし	なし	—	
7	G社	39	車	なし	なし	—	
8	H社	31	車	なし	あり	1	不明
9	I社	27	車・バス	なし	あり	4	川越～鴻巣の利用
10	J社	60	車・バス	なし	あり	10	若葉～役場便・川越～八幡便の利用
11	K社	2	車	なし	なし	—	
12	L社	22	車・自転車	なし	なし	—	
13	M社	74	車	なし	なし	—	
14	N社	35	車	なし	なし	—	
15	O社	10	車	なし	なし	—	
16	P社	20	車・バス	なし	あり	5	若葉～役場便の利用
	合計	1,237				52～62	

出典) 川島町による電話ヒアリング結果 (令和 3 年実施)

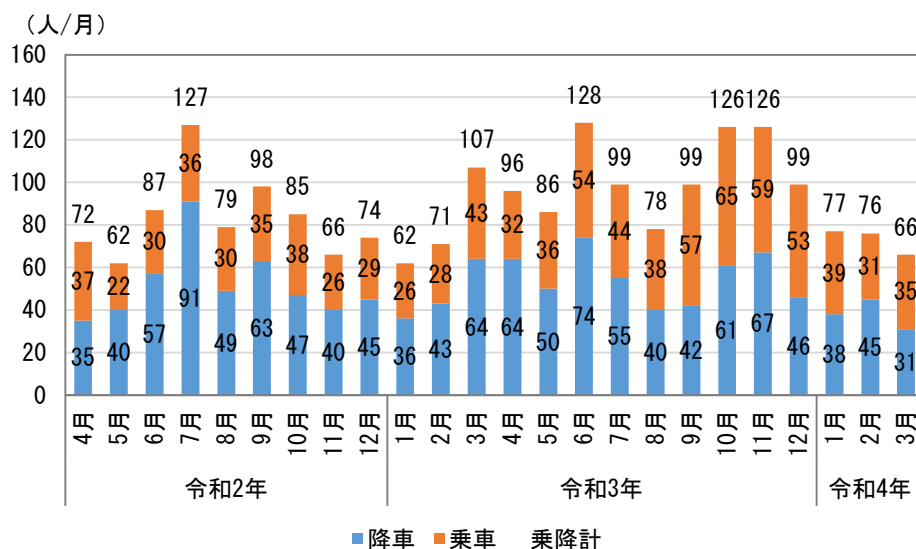


図 4-26 川島町役場線のバス停「プロロジスパーク川島」の利用状況

出典) 東武バスウエスト

4.6.3. 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ました。平成28年(2016年)6月からは運行内容が改正されて予約制となり、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ます。

4.6.4. かわじま安心お助け隊

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人など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(2012年)9月から実施しています。

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ります。商品券は町内の商店で買い物をする際に利用できます。

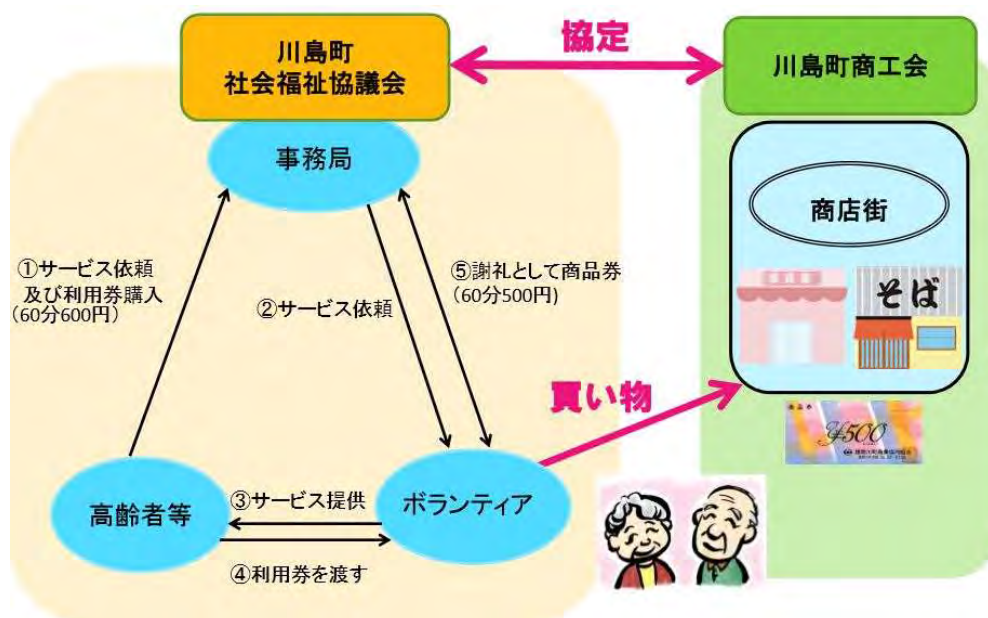


図 4-27 かわじま安心お助け隊事業

出典) 川島町社会福祉協議会

4.7. 現行計画の検証

4.7.1. 目標の達成状況（暫定）

平成30年（2018年）3月に策定した「川島町地域公共交通網形成計画」について目標の達成状況を検証します。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響で路線バスの利用が減少しているなか、かわみんタクシーの利用者数は増加しており、令和3年度（2021年度）時点で数値目標を達成しています。高校生の通学におけるバス利用率、公共交通の認知度（路線バスの認知度）は、後述する町民アンケートの結果、現行計画の現況値よりも増加しました。

表 4-28 現行計画の数値目標の達成状況

施策	指標	現況値 (現行計画)	目標値	達成状況 (R3年度時点)
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	840人/月	16%以上増 加	37%増加 (1,149人/月) ※1
	運行1件あたり利用者 数	1.3人	1.5人	1.2人 ※1
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	—	利用者数の維 持または増加	新型コロナウイルス 感染症拡大の影響で 減少
	高校生の通学における 路線バス利用率	41% (通勤・通学 の交通手段)	高校生の通学 におけるバス 利用率の増加	42% ※2 (通勤・通学の交通 手段)
地域内交通結節点 の整備	路線バス（川島役場～ 若葉駅東口）利用者数	2,750人/月	5%以上増加	28%減少 (1,991人/月) ※3
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	未実施
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	検討中
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	未実施
	公共交通の情報提供に 協力する企業・施設の 確保	—	10施設以上 確保	協議・調整中
	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	バスティバール! の開催
モビリティ・マネ ジメント(MM)の 実施	公共交通の認知度	71% (路線バスの 認知度)	H30年度の 意向調査を基 準に増加	78% ※3 (路線バスの 認知度)
		—	MMを4回以 上実施	実施中

※1 令和3年度の月平均、コワクチン・埼玉医大協議会運行分を含む

※2 令和3年度の月平均

※3 令和4年8月実施の町民アンケート結果

4.7.2. 取組の実施状況

かわみんタクシーは町外指定病院を追加するなど運行サービスを拡充させるとともに利用料金を増額しています。今後は乗り合わせの促進が課題です。路線バスについては、廃止した川島町役場線（若葉駅－川島町役場）の代替など、通学・帰宅を対象とした取組の実施が課題となっています。

表 4-29 現行計画の具体的な取組の実施状況

具体的な取組		実施状況
取組 1	かわみんタクシーのあり方の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・利用料金増額 ・町外指定病院 3 箇所追加
取組 2	かわみんタクシーの乗り合わせの促進	<ul style="list-style-type: none"> ・同乗率は 1.2～1.3 人で推移 ・配車アプリ、東武バスと連動可能なアプリ等の検討
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	<ul style="list-style-type: none"> ・分科会にて高校生生の意向把握
取組 4	安全で便利なバス停としての周辺環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・上屋の設置 2 箇所 ・国の危険なバス停対応済み（バス停留所安全性確保対策実施） 5 箇所 ・バス待ちスポットの施設交渉 ・施設側からは協力可という声あり
取組 5	通学利用者のための経済的支援の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・「小・中学生フリー定期券」を廃止し、東武 3 社で利用できる「学生いちねん定期券」（金額式 IC 定期券） ・川島町役場線（若葉駅－川島町役場）の運行
取組 6	町役場駐車場を活用したパーク・アンド・ライドの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・役場西側駐車場 5 台分設置、日常的な利用が見られない ・川島町役場線（若葉駅－川島町役場）の運行
取組 7	スクールバスの活用可能性の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの利用状況把握および活用事例の整理
取組 8	各種送迎バスの活用可能性の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・やすらぎの郷送迎バスは運行委託から社会福祉協議会による自主運行に変更 ・企業バスの把握、川越駅からの送迎が多い
取組 9	圏央道川島インターチェンジ南側地区の高速バスターミナルの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・新たなバス需要が発生した場合に路線バス新設、圏央道を利用した目的地直行バスの導入可能性を検討
取組 10	多様な媒体による情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページによる情報発信
取組 11	利用促進キャンペーンの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・バスティバール!の開催
取組 12	バス路線沿線地域や学校等での MM 実施	<ul style="list-style-type: none"> ・未実施
取組 13	転入者 MM の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・実施中

第 5 章 地域公共交通に対するニーズ

町民および町外からの来訪者の移動実態と地域公共交通に対するニーズを把握するために、町民アンケートや来訪者アンケート、子育て世代ヒアリング、高校生ヒアリングを実施しました。

5.1. 町民アンケート結果

5.1.1. 調査概要

通勤や通学、買物や通院などの日常的な移動・お出かけについての現状や、移動する際の意識などを把握するために町民アンケートを実施しました。

調査実施時期	令和4年(2022年)8月
調査方法	郵送にて配布・回収または Web 上での回答
調査対象	高校生(16~18歳(7月1日現在)) 無作為に200名を抽出 高校生以外 無作為に800名を抽出
有効回収数	326票(回収率32.6%) うち、高校生66票、高校生以外260票

5.1.2. 調査結果

(1) 町外への通勤・通学における交通手段

高校生では町外への通学に「車(送迎)」が最も多く利用されており、次いで「自転車」、「路線バス」、「鉄道」となっています。高校生以外では「車(自分が運転)」が最も多く、次いで「路線バス」、「鉄道」となっています。通勤・通学では自家用車がよく利用されています。

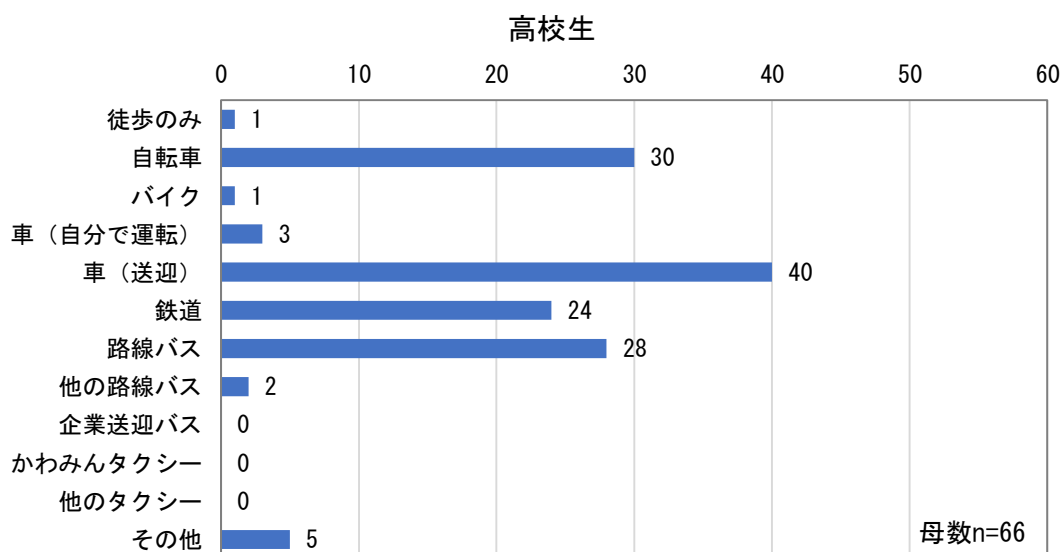


図 5-1 町外への通学における交通手段(高校生)

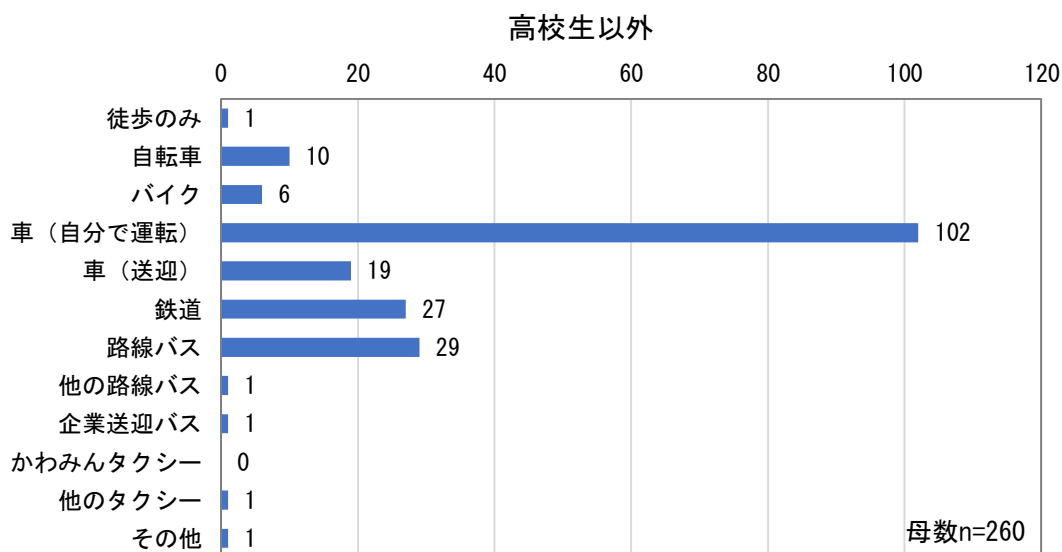


図 5-2 町外への通勤における交通手段（高校生以外）

（2）町外へのお出かけについて

町外への通院・買物・娯楽、さらに通勤・通学などの外出・お出かけについて、不便や心配、不安、懸念などについては、3割が「現在も将来も不便や心配は無い」と回答している一方で、4割が「現在は無いが、数年後に不便や心配等がありそう」と回答しています。

また、高校生では2割が「現在、不便や心配等がある」と回答しています。

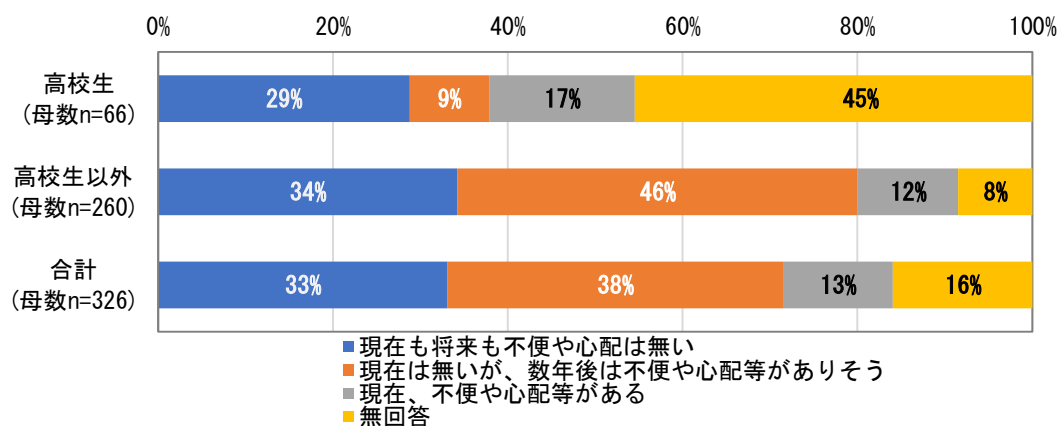


図 5-3 町外へのお出かけについて不便や不安等に思うこと

(3) 運転免許証と自動車の保有状況

自動車の運転免許証を8割が保有しており、自分でいつでも利用できる自動車も8割が保有しています。

高校生では6割が運転免許証を「保有していないが取得予定である」となっています。また、9割がいつでも送迎してもらえる自動車があると回答しています。

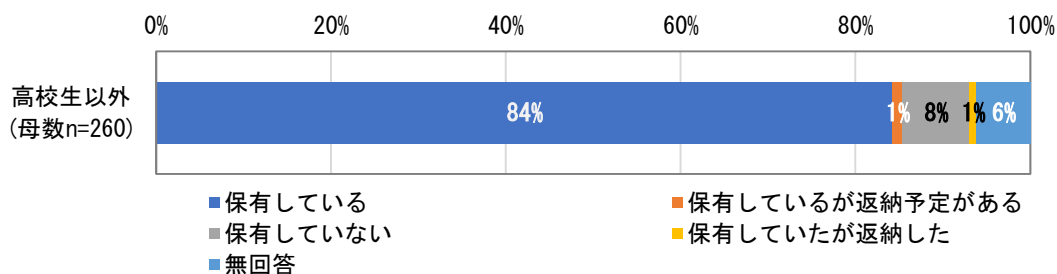


図 5-4 自動車の運転免許証の保有状況（高校生以外）

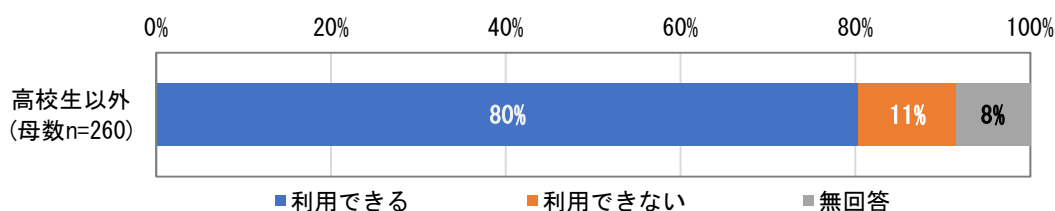


図 5-5 自分でいつでも利用できる自動車の保有状況（高校生以外）

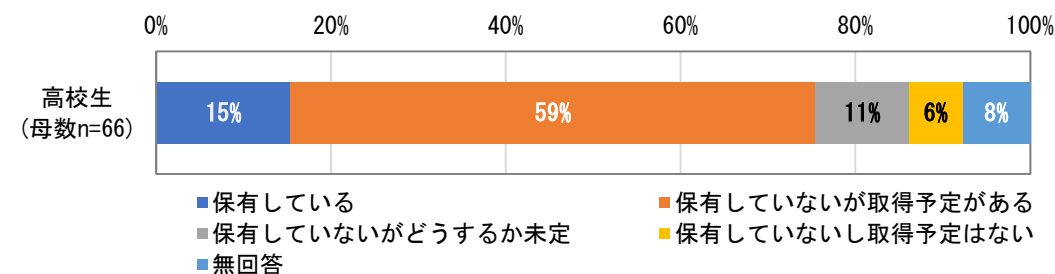


図 5-6 自動車の運転免許証の保有状況（高校生）

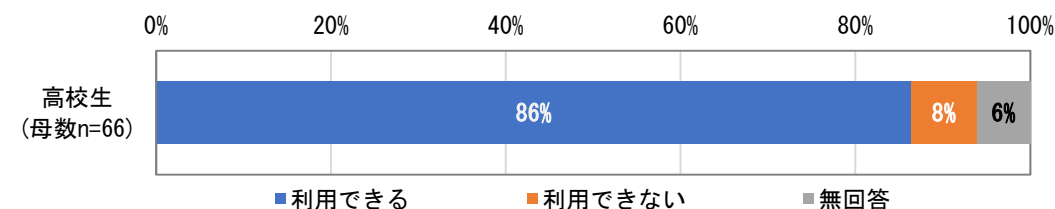


図 5-7 いつでも送迎してもらおう自動車の保有状況（高校生）

(4) 家族による送迎について

高校生については、自動車で家族に送迎してもらうことについて「家族等に負担をかけていると思う」と感じており、「公共交通機関が便利なら送迎は不要」と考えています。公共交通等が便利であれば利用したいという意向がうかがえます。

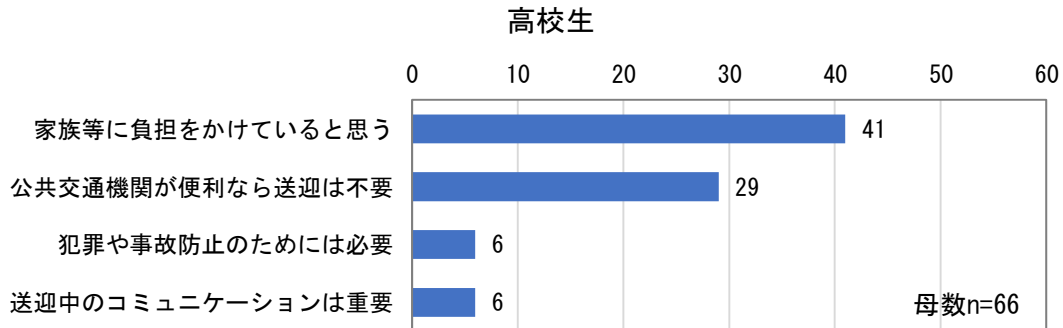


図 5-8 自動車を送迎してもらうことについて（高校生）

(5) 路線バスの認知度

町内を運行する路線バスが、どこからどこへ行くのかについての認知度は、「知っている」と「だいたい知っている」をあわせると8割が知っていると回答しています。一方で、「知らない」と「今回初めて知った」をあわせると2割が知らなかったと回答しています。

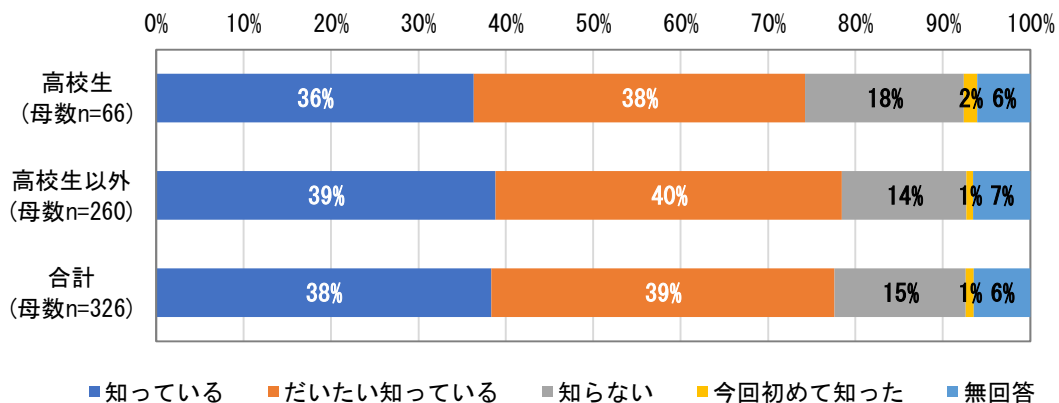


図 5-9 町内を運行する路線バスがどこからどこへ行くか

(6) 路線バスの利用状況

この1年間で路線バスを1回以上利用したことがある人とない人は同程度になっています。高校生は「1回以上ある」が9割を占め、高校生以外よりも高くなっています。

路線バスを利用している理由で最も多いのは「鉄道利用のため（駅までの移動）」、次いで「バスしか移動手段がない」となっています。3番目では高校生では「送迎できないとき」、高校生以外では「飲酒が伴う時」が多くなっています。

一方で、路線バスを利用していない理由は「自動車（自家用車や送迎）で移動できるから」が最も多く、次いで「自転車やバイクで移動できるから」、「バス停が遠いから」となっています。

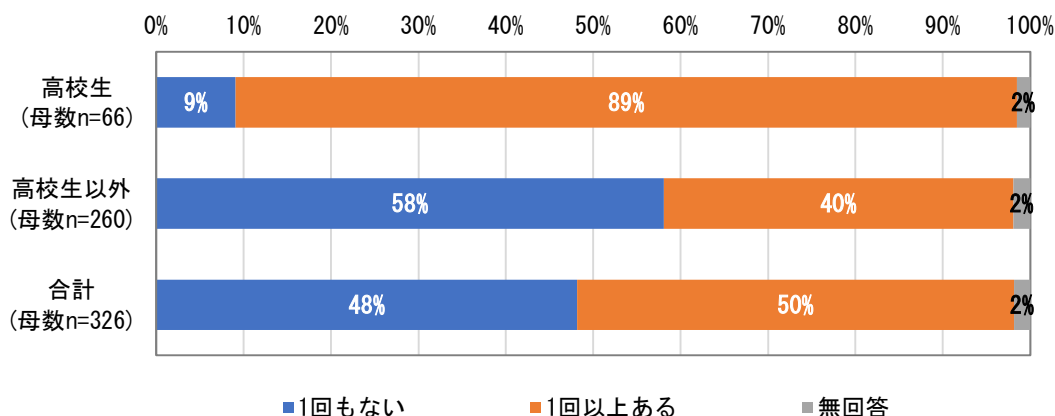


図 5-10 この1年間の路線バスの利用状況

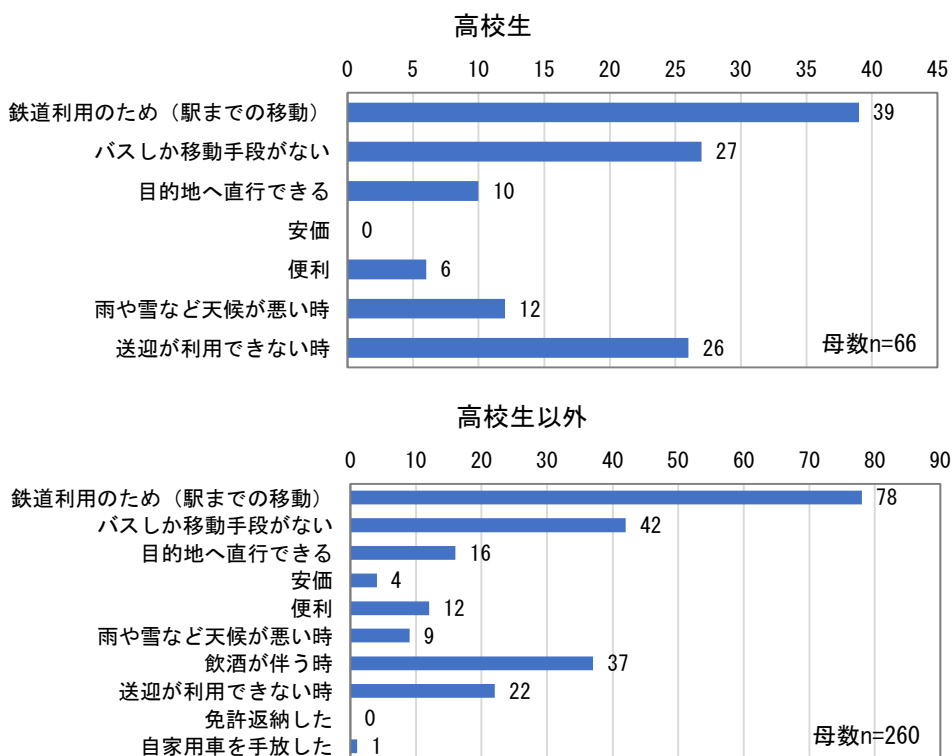


図 5-11 路線バスを利用している理由

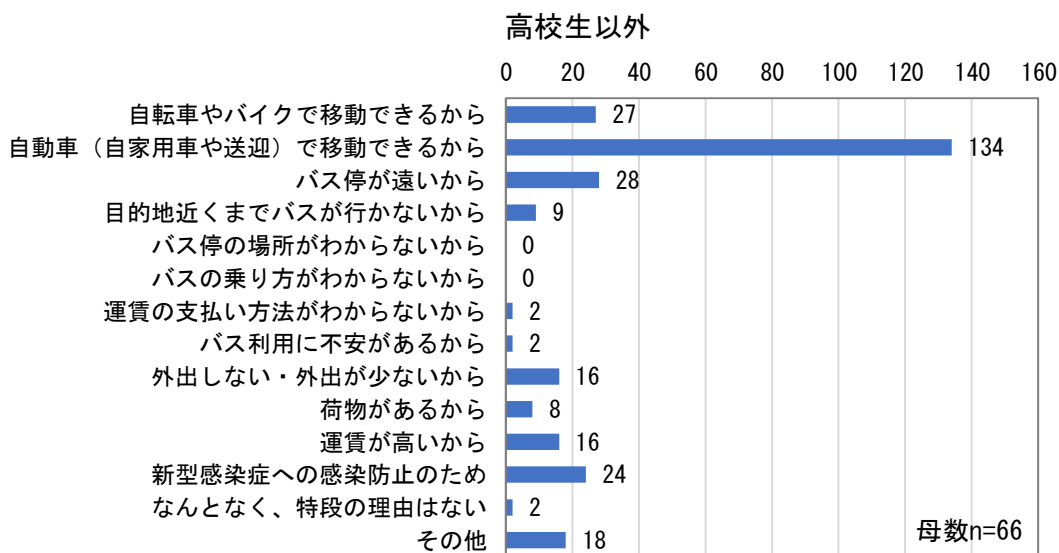
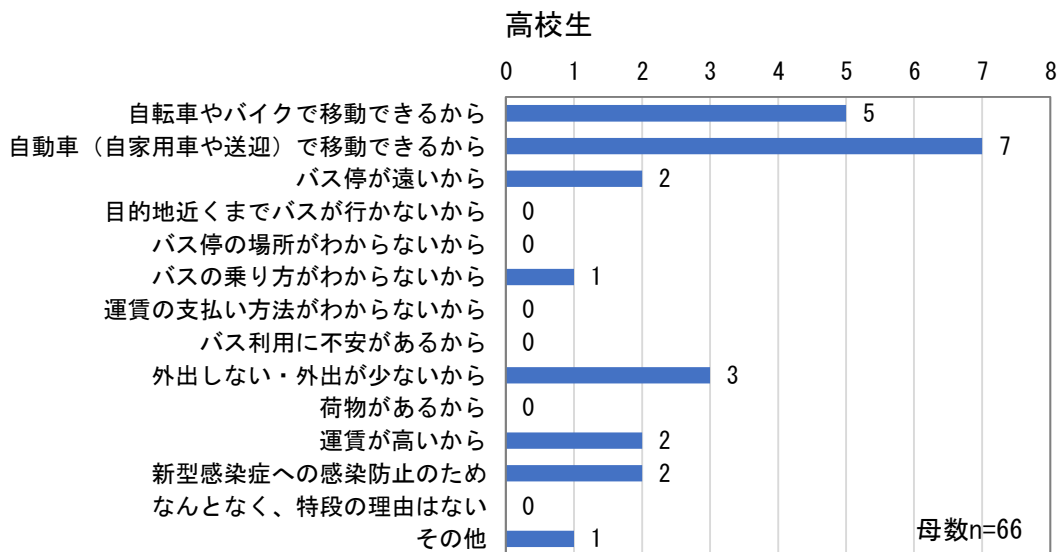


図 5-12 路線バスを利用していない理由

(7) 路線バスの運賃や時刻表について

路線バスの運賃について、「やや高い」と「高い」をあわせて高いと考えているのは、高校生では7割、高校生以外では6割となっています。高校生のほうが運賃を高いと感じている人の割合が高くなっています。

時刻表について、「やや不便」と「不便」をあわせて不便と考えているのは、高校生で7割、高校生以外で6割となっています。高校生のほうが時刻表が不便であると感じている人の割合が高くなっています。

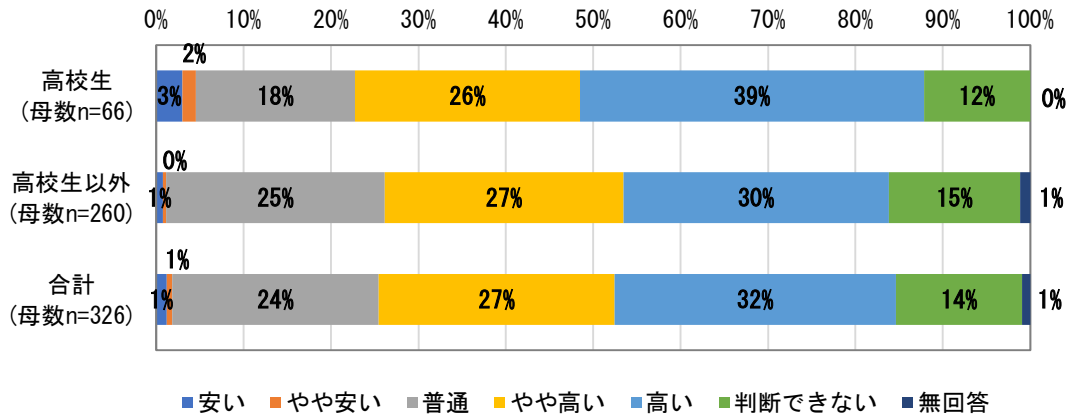


図 5-13 路線バスの運賃について

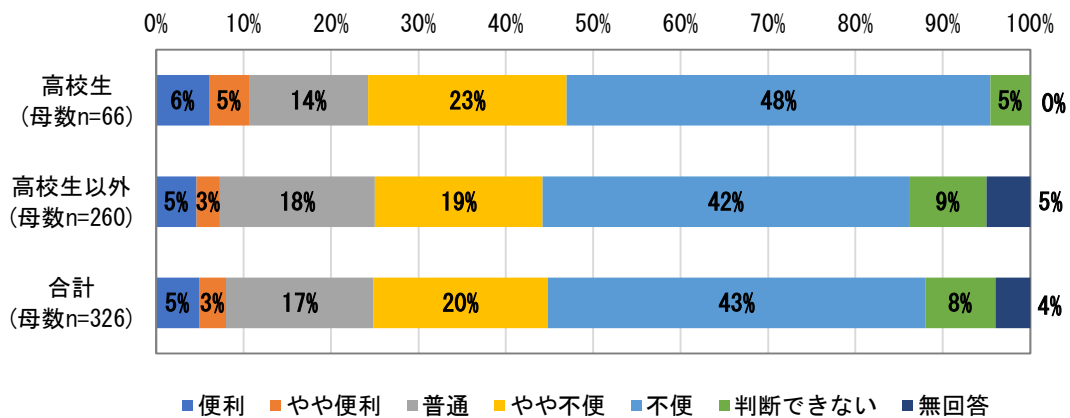


図 5-14 路線バスの時刻表について

(8) 路線バスの維持について

現在の路線バスのサービスを維持確保すべきと思うかについては、「思う」と「やや思う」をあわせると、8割が維持確保すべきと回答しています。

路線バスが減便・運行時間帯が縮小された場合、「困窮する」、「だいぶ不便になる」、「不便になる」とあわせて、生活が不便になると考えている人は7割です。また、廃止された場合には高校生の3割が生活に「困窮する」と回答しています。

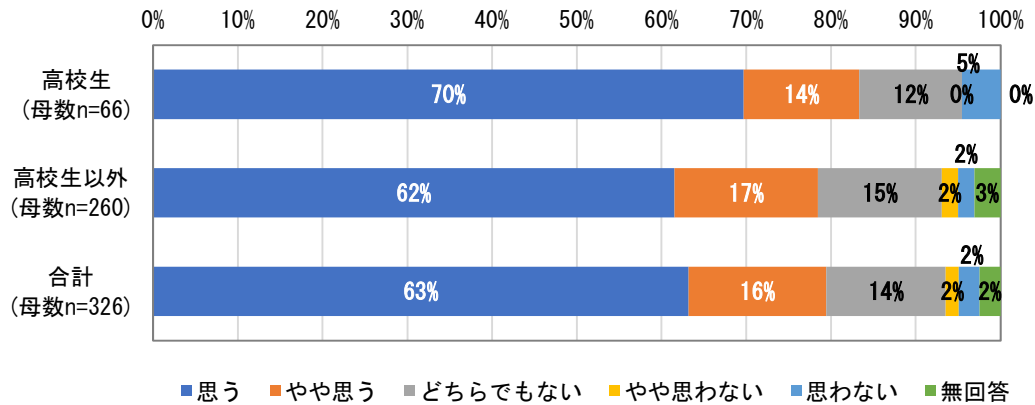


図 5-15 現在の路線バスのサービスを維持確保すべきだと思うか

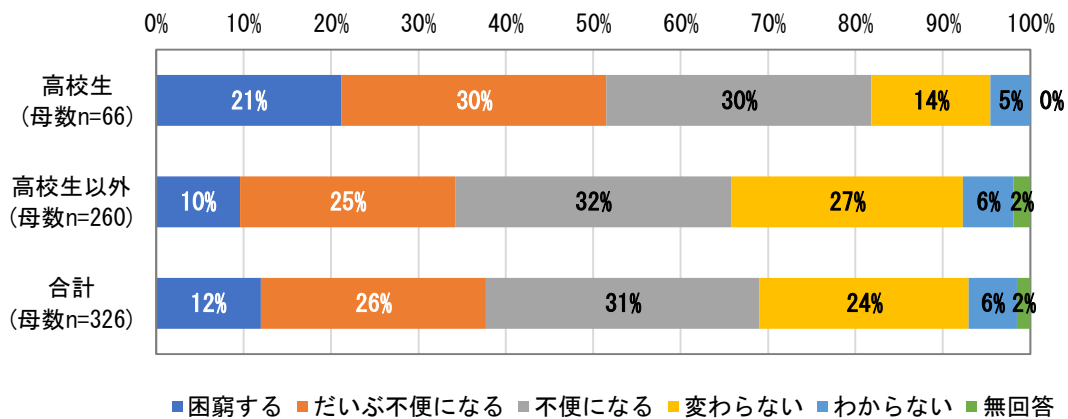


図 5-16 路線バスが減便・運行時間帯が縮小されると生活はどうなりますか

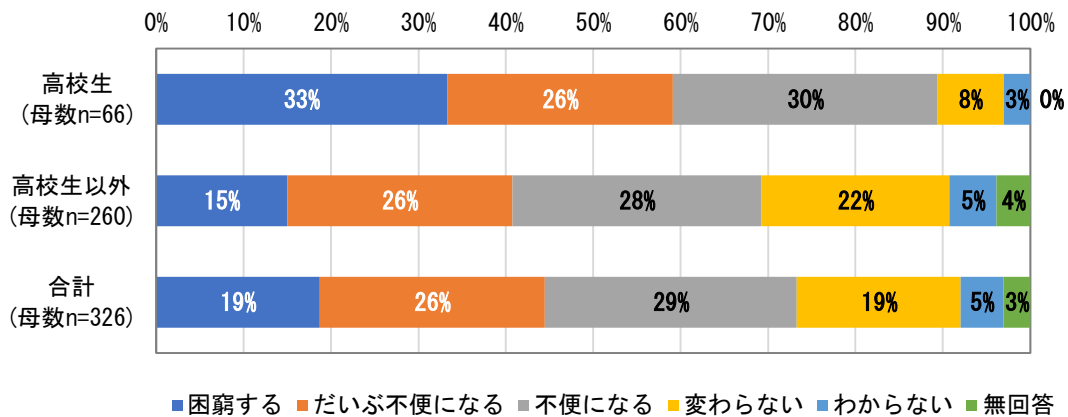


図 5-17 路線バスが廃止されると、生活はどうなりますか

(9) 本計画において路線バスの維持確保を位置付けることについて

本計画において、路線バスの維持確保を位置付けることについて、「重要」と「やや重要」をあわせると8割が重要と回答しています。高校生では高校生以外と比較して「重要」の割合が高くなっています。

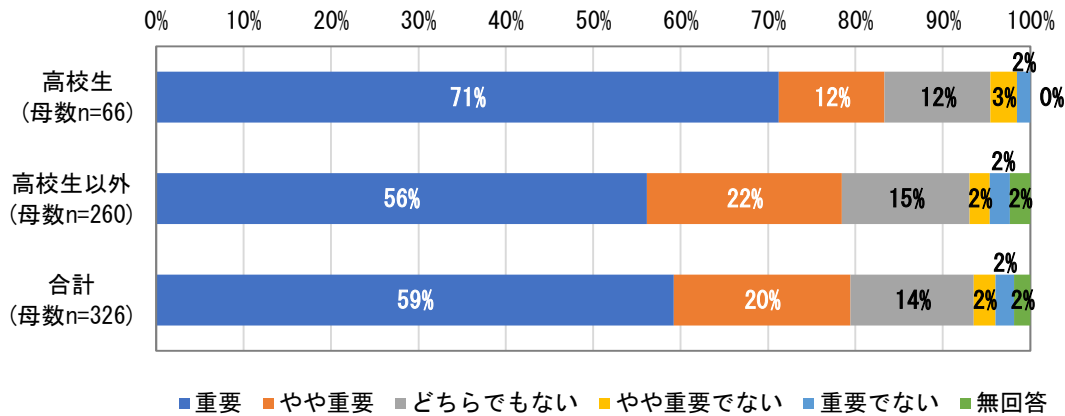


図 5-18 本計画における路線バスの維持確保を位置付けることについて

(10) かわみんタクシーの会員

高校生の回答者の2%、高校生以外の回答者の1割がかわみんタクシーの会員になっています。

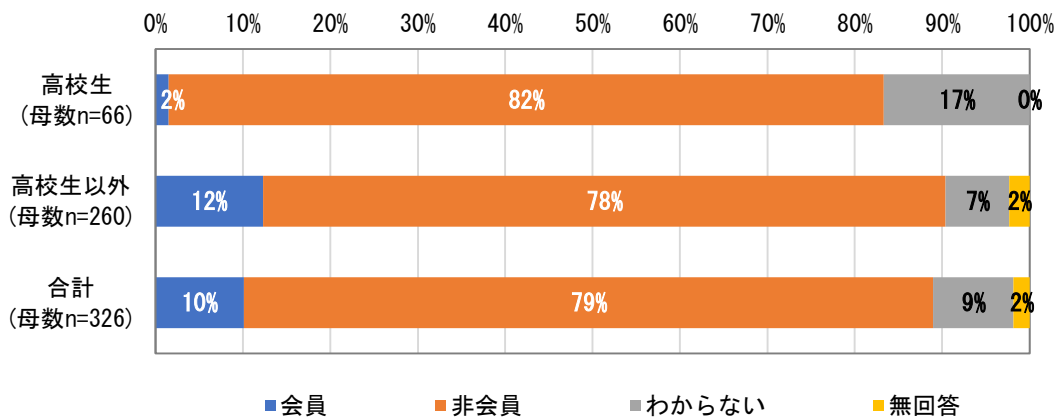


図 5-19 本計画における路線バスの維持確保を位置付けることについて

(11) かわみんタクシーの認知度

かわみんタクシーの利用方法や利用料金について、「知らない」と「今回初めて知った」をあわせると、知らなかった人は5割となっています。なかでも高校生の8割が「知らない」または「今回初めて知った」と回答しています。

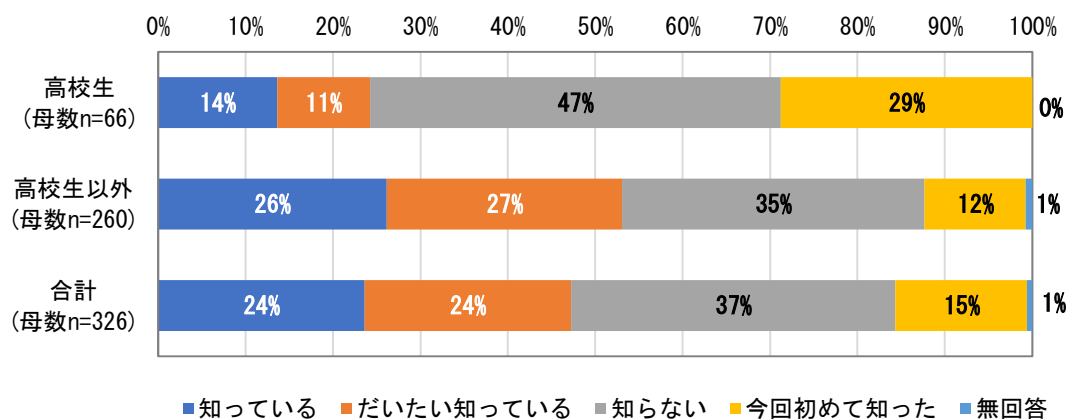


図 5-20 かわみんタクシーの利用方法や利用料金の認知度

(12) かわみんタクシーの運賃と利用先（行ける場所）について

回答者の9割がかわみんタクシーの会員ではないため、運賃や利用先についての評価は「判断できない」との回答が最も多くなっています。運賃について、「やや高い」と「高い」をあわせると高いと感じている人は1割です。利用先について、「やや不十分」と「不十分」をあわせると不十分と感じている人は2割です。

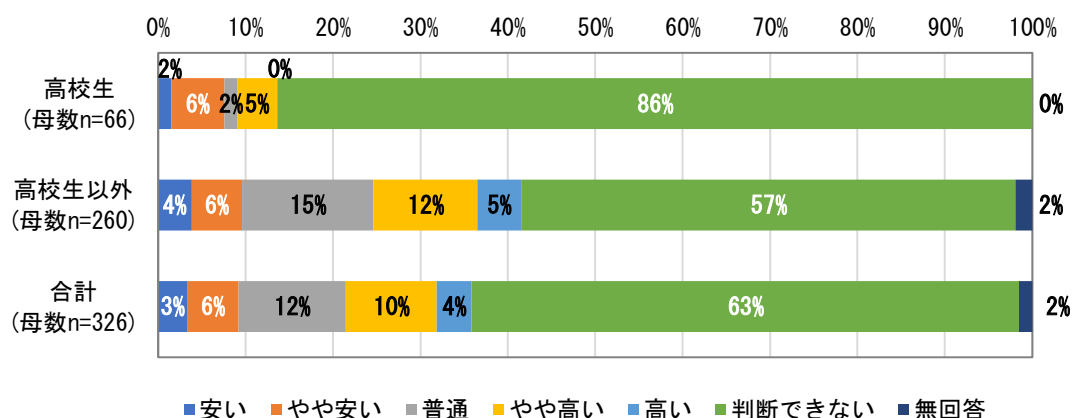


図 5-21 かわみんタクシーの運賃について

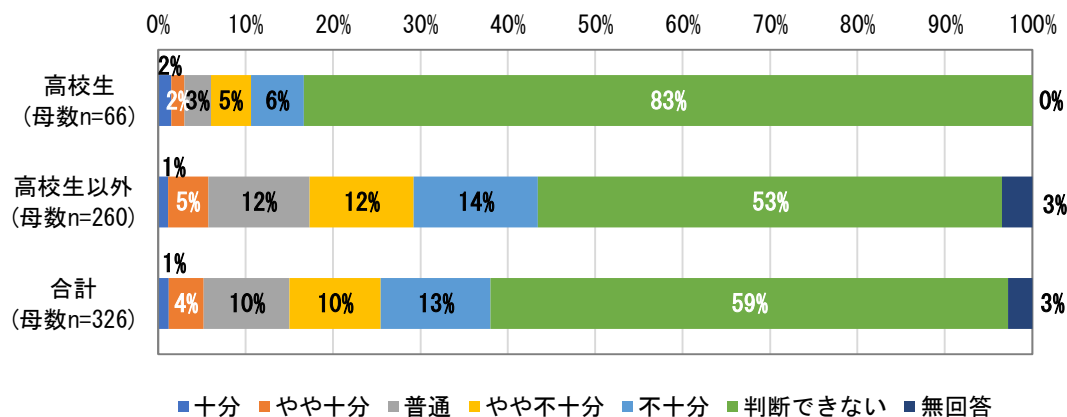


図 5-22 かわみんタクシーの利用先（行ける場所）について

(13) かわみんタクシーの予約について

高校生以外において、かわみんタクシーの予約について聞いたところ、「やや不便」と「不便」をあわせて不便と感じている人は1割にとどまっています。

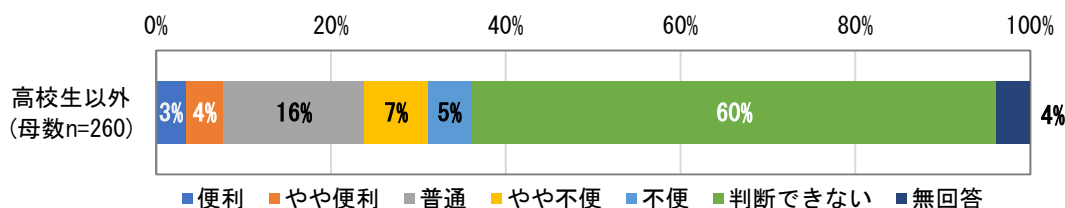


図 5-23 かわみんタクシーの予約について

(14) かわみんタクシーの乗り合わせについて

高校生において、かわみんタクシー乗り合わせについて聞いたところ、「便利」と「やや便利」をあわせて2割が便利であると回答しています。一方で、「やや不便」と「不便」は4%にとどまっています。

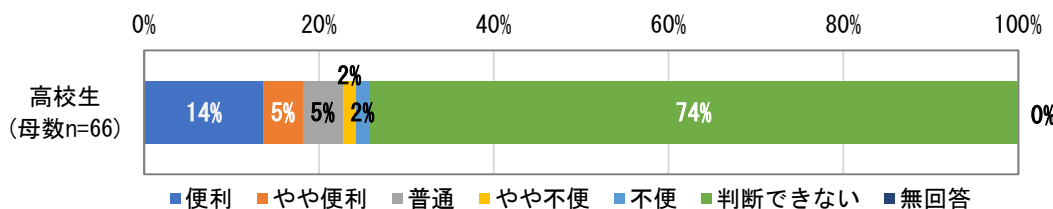


図 5-24 かわみんタクシーの乗り合わせについて

(15) かわみんタクシーを利用しない理由

高校生において、かわみんタクシーを利用しない理由は、「自転車やバイク、車で移動できるから」と「車（自分で運転、送迎）で移動できるから」といった他の交通手段の理由の他に、「かわみんタクシーを知らないから」という回答が多くなっています。

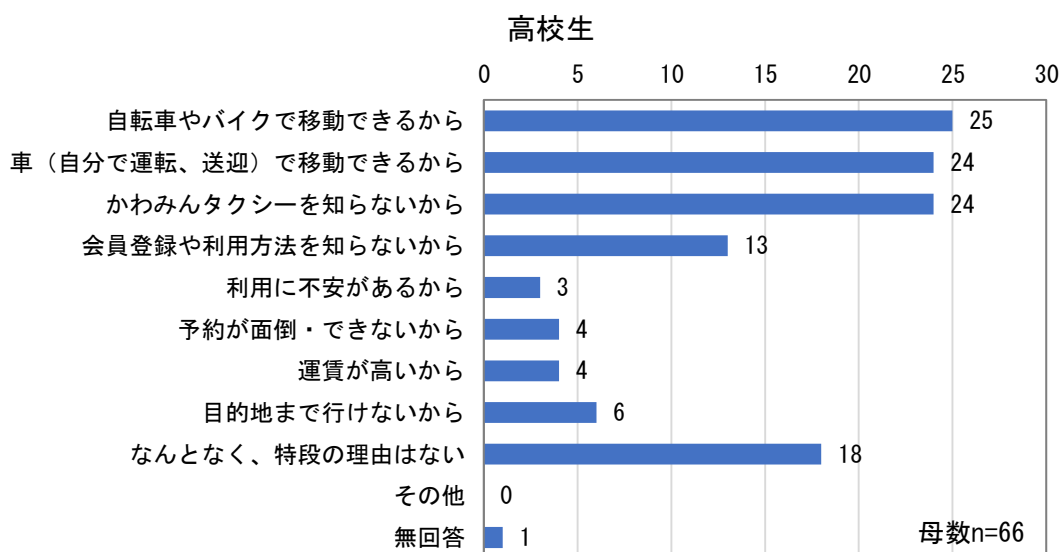


図 5-25 かわみんタクシーを利用しない理由（高校生）

高校生以外では、「車（自分で運転、送迎）で移動できるから」といった理由が最も多くなっています。

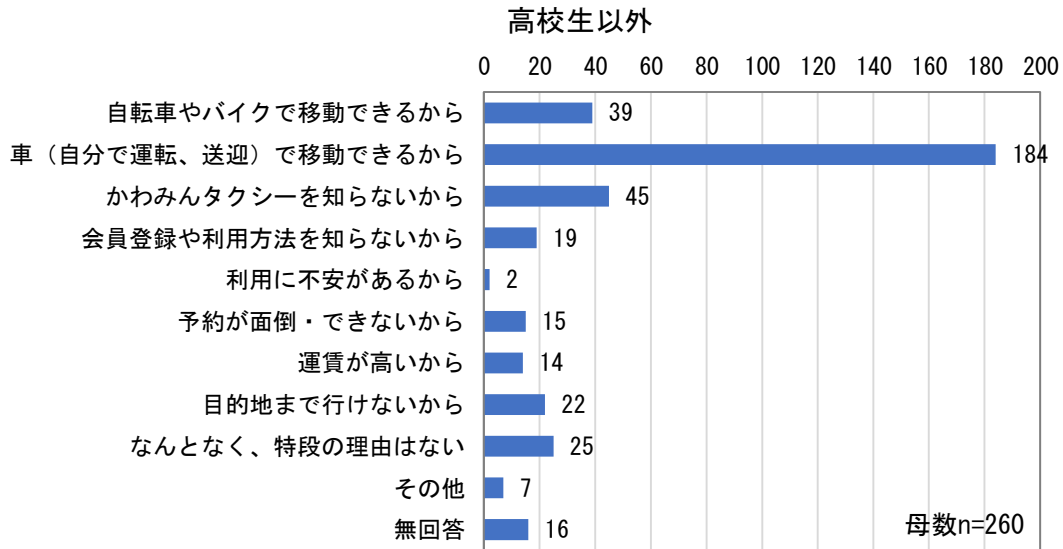


図 5-26 かわみんタクシーを利用しない理由（高校生以外）

(16) かわみんタクシーの維持確保について

かわみんタクシーを維持確保すべきかどうかについて、「思う」と「やや思う」をあわせて6割が維持確保すべきと回答しています。「やや思わない」と「思わない」をあわせた維持確保すべきではないという人は1割にとどまっています。

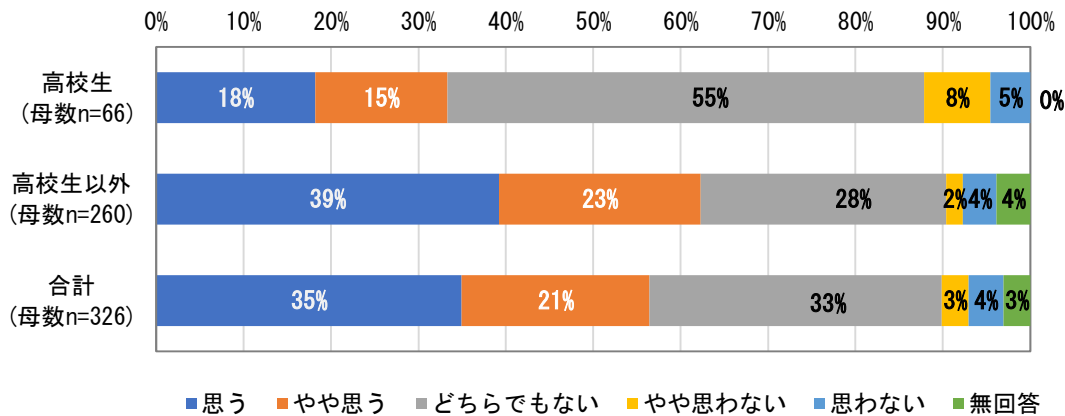


図 5-27 かわみんタクシーを維持確保すべきかについて

(17) 本計画にかわみんタクシーの維持確保を位置付けることについて

本計画にかわみんタクシーの維持確保を位置付けることについて、「重要」と「やや重要」をあわせて5割が位置付けるべきと回答しています。「やや重要でない」と「重要でない」をあわせた重要とは思わない人は1割にとどまっています。

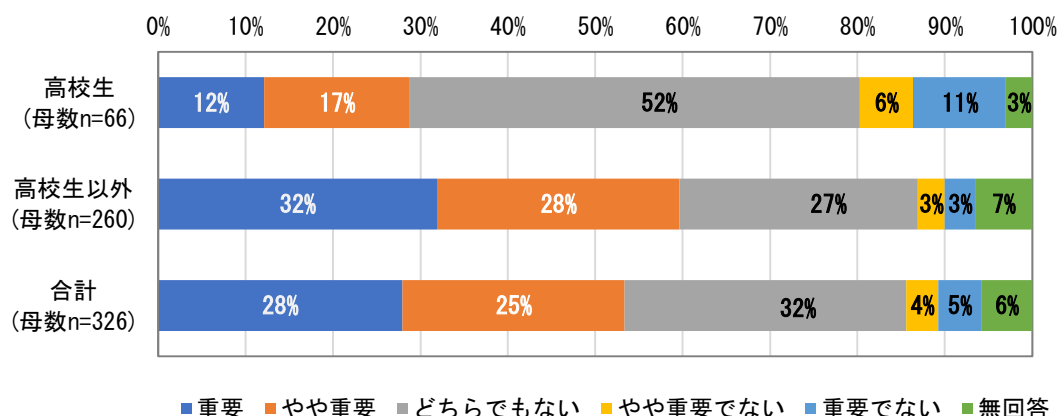


図 5-28 本計画にかわみんタクシーの維持確保を位置付けることについて

(18) スマートフォン・携帯電話の所有状況

高校生以外の9割がスマートフォンまたは携帯電話を所有しています。高校生では、そのほとんどが所有しています。

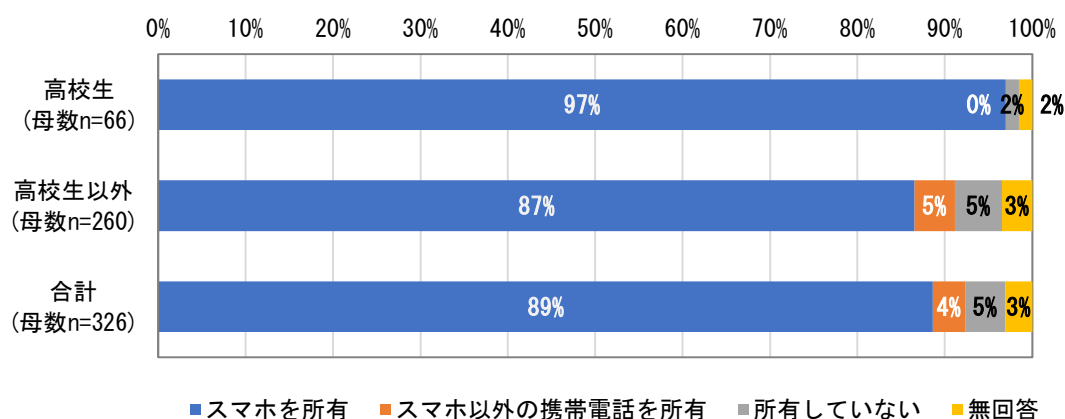


図 5-29 スマートフォン、携帯電話の所有状況

(19) スマートフォンでの鉄道・バスの交通情報の利用方法

高校生はスマートフォンで「検索サイト」や「経路案内アプリ」で鉄道・バスの情報を入手しています。

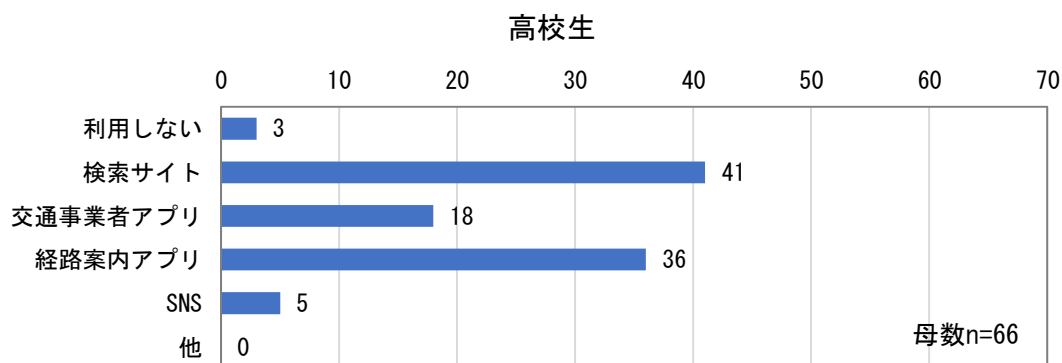


図 5-30 スマートフォンでの鉄道・バスの交通情報の利用方法 (高校生)

高校生以外においてもスマートフォンで「検索サイト」や「経路案内アプリ」で鉄道・バスの情報を入手しています。

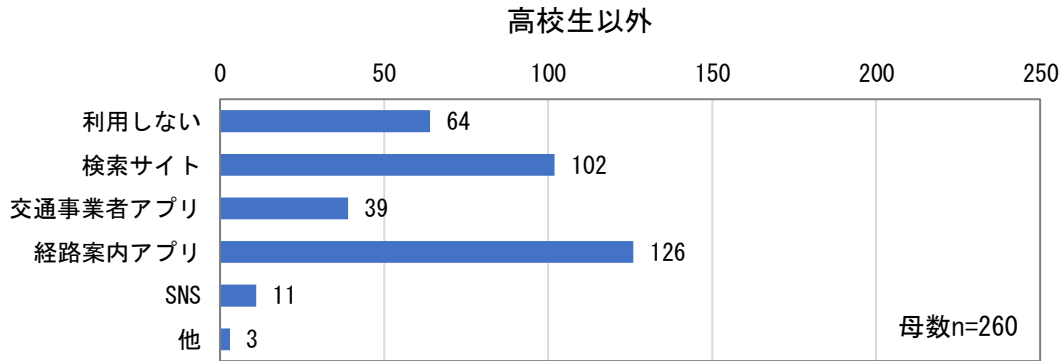


図 5-31 スマートフォンでの鉄道・バスの交通情報の利用方法（高校生以外）

(20) 新型コロナウイルス感染症拡大による路線バス利用の変化

新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、路線バスの利用が「減った」または「やや減った」と回答した人は3割となっています。

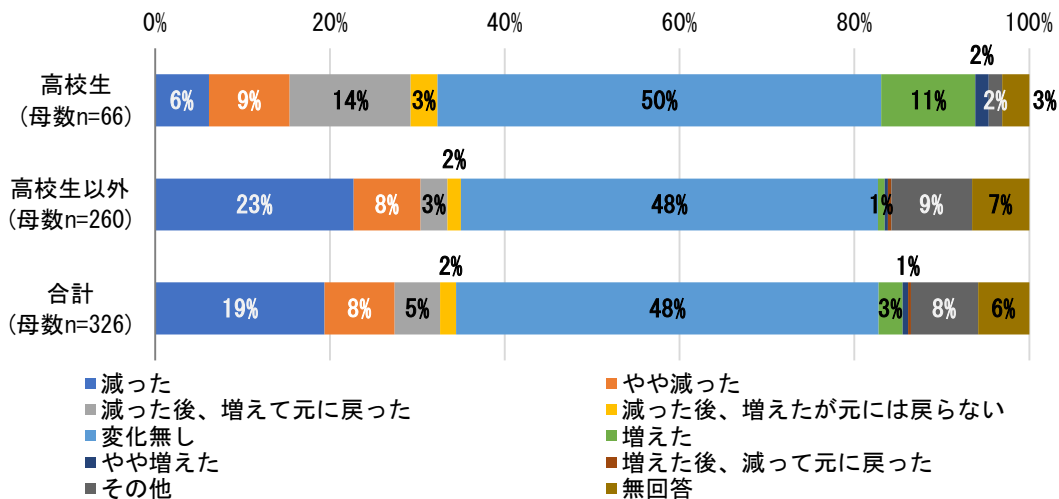


図 5-32 新型コロナウイルス感染症拡大による路線バスの利用の変化

(21) 新型コロナウイルス感染症拡大によるかわみんタクシー利用の変化

新型コロナウイルス感染症拡大による影響について、かわみんタクシーの利用では6割が「変化無し」、2割が「その他」となっています。

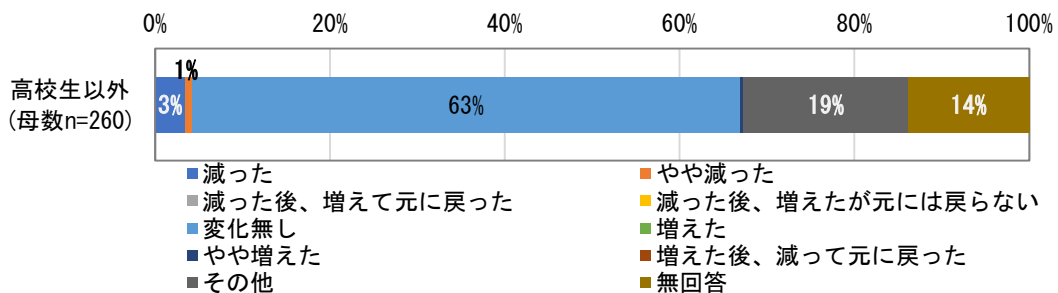


図 5-33 新型コロナウイルス感染症拡大によるかわみんタクシーの利用の変化

5.2. 来訪者アンケート結果

5.2.1. 調査概要

町外から日常的に来訪される方の現状や、移動する際の意識などを把握するために、通勤や業務で町内にある職場や事業所等へ来訪される方へのアンケートを実施しました。

調査実施時期	令和4年（2022年）8月
調査方法	Web上で回答
調査対象	インター産業団地の企業に勤めている従業員
有効回収数	26票

5.2.2. 調査結果

(1) 職種

「工場・作業所」と「倉庫・配送事業所」、「事務所・オフィス」、「飲食店」の従業員から回答を得られました。

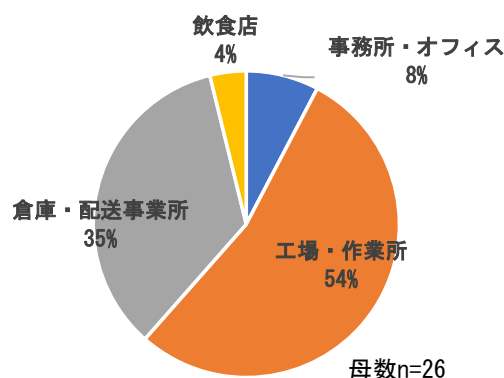


図 5-34 来訪者の職種

(2) 来訪時の交通手段

来訪時の交通手段は、ほとんどが「車（自分で運転）」ですが、鉄道や路線バスの利用もみられます。

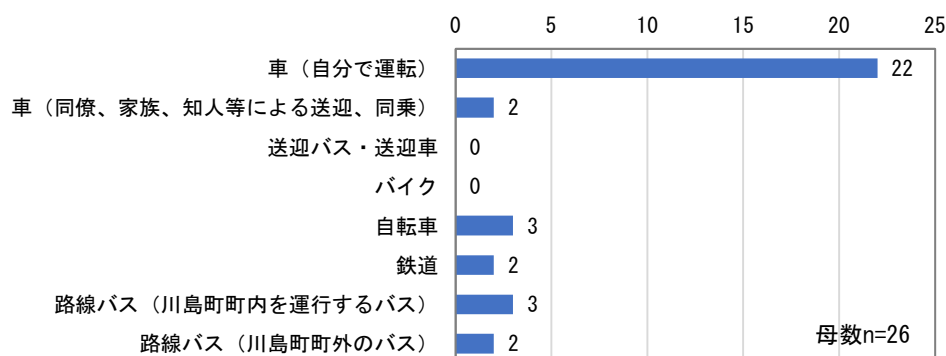


図 5-35 来訪時の交通手段

(3) 職場や事業所による通勤・業務の交通面に関する補助やサポート

車（自分で運転）で来訪している人の回答がほとんどであったため、利用している職場や事業所による通勤・業務の交通補助は「車・バイクの燃料代補助」となっています。

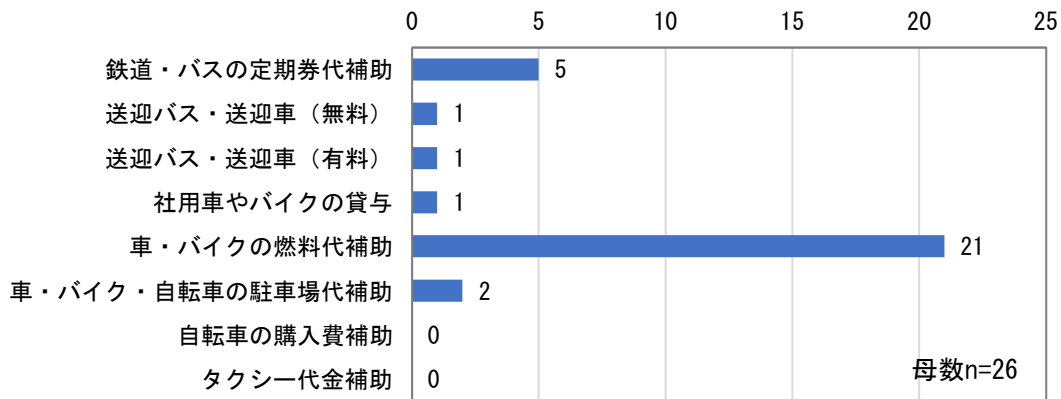


図 5-36 職場や事業所による通勤・業務の交通面に関する補助やサポート

(4) 町内を運行する路線バスの利用状況

この1年間における町内を運行する路線バスの利用について、「1回以上ある」が3割となっています。

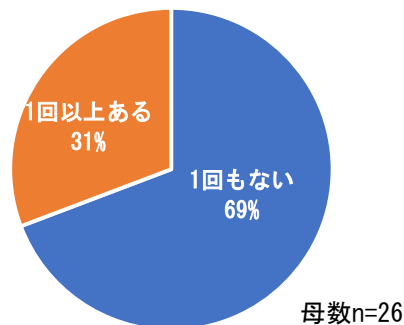


図 5-37 この1年間における町内を運行する路線バスの利用について

(5) 町内を運行する路線バスの認知度

町内を運行する路線バスについて「知っている」と「だいたい知っている」をあわせると6割が知っていると回答しています。

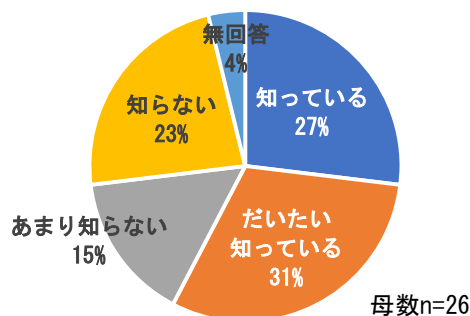


図 5-38 町内を運行する路線バスがどこからどこへ行くか

(6) 路線バスを利用しない理由

町内を運行する路線バスを利用しない理由として、「自動車（自家用車や送迎）で移動できるから」が最も多く、次いで「自転車やバイクで移動できるから」となっています。「バス停が遠いから」と「目的地近くまでバスが行かないから」といったバスの経路に関する点も理由としてあがっています。



図 5-39 町内を運行する路線バスを利用しない理由

(7) 現在の路線バスの維持確保について

路線バスのサービスを維持確保することについては、「思う」、「やや思う」をあわせると7割が維持確保するべきであると回答しています。

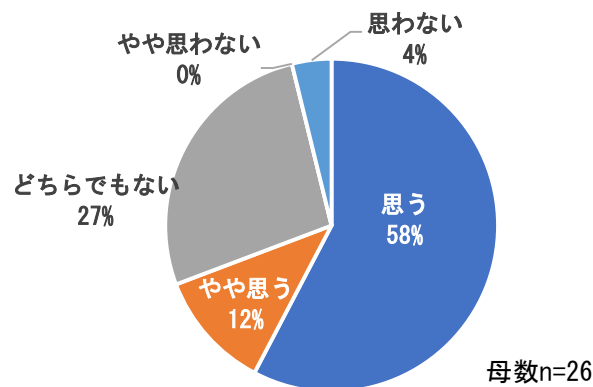


図 5-40 現在の路線バスを維持確保することについて

(8) 新型コロナウイルス感染症拡大による路線バス利用への影響

新型コロナウイルス感染症拡大による影響について、路線バスの利用が「減った」と「やや減った」をあわせると3割が減ったと回答しています。

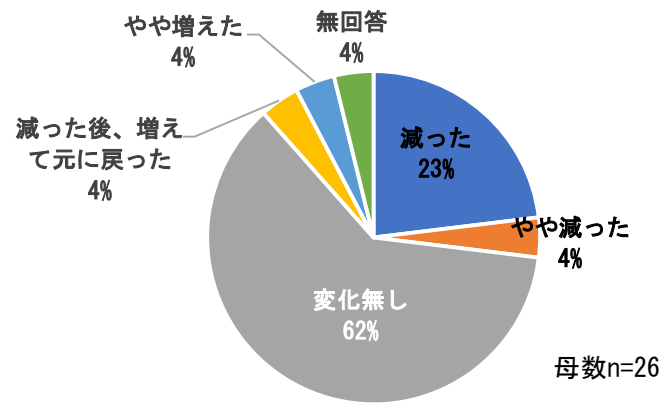


図 5-41 コロナ禍における様々な路線バスの利用について

5.3. 子育て世代ヒアリング結果

5.3.1. 調査概要

お子さんの通学・通勤、塾等の送迎の現状や、困っていること、要望等を把握するために、小学校高学年から高校生のお子さんがある保護者にヒアリングを実施しました。

<対面ヒアリング>

実施日・場所	令和4年（2022年）8月30日（火）18時～19時10分 川島町役場 会議室
調査方法	2グループに分かれてヒアリング
調査対象	子育て世代（小学校高学年～高校生の保護者）
参加者数	9名

<Web アンケート形式ヒアリング>

調査実施時期	令和4年（2022年）8月
調査方法	Web上で回答
調査対象	子育て世代（小学校高学年～高校生の保護者）
有効回収数	23票

5.3.2. 調査結果

（1）お子さんが移動で困っているか

現在、お子さんが移動に困っているかどうかについては、「困っている」と「やや困っている」をあわせると6割が困っていると回答しています。

将来において移動に困りそうかどうかについては、「困りそう」と「やや困りそう」をあわせると9割が困りそうと回答しています。

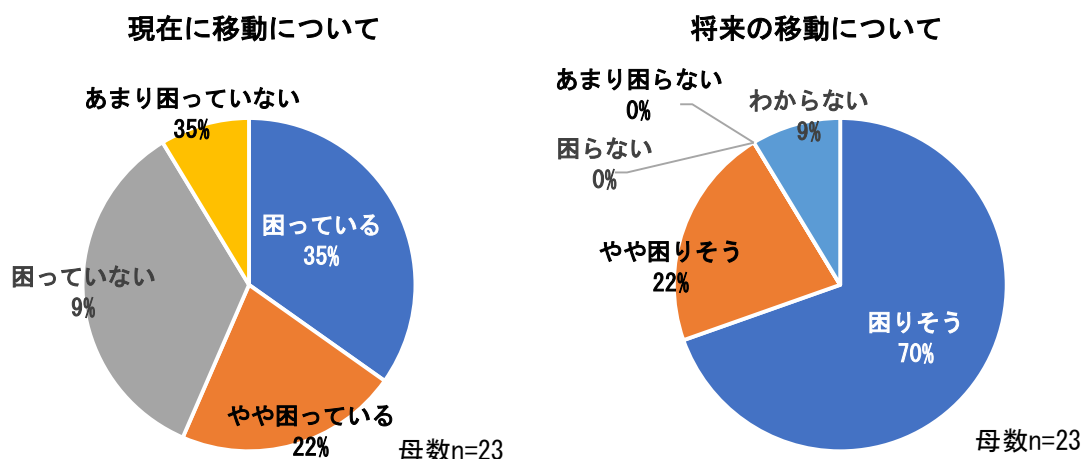


図 5-42 お子さんの移動について（現在と将来）

対面ヒアリングと Web アンケートから、お子さんの移動について困っていることは以下のとおりです。

<移動で困っていること>

- ・ 部活の朝練と夜練習に合うバスの便がない。
- ・ 駐輪場付のバス停までが遠く、結局は駅まで送迎してもらうことになる。
- ・ 駐輪場のあるバス停が少ない。あったとしても屋根が無く雨ざらしである。
- ・ 自転車駐輪場があるバス停について、情報が少なくて分かりにくい。
- ・ 八幡のバス停までトラック等の多い道があり、自転車で通るのが危険である。
- ・ 帰宅時は夜になるため防犯の面でバスを降りてから、特に女子は不安である。バスの本数が少ないため、いつも乗っているバスや利用しているバス停を不審者に特定されるという話もある。
- ・ 夜に釘無のバス停で降りると明かりや通りも少ない。
- ・ 八幡から若葉駅へのバスの時間が変わり通学に間に合わなくなったため使えなくなった。今は駅まで送迎しているが、バスを使いたくても使えない状況がある。
- ・ 朝の通学時に電車まで送迎する場合に、若葉駅へ向かう道が混雑している。道が空いている高坂駅へ向かう人も多い。
- ・ バスの定期代が高く、経済的な負担が大きい。出丸地区の住民はバス停まで送迎してバスを使うくらいなら直接駅まで送迎した方がガソリン代を鑑みてもバス代より安い。
- ・ バスの定期代が高かったり時間が縛られたりしてしまうため、十数キロを自転車のみで通学している子もいる。バス代の代わりに親が良い自転車を買って与える例もある。
- ・ 通学の所要時間によっては部活を諦めなければならなくなったり、親としても付きっきりで毎日送迎するのは難しかったりと、高校 3 年間の交通事情は親子双方にとってとても重要になっている。
- ・ 高校のスクールバスを釘無から乗車している。釘無までは自転車か送迎となってしまう。自転車で上尾市まで行っていたが、土手区間の走行などは危険を感じていたようだ。
- ・ 高校のスクールバスは利用料金が安くはない。釘無からスクールバスに乗る以外には、いったん川越まで路線バスで出て、さらに鉄道を使うと片道 90 分かかる。車の送迎なら 40 分であり、倍以上の時間がかかっている。そして定期代も高い。バスが鉄道の倍以上の価格であり、(本数が少ないにもかかわらず) 値段が高い。

<近い将来、お子さんの成長とともに想定される交通上の課題>

- ・ 塾にバスで行かせたいが 1 時間に 1 本の運行間隔では合う便がない。
- ・ 高校生になると進学先は交通事情を加味したものになる。
- ・ 高校は子どもが自転車等、自力で通学できる場所を選択しているし、親として

も選択してほしいと考えている。

- ・ 免許を取得しても、車での移動は環境問題を考えると利用は無いと思っている。バスを使いたいのが不便である。
- ・ 複数の子どもが高校に進学するとバス料金がかかり、経済的負担が大きい。

(2) 地域公共交通で解決できること、そのために必要な対策

- ・ 主要なバス停は、防犯のため夜でも明るくし、自転車を止められる屋根付きの駐輪場を整備する。
- ・ 工業団地の企業送迎バスの車両が空で走っているのを見かけるがもったいないので、1日数本や朝夕だけでも良いので役場経由などで走らせる。
- ・ 出丸から各地区で通学生を拾いながら八幡発のバスに接続する、スマートフォンアプリで乗車予約・ルート設定が行われる乗合タクシーを運行する。特に、夕方はゆっくり送迎に行くことが出来ても朝は忙しいので、朝だけの運行でも良い。
- ・ バス停まで自転車で行くことのハードルを下げるためにも、どのバス停に自転車置き場があるかの情報を積極的に公開すべきである。通学時だけではなく、町外への外出時にわからない高校生が多いのではないか。
- ・ 昼間のバス本数が少ないため、テスト期間などの帰宅時に2時間待つこともある。利用需要を把握して、きめ細やかな時刻表を検討してほしい。
- ・ 高校進学時に、交通手段は大きな課題である。バスを使う場合は、経済的負担が高いため、定期代補助などがあると子育て世代に優しい。
- ・ 町の公共交通として路線バスを維持確保するなら、高校生の定期券補助などがあったもよい。
- ・ かわみんタクシーを高校生が使うことは、まだ想像が難しい。乗り合わせを勧める検討はしてもよい。

(3) 公共交通を利用してもらうためにできること

- ・ 子育て世代に必要なバス運賃補助を町の政策として検討する。
- ・ バス会社(東武バス)に、利用需要、利用要望にあった時刻表を検討してもらう。単にバスを増便するというのではなく、どこを増やしてどこを減らすなどについても検討してほしい。
- ・ バスは料金が高い(定期が高い、割引率が低いのでは)ので、さらなる学生割引を検討して欲しい。
- ・ 今はサブスクリプションの時代で実際にその方が便利なので、乗合タクシーやバスにおいても年間パスのような形が良い。
- ・ バス停の防犯対策、街灯の整備を行う。
- ・ どういう移動手段があるのかを人伝で知ることがほとんどである。知らない人は知る方法がない。情報提供を充実してほしい。

5.4. 高校生ヒアリング結果

5.4.1. 調査概要

進学または就職先を検討するうえでの交通の課題、町内の移動目的や交通手段、地域活動等の現状や困っていること、要望等を把握するために、高校生へのヒアリングを実施しました。

調査実施時期	令和4年（2022年）9月
調査方法	Web上で回答
調査対象	町内在住の高校生
回収数	6票

5.4.2. 調査結果

寄せられた意見は以下のとおりです。

（1）移動で困っていること

＜現在、移動で困っていること＞

- ・ バスの運行便数が少ない。
- ・ 駅または学校まで自転車では遠い。

＜将来、移動で困りそうなこと＞

- ・ 大学まで通学時間がかかりそう、自力で行くことができなさそう。
- ・ 自分で車の免許を取るしか通学する手段がない。

（2）地域公共交通で解決できること、そのために必要な対策

- ・ バスの運行便数を増やす。
- ・ バスの路線を増やす。

（3）公共交通として路線バスを利用してもらうためにできること

- ・ バスの運行便数を増やす。
- ・ バス運賃を減額する。
- ・ バス停を増やす。

（4）公共交通としてかわみんタクシーを利用してもらうためにできること

- ・ かわみんタクシーがあることを知らない、もっとみんなに知ってもらう。
- ・ サービス内容まで知らない人が多い、詳しい説明を広く伝えるべきである。
- ・ 利用者が高齢者に限られるイメージがある。若者も利用できるなら、その情報を提供するべきである。
- ・ 利用時間を延ばしてほしい。

第 6 章 地域公共交通の課題

これまで整理した「社会状況」「国等の動向」「地域公共交通の現状」「移動実態とニーズ把握」等を踏まえ、本町の地域公共交通の課題を以下のとおり整理します。

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、居住地区が分散化しているという特性を持つ。	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
	路線バスのバス停圏域からはずれる交通不便地域が広範囲にみられる。	
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。	自分で運転できない高齢者の移動手段の確保
	運転免許返納者は増加傾向にあり、令和 3（2021）年は 92 人が返納している。	
送迎バス	平成 30 年（2018 年）度から小学校の統廃合に伴い、スクールバスが 4 台運行されている。産業団地では従業員用送迎バスが運行されている。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もおり、その代替交通手段が必要となっている。	スクールバスや企業送迎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	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行った。	かわみんタクシーの上手な利用の仕方
	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みられない。	
公共交通ネットワーク	町内には路線バス（4 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の 1 箇所だけである。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
	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」の結びつきが強まっている。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
	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
	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	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。	町外からの通勤手段の確保
	来訪の交通手段のほとんどが車（自分で運転）であるが、現在の路線バスを維持確保すべきとの意識は高い。	
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。車での送迎にかなりの時間を取られ、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
	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ため負担がかかる。	
	終バスが早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。	通学時のバス利用環境の改善
	バス停に駐輪場の設置、街灯設置等の夜間の安全性確保など、バス停環境に課題がある。	
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2.19（令和3（2021）年度）と高く、自家用車での移動がほとんどである。	路線バスとかわみんタクシーの基本的な運行情報に関する町民への周知
	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の認識あり。	
	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もあり得る。町民の4割が町外へのお出かけについて不便や心配等を感じており、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している。	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	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んでいる。	公共交通に関する新技術の活用
	町民のほとんどがスマートフォンを所有、経路検索やアプリで移動手段を検索している。	
	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持っている。	行政のデジタル化との連携

第7章 基本方針及び目標

7.1. 基本方針

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、次項のように基本方針を定めます。

7.1.1. 目指す将来のまちの姿

第6次川島町総合振興計画では、まちづくりの基本理念を「ここが好き、やっぱり好き」と定め、今住んでいる方や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づくりを目指しています。これを継承する将来都市像「『ここが好き』未来につながるかやぐ都市かわじま」を実現するため、公共交通の利便性の高い地域に住居や生活利便施設などを誘導しつつ、各地域を公共交通などのネットワークで結んだコンパクトな都市の形成を目指しています。また、川島インターチェンジ周辺においては、計画的な都市的土地利用への転換により、町の活性化につなげます。

交通体系の整備方針としては、道路・公共交通ネットワークにより、町内外の円滑な移動環境の確保、隣接市町との連携強化を目指しています。公共交通に関しては、民間路線バスの存続を図るほか、最新技術の導入を検討し、子ども・高齢者・障がい者など、だれもが使いやすい公共交通ネットワークを整備します。

●拠点

本町の骨格を形成するうえで重要となる場所を拠点として位置づけます。

●軸

各拠点間を連携するとともに、町外への広域交通や町内移動を支える幹線道路、水辺空間や生物多様性を支える連続性を持った河川を軸として位置づけます。

●ゾーン

拠点・軸の形成を下支えし、都市づくりを展開するうえでベースとなる面的な区分けをゾーンとして位置づけます。

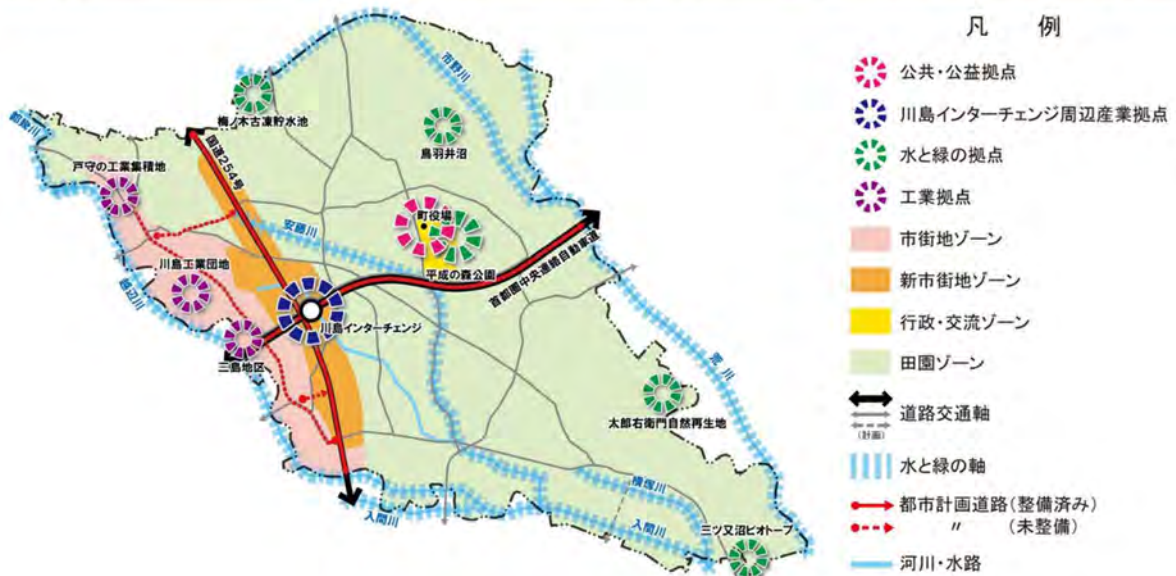


図 7-1 将来都市構造

出典) 都市計画マスタープラン

7.1.2. 地域公共交通計画が目指すまちの姿

既存の公共交通の維持とともに、地域の多様な輸送資源の活用や新技術の導入などの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、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を目指します。

7.1.3. 地域公共交通の役割

町内・町内外の移動を確保し、町民生活を支える役割

住宅市街地や集落地がコンパクトにまとまり、地域にふさわしい住環境が守り育てられる都市像の形成に併せて、町内の拠点や町外への移動手段を提供し、通勤・通学、買物、通院などの日常生活や子育てを支える役割を担います。また、高齢化が一層進行する中で、高齢者をはじめとする移動制約者の外出を支援し、社会参加の促進や健康増進等に寄与する役割を担います。

地域公共交通を町民が生活を行う上で必要不可欠な社会基盤として位置づけ、地域と交通事業者、行政等が連携・協力して、誰もが移動しやすい環境を充実させることを目指します。

まちづくりと連携し、地域活性化と都市機能の持続性に資する役割

川島インターチェンジの開発や、市民生活を支える拠点へ人が集まりやすい交通環境を整備することで地域活性化を図るとともに、町民生活を支える各種サービス機能の立地を維持する役割を担います。本町は夜間人口より昼間人口が多く、町外から町内へ通勤や業務で来訪される方が多いことから、来訪者の移動利便性を向上させて地域活力の推進を図ります。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造が実現し、医療・福祉・産業などのサービスの整備と、環境負荷の低減など、将来にわたり持続可能な都市を形成するための社会基盤としての役割を担います。

7.2. 目標

第6章で整理した課題への対応の視点から、目標を設定します。

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	

第 8 章 地域公共交通施策

8.1. 施策体系

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

8.2. 地域公共交通施策

施策① 路線バスの維持確保

目的 新型コロナウイルス感染症拡大の影響で利用者数が減少している中、町民等の足となっている路線バスを存続させ、関係主体の協力のもとで利用者数を回復していきます。

概要 ■ 路線やサービス水準の維持確保

新型コロナウイルス感染症拡大の影響で全国的に路線バスの利用者数が減少しています。本町で運行されている路線バスも利用者数が減少しています。路線バスは廃止されると復活することが容易ではありません。そこで、早期の利用者数の回復を進めながら、路線バスのサービス水準の維持に取り組みます。

あわせて、町は公共交通の利用方法等を広報するとともに、町民や企業、観光地等と協力してバスの利用促進の取組を推進していきます。

また、現在運転手不足により路線維持が困難な状況となっています。そこで、運転手不足など路線バス事業者の抱える課題について、町民に情報を発信、路線バスの維持の支援を行っていきます。

実施主体 川島町、バス運行事業者、地域、企業

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
路線やサービス水準の維持確保					
保					

施策②

かわみんタクシー乗り合わせの促進

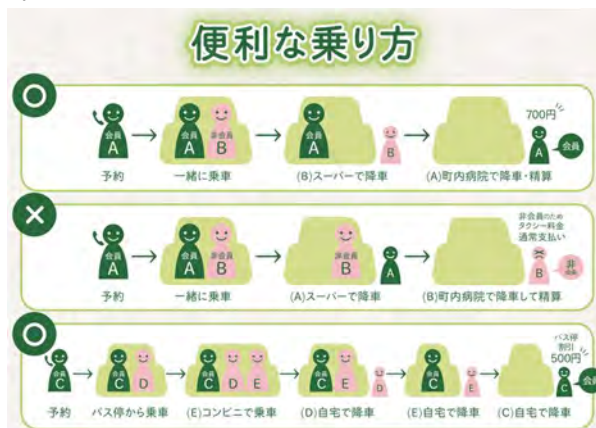
目的

路線バスは利用者が増えるほど事業性が向上しますが、かわみんタクシーは利用者が増えるほど町の負担が増加します。高齢者や学生、障がい者など、誰もが利用しやすい運行形態を検討するとともに、町の負担を含めた事業性改善を目的に、かわみんタクシーの乗り合わせを促進します。

概要

■ 乗り合わせの周知

取組の第一段階としては、具体的な乗り合わせ例や利用者メリットに加え、利用状況や町の財政負担を利用者にわかりやすく周知して、利用者利便と事業継続性を高めます。



現在の案内チラシにおける乗り合わせの紹介

■ 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ります。

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ます。

実施主体

川島町、かわみんタクシー運行事業者

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
乗り合わせの周知					
配車アプリを活用した実証実験					
調査・検討					
実証実験の実施					
実態調査・評価検証				▲	

施策③

サイクル・アンド・バスライドの実施

目的 バス停またはバス停付近にバス利用者用の自転車駐輪場を整備することで、今までバス停が遠いなどの理由で路線バスを利用しなかった人にとって、バスが利用しやすくなります。

概要

■ バス停駐輪場の整備

バス停周辺に用地を確保し、サイクル・アンド・バスライド用の自転車駐輪場を整備します。



バス停に隣接した駐輪場

■ 民地を活用した実証実験

バス停周辺に用地が確保できない場合は、駐車場や空地の一部を借用して実証実験を行い、ニーズを把握します。

実施主体 川島町、地域

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
バス停駐輪場の整備					
駐輪場用地の検討	■				
駐輪場の整備			■		
民地を活用した実証実験					
調査・検討	■				
実証実験の実施			■		
実態調査・評価検証				▲	

施策④**安全で便利なバス待ち環境の整備****目的**

バス停近くの店舗等に協力いただき、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)」としてバス待ち環境の向上を図ります。

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あがりました。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ます。

概要

■ **施設協働のバス待ちスポットの設置**

バス停近くの店舗等の施設と協働で、店内等にバス待ちスポットを設置します。

■ **バス停周辺の道路環境の整備**

以下のとおり、バス停周辺の道路環境の整備を進めます。

- ・ 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、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)
- ・ 整備箇所、優先順位の設定
- ・ 道路整備の実施

実施主体

川島町、地域

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
施設協働のバス待ち スポットの設置					
バス停周辺の道環境の 整備					
現況調査					
整備順位の設定					
道路整備の実施					

施策⑤**スクールバスの活用可能性の検討**

目的 現在、平成 30 年 4 月の小学校の統廃合を機にスクールバスが 4 台運行しています。

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ません。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の可能性について検討します。

概要**■ 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**

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ますが、改めて運行実態を整理します。また、学校や運行事業者との協議調整を行います。

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します。

スクールバスは座席のサイズが児童用に小さくなっているため大人が利用する上での課題があります。スクールバスの児童以外の利用可能性について検討します。

実施主体

川島町、スクールバス運行事業者、町内の小学校

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
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					
実態把握・事例整理					
活用可能性の検討					

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****目的**

平成 20 年 3 月に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、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ます。また、川島インターチェンジ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ます。

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、川島インターチェンジ南側地区における路線バス等について検討します。

概要**■ 川島インターチェンジ南側地区開発計画との連携**

川島インターチェンジ南側地区の開発計画は、「第 6 次川島町総合振興計画」に位置づけられており、開発計画の検討が進められています。こうした動きと調整を図りながら、高速バスや路線バス、バス停留所設置等について検討します。

**実施主体**

川島町、バス運行事業者、川島インターチェンジ南側地区開発関係機関

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
川島インターチェンジ南側地区開発計画との連携					
関係機関と連携・調整					
路線バス等の検討					

施策⑦**企業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します。

概要**■ 企業送迎バスの有効活用の検討**

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ますが、計画策定後に改めて企業送迎バスの運行実態を整理します。また、運行主体や運行管理主体との協議調整を行います。さらに、他地域での企業送迎バスの活用事例について整理します。

実態把握の結果を踏まえ、企業送迎バス活用した地域内公共交通の導入可能性を検討します。

実施主体

川島町、企業送迎バス運行事業者、企業

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
企業送迎バスの有効活用の検討					
実態把握・事例整理					
有効活用等の検討					

[事例] 企業シャトルバスの市民相乗り利用

静岡県湖西市と愛知県豊橋市では、市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、市民が車に頼らなくても豊かな生活を送ることができるように、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を行っています。この「企業シャトル BaaS」は平日のみ、ルートによって1日あたり3～4便運行しています。

市内企業が運行するシャトルバスを借りて運行しているため、バスの乗車人数管理のため、登録と事前予約、回数券もしくは定期券の購入が必要です。事前購入のため、車内での現金の取り扱いは一切ありません。乗車予約は乗車したい日の前日 17 時までには電話または市公式 LINE、自動音声受付サービスで予約します。

利用方法

BaaSを利用する方法

ステップ1	ステップ2	ステップ3	ステップ4
 <p style="font-size: small;">乗りたい日の前日 17時までに、湖西市公式LINEもしくは下記の電話番号へ電話し、予約します。</p>	 <p style="font-size: small;">出発する時間の5分前までに乗る乗降場所待機します。</p>	 <p style="font-size: small;">バスに乗ります。</p>	 <p style="font-size: small;">降りる際に、 ①回数券を箱に入れるか ②定期券を運転手へ見せ、バスを降ります。</p>

運賃 1乗車200円

◇8・9月◇ 窓口等で予約した方へ専用回数券を提供します。
 ◇10月～1月◇ 窓口で事前に回数券が定期券を購入していただけます。

- ・回数券・・・1枚(200円券) ※回数券は、1枚単位で購入できます。
- ・定期券・・・1ヶ月分3,000円、2ヶ月分6,000円
- ※定期券は、2種類です。毎月1日～月末までの販売となります。

※事前購入のため、車内での現金の扱いは一切なし。
 ※窓口は、「湖西市役所都市計画課(庁舎2階)」です。

▼詳細はコチラ▼


注意事項 利用には、**事前登録**が必要です。
 登録は、以下の電話番号に電話、もしくは右QRコードからお願いします。

対象店舗 **クーポン対象店舗 全9つの商業施設**

<ul style="list-style-type: none"> ・遠鉄ストア 湖西店 ・南部ショッピングセンター ・いちかわ珈琲 ・caféひまわり ・Sucre (シュクレ) 	<ul style="list-style-type: none"> ・杏林堂薬局 新所原駅南店、鷺津店、新居店 ・静岡やすま園 ・ときわカフェ ・パピヨン 湖西店 <p style="font-size: x-small;">※各店舗のクーポンの詳細は、クーポン券に記載しています。 ※定休日は、お店毎に異なるためご注意ください。</p>
--	---

コロナ対策 **バス車内の新型コロナウイルス対策について**

- ・車内での会話は禁止、マスクの着用が必須です。
- ・乗降口に消毒用アルコールやウェットティッシュを配置し、定期的に窓を開けて換気しています。

※新型コロナウイルス感染拡大状況によっては中断する場合があります。
 ※湖西市企業シャトルBaaSの詳細や利用する方法などは、以下で検索をお願いします。

問合せ  湖西市役所 都市計画課 ☎053-576-4560 

出典) 湖西市ホームページ

- 78 -

施策⑧

通学利用者のための支援策の検討

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りました。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状況です。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、埼玉県やバス運行事業者に働きかけます。

概要

■ 「学生いちねん定期券」の周知

東武バスグループ3社では「学生いちねん定期券（金額式 IC 定期券）」を期間限定で販売しています。定期券の片道運賃額以下の区間であれば、グループ全ての路線バスが利用でき、乗り越しも差額の支払いです。これを多くの人に知ってもらい、利用してもらうための周知活動を展開します。



学生いちねん定期券
出典) 東武バスホームページ

■ ボランティア送迎の継続

現在、地域ボランティアが主体となって、バス停から遠い地域の高校生を町外駅まで送迎する通学支援が実施されています。今後、路線バス利用との組み合わせ等を含め、利用ニーズに応じたサービス展開やサポートを検討していきます。

■ 高校生の通学利用での路線バス利用補助対策の検討

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を踏まえて施策内容を検討します。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します。

実施主体

川島町、埼玉県、バス運行事業者、地域

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
「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					

[事例] 高校生等通学定期券補助制度

子育て世帯の負担を軽減し、子どもの進路選択の幅を広げるため、高校生等の通学定期券額が一定額を超える場合に、その一部を補助する制度を導入している事例があります。

<埼玉県飯能市の高等学校通学費補助制度>

通学費にかかる保護者の負担軽減と路線バスの利用促進を図るため、路線バスで通学する高校生等の通学定期補助として、居住地の最寄りのバス停から飯能駅または東飯能駅までの区間を対象に、年間6万円を超える額の全額を市が補助しています。

高等学校等のバス通学を応援します!

～令和4年度高等学校通学費補助制度改正のご案内～

■対象者を拡大します!
飯能市内在住で「ばすくーる365」の購入額が6万円を超える生徒等^(※)
※生徒等とは、中学校、高等学校、大学、専門学校、専修学校、各種学校に通う生徒及び学生

■補助金額を拡充します!
自己負担額は最大6万円!6万円を超える経費については市が全額補助します。

■対象区間を拡大します!

飯能駅・東飯能駅を起点として	
第二区・原市場・名栗方面	「永田」バス停から先
中藤・中沢方面	「新寺」バス停から先
南高麗方面	「保入沢」バス停から先

■申請方法が変わります!

◇ 「ばすくーる365」の場合
申請書は定期券購入窓口へご提出ください。

◇ 1か月、3か月、6か月定期券の場合
定期券購入後に市に申請書をご提出ください。

※詳細は市ホームページに掲載しています!

【問い合わせ】 飯能市市民生活部交通政策室 (飯能市役所本庁舎別館1階)
電話: 042-973-2111 E-mail: kotsu@city.hanno.lg.jp

出典) 飯能市ホームページ

<埼玉県ときがわ町の子育て支援対策通学費補助金>

ときがわ町の高校生は小川町や越生町、東松山市、坂戸市、川越市等の遠くの高校までバスと電車が通っていることから、バス路線を学生たちに便利に利用してもらうために、朝と夜の通学時間帯にバスの台数を増やし、通学定期料金を大幅に割り引いています。さらに全路線乗り放題としています。ときがわ町がバス事業者の赤字を補填する形で学生たちの通学を支援しています。例えば、1学期の5か月通学定期で21,000円、平日だけで計算しても片道105円相当となっています。

— 通学定期券 —

ときがわ町子育て支援対策通学費補助金 適用後

1学期定期 4月1日～8月31日	21,000円
2学期定期 9月1日～12月31日	17,000円
3学期定期 1月1日～3月31日	12,000円
1ヶ月	4,700円

出典) ときがわ町ホームページ

施策⑨**モビリティ・マネジメント（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します。

概要

■ **バス路線沿線地域 MM**

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します。

■ **学校や企業を対象とする MM**

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します。

企業 MM では、従業員を対象に公共交通の運行情報を周知します。

■ **転入者 MM の継続実施**

上記の配布物を、町役場にて転入者に配布します。

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す。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す。こうした取組について交通事業者と協力して実施します。

実施主体

川島町、川島町地域公共交通会議、バス運行事業者、かわみんタクシー運行事業者

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
バス路線沿線 MM					
学校・企業 MM					
転入者 MM の継続実施					

[用語説明] モビリティ・マネジメント（MM）

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へ促すために、「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組です。

目的 町民や来訪者等に公共交通を知ってもらうことを目的として、多くの人々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します。

概要

■ **公共交通イベントの実施**

「バスティバル!」の開催を継続します。また、かわじま春まつり等の行事やイベントにおいて、臨時便を運行し、公共交通の利用促進を PR するためのブースを出店する等の活動を実施します。



「バスティバル!」開催状況

■ **公共交通マップの作成**

町内全体の路線バス網やサイクル・アンド・バスライドの位置がわかるようなマップや利用案内を作成します。

■ **多様な媒体による情報提供**

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ます。

＜川島町の主なイベント＞

- かわじま春まつり
- 農業商工祭
- 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、バス運行事業者

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
公共交通イベントの実施					
公共交通マップの作成					
多様な媒体での情報提供					

目的

MaaS（Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。国内の交通事業者では MaaS に対応したアプリの開発・導入が進んでおり、本町においても路線バスとかわみんタクシー等の複数の交通手段を利用しやすくする MaaS 等の活用を検討します。

概要

■ **かわみんタクシーにおけるマイナンバーカードの活用検討**

本町では行政サービスのデジタル化を推進しており、町民の 2 人に 1 人がマイナンバーカードを持っています。埼玉県内で最も普及が進んでいます（令和 4 年（2022 年）11 月現在）。かわみんタクシーの登録・利用にマイナンバーカードを活用することで、登録時の事務処理の軽減、運行データ作成等の自動化により、事務負担およびコストの削減が期待できます。

■ **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**

路線バスとかわみんタクシーの乗継利便性を向上させるために、路線バスの時刻表を検索すると同時にかわみんタクシーの予約が可能なアプリ等の導入可能性を検討します。

実施主体

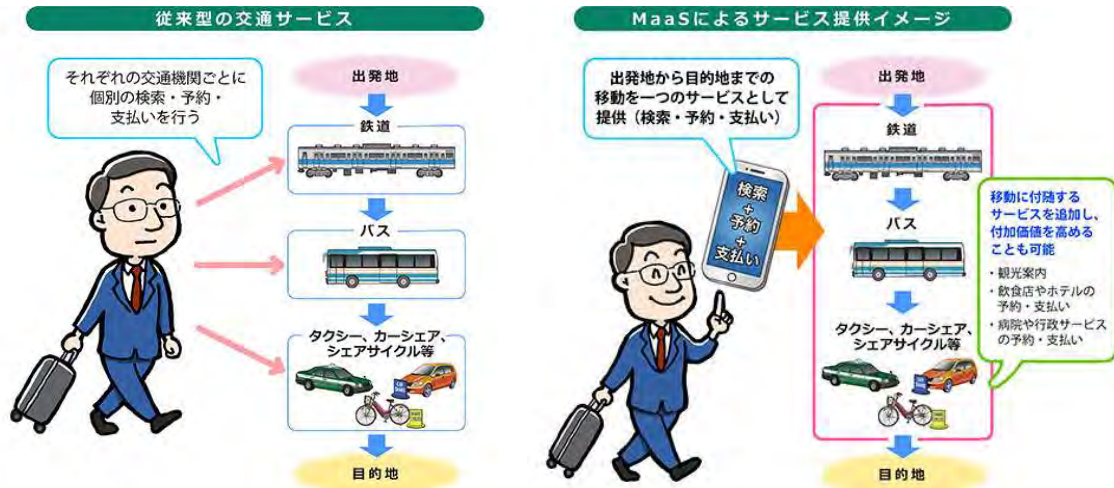
川島町、バス運行事業者、かわみんタクシー運行事業者

実施時期

	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)
かわみんタクシー登録におけるマイナンバーカードの活用検討					
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					

[用語説明] MaaS (マース)

Mobility as a Service の略です。情報通信技術 (ICT) の発達を背景に生まれた次世代の移動サービスです。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済を一括で行うことができます。



出典) 政府広報オンライン ホームページ

[事例] マイナンバーカードを活用した移動支援、MaaS 実証

群馬県前橋市では高齢者等移動困難者へのタクシー運賃補助「マイタク」において、マイナンバーカードを活用した電子化・自動化により、運行事業者と行政の事務負担・コストの大幅縮減、利用者の利便性向上を実現しています。さらに前橋市 MaaS「MaaS」として、マイナンバーカードと交通系 IC カードを紐づけることにより、前橋市民限定の割引サービスを実証しています。

マイナンバーカードを活用した高齢者等への移動支援 奨励賞

(群馬県前橋市、前橋地区タクシー協議会、(一社)ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構(TOPIC))

マイナンバーカードで便利でお得に元気に外出

(高齢者等移動困難者へのタクシー運賃補助「マイタク」のマイナンバーカードを活用した電子化、自動化)

過度な自動車依存社会

- ✓ 1人あたりの自家用車保有率 群馬県が第1位
- ✓ 自家用車の旅客輸送分担率 平成7年以降90%超
- ✓ 100m未満の移動でも4人に1人は自動車を利用

自家用車に頼らない外出を支援するマイタク

- ✓ 登録者数約2.4万人、月間約2.5万件利用の好評な制度

従来の紙での運用には多大な負担と様々な課題

- ✓ 毎月約2.5万枚の利用券の回収、データ入力・確認、年度当初の全登録者への利用券郵送等の膨大な事務処理
- ✓ 利用者には利用券忘れや紛失などの不便

マイナンバーカードで利用券を電子化

運行データ作成等も自動化

タクシー会社・市役所の事務負担・コストの大幅縮減、利用者の利便性向上を実現

事業効果	紙	マイナンバーカード	効果
利用者1人あたりの印刷郵送費	224円	0円	100%減
利用券1枚あたりの運転手 作業時間	運転手 120秒 事務員 120秒	運転手 60秒 事務員 0秒	75%減

利便性の向上(アンケート結果)

- ☛ 利用者の86%が「便利」、85%が「継続的に利用したい」
- ☛ タクシー会社事務担当者の80%が「便利」

拡張・展開の可能性

- ✓ 将来的に健康保険証や共通診察券としても活用されるマイナンバーカード1枚で、病院までの移動と受診が可能となる(マイタクの利用目的第二位は通院)
- ✓ マイナンバーカードを回数券として活用する仕組みであり、福祉チケットや施設利用券等としても利用可能で、全国の自治体への横展開も期待できる
- ✓ 自動運転による無人走行においても、個人の属性に応じた適切な支援の実施を可能とする仕組み

出典) 総務省ホームページ

第 9 章 計画の推進方策

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、下記に示す推進体制のもと、計画の進行管理を行います。

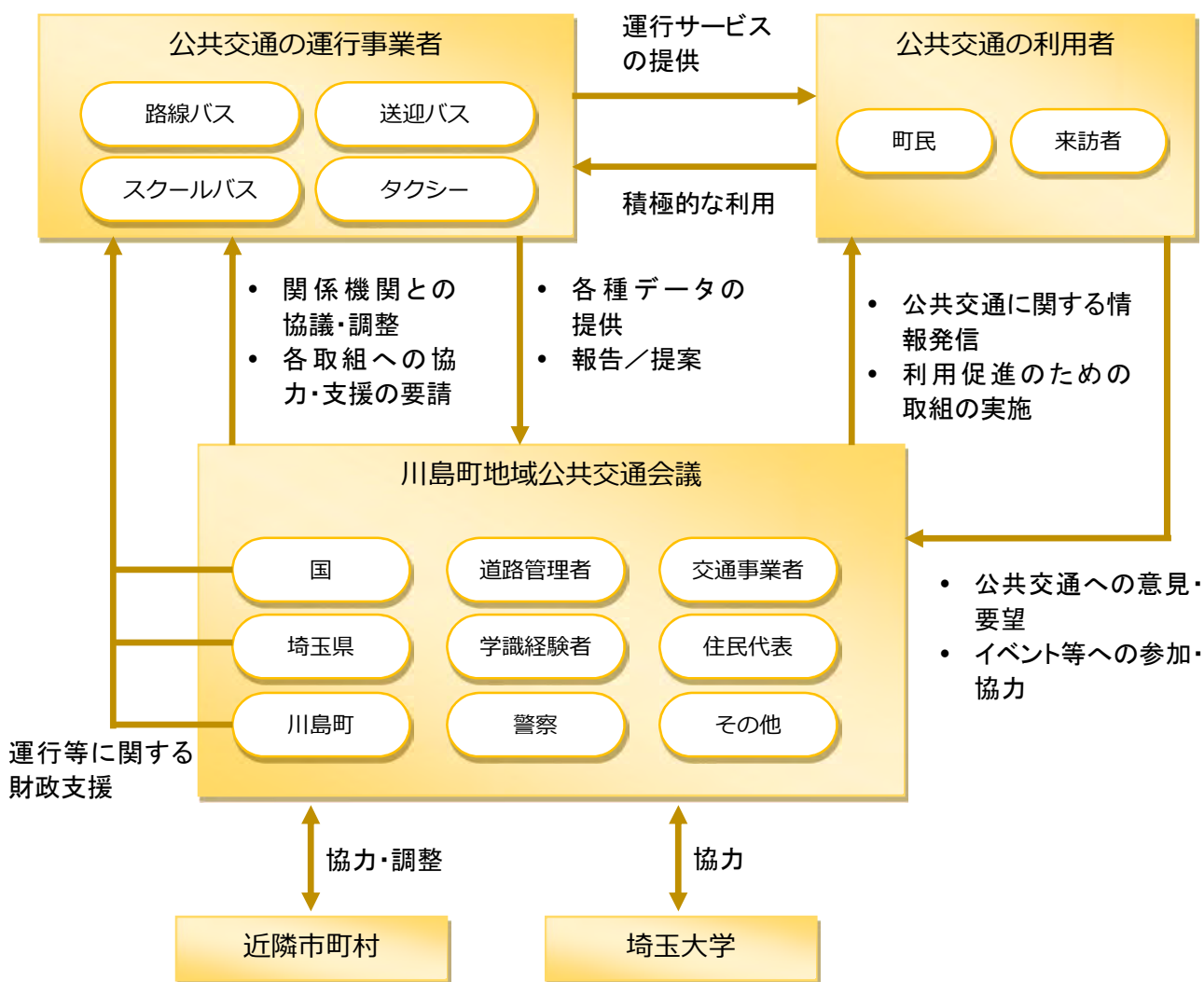


図 9-1 推進体制

9.2. 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設定し、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。

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	数値指標	目標値
	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） 町内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
目標 5 新技術やデジタル化の活用	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、以下のように示されています。

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

(3) 目標値の算出方法

①-1 バス利用者数

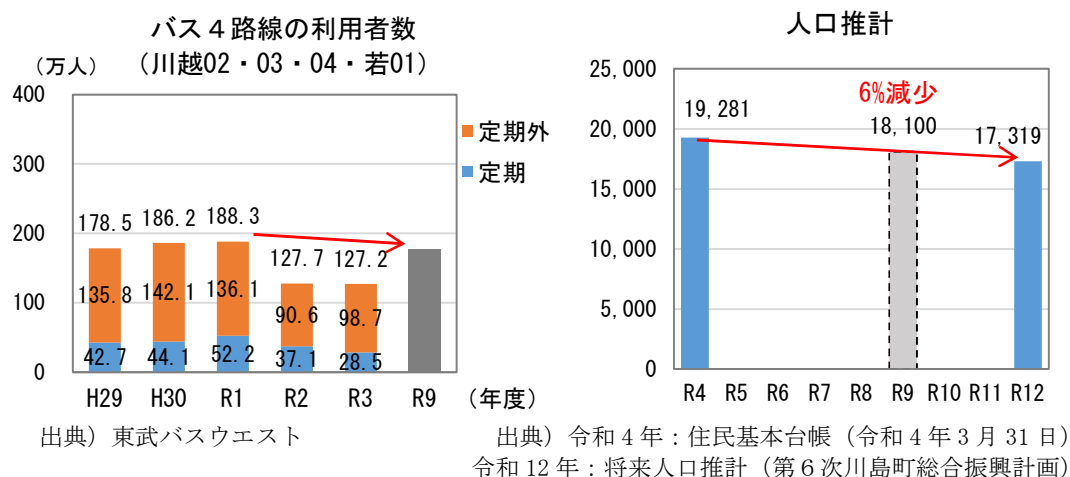
町内の路線バスについて「川越 02」、「川越 03」、「川越 04」、「若 01」の4路線の利用者数は、平成 29 年度（2017 年度）からの経年変化をみると、令和元年度（2019 年度）までは増加傾向でしたが、令和 2 年度（2020 年度）以降は新型コロナウイルス感染症拡大による影響で減少しました。

また、人口は今後も減少することが想定されており、令和 12 年（2030 年）では 17,319 人になると推計されています。これは、本計画の目標年次である令和 9 年（2026 年）で 6%減少することになります。

バス利用者数を新型コロナウイルス感染症拡大前に回復させることを目指し、人口減少を考慮して感染症拡大前（令和元年度（2019 年度））値の 6%減とします。

$$\text{令和元年度の路線バス利用者数 } 188.3 \text{ 万人} \times 94\% = 177 \text{ 万人/年}$$

■路線バスの利用者数、人口推計値

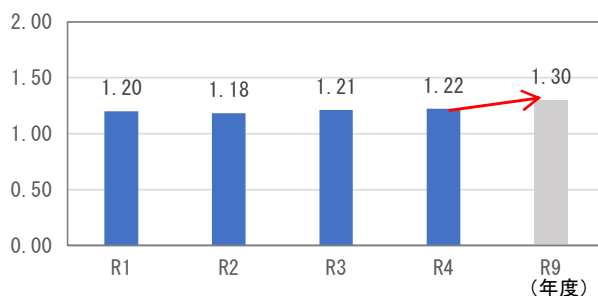


①-2 かわみんタクシー運行 1 件あたりの利用者数

近年の運行 1 件あたりの利用者数は 1.2 人/年前後でほとんど変化はありません。乗り合わせを推進することで 0.1 ポイント向上することを目指します。

$$\text{かわみんタクシー運行 1 件あたりの利用者数} : 1.30 \text{ 人/件}$$

■かわみんタクシーの運行 1 件あたりの利用者数

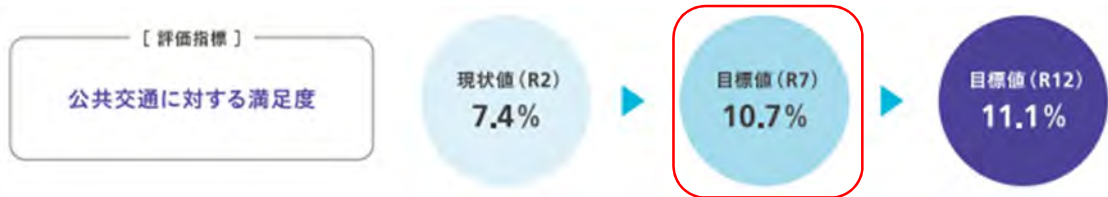


①-3 公共交通に対する満足度

第6次川島町総合振興計画では、本計画に基づく地域公共交通施策を推進することで「公共交通に対する満足度」を令和7年（2025年）に10.7%とすることを目標としており、本計画でこれを引用することで整合を図ります。

公共交通に対する満足度：10.7%

■ 第6次川島町総合振興計画における評価指標



出典) 第6次川島町総合振興計画（基本構想・前期基本計画）（令和3年10月策定）

②-1 圏央道を活用した公共交通施策の検討件数

圏央道川島インターチェンジ南側地区の開発計画と整合を図りながら、高速バスや路線バス、バス停留所等の公共交通施策の検討をすすめます。

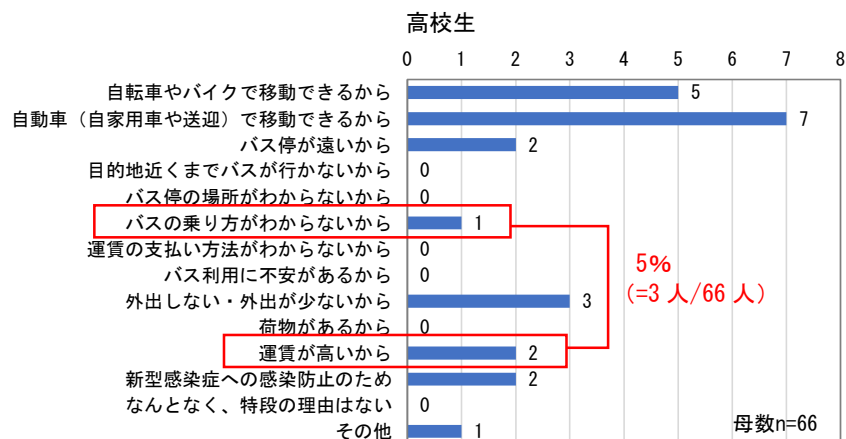
圏央道を活用した公共交通施策の検討件数：1箇所

③-1 高校生の通学における路線バス利用率

町民アンケートの高校生対象とした集計では、町外の通学において「路線バス」を利用している人は42%（回答数66人中28人）でした。アンケートで路線バスを利用しない理由として「バスの乗り方がわからない」と「運賃が高いから」を選択した人は5%でした。通学で利用しやすいように路線バスのサービスを改善し、各種周知活動を行うことで、この5%の半数3%に相当する高校生が路線バスを利用することを目指します。

高校生の通学における路線バス利用率（現況）42% + 利用率の向上3% = 45%以上

■ 路線バスを利用しない理由（町民アンケート結果から高校生を対象に集計）



④-1 公共交通の認知度

町民アンケート結果から、町内を運行する路線バスについて「知っている」と「だいたい知っている」をあわせると77%が知っていると回答しています。かわみんタクシーについては「知っている」と「だいたい知っている」をあわせると48%が知っていると回答しています。一方で、「知らない」と「今回初めて知った」をあわせると、路線バスは16%、かわみんタクシーは52%となっています。

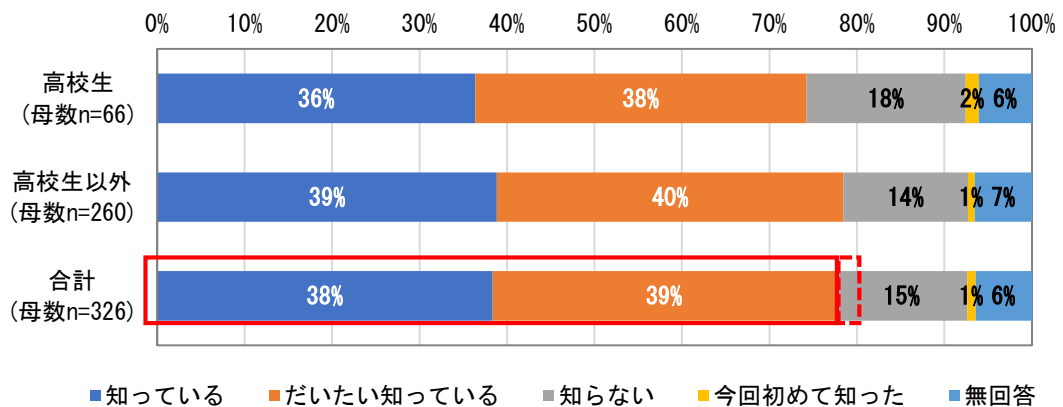
公共交通の各種周知活動を実施することで、路線バスについては認知度を現在よりも向上させ、80%以上になることを目指します。

かわみんタクシーについては利用方法や利用料金等について、多様な媒体を通してわかりやすく情報提供することで「今回初めて知った」人が運行内容等を継続して理解してもらうことを目指します。

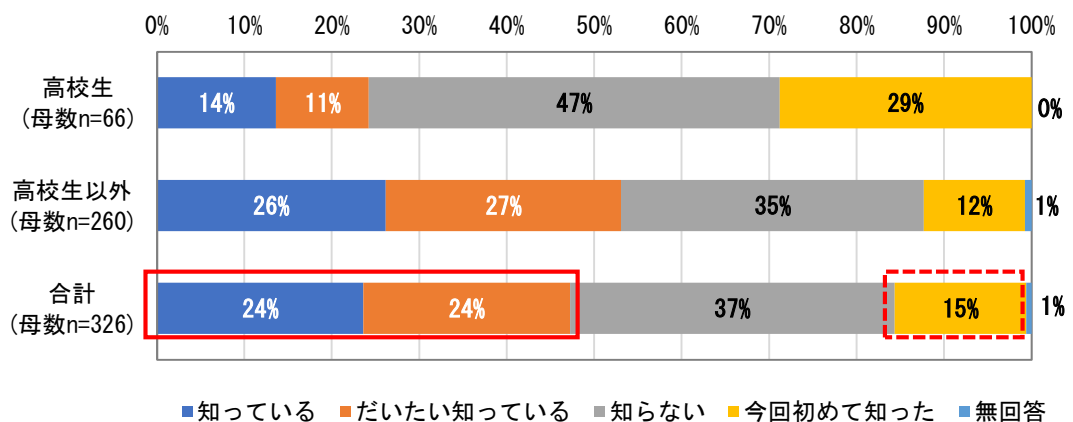
路線バスの認知度：80%以上

かわみんタクシーの認知度：48% + 15% = 63%

■ 路線バスがどこからどこへ行くか知っているか（町民アンケート結果）



■ かわみんタクシーの利用方法や利用料金を知っているか（町民アンケート結果）



④-2 公共交通の情報提供に協力する企業・施設数

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、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します。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します。

公共交通の情報提供に協力する企業・施設：10 施設以上

■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（令和 4 年 11 月時点）	

⑤-1 新技術の導入検討件数

町民生活上の様々な分野におけるデジタル化との連携、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について、1 件以上を検討します。

新技術の導入検討件数：1 件以上

9.3. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年川島町地域公共交通会議で実施時期に即した施策の実施状況を整理します。あわせて、目標値に関する確認を行い、目標年次の達成の見通しを検証します。

目標年次の中間にあたる令和7年度には、川島町地域公共交通会議において、計画目標（数値指標）の達成状況の評価と要因分析等を行います。これに基づき、必要な場合は施策や目標値を見直し、更には本計画の更新（次期計画の策定）に向けた検討を開始します。

9.4. 資金の確保

公共交通施策の実施にあたっては、原則、実施主体の資金によるものとします。

なお、施策の目的や性質に照らし、適宜、国や地方公共団体等の補助金を活用することも含めて、効果的に施策を実施していきます。

参 考 资 料

(1) 策定の経緯

<川島町地域公共交通会議>

回数	開催日	内容
第1回	令和4年(2022年) 7月5日	<報告事項> ■東武バス川島町役場線について ■かわみんタクシーについて <議事> ■地域公共交通計画について ■川島町の地域公共交通の現状について ■町民アンケートの実施について
第2回	令和4年(2022年) 8月22日	<報告事項> ■かわみんタクシーについて <議事> ■町民等アンケートの実施状況について ■ヒアリングの構成案について ■地域公共交通計画の骨子(案)及び施策(案)について
第3回	令和4年(2022年) 11月18日	<報告事項> ■かわみんタクシーについて <議事> ■川島町地域公共交通計画(素案)について
第4回	令和5年(2023年) 2月16日	<報告事項> ■かわみんタクシーについて <議事> ■川島町地域公共交通計画(案)について ■令和5年度の取り組みについて

(2) 川島町地域公共交通会議 委員名簿

<令和4年度第1回・第2回>

No.	氏名	所属	委員区分
1	瀬間 さやか	一般住民	1号委員 (住民及び利用者の代表)
2	飯島 久美子		
3	加藤 友英	東武バスウエスト株式会社 川越営業事務所長	2号委員 (一般乗合旅客自動車運送事業者)
4	樽見 聡	東武バスウエスト株式会社 坂戸営業所長	
5	斉藤 光広	有限会社川島タクシー 専務	3号委員 (一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者)
6	関根 肇	一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事	4号委員 (一般旅客自動車運送事業者が組織する団体)
7	藤田 貢	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長	
8	武藤 辰也	東武バス労働組合 川越分会長	5号委員 (一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体)
9	小川 ゆかり	関東運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官	6号委員 (埼玉運輸支局長又はその指名する者)
10	山崎 佑	埼玉県企画財政部交通政策課 主査	7号委員 (埼玉県交通政策課長又はその指名する者)
11	桑原 泰之	埼玉県東松山県土整備事務所 副所長	8号委員 (東松山県土整備事務所長又はその指名する者)
12	北嶋 貴行	東松山警察署 交通課長	9号委員 (東松山警察署長又はその指名する者)
13	石島 一久	川島町副町長	10号委員 (町長又はその指名する者)
14	江間 裕一	川島町健康福祉課	
15	岩下 直樹	川島町まち整備課	
16	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授	11号委員 (学識経験者)
	藤間 隆	政策推進課課長	事務局(連絡先) 〒350-0192 川島町大字下八ツ林870-1 TEL: 049-299-1752 FAX: 049-297-6058 メール: seisaku@town.kawajima.saitama.jp
	友野 篤司	政策推進課主幹	
	北尾 泰祐	政策推進課主査	
	品川 貴洋	政策推進課主任	

<令和4年度第3回・第4回>

No.	氏名	所属	委員区分
1	瀬間 さやか	一般住民	1号委員 (住民及び利用者の代表)
2	飯島 久美子		
3	小宮 良仁	東武バスウエスト株式会社 川越営業事務所長	2号委員 (一般乗合旅客自動車運送事業者)
4	荒井 謙二	東武バスウエスト株式会社 坂戸営業所長	
5	斉藤 光広	有限会社川島タクシー 専務	3号委員 (一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者)
6	関根 肇	一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事	4号委員 (一般旅客自動車運送事業者が組織する団体)
7	藤田 貢	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長	
8	武藤 辰也	東武バス労働組合 川越分会長	5号委員 (一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体)
9	小川 ゆかり	関東運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官	6号委員 (埼玉運輸支局長又はその指名する者)
10	山崎 佑	埼玉県企画財政部交通政策課 主査	7号委員 (埼玉県交通政策課長又はその指名する者)
11	桑原 泰之	埼玉県東松山県土整備事務所 副所長	8号委員 (東松山県土整備事務所長又はその指名する者)
12	北嶋 貴行	東松山警察署 交通課長	9号委員 (東松山警察署長又はその指名する者)
13	石島 一久	川島町副町長	10号委員 (町長又はその指名する者)
14	江間 裕一	川島町健康福祉課	
15	岩下 直樹	川島町まち整備課	
16	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授	11号委員 (学識経験者)
	藤間 隆	政策推進課課長	事務局(連絡先) 〒350-0192 川島町大字下八ツ林870-1 TEL: 049-299-1752 FAX: 049-297-6058 メール: seisaku@town.kawajima.saitama.jp
	友野 篤司	政策推進課主幹	
	北尾 泰祐	政策推進課主査	
	品川 貴洋	政策推進課主任	

(3) 川島町地域公共交通会議 設置要綱

○川島町地域公共交通会議設置要綱

平成24年10月18日

告示第74号

改正 平成25年2月27日告示第10号

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、同法第5条に規定する地域公共交通総合連携計画及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号ほか。）第2条第1項第1号に規定する生活交通ネットワーク計画（以下「交通計画等」という。）の作成に関する協議及び交通計画等の実施に係る連絡調整を行うため、川島町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を川島町役場内に設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 町営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通計画等の策定及び変更の協議に関する事項
- (4) 交通計画等の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 交通計画等に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (6) 町の地域公共交通施策の推進に関する事項
- (7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とし、町長が委嘱又は任命する。

- (1) 住民又は利用者の代表
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者

- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (6) 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長又はその指名する者
- (7) 埼玉県企画財政部交通政策課長又はその指名する者
- (8) 埼玉県東松山県土整備事務所長又はその指名する者
- (9) 埼玉県東松山警察署長又はその指名する者
- (10) 町長又はその指名する者
- (11) 学識経験者

2 委員の任期は、委嘱又は任命の日から2年とする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は、再任することができる。

(会長及び副会長)

第4条 交通会議に会長及び副会長各1人を置く。

2 会長は、委員の互選によりこれを定める。

3 会長は、会務を総括し、会議の議長となる。

4 副会長は、委員の中から会長が指名し、会長に事故があるときはその職務を代理する。

(会議)

第5条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

2 会議の議決は、委員による全会一致を原則とする。

3 前項により難しい場合は、出席委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、議長がこれを決する。

4 やむを得ない理由のため会議に出席できない委員のうち、第3条第2号から第9号までの委員については、会長及び副会長である場合を除いて、同一の団体又は機関に所属する者を代理人として出席させ、合意及び表決を委任することができる。

5 委員は、あらかじめ書面をもって、会長又は該当委員が特定した委員に、合意及び表意を委任することができる。

6 会議は、原則として公開とする。

7 会長は、会議の運営上必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め、必要な資料

を提供させ、又は意見を聴き、若しくは説明を求めることができる。

8 交通会議の庶務は、川島町政策推進課において処理する。

9 地域公共交通会議に関する相談、苦情、その他に対応するための連絡通報窓口は、次の表のとおりとする。

(川島町地域公共交通に係るご相談又は通報窓口)

川島町役場政策推進課政策・財政グループ

連絡先：TEL 049-299-1752

FAX 049-297-6058

(協議結果)

第6条 交通会議において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(分科会)

第7条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ分科会を置くことができる。

2 分科会は、第3条に定める構成員その他交通会議が必要と認めた者を委員とする。

3 分科会は、必要に応じて、関係者を招集し、意見を聴くことができる。

(経費)

第8条 交通会議の経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第9条 交通会議に監事2人を置く。

2 監事は、委員の中から会長が指名し、交通会議の会計を監査する。

3 監事は、監査の結果を会長に報告する。

(財務に関する事項)

第10条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第11条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第12条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮

って定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、公布の日から施行し、平成24年9月25日から適用する。

(会議の招集の特例)

2 この告示の施行後、最初の会議の招集は、第5条第1項の規定にかかわらず、町長が行うものとする。

附 則 (平成25年告示第10号)

この告示は、平成25年4月1日から施行する。

(4) 用語解説

あ行	
アプリ	特定の目的を持って作られた専用のソフトウェア。
Web (うぇぶ)	インターネット上の様々な情報 (テキスト・画像・動画など) を関連付け、結びつけるシステム。
Web (うぇぶ) アンケート	インターネット上で質問および回答できるアンケート。
AI (えーあい)	Artificial Intelligence (人工知能) の略。人間が行っている知的作業を行うことができるコンピュータソフトの技術・機能・機器のこと。
AI (えーあい) オンデマンド交通	AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。
か行	
核家族	夫婦とその未婚の子どもからなる家族のこと。
カーシェアリング	登録を行った会員同士で、自動車を共同で利用するシステムのこと。
キャッシュレス	お札や小銭などの現金を使用せずにお金を払うこと。
グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
国勢調査	日本に居住するすべての人を対象にした年齢・世帯・就業・住宅など人口の基礎的属性を知るための調査。1920年 (大正 9) に第一回調査を行い、45年 (昭和 20) を除いて 5年ごとに実施されてきた。
コミュニティバス	市区町村等が主体的に計画し、地域住民の移動手段を確保するために運行される乗合バス。
コンパクト・プラス・ネットワーク	医療・福祉施設、商業施設などや住居がまとまって立地し、地域公共交通と連携させることで、地域活力の維持や高齢者が安心して暮らせるまちを実現するまちづくりの考え方。
さ行	
サイクル・アンド・バスライド	バス停近くの駐輪場に自転車を置き、バス停からバスを利用して目的地に向かうこと。
新型コロナウイルス感染症、コロナ	人に感染する「コロナウイルス」として新たに見つかった「新型コロナウイルス (SARS-CoV-2)」による感染症。令和 2 年より急速に世界中で感染拡大した。
た行	
地球温暖化	人間の活動が活発になるにつれて、大気中に含まれる二酸化炭素 (CO ₂) 等「温室効果ガス」が大気中に放出され、地球全体の平均気温が上昇している現象のこと。

昼間人口	昼間にいる人（従業・通学など）の数。
デジタル・トランスフォーメーション（DX）	ICT（通信技術を活用したコミュニケーション）の浸透により人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。
デマンド型交通、デマンド交通	利用者の要望で目的地を定めて運行する、乗り合いの交通形態のこと。
都市計画	都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備および市街地開発事業に関する計画。
は行	
ホームページ	パソコンやスマートフォンでインターネットの情報を見たときに最初に表示されるページ、または各ページ全体の集合体。
ま行	
MaaS（まーす）	Mobility as a Service の略。情報通信技術（ICT）の発達を背景に生まれた次世代の移動サービス。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことができる。
マイナンバーカード	マイナンバーが記載された顔写真付のカードのこと。プラスチック製の IC チップ付きカードで券面に氏名、住所、生年月日、性別、マイナンバー（個人番号）と本人の顔写真等が表示されている。本人確認のための身分証明書として利用できるほか、行政等の様々なサービスにも利用できる。
まちづくり	身近な居住環境を改善し、地域の魅力や活力を高めること。自治体、各種機関、団体、住民などが連携・協力し進めるもの。
モビリティ・マネジメント（MM）	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へ促すために、「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組。
や行	
夜間人口	その地域に居住している人の数。

川島町地域公共交通計画

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