

川島町地域公共交通網形成計画

(概要版)

平成 30 年 3 月

川島町

1. 本町の概要

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。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継続には至らなかったこともあり、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る。

路線バスは利用者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者が増えるほど町の負担が増加するため、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。

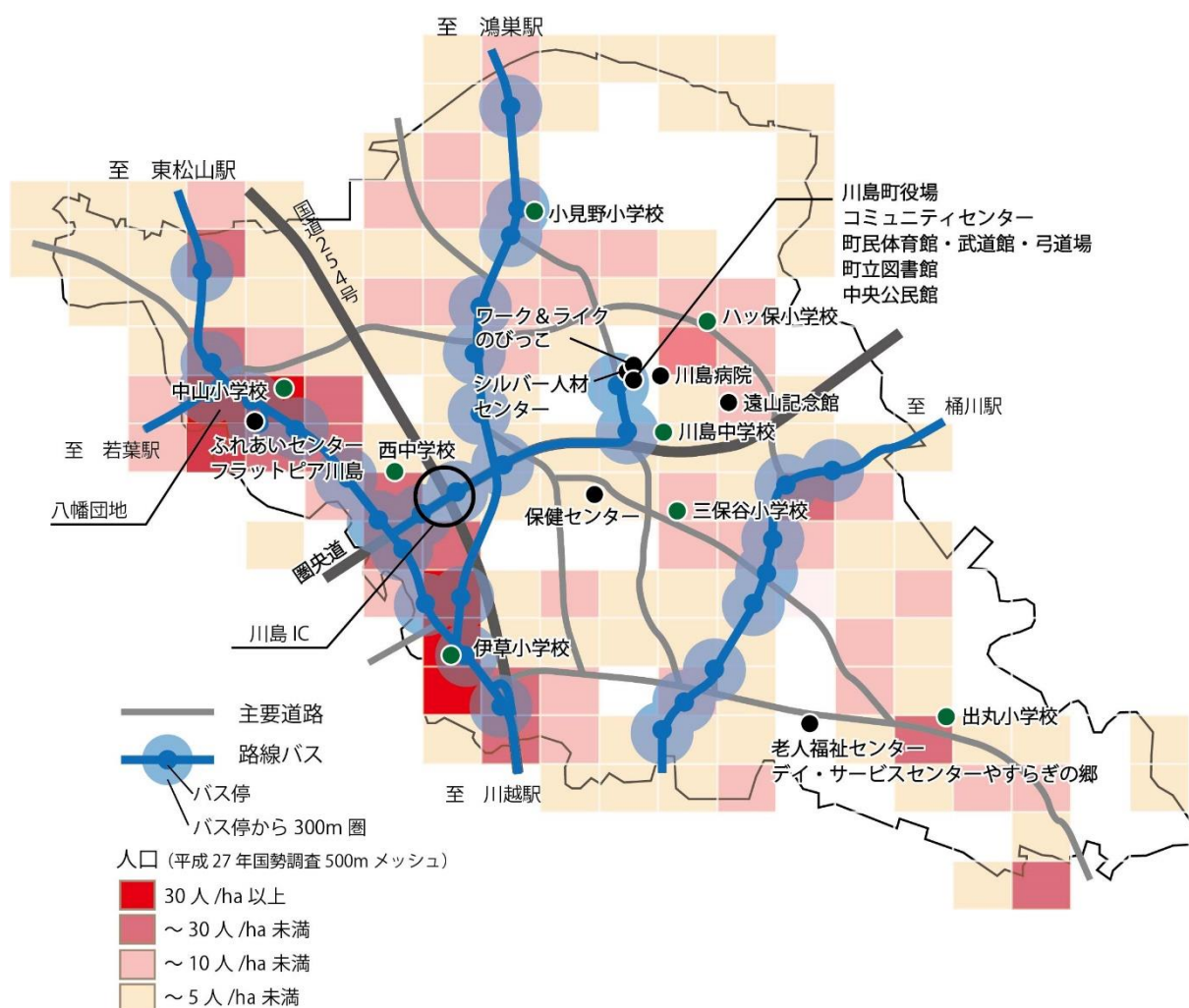


図 1-1 公共交通及び主要施設の位置と人口分布状況

2. 計画策定の背景及び目的等

2.1. 計画の背景及び目的

○ 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、高齢者（65 歳以上）のいる世帯割合も 54%と高い（平成 27 年国勢調査）。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 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。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り、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継続には至らなかった。また、人の移動も町外鉄道駅への依存度が高い。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、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を構築する。

2.2. 計画の区域

計画の区域は、川島町全域とする。

2.3. 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。

2.4. 基本方針

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。

3. 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整理、本町が目指すべき将来像を見ずえた基本方針を踏まえ、公共交通の計画目標を設定する。

	現状及び問題	課題	計画目標
都市構造	<ul style="list-style-type: none"> 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、定時定路線交通(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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 町内に高校がなく、町外に通学せざるをえない。 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。 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	<ul style="list-style-type: none"> 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、送迎時間以外は運行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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス(5路線)が運行しているが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経由しており、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"> 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。 	道路環境の改善	
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。 	基本的な運行情報に関する町民への周知	公共交通に関する理解や関心の向上
	<ul style="list-style-type: none"> 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	

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

4. 目標達成のための施策体系

目的達成のための施策について、計画目標ごとに「施策」及び「具体的な取組」を位置づける。

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

「具体的な取組」の目的及び主な内容は以下のとおりである。

具体的な取組	目的	主な内容
1) かわみんタクシーのあり方の検討	高齢者や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。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運行体制充実の検討 ■ 割引制度の改正 ■ 端末交通の活用方策の検討
2) かわみんタクシー乗り合わせの促進	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り合わせを促進する。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 乗り合わせの周知 ■ 帰宅時での乗り合わせの促進 ■ 配車アプリを活用した実証実験
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	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。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高校生への意向調査の実施 ■ 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
4) 安全で便利なバス停としての周辺環境整備	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。	<ul style="list-style-type: none"> ■ バス停周辺の道路環境の整備
5) 通学利用者のための経済的支援の導入	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。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「小・中学生フリー定期券」の対象範囲拡大の検討 ■ 埼玉県の支援策の活用 ■ 実態把握及び支援策の検討
6) 町役場駐車場を活用したパーク・アンド・ライドの実施	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。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 町役場駐車場を活用したパーク・アンド・ライドの実施 ■ バス利用者への優遇策の検討
7) 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の活用可能性について検討する。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 実態把握及び事例整理 ■ スクールバスの運行計画案の検討 ■ 実証運行の実施
8) 各種送迎バスの活用可能性の検討	企業送迎バスの空き時間の活用可能性について検討する。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 実態把握及び事例調査 ■ 企業送迎バスの運行計画案の検討 ■ 実証運行の実施
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。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 川島インターチェンジ南側地区開発計画との連携 ■ 埼玉大学の研究成果の活用
10) 多様な媒体による情報提供	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。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通の運行情報の整理 ■ 川島町オリジナルの公共交通マップの作成 ■ 情報発信協力者の確保と媒体の作成・設置
11) 利用促進キャンペーンの実施	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する。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広報媒体の作成 ■ キャンペーン活動の実施 ■ バスの展示、グッズの配布
12) バス路線沿線地域や学校等での MM の実施	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。	<ul style="list-style-type: none"> ■ バス路線沿線地域を対象とする MM の実施 ■ 学校や企業を対象とする MM の実施
13) 転入者 MM の実施	本町への転入後、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。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 配布物の作成 ■ 転入者 MM の実施

5. 推進方策

5.1. 計画の達成状況の評価

計画の達成状況を評価するための指標、現況値、目標値を以下に示す。

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	840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	1.3人 (※1)	1.5人	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率の増加	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	2,750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施設以上確保	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6月～平成30年2月までの月平均

5.2. 推進体制

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。

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う。

5.3. 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