現状と課題の整理について

地域及び公共交通の現状整理や、市民等の移動実態及びニーズ等の調査結果等を踏まえ、現状と課題について次のように整理する。

【地域及び公共交通の現状】

①地域特性

○将来人口の見通しは今後も増加傾向となっているが、その後、さらなる高齢化の進展などにより減少に転じることが見込まれている。
○老年人口は平成 22 年から令和２年で約 1.5 倍に増加し、高齢化率は増加傾向となっている。
○東京都市圏パーソントリップ調査によると、代表交通手段は鉄道とバスの分担率が増加し、自動車の分担率が減少している。吉川駅の端末交通手段は路線バスと徒歩の分担率が増加傾向となっている。
○「吉川美南駅東口周辺地区土地区画整理事業」や「吉川駅北口駅前広場改修工事」などが進行中である。

②公共交通等の現状整理

○鉄道、路線バス及びタクシーの利用者数は令和２年度以降増加傾向となっているものの、コロナ禍前（令和元年度）まで回復していない。
○市では、市内の市街化調整区域内を運行するバス事業者の運行経費の一部を補助する「路線バス運行費補助金」や、路線バスの利便性が比較的低い旭・三輪野江地区の 75 歳以上を対象に助成する「タクシー利用料金助成事業」を実施している。
○鉄道や路線バスなどの公共交通ネットワークにより市内の居住エリアの大部分をカバーしており、人口カバー率は 92.3%となっている。

③上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

○持続可能な公共交通の充実（市内公共交通の充実、都市間交通の充実、交通利便性の向上）［第６次吉川市総合振興計画］
○ＪＲ武蔵野線の二つの鉄道駅を中心に市域全体のネットワークするバス路線網の充実や新たな公共交通の導入等［吉川市都市計画マスタープラン］
○高齢者や障がい者の外出・移動の支援、買い物の利便性の向上、新たなモビリティサービスの調査研究等［関連計画］

【市民等の移動実態及びニーズの把握】

《令和５年度交通ニーズ調査》

○自宅から外出先に行き来する時に交通手段がなくて困ることの有無は「ある」、「たまにある」と回答した方の割合が 27.0%で、回答の割合が高い地域は、東部地区と、北部・西部地区で、困ることが多い理由は、「乗りたい時間帯にバスがないから」が多い。また、20 歳代を中心に若い世代でも困ることがあるという回答の割合が高く、困ることが多い理由は、同様に「乗りたい時間帯にバスがないから」という回答が多い。
○困ることが多い行き先は、「吉川駅」、「吉川市役所・おあしす」、「吉川美南駅」の順に高く、年齢別にみると、10 歳代から 60 歳代までは鉄道駅への移動に困る割合が高いが、70 歳代以上では、商業施設や病院施設という回答の割合が高くなる。
○今後の公共交通の効果的な取組みは、「路線バスのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」、「公共交通の割引チケットなどの発行」、「バス停の待合環境（屋根等）整備や運行情報（時刻表や行先等）の表示の改善」の順で多い。

《タクシー利用料金助成事業（令和５年度）の利用実績の分析》

○利用時間帯は、９～11時が最も多く、日中時間帯の９～17時で84.1%を占めている。
○移動状況は、市内の市街化区域の移動が78.5%である一方で、市外への移動は旭地区では松伏町、三輪野江地区では三郷市への利用が見られる。

《路線バス利用者アンケート調査》

○利用目的は「通勤（48.7%）」、「買物（10.9%）」、「通学（10.2%）」が多く、目的地は市内だけではなく、市外への利用も多い。
○運行サービス満足度は、運行ルート（行き先等）で満足度が、運行本数・運行時間帯で不満度が多く、路線バスの利用環境を向上するための有効な取組は、「便数増便」が 58.8%と最も多く、次いで「バス停の待合環境(ベンチ、屋根)の設置（26.3%）」となっている。

《交通事業者ヒアリング》

①路線バス事業者

○走行環境として、雨天時のいちょう通りの通勤時間帯の交通渋滞による遅延。吉川駅北口ロータリー内で一般車の駐停車によるバス停への正着が困難。
○利用者から寄せられる意見として、バス停環境の改善を求める声などがある。
○運転士や運行管理者などの不足や、少子化・コロナ禍による利用者減少や燃料費の高騰による採算性の悪化。
○本計画で期待することや実施したい取組として、渋滞対策や公共交通利用促進キャンペーン、バス運転士の職業体験プログラム、路線バス運行費補助金の算定基準の改善等が挙げられた。

②タクシー事業者

○運行や経営上の問題点として乗務員の確保とＵＤ車両の導入。
○本計画で期待することや実施したい取組として、乗務員確保のための説明会の開催や情報周知。

《都市計画課に寄せられているご意見や庁内各課ヒアリング》

○タクシーチケットへの要望（対象地域の拡大、福祉タクシー券との運用方法の調整）、朝・夕方のバスの増便、バス停留所等の段差解消（乗合環境の整備）、障がい者が公共交通を利用する際の配慮や理解　等

問題の抽出

・高齢化の進展など、**人口構造が変化**する。
・市街地開発などのまちづくりの変化により、現状の公共交通網では、**非効率となる可能性**がある
・鉄道駅へのアクセスを中心としたバス路線網が構築されているが**便数の少ない地域がある。**
・市街化区域内でも、便数の減便等により、**注視が必要な路線**がある。
・**東部地区、北部・西部地区**の市民の交通手段がなくて**困るという方の割合が高い。**
・市民から**バスの頻度を求める声**がある。
・**高齢者の移動は**、鉄道駅を経由した市外への移動ではなく、**市内の移動が増える。**
・公共交通に係る**運転士が不足**している。
・利用者の減少や燃料費の高騰などにより、**公共交通事業者の採算性が悪化**している。
・公共交通の厳しい状況や重要性を**市民と共有できていない**。
・**タクシーを利用しづらい時間帯がある。**
・**利用しやすいバス停環境となっていない箇所がある。**
・自家用車の移動が多いことにより、鉄道駅へのアクセス道路が**渋滞するなど、公共交通の利便性の低下につながっている。**

課題

① 地域特性とまちづくりを踏まえたネットワークの最適化

② 鉄道駅を中心とした路線バス網の確保

③ 高齢化の進展等に伴う移動ニーズの変化への対応

④ 公共交通の利用環境の向上と利用意識の醸成

⑤ 日常生活を支える移動手段の確保

⑥多様な主体との連携・協働による持続可能性の確保

■課題の説明

① 地域特性とまちづくりを踏まえたネットワークの最適化

市の南西部に位置する市街化区域は、市域の２割程度の面積であるものの、２つの鉄道駅をはじめ、商業施設や医療施設などの都市機能が集積し、人口の８割を超える市民が居住している。一方、それを取り囲むように広がる市街化調整区域は、人口の２割の居住ではあるが、市域の８割近い面積を占めており、日常の暮らしや移動環境に違いがある。また、交通ニーズ調査やタクシーチケットの利用分析からもわかるとおり、近接する市町への移動需要も少なくないことから、こうした地域特性を前提とした公共交通施策の検討が必要である。

また、吉川駅への交通集中による渋滞などの問題も抱えていることから、都市計画道路の整備などによる交通環境の向上や吉川美南駅東口地区土地区画整理事業の進捗などに加え、市街化調整区域の土地利用の動向など、まちづくりとの連携や今後の人口構造の変化を踏まえた、効率的で効果的なネットワークの最適化に向けて取組を続ける必要がある。

② 鉄道駅を中心とした路線バス網の確保

吉川市の公共交通は、鉄道駅を中心とした路線バス網が重要な骨格となっており、市民の 92.3%が鉄道駅またはバス停を利用しやすい圏域内に居住しているが、その中でも、路線バスの便数が少ない地域がある。

運転士や運行管理者の不足や、コロナ禍以降の利用者減少、燃料費の高騰による採算性の悪化など、路線バス事業者を取り巻く環境は、依然として厳しい状況であるものの、限られた輸送資源の中で、地域特性や市民ニーズを踏まえながら、必要となる路線の利便性の向上や利用促進など、さらなる活性化を図りながら、路線バスのサービス水準の維持・確保に取り組んでいく必要がある。

③ 高齢化の進展等に伴う移動ニーズの変化への対応

吉川市の 65 歳以上の老年人口は、平成 22 年から令和２年の 10 年間で約 1.5 倍に増加しており、将来人口推計では、令和 30 年頃まで増加を続け、その後ゆるやかに減少するものの、75 歳以上の後期高齢者人口は、令和 40 年頃まで増加を続ける見込みである。

高齢になるほど、自家用車による移動が難しくなるなど、公共交通を必要とする機会が増えるとともに、日常生活の行動範囲が変化し、市内移動の需要が高まっていく。一方で、将来的には生産年齢人口の減少により、通勤を中心とした市外移動が減っていくことから、市民のスムーズな公共交通利用への転換のための取組や、日中の市民の移動を支える取組を検討していく必要がある。

④ 公共交通の利用環境の向上と利用意識の醸成

交通ニーズ調査では、路線バスを利用しない理由として「バスに乗る習慣が無いから」、「バスの行き先や利用方法がわかりにくいから」という声があるとともに、公共交通の利用促進のための効果的な取組みとして、「路線バスのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」という回答が最も多い。また、各種アンケートの回答等において、バス停の待合環境の充実を求める声も多いことから、潜在的な公共交通利用者は少なくないものと考えられる。

公共交通を今後も維持していくためには、ターゲットを絞った分かりやすい情報の提供や充実とともに、待合環境の改善やバリアフリー化など、誰もが利用しやすい利用環境の向上による、公共交通の利用促進が必要である。さらに、市民一人ひとりが、市民生活を支える公共交通の重要性を理解し、環境面でも経済面でもメリットの大きい公共交通を利用し、支える意識の醸成が重要である。

⑤ 日常生活を支える移動手段の確保

個別の移動ニーズに最も柔軟に対応できるタクシーについては、「タクシー利用料金助成事業」の事業規模が増加傾向であるとともに、通院利用が集中する午前中など予約が取りづらくなる時間帯が生じており、路線バス事業と同様に運転士の不足や高齢化が懸念される中で、現状においてはより多くの需要に対応することは難しい状況となっている。

また、地域特性に伴う近隣市町への移動に加え、高齢化に伴う市内移動の増加、障がいを持つ方の社会参加促進などにより、市民の移動が多様化していくものと見込まれ、既存の公共交通だけではこうした移動にきめ細かく対応していくことは困難であることから、福祉的な取組や地域的な取組などの他分野での市民の移動を支える取組と連携を図りながら、特に買物や通院といった日常生活を支える移動手段の確保を図っていく必要がある。

⑥ 多様な主体との連携・協働による持続可能性の確保

①から⑤までの課題解決のためには、限られた輸送資源の中で、これまでの公共交通のみならず、福祉、教育、産業など分野を超えて地域が一体となって取り組む必要があることから、市民、交通事業者、行政、さらには地域や企業・団体などが役割分担を図りながら、多様な主体が連携・協働し、持続可能な地域公共交通を構築していくことが必要である。