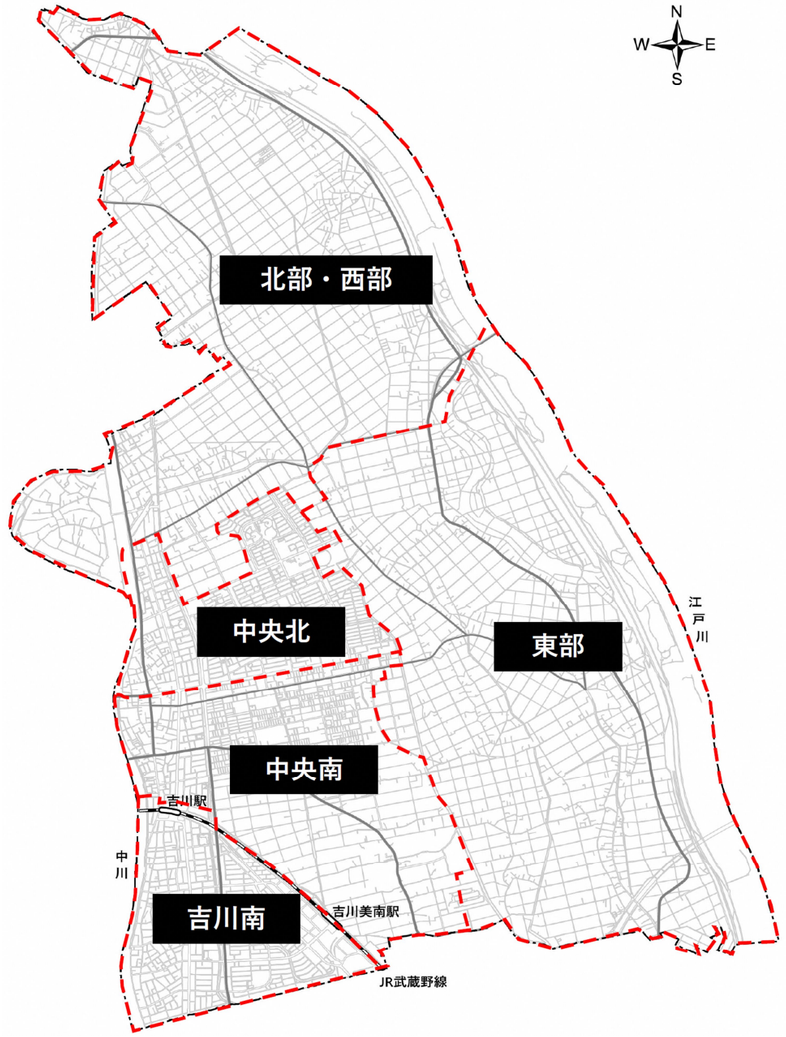
参考資料

地区別の考え方

地区	現状・課題	ネットワーク形成の方向性
北部･西部地区	・市街化調整区域であり、人口密度が低いものの、居住地は江戸川・中川や幹線道路沿いに偏在している。 ・吉川駅と東埼玉テクノポリスを結ぶ支線交通がある。 ・越谷市・松伏町方面、野田方面への移動需要があり、東埼玉テクノポリスからバス路線がある。 ・民間路線バスの自主運行による採算性の確保が困難であることから、路線バス運行費補助事業を実施している。 ・路線バスの利便性が低いことから、高齢者を対象としたタクシー利用料金助成事業を実施している。 ・引き続き移動手段の確保に向けた検討が必要。	・支線交通である路線バスの維持確保に努める。 ・交通結節点となる市役所や東埼玉テクノポリス等へのアクセスを担う、地域内交通を検討する。
東部地区	・市街化調整区域で、人口密度が低く、居住地は地区内の南部で幹線道路沿いに偏在があるものの、比較的広範囲に点在している。 ・三郷市方面への移動需要があり、支線交通がある。 ・民間路線バスの自主運行による採算性の確保が困難であることから、路線バス運行費補助事業を実施している。 ・路線バスの利便性が低いことから、高齢者を対象としたタクシー利用料金助成事業を実施している。 ・引き続き移動手段の確保に向けた検討が必要。	・支線交通である路線バスの維持確保に努める。 ・吉川美南駅への移動の誘導を図る。 ・交通結節点となる市役所や吉川美南駅等へのアクセスを担う、地域内交通を検討する。
中央北地区	・市街化区域であり、人口密度が高く、生活施設が集積している。 ・交通結節点となる市役所にアクセスする基幹交通及び支線交通もあり、特に路線バスの利便性が高い。	・基幹交通や支線交通である路線バスの維持確保に努める。 ・吉川美南駅へのアクセス性を高める。 ・交通が集中する地区として、一層の路線バス利用への転換を図る。
中央南地区	・市街化区域は、人口密度が高く、吉川駅への基幹交通が通っている。 ・吉川駅と小松川工業団地を結ぶ支線交通がある。 ・一部の市街化調整区域では、人口密度が低く、路線バスの利便性が低いことから、高齢者を対象としたタクシー利用料金助成事業を実施している。 ・市街化調整区域においては、引き続き移動手段の確保に向けて検討が必要な地域。	・基幹交通や支線交通である路線バスの維持確保に努める。 ・吉川美南駅東口開発の進展による日常生活や行動の変化に合わせ、吉川美南駅への基幹交通の充実を図る。 ・交通が集中する地区として、一層の路線バス利用への転換を図る。
吉川南地区	・鉄道駅から２ｋｍ以内の市街化区域で、人口密度が高く、生活施設が集積している。 ・路線バスの減少により支線交通としての機能が低下しているため、特に鉄道駅から１ｋｍ以上の区域において、主に高齢者を対象とした移動手段の確保に向けて検討が必要となっている。	・支線交通である路線バスの維持確保に努めながら、交通結節点となる吉川駅と吉川美南駅等へのアクセスを担う、地域内交通を検討する。 ・交通が集中する地区として、一層の路線バス利用への転換を図る。



地区	地域
北部・西部地区	旭、下内川、拾壱軒、上内川、川藤、鍋小路、南広島、八子新田、須賀、川野、川富
東部地区	二ツ沼、加藤、会野谷、関新田、吉屋、皿沼、三輪野江、鹿見塚、上笹塚、深井新田、中井、中島、土場、半割、飯島、平方新田、小松川
中央北地区	関、吉川、新栄、きよみ野、中央、吉川団地
中央南地区	平沼、保、栄町、中野、中川台、大字木売、大字高富、大字高久、大字中曽根、大字道庭、富新田、木売新田
吉川南地区	木売 1～3 丁目、高富 1～2 丁目、高久 1～2 丁目、中曽根 1～2 丁目、道庭 1～2 丁目、美南