課題・基本的な方針（案）について

■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再構築

吉川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となるよう、再構築の検討が必要である。

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、吉川市民の約９割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。

しかしながら、運転士や運行管理者の不足、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り、住民の少ない市街化調整区域や、住民が多くても利用者が少ない地区の路線は減便・運休が避けて通れない状況となっている。利便性の向上や利用促進などに取り組む一方で、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た選択と集中も含め、路線バスのサービス水準の維持・確保を図る必要がある。

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。

資料２

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。

基本的な方針（案）について

1　基本理念と基本方針

吉川市の地域公共交通の現状と課題や「第６次吉川市総合振興計画」、「吉川市都市計画マスタープラン」が掲げるまちづくりの方向性を踏まえ、吉川市地域公共交通計画における基本理念と基本方針を以下のとおり設定します。

【基本理念】

住み続けたい・住みよいまちを支える
地域公共交通をみんなでつなぐ

市民の活動の土台となる利便性の高い地域公共交通の構築は、交通分野の課題の解決にとどまらず、健康、福祉、環境、産業、教育などのまちづくりの様々な分野で効果をもたらす、まちの価値の向上につながるものです。

住み続けたいと思える住みよいまちとなるよう、誰もが快適に移動できる地域公共交通を、行政や交通事業者に加え、市民や地域、企業、団体などとの協働により、みんなでつくり、未来につなぎます。

【地域公共交通を取り巻く課題】

① 地域特性とまちづくりを踏まえたネットワークの再構築

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

【基本方針】

基本方針①：
移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成

基本方針②：
誰もがわかりやすく快適に移動できる移動環境の整備

基本方針③：
「みんなの地域公共交通」の実現

基本方針①：移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成

○２つの鉄道駅を中心として、ネットワークの骨格を形成する利便性の高いバス路線網の構築を目指します。

○高齢化や人口減少、運転士不足といった現状を踏まえた協議を行いながら、交通サービスの見直しや、既存の公共交通を補完する新たな移動手段の検討をみんなで進めます。

○近隣市町と連携し、広域的な移動手段の確保に向けた取組や新たな技術を活用したモビリティサービスの研究などを通じて、さらなる利便性の向上に努めます。

○移動需要など地域の実情に応じ、個別輸送のサービスなども組み合わせて、より充実したネットワークの構築を図ります。

基本方針②：誰もがわかりやすく快適に移動できる移動環境の整備

○鉄道駅や市役所などの交通結節点となる場所の役割が高まるよう、乗換案内情報の提供や待合環境の充実を図るほか、公共交通の利用環境の向上に努めます。

○積極的かつ丁寧な情報発信により、市民意識の醸成や、分かりにくさによる不安の解消を図り、公共交通の利用を促進します。

○市民の移動ニーズやまちづくりに関する情報を共有し、行政や交通事業者などが協議・連携しながら、速達性や定時性の確保など利便性の向上に努めます

○高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、ユニバーサルデザイン等の視点を踏まえた利用者の移動環境の改善を図ります。

基本方針③：「みんなの地域公共交通」の実現

○行政、交通事業者、市民、地域、企業など多様な関係者との連携・協働により、まちのにぎわいの創出や、高齢者等の外出機会の創出による健康増進など、分野横断的な視点を持って地域公共交通の充実に努め、まちの価値の向上を図ります。

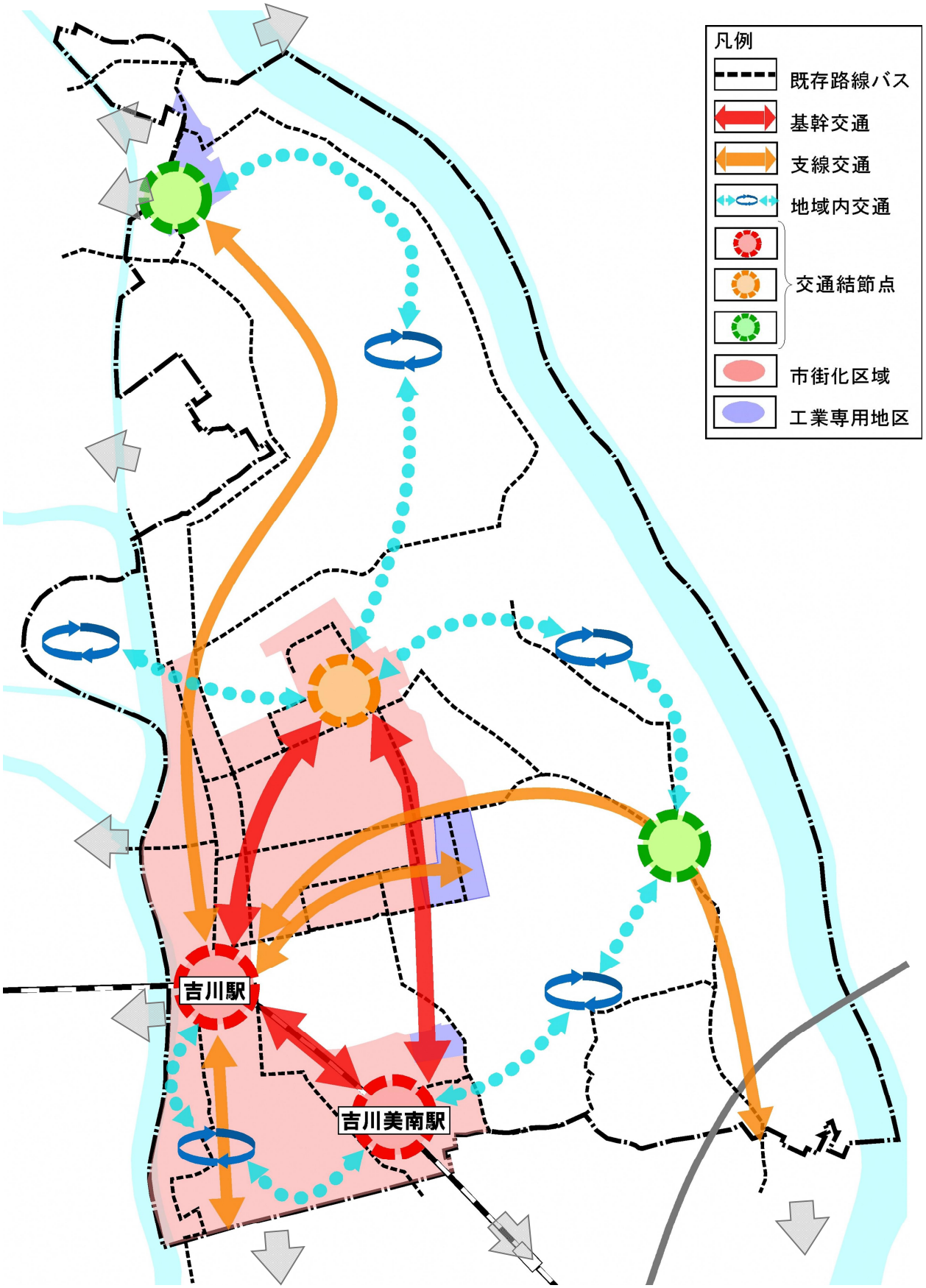
○将来にわたって地域公共交通を維持していくため、地域公共交通を「乗って守る」という意識の醸成に加え、地域公共交通による移動の重要性を共有し、行政だけでなく、みんなで地域公共交通を「支える」仕組みづくりを進めます。

○交通事業者や地域と連携しながら、イベント開催や啓発などを行い、地域公共交通に触れ合う機会の創出を図ります。

○まちづくりを支える多様な分野や目的地となる施設と連携しながら、既存公共交通との共存・共栄により、地域公共交通の持続可能性を高めます。

2　地域公共交通ネットワークのイメージ

前項で掲げた基本方針に基づき、吉川市の目指す地域公共交通ネットワークイメージを次のとおり設定します。



※　矢印については、具体的なルートを示すものではなく、イメージとなります。

（１）ネットワークの考え方

吉川市の南部には、市外への広域的な移動を担う鉄道駅（JR 武蔵野線）が位置し、鉄道駅を中心に、市の交通の骨格となる利便性の高いバス路線網が形成されています。

その中で、鉄道駅と住宅地や工業専用地区をつなぎ、通勤通学を支えるなど、特に多くの市民の移動を担い、今後も一定の輸送量の確保が必要な交通を、「基幹交通」・「支線交通」と位置付けながら、既存路線バスの維持に努めます。

また、主に鉄道や路線バスを利用しにくい地域において、鉄道駅や市役所などの交通結節点へのアクセスを担う新たな移動手段を含めた「地域内交通」、そして、福祉的取組を含めた「個別輸送」などを組み合わせて、地域公共交通ネットワークを構築します。

なお、ネットワークは、市民の暮らしの変化やまちづくりの進展に合わせ、必要に応じて再構築していきます。

（２）ネットワークにおける各交通機関等の役割分担

交通機関等			役割	方向性
基幹交通	鉄道（JR 武蔵野線）		他都市との広域的な移動に加え、吉川駅・吉川美南駅間の移動を担う、基幹的な交通。	沿線市町や埼玉県とともに、ＪＲ東日本と協議の上、広域需要に応じた運行水準を確保する。
	路線バス		吉川駅・吉川美南駅及び市役所をつなぎ、市民の移動の中心的な役割を担う交通。	交通事業者と連携し、利用促進を図りながら、運行水準を維持・確保する。また、交通事業者と連携・協調しながら、吉川美南駅へのアクセス性の向上を目指す。
支線交通	路線バス		鉄道駅と交通結節点や工業専用地区等をつなぎ、市民生活の移動を担う交通。	交通事業者と連携し、利用促進を図りながら、運行水準を維持・確保する。
地域内交通	新たな移動手段		主に鉄道・バスの利用しにくい地域から交通結節点などへの移動を担う交通。	地域住民、交通事業者と協議しながら、利用ニーズや地域特性に合った移動手法を、自家用有償旅客運送や許可・登録を要しない輸送等も含めて検討する。
	タクシー		市内外を問わず、ドア・トゥ・ドアの移動サービスにより、個別の移動需要に柔軟に対応する交通。	交通事業者と協議しながら、需要に応じた運行水準の維持・確保に努める。
個別輸送	福祉的取組	福祉有償運送	一人での移動が困難な方の移動を担う交通。	福祉部門と連携しながら、活動主体への支援などの取組を検討する。
		互助による輸送	介護保険の枠組みの中で行う、外出の困難な方への住民共助による交通。	
その他			ネットワークの強化につながるよう、シェアサイクルや新たなモビリティサービスなどの研究・検討を行う。	