吉川市地域公共交通計画
（原案）

令和７年 11 月

三郷市との協議状況により、内容に一部変更が生じる場合がございます。

該当ページ：１３頁、１５頁、２９頁、３１頁

［目　次］

第 1 章　計画の概要 1
1.　地域公共交通計画とは 1
2.　地域公共交通計画の役割と目的 1
3.　吉川市の計画策定の背景 2
4.　計画の位置づけ 3
5.　計画の対象区域 3
6.　計画期間 3
7.　関係者の役割分担 4

第 2 章　吉川市の地域公共交通の現状および課題 5
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 8
課題２　鉄道駅を中心とした路線バス網の確保 8
課題３　高齢化の進展等に伴う移動ニーズの変化への対応 8
課題４　公共交通の利用環境の向上と利用意識の醸成 9
課題５　日常生活を支える移動手段の確保 9
課題６　多様な主体との連携・協働による持続可能性の確保 9

第 3 章　地域公共交通が目指す方向性 10
1.　基本理念と基本方針 10
2.　地域公共交通ネットワークのイメージ 12

第 4 章　取組内容 14
1.　事業一覧 14
2.　事業の詳細 15
3.　地域公共交通特定事業 29

第 5 章　計画の評価および推進体制 31
1.　評価指標 31
2.　評価スケジュール 31
3.　推進体制 32
4.　進捗管理 32

第１章　計画の概要

1. 地域公共交通計画とは

持続可能な公共交通サービスの実現に向けて
目指すべき将来像を交通事業者や市民などと共有し
それぞれの役割を果たしつつ、相互に連携するための計画です

●地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）第 5 条の規定に基づく、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、市民参画の手続きを経て定められた法定計画です。
●地域公共交通計画は、都市計画マスタープラン等との調和が保たれたものでなければなりません。

2. 地域公共交通計画の役割と目的

■地域公共交通が目指す将来像を示す
「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する、地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。

■関係者間の連携を強化する
交通事業者・地域住民・国・県など、様々な関係者による法定協議会での協議に基づき計画を作成することで、実効性の高いアクションプランを立案できるだけでなく、新たな課題解決に向けた協調行動を協議するなど、関係者間の連携強化にもつながります。

■公共交通事業の継続性を確保する
計画を策定することにより、政策の継続性が確保され、交通事業者や行政など、事業実施主体が担う役割が引き継がれるため、担当者の異動などの影響を最小限に抑えることができます。目標と PDCA による進行管理が位置づけられているため、モニタリング機能が働き、早期に対応を検討することができます。

■市民も主体的に関わる「地域公共交通」を実現する
市民が、公共交通の現状を理解し、日常的に利用することで支えていく意識を持ちながら、地域で助け合う交通のあり方をともに考えていくことで、みんなで支え合いながら育てていく地域公共交通を実現していくことができます。

3. 吉川市の計画策定の背景

吉川市では、平成 13 年から市内全域を運行する「さわやか市民バス」を運行していましたが、利用者の伸び悩みや費用対効果などを理由に事業の継続が困難となり、平成 18 年 3 月に廃止することとなりました。

「さわやか市民バス」の廃止の検討にあたり、バス事業者と協議を重ねる中で、路線バス事業への新規参入に取り組んでいただくとともに、平成 18 年 4 月から、市が採算性の低い市街化調整区域を運行する路線バスに運行経費の一部を補助する「路線バス運行費補助事業」を行う形で、6 社の民間バス事業者によって鉄道駅を中心に市内全域を網羅するバス路線網が形成されました。

その後、平成 29 年から路線バスの利便性が比較的低い旭・三輪野江地区などの地域に居住する、日常の移動手段を持たない 75 歳以上の方を対象に「タクシー利用料金助成事業」を実施し、市民の移動手段の確保に努めてきました。

しかしながら、全国的な人口減少・少子高齢化の進展やコロナ禍以降の人々の生活様式の変容などに伴う利用者の減少に加え、公共交通の担い手となる運転士の不足の深刻化など、公共交通を取り巻く厳しい状況が続いており、さらに、令和 6 年には、働き方改革関連法の上限規制が自動車運送業においても適用となる、いわゆる「2024 年問題」による運行可能時間の短縮等により、路線廃止や減便が全国でも相次いでおり、現状のサービス水準を維持することが困難な状況となっています。

交通事業者もこれまで様々な経営努力をしてきたところですが、このような全国的な課題は吉川市においても、例外ではなく、令和 8 年 3 月をもって、市内のバス路線が廃止となるなど、路線バス運行継続ができなくなった路線も出てきているところです。

国においては、令和 2 年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）」を改正し、地域における持続可能な運送サービスの提供を確保していくため、地域公共交通計画の作成が地方公共団体の努力義務とされました。また、さらに地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を進めるため、令和5年度に改正地域交通法が施行されました。

こうした背景を踏まえ、従来の公共交通サービスに加え、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組など、行政や交通事業者のみならず、これまで以上に、市民や地域、企業、団体などとの連携が重要となっていることから、持続可能な地域公共交通の実現に向けて、目指すべき理念や方向性を共有しながら、多様な関係者が連携して取り組むための吉川市の公共交通政策のマスタープランとなる「吉川市地域公共交通計画」を策定します。

4. 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」第5条に規定する法定計画として、上位計画となる「第 6 次吉川市総合振興計画（令和 4 年 3 月）」や、「吉川市都市計画マスタープラン（令和 4 年 3 月改定）」のほか、関連計画と整合・連携を図りながら、吉川市における地域公共交通のマスタープランとして策定します。

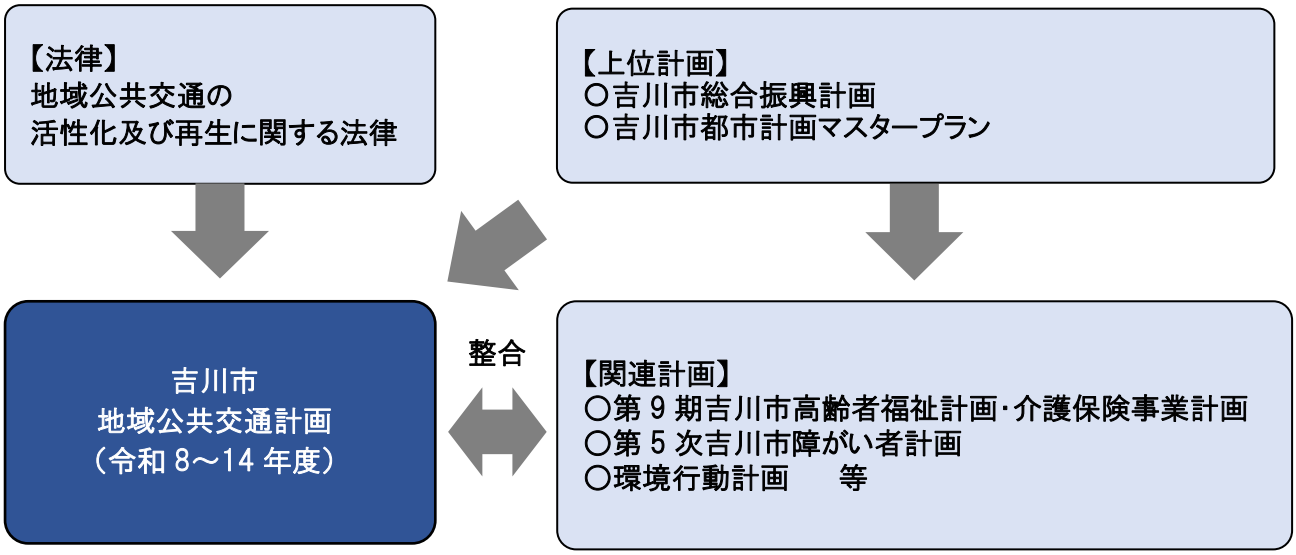


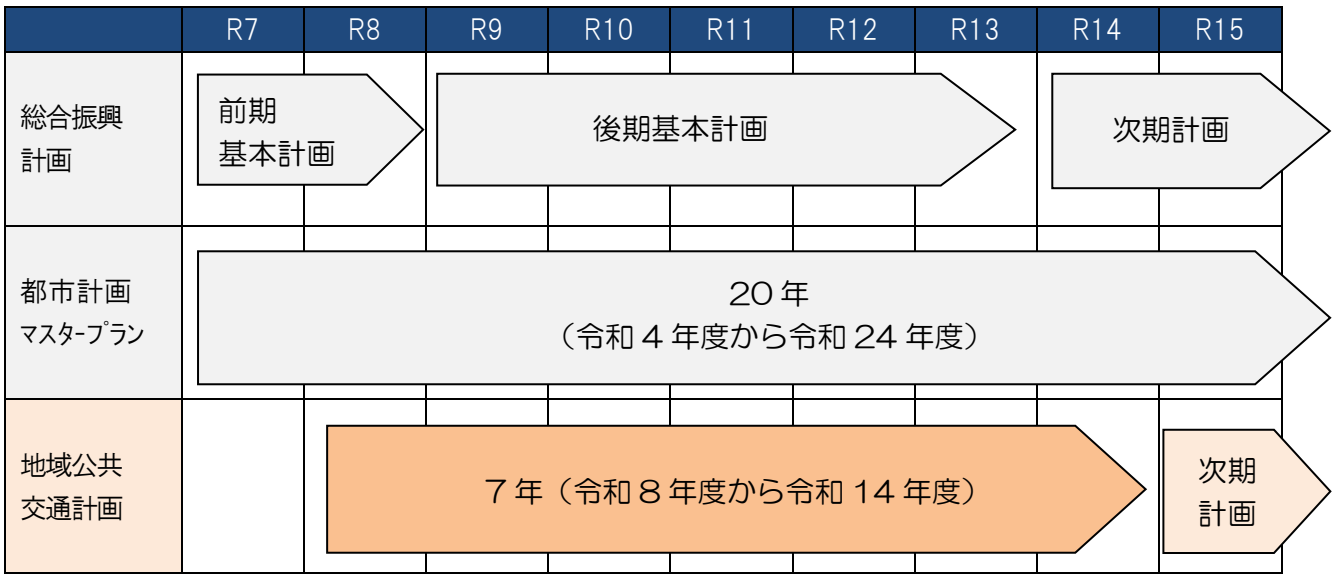
図　地域公共交通計画の位置づけ

5. 計画の対象区域

本計画の区域は、吉川市全域とします。なお、吉川市と近隣市町を結ぶ公共交通については、関係する自治体や交通事業者と連携を図ります。

6. 計画期間

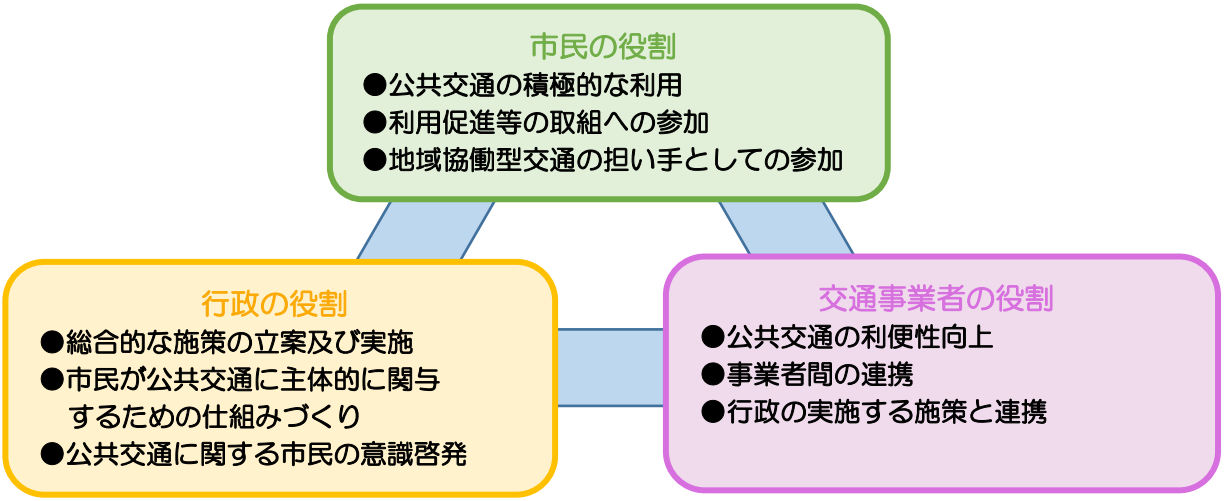
本計画の計画期間は、令和 8 年度から令和 14 年度までの 7 年間とします。なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などが大きく変化した場合には、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。



7. 関係者の役割分担

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築にあたっては、交通事業者、行政のみならず、市民や様々な関係者等が連携･協働し、それぞれの役割を担いながら、一体となって計画の推進に努めます。

主体	主な役割
公共交通事業者	○ 計画の推進上必要となる取組等について、市や関係機関と協議しながら、実現に向けて検討･実施します。
市民 公共交通利用者	○ 地域公共交通サービスを享受するという立場だけではなく、地域公共交通の維持確保に向けて、輸送サービスの積極的な利用や計画の推進に積極的に関与すること等を通じて、地域公共交通を支えます。 ○ 地域協働型交通の担い手として、主体的に参加･協力することに努めます。
国･埼玉県	○ 持続可能な地域公共交通サービスの提供に向けて、広域的な視点での助言や関係者との連携･調整を行うとともに必要な財政的支援を行います。
道路管理者 公安委員会	○ 道路管理上または交通保安上の観点から、計画の推進に必要となる対策の検討や助言等を行います。
企業･団体 その他の関係者	○ 行政や交通事業者等と連携した取組への協力などを行います。
吉川市	○ 計画の作成主体として、実施主体となる関係者と連携･調整しながら、計画に位置づけた取組の実施に向けて検討･実施します。 ○ 毎年度の取組状況を確認し、進捗管理や効果検証を行います。



第２章　吉川市の地域公共交通の現状および課題

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 91.8%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を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

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

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。

課題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、全国的に路線バスの廃止が相次ぐ中、吉川市でも同様に令和 8 年 3 月に複数の路線バスが廃止されるなど、輸送サービスの低下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。

課題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。

課題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。

課題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。

課題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 1～5 までの解決のためには、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。

第３章　地域公共交通が目指す方向性

1．基本理念と基本方針

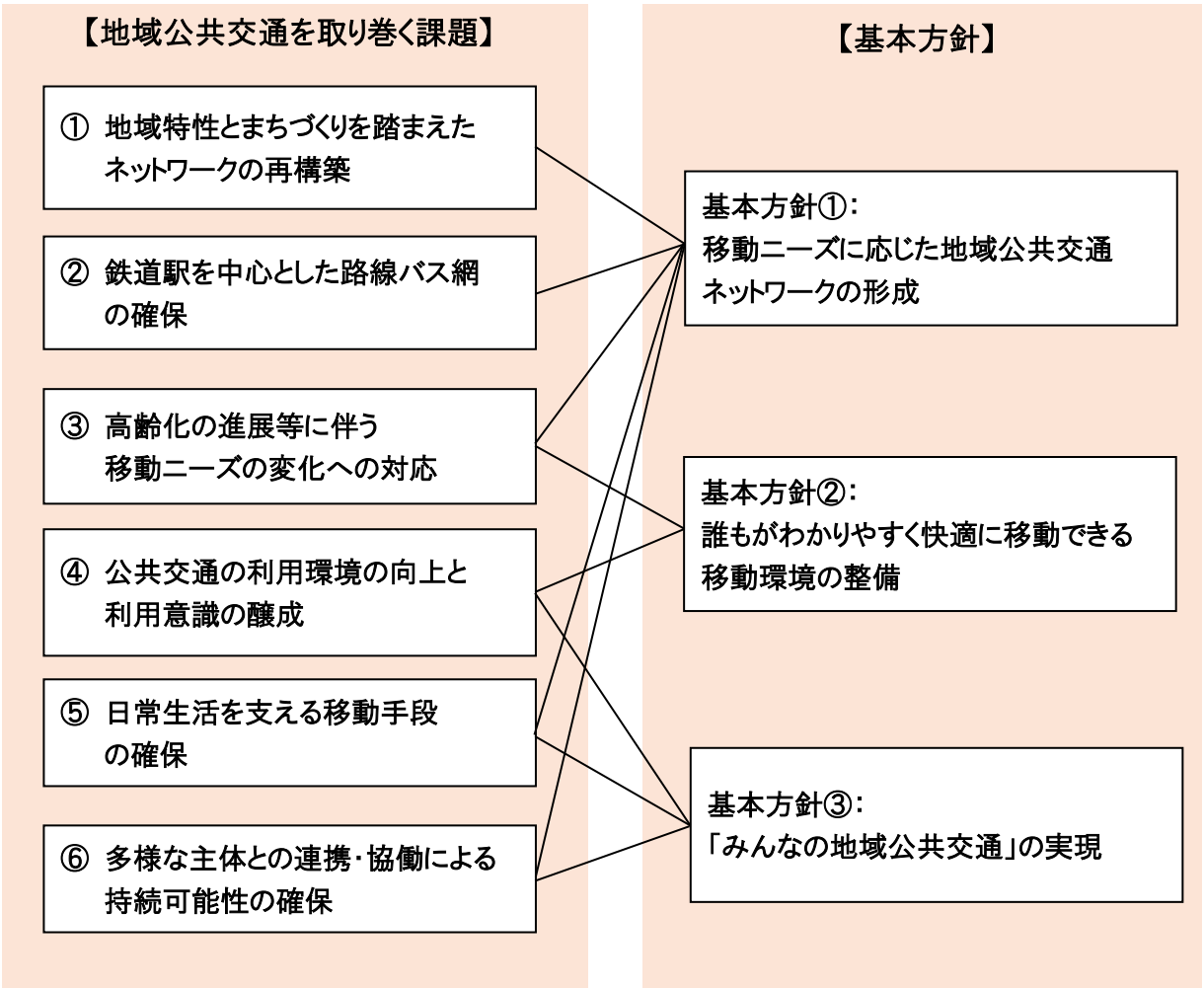
吉川市の地域公共交通の現状と課題や「第 6 次吉川市総合振興計画」、「吉川市都市計画マスタープラン」が掲げるまちづくりの方向性を踏まえ、吉川市地域公共交通計画における基本理念と基本方針を以下のとおり設定します。

【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。



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

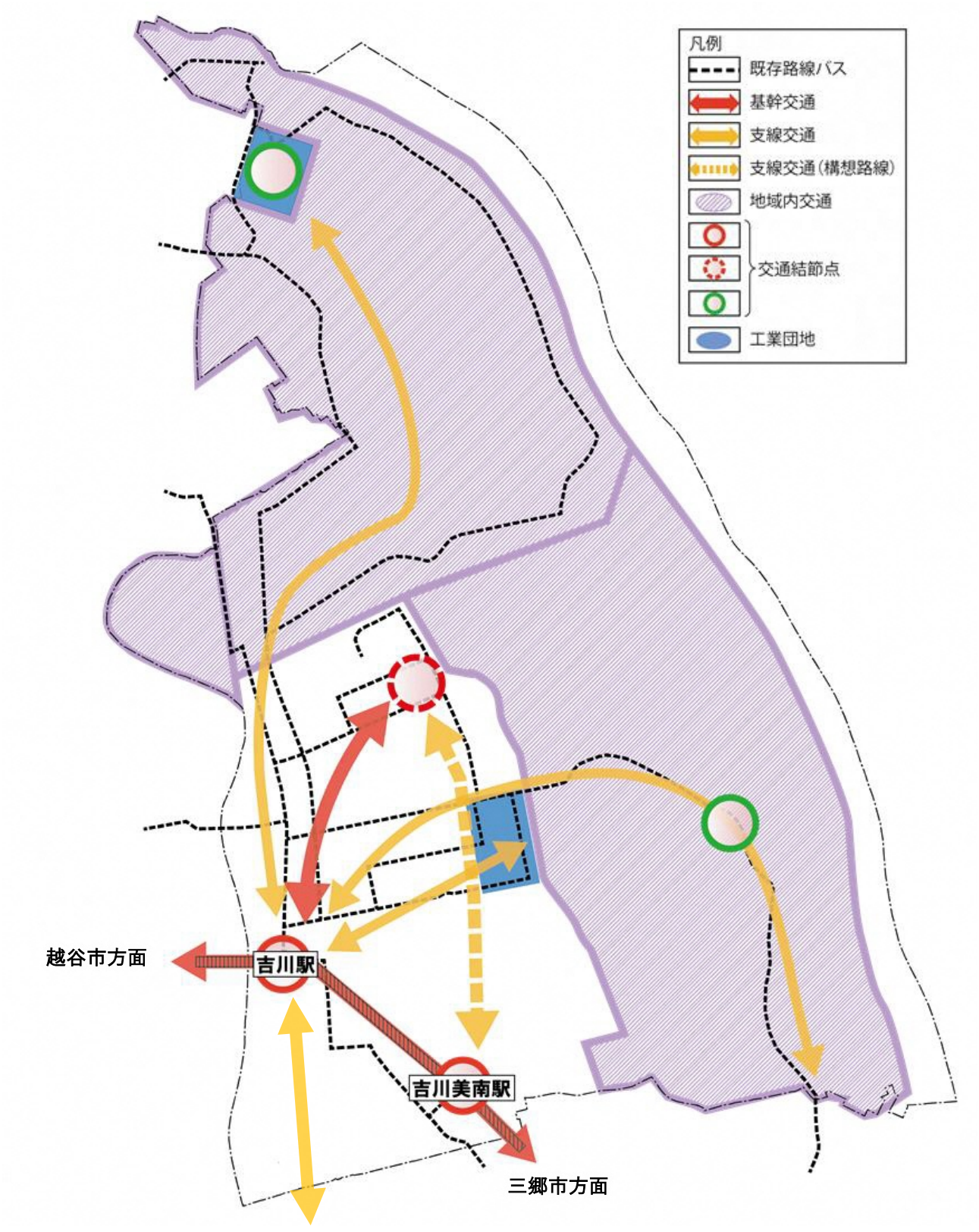
○鉄道駅や市役所などの交通結節点となる場所の役割が高まるよう、乗換案内情報の提供や待合環境の充実のほか、公共交通の利用環境の向上に努めます。
○積極的かつ丁寧な情報発信により、市民意識の醸成や、分かりにくさによる不安の解消により、公共交通の利用促進を図ります。
○市民の移動ニーズやまちづくりに関する情報を共有し、行政や交通事業者などが協議・連携しながら、速達性や定時性の確保など利便性の向上に努めます。
○高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、ユニバーサルデザイン等の視点を踏まえた利用者の移動環境の改善を図ります。

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、分野横断的に連携を図りながら、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、地域公共交通に係るイベントや啓発など、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他分野・他産業、目的地となる施設と連携を行いながら、既存公共交通との共存・共栄により、吉川市に関わる方の移動の確保を目指します。

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。



(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、市の交通の骨格を担う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団地をつなぎ、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」と位置づけながら、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、交通結節点へのアクセスを担う「地域内交通」、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)各交通機関の役割分担

交通機関			役割	方向性
基幹交通	鉄道 JR 武蔵野線		吉川駅・吉川美南駅間の市内移動に加え、他都市との広域的な移動を確保し、基幹的な役割を担う交通。	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維持・確保する。
	路線バス		吉川駅と市役所周辺をつなぎ、市民の通勤・通学を支えるだけでなく、商業施設や医療機関などもつなぐ市民生活の移動の中心的な役割を担う交通。	交通事業者と協議し、利用促進を図りながら、運行水準を維持・確保する。
支線交通	路線バス その他の乗合交通		鉄道駅と交通結節点や工業団地等をつなぎ、市外からの通勤者や市民生活の移動を支える役割を担う交通。	交通事業者と協議し、利用促進を図りながら、運行水準を維持・確保する。路線バスの廃止が生じた場合には、交通事業者等と協議しながら、代替交通により、一定の運行水準を確保する。 令和 8 年 3 月をもって、運行を終了する「吉川駅南口～新三郷駅西口線」については、国の地域旅客運送サービス継続事業、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し運行の維持・確保を目指す。
地域内交通	その他の乗合交通		交通の不便な地域と交通結節点等をつなぎ、市民の移動手段を確保する役割を担う交通	路線バスの廃止など、著しく交通利便性が低下した場合に、地域住民、交通事業者等と協議しながら、地域特性や需要に応じた移動手法を検討する。
個別輸送	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、個別の移動需要に対応する役割を担う交通。	需要に応じた運行水準の確保に向けて、交通事業者と協議しながら、サービス水準の維持・確保に努める。
	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、活動主体への支援を行い、需要に応じたサービス水準の維持・確保に努める。
		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。	

第４章　取組内容

1. 事業一覧

基本方針を踏まえ、実施する事業を下記のとおり整理しました。

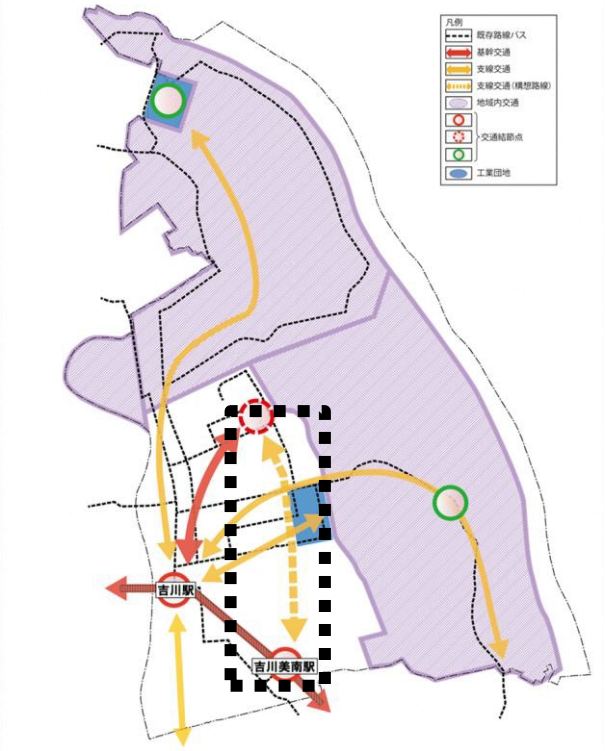
基本方針	事業
基本方針① 移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成	1-1　路線バスのサービス水準の維持・確保
	1-2　構想路線の実現に向けた検討
	1-3　地域内交通エリアの移動手段の確保
	1-4　地域協働型交通の仕組みづくり
	1-5　小型モビリティの導入検討
	1-6　利便性の向上に向けた広域連携
基本方針② 誰もがわかりやすく快適に移動できる移動環境の整備	2-1　交通結節点の機能強化
	2-2　交通機関同士の相互連携
	2-3　利用環境の向上
	2-4　公共交通に関する情報発信の充実
基本方針③ 「みんなの地域公共交通」の実現	3-1　担い手の確保支援
	3-2　利用意識の醸成
	3-3　関係機関等との連携強化
	3-4　商業施設等との連携
	3-5　輸送資源の活用研究

2. 事業の詳細

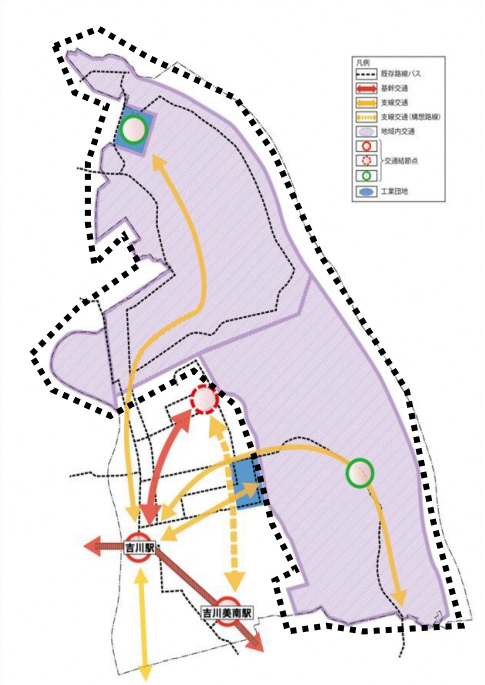
基本方針１　移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成

<table>
<tr><td>事業 1-1</td><td colspan="5">路線バスのサービス水準の維持･確保</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">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、吉川市でも複数の路線バスが廃止されるなど、利用者が少ない地区の路線は輸送サービスの低下が避けて通れない状況となっています。
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ります。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">鉄道駅を中心としたネットワークの骨格を形成する利便性の高い路線バス網を維持していくため、役割に応じた運行水準の確保を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①市内を運行する路線バスのうち、鉄道駅と住宅地や工業団地をつなぎ、通勤･通学などの一定の輸送量の確保が必要な基幹交通･支線交通について、現在のサービス水準の維持･確保に努めます。
②市街化調整区域と鉄道駅をつなぐ路線バスの維持･確保に向け、交通事業者等との協議を行いながら、路線バス運行費補助事業を継続します。
③鉄道駅に接続する支線「吉川駅南口ー新三郷駅西口線」が廃止されることから、地域旅客運送サービス継続事業の活用により、国の補助制度を活用しながら、吉川市と三郷市の協調により、補助金等を交付し、路線バスの維持･確保を行います。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市･交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①
②</td><td colspan="4">実施 ➡</td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="4">実施 ➡ 見直し ➡</td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>事業 1-2</td><td colspan="5">構想路線の実現に向けた検討</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">吉川美南駅東口周辺の土地区画整理事業などの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を行う必要があります。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">市の新たな玄関口となる「吉川美南駅東口」と交通結節点となる「おあしす・市役所周辺」を結び、将来的な都市機能の向上を図るためのネットワークの強化を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①吉川美南駅東口周辺地区のまちづくりの進捗を踏まえて、「吉川美南駅東口」と「おあしす・市役所周辺」を結ぶ路線バスの新設に向け、交通事業者等との協議を行いながら、検討します。

</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市・交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="4">まちづくりの進捗に合わせて検討・実施</td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>事業 1-3</td><td colspan="5">地域内交通エリアの移動手段の確保</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">　市域の約8割の面積を占める市街化調整区域は、人口密度が低く、市街化区域とは移動環境などが異なり、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す。
　また、高齢化の進展に伴い、自家用車による移動が困難になるなど、公共交通を必要とする機会が増えることから、市民のスムーズな公共交通への転換や日中の移動を支える取組を検討する必要があります。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">　人口密度が低く、路線バスによる採算がとりづらい市街化調整区域においては、市が交通ネットワークの形成を支援し、交通利便性の低い地域に居住する市民の交通手段の確保を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①市街化調整区域と鉄道駅をつなぐ路線バスの維持･確保に向け、交通事業者等との協議を行いながら、路線バス運行費補助事業を継続します。
②バスの利便性が比較的低く、生活施設等の立地が限られる市街化調整区域に居住する自家用車による移動が困難な高齢者を対象とした吉川市タクシー利用料金助成事業を継続します。
③「吉川美南駅東口-メディカルマイ線」のほか、バス路線が廃止される三輪野江地区においては、地域特性に応じた交通施策の実証的な取組も含めて検討を行います。

</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市･交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①
②</td><td colspan="4">実施 →</td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="2">実証を含めた検討 →</td><td></td><td>適宜実施 →</td></tr>
</table>

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

事業 1-4	地域協働型交通の仕組みづくり				
現状と課題	高齢化の進展に伴い、市民の移動が多様化していくことが見込まれますが、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が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しながら、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ります。				
目的	公共交通事業者だけでは、市民一人ひとりの細かな移動需要を支えきることができないことから、公共交通を補完する地域協働型交通の実現を目指します。				
取組内容	①道路運送法の許可登録を要しない運送や自家用有償旅客運送などの導入促進に向けた支援制度等について、地域の意見を伺いながら検討を行います。				
実施主体	吉川市･交通事業者･市民				
実施スケジュール		令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度～14年度
	①			適宜実施	→

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

事業 1-5	小型モビリティの導入検討				
現状と課題	公共交通事業者の運転士の不足や高齢化が懸念される中で、既存の公共交通だけでは、市民の移動にきめ細やかに対応することは困難な状況となっています。 公共交通を補完するサービスなど、多様な主体と連携･協働した小型モビリティサービスの導入について検討が必要です。				
目的	新たなモビリティの提供など、既存の交通手段だけでなく、近距離の細かい個人的な移動を支える新たな交通手段の導入可能性について検討し、交通利便性の向上を目指します。				
取組内容	①シェアサイクルの導入可能性について検討しながら、新たなシェアモビリティ等、他自治体の事例を研究します。				
実施主体	吉川市･民間事業者				
実施スケジュール		令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度～14年度
	①	→	実証実験	→	検討実施 →

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

<table>
<tr><td>事業 1-6</td><td colspan="5">利便性の向上に向けた広域連携</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">吉川市の市街化区域は、JR武蔵野線の2駅の鉄道駅を中心に都市機能が集積しており、鉄道が市民の移動の基幹的な役割を担っています。
都市間交通の充実については、関係市町を含めた多様な主体と連携･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す。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">鉄道をはじめとする広域的な移動需要への対応に向けて、近隣市町と連携しながら、さらなる交通利便性の向上を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①埼玉県やJR武蔵野線の沿線自治体と連携しながら、JR武蔵野線の利便性向上に向けて要望活動等を行います。
②関係市町と連携しながら、鉄道新線（高速鉄道東京8号線）の実現に向けた取組を促進します。
③広域的に取り組むMaaS等の新たなモビリティサービスの研究など近隣市町と連携しながら導入可能性について検討します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市･関係自治体等･鉄道事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①
②
③</td><td></td><td></td><td>要望･検討</td><td></td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>事業 2-1</td><td colspan="5">交通結節点の機能強化</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">交通ニーズ調査等において、バス停の待合環境の充実を求める声が多くあります。
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発信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が必要です。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">交通結節点の乗り継ぎ機能や待合環境の整備を行い、公共交通を利用しやすい環境を整えることで、公共交通の利便性向上を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①吉川駅北口ロータリーの改修工事に合わせて、連続したバスシェルターの整備や段差の解消など、バリアフリー化を含めた利用環境の整備を行います。
②おあしす・市役所周辺において、サイクル＆バスライドの導入のほか、乗り継ぎしやすい環境の整備を検討します。
③交通結節点でのバス待ち環境の整備や、時刻や経路の情報提供のためのわかりやすい案内表示の設置を検討します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市・交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="2">ロータリー改修 →</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>②
③</td><td colspan="3">検討・実施 →</td><td></td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>事業 2-2</td><td colspan="5">交通機関同士の相互連携</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">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」、「バスの行先や利用方法がわかりにくいから」という声があります。
公共交通を今後も維持していくためには、交通事業者と連携･協力して、利用促進を図るとともに、乗り継ぎしやすいダイヤ設定など、誰もが利用しやすい利用環境の向上が必要です。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">市民の移動ニーズやまちづくりに関する情報を共有しながら、交通結節点における乗り継ぎの円滑化などの連携した取組を通じて公共交通のさらなる利便性向上を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①交通事業者と連携･協力して、利用促進イベントなどに取り組みます。
②地域公共交通協議会において、交通事業者との情報共有を行いながら、公共交通の維持･確保及び公共交通の利便性向上に向けた取組を検討します。
③交通結節点での、乗り継ぎしやすいダイヤ設定など、交通事業者と協議しながら、取組を検討します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市･交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①</td><td></td><td></td><td>実施</td><td></td></tr>
<tr><td>②</td><td colspan="3">→</td><td></td></tr>
<tr><td>③</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>事業 2-3</td><td colspan="5">利用環境の向上</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">交通ニーズ調査等において、バス停の待合環境の充実を求める声が多くあります。
公共交通を今後も維持していくためには、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が必要です。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">バリアフリー化やユニバーサルデザイン等の利用環境の整備を進めることで、誰もが安心して利用しやすい公共交通を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①国・県の補助を活用し、乗り降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入を促すことで、バリアフリー化の促進を図ります。
②バスシェルターの設置に対する補助を行い、バス停留所の利用環境の向上に向けた取組を支援します。
③鉄道駅のホームドアの設置等、安全性の向上に向けた取組について、JR東日本と協議を重ねながら、必要な支援を行います。
④案内表示などの多言語化等、ユニバーサルデザインに配慮し、誰もが利用しやすい移動環境の整備に努めます。
⑤関係機関と連携を図り、道路改修にあわせて、乗降しやすいバス停環境の整備を検討します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市・交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="6">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①</td><td rowspan="5"></td><td rowspan="5"></td><td rowspan="5">実施</td><td rowspan="5"></td></tr>
<tr><td>②</td></tr>
<tr><td>③</td></tr>
<tr><td>④</td></tr>
<tr><td>⑤</td></tr>
</table>

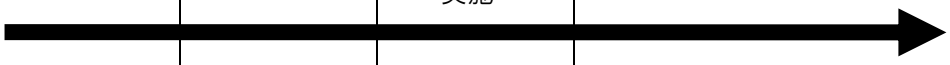
基本方針２　誰もがわかりやすく快適に移動できる移動環境の整備

<table>
<tr><td>事業 2-4</td><td colspan="5">公共交通に関する情報発信の充実</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">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くなっています。
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が必要です。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">「どのバスを利用すればよいか分からない」などの公共交通の利用に対する不安を解消するために、わかりやすい情報発信を行うことで公共交通の利用促進を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①交通事業者からいただいた最新の情報は、必要に応じて、市のSNSやホームページ、広報等を活用して積極的に情報発信を行います。
②公共施設や交通結節点などで公共交通に関する情報発信を行います。
③市内を運行する公共交通に関する情報を網羅した総合交通マップを作成します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市･交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①
②</td><td colspan="4">→</td></tr>
<tr><td>③</td><td></td><td colspan="3">作成･提供 →</td></tr>
</table>

基本方針３　「みんなの地域公共交通」の実現

<table>
<tr><td>事業 3-1</td><td colspan="5">担い手の確保支援</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">運転手や運行管理者の不足など、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、吉川市でも複数の路線バスが廃止されるなど、利用者が少ない地区の路線は輸送サービスの低下が避けて通れない状況となっています。
路線バスなどのサービス水準の維持確保に向けた取組が必要です。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">担い手の確保に向けた取組を通じて、地域公共交通の持続可能性を高めることを目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①市内事業者を対象とした公共交通運転手確保支援補助金を継続します。
②市ホームページや市広報を通じて、運転士確保に向けた周知を行います。
③福祉有償運送事業者や地域協働交通の担い手となる有志の確保に向けた周知などを支援します。
④子どもたちを対象に運転士体験などの将来の担い手確保に向けた取組を実施します。
⑤交通事業者等で実施する就職合同説明会の開催を支援します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市･交通事業者･市民･地域団体等</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①
②
③
④</td><td colspan="4">実施 →</td></tr>
<tr><td>⑤</td><td colspan="4">適宜実施 →</td></tr>
</table>

基本方針３　「みんなの地域公共交通」の実現

<table>
<tr><td>事業 3-2</td><td colspan="5">利用意識の醸成</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">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現状があります。
公共交通を今後も維持していくためには、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必要です。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">イベントなどを通じて、公共交通の利便性や重要性を周知・啓発し、継続的な利用につなげることで、公共交通の持続可能性を高めることを目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①市広報紙やホームページ、市民向けの出前講座などを通じて、公共交通の現状や重要性について周知・啓発を行い、利用促進を図ります。
②「市民まつり」などの機会をとらえて、主に子どもたちを対象にバスの乗り方教室の実施するなど、交通事業者と協議を行いながら、公共交通を利用するきっかけとなる事業を検討します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市・交通事業者・市民</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①</td><td></td><td></td><td>実施</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>②</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

基本方針３　「みんなの地域公共交通」の実現

<table>
<tr><td>事業 3-3</td><td colspan="5">関係機関等との連携強化</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">交通環境の向上やバス停の待合環境の改善など、誰もが利用しやすい利用環境の向上に向けて、公共交通事業者のみならず、分野を超えて、交通事業者と行政などが一体となって取り組む必要があります。交通事業者と行政などが連携･協働をしながら、持続可能な地域公共交通を構築していくことが必要です。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">関係する行政機関等と連携し、公共交通の安全性や利便性の向上を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①バス停の新規設置や移動を行う場合に、必要に応じて、関係者等との調整を支援します。
②交通事業者の運行上の課題などについて、道路管理者等の関係機関と連携･調整し、改善を図ります。
③市の関係部署と協議しながら、地域公共交通に関わる取組について、分野横断的に連携しながら、取り組みます。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市･交通事業者･関係機関</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①
②
③</td><td></td><td></td><td>実施</td><td></td></tr>
</table>

基本方針３　「みんなの地域公共交通」の実現

<table>
<tr><td>事業 3-4</td><td colspan="5">商業施設等との連携</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">　バス停の待合環境の改善など、誰もが利用しやすい利用環境の向上に向けて、公共交通事業者のみならず、分野を超えて地域が一体となって取り組む必要があります。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す。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">　商業施設等との協働により、公共交通の利便性向上や持続可能性を高めることを目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①バス停の新規設置や移動を行う場合に、必要に応じて、関係者等との調整を支援します。
②商業施設等において、公共交通の時刻表などの情報案内や、バスを快適に待てる待合スペースの確保など、利便性の向上に向けた協力について働きかけを行います。
③車両等への広告掲載など、商業施設等と運行主体との協働による持続可能性の向上に向けた協力について働きかけを行います。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市･交通事業者･市民･事業者（商業施設等）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①
②
③</td><td></td><td></td><td>適宜実施</td><td></td></tr>
</table>

基本方針３　「みんなの地域公共交通」の実現

<table>
<tr><td>事業 3-5</td><td colspan="5">輸送資源の活用研究</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">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等により、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の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ります。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">市内には公共交通のほか、福祉施設送迎、企業送迎等が運行していることから、各民間施設の送迎車両等の活用を検討し、輸送資源の確保を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">①福祉施設等の送迎サービスについて、現状把握を行います。
②他自治体の取組について研究し、民間事業者の協力を得ながら、送迎車両等の空き時間の活用の可能性について研究します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">吉川市･交通事業者･事業者（福祉施設等）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施
スケジュール</td><td></td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td>令和 11 年度～14年度</td></tr>
<tr><td>①
②</td><td>現状把握</td><td colspan="2">事業者との調整･検討</td><td>適宜実施</td></tr>
</table>

3. 地域公共交通特定事業

本計画に基づき、地域公共交通を維持するため、事業実施主体において、実施計画を策定します。

地域公共交通特定事業の名称	地域旅客運送サービス継続事業
対象事業	本計画内に位置付ける「事業 1-1 路線バスのサービス水準の維持確保」
計画作成主体	路線バス運行会社
事業実施主体	路線バス運行会社
運行事業者	公募式プロポーザル方式にて選定
運行期間	令和 8 年 4 月～令和 13 年 3 月
運行日	土日祝日を除く毎日
運行路線	「吉川駅南口―新三郷駅西口線」の運行
運行時間・運行便数	（関係者等と協議・調整中）
運行車両	バス車両
運賃体系	（関係者等と協議・調整中）
実施区域	（1） 吉川市 木売、高富、高久、中曽根、道庭 （2）三郷市 彦糸、彦音、彦成、采女、新三郷ららシティ
期待される効果	バス路線の廃止時でも住民の移動手段を確保し、交通空白区間や期間の解消を図る

＜実施スケジュール（概要）＞

事業		取組	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度～14年度
1-1	路線バスのサービス水準の維持・確保	取組① 取組②	実施			
		取組③	実施			見直し
1-2	構想路線の実現に向けた検討	取組①	まちづくりの進捗に合わせて検討・実施			
1-3	地域内交通エリアの移動手段の確保	取組① 取組②	実施			
		取組③	実証を含めた検討			適宜実施
1-4	地域協働型交通の仕組みづくり	取組①	適宜実施			
1-5	小型モビリティの導入検討	取組①	実証実験			検討実施
1-6	利便性の向上に向けた広域連携	取組① 取組② 取組③	要望・検討			
2-1	交通結節点の機能強化	取組①	ロータリー改修			
		取組② 取組③	検討・実施			
2-2	交通機関同士の相互連携	取組① 取組② 取組③	実施			
2-3	利用環境の向上	取組① 取組② 取組③ 取組④ 取組⑤	実施			
2-4	公共交通に関する情報発信の充実	取組① 取組②	適宜実施			
		取組③	作成・提供			
3-1	担い手の確保支援	取組① 取組② 取組③ 取組④	実施			
		取組⑤	適宜実施			
3-2	利用意識の醸成	取組① 取組②	実施			
3-3	関係機関等の連携強化	取組① 取組② 取組③	実施			
3-4	商業施設等との連携	取組① 取組② 取組③	適宜実施			
3-5	輸送資源の活用研究	取組① 取組②	現状把握	事業者との調整・検討		適宜実施

第５章　計画の評価および推進体制

1. 評価指標

本計画の達成状況を確認するため、基本方針ごとに評価指標を設定します。

基本方針	評価指標	現状値	目標値（R14）	計測方法
基本方針①	公共交通に対する市民満足度	47.9%（R6 年度）	50%	市民意識調査結果
	支線交通(吉川駅-新三郷線)の収支率	―	60%	運行事業者への調査により把握
	鉄道･バス等利用圏域*の人口カバー率	91.8%（R7.3 時点）	92%	GIS データ等による算出
基本方針②	路線バス等の市民一人当たり利用者数	32.3 回/年（R5 年度）	33 回/年	各事業者への調査回答で把握
	バス利用者の運行サービスに関する満足度	54.8%（R5 年度）	60%	路線バス利用者アンケート
基本方針③	路線バスの利用頻度「路線バスを利用する」と回答した割合	48.1%（R5 年度）	60%	交通ニーズ調査結果
	公共交通に関する周知啓発の実施回数	3 回/年（R6 年度）	6 回/年	市の実績により把握

＊　鉄道から 1km 圏内、バス停から 300m 圏内を「鉄道･バス等利用圏域」とした。

2. 評価スケジュール

評価スケジュールは下記のとおりです。

評価指標	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
公共交通に対する市民満足度	●	●	●	●	●	●	●
支線交通(吉川駅-新三郷線)の収支率	●	●	●	●	●	●	●
鉄道･バス等利用圏域の人口カバー率				●			●
路線バス等の市民一人当たり利用者数	●	●	●	●	●	●	●
バス利用者の運行サービスに関する満足度				●			●
路線バスの利用頻度「路線バスを利用する」と回答した割合				●			●
公共交通に関する周知啓発の実施回数	●	●	●	●	●	●	●

●：評価を実施する年度

3. 推進体制

吉川市地域公共交通協議会において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

なお、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改定を行います。

推進組織	構成員	役割
吉川市地域公共交通協議会	交通事業者、市民、関係する行政機関、学識経験者 等	計画に位置づけ取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について、協議を行いながら、計画の進捗管理を行います。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行います。

4. 進捗管理

評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCA サイクル【計画の策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、施策・事業の評価(Check)、見直し・改善(Action)】の考え方により、計画の進捗管理を行います。

