吉川市地域公共交通計画
（案）

令和　年　月

［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

第 5 章 計画の評価および推進体制 30
1. 評価指標 30
2. 評価スケジュール 30
3. 推進体制 31
4. 進捗管理 31

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。

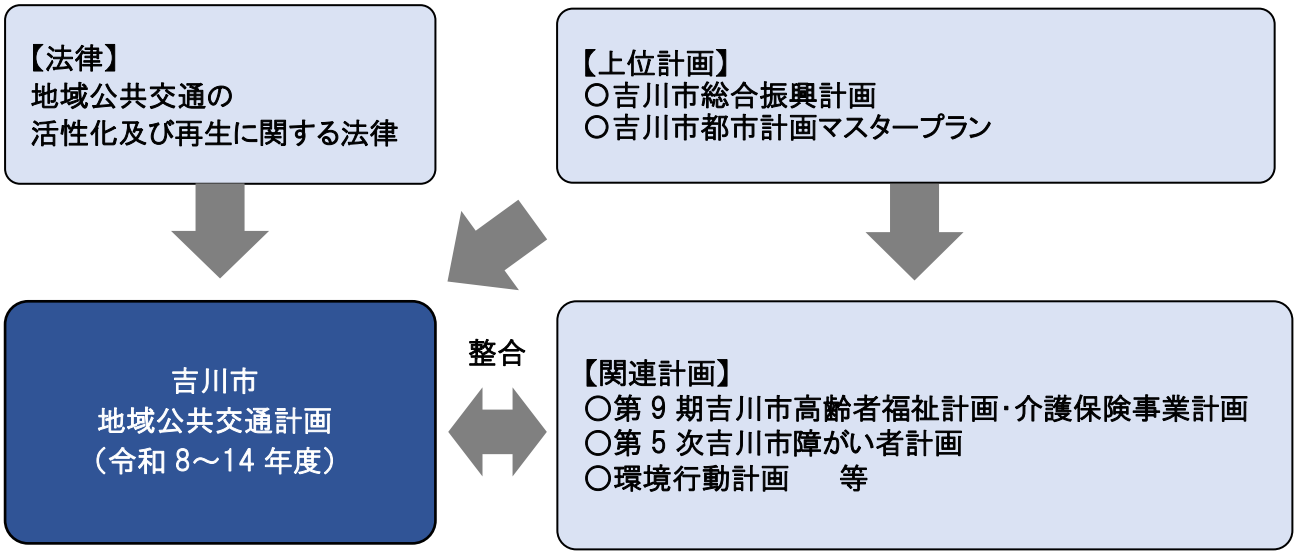


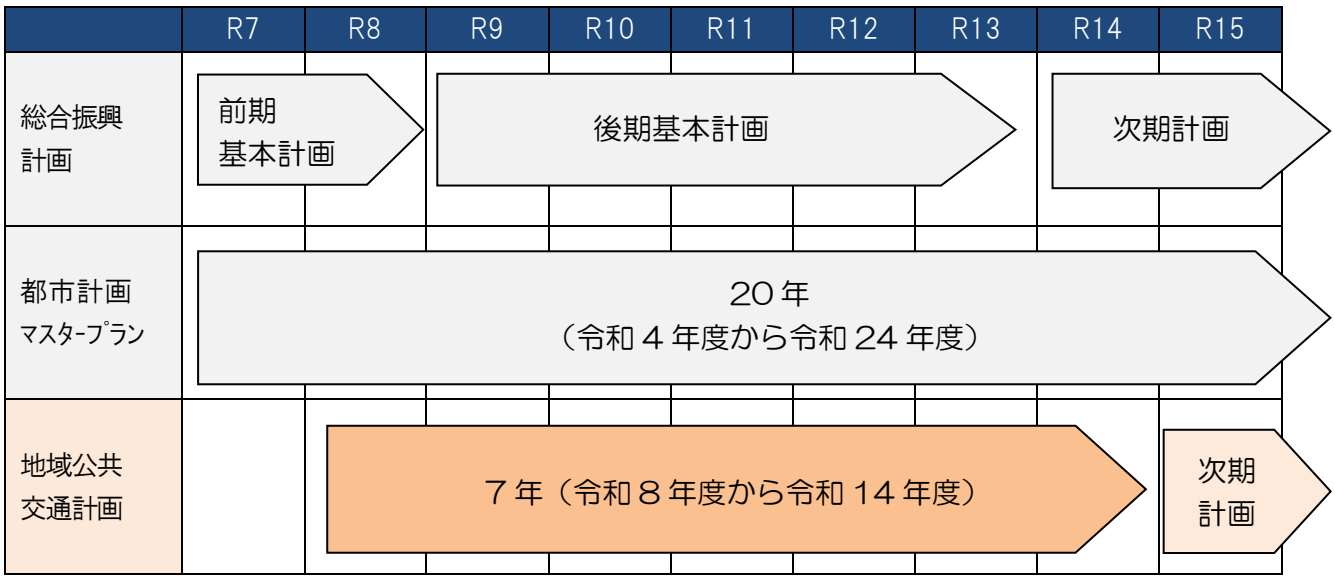
図　地域公共交通計画の位置づけ

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

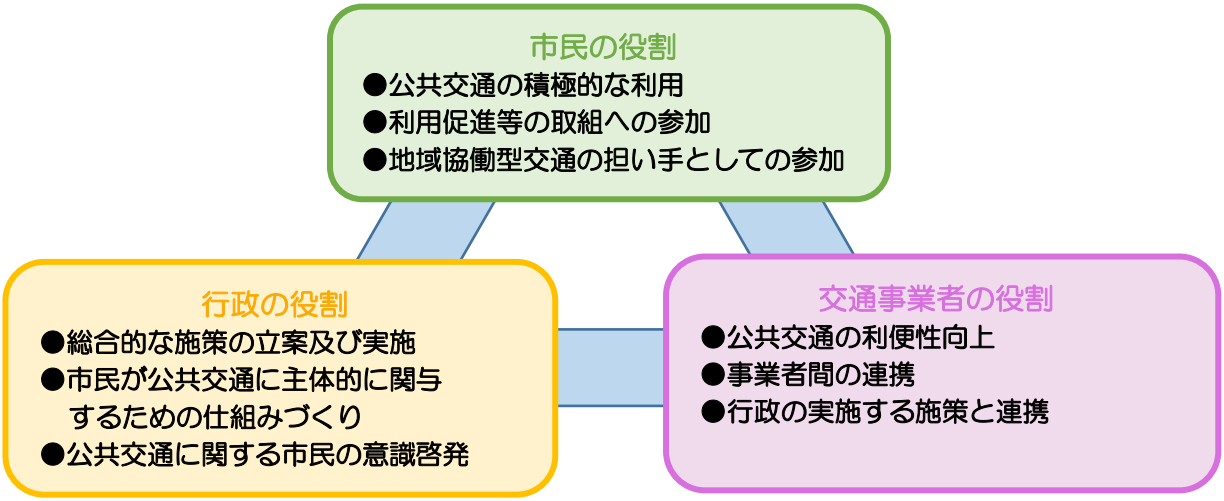
本計画の計画期間は、令和 8 年度から令和 14 年度までの 7 年間とします。なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などが大きく変化した場合には、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。



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、障がいがある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

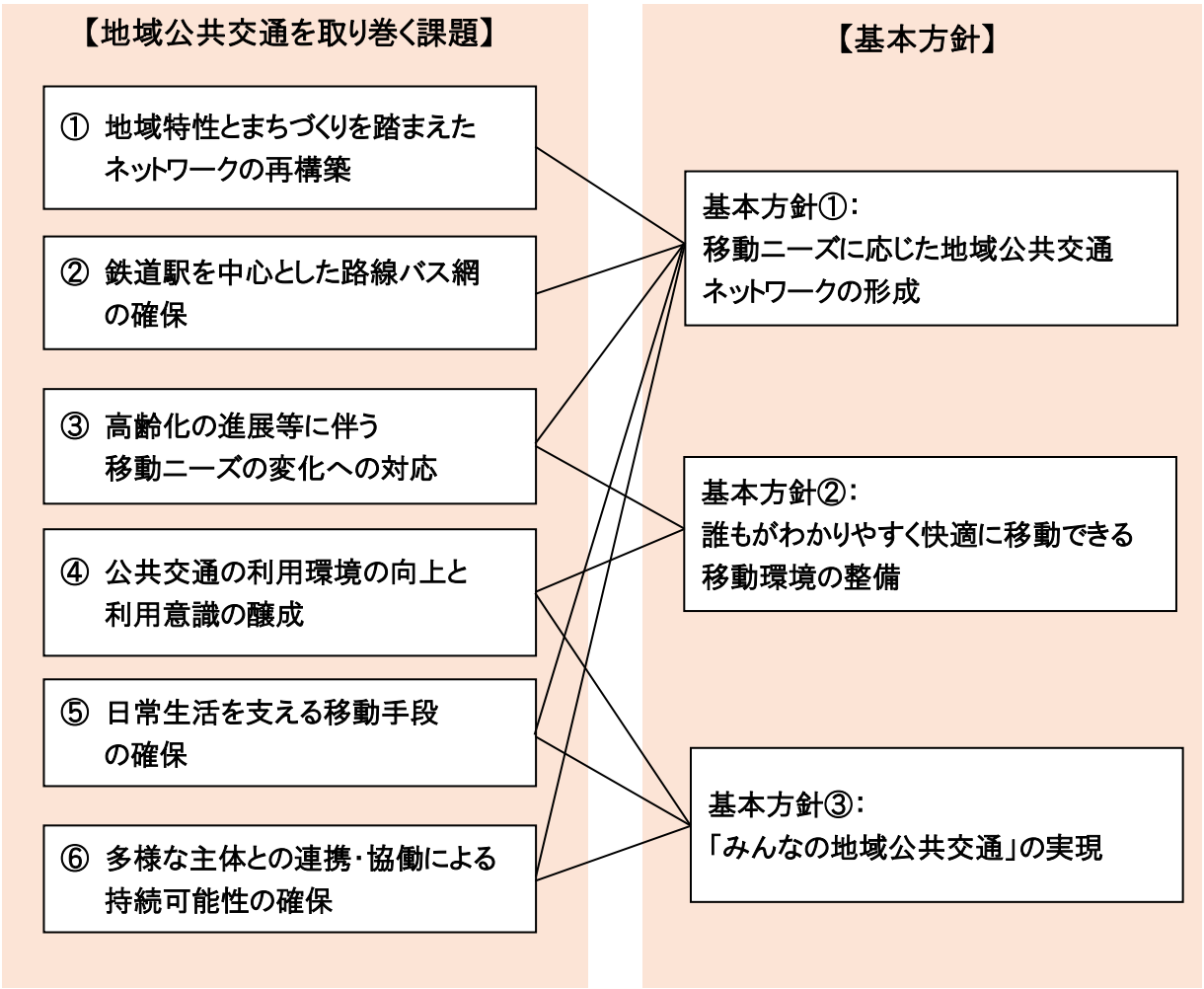
吉川市の地域公共交通の現状と課題や「第 6 次吉川市総合振興計画」、「吉川市都市計画マスタープラン」が掲げるまちづくりの方向性を踏まえ、吉川市地域公共交通計画における基本理念と基本方針を以下のとおり設定します。

【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

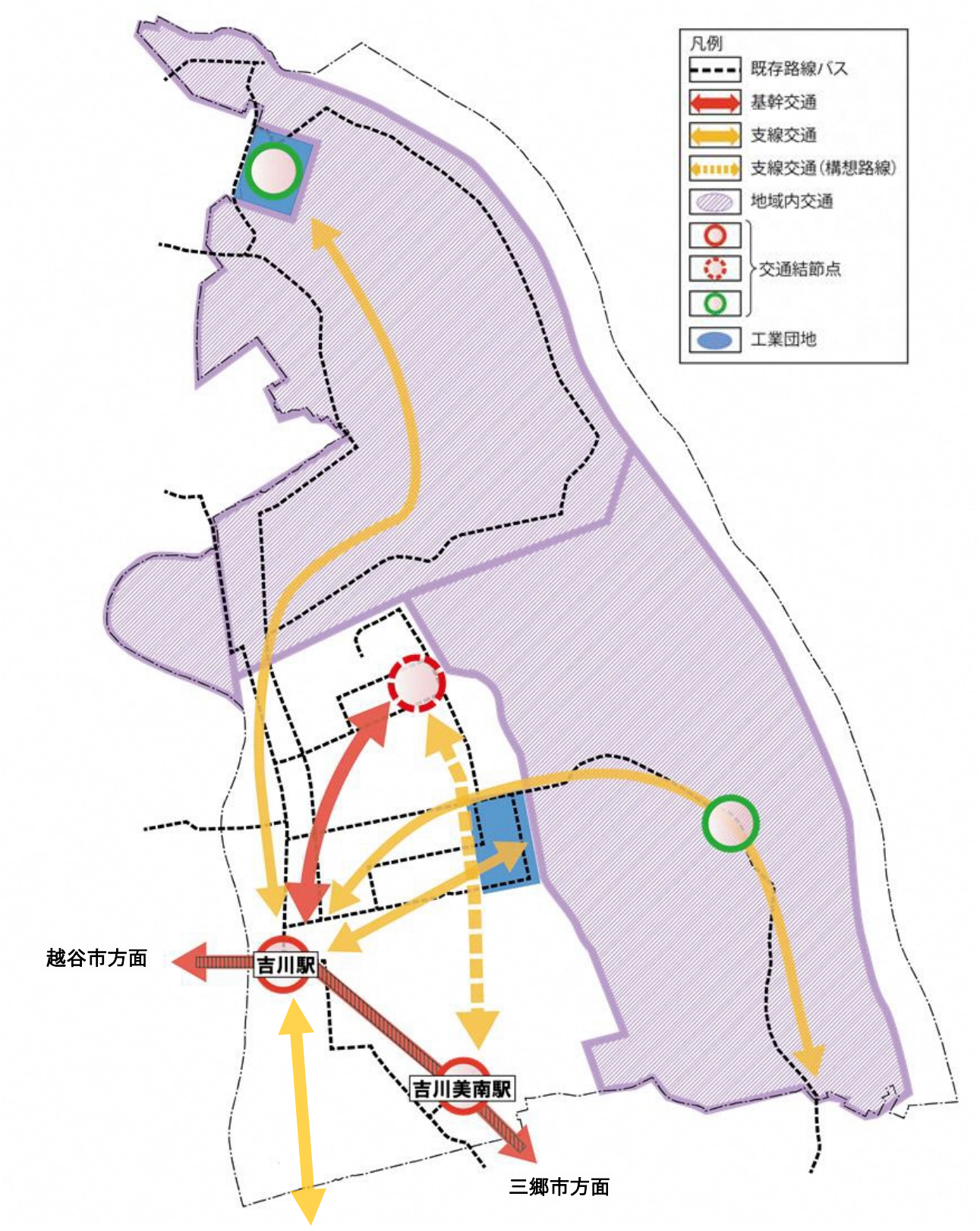
○鉄道駅や市役所などの交通結節点となる場所の役割が高まるよう、乗換案内情報の提供や待合環境の充実のほか、公共交通の利用環境の向上に努めます。
○積極的かつ丁寧な情報発信により、市民意識の醸成や、分かりにくさによる不安の解消により、公共交通の利用促進を図ります。
○市民の移動ニーズやまちづくりに関する情報を共有し、行政や交通事業者などが協議・連携しながら、速達性や定時性の確保など利便性の向上に努めます。
○高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、ユニバーサルデザイン等の視点を踏まえた利用者の移動環境の改善を図ります。

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。

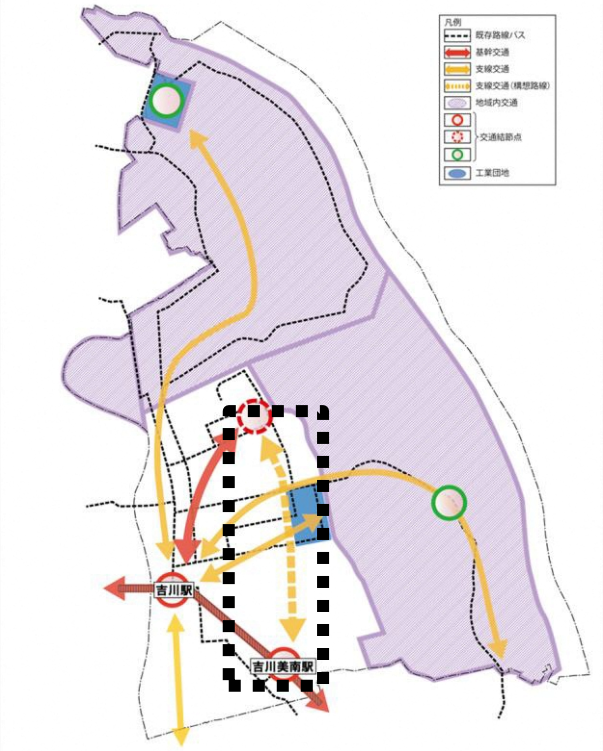
基本方針	事業
基本方針① 移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成	1-1　路線バスのサービス水準の維持・確保
	1-2　構想路線の実現に向けた検討
	1-3　地域内交通エリアの移動手段の確保
	1-4　地域協働型交通の仕組みづくり
	1-5　小型モビリティの導入検討
	1-6　利便性の向上に向けた広域連携
基本方針② 誰もがわかりやすく快適に移動できる移動環境の整備	2-1　交通結節点の機能強化
	2-2　交通機関同士の相互連携
	2-3　利用環境の向上
	2-4　公共交通に関する情報発信の充実
基本方針③ 「みんなの地域公共交通」の実現	3-1　担い手の確保支援
	3-2　利用意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

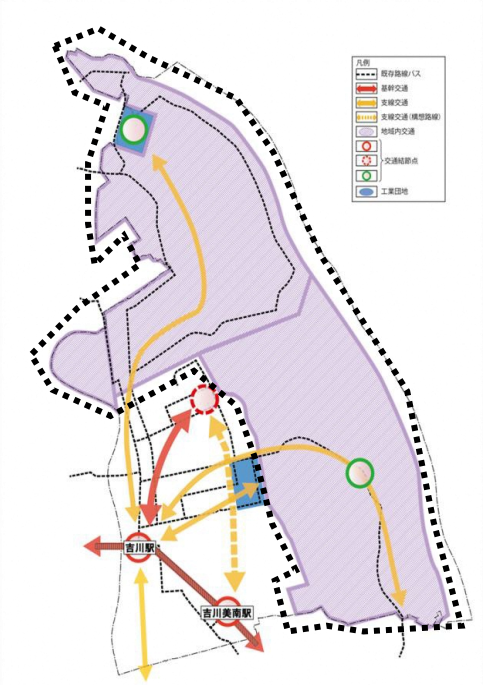
基本方針１　移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成

<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、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）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">実証運行 ➡ 本格運行 ➡</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="4">実証を含めた検討 → 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>

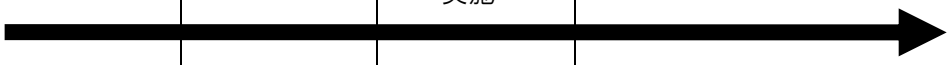
基本方針２　誰もがわかりやすく快適に移動できる移動環境の整備

<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">適宜実施 →</td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="4">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型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
②</td><td></td><td></td><td>実施</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></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、障がいがある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>事業者との調整･検討 →</td><td></td><td>適宜実施 →</td></tr>
</table>

＜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	実証運行	本格運行		
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(吉川駅南口-新三郷駅西口線)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(吉川駅南口-新三郷駅西口線)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。

また、交通事業者分科会のほか、必要に応じて、その他の会議等において、検討･調整･協議を行いながら、計画の推進を図ります。

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	計画に位置づけた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。
交通事業者分科会	交通事業者、学識経験者　等	計画に位置づけた取組のうち、交通事業者との詳細な調整が必要となる場合に開催し、事業の具体的な取組の検討を行います。分科会における協議結果は、吉川市地域公共交通協議会において、報告･協議を行います。
庁内連携会議	庁内関係課	計画に位置づけた取組等について、効果的かつ効率的に施策を推進するため、各分野の事業等の調整、連携、情報共有を行います。
その他の会議等	市民、企業、団体などの関係者、庁内関係課　等	計画に位置づけた取組のうち、市民･企業･団体等の関係者や福祉部門等の庁内関係部署との詳細な調整が必要となる場合に開催し、事業の具体的な取組の検討を行います。

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。



資　料　編

[資料編　目次]

1.地域特性等の現状整理 1
2.公共交通等の現状整理 12
3.上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性の整理 24
4.令和 5 年度交通ニーズ調査 29
5.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 54
6.路線バス利用者アンケート調査結果 62
7.関係者ヒアリング（交通事業者ヒアリング） 65
8.検討体制・経緯 71

1．地域特性等の現状整理

(1)地域特性の整理

① 地理的特性

吉川市は、東京都心まで約 20km～30km の埼玉県南東部に位置しており、東は江戸川をはさんで千葉県野田市･流山市、西は中川をはさんで越谷市･草加市、南は三郷市、北は松伏町と、それぞれ境を接している。

市域は、東西 4.2 km、南北 8.0 kmで、面積は 31.66km^{2}となっている。

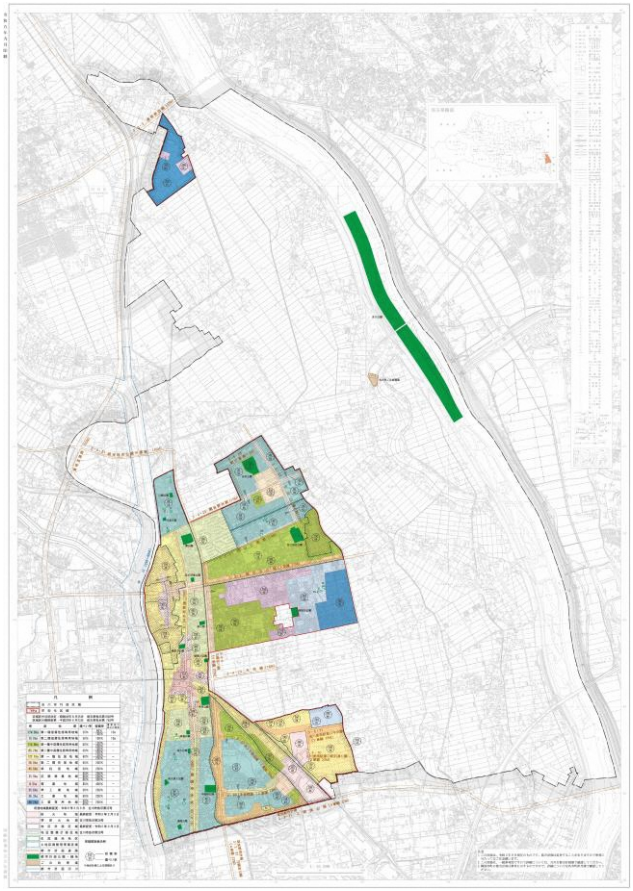
また、常磐自動車道、東京外郭環状自動車道、首都高速自動車道のインターチェンジが近接している。地理的には、海抜 2m～4m 程度の平坦な沖積低地となっている。



② 土地利用

吉川市は、全域が都市計画区域に指定されている。このうち、市街化区域の面積は 749ha （23.7 %）、市街化調整区域は 2,417ha (76.3%) となっている。

■吉川市都市計画図（令和 5 年 2 月現在）



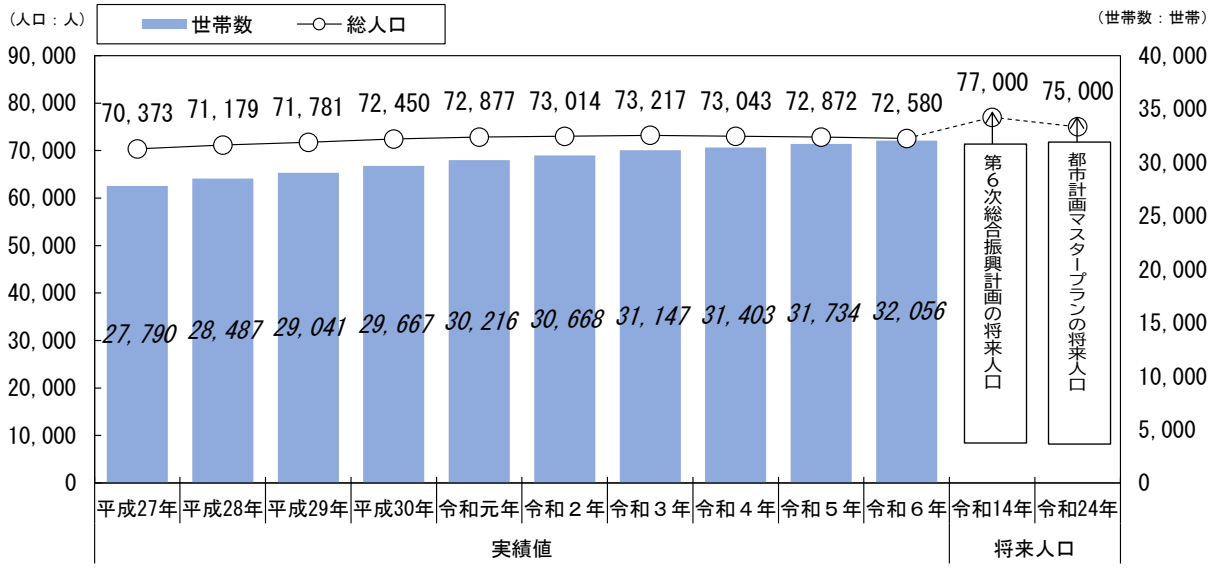
(2)人口動向

①人口・世帯数

住民基本台帳による人口･世帯数は、平成 24 年の吉川美南駅の開業や計画的な土地区画整理事業などにより人口･世帯数ともに増加傾向であり、令和 6 年 4 月 1 日現在の人口は 72,580 人、世帯数は 32,056 世帯となっている。

将来人口は、第 6 次吉川市総合振興計画では令和 14 年時点で 77,000 人を、吉川市都市計画マスタープランでは令和 24 年時点で 75,000 人を、それぞれ想定している。

■総人口及び世帯数の推移



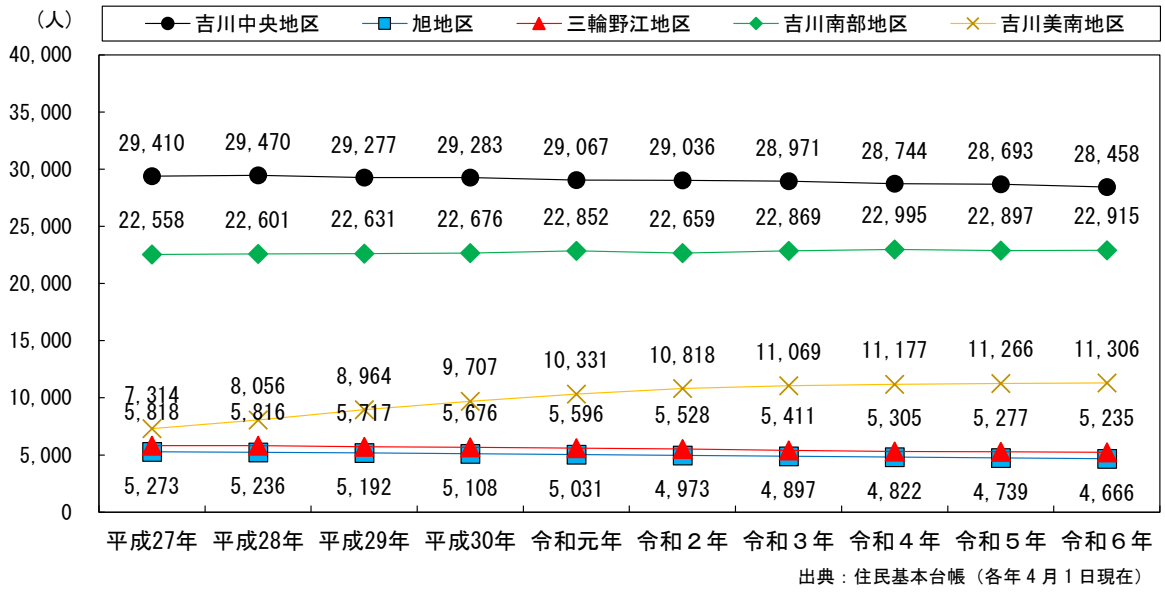
出典：住民基本台帳（各年４月１日現在）

②地区別人口・世帯数

地区別人口･世帯数の推移を見ると、吉川美南地区で吉川駅南地区や武蔵野操車場跡地地区の土地区画整理により、人口･世帯数ともに増加傾向となっている。それ以外の地区の人口は、減少あるいは横ばいで、世帯数は増加傾向となっている。

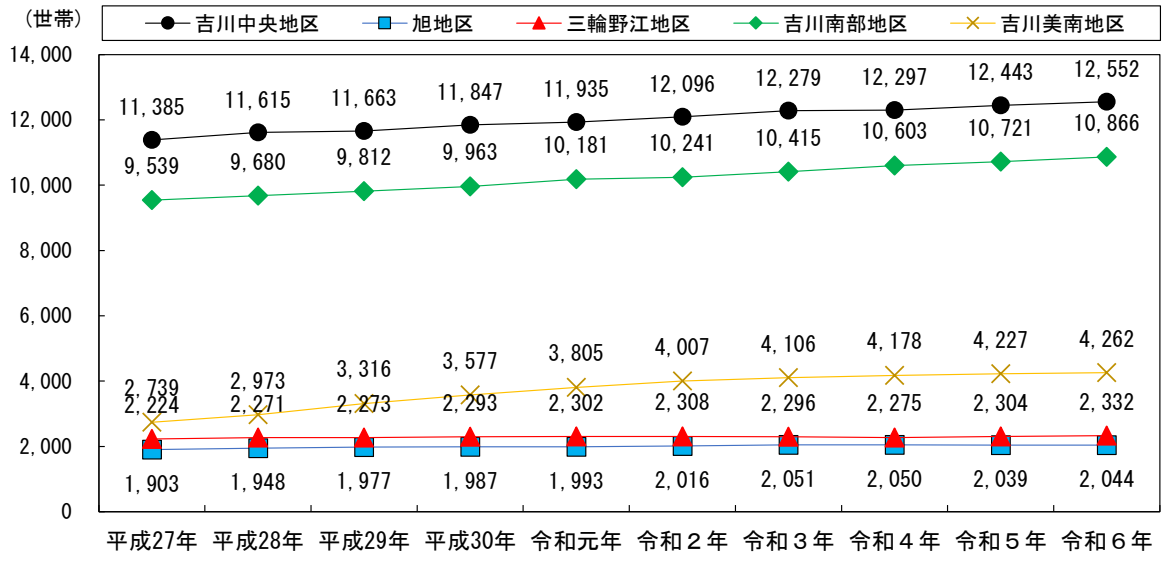


■地区別人口の推移



出典：住民基本台帳（各年４月１日現在）

■地区別世帯数の推移



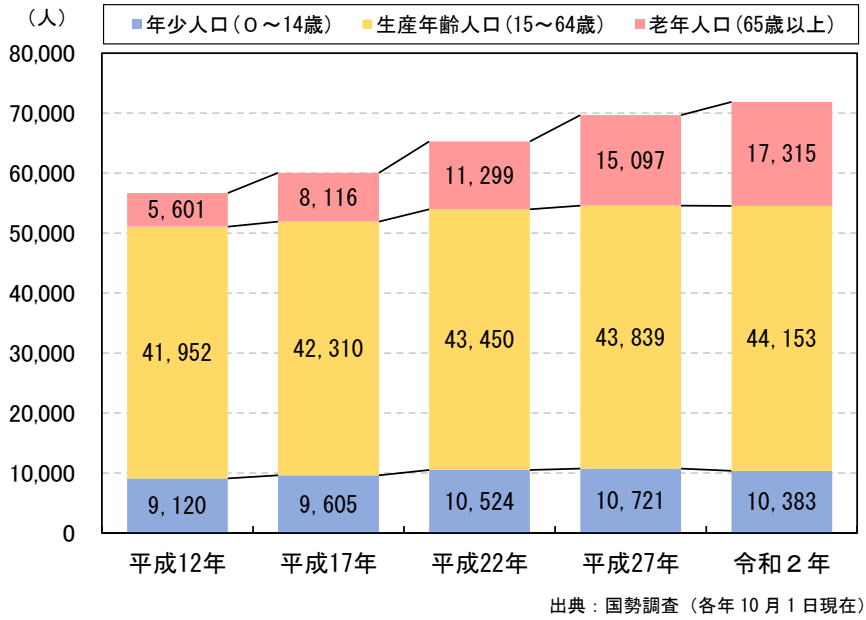
出典：住民基本台帳（各年４月１日現在）

③年齢 3 区分別人口

令和 2 年の年齢 3 区分別人口構成比は、年少人口(0～14 歳)が 14.5%、生産年齢人口(15～64 歳)が 61.5%、老年人口(65 歳以上)が 24.1%となっている。推移を見ると、年少人口は減少傾向、生産年齢人口と老年人口は増加傾向となっている。また、高齢化率(総人口に対する 65 歳以上の割合)は 24.1%と、国(28.7%)や県(27.1%)と比較すると、やや低い割合となっている。

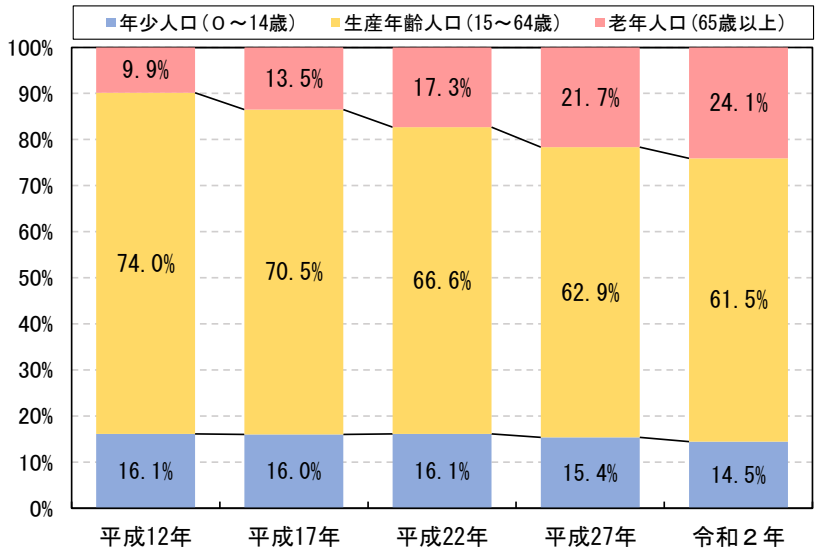
将来人口推計について、生産年齢人口は令和 10 年頃まで微増するが、その後大きく減少に転じる。老年人口は令和 30 年頃まで増加を続け、その後ゆるやかに減少に転じる。老年人口のうち 75 歳以上の後期高齢者人口をみると、令和 40 年頃まで増加を続けた後にゆるやかに減少に転じている。

■年齢 3 区分別人口の推移



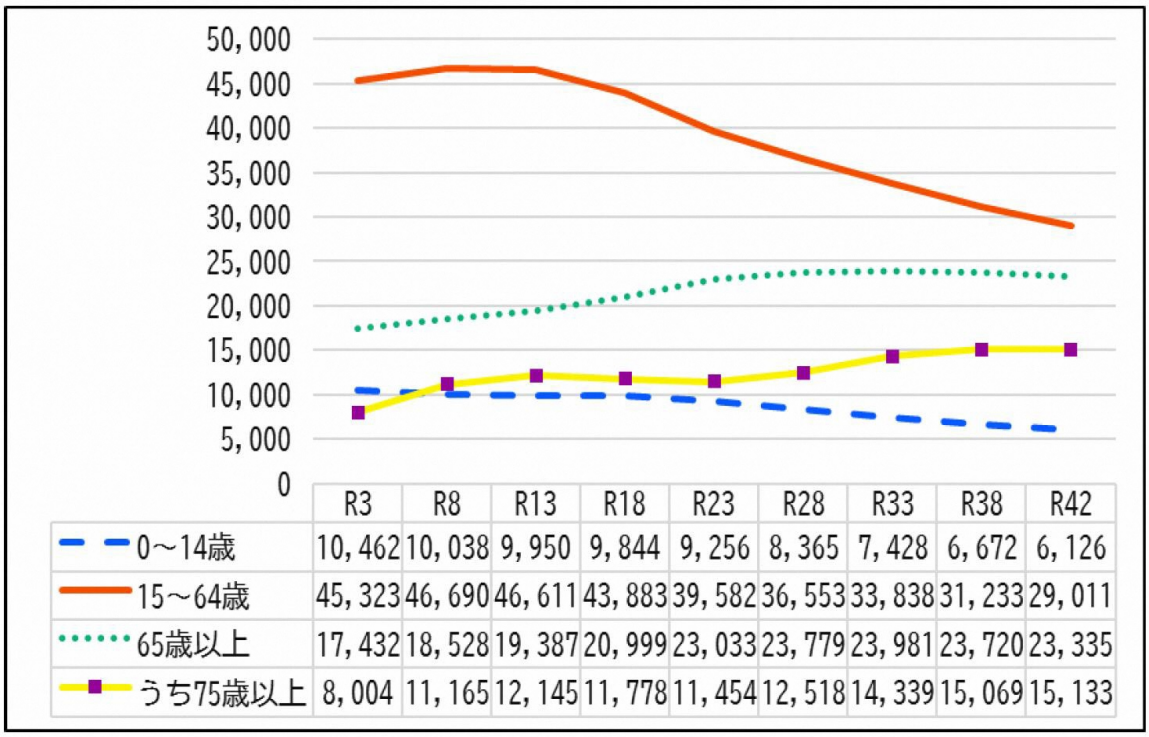
出典：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

■年齢 3 区分別人口構成比の推移



出典：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

■年齢３区分別人口推計



	R3	R8	R13	R18	R23	R28	R33	R38	R42
0～14歳	10,462	10,038	9,950	9,844	9,256	8,365	7,428	6,672	6,126
15～64歳	45,323	46,690	46,611	43,883	39,582	36,553	33,838	31,233	29,011
65歳以上	17,432	18,528	19,387	20,999	23,033	23,779	23,981	23,720	23,335
うち75歳以上	8,004	11,165	12,145	11,778	11,454	12,518	14,339	15,069	15,133

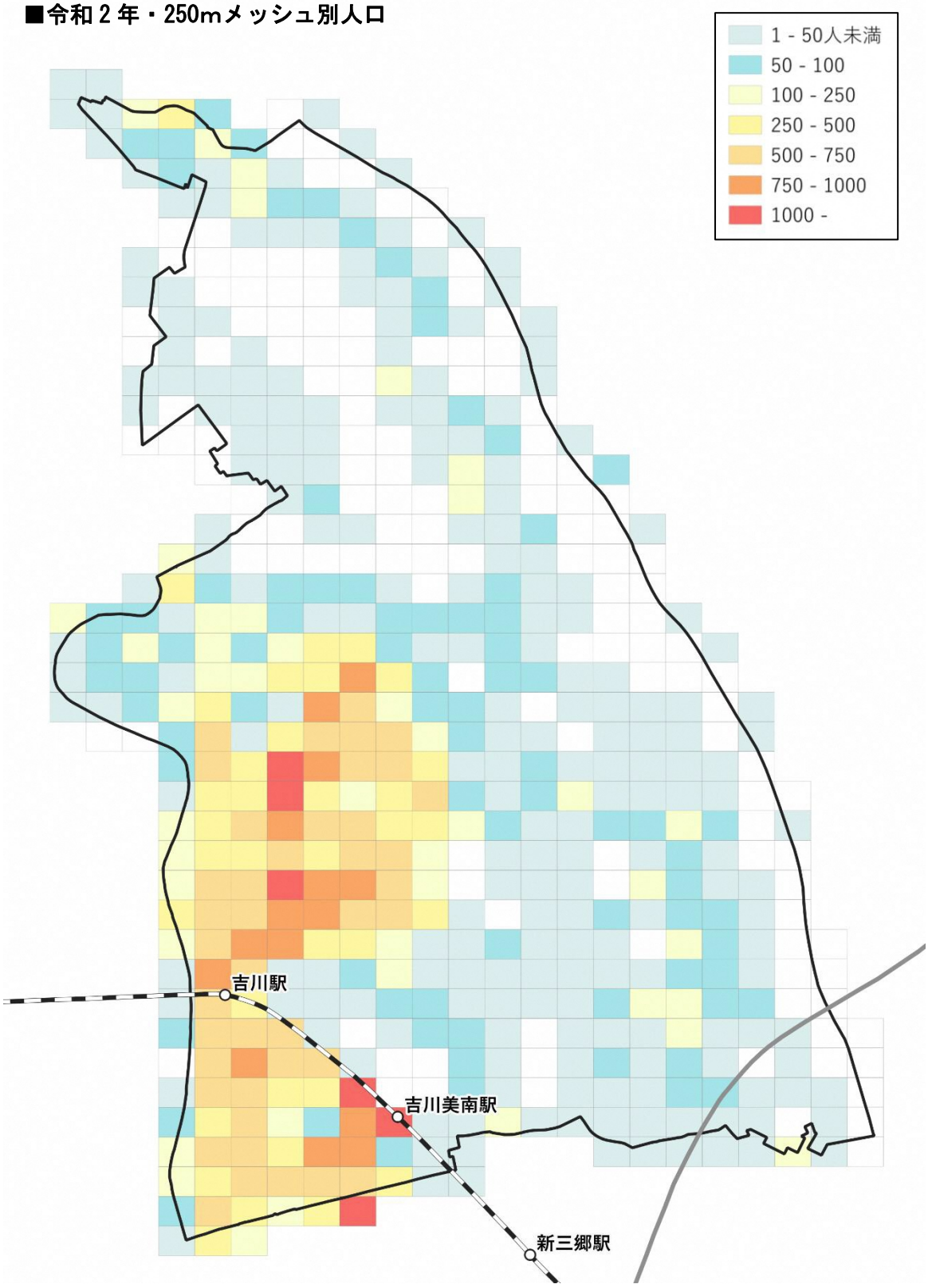
出典：吉川市人口ビジョン（令和４年４月）

④メッシュ別人口・高齢化率

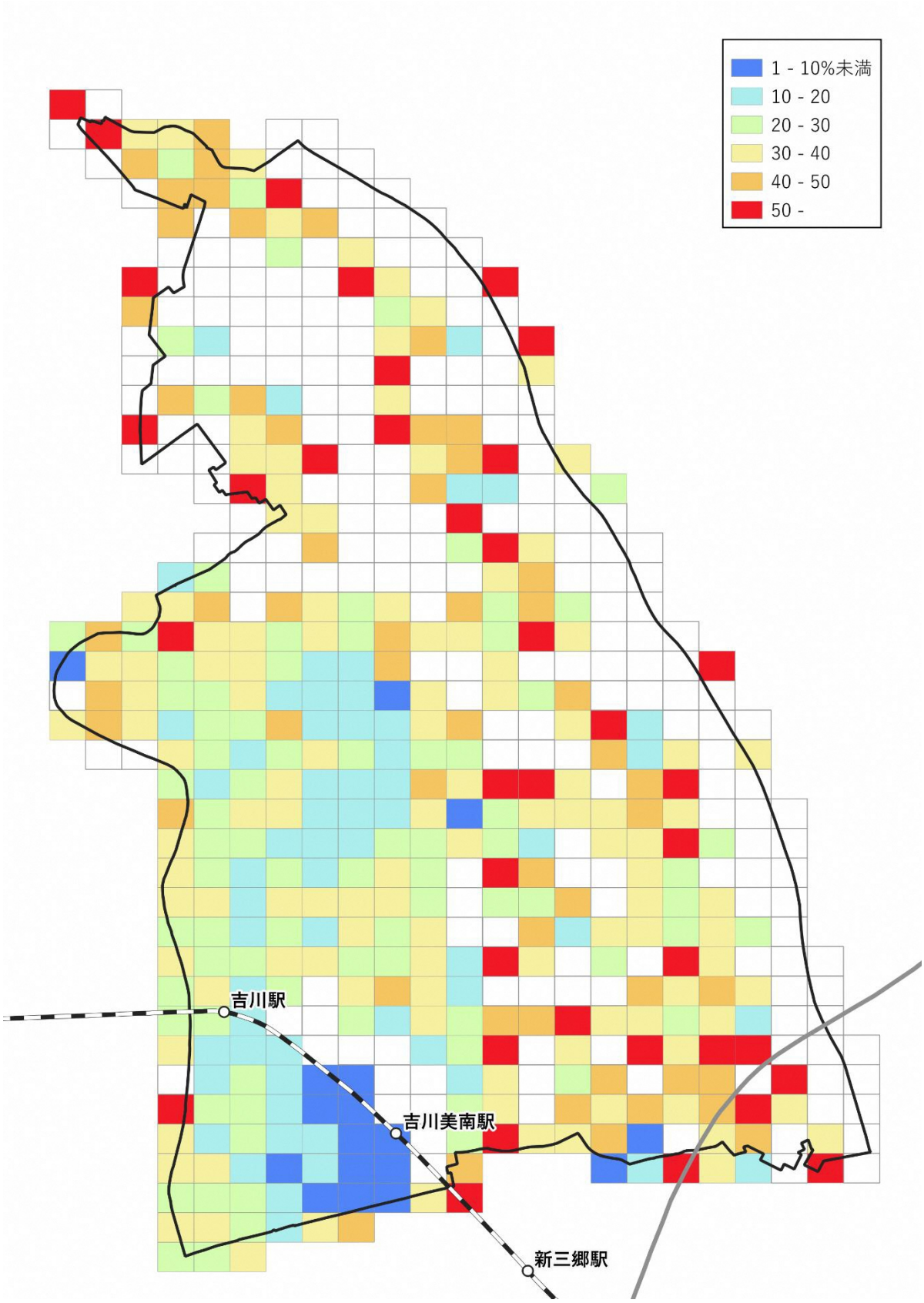
メッシュ別人口をみると、鉄道駅や市役所周辺などの市街化区域には人口の多いメッシュがまとまって分布している。北部・西部地区、東部地区では人口の多いメッシュは散在する状況にある。

メッシュ別高齢化率をみると、吉川美南駅周辺では 10%未満や 10-20%等の高齢化率の低いメッシュがまとまって分布する。また、吉川駅や市役所周辺などの市街化区域では 30%未満のメッシュが比較的多い。北部・西部地区、東部地区には 50%以上の高齢化率の高いメッシュが点在している。

■令和 2 年・250mメッシュ別人口



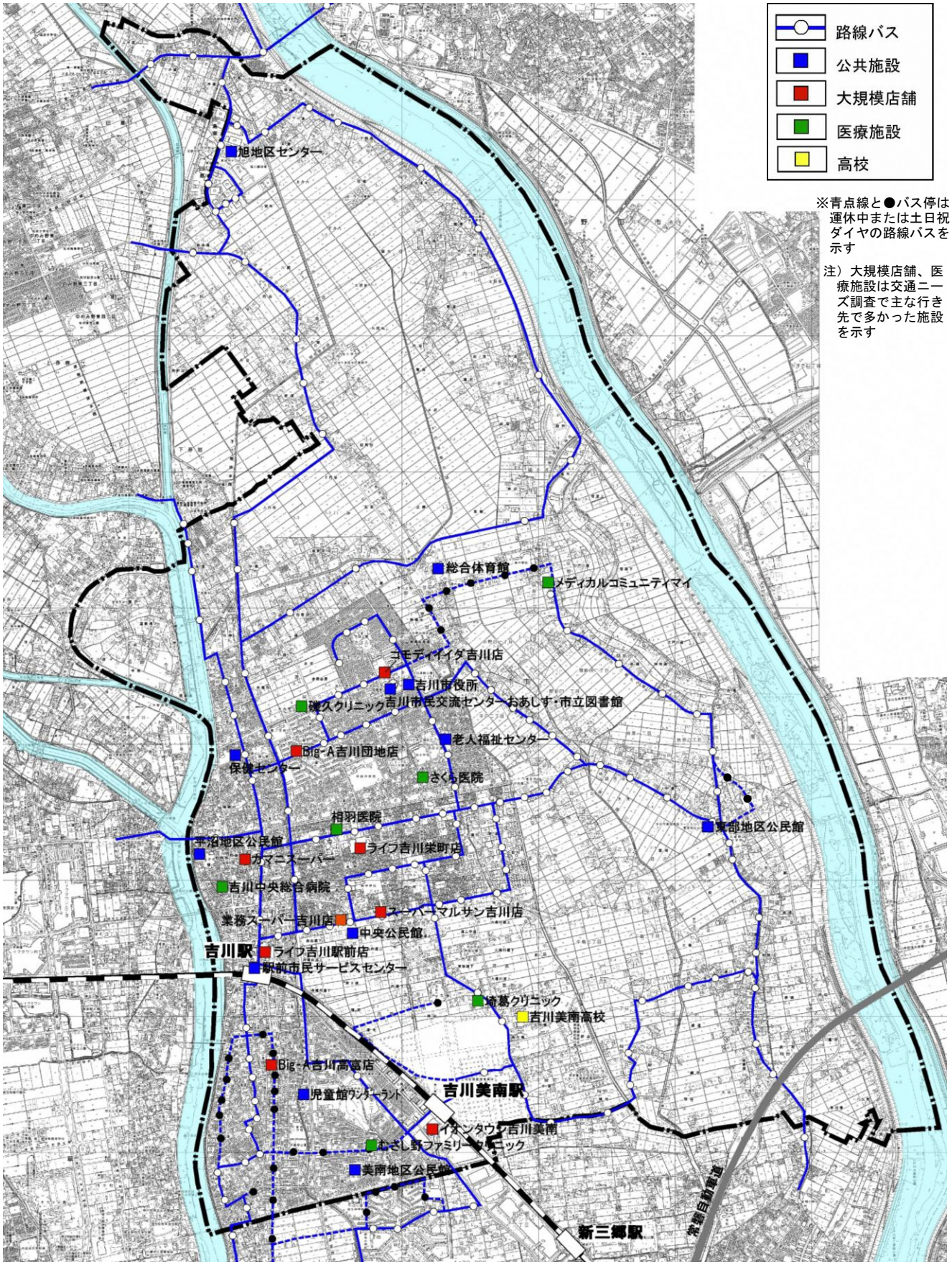
■令和２年・250mメッシュ別高齢化率



(3)各種施設等分布状況

公共施設や商業施設、医療施設などの各種施設は、鉄道駅周辺や県道加藤平沼線沿線に集積しており、また、多くの施設がバス路線沿線に立地している。

■施設分布図



(4)交通手段特性

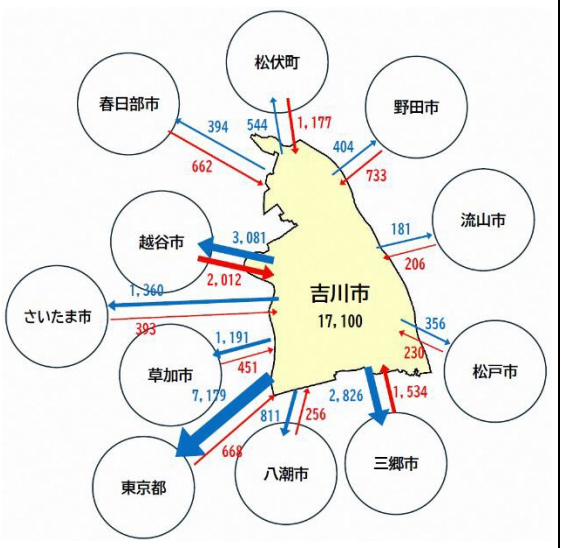
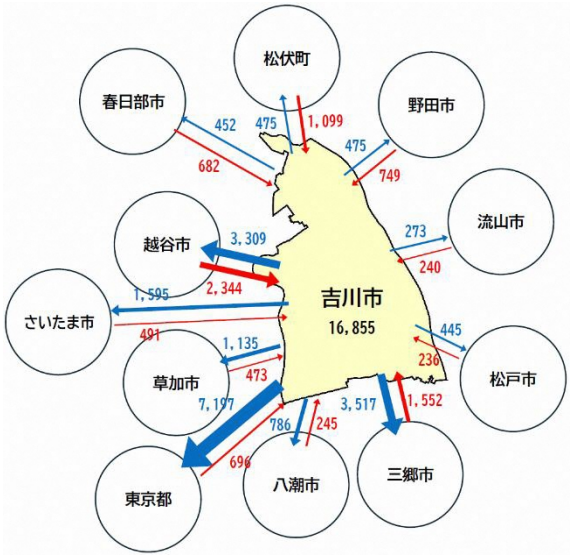
①通勤・通学流動

通勤･通学流動の状況をみると、平成 22 年が流入 9,892 人、流出 23,602 人と、13,710 人の流出超過、令和 2 年が流入 10,571 人、流出 24,104 人と、13,533 人の流出超過となっている。昼間人口については、令和 2 年が 5,510 人の増加となっている。

令和 2 年の流入人口は、越谷市(2,344 人)、三郷市(1,552 人)、松伏町(1,099 人)と近隣市町が、流出人口は、東京都が 7,197 人と最も多く、次いで越谷市(3,309 人)、三郷市(3,517 人)、さいたま市(1,595 人)が多くなっている。

平成 22 年と令和 2 年を比較すると、三郷市やさいたま市への流出が増加し、越谷市からの流入が増加している。

■通勤・通学流動

調査年	平成 22 年	令和 2 年
昼間人口	53,513 人	59,023 人
通勤・通学流動（単位：人）		
流入人口	9,892 人	10,571 人
流出人口	23,602 人	24,104 人

出典：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

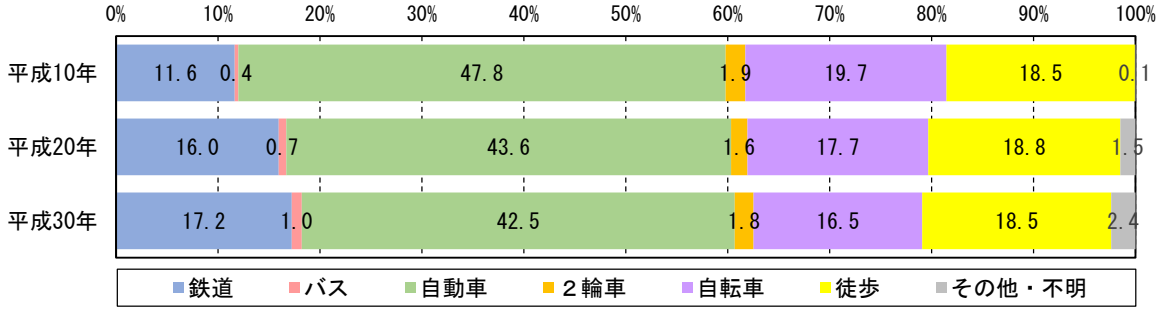
②東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

国土交通省や都道府県などが主体となって調査する東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）によると、代表交通手段は、自動車が 42.5%と最も多く、次いで徒歩が 18.5%、鉄道が 17.2%、自転車が 16.5%となっており、推移を見ると、鉄道が増加し、自動車、自転車が減少している。

吉川駅の端末交通手段分担率は、路線バスが 29.0%で、徒歩が 44.7%と多く、推移を見ると、路線バスと徒歩が増加し、乗用車・軽自動車等や自転車が減少している。

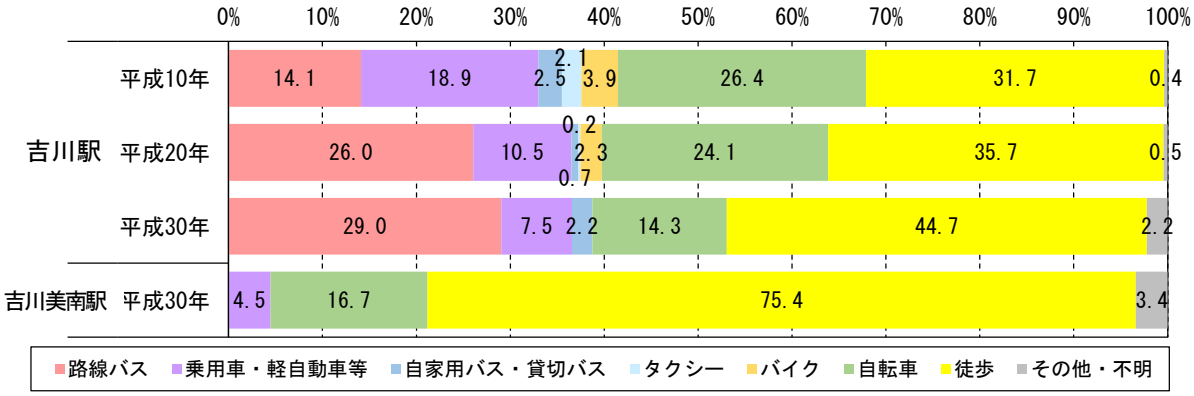
吉川美南駅は、徒歩が 75.4%と顕著に多くなっている。

■吉川市・平成 30 年代表交通手段別分担率の推移（全目的、発生集中交通量）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

■端末交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



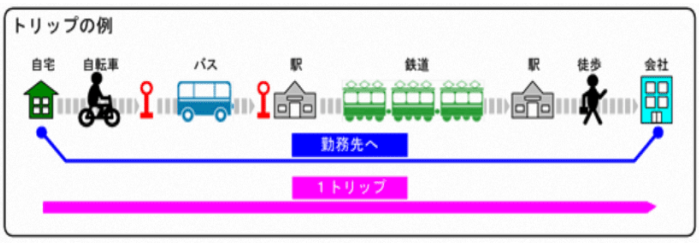
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

※交通手段分担率：ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合。

※発生集中交通量：ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計。

※代表交通手段と端末交通手段：1つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順としている。下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社までは端末交通手段（徒歩）となる。



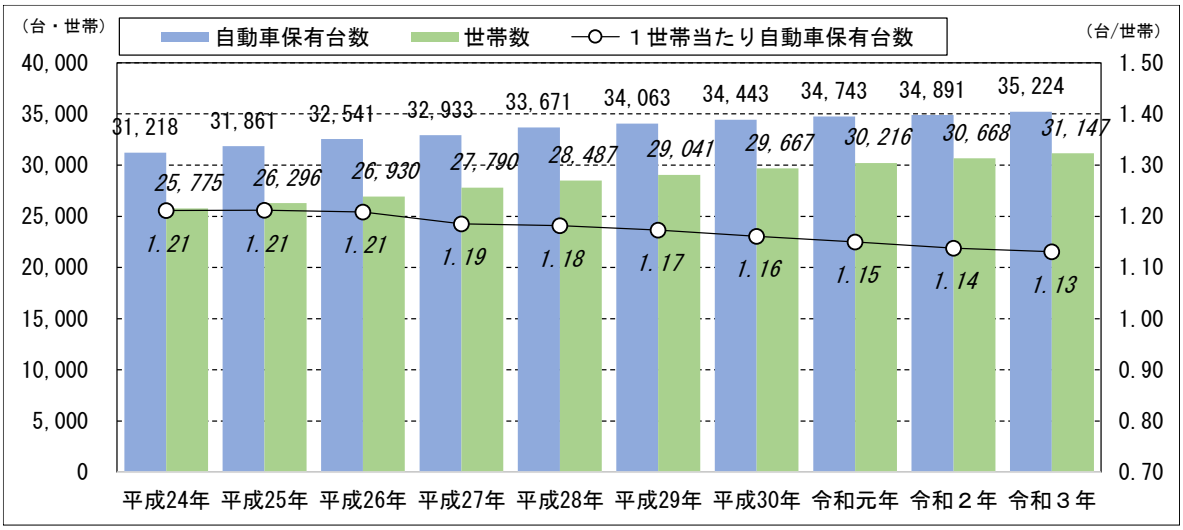
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

(5)自動車保有台数

吉川市の自動車保有台数は、平成 24 年の 31,218 台に対し、令和 3 年は 35,224 台と増加傾向となっている。直近 10 年間の伸び率は、世帯数は 1.21 倍なのに対し、自動車保有台数は 1.13 倍と世帯数の伸び率より下回っている。

1 世帯当たり自動車保有台数は、平成 24 年の 1.21 台/世帯に対し、令和 3 年は 1.13 台/世帯と減少傾向となっているが、埼玉県平均(0.94 台/世帯)より上回っている。

■自動車保有台数の推移



※自動車保有台数は普通自動車（各年度末）と軽自動車（各年４月１日現在）の合計。

出典：自動車保有台数は、吉川市統計書、
世帯数は、住民基本台帳（各年４月１日現在）

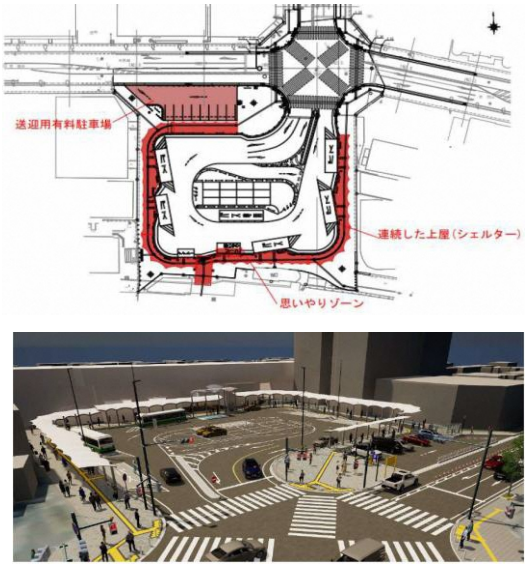
(6)まちづくりの動向

吉川美南駅東口周辺では、「吉川美南駅東口周辺地区土地区画整理事業」(平成 29 年度～令和 8 年度)が進行中で、駅前の商業・業務ゾーンのほか戸建住宅ゾーンや公園・緑地、産業ゾーンなどが整備される予定となっており、令和 5 年 5 月に幹線道路が開通している。

また、吉川駅北口では、バリアフリー化や混雑の緩和など、利用しやすい駅前広場にリニューアルするための改修工事(令和 6 年度～令和 9 年度)を行っている。



▲吉川美南駅東口周辺地区土地区画整理事業土地利用計画図



▲吉川駅北口駅前広場改修事業イメージ

2. 公共交通等の現状整理

(1)交通モード

各交通モードの日運行本数（令和７年３月１日時点）

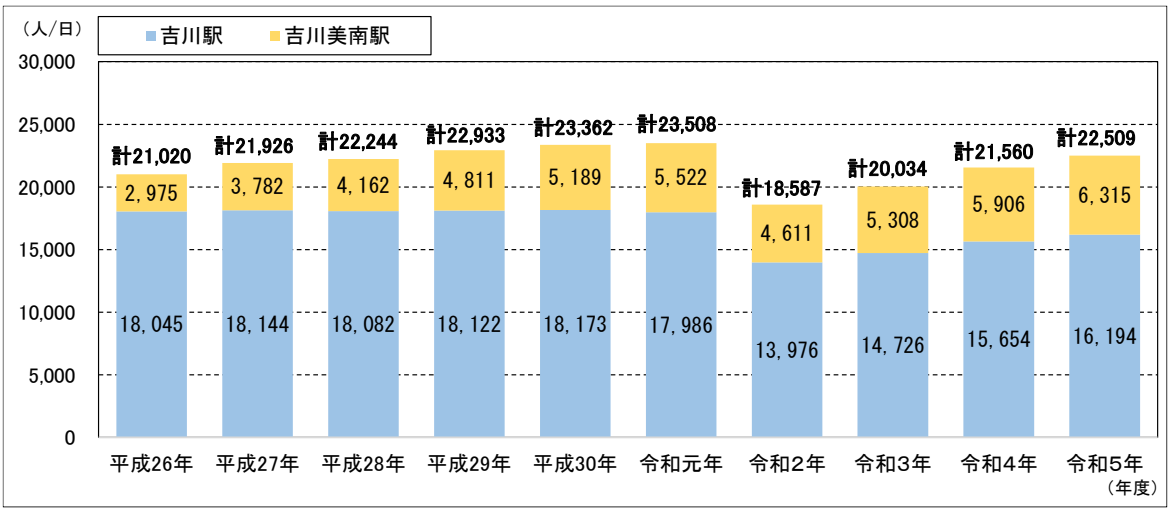
交通モード	会社	路線	方面	平日	休日
鉄道	ＪＲ東日本	武蔵野線	東京・海浜幕張方面	130	118
			武蔵浦和・府中本町方面	131	118
路線バス	東武バスセントラル㈱	吉川駅北口～吉川市役所	吉川市役所方面	56	48
			吉川駅北口方面	57	49
		吉川駅北口～吉川きよみ野	吉川きよみ野方面	77	64
			吉川駅北口方面	85	66
		吉川駅北口～吉川車庫（深夜バス）	吉川車庫方面	2	0
		吉川駅北口（平成園・宮前循環）		0	2
		吉川きよみ野～吉川美南駅	吉川美南駅方面	2	2
			吉川きよみ野方面	2	2
		新三郷駅～吉川美南駅	吉川美南駅方面	1	0
			新三郷駅方面	1	0
		三郷駅北口～吉川車庫	吉川車庫方面	7	10
			三郷駅北口方面	15	15
		三郷駅北口～吉川駅北口	吉川駅北口方面	8	5
			三郷駅北口方面	6	6
	朝日自動車㈱	越谷駅東口～吉川駅北口線	吉川駅北口方面	17	9
			越谷駅東口方面	17	9
	茨城急行自動車㈱	野田市駅～北越谷駅	北越谷駅方面	8	4
			野田市駅方面	8	3
		北越谷駅～東埼玉テクノポリス南	東埼玉テクノポリス南方面	14	10
			北越谷駅方面	14	10
		北越谷駅～大正大学入口	北越谷駅方面	17	10
			大正大学入口方面	15	11
		吉川駅北口～松伏高校前～エローラ	吉川駅北口方面	31	29
			松伏高校前方面	4	4
			エローラ方面	27	26
		吉川駅北口～赤岩入口～北越谷駅	吉川駅北口方面	1	0
			北越谷駅方面	1	0
	㈱グローバル交通	吉川駅～メディカルマイ線	メディカルマイ方面	0	7
			吉川駅方面	0	8
		吉川駅北口（小松川工業団地循環線）		25	25
		吉川美南駅東口～メディカルマイ線	メディカルマイ方面	3	3
			吉川美南駅東口方面	4	3
		吉川美南駅東口～吉川駅北口	吉川美南駅東口方面	3	2
			吉川駅方面	3	2
		吉川美南駅東口～北谷小学校南	吉川美南駅東口方面	0	1
		吉川美南駅東口～吉川市役所	吉川市役所方面	4	0
			吉川美南駅東口方面	4	0
	メートー観光㈱	吉川駅南口～新三郷駅西口	新三郷駅西口方面	13	運休
			吉川駅南口方面	14	運休
		吉川駅南口（吉川循環）		運休	運休
		吉川駅南口～三郷中央駅	三郷中央駅方面	運休	1
		吉川美南駅～新三郷駅	新三郷駅方面	運休	運休
	㈱ジャパンタローズ	吉川線	東埼玉テクノポリス北方面	20	5
			旭公園球場南方面	13	3
			吉川駅方面（旭小学校入口経由）	22	5
			吉川駅方面（八子新田経由）	11	4
		南越谷線	東埼玉テクノポリス方面	38	27
			南越谷駅南口方面	45	31
タクシー	－		○エリア：県南東部交通圏 ○運行事業者：鳩交通㈲		

(2)鉄道

吉川市内の鉄道は、JR武蔵野線が南部を横断しており、市内には吉川駅、吉川美南駅の 2 つの駅が設置されている。

1 日平均乗車人員は、2 駅合計で平成 26 年度から令和元年度にかけて増加傾向であったものの、令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大きく減少した。その後は、増加傾向となっているものの、令和 5 年度においてもコロナ禍前（令和元年度）の水準までは回復していない状況となっている。

■鉄道駅の 1 日平均乗車人員



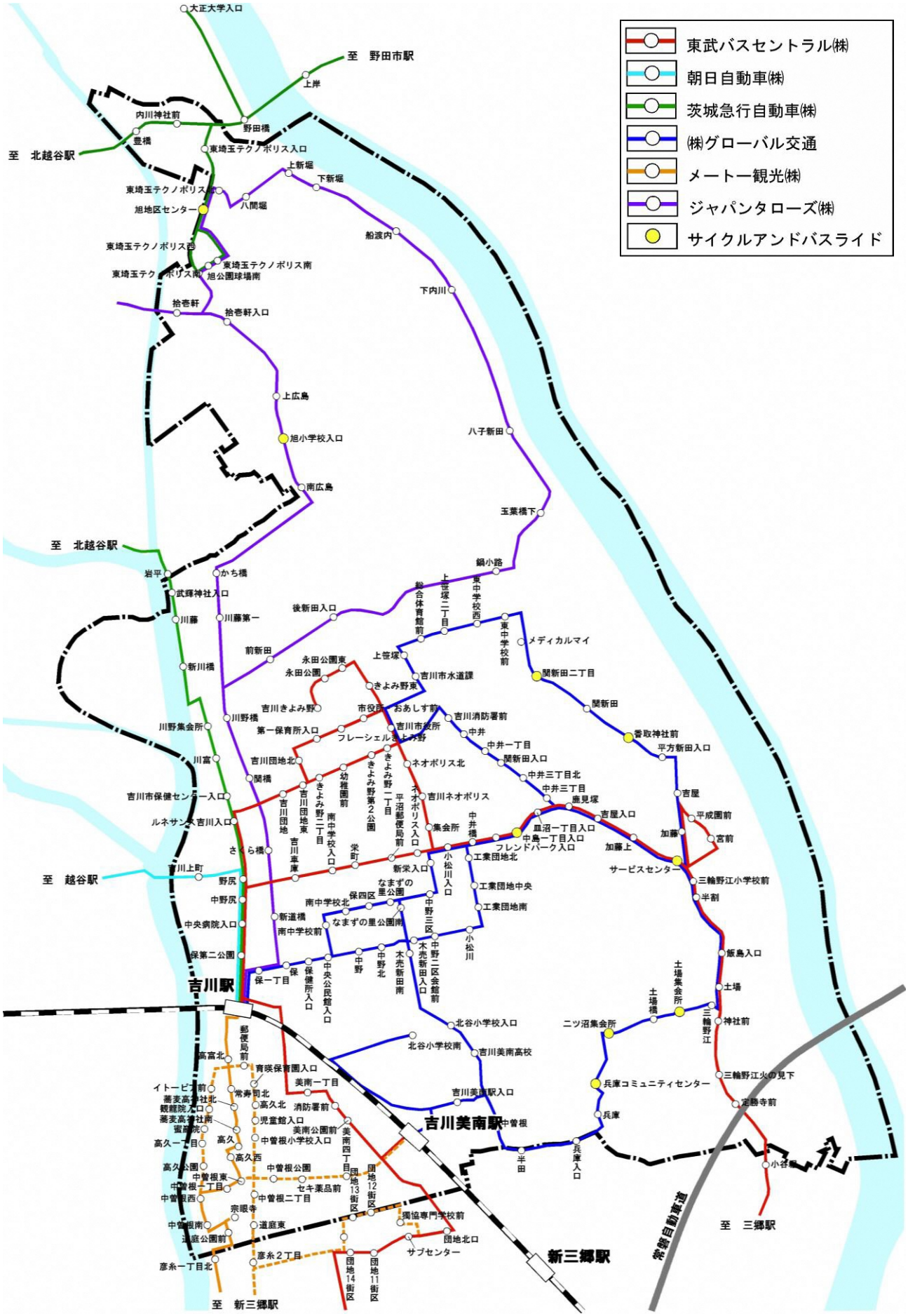
出典：吉川市統計書他

(3)路線バス

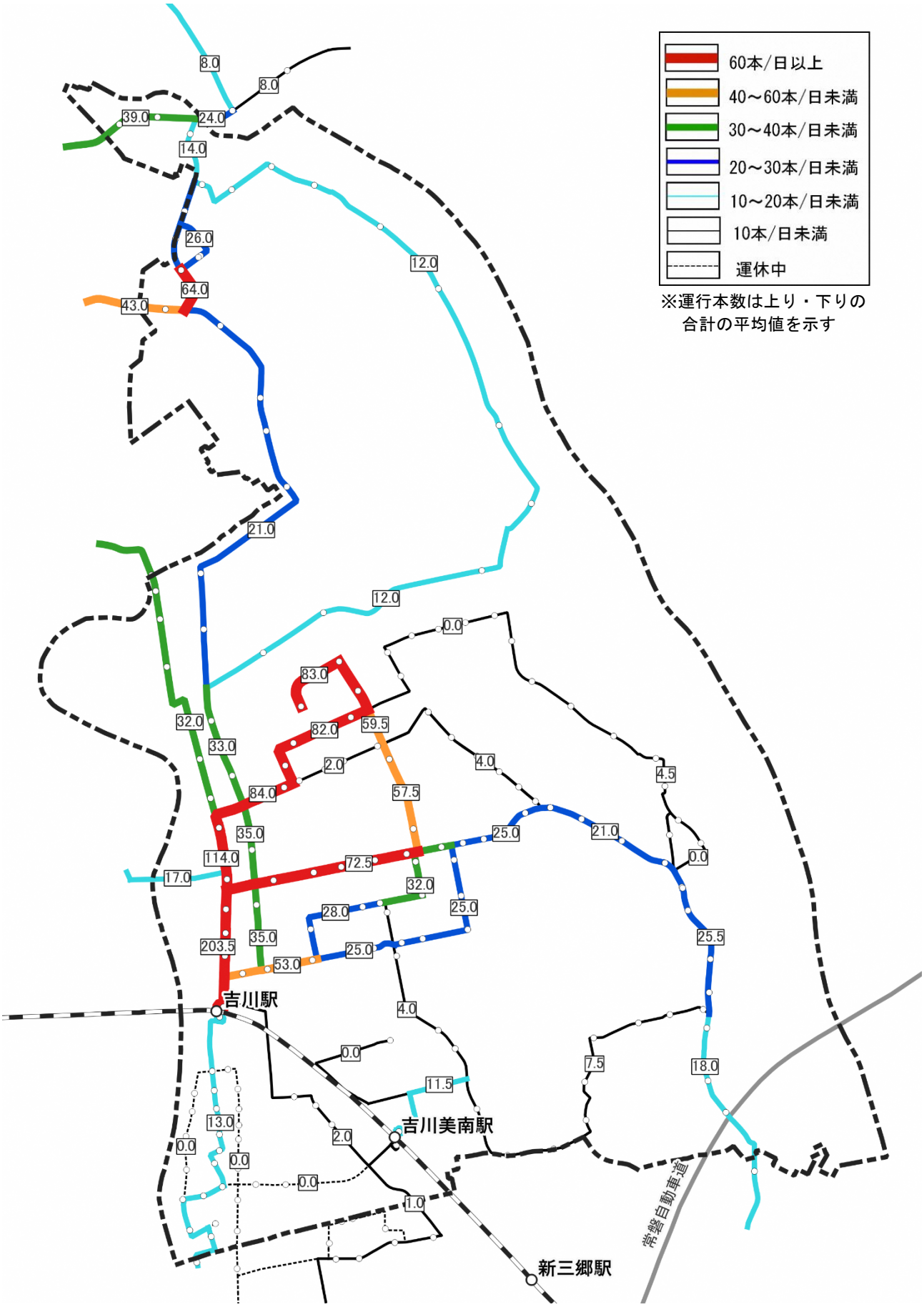
路線バスは、東武バスセントラル㈱、朝日自動車㈱、茨城急行自動車㈱、㈱グローバル交通、メート一観光㈱及び㈱ジャパンタローズの 6 社により、主に吉川駅を起終点に運行している。

路線バスの運行本数は、吉川駅～きよみ野間や東埼玉テクノポリス周辺など、吉川駅以北エリアで多く、吉川駅より南側を運行する路線の一部では、利用者の減少と運転士の不足により、運休あるいは土曜ダイヤで運行している路線もある。

■バス会社別路線バスネットワーク図



■路線バス運行本数図（平日）



(4)タクシー

吉川市内に営業所のあるタクシー会社は、鳩交通㈲1社となっている。吉川駅において、鳩交通㈲と飛鳥交通㈱に加え、個人タクシー事業者(3者)が運行している。タクシーの利用者数も同様に、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、令和 2 年度に大幅に減少したものの、その後増加傾向となっている。なお、一部地域においては、市外事業者により、吉川市内への迎車対応を行っている。
(タクシー事業者ヒアリング結果より)

■市内の運行可能なタクシー台数

時間帯	市内運行台数		※迎車可能な市外事業者運行台数
	鳩交通	飛鳥交通	
6時から9時頃	8	5	5
10時から12時頃	13	5	6
13時から15時頃	10	5	7
16時から18時頃	13	5	6
19時から21時頃	13	5	1
22時から24時頃	11	2	1
早朝深夜(上記以外)	3	0	0

※迎車可能な地域に制限あり
※上記台数に加え、個人タクシー事業者3者が運行している。

(5)福祉有償運送

「NPO法人たすけあい・よしかわ」が、公共交通機関の利用が困難な方を対象に、移送サービスを行っている。

対象者	・介護保険(要介護認定者、要支援認定者) ・身体障害者手帳を持っている方(単独での公共交通機関の利用困難)
料金表	(運送料金) ・初乗り(2 kmまで)300 円 ・5 kmまで 750 円 ・3 kmまで 450 円 ・10 kmまで 1,500 円 (迎車) NPO法人たすけあい・よしかわ事務所から発生 ・2 kmまで 200 円 ・2 km超 2 km毎 100 円 (待機料金)30 分につき 300 円 ※令和 7 年 4 月に料金改定予定

■福祉有償運送の利用実績の推移

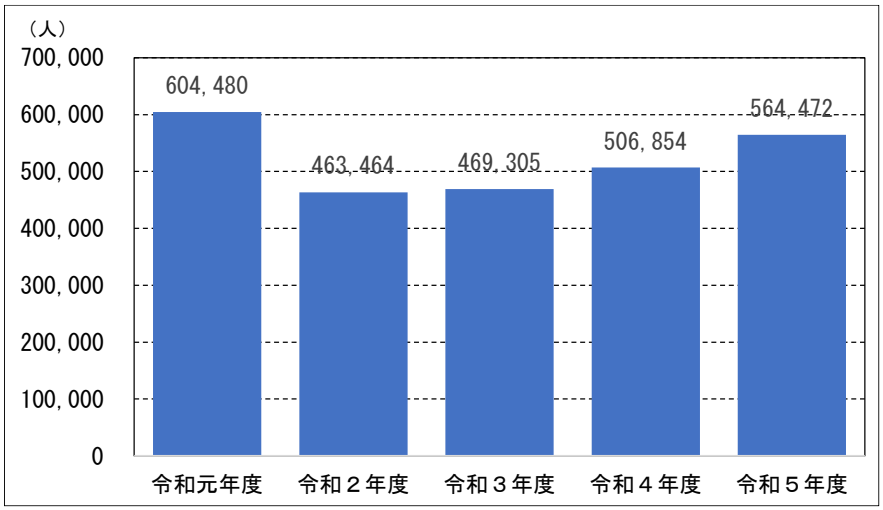
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
利用者数	54人	71人	104人	130人	154人
運送回数	357回	386回	1,089回	862回	567回
走行距離	3,338km	3,457km	7,215km	4,802km	5,421km
運送収入	415千円	587千円	1,446千円	859千円	931千円
自動車数	14台	12台	14台	13台	14台
運転者数	14人	12人	13人	15人	15人

(6)市の公共交通施策について

①路線バス運行費補助事業

路線バス運行費補助金は、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制度で、吉川駅及び吉川美南駅に乗り入れている路線を対象に行っており、補助対象路線の利用者数は令和 2 年度以降増加傾向となっているが、補助金の推移は令和 2 年度から令和 5 年度にかけて約 15,000 千円前後と横ばい状態となっている。

■補助対象路線全体の利用者数の推移



■路線バス運行費補助金（決算額）の推移　　**（単位：千円）**

事業者名	対象路線	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
東武バスセントラル㈱	吉川駅～三郷駅、平成園・宮前循環	0	445	693	429	0
茨城急行自動車㈱	吉川駅～エローラ、北越谷駅	0	0	251	0	0
㈱グローバル交通	吉川駅～メディカルマイ	346	675	2,322	2,595	2,311
	吉川美南駅～メディカルマイ、吉川駅	7,207	8,514	7,346	7,283	7,057
㈱ジャパンタローズ	吉川駅北口～テクノポリス北	0	0	0	0	0
	吉川駅北口～旭公園球場南	3,967	5,461	5,912	5,446	4,688
合計		11,520	15,095	16,524	15,753	14,056

②サイクルアンドバスライド事業

市民のバス利用環境の向上を図るため、サイクルアンドバスライドとして 9 箇所の駐輪場を設置している。

※設置箇所…旭地区センター、東部サービスセンター、下広島自治会館、関新田集会所、香取会館、土場集会所、中井三丁目、二ツ沼集会所、兵庫コミュニティセンター



▲下広島自治会館



▲中井三丁目



▲二ツ沼集会所

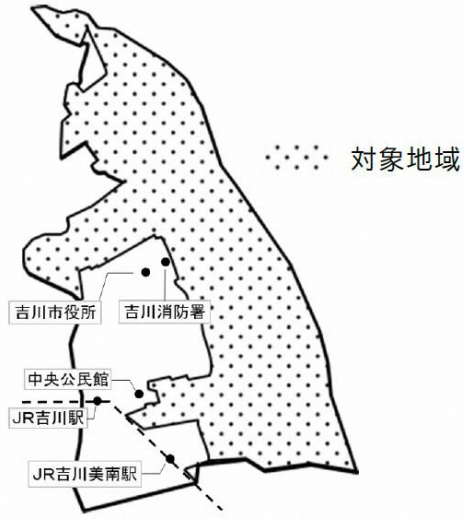
③タクシー利用料金助成事業

路線バスの利便性が低い旭・三輪野江地区を中心とした地域に対し、バス路線網を補完する形で、日常の移動手段を持っておらず、対象地域に居住する 75 歳以上の方を対象に、タクシー料金の一部を助成する「タクシー利用料金助成事業」を実施している。

■タクシー利用料金助成事業の概要

対象者	両方に該当する方が対象 ・助成を受けようとする日の属する年度の前年 12 月 31 日より前に満 74 歳を迎えているもの ・対象地域に居住（下図参照） 《次のいずれかに該当する方は対象外》 ・ご自身で車や原動機付自転車の運転ができる方 ・外出の際、常に家族等による送迎支援を受けられる方 ・病院、養護老人ホーム、特別養護老人ホーム、障がい者支援施設に入院又は入所中の方 ・障がい福祉課が交付する自動車燃料券の交付を受けている方
助成金額	・1 か月当たり 500 円券を 4 枚（2,000 円分）を交付 ・最大で各年 4 月から翌年 3 月分（1年分）として、48 枚（24,000 円分）の助成券を交付
利用方法	・対象者本人のみ利用可能（家族等が同乗することは可能） ・乗降のいずれかが吉川市内の場合のみ利用可能 ・1 回の乗車で 4 枚（2,000 円分）まで利用可能 ・500 円ごとに利用可能。端数は現金で支払うこと。 ・チケットにお釣りはでない。

（タクシー助成券の交付対象地域）



対象地域		
大字上内川	大字関新田	大字中島
大字下内川	関新田一丁目	中島一丁目
大字八子新田	関新田二丁目	中島二丁目
大字鍋小路	大字上笹塚	中島三丁目
大字川藤	上笹塚一丁目	大字二ツ沼
大字南広島	上笹塚二丁目	二ツ沼一丁目
大字拾壱軒	上笹塚三丁目	二ツ沼二丁目
大字三輪野江	大字会野谷	大字平方新田
三輪野江一丁目	会野谷一丁目	大字深井新田
三輪野江二丁目	会野谷二丁目	大字須賀
大字土場	中井一丁目	大字川野（中川より西側の地域に限る。）
大字飯島	中井二丁目	大字高富
大字半割	中井三丁目	大字高久（市街化区域除く。）
大字加藤	大字鹿見塚	大字中曽根（市街化区域除く。）
大字吉屋	大字皿沼	大字道庭（市街化区域除く。）
吉屋一丁目	皿沼一丁目	大字富新田（市街化区域除く。）
吉屋二丁目	皿沼二丁目	大字木売新田

■タクシー利用料金助成事業の利用実績の推移

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
対象者数	1,790人	1,835人	1,922人	2,082人	2,204人
交付者数	766人	810人	870人	957人	1,019人
交付率	42.8%	44.1%	45.3%	46.0%	46.2%
交付枚数	35,290枚	37,396枚	40,488枚	44,272枚	47,928枚
利用枚数	23,440枚	21,559枚	24,374枚	27,098枚	29,401枚
利用率	66.4%	57.7%	60.2%	61.2%	61.3%
補助金額	11,720,000円	10,779,500円	12,187,000円	13,549,000円	14,700,500円

(7)その他の市の移動支援施策

①タクシー利用券

障がいがある方を対象に、タクシー利用券を交付し、タクシーを利用する場合に料金の一部（初乗り相当額）を助成している。

対象者	次のいずれかに該当する方 ・身体障害者手帳 1、2 級の方 ・身体障害者手帳 3、4 級で下肢又は視覚障がいを有する方 ・療育手帳マルA、A、Bの方 ・精神保健福祉手帳 1、2 級の方
助成金額	・1 か月当たり 500 円券を 3 枚（1,500 円分）を交付 ・最大で各年 4 月から翌年 3 月分（1 年分）として、36 枚（18,000 円分）の助成券を交付 ※燃料券も選択可
利用可能金額	・1 乗車につき最大 1,000 円分

■タクシー利用券の利用実績の推移

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
支給人数	717人	713人	710人	716人	712人
利用枚数	10,871枚	13,906枚	14,915枚	15,041枚	14,399枚
利用金額	9,058千円	8,386千円	8,949千円	9,024千円	8,639千円

②外出支援サービス

市内のタクシーや介護タクシーを本人負担 1 割で利用できる券を発行している。

対象者	要介護 3･4･5 等と認定された市民税非課税世帯の方
利用できる範囲	自宅から、次の施設及び所用等の往復 ・病院等、介護保険施設、公共施設及び公益施設、冠婚葬祭等行事への参加、選挙などの外出
利用料金	・利用者の負担 1 割分は、利用の翌月に市から請求。利用限度額を超えた額は自己負担。1 月当たり 16,000 円分（1 割自己負担）

■外出支援サービスの利用実績の推移

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
登録者数（平均）	13人	14人	20人	19人	24人
延利用者数	76人	59人	57人	38人	24人
（月平均）	3.8人	3.8人	3.0人	2.5人	3.7人
延利用回数	290回	225回	195回	98回	89回
事業費	591,830円	554,490円	512,210円	292,530円	331,450円

③その他

市民の移動支援に係る団体に対する、助成や補助等を行っている。

担当課	福祉有償運送	「住民主体型サービス補助金」(介護保険サービス)
	地域福祉課	長寿支援課
事業内容	公共交通機関の利用が困難な方に対する輸送サービス	要支援 1、2 の方が過半数以上含まれている団体に属する方に対する住民主体型サービス(日常生活(買物、通院等)の移動支援等)
市の補助等	運転手育成に必要な講習会受講に対する助成	・移動支援車両(公用車)の貸出 ・住民主体型サービスを提供する団体の立ち上げに要する経費(準備金)等の一部補助
事業者等	NPO法人、社会福祉法人などの登録事業者	自治会やボランティアなどの住民生活型サービスを提供する団体

(8)民間企業送迎バス及び移動販売等

①民間企業送迎バス

送迎バスは、中村病院やスイミングクラブ・ルネサンス吉川等で運行しているほか、吉川駅より、わらべや日洋食品、越谷ゴルフクラブ、オーム電機、新和環境のバスが運行している。

また、複数の介護サービス事業者による送迎サービスも行われている。

②移動販売

移動販売は、移動スーパー「カスミ」やウエルシア薬局株式会社（吉川市社会福祉協議会との連携）で行われているほか、ネットスーパーなどの宅配サービスを行うスーパーも増えている。

《移動スーパー「カスミ」のサービス概要》

開始日	令和 6 年 2 月 12 日
拠点店舗	フードスクエアカスミ越谷レイクタウン店
販売場所	43 ヶ所のうち、1 日 7～10 ヶ所を巡回して販売
営業曜日	月・火・水・木・金曜日（週 5 日）
販売商品	野菜・魚・肉などの生鮮食品、豆腐・牛乳・パンなどの日配品、調味料・菓子などの加工食品、おにぎり・弁当、日用品など（合計約 650 品目）

《移動スーパー「ウエルシア薬局株式会社」のサービス概要》

開始日	令和 6 年 1 月 10 日
拠点店舗	ウエルシア吉川栄店
販売場所	49 ヶ所のうち、1 日 10 ヶ所を巡回して販売
営業曜日	月・火・水・木・金曜日（週 5 日）
販売商品	総菜、弁当、肉、魚、野菜、パン、ラーメン、アイスクリーム、菓子などの食料品、洗濯洗剤、トイレットペーパーなどの日用品計約 500 品目

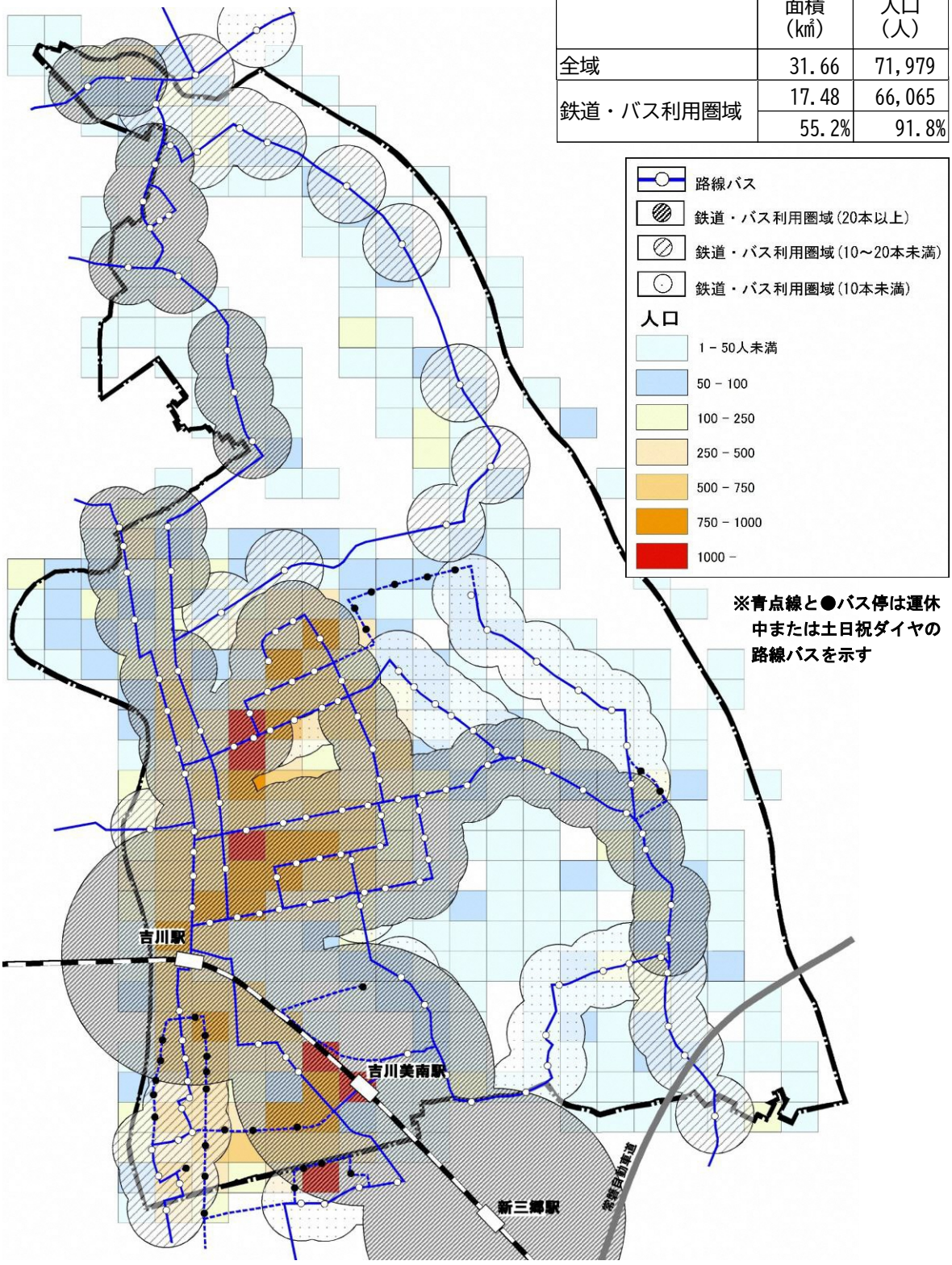
(9)鉄道・バス利用圏域

吉川市域内は、鉄道駅から半径 1 ㎞、バス停から半径 300m以内の区域が、面積ベースで 55.2%、人口ベースで 91.8%となっており、市民の居住地域の大半がカバーされている。

市街化区域内においては、バス停まで 300m圏内で 1 日の運行本数が 20 本以上の地域がほとんどであるが、一部で 20 本未満の地域もある。また、市街化調整区域内の一部においては、バス停まで 300m以遠の地域があるほか、1 日の路線バス本数が 10 本未満の地域も存在している。

■運行本数区分別　鉄道・バス利用圏域図　※人口は令和 2 年国勢調査で 250mメッシュ

	面積（㎢）	人口（人）
全域	31.66	71,979
鉄道・バス利用圏域	17.48	66,065
	55.2%	91.8%



3. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性の整理

(1)上位計画

1）第 6 次吉川市総合振興計画　前期基本計画（令和 4 年 3 月）

【計画期間】令和 4 年度から令和 13 年度まで(10 年間)
【将来都市像】幸せつながる　みんなのまち　よしかわ
【まちづくりの基本理念】
〇幸福実感を高める　〇共に生き、共に創る　〇誇れるまちを未来へ
【まちづくりの目標】
第 1 章　人を育むまちづくり(こども･学び部門)
第 2 章　支え合う健やかなまちづくり(健康･福祉部門)
第 3 章　安心と賑わいのまちづくり(生活･産業部門)
第 4 章　快適で持続可能なまちづくり(都市･環境部門)
第 5 章　パートナーシップによるまちづくり(パートナーシップ部門)
【将来人口】77,000 人(令和 13 年)

前期基本計画
《第 8 節　持続可能な公共交通の充実》
【施策の目的】
〇誰もが公共交通を利用し、行きたいときに行きたい場所へ快適に移動できる環境づくりをめざします。
〇持続可能な公共交通をめざします。
【施策の展開】
(1)市内公共交通の充実
①市民や交通事業者と情報共有を図りながら、市内公共交通の最適化を図ります。
②市内のバス路線の確保を図るため、路線バス事業者と協議しながら必要な支援を行います。
③路線バスの補完を目的として、交通利便性の比較的低い地域に住む高齢者に対して、タクシー利用料金を助成します。
(2)都市間交通の充実
①武蔵野線の運行本数の増発や最終電車を含めた運行時間の延長など、輸送力強化や利便性の向上を事業者に要望します。
②路線バスによる近隣都市間との輸送手段の確保を図ります。
③高速バスによる広域移動の利便性の向上を図ります。
④高速鉄道東京8号線の延伸区間のうち、八潮ー野田市間の整備の実現に向け、関係自治体と社会情勢を踏まえた調査を行いながら要望活動を行います。
(3)交通利便性の向上
①鉄道車両、バス車両、駅舎やバス停留所等の利用環境の向上を促進します。
②鉄道との乗り換えやバス路線相互の乗り継ぎを踏まえた運行ダイヤの編成など利便性の向上について、路線バス事業者と協議します。
③わかりやすい情報提供と、渋滞緩和や環境負荷の軽減等の公共交通利用に係る啓発に努め、公共交通の利用促進を図ります。
④近隣市町と共に、新たなモビリティサービスに係る協議･研究を進めます。
【施策成果指標】

指標名	単位	現状値(年度)	目標値(年度)
公共交通の取組に対する市民満足度 (市民意識調査)	%	45.8(令和 3 年度)	50.0(令和 8 年度)

2）吉川市都市計画マスタープラン（令和 4 年 3 月改定）

【目標年次】 令和 24 年

【都市づくりの基本理念】

人と自然をはぐくみ　ゆとりとやすらぎのある　健幸で持続可能な都市づくり

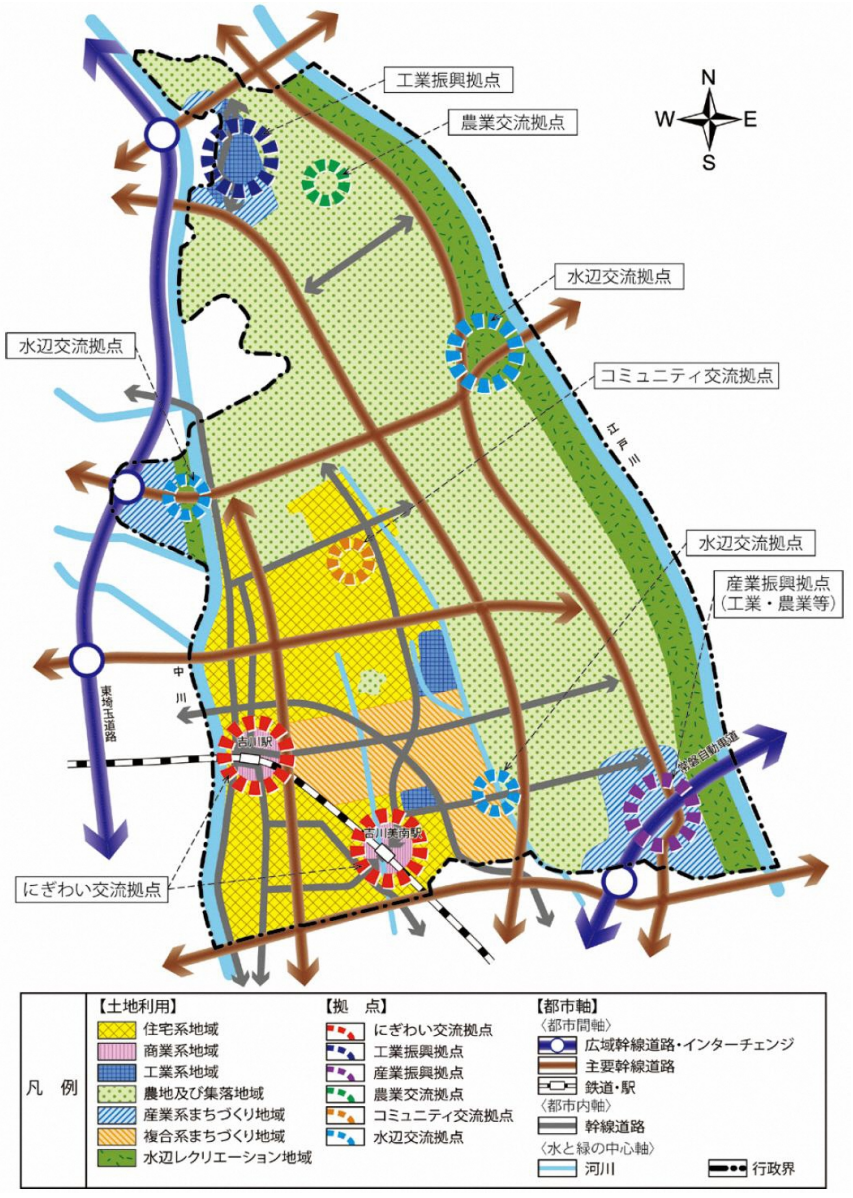
【都市づくりの基本目標】

《土地利用》まちの個性を生かした活気と魅力あふれる土地利用
《都市施設》誰もが快適に利用できる都市施設
《都市環境》人と地球にやさしい都市環境
《都市防災》災害に強い安全・安心の都市防災
《都市景観》美しいまちなみを創出する都市景観

【将来人口】 概ね 75,000 人（令和 24 年）

【将来都市構想】

面「土地利用」の構想	住宅系地域、商業系地域、工業系地域、農地及び集落地域、産業系まちづくり地域、複合系まちづくり地域、水辺レクリエーション地域
点「拠点」の構想	にぎわい交流拠点、工業振興拠点、産業振興拠点、農業交流拠点、コミュニティ交流拠点、水辺交流拠点
線「都市軸」の構想	都市間軸、都市内軸、水と緑の中心軸



《全体構想》

第 2 節　都市施設

【基本目標】誰もが快適に利用できる都市施設

(3)公共交通

公共交通については、コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりと脱炭素社会の推進に向けた公共交通の利用促進に向けて、都市間軸としての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を図り、子どもや高齢者・障がい者等、誰もが安全で自由に移動できる持続可能な公共交通の構築をめざします。

《交通結節点(鉄道駅)》

JR武蔵野線の吉川駅と吉川美南駅は、鉄道やバス、タクシー、自転車等による都市間移動と都市内移動を支える多様な移動手段の交通結節点として、駅前交通広場やアクセス道路の維持・改修、自転車駐輪場の確保、公衆トイレの維持等、利用者の利便性を高める機能の維持・充実を図ります。

《鉄道》

鉄道は、多くの市民が利用する広域的な移動手段として、関係自治体と連携・協力し、鉄道事業者に要望活動を行うなど輸送力の強化や駅舎等の利用環境の向上を図ります。

《バス》

バスは、市内又は隣接市町への移動手段として、バス事業者との連携・協力のもと、バスの利用促進を図るとともに、バスの路線網や運行の維持・充実と、車両や停留所の利用環境の向上を図ります。

《新たな公共交通》

高速鉄道東京 8 号線の延伸については、関係自治体と連携・協力し、関係機関に要望活動を行います。

AI・IoT等の新技術を活用した次世代モビリティ等の普及促進に併せて、周辺自治体や関係事業者等と連携・協力し、本市の実情にあった新たな公共交通の導入を研究・検討します。

(2)関連計画

１）第 9 期吉川市高齢者福祉計画・介護保険事業計画（令和 6 年 3 月）

【計画期間】令和 6 年度から令和 8 年度まで(3 年間)
【基本理念】高齢者の幸福実感の実現
【地域の理想像】すべてのひとが　生涯にわたり居場所と役割を持ち　活躍する地域
【基本目標】
①生涯、元気で活躍する環境をつくる
②高齢者を支える地域のつながりと生活支援体制をつくる
③高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせる環境をつくる
④利用者に応じた介護サービス提供体制をつくる

【外出しやすい環境づくり】外出･移動の支援
タクシー会社との連携による要介護者を対象とした外出支援サービスを行うとともに、市が所有する移動支援車両の貸出しを行い、住民ボランティアが主体的に行う移動支援(訪問型サービスD)の支援を行います。

【買い物の機会の確保】買い物の利便性の向上
近年、民間における移動販売サービスが拡大しており、日常生活を支える社会資源として役割を担っています。市では民間企業と連携し高齢者の買い物の機会の確保に努め、スーパー空白地における買い物の利便性の向上を図っていきます。

２）第 5 次吉川市障がい者計画（令和 6 年 3 月）

【計画期間】令和 6 年度から令和 11 年度まで(6 年間)
【基本理念】共生と社会参加の実現、地域生活の促進
【基本目標】
①共生する地域づくり(権利擁護)
②地域での生活を支援する体制づくり(生活支援)
③個々の状況に応じた働き方ができる環境づくり(雇用･就労)
④健康で安心できる環境づくり(保健･医療)
⑤子どもの健やかな成長を支援する体制づくり(療育･保育･教育)
⑥すべての人が安心して暮らせるまちづくり(生活環境)

【地域活動や社会活動のためのサービスの充実】
○移動支援事業の充実
外出が困難な障がいのある方に、社会参加などのための移動支援の充実を図ります。
○割引支援制度の周知
障がいのある方の外出や積極的な社会参加を促進するため、交通機関の旅客運賃割引制度や有料道路の通行料金割引などの制度について、広報やホームページなどを活用し広く周知を図ります。
○移動に要する経済的負担の軽減
タクシー利用料金や自動車燃料費の費用を一部助成し、移動手段の経済的負担の軽減を図り、社会参加や外出機会を支援します。

【バリアフリーのまちづくり】
○ノンステップバスの導入促進
障がいのある方や高齢者が安全で安心してバスを利用できるよう、ノンステップバスの導入を支援します。また、バス停留所周辺のバリアフリー化を推進します。

３）環境行動計画（令和４年３月）

【環境ビジョン】四季が彩る　持続可能なまち　よしかわ

【行動指針】

①地球環境・エネルギー問題への対策を進める（地球環境）

②資源循環型社会を構築する（資源循環）

③自然環境を保全し、継承する（自然環境）

④快適な生活環境を保全する（生活環境）

⑤環境配慮意識を醸成する（環境教育）

【新たにチャレンジする取組み】

〇新たなモビリティサービスの調査研究

温室効果ガス排出削減に効果のあるマイカーから公共交通への転換につながる新たなモビリティサービスの調査研究をします。

〇市民に期待する取組み

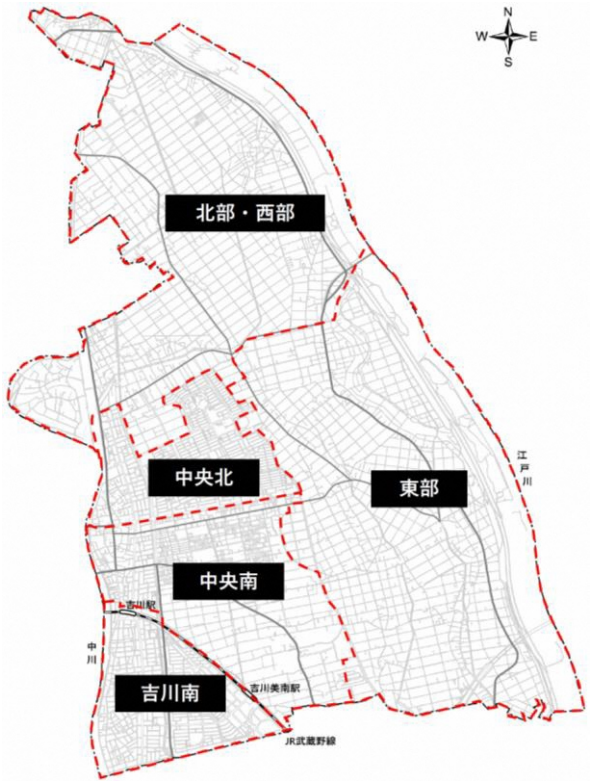
公共交通機関や自転車を積極的に活用します。

4. 令和 5 年度交通ニーズ調査

(1)実施概要

目的	市民の外出時の交通手段や公共交通の利用状況を把握し、公共交通の利便性の向上や利用促進に向けた取組の検討を行うための基礎資料とすることを目的に実施した。
期間	令和 5 年 12 月 12 日(火) から令和 5 年 12 月 28 日(木)
対象者	市内在住の 15 歳以上の男女 2,000 人(回収状況:841 票・回収率 42.1%) ※層化等間隔無作為抽出
実施方法	郵送による調査票配布 (回答:郵送またはインターネット)

【地区区分】



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

(2)回答者の属性

■性別

選択項目	総計		北部・西部		東部		中央北		中央南		吉川南		無回答	
	人数	構成比	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
男性	357	42.4%	28	40.0%	30	44.1%	97	40.2%	103	41.9%	96	45.9%	3	42.9%
女性	470	55.9%	42	60.0%	38	55.9%	141	58.5%	135	54.9%	113	54.1%	1	14.3%
回答しない	10	1.2%	0	0.0%	0	0.0%	3	1.2%	7	2.8%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	4	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%	0	0.0%	3	42.9%
合計	841	100.0%	70	100.0%	68	100.0%	241	100.0%	246	100.0%	209	100.0%	7	100.0%

■年齢

選択項目	総計		北部・西部		東部		中央北		中央南		吉川南		無回答	
	人数	構成比	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
10歳代	43	5.1%	5	7.1%	0	0.0%	13	5.4%	12	4.9%	13	6.2%	0	0.0%
20歳代	63	7.5%	4	5.7%	9	13.2%	19	7.9%	14	5.7%	15	7.2%	2	28.6%
30歳代	87	10.3%	6	8.6%	3	4.4%	14	5.8%	28	11.4%	35	16.7%	1	14.3%
40歳代	157	18.7%	4	5.7%	11	16.2%	42	17.4%	39	15.9%	61	29.2%	0	0.0%
50歳代	136	16.2%	11	15.7%	10	14.7%	45	18.7%	33	13.4%	37	17.7%	0	0.0%
60歳代	124	14.7%	14	20.0%	12	17.6%	39	16.2%	40	16.3%	18	8.6%	1	14.3%
70～74歳	74	8.8%	11	15.7%	4	5.9%	20	8.3%	24	9.8%	15	7.2%	0	0.0%
75歳以上	151	18.0%	15	21.4%	19	27.9%	49	20.3%	55	22.4%	13	6.2%	0	0.0%
無回答	6	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%	2	1.0%	3	42.9%
合計	841	100.0%	70	100.0%	68	100.0%	241	100.0%	246	100.0%	209	100.0%	7	100.0%

■職業

選択項目	総計		北部・西部		東部		中央北		中央南		吉川南		無回答	
	人数	構成比	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
会社員・公務員	295	35.1%	19	27.1%	20	29.4%	76	31.5%	81	32.9%	97	46.4%	2	28.6%
自営業	42	5.0%	5	7.1%	6	8.8%	8	3.3%	10	4.1%	12	5.7%	1	14.3%
パート・アルバイト	158	18.8%	10	14.3%	11	16.2%	50	20.7%	51	20.7%	36	17.2%	0	0.0%
専業主婦・主夫	105	12.5%	12	17.1%	7	10.3%	38	15.8%	24	9.8%	24	11.5%	0	0.0%
学生	52	6.2%	3	4.3%	3	4.4%	17	7.1%	13	5.3%	16	7.7%	0	0.0%
無職	156	18.5%	17	24.3%	14	20.6%	44	18.3%	63	25.6%	18	8.6%	0	0.0%
その他	26	3.1%	4	5.7%	5	7.4%	7	2.9%	3	1.2%	6	2.9%	1	14.3%
無回答	7	0.8%	0	0.0%	2	2.9%	1	0.4%	1	0.4%	0	0.0%	3	42.9%
合計	841	100.0%	70	100.0%	68	100.0%	241	100.0%	246	100.0%	209	100.0%	7	100.0%

■自宅近くのバス停までの徒歩での移動時間

選択項目	総計		北部・西部		東部		中央北		中央南		吉川南		無回答	
	人数	構成比	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
1分未満(100m未満)	105	12.5%	4	5.7%	10	14.7%	34	14.1%	30	12.2%	27	12.9%	0	0.0%
1～2分未満(100～200m未満)	137	16.3%	7	10.0%	7	10.3%	50	20.7%	53	21.5%	20	9.6%	0	0.0%
2～4分未満(200～300m未満)	188	22.4%	12	17.1%	11	16.2%	64	26.6%	65	26.4%	34	16.3%	2	28.6%
4～6分未満(300～400m未満)	180	21.4%	17	24.3%	14	20.6%	61	25.3%	55	22.4%	33	15.8%	0	0.0%
6～8分未満(400～600m未満)	68	8.1%	7	10.0%	7	10.3%	17	7.1%	21	8.5%	16	7.7%	0	0.0%
8～10分未満(600～800m未満)	61	7.3%	8	11.4%	15	22.1%	9	3.7%	7	2.8%	22	10.5%	0	0.0%
10分以上(800m以上)	30	3.6%	13	18.6%	2	2.9%	3	1.2%	3	1.2%	8	3.8%	1	14.3%
わからない	65	7.7%	1	1.4%	2	2.9%	2	0.8%	12	4.9%	47	22.5%	1	14.3%
無回答	7	0.8%	1	1.4%	0	0.0%	1	0.4%	0	0.0%	2	1.0%	3	42.9%
合計	841	100.0%	70	100.0%	68	100.0%	241	100.0%	246	100.0%	209	100.0%	7	100.0%

■自動車運転免許の保有状況

選択項目	総計		北部・西部		東部		中央北		中央南		吉川南		無回答	
	人数	構成比	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
ある	633	75.3%	52	74.3%	52	76.5%	176	73.0%	172	69.9%	178	85.2%	3	42.9%
ない	180	21.4%	16	22.9%	14	20.6%	59	24.5%	59	24.0%	31	14.8%	1	14.3%
免許返納済	21	2.5%	2	2.9%	1	1.5%	6	2.5%	12	4.9%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	7	0.8%	0	0.0%	1	1.5%	0	0.0%	3	1.2%	0	0.0%	3	42.9%
合計	841	100.0%	70	100.0%	68	100.0%	241	100.0%	246	100.0%	209	100.0%	7	100.0%

■自動車等の保有状況

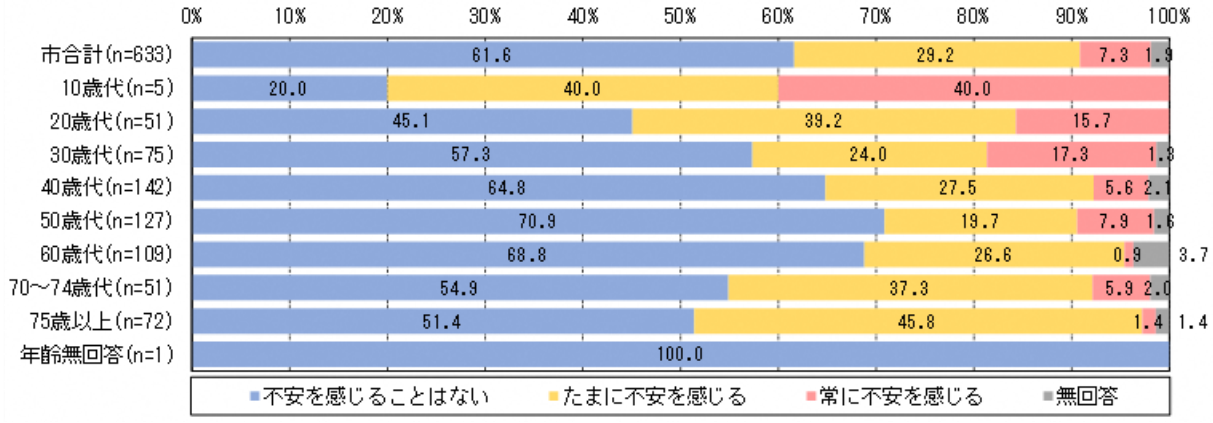
選択項目	総計		北部・西部		東部		中央北		中央南		吉川南		無回答	
	人数	構成比	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
自分で自由に使用できる自動車等を持っている	554	65.9%	48	68.6%	48	70.6%	155	64.3%	143	58.1%	157	75.1%	3	42.9%
自動車等は持っていないが、送迎してもらえる	106	12.6%	10	14.3%	9	13.2%	32	13.3%	36	14.6%	19	9.1%	0	0.0%
自動車等は持っておらず、送迎してもらうこともない	126	15.0%	8	11.4%	3	4.4%	35	14.5%	52	21.1%	27	12.9%	1	14.3%
その他	24	2.9%	2	2.9%	2	2.9%	8	3.3%	9	3.7%	3	1.4%	0	0.0%
無回答	31	3.7%	2	2.9%	6	8.8%	11	4.6%	6	2.4%	3	1.4%	3	42.9%
合計	841	100.0%	70	100.0%	68	100.0%	241	100.0%	246	100.0%	209	100.0%	7	100.0%

(3)実施結果

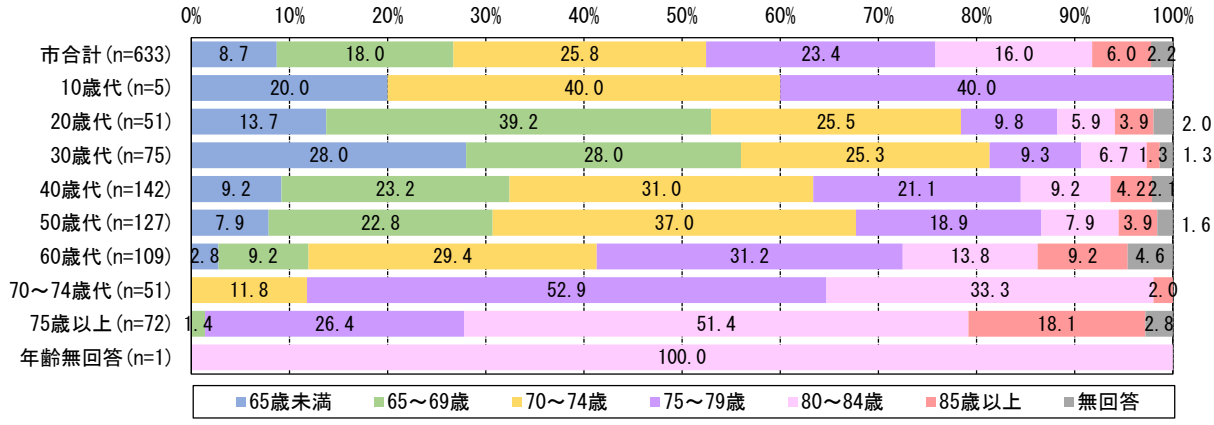
①自動車利用について（自動車運転免許を持っている方）

○運転に不安を感じることの有無は、回答数が少ない 10 歳代を除くと、20 歳代、70 歳以上で、「たまに不安を感じる」「常に不安を感じる」の割合が多い。
○何歳まで運転を続けると思うかは、「70 歳代まで運転を続ける」と回答している方が多い（49.2%）。
○運転免許返納の考え方は、「将来的には返納したい」が 82.1%、「返納しない」が 16.1%となっており、「将来的には返納したい」と回答した方の返納時期は、「80～84 歳（26.2%）」、「75～79 歳（26.0%）」が多い。

■運転に不安を感じることの有無



■運転継続意向年齢

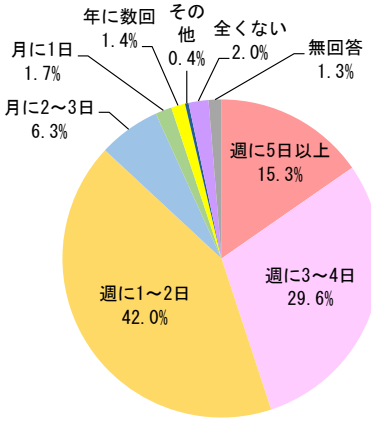


②日常的な移動実態

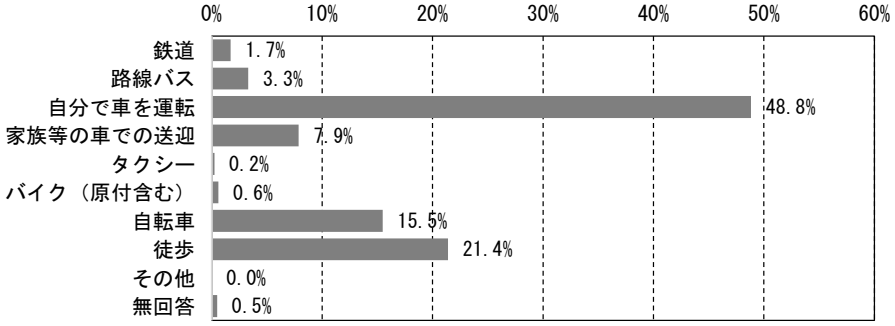
《買物（食料品等）》

○買物（食料品等）の頻度は「週に 1～2 日（42.0%）」、「週に 3～4 日（29.6%）」が、行き先は「市内」が約 8 割と多く、地区別に見ると、北部・西部地区で「越谷市」や「松伏町」など市外が多い。利用交通手段は、「自分で車を運転」が 48.8%と最も多い。

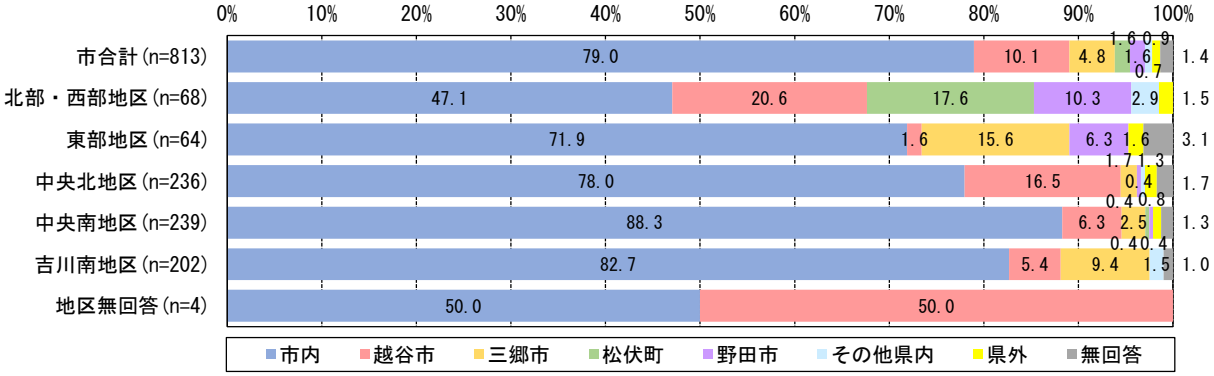
■外出頻度



■最もよく行く買物先への交通手段（ｎ＝813）



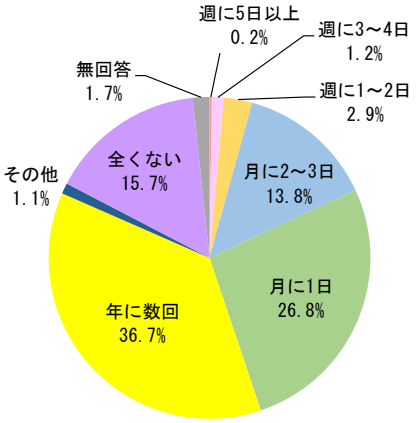
■買物（食料品等）の主な行き先



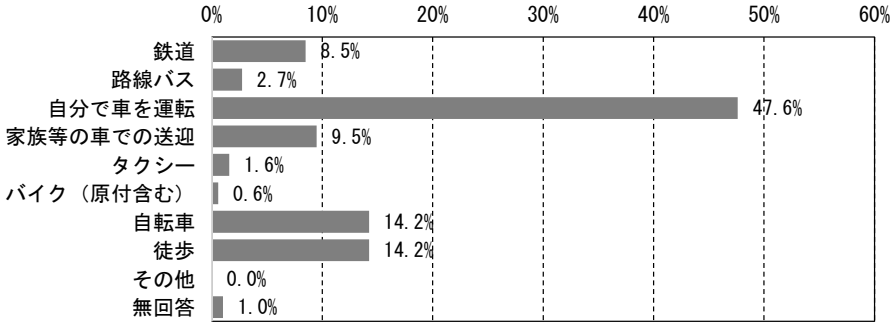
《通院》

○通院の頻度は「年に数回（36.7%）」、「月に 1 日（26.8%）」が、行き先は「市内」が約 7 割と多く、地区別に見ると、北部・西部地区で「越谷市」が多い。利用交通手段は、「自分で車を運転」が 47.6%と最も多い。

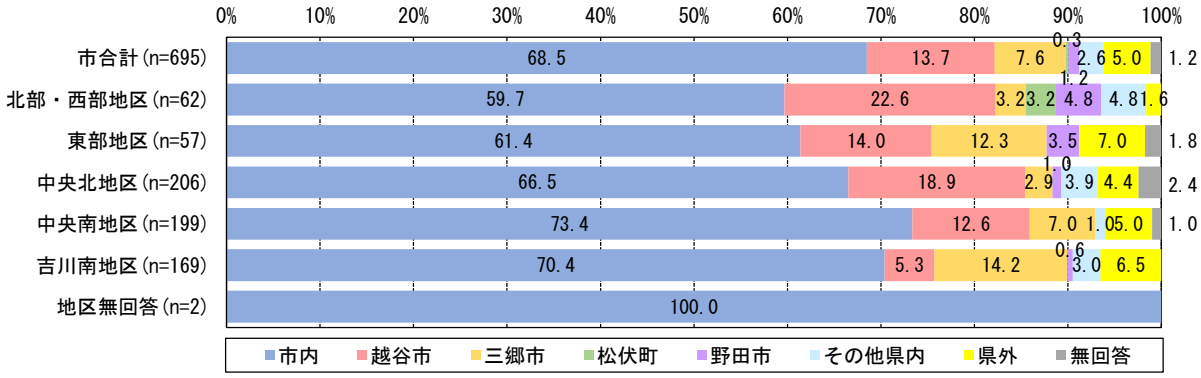
■外出頻度



■最もよく行く通院先への交通手段（ｎ＝695）



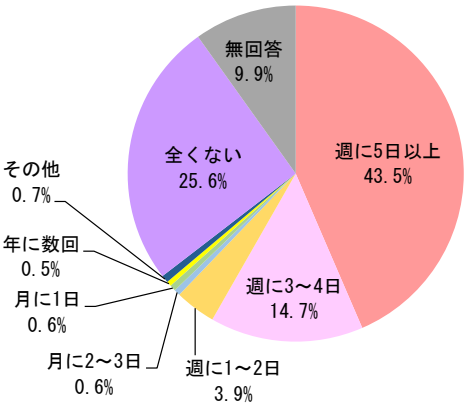
■通院の主な行き先



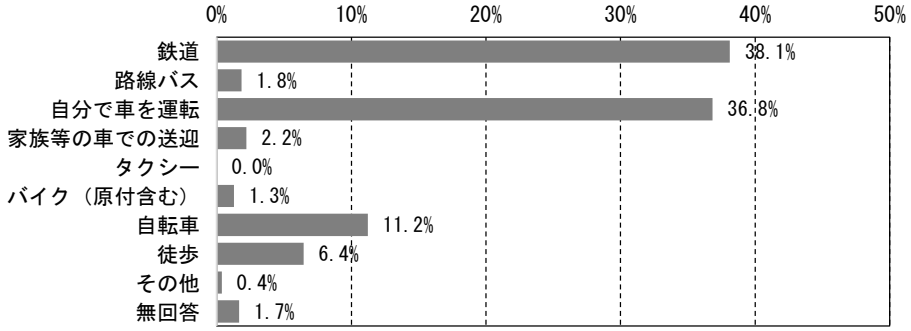
《通勤･通学》

○通勤･通学の頻度は「週に 5 日以上(43.5%)」が、行き先は「市内(25.2%)」、「東京都(21.7%)」が多く、地区別に見ると、吉川南地区と中央南地区で「東京都」が多い。利用交通手段は、「鉄道(38.1%)」、「自分で車を運転(36.8%)」が多い。

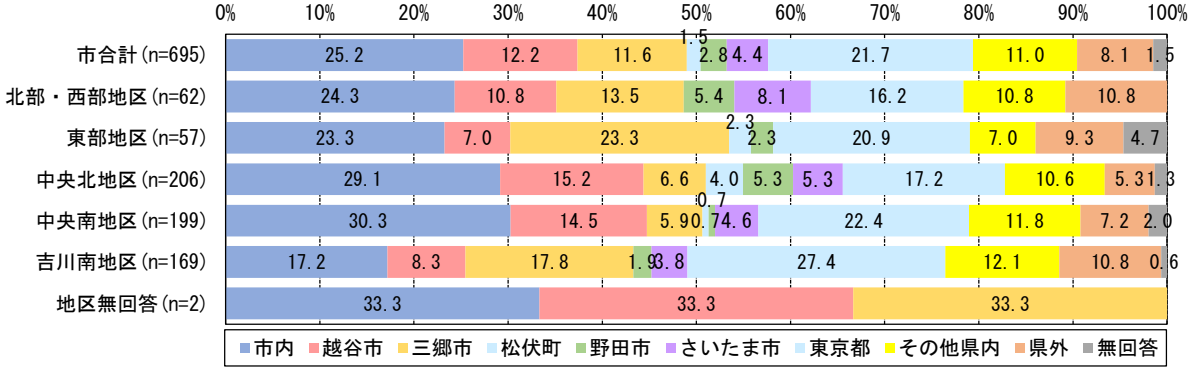
■外出頻度



■通勤・通学先への交通手段（ｎ＝543）



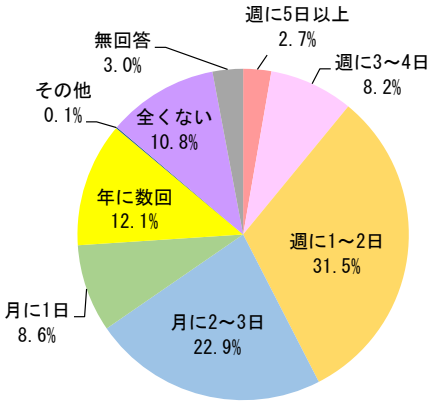
■通勤・通学の主な行き先



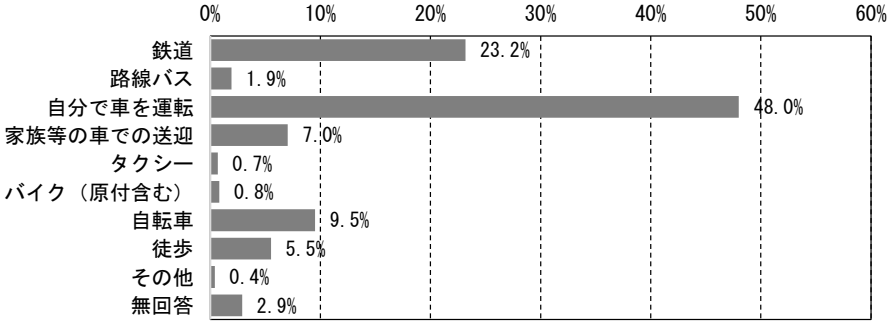
《趣味･娯楽》

○趣味･娯楽の頻度は「週に 1～2 日(31.5%)」、「月に 2～3 日(22.9%)」が、行き先は「越谷市」、「市内」、「県外」が多い。利用交通手段は「自分で車を運転(48.0%)」、「鉄道(23.2%)」が多い。

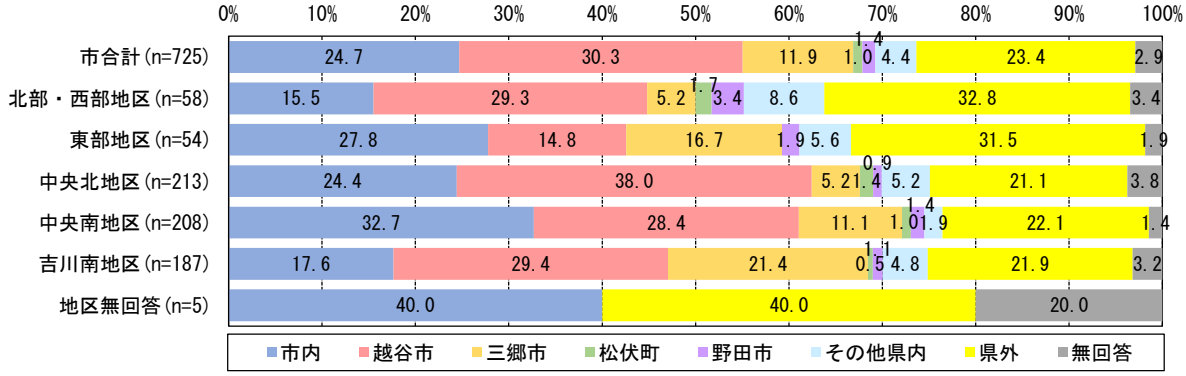
■外出頻度



■最もよく行く趣味・娯楽先への交通手段（ｎ＝695）



■趣味・娯楽の主な行き先



③外出で交通手段がなくて困ること

○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」と回答した方が 27.0%となっており、地区別に見ると、北部・西部地区や東部地区が、年齢別に見ると、20～50 歳代で困っている方の割合が多い。

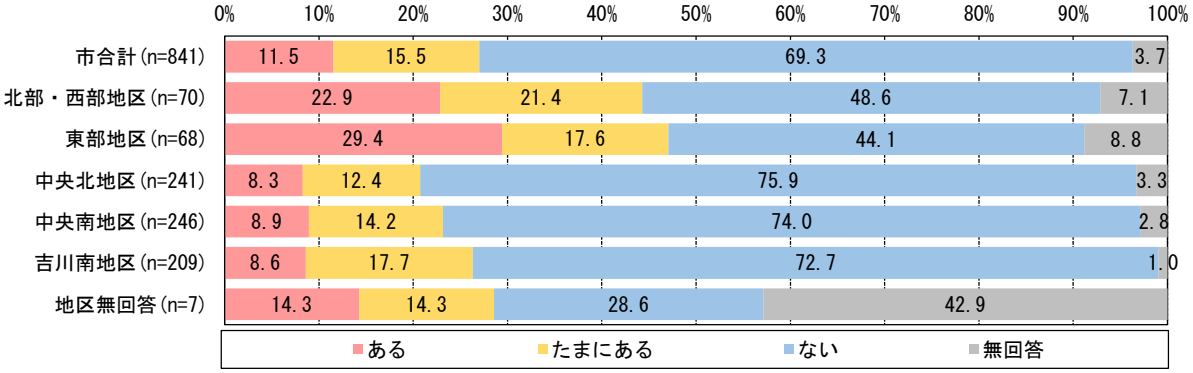
○困らない理由は、「自分専用の自動車等があるから」が 62.8%と多い。

○困る時の目的は、「趣味・娯楽(37.9%)」、「買物(35.7%)」、「通院(33.5%)」が多い。

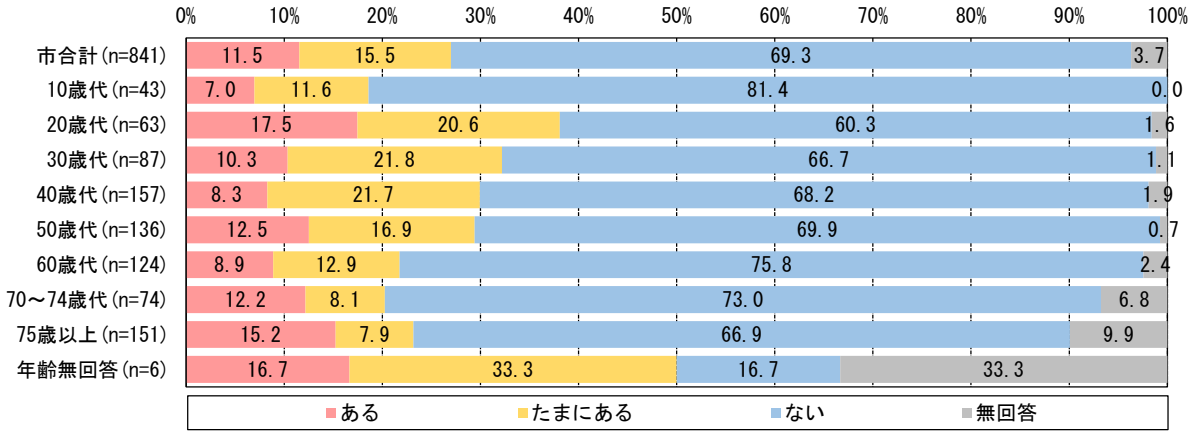
○困ることが多い行き先は、「吉川駅(41.9%)」、「吉川市役所・おあしす(24.2%)」、「吉川美南駅(18.5%)」の順で多い。

○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(70.0%)」、「目的地に向かうバスがないから(47.6%)」が多い。

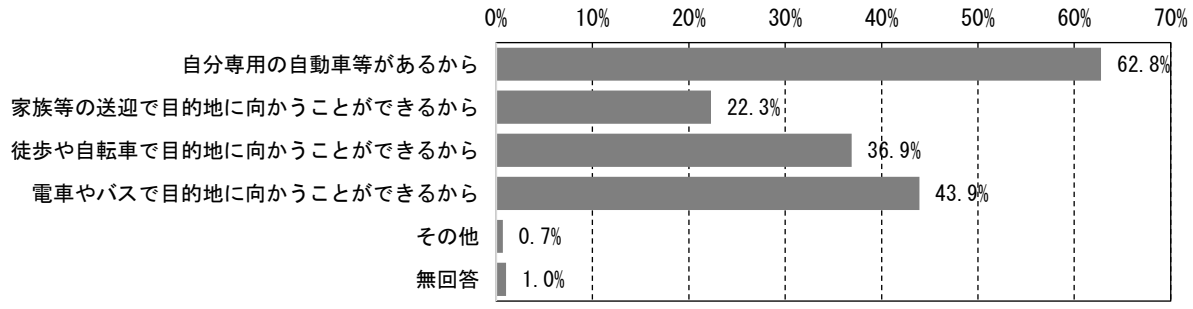
■自宅から外出先に行き来する時に交通手段がなくて困ることの有無



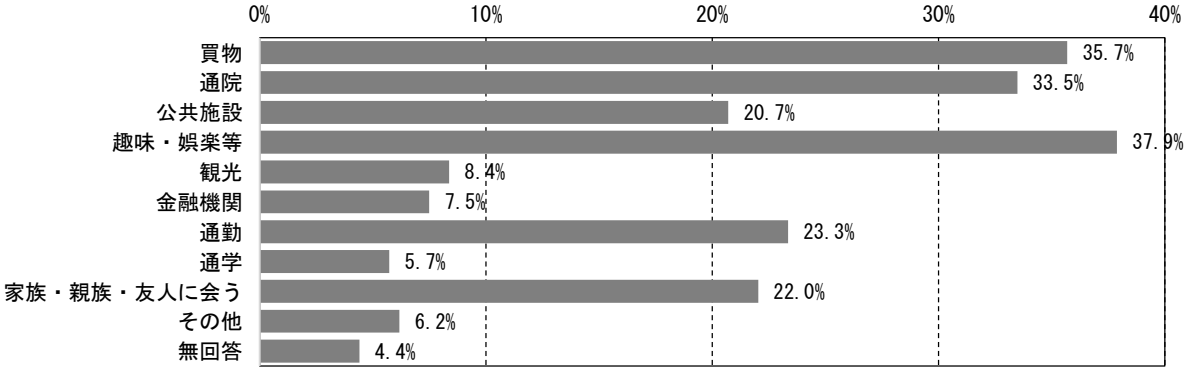
■自宅から外出先に行き来する時に交通手段がなくて困ることの有無



■「困ることがない」と回答した方（69.3%）の困らない理由

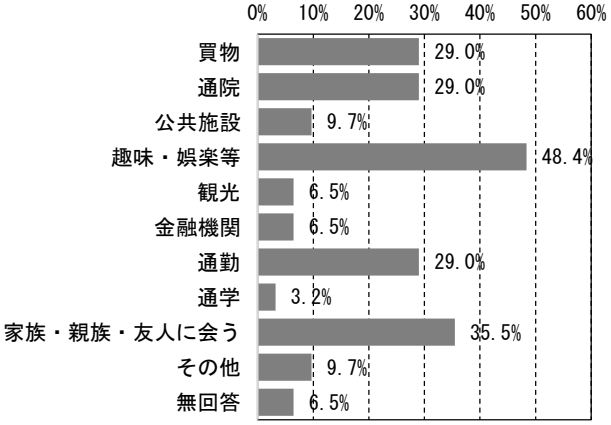


■困ることが多い目的（ｎ＝227）

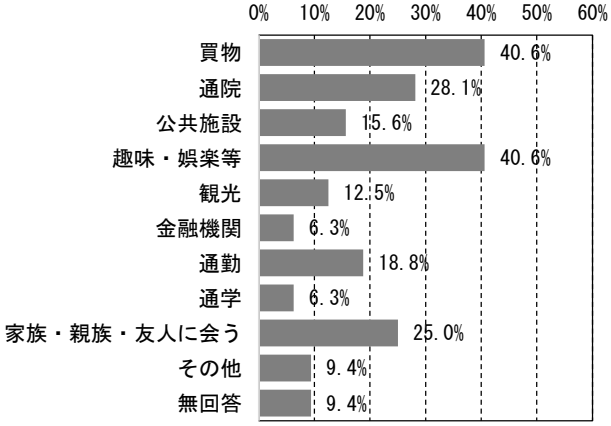


【地区別】

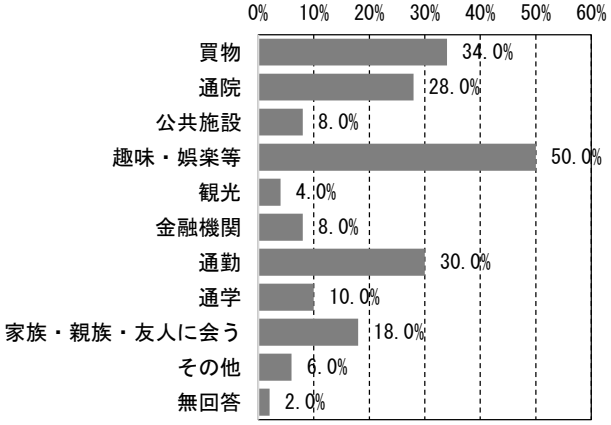
【北部・西部地区（ｎ＝31）】



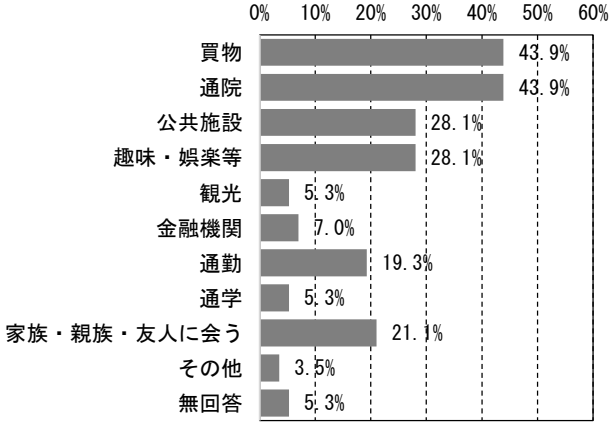
【東部地区（ｎ＝32）】



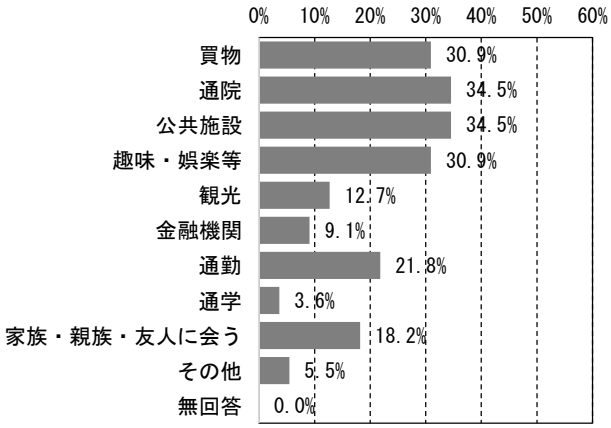
【中央北地区（ｎ＝50）】



【中央南地区（ｎ＝57）】

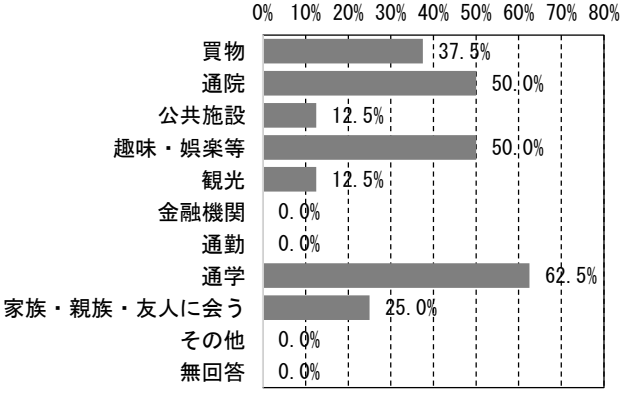


【吉川南地区（ｎ＝55）】

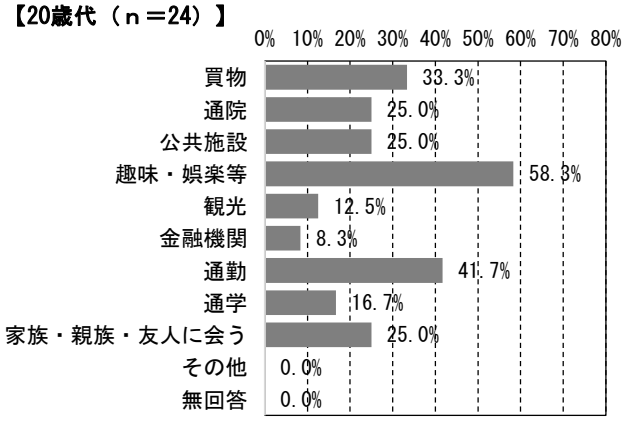


【年齢別】

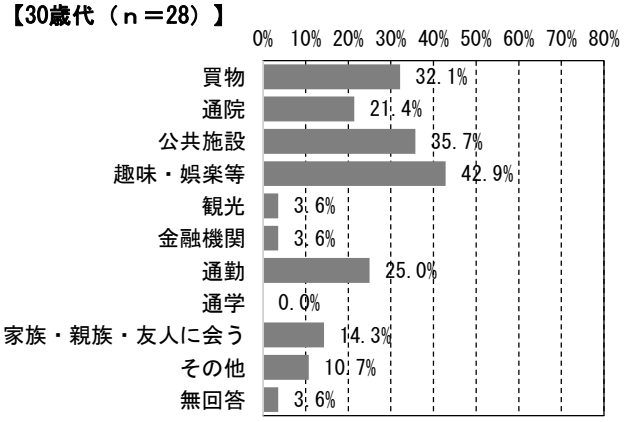
【10歳代（ｎ＝8）】



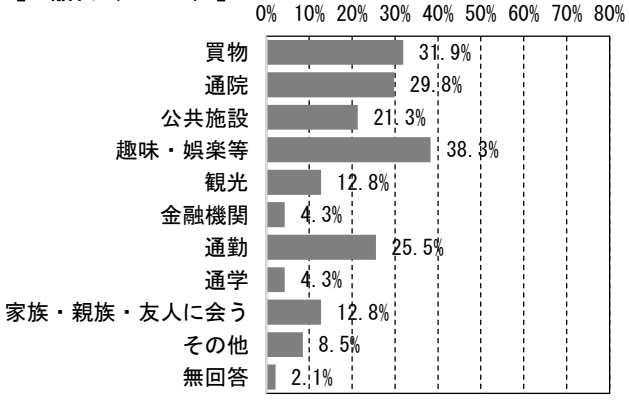
【20歳代（ｎ＝24）】



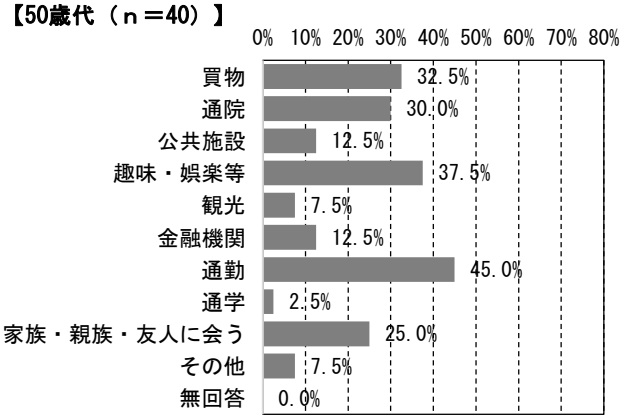
【30歳代（ｎ＝28）】



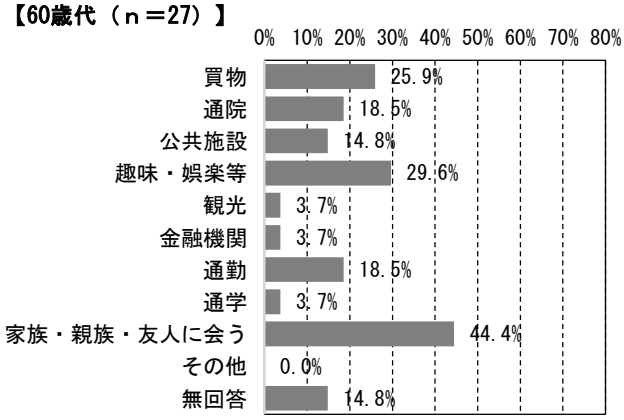
【40歳代（ｎ＝47）】



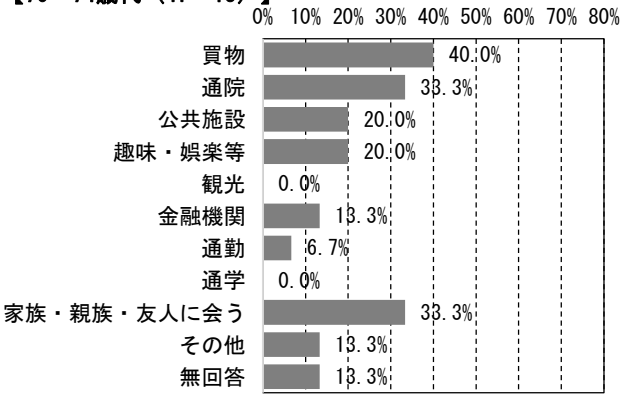
【50歳代（ｎ＝40）】



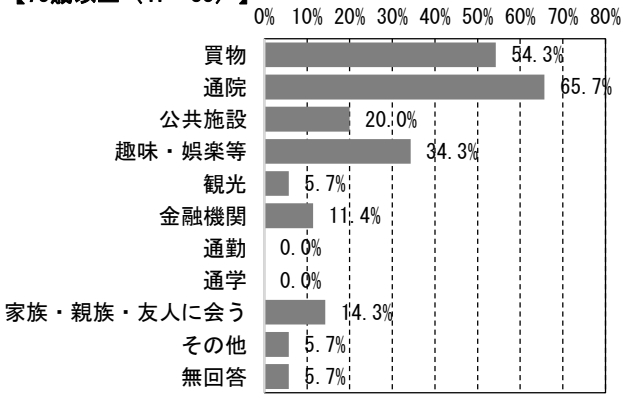
【60歳代（ｎ＝27）】



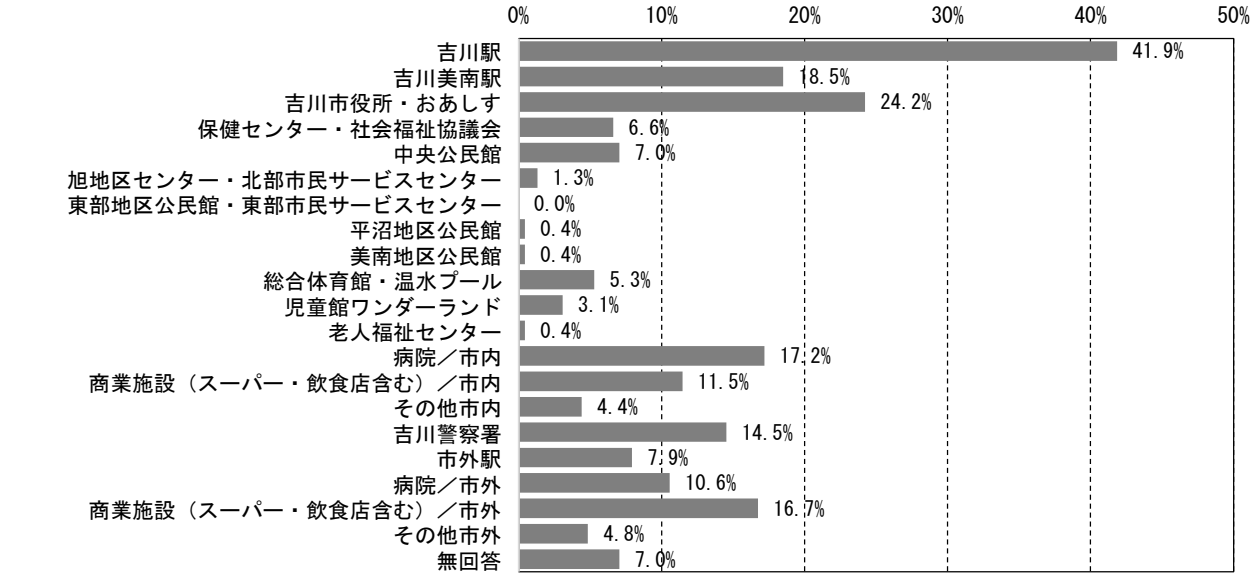
【70～74歳代（ｎ＝15）】



【75歳以上（ｎ＝35）】

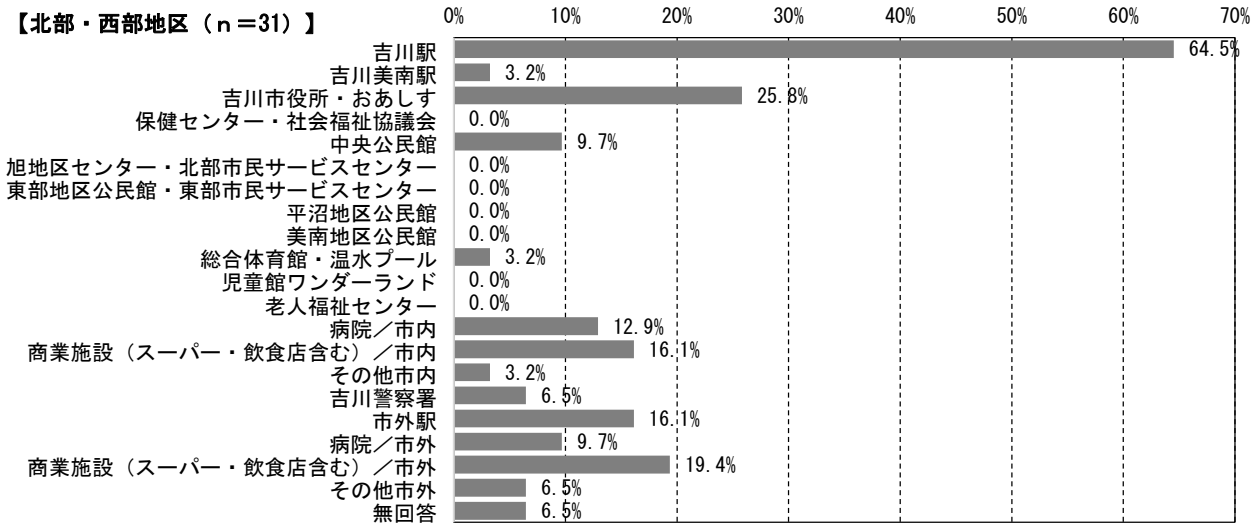


■困ることが多い行き先（ｎ＝227）

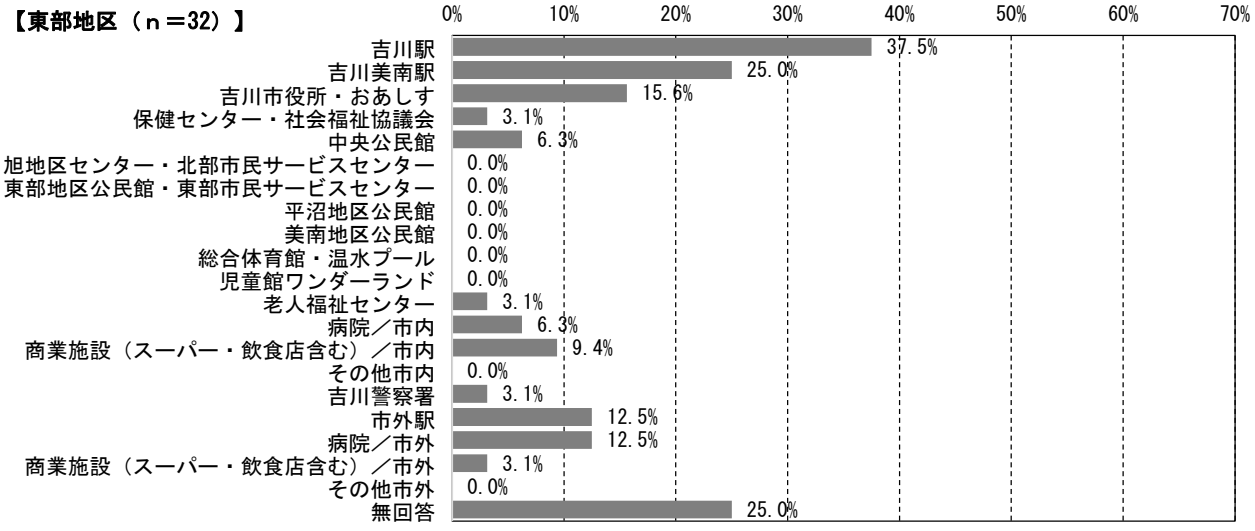


【地区別】

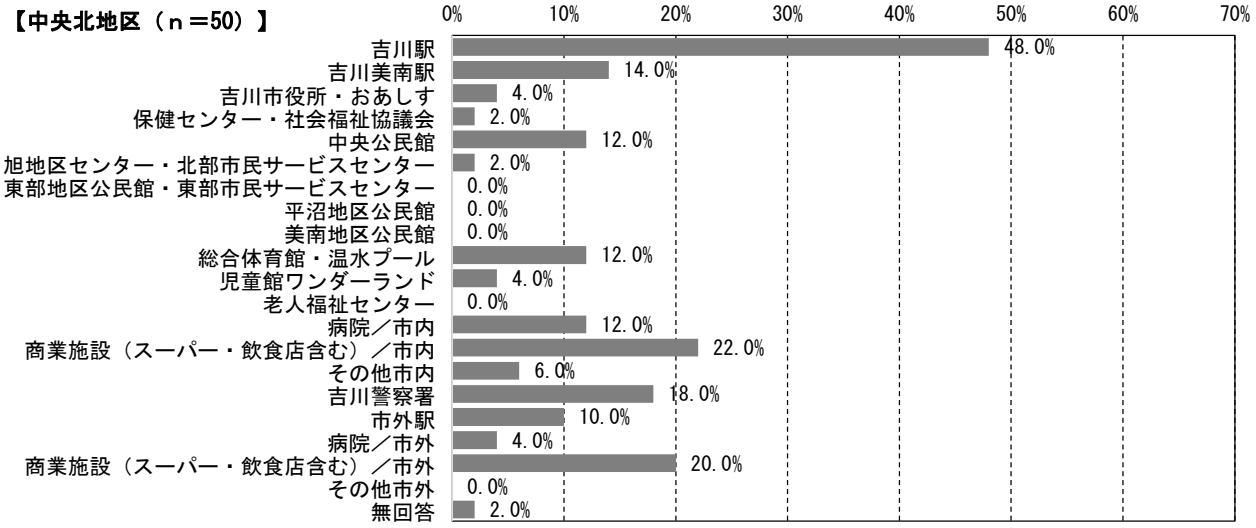
【北部・西部地区（ｎ＝31）】



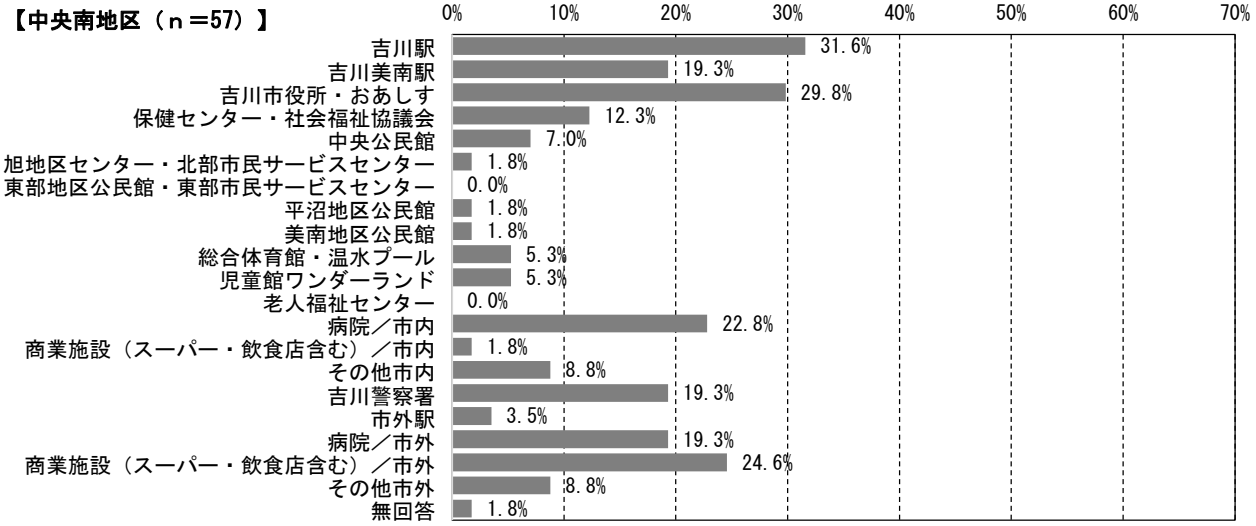
【東部地区（ｎ＝32）】



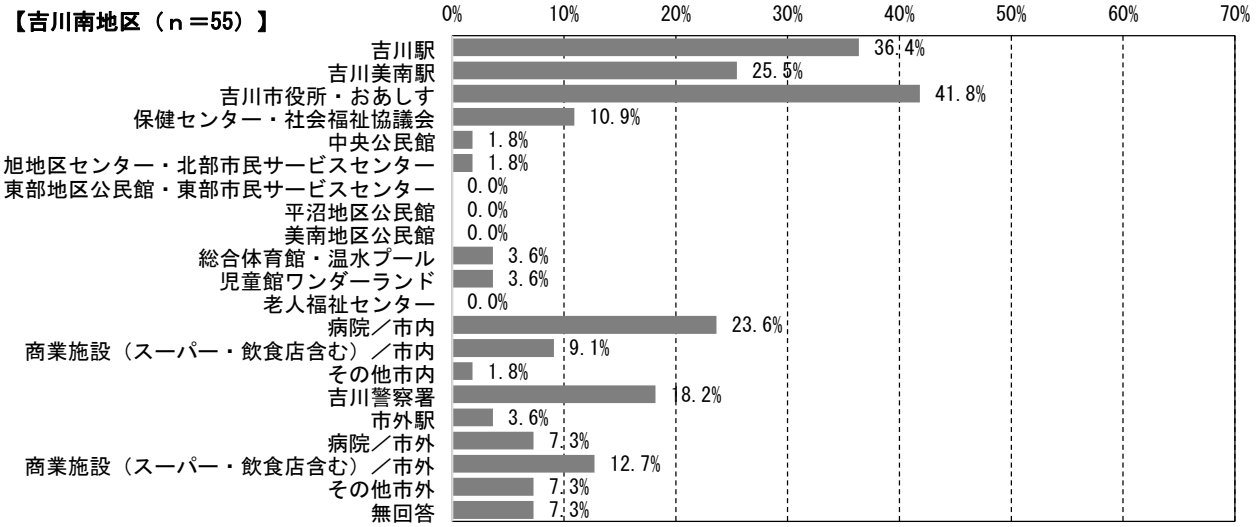
【中央北地区（ｎ＝50）】



【中央南地区（ｎ＝57）】

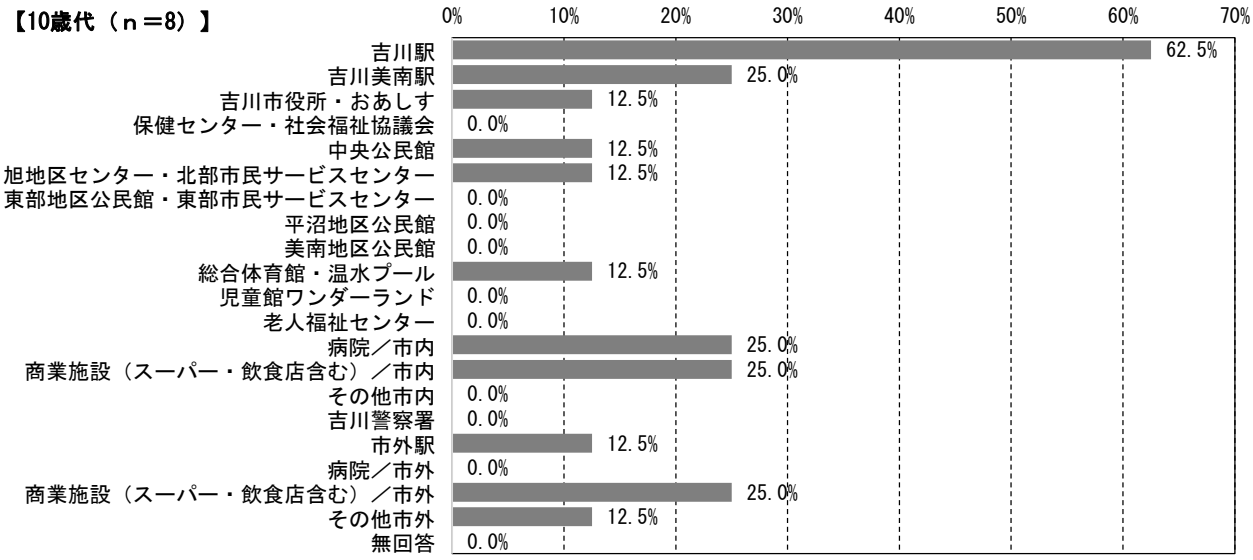


【吉川南地区（ｎ＝55）】

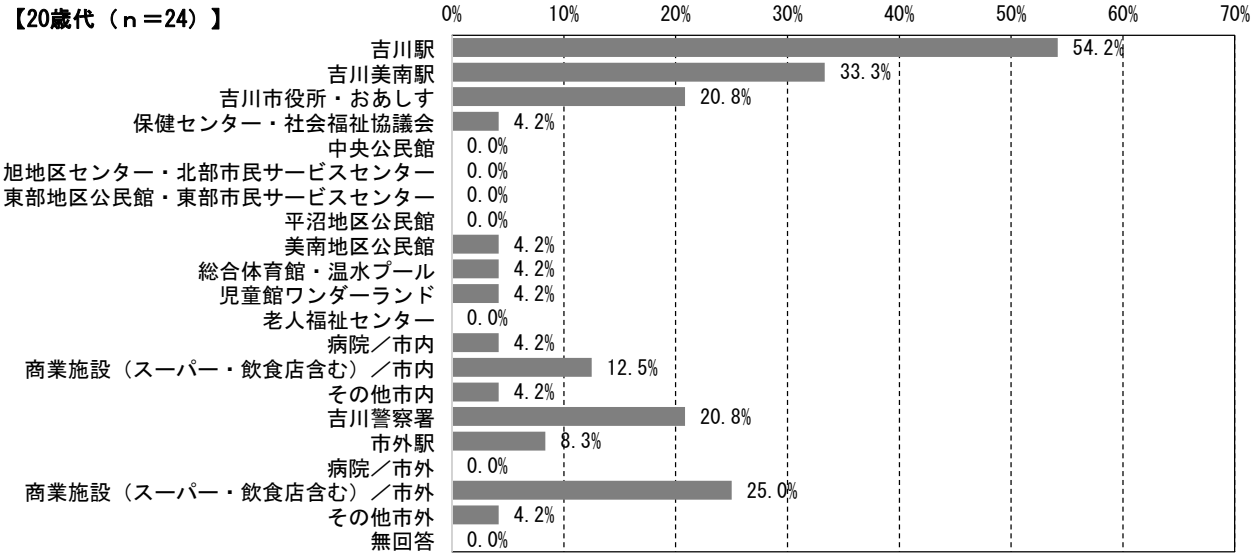


【年齢別】

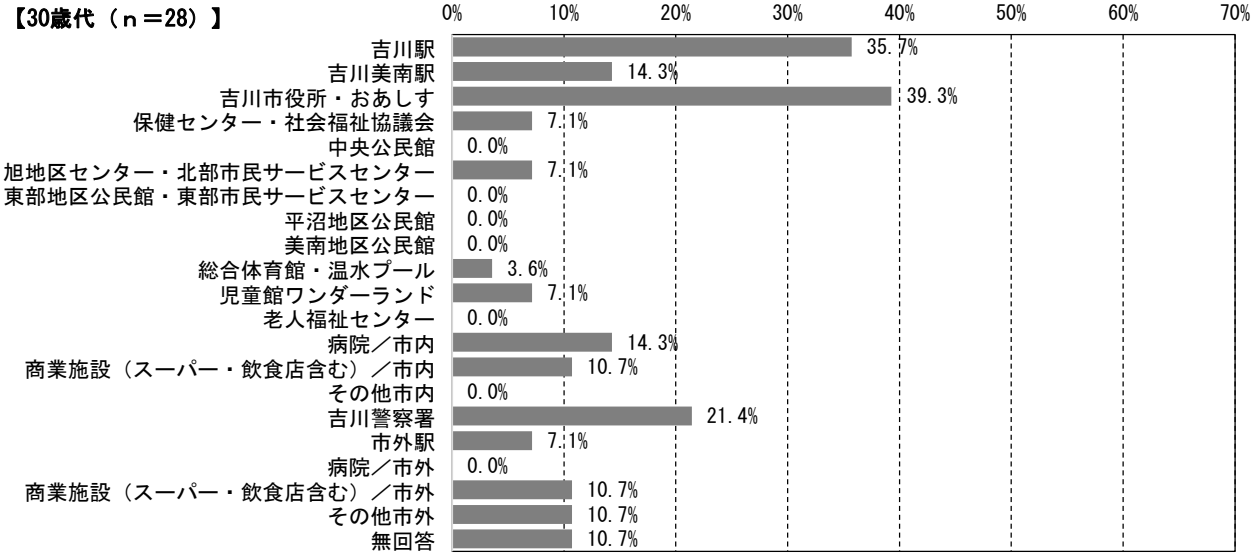
【10歳代（ｎ＝8）】



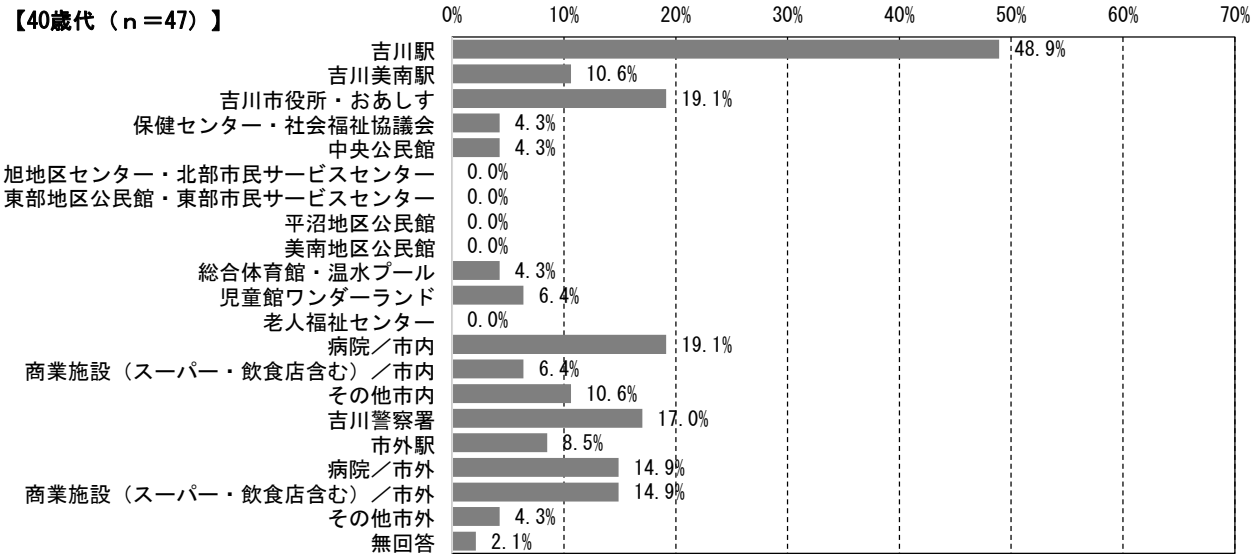
【20歳代（ｎ＝24）】



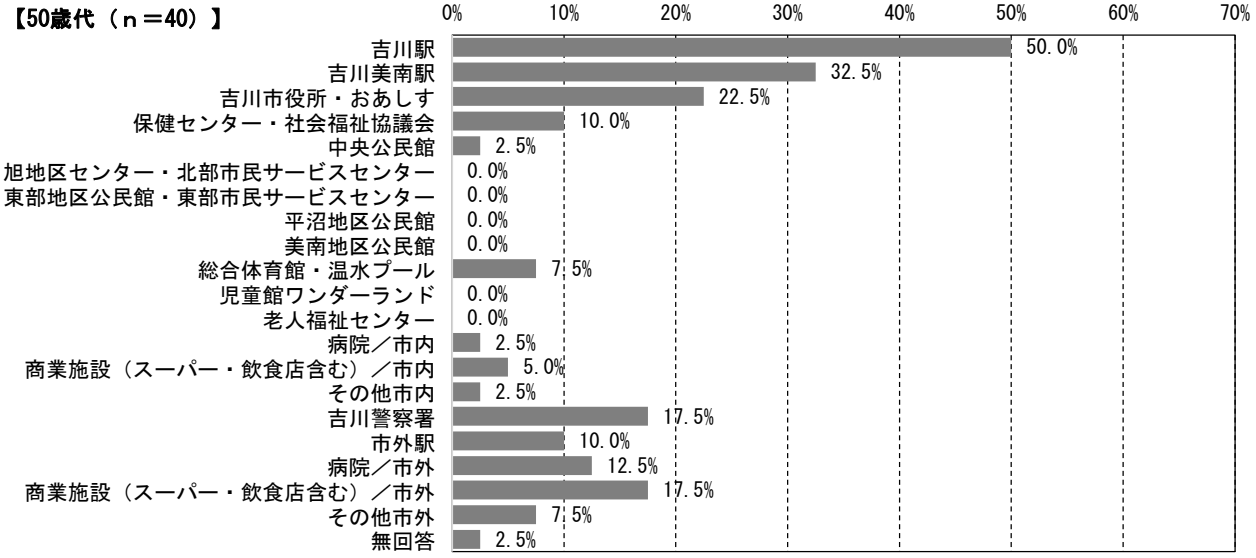
【30歳代（ｎ＝28）】



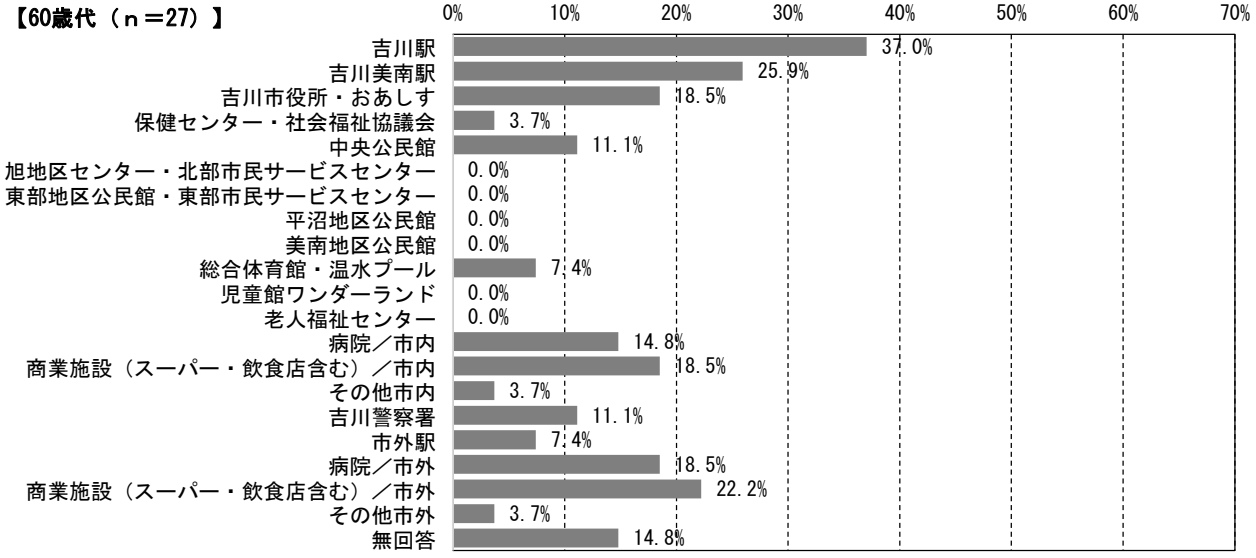
【40歳代（ｎ＝47）】



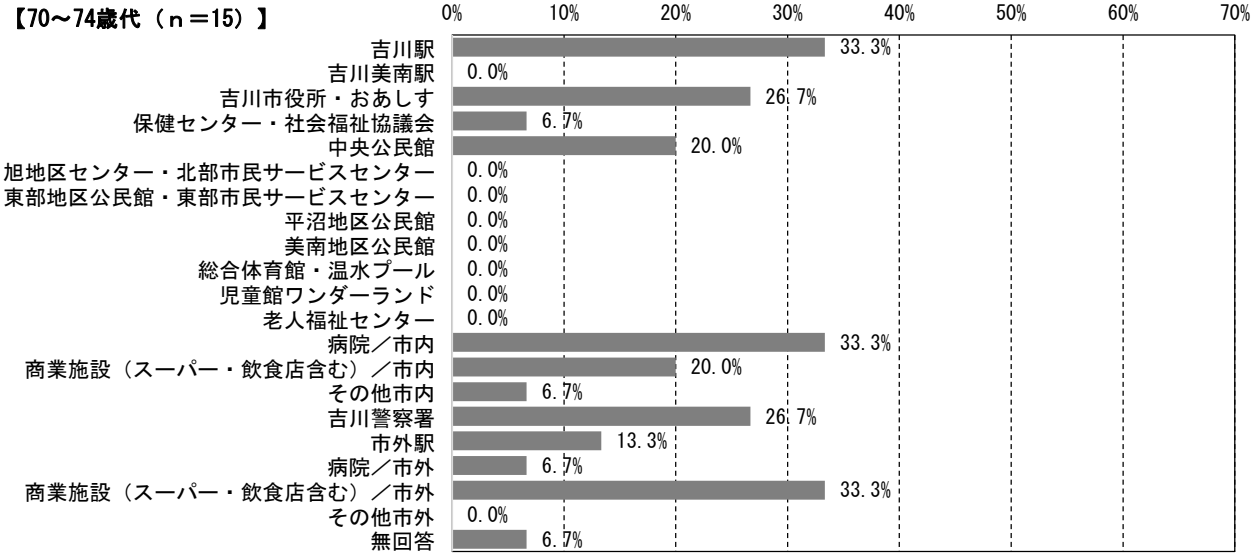
【50歳代（ｎ＝40）】



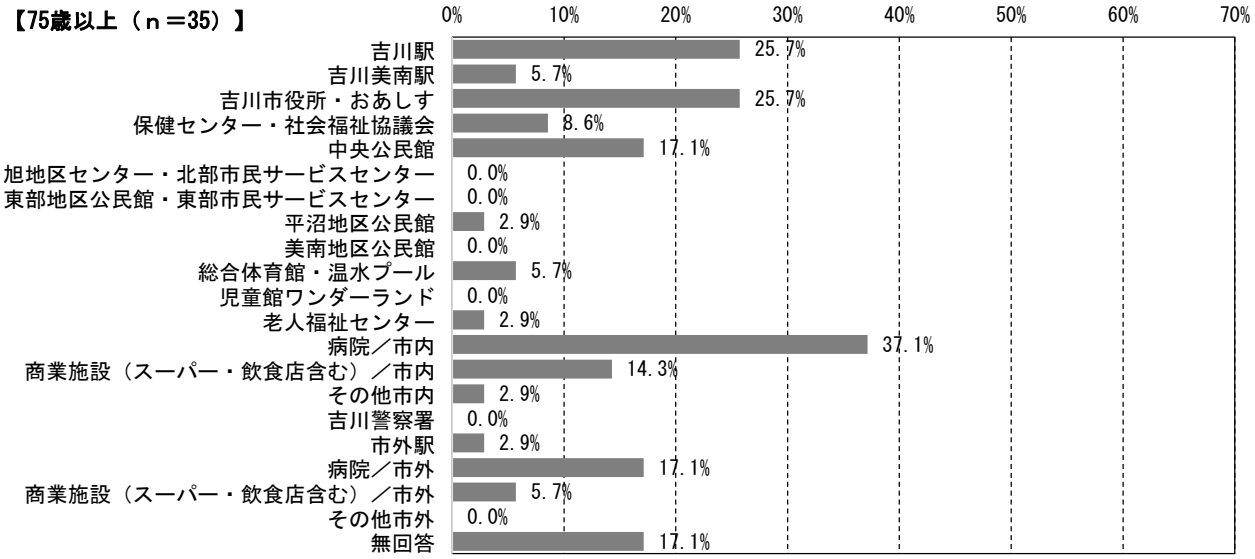
【60歳代（ｎ＝27）】



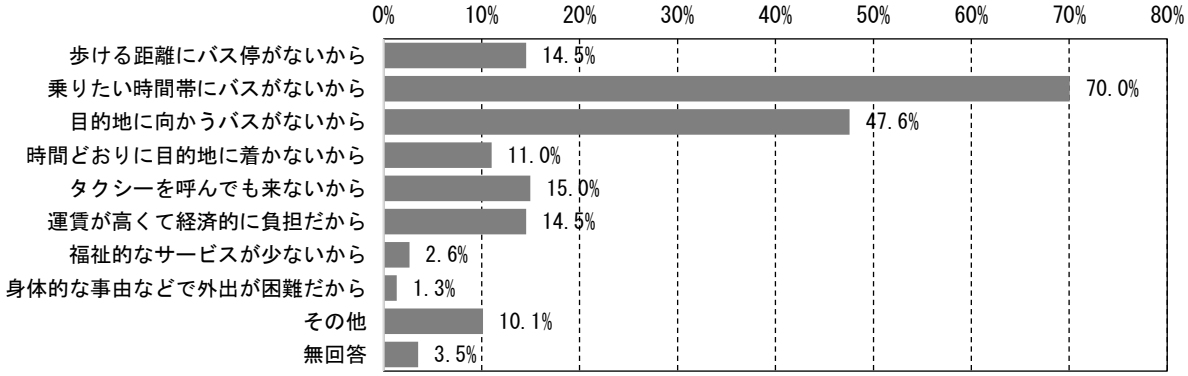
【70～74歳代（ｎ＝15）】



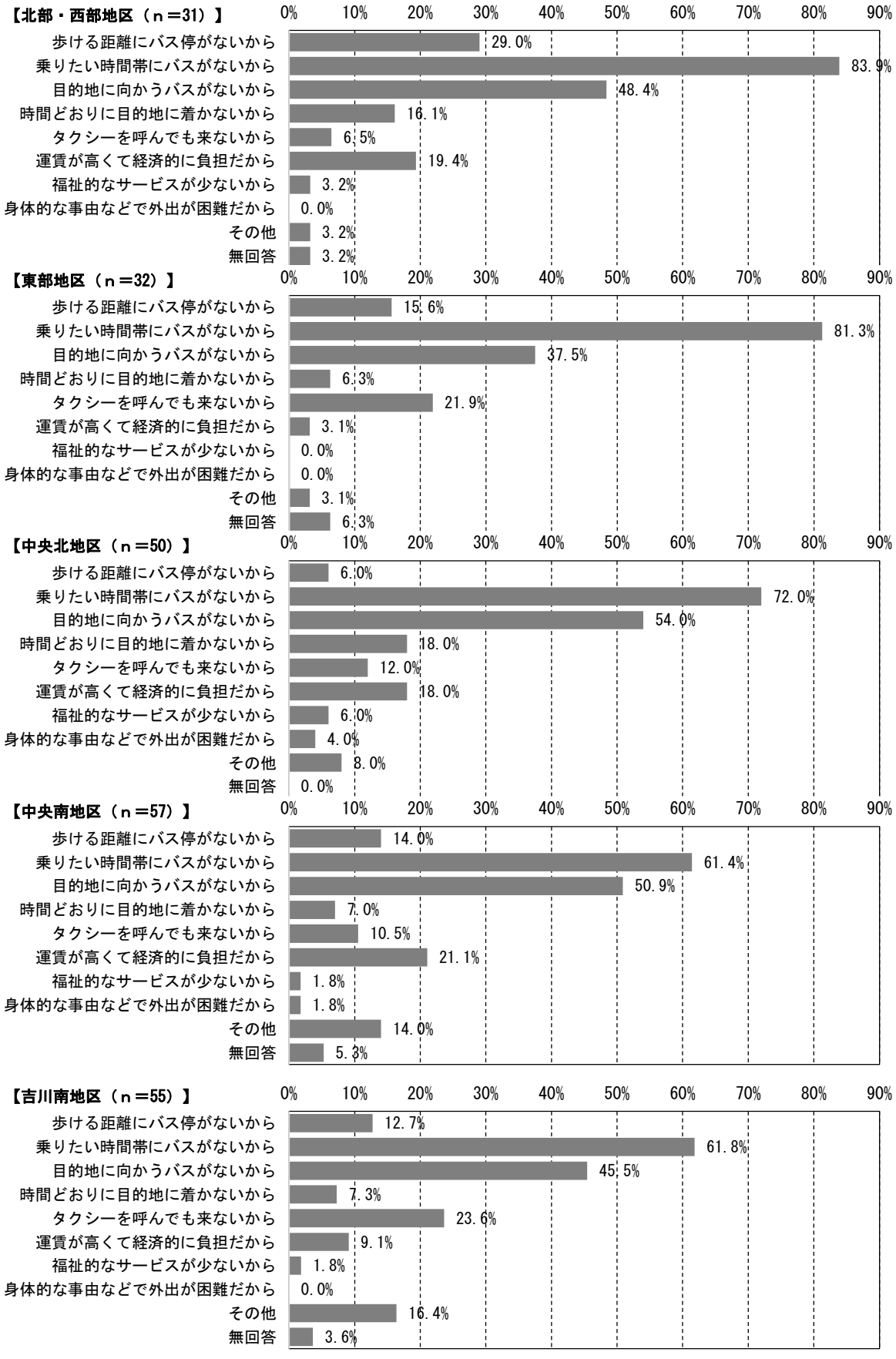
【75歳以上（ｎ＝35）】



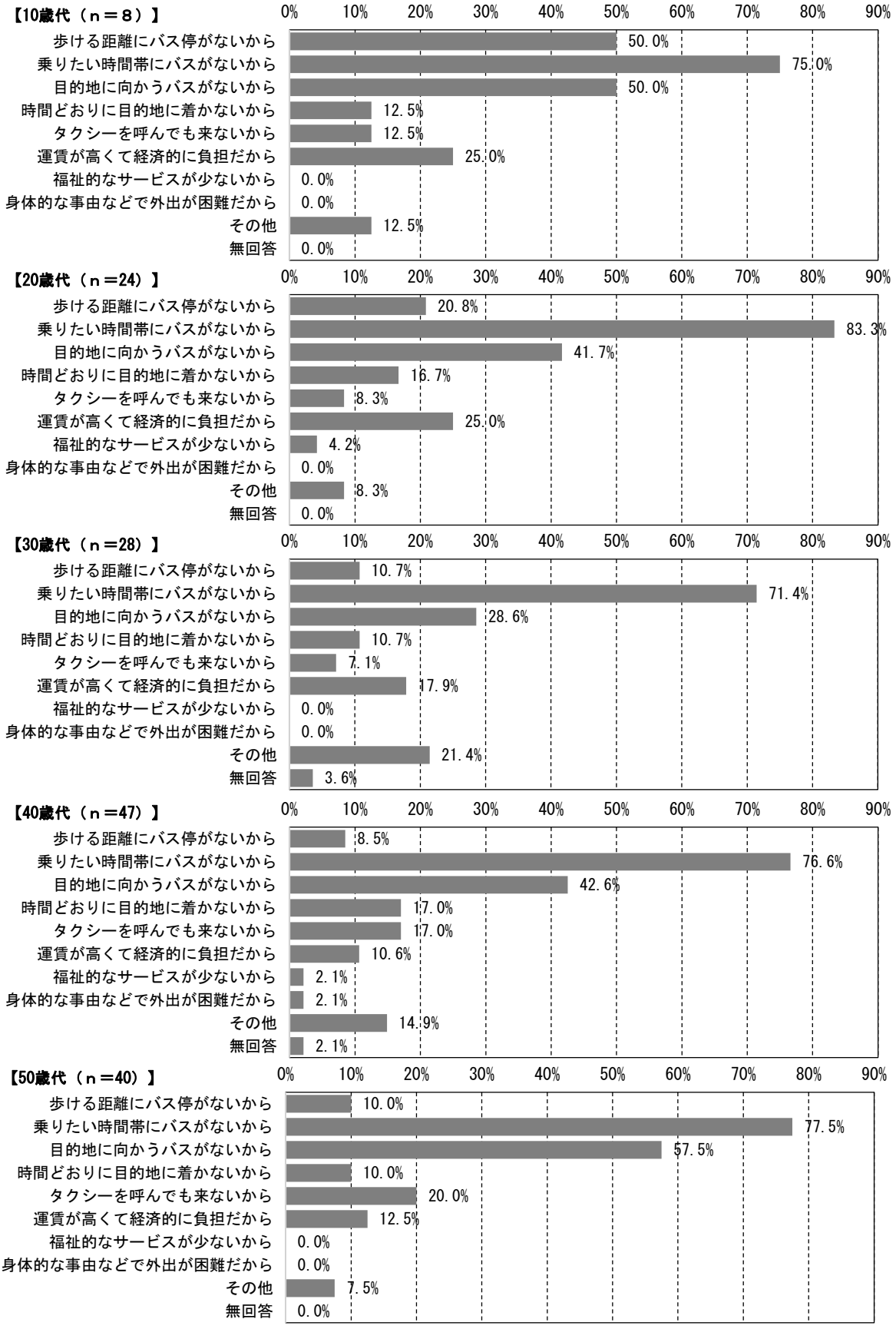
■困ることが多い理由（ｎ＝227）



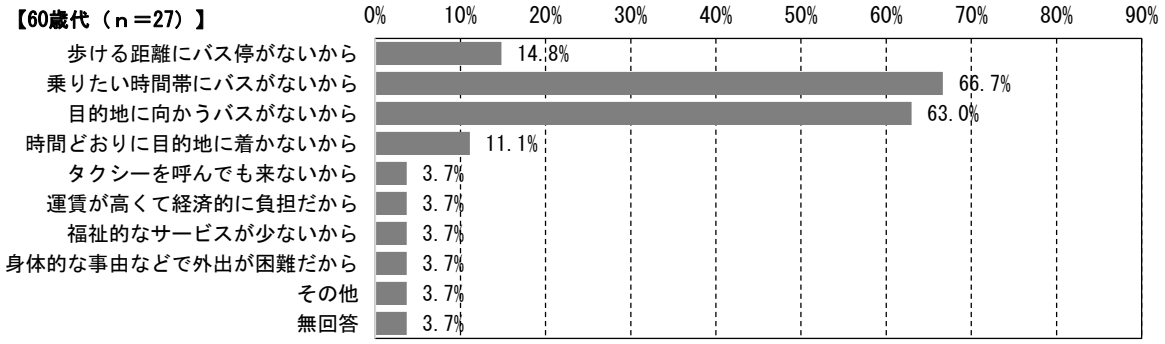
【地区別】


【北部・西部地区（ｎ＝31）】
歩ける距離にバス停がないから 29.0%
乗りたい時間帯にバスがないから 83.9%
目的地に向かうバスがないから 48.4%
時間どおりに目的地に着かないから 16.1%
タクシーを呼んでも来ないから 6.5%
運賃が高くて経済的に負担だから 19.4%
福祉的なサービスが少ないから 3.2%
身体的な事由などで外出が困難だから 0.0%
その他 3.2%
無回答 3.2%
【東部地区（ｎ＝32）】
歩ける距離にバス停がないから 15.6%
乗りたい時間帯にバスがないから 81.3%
目的地に向かうバスがないから 37.5%
時間どおりに目的地に着かないから 6.3%
タクシーを呼んでも来ないから 21.9%
運賃が高くて経済的に負担だから 3.1%
福祉的なサービスが少ないから 0.0%
身体的な事由などで外出が困難だから 0.0%
その他 3.1%
無回答 6.3%
【中央北地区（ｎ＝50）】
歩ける距離にバス停がないから 6.0%
乗りたい時間帯にバスがないから 72.0%
目的地に向かうバスがないから 54.0%
時間どおりに目的地に着かないから 18.0%
タクシーを呼んでも来ないから 12.0%
運賃が高くて経済的に負担だから 18.0%
福祉的なサービスが少ないから 6.0%
身体的な事由などで外出が困難だから 4.0%
その他 8.0%
無回答 0.0%
【中央南地区（ｎ＝57）】
歩ける距離にバス停がないから 14.0%
乗りたい時間帯にバスがないから 61.4%
目的地に向かうバスがないから 50.9%
時間どおりに目的地に着かないから 7.0%
タクシーを呼んでも来ないから 10.5%
運賃が高くて経済的に負担だから 21.1%
福祉的なサービスが少ないから 1.8%
身体的な事由などで外出が困難だから 1.8%
その他 14.0%
無回答 5.3%
【吉川南地区（ｎ＝55）】
歩ける距離にバス停がないから 12.7%
乗りたい時間帯にバスがないから 61.8%
目的地に向かうバスがないから 45.5%
時間どおりに目的地に着かないから 7.3%
タクシーを呼んでも来ないから 23.6%
運賃が高くて経済的に負担だから 9.1%
福祉的なサービスが少ないから 1.8%
身体的な事由などで外出が困難だから 0.0%
その他 16.4%
無回答 3.6%
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%

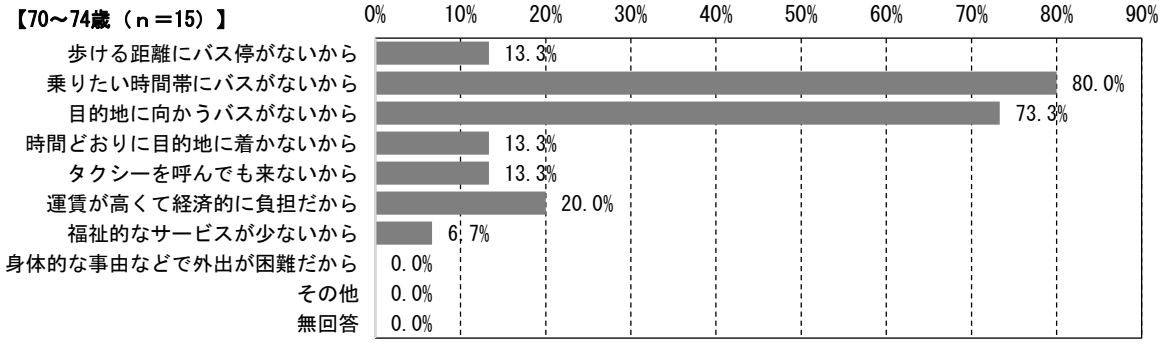
【年齢別】


【10歳代（ｎ＝８）】
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%
歩ける距離にバス停がないから 50.0%
乗りたい時間帯にバスがないから 75.0%
目的地に向かうバスがないから 50.0%
時間どおりに目的地に着かないから 12.5%
タクシーを呼んでも来ないから 12.5%
運賃が高くて経済的に負担だから 25.0%
福祉的なサービスが少ないから 0.0%
身体的な事由などで外出が困難だから 0.0%
その他 12.5%
無回答 0.0%
【20歳代（ｎ＝24）】
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%
歩ける距離にバス停がないから 20.8%
乗りたい時間帯にバスがないから 83.3%
目的地に向かうバスがないから 41.7%
時間どおりに目的地に着かないから 16.7%
タクシーを呼んでも来ないから 8.3%
運賃が高くて経済的に負担だから 25.0%
福祉的なサービスが少ないから 4.2%
身体的な事由などで外出が困難だから 0.0%
その他 8.3%
無回答 0.0%
【30歳代（ｎ＝28）】
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%
歩ける距離にバス停がないから 10.7%
乗りたい時間帯にバスがないから 71.4%
目的地に向かうバスがないから 28.6%
時間どおりに目的地に着かないから 10.7%
タクシーを呼んでも来ないから 7.1%
運賃が高くて経済的に負担だから 17.9%
福祉的なサービスが少ないから 0.0%
身体的な事由などで外出が困難だから 0.0%
その他 21.4%
無回答 3.6%
【40歳代（ｎ＝47）】
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%
歩ける距離にバス停がないから 8.5%
乗りたい時間帯にバスがないから 76.6%
目的地に向かうバスがないから 42.6%
時間どおりに目的地に着かないから 17.0%
タクシーを呼んでも来ないから 17.0%
運賃が高くて経済的に負担だから 10.6%
福祉的なサービスが少ないから 2.1%
身体的な事由などで外出が困難だから 2.1%
その他 14.9%
無回答 2.1%
【50歳代（ｎ＝40）】
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%
歩ける距離にバス停がないから 10.0%
乗りたい時間帯にバスがないから 77.5%
目的地に向かうバスがないから 57.5%
時間どおりに目的地に着かないから 10.0%
タクシーを呼んでも来ないから 20.0%
運賃が高くて経済的に負担だから 12.5%
福祉的なサービスが少ないから 0.0%
身体的な事由などで外出が困難だから 0.0%
その他 7.5%
無回答 0.0%

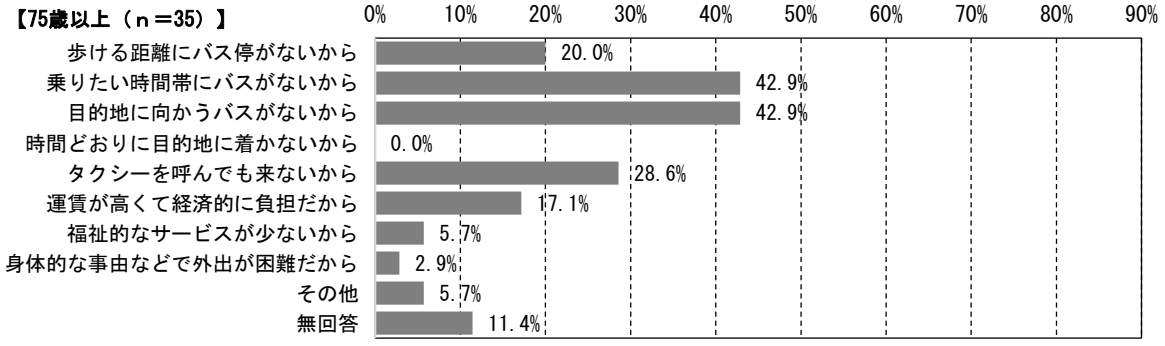
【60歳代（ｎ＝27）】



【70～74歳（ｎ＝15）】



【75歳以上（ｎ＝35）】



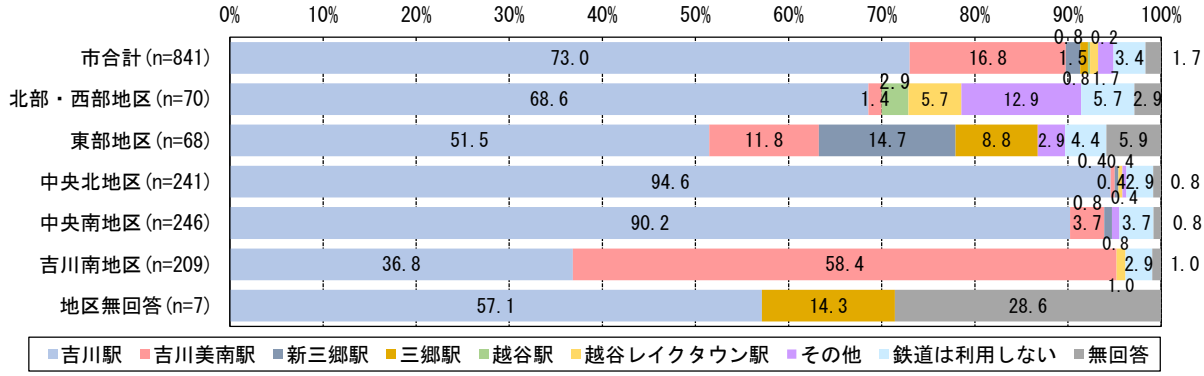
④鉄道の利用実態

○利用する鉄道駅は、「吉川駅」が 73.0%と最も多く、次いで「吉川美南駅（16.8%）」となっており、吉川南地区では「吉川美南駅」が、東部地区では「新三郷駅」などの市外の駅が多い。

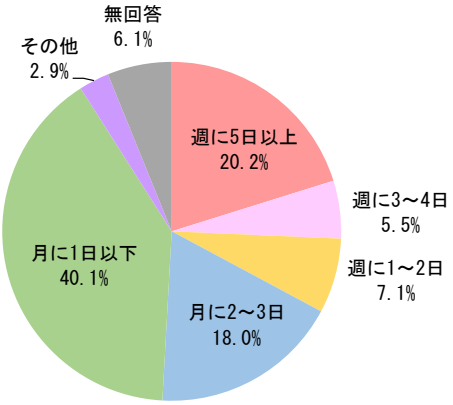
○鉄道の利用頻度は、「月に 1 日以下（40.1%）」が、利用目的は「趣味・娯楽等（41.5%）」、「買物（32.7%）」、「家族・親族・友人に会う（30.6%）」が多い。

○運行サービス満足度は、運行本数・運行時間帯、時刻表・路線図等の運行情報案内で比較的高いものの、鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさで低い。

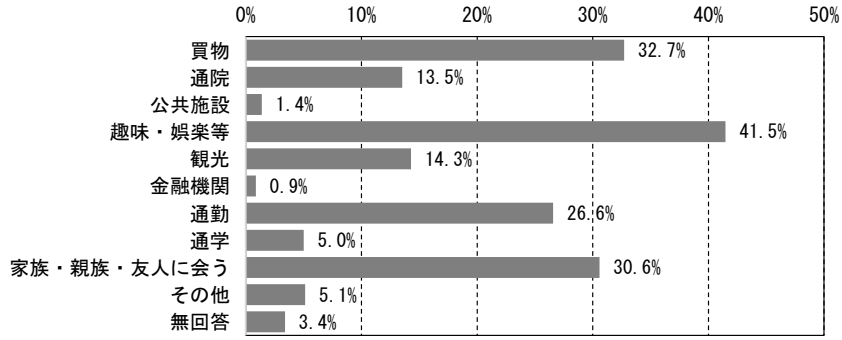
■利用する鉄道駅



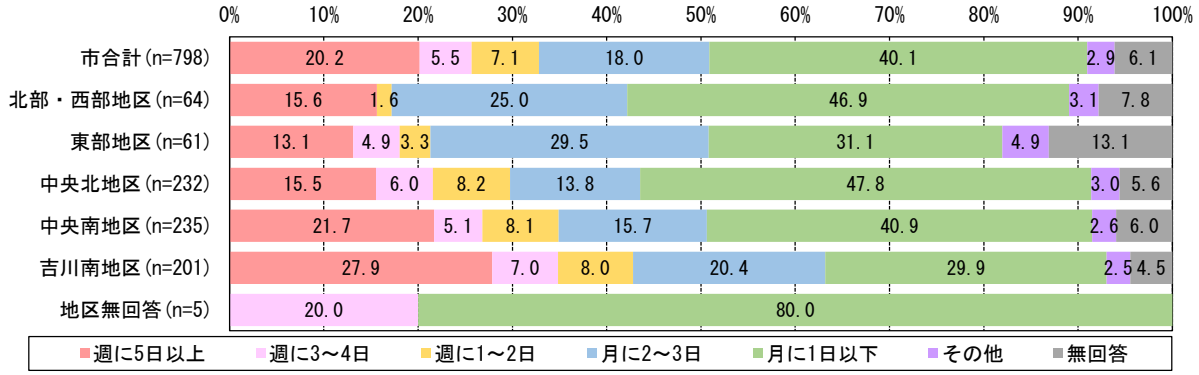
■利用頻度



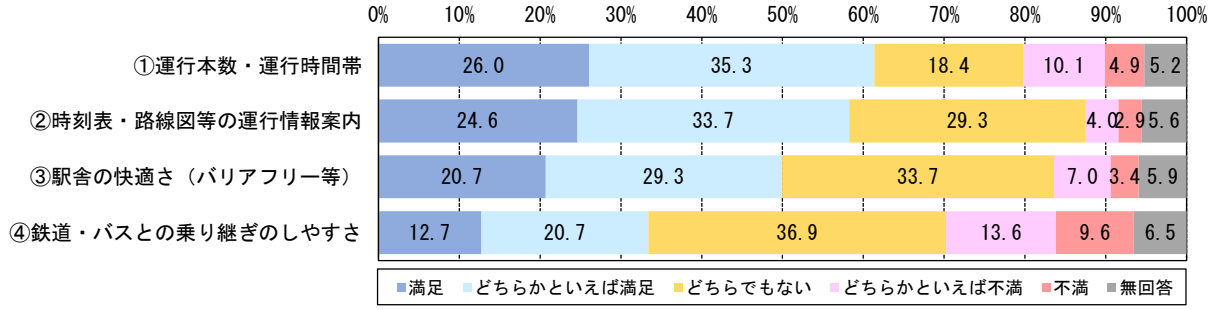
■利用目的（ｎ＝798）



■利用頻度（地区別）



■鉄道の運行サービス満足度



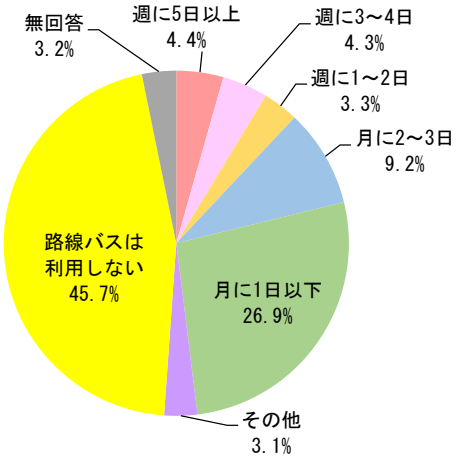
⑤路線バスの利用実態

○路線バスの利用頻度は、約 5 割（月に 1 日以上）が利用しており、利用目的は「買物（30.7%）」、「趣味・娯楽等（31.2%）」、「家族・親族・友人に会う（28.6%）」が多い。

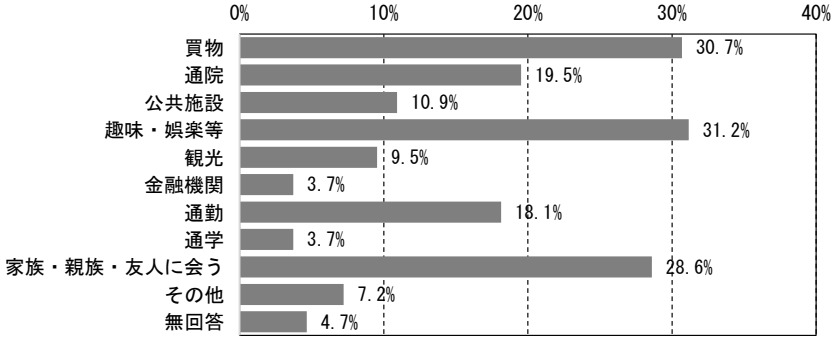
○路線バスを利用しない理由は、「自家用車（送迎含む）で移動するので必要ないから」が 50.5%と最も多く、次いで「バイクや自転車、徒歩で移動するので必要ないから（28.4%）」、「乗りたい時間帯にバスがないから（26.6%）」となっている。

○運行サービス満足度は、運行ルート（行き先等）や所要時間・運行の定時性（正確さ）で高いものの、運行本数・運行時間帯で「不満」「どちらかといえば不満」が高い。

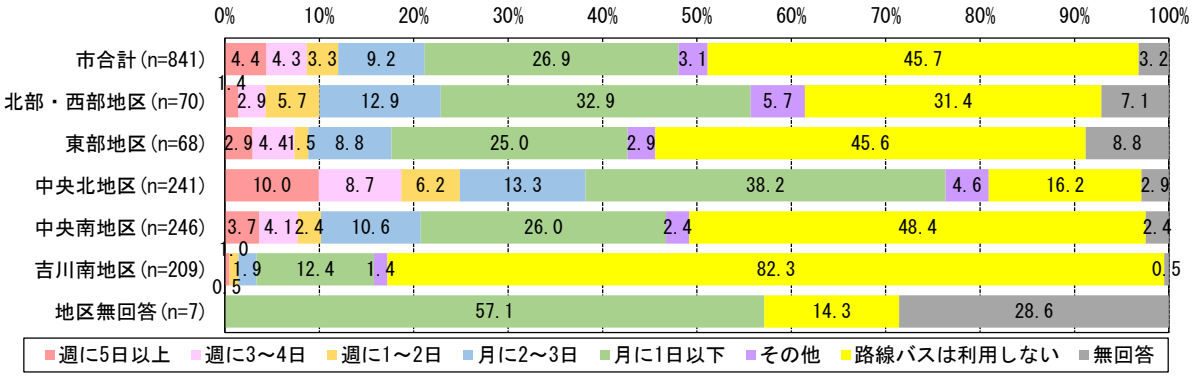
■利用頻度



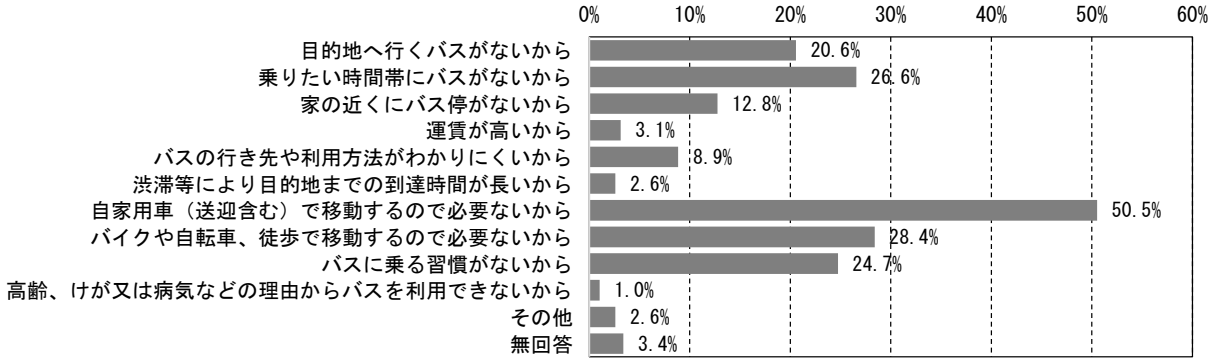
■利用目的（ｎ＝430）



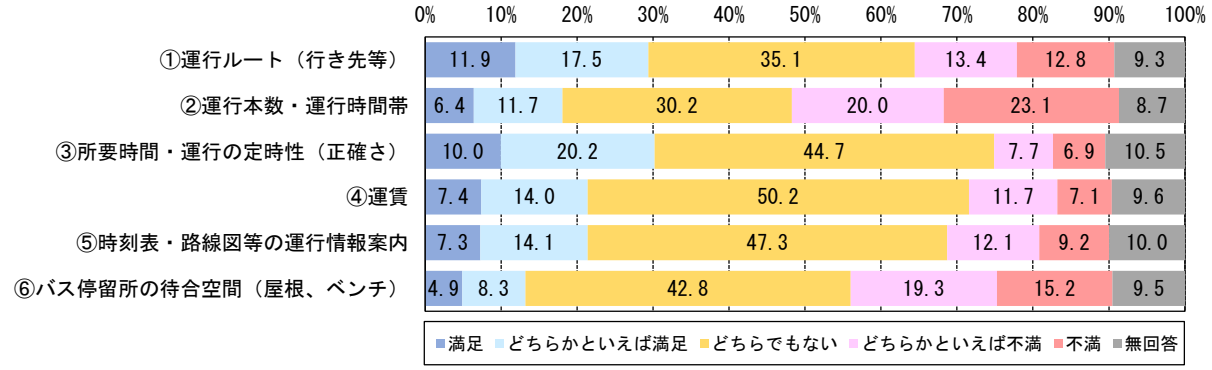
■利用頻度（地区別）



■路線バスを利用しない理由（ｎ＝384）



■路線バスの運行サービス満足度



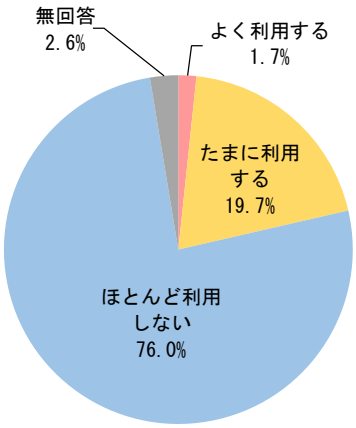
⑥タクシーの利用実態

○タクシーの利用頻度は、「よく利用する」、「たまに利用する」と回答した方が 21.4%を占めており、利用目的は「通院(35.0%)」、「趣味・娯楽等(23.3%)」、「買物(18.9%)」が多い。

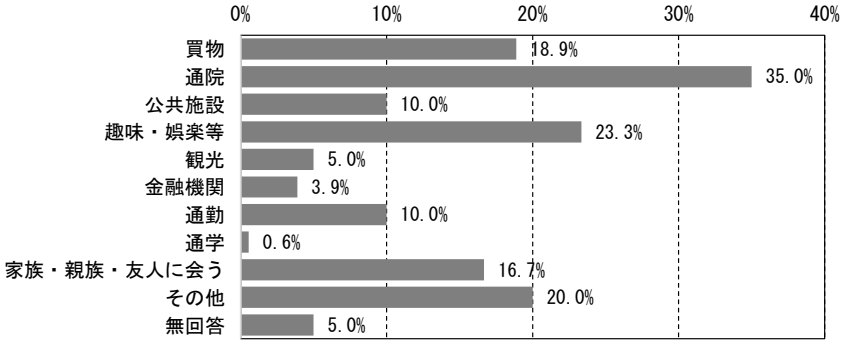
○タクシーを利用しない理由は、「タクシーに乗る習慣がないから(43.3%)」、「運賃が高いから(39.6%)」、「家族等に送迎してもらうから(33.8%)」が多い。

○運行サービス満足度は、「運賃」で低い。

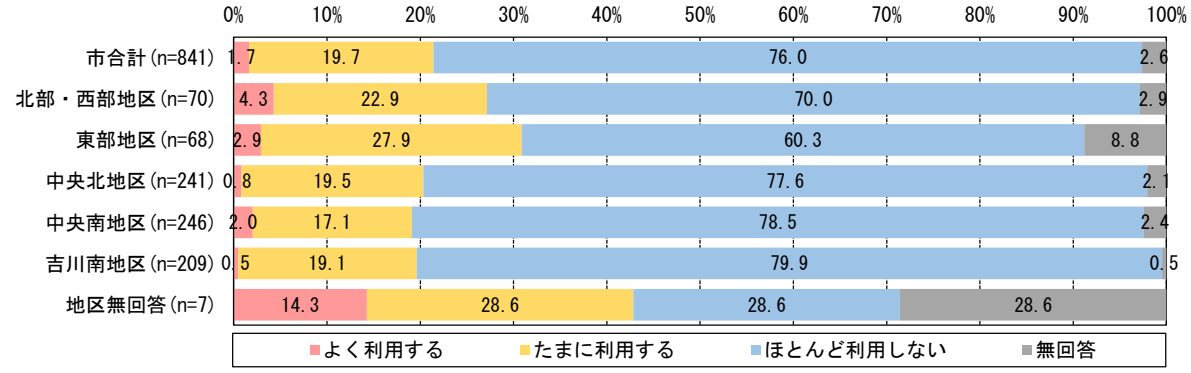
■利用頻度



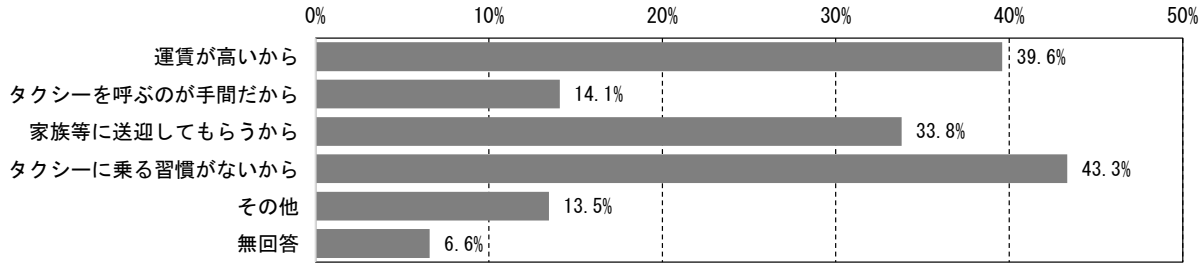
■利用目的（ｎ＝180）



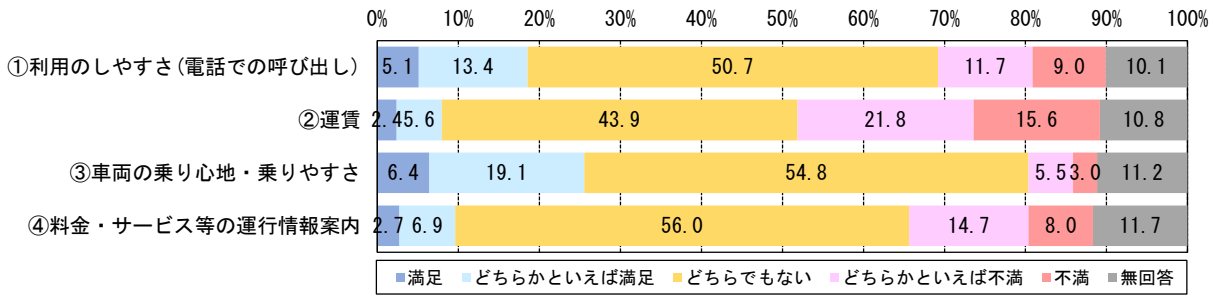
■利用頻度（地区別）



■タクシーを利用しない理由（ｎ＝639）



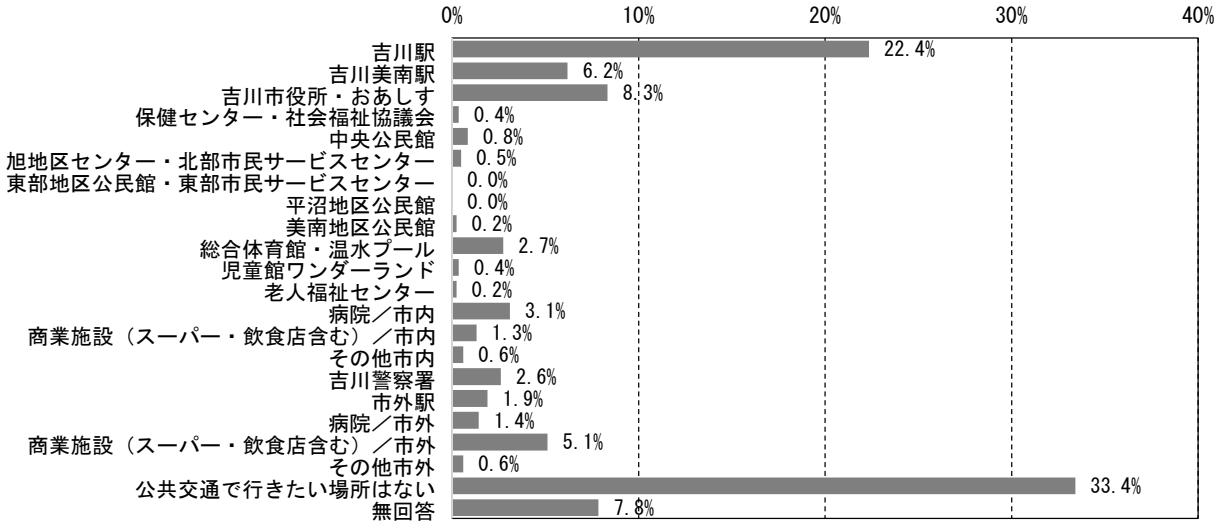
■タクシーの運行サービス満足度

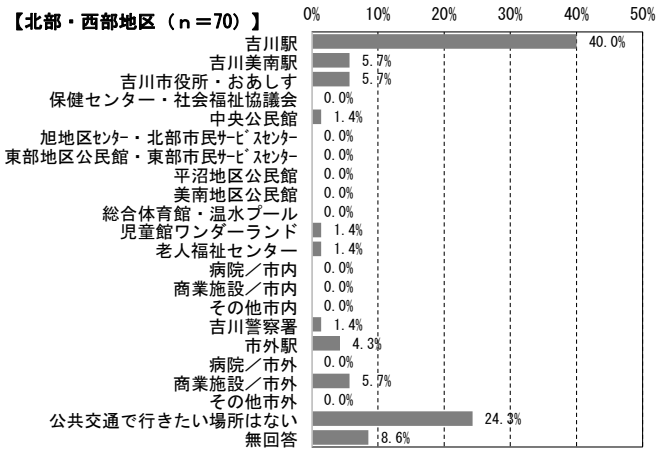


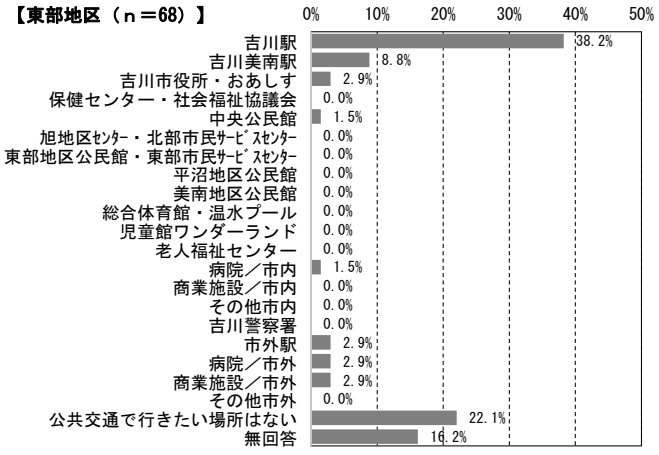
⑦公共交通の利用意向

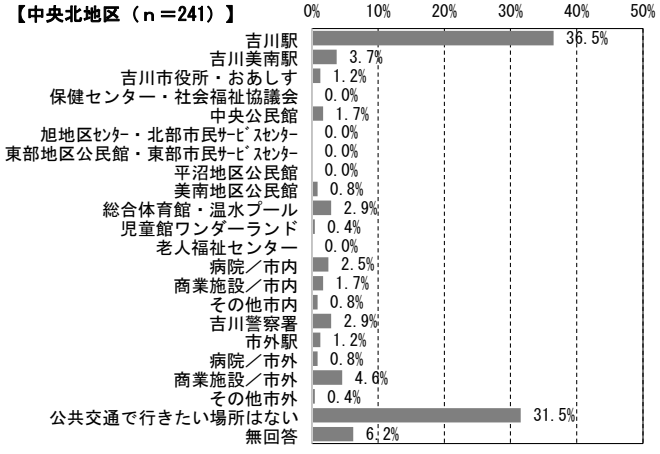
○公共交通（路線バス等）で行きたいと思う場所は、「吉川駅（22.4%）」、「吉川市役所・おあしす（8.3%）」、「吉川美南駅（6.2%）」の順で多く、地区別に見ると、北部・西部地区、東部地区、中央北地区及び中央南地区で「吉川駅」が、吉川南地区で「吉川市役所・おあしす」が最も多い。

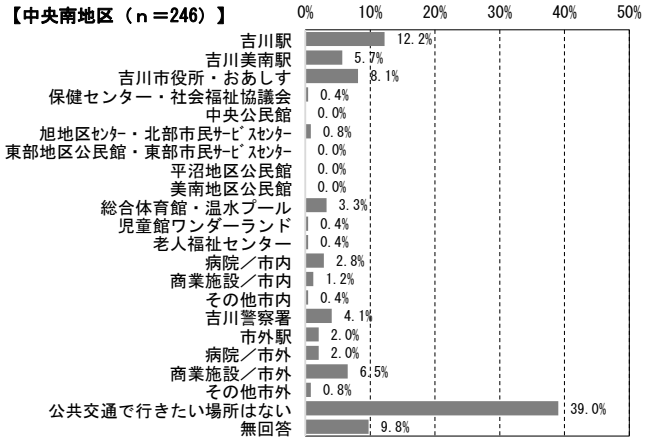
■公共交通（路線バス等）で行きたいと思う場所

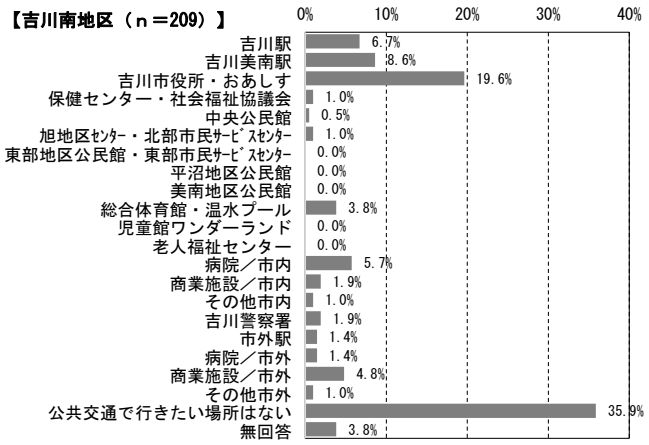








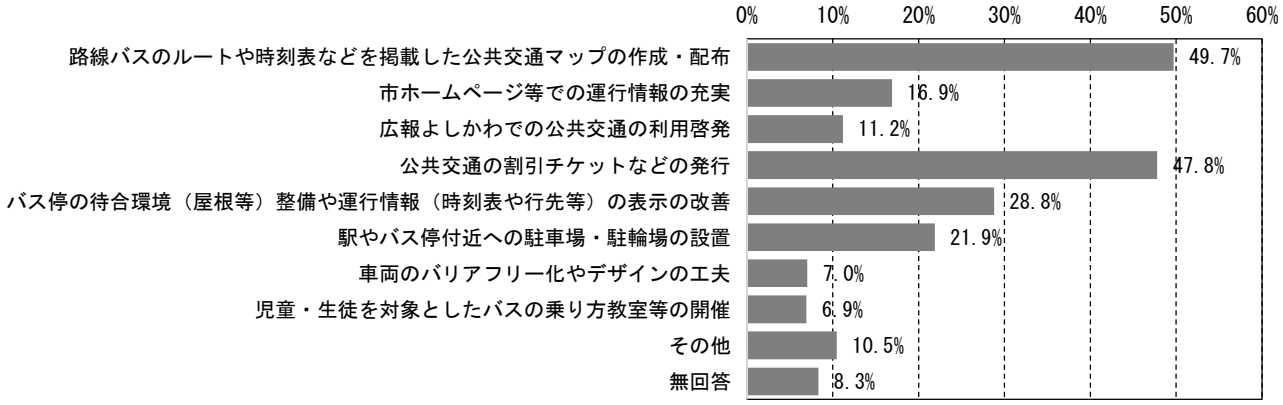




⑧今後の公共交通の効果的な取組み

○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（49.7%）」、「公共交通の割引チケットなどの発行（47.8%）」、「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（28.8%）」の順で多い。

■今後の公共交通の効果的な取組み



5. 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

(1)分析結果（概要）

＜利用実態＞

○タクシー利用料金助成事業の利用状況は、鉄道駅を除く市内間での移動が 47.0%、吉川駅・吉川美南駅に係る移動が、31.5%、市外移動が 21.4%となっている。

○市外への移動を見ると、旭地区居住者は松伏町（14.6%）へ、三輪野江地区居住者は三郷市（12.6%）へ、吉川地区居住者は越谷市（4.1%）への移動が多い状況となっている。

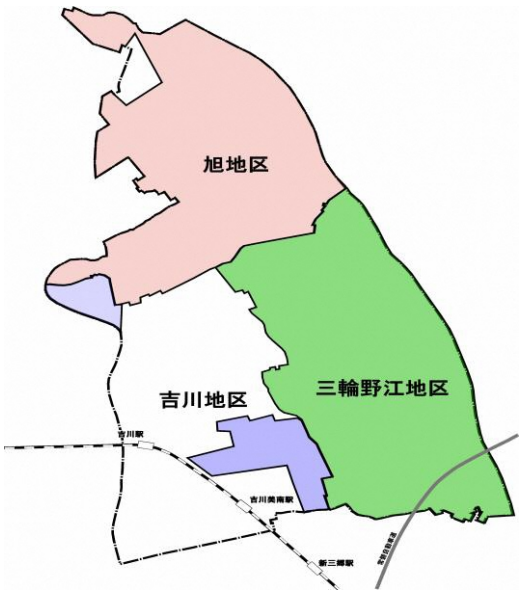
○利用目的が把握できたものでは、通院が 15.0%、買物が 3.7%、公共施設利用が 1.1%となっており、利用時間帯は、9～11 時が最も多く、日中時間帯の 9～17 時で 84.1%を占めている。

＜利用状況＞

○平均メーター料金が 1,854 円、平均利用枚数が 2.5 枚、平均乗車人数が 1.26 人となっており、平均メーター料金は旭地区が 1,948 円と高くなっている。

○年間利用枚数は、平均値が 28.9 枚、中央値が 36 枚で、地区別に見ると、各地区とも同程度となっている。

■対象地域及び地区区分図



対象地域		
大字上内川	大字関新田	大字中島
大字下内川	関新田一丁目	中島一丁目
大字八子新田	関新田二丁目	中島二丁目
大字鍋小路	大字上笹塚	中島三丁目
大字川藤	上笹塚一丁目	大字二ツ沼
大字南広島	上笹塚二丁目	二ツ沼一丁目
大字拾壱軒	上笹塚三丁目	二ツ沼二丁目
大字三輪野江	大字会野谷	大字平方新田
三輪野江一丁目	会野谷一丁目	大字深井新田
三輪野江二丁目	会野谷二丁目	大字須賀
大字土場	中井一丁目	大字川野（中川より西側の地域に限る。）
大字飯島	中井二丁目	大字高富
大字半割	中井三丁目	大字高久（市街化区域除く。）
大字加藤	大字鹿見塚	大字中曽根（市街化区域除く。）
大字吉屋	大字皿沼	大字道庭（市街化区域除く。）
吉屋一丁目	皿沼一丁目	大字富新田（市街化区域除く。）
吉屋二丁目	皿沼二丁目	大字木売新田

(2)分析結果（詳細）

■タクシー利用料金助成事業の利用実績

	旭地区	三輪野江地区	吉川地区	全体
対象者数	926 人	1,012 人	266 人	2,204 人
交付者数	342 人	392 人	119 人	853 人
合計交付枚数	19,192 枚	21,948 枚	6,788 枚	47,928 枚
合計利用枚数	11,742 枚	13,540 枚	4,119 枚	29,401 枚
平均メーター料金	1,947.5 円	1,897.5 円	1,482.2 円	1,854.0 円
平均利用枚数	2.7 枚	2.4 枚	2.2 枚	2.5 枚
平均乗車人数	1.22 人	1.27 人	1.31 人	1.26 人
1人当たり平均乗車回数	9.1 回	9.0 回	10.9 回	9.3 回

■居住者乗降状況

【全地区居住者乗降状況】

		降車場所										
		旭地区	三輪野江地区	吉川地区	吉川駅	美南駅	越谷	三郷市	松伏町	野田市	その他	合計
乗車場所	旭地区	144	88	533	87		114	17	167	67	6	1,223
	三輪野江地区	88	292	778	177	7	34	190	9	14	9	1,598
	吉川地区	682	827	986	204	4	82	67	26	2	1	2,881
	吉川駅	748	926	791	3	1	21	52	10		9	2,561
	美南駅	1	7	2	1			3				14
	越谷市	136	21	63	6		16	1	6		1	250
	三郷市	15	467	55	18	1	1	23			1	581
	松伏町	177	5	8			3		8			201
	野田市	59	4	5					1	1		70
	その他	6	5	1								12
	合計	2,056	2,642	3,222	496	13	271	353	227	84	27	9,391

		降車場所										
		旭地区	三輪野江地区	吉川地区	吉川駅	美南駅	越谷	三郷市	松伏町	野田市	その他	合計
乗車場所	旭地区	1.5%	0.9%	5.7%	0.9%		1.2%	0.2%	1.8%	0.7%	0.1%	13.0%
	三輪野江地区	0.9%	3.1%	8.3%	1.9%	0.1%	0.4%	2.0%	0.1%	0.1%	0.1%	17.0%
	吉川地区	7.3%	8.8%	10.5%	2.2%	0.0%	0.9%	0.7%	0.3%	0.0%	0.0%	30.7%
	吉川駅	8.0%	9.9%	8.4%	0.0%	0.0%	0.2%	0.6%	0.1%		0.1%	27.3%
	美南駅	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%			0.0%				0.1%
	越谷市	1.4%	0.2%	0.7%	0.1%		0.2%	0.0%	0.1%		0.0%	2.7%
	三郷市	0.2%	5.0%	0.6%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%			0.0%	6.2%
	松伏町	1.9%	0.1%	0.1%			0.0%		0.1%			2.1%
	野田市	0.6%	0.0%	0.1%					0.0%	0.0%		0.7%
	その他	0.1%	0.1%	0.0%								0.1%
	合計	21.9%	28.1%	34.3%	5.3%	0.1%	2.9%	3.8%	2.4%	0.9%	0.3%	100.0%

居住地	市内間移動		市内鉄道駅又は駅周辺利用		市外移動		合計
旭	1,597	44.1%	1,078	29.8%	948	26.2%	3,623
三輪野江	2,094	48.1%	1,363	31.3%	896	20.6%	4,353
吉川	727	51.4%	518	36.6%	170	12.0%	1,415
全体	4,418	47.0%	2,959	31.5%	2,014	21.4%	9,391

【旭地区居住者乗降状況】

		降車場所										
		旭地区	三輪野江地区	吉川地区	吉川駅	美南駅	越谷	三郷市	松伏町	野田市	その他	合計
乗車場所	旭地区	141	50	500	80		111	16	166	67	6	1,137
	三輪野江地区	50	10	26	13		2	4	1			106
	吉川地区	658	24	138	37	1	21	11	21	1	1	913
	吉川駅	677	51	215	1		12	21	7		8	992
	美南駅	1	1	1								3
	越谷市	133	3	19	2		7		6			170
	三郷市	14	11	4	4	1		5			1	40
	松伏町	175		8			1		8			192
	野田市	59		3					1	1		64
	その他	6										6
	合計	1,914	150	914	137	2	154	57	210	69	16	3,623

		降車場所										
		旭地区	三輪野江地区	吉川地区	吉川駅	美南駅	越谷	三郷市	松伏町	野田市	その他	合計
乗車場所	旭地区	3.9%	1.4%	13.8%	2.2%		3.1%	0.4%	4.6%	1.8%	0.2%	31.4%
	三輪野江地区	1.4%	0.3%	0.7%	0.4%		0.1%	0.1%	0.0%			2.9%
	吉川地区	18.2%	0.7%	3.8%	1.0%	0.0%	0.6%	0.3%	0.6%	0.0%	0.0%	25.2%
	吉川駅	18.7%	1.4%	5.9%	0.0%		0.3%	0.6%	0.2%		0.2%	27.4%
	美南駅	0.0%	0.0%	0.0%								0.1%
	越谷市	3.7%	0.1%	0.5%	0.1%		0.2%		0.2%			4.7%
	三郷市	0.4%	0.3%	0.1%	0.1%	0.0%		0.1%			0.0%	1.1%
	松伏町	4.8%		0.2%			0.0%		0.2%			5.3%
	野田市	1.6%		0.1%					0.0%	0.0%		1.8%
	その他	0.2%										0.2%
	合計	52.8%	4.1%	25.2%	3.8%	0.1%	4.3%	1.6%	5.8%	1.9%	0.4%	100.0%

	旭地区	12.4%	4.4%	44.0%	7.0%	0.0%	9.8%	1.4%	14.6%	5.9%	0.5%	100.0%

【三輪野江地区居住者乗降状況】

		降車場所										
		旭地区	三輪野江地区	吉川地区	吉川駅	美南駅	越谷	三郷市	松伏町	野田市	その他	合計
乗車場所	旭地区	1	38	17	5		2	1				64
	三輪野江地区	38	281	725	162	7	31	183	8	14	9	1,458
	吉川地区	10	768	216	35		25	21	4	1		1,080
	吉川駅	50	845	250	1	1	8	20	1			1,176
	美南駅		5	1	1			2				9
	越谷市	1	17	11	3		7					39
	三郷市	1	447	30	13		1	15				507
	松伏町	2	5				2					9
	野田市		4	2								6
	その他		5									5
	合計	103	2,415	1,252	220	8	76	242	13	15	9	4,353

		降車場所										
		旭地区	三輪野江地区	吉川地区	吉川駅	美南駅	越谷	三郷市	松伏町	野田市	その他	合計
乗車場所	旭地区	0.0%	0.9%	0.4%	0.1%		0.0%	0.0%				1.5%
	三輪野江地区	0.9%	6.5%	16.7%	3.7%	0.2%	0.7%	4.2%	0.2%	0.3%	0.2%	33.5%
	吉川地区	0.2%	17.6%	5.0%	0.8%		0.6%	0.5%	0.1%	0.0%		24.8%
	吉川駅	1.1%	19.4%	5.7%	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%	0.0%			27.0%
	美南駅		0.1%	0.0%	0.0%			0.0%				0.2%
	越谷市	0.0%	0.4%	0.3%	0.1%		0.2%					0.9%
	三郷市	0.0%	10.3%	0.7%	0.3%		0.0%	0.3%				11.6%
	松伏町	0.0%	0.1%				0.0%					0.2%
	野田市		0.1%	0.0%								0.1%
	その他		0.1%									0.1%
	合計	2.4%	55.5%	28.8%	5.1%	0.2%	1.7%	5.6%	0.3%	0.3%	0.2%	100.0%

	三輪野江地区	2.6%	19.3%	49.7%	11.1%	0.5%	2.1%	12.6%	0.5%	1.0%	0.6%	100.0%

【吉川地区居住者乗降状況】

		降車場所										
		旭地区	三輪野江地区	吉川地区	吉川駅	美南駅	越谷	三郷市	松伏町	野田市	その他	合計
乗車場所	旭地区	2		16	2		1		1			22
	三輪野江地区		1	27	2		1	3				34
	吉川地区	14	35	632	132	3	36	35	1			888
	吉川駅	21	30	326	1		1	11	2		1	393
	美南駅		1					1				2
	越谷市	2	1	33	1		2	1			1	41
	三郷市		9	21	1			3				34
	松伏町											0
	野田市											0
	その他			1								1
	合計	39	77	1,056	139	3	41	54	4	0	2	1,415

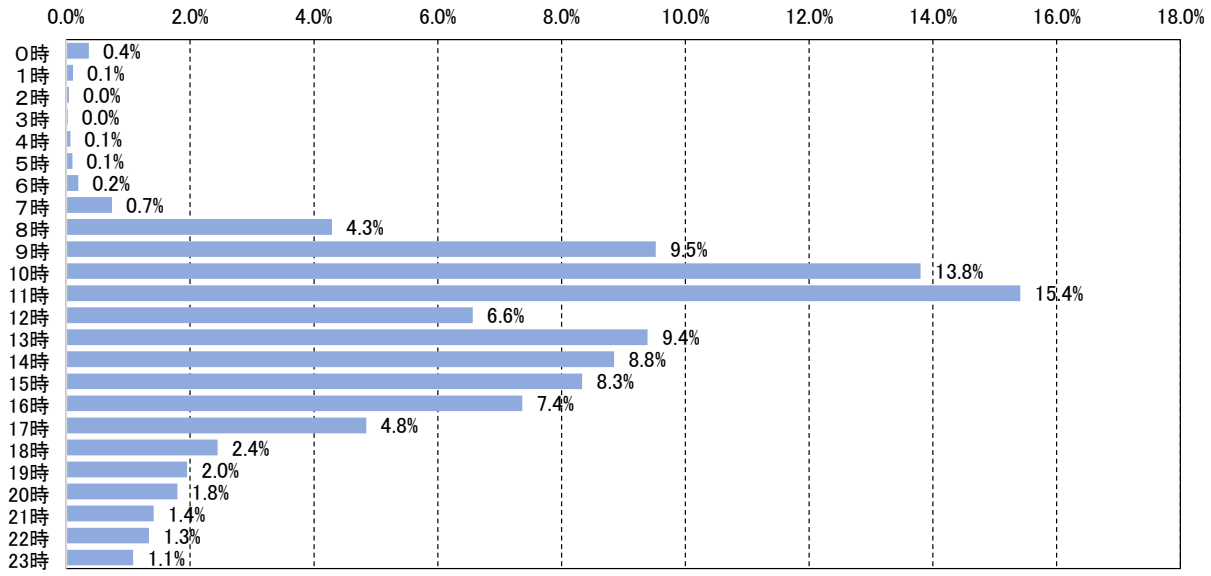
		降車場所										
		旭地区	三輪野江地区	吉川地区	吉川駅	美南駅	越谷	三郷市	松伏町	野田市	その他	合計
乗車場所	旭地区	0.1%		1.1%	0.1%		0.1%		0.1%			1.6%
	三輪野江地区		0.1%	1.9%	0.1%		0.1%	0.2%				2.4%
	吉川地区	1.0%	2.5%	44.7%	9.3%	0.2%	2.5%	2.5%	0.1%			62.8%
	吉川駅	1.5%	2.1%	23.0%	0.1%		0.1%	0.8%	0.1%		0.1%	27.8%
	美南駅		0.1%					0.1%				0.1%
	越谷市	0.1%	0.1%	2.3%	0.1%		0.1%	0.1%			0.1%	2.9%
	三郷市		0.6%	1.5%	0.1%			0.2%				2.4%
	松伏町											0.0%
	野田市											0.0%
	その他			0.1%								0.1%
	合計	2.8%	5.4%	74.6%	9.8%	0.2%	2.9%	3.8%	0.3%	0.0%	0.1%	100.0%

	吉川地区	1.6%	3.9%	71.2%	14.9%	0.3%	4.1%	3.9%	0.1%	0.0%	0.0%	100.0%

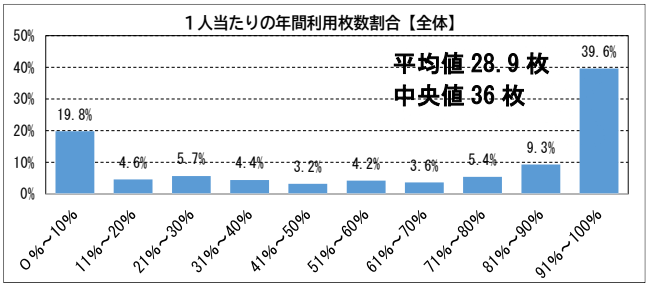
■地区別利用時間帯

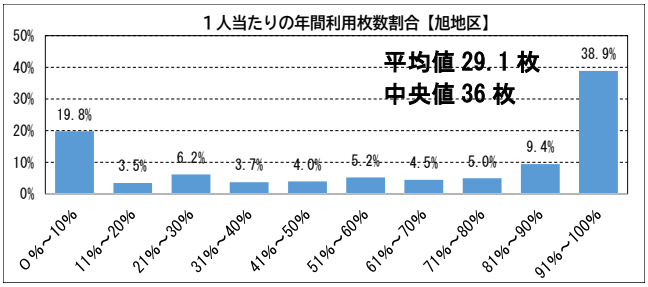
	旭地区		三輪野江地区		吉川地区		全体	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
0～2時	19	0.5%	25	0.6%	4	0.3%	48	0.5%
3～5時	5	0.1%	12	0.3%	0	0.0%	17	0.2%
6～8時	178	4.9%	209	4.8%	102	7.3%	489	5.2%
9～11時	1,494	41.3%	1,551	35.8%	580	41.3%	3,625	38.7%
12～14時	873	24.1%	1,090	25.1%	354	25.2%	2,317	24.8%
15～17時	684	18.9%	978	22.6%	259	18.4%	1,921	20.5%
18～20時	218	6.0%	292	6.7%	70	5.0%	580	6.2%
21～23時	144	4.0%	177	4.1%	37	2.6%	358	3.8%
計	3,615	100.0%	4,334	100.0%	1,406	100.0%	9,355	100.0%

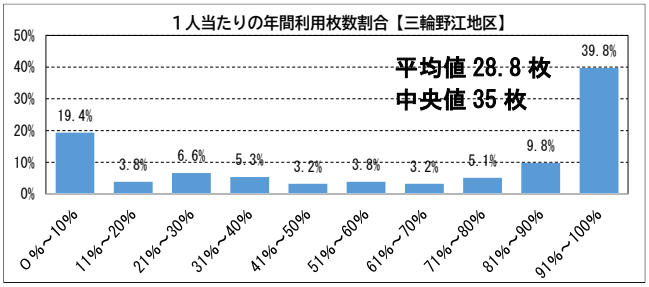
■利用時間帯（全体）

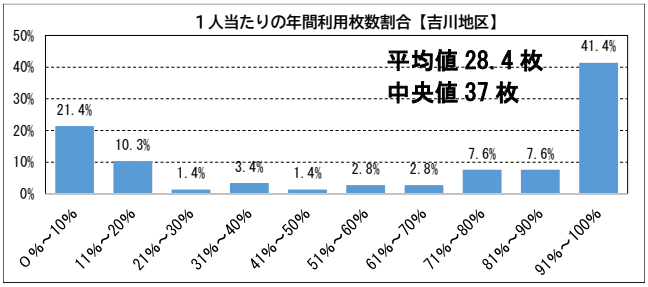


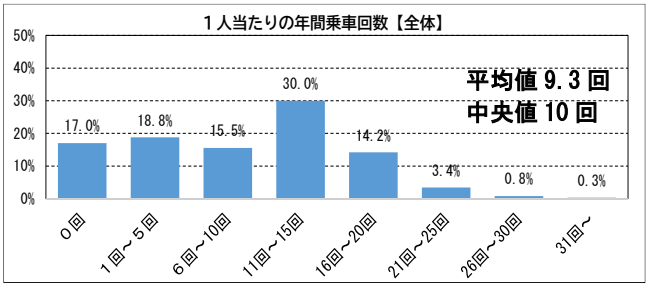
■1 人当たり年間利用枚数割合

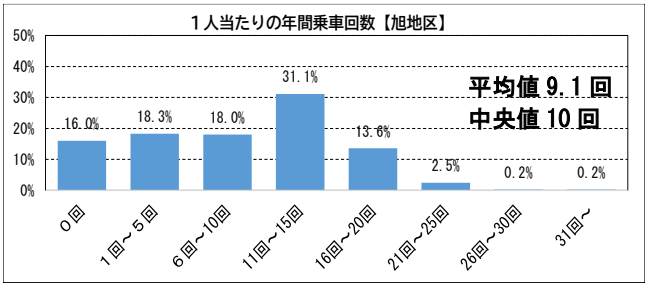


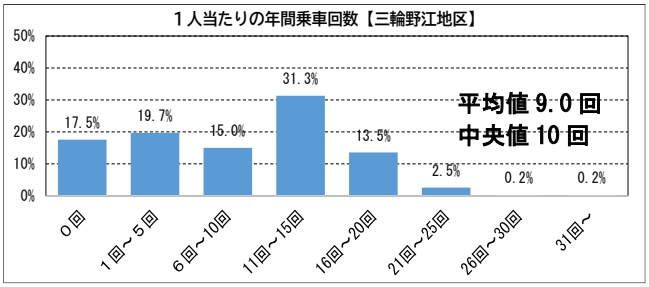


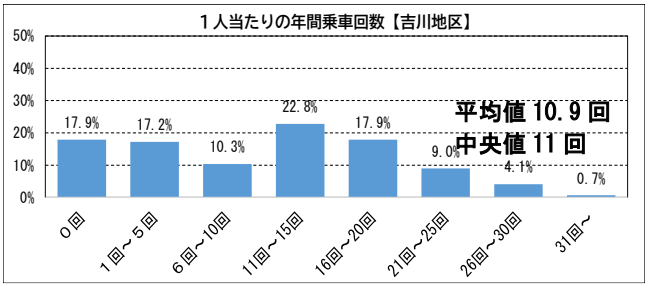




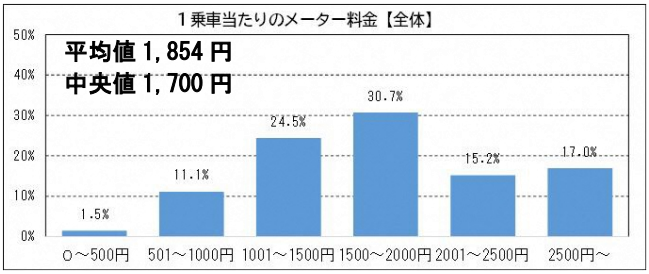


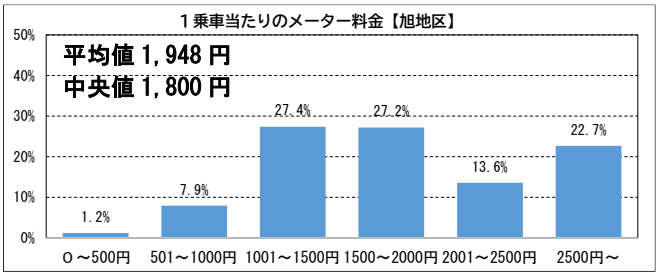


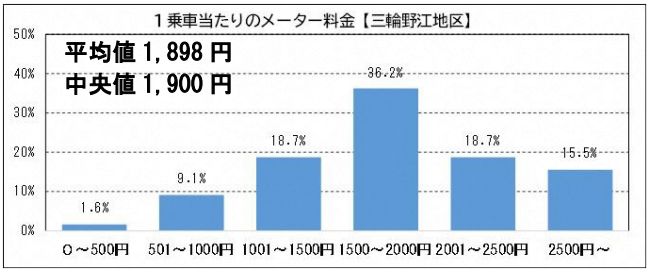


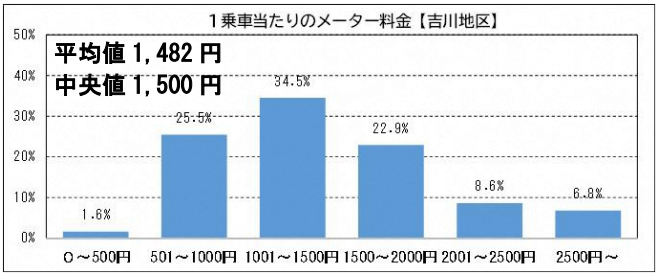


■1 乗車当たりメーター料金









■利用目的（主な行き先を抜粋）

【通院目的】

自治体名	場所	旭地区		三輪野江地区		吉川地区		全体	
吉川市	吉川中央総合病院	176	4.8%	346	7.9%	112	7.9%	634	6.7%
	儀久クリニック	99	2.7%	45	1.0%	9	0.6%	153	1.6%
	メディカルマイ	52	1.4%	36	0.8%	15	1.1%	103	1.1%
	吉川整形外科	15	0.4%	11	0.2%	3	0.2%	29	0.3%
	土屋医院		0.0%	25	0.6%		0.0%	25	0.3%
	埼葛クリニック	10	0.3%	4	0.1%	9	0.6%	23	0.2%
	仁クリニック	6	0.2%	8	0.2%	6	0.4%	20	0.2%
	宮崎歯科	9	0.2%	10	0.2%		0.0%	19	0.2%
	中村病院	15	0.4%	4	0.1%		0.0%	19	0.2%
	さくら医院	12	0.3%	2	0.0%	4	0.3%	18	0.2%
	みわのえ整形外科		0.0%	14	0.3%	1	0.1%	15	0.2%
	平栗整骨院	14	0.4%		0.0%	1	0.1%	15	0.2%
	いで眼科	2	0.1%	8	0.2%	2	0.1%	12	0.1%
	いいじま整骨院	6	0.2%	4	0.1%		0.0%	10	0.1%
	相羽医院	8	0.2%	1	0.0%		0.0%	9	0.1%
	そめや整形外科	5	0.1%	3	0.1%		0.0%	8	0.1%
	村瀬整骨院	1	0.0%	7	0.2%		0.0%	8	0.1%
	三宅クリニック		0.0%	3	0.1%	2	0.1%	5	0.1%
	飯島整骨院	2	0.1%	3	0.1%		0.0%	5	0.1%
	その他	9	0.2%	21	0.5%	7	0.5%	37	0.4%
越谷市	越谷市立病院	34	0.9%	16	0.4%	14	1.0%	64	0.7%
	獨協医科大学病院	11	0.3%	3	0.1%	6	0.4%	20	0.2%
	その他	8	0.2%	5	0.1%	4	0.3%	17	0.2%
松伏町	筑波病院	15	0.4%		0.0%		0.0%	15	0.2%
	あすか病院	8	0.2%	2	0.0%		0.0%	10	0.1%
	その他	5	0.1%		0.0%		0.0%	5	0.1%
三郷市	三郷中央総合病院		0.0%	35	0.8%	1	0.1%	36	0.4%
	三愛会総合病院	11	0.3%	13	0.3%	5	0.4%	29	0.3%
	協立病院		0.0%	14	0.3%		0.0%	14	0.1%
	健和病院	1	0.0%	8	0.2%		0.0%	9	0.1%
	その他		0.0%	9	0.2%		0.0%	9	0.1%
野田市	キッコーマン病院	7	0.2%		0.0%		0.0%	7	0.1%
	門倉医院	6	0.2%		0.0%		0.0%	6	0.1%
	石井医院	5	0.1%		0.0%		0.0%	5	0.1%
	その他	5	0.1%	1	0.0%		0.0%	6	0.1%
その他		2	0.1%	1	0.0%		0.0%	3	0.0%
小計		559	15.2%	662	15.0%	201	14.1%	1,422	15.0%

【買物目的】

自治体名	場所	旭地区		三輪野江地区		吉川地区		全体	
吉川市	ウニクス	36	1.0%	78	1.8%	15	1.1%	129	1.4%
	駅前ライフ	17	0.5%	17	0.4%	15	1.1%	49	0.5%
	コモディイイダ	30	0.8%	7	0.2%		0.0%	37	0.4%
	マルサン	2	0.1%	13	0.3%	3	0.2%	18	0.2%
	カマニ	2	0.1%	11	0.2%	3	0.2%	16	0.2%
	イオン吉川美南	2	0.1%	7	0.2%	1	0.1%	10	0.1%
	Big-A	3	0.1%	2	0.0%		0.0%	5	0.1%
	その他	6	0.2%	7	0.2%	5	0.4%	18	0.2%
越谷市	レイクタウン	15	0.4%	11	0.2%	5	0.4%	31	0.3%
松伏町	いなげや	21	0.6%		0.0%		0.0%	21	0.2%
三郷市	ピアラシティ	1	0.0%	2	0.0%	2	0.1%	5	0.1%
	その他		0.0%	4	0.1%		0.0%	4	0.0%
その他		5	0.1%	1	0.0%		0.0%	6	1.1%
小計		140	3.8%	160	3.6%	49	3.4%	349	3.7%

【公共施設目的】

自治体名	場所	旭地区		三輪野江地区		吉川地区		全体	
吉川市	市役所	13	0.4%	20	0.5%	11	0.8%	44	0.5%
	中央公民館	9	0.2%	16	0.4%	6	0.4%	31	0.3%
	おあしす	0	0.0%	2	0.0%	0	0.0%	2	0.0%
	総合体育館	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	保健センター	5	0.1%	5	0.1%	1	0.1%	11	0.1%
	老人センター	0	0.0%	11	0.2%	8	0.6%	19	0.2%

6. 路線バス利用者アンケート調査結果

(1)実施概要

目的	路線バスの利用状況や利用の実態、利用者からの評価等を把握するため、本調査を実施した。
期間	平日：令和 6 年 9 月 25 日(水)7 時から 21 時まで 土曜日：令和 6 年 9 月 14 日(土)7 時から 21 時まで
対象者	吉川駅(北口・南口)・吉川美南駅の路線バス利用者(回収状況：839 票)
実施方法	調査員による直接ヒアリング＋郵送回収

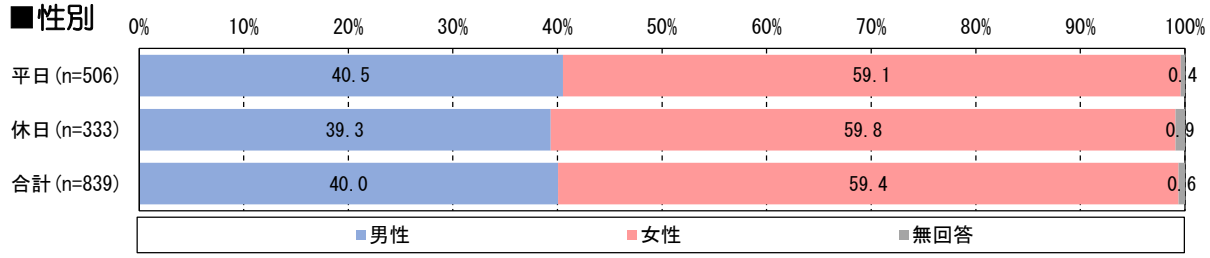
(2)回答者の属性

○性別は「女性」が約 6 割と多く、年齢は、幅広い年代で回答している。

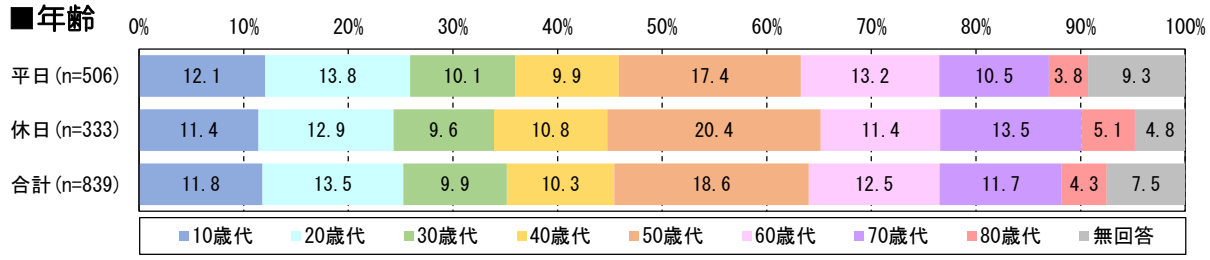
○職業は、「会社員・公務員・団体職員」が 42.7%と最も多く、次いで「パート・アルバイト(学生を除く)」(17.3%)となっている。

○住まいは、「吉川市内」が 65.7%、「吉川市外」が 32.2%で、吉川市外は近隣の三郷市や松伏町、越谷市等が多い。

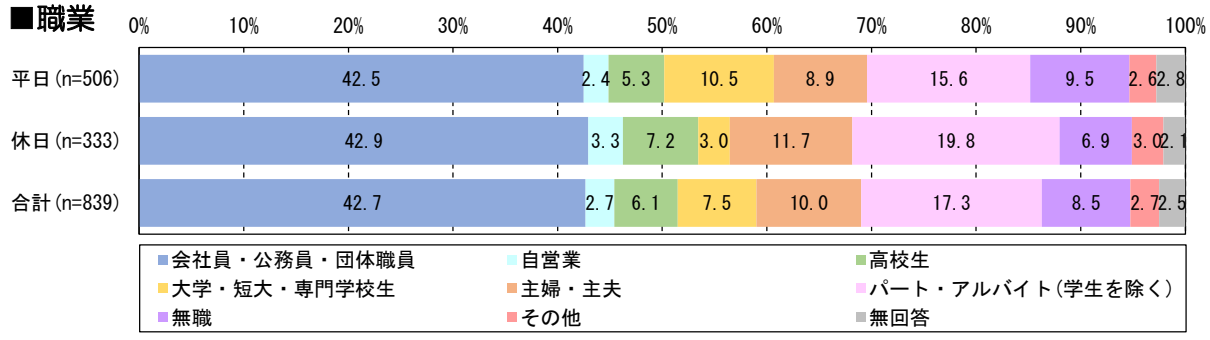
■性別



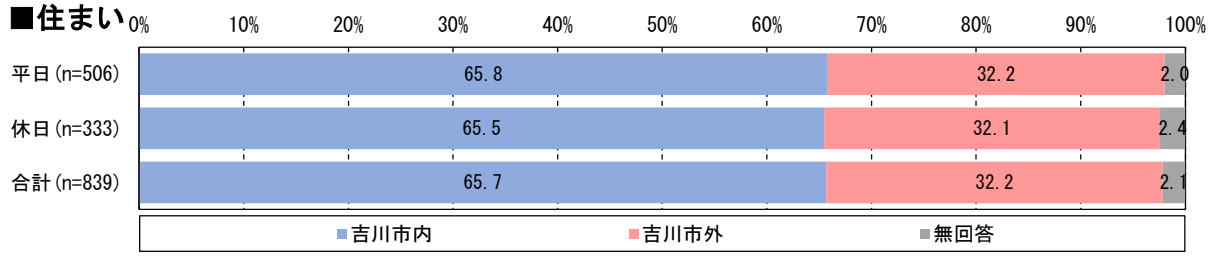
■年齢



■職業



■住まい



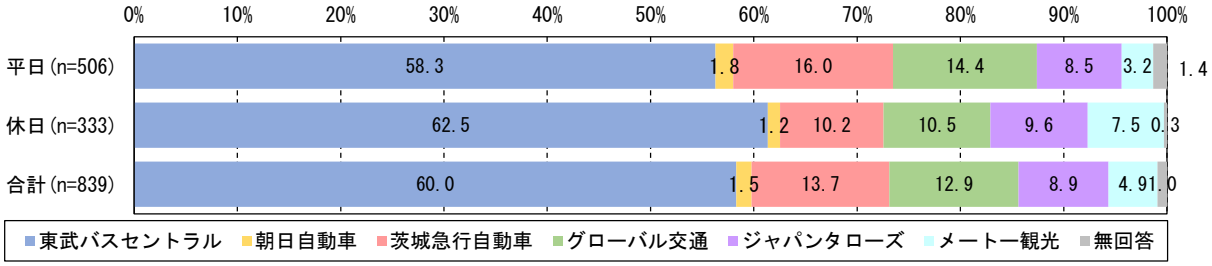
(3)実施結果

①路線バスの利用状況

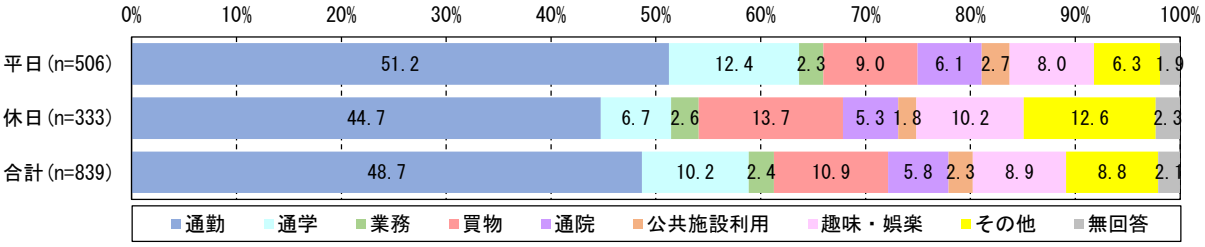
○主な利用目的は、「通勤」が 48.7%と最も多く、次いで「買物(10.9%)」、「通学(10.2%)」となっており、主な目的地は、「吉川市内」が 51.6%、「吉川市外」が 43.6%と、市内だけではなく、市外への利用も多い。

○利用頻度は、利用目的に対応し、「週に 5 日以上」が 40.5%と最も多く、次いで「週に 3～4 日(21.6%)」、「週に 1～2 日(13.9%)」となっている。

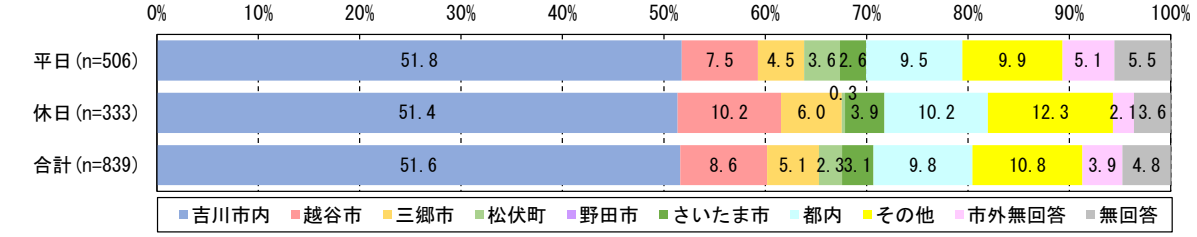
■利用したバス会社



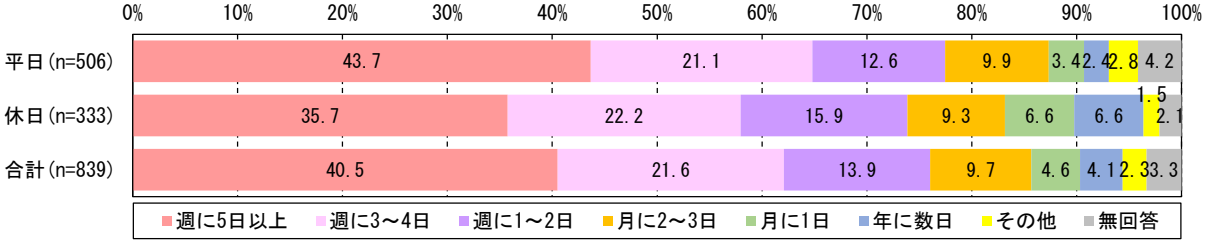
■主な利用目的



■主な目的地



■利用頻度

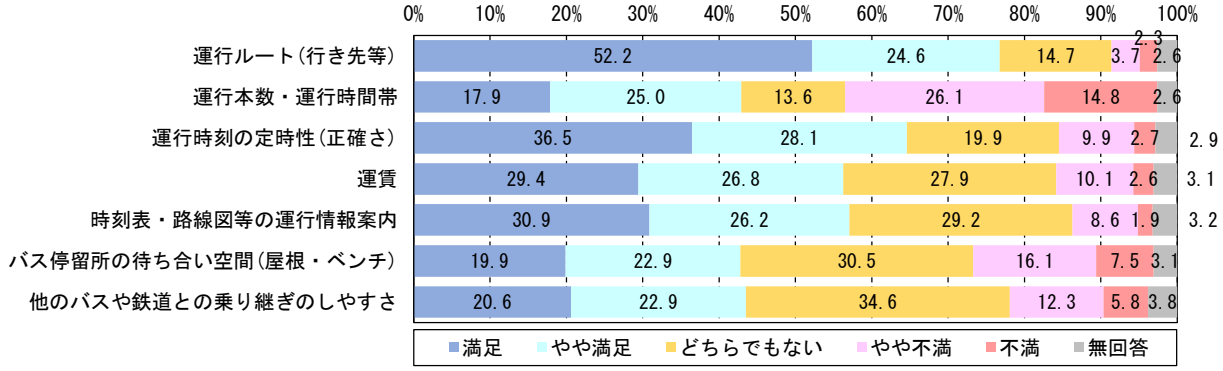


②運行サービス満足度

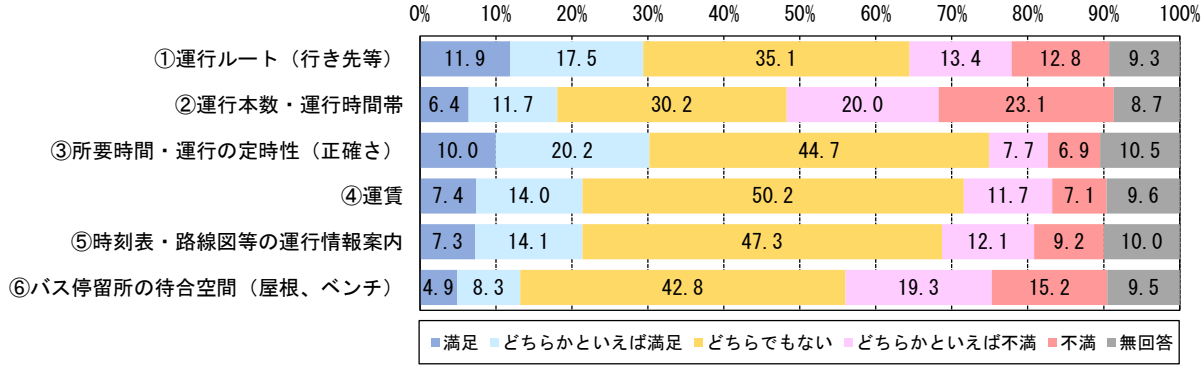
○運行サービス満足度は、運行ルート(行き先等)で「満足」「やや満足」と回答した割合が 76.8%と多く、運行本数・運行時間帯で「不満」「やや不満」の割合が 40.9%と多い。

○交通ニーズ調査と比較すると、相対的に「満足」「やや満足」と回答した割合が多く、「どちらでもない」が少ない。

■運行サービス満足度



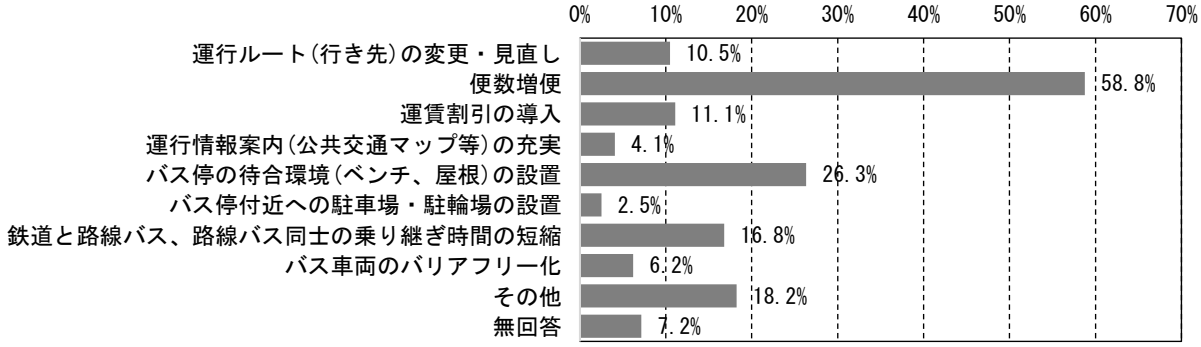
（参考）交通ニーズ調査・運行サービス満足度



③路線バスの利用環境を向上するための有効な取組

○路線バスの利用環境を向上するための有効な取組について伺ったところ、「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%)」となっており、「その他」の大半は「特になし」の回答となっている。

■路線バスの利用環境を向上するための有効な取組



7. 関係者ヒアリング（交通事業者ヒアリング）

(1)実施概要

目的	交通事業者を対象に、定性的な利用特性や、現在抱えている課題、利用者などから寄せられている意見・要望などを把握するため、本調査を実施した。
対象者	【鉄道事業者】東日本旅客鉄道㈱ 【路線バス事業者】朝日自動車㈱、茨城急行自動車㈱、㈱グローバル交通、㈱ジャパンタローズ、東武バスセントラル㈱、メートー観光㈱ 【タクシー事業者】鳩交通㈲
実施方法	メールによる配布、回収（調査期間…令和 6 年 7 月下旬～8 月上旬）

(2)実施結果

＜鉄道＞

①鉄道利用者の特性や傾向（平休日別、時間帯別）について
②利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について

○吉川駅、吉川美南駅ともに 7～9 時は通勤者、高齢者等が、9 時～は高齢者等が多い。
○2023 年度乗車人員実績…吉川駅 16,194 人（対前年 103.4%）、吉川美南駅 6,315 人（対前年 106.9%）。

③吉川市内の駅利用者、市民、企業等から寄せられている声（意見・要望）等について

○吉川美南駅前からバス、タクシーを増便して欲しい。

＜路線バス＞

①路線バス利用者の特性や傾向利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について
②利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について

○吉川駅北口ロータリー内での駐停車に係る一般車のマナーが悪い。
○コロナ禍が落ち着き、リモートワークが減って利用者が増えたが、リモートが定着し、コロナ禍前ほどの利用者はない。
○コロナ禍で、利用者が2割弱減少したままの状態。
○利用者のほとんどは工業団地への通勤者で、運行開始以降、客層の変化はない。
○コロナ禍の影響に伴い、需要は 7 割程度に低下したが、五類へ移行後、8～9 割に戻りつつある。しかしながら、在宅ワークへの移行で通勤利用者がコロナ禍前に比べ減少。また、コロナ禍前に比べ、深夜時間帯（22 時以降）の利用者も減少しているが、吉川市内の深夜時間帯は他市に比べて多い。
○平日は通勤者が多いが、土日祝は利用者が少ない。

③利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

○バスの遅延が多い。
○新川橋から岩平にかけて、下り線でバスを降車した際、横断しづらい等の意見が以前あった（最近は意見等なし）。
○工業団地の利用者から要望を募り、ダイヤ改正を実施（2022 年 10 月改正）※発車時間などの意見をダイヤに反映。
○利用者からは交通系ICカードの導入に対する要望はあるものの、保有台数が少なく、1 台当たりの費用対効果を考慮すると、導入は難しい。
○車椅子利用者から、市役所・おあしす前、吉川団地東、南中学校入口バス停に切れ込みがなく、乗車しづらいとのご意見があった。
○雨天時、朝の通勤時間帯において、市役所線はネオポリス入口から満車となり、その先のバス停で乗れなかったため、増便して欲しい。
○運行本数の増便や、運行維持のために運賃の値上げを打診される。

④路線バスの走行環境について

○ショッピングモール周辺の渋滞（越谷レイクタウンなど）。
○新三郷駅前の交通渋滞による遅延（土日祝）。
○通勤時間帯の自転車の飛び出しが多く危険（逆走もいる）。
○ぺんてる㈱の信号（県道 67 号線）を左折し、いちょう通りに入るT字路の横断歩道脇にある標識が横断歩道近くにあるため、バスが右折しにくい（運転手より数件報告あり）。特に、朝の時間帯は交通量が多く、T字路の道路標識や停止線が交差点近くであるため、下げて欲しい。
○道路沿線の草木について、路線バスと接触するため、維持管理を行って欲しい。
○ダイソー吉川栄町店付近交差点は、時差式のため、進行出来るのが 4～5 台程度で夕方 4～6 時に遅延する。
○さくら通りが 2 車線となり、以前発生していた交通渋滞がなくなった。今後については、玉葉橋付近の道路整備後の交通状況が懸念。
○吉川駅北口ロータリー内で一般車が路線バス前に駐停車するなどにより、定時運行を妨げ、バス停への正着ができない。
○吉川団地交通ロータリー内の路面舗装の轍がひどいため、車両が揺れてしまう。

⑤運行や経営上の課題・問題点（利用者の減少、職員不足等）について

○運転手不足。
○運転手の確保が難しく、少子化・コロナ禍による利用者の減少に伴い、収益が減少。
○燃料費の高騰による運営コストの増加。
○事業者側で免許取得費用の負担を行っているものの、拘束時間が長いことや、給与面で大手バス事業者と比較して厳しいこと等から、採用後も続かない人が多い。
○運転士の他、運行管理者などの事務職も不足しており、営業所運営に課題。
○乗務員の待遇改善・確保、採用コスト、車両・施設への設備投資等において運賃改正を実施する可能性がある。
○5 年後、10 年後、運転手不足により、減便もやむを得なくなる可能性がある。
○運転手募集のため、求人ホームページの掲載として年間 100 万円負担したものの、応募がない。
○運転手不足による通常ダイヤが運行できないこと（平日を土日ダイヤで運行）や、利用者の少なさによる赤字運行。
○今後も持続可能な地域交通を運営していくためには、採算ラインを下回る（利用者が僅少）系統については、減回や廃止などを検討していかなければならない状況は続くことが想定される。

⑥他の交通事業者との連携について、求めたいことや協力できることについて

○自然災害や緊急時における相互協力体制の確立（代替交通手段の提供、避難支援など）。
○バス輸送力は今後、要員不足の影響から赤字路線からの撤退も検討が必要。利用の少ない地区、大型バスが運行できない地区、公共交通不便地域等の輸送については、乗合タクシー等で路線バスと接続するなど連携して欲しい。

⑦地域との連携について、求めたいことや協力できることについて

○採用活動を実施するための掲示スペースなど、採用活動への協力。
○市民との意見交換会やフォーラムを開催し、利用者の声を直接聞く機会や、バス利用者や地域住民を対象にしたアンケート調査を実施し、サービス改善のための意見収集を行う。
○バス車両などに地元企業広告を掲示し、収益を得ると同時に地元企業との関係を強化する。
○利用者を限定すれば特定輸送事業が運行可能。小学校通学専用バスや老人専用市内買物循環バスなど、自治会などで発案し自治体が一部助成するなど。
○バス路線を求める声はあるが、バス停設置の協力がなかなか理解されないことから、インフラの一部として地域に理解して欲しい。

⑧吉川市の計画や施策に提言・期待することや、協働で実施したい取組などについて

〇渋滞対策。
〇吉川駅北口ロータリー改修後の一般車の駐停車についての周知。
〇公共交通利用促進キャンペーンの実施（高齢者などへの無料券の配布や、バス無料デー等）。
〇バスの運行情報をリアルタイムで提供するシステム、スマートフォンアプリの導入。
〇地元の学校との連携による、バス運転士の職業体験プログラムの提供（公共交通の重要性を学ぶ）。
〇路線バス運行経費補助金の算定基準について、実態との乖離が生じているため、改善して欲しい。
〇路線バスではなく、学校での利用など、貸切バスとして運行することで、売上の補填となるため、話があれば協力したい。
〇次世代へ仕事を体験・見学し、幅広い事業への理解を促進する地域交流活動の一環として、バス営業所で楽しみながら学べる企画（職業体験型学習プログラム）を取組み、市・地域の協力を得ながら、小中学校の授業や各自治体主催のイベント等で乗り方教室やバス会社の仕事をPRしたい。

＜タクシー＞

（1）市内タクシー事業者（鳩交通㈲）

①一般タクシーの利用状況、最近の利用者層や動向の変化などについて

○稼働台数は、10～12 時頃、16～18 時頃、19～21 時で多いが、稼働率は5割程度である。
○運転手は各時間帯で不足しており、特に 22～24 時で不足台数が多い。
○乗客数は令和 2 年度以降増加傾向で、乗客に占める吉川市乗降の割合は約6割。
○利用の多い曜日は火、木、金、土。8～14 時で病院利用（60～80 代）、14～20 時で病院や駅（20～80 代）、20～26 時で駅や飲食店（30～70 代）が多い。8～12 時は特に高齢者の病院への利用が多い。

②利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

○電話しても 9～12 時はなかなか出てくれない。

③運行や経営上の課題・問題点などについて

○乗務員の確保。会社規模や給与などの手当、福利厚生などの待遇面などで条件が良い会社を選ぶ人も多く、中小企業は難しい。
○車椅子で乗車可能なUD車両の導入。

④利用促進、利便性向上、収支改善などのために取組んでいることや、今後 5 年間で新たに計画していることについて

○運転手の休憩室やトイレなど福利厚生施設の改善に取り組みたいが、二の足を踏んでいる。

⑤他の交通事業者との連携について、求めたいことや協力できることについて

○助成券の手数料の一元化。（各自治体によって運用が違う。）

⑥地域との連携について、求めたいことや協力できることについて

○草加市ではハローワーク、商工会、市が一体となって、製造業なども含めた中小企業の従業員の確保のための合同説明会を開催しており、このような取組みについて。周知を徹底することが重要。

⑦吉川市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

○近隣市町（吉川市、越谷市、松伏町）と一体となって、各企業の従業員の確保に向けて市民への情報の周知を希望。できれば、採用の条件等を合わせた形で実施して欲しい。

（2）市外タクシー事業者

越谷市…朝日自動車㈱、㈱岩槻タクシー、蒲生交通㈱、㈱越谷タクシー、大都交通㈱、飛鳥交通㈱
松伏町…松伏交通㈲、飛鳥交通㈱
三郷市…㈲彦成タクシー、㈲三郷交通、明治タクシー㈲
野田市…京成タクシーあたご㈱、丸川タクシー㈲

①吉川市内への迎車有無

【アプリによる受付】
越谷市　2 社・松伏町　1社
【松伏町と隣接する地域まで（上内川、下内川、南広島周辺）】
松伏町　1 社
【武蔵野線の南側・三輪野江地区】
三郷市　1 社
【発着のいずれかが野田市】
野田市　1 社

②吉川市タクシー利用料金助成事業の課題や問題点、改善点などについて

○券の色を福祉タクシー券と統一して欲しい。
○助成券の記入事項を福祉券程度にもう少し減らして欲しい。
○三郷市からの利用者は対応可能であるが、吉川市への送迎は対応が難しい。
○タクシー券の拡充（例えば、70 歳以上に配布等）。

③吉川市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

○配車アプリ等で吉川市内から呼ばれた時、吉越橋の混雑から時間帯により車が行きたがらないことが多い。
○公共交通を担うドライバーが不足しているが、公共交通の大切さ、バス・タクシーのドライバーの仕事としての魅力を発信するため、越谷市、松伏町と業界（越谷市、吉川市、松伏町のタクシー事業者）がタイアップしてフェア等を行っているが、吉川市でも加わって欲しい。
○バス、タクシー事業の人員不足解消のため、求人活動などのサポートをして欲しい。

8. 検討体制・経緯

(1)吉川市地域公共交通協議会

（令和７年 11 月１日現在）

No.	団体名等	役職等	氏名	備考
1	朝日自動車株式会社	常務取締役	藤田　直樹	
2	茨城急行自動車株式会社	代表取締役社長	大舘　広知	
3	株式会社グローバル交通	総務部長	田島　文夫	
4	株式会社ジャパンタローズ	代表取締役社長	和佐見　文男	
5	東武バスセントラル株式会社	運輸総括部業務課長	多田　聡	
6	メートー観光株式会社	専務取締役	深井　啓光	
7	東日本旅客鉄道株式会社	吉川美南駅長	木村　俊樹	
8	一般社団法人埼玉県バス協会	専務理事	関根　肇	
9	吉川地区ハイタク協議会		濱野　哲久	
10	東武バスセントラル株式会社 吉川営業所労働組合吉川分会	分会長	水野　雅通	
11	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局	首席運輸企画専門官	高木　純子	
12	埼玉県企画財政部交通政策課	主幹	西野　常博	
13	埼玉県越谷県土整備事務所	道路相談担当部長	増田　孝一	
14	埼玉県警察吉川警察署	交通課長	北沢　一樹	
15	福島大学　経済経営学類 前橋工科大学　学術研究院	教授 特任教授	吉田　樹	会長
16	旭自治連合会	自治会長	鎌滝　和夫	
17	吉川南部自治連合会	自治会長	中村　明	
18	公募市民		戸張　加代子	
19	吉川市役所	政策室長	浅水　明彦	
20		都市計画部長	中村　喜光	
21		都市建設部長	荒川　泰弘	
22	民生委員･児童委員協議会	民生委員･児童委員	柳沢　勝雄	
23	障がい者の地域での生活を考える検討会議	委員長	星座　正俊	
24	NPO 法人たすけあい･よしかわ	代表理事	野田　妙子	

(2)検討経緯

吉川市地域公共交通協議会における協議内容は下記のとおり。

開催日	議題
令和 5 年 10 月 20 日	◯ 吉川市地域公共交通協議会の運営規程(案)及び会議傍聴要領(案)について ◯ 吉川市地域公共交通計画の作成について ◯ 交通ニーズ調査の実施について
令和 6 年 7 月 9 日	◯ 吉川市地域公共交通計画の策定について ・令和 6 年度の計画策定スケジュールについて ・吉川市交通ニーズ調査の結果について ・今後の調査について
令和 6 年 11 月 12 日	◯ 吉川市地域公共交通計画の策定について ・地域及び公共交通の現状整理について ・市民の移動実態及びニーズの把握について ・現状と課題の整理について
令和 7 年 3 月 26 日	◯ 吉川市地域公共交通計画の策定について基本的な方針(案)について
令和 7 年 8 月 8 日	◯ 吉川市地域公共交通計画(素案)について
令和 7 年 11 月 13 日	◯ 吉川市地域公共交通計画(原案)について
令和 8 年 1 月 27 日	◯ 吉川市地域公共交通計画(案)に係るパブリックコメントについて ◯ 吉川市地域公共交通計画(案)について

※議題は、計画策定に関する事項を抜粋