


地域公共交通計画の作成について

- ▶ 令和5年10月20日
- ▶ 吉川市地域公共交通協議会

- 
- 1 吉川市の公共交通の現状
 - 2 地域公共交通計画について



1 吉川市の公共交通の現状

吉川市の公共交通の現状

市内公共交通事業者

鉄道

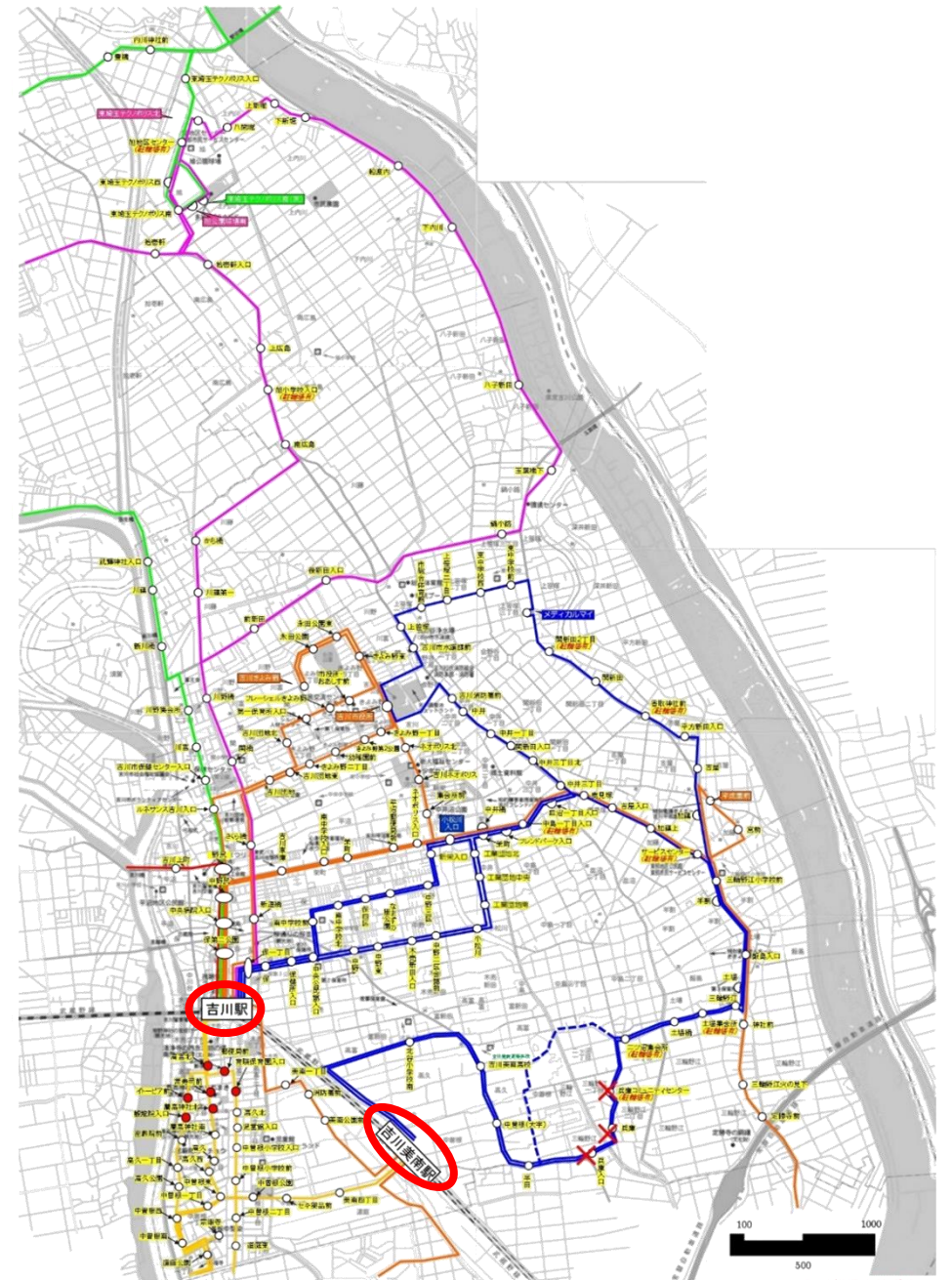
- JR東日本 武蔵野線 2 駅
- ① 吉川駅 (S48年開業)
 - ② 吉川美南駅 (H24年開業)

路線バス

- 6 事業者
- ① 東武バスセントラル
 - ② 朝日自動車
 - ③ 茨城急行自動車
 - ④ グローバル交通
 - ⑤ メートー観光
 - ⑥ ジャパンタローズ

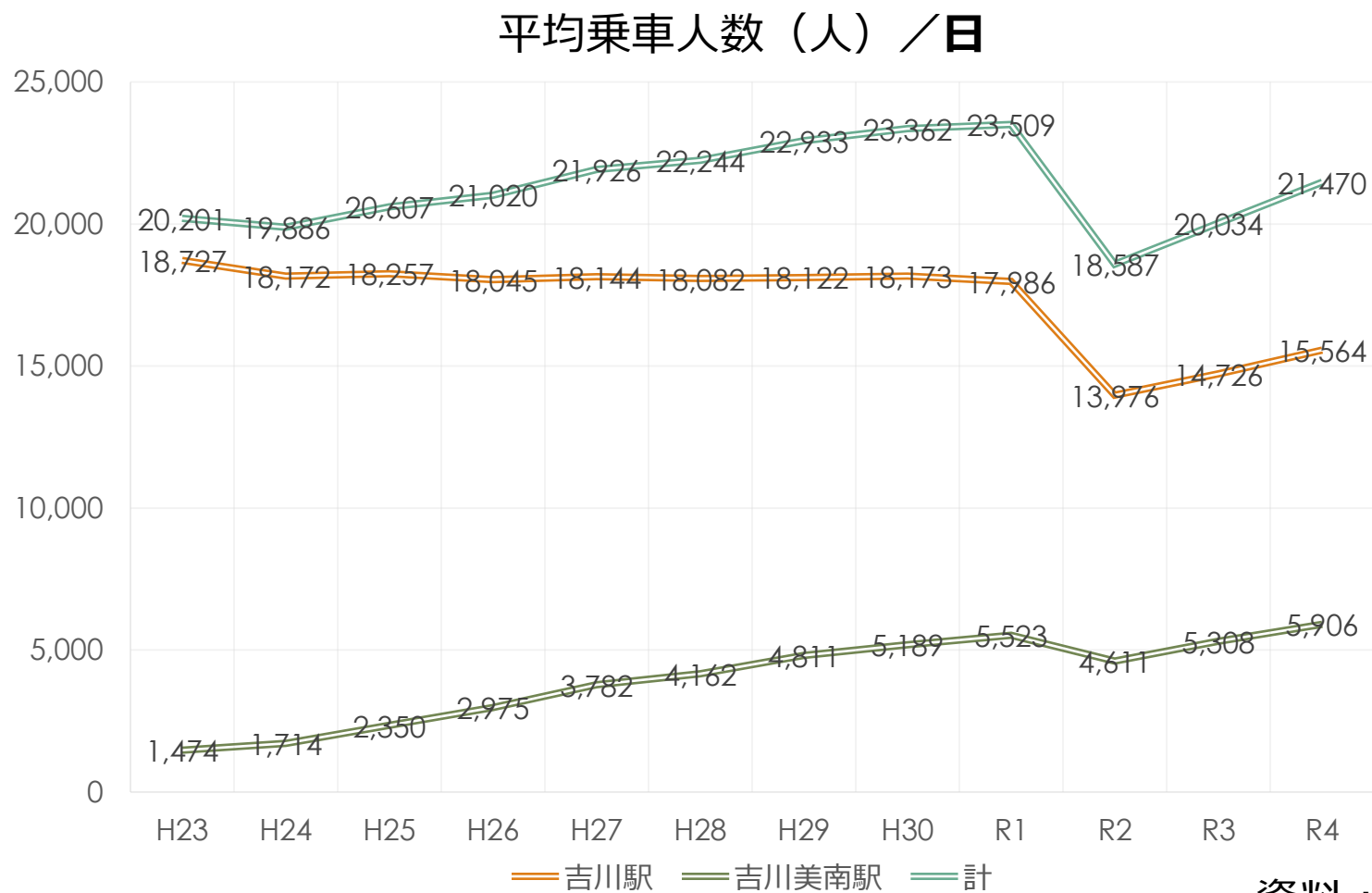
タクシー (市内待機)

- 法人/個人タクシー事業者
- ① 鳩交通
 - ② 飛鳥交通
 - ③ 個人タクシー 3 事業者

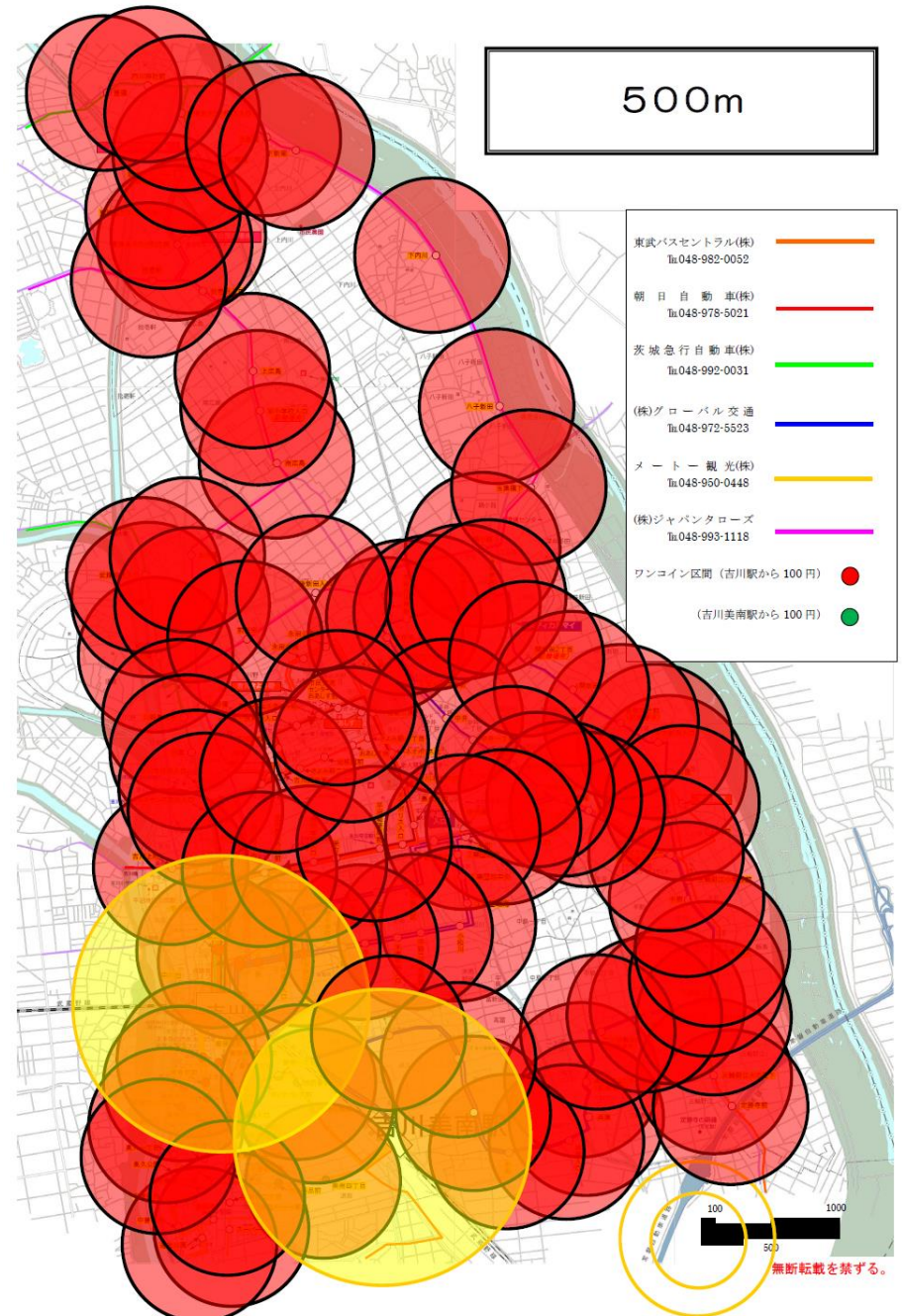
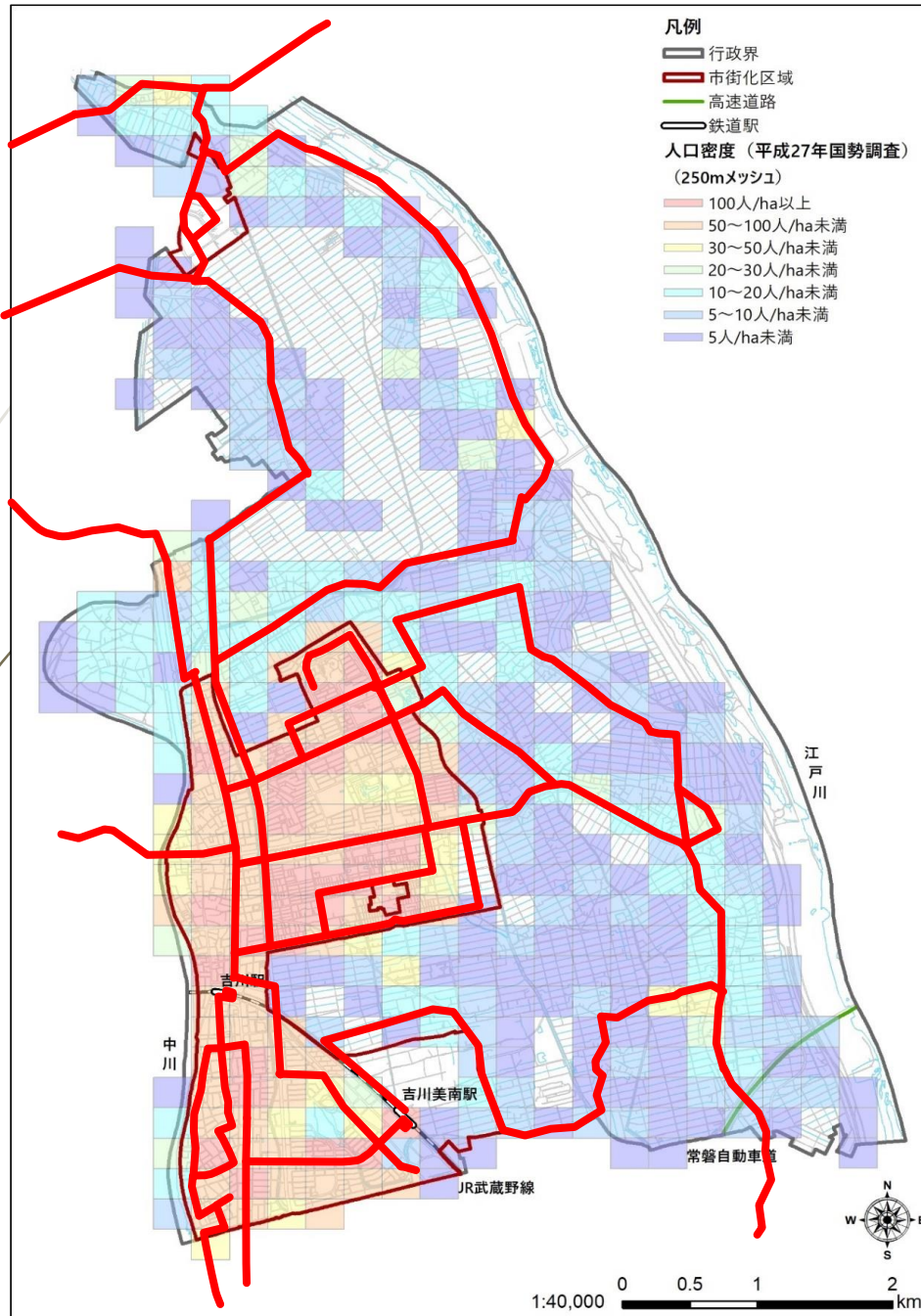


武蔵野線 駅別乗車状況

- 武蔵野線の利用者はR1まで年々増加（※乗車人員のみ、降車人員含まず）



資料：JR東日本ホームページ



人口・高齢化率の推移 (住民基本台帳、各年1月1日現在)

	H17	H21	H25	H29	R3
人口	60,514人	65,087人	68,054人	71,584人	73,248人
65歳以上	12.3%	15.7%	18.8%	22.2%	23.7%
75歳以上	4.5%	5.3%	6.6%	8.5%	10.8%

	R4	R5	R5埼玉県
人口	73,182人	73,001人	-
65歳以上	23.9%	24.1%	26.8%
75歳以上	11.3%	12.3%	14.3%

- ▶ 今後、吉川美南駅東口地区の開発により、計画人口4,500人を見込む。
- ▶ 総人口は、令和14年頃にピークを迎え、その後に減少に転じる見込み

市民ニーズ（令和5年度市民意識調査）

調査期間：令和5年6月28日から7月14日まで

対象者：18歳以上の男女1,500人（無作為抽出）

回収数（率）：569人（37.9%）

▶ 吉川市の住み心地

（項目ごとに「よい」または「わるい」のどちらかを選択）

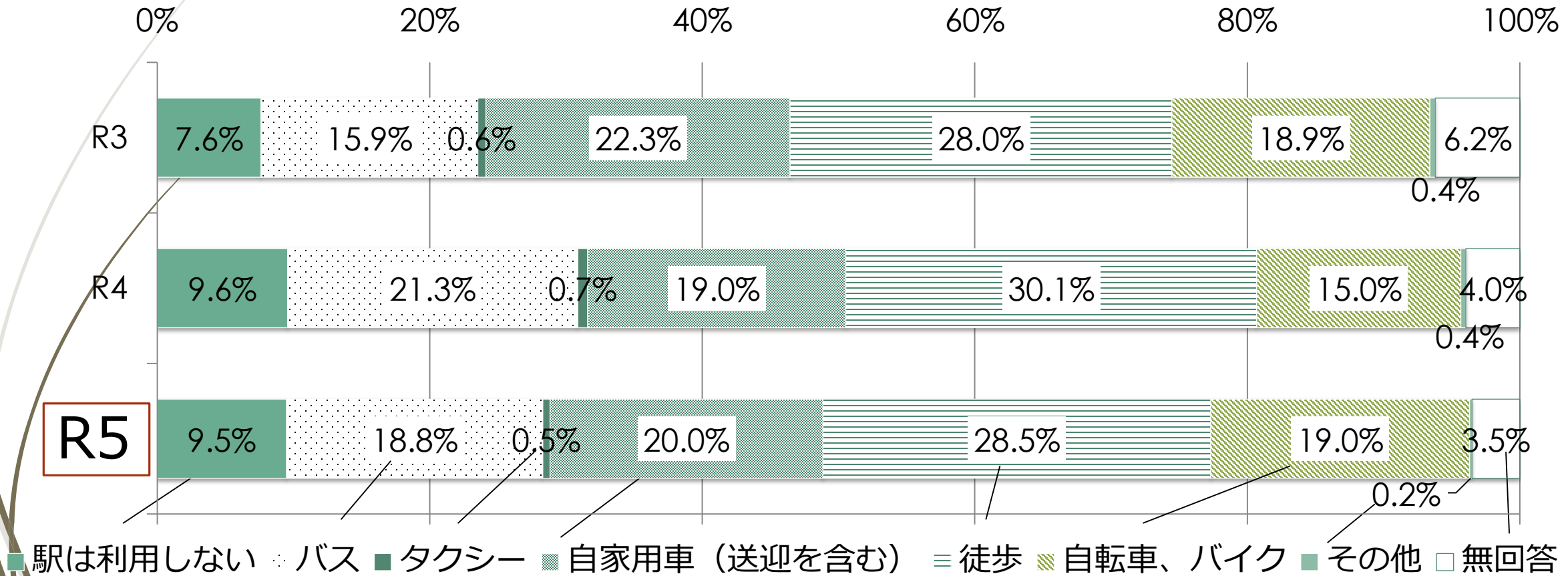
バスの便	よい	わるい
R3	47.7%	47.4%
R4	46.0%	48.4%
R5	41.7%	53.6%

鉄道の便	よい	わるい
R3	63.1%	32.5%
R4	66.2%	30.3%
R5	66.4%	30.6%

※「タクシー」の項目は設けていない

市民ニーズ（令和5年度市民意識調査）

■ 晴天時の駅までの交通手段



市民ニーズ（令和5年度市民意識調査）

■ 駅までの交通手段でバスを利用しない理由（晴天時）

（駅までタクシー・自家用車（送迎含む）・徒歩・自転車・バイクを利用する方対象、該当するもの全て選択）

区分	割合
駅までの距離が近いから	40.7%
バスの本数が少ないから	38.9%
バスが乗りたい時間に走っていないから（駅行き）	25.8%
バスが乗りたい時間に走っていないから（駅帰り）	23.7%
バス代が掛かってしまうから	16.8%
バスが自宅付近を走っていないから	16.5%
バス停までの距離が遠いから	13.9%
バスが遅延するから	9.8%
バスに乗り慣れていないから	7.0%
バスの時刻表や駅までの所要時間がよくわからないから	6.2%
バス車内が混雑しているから	5.2%
その他	6.7%

吉川市の公共交通に係る主な取組

■ 路線バス運行費補助事業

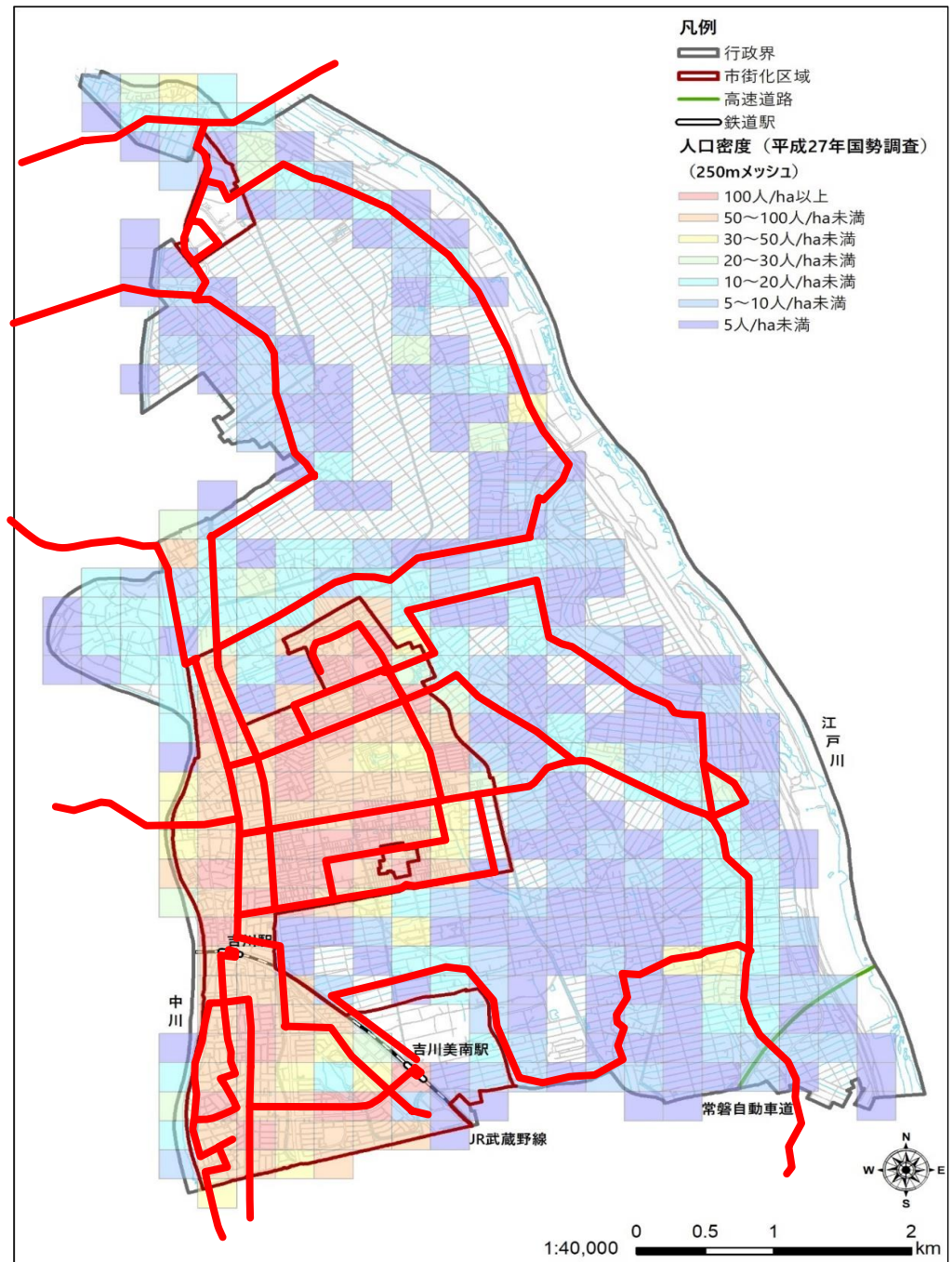
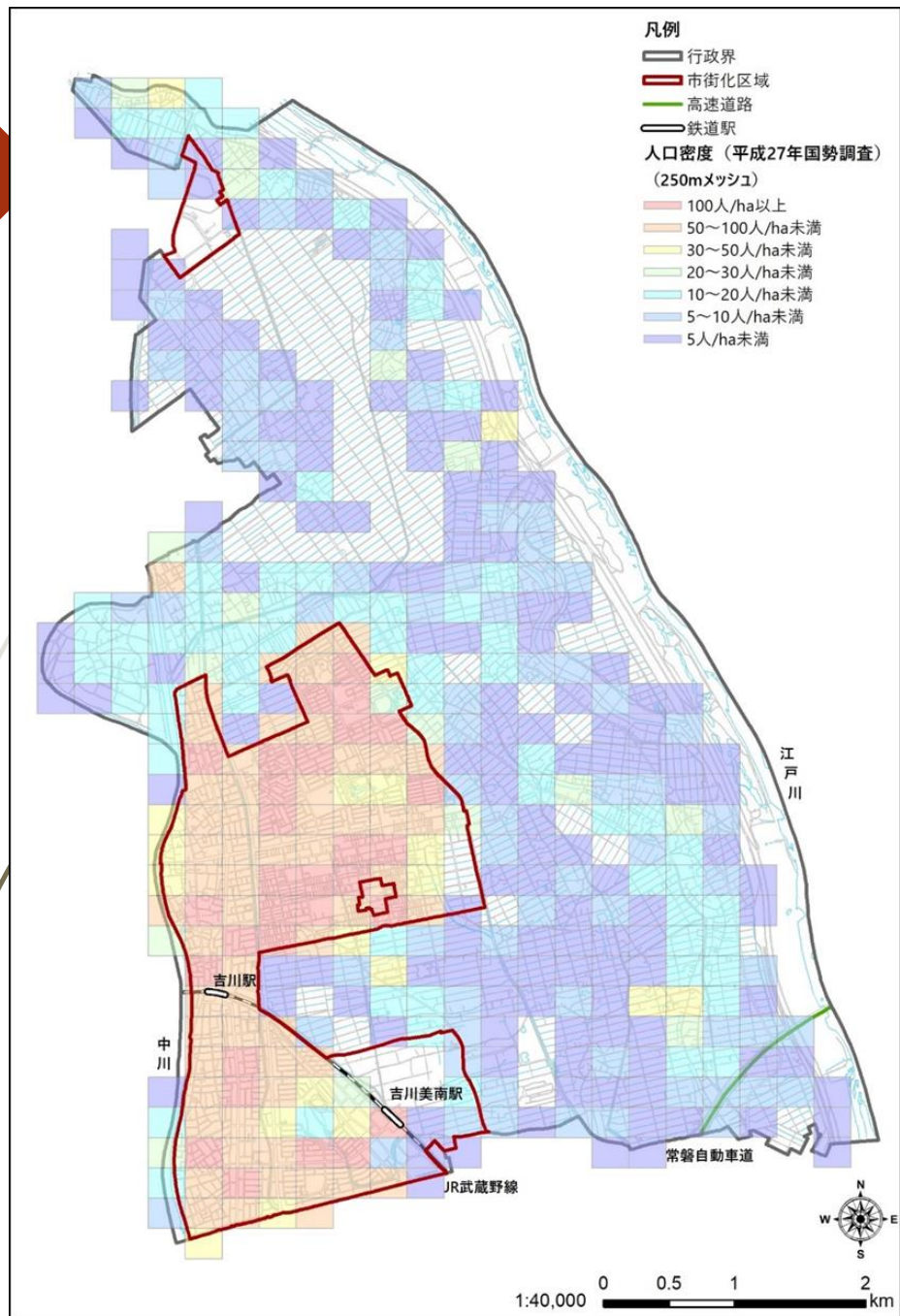
- ・ 市街化調整区域を運行する路線

■ タクシーチケット助成事業

- ・ 主に市街化調整区域に居住する自身又は家族等による移動手段を持たない75歳以上の高齢者

路線バス運行費補助事業（H18.4～）

目 的	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
補助要件	吉川駅及び吉川美南駅に乗り入れる路線
算定方法	市が定める運行経費の基準額と運賃収入の差額に市内の市街化調整区域運行率を乗じて算定
制度開始	H18年度～



路線バス運行費補助事業（H18.4月～）

年度	対象路線の利用者数	補助路線数	補助額
H30	657,830人	2社3路線	12,829千円
R1	604,480人	2社3路線	11,520千円
R2	463,464人	3社4路線	15,095千円
R3	469,305人	4社5路線	16,524千円
R4	506,854人	3社4路線	15,753千円

補助対象路線

事業者	路線
東武バスセントラル	吉川駅北口～三郷駅北口、平成園・宮前循環
茨城急行自動車	吉川駅北口～エローラ、北越谷駅
グローバル交通1	吉川駅北口～小松川工業団地～メディカルマイ
グローバル交通2	吉川美南東口～メディカルマイ 吉川美南東口～鹿見塚～吉川駅北口
ジャパントローズ1	吉川駅北口～テクノポリス北（旭小経由）
ジャパントローズ2	吉川駅北口～旭公園球場南（八子新田経由）

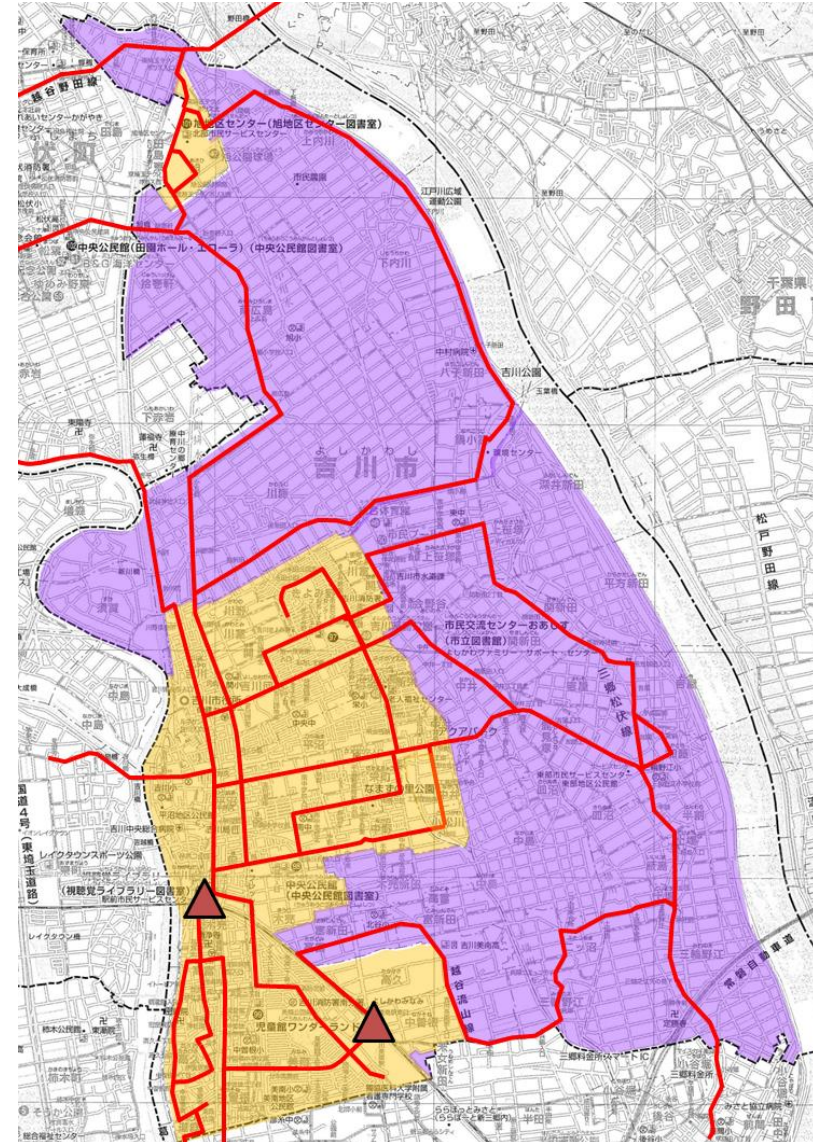
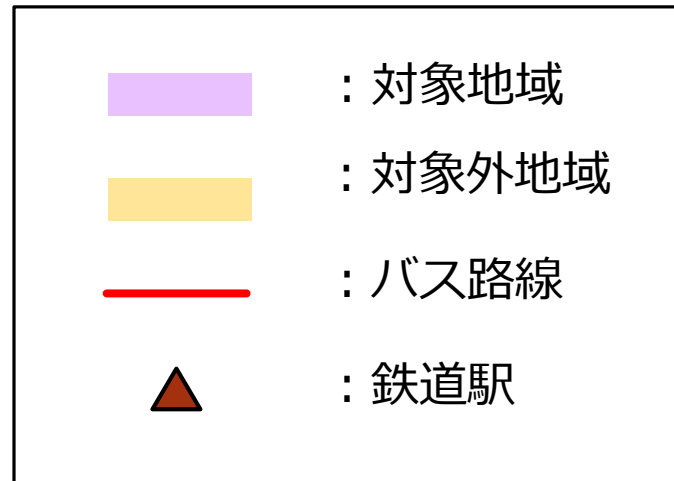
タクシー利用料金助成事業（H29.12月～）

目的	路線バスの利便性が比較的低い旭・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、タクシー利用料金の一部を助成する。
対象者	次の全てに該当する方 <ul style="list-style-type: none">・ 75歳以上・ 対象地域（旭・三輪野江地区を中心とした地域）に居住・ 日常的に自動車による移動手段がない／家族等による送迎支援を受けることができない・ 特別養護老人ホーム等の施設に入所・入院中でない
チケット交付	年間500円×4枚/月×12月 = 24,000円分
制度開始	H29年度～

タクシー利用料金助成事業 (H29.12月～)

【対象地域】

- 旭・三輪野江地区を中心とした公共交通（鉄道・バス）による移動の利便性の比較的低い対象地域



タクシー利用料金助成事業（H29.12月～）

利用実績		H30	R1	R2	R3	R4
対象者（人） （対象地域の75歳以上）		1,735	1,790	1,835	1,922	2,082
交付状況	交付者（人）	541	766	810	870	957
	交付率（%）	31.2	42.8	44.1	45.3	46.0
	交付枚数（枚）	22,749	35,290	37,396	40,488	44,272
利用状況	利用枚数（枚）	16,515	23,440	21,559	24,374	27,098
	全体利用率（%）	72.6	66.4	57.7	60.2	61.2
決算額（千円）		9,533	13,944	12,659	14,105	15,842

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、バス停留所にバス利用者向けのサイクルアンドバスライド駐車を市内9カ所設置。
- 設置場所：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、吉屋集会所、
土場集会所、二ツ沼集会所、兵庫、中井三丁目



(下広島自治会館)



(中井三丁目)



(二ツ沼集会所)

福祉有償運送

タクシー等の公共交通機関によっては、身体障がい者、要介護者等の移動制約者に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO法人、社会福祉法人などの登録事業者が、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスです。

市内事業者	NPO法人たすけあい・よしかわ
利用者	障がい者、介護保険要介護認定者 等
利用時の金額	実費等、営利と認められない範囲の額で登録事業者が定める額

【参考】市の移動支援施策

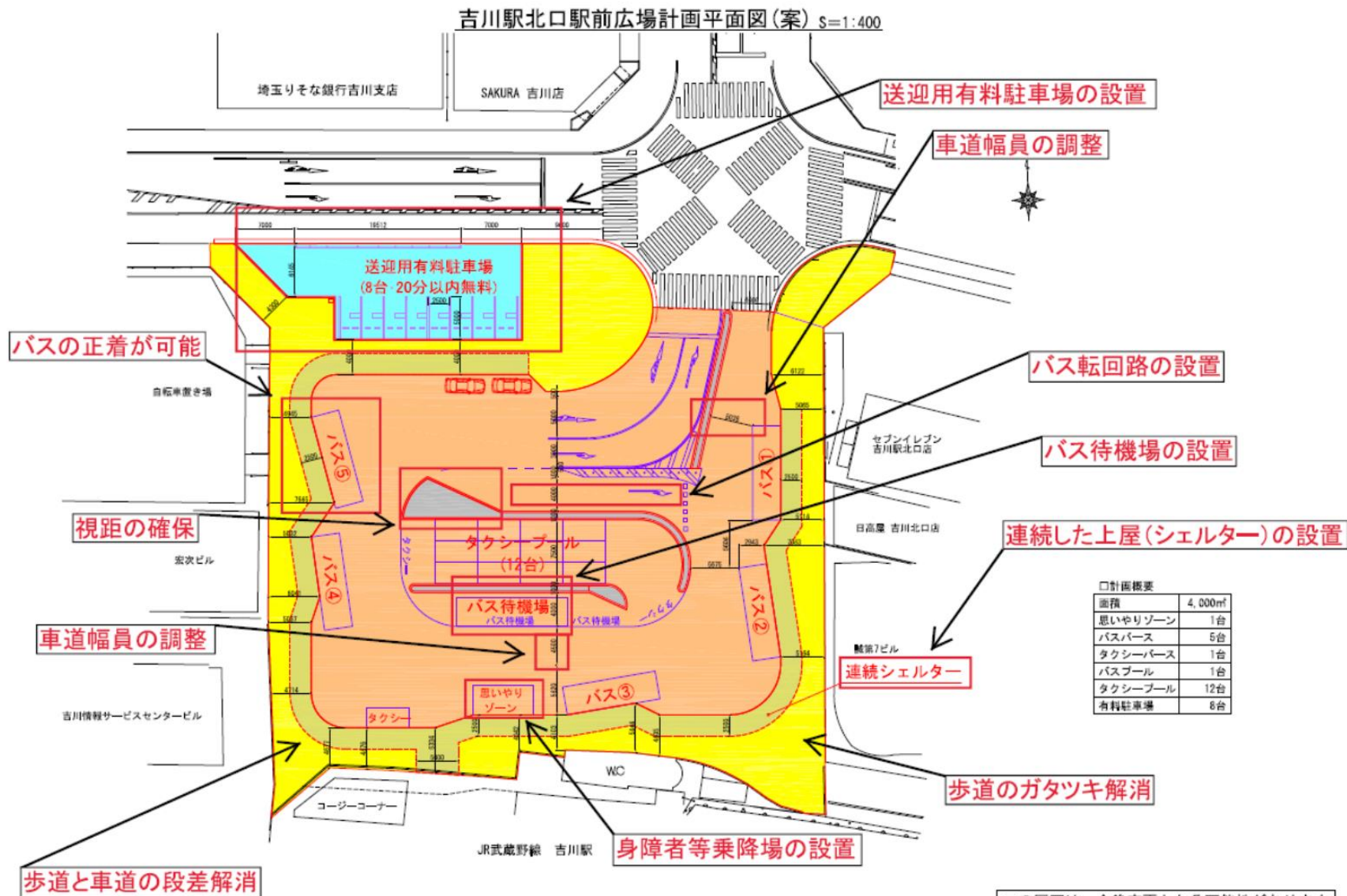
	タクシー利用料金 助成券	福祉タクシー券	外出支援サービス
担当課	政策室	障がい福祉課	長寿支援課
対象者	75歳以上 居住地域限定	身体障害者手帳、療 育手帳、精神保健福 祉手帳を所持者等	要介護3以上、日常生活 自立度Bランク以上の 者等（所得制限あり）
利用可能 事業者	市内及び 近隣市町事業者	埼玉県内事業者	鳩交通、飛鳥交通
利用可能 金額	1乗車につき 最大2,000円分	1乗車につき 最大1,000円分	1月あたり16,000円分 （1割自己負担）
手数料	券1枚（500円） につき、50円	券1枚（500円） につき、100円 ※燃料券も選択可	手数料なし ※利用は通院等に限る

【参考】市の移動支援施策

	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)
担当課	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）の移動支援など）
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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主体型サービスを提供する団体

その他、スーパー等の移動販売を検討している事業者に対して、地域の状況の情報提供 等

吉川駅北口駅前広場の整備予定



この図面は、今後変更となる可能性があります

吉川美南駅東口周辺の道路整備状況



吉川美南駅東口駅前広場整備予定

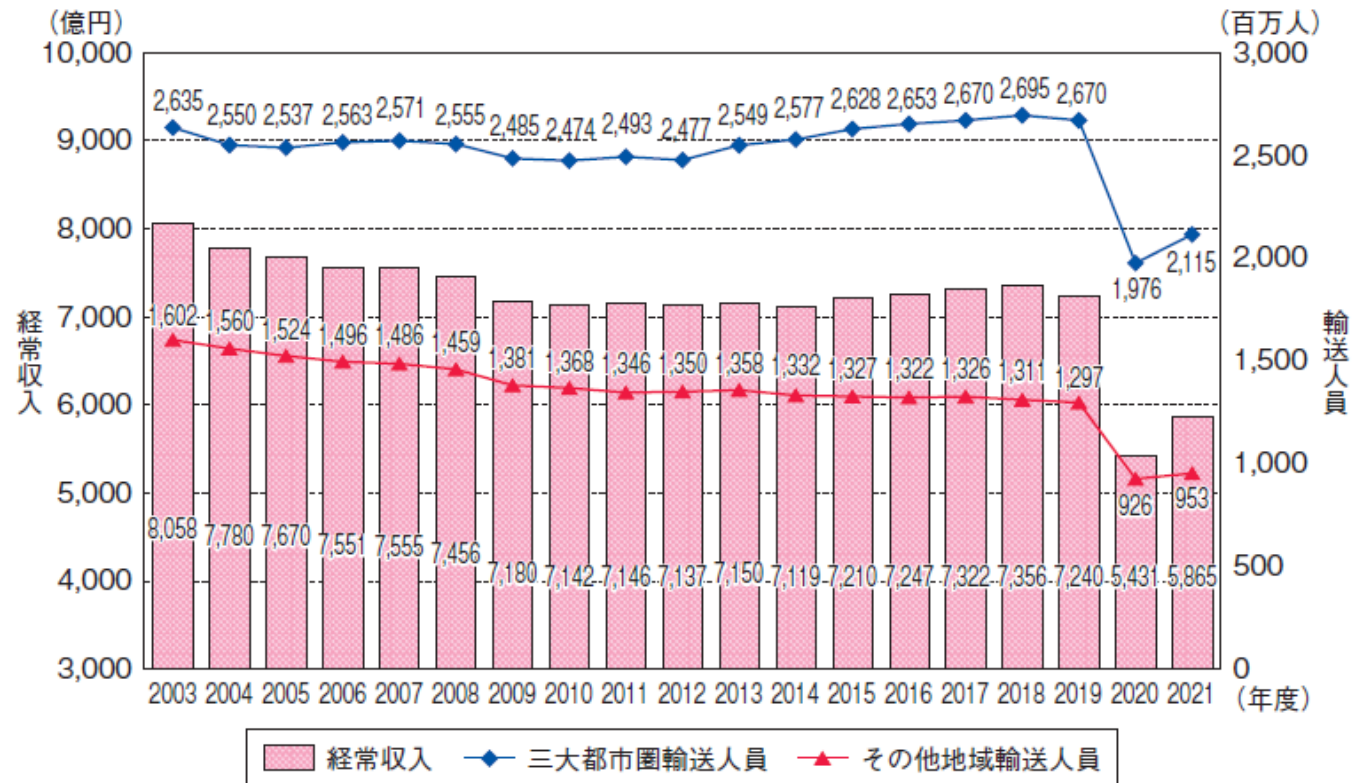
■駅前広場 舗装イメージ図



課題

1. 公共交通事業者の取り巻く環境

図表1-3-1-8 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



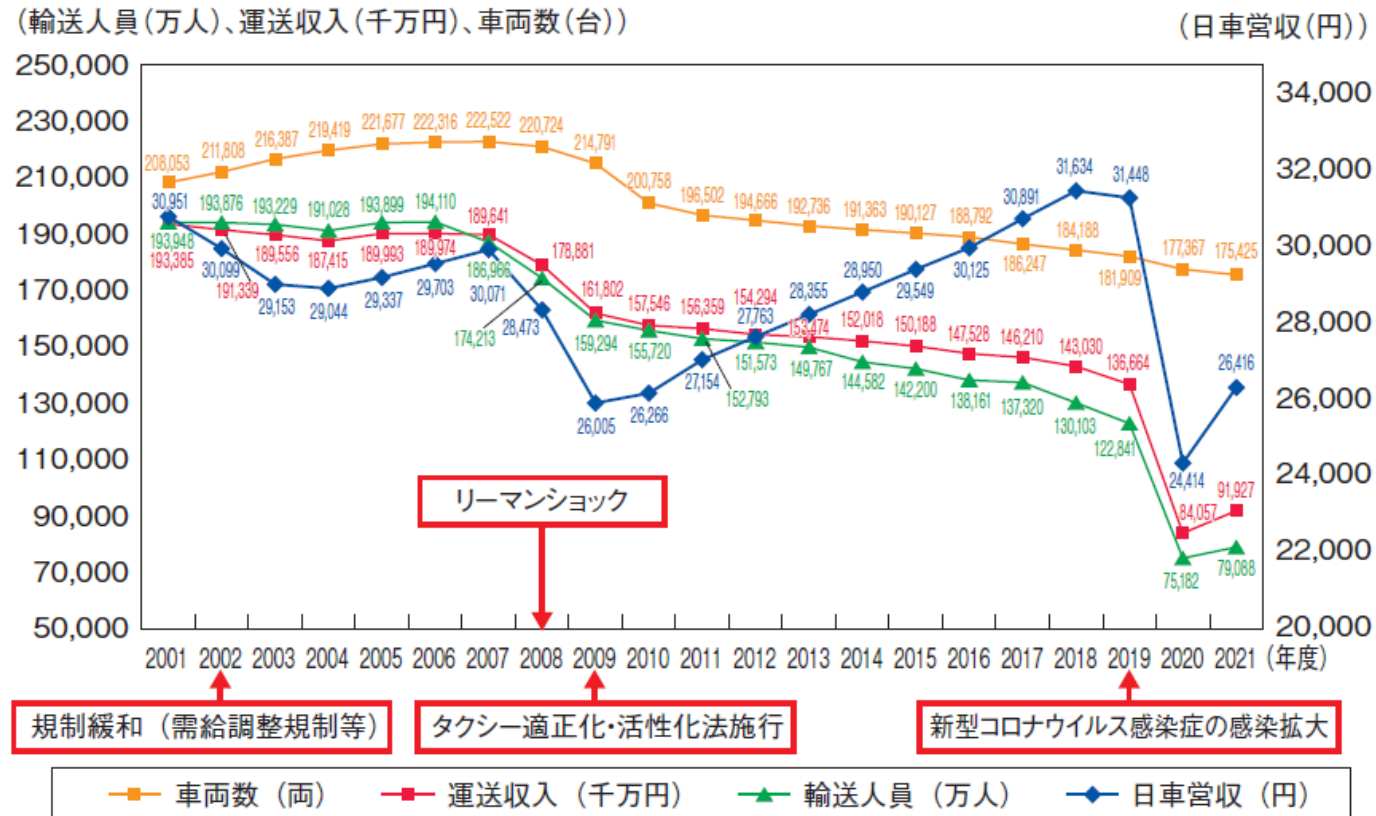
注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。
資料：国土交通省自動車局作成

出典：交通政策白書

課題

1. 公共交通事業者の取り巻く環境

図表1-3-1-16 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

資料：国土交通省自動車局作成

出典：交通政策白書

課題

1. 公共交通事業者の取り巻く環境

図表1-3-1-5 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	12万人 (2021年度)	25万人 (2021年度)	85万人 (2022年)	40万人 (2022年)	—
女性比率	1.7% (2021年度)	4.3% (2021年度)	3.5% (2022年)	1.6% (2022年)	45.0% (2022年)
平均年齢	53.4歳 (2022年)	58.3歳 (2022年)	48.9歳 (2022年)	46.7歳 (2022年)	43.7歳 (2022年)
労働時間	193時間 (2022年)	186時間 (2022年)	212時間 (2022年)	182時間 (2022年)	177時間 (2022年)
年間所得額	399万円 (2022年)	361万円 (2022年)	456万円 (2022年)	469万円 (2022年)	497万円 (2022年)

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ

注2：タクシーの女性比率は法人タクシーにおける比率であり、自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注3：労働時間＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注4：年間所得額＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞與其他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

注5：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精算手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞與其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

出典：交通政策白書

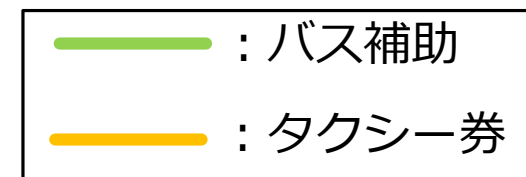
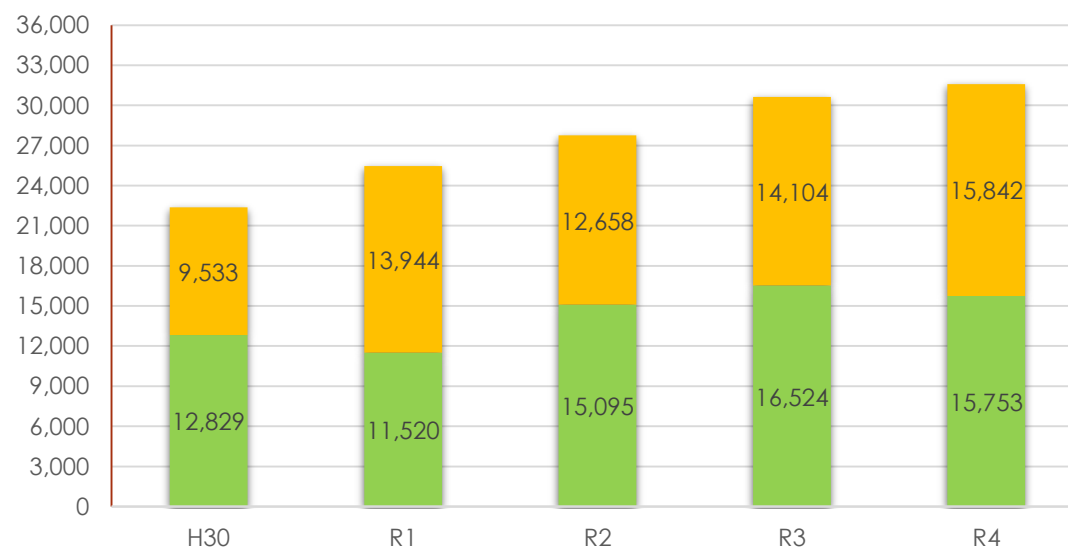
課題

公費負担（市補助経費等）の増大

(千円)

	H30	R1	R2	R3	R4
バス補助	12,829	11,520	15,095	16,524	15,753
タクシー券	9,533	13,944	12,658	14,104	15,842
バス+タクシー	22,362	25,464	27,753	30,628	31,595

バス補助・タクシー助成の推移



課題の解決に向けて

- ▶ 既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて、地域の多様な輸送資源についても活用することで、持続可能な旅客運送サービスの提供を目指す。



▲地域旅客運送サービスのイメージ

「地域公共交通計画等の運用と作成の手引き」：国土交通省



2 地域公共交通計画について

地域公共交通計画について

▶ 地域公共交通計画とは

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランです。

▶ 留意点（地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針より）

1. まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
2. 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
3. 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
4. 住民の協力を含む関係者の連携

地域公共交通計画について

▶ 地域公共交通計画の記載事項（地域交通法・第5条第2項）

1. 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の推進に関する基本的な方針
2. 地域公共交通計画の区域
3. 地域公共交通計画の目標
4. 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
5. 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
6. 計画期間
7. 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

地域公共交通計画について

- ▶ 吉川市の地域の実情や課題を踏まえながら、計画の方針、区域、目標、目標達成のための事業及び実施主体など、地域交通法に規定された必須の記載事項をもとに、計画の記載事項について検討、協議してまいります。

参考（構成例）

- 1 計画の概要
（1）計画の目的（2）計画の位置づけ（3）計画の区域・対象範囲（4）計画期間
- 2 現状と課題
（1）市の地勢（2）公共交通の現状（3）移動実態（4）調査結果（5）課題の整理
- 3 計画の基本方針と目標
（1）公共交通の将来像（2）基本方針・目標（3）公共交通ネットワークの将来イメージ
- 4 計画を実現するための施策事業
（1）施策体系（2）具体的な取組内容（3）事業主体とスケジュール
- 5 計画の評価体制
（1）計画の評価指標（2）計画の進行管理・達成状況の評価（3）実施体制

地域公共交通計画について

➤ 基本的な考え方

「吉川市地域公共交通計画」は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、本協議会で協議しながら、上位計画となる「第6次吉川市総合振興計画」のほか、「吉川市都市計画マスタープラン」などの関連計画と整合・連携を図り、地域にとって望ましい持続可能な公共交通サービスの提供を目指すための計画を策定します。

第6次吉川市総合振興計画・前期基本計画

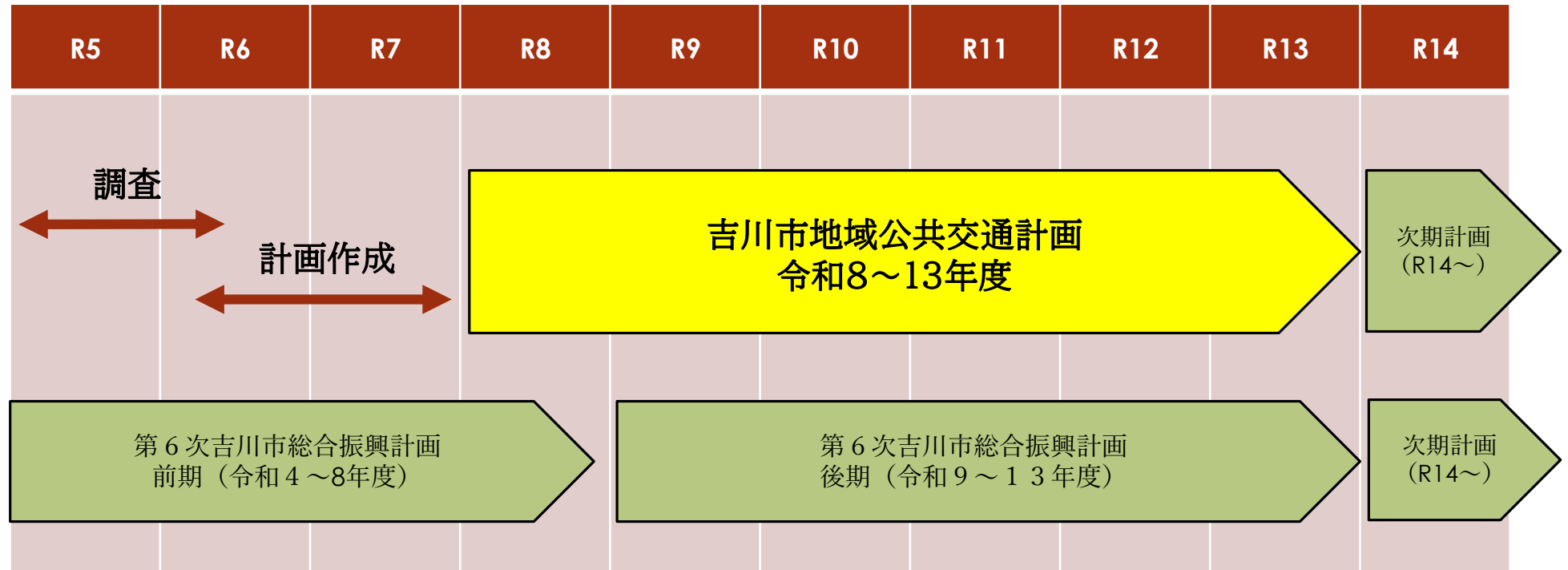
第4章・第8節「持続可能な公共交通の充実」

- 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。
- 持続可能な公共交通をめざします。

地域公共交通計画について

▶ 計画の期間

計画の期間は、国の基本方針などで「5年間」を基本的な計画期間としておりますが、上位計画である「第6次吉川市総合振興計画」との計画期間に合わせるため、令和8年度から令和13年度までの6年間とします。



地域公共交通計画について

➤ スケジュール（案）

年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
実施内容	<ul style="list-style-type: none">・協議会立ち上げ・交通ニーズ調査	<ul style="list-style-type: none">・調査結果の分析・現状・課題の整理・基本方針、基本目標の検討	<ul style="list-style-type: none">・具体的取組の検討・実施主体・目標値の検討・計画案の作成・計画の公表
協議会 開催予定	1回	3回程度	4回程度