

令和4年度 公共交通に関する意見交換会  
資料

R4.10.5 吉川市政策室

1

## (1) 市内公共交通の現状と課題

- 公共交通を取り巻く状況
- 市民ニーズ
- 市の取組
- 課題

2

# 公共交通を取り巻く状況

## 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 (駅発着 : 16 系統)  
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



# 市内路線バス網の状況

- 平成18年度以降、比較的採算性の低い市街化調整区域を運行するバス路線に補助金を交付する等、通勤・通学に利用する駅へのアクセスの利便性を考慮し、バス路線網の拡充を図ってきた



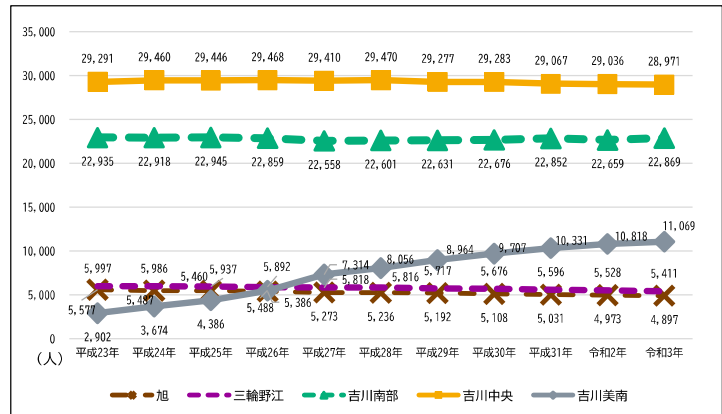
- 市内のほぼ全域がバス停から500m以内でカバーする一方で、
- 高齢化が進展する中で、バス停までの移動が困難な高齢者が存在し、
- さらには、バスの運行本数が少ない地域がある

※ 路線図参照

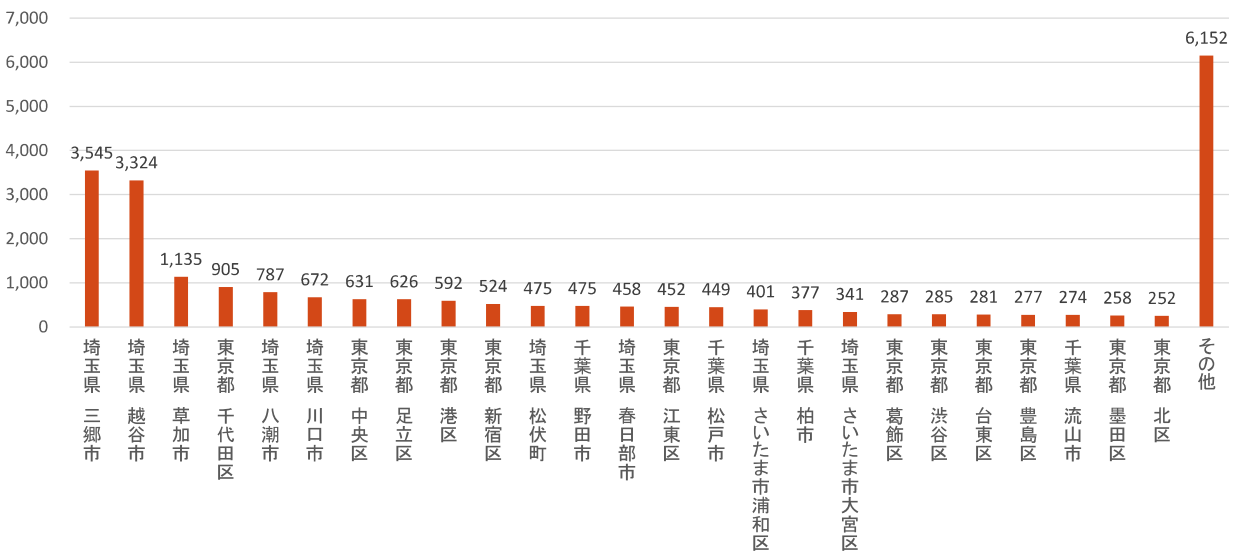
# 人口・高齢化率の推移 (住民基本台帳、各年4月1日現在)

	H17	H21	H25	H29	R3	R3埼玉県
人口	60,760人	65,305人	68,174人	71,781人	73,217人	-
65歳以上	12.6%	16.0%	19.2%	22.2%	23.7%	26.5%
75歳以上	4.6%	5.3%	6.7%	8.6%	10.9%	13.2%

- 吉川美南地区の人口増加が全体を押し上げる形で、総人口が増加
- 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



# 市民の主な通勤・通学先 (市外)



資料：国勢調査 (令和2年10月1日現在)

## 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

単位：平均乗車人数（人）／日

	H23	H24	H25	H26	H27	H28
吉川駅	18,727人	18,172人	18,257人	18,045人	18,144人	18,082人
吉川美南駅	1,474人	1,714人	2,350人	2,975人	3,782人	4,162人
計	20,201人	19,886人	20,607人	21,020人	21,926人	22,244人

	H29	H30	R1	R2	R3
吉川駅	18,122人	18,173人	17,986人	13,976人	14,726人
吉川美南駅	4,811人	5,189人	5,523人	4,611人	5,308人
計	22,933人	23,362人	23,509人	18,587人	20,034人

資料：JR東日本ホームページ

## 武蔵野線 方面別乗車状況

【上り：府中本町方面、下り：西船橋方面】

- 吉川駅・吉川美南駅ともに、上り方面の乗車人数の方が多い
- 吉川美南駅では、下り方面の乗車割合が吉川駅よりも高い

単位：人／日

駅名	定期券利用者		普通券利用者		合計	
	上り	下り	上り	下り	上り	下り
吉川駅	9,208人	4,481人	3,569人	1,940人	12,777人	6,421人
吉川美南駅	2,457人	2,079人	760人	553人	3,217人	2,632人

資料：第12回大都市交通センサス（平成28年度調査）

# 市民ニーズ（令和4年度市民意識調査）

調査期間：令和4年6月24日から7月8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）：554人（36.9%）

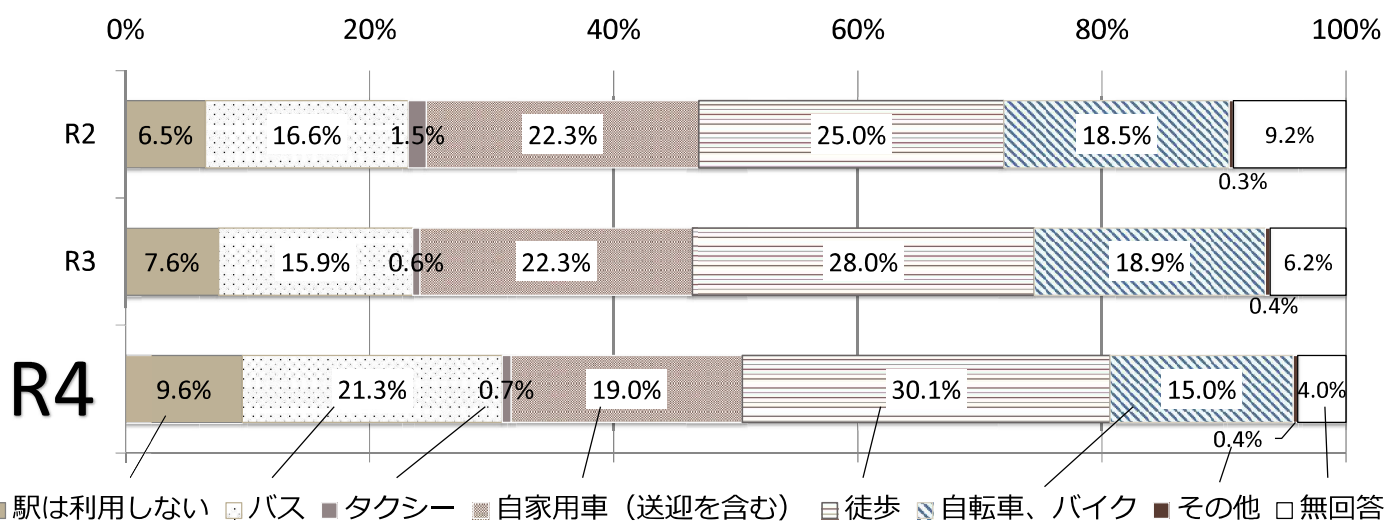
- 吉川市の住み心地  
 （項目ごとに「よい」または「わるい」のどちらかを選択）

バスの便	よい	わるい	鉄道の便	よい	わるい
R2	43.6%	50.5%	R2	62.9%	32.9%
R3	47.7%	47.3%	R3	63.1%	32.5%
R4	46.0%	48.4%	R4	66.2%	30.3%

※「タクシー」の項目は設けていない

# 市民ニーズ（令和4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4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）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	43.2%
バスの本数が少ないから	31.9%
バスが乗りたい時間に走っていないから（駅行き）	21.3%
バスが乗りたい時間に走っていないから（駅帰り）	19.9%
バス代が掛かってしまうから	16.9%
バスが自宅付近を走っていないから	14.4%
バス停までの距離が遠いから	13.6%
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	8.3%
バスが遅延するから	7.5%
バスに乗り慣れていないから	5.5%
バス車内が混雑しているから	3.6%
その他	7.8%

## 市の取組

- 公共交通事業者との協議・情報共有
  - 市民からの要望事項等を踏まえ、まちづくりに関する情報を提供しながら、関係事業者と協議を行う
- 公共交通機関整備改善推進事業の実施
  - 路線バス運行費補助事業、タクシー利用料金助成事業...等
- 令和4年度の主な取組
  - 「吉川市公共交通事業継続支援金」交付
  - 吉川駅北口駅前広場の改修
  - 吉川美南駅発着のバス路線の検討

## 路線バス運行費補助金（H18.4月～）

- 目的 ...比較的採算性の低い市街化調整区域を運行するバス路線に対し、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～

## 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
  - 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
- タクシーチケット交付...年間500円×4枚/月×12月 = 24,000円分
  
- 制度開始 ... H29年度～

## 吉川市公共交通事業継続支援金（R4）

（新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金活用事業）

- 目的 ...長引く新型コロナウイルス感染症により、利用者数が減少している中、燃油価格高騰の影響を受ける公共交通事業者に対し支援金を交付することで、経営安定化及び運行継続を図る
- 交付対象者
  - ① バス事業者...吉川駅・吉川美南駅発着路線を運行する事業者
  - ② タクシー事業者...吉川駅・吉川美南駅に待機車両のある事業者
- 算定基準
  - ① バス事業...事業所所在地（市内/市外）、市内運行本数を勘案
  - ② タクシー事業...事業所所在地（市内/市外）、市内運行台数を勘案

## 吉川駅北口駅前広場の改修

※ 配布資料参照

### 概要

- 整備から30年が経過し、交通の安全性やバリアフリー化をはじめ、施設の老朽化など、さまざまな課題
- **利用する方の交通安全**を最優先に、バス事業者、タクシー事業者、障がいのある方、子育て世代の方、吉川警察署などへ意見を伺い、安全性の確保や利便性の向上に配慮した計画案を作成



### 改修計画

- バス待機場、送迎用有料駐車場、思いやりゾーン（車椅子・妊産婦等の方の車両乗降スペース）、連続シェルターの新規設置
- 歩道のガタツキ改善、段差解消

など



## 吉川美南駅発着のバス路線の検討

※ 配布資料参照

吉川美南駅発着のバス路線の充実に向け、市民ニーズの把握、各事業者との協議等を行いながら検討していく。

### 特記事項...吉川美南駅東口

- 令和5年春頃に、周辺道路の暫定供用開始予定
- 駅前広場にバス停増設
- 今後、土地区画整理事業における商業施設等の事業者公募、文化芸術関連施設を中心とする公共施設整備を検討中

## 課題 公共交通事業

- 公共交通事業者の事業継続困難（利用者減少、運転手不足）  
例：吉川駅/吉川美南駅発着のバス路線  
R1.4月：21系統 → R4.4月：16系統（5系統廃止）
- 地域によってバス路線の本数、バス停までの距離にバラつきがある

➡事業者支援、利用促進等の施策の必要性

## 課題 市補助経費の増大

【補助実績】 ※タクシー券の事業費には郵送料、アンケート調査等を含む

	H18	H19	H24	H29
バス補助	4,316,000円	2,263,000円	9,715,000円	13,144,000円
タクシー券※	-	-	-	2,357,978円
バス+タクシー	4,316,000円	2,263,000円	9,715,000円	15,501,978円

	H30	R1	R2	R3
バス補助	12,829,000円	11,520,000円	15,095,000円	16,524,000円
タクシー券※	9,532,620円	13,943,766円	12,658,328円	14,104,032円
バス+タクシー	22,361,620円	25,463,766円	27,753,328円	30,628,032円

19

## 参考：過去のコミュニティバス運行

H8.3月～ 市内循環コミュニティバスの運行 2 路線運行開始  
 H13.4月～ 4 路線に移行「さわやか市民バス」（H18.3月まで運行）

### コミュニティバス「さわやか市民バス」運行状況

- **平均年間運行費 約33,000千円**
- 市内 4 コース（始終点は全て市民交流センターおあしす）
- 各コース 1 時間 1 便、8 時から 16 時まで 1 日 8 便を運行
- 運賃無料

年間利用者数及び  
1 コース 1 日あたり利用者数

H17	年間利用者数	1コース1日あたり利用者数
旭コース	16,360人	5.7人
三輪野江コース	17,629人	6.1人
吉川北コース	32,098人	11.2人
吉川南コース	44,158人	15.4人
計	110,245人	9.6人

20

## 課題（まとめ）

市費用負担、移動ニーズの多様性（家族構成、移動目的、時間帯など）を踏まえ、持続可能な移動手段の確保が必要。

### ● バス路線を基軸とした持続可能な公共交通の充実（継続）

- 市の取組の検討（既存の公共交通施策の見直し、新たな施策の検討など）
- バス路線の検討・協議
- 利用環境向上に向けた取組
- 利用促進・啓発 ... など

#### 【上記との組み合わせ・補完策】

- 地域の実情と合った福祉の取組や、地域の助け合いによる取組への支援

## （2）今後の協議体制等について

- 市の協議体制
- 令和5年度以降の大まかな流れ

## 市の協議体制

### 現行 = 任意の意見交換の場

「公共交通に関する意見交換会」（R3・R4開催）

- R4内容：本市の公共交通について、市民や交通事業者などの関係者の意見を聴取し、現状を踏まえた意見交換を行う



### 今後の協議体制 = 地域公共交通に関する関係者間の協議等の場

〈想定する内容〉

- 公共交通施策の見直し、新たな施策の検討
- バス路線の検討・協議（新規路線、既存路線）
- 上記に関する関係事業者等との調整 など

## 令和5年度以降の大まかな流れ

### ● 協議会の開催

### ● 交通ニーズ調査の実施

### ● 「地域公共交通計画」の策定に向けた検討

～地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）～

- 地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン
- 「地域の輸送資源を総動員」...従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を位置づけ、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 計画を策定しようとする地方公共団体は、計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができる。

※ 法律により地方公共団体における計画策定が努力義務となっている