

五霞町地域公共交通網形成計画

平成 27 年 3 月

五 霞 町 地 域 公 共 交 通 会 議

目 次

第1章	はじめに.....	1
1.1	目的	1
1.2	計画の位置づけ	1
1.3	計画区域	1
1.4	計画期間	2
1.5	計画の構成	2
第2章	本町のまちづくり・公共交通の方向性.....	3
2.1	五霞町の概要	3
2.2	本町のまちづくり・公共交通の方向性	4
第3章	公共交通の現状と課題.....	6
3.1	公共交通の概況	6
3.2	町民の移動の状況	20
3.3	公共交通の必要性	22
3.4	公共交通の課題	25
第4章	目標と基本方針.....	27
4.1	目標	27
4.2	基本方針	28
第5章	公共交通の確保・維持・改善施策.....	31
5.1	公共交通施策の対象	31
5.2	施策の全体像	32
5.3	公共交通の目標	33
5.4	施策内容	34
第6章	計画の推進にあたって.....	45
6.1	推進体制	45
6.2	推進方法	46
参考資料	49

第1章 はじめに

1.1 目的

本町では、公共交通の充実に向けて平成23年度に五霞町公共交通ビジョンを策定し、地域内公共交通の新設の必要性を位置づけ、平成24年度は町民等を構成員とするワークショップ*にて地域内公共交通の具体的検討を行い、平成25年は同ワークショップ*を母体とする五霞町コミュニティ交通運営協議会を設立し、同年10月から五霞町コミュニティ交通（ごかりん号）の試行運行を開始しました。平成26年度は運行開始後の利用状況を検証し、平成26年10月に運行ルートやダイヤを大幅に見直す運行改善を実施しました。一方、本町はすでに高齢化が進んでおり、今後もさらに高齢化が進み町民の移動が大幅に変化することが予想されるため、将来に向けた対策が求められています。

本計画は、将来に向けて、利便性の高い地域公共交通体系を構築するために、方針、施策を設定するものです。

1.2 計画の位置づけ

（1） 法律に基づく計画

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行、以下「活性化再生法」）、活性化再生法の一部を改正する法律（平成26年11月20日施行）に基づき、五霞町地域公共交通会議で協議のうえ、持続可能な地域公共交通網の形成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策定します。

（2） まちづくりの一環としての計画

本計画は、第5次五霞町総合計画（今後のまちづくりの指針となる計画）との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に関わる事項を位置づける計画です。

1.3 計画区域

本計画は、五霞町全域に加え、路線バス（五霞幸手線）の一部区間となる幸手市、ごかりん号の一部区間となる久喜市の運行路線沿線を含めた区域を計画区域とします。

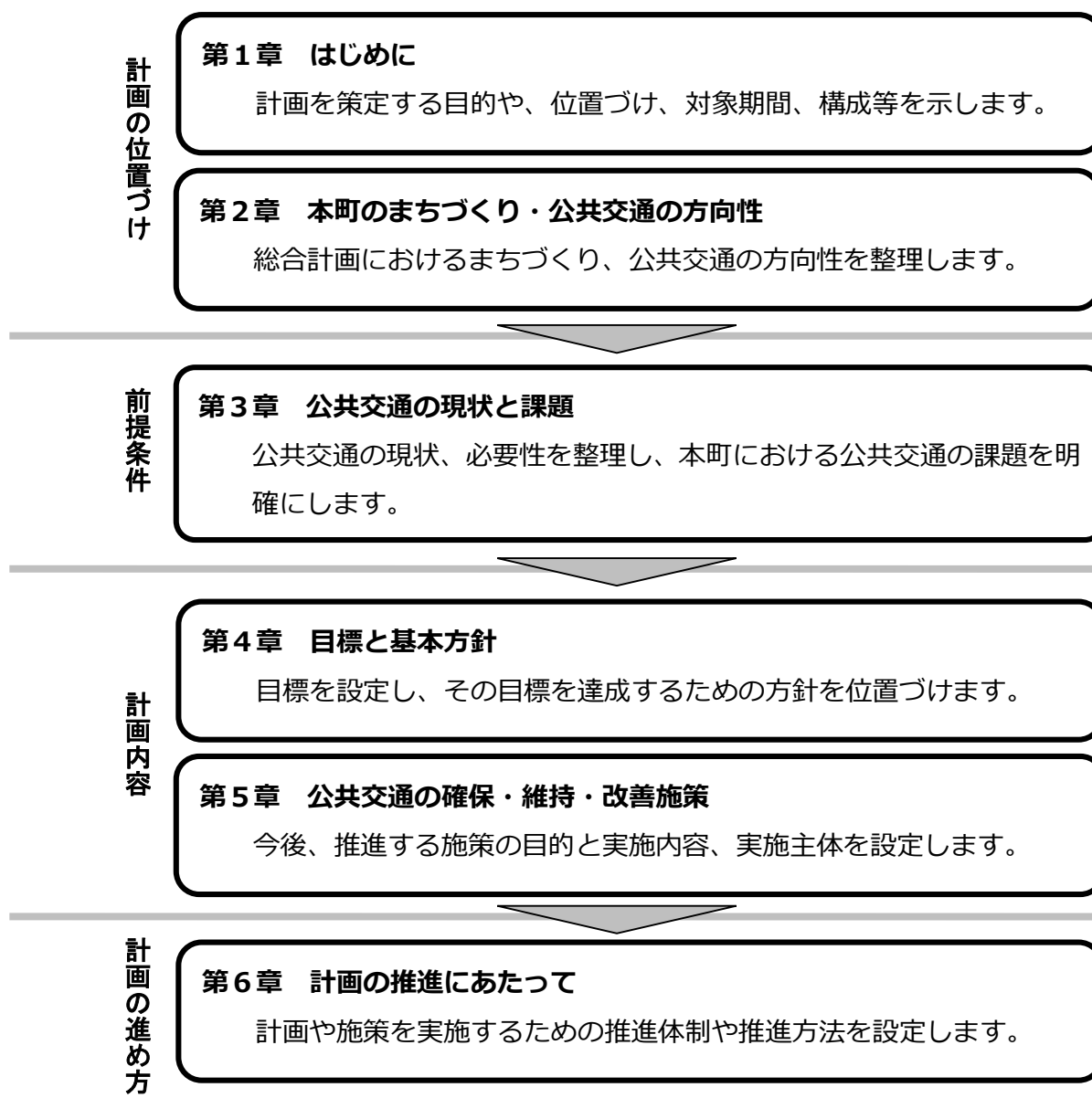
1.4 計画期間

本町の高齢化の進展や公共交通を取り巻く状況の変化に柔軟に対応するため、本計画の計画期間は、平成26年度から平成35年度までの10年間とします。

1.5 計画の構成

本計画は、第1章から第6章の構成とします。

第1章では本計画の内容を明確にし、第2章で本町のまちづくり・公共交通の方向性を整理します。第3章では計画の前提条件として公共交通の現状と課題を整理し、第4章で目標と基本方針、第5章で施策を設定します。最後に、第6章で本計画の進め方を位置づけます。



第2章 本町のまちづくり・公共交通の方向性

2.1 五霞町の概要

1) 地勢

本町は、茨城県の古河市と境町、埼玉県の久喜市（旧栗橋町）と幸手市に接する、利根川、権現堂調整池、中川に囲まれた面積 23 平方キロメートルの地域です。

東京都心まで約 50 km に位置し、バスを乗継ぎ幸手駅または南栗橋駅から東武日光線で都心までアクセス*可能な、首都圏の通勤・通学圏です。



2) 人口

人口は、平成 27 年 1 月現在で 9,127 人（3,204 世帯）です。この 10 年間で人口は減少傾向にある一方、世帯数は増加しており、核家族化が進んでいることがうかがえます。人口減少の要因として少子化、進学・就職等による転出などが考えられます。

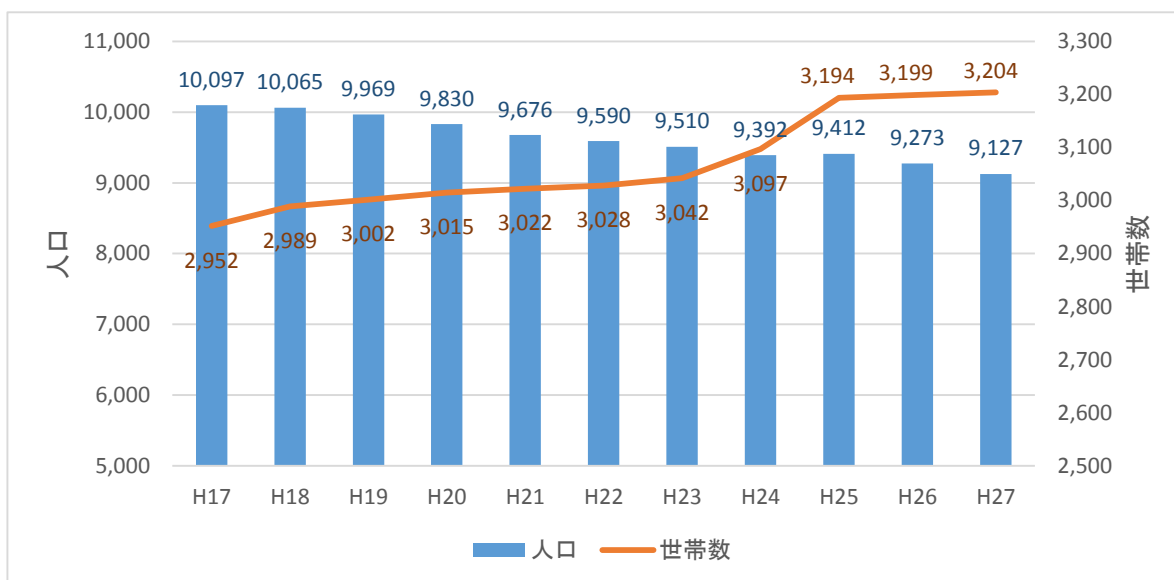


図 2-1 人口と世帯数の推移

2.2 本町のまちづくり・公共交通の方向性

第5次五霞町総合計画では、計画的な土地利用の推進や圏央道 IC 周辺地域の整備とともに、総合的な公共交通の確保対策、路線バスの確保対策を位置づけています。

計画の位置づけ	五霞町の総合的な計画として、町民と行政が協働で進めるまちづくりの指針
計画期間	平成 22 年度を初年度とし、平成 31 年度までの 10 年間
まちづくり（都市基盤・生活基盤）の方向性	<p>基本目標：町の地理的特性を活かしたまちづくりと快適な生活環境を育むまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秩序ある町の形成に向けた計画的な土地利用を進めていくとともに、新たな産業形成拠点として、圏央道 IC 周辺地域の整備を進めます。 ・さらに、広域・地域間を結ぶ道路網の整備や公共交通網の確保、緑地保全や河川空間の利活用などを進め、町民生活の利便性・快適性の向上に努めます。
総合計画における公共交通の位置づけ	<p>基本目標：町民生活の利便性向上と高齢化社会の到来を踏まえ、だれもが安心して外出できるよう公共交通の存続とともに、町民ニーズに対応した新たな地域公共交通システムの構築を進めます</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合的な公共交通確保対策：町内循環コミュニティバスなど、五霞町にあった新たな公共交通の確保についての検討を進めます。 ・路線バスの確保対策：町民生活の交通手段として利用されている路線バスの運行を継続していくとともに、バス利用者の拡大を図ります。

五霞町の主な拠点として、以下があります。

中心拠点	町役場や中央公民館などの公共公益施設などの集積地
レクリエーション拠点	権現堂調節池、童夢公園、道の駅ごかを經由し利根川・江戸川河川敷までを散策するルートと、中の島公園や総合運動公園などのスポーツやレクリエーションを楽しめる場所
新たな産業形成拠点	圏央道 I C 周辺地域

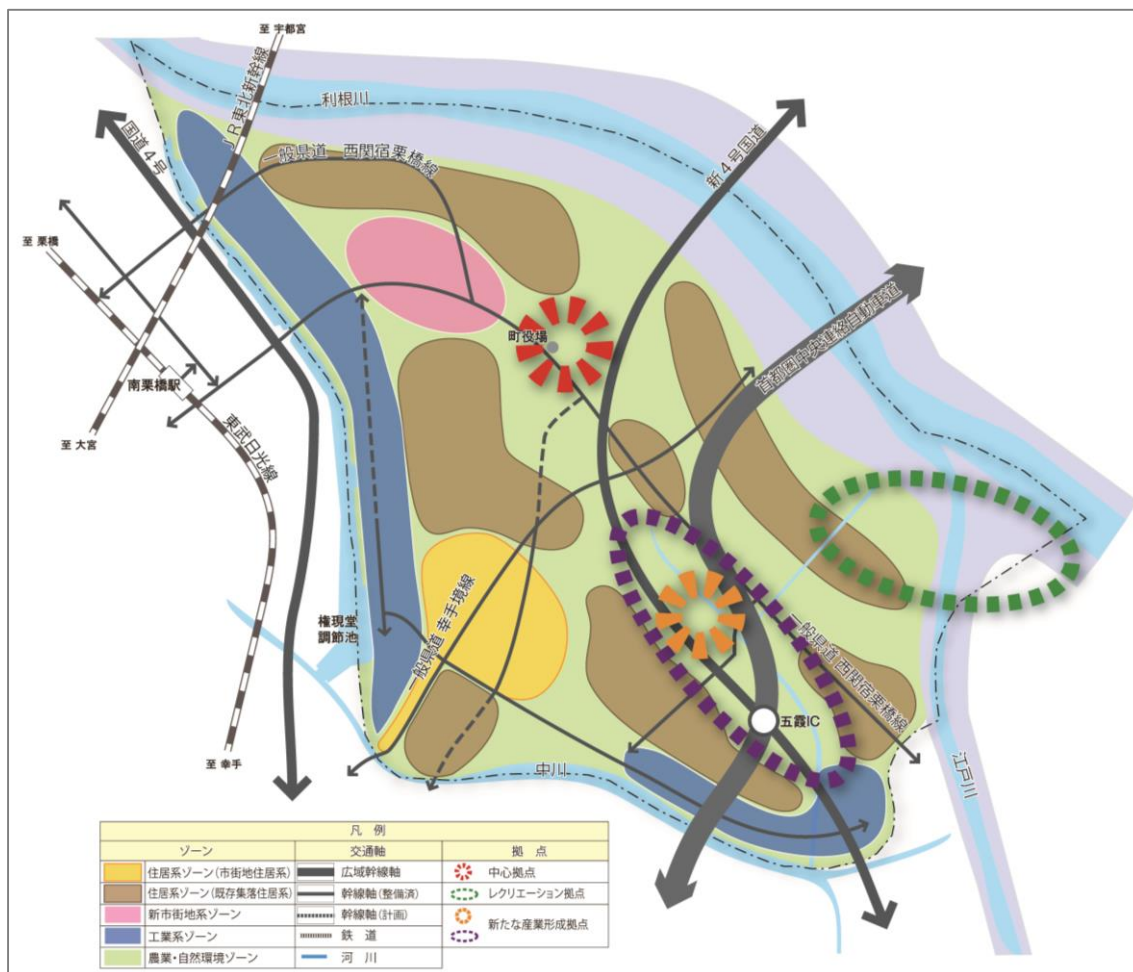


図 2-2 土地利用構想図

出典) 第5次五霞町総合計画

第3章 公共交通の現状と課題

3.1 公共交通の概況

(1) 公共交通の運行状況

町内に鉄道駅はなく、決まった路線やバス停を、決まった時刻表どおりに運行する定時定路線型*の公共交通機関としては、路線バスと五霞町コミュニティ交通（以下、ごかりん号と記載）が運行されています。

一方、予約等があった際に出発地から目的地まで（ドア・ツウ・ドア）の運行を行うデマンド型*の公共交通機関としては、タクシー、過疎地有償運送があります。

このほか、公営送迎サービスとしてスクールバスや、福祉送迎、民間送迎サービスとして企業バス、民間病院の送迎バス、民間介護福祉タクシーがあります。

表 3-1 町内の公共交通

定時定路線型*	路線バス（五霞幸手線）
	五霞町コミュニティ交通（ごかりん号）
デマンド型*	タクシー
	過疎地有償運送
送迎サービス（公営）	スクールバス（東小、西小）
	福祉送迎
送迎サービス（民間）	企業送迎バス
	芝田クリニック
	民間介護福祉タクシー

(2) 路線バス

1) 運行概要

本町の公共交通計画では、路線バスを「幹線」交通、五霞町コミュニティ交通を「支線」交通として区分している。

幹線交通	路線バス(幸手駅～五霞町役場)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行は五霞町と運行事業者(朝日自動車株)が協議して進める。 ・現在の幸手駅～五霞町役場までの路線について、南栗橋駅、栗橋駅への延伸を検討するよう町から運行事業者に要望する。
支線交通	五霞町コミュニティ交通	<ul style="list-style-type: none"> ・五霞町コミュニティ交通運営協議会において具体的な運行計画を協議する。 ・<u>朝晩ルート</u>と<u>日中ルート</u>の2系統とする。 ・平成25年10月から実証運行を開始している。

町内の路線バスは、五霞町が運行補助を行う路線バス1系統(五霞町役場～幸手駅線)のみです。所要時間は約20分、運賃は初乗り150円から最大300円の対キロ区間制、運行事業者は朝日自動車株式会社です。

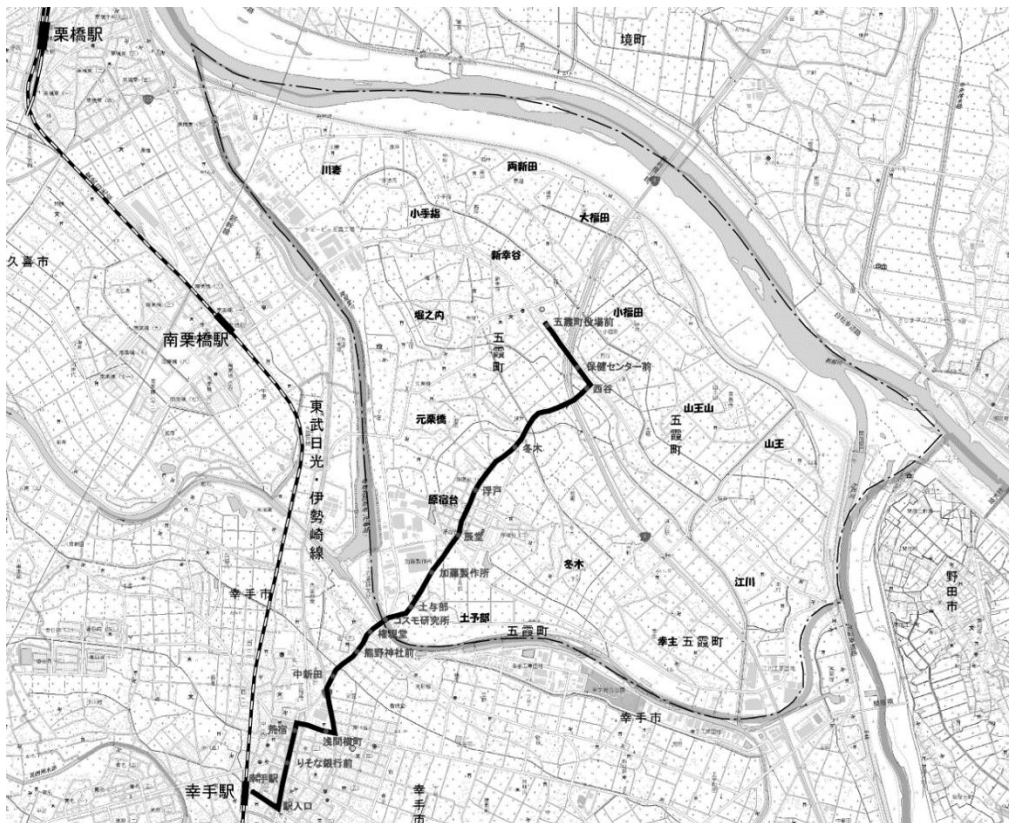


図 3-1 路線バスの路線

2) 利用状況

近年の路線バス（幸手五霞線）の運行経費（補助金+運行経費）は概ね横ばいであるのに対し、利用者数は増加傾向にあります。

平成25年度の運行経費は約2,300万円です。

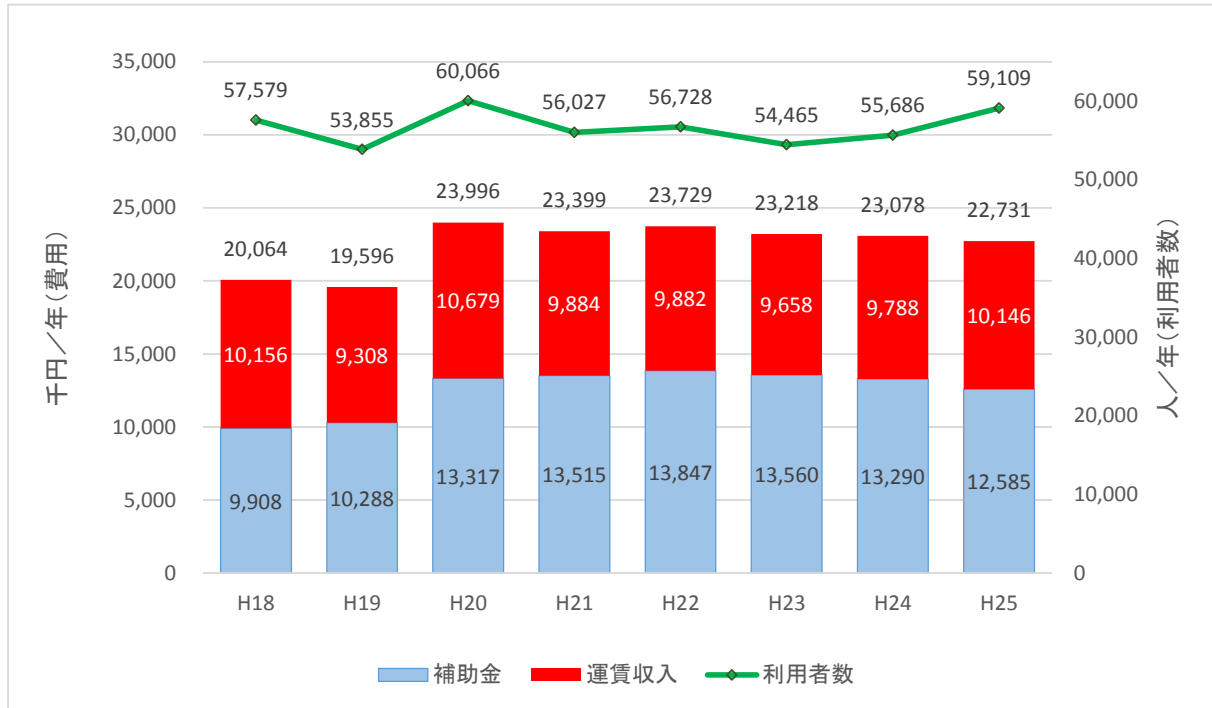


図 3-2 利用者数と補助金の推移

(3) ごかりん号

1) 運行の経緯

五霞町には鉄道がなく、公共交通も町が補助している廃止代替バス路線が1路線のみで、いわゆる交通空白地帯が存在しています。また、最寄駅は埼玉県の東武日光線幸手駅ならびに南栗橋駅、JR宇都宮線栗橋駅の3駅があり、多くの町民が通勤・通学で利用しています。買物・通院などの日常生活においても町外への依存度が高いうえ、マイカーでの移動が基本となっています。一方、自動車を運転できない方は家族間送迎に頼らざるを得なく、少子高齢化や核家族化の進展に伴い、家族間送迎が困難な状況に変化しつつあります。

このような状況の下、平成24年3月に「五霞町公共交通ビジョン」を策定、平成25年度は、この公共交通ビジョンを具体的に進めていくため、ワークショップ*を母体とする運営協議会を開催して様々な角度から町にふさわしい公共交通システムを検討し、少子高齢社会に対応できる移動手段の確保や公共交通不便地域の解消に向けて、朝晩の通勤・通学や日中の買物・通院などに必要な移動手段を確保し、本町で生活できる環境

整備を図るため、新たな公共交通の運行に取り組むことを目的に、平成25年10月、五霞町コミュニティ交通（ごかりん号）の実証運行に至り、その後の利用状況を踏まえ、平成26年10月1日からの運行改善を実施しています。

2) 運行概要

ごかりん号の運行概要は以下のとおりです。

表 3-2 町内の公共交通

事業名称	五霞町コミュニティ交通運行事業
位置づけ	実証運行（試験運行）
事業開始日	平成25年10月2日から
運行形態	路線定期運行（決まった路線を決まった時刻に運行） 朝晩ルートと日中ルートの2系統で運行
運行事業者	朝日自動車(株)
運賃	一回あたり 大人 200 円 学生 100 円（小学生、中学生、高校生） 障がい者 100 円 未就学児 無料
運行日	月曜日から土曜日まで毎日運行

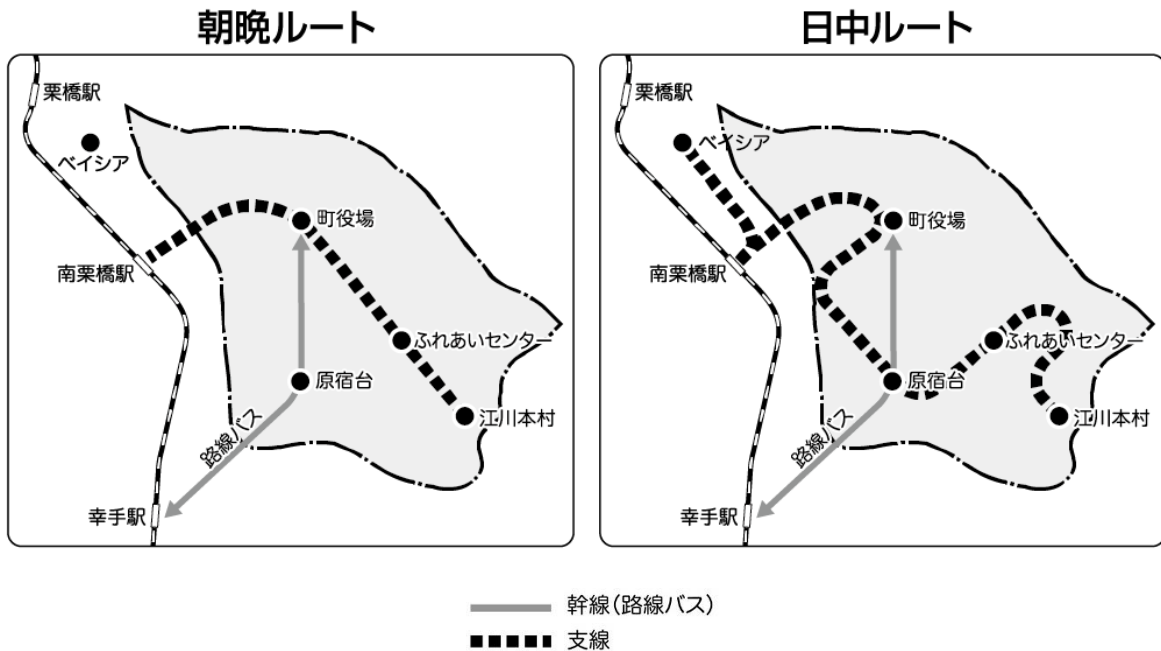


図 3-3 支線交通のイメージ

3) 運行ルート

支線交通の運行ルートは、下記に示す2ルートである。

- ①朝晩の通勤通学を対象とする「朝晩ルート」
- ②日中の買い物や通院等を対象とする「日中ルート」

支線各ルートの延長と所要時間を以下に示す。

ルート	延長	所要時間
①朝晩ルート（江川本村～南栗橋駅）	7.4km	19分
②日中ルート（江川本村～ベイシア）	17.4km	46分
日中ルート（江川本村～南栗橋駅）*	13.9 km	38分

*日中ルートは江川本村～南栗橋駅～ベイシアの往復を基本とするが、1日に1便だけ江川本村発・南栗橋駅行きがある。

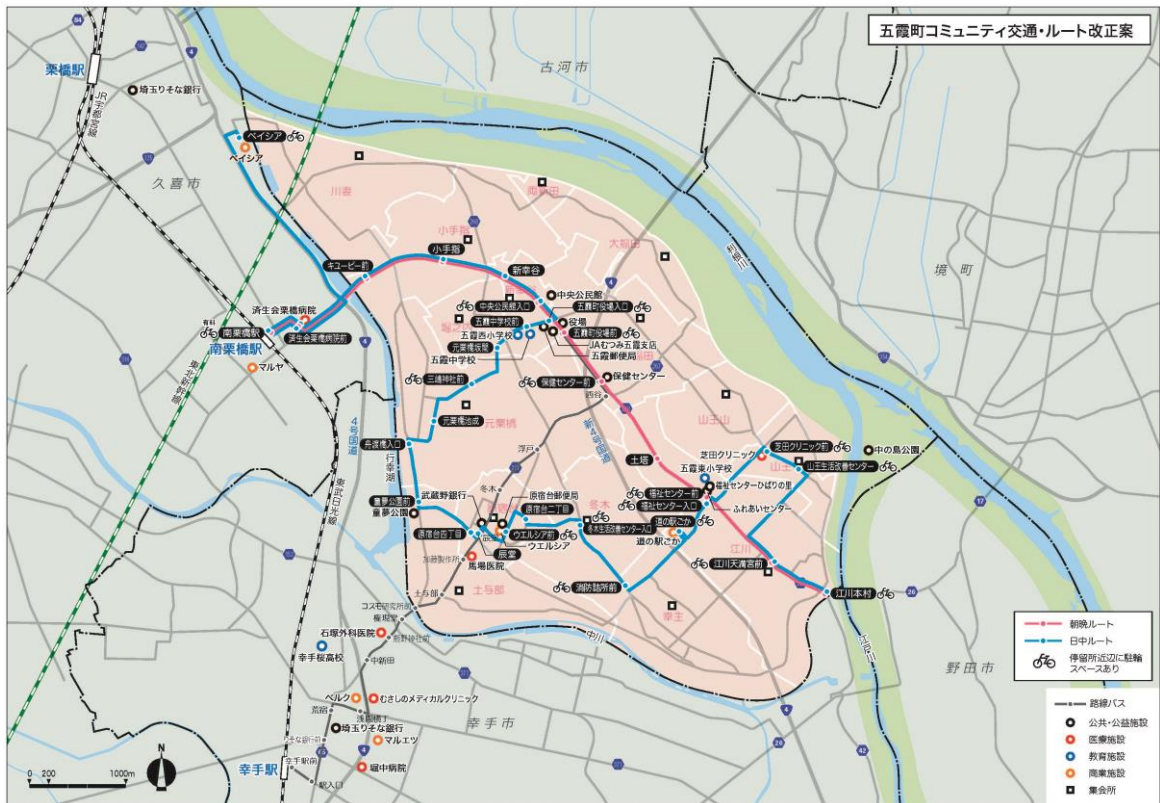


図 3-4 ごかりん号のルート

4) 運行ルート改善の経緯

ごかりん号の実証運行1年目は、図3-5に示すように、朝晩ルート（江川本村から南栗橋駅の往復ルート）、日中ルート（五霞町の全大字を通るよう、東ルートと西ルートの2ルート）で運行を開始しました。日中・東ルートは町の東側を循環するルートで週3日（月曜・水曜・金曜）運行、日中・西ルートは町の西側を循環するルートで週3日（火曜・木曜・土曜）運行していました。

各バス停の乗降データ、利用者聞き取り調査、住民意向調査の結果をもとに、五霞町コミュニティ交通運営協議会で検討を重ね、実証運行2年目は、運行ダイヤおよび日中ルートを大幅に変更する運行改正を実施しています。

改正のポイントは以下のとおりです。

- 日中ルートを1つに統合し南栗橋駅にアクセス*、月曜から土曜まで毎日同じルートを運行
- 利用者意向を踏まえた全体的な運行ダイヤの改正

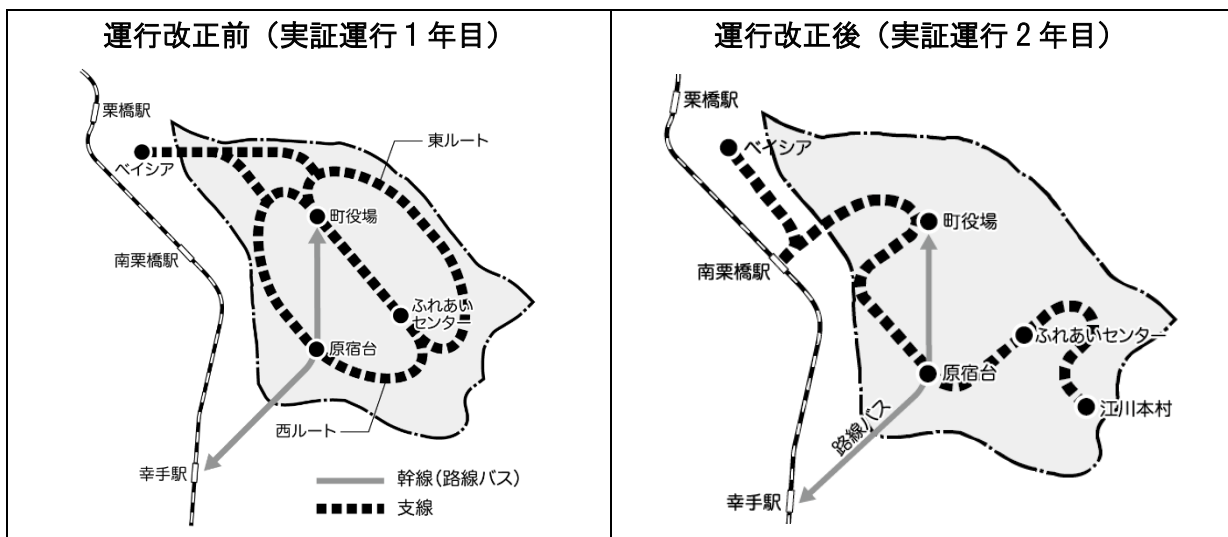


図 3-5 ごかりん号日中ルート改正の経緯

5) 運行ダイヤ

表 3-3 ごかりん号の運行ダイヤ

区分		ダイヤ			
朝晩ルート	上り	朝	6:28	江川本村発 南栗橋駅行き	
			7:09		
		晩	15:25		
			16:55		
			17:39		
			18:19		
			19:39		
	20:20				
	下り	朝	6:08		南栗橋駅発 江川本村行き
			6:48		
			7:35		
			8:34		
		晩	15:51		
			17:15		
17:59					
日中ルート	上り	朝	7:55	南栗橋駅止まり	
			9:39	江川本村発 南栗橋駅行き	
			11:15		
	13:35				
	下り	朝	10:28	南栗橋駅発 江川本村行き	
			12:31		
14:29					

6) 運行体制

五霞町コミュニティ交通は、五霞町及び五霞町地域公共交通会議が運行事業者（朝日自動車株）に運行を委託する。運行計画、利用促進、周知活動等については、五霞町コミュニティ交通運営協議会が担い、住民・五霞町・運行事業者が連携・協力しながら、五霞町コミュニティ交通の試行運行に取り組むものとする。

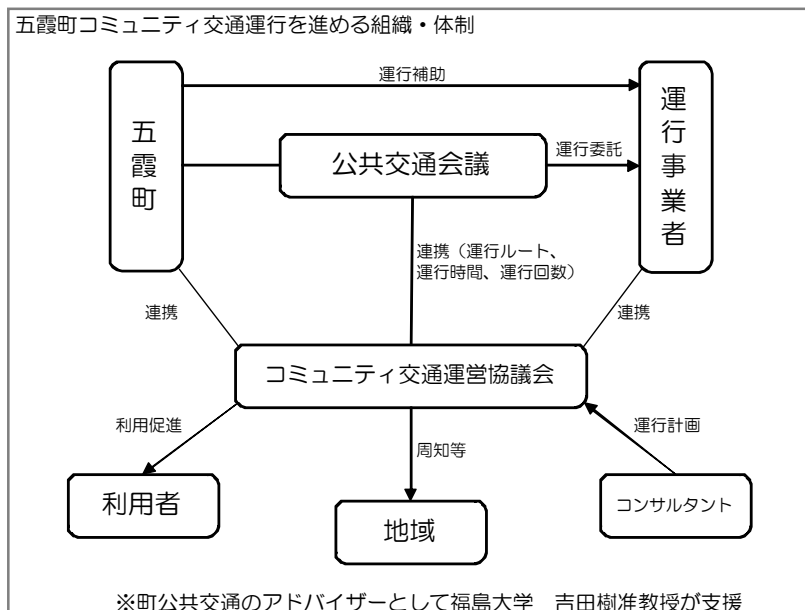


図 3-6 運行体制

7) 利用状況

運行改正を行った10月以降、朝晩ルート及び日中ルートともに増加傾向にあります。2月の朝晩ルートは運行改正前の昨年9月に比べ150人ほど増加しています。同じく2月の日中ルートは、運行改正前から倍増しています。

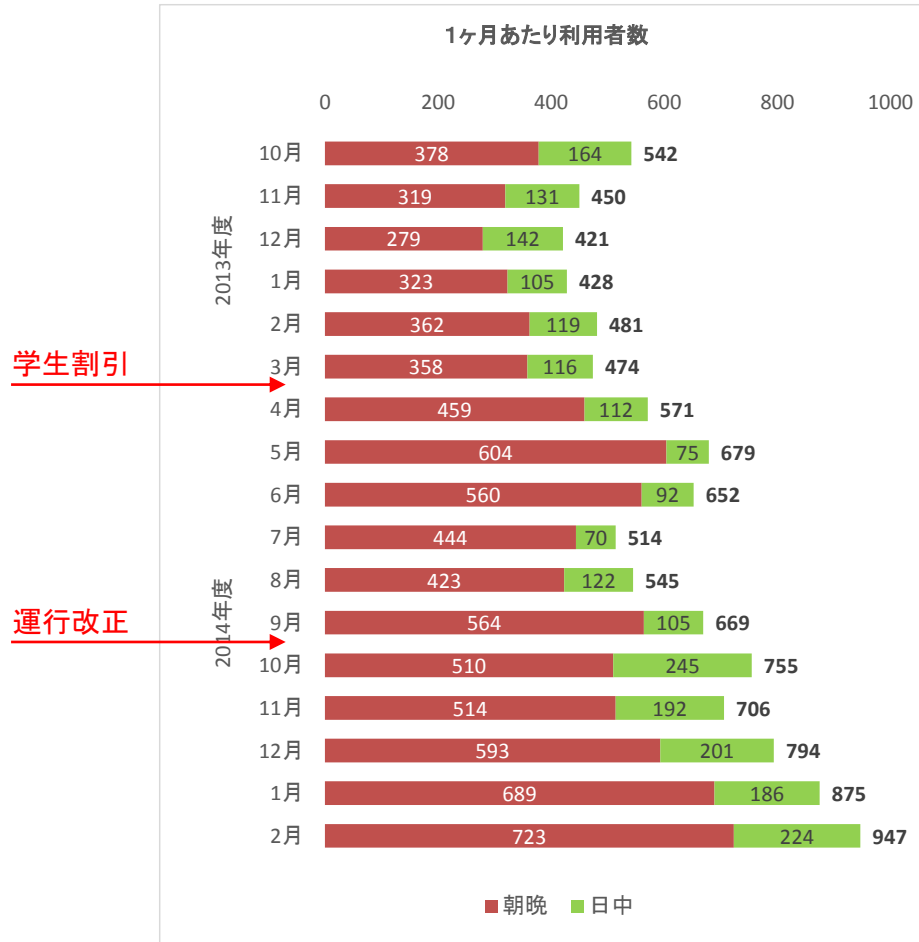


図 3-7 利用者数の推移

		朝晩	対前年同月比	日中	対前年同月比	合計	対前年同月比
2013年度	10月	378		164		542	
	11月	319		131		450	
	12月	279		142		421	
	1月	323		105		428	
	2月	362		119		481	
	3月	358		116		474	
2014年度	4月	459		112		571	
	5月	604		75		679	
	6月	560		92		652	
	7月	444		70		514	
	8月	423		122		545	
	9月	564		105		669	
	10月	510	35%増加	245	49%増加	755	39%増加
	11月	514	61%増加	192	47%増加	706	57%増加
	12月	593	113%増加	201	42%増加	794	89%増加
	1月	689	113%増加	186	77%増加	875	104%増加
	2月	723	100%増加	224	88%増加	947	97%増加

図 3-8 対前年同月比

(4) 過疎地有償運送

本町が五霞町社会福祉協議会に在宅福祉サービスセンター運営事業を委託し、高齢者や障がい者などの外出支援を実施しています。

五霞町社会福祉協議会は、道路運送法第78条第2号に基づく過疎地有償運送の届出を行い、ボランティア協力員が自家用車を用いて通院や買い物などの際の送迎サービスを実施しています。

1) 運行概要

表 3-4 過疎地有償運送の概要

項目	内容
運営	<ul style="list-style-type: none"> ・社会福祉協議会が運営主体 ・ボランティア登録された協力員（ドライバー）約7名 ・協力員の自家用車
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・町内にお住まいの高齢者、障がい者、病弱者、病人のいる一般家庭等の会員登録者（過疎地有償運送運営協議会において利用者を限定）
運行範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・町内及び周辺地域の病院、商業施設、最寄の駅、役場、金融機関等
利用日時	<ul style="list-style-type: none"> ・月曜日～日曜日（原則として、年末年始・お盆休みは運休、ただし相談による） ・9時～21時
利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・1時間につき700円（チケット制） ・往復のガソリン代 <ul style="list-style-type: none"> 3kmまで・・・無料 3km～10kmまで・・・100円 10km～20kmまで・・・200円 ※以降10kmごとに100円加算

2) 利用状況

- 会員数 229 名、年間約 2,300 件（1 日あたり 6 件程度）で安定して利用されています。
- 利用目的は、65%が通院で、その内 90%が町外の総合病院。（買物等外出は 35%で、その約半数が町内、半数が町外）
- 総じて需要は広く分散。（目的地は幸手市、久喜市、境町、古河市が多く、出発地は原宿台や元栗橋が多い。）

3) 町の補助

在宅福祉サービス委託料として 6,063 千円を町が補助（そのうち 5,835 千円程度が過疎地有償運送分）しています。

(5) 公営送迎サービス

1) 小学校の送迎バス

町内 2 つの小学校（東小、西小）に通う低学年（川妻、土与部地区 3 年生まで、原宿台、幸主地区 2 年生まで）を送迎するスクールバスを運行しています。朝と夕方の通学の他、夏季のプール送迎（全生徒）や学校行事にも利用できます。

表 3-5 小学校送迎バスの概要

項目	内容
利用対象者	小学校低学年（川妻、土与部地区 3 年生まで、原宿台、幸主地区 2 年生まで）
運行範囲	東小学校（幸主→東小学校）、西小学校（川妻→西小学校）
利用日時	7:25 発→7:55 東小着、7:35 発→7:45 西小着
利用料金	無料
利用者数	東小学校（40 人）、西小学校（5 人）
運行経費	5,352 千円（人件費、車両維持費）
事業者	五霞町
車両台数	2 台（49 人乗り、29 人乗り）

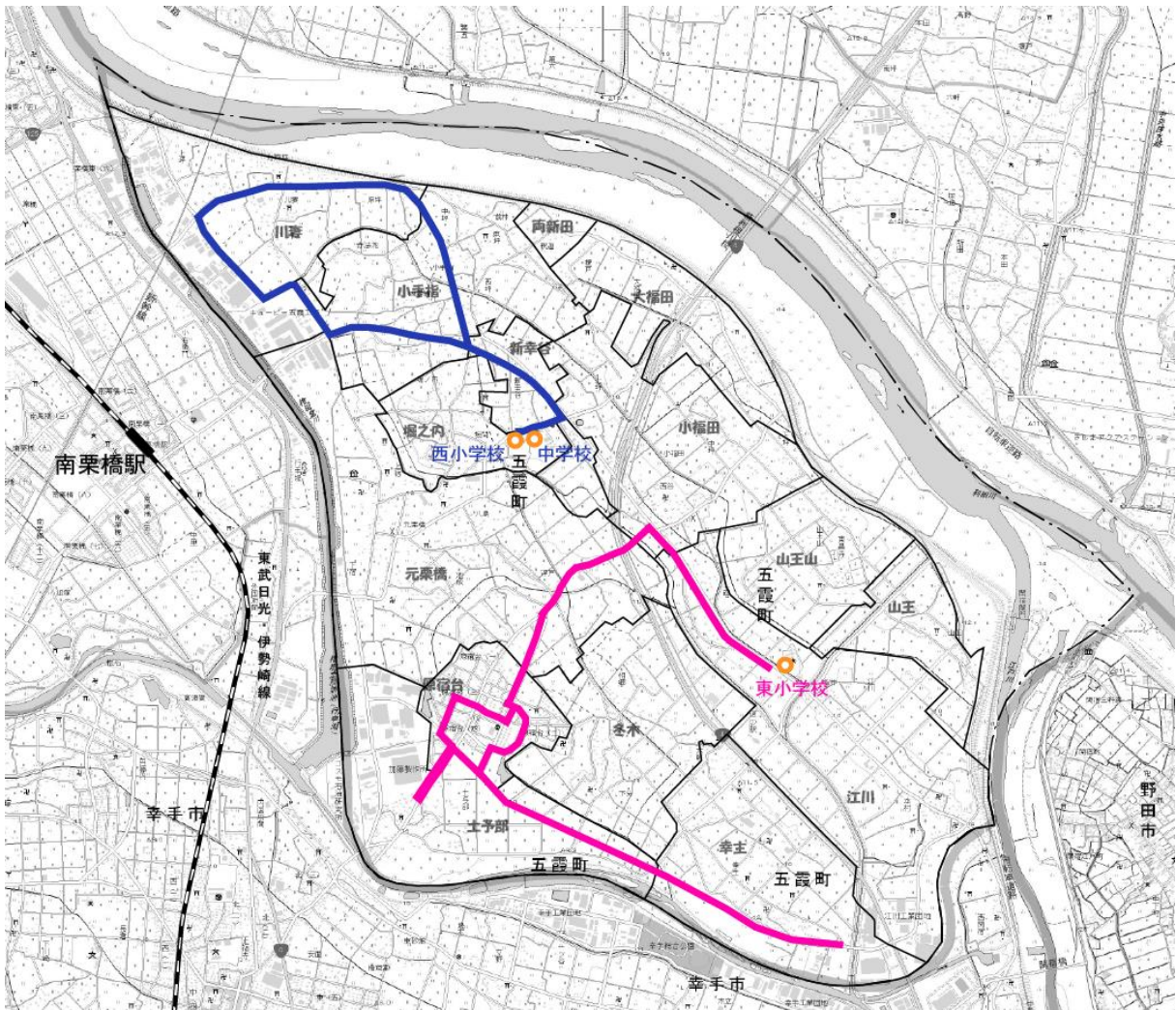


図 3-9 小学校送迎バスの路線図

2) 特別支援学校の送迎バス

県立結城特別支援学校までのスクールバス(介助員あり)を茨城県が運行しています。

3) 福祉送迎バス

福祉施設を利用する障がい者、介助保険適用者を送迎するための福祉車両 3 台、団体利用のためのマイクロバスがあり、社会福祉協議会が運行しています。

■ 福祉センター「ひばりの里」の送迎概要 その1

項目	内容	備考
利用対象者	センターを利用する介護保険適用者	○9時30分～15時 30分の間は利用なし
運行範囲及び 主な送迎先	町内	
利用日時	月～土 3台(3方面)で8時30分にひばりの 里出発～9時15分頃着 午後4時15分にひばりの里を出発	○専属運転手なし 社協職員が運転
利用者数	30人程度	
車両台数	3台(リフト付き)	

■ 福祉センター「ひばりの里」の送迎概要 その2

項目	内容	備考
利用対象者	センターを利用する団体(老人クラブな ど)個人は不可	○専属運転手なし 社協職員が運転
運行範囲及び 主な送迎先	町内(地区集落センターなどの集合場 所)～ひばりの里	
利用日時	申し込みのあった団体	
利用者数	前年度実績 115回の送迎(1回当たり 10人から15人の送迎)	
車両台数	マイクロバス	

■ 五霞町地域活動支援センター「太陽の家」の送迎概要

項目	内容	備考
利用対象者	センターを利用する障がい者	○専属運転手なし 社協職員が運転
運行範囲及び 主な送迎先	自宅～太陽の家	
利用日時	センター実施日	

(6) 民間送迎サービス

1) 企業送迎バス

江川紙パック(株)やキューピー(株)など、町内にある工場等の一部で従業員の通勤用に事業所や社宅等から栗橋駅、南栗橋駅、幸手駅、久喜駅、東武動物公園駅など鉄道駅への送迎バスを運行しています。

江川紙パック(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・車両：自社所有、ハイエース1台 15人乗り ・ルート：会社～東武動物公園駅 朝1便、夕方1便 ・運行日：月～土 ※午後は予約制で送迎
キューピー(株)	運行形態はいずれも業務委託 ①幸手方面 <ul style="list-style-type: none"> ・ルート：幸手団地～キューピーの間（一部寮経由）朝2便、夕方3便 ②久喜・幸手方面 <ul style="list-style-type: none"> ・ルート：久喜駅～寮～キューピー 朝1便、夕方1便 他に、キューピー～寮の間を10便運行 ③栗橋方面（株）ライフコーポレーションと共同運行） <ul style="list-style-type: none"> ・ルート：栗橋駅～南栗橋駅～キューピー～ライフの間 朝から夕方16便

※平成24年8月ヒアリングより

2) 民間病院

芝田クリニック（山王）に通院に利用できる患者送迎車（無料）があります。

■ 芝田クリニックの患者送迎の運行概要

項目	内容	備考
利用対象者	患者	○専属運転手あり
運行範囲及び 主な送迎先	町内全域	
利用日時	診察時間内（8時～12時、16時～18時）	
利用料金	無料	
利用者数	平均10名程度	
車両台数	軽自動車1台	

3) 民間介護福祉タクシー

民間福祉タクシーが町内で営業しているが、現状、五霞町での利用はみられません。

■ 介護福祉タクシーしのぎの運行概要

項目	内容	備考
利用対象者	体の不自由な方等 限定	古河市：高齢者通院 等交通費助成 5,000 円/月額補助
主な送迎先	・病院～病院（転院するために利用）・・・ 近隣の病院間 ・自宅からの通院（町内の病院への利用者 はいない）	
利用日時	365日 午前9時～午後6時	久喜市：福祉タクシ ー利用料助成 初乗り料金相当額 補助
利用料金	初乗り料金（2km まで）730 円 超過料金 266m ごとに 90 円加算 時間制 30分 3,660 円	
利用者数	100 人/月	
車両台数	2 台（リフト・寝台）	

3.2 町民の移動の状況

(1) 公共交通での主な行き先

ごかりん号が運行される以前、五霞町で新たな移動手段（公共交通）を利用して行きたい場所を聞いたところ、移動目的としては「買い物」36%、「通院」31%、「公共施設・駅」31%と分散していることがわかりました。

具体的な移動先をみると、買い物ではベイシアや道の駅、公共施設・駅では郵便局や町役場、南栗橋駅へのアクセス*要望が多く、移動先は五霞町内外に分散されています。

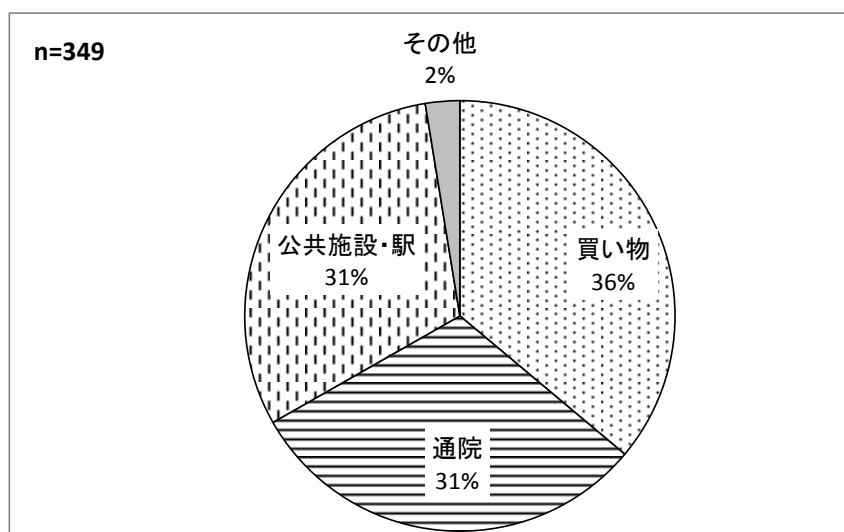


図 3-10 公共交通での主な移動目的

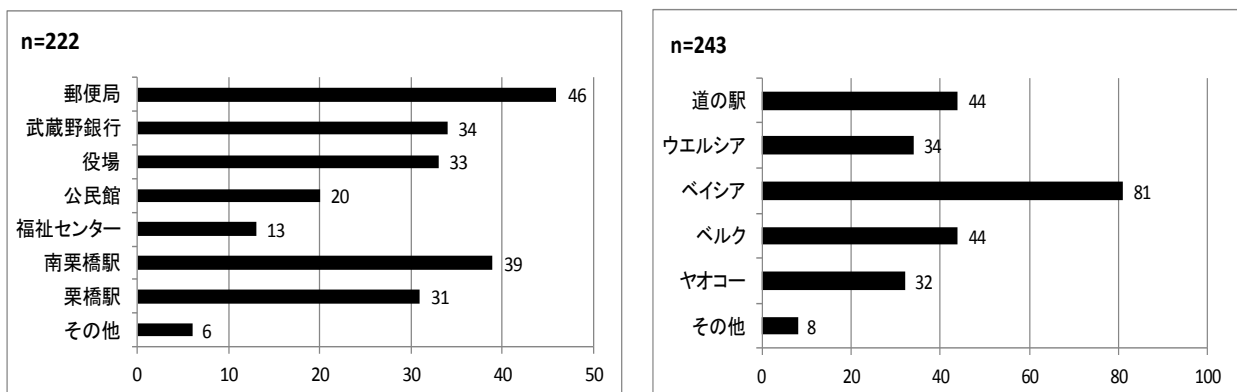


図 3-11 公共交通での具体的な移動先

出典) 五霞町ふれあい祭りでの聞き取り調査 (平成24年11月)

(2) 移動で不便に感じること

ごかりん号が運行される以前、学生が日常の移動で不便に感じていることを調査したところ、「家族等への負担が大きい」が42%で最も多く、次いで「駅までの公共交通がない」24%となっていた。ごかりん号の運行以前は、通学で駅に行くための手段が限られていることから家族に送迎してもらわなければならない、送迎者・被送迎車双方に負担がかかっていることが伺えました。

家族等の送迎を気にすることは高齢者も同様であり、その割合は高齢になるほど増加しています。

なお、平成25年10月から実証運行をはじめたごかりん号は、こうした町民の声を受けて運行に至っています。

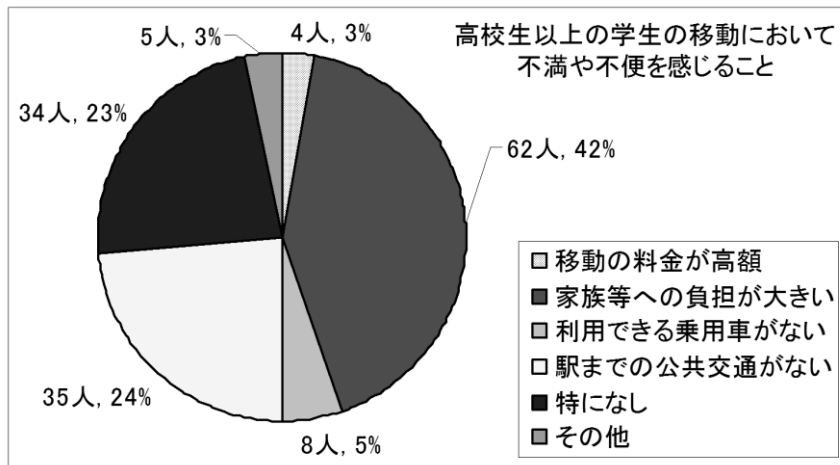


図 3-12 移動で不便に感じること(学生)

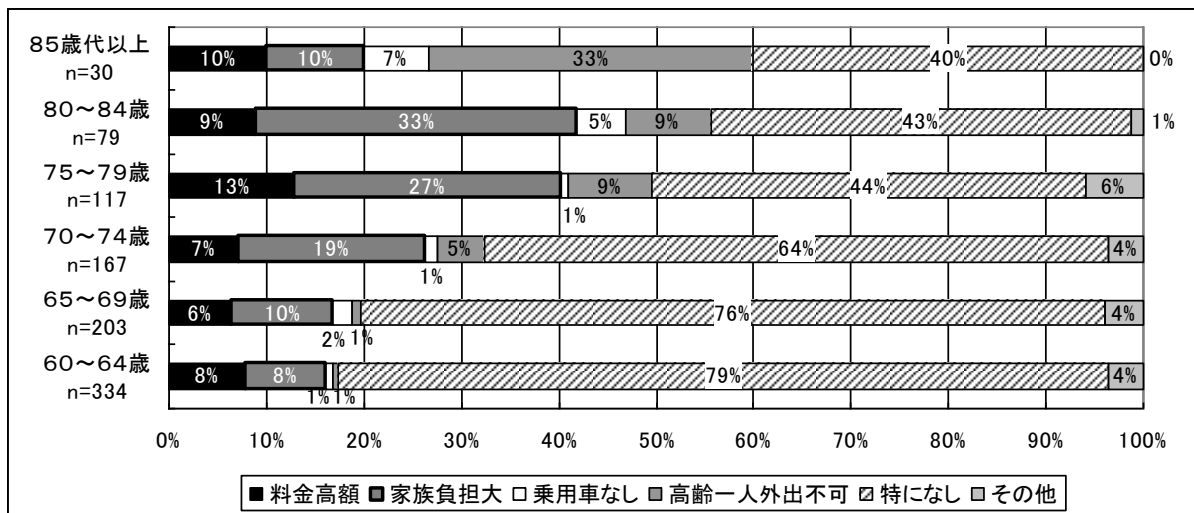


図 3-13 移動で不便に感じること(高齢者)

出典) 五霞町内全世帯アンケート調査 (平成23年2月)

3.3 公共交通の必要性

(1) 高齢化の進展にともなう公共交通のニーズ

本町の高齢化の状況を見ると、近年増加傾向にあり、今後も高齢化率の上昇が予測されています。

ふれあい祭りで実施したアンケート（H24年11月）結果では、約9割の方が、将来、高齢化が進展したときに、本町にとって公共交通は必要であると回答しています。

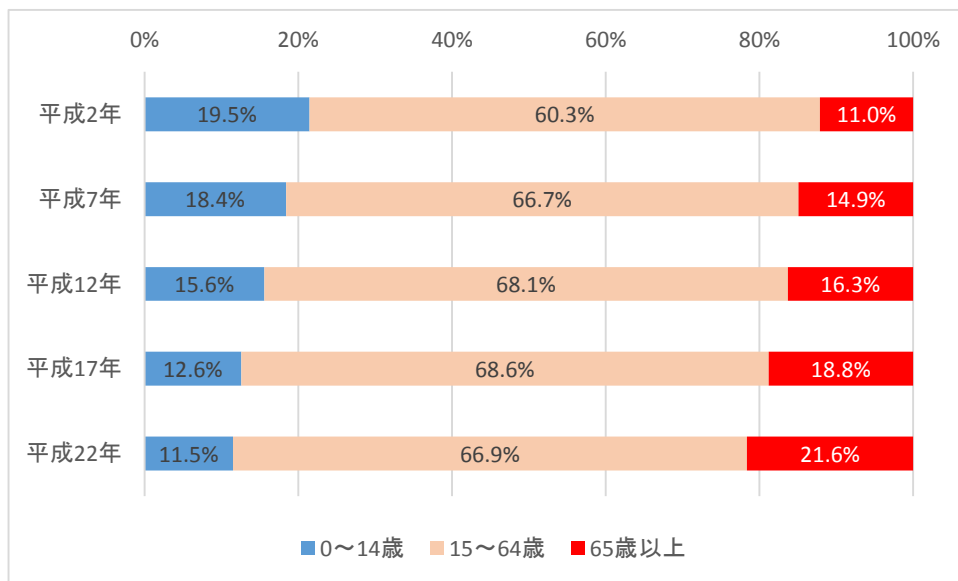


図 3-14 高齢化率の推移

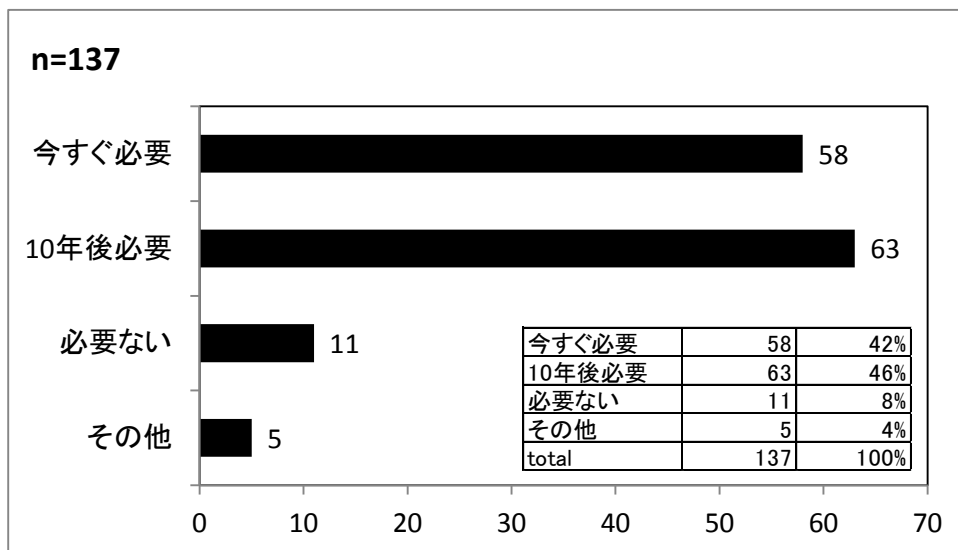


図 3-15 公共交通の必要性に関する意向

(2) 多様な公共交通のニーズ

町民の移動に関する調査結果をみると、町民全体の移動目的は、通勤・通学、買い物、通院、公共施設での用事など多岐にわたっており、「利用したい鉄道駅」はごかりん号がアクセス*する南栗橋駅、路線バス（五霞幸手線）がアクセス*する幸手駅への要望が多いことがわかっています。

また、過疎地有償運送の主な利用目的は、「通院」が65%を占めており、そのうち9割は町外の総合病院への移動に使用されています。

このように、一定程度の人数がアクセス*する駅や商業施設への移動手段、起点が分散しており定時定路線の運行は難しいが、生活に必要な移動を支える移送サービスなど、多様な交通を確保することが求められています。

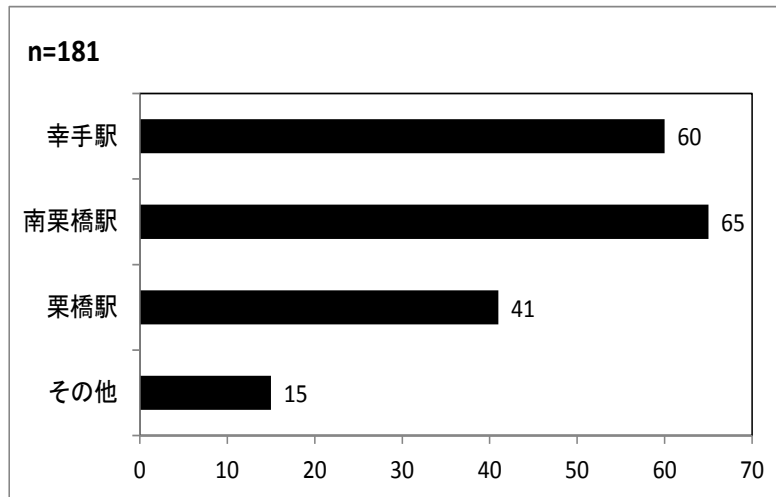


図 3-16 利用したい鉄道駅

出典) 五霞町ふれあい祭りでのヒアリング調査 (平成24年11月)

表 3-6 過疎地有償運送利用者の医療施設利用状況

むさしのメディカルクリニック	7人
西南医療センター	5人
馬場医院	5人
幸手市内の病院	4人
久喜総合病院	3人
友愛病院	3人
新井病院	2人
堀中歯科	2人

出典) 過疎地有償運送利用者へのヒアリング調査 (平成24年11月)

(3) 社会的視点からの公共交通のニーズ

1) 移動できる権利の確保

国による交通基本法制定に向けた議論の中で「移動権」、「交通権」というキーワードが話題になりました。これらは、誰もが社会生活を送るうえで移動することができる権利であると考えられます。本町においても、誰もが移動できる交通環境をつくるために、自動車や徒歩、自転車とともに、公共交通を利用できる環境づくりが必要になると考えられます。

2) 地球温暖化問題への対応

近年、世界的に地球温暖化が問題視されています。自動車と比較すると、公共交通の方がCO₂の排出量が低い傾向にあります。公共交通で移動しやすい交通体系をつくることによって、より環境にやさしいまちづくりが推進されることが考えられます。

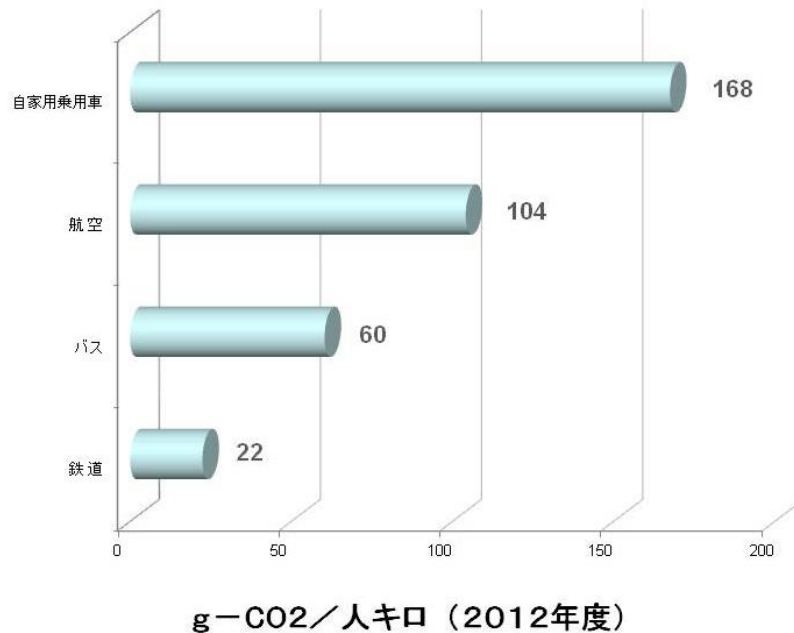


図 3-17 輸送量あたりのCO₂排出量

出典) 国土交通省ホームページ

3.4 公共交通の課題

(1) 五霞町のまちづくりを支える交通体系の維持・拡充

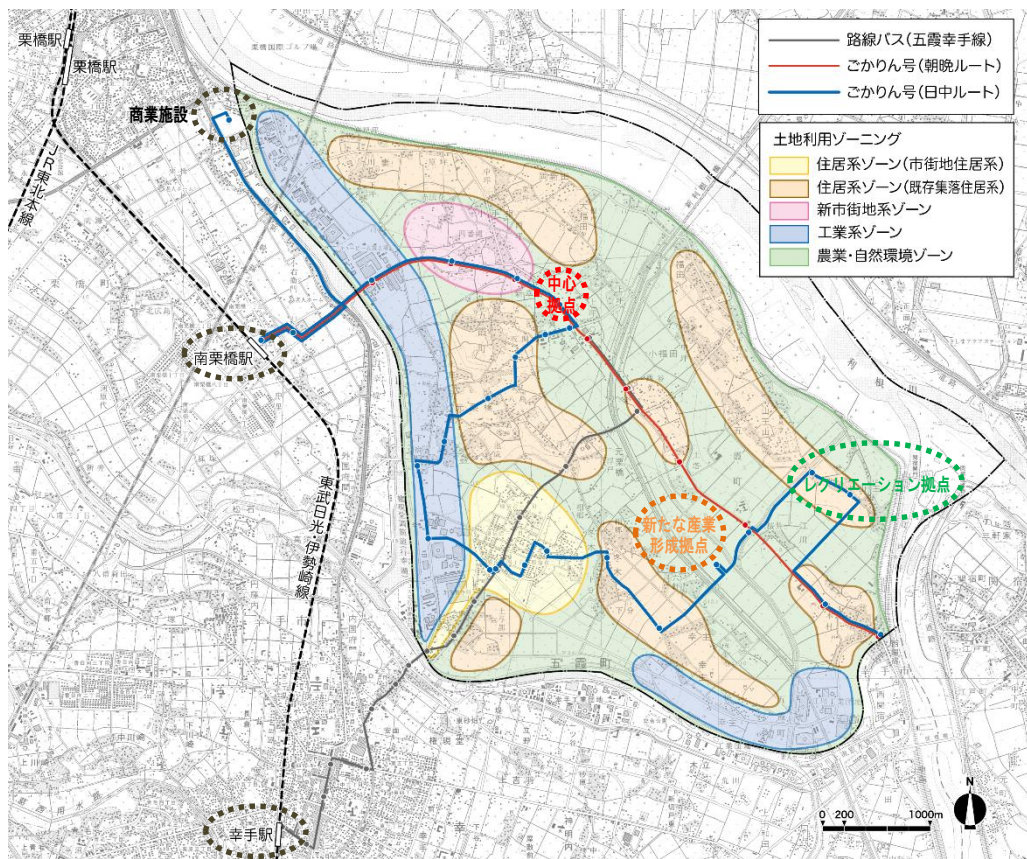
五霞町のまちづくりの方向性を踏まえ、それを支える公共交通の整備を進めるものとします。

五霞町まちづくりの方向性

- 秩序ある町の形成に向けた計画的な土地利用の推進
- 圏央道 I C など新たな産業拠点整備の推進
- 広域・地域間を結ぶ公共交通網の確保

公共交通体系の整備

- ある程度人口が集積する地域は、駅や役場、観光・レクリエーションなどの主な拠点へアクセス*する定時定路線型*交通により、安定的なモビリティ*を確保します。
- 人口の集積が少なく定時定路線の運行が難しい地域は、過疎地有償運送などデマンド型*交通により、きめ細かな交通ニーズに対応します。
- 圏央道 I C など新たな開発が進んだ時点で、公共交通体系・ネットワークの見直し・改善を行います。



(2) 公共交通の維持・拡充のための仕組みづくり

本町の公共交通の利用や経営状況は厳しい状況にあります。

一方、高齢化の進展に合わせて公共交通（路線バス、ごかりん号、各種移送サービス）の必要性が高まっています。また、社会的な視点からも公共交通の必要性は高まりつつあります。

“利用減少”と“必要性の高まり”という相反することに対応するために、新たな公共交通の仕組みをつくり出すことが必要になっています。

各種の“連携”によって、本町のこれからの時代にあった公共交通のシステムづくりが課題と言えます。

1) 主体間の連携

過去においては、主に民間の交通事業者が主体になり、採算事業としてバスを運行してきました。しかしながら、近年の状況を見ると、民間事業者だけの工夫で対応できる状況ではないことが分かります。

本町の公共交通を確保・維持・改善していくためには、行政も関与し、また、町民や地域団体等も協力し、主体間の連携を図り取り組んで行くことが必要です。

2) 交通機関間の連携

町内には多様な公共交通機関が運行されています。また、町民からは、それぞれの公共交通機関の特性や事業性を考慮して公共交通体系を構築すべきという意見もいただいています。交通機関がバラバラに運行されるのではなく、連携することによって、トータルとして利便性が高く効率的な公共交通体系をつくる必要があります。

3) 利用者との連携

公共交通を維持していくためには、運行主体の努力に加えて、利用者の協力も望まれます。自分たちの“足”としての公共交通を維持していくことを認識して、協力することが必要です。

本町にあった公共交通の維持・拡充、それを実現するための各種連携による仕組みづくり、こうした視点にたって、次ページ以降に、目標、基本方針、施策等を設定していきます。

第4章 目標と基本方針

4.1 目標

【目標】 住民の誰もが日頃のお出かけに使える、持続可能な公共交通体系の構築

高齢者が増える将来においても、公共交通と他の交通（自家用車等）の連携により、誰もが移動手段を確保できる公共交通体系をめざします。

また、財政的にも持続可能な公共交通体系・仕組みづくりを行います。

■ 誰もが移動手段を確保できる公共交通体系

高齢者の増加により、自ら運転できない町民が増加すると想定されます。家族を自家用車で送迎できる町民が減少することにもなります。

また、障がい者等の社会進出を推進するためには、これまで以上にバリアフリー化等の移動しやすい交通環境づくりが求められます。

一方、通勤・通学などの速達性をめざす移動や、身体的理由からドア・ツウ・ドアの移動が必要な町民への対応など、きめ細かく交通機関やサービスを工夫していく必要があります。

通勤・通学、通院や買物等の日常生活において、誰もが実感できる「分かりやすい公共交通」、「使いやすい公共交通」を持続的に提供することで、誰もが住み続けられる定住の地として、五霞町の魅力を高めます。

■ 維持していくことができる公共交通体系

効率的な財政運営が求められているなか、公共交通政策においても効率化が求められます。将来に向けてより一層、町民および交通事業者との協力・連携を図り、財政的にも持続可能な公共交通体系をめざします。

4.2 基本方針

- 方針1 町民の通勤・通学、通院、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
- 方針2 コンパクトシティ*実現のため、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの構築
- 方針3 公共交通の運行目的の明確化
- 方針4 公共交通を利用しやすい環境づくり
- 方針5 公共交通をみんなで支える仕組みづくり

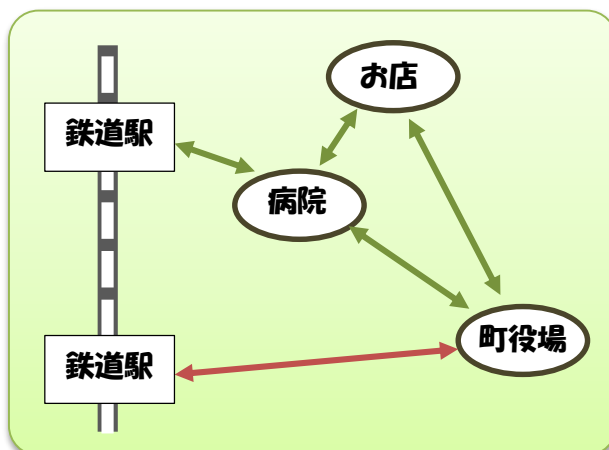
方針1 町民の通勤・通学、通院、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保

本町では、定時定路線型*として路線バス（五霞幸手線）や五霞町コミュニティ交通（ごかりん号）、デマンド型*としてタクシーや過疎地有償運送、送迎サービスとして公営・民営の送迎サービスがあります。

これら個々の公共交通機関を充実させるとともに、それらを効率的に組み合わせることにより、様々な立場、様々な地域の町民の日常生活に不可欠な“移動”を支える交通体系を確立します。

方針2 コンパクトシティ*実現のため、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの構築

全国的に人口減少や高齢化が進展する中、都市機能の近接化による集約型まちづくりの実現が求められています。拡散した都市機能を集約させ、生活圏の再構築を進めていくため、医療施設、社会福祉施設、商業施設など町の核となる施設を結ぶ公共交通の必要性が高まっています。



方針3 公共交通の運行目的の明確化

本町が関与する移動サービスに係わる施策については、事業性を考慮する公共交通的施策と、要介護者等の移動性を確保するための福祉的施策を明確にしたうえで、個々の公共交通機関を運営していくこととします。

双方が補完しながら、全体として利便性の高い公共交通体系をつくります。

公共交通的施策：利用者の利便性ととも、事業的な効率性を追求していきます。

福祉的施策：要介護者等の移動する権利（個人の障害や移動能力、居住地、日時に係わらず移動できる権利）を考慮して、移動手段を確保します。

		地域	
		市街地/住宅地	郊外住宅地
利用者像	一般町民等	路線バス	ごかりん号
	自立移動が可能な交通弱者 (高齢者、障がい者等)		自家用有償旅客運送
	バスの利用が困難な交通弱者 (高齢者等)		
	自由度が高い移動を行う町民等	タクシー	
	介護が必要な障がい者等	障がい者移動支援事業 等	

方針4 公共交通を利用しやすい環境づくり

利便性の高い公共交通を運行する取組に加えて、積極的に利用してもらう工夫を進め、公共交通を利用しやすい環境づくりを進めることとします。

たとえば、ごかりん号では、五霞町コミュニティ交通運営協議会が主体的に検討し、朝夕の通勤・通学者が多い時間帯と、日中の通院・買い物の利用が多い時間帯など、利用者の目的やニーズにあわせた運行計画を提案し、時間帯が重ならない特性を活かし、朝晩ルートと日中ルートで走行ルートや運行頻度を変えるなどの工夫を行っています。

今後も引き続き、高齢者や障がい者などが利用しやすいバリアフリー化された設備環境や、料金体系、ルートや時刻表の情報提供などの工夫を行っていきます。

方針5 公共交通をみんなで支える仕組みづくり

交通事業者の努力だけでは、利用状況や採算性の改善は難しい状況にあります。

町民、地域団体、企業などの多様な主体が連携・協力して公共交通を支える仕組みづくりを進めていきます。

また、町民ニーズなどに対応して、地域団体が主体となる公共交通の運営や、町民が支え合う移動の仕組みづくりなどを進めることとします。

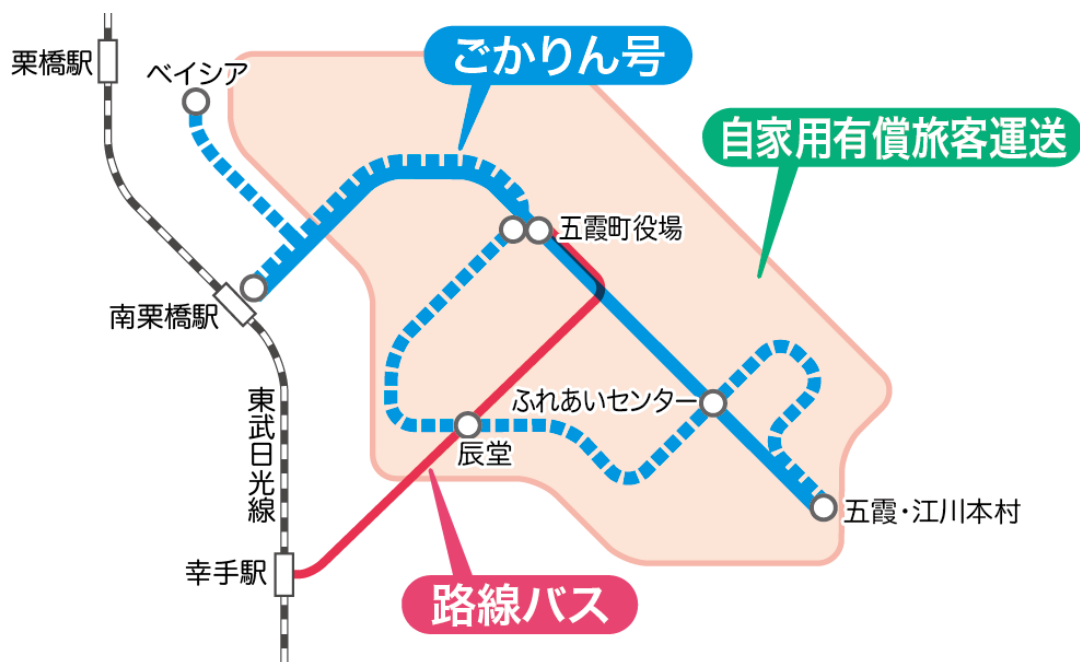
 << **五霞町の公共交通の体系** >>


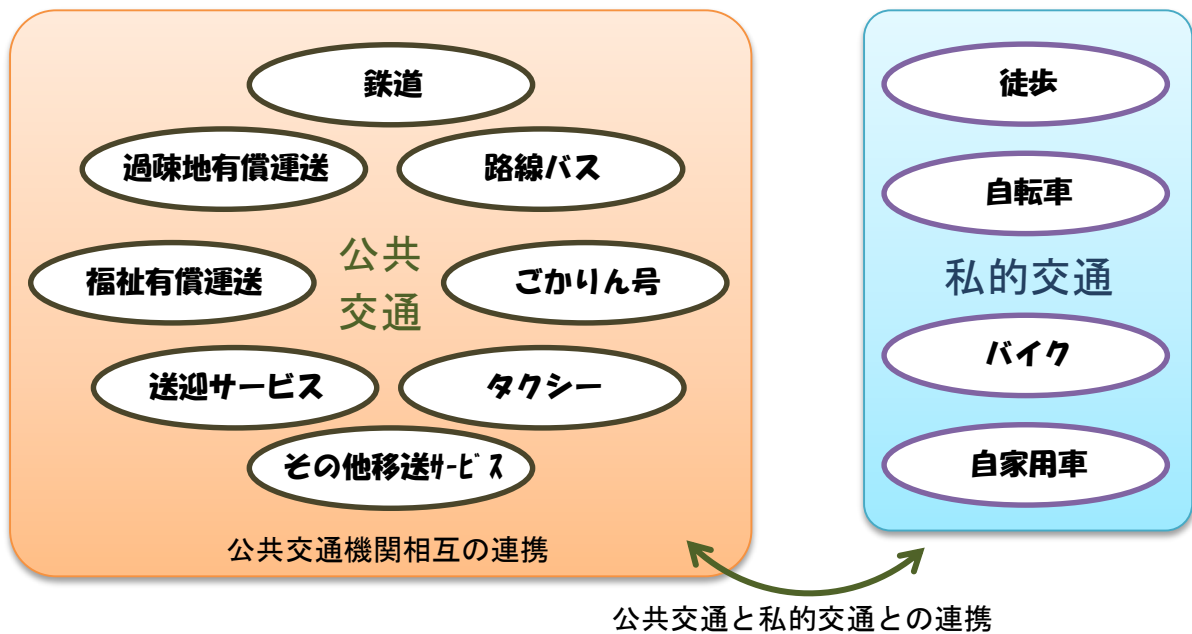
図 4-1 五霞町の公共交通の体系

第5章 公共交通の確保・維持・改善施策

5.1 公共交通施策の対象

公共交通施策の対象：鉄道、バス、移送サービスなどの幅広い交通機関

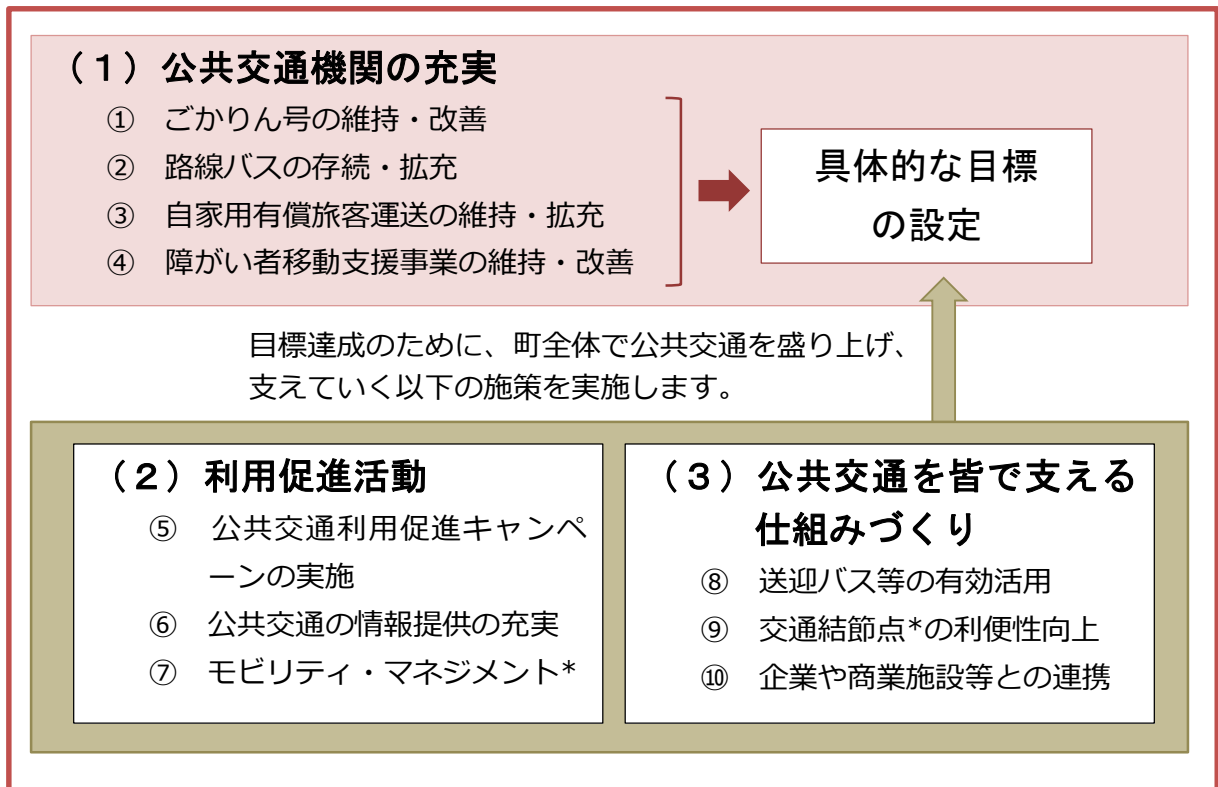
利便性が高く効率的な公共交通体系をつくるために、鉄道、バス、タクシーなどの従来の公共交通機関に加えて、過疎地有償運送、福祉有償運送などの移送サービスを含めて、公共交通と捉え計画します。



5.2 施策の全体像

目標及び基本方針を踏まえ、公共交通を将来に向けて維持し、または、新たに確保し、改善していくために、本町では以下に示す施策を実施することとします。

施策の全体像



PDCA サイクル*により、五霞町全体で計画を推進

- i) 本計画で位置づけた施策の進捗、目標の達成状況を定期的に確認します
- ii) 施策の実施方法や実施体制等について適宜改善します
- iii) i) と ii) を繰り返し、公共交通の持続的な発展を目指します

5.3 公共交通の目標

「公共交通機関の充実」で挙げている4つの施策について、達成すべき目標を以下のように設定します。

表 5-1 公共交通の目標

施策	指標	目標
① ごかりん号の維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> ■ 通勤・通学者の利便性向上、通勤・通学時の公共交通利用による、マイカー送迎等の負担軽減 ■ 日中の買い物や通院などの利便性向上、多くの人の外出機会の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運行開始初年度の利用者数は約6400人でした。毎年前年度を上回る利用者数を目指します。 ■ 平成26年のごかりん号の認知度は約7割でした（平成26年11月ふれあい祭りでのヒアリング）。運行開始から5年以内に認知度9割を目指します。
② 路線バスの継続・拡充		<ul style="list-style-type: none"> ■ 近年の利用者数は横ばい（年間5万5千人程度）で推移しています。引き続きこれまでの水準の維持・拡大を目指します。
③ 自家用有償旅客運送の維持・拡充	<ul style="list-style-type: none"> ■ バスの利用が困難な高齢者や障がい者の利便性向上、外出機会の創出・増加 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 過疎地有償運送の会員数は現在229名、年間約2300件で安定的に利用されています。 ■ 自家用有償旅客運送の事業スキーム*を検討することによりこれまでの水準を維持・拡大し、移動困難者の外出機会の増加を図ります。 ■ 利用者ニーズ調査を行い、満足度の向上を目指します。
④ 障がい者移動支援事業の維持・改善		<ul style="list-style-type: none"> ■ 障がい者移動支援事業の認知度の向上により、地域における自立生活及び社会参加を促します
<p>①から④を全体的にみて、五霞町地域公共交通の「採算性」と「町の財政負担」について毎年度整理し、財政的にも無理のない地域公共交通の維持発展を目指します。</p>		

5.4 施策内容

(1) 公共交通機関の充実

① ごかりん号の維持・改善

目的

- ・現在、試行運行において利用状況やニーズを踏まえ運行改善をおこなっています。(平成27年2月現在)
- ・運行継続に関する基準を設定し、明確でわかりやすい交通行政の実施、町民への説明責任を確保します。

内容

- ・試験運行の継続／本格運行へ移行／運行取りやめ・等を判断するための「運行継続条件」を踏まえ、運行状況を検証します。
- ・運行状況を整理分析し、現行の問題と課題を抽出し継続的な改善を実施することにより利用者にとって使いやすい交通手段として維持・改善していきます。

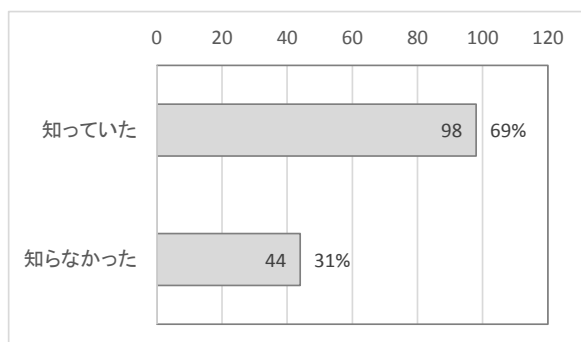
実施主体と 役割分担

- 【実施主体】五霞町地域公共交通会議、五霞町コミュニティ交通運営協議会
- 【協力】五霞町の町民・企業が協力して、“自分たちのバス”の意識を持って積極的な利用、バス停周辺の清掃などを行っています。

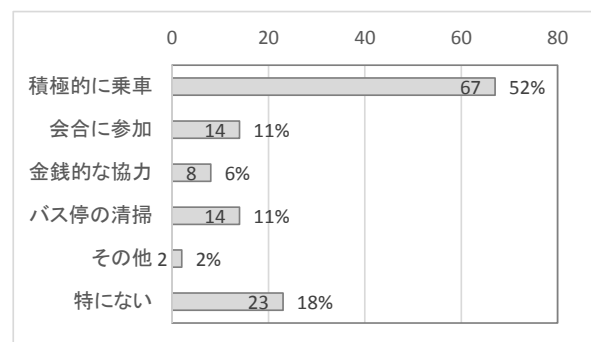
実施時期

毎月の利用状況（便別バス停別の乗降者数）を分析し、五霞町コミュニティ交通運営協議会で定期的（2ヶ月に1回程度）に検討します。

ごかりん号の認知度



ごかりん号を皆で盛り上げていくために
どのようなことができるか



平成26年11月10日「ふれあい祭り」でのニーズ調査より

<< ごかりん号 運行継続の基準 >>

ごかりん号は平成25年10月から試行運行を開始し、平成27年2月現在、試行運行の2年目を迎えています。ごかりん号の運行には国・町の補助金が使われており、極端に利用者が少ないと「空気を運ぶバス」になり運行を継続することができなくなります。

ここでは、試行運行期間中に、本格運行に移行、または、運行継続の是非について、透明で明確な判断ができるよう「運行継続の基準」を設定します。

本格運行へ移行する基準：2年連続で利用者数の増加が見込める場合、本格運行に移行します

- 1年目の1便あたり利用者数は0.82人でした。2年目に大幅な運行改善を実施し、3ヶ月間（10月から12月）の1便あたり利用者数は1.14に増加しています。
- この調子を維持し、2年連続で利用者数の増加が見込める場合は、試行運行から本格運行に移行します。

運行継続を検討する基準：利用者数が前年比で10%以上減ることが予想される場合、運行の継続を検討します

- ごかりん号の1年目（平成25年10月から平成26年9月）は年間約6,400人の利用がありました。
- 運行開始後1年間の利用状況を踏まえ、2年目に運行改善を行った結果、2年目の利用者数は1年目を上回ることが予想されます。
- 今後も引き続き利用促進策及び運行改善策を実施していきませんが、利用者数が対前年度比で10%以上減ることが予想される場合には、運行の継続を検討することとします。
- さらに、1年目の利用者数である年間6,400人を下回ることが予想される場合は、廃止を視野に入れた運行の是非を検討することとします。
- この基準については、本格運行に移行した後でも適用するものとし、毎年運行実績を検証することとします。

② 路線バスの存続・拡充

目的

- ・ 町民の足となっている五霞幸手線を存続させるとともに、利用者のニーズに対応できるよう拡充を検討します。

内容

- ・ バス事業者、町民、町が協力して路線バスを維持するために、利用促進策を実施します。
- ・ 利用者のニーズを把握し、事業性を考慮しながら拡充を検討します。

実施主体と 役割分担

- 【実施主体】 バス事業者
- 【協力】 町民は不要不急の自家用車利用を控え、できるだけ公共交通を利用する意識を持ちます。

実施時期

運行月報をもとに毎月の利用状況を把握し、毎年度、バス利用者数及び事業性を確認し、必要に応じて改善策を検討します。

<< バスの拡充の事例 >>

茨城交通 野口・御前山線の運賃低減社会実験

- ・ 茨城交通は、水戸市と城里町、常陸大宮市を結ぶ路線バス「野口・御前山線」の運賃を平成 22 年 4 月から 1 年間、引き下げる実証実験を実施している。
- ・ 茨城交通は、城里町の小中学生の保護者へのアンケート調査を実施したところ、運賃が高いため、自家用車で送迎している方が多いことが分かった。
- ・ そこで利用者増に向けた実証実験として、運賃引き下げを行い、JR水戸駅から御前山車庫間の運賃が現行 1,150 円を 700 円に下げるなど、定期代を含め、最大 39.1%の大幅な値下げを行ったところ、利用者が増え、収入増になっている。



③ 自家用有償旅客運送の維持・拡充

目的

- ・バス停までの移動やバス停での待ち合いが困難な高齢者等の移動手段を確保します。
- ・人口の集積が低く定時定路線の配置が難しいエリアの移動手段を確保します。

内容

- ・自家用有償旅客運送の事務・権限が町に移譲されることにとまない、事業スキーム*、支援方策を検討します。

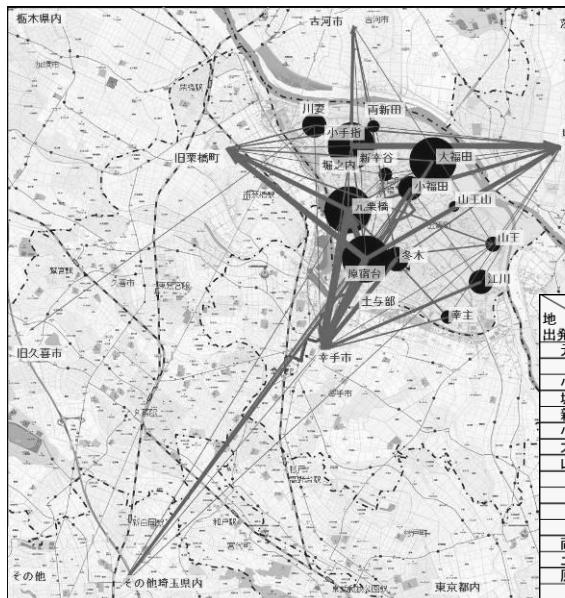
実施主体と
役割分担

- 【実施主体】 社会福祉協議会と五霞町が協力して検討・実施
 【協力】 高齢者をはじめとする町民全体で、ニーズ調査に協力するなど本事業を支えています。

実施時期

自家用有償旅客運送について、平成 28 年度までに事業スキーム*・支援方策等を検討します。

<< 過疎地有償運送の利用状況 >>



過疎地有償運送の検討課題

①運営面の課題

- ・利用者が年々増加しており、ドライバーの維持確保が必要
- ・ドライバーの待遇面の改善
 - － 費用負担（講習費、ガソリン代高騰への対応、駐車場料金等）
 - － 賃金負担（利用がなくても 20 日間拘束される）

②サービス面

- ・時間外予約や相乗り等のニーズへの対応
- ・30 分券等の導入（現在、1 時間分しかない）

図 5-1 過疎地有償運送による移動実績(平成 23 年 3 月)

④ 障がい者移動支援事業の維持・改善

目的

・障がい者等の移動に資する福祉有償運送を維持していくとともに、必要に応じて改善を図ります。

内容

・利用者のニーズに対応するため、移動支援事業の利用ルール等の改善を検討していきます。

実施主体と 役割分担

【実施主体】事業者と五霞町が協力して検討・実施
【協力】 障がい者とその家族をはじめとする町民全体で、ニーズ調査に協力するなど本事業を支えています。

実施時期

自家用有償旅客運送の検討と合わせ、デマンド型*移送サービスについて全体的に検討していきます。

1 移動支援の概要

屋外での移動に困難がある障害者及び障害児について、外出のための支援を行うことにより、地域における自立生活及び社会参加を促すことを目的としています。

2 移動支援の対象者

下記に該当し、外出時の支援が必要な方となります。

- 身体障害者手帳の交付を受けている方で、屋外で活動することが著しく困難である、障害程度等級1級若しくは2級(※)の視覚障害者等、全身性障害者等又は、車いすを常時利用している方(※)
- 療育手帳の交付を受けている方
- 知的障害者更生相談所又は、児童相談所において知的障害と判定された方
- 医師により発達に障害があると判定された方
- 精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方
- 治療方法が確立していない疾病その他の特殊の疾病であって障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律第4条第1項の政令で定めるものによる程度が同項の厚生労働大臣が定める程度である方

※平成27年4月1日制度改正後の対象条件となります。

3 実施方法

移動支援のサービス提供形態としては、障害者及び障害児の外出における個別への移動支援を行います。

(2) 利用促進活動

⑤ 公共交通利用促進キャンペーンの実施

目的

・ イベント等に合わせた公共交通利用促進キャンペーンを実施し、町民をはじめ多くの方に公共交通利用を意識付けします。

内容

・ 福祉まつりやふれあい祭りでの公共交通利用促進ブースを出展するなど、利用促進キャンペーンを実施します。

実施主体と 役割分担

【実施主体】 五霞町地域公共交通会議（五霞町）、バス事業者
【協力】 五霞町の町民・企業が協力して、イベントへの積極的参加とニーズ調査への協力を促進します。

実施時期

毎年定期的で開催されるイベント（9月の健康福祉まつり、11月のふれあい祭りなど）で公共交通をPRしていきます。

<< 利用促進イベントの内容 >>

- ・ パネル展示による五霞町公共交通のPR、ニーズ調査
- ・ バスマップ、啓発品（オリジナル風船・ウエットティッシュ）の配布
- ・ 間伐材を使用した木のメダル、ぬり絵（ごかりん号、ごかりん）の作成



五霞町ふれあい祭りにおける「五霞町コミュニティ交通」PRの風景

⑥ 公共交通の情報提供の充実

目的

・ 町民等が手軽に公共交通の路線や運行情報を把握できるようにすることで、公共交通の利用促進を図ります。

内容

- ・ 鉄道、路線バス、ごかりん号、自家用有償旅客運送など、様々な公共交通機関の情報を整理し、町民へ提供できる仕組みをつくります。
 - 五霞町のホームページにおける公共交通情報の充実
 - 公共交通パンフレットの作成・配布
 - 駅などの交通結節点*での情報提供（案内板等の設置）
 - 企業や病院等のホームページ（アクセス*情報）に公共交通の掲載を依頼
 - 町内の店舗などでの情報提供（ポスターの掲載）

実施主体と
役割分担

【実施主体】 五霞町地域公共交通会議（五霞町）、バス事業者、社会福祉協議会

【協力】 五霞町の企業や店舗と連携して、企業のホームページのアクセス*情報に公共交通での行き方を掲載、店舗へのポスター掲載を行っていきます

実施時期

自家用有償旅客運送の検討を踏まえ、平成 29 年度を目途に五霞町の公共交通体系をわかりやすい情報ツールとして整理します。
各種割引運賃の設定やルート変更など、公共交通の運行計画に変更がある場合は、適宜、事前に周知活動を展開します。



五霞町役場前の
パネル



ごかりん号学生割引の周知ポスター（南栗橋駅改札前）



⑦ モビリティ・マネジメント

目的

- ・自家用車を利用した移動から、自発的に公共交通や自転車・徒歩などへ転換してもらうように、多様な手法によりモビリティ・マネジメント*（MM）を継続的に実施します。

内容

- ・以下に示すように、MM のターゲットを明確にしたうえで、効率的に実施していきます。
 - ① 住民に対するモビリティ・マネジメント*
 - ② イベントにあわせたモビリティ・マネジメント*
 - ③ 学校でのモビリティ・マネジメント*
 - ④ 企業に対するモビリティ・マネジメント*
- ・学校等でのバスの乗り方教室、幼稚園児等の体験乗車など、教育にあわせたモビリティ・マネジメント*を検討します。

実施主体と 役割分担

【実施主体】五霞町地域公共交通会議（五霞町）

【協力】 町民を対象とする世帯向け MM、学校を対象とする教育 MM、企業を対象とする通勤 MM など、各種対象と協力してモビリティ・マネジメント*を展開します。

実施時期

ごかりん号の運行改善、自家用有償旅客運送の再編など、公共交通に関わる状況が変化する機会にあわせて、モビリティ・マネジメント*を実施していきます。

<< モビリティ・マネジメント*の概要 >>

- ・モビリティ・マネジメント*とは、「ていねいな情報提供」により、徒歩や公共交通などの多様な交通手段を適切に利用するように変えていく取り組みです。
- ・町民一人ひとり、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点がその大きな特徴です。



(3) 公共交通を皆で支える仕組みづくり

⑧ 送迎バス等の有効活用

目的

・病院や企業が運営する特定施設への送迎バス等を有効活用することにより、町民の移動の利便性向上を図ります。

内容

・町内で運行されている企業バス（キューピー、江川紙パック）への一般町民の利用可能性について検討します。

・病院バスの送迎エリアの工夫（曜日別の住宅地への送迎ルート等）について、病院へ働きかけを行い、町や地域が連携して検討します。

・これらの取り組みを進めるうえでは、送迎バスの所有者等の意向を把握する取り組みを実施し、検討を行います。

実施主体と 役割分担

【実施主体】五霞町地域公共交通会議（五霞町）

【協力】送迎バスを運行している企業、病院、学校等と連携し、運行情報の整理・共有化を図ります。

実施時期

できるだけ早期に運行計画の検討に着手し、関係機関の合意形成を進めながら平成30年度までに検討結果を踏まえた事業の方向性を示します。

<< 病院・自動車教習所・大学等の送迎バスの活用事例（千葉県我孫子市） >>

我孫子市では、高齢者や障がい者の買物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、福祉施設の送迎バスの空席を利用して、無料で乗車することができシステムを実施しています。

- 対象者：市内在住の65歳以上の方、障がい者の方（介助者も利用可）
- 利用日時：平日午前9時から午後5時（一部は土日も利用可）
- 利用可能なバス： 病院送迎バス 4 自動車教習所 1
大学 1 福祉センター 2
- 利用方法：予め市が発行する「利用者パスカード」を入手

※千葉県船橋市でも、老人福祉センター、自動車学校の送迎バスを活用した類似事例があります。

⑨ 交通結節点の利便性向上

目的

・鉄道とバス、バスとバスなど、交通機関間の乗換をしやすくすることで、公共交通全体の利便性を向上させます。

内容

- ・バス停に駐輪場を設置することにより、バスを利用しやすい環境づくりを検討します。
- ・地域住民と協力して、バス停周辺の清掃やベンチの設置など、バス待ち環境の向上を図ります。
- ・バスの乗り継ぎについて、利用しやすい料金制度を検討します。

実施主体と
役割分担

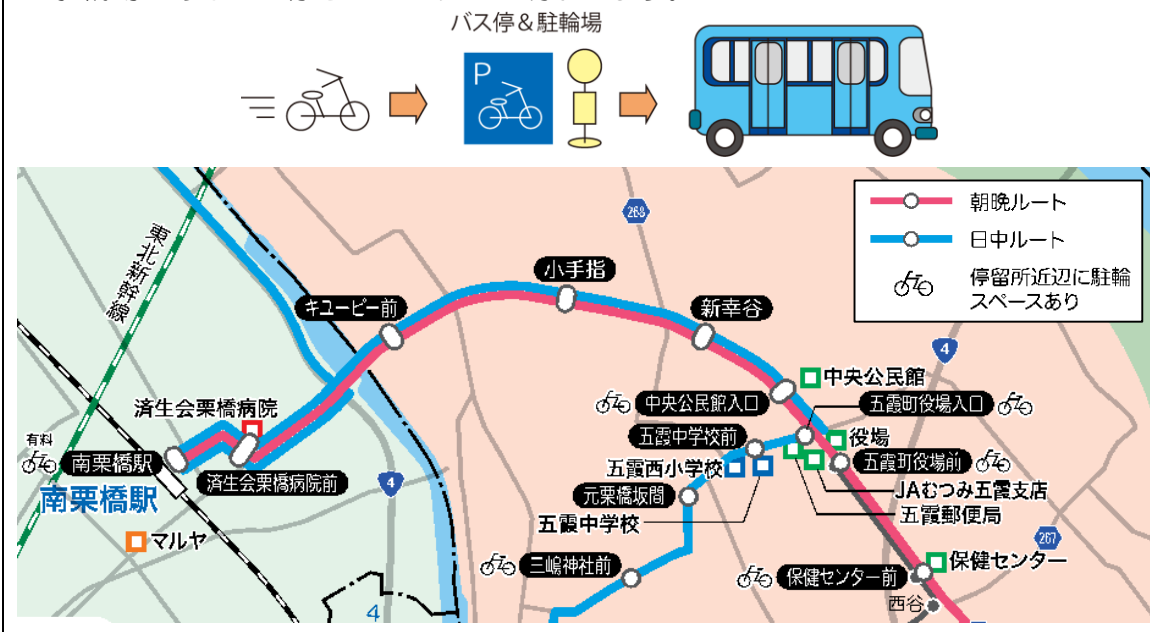
【実施主体】 バス事業者と五霞町が協力して検討・実施
 【協力】 交通事業者と協力し、各交通手段間の乗継円滑化のためのダイヤ設定などを検討します。また、バス停周辺の地権者と協力し、バス停周辺の駐輪場確保を検討します。

実施時期

サイクル&バスライド*用の駐輪場整備など、早期に検討できる事項は適宜検討します。鉄道やバスなど複数交通機関の乗り継ぎ利便性向上施策は関係機関が多岐にわたるため、平成31から32年度までの検討を目指します。

<< バス停での駐輪場設置のイメージ >>

- ・自宅から自転車でバス停まで行き、駐輪し、そこからバスに乗って駅や目的地へ向かう「サイクル・アンド・バスライド」を促進するため、バス停に駐輪場の設置を検討します。
- ・駐輪場があるバス停をバスマップで明示します。



⑩ 企業や商業施設等との連携

目的

- ・バス利用に関する企業との個別契約、商店と協力した買い物割引きなど、地元の企業等と連携することにより、地域一体となった公共交通利用の意識を醸成します。

内容

- ・ **事業所との個別契約**：バスの通勤定期券の販売を、対個人ではなく、対事業所として販売します。たとえば、年間契約した事業所の従業員は社員証を提示するだけでバスに乗車できるといった方法が考えられます。
- ・ **買い物割引**：協賛店で一定以上買い物した場合にバス割引券を配布するなど、利用者・協賛店・運行事業者にメリットのある運賃体系を検討します。
- ・ **ポスターやホームページの協力**：公共交通のPRについて、店舗等でのポスター掲載、ホームページの作成について企業や病院との協力体制を構築します。

実施主体と
役割分担

- 【実施主体】五霞町地域公共交通会議、五霞町コミュニティ交通運営協議会
- 【協力】 企業、病院、商店等と協力し、五霞町独自の工夫について検討します。

実施時期

企業や商業施設等との協力体制を構築し、平成31から32年度までに具体的事業の実施を目指します。

第6章 計画の推進にあたって

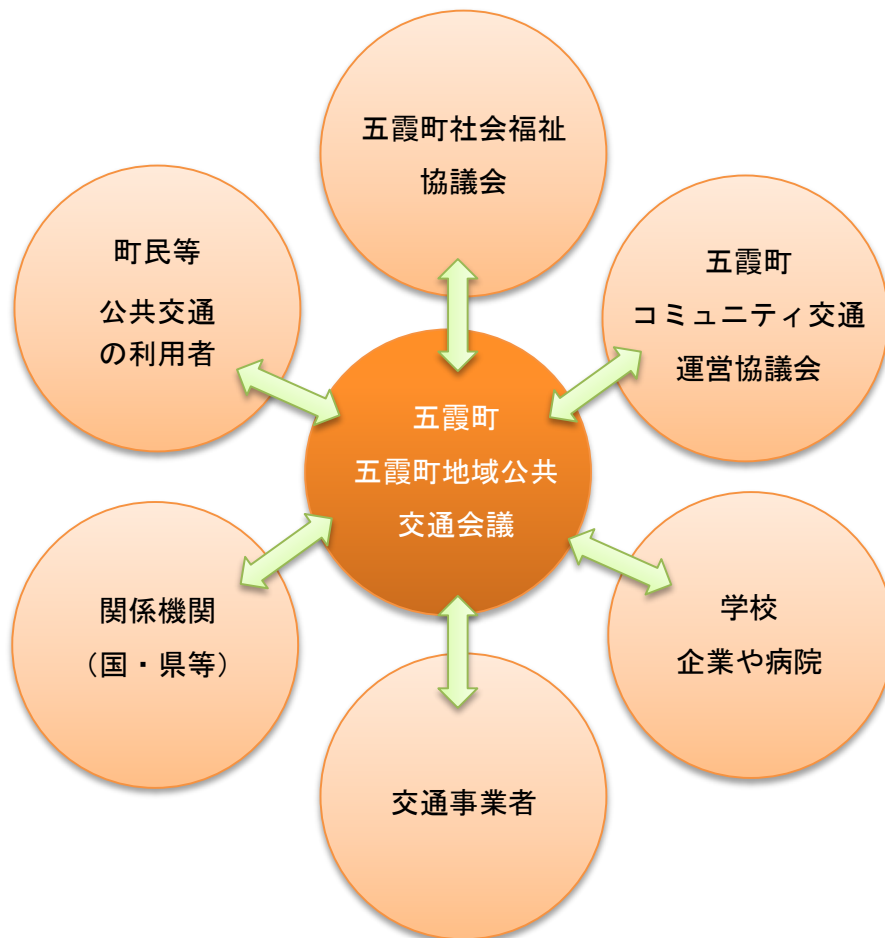
6.1 推進体制

利用者である町民等や運行事業者などの関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。

そのため、五霞町及び五霞町地域公共交通会議が中心になって、本計画の周知と関係主体間の連携を進めます。

本計画に掲げる具体的な施策については、五霞町コミュニティ交通運営協議会、運行事業者、五霞町社会福祉協議会、国、県等との関係機関と調整しながら推進することとします。

公共交通の利用促進に関する工夫については、企業や病院、学校、商業施設等と協力しながら検討していきます。



6.2 推進方法

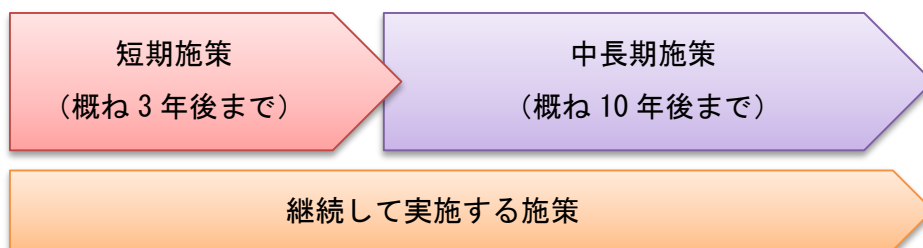
(1) 施策の段階的推進

先に整理した地域公共交通の確保・維持・改善方策については、相乗効果を考慮し、組合せや順番を設定し実施することが望ましいと考えます。

そこで、短期施策として、ごかりん号の維持・改善や自家用有償旅客運送の維持・拡充を進め公共交通ネットワークを強化するとともに、公共交通のPR・周知を図るための情報提供の充実を図ります。

その後、中長期施策として、送迎バスや障がい者移動支援事業等の活用や交通結節点*の利便性向上等により、公共交通体系のさらなる充実を目指します。

路線バスの存続・拡充や、公共交通利用促進キャンペーンについては、短期から継続的に実施していきます。



区分	施策内容
短期施策	① ごかりん号の維持・改善 ③ 自家用有償旅客運送の維持・拡充 ⑥ 公共交通の情報提供の充実
中長期施策	④ 障がい者移動支援事業の維持・改善 ⑦ モビリティ・マネジメント* ⑧ 送迎バス等の有効活用 ⑨ 交通結節点*の利便性向上 ⑩ 企業や商業施設等との連携
継続して実施する施策	② 路線バスの存続・拡充 ⑤ 公共交通利用促進キャンペーンの実施

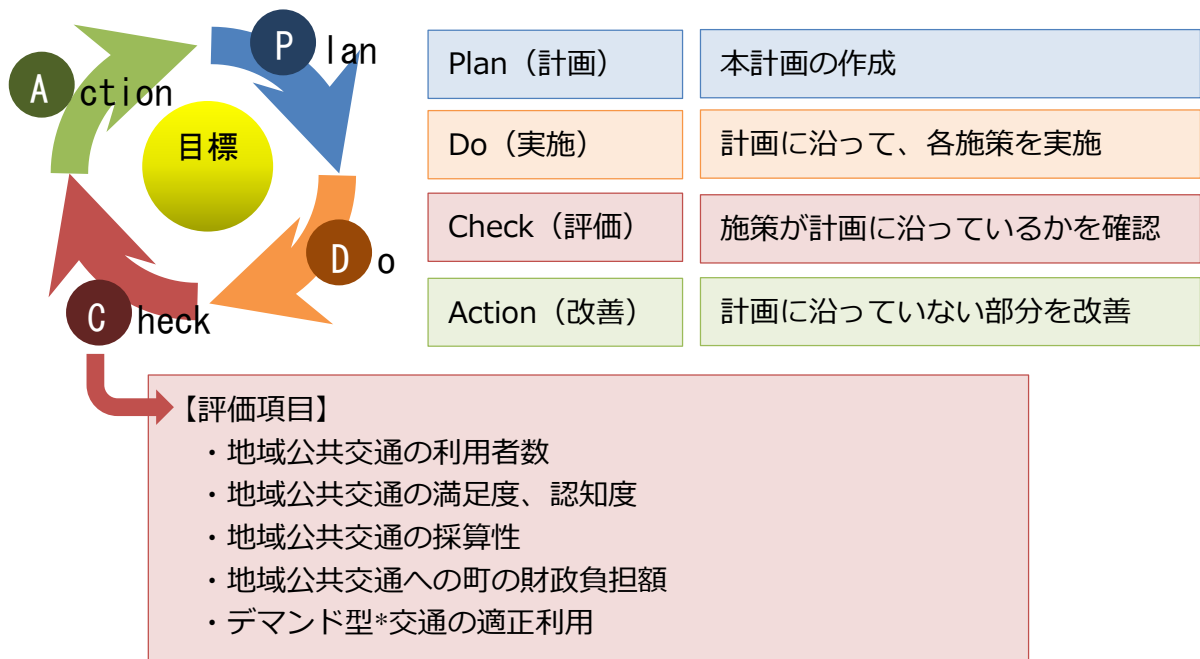
	区分	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
(1) 公共交通機関の充実											
① ごかりん号の維持・改善	短	 2ヶ月に1回程度、利用状況、改善策を検討									
② 路線バスの存続・拡充	継	毎年度、バス利用者数及び事業性を確認 									
③ 自家用有償旅客運送の維持・拡充	短	 事業スキーム*、支援方策を検討									
④ 障がい者移動支援事業の維持・改善	中	全体的なデマンド型*移送サービスについて検討 									
(2) 利用促進活動											
⑤ 公共交通利用促進キャンペーンの実施	継	毎年定期的に行われるイベントで公共交通をPR 									
⑥ 公共交通の情報提供の充実	短	 公共交通体系をわかりやすい情報ツールとして整理									
⑦ モビリティ・マネジメント*	中	公共交通に関わる状況が変化する時に実施 									
(3) 公共交通を皆で支える仕組みづくり											
⑧ 送迎バス等の有効活用	中	関係機関の合意形成を進め事業の方向性を示す 									
⑨ 交通結節点*の利便性向上	中	交通結節点の乗り継ぎの利便性向上の検討 									
⑩ 企業や商業施設等との連携	中	企業等との協力体制構築、具体的事業の検討 									

区分の略号 短：短期施策、中：中長期施策、継：継続して実施する施策

(2) PDCA サイクルによる計画の推進

1) PDCA サイクルによる管理の考え方

本計画で位置づけた施策の推進、目標達成状況の検証は下図に示す PDCA サイクル*により管理します。



2) 管理主体の構成

全体的な管理の主体は、「五霞町地域公共交通会議」が担います。

評価 (CHECK) の実施は、住民代表で組織する「五霞町コミュニティ交通運営協議会」で検討し、検討結果を「五霞町地域公共交通会議」に諮り、承認を得て進めていきます。

改善・見直し (ACTION) は、関係機関と適宜協力のうえ、各施策の実施主体が担います。

(3) 計画の推進にあたって

本計画の推進にあたっては、定期的に施策の実施状況等を把握するため、毎年度、五霞町地域公共交通会議を開催し、施策の実施状況等を確認していきます。

また、10年後までを計画期間としていますが、第5次総合計画の計画期間（平成31年まで）を考慮し、本計画の策定から5年後の時点で計画達成状況を把握することとします。

達成状況の把握を行う中、本計画の内容が本町の状況や社会情勢に合わなくなった場合、施策の変更や本計画の見直しを行うこととします。

参考資料

本計画は、五霞町地域公共交通会議での協議を経て、策定しました。

五霞町地域公共交通会議名簿			
平成26年5月14日現在			
区分	団体・職名等	氏名	役職名
第1号 (住民又は公共交通の利用者代表)	五霞町議会議長	藤沼喜義	副会長・役員
	小福田行政区長	下田欽嗣	
	原宿台行政区長	長谷川徹	役員
	公募委員	石塚鐵男	
第2号 (バス・タクシー等公共交通事業者及びその組織する団体の代表)	(社)茨城県バス協会専務理事	澤島政志	
	朝日自動車(株)常務取締役	高橋直樹	
	茨城県ハイヤー・タクシー協会専務理事	鬼沢秀通	
	(有)共和タクシー代表取締役 (幸手・栗橋地区タクシー事業者代表)	明野真久	
	飯島商事(有)代表取締役	飯島勝三	
	五霞町社会福祉協議会会長 (過疎地有償運送事業者)	中川忠理	役員
第3号 (一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表)	朝日自動車労働組合委員長	橋井公治	
第4号 (茨城運輸支局長又はその指名する者)	茨城運輸支局首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	野上雅嗣	
	茨城運輸支局首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	飯田孝志	
第5号 (道路管理者、茨城県警察、学識経験を有する者)	茨城県境工事事務所道路管理課長	幸田薫	
	茨城県境警察署交通課長	佐々木文雄	
	五霞町都市建設課長	大関千章	
	茨城県企画部企画課公共交通対策室長	川上敬一	
第6号 (町長及び町長が指名する町職員)	五霞町長	染谷森雄	会長
	五霞町健康福祉課長	藤沼武志	
第7号 (その他町長が必要と認める者)	五霞町商工会会長	福嶋四郎	監事・役員
	五霞工業クラブ会長	宇浪興	監事・役員
	久喜市総務部 参事兼企画政策課長	折原哲夫	
事務局	五霞町生活安全課長	笈沼光行	
	五霞町生活安全課くらし安心グループ	園田和則	
	五霞町生活安全課くらし安心グループ	大関昇	

用語解説

あ行

アクセス	ある場所へ行く経路、目的地までの交通手段、交通の利便性。
------	------------------------------

か行

交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。
-------	--

コンパクトシティ	徒歩で移動できる範囲を生活圏としてとらえることで、健康的で住みやすい街づくりを目指そうとする考え方。 衣食住から職場・学校・病院・遊び場まで様々な機能を都市の中心部にコンパクトに集積することで、公共交通の有効活用、より効率的なインフラ整備や中心市街地の活性化などの相乗効果が期待できる。
----------	--

さ行

サイクル&バスライド	バス停まで自転車でいき、バス停周辺の駐輪場に自転車を置いて、バスに乗り換えること。
------------	---

スキーム	計画。枠組み。
------	---------

た行

定時定路線型（交通）	運行する時刻、ルート（路線）が決まっている公共交通の形態。
------------	-------------------------------

デマンド型（交通）	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態。
-----------	--------------------------------------

は行

PDCA サイクル	plan（立案・計画）、do（実施）、check（検証・評価）、action（改善）の頭文字を取ったもの。 計画から見直しまでを一貫して行い、さらにそれを次の計画・事業等にかそうという考え方。
-----------	---

ま行

モビリティ	移動性、動きやすさ。
モビリティ・マネジメント	「ていねいな情報提供」により、徒歩や公共交通などの多様な交通手段を適切に利用するように変えていく取り組み。

わ行

ワークショップ	参加者が自発的に作業や発言をおこなえる環境が整った場において、司会進行役を中心に、参加者全員が体験するものとして運営される形態が一般的である。
---------	---

五霞町地域公共交通網形成計画

平成 27 年 3 月

発行：五霞町地域公共交通会議

担当：五霞町地域公共交通会議事務局

（五霞町役場生活安全課内）

茨城県猿島郡五霞町小福田 1162-1

電話 0280-84-3618

調査：株式会社アルメック VPI

電話 03-3353-3203