

施策	施策の実施状況（令和7年度）			施策の実施状況（令和8年度）		
	これまでの取り組み内容	課題、改善案など	今後の取り組み予定	これまでの取り組み内容	課題、改善案など	今後の取り組み予定
【重点】 施策・事業①-1-1 既存の公共交通を補完する新たな移動手段の導入	令和7年4月に新たな移動手段「おでかけタクシー」を導入した。導入後は、運行実績等を定期的に分析し、その結果を法定協議会および専門部会に報告することで、運行状況や課題の把握を行った。また、利便性向上に向けた検討の基礎資料として活用し、関係者間での認識共有を図った。	利用者アンケートでは、運行内容の拡大を望む意見が多く寄せられている一方で、運転士等の担い手不足をはじめとする運行体制上の課題があることから、サービス水準の拡充に先立ち、持続的な運行を可能とする体制の強化に取り組む必要がある。	運行実態等のモニタリングを行い、課題や改善点の整理を進める。また、分析結果をもとに運行事業者との協議を通じて、実現可能性や持続性を踏まえ、利便性向上に資する運行内容や運行体制の見直しに取り組む。	…	…	…
施策・事業①-1-2 義務教育学校の開校と合わせた通学手段の確保	教育委員会及び市内交通事業者と連携し、スクールタクシーを運行することで、児童の通学手段を確保した。	今後、児童・生徒数のさらなる減少が見込まれる中、各学校の統廃合が進み、距離や通学環境の変化への対応が課題となる。先進事例等、多様な通学手段を収集・整理し、地域の実情を踏まえた通学手段の確保について検討を進める必要がある。	現行制度の整理に加え、他自治体の事例調査等を通じて、多様な通学手段の導入可能性について検討していく。	…	…	…
施策・事業①-2-1 高齢者、障がい者、妊産婦、学生、未就学児等へのおでかけ支援	福祉関係部署と連携を図り、高齢者、妊産婦及び障がい者等の移動制約を抱える方を対象に、利用料金の一部補助を実施し、移動手段の確保に努めた。	対象者に応じた分かりやすい情報提供を行うとともに、学校、医療・福祉機関等との連携を図り、利用につながる効果的な周知・啓発に取り組む必要がある。	現行制度を継続し、関係部署及び関係機関等との連携を図り、利用促進に努める。	…	…	…
施策・事業①-2-2 公共交通施設のバリアフリー化とユニバーサルデザインの推進	高麗川駅東口開設（令和8年3月）に伴い、駅周辺施設のバリアフリー化に努めるとともに、民間交通事業者との連携を通じて、ユニバーサルデザインを促進した。	公共交通施設のユニバーサルデザインを促進するに当たり、財源確保や施設管理主体との調整、既存施設への対応方法等、総合的かつ継続的に取り組む体制づくりを構築する必要がある。	交通事業者や施設管理者等との連携を図り、必要となる財源や整備の優先順位を整理した上で、既存施設の改修や案内表示の改善など、実現可能な取組から段階的に実施していく。	…	…	…
施策・事業①-2-3 交流活動等と連携した移動手段の確保	地域における交流活動と連携を図るとともに、地域団体からの協力を得ながら、移動手段の確保に向けた送迎サービス導入に向けた検討を進めた。	運行や運営を担う人材不足が顕在化しており、取組の継続に向けては、担い手の確保が課題となっている	引き続き、関係者との意見交換を通じて、移動手段の確保に努めるとともに、人材確保を含めた課題解決に向けた検討を進める。	…	…	…
【重点】 施策・事業②-1-1 公共交通軸の維持・確保	民間路線バス撤退に伴う代替交通手段「おでかけワゴン」を導入した。導入後は、運行実績等を定期的に分析し、その結果を法定協議会および専門部会に報告することで、運行状況や課題の把握を行った。また、本格運行への移行に向けた法手続き、国庫補助金の活用等の検討を進めた。	利用者アンケートでは、運行内容の拡大を望む意見が多く寄せらる一方で、運転士等の担い手不足をはじめとする運行体制上の課題があることから、サービス水準の拡充に先立ち、持続的な運行を可能とする体制の強化に取り組む必要がある。	本格運行移行に向けた許認可申請、運行内容（ルート及びダイヤ）の変更に伴う利用者への周知を図る。また、安定的な運行を維持するため、国庫補助金の申請手続を進める。	…	…	…
	高齢者等のおでかけ支援事業やおでかけタクシーとの乗り継ぎに係る助成制度を導入し、既存公共交通の利用促進を図るとともに、物価高に伴う燃料費高騰分に対する支援を実施した。また、交通事業者との調整を図り、運行経費に対する国・県補助の活用に向けた検討を進めた。	交通事業者の協力があり、市内公共交通軸が維持されている中で、燃料費口頭や担い手不足など、厳しい経営環境が続いており、短期間での効果には限界がある。今後も、交通事業者の実情を踏まえながら、市として必要な支援を検討していく必要がある。	交通事業者との意見交換を通じて、実情や現場の負担を踏まえながら、利用促進と運行の持続性の両立を図り、連携した取組を進める。また、運行経費に対する一部補助等、市として可能な支援を行う。	…	…	…
施策・事業②-1-2 全市的な公共交通利用促進策等の展開	モビリティマネジメントの実施に向けて、民間路線バス事業者等との協議を実施した。また、先進自治体の事例調査を行い、事業実施に向けた調整を図った。	地域や世代によって利用状況やニーズに差があることから、画一的な施策では効果が限定的となるおそれがある。また、事業を継続的に実施するための人材や財源の確保、協力をいただく運行事業者との連携体制の構築も課題となる。	関係機関との連携を通じて、効果的な周知・啓発の取組を進める。来年度は、市が主催するイベント等の機会を活用し、子どもから高齢者まで幅広い世代を対象としたバス教室の開催を行うとともに、公共交通の利用体験を通じて、利用意識の醸成を図る。	…	…	…
施策・事業②-1-3 担い手の確保支援	市内交通事業者との意見交換を実施し、社内の状況を把握するとともに、必要な支援策等の協議を図った。また、市内交通事業者の合同企業就職相談会への参加に伴い、関係機関等との調整を図った。	全国的な担い手不足の影響により、画一的・従来型の取り組みでは、従業員や求職者から選ばれにくい状況となっている。今後は、その会社で働くことによる具体的なメリットや付加価値を整理し、魅力向上に取り組む必要がある。	市内交通事業者が合同企業説明会へ参加できるよう調整を行い、人材確保につながる機会の提供を図る。また、新たに第二種免許取得に対する支援策に取り組むとともに、市広報やホームページ掲載を通じて、交通分野における人材確保に関する情報発信を行う。	…	…	…
施策・事業②-2-1 福祉施策との連携による移動手段の確保	地域おたすけ隊及び地域自主運行組織への運行経費の一部補助を実施した。また、福祉関係部署及び関係機関等との連携を通じて、各種送迎サービスの拡充に向けた検討を図った。	運行や運営を担う人材不足が顕在化しており、取組の継続に向けては、担い手の確保が課題となっている。	運行経費の一部補助を継続するとともに、福祉関係部署及び関係機関等との連携を通じて、地域のニーズに応じた移動手段が持続的に確保できるよう検討を図る。	…	…	…

施策・事業②-2-2 民間事業者との効率的な連携	国・県主催の研修会等を通じて、先進事例の研究を進めた。	国では、路線バスや学校などの送迎用車両を活用した「共同輸送の普及」に向けた法改正の検討が進んでいる。国の動向を踏まえて、市としても制度の活用可能性や導入に向けた課題整理を進める必要がある。	引き続き、先進事例の研究を進めるとともに、市内民間事業者（医療・福祉・教育関係）との意見交換等を実施し、導入可能性の検証を図る。	…	…	…
施策・事業②-3-1 ボランティアによる移送サービスなどの役割分担の明確化	社会福祉協議会と連携を図り、地域おたすけ隊コーディネーター会議に出席し、輸送の実情や課題点等を共有した。	運行や運営を担う人材不足や高齢化が顕在化しており、取組の継続に向けては、担い手の確保が課題となっている。	地域おたすけ隊コーディネーター会議への出席を通じて、定期的に情報共有を図る。	…	…	…
施策・事業②-3-2 福祉有償運送の実施支援及び利用支援	市内福祉有償事業者との意見交換を行い、事業運営等の課題点を共有した。	許認可手続き等の事務負担が大きいことに加え、担い手不足の影響により、運行や運営を担う人材確保が難しく、事業運営の継続が課題となる。	事業者の負担となっている許認可手続きや事務作業について、市がサポートできる内容を整理・検討する。あわせて、関係団体と連携しながら、実施主体が取り組みやすい環境整備を進めていく。	…	…	…
施策・事業②-4-1 交通DX技術の導入検討	おでかけタクシー・ワゴンにおけるキャッシュレス決済端末を導入し、利用者の利便性向上につなげた。また、先端技術等の活用に向け、国・県主催の研修会等を通じて、先進事例の研究を進めた。	利用者の利便性向上と併せて、運行事業者の負担軽減につながるデジタル技術の導入を進める必要があるが、市の規模や地域特性に見合った技術があるか、また、費用対効果や運用体制の面から慎重に検討しなければならない。	他自治体の先進事例を参考にしながら、本地域の規模や特性、費用対効果や持続的な運営体制の構築等を検討した上で、利用者の利便性向上を目的とした取組を段階的に進めて行く。	…	…	…
施策・事業②-4-2 情報発信の充実化	市SNS等を活用し、市内公共交通機関の運行情報の発信に努めた。また、公共交通マップや情報案内の方法を検討した	民間事業者との役割分担や情報発信の範囲との兼ね合いも課題となっている。事業者の営業活動や既存の広報手法との調整が必要となる	民間事業者との役割分担に配慮しつつ、利用者が求める情報を検証し、真に必要な情報を選択した上で、市として発信すべき内容の充実を図る。また、公共交通マップ等の作成検討を進める	…	…	…
施策・事業③-1-1 駅周辺市街地の都市機能強化	高麗川駅東口開設等、駅周辺市街地の整備効果を生かしたまちづくりに合わせて、都市機能が集積する拠点形成を支える公共交通網の実現に向けた検討を図った。	公共交通とまちづくり、福祉、観光等の他分野との連携を図るとともに、庁内における部局横断的な調整が必要となる。	都市計画や立地適正化計画等の関連計画との整合を図りながら、駅周辺市街地の整備効果を活用したまちづくり施策について、関係部局と連携した検討を進める	…	…	…
施策・事業③-2-1 産業観光、体験型観光との連携	関係部署との意見交換を通じて、取り組み内容の精査を図った。	市内産業観光や体験型観光の推進に当たり、観光需要の掘り起こしに加えて、観光客の行動特性と公共交通の運行内容との適合性を高める取り組みが必要となる。	他自治体等における先進事例を調査・研究するとともに、関係部署及び関係事業者（目的地施設）との意見交換を実施する。	…	…	…
施策・事業③-3-1 交通GX技術の導入検討	関係部署との意見交換を通じて、取り組み内容の精査を図った。	先進事例の調査や実証的な取組を通じて、導入手法や運用モデルを整理し、段階的な導入の可能性を検討していく必要がある。	情報収集や事例調査を行い、関係部局との検討を重ねながら、実証的な取組を含め、段階的な導入の可能性を検討する。	…	…	…
施策・事業③-4-1 観光シーズンのシャトルバスの運行	巾着田の最盛期での市イベントに合わせ、市内運行事業者（国際興業）の協力を得て、シャトルバスを運行した	変化する観光客ニーズを把握し、観光客数の増加につなげるとともに、運行事業者の人員・コスト負担との兼ね合いを踏まえた取組が課題となる。	観光客の動向やシャトルバス利用実績の分析を行いながら、運行事業者及び観光部局との調整を図り、持続可能な運行形態の検討を進めていく。	…	…	…
施策・事業③-4-2 公共交通を活用した観光周遊企画の立案	関係部署との意見交換を通じて、取り組み内容の精査を図った。	先進事例の調査や実証的な取組を通じて、導入手法や運用モデルを整理し、段階的な導入の可能性を検討していく必要がある。	情報収集や事例調査を行い、関係部局との検討を重ねながら、実証的な取組を含め、段階的な導入の可能性を検討する。	…	…	…
施策・事業③-4-3 「乗って楽しい公共交通」の推進	観光施策と交通施策との連携の可能性について、検討を進めた	連携事業を実施する場合、運行事業者の負担や人員体制の確保に配慮する必要がある。	既存の施策や今後予定される観光振興の取組を踏まえて、継続的に情報共有や意見交換を行い、連携事業の可能性を検討する。	…	…	…

計画期間初年度 記載欄（地域公共交通計画より）			計画達成状況の評価、今後の方針（令和7年度）										
観点	課題	観点到紐づく施策	KPI指標内容	KPI現状値	KPI目標値	KPI設定・目標値の考え方	KPI指標の算定・調査方法	データ取得方法	確認頻度	KPI実績	KPI 目標達成/未達成の要因、課題等	今後の方針 (1) 目標値のあり方（修正の有無等）	今後の方針 (2) 本観点到紐づく関連施策のあり方（強化、見直し等）
①：おでかけの足を確保する	必須行動の目的地に誰でも到達できるようにする	・【重点】施策・事業①-1-1 既存の公共交通を補完する新たな移動手段の導入 ・施策・事業①-1-2 義務教育学校の開校と合わせた通学手段の確保	鉄道駅の1日平均乗車人数	9,371人/日【R1】	9,536人/日【R11】	市内を運行する鉄道3路線（JR八高線、JR川越線、西武池袋線）は、コロナ禍で一度利用が落ち込んだが、近年は増加傾向にあるものの、コロナ前の水準には回復していないことから、近年の増加傾向を踏まえて線形拡大した数値を設定した。	ICカード情報・交通事業者による情報から算出	交通事業者から取得	毎年	9,594人/日 ※R6年度実績	鉄道事業者との意見交換を通じた連携強化や、市全体の交通利便性向上に取り組んだことが、利用者増につながった。	市内・外の拠点を結ぶ幹線交通軸を担う鉄道利用者数の把握は必要であるため、継続してモニタリングを行う。目標値については、単年の経過のみで判断するのは時期尚早であると考え、修正は行わない。	引き続き、鉄道事業者を含めた市内交通事業者との意見交換を通じて、市全体の交通利便性向上に取り組む。
	多様な世代・属性の外出機会を増やす	・施策・事業①-2-1 高齢者、障がい者、妊産婦、学生、未就学児等のおでかけ支援 ・施策・事業①-2-2 公共交通施設のバリアフリー化とユニバーサルデザインの推進 ・施策・事業①-2-3 流活動等と連携した移動手段の確保	基幹的公共交通の徒歩圏内の居住人口の割合	50.6%【R2】	50.6%【R11】	全市民的に人口が減少傾向にある中、立地適正化計画等とも連携しながら、少なくとも基幹的公共交通の徒歩圏内の居住人口は現状を維持していくことが望ましいと考え設定した。	鉄道駅・バス停留所から一定距離の圏域を取り、人口メッシュデータと重ね合わせて算出（机上調査）	国勢調査・国土数値情報から取得	毎年	47.0%【R7】	R7.3の日高飯能路線の撤退に伴い、大幅にカバー圏域が減少したことが要因。一方、おでかけワゴンの運行開始により、運行回数基準を満たしたこま川団地周辺はカバー圏として復活したため、減少幅を抑制。	おでかけワゴンの運行回数を増やすことは、ドライバー不足や労働基準の兼ね合いから現時点では困難。目標値の修正は、引き続きニーズ調査を行うつつ慎重な判断が必要となるため、現時点では不要。	当面は施策②-1-3：担い手の確保支援を推進し、事業者と連携しながら、供給サイドの体制強化を進めていく。
				おでかけタクシーの利用回数	-	40,000回/年【R11】	令和7年度より運行を開始することから、他都市の先行事例等の実績値を踏まえて妥当な値を算出して設定した。おでかけタクシーが様々な属性の方に多様な目的で利用しやすいものとなるよう、利用者数の伸びを実現する。	交通事業者による情報を確認	交通事業者から取得	四半期一回	15,822回 ※R7.12月時点	導入初年度ということもあり、制度内容や利用方法が十分に浸透しておらず、新たな移動手段として定着するまでに一定の時間を要している。	目標値は下回る状況であるが、利用者層や利用施設（乗降ポイント）を見ると、当初の狙いと合致している。また、利用回数も増加傾向にあるため、目標値は修正は不要。
②：持続的に移動を支えるための体制をつくる	今ある移動手段を守り、支える	・【重点】施策・事業②-1-1 公共交通軸の維持・確保 ・施策・事業②-1-2 全市的な公共交通利用促進策等の展開 ・施策・事業②-1-3 担い手の確保支援	市内拠点間の公共交通（鉄道・バス）によるネットワーク状況	市外・市内拠点が鉄道・バス等の定時性の高い移動手段により接続されている状態	現状維持【R11】	これまで民間事業者によって維持されてきた鉄道・バス路線が今後も維持されることが何より重要であると考え、設定した（部会・法定協議会委員より意見あり）。	交通事業者による情報を確認	交通事業者から取得	毎年	現状維持 ※R7.12月時点	交通事業者との意見交換を継続的に行う中で、実情や課題点を具体的に把握することが出来た。これにより、市が果たすべき役割や支援策の方向性を定めることにつながった。	鉄道・バス路線が今後も維持されることが、引き続き、重要であると考え、目標値の修正は不要。	継続的に交通事業者との意見交換を行うとともに、実情に即した支援策の具体化に向けた検討を進めていく。
	地域資源を総動員する	・施策・事業②-2-1 福祉施策との連携による移動手段の確保 ・施策・事業②-2-2 民間事業者との効率的な連携	おでかけワゴンの系統別平均乗車人数	-	2人/便【R11】	令和6年度まで同ルートを行っていたイーグルバス路線の実績を踏まえ、無理のない範囲で、かつ、フィーダー系統補助の要件の一つであることも加味して設定した。おでかけワゴンに、かつてのイーグルバスを利用していた方々に違和感なく移行してもらうことを目指す。	交通事業者による情報から算出	交通事業者から取得	四半期一回	高麗川駅系統：5.8人 武蔵高萩駅系統：4.3人 ※R7.11月時点	通勤・通学利用者に配慮した運行ダイヤに加えて、商業施設等を運行ルートに加えて、日常生活の移動手段における利便性を高めたことが利用者増につながった。	乗車人数は事業の利用状況や効果を客観的に把握するための重要な指標であり、運行内容の見直し等の検討を行う上でも把握の必要性が高いため、目標値の修正は不要。	本格運行移行に当たり、引き続き、定期的な把握・分析に努め、利用動向や時間帯・利用属性等を検証し、必要に応じて運行内容や周知方法の見直しを検討する。
	公共交通と福祉交通の連携を強化する	・施策・事業②-3-1 ボランティアによる移送サービス等との役割分担の明確化 ・施策・事業②-3-2 福祉有償運送の実施支援及び利用支援	「地域おたすけ隊」サービスにおける外付け付き支援の実施地区数	5地区【R5】	6地区【R11】	今後、「地域おたすけ隊」の導入に向けて調整している地区数を踏まえて設定した。地域おたすけ隊は、地域の担い手にかかる負担に配慮しつつ、地域が無理なく対応できるよう、今後も必要な支援を行っていく。	市管理情報から確認	市管理情報から取得	毎年	5地区 ※R7.12月時点	地域おたすけ隊コーディネーター会議等に出席し、輸送の実情や課題点等との共有を図った。また、運行経費の一部を支援し、サービスの拡大につなげた。	市民の移動手段として重要な役割を果たしており、新たな実施地区の検討を進めているため、引き続き、同水準の目標値とする。	地域おたすけ隊との情報共有を図り、連携体制の強化につなげるとともに、運行経費の支援を通じて、移動手段の確保につなげる。
	公共交通を更に運用しやすく、使いやすいにする	・施策・事業②-4-1 交通DX技術の導入検討 ・施策・事業②-4-2 情報発信の充実化								
③：魅力的な目的地にアクセスしやすい環境をつくる	交通とまちづくりの連携を強化する	・施策・事業③-1-1 駅周辺市街地の都市機能強化	住民等の公共交通に対する満足度	バス:37% 鉄道:44% タクシー:39%【R5】	いずれも50%以上【R11】	少なくとも市民の半数以上の方に、いずれの公共交通に対しても、満足寄りの回答をしてもらうことが望ましいと考え設定した。	住民アンケート調査結果を基に算出	住民アンケート調査結果から取得	計画改定時	-	住民アンケート調査は未実施であるが、おでかけタクシー及びワゴンの利用者を対象に意向調査を実施したところ、利用のしやすさや外出機会の確保等で一定の満足度が確認された。	交通施策の効果や課題を明確に評価する上で重要な指標となるため、目標値の修正は不要。	おでかけタクシー及びワゴンの利用意向調査等を通じて、継続的に満足度を把握し、その結果を施策の改善や検討に反映する。
	地域産業との連携を強化する	・施策・事業③-2-1 産業観光、体験型観光との連携	都市機能誘導区域内の都市機能のうち、誘導施設に設定された都市機能数	35施設/年【H30】	48施設/年【R22】	立地適正化計画とも連携しながら、利便性の高い基幹的公共交通の徒歩圏内に、商業・医療・福祉等の都市機能が充実している状態を目指す。	市管理情報を基に算出	市管理情報から取得	毎年	34施設 ※R7.12月時点	民間事業者の投資判断に左右される部分もあり、景気動向や建設コストの上昇、用地確保の難しさなどの外的要因が考えられる。	まちづくり施策と交通施策は相互に連携しながら、時間をかけて効果が現れるものであることから、長期的な視点で判断すべきであり、目標値の修正は不要。	次年度以降、高麗川駅東口開設や武蔵高萩駅北側における工業系土地区画整理事業の完了に伴い、区域内の人の流れも大きく変化することが想定されるため、まちづくり施策との連携を強化する。
	脱炭素化を推進する	・施策・事業③-3-1 交通GX技術の導入検討	観光シャトルバスの1日当たりの平均利用人数	215人/日【R6】	300人/日【R11】	観光シーズンの自動車による交通渋滞を緩和させるため、観光客の移動が、便利なシャトルバスによる移動に移行される状態を目指す。	交通事業者による情報を確認	交通事業者から取得	毎年	504人/日 ※R7.12月時点	天候条件やイベント内容等の外的要因も一定程度影響しているが、観光地へのアクセス手段として、シャトルバスが有効に機能したと考えられる。	観光地周辺の交通渋滞の緩和や、市イベントにおける来場者の円滑な移動手段としても重要な移動手段であることから、継続してモニタリングを行う。目標値については、単年の経過のみで判断するのは時期尚早であると考え、修正は行わない。	関係部局及び交通事業者との連携を図り、運行内容や運行体制の検証を行い、サービス水準の向上につなげる。
	周遊・滞在しやすいまちをつくる	・施策・事業③-4-1 観光シーズンのシャトルバスの運行 ・施策・事業③-4-2 公共交通を活用した観光周遊企画の立案 ・施策・事業③-4-3 「乗って楽しい公共交通」の推進								