

チーム名

ぐるっと

研究テーマ

公共交通

## 目 次

政策提言概要	1
1 はじめに	2
2 「まちのあるべき公共交通」を目指して	3
3 昨年度報告から	3
3.1 交通空白地域の把握	
3.2 交通空白地域の現地調査	
3.3 交通空白地域のアンケート調査	
4 今年度の調査研究内容の報告	5
4.1 昨年度実施したアンケートの分析	5
4.1.1 地区毎の不便さの差異	
4.1.2 年代による不便さの差異	
4.1.3 年代による交通手段の差異	
4.1.4 年代による外出先の差異	
4.1.5 交通手段による不便さの差異	
4.1.6 自由記述における不便さについて	
4.1.7 上記6つの考察からわかってくる事項	
4.2 通勤、通学状況	10
4.2.1 通勤・通学先	
4.2.2 交通手段	
4.2.3 通勤通学状況の考察結果	
4.3 既存の交通機関調査	12
4.3.1 ライフバスへの聞き取り調査	
4.3.2 独自にバスを運行させている3法人への聞き取り調査	
4.3.3 既存の交通機関調査のまとめ	
4.4 全町アンケート分析	15
4.4.1 全町アンケートの実施目的と概要	

4.4.2	全町アンケートの回答結果	
4.5	コミュニティバスとデマンド交通の概要	23
4.5.1	コミュニティバス及びデマンド交通とは	
4.5.2	コミュニティバスとデマンド交通の比較	
4.6	公共交通を走らせるための経費	25
4.6.1	一般的なバスの経費	
4.6.2	他市町村の事例からみるコミュニティバス・デマンド交通 にかかる経費	
4.7	公共交通の認知度を高め利用者を増やす方法	29
4.7.1	先進自治体の利用促進策	
4.7.2	利用促進策の考察結果	
4.8	公共交通を走らせるための許認可	34
4.8.1	道路運送法上の許可	
4.8.2	バス運行を取り巻く様々な許認可	
4.8.3	許認可以外にバスを運行するに際して注意すべきこと	
4.9	地域の公共交通を考える協議会	39
4.9.1	道路運送法に基づく地域公共交通会議の概要	
4.9.2	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会 の概要	
4.9.3	地域公共交通会議と法定協議会の比較	
4.9.4	協議会設置のメリット	
4.10	先進自治体視察	43
4.10.1	東京都小金井市	
4.10.2	東京都小平市	
4.10.3	埼玉県北本市	
5	今年度の提言	49
6	今後のスケジュール	50

## 巻末資料

資料 1	全町アンケート回答票	52
資料 2	全町アンケート全体の回答	56
資料 3	埼玉県内市町村の特色ある取組及び利用促進策	94
資料 4	協議会の協議による規制の緩和	97

# 公共交通プロジェクト政策提言概念図

公共交通に関するマスタープランが無い



高齢社会に伴う「住民の移動手段」の確保



公共交通のマスタープランが必要になった



昨年度の調査結果  
三芳町の交通空白地域の把握



今年度の調査研究

自治体の事例研究

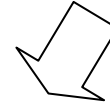
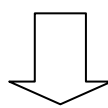
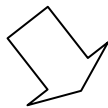
- ・ 先進自治体視察

三芳町の現状

- ・ 全町アンケート
- ・ 既存の交通機関調査

公共交通を取り巻く状況研究

- ・ 公共交通の経費
- ・ 公共交通を走らせるための許認可
- ・ 地域の公共交通を考える協議会



今年度提言

- ・ 住民の需要にあった公共交通の実現
- ・ 経費に考慮した公共交通の実現
- ・ 公共交通導入後の利用者増進策の推進
- ・ 地域の公共交通を考える協議会の設置
- ・ 交通弱者のために自治体が公共交通に取り組む
- ・ 公共交通を司る専門セクションの設置



最終的な政策提言

以下2つの計画を平成25年度に策定することが目標

- 1、長期計画…三芳町の10年後の公共交通のあるべき姿を示す計画
- 2、短期計画…長期計画を実現するための試行運転の計画

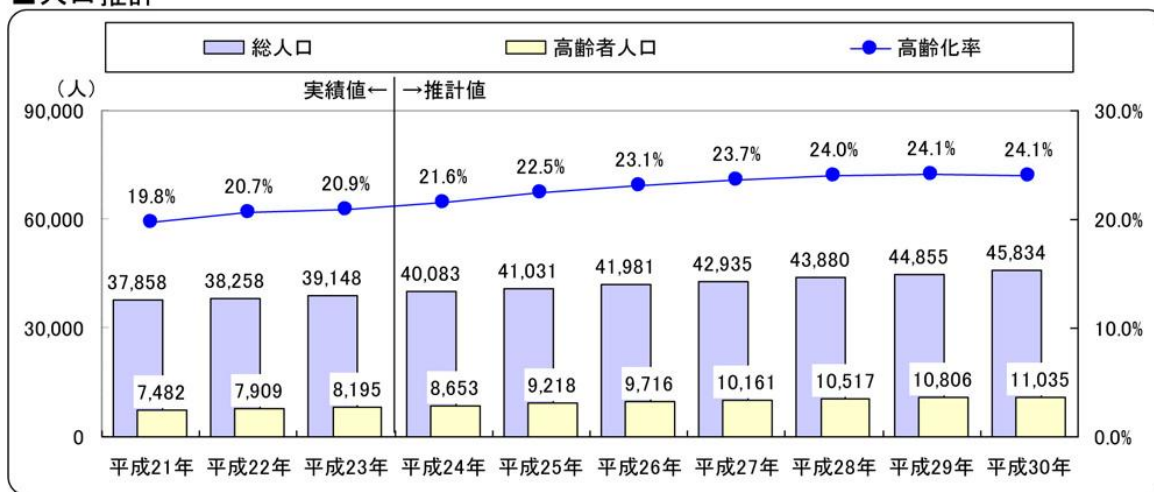
## 1 はじめに

昨年度の調査研究より町内の56.9%が交通空白地域であることが明らかになった（第3章参照）。また、三芳町の高齢化率は平成23年で23.3%であり、平成30年には24.1%に達するとの推計も出ている（図表1参照）。更に高齢者のいる世帯に占める高齢者単独世帯の割合も、増加の一途をたどっている（図表2参照）。また、バス業界全体を巡る状況にも変化がみられる。平成14年（2002年）2月の道路運送法の改正により、乗合バス事業における規制緩和が行われ、バス事業の地域からの退出が許可制から事前の届出制（休止又は廃止前6ヶ月前の届出）へと変わった。そのため、自治体によっては地域から今まで公共交通を担っていた民間バスが撤退するという事例も出てきた。これらのことは、高齢者の住民の移動手段がなくなる可能性を示している。つまり、自動車や自転車の運転ができなくなり、独り暮らしで送迎など頼れる家族がない場合、公共交通が無ければ高齢者は移動の手段を失う可能性がある。移動の手段を失った高齢者が買い物や通院ができなくなり、現在の生活レベルを維持することが難しいと思われる。

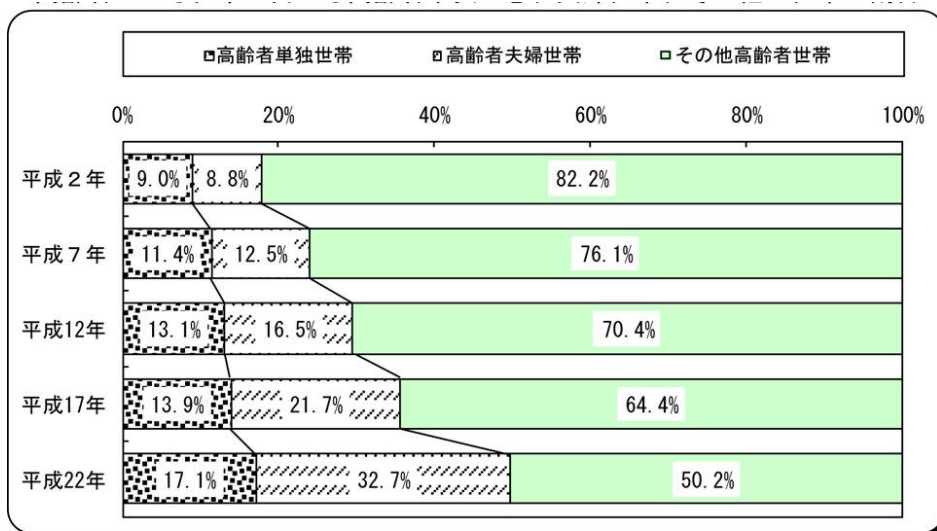
このような状況の中で、町の今後の公共交通のあるべき姿はどのようなものなのか。三芳町未来創造みよし塾公共交通プロジェクトでは、3か年かけて町の今後の公共交通がどうあるべきかを政策提言することとなった。昨年度より調査研究を開始し、今年度は2年目にあたる。この報告書において現在の進捗状況を示すとともに今後の方針を述べる。

図表1 高齢者福祉計画・第5期三芳町介護保険事業計画にみる三芳町の高齢化

### ■人口推計



図表2 高齢者福祉計画・第5期三芳町介護保険事業計画にみる三芳町の高齢化  
 高齢者のいる世帯に占める高齢者単独世帯、夫婦世帯、その他の世帯の割合の推移



(資料:国勢調査)

## 2 「まちのあるべき公共交通」を目指して

ここでは、「まちのあるべき公共交通」を目指して三芳町未来創造みよし塾公共交通プロジェクトが、取り組んでいる事柄は以下のとおりである。

- ・平成23年三芳町未来創造みよし塾公共交通プロジェクト発足
- ・平成23年度より3か年（平成23年度～平成25年度）をかけて、「まちのあるべき公共交通」の調査研究を行う。
- ・3か年の最終年度である平成25年度に、「まちのあるべき公共交通」の姿を示した最終的な政策提言を行う。

町内の交通空白地域を始めとする現状把握に努め、公共交通を取り巻く法制度やバス事業の現状なども併せて調べた。また、コミュニティバスやデマンド交通などの公共交通を導入している自治体の事例研究も行った。これらを基礎に、長期計画・短期計画（第6章において詳述）を策定する。

## 3 昨年度報告から

三芳町未来創造みよし塾公共交通プロジェクトは昨年度より調査研究を開始している。そこでこの章では、昨年度の内容について簡単に述べる。

調査研究事項の要点は以下の3点である。なお詳細については、平成23年度未来創造

みよし塾報告書を参照していただきたい。

- ・町内の交通空白地域の把握
- ・町内の交通空白地域の現地調査
- ・町内の交通空白地域のアンケート調査

### 3.1 交通空白地域の把握

町内の既存の公共交通のバス停から半径200mを超える地域を交通空白地域と定義し、実際に地図上に円を描き町内の交通空白地域を明らかにした（図表3参照）。

その結果、町内全世帯である15,529世帯のうち、バス停から200m以内にある世帯は6,699世帯であった。つまり、現在の公共交通利用可能世帯率は、43.1%と全世帯の半数にも届いていない。つまり、町内の56.9%の世帯が交通空白地域であることが明らかになった。

図表3 交通空白地域把握図（公共交通プロジェクト作成）



### 3.2 交通空白地域の現地調査

3.1より地図上での交通空白地域が明らかになった。次に町内の交通空白地域はどの



よくなっているのか。交通空白地域の中で人口が多く住宅も多い地域を選び、現場調査を行った。

交通空白地域は自動車の擦れ違いが難しく、道路が狭いという事実であった（写真1参照）。また、住宅街であるため、道路上に電柱やゴミ置場があり、自転車やバイクなども路上駐車されていたりして、更に道路を狭めていた。

**写真1 狭隘道路の様子**



### **3.3 交通空白地域のアンケート調査**

交通空白地域の住民の外出時における実態や、何を本当に必要とし求めているかを把握するために、人口が多い藤久保第2区・第3区・第6区の住民を対象にアンケート調査を実施した。アンケートの単純集計結果は、平成23年度未来創造みよし塾報告書に記載した。クロス集計や自由意見については、今年度にまたがった。

以上が昨年度の概要であり、主に現状把握に主眼を置いた年度であったといえる。

## **4 今年度の調査研究内容の報告**

### **4.1 昨年度実施したアンケートの分析**

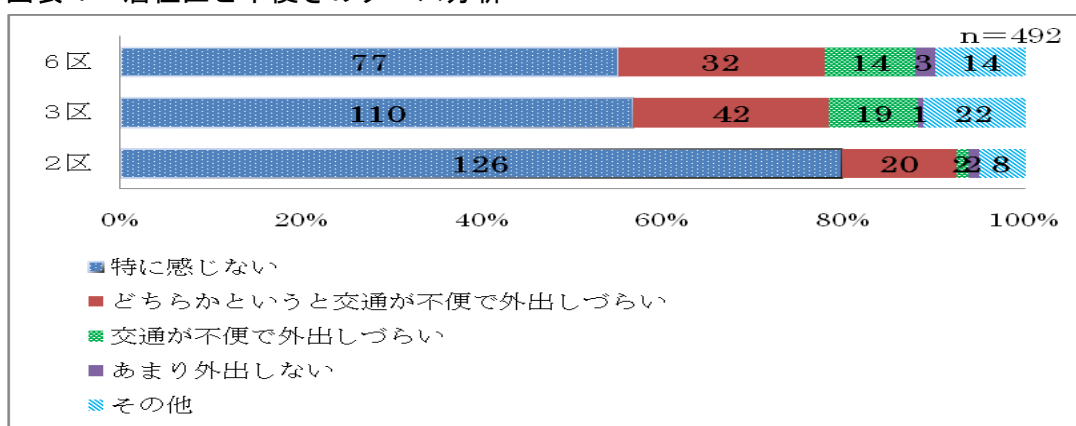
昨年度の報告書では、藤久保第2区、第3区、第6区で実施したアンケートの集計結果について全体の傾向を述べた。そこには、不便と感じていない人の割合が多かったと記述してある。この3つの区域は、バス路線がほとんどない地域であり、人口も比較的多いので、この結果は意外であった。

したがって、不便と特に感じていない理由を調べるために地区毎だけでなく、交通手段、外出先、年代によってどのような違いがあるのかを調べ、そこから何がわかるかをまとめたのが本節である。

#### 4.1.1 地区毎の不便さの差異

図表4によれば、「特に不便さを感じていない」のは各区共に多いが、第2区と第3区ではその差が大きい。

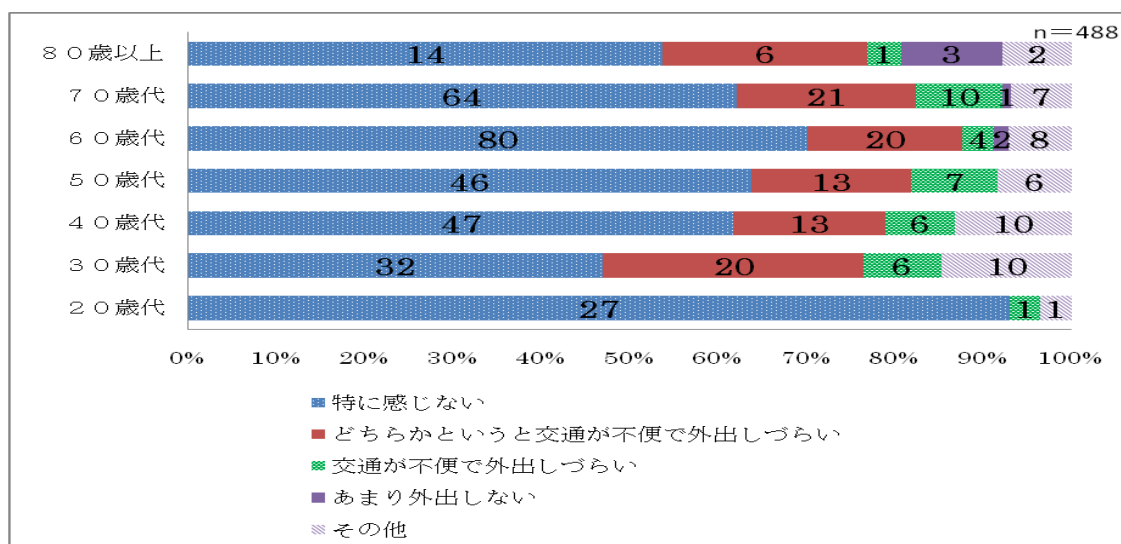
図表4 居住区と不便さのクロス分析



#### 4.1.2 年代による不便さの差異

図表5によれば、全ての年代について「特に不便さを感じていない」傾向がはっきりしているが、30歳代と70歳代以上では「外出しづらい」と感じている割合が比較的高い。

図表5 年代と不便さのクロス分析



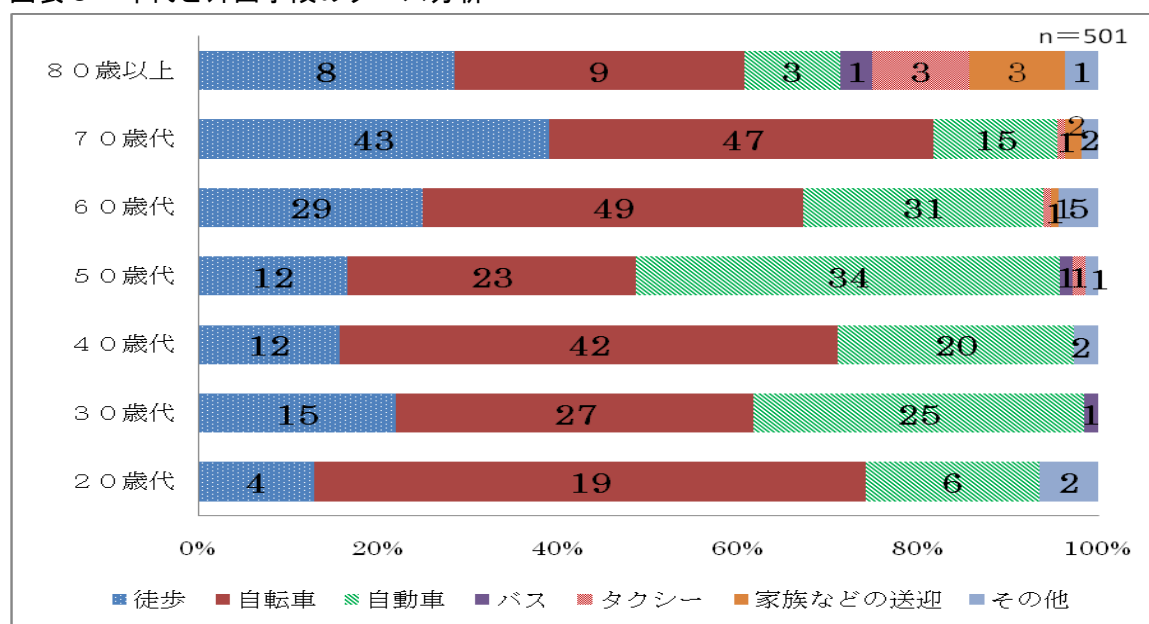
### 4.1.3 年代による交通手段の差異

図表6によれば、各年代で多いのは、自転車であり、50歳未満では自動車にそれが次ぎ、60歳以上では徒歩がそれに次ぐ結果となっている。

また、80歳以上となるとタクシーや送迎による移動手段が、それ以外の年代に比べて高くなる。

したがって、全体でみると自転車が主な交通手段であり、自動車を使うのは50歳未満で、60歳以上は徒歩が多くなる傾向にあるのがわかる。

図表6 年代と外出手段のクロス分析

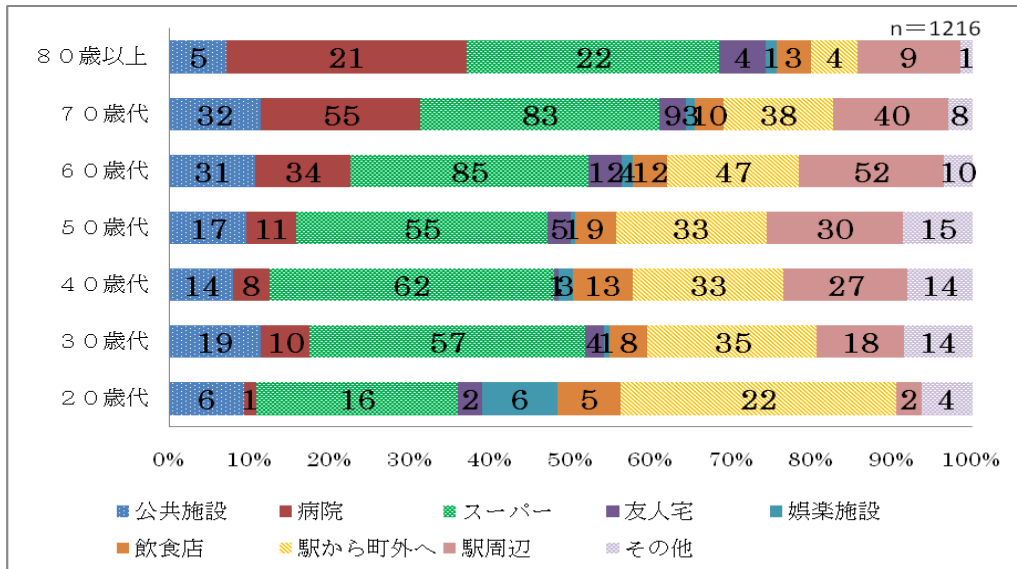


### 4.1.4 年代による外出先の差異

図表7によれば、「スーパーマーケット」へ出掛ける割合が全体的に高く、20歳代では「駅から町外へ」が他の年代よりも多い。

70歳未満までは「スーパーマーケット」に次いで「駅から町外へ」の割合が高いが、これは通勤の関係であろうと推測される。そして、70歳以上となると「病院」の割合が増える。こうした傾向は、この地区に限ったものではないようなので、今年度の結果と比較したい。

図表7 年代と外出先のクロス分析

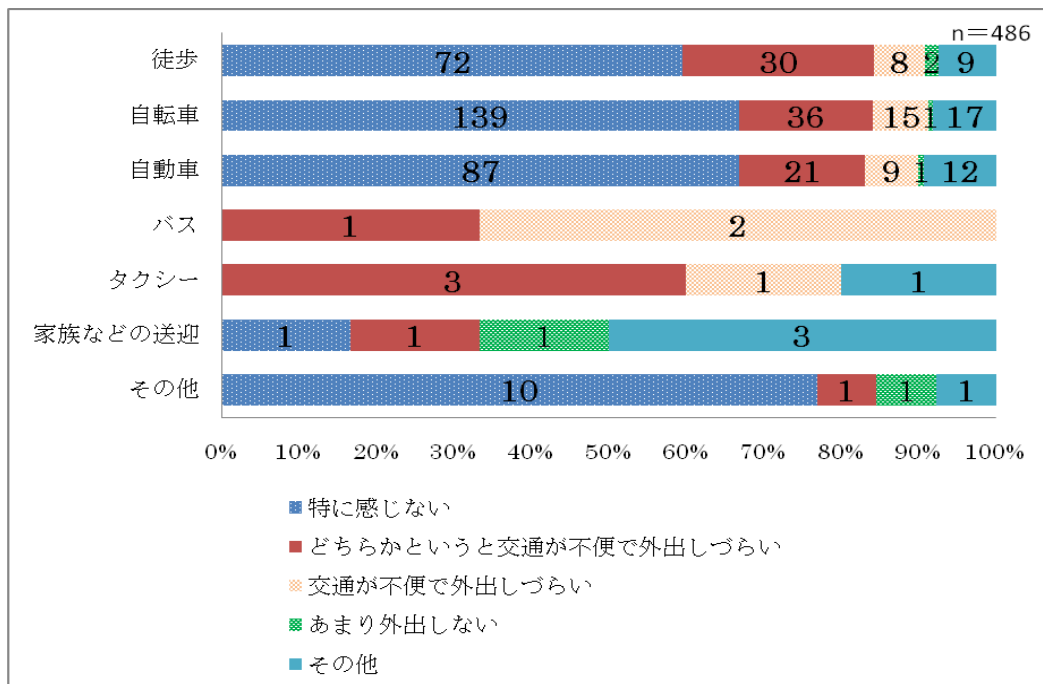


#### 4.1.5 交通手段による不便さの差異

図表8によれば、「徒歩」「自転車」「自動車」では不便だとはほとんど感じていないが、「バス」「タクシー」に関しては「外出し辛い」「不便」と感じる割合が高くなる。

これは「バス」「タクシー」といった交通手段が整備されていないという状況を示している。

図表8 交通手段と不便さのクロス分析



#### 4.1.6 自由記述における不便さについて

上の各項目以外に、公共交通について自由な記述を求めたところ、将来の不安を述べた割合が多かったので、多かった意見をいくつか紹介する。

(具体例)

- ・現在は足、腰、身体大丈夫で、又、主人も車運転できますが、これからさき例えば鶴瀬駅（現在、自転車、車）や役場、銀行等自転車等で移動できなくなった場合、自宅から数分の場所にバス乗場等があれば助かると思います。これから藤久保（第2区、第3区、第6区）地区も高齢化が進み、また車の運転も不可能になるため、ぜひバス（路線）等公共交通機関を切に希望いたします。
- ・私自身、高齢になったとき、足になるものが現在よりもずっと便利な公共の乗り物があると大変助かります。
- ・買い物は今のところ行けているが、今後不安がある。町に無料で利用できる循環バスがあれば安心して生活ができる。自宅まで来てくれるシステムができるとよい。
- ・現在は元気で車も運転出来るのでなにも不便はないが、高齢になり車に自転車に乗れなくなった場合の事を考えると不安である。今のお年寄りのかたの事を考えると大変だと思う。

など

こうした状況にあるのを更に認識していかななくてはならない。そのために何をするかは、来年度の課題でもある。すなわちアンケート項目として用意できない住民の意識をいかにして反映させるかである。

#### 4.1.7 上記6つの考察からわかってくる事項

- (1) 藤久保第2区・第3区・第6区では、交通手段の主なものは「自転車」であり、若い年齢では「自動車」が、高齢では「徒歩」がそれに続く。  
これは自分の意思で移動できる手段が主であり、いわゆる公共交通には頼っていないという事実の裏返しでもある。
- (2) これら三つの交通手段について、「特に不便さを感じていない」し、年代別にみても「不便さ」は、ほとんど感じていない。
- (3) アンケートの自由記述によれば、現在は不便と感じていなくても将来そうなるのではないかという不安をもっているとの意見が多い。それを裏付けるように、図

表6によれば「徒歩」が多くなるし、図表7によれば外出先も「病院」が多くなっている。しかし、そうした不安を持っていても現時点では、「不便だと感じていない」人の割合は多い。これは、この地区にいろいろな施設が集中していて、近いところで用が足せるからなのであろうと推察される。

他の三芳町の地区については今年度の全町アンケートを分析してみないとわからないが、この三つの地区については毎日の移動において年代、交通手段、外出先のどれも「特に不便さを感じていない」のがわかり、それは移動先がほぼこの地区内で完結しているからであろうと推察される。

## 4.2 通勤、通学状況

本節では、三芳町民の通勤（通学）先と交通手段及び三芳町に通勤（通学）するひとの居住地と交通手段から、現在の町内の交通利用状況を明確にし、また町内の人の流れを把握することを目的としている。

### 4.2.1 通勤先・通学先

最初に、通勤先について述べる。

三芳町民の通勤先で最も多いのは町内であり、全体の37.6%を占める。町外の先は、富士見市が5.5%と一番多く、次いで所沢市、ふじみ野市や川越市などの近郊の市が多い。また、全体の30.1%が県外で就業しており、そのほとんどが東京都内（特別区）である。

三芳町で就業する者は、町内居住者が28.0%と最も多く、富士見市、ふじみ野市、川越市、所沢市とつづき、近郊の市からの通勤が多く、県外からの就業者は少ない。

■三芳町民の通勤先

通勤先	通勤者(人)	割合(%)
三芳町	6,626	37.6%
富士見市	963	5.5%
所沢市	774	4.4%
ふじみ野市	763	4.3%
川越市	617	3.5%
東京都内(特別区)	4,677	26.5%
その他県内	2,584	14.7%
その他県外	632	3.6%
<b>合計</b>	<b>17,636</b>	<b>100.0%</b>

■三芳町への通勤状況

通勤先	通勤者(人)	割合(%)
三芳町	6,626	28.0%
富士見市	3,481	14.7%
ふじみ野市	2,735	11.6%
川越市	2,184	9.2%
所沢市	1,688	7.1%
東京都内(特別区)	877	3.7%
その他県内	4,958	21.0%
その他県外	1,076	4.6%
<b>合計</b>	<b>23,625</b>	<b>100.0%</b>

出典：平成22年国勢調査

次に、通学先について述べる。

本研究では、交通利用状況の把握が目的であるため、通学者の対象年齢を15歳以上とした。

町内に居住している15歳以上の学生の通学先は、町内が全体の14.7%、町外が85.3%であり、町外では川越市が12.1%と最も高く、次いで東京都豊島区5.1%、さいたま市・朝霞市4.8%となっている。

三芳町への通学状況は、町内居住者が29.0%と最も多く、さいたま市、富士見市とつづくが、偏りはほとんど見られない。

■三芳町民の通学先（15歳以上）

■三芳町への通学状況（15歳以上）

通学先	通学者(人)	割合(%)	通学先	通学者(人)	割合(%)
三芳町	251	14.7%	三芳町	251	29.0%
川越市	207	12.1%	さいたま市	66	7.6%
豊島区	87	5.1%	富士見市	57	6.6%
さいたま市	83	4.8%	板橋区	33	3.8%
朝霞市	82	4.8%	川越市	28	3.2%
東京都内(特別区)※豊島区除く	339	19.8%	東京都内(特別区)※板橋区除く	105	12.1%
その他県内	514	30.0%	その他県内	227	26.2%
その他県外	150	8.8%	その他県外	100	11.5%
<b>合計</b>	<b>1,713</b>	<b>100.0%</b>	<b>合計</b>	<b>867</b>	<b>100.0%</b>

出典：平成22年国勢調査

#### 4.2.2 交通手段

三芳町民の交通手段は、自家用車のみが28.1%と最も多く、電車のみ25.0%がつづく。また、交通手段が二種類のものとしては、電車を含めたものがその90%を占める。バスについては、単独での利用はほとんどないが、電車との併用、つまり駅までの交通手段としての利用がされていることが分かる。

一方、町外から三芳町に通勤通学する場合は、自家用車のみが46.2%と圧倒的に多く、自転車17.4%とつづく。

行先	三芳からの通勤・通学者						三芳への通勤通学者			
	比率	三芳	他市町村	県内	県外	比率	県内	県外		
総数(利用交通手段)	17,893	5,000	12,848	6,587	5,885	23,036	15,424	2,191		
1. 利用交通手段が1種類	14,148	79.1%	4,638	9,510	5,302	4,003	19,175	83.2%	12,984	1,348
徒歩だけ	970	5.4%	870	100	79	2	1,071	4.6%	178	4
電車	4,477	25.0%	29	4,448	1,016	3,356	1,605	7.0%	1,056	444
乗合バス	52	0.3%	36	16	16	-	112	0.5%	74	2
勤め先・学校のバス	64	0.4%	31	33	30	3	246	1.1%	207	8
自家用車	5,033	28.1%	1,574	3,459	2,853	540	10,640	46.2%	8,209	791
ハイヤー・タクシー	6	0.0%	2	4	2	2	4	0.0%	2	-
オートバイ	654	3.7%	232	422	358	53	1,293	5.6%	997	53
自転車	2,758	15.4%	1,848	910	881	6	4,019	17.4%	2,136	12
その他	134	0.7%	16	118	67	41	185	0.8%	125	34
2. 利用交通手段が2種類	2,964	16.6%	174	2,790	1,060	1,696	2,665	11.6%	1,809	648
電車及び乗合バス	574	3.2%	3	571	213	354	468	2.0%	324	137
電車及び勤め先・学校のバス	89	0.5%	8	81	62	17	1,020	4.4%	683	327
電車及び自家用車	226	1.3%	3	223	59	161	90	0.4%	60	24
鉄道・電車及びオートバイ	98	0.5%	4	94	23	71	38	0.2%	24	10
鉄道・電車及び自転車	1,687	9.4%	25	1,662	578	1,062	488	2.1%	328	113
その他利用交通手段が2種類	290	1.6%	131	159	125	31	561	2.4%	390	37
3. 利用交通手段が3種類以上	378	2.1%	14	364	197	157	710	3.1%	514	172
不詳	403	2.3%	174	184	28	29	486	2.1%	117	23

出典：平成 22 年国勢調査

#### 4.2.3 通勤通学状況の考察結果

三芳町民の通勤通学に関しては、行き先は東京都内が最も多く、交通手段は自家用車または電車の場合が多い。一方、三芳町への通勤通学に関しては、近隣の市に居住するものが多く、交通手段としては自家用車又は自転車のみが多い。

現在の三芳町には電車の駅がないため、駅と町をつなぐ交通手段の提供は電車利用者からの高い需要が見込まれると推察される。

#### 4.3 既存の交通機関調査

昨年度調査から、路線バス（ライフバスを含む）の運行状況や、時刻などは把握できた。そこで町内の主な公共交通である（株）ライフバスに今後についてなどの聞き取り調査を行った。また、関係者（患者や家族、聴講生や講座受講者など）が利用できる送迎バスを運行している病院や学校にも訪問し、説明と回答を得た。

##### 4.3.1 ライフバスへの聞き取り調査

- ・時間帯や停留所ごとの日常乗降者数の把握をライフバスはしていないが、路線変更する際などの乗降調査から、おおむね始発～午前 10 時と午後 5 時～11 時がそれぞれ 40%、日中の午前 10 時～午後 5 時は 20%となる。鶴瀬駅西口～みずほ台西口折り返し線は朝晩 35%で、日中が 30%となっている。



- ・今後路線を増やす予定は、鶴瀬西通り線が川越街道につながった場合や人口動向によりケースバイケースという。
- ・また、補助金がなくなったら、6番線（鶴瀬駅西口～上富経由～ふじみ野駅西口折り返し線）と、7番線（鶴瀬駅西口～北永井経由～ふじみ野駅西口折り返し線）の運行を続けていくのはむずかしい。



	平成23年度利用者数	平成22年度利用者数	平成21年度利用者数
<b>【1番線】三芳・北永井循環線</b>	104,512人	108,526人	111,573人
<b>【4番線】西原住宅循環線</b>	137,482人	141,390人	136,702人
<b>【5番線】みずほ台駅折返線</b>	117,411人	117,443人	115,914人
<b>【6番線】三芳ふじみ野駅線</b>	69,819人	70,605人	79,571人
<b>【7番線】北永井ふじみ野駅線</b>	68,847人	72,580人	73,461人
<b>合計</b>	498,071人	510,544人	517,221人

#### 4.3.2 独自にバスを運行させている3法人への聞き取り調査

	三芳野病院	イムス三芳総合病院	淑徳大学
訪問日	H24.7.17	H24.7.18	H24.7.23
運行開始時期	不明（8年以上前）	H23.4.1	H8.4.1以前
導入の経緯	・駅から遠く、アクセスしづらいため ・上富地区の高齢者を考慮	徒歩・自転車での来院者が多く、 移転予定地が駅から遠いため	
車種	ハイエース(10人乗り)・2台 手摺りを設置	コースター(28人乗り)・1台 改良等なし	80人～90人乗り・9台 *一般的な路線バスと同車種
業務履行者	職員	業務委託	業務委託(西武系)
路線	①鶴瀬駅～病院 ②ふじみ野駅～病院 ③上富・北永井循環	鶴瀬駅、みずほ台駅、役場等を経 由する循環	①みずほ台駅～大学 ②東所沢駅～大学
運行時刻	平日8:00～18:00・土曜の午前 約1時間間隔 *時刻表は目安程度	8:00～18:00・年中無休 約1時間間隔	7:40～21:00 平日・土曜・日曜休日で別ダイヤ みずほ台系15分間隔・東所沢系25分間隔
停留所	設置せず・停留予定場所は有 *挙手すれば乗車可能	設置せず・停留予定場所は有 *予定場所以外での乗降者は不可	無
利用の傾向	主な利用者	患者	学生・職員
	利用者数	平均1人以下 多い時で5～6人	患者・見舞客は平均4人 " 多い時で6人
	利用の多い時間帯	午前10時台(午前の診察時刻)	昼前後
	利用の多い時期	特になし	9・12・3月

写真2 三芳野病院バス



写真3 イムス三芳総合病院バス



写真4 淑徳大学バス



#### 三芳野病院

- ・ 駅から遠いため、ふじみ野駅、鶴瀬駅からほとんどが決まった患者の利用である。
- ・ 上富、北永井を一周するバスの利用者はほぼ固定している。

#### イムス三芳総合病院

- ・ 利用者アンケートから来院時、徒歩 40%以上、自転車 20%とわかった。病院移転後の足と平成 23 年(2011 年)4 月から交通弱者対策になればと町内を回っている。
- ・ 利用は鶴瀬駅と病院間の通勤に使う職員がほとんどを占めている。

#### 淑徳大学

- ・ 学生の通学目的であるため、駅と大学を結ぶ路線となり、授業時間に合わせた運行となっている。現在より効率よくバスを運行させることが課題となっている。

### 4.3.3 既存の交通機関調査のまとめ

- ・ いずれも、本来の対象者（患者や学生）が乗れなくなるのは困ると考えている。現状では、町内の公共交通として運行することはむずかしい。

## 4.4 全町アンケート分析

### 4.4.1 全町アンケートの実施目的と概要

昨年度、藤久保の一部地域にて実施した住民アンケートについては昨年度の報告書に記したが、全町に視野を広げると、公共交通に対するニーズに違いは生じるのであろうか。住民のニーズを把握し、利便性の高い公共交通を構築すべく、今年度は全町アンケートを実施した。調査設計・内容については、以下の通りである。（なお、アンケート依頼文及び回答票、回答結果の詳細については巻末資料 1「アンケート回答票」及び巻末資料 2「全町アンケート全体の回答」参照）

#### 【調査設計】

- |       |  |
|-------|--|
| ①調査地域 | 町内全域                                     |
| ②調査対象 | 調査地域に在住する 20 歳以上の男女                      |
| ③標本数  | 2,000 人                                  |
| ④抽出方法 | 住民基本台帳から無作為に抽出                           |
| ⑤調査方法 | 郵送法（郵送配布—郵送回収）                           |
| ⑥調査時期 | 平成 24 年 11 月 5 日（月）～平成 24 年 11 月 20 日（火） |

### 【調査内容】

- I. 回答者の属性について
- II. 外出時の不便さについて
- III. 主な外出先と外出状況について
- IV. 今後の公共交通について
- V. 現在の路線バスについて
- VI. 公共交通に対する意見・要望について

### 【回収結果】

地区	配布数(通)	返送数(通)	回答率(%)
上富	180	70	38.9
北永井	380	154	40.5
藤久保	1120	477	42.6
竹間沢	220	107	48.6
みよし台	100	51	51.0
合計	2000	859	43.0

#### 4.4.2 全町アンケートの回答結果

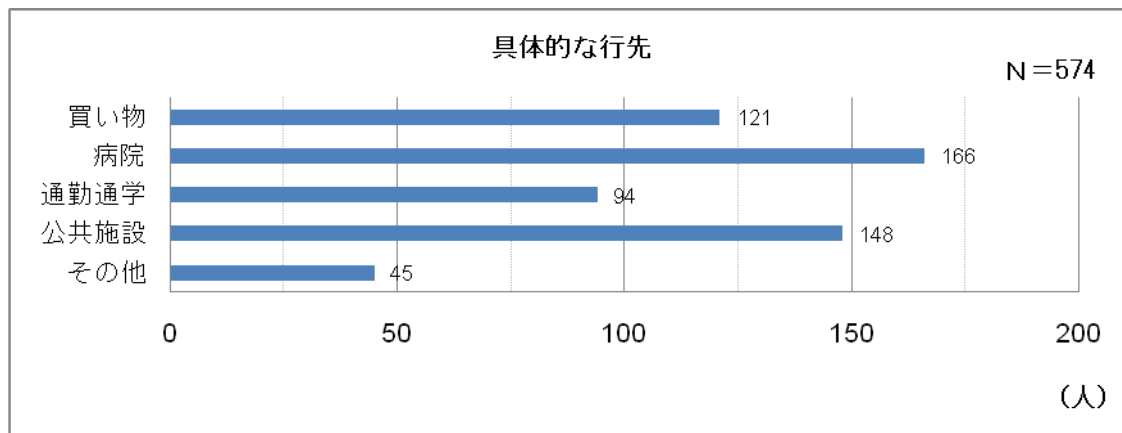
(1) 回答者の属性 (資料2・1～9参照)

(2) 外出の不便さ

現在、外出の際に不便を感じる行先があると答えた人は、全体の42%であり、54%の人は不便を感じていない(資料2・10)。

不便を感じる行先としては病院、公共施設、買い物、通勤通学という順番(図表9)になり後述の頻度と併せて考えると、頻繁には外出しない先に不便を感じているようだ(図表11)。また、理由としては都合の良いバスが運行していないが53%を占めており、町内公共交通への不満が窺える(資料2・12)。

図表 9 (不便を感じる行先がある場合) 外出の際に不便を感じる具体的な行先



### (3) 主な外出先と外出状況

#### ■ 買い物

買い物に行くとは回答した人は 82% (資料 2・13) とその他の外出先と比べ一番多い結果となった (図表 10)。頻度においても週 3 日以上行くと答えた人が半分を超えて多くの方が日常的に買い物へ行っていることがわかる (図表 11)。

具体的な買い物先としては、回答者数の多い藤久保地区の施設がほとんどを占めている (資料 2・14)。

出発帰宅時刻は 10 時から 11 時に出発し 12 時前後に帰宅するというのが多く、午後の時間帯はばらつきがある (資料 2・16、17)。

交通手段については、買い物は自動車、自転車、徒歩がほとんどである (図表 12)。

#### ■ 病院

病院に行くとは回答した人は 48% (資料 2・19) であり、頻度もその他 (週 1 回以下) がほとんどと病院には頻繁に行かないことがわかる (図表 11)。

具体的な通院先としてはイムスが多く、その他は個人医院、町外などばらつきがある (資料 2・20)。

出発帰宅時刻は、午前中に出発し、12 時前後に帰宅という人がほとんどである (資料 2・22、23)。

交通手段については、自動車、自転車、徒歩がほとんどである (図表 12)。

#### ■ 通勤通学

通勤通学をしているとは回答した人は 45% (資料 2・25) であり、これは回答者属性

の通勤通学を必要とすると思われる職業（社員/公務員、パート/アルバイト、学生）の割合とほぼ同じである（資料 2・3）。頻度は週 5 日以上が 73%となっている（図表 11）。

通勤通学先で最も多いのは三芳町内であり、続いて富士見市、ふじみ野市、川越市など近郊の市が続く（資料 2・26）。また、約 3 割は東京都内となっており、前述の三芳町民の通勤通学状況とほぼ同様の結果となった。

出発帰宅時刻は朝出発し 17 時以降に帰宅するという傾向である（資料 2・28、29）。

交通手段については、他の外出先と比べ唯一電車が徒歩を上回るが、駅までの移動手段を考慮すれば、他の外出先と大きな差はなく、こちらも三芳町民の通勤通学状況とほぼ同様の結果である（図表 12）。

### ■ 公共施設

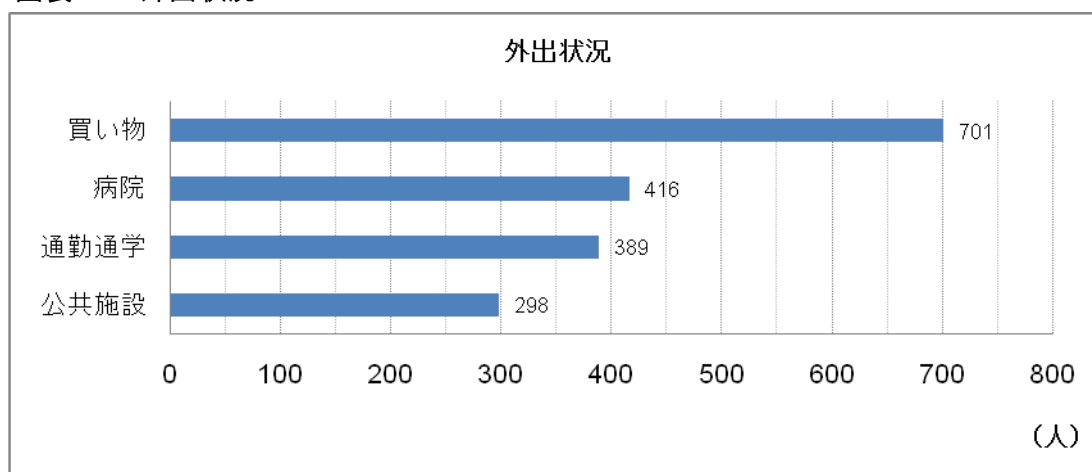
公共施設に行くとは回答した人は 35%（資料 2・31）であり、頻度も週 2 回以下（その他は週 1 回以下）がほとんどと公共施設には頻繁に行かないことがわかる（図表 11）。

具体的な公共施設としては図書館、公民館等の藤久保文化行政ゾーンと役場、体育館、コピスの文化・行政拠点ゾーンがほとんどを占めている（資料 2・32）。

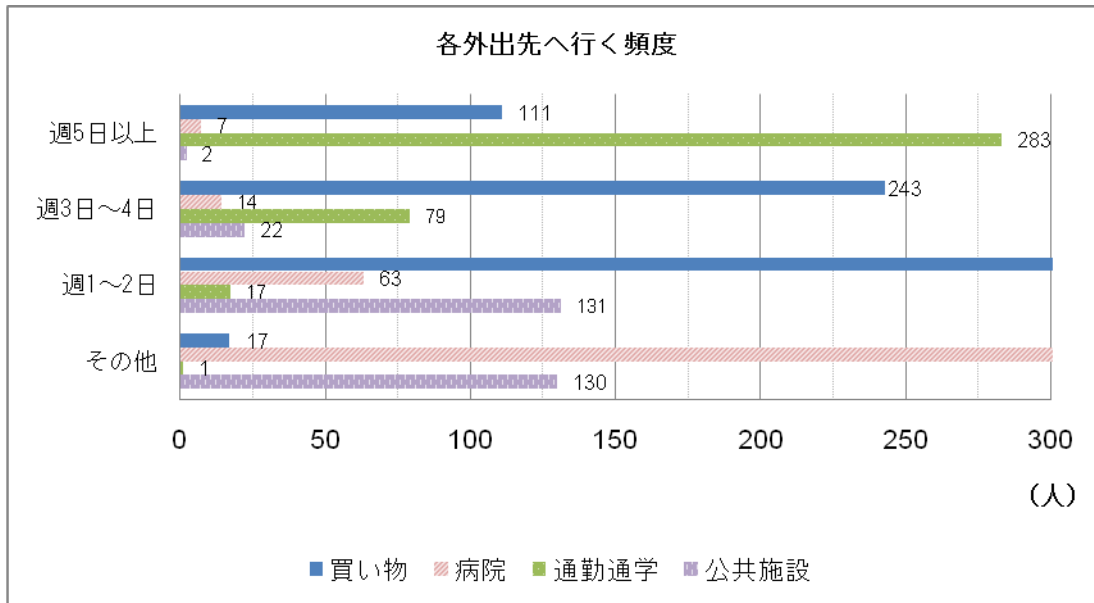
出発帰宅時刻は午前中または昼過ぎに出発し、帰宅時刻は 12 時以降でばらつきがある（資料 2・34、35）。

交通手段については自動車、自転車、徒歩がほとんどである（図表 12）。

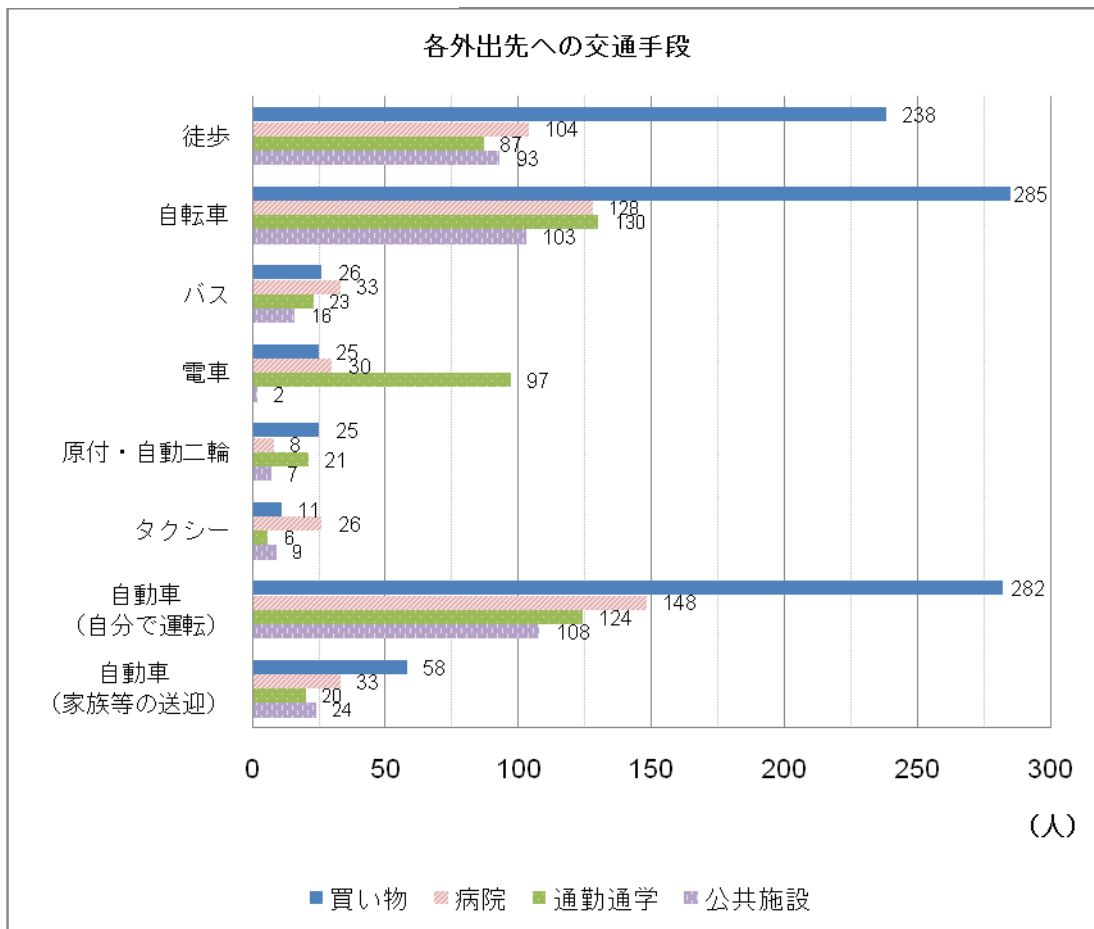
図表 10 外出状況



図表 11 各外出先へ行く頻度



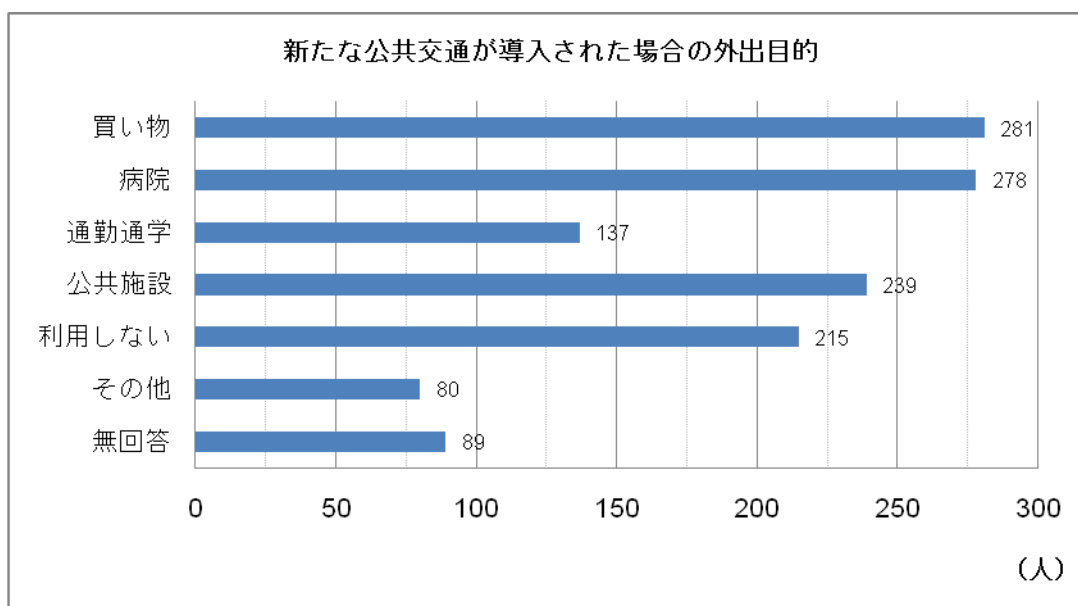
図表 12 各外出先への交通手段



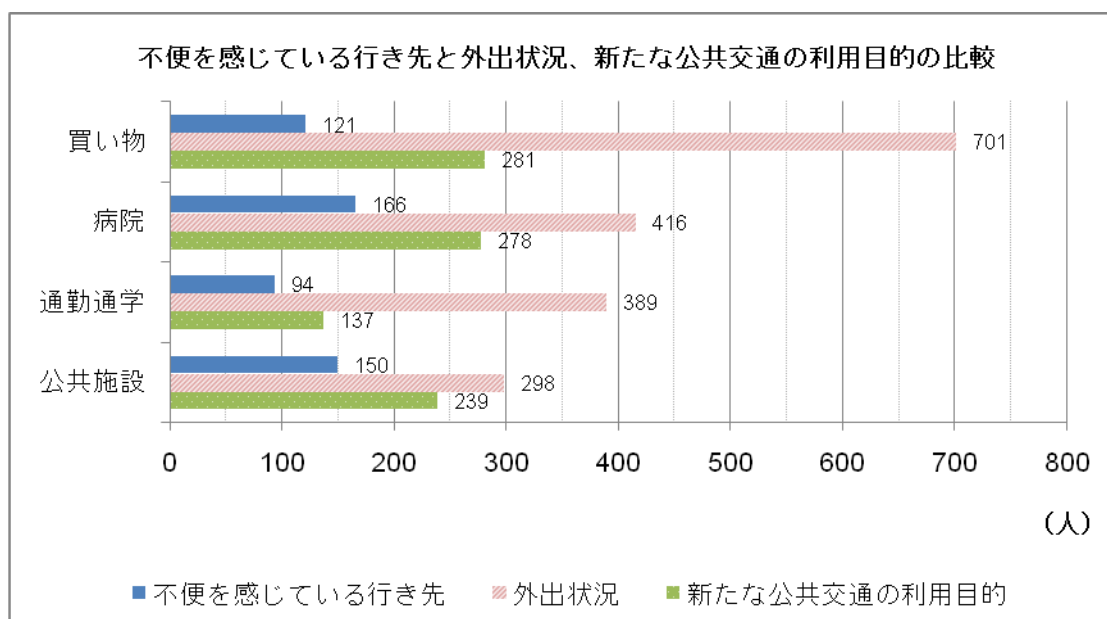
新たな公共交通が導入された場合に利用するか否かでは、利用すると答えた人が約7割と利用しないと答えた人の約3割を大きく上回った。具体的な利用目的としては、買い物、病院、公共施設と続き、通勤通学は他の3項目に比べ半分程度だった（図表13）。

（2）の結果も踏まえると、現在不便と感じていない人でも新たな公共交通が導入されれば利用したいと考えていることがわかる（図表14）。

図表13 新たな公共交通が導入された場合、利用しますか。利用する外出目的はどれですか



図表14 不便を感じている行き先と外出状況、新たな公共交通の利用目的の比較





(4) 今後の公共交通について

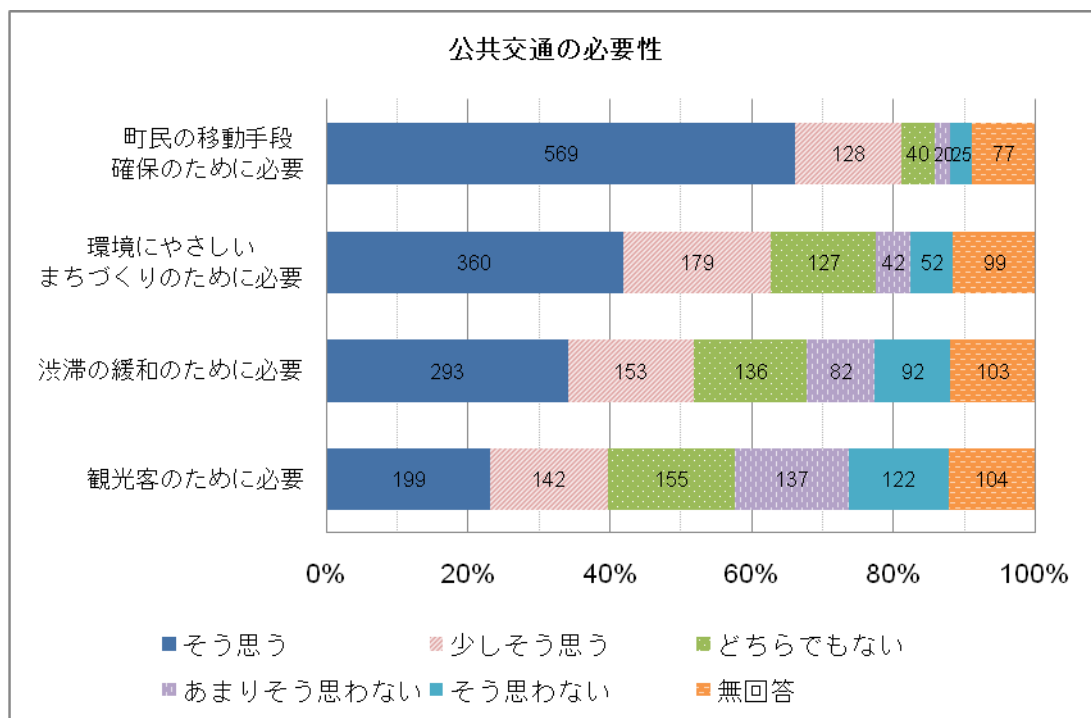
公共交通の必要性に関しては、4項目のうちどの項目においても、必要と思う人が反対を上回った(図表15)。

運賃、運行本数については、運賃は現状の各路線バスと同等程度の回答が多かったが、運行本数は少なくとも30分に1本以上が必要であり、現状の改善が望まれている(資料2・42、43)。

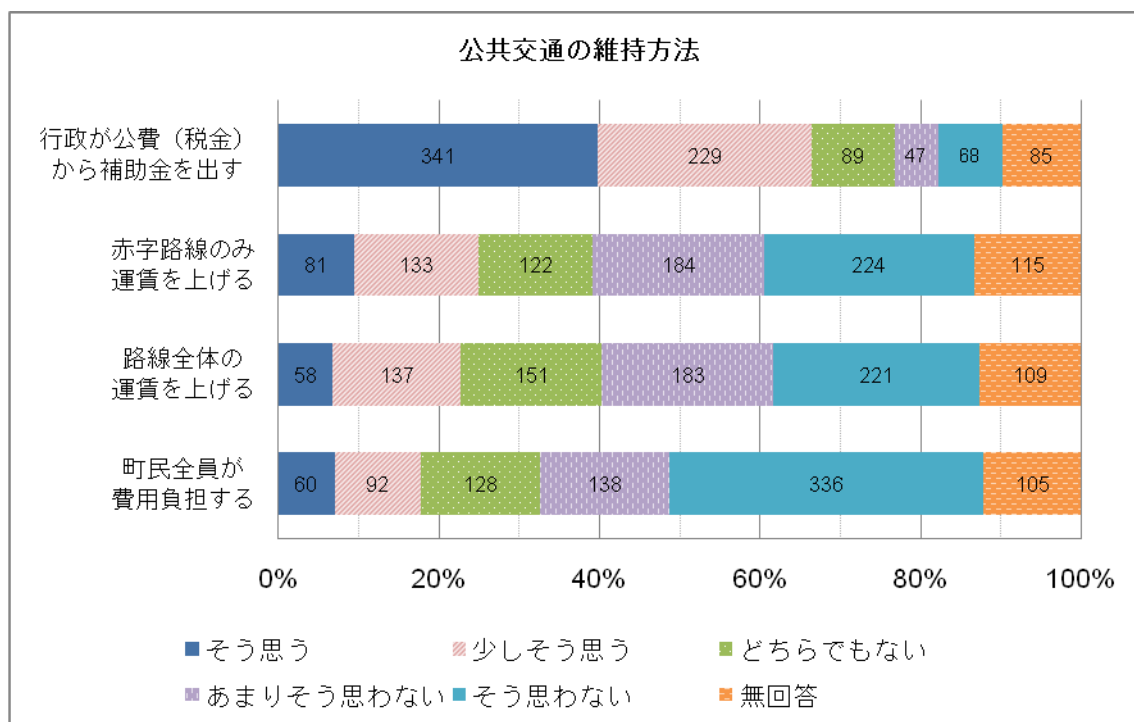
公共交通の維持方法に関しては、行政が補助金を出すは67%だが、その他は路線全体の運賃値上げ23%、赤字路線の運賃値上げ25%、町民全員が負担18%と賛成が少なく、公共交通維持の為に費用負担は行政が補助金(税金)においてすべきであるという考えの人が多く(表8)。

しかし、問5の各世帯から費用負担すると仮定した場合では費用負担したくない(無料)と回答した人は19.9%であり、無回答者を除いた51.9%は少額であれば費用負担をしてもいいと考えている。もちろん税金としての負担と捉えた人も多いのであろうが、公共交通維持の為に費用負担をすることに同意を得られると考えられる(資料2・48)。

図表15 公共交通の必要性についてあなたの考えを教えてください。



図表 16 三芳町では公共交通を維持するために2,400万円を補助しています。  
これからの維持方法についてあなたの考えを教えてください。



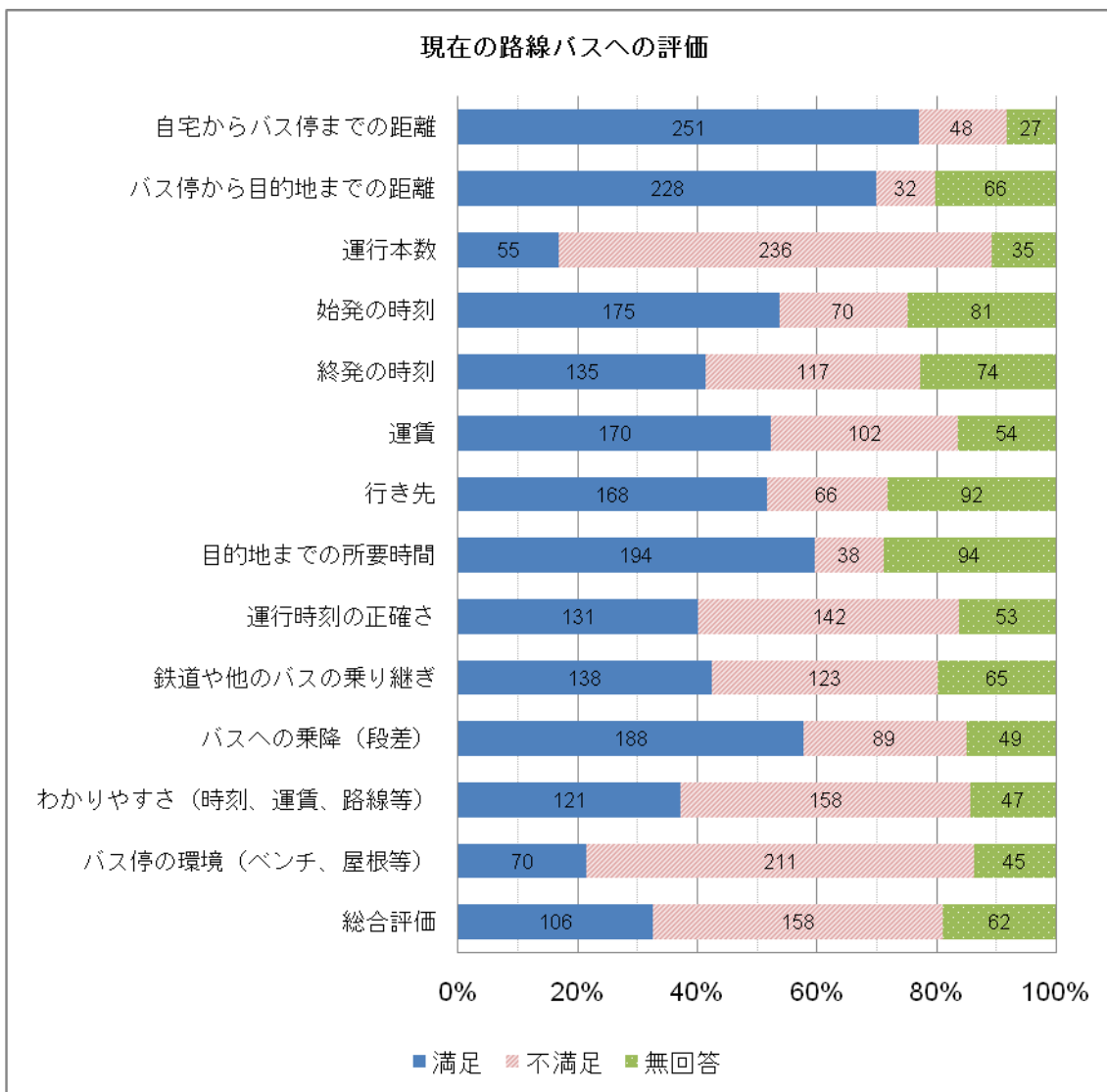
(5) 現在の路線バスについて

路線バスを利用している人は38%であり、そのほとんどはライフバスを利用している(資料2・49)。

満足が多い項目は回答数順に自宅からバス停までの距離、バス停から目的地までの距離、目的地までの所要時間、バスへの乗降(段差)、始発の時刻と続いている。特に自宅からバス停までの距離、バス停から目的地までの距離は満足がそれぞれ76%、69%と満足度非常に高い。

不満足が多い項目は5つあり、回答数順に、運行本数、バス停の環境、わかりやすさ(時刻、運賃、路線等)、総合評価、運行時刻の正確さである。特に運行本数とバス停の環境は不満足がそれぞれ72%、65%と多く改善が望まれている(図表17)。

図表 17 現在、三芳町を運行している路線バスについてお聞きします



## 4.5 コミュニティバスとデマンド交通の概要

高齢社会における地域の住民の移動手段の確保という課題に対して、多くの自治体でとられている手法が、コミュニティバスやデマンド交通など新たな公共交通の導入である。そこで本節では、多くの自治体で導入されているコミュニティバス、デマンド交通に関して概要を述べていく。

### 4.5.1 コミュニティバス及びデマンド交通とは

コミュニティバスとは、運行形態を路線バスに準じ、小型のバスや車両を用いて狭

い道路などを含めて運行する交通システムである。定時定路線で運行しているため、バス停に行けば運行しているというメリットがあるとともに、デマンド交通に比べて輸送力も高いという特徴を持つ。

デマンド交通とは、利用者の要求に応じてフレキシブルな運行を行う乗合の公共交通を指し、路線バスとタクシーの間に位置する交通システムである。路線・停留所・運行時刻は決まっているが利用者の事前予約がない場合は運行を行わない「路線不定期型」、利用者の自宅から目的地までドアツードアで運行する「区域運行型」が主となるが、事例によってその形態は様々である。

なお、コミュニティバスやデマンド交通は法律上の定義は存在しない。そのため、導入している自治体により、コミュニティバスやデマンド交通の意味しているところは様々であることに注意が必要である。

#### 4.5.2 コミュニティバスとデマンド交通の比較

	コミュニティバス	デマンド交通（区域運行型）
根拠法令	道路運送法第4条許可 (例外として21条、79条)	道路運送法第4条許可
路線	定まっている。	定まっていない。
時刻	定まっており、時刻通りに運行する。	定まっていない。 予約により運行。
車両	小型バス・ワンボックス車	ワンボックス車 タクシー車両
運賃	均一または対距離制 百～数百円程度	タクシーと比較して低廉 数百～千円程度
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>狭い道路や需要が少ない地域を走らせることができる。</li> <li>デマンド交通に比べて大人数が乗れる。</li> <li>バス停まで行けば定刻に決まったルートを実行するので理解しやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドアツードアでバス停まで行かなくても良い。</li> <li>定路線では、バス停から近い家、遠い家など不公平が生じるが、デマンド交通であれば、公平な乗車機会を提供できる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用料金が安く、人数の少ない地域を走るため赤字になりやすい。</li> <li>予約制ではないので、利用者の数をあらかじめ予測でき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約に必要な施設や場合によってはオペレーターの人件費がかかるため、一般的なバス導入よりも経費がかかる場合がある。</li> <li>タクシー事業者とサービスが競合</li> </ul>

	ない。 ・狭い道路を走るため、車の擦れ違いができるか、一方通行かなど道路状況の詳しい調査が必要になる。	することがある。 ・利用に際して事前登録や予約が必要などお年寄りには理解しづらくなる可能性がある。
--	--	--

#### 4.6 公共交通を走らせるための経費

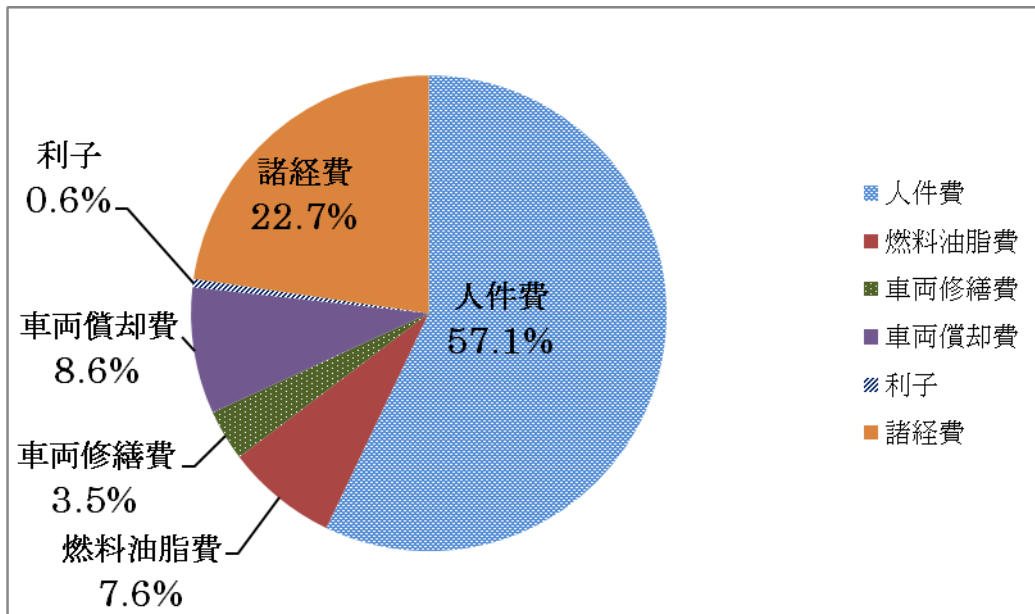
コミュニティバス、デマンド交通を実際に走らせるとなると当然、経費が発生する。どのような運行形態をとるかで必要となる経費には差があるが、本節では資料や近隣自治体のデータをもとに経費について調査研究した内容を示していく。

##### 4.6.1 一般的なバスの経費

バスが1キロ走る際の運送収入と運送原価を比べると、運送収入が490円67銭、運送原価は497円80銭となっており、運送原価が運送収入を上回る結果となっている。運送原価は人件費が全体の半分以上を占めており（図表18）、その他に燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費などで構成されている。

○運送収入		○運送原価	
営業収入	488円50銭	人件費	284円20銭
営業外収入	2円16銭	燃料油脂費	37円79銭
合計	490円67銭	車両修繕費	17円29銭
		車両償却費	42円82銭
		利子	2円81銭
		諸経費	112円89銭
		合計	497円80銭

図表 18 運送原価の構成



出典：公益財団法人日本バス協会「2012 版日本のバス事業」

#### 4.6.2 他市町村の事例からみるコミュニティバス・デマンド交通にかかる経費

ここでは埼玉県が調査した「コミュニティバス・デマンドバス調査まとめ」などを参考にして他市町村の経費について述べていく。

##### (1) コミュニティバスの経費

##### ① 運送費用に占める運送収入の割合

まず、運送費用における運送収入の割合について述べる。運送費用における運送収入の割合は、町村の平均で10%、市の平均で19%であり、不足した運送費用を自治体が税金を投じて赤字を補填するのが一般的である。

そして、運送費用に占める運送収入の割合が高い自治体と低い自治体（図表 19）を比べてみると、運賃の設定よりも利用者数が運賃収入の割合に影響を与えるものと考えられることができる。このため、利用者を増やす事が重要であるといえる。

図表 19 運送収入の割合が高い自治体と低い自治体

運送収入割合 が高い自治体	割合	運賃に ついて	年間総利用 者数	運送収入割合 が低い自治体	割合	運賃に ついて	年間総利用 者数
朝霞市	41%	均一制：150円	348,934人	伊奈町	3%	均一制：100円	22,730人
富士見市	41%	均一制：170円	181,507人	吉見町	7%	均一制：100円	27,965人
寄居町	36%	対距離区 間 制：150円から	30,970人	鳩山町	8%	均一制：100円	15,942人

②他市町村の予算決算額から見るコミュニティバスの費用とサービス

ここではまず、他市町村の全体の予算決算において、公共交通に関して投じられている予算決算額を調べ、全体の予算決算に占める公共交通関連予算決算の割合を明らかにする。また、自治体がどの程度の費用をかけるとどの程度のサービスが提供できるかを説明する。

埼玉県内の市町村の全体の予算決算に占める公共交通関連の予算決算の割合の平均値は以下のとおりである。市の平均値、町村の平均値で比較すると町村のほうが市より値が高くなっている。

市の平成24年度予算平均値	0.1510%	市の平成23年度決算平均値	0.1432%
町村の平成24年度予算平均値	0.3553%	町村の平成23年度決算平均値	0.2624%

公共交通関連予算の割合が高い自治体と低い自治体は以下の通りになる。

平成24年度公共交通関連予算の割合が高い自治体	ときがわ町	1.0879%
平成23年度公共交通関連決算の割合が高い自治体	ときがわ町	1.3142%
平成24年度公共交通関連予算の割合が低い自治体	加須市	0.0260%
平成23年度公共交通関連決算の割合が低い自治体	毛呂山町	0.0205%

次にコミュニティバスに対してどの程度の費用をかければ、どの程度のサービスが提供できるかを見ていく。埼玉県内の他市町村の例をもとに総路線数、運行本数、総停留所数の3つのサービスを比較してみると(図表20)、決算額が5000万円未満と5000万円以上で、ある程度のサービスの違いが出る傾向があるといえる。

図表 20 どの程度の費用をかければ、どの程度のサービスを提供できるか

自治体名	決算額 (円)	総路線数 (路線)	1日あたりの運行 本数 (回)	総停留所数 (箇所)
伊奈町	10,924,000	1	5	60
富士見市	23,899,000	2	5	56
ふじみ野市	30,503,000	2	9	115
入間市	49,740,000	3	3	96
鴻巣市	76,286,000	11	11	261
朝霞市	62,702,000	6	10	64

③近隣自治体、類似団体に見るコミュニティバスの経費

三芳町の近隣自治体、類似団体との比較は図表 21 の通りである。

図表 21 三芳町の近隣自治体・類似団体との比較

市町村名	人口 (人)	世帯数 (世帯)	面積 (k m <sup>2</sup> )	一路線あた りの停留所 の平均 (箇所)	平成 23 年 度利用者数 (人)	平成 23 年 度決算額 (千円)	補助金等 (千円)
富士見市	106,736	44,642	19.7	56	181,507	23,899	0
ふじみ野市	105,695	42,763	14.67	115	31,705	30,503	0
伊奈町	42,494	15,504	14.80	60	22,730	10,924	0
宮代町	33,641	13,190	15.95	47	29,257	14,285	0

(2) デマンド交通の経費について

ここでは他市町村の事例を元にデマンド交通の経費について説明する。デマンド交通には様々な形態があり、一概にはどれくらいの経費がかかるかを示すのは難しい。他市町村のデマンド交通事例 (図表 22) では 2,000 万円から 6,800 万円の事例を示している。



図表 22 他市町村のデマンド交通事例

自治体	費用（円）	財政全体に占める割合（%）	登録者（人）	人口に占める登録者の割合（%）	利用者（人）
北本市	約 2500 万	0.1261	約 5500	7.9839	約 1000
鳩山町	約 2000 万	0.4428	約 2450	16.00	約 1 万 7500
茨城県古河市	約 4100 万	0.0772	9,183	6.270	約 2 万 9000
長野県安曇野市	約 6800 万	0.1800	26,451	26.612	約 8 万 9807

### （3）まとめ

ここまで、他市町村の例などをもとに経費について調べてきたが、コミュニティバス、デマンド交通を運行するには赤字が伴うという現実がある。そして、この赤字を減らすためには運賃の設定よりも利用者数を増やすことが重要である。

しかし、それでも赤字を全てカバーできるわけではなく、自治体が赤字を税金などにより補填しなければコミュニティバス、デマンド交通の運行は難しいという現実がある。

## 4.7 公共交通の認知度を高め利用者を増やす方法

前節で述べたように公共交通を導入しても運賃収入では、採算が取れないと考えられる。少しでも負担を少なくするためにも、認知度を高め利用者を増やす方策が必要である。

### 4.7.1 先進自治体の利用促進策

先進自治体で行われている利用促進策は、下記の通りである。なお埼玉県の市町村の利用者増進のための特色ある取組及び利用促進策は、巻末資料 3 参照。

### ① 愛称公募

愛称は、幅広い世代から親しまれ、第三者の著作権・商標権を侵害しないかを注意する。

公募は、その自治体の住民のみならず通勤通学している人も応募対象とする。また、その景品についてもバスの回数券、買い物券などバスを利用してもらうきっかけとなるものが良い。

### ② バスマップの作成

主要な施設を入れ、イラストや見やすい配色を心がけ親しみがあり障がい者、高齢者、外国人にも理解してもらえるようなものとするのが望ましい。ただマップを作るのではなく、既存の交通機関との乗り換えなどの便利な利用方法やお得な乗車券などの情報も掲載する。企業の広告入りも考えられる。ポケットに入るサイズも作成すると便利である。

写真5 小金井市のバスマップ①



写真6 小金井市のバスマップ②



### ③ 運行開始時にセレモニーを行う

テープカット、花火を打ち上げる、ゆるキャラを利用しセレモニーを盛り上げる。また、愛称募集などと連動して、愛称募集の表彰も行う。セレモニー当日はデモ走行を行い、マイクで町民にPRする。

### ④ 車両のラッピング

地域の特性などを考慮したデザインが好ましい。先に愛称が決まっているのなら合わせるのも手である。公募するのもいいが愛称とラッピングのどちらを先に公募するか検討が必要である。

写真7 所沢市「ところバス」



写真8 渋谷区「ハチ公バス」



⑤ バス車内を活用して地域コミュニティの創出

バス内に掲示板を設置する。この掲示板に地元の情報などを掲載する。地域の方や小・中学生の作品を展示する（絵や写真）。バスに乗るのが楽しみになるような工夫が必要である。

⑥ 定期的な情報発信、広報活動

導入が決まり次第、広報に公共交通のコーナーを設けて進捗状況を公開する。また導入後もコーナーは存続させる。ホームページに特設ページを作り、路線図、時刻表を公開する。ホームページは三芳町以外の利用者にも、どれに乗ればどこに行けるかをわかるように工夫する。転入時にバスの路線表や時刻表を配布することも効果的な手段と考えられる。

※現在三芳町では、転入した方には、「くらしの便利帳」「ごみのカレンダー」「健康カレンダー」「区長会の名簿」などをお渡ししている。

⑦ PR活動

地域のイベントとの連携を図り、夏祭りなどの会場にブースをかまえてPRイベントを行うことも考えられる。駅や病院など、目的地になるような場所でも、定期的にPR活動を行う。駅構内やバス停周辺に、案内ポスターや案内看板を設置する。公共交通グッズ（ミニカー、クリアファイル等）を作り住民に差し上げる。

⑧ 学校への周知

学校教育との連携を図り、子供たちが車体実際に触れ、体験させて気軽に乗れるようにする必要がある。

⑨ バス停へのベンチ、屋根の設置

待ち時間や雨天時に苦にならないように設置する。全てのバス停ともなると費用な

どの問題が出てくるので、利用者の多い主要なバス停のみベンチや屋根を設置するのも手である。

写真9 「三芳小学校前」バス停



写真10 「多福寺」バス停



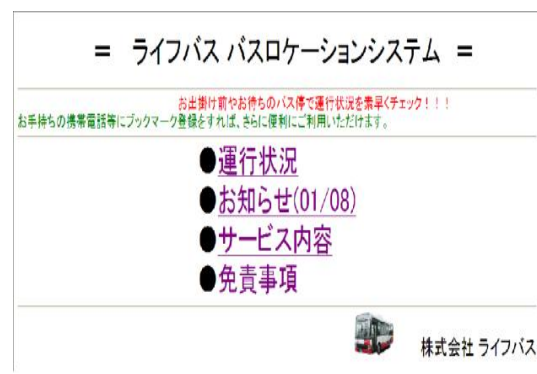
⑩ バスロケーションシステムの導入

バスロケーションシステムとは、利用者がパソコンや携帯電話などの端末でバスの運行情報等入手できるサービスである。

写真11 西武バス



写真12 ライフバス



⑪ 案内人による案内・誘導サービス

導入してからしばらくの間は、バスに不慣れな人、高齢者や障がい者などの方々にも安心して乗れるように、料金の支払い方やどこで降りるかを誘導する。土地勘がある人が、案内人に相応しいと思われる。

⑫ 商業施設や病院等と連携して、バスを利用して買い物をした方、施設の利用者に帰りの利用券を渡す。

一定金額以上の買い物で無料乗車券を配布する。

⑬ お試し乗車券の配布

バスを利用したことが無い人が、一度の利用経験を通じてバスを継続利用してくれるよう、お試し期間を設定し、お試し乗車券（無料乗車券）を住民に配布する。

⑭ キャンペーンの実施

期間を限定して通常運賃の割引や粗品などを配る。なお、利用が低迷する月に実施すると効果的だと考えられる。

⑮ 乗継割引料金の実施

バスの乗り継ぎがある場合に、運賃を安くする。

⑯ 商業施設での割引や特典の実施

バスを利用すると、商品の割引や特典を受けられる。

写真 13 小平市のクーポン券



①～⑧については、住民の方々に色々な形で公共交通を知ってもらえれば、「自分たちのバス」という意識を芽生えさせることにより、そのバスの「良きファン」になってもらい利用者増加を図っていく手法であると考えられる。

⑨～⑪については、バスの機能を便利にする、使いやすくすることにより、利用者増加を図っていく手法であると考えられる。

⑫～⑯については、運賃を割安にすることや、付加価値が付くことにより、バスを利用することへの金銭的抵抗感を和らげることにより、利用者増加を図っていく手法であると考えられる。

## 4.7.2 利用促進策の考察結果

新たな公共交通を導入するだけでなく、その後の三芳町の特色にあった認知度を高める利用者を高める方法を検討し続けることも非常に重要である。

## 4.8 公共交通を走らせるための許認可

有償で自動車を使用して旅客を運送するためには、道路運送法上の許可が必要になっている。このことは道路運送法上の許可を得ることができなければ、有償で自動車を使用して旅客を運送することができないということを意味している。極端な例を挙げるとするならば、仮に町でコミュニティバスやデマンド交通を走らせようとしても、この許可がなければコミュニティバスやデマンド交通を走らせることができないのである。この許可は国土交通大臣が許可権者であり、道路運送法上の許可要件、手続をクリアしなければ許可を得ることはできない。

ちなみに、町がコミュニティバスやデマンド交通を民間事業者に走らせる場合には、町がこの民間事業者に許可を取らせる必要がある。具体的には、民間事業者が国土交通大臣（三芳町の場合、関東運輸局埼玉運輸支局）に対し申請し、国土交通大臣から許可を得る必要がある。

また、バス運行させるためには道路運送法上の許可だけ取得すれば運行できる訳ではない。バス停を設置するためには、道路法上の道路占用許可が必要であるし、駅前のロータリーを利用するには、ロータリーを管理する富士見市から許可を得なければならないなど、バス運行を取り巻く許認は様々である。そこで、本節ではまず道路運送法の許可を説明し、次に道路運送法を除くバスを取り巻く様々な許認可について説明をする。

### 4.8.1 道路運送法上の許可

#### (1) 道路運送法の許可概要について

コミュニティバスやデマンド交通など新たな公共交通に関連する道路運送法上の許可は以下のものが考えられる。

##### ① 4条許可

この許可は、一般旅客自動車運送事業を行うための許可である。一般旅客自動車運送事業には、一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業がある。そして、不特定多数のお客を対象に乗合事業を行うため



には、一般乗合旅客自動車運送事業の許可が必要になる。つまり、コミュニティバスやデマンド交通を運行するためには、この一般乗合旅客自動車運送事業の許可が必要になる。

#### ②21条許可

この許可は、一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合運送をするための許可である。つまり、貸切バス事業者やタクシー事業者が乗合運送をするための許可である。ただし、この許可は特例的な許可であり、期間も限られている。例えば、コミュニティバスやデマンド交通の実証運行などを既存のタクシー事業者や貸切バス事業者を用いて運賃を取って行う場合に、この許可をとることがある。

#### ③78条許可

この許可は、自家用自動車を使用して有償で運送するための許可である。上記4条・21条の許可との大きな違いは、自家用自動車（いわゆる白ナンバー）を使用していることである。4条・21条の許可は、事業用自動車（いわゆる緑ナンバー）を使用している運送である。

### (2) コミュニティバス・デマンド交通に関する道路運送法の許可について

この項目ではコミュニティバス・デマンド交通について、前述と重複する部分もあるが、試行運転段階、本運行段階に分けて改めて道路運送法上の許可について述べていく。

#### ①試行運転について

試行運転については、無償で旅客運送を行う（運賃を取らず無料で試行運転を実施）のか、有償で旅客運送を行う（運賃を取り有料で試行運転を実施）のかによって許可の有無が分かれてくる。つまり、運賃を取らないか、取るかで許可の有無が分かれてくる。

#### ★無償の場合

無償で行う場合、道路運送法の旅客自動車運送事業ではないので許可は必要なく実施することができる（道路運送法第2条第3項参照）。

#### ★有償の場合

有償で行う場合、道路運送法上の許可が必要になってくる。この場合、2つ方法がある。1つは4条許可を取得する方法であり、もう1つの方法が21条許可を取得する方法である。21条は特例的な許可であり、コミュニティバスやデマンド交通の実証運行などを既存のタクシー事業者や貸切バス事業者を用いて行う場合に取得される。そのため、場合によっては、実証運行で21条を用い、本運行で4条許可を取得することがありうる。

#### ★試行運転に係る自治体事例研究について

試行運転を行うために他の自治体では、道路運送法上どのような許可を取得して実施したのか。ここでは、この点について明らかにしていく。

- ・運賃を取らずに無償でコミュニティバスの試行運転を実施する場合には、道路運送法上の許可が必要ないので、自治体は許可なく実施している。  
ただし、無償でコミュニティバスの試行運転を実施する場合には、管轄する運輸局と事前に話をしている自治体もあった。
- ・運賃を取って有償でコミュニティバスの試行運転を実施する場合には、道路運送法上の許可が必要であるので、自治体は許可を取得して実施している。具体的な許可の種類としては、今回の電話での調査においては、特例的な位置づけがなされている21条許可を取得する例が多かった。試行運転では21条許可をとり、本格運行に際しては4条許可を取ることが推察される。
- ・自治体が試行運転において21条許可を取る理由としては、許可要件のハードルが4条許可よりも低いこと、申請から許可までの期間が4条許可よりも短いことが考えられる。

#### ②本運行について

不特定多数のお客を対象に運賃を取ってコミュニティバスやデマンド交通を運行するためには、4条の一般乗合旅客自動車運送事業の許可が必要になってくる。

### 4.8.2 バス運行を取り巻く様々な許認可

#### (1) 道路法に基づく道路の占用許可

バス運行のための基本的なコンテンツの1つであるバス停を公道上に設置するためには、道路法第32条第1項に基づく道路の占用許可が必要になってくる。道路の占用許可の許可権者は、道路管理者となっており、各道路（町道、県道、国道）によって



道路管理者は異なっている。

ちなみに三芳町の道路における道路管理者は以下のとおりとなっている。

町道⇒【道路管理者】三芳町長

写真 14 町道幹線 7 号線



写真 15 町道幹線 16 号線



県道、国道⇒【道路管理者】埼玉県知事（川越県土整備事務所）

写真 16 県道 334 号線



写真 17 国道 254 号線



※三芳町を通過している国道 254 号の道路管理者は、国土交通省ではなく埼玉県である。

## （2）道路交通法に基づく道路使用許可

バス運行のための基本的なコンテンツの 1 つであるバス停を公道上に設置するためには、道路法に基づく道路の占有許可だけではなく、道路交通法第 77 条第 1 項に基づく道路使用許可が必要になってくる。道路使用許可の許可権者は、当該場所を管轄する警察署長である。つまり、三芳町においては、東入間警察署長が道路使用許可の許

可権者ということになる。

(3) 富士見市駅前広場駐車施設使用に関する規則に基づく駅前広場駐車施設使用許可

鶴瀬駅、みずほ台駅、ふじみ野駅のロータリーをバス停として使用するためには、そのロータリーを管理する富士見市の許可が必要である。具体的には、ロータリーを使用するためには、富士見市駅前広場駐車施設使用に関する規則（昭和 54 年 6 月 18 日規則第 12 号）第 5 条の許可が必要になってくる。

《現在の駅前ロータリーの状況は以下のとおりです》

写真 18 みずほ台駅西口ロータリー

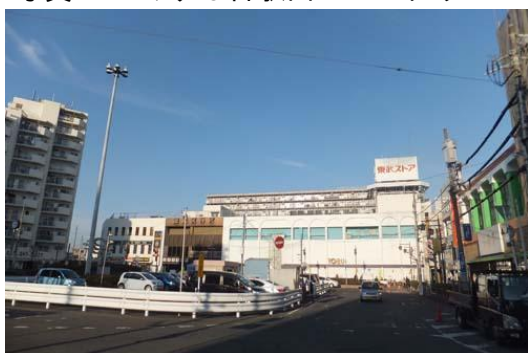


写真 19 鶴瀬駅西口ロータリー



写真 20 ふじみ野駅西口ロータリー



(4) バスを運転するための道路交通法に基づく免許について

道路交通法上の車両の大きさなどによる自動車の区分は概ね以下のとおりである。  
(詳細については、道路交通法施行規則第 2 条参照)

車両区分	車両総重量	最大積載量	乗車定員
普通自動車	5 t 未満	3 t 未満	10 人以下
中型自動車	5 t 以上 11 t 未満	3 t 以上 6.5 t 未満	11 人以上 29 人以下
大型自動車	11 t 以上	6.5 t 以上	30 人以上

道路交通法上、旅客を運送する目的で運転しようとする者は、車両区分に応じた形で、第二種免許を取得しなければならない。

#### 4.8.3 許認可以外にバスを運行するに際して注意すべきこと

上記の許認可を取得するだけでなく、道路法の政令である「車両制限令」による通行制限や道路交通法の交通規制にも注意が必要である。特にコミュニティバスやデマンド交通などは従来のバスとは違い、主に生活道路など狭い道路を走る可能性があるため、これらの法令における制限に気を付ける必要がある。

#### 4.9 地域の公共交通を考える協議会

実効性のある充実した地域の公共交通は自治体だけでは、創り上げることはできない。自治体が地域の公共交通のビジョンを示し、その自治体が生じたビジョンを実行する運行事業者、その公共交通を利用する地域住民、道路の管理をする道路管理者、道路の安全を管理する交通管理者など多くの地域公共交通に関する人たちの協力が不可欠である。

そして、これら地域の公共交通の関係者を一堂に集め、地域の公共交通に関する議論を行い、共通の意識をもって連携する制度が、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律には用意されている。

それが、本節で取り上げる道路運送法に基づく「地域公共交通会議」と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」である。

なお、三芳町の現状としては、これらの協議会は設置されていない。そこで本節では、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」について述べる。

#### 4.9.1 道路運送法に基づく地域公共交通会議の概要

- ・法律上の定義及び目的

「地域公共交通会議」とは、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業及び道路運送法施行規則第49条第1号に規定する市町村運営有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主催する会議をいう（道路運送法施行規則第9条の2）。

つまり、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業（バス・タクシー）に関する協議を行うために町長が主催する会議を地域公共交通会議という。

地域公共交通会議の目的は、生活交通のあり方を審議することにある。具体的には地域のニーズに即した乗合輸送サービスの運行形態、サービス水準、運賃等について協議する。必要に応じて地域交通計画を策定することができる。

#### 4.9.2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会（以下「法定協議会」という。）の概要

- ・法律上の定義及び目的

「法定協議会」とは、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会である（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項）

つまり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における地域公共交通総合連携計画を作成し、実行していく協議会である。

なお、地域公共交通総合連携計画とは、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画のことをいう。

そして法定協議会の目的は、地域公共交通総合連携計画を策定し、計画の実施主体となることである。

#### 4.9.3 地域公共交通会議と法定協議会の比較

	地域公共交通会議	法定協議会
根拠法	道路運送法施行規則第9条	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条
目的	生活交通のあり方を審議し、任意で、地域の交通計画を策定することができる。	地域公共交通総合連携計画を策定し、計画実施の主体となる。
対象となる交通機関	バス、タクシー (いわゆる一般乗合旅客自動車運送事業が対象となる)	多様な交通機関 バス、タクシーのみならず、自治体が策定する地域公共交通総合連携計画に関連する交通機関であれば、鉄道、海上運送なども含まれる
参加メンバー	市町村 都道府県 運輸局 交通事業者 交通事業者の運転組織 住民利用代表者 道路管理者 交通管理者	市町村 都道府県 運輸局 交通事業者 住民利用者代表 道路管理者 交通管理者
参加メンバーの協議会への応諾義務	応諾義務なし (特に法令上応諾義務は定まっていない)	応諾義務あり (第6条第4項により、正当な理由がある場合を除き、協議に応じなければならない。なお、応諾義務は課されているが、それに反しても罰則は用意されていない)
協議結果の尊重	特に法令上規定なし	法律上、協議結果の尊重義務がある (第6条第5項)
事業実施	行えない	行える (協議会自体が補助金を受領することが可能である)

両協議会を比較すると、地域公共交通会議の方が、参加の応諾や協議結果の尊重など協議会の縛りが弱くなっている。

#### 4.9.4 協議会設置のメリット

##### (1) 地域の公共交通を担う多主体間での議論の場の確保及び多主体間の意識の共有

地域の公共交通の充実には、その公共交通を利用する住民、運行を実際に行う運行事業者の協力が不可欠であり、更には道路管理者や交通管理者など様々な関係者の協力が必要になってくる。

そして、これら地域の公共交通に関係する様々な立場の方々に協力をしていただくためには、関係者間の議論や協議の場が確保され、その議論や協議を通して地域の公共交通に関する意識の共有が必須である。自治体だけの考えで進めれば、真に必要な地域の公共交通を確立することはできない。自治体が地域の公共交通のヴィジョンを地域の公共交通に関する様々な立場の方々に示し、これら多主体間で議論や協議を行うことにより、真に地域に必要な公共交通を実現することができる。

##### (2) 規制の緩和

協議会で協議することにより以下の3点の規制緩和措置を受けることができる。

- ①運賃の届出化
- ②一般乗合旅客自動車運送事業の許可審査基準の緩和
- ③許可の標準処理期間の迅速化

なお、協議会の協議による規制の緩和の詳細については、巻末資料4を参考。

##### (3) 国（国土交通省）の補助金

現在、地域の公共交通に関する国土交通省の補助金制度としては、「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」が挙げることができる。

国土交通省の本補助を受けるためには、生活交通ネットワーク計画が必要になってくる。そして、生活交通ネットワーク計画の策定には協議会による協議が必要である。ここにおける協議会とは、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2条第1項第1号に定義づけられており、ここまで述べてきた道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域公共交通の活性化法及び再生に基づく法定協議会で、その協議会要件を満たすとのことである。つまり、現在の国土交通省の補助金を活用するためには、地域交通会議や法定協議会などの協議会が必要なのである。

ただし、国の補助金制度に関しては変更されることもあるので、実際に町が利用を検

討する際には、改めて詳細に補助の要件などを検討する必要があると考えられる。

#### 4.10 先進自治体視察

視察は町内の状況把握を先に行い、見学すべき点を明らかにして、他自治体の状況や学ぶべきことや問題点など比較できる段階に行うことと考え、2年目の実施となった。

三芳町は面積が15.3㎢と狭く、ほぼ平らな地形である。駅がなく、公共交通と言えるものは路線バスとさまざまな送迎バスがあるが、路線バスの利用可能率は43.1%と低かった。住民の足として自家用車、自転車、徒歩が中心となっているため、公共交通は大きな問題とはならなかった。昨年度の藤久保第2、3、6区アンケートでも同様結果となったが、将来の不安として公共交通の要望は多かった。また、人口密度が高い地域には道路幅が狭いところが多くあり、公共交通を考えるにあたり車両や運行方法が課題となる。また市街化調整区域は人口が少ないが、町内では広い面積を占めているため、こちらも車両や運行方法の検討を必要としている。

以上の点を考え、市街化区域にコミュニティバスを導入し、狭い道路を走らせている東京都小金井市と小平市。そして、乗り合いシステムであるデマンド交通を導入した埼玉県北本市を視察先とした。

##### 4.10.1 東京都 小金井市

###### (1) 導入経過と利用状況

隣接の武蔵野市の影響があり、市民や議員のコミュニティバス要望は高かった。路線バスの空白地域があったことや、駅前再開発によりロータリー乗り入れが可能になるなどの条件があった。また高齢化や、狭隘道路の住宅地の足を確保することも課題だった。

現在、5路線あり、4路線は「CoCoバス」という名称でバス車両での定時定路線である。1路線は、「CoCoバス・ミニ」といい、ワンボックス車を使い狭い道路も走っている。

平成21年度から平成23年度の5路線の利用者数は以下のとおりである（単位：人）。

	平成21年度	平成22年度	平成23年度
北東部循環	543,639	542,941	546,115
貫井前原循環	222,483	228,837	236,992
東町循環	71,899	74,895	88,235

中町循環	115,297	126,176	136,070
野川七軒家循環	77,705	82,208	89,895
合 計	1,031,023	1,055,057	1,097,307

小金井市の平成23年度の公共交通の財政負担は約2,600万円であり、一般会計約416億円の歳出に占める負担割合は0.062%である。

## (2) 特色

- ・「CoCoバス・ミニ」は幹線道路と、バスでは走行できない狭い生活道路を運行する。
- ・コミュニティバスの車体のカラーデザインが非常に目を引くものであった。路線バスや介護施設の送迎バスなどとは一線を画す色合い（ピンク）とデザインである。
- ・時刻表、運行ルート、料金など、見やすいパンフレットが市民に配布されている。
- ・北東部循環は、既存路線がなく人口密集地など条件がそろい、黒字路線となっている。
- ・当初「CoCoバス」の周知（市広報、時刻表路線図パンフレット、チョロQ、停留所など）を徹底して行ったが、現在は認知度が上がり、年々利用者が増加している。
- ・都市整備部交通対策課が、競合路線、赤字路線、運行状況、経営状況を含め、市の事業として経営効率を認識したうえで「市民の足である」を踏まえた見直し、事業継続判断など今後の検討をしていた。また、行政主導のため苦情が、（バス停の位置、騒音、振動、片側通行など狭い道路ならではのことがある）かなりの数が寄せられる。
- ・運行は民間に委託している。
- ・運行は片側通行のみ、1周が短時間だと反対方向の要望は少ない。また狭い道路ではバス停の場所も得にくく、片側だけだと通常の半分となる。

## (3) 参考になった点

- ・住民ニーズに合った路線、運行方法等を実現する。
- ・小さい車両を使った生活道路の定時定路線は狭い道路の対策となる。
- ・差別化された車体カラーとデザインにより、コミュニティバスと一目で分かる。目立つバスがルートを知らせる役も兼ねる。
- ・見やすいパンフレットは、初めてでも利用しやすい。
- ・停留所標識を埋め込み式にして、狭い道路に邪魔にならないように設置する。
- ・行政内に、公共交通を現状から今後の検討まで把握できる担当が必要である。



#### (4) 写真



### 4.10.2 東京都 小平市

#### (1) 導入経過と利用状況

市内循環バス運行の要望の高まりに伴い、庁舎内での運行事業の基礎的な調査研究から、研究会で基本計画、実施計画調査と重ね、『コミュニティと経済が元気になる、利用者と地域で支えるバス交通をつくる。』をコンセプトに、平成16年「にじバス」の試験運行を開始した。小平市はJR, 私鉄合わせて10駅あり、中心となるところが分散しているため、4エリアに分け、地域ごとのニーズに基づくコンパクトな地域内交通と、これをつなぐ幹線交通を充実することとした。

地域内交通である「ぶるべー号」の導入に際しては、地域の住民等（自治会、商工

会、活動団体、タクシー事業者、地域内事業者、教育機関、JAなど)による「コミュニティタクシーを考える会」を組織し、地域特性にあったコンパクトな生活交通を構築する。運行ルート停留所位置、ダイヤ、運賃などのサービスを検討する。行政は技術、法令などの資料提供や財政面を含めたサポートを行う。導入後も「コミュニティタクシーを考える会」はPR、商店街との連携、利用者アンケートなどさまざまな企画、調査、検証などから運行見直しを含め、関わっている。

また、地域内交通の未実施地域にはコミュニティタクシー取組説明会、地域住民グループインタビュー、日中の生活交通に関するアンケート調査や、検討に入るための前提の説明などを行っている。

現在3路線があり、1路線は「にじバス」という名称でバス車両による定時定路線である。2路線の「ぶるべー号」は、コミュニティタクシー（ワンボックス車）の運行である。

平成21年度から平成23年度の3路線の利用者数は以下のとおりである（単位：人）。

	平成21年度	平成22年度	平成23年度
にじバス	245,244	239,397	235,383
ぶるべー号大沼ルート	6,715	13,712	13,751
ぶるべー号栄町ルート			17,374
合計	251,959	253,109	266,508

※「ぶるべー号栄町ルート」は、平成23年度より運行開始

平成23年度の公共交通への財政負担は、約3,800万円である。内訳は、「にじバス」に約2,500万円、ぶるべー号に約1,000万円の赤字補填である。この年は、ぶるべー号栄町ルートの初期投資分（バス停の設置など）として約300万円が支出されている。

小平市の一般会計決算額は、約564億円であり歳出に占める負担割合は0.0669%である。

## (2) 特色

- ・「ぶるべー号」は幹線道路と、バスでは走行できない狭い生活道路を運行している。
- ・地域内の病院への利便性向上を目的に路線変更が行われ、病院敷地内を走行し、玄関前に停留所を設置できた。
- ・10人乗りの小型車両であるが写真のように車内に大きな路線図があり、初めての利用でもわかりやすい。
- ・経済が元気になるは、商店会がのぼり旗の作成や町めぐりツアー、市内企業の商品協力によるコミュニティタクシーの利用者の増進を図っている。車内限定配布の割引ク

ーポンチラシ。

- ・小平市には都市開発部公共交通担当という公共交通を担当する独自の部署がある。市の1事業あたりの補助金の上限があるなか、市職員が発案し車内広告を取り、収入を増やすというサポートを行っていた。また、市への苦情は少なく、表示が小さく見にくい、駅前ロータリーがなく停留所が分かりにくいなどと、指摘と共に提案される。
- ・運行は民間委託をしている。

### (3) 参考になった点

- ・見える地域での、住民の意向を反映する導入と運行であり、住民に理解されやすい。また、自分たちのバスを育てていくという仕組みでもある。
- ・「コミュニティタクシーを考える会」が、市民力を高める委員会ともなっている。実際に事業化する中で、当事者意識や事業経営の力が育っていく波及効果も大きい。
- ・小さい車両を使った生活道路の定時定路線は狭い道路の対策となる。
- ・地域内交通を基本に、地域住民の利便性向上のために、病院等の敷地内の走行も理解が得られれば視野に入れたい。
- ・利用者増進策として、商業施設との連携も考えられる。
- ・事業を進めるに当たり、職員の推進力、提案力、実行力も欠かせない。公共交通の現状から今後の検討まで把握できる担当が必要である。

### (4) 写真



### 4.10.3 埼玉県北本市

#### (1) 導入経過と利用状況

市長公約により、コミュニティバスを導入予定だったが、議会の反対を受け中止となった。その後、デマンド交通は議会からの提案もあり、協議会を設置し導入した。

現在、デマンドバスという名称で、ワンボックス車（8人乗り）2台、タクシー車両（4人乗り）1台の計3台でデマンド交通を運行している。

平成21年度から平成23年度の利用者数は以下のとおりである（単位：人）。

	平成21年度	平成22年度	平成23年度
利用者数	2,917	15,818	19,793

※平成21年度 テスト運行（期間は平成21年10月～12月）

平成22年度 実証運行（平成22年4月～23年3月）

ワンボックス車（12人乗り）2台

タクシー車両（4人乗り\*平成22年10月から導入）1台

平成23年度 本運行

ワンボックス車（8人乗り）2台

タクシー車両（4人乗り）1台

北本市の平成23年度の公共交通の財政負担は約2,000万円であり、一般会計約196億円の歳出に占める負担割合は0.104%である。

#### (2) 特色

- ・市内500ヶ所の乗降場があり、ドアtoドアに近い状況になっている。（面積19.84km<sup>2</sup>）
- ・デマンドバスの利用は1人乗車が6割を超え、2人乗車とあわせ9割である。
- ・300円でタクシー並みの利便性のため、広報せずとも登録者が増えている。一方、予約を断る状況が生まれている。また予約者のキャンセルも増えてきている。
- ・行政は登録受付と委託金のみ、登録も委託できれば職員がいらないとの考えだった。
- ・市と運行事業者の契約は、利用者が増加し運賃収入が増えると市の委託金が減る内容となっている。
- ・運行費用を利用者数で割ると、1人あたり約1,000円となる。（運賃300円）

### (3) 参考となる点

- ・乗合（複数利用）となるデマンド交通のオペレーションシステムとする。
- ・運行事業者にとっても利用者増がメリットとなる協定締結がよい。
- ・一運行毎の利用者数と費用のバランスを考える。



## 5 今年度の提言

第3章、第4章が昨年度及び今年度の調査研究内容である。第5章ではこれまでの調査研究からの提言を行う。

### 提言1

町の今後の公共交通のあるべき姿として、住民の需要にあった新たな公共交通を実現する。

### 提言2

新たな公共交通を実現するに際しては、経費について考慮すべきものとする。

### 提言3

公共交通の利用者を増やすために、不断の努力を行う。

### 提言4

公共交通を考える協議会を立ち上げ、その中で新たな公共交通について検討するとともに、行政評価の観点からも本協議会を活用し議論を深める。

### 提言5

交通弱者のため自治体が公共交通に取り組む。

### 提言6

公共交通を専門に担う人材や財源を確保する。

## 6 今後のスケジュール

前章までが今年度の調査研究内容であり、今年度までの調査研究内容を踏まえた提言である。そして、この最終章では今後のスケジュールを示していきたい。

平成25年度は今までの調査研究で培った知見を活かし、三芳町の今後の公共交通のあるべき姿を示す。具体的には長期計画・短期計画という最終的な政策提言を行いたいと考えている。

長期計画とは、三芳町の10年後の公共交通のあるべき姿を示す計画であり、短期計画とは、長期計画を実現するための実践的な計画である。

長期計画は、運行本数やバス停の環境など公共交通のサービス水準や町の交通空白地域の解消に向けての計画が示されていくことになる。本計画策定のため、平成25年度公共交通プロジェクトでは、運行本数やバス停の環境などの公共交通のサービス水準を決定していきたい。また、交通空白地域を解消するために、町内のどこどこをつないでいくかといったことを決定していきたい。そして、これら決定したことを総合し、計画化していくことを予定している。

短期計画は、短期的な視点での計画書であり、試行運転の計画書になる。そもそも、試行運転の目的は新たな公共交通手段が町内に導入された場合にどれだけの人が本当に利用するかを把握するために行うものである。つまり実際の町民の公共交通への需要を図るために行うものである。そして、町の公共交通に関しては長期計画だけでは「絵にかいた餅」となってしまう可能性もあり、町内の公共交通が何も変わらないということもあり得る。そこで、長期計画を実践的にどのように進めていくのか、具体的な方策を示す計画も必要になってくる。この計画が短期計画である。

ただし、来年度の研究内容については今後の検討次第で若干の変更もありうることを最後に申し添えておく。

以上のような形で、今後三芳町未来創造みよし塾公共交通プロジェクトは、住民の移動手段の問題に対する政策提言を町に行いたいと考えている。

# 卷末資料



## アンケート回答票



## I. あなたご自身のことについてお聞きします。

(1) 性別

1. 男性 2. 女性

(2) 年齢

1. 20歳代 2. 30歳代 3. 40歳代 4. 50歳代 5. 60歳代 6. 70歳代 7. 80歳以上

(3) 職業

1. 会社員／公務員 2. 自営業 3. 農業 4. パート／アルバイト 5. 学生 6. 主婦  
7. 無職 8. その他 ( )

(4) 住所

1. 藤久保 2. 北永井 3. 上富 4. 竹間沢 5. みよし台

(5) 運転免許の有無

1. 自動車 2. 自動二輪または原付 3. なし

(6) 自動車の利用状況

1. 自由に利用できる自動車がある 2. 家族などが送迎してくれる 3. なし

(7) 自宅最寄りのバス停

1. 具体名 ( ) 2. 知らない 3. 近くにない

(8) 雨の日に外出する場合、よく使う交通手段はなんですか。 ※ 主なもの1つのみ○

1. 徒歩 2. 自転車 3. バス 4. 電車 5. 自動二輪 6. タクシー  
7. 自分で運転する自動車 8. 家族や友人、近所の人運転する自動車

(9) 公共交通を利用する時に、不便なことはありますか。

1. 特になし 2. 足腰が悪く段差が辛い 3. 目が悪く表示が見えない  
4. 車イスを利用している 5. その他 ( )

## II. 日常生活の移動で不便に感じることについてお聞きします。

(1) 現在、外出の際に不便を感じる行先がありますか。 ※ ある場合は該当するものすべてに○

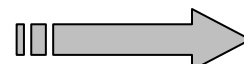
1. ある ⇒ ア. 買い物 イ. 病院 ウ. 通勤通学 エ. 公共施設 オ. その他 ( )  
2. ない ⇒ Ⅲへ進む

(2) 不便を感じている理由は何ですか。 ※ 最もあてはまるもの1つに○

1. 目的地までが遠い(時間がかかりすぎる・疲れる等) 2. 交通費がかかりすぎる  
3. やむを得ず、家族等の送迎が必要 4. 都合の良いバスが運行していない(時間・経路等)  
5. その他 ( )



裏面へお進みください。





### Ⅲ. あなたの外出状況についてお聞きします。

(1) あなたの、普段の外出する時の状況についてご記入ください。

外出目的	よく行く外出先	外出頻度	出発・帰宅時刻	交通手段
	※ 「1. 行く」と回答した場合は具体的な施設名等を記入	※ 該当する番号を1つだけ○	※ 出かける際が多い時間帯を記入	※ A 欄から番号を2つまで記入
買い物	1. 行く 店舗名 ( )	1. 週5日以上	<b>出発</b> 午前・午後 ( ) 時頃	
	2. 行かない	2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. その他( )	<b>帰宅</b> 午前・午後 ( ) 時頃	
病院	1. 行く 病院名 ( )	1. 週5日以上	<b>出発</b> 午前・午後 ( ) 時頃	
	2. 行かない	2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. その他( )	<b>帰宅</b> 午前・午後 ( ) 時頃	
通勤通学	1. 行く 市町村名 ( )	1. 週5日以上	<b>出発</b> 午前・午後 ( ) 時頃	
	2. 行かない	2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. その他( )	<b>帰宅</b> 午前・午後 ( ) 時頃	
公共施設	1. 行く 施設名 ( )	1. 週5日以上	<b>出発</b> 午前・午後 ( ) 時頃	
	2. 行かない	2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. その他( )	<b>帰宅</b> 午前・午後 ( ) 時頃	

#### A 欄 : 交通手段

- ① 徒歩    ② 自転車    ③ バス    ④ 電車    ⑤ 原付・自動二輪    ⑥ タクシー  
⑦ 自動車(自分で運転)    ⑧ 自動車(家族等の送迎)

(2) 新たな公共交通が導入された場合、利用しますか。利用する外出目的はどれですか。

※ 該当するものすべてに○

1. 買い物    2. 病院    3. 通勤通学    4. 公共施設    5. 利用しない  
6. その他( )

#### IV. 今後の公共交通についてお聞きします。

現在、三芳町では公共交通システムについての検討を行っています。

(1) 公共交通の必要性についてあなたのお考えを教えてください。 ※ 各項目1つのみ○

	そう思う	少しそう思う	どちらでもない	あまりそう思わない	そう思わない
① 町民の移動手段確保のために必要	1	2	3	4	5
② 環境にやさしいまちづくりのために必要	1	2	3	4	5
③ 渋滞を緩和するために必要	1	2	3	4	5
④ 三芳町に来る観光客のために必要	1	2	3	4	5

(2) 公共交通を利用する時にどれくらいの間隔で運行されていれば良いと思いますか。

1. 1時間に1便 2. 30分に1便 3. 20分に1便 4. 15分に1便 5. その他( )

(3) 公共交通を利用する時に運賃がいくらであれば利用しますか。

( ) 円

(4) 三芳町では公共交通を維持するために年間約 2,400 万円を補助しています。

これからの維持方法についてあなたのお考えを教えてください。 ※ 各項目1つのみ○

	そう思う	少しそう思う	どちらでもない	あまりそう思わない	そう思わない
① 行政が公費（税金）から補助金を出す	1	2	3	4	5
② 赤字路線のみ運賃を上げる	1	2	3	4	5
③ 路線全体の運賃を値上げする	1	2	3	4	5
④ 町民全員が費用負担する	1	2	3	4	5

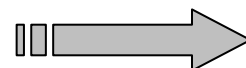
(5) 新しく公共交通を維持するために各世帯から費用負担をすると仮定した場合、

年間いくらまでなら負担してもいいと思いますか。

年間( ) 円



裏面へお進みください。



## V. 現在の路線バスについてお聞きします。

(1) 現在、主に利用しているバスは次のうちどれですか。 ※主に利用するもの1つのみに○

1. 西武バス 2. 東武バス 3. ライフバス 4. 利用していない

(2) 現在、三芳町を運行している路線バスについてお聞きします。

※ 満足・不満足のどちらかに○をしてください。また、右欄には理想の値を記入してください。

※ 現在、バスを利用していない場合は、理想のみ記入してください。

	満 足	不満足	理 想
自宅からバス停までの距離	1	2	( ) m
バス停から目的地までの距離	1	2	( ) m
運行本数	1	2	( ) 分に1便
始発の時刻	1	2	( ) 時 ( ) 分
終発の時刻	1	2	( ) 時 ( ) 分
運賃	1	2	( ) 円
行き先	1	2	※具体的に ( )
目的地までの所要時間	1	2	( ) 分
運行時刻の正確さ	1	2	
鉄道や他のバスとの乗り継ぎ	1	2	
バスへの乗降 (段差)	1	2	
分かりやすさ (時刻、運賃、路線等)	1	2	
バス停の環境 (ベンチ、屋根等)	1	2	
総合評価	1	2	

## VI. 公共交通についてお聞きします。

(1) 三芳町の公共交通に関するご意見等をご自由にご記入ください。




アンケートは以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

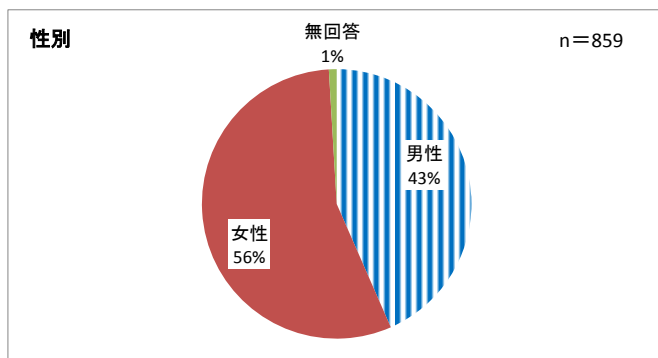


記入後は同封の返信用封筒 (切手不要) に入れ、11月20日 (火) までにポストに投函してください。

# 資料 2 全町アンケート全体の回答

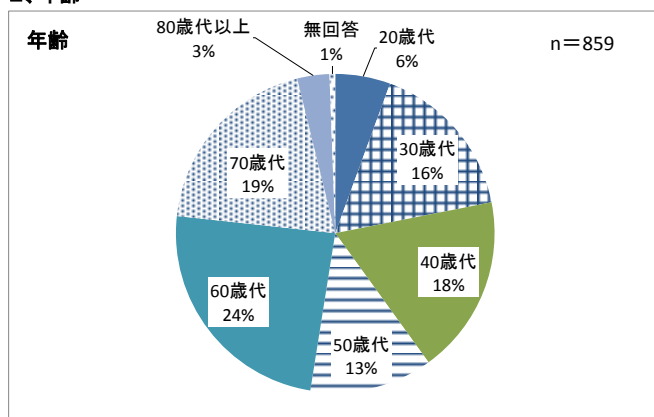
## I あなたご自身のことについてお聞きします

### 1、性別



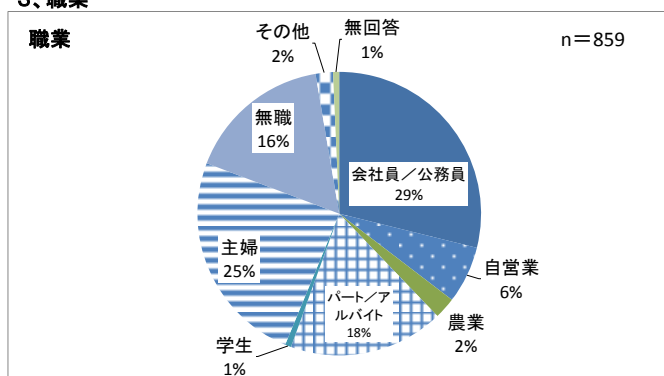
年齢	
男性	373
女性	478
無回答	8
合計	859

### 2、年齢



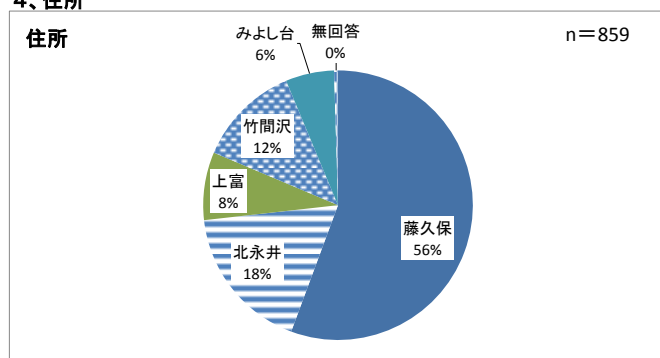
年齢	
20歳代	48
30歳代	140
40歳代	156
50歳代	107
60歳代	208
70歳代	167
80歳代以上	28
無回答	5
合計	859

### 3、職業



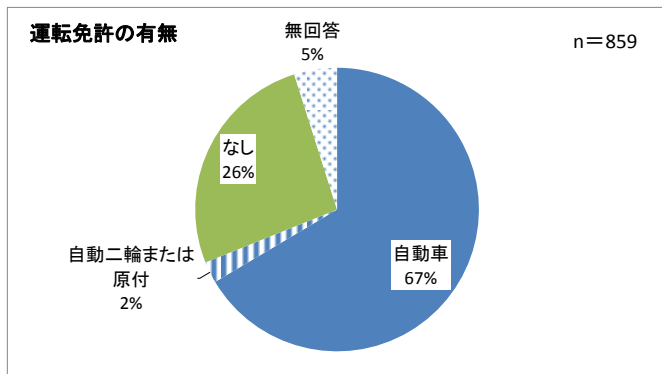
職業	
会社員/公務員	248
自営業	56
農業	21
パート/アルバイト	152
学生	6
主婦	211
無職	142
その他	17
無回答	6
合計	859

### 4、住所



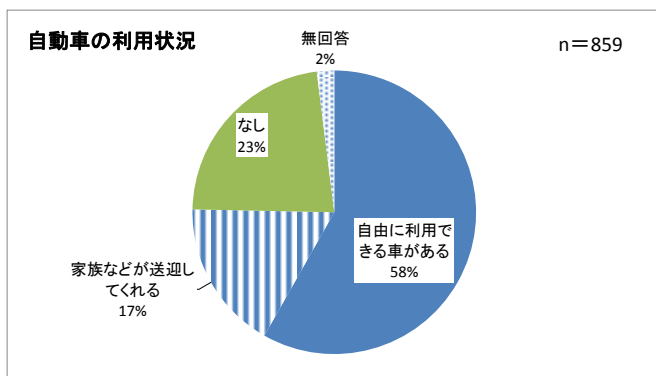
住所	
藤久保	478
北永井	151
上富	70
竹間沢	106
みよし台	50
無回答	4
合計	859

### 5、運転免許の有無



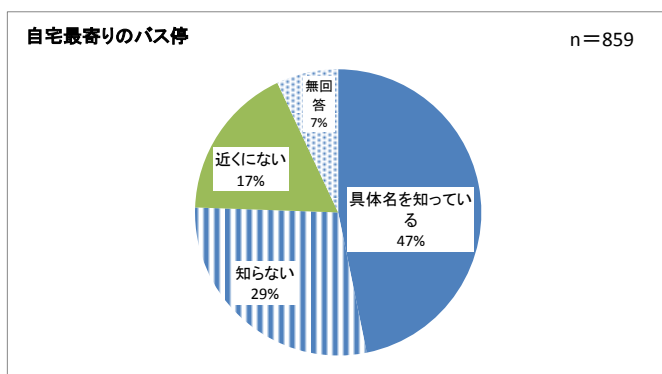
運転免許の有無	
自動車	571
自動二輪または原付	21
なし	225
無回答	42
合計	859

### 6、自動車の利用状況



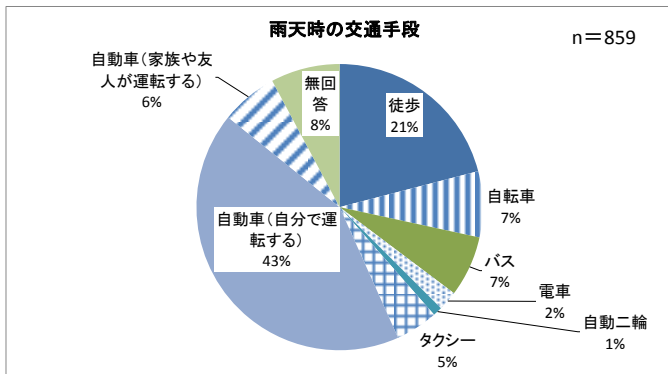
自動車の利用状況	
自由に利用できる車がある	500
家族などが送迎してくれる	147
なし	195
無回答	17
合計	859

## 7、自宅最寄りのバス停



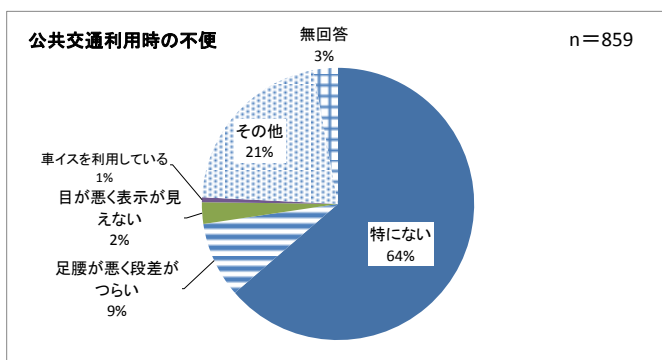
自宅最寄りのバス停	
具体名を知っている	402
知らない	247
近くにない	150
無回答	60
合計	859

8、雨の日に外出する場合、よく使う交通手段はなんですか。



雨天時の交通手段	
徒歩	180
自転車	64
バス	59
電車	19
自動二輪	9
タクシー	41
自動車(自分で運転する)	365
自動車(家族や友人が運転する)	55
無回答	67
合計	859

9、公共交通を利用する時に、不便なことはありますか。

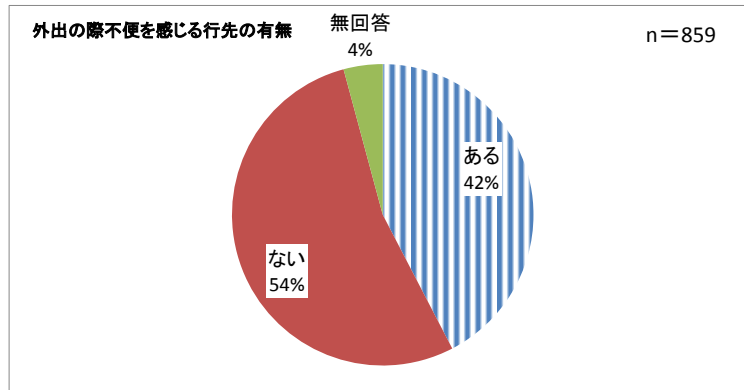


公共交通利用時の不便	
特にない	547
足腰が悪く段差がづらい	77
目が悪く表示が見えない	22
車イスを利用している	5
その他	183
無回答	25
合計	859



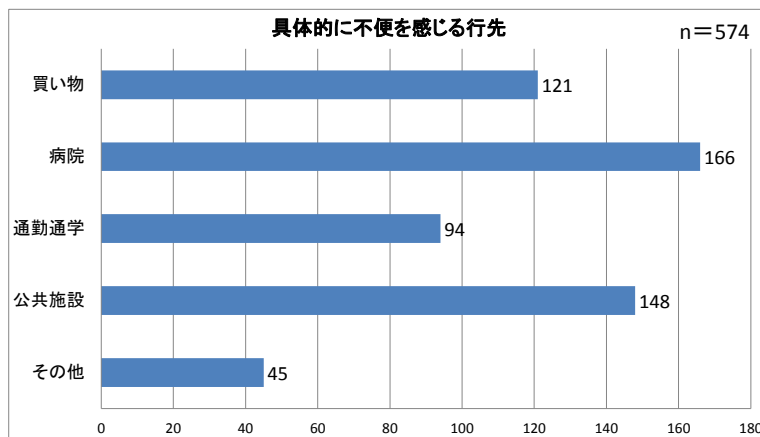
## Ⅱ 日常生活の移動で不便を感じるについてお聞きします

10、問1-1 現在、外出の際に不便を感じる行先がありますか。



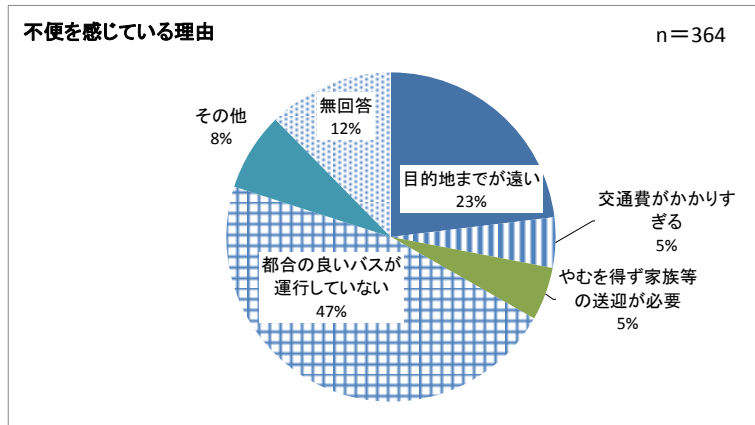
不便を感じる行先の有無	
ある	364
ない	459
無回答	36
合計	859

11、問1-2（不便を感じる行先がある場合）外出の際に不便を感じる具体的な行先



具体的に不便を感じる行先	
買い物	121
病院	166
通勤通学	94
公共施設	148
その他	45
合計(複数回答)	574

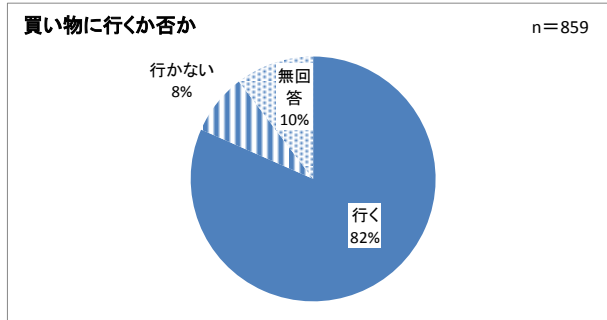
12、問2 不便を感じている理由は何ですか。



不便を感じている理由	
目的地までが遠い	84
交通費がかかりすぎる	18
やむを得ず家族等の送迎が必要	19
都合の良いバスが運行していない	170
その他	28
無回答	45
合計	364

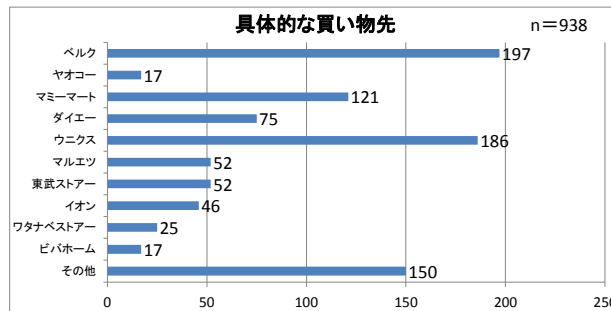
### Ⅲ、あなたの外出状況についてお聞きします

#### 13、問1-1-1-① 買い物に行くか否か。



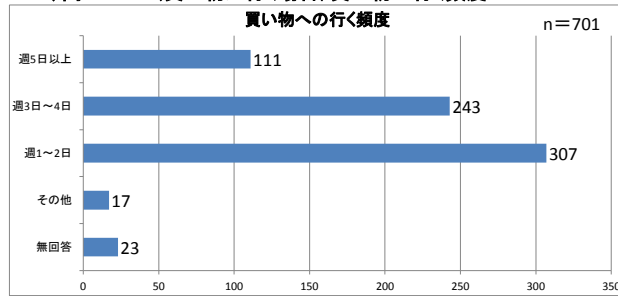
買い物に行くか否か	
行く	701
行かない	69
無回答	89
合計	859

#### 14、問1-1-1-② (買い物に行く場合)買い物先はどこか。



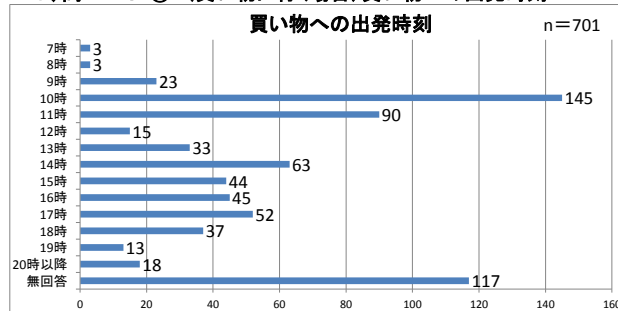
具体的な買い物先	
ベルク	197
ヤオコー	17
マミーマート	121
ダイエー	75
ユニクス	186
マルエツ	52
東武ストア	52
イオン	46
ワタナベストア	25
ビバホーム	17
その他	150
合計(複数回答)	938

15、問1-1-2（買い物に行く場合）買い物へ行く頻度



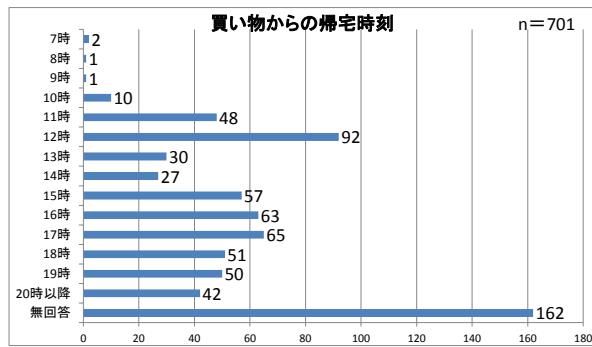
買い物へ行く頻度	
週5日以上	111
週3日~4日	243
週1~2日	307
その他	17
無回答	23
合計	701

16、問1-1-3-①（買い物に行く場合）買い物への出発時刻



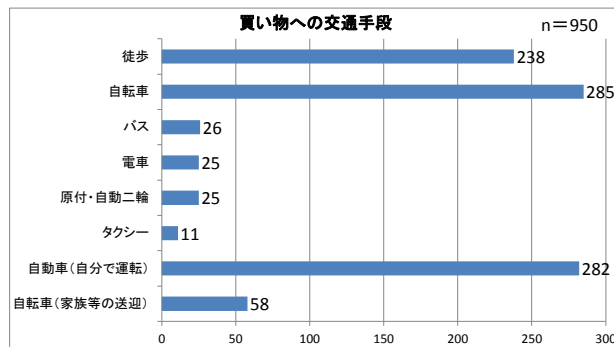
出発時刻	
7時	3
8時	3
9時	23
10時	145
11時	90
12時	15
13時	33
14時	63
15時	44
16時	45
17時	52
18時	37
19時	13
20時以降	18
無回答	117
合計	701

17、問1-1-3-②（買い物に行く場合）買い物からの帰宅時刻



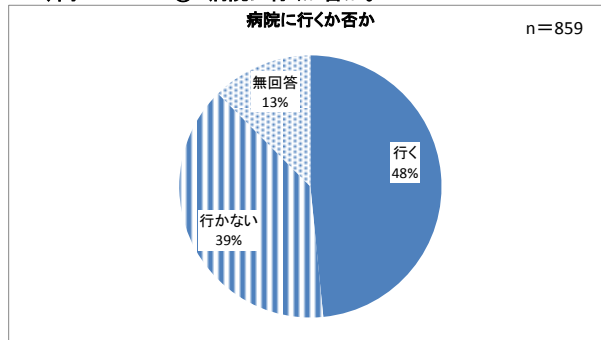
帰宅時刻	人数
7時	2
8時	1
9時	1
10時	10
11時	48
12時	92
13時	30
14時	27
15時	57
16時	63
17時	65
18時	51
19時	50
20時以降	42
無回答	162
合計	701

18、問1-1-4（買い物に行く場合）買い物への交通手段



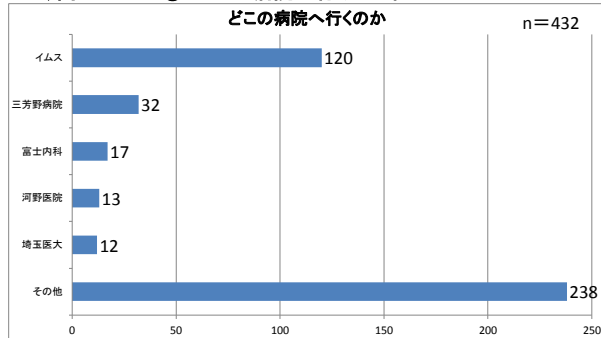
交通手段	人数
徒歩	238
自転車	285
バス	26
電車	25
原付・自動二輪	25
タクシー	11
自動車(自分で運転)	282
自転車(家族等の送迎)	58
合計(複数回答)	950

19、問1-2-1-① 病院に行くか否か。



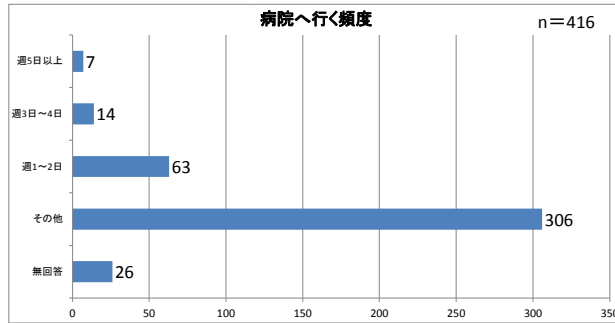
病院に行くか否か	
行く	416
行かない	336
無回答	107
合計	859

20、問1-1-1② どの病院へ行くのか。



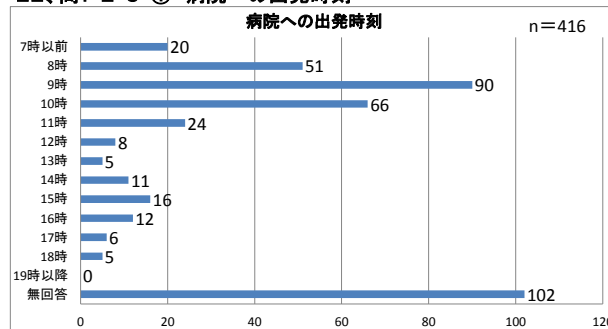
どの病院へ行くのか	
イムス	120
三芳野病院	32
富士内科	17
河野医院	13
埼玉医大	12
その他	238
合計(複数回答)	432

21、問1-2-2 病院へ行く頻度



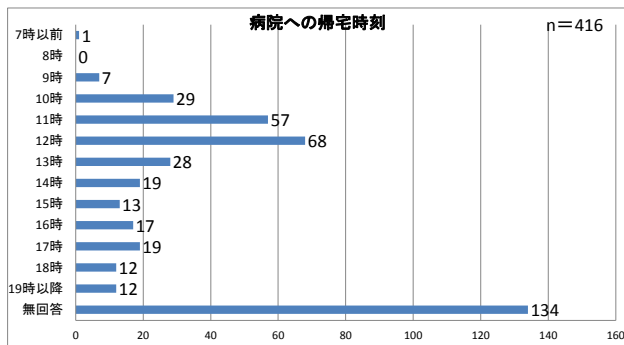
病院へ行く頻度	
週5日以上	7
週3日~4日	14
週1~2日	63
その他	306
無回答	26
合計	416

22、問1-2-3-① 病院への出発時刻



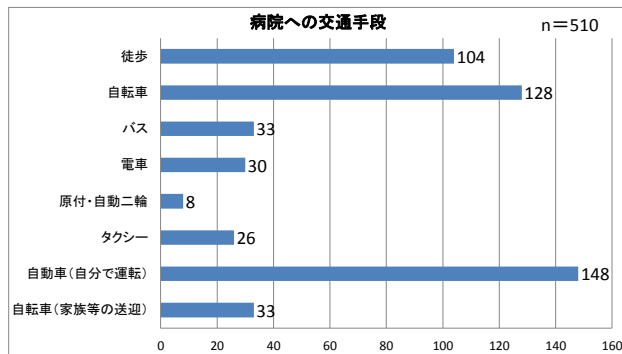
病院への出発時刻	
7時以前	20
8時	51
9時	90
10時	66
11時	24
12時	8
13時	5
14時	11
15時	16
16時	12
17時	6
18時	5
19時以降	0
無回答	102
合計	416

23、問1-1-3-② 病院からの帰宅時刻



7時以前	1
8時	0
9時	7
10時	29
11時	57
12時	68
13時	28
14時	19
15時	13
16時	17
17時	19
18時	12
19時以降	12
無回答	134
合計	416

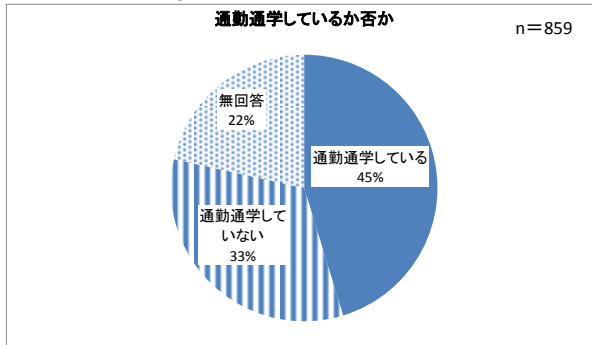
24、問1-2-4 病院への交通手段



徒歩	104
自転車	128
バス	33
電車	30
原付・自動二輪	8
タクシー	26
自動車(自分で運転)	148
自転車(家族等の送迎)	33
合計(複数回答)	510

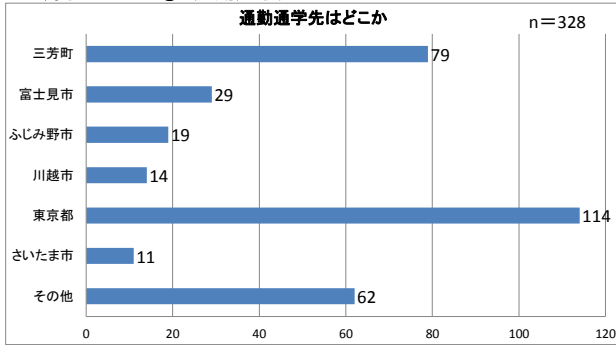


25、問1-3-1-① 通勤通学しているか否か。



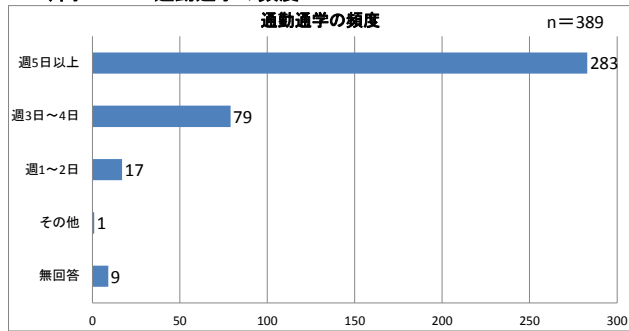
通勤通学しているか否か	
通勤通学している	389
通勤通学していない	285
無回答	185
合計	859

26、問1-1-1② 通勤通学先はどこか



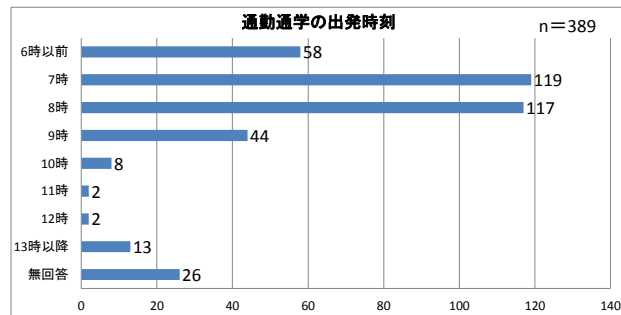
通勤通学先はどこか	
三芳町	79
富士見市	29
ふじみ野市	19
川越市	14
東京都	114
さいたま市	11
その他	62
合計(複数回答)	328

27、問1-2-2 通勤通学の頻度



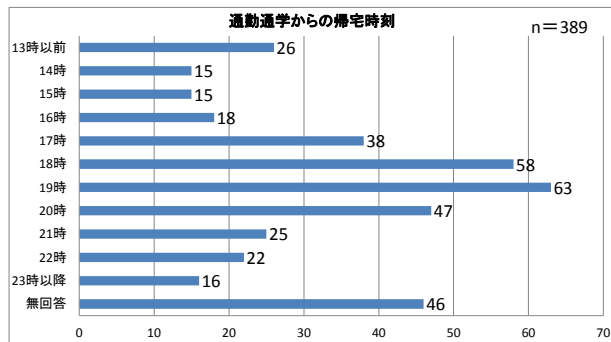
週5日以上	283
週3日~4日	79
週1~2日	17
その他	1
無回答	9
合計	389

28、問1-3-3-① 通勤通学の出発時刻



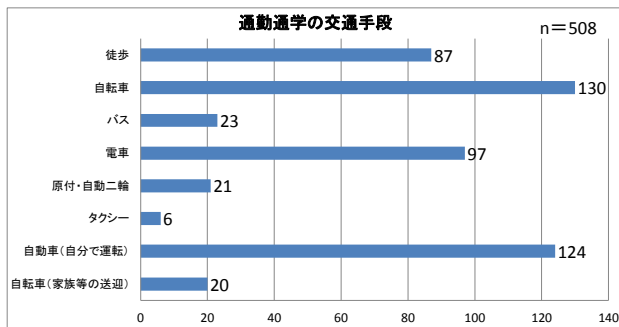
6時以前	58
7時	119
8時	117
9時	44
10時	8
11時	2
12時	2
13時以降	13
無回答	26
合計	389

29、問1-1-3-② 通勤通学からの帰宅時刻



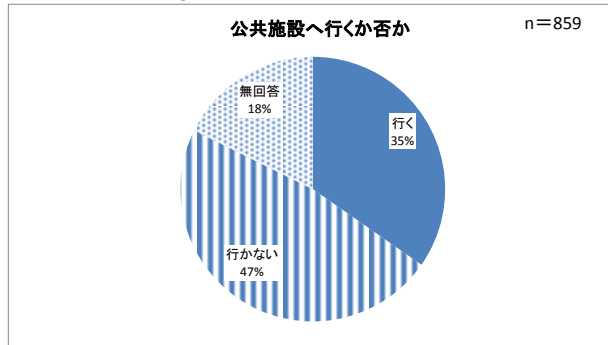
13時以前	26
14時	15
15時	15
16時	18
17時	38
18時	58
19時	63
20時	47
21時	25
22時	22
23時以降	16
無回答	46
合計	389

30、問1-3-4 通勤通学の交通手段



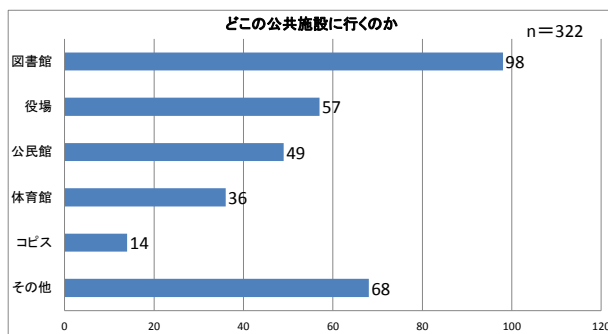
徒歩	87
自転車	130
バス	23
電車	97
原付・自動二輪	21
タクシー	6
自動車(自分で運転)	124
自転車(家族等の送迎)	20
合計(複数回答)	508

31、問1-4-1-① 公共施設に行くか否か。



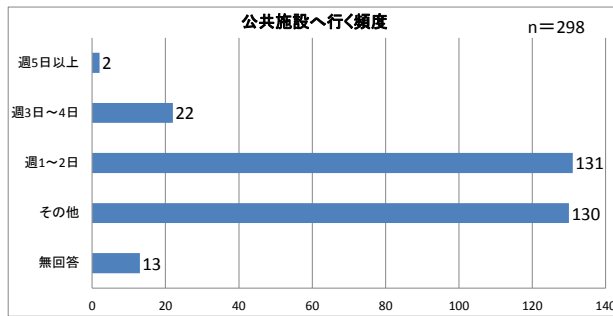
公共施設に行くか否か	
行く	298
行かない	409
無回答	152
合計	859

32、問1-1-1② どの公共施設に行くのか



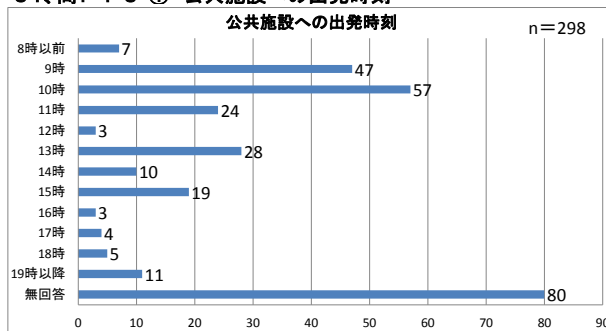
どの公共施設に行くのか	
図書館	98
役場	57
公民館	49
体育館	36
コピス	14
その他	68
合計(複数回答)	322

33、問1-4-2 公共施設へ行く頻度



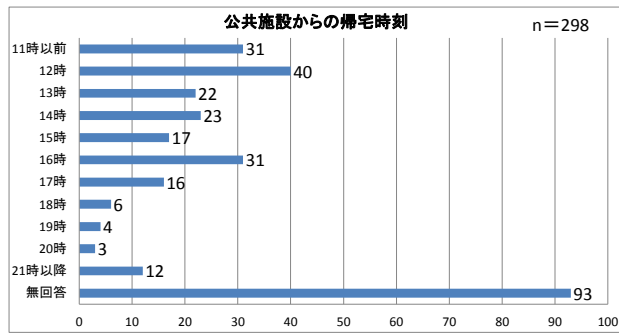
週5日以上	2
週3日~4日	22
週1~2日	131
その他	130
無回答	13
合計	298

34、問1-4-3-① 公共施設への出発時刻



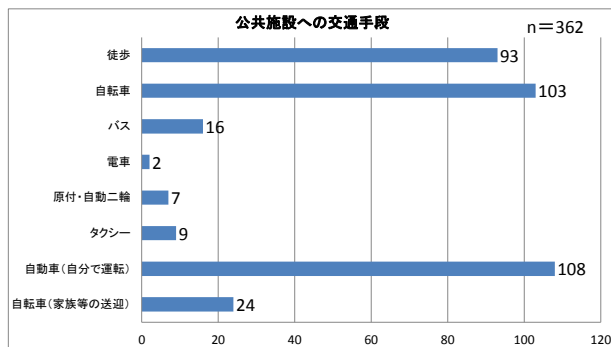
8時以前	7
9時	47
10時	57
11時	24
12時	3
13時	28
14時	10
15時	19
16時	3
17時	4
18時	5
19時以降	11
無回答	80
合計	298

35、問1-4-3-② 公共施設からの帰宅時刻



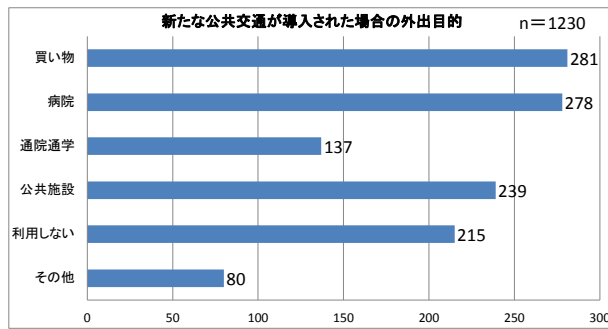
帰宅時刻	人数
11時以前	31
12時	40
13時	22
14時	23
15時	17
16時	31
17時	16
18時	6
19時	4
20時	3
21時以降	12
無回答	93
合計	298

36、問1-3-4 公共施設への交通手段



交通手段	人数
徒歩	93
自転車	103
バス	16
電車	2
原付・自動二輪	7
タクシー	9
自動車(自分で運転)	108
自転車(家族等の送迎)	24
合計(複数回答)	362

37、問2 新たな公共交通が導入された場合、利用しますか。利用する外出目的は何です

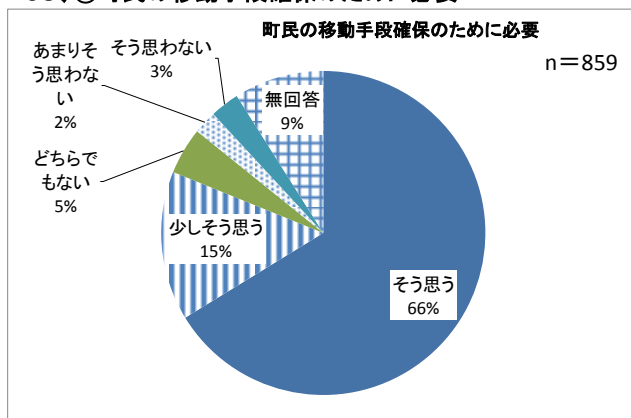


公共交通が導入された場合の 外出目的	
買い物	281
病院	278
通院通学	137
公共施設	239
利用しない	215
その他	80
合計(複数回答)	1230

## IV 今後の公共交通についてお聞きします

問1、公共交通の必要性についてあなたのお考えを教えてください。

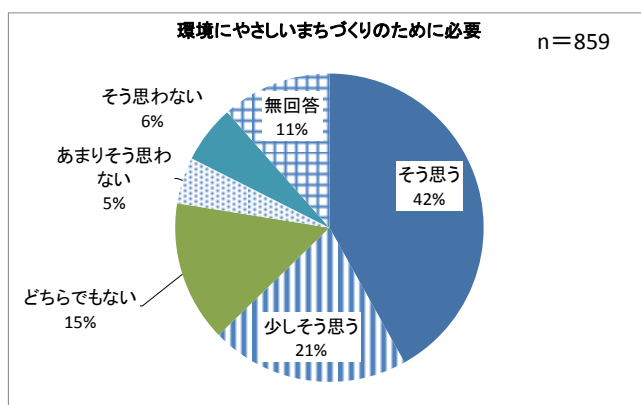
### 38、①町民の移動手段確保のために必要



町民の移動手段確保	
そう思う	569
少しそう思う	128
どちらでもない	40
あまりそう思わない	20
そう思わない	25
無回答	77
合計	859

問1、公共交通の必要性についてあなたのお考えを教えてください。

### 39、②環境にやさしいまちづくりのために必要

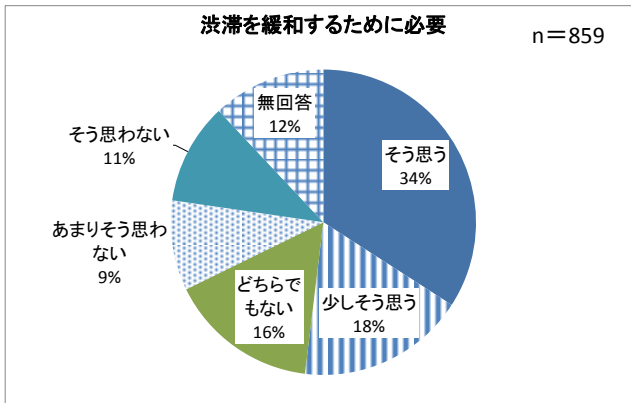


環境にやさしいまちづくり	
そう思う	360
少しそう思う	179
どちらでもない	127
あまりそう思わない	42
そう思わない	52
無回答	99
合計	859



問1、公共交通の必要性についてあなたのお考えを教えてください。

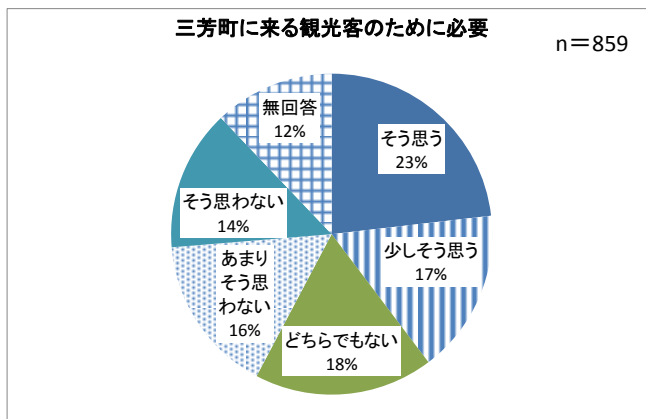
40、③渋滞を緩和するために必要



渋滞の緩和	
そう思う	293
少しそう思う	153
どちらでもない	136
あまりそう思わない	82
そう思わない	92
無回答	103
合計	859

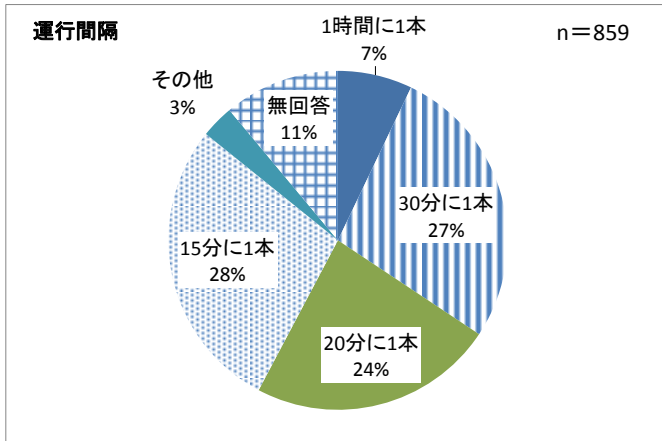
問1、公共交通の必要性についてあなたのお考えを教えてください。

41、④三芳町に来る観光客のために必要



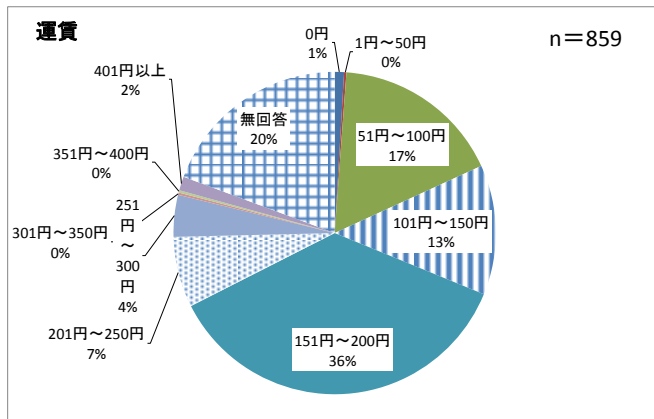
観光客のため	
そう思う	199
少しそう思う	142
どちらでもない	155
あまりそう思わない	137
そう思わない	122
無回答	104
合計	859

42、問2: 公共交通を利用する時にどれくらいの間隔で運行されていれば良いと思いますか。



運行間隔	
1時間に1本	61
30分に1本	234
20分に1本	201
15分に1本	241
その他	27
無回答	95
合計	859

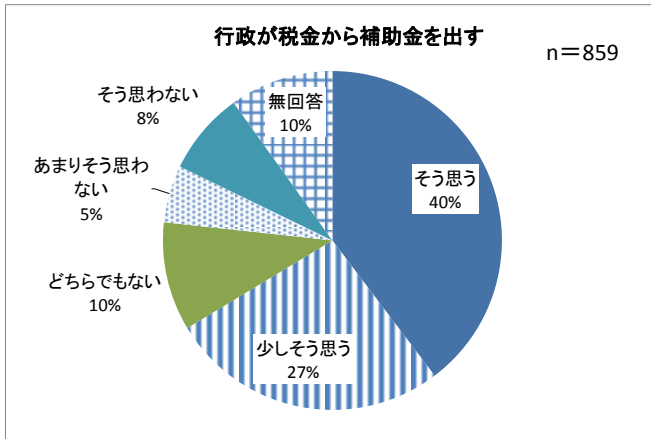
43、問3: 公共交通を利用する時に運賃がいくらであれば利用しますか。



運賃	
0円	8
1円～50円	2
51円～100円	146
101円～150円	112
151円～200円	312
201円～250円	61
251円～300円	36
301円～350円	2
351円～400円	2
401円以上	12
無回答	166
合計	859

問2、三芳町は公共交通を維持するために年間約2,400万円を補助しています。公共交通の必要性についてあなたのお考えを教えてください。これからの公共交通の維持方法についてあなたの考え方を教えてください。

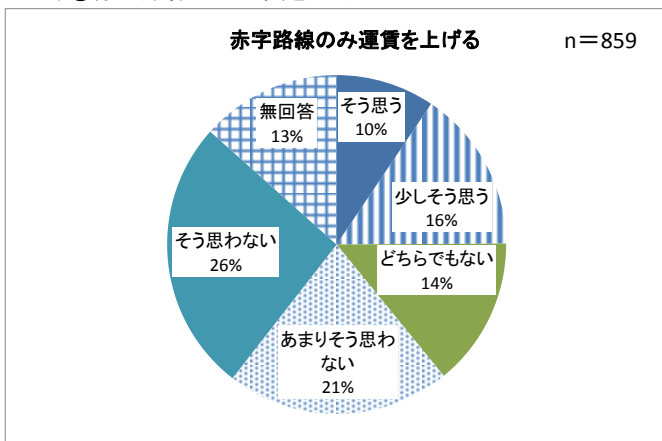
44、①行政が公費(税金)から補助金を出す。



補助金を出す	
そう思う	341
少しそう思う	229
どちらでもない	89
あまりそう思わない	47
そう思わない	68
無回答	85
合計	859

問2、三芳町は公共交通を維持するために年間約2,400万円を補助しています。公共交通の必要性についてあなたのお考えを教えてください。これからの維持方法についてあなたの考え方を教えてください。

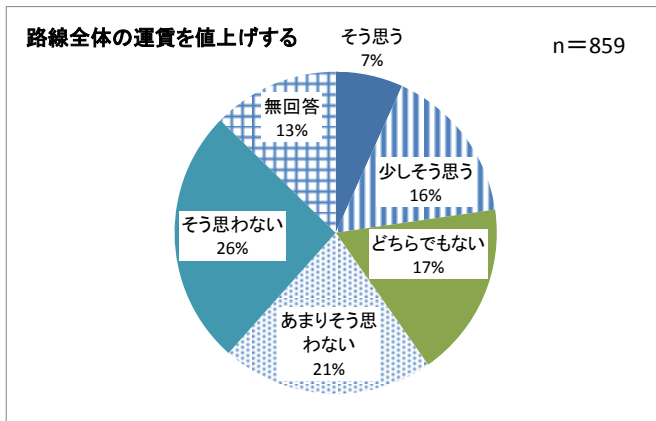
45、②赤字路線のみ運賃を上げる



赤字路線のみ運賃を上げる	
そう思う	81
少しそう思う	133
どちらでもない	122
あまりそう思わない	184
そう思わない	224
無回答	115
合計	859

問3、三芳町は公共交通を維持するために年間約2,400万円を補助しています。公共交通の必要性についてあなたのお考えを教えてください。これからの維持方法についてあなたの考え方を教えてください。

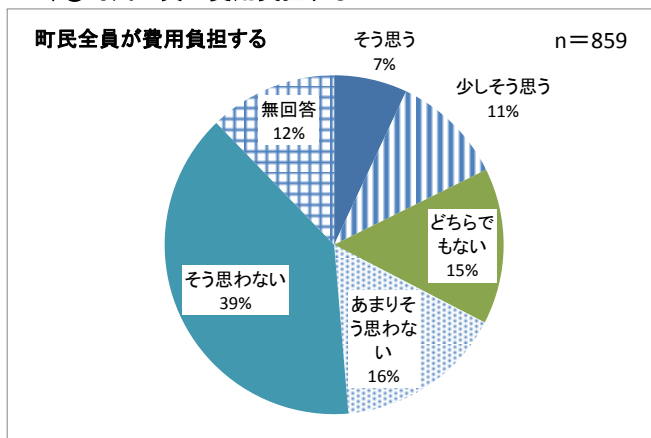
#### 46、③路線全体の運賃を値上げする



路線全体の運賃を上げる	
そう思う	58
少しそう思う	137
どちらでもない	151
あまりそう思わない	183
そう思わない	221
無回答	109
合計	859

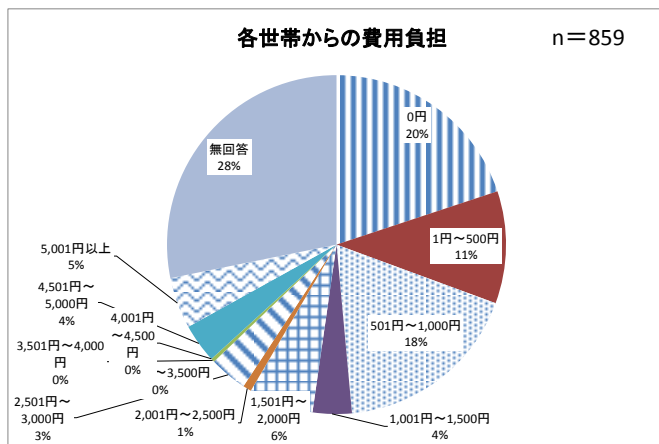
問3、三芳町は公共交通を維持するために年間約2,400万円を補助しています。公共交通の必要性についてあなたのお考えを教えてください。これからの維持方法についてあなたの考え方を教えてください。

#### 47、④町民全員が費用負担する



町民全員が費用負担する	
そう思う	60
少しそう思う	92
どちらでもない	128
あまりそう思わない	138
そう思わない	336
無回答	105
合計	859

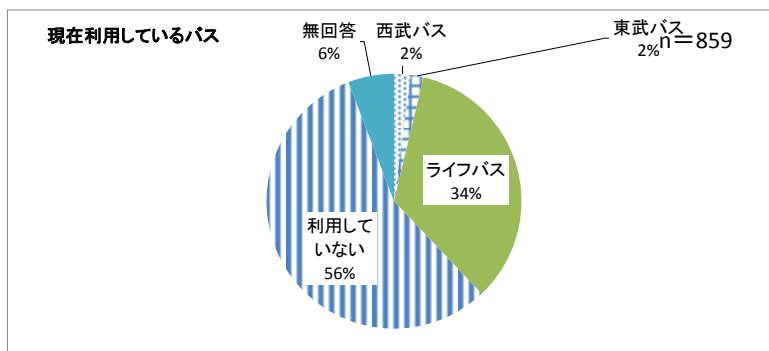
48、問5:新しく公共交通を維持するために各世帯から費用負担をすると仮定した場合、年間いくらまでなら負担してもいいと思いますか



各世帯からの費用負担	
0円	171
1円～500円	92
501円～1,000円	154
1,001円～1,500円	32
1,501円～2,000円	53
2,001円～2,500円	7
2,501円～3,000円	31
3,001円～3,500円	0
3,501円～4,000円	3
4,001円～4,500円	0
4,501円～5,000円	32
5,001円以上	42
無回答	242
合計	859

## V 現在の路線バスについてお聞きします

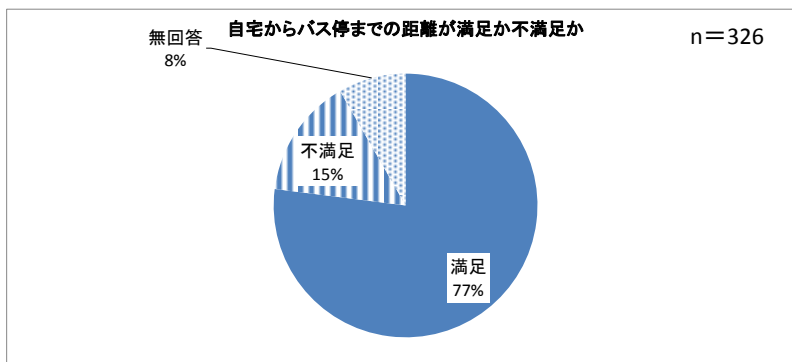
49、問1：現在、主に利用しているバスは次のうちどれですか。



現在利用しているバス	
西武バス	18
東武バス	14
ライフバス	294
利用していない	483
無回答	50
合計	859

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

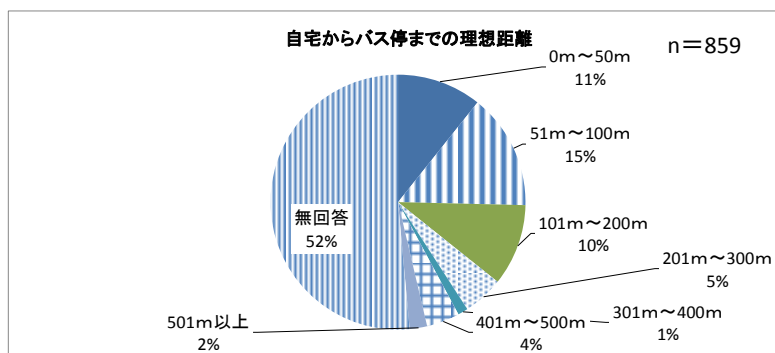
50、①-1 自宅からバス停までの距離が満足か不満足か



バス停までの距離が満足か否か	
満足	251
不満足	48
無回答	27
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

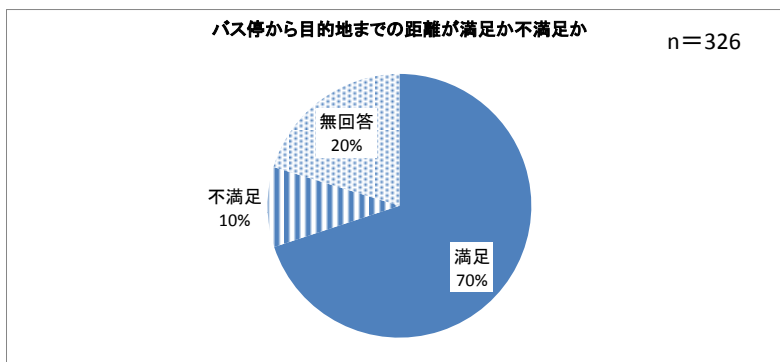
51、①-2 自宅からバス停までの距離の理想はどれくらいか



自宅からバス停までの距離の理想値	
0m~50m	92
51m~100m	126
101m~200m	89
201m~300m	44
301m~400m	11
401m~500m	36
501m以上	19
無回答	442
合計	859

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

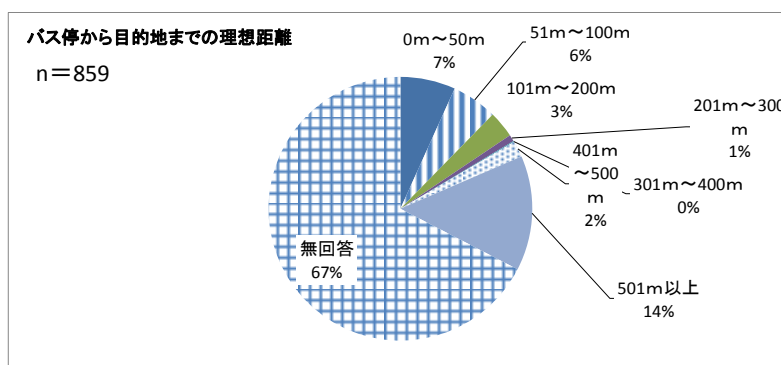
52、②-1バス停から目的地までの距離が満足か不満足か



バス停から目的地までの距離が満足か不満足か	
満足	228
不満足	32
無回答	66
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

53、②-2バス停から目的地までの距離の理想はどれくらいか

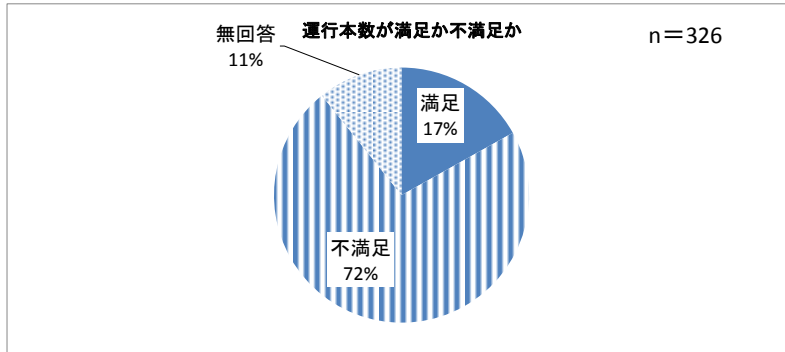


バス停から目的地までの距離の理想値	
0m～50m	58
51m～100m	48
101m～200m	28
201m～300m	7
301m～400m	1
401m～500m	17
501m以上	121
無回答	579
合計	859



問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

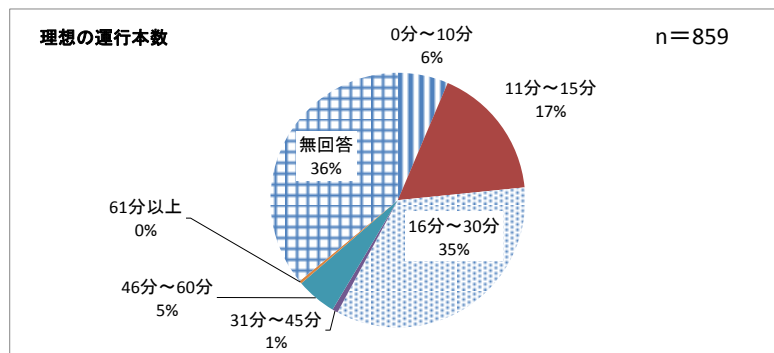
54、③-1運行本数が満足か不満足か



運行本数	
満足	55
不満足	236
無回答	35
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

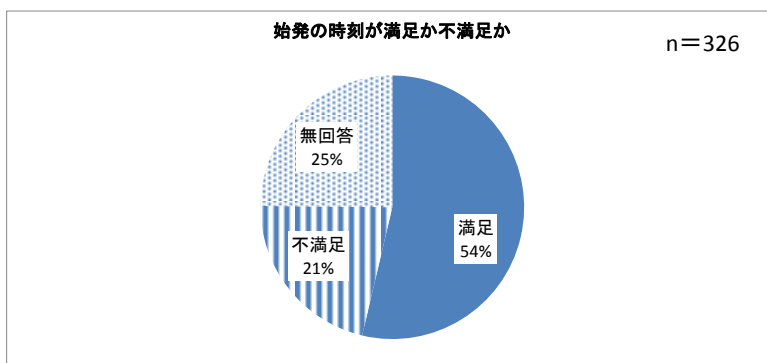
55、③-2理想の運行本数は何分に1便か



理想の運行本数	
0分～10分	55
11分～15分	146
16分～30分	296
31分～45分	6
46分～60分	44
61分以上	3
無回答	309
合計	859

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

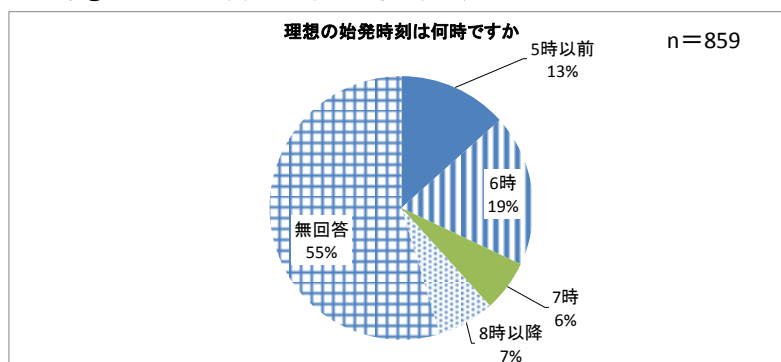
56、④-1始発の時刻が満足か不満足か



始発の時刻が満足か不満足か	
満足	175
不満足	70
無回答	81
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

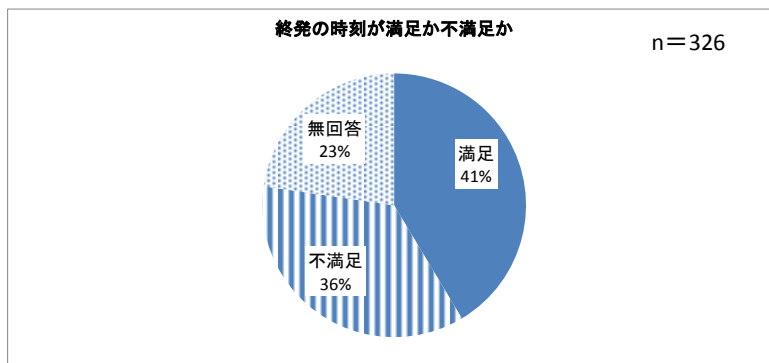
57、④-2理想の始発の時刻は何時ですか



理想の始発の時刻は何時ですか	
5時以前	115
6時	160
7時	54
8時以降	60
無回答	470
合計	859

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

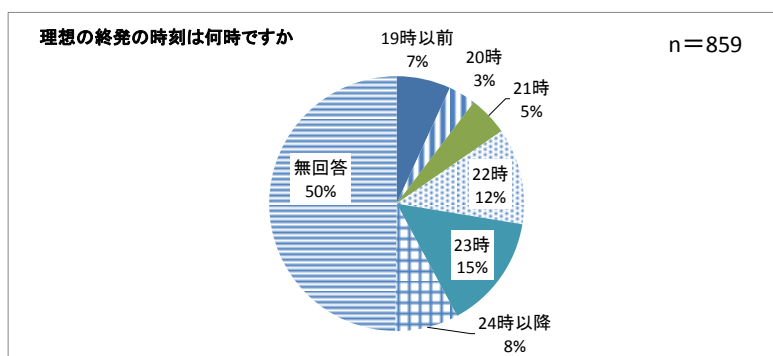
58、⑤-1終発の時刻が満足か不満足か



終発の時刻が満足か不満足か	
満足	135
不満足	117
無回答	74
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

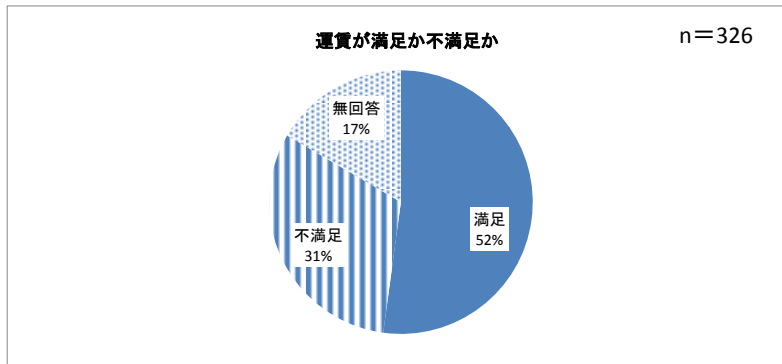
59、⑤-2理想の終発の時刻は何時ですか



理想の終発の時刻は何時ですか	
19時以前	59
20時	30
21時	43
22時	105
23時	125
24時以降	69
無回答	428
合計	859

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

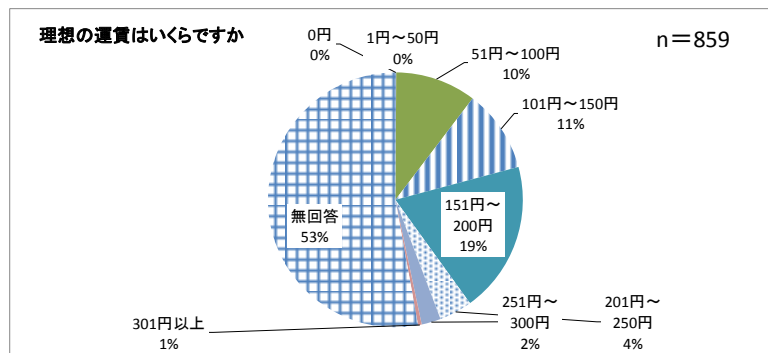
60、⑥-1運賃が満足か不満足か



運賃が満足か不満足か	
満足	170
不満足	102
無回答	54
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

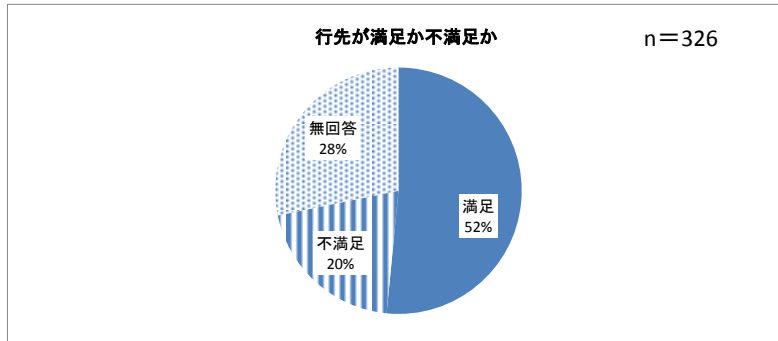
61、⑥-2理想の運賃はいくらですか



理想の運賃はいくらですか	
0円	1
1円~50円	0
51円~100円	88
101円~150円	90
151円~200円	165
201円~250円	36
251円~300円	21
301円以上	4
無回答	454
合計	859

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

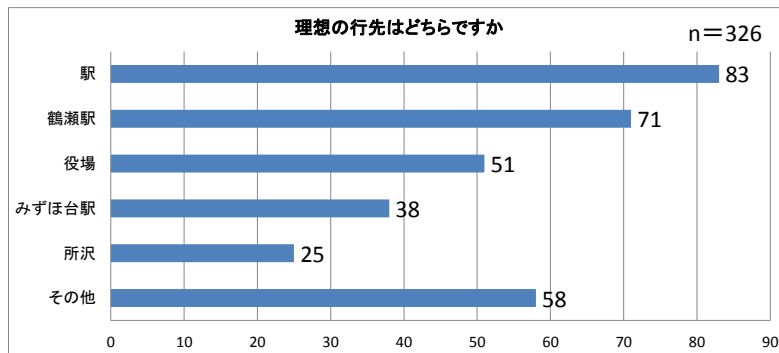
62、⑦-1行先が満足か不満足か



行先が満足か不満足か	
満足	168
不満足	66
無回答	92
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

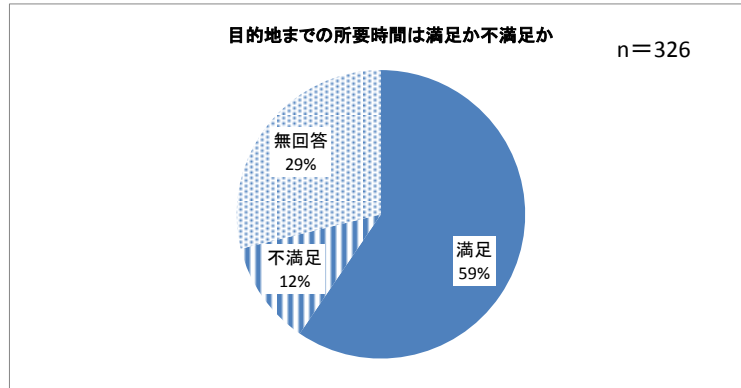
63、⑦-2理想の行先はどちらですか



理想の行先はどちらですか	
駅	83
鶴瀬駅	71
役場	51
みずほ台駅	38
所沢	25
その他	58
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

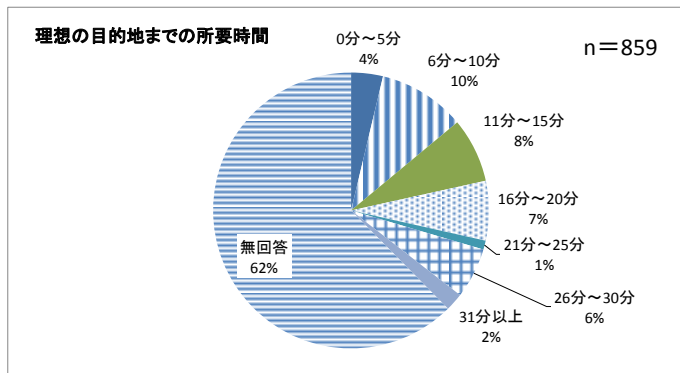
64、⑧目的地までの所要時間は満足か不満足か



目的地までの所要時間が満足か不満足か	
満足	194
不満足	38
無回答	94
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

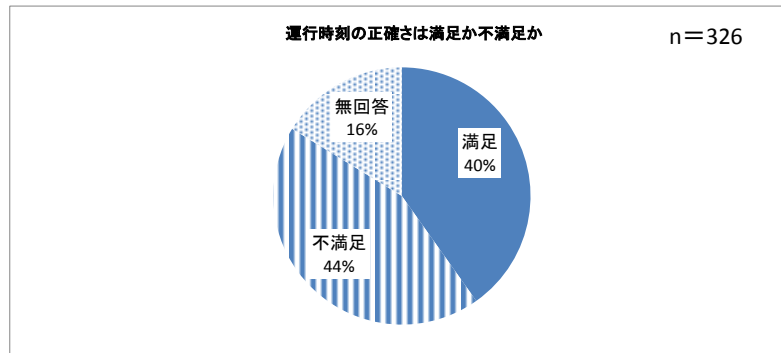
65、⑧-2理想の目的地までの所要時間は何分ですか



理想の目的地までの所要時間は何分ですか	
0分～5分	32
6分～10分	88
11分～15分	65
16分～20分	60
21分～25分	9
26分～30分	51
31分以上	18
無回答	536
合計	859

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

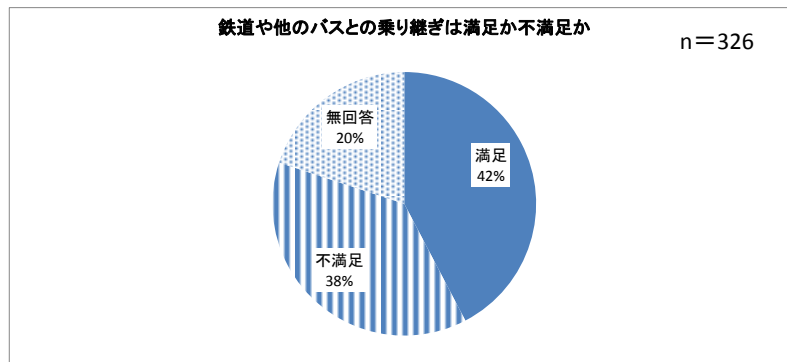
66、⑨運行時刻の正確さは満足か不満足か



運行時刻の正確さが満足か不満足か	
満足	131
不満足	142
無回答	53
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

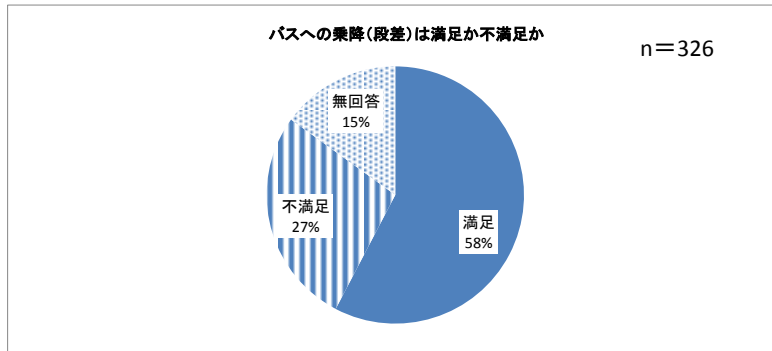
67、⑩鉄道や他のバスとの乗り継ぎは満足か不満足か



鉄道や他のバスの乗り継ぎは満足か不満足か	
満足	138
不満足	123
無回答	65
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

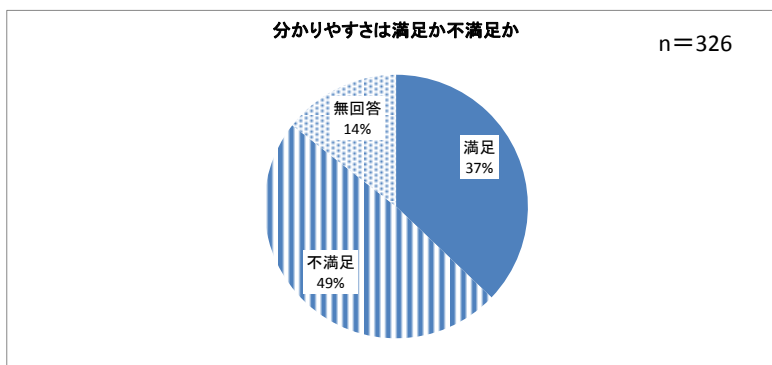
68、⑪バスへの乗降(段差)は満足か不満足か



バスへの乗降(段差)は満足か不満足か	
満足	188
不満足	89
無回答	49
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きします。

69、⑫分かりやすさ(時刻、運賃、路線等)は満足か不満足か

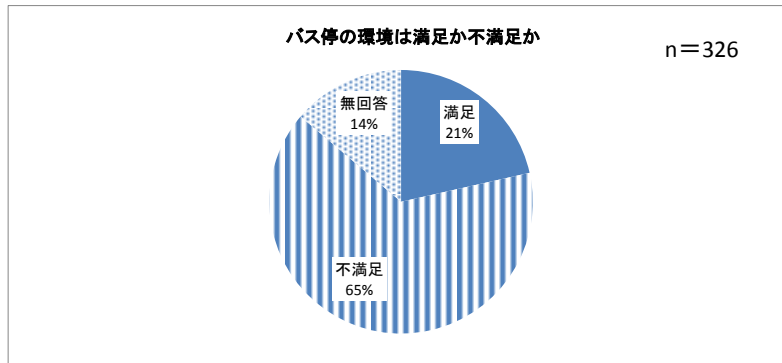


分かりやすさは満足か不満足か	
満足	121
不満足	158
無回答	47
合計	326



問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

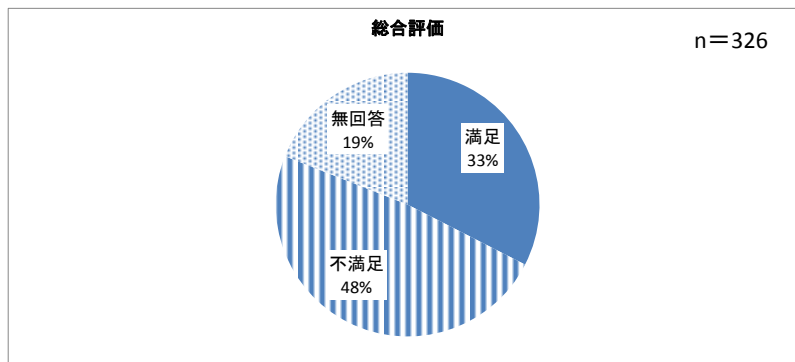
70、⑬バス停の環境(ベンチ、屋根等)は満足か不満足か



満足	70
不満足	211
無回答	45
合計	326

問2、現在、三芳町を運行しているバス路線についてお聞きます。

71、⑭総合評価として満足か不満足か



満足	106
不満足	158
無回答	62
合計	326

### 資料3

## 埼玉県内市町村の特色ある取組及び利用促進策

市町村名	特色ある取組み	利用促進策
さいたま市	1時間に1本程度の運行を基本 車内の床材凹凸なしですべりにくい素材を採用、手すり本数を多くしているなど	傘の無料貸し出し 停留所にベンチを設置
川越市		要望等に対応していった結果、路線が長距離化、複雑化し、利便性、定時制が低下していった。これらを解消する為、平成18年12月に鉄道駅と住宅地、主要公共施設等を結ぶ短距離路線を基本とした見直しを図った。
熊谷市	ゆるキャラによるPR。	車両に地域のイメージをデザインし、車両の名称としている。 平成23年度冬からバスにゆるキャラを乗せて、路線図の配布などでPRした(春・夏は休止)。
川口市	車内外の広告スペースへのイベント・行政情報等の掲出。	公共施設での案内マップの配布、HP・広報誌での利用案内等。
行田市	JR行田駅～国道125号を結ぶ南大通り線を6時台～20時台まで40便/1日運行	ラッピングバスの導入
秩父市		市内の65歳以上の高齢者にバス回数乗車券購入代金を一部補助。 運転免許自主返納者にバス回数乗車券引き換え券を交付。 高校生の通学定期券の購入一部補助。
	スクールバス混乗型の市営バスとして、小学生、中学生と一般利用者の混乗を実施。	
所沢市	1日乗車券制度：500円 市内在住65歳以上：200円	ところバスで市内観光名所を巡るコースを掲載したチラシを作成し、ホームページにも掲載。
加須市	路線図入りの時刻表を運行している加須地域に全戸配布。	市民や自治会等の意見要望を取り上げ、運行ルート等を見直しを実施
	時間帯によって循環方式、デマンド方式を使い分ける	商店街サービススタンプと回数券の交換 ごみ処理場余熱利用の健康センターの割引券発行
東松山市	車椅子対応スロープ付きバス 障害者およびその介助者無料 東日本大震災避難者への無料乗車券の交付	バス時刻表路線マップを作成および沿線地帯への配布により利用者の増加を図る

市町村名	特色ある取組み	利用促進策
春日部市	フリー乗降区間(農協倉庫～上金崎)を設けている。地域のニーズに合わせた路線の細分化をしている。	市民の認知度を高めるため、市広報誌、ホームページ等に掲載し、PRを積極的に行っている。
羽生市	市のイメージキャラクターを車両名として車体に表示	
鴻巣市	川里工業団地への通勤に配慮した運行ダイヤとする代わりに、運行に対する寄付金を川里工業会から毎年いただいている。H21年4月1日より、1日券を導入した。	大型商業施設敷地内へのバス停の設置
深谷市	バス型車両には深谷市の特産品である深谷ネギやチューリップの絵柄が描かれている。	利用促進を狙い、利用方法を周知する「くるりん講習会」を開催している
上尾市		9月を敬老月間とし、65歳以上の市内在住者無料を1ヶ月限定で実施
蕨市		平成18年10月から、100円均一であった料金を、小学生50円、市内在住の障害者(3障害)を無料(要介護者の場合介護人も1人だけ無料)とした料金の改定を行った。
戸田市	車内有料広告掲出	コミュニティバス間の無料乗継 路線バスからコミュニティバスへの無料乗継 市内店舗の協力により、2,000円以上の買い物時に帰りのバス乗車券を発行
人間市		市内の散策にバスを利用
朝霞市	市内在住の障害者手帳(精神含む)をお持ちの方に無料乗車証を発行。	乗継券を発行(乗継指定停留所にて他路線に乗り継ぐ場合、大人50円小児30円で乗車可能)
和光市	和光市ゆかりの文化人である、童謡詩人清水かつら、児童文学作家大石真の作品をモチーフとしたラッピングバスを運行。	コース間の無料乗り継ぎ券を発行
新座市	市内在住の70歳以上の方及び障がい者手帳をお持ちの方を対象に、発行手数料500円にて2年間有効の無料乗車証を発行。	市内在住の70歳以上の方及び障がい者手帳をお持ちの方を対象に、発行手数料500円にて2年間有効の無料乗車証を発行。
桶川市	有料車内広告・有料バス停広告	
坂戸市	有料広告、有料社内放送	

市町村名	特色ある取組み	利用促進策
鶴ヶ島市	「つるワゴン」は、コース上であれば、どこでも降車可。市内在住の障害者手帳所持者及び70歳以上の高齢者に特別乗車証(手帳は無料、高齢者は100円で利用可)を発行。他路線に乗り継ぐ場合は乗継券を発行し、新たに料金を発生させない	運行ルートの沿線住民にアンケートを実施し、利用実態や意向について調査(モビリティマネジメント)を行い、便数、停留所増設等の改善を行った。
ふじみ野市	無料乗車証交付(高齢者 65歳以上、障がい者)	
毛呂山町		時刻表を全戸配布
吉見町		平成22年4月1日からJR北本駅の乗り入れ。平成23年4月から、障害者手帳の交付を受けている方及び介護者1人の減免。
ときがわ町	ハブ・アンド・スポーク ゾーン制運賃 学期定期(通学定期券を学期単位で販売、全路線乗り降り自由)、子育て応援回数券(中学生・高校生対象)、高齢者定期(1ヶ月2,000円、1年間20,000円全路線乗り降り自由)	町広報誌への特集記事、井戸端説明会、バスサポートパス、ツアーチケット、おすすめコース作成、バス利用観光客誘致のためのポスターを作成し東上線の駅に掲示
小鹿野町	市街地区間等を除く 区間でのフリー乗降 の実施	市街地区間等を除く区間でのフリー乗降の実施
東秩父村	有料車外広告	村営バスを利用した観光ツアーの開催。
美里町		平成23年10月に町内医療機関等を回る路線に変更
神川町	町の観光施設「冬桜の宿や城峯公園」に停留所を設置し観光事業との連携を図っている。	観光事業との連携
上里町		町内の大型商業施設への乗り入れ(バス停設置)
杉戸町	平成24年5月から、杉戸町内にあった「東埼玉総合病院」が幸手市に移ったため、利用者の声を取り入れ、移設先まで乗り入れを行っている。	平成24年5月より、回数券を導入した。また、運行体系の変更に伴い、バス利用案内を全世帯に配布し、周知を図った。その他、HP、広報紙等で情報を発信している。

## 資料4 協議会の協議による規制の緩和

ここでは、道路運送法に基づく地域交通会議や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会の協議による規制の緩和について示していく。

規制の緩和の全体は下記のとおりである。

- I、運賃の届出化
- II、一般乗合旅客自動車運送事業の許可審査基準の緩和
  - (A) 事業用自動車について
  - (B) 最低車両数
- III、許可の標準処理期間の迅速化
  - (A) 一般乗合旅客自動車運送事業の許可
  - (B) 事業計画の変更認可
    - (a) 一般乗合旅客自動車運送事業（路線の新設に関するもの）
    - (b) 一般乗合旅客自動車運送事業（路線の新設以外に関するもの）

以下各項目について付言していく。

### I、運賃の届出化

運賃については、道路運送法第9条第1項により運賃の上限について国土交通大臣の認可を受けなければならない。そして、道路運送法第3項によりその上限の範囲内で運賃を定めて、その旨を国土交通大臣に届出る。

これに対して、協議会で運賃等に合意していると、道路運送法第9条第1項・第3項の規定に関わらず国土交通大臣への届け出だけで足りる。

- 【原則】 上限運賃の認可を受けた上で、上限運賃内の運賃届け出
- 【例外】 運賃の届け出だけで足りる

### II、一般乗合旅客自動車運送事業の許可審査基準の緩和

一般乗合旅客自動車運送事業の許可（道路運送法第4条許可）の審査基準については、「一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の審査基準（関東運輸局事業公示）」に示されている。

そして、道路運送法第4条許可の路線定期運行に係る事業計画等に関しては、協議会の協議の結果によっては基準の柔軟化が図られている。

#### (A) 事業用自動車について

一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業変更認可申請等の審査基準について（平成13年12月27日関東運輸局長公示）によると、事業用自動車の乗車定員は、11人以上である必要がある。

これに対して、協議会の協議の結果、過疎地・交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には11人未満の乗車定員とすることができる。

**【原則】 事業用自動車の乗車定員は 11 人以上が必要**

**【例外】 協議の結果によっては、事業用自動車の乗車定員は 11 人未満とすることができる**

#### (B) 最低車両数

一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業変更認可申請等の審査基準について（平成13年12月27日関東運輸局長公示）によると、1 営業所ごとに最低 5 両の常用車及び 1 両の予備車を配置する必要がある。

協議会の協議の結果、過疎地・交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合はこの限りではない。

**【原則】 最低車両数は常用車 5 両及び予備車 1 両**

**【例外】 協議の結果によっては、常用車 5 両及び予備車 1 両でなくても良い**

### Ⅲ、許可の標準処理期間の迅速化

#### (A) 一般乗合旅客自動車運送事業の許可（道路運送法第4条）

道路運送法第4条の許可の標準処理期間については、「道路運送法上の申請に対する処分に関する標準処理期間について（平成14年1月31日関東運輸局長公示）」により、原則3ヶ月となっているが、協議会で協議が調った事案については、概ね2ヶ月となる。

**【原則】** 3ヶ月

**【例外】** 協議が調った場合は、概ね2ヶ月

(a) 一般乗合旅客自動車運送事業（路線の新設に関するもの）

道路運送法第15条の事業計画の変更認可（例えば、既存のバス事業者が路線を新設するケース）については、「道路運送法上の申請に対する処分に関する標準処理期間について（平成14年1月31日関東運輸局長公示）」により、原則3ヶ月となっているが、協議会で協議が調った事案については、概ね1ヶ月となる。

**【原則】** 3ヶ月

**【例外】** 協議が調った場合は、概ね1ヶ月

(b) 一般乗合旅客自動車運送事業（路線の新設以外に関するもの）

道路運送法第15条の事業計画の変更認可（例えば、既存のバス事業者が営業所を変更するケース）については、「道路運送法上の申請に対する処分に関する標準処理期間について（平成14年1月31日関東運輸局長公示）」により原則2ヶ月となっているが、協議会で協議が調った事案については、概ね1ヶ月となる。

**【原則】** 2ヶ月

**【例外】** 協議が調った場合は、概ね1ヶ月