

チーム名

ぐるっと

研究テーマ

公共交通

未来創造みよし塾「ぐるっと」研究員

神田 順子 (市民研究員)

小林 創 (市民研究員)

鈴木 秀昭 (都市計画課都市計画係)

木村 俊也 (道路交通課交通施設係)

石崎 香織 (税務課管理係)

滝澤 司 (福祉課福祉係)

柴田 未来 (健康増進課介護保険係)

山崎 陽介 (政策推進室政策推進係)

江田 直也 (政策推進室政策推進係)

アドバイザー

板谷 和也 (一般財団法人運輸調査局主任研究員)

目 次

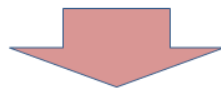
公共交通プロジェクト政策提言概要図	1
1 計画の目的と位置付け	2
1.1 はじめに	2
1.2 3か年の活動	3
2 三芳町の公共交通の現状	3
2.1 三芳町の概要	3
2.2 既存のバスの運行状況	7
2.2.1 ライフバス	8
2.2.2 西武バス	13
2.2.3 東武バス	14
2.2.4 廃止された路線	16
2.3 町内の交通空白地域	17
2.3.1 交通空白地域把握図	17
2.3.2 交通空白地域現地調査	19
2.3.3 交通空白地域へのアンケート	23
3 住民の移動傾向	26
3.1 アンケート調査の概要	26
3.2 通勤通学	27
3.2.1 目的地	27
3.2.2 交通手段	28
3.2.3 通勤通学の傾向	29
3.3 買い物	29
3.3.1 店舗の分布	29
3.3.2 買い物先の傾向	30
3.4 通院	30
3.4.1 病院の分布	30
3.4.2 通院先の傾向	30
3.5 公共施設	31
3.5.1 公共施設の分布	31
3.5.2 公共施設への移動傾向	31

4	三芳町の公共交通の課題	32
4.1	交通空白地域の存在	33
4.2	多くの住民が集まる藤久保地区に行くための公共交通機関の不在	33
4.3	需要に合っていない公共交通サービス	33
4.4	公共交通環境整備の不足	33
4.5	公共交通への住民参画の機会の欠如	34
4.6	町内の公共交通周知の不足	34
4.7	持続可能な公共交通システムの構築の必要性	34
5	三芳町の公共交通の課題に対する解決策	34
5.1	課題に対する解決策の手法	35
5.2	藤久保地区に繋がるコミュニティバスの導入	36
5.3	町内全域から藤久保地区へアクセスしやすくすること	36
5.4	試行運転の提案	37
6	試行運転案	37
6.1	試行運転について	37
6.2	試行運転3案について	38
6.2.1	コミュニティバス1案	38
6.2.2	コミュニティバス2案	39
6.2.3	デマンド交通案	40
6.2.4	3案の比較	41
6.3	補助制度	43
7	三芳町の公共交通の将来像	43
	「ぐるっと」活動総括	50
付属資料		
付属資料1	先進自治体視察研修	54
付属資料2	町内団体ヒアリング	62
付属資料3	地域の公共交通を考える協議会	66
付属資料4	試行運転の仕様書	69

公共交通プロジェクト政策提言概要図

公共交通マスタープランの不在

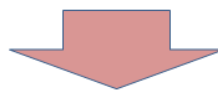
1章 計画の目的と位置付け



現状の把握

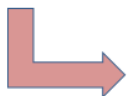
2章 三芳町の公共交通の現状

3章 住民の移動傾向

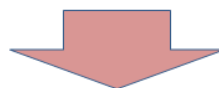


課題の抽出と解決策

4章 三芳町の公共交通の課題



5章 三芳町の公共交通の課題に対する解決策



政策提言

6章 試行運転案(短期計画)

7章 町の公共交通の将来像(長期計画)

1 計画の目的と位置付け

1.1 はじめに

現在町の乗合の公共交通機関は民間路線バスだけである。このため、町は「住民の足を確保」のため、民間路線バス事業者であるライフバスに対して補助金（赤字補てん）を交付している。

また町では、現在まで『公共交通に関するマスタープラン』が策定されていない。マスタープランとは、長期的な視点に立って将来像を明確にし、その実現に向けて大まかな道筋を明らかにする基本計画である。町はこれまでマスタープランがなかったため、公共交通に関しては対処療法的な施策しかとってこなかったといえる。

一方、住民からはさまざまな機会に路線バスの運行や、停留所新設など公共交通に対する不満や要望が出されてきた。

平成 22 年度（2010 年）『第 4 次総合振興計画』の中間見直しとなる「三芳町住民意識調査」では、そのなかでも交通の不便さが、生活道路の整備とともに数多くあがった。そして力を入れるべき施策としてバスなどの交通網の整備の要望が、5 年前の調査より増加している。また、議会の一般質問でも、公共交通に関する質問が頻繁に出されている。

そこで、平成 23 年度（2011 年）政策研究所のテーマの一つに「公共交通」が挙げられたことから、将来を見据えた政策提言（マスタープランと成りえる）として『三芳町の公共交通システムはどうあるべきか』を 3 か年かけ考えることとした。

この研究では、三芳町に多くの転入者が住み始めてから 40 年余りとなった現在、「高齢化による公共交通の必要性が高まったのではないか」「自動車や、自転車、徒歩で十分だった住民の現在はどうなっているか」などの住民要望や意見を調査すると共に、町内の道路や路線バス、人口動向などの社会状況の現状把握を行った。

また、関係法令や国、県など関係する施策、他市町の実際の運行状況、試行運転をするための制度などの調査をした。

それらを踏まえ『三芳町の公共交通には何が必要か』、『どんな公共システムが合うのか』の検討を行い、将来を見据えた長期計画と、そこへ至るために直近で行う短期計画を示すこととした。

1.2 3か年の活動

平成 23 年度 (2011 年)

- ・町の概要 (地形、面積、道路状況、人口動向、昼夜人口等)、これまでの関係する計画や施策、住民からの意見要望、議会の公共交通に対する対応などから課題の整理
- ・町内の公共交通網 (路線)、バス停留所、運行時刻、便数の調査
- ・公共交通の利用可能な世帯数を数え、該当しない利用しづらいエリア (交通空白地域) の割り出しと、現地調査
- ・人口密度が高い交通空白地域のアンケート調査 (藤久保第 2 区、第 3 区、第 6 区)

平成 24 年度 (2012 年)

- ・交通空白地域のアンケート調査 (藤久保第 2 区、第 3 区、第 6 区) の分析
- ・通勤通学状況の調査 (町内から、町外からの双方)
- ・町内の路線バス会社、送迎バスを運行している病院、大学への聞き取り調査
- ・町内全域の住民アンケート調査
- ・コミュニティバスとデマンド交通の研究
- ・公共交通を運行している自治体調査 (経費、利用促進策等)
- ・公共交通を運行するまでに必要な許認可、条件の整理
- ・公共交通を運行している他市町村の視察 (小金井市、小平市、北本市)

平成 25 年度 (2013 年)

- ・町内全域アンケートの分析
- ・住民の移動傾向を分析
- ・公共交通の課題の整理、検討
- ・町内の団体への聞き取り調査
- ・公共交通を運行している他市町の視察 (西東京市、戸田市、寄居町、太田市)
- ・短期計画 公共交通導入を検討するための試行運転 (案) 1, 2, 3
- ・長期計画 公共交通の将来像

2 三芳町の公共交通の現状

2.1 三芳町の概要

三芳町は首都圏からおよそ 30 km に位置し、面積は 15.30 km²、その形状は、東西 6.9km、南北 4.2km にわたり、西から東へとゆるやかに下る勾配をもつ、関東ローム層におお

われたおおむね平坦な台地である。東に志木市・富士見市、南東に新座市、南西に所沢市、北にふじみ野市・川越市と隣接しており、上富地域から所沢市にかけて 1400ha に及ぶ三富新田が広がっている。

人口は約 38,000 人で、過去 5 年程はほぼ横ばいとなっている。一方で、高齢化率は増加傾向にあり、平成 25 年（2013 年）12 月現在、65 歳以上の高齢者人口は 9,200 人を超え、町の高齢化率は約 24% となり、約 4 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となった。

昭和 30 年代後半から進められた藤久保地域を中心とした宅地開発において、不良市街地が形成されることとなり、狭い道路幅員などが円滑な交通の妨げとなっている。そのため、平成 20 年（2008 年）5 月には藤久保地域から「ライフバス運行の請願について」、同年 8 月には北永井地域から「ライフバス路線変更に関する請願書」が出され、定例議会中の一般質問においても、「交通弱者への対策」や「新たな公共交通による足の確保」などの質疑が過去 2 年、ほぼ毎回と言っていいほどなされている。また、平成 22 年 6 月の「三芳町住民意識調査」でも、都市整備の満足度について、「バスなど公共交通網の整備」は、不満足が 50.7% と満足の 16.1% を大きく上回る結果となるなど、町内の公共交通について「不便である」との声が多く挙がっている。

図表 1 ライフバスの運行についての請願

受理年月日： 平成 20 年 5 月 23 日	件名： ライフバス運行の請願について	提出地区： 藤久保 約 540 名
<p>内容：</p> <p>請願の趣旨及び理由ということで、当地域におきまして、住民の交通手段でありますバスが運行していないことは、私達にとりまして大きな負担となっております。そこで、下記理由等によりライフバスの運行をしていただきたく、請願いたします。</p> <p>私達の住む地域から、最寄りの駅、病院、買い物、金融機関、役場への移動手段としては、自家用車、自転車、タクシー、徒歩しかありません。</p> <p>身体的な理由（病気・ケガ等）が生じた際には、自家用車での利用が困難であり、高齢者や障害者の方々はタクシーでの移動を余儀なくされて現状であり、今後高齢等の理由により免許証の返納者も増えてくるものと思います。また、通勤、通学への利用につきましても、ライフバスは私達にとりまして欠かすことの出来ない交通手段であります。</p> <p>以上の理由によりまして、この地域に是非ともライフバスの運行を御願いたたく署名簿を添えまして請願いたします。</p> <p style="text-align: right;">（平成 20 年 6 月 10 日三芳町議会議事録より）</p>		
委員会開催日及び審議結果： 平成 20 年 6 月 3 日…採択	本会議開催日及び審議結果： 平成 20 年 6 月 10 日…採択	

図表2 ライフバス路線変更に関する請願

受理年月日： 平成20年8月22日	件名： ライフバス路線変更に関する請願書	提出地区： 北永井 約500名
<p>内容：</p> <p>近年、私たちの住んでいる北永井第一区地域、特に三芳小学校交差点からローソン交差点までの中央通りには既存の各企業に加え、かしの木ケアセンター、市町村事業地域活動支援センター「かしの木」、ほとと三芳デイサービスセンター、ケアセンター「けやきの家」、特別養護老人ホーム「桜荘」など相次いで福祉施設が設立され、福祉の町、三芳町をアピールできる地区になってきております。住民、地域企業勤務者の増加は勿論、福祉施設への高齢者を中心にした訪問者が急激に増加をしております。しかし、交通の便が悪く、多くの方々が不便と負担を強いられています。かかる状況の変化に対応して、地域住民、地域企業の方々、福祉施設関係者の中から、ライフバスの路線変更によりこの地区への便宜を図って欲しいという切実な要望が増えております。</p> <p>上記の実情をご理解、ご賢察の上、是非中央通りへのライフバス運行の路線変更を実現して頂きたく、ここに連署をもってお願いいたします。</p> <p style="text-align: right;">(平成20年9月16日三芳町議会議事録より)</p>		
委員会開催日及び審議結果： 平成20年9月4日…採択	本会議開催日及び審議結果： 平成20年9月16日…採択	

図表3 議会における公共交通に関する一般質問一覧

	会 期	質 問 要 旨	質 問 内 容
1	平成22年第4回三芳町議会定例会 (平成22年6月1日～平成22年6月11日)	交通弱者対策について	1) デマンド交通や小型循環バスの導入について ① 交通審議会の進捗状況について ② 商工会での試験的实施状況について 2) 都市計画道路・藤久保3区までのライフバス運行計画の進捗状況について 3) 地域福祉バスの利用状況について 4) 高齢者のタクシー料金割引制度について
2	平成22年第5回三芳町議会定例会 (平成22年9月1日～平成22年9月16日)	交通政策について	1) 交通審議会の審議について ① 昨年からの事務局の対応 ② 昨年からの全庁的な対応 ③ 地域公共交通活性化・再生事業の先進事例の検討結果 ④ ふじみ野市の循環バス事業をどのように認識しているか ⑤ 今後の予定 2) 継続審査となっている諮問について

			<p>① 三芳町の交通政策のビジョンは(既存の路線バスは通勤・通学に特化している。既設路線と同じように路線を新設しても、運行形態等を変えなければ高齢者など交通弱者対策とは成り難い。福祉的要素の強い交通弱者対策として、将来の三芳町の交通政策をどう考えているか)</p>
3	同上	ライフバスの収支に関して	<p>1) ライフバス路線の収支に関して</p> <p>① 平成 19 年度～平成 21 年度の、三芳町内の各路線毎の乗降者数、収入、経費、収支の実績は</p> <p>② 平成 22 年度の見直しは</p> <p>③ 今後の補助金の見直しは</p> <p>2) 1 路線増設で年間 1,200 万円の補助を求められた実績が有るが、町として補助金の算出基準を作成しているか</p>
4	平成 22 年第 7 回三芳町議会定例会 (平成 22 年 11 月 19 日～平成 22 年 11 月 30 日)	高齢者への支援策	<p>1) 高齢者への足確保の 1 施策としてのタクシー助成は</p>
5	平成 23 年第 2 回三芳町議会定例会 (平成 23 年 2 月 28 日～平成 23 年 3 月 22 日)	高齢者福祉について	<p>1) 交通弱者への対策</p> <p>① 建設予定の総合病院前にライフバス停留所の設置、及び、日中運行のライフバス増便</p> <p>② デマンド交通システムの創設は</p> <p>③ 社会福祉協議会による福祉有償運送の実施</p>
6	同上	新町長のマニフェストで主たる施策について問う	<p>1) お年寄りが元気な町</p> <p>① 新たな公共交通で高齢者の「足」を確保する事について(4 年以内)</p>
7	同上	町長マニフェストの 43 の宣言の実行に関して	<p>1) 各課のアクションプランの作成状況は</p> <p>① 「新たな公共交通で高齢者の足を確保します」に関して</p>
8	同上	今までの一般質問から、その後の進展に関して	<p>1) ライフバス路線の収支に関して</p> <p>① ライフバスの決算書の分析に関して</p> <p>② ライフバス社と打ち合わせは行ってい</p>

			るのか
9	平成 23 年第 4 回三芳町議会定例会 (平成 23 年 6 月 2 日 ~ 平成 23 年 6 月 13 日)	新町長に問う	1) プロジェクトチームについて ① 公共交通の足の確保
10	平成 23 年第 7 回三芳町議会定例会 (平成 23 年 9 月 1 日 ~ 平成 23 年 9 月 30 日)	ライフバス路線の変更について	1) 藤久保 3 区など交通不便地域へのライフバスの新路線設置について ① 国道と幹線 16 号線の交差点に押しボタン式の信号の設置について ② 幹線 16 号線の入口付近の道路整備について 2) 新路線についてライフバスとの交渉は
11	平成 23 年第 8 回三芳町議会定例会 (平成 23 年 12 月 1 日 ~ 平成 23 年 12 月 15 日)	交通の利便性について	1) 高齢者や障がい者による公共交通空白地への早急な足の確保とデマンド交通について ① 政策研究・公共交通プロジェクトの進捗について ② 交通審議会との整合性について ③ 具体的な今後の計画について 2) 75 歳以上の高齢者のタクシー割引制度の導入は

参考) 三芳町ホームページ (<http://www.town.saitama-miyoshi.lg.jp/gikai/gikai-siryoku.html>)

2012 年 2 月 13 日アクセス

2.2 既存のバスの運行状況

第 1 章の冒頭で述べているとおり、現在町の乗合の公共交通機関は民間路線バスだけである。運行している路線バスは、ライフバス、西武バス及び東武バスの 3 社である。このうち、町内のほぼ全域を運行し、町内の中心的なバス路線を担っているのがライフバスである。町内の幹線道路を軸として 5 路線が運行しており、鶴瀬駅を起点にみずほ台駅とふじみ野駅を結ぶ循環型路線バスである。しかし、路線拡充や運行本数の増便などの要望や一部の路線では利用者の減少による赤字路線を抱え、課題が多い。

これに対して、西武バスと東武バスは町内の一部地域を運行している路線バスである。以前は鶴瀬駅やみずほ台駅を経由していたが、利用者の減少により路線を廃止した。

2.2.1 ライフバス

町内を5路線に分け、鶴瀬駅西口を起点としている。

- 1 番線「三芳・北永井循環線」
- 4 番線「西原住宅循環線」
- 5 番線「みずほ台駅折返線」
- 6 番線「ふじみ野駅折返線上富（セントラル病院）経由」
- 7 番線「ふじみ野駅折返線北永井経由」



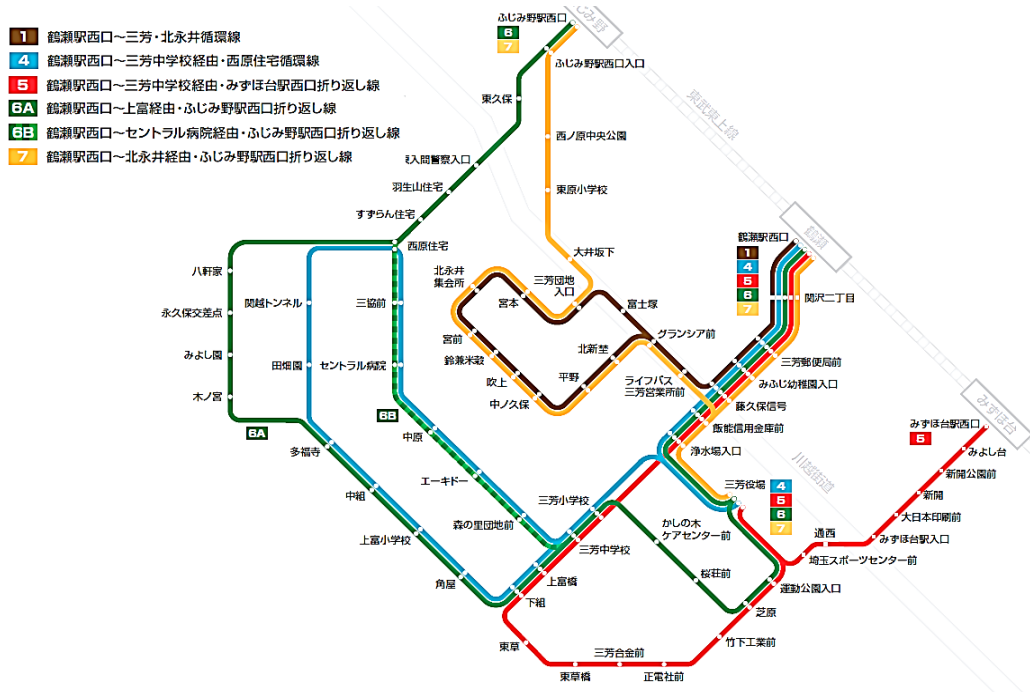
ライフバスは、当初、富士見市周辺の家庭菜園、テニスコートなどの施設を保有し、利用している会員を鶴瀬駅まで送迎するバスとして、昭和49年（1974年）にレジャークラブ（日本ライフクラブ）の名称で発足した。送迎バスでありながら会員になれば誰でも乗車できるため、通勤、通学の足として需要を増やしてきた。人口増加に伴い一般利用者が気軽に乗車できるように道路運送法第21条第2項の許可を受け地域路線バスとして新たに（株）ライフバスを発足した。鶴瀬駅までの通勤、通学手段として利用者を増やしてきた。

住民からの路線拡大に対する要望も多く、町と協議を行いながら路線を拡充してきたが、一部損失が見込まれる路線が予想されていたため、赤字補てんを町から交付することとし、2,400万円を限度額として、主な幹線道路を中心に運行されている。

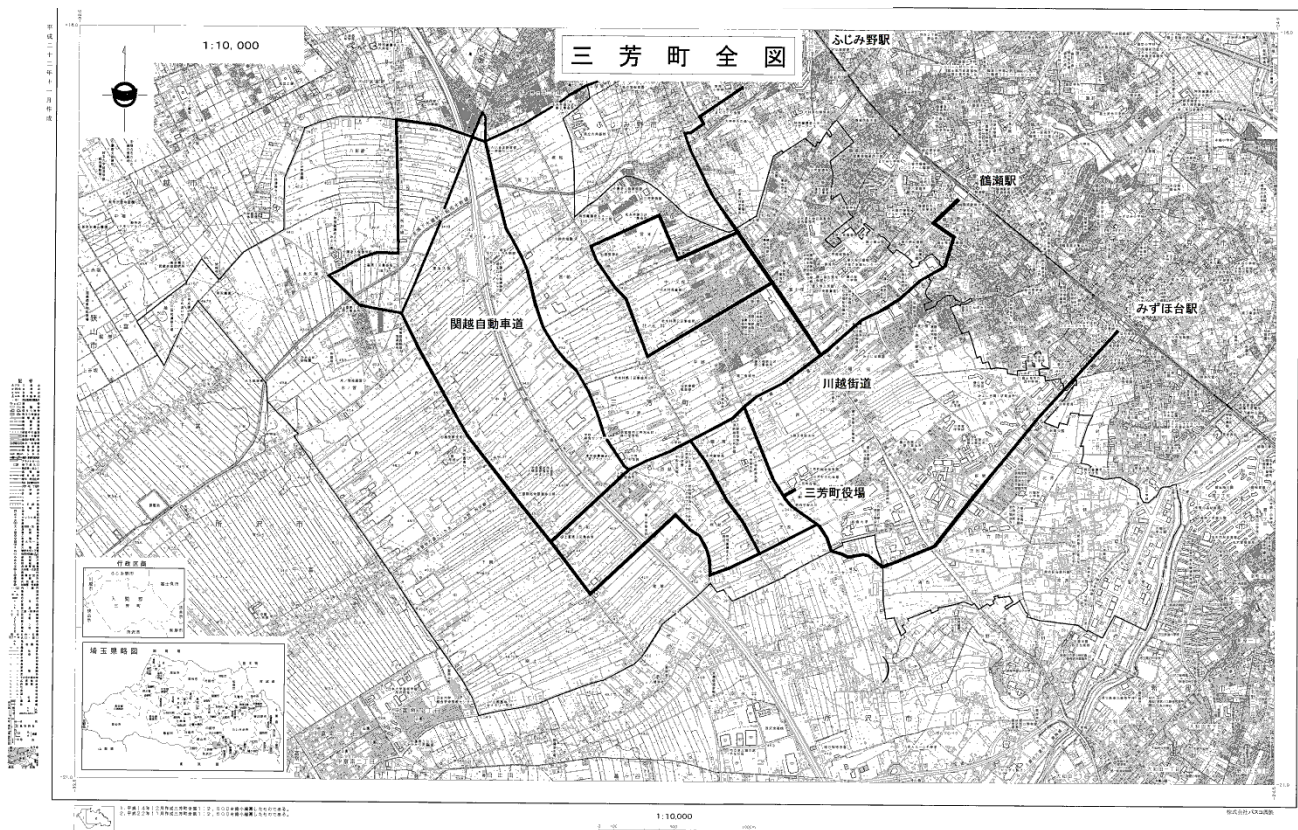
町内のバス停留所数は、上富地区に18箇所、北永井地区に19箇所、藤久保地区に13箇所、竹間沢地区に4箇所、みよし台地区に2箇所、合計56箇所に設置されている。バス停の起点から終点の距離は、4番線が最大で約14.2km、通過予定時刻は、最大で30分以内となっているが、10分程度の遅れが生じていることがある。また、朝夕は1時間に2便の路線があるが、乗務員の数の関係で昼間は1時間以上運行していない時間帯がある。労働基準法を遵守した体制ではあるが、今後は利用者の利便性を踏まえ、利用状況や費用対効果を十分に精査しながら、乗務員の増員など最善な方法をライフバスと町が協議していく必要がある。

(1) 運行路線

図表4 ライフバス路線図



図表5 ライフバス三芳町内路線図 (三芳町1/10,000 白図)



(2) 運行状況に関する周知方法や利用促進策

- ・ ホームページ無し

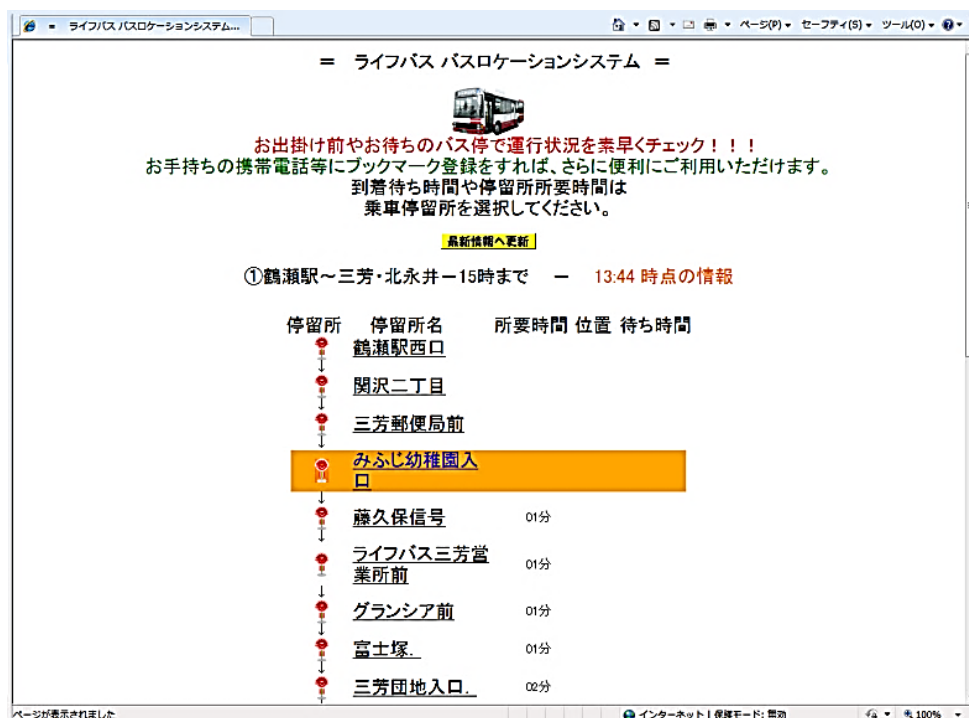
※町のホームページに「バス時刻表・路線図」を掲載

図表6 ホームページ上の「バス時刻表・路線図」



- ・ バスロケーションシステム有り

図表7 バスロケーションシステムの画面



(3) 利用状況

路線名	平日/土曜日	日曜日・祝日 年末年始	合 計
1番線 三芳・北永井循環線	94,004 人	12,072 人	106,076 人
4番線 西原住宅循環線	130,930 人	16,866 人	147,796 人
5番線 みずほ台駅折返線	115,294 人	14,393 人	129,687 人
6番線 ふじみ野駅折返線 (上富)	68,708 人	10,211 人	78,919 人
7番線 ふじみ野駅折返線 (北永井)	64,071 人	8,989 人	73,060 人
合 計	473,007 人	62,531 人	535,538 人

(平成 24 年度)

ライフバスでは、時間帯や停留所ごとの乗車人数の集計はしていないが、路線変更などの際に行う乗降調査から概ねの利用状況が推計できる。始発から午前 10 時・午後 5 時から午後 11 時が約 40%、午前 10 時から午後 5 時が約 20%となっている。このことから、主に通勤・通学及び帰宅時間帯に利用されていることが分かる。

(4) 運行状況

○運行便数

路線名	平 日	土/日曜・祝日	バス停留所数
1番線 三芳・北永井循環線	24 便 (鶴瀬駅始 6:00～ 終 22:35)	22 便 (鶴瀬駅始 7:00～ 終 22:35)	23 箇所
4番線 西原住宅循環線	25 便 (鶴瀬駅始 5:55～ 終 22:35)	19 便 (鶴瀬駅 6:55～ 終 22:35)	33 箇所
5番線 みずほ台駅折返線	23 便 (みずほ台駅始 6:00～ 終 22:30)	21 便 (みずほ台駅始 7:00～ 終 22:30)	26 箇所
6番線 ふじみ野駅折返線 (上富)	21 便	19 便	35 箇所

7番線 ふじみ野駅折返線 (北永井)	24 便	22 便	25 箇所
-----------------------	------	------	-------

(平成 25 年 12 月末現在)

各路線の運行便数は、1 番線の三芳・北永井循環線が平日 24 便、休日 22 便、4 番線の西原住宅循環線が平日 23 便、休日 19 便、5 番線のみずほ台駅折返線が平日 23 便、休日 21 便、6 番線のふじみ野駅折返線上富経由が平日 21 便、休日 19 便、7 番線のふじみ野駅折返線北永井経由が平日 24 便、休日 22 便である。

なお、4 番線西原住宅循環線の平日、午前 7 時・8 時台は、乗客が多いためスペアー便として 1 本ずつダイヤに組み込まれている。

○利用が多いバス停留所

路線名	左回り(6時～)	右回り(15 時～)
1 番線 三芳・北永井循環線	宮本・北新埜・三芳団地入口・北永井集会所・平野	宮本・鈴兼米穀 三芳団地入口

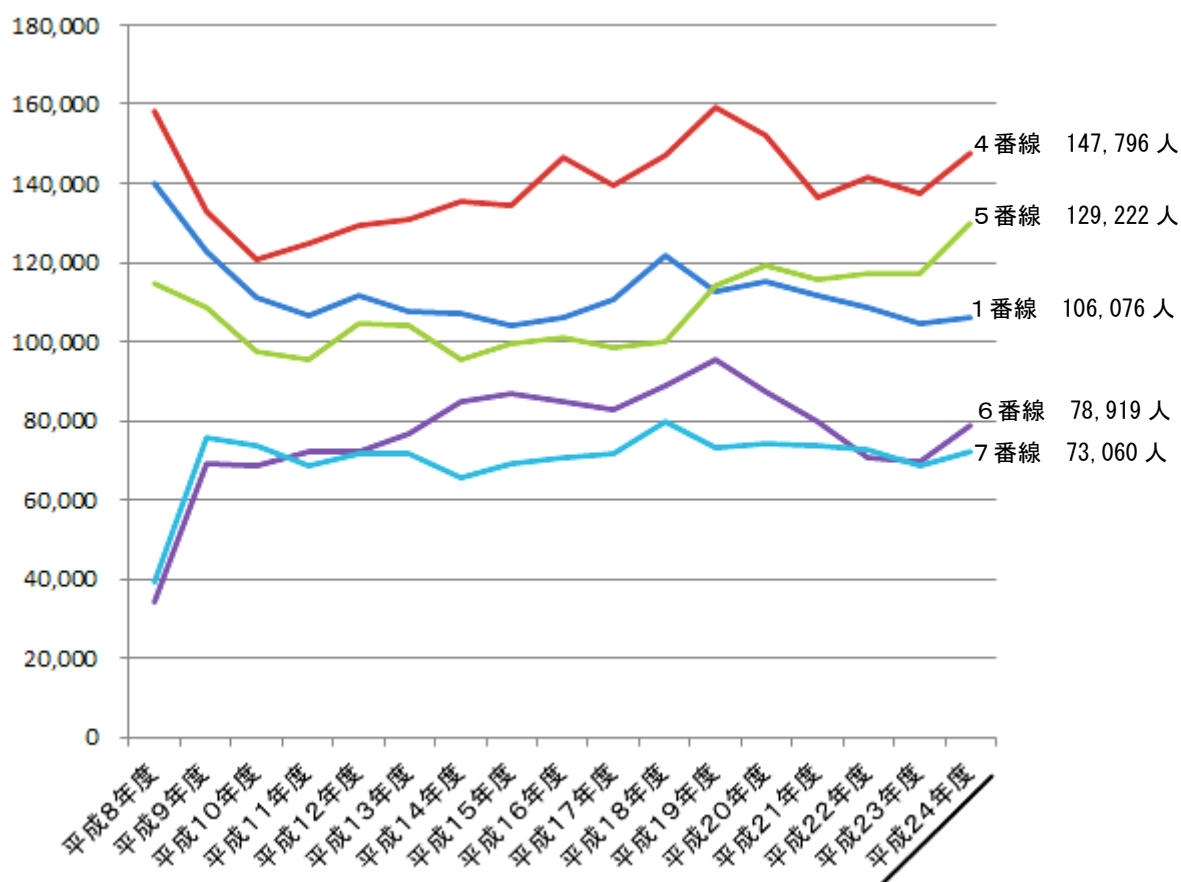
路線名	左回り(6時～)	右回り(15 時～)
4 番線 西原住宅循環線	多福寺・三芳小学校 三芳中学校	エーキドー・三芳小学校 三芳中学校

路線名	みずほ台駅発	鶴瀬駅発
5 番線 みずほ台駅折返線	竹下工業前・三芳小学校 三芳中学校	大日本印刷前・竹下工業前 新開

路線名	ふじみ野駅発	鶴瀬駅発
6 番線 ふじみ野駅折返線 (上富)	木の宮・多福寺 三芳中学校	木の宮・多福寺・三芳役場
7 番線 ふじみ野駅折返線 (北永井)	北新埜・宮本 北永井集会所	宮本・北新埜・北永井集会所

利用が多い時間帯は、全路線ほぼ共通しているが、昼間の運行便数が少ないこともあり、午前 7 時から午前 9 時頃までと午後 6 時から午後 8 時頃までが多い。また利用が多いバス停留所は、住宅地や企業にある。

(5) ライフバス利用者推移 (平成8～24年度)



ライフバスの利用者は、平成10年(1998年)度頃から年々増加を続けてきたが、平成20年(2008年)度頃をピークに減少傾向にある。リーマン・ショックによる景気低迷や団塊世代の定年退職などが要因と考えられる。今後、人口の減少に伴い利用者が減少するものと推測できる。

6・7番線は、他路線や東武バスとの路線が一部競合している、また便数が少ないことから、他の路線と比較して利用者が少ない。また6番線は、路線変更に関する請願書が提出され、平成21年(2009年)12月に一部路線変更を行った。

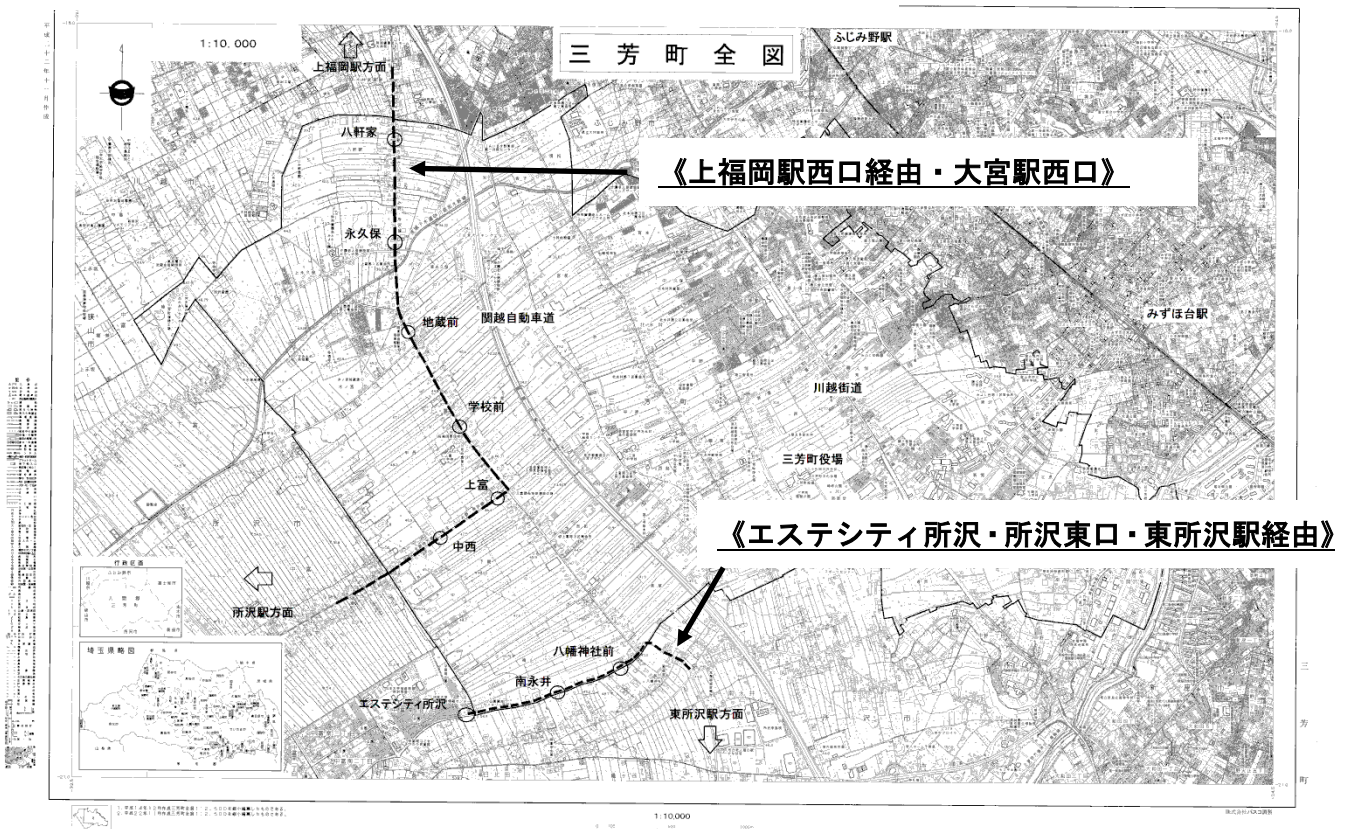
2.2.2 西武バス

町内には、所沢駅から上富地区の県道を通過し、上福岡駅と大宮駅へと結ぶ2路線が運行している。過去には、所沢駅から上富地区を通過し、鶴瀬駅を経由し、大宮駅へと結ぶ2路線もあったが、平成6年(1994年)に1路線、平成17年(2005年)には残りの路線も廃止となった(図表8参照)。

(1) 運行路線 (2 路線)

- ・ (大 34・34-1) 所沢駅東口～上富～大宮駅西口線 (上福岡駅経由)
- ・ (所 58-1) 所沢駅東口～上富～上福岡駅西口線

図表 6 西武バス三芳町内路線図 (三芳町 1 / 10,000 白図)



(2) 運行状況に関する周知方法

ホームページにより時刻表、路線図や最新情報などを提供している。また、利用したいバスの現在位置をリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムも充実しており、利用者の利便性を図っている。

2.2.3 東武バス

ふじみ野市との行政境を、ふじみ野駅西口を発着とする循環路線バス (大井循環) とふじみ野駅と上福岡駅を結ぶ 2 路線が運行している。

大井循環は、通勤・通勤時間帯には 1 時間に 5 便、それ以外の時間帯でも 1 時間に 3

便ある。また、2路線の1日当たりの往復便数は、平日133便、土曜日114便、日曜・祝日112便あり、利便性が高いバス路線である。

過去には、国道254号を通行し、みずほ台駅や鶴瀬駅を経由する2路線もあったが、平成14年(2002年)と平成15年(2003年)に廃止となった(図表8参照)。

(1) 運行路線

- ・(ふじ1) ふじみ野駅西口～ふじみ野高校～ふじみ野駅西口(大井循環)
- ・(ふじ2) ふじみ野駅西口～ふじみ野高校～上福岡駅西口

図表7 東武バス三芳町内路線図(三芳町1/10,000白図)



(2) 運行状況に関する周知方法

ホームページにより時刻表、路線図や最新情報などを提供している。また、利用したいバスの現在位置をリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムも充実しており、利用者の利便性を図っている。

2.2.4 廃止された路線

西武バス・東武バスでは、利用客の減少に伴い廃止されたバス路線がある。

○西武バス

【平成6年（1994年）1月廃止】

（大35）大宮駅西口～鶴瀬駅～所沢駅西口線（2系統）

【平成17年（2005年）3月廃止】

（所60）所沢駅東口～鶴瀬駅西口線（東所沢駅・所沢東高校入口経由）

○東武バス

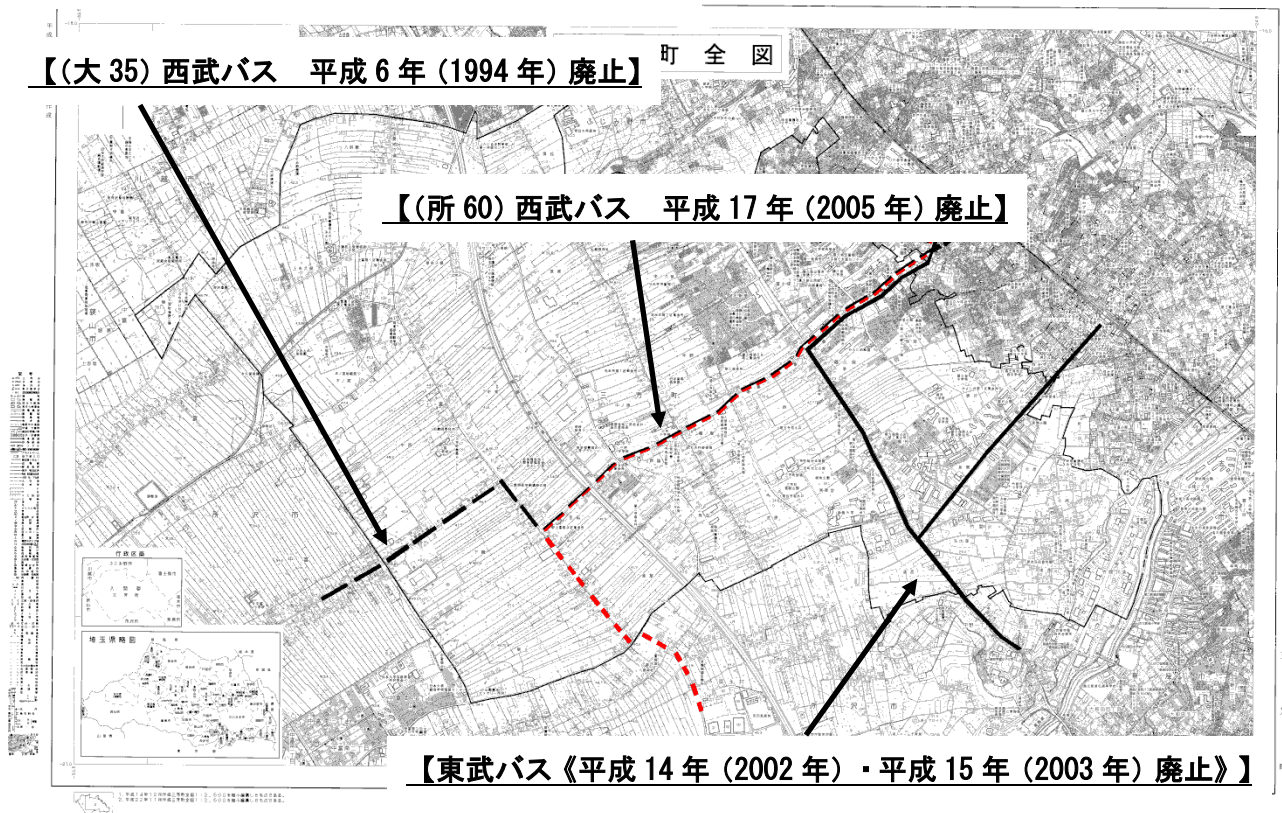
【平成14年（2002年）3月廃止】

（志27）鶴瀬駅西口～志木駅南口（みずほ台駅西口・新座車庫経由）

【平成15年（2003年）3月廃止】

（志27）鶴瀬駅西口発～新座車庫着（みずほ台西口経由）片道

図表8 町内廃止路線図(三芳町1/10,000白図)



以上が、町内の既存の路線バスの状況である。

現状では、竹間沢のほぼ全ての地域と、ふじみ野市や富士見市に隣接する藤久保地域にはバス路線がなく、住民は路線バスを利用できない状況である。また、竹間沢公民館や歴史民俗資料館は、公共施設でありながらバス路線からはずれており、他の交通手段で行くほかない。また、バス路線間の乗り継ぎがないため、町内でも行き来しづらい地域が多く存在する。

なお、町内では以上の路線バス以外の交通手段として、企業の最寄り駅への通勤用の送迎バスがある。車種は大型バスから小型車まで、多様なものが使われている。町には企業が多く、相当数が走っていると思われるが、今まで企業等の送迎バスの調査はなく数制的な裏付けはできない。

また、通学には淑徳大学の送迎バスが、みずほ台駅と東所沢駅との2コースを運行している。

さらに、町内の総合病院であるイムス三芳総合病院と三芳野病院も利用者のため送迎バスを運行している。

2.3 町内の交通空白地域

2.3.1 交通空白地域把握図

公共交通の問題を考える上で交通空白地域という概念が重要なものとなっている。これは、鉄道や路線バスなどの公共交通が通行していない又は、それらが著しく離れており、日常の移動に困難や制約を受ける区域を指す。

公共交通プロジェクトチームは、三芳町における交通空白地域をバス停留所からの距離が200mを超える地域と定義した。これは、足腰が多少弱い人でも自宅からバス停留所まで、休憩をはさむことなく5分程度でたどり着ける距離ということを根拠としている。

上記の定義をもとに、町内における交通空白地域の現状を把握するため、地図を用いた調査を実施した。

作業手順としては、地図上にライフバスを主とする既存のバス路線を示し、停留所をひとつひとつマークし、その各停留から半径200mを円で示した。その後、円内にある世帯を数え、町内全体の公共交通利用可能世帯数を算出した。なお複数停留所を重複して利用可能な場合も考慮した。

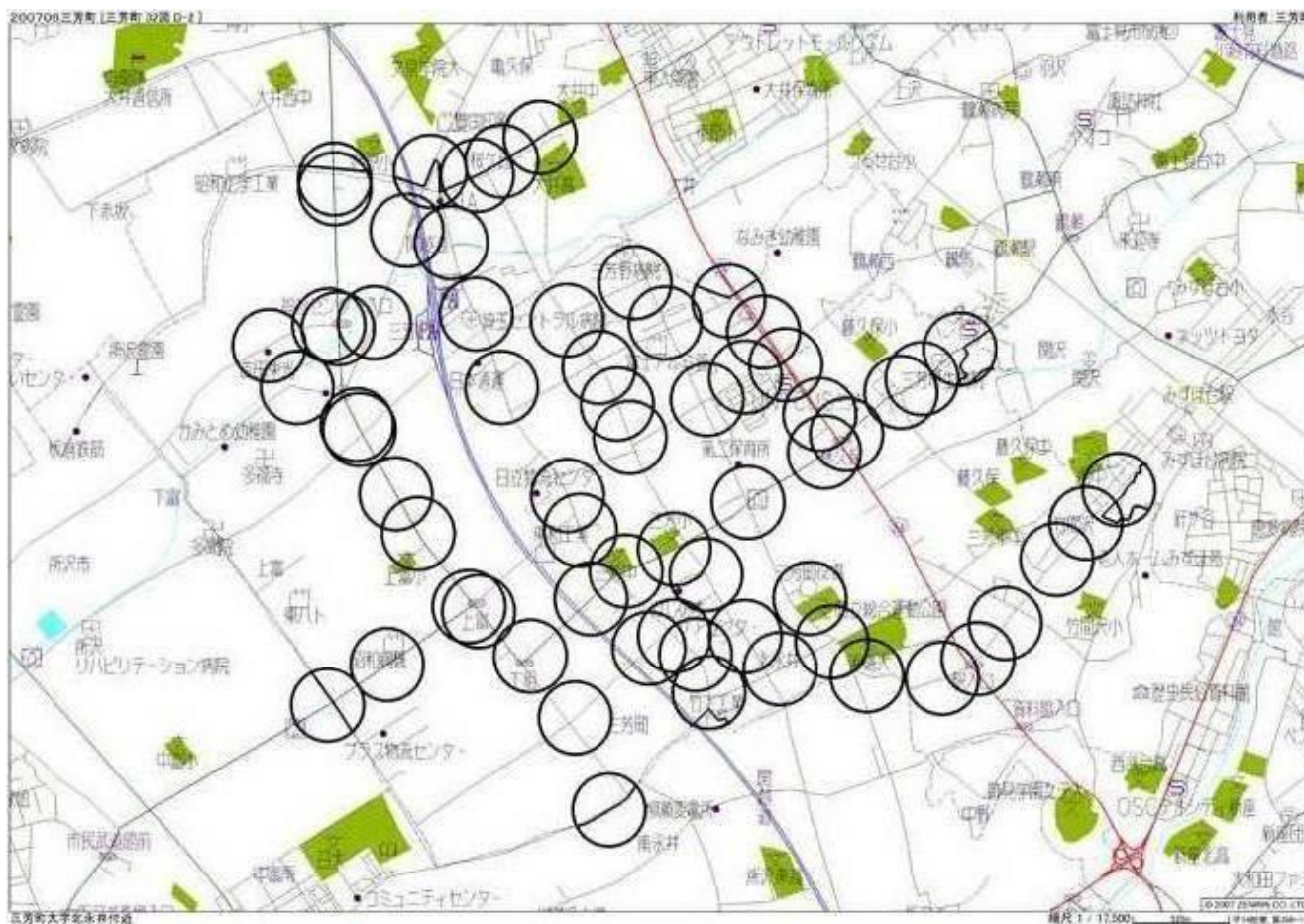
その結果、町内全世帯である15,529世帯のうち、既存の路線バスを利用できる世帯は6,699世帯であり、利用可能世帯率は43.1%と全世帯の半数にも満たなかった。つ

まり、町内の56.9%の世帯が交通空白地域となっていることが明らかとなった。（詳細については、図表9、図表10参照。）

交通空白地域の中でも、藤久保第1区・第2区・第3区・第5区・第6区・北永井第2区は、住宅が密集し人口も多い。そのため他の交通空白地域に優先して対策を講じる必要があり、また対策による効果が最も期待できる地区であろう。

また、上記地区は地図上から判断して特に道路が狭く入り組んでいることが推察できる。こうした道路環境がバス路線を計画する上で障害となり、交通空白地域が生み出されたと考えられる。

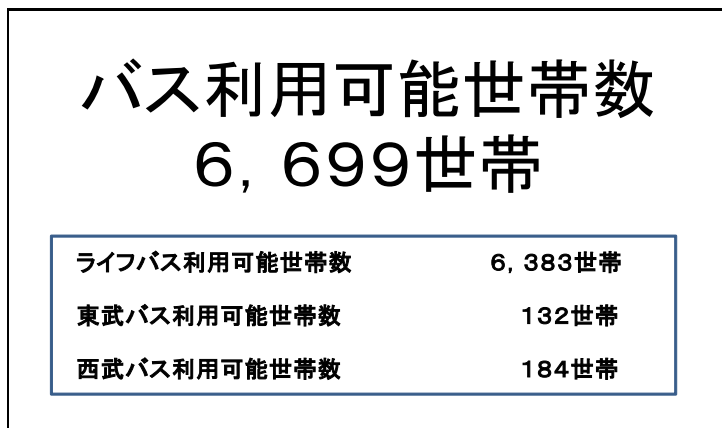
図表9 交通空白地域把握



図表 10 交通空白地域把握図から判明した町内バス利用可能世帯数

町内のバス利用可能世帯数 (ライフバス・東武バス・西武バス合計)

町の全世帯数(平成23年6月末日) 15, 529世帯



2.3.2 交通空白地域現地調査

(1) 交通空白地域現地調査の概要

前項において、藤久保第1区・第2区・第3区・第5区・第6区・北永井第2区は、地図上から判断して特に道路が狭く入り組んでいることが推察できる。こうした道路環境がバス路線を計画する上で障害となり、交通空白地域が生み出されたと考えられると述べている。

公共交通プロジェクトチームは、上記地区の現状を把握するため現地調査を実施することとした。

調査を実施するにあたり、地図上に循環型コースを策定し、藤久保公民館を起点に5人乗りの乗用車(フィット)と7人乗りのワンボックス(エスティマ)に分乗し、現地調査を行った。走行距離は約8.5km、走行時間は約38分であった。

以下に各地区の現地調査の様子を写真で示す。

写真1 調査ルートの確認



写真2 現地調査ルート

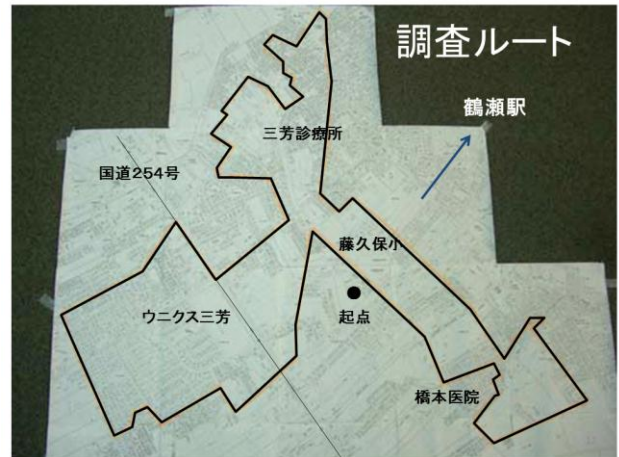


写真3 藤久保第1区①



写真4 藤久保第1区②



写真5 藤久保第2区



写真6 藤久保第3区①



写真7 藤久保第3区②



写真8 北永井第2区



写真9 藤久保第5区



(2) 現地調査から見てきたこと

- ①狭い道路（4 m未満）のため大型車はおろか普通車のすれ違いも困難な箇所がある。
- ②道路上に電柱やゴミステーションがあるので通行が容易でない箇所がある。
- ③自転車やバイクが路上駐車されており、通行の妨げになっている。
- ④工事車両、宅配業者等の車両により迂回をしなければならないときがある。
- ⑤朝夕は通行人が多いため、交通安全に配慮する必要がある。
- ⑥都市計画道路は道路幅員が広く公共交通等の路線道路としては適しているが、藤久保第3区・第6区方面の町道幹線16号線は幅員が狭く、大型車（マイクロバスを除く。）の通行が規制されているため、路線バスの通行はできない。

そもそも、なぜ住宅が密集している地域は狭い道路が多いのか。その要因として都市計画があげられる。三芳町の都市計画の経緯は次のとおりである。

三芳町の都市計画区域は、昭和 41 年（1966 年）12 月 28 日、隣接する富士見市、大井町（現ふじみ野市）からなる富士見都市計画区域として埼玉県知事の指定を受けた。

その後、昭和 43 年（1968 年）に都市の周辺部における無秩序な市街化（スプロール化）を防止するため、都市計画区域を計画的な市街化を促進すべく市街化区域と原則として市街化を抑制すべき市街化調整区域に区域区分（線引き）する都市計画法が施行され、都市計画区域内の開発行為について公共施設や排水施設等必要な施設整備を義務付けた開発許可制度が創設された。

三芳町の区域区分（線引き）は、昭和 45 年（1970 年）8 月 25 日に富士見都市計画区域において、その決定をした。

三芳町の宅地開発は、昭和 30 年代後半から昭和 40 年代にかけて東武東上線鶴瀬駅に近い町域東側の藤久保地域を中心に首都圏へ通勤する人々のベッドタウンとして進められた。しかし、改正都市計画法施行前の宅地開発や開発許可の適用を逃れるため、開発面積を基準以下に抑えた宅地造成が行われたことなどから、周辺開発との接続を意識しないそれぞれの土地の形状に合わせた無秩序、無計画な単発的开发が進められてきた結果、現在のような敷地面積や道路幅員の狭い密集した市街地が形成されることとなった。

今後、住宅が密集する地域内の狭い道路を拡幅することは、都市計画における再開発事業や町による買収方式などが考えられるが、地権者の合意や財政面を考慮すると現実的には難しいことから、この地域においてはそれぞれの道路事情に合わせたその地域にふさわしい公共交通システムを構築するための検討が必要となる。

（3）現地調査の分析

- ①藤久保第 1 区は、狭あい道路であり、すぐに公共交通システムを導入するのは難しい。
- ②藤久保第 5 区は、土地区画整理事業に合わせた検討が必要である。
- ③北永井第 2 区は、既存のバス（ライフバス）の利用が可能である。
- ④都市計画道路（町道幹線 7 号線）には、新たな公共交通システムが導入できる。

現地調査の結果から、藤久保第 1 区は区域内の道路が狭いため、すぐに公共交通システムを導入するのは難しい。しかし、買い物先としては、ダイエーやベルクなどが近くにあり、三芳郵便局なども近くにある。さらに鶴瀬駅からも近く生活に不便を感じづらい環境であるともいえる。そのため、公共交通の導入は同じ交通空白地域ではあるが、藤久保第 2 区・第 3 区・第 5 区・第 6 区・北永井第 2 区から検討するとの結論に達した。

さらに藤久保第 2 区・第 3 区・第 5 区・第 6 区・北永井第 2 区の中でも藤久保第 5 区は、国道 254 号線の東側の区域で土地区画整理事業が計画されており、新たに作られる道路などの土地基盤整備が流動的であることから、土地区画整理事業に合わせた公共交

通システムの検討が必要である。また、北永井第2区も交通空白地域ではあるが、既存のバス路線（ライフバス）があり、停留所から少し離れていても利用が可能であるとの判断から今回は分けて考えることとした。

以上の検討の結果、藤久保第2区・第3区・第6区は、道路の幅が比較的広く地域として一体性もあり、同一の公共交通システムの導入が可能と判断し、本プロジェクトチームでは、この3地区に絞り調査・研究を進めることとし、次項で述べるとおりアンケートも実施した。

2.3.3 交通空白地域へのアンケート

交通空白地域に生活している住民の外出時における実態を知るとともに、住民が何を本当に必要とし求めているかを把握するため、交通空白地域のうち、人が多いのに既存の公共交通が入っていない藤久保第2区・第3区・第6区の住民を対象に、平成24年（2012年）1月にアンケート調査を実施した。

（1）アンケートの概要

【調査設計】

- ①調査地域 藤久保第2区・第3区・第6区
- ②調査対象 調査地域に在住の20歳以上の男女
- ③標本数 1,000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1月10日（火）～1月24日（火）

【調査内容】

- ①回答者の属性について
- ②現在の移動手段について
- ③週の外出頻度について
- ④町内での主な外出先について
- ⑤外出時の不便さについて
- ⑥新たな公共交通システムをいくらなら利用するかについて
- ⑦新たな公共交通システムを利用するかについて
- ⑧公共交通に対する意見・要望について

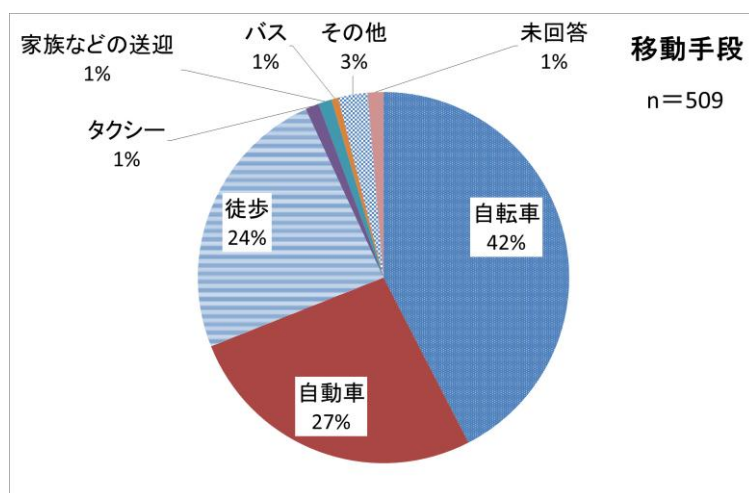
【回収結果】

項目	内容
配布票数	1,000 票
有効回収数	509 票
有効回収率	50.9%

(2) アンケート結果の概要

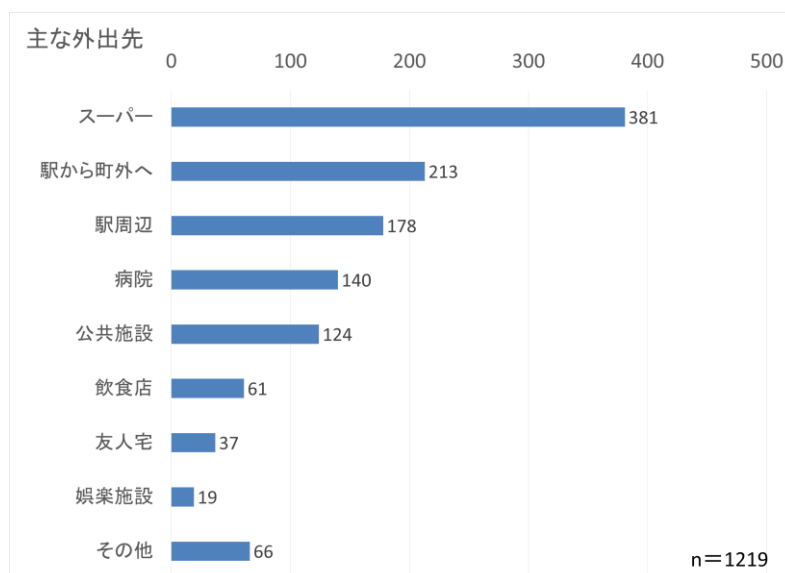
①回答者の年齢構成は60代、70代が多いが、現在の移動手段は自転車や自動車、徒歩という回答が多くを占めている。自転車及び徒歩は、66%と半数以上を占めている。

設問：「町内に出かける際、主に何を利用してありますか？」（1つ選択）



②回答者の主な外出先は「スーパー」である。これに次いで「駅方面」「病院」「公共施設」がある。

設問：「町内での外出先はどちらですか？」（3つまで選択可）



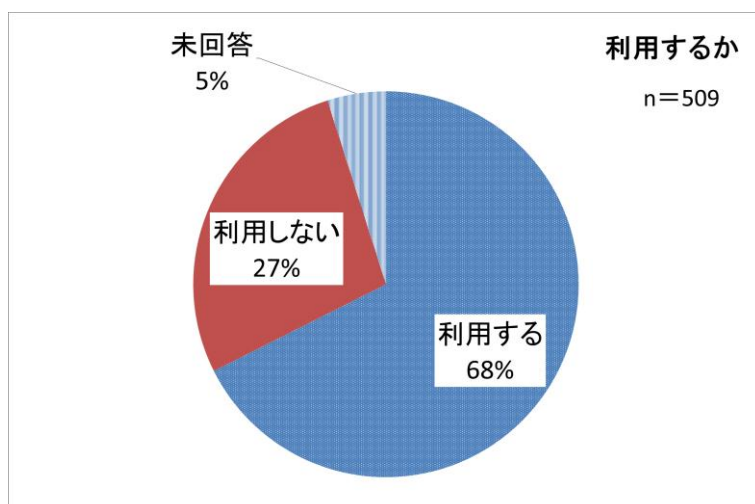
③自由意見記述から将来における移動の不安を述べるものが多かった。

- ・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、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、高齢になり車や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

④新たな公共交通機関ができれば利用したいという人が、68%と半数以上にのぼった。

設問：「新しい公共交通機関の停留所が自宅から歩いて5分ほどのところにできたとすると、利用しますか？」（1つ選択）



(3) アンケート結果の考察

以上の結果から考察できることは以下のとおりである。

- ① 半数以上の住民が自転車や徒歩で移動しており、仮にこれらの交通手段を高齢化等で体力的に使えなくなると、移動に困難が生じてくる可能性がある。
- ② 地域として商業施設、公共施設が集まっているので、自転車や徒歩でも比較的容易に買い物や公共施設に行くことができる。通院に関しては、アンケートを実施した時は、地域内に総合病院があったが、現在は本地域外へ総合病院が移転してしまったため通院に不便を感じていることが推察される。
- ③ ①の考察結果を裏付けるように、自由意見から将来における移動手段への不安が多く出ている。
- ④ 本地域において、買い物、通院、公共施設、駅への移動の需要を満たす公共交通機関があれば、利用が見込めることが推察される。

3. 住民の移動傾向

日常生活を支える効率的な公共交通システムを策定するためには、通勤・通学や買い物、通院など、住民の移動ニーズをもとに計画を立てる必要がある。本研究では、平成24年度に町内全域を対象としたアンケート調査を実施し、移動ニーズの分析を行った。本章では調査結果を中心に、住民の移動傾向と現在の交通体系との比較について述べる。

3.1 アンケート調査の概要

調査設計・内容については、以下のとおりである。

【調査設計】

- ①調査地域 町内全域
- ②調査対象 調査地域に居住する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	返送数	回答率
上富	180	70	38.9%
北永井	380	154	40.5%
藤久保	1,120	477	42.6%
竹間沢	220	107	48.6%
みよし台	100	51	51.0%
合計	2,000	859	43.0%

3.2 通勤・通学

3.2.1 目的地

まず、通勤先について述べる。

住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。町外の通勤先では、富士見市が5.5%と最も多く、次いで所沢市やふじみ野市、川越市などの近隣が多い。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。

三芳町で就業する人は、町内居住者が28.0%と最も多く、富士見市やふじみ野市、川越市、所沢市とつづき、近隣からの通勤が多く、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%
合計	17,636	100.0%

■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%
合計	23,625	100.0%

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)

通学先	通学者(人)	割合(%)
三芳町	251	14.7%
川越市	207	12.1%
豊島区	87	5.1%
さいたま市	83	4.8%
朝霞市	82	4.8%
東京都内(特別区)※豊島区除く	339	19.8%
その他県内	514	30.0%
その他県外	150	8.8%
合計	1,713	100.0%

■三芳町への通学状況 (15 歳以上)

通学先	通学者(人)	割合(%)
三芳町	251	29.0%
さいたま市	66	7.6%
富士見市	57	6.6%
板橋区	33	3.8%
川越市	28	3.2%
東京都内(特別区)※板橋区除く	105	12.1%
その他県内	227	26.2%
その他県外	100	11.5%
合計	867	100.0%

出典：平成 22 年国勢調査

3.2.2 交通手段

住民の交通手段は、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 2 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、自転車が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

3.2.3 通勤通学の傾向

住民の通勤通学に関しては、行き先は町内及び東京都内が多く、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、近隣に居住する人が多く、交通手段としては自家用車のみ又は自転車のみが多い。

以上から、朝晩の通勤通学の時間帯に関しては、町と駅を結ぶ交通手段は高い需要が見込まれる。

3.3 買い物

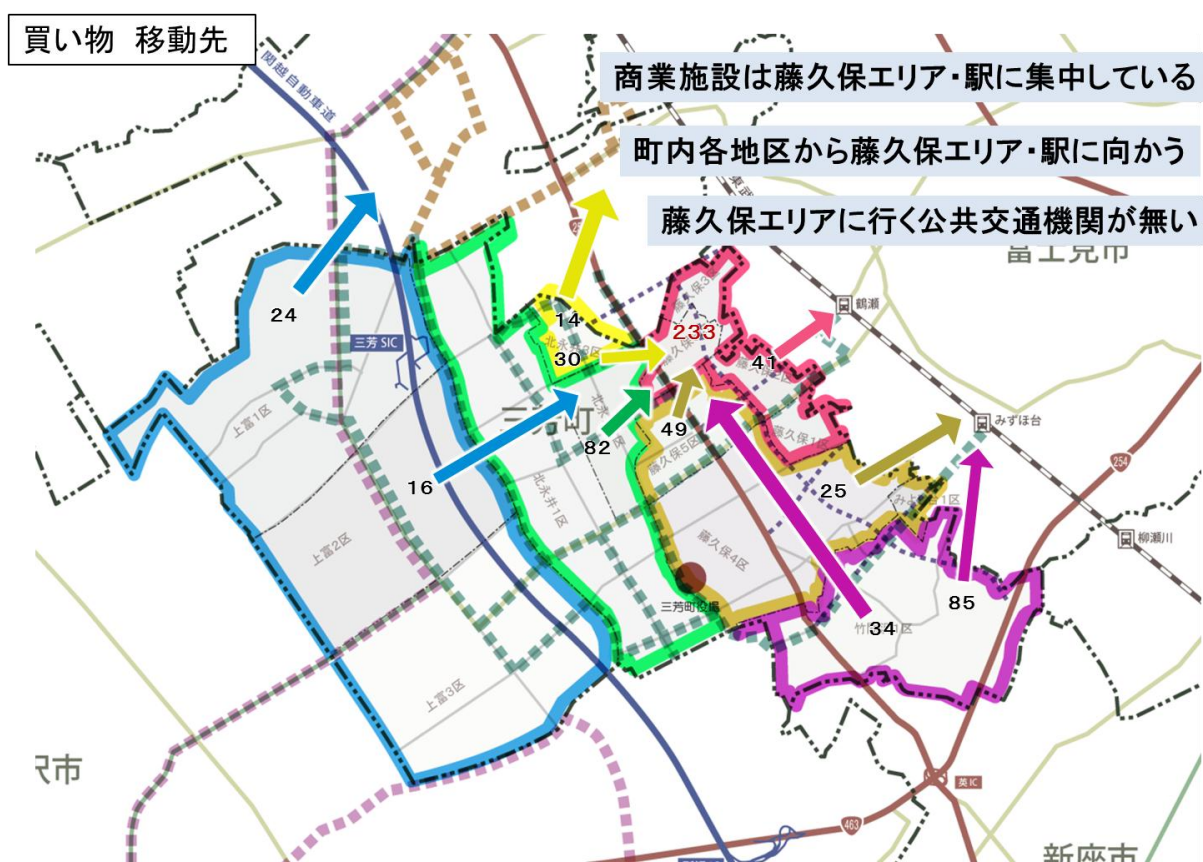
3.3.1 店舗の分布

食料品等の日常的な買い物先は町内に点在しているが、藤久保エリアに多く存在し、大型の商業施設もみられる。また、町近隣では駅周辺に大型の店舗が集中している。

3.3.2 買い物先の傾向

藤久保地区・北永井地区では、藤久保エリアでの買い物が多く、竹間沢地区及びみよし台地区では、みずほ台駅周辺が大半を占める。一方、上富地区では、藤久保エリアに加え、ふじみ野駅周辺へ行く人が多い。

以上より、買い物先の特徴としては、町内の各地区から商業施設の集中する藤久保エリア・駅周辺へ向かっていることが挙げられる。しかし、町内各地から藤久保エリアへ向かう公共交通は十分ではないため、自転車や自家用車などを利用することになる。



3.4 通院

3.4.1 病院の分布

個人病院は町内に点在しており、近隣では駅周辺に集中している。総合病院は藤久保地区と北永井地区に一区ずつあるが、どちらも市街地ではない。

3.4.2 通院先の傾向

総合病院へは、町内各地区から多くの町民が通院している。また、町内の東側の地域では、駅周辺への通院も多くみられる。

公共交通を利用する場合、駅周辺へ向かうものはあるが、前述の総合病院と町内全域を繋ぐものではなく、移動手段としては不十分である。また、総合病院では、独自に送迎バスを運行しているが、町内全域を循環するものではなく、住民の移動ニーズとは必ずしも合致していない。

通院先としては総合病院が最も多いが、市街地からは遠く、既存の公共交通では不十分であるため、住民は自転車や自家用車などの移動手段を使わざるを得ない。



3.5 公共施設

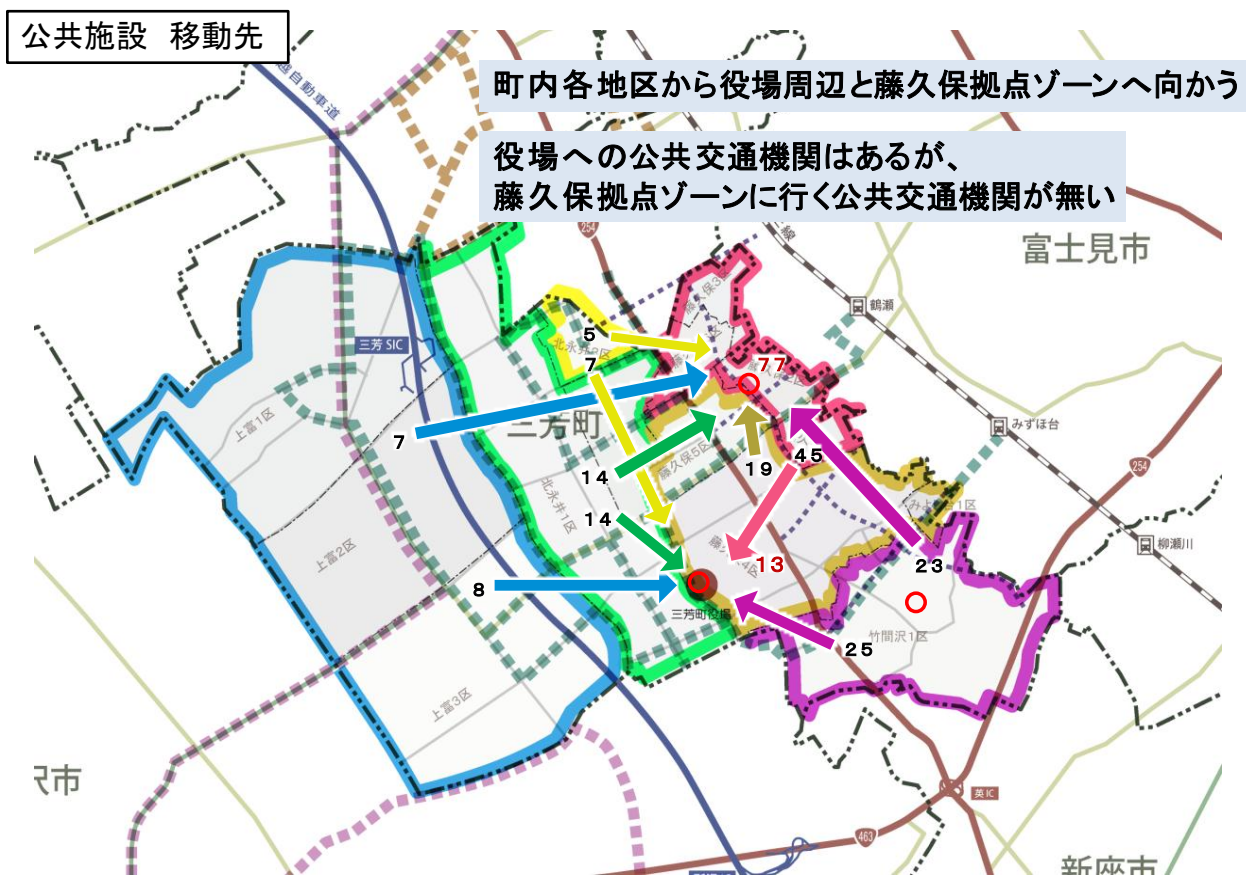
3.5.1 公共施設の分布

主な公共施設は、役場を中心とする総合拠点ゾーン・藤久保公民館を中心とする藤久保拠点ゾーン・竹間沢公民館を中心とする竹間沢拠点ゾーンの3箇所がある。

3.5.2 公共施設への移動傾向

町内各地区から総合拠点ゾーンと藤久保拠点ゾーンへ向かっている。公共交通で役場へ向かうものはあるが、藤久保拠点ゾーンは、移動ニーズが最も多いものの公共交通が

通っておらず、自転車や自家用車に頼らざるを得ない。



4. 三芳町の公共交通の課題

これまでの調査研究などから導き出された課題は以下のとおりである。

- ①交通空白地域の存在
- ②多くの住民が集まる藤久保地区に行くための公共交通機関の不在
- ③需要に合っていない公共交通サービス
- ④公共交通環境の整備の不足
- ⑤公共交通への住民参画の機会の欠如
- ⑥町内の公共交通の周知不足
- ⑦持続可能な公共交通システムの構築の必要性

4.1 交通空白地域の存在

町内には道路が狭いなどの理由で既存の公共交通のバス車両では、運行することができない地域が存在する。道路が狭い原因については第2章第3項に詳しいが、人口が多い地域においても交通空白地域が存在し、バスなどの移動手段が無いことは特に問題である。

また、空白地域のバス利用をしにくい世帯は、全体の56.9%にあたる。このことは、現在既存のバス事業者に対して赤字補てんとして2,400万円の補助金を支出しているにもかかわらず、住民の半数以上がアクセスしづらいということを意味しており、非常に問題である。

4.2 多くの住民が集まる藤久保地区に行くための公共交通機関の不在

藤久保地区、特に藤久保地域拠点ゾーンは、買い物のための商業施設や図書館・公民館などの公共施設が集まっており、近年では都市計画道路の整備が進んでいるが、生活に必要な施設が多数集まっている地域にもかかわらず、このエリアに行くための公共交通機関が存在しない状況である。

4.3 需要に合っていない公共交通サービス

既存の公共交通機関が走行している地域においても、運行本数など住民の需要に合っていない部分がある。幹線道路周辺の住民はバス停留所を使いやすいが、サービスが要望に合っていない部分があることが、全町アンケートで明らかになっている。特に運行本数、運行時間の正確さ、運行サービスの分かりやすさ、バス停の環境について、住民は満足していない。また、既存の公共交通機関に対して総合的な評価としても不満足と回答している人が多い。

4.4 公共交通環境の整備の不足

バス停留所環境の整備をすることにより利用者が使いやすくなる。町内では道路が狭いためにバスが通れない場所が多い。高齢社会となり自家用車を運転できる住民も減少していくことも予想されることから、これからは公共交通を視野に入れた道路整備も必要となってくる。

4.5 公共交通への住民参画の機会の欠如

先進的な自治体では、新たな公共交通導入に関して住民が主体になり、行政はそれを財源的、技術的にサポートしているという例もある。住民が主体となり公共交通を導入することにより、自分たちの「移動の足である」「公共交通である」という意識が醸成されやすく、運行開始後に確実な利用を確保することができる。

4.6 町内の公共交通周知の不足

現在規制緩和の影響により、民間バス事業者は道路運送法において6ヶ月前に届出を出せば、その地域のバス事業から撤退することができる。そのため、全国的に見ると利用者の減少を原因として、地域の移動を担っていたバス事業者が撤退し、地域の移動手段が無くなるという事例も出ている。また全町アンケートの自由意見には「町内のどこにバスが通っているか分からない」などの意見も見られた。

これらのことから、現在の町内の公共交通の需要を高めるためにも、公共交通の周知を行い住民の公共交通の利用を促進する必要がある。

4.7 持続可能な公共交通システムの構築の必要性

少子高齢化を迎え、通勤通学による公共交通の利用者は減少を辿るものと推察される。そのような中で、町内の公共交通を維持するためには、現在の公共交通への満足度の測定や定期的なモニタリング、町内公共交通事業者との連携が不可欠となる。

5. 三芳町の公共交通の課題に対する解決策

町内の公共交通の問題点に対する解決策は以下の3点である。

- ①藤久保地区に繋がるコミュニティバスの導入
- ②町内全域から藤久保地区へアクセスしやすくすること
- ③町内の公共交通の将来像を描き、それに向かって町の公共交通施策を展開していく

※上記①②に対する具体的な解決策は、以下本章5.1から5.4及び第6章に記述する。
そして上記③についての具体的な将来像は第7章に記述する。

5.1 課題に対する解決策の手法

上記解決策の具体的内容に入る前に、解決策の手法の1つであるコミュニティバス・デマンド交通について、その概要及びそれぞれの手法がもつメリット・デメリットについてここで記述する。

(1) コミュニティバス

コミュニティバスは法律上の定義は無いが、一般的には運行形態を路線バスに準じ、小型のバス車両、ジャンボタクシー車両などを用いて狭い道路などを含めて運行する公共交通システムである。コミュニティバス車両のイメージとしては、写真10・写真11のとおりである。

写真10 コミュニティバス①



写真11 コミュニティバス②



コミュニティバスのメリットとしては、運行形態が路線バスに準じており、バス停に行けば乗車できるため、利用者からすると分かりやすく利用しやすい。また、運行車両が小型車両とはいえ、30名程度は乗車することができ、デマンド交通より輸送力が高い。

コミュニティバスのデメリットとしては、通行可能な道路に制約があるということである。小型車両とはいえ、車両の全長、全幅の関係から、通行できない道路がある。また、路線バスと同様に定時定路線で運行しなければならず、定時になれば、定められた路線を乗客がいなかったとしても走らせなければならず、空バスの可能性もある。

コミュニティバスは以上のメリット・デメリットから、住宅が多い地域、市街化区域において有用な手法であるといえる。

(2) デマンド交通

デマンド交通についても法律上の定義は無いが、一般的に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であり、イメージとしては、路線バスとタクシーの中間に位置する公共交通システムである。デマンド交通車両のイメージとしては、写真 12・写真 13 のとおりである。

写真 12 デマンド交通①



写真 13 デマンド交通②



デマンド交通のメリットとしては、運行車両がタクシー車両やジャンボタクシータイプであるため、狭い道路に入っていける。また、予約など住民の需要に応じて柔軟な運行をするため、空気バスのリスクもない。

デマンド交通のデメリットとしては、車両が小型であるため輸送力が低いということである。また、デマンド交通の制度設計によっては、非常にタクシーに近いサービスを提供することになるので、既存の公共交通機関、特にタクシー業との競合が生じてくる。

デマンド交通は以上のメリット・デメリットから、住宅が少ない地域、市街化調整区域などにおいて有用な手法であるといえる。

5.2 藤久保地区に繋がるコミュニティバスの導入

具体的には、みずほ台駅と鶴瀬駅を結ぶ藤久保地区経由のコミュニティバスを導入する。藤久保地区は人口も多く、人が多く集まる公共施設や商業施設も多い。まずは人口が集中する地区、多くの人が集まる地区を優先して整備する。そのための手法としては、輸送力が高いコミュニティバスで繋げる。

また、藤久保地区だけでなく、藤久保地区を経由して駅と駅を結ぶことにより、駅の利用者もこのコミュニティバスを利用する可能性も出てくる。さらに駅からコミュニティバスを利用して三芳町に訪れる人にとっては、駅が町の玄関口となる。

5.3 町内全域から藤久保地区へアクセスしやすくすること

藤久保地区に繋がるコミュニティバスの導入によっても、藤久保地区へアクセスしづ

らい上富や北永井の住民に対しては、デマンド交通の導入と地域公共交通会議を利用して既存のバス路線の充実を図ることとする。

デマンド交通は先に述べたとおり、輸送力は低いが戸数が少なく住宅が密集していない市街化調整区域においては有用な手法である。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、任意に設置される道路運送法上に基づいた会議である。地域公共交通会議の最大の目的は、生活交通のあり方を地域の公共交通を担う行政、運行事業者、住民などの公共交通関係者が一堂に会して協議することであり、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、運行本数やルートなどの運行サービス水準、運賃等について協議を行う。そして、この会議を利用して既存のバスの運行サービスなどについて協議を行い、充実をはかっていく。

5.4 試行運転の提案

前章から本章にかけて、三芳町内の公共交通の課題を抽出し、それに対する解決策を示してきた。しかし、紙上において課題に対する解決策を示しても、真に課題の解決策にはならない。

本当に三芳町にあう公共交通システムにするためには、試行運転による検証が不可欠であるといえる。この点については、他の自治体の事例をみても明らかであり、試行運転により、試行錯誤しながらその地域に合った公共交通が生み出されているともいえる。

そこで次章においては「コミュニティバス1案」「コミュニティバス2案」「デマンド交通案」という3つの試行運転案を示す。

6 試行運転案

6.1 試行運転について

新たな公共交通の本格導入の際には、住民の利用度、満足度等を調査、分析するための基礎データが必要になる。その基礎データを取るために、実際に公共交通を走らせる試行運転を実施する。

対象は買い物や公共施設の利用を目的とした住民を想定し、朝早く又は夜遅くの利用もある通勤、通学については、今回は想定しないものとする。

運行事業者はプロポーザル方式により選定し、必要な運行許可を取得していることを条件とする。また、運行期間を3か月と定め、その期間の運賃は、より多くの住民に利用してもらい、基礎データを取るために無料とする。

住民への周知や利用促進事業については、運行事業者の協力も得ながら町が実施するものとする。

6.2 試行運転3案について

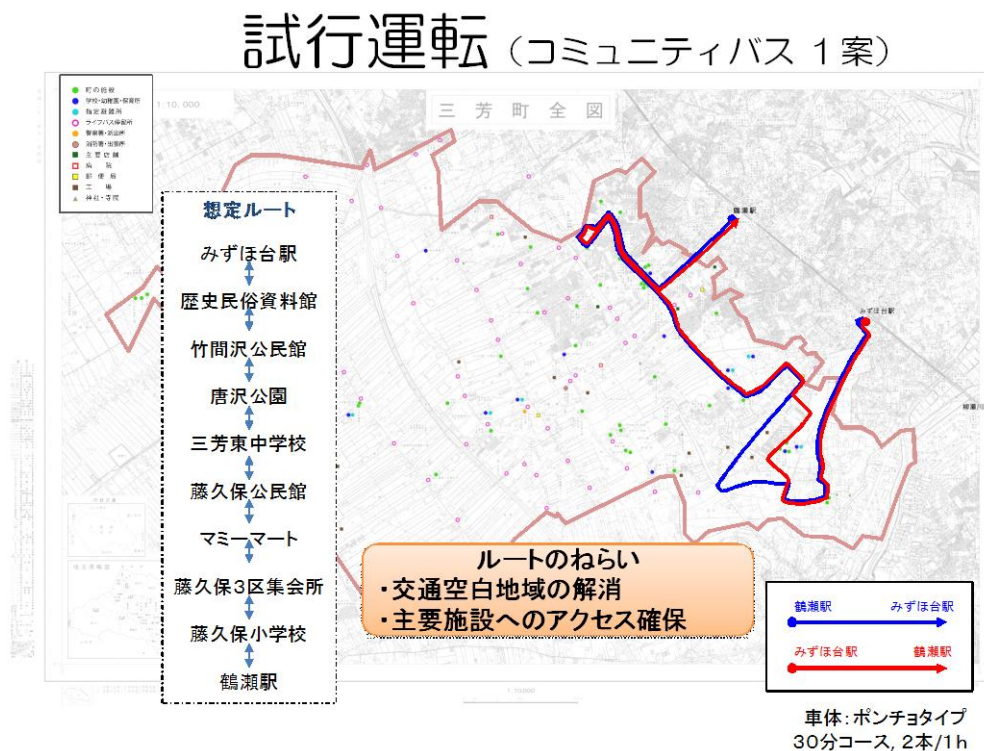
現状の交通の不便さを解決するためには様々な車両、ルート、方式が考えられる。そこで今回はコミュニティバス1案、コミュニティバス2案、デマンド交通案の3案を提言し、それぞれのメリットやデメリットを考えていく。

6.2.1 コミュニティバス1案

ポンチョタイプの車両を使用した定時定路線のバスであり、大きな道路を中心に走行することを想定している。ポンチョタイプの車両は全長 6.99 メートル、幅 2.08 メートルで 30 人程度の乗車が可能であり、数多くの自治体で導入されている。走行距離、時間は 10km で 30 分であり、午前 9 時台から午後 5 時台まで 30 分に 1 本のペースで運行する。

ルートは図表 11 のとおり東武東上線みずほ台駅と鶴瀬駅を藤久保地域経由で繋ぐものであり、交通空白地域の解消や主要施設へのアクセスを狙いとしている。

図表 11 試行運転（コミュニティバス1案）



試行運転を3か月行った場合の費用は、車両代（3台）が375万円、運送費用が815万円、バス停留所設置費用が120万円、合計1,310万円である。

メリットは人が集まる藤久保地域を経由することで、多くの住民に利用してもらえることである。また、大きな車両を使用するため、輸送力のある運行が可能になる。

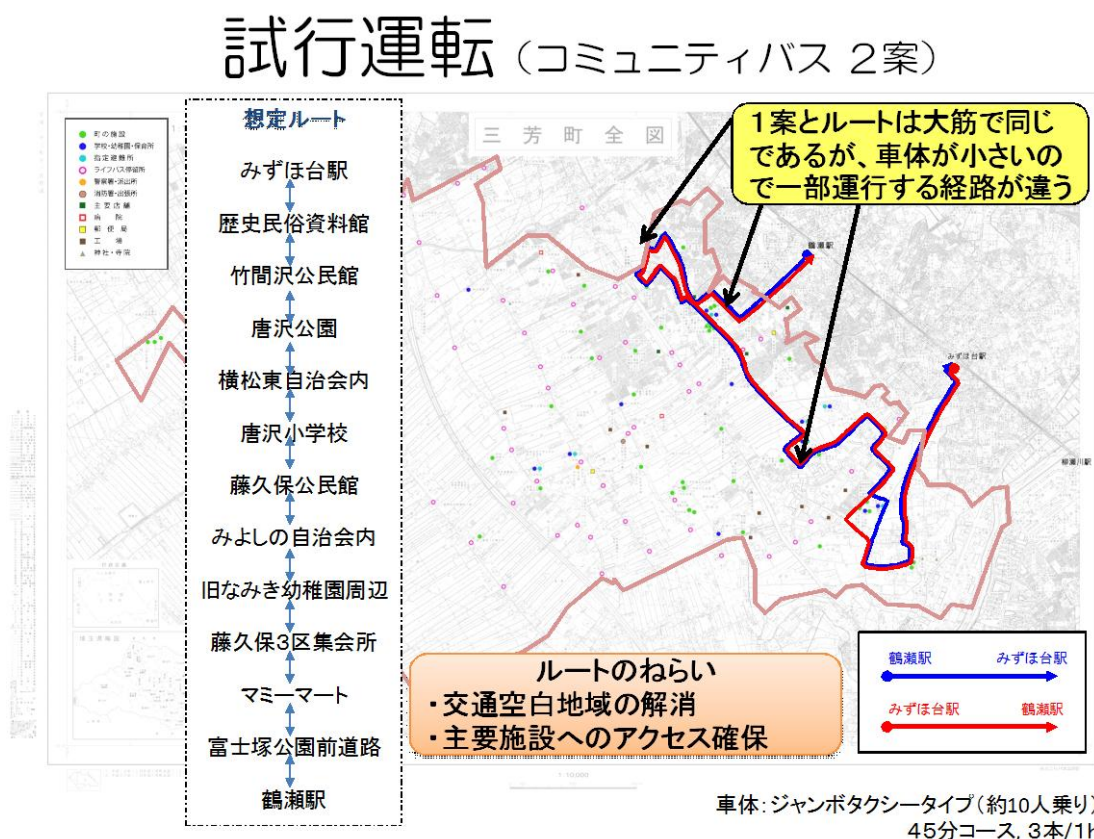
デメリットは車両が大きく、狭い道路を走行することができないため、藤久保第1区、第3区に交通空白地域が残ってしまうことである。また、上富や北永井地域にはそもそもルートを設定していないため、全町的な交通空白地域の解消にはならない。

6.2.2 コミュニティバス2案

ジャンボタクシーの車両を使用した定時定路線のバスであり、大きな道路や生活道路を走行することを想定している。ジャンボタクシーの車両は全長4.99メートル、幅1.69メートルで10人程度の乗車が可能であり、実際に導入している自治体もある。走行距離、時間は10km以上で45分であり、午前9時台から午後5時台まで20分に1本のペースで運行する。

ルートは図表12のとおり東武東上線みずほ台駅と鶴瀬駅を藤久保地域経由で繋ぐものであり、交通空白地域の解消や主要施設へのアクセスを狙いとしている。

図表12 試行運転（コミュニティバス2案）



試行運転を3か月行った場合の費用は、車両代(4台)が200万円、運送費用が1,223万円、バス停留所設置費用が156万円、合計1,580万円である。

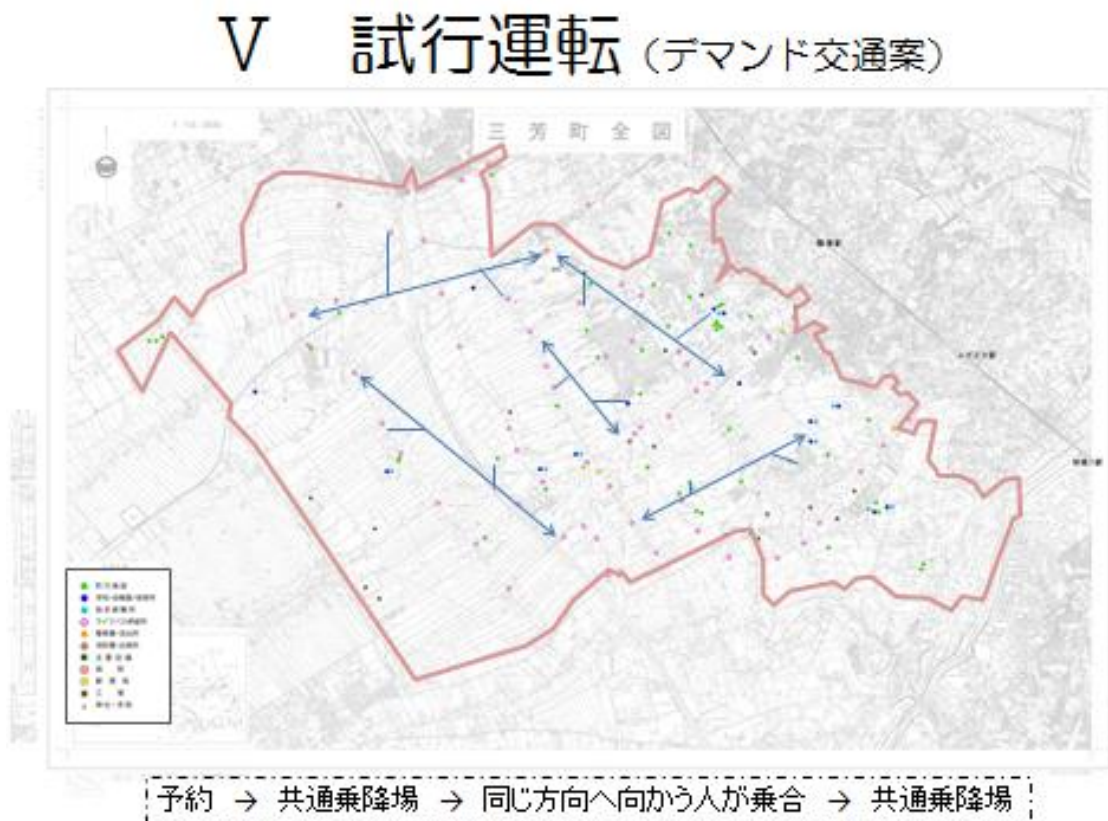
メリットは人が集まる藤久保地域を經由することで、多くの住民に利用してもらえることである。また、車両が小型であるため、生活道路も走行することができ、細かなルート設定が可能になっている。

デメリットは車両が小型であるため輸送力が弱く、積み残しの恐れがあることである。また、狭い道路には停留所を設置できない可能性がある。そして上富や北永井地域にはそもそもルートを設定していないため、全町的な交通空白地域の解消にはならない。

6.2.3 デマンド交通案

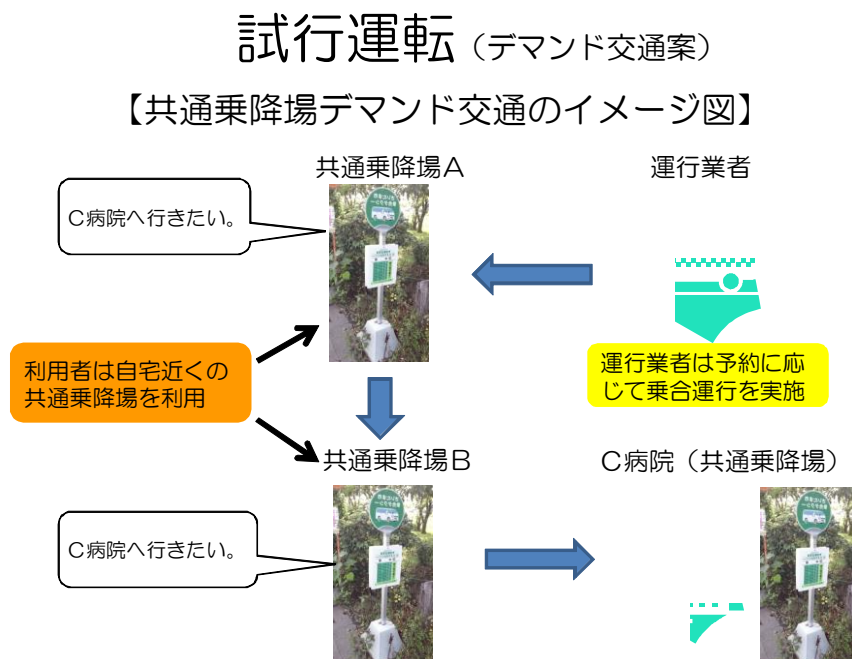
一般的なタクシーの車両を使用し、共通乗降場同士を結ぶデマンド交通であり、町内全域を走行することを想定している。デマンド交通とは図表13のように、公共施設や病院、主要な店舗、既存のバス停、駅等を共通乗降場と定め、同じ方面へ向かう乗客が乗合いをする方式である。乗車は4人まで可能であり、午前9時から午後5時までに予約を入れ、午前9時台から午後5時台までの運行とする。午前11までの利用であれば前日までに予約をしなければならないが、それ以降の時間の利用であれば当日2時間前まで予約することができる。また、予約をスムーズに行うため、利用者は事前登録が必要になる。

図表13 試行運転(デマンド交通案)



町内全域を走行するため、図表 14 のように利用者の出発地と目的地、乗合いの有無によってルートが決定される。ただし、乗降できる場所は共通乗降場のみである。

図表 14 デマンド交通案イメージ図



試行運転を 3 か月行った場合の費用は、運行業務委託料 (3 台) が 629 万円、オペレーター費用が 134 万円、配車システム費用が 1,080 万円、合計 1,843 万円である。

メリットは利用者の需要に応じた運行が可能であり、任意の時間に任意の出発地から任意の目的地へ行くことができることである。また、車両がタクシー車両であるため、自動車が行ける道路であればどこでも走行することができる。そして町内全域の交通空白地域を解消することができる。

デメリットは既存の公共交通機関との競合があった場合、既存の公共交通機関が町内から撤退し、町の交通体系全体が崩れる恐れがあることである。例えば現在町内を走行しているバスの運行本数が減ったり、運行そのものをしなくなったりしてしまうと、今までの利用者が不利益を被ることになる。また、民間の店舗や病院が共通乗降場としての登録を受け入れてくれるかも不明瞭である。そして輸送力が弱いため、需要に対応しきれない場合もあり、一人あたりを運ぶコストは高い。さらに登録者以外は利用できないため、町外からの来訪者は利用できず、町の活性化には繋がらないことも挙げられる。

6.2.4 3案の比較

前述の 3 案についての比較表が下表である。

提案内容の比較

	項目	コミバス1案	コミバス2案	デマンド交通案
1	輸送力	○ ポンチョタイプなので、1台で30人程度を利用できる	△ ジャンボタクシータイプなので、1台で10人程度を輸送できる。 運行本数を増やすことにより、輸送力を上げることができる。	× セダン型の車両なので、1台で4人程度の輸送となる。費用はかかるが、運行台数を増やすことにより多少輸送力は上げることができる。
2	乗りやすさ	○ 利用に際し予約は不要で、バス停に行けば利用できるが、道路状況により待ち時間が生じる。	○ 利用者に際し予約は不要で、バス停に行けば利用できるが、道路状況により待ち時間が生じる。	△ 利用に際しては、事前登録・予約が必要となるが、利用に慣れれば、待つ時間も少なく運行サービスを受けることができる。 事前登録の仕方、予約方法の周知など事前の十分な制度周知が必要となる。
3	運行の柔軟性	× 利用者がいなくても定時定路線で運行しなければならず、空バスで運行する可能性もある。 一定の需要が見込める商業地域や住宅地域において運行すれば、空バスのリスクは避けられる。また多くの人が利用してくれるよう制度のPRを始め、利用促進策を実施する必要がある。	× 利用者がいなくても定時定路線で運行しなければならぬ。 一定の需要が見込める商業地域や住宅地域において運行すれば、空バスのリスクは避けられる。また多くの人が利用してくれるよう制度のPRを始め、利用促進策を実施する必要がある。	○ 利用者の予約に基づいて柔軟に運行することができる。
4	交通空白地域の解消	× 車両の大きさの関係で運行できる道路に限りがある。一部交通空白地域を解消することはできるが、多くの交通空白地域を解消するには、道路拡幅などインフラの整備が必要となる。	△ 車両の大きさの関係で運行できる道路に限りがある。コミバス1案よりも交通空白地域を解消することができるが、多くの交通空白地域を解消するには、道路拡幅などインフラの整備が必要となる。	○ 車両がセダン型車両なので、幹線道路を始め、生活道路も運行することができる。交通空白地域を解消することができる。
5	全町的な対応	× バス路線沿線の地域の住民しか利用できず、上富や北永井の住民は利用することができない。上富や北永井は既存の公共交通機関の運行サービスの向上が必要になる。	× バス路線沿線の住民しか利用できない。上富や北永井の住民は利用することができない。上富や北永井は既存の公共交通機関の運行サービスの向上が必要になる。	○ バス路線沿線の住民に関わらず、全町民が利用することができる。全町的な移動手段を確保することができる。
6	来訪者の利用	○ 駅等のバス停に行けば外来者でも利用できる。	○ 駅等のバス停に行けば外来者でも利用できる。	× 事前登録や予約が必要のため、外来者は利用することができない。 「事前登録者と一緒であれば、利用登録していない人も利用できる」などの制度にすれば、来訪者も利用することができる。
7	費用対効果	○ 輸送力が高いため、他の手段に比べ1人を運ぶコストが低い 3ヶ月で1,310万円費用がかかる。	△ 輸送力はコミバス1案に劣るが、デマンド交通案よりは輸送力が高く、コストも安い。 3ヶ月で1,580万円費用がかかる。	× 輸送力が低いため1人を運ぶコストが高い。 乗合率を高めるなど1台で運べる人数を増やすことにより、費用対効果を高めることができる。 3ヶ月で1,843万円費用がかかる。
8	競合	○ 既存の公共交通機関（バス）は運行していないルートなので、基本的には競合することは無い（駅など一部競合する）。	○ 既存の公共交通機関（バス）は運行していないルートなので、基本的には競合することは無い（駅など一部競合する）。	△ デマンド交通は既存の公共交通機関（タクシー）と運行サービスが競合する可能性が高いが、共通乗降場方式にすることによりタクシーとの競合を避けることができる。 輸送力が低いため、競合があっても影響が少ない。

コミュニティバス1案と2案を比較すると、車両の大きさが違うため、1案の方が一度により多くの利用者を運ぶことができ、一人あたりを運ぶコストも抑えられるが、その分走行できる道路が限られてくるため、ルートには制限がある。

デマンド交通案は他の2つの案と比較すると、利用者の需要に合った柔軟な走行が可能であり、交通空白地域も全町的に解決することができる。しかし、デマンド交通という方式がまだ周知されていないことや、利用には事前登録や予約が必要であることから、利用者が慣れるまでは時間がかかると思われる。

6.3 補助制度

試行運転の際には、費用の50%を最大5年間補助してもらえる社会資本整備総合交付金制度の効果促進事業を利用し、財源を確保する。

7. 三芳町の公共交通の将来像

第4章で示した町内の公共交通の課題を踏まえ、第5章ではその課題に対する解決策を示した。本章ではその解決策のうち、「③町内の公共交通の将来像を描き、それに向かって町の公共交通施策を展開していく」について具体的に記す。本章で記したものは町の公共交通の10年後の理想の将来像であり、基本的な柱は以下のとおりである。

- (1) 町内移動の充実
- (2) 公共交通環境の整備
- (3) 公共交通への住民参画
- (4) 公共交通の利用促進
- (5) 持続可能な公共交通システム構築

そして、この基本的な柱の具体的な内容は以下のとおりとなっている。

(1) 町内移動の充実

- ① 公共施設や商業施設が集まっている藤久保地域へのアクセス
- ② 公共施設へは公共交通機関でアクセス
- ③ 総合病院へのバス停留所設置
- ④ 町外へのアクセス向上
- ⑤ 来町者の利便性向上

(2) 公共交通環境の整備

- ① 幹線道路はバス車両、生活道路はデマンド交通や小型バス車両の利用
- ② 最低でも1時間に1本運行
- ③ バス停留所環境の改善とバスを利用しやすくする工夫
- ④ 公共交通が通行できる道路整備

(3) 公共交通への住民参画

- ① 住民が公共交通に携わる仕組みの検討

(4) 公共交通の利用促進

- ① 福祉バス券の見直し
- ② 町内の公共交通の周知、新規利用者の確保
- ③ 普及活動
- ④ 高齢者が運転免許証を返納しやすい仕組みづくり
- ⑤ 割安な乗車パスの検討

(5) 持続可能な公共交通システム構築

- ① 定期的なモニタリング
- ② 事業者との定期的な協議
- ③ 企業の協力の検討
- ④ 環境への配慮
- ⑤ 福祉有償運送の検討
- ⑥ 多彩な公共交通の維持

(1) 町内移動の充実

① 公共施設や商業施設が集まっている藤久保地域へのアクセス

藤久保地域には藤久保公民館、中央図書館をはじめ多くの住民が利用している公共施設がある。また日常生活に不可欠な商業施設も多い。これまで、道路幅員の関係などから藤久保地域には十分にバスが運行していなかったが、今後は道路の拡幅も念頭に置き、藤久保地域へのアクセスを向上させていく。

② 公共施設には公共交通機関でアクセス

三芳町役場（本庁舎）、各出張所、各公民館、図書館などの公共施設へは公共交通機関でアクセスできるようにする。役場や出張所には日々多くの住民が訪れ、町内の公民館では多くの催し物や様々な活動が行われている。これらの公共施設へのアクセスを充実させていくことにより、今以上に住民が公共施設を利用しやすくなる。

③ 総合病院へのバス停留所設置

町内には2箇所の総合病院があり、多くの住民が利用している。利便性を高めるためにも、総合病院に直接行けるようにバス停を設置していく。また、病院が運行しているバスについても、住民の要望を積極的に伝え、充実を働きかける。

④ 町外へのアクセス向上

町外へのアクセス向上のため、東武東上線沿線の駅（みずほ台駅、鶴瀬駅、ふじみ野駅）、西武バス「エステシティ所沢」バス停留所、三芳パーキングへの接続を良くする。

東武東上線沿線の駅は都内や川越方面に出るための不可欠な路線であり、現在も多くの本数が出ている。また、西武バス「エステシティ所沢」バス停留所からは西武新宿線所沢航空公園駅に向けて平日1日60本以上のバスが運行している。さらに将来的に三芳パーキングに高速バスのバス停留所が設置されれば、関越自動車道を利用した遠方への移動も可能となってくる。

⑤ 来町者の利便性向上

町内の公共交通網を充実させ、町の東の玄関口を東武東上線の駅とする。玄関口とするために、駅前ロータリーにバス停の位置や行先案内板を設置し、初めて三芳町を訪れた人にも容易にバスを利用できるようにする。

また、町内の観光施設へアクセスをしやすくする。

- ・多福寺、三富新田、パサール三芳⇒現在のバスの運行本数を増やす。
- ・コピス三芳⇒現在のバスの運行本数を増やす。
- ・歴史民俗資料館、こぶしの里⇒新たな路線の設定

利便性を向上させ、多くの来町者を迎え、町を活性化させる。

(2) 公共交通環境の整備

① 幹線道路はバス車両、生活道路はデマンド交通や小型バス車両の利用

幹線道路については、バス車両を用い、定時定路線による大量輸送を行う。

生活道路については、デマンド交通（セダン型車両やジャンボタクシー車両）や小型バス（ポンチョやジャンボタクシー車両）を用い、地域に適した輸送を行う。

② 最低でも1時間に1本運行

町内の公共交通は1時間に1本は運行するようにし、交通空白時間帯が生じないようにする。また需要の高い路線については、運行間隔を短くすることも目指す。

③ バス停留所環境の改善とバスを利用しやすくする工夫

多くの利用が予想される駅、公共施設、商業施設などのバス停留所は、椅子や屋根を設け、バス停留所環境の改善を図る。また分かりやすいバスロケーションシステムを導入し、利便性の向上をはかる。

④ 公共交通機関が通行できる道路整備

道路整備（道路の新設、道路拡張）に関しても、公共交通機関との連携を検討し、大型のバス車両が通行可能な道路を増やしていく。

(3) 公共交通への住民参画

① 住民が公共交通に携わる仕組みの検討

地域住民が主体となり路線や停留所の設定や利用を考え、行政は財政面、技術面の支援を行う仕組みを検討する（例えば「小平市のぶるべ一号」）。

また、三芳町交通審議会や三芳町地域公共交通会議以外にも住民が公共交通に参加できる機会やバス路線沿線の住民でつくるバスのサポーター制度などを検討する（例えば「戸田市の toco サポーター」）。

(4) 公共交通の利用促進

① 福祉バス券の見直し

現在の福祉バス券は、バス停留所が近くに無いため利用できない住民も多く、不公平な制度となっているため見直しが必要である。

② 町内の公共交通の周知、新規利用者の確保

町内の公共交通が一目で分かるバスマップを作成し、利用しやすい環境をつくる。また、ホームページや広報を用いて、町内の公共交通機関を周知する。

③ 普及活動

学校でバスの乗り方教室などを開催し、子どもの頃から公共交通に触れ合う機会をつくり、公共交通の将来的な利用者を増やしていく。

また、大人向けのデマンド交通やコミュニティバスの使い方教室なども検討していく。

④ 高齢者が運転免許証を返納しやすい仕組みづくり

安全のため高齢者が運転免許証を返納しても、町内の移動がスムーズになるよう町内の公共交通網を充実させるとともに、利用しやすくするような仕組みを創設する。

⑤ 割安な乗車パスの検討

住民向けの割安な乗車パスを発行し、公共交通の利用を促す。

(5) 持続可能な公共交通システム構築

① 定期的なモニタリング

町内の公共交通の現状や住民の需要を明らかにするため、数年間に1度は公共交通に関する全町的なアンケートを実施する。また、定期的なモニタリングには三芳町地域公共交通会議や三芳町交通審議会を活用する。

② 事業者との定期的な協議

町は、地域の公共交通の維持向上のため、定期的に公共交通に携わる事業者と対話の場を持ち、積極的かつ効率的なかかわりを持つようにし、連携・協力を図っていく。その中で公共交通に携わる事業者への支援方法、運行ルートの設定、新たな公共交通の導入など今後の町の公共交通について議論を行っていく。

③ 企業の協力の検討

三芳町には駅と結ぶ従業員を送迎するバスを運行しているところが多い。このような現状を踏まえ、持続可能な公共交通を実現するため、企業との協力関係を検討する。協力の形として、金銭面だけでなく、企業が保有するバスの有効利用などを考えていく。

④ 環境への配慮

環境負荷の低い車両の導入などを検討していく。

⑤ 福祉有償運送の検討

現在住民は町外の福祉有償運送を利用せざるを得ないため、町内に福祉有償運送の導入を別途検討していく。

⑥ 多彩な公共交通の維持

デマンド交通やコミュニティバスなどの新たな公共交通を導入するとともに、既存バス路線やタクシーなど町内に従来からある公共交通機関も最大限に生かしながら、町内の移動の充実を図っていく。目指すべきは新たな公共交通、既存路線バス、タクシーなど多彩な公共交通が町内にあり、住民は必要に応じて、これらの公共交通機関を選択できるような環境をつくっていくことである。このことにより、公共交通だけで住民の生活がしやすくなり、また町外からも訪れやすくなる。利便性を高め、さらに使いやすさをPRする広報活動により利用を増やすことが多彩な公共交通の維持となっていく。

(2) 公共交通環境の整備

- ① 幹線道路はバス車両、生活道路はデマンド交通や小型バス車両の利用
- ② 最低でも1時間に1本運行
- ③ バス停留所環境の改善とバスを利用しやすくする工夫
- ④ 公共交通が通行できる道路整備



デマンド交通車両



三芳町の公共交通の将来像

(1) 町内移動の充実

- ① 公共施設や商業施設が集まっている藤久保地域へのアクセス
- ② 公共施設へは公共交通機関でアクセス
- ③ 総合病院へのバス停留所設置
- ④ 町外へのアクセス向上
- ⑤ 来町者の利便性向上

三芳野病院

みずは台駅、鶴瀬駅
全地域からアクセス

藤久保地域

(3) 公共交通への住民参画

- ① 住民が公共交通に携わる仕組みの検討

ハサール三芳

屋根や椅子を備えたバス停留所



多福寺

三芳町役場
イムス三芳総合病院

(5) 持続可能な公共交通システム構築

- ① 定期的なモニタリング
- ② 交通運行事業者との定期的な協議
- ③ 企業の協力の検討
- ④ 環境への配慮
- ⑤ 福祉有償運送の検討
- ⑥ 多彩な公共交通の維持

(4) 公共交通の利用促進

- ① 福祉バス券の見直し
- ② 町内の公共交通の周知、新規利用者の確保
- ③ 普及活動
- ④ 高齢者が運転免許証を返納しやすい仕組みづくり
- ⑤ 割安な乗車バスの検討

竹間沢行政拠点ゾーン

歴史民俗資料館

エスデシテイ所沢

1:10,000

「ぐるっと」活動総括

アドバイザー 板谷 和也

はじめに

未来創造みよし塾の開設以来、3年にわたった公共交通プロジェクトチームの活動も、今回の報告書を上梓することで一段落となる。3年間、研究員の入れ替わりはあったものの、庁内の研究員の方々も市民研究員の方々も総じてよく考え、よく議論し、そしてよく作業していただいた。このことを通じて、伝統的な市町村の事務分野ではない公共交通について、理解を深め具体的な施策につなげることができたのではないかと考えている。

研究方針とその総括

このプロジェクトを支援するにあたって私からアドバイスしたことのうち最も重要なことは、とにかくにも「事実を把握する」ことの重要性を知ってもらうことであった。他の多くの分野のように、これまで庁内で多くの経験が蓄積されているのであれば、制度その他の実態について担当者が多くの知見を持っているであろうが、これまでにほとんど施策らしい施策を打っていない分野では、まず対象がどうなっているか、そして他の市町村でどのような施策を行っているかなどの知識がほとんどないことが多い。そのため周囲の表層だけの真似をするに留まり、所期の目的が達成されていない市町村も少なからず見受けられる。特に公共交通では、「隣の町でコミュニティバスが走り出したが、うちの町にはないのか」「デマンド交通という優れたシステムを導入する町が多いようだが、うちでそういうものを導入することはできないのか」といった有力者の声に押され、中途半端な知識先行で施策が行われる事例が極めて多い。しかし残念なことに、それらの事例のほとんどは、住民の実際のニーズに合わないために利用が低迷したり、あるいは高額なシステムをそれと知らずに導入してメンテナンスに苦しんだりしている。

三芳町ではそうした先行の市町村の轍を踏まず、庁内の職員が自ら「研究」することで公共交通の実態を把握し、現実に即した施策を提案するという方向を目指すこととなった。その中で、一般的にはコンサルタントに委託して行うような調査も自らの手で行い、また有志の市民研究員の方々の貴重な知見と能力を活用して様々な分析を加えて、三芳の住民の交通行動と将来ニーズを把握することに多くの時間を費やしてきた。しかしこの活動を通じて、施策の数値的な根拠が得られたことは今後の町政にとって大変大きなプラスとなったのではないかと考える。この成果をもとに、三芳に必要な公共交通の姿についてコミュニティバスおよびデマンド交通の運行案として具体的なかたちを明示したこと、そしてそのうちのデマンド交通について来る2014年度に実験運行する目途が立ったのは、空理空論としての研究でなく、地に足の着いた政策研究としてこの

プロジェクトチームの活動が認められ役立ったということを示していると考え。

またこれに並行して、各地の事例を現地調査することで、その実態について正確に把握し、学ぶべき側面とそうでない部分について研究員それぞれが知見を得ることができたのも大きな成果と考える。加えて、三芳町が町として公共交通について考え、議論し、意思決定する場としての協議会ないし会議を組織することの重要性についても報告書の中で指摘し、これがプロジェクトチームの三年目となる 2013 年度に、実際に地域公共交通会議の立ち上げというかたちで具現化した。これもこのプロジェクトチームの取り組みが単に研究成果としてまとまったというだけでなく、実際の施策に役立ったといえ、この面でも大きな成果となったのではないかと考える。

最終的な提案内容は、三芳の長期的な方向性について言及するものとなっており、プロジェクトとしての提言ではあるものの、今後の地域公共交通会議ないし交通審議会での議論に活用可能な内容であると考えられる。事業者と行政の一番の違いは、前者は一年単位で利益を追求していかなければならないのに対し、後者は長期的なスパンで計画立案し政策を実行することができるということである。つまり行政の一番の役割は、長期的な視野で政策を実施することなのだといえる。このプロジェクトチームによる活動の成果が、この面で長期にわたり活用されることを強く希望する次第である。

研究員の努力

これらの成果は、各年度の研究員が他の業務ないし活動がある中で、公共交通を自らの問題と捉え献身的に時間を割いて作業し、主体的に議論に参加したことによって得られたものである。

未来創造みよし塾の特徴として市民研究員を採用し庁内とコラボレーションしていることが挙げられるが、神田順子氏と藤崎滋男氏には、三芳町在住の町民としての視点からきわめて有意義な意見をいただくとともにデータの処理などの活動でも大いにご尽力いただいた。また小林創氏にはバス事業者の実態について詳細に議論いただき、特に一年目と二年目の報告書に多々貢献いただいた。

そして庁内の研究員の方々は、本業激務の中できわめて大きな貢献をされた。鈴木秀昭氏と木村俊也氏には、長らくの都市・道路系業務で培われた専門的な知見をもとに、多々重要なお指摘をいただいた。また千明健吾、津留真由子、石崎香織、高田佑介、前田敬佑、滝澤司、柴田未来の各氏には、業務上の制約も大きい中で大いに努力いただき、報告書の水準を高めるうえで貴重な貢献をいただいた。

政策推進室の大野佐知夫副室長、吉田徳男氏、南雲玲氏、山崎陽介氏には実務との兼ね合いの中、必要な議論を引き出しつつ事務的なサポートも適時にしていただき、プロジェクトのスムーズな進捗をご支援いただいた。

そして、この三年間の成果は、ほぼ全ての時期において主体的・献身的な努力を重ね、強くプロジェクトを引っ張ってきた江田直也氏の活動なくしては成り立たなかったと

考える。この活動を通じて、政策研究の考え方とそれをもとにした施策展開について苦
労しながら学び、三芳の公共交通を背負って立つ人材が育ったことについて、アドバイ
ザーとして大変嬉しく思っている。

おわりに

今後の三芳の公共交通の方向性は、三芳町役場が如何にコーディネーターとして上手
に振る舞って施策を動かしていくかで定まっていくとって過言ではない。この活動に
よる成果を庁内で広く共有し、公共交通を自らの問題と捉えることで、積極的な施策を
多く打ち出していくようにしてほしいと心から願う次第である。

以 上

付属資料

付属資料 1 先進自治体視察研修

公共交通プロジェクトチームは、今後の公共交通を調査研究するにあたって、平成24年度25年度の2年間で7自治体への視察研修を行った。視察先としては、既にコミュニティバス、デマンド交通を導入した自治体であり、視察年度及び視察先の概要は下表のとおりである。

平成24年度視察研修		
コミュニティバス	東京都小金井市	小型バス車両（30人乗り程度）以外にもワンボックス車両（10人乗り程度）によりコミュニティバスを運行している自治体。
	東京都小平市	小型バス車両（30人乗り程度）以外にもワンボックス車両（10人乗り程度）によりコミュニティバスを運行している自治体。
デマンド交通	埼玉県北本市	埼玉県内でデマンド交通を運行している自治体。

平成25年度視察研修		
コミュニティバス	東京都西東京市	小型バス車両（30人乗り程度）によりコミュニティバスを運行している自治体。
	埼玉県戸田市	埼玉県内でコミュニティバスを運行している自治体。
デマンド交通	埼玉県寄居町	平成24年度に試行運転を実施し、平成25年度からデマンド交通を本格運行した自治体。
	群馬県太田市	停留所から停留所方式のデマンド交通を運行している自治体。

平成25年度視察概要

(1) 東京都 小金井市

CoCoバス・ミニ



車内の様子



バス停の様子



運行ルートの様子



①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。

②参考になった点

- ・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。

(2) 東京都 小平市

ぶるべー号



車内の路線図



バス停の様子



運行ルートの様子



① 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。

②参考になった点

- ・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。

(3) 埼玉県北本市

運行車両



①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19.84km²)
- ・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)

②参考となる点

- ・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。

(4) 東京都西東京市

運行車両



運行車両



屋根を備えたバス停



①特色

- ・運行ルートは、交通空白地域をしっかりと埋め、狭い道路にも路線を引いて駅と結んでいる。駅まで乗車する人が多数いた。
- ・運賃は導入当初は100円であったが、今年度150円への値上げを予定している。
- ・ゆっくり走るので、高齢者にとって揺れが少なく乗り心地が良い。
- ・バス停はこじんまりしているが、目につきやすく親しみを持たせた。また、バス停の表示に大きく番号が表示されていて分かりやすかった。

②参考となる点

- ・コミュニティバスの運行に際しては、道路運送法上の許可だけでなく、車両制限令にも注意を払わなければならない。そのため、運輸局だけでなく、警察とも連携を図る必要性がある。
- ・駅に停留所を設置することにより、一定数の利用者を確保することができる。
- ・バス停の設定にはある程度のスペースも必要であり、狭い道路では特に検討が必要である。
- ・運行による赤字補填を行政が行っているが、行政と運行事業者が意見交換を行い、適切な関係を保っている。

(5) 埼玉県戸田市

運行車両



駅のコミュニティバス乗り場の様子



屋根を備えたバス



バス停の様子



①特色

- ・運賃は100円で、狭い道路にも路線を引いて、駅と結んでいる。
- ・既存のバス路線を考慮してルートを設定している。
- ・バス停の表示がコースにより色分けされ、番号が表示され分かりやすかった。
- ・「tocoサポーター」という制度を作り、意見収集やバス停の美化に取り組んでいる。

②参考となる点

- ・実際に乗車してみて、かなり狭い道路を運行しており、コミュニティバスの潜在能力の高さを感じることができた。
- ・大型マンションの前など利用者が多そうな場所にバス停を設置していた。
- ・駅に停留所を設置することにより、一定の利用者を確保することができる。
- ・駅のロータリーにコミュニティバスの停留所を整備し、市の玄関口となっている。

(6) 埼玉県寄居町

運行車両



運行車両



①特色

- ・運賃は300円で、セダン型のタクシー車両3台を用いて全町を対象に運行している。
- ・利用者の自宅と共通の乗降場を結ぶ運行を実施している。共通の乗降場については、表示をせず、利用者のニーズや周辺環境に合わせて乗降場の追加、変更を容易にできるようにしている。
- ・運行業務はタクシー業者に委託し、予約業務は社会福祉協議会に委託している。
- ・デマンド交通で1人を運ぶ経費は、約1,245円である。
- ・乗合率は1.3人である。

②参考となる点

- ・デマンド交通の利用者は高齢者が多いので、駅への利用よりも病院への利用が多い。
- ・乗合率がさほど高くないことを見越して、セダン型車両を用いてデマンド交通を運行している。
- ・運行車両がセダン型のタクシー車両であるため、コミュニティバス導入に比べて、車両制限令による道路と車幅の関係をそれほど考える必要がなく、運行できる道路が多い。

- ・既存のタクシー車両と競合しないように、運行時間を制限したり、「ドア to ドア」のサービスではなく、「ドア to 乗降場」の形式としている。

(7) 群馬県太田市

運行車両



運行車両



①特色

- ・市内全域を対象とし、共通乗降場と共通乗降場を結ぶデマンド交通である。利用料は1回100円となっている。
- ・10人乗りのワンボックスを利用している。
- ・利用に際しては利用制限しており、65歳以上の住民のみ利用ができる。そのため、妊婦や高校生などはこのサービスを利用することができない。
- ・運行及びオペレーション業務はタクシー事業者が行っている。
- ・1日100件ほどの利用があり、今後も増加傾向とのことであった。

②参考となる点

- ・タクシー事業者との競合を避けるため、また車や自転車が乗れないなど本当に公共交通が必要な方が利用できるように、年齢制限を設けている。
- ・市内全体の公共交通は、デマンド交通が全て担うというスタンスではなく、利用制限を設けるなどして、他の自治体内の公共交通機関（タクシーやバスなど）との競合を避け、他の公共交通機関を補う交通手段と位置付けている。
- ・運賃については、全額運行事業者にいくようにして、運行事業者に利用者増加のインセンティブを与えている。

付属資料2 町内各種団体へのヒアリング

町内の公共交通の現状を明らかにするため、平成24年度・25年度に町内各種団体に対してヒアリングを実施した。

公共交通プロジェクトチームは、今後の公共交通を調査研究するにあたって、平成24年度・25年度に町内各種団体に対してヒアリングを実施した。

(1) 平成24年度ヒアリング

		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	職員(通勤)	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	みずほ台系:500～600人/月 東所沢系:300人/月
	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	

三芳野病院バス



イムス三芳総合病院バス



淑徳大学バス



(2) 平成 25 年度ヒアリング

ヒアリングの目的

- ・全町アンケートだけでは分からない町民の動きを知る
- ・公共交通の将来像を見据え町内のどことどこを結ぶか
- ・公共交通について、どの程度のサービスレベルを望むか

①三芳町区長会

【開催日】平成 25 年 11 月 1 日（金曜日）

【場 所】竹間沢公民館

【主な意見】

- ・運賃に関しては、町の財政も考え受益者負担の観点からの考慮が必要である。

②三芳町老人クラブ連合会役員会

【開催日】平成25年12月3日（火曜日）

【場 所】藤久保公民館

【主な意見】

- ・現在のバスは交通空白時間帯がある。
- ・地域によっては家族が送迎している。
- ・自転車や歩いた方がいい。
- ・新たな公共交通を入れる場合は、分かりやすい案内をしてもらいたい。
- ・現在のバスは時間どおりに来ない。10～20分バスが遅れる時もある。
- ・新たな公共交通を入れる場合は、仕組みを簡単にしてもらいたい。
- ・新たな公共交通を入れることにより民業を圧迫しないか。

など

老人クラブ連合会役員会でのヒアリングの様子



③三芳町民生委員・児童委員協議会

【開催日】平成26年1月24日（金曜日）

【場 所】三芳町総合体育館研修室

【主な意見】

- ・現在のバスは交通空白時間帯がある。具体的には11時台、16時台にバスがこない。
- ・70歳以上の高齢者にバス券を配布しているが、バス停まで歩いていられない独り暮

らしの高齢者もいる。

- ・所沢の防衛医大などに行くことができない。
- ・藤久保第1区などでは車両を小さくしてどこでも走っていけるものを作ってもらいたい（ミニバスを導入して欲しい）。
- ・上富、北永井などではふじみ野市のサティやビバホームに買い物に行くことも多い。
- ・みよし台は、みずほ台駅などには徒歩で行けるが、役場やイムス三芳総合病院に行きづらい。
- ・イムス三芳総合病院のバスが上富も通ってくれるといい。

など

三芳町民生委員・児童委員協議会でのヒアリングの様子



付属資料3 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。

ここでは、平成25年度の研究において明らかとなった協議会等設置のメリットである規制の緩和について見ていく。

なお、本付属資料内においては、地域公共交通会議と法定協議会の両方を併せて指すものとして「協議会等」と表現する。

協議会等設置のメリット ー規制の緩和ー

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

(B) 事業計画の変更認可（道路運送法第15条）

(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

付属資料4 試行運転の仕様書

コミュニティバス1案

- 1 委託業務の名称
三芳町コミュニティバス試行運転業務委託
- 2 目的
コミュニティバスの試行運転を行うための受託者を選定する公募型プロポーザルを実施するにあたり、業務内容の詳細について、この仕様書に定めるものである。
- 3 試行運転期間
平成26年9月から11月の3ヶ月間とする。
- 4 運行形態及び運行ルート
別紙ルート各所に停留所を設置し、定時定路線で本ルートを運行するものとする。
- 5 停留所
 - ・停留所については、町と協議のうえ運行事業者が設置するものとする。
 - ・停留所に設置する停留所標識については町が作成する。
- 6 運行ダイヤ
1時間に2本運行し、1日18本運行するものとする。
- 7 運賃
利用者から運賃は徴収しないものとする。
- 8 運行車両
 - ・7m以内のバス（乗客11名以上） 3台（うち1台は予備車とする）
 - 車両点検、修繕及び事故等に伴い、車両が利用できない場合は、予備車により代替運行を実施する。

- ・運行車両については、運行事業者が用意する。
- ・車両の両側面に試行運転であることが分かるマグネットシートを貼る。
- ・運行車両の維持管理は、運行事業者の責任において行う。

9 試行運転時間

試行運転時間：午前9時台～午後5時台

10 運行日

平日及び休日（試行運転期間は運休日は無しとする。）

11 道路運送法上の許可

本業務に必要な道路運送上の許可については運行事業者の負担で取得するものとする。

12 損害賠償

全ての車両が下記条件を満たす任意保険又は共済に加入する。

- ・対人保障 無制限
- ・対物保障 無制限
- ・人身傷害 無制限

13 運行記録の報告及び苦情の処理

運行業者は、毎日の利用者数、停留所ごとの利用者数、走行距離をまとめた報告書を作成し、町に報告するものとする。

苦情があった場合は、速やかに町に書面で報告するとともに、運行事業者の責任で苦情を解消するよう努めるものとする。

14 事故対応

試行運転に際して万が一事故が発生した場合は、運行事業者の責任で処理するものとする。

15 利用者アンケートの実施

本業務は試行運転であることに鑑み、利用者に対してアンケートを実施する。アンケート実施に際しては、運行事業者が利用者にアンケート用紙を交付し、回収するものとする。

16 利用促進

試行運転の住民への周知、利用促進のための事業については、基本的には町が行うものとするが、必要に応じて運行事業者もこれに協力するものとする。

1.7 事業継続

今回の試行運転は平成26年9月から11月の3ヶ月間で終了するものとする。試行運転後に利用者数、必要性、有用性、将来性などを町が総合的に勘案し、今後の事業を継続するか否かを決定する。

1.8 その他

- ・運行事業者は、事業の遂行に当たっては、安全管理を徹底するとともに、事故を未然に防止するよう努める。
- ・運行事業者は、事業を実施するに当たり公共交通の一つを担うという意識を持ち、利用者の立場にたった対応を心掛ける。
- ・運行事業者は、事業を実施するに当たっては、道路運送法、道路運送法施行令、道路運送法施行規則その他の関係法令及び通知等を遵守する。
- ・運行事業者は、業務上知り得た個人情報等を漏らしてはならず、適切に取り扱うものとする。
- ・運行事業者は、運転手及び本業務に携わる者に対し、事業実施上、必要な指導や教育を実施し、試行運転事業に支障を来さないよう万全を期すものとする。
- ・運行事業者は、事業実施するに当たっては、適切な労務管理を実施する。
- ・運行事業者は信義を重んじて誠実に事業の実施に取り組まなければならない。

コミュニティバス2案

- 1 委託業務の名称
三芳町コミュニティバス試行運転業務委託
- 2 目的
コミュニティバスの試行運転を行うための受託者を選定する公募型プロポーザルを実施するにあたり、業務内容の詳細について、この仕様書に定めるものである。
- 3 試行運転期間
平成26年9月から11月の3ヶ月間とする。
- 4 運行形態及び運行ルート
別紙ルート各所に停留所を設置し、定時定路線で本ルートを運行するものとする。
- 5 停留所
 - ・停留所については、町と協議のうえ運行事業者が設置するものとする。
 - ・停留所に設置する停留所標識については町が作成する。
- 6 運行ダイヤ
1時間に3本運行し、1日27本運行するものとする。
- 7 運賃
利用者から運賃は徴収しないものとする。
- 8 運行車両
 - ・ジャンボタクシー（乗客10名程度） 3台（うち1台は予備車とする）
車両点検、修繕及び事故等に伴い、車両が利用できない場合は、予備車により代替運行を実施する。
 - ・運行車両については、運行事業者が用意する。
 - ・車両の両側面に実証運行であることが分かるマグネットシートを貼る。
 - ・運行車両の維持管理は、運行事業者の責任において行う。

9 試行運転時間

試行運転時間：午前9時台～午後5時台

10 運行日

平日及び休日（試行運転期間は運休日は無しとする。）

11 道路運送法上の許可

本業務に必要な道路運送上の許可については運行事業者の負担で取得するものとする。

12 損害賠償

全ての車両が下記条件を満たす任意保険又は共済に加入する。

- ・対人保障 無制限
- ・対物保障 無制限
- ・人身傷害 無制限

13 運行記録の報告及び苦情の処理

運行業者は、毎日の利用者数、停留所ごとの利用者数、走行距離をまとめた報告書を作成し、町に報告するものとする。

苦情があった場合は、速やかに町に書面で報告するとともに、運行事業者の責任で苦情を解消するよう努めるものとする。

14 事故対応

試行運転に際して万が一事故が発生した場合は、運行事業者の責任で処理するものとする。

15 利用者アンケートの実施

本業務は試行運転であることに鑑み、利用者に対してアンケートを実施する。アンケート実施に際しては、運行事業者が利用者にアンケート用紙を交付し、回収するものとする。

16 利用促進

試行運転の住民への周知、利用促進のための事業については、基本的には町が行うものとするが、必要に応じて運行事業者もこれに協力するものとする。

1.7 事業継続

今回の試行運転は平成26年9月から11月の3ヶ月間で終了するものとする。試行運転後に利用者数、必要性、有用性、将来性などを町が総合的に勘案し、今後の事業を継続するか否かを決定する。

1.8 その他

- ・ 運行事業者は、事業の遂行に当たっては、安全管理を徹底するとともに、事故を未然に防止するよう努める。
- ・ 運行事業者は、事業を実施するに当たり公共交通の一つを担うという意識を持ち、利用者の立場にたった対応を心掛ける。
- ・ 運行事業者は、事業を実施するに当たっては、道路運送法、道路運送法施行令、道路運送法施行規則その他の関係法令及び通知等を遵守する。
- ・ 運行事業者は、業務上知り得た個人情報漏らしてはならず、適切に取り扱うものとする。
- ・ 運行事業者は、運転手及び本業務に携わる者に対し、事業実施上、必要な指導や教育を実施し、試行運転事業に支障を来さないよう万全を期すものとする。
- ・ 運行事業者は、事業実施するに当たっては、適切な労務管理を実施する。
- ・ 運行事業者は信義を重んじて誠実に事業の実施に取り組まなければならない。

デマンド交通案

1 委託業務の名称

三芳町デマンド交通試行運転業務委託

2 目的

デマンド交通の試行運転を行うための受託者を選定する公募型プロポーザルを実施するにあたり、業務内容の詳細について、この仕様書に定めるものである。

3 試行運転期間

平成26年9月から11月の3ヶ月間とする。

4 試行運転におけるデマンド交通の運行形態

- ・事前に登録をした利用者（以下「登録利用者」という。）からの連絡に応じて運行するデマンド交通を実施するものとする。
- ・事前の登録業務の受付は町が行い、運行事業者はその情報を提供する。
- ・登録利用者の連絡に応じて、町内外各所に設置した共通乗降場から共通乗降場を運行する（共通乗降場については本仕様書5を参照）。
- ・乗客の乗降は共通乗降場のみとする。
- ・利用者の予約受付、配車手配などデマンド交通を実施するためのオペレーション業務については、本業務を受託した運行事業者が実施するものとする。
- ・運行事業者は、登録利用者からの利用を受け付け、予約状況が確定した後に、速やかに共通乗降場から共通乗降場間の運行経路を選定し、配車を行い、当該登録利用者に送迎時間等の連絡を行うこととし、円滑な運行を実施するものとする。
- ・運行事業者は、登録利用者の指定する共通乗降場に車両を配車し、指定された共通乗降場まで乗合ながら運行するものとする。

5 共通乗降場

- ・共通乗降場とは、町内の顕著な買い物施設、病院、公共施設、ライフバスバス停、郵便局、富士見市内の鶴瀬駅、みずほ台駅、ふじみ野駅のうち町が指定する場所とする。

- 6 試行運転時間及び予約受付時間
試行運転時間：午前9時台～午後5時台
予約受付時間：午前9時～午後5時
午前11時までの運行については、前日までに予約を受け付け、午前11時以降の運行については、利用2時間前までの予約を受け付ける。
- 7 運行日
平日及び休日（試行運転期間は運休日は無しとする。）
- 8 試行運転対象区域
三芳町内全域及び富士見市の駅周辺
- 9 運行車両
セダン型タクシー（乗客4名） 3台（うち1台は予備車とする）
車両の両側面に試行運転であることが分かるマグネットシートを貼る。
運行車両については、運行事業者が用意する。
- 10 運賃
登録利用者から運賃は徴収しないものとする。
- 11 道路運送法上の許可
本業務に必要な道路運送上の許可については運行事業者の負担で取得するものとする。
- 12 損害賠償
全ての車両が下記条件を満たす任意保険又は共済に加入する。
・対人保障 無制限
・対物保障 無制限
・人身傷害 無制限
- 13 運行記録の報告及び苦情の処理
運行業者は、毎日の利用者数、共通乗降場ごとの利用者数、走行距離をまとめた報告書を作成し、町に報告するものとする。
苦情があった場合は、速やかに町に書面で報告するとともに、運行事業者の責任で苦情を解消するよう努めるものとする。

1.4 事故対応

試行運転に際して万が一事故が発生した場合は、運行事業者の責任で処理するものとする。

1.5 利用者アンケートの実施

本業務は試行運転であることに鑑み、利用者に対してアンケートを実施する。アンケート実施に際しては、運転手が利用者にアンケート用紙を交付し、回収するものとする。

1.6 利用促進

試行運転の住民への周知、利用促進のための事業については、基本的には町が行うものとするが、必要に応じて運行事業者もこれに協力するものとする。

1.7 事業継続

今回の試行運転は平成26年9月から11月の3ヶ月間で終了するものとする。試行運転後に利用者数、必要性、有用性、将来性などを町が総合的に勘案し、今後の事業を継続するか否かを決定する。

1.8 その他

- ・運行事業者は、事業の遂行に当たっては、安全管理を徹底するとともに、事故を未然に防止するよう努める。
- ・運行事業者は、事業を実施するに当たり公共交通の一つを担うという意識を持ち、利用者の立場にたった対応を心掛ける。
- ・運行事業者は、事業を実施するに当たっては、道路運送法、道路運送法施行令、道路運送法施行規則その他の関係法令及び通知等を遵守すること。
- ・運行事業者は、業務上知り得た個人情報等を漏らしてはならず、適切に取り扱うものとする。
- ・運行事業者は、運転手、オペレーション業務に携わる者に対し、事業実施上、必要な指導や教育を実施し、試行運転事業に支障を来さないよう万全を期すものとする。
- ・運行事業者は、事業実施するに当たっては、適切な労務管理を実施する。
- ・運行事業者は信義を重んじて誠実に事業の実施に取り組まなければならない。