

三芳町地域公共交通計画

(案)

三 芳 町

令和 7 年 3 月

町長（会長）あいさつ

目次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景	1
1.2 計画策定の目的	1
1.3 計画の位置付け	2
1.4 計画の対象	3
1.5 計画の期間	3
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	4
2.1 地域の特性	4
2.1.1 人口動態	4
2.1.2 人の動き	8
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況	10
2.1.4 自動車保有状況	12
2.1.5 観光来訪者	13
2.2 地域公共交通の現状	14
2.2.1 既存の地域公共交通網	14
2.2.2 地域公共交通の利用状況	16
2.2.3 これまで町が行ってきた公共交通施策	19
2.3 町民アンケート調査等	29
2.3.1 町民アンケートの実施概要	29
2.3.2 主な調査結果	29
2.3.3 事業者ヒアリング調査	34
2.4 公共交通を取り巻く現状・課題の整理	35
2.4.1 視点別の現状・課題の整理	35
2.4.2 課題の整理	37
第3章 計画の基本方針と基本目標	38
3.1 計画の基本理念と基本方針	39
3.2 計画の基本目標	39
3.3 目指すべき将来像	41
3.4 三芳町に係る公共交通サービスの機能整理	42
第4章 目標達成に向けた施策	43
4.1 施策・事業の実施内容	43
4.2 重点プロジェクト	50
4.2.1 重点プロジェクト検討にあたっての考え方	50
4.2.2 重点プロジェクトに位置付ける施策	51
第5章 目標の評価指標と計画の進捗管理	52
5.1 目標の評価指標	52
5.2 計画の推進	54
5.2.1 推進・管理体制	54
5.2.2 進捗管理	54
5.2.3 多様な関係者との連携・協働・共創	54
参考資料	54
1 策定の経緯	55
(1) 策定体制	56
(2) 策定経過	57
2 用語説明	58

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景

近年、急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や地域公共交通を担う運転者不足の深刻化により、公共交通サービスの利用者、従事者ともに減少傾向にあります。また、働き方改革による「2024年問題」における乗務員不足や物価高騰に起因する人件費や燃料費等の上昇など、交通事業者を取り巻く環境が厳しい状況となり、その維持が大きな課題となっています。一方で、今後は高齢化により高齢者の運転免許証の自主返納が増加することや、人口減少が見込まれる中で核家族化の加速による家族の送迎の減少や車社会からの転換などにより、公共交通を取り巻く環境は大きく変化していくことが予想されます。こうした課題に対応していくため、広域アクセスの拠点となる鉄道駅と本町の居住エリアを公共交通でつなぐ基盤を維持し、まちづくりと連携した快適な住民生活を実現する必要があります。

本町の公共交通においては、隣接市を運行する東武東上線の鶴瀬駅、みずほ台駅へのアクセスが中心になっており、駅を起点とする民間路線バスが町内の交通を担っています。また、上富地域の一部や隣接市との境界部では、隣接市の地域を運行する路線バスを利用できるエリアもあります。この他に、町内外への移動手段として一般タクシーが運行しているほか、町内の事業所をはじめとする民間事業者には、鉄道駅への送迎バスを別途運行しているケースも多く見られます。

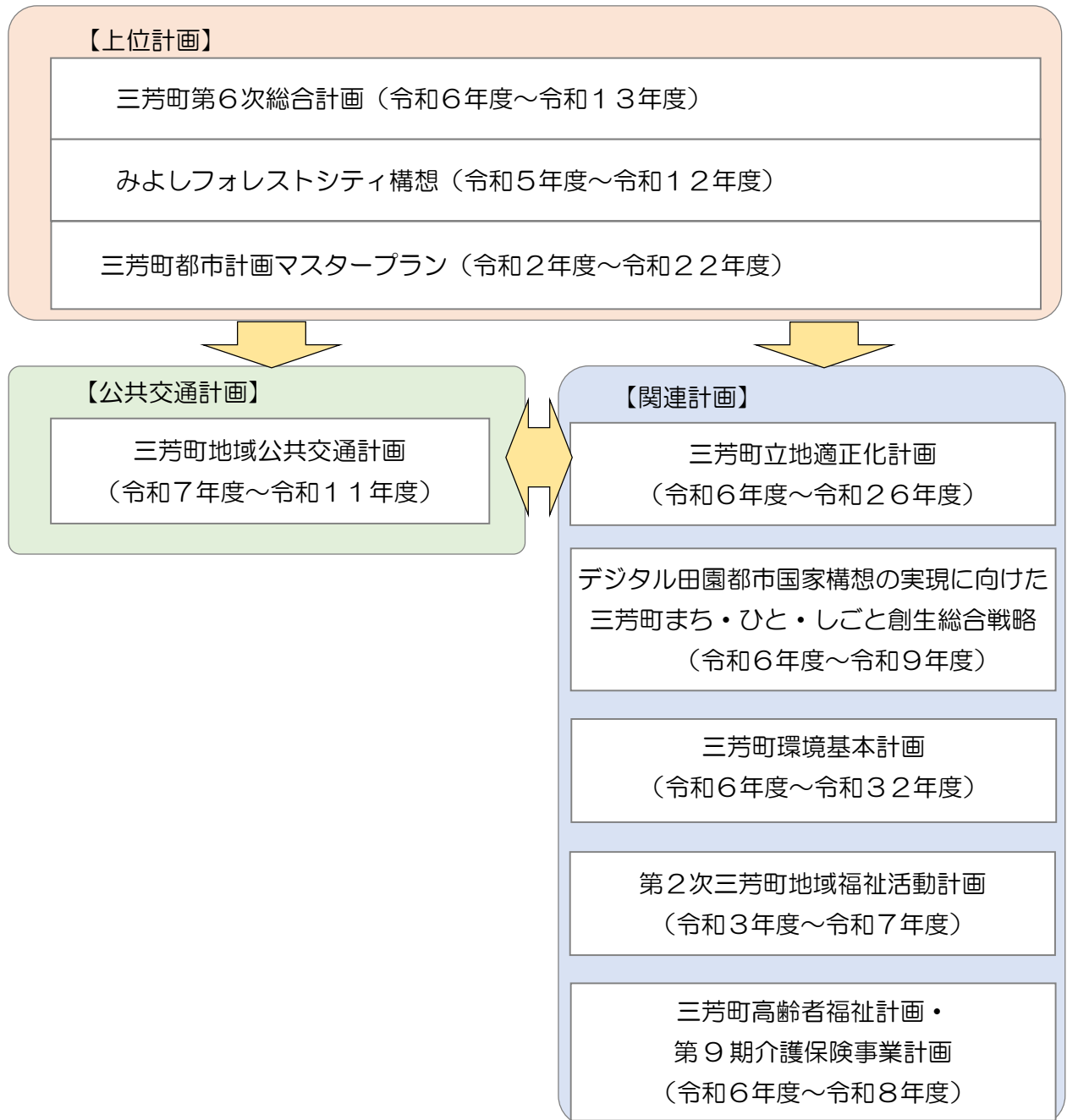
1.2 計画策定の目的

昨今の社会情勢への対応や、全国的な地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるため、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。ここでは、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者の協議・合意のもとでの運行体制の見直しや、新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員することが掲げられています。

こうした状況を踏まえ、行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本町にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープランとなる「三芳町地域公共交通計画」を策定します。

1.3 計画の位置付け

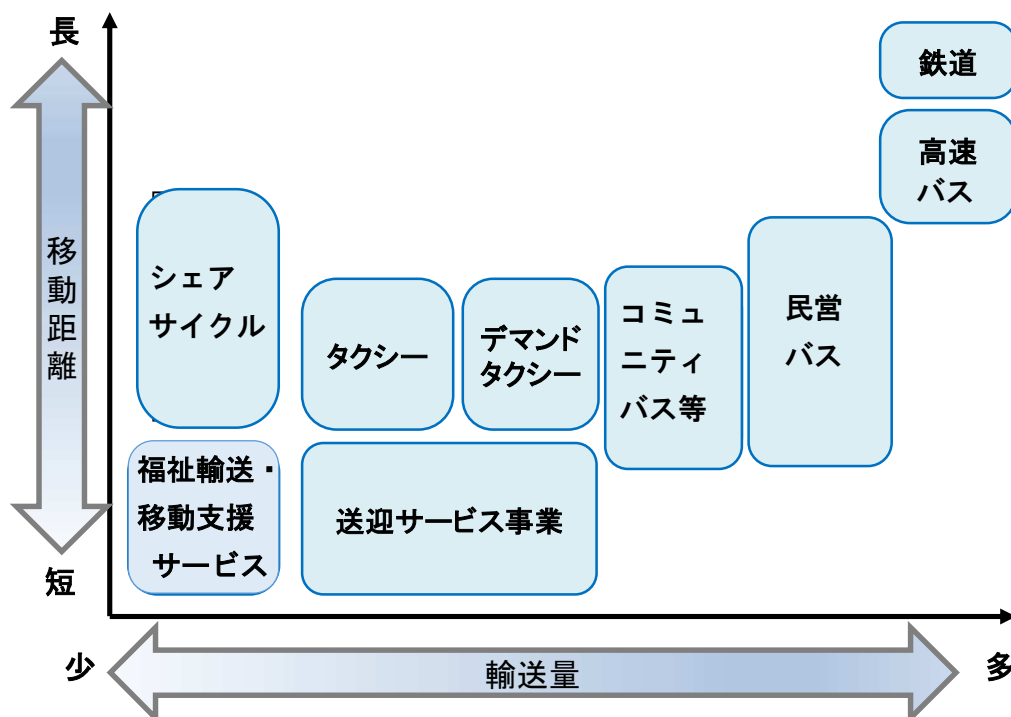
本計画は、上位計画の「三芳町第6次総合計画」、「三芳町都市計画マスタープラン」やその他関連計画などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための公共交通政策のマスタープランとして策定します。



1.4 計画の対象

本計画の対象区域は、三芳町全域とします。

また、本計画においては従来の公共交通サービスに加えて、送迎サービス事業など地域にある多様な輸送資源との連携、役割分担も含めて取り扱います。



1.5 計画の期間

本計画の期間は、令和7年度から令和11年度の5年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化等により、必要に応じて計画の見直しを行います。

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 地域の特性

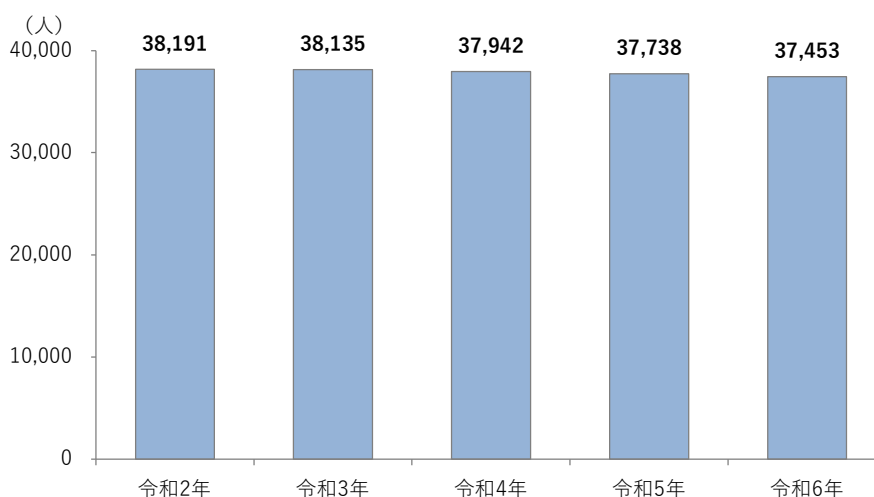
2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

本町の人口は、令和6年1月1日現在で約 37,500 人となっています。4年前の令和2年に比べて約 740 人減少しています。全国的に人口減少が加速する中で、都市近郊の減少傾向は緩いものの、本町でも減少傾向に入ってきた状況となります。

また、本町の世帯数は、令和6年1月1日現在で約 16,940 世帯となっています。4年前の令和2年に比べて約 400 世帯増加しており、令和6年の1世帯あたり人口は2.2人となっており、単身世帯の増加や核家族化により、高齢者の交通手段の確保が重要になると考えられます。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯あたり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

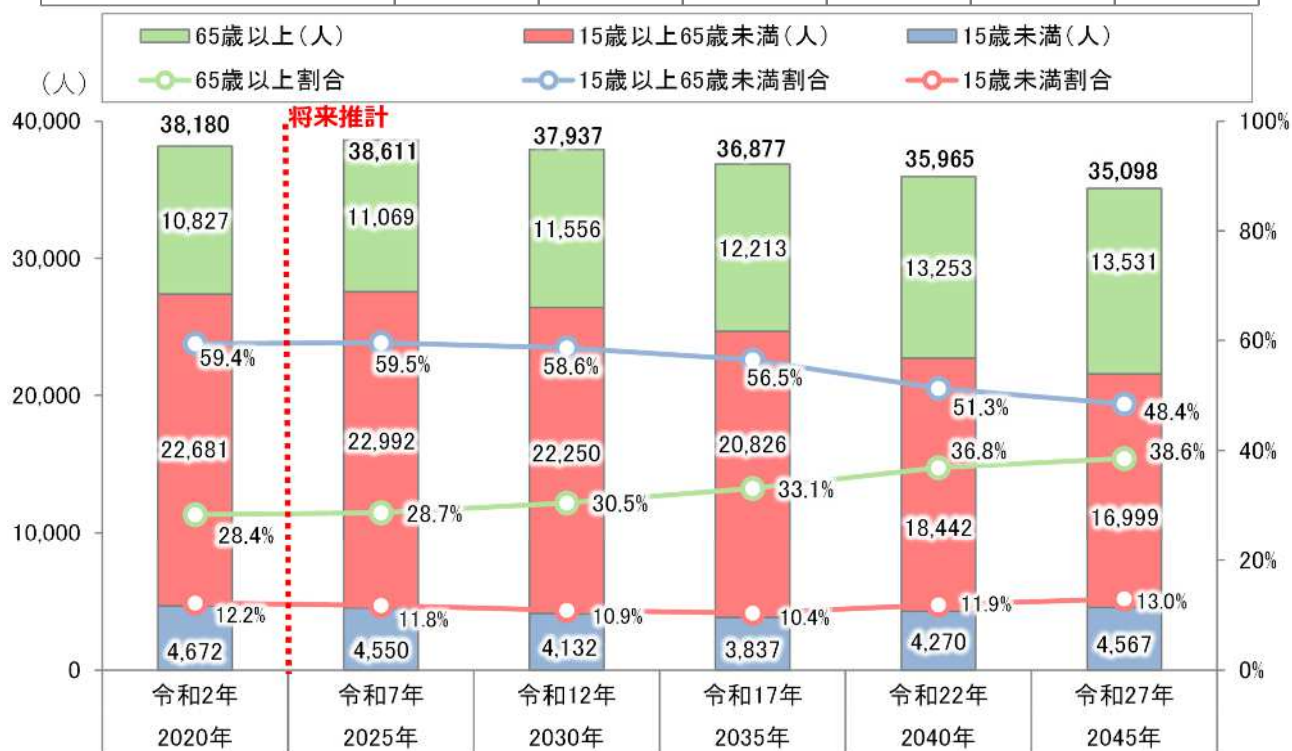
(2) 人口推計

三芳町人口ビジョンによる人口推計では、本町の人口は、令和2年の約 38,200 人から令和27年には約 35,100 人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の 12.2%から令和27年の 13.0%に増加を想定する一方で、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、59.4%から 48.4%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、28.4%から 38.6%に増加する見込となっており、今後も継続的に高齢化が進むことが想定されています。

■人口の推計（目標人口）

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満（人）	4,672	4,550	4,132	3,837	4,270	4,567
15歳以上65歳未満（人）	22,681	22,992	22,250	20,826	18,442	16,999
65歳以上（人）	10,827	11,069	11,556	12,213	13,253	13,531
総人口（人）	38,180	38,611	37,937	36,877	35,965	35,098
15歳未満割合	12.2%	11.8%	10.9%	10.4%	11.9%	13.0%
15歳以上65歳未満割合	59.4%	59.5%	58.6%	56.5%	51.3%	48.4%
65歳以上割合	28.4%	28.7%	30.5%	33.1%	36.8%	38.6%



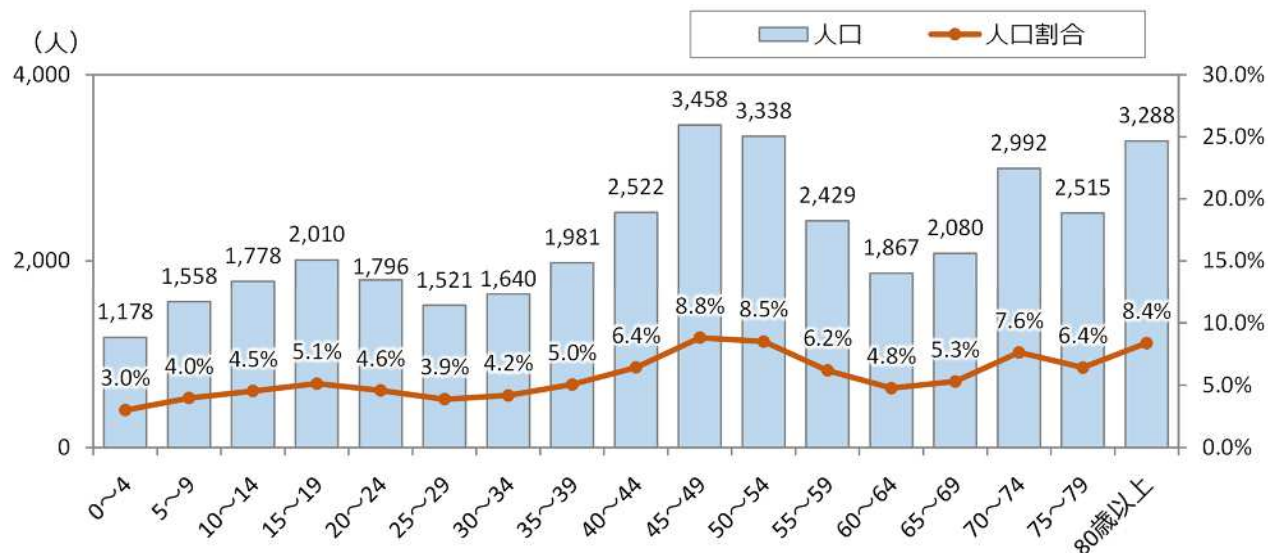
資料：三芳町人口ビジョン

(推計パターン2-③ 出生率向上・社会動態改善推計)

(3) 年齢別人口

令和6年1月1日現在の年齢別人口を見ると50歳代が約5,800人、40歳代が約6,000人と多くなっています。現在、65歳以上の人口は全人口の27.7%となっています。10年を境に65歳以上の分布が多くなることが予想でき、地域公共交通の利用形態は、通勤による利用から生活における利用へと大きな変化が訪れることが考えられます。

■年齢別人口



資料：住民基本台帳（令和6年1月1日現在）

(4) 地域別人口及び世帯数

令和5年12月末現在の地域別人口を見ると、藤久保地域が約 22,100 人と最も多く、次いで、北永井地域が約 6,400 人となっています。

人口の増減率をみると、上富地域における減少が大きく、令和元年から令和5年にかけて約 5%減少しています。その他の地域でも同様に減少傾向となっています。

また、高齢化率では、竹間沢地域が 23.7%と低い一方で、隣接するみよし台地域では 42.4%と高い状況もあり、地域ごとでの偏りを確認することができます。

■人口及び世帯数

		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	増減率 (令和元年- 令和5年)
上富地域	人口	3,227	3,155	3,137	3,094	3,060	-5.2%
	世帯数	1,448	1,441	1,451	1,457	1,459	0.8%
	1世帯当たり人口	2.2	2.2	2.2	2.1	2.1	-5.9%
北永井地域	人口	6,692	6,616	6,535	6,488	6,408	-4.2%
	世帯数	2,854	2,850	2,849	2,867	2,858	0.1%
	1世帯当たり人口	2.3	2.3	2.3	2.3	2.2	-4.4%
藤久保地域	人口	22,205	22,321	22,309	22,219	22,099	-0.5%
	世帯数	9,579	9,717	9,796	9,875	9,920	3.6%
	1世帯当たり人口	2.3	2.3	2.3	2.3	2.2	-3.9%
竹間沢地域	人口	4,156	4,121	4,079	4,086	4,034	-2.9%
	世帯数	1,705	1,721	1,714	1,736	1,740	2.1%
	1世帯当たり人口	2.4	2.4	2.4	2.4	2.3	-4.9%
みよし台 地域	人口	1,911	1,922	1,882	1,851	1,852	-3.1%
	世帯数	953	964	961	955	964	1.2%
	1世帯当たり人口	2.0	2.0	2.0	1.9	1.9	-4.2%

資料：統計みよし（各年12月末現在）

■年齢別人口

		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	高齢化率 (令和5年)
上富地域	15歳未満	291	275	254	250	250	
	15歳以上65歳未満	1,972	1,929	1,894	1,832	1,837	
	65歳以上	971	988	976	985	991	32.2%
北永井地域	15歳未満	872	819	761	726	673	
	15歳以上65歳未満	3,785	3,746	3,698	3,676	3,698	
	65歳以上	2,120	2,116	2,134	2,126	2,085	32.3%
藤久保地域	15歳未満	2,967	2,972	2,983	2,929	2,845	
	15歳以上65歳未満	13,255	13,356	13,346	13,377	13,338	
	65歳以上	5,889	5,955	5,991	5,993	5,987.0	27.0%
竹間沢地域	15歳未満	556	521	481	453	427	
	15歳以上65歳未満	2,729	2,695	2,666	2,669	2,695	
	65歳以上	908	925	953	963.0	970	23.7%
みよし台 地域	15歳未満	132	124	136	125	128	
	15歳以上65歳未満	950	992	983	941	943	
	65歳以上	796	812	807	803	787	42.4%

資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）

2.1.2 人の動き

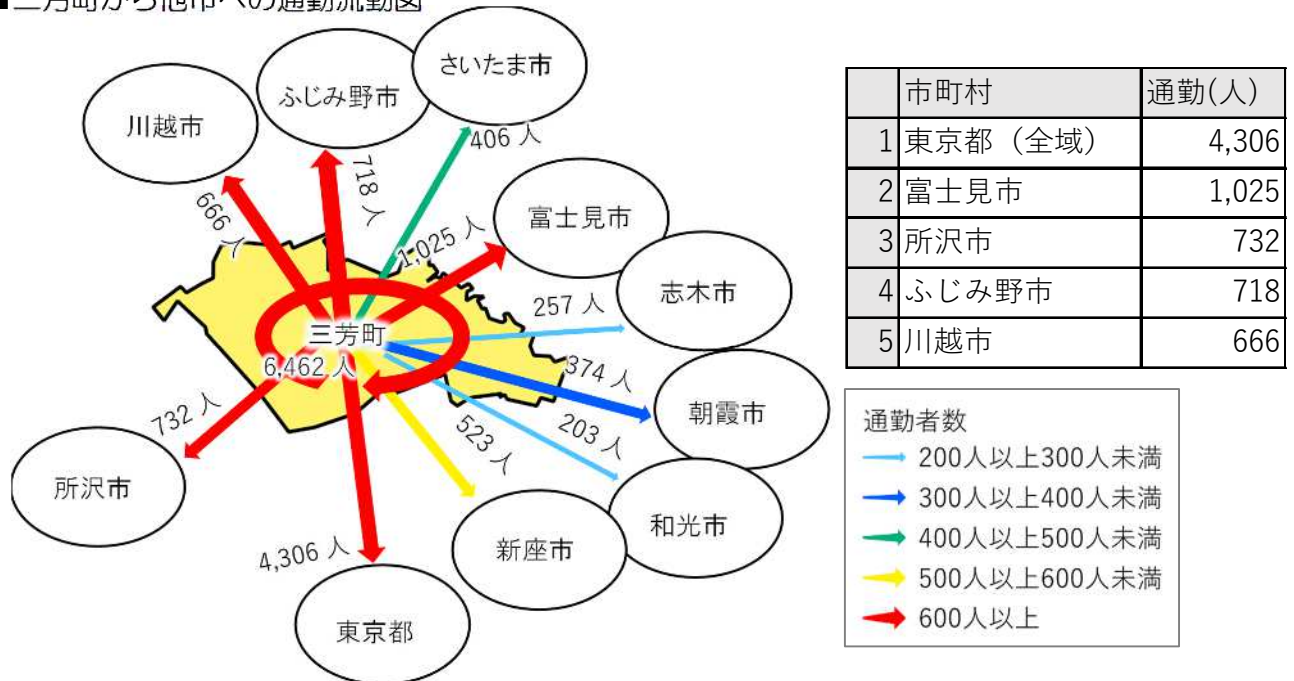
(1) 通勤流動

本町は東京の通勤圏として宅地開発が進んできた一方で、首都圏における事業所の立地が多いという特徴があります。

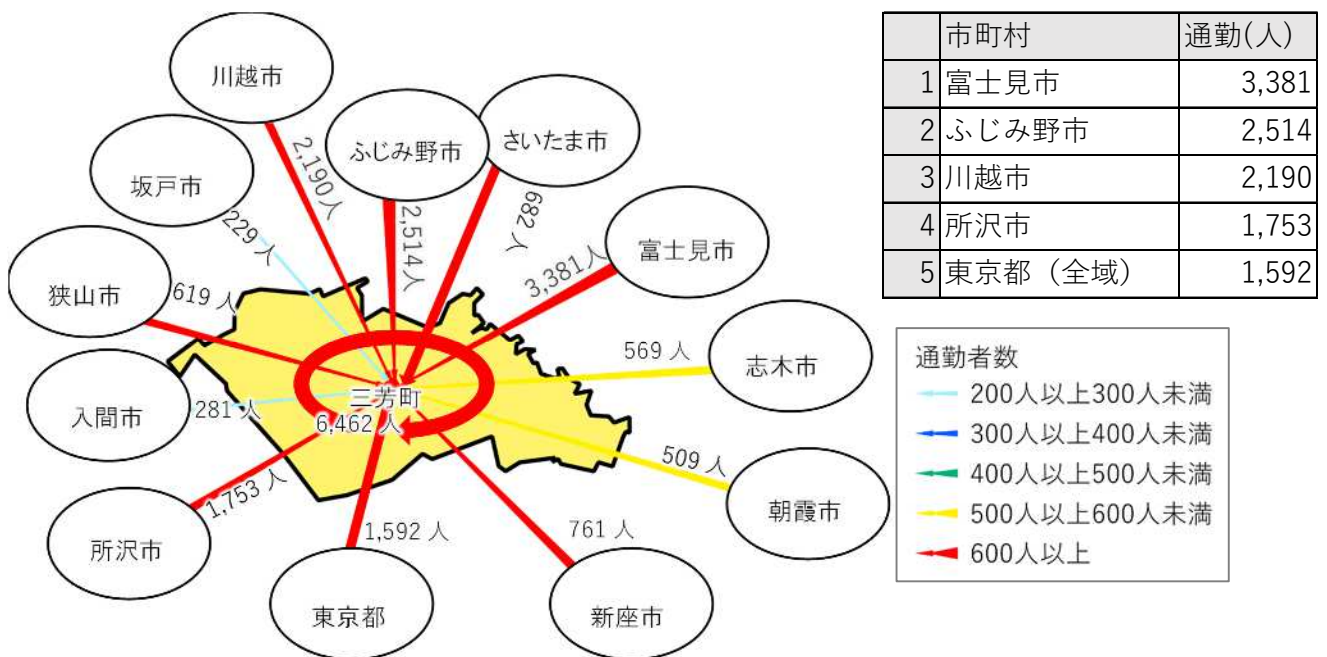
こうした特徴のもと、町内に通勤している人が最も多く 6,462 人となっています。

町外への通勤では、都心へ向かう人が多いほか、富士見市（1,025 人）、所沢市（732 人）、ふじみ野市（718 人）が多くなっており、近隣市への流動も一定数みられます。

■三芳町から他市への通勤流動図



■他市から三芳町への通勤流動図



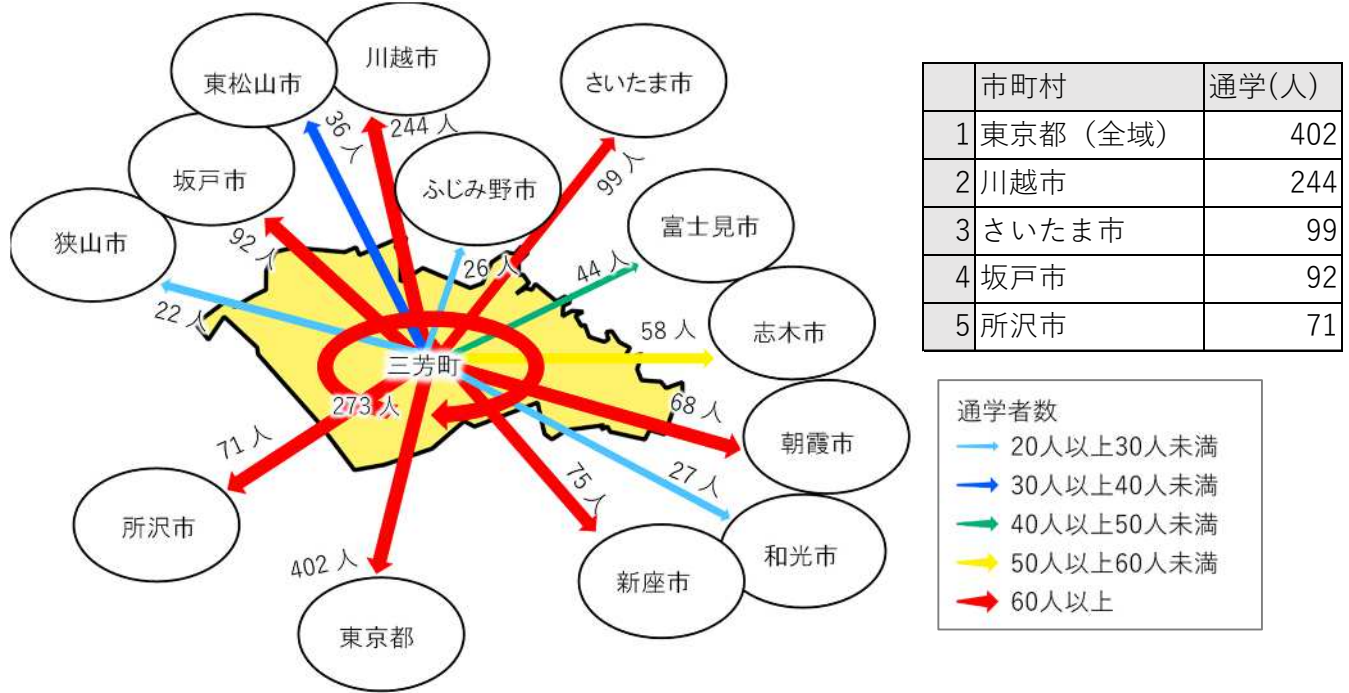
資料：国勢調査（令和2年）15歳以上就業者

(2) 通学流動

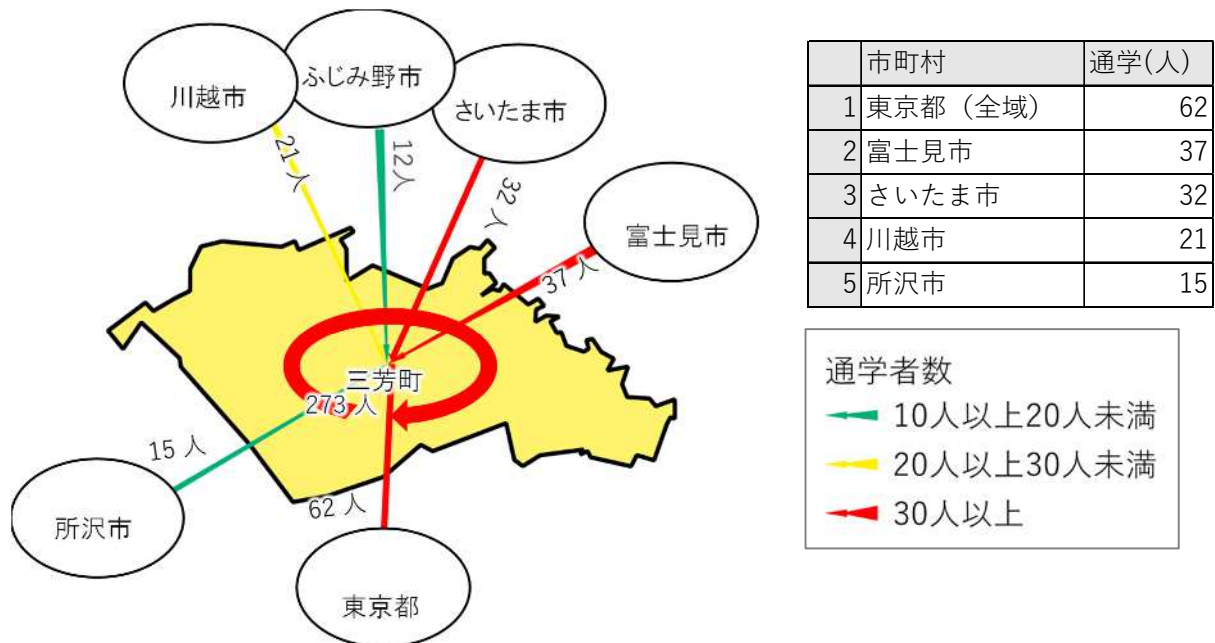
15歳以上の通学者としては、本町には高校がないため、町外への移動が多い状況となります。また、町内に大学が1校あることによる通学者や町外の大学への通学者の流動が含まれてくるものとなります。

そのような中で、町外への通学をみると、東京都に通学している人が最も多く402人となり、次いで川越市(244人)、さいたま市(99人)が多くなっています。

■三芳町から他市への通学流動図



■他市から三芳町への通学流動図



資料：国勢調査（令和2年）15歳以上通学者

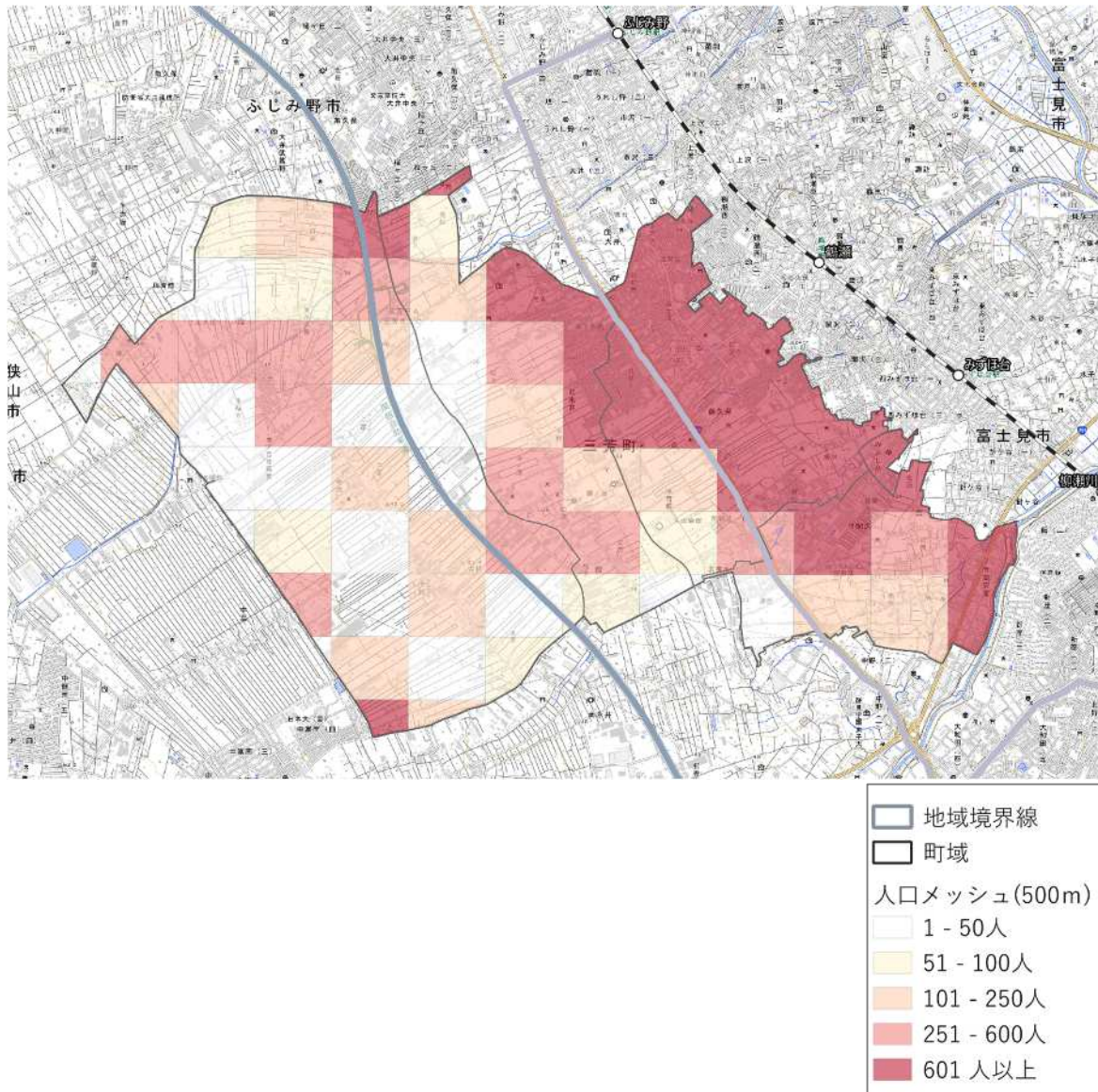
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況

(1) 概観

人口分布をみると、藤久保地域・みよし台地域・竹間沢地域といった、東武東上線沿線に比較的近いエリアに人口集積が多くみられます。

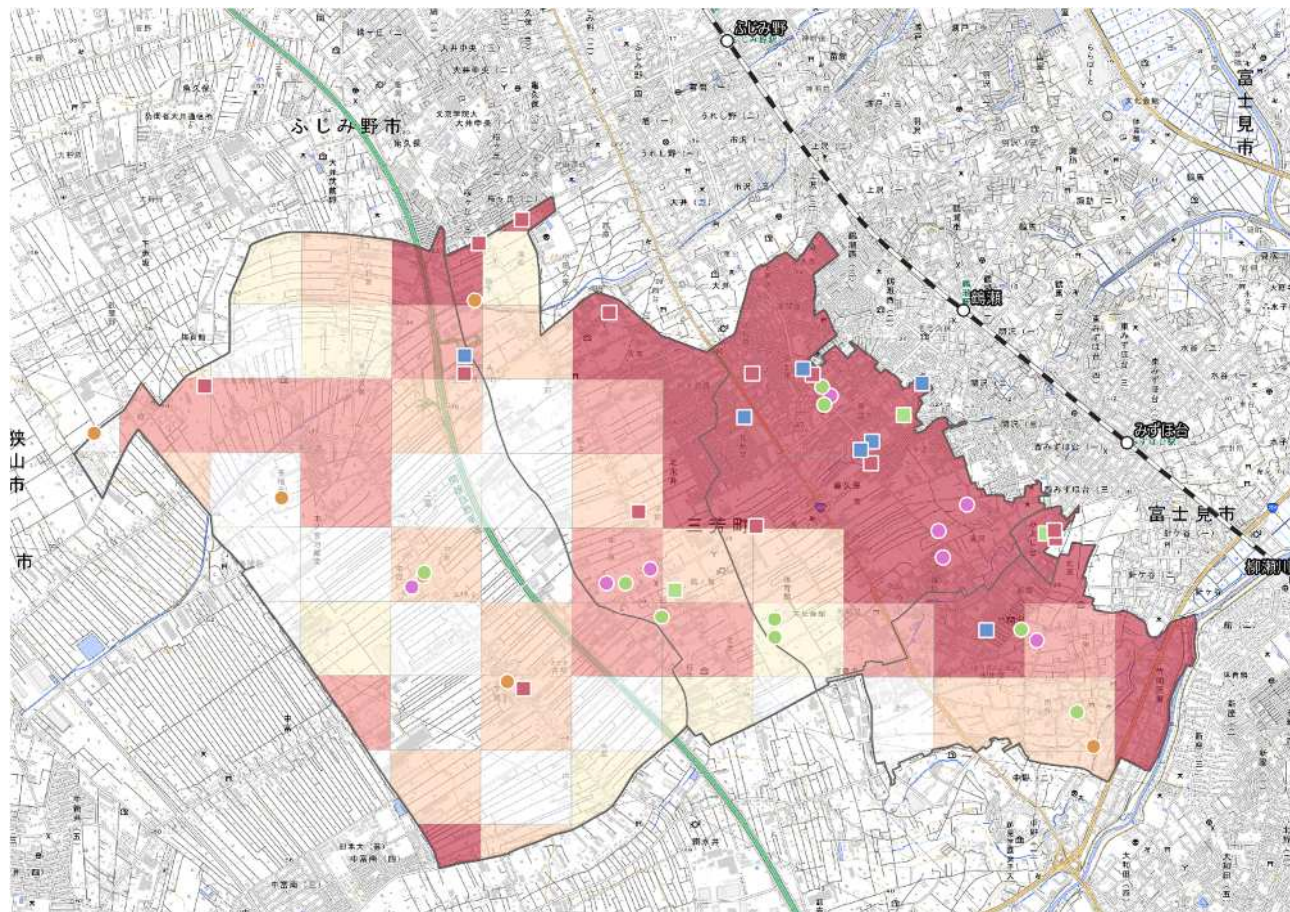
その他、所沢市境、ふじみ野市境、上富地域北部の住宅地、三芳小学校周辺にも一定程度の人口集積がみられます。

■人口分布状況



生活利便施設の立地状況をみると、買い物をする商業施設は人口が集積する藤久保地域に立地が多くなっています。病院の立地も同様の傾向はありますが町内全域に分布しています。一方、観光施設は上富地域に点在している状況となります。

■施設等の立地状況



施設	人口メッシュ(500m)
■ 大規模小売店舗等	□ 1 - 50人
■ 医療施設	□ 51 - 100人
■ 郵便局	□ 101 - 250人
● 公共施設	□ 251 - 600人
● 教育施設	□ 601人以上
● 観光施設	
○ 鉄道駅	
— 鉄道路線	
□ 町域	
□ 地域境界線	

2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和6年3月末現在で約 16,800 台となっています。4年前の令和元年に比べて、約 190 台増加しています。

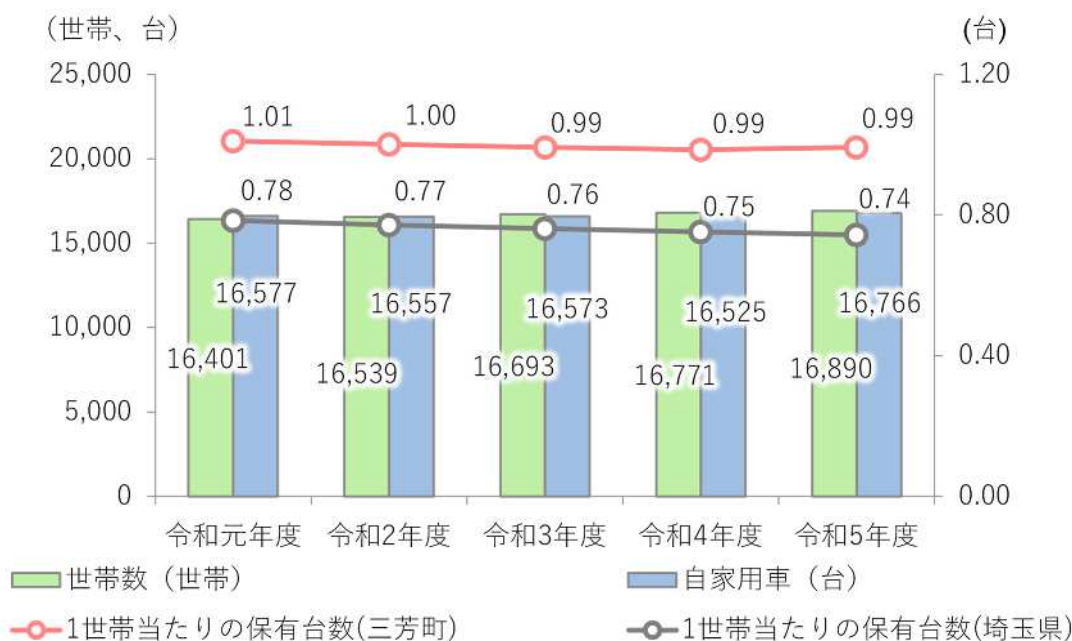
1世帯当たりの自家用車保有台数は、世帯数の増加に応じて経年的な減少が見られ、令和6年3月末現在で0.99台となっています。これは埼玉県全体の数値よりも多く、県内他市町村の中では自家用車の保有率が高い傾向となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年度3月末現在）

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年度3月末現在）

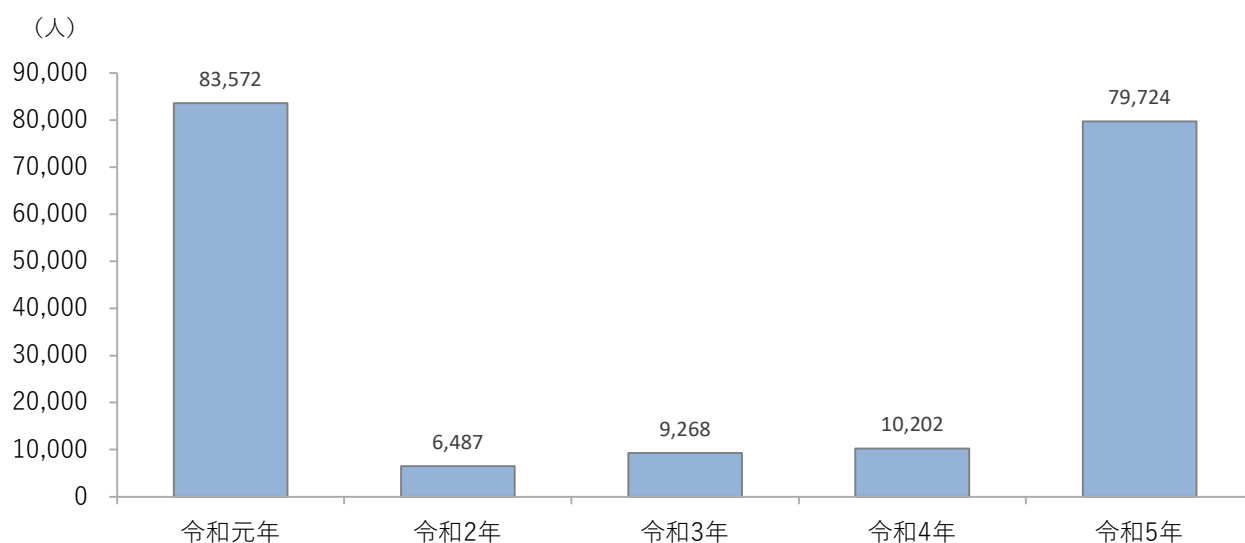
2.1.5 観光来訪者

観光入込客数は、本町では公共施設における来館者や町が主催するイベント開催による来場者を対象として、令和5年時点では約8万人となっています。

コロナ禍ではイベントの中止等により激減したものの、収束に伴いイベントが再開されてきた結果、令和5年の数値はコロナ禍以前の令和元年とほぼ同じ数値まで回復しています。また、観光入込客数調査に含まれていない民間の観光資源も含めた場合には、来訪者は10万人以上にのぼるものと考えられます。

今後、世界農業遺産の認定やガーデンツーリズムの登録により、さらに数が伸びていくと思われることから、来訪者にとって利用しやすい移動手段を拡充させていく必要があります。

■三芳町の観光入込客数の推移



資料：埼玉県観光入込調査報告書（各年12月末現在）



■三富新田



■多福寺

2.2 地域公共交通の現状

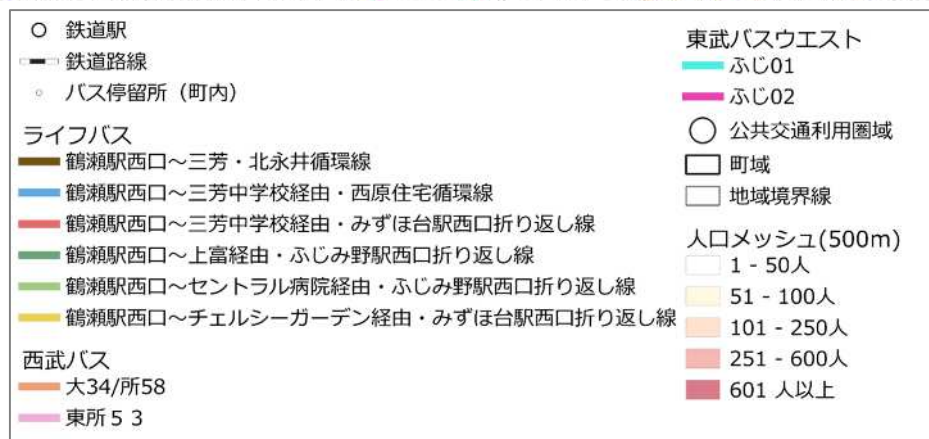
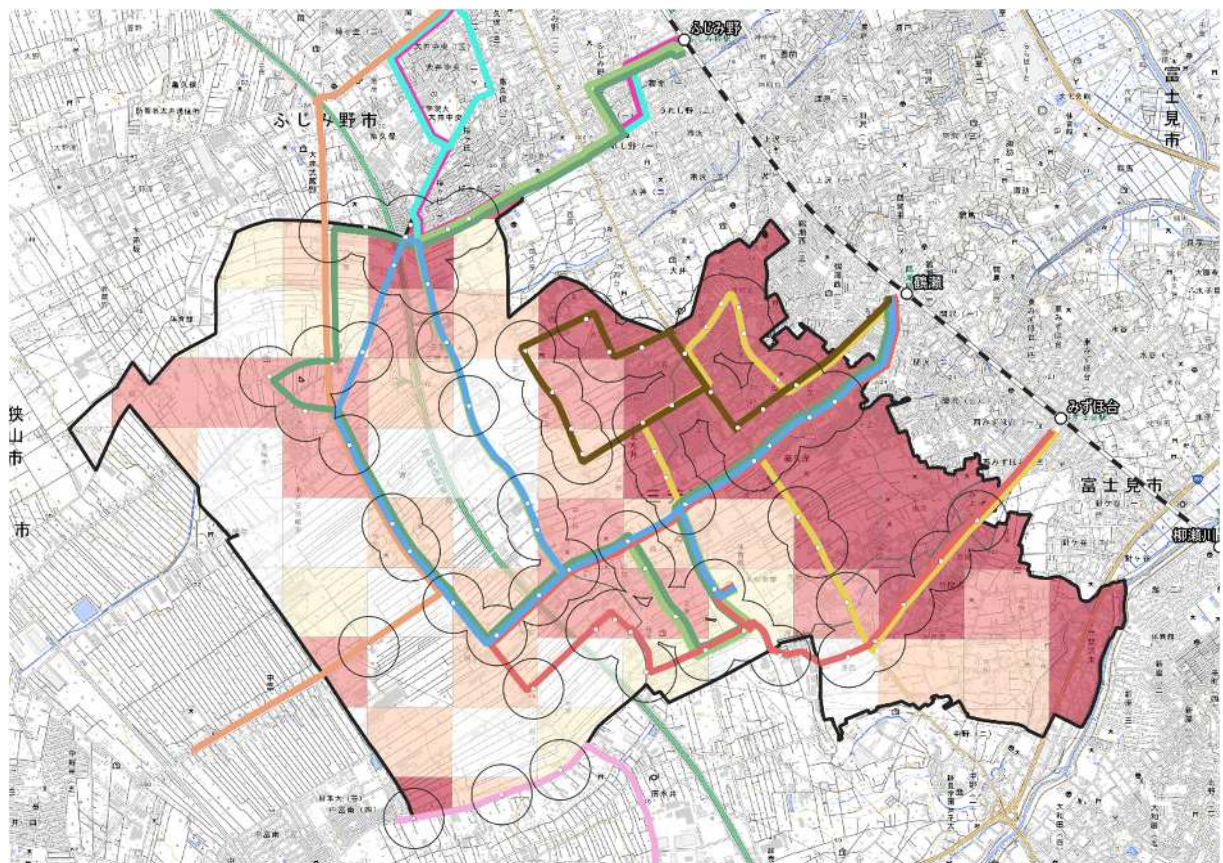
2.2.1 既存の地域公共交通網

町内を運行する路線では、町域の広範囲をカバーする主要な幹線としていずれも鉄道駅に接続する形で、近隣市へ乗り入れて運行しています。

藤久保地域の一部・上富地域の一部及び竹間沢地域の一部では、一定程度の人口集積がみられるものの、公共交通空白地域（バス停から 200m 以遠かつ鉄道から 800m 以遠の地域）が見られます。

鉄道及びバス交通が利用可能な人口は、約 25,100 人であり、全人口の約 66%となっています。（総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩 800m以内、バスについてはバス停留所から徒歩 200m 以内とした。）

■三芳町の町内の地域公共交通網



町内の公共交通では、町域の広範囲をカバーする主要な幹線として、(株)ライフバスによる民営路線バスが計6系統運行されています。一部地域でその他民営路線バスが5路線運行されています。そして町域全般を営業エリアとするタクシー事業者は6社あります。また、その他スクールバスや事業所による送迎サービス事業なども運行されています。

■三芳町の地域公共交通の運行概要

交通モード		実施主体	運行エリア	運行本数 (1日当たり)
路線バス	1 番線	(株)ライフバス	鶴瀬駅西口～ 三芳・北永井循環線	平日：26 便 休日：25 便
	4 番線		鶴瀬駅西口～三芳中学校経由・ 西原住宅循環線	20 便 (行きのみ 3 便・ 帰りのみ 4 便)
	5 番線		鶴瀬駅西口～三芳中学校経由・ みずほ台駅西口折り返し線	平日：12 便 休日：10 便
	6A 番線		鶴瀬駅西口～上富経由・ふじみ 野駅西口折り返し線	7 便
	6B 番線		鶴瀬駅西口～セントラル病院経 由・ふじみ野駅西口折り返し線	平日：2 便 休日：1 便
	8 番線		鶴瀬駅西口～チェルシーガーデ ン経由・みずほ台西口折り返し 線	平日：12 便 休日：11 便
	大 34	西武バス (株)	所沢駅東口 ～大宮駅西口	平日：1 便
	所 58		所沢駅東口 ～上福岡駅西口	平日：4 便 休日：5 便
	東所 53		東所沢駅～ エステシティ所沢	平日：1 便
	ふじ 01	東武バス ウエスト (株)	ふじみ野駅西口 ～ふじみ野駅西口	平日：50 便 休日：41 便
ふじ 02	ふじみ野駅西口 ～上福岡駅東口		平日：4 便 休日：1 便	
タクシー	三和富士交通(株)、ダイヤモンド交通(株)、鶴瀬交通(株)、 東上ハイヤー(株)、(有)みのり交通			

2.2.2 地域公共交通の利用状況

(1) ライフバス

1) 利用者の推移

年度別輸送人員について、令和2年度は令和元年度と比較して、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したものの、令和3年度から増加に転じ、令和元年度の水準に戻りつつあります。

■ライフバスの年度別輸送人員の推移

※令和3年度より7番線休止・8番線開通



資料：事業者提供情報（各年度末現在）

(2) 東武バス

1) 運行状況

東武バスウエスト(株)では、ふじみ野駅を起点にふじみ野市南部を循環するふじ 01、ふじ 02 系統を運行しており、南端のふじみ野高校前～西原住宅入口では、三芳町との境界線上を運行しています。日中では 1 時間に 2～3 本が運行されており、町の北端における鉄道駅アクセスに利用されています。

■ふじ 01・ふじ 02 始発停留所時刻表

時	平日	土曜	日曜・祝日
05			
06	11 28 39 49	17 36 53	17 36 53
07	12 24 35 48	12 34 56	12 34 56
08	03 16 28 [※] 40 55 [※]	20 40	20 40
09	05 26 50	02 26 43 [●] 48	02 26 43 [●] 48
10	10 33 [※] 52	08 31 53	08 31 53
11	10 35 53 58 [●]	13 30 54	13 30 54
12	12 35 57	14 38	14 38
13	21 41	01 22 44	01 22 44
14	03 23 48	06 31 52 [※]	06 31 52 [※]
15	12 33 [※] 55	14 52	14 52
16	21 42 57	34	34
17	12 25 35 49	23 40 55	23 40 55
18	05 26 40 55 ^コ	12 27 45	12 27 45
19	17 35	12 30 55 ^コ	12 30 55 ^コ
20	02 ^コ 23 41	12 40	12 40
21	04 26 49 ^コ	16 55	16 55
22	08 49 ^コ	30 ^コ	30 ^コ
23			
00			
01			
02			

※印=大井循環
●=イオン循環
※上=三芳町駅東口行
コ=さくら住宅(大井総合支所前経由)行

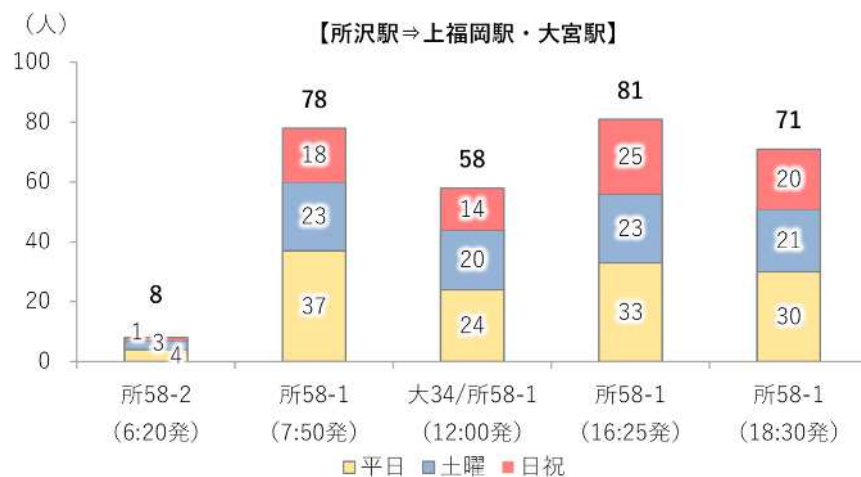
※ふじ 03 イオン循環は三芳町を通らない。
資料：東武バスウエスト(株)

(3) 西武バス

1) 利用者数

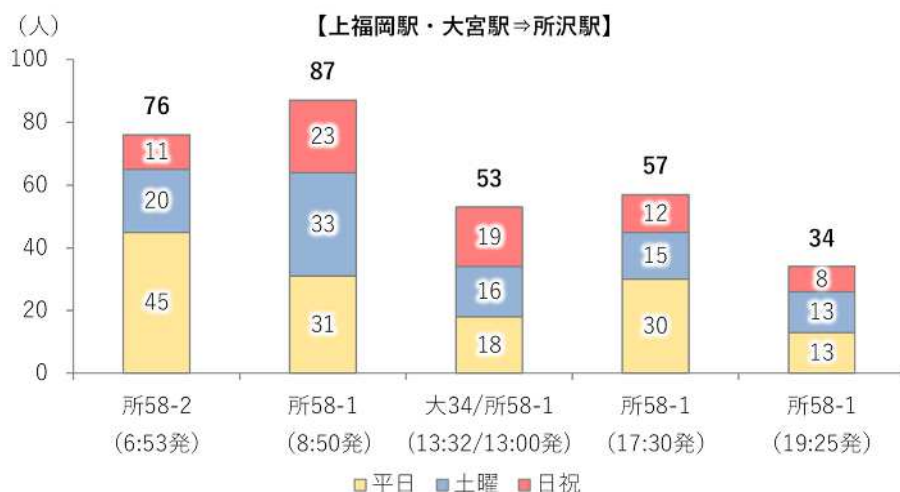
本町に係る系統の便別利用者数を見ると、いずれの便においても、平日の利用がやや多いものの、早朝便を除く時間帯では一定の利用が見られます。上富地域の県道56号線において西武バス(株)では、朝夕の通勤時間帯における所沢駅～上福岡駅間における運行に加え、所沢駅と大宮駅を結ぶ広域路線が1便運行しています。

■西武バス(三芳町経由路線)の1日当たりの便別利用者数



		所58-2 (6:20発)	所58-1 (7:50発)	大34 (12:00発)	所58-1 (12:00発)	所58-1 (16:25発)	所58-1 (18:30発)
時刻	所沢駅東口	6:20 (注)	7:50	12:00	12:00	16:25	18:30
	中西	6:23	8:07	12:18	12:17	16:42	18:47
	八軒家	6:28	8:12	12:23	12:22	16:47	18:52
	上福岡駅西口	6:45	8:35	13:18	12:45	17:10	19:15
	大宮駅西口						

※ 着色部分は三芳町内区間
(注)中富(ふじみ野市)始発



		所58-2 (6:53発)	所58-1 (8:50発)	大34 (13:32発)	所58-1 (13:00発)	所58-1 (17:30発)	所58-1 (19:25発)
時刻	上福岡駅西口	6:53	8:50	13:32	13:00	17:30	19:25
	大宮駅西口						
	八軒家	7:03	9:00	14:12	13:10	17:40	19:35
	中西	7:08	9:05	14:18	13:15	17:45	19:40
	所沢駅東口	7:38	9:35	14:50	13:45	18:15	19:43

資料：西武バス(株) (令和5年6月の月間実績を基に算出)

2.2.3 これまで町が行ってきた公共交通施策

(1) デマンド交通実証運行

町内の交通弱者を対象とした交通政策の一環として、平成 26 年度～28 年度にわたって、一定期間の試行運転として運行されました。町内の移動手段確保を目的としたデマンド交通導入の有効性を検証したほか、住民の移動状況等を活用して、コミュニティバスの導入可能性、路線バスの再編等、町内の公共交通の活性化に向けた調査研究の一環として実施されたものです。

1) 運行内容

試行運転期間	<p>【平成 26 年度】 平成 26 年 9 月 1 日～11 月 30 日（土日祝含む・91 日）</p> <p>【平成 27 年度】 平成 27 年 7 月 27 日～平成 28 年 3 月 31 日 （土日祝・年末年始運休・165 日）</p> <p>【平成 28 年度】 平成 28 年 4 月 1 日～平成 29 年 3 月 31 日 （土日祝・年末年始運休・243 日）</p>																											
利用対象者	登録制（町内在住者であれば、誰でも登録・利用が可能）																											
運行形態	ミーティングポイント型																											
乗降場所数	<p style="text-align: right;">（単位：人）</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 26 年度</th> <th>平成 27 年度以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス停</td> <td>58</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>商業施設</td> <td>11</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>公共施設等</td> <td>9</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>病院</td> <td>7</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>集会所</td> <td>14</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>公園</td> <td>-</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>6</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>106</td> <td>181</td> </tr> </tbody> </table>		平成 26 年度	平成 27 年度以降	バス停	58	52	商業施設	11	29	公共施設等	9	18	病院	7	10	集会所	14	23	公園	-	33	その他	6	16	合計	106	181
	平成 26 年度	平成 27 年度以降																										
バス停	58	52																										
商業施設	11	29																										
公共施設等	9	18																										
病院	7	10																										
集会所	14	23																										
公園	-	33																										
その他	6	16																										
合計	106	181																										
運行時間帯	<p>【平成 26 年度】 9:00～18:00</p> <p>【平成 27 年度以降】 8:30～18:30</p>																											
運賃	300 円／回（未就学児は無料）																											
車両	セダン型車両																											
予約方式	専用回線での電話予約																											
予約受付時間帯	<p>【平成 26 年度】 8:00～16:00</p> <p>【平成 27 年度以降】 8:00～17:30</p>																											

2) 利用登録状況

年度ごとの登録者数では経年的に増加しており、運行期間が異なる影響もありますが、継続的な実証運行による認知度の向上と、運行時間帯の拡大や乗降場所の増設といった利便性の拡大の効果による部分も考えられたところです。

地域別の傾向を見ると、総登録者数の地域別割合では、人口分布と同様の分布で、地域を問わず一定の利用があったことが伺える一方で、地域ごとの60歳以上の割合を見ると、いずれの年度でも、みよし台地域の割合が高いことが伺えました。

■デマンド交通の登録状況

(単位：人)

		H26		H27		H28	
上富	登録者数（合計）	267		401		434	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		113	154	175	226	190	244
60歳以上	136		194		209		
北永井	登録者数（合計）	711		930		1,020	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		289	422	385	545	430	590
60歳以上	424		551		594		
藤久保	登録者数（合計）	1,775		2,574		2,836	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		755	1,020	1,090	1,484	1,199	1,637
60歳以上	1,022		1,453		1,603		
竹間沢	登録者数（合計）	330		506		559	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		140	190	218	288	237	322
60歳以上	161		247		274		
みよし台	登録者数（合計）	226		319		346	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		94	132	128	191	138	208
60歳以上	174		234		259		
不明	登録者数（合計）	6		4		4	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		3	3	2	2	2	2
60歳以上	6		4		4		
全体	登録者数（合計）	3,315		4,734		5,199	

3) 利用状況

① 利用者数

年度ごとの利用者数では、1日あたりの利用者数を見ると、平成26年度から27年度にかけては増加しているものの、平成28年度の運行ではやや減少しました。

また、いずれの地域でも利用者の4割以上が高齢者となっており、特にみよし台地域では8割以上を占めるなど、高齢者の移動手段として活用されていた様子が見受けられます。

■ デマンド交通の利用状況

(単位：人)

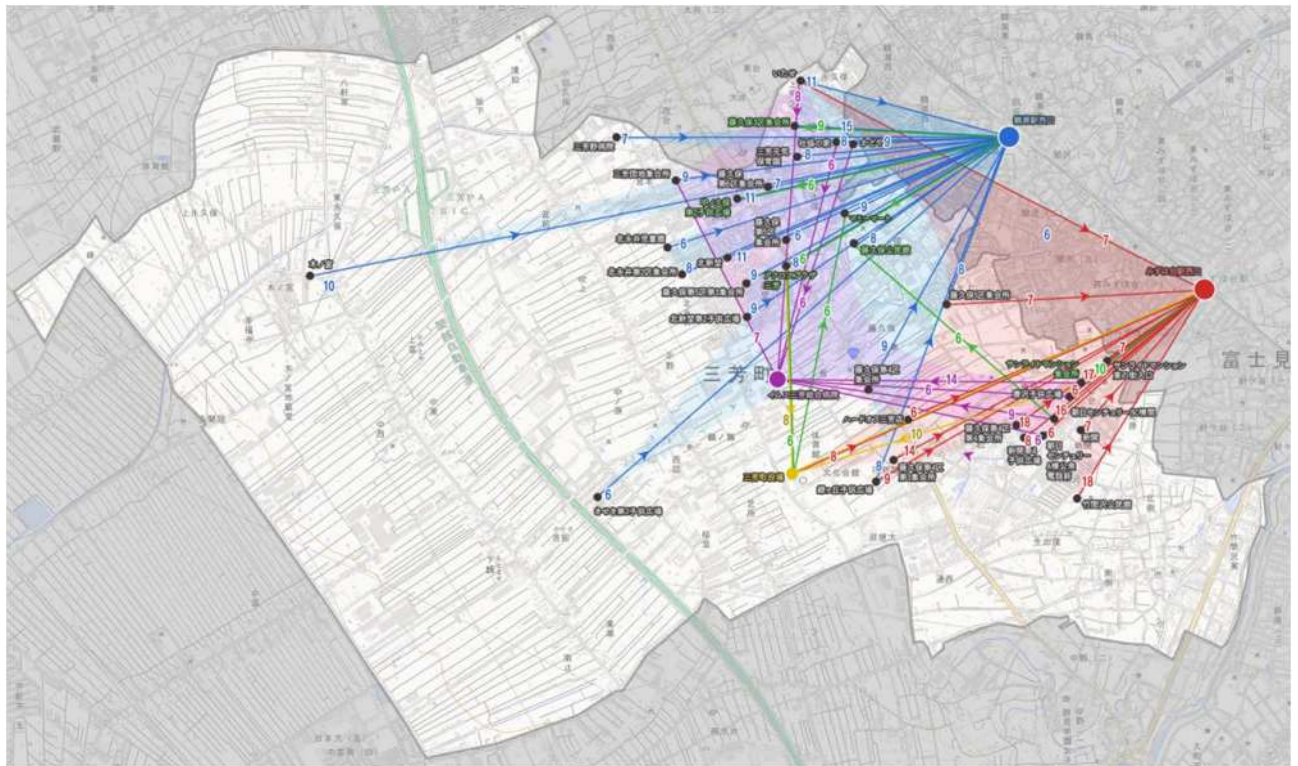
		H26		H27		H28	
上富	利用者数(合計)	25		48		63	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		6	19	10	38	18	45
	60歳以上(人数/割合)	14	56.0%	26	54.2%	35	55.6%
北永井	利用者数(合計)	49		115		127	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		8	41	29	86	37	90
	60歳以上(人数/割合)	27	55.1%	72	62.6%	81	63.8%
藤久保	利用者数(合計)	202		396		466	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		49	153	104	292	123	343
	60歳以上(人数/割合)	124	61.4%	257	64.9%	312	67.0%
竹間沢	利用者数(合計)	35		69		82	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		6	29	15	54	19	63
	60歳以上(人数/割合)	18	51.4%	36	52.2%	37	45.1%
みよし台	利用者数(合計)	30		55		66	
	男女比	男	女	男	女	男	女
		8	22	17	38	15	51
	60歳以上(人数/割合)	25	83.3%	44	80.0%	55	83.3%
全体	利用者数(合計)	341		683		804	
	1日あたりの利用者数	3.7		4.1		3.3	

※利用者数(男女及び合計)は年齢不詳も含む

② 利用場所分布

利用の多い停留所を見ると、北永井、藤久保、みよし台地域といった、既存路線バスと競合するエリアでの利用が多くありました。一方で、竹間沢地域のような公共交通空白地域や、上富地域のようなデマンド交通による利便性確保が望まれる地域での利用が見られない結果となりました。

■3年間で多く利用された共通乗降場



4) 実証運行の結果と得られた効果について

① 町内公共交通の充足（既存路線バスの補完）としての観点

本事業の結果	<ul style="list-style-type: none"> ・3年間における利用状況の傾向として、藤久保・北永井・みよし台地域といった、町内でも比較的鉄道駅が近く、路線バス便数も充実しているエリアを起点とした短距離利用が目立っている。
結果から見る本町の傾向について	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業におけるデマンド交通サービスは、既存路線バスでは賅えない移動ニーズに対応した交通として利用されたと考えられる。 ・路線バスでは対応できない地域内のワンマイル輸送や、路線バスの運行がない時間帯での移動、既存バス停留所以外からの移動といった移動ニーズへの対応を目的とする場合には、デマンド交通の導入は一定の効果が得られたと考えられる。
結果から見る本町の課題について	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合率が低いことから、継続的なデマンド交通の運行にあたっては、運行費用の削減など運行効率の改善については検討が必要である。

② 公共交通空白地補完として得られた効果について

本事業の結果	<ul style="list-style-type: none"> ・本町の公共交通空白地のひとつである竹間沢地域では、鉄道駅への移動手段として、他地域と比較しても一定の利用が見られた。 ・西側に広く公共交通空白地を有する上富地域では、他地域よりも利用が少なく、想定していた効果は得られなかった。
結果から見る本町の傾向について	<ul style="list-style-type: none"> ・竹間沢地域については、人口が少ないながらも一定の区域に密集しており、少ない乗降場所ながらも、各世帯から利用しやすい位置に停留所を設けることで、デマンド交通による移動利便性の確保は可能と考える。 ・上富地域での利用者数が奮わなかった点について、現状では自家用車利用が定着しており、デマンド交通への転換には至らなかったことが要因であると考えられる。
結果から見る本町の課題について	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業においては、乗降場所の位置や料金設定など、町域全域で一体的な導入となったため、地域ごとの特性に応じた対応は検討されなかった。 ・上富地域においては、乗降場所の多くが既存の公共交通利用圏域内に設定されたことで、公共交通空白地の利用者の移動手段とはなり得なかった可能性があることから、今後の検討においては、地域の公共交通空白地を補完する位置での乗降場所設置が必要と考える。

(2) 日本版 MaaS 実証実験 相乗りタクシーサービス「くるタク」実証実験

本実験は、公共交通の利便性向上を目的とし、アプリケーションを用いたタクシー（乗合タクシー）の配車システムを導入し、平時の医療や買い物等の移動・役務提供と、災害時の安心安全確保が実現できるシステムの実証を目指したものととなります。

1) 運行内容

実施期間	令和3年1月13日～6月30日
利用対象者	事前に送迎場所（住所）を登録し、タブレット端末を配布された高齢者及びアプリをダウンロードした住民
実施地域	1月13日～3月8日：竹間沢・みよし台・藤久保4区南部 3月9日～6月30日：町内全域
運行内容	<1月13日～3月21日> ・専用アプリ「くるタク」による予約制タクシーの配車 <3月22日～6月30日> ・専用アプリ「くるタク」による乗合タクシーの配車
乗降場所	・送迎場所に登録された場所 ・町内外の16箇所
運行時間帯	8:30～16:30
運賃	・1人あたり基準運賃 ⇒初乗り1.23km運賃500円+道のり加算運賃261mごと100円)×時間運賃係数1.2に迎車料金100円を加え、相乗り人数係数を掛けたもの（相乗り人数係数：1人0.7、2人0.6、3人0.5） ・その他、登録者に無料乗車チケットを4枚配布(有効期間：2月22日～3月19日)
車両	JPN TAXI
予約受付時間帯	24時間（利用の1週間前から利用当日の1時間前まで、帰宅利用時は利用当日30分前まで予約可能）

2) 利用登録状況

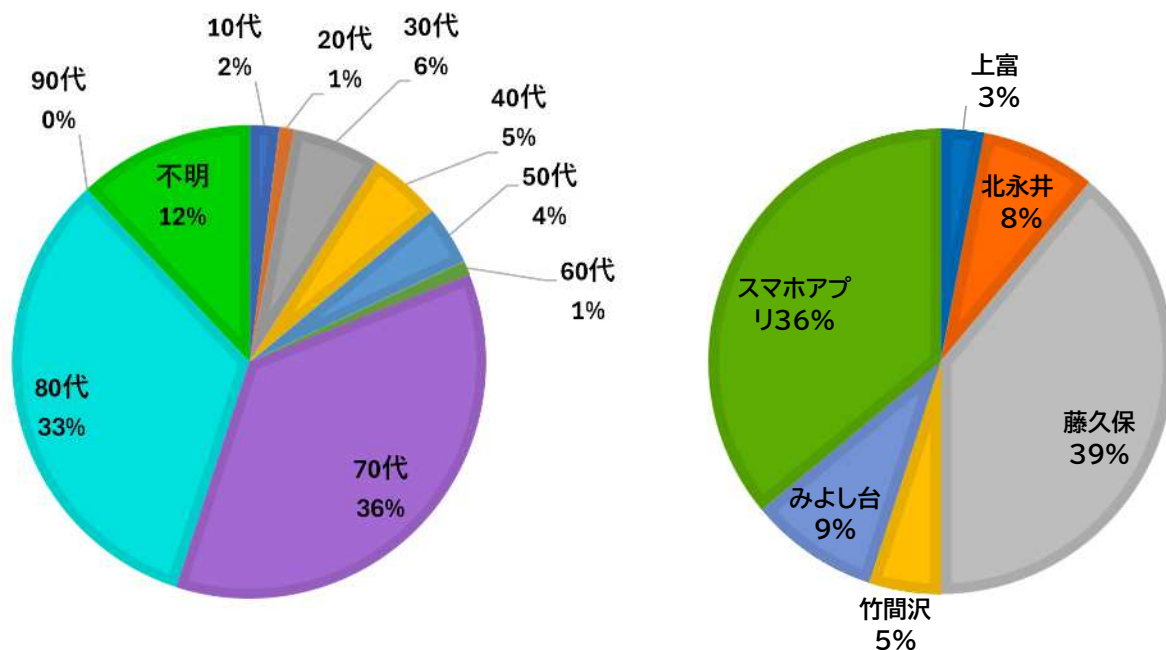
事前の説明会やタブレット端末の配布などの際に、主に高齢者を対象に展開したこともあり、年齢別の登録者数では高齢者の利用が多くなっていました。

また、地域別の登録者数では、先行導入地域の中でも藤久保地域が突出して多くなっていました。

■地域別・年齢別の登録者数

年代	上富	北永井	藤久保	竹間沢	みよし台	スマホアプリ	合計
10代	0	0	0	0	0	3	3
20代	0	0	0	0	0	2	2
30代	0	0	0	0	0	10	10
40代	0	0	0	0	0	9	9
50代	0	0	0	0	0	7	7
60代	0	0	0	0	0	2	2
70代	5	5	31	2	9	7	59
80代	0	8	34	7	5	1	55
90代	0	0	0	0	0	0	0
不明	0	0	0	0	0	19	19
全年代	5	13	65	9	14	60	166

■登録者の年齢別・地域別構成比



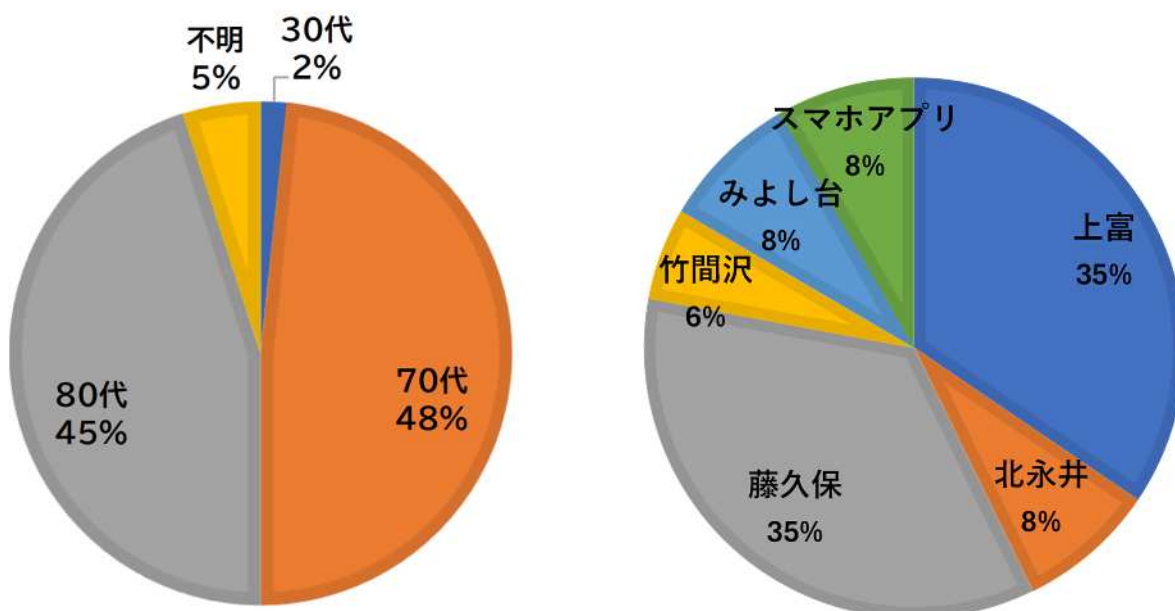
3) 利用状況

タブレット端末を配布した登録者については、各地域とも概ね登録者数の半数程度が1回以上利用していました。一方で、スマホアプリから登録した登録者については、約8割が利用しない結果となりました。

■地域別・年齢別の実利用者数

年代	上富	北永井	藤久保	竹間沢	みよし台	スマホアプリ	合計
30代	0	0	0	0	0	1	1
70代	3	2	15	2	5	2	29
80代	0	5	16	3	2	1	27
不明	0	0	0	0	0	3	3
全年代	3	7	31	5	7	7	60

■実利用者の年齢別・地域別構成比



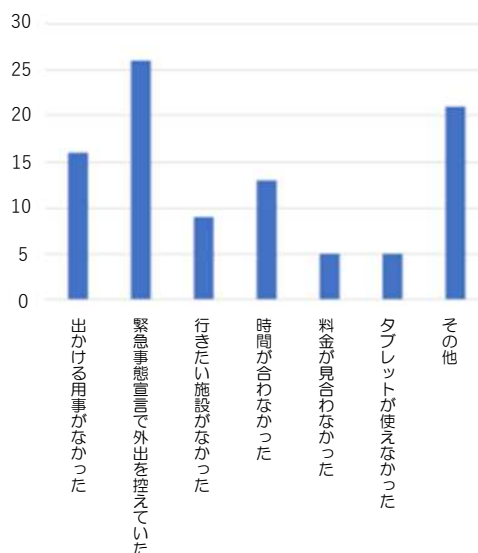
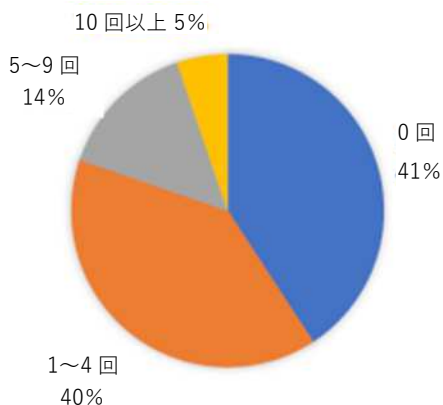
4) アンケート調査結果

タブレット貸与者（すべて70歳以上）のアンケート調査結果の概要を以下に示します。

① 乗車しない理由

回答者のうち約4割が全く利用しておらず、利用しない理由として、「緊急事態宣言で外出を控えていた」が最も多く、中にはコロナ終息後の利用を望む意見も見られました。

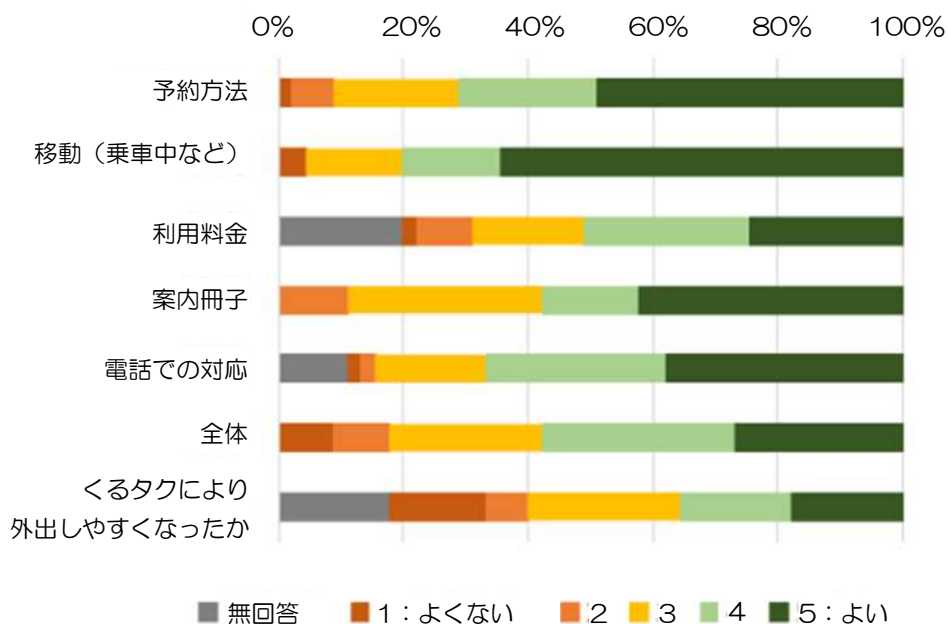
■左：乗車回数、右：乗車回数が0回の理由



② 満足度

「移動（乗車中など）」「予約方法」については、満足寄りの回答が多く見られ、一般的には高齢者向けの予約方法としては相性が悪いとされるアプリ上の予約も、本事業においては満足度が高い様子が伺えます。一方で、「全体」「くるタクにより外出しやすくなったか」では不満寄りの回答が多く見られます。

■1回以上利用した人の満足度



5) 実証運行の結果から見る本町の傾向・課題について

① 町内の公共交通におけるアプリ経由での予約システム導入について

本事業の結果	<ul style="list-style-type: none"> アンケート結果にて、アプリを用いた予約方法については、一定の評価が得られた。
結果から見る本町の傾向について	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域においては、高齢者におけるアプリ予約について、アプリの操作性と、運行開始前の利用説明機会の充実といった対策により、ある程度デジタルデバイドの解消が可能と考えられる。
結果から見る本町の課題について	<ul style="list-style-type: none"> 本事業では、タブレット端末の提供（貸与）を行ったため、一定の効果が見られたと考えられる。 継続的な事業展開及び新たに同様のサービスを導入する場合、地域におけるスマホ保有率や利用状況等を検証した上で、実施する必要がある。

② 本事業における運行形態について

本事業の結果	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍での施策ではあったが、複数回の利用者も一定数見られた。 比較的近距离での利用が多く、鉄道駅やその周辺から一定の距離がある上富地域ではほとんど利用は見られなかった。
結果から見る本町の傾向について	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域では、近距离移動でのドアツードア移動ニーズが一定数みられており、路線バスより運賃が高い場合にも利用が見込める。 一定以上の距離（運賃 1,000 円以上=相乗りなしの場合で約 3km 以上）については、本事業の運賃体系では負担が大きいと捉えられる可能性が高い。
結果から見る本町の課題について	<ul style="list-style-type: none"> 近距离での利用については、相乗りが発生しづらい一方、既存の路線バスよりも高い運賃設定でも利用が見られることから、タクシー事業の活用も併せて検討の余地があると考えられる。 対照的に、移動ニーズの高い施設への移動が比較的長距離になる上富地域については、本事業のような移動距離ベースの運賃設定では利用が難しい。

2.3 町民アンケート調査等

2.3.1 町民アンケートの実施概要

日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、公共交通全般に対する町民ニーズや地域公共交通の問題点・課題などを把握するため、「町内公共交通に関するアンケート」を実施しました。

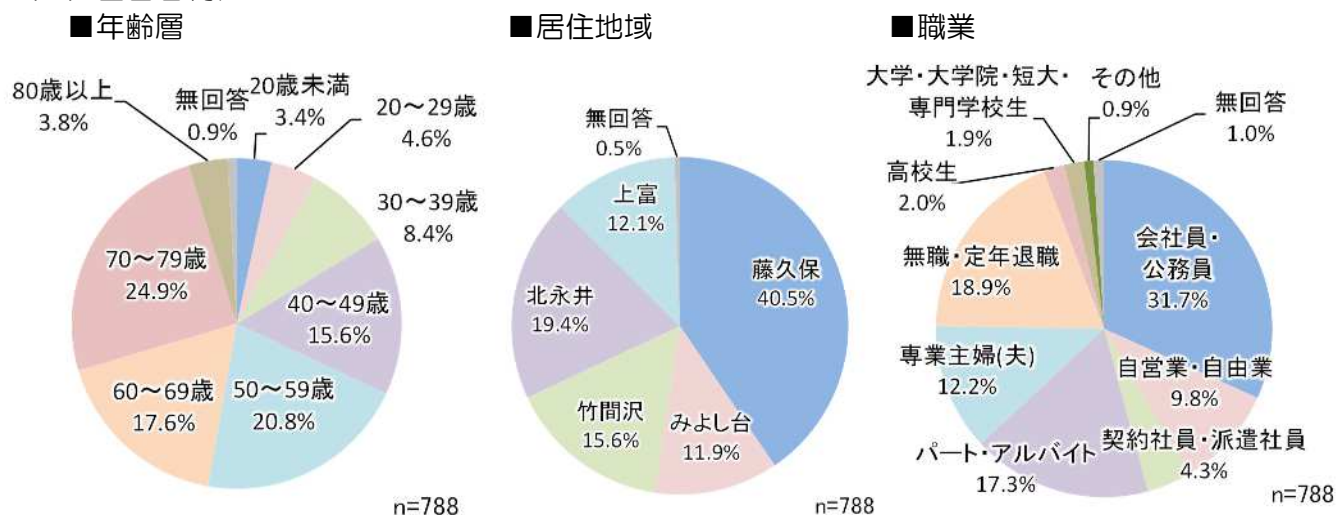
町民 2,000 人を対象に、アンケート票を郵送配布し、郵送回収またはインターネットでの回答を受付しました。

アンケートは 788 人から回収し、回収率は 39.4%となりました。

項目	内容
実施時期	令和 5 年 11 月 15 日（水）～11 月 30 日（木）
実施目的	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活における移動実態の把握 公共交通の利用状況の把握 公共交通全般に対する町民ニーズの把握 地域公共交通の問題点・課題点の整理
実施方法	郵送配布、郵送回収またはインターネットでの回答
対象者	16 歳以上の町民 2,000 人
配布数	2,000 票
回収数	788 票
回収率	39.4%

2.3.2 主な調査結果

(1) 回答者属性



(2) スマートフォン、キャッシュレス決済の利用について

- 回答者の約9割がスマートフォン・タブレットを持っていると回答しているほか、アプリケーションを活用する町民も多く、最も少ない北永井地域でも7割近くは活用していると回答している。
- キャッシュレス決済サービスについて、いずれの地域でも約8割が利用していると回答しており、そのうち約半数はほぼ毎日利用していると回答している。利用するサービスではクレジットカード、次いで交通系ICが多い。
- 鉄道駅に近い町東部では特に利用頻度が高く、交通系ICカードの利用も多く見られるが、上富地域ではいずれも他地域と比べて低くなっている。

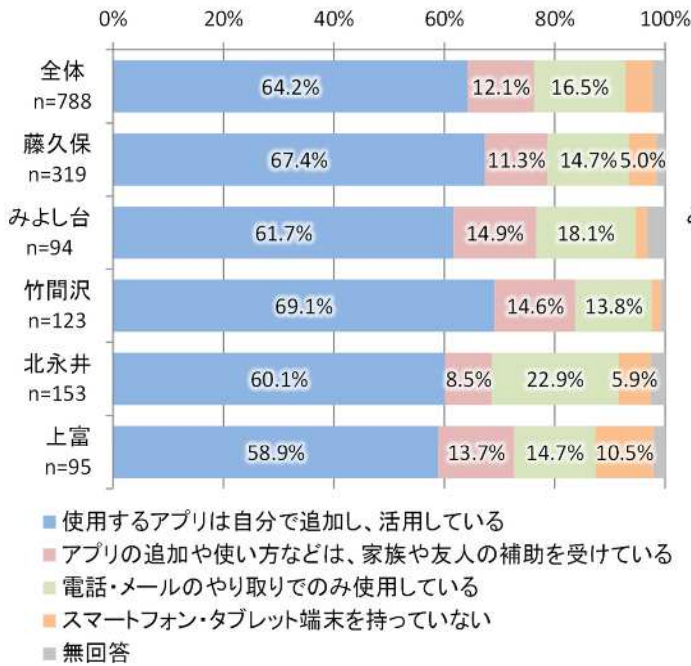


図 スマートフォンの利用状況

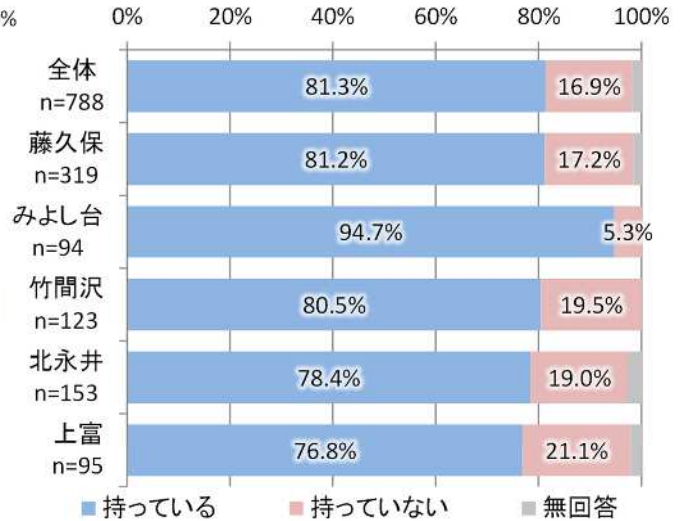


図 キャッシュレス決済サービスの利用の有無

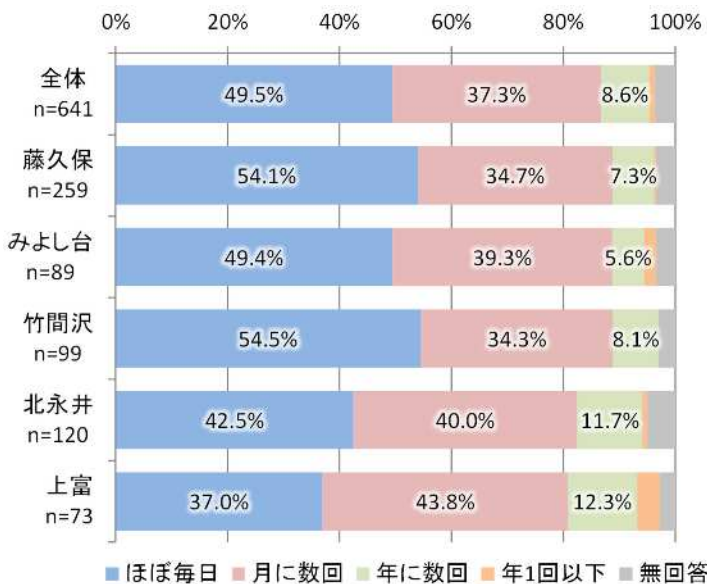


図 キャッシュレス決済サービスの利用頻度

	交通系ICカード	QRコード決済 (QUICK RIDE含む)	クレジットカード	その他の電子マネー (WAONカード、nanacoカード等)	その他	無回答	合計
全体 (n=641)	52.4%	35.3%	59.4%	23.1%	0.5%	0.2%	170.8%
藤久保 (n=259)	51.7%	39.4%	57.5%	23.6%	0.4%	0.0%	172.6%
みよし台 (n=89)	59.6%	28.1%	65.2%	16.9%	0.0%	0.0%	169.7%
竹間沢 (n=99)	54.5%	47.5%	64.6%	24.2%	0.0%	0.0%	190.9%
北永井 (n=120)	53.3%	26.7%	58.3%	25.8%	0.8%	0.0%	165.0%
上富 (n=73)	42.5%	26.0%	53.4%	21.9%	1.4%	1.4%	146.6%

図 利用しているキャッシュレス決済サービス

(3) 日常の外出について

1) 日常の買い物での移動について

- 日常の買い物の頻度では、いずれの地域も週に1回以上の頻度で外出しており、中でも「週に1~2回」が39.2%(309人)と最も高く、次いで「週に3~4回」が33.2%(262人)と続いている。
- 週に3~4回以上外出する人がおおよそ半数以上を占める地域が多いが、北永井、上富地域では他地域よりも頻度が少ない傾向にある。
- 移動手段については、上富地域を中心に、概ね自家用車利用が4割弱以上を占めるが、みよし台地域については、徒歩移動も多くなっている。

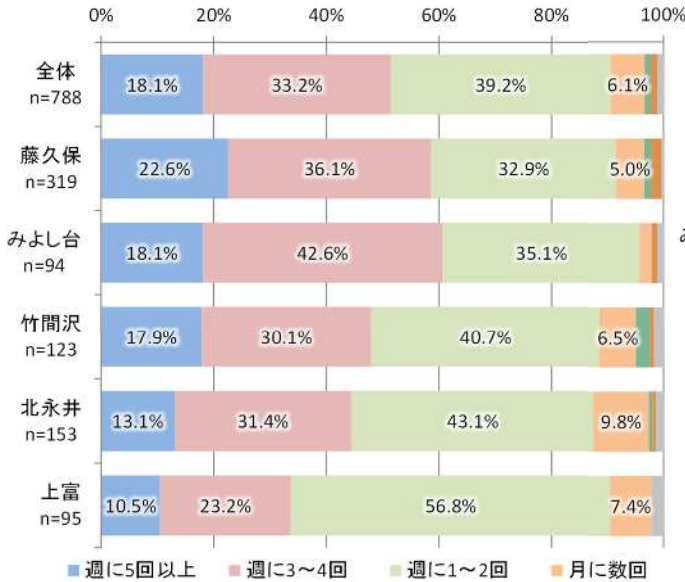


図 日常の買い物の頻度

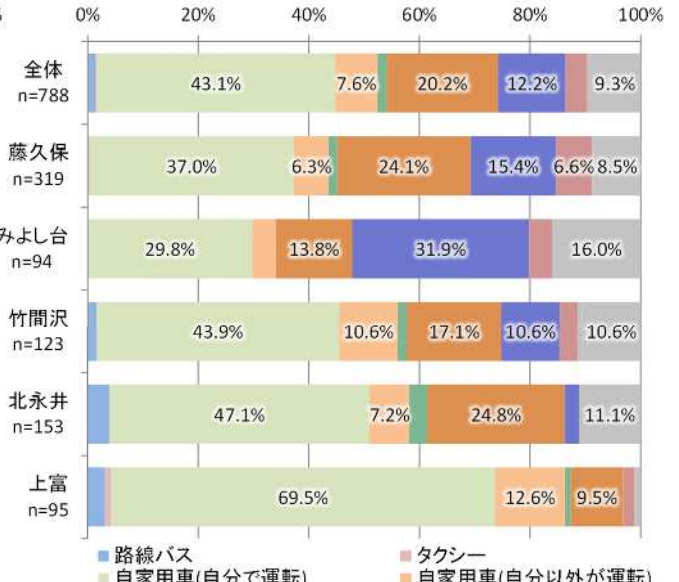


図 日常の買い物での移動手段

2) 日常の通勤・通学での移動について

- 通勤・通学の移動手段について、みよし台、藤久保、竹間沢地域では鉄道利用が多く見られる一方、北永井・上富地域では自家用車での移動が多くなっている。

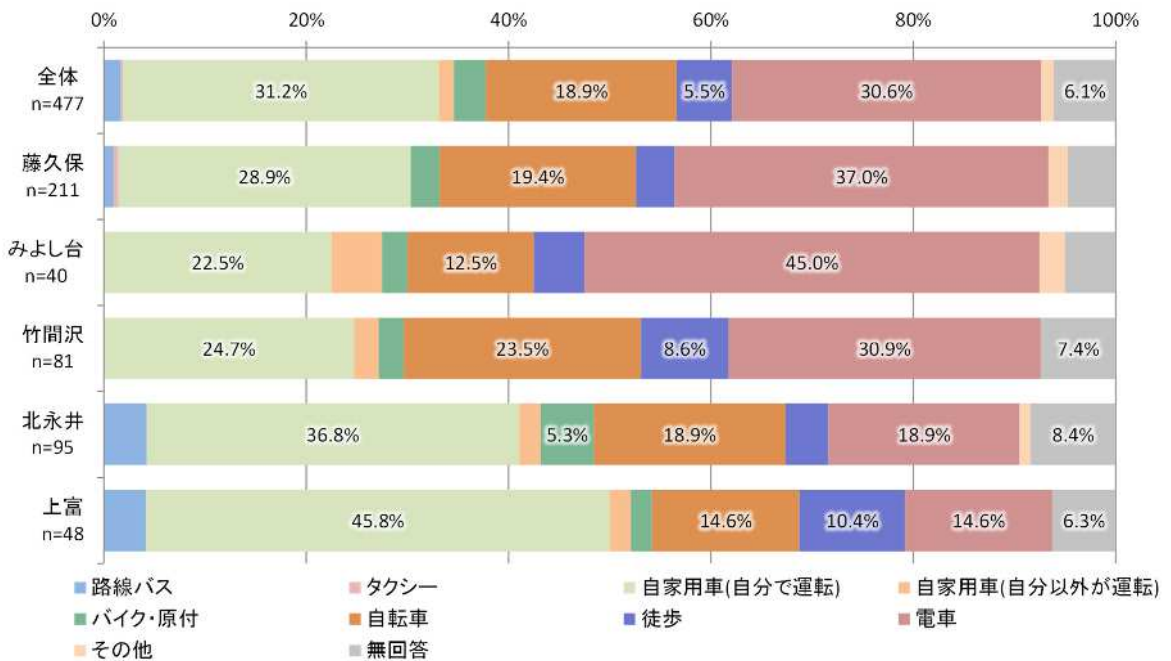


図 通勤・通学での移動手段

(4) 公共交通の利用について

1) 路線バスの利用

- 路線バスの利用状況を見ると、北永井、上富地域では月に数回での利用が若干見られるものの、利用していない町民が多い。
- 利用する目的では、みよし台地域以外では概ね3割程度が通勤・通学で利用している。

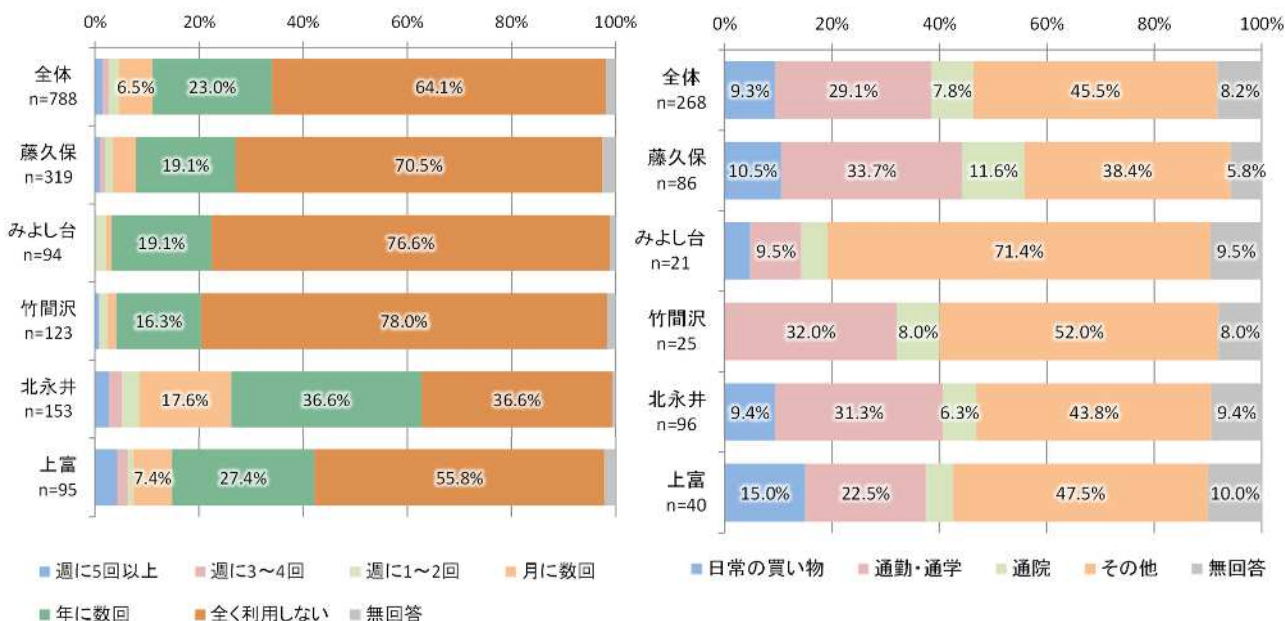


図 路線バスの頻度

図 路線バスを利用する目的

2) 既存公共交通を利用しない方の意見

- 最寄りの公共交通が利用しやすくなるための方策としては、いずれの地域でも運行本数の増加があがっており、利用機会の向上がポイントとなっている。

表 最寄りの公共交通が利用しやすくなるために必要な要素

	運行本数の増加	運行時間帯の拡大	運賃の値下げ	交通系ICカードやキャッシュレス決済サービスの導入	時刻表や路線図、最寄りバス停留所などが分かる案内の配布	バス停で快適に待つことができる待合環境の整備	商業施設、文化施設等と連携した企画乗車券(施設を利用すると公共交通の運賃を割引)	バスの位置情報や、それに基づくバス停での待ち時間など、運行に関する情報発信(バスロケーションシステム)	乗り降りしやすい車両の導入	運転手等の接客サービスの向上	その他	無回答	合計
全体 n=737	2.6	2.0	1.8	1.9	1.9	1.7	1.6	1.7	1.8	1.4	2.4	1.8	2.0
藤久保 n=300	2.5	2.0	2.0	1.9	1.9	1.8	1.6	1.8	1.6	1.7	2.5	1.8	2.0
みよし台 n=91	2.5	1.9	1.9	2.0	2.0	1.4	1.7	2.1	1.8	1.0	2.4	1.7	2.0
竹間沢 n=118	2.6	1.9	1.8	1.9	1.9	1.7	1.7	1.6	2.0	1.4	2.2	1.7	2.0
北永井 n=139	2.6	2.1	1.6	1.9	1.9	1.6	1.6	1.4	1.5	1.2	2.8	1.9	2.0
上富 n=86	2.7	1.9	1.3	1.8	1.9	1.5	1.3	1.1	2.3	1.1	2.4	1.8	2.0

※最大3つまで回答いただいたものを、加重平均にて点数化したもの

(5) 既存公共交通の満足度

- ・竹間沢地域を筆頭に、いずれも不満寄りの回答がやや多くなっている
- ・運行本数及び日中の運行時間帯について、不満回答の割合が比較的多くなっている。
- ・竹間沢地域では、日中以外の時間帯についても、満足度が低い傾向にある。

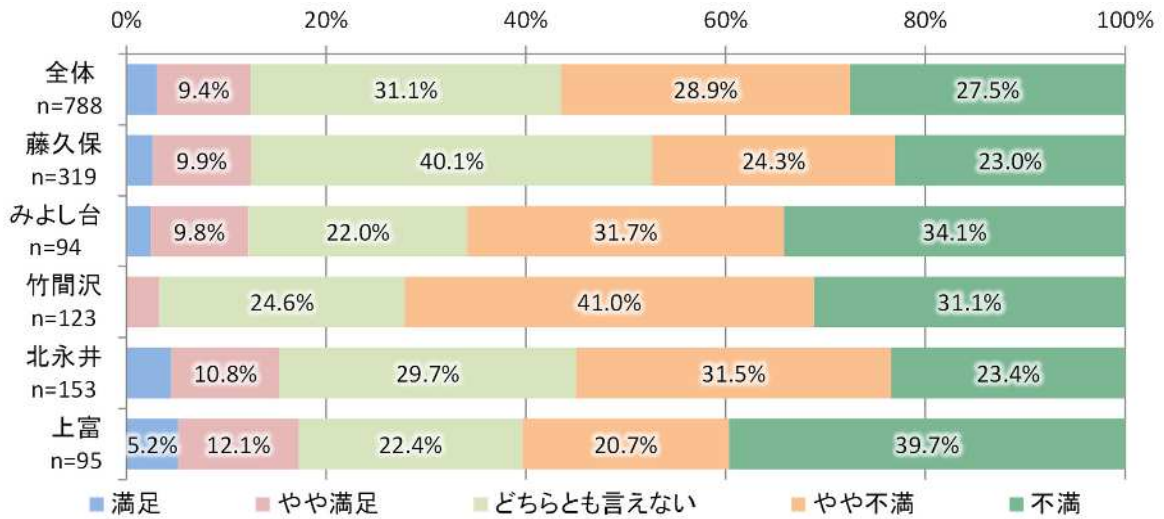


図 既存の路線バスに関する全体の満足度（無回答除く）

(6) 今後の公共交通施策について

- ・北永井地域や上富地域を中心とし全町的に日中時間帯での公共交通の充実を望む意見が多かった。竹間沢地域では、通勤時間帯についても、満足度が低い傾向にある。

図 今後の町の公共交通について重要だと思う要素

	10時台～16時台の時間帯で、いつでも最低限の待ち時間で利用できること	朝早く(始発から通勤ラッシュ時)、または夜間(17時以降など)の運行が充実していること	路線バスの定時性(時刻通りの運行)が確保されていること	自宅周辺から鉄道駅にアクセスできること	自宅周辺から町内の主要な施設にアクセスできること	目的地まで乗り継ぎなしで移動できること	ドア・ツー・ドア(自宅の玄関前から目的地のすぐ近くまで)で移動できること	交通系ICカード、キャッシュレス決済サービスなど、様々な支払方法が利用できること	バス停留所など、乗降場所の待合環境が充実していること	路線バスの位置情報や接近情報、遅延情報のような、運行に関する情報が充実していること(バスロケーションシステム)	その他
全体 (n=788)	2.3	2.3	2.0	2.2	2.0	1.8	2.0	1.9	1.4	1.5	2.2
藤久保 (n=319)	2.3	2.2	2.1	2.4	1.9	1.8	2.0	1.9	1.5	1.6	2.3
みよし台 (n=94)	2.3	2.3	2.3	2.0	2.3	1.8	2.1	1.8	1.7	1.6	2.3
竹間沢 (n=123)	2.2	2.4	2.0	2.3	2.0	2.0	1.7	1.8	1.2	1.4	2.0
北永井 (n=153)	2.4	2.4	1.9	2.1	1.9	1.6	2.3	1.8	1.5	1.4	2.0
上富 (n=95)	2.4	2.2	2.1	2.2	2.0	1.6	2.2	1.9	1.2	1.7	1.8

:最も多い項目
 :2番目に多い項目

※最大3つまで回答いただいたものを、加重平均にて点数化したもの

2.3.3 事業者ヒアリング調査

町内の各関係事業者に対し、町の公共交通に関して利用状況や課題、要望等を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

項目	内容
実施時期	令和5年11月14日(火)～11月22日(水)
実施方法	対面でヒアリングを行った。また郵送により調査票を配布し、紙の調査票を回収した。
調査対象	路線バス、タクシー事業者、社会福祉協議会、医療施設、商業施設

対象	利用状況・移動に関する現状	公共交通に関する課題
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ●朝夜時間帯の通勤客の利用が多い。 ●高齢者は10～12時台の利用が多く、町内各所への移動がみられる。 ●QUICK RIDE（オンライン決済システム）の利用者も一定数見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●燃料代の高騰、車両の老朽化による経費が増加している。 ●乗務員について不足しており、高齢化も進んでいる。 ●運賃の値上げは、利用者数が減少する恐れがあり難しい。
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●利用目的として駅、自宅、病院、商業施設間の移動が多い。 ●年代別として医療機関や買い物は高齢者が多く、駅への利用は様々な年齢層がいる。 ●時間帯は日中及び夜の帰宅時間帯が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ●燃料費、賃金、電気代等の高騰により負担が増えている。 ●駅から離れたエリアでは、配車に時間がかかる場合が多い。
その他関係団体・施設	<p>【社会福祉協議会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通利用が難しいため、送迎サービスを利用している利用者が多い。ワゴンタイプの車両を使用したドアツードア型の送迎サービスを行っている。 ●福祉施設により、指定乗車場所から商業施設へバスを運行し、買い物支援事業を行っている。（対象者限定） <p>【医療施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●午前中の来院者が多い。 ●来院者の交通手段として自家用車が多い。 <p>【商業施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●来店手段は自転車、徒歩が多い。 ●移動スーパーを実施しており、今後も継続していく予定である。 	<p>【社会福祉協議会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●社会福祉協議会が実施したアンケートによるとライフバスの増便や小型車両によるコミュニティバス・巡回バスの運行、デマンド交通の復活等の要望が出ている。 <p>【医療施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自社送迎バスを運行しているが、時間によっては積み残しも発生している。燃料費も高騰しており負担となっている。 ●タクシーがつかまらないことが多い。 <p>【商業施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●特に問題はない。

2.4 公共交通を取り巻く現状・課題の整理

本町の公共交通を取り巻く現状と、これを踏まえた計画策定にあたる課題について、以下のよう整理します。

2.4.1 視点別の現状の整理

1. 地域現況から見る現状

- 総人口を見ると、緩やかながら減少傾向にあり、将来的にさらなる人口減少の進行が予測されています。
- 年齢別の構成比では、約3割近くを65歳以上の高齢者が占めており、今後も経年的に高齢化は進むことが予測されています。
- 通勤・通学では町内及び東京都、近隣市町への移動が多くなっています。
- 町内の施設分布を見ると、商業施設、医療施設などの生活施設は、主に鉄道駅に近い町の東側に密集しています。
- 自動車保有状況では、世帯当たりの保有台数は1.0台以下となっており、自家用車を持たない世帯も見受けられます。

2. 公共交通現況から見る現状

- 本町で過去に実施した実証実験では乗合利用や予約方法に対する抵抗も考えられ、あまり利用が広がらない結果となりました。
- 町内を運行する路線バスは、町内主要施設及び鉄道駅へのアクセスを担う公共交通機関であるが、上富地域を経由する過程で運行距離が長い路線もあり、タイヤの柔軟性が低い状況です。
- 利用状況を見ると、コロナ禍に伴い減少した利用者数が回復しつつある路線もあります。一方で、直近でも減少が続いており、コロナ禍以前の水準を下回る利用者数となっている路線もあります。
- 地域によっては交通空白地が存在していたり、利用できない時間帯が発生するところもあります。

3. 三芳町のまちづくりから見る現状

- 三芳町第6次総合計画、デジタル田園都市国家構想の実現に向けた三芳町まち・ひと・しごと創生総合戦略、三芳町立地適正化計画などでは、拠点間接続をはじめとした公共交通ネットワークの確立を掲げています。
- 三芳町都市計画マスタープランでは、町内の移動利便性を高めるための既存バス補助路線の再編や新たな交通サービスの構築が示されているほか、地域別構想では、多くの地域にて路線バスの利便性向上・充実の方針を示しています。
- 福祉や観光など各種のまちづくりを推進するため、状況に応じた移動手段を整えていかなければならず、補完的な視点も含めて交通環境を充実させていく必要があります。
- 町で実施している公共交通利用補助制度については今後も利用者が増加していくことが想定されることから、より利用しやすい方法を検討していく必要があります。

4. 関係者（住民・交通事業者等）から見る現状

- 路線バス事業については、乗務員不足と高齢化、燃料費の高騰等による経費負担増加が課題となっており、事業者単体での運行拡大は極めて困難な状況にあります。
- タクシー事業については、鉄道駅以外にも高齢者を中心に生活移動での利用が見られ、需要に対応できず配車が遅れるケースがあります。
- 住民の移動動向を見ると、生活移動では自家用車・自転車を中心とした移動が大半で、路線バスを全く利用しないという住民も多い一方で、通勤・通学利用といった定期利用者も一定数みられます。路線バスに対して、運行本数を課題にあげる意見があります。
- 今後の公共交通施策で重要なものとして、北永井地域を中心に日中の時間帯での移動手段の充実を図る意見が多くなっています。

5. 全国的な社会傾向や新たな技術革新を踏まえた現状

- 求職者数の減少や法改正に伴う就労時間の規制などにより、バス・タクシーをはじめとする交通事業者の乗務員不足が深刻化しており、既存路線の減便・廃止や新しい交通の担い手確保が困難なケースが増加しています。
- 物価や燃料資源の高騰により、公共交通事業に係る経費は年々増加しており、交通事業者及び運行支援を行う自治体の負担は増加しつつあります。
- デジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組（キャッシュレス決済、MaaS、AI デマンド交通、自動運転など）の開発・導入が進みつつあります。

2.4.2 課題の整理

課題1: 社会情勢に対応した公共交通ネットワークの検討

住民の移動動向としては、現在は自家用車や自転車で自由に移動するケースが一般化していますが、今後高齢化の進行により公共交通への利用転換が加速し、生活移動における公共交通サービスの重要性が高まることが想定されます。

これを見据えて、日常生活の様々な場面の外出に対応すべく、公共交通サービスにおける利用機会の増加と町内回遊性の向上が必要となります。

課題2: 拠点間ネットワークの強化に寄与する公共交通体系の検討

全町的なまちづくりの方針として、町内に点在する地域拠点を活用したコンパクトシティの形成や地域交流の促進があげられており、実現に向けて拠点間のアクセス手段の確保・充実が求められています。

拠点間のアクセスについては、現在の公共交通軸では充分に対応できない部分があることから、これを補完し、拠点間ネットワークの強化に寄与するような公共交通サービスの確保を検討する必要があります。

課題3: 町の発展に対応した公共交通ネットワークの構築

町西部では、令和6年3月に東京方面の利用などが可能となるフル化が供用開始された三芳スマート IC は、本町の重要な交通結節点となり、これに付随して周辺地域の魅力向上、賑わい創出を期待する（仮称）地域活性化発信交流拠点の整備を目指しています。一方で町東部では、藤久保地域拠点施設の整備に伴い、住民の移動動向にも変化が生じることが想定されます。

こうした町の拠点創出に対応すべく、地域の実態に応じた公共交通ネットワークの構築及び運行形態の検討が必要となります。

課題4: 住民にとって身近な公共交通サービスの確立

現状では、生活移動で公共交通を利用するケースが少なく、町内の公共交通サービスを利用する機会がない住民が一定数みられます。こういった方々にとっては、公共交通利用者よりも利用に対するハードルが高く、必要な時に利用できないケースが想定されます。

利用の有無に関わらず、必要な時に気軽に利用できるように運行体系の構築や、日常的なサービスの周知拡大などを通じた、住民にとって身近な公共交通サービスの確立が求められます。

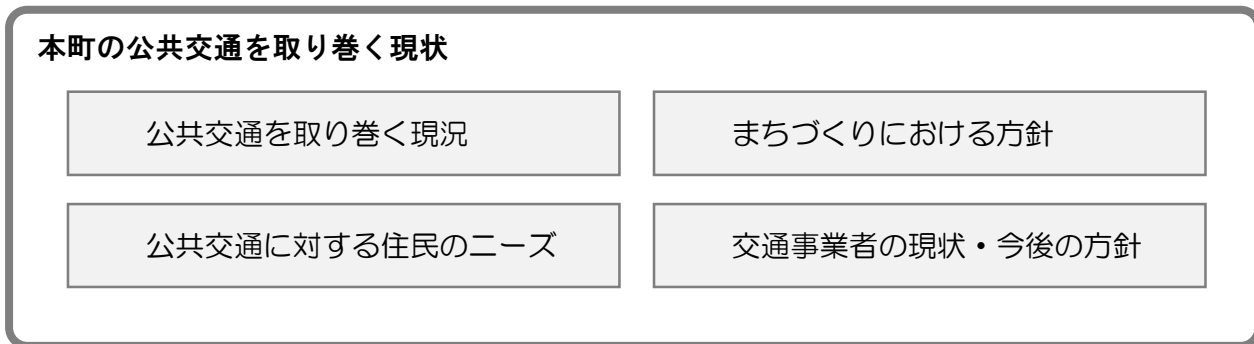
課題5: 課題解決に向けた最新技術の活用検討

昨今では全国的に公共交通を取り巻く課題を解決すべく、様々な技術革新やサービスが研究されており、MaaS 施策や AI 技術、自動運転技術、ライドシェアの導入などの実証実験や実用化が進められているものもあります。

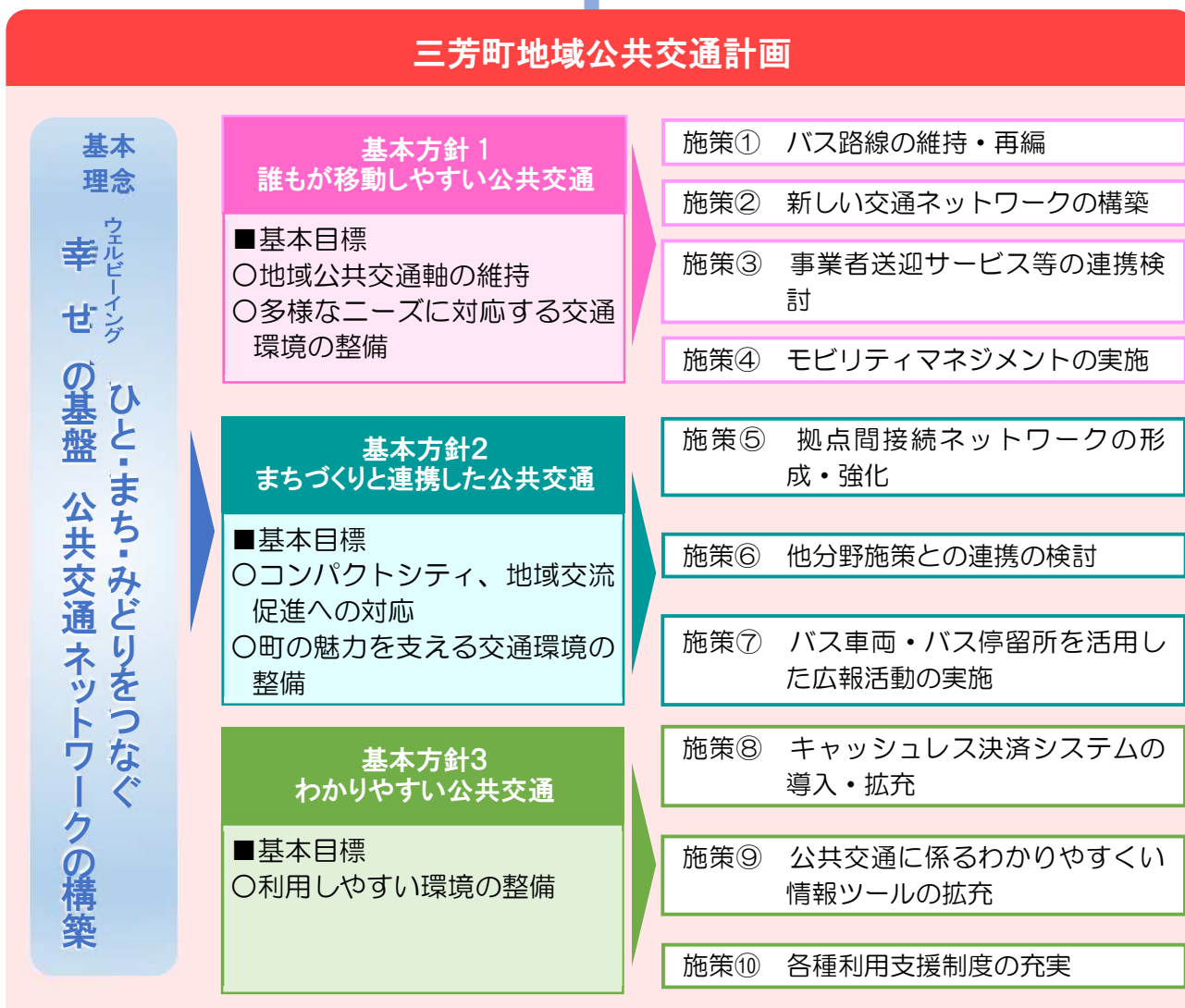
本町の公共交通においても、乗務員不足など既存の運行形態では十分な対応が困難となる問題の解消やさらなる利便性向上を図る上で動向を注視し、様々な対応策を検討していく必要があります。

第3章 計画の基本方針と基本目標

前章で整理した現状・課題も含めて、本計画の体系を以下のような形とします。



本町の公共交通における課題



3.1 計画の基本理念と基本方針

計画を通じて実現する本町の公共交通の将来像を示す基本理念と、本計画が目指す方向性を明確にするための基本方針について、本計画では以下のとおりとします。

■基本理念

ひと・まち・みどりをつなぐ
ウェルビーイング
幸 せ の基盤 公共交通ネットワークの構築

■基本方針

基本方針1 誰もが移動しやすい公共交通

これまでの通勤・通学の足を維持していくとともに、今後、さらなる高齢化社会の進行により増加する高齢者の買い物・通院などでの外出の際に、自家用車以外での外出手段として公共交通サービスの利便性確保・向上を図る必要があります。

これに対応するため、既存交通については路線維持による利便性を確保するとともに、利用に応じた路線再編を視野に入れた効果の高い運行について検討します。また、既存交通を補完する交通サービスの運行を検討します。

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通

今後の地域間交流の強化に向けた公共交通施策からのアプローチとして、町の主要拠点や地域拠点を接続する拠点間アクセスの整備が有効であると考えられます。

(仮称)地域活性化発信交流拠点や藤久保地域拠点など、今後整備が想定される拠点を交通拠点と捉え、アクセス手段を検討します。

また、町の魅力や特性を活かしたまちづくりにおける基盤として、関係機関と連携し、多様な移動に対応する公共交通ネットワークの構築を図ります。

基本方針3 わかりやすい公共交通

生活移動で公共交通を利用しない住民にとって、町の公共交通に触れる機会は非常に限られています。利用したい時に必要な情報が把握できないことで、公共交通サービスを利用することが出来なくなるケースが生じることが考えられるため、運行経路や時間帯などの情報を周知していく必要があります。

公共交通に関する案内情報の充実や情報提供の強化による認知向上施策を行うとともに、イベント等の活用による利用機会の創出、利用促進策の実施などにより公共交通を利用できる生活環境の向上を図ります。

3.2 計画の基本目標

前項で示した基本理念・基本方針に沿って、計画策定後の取組を進めるにあたり、その方向性をより具体的にするとともに、本計画によって達成すべき事項を明らかにすべく、計画の基本目標と、それに係る指標を以下のとおりに設定します。

基本方針1 誰もが移動しやすい公共交通

(1) 地域公共交通軸の維持

現在運行している路線バスは、本町の地域公共交通軸の基幹を担う重要な交通手段であるとともに、町外・県外とのアクセスを担う広域路線の側面も併せ持つことから、交通事業者と連携し、これらの路線の維持を図ります。

指標：①町内を運行する既存路線バスの運行本数

②町内を運行する既存路線バスの利用者数

(2) 多様なニーズに対応する交通環境の整備

生活移動への対応を図るにあたり、買い物、通勤・通学、通院など目的によって移動手段や移動経路が異なることから、すべての住民に等しく利用機会を提供できる公共交通ネットワークの構築を図り、多様なニーズに対応する運行体制を検討します。

- 指標：①公共交通整備についての満足度
②既存交通を補完する交通サービスの運行

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通

(1) コンパクトシティ、地域交流促進への対応

上位・関連計画と足並みを揃えた事業推進による、一体的なまちづくりに寄与するため、上位計画等の総合的なまちづくりにおいて掲げられているコンパクトシティの形成や、地域交流の促進に向けた公共交通網の形成を図ります。

- 指標：①将来都市構造図内の拠点へのアクセス満足度
②拠点間アクセスを目的とした交通サービスの整備

(2) 町の魅力を支える交通環境の整備

本町には世界農業遺産となった「武蔵野の落ち葉堆肥農法」により、都市近郊にありながら貴重な資源が継承されており、ガーデンツーリズムなど地域を巡ることで魅力を体感できる施策を展開しています。

また、福祉、教育など各分野における施策と交通サービスの連携は、暮らしやすい町としての魅力になります。まちづくりの魅力を伝える交通サービスの充実を図ります。

- 指標：①シェアサイクル利用者数
②拠点間アクセスを目的とした交通サービスの整備

基本方針3 わかりやすい公共交通

(1) 利用しやすい環境の整備

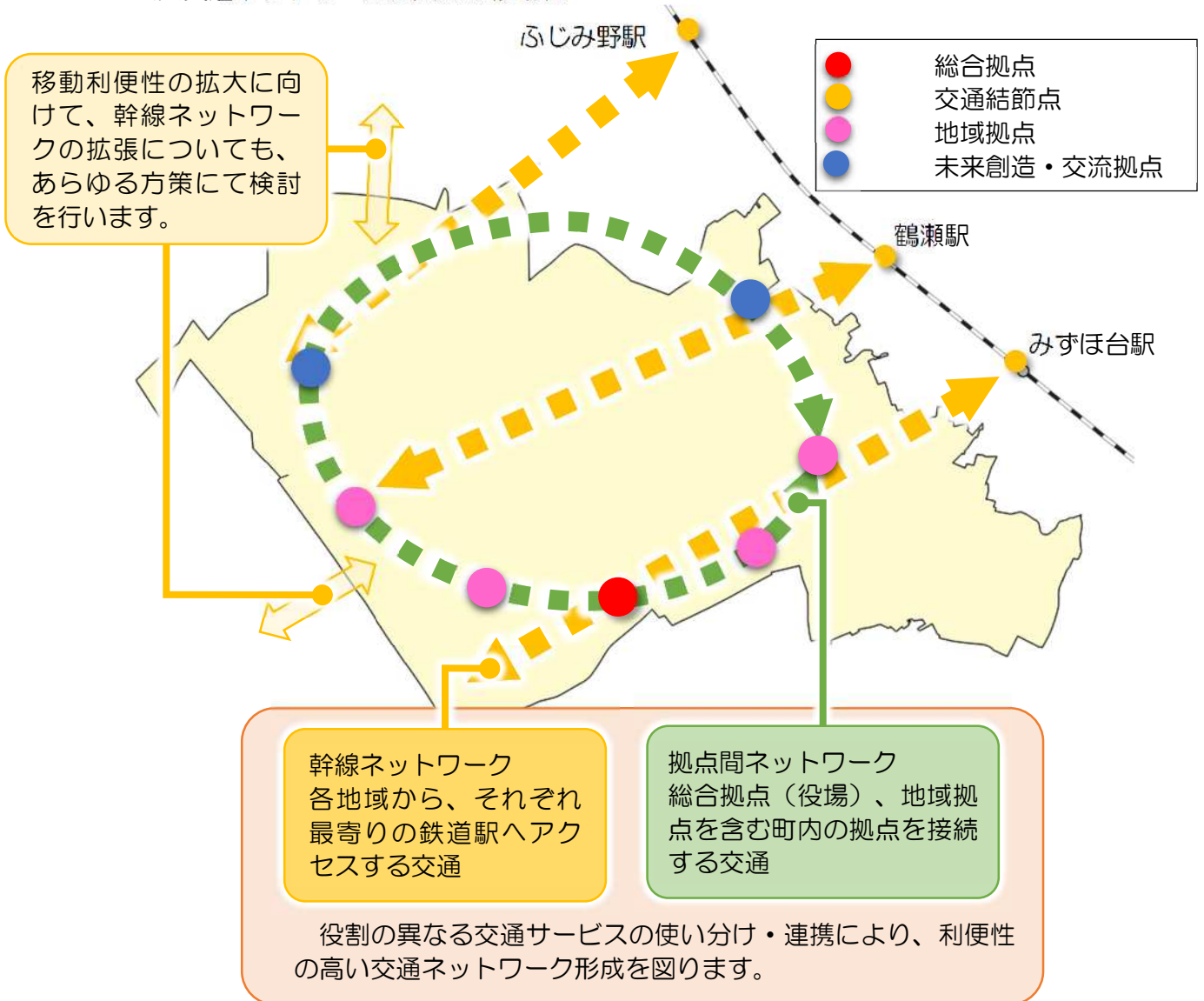
既存利用者における利便性向上及びさらなる利用促進の観点から、既存交通を中心に町内公共交通の路線図や時刻表といった運行情報の周知拡大、事業者と連携したバスロケーションシステム整備やキャッシュレス決済サービスの導入によるサービス向上を図ります。

- 指標：①路線図・時刻表などの運行情報を併記した公共交通に係る情報資料の作成・公開
②バスロケーションシステムの導入路線数

3.3 目指すべき将来像

本計画の推進により目指すべき公共交通ネットワーク構想は以下のとおりです。

■公共交通ネットワークが支える移動軸



3.4 三芳町に係る公共交通サービスの機能整理

本町における公共交通サービスを以下のとおり機能別に分類・定義し、計画の推進にあたっては、それぞれの役割に応じた取組を検討します。

類型	基本的な機能	求められる役割	既存交通の位置付け	主な利用形態
幹線ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 本町と周辺市町を結び、広域的な交通ネットワーク 	近隣市町や鉄道駅への移動手段を確保し、市町間の交流を支える幹線軸であり、公共交通網の骨格を担うネットワーク。	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> 町外への移動 周辺市町への日常的な利用
地域間ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 町内地域間を結びネットワーク 主要施設と都市拠点を結びネットワーク 	幹線ネットワークを補完する支線軸として、町内の各地域を繋ぎ、都市機能連携の軸となる地域の主要ネットワークで、町域を広く運行するもの。	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 新しい公共交通ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> 町内での日常的な利用 町内の主要拠点への移動
拠点間ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 地域拠点と主要拠点を結び、町内移動に主軸を置いたネットワーク 	町内に点在する各地域拠点と、主要拠点・交流拠点とのアクセスを担い、地域間交流や町内間交流の活性化を図るもの。	<ul style="list-style-type: none"> 新しい公共交通ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> 町内での日常的な利用 町内の主要拠点への移動
補完的ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 末端地域の移動ニーズ対応や、より利便性の高い移動を担うネットワーク 福祉事業における移動支援 	上記の3つのネットワークにて対応できない地域の移動や、ドアツードア輸送などの、より利便性の高い移動を担うネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 一般タクシー シェアサイクル 移動スーパー 福祉輸送・移動支援サービス 	<ul style="list-style-type: none"> ドアツードアの移動 早朝深夜の移動

第4章 目標達成に向けた施策

4.1 施策・事業の実施内容

【施策①】 バス路線の維持・再編		基本方針1				
<p>施策内容</p> <p>現在、町内で運行されている路線バスは本町の公共交通ネットワークを担う重要な交通であることから、運行状況について継続的に検証するとともに、既存路線の維持確保に向けて町の支援制度を見直すなど、町と運行事業者が一体となって維持・確保を図ります。</p> <p>併せて、昨今の社会情勢や今後の町内の開発等による町の移動動向の変化に対応すべく、利用状況を定期的に確認するとともに、移動ニーズや運行効率性などを踏まえた再編についても検討します。</p>	<p>▲現在のバス路線ネットワーク</p>					
実施主体	町、交通事業者					
実施行程・スケジュール	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	
	路線維持策の検討				評価・検証	
	路線再編案の検討					
協議会での協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○各路線・系統の利用状況の検証（年1回） ○路線再編の検討 					

【施策②】新しい交通ネットワークの構築		基本方針1				
施策内容	<p>既存のバス路線ではカバーできない移動ニーズの補完や、今後のまちづくりにおいて対応が必要な拠点間ネットワーク構築の観点から、新たな公共交通サービスの整備検討を行います。</p> <p>運行形態については、町内各地域を循環しながら各地域の拠点及び町の主要拠点を經由する定時定路線型のバスやデマンド交通、グリーンスローモビリティなど、あらゆる運行形態の中から適性の高いものを検証し、導入に向けた検討を行います。</p> <p>また、広域の移動手段として、高速バスとの接続連携や周辺自治体と連携した交通サービスの創出など、関係機関との情報共有を図りながら状況に応じて柔軟に検討を進めていきます。</p>					
実施主体	町、交通事業者、民間事業者					
実行程・スケジュール		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	実行程	<p>実証運行</p> <p>評価・検証</p> <p>本格運行</p> <p>その他の新規公共交通サービスの導入検討</p>				
協議会での協議事項	○新規公共交通サービスの導入					

【施策③】事業者送迎サービス等の連携検討		基本方針1				
施策内容 昨今の乗務員不足等の進行により、既存の交通事業者による公共交通サービスの拡大は非常に困難な状況です。そのため、これを補完する方法のひとつとして、町内の民間事業者や運行する従業員向けの送迎輸送、医療施設などが利用者送迎を目的に運行している送迎サービスについて、一般混乗や空き時間での車両・乗務員活用といった連携を検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div> ▲ 駅を発着する送迎サービス車両の例						
実施主体	町、対象サービスの運行事業者					
実施行程・スケジュール		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施行程	連携するサービスの検討・協議				
協議会での協議事項	○民間事業者連携による公共交通サービスの導入検討					

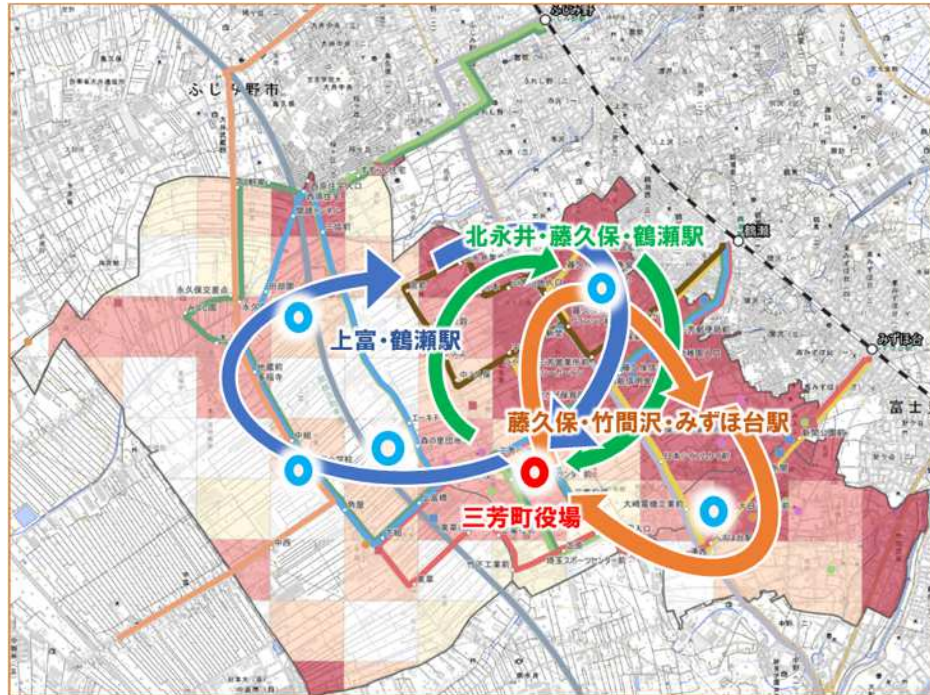
【施策④】モビリティマネジメントの実施		基本方針1				
施策内容 将来的に人口減少が想定されている中で、公共交通の維持確保を図るためには、さらなる利用促進を図る必要があります。これに対応すべく、現在、生活移動で自家用車を利用している住民を主な対象としたモビリティマネジメント施策を実施します。 取組としては、行動変容を促す啓発資料の作成・配布、町内イベントにおける啓発活動などを検討します。						
実施主体	町、対象サービスの運行事業者					
実施行程・スケジュール		R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施行程	取組内容の検討・実施				
協議会での協議事項	○取組実施に向けた検討 ○取組後の効果についての検証					

【施策⑤】拠点間接続ネットワークの形成・強化

基本方針2

施策内容

コンパクトシティの形成や地域交流の活性化を図るため、地域拠点を含む町の主要拠点間を接続する公共交通ネットワークを構築します。
 短期的な取組として、各拠点を經由し町内を循環する方針のもと新たな公共交通ネットワークを導入します。
 併せて、長期的な取組として、既存の路線バス系統についても各主要拠点へのアクセスについて検証、再編を図るとともに、計画期間中に新しく整備される拠点についても接続を検討します。



実施主体 町、交通事業者

実施行程・スケジュール	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
実施行程			・藤久保地域拠点供用開始 実証運行 評価・検証	本格運行	
協議会での協議事項	○循環ワゴン導入に係る協議 (R7 年度) ○既存バス路線の再編検討について				

【施策⑥】他分野施策との連携の検討		基本方針2				
施策内容	<p>観光地への町外からの来訪者の移動手段を確保するために、観光資源と連携したアクセス手段に関する広報の強化や周遊プランの検討など、観光施策との連携を図ります。</p> <p>また、福祉分野においては、移動支援、施設送迎サービスを始めとした地域の輸送サービスを福祉施策で支えるとともに、高齢者外出支援制度における公共交通割引の実施など福祉関連施策との連携を検討します。</p> <p>教育施策においても、スクールバスの運行などの検討に依りて一般混乗や空き時間帯の車両の活用など、連携した施策を検討します。</p> <p>加えて、町内で展開されているシェアサイクル事業についても、町内の移動を補完する取組のひとつとして、公共交通に位置付け、拡充を図ります。</p>					
実施主体	町、民間事業者					
実施行程・スケジュール		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	実施行程					
	協議会での協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○取組実施に向けた検討 ○取組後の効果についての検証 				

【施策⑦】バス車両・バス停留所を活用した広報活動の実施		基本方針2				
施策内容	<p>町内事業所や学校への通勤・通学利用者など、みずほ台駅・鶴瀬駅・ふじみ野駅から路線バスを利用する来訪者を主なターゲットとして、ラッピングバスの運行やバス車内の吊り広告等を用いて町をPRする広告の掲載を行います。</p> <p>また、バス停留所の周辺に位置する施設等を対象に「バス停サポーター制度」の導入を目指し、町の施設の活性化を図ります。</p>					
実施主体	町、交通事業者、民間事業者					
実施行程・スケジュール		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	実施行程					
	協議会での協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○取組実施に向けた検討 ○取組後の効果についての検証 				

【施策⑧】キャッシュレス決済システムの導入・拡充					基本方針3	
施策内容	<p>現在、町内の公共交通では一部キャッシュレス決済システムが導入されていますが、さらなる利便性向上のため、交通系ICカードや近年交通事業者間で導入が進んでいる二次元コード決済、クレジットカード決済など、町内外で多くの住民・来訪者が利用している多様なキャッシュレス決済システムについて導入を促進します。</p>					
実施主体	町、交通事業者					
実施行程・スケジュール		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	実施行程	取組内容の検討・実施に向けた準備				
		取組実施				
協議会での協議事項	<p>○取組実施に向けた検討 ○取組後の効果についての検証</p>					

【施策⑨】公共交通に係るわかりやすい情報ツールの拡充					基本方針3	
施策内容	<p>わかりやすい公共交通を目指し、町内の公共交通サービスに関する周知・拡大を図るため、町のホームページに掲載されている「主要バス停時刻表」をはじめとした広報ツールを活用して、SNS等の活用や主要施設での配布、全戸配布、町内の主要箇所への掲示など情報発信を強化します。</p> <p>また、観光情報との連携を図るなど、情報のアップデートによりさらなる訴求力のある資料の作成も検討します。</p>					
実施主体	町					
実施行程・スケジュール		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	実施行程	取組内容の検討・実施に向けた準備				
		取組実施				
協議会での協議事項	○公共交通案内ツールの内容検討					

【施策⑩】各種利用支援制度の充実					基本方針3	
施策内容	<p>高齢化社会が進む中でバス停までの移動が困難な場合や免許返納による生活移動手段の転換など、タクシーをはじめとする公共交通の利用機会が増えていくことが見込まれます。町の公共交通補助制度や高齢者免許証自主返納支援制度について、対象者の移動実態や制度の利用状況を検証の上、より利用しやすい取組となるよう充実を図ります。</p>					
実施主体	町、交通事業者					
実施行程・スケジュール		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	実施行程	取組内容の検討・実施に向けた準備				
		取組実施				
協議会での協議事項	<p>○取組実施に向けた検討 ○取組後の効果についての検証</p>					

4.2 重点プロジェクト

4.2.1 重点プロジェクト検討にあたっての考え方

重点プロジェクトは、現状・課題に対する解決策として、より効果的な方策を位置付けるべく、現在または将来的に対応が必要と考えられる課題の洗い出しとそれぞれの課題に対し有効的と考えられる方策について、以下のとおり整理を行いました。この結果を踏まえて、町の公共交通への課題解決のために最適な施策の検討を行いました。

背景	課題	① コミュニティバス等の導入	② 既存公共交通に対する支援の拡大	③ AIデマンド交通導入	④ 公共交通補助制度	⑤ グリーンズローモビリティの導入	⑥ シェアサイクル・シェアモビリティの導入・拡大	⑦ ライドシェアサービスの導入	⑧ 路線バス委託化	対応策の中で求められる要素
人口減少 2024年問題	補助路線の維持困難	○	○	○	○				◎	対象路線沿線の移動利便性の維持
	既存路線バスの減便	◎	○	○	○	○				
	既存路線バスの廃止	○		○		○			◎	
	利用者数の減少	○	◎	○	○					
高齢化社会 の進行	買い物・通院などの生活移動での、公共交通サービスの必要性	◎		○	○	○		○		日中の時間帯の主要施設アクセス確保
	免許返納者の増加に伴う、自家用車移動の代替手段の確保	○		◎	◎	○		○		一定の自由度を有する輸送手段の確保
	バリアフリーへの対応	○		○	○	◎				車いす対応、低床車などの導入
既存施策の 利用状況	公共交通補助制度タクシー利用の増加	○		◎	○					既存路線バスの利用圏域外を主な対象とした輸送体制の整備
まちづくり 施策への 対応	拠点施設間をつなぐ移動手段の確保	◎	○		○		○		○	町内の各主要施設を繋ぐ移動手段の確保
	(仮称)地域活性化発信交流拠点へのアクセス	◎		○		○	○			日中の時間帯を中心とした町内各地域からのアクセス確保
	観光振興に向けた拠点アクセス確保	◎		○	○	○	◎			交通結節点(鉄道駅)から観光拠点へのアクセス整備
	必要十分な福祉移動の確保	○		○	○					自宅またはその近隣から利用できる交通サービスの整備
既存輸送 サービスへの 対応	統廃合など、学校再編への対応	◎		○						朝の大型輸送、日中・夕方の複数便運行による輸送の確保
	物価・燃料費高騰、利用者減少などによる送迎サービスの維持困難	○							○	
技術革新	次世代技術の実用化・普及	○				◎				最新技術との親和性のある交通サービスでの導入
	新エネルギー車(電気自動車等)の導入	○				○				

◎：最適導入候補 ○：導入候補

4.2.2 重点プロジェクトに位置付ける施策

前項を踏まえて、4.1 で示した施策内の取組のうち、本計画の推進において特に重要なものを「重点プロジェクト」と位置付け、優先的に検討・実施を行います。

【重点プロジェクト】循環ワゴン（仮称）の運行

関連施策：施策②・施策⑤

取組の内容

新たな公共交通ネットワークの構築に向け、国の補助制度を活用し、実証実験を行います。様々な交通手段の中から最も高い効果を期待できるものとして、町内各地域を循環しながら各地域の拠点及び町の主要拠点を經由する定時定路線型の町内循環バスを導入します。道路幅員が狭い地域もカバーできるよう普通乗用車（ワゴンタイプ）を活用し、近隣の鉄道駅へ接続することで既存路線バスの補完も担うものとし、導入後は利用実績等を調査・分析し、地域に定着した公共交通サービスとして本格導入を目指します。

【運行概要】（案）

<運行にあたっての目的>

- ・交通空白地の解消
- ・町の拠点施設をつなぐ
- ・高齢者の買い物や通院移動を支える
- ・地域に定着した交通サービスの確保

<運行形態>

定時定路線型交通

<運行区間>

3コース設定



<運行時刻>

9時～18時

<運行本数（1日）>

各コース9便程度（1時間間隔での運行）

<使用車両>

普通乗用車（ワゴンタイプを想定）

第5章 目標の評価指標と計画の進捗管理

5.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■ 目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
基本方針1 誰もが移動しやすい公共交通			
【目標1】 地域公共交通 軸の維持	指標① 町内を運行する既存路線バス の運行本数	111本(平日)	111本維持
	指標② 町内を運行する既存路線バス の利用者数	520,363人	520,000人維持
【目標2】 多様なニーズ に対応する交 通環境の整備	指標① 公共交通整備についての満足 度	18% (令和4年度)	22%
	指標② 既存交通を補完する交通サー ビスの運行	—	3路線新設
基本方針2 まちづくりと連携した公共交通			
【目標1】 コンパクトシ ティ、地域交 流促進への対 応	指標① 将来都市構造図内の拠点への アクセス満足度	—	30%
	指標② 拠点間アクセスを目的とした 交通サービスの整備	—	3路線新設
【目標2】 町の魅力を支 える交通環境 の整備	指標① シェアサイクル利用者数	—	22,000人
	指標② 拠点間アクセスを目的とした 交通サービスの整備(再掲)	—	3路線新設
基本方針3 わかりやすい公共交通			
【目標1】 利用しやすい 環境の整備	指標① 路線図・時刻表などの運行情 報を併記した公共交通に係る 情報資料の作成・公開	—	20,000部配布
	指標② バスロケーションシステムの 導入路線数	9路線	12路線

■目標値設定の考え方

評価指標	考え方
町内を運行する既存路線バスの運行本数	乗務員不足等、運行事業者の運行体制確保が厳しいことから、まずは通勤時間帯における現行利便性の維持確保を目指します。 幹線ネットワークとなる（株）ライフバスの5路線における平日1日あたりの運行本数により算出します。
町内を運行する既存路線バスの利用者数	継続的な人口減少により、路線バスの利用者数も自然的に減少することが想定される中で、全局的なネットワークの形成や、必要に応じて移動ニーズや運行効率性などを踏まえた再編により現状値の維持を図ります。 幹線ネットワークを担う（株）ライフバスの5路線における年間の利用者数により算出します。
公共交通整備についての満足度	住民のニーズに沿って公共交通ネットワークを整備していくことにより公共交通整備についての満足度の向上を図ります。 駅がない周辺自治体のアンケート結果等を参考に、公共交通を利用しない方も想定する中で目標を設定しています。住民意識調査等により把握するものです。
既存交通を補完する交通サービスの運行	既存路線バスのみでは今後の公共交通ネットワークの展開は困難なことから、町が主導となって交通サービスの新設整備を検討します。
将来都市構造図内の拠点へのアクセス満足度	町内各拠点間の移動手段を充実させていくことにより住民の拠点へのアクセス満足度の向上を図ります。 拠点までのアクセス方法が増えることで、これまで利用していなかった方が利用できる拠点が増えることへの満足度として設定するものです。今後、住民意識調査等により把握します。
拠点間アクセスを目的とした交通サービスの整備	拠点間アクセスに主軸を置いた交通サービスがないことから、これを担う交通サービスを整備します。 拠点間移動手段を担う新規路線の数を設定するものです。
シェアサイクル利用者数	令和6年度より実証実験を開始していますが、今後サイクルポートの増加や認知度を高めることで利用者数の増加を図ります。 生活の利便性向上や地域資源を巡る手段として期待するシェアサイクルの活用度を設定しています。
路線図・時刻表などの運行情報を併記した公共交通に係る情報資料の作成・公開	本町で整備する公共交通サービスの周知・PRのため、チラシ・パンフレット等の広報資料を年に1回以上の配布を図ります。 住民への配布や駅等での利用案内配布数を設定しています。
バスロケーションシステムの導入路線数	重点プロジェクトとして実施する循環ワゴン（仮称）においてもシステムを導入します。 町内で運行されるすべての路線の導入を目指すものです。

5.2 計画の推進

5.2.1 推進・管理体制

三芳町地域公共交通協議会において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果を検証した上で改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
三芳町地域公共交通協議会	住民、交通事業者、警察、国・県の公共交通担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進捗管理を行う。また、必要に応じて、計画の見直しに係る協議を行う。

5.2.2 進捗管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進捗管理を行います。

		【D】年度ごとの計画進捗についても、業務スケジュールに沿って、PDCAサイクルを用いて確認します。					【C】 【A】 次期計画策定に向けた検討（計画の評価・見直し）
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	
計画の進捗管理	計画策定（Plan）	次年度の取組み検討	次年度の取組み検討	次年度の取組み検討	次年度の取組み検討	計画の見直し	
	実証実施（Do）	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	
	実証評価（Check）	今年度の取組みの評価・検証	今年度の取組みの評価・検証	今年度の取組みの評価・検証	今年度の取組みの評価・検証	今年度の取組みの評価・検証	
	計画・事業見直し・改善（Action）	事業見直し	事業見直し	事業見直し	事業見直し	事業見直し	
三芳町地域公共交通協議会	① 計画認定申請	② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価	① 計画認定申請	② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価	① 計画認定申請	② 次年度事業検討 ③ 事業の自己評価	① 計画認定申請
※丸番号は開催回数 ※これ以外にも必要に応じて開催							

5.2.3 多様な関係者との連携・協働・共創

本計画を進めるにあたり、本町の目指す公共交通の実現に向けて、住民、交通事業者、行政等が連携・協働する体制を発展させ、新たな価値を創出する共創により、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。

參考資料

1. 策定の経緯

(1) 策定体制

■三芳町地域公共交通協議会の構成員

令和7年3月現在

委員区分		所属・役職	氏名
1号	三芳町長又はその指名する者	三芳町長	林 伊佐雄
2号	住民又は利用者の代表	区長会会長	西内 一夫
		交通審議会会長	忽滑谷 徹雄
3号	一般乗合旅客自動車運送事業者	株式会社ライフバス 代表取締役	照井 誠
		一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事	関根 肇
4号	一般乗用旅客自動車運送事業者	三和富士交通株式会社 取締役(埼玉営業所所長)	内田 雄一郎
		一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	藤田 貢
5号	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体	富士タクシー労働組合 委員長	廣瀬 吾郎
6号	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長の指名する職員	関東運輸局埼玉運輸支局 (輸送担当) 首席運輸企画専門官	坂井 貴夫
7号	埼玉県知事の指名する職員	埼玉県企画財政部交通政策課 交通企画・バス担当 主査	島根 淳
8号	埼玉県川越県土整備事務所長の指名する職員	埼玉県川越県土整備事務所 副所長	金子 岳志
9号	埼玉県警察	東入間警察署 交通課長	永山 翼
10号	学識経験者	流通経済大学教授	板谷 和也
11号	前各号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める者	三芳町商工会会長	山田 政弘
		三芳町社会福祉協議会会長	篠原 拓平
		三芳町政策推進室長	島田 高志
		三芳町財政デジタル推進課長	小池 雅葵
		三芳町道路交通課長	若林 崇幸
		三芳町都市計画課長	井上 忠相
		三芳町福祉課長	西山 大介

(2) 策定経過

年度	月	法定協議会	調査等
令和5年度	6月	第1回三芳町地域公共交通協議会 ・令和5年度事業計画（案）について ・三芳町地域公共交通計画策定支援業務プロポーザルの結果について（報告）	
	10月	第2回三芳町地域公共交通協議会 ・各種調査の実施について ・町民アンケート調査項目について	
	11月		・町民アンケート調査 ・事業者ヒアリング調査
	3月	第3回三芳町地域公共交通協議会 ・各種調査結果の報告	
令和6年度	4月	第1回三芳町地域公共交通協議会 ・地域公共交通計画策定方針について ・公共交通ネットワーク検討案について	
	7月	第2回三芳町地域公共交通協議会 ・地域公共交通計画骨子案について ・施策・事業の検討について ・三芳町運賃協議分科会設置要綱について	
	10月	第3回三芳町地域公共交通協議会 ・三芳町地域公共交通計画素案について ・令和7年度実証実験について	
	2月 (予定)	第4回三芳町地域公共交通協議会	

2. 用語説明

あ	
アプリ	アプリケーションソフトウェアの略称。特定の用途や目的のために設計されたソフトウェアのことで、主にスマートフォンやタブレットなどのデバイスで利用できる。
AI デマンド交通	複数の利用者からの配車予約（乗降ポイント、希望時刻）に基づいて、AI（人工知能）が最適なルートや配車をリアルに決定するシステムを用いた交通サービス。例えば、バス車両を使用し、需要に応じてリアルタイムでルートを最適化して運行する仕組み。
移動支援サービス	普通のバスや電車の利用が困難な方を対象に、個別のニーズに応じて車を使って外出の支援を行うサービス。福祉有償運送※などがある。 ※タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に認められ、NPO 法人や社会福祉法人などが、実費の範囲内（営利とは認められない範囲）の対価により、乗車定員10人以下の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う個別の輸送サービス。
か	
（仮称）地域活性化発信交流拠点	三芳 PA（下り）、三芳スマート IC（下り）付近を対象地として予定しており、町のイメージ向上を目指す情報発信機能や、地域の多業種が連携した活力創生につながる商業拠点。
ガーデンツーリズム	複数の庭園がテーマのもとに連携することで、より個性を際立たせ、それぞれの良さを発揮できるように磨き上げを図り、魅力的な体験や交流を創出するもの。
キャッシュレス決済	お札や小銭などの現金（キャッシュ）を使用せずにお金を払うこと。クレジットカード、交通系電子マネーや二次元コード決済などがある。
QUICK RIDE	バスや鉄道の定期券、回数券、企画券などの日常利用向けモバイルチケットを購入・利用できるスマートフォンアプリ。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。主に4人乗り以上のものを指す。
交通系 IC カード	公共交通機関などで導入が進んでいる非接触 IC カード。各地の交通機関がそれぞれ発行している。多くはプリペイド式で、事前にチャージしてから利用する。
コンパクトシティ	住まい・交通・公共サービス・商業施設などの生活機能をコンパクトに集約し、効率化した都市のこと。または、その政策のこと。
さ	
JPN TAXI	トヨタ自動車販売しており、高齢者や車いす利用者、妊娠中や子供連れの方など、さまざまな人が利用しやすいタクシー車両であることを国が認めるユニバーサルデザインタクシーの認定要領に適合した車種で

	ある。
シェアモビリティ	個人が所有するのではなく共有（シェア）することを原則とする移動手段のこと。
シェアサイクル	都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システム。
た	
タブレット	画面を直接触って操作する、携帯できる板状の情報端末のこと。
デマンドタクシー	路線やダイヤをあらかじめ定めず、予約があったときのみ運行し、利用者のニーズに合わせて柔軟に運行する乗合タクシーのこと。
ドアツードア	出発地点から到着地点まで、玄関を出て目的地に着くまでの全行程のこと。
な	
二次元コード決済	スマートフォンなどのアプリを使い、データ読み取りや店頭で決済する二次元コードによるキャッシュレス決済の手段。
日本版 MaaS	地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
は	
バス停サポーター制度	バス停留所近くの店舗や医療機関、事業所等にベンチを置かせてもらう、地域と協働して公共交通を維持していくための取組。
バスロケーションシステム	バスの位置情報や遅延情報、到着予想時刻等を、バス停の掲示板やスマートフォン等に表示し、利用者にリアルタイムで提供するシステム。
福祉輸送	障がい者や高齢者等を対象とした個別輸送の総称。福祉タクシー、介護タクシーなどがある。
ま	
モビリティマネジメント	多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組。
ら	
ライドシェア	一般ドライバーが自家用車で乗客を有償で運ぶサービス。
ラッピングバス	企業広告やイベントプロモーションなどの目的で、バス全体にデザインやメッセージを印刷した特殊なフィルムで覆われたバス。