

## 三芳町循環ワゴン実証運行事業の評価検証について

### 1. 実証運行事業の目的等

#### (1) 目的

町内の交通空白地域の解消、既存路線バスの補完による町内の主要施設や鉄道駅への交通アクセスの充実を目的として、10月から実証運行を実施しています。

#### (2) 基本方針

地域公共交通計画の基本方針を踏まえて、循環ワゴンの基本方針を下記のとおり設定しました。

#### ■まちづくりに寄与する移動手段の提供

町民の移動手段は、自家用車が中心となっていますが、自家用車を保有していないもしくは運転できない高齢者や学生にとって、移動手段の確保が必要となっています。また、交通渋滞、交通事故、環境問題などから過度な自動車依存からの脱却が必要となっています。町民が買物、通院等で円滑に移動できる移動手段を確保することで、居住地から拠点への地域内移動及び地域間移動の利便性を向上し、まちづくりに寄与した移動手段の提供を目指します。

#### ■交通空白地域を解消する公共交通サービスの提供

本町では居住地からバス停までが遠い、公共交通が利用できない時間帯が発生しているなど、既存の公共交通ではカバーできない“空間的及び時間的”な交通空白地域が存在しています。こうしたエリアを中心に、地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供を目指します。

#### ■既存路線バスとの連携

本町では、複数の既存路線バスが運行しています。循環ワゴンの運行により、既存ネットワークを補完かつ連携し、高齢者や学生及び業務利用者、他市町村からの来訪者のニーズを踏まえた事業構築を目指します。

#### ■東武東上線と接続した交通ネットワークの構築

町民の移動は、広域に及びます。循環ワゴンは、町内の行動に限らず、東武東上線の鉄道駅との接続を想定した広域範囲での交通ネットワークの構築を目指します。

#### ■輸送密度を活かした移動の利便性の向上

バスが持つ高い輸送密度を活かし、多くの町民が利用する医療・福祉施設や商業施設、公共施設等に対して、定時定路線で一度に多くの町民や利用者の移動を可能とし、移動の利便性を向上します。

#### ■受益者負担と公費負担のバランスの取れた持続性のある公共交通の確立

循環ワゴンの導入にあたっては、町民にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図りつつ、受益者負担の原則から有償による運賃収入を確保することにより、過度に公費負担に依存しない持続性のある公共交通の構築を目指します。

#### ■定期的な事業評価による評価検証・事業改善

まちづくりに寄与する利便性向上、交通不便地域の解消、移動手段の確保などの目標達成に向けて、地域住民のニーズに対応できているのか、一定程度の事業性は確保されているのかなどの検証が必要となります。循環ワゴンの運行にあたっては、期間を定めた目標値の設定を行い、地域公共交通協議会や関係者との協議において、その利用状況等から事業の必要性や有効性を検証すると共に、定期的な事業評価を行い、事業改善のための見直しを行います。

## 2. 実証運行事業の概要

No.	項目	内容										
1	運行期間	・令和7年10月1日から令和8年9月30日										
2	利用対象者	・町民に限らず誰でも利用可能										
3	運行方式	・乗合方式：道路運送法第21条【定時定路線型】										
4	運行系統	・3系統										
5	運行区域	・町内全域（一部富士見市）										
6	運行日	・平日のみ（土曜日、日曜日、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運行なし）										
7	運行時間	・午前9時から午後6時まで										
8	運行回数	・1日当たり 9便程度/1コース										
9	車両・台数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイエース（ワゴンタイプ）</li> <li>※助手席含め乗客定員8名（うち1名は車いす）</li> <li>・4台（うち予備車両1台）</li> </ul>										
10	運賃設定	<p>&lt;運賃表&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>運賃</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大人（中学生以上）</td> <td>250円</td> </tr> <tr> <td>子供（小学生以下）</td> <td>120円</td> </tr> </tbody> </table> <p>※小学生未満（1歳以上）は大人1人につき1人まで無料、乳児（1歳未満）は無料となります。</p> <p>※割引：障がい者の旅客運賃の割引は、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害保健福祉手帳、スマートフォン向け障害者手帳アプリ「ミライロID」を提示された場合は、本人及び介護人は120円（子供は60円）となります。</p> <p>&lt;支払方法&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現金</li> <li>・回数券</li> <li>・交通系ICカード（PASMO・Suica等）</li> </ul> <p>&lt;回数券&gt;</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>概要</td> <td>回数券（11枚綴り）</td> </tr> <tr> <td>発売額</td> <td>大人：2,500円 子供：1,200円</td> </tr> </tbody> </table>	区分	運賃	大人（中学生以上）	250円	子供（小学生以下）	120円	概要	回数券（11枚綴り）	発売額	大人：2,500円 子供：1,200円
区分	運賃											
大人（中学生以上）	250円											
子供（小学生以下）	120円											
概要	回数券（11枚綴り）											
発売額	大人：2,500円 子供：1,200円											

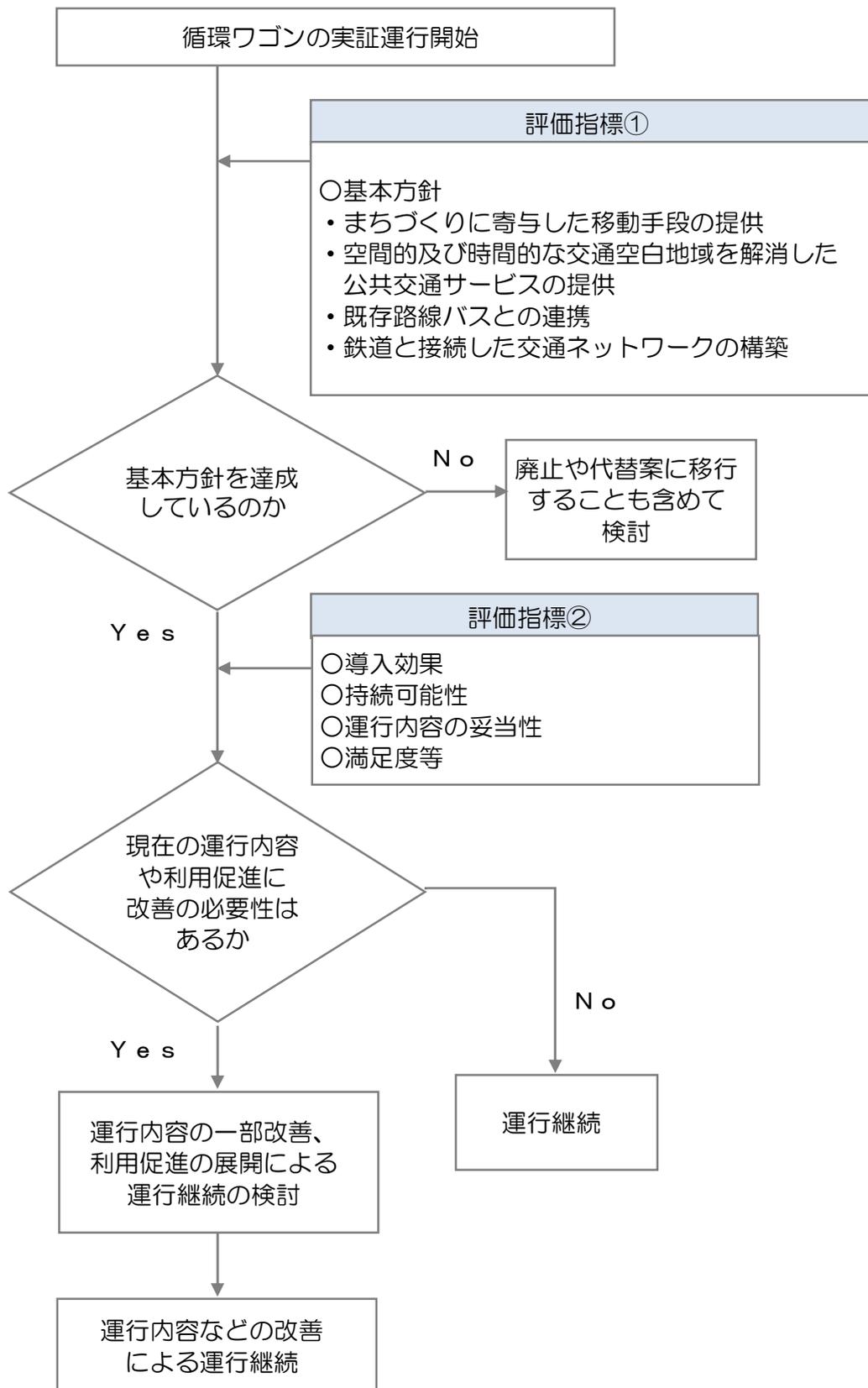
### 3. 実証運行事業の評価検証

実証運行事業の背景や目的の達成状況を把握し、今後の運行のあり方を検証するため、以下の項目に沿って、評価検証を行います。

#### ■評価検証項目

評価・検証項目		把握内容	調査名
①導入効果	高齢者等の生活移動	○高齢者等の利用状況、目的地 ○移動手段の変化 ○新規利用の創出	・利用状況の集計 ・利用実績データ ・町民・利用者アンケート
	交通空白地域の解消	○空白地域内住民の移動手段の変化等 ○公共交通利用圏域の変化（カバー率とカバー人口）	・町民・利用者アンケート ・運行実績データ
	地域の活性化	○バス停別の利用状況	・利用状況の集計
	ネットワーク効果	○既存路線バスの利用状況 ○シェアサイクルの利用状況	・利用状況の集計
②持続可能性	費用対効果	○収入、運行経費 ○利用実績 ○町財政負担状況 ○今後の利用意向	・運行実績データ ・利用実績データ ・町民・利用者アンケート
③運行内容の妥当性	バス停	○バス停別の利用状況 ○バス停についての要望	・利用状況の集計
	運行時間	○コース別の利用状況 ○時間帯別の利用状況 ○満足度	・利用状況の集計
	運行曜日	○曜日別の利用状況 ○満足度	・利用状況の集計
	車両（サイズ・台数）	○最大車内人数、平均車内人数 ○車両の使いやすさ、乗り心地	・利用状況の集計
	運賃設定（採算性、事業継続性）	○利用（移動）距離実績 ○運行経費	・利用状況の集計
④満足度等	満足度	○移動サービスの満足度	・町民・利用者アンケート
	高齢者等の外出機会	○外出機会の変化（移動自由度）	・町民・利用者アンケート

- 評価検証は、利用実績や利用者アンケート等に基づく評価指標をもとに検証しました。
- 今後の運行のあり方について、以下のフローで検証しました。



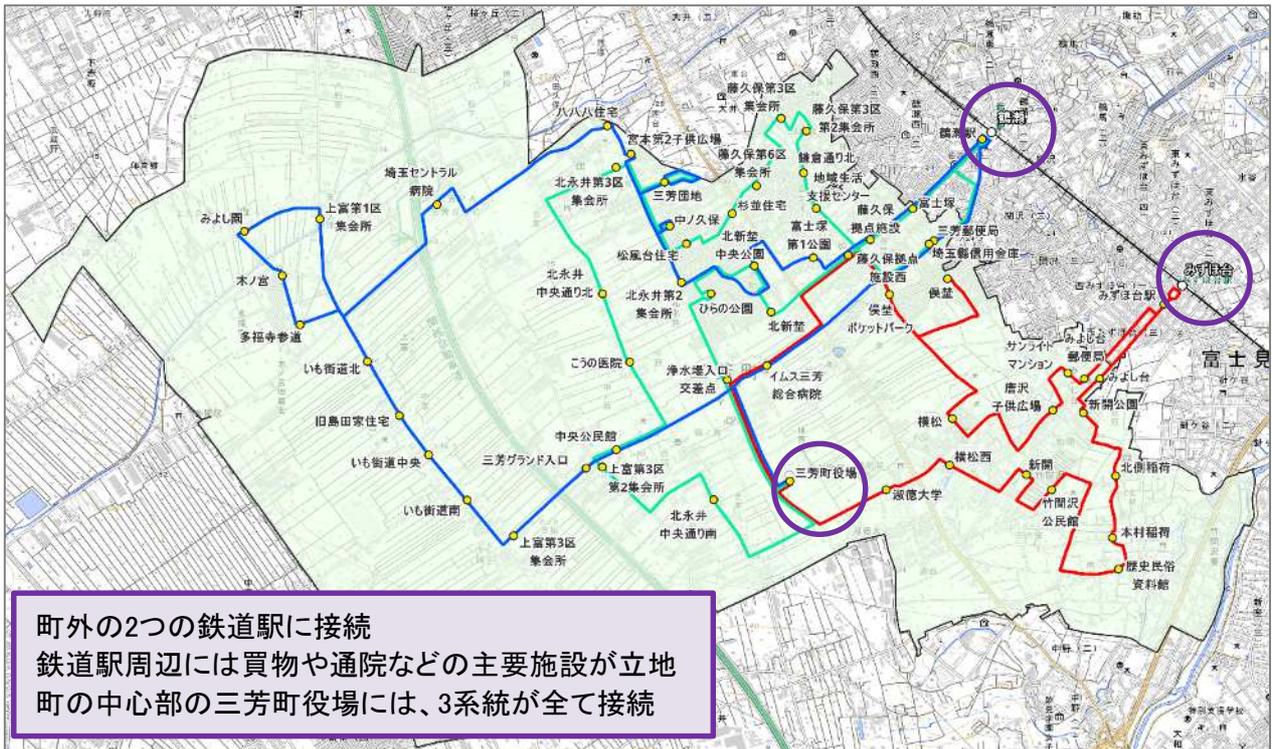
(1) 基本方針への対応状況

＜まちづくりに寄与した移動手段の提供＞

＜空間的及び時間的な交通空白地域を解消した公共交通サービスの提供＞

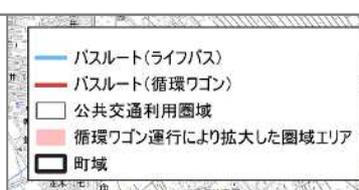
＜既存路線バスとの連携＞＜鉄道と接続した交通ネットワークの構築＞

- 目的地が多く立地し鉄道への乗り継ぎ拠点にもなる交通結節点、町の中心部に立地する三芳町役場などの主要拠点に対して、アクセスが充実しており、まちづくりに寄与した移動手段が提供できています。
- ライフバスでカバーしきれなかったエリアを循環ワゴンがカバーすることができ、その結果、公共交通カバー人口やカバー率が上昇しています。
- ライフバスと循環ワゴンのネットワーク効果により、ルートや経由地は違うものの、三芳町役場発、鶴瀬駅発、みずほ台駅発の運行本数を見ると大きく増加しています。



循環ワゴンの運行により、公共交通のカバーエリアと人口が拡大

※カバー人口とカバー率は、鉄道駅800m、ライフバス及び循環ワゴンのバス停200mのみで算出



	ライフバス、鉄道	ライフバス、鉄道 循環ワゴン
カバー人口	24,667	30,431
カバー率	62.3%	76.9%

■三芳町役場発\_ライフバス及び循環ワゴン ※経由地やルートは異なる

<ライフバスのみ>

時間帯	発車時刻(分)					
6	22 (ラ)					
7	10 (ラ) 32 (ラ)					
8	30 (ラ) 51 (ラ) 51 (ラ)					
9	02 (ラ) 16 (ラ) 22 (ラ) 22 (ラ) 52 (ラ) 56 (ラ)					
10	26 (ラ) 37 (ラ) 39 (ラ)					
11	36 (ラ) 52 (ラ)					
12	07 (ラ) 07 (ラ) 21 (ラ) 46 (ラ) 56 (ラ)					
13	07 (ラ) 09 (ラ) 26 (ラ) 27 (ラ) 37 (ラ) 51 (ラ)					
14	07 (ラ) 21 (ラ) 37 (ラ) 44 (ラ) 52 (ラ)					
15	11 (ラ) 26 (ラ)					
16	17 (ラ) 46 (ラ)					
17	07 (ラ) 07 (ラ) 24 (ラ)					
18	02 (ラ)					
19	09 (ラ) 37 (ラ)					
21	14 (ラ) 42 (ラ)					
22	39 (ラ)					

<ライフバス及び循環ワゴン>

時間帯	発車時刻(分)					
6	22 (ラ)					
7	10 (ラ) 32 (ラ)					
8	30 (ラ) 51 (ラ) 51 (ラ)					
9	02 (ラ) 05 (B) 12 (A) 13 (C) 16 (ラ) 22 (ラ) 22 (ラ) 52 (ラ) 56 (ラ)					
10	05 (B) 10 (A) 10 (C) 26 (ラ) 37 (ラ) 39 (ラ)					
11	05 (B) 05 (C) 10 (A) 36 (ラ) 52 (ラ)					
12	00 (C) 05 (B) 07 (ラ) 07 (ラ) 12 (A) 21 (ラ) 46 (ラ) 56 (ラ)					
13	07 (ラ) 09 (ラ) 12 (A) 20 (B) 26 (ラ) 27 (ラ) 34 (C) 37 (ラ) 51 (ラ)					
14	07 (ラ) 10 (A) 15 (B) 21 (ラ) 25 (C) 37 (ラ) 44 (ラ) 52 (ラ)					
15	08 (A) 11 (ラ) 15 (B) 20 (C) 26 (ラ)					
16	10 (A) 12 (C) 15 (B) 17 (ラ) 46 (ラ)					
17	07 (ラ) 07 (ラ) 10 (A) 10 (C) 15 (B) 24 (ラ)					
18	02 (ラ)					
19	09 (ラ) 37 (ラ)					
21	14 (ラ) 42 (ラ)					
22	39 (ラ)					

■鶴瀬駅発\_ライフバス及び循環ワゴン ※経由地やルートは異なる

<ライフバスのみ>

時間帯	発車時刻(分)						
6	10(ラ)	10(ラ)	10(ラ)	15(ラ)	30(ラ)	40(ラ)	50(ラ)
7	10(ラ)	10(ラ)	25(ラ)	25(ラ)	30(ラ)	40(ラ)	45(ラ)
8	05(ラ)	10(ラ)	10(ラ)	35(ラ)	40(ラ)	40(ラ)	55(ラ)
9	00(ラ)	10(ラ)	10(ラ)	18(B)	30(ラ)	40(ラ)	
10	30(ラ)	40(ラ)					
11	20(ラ)	40(ラ)					
12	00(ラ)	20(ラ)	20(ラ)	40(ラ)	50(ラ)	55(ラ)	
13	00(ラ)	30(ラ)	20(ラ)	50(ラ)			
14	00(ラ)	05(ラ)	25(ラ)	30(ラ)			
15	00(ラ)	00(ラ)	30(ラ)				
16	10(ラ)	30(ラ)					
17	00(ラ)	10(ラ)	15(ラ)	40(ラ)	45(ラ)	50(ラ)	55(ラ)
18	15(ラ)	30(ラ)	30(ラ)	45(ラ)			
19	00(ラ)	10(ラ)	15(ラ)	30(ラ)	45(ラ)	45(ラ)	50(ラ)
20	00(ラ)	15(ラ)	20(ラ)	45(ラ)			
21	35(ラ)	15(ラ)	40(ラ)	45(ラ)	45(ラ)		
22	15(ラ)	15(ラ)	15(ラ)				

<ライフバス及び循環ワゴン>

時間帯	発車時刻(分)						
6	10(ラ)	10(ラ)	10(ラ)	15(ラ)	30(ラ)	40(ラ)	50(ラ)
7	10(ラ)	10(ラ)	25(ラ)	25(ラ)	30(ラ)	40(ラ)	45(ラ)
8	05(ラ)	10(ラ)	10(ラ)	35(ラ)	40(ラ)	40(ラ)	55(ラ)
9	00(ラ)	10(ラ)	10(ラ)	18(B)	30(ラ)	40(ラ)	51(A)
10	18(B)	30(ラ)	40(ラ)	49(A)			
11	18(B)	20(ラ)	40(ラ)	49(A)			
12	00(ラ) 55(ラ)	18(B)	20(ラ)	20(ラ)	40(ラ)	50(ラ)	51(A)
13	00(ラ)	30(ラ)	33(B)	20(ラ)	50(ラ)	51(A)	
14	00(ラ)	05(ラ)	25(ラ)	28(B)	30(ラ)	49(A)	
15	00(ラ)	00(ラ)	28(B)	30(ラ)	47(A)		
16	10(ラ)	28(B)	30(ラ)	49(A)			
17	00(ラ) 50(ラ)	10(ラ) 55(ラ)	15(ラ)	28(B)	40(ラ)	45(ラ)	49(A)
18	15(ラ)	30(ラ)	30(ラ)	45(ラ)			
19	00(ラ)	10(ラ)	15(ラ)	30(ラ)	45(ラ)	45(ラ)	50(ラ)
20	00(ラ)	15(ラ)	20(ラ)	45(ラ)			
21	35(ラ)	15(ラ)	40(ラ)	45(ラ)	45(ラ)		
22	15(ラ)	15(ラ)	15(ラ)				

■みずほ台駅発\_ライフバス及び循環ワゴン ※経由地やルートは異なる

<ライフバスのみ>

時間帯	発車時刻 (分)
6	40 (ラ)
7	00 (ラ) 40 (ラ)
8	05 (ラ) 40 (ラ)
9	15 (ラ) 45 (ラ)
10	15 (ラ)
11	
12	00 (ラ) 10 (ラ)
13	20 (ラ) 40 (ラ)
14	45 (ラ)
15	00 (ラ)
16	
17	00 (ラ) 50 (ラ)
18	15 (ラ)
19	10 (ラ) 30 (ラ)
20	30 (ラ)
21	15 (ラ) 45 (ラ)
22	15 (ラ)

<ライフバス及び循環ワゴン>

時間帯	発車時刻 (分)
6	40 (ラ)
7	00 (ラ) 40 (ラ)
8	05 (ラ) 40 (ラ)
9	15 (ラ) 34 (C) 45 (ラ)
10	15 (ラ) 31 (C)
11	26 (C)
12	00 (ラ) 10 (ラ) 21 (C)
13	20 (ラ) 40 (ラ) 55 (C)
14	45 (ラ) 46 (C)
15	00 (ラ) 41 (C)
16	33 (C)
17	00 (ラ) 31 (C) 50 (ラ)
18	15 (ラ)
19	10 (ラ) 30 (ラ)
20	30 (ラ)
21	15 (ラ) 45 (ラ)
22	15 (ラ)

(2) 導入効果及び持続可能性

① 高齢者等の生活移動

○ 高齢者等の利用状況、目的地

- 月別の利用状況を見ると、11月は10月に比べてやや減少したものの、12月は再び増加傾向にあり、利用が定着し始めている傾向が見えます。
- 便別の利用状況を見ると、Aコースは2便(10時台)、3便(11時台)の利用が多く、Bコースは3便(11時台)と8便(16時台)の利用が多く、Cコースは1便(9時台)と2便(10時台)の利用が多くなっています。全体的に午前中の時間帯が多く、日中の時間帯の利用が少ない状況です。
- 利用目的としては、通院や買物目的の利用が多く、通院や買物の移動を支えています。また、一部で通勤目的の利用も見られます。

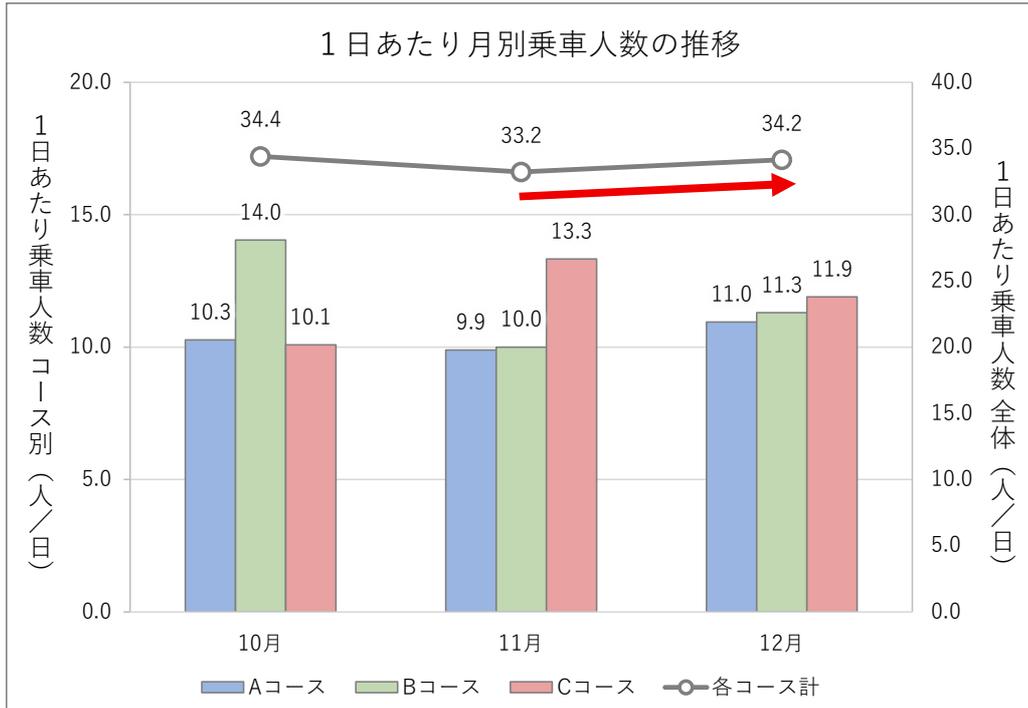


図 月別乗車人数の推移

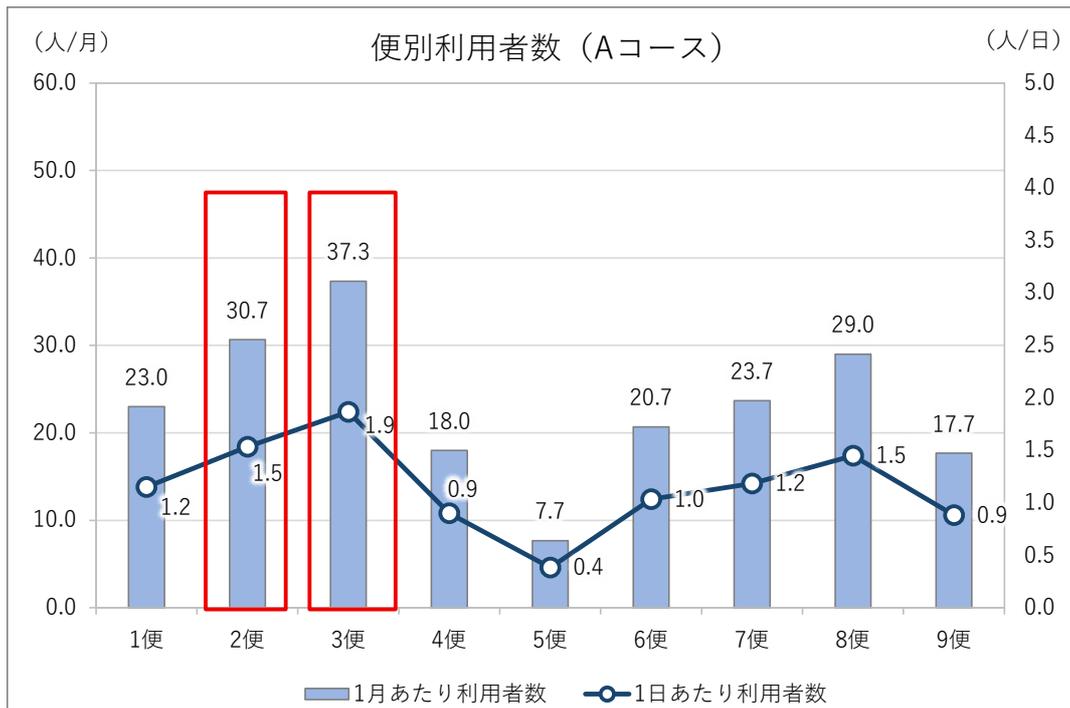


図 便別利用者数 (Aコース) ※10~12月データ

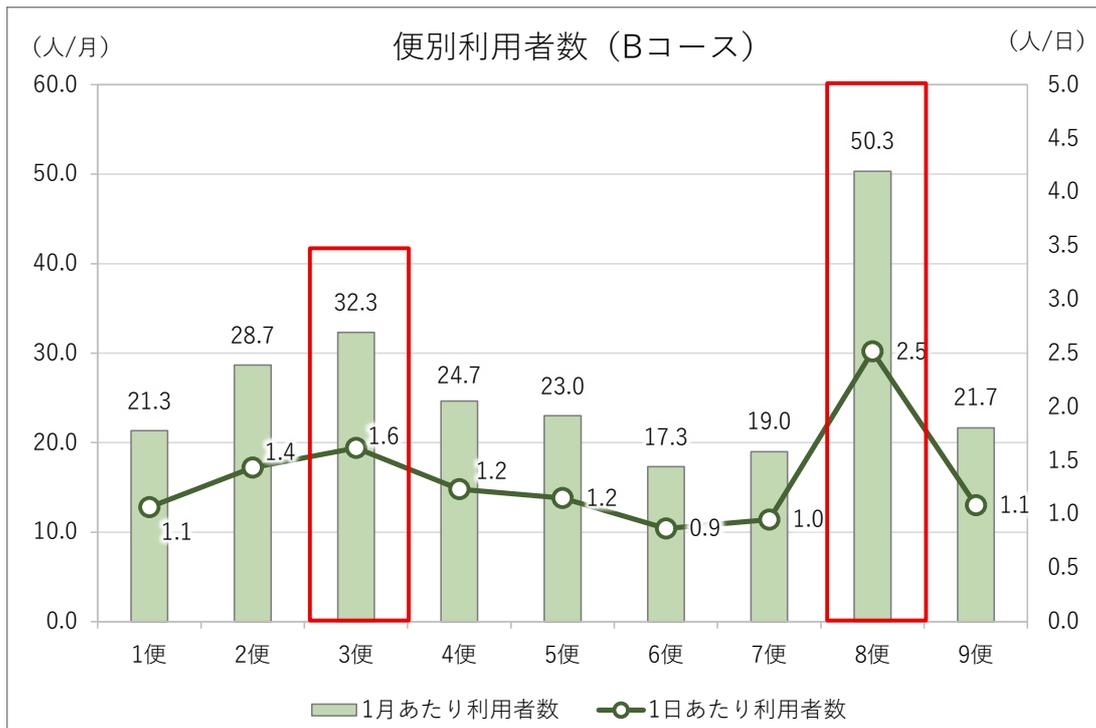


図 便別利用者数 (Bコース) ※10~12月データ

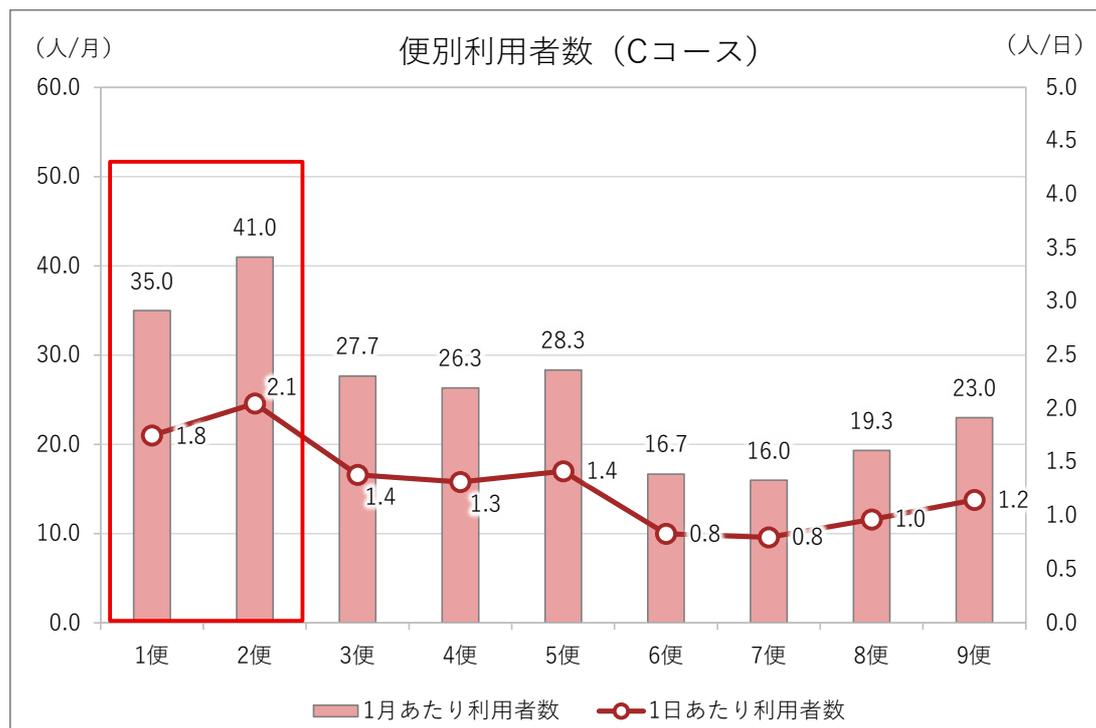


図 便別利用者数 (Cコース) ※10~12月データ

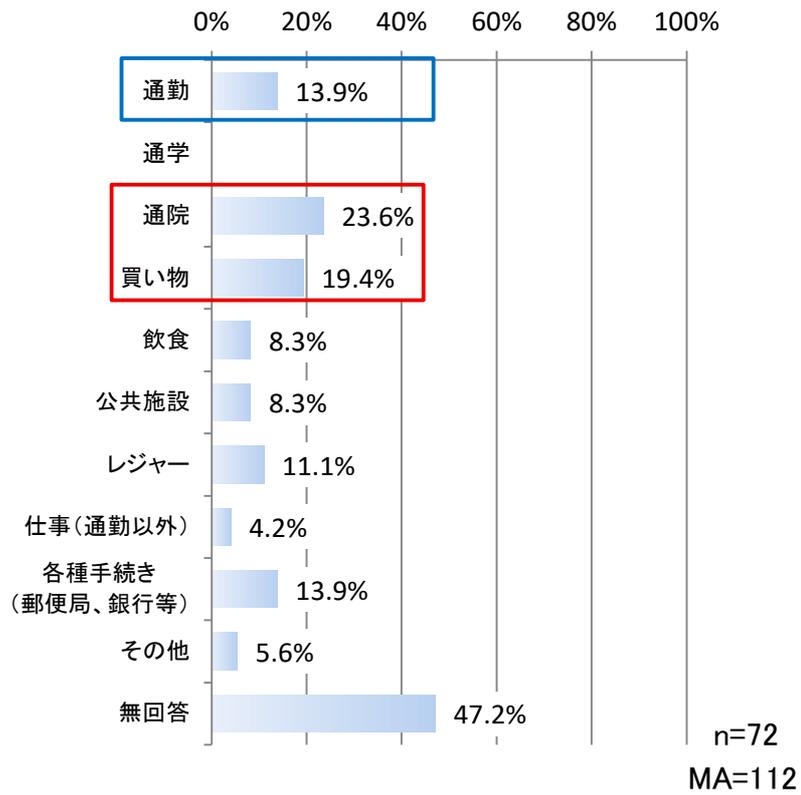


図 MIYO バスの利用目的 ※アンケート調査結果

○移動手段の変化、新規利用の創出

- 移動手段について、路線バス（ライフバス）の利用者からの転換が見られ、路線バス（ライフバス）と循環ワゴン（MIYOバス）を時間帯に応じて使い分けている状況が見られます。
- 家族の送迎、徒歩や自転車からの転換も見られ、新規需要の創出につながっている状況が見えます。

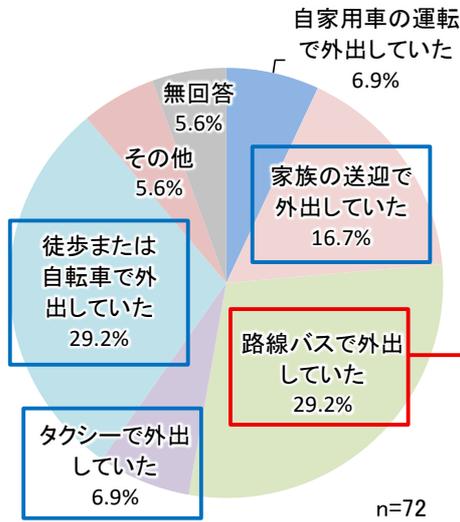


図 MIYOバス運行開始前の主な外出手段  
※アンケート調査結果

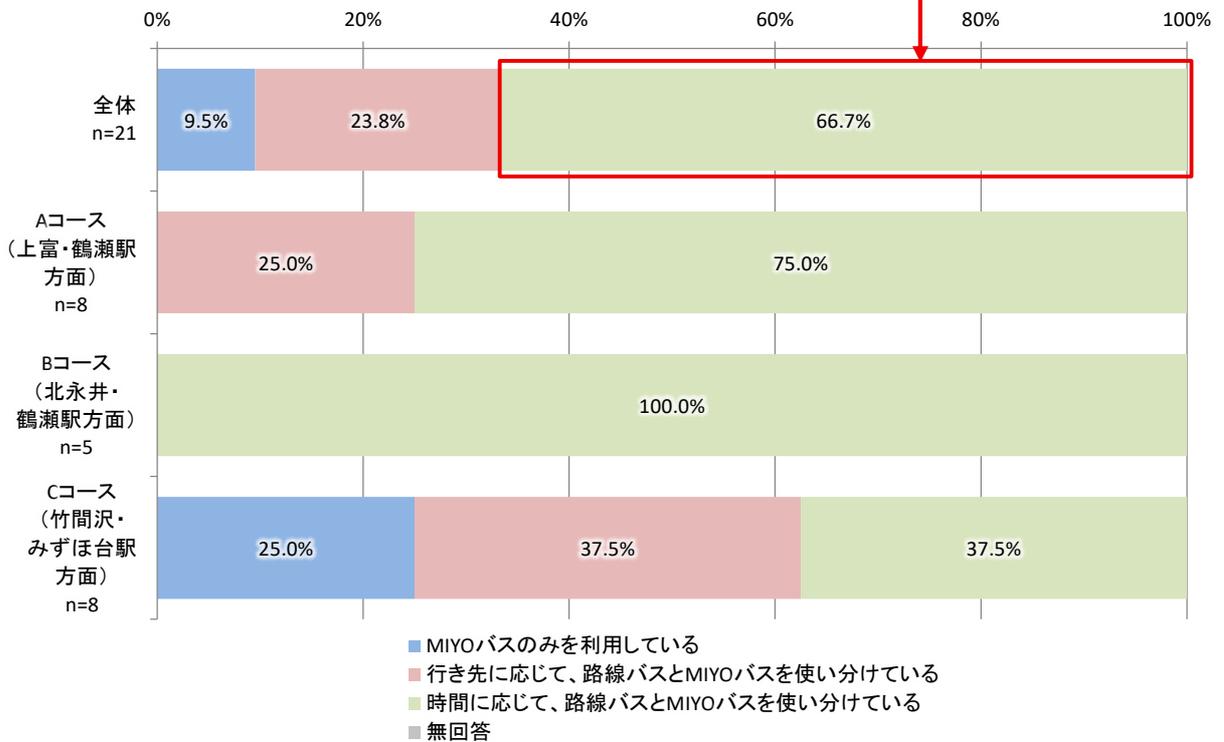


図 路線バスとMIYOバスの使い分けについて  
(最もよく利用するコース別)  
※アンケート調査結果

②地域の活性化

○バス停別の利用状況

- ・利用目的と関連して、降車バス停は、鶴瀬駅、みずほ台駅、イムス三芳総合病院、淑徳大学などが多くなっています。乗車バス停は、三芳町役場、三芳団地などが見られます。

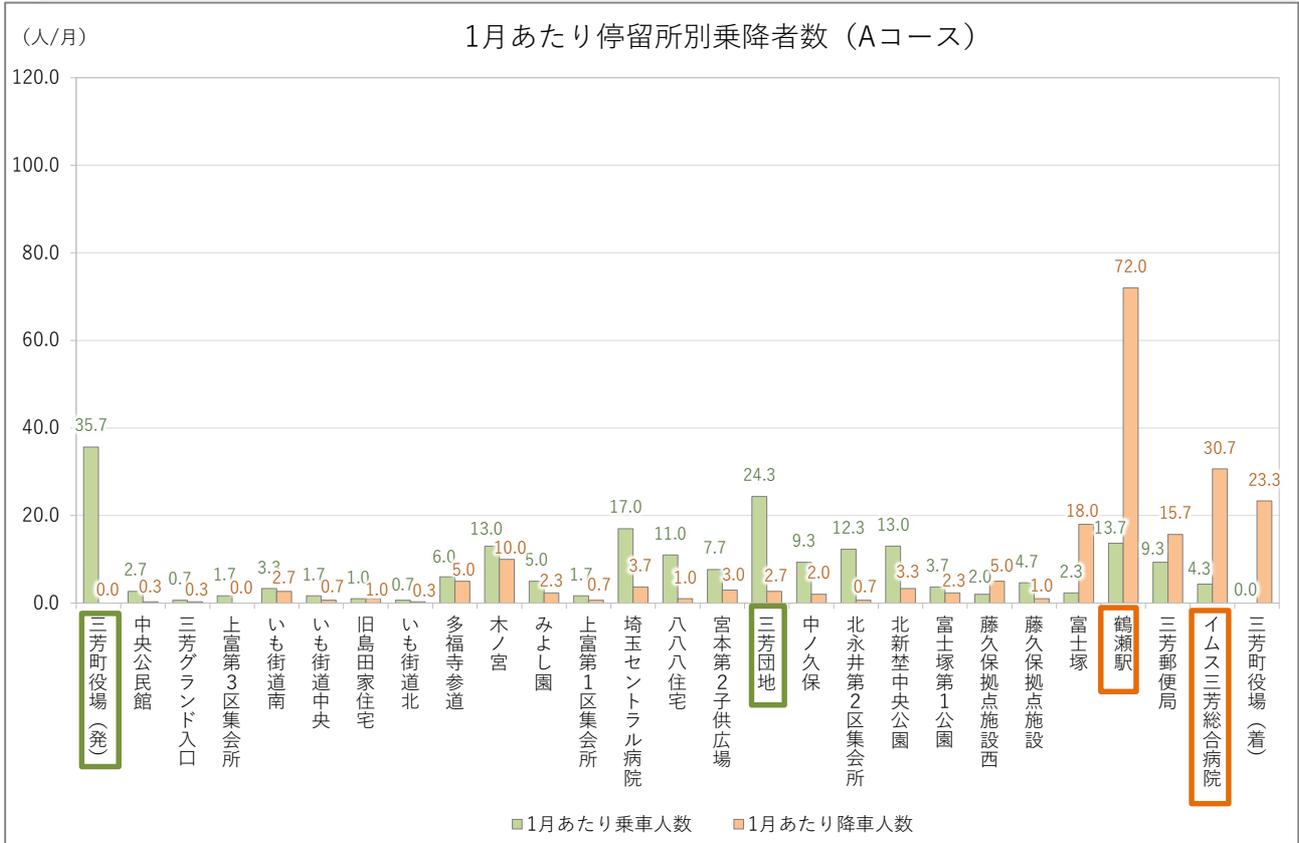


図 停留所別乗降者数 (Aコース) ※10~12月データ

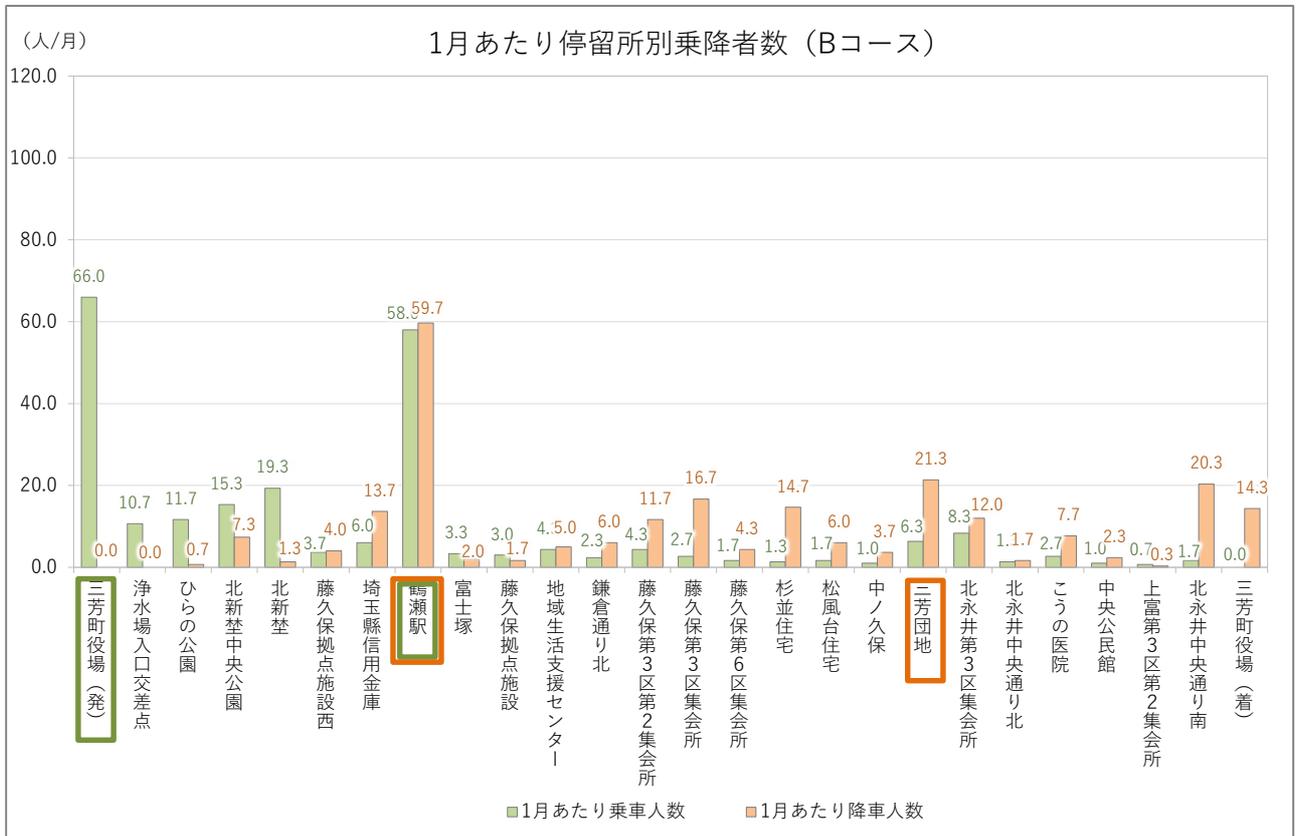


図 停留所別乗降者数 (Bコース) ※10~12月データ

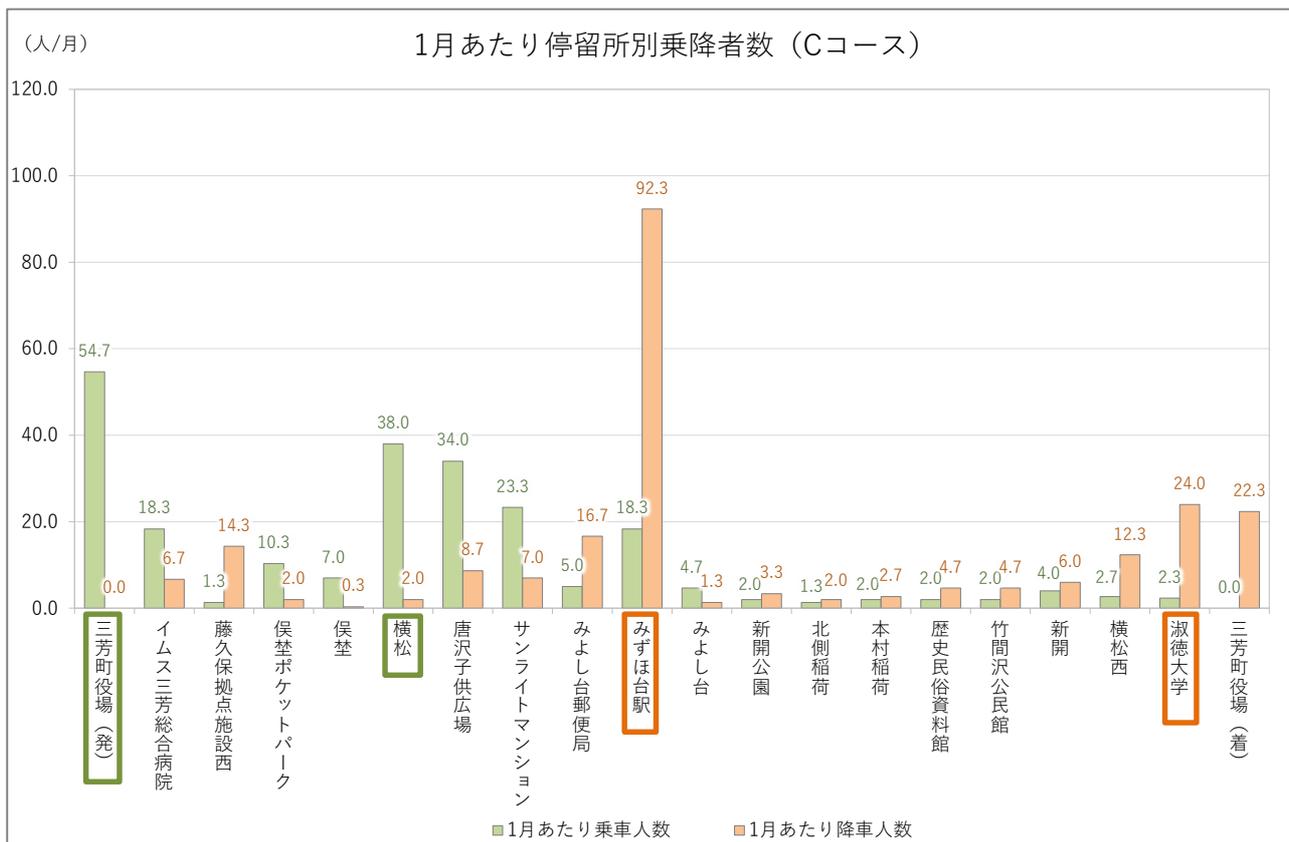


図 停留所別乗降者数 (Cコース) ※10~12月データ

○外出機会の創出、変化

- 外出機会の増加及び新規外出の創出につながっていると回答が約 25%となっており、その理由としては、新規ルートの創出やネットワーク効果による運行本数の増加をあげています。
- 循環ワゴンの運行開始により、月 2~3 回の外出が、月 4~8 回の外出に増えている状況が見られます。

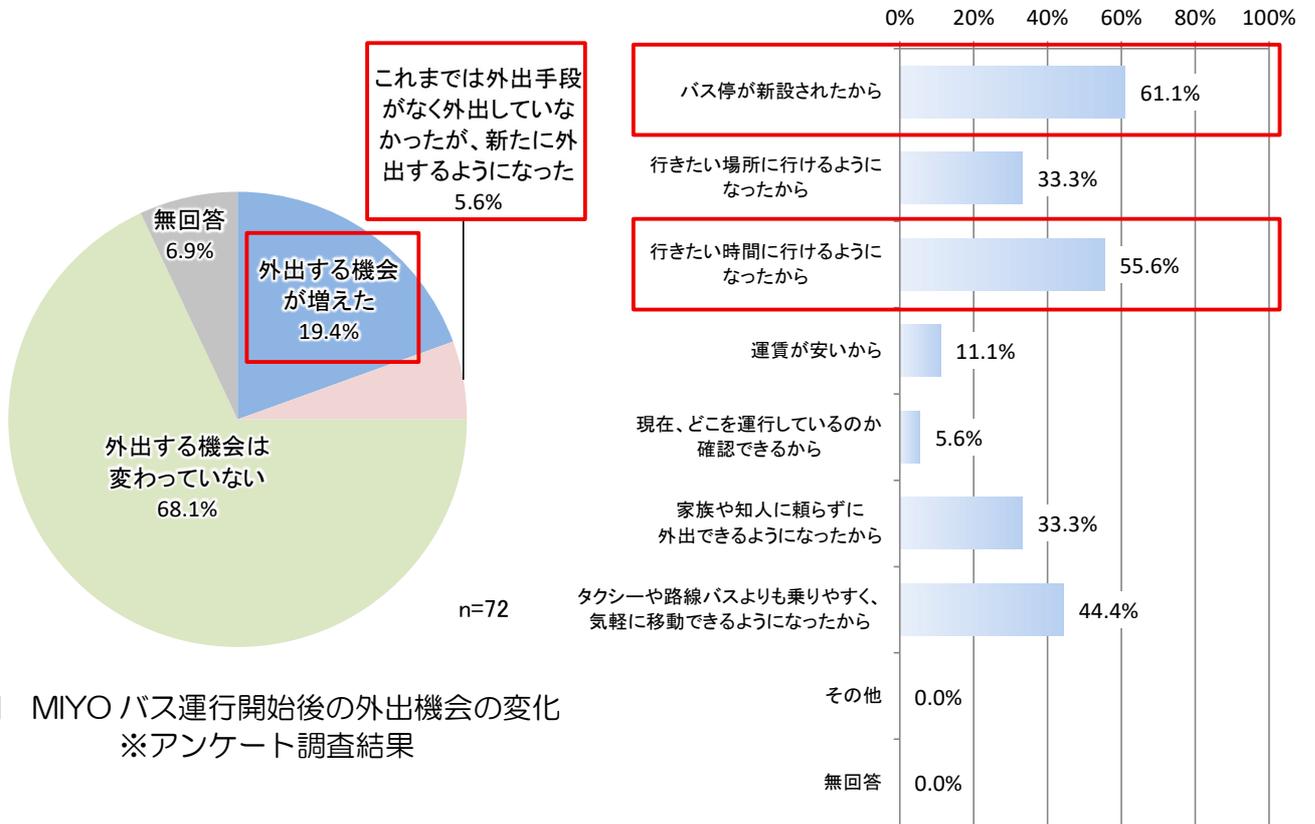


図 MIYO バス運行開始後の外出機会の変化 ※アンケート調査結果

図 外出頻度が増えた理由 ※アンケート調査結果 n=18 MA=44

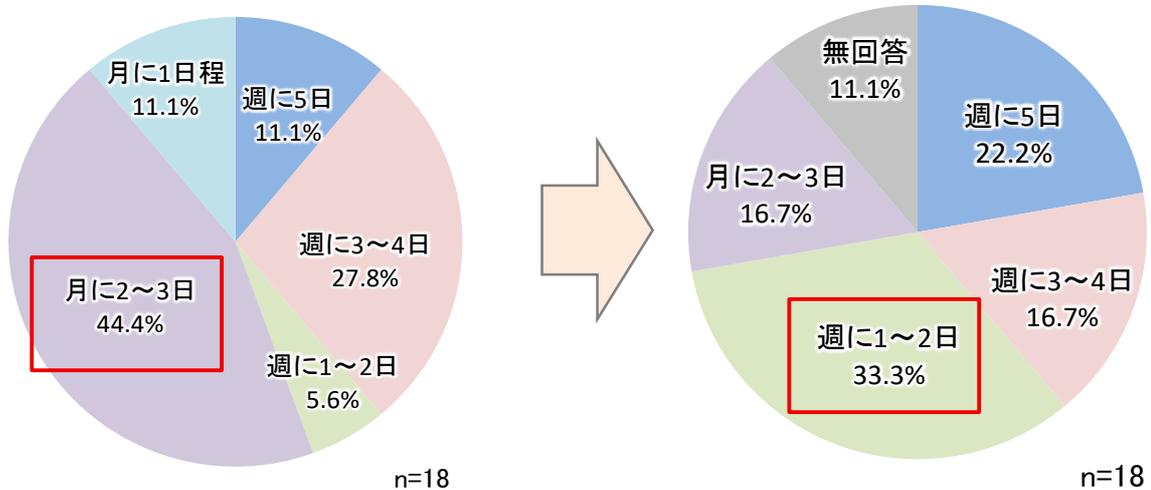


図 MIYO バス運行開始前の外出頻度 ※アンケート調査結果

図 MIYO バス運行開始後の外出頻度 ※アンケート調査結果

### ③ネットワーク効果

- ライフバスのみ運行していた令和6年10～12月、ライフバスと循環ワゴンがともに運行していた令和7年10～12月を比較すると、ライフバス自体の利用者数も増加しており、循環ワゴンを合わせた利用実績は、令和6年10～12月に比べて、令和7年10～12月は約3%の利用者増となっています。
- ライフバスの利用者が循環ワゴンに転換したのではなく、ネットワーク効果で利用者増につながっている可能性が見られます。
- シェアサイクルについても利用者が増加しており、1ユーザーあたりの利用回数はそれほど変化していないことを考慮すると、シェアサイクル利用者の実人数が増加したと想定されます。

#### ■ライフバスと循環ワゴン

		令和6年10～12月	令和7年10～12月
ライフバス		130,390人	131,780人
	1番線	37,610人	36,782人
	4番線	31,952人	29,507人
	5番線	29,112人	31,254人
	6番線	14,730人	16,462人
	8番線	16,905人	17,775人
循環ワゴン		—	2,038人
	Aコース	—	623人
	Bコース	—	715人
	Cコース	—	700人
合計		130,390人	133,818人 (約3%増加)

#### ■シェアサイクルと循環ワゴン

		令和6年10～12月	令和7年10～12月
シェアサイクル (HELLO CYCLING)			
	利用回数	5,526回	10,718回
	利用者数	1,809人	3,205人
	1ユーザー 平均利用回数	9.2回	10.1回
循環ワゴン		—	2,038人
	Aコース	—	623人
	Bコース	—	715人
	Cコース	—	700人

④費用対効果

○利用実績、収支状況

・収支率は5%前後で推移しています。



(3) 運行内容の妥当性

○バス停、運行時間、運行曜日、事前予約、運行情報、車両、運賃、各項目の満足度

- 運行ルート、バス停の位置、定時性については、満足度が高い状況となっています。
- 実証運行におけるバス停を含むルートについて、満足が得られた結果となっています。
- 定時性についても道路渋滞による運行の遅延が危惧されていたものの、利用者に対して、あまり大きな影響は与えていない状況となっています。
- 運行本数、運行時間帯、運行日については、満足度が低い回答が見られ、特に運行本数と運行時間帯は、重要度が他の項目に比べて高くなっており、利用する上で重要視する項目であることが示されています。

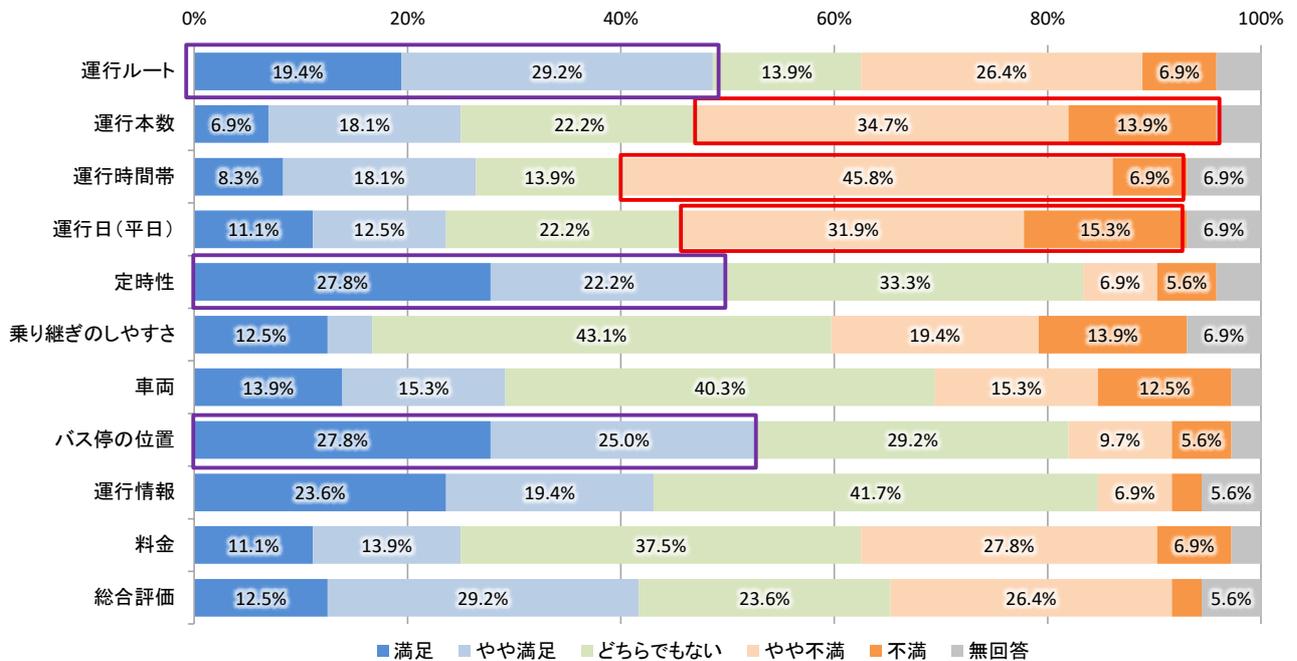


図 MIYOバスのサービスについての満足度 ※アンケート調査結果

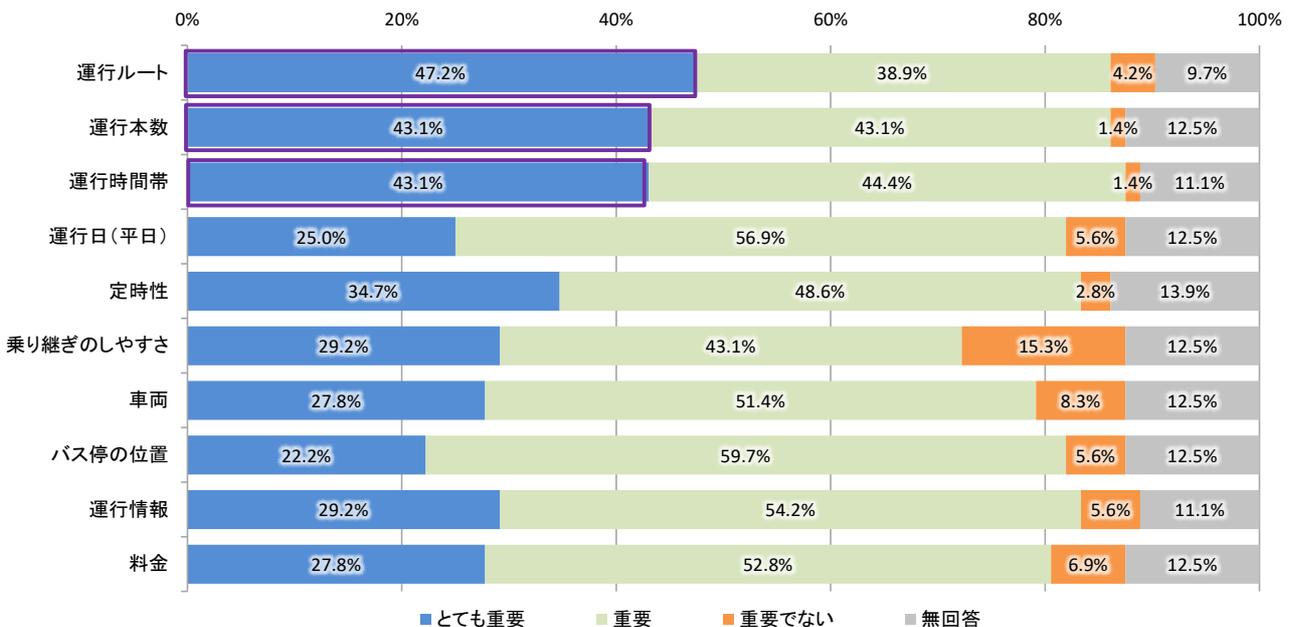


図 MIYOバスのサービスについての重要度 ※アンケート調査結果

(4) 運行内容の改善点

- MIYOバスの利用者の運行内容の改善要望としては、「運行ルート・バス停」、「運行本数・時間・日数」、「利用環境」、「車両サイズ」、「料金」に関する要望などが見られます。
- 改善要望が反映された場合の利用頻度の増加が見られ、今後も運行内容を変更した上での運行継続を希望する回答が多くなっています。
- 一方で、MIYOバスの非利用者の意見として、自動車が運転・送迎できるからとの理由が多い中で、運行内容の改善や利用方法の周知について求める回答も見られます。今後も過度に自動車に依存するのではなく、自動車と公共交通を使い分けたい意向も見られます。

■改善要望の概要

- 運行ルート・バス停については、「逆方向（反対方向）の運行」、「同じバス停に2つのコースが重複しないようにすること」、「バス停の新設及び位置の見直し」、「自宅や目的地の近くでの乗り降り」などの要望が見られます。
- 運行本数・時間・日数について、「土日運行」、「運行本数の増加（30分に1本程度）」、「ライフバスとのすみ分け（相互性）でライフバスが運行していない時間帯の運行」、「運行時間を早める（通学や通勤で利用できるように）」などの要望が見られます。
- 利用環境について、「グーグルマップへの反映（GTFS化）」、「時間通りの運行（定時性）」、「路線図のわかりやすさ」、「ルートの説明や周知」、「乗り継ぎや乗り換え時刻の表示」、「1DAYパス」、「コースごとにバス車両のラッピングの色を変える」などの要望が見られます。
- 車両サイズについて、「車両が小さすぎる」、「乗り降りがしにくい」などの要望が見られます。
- 料金について、「ライフバスと同額」などの要望が見られます。

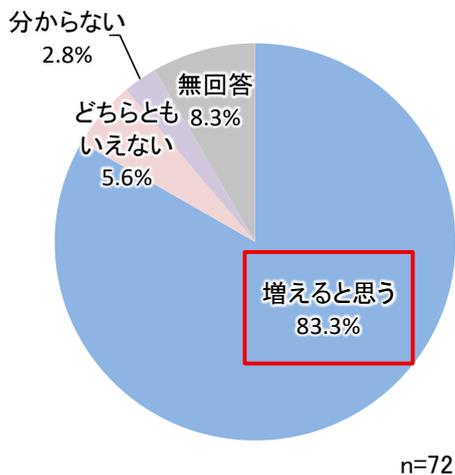


図 改善された場合の利用頻度  
※アンケート調査結果

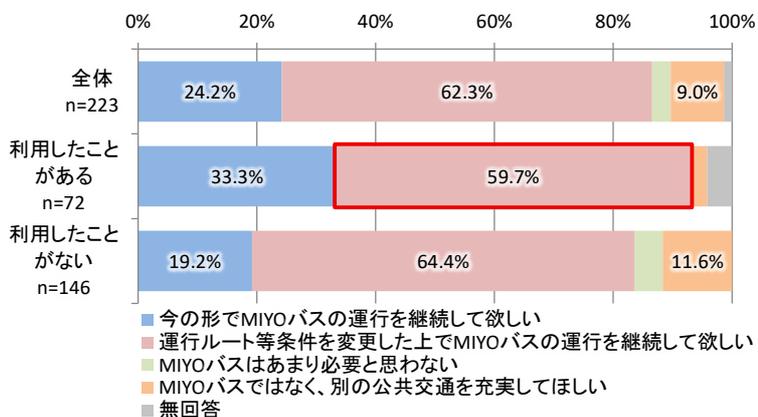


図 MIYOバスの今後の運行についての考え  
(利用経験別)  
※アンケート調査結果

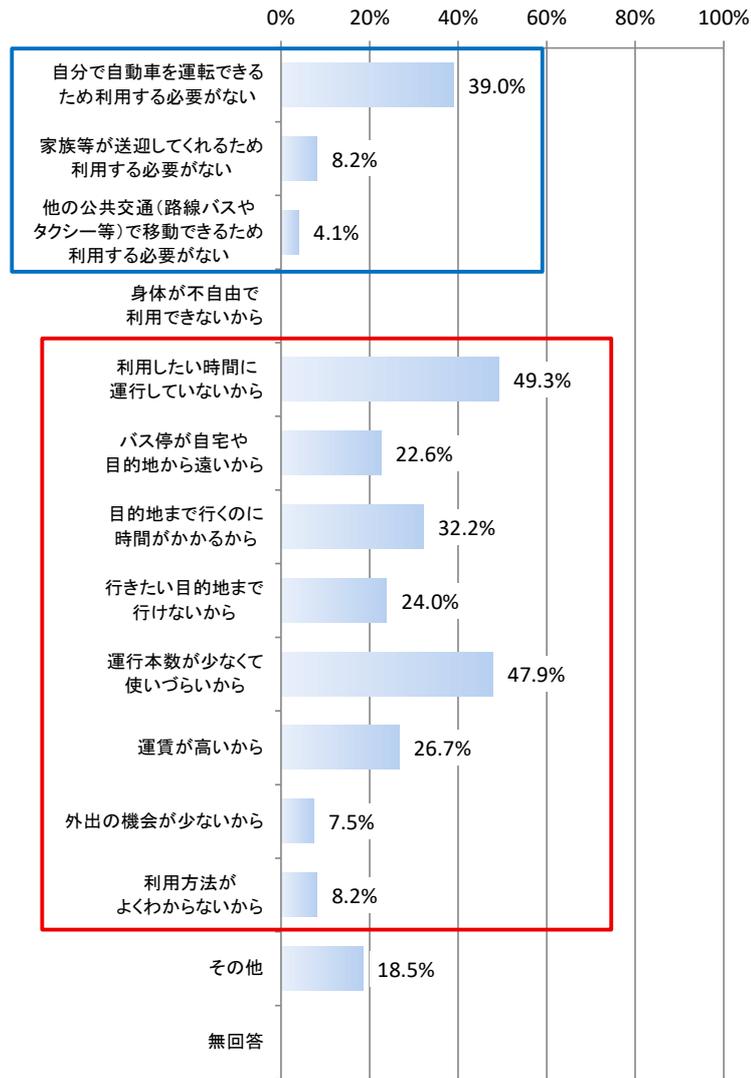
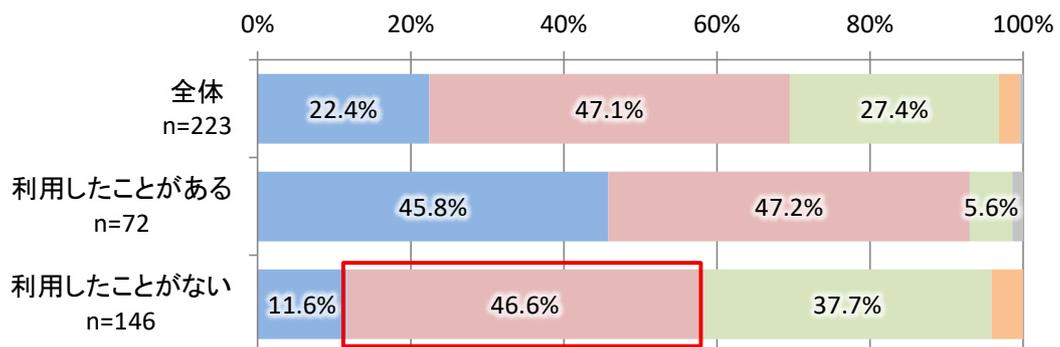


図 MIYOバスを利用しない理由  
※アンケート調査結果 n=146 MA=421



- 積極的に利用したいと思う
- 自家用車や路線バスなどと併用しながら、必要に応じて利用したいと思う
- 利用するかどうかは状況次第で、まだ決めていない
- 利用するつもりはない
- 無回答

図 MIYOバスの今後の利用意向  
（利用経験別）  
※アンケート調査結果

#### 4. 評価検証の結果

- ・フローに沿った評価検証の結果は以下のとおりとなります。

##### (1) 基本方針

- ・目的地が多く立地し鉄道への乗り継ぎ拠点にもなる交通結節点、町の中心部に立地する三芳町役場などの主要拠点に対して、アクセスが充実しており、まちづくりに寄与した移動手段を提供。
- ・ライフバスでカバーしきれっていなかったエリアを循環ワゴンがカバーすることができ、その結果、公共交通カバー人口やカバー率が上昇。
- ・ライフバスと循環ワゴンのネットワーク効果により、ルートや経由地は違うものの、三芳町役場発、鶴瀬駅発、みずほ台駅発の運行本数が大きく増加。



##### 基本方針を達成

(導入効果、持続可能性、運行内容の妥当性、満足度等の検証へ)



##### (2) 導入効果及び持続可能性

###### ① 高齢者等の生活移動

- ・月別の利用状況は、11月は10月に比べて減少したものの、12月は再び増加傾向にあり、利用が定着し始めている傾向が見える。
- ・便別の利用状況は、Aコースは10時台、11時台の利用が多く、Bコースは11時台、16時台の利用が多く、Cコースは9時台、10時台の利用が多い。全体的に午前中の時間帯が多く、日中の時間帯の利用が少ない状況。
- ・通院や買物の移動を支えており、一部で通勤目的の利用も見られる。
- ・移動手段について、ライフバスの利用者からの転換が見られ、ライフバスと循環ワゴンを経由して使っている状況。
- ・家族の送迎、徒歩や自転車からの転換も見られ、新規需要の創出につながっている状況が見える。

###### ② 交通空白地域の解消

- ・公共交通カバー率が62.3%から76.9%に上昇し、カバー人口も24,667人から30,431人に増加。

###### ③ 地域の活性化

- ・利用目的と関連して、降車バス停は、鶴瀬駅、みずほ台駅、イムス三芳総合病院、淑徳大学などが多い。乗車バス停は、三芳町役場、三芳団地などが見られる。
- ・外出機会の増加及び新規外出の創出につながっているとの回答が約25%となっており、その理由としては、新規ルートの創出やネットワーク効果による運行本数の増加をあげている。循環ワゴンの運行開始により、月2~3回の外出が、月4~8回の外出に増えている状況が見られる。

###### ④ ネットワーク効果

- ・ライフバスのみ運行していた令和6年10~12月、ライフバスと循環ワゴンがともに運行していた令和7年10~12月を比較すると、ライフバス自体の利用者数も増加しており、循環ワゴンを合わせた利用実績は約3%の利用者増となっている。ライフバスの利用者が循環ワゴンに転換したのではなく、ネットワーク効果で利用者増につながっている可能性がある。
- ・シェアサイクルについても利用者が増加しており、シェアサイクル利用者の実人数が増加したと想定される。

###### ⑤ 費用対効果

- ・収支率は5%前後で推移している。

### (3) 運行内容の妥当性

- 運行ルート、バス停の位置、定時性については、満足度が高い状況。
- 実証運行におけるバス停を含むルートについて、満足が得られた結果。
- 定時性についても道路渋滞による運行の遅延が危惧されていたものの、利用者に対して、あまり大きな影響は与えていない状況。
- 運行本数、運行時間帯、運行日については、満足度が低い回答が見られ、特に運行本数と運行時間帯は、重要度が他の項目に比べて高くなっており、利用する上で重要視する項目であることが示されている。



現在の運行内容や利用促進に改善の必要性がある



### (4) 運行内容の改善点

- MIYOバスの利用者の運行内容の改善要望としては「運行ルート・バス停」「運行本数・時間・日数」「利用環境」「車両サイズ」「料金」に関する要望などが見られる。
- 改善要望が反映された場合、利用頻度の増加が見られ、今後も運行内容を変更した上での運行継続を希望する回答が多くなっている。
- 一方で、MIYOバスの非利用者の意見として、自動車が運転・送迎できるからとの理由が多い中で、運行内容の改善や利用方法の周知について求める回答も見られる。今後も過度に自動車の依存するのではなく、自動車と公共交通を使い分けたい意向も見られる。



運行内容の一部改善、利用促進の展開による運行継続の検討へ



次ページに示す運行内容などの改善により  
次年度以降（令和8年10月以降）も運行継続へ

## 5. 今後の方針（案）

前項までに示した評価検証結果と実証運行事業の検討時における基本的な考え方を踏まえて、令和8年10月以降も運行継続を考えており、それに向けた運行内容の一部改善、利用促進の展開として、今後の方針（案）を示します。

### <運行内容の一部改善に向けた取組>

項目	内容
運行ルート・バス停の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停の新設及び位置の見直しという改善要望に対応するため、住民等からの声や運行事業者の声を踏まえて、3つのバス停の移設を予定します。</li> <li>・逆方向（反対方向）の運行に関する要望については、まだ運行開始して1年未満であり、地域に定着する前に実施すると利用者に対して混乱が起こる可能性があるため、今回は見送ります。</li> </ul>
運行本数・時間・日数の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行本数の増加に関する要望は多くあったものの、逆方向（反対方向）の運行と同様に、まだ運行開始して1年未満であり、各バス停の利用状況を継続的に見ていくことが必要で、それらを踏まえて、ルート短縮などによる運行本数の増加に向けた検討を行う予定であるため、今回は見送ります。</li> <li>・一方で、運行事業者の乗務員の休憩時間の確保の問題で、ダイヤの改正を検討します。</li> <li>・土日運行の要望も見られたものの、利用目的を見ると、一部通勤目的で利用している状況が見られることから平日の運行日数を減らさない方が良いと考えて、今回は見送ります。</li> </ul>
利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・グーグルマップへの反映（GTFS化）に関する要望に対応するため、MIYOバスの運行データのGTFS化に取り組みます。</li> <li>・乗り継ぎに関する要望に対応するため、乗り継ぎ券の発行に取り組みます。</li> <li>・1DAYパスに関する要望については、乗り継ぎ券の発行を実施した次の段階として、実施に向けて検討します。</li> </ul>
料金の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフバスと同額との要望が多くあったものの、ライフバスも将来的に値上げとなる可能性も考えられることから、料金については現状維持とします。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地の近くでの乗降という改善要望や、乗り継ぎの改善要望に対応するため、「藤久保拠点施設西」の停留所は3路線全てが接続するハブ化に取り組みます。藤久保拠点施設が完成する令和9年9月に合わせて実施を予定します。</li> </ul>

＜利用促進に向けた取組＞

項目	内容
<p>利便性や安全性に配慮したバス停の設定</p>	<p>＜運行計画に記載した内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の新設及び位置の見直しにおいては、利用者にとっての利便性だけでなく、安全性にも十分に配慮しつつ、交通事業者や沿道関係者とも協議しながら、バス停の設置を行います。</li> </ul> <p>＜今後の実施内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>前述のとおり、住民等からの声や運行事業者の声を踏まえて、継続的にバス停の設置や変更を進めていきます。</li> </ul>
<p>愛称及びロゴマーク</p>	<p>＜運行計画に記載した内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>循環ワゴンが、町民の皆様に親しまれるように、愛称及びロゴマークを募集し、愛称は「MIYOバス」、ロゴマークは右記のとおり決定しました。</li> </ul>  <p>＜今後の実施内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後も利用促進活動に合わせて、ロゴマークを活用していきます。</li> </ul>
<p>ラッピングバス</p>	<p>＜運行計画に記載した内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>循環ワゴンは、親しみやすいデザインのラッピングを施した車両で運行します。地域を支える公共交通として、利用者にとってわかりやすく、親しみの向上や利用促進につなげていきます。</li> </ul> <p>＜今後の実施内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住民等から、ルートごとの色わけをもっと判別できるようにしてほしいとの声が見られるため、ルートごとのラッピングについて検討します。</li> </ul>
<p>三芳町循環ワゴン「MIYOバス」マップの作成</p>	<p>＜運行計画に記載した内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線図、バス停や駅の位置、バスの乗り方、運賃、他の公共交通サービス、町内の施設や観光地の情報などを示した「三芳町循環ワゴン「MIYOバス」マップ」を作成します。誰もがわかりやすい運行情報の提供を行い、また、公共交通を利用したことがない人でもわかりやすく利用できるように、バスの乗り方や運賃の支払い方などの公共交通の利用方法等の情報も掲載します。公共交通のことをもっと知ってもらい、利用促進につなげていきます。</li> </ul> <p>＜今後の実施内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住民等から、ルートの説明や周知を推進してほしいとの声が見られるため、「三芳町循環ワゴン「MIYOバス」マップ」をブラッシュアップして、MIYOバスを使った買物や通院など、具体的な使い方がイメージできるようなマップの掲載を検討していきます。</li> </ul>
<p>バスロケーションシステムの導入、バス情報のオープンデータ化（GTFS）</p>	<p>＜運行計画に記載した内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスを待つ利用者の安心感の向上や、乗り継ぎ利便性向上に向けて、バスの現在位置や遅延状況などの運行情報をリアルタイムで把握・発信できるバスロケーションシステムを導入します。また、バス情報（ルート、ダイヤ、現在位置、遅延状況等）のオープンデータ化（GTFS）により誰もが利用しやすい情報提供方法の推進を検討します。</li> </ul> <p>＜今後の実施内容＞</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前述のとおり、GTFS 化を進めていきます。</li> </ul>
公共交通の乗り方教室等の実施	<p>&lt; 運行計画に記載した内容 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 循環ワゴンや既存路線バスなどの公共交通の利用方法を知らない、子どもや高齢者などを対象に、交通事業者と連携し、利用方法をはじめ実際の利用シーンなどを紹介する出前講座や路線バスツアーなどを実施することで、公共交通を身近に感じていただき、利用促進につなげます。</li> </ul> <p>&lt; 今後の実施内容 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、地域や交通事業者と連携して、MIYO バスの使い方教室などの開催を検討していきます。</li> </ul>
近隣施設等とのタイアップ企画の実施	<p>&lt; 運行計画に記載した内容 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存路線バスや循環ワゴンの運行により、商業施設や、医療・福祉施設等の公共施設に行きやすい環境整備を進めていく一方で、施設側についても、公共交通で来訪したくなる魅力ある企画商品等をつくり出すことで、利用者の増加に一層の効果が期待できます。例えば、既存路線バスや循環ワゴンを利用した（仮称）地域活性化発信交流拠点や商業施設の来訪者に対して、商品サービスや商品割引などの取組を行うことが考えられます。施設と連携したタイアップ企画の検討を行い、施設への来訪者増と公共交通利用者増を目指します。将来的には、MaaS により、鉄道、既存路線バス、循環ワゴン等の町内の様々な交通サービスを最適に組み合わせ、個別バラバラにではなく、一つのサービスとして提供することを目指します。</li> </ul> <p>&lt; 今後の実施内容 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前述のとおり、藤久保拠点施設が完了する令和 9 年 9 月に向けて、タイアップ企画を具体化していきます。</li> </ul>
地域特性に合ったモビリティマネジメントの実施	<p>&lt; 運行計画に記載した内容 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の利用を呼び掛けるツール作成、企画乗車券や公共交通に関するイベントなど、本町の地域特性に合った、公共交通に興味を持ってもらうための施策を検討・実施します。</li> </ul> <p>&lt; 今後の実施内容 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前述のとおり、まずは乗り継ぎ券の発行に取り組み、次のステップとして、藤久保拠点施設の完了に向けて、1DAY パスなどの企画乗車券を具体化していきます。</li> </ul>

### < その他の取組 >

- ・ 今回の実証運行については、国土交通省の「交通空白」解消緊急対策事業を活用して、本町の負担の軽減につなげました。引き続き、国土交通省や埼玉県補助事業の活用を検討して、本町の負担軽減や持続可能な公共交通の実現につなげていきたいと考えています。