

戸田市地域公共交通協議会

委嘱状交付式及び第1回協議会

次 第

令和5年4月26日(水) 午前10時～
於：戸田市役所5階501政策会議室

1 開 会

2 市長挨拶

3 委嘱状交付

4 委員・事務局紹介

5 会長及び副会長の選任

6 報告事項

- | | |
|-----------------------------|-------|
| (1) 戸田市地域公共交通協議会の目的と役割について | 【資料1】 |
| (2) 戸田市における地域公共交通の現状と課題について | 【資料2】 |
| (3) 西川61系統の廃止について（交通事業者報告） | 【資料3】 |
| (4) 今後の展開とビッグデータ分析等業務について | 【資料4】 |

7 その他

8 閉 会

戸田市地域公共交通協議会の目的と役割 について

地域公共交通を取り巻く状況

●地域公共交通の現状

利用者の現状

- ◎モータリゼーション(自動車社会)の進行
- ◎少子高齢化・人口減少
- ◎新生活様式(リモートワーク等)の定着

事業者の現状

- ◎車両費・燃料費の高騰
- ◎運転手・技術者不足の深刻化

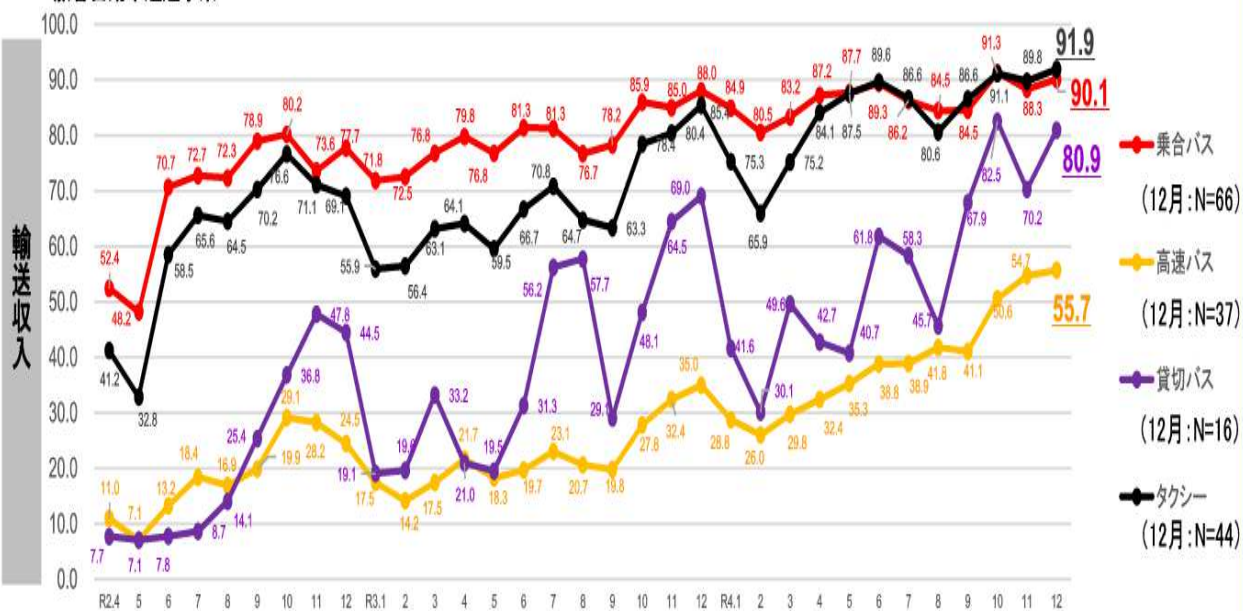
さらなる利用者の減少

負のスパイラル

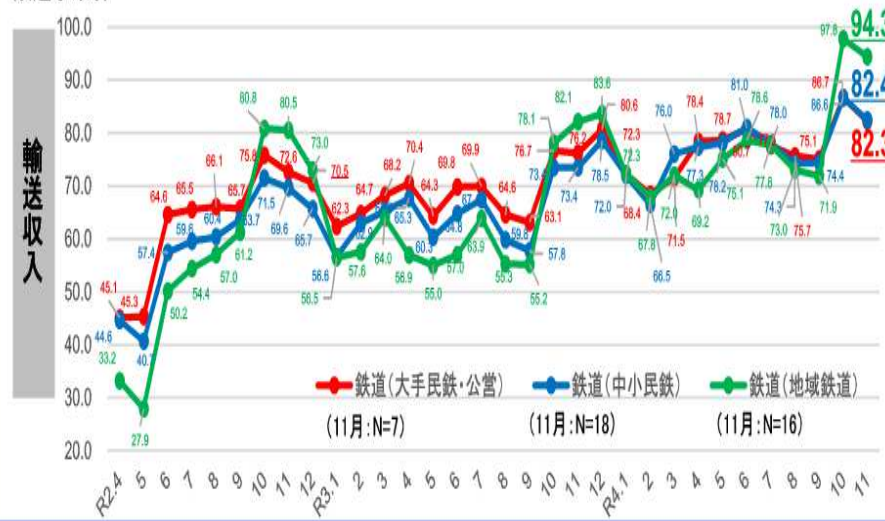
減便、廃止等による
サービス水準の低下

●新型コロナからの回復状況

旅客自動車運送事業 (R1年同月比)



鉄道事業者 (R1年同月比)

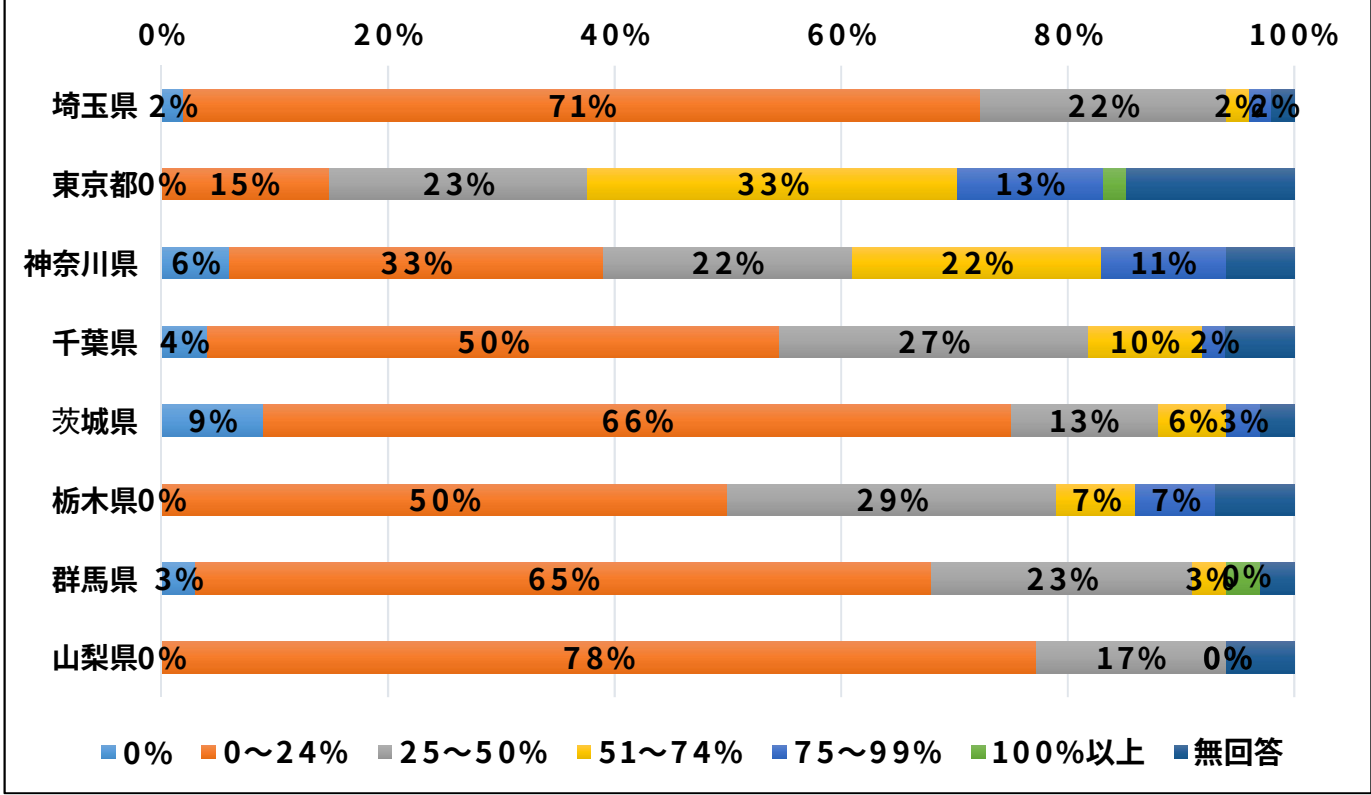


(出典: 関東運輸局資料)

◎コロナ以前と比べて、一般路線バスやタクシーでは約9割、都心部の鉄道では約8割の回復が見られるが、コロナ以前までの需要回復は見込めない状況



関東都県別コミュニティバス収支率 (H29年度)



(出典: 関東運輸局「コミュニティバス・デマンド交通の実態調査報告書」)

※収支率 = (運賃収入 + その他収入) ÷ 運行経費 × 100

埼玉県南部地域コミュニティバス収支率 (R3年度)

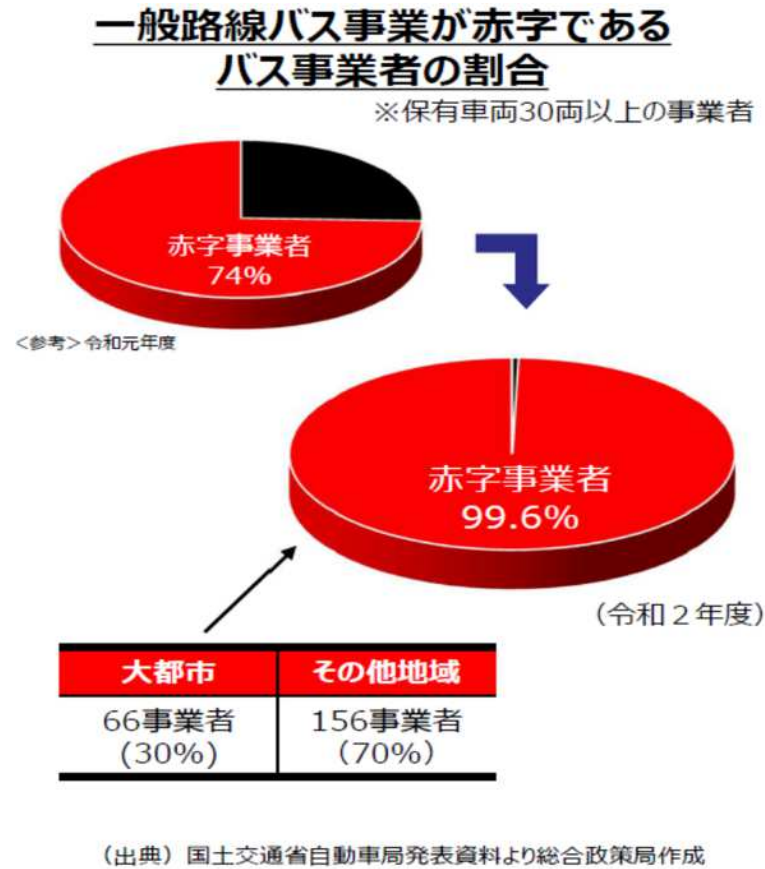
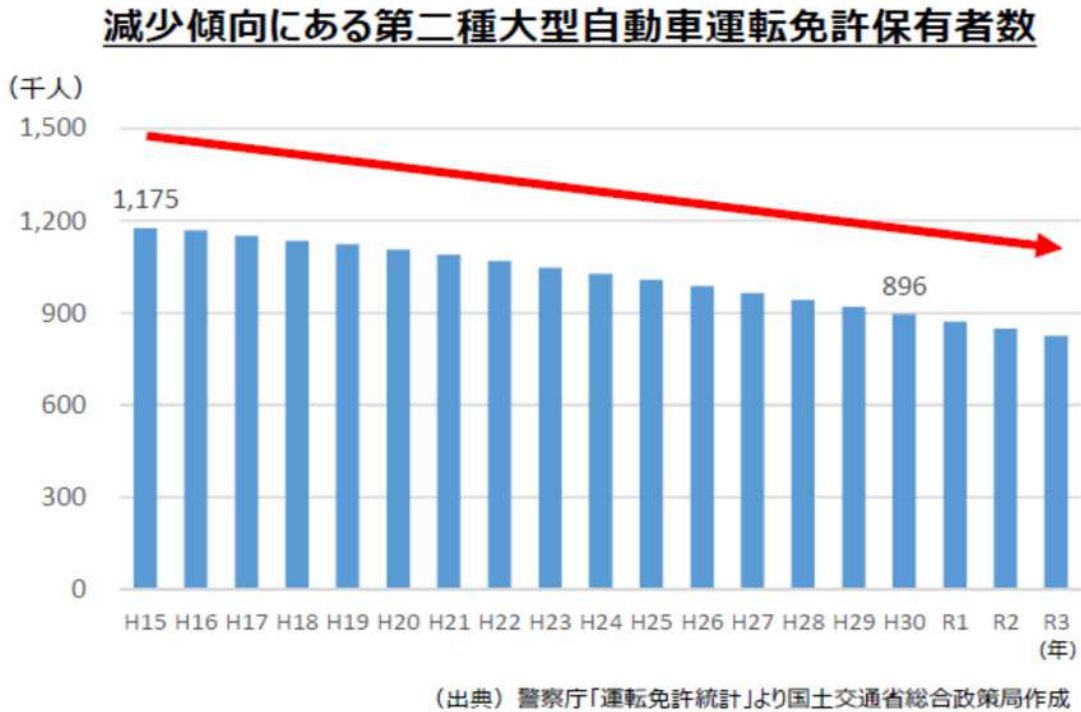
自治体名	収支率	料金設定
戸田市	20.4%	100円
さいたま市	24.5%	180円～
川口市	15.2%	100円
蕨市	11.4%	100円
八潮市	34.6%	180円～
三郷市	27.7%	180円～
草加市	27.4%	180円～
朝霞市	22.3%	150円
新座市	10.0%	180円
和光市	11.0%	150円

(出典: 埼玉県交通政策研修会資料を基に戸田市が作成)

※料金設定は、均一制の自治体は大人料金、対キロ区間制の自治体は大人初乗り料金を掲載

※朝霞市、和光市はR5年度中に180円へ料金改定予定

- ◎都心部を除き、各県とも8割以上の自治体で収支率が50%以下となっている。
- ◎H29には、埼玉県内でも収支率51%以上の自治体があったが、R3にはすべての自治体が40%を下回っている。
- ◎コミュニティバス事業に関しては、一般路線を補完する経路設定や、100円～200円といった安価な運賃設定として、いることから、運賃収入のみで採算が取れる事業ではなく、自治体からの補助金や業務委託等により、運行を維持している。



- ◎第二種大型自動車運転免許保有者数が年々減少→改善基準告示改正→運転手が不足→サービス低下
- ◎一般路線バス事業については、コロナ以前より大変厳しい経営状況であったが、運賃収入のみに
よる独立採算を前提に存続することは、これまでも増して困難
- ◎高齢化社会の進展及び運転免許返納者の増加→外出・移動手段確保の必要性

地域公共交通の維持・確保が大きな課題



◎地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (R2改正)

国等の努力義務 (第4条)

- 【国】…情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努める。
- 【都道府県】…各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助に努める。
- 【市町村】…**主体的に**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努める。
- 【公共交通事業者等】…サービスの質の向上、情報の提供及びその充実に努める。



今後とも将来にわたって地域の特性や移動ニーズに応じた生活交通を維持・確保していくためには、国・自治体や交通事業者のみならず、公共交通利用者や自治会、有識者等とも**連携して**地域にとって望ましい公共交通のあり方をデザインして行くことが必要不可欠

戸田市地域公共交通協議会 (法定協議会) の設置

【設置根拠となる法令】

道路運送法 (第9条第4項、施行規則第9条の3)、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (第6条第1項)

【役割・主な協議事項】

- ①地域公共交通計画の策定
→まずは、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするための「マスタープラン」となる「地域公共交通計画」(法定計画)を策定する(努力義務)。令和5～6年度は計画策定期とし、令和7年度以降は計画に基づき事業を推進する。
※平成31年4月に策定した「戸田市都市交通マスタープラン」を踏まえつつ、より実効性の高い法定計画を新たに策定する。
- ②路線バスや、デマンド交通等も含めた包括的な市内交通網の再編の検討に関する協議
- ③市が維持すべきバス路線の位置づけ及び明確化に関する協議
- ④国による補助対象としての役割 (R7より、国補助金の交付対象は自治体や事業者ではなく、法定協議会のみとなる。)
- ⑤乗合旅客運送の態様及び運賃等に関する協議 (主にトコバスの運賃や経路の新設・変更等)

【協議の対象となる交通モード】

バス、タクシー、鉄道、デマンド交通、シェアサイクル、自家用有償旅客運送、その他新たなモビリティ等

今後のスケジュール案と構成員ごとの主な役割

第1回戸田市地域公共交通協議会 [資料1]



●計画策定までの協議会スケジュール案

令和5年				令和6年							令和7年		
4月	5月～10月	11月	12月	1月～4月	5月	6月～7月	8月	9月～10	11月	12月	1月	2月	3月
ビッグデータ等によるバス需要、利用状況調査分析期間				地域公共交通計画の策定に向けた検討・策定期間							★計画策定		
● 第1回協議会 (4/26)		● 第2回協議会 (中旬)	● 議会報告	● 議会報告 (3月)	● 第3回協議会 (中旬)		● 第4回協議会 (中旬)		● 第5回協議会 (中旬)	● 議会報告		● 第6回協議会 (中旬)	● 議会報告

●構成員ごとの主な役割

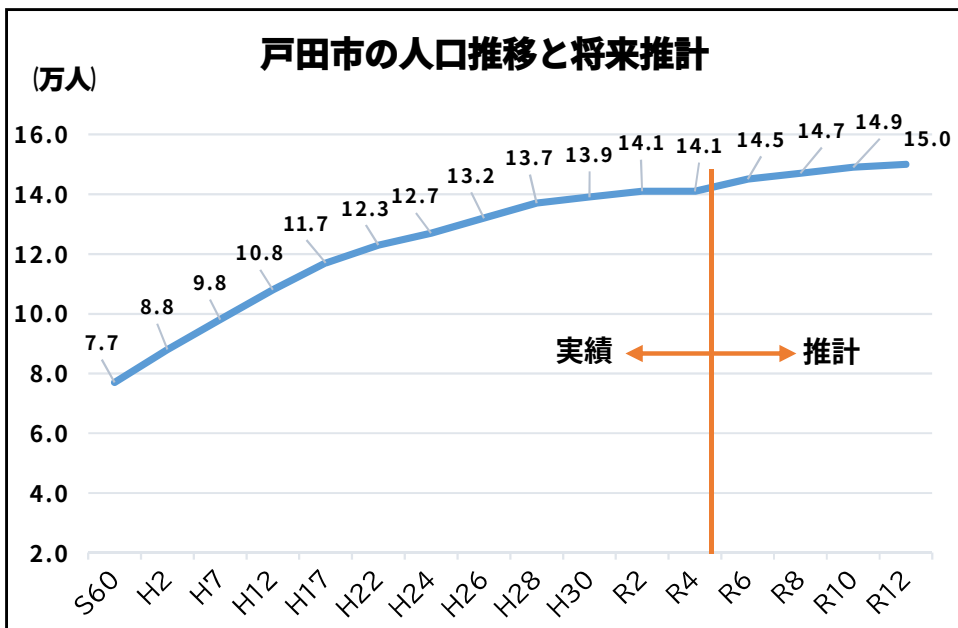
構成員	主な役割	構成員	主な役割	
市町村	事務局としての方針を提示 地域活性化やまちづくりの立場からの発言	運転者団体	労働条件及び労働環境の観点での助言 運行の実情を伝える	
都道府県	市町村の境界を越えた広域的な視点での助言	道路管理者	道路管理上の観点から助言	
公共交通利用者代表 (公募委員)	日頃から感じている、公共交通を利用する上での課題や困ったことを伝える	警察	交通安全上の観点から助言	
地域代表	地域の視点から、公共交通に関する課題や必要な取り組みを提案	学識者	交通やそれに関連する分野の有識者としてアドバイス	
交通事業者	公共交通運行の当事者としての助言 ノウハウを活かした企画立案	運輸局・支局	地域の公共交通のあり方について助言	
		社会福祉協議会	障害者や高齢者、子育て世代の利用促進の観点から助言	
		商工会	経済振興・地域活性化の観点から助言	5

戸田市における地域公共交通の現状と課題 について

戸田市の概要

●市の概要（R5.3.1現在）

面積 18.19km²
人口 141,812人 (68,364世帯)
平均年齢 41.7歳 (県内で1番若い)



(出典:実績部分は戸田市オープンデータ、推計部分は戸田市第5次総合振興計画(令和3年3月)を基に作成)

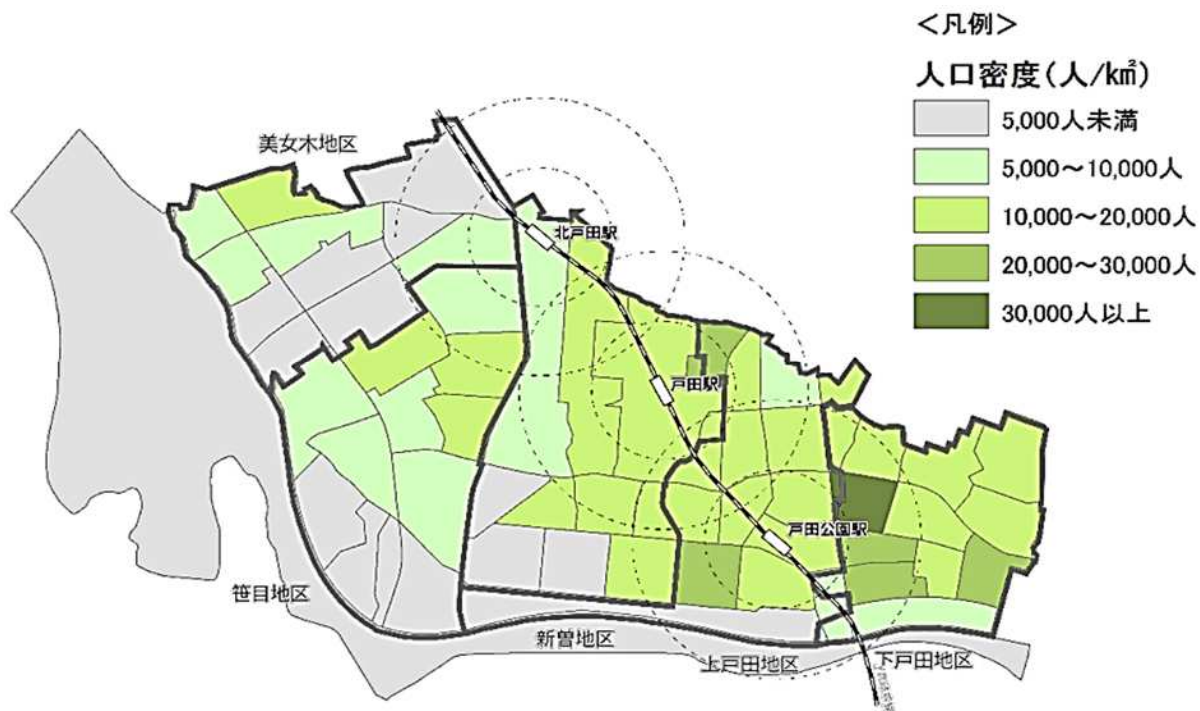
●年齢階層別人口割合 (R3.1.1現在)

年少人口（0～14歳） 14.3%（県内2番目に高い）
生産人口（15～64歳） 69.1%（県内で1番高い）
老年人口（65歳～） 16.6%（県内で1番低い）

●市の位置と鉄道・道路網



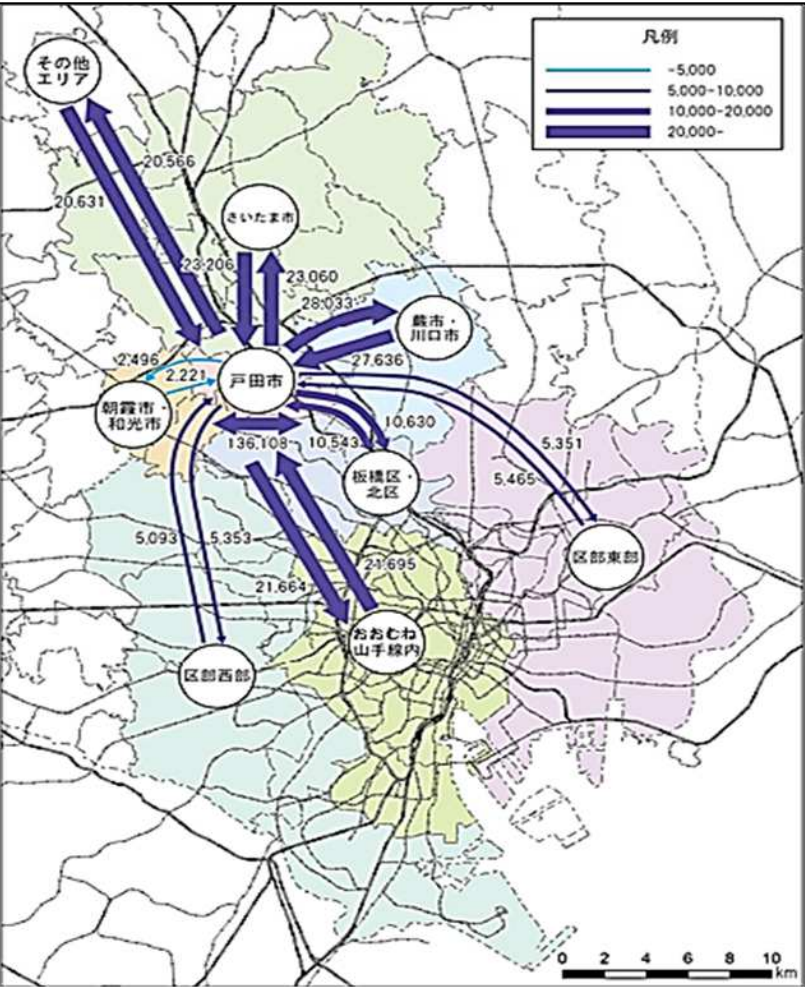
●市内地区別人口密度



(出典：H27年国勢調査 政府統計の総合窓口 (e-Stat))

市内の移動実態

●市内外への移動実態



(出典: 戸田市都市交通マスタープラン)

- ・市内外の移動実態では、東京都内への移動が最も多く、次に蕨市・川口市、さいたま市の順となっている。
- ・荒川を挟んで隣接する朝霞市、和光市への移動は蕨市、川口市への移動と比較すると極めて少ない。

●市内各地域を発着する移動の代表交通手段別分担率



(出典: 戸田市都市交通マスタープラン) ※市内で完結する移動のほか、市外への移動も含む

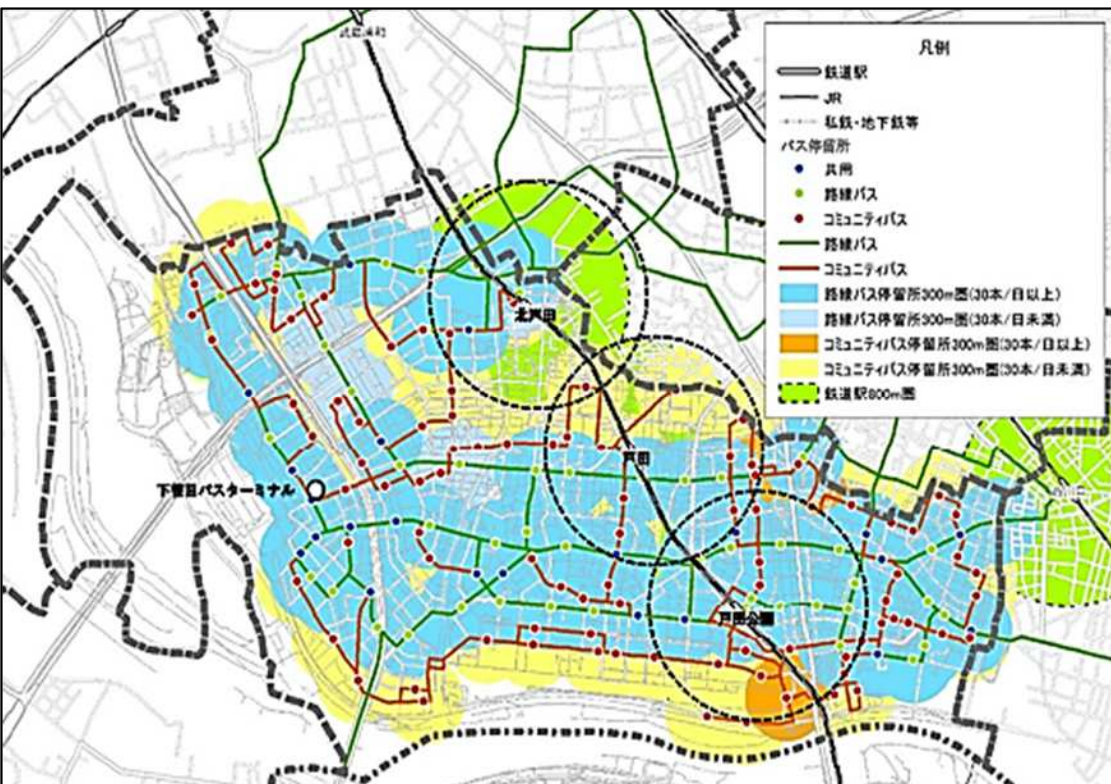
[参考] 埼玉県南部における代表交通手段分担率 (出典: H20パーソントリップ調査)

鉄道	バス	自動車	二輪車 (自転車含む)	徒歩
22%	1.3%	30%	23%	22%

- ・市内全体の交通分担率は「自動車」と「自転車」が多く、「路線バス」は低い比率となっている。埼玉県南部と比較すると、二輪車・自転車の利用が多く、路線バスの利用が少ない。
- ・下戸田地域では、駅までやや距離があるため「自転車」の利用が高い。
- ・上戸田、新曽地域では、地域内に駅があるため「鉄道」の利用が高い。
- ・美女木、笹目地域では、駅までの距離があることや、地域内に高速道路IC4箇所すべてがあること、新大宮バイパスと国道298号が交差していることから、「自動車」の利用が高く、相対的に「鉄道」、「自転車」、「徒歩」が低い。

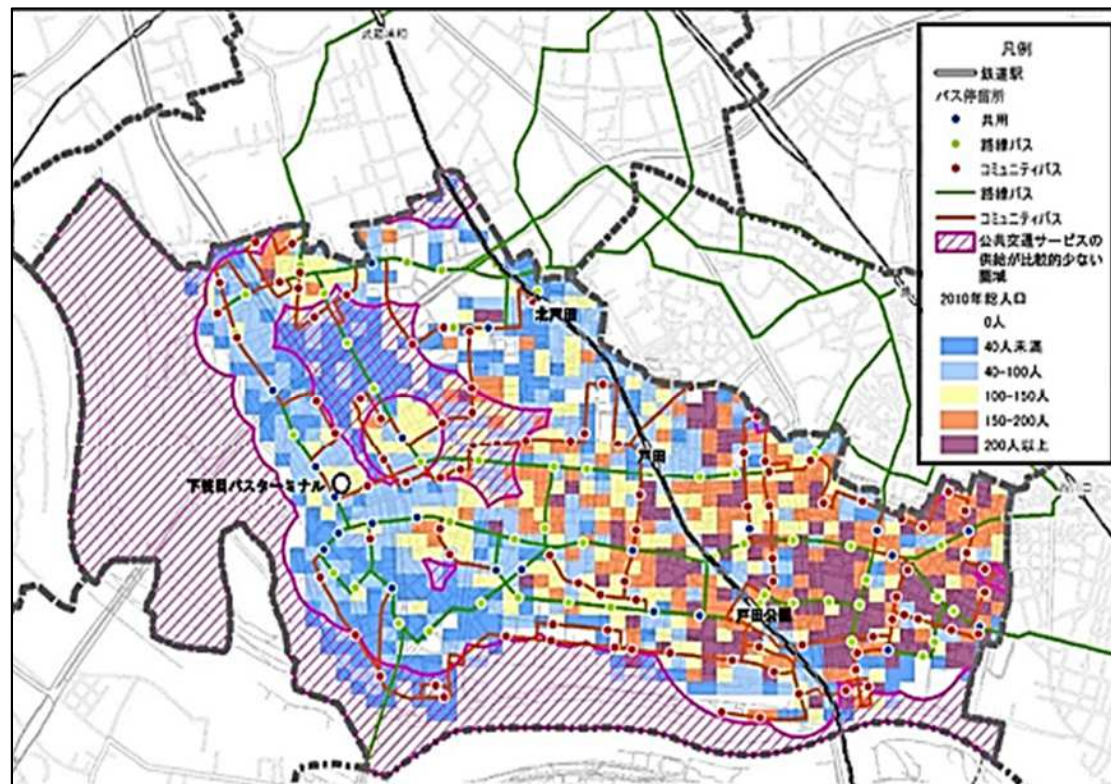
市内の公共交通カバー圏域と供給が少ない圏域

●公共交通（鉄道・バス）カバー圏域



(出典: 戸田市都市交通マスタープラン)

●公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域と人口分布



(出典: 戸田市都市交通マスタープラン)

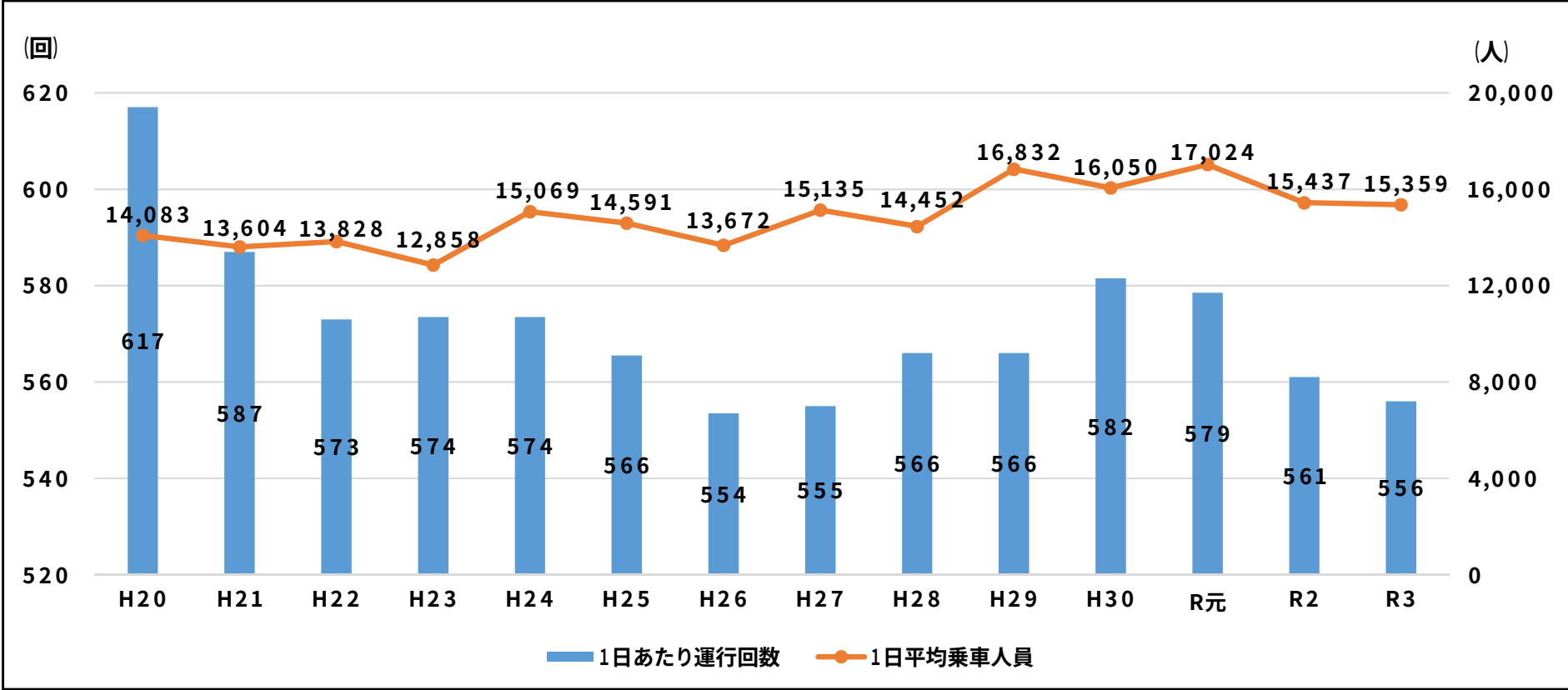
※都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)によると、徒歩圏について、鉄道駅から800m圏内、バス停留所から300m圏内と設定しており、本市ではこれらの圏域外を「公共交通空白圏域」と位置付けている。また、バスの基幹的公共交通路線については、1日30本以上を基準としている。

- 市内の公共交通ネットワークとしては、JR埼京線3駅の外、国際興業株式会社が運行する路線バス、及び路線バスを補完するコミュニティバスによって構成されている。
- 本市では、市内のほぼ全域が鉄道駅から800m圏域、又はバス停留所から300m圏域に含まれており、人口が比較的多い地域における「公共交通空白圏域」はみられない。

- 路線バス停留所のほとんどが30本/日以上の実行本数となっている一方で、コミュニティバスのみが停車するバス停留所については、ほぼすべてが30本/日未満の実行本数となっている。
- 駅から800m圏域外かつ、実行本数30本/日以上の実行本数300m圏域外に該当し、バスの実行本数が少ない圏域を「公共交通サービスの提供が比較的少ない圏域」とし、人口分布と重ねると、北戸田駅南西側の笹目地区の一部において、「公共交通サービスの提供が比較的少ない圏域」に該当する地域がみられる。



●市内のバス運行回数と乗車人員の推移



(出典:「統計とだ」オープンデータに基づき独自に作成)
※コミュニティバスの運行回数と乗車人員を含む
※運行回数1回は、1往復のことであり、データは例年10月1日～10月31日の月間データとなる (推定値)

- ・運行回数は、H20をピークに減少し、その後緩やかに増減を繰り返している。
- ・乗車人員は、H24に大きく増加し、その後H29にも大きな増加が見られ、コロナ禍のR2以降は大きく減少している。
- ・H24ではコミュニティバス東循環が喜沢・川岸循環の2路線へと再編がされた時期であり、H29には本市でも運転免許証自主返納促進事業が開始され、返納後の交通手段としてバス利用への転換が見られたことが増加の一因と考えられる。
(戸田市では運転免許証を自主返納した市民に、路線バス回数券3,000円分とコミュニティバス回数券2,000円分を交付している。)



平成21年10月 国際興業株式会社と西川61、62系統の方向性について協議
★西川61、62系統は市の中心部を運行する路線であることから、市としても維持する必要があると判断
平成22年8月補助金交付要綱を制定 ⇒ 補助事業を開始
令和3年6月 新型コロナ等の影響による赤字額拡大のため、補助金の増額について同社と協議開始
令和4年度 補助金の上限額を4,000万円まで増額する形で予算措置

●路線バス (西川61、62) 補助金額推移 (直近10年間)

年度	赤字額	予算額	補助額
H26	31,052,189	23,000,000	23,000,000
H27	27,335,926	23,000,000	23,000,000
H28	31,621,136	23,000,000	23,000,000
H29	33,980,519	23,000,000	23,000,000
H30	30,583,352	23,000,000	23,000,000
R1	33,755,628	23,000,000	23,000,000
R2	62,321,089	23,000,000	23,000,000
R3	52,399,953	23,000,000	23,000,000
R4	58,083,639	40,000,000	40,000,000
R5	—	40,000,000	—

●県内市における路線バス補助の状況

No	自治体名	R3補助金額 (単位:千円)
1	熊谷市	2,202
2	行田市	31,597
3	秩父市	65,058
4	飯能市	63,208
5	加須市	10,000
6	本庄市	31,099
7	羽生市	23,940
8	深谷市	3,600
9	上尾市	17,868
10	戸田市	23,000
11	朝霞市	2,450
12	志木市	9,300
13	久喜市	500
14	北本市	19,000
15	吉川市	16,524

・埼玉県内でも、市民の足となるバス路線を維持するため、事業者への補助を行っている自治体があり、町村を含めると63自治体のうち31の自治体で補助を行っている。

●維持すべき路線としての位置づけ

路線バスを維持し、市内における移動の円滑性を確保するためには、行政と事業者との連携が必要不可欠。

今後も市が継続的に支援を行う根拠として、市が維持すべき路線を明確化し、地域公共交通計画に位置付ける必要がある。

●導入の経緯

昭和60年のJR埼京線開業に伴い、市内路線バスの再編・統廃合が進み、地域によっては昼間のバス運行が無くなり、不便を生じることとなったため、バスアクセス不便地域の解消、及び駅・病院・公共施設へのアクセス性の向上を目的とし、平成11年度から導入の検討を開始した。その後、市民とのワークショップや試験運行を重ね、平成13年10月に東循環を本格導入した。

●運行形態

市と協定を締結した事業者が運行主体として運行。運行経費から運送収入を差し引いた額を補助金として交付。

●料金・乗車券

100円均一制 (未就学児は無料)、回数券、1日乗車券、乗継ぎ乗車券、地域通貨 (100オール) ※ICは未導入

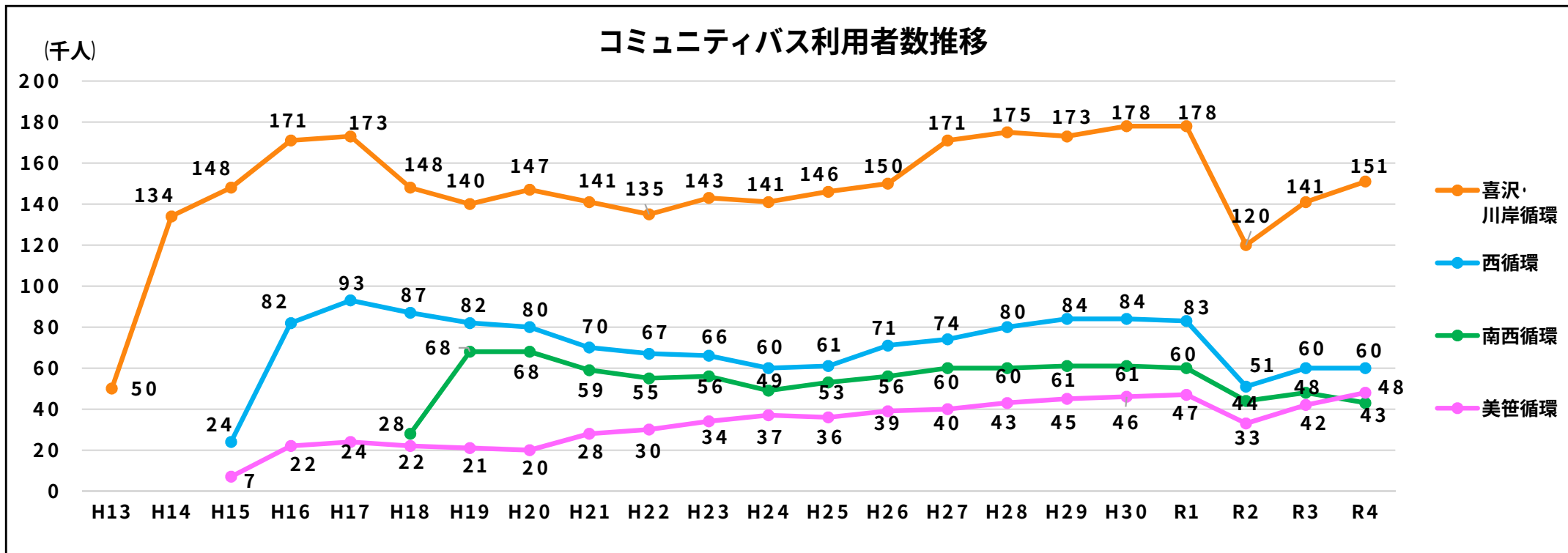
●その他

毎時同時刻に発車するラウンドダイヤを採用、バス停留所数: 全132箇所 (複数循環停車バス停あり)

	喜沢・川岸循環	西循環	南西循環	美笹循環
導入時期	平成13年10月 (旧東循環) 平成23年1月再編	平成15年11月	平成18年10月	平成15年11月 当初はワゴンタイプ
事業者	国際興業株式会社			埼京タクシー株式会社
バス停数	喜沢25・川岸23箇所	34箇所	29箇所	31箇所
車両数	3台＋予備車1台	1台	1台	2台
キロ程	喜沢: 7.10km 川岸: 7.45km	11.09km	13.55km	11.63km

導入車種
(日野ポ
ンチョ)

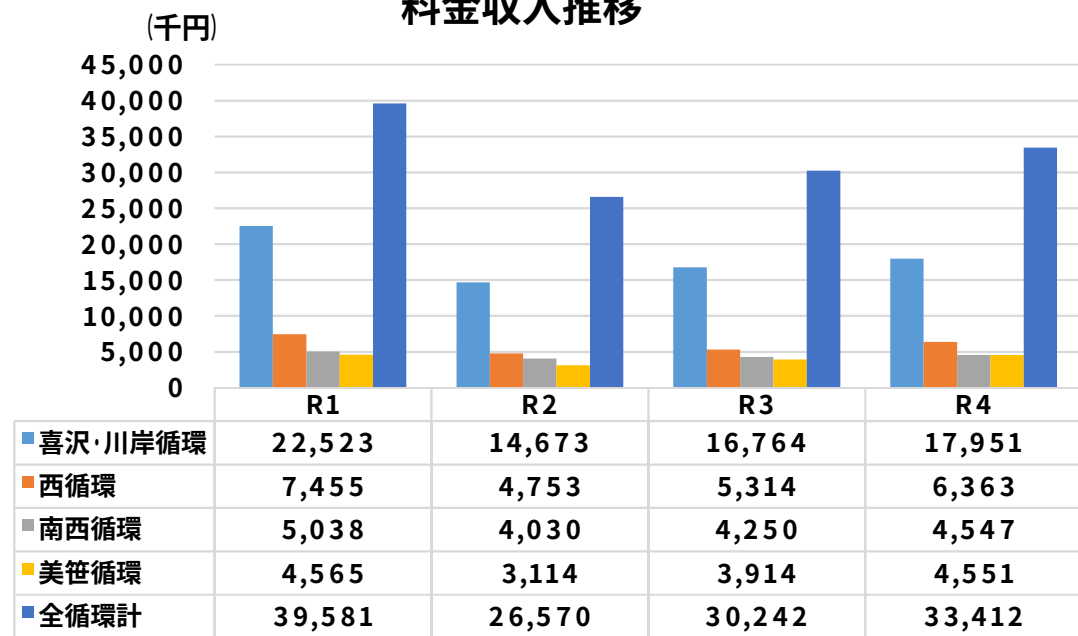




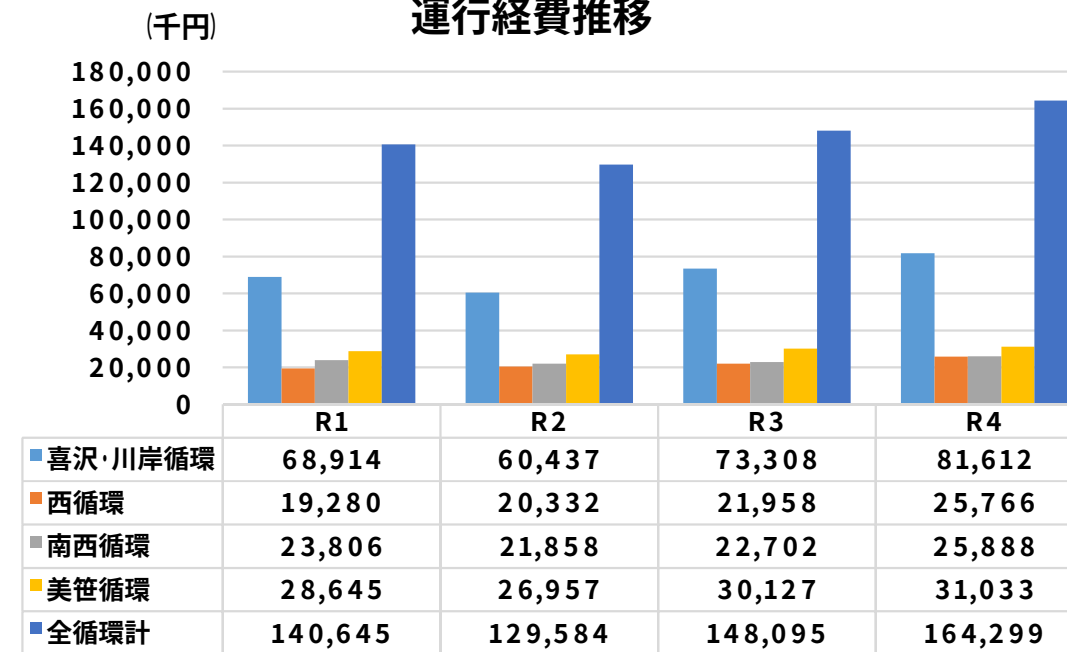
- 全循環合計…コロナ前までは年々増加傾向で推移しており、R1の利用者数は36.8万人で過去最多水準であったが、R2では24.9万人に減少した。R4には30.1万人まで回復しているが、市民の交通行動の変容等の要因もあり、全体としてはコロナ前の水準まで回復していない状況。
- 喜沢・川岸循環…喜沢循環の市役所への延伸が実施されたH26からH27にかけて利用者が大きく伸びており、コロナ後も堅調に回復している。
- 西循環…コロナによるR2の減少率が38.5%と最も高く、回復幅が比較的小さい。
- 南西循環…運行開始後ほぼ横ばいで推移しており、5循環の中で唯一R4の利用者数がR2を下回っている。
- 美笹循環…運行開始後利用者は年々増加しており、R2は減少したものの、コロナからの回復率が最も高く、R4では唯一コロナ前の水準を上回り、過去最多の利用者数となった。



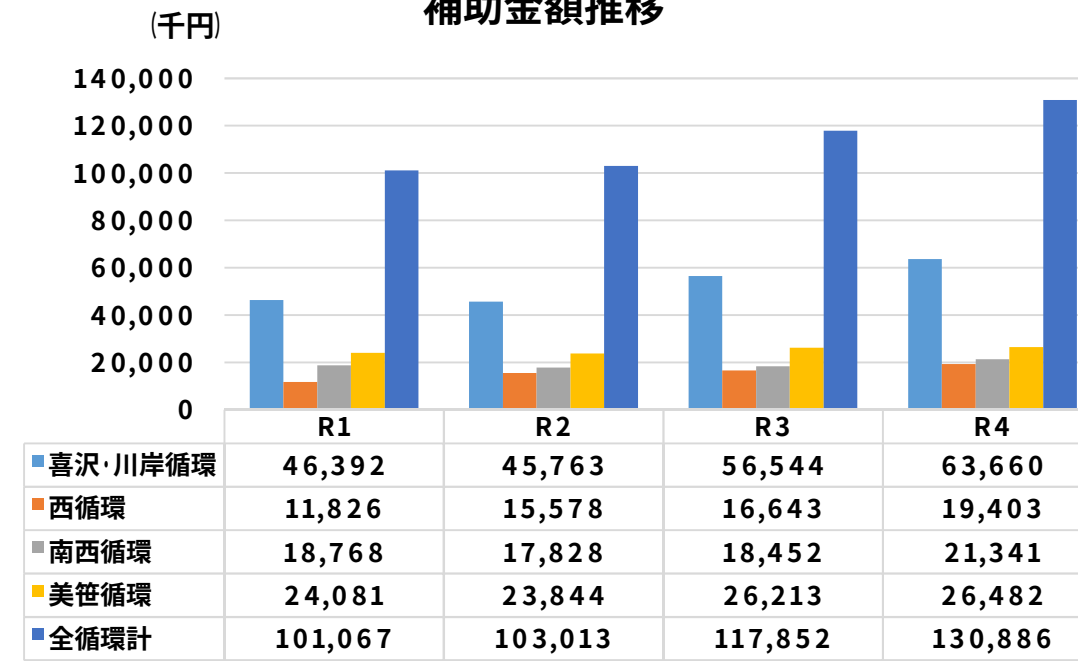
料金収入推移



運行経費推移



補助金額推移



- 料金収入…R2に大きく減少し、その後回復傾向にあるが、コロナ前の水準には戻り切っていない状況。
- 運行経費…業界平均賃金を踏まえ、R3からR5にかけて、運行事業者の人件費増額を実施。また燃料費や物価の高騰により年々経費は増加傾向。
- 補助金額…運行経費が上昇する一方で料金収入の回復が鈍いため、補助金額についてもR3、R4は毎年1,300万円を超えるペースで増加している。
(R5予算額:142,413千円)

シェアサイクル事業実証実験の概要とポートマップ

第1回戸田市地域公共交通協議会 [資料2]

●実証実験の概要

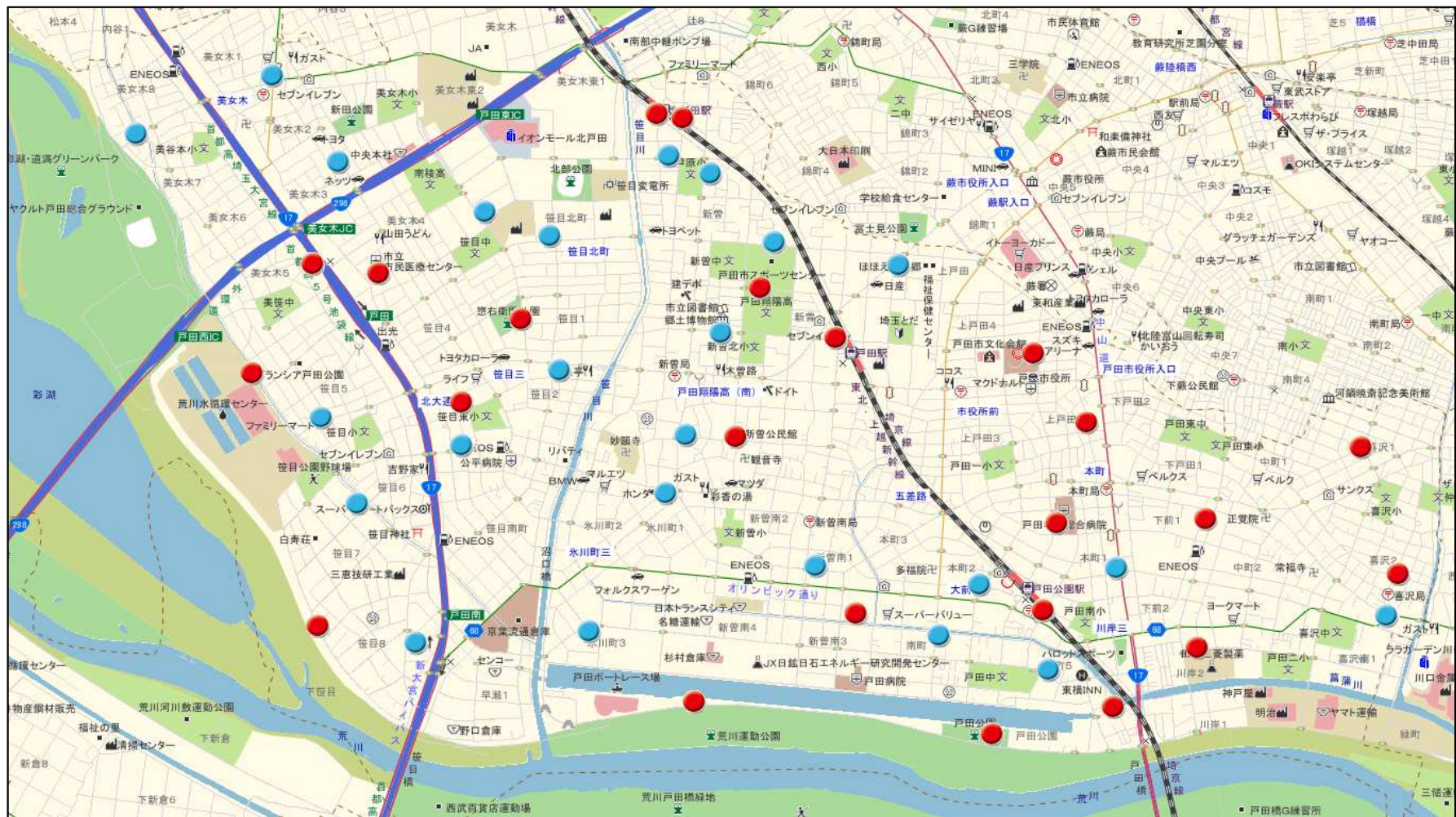
概要: 公共交通の機能の補完・代替、地域の活性化や観光振興等に資する新たな都市の交通システムとしてのシェアサイクルの有効性及び課題を検証するため、市とシェアサイクル事業者が共同して実証実験を実施するもの。

期間: 令和4年3月9日から令和7年3月31日まで (3年間)

締結事業者: シナネンモビリティPLUS株式会社、OpenStreet株式会社

役割: 市は主に公有財産 (公共施設や道路等) におけるステーション候補地の選定及び無償貸与及び民間用地への設置の推進・仲介等を行い、事業者がラック・自転車等の設置・維持管理及びアプリの管理等を行う。

●市内シェアサイクルポートマップ

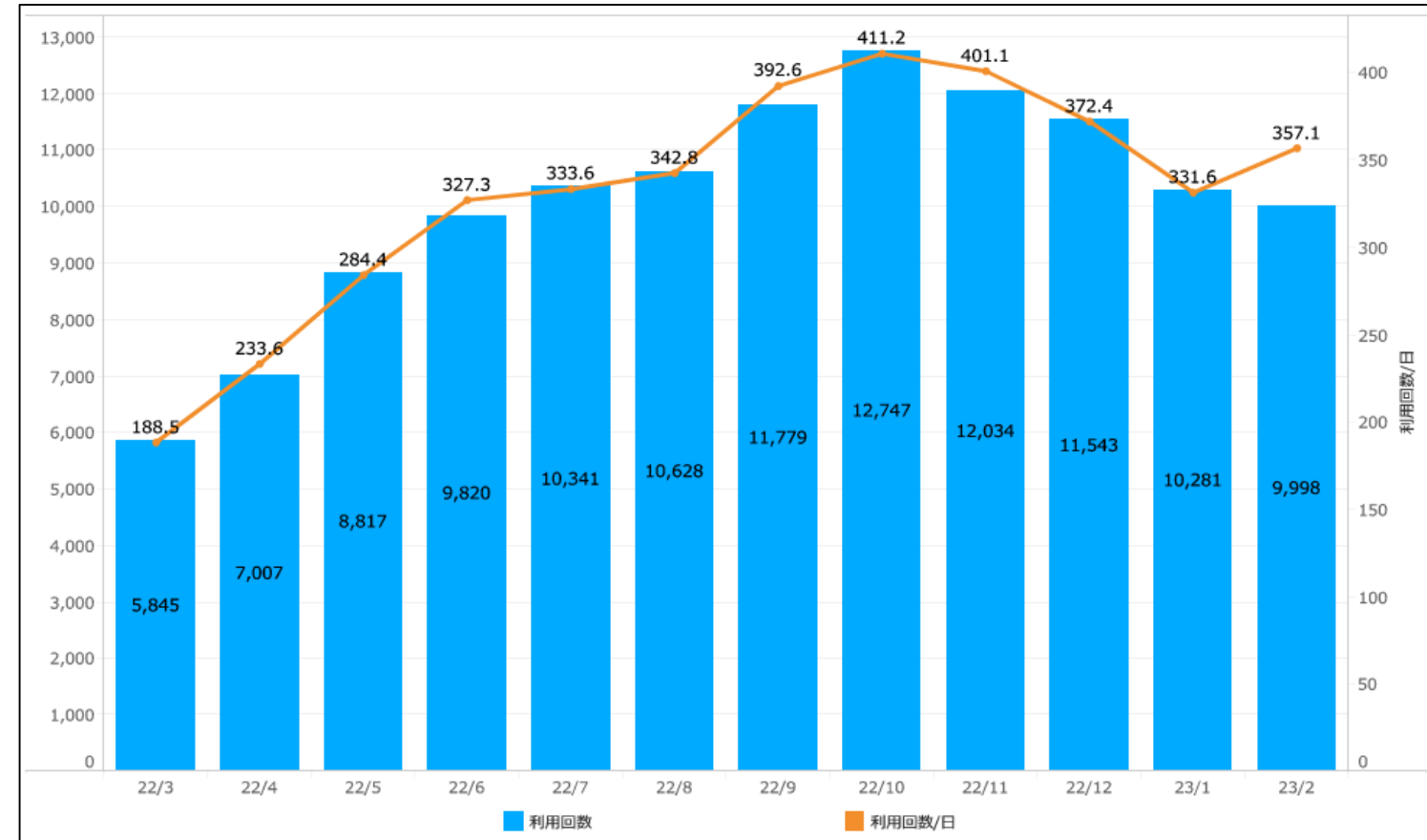


●...公共用地
●...民間用地

	ポート数	ラック数
公共用地	23	160
民間用地	25	140
合計	48	300

※R4.3月から9月にかけて順次23ポートを設置した。

●令和4年度月間利用回数推移



- 【傾向】
- ・ステーションの増設に伴い、利用も増加し、冬季に向けて減少
 - ・休日よりも平日の方が1.5～2.5倍利用が多い
 - ・時間帯別では8時台と18時台が最も多い

●貸出ステーションランキング (R5.2)

ステーション名	回数
1 戸田公園駅南 (歩道)	827
2 戸田駅西口	796
3 北戸田駅西口	490
4 ローソン 戸田喜沢橋店	334
5 北戸田駅東口	306
6 ファミリーマート戸田氷川町店	252
7 ローソン戸田笹目北町店	226
8 ファミリーマート戸田笹目二丁目店	215
9 ローソン戸田早瀬二丁目店	190
10 戸田市役所	182

(出典: OpenStreet提供データより)

●今後の展開

令和5年度…現状のステーション空白地や要望箇所を中心に15箇所の候補地を選定済み。事業者と協議の上、設置を進める。
また、イオンモール北戸田については5月頃に設置見込みであり、その他の民間施設についても設置交渉を行う。

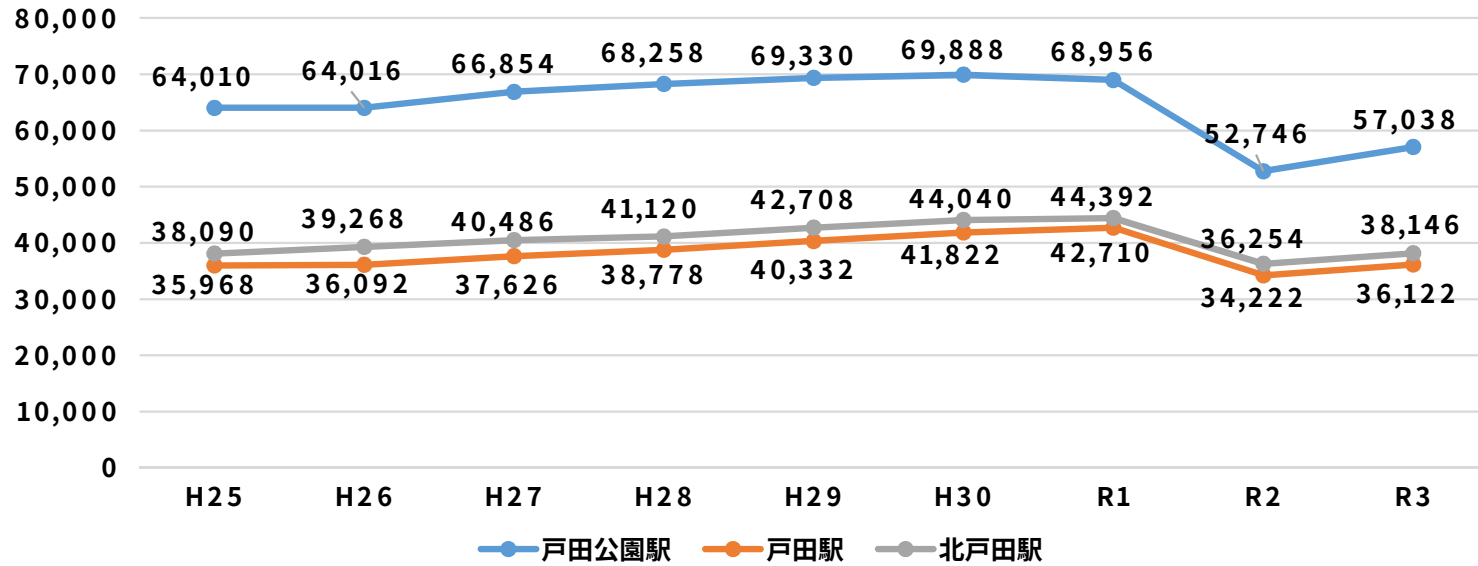
実証実験終了後の展開…現時点では未定だが、近隣自治体において本市よりも早く実証実験が終了することや、国としてシェアサイクルを推進する流れもあることから、社会的な動向を注視しながら、事業者から提供されるデータの分析により、本市における有効性を検証した上で、方向性を検討する。



鉄道利用の状況と利便性向上に向けた取組み

●市内における鉄道利用者数の推移

市内3駅における一日の平均乗降者数推移



人口増加や駅前のロータリー整備に伴い、R1までは3駅とも利用者が増加していたが、コロナの影響によりR2には大幅に減少し、いまだ回復しきらない状況

運行ダイヤについてはR1.11のダイヤ改正により埼京線大宮方面の終電が5分繰り下げとなっており、その後、京浜東北線などで終電が繰り上げとなっている中、埼京線では繰り下げ後の終電時刻が維持されている。

●市長によるJR東日本大宮支社への要望活動

概要：公共交通機関の利便性を高め、市民の誰もが安全かつ快適に移動できる環境を創出するため、例年市長が直接東日本旅客鉄道株式会社 (JR) 大宮支社を訪問し、支社長に対し、市内3駅の安全性や利便性向上のほか、鉄道事業者との共同事業に関する要望書の提出を行っている。

令和4年度要望事項：①市内3駅におけるホームドアの早期設置

②戸田公園駅への通勤快速の停車

③市内3駅の終電時刻の現状維持

④環境空間と一体的なウォーカブルなまちづくりを推進するための連携・協力

※令和4年度は北戸田駅における人身事故の増加を受け、特にホームドアの早期設置について強く要望した。要望の実現には様々な課題があるが、今後も引き続き要望活動を実施し、鉄道事業者との連携を深めていく。

西川 6 1 系統の廃止について

1 廃止となる路線（系統）

- ・西川口 6 1 系統：西川口駅～下笹目線

路線	キロ程	運行便数（1 日あたり）		
		平日	土曜	日曜/ 祝日
西川口駅西口～下笹目	6.35 km	31 便	30 便	25 便
下笹目～西川口駅西口		31 便	29 便	25 便

2 廃止の理由

改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が令和 6 年 4 月 1 日以降に適用されることに伴い、バス事業者にとって、これまで以上に運転手不足の深刻度が増すこととなりました。

国際興業株式会社としては、改正後の基準適用後も、持続的に安全運行を行っていくため、投入する人的資源の大きい長大路線で、かつ、路線が廃止となっても廃止となる停留所が最小限となる当該路線について、やむを得ず廃止の決定に至ったものです。

3 廃止日（予定）

令和 6 年 4 月 1 日（月）

※令和 6 年 3 月 31 日（日）の最終便通過をもって廃止となります。

4 当該区間で廃止となる停留所

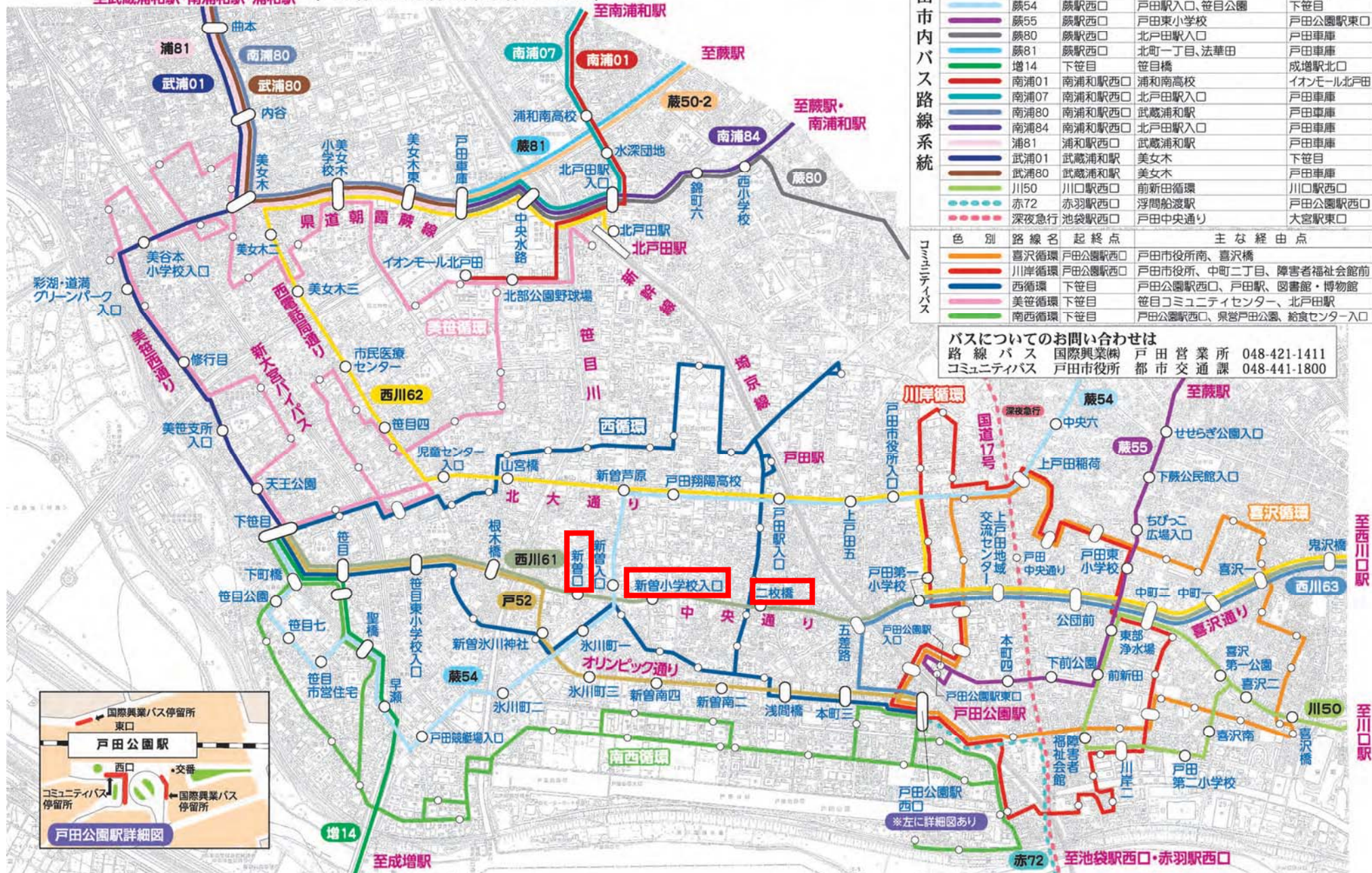
①新曽口、②新曽小学校入口、③二枚橋

5 今後の対応

令和 5 年度に実施する交通ビックデータの分析結果を踏まえ、地域公共交通協議会（法定協議会）において本市としての対応策を検討します。

令和4年4月1日改訂
発行：戸田市

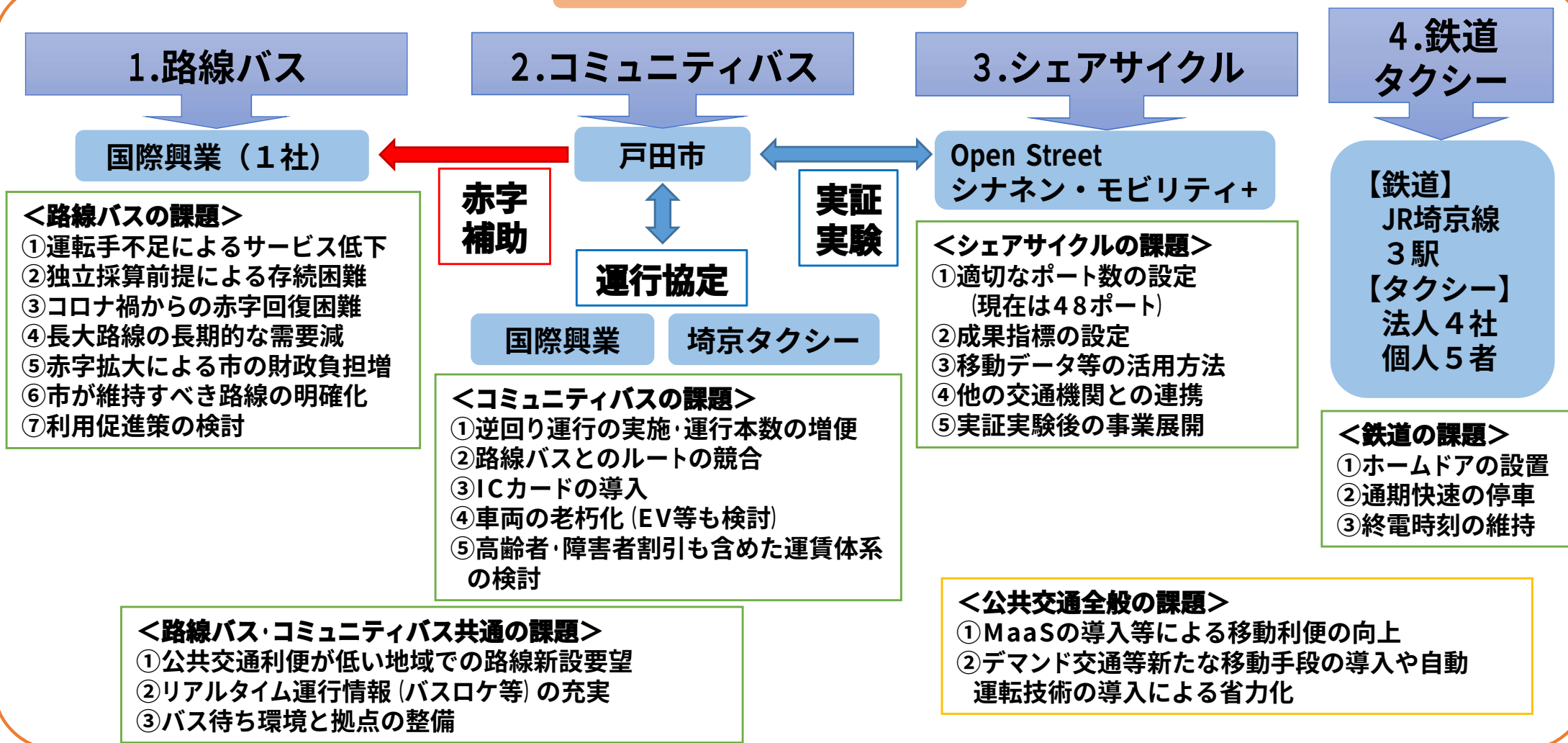
至武蔵浦和駅・南浦和駅・浦和駅 (バス停名は国際興業路線バスです)



今後の展開とビッグデータ分析等業務について

戸田市における地域公共交通の現状と課題まとめ

戸田市公共交通の現状と課題



<今後の展望>

確かな移動データ（ビッグデータ等）に基づき、維持すべき路線を位置付けたうえでコミュニティバスを含めたバスの路線や運行に関して抜本的な見直しを行うとともに、それらを補完する新たな移動手段の可能性を検討すべく、地域公共交通協議会で協議の上、令和7年3月末を目途に**地域公共交通計画**の策定を進めていく。



●主要要望事項や問題点に対する課題と今後の展開

要望・問題点	課題・懸案事項	今後の展開
逆回り運行の実施、運行本数の増便 路線バスとのルート競合	[課題A] (市が解決可能な課題) ① 現ルートは一方通行路や狭隘な道路が多く、ルートの新設や変更が困難→バス車両の通行が可能な経路の検証 ② ラウンドダイヤへの影響 ③ 財政負担の増大 (運行経費倍増+追加車両購入費等) ④ 路線バスへの影響に配慮が必要	[課題A] ① R5実施予定の交通ビッグデータの活用による現状分析や運行事業者からの安全面に関する意見聴取に基づき、顕在需要及び潜在需要の把握や、安全で合理的な路線再編に向けた検討を行う ② ラウンドダイヤ維持の必要性に関する検討 ③ 財政面も含めた計画的な事業実施 ④ 運行事業者からの影響面に関する意見聴取や国土交通省ガイドライン等に基づき検討
公共交通サービスの供給が少ない地域への路線の新設・延伸 (美女木北、早瀬)	[課題B] (市では解決困難な課題) ① 乗務員の確保 (乗務員不足による減回) ② 大幅なルート変更や路線新設の場合、バス停の再配置・増設が必要→地権者や周辺住民の理解を得られるかどうか	[課題B] ① 運行事業者からの情報収集 ② 地権者や周辺住民に粘り強く交渉
公共施設への乗入れ、その他ルート変更		
小児半額と高齢者・障害者割引・無償化の実施 路線バスとの運賃の均衡保持	① 財政負担の増大 ② 路線バスへの影響に配慮が必要	① 福祉部局との連携の検討 ② 運行事業者との協議を継続 ③ 100円料金値上げの検討
ICカードの導入 (美笹循環) ※喜沢・川岸、西、南西循環ではR5に実装予定	① タクシー会社によるバス共通ICカード協会及びPASMO協議会への加盟が困難	① 美笹循環におけるIC需要の把握 ② QRコード決済等代替策の検討
リアルタイム運行情報の充実	① 国際興業運行路線では「バス接近情報」サイトによる確認が可能だが、美笹循環では確認する方法がない ② スマホによる確認ができない人への情報提供手段がない	① 国際興業運行路線も含め、市がリアルタイム運行情報を提供できるアプリ等の活用を検討 ② バス停におけるデジタル時刻表等の検討
車両の老朽化	① R6～R10にかけてポンチョの耐用年数となる11年、キロ目安である50万キロを超過する車両が毎年発生する ② 日野自動車の生産ラインが停止している	① 今年度以降、R9にかけて毎年車両更新に係る予算要求を行う ② 生産再開後、本協議会において車両の購入に係る協議を実施

人流ビッグデータ…特定のエリアや時間帯を区切り、どのくらいの人があるエリアに滞在・移動しているのかという情報を、携帯電話の基地局やGPSデータを基に、年齢や性別などの属性別に収集したデータ。パーソントリップ調査よりも膨大なログを個人情報秘匿化しながら24時間365日データの取得が可能。

- ①潜在交通需要の把握…潜在需要量を既存交通ネットワークに重ねることで、再編すべき路線の検討が可能
- ②顕在交通需要の把握…利用の少ない時間帯やバス停等の実態を把握することで、路線の合理化の検討が可能

●データ活用による交通ネットワーク再編検討の手順

1 地域公共交通の現状把握

各種データから移動実態を総合的に把握

・人口・施設、交通サービス、交通需要に関する各種データを組み合わせ、移動実態を総合的に把握する。

・潜在需要の把握に当たっては、交通関連ビッグデータを活用している。

2 地域交通の課題分析

多角的な視点から課題を分析

・現状の交通サービスと交通需要の比較や交通サービスの重複の状況等の多角的な視点から地域交通の課題を分析する。

・具体的な再編モデルに落とし込めるよう、詳細な分析を行う。

3 交通ネットワークの再編の検討

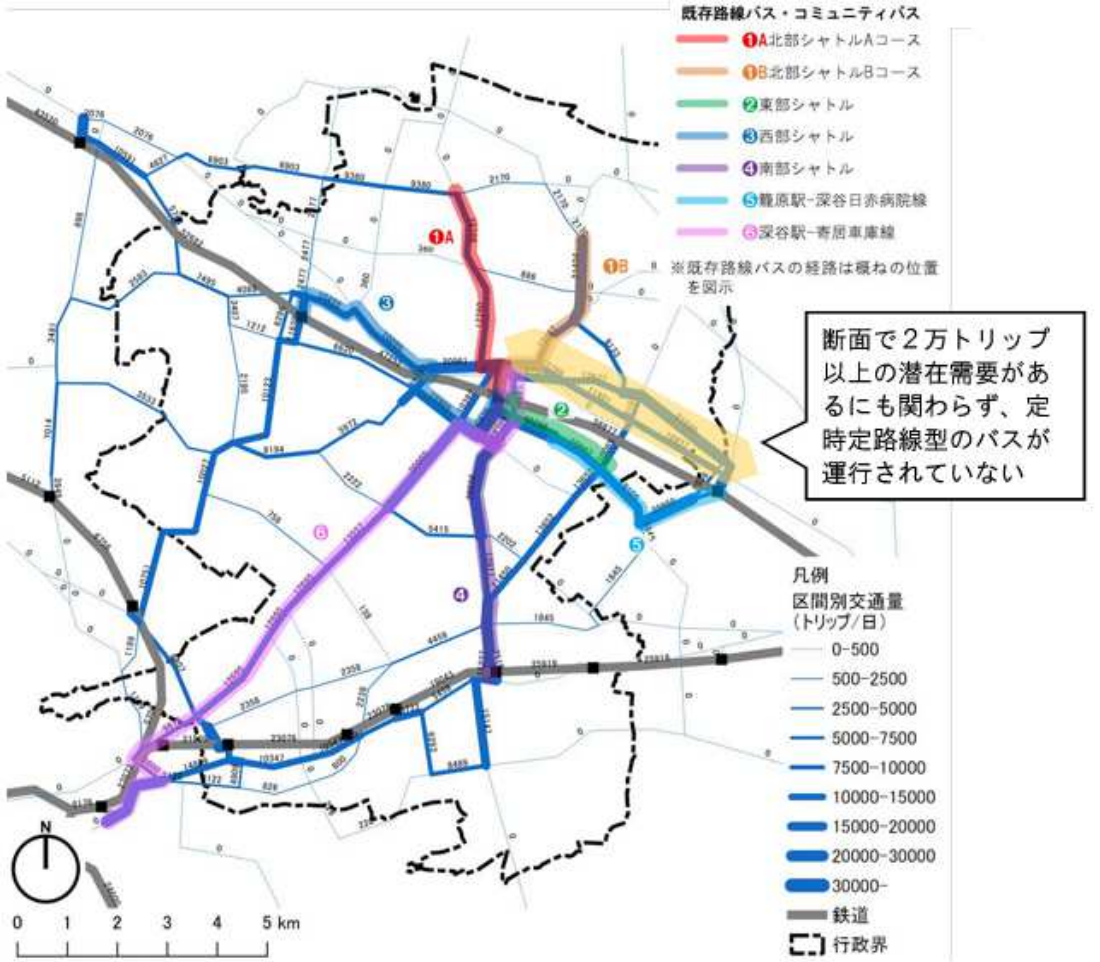
移動の実態に即した持続可能な交通ネットワークの再編案を検討

・潜在需要を含む地域の移動実態に即した交通ネットワークの再編案を検討する。

・財政制約、交通事業者の厳しい経営環境を踏まえ、多様な交通モードによる持続可能な再編モデルを検討する。

(出典:データ活用による交通ネットワーク再編事業報告書ガイドライン編 埼玉県)

●データ活用による交通ネットワーク再編検討の手順

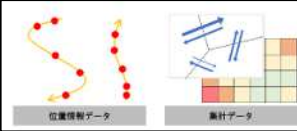


(出典:データ活用による交通ネットワーク再編事業報告書深谷市 埼玉県)



●今年度実施予定のビッグデータ分析等業務の内容 (業務委託) 予算額: 4,330千円

提供データ
イメージ



①市内における人口流動の把握・分析

戸田市内の人の動きを把握するために、携帯電話等の位置情報を活用したビッグデータ (株式会社Agoopの提供する流動人口データ) を収集し、平日・休日別、時間帯別に、人の立ち寄りの多い施設や人の移動の多い経路等を把握するため、市内3駅、公共施設、医療機関、商業施設を拠点とした移動実態を分析する。また、把握したデータと現状の公共交通網を踏まえ、移動におけるバス利用に関する潜在需要を分析する。

データ名称	取得方法	エリア粒度	サンプル数	取得頻度	年齢性別	在住地	日時の詳細度	交通手段
Agoop ポイント型人口流動データ	GPSデータ	測位地点単位	Agoop提供 アプリ利用者 約160万人	10分程度	性別のみ 判別可能	推計	1分単位	徒歩、自転車、 鉄道、自動車

②コミュニティバス利用実態の把握・分析

コミュニティバスの利用実態を把握するため、現在運行中のコミュニティバス車両8台 (喜沢・川岸循環3台、西循環1台、南西循環1台、美笹循環2台、予備車1台) を対象に、車内にAIカメラ等の機器を設置し、運行便毎、停留所毎の利用者数のカウントを行う。また、収集した利用者データに基づき、循環・運行便・停留所毎に、平日・休日別、時間帯、利用者属性 (性別・年齢層等) 別の利用実態を分析する。

③コミュニティバス路線再編案の作成

①及び②の分析結果を踏まえ、既存のコミュニティバスの課題を抽出し、今後の戸田市内において、安全性、快適性、及び他の公共交通サービスとの連携等に配慮した上で、当該分析結果から導き出される、コミュニティバスの合理化及び利便性向上に向けた最適な再編ルート案を検討・作成する。

●想定スケジュール

