

第2回戸田市地域公共交通協議会

次 第

令和5年11月13日(月) 午前10時～
於：戸田市役所5階501政策会議室

1 開 会

2 報告事項

- (1) ビッグデータ分析等業務の進捗報告について 【資料1】

3 議 題

- (1) 西川61系統廃止に係る代替案の検討について 【資料2】

4 その他

- (1) コミュニティバス toco における IC カードの導入について
【資料3】

5 閉 会

ビッグデータ分析等業務の進捗報告について

●業務概要とスケジュール（委託先：株式会社 日本能率協会総合研究所）

AIカメラを活用したコミュニティバス利用実態の把握・分析(顕在需要)

コミュニティバス路線再編案の作成
及び の分析結果を踏まえ、他の公共交通サービスとの連携等に配慮した上で、分析結果から導き出される、コミュニティバスの最適な再編ルート案を検討・作成する。

表 作業工程計画

	令和5年5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		令和6年1月		2月		3月	
	10	20	10	20	10	20	10	20	10	20	10	20	10	20	10	20	10	20	10	20	10	20
(1) 計画準備																						
(2) 市内における人口流動の把握・分析																						
(3) コミュニティバス利用実態の把握・分析																						
(4) コミュニティバス路線再編案の作成																						
(5) 成果物の提出																						
【備考】 利用実態調査：7月中旬～8月中旬（予定）																						

人流ビッグデータの集計速報について

● 分析対象ビッグデータの概要

データ元:株式会社Agoop ポイント形式データ

対象期間:令和5年5月8日から令和5年6月8日までの32日間のデータ

対象データ:戸田市内で移動ログを確認できた全サンプル(通過のみのデータも含む)

分析にあたっては、当該ログデータを基に滞在判定を行い、トリップ(移動)を集計する。

● データ取得のタイミングと滞在判定

データ取得のタイミング:アプリ起動中もしくはバックグラウンド起動中に一定間隔で取得される。

滞在判定:同一の250mメッシュ内15分以上いた場合、滞在と判定される。

滞在判定、アプリの起動・終了によりトリップの起終点を生成し、トリップの集計を行う。

● Agoop社が提供するアプリについて(一例)



その他約180の連携アプリより移動データを収集



人流ビッグデータの集計速報について

●取得データ数

年齢 居住地	取得データ数			集計対象 (戸田市内に発・着の判定があるもの)		
	全年齢	60歳未満	60歳以上	全年齢	60歳未満	60歳以上
総数	498,596	326,316	24,665	177,659	110,303	8,081
内、埼玉県民	319,384	208,658	14,374	150,497	94,136	6,767
内、戸田市民	90,121	55,611	3,624	89,246	55,138	3,591

※居住地不明や年齢不明のデータがあるため、項目の合計値は必ずしも一致しない。

※データの年齢区分が10歳ごとのため、高齢者（65歳以上）を代替するものとして、60歳代としている。

●トリップ数の集計概要

表：集計概要（左から市内外流動トリップ数、年齢別トリップ数、平日・休日別トリップ数）

全トリップ	404,604	全トリップ	404,604	全トリップ	404,604
市内⇒市外	137,985	60歳未満	256,548	平日	295,781
市外⇒市内	136,805	60歳以上	18,539	休日	108,823
市内⇒市内	129,814				

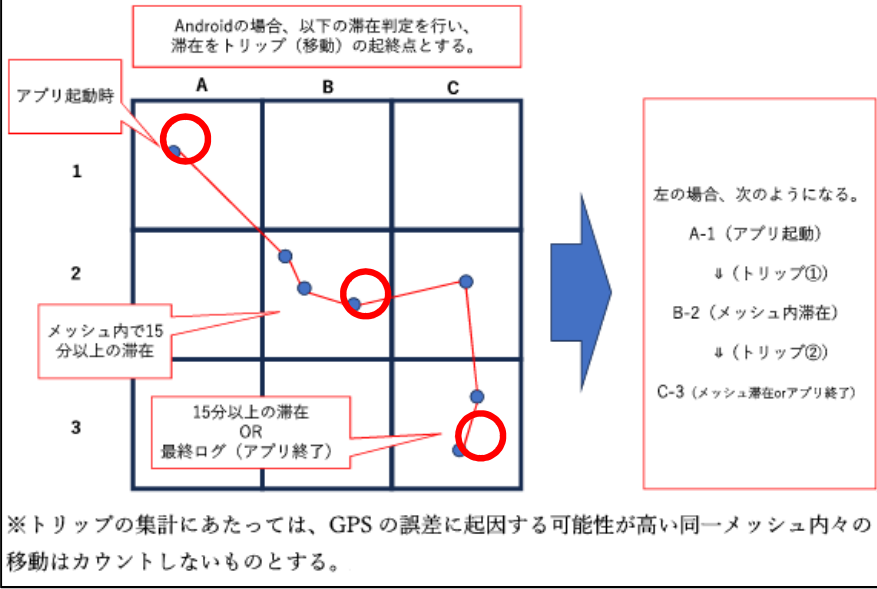
表：集計概要（左：市民・来訪者別市内外流動トリップ数、時間帯別トリップ数）

	来訪者	市民	時間帯	トリップ数
全トリップ	198,028	206,576	0時台～5時台	29,047
市内⇒市外	83,363	54,622	6時台～11時台	167,346
市外⇒市内	80,556	56,249	12時台～17時台	144,177
市内⇒市内	34,109	95,705	18時台～23時台	64,034

取得データ数 人数(アカウント数)

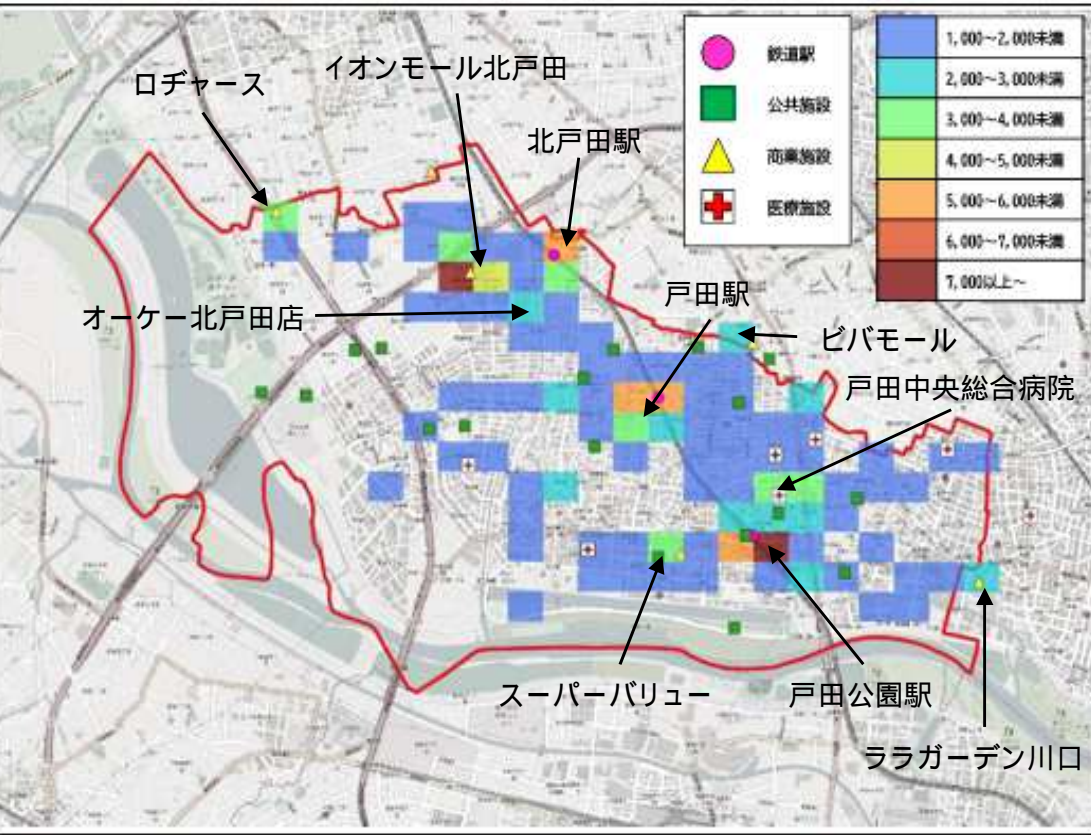
戸田市の特徴として、高速道路や新幹線による通過のみのデータが多いため、集計対象に対して取得するデータ数が多くなってしまう。

○滞在判定とトリップの集計イメージ

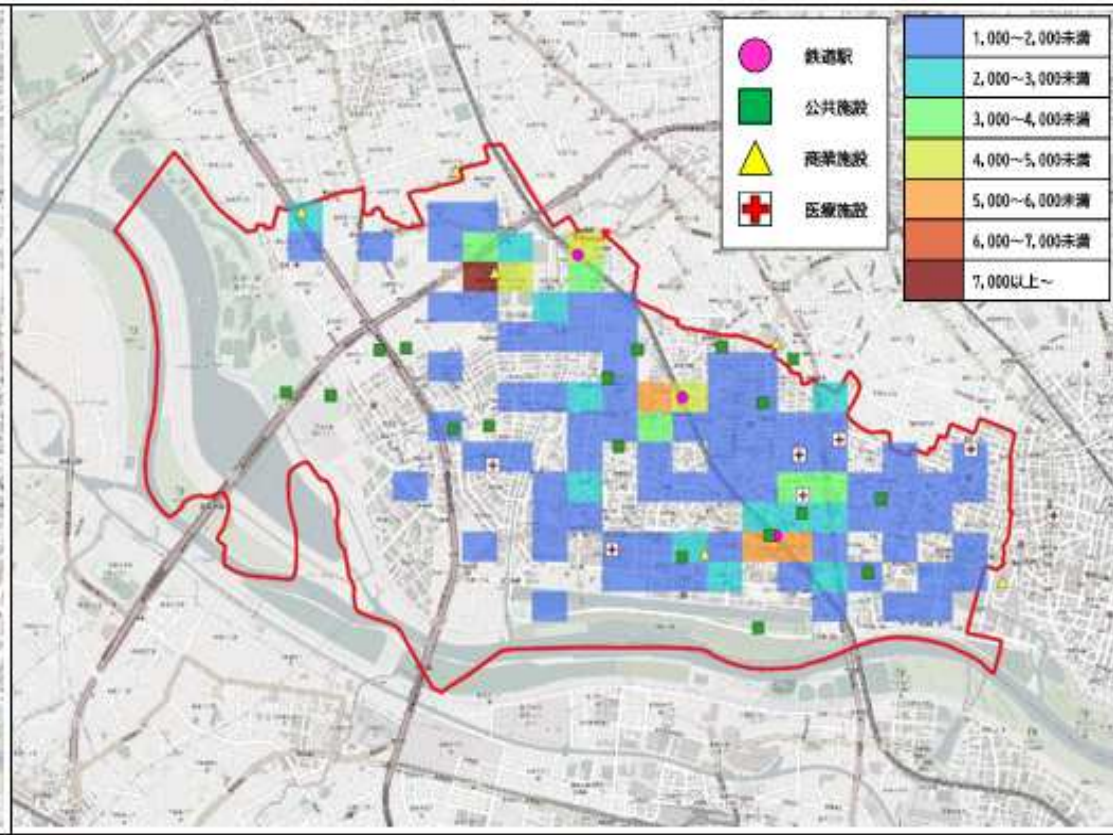


人流ビッグデータの集計速報について

- 全トリップの集計速報(対象:戸田市民及び来訪者、全個人属性 年齢不明等も含む)



トリップの出発が多いメッシュ (出発地)



トリップの到着が多いメッシュ (到着地)

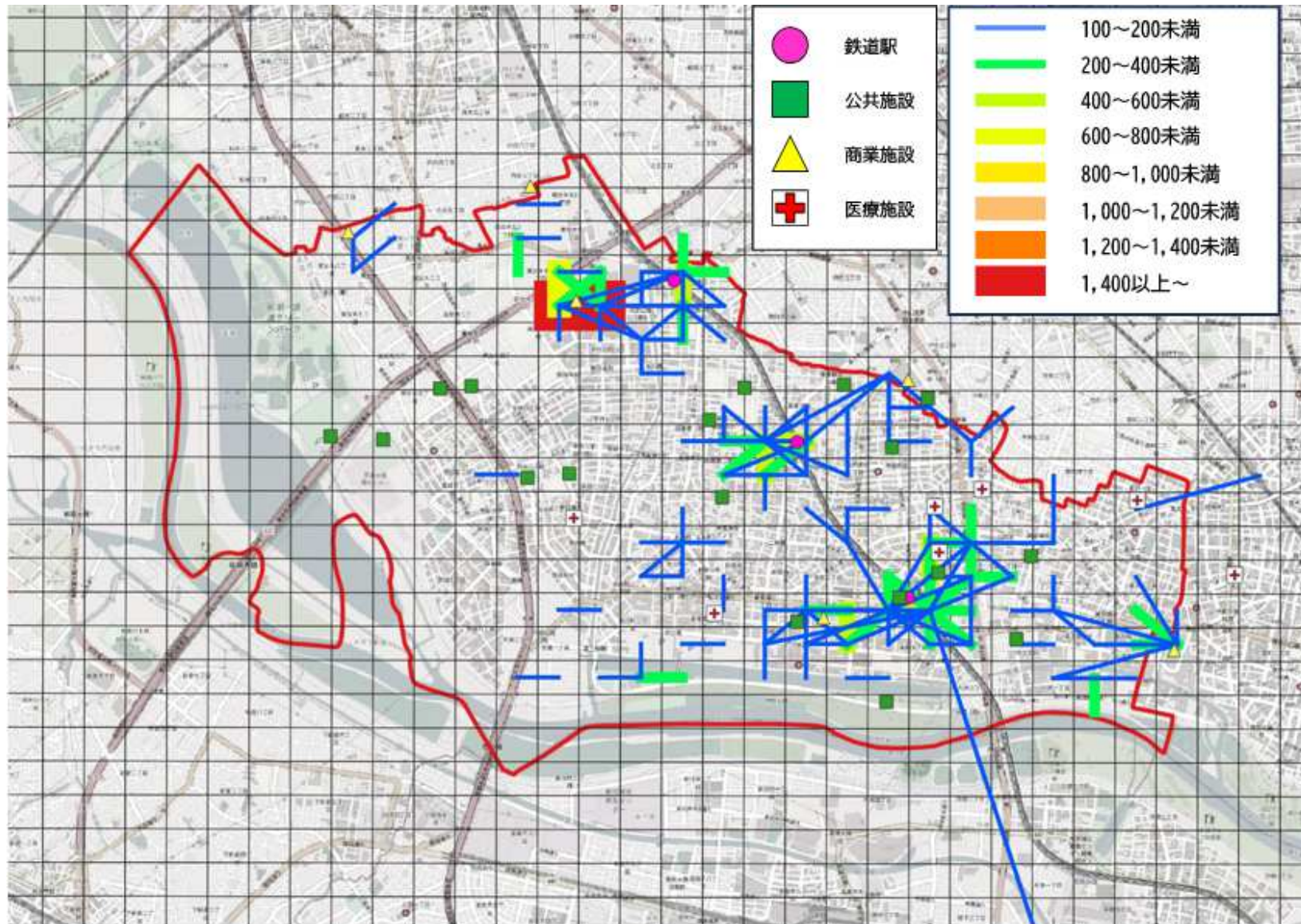
※1,000 トリップ未満のメッシュは非表示

- イオンモール北戸田、戸田公園駅周辺を起点とする移動が最も多い。
- 市内3駅と周辺の施設等との移動が比較的多い。
- 医療機関を起終点とする移動が多く見られるが、中でも戸田中央総合病院を起終点とする移動が多い。
- 商業施設では、イオンの他、スーパーバリューやロヂャース、オーケースタ等での発着が比較的多い。

人流ビッグデータの集計速報について

第2回戸田市地域公共交通協議会【資料】

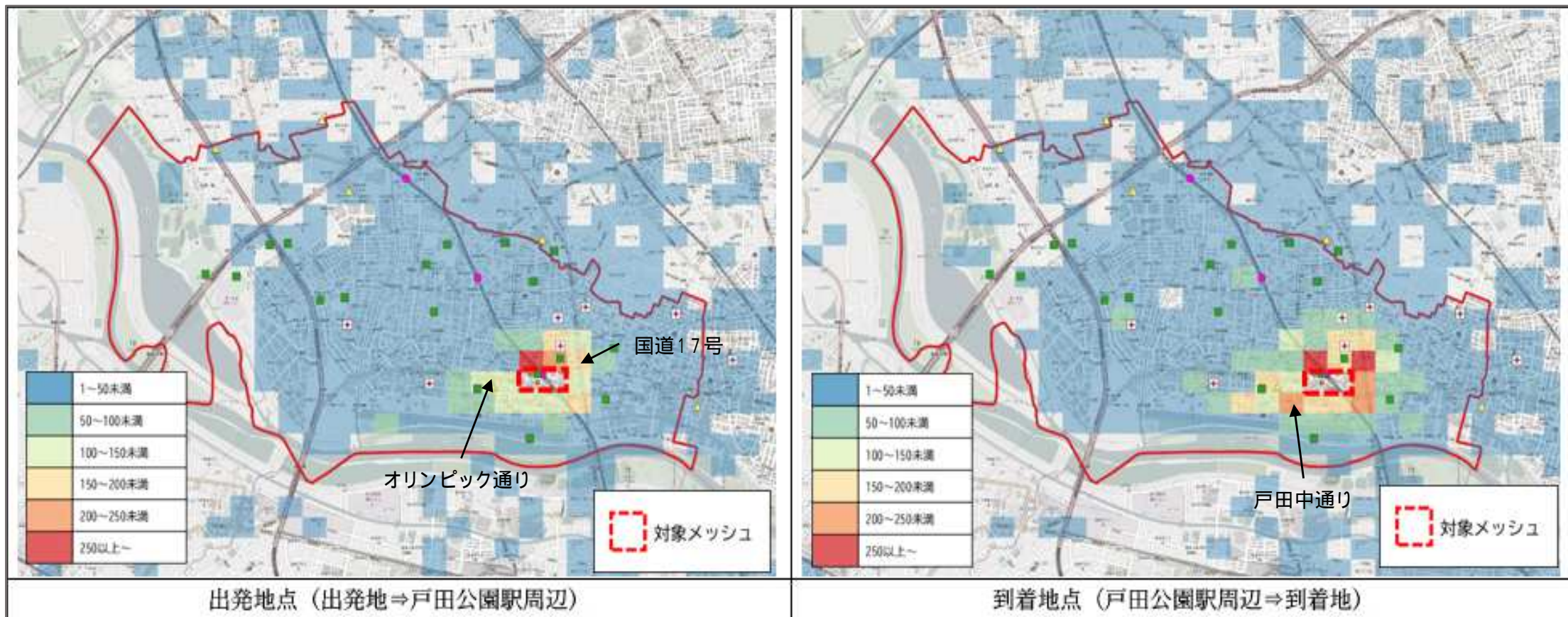
- メッシュ間の移動量(全トリップ 100トリップ未満のメッシュ間流動は非表示)



○北戸田駅からイオンモール北戸田間、戸田駅からT-FRONTやビバモール間、戸田公園駅からスーパーバリューや戸田中央総合病院など、拠点駅と近隣施設との移動状況が可視化されている。

人流ビッグデータの集計速報について

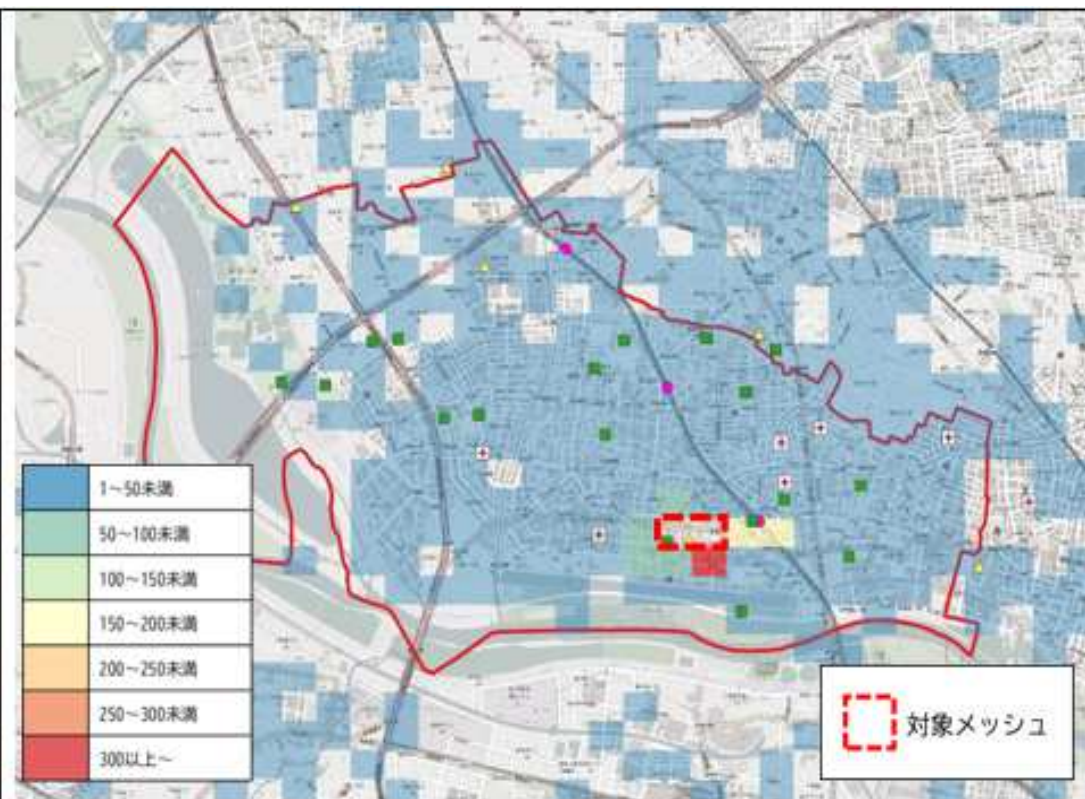
●施設別トリップ集計速報(戸田公園駅)



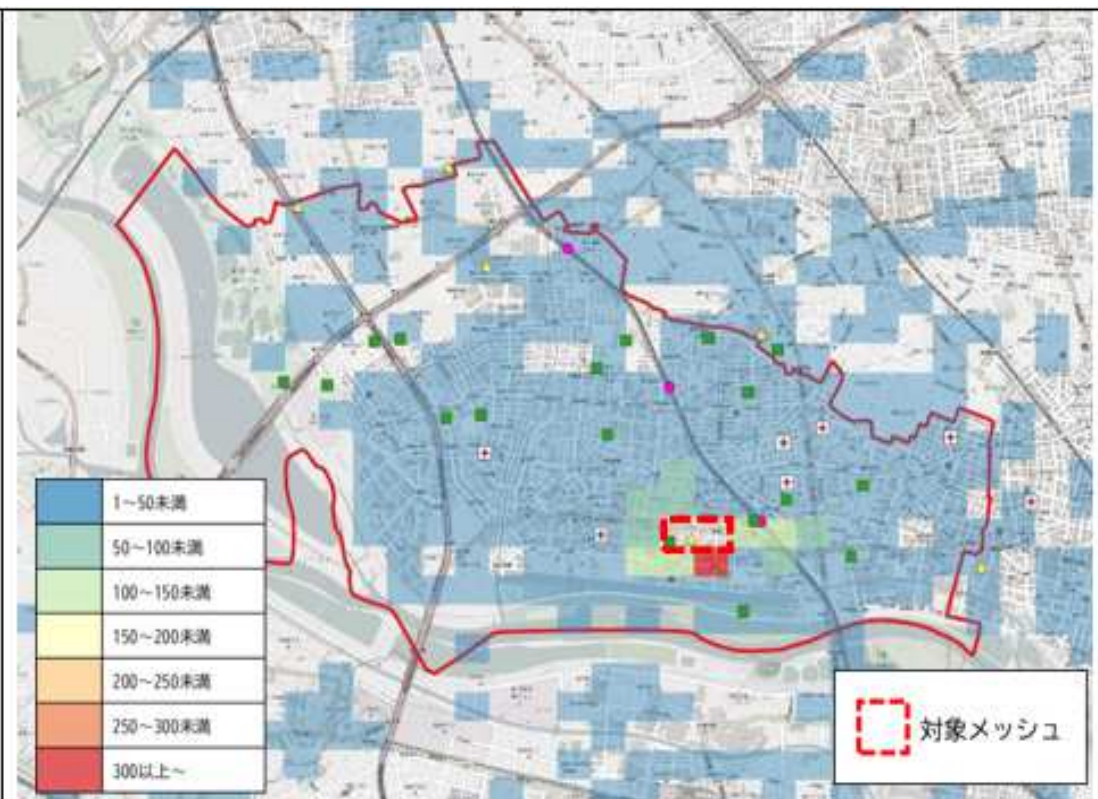
○戸田公園駅を起終点とする移動は、駅周辺が多いほか、国道17号沿いやオリンピック通り、戸田中通りに広がっている。

○美女木地区を除き、ほぼ市内全域からのトリップがみられる。

● 施設別トリップ集計速報(スーパーバリュー戸田店)



出発地点 (出発地⇒スーパーバリュー戸田店周辺)

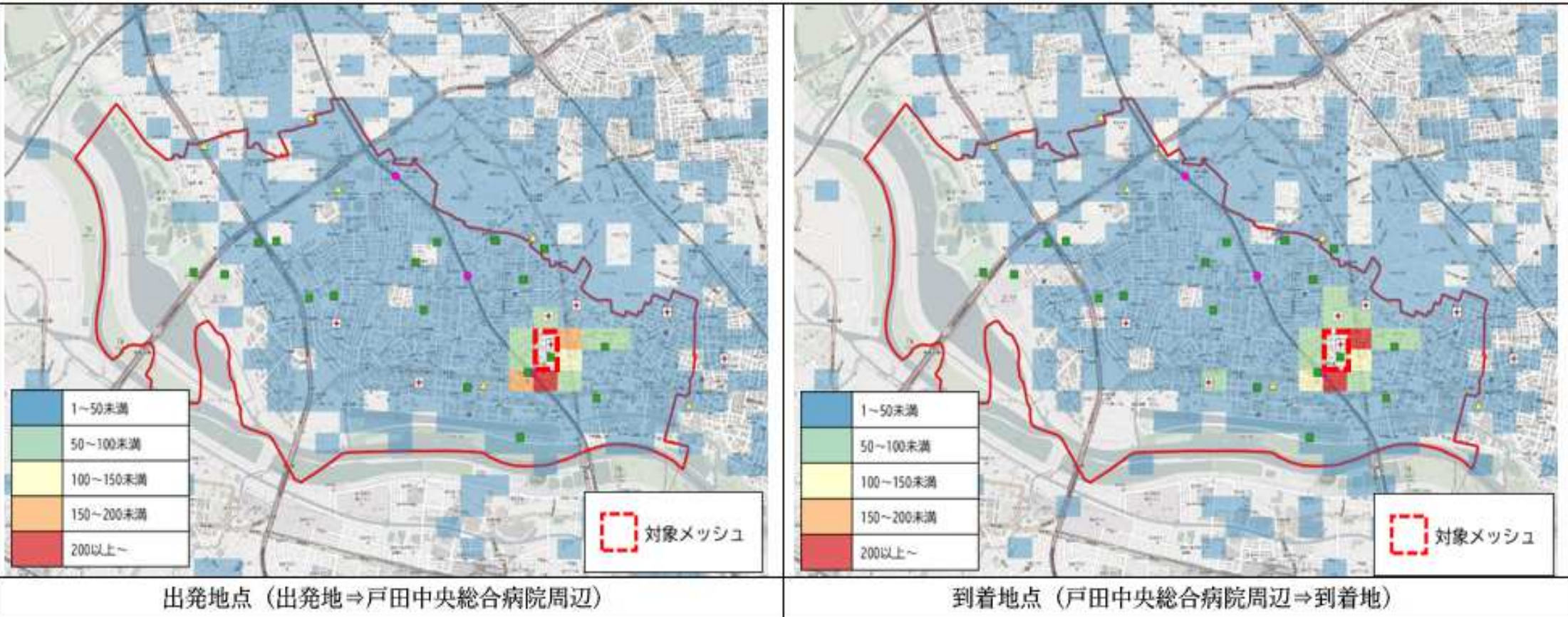


到着地点 (スーパーバリュー戸田店周辺⇒到着地)

- 施設周辺やオリンピック通り沿いからの移動が多い。
- 美女木地区を除き、ほぼ市内全域からのトリップがみられる。



● 施設別トリップ集計速報(戸田中央総合病院)



○施設周辺や戸田公園駅のほか、上戸田地域交流センターバス停周辺とのトリップが多い。
○美女木地区や笹目地区の一部を除き、ほぼ市内全域からのトリップがみられる。

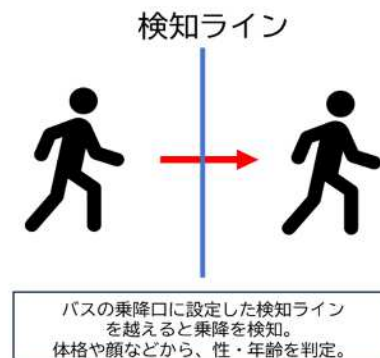
AIカメラによる乗降調査結果速報について

● 調査概要

調査期間: 令和5年7月17日から令和5年8月25日までの40日間(テスト期間: 6月30日～7月16日)
 設置車両: コミュニティバスtoco全循環車両 + 予備車両計8台
 設置台数: 1車両につきカメラ2台(乗車用・降車用)
 使用機器: Intelligence Design(インテリジェンスデザイン)社製AIカメラ機器一式
 備考: 撮影した映像は、AI解析システムにより即時データ化されるとともに、削除される仕様。

● 取得したデータの概要

- ・運行便ごと、バス停ごとの乗降者数(検出率は8～7割程度)
- ・AIカメラにより判定された利用者の推定性別・年齢(正答率は7割程度)
- ・検知時間、位置(GPSの誤差や通信状況によりズレは生じる)
- ・利用者ごとの乗降場所(OD)(乗降位置に最も近いバス停を判定)

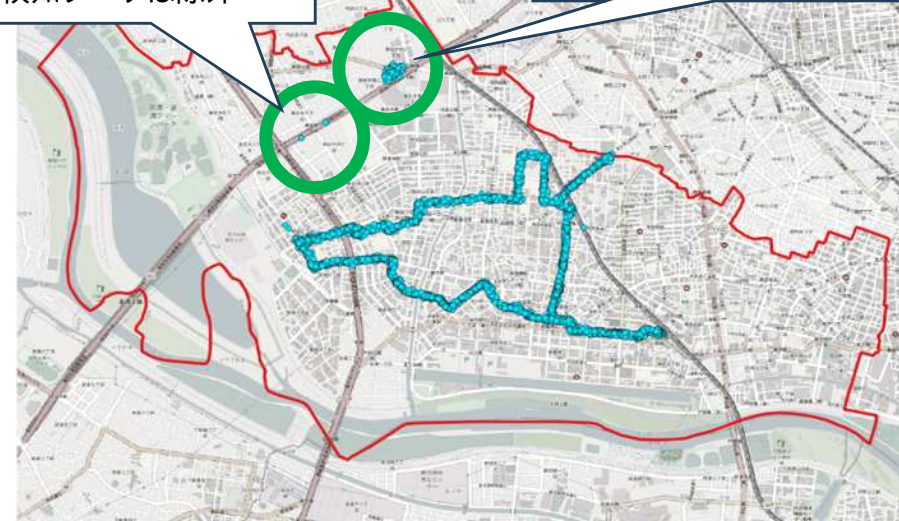


● データの補正・クリーニング

- ・営業所や運行経路外における検知データは除外
- ・イベント等による迂回時の検知データは除外
- ・乗車、降車の際や乗車中に検知ラインを跨いでしまった場合の多重検知
- ・GPSの誤差、通信不良等による検知エラーについては、時系列、運行経路情報に基づき、論理矛盾を補正

明らかに運行経路外での検知データは除外

営業所での検知データは除外



データ補正のイメージ(西循環)

●車内におけるカメラ設置の様子

1つドアタイプ(ポンチョショート)

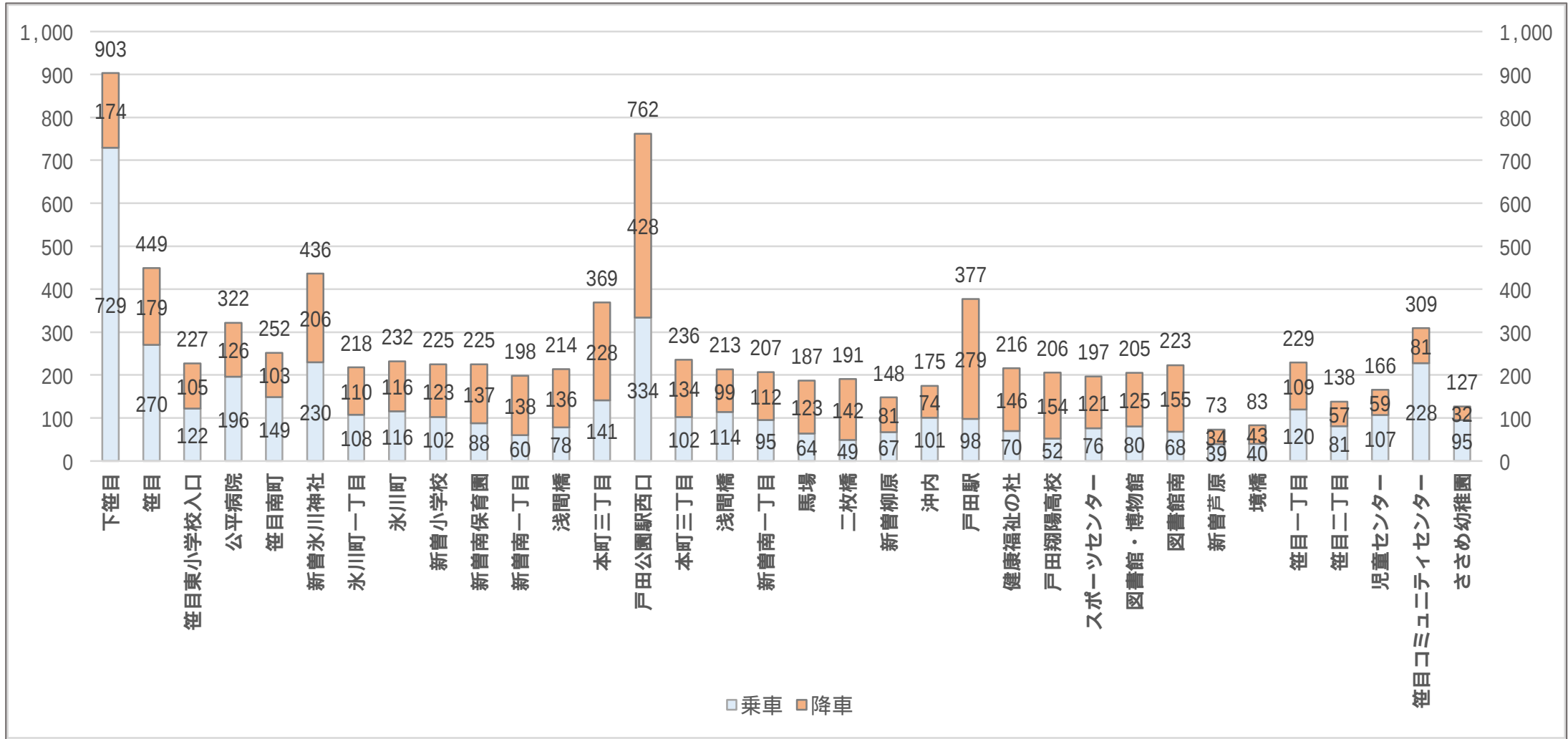


2つドアタイプ(ポンチョロング)





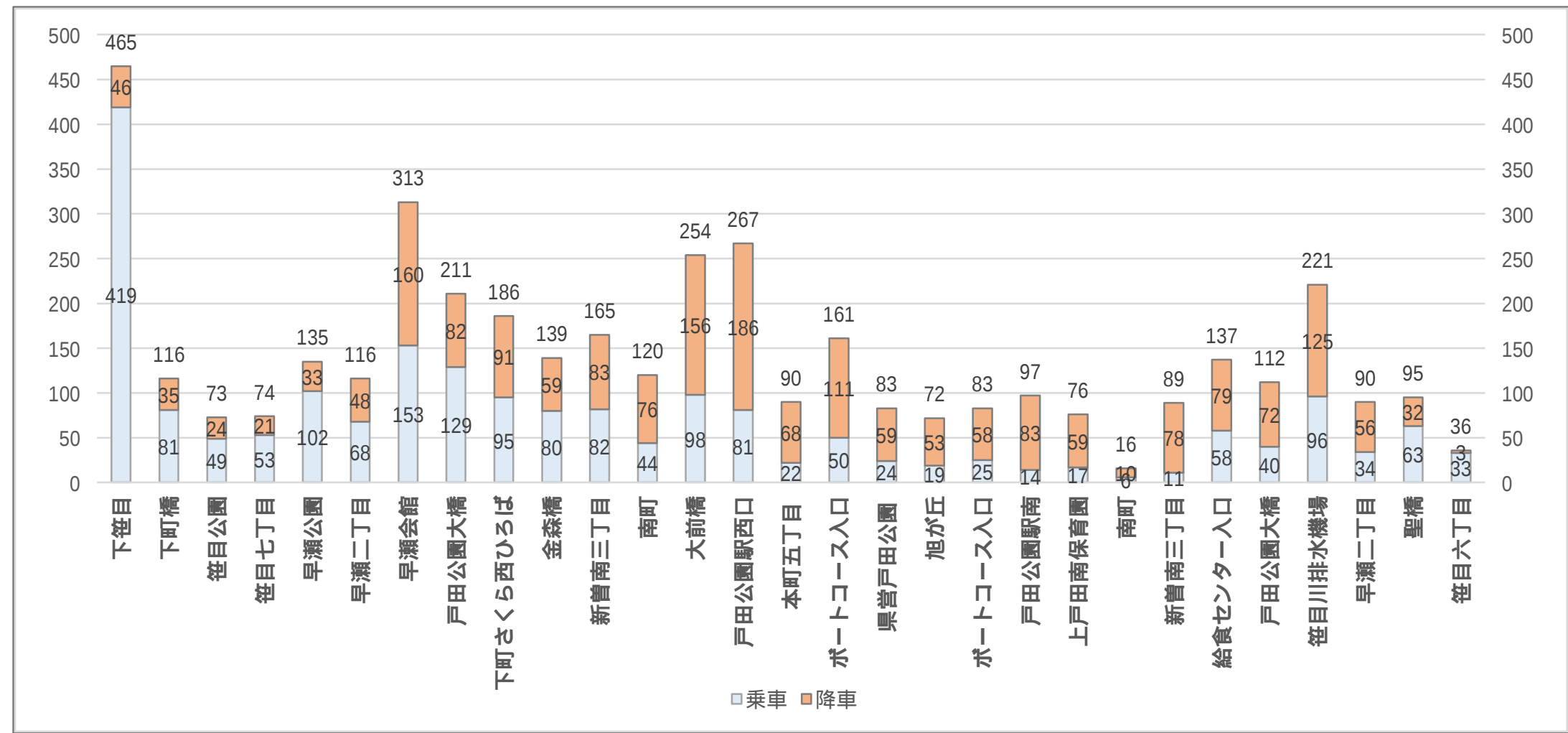
●バス停別乗降者数集計速報(西循環)



- 乗車が多いバス停:「下笹目」、「戸田公園駅西口」、「笹目」、「新曽氷川神社」、「笹目コミュニティセンター」
- 降車が多いバス停:「戸田公園駅西口」、「戸田駅」、「本町三丁目(戸田公園方面)」、「新曽氷川神社」
- 主に笹目・新曽地区から駅までの交通手段として利用されていることが伺える。
- 人流データ結果から、本町三丁目の利用者数とスーパーバリュー付近の人流の多さとの相関関係が伺える。



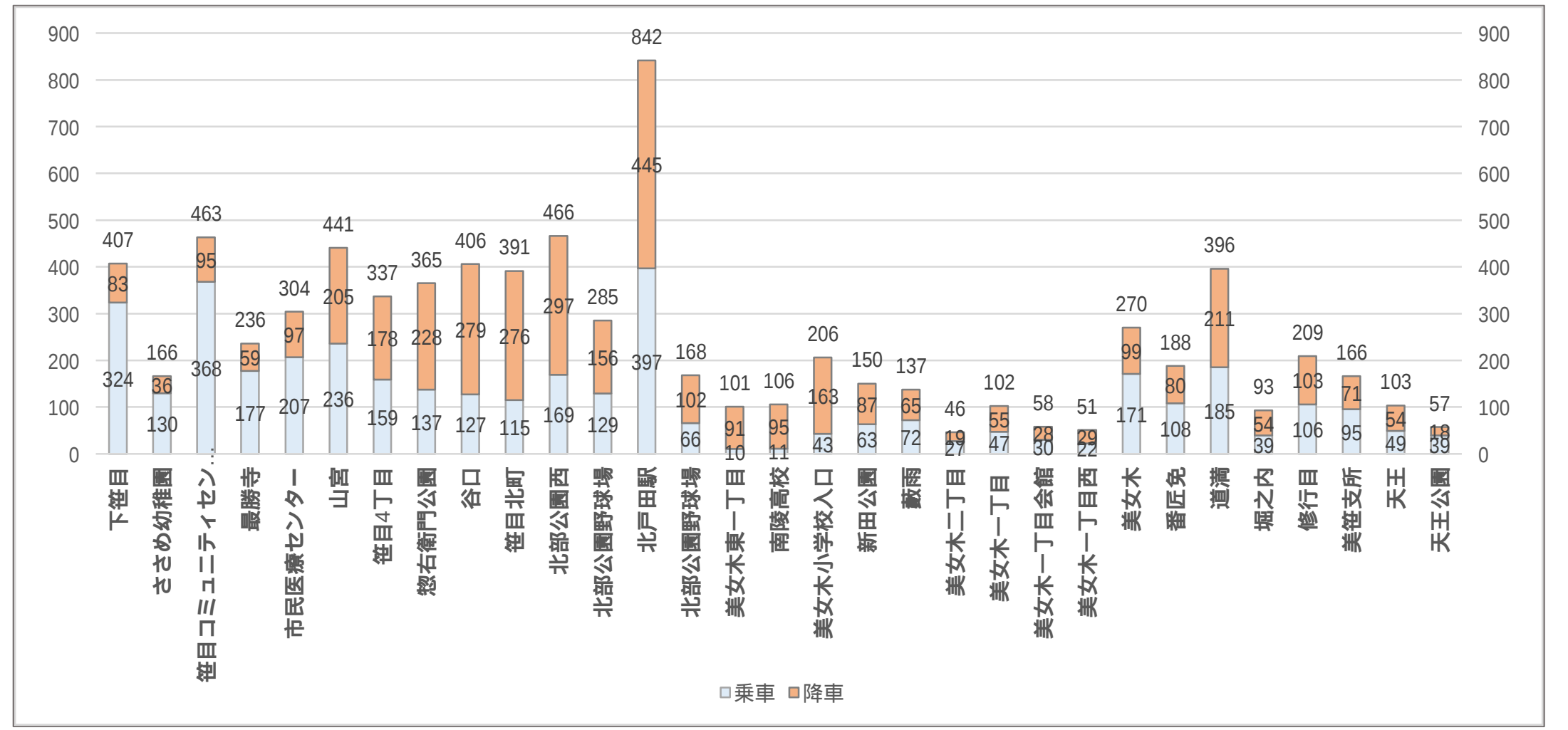
●バス停別乗降者数集計速報(南西循環)



- 乗車が多いバス停:「下笹目」、「早瀬会館」、「戸田公園大橋」、「早瀬公園」、「大前橋」、「笹目川排水機場」
- 降車が多いバス停:「戸田公園駅西口」、「早瀬会館」、「大前橋」、「笹目川排水機場」、「ボートコース入口」
- 路線バス空白地域の早瀬一丁目付近と戸田公園駅との往復利用が多いことが伺える。
- 人流データ結果から、大前橋の利用者数とスーパーバリュー付近の人流の多さとの相関関係が伺える。



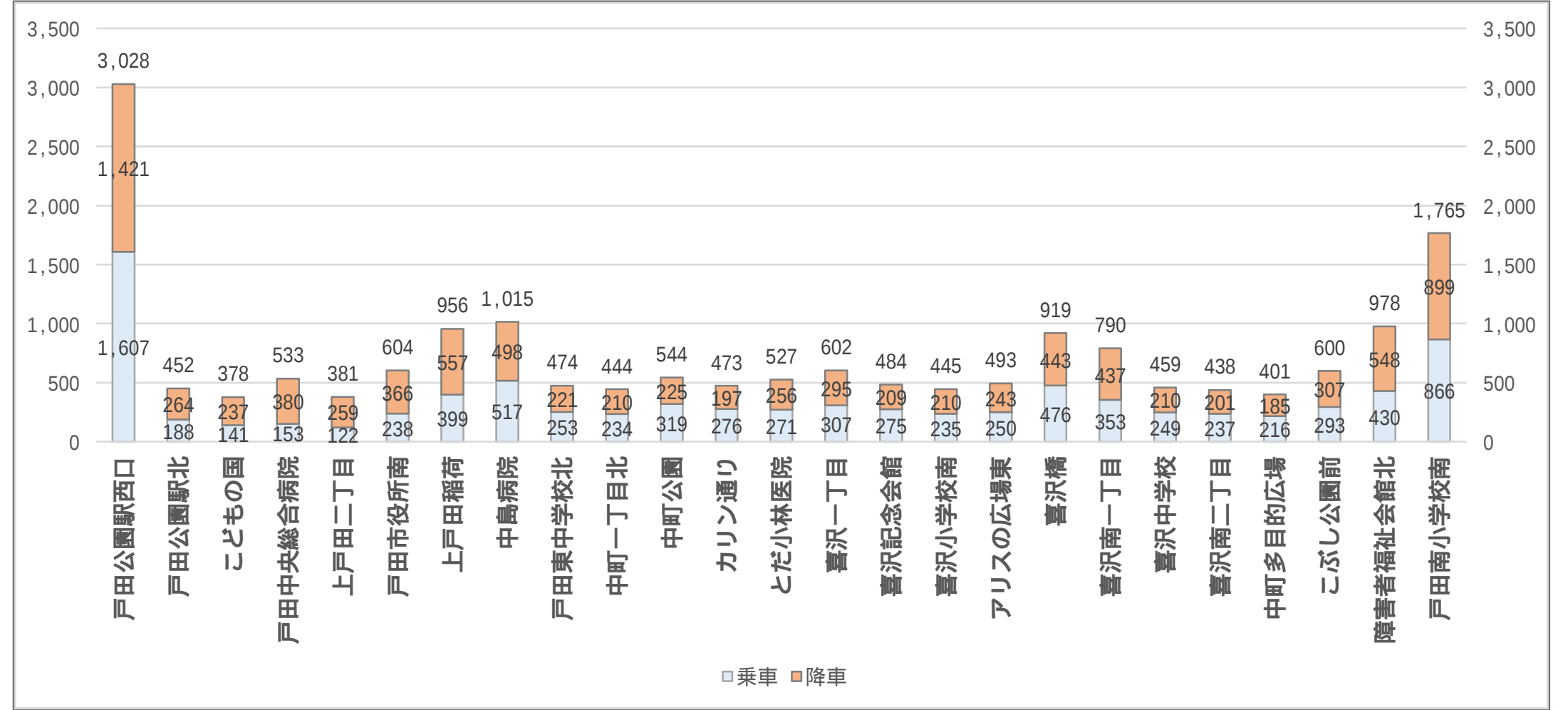
●バス停別乗降者数集計速報(美笹循環)



- 乗車が多いバス停:「北戸田駅」、「笹目コミュニティセンター」、「下笹目」、「山宮」、「市民医療センター」
- 降車が多いバス停:「北戸田駅」、「北部公園西」、「谷口」、「笹目北町」、「惣右衛門公園」、「山宮」
- 北戸田駅やイオンモール北戸田を中心に、外環道南側エリアにおける利用が多いことが伺える。



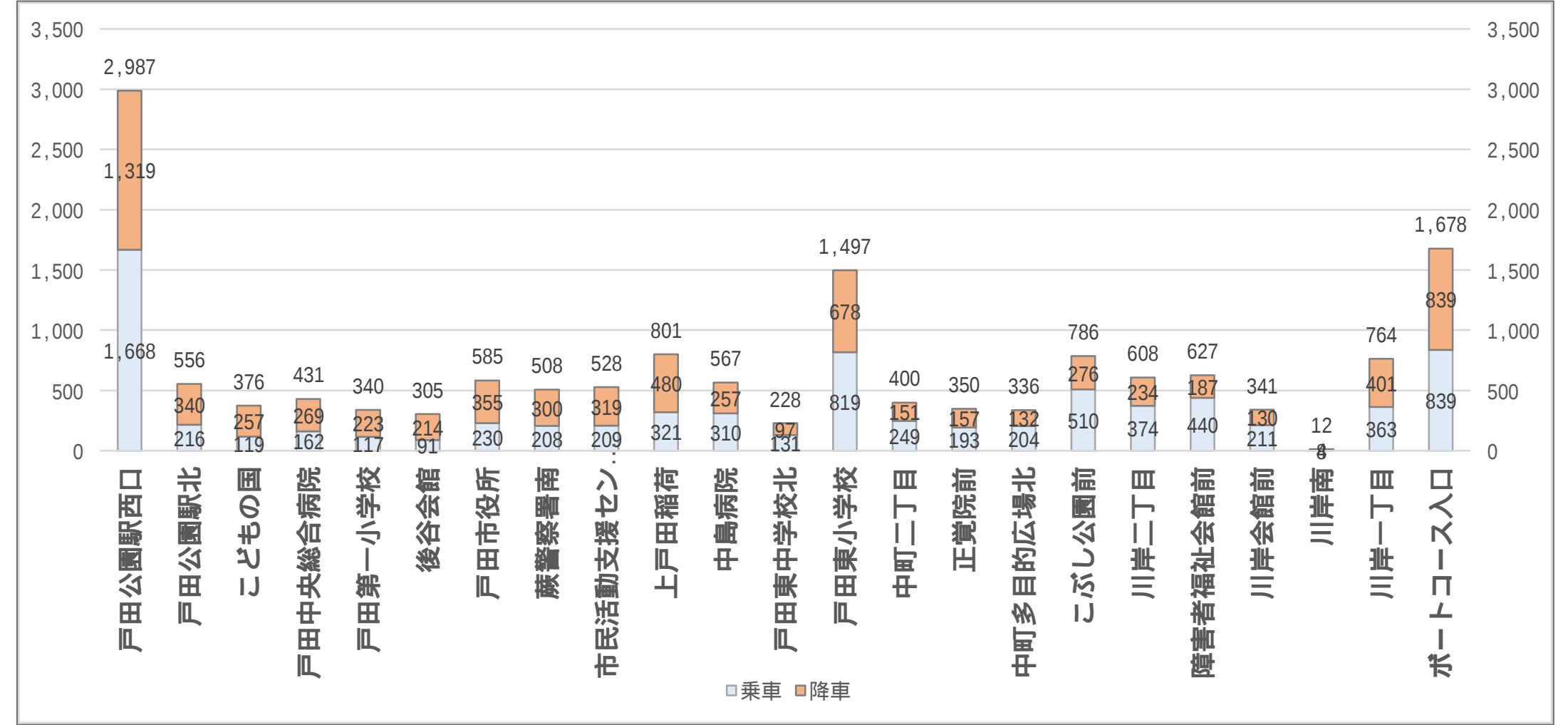
●バス停別乗降者数集計速報(喜沢循環)



○乗車が多いバス停:「戸田公園駅西口」、「戸田南小学校南」、「中島病院」、「喜沢橋」、「障害者福祉会館北」
○降車が多いバス停:「戸田公園駅西口」、「戸田南小学校南」、「上戸田稲荷」、「障害者福祉会館北」
○戸田公園駅や隣接する「戸田南小学校南」における利用が多い他、公共施設、医療機関、商業施設への利用が伺える。



●バス停別乗降者数集計速報(川岸循環)

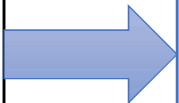


- 乗車が多いバス停:「戸田公園駅西口」、「ボートコース入口」、「戸田東小学校」、「こぶし公園前」
- 降車が多いバス停:「戸田公園駅西口」、「ボートコース入口」、「戸田東小学校」、「上戸田稻荷」
- 戸田公園駅やボートコースの他、地域の主な商業施設の最寄りバス停の利用が多く見られる。

今後のデータ分析の方向性について

● 人流ビッグデータ分析

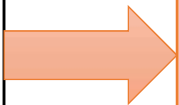
- ・属性別(性別・年齢)、平日休日別分析
- ・交通手段の判定
- ・地域別に分類し、各主要施設への移動経路を分析



潜在的なバス需要を把握

● AIカメラによる乗降状況分析

- ・属性別(性別・年齢)、平日休日別分析
- ・出発地と到着地の組合せ(OD)から、区間ごとの利用状況を詳細分析



顕在的なバス需要を把握



コミュニティバス再編案の検討・作成

今回のビッグデータ分析等業務の結果の他、令和6年度に実施予定の各種アンケート調査等の結果を踏まえ、令和6年度中に地域公共交通計画を策定し、その後計画に基づきコミュニティバス再編の具体的な検討を進める予定です。

西川61系統廃止に係る代替案の検討について



● 西川61停留所別平行系統と代替可能バス停(下笹目発)

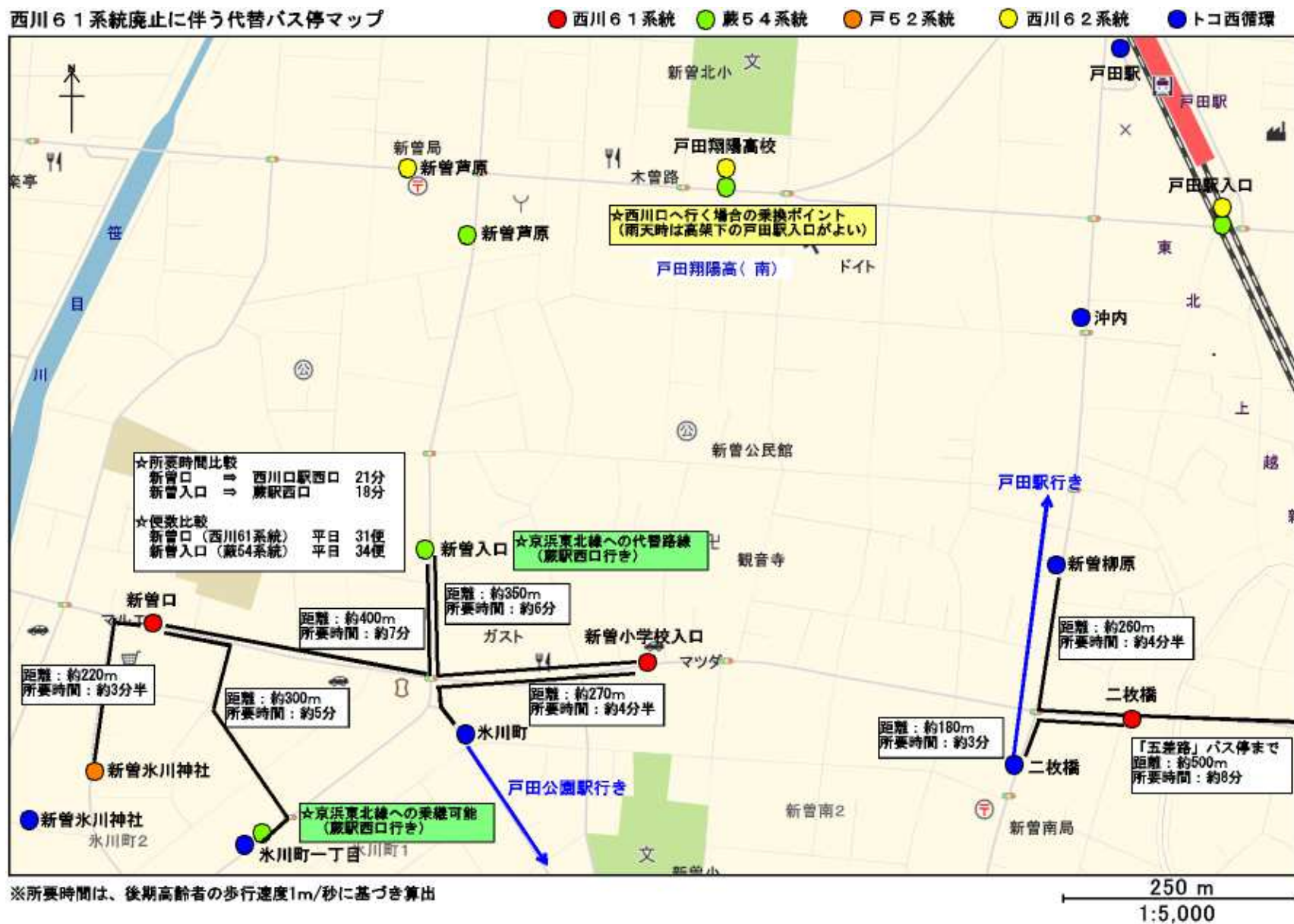
系統名	行先	廃止予定バス停							停留所名										
西川61	西川口駅	下笹目	笹目	笹目東 小学校入口	根木橋	新曽口	新曽 小学校入口	二枚橋	五差路	戸田第一 小学校	上戸田地域 交流センター	公団前	中町 二丁目	中町 一丁目	喜沢 一丁目	鬼沢橋	西川口二丁目	西川口駅西口	
西川62	西川口駅																		
西川63	西川口駅																		
戸52	戸田公園駅					新曽氷川 神社			オリンピック通りをとおり戸田公園駅へ										
蕨54	蕨駅					氷川町一 丁目	新曽 入口		北大通りをとおり蕨駅へ										
toco 西循環	戸田公園駅 戸田駅				公平 病院		氷川町	二枚橋	オリンピック通りから戸田公園駅で折り返して戸田駅方面へ										

セル内の名称...西川61の停留所から概ね350m圏内にある代替可能系統の停留所名

- 五差路以東の停留所は西川口駅行きのバスが平行して運行しており、西川61廃止後も引き続き西川口方面への移動が可能。
- 下笹目～根木橋間は戸田公園駅行きのバスが2系統運行しており、鉄道駅への接続性は維持される。
- 「新曽口」、「新曽小学校入口」は、近隣バス停へ代替することで戸田公園駅・蕨駅への接続は可能。
- 「二枚橋」も西循環への代替は可能だが、戸田駅へのアクセスのみの路線となる。

廃止予定バス停の現状整理

西川61系統廃止に伴う代替バス停マップ



- 新曽口、新曽小学校入口の代替バス停から蕨駅までの所要時間・便数については、西川61とそれほど変わりはなく、京浜東北線までの接続性については維持される。
- 金額式IC定期券利用者は、従来料金で、路線バスの乗継ぎによる西川口駅へのアクセスも可能。



●西川61系統及び代替可能系統の運行回数

	平日	土曜日	日・祝日	平日	土曜日	日・祝日
西川61系統	西川口駅西口行き			下笹目行き		
	31	29	25	31	30	25
蕨54系統	蕨駅西口行き			下笹目行き		
	34	27	21	34	28	22
西川62系統	西川口駅西口行き			北戸田駅行き		
	23	18	18	22	17	18
戸52系統	戸田公園駅西口行き			下笹目行き		
	60	43	43	59	43	43
西川63系統	西川口駅西口行き			戸田公園駅西口行き		
	13	8	7	14	8	7

トコ西循環は12便/日、南西循環は11便/日

- 新曽口、新曽小学校入口から代替可能な蕨54系統については、西川61系統よりも便数が多いため、行き先を蕨駅に代替可能な人にとっては大幅な利便性の低下にはつながらない。
- 西川62、63の便数が61よりも少ないため、3系統のルートが重なる「上戸田地域交流センター」以東では、62、63に乗客が集中し、混雑を招く恐れがある(特に雨天時)。



● 実態調査概要

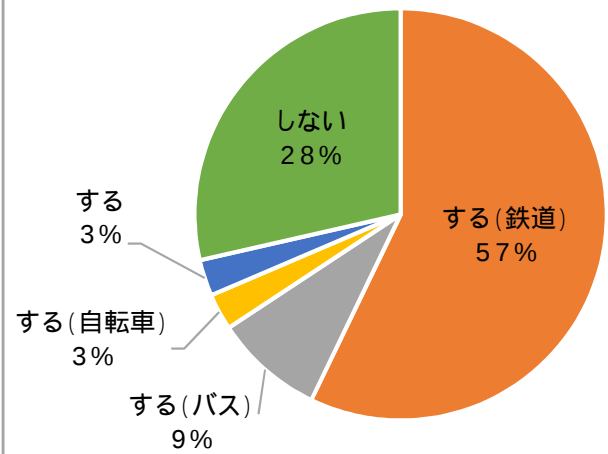
調査日：令和5年6月21日(水)
調査バス停：廃止予定の「新曽口」、「新曽小学校入口」、「二枚橋」に加え、代替路線の選択肢が少ない「笹目東小学校」及び「根木橋」の5停留所の利用者
調査方法：市職員が各バス停で乗車待ちの人、降車した人に声をかけ、ヒアリングを行う。
調査対象便：午前7時台から8時台までの計7便(聴取人数：48人)

● 実態調査結果(西川口方面)

年代 <table><tr><th>年代</th><th>割合</th></tr><tr><td>10歳代</td><td>6%</td></tr><tr><td>20歳代</td><td>3%</td></tr><tr><td>30歳代</td><td>17%</td></tr><tr><td>40歳代</td><td>37%</td></tr><tr><td>50歳代</td><td>11%</td></tr><tr><td>60歳代</td><td>9%</td></tr><tr><td>70歳代</td><td>17%</td></tr></table>	年代	割合	10歳代	6%	20歳代	3%	30歳代	17%	40歳代	37%	50歳代	11%	60歳代	9%	70歳代	17%	利用頻度 <table><tr><th>利用頻度</th><th>割合</th></tr><tr><td>月1～2日</td><td>17%</td></tr><tr><td>週1～2日</td><td>3%</td></tr><tr><td>週3～4日</td><td>26%</td></tr><tr><td>週5日以上</td><td>54%</td></tr></table>	利用頻度	割合	月1～2日	17%	週1～2日	3%	週3～4日	26%	週5日以上	54%	降車するバス停 <table><tr><th>降車するバス停</th><th>割合</th></tr><tr><td>西川口駅西口</td><td>71%</td></tr><tr><td>上戸田地域交流センター</td><td>14%</td></tr><tr><td>西川口二丁目</td><td>9%</td></tr><tr><td>中町二丁目</td><td>3%</td></tr><tr><td>鬼沢橋</td><td>3%</td></tr></table>	降車するバス停	割合	西川口駅西口	71%	上戸田地域交流センター	14%	西川口二丁目	9%	中町二丁目	3%	鬼沢橋	3%
年代	割合																																							
10歳代	6%																																							
20歳代	3%																																							
30歳代	17%																																							
40歳代	37%																																							
50歳代	11%																																							
60歳代	9%																																							
70歳代	17%																																							
利用頻度	割合																																							
月1～2日	17%																																							
週1～2日	3%																																							
週3～4日	26%																																							
週5日以上	54%																																							
降車するバス停	割合																																							
西川口駅西口	71%																																							
上戸田地域交流センター	14%																																							
西川口二丁目	9%																																							
中町二丁目	3%																																							
鬼沢橋	3%																																							
・10歳代から70歳代まで幅広く利用されており、朝帯ということもあり、通勤・通学、通院による利用が多く見られた。	・週3～4日以上の利用が8割を占めており、地域の足として日常的に当該系統が利用されていることがわかる。	・西川口駅のほか、上戸田地域交流センターでの降車が多く、同センターや戸田中央総合病院への交通手段としての利用が伺える。																																						

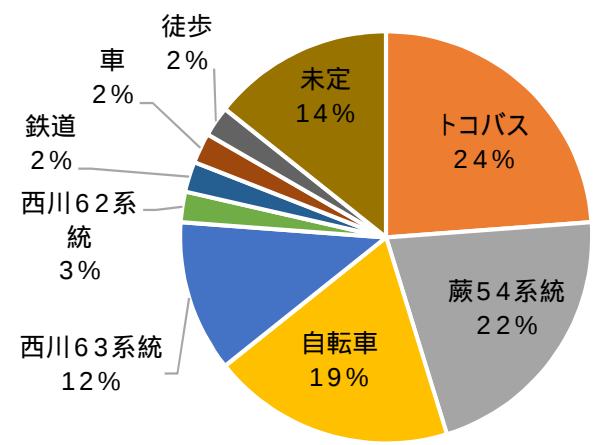
● 実態調査結果(西川口方面)

降車後の乗継ぎ



- ・ 5割以上が鉄道へ乗継ぎをしていることから、蕨駅行きのバスへ代替し、京浜東北線に乗り継ぐことも可能と推察される。
- ・ 乗継ぎしない人が3割弱いることから、西川口方面への需要も一定数残る見込み。

西川61廃止後の交通手段

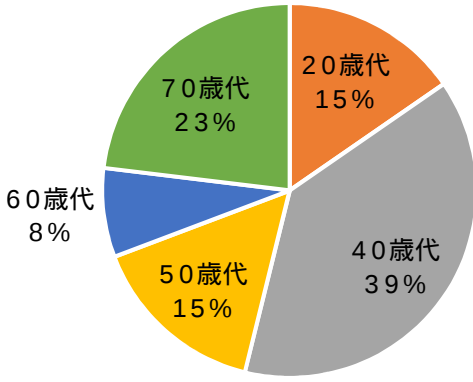


- ・ トコバスや蕨54系統への代替を検討している人が多いことから、戸田公園駅や蕨駅への代替傾向が見られる。
- ・ 戸田公園駅から西川63系統への乗継ぎ需要も見られる。



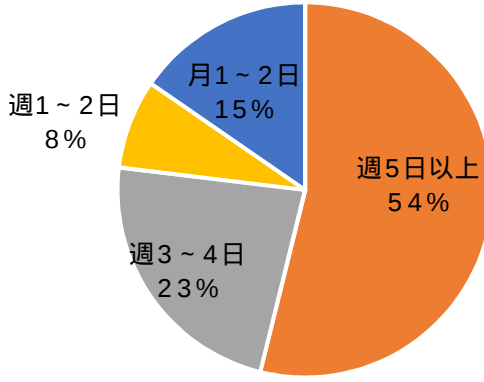
● 実態調査結果 (下笹目方面)

年代



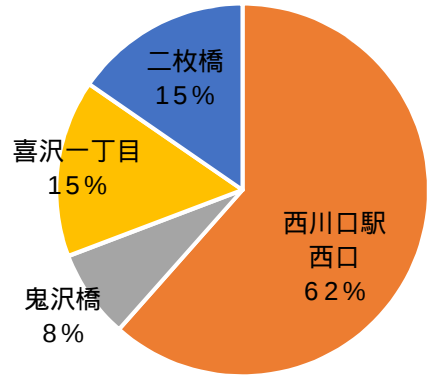
・通学利用は見られなかったが、通勤、通院目的で幅広い年代の利用が見られる。

利用頻度



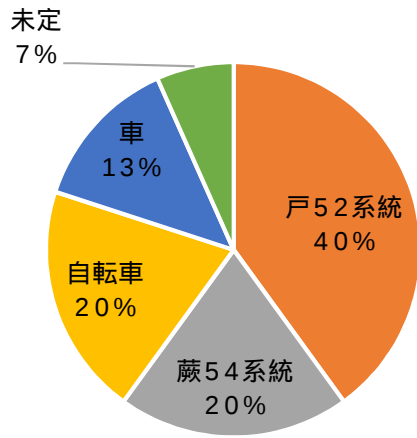
・西川口方面同様に週3～4日以上利用している人が8割を占めており、主に氷川町エリアの工場や倉庫等に通勤する人が多く見られた。

乗車したバス停



・西川口駅西口からの乗車が6割を占める一方で、市内での移動も3割程度見られる。

西川61廃止後の交通手段



・降車駅を戸田公園駅または蕨駅に変更し、別系統への乗車を検討している人が6割いる一方で、2割が自転車(シェアサイクル等)の利用を検討している。

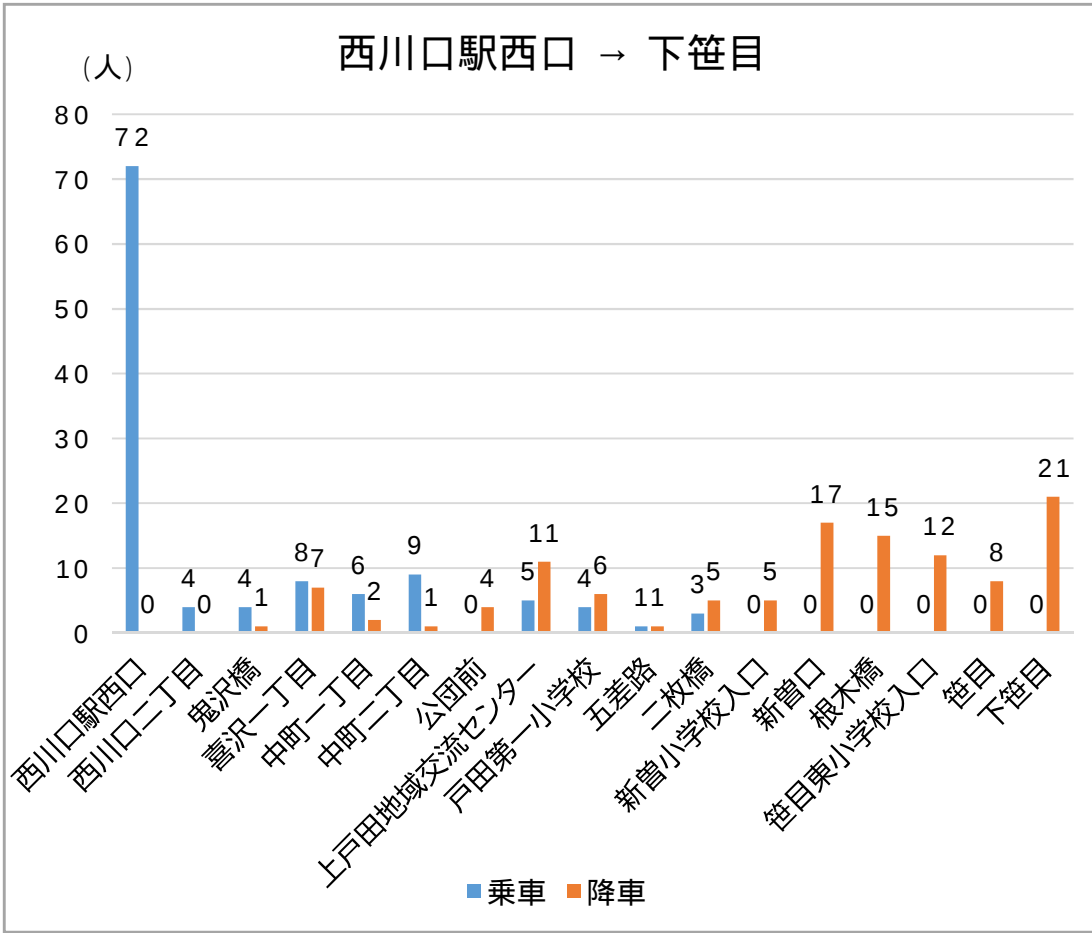
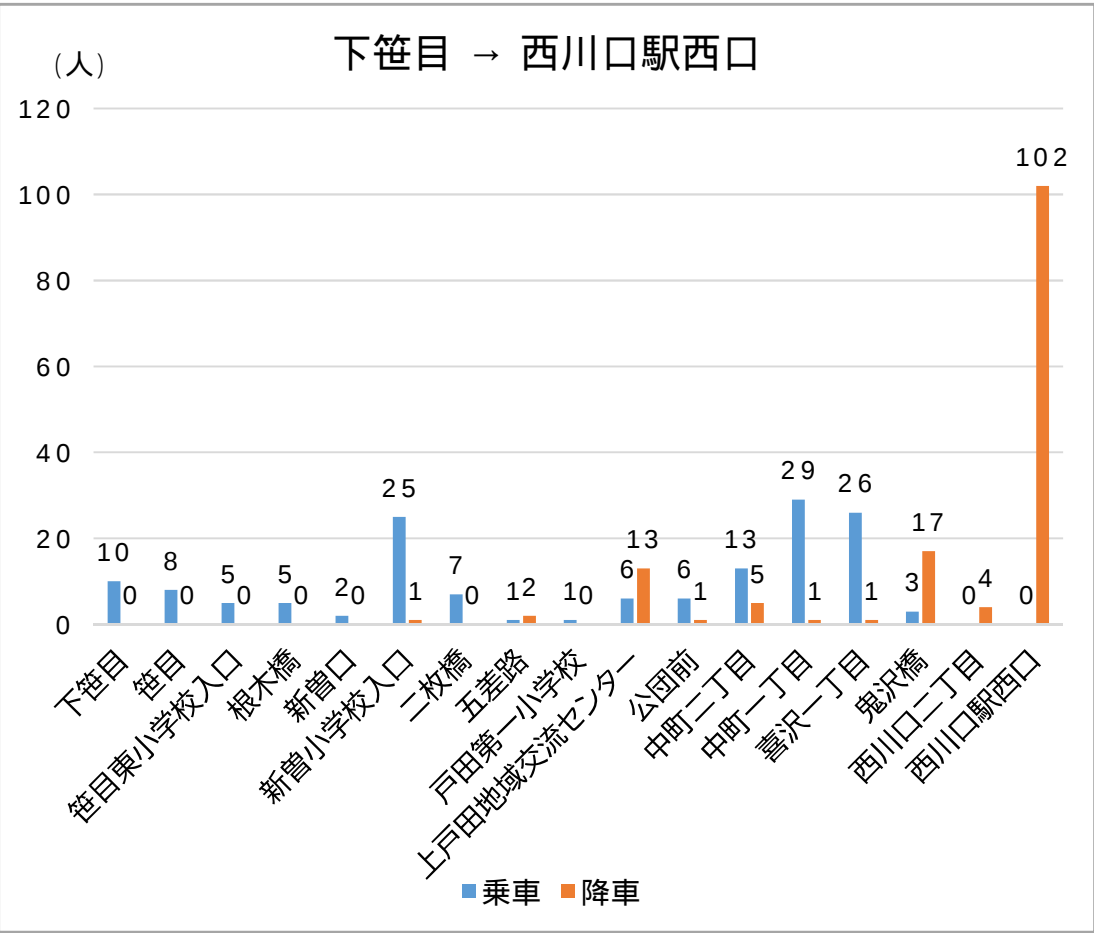


●乗降者数調査概要

調査日：令和5年6月28日(水)

調査方法：市職員が午前7時台及び8時台の計9便に乗車し、乗降者数をカウント

以下の結果は9便の合計乗降者数を表示。



- 新曽小学校入口からの乗車が多い。
- 西川口駅その他、上戸田地域交流センターと鬼沢橋での降車が多い。
- 中町二丁目や喜沢一丁目乗車人数が増加する。

- 西川口駅その他、喜沢一丁目や中町二丁目からの乗車も見られる。
- 上戸田地域交流センターでの降車が一定数見られる。
- 新曽口以西での降車が6割以上を占める。

廃止バス停カバークロスの人口分布

▼ 廃止バス停

○ バス停カバークロス(半径300m)

大字新曽地域の人口: 23,527人

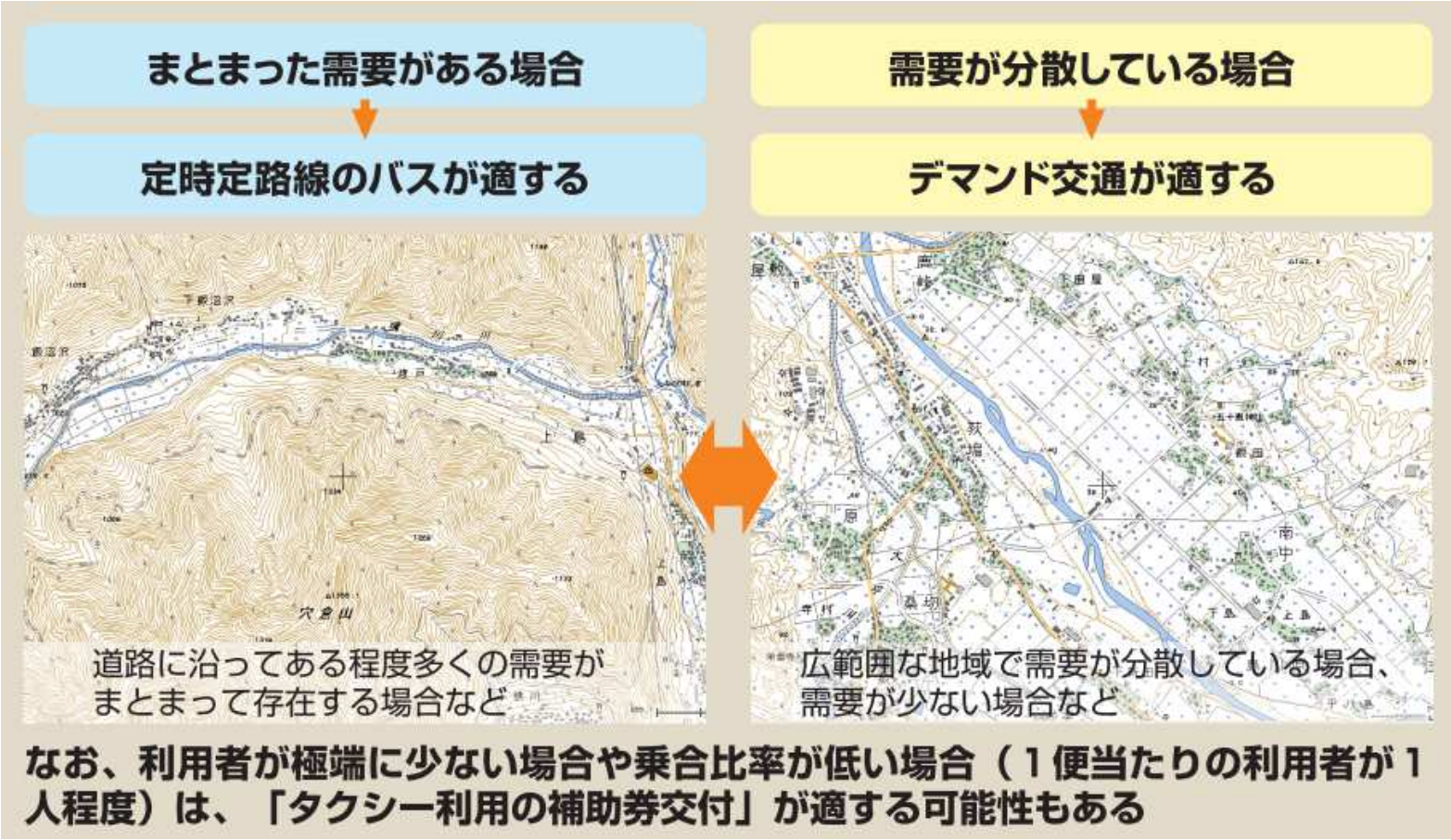
バスカバークロス人口: $23,527 \times \text{地域面積の約} 1/5 = 4,705 \text{人}$



新曽南1～2丁目、氷川町1～2丁目の人口: 6,285人

バスカバークロス人口: $6,285 \times \text{地域面積の約} 2/3 = 4,190 \text{人}$

● エリア限定デマンド交通の可能性

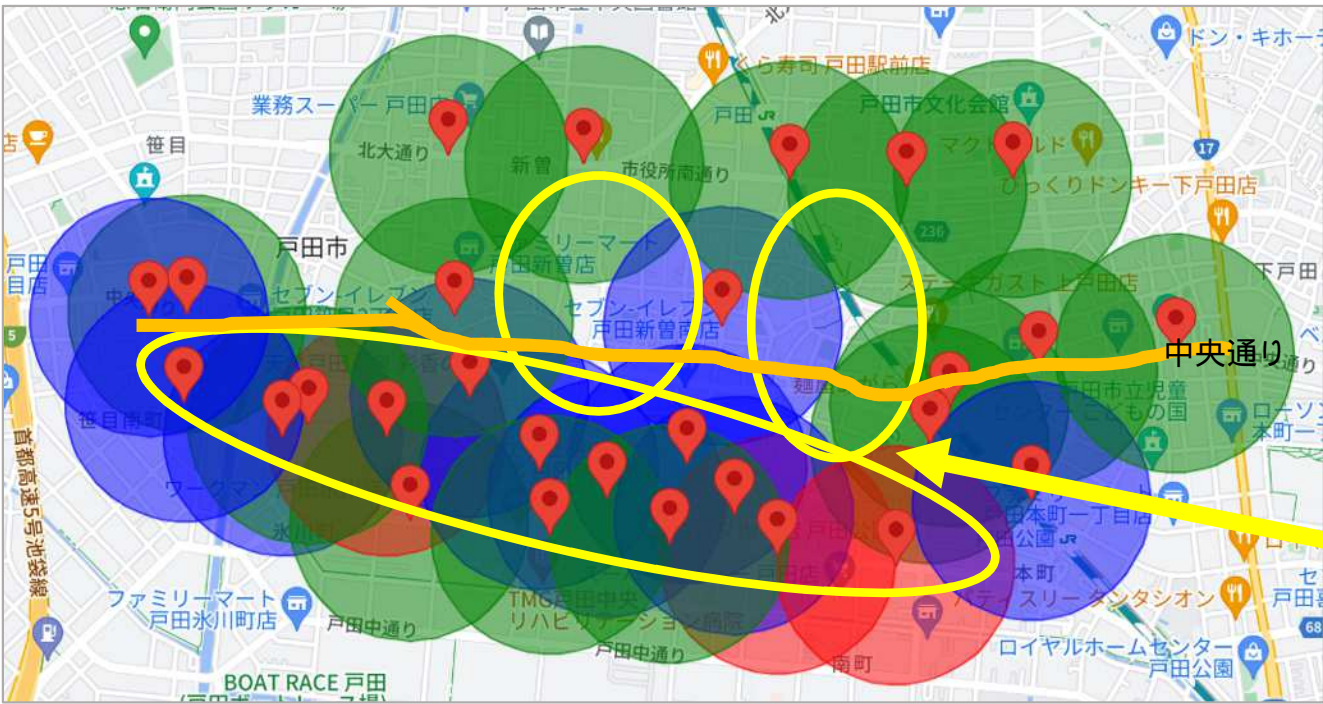


(出典: デマンド交通導入ハンドブック 国土交通省HP)

廃止となる3つのバス停においては今後も沿線における一定のバス需要は見込まれる。

デマンド交通等ではなく、コミュニティバスによる代替が適している。

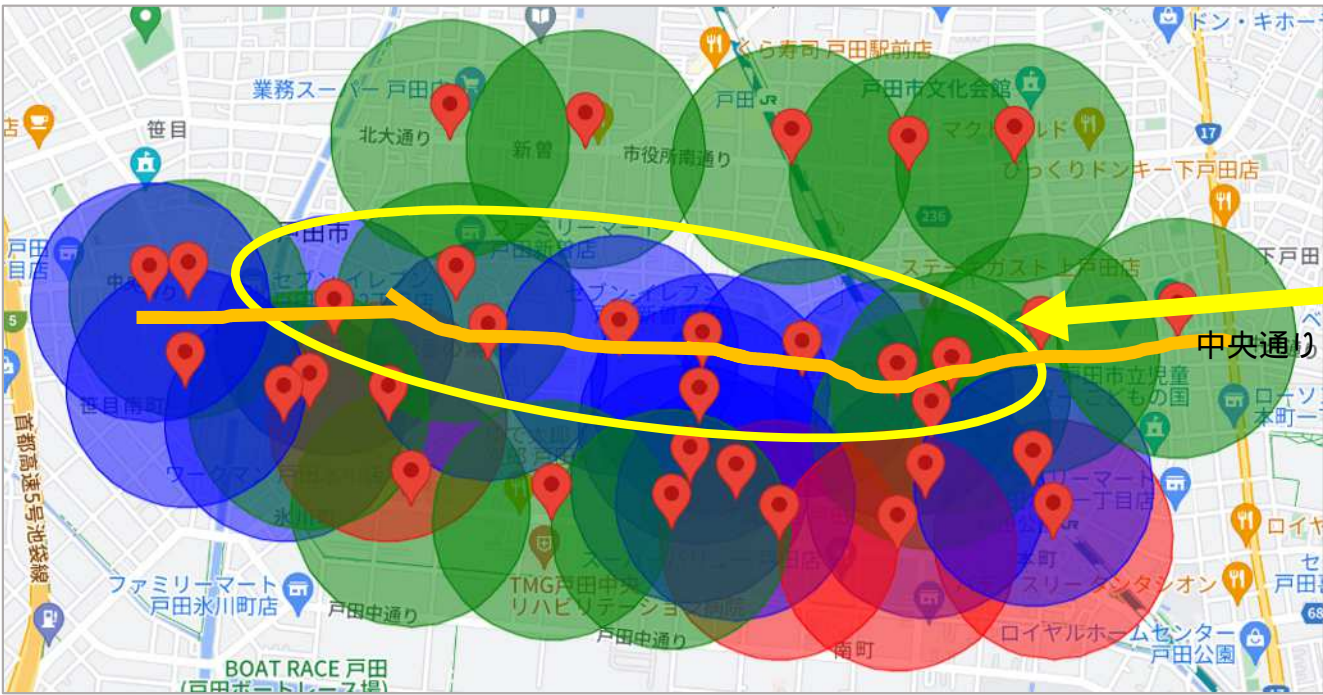
変更前



- ...路線バスのみのバス停から300m圏域
- ...西循環のみのバス停から300m圏域
- ...路線・コミ混在のバス停から300m圏域
- ...バス停位置

バス停が中央通りより南側の地域に偏ってしまい、中央通り北側の地域にはバス空白エリアが生じてしまう。

変更後(案2の場合)



西循環を中央通りに通すことで、中央通り北側地域のカバーが可能となり、バス停配置の均衡がとれる。

また、西循環ルート変更後も中央通り南側地域では代替可能なバス停があるため、大幅な利便性の低下にはつながらない。



現状分析	現状分析に基づく課題まとめ	課題への対応に向けたルート設定のポイント
既存データ・独自調査	通勤、通学利用の場合、新曽口と新曽小学校入口では他の系統への代替も可能である一方、代替が困難な高齢者の市内移動の足を確保することが必要。 中央通りの北側・南側の地域で人口分布に差がないにもかかわらず、バス停配置が南側に偏ってしまうため、偏りの解消が必要。	中央通りを走行するルート設定
ビッグデータ速報	西循環現ルートの「氷川町一丁目」から「新曽南保育園」は利用者は1日あたり5人程度と、それほど多い区間ではなく、戸田公園駅へのアクセスについては路線バス(戸52系統)への代替も可能。	
既存データ・独自調査	西川口駅行き路線バスへの乗継ぎを意識したルート設定が必要。	現状ルートの浅間橋から戸田公園駅西口へ向かうルートを維持
ビッグデータ速報	浅間橋付近から戸田公園駅にかけてのオリンピック通りにおける移動が比較的多く、バス停利用者も多いため、当該ルートの維持が必要。	
既存データ・独自調査	戸田中央総合病院等、市内東部の主要施設への交通手段を確保することを検討。	乗継ぎなしでの戸田中央総合病院付近へのアクセスの実現
既存データ・独自調査	二枚橋は代替可能な路線バス停がなく、鉄道駅までのアクセス性を維持することが必要。	二枚橋付近におけるバス停の充実
その他	現状ラウンドダイヤの改正を伴わない範囲での変更を前提 ラウンドダイヤ維持の必要性及び改正を伴う変更については、地域公共交通計画策定後に計画に基づき議論を行う予定。	



新ルート案 ● 新設検討バス停 ✕ 廃止検討バス停 ▼ 西川61廃止予定バス停



● ルートの基本情報

【総キロ程】 現行ルート:11.09km → **新ルート案:11.32km**

【総バス停数】 現行:34箇所 → **新ルート案:38箇所**

(廃止バス停:7箇所 新設バス停:11箇所(うち完全新設:7箇所、既存バス停活用:4箇所))

【新曽氷川神社～戸田駅間の区間所要時間】 現行:21分 → **新ルート案:19分20秒**(公用車による試走)
戸田公園駅での調整時間5分を除く

● ルート変更によるメリット

笹目・新曽地区から、戸田中央総合病院へのアクセスがしやすくなる。

西川61廃止バス停の周辺住民を戸田公園駅または戸田駅へ輸送可能。

→戸田公園駅から西川63系統、戸田第一小学校から西川62系統への乗継ぎにより西川口方面へのアクセスも可能。

● ルート変更に向けた課題・懸念点

西循環廃止バス停利用者は、別のバス停もしくは他の交通手段への代替を余儀なくされる。

(廃止区間のバス停の1日あたりの乗降者数は5名程度(AIカメラ調査より))

新設バス停周辺住民からの同意を得られるか。

現状ルートでもラウンドダイヤの維持がギリギリであるため、運行距離やバス停数が増加することによりダイヤの維持が困難となる。

Hバス停～Iバス停間の交差点左折時の角度が鋭角のため、左折が可能かどうか。

一部、既存路線バス及びコミュニティバスのいずれも走行していない新設路線があるため、陸運支局への路線新設の申請が必要。



新ルート案 新設検討バス停 廃止検討バス停 西川61廃止予定バス停



● ルートの基本情報

【総キロ程】 現行ルート:11.09km → **新ルート案:11.08km**

【総バス停数】 現行:34箇所 → **新ルート案:36箇所**

(廃止バス停:7箇所 新設バス停:9箇所(うち完全新設:7箇所、既存バス停活用:2箇所))

【新曽氷川神社～戸田駅間の区間所要時間】 現行:21分 → **新ルート案:16分13秒**(公用車による試走)
戸田公園駅での調整時間5分を除く

● ルート変更によるメリット

ルート変更による影響を最小化しつつ、西川61バス停廃止エリアの交通の便を確保することが可能。

西川61廃止バス停の周辺住民を戸田公園駅または戸田駅へ輸送可能。

→戸田公園駅から西川63系統への乗継ぎにより西川口方面へのアクセスも可能。

既存の路線バス・コミュニティバスが走行しているルートとなるため、新たな経路申請が不要。

● ルート変更に向けた課題・懸念点

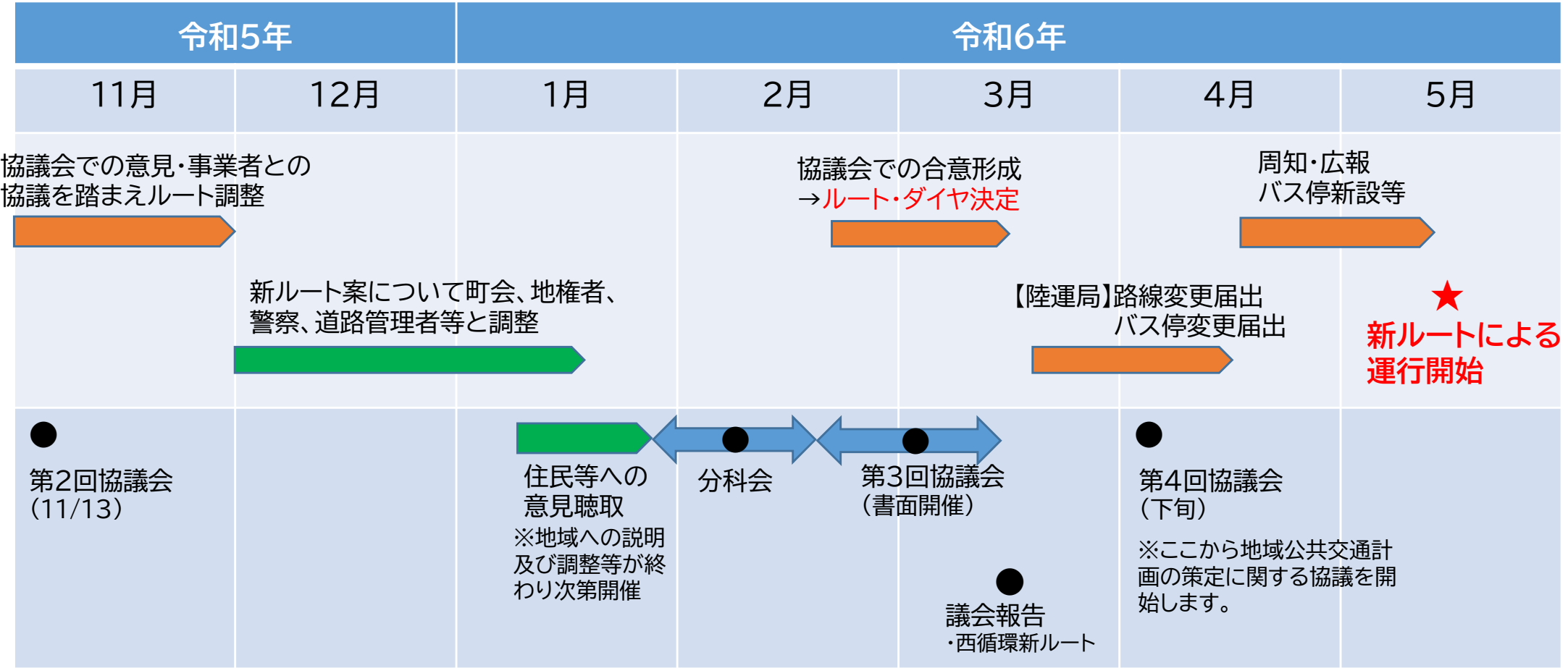
西循環廃止バス停利用者は、別のバス停もしくは他の交通手段への代替を余儀なくされる。

(廃止区間のバス停の1日あたりの乗降者数は5名程度(AIカメラ調査より))

新設バス停周辺住民からの同意を得られるか。

運行距離は現行と変わらないが、バス停数が増加することによりダイヤの維持が困難となる恐れがある。

(案 よりは余裕をもった運行が可能)



※前回協議会では令和6年8月頃を目途に代替ルートの運行を開始する予定としていましたが、西川61系統廃止とのタイムラグを最小限とするため、予定を早期化しました。

※今回のルート変更は西川61系統廃止に伴う交通利便性の低下を補完するために実施するものです。コミュニティバスtoco全体の合理化や利便性向上に向けたルート再編については、令和6年度に策定予定の地域公共交通計画に基づき検討を進める予定です(令和6年度中の協議会は4回開催予定)。

導入車両：喜沢・川岸循環、西循環、南西循環、予備車計6車両

稼働開始日：令和5年11月13日(月)

利用可能なICカード：PASMO、Suica、Kitaca、manaca、TOICA、PiTaPa、ICOCA、はやかけん、nimoca、SUGOCA

