

令和6年度第1回

戸田市地域公共交通協議会

次 第

令和6年4月24日(水) 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) コミュニティバス西循環のルート変更実施日について 【資料1】
- (2) 下笹目バスターミナル再整備及びバス利用促進事業について 【資料2】

3 議 題

- (1) 地域公共交通計画の策定に向けた進め方について 【資料3】
- (2) コミュニティバス利用者及び市民アンケートの実施について 【資料4】
- (3) コミュニティバス喜沢循環のバス停移設について 【資料5】
- (4) コミュニティバス西循環車両選定について 【資料6】

4 その他

5 閉 会

コミュニティバス西循環のルート変更実施日について

コミュニティバス西循環のルート変更実施日について



toco 西循環 バスルート変更のお知らせ

2024年

5月23日(木)から



詳細については、市ホームページ(以下の QR)を参照ください。



～問い合わせ先～

戸田市役所 都市交通課
地域公共交通担当

TEL:048-441-1800
(内線 263)

国際興業バス「西川 61 系統」の廃止に伴うバスの空白区域を補完するため、コミュニティバス toco 「西循環」のルートを上図のとおり一部変更いたします。

廃止予定のバス停をご利用いただいている皆様には大変ご不便をおかけすることとなりますが、何卒ご理解いただきますようお願い申し上げます。

下笹目バスターミナル再整備及びバス利用促進事業について

経済対策事業

地域公共交通への支援

総予算額:25,245千円

ハード事業 18,161千円

(1)下笹目バスターミナル再整備事業 委託料: 8,217千円

下笹目停留所は、8路線が乗り入れを行うターミナル停留所である。バス待合室、駐輪場に加えて、バス運転士の休憩室やトイレも設置されているが、それぞれ老朽化してきている。そのため、全面改修を行い、バスターミナルとしての機能強化を図る。補正予算により基本計画を策定する。

・利用者の利便性向上・利用促進



・不足している運転士の労働環境改善



公共交通事業者支援

※・令和5年度～ 基本計画業務(2月～9月)

・令和6年度～ 設計業務

・令和7年度～ 工事着工

(2)地域のバス停留所上屋等の改修 修繕: 9,944千円

老朽化が進んでいる地域のバス停留所の上屋等を改修し、地域に不可欠な公共交通の維持に向けて支援を行う。令和6年9月末完了予定。

※対象停留所:氷川町一丁目(蕨54系統)、喜沢橋(川50系統)

ソフト事業 7,084千円

(1)バス利用促進事業 (景品) 需用費+委託料: 7,084千円

①バス体験型イベント

5月18日に開催される「ボートレース戸田 サンクスフェスティバル2024」に参加。体験型イベントとして、国際興業(株)の協力のもと、ブースに路線バスやコミュニティバス車両を展示し、制服を着用しての運転席での記念撮影やバスの乗り方教室などを開催する。

※イベントとのコラボにより相乗効果をねらっていく。

②デジタルスタンプラリー

バスの利用促進に向けて、バス停留所や公共施設、路線バス車内等をポイント(10ヶ所程度を想定)として、バスでの周遊を促すデジタルスタンプラリーを実施する(7月下旬～8月上旬)。

路線バスやコミュニティバスtocoのオリジナルグッズを製作し、体験型イベント参加者への配布やスタンプラリーの景品として進呈する。

改修バス停留所の位置と現況



田市内バス路線系統

蕨50-2	蕨駅西口	北町四丁目、法華田	戸田車庫
蕨54	蕨駅西口	戸田駅入口、笹目公園	下笹目
蕨55	蕨駅西口	戸田東小学校	戸田公園駅東口
蕨80	蕨駅西口	北戸田駅入口	戸田車庫
蕨81	蕨駅西口	北町一丁目、法華田	戸田車庫
増14	下笹目	笹目橋	成増駅北口
南浦01	南浦和駅西口	浦和南高校	イオンモール北戸田
南浦07	南浦和駅西口	北戸田駅入口	戸田車庫
南浦80	南浦和駅西口	武蔵浦和駅	戸田車庫
南浦84	南浦和駅西口	北戸田駅入口	戸田車庫
浦81	浦和駅西口	武蔵浦和駅	戸田車庫
武浦01	武蔵浦和駅	美女木	下笹目
武浦80	武蔵浦和駅	美女木	戸田車庫
川150	川口駅西口	前新田循環	川口駅西口
赤72			
深夜急行			

色別	路線名
オレンジ	喜沢循環
赤	川岸循環
青	西循環
紫	美笠循環
緑	南西循環

バスについての
路線バス
コミュニティバス

設置するバス停 (イメージ)



事業スケジュール

地域公共交通支援事業スケジュール

		R5年度		R6年度												R7年度		
		R6年												R7年				
		2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
下笹目バスターミナル再整備	基本計画策定↓設計↓工事	●計画策定業務着手(業務委託)	●関係者調整(運行事業者、町会、利用者等)	●第1回公共交通協議会開催		●計画・設計概要案作成	●設計・工事概算額算出	●第2回公共交通協議会開催(7月下旬~8月上旬)	●計画策定業務完了	●9月議会(設計に係る補正予算要求)			●設計業務着手	●設計業務完了			●工事着手(工期未定)	
		基本計画策定業務												設計業務				
氷川町・喜沢橋	修繕	●業務着手							●喜沢橋修繕完了	●氷川町一丁目修繕完了								
バス利用促進事業	ボートレースフェス				●ボートレースフェスの開催													
	デジタルスタンプラリー				●業務着手(専用サイトの構築・イベント運営業務委託)		●スタンプラリー実施	●景品発送										

地域公共交通計画策定の進め方について

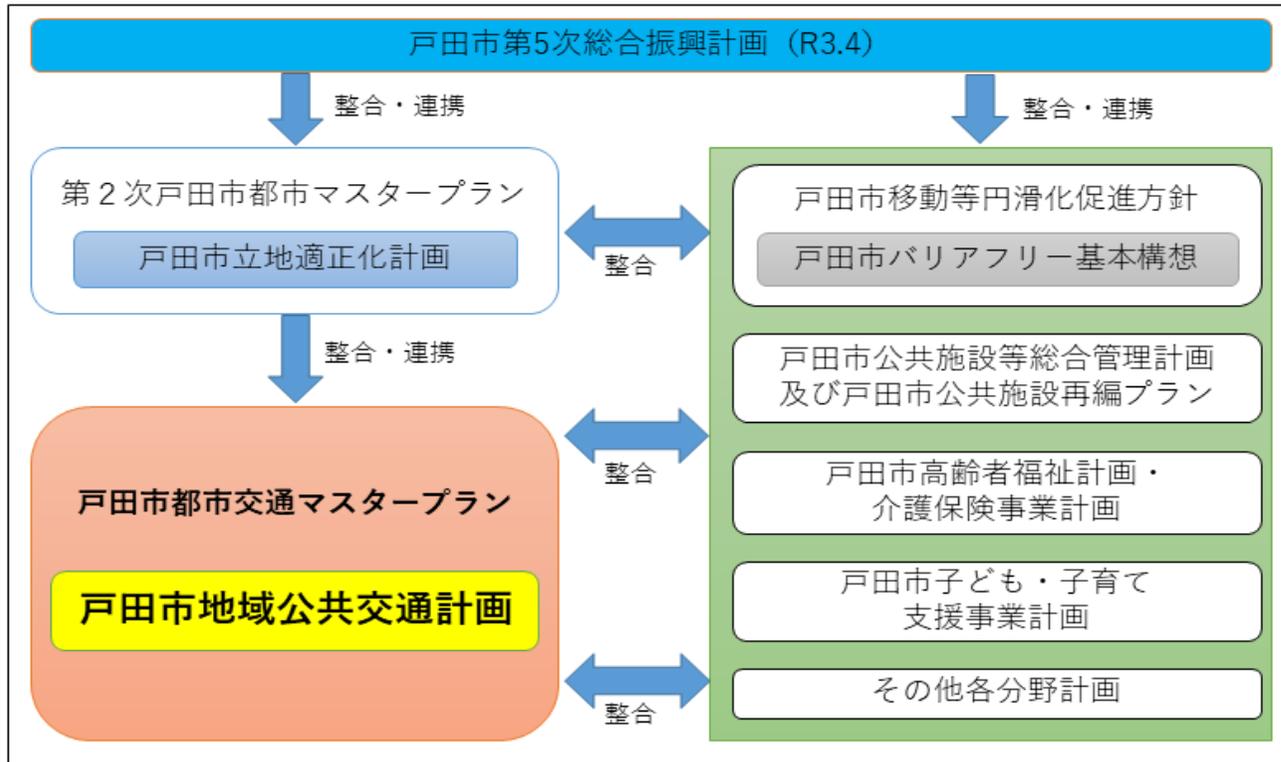
戸田市地域公共交通計画の概要

●地域公共交通計画の目的

戸田市にとって望ましい地域公共交通サービスの持続可能な提供の確保を図るため、戸田市の地域公共交通を取り巻く現状や課題、新技術の動向等を整理した上で、平成31年に策定した戸田市都市交通マスタープランの基本的な考え方を引き継ぎながら、より実効性のある計画として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に規定する地域公共交通計画を策定する。

●計画期間:2025年度(令和7年度)～2030年度(令和12年度)の6年間

●計画の位置づけイメージ



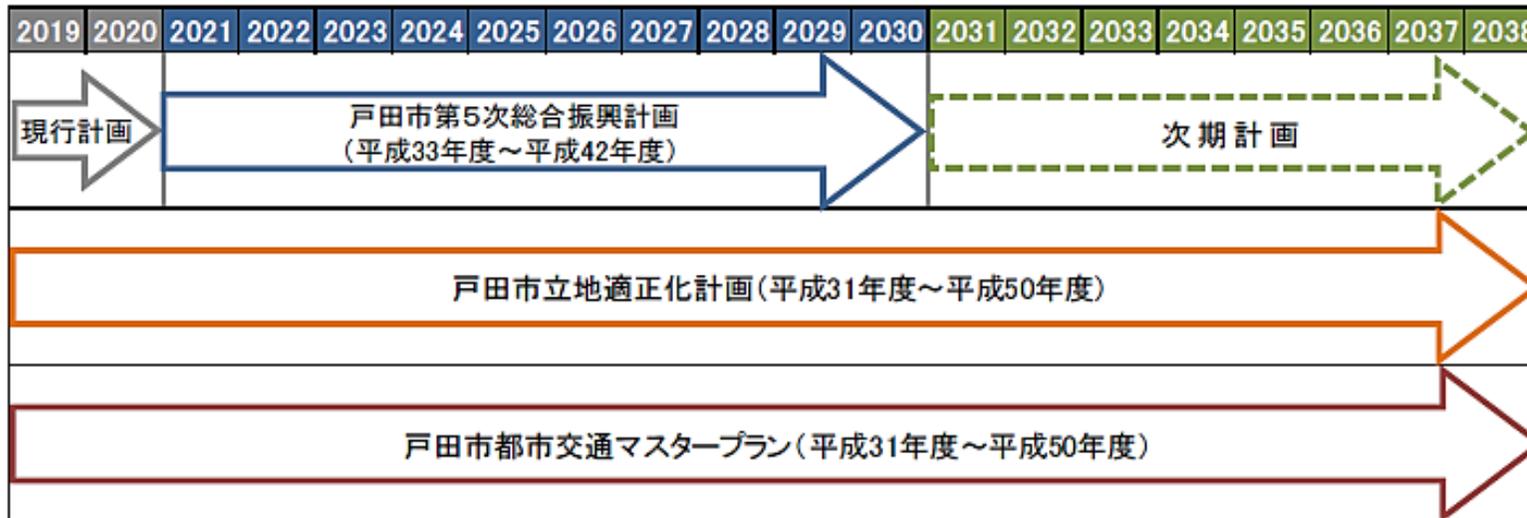
戸田市都市交通マスタープランの概要

●都市交通マスタープランとは（平成31年4月策定）

主に都市全体の交通施策の在り方を示すことにより、将来にわたってより良い交通環境を維持・向上させるためのものであり、都市の将来像や計画目標、道路や公共交通等のハード整備施策や、自動車利用者に対し「時間」、「手段」、「経路」等の変更を促す手法である「TDM」等のソフト施策などが記載されている。

●計画期間：2019年（令和元年）～2038年（令和20年）

立地適正化計画との整合により、概ね20年後の都市を展望しつつ、さらにその先も考慮する。



●基本方針

- 【基本方針1】 公共交通が利用しやすい環境の整備
- 【基本方針2】 徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備
- 【基本方針3】 公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進

地域公共交通計画に必要な記載事項①

●法定記載事項 ※地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(国土交通省作成)に基づく

記載事項		概要	都市交通MPIにおける記載
①	旅客サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> ・目指すべき将来像と其中で公共交通が目指すべき役割を明確化し取組の方向性を規定 ・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ・路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどのサービス面からも捉えつつ、地域公共交通の利便性を向上 ・地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せと連携 	△ (活性化再生の視点不十分)
②	計画の区域	・当該地域の交通圏の範囲を基に設定	○
③	計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的かつ明確な目標設定 ・客観的かつ定量的な数値指標の設定 	× (具体的な数値目標なし)
④	事業及びその実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・目標を達成する上で必要となる路線等を明確化 ・明確化した路線については、運行形態、運行回数、運賃等のサービス水準までを可能な限り詳細に記載 ・着手、実施予定時期を明確に記載 	△ (具体的な取組の記載なし)
⑤	計画の達成状況の評価	・PDCAサイクルにより、原則毎年度評価とフォローアップを実施	○
⑥	計画期間	<ul style="list-style-type: none"> ・原則5年程度 ・地域の実情や他計画との整合を踏まえ設定 	○ (20年)
⑦	その他計画の実施に際し地方公共団体が必要と認める事項	・その他基本方針に基づき必要な事項を記載	×

地域公共交通計画に必要な記載事項と方向性

●記載に努める事項 ※地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(国土交通省作成)に基づく

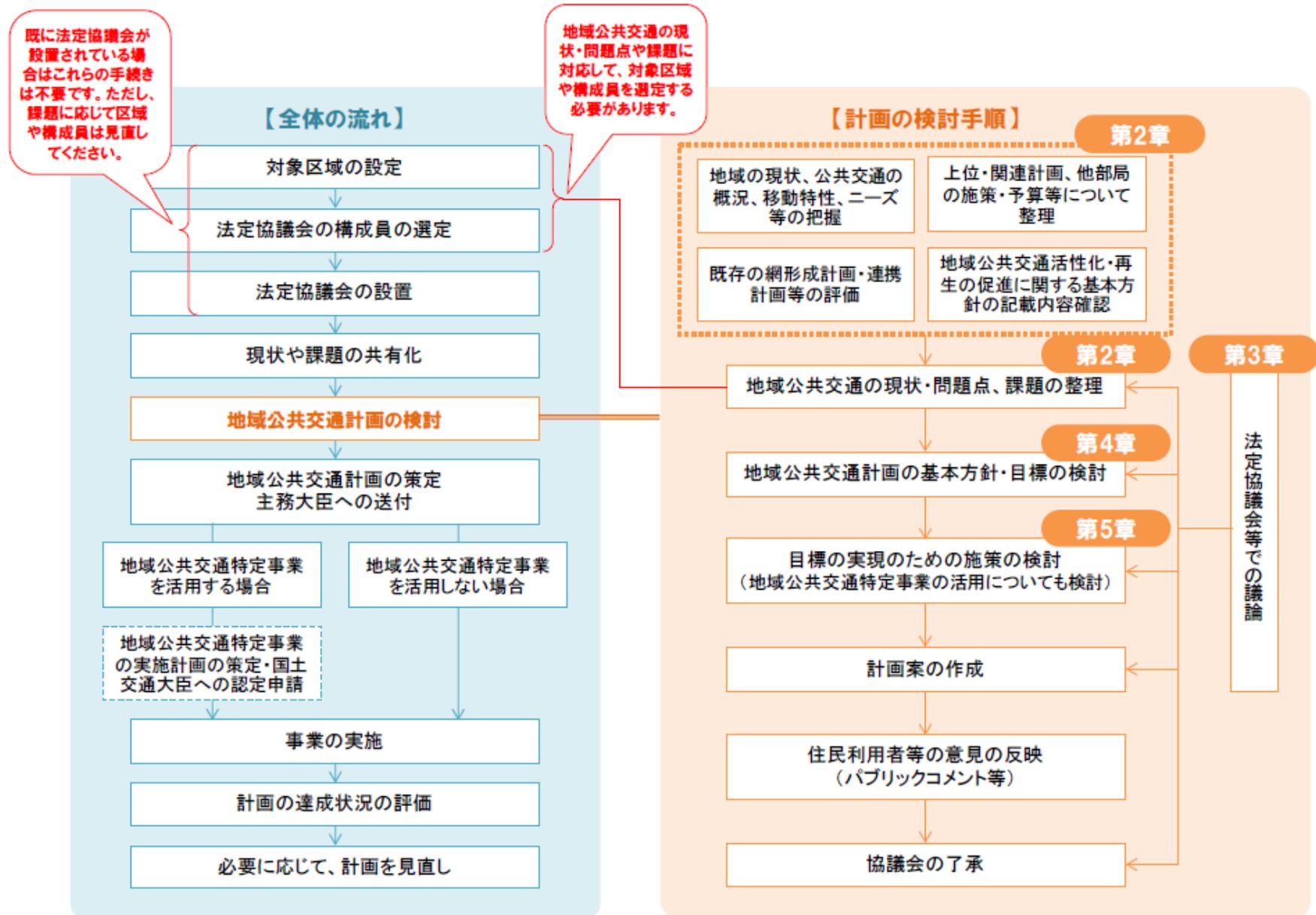
記載事項		都市交通MPにおける記載
①	計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項	×
②	都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項	○
③	観光の振興に関する施策との連携に関する事項	×
④	地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項	△ (具体的な取組の記載なし)
⑤	その他、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項	×

●戸田市地域公共交通策定の方向性

現状把握及び課題抽出については、都市交通マスタープランの掲載データ等を最新版に更新するとともに、昨年度実施した「ビッグデータ分析等業務」並びに、今年度実施する各種アンケート調査等の結果を踏まえ、本市の実情や、地域公共交通に関する新たなニーズ、課題等を追記する。

目指すべき将来像や基本方針、具体的な実施事業と目標等については、都市交通マスタープランの基本目標・基本方針との整合を図りつつ、戸田市の実情に合わせ、法定記載事項や記載に努める事項の記載について検討を行っていく。

戸田市地域公共交通計画の策定プロセス



戸田市地域公共交通計画の策定スケジュール(案)



●協議会の主な議題(案)

第2回
 ・アンケート調査等実施結果
 ・計画骨子(案)
 ・ビッグデータ分析等結果に基づくコミバス再編素案

第3回
 ・計画素案
 ・パブリック・コメントの実施
 ・アンケート調査等の結果も踏まえたコミバス再編案の方向性

第4回(書面予定)
 ・計画原案の確認、検討

第5回
 ・パブリック・コメントの結果と計画への反映
 ・計画案の確定
 ・コミバス再編案

コミュニティバスの再編を見据えた計画案の検討

H13年度のコミュニティバス導入から20年以上経過

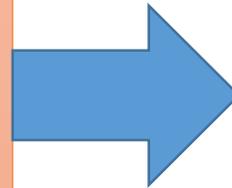
市内の交通状況、施設立地状況等の変化

人口増加・高齢化の進展

運転士不足等の社会情勢を踏まえた、持続可能な公共交通網の維持・確保

コロナ禍を経た市民の交通行動の変容

市民や議会等からの利便性向上に向けた要望



市内公共交通網におけるコミュニティバスの役割を改めて明確化するとともに、全路線の再編に向けた検討が急務

●コミュニティバスの再編に向けた方向性

令和7年度以降におけるコミュニティバス全路線再編の実施を見据え、地域公共交通計画の策定と並行して、コミュニティバスの再編案の方向性を検討するとともに、地域公共交通計画に具体的な再編の方針を盛り込む形で進めたい。

戸田市内バス路線図

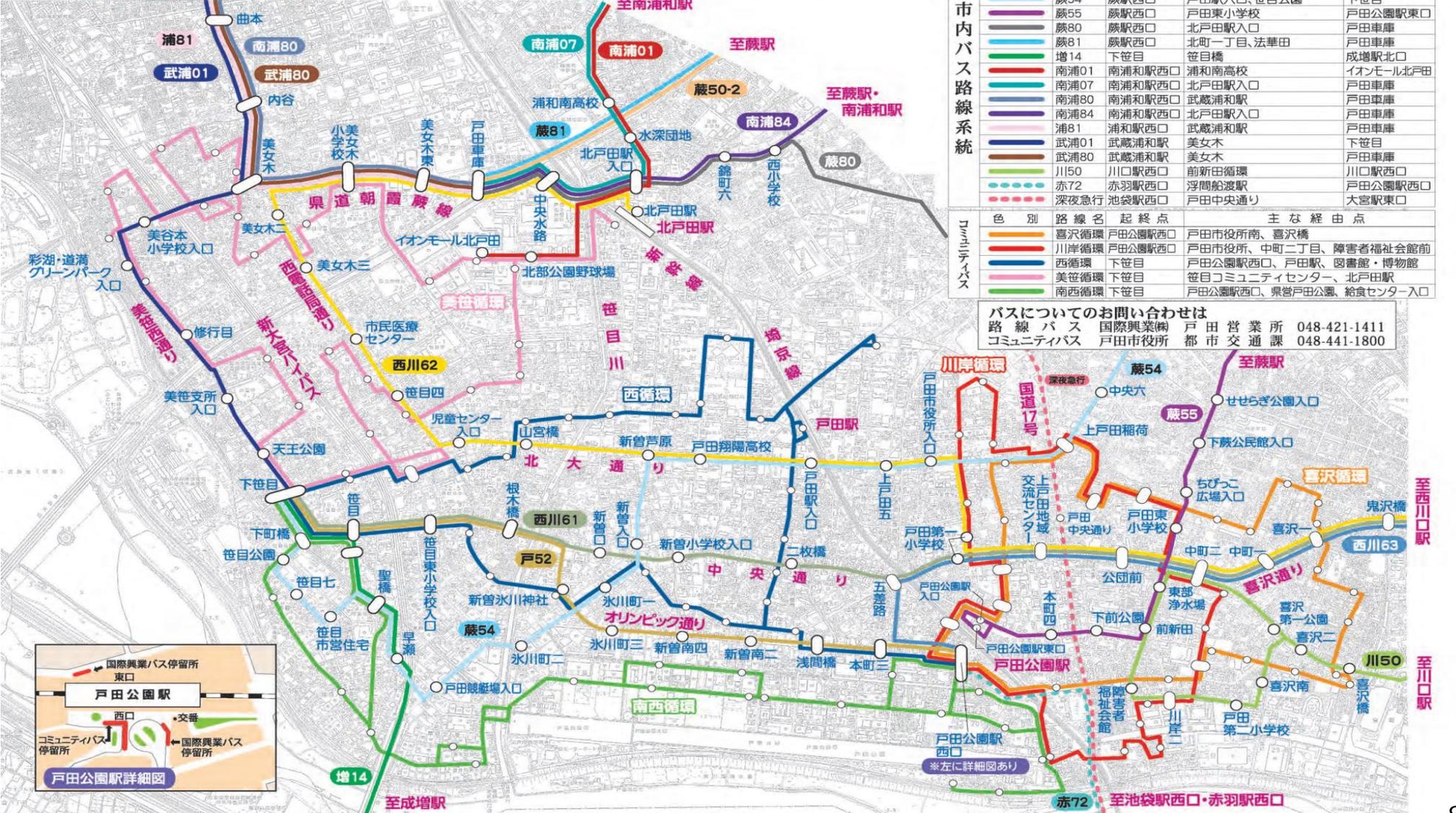
令和4年4月1日改訂
発行：戸田市

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)

色別	系統番号	起点	主な経由点	終点
黄緑	戸52	戸田公園駅	新曾氷川神社	下笹目
黄	西川61	西川口駅西口	五差路	下笹目
黄	西川62	西川口駅西口	戸田市役所入口、市民医療センター	北戸田駅
黄	西川63	西川口駅西口	中町二丁目	戸田公園駅
青	蔵50-2	蔵駅西口	北町四丁目、法華田	戸田車庫
青	蔵54	蔵駅西口	戸田駅入口、笹目公園	下笹目
青	蔵55	蔵駅西口	戸田東小学校	戸田公園駅東口
青	蔵80	蔵駅西口	北戸田駅入口	戸田車庫
青	蔵81	蔵駅西口	北町一丁目、法華田	戸田車庫
青	増14	下笹目	笹目橋	成増駅北口
赤	南浦01	南浦和駅西口	浦和南高校	イオンモール北戸田
赤	南浦07	南浦和駅西口	北戸田駅入口	戸田車庫
赤	南浦80	南浦和駅西口	武蔵浦和駅	戸田車庫
赤	南浦84	南浦和駅西口	北戸田駅入口	戸田車庫
赤	浦81	浦和駅西口	武蔵浦和駅	戸田車庫
赤	武浦01	武蔵浦和駅	美女木	下笹目
赤	武浦80	武蔵浦和駅	美女木	戸田車庫
赤	川150	川口駅西口	前新田循環	川口駅西口
赤	赤72	赤羽駅西口	浮間船渡駅	戸田公園駅西口
赤	深夜急行	池袋駅西口	戸田中央通り	大宮駅東口

色別	路線名	起終点	主な経由点
赤	喜沢循環	戸田公園駅西口	戸田市役所南、喜沢橋
赤	川岸循環	戸田公園駅西口	戸田市役所、中町二丁目、障害者福祉会館前
赤	西循環	下笹目	戸田公園駅西口、戸田駅、図書館・博物館
赤	美笹循環	下笹目	笹目コミュニティセンター、北戸田駅
赤	南西循環	下笹目	戸田公園駅西口、県営戸田公園、給食センター入口

バスについてのお問い合わせは
路線バス 国際興業(株) 戸田営業所 048-421-1411
コミュニティバス 戸田市役所 都市交通課 048-441-1800



計画策定に向けたアンケート調査等の実施について

アンケート調査等の実施概要

①市民アンケート(無作為抽出)

- 【目的】 市民を対象に、移動実態や公共交通の利用状況、今後の公共交通のあり方や要望などの意見を把握する。
- 【調査方法】 市内を5地区に分類し、住民基本台帳から無作為抽出した人に対し、郵送により配布及び回収を行う。
- 【配布想定】 2,000～2,500部（1地区あたり400～500部、人口比率により調整）
- 【回収想定】 1地区あたり120～150票、回収率30%程度

②コミュニティバス利用者アンケート

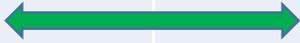
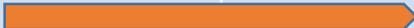
- 【目的】 コミュニティバス利用者を対象に、利用実態やコミュニティバスのあり方、要望などの意見を把握する。
- 【調査対象路線・対象者】 喜沢循環、川岸循環、西循環、南西循環、美笹循環全5路線の全乗客を対象とする。
- 【調査方法】 調査員がバスに乗り込み、乗客にアンケート調査票(二次元コード付)と必要に応じて返信用封筒を手渡す(5路線×2日)。回収は郵送またはWEBのハイブリッド方式により行う。
- 【調査対象日】 令和6年5月下旬から6月上旬までの期間における平日のうち任意の1日及び土曜日、日曜日のうち任意の1日とし、いずれも始発から最終便まで実施。(実施日は委託業者と調整の上決定)
- 【前回実施結果(参考)】 配布数合計:1,599枚 有効回収数:550枚 回収率:34.4%

※コミュニティバスの利用者アンケートはこれまで5年に1回の頻度で実施しており、前回業務委託により実施した令和元年度から5年が経過したため、計画の策定と併せて今年度実施するもの。

③地域、関連団体等ヒアリング(アンケート)

- 【目的】 地域(町会・自治会)や交通事業者、庁内関連部署(福祉関係、子育て関係)等を対象に、各団体における公共交通に関する課題や要望などの意見を把握する。
- 【調査方法】 各団体等に意見照会(アンケート)を行うとともに、必要に応じてヒアリングを実施する。

実施スケジュール(案)

種別	令和6年								
	5月		6月		7月		8月		
	上旬	下旬	上旬	下旬	上旬	下旬	上旬	下旬	
市民アンケート	●アンケート送付 	●回答締切				●集計完了(速報値)			
コミュニティバス利用者アンケート		●バス乗り込み配布(業務委託) 		●回答締切 		●集計完了(速報値)			
地域・関連団体等ヒアリング	●各所へアンケート送付 	●回答締切		●必要に応じてヒアリングの実施 		●集計完了			
協議会							第2回協議会(下旬) 		

戸田市コミュニティバス利用者アンケートご協力のお願い

日頃より戸田市コミュニティバスをご利用いただき、誠にありがとうございます。

戸田市コミュニティバスは、平成13年10月から運行を開始し、現在、喜沢循環、川岸循環、西循環、南西循環、美笹循環の5路線が運行しております。

運行開始から20年以上が経過し、昨今では運転手不足に伴う市内路線バスの廃止・減便や燃料費の高騰など、公共交通の維持は以前よりも厳しい状況となっております。

こうした中、市では本市の公共交通のあり方を明示した地域公共交通計画を今年度策定するとともに、コミュニティバス全路線の再編に向けた検討を進めております。再編案の検討にあたり、利用者様のご意見や利用状況等を伺うことを目的に本アンケートを実施いたしますので、ご協力をお願いいたします。

《注意事項》

- アンケートは、〇分程度で回答できます。
- 回答方法はWEBまたは紙回答用紙のいずれか一方で回答してください。
【WEB回答の場合】…下記の二次元コードを読み取って回答してください。
【紙回答用紙の場合】…別紙のアンケート用紙にご記入の上、同封の返信用封筒をご利用いただき、郵便ポストにご投函ください(切手は不要です)。
- ご回答いただいた内容は統計的に処理し、調査目的以外に使用することはありません。
また、無記名式のため、個人のお考えが公表されることはありません。
- 回答方法などご不明な点につきましては、お手数ですが下記までお問い合わせください。

◎回答期限 令和 年 月 日(曜日)まで(必着)

【問い合わせ先】

戸田市地域公共交通協議会
(事務局:戸田市役所 都市整備部
都市交通課 地域公共交通担当)
電話:048-441-1800(内線263)
E-mail:tosi-kotsu@city.toda.saitama.jp

WEB 回答用二次元コード

問5 コミュニティバスの利用目的はどれですか。			
①通勤・通学	②通院	③買物	④娯楽・レジャー等
⑤公共施設での用事【施設名:		】	
⑥その他()	

問6 あなたがコミュニティバスを利用する理由について、該当する番号をすべて選んで、○をつけてください。	
①駅に行きやすい	②目的地(駅以外)に行きやすい
③自宅からバス停が近い	④他の交通手段が使えないから
⑤幼児連れでも外出しやすい	⑥利用しやすい時間にバスが来る
⑦ワンコイン(100円)で利用しやすい	⑧他路線への乗り継ぎがしやすい
⑨その他()

問7 ご自宅から、最寄りのコミュニティバスの停留所までは、徒歩で何分くらいですか。		
①5分以内	②5～10分以内	③10～15分以内
④15分以上	⑤近くにバス停がない	⑥わからない

問8 コミュニティバスの運行について、改善した方が良くと思うことはありますか。該当するものを3つまで選んでください。		
①運行本数の増加	②始発・終発の時間	③運行時刻の正確性
④逆回り運行の実施	⑤子ども料金の設定	⑥高齢者・障害者の運賃の割引
⑦キャッシュレス決済の充実	⑧運行ルートの見直し	⑨バス停(周辺)の環境
⑩車両、車内の環境	⑪EV車両の導入	⑫リアルタイム運行情報の充実
⑬その他()
※選択した番号に対する具体的なご意見がある場合は以下にご記入ください。		
1つ目()
2つ目()
3つ目()

問9 あなたがよく利用している駅、公共施設、商業施設、医療機関をそれぞれ記入してください。駅は1つ、それ以外は3つまで記入してください。

駅(北戸田駅	戸田駅	戸田公園駅)※○をつけてください。
公共施設() () ()
商業施設() () ()
医療機関() () ()

問10 市内の路線バス(国際興業バス)を利用していますか。利用している方は、利用頻度はどれくらいですか。

- ①土・日・祝日を含めて週5日以上利用している
- ②平日のみ週3～4回利用している
- ③平日に1～2回利用している
- ④雨の日のみ利用している
- ⑤土曜日のみ利用している
- ⑥日曜日と祝日のみ利用している
- ⑦土曜日と日曜日・祝日のみ利用している
- ⑧月1回程度
- ⑨年に数回程度
- ⑩ほとんど利用していない (⇒問16へお進みください)

問11 コミュニティバスと路線バス(国際興業バス)のどちらを多く利用していますか。

- ①コミュニティバスの方をより多く利用している
- ②路線バス(国際興業バス)の方をより多く利用している
- ③コミュニティバス、路線バス(国際興業バス)ともに同程度利用している

問12 路線バス(国際興業バス)はどのような目的で利用していますか。

- ①通勤・通学
- ②通院
- ③買物
- ④娯楽・レジャー等
- ⑤公共施設での用事 【施設名: _____】
- ⑥その他(_____)

問13 よく利用している路線バス(国際興業バス)の系統についてお答えください。

- ①武浦01系統 (起点:武蔵浦和駅~終点:下笹目)
- ②西川62系統 (起点:西川口駅西口~終点:北戸田駅)
- ③西川63系統 (起点:西川口駅西口~終点:戸田公園駅)
- ④戸52系統 (起点:戸田公園駅~終点:下笹目)
- ⑤蕨54系統 (起点:蕨駅西口~終点:下笹目)
- ⑥蕨55系統 (起点:蕨駅西口~終点:戸田公園駅東口)
- ⑦川50系統 (起点:川口駅西口~終点:川口駅西口)
- ⑧増14系統 (起点:下笹目~終点:成増駅北口)
- ⑨その他(系統名)

問14 コミュニティバスの運行は、利用者の皆様からの運賃収入だけでは運営できません。そのため、運行経費の不足分については、市が税金により財政負担しています。このことについて、あなたのご意見を教えてください。

【参考】令和4年度 運行経費:約1億6,430万円(5路線合計)

運行収入:約3,341万円

市負担額:約1億3,089万円(市民1人あたり:922円 乗客1人あたり:429円)

- ①さらに市の財源を投入して充実させるべき
- ②現状維持のまま継続するべき
- ③利用者の運賃を増額し、市の財政負担を減らすべき(他の施策に税金を充てるべき)
- ④現状の路線を縮小し、市の財政負担を減らすべき(他の施策に税金を充てるべき)
- ⑤その他()

問15 安定的な運行維持のため、仮にコミュニティバスの運賃を値上げするとした場合、1回の乗車当たりいくらまでなら支払ってもよいと思われますか。

- ①150円以下 ②180円以下 ③200円以下 ④200円超

問16 あなたは、コミュニティバスと路線バスはどうあるべきだと思いますか。

【参考】国土交通省のガイドラインでは、コミュニティバスは既存の路線バスを補完し、それと一体となってバランスの取れたネットワークを作るために導入すべきとされています。

- ①路線バスが廃止・減便することになったとしても、コミュニティバスを充実させるべき
- ②現状通りとすべき
- ③コミュニティバスが縮小されるとしても、路線バスの維持を優先すべき
- ④その他()

問17 平成30年1月4日から「戸田市運転免許証自主返納促進事業」として、運転免許証を自主返納した市民に対してバスの回数券(コミュニティバス2,000円分、路線バス3,000円分)を交付しています。この事業について、あなたの考えを教えてください。

【参考】申請者数 令和5年度: 名 令和4年度:305名 令和3年度:427名
令和4年度決算額:200万円(チラシ印刷代等含む)

- ①現状維持のまま継続するべき
- ②さらに市の負担を増やして充実させるべき
- ③事業の見直し(回数券の減額等)をすべき
- ④事業を廃止すべき

問18 コミュニティバスについてご意見等ありましたら、自由にご記入ください。

デマンド型交通について

ここからは、デマンド型交通についてお聞きします。

近年、少子高齢化を背景に、バス空白地域を補完する新たな交通システムとして、デマンド型交通を導入する市町村が増えています(近隣ではさいたま市岩槻区や志木市などで導入されています)。そこで、仮に戸田市へ導入するとした場合を想像してお答えください。

1. デマンド型交通の概要

デマンド型交通とは、バスとタクシーの両方の要素を融合させた交通システムです。バスのように決まった時刻に決まった場所に来るのではなく、事前に利用登録をした上で、電話やスマートフォンのアプリ等で予約を行い、同じ時間帯に予約があった人を順に乗せながら、相乗りで、運行区域内の共通乗降場(仮想バス停)間の運行を行うものです。

運行車両はタクシー車両またはワゴンタイプの車両を使用します。

なお、バスとの競合を避けるため、運行区域を町・字単位で限定する場合があります。

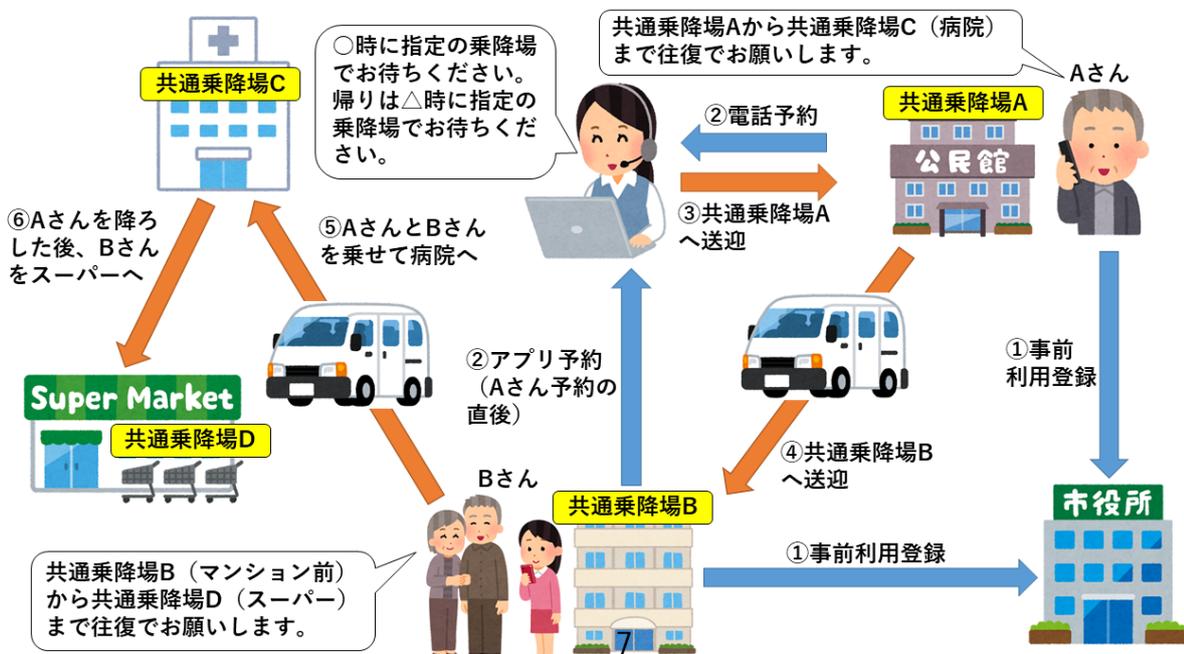
特徴① 予約があったときのみ運行を行います(1人のみの予約でも可)。

特徴② 共通乗降場(仮想バス停)は、主に市内の駅、公共施設、商業施設、医療機関等が想定されますが、利用者のニーズに応じて様々な場所に設定することができます。(共通乗降場に実際のバス停はなく、目印として路面等に「乗降場」と表示します。)

特徴③ 同じ車両で相乗りする人の乗車地と目的地に応じて、最適なルートを実行するため、毎回ルートと所要時間が異なります。

2. デマンド型交通のイメージ図

※デマンド型交通には様々な運行方式がありますが、以下のイメージ図は多くの自治体で採用されている運行方式となります。このほか直接自宅へ送迎する方式もあります。



3. デマンド型交通のメリットとデメリット

メリット	デメリット
自宅付近から目的地まで、ほぼドア to ドアで移動できる	予約制のため、予約手続きが煩雑な場合、別の交通手段を選んでしまう人がいる
1つの車両で相乗りするので、利用者1人あたりの費用負担がタクシーよりも安価で済む	車両がワゴンタイプのため、予約が集中した場合は対応できない可能性がある
予約が入ったときのみ、かつ最短ルートで運行するため、少ないコストで運行できる	1人あたりの輸送コストはバスよりも高くなる傾向がある
共通乗降場の場所を地域のニーズに応じて柔軟に設置できる	乗用車に他人と乗り合うことへの抵抗感
バスが利用しにくいエリアでも生活の足を確保できる	相乗りする人の目的地によってルートや所要時間が変わるため、時間が読めないことがある

4. デマンド型交通の利用料金

県内では、**大人1回(片道)300円～500円**の均一性を採用している自治体が多く見られます(バスより高く、タクシーより安い運賃設定)。

また、同じ区間のタクシー料金に応じて、段階的に設定しているケースもあります。

(例 タクシー料金1,000円未満ならデマンド交通料金は300円、同様に1,000円以上1,500円未満なら500円、1,500円以上なら1,000円)

5. デマンド型交通にかかる経費

●初期導入経費(予約・配車システム構築、車両購入、人件費等):1,000～2,000万円

●運行経費(業務委託、赤字補填等):県内では、2,000～5,000万円程度の財政負担を行っている自治体が多く見られます。

(参考:tocoバス1循環の運行経費:約3,000万円)

※コミュニティバス同様に、市民の足となる公共交通サービスを利用しやすい料金で提供するため、自治体が税金による財政負担を行い、維持しています。

問19 戸田市にデマンド型交通を導入した場合、あなたは利用すると思いますか。

- ①頻繁に利用すると思う
- ②ときどき(雨天の日など)利用すると思う
- ③とりあえず利用登録はするがあまり利用しないと思う ⇒問5へお進みください。
- ④全く利用しないと思う ⇒問5へお進みください。
- ⑤わからない

問20 利用すると思う理由について、該当する番号すべてに○をつけてください。

- ①バスや鉄道などの交通の便が悪く、いつも移動に困っているから
- ②車や自転車を利用できないから
- ③バス停まで歩くことも困難だから
- ④タクシーより安い運賃であれば利用しやすいと思うから
- ⑤予約する手間はあるが、自宅から目的地まで送迎してもらえるのは便利そうだから
- ⑥バスの時間が合わないときなど、自分の都合に合わせて利用できそうだから
- ⑦家族や知人に送迎を頼む必要がなくなるから
- ⑧その他()

問21 想定されるデマンド型交通の主な利用目的はどれですか。

- ①通勤・通学 ②通院 ③買物 ④娯楽・レジャー等
- ⑤公共施設での用事【施設名: 】 ⑥その他()

問22 利用しないと思う理由について、該当する番号すべてに○をつけてください。

- ①バス停や鉄道駅が近くにあり、移動にそれほど困っていないから
- ②基本的に車や自転車、徒歩等で移動し、公共交通をあまり利用しないから
- ③利用登録が面倒そう、電話やアプリでの予約が難しそうだから
- ④バスより高い運賃となると利用しにくいと思うから
- ⑤ワゴン車で知らない人と相乗りをすることに抵抗があるから
- ⑥その他()

アンケートは以上で終了です。ご協力ありがとうございました。
お手数ですが、同封の返信用封筒に入れて、月 日までにご投函ください。
(返信用封筒への差出人住所・氏名等の記載及び切手は不要です。)

公共交通に関する市民アンケートご協力のお願い

日頃より本市の交通行政にご理解ご協力いただき、誠にありがとうございます。

本市では17路線の路線バスと5路線のコミュニティバスが運行しておりますが、昨今バス運転手不足に伴う市内路線バスの廃止・減便や燃料費の高騰など、公共交通の維持は以前よりも大変厳しい状況となっております。

一方で、高齢化が進むなか、誰もが移動しやすいまちづくりを進める上で、公共交通の必要性は今後より高まっていくことから、市では本市の公共交通のあり方を明示した地域公共交通計画を今年度策定するとともに、コミュニティバス全路線の再編に向けた検討を進めております。つきましては、計画の策定に向け、市民の皆様の公共交通の利用状況やご意見を伺うことを目的に本アンケートを実施いたしますので、ご協力をお願いいたします。

《注意事項》

- アンケートは、〇分 程度で回答できます。
- 回答方法はWEB または紙回答用紙のいずれか一方で回答してください。
【WEB 回答の場合】…下記の二次元コードを読み取って回答してください。
【紙回答用紙の場合】…別紙のアンケート用紙にご記入の上、同封の返信用封筒をご利用いただき、郵便ポストにご投函ください(切手は不要です)。
- ご回答いただいた内容は統計的に処理し、調査目的以外に使用することはありません。
また、無記名式のため、個人のお考えが公表されることはありません。
- 回答方法などご不明な点につきましては、お手数ですが下記までお問い合わせください。

◎回答期限 令和 年 月 日(曜日)まで(必着)

【問い合わせ先】

戸田市地域公共交通協議会
(事務局:戸田市役所 都市整備部
都市交通課 地域公共交通担当)
電話:048-441-1800(内線263)
E-mail:tosi-kotsu@city.toda.saitama.jp

WEB 回答用二次元コード

問10 現在のコミュニティバスの運行ルートについて、どう思いますか。該当する番号を1つ選び、○をつけてください。

- ①満足している ②不満である ③特に何も思わない

問11 コミュニティバスの運行について、改善した方が良いと思うことはありますか。該当するものを3つまで選んでください。

- ①運行本数の増加 ②始発・終発の時間 ③運行時刻の正確性
 ④逆回り運行の実施 ⑤子ども料金の設定 ⑥高齢者・障害者の運賃の割引
 ⑦キャッシュレス決済の充実 ⑧運行ルートの見直し ⑨バス停(周辺)の環境
 ⑩車両、車内の環境 ⑪EV 車両の導入 ⑫リアルタイム運行情報の充実
 ⑬その他()

※選択した番号に対する具体的なご意見がある場合は以下にご記入ください。

1つ目()

2つ目()

3つ目()

問12 【問3で③全く利用していないと回答した方のみ回答してください。】

コミュニティバスを利用しない理由について、該当する番号に○をつけてください。

- ①基本的に車や自転車、徒歩等で移動し、バスを利用しないから
 ②路線バス(国際興業バス)を利用しているから
 ③近くにコミュニティバスのバス停がないから
 ④近くにバス停はあるが、ルート上(経由地)に行きたい場所がないから
 ⑤近くにバス停はあるが、時間が合わないから
 ⑥近くにバス停はあるが、遠回りになるから
 ⑦その他()

問13 あなたがよく利用している駅、公共施設、商業施設、医療機関をそれぞれ記入してください。駅は1つ、それ以外は3つまで記入してください。

駅(北戸田駅 戸田駅 戸田公園駅)※○をつけてください。

公共施設() () ()

商業施設() () ()

医療機関() () ()

問14 あなたは、路線バス(国際興業バス)を利用していますか。利用している方はどれくらいの頻度で利用していますか。

- ①土・日・祝日を含めて週5日以上利用している
- ②平日のみ週3～4回利用している
- ③平日に1～2回利用している
- ④雨の日のみ利用している
- ⑤土曜日のみ利用している
- ⑥日曜日と祝日のみ利用している
- ⑦土曜日と日曜日・祝日のみ利用している
- ⑧月1回程度
- ⑨年に数回程度
- ⑩ほとんど利用していない (⇒問20へお進みください)

問15 コミュニティバスと路線バス(国際興業バス)のどちらを多く利用していますか。

- ①コミュニティバスの方をより多く利用している
- ②路線バス(国際興業バス)の方をより多く利用している
- ③コミュニティバス、路線バス(国際興業バス)ともに同程度利用している

問16 あなたがよく利用している路線バス(国際興業バス)の系統についてお答えください。該当する番号をすべて選び○をつけてください。

- ①武浦01系統 (起点:武蔵浦和駅～終点:下笹目)
- ②西川62系統 (起点:西川口駅西口～終点:北戸田駅)
- ③西川63系統 (起点:西川口駅西口～終点:戸田公園駅)
- ④戸52系統 (起点:戸田公園駅～終点:下笹目)
- ⑤蕨54系統 (起点:蕨駅西口～終点:下笹目)
- ⑥蕨55系統 (起点:蕨駅西口～終点:戸田公園駅東口)
- ⑦川50系統 (起点:川口駅西口～終点:川口駅西口)
- ⑧増14系統 (起点:下笹目～終点:成増駅北口)
- ⑨その他 (系統名:)

問21 あなたは、コミュニティバスと路線バスはどうあるべきだと思いますか。
【参考】国土交通省のガイドラインでは、コミュニティバスは既存の路線バスを補完し、それと一体となってバランスの取れたネットワークを作るために導入するべきとされています。

- ①路線バスが廃止・減便することになったとしても、コミュニティバスを充実させるべき
- ②現状通りとすべき
- ③コミュニティバスが縮小されるとしても、路線バスの維持を優先すべき
- ④その他()

問22 平成30年1月4日から「戸田市運転免許証自主返納促進事業」として、運転免許証を自主返納した市民に対してバスの回数券(コミュニティバス2,000円分、路線バス3,000円分)を交付しています。この事業について、あなたの考えを教えてください。
【参考】申請者数 令和5年度: 名 令和4年度:305名 令和3年度:427名
令和4年度決算額:200万円(チラシ印刷代等含む)

- ①現状維持のまま継続するべき
- ②さらに市の負担を増やして充実させるべき
- ③事業の見直し(回数券の減額等)をすべき
- ④事業を廃止すべき

問23 コミュニティバスについてご意見等ありましたら、自由にご記入ください。

デマンド型交通について

ここからは、デマンド型交通についてお聞きします。

近年、少子高齢化を背景に、バス空白地域を補完する新たな交通システムとして、デマンド型交通を導入する市町村が増えています(近隣ではさいたま市岩槻区や志木市などで導入されています)。そこで、仮に戸田市へ導入するとした場合を想像してお答えください。

1. デマンド型交通の概要

デマンド型交通とは、バスとタクシーの両方の要素を融合させた交通システムです。バスのように決まった時刻に決まった場所に来るのではなく、事前に利用登録をした上で、電話やスマートフォンのアプリ等で予約を行い、同じ時間帯に予約があった人を順に乗せながら、相乗りで、運行区域内の共通乗降場(仮想バス停)間の運行を行うものです。

運行車両はタクシー車両またはワゴンタイプの車両を使用します。

なお、バスとの競合を避けるため、運行区域を町・字単位で限定する場合があります。

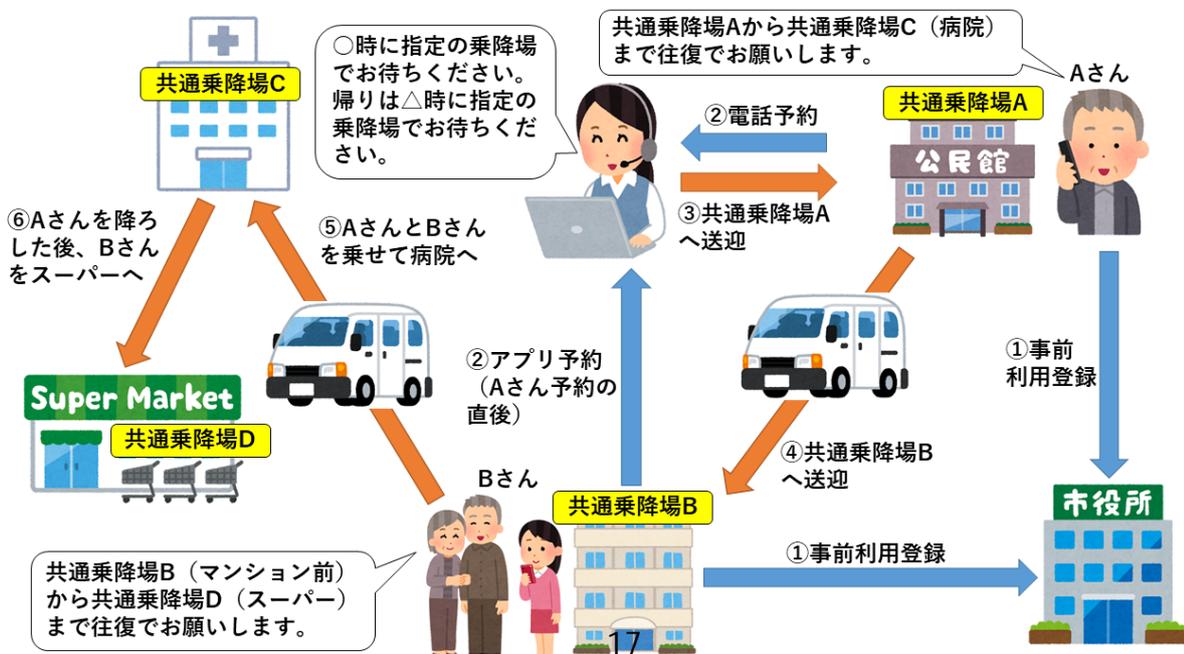
特徴① 予約があったときのみ運行を行います(1人のみの予約でも可)。

特徴② 共通乗降場(仮想バス停)は、主に市内の駅、公共施設、商業施設、医療機関等が想定されますが、利用者のニーズに応じて様々な場所に設定することができます。(共通乗降場に実際のバス停はなく、目印として路面等に「乗降場」と表示します。)

特徴③ 同じ車両で相乗りする人の乗車地と目的地に応じて、最適なルートを実行するため、毎回ルートと所要時間が異なります。

2. デマンド型交通のイメージ図

※デマンド型交通には様々な運行方式がありますが、以下のイメージ図は多くの自治体で採用されている運行方式となります。このほか直接自宅へ送迎する方式もあります。



3. デマンド型交通のメリットとデメリット

メリット	デメリット
自宅付近から目的地まで、ほぼドア to ドアで移動できる	予約制のため、予約手続きが煩雑な場合、別の交通手段を選んでしまう人がいる
1つの車両で相乗りするので、利用者1人あたりの費用負担がタクシーよりも安価で済む	車両がワゴンタイプのため、予約が集中した場合は対応できない可能性がある
予約が入ったときのみ、かつ最短ルートで運行するため、少ないコストで運行できる	1人あたりの輸送コストはバスよりも高くなる傾向がある
共通乗降場の場所を地域のニーズに応じて柔軟に設置できる	乗用車に他人と乗り合うことへの抵抗感
バスが利用しにくいエリアでも生活の足を確保できる	相乗りする人の目的地によってルートや所要時間が変わるため、時間が読めないことがある

4. デマンド型交通の利用料金

県内では、**大人1回(片道)300円～500円**の均一性を採用している自治体が多く見られます(バスより高く、タクシーより安い運賃設定)。

また、同じ区間のタクシー料金に応じて、段階的に設定しているケースもあります。

(例 タクシー料金1,000円未満ならデマンド交通料金は300円、同様に1,000円以上1,500円未満なら500円、1,500円以上なら1,000円)

5. デマンド型交通にかかる経費

●初期導入経費(予約・配車システム構築、車両購入、人件費等):1,000～2,000万円

●運行経費(業務委託、赤字補填等):県内では、2,000～5,000万円程度の財政負担を行っている自治体が多く見られます。

(参考:tocoバス1循環の運行経費:約3,000万円)

※コミュニティバス同様に、市民の足となる公共交通サービスを利用しやすい料金で提供するため、自治体が税金による財政負担を行い、維持しています。

公共交通に関するアンケートへのご協力をお願い

日頃より本市の交通行政にご理解ご協力いただき、誠にありがとうございます。

本市では17路線の路線バスと5路線のコミュニティバスが運行しておりますが、昨今バス運転手不足に伴う市内路線バスの廃止・減便や燃料費の高騰など、公共交通の維持は以前よりも大変厳しい状況となっております。

一方で、高齢化が進むなか、誰もが移動しやすいまちづくりを進める上で、公共交通の必要性は今後より高まっていくことから、市では本市の公共交通のあり方を明示した地域公共交通計画を今年度策定するとともに、コミュニティバス全路線の再編に向けた検討を進めております。つきましては、計画の策定に向け、町会の皆様の公共交通の利用状況やご意見を伺うことを目的に当該ヒアリングを実施いたしますので、ご協力をお願いいたします。

《注意事項》

- アンケートは、○分程度で回答できます。
- 別紙「公共交通に関する町会ヒアリングシート」により回答してください。
ご記入後、同封の返信用封筒をご利用いただき、郵便ポストにご投函(切手は不要です)いただくか、直接都市交通課へ提出をお願いいたします。※メール、FAXによる提出も可
- ご回答いただいた内容は統計的に処理し、調査目的以外に使用することはありません。
また、個人のお考えが公表されることはありません。
- 回答方法などご不明な点につきましては、お手数ですが下記までお問い合わせください。

◎回答期限 令和 年 月 日(曜日)まで(必着)

【問い合わせ先】

戸田市地域公共交通協議会

(事務局:戸田市役所 都市整備部 都市交通課 地域公共交通担当)

電話:048-441-1800(内線263)

FAX:048-433-2200 (右上に「都市交通課宛て」と記載願います。)

E-mail:tosi-kotsu@city.toda.saitama.jp

問4 あなたの町会・自治会の区域の住民がよく利用している(と見受けられる)駅、公共施設、商業施設、医療機関をそれぞれ記入してください。駅は1つ、それ以外は3つまで記入してください。

駅(北戸田駅	戸田駅	戸田公園駅)※○をつけてください。
公共施設() () ()
商業施設() () ()
医療機関() () ()

問5 コミュニティバスの運行は、利用者の皆様からの運賃収入だけでは運営できません。そのため、運行経費の不足分については、市が税金により財政負担しています。このことについて、町会・自治会としてのご意見を教えてください。

【参考】令和4年度 運行経費:約1億6,430万円(5路線合計)

運行収入:約3,341万円

市負担額:約1億3,089万円 (市民1人あたり:922円 乗客1人あたり:429円)

- ①さらに市の財源を投入して充実させるべき
- ②現状維持のまま継続するべき
- ③利用者の運賃を増額し、市の財政負担を減らすべき(他の施策に税金を充てるべき)
- ④現状の路線を縮小し、市の財政負担を減らすべき(他の施策に税金を充てるべき)
- ⑤その他()

問6 地域として、コミュニティバスと路線バスはどうあるべきだと思いますか。

【参考】国土交通省のガイドラインでは、コミュニティバスは既存の路線バスを補完し、それと一体となってバランスの取れたネットワークを作るために導入するべきとされています。

- ①路線バスが廃止・減便することになったとしても、コミュニティバスを充実させるべき
- ②現状通りとすべき
- ③コミュニティバスが縮小されるとしても、路線バスの維持を優先すべき
- ④その他()

問7 コミュニティバスについてご意見等ありましたら、自由にご記入ください。

デマンド型交通について

ここからは、デマンド型交通についてお聞きします。

近年、少子高齢化を背景に、バス空白地域を補完する新たな交通システムとして、デマンド型交通を導入する市町村が増えています(近隣ではさいたま市岩槻区や志木市などで導入されています)。そこで、仮に戸田市へ導入するとした場合を想像してお答えください。

1. デマンド型交通の概要

デマンド型交通とは、バスとタクシーの両方の要素を融合させた交通システムです。バスのように決まった時刻に決まった場所に来るのではなく、事前に利用登録をした上で、電話やスマートフォンのアプリ等で予約を行い、同じ時間帯に予約があった人を順に乗せながら、相乗りで、運行区域内の共通乗降場(仮想バス停)間の運行を行うものです。

運行車両はタクシー車両またはワゴンタイプの車両を使用します。

なお、バスとの競合を避けるため、運行区域を町・字単位で限定する場合があります。

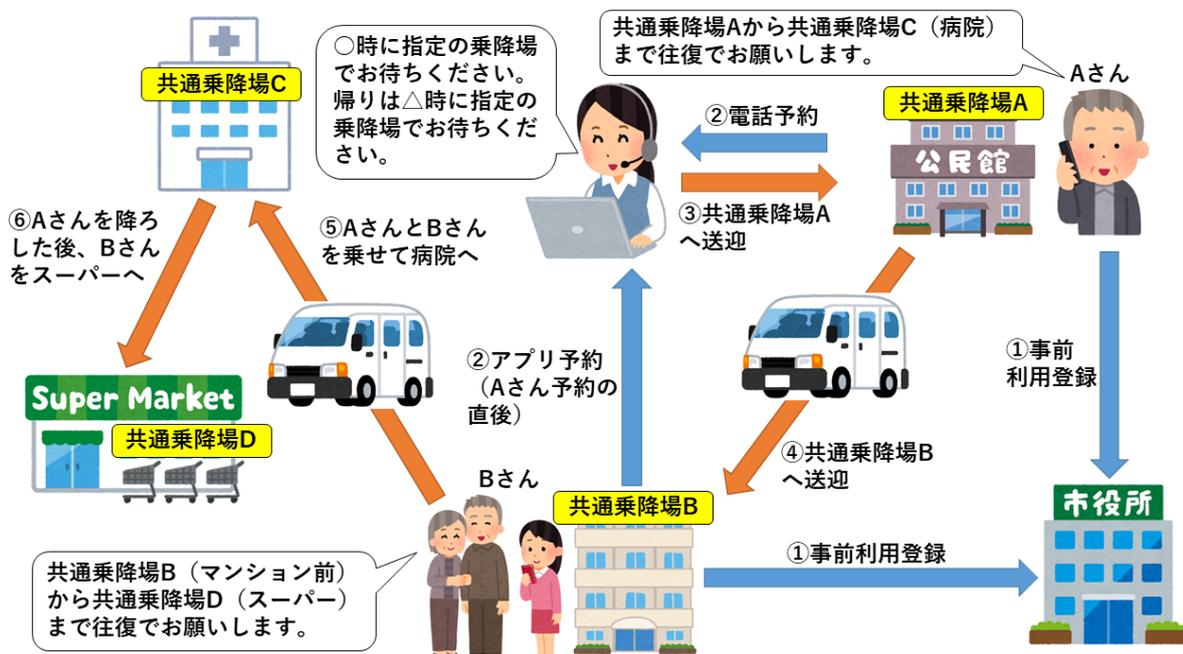
特徴① 予約があったときのみ運行を行います(1人のみの予約でも可)。

特徴② 共通乗降場(仮想バス停)は、主に市内の駅、公共施設、商業施設、医療機関等が想定されますが、利用者のニーズに応じて様々な場所に設定することができます。(共通乗降場に実際のバス停はなく、目印として路面等に「乗降場」と表示します。)

特徴③ 同じ車両で相乗りする人の乗車地と目的地に応じて、最適なルートを実行するため、毎回ルートと所要時間が異なります。

2. デマンド型交通のイメージ図

※デマンド型交通には様々な運行方式がありますが、以下のイメージ図は多くの自治体で採用されている運行方式となります。このほか直接自宅へ送迎する方式もあります。



3. デマンド型交通のメリットとデメリット

メリット	デメリット
自宅付近から目的地まで、ほぼドア to ドアで移動できる	予約制のため、予約手続きが煩雑な場合、別の交通手段を選んでしまう人がいる
1つの車両で相乗りするので、利用者1人あたりの費用負担がタクシーよりも安価で済む	車両がワゴンタイプのため、予約が集中した場合は対応できない可能性がある
予約が入ったときのみ、かつ最短ルートで運行するため、少ないコストで運行できる	1人あたりの輸送コストはバスよりも高くなる傾向がある
共通乗降場の場所を地域のニーズに応じて柔軟に設置できる	乗用車に他人と乗り合うことへの抵抗感
バスが利用しにくいエリアでも生活の足を確保できる	相乗りする人の目的地によってルートや所要時間が変わるため、時間が読めないことがある

4. デマンド型交通の利用料金

県内では、**大人1回(片道)300円～500円**の均一制を採用している自治体が多く見られます(バスより高く、タクシーより安い運賃設定)。

また、同じ区間のタクシー料金に応じて、300円、500円、1,000円と段階的に設定しているケースもあります。

5. デマンド型交通にかかる経費

- 初期導入経費(予約・配車システム構築、車両購入、人件費等):1,000～2,000万円
- 運行経費(業務委託、赤字補填等):県内では、2,000～5,000万円程度の財政負担を行っている自治体が多く見られます。

(参考:tocoバス1循環の運行経費:約3,000万円)

※コミュニティバス同様に、市民の足となる公共交通サービスを利用しやすい料金で提供するため、自治体が税金による財政負担を行い、維持しています。

問8 あなたの町会・自治会の区域(及びその周辺地域)に、コミュニティバスに加えて、デマンド型交通は必要だと思いますか(導入した場合、利用されると思いますか)。

- ①必要(利用される)と思う
- ②必要ない(利用されない)と思う ⇒問11へお進みください。
- ③わからない

問9 必要(利用される)と思う理由について、該当する番号をすべて選んで、○をつけてください。⇒回答後、問12へお進みください。

- ①バスや鉄道などの交通の便が悪い地域であり、移動に困っている人が多いから
- ②車や自転車等を利用できない人が多く、そういった方でも一人で外出できそうだから
- ③バス停まで歩くのも困難な人が多い地域だから
- ④タクシーより安い料金であれば多くの住民が利用しやすいと思うから
- ⑤予約する手間はあるが、自宅から目的地まで送迎してもらえるのは便利そうだから
- ⑥バスの時間が合わないときなど、個人の都合に合わせて利用できそうだから
- ⑦その他()

問10 必要ない(利用されない)と思う理由について、該当する番号をすべて選んで、○をつけてください。

- ①バス停や鉄道駅などが区域内にあり、移動にそれほど困っている地域ではないから
- ②基本的に車や自転車で移動し、公共交通をあまり利用しない人が多い地域だから
- ③電話やアプリでの予約が困難な人も多くいると思うから
- ④バスより高い料金となると利用する人があまりいないと思うから
- ⑤運行システムが地域になじまないと思うから
- ⑥その他()

問11 デマンド型交通以外で、地域として導入したら便利だと思われる交通手段などがありましたら自由にご記入ください。

--

アンケートは以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

コミュニティバス利用者アンケート設問一覧

No.	設問内容		R1調査設問	新規設問
1	回答者について	年齢	○	
		住所	○	
		運転免許の有無	○	
		日常の主な移動手段		○
2	コミバスの利用頻度		○	
3	よく利用する循環		○	
4	よく利用する区間と時間帯		○	
5	コミバスの利用目的		○	
6	コミバスの利用理由		○	
7	自宅からバス停までの所要時間		○	
8	コミバスの改善した方がよい点		○	
9	よく利用する駅、公共・商業施設、医療機関			○
10	路線バスの利用頻度		○	
11	コミバスと路線バスどちらを多く利用か		○	
12	路線バスの利用目的		○	
13	よく利用する路線バスの系統		○	
14	コミバスの財政負担に関する意見		○	
15	コミバス運賃をいくらまでなら支払い可能か		○	
16	コミバスと路線バスのあり方		○	
17	運転免許自主返納制度の今後		○	
18	コミバスに関する自由意見		○	
19	デマンド型交通を導入した場合利用するか			○
20	デマンド型交通を利用すると思う理由			○
21	デマンド型交通の利用目的			○
22	デマンド型交通を利用しないと思う理由			○

公共交通に関する市民アンケート設問一覧

No.	設問内容	H26 調査設問	新規設問
1	回答者について	年齢	○
		住所	○
		運転免許の有無	○
		日常の主な移動手段	
2	コミバスを知っているか	○	
3	コミバスを利用しているか	○	
4	どの循環を利用しているか	○	
5	よく利用する区間と時間帯	○	
6	コミバスの利用頻度	○	
7	コミバスの利用理由	○	
8	コミバスの利用目的	○	
9	自宅からコミバスバス停までの所要時間	○	
10	コミバス運行ルートへの満足度	○	
11	コミバス運行の改善点	○	
12	コミバスを利用しない理由		○
13	よく利用する駅、公共・商業施設、医療機関		○
14	路線バスの利用頻度	○	
15	コミバスと路線バスどちらを多く利用か	○	
16	よく利用する路線バスの系統	○	
17	よく利用する路線バスの区間と時間帯	○	
18	路線バスの利用目的	○	
19	コミバスの財政負担に関する意見	○	
20	コミバス運賃をいくらまでなら支払い可能か	○	
21	コミバスと路線バスのあり方	○	
22	運転免許自主返納制度の今後		○
23	コミバスへの自由意見	○	
24	デマンド型交通を導入した場合利用するか		○
25	デマンド型交通を利用すると思う理由		○
26	デマンド型交通の利用目的		○
27	デマンド型交通を利用しないと思う理由		○

公共交通に関する町会アンケート設問一覧

No.	設問内容		R1調査設問	新規設問
	回答者について	町会・自治会名		○
		代表者(町会長)		○
		連絡先		○
1	地域住民がよく利用するコミバス停はあるか			○
2	区域内でコミバス停があったら便利と思う場所			○
3	コミバス運行の改善点			○
4	地域住民がよく利用する駅、公共・商業施設、医療機関			○
5	コミバスの財政負担に関する意見			○
6	コミバスと路線バスのあり方			○
7	コミバスへの自由意見			○
8	地域にデマンド型交通は必要か			○
9	デマンド型交通が必要と思う理由		○	
10	デマンド型交通が必要ないと思う理由		○	
11	デマンド型交通以外で導入したらいいと思う交通手段		○	

コミュニティバス喜沢循環のバス停移設について

移設先:現状位置から南側約40m先「喜沢第二公園」敷地内 (下図参照)



●移設後イメージ



移設先の選定理由と調整事項

●移設先の選定理由

- ①現状の場所から距離的に離れすぎず、利便性を損なわないこと
- ②現行ダイヤ・ルートに影響を及ぼさない範囲の移設であること
- ③交差点から10m以上離れていること
- ④バス停間の間隔が200m以内とならないこと
- ⑤車庫等からの自動車の出入りを阻害しない位置であること
- ⑥利用者が待機する際の安全性が確保できる場所であること

●調整済み事項

- ①運行事業者との調整
ルートの変更もなく、距離的にダイヤの変更も必要ないことから、運行上支障がないことを確認しております。
- ②移設予定地の地権者との調整
市が管理する公園であり、公園管理部署よりバス停設置の許可を得ています。
- ③地域への説明
本バス停区域の町会である喜沢二丁目町会の町会長に説明し、了承を得ています。
- ④警察との調整
蕨警察署交通規制係と調整の上、移設については交通安全上問題ないことの内諾を得ています。

●運用開始時期

令和6年5月上旬予定
(本協議会后、陸運支局への届出を行うとともに、一定の周知期間を経て移設を行います。)

コミュニティバス西循環新規車両の選定について

コミュニティバス車両更新計画について

現行車両の使用状況及び更新計画(R5.7改訂版)

路線名	現行車両				走行キロ				更新計画		
	現行車種	運行開始月	使用期間 (R5.7現在)	年間 走行キロ	R5.7 実績	R6.7 見込	R7.7 見込	R8.7 見込	発注年度 (目安)	更新年 (目安)	使用期間 (更新時)
喜沢・川岸循環 ①平成13年10月8日に 東循環として運行開始 ②平成23年1月16日か ら 東循環が二分割され、 喜沢・川岸循環に変更	ポンチョ (ロング) 779号車	2018.9 (平成30年)	4年7ヶ月	117,590km (1台あたり 39,196km)	196,051km	235,247km	274,443km	313,639km	令和12年度	2031年 (令和13年)	13年
	ポンチョ (ロング) 720号車	2014.3 (平成26年)	8年5ヶ月		372,852km	412,048km	451,244km	490,440km	令和9年度	2028年 (令和10年)	14年
	ポンチョ (ロング) 756号車	2015.3 (平成27年)	7年5ヶ月		343,911km	383,107km	422,303km	461,499km	令和10年度	2029年 (令和11年)	14年
西循環 平成15年11月1日	ポンチョ (ロング) 719号	2013.2 (平成25年)	9年6ヶ月	47,775km	470,768km	518,543km	566,318km		令和6年度	2025年 (令和7年)	12年
南西循環 平成18年10月1日	ポンチョ (ロング) 757号	2016.3 (平成28年)	6年5ヶ月	53,508km	375,945km	429,453km	482,961km	536,469km	令和8年度	2027年 (令和9年)	11年
美笹循環 平成15年11月1日	ポンチョ (ショート)	2014.4 (平成26年)	8年4ヶ月	54,711km (1台あたり 27,355km)	302,102km	329,457km	356,812km	384,167km	令和7年度	2026年 (令和8年)	12年
	ポンチョ (ロング)	2021.3 (令和3年)	2年5ヶ月		66,099km	93,454km	120,809km	148,164km	令和13年度	2032年 (令和14年)	11年

※日野ポンチョの耐用年数は概ね11年、40万キロが目安

西循環新規車両候補

●候補車両仕様

製造メーカー	日野自動車
車名	ポンチョ(ロング2ドア) ※現行車両と同様です。
型式	SDG-HX9JLCE(ディーゼルエンジン車)
ノンステップ	前扉高さ310mm、後扉高さ315mm(ニーリング作動時はさらに50mm低下)
乗車定員	36人(座席11+立席24+乗務員1、ノンステップエリア座席数7人)
車いすスペース	1台(折りたたみ式スロープ版車載)
環境への配慮	新長期排出ガス規制適合、低排出ガス重量車認定
車両サイズ	幅2.08m 長さ6.99m 高さ3.10m
備考	現在、国産車の乗合仕様小型ノンステップバスは「ポンチョ」しか製造されていません。

●選定理由

- ①国内メーカーにて製造された車両であること
- ②交通バリアフリー法適合のノンステップバスであること
- ③車椅子を固定できる装置(車椅子1台以上)が設置可能であること
- ④燃費性能や排気ガス排出量等、環境負荷への配慮がされていること
- ⑤狭隘な道路でも走行可能な車両サイズであること
- ⑥現行車両との外観上の相違が少なく、利用者が「tocoバス」車両であると容易に認識できるものであること

●車両イメージ

