

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会  
次 第

令和6年7月30日(火) 午前10時～  
於：戸田市役所5階 501政策会議室

1 開 会

2 副会長の選任

3 報告事項

(1) バス利用促進事業について 【資料1】

4 議 題

(1) 下笹目バスターミナル再整備基本計画について 【資料2】

(2) AIカメラを活用したコミュニティバス乗降調査の実施結果について  
【資料3】

(3) ビッグデータ分析結果について 【資料4】

(4) 市民・利用者等アンケート調査等の実施結果について 【資料5】

(5) 地域公共交通計画について 【資料6】

5 その他

6 閉 会

# バス利用促進事業について

## ●イベント概要

日時	令和6年5月18日(土) 10時から17時まで (ボートレース戸田「サンクスフェスティバル2024」1日目)
場所	ボートレース戸田(屋外:ウインウインスクエア)
参加費	無料
内容	運転士の制服を着用しての運転席での記念撮影(路線バスのみ) 路線バス・コミュニティバスの車両展示 ☞ 来場者にはバスにちなんだオリジナルグッズを配布
来場者数	約1,500名



バス車両の展示



配布グッズ

## ●イベント概要

名称	戸田周遊バスタンプラリー
開催期間	令和6年7月26日(金)から令和6年8月18日(日)まで
参加費	無料(ただし通信料、交通費などは参加者負担)
参加方法	市内10ヶ所に設置してある二次元QRコードをスマートフォンで読み込んでデジタルスタンプを獲得する。集めたスタンプの数(3個、6個、10個)に応じて、記念品が当たる抽選に応募することができる。
スタンプが 取得できる場所	①国際興業(株)路線バス車内 ②戸田市役所 ③あいパル ④さくらパル ⑤プリムローズ ⑥東部福祉センター ⑦戸田市水と緑の公社 ⑧中央図書館 ⑨下笹目バス停留所(待合室内) ⑩国際興業(株)戸田営業所 <b>※路線バスの利用促進を目的とすることから、バス車内のスタンプ獲得を必須とする。</b>



# イベント参加から応募までの流れ

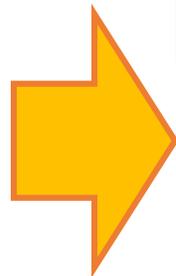


①イベントトップ画面から「QR読取」を選択します。

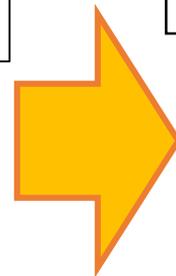


参加者ID sankasha01

参加者No. 0000000



②市内施設に設置しているQRを撮影するとスタンプが獲得できます。



③スタンプを獲得していきと抽選に応募できるようになります。



- ・A賞(スタンプ3個以上獲得)
- ・B賞(スタンプ6個以上獲得)
- ・コンプリート賞(スタンプを10個すべて獲得)

## スタンプを集めて記念品に応募しよう

市民優先

A賞 抽選で600名



トコちゃんキーホルダー1個  
(ブルー又はピンク)

3個以上

(路線バス車内の1個は必須)の  
デジタルスタンプを  
集めると達成

B賞 抽選で400名



オリジナルクリアファイル  
&組立スマホスタンド  
&トコちゃんキーホルダー1個  
(ブルー又はピンク)

6個以上

(路線バス車内の1個は必須)の  
デジタルスタンプを  
集めると達成

選べる!

コンプリート賞 抽選で各100名



オリジナル目覚まし時計  
&トコちゃんキーホルダー1個  
(ブルー又はピンク)

バス  
オリジナル  
グッズ

&トコちゃんキーホルダー1個  
(ブルー又はピンク)

10個すべての

デジタルスタンプを集めると達成

# 下笹目バスターミナル再整備基本計画について

## 1. 再整備の経緯

- 下笹目バスターミナルは、路線バス4系統、コミュニティバス3循環が乗り入れており、バスの乗換えターミナル「**交通拠点**」として都市マスタープランに位置付けられている。
- 現施設は、平成22年に「バス待合室、駐輪場、トイレ、バス運転士休憩室」を設置しているが、**経年劣化による老朽化が著しい**。
- 交通拠点における**バス待ち環境の利便性向上**及び**バス運転士の業務環境の改善**、**市内における公共交通網の維持・向上の観点**から、下笹目バスターミナル再整備に向けた基本計画の策定に至った。



## 2. 下笹目バスターミナルの現況

所在地	戸田市笹目5-24
敷地面積	930.73㎡
建物面積	【待合室】約5㎡ 【運転士休憩室】約8㎡
施設管理者	国際興業株式会社
主要施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○大型バス駐車場: 6台分</li> <li>○コミュニティバス駐車場: 1台分</li> <li>○バス停上屋: 1箇所(路線バス)</li> <li>○社用車待機場: 2台分</li> <li>○駐輪場: 32台分(高低ラック:無料)</li> <li>○待合室(プレハブ造)</li> <li>○運転士休憩室(プレハブ造)</li> <li>○トイレ: 利用者用1基、運転士用1基</li> </ul>

## 3. 整備に向けた改善の方向性

- ①バス停留所機能
  - ・コミュニティバス(toco)用のバス停上屋設置
  - ・バス車両とバスに乗車する人の導線分離
- ②待合室
  - ・広く開放的なスペースの確保
  - ・防犯対策の実施(防犯カメラ等の設置)
  - ・時刻表や運行状況等が分かるデジタルサイネージの設置
  - ・地域の情報などをデジタルで発信するスペースの確保
- ③トイレ
  - ・バリアフリー化及び多様性対応

## 4. 現況画像

外観



待合室



舗装



トイレ



## 再整備コンセプト:豊かな住環境と調和する交通拠点

施設概要	【建屋】	1階 38㎡	【待合室】 ガラス面を大きくとり明るく開放的なスペース 防犯カメラ、デジタルサイネージ、地域情報発信スペースの設置 【トイレ】 男女別の個室の設置、洗面台の設置
		2階 18㎡	【運転士休憩室】 快適な休憩スペースの設置
	駐輪場	高低ラック(30台分)、平置きスペース(2台分)	
	舗装	HSアスコン舗装:高強度で修繕周期が長い。2日間程度で施工完了	
	外構	接道部緑化や敷地境界に新設のフェンス等を設置	

特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>○待合室等の設置スペースを拡大するとともに、混乱を招かないよう現配置形態を生かしつつ、路線バスの乗車場位置の正着化を実現する。</li> <li>○場内において大きな旋回が生じることなく、バス運転手が安心して駐停車が可能な配置となっている。</li> <li>○建屋1階には、バス待合室、時刻表・運行状況・地域情報を発信できるデジタルサイネージ、利用者用トイレを設置する。2階に運転士休憩室を配置する。利用者用トイレは、バリアフリー及び多様性対応を目指す。</li> <li>○建屋1階の空間を確保するために階高を4mにする。また、コミュニティバスのバス停上屋及び自転車駐輪場の屋根を一体的に建築する。</li> </ul>
----	---



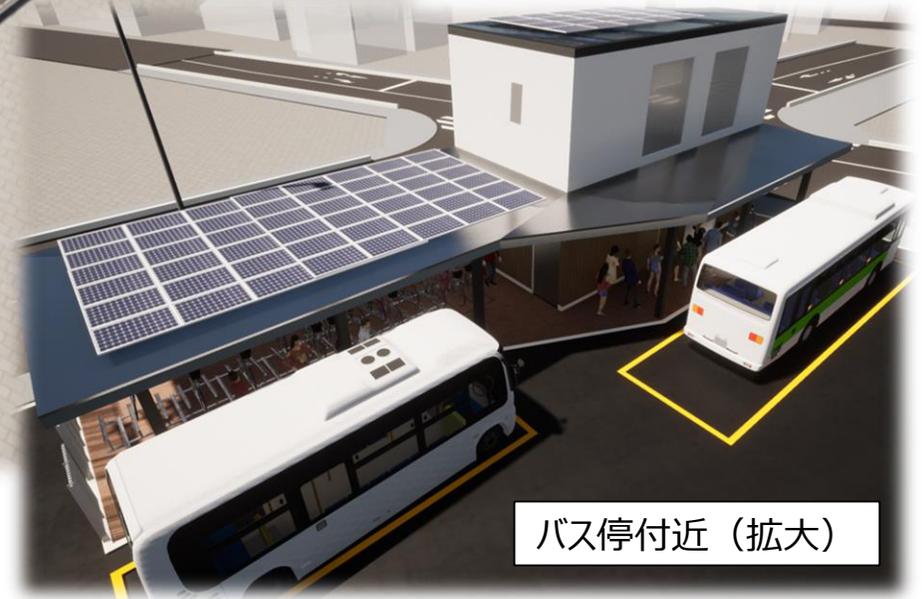
再整備後の平面図

## 平面図



## 完成予想図(3Dイメージ)

全域



バス停付近 (拡大)

# AIカメラを活用したコミュニティバス乗降調査の 実施結果について

## ●調査概要

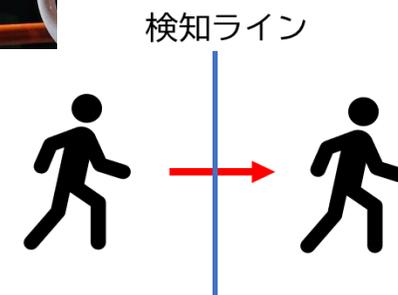
調査期間: 令和5年7月17日から令和5年8月25日までの40日間(テスト期間: 6月30日～7月16日)  
設置車両: コミュニティバスtoco全循環車両+予備車両計8台  
設置台数: 1車両につきカメラ2台(乗車用・降車用)  
使用機器: Intelligence Design(インテリジェンスデザイン)社製AIカメラ機器一式  
備考: 撮影した映像は、AI解析システムにより即時データ化されるとともに、削除される仕様

## ●車内におけるカメラ設置の様子



## ●取得したデータの概要

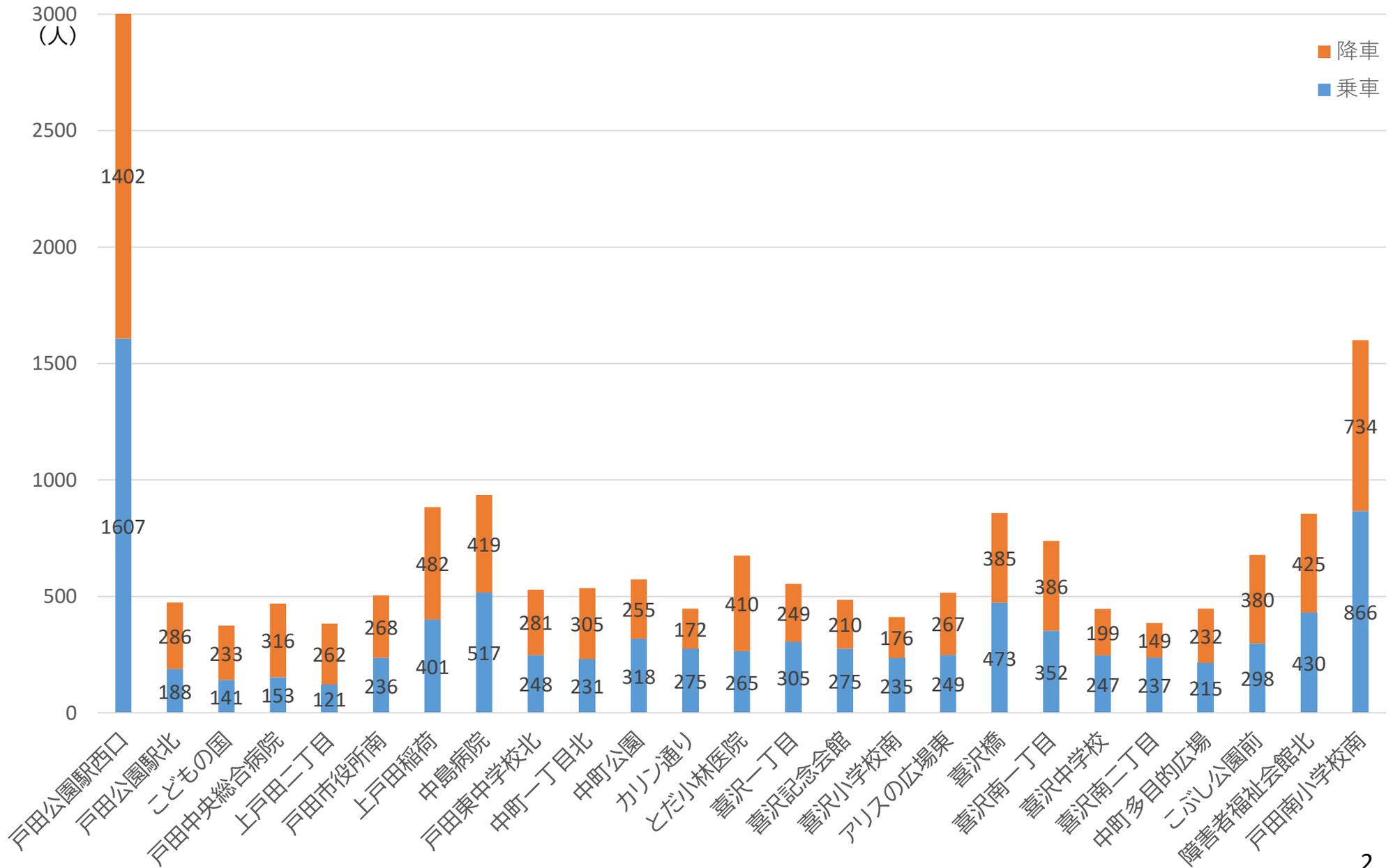
- ・運行便ごと、バス停ごとの乗降者数(検出率は8～7割程度)
- ・利用者ごとの乗降場所(OD)



バスの乗降口に設定した  
検知ラインを超えると乗降を探知

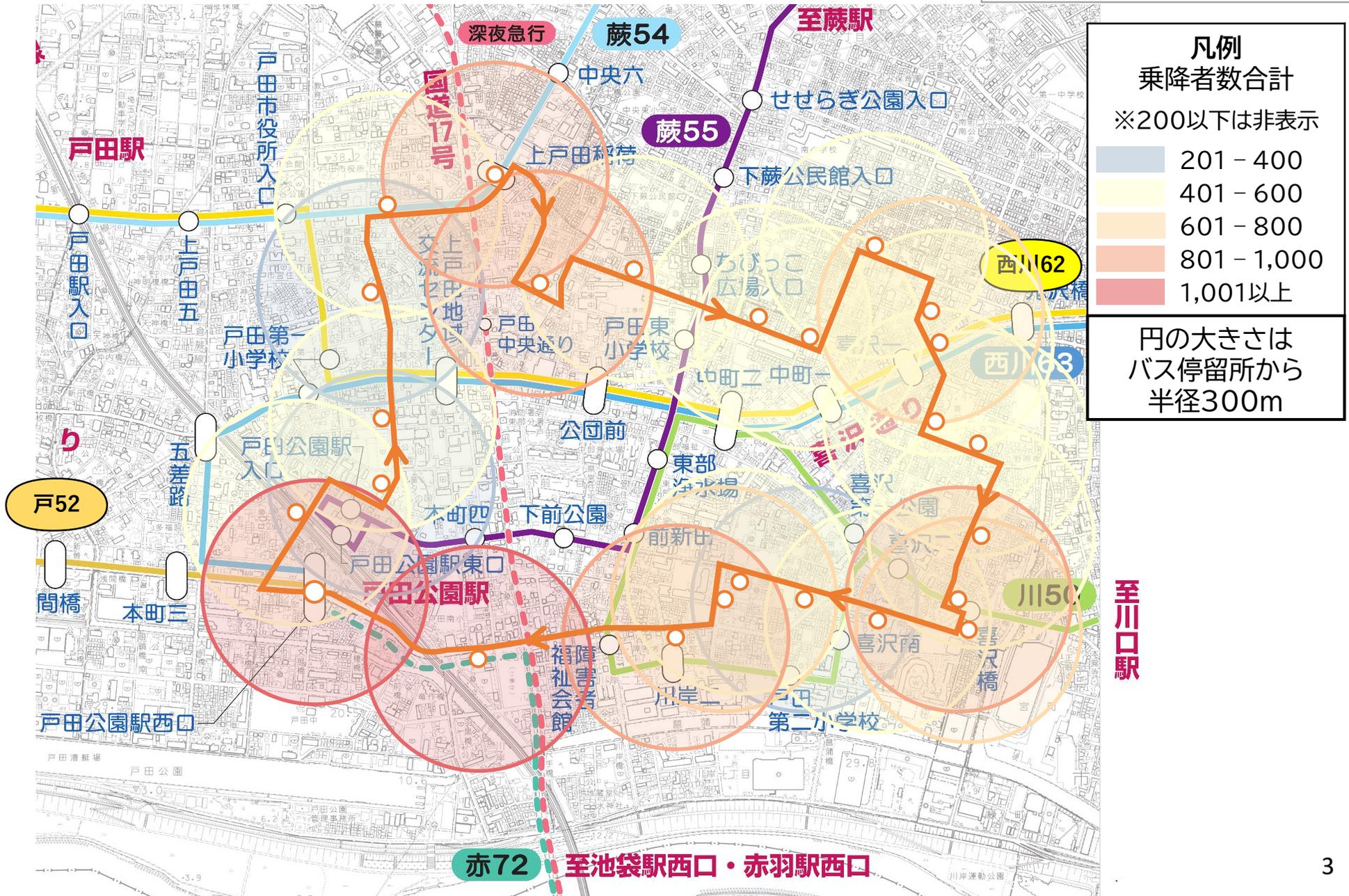
# 喜沢循環 バス停別乗降者数(R5.7.17~R5.8.25)

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料3】



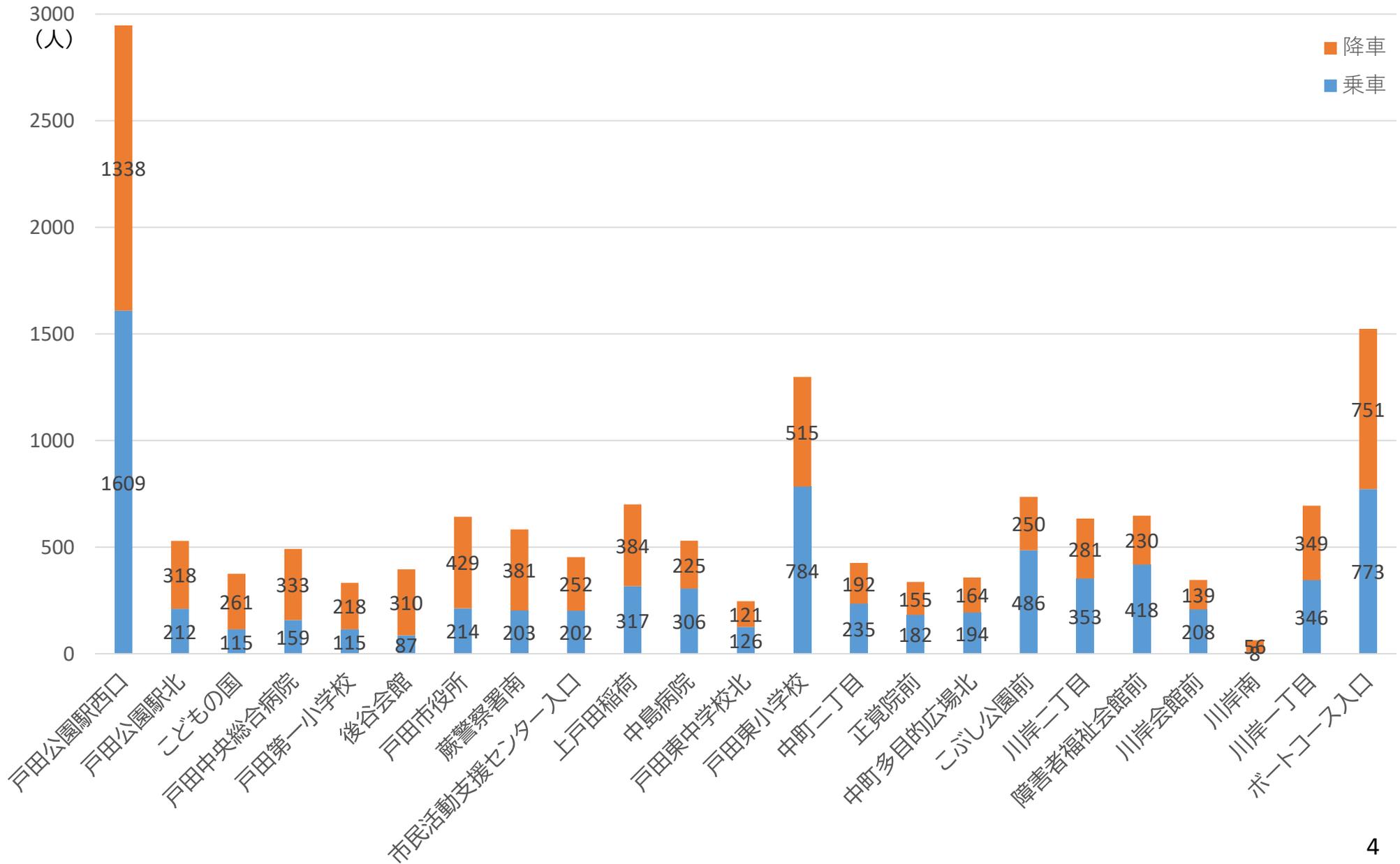
# 喜沢循環 利用者分布

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料3】



# 川岸循環 バス停別乗降者数(R5.7.17~R5.8.25)

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料3】



# 川岸循環 利用者分布

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料3】



**凡例**  
乗降者数合計  
※200以下は非表示

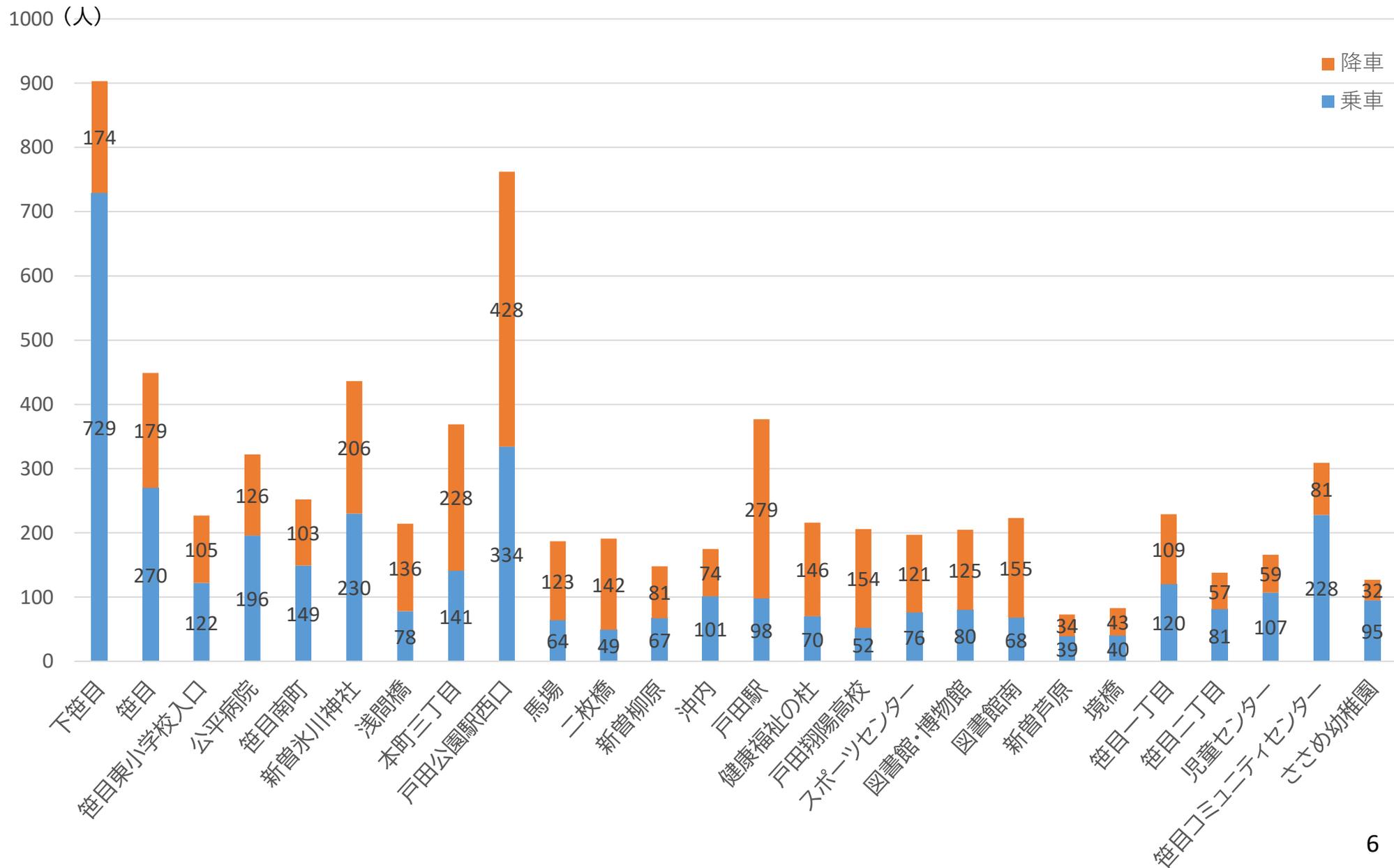
201 - 400
401 - 600
601 - 800
801 - 1,000
1,001以上

円の大きさは  
バス停留所から  
半径300m

至川口駅

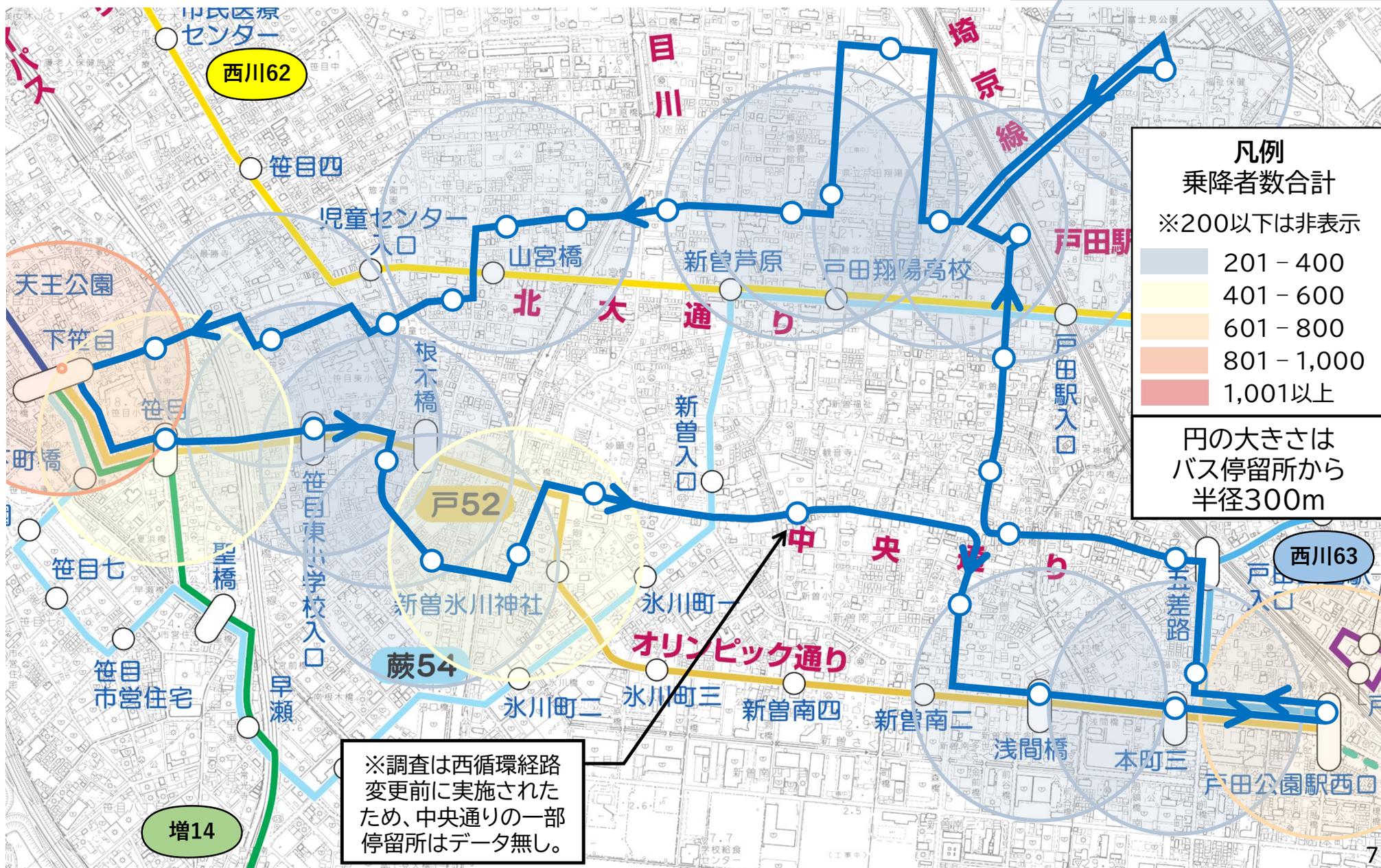
# 西循環 バス停別乗降者数(R5.7.17~R5.8.25)

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料3】



# 西循環 利用者分布

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料3】

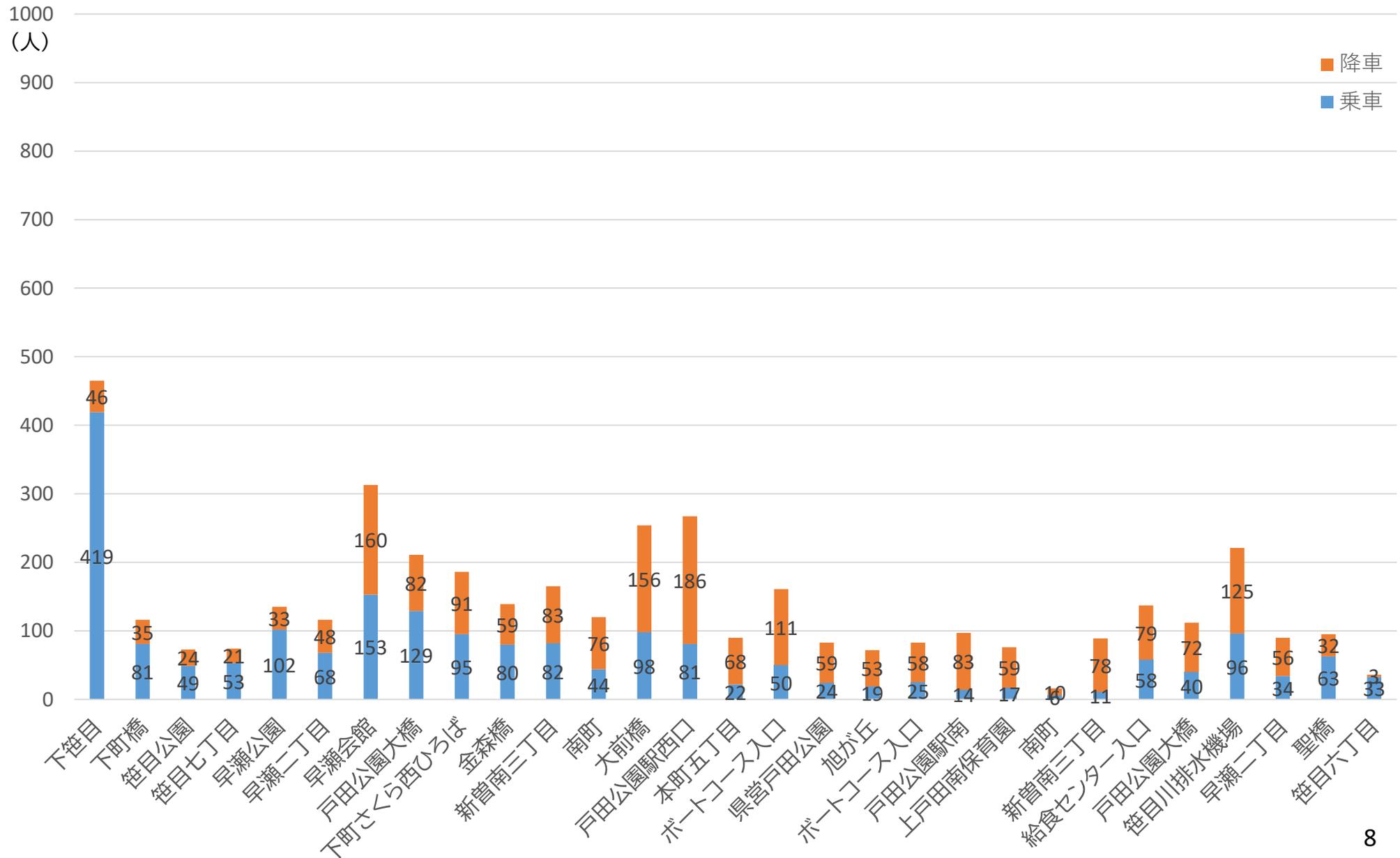


増14

西川63

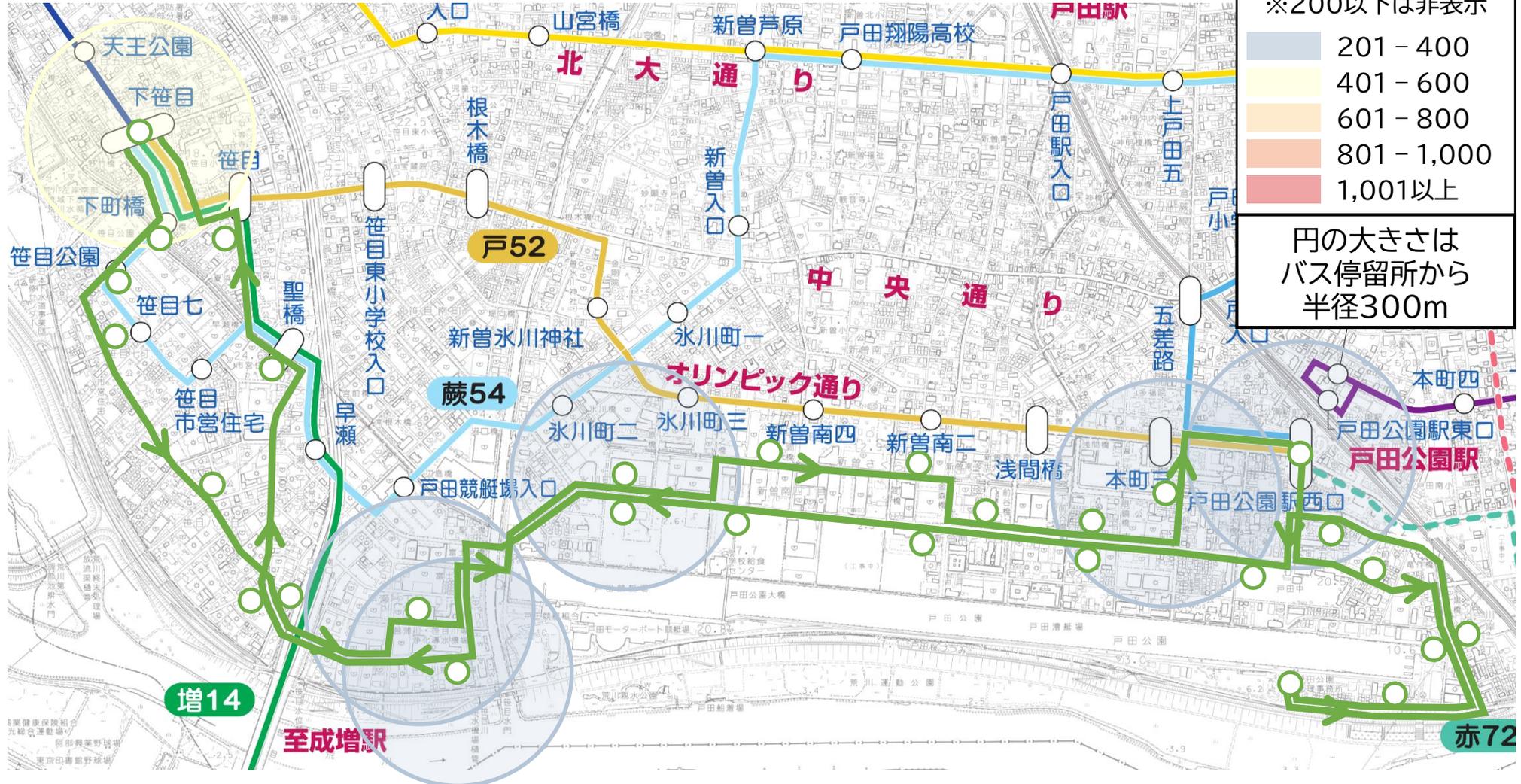
# 南西循環 バス停別乗降者数(R5.7.17~R5.8.25)

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料3】



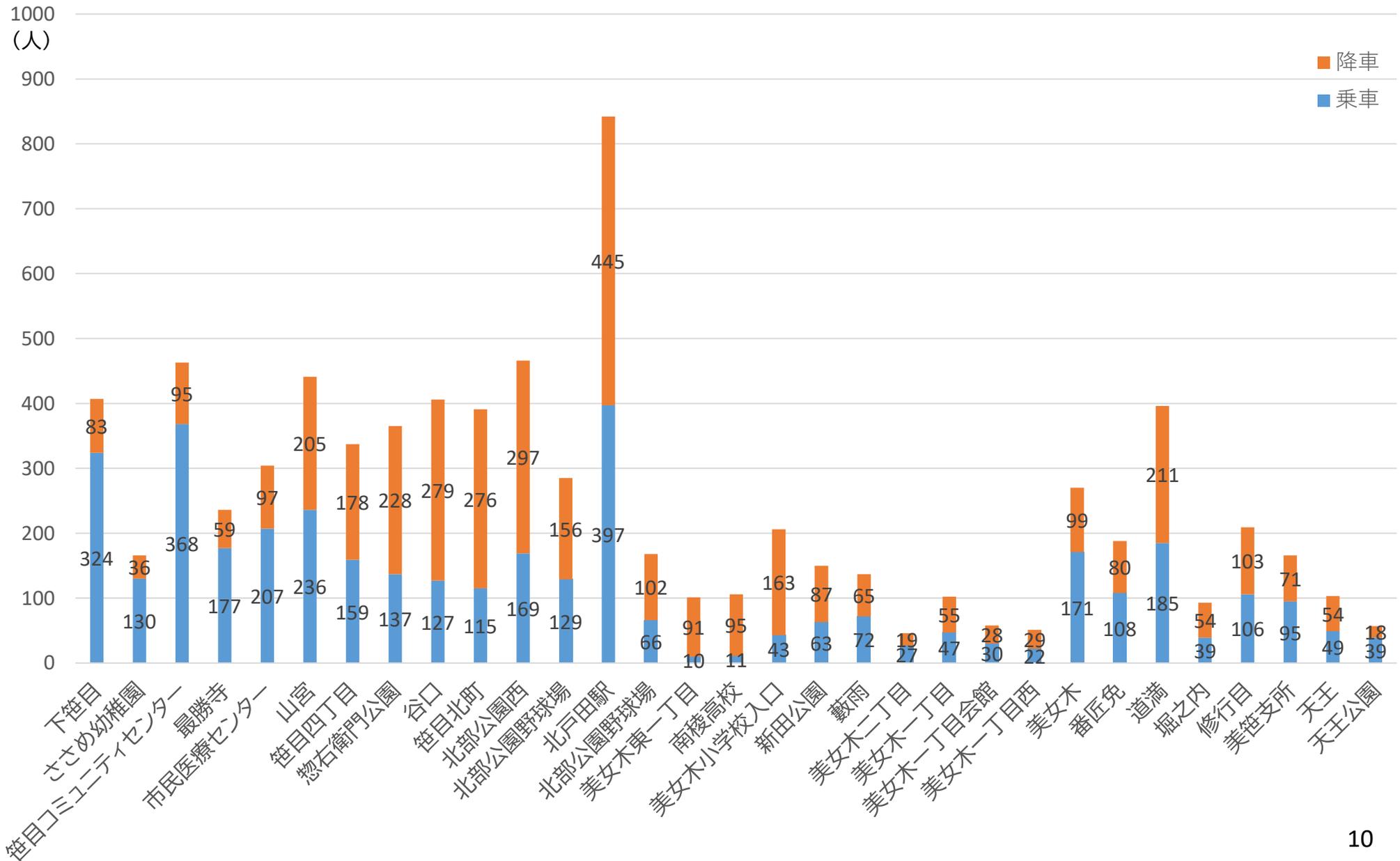
# 南西循環 利用者分布

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料3】



# 美笹循環 バス停別乗降者数(R5.7.17~R5.8.25)

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料3】





# ビッグデータ分析結果について

## ●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、集計方法

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。

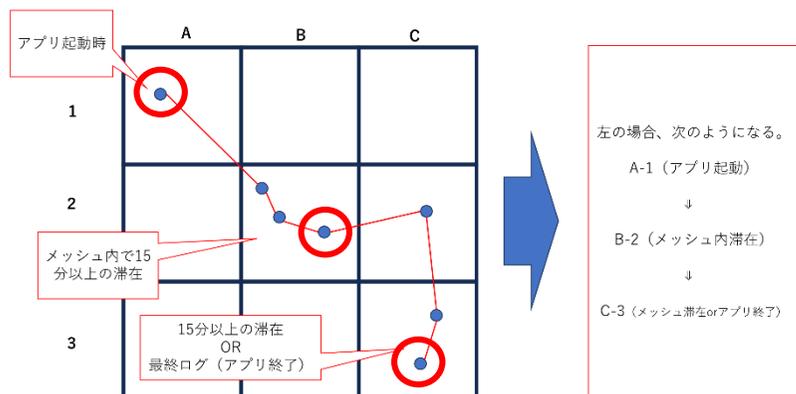
※滞在判定、アプリの起動・終了によりトリップの起終点を生成し、トリップの集計を行う。

集計方法:ある人が出発した地点、到着した地点、滞在した地点を集計したものをトリップ量とする。

今回は、【出発地=アプリ起動地点】、【到着地=アプリ終了地点】

(例)下の図の場合は、A-1、B-2及びC-3でトリップが発生する。

■滞在判定とトリップの集計イメージ

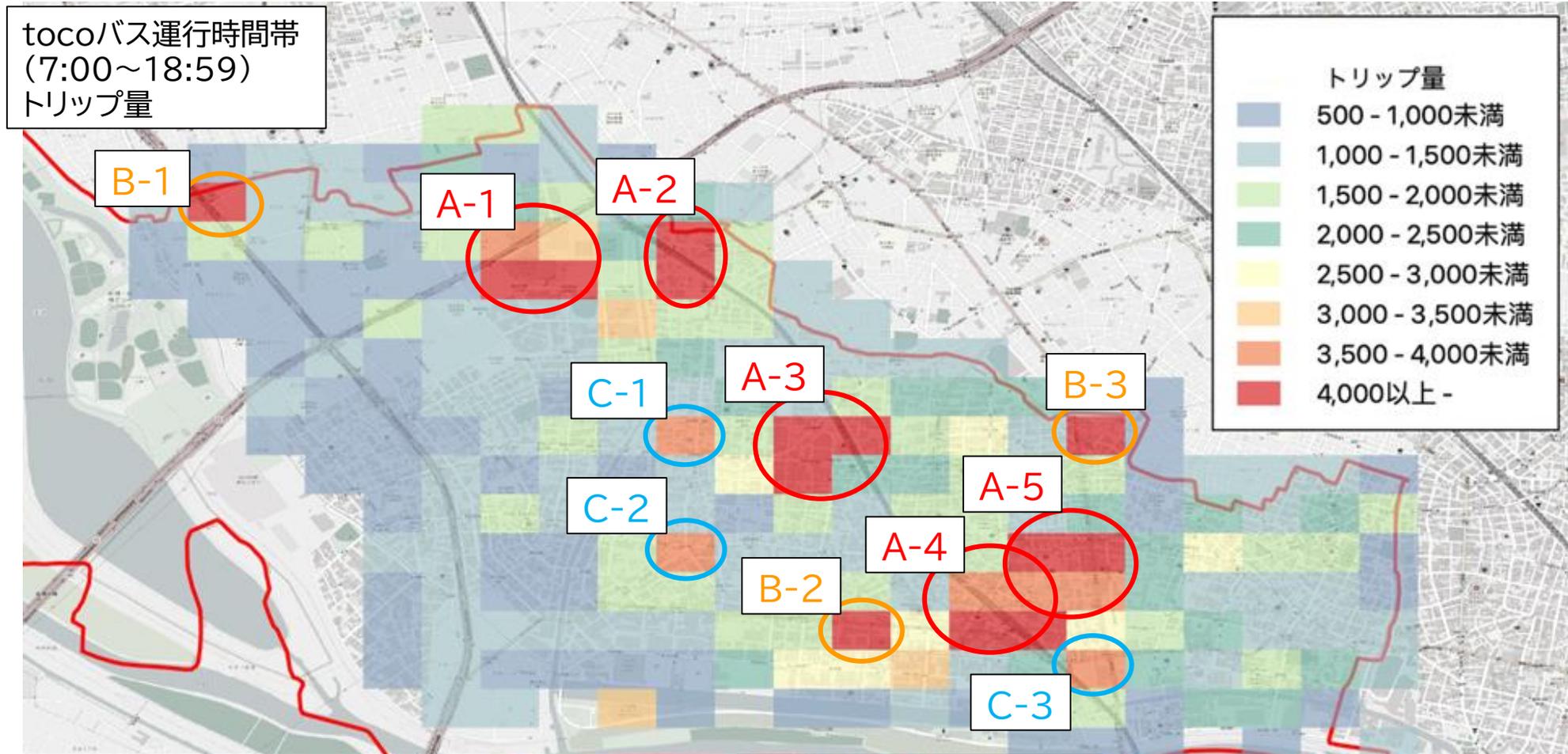


\*トリップの集計にあたっては、GPSの誤差に起因する可能性が高い同一メッシュ内々の移動はカウントしないものとする。

毎日歩くだけで豪華賞品が当たるかも?

楽しく運動を続けられる歩数計アプリ Walkcoin

Agoop社が提供するアプリ(一例)



## 潜在的需要:優先度高

- (A-1)イオンモール近辺
- (A-2)北戸田駅近辺
- (A-3)戸田駅近辺(OKストア、ヤオコー)
- (A-4)戸田公園駅近辺
- (A-5)戸田中央総合病院近辺(あいパル、ベルクス)

## 潜在的需要:優先度中

- (B-1)ロチャース
- (B-2)スーパーバリュー
- (B-3)マミープラス

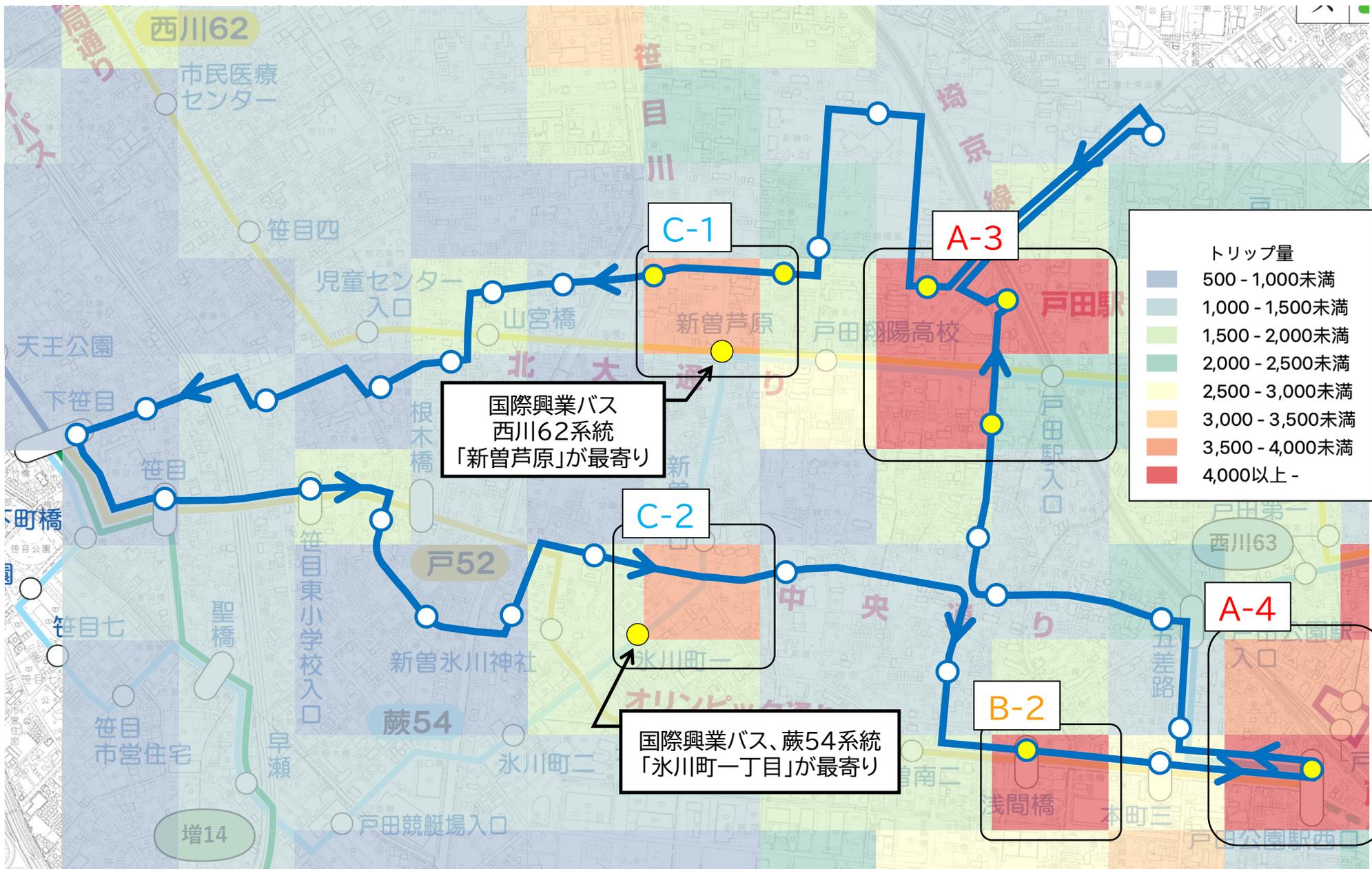
## 潜在的需要:優先度低

- (C-1)業務スーパー
- (C-2)ベルク
- (C-3)ロイヤルホームセンター



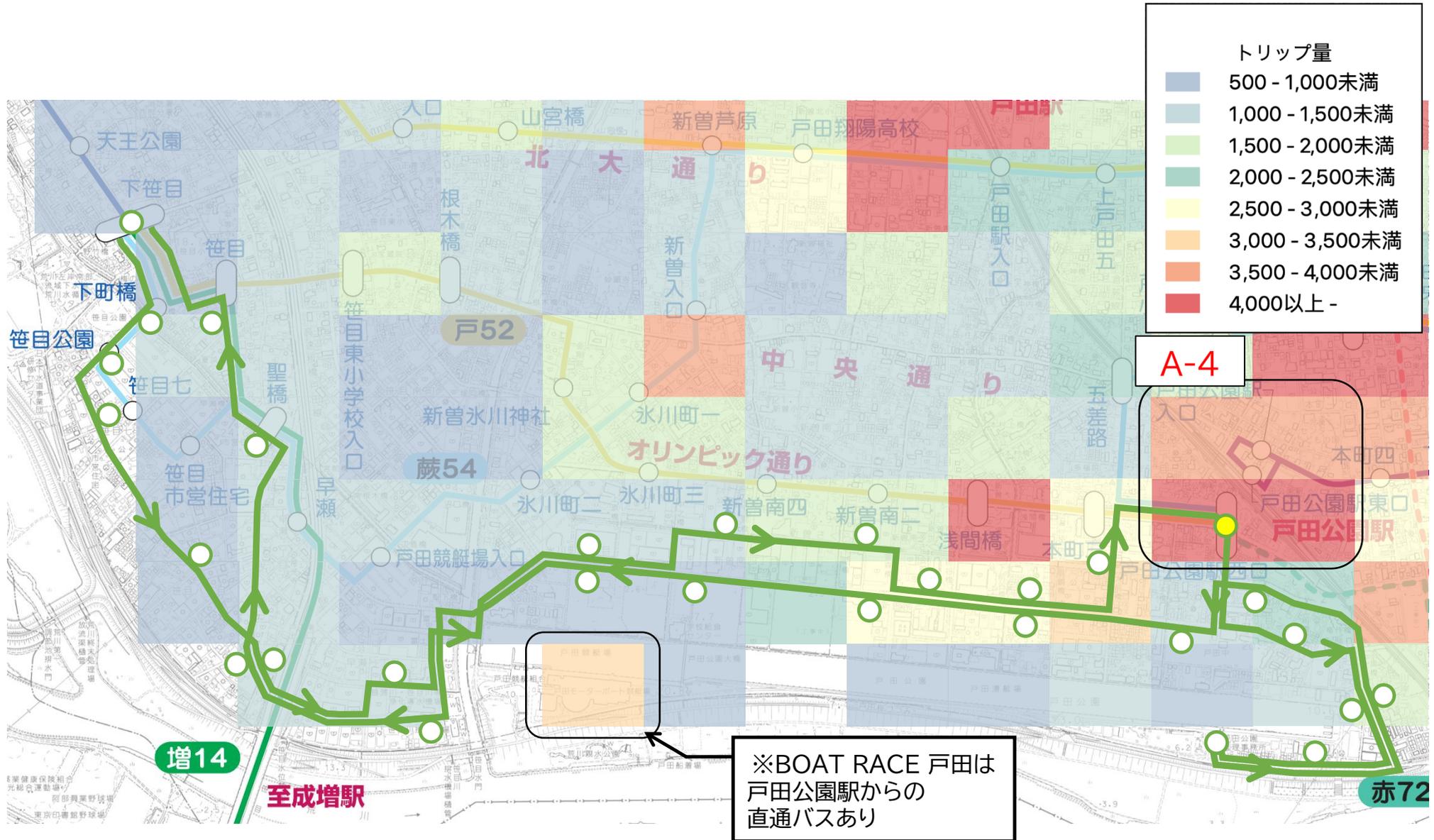
# 西循環の人流データと対応する公共交通機関について

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料4】



# 南西循環の人流データと対応する公共交通機関について

令和6年度第2回  
戸田市地域公共交通協議会【資料4】





# 戸田市アンケート調査結果概要【市民アンケート調査:速報】

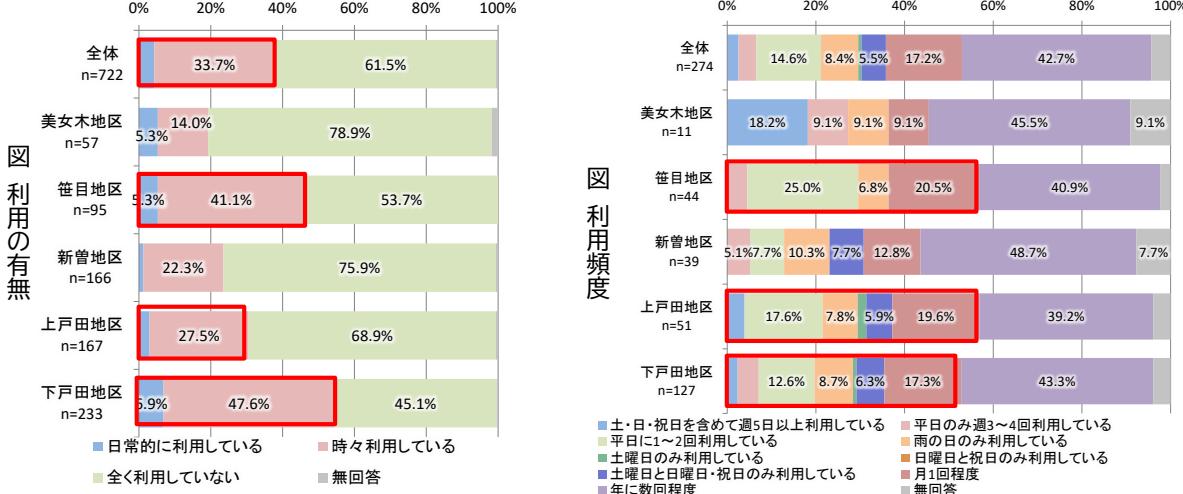
## ■調査概要

調査対象者	市内在住の15歳以上:2,500人	配布枚数	2,500枚
調査方法	郵送配布、郵送回収	回収数	752票
調査時期	令和6年5月10日(金)～ 令和6年5月31日(金)	回収率	30.1%

## ■結果概要

### 1. コミュニティバスの利用状況

①利用の有無・利用頻度:「日常的に利用」「時々利用」は約4割。頻度は「年に数回」が最多  
 地区別では、笹目地区、下戸田地区で利用者の割合が高く、利用頻度も高い。上戸田は利用者の割合は高くないが、利用頻度は高い。



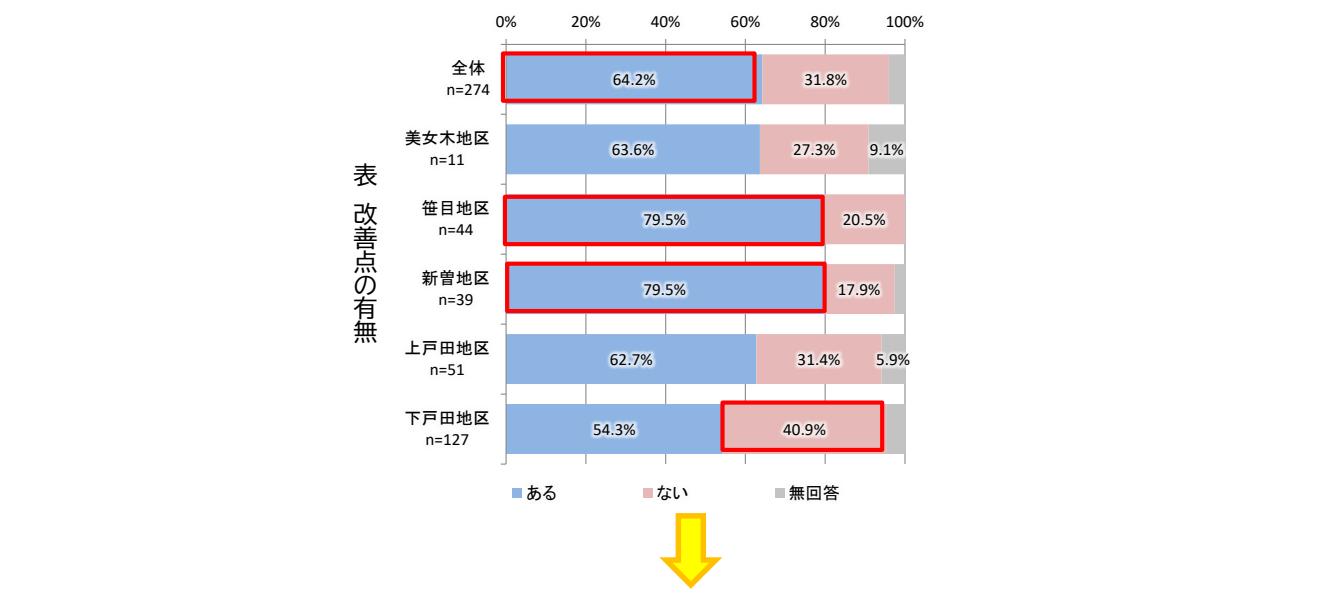
②利用する理由:「ワンコインで利用しやすい」(69.3%)が高い  
 地区別でも「ワンコインで利用しやすい」が最多。「自宅からバス停が近い」も割合が高い。笹目・下戸田は「駅に行きやすい」、上戸田は「目的地に行きやすい」の割合が高い。

	駅に行きやすい	目的地(駅以外)に行きやすい	自宅からバス停が近い	他の交通手段が使えないから	幼児連れでも外出しやすい	利用しやすい時間にバスが来る	ワンコイン(100円)で利用しやすい	他路線への乗り継ぎがしやすい	その他	無回答	合計
全体 n=274	45.6%	33.9%	58.0%	13.9%	7.3%	15.3%	69.3%	3.3%	6.6%	0.7%	254.0%
美女木地区 n=11	27.3%	27.3%	63.6%	0.0%	0.0%	9.1%	81.8%	9.1%	18.2%	0.0%	236.4%
笹目地区 n=44	65.9%	22.7%	52.3%	18.2%	6.8%	13.6%	75.0%	2.3%	4.5%	0.0%	261.4%
新曽地区 n=39	46.2%	23.1%	64.1%	10.3%	10.3%	7.7%	74.4%	0.0%	2.6%	0.0%	238.5%
上戸田地区 n=51	13.7%	60.8%	45.1%	13.7%	9.8%	15.7%	64.7%	5.9%	3.9%	0.0%	233.3%
下戸田地区 n=127	53.5%	30.7%	63.8%	14.2%	6.3%	18.9%	66.9%	3.1%	7.9%	1.6%	266.9%

③利用目的:「買物」(40.5%)、「娯楽・レジャー等」(29.6%)が高い  
 地区別でも「買物」「娯楽・レジャー等」「通院」の割合が高い。「通勤・通学」と「公共施設での用事」の割合はいずれの地区も低い。

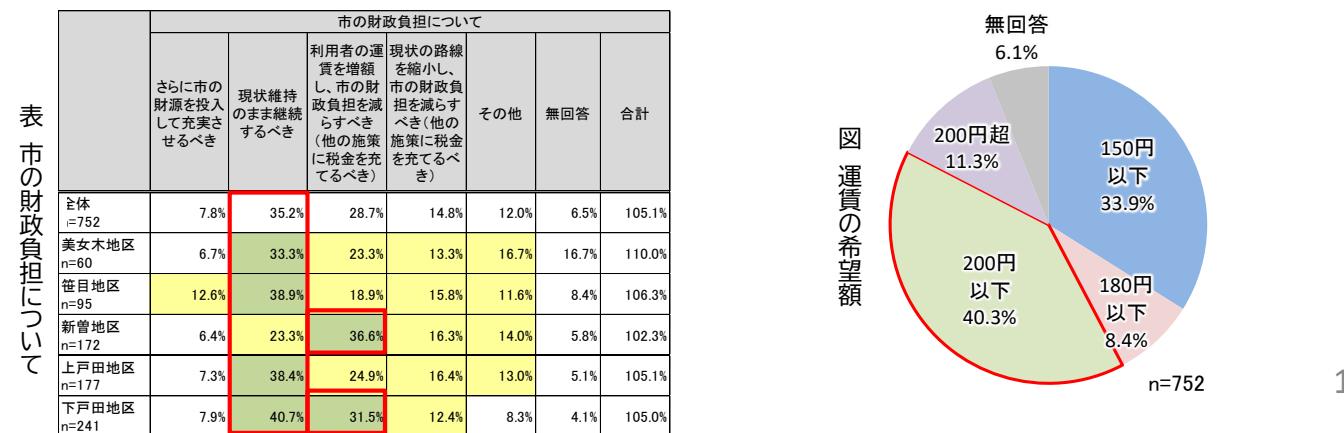
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	合計
全体 n=274	12.0%	29.6%	40.5%	29.6%	16.1%	10.2%	2.2%	140.1%
美女木地区 n=11	18.2%	27.3%	72.7%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%	136.4%
笹目地区 n=44	9.1%	36.4%	31.8%	40.9%	6.8%	2.3%	2.3%	129.5%
新曽地区 n=39	17.9%	25.6%	38.5%	35.9%	17.9%	10.3%	0.0%	146.2%
上戸田地区 n=51	9.8%	23.5%	43.1%	21.6%	19.6%	11.8%	2.0%	131.4%
下戸田地区 n=127	11.8%	30.7%	40.9%	28.3%	18.1%	12.6%	3.1%	145.7%

④コミュニティバス運行の改善点の有無・改善内容  
 :改善点「ある」が64.2%、内容は「逆回り運行」(61.4%)「運行本数の増加」(35.2%)が高い  
 地区別では笹目・新曽で「改善点がある」の割合が高く、下戸田は「改善点はない」の割合が高い。  
 改善内容は「逆回り運行」が最多。上戸田・下戸田は他地区より「運行本数の増加」の割合が低く、上戸田で「運行ルートの見直し」下戸田で「始発・終発の時間」の割合が高い。



	運行本数の増加	始発・終発の時間	運行時刻の正確性	逆回り運行の実施	子ども料金の設定	高齢者・障害者の運賃の割引	キャッシュレス決済の充実	運行ルートの見直し	バス停(周辺)の環境	車両、車内の環境	EV車両の導入	リアルタイム運行情報の充実	その他	無回答	合計
全体 n=176	35.2%	24.4%	3.4%	61.4%	2.3%	6.8%	18.8%	23.3%	2.3%	2.8%	1.7%	6.8%	5.1%	1.1%	195.5%
美女木地区 n=7	57.1%	14.3%	0.0%	57.1%	0.0%	0.0%	14.3%	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	171.4%
笹目地区 n=35	45.7%	22.9%	0.0%	77.1%	0.0%	2.9%	11.4%	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	194.3%
新曽地区 n=31	48.4%	16.1%	0.0%	58.1%	3.2%	6.5%	22.6%	16.1%	3.2%	0.0%	0.0%	3.2%	9.7%	0.0%	187.1%
上戸田地区 n=32	18.8%	12.5%	0.0%	56.3%	3.1%	12.5%	21.9%	31.3%	9.4%	6.3%	0.0%	6.3%	0.0%	3.1%	181.3%
下戸田地区 n=69	27.5%	36.2%	8.7%	58.0%	2.9%	5.8%	20.3%	18.8%	0.0%	4.3%	4.3%	13.0%	7.2%	0.0%	207.2%

⑤市の財政負担について:全体では「現状維持のまま継続するべき」(35.2%)が高い  
 地区別では、概ね同様の傾向であるが、新曽・下戸田は「運賃を増額し市の財政負担を減らすべき」が高い。「現状の路線を縮小し、市の財政負担を減らすべき」の回答はいずれの地区も低い。



	さらに市の財源を投入して充実させるべき	現状維持のまま継続するべき	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)	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)	その他	無回答	合計
全体 n=752	7.8%	35.2%	28.7%	14.8%	12.0%	6.5%	105.1%
美女木地区 n=60	6.7%	33.3%	23.3%	13.3%	16.7%	16.7%	110.0%
笹目地区 n=95	12.6%	38.9%	18.9%	15.8%	11.6%	8.4%	106.3%
新曽地区 n=172	6.4%	23.3%	36.6%	16.3%	14.0%	5.8%	102.3%
上戸田地区 n=177	7.3%	38.4%	24.9%	16.4%	13.0%	5.1%	105.1%
下戸田地区 n=241	7.9%	40.7%	31.5%	12.4%	8.3%	4.1%	105.0%

# 【市民アンケート調査:速報】

## コミュニティバスについての自由意見

- 改善点について
  - ・運行本数の増加、最終便の運行時間の延長、逆回り運行の要望が多くみられた。
- コミュニティバス運営について
  - ・バスの運行の重要性を訴える意見や、収支改善のため運行ルートの見直しと合わせて運賃値上げなどの意見が多くみられた。
- コミュニティバスと路線バスのあり方について
  - ・「路線バスが廃止、減便となった際はコミュニティバスで補う」という意見や、「路線バスとコミュニティバスは役割分担されている」という意見があった。
- コミュニティバス全般について
  - ・高齢化が進むため継続の要望、逆回り運行への要望、具体的なルート・目的地への要望、もっと周知すべき等の意見がみられた。

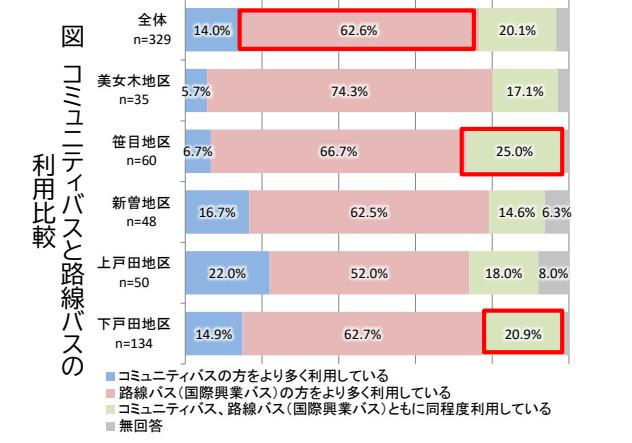
## 2. 路線バスの利用状況

①利用頻度・利用目的:利用頻度は「ほとんど利用していない」(52.8%)、利用目的は「娯楽・レジャー等」(35.9%)が高い  
 地区別では、新曾・上戸田は「ほとんど利用していない」の割合が特に高い。利用目的は、「通勤・通学」「通院」「買物」「娯楽・レジャー等」に集中している。

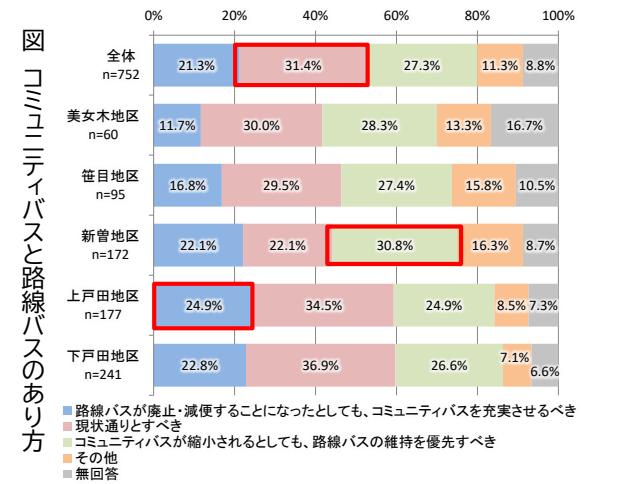
	路線バスの利用頻度										合計	
	土・日・祝日を含めて週5日以上利用している	平日のみ週3~4回利用している	平日に1~2回利用している	雨の日のみ利用している	土曜日のみ利用している	日曜日と祝日のみ利用している	土曜日と日曜日・祝日のみ利用している	月に1回程度	年に数回程度	ほとんど利用していない		無回答
全体 n=752	3.5%	2.5%	4.5%	5.1%	0.0%	0.5%	1.7%	9.2%	19.5%	52.8%	3.6%	102.9%
美女木地区 n=60	8.3%	3.3%	3.3%	3.3%	0.0%	1.7%	0.0%	18.3%	25.0%	36.7%	5.0%	105.0%
笹目地区 n=95	2.1%	5.3%	7.4%	2.1%	0.0%	0.0%	1.1%	18.9%	27.4%	32.6%	4.2%	101.1%
新曾地区 n=172	1.7%	1.2%	2.3%	7.0%	0.0%	0.0%	0.6%	2.9%	14.5%	69.2%	3.5%	102.9%
上戸田地区 n=177	1.7%	0.0%	4.0%	3.4%	0.0%	0.6%	1.7%	4.5%	15.8%	68.4%	3.4%	103.4%
下戸田地区 n=241	5.4%	4.1%	5.4%	6.6%	0.0%	0.8%	2.9%	11.2%	22.0%	41.5%	2.9%	102.9%

	路線バスの利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 n=329	26.7%	18.5%	28.9%	35.9%	6.7%	10.3%	7.6%	134.7%
美女木地区 n=35	22.9%	34.3%	25.7%	31.4%	8.6%	8.6%	5.7%	137.1%
笹目地区 n=60	23.3%	26.7%	26.7%	31.7%	5.0%	3.3%	11.7%	128.3%
新曾地区 n=48	33.3%	18.8%	18.8%	33.3%	8.3%	12.5%	10.4%	135.4%
上戸田地区 n=50	22.0%	18.0%	18.0%	34.0%	6.0%	12.0%	10.0%	120.0%
下戸田地区 n=134	29.1%	11.2%	38.8%	40.3%	6.7%	11.9%	3.7%	141.8%

②コミュニティバスとの利用の比較:「ほとんど利用していない」を除くと、「路線バスの方をより多く利用している」(62.6%)が高い  
 いずれの地区でも路線バスをより多く利用している割合が高いが、笹目・下戸田では「同程度」の割合もやや高い。

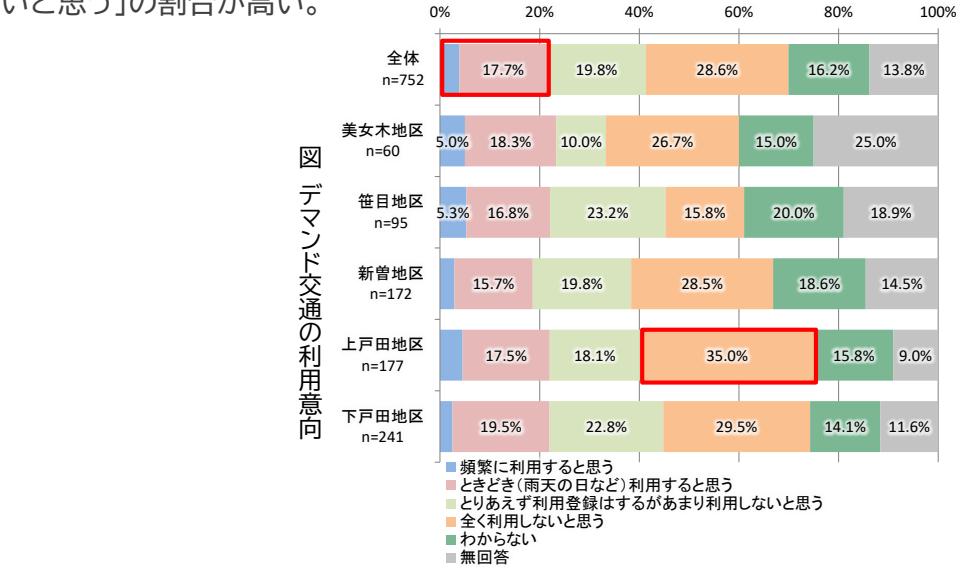


③コミュニティバスと路線バスのあり方:「現状通りとすべき」(31.4%)が高い  
 地区別では、新曾は「路線バスの維持を優先すべき」の割合が高く、上戸田は「コミュニティバスを充実すべき」の割合が高くなっている。



## 3. デマンド交通の利用意向

①利用意向:「頻繁に利用する」「ときどき利用する」が約2割  
 地区別では、「頻繁に利用する」「ときどき利用する」は概ね同様の傾向だが、上戸田で「全く利用しないと思う」の割合が高い。



②利用目的:全体では「通院」(55.6%)「買物」(48.1%)が高い  
 地区別でも概ね同様の傾向であるが、新曾では「通勤・通学」の割合が他地区よりやや高く、「買物」の割合が低い。

	想定されるデマンド交通の利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 n=162	17.9%	55.6%	48.1%	21.6%	17.9%	8.0%	0.0%	169.1%
美女木地区 n=14	14.3%	64.3%	71.4%	7.1%	21.4%	0.0%	0.0%	178.6%
笹目地区 n=21	19.0%	66.7%	42.9%	23.8%	14.3%	19.0%	0.0%	185.7%
新曾地区 n=32	25.0%	50.0%	28.1%	15.6%	25.0%	9.4%	0.0%	153.1%
上戸田地区 n=39	10.3%	64.1%	56.4%	25.6%	12.8%	5.1%	0.0%	174.4%
下戸田地区 n=53	20.8%	45.3%	49.1%	26.4%	17.0%	7.5%	0.0%	166.0%

③利用しない理由:全体では「公共交通をあまり利用しない」(60.7%)「バス停や駅が近く移動に困っていない」(48.1%)が高い  
 地区別では、概ね同様の傾向であるが、美女木は「バス停や駅が近く移動に困っていない」が他地区より低い。また、笹目は「利用登録が面倒そう、予約が難しそう」「相乗りに抵抗がある」「バスより運賃が高いと利用しにくい」の割合が高い。

	デマンド交通を利用しないと思う理由						合計	
	バス停や駅が近く移動に困っていないから	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	利用登録が面倒そう、電話やアプリでの予約が難しいから	バスより高い運賃(料金)となると思うから	ワゴン車で知らない人と相乗りすることに抵抗があるから	その他		
全体 n=364	48.1%	60.7%	19.2%	19.2%	20.6%	11.5%	0.8%	180.2%
美女木地区 n=22	27.3%	59.1%	13.6%	18.2%	18.2%	18.2%	0.0%	154.5%
笹目地区 n=37	40.5%	56.8%	29.7%	24.3%	27.0%	8.1%	2.7%	189.2%
新曾地区 n=83	50.6%	59.0%	15.7%	16.9%	21.7%	19.3%	0.0%	183.1%
上戸田地区 n=94	68.1%	64.9%	16.0%	12.8%	16.0%	6.4%	1.1%	185.1%
下戸田地区 n=126	38.1%	59.5%	21.4%	24.6%	21.4%	10.3%	0.8%	176.2%

# 【コミュニティバス利用者アンケート調査:速報】

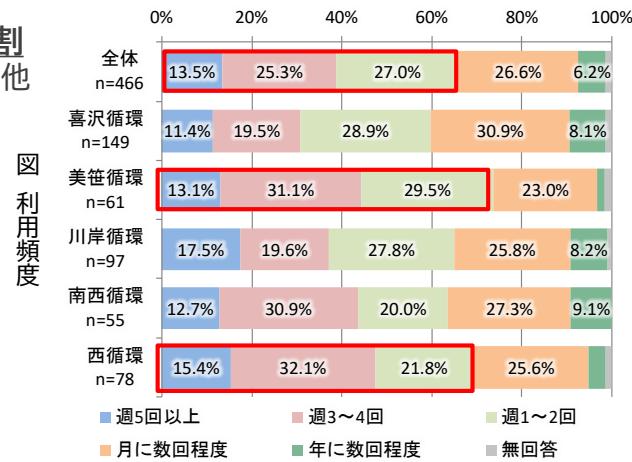
## ■調査概要

調査対象者	戸田市コミュニティバス(5路線)利用者
調査方法	バス車内で調査員が直接配布(平日・休日各1日) 郵送及びWEB回収
調査時期	令和6年6月3日(月)・6月8日(土)
回収数	466票

## ■結果概要

### 1. コミュニティバスの利用状況

①利用頻度:「週に1回以上」の利用者が約7割  
美笹循環、西循環では「週1回以上」の利用者が他の路線より多くなっている。



②利用目的:「通勤・通学」が多い

路線別では特に南西循環が「通勤・通学」が多い。美笹循環は「買物」「通院」、喜沢循環は「買物」も多い。

	コミュニティバスの利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 (n=466)	38.4%	28.3%	32.4%	19.7%	7.9%	6.7%	0.9%	134.3%
喜沢循環 (n=149)	33.6%	26.8%	30.9%	22.8%	8.7%	7.4%	0.7%	130.9%
美笹循環 (n=61)	32.8%	39.3%	47.5%	14.8%	13.1%	9.8%	0.0%	157.4%
川岸循環 (n=97)	41.2%	23.7%	28.9%	22.7%	4.1%	7.2%	0.0%	127.8%
南西循環 (n=55)	56.4%	20.0%	16.4%	14.5%	3.6%	5.5%	0.0%	116.4%
西循環 (n=78)	46.2%	25.6%	26.9%	19.2%	5.1%	3.8%	1.3%	128.2%

③利用時間帯:全体では「8・9・10時台」の利用が多い

路線別では、喜沢循環・西循環は比較的均一に利用があるが、川岸循環・南西循環は午前中と夕方に利用が集中している。

表 利用時間帯

	最もよく利用するコミュニティバスの利用時間帯													無回答	合計
	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台		
全体 (n=466)	8.6%	24.2%	26.0%	24.9%	16.7%	12.7%	11.6%	9.9%	12.0%	17.4%	16.3%	17.0%	2.6%	3.4%	203.2%
喜沢循環 (n=149)	6.7%	19.5%	22.1%	24.2%	16.8%	13.4%	13.4%	13.4%	17.4%	20.8%	16.8%	12.8%	4.0%	4.0%	205.4%
美笹循環 (n=61)	8.2%	21.3%	23.0%	31.1%	21.3%	21.3%	21.3%	9.8%	6.6%	9.8%	14.8%	14.8%	1.6%	1.6%	206.6%
川岸循環 (n=97)	13.4%	34.0%	29.9%	21.6%	11.3%	6.2%	7.2%	3.1%	10.3%	13.4%	17.5%	21.6%	1.0%	4.1%	194.8%
南西循環 (n=55)	0.0%	29.1%	32.7%	20.0%	20.0%	9.1%	5.5%	9.1%	9.1%	23.6%	20.0%	21.8%	1.8%	3.6%	205.5%
西循環 (n=78)	11.5%	21.8%	20.5%	28.2%	12.8%	12.8%	10.3%	10.3%	10.3%	15.4%	15.4%	21.8%	3.8%	2.6%	197.4%

④コミュニティバスを利用する理由:「ワンコインで利用しやすい」(72.1%)が高い  
路線別でも「駅に行きやすい」「自宅からバス停が近い」「ワンコインで利用しやすい」がどの路線も高く、概ね同様の傾向となっている。

表 コミュニティバスを利用する理由

	コミュニティバスを利用する理由										合計
	駅に行きやすい	目的地(駅以外)に行きやすい	自宅からバス停が近い	他の交通手段が使えないから	幼児連れでも外出しやすい	利用しやすい時間にバスが来る	ワンコイン(100円)で利用しやすい	他路線への乗り継ぎがしやすい	その他	無回答	
全体 (n=466)	55.4%	41.6%	57.5%	22.5%	4.3%	23.8%	72.1%	9.4%	4.9%	1.9%	293.6%
喜沢循環 (n=149)	54.4%	45.0%	55.7%	28.2%	4.0%	20.1%	73.8%	7.4%	4.0%	2.7%	295.3%
美笹循環 (n=61)	50.8%	42.6%	59.0%	26.2%	3.3%	31.1%	77.0%	18.0%	8.2%	1.6%	318.0%
川岸循環 (n=97)	60.8%	38.1%	63.9%	19.6%	8.2%	21.6%	67.0%	8.2%	4.1%	1.0%	292.8%
南西循環 (n=55)	65.5%	36.4%	49.1%	10.9%	3.6%	20.0%	72.7%	10.9%	1.8%	1.8%	272.7%
西循環 (n=78)	51.3%	41.0%	56.4%	19.2%	2.6%	24.4%	70.5%	2.6%	6.4%	1.3%	275.6%

⑤コミュニティバス運行の改善点の有無・改善内容

:改善点「ある」が54.5%、内容は「逆回り運行」(50.8%)「運行本数の増加」(47.8%)が高い  
路線別では美笹循環、西循環で「改善点がある」の割合が高い。  
改善内容は「逆回り運行」が最多。路線別では喜沢循環・川岸循環で「始発・終発の時間」、美笹循環で「キャッシュレス決済」が高い。

表 改善点の有無

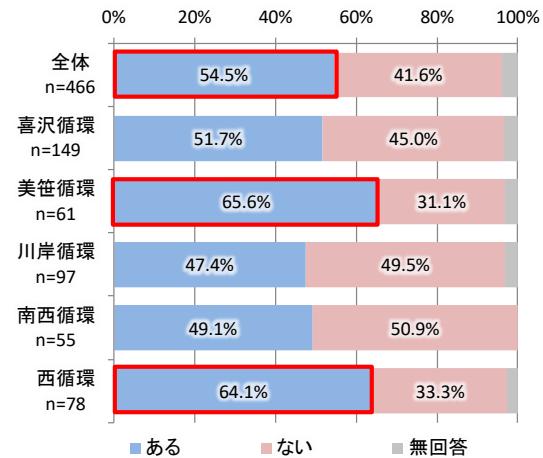


図 コミュニティバス運行の改善点の内容

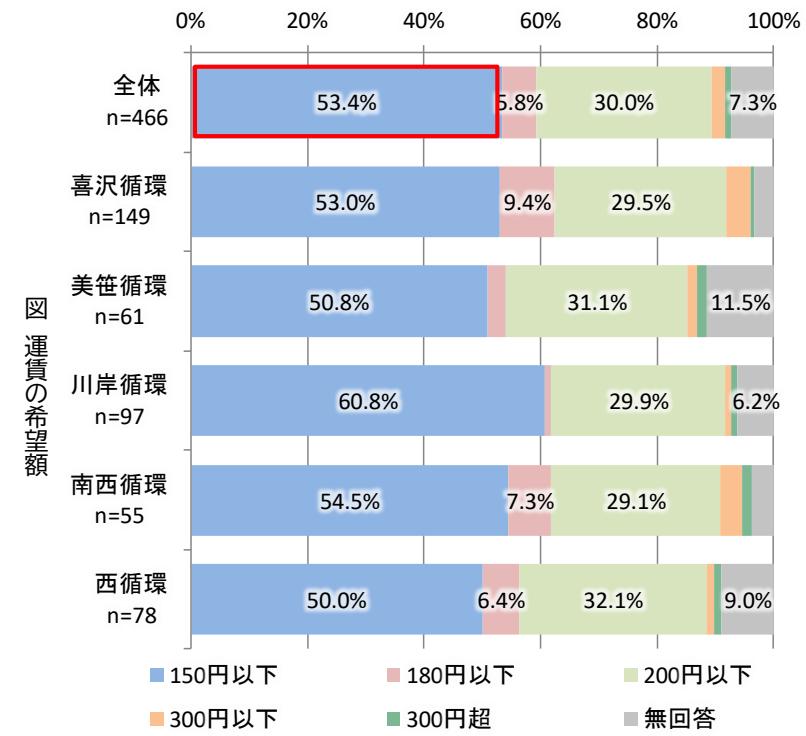
	コミュニティバス運行についての改善点の内容												合計	
	運行本数の増加	始発・終発の時間	運行時刻の正確性	逆回り運行の実施	子ども料金の設定	高齢者・障害者の運賃の割引	キャッシュレス決済の充実	運行ルートの見直し	バス停(周辺)の環境	車両・車内の環境	EV車両の導入	リアルタイム運行情報の充実		その他
全体 (n=254)	47.6%	30.7%	6.7%	50.8%	0.8%	11.4%	10.2%	11.8%	2.0%	5.1%	1.6%	8.7%	6.3%	193.7%
喜沢循環 (n=77)	41.6%	39.0%	6.5%	51.9%	0.0%	7.8%	9.1%	6.5%	0.0%	7.8%	0.0%	14.3%	5.2%	189.6%
美笹循環 (n=40)	50.0%	15.0%	5.0%	60.0%	2.5%	7.5%	27.5%	10.0%	0.0%	5.0%	0.0%	10.0%	2.5%	195.0%
川岸循環 (n=46)	30.4%	47.8%	13.0%	56.5%	0.0%	8.7%	4.3%	10.9%	4.3%	6.5%	2.2%	8.7%	6.5%	200.0%
南西循環 (n=27)	81.5%	33.3%	0.0%	37.0%	3.7%	3.7%	0.0%	18.5%	7.4%	0.0%	7.4%	11.1%	3.7%	207.4%
西循環 (n=50)	58.0%	18.0%	6.0%	42.0%	0.0%	16.0%	8.0%	22.0%	0.0%	4.0%	2.0%	0.0%	14.0%	190.0%

### 改善点についてその理由(自由意見)

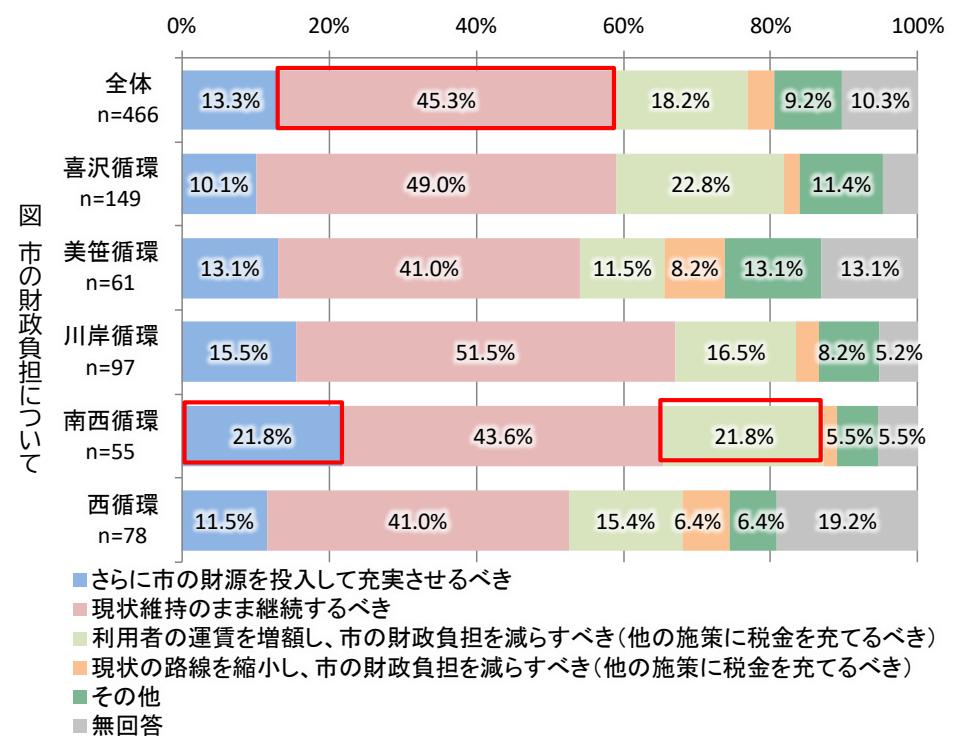
- 運行本数について
  - ・30分間隔での運行、本数が増えればもっと利用する、朝と夕方だけでも増便等の意見
- 始発・終発の時間について
  - ・始業が8時なので始発でも間に合わない、帰宅時間には運行が終わっている等の意見
- 逆回り運行について
  - ・帰りが困る、帰りは時間がかかるので路線バスに乗っている等の意見

# 【コミュニティバス利用者アンケート調査:速報】

⑥コミュニティバス運賃の希望額(1回の乗車当たり):「150円以下」(53.4%)の割合が高い  
 現在100円で運行しているコミュニティバスの運賃を値上げする場合の希望価格について、「150円以下」の割合が高い。

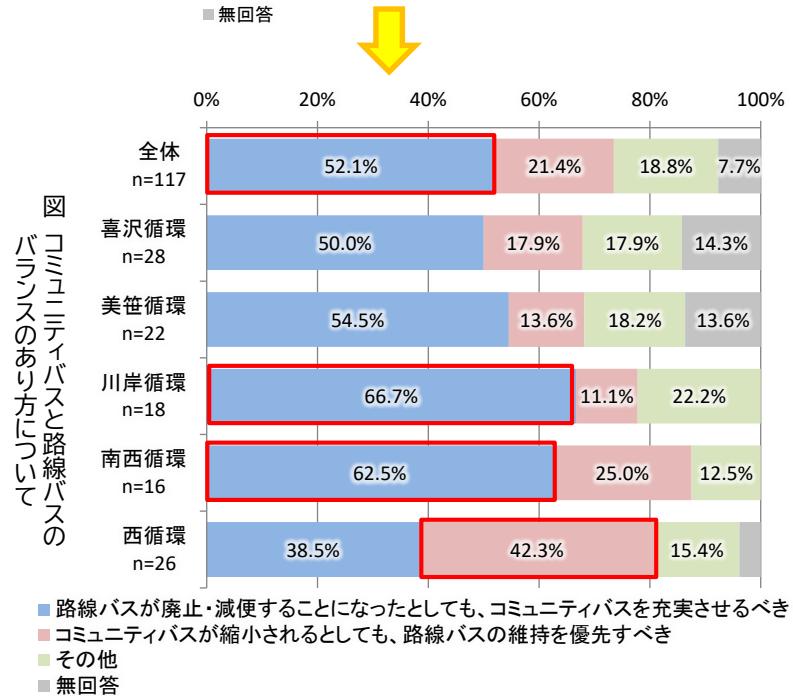
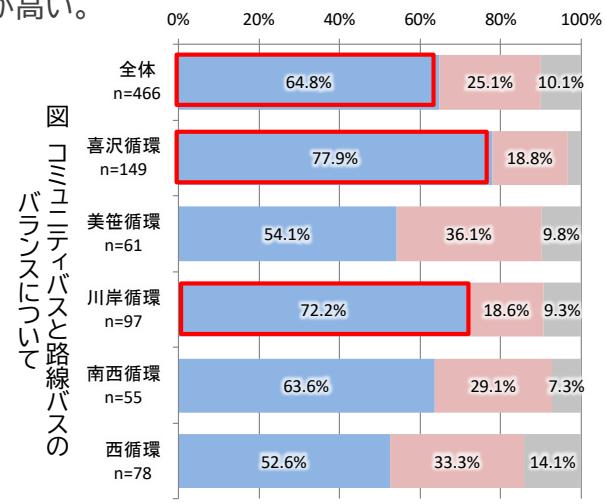


⑦市の財政負担について:「現状維持で継続」(45.3%)が高い  
 路線別では、南西循環で「さらに財源を投入して充実させるべき」、「運賃を増額し、財政負担を減らすべき」の割合が高い。



⑧コミュニティバスと路線バスのバランス  
 :「バランスが取れているので現状通りとすべき」(64.8%)が高い。  
 バランスが取れていないと回答した人の中では、「路線バスを廃止・減便してコミュニティバスを充実」(52.1%)が高い

路線別では喜沢循環・川岸循環で「現状通りとすべき」が高い。バランスが取れていないと回答した人の中では、川岸循環・南西循環で「コミュニティバスを充実すべき」が高く、西循環で「路線バスの維持を優先すべき」が高い。



## コミュニティバスについての自由意見

### ●コミュニティバス全般について

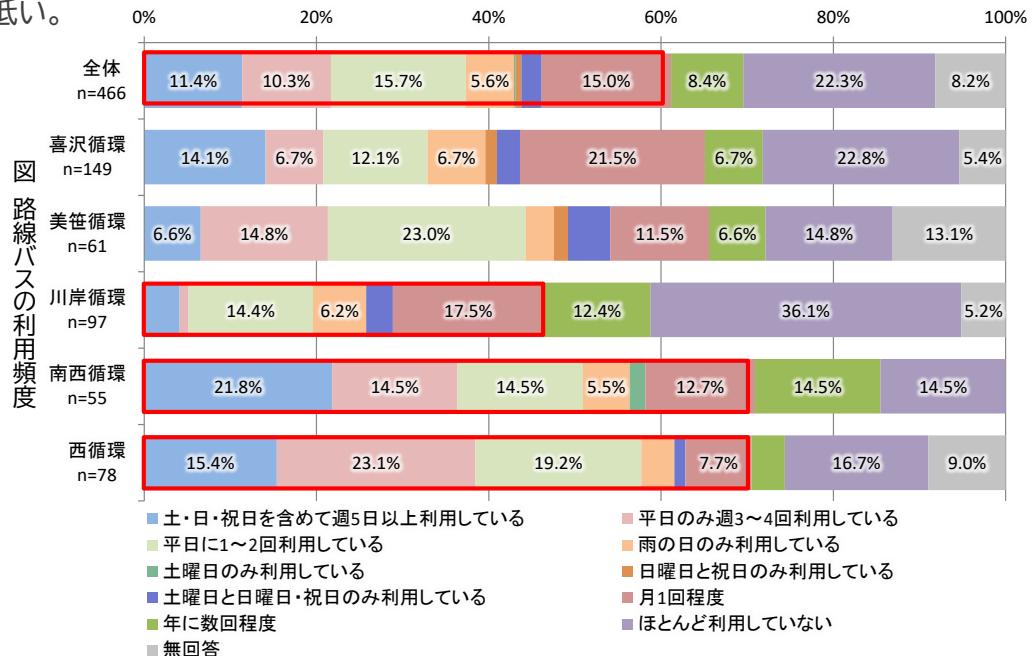
- ・【存続】  
生活に不可欠でありとても助かっている、市民の足として赤字でも継続してほしい、運賃を増額してでも運行を維持してほしい等の意見
- ・【改善】  
具体的な日時・場所での増便の意見、路線バスの廃止に対応した運行ルートの変更、停留所の間隔の短縮、病院や市役所への運行等の意見
- ・【廃止】  
高齢者しか利用していないため別の分野に財政を投入すべき等の意見

# 【コミュニティバス利用者アンケート調査:速報】

## 2. 路線バスの利用状況

### ①利用頻度:「月1回程度」以上が約6割

路線別では、西循環・南西循環は路線バスの利用頻度が低く、川岸循環は路線バスの利用頻度が低い。



### ②利用目的:全体では「通勤・通学」(39.2%)が高い

路線別では、南西循環・西循環で「通勤・通学」の割合が特に高く、美笹循環では「買物」、川岸循環では「娯楽・レジャー等」の割合が高くなっている。

表 路線バスの利用目的

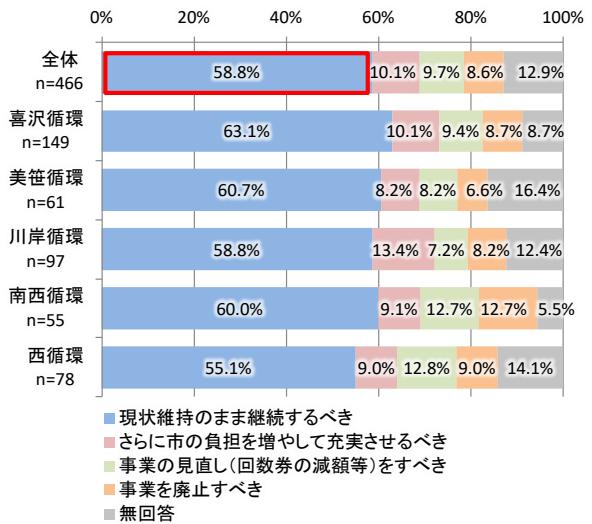
	路線バスの利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 (n=324)	39.2%	18.8%	28.1%	21.6%	5.9%	7.4%	4.3%	125.3%
喜沢循環 (n=107)	36.4%	13.1%	28.0%	22.4%	7.5%	4.7%	4.7%	116.8%
美笹循環 (n=44)	36.4%	29.5%	40.9%	13.6%	9.1%	9.1%	6.8%	145.5%
川岸循環 (n=57)	19.3%	17.5%	33.3%	40.4%	3.5%	12.3%	3.5%	129.8%
南西循環 (n=47)	63.8%	10.6%	6.4%	12.8%	2.1%	4.3%	2.1%	102.1%
西循環 (n=58)	51.7%	25.9%	22.4%	19.0%	5.2%	6.9%	5.2%	136.2%

## 3. 運転免許証自主返納促進事業について:

### 「現状維持のまま継続」(58.8%)が高い

路線別でも概ね同様の傾向となっている。

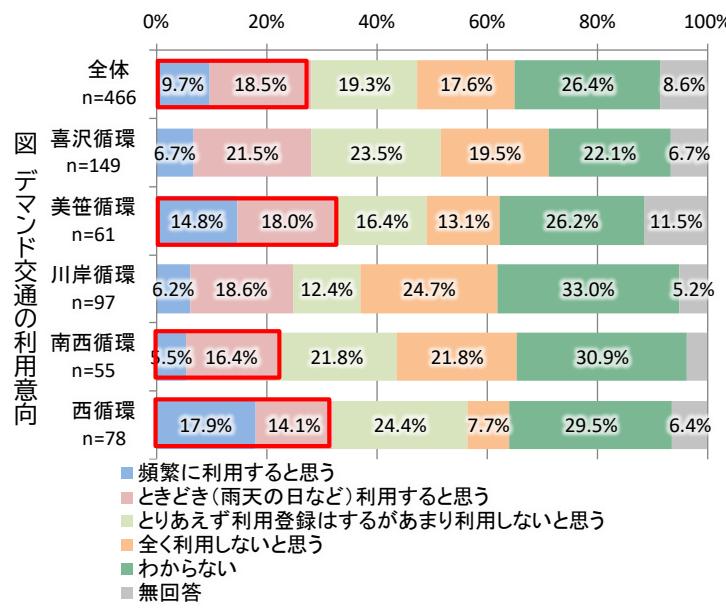
図 運転免許証自主返納促進事業への意向



## 4. デマンド交通の利用意向

### ①利用意向:「頻繁に利用する」「ときどき利用する」が約3割

路線別では、美笹循環・西循環は利用する意向が高く、南西循環は利用する意向が低い。



### ②利用目的:全体では「通勤・通学」「通院」が高い

路線別でも概ね同様の傾向であるが、美笹循環は「買物」も高く、南西循環では「娯楽・レジャー等」「公共施設での用事」が高い。

表 デマンド交通の利用目的

	想定されるデマンド交通の利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 (n=131)	37.4%	33.6%	29.8%	17.6%	9.2%	3.1%	2.3%	132.8%
喜沢循環 (n=42)	42.9%	35.7%	28.6%	16.7%	9.5%	0.0%	0.0%	133.3%
美笹循環 (n=20)	30.0%	40.0%	40.0%	30.0%	15.0%	0.0%	5.0%	160.0%
川岸循環 (n=24)	45.8%	29.2%	20.8%	8.3%	0.0%	12.5%	0.0%	116.7%
南西循環 (n=12)	25.0%	16.7%	8.3%	33.3%	25.0%	8.3%	0.0%	116.7%
西循環 (n=25)	40.0%	36.0%	36.0%	12.0%	8.0%	0.0%	0.0%	132.0%

### ③利用しない理由:全体では「バスより高いと利用しにくい」(47.1%)「利用者登録・アプリ予約が難しい」(38.4%)、「バス停や駅が近く移動に困っていない」(34.9%)が高い

路線別では、概ね同様の傾向であるが、川岸循環では「相乗りに抵抗がある」がやや高い。

表 デマンド交通を利用しない理由

	デマンド交通を利用しない理由							合計
	バス停や駅が近くにあり、移動にそれほど困っていないから	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	利用登録が面倒そう、電話やアプリでの予約が難しいから	バスより高い運賃(料金)となると利用しにくいと思うから	ワゴン車で知らない人と相乗りすることに抵抗があるから	その他	無回答	
全体 (n=172)	34.9%	16.9%	38.4%	47.1%	28.5%	12.8%	3.5%	182.0%
喜沢循環 (n=64)	42.2%	17.2%	32.8%	43.8%	25.0%	14.1%	1.6%	176.6%
美笹循環 (n=18)	22.2%	0.0%	50.0%	50.0%	33.3%	16.7%	5.6%	177.8%
川岸循環 (n=36)	36.1%	19.4%	41.7%	47.2%	41.7%	11.1%	5.6%	202.8%
南西循環 (n=24)	20.8%	12.5%	37.5%	58.3%	29.2%	16.7%	0.0%	175.0%
西循環 (n=25)	40.0%	28.0%	44.0%	48.0%	20.0%	4.0%	4.0%	188.0%

# 【町会アンケート調査:速報】

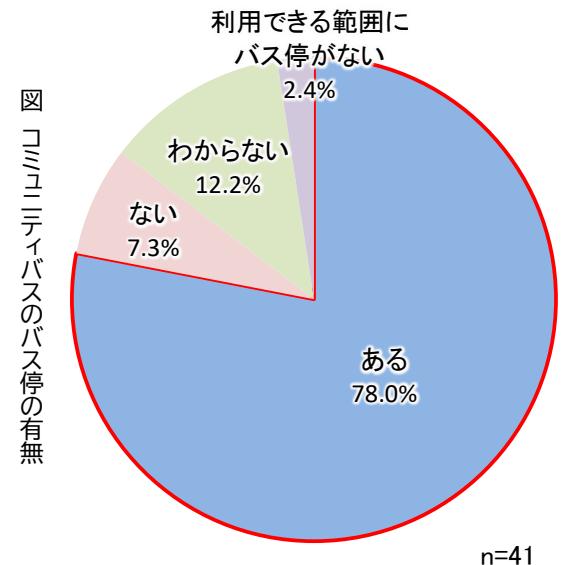
## ■調査概要

調査対象者	市内の全47町会の代表者	配布枚数	47枚
調査方法	直接配布、直接または郵送・FAX等により回収	回収数	41票
調査時期	令和6年5月17日(金)～ 令和6年6月17日(月)	回収率	87.2%

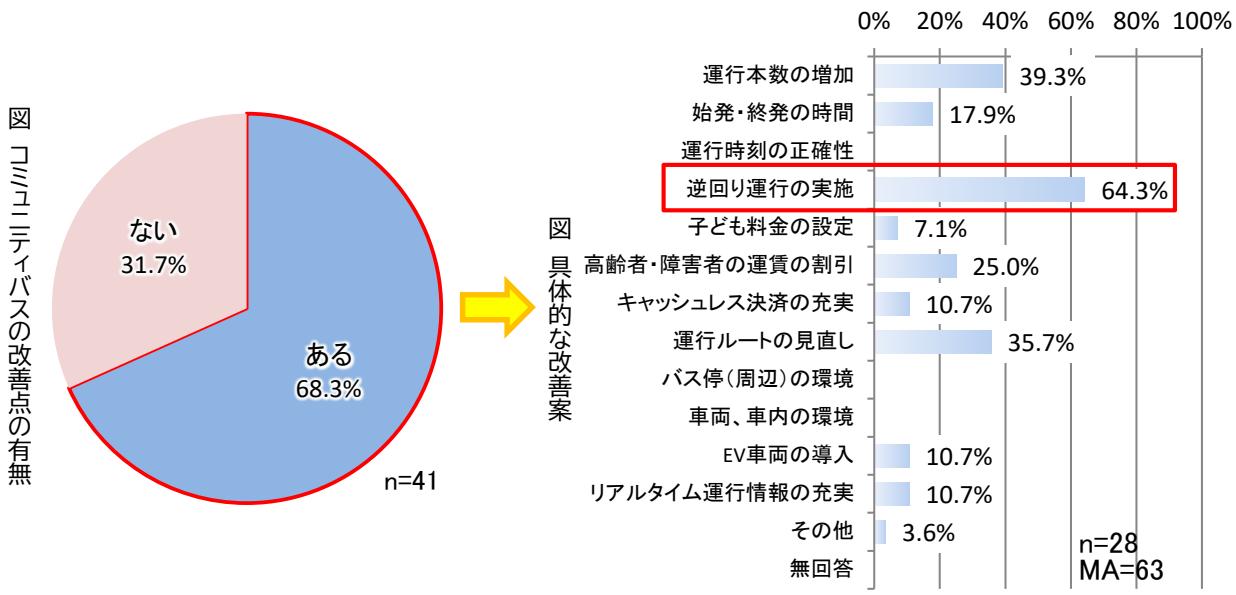
## ■結果概要

### 1. コミュニティバスの利用状況

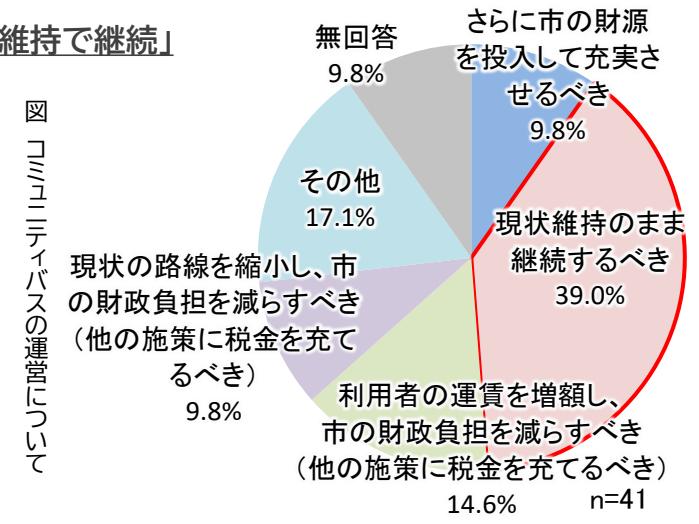
①町会内の住民がよく利用しているコミュニティバスのバス停の有無:「**ある**」が**78.0%**  
「利用できる範囲にバス停がない」と回答したのは1町会(2.4%)のみであり、約8割が「ある」と回答した。具体的な停留所名は、各町会に至近の停留所名が挙げられた。



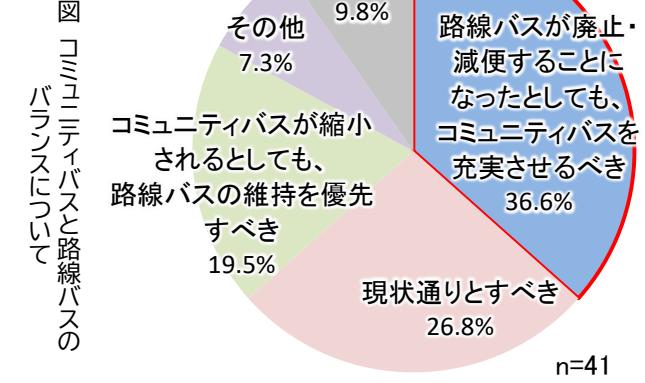
②改善点の有無・改善内容:改善点「**ある**」が**68.3%**、内容は「**逆回り運行**」が**64.3%**で高い  
28町会(68.3%)が「改善した方が良く思うことがある」と回答し、改善内容は「逆回り運行」(64.3%)のほか、「運行本数の増加」(39.3%)、運行ルートの見直し(35.7%)も高い。



③コミュニティバスの運営について:「**現状維持で継続**」(39.0%)が高い



④コミュニティバスと路線バスのバランス:「**コミュニティバスの充実を優先すべき**」(36.6%)「**現状通りとすべき**」(26.8%)が高い



### コミュニティバスについての自由意見

- ・バスに目的を持たせる(午前通院、日中は買い物等)
- ・地域貢献のために最優先でコミュニティバスを維持する
- ・小型の移動手段を活用して維持管理の費用を下げる
- ・コミュニティバスの運賃を上げる
- ・コミュニティバスの利用者が限定されている

等の意見があった。

### 2. 町会内の住民の施設利用状況

公共施設・・・「市役所」「コンパル」「文化会館」の回答が多かった。  
商業施設・・・「イオンモール」「サミット」の回答が多かった。  
医療機関・・・「戸田中央病院」「市民医療センター」「公平病院」の回答が多かった。

### 3. デマンド交通導入の意向

- 「必要と思う」(13町会)  
理由は「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」(10町会)が最多。
- 「必要ないと思う」(15町会)  
理由は「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」(9町会)が最多。

## 地域公共交通計画 構成(案)

項目番号	項目名	内容	
<b>計画の概要</b>			
1章	1.1	計画策定の背景及び目的	法律・制度上の目的や、戸田市における本計画の必要性について
	1.2	計画の位置付け	戸田市の都市計画画における、本計画の位置付けについて
	1.3 *	計画の対象	本計画の対象区域 ⇒戸田市全域
	1.4 *	計画の期間	本計画の対象期間 ⇒令和7（2025）年度～令和12（2030）年度
<b>公共交通を取り巻く現状と課題</b>			
2章	2.1	地域の特性	
	2.1.1	人口動態	人口・世帯数・将来人口推計
	2.1.2	人の動き（人流）	戸田市における通勤流動・通学流動
	2.1.3	人口分布と主要施設の立地状況	戸田市の主要施設（商業施設・医療施設・教育施設・公共施設・観光施設）の分布状況
	2.1.4	自動車保有状況	自動車保有台数
	2.1.5	高齢者の免許保有・事故件数	戸田市における高齢者（65歳以上）の免許返納状況・事故件数
	2.2	地域公共交通の現状	
	2.2.1	既存の地域公共交通網	戸田市における公共交通ネットワーク（路線網 鉄道・路線バス・コミュニティバス等）
	2.2.2	地域公共交通の利用状況	戸田市に係る公共交通の利用状況（利用者数、運行収支状況）
	2.3	上位・関連計画における公共交通の位置付け	総合振興計画、都市計画マスタープラン、都市交通マスタープラン等の上位計画や、公共交通に関連する分野別計画の整理
	2.4	市民及び関係者の意向	
	2.4.1	市民アンケート調査	市民アンケートの実施概要・実施結果
	2.4.2	利用者アンケート調査	利用者アンケートの実施概要・実施結果
	2.4.3	町会・自治会アンケート調査	町会・自治会アンケートの実施概要・実施結果
	2.5	公共交通を取り巻く現状・課題の整理	2.1～2.4を踏まえて、戸田市の公共交通に係る現状及び課題について整理
<b>計画の基本方針と基本目標</b>			
3章	3.1 *	計画の基本方針と計画目標	
	3.1.1	計画の基本理念・基本方針	本計画が目指す将来像や、公共交通施策における方向性を提示
	3.1.2	計画の基本目標	基本方針の達成に向けた目標の設定
	3.1.3	目指すべき将来像	将来的なネットワーク構想図
<b>目標達成に向けた施策</b>			
4章	4.1 *	施策・事業の実施内容	基本方針及び基本目標を達成するために実施すべき取組や施策の概要（施策内容・実施主体・スケジュール等）
<b>目標の評価指標と計画の進行管理</b>			
5章	5.1 *	目標の評価指標	計画策定後の推進に向けて、推進状況の管理体制や、達成度を測るための数値目標（KPI）を位置付ける。
	5.2	計画の推進	
	5.2.1	推進・管理体制	計画策定後の、各施策・事業の推進を行う体制について ⇒戸田市及び戸田市地域公共交通協議会が中心となり、計画の周知、進捗管理、関係者間の連携を図る
	5.2.2	進行管理	本計画策定後の、各施策・事業の進行管理について ⇒地域公共交通協議会にて毎年度、前年度取組みの進捗と、今年度取組みの検討を行い、必要に応じて施策・事業の見直しを行う
	5.2.3	多様な関係者との連携・協働	本計画の推進における連携・共同体制について ⇒計画の基本理念・基本方針の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携し、一体となって取り組む

(注)「\*」は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で定められている記載事項