

これまでのまとめについて

1. 市内の公共交通の現状について

(1) 鉄道について

①東武鉄道 (ふじみ野駅、鶴瀬駅、みずほ台駅)

②1日の平均乗降客数 (人)

	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年
ふじみ野駅	65,225	64,904	65,874	66,149
鶴瀬駅	43,125	43,850	48,844	48,918
みずほ台駅	41,229	41,056	41,018	40,961

※平成 27 年にららぽーと富士見開業

③鉄道駅までの移動手段

ア. 平成 27 年度『公共交通の実態に関するアンケート調査』結果

- ・『徒歩』・・・56.7%
- ・『自転車』・・・19.0%
- ・『バス』・・・6.7%
- ・『タクシー』・・・1.1%

イ. デマンド交通実証運行結果

(延べ利用件数 20,019 件、実利用人数 2,109 人)

- ・鉄道駅での乗降件数は、7,603 件 (全体の約 38%)。
実利用人数は、1,558 人 (全体の約 74%)。
- ・鉄道駅周辺地域の登録率及び利用率は低い。

(2) バスについて (別紙 1 参照)

①民間路線バス 4 社が運行

- ・東武バスウエスト(株) 6 路線 (ふじみ野駅・鶴瀬駅～ららぽーと富士見、
ららぽーと富士見・富士見高校・下南畑～
志木駅、ふじみ野駅西口～鶴瀬駅東口)
- ・国際興業(株) 2 路線 (ふじみ野駅・ららぽーと富士見～南与野駅)
- ・西武バス(株) 1 路線 (ららぽーと富士見～大宮駅西口)
- ・(株)ライフバス 2 路線 (ふじみ野駅・鶴瀬駅～富士見ニュータウン)

②市内循環バス（別紙2参照）

- ・前谷住宅線の一般利用者の減少が大きい。
- ・一般利用者は、全系統において減少傾向である。
- ・ふじみ野線は、高齢者特別乗車証利用者も減少傾向である。

《参考資料》

総合病院等の無料送迎バス

・上福岡総合病院	ふじみ野駅東口発	9本
・イムス富士見総合病院	ふじみ野駅東口発	21本
	鶴瀬駅東口発	56本
・恵愛病院	みずほ台駅西口発	41本
・さくら記念病院	みずほ台駅東口発	6本
・イムス三芳総合病院	鶴瀬駅西口発	54本

(3) タクシーについて

- ・市内3駅東西口に待機しており、市内全地域に配車が可能
- ・市内3駅東西口の構内使用許可を得ている事業者は、鶴瀬交通(株)、みずほ昭和(株)、東上ハイヤー(株)、ダイヤモンド交通(株)、三和富士交通(株)、(有)みのり交通、個人タクシー(4台)があります。

2. デマンド交通実証運行の結果について

(1) 地域公共交通会議においてご意見のあった項目について

①登録率が高い地域(貝塚、鶴馬(東)、上南畑、渡戸、水子)は、既存の公共交通では、不便性を感じている可能性があるとの意見。

⇒上記の地域は、鉄道駅から少し離れており、バスは運行しているが、バス停留所までの距離や目的地、運行本数について、不便性を感じている可能性があるとの推察されます。なお、登録率が高い地域は、地域に占める70歳以上の割合も高い地域となっており、デマンド交通実証運行の結果においても利用率が高いことから、デマンド交通は、高齢者の移動手段として有効であると推察されます。

②登録数が多く、利用者が少ない地域(下南畑、水谷東)について、デマンド交通を利用しにくい理由があるのではという意見。

⇒アンケート結果より、デマンド交通を利用しなかった理由として、市外に行けないことやデマンド交通を利用する機会がないとの意見が多くあり、これらの意見が反映されているものと推察されます。

③他の交通手段への影響についてはとの意見。

⇒バス事業者及びタクシー事業者へのヒアリング結果

ア. (株)ライフバス、国際興業(株)、西武バス(株)は、影響がなかったとの回答。

イ. 東武バスウエスト(株)は、志木駅からららぽーと富士見を経由してふじみ野駅に行くバス路線に関して、若干の影響が出たと捉えている。

(地域公共交通会議にて)。

ウ. タクシー事業者は、地域により若干の増加は見られたが、普段からタクシーを利用している方がデマンド交通に移行した人が多くいたのが実態であるとの回答。

④デマンド交通を通院に利用する人が多すぎるのではとの意見。

⑤デマンド交通の利用者のうち、一部の方の利用回数が多すぎるとの意見。

⑥公平で地域により不利益がでないような交通ネットワークの構築をして欲しいとの意見。

⑦市内循環バスの一般利用者が減少している要因はとの意見。

⇒市内循環バスは、平成27年に運行時刻を改正して以降、運行路線を含め、変更していないことから、平成27年から一般利用者が減少している主な要因は、民間路線バスへ移行したことが推察されます。

(2) 市民の移動の実態について

- ①70歳以上の高齢者の利用が多く、利用の傾向としては平日の午前中、鉄道駅・病院の利用が多くあるのが実態であった。
- ②鉄道駅周辺地域の利用は少なく、鉄道駅から少し離れた地域の方が鉄道駅までの利用が多くあり、既存のバス路線がある地域においても同様の実態があった。
- ③地域により、利用件数や利用者の差はあるが、市内全域において、デマンド交通の登録や利用があったことから、既存のバス交通では、対応ができない方が市内全域にいるのが実態であった。

(3) デマンド交通実証運行の考察について

- ①デマンド交通は、既存のバス交通を利用できない方の通院や鉄道駅までの交通手段として需要が高いと思われる。
- ②利用が多くあった総合病院については、駅から無料の送迎バスが出ているが、駅周辺の方も直接病院まで利用しており、自宅から乗車できることのニーズが高く、また、利用料金よりも利便性を重視する傾向があると思われる。
- ③乗車場所を「自宅」としている件数と、降車場所を「自宅」としている件数を比較すると、降車場所として「自宅」を利用している件数が少ないことから、帰宅時には、デマンド交通以外の他の交通手段を利用している方が多く、他の交通手段の利用が可能であると思われる。
- ④アンケートにおいて、『利用したい時間帯に運行していなかった』という意見については、鉄道を利用して外出し、帰宅時間が運行時間外であったと思われる。

以上のことにより、ドア to ドアのデマンド交通は、利便性が高い交通手段であり、利用も多いことから、公共交通として有効であると考えます。

3. 想定される交通手段について

(1) 市内循環バス

- ・現状の2台では、運行本数の増加はできない。
- ・市内循環バスは、民間路線バスが運行していない地域も運行している。
- ・市内循環バスの1便あたりの平均乗車人数が11.9人(H29実績)となっていることから、デマンドタクシーや小型ワゴンの輸送量では市内循環バスの代替運行はできない。
- ・運賃収入が減少し、運行補助金が年々増加している。

⇒現在の利用状況から継続運行が必要である。

(2) デマンドタクシー

- ・全地域の方に平等に利用が可能である。
- ・高齢者や子育て世代の移動手段として有効であった。
- ・利用者の増加に伴い、補助金額が増加する。

⇒市全域の方に平等に公共交通を提供できる。

(3) 小型ワゴン

- ・現在、市内循環バスが運行していない地域への運行が期待される。
- ・関沢2・3丁目地域や鶴馬2・3丁目地域などは、狭い道路があるため運行が難しい。
- ・デマンド交通の利用者を全て網羅できない。

⇒一部地域においては、有効であるが、運行できない地域があるため、運行にあたっては、平等性に欠ける。