

地域公共交通の在り方について

埼玉大学 久保田尚

令和6年1月24日
令和5年度第1回
日高市地域公共交通協議会

公共交通

表-8.1 公共輸送機関の種類分け

輸送能力	走行空間（自動車の共有の度合）		
	完全専用空間走行	一部専用空間走行	専用空間なし
大量(1万人/時以上)	都市鉄道(含む地下鉄)		
中量(1千~1万人/時)	新交通システム(中量輸送) モノレール LRT	LRT 路面電車 バス(バスレーン等利用)	バス
小量(個人) 1千人/時以下	新交通システム (個人輸送型)		ダイヤモンドバス タクシー ライドシェア?

注) 輸送能力についてはおおまかな区分であり、3万人を輸送するバス専用路線など、例外も存在する。

公共交通とは

公共交通：公共のための交通

⇔自動車などの私的交通

≠

Public Transportation：公共のための**公共による**交通

世界のほとんどの国では、主に税金で賄うのが前提

わが国のバスの歴史

• ~昭和40年代

- 多数の乗客 → 交通事業者は超優良企業
- 世界に稀な「自立」企業

写真で見るバスの歴史 IV

バス黄金時代へ（戦後の復興期）

戦後の輸送需要拡大を迎えて、バス業界は国産ディーゼルバスの普及とその大型化が進んで行きました。昭和26年には、大阪市で日本初のワンマンカーが登場しました。都市の拡大に伴い、運行時間が延長されるのとは裏腹に、女性車掌の就労時間に制約が生じ、ワンマンカーの普及に拍車をかけました。昭和27年には、車掌不足を補うために、横浜でもワンマンカーが登場しています。昭和30年代に入るとますますバス事業は拡大し、地方都市の駅でも、必ずバスがあるという黄金時代を迎えることとなります。



『バス事業百年史』（公益社団法人日本バス協会刊より引用）

• 昭和50年代～

- 自動車の普及によりバス乗客激減
- 「規制」に守られた経営
 - 例：エリア独占 → 赤字路線を黒字路線でカバー

わが国のバスの歴史

- 平成12年頃～

- 「**規制緩和**」 → 参入・撤退自由化
→ 赤字路線からの撤退

⇒ **コミュニティバス**の登場

- 自治体が運営し、税金で赤字補填

: 結果的に行政関与

- もともと『黒字』が期待されていない

- 「黒字になるなら民間に任せるべき」

- 「市民の足の確保は行政の責任」

- 間違いなく正論

- だが、単純明快な「損益分岐点」が存在しないため、「たが」が外れると、果てしない行政負担に陥る可能性も

「市民の足の確保」と行政負担軽減のバランスをいかに図るか

- 定量的目標設定

 - 例：乗客数、行政負担額、行政負担割合、・・・

 - ※事前の市民との合意が必要

- 目標を達成できない場合の措置についても事前に合意

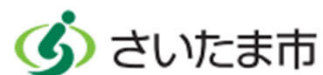
 - 例：廃止／地元住民の負担があれば継続、・・・

- 社会実験の有効性

 - いったん「本格導入」した路線の廃止には抵抗感が強い。事前に、期間と目標を明確に設定したうえでの社会実験が有効

コミュニティバス等 導入ガイドライン

概要版



都市局 都市計画部 交通政策課

〒330-9588 さいたま市浦和区常盤 6-4-4
TEL 048-829-1054 FAX 048-829-1979
<http://www.city.saitama.jp/index.html>

この印刷物は2,000部作成し、1部あたりの単価は250円です。

平成29年11月

コミュニティバス等導入 ガイドラインの概要

1 コミュニティバス等の基本方針

(1) コミュニティバス等のコンセプト

さいたま市には、南北方向に運行する鉄道路線を結ぶ形で、主に東西方向に多くの路線バスが運行されており、市民の生活の足として重要な役割を担っています。本市では、路線バスとコミュニティバス等の相互が持続可能な交通体系を構築するため、コミュニティバス等を「路線バスが不十分な地域へ導入する補完交通」に位置づけました。

- 鉄道や路線バスを補完し、地域内の公共交通ネットワークを形成
- 交通空白地区・交通不便地区等の解消
- 高齢者や子育て層など、誰もが利用しやすい交通サービス
- 駅、病院、商店街（スーパー、商業施設等含む）、金融機関、区役所などの生活関連施設へのアクセス
- 利用者と市が費用分担する持続可能な地域交通サービス

【公共交通ネットワーク全体の中のコミュニティバス等の役割】



※本ガイドラインにおける公共交通とは「定められた停留所・ダイヤで、不特定多数の人が乗り合わせ、日常移動に用いる交通手段」と定義し、特定の個別輸送とは区分します。

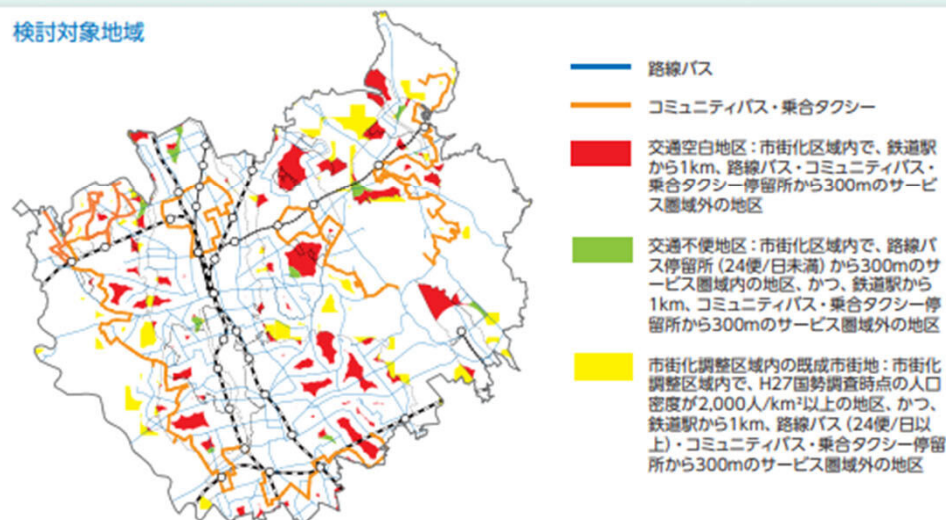


コミュニティバス



乗合タクシー

検討対象地域



- 路線バス
- コミュニティバス・乗合タクシー
- 交通空白地区：市街化区域内で、鉄道駅から1km、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区
- 交通不便地区：市街化区域内で、路線バス停留所（24便/日未満）から300mのサービス圏域内の地区、かつ、鉄道駅から1km、コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区
- 市街化調整区域内の既成市街地：市街化調整区域内で、H27国勢調査時点の人口密度が2,000人/km²以上の地区、かつ、鉄道駅から1km、路線バス（24便/日以上）・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区

(2) コミュニティバス等のサービス方針

コミュニティバス等のサービス方針は、下記のとおり定めました。この方針は、サービス水準の目安であり、地域にとって使いやすく、コンセプトに適した内容であれば、柔軟に設定することができます。

- 運賃体系
 - ・ コミュニティバスは、路線バスと同様の対距離運賃を基本とします。
 - ・ 乗合タクシーは、定額制を基本とします（運行計画により設定）。
【障害者、子供（小学生）については、大人運賃の半額（10円未満切り上げ）。】
- 運行頻度
 - ・ 運行間隔は1時間に1本程度を基本とします。
【毎時間同じ時刻（毎時同分）に発着する「ラウンドダイヤ」が覚えやすく便利です。】
- 時間帯
 - ・ 7時台～18時台までの運行を基本とします。
- 運行日
 - ・ 平日運行を基本とします。
【休日については、沿線の主要施設等へのニーズを調査して、需要が見込める場合に検討します。】
- 運行システム
 - ・ コミュニティバス、または乗合タクシーなどとしてします。
【地域ニーズや道路状況、車両定員数などを考慮して、運行計画により設定します。】

(3) 検討主体と役割分担

地域公共交通の充実には、市民（地域の方々）、市、事業者が協働で取り組むことが重要です。地域のことを最も知っている市民が中心となって、問題を共有し、コミュニティバス等を市民自らが「守り」、「育てる」ことが不可欠です。市民が主体的に取り組めるように、市や事業者が積極的に支援します。

市民	地域公共交通について問題意識を持ち、主体的に検討		
・ 地域組織の立ち上げ(5人以上)	・ 地域のニーズ把握、要望とりまとめ	・ 地域情報、道路状況の把握	
・ 運行計画案の作成	・ アンケート調査への協力	・ 沿線住民への説明、合意形成	
・ 運行内容の周知	・ 積極的な利用	・ 利用促進の取組・継続	

地域の方々の役割 地域の方々、自らが「守り」、「育てる」ことが不可欠です



3者の協働による 持続可能な地域交通の実現

市	検討の技術的・財政的支援	事業者	運行・助言
・ 地域組織立ち上げのアドバイス	・ アンケート調査の実施	・ 運行計画に対するアドバイス	・ 事業許可申請
・ 道路状況の調査	・ 関係機関との調整	・ 実証運行	・ 本格運行
・ 需要推計、収支試算	・ 法定協議会の開催	・ 利用者増、経費削減の努力	
・ 運行事業者の選定			

2 コミュニティバス等の新規導入に向けた検討の流れとポイント

新規導入に向けた基本的な検討の流れとポイントは、以下のとおりです。

主な検討の流れとポイント

事前準備
ステップ1

- (1) 地域によるニーズ把握、市への相談**
 - ・どの地域の方が、どこに行きたいのか等、市民ニーズの把握。
 - ・導入検討地域が、コミュニティバス等のコンセプトに合致していること。
- (2) 地域組織の設立**
 - ・地域組織は検討路線の利用者を含め5人以上（代表者1名を選任）。

運行計画の作成
ステップ2

- (1) 運行ルート案の検討、市への申請**
 - ・希望する行先にルート設定がされているか確認。
 - ・自治会の同意を得たうえで市に申請。
 - ・コミュニティバス等が運行できる道路要件の確認。
- (2) 運行計画案の作成**
 - ・コミュニティバス等のサービス方針の確認。
- (3) 需要調査（アンケート調査等）の実施・分析・事業採算性の検討**
 - ・実証運行への要件である、「収支率（試算）30%以上」を満たしているか確認。
- (4) 「運行計画書」の作成**
 - ・運行にあたって関係機関協議、停留所設置に関し沿線住民の理解。
- (5) 法定協議会における協議**
 - ・法定協議会において実証運行実施の可否についての判断。

実証運行
ステップ3

- (1) 実証運行の準備**
 - ・実証運行実施のための道路運送法の事業許可の取得。
- (2) 実証運行の実施**
- (3) 実証運行中の調査・分析**
- (4) 法定協議会における協議**
 - ・本格運行への要件である「**収支率40%以上**（実証運行前半6か月）」を満たしているかの確認。
 - ・法定協議会において本格運行実施の可否についての判断。
 - ・実証運行期間は延長を含めて最大3年以内。
- (5) 本格運行の準備**
 - ・本格運行実施のための道路運送法の事業許可の取得（必要に応じて）。

本格運行
ステップ4

- (1) 本格運行の実施**
- (2) 運行継続に向けたサポート（調査・分析）**
 - ・運行継続のため利用促進等の継続的な取組実施。
- (3) 法定協議会における協議**
 - ・運行継続：2年間のうち、いずれか1年の収支率が40%以上。
 - ・運行廃止：2年間連続して、収支率が40%未満。
- (4) 本格運行後の利用促進**

※新規導入：平成23年のガイドライン策定以前から運行しているコミュニティバス6路線（西区、見沼区、南区、桜区、北区、岩槻区）以外で新たにコミュニティバス等の導入を検討するものです。

※本格運行後、運行内容を改善する場合の検討は「3ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善に関する検討の流れとポイント」を参考にいたします。詳細は「コミュニティバス等導入ガイドライン本編」をご覧ください。

3 ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善に関する検討の流れとポイント

運行改善に向けた基本的な検討の流れとポイントは、以下のとおりです。

主な検討の流れとポイント

事前準備
ステップ1

- (1) 運行・収支状況の把握・評価**
 - ・改善運行検討の要件（収支率、または利用者数が前年度より低い）を確認。
- (2) 地域（市）によるニーズ把握、市（地域）への相談**
 - ・どの地域の方が、どこに行きたいのか等、市民ニーズの把握。
 - ・改善検討地域が、コミュニティバス等のコンセプトに合致していること。
- (3) 地域組織の設立**
 - ・地域組織は検討路線の利用者を含め5人以上（代表者1名を選任）。

改善計画の作成
ステップ2

- (1) 改善案の検討、市への申請**
 - ・変更後、希望する行先にルート設定がされているか確認。
 - ・自治会の同意を得たうえで市に申請。
 - ・コミュニティバス等が運行できる道路要件の確認。
- (2) 改善計画案の作成**
 - ・コミュニティバス等のサービス方針の確認。
- (3) 需要調査（アンケート調査等）の実施・分析・事業採算性の検討**
 - ・実証運行への要件である、「収支率（試算）が前年度以上」を満たしているか確認。
- (4) 「改善計画書」の作成**
 - ・運行にあたって関係機関協議、停留所設置に関し沿線住民の理解。
- (5) 法定協議会における協議**
 - ・法定協議会において実証運行実施の可否についての判断。

実証運行
ステップ3

- (1) 実証運行の準備**
 - ・実証運行実施のための道路運送法の事業許可の取得。
- (2) 実証運行の実施**
- (3) 実証運行中の調査・分析**
- (4) 法定協議会における協議**
 - ・本格運行への要件である「**収支率が前年度以上**（実証運行前半6か月）」を満たしているかの確認。
 - ・法定協議会において本格運行実施の可否についての判断。
- (5) 本格運行の準備**
 - ・本格運行実施のための道路運送法の事業許可の取得（必要に応じて）。

本格運行
ステップ4

- (1) 本格運行の実施**
- (2) 運行継続に向けたサポート（調査・分析）**
 - ・運行継続のため利用促進等の継続的な取組実施。
- (3) 法定協議会における協議**
 - ・運行継続：収支率が前年度以上。
 - ・改善検討：収支率が前年度以下。
- (4) 本格運行後の利用促進**

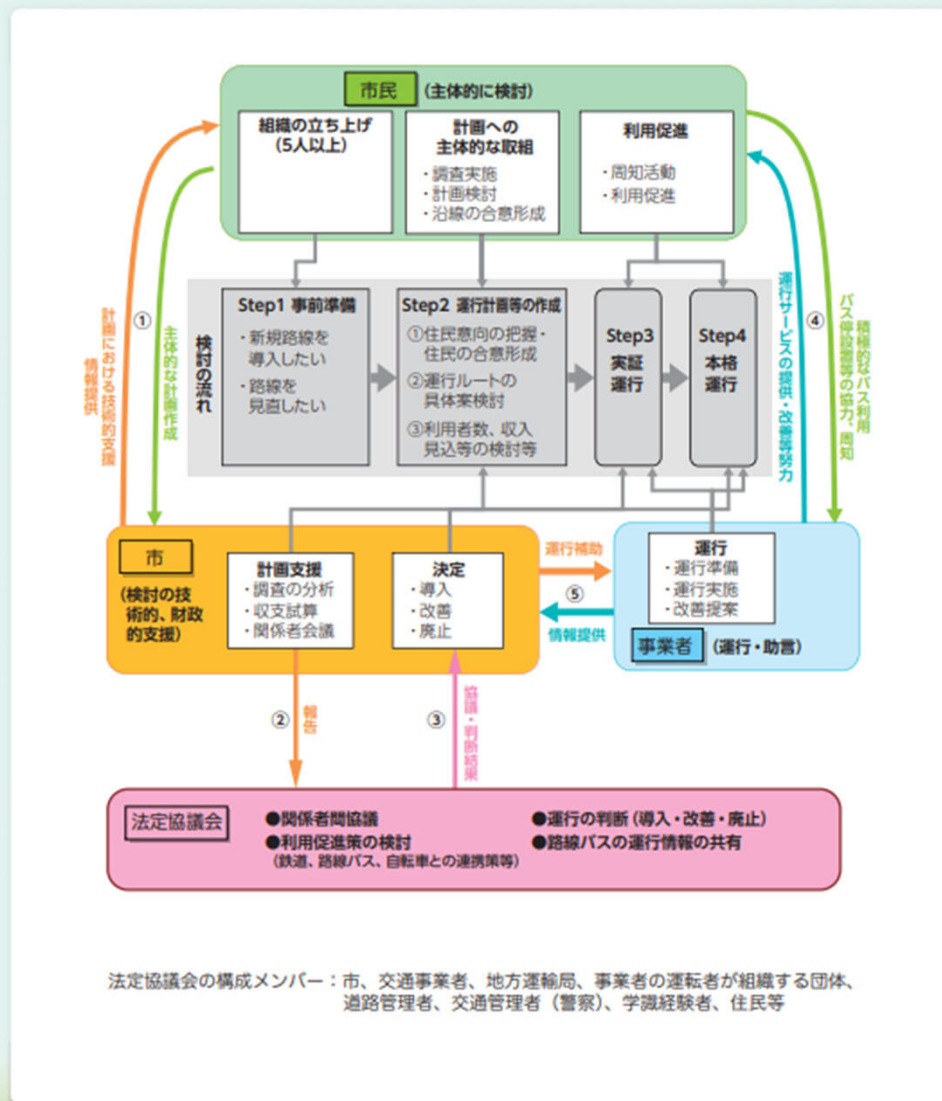
※運行改善：平成23年のガイドライン策定以前から運行しているコミュニティバス6路線（西区、見沼区、南区、桜区、北区、岩槻区）において運行改善を検討するものです。

※収支率40%以上を目指し、運行改善等による利用促進を継続します。

4 コミュニティバス等の検討体制

(1) ガイドラインに基づく検討体制

ガイドラインに基づき、市民（地域の方々）、市、事業者の三者による協働のもと、コミュニティバス等の検討主体や役割分担などの検討体制を定めます。また、交通事業者、交通管理者（警察）、道路管理者等関係者間の協議・調整、運行の判断等は「法定協議会」にて行います。



5 継続的な運行に向けた取組

(1) 地域の取組事例

□ 利用者増への取組

- ・岩槻区和土地区乗合タクシー
実証運行を開始後、継続的に地元が中心となる推進会議を開催し、運行経路の変更、各種イベント等を開催し、乗車機会の創出の取組を実施。
- ・西区指扇地区乗合タクシー
地域の温泉施設と協力し、乗合タクシー10回乗車にて、温泉施設の平日入館券をプレゼントする取組を実施。駅、スーパー等へ乗合タクシー PRチラシを掲示。

□ 車両ラッピング等の工夫

- ・地域組織が中心となって、親しみやすい車両の愛称やラッピングデザインを検討する等、地域の方々へ乗合タクシーに愛着を持ち「守り」、「育てる」ための工夫を実施しています。

見沼区大砂土東地区
乗合タクシー



愛称
みめま号

見沼区片柳西地区
乗合タクシー



愛称
かわせみ号

- ・地域の環境資産である見沼田んぼを通ることから「みめま号」としました。
- ・また、車体には区の花である「クマガイソウ」をラッピングしました。

- ・区の鳥であるかわせみを「かわせみ号」としました。
- ・また、車体には「かわせみ」をモチーフにしたデザインをラッピングしました。

(2) 本格運行後の収入増への方策

利用者からの運賃収入のほか、広告収入や協賛金などによる収入増に取り組むことによって、更なる運行継続の実現、収支率向上を図ることができます。

【取組例】： 車内や、地域組織が作成する運行案内への広告掲載
地元企業や病院等からの協賛金、商店等と連携した利用者優遇制度
地元の負担金（自治会等）、地域サポーター制度（年間登録による割引等）

6 コミュニティバス等導入ガイドラインの見直しについて

「コミュニティバス等導入ガイドライン」は、地域の実情にあった公共交通として、市民（地域の方々）、市、事業者が協働して、コミュニティバス等の導入や改善を検討する手引書として、平成23年3月に策定し、平成29年11月に改定をしました。
今後についても、社会情勢などの変化に応じて、見直しを図ってまいります。

わが国のバスの歴史

- **コミュニティバスの存続危機**

- 需要減により、定時定路線型のコミュニティバスの存在も危機に面している自治体が少なくない

- **デマンド型交通の登場**

- 形態は様々あるが、デマンド(需要)があるときに限って運行する交通

わが国のバスの歴史

• バス交通の存続危機

- 運転手不足
- 2024年問題

• 「自動運転になればすべて解決」か？

- 交通量(歩行者、自転車、路上駐車、車...)の多い市街地で、安全かつダイヤどおりに完全自動運転のバスが走行できるのは相当先の話
- 「自動運転神話」がバス運転手不足を助長？



和光市自動運転バス
実験2023

植栽帯を削ってバス
専用レーンを設置
⇒レベル2

2024年問題とは

2024年4月から適用される改善基準告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(厚生労働大臣告示)

バスの「改善基準告示」見直しのポイント

長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1年の拘束時間	<u>3,380</u> 時間	原則： <u>3,300</u> 時間
4週平均 1週 1か月の拘束時間	【4週平均1週間】 原則： <u>65</u> 時間 (月換算：281 時間) 最大： <u>71.5</u> 時間 (月換算：309 時間)	【1か月の拘束時間】 原則： <u>281</u> 時間 最大： <u>294</u> 時間 ※281 時間を超える月が4か月を超えて連続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。
1日の休息期間	<u>継続 8</u> 時間	継続 11 時間を基本とし、 9 時間下限

- 拘束時間…使用者に拘束されている時間のこと。（「労働時間」＋「休憩時間」）
（会社へ入社（始業）し、仕事を終えて会社から退社（終業）するまでの時間）
- 休息期間…使用者の拘束を受けない期間のこと。（業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間）

厚生労働省ホームページ バス運転者の改善基準告示

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/bus/notice>

岩槻区河合地区乗合タクシーの新規導入について

資料 1

バス 2

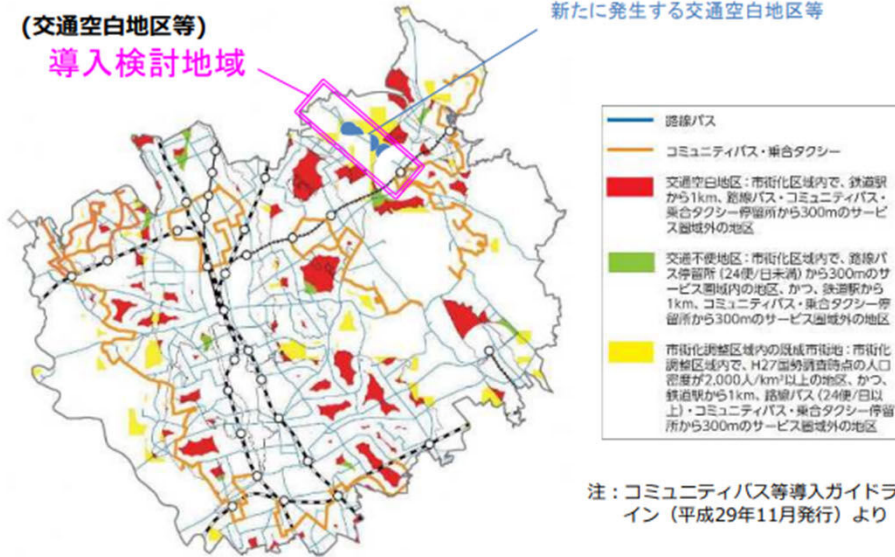
1. 導入検討地域について

- 河合地区には、現在路線バスが運行しているが、R6年3月31日の運行をもって、廃止される予定である。
- 路線バスの廃止に伴い、河合地区等に交通空白地区等が**新たに**発生するため、これらを解消する乗合タクシーを導入するもの。

(交通空白地区等)

導入検討地域

新たに発生する交通空白地区等



注：コミュニティバス等導入ガイドライン（平成29年11月発行）より

2. 地域組織について

- 乗合タクシーの導入に向けた地域組織が令和5年11月に設立した。
- 沿線自治会の会長等で構成されており、地域住民と連携し、検討を進めるために必要な要件を満たしている。

ステップ1 事前準備

- (1) 地域によるニーズ把握、市への相談
- (2) 地域組織の設立

申請年月	令和5年11月
構成員	沿線の自治会
構成員数	9名で構成
沿線の自治会	馬込自治会・平林寺自治会・箕輪自治会

3. 廃止路線の概要 (国際興業バス 蓮11・蓮12)

■ 運行概要

運行区間	岩槻駅西口 ⇄ 馬込 ⇄ 蓮田駅 ⇄ 蓮田よつば病院
運行日時	月曜日から金曜日までの平日、土曜日、日曜日 下り（岩槻駅西口発→蓮田駅方面行） 平日：6時台～9時台、16時台～21時台 土曜日、日曜日：7時台～10時台、16時台～21時台
運行便数	下り（岩槻駅西口発→蓮田駅方面行） 平日：9便/日、土曜日・日曜日：各10便/日
運賃	刈子口区間運賃制（後払い） 初乗り：200円 岩槻駅西口～蓮田駅：300円 岩槻駅西口～蓮田よつば病院：330円
運行事業者	国際興業株式会社

■ 運行ルート



※電子地形図(国土地理院)を加工して作成

さいたま市地域公共交通協議会令和5年度第2回(11月24日)資料
資料1_岩槻区河合地区乗合タクシーの新規導入について

川越市



- 鉄道
- 民間バス
- タクシー
- 川越シャトル(コミュニティバス)
- かわまる(デマンドサービス)

(参考) 川越シャトルとデマンド型交通かわまるの成り立ち

	年月日	できごと
川越シャトル	平成8年3月	東コース・南コースで運行開始
	8年10月	西コース・北コースを追加
	10年	西コース・南コースの見直し（路線拡大）
	11年9月	東コース・北コースの見直し（路線拡大）
	18年12月	路線の見直し（基本ルートとサブルートに再編、廃止含む） 料金体系の見直し（70歳～79歳まで定額100円の導入）
	20年5月	路線の見直し（高階市民センターへ乗り入れ）
	25年10月	路線の見直し（19系統から13系統に再編、廃止含む）
	30年4月	路線の見直し（新河岸駅東口に乗り入れ、路線の新設・統廃合など13系統を維持） 料金体系の見直し（特別乗車証無料対象を80歳以上から90歳以上に変更）
かわまる	平成31年2月	デマンド型交通を導入（地区3）
	令和2年2月	運行区域を拡大（地区2）
	2年12月	運行区域を拡大（地区1）

第5回川越市交通政策審議会(令和4年2月4日)資料

【資料3】市内循環バス「川越シャトル」とデマンド型交通「かわまる」の改善について

https://www.city.kawagoe.saitama.jp/shisei/seisakushisaku/fuzokukikan/kaiginokekka/toshi_seikatsukiban/kotsuseisakushingi/kotsu1202111181.files/4126shiryoku3.pdf

川越シャトル

(現在の目的)

- ① 路線バスを補完する公共交通機関として交通空白地域の解消を目指す。
- ② 住宅地や鉄道駅と主要公共施設を連絡する交通手段としての役割を果たす。
- ③ 高齢者、障害のある方に配慮した交通手段を確保する。



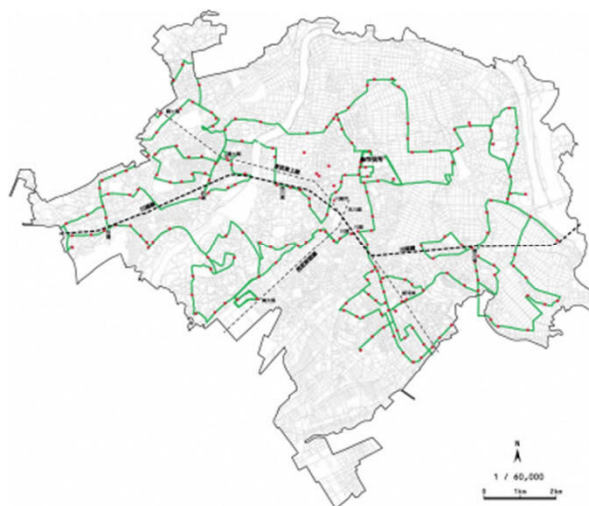
(市内循環バス川越シャトル)

● 路線の変遷

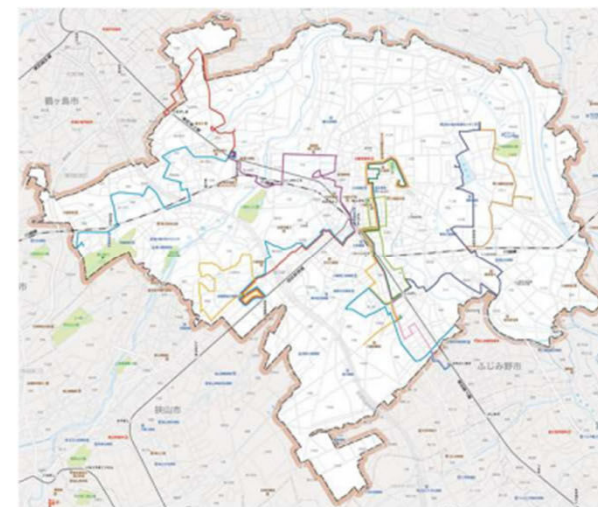
H8.10 運行開始当初



H18.12 路線変更(廃止含む)



現在



第5回川越市交通政策審議会(令和4年2月4日)資料

【資料4】市内循環バス「川越シャトル」、デマンド型交通「かわまる」の改善

https://www.city.kawagoe.saitama.jp/shisei/seisakushisaku/fuzokukikan/kaiginokekka/toshi_seikatsukiban/kotsuseisakushingi/kotsu1202111181.files/4126shiryoku4.pdf

1 デマンド型交通かわまるの導入と新たな課題

【現状】

デマンド型交通かわまるは、鉄道やバスといった公共交通サービスが提供されていない市内の交通空白地域における市民の移動支援を目的として開始しました。

平成31年2月より地区3（主に市西部）、令和2年2月より地区2（主に市南部）、令和2年12月より地区1（主に市東部）の運行を開始しました。現在、市内全域（市中心部を除く。以下同じ）で運行しており、交通空白地域における移動手段を確保したところです。

運行方式は不定時・不定路による区域運行とし、商業施設等（スーパーマーケットや郵便局）・医療施設・公共施設（市民センター等）・交通結節点（鉄道駅等）・交通空白地域内に乗降場を設置し、市民である利用者の予約に応じて、毎日運行しています。

市内全域における運行開始から1年が経過したところですが、1日当たりの利用者数（令和2年度）が地区1は5.0人、地区2は11.4人、地区3は10.0人であり、区域によって利用状況に違いがあります。



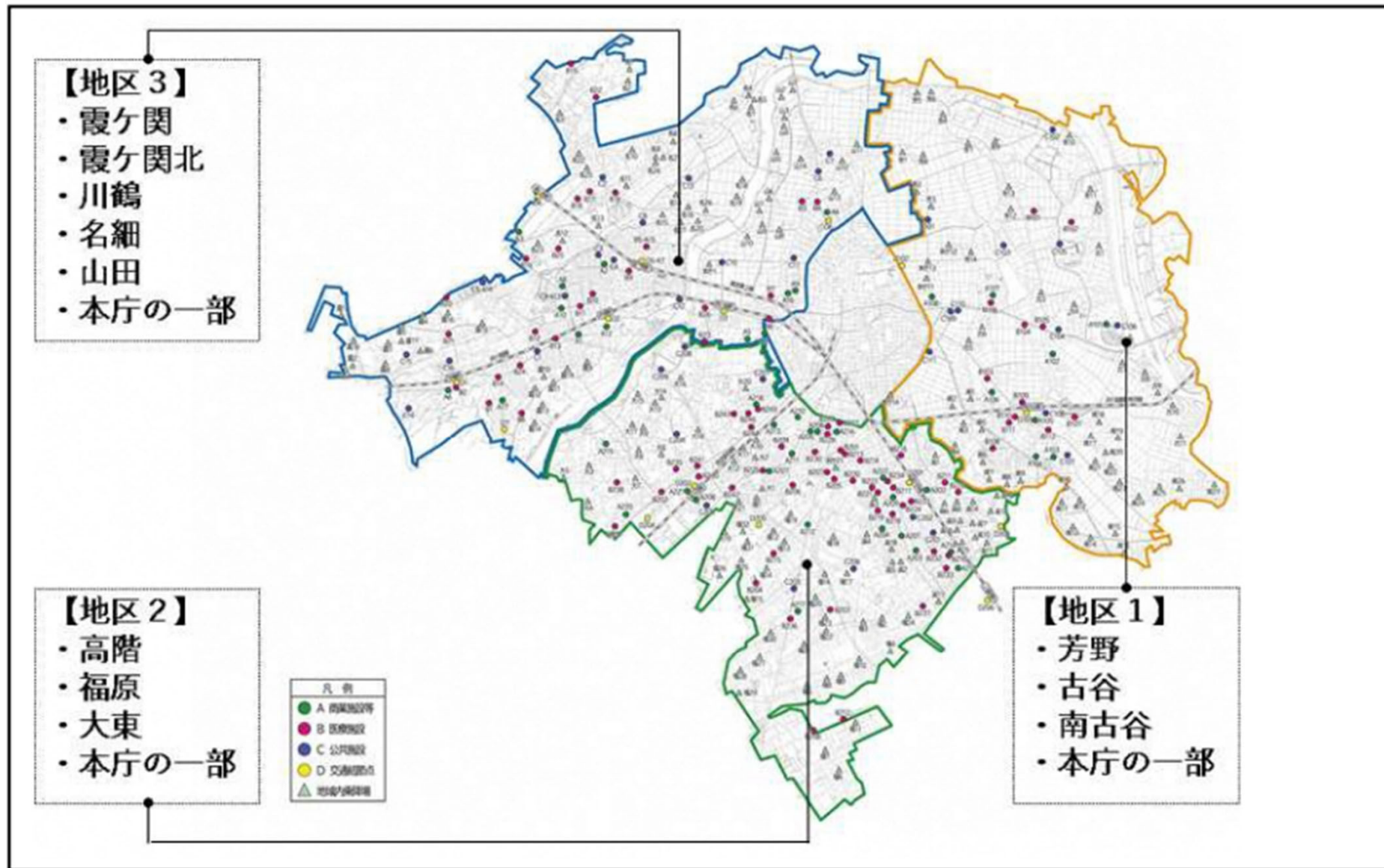
（デマンド型交通かわまる）

第5回川越市交通政策審議会(令和4年2月4日)資料

川越市都市・地域総合交通戦略【追補版】(案)

https://www.city.kawagoe.saitama.jp/shisei/seisakushisaku/fuzokukikan/kaiginokekka/toshi_seikatsukiban/kotsuseisakushingi/kotsu1202111181.files/41tsuiho.pdf

○デマンド型交通かわまるの運行区域と乗降場（令和2年12月～）

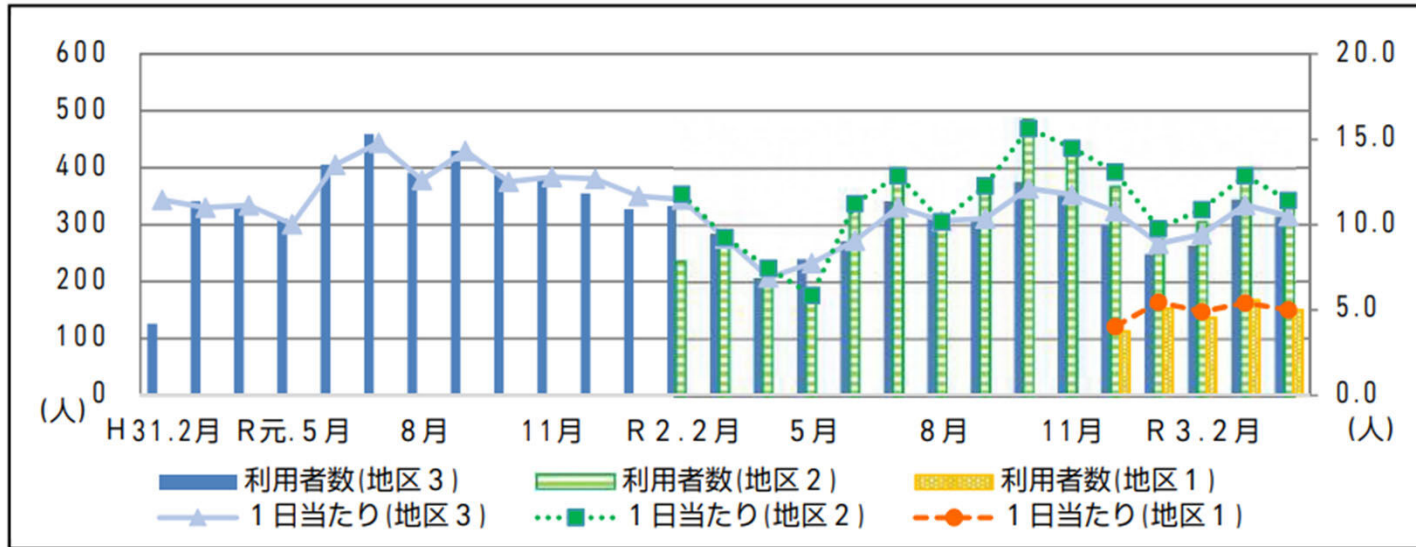


第5回川越市交通政策審議会(令和4年2月4日)資料

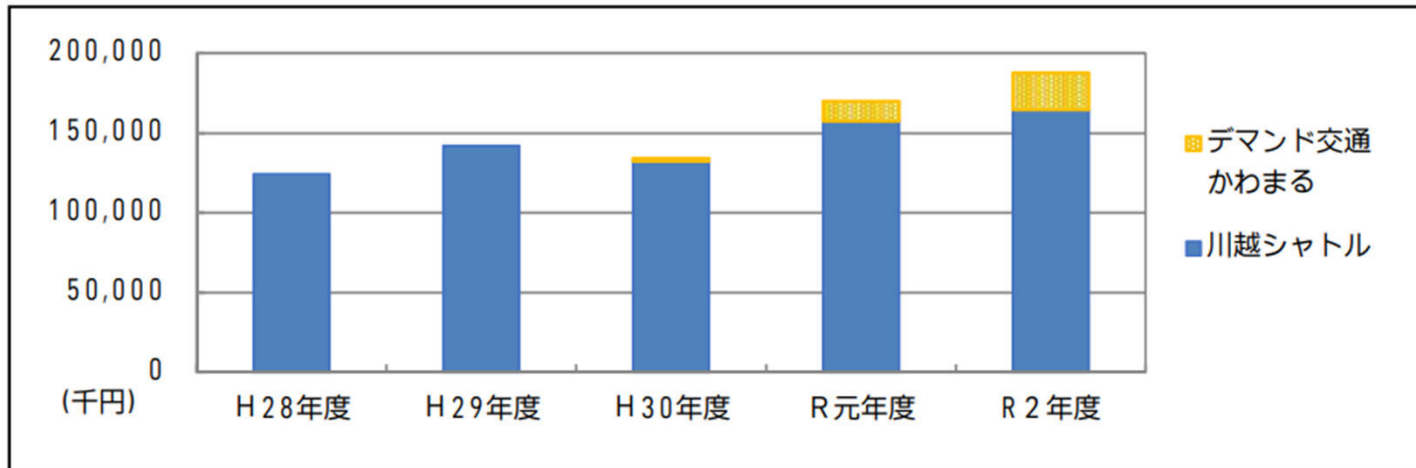
川越市都市・地域総合交通戦略【追補版】(案)

https://www.city.kawagoe.saitama.jp/shisei/seisakushisaku/fuzokukikan/kaiginokekka/toshi_seikatsukiban/kotsuseisakushingi/kotsu120211181.files/41tsuiho.pdf

○デマンド型交通かわまるの利用者数の推移



○川越シャトルとデマンド型交通かわまるに係る補助金額（直近5年間）



現在も、さらなる改善について議論及び取り組みが継続中

第5回川越市交通政策審議会(令和4年2月4日)資料

川越市都市・地域総合交通戦略【追補版】(案)

https://www.city.kawagoe.saitama.jp/shisei/seisakushisaku/fuzokukikan/kaiginokekka/toshi_seikatsukiban/kotsuseisakushingi/kotsu120211181.files/41tsuiho.pdf

さいたま市 浦和美園



3rd Season
AIオンデマンド交通サービス実証事業

相乗り交通サービス **みそのREDタクシー**

Ride it, for Everyday life, on Demand

美園エリアで

気軽に気楽にひと足のばす 身近なお出かけ 新たなカタチ

本実証サービスの実施期間は終了しました。
たくさんのご利用ありがとうございました。

実施期間 2022年10月24日(月) ~ 2023年2月12日(日)

運行時間 平日：7時~21時 土祝：9時~18時 日曜：9時~18時

STEP 01

予約アプリをダウンロード

乗車予約アプリ「MONET」をダウンロードし、アプリの流れに沿って利用者を登録します。

アプリのダウンロードはこちら

アプリを使わず、電話での予約も可能です！電話での利用方法はこちら

STEP 02

乗車する車両を予約

アプリから、乗車場所・降車場所・時間を選択し、乗車する車両を予約します。
20分後から3日後の乗車まで予約可能！

運行時間

平日：7:00~21:00
土曜・祝日：9:00~18:00
日曜：9:00~18:00

STEP 03

予約した車両に乗る

選択した乗車場所で待ち、予約した車両(号車)が来たら乗車しましょう。
(予約者のお名前を乗務員にお伝えください)

STEP 04

利用料金の支払い等

利用料金は先払い制となります。
乗車時に、現金にてお支払いください。
(定額乗車券等のチケットをお持ちの場合は、乗車時にご提示ください)

定額乗車券や回数券はチケットアプリで購入できる電子チケットが便利！

本実証サービスにて使用する電子チケット(アプリ)では、アプリ画面を提示しなくてもBluetooth通信によりスマホをポケットに入れたままでチケット認証できます!!

[チケットアプリでの購入方法 >](#)

STEP 05

車両を降りる

選択した降車場所に到着したら、そのまま降車しましょう。

埼玉県川島町

利用の流れ

① 川島タクシーに電話をします。※予約は利用日の1週間前から受付となります。

- ①『かわみんタクシーを利用します』
 ②登録番号、お名前
 ③乗りたい日
 ④乗りたい時間
 ⑤どこから
 ⑥どこまで

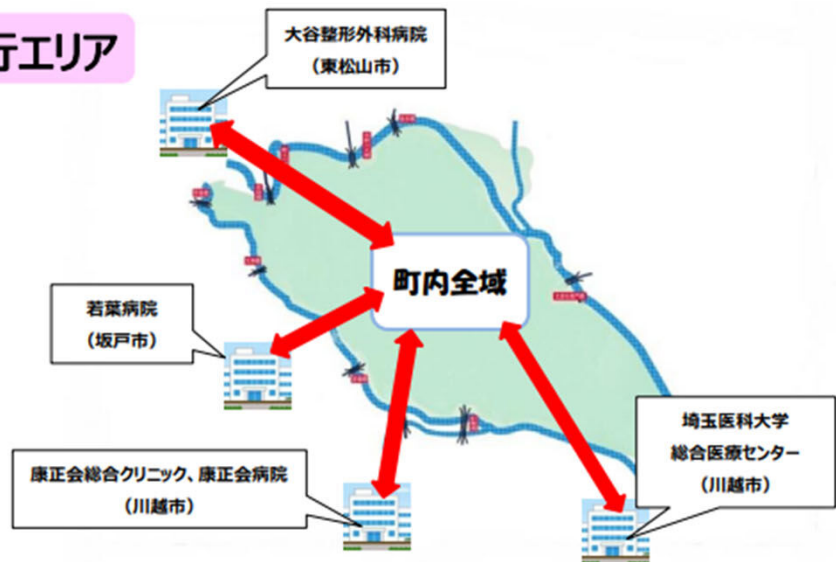
②オペレーターから予約内容に応じた案内があります。

ご利用ありがとうございます。
 ○月×日△時に、ご自宅から東武バス総合橋バス停までですね。

③予約した時間より前に、余裕をもって予約した場所で待ちましょう。乗車の際は、登録者証を提示しましょう。



運行エリア



受付方法

埼玉県川島町にお電話で利用のお願いをしてください。
 川島タクシー 049-297-2121
 【フリーダイヤル】 0120-11-1197

川島町ホームページ

https://www.town.kawajima.saitama.jp/secure/4705/shiryo3_kawamintaxi_chirashi.pdf



かわみんタクシー



「かわみんタクシー」は、事前に登録をすれば、自宅などから町内の行きたい場所や、指定の町外病院に行くことができる、交通弱者の日中の移動を支援する交通サービスです。車の運転ができない方、高齢のため運転免許の返納を考えている方などはぜひご利用ください。

「かわみんタクシー」を利用するには、事前に利用登録が必要です。

登録は無料です。町内在住の16歳以上の方が申請できます。

※1、申請年度に16歳に達する方を含みます。 ※2、テスト運行に利用登録済みの方は申請不要です。

事前登録

申請用紙に必要事項を記入し、川島町役場 政策推進課にご持参または郵送、FAXにてご提出ください。後日登録証を自宅に郵送します。

利用料金 (1台)

町内全域 → 片道 500円

町内→指定の町外病院
 指定の町外病院→町内 → 片道 1,500円

町外病院

埼玉医科大学総合医療センター (川越市)	康正会総合クリニック、康正会病院 (川越市)
若菜病院 (坂戸市)	大谷整形外科病院 (東松山市)

利用受付

午前8時から 午後11時30分まで ※利用の直前まで受付できます (配車状況によりお断りすることがあります)

運行時間 (運行日)

午前8時から午後6時まで
 (月曜日～土曜日 ※日曜日、祝日、12月29日～1月3日は運休)

「かわみんタクシー」についてのお問合せ、利用登録のお申込みは...

☎ 049-299-1752

川島町役場 政策推進課 窓口受付時間: 午前8時30分～午後5時15分(土日祝日を除く)
 住所: 〒350-0192 川島町大字下八ツ林 870-1 FAX: 049-297-6058

令和4年度 かわみんタクシー 利用状況 (全体)

資料⑧

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	期間合計	期間平均
メーター総額 (円)	1,604,800	1,488,700	1,751,400	2,084,900	1,899,900	1,839,100	1,657,100	1,952,900	1,802,600	1,345,200	1,542,700	1,567,200	20,536,500	1,711,375
当月分町負担額 (円)	969,670	898,690	1,085,640	1,264,090	1,133,900	1,106,330	1,041,070	1,230,670	1,130,960	818,630	931,230	938,390	12,549,270	1,045,773
利用者負担額 (円)	597,300	554,500	626,600	781,200	731,600	697,400	583,000	691,000	645,500	504,300	584,900	606,000	7,603,300	633,608
メーター総額に対する利用者負担割合	37.2%	37.2%	35.8%	37.5%	38.5%	37.9%	35.2%	35.4%	35.8%	37.5%	37.9%	38.7%	-	37.0%
運行日数	25	23	26	25	26	24	25	24	24	23	22	26	293	24.4
運行件数	790	703	825	1,017	903	858	794	971	901	666	739	785	9,952	829.3
1 運行日平均運行件数	31.60	30.57	31.73	40.68	34.73	35.75	31.76	40.46	37.54	28.96	33.59	30.19	-	33.97
運行 1 件あたり町負担額 (円)	1,227.4	1,278.4	1,315.9	1,243.0	1,255.7	1,289.4	1,311.2	1,267.4	1,255.2	1,229.2	1,260.1	1,195.4	-	1,261.0
町内→町外病院	76	66	67	93	98	92	60	72	63	56	83	73	899	74.9
町外病院→町内	54	57	62	76	78	78	50	57	55	48	53	60	728	60.7
利用人数	974	873	981	1,251	1,083	1,043	988	1,168	1,111	811	902	977	12,162	
同乗率	1.23	1.24	1.19	1.23	1.20	1.22	1.24	1.20	1.23	1.22	1.22	1.24	1.22	

令和5年度 かわみんタクシー 利用状況 (全体)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	期間合計	期間平均
メーター総額 (円)	1,427,100	1,691,900	1,790,400	1,514,200	-	-	-	-	-	-	-	-	4,897,100	1,632,367
当月分町負担額 (円)	869,570	1,100,580	1,145,200	942,850	-	-	-	-	-	-	-	-	3,109,050	1,036,350
利用者負担額 (円)	537,300	576,300	625,100	550,600	-	-	-	-	-	-	-	-	1,732,700	577,567
メーター総額に対する利用者負担割合	37.6%	34.1%	34.9%	36.4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35.4%
運行日数	24	24			-	-	-	-	-	-	-	-	48	24.0
運行件数	672	810	850	727	-	-	-	-	-	-	-	-	2,329	776.3
1 運行日平均運行件数	28.00	33.75			-	-	-	-	-	-	-	-	-	32.35
運行 1 件あたり町負担額 (円)	1,294.0	1,358.7	1,347.3	1,296.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,334.9
町内→町外病院	78	59	74	66	-	-	-	-	-	-	-	-	211	70.3
町外病院→町内	45	34	44	42	-	-	-	-	-	-	-	-	120	40.0
利用人数	834	995	892	893	0	0	0	0	0	0	0	0	1,833	
同乗率	1.24	1.23	1.05	1.23									0.79	

令和5年度第1回川島町地域公共交通会議 令和5年8月25日 資料⑧

<https://www.town.kawajima.saitama.jp/secure/11739/1-8.pdf>

ふじみ野市ふじみん号

コース・ダイヤの見直しにより乗客数を増加させた コミュニティバス



ふじみん号(市内循環ワゴン)



- ・Aコース残し対策としてEコースを新設
- ・Dコースをシンプル化
- ・コース同士の乗り継ぎに配慮

概要

市内循環ワゴンは、ふじみ野市内を走る民間路線バスと相互に補完する公共交通で、皆さんの日常生活を支える手段として、9人乗りのワゴン車を毎日（12月29日から1月3日を除く）運行しています。市内循環ワゴンは、学識経験者、交通管理者、道路管理者、公共交通事業者、市民代表等で構成されている、ふじみ野市地域公共交通活性化協議会（事務局は市都市計画課）が運営しています。

市内循環ワゴンの運行をより効果的に、そして持続可能なものとしていくため、令和5年4月1日から見直したコース・ダイヤで運行を実施しています。

なお、ふじみ野市外に在住の方もご利用いただけます。

ふじみ野市ホームページ

<https://www.city.fujimino.saitama.jp/soshikiichiran/toshikeikakuka/kotsuseisakukakari/basu/1928.html>

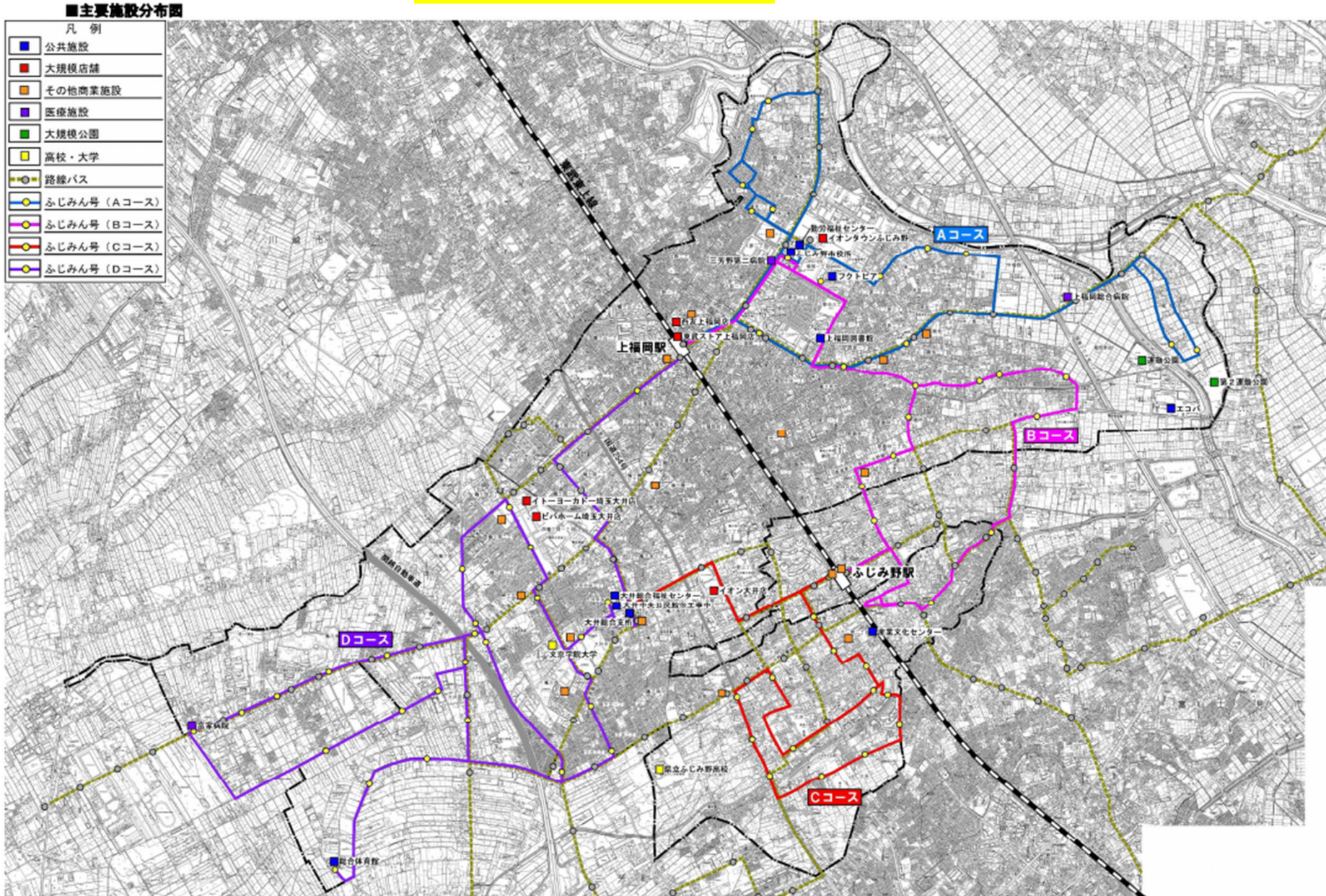
ふじみ野市

ふじみん号時刻表



車いすマークは、車いすでも乗り降りしやすい環境が整備されているところをさしますが、他の停留所でも乗り降り可能です。

従来



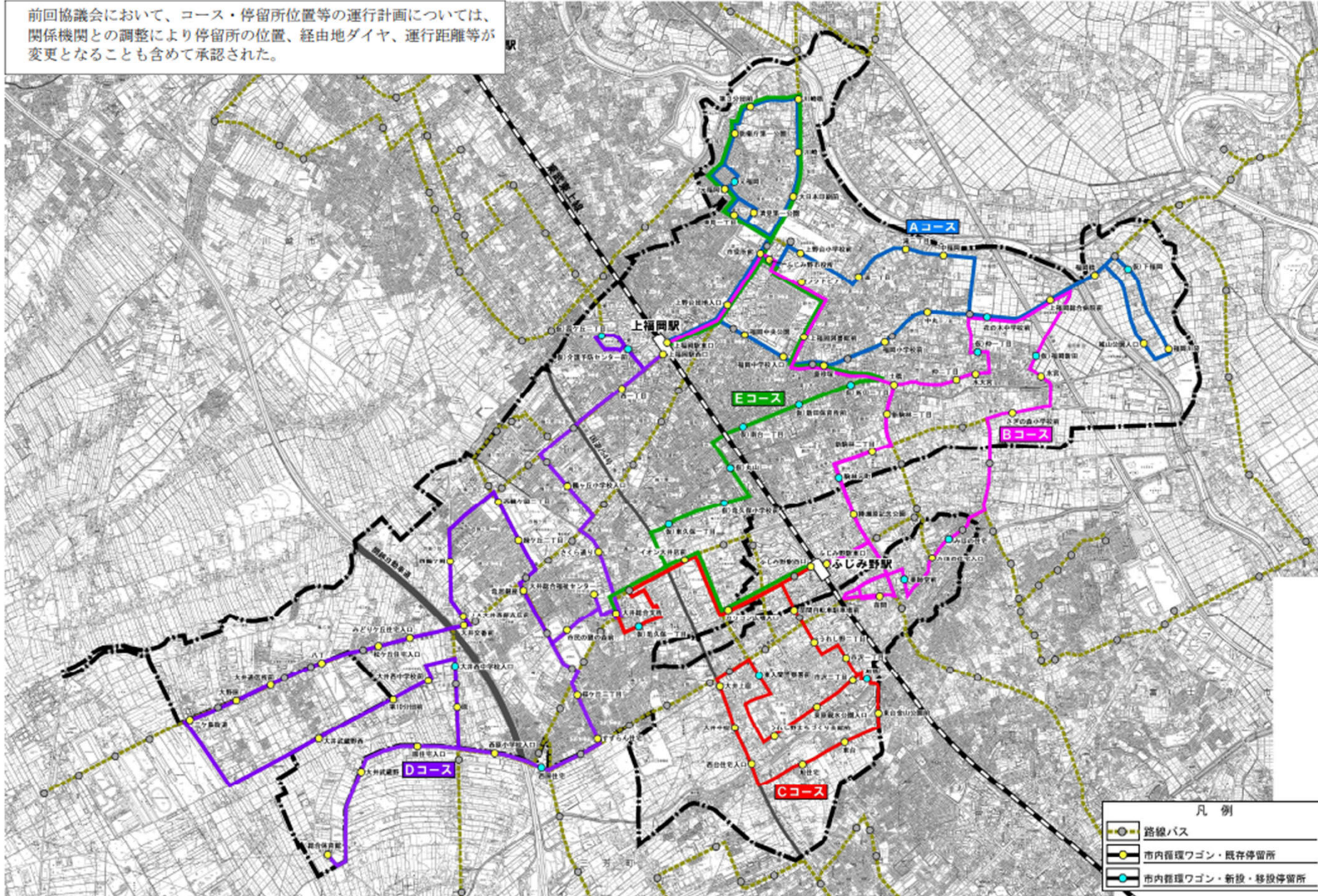
第16回ふじみ野市地域公共交通活性化協議会 令和3年11月11日

【資料4(1)】市内公共交通の現状整理、分析

<https://www.city.fujimino.saitama.jp/material/files/group/28/sinaikoukyoukoutsuunogennjoubunsekizenhan.pdf>

前回協議会の振り返り

前回協議会において、コース・停留所位置等の運行計画については、関係機関との調整により停留所の位置、経由地ダイヤ、運行距離等が変更となることも含めて承認された。



第21回ふじみ野市地域公共交通活性化協議会 令和5年2月17日

【資料1】市内循環ワゴン運行について

1. コース・ダイヤ改正後の利用状況等報告

市内循環ワゴン利用者数について、コース・ダイヤ改正前である令和4年度と令和5年度データの比較を行った。適用データは、各年度の4～9月利用者数の平均値とした。

- ✓全体として、前年度を上回る利用者数となった。
- ✓新規コースであるEコースは、A,B,Cコースに次ぐ利用者数となった。
- ✓AコースはEコースとルートが重複するが増加した。
- ✓B,CコースもEコースとルートが重複するが微増であった。

一月当たりの利用者数の変化(令和4年度と5年度の比較)

