

ふじみん号運行の目的		
移動制約者の生活の足の確保	公共交通空白不便地域の解消	
	空白地域	不便地域
ふじみん号は、平成28年度の実証運行を経て、平成29年度から本格運行を開始し、令和3年度で、現在のコース・ダイヤでの運行5年を経過する。 その間、市内循環ワゴンの利用者数は年々伸び続け、平成28年度の実証運行時の約3万8千人に対し、令和元年度は約9万2千人と4年間で約2.4倍に増加し、移動制約者の生活の足の確保へ寄与してきた。 なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度の利用者数は約6万6千人へ減少した。	ふじみん号の運行により、公共交通空白地域面積は減少し、現在の公共交通空白地域は相対的に地域人口密度が低い地域のみとなっている。 このように公共交通空白地域の面積が減少していることから、ふじみん号の運行は公共交通空白地域の解消に寄与してきた。 今後の公共交通空白地域の解消については、その地域ごとに公共交通の利便性の状況、人口分布、バス利用者の見込みの状況等を総合的に勘案していく必要がある。	ふじみん号運行の運行により、公共交通不便地域の面積は減少した。 また、1日当たり運行本数について、民間路線バスと合計して30本以上とまではいなくとも、公共交通の利便性の向上へ一定程度寄与してきた。 今後の公共交通不便地域の解消については、その地域ごとに公共交通の利便性の状況、人口分布、バス利用者の見込みの状況等を総合的に勘案していく必要がある。

検証項目	分析					検証結果及び改善方策 (案)
	現状	現状の評価	課題	見直しに向けた視点	(参考) アンケート調査結果	
① 運行便数	・運行便数 一日49便（M便除く） Aコース川崎先回り 9便 Aコース下福岡先回り 9便 Bコース水宮先回り 6便 Bコース新駒林先回り 6便 Cコース東原先回り 5便 Cコース旭住宅先回り 6便 Dコース 8便	ふじみん号の定員は9人であるが、新型コロナウイルスの影響を受ける前の令和元年度の一便当たり平均利用者数は、約5.15人であり、令和2年度は3.65人であった。	需要に応じた運行便数の確保が求められる。	運行便数は、現状の維持・確保を基本としながら、需要、見込める利用者数、運行経費、市の財政負担を分析し、慎重に検討する。	【市民アンケート調査結果】 ・「ふじみん号の今後のあり方」において、「運行の方向性（コース・便数・運行時間帯）」を「増やす」が31.4%であるが、「利用者の負担（運賃）」及び「市の財政負担」は「そのまま」が最多数である。	維持・確保する
② 運行時間帯	・運行時間帯： 概ね午前8時から午後7時 (コースにより午後5～6時)	朝、夜の時間帯については、検証のため、モニタリング便を運行しており、一便当たり平均利用者数は、1.1人程度となっており、利用は比較的少ない。	需要に応じた運行時間帯が求められる。	運行時間帯については、現状の維持・確保を基本としながら、現在のふじみん号の利用状況、モニタリング便の利用状況、運行経費、見込める利用者数を分析し、慎重に検討する。	【市民アンケート調査結果】 ・「改善して欲しいサービス」において、「始発の時刻を早くする」が4.8%、「終発の時刻を遅くする」が5.8%となっている。	維持・確保する
③ わかりやすさ (コース)	・A、B、Cコースは双方向で基本的にどの時間帯においても同じ運行である。 ・Dコースのみ片方向であり、またコースが2パターンあり、一便ごとにコースが切り替わる。	Dコースは、現在公共交通空白地域を減らすことができるように変則的なコース設定がされているが、時間帯によって乗降する停留所が異なり、わかりにくいため、改善の要望がある。	Dコースをわかりやすいコースへ改善する必要がある。	コースのわかりやすさは重要であるが、Dコースでは、空白地域を減らすために2パターンのコースを運行している。 Dコース課題解決検討の際には、コース延長が比較的短いCコースとの分担も検討する。	【市民アンケート調査結果】 ・ふじみん号を「利用しない理由」において、「時刻表やコースがわかりにくいから」が20.3%で3番目に多くなっている。	改善を目指す (Dコース)
④ 定時性	平成28年度の実証実験時のEコース（東西を横断する便）において慢性的な渋滞による遅延が発生したため、廃止となった。現在A、B、C、Dコースにおいて、雨天時以外に大きな遅延は発生していない。	定時性については概ね確保できている。	定時性を維持・確保する	コース・ダイヤ見直しの際は、定時性の確保に重きを置く必要がある。	【市民アンケート調査結果】 ・ふじみん号利用者アンケートにおける「改善して欲しいサービス」の9.7%が、「時刻表どおり運行する」となっている。 【協議会でのご意見】 ・時刻表どおりの運行ができるようにしたほうがよい。	維持・確保する

検証項目	分析					検証結果及び改善方策 (案)
	現状	現状の評価	課題	見直しに向けた視点	(参考) アンケート調査結果	
⑤ 乗り継ぎ性	上福岡駅、ふじみ野駅及び大井総合支所で乗り継ぎが可能となっている。渋滞等の遅延により、乗り継げないことが無いように運転手間で情報共有している。また、高齢者の歩行速度に配慮した乗り継ぎ時間の設定をしている。	乗り継ぎ時間を確保したコース・ダイヤの設定をしているが、ふじみ野駅での乗り継ぎの所要時間や、大井総合支所での同時刻発着を改善して欲しいといった要望が挙がっている。一方で、乗継券利用者は2.7%と少ない。	乗り継ぎ時間を確保したコース・ダイヤが求められる。	余裕のある乗り継ぎ時間の確保が求められる一方で、スムーズな乗り継ぎも求められる。乗り継ぎ時間の設定にあたっては、目的地やコース延長、各コースの組み合わせ等、様々な考慮要素も含めて総合的に勘案して検討する必要がある。	【市民アンケート調査結果】 ・ふじみん号利用者の「改善して欲しいサービス」において「コース同士の乗り継ぎ時間を確保する」が10.8%となっている。	改善を検討する
⑥ 乗り残し	Aコースでは、令和元年度23件、令和2年度5件乗り残しが発生している。	乗り残しの発生の都度、予備車を手配し、対応している。 Aコースは、乗り残しが発生する程に必要がある。	定時定路線のふじみん号としては、乗客のスムーズな利用に向けて改善が求められる。	乗り残し解消の方策としては、乗車定員の多い車両の導入、または運行本数の増加等があげられるが、見込まれる利用者数、運行経費、市の財政負担を分析し、慎重に検討する。 なお、乗り残し解消の方策を検討する際には、乗り残しが発生する時刻等、特徴を踏まえる。	【市民アンケート調査結果】 ・「ふじみん号の今後のあり方」において、「運行の方向性（コース・便数・運行時間帯）」を「増やす」が31.4%であるが、「利用者の負担（運賃）」及び「市の財政負担」は「そのまま」が最多数である。	改善を検討する
⑦ 利用者の負担 (運賃)	・現在の運賃は、おとな200円、こども100円である。また、障がいがある方等を対象とした半額の減免を実施している。 ・令和2年度の実績は、ふじみん号運行にかかる経費約6,726万円のうち、利用者の負担（運賃収入）は約1,089万円であった。なお、令和元年度と比較して33%減少した。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少に伴い、運賃収入が減少している。その一方で市民からの要望で高齢者等の減免を求める声もある。	・受益者負担の考え方にに基づく運賃収入の確保 ・民間バス路線の運賃との均衡	・運賃収入は、市内循環ふじみん号の経営を持続的に支える貴重な財源となる。 ・持続的な公共交通のため、民間バス路線との運賃と均衡を図る必要がある。	【各種アンケート調査結果】 「ふじみん号の今後のあり方」における「利用者の負担（運賃）の方向性」は「そのまま」が最多数であった。	維持・確保する
⑧ 市の財政負担 (税金投入)	・令和2年度の実績としては、ふじみん号運行にかかる経費約6,726万円のうち、市の財政負担（税金投入）は、約5,637万円である。令和元年度と比較し、約14%増加した。 ・市の財政負担の財源としては、特別交付税を充当しているが、令和3年3月の特別交付税に関する省令の一部が改正されたことにより、特別交付税の算定にかかる定数が0.8から0.4に減少した。 ・主要財政指標のうちの一つである経常収支比率は、平成28年度から令和2年度までの上昇率で3.0%上昇（92.8%⇒95.8%）している。	・新型コロナウイルス感染症の影響による運賃収入の減少に伴い、市の財政負担（税金投入）が増加している。 ・今後、市の財政扶助費をはじめとした社会保障関係費、公共施設等の更新費用などの増加も予定され、比較的厳しい財政状況となっていくことが見込まれる。	・運行目的に沿った市内循環ふじみん号の持続的な経営を支えるための財源確保	市の財政負担（税金投入）が増加している状況を鑑み、費用対効果を十分に検証したうえで、運行目的に沿った市内循環ふじみん号の持続的な経営を支える。	【各種アンケート調査結果】 「ふじみん号の今後のあり方」における市の財政負担（税金投入）の方向性は「そのまま」が最多数であった。	維持・確保する

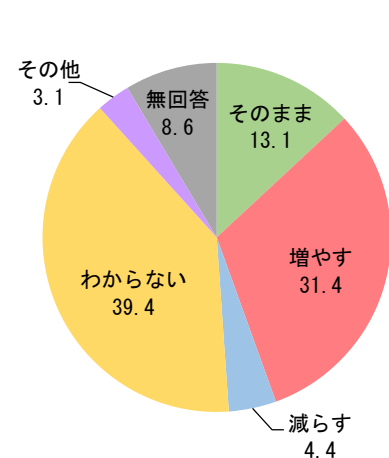
考慮要素	(参考) アンケート調査結果
『停留所位置への配慮』 停留所の位置については、地域ごとの公共交通の利便性の状況、人口分布、ふじみん号の利用実績、見込める利用者数等を分析し、検討する。併せて、通行可能な道路幅員、バス停留所及び運行の安全性確保等を勘案する。	【市民アンケート調査結果】 ・移動手段に困っている時の目的は、「買い物」44.8%、「通院」48.6%となっている。 ・「改善して欲しいサービス」において「バス停の数を増やす」が11.2%となっているとともに、具体的な停留所設置の希望箇所の記載もあった。

課題及び改善方策の根拠データについて

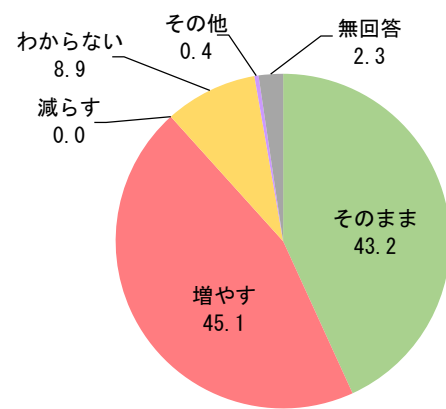
①運行便数、⑦利用者の負担（運賃）及び⑧市の財政負担（税金投入）

【運行（コース、便数、運行時間帯等）の方向性（1つ選択）】

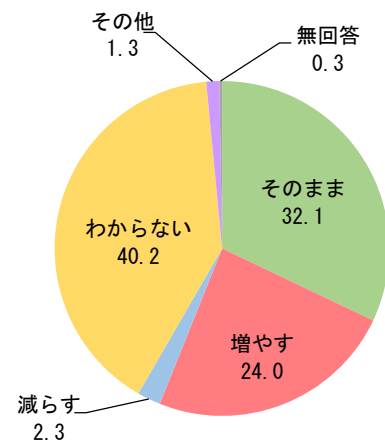
■市民アンケート調査
（n=1, 575）



■利用者アンケート調査
（n=257）

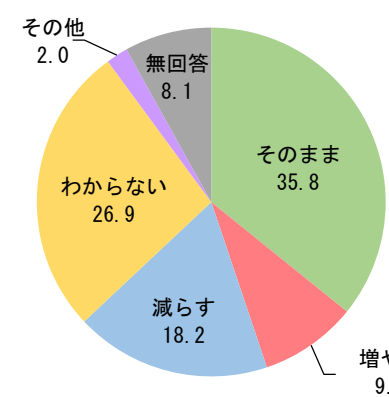


■主要施設利用者アンケート調査
（n=396）

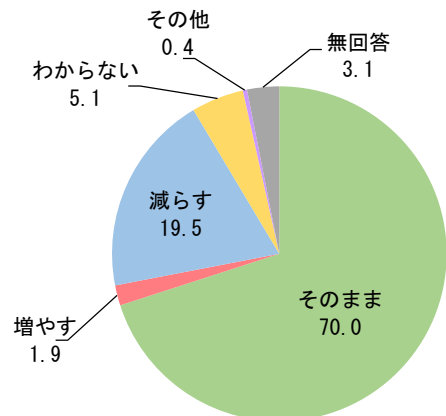


【利用者の負担（運賃）の方向性（1つ選択）】

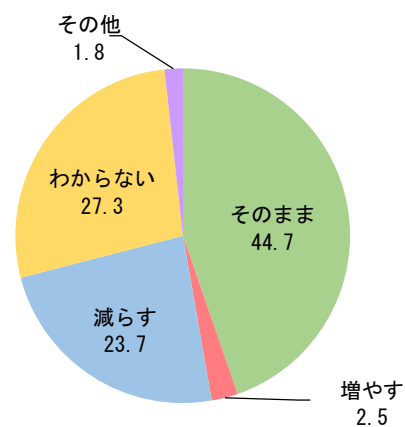
■市民アンケート調査
（n=1, 575）



■利用者アンケート調査
（n=257）

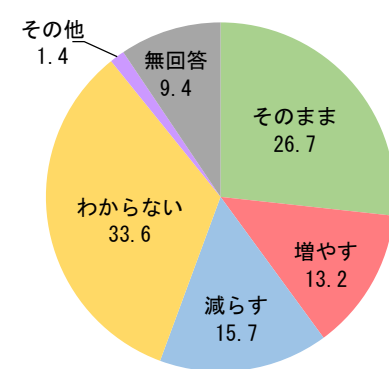


■主要施設利用者アンケート調査
（n=396）

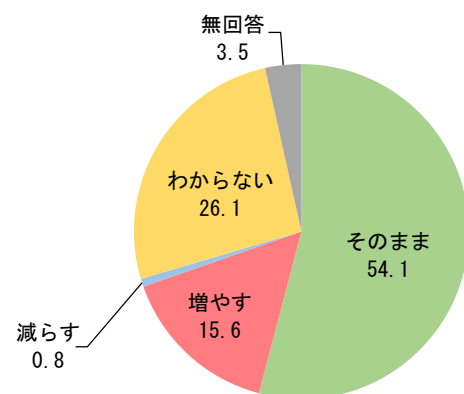


【市の財政負担（税金投入）の方向性（1つ選択）】

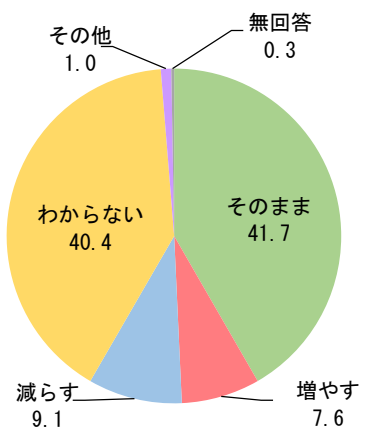
■市民アンケート調査
（n=1, 575）



■利用者アンケート調査
（n=257）

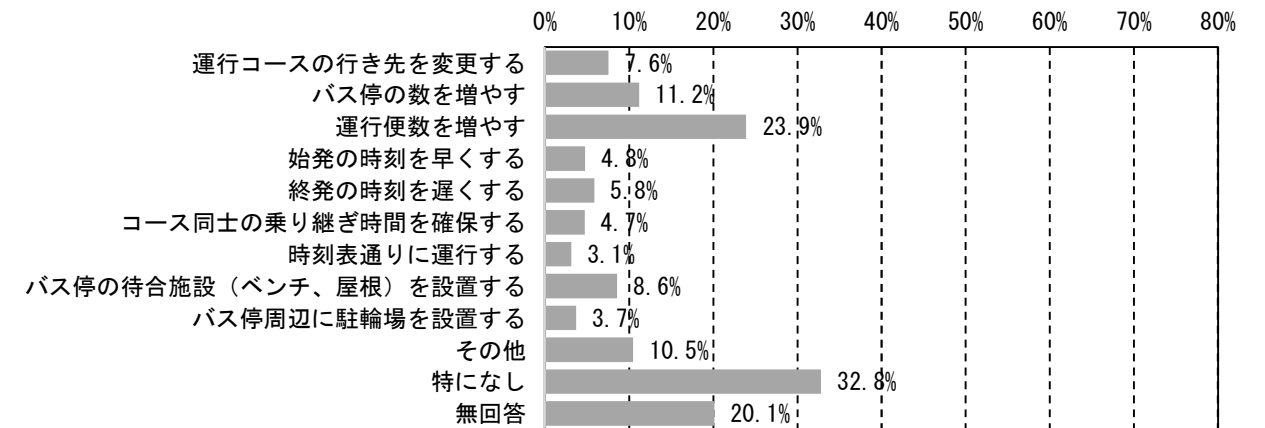


■主要施設利用者アンケート調査
（n=396）



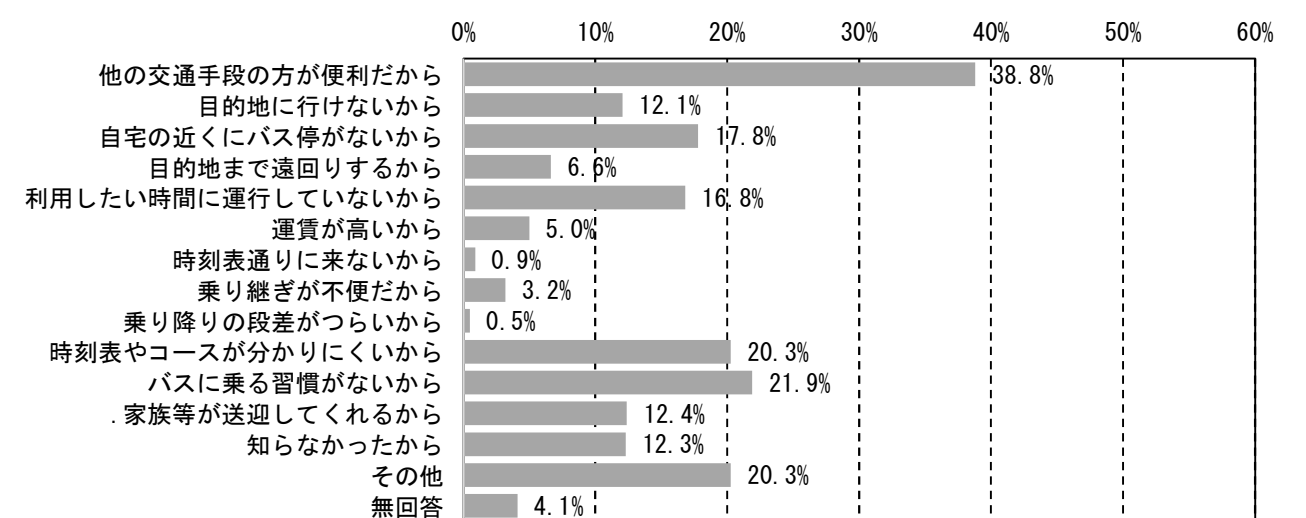
②運行時間帯

■市民アンケート調査・改善して欲しいサービス（n=1, 575）（3つまで選択）



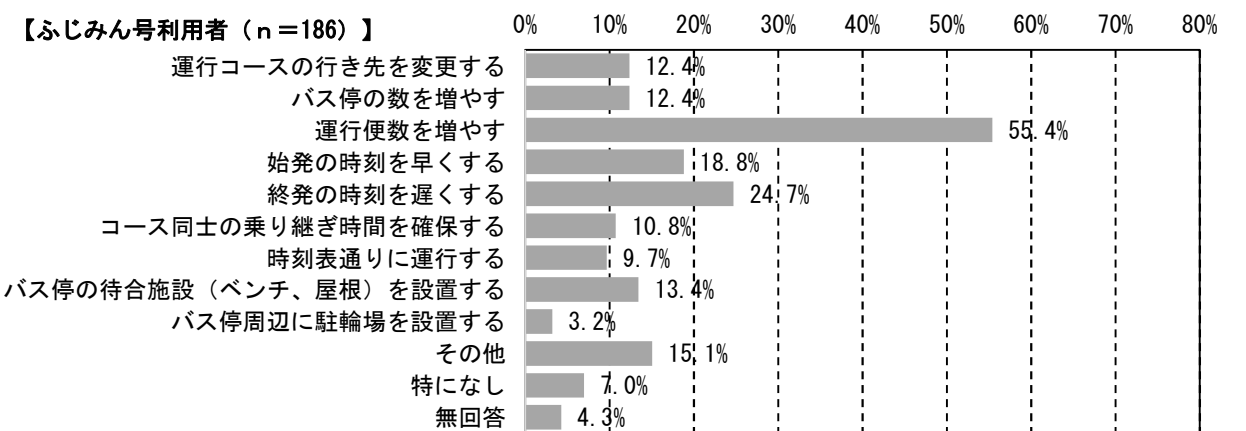
③わかりやすさ（コース）

■市民アンケート調査・利用しない理由（n=1, 219）（3つまで選択）



④定時性及び⑤乗り継ぎ性

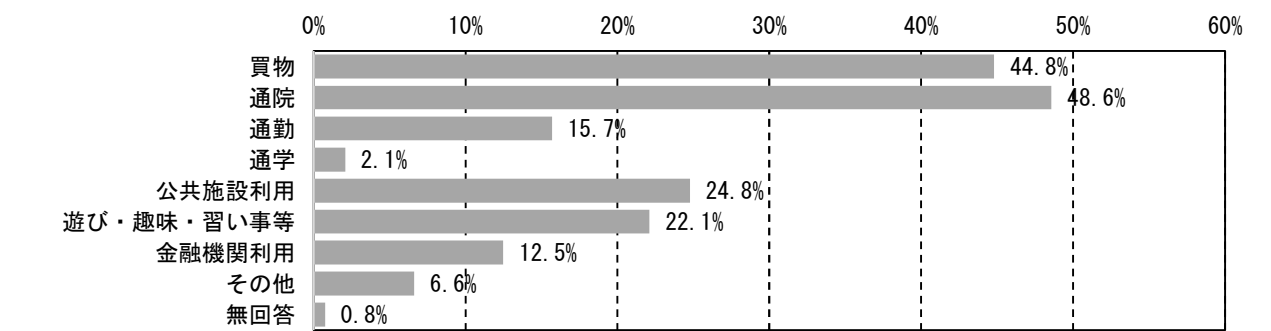
■市民アンケート調査・改善して欲しいサービス（n=186）（3つまで選択）



【考慮要素】

目的地・出発地への配慮

■市民アンケート調査・困っている時の目的（n＝529）（2つまで選択）



■市民アンケート調査・改善して欲しいサービス（n＝1, 575）（3つまで選択）

