

「平成31年度蕨市一般会計予算」に対する附帯決議に係る
総合的な交通政策の検討報告書

令和元年8月

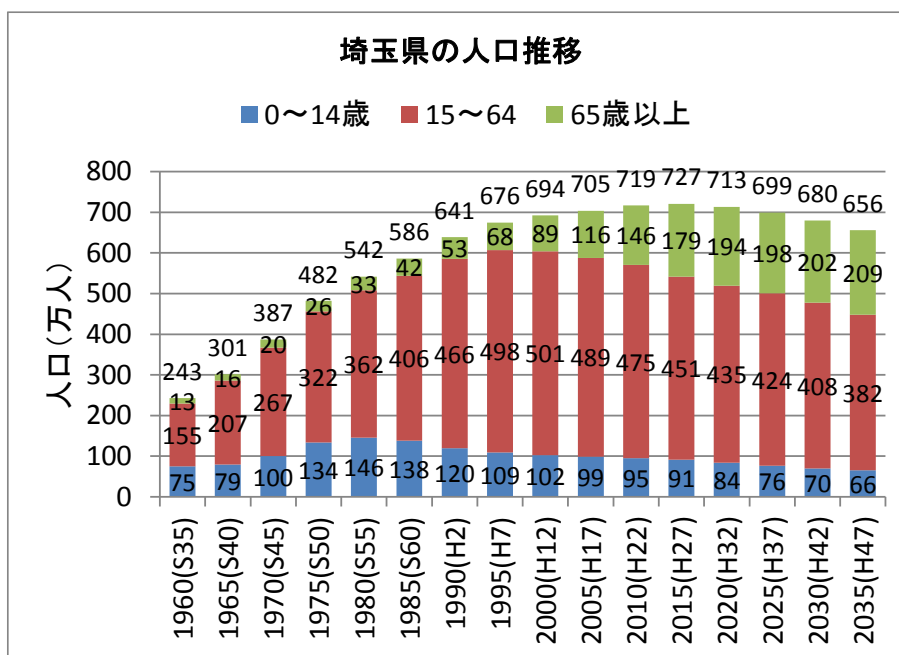
蕨市

1 公共交通に関する県内の状況について

本市の総合的な交通政策の検討にあたっては、本市を取り巻く県内の公共交通に関する状況を捉えることが重要である。そこで埼玉県が平成 30 年 3 月に策定した「地域の足の活性化検討調査報告書」（以下、「県報告書」）から引用しながら、埼玉県の公共交通に関する現状等について述べる。

（1）人口減少・高齢化

県報告書によると、埼玉県の人口は、平成 27 年の国勢調査で 727 万人であり、平成 22 年の国勢調査から 8 万人増加しているが、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計による平成 47 年の人口は 656 万人と予測され、今後は減少に転じる。また、平成 27 年国勢調査における高齢者数は 179 万人で高齢化率が 25%になっており、平成 22 年国勢調査から 32 万人、4%増加している。また、平成 47 年の予測値は 209 万人で 30 万人増加、高齢化率も 32%に達すると予測されている。



出典：2015 年までは国勢調査、2020 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口

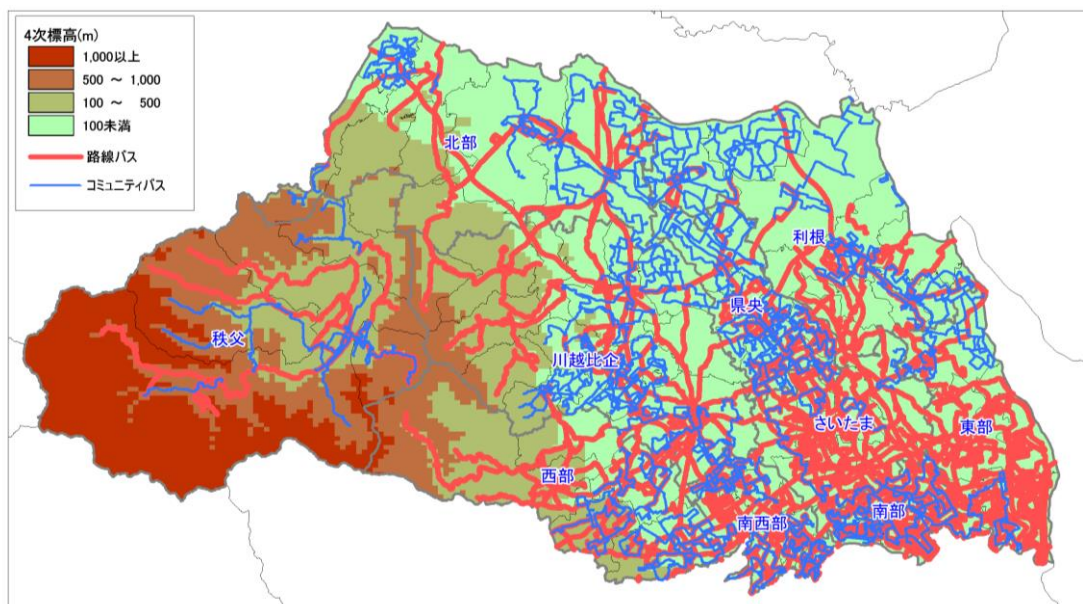
図 埼玉県の人口推移

（2）高齢者の運転免許自主返納者数の推移

県報告書によると、埼玉県内の高齢者の運転免許保有数は、年々増加し、平成 29 年の高齢者運転免許者数は 98 万人となっている。県内の運転免許保有者の 21%が高齢者となっており、保有者数、保有率ともに年々増加している。

一方、最近では高齢者の運転免許自主返納者も年々増加しており、平成 29 年には 2 万 3 千人の高齢者が免許を自主返納している。

今後も、高齢者の運転免許自主返納者数は増加すると予測される。



※路線バス：バス事業者が運行しているもの（バス事業者提供データ等から作成（H27年度時点））
 ※コミュニティバス：自治体が運営しているもの（各市町村HP等から作成（H28年度調査））

図 埼玉県内のバス路線網

また、県報告書では、地域公共交通ネットワークの考え方を整理するにあたって、下表のようにその機能を分類している。

表 公共交通の機能分類

分類			機能
鉄道			地域間を連絡する広域のかつ大量・高速の輸送を担う骨格的な交通機関である。鉄道事業者が運営する。
路線バス	幹線バス	地域幹線	鉄道を補完し生活圏を連絡する広域的な移動を担うバス路線である。民間バス事業者が運営する。
		市街地幹線	鉄道駅など主要拠点と地域拠点や生活拠点を連絡するバス路線である。民間バス事業者が運営する。
	支線バス		鉄道・幹線バスと連携し、地域拠点や主要施設と居住地域を連絡するバス路線である。主に民間バス事業者が運営するが、市町村運営の場合もある。
コミュニティ交通	コミュニティバス		需要が少ない地域で、市町村内の日常生活に係る移動を担うもので、市町村が主体的に計画し運行するバスである。小型バスを用いることが多い。
	デマンド交通		需要が少なくバスが利用しにくい地域で、市町村が主体的に計画し、予約制で運行する乗合タクシー等である。ワゴン車より小型の車両を用いることが多い。
タクシー			個別の移動ニーズに対応する小型車両を用いた交通手段である。

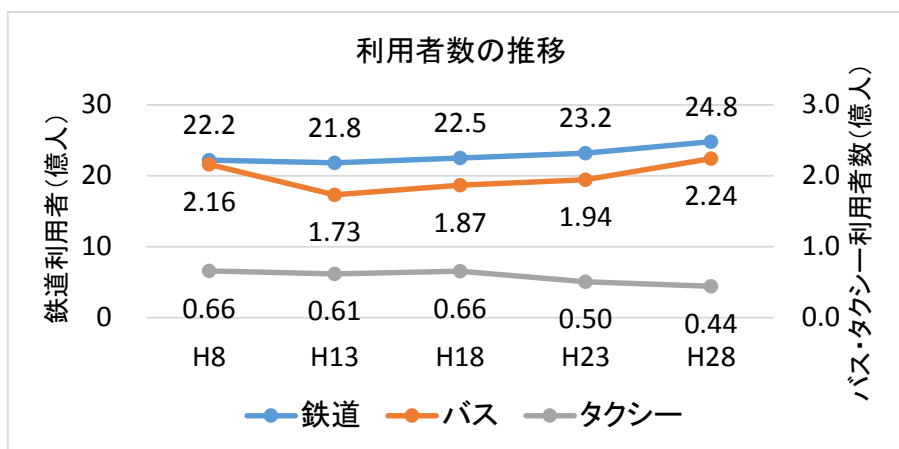
(4) 公共交通の利用動向

県報告書によると、埼玉県内の鉄道利用者数は、平成23年の23.2億人/年から平成28年には24.8億人/年となり、5年間で1億6千万人増加している。

また、乗合バスの利用者は、平成23年の1.94億人/年から平成28年には2.24億人/年となり、5年間で3千万人増加している。

代表的な交通手段としては、県南部で鉄道・バス等の割合が高く、県北部では自動車の割合が高くなっており、これは通勤・通学時においても同様の傾向を示している。

なお、タクシーの利用者は、平成 23 年の 5 千万人/年から平成 28 年には 4 千 4 百万人/年となっており、減少傾向を示している。



出典：鉄道利用者数は埼玉県統計年鑑、バス利用者、タクシー利用者は自動車輸送統計調査から作成

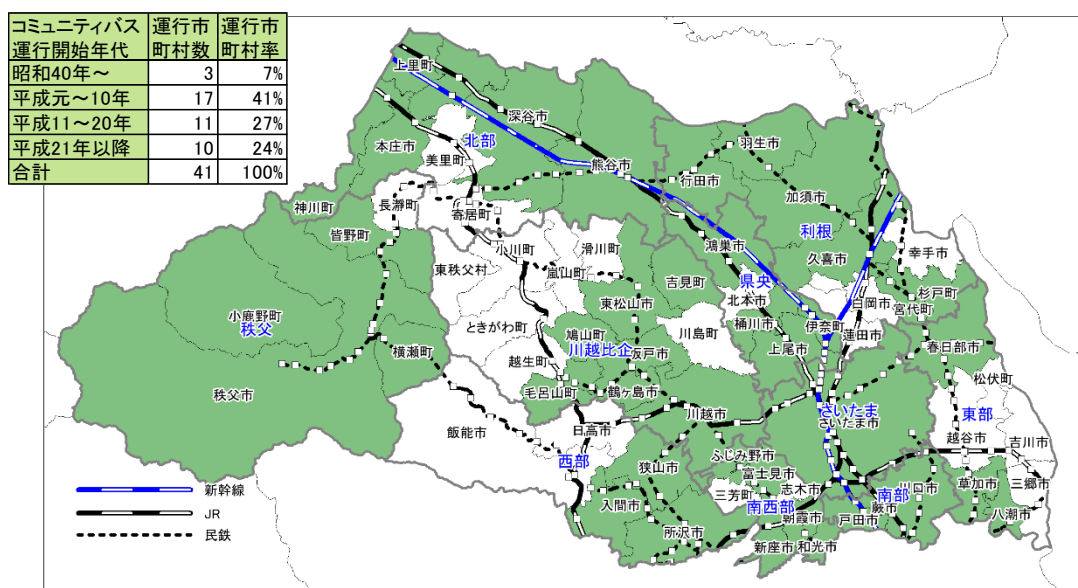
(5) 県内のコミュニティバス・デマンド交通の状況

① コミュニティバスの状況

県報告書によると、埼玉県内の平成 29 年 7 月時点のコミュニティバス運行団体は 41 団体で、平成 28 年 7 月時点の 43 団体から 2 団体減少している。県内団体に占める運行団体の割合は 65%で、県北部の団体に運行割合が高くなっている。

コミュニティバス運行に係る平成 28 年度の収支率は、県平均で 23%となっている。平成 27 年度の収支率は 24%であり、前年度からほぼ変化がない。

コミュニティバスの運行上の課題として、「利用促進」を挙げているのが 19 団体（運行団体の 46%）、「経費削減」を挙げているのが 10 団体（同 24%）となっている。



出典：市町村アンケート調査 (H29.7 現在)

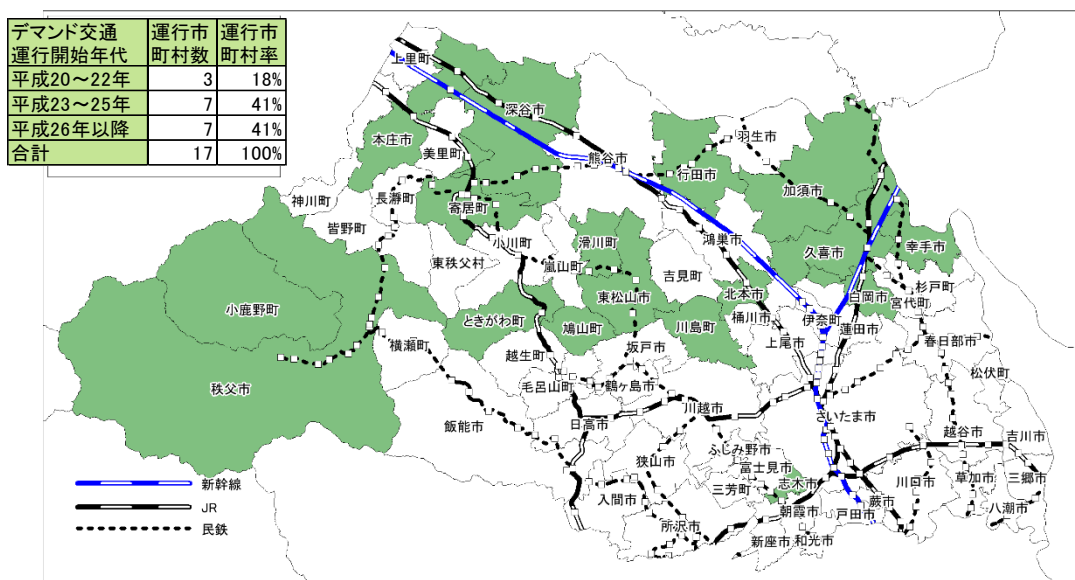
図表 埼玉県内のコミュニティバス運行市町村

②デマンド交通の状況

県報告書によると、埼玉県内の平成29年7月時点のデマンド交通運行団体は17団体で、平成28年7月時点の16団体から1団体増加している。県内団体に占める運行団体の割合は27%で、県中部、県北部の団体で運行割合が高くなっている。

デマンド交通運行に係る平成28年度の収支率は、県平均で16%となっている。平成27年度の収支率は13%であり、前年度からあまり変化がない。

デマンド交通の運行上の課題として、「利用促進」を挙げているのが8団体（運行団体の47%）、「経費削減」を挙げているのが4団体（同24%）となっている。



※デマンド交通の明確な定義がないため、市町村アンケートでデマンド交通を運行していると回答があった市町村を集計整理

出典：市町村アンケート調査（H29.7 現在）

図表 埼玉県内のデマンド交通運行市町村

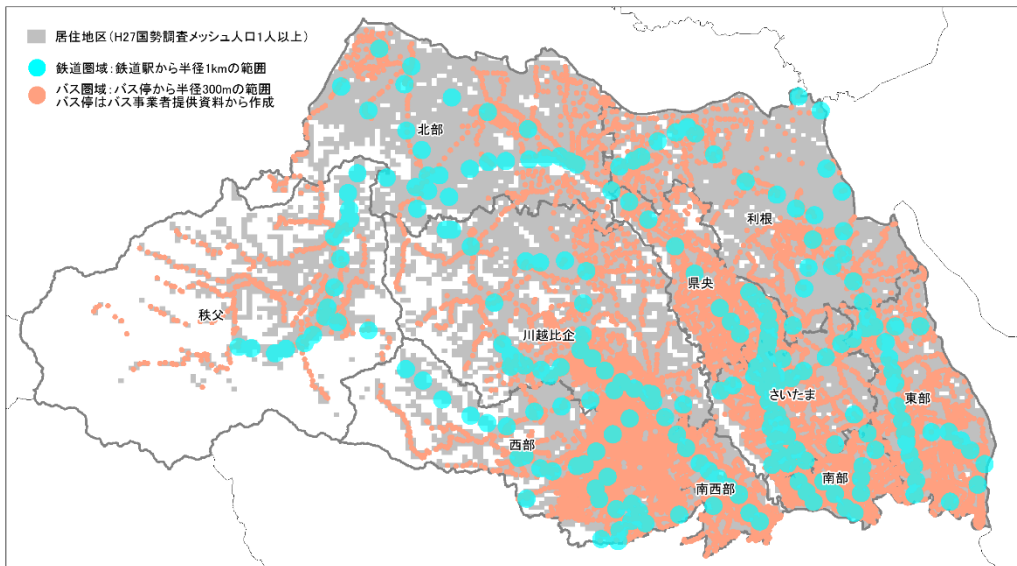
※なお、17団体以外ではふじみ野市で類似の制度がある。その後の動向として、平成30年度に小川町と川越市で導入されている。

(6) 公共交通空白地域の状況

県報告書によると、埼玉県内の公共交通空白地域（鉄道圏域とバス圏域以外の地域）は、県人口に占める割合が14%となっている。一方で、鉄道とバスの圏域を合わせた公共交通カバー圏域としてみた場合の人口比は86%となる。また、デマンド交通の圏域を含んだ場合の人口比は90%となる。

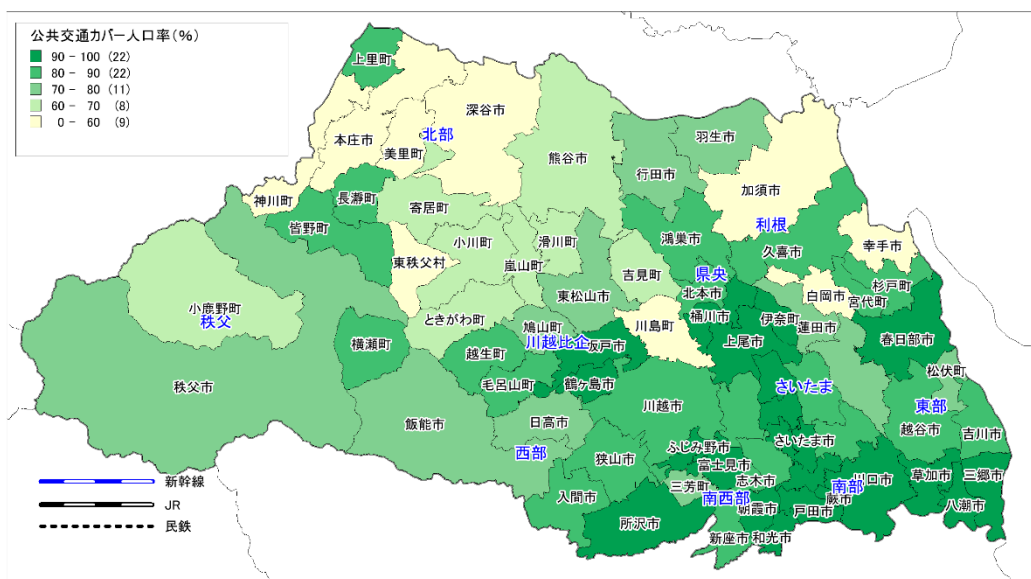
同様に、県土面積に占める公共交通カバー圏域の割合は40%となり、デマンド交通の圏域を含んだ場合の面積比は68%となる。

なお、県北部について公共交通カバー圏域でみた場合、人口に占める割合は64%となっており、デマンド交通の圏域を含んだ場合の人口比は87%となる。



※鉄道圏域：鉄道駅から半径1kmの範囲（鉄道駅はH28 埼玉県統計年報から作成）
 ※バス圏域：バス停から半径300mの範囲（路線バスはバス事業者提供データ等から作成（H27年度時点）、コミュニティバスは各市町村HP等から作成（H28年度調査））

図 埼玉県内の公共交通空白地域



※公共交通カバー圏域：鉄道駅から半径1km、バス停から半径300mの範囲
 ※人口率 = (鉄道圏域人口 + バス圏域人口) / 市町村人口

図 埼玉県内の公共交通カバー圏域人口率

(7) 公共交通に対するニーズ

県報告書によると、平成28年実施の県政サポーターアンケートでは、鉄道の利用目的として通勤・通学が最も多くなっており、人口密度が低い地域において運行本数に関する不満が高くなる傾向がみられる。また、バスの利用目的として買い物・飲食が最も多く、人口密度に関わらず運行本数に関する不満が高い傾向がみられる。

内閣府の「公共交通に関する世論調査」では、タクシーを利用していると答えた割合は大都市で高く、利用していないと答えた割合は小都市で高くなっている。タクシーを利用しない理由として「自動車などを利用するから」「料金が安いから」などの割合が高

くなっている。

表 県政サポーターアンケートによるバス利用時の不満

内容	割合
運行本数を増やしてほしい	41%
時刻表通りに運行してほしい	28%
運賃を安くしてほしい	20%
路線図や系統を見やすく、わかりやすくしてほしい	19%
鉄道との乗換えやバス同士の乗り継ぎをしやすくしてほしい	15%
始発を早く、終発を遅くなど運転時間帯を長くしてほしい	13%
停留所(ベンチ、上屋)の整備してほしい	13%
特に不満に感じていない	8%
所要時間を短縮してほしい	4%
バス停を増やしてほしい	4%
その他	4%

出典：県政サポーターアンケート「埼玉県の交通（鉄道・バス）について」（H28.7実施）

（8）県内交通事業者の状況

県報告書によると、県内路線バス事業者アンケートでは、現在の問題点として乗務員の不足を挙げた事業者が88%あり、乗務員の高齢化を挙げた事業者も41%に上った。今後の営業方針については維持が53%であった。

また、タクシー事業者アンケートでは、現在の問題点として乗務員の不足を挙げた事業者が45%と最多であった。今後の営業方針については維持が69%であった。

○埼玉県の公共交通に関する現状と本市の状況の整理

- ・ 社会環境として高齢化が進行し、高齢者の運転免許自主返納者数の増加なども含め、高齢者等の生活の足の確保がますます重要となってくる状況は、本市においても県全体と同様である。
- ・ 一方で、公共交通ネットワークの状況を見た場合、鉄道網、バス路線網ともに、本市を含め県南部は県内で比較的充実した状況にあり、さらに本市は公共交通空白地域については0%（埼玉県交通政策課に確認）という利便性の高い地域と言える。
- ・ 平成29年7月現在で、コミュニティバスを運行しているのは41団体、デマンド交通（タクシー補助含む）を実施しているのは17団体となっている。デマンド交通は、志木市を除き、県北部などの東京圏の市街地から離れた地域で導入されており、公共交通空白地域の割合が高い地域と重なっている。
- ・ 本市においては、以上のような県内の状況や、市内の公共交通等の現況、公共交通の各手法の特性を踏まえながら、検討を行うことが重要である。

2 本市の公共交通等の現況

(1) 鉄道

本市においては、全国で最小の市域でありながらも、京浜東北線の蕨駅、西川口駅、埼京線の戸田駅、北戸田駅など、鉄道にアクセスしやすい環境となっている。駅別の市民の利用状況は統計資料がないため不明であるが、JR 東日本が公表している 2018 年度の 1 日平均の乗客数（JR 東日本の公表は乗客数のみ）によれば、京浜東北線蕨駅 61,167 人、西川口駅 58,571 人、埼京線戸田駅 20,911 人、北戸田駅 22,020 人となっている。JR 東日本管内の 1,655 駅（2019 年 4 月 1 日現在）のうち、蕨駅、西川口駅はベスト 100 に入る乗客数である。「統計わらび」の過去の乗客数と比較すると、近年、蕨駅は微増傾向、西川口駅は増加傾向となっている。

(2) 民間路線バス

市内の民間路線バスについては、主に蕨駅を拠点として、近隣他市の駅等の拠点を結ぶように運行されている。本市で運行しているのは、国際興業バスであるが、蕨駅西口方面では、浦和駅や南浦和駅、西川口駅、戸田駅、戸田公園駅行きなど、11 路線が運行されている。蕨駅東口方面から鳩ヶ谷駅やイオンモール行きなど主に市外を走る 8 路線が運行されているほか、西川口駅東口方面から運行されている路線のうち 1 路線が塚越地域を通過している。

「統計わらび」によれば、民間路線バスの利用者数（西口方面 11 路線）は、平成 23 年度が 255 万 8495 人から、平成 28 年度の 288 万 1,111 人と増加傾向にある。



※国際興業バスホームページ（令和元年7月現在）より

図 国際興業バス路線図（蕨駅西口等抜粋）



※国際興業バスホームページ（令和元年7月現在）より

図 国際興業バス路線図（蕨駅東口等抜粋）

（3）コミュニティバス

コミュニティバスの導入当時の背景として、後期高齢化率が高く、年々進行している蕨市において、お年寄りや子供連れの母親など、交通弱者の外出機会を保障するために、低廉で安全性が高い新たな交通移動システム構築が求められていたこと、平成13年度からのバス事業における規制緩和により民間事業者の赤字路線からの撤退の可能性や、市民の足の確保がより自治体にとって重要となってきた社会経済環境の変化があった。また、公共施設を中心に循環する「ぷらっとわらび」は、バス車中において、子どもからお年寄りまでさまざまな人との出会いや触れ合い、また、「人とまち」を結び、新たな発見も楽しめる公共交通機関、市民に愛される足として活躍することが期待され、導入されたところである。

平成14年3月、コミュニティバス「ぷらっとわらび」は、1日14便、2ルート、利用料金100円で運行を開始し、開始前は年間利用者数として3万人程度を見込んでいたが、実際には平成14年度から年間11万9千人と、想定を大きく上回る利用となった。その後、平成17年1月に3台運行を開始、平成18年10月に身体障害者、知的障害者の方の無料化、平成19年1月に精神障害者の方の無料化、平成24年9月に75歳以上の方の無料化など、制度の充実を進めるなかで、利用者は段階的に増加し、近年は年間約20万人の利用状況となっている。なお、県の調査結果（平成29年度）から試算すると、コミュニティバスの年間利用者数を総走行距離で割った数値がほとんどの団体で0.9人/km以下となっているなかで、本市は、1.87人/kmと、県内のコミュニティバスのなかでは利用状況はトップクラスの状況にあります。

このように、現在、コミュニティバスは、5.11km²の市域の中に、3路線（計21.34km）が運行し、幅広い市民の方々の移動や外出などを支援することで、多くの市民がより健康で生き生きと暮らすことができるよう、多様化した公共交通の一翼を担っている。

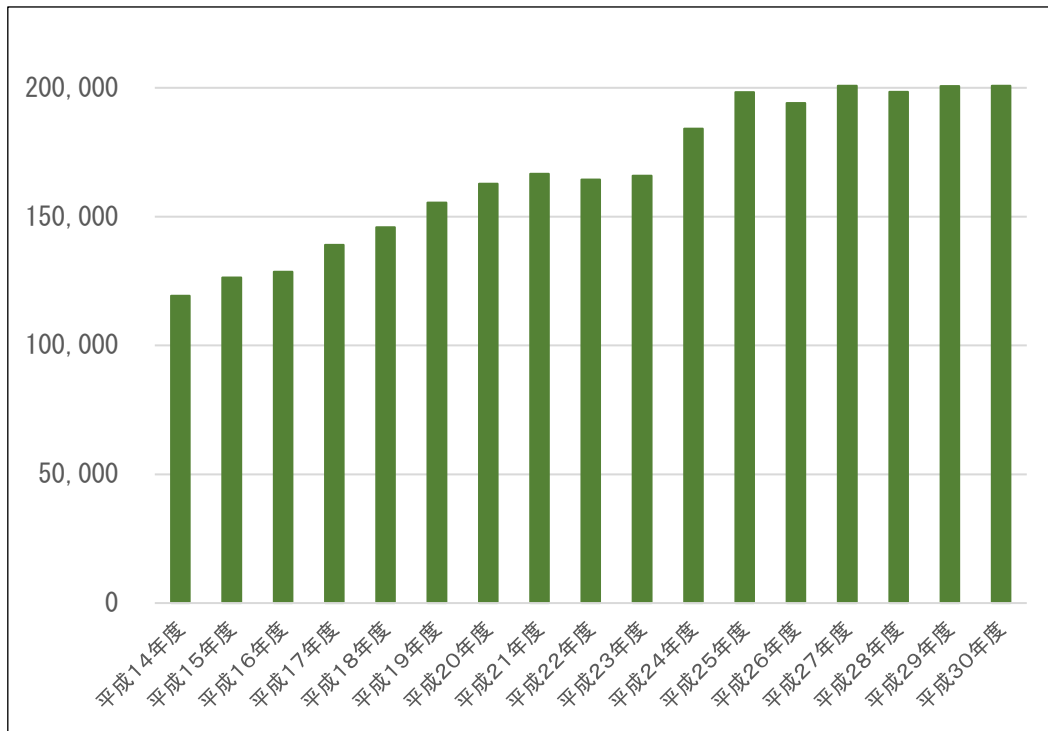


図 コミュニティバスの年間利用者数の推移



図 コミュニティバスの路線図

(4) その他

その他の公共交通として、タクシーの状況について、今年6月に一般社団法人埼玉県乗用自動車協会及び東日本旅客鉄道株式会社大宮支社に照会したところ、蕨駅に入構するタクシー会社は10社で、計185台が入構を承認されているとのことである。

また、交通関係の福祉施策としては、福祉タクシー利用料金助成、福祉自動車燃料助成等のサービスがある。福祉タクシー利用料金助成は年間24枚分の福祉タクシー利用券（初乗り運賃分の割引を受けられる）を交付、福祉自動車燃料助成は年間12枚分の福祉自動車燃料利用券（1,000円分の割引を受けられる）を交付するもので、対象者は身体障害者手帳1級・2級及び療育手帳④・Aの交付を受けている方となっており、どちらか1つのサービスを利用できることとなっている。平成29年度の対象者数1,119人のうち、福祉タクシー利用料金助成の申請者が502人、福祉自動車燃料助成の申請者が273人となっている。高齢化に伴い対象者が増加していることから、申請者数も増加傾向にある。

このように、鉄道、民間路線バス、コミュニティバスなど、本市の公共交通に関する環境は、比較的恵まれた状況にあると言え、本市の魅力の一つであるまちの利便性の高さの大きな要因となっている。一方で、コミュニティバスの導入当時と比べ、後期高齢者の割合は、6.3%（平成14年4月現在）から11.8%（平成31年4月現在）とほぼ倍増してきており、超高齢社会を迎え、健康づくりに資するような外出しやすいまちづくり、高齢者の生活の足の確保なども重要性がさらに増してきている。

3 本市の交通弱者の利便性を高める総合的な交通政策の検討について

交通弱者の利便性を高める総合的な交通政策については、コミュニティバスやデマンド型交通などコミュニティ交通の施策のほか、民間の路線バスを維持するための補助や、交通施設のバリアフリー化など様々な施策があるが、ここでは、コミュニティ交通の施策について検討する。

なお、デマンド型交通については、本来、道路運送法第3条第1項イ「一般乗合旅客自動車運送事業」の区域運行又は路線不定期運行によるものを指すが、自治体によってはタクシー（法第3条第1項ハ「一般乗用旅客自動車運送事業」）補助による取組をデマンド交通と称している事例もあり、県報告書ではデマンド交通にこの両者が含まれている。どちらも、電話予約などにより利用者ニーズに応じた柔軟な運行ができることは共通しているが、制度の運用上、異なる点も多いことから、本報告書では、デマンド型交通、タクシー補助、コミュニティバスの3つの運行形態別に検討することとした。

(1) デマンド型交通

① 県内の導入状況から見たデマンド型交通の利点と課題

県報告書によると、平成29年7月現在、県内のタクシー補助を併せたデマンド交通の実施状況は17団体で、そのうち本来のデマンド型交通に分類されるのは13団体（秩父市、加須市、本庄市、深谷市、北本市、幸手市、久喜市、白岡市、寄居町、滑川町、小鹿野町、ときがわ町、鳩山町）である。北部や秩父、利根、川越比企地域が中心となっており、主に交通空白地帯の解消、交通弱者の交通手段の確保を目的に導入されている。

デマンド型交通は、利用者の事前予約により、乗合での運行を行う運行形態であるが、一口にデマンド型と言っても、その運行方式は、所定のバス停等で乗降を行う定路線型から、指定エリア内で予約のあったところを巡回する自由路線ドアツードア型まで様々な形が存在する。運行方式によっては、自宅等から目的地への移動が可能となり、バス停から距離のある利用者にとっての移動や、バス路線等がない目的地への移動など、利便性の向上につながる。

一方で予約が必要であり、状況により利用できない場合もあることが課題となる。視察を行った北本市は約4割の予約が未成立となっており、また埼玉県交通政策課からの情報でも導入団体の共通課題として挙がっているとのことであった。

費用の面については、市町村の負担は、利用者1人当たり約840円～2,480円（平成29年度。平均約1,530円。利用者の少ない秩父市、小鹿野町除く。）と、後述するコミュニティバスに比べて非常に高くなることが課題である。利用者負担は、コミュニティバスよりも高めに設定している団体がほとんどであるが、それでも県の報告書ではデマンド交通の収支率は県平均でコミュニティバスよりも低く（28年度は平均16%。コミュニティバスは平均23%）、受益と負担の観点からもコミュニティバスより優れているとは言えない状況にある。なお、財政的支援制度の観点からは、コミュニティバス同様、デマンド型交通は特別交付税の対象となっている。

②本市の特性を踏まえたデマンド型交通の検討

本市の特性を踏まえた検討を加味すると、デマンド型交通は、乗合運行が基本であるが、本市のような人口密集地での乗合運行は厳しく、県内の他団体よりも需要に対応できない危険性は高いと言える。

また、もともとデマンド型交通の検討には既存の公共交通との棲み分けの視点が重要であるが、本市においては、交通網が発達しており、既存の公共交通と運行エリアが重なるため、一定の棲み分けがなければ、既存の公共交通への影響が大きい。民間バス路線の廃止などにつながる恐れもある。

一方で、デマンド型交通の持つ、きめ細やかなニーズへの対応の可能性は魅力であることから、埼玉県交通政策課へのヒアリングにおいて、近い将来に現状のデマンド型交通の課題の克服につながるような、AI等の技術の活用なども含め、デマンド型交通の新たな展開、また、そこに係る県の助成制度などについて話を伺ったが、現在のところ、今後の新たな展開や県の助成制度は想定していない状況とのことであった。

従って、現状においては、本市ではデマンド型交通導入の課題は大きい。

(2) タクシー補助

①県内の導入状況から見たタクシー補助の利点と課題

県報告書によると、平成29年7月現在、県内の状況としては、5団体（行田市、秩父市、東松山市、志木市、川島町）が導入している。主に交通空白地帯の解消、交通弱者の交通手段の確保を目的に導入されているのは、デマンド型交通と同様である。なお、導入地域は、デマンド型交通と類似しているが、東京に近い市街地での導入例（志木市。ただし、志木市はコミュニティバスはない。）がある。

運行方式によっては、自宅等から目的地への移動が可能となり、バス停から距離のある利用者や、バス路線等がない目的地への移動は利便性の向上につながる。一方で予約又は利用時の連絡の段階で、状況により利用できない場合もあることは、デマンド型交通と共通している。

費用の面については、市町村の負担は、デマンド型交通程ではないが、利用者1人当たり約640円～1,040円（平成29年度。平均約810円。利用者の少ない秩父市除く。）と、後述するコミュニティバスに比べると経費が高い。利用者負担は、デマンド同様、コミュニティバスよりも高めに設定している団体がほとんどである。

デマンド型交通との大きな違いは、乗合運行ではないことである。また、タクシー業者の既存の車両を活用するケースが多く、その場合、デマンド型交通よりも導入経費を抑えることができる。その一方で、タクシー補助であるため、経費は固定費ではなく、高齢化が進むなかで、利用者が増えるほどに経費が増大する。そのため、県内の団体でも対象者を高齢者等に絞るなどの制限を加えているところが多い。なお、タクシー補助は、特別交付税など、国等の財政的支援の対象となっていない。

②本市の特性を踏まえたタクシー補助の検討

本市の特性を踏まえた検討を加味すると、人口密集地では、乗合運行であるデマンド型交通よりも、個別の利用となるタクシー補助の方が向いている側面があると言える。

また、既存の公共交通との棲み分けの視点が重要であり、本市においては、交通網が発達しており、既存の公共交通と運行エリアが重なるため、一定の棲み分けがなければ、既存の公共交通への影響が大きいのは、デマンド型交通と同様である。

最大の課題は、前述したようにタクシー補助は、国等の財政的支援が受けられないことなどから、3つのコミュニティ交通のなかでは、財政面の懸念が最も大きいことである。

従って、現状においては、本市ではタクシー補助導入の課題は大きい。

※なお、コミュニティ交通施策ではないが、関連する情報として、今年3月、政府は未来投資会議において、「相乗り型タクシー」の解禁の検討、「ライドシェア」の活用拡大へ道路運送法を改正する方針を表明している。

相乗り型タクシーは、民間事業者が配車アプリを活用して目的地が同じ方向の利用者をマッチングし、低価格で効率的な移動手段を確保しようとするもので、通達の整備により今年度中の実現が目指されている。(国土交通省の実証実験では、マッチングが成立したのは約1割)

また、ライドシェアは、自家用車で旅客の運送を認める制度で、法改正により運行管理をタクシー事業者に委託しやすくするほか、地元住民に限らず観光客の輸送も認め、運転手不足に悩む地域の足を確保しようとするもの。(活用拡大となっても公共交通の空白地という導入条件があるため、蕨市では想定されない制度)

(3) コミュニティバス

① 県内の導入状況から見たコミュニティバスの利点と課題

県報告書によると、平成29年7月現在、県内の状況としては、41団体(さいたま市、川越市、熊谷市、川口市、行田市、秩父市、所沢市、加須市、本庄市、東松山市、春日部市、狭山市、羽生市、鴻巣市、深谷市、上尾市、草加市、蕨市、戸田市、入間市、朝霞市、和光市、新座市、桶川市、久喜市、八潮市、富士見市、坂戸市、鶴ヶ島市、ふじみ野市、伊奈町、毛呂山町、吉見町、鳩山町、横瀬町、皆野町、小鹿野町、神川町、上里町、宮代町、杉戸町)が導入している。なお、地域としては、デマンド交通と異なり、県内全域に広がっているが、東部地域や川越比企地域は導入している団体の割合が少ない。

コミュニティバスは、路線定期型交通で、路線と運行時間が定まっているのが特徴であり、利用者にとって安定的な利用ができること、また、ノンステップ車両などを導入するなど、車いすの方を含め誰でも利用しやすいことが利点である。多くの利用者を効率的に移動させることができる路線定期型交通は、都市部、市街地において適性があるとされているが、実際に県報告書でも、走行キロあたりの利用者数が多いのは主に東京に隣接した県南部や南西部の団体である。

一方、ルートが定まっていることから、バス停まで距離のある人にとって不便であったり、目的地によっては、時間等も含めアクセスしにくいという課題が出る。

費用の面について、市町村の負担は、利用者1人当たり約150円~3,200円(平成29年度。平均約340円。利用者の少ない神川町除く。蕨市は約190円)であり、デマンド

型交通、タクシー補助に比べて経費が低い。利用者負担は、コミュニティバスは、100円～200円などデマンド交通に比べて、利用しやすい料金設定となっている。なお、コミュニティバスは特別交付税の対象となっている。

②本市におけるコミュニティバスの課題と拡充の必要性

本市においては、コミュニティバスとしては県内でも利用状況は高い水準にあるが、その要因の一つには比較的細やかにルートが設定されるなど、利便性が高いことがあると推察される。平成28年度に実施したコミュニティバスアンケート（回答数1,768人うち無作為抽出1,359人、車内409人）においても、「運行に対する印象」の設問において、「自宅からバス停が近い」に「そう思う」「どちらかといえばそう思う」が合わせて64.4%に上る一方で、「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」は14.7%という状況となっている。他に民間路線バスがカバーしている区域もあるなかで、コミュニティバス単独でこの数値は一定の利便性の高さを示していると考えられる。

一方で、「蕨駅に行きやすい」には、「そう思う」「どちらかといえばそう思う」が合わせて38.3%、「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」は24.0%、「目的地に行きやすい」には、「そう思う」「どちらかといえばそう思う」を合わせて42.8%、「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」は20.3%で、課題として認識している方が比較的多いことが表れている。

また、「ルート拡充の希望」の設問では、「そう思う」「どちらかといえばそう思う」を合わせると、「逆回りルート」が57.9%、「蕨駅への所要時間の短縮」が50.0%、「ルート分割」が48.8%、「市役所への利便性」が48.4%となっている。自由意見でも、西ルートは1週の距離が長く、時間がかかることから、逆回りルートの導入を求める意見や、塚越や南町の方からのコミュニティバスを利用しての市役所へのアクセス改善を求める意見などが多く寄せられている。

更なる超高齢社会の進展のなかで、高齢者等の生活の足の確保に加えて、健康増進、介護予防、社会参加などに資するような外出しやすいまちづくりの重要性が一層増してきていることを考慮すると、蕨駅も含めて目的地へのアクセスなど、現状の課題を改善し、市民の足としてのコミュニティバスの利便性を高めることが必要である。

そこで、平成31年度一般会計当初予算において計上したコミュニティバスの拡充予算については、西ルートに逆回りルートの導入とともに、東ルートと南ルートに市役所やバスの起点である蕨駅西口に向かう経路の追加を構想したものである。

また、このようなコミュニティバスの拡充は、市民の足を充実する施策であるとともに、前述の健康増進などをはじめ、子育て支援や、中心市街地活性化、文化振興など、複数の施策と連携を図り、その複合的な効果の可能性も期待されることである。

なお、ここまでの検討について各手法の主なメリット・デメリットを整理したものが別表である。

表 各手法の主なメリット・デメリットの整理

	メリット	デメリット
デマンド型交通	自宅等から目的地への移動が便利 特別交付税の対象	利用時に予約が必要（予約が取れないこともある） 人口密集地での乗合は困難 1人当たりの経費が非常に高い 既存の公共交通との棲み分けが必要
タクシー補助	自宅等から目的地への移動が便利 車両の確保が不要	利用時に予約が必要（予約が取れないこともある）※予約制でないケースもあり 1人当たりの経費が高い 利用者数増に伴い財政負担増加（対象や回数など制限が必要） 国等の財政的支援なし 車いすに対応した車両の確保が困難
コミュニティバス	定時路線運行で利用しやすい 車いすの方を含め誰でも利用できる 1人当たりの経費が低い 利用者の負担が小さい 特別交付税の対象	バス停まで距離のある人にとって不便（蕨市は比較的きめ細やか） 目的地まで一定の時間がかかる

4 まとめ

以上の検討の結果、今後更に進展する超高齢化社会に対応し、本市の公共交通の充実を図っていくには、費用対効果や、市民全体の受益と負担、本市の特性、公共交通にかかる社会経済環境の現況を踏まえれば、現状における対策として、コミュニティバスの拡充が有効であると考えられる。コミュニティバスは、定時路線運行で利用しやすいことや、車いすの方を含め誰でも利用できること、多くの利用者を効率的に移動させることができるため1人当たりの経費が低いこと、国等の財政的支援があることなど総合的なメリットが大きいと考えられる。

一方、デマンド交通（デマンド型交通・タクシー補助）については、自宅等から目的地への移動が便利な側面はあるが、人口密集地である本市の特性と現在の公共交通に係る技術や制度の状況を勘案すると課題が大きい。例えば、デマンド型交通は、一人当たりの経費が高いことや人口密集地での乗合運行は厳しいこと、予約が必要で状況により利用できない場合もあること、既存の公共交通との棲み分けが必要となる等の課題があり、タクシー補助も、デマンド型交通の主な課題に加え、利用が増えるほどに経費が増大するため一定の利用制限が必要となること、国等の財政的支援がないことなどの課題がある。

ただし、今後の技術革新とその普及、高齢者等のニーズ等の社会経済環境の変化に伴い、将来的に公共交通のあり方が変容してくる可能性はあり、引き続き動向を注視していくことが重要である。