

令和元年度さいたま市地域公共交通協議会 第3回バス専門部会

開催結果

開催日時	令和2年1月31日(金) 14時00分～16時00分
開催場所	武蔵浦和コミュニティセンター8階 第8,9集会所
出席者名	鈴木 文彦 委員、中村 浩幸 委員(代理)、 山科 和仁 委員、関根 康洋 委員、 鶴岡 洋 委員、藤田 貢 委員、 山本 道夫 委員(代理)、家崎 清子 委員、 中野 勇 委員、松本 敏雄 委員、 北村 伸彦 委員、坂本 真一 委員、 戸村 順子 委員、土屋 愛自 委員(代理)
欠席者名	田沼 健一 委員、宮崎 三津子 委員
公開又は非公開の別	公開
傍聴者の数	0名
議題及び審議結果	(1) 西区コミュニティバスの運行ルート変更について ⇒案のとおり変更することについて了承された。 (2) 北区吉野町地区乗合タクシーの新規導入について ⇒案のとおり新規導入することについて了承された。
報告事項	(1) 見沼区大砂土東地区・岩槻区和土地地区の本格運行の状況について (2) コミュニティバス等の本格運行の実施時期について

1. 現在の本格運行の状況

本格運行の概要

運行区間	西大宮駅⇨西区役所⇨指扇病院⇨プラザ中央⇨ニツ宮⇨中野林南⇨中野林⇨市民医療センター
運行日時	月曜日から金曜日までの平日8時から19時台まで ※年末年始（12月29日から1月3日まで）、土・日、祝日は運行しない。
運行頻度	11便／日（1時間に1本）
車両	小型バス（乗客定員：28人※） ※運転手除く
運賃	180円から270円 ※ICカード（バスモ、スイカ等）の利用可。 ※障害者、子供（小学生）については、大人運賃の半額（未就学児については、大人1名につき2名まで無料。3人目からは子供料金）
運行事業者	西武バス株式会社 大宮営業所

運行ルート・時刻表



西区コミュニティバスの運行ルート変更について

3. 収支率の試算

(1) 利用人数の増減の試算

- 需要調査結果をもとに、「①変更後の利用者の増加見込み」を算出
- 乗降調査結果をもとに、「②廃止停留所利用者の減少見込み」を算出
- ①と②より、変更後の利用者は+29人/日増加する見込みとなった。

1) 変更後の利用者の増加見込み

項目	試算結果	算出方法
①現在の利用人数[人/日]	15.3	アンケートで「現在利用している」と回答した方の総利用人数
②変更後の利用人数[人/日]	20.5	アンケートで変更後のバスを「利用する」と回答した方の総利用予定人数
③変更後の利用人数の増分[人/日]	5.2	③ = ② - ①
④人口拡大後の利用人数の増分[人/日]	542.8	④ = ③ × H31.1.1時点15歳以上沿線人口[47,117人] ÷ 有効回答数[455人]
⑤補正後の利用人数の増分[人/日]	51.6	⑤ = ④ × 乗合タクシー5地区の利用人数の補正率の平均値[9.5%]

2) 変更後の利用者の減少見込み

項目	試算結果	算出方法
①現在の利用人数[人/日]	183.0	H30年度利用実績
②廃止停留所の利用割合[%]	3.6	H30年度利用実績、H30.11実施の乗降調査結果より算出
③減便分の利用割合[%]	9.1	③ = 減便する便数[1便] ÷ 現在の便数[11便] × 100
④ルート変更後の利用人数[人/日]	160.5	④ = ① × (1 - ②) × (1 - ③)
⑤利用人数の減分[人/日]	22.6	⑤ = ① - ④

3) 変更後の利用者数の増減

変更後の利用者数の増減[+29.1回/日]
 = 増加見込み[51.6人/日] - 減少見込み[22.6人/日]

(2) 運賃収入・運行経費・収支率の試算結果

- 試算結果、変更後は年間で運賃収入が100万円増加、運行経費が39万円減少、収支率が3.9%増加する試算となった。
- 変更後の収支率は28.8%であり、変更運行移行の要件である前年度以上を満たしている。

1) 変更後の運賃収入・運行経費・収支率の試算

項目	試算結果	算出方法
①運賃収入[万円/年]	813	○総利用人数[51,758人/年] = (H30年度1日当たり利用人数[人/日] ^{※1} + 変更後の利用者数の増加人数 29.1[人/日]) × 運行日数見込み[244日/年] ○運賃収入 = H30年度平均運賃[157円/回] ^{※1} × 総利用人数
②運行経費[万円/年]	2,821	○H30年度実績値に運行時間や走行距離の変化を考慮して、人件費や燃料油脂費等の経費を試算
③収支率[%]	28.8	③ = ① ÷ ② × 100

2) 現在と変更後の運賃収入・運行経費・収支率の比較

	運賃収入 [万円/年]	運行経費 [万円/年]	収支率 [%]
現状 ^{※1}	713	2,860	24.9%
変更後	813	2,821	28.8%
差(変更後-現状)	100	-39	+3.9%

3. まとめと提案

- 需要調査にもとづく収支率試算結果は29%と、ガイドラインに示す変更運行実施の基準である「収支率が前年度以上」(+約4%)を満たしている。
- 道路の運行要件、関係機関との調整等のガイドラインのチェックポイントも確認済みである。
- 「ステップ3実証運行の準備」に進みたい。

※表内に示す数値表記は四捨五入した値であり、小数点以下を含み算定している。

※需要調査は、令和元年8/3~31の期間に、コミュニティバスの運行ルート(案)沿線300m地域に居住する15歳以上の方々(無作為抽出・郵送)1,492人を対象に実施し、455人から回答が得られ、回収率は30%であった。

※1 西区コミュニティバスのH30年度の実績に基づく

西区コミュニティバスの運行ルート変更について

2. 運行ルート変更案

① 運行ルート変更の目的

- 西区加茂川団地周辺に存在する交通空白地区の解消とともに、利用者の利便性向上を図ることを目的とする。
(主に、公共施設が複数立地している植水地区への利用が見込まれる)
- 沿線の自治会住民から、当該団地は高齢化が進み、買い物・通院難民化が急速に進んでいるとの声が寄せられている。

② 運行ルートの変更内容

運行ルートの変更案

現状	運行区間	西大宮駅⇨西区役所⇨指扇病院⇨プラザ中央⇨ニツ宮⇨中野林南⇨中野林⇨三條町東⇨市民医療センター
	運行距離	運行距離11.7km(運行時間43分)
	運行頻度	11便/日
ルート変更案	変更箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の廃止(「三條町西」「大宮南高校」「三條町東」「東光院前」) ・バス停の追加(「三條町」「大宮光陵高校」「植水公民館前」「前通」「加茂川団地北」「加茂川団地南」) ・バス停位置の変更(「加茂川団地入口」)
	運行区間	西大宮駅⇨西区役所⇨指扇病院⇨プラザ中央⇨ニツ宮⇨中野林南⇨中野林⇨植水公民館前⇨市民医療センター
	運行距離	運行距離13.0km(運行時間48分)
	運行頻度	10便/日

地域組織

○ 地域組織の要件

- ・ルート変更に向けた地域組織が平成31年4月に設立されている。
- ・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。

申請年月	平成31年4月
構成員	沿線自治会の会長ほか
沿線の自治会	中野林自治会、中野林南自治会、植水谷本自治会、三條町自治会、加茂川団地自治会、島根自治会

運行ルート案



西区コミュニティバスの運行ルート変更について

運賃案

○新運賃表

													市民医療センター
												団地北	180
												大宮光陵高校	180
												中野林	180
												ニッ宮新道	180
												飯田自治会館	180
												市営住宅前	180
												プラザ中央	180
												新屋敷	180
												西遊馬	180
												指扇駅	180
												宝来指扇	180
												指扇病院	180
												西大宮駅	180

現金・IC運賃対照表		現金	IC	現金	IC	現金	IC	現金	IC
		180	178	210	210	250	242	270	263

○現行運賃表

													市民医療センター	
													東光院前	180
													中野林	180
													ニッ宮新道	180
													飯田自治会館	180
													市営住宅前	180
													プラザ中央	180
													新屋敷	180
													西遊馬	180
													指扇駅	180
													宝来指扇	180
													指扇病院	180
													西大宮駅	180

現金・IC運賃対照表		現金	IC	現金	IC	現金	IC	現金	IC
		180	178	210	210	250	242	270	263

(参考) 時刻表案

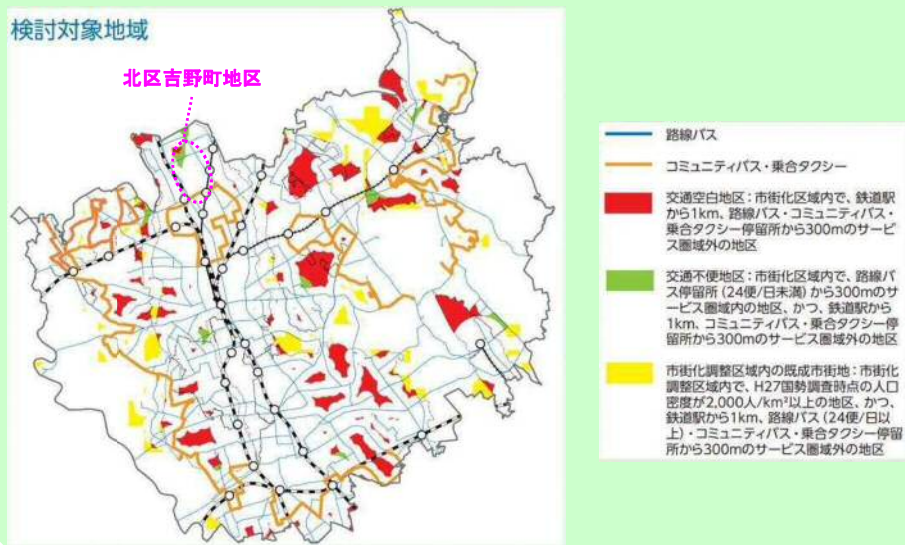
市民医療センター ⇒ 西大宮駅	
7	52
8	56
9	
10	18
11	49
12	55
13	
14	06
15	12
16	23
17	27
18	38
19	
備考	

西大宮駅 ⇒ 市民医療センター	
7	46
8	57
9	
10	01
11	23
12	54
13	
14	00
15	11
16	17
17	28
18	32
19	
備考	

1. 導入検討地域について

○ 導入検討対象地域の位置

- 北区吉野町地区には、交通空白地区および交通不便地区が含まれており、これらの解消を目指す。



2. 地域組織について

○ 地域組織の要件

- 乗合タクシー導入に向けた地域組織が平成30年2月に設立されている。
- 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。

申請年月	平成30年2月
構成員	沿線自治会の会長ほか
構成員数	9名で構成
沿線の自治会	吉野町1丁目自治会、神山自治会、中道自治会

3. 運行計画について

- 検討対象地域（北区吉野町付近）から駅、病院、商業施設等を結ぶルートであり、ガイドラインに示すコミュニティバス等のコンセプトに合致している。
- 運行内容は、下表の通り、ガイドラインに示すコミュニティバス等のサービス方針と合致している。

運行区間	吉野町一丁目⇄宮原駅⇄北区役所
運行日時	月曜日から金曜日までの平日7時台から18時台まで ※年末年始（12月29日から1月3日まで）、土・日、祝日は運行しない。
運行頻度	9便/日
車両	ワンボックス車両（乗客定員：9人※1） ※1 運転手除く ※2 満車時は、予備車両として普通タクシーが運行。
運賃	300円/回



北区吉野町地区乗合タクシーの新規導入について

3. 需要調査結果

(1) 収支率の試算

- 収支試算の結果、収支率は37.5%となった。

※以下、表内に示す数値表記は四捨五入した値であり、小数点以下を含み算定している。

項目	試算結果	算出方法
① 運賃収入 [万円/年]	334	(需要調査による利用見込み人数[48.4人/日]) × (運賃[300円/人]-割引利用者割合 [12.9%] ※1 × 割引額[150円/人]) × 運行日数見込み[246日/年] ※1
② 運行経費 [万円/年]	892	○他地区実績に運行時間や走行距離の差を考慮して、 人件費や燃料油脂費等の経費を試算
③ 収支率 [%]	37.5	③ = ① ÷ ② × 100

※1 H29.12.1~H30.11.30和土地区実績に基づく

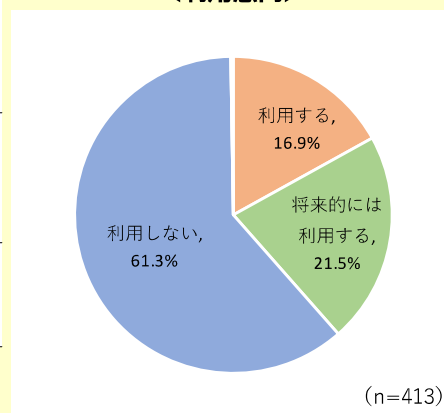
○ 利用意向を踏まえた利用見込み人数

項目	数値	算出方法
①調査票配布数[人]	1,507	需要調査結果
②利用すると回答[人]	70	
③利用すると回答した方の割合[%]	4.6%	③ = ② ÷ ①
④15歳以上沿線人口[人]	35,142	住民基本台帳人口 (H31.1時点)
⑤利用頻度[回/日・人]	0.31	需要調査結果 (1.56[回/週]÷5[日/週])
⑥利用見込み人数[人/日]	48.4	⑥ = ③ × ④ × ⑤ × 補正率 (9.5%) ※補正率は乗合タクシー5地区の利用実績/利用見込み人数の平均値

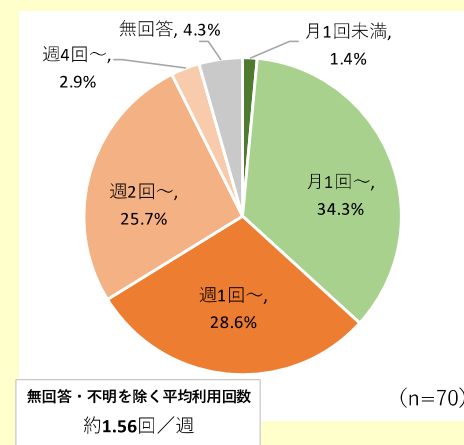
(2) 乗合タクシーの利用意向

- 乗合タクシーを「利用する」と回答した人は約17%で、「将来的には利用する」とあわせて約4割を占める。
- 「利用する」と回答した人の平均利用見込み回数は、1人当たり週に1.56回となった。

<利用意向>



<利用見込み回数> ※「利用する」と回答した人のみ



※需要調査は、令和元年8/3~31の期間に、乗合タクシーの運行ルート(案)沿線300m地域に居住する15歳以上の方々(無作為抽出・郵送)1,507人を対象に実施した。
※結果、413人の回答が得られ、回収率は27%であった。

4. まとめと提案

- 需要調査にもとづく収支率試算結果は37.5%と、ガイドラインに示す実証運行実施の基準である30%を満たしている。ただし、本格運行移行の要件は収支率40%であり、今後の利用促進活動が課題となる。
- 道路の運行要件、関係機関との調整等のガイドラインのチェックポイントも確認済みである。
 - 『ステップ3実証運行の準備』に進みたい。

1. 新型コロナウイルス感染症発生後の利用状況変化について

【新型コロナウイルス感染症に関する緊急事態宣言の発令等の状況】

- 令和2年2月頃からイベントの開催自粛や外出の自粛が呼びかけられ、3月からはさいたま市内の市立学校が臨時休校となった。
- 4月7日には、埼玉県を含む7都府県を対象に緊急事態宣言が発令された。（16日には全国47都道府県に拡大）
- 5月25日には、緊急事態宣言が解除されたものの、第2波、第3波が発生する可能性があり、以前と同じ水準の社会経済レベルに戻る見込みが立っていない状況である。

【コミュニティバス等の利用状況】

- コミュニティバス、乗合タクシーともに1月の利用者は前年度比で増加している。
- 一方で、2～4月は前年度に比べて減少している。特に4月はコミュニティバス、乗合タクシーともに利用者数は半分程度となっている。

○コミュニティバスの利用者数の変化（H31年－R02年）



○乗合タクシーの利用者数の変化（H31年－R02年）



※1月のデータでは並木・加倉地区乗合タクシーを除く

○コミュニティバスの収入の変化（H31年－R02年）



○乗合タクシーの収入の変化（H31年－R02年）



※1月のデータでは並木・加倉地区乗合タクシーを除く

2.まとめと提案

【まとめ】

- 新型コロナウイルス感染症感染拡大防止に伴う外出自粛の影響により、令和2年2月以降、利用者数、収入が大きく減少している。
- コミュニティバス等の運行継続・廃止等は利用者数、収支率を基に判断することとしているが、この影響により正確な判断ができない状況である。
- 今後も3密回避のため、積極的な利用促進が困難な状況である。

【提案】

今後の影響を考慮し、以下のとおり取り扱うこととしたい。

- コミュニティバス、本格運行中の乗合タクシー
令和元年度、令和2年度の**利用者数・収支率**は参考値とする。
- 見沼区片柳西地区乗合タクシー（実証運行中）
以下の表のとおり実証運行期間とデータ取得期間を変更する。

	変更前	変更後
実証運行期間	平成29年8月21日～令和2年8月20日	平成29年8月21日～ <u>令和3年8月20日</u>
データ取得期間	令和2年1月27日～令和2年7月26日	令和2年8月1日～令和3年1月29日

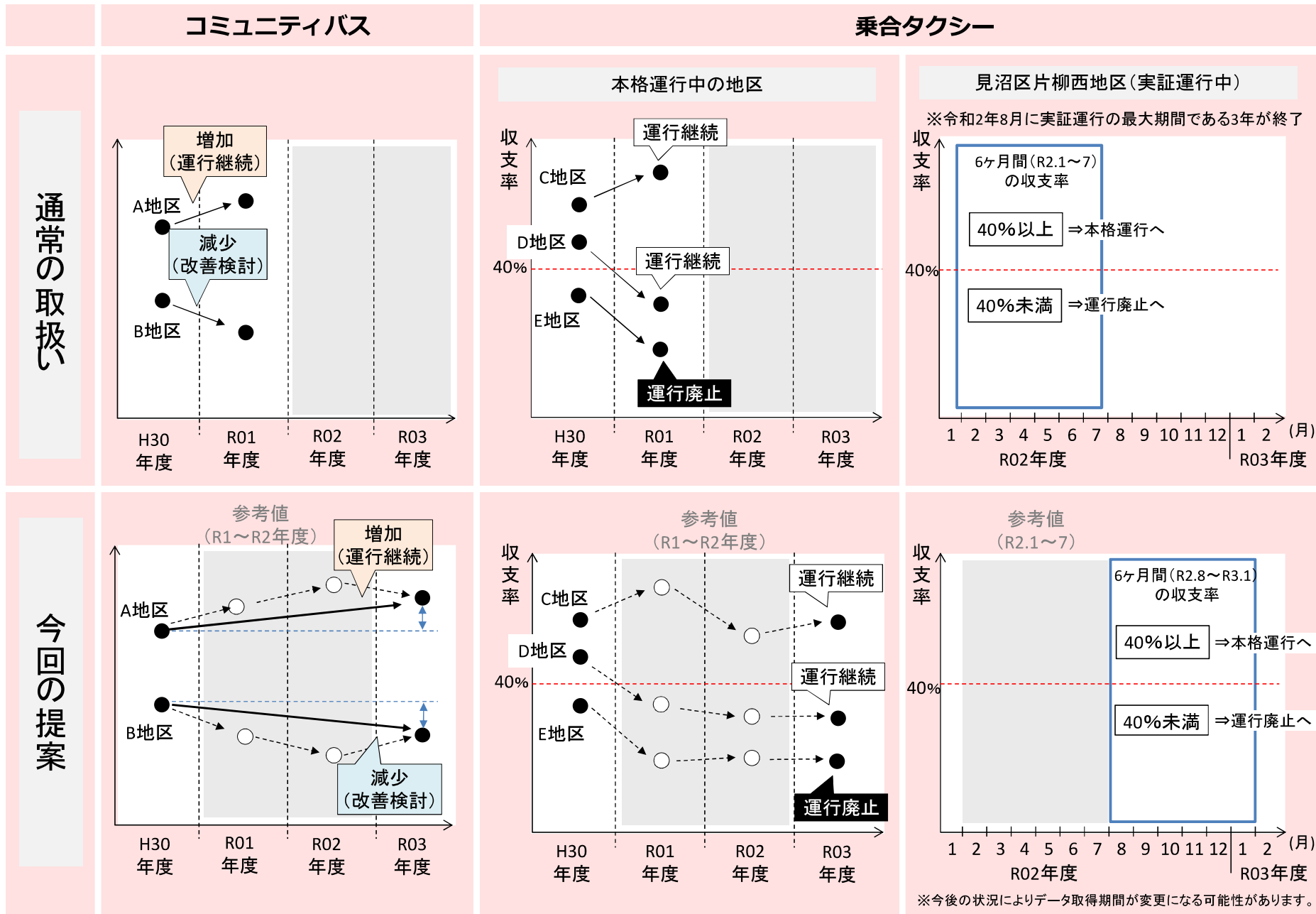
※今回の提案の期間内で新型コロナウイルス感染症の収束が見られない場合は改めて期間等の提案をさせていただきたい。

➡協議会承認の附帯事項として追記

【コミュニティバス等の運行継続・廃止等の判断基準（「コミュニティバス等導入ガイドライン」より抜粋）】

	データ取得期間	基準
コミュニティバス	1年間（年度）	収支率 が前年度以上⇒利用状況・収支状況の把握・評価の継続 収支率 又は 利用者数 が前年度より低い⇒運行改善の検討
乗合タクシー （ 本格 運行中の地区）	1年間（年度）	直近2年間のうち、いずれか1年の 収支率 が40%以上⇒運行継続 2年連続して 収支率 が40%未満⇒運行廃止
乗合タクシー （ 実証 運行中の地区）	実証運行開始日 又は 改善実証運行開始日から6ヶ月間	収支率 が40%以上⇒本格運行へ移行 " 未満⇒実証運行延長（最大3年間） ※実証運行の延長は地域組織に継続の意思がある場合

【参考1】コミュニティバス等の運行継続・廃止の判断基準

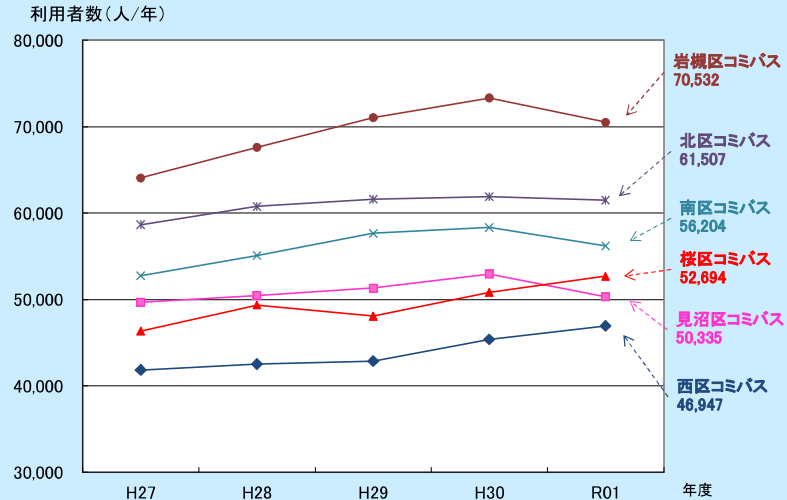


※運行の継続・廃止等は、利用者数、収支率を基に利用促進活動等を踏まえて総合的に法定協議会で判断します。

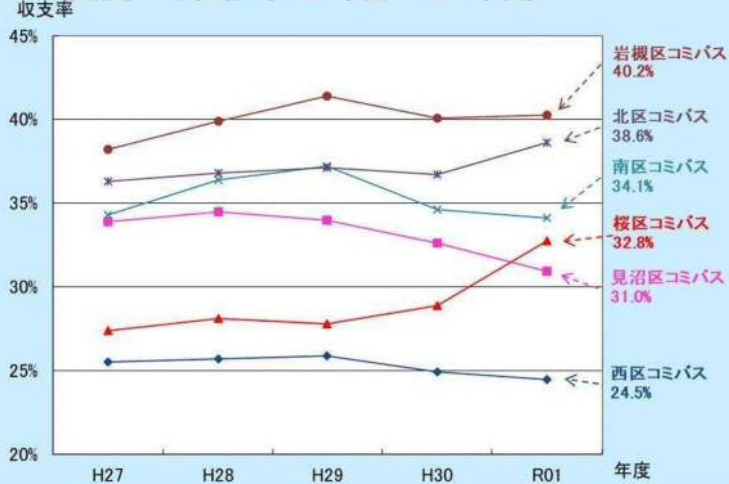
【参考2】コミュニティバス等の利用状況について

1. コミュニティバスの利用者数・収支率の推移

○年間利用者数の推移（H27年度－R01年度）



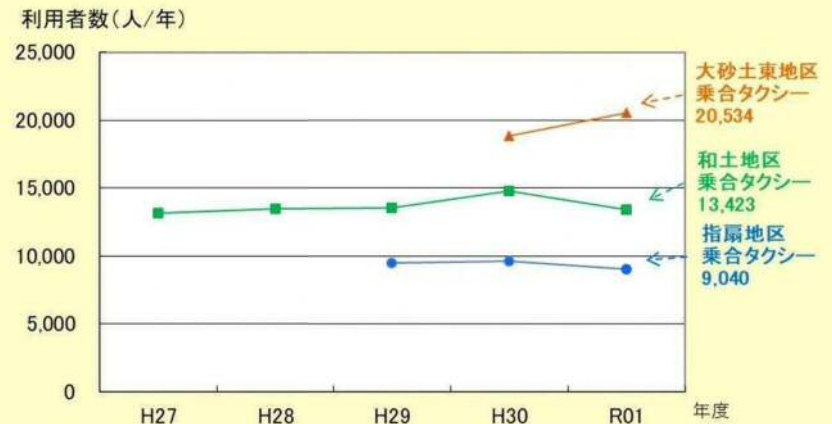
○収支率（実績）※の推移（H27年度－R01年度）



- ・利用者数について、桜区、西区では増加、岩槻区、北区、南区、見沼区は減少している。
- ・収支率については、岩槻区、北区、桜区では増加、南区、見沼区、西区は減少している。

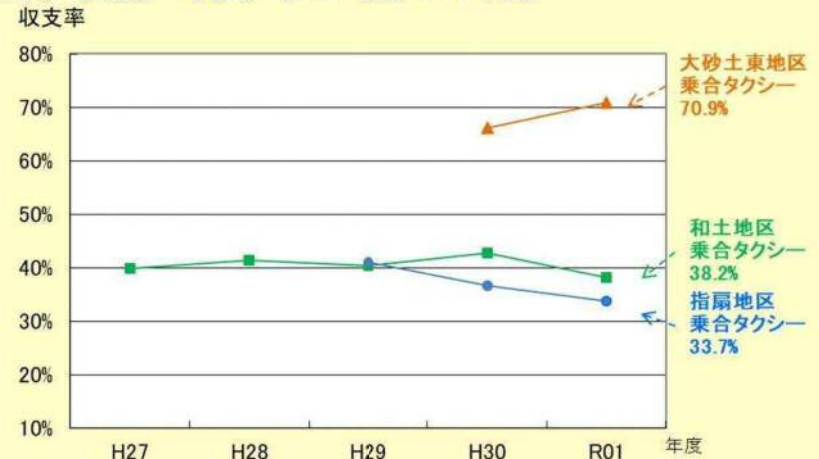
2. 乗合タクシーの利用者数・収支率の推移

○年間利用者数の推移（H27年度-R01年度）



※参考(R1年度 実証運行中の地区)
片柳西地区5,582人[H31.4~R2.3]
並木・加倉地区27,563人[H31.4~R2.3]

○収支率（実績）※の推移（H27年度-R01年度）



※参考(R1年度 実証運行中の地区)
片柳西地区19.7%[H31.4~R2.3]
並木・加倉地区44.2%[H31.4~R2.3]

- ・利用者数、収支率ともに、大砂土東地区では増加、和土地区、指扇地区は減少している。

※収支率＝運賃収入(実績)÷運行経費(運行経費には車両償却費等は含まれない)