

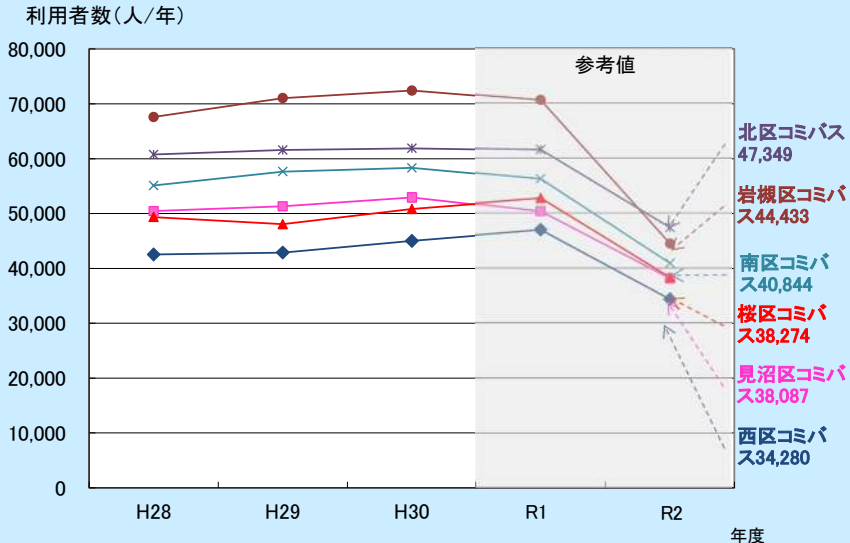
コミュニティバス等の利用状況について（令和2年度）

資料1-1

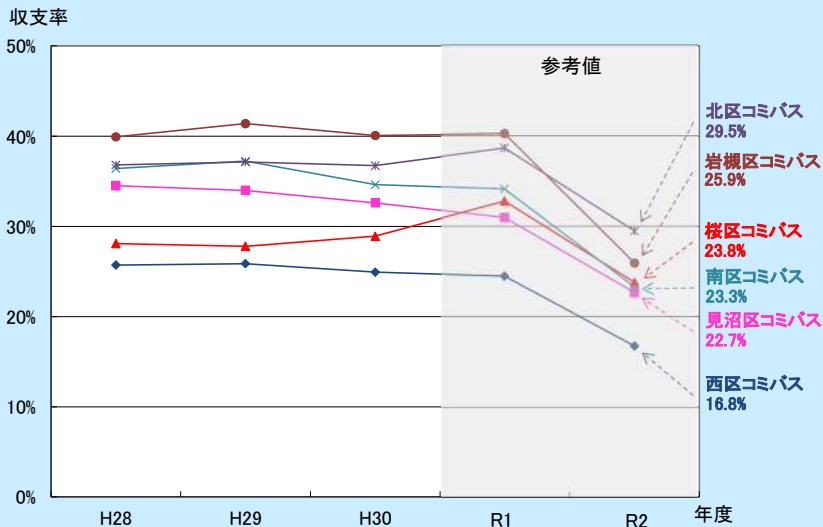
- 新型コロナウイルス感染症の流行により、コミュニティバス、乗合タクシーともに、利用者数、収支率とも減少している。
- R2年7月の地域公共交通協議会において、R1年度とR2年度の数値の取扱いを参考値とすることが決定している。

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（H28年度－R2年度）

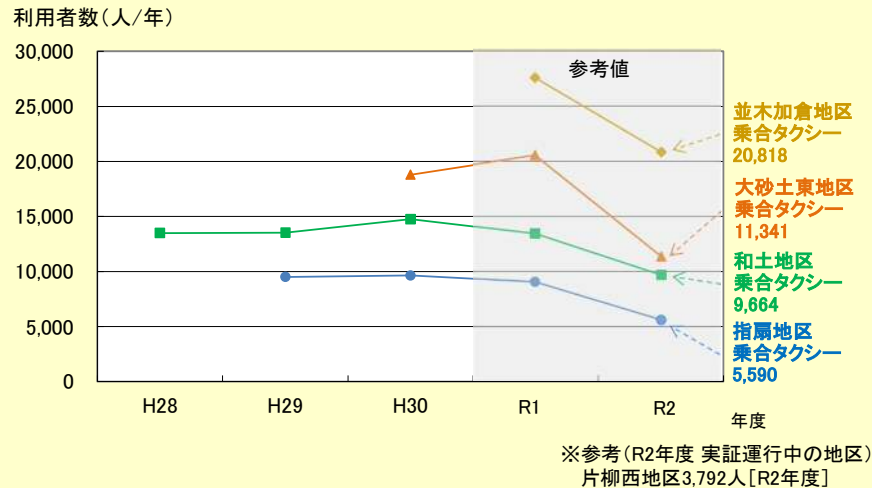


○収支率（実績）*の推移（H28年度－R2年度）

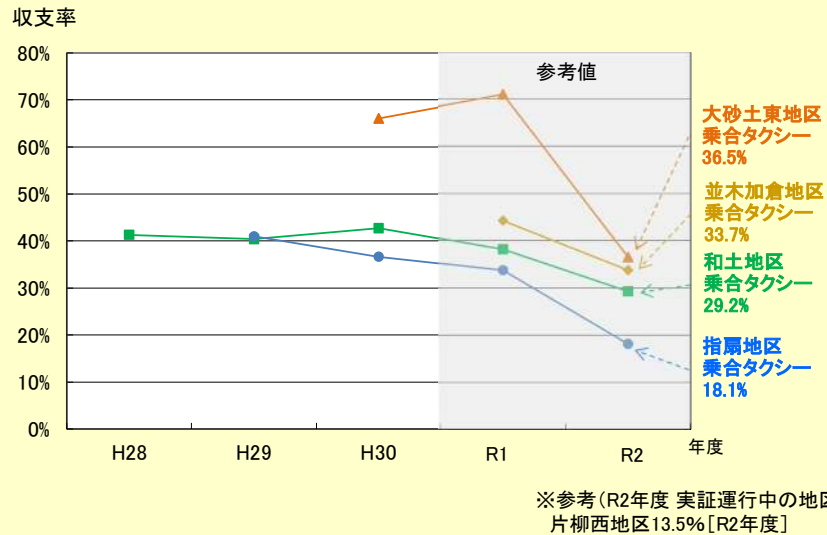


2. 乗合タクシーの利用者数・収支率の推移

○年間利用者数の推移（H28年度－R2年度）



○収支率（実績）*の推移（H28年度－R2年度）



* 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)

コミュニティバス等の利用状況について（令和3年度予測値）

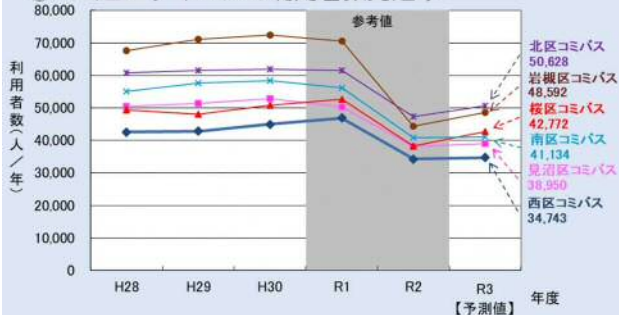
資料1-2

- ・ R3年3月のR2年度第4回地域公共交通協議会で、「R3年度は、コミュニティバス、乗合タクシー（新規運行予定の2路線を含む）について、補正係数を用いて運行の継続・改善・廃止の判断を行うこと」が決定した。
- ・ R3年4月～5月の利用者数・収入を基にR3年度の予測値と補正係数を乗じた予測値を試算した。コミュニティバスは利用者数と収支率を、乗合タクシーは収支率を試算した。

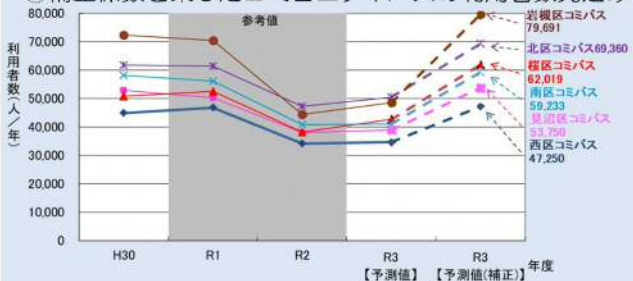
1. R3年度のコミュニティバス利用者数見込み

- ① 利用者数は、R2年度比較で、横ばいで推移～微増となる見込みである。
- ② 補正係数を乗じたR3年度の利用者数見込みにおいては、全区でH30年度（コロナ以前）の水準を回復する。
- ③ 北区・岩槻区・桜区は、補正後の利用者数がH30年度と比較して7千人/年以上増加する見込みとなる。

①コミュニティバスの利用者数見込み



②補正係数を乗じたコミュニティバスの利用者数見込み



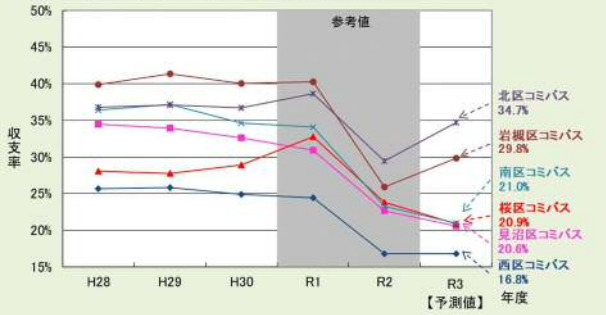
③H30年とR3年の利用者数比較

	H30(人/年) A	R3(人/年) 【予測値】 B	補正係数 C	補正後(人/年) B×C=D	増減(人/年) D-A
西区	45,015	34,743	1.36	47,250	2,235
見沼区	52,943	38,950	1.38	53,750	807
南区	58,340	41,134	1.44	59,233	893
桜区	50,828	42,772	1.45	62,019	11,191
北区	61,900	50,628	1.37	69,360	7,460
岩槻区	72,416	48,592	1.64	79,691	7,275

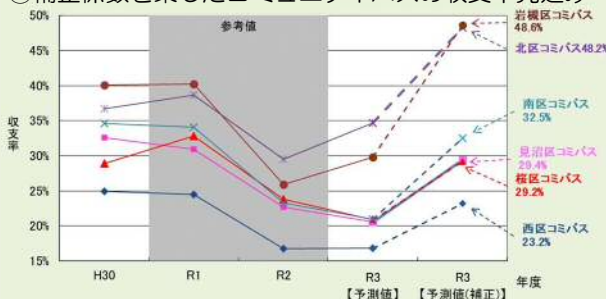
2. R3年度のコミュニティバス収支率見込み

- ① 収支率は、R2年度比較で、見沼区・桜区・南区は微減、西区は横ばいで推移、北区・岩槻区は増加する見込みである。
- ② 補正係数を乗じたR3年度の収支率見込みにおいては、西区・見沼区・桜区・南区はH30年度（コロナ以前）の水準に近づき、北区・岩槻区はH30年度（コロナ以前）の水準を上回る。
- ③ 北区・岩槻区は、補正後の収支率がH30年度と比較して10%前後増加する見込みとなる。

①コミュニティバスの収支率見込み



②補正係数を乗じたコミュニティバスの収支率見込み



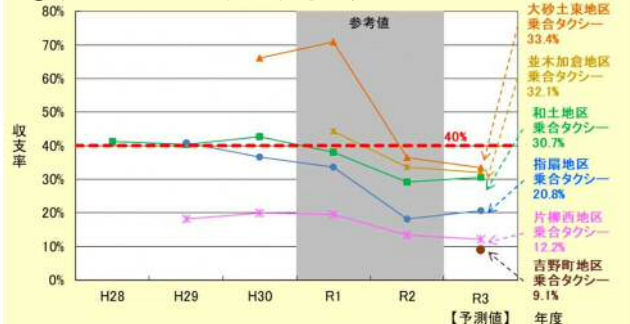
③H30年とR3年の収支率比較

	H30 A	R3 【予測値】 B	補正係数 C	補正後 B×C=D	増減 D-A
西区	24.9%	16.8%	1.38	23.2%	-1.7%
見沼区	32.6%	20.6%	1.43	29.4%	-3.2%
南区	34.6%	21.0%	1.55	32.5%	-2.1%
桜区	28.9%	20.9%	1.40	29.2%	0.3%
北区	36.7%	34.7%	1.39	48.2%	11.5%
岩槻区	40.1%	29.8%	1.63	48.6%	8.5%

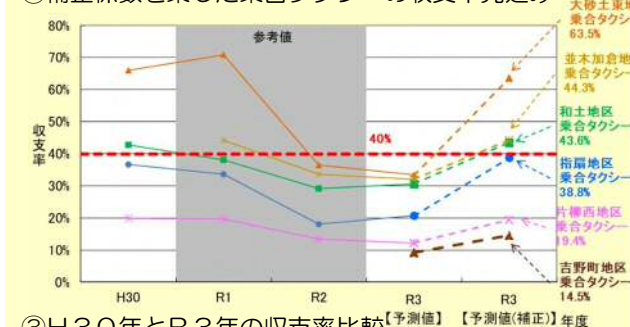
3. R3年度の乗合タクシー収支率見込み

- ① 収支率は、R2年度比較で、横ばいで推移する見込みである（R3年度から実証運行を開始する吉野町地区を除く）。
- ② 補正係数を乗じたR3年度の収支率見込みにおいては、H30年度（コロナ以前）の水準をほぼ回復する（並木加倉地区・吉野町地区を除く）。
- ③ 地区により多少の差はあるが、補正後の収支率がH30年度と比較して大きな差が生じている地区は出ない見込みとなる。

①乗合タクシーの収支率見込み



②補正係数を乗じた乗合タクシーの収支率見込み



③H30年とR3年の収支率比較

	H30 A	R3 【予測値】 B	補正係数 C	補正後 B×C=D	増減 D-A
和土地区	42.7%	30.7%	1.42	43.6%	0.8%
指扇地区	36.6%	20.8%	1.87	38.8%	2.2%
大砂土東地区	66.1%	33.4%	1.90	63.5%	-2.5%
片柳西地区	19.9%	12.2%	1.59	19.4%	-0.5%
並木加倉地区	-	32.1%	1.38	44.3%	-
吉野町地区	-	9.1%	1.59	14.5%	-

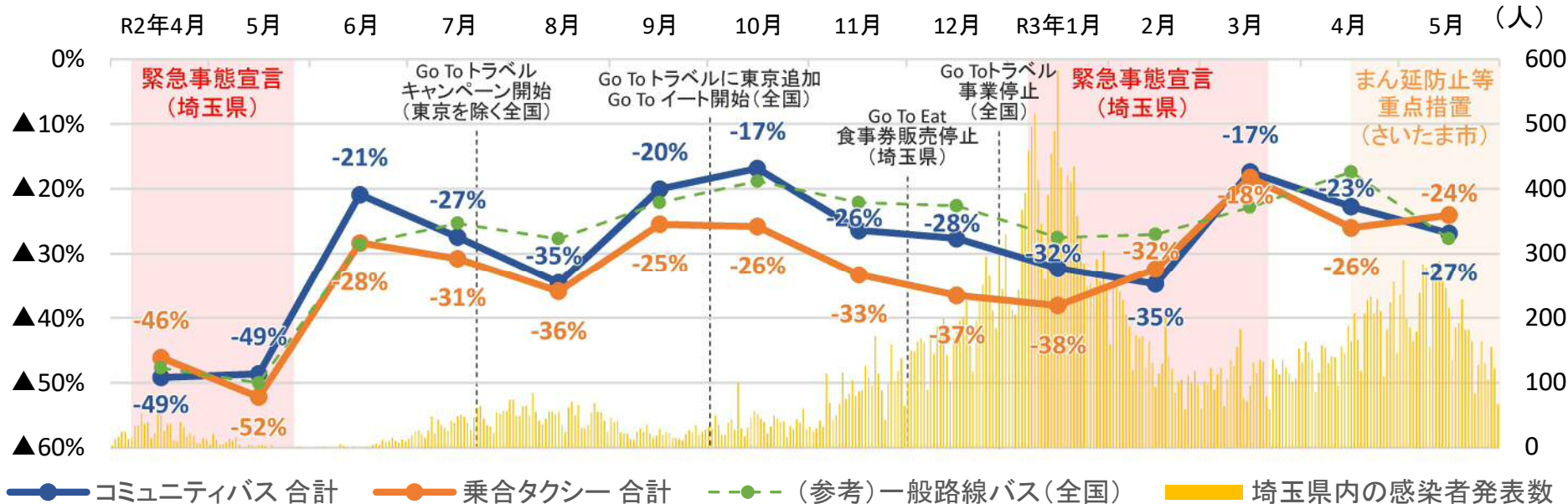
補正係数の取り扱いについて

資料1-3

1. 新型コロナウイルス感染症によるコミュニティバス等への影響

- コミュニティバス、乗合タクシーの利用者数をR1年同月と比較すると、すべての月で減少している。
 - 特に1回目の緊急事態宣言中であるR2年4～5月は、コミュニティバス、乗合タクシー、一般路線バス（全国）ともに利用者数は50%前後減少している。その他の月においては、コミュニティバスは17～35%、乗合タクシーは18～38%減少している。
 - コミュニティバス、乗合タクシーと全国の一般路線バスの利用者数の減少割合を比べると、大きな差はみられない。また、月ごとの変化も同様の傾向を示している*。
→ さいたま市のコミュニティバス、乗合タクシーへの新型コロナウイルス感染症の影響は、全国の一般路線バスと同程度と考えられる。
 - コミュニティバスと乗合タクシーを比べると、月ごとの変化には同様の傾向がみられる。しかしながら、緊急事態宣言中やまん延防止等重点措置の適用期間以外の月では、乗合タクシーの方が減少割合が大きい傾向がみられる。
→ 乗合タクシーの主な利用層である高齢者は上記の期間以外でも外出等の自粛を行っていることが一因と考えられる。
- ※全国の数値には、緊急事態宣言等が発令されていない都道府県の事業者も含まれており、さいたま市に比べて緊急事態宣言等や感染者数の増減による影響を受けづらいと考えられる点には留意が必要。

○利用者数の増減割合（R1年同月比）



※「(参考)全国(一般路線バス)」は『新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和3年5月31日時点まとめ)(令和3年6月、国土交通省)』を基に作成
 ※「埼玉県内の感染者発表数」はNHKが各自治体や公的機関の発表数値を基にまとめている「都道府県ごとの感染者数の推移」のデータを基に作成
 ※見沼区片柳西部地区、北区吉野町地区は実証運行期間であるため、計算対象に含めていない。
 ※H31年1-3月に実施した西区及び岩槻区の休日運行の利用者数は計算対象に含めていない。
 ※並木・加倉地区のH31年1月の運行日数は3日のみであるため、R3年1月の値は並木・加倉地区を集計対象から除外している。

補正係数の取り扱いについて

1. 全国の公共交通の利用状況

- 全国の公共交通の手段別の減少率を見ると、乗合バスや鉄道ではR2年度に利用者がおよそ3割減少している。
- 乗合バスや鉄道などの地域の身近な交通手段は、高速バスや航空などの非日常的な交通手段と比べると減少幅が小さい。

■全国の交通手段別減少率

地域	交通手段	R2年度の減少割合の平均 (R1年同月比)	R3年4月の減少割合 (R1年同月比)	R3年5月の減少割合 (R1年同月比)
さいたま市	コミュニティバス	-29.4%	-22.7%	-26.8%
	乗合タクシー (本格運行中)	-33.1%	-26.0%	-24.0%
全国	乗合バス	-28.6%	-17.4%	-27.7%
	高速バス	-66.0%	-60.6%	-64.5%
	貸切バス	-60.8%	-54.8%	-71.1%
	タクシー	-41.9%	-40.8%	-48.8%
	鉄道(大手民鉄)	-31.1%	-25.0%	-31.1%
	鉄道(公営鉄道)	-35.7%	-30.5%	-30.0%
	鉄道(中小民鉄)	-33.8%	-30.1%	-34.5%
	国内航空	-67.4%	-61.0%	-73.0%

※全国のデータは下記の資料を基に作成している。
 2019年・2020年4～5月：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和2年7月31日時点まとめ)(令和2年8月、国土交通省)／2019年6月～2020年3月、2020年6月～2021年3月：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和3年3月31日時点まとめ)(令和3年3月、国土交通省)／2021年4～5月：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和3年5月31日時点まとめ)(令和3年6月、国土交通省)
 ※見沼区片柳西地区、北区吉野町地区は実証運行期間であるため、計算対象に含めていない。
 ※H31年1-3月に実施した西区及び岩槻区の休日運行の利用者数は計算対象に含めていない。
 ※並木・加倉地区のH31年1月の運行日数は3日のみであるため、R3年1月の値は並木・加倉地区を集計対象から除外している。

2. コミュニティバス等導入ガイドラインに基づく今後の対応

- コミュニティバス等導入ガイドラインに基づき、運行ルートを変更した①西区コミュニティバス、H30年度及びR3年4～5月の収支率(補正後)が40%を下回った②西区指扇地区乗合タクシー、実証運行中の③見沼区片柳西地区乗合タクシーの今後の対応については以下の通り。
- いずれの路線も利用状況を基に本格運行への移行、運行継続、廃止の判断を行う予定である。

■各路線の対応

	① 西区コミュニティバス (実証運行中)	② 西区指扇地区乗合タクシー (本格運行中)	③ 見沼区片柳西地区乗合タクシー (実証運行中)
近年の運行改善状況	加茂川団地を経由するルートへ運行経路を変更 (R2年11月2日)	ヤオコー西大宮店等を経由するルートへ運行経路を変更 (H31年3月4日)	彩の国東大宮メディカルセンターや土呂駅を経由するルートへ運行経路を変更 (R2年1月27日)
利用状況等	R3年度4～5月(補正後)はH30年度と同程度の水準	H30年度及びR3年4～5月(補正後)の収支率が40%を下回る	H29年8月の運行開始以降、収支率が40%を下回る
直近の地域組織との打合せ状況	内容 市より運行中の利用状況や収支実績を地元組織を通じて地域の方々に報告 打合せ日 R3年6月29日	内容 R3年6月1日	内容 R3年6月7日
地域組織等における今後の取組予定	・ 利用促進活動 ・ アンケート調査	・ 利用促進活動 ・ 協賛金の収集	・ 利用促進活動 ・ アンケート調査
運行継続の判断 ※R2年度第4回地域公共交通協議会において確認	判断する内容 本格運行への移行 又は 実証運行前の運行に変更 評価対象期間 R3年4月～9月	判断する内容 運行継続 又は 運行廃止 評価対象期間 R3年度	判断する内容 本格運行への移行 又は 運行廃止 評価対象期間 R3年4月～9月

3. まとめと提案

- 埼玉県における新規感染者数は、R3年1～3月の緊急事態宣言下では一定程度抑えられていたものの、4月以降は高い水準で推移している。また、感染力が強いと言われているデルタ株への懸念が存在する。
- 埼玉県の緊急事態宣言はR3年3月21日に解除されたものの、上記の状況を受け、さいたま市ではR3年4月16日よりまん延防止等重点措置が適用されている。(R3年8月22日まで)
- 高齢者へのワクチン接種が進む一方で、東京オリンピックにおいては、埼玉県を含む首都圏一都三県で無観客での開催となることが決定するなど、依然として予断を許さない状況にある。
- R2年度第4回地域公共交通協議会(R3年3月22日開催)の開催時点から、様々に状況が変化しているため、R3年度におけるコミュニティバス等の運行継続・廃止等に関する判断を、R1年度、R2年度と同様に参考値とすることを提案したい。

【参考値とする場合】

- R2年度に引き続き、R3年度実績を参考値として取り扱う場合、地域公共交通協議会に諮る予定。

【補正係数を継続して採用する場合】

- 今回のバス部会と同様に適宜報告する。