

令和2年度第2回上尾市地域公共交通活性化協議会次第

日 時 令和2年8月24日(月)

午前10時00分から

場 所 上尾市文化センター 201集会室

1 開 会

2 議 事

(1) 令和3年度市内循環バス「ぐるっとくん」再編実施方針(案)
について

(2) その他

3 閉 会

令和2年度 第2回上尾市地域公共交通活性化協議会出席者名簿

区 分	所 属	委員氏名	備考
法第6条第2項 第2号委員	東武バスウエスト株式会社	山科 和仁	
	朝日自動車株式会社	田沼 健一	
	丸建自動車株式会社	野口 佳一	欠席
	株式会社協同バス	鈴木 貴大	
	上尾地区タクシー協議会	山口 正史	
	一般社団法人埼玉県バス協会	鶴岡 洋	
	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	藤田 貢	
	国土交通省大宮国道事務所	渡邊 正	代理:原 清次
	埼玉県北本県土整備事務所	小島 孝文	代理:小林 純一
	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社	吉住 浩史	代理:小淵 隆広
	埼玉新都市交通株式会社	渡邊 哲	欠席
法第6条第2項 第3号委員	上尾警察署	森越 透	代理:築井 功次郎
	上尾市自治会連合会	鈴木 照子	
	上尾市いきいきクラブ連合会	刀根 正克	
	学識経験者(大学教授)	久保田 尚	副会長
	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局	小川 ゆかり	
	埼玉県企画財政部交通政策課	松本 みどり	
	さいたま市	立石 一弘	
	桶川市	向井 一哲	代理:篠原 知洋
法第6条第2項 第1号委員	上尾市行政経営部長	小田川 史明	
	上尾市子ども未来部長	柳 真司	欠席
	上尾市健康福祉部長	石川 克美	
	上尾市市民生活部長	西嶋 秋人	会長
	上尾市都市整備部長	長島 徹	

令和3年度 市内循環バス「ぐるっとくん」再編実施方針（案）

目 次

1. 市内循環バス「ぐるっとくん」の現状（運行状況、利用状況、収支状況）	3
2. 市内循環バス「ぐるっとくん」と取り巻く状況	4
①上尾市の人口動向	4
②民間路線バス運転手の確保について	4
③市内の民間路線バス、市内循環バスの運行状況	5
④市民の移動実態（市民アンケート調査より）	7
⑤市民、利用者の意見（市民アンケート調査より）	9
3. 市内循環バス「ぐるっとくん」の再編実施の必要性	10
4. 市内循環バス「ぐるっとくん」の再編の方針	11
5. 再編後の運行サービスの方針（案）	14
6. 道路の運行要件	14
7. 運行改善判断の基準の設定	14

1. 市内循環バス「ぐるっとくん」の現状

《運行状況》

市内循環バス「ぐるっとくん」は平成28年2月に運行再編を行い、現在は9路線（車両10台使用）で運行しています。各路線の運行本数は、1日4便～13便となっており、全路線を平均すると、**2時間25分に1本の運行頻度**になっています。

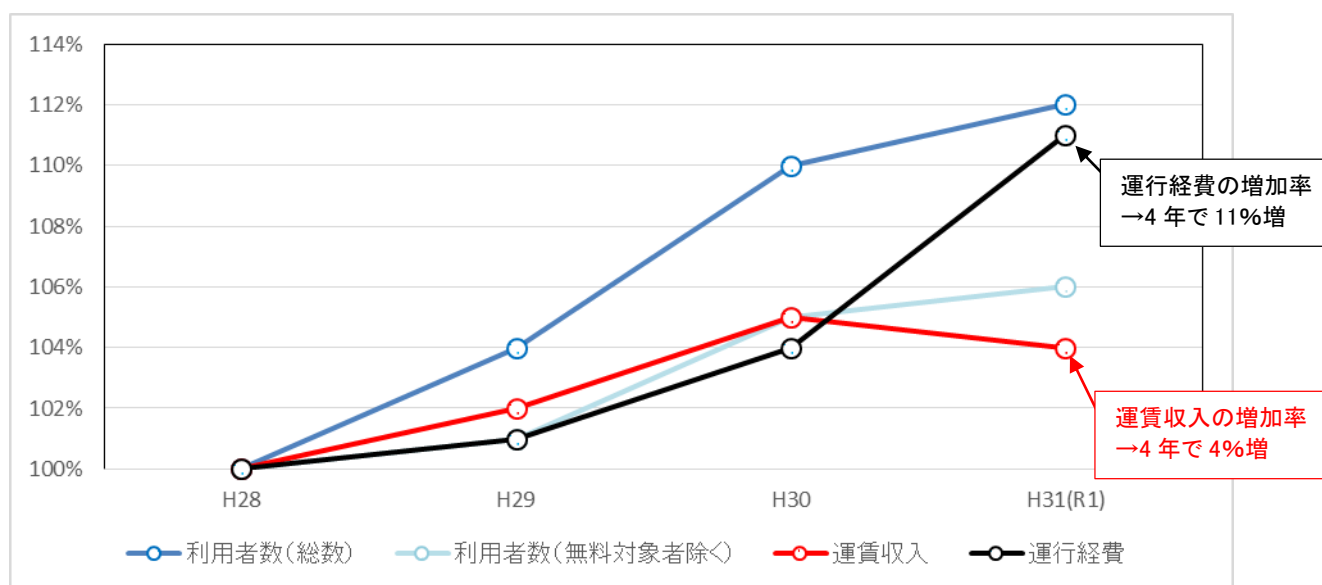
再編以降、一時的に**乗車人数**は減少しましたが、平成29年度以降回復傾向にあり、平成30年度には、**再編前の水準を上回っています**。

しかしながら、運行内容は大きく変化していませんが、燃料費や人件費の上昇により、**運行経費は年々増加**しています。無料対象者の拡充もあり、運行経費の増加率が運賃収入の増加率を上回っており、年間の委託料も増加を続けている状況です。

＜利用状況、収支状況の推移＞

		H27	H28	H29	H30	H31(R1)	
利用者数	実績	1,233	1,171	1,214	1,283	1,312	人/日
	対H28比	105%	100%	104%	110%	112%	
無料対象者	実績	6	69	100	122	139	人/日
	対H28比	8%	100%	145%	176%	201%	
無料対象者を除く利用者数	実績	1,228	1,102	1,113	1,161	1,173	人/日
	対H28比	111%	100%	101%	105%	106%	
運賃収入	実績	115,937	104,657	106,651	109,900	109,553	円/日
	対H28比	111%	100%	102%	105%	104%	
運行経費	実績	423,126	436,152	440,214	454,419	485,450	円/日
	対H28比	97%	100%	101%	104%	111%	
収支率	実績	27.4%	24.0%	24.2%	24.2%	22.5%	%
委託料		112,419	109,965	110,702	115,387	130,695	千円/年

＜再編後の利用者数、収入、経費の増加率＞

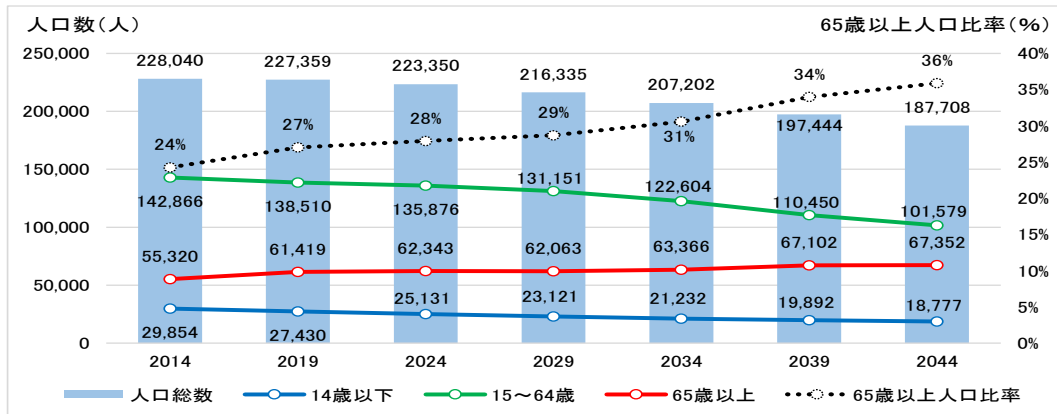


2. 市内循環バス「ぐるっとくん」と取り巻く状況

①上尾市の人口動向

上尾市では65歳以上の人口数が今後長期的に増加すると予測されています。また、高齢者による交通事故が全国的に相次いで発生しており、運転免許証自主返納に対する関心の高まりとともに、公共交通の需要がさらに増していくことが予想されます。

<上尾市の人口の推移（上尾市人口ビジョンより）>



②民間路線バス運転手の確保について

バス業界全体の傾向として、**運転手不足**、大型二種免許保有者数の減少や新たな取得者の減少が顕著であり、都市部でも**路線の廃止や減便**が顕在化しています。

上尾市内を運行する事業者においても、運転手の確保が**大きな課題**になっています。

<大型二種免許所持者数の推移>

	H21 年末	H28 年末	H29 年末	H30 年末
全体（人）	1,089,135	942,526	919,242	896,197
65歳以上（人）	447,049	424,673	416,421	406,611
65歳以上割合	41%	45%	45%	45%
H21 からの変動率	—	△13%	△16%	△18%

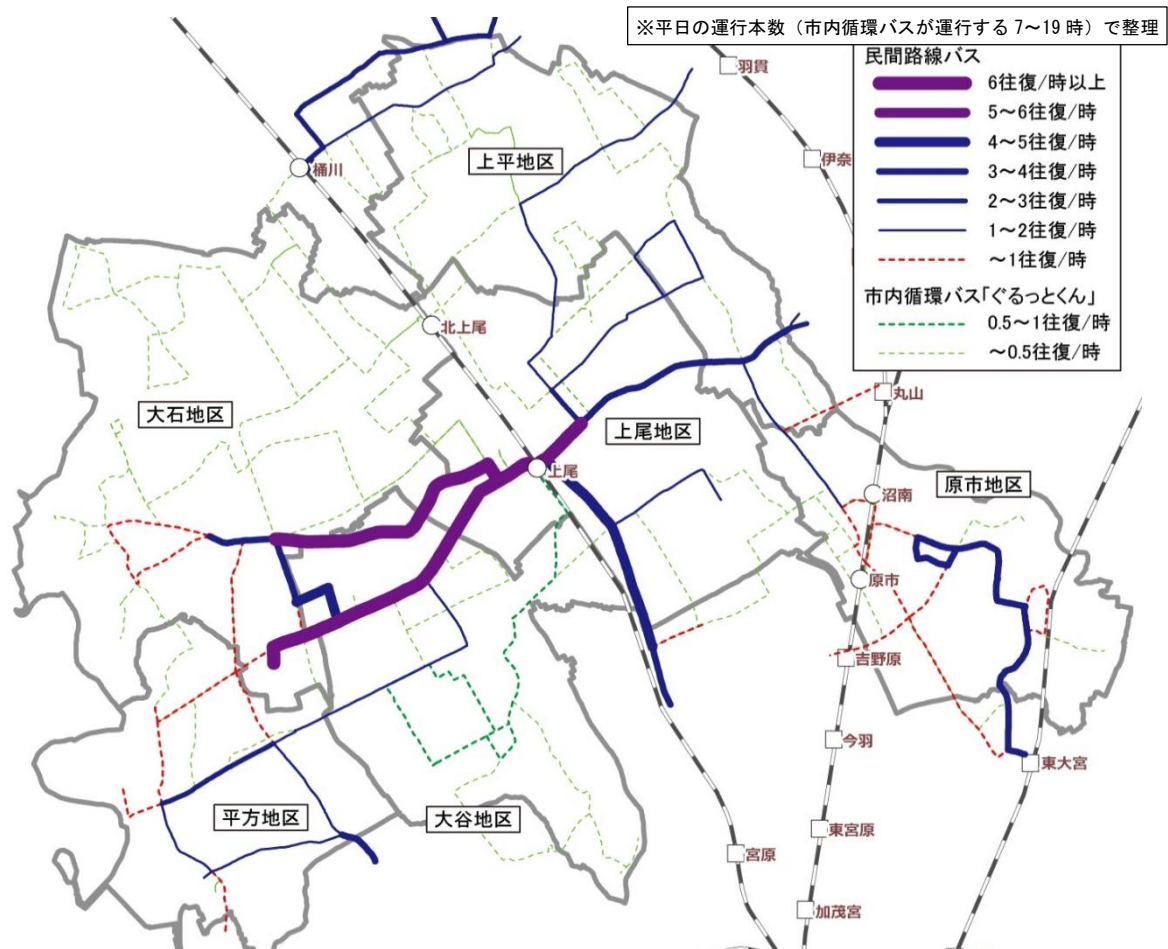
※警察庁 運転免許統計データより

③市内の民間路線バス、市内循環バスの運行状況

民間路線バスは上尾駅を中心として東西に運行、主要路線は1時間に3往復以上と高頻度に運行しています。また、東大宮駅からは、原市団地方面へ1時間に3往復程度と高頻度に運行しています。

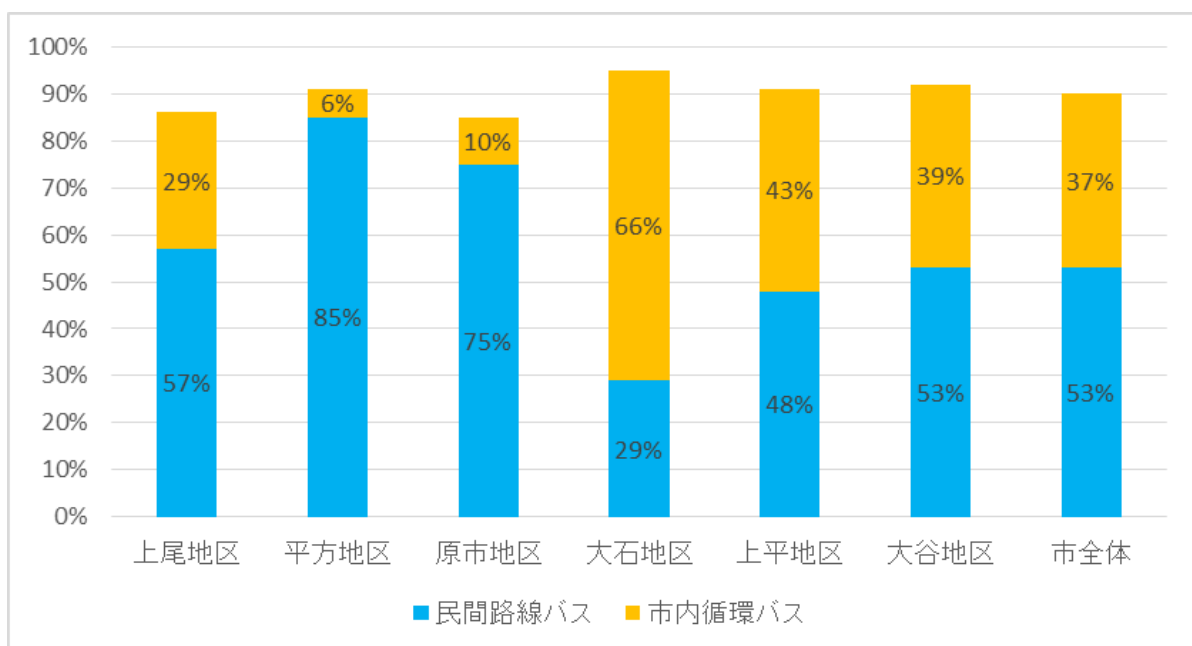
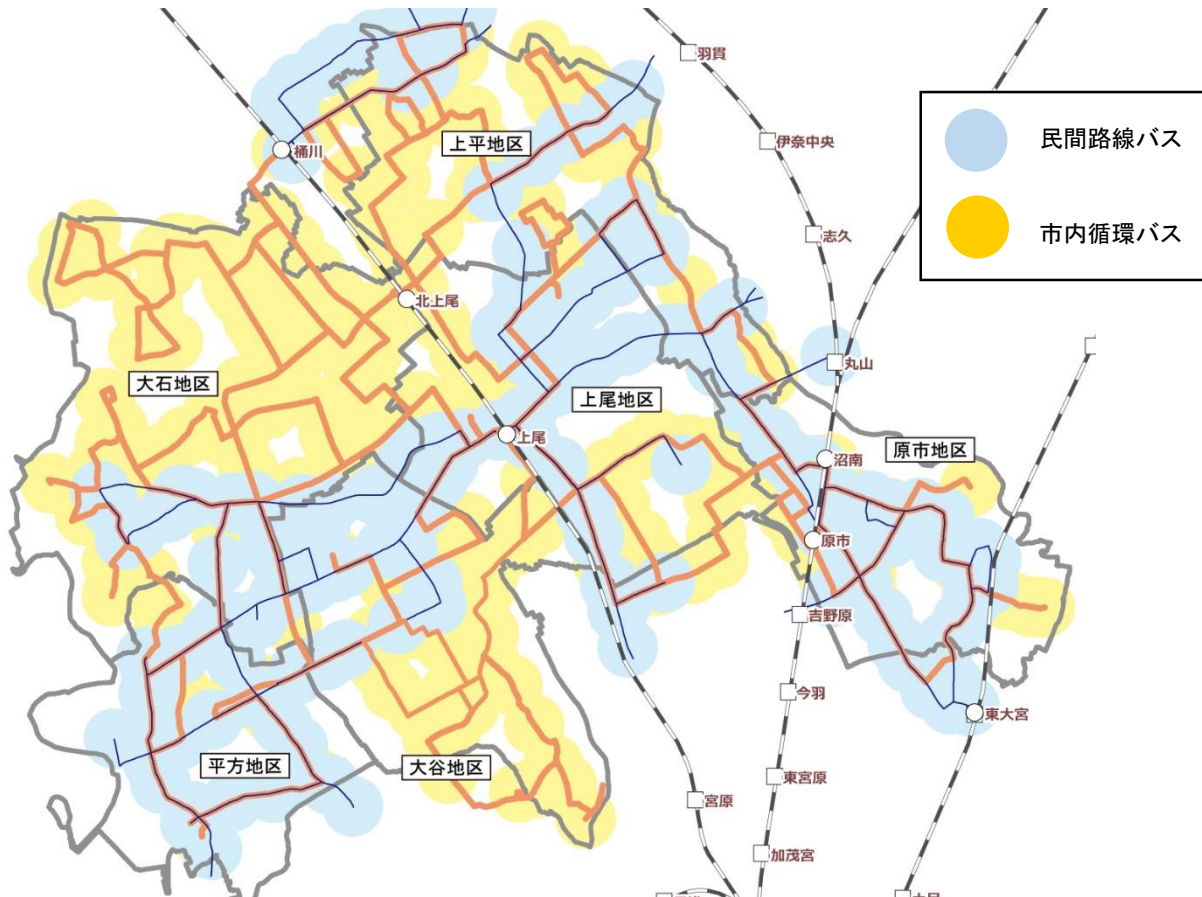
一方で、市内循環バス「ぐるっとくん」は上尾駅を起点とし、民間路線バスが運行していないエリアを中心に運行していますが、運行本数は1時間に1本未満であり、民間路線バスと比較すると本数が少ない状況です。

<上尾市内の民間路線バス、市内循環バス「ぐるっとくん」の運行本数>



平方・原市地区は、民間路線バスで**8割前後**の人口をカバーできているが、3割弱しかカバーできていない地区もある。市内循環バスの運行エリアを合わせると、**市内人口の9割**をバス路線でカバーできている状況です。

<地区別の民間路線バス、市内循環バスでの人口カバー状況（バス停半径 300m 圏域）>

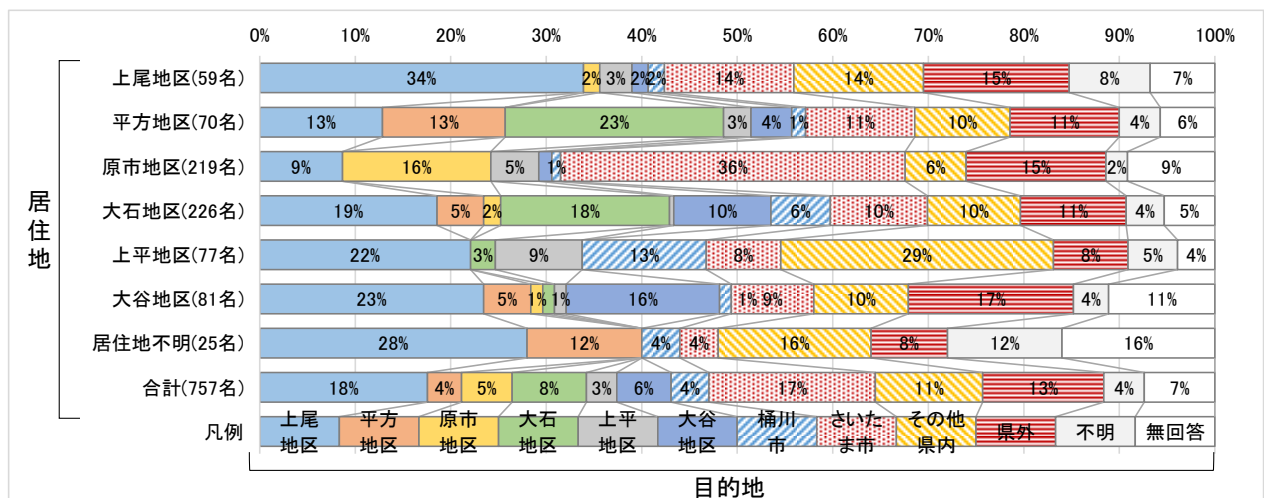


④市民の移動実態（市民アンケート調査より）

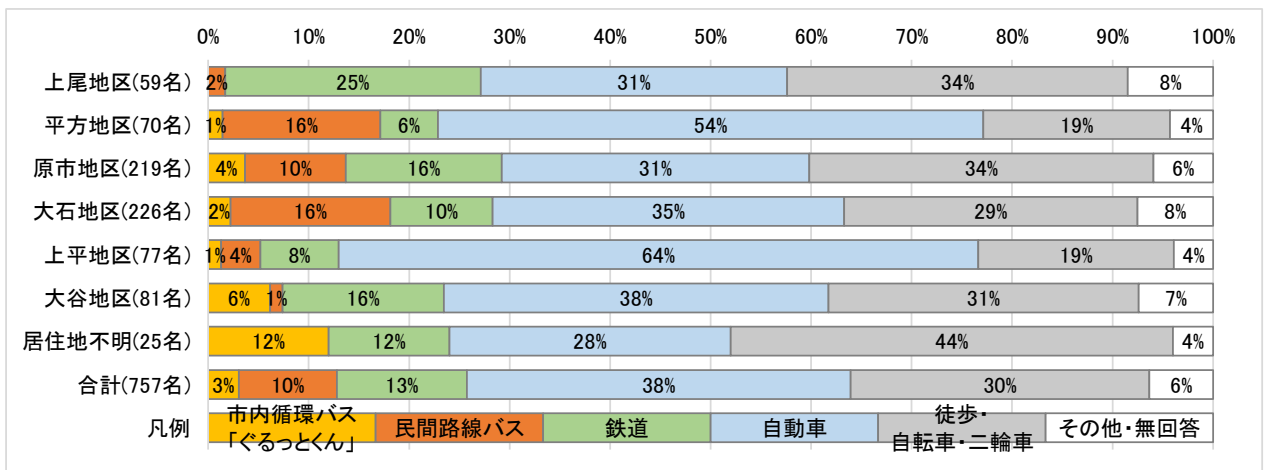
■各地区ともに上尾地区への移動や区内での移動が比較的多くなっています。各地区の特徴としては、平方地区では大石地区へ、原市地区ではさいたま市へ、大石地区では大谷地区へ、上平地区では桶川市への移動も多くなっています。

■移動手段については、全体的に自動車や自転車等での移動の割合が多くなっていますが、平方地区と原市地区、大石地区では民間路線バスでの移動が他地区より多く、市内循環バスでの移動は大谷地区が最も多くなっています。

<最も多い移動の目的地>

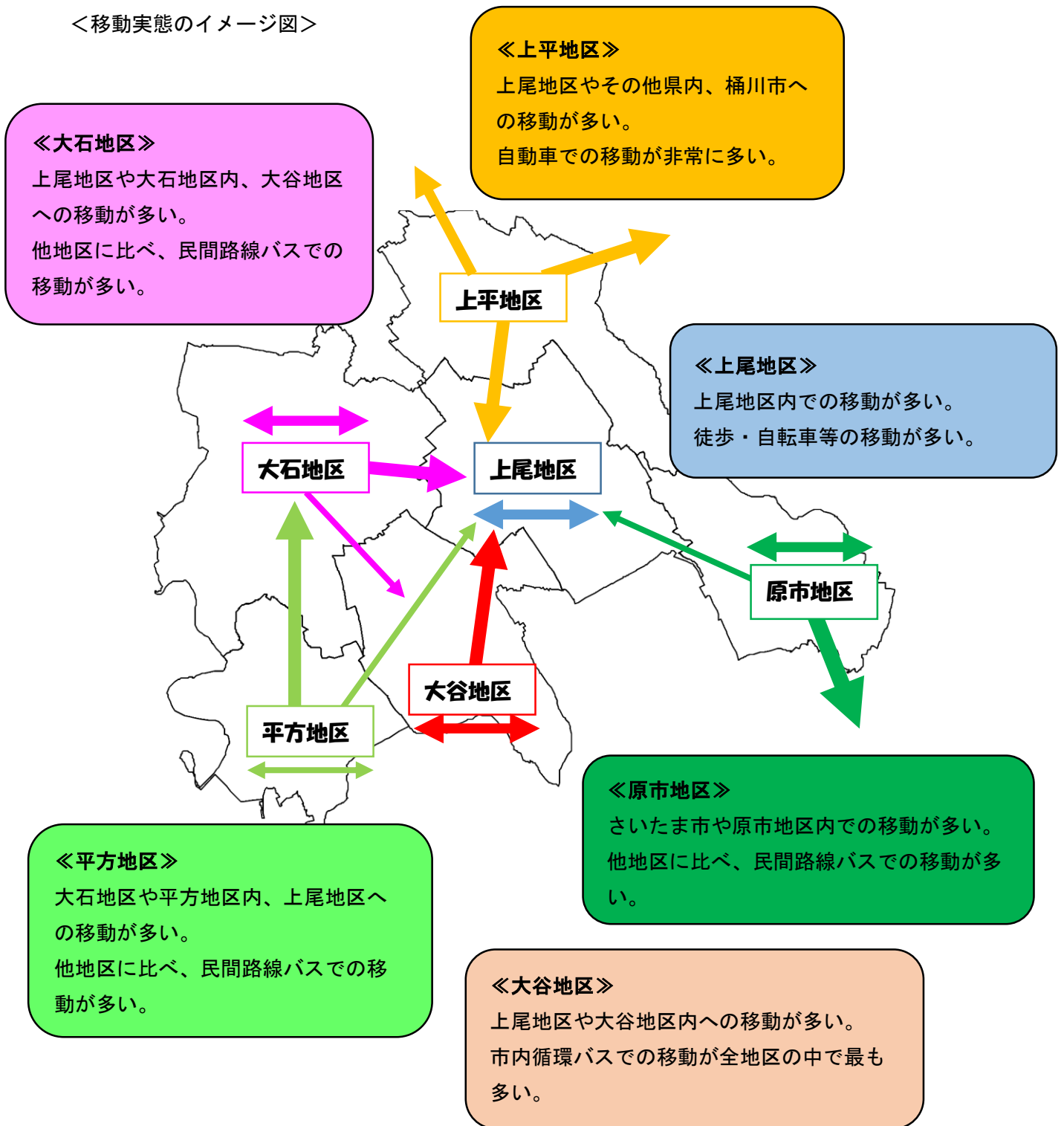


<最も多い移動の移動手段>



※尾山台団地、原市団地は原市地区にまとめて集計
 ※西上尾第一団地、西上尾第二団地は大石地区にまとめて集計

<移動実態のイメージ図>

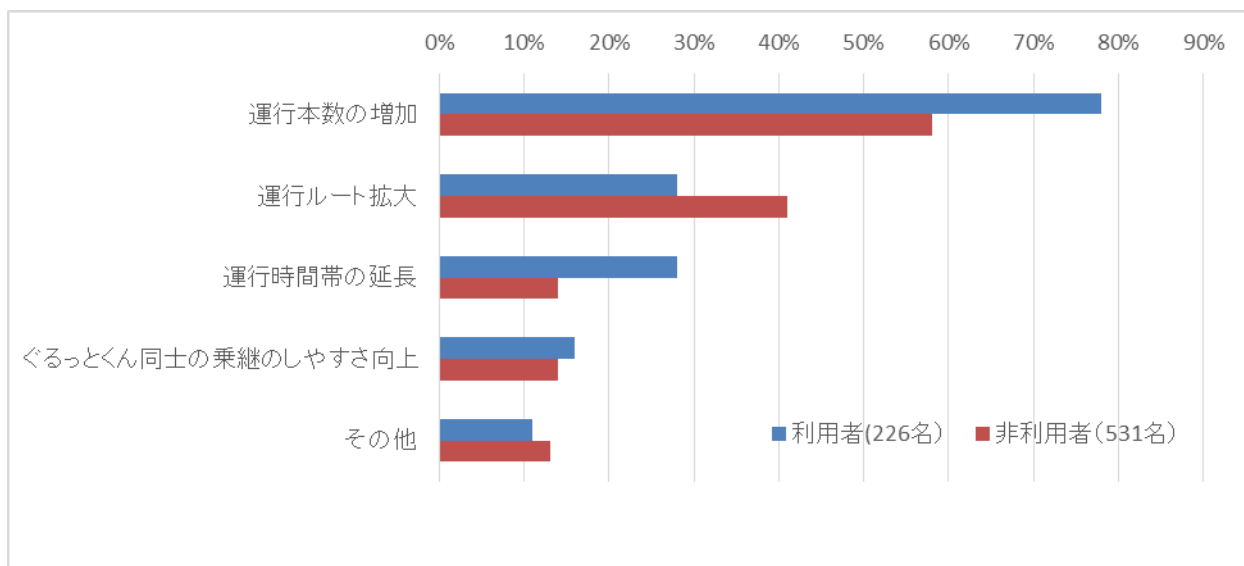


⑤市民、利用者の意見（市民アンケート調査より）

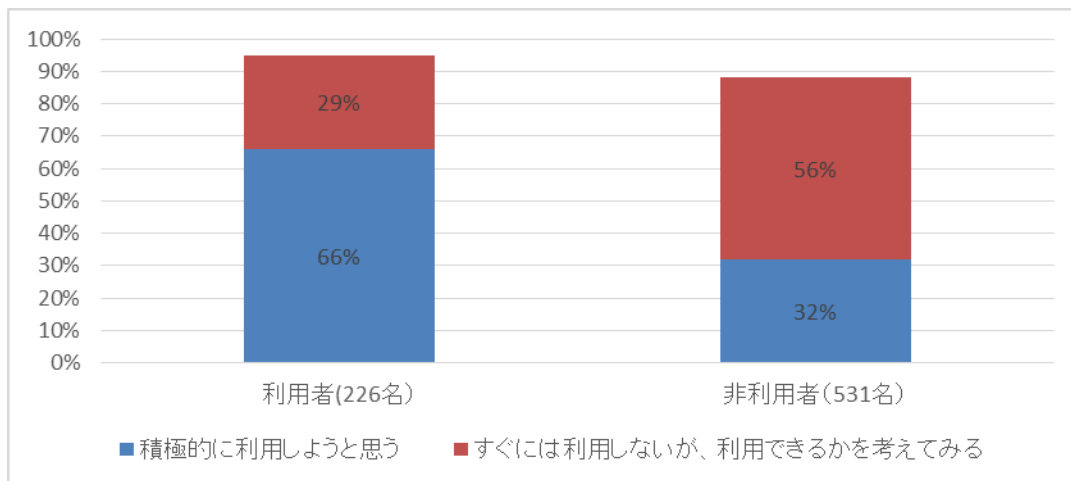
改善要望としては、**運行本数の増加**が最も多く、その他にも運行時間帯の延長や運行ルート拡大が多くなっています。

非利用者においては、要望事項が改善された場合の『積極的に利用しようと思う』は**30%以上**みられ、『利用できるか考えてみる』を含めると**80%以上**となります。

<市内循環バス「ぐるっとくん」への要望>



<要望が対応された場合の利用意向>



■このほか、市民アンケート調査での自由意見として、以下が多くなっています。

- ルートが長く複雑であるため、短く簡潔な路線にしてほしい
- 朝夕を中心に発生している遅れの解消をしてほしい
- 高齢者が利用しやすい工夫（免許返納者や高齢者への優遇等）をしてほしい

3. 市内循環バス「ぐるっとくん」の再編実施の必要性

■平成28年2月に路線の再編事業を行い、長大路線及び重複路線の解消を行いました。すべてを解消できたわけではありません。

現状と課題

- 1 全路線を平均すると、2時間25分に1本の運行となっている。
- 2 市民のニーズに対応しきれておらず、多くの要望がある（運行本数、時間帯、ルートなど）。
- 3 運転手不足は全国的な課題であり、運転手・車両の大幅増は困難。
- 4 高齢者、免許返納者の増加が見込まれ、公共交通への需要がさらに高まることが想定される。
- 5 民間路線バスと同じ役割の路線がある。
- 6 運賃収入の増加率を運行経費の増加率が上回っている。
- 7 要望が改善された場合の利用意向は、非利用者で30%以上となっている。



■大幅な増車に頼らない運行本数の確保

■コンパクト、シンプルな路線の設定

■民間路線バスとの役割分担による利便性の向上

■利用頻度の向上及び新規利用の促進



路線の重複解消、運行本数の増加など

前回の再編をさらに発展させていく形で、

見直しが必要

4. 市内循環バス「ぐるっとくん」の再編の方針

市内循環バス「ぐるっとくん」の再編の方針

1時間に1本の運行をめざす

- ①交通不便地域等を解消するルートを優先的に設定する。
- ②民間路線バスルートと役割分担を行う。
- ③運行便数増加を目指し、効率的なルートを設定する。
- ④地域周辺的环境変化に対応する。



■再編の必要性を踏まえ、それらに対する再編に向けたポイントを整理します。

ポイント① 大幅な増車に頼らない運行本数の確保

- ・市内循環バス同士の重複を解消。
- ・起終点を分散させ、運行ルートを効率化。
- ・複雑な路線を解消して、運行本数を確保。

ポイント② コンパクト、シンプルな路線の設定

- ・地域内循環、地域間循環等の設定。
- ・複雑な路線を解消して、目的地をわかりやすく。

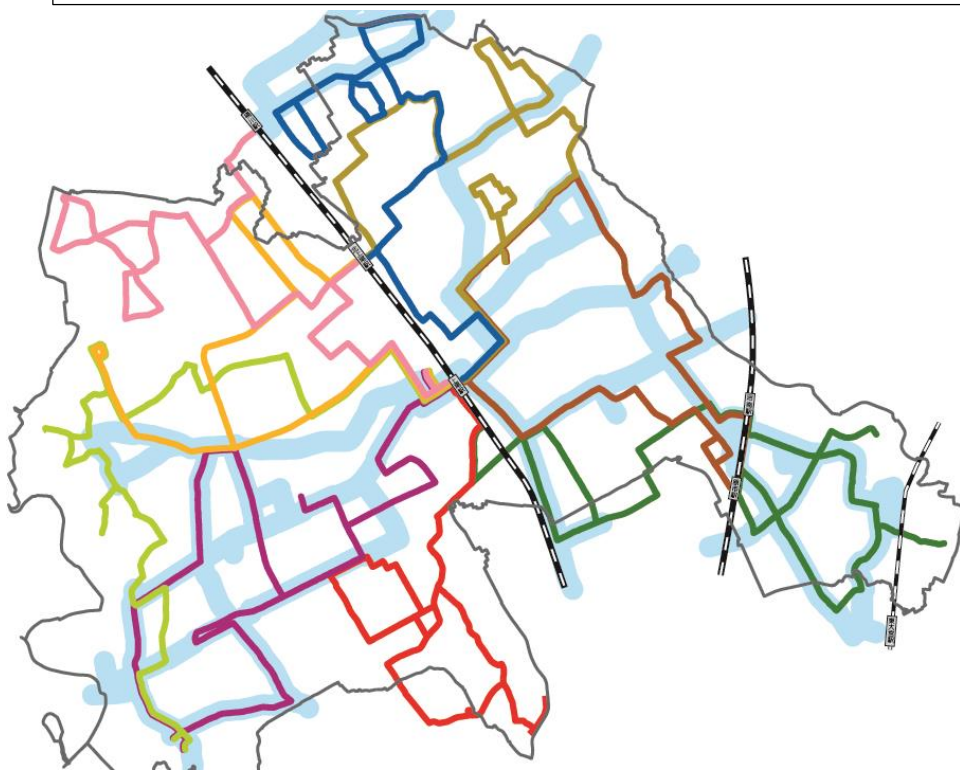
ポイント③ 民間路線バスとの役割分担による利便性の向上

- ・民間路線バスが運行していない交通不便地域をカバー。
 - ・起終点の重複や役割の重複を解消。
 - ・乗継結節点を設定し、乗継環境等の充実を図ることにより、公共交通全体を活性化。
- ※交通不便地域は、半径 300m以内に鉄道駅及び民間路線バス停が存在しない地域とする。

ポイント④ 利用頻度の向上及び新規利用の促進

- ・新しくできた道路等にルート設定を行い、新規利用を促す。
- ・運行本数を増加させ、外出に選択肢を増やす。

現在：市内全域に上尾駅から乗継なしで移動可能な路線体系
→市内全域を網羅するが、路線長が長く、民間路線バスとの重複もあり、本数も少ない

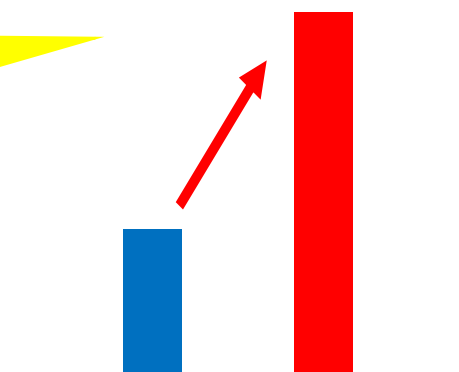


現状の路線は全路線を平均すると2時間25分に1本の運行頻度となっている。

↓
路線を変更せずに、1時間1本の運行を確保しようとする

2.5倍の経費・車両が必要

運転手の確保は非現実的



再編の方針に基づき、民間路線バスとの役割分担をしっかりと行い、利便性を向上
→効率的なルート設定を行うことによって、運行本数の増加を実現させる

再編の方針のポイントを踏まえ、路線の再設定を行う場合

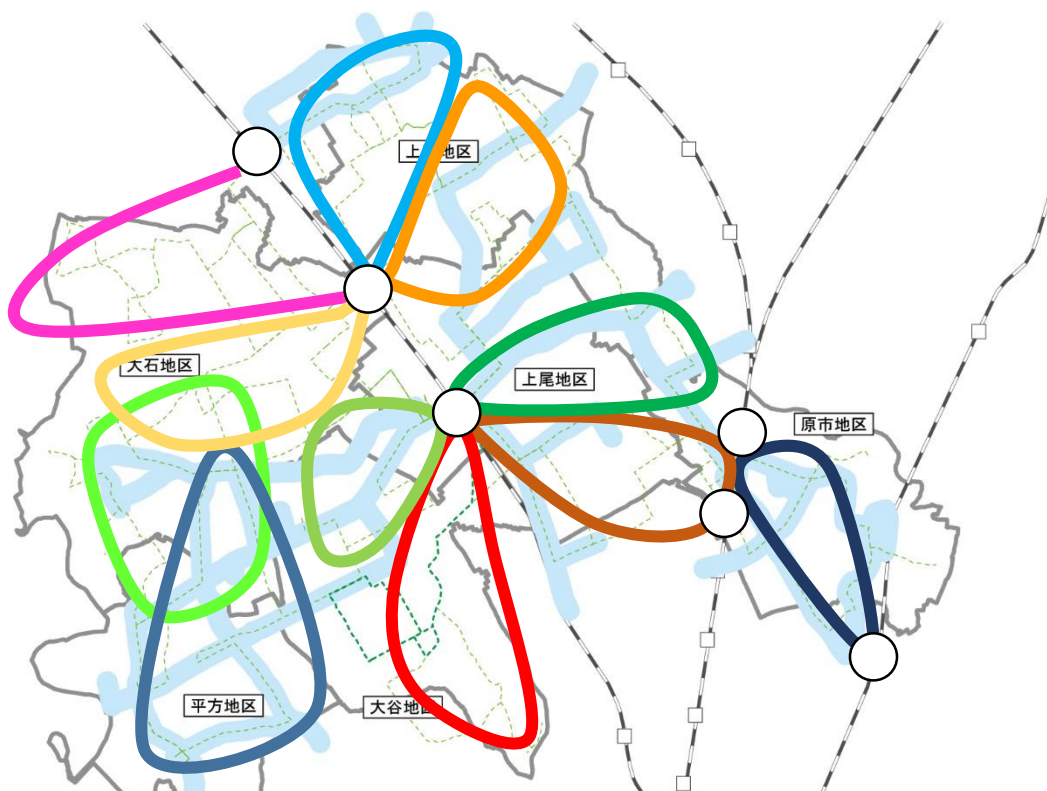


路線をコンパクト・シンプルに

1.2倍前後の負担増で、1時間に1本程度の運行が可能に



大幅な増車に頼らない運行本数の増加を実現



引き続き、地域や利用者のニーズの調査・研究、運行事業者との協議を実施

5. 再編後の運行サービスの方針（案）

①運行日、運行時間帯

運行日：年中無休（日曜・祝日については、上尾中央総合病院バス停には停車しない）

運行時間帯：主に7時台～20時台までの運行とする。

→現在と同様

②運行本数

現在：各路線4便～13便

再編後：各路線1時間に1本程度の運行本数を指す

③運賃体系

現在：1乗車100円※

※無料対象者は以下の通り

- ・未就学児
- ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の全ての所持者
- ・身体障害者手帳第1種又は療育手帳第1種所持者の介護人1人

再編後：運賃体系については、継続協議

④運行車両

現在：小型バスもしくは中型バス車両

再編後：小型バス、中型バス、ワゴンタイプ車両（需要に応じて検討）

6. 道路の運行要件

- ・相互通行の場合、車道の幅員は車両幅の2倍より50cm以上広いこと
- ・一方通行の場合、車道の幅員は車両幅より50cm以上広いこと
- ・高さや幅員、重量等の規制のある場合それに適応していること
- ・通行に支障のある起伏のないこと

7. 運行改善判断の基準の設定

■路線ごとの年間乗車人数を指標として、路線の運行改善を検討します。

⇒再編後の各路線における年間乗車人数を基準として、前年度より年間乗車人数が減少した路線については、運行改善を検討

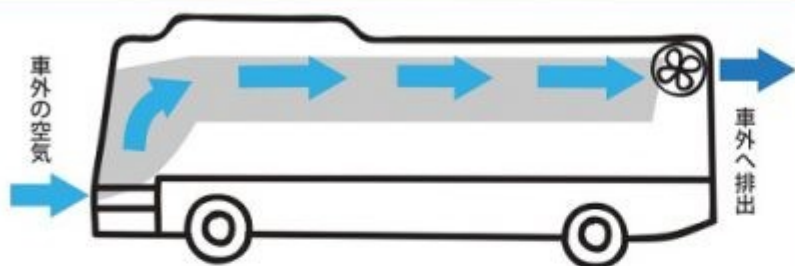
- ・運行頻度の見直し
- ・運行日の見直し
- ・運行車両の見直し
- ・運行ルートの見直し 等

貸切バスは換気が優れた乗り物です

感染予防対策も万全な貸切バスで出かけましょう

感染予防を徹底いたします。ご協力をお願いします

バスは換気が優れています



*約5分で車内の空気を入れ替えることができます

通常通り座席をご使用いただけます

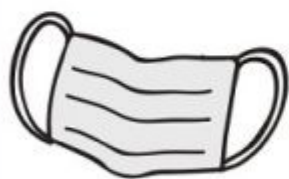


乗務員は体温チェックや手指消毒等を確実に実施しております

お客様の乗車前に消毒作業を済ませています



皆さまにご安心してご乗車いただけるようご協力をお願いします



車内ではマスクの着用をお願いいたします



大声での会話はお控えいただけますようお願いいたします。また、飲食(特に飲酒)及びカラオケもご遠慮ください



車内のゴミはエチケット袋に入れてお持ち帰りください

貸切バスにおける **新型コロナウイルス** 対応ガイドラインを日本バス協会、日本旅行業協会、全国旅行業協会にて合同で公表しました

本ガイドラインは、新型コロナウイルスの感染防止対策に係る最新の専門家の知見、利用者の要望、事業者側の受入環境等を踏まえて、必要な見直しを行ってまいります。

★ガイドラインの内容については下記のURLでご覧になれます

<http://www.bus.or.jp/covid-19/>



公益社団法人 日本バス協会

貸切バスの感染予防対策に関するQ&A



～安心して利用いただける貸切バスのガイドライン～

Q1 貸切バスの車内は密で危険じゃないの？
換気は大丈夫？座席は空けなきゃダメなの？

A1



貸切バスは、換気が優れた乗り物です。エアコンの外気導入モード機能を使うことにより、窓を開けなくても約5分で車内の空気を入れ替えることができます。マスク着用や手指消毒にご協力いただいたうえで、通常通り座席ごとにご乗車ください。

Q2 貸切バスは色々な人が利用するけど、どのように消毒しているの？

A2

消毒液を常備し、手すり等のお客様が手が触れる箇所を消毒しています。帰庫後、チェックリストに基づきシート周辺・荷物棚・カーテン等について、消毒液による拭き取りと噴霧を実施しています。



Q3 運転手さんやガイドさんはどんな感染予防をしているの？

A3



乗務員は、毎日、体温測定や風邪の症状の有無など健康チェックしてから乗務しています。もちろん、マスク着用と手指消毒を確実に実施しています。ガイドはお客様に飛沫を飛ばさないために、可能な限り前方を向いてアナウンスを行います。

Q4 貸切バスを利用する際、感染予防で私たちが気を付けることはありますか？

A4

お客様には、乗務員同様にマスク着用と手指消毒にご協力いただきます。また、車内では飛沫感染の防止のため、できるだけ会話と飲食を控えていただき、飲酒、大声での会話、カラオケの利用及びサロン席での飲食・歓談はご遠慮ください。また、ゴミは、エチケット袋に入れ、お持ち帰りいただきますようお願いいたします。なお、出発前に発熱や感染が疑われる症状がある方のご乗車はご遠慮ください。



Q5 乗客の荷物をトランクより出し入れする際にも感染予防をしているの？

A5

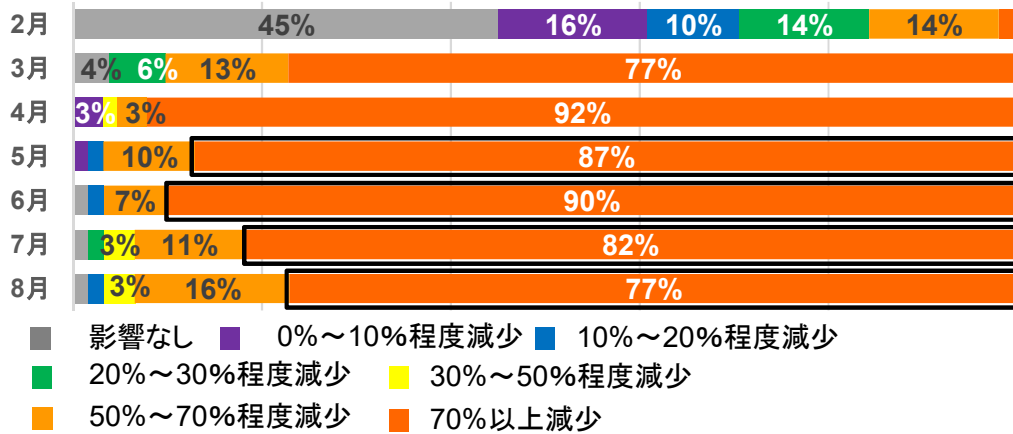


乗務員は荷物を出し入れする際はマスクを着用し、終了後には手指消毒を徹底しています。

○6月においては、運送収入が70%以上減少する事業者は全体の9割、車両の実働率は約9%と、依然極めて厳しい状況が継続。
 ○7月以降も、約8割の事業者が70%以上の運送収入の減少を見込む等、引き続き厳しい状況が続く見通し。
 ○国の支援制度については、資金繰り支援を76%の事業者が活用しており、約6割の事業者が給付済み（先月の調査時点では、6割強が活用、約3割が給付済み）。雇用調整助成金を約9割の事業者が活用しており、5割以上の事業者が給付済み（先月の調査時点では、約8割が活用、約2割が給付済み）。

○運送収入（前年同月比）（7・8月は見込み）

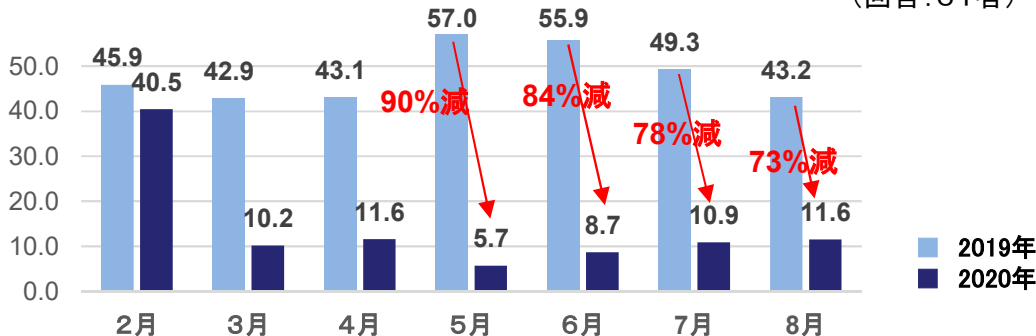
（回答：61者）



貸切バス業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額（想定）
 ⇒前年の収入約480億円のうち、約9割の約430億円が減少
 （業界全体の売上金額と、6月の減少率から推計）

○実働率（%）（7・8月は見込み）

（回答：61者）

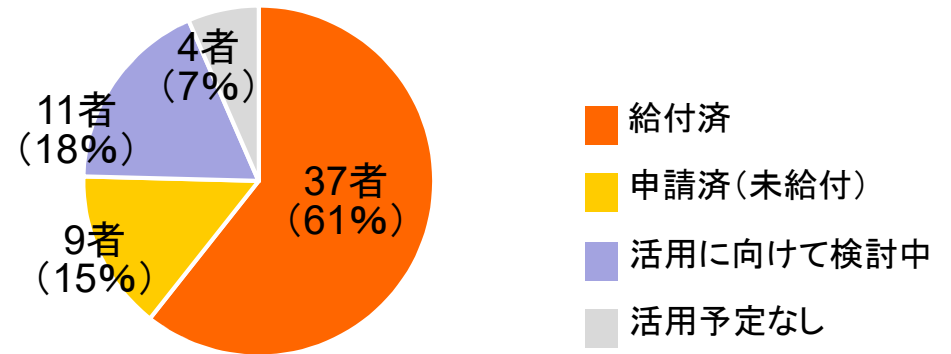


（調査方法：日本バス協会加盟貸切バス事業者（79者）に対して協会よりアンケート調査を実施）

○国の支援の活用状況

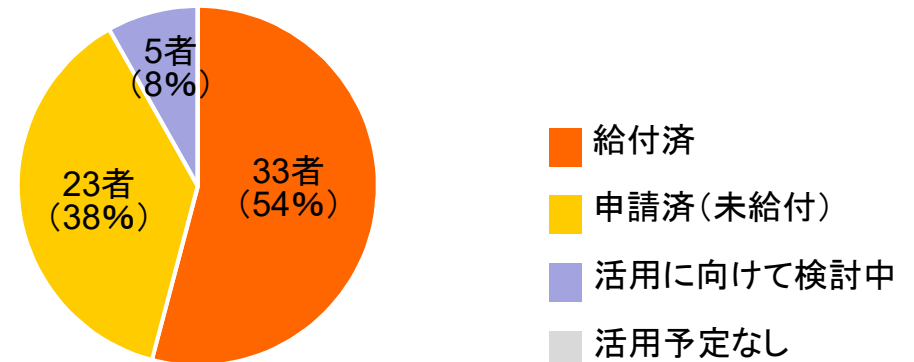
【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



（回答：61者）

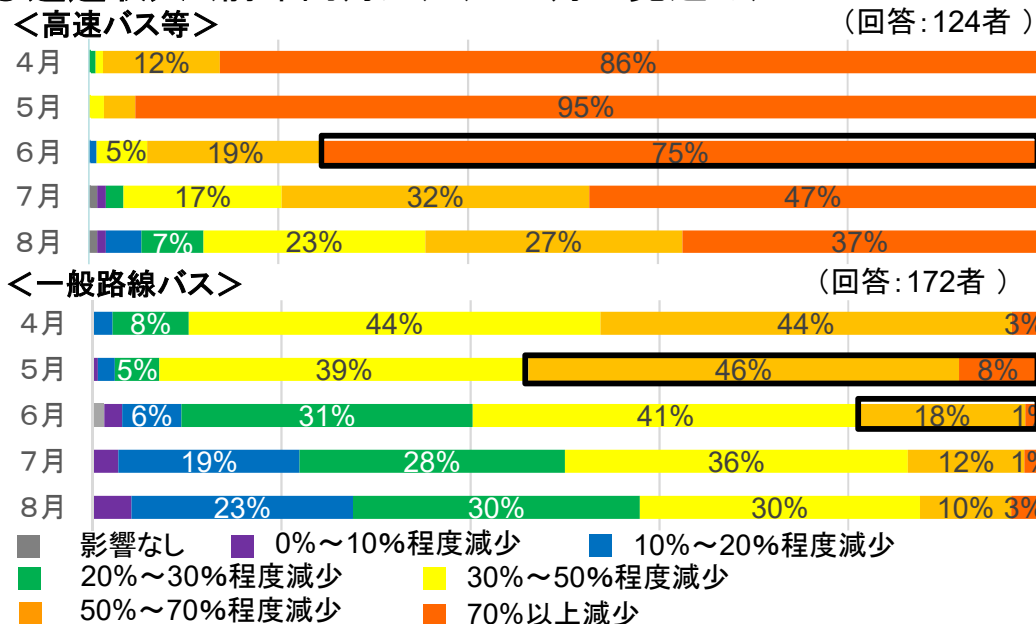
【雇用調整助成金】



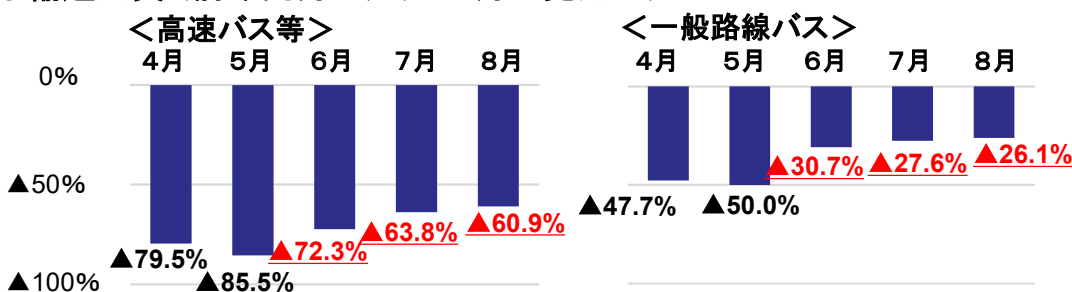
（回答：61者）

- 高速バス等については、県境を越える移動自粛の解除等に伴い、輸送人員（前年同月比）が5月の85.5%減から6月の72.3%減と改善の兆しもあるが、6月の運送収入については70%以上減の事業者が全体の75%に及ぶなど、依然厳しい状況は継続する見込み。
- 一般路線バスについては、輸送人員（前年同月比）が5月の50.0%減から6月の30.7%減に、運送収入が50%以上減の事業者が5月の54%から6月の19%に減少するなど、改善の方向。一方で、7月以降も、輸送人員について約3割減が続く見通しであるなど、厳しい状況が継続する見込み。
- 国の支援制度については、資金繰り支援を約6割の事業者が活用しており、約5割の事業者が給付済み（前月調査時点では、約4割が活用、15%が給付済み）。雇用調整助成金を約6割の事業者が活用しており、2割の事業者が給付済み（前月調査時点では、約4割が活用、6%が給付済み）。

○運送収入（前年同月比）（7・8月は見込み）



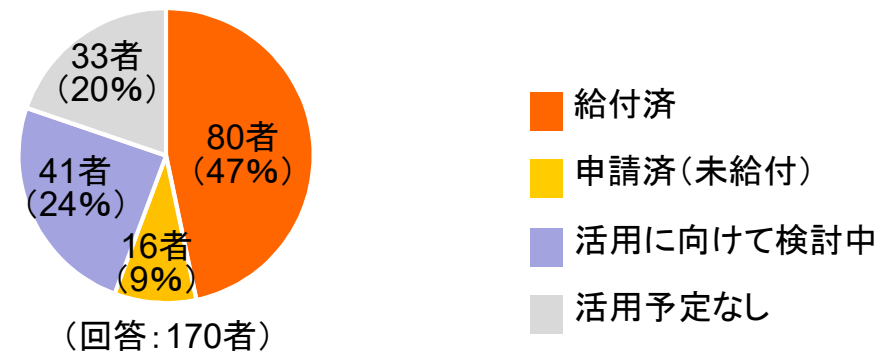
○輸送人員（前年同月比）（7・8月は見込み）



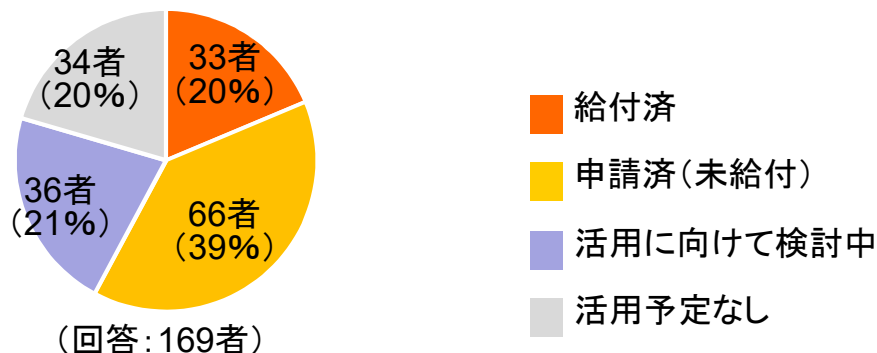
○国の支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



【雇用調整助成金】



（調査方法：乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査）