

コミュニティバス等の概要について

資料2

1 コミュニティバス・乗合タクシー 運行実績

H15.04	西区、見沼区、南区、桜区 コミュニティバス運行開始
H17.08	北区コミュニティバス運行開始
H19.01	岩槻区コミュニティバス運行開始
H23.03 コミュニティバス等導入ガイドラインの策定	
H23.12	岩槻区和土地区乗合タクシー実証運行開始
H25.02	西区指扇地区乗合タクシー実証運行開始
H29.08	見沼区大砂土東地区乗合タクシー実証運行開始
"	見沼区片柳西地区乗合タクシー実証運行開始
H29.11 コミュニティバス等導入ガイドラインの改定	

2 コミュニティバス等の基本方針

さいたま市には、南北方向に運行する鉄道路線を結ぶ形で、主に東西方向に多くの路線バスが運行されており、市民の生活の足として重要な役割を担っている。

本市では、路線バスとコミュニティバス等の相互が持続可能な交通体系を構築するため、**コミュニティバス等を『路線バスが不十分な地域へ導入する補完交通』に位置づけた。**

【公共交通ネットワーク全体の中のコミュニティバス等の役割】



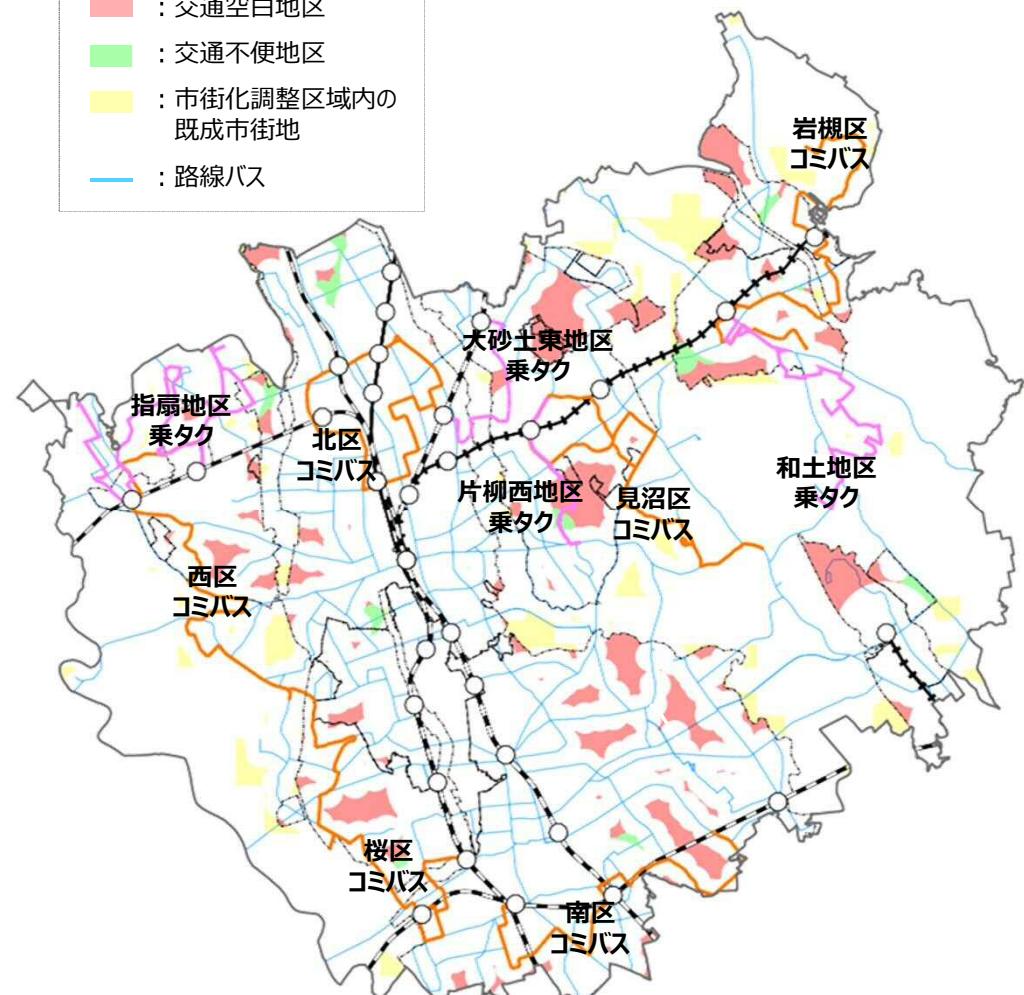
※ガイドラインにおける「公共交通」とは「定められた停留所・ダイヤで、不特定多数の人が乗り合わせ、日常移動に用いる交通手段」と定義し、特定の個別輸送とは区別する。

3 コミュニティバス等の運行状況

さいたま市では現在6路線のコミュニティバス、4路線の乗合タクシーが運行されている。

【凡例】

- : コミュニティバス
- : 乗合タクシー
- : 交通空白地区
- : 交通不便地区
- : 市街化調整区域内の既成市街地
- : 路線バス



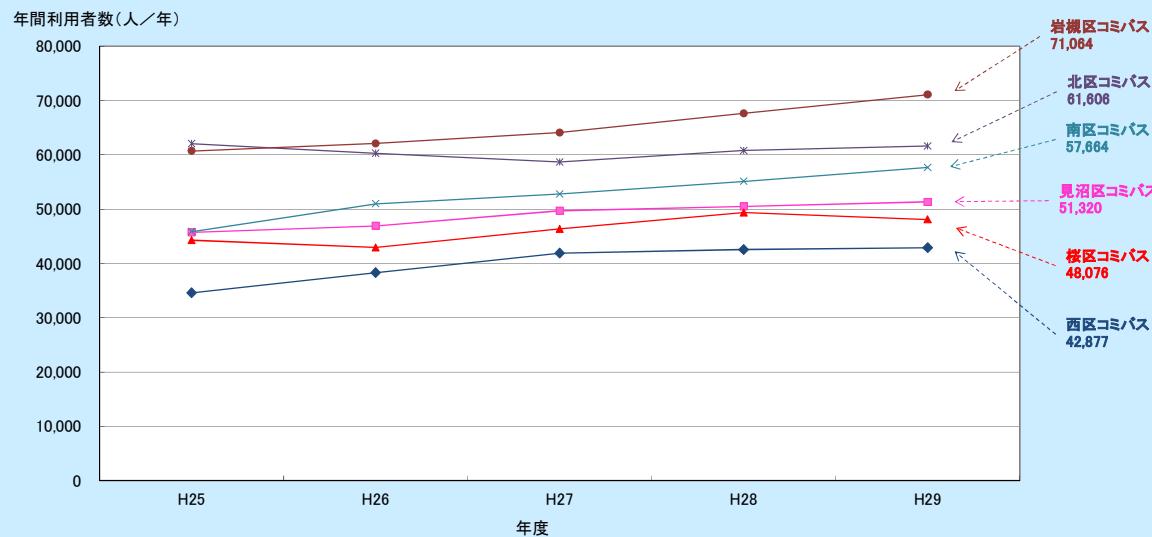
コミュニティバス等の概要について

4. 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（H25年度－H29年度）

- ・ 岩槻区、南区、見沼区、西区の利用者数は直近の5年間で順調に増加している。
- ・ 桜区はH28年度～H29年度にかけては利用者数は減少しているが、全体的には増加傾向となっている。
- ・ 北区の利用者数は直近の5年間で概ね横ばいである。

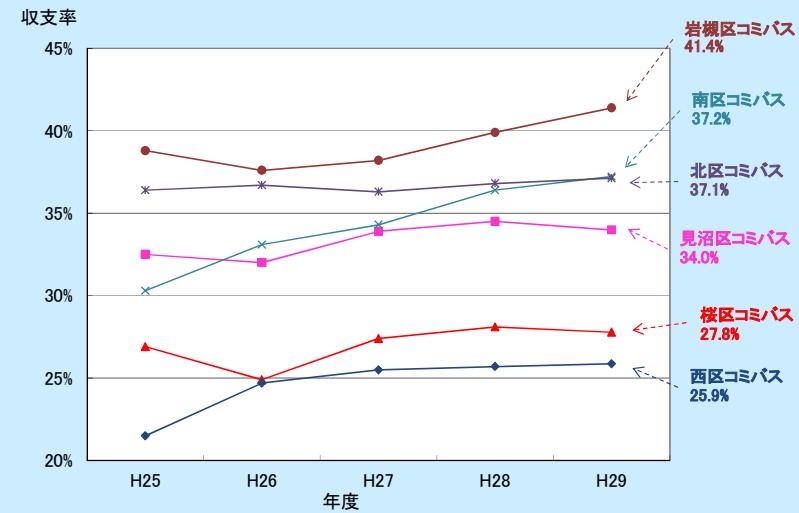
※平成29年度コミュニティバス（6区・6路線平均）の一人当たり輸送コストは以下のとおり。
一人当たり輸送コスト: 599円/人（利用者負担174円/人 + 市補助425円/人）



○収支率（実績）※の推移（H25年度－H29年度）

- ・ 岩槻区では平成29年度時点で収支率が初めて40%を超える。
- ・ 岩槻区以外で収支率が高いのは北区と南区となっている。
- ・ 収支率が低いのは、利用者数と同様、桜区、西区となっている。

※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）



コミュニティバス等の概要について

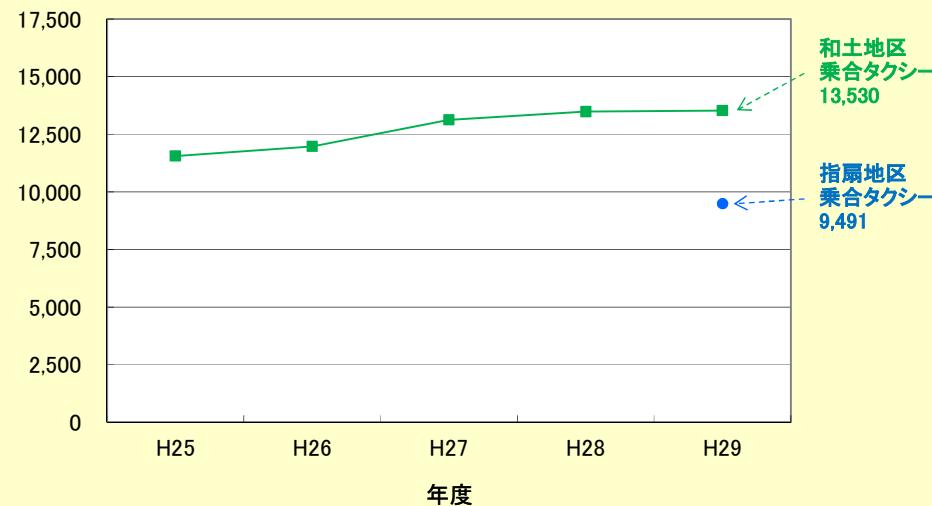
5. 乗合タクシーの利用者数・収支率の推移

○年間利用者数の推移

- 本格運行中の岩槻区和土地区乗合タクシーの利用者数は、増加が続いている。

※平成29年度乗合タクシー(1地区・1路線)の一人当たり輸送コストは以下のとおり。
一人当たり輸送コスト:752円/人 (利用者負担280円/人 + 市補助473円/人)

年間利用者数(人／年)



○収支率(実績)※の推移

- 岩槻区和土地区乗合タクシーの収支率は、H29年度時点では約40%と前年度から微減している。西区指扇地区乗合タクシーは約41%となっている。

※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)

収支率

