

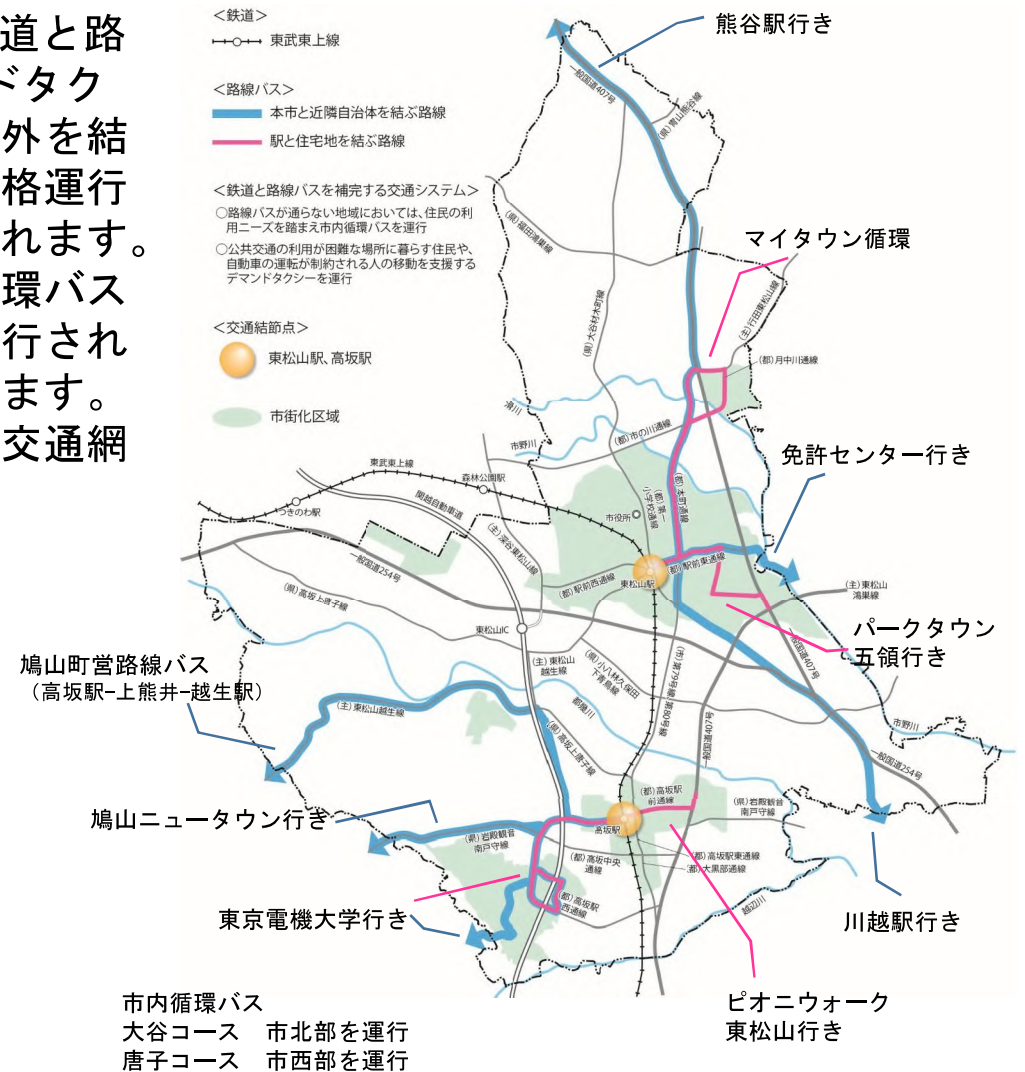
# 東松山市地域公共交通計画の策定について

東松山市地域公共交通会議

# 地域の移動手段をめぐる現状と課題(1)

本市の公共交通は、民間事業者が運行する鉄道と路線バス、市が運行する市内循環バスとデマンドタクシーで構成されています。路線バスは、駅と市外を結ぶ路線（令和2年1月末から鳩山町営路線バス本格運行開始）と、駅と市内住宅地を結ぶ路線に大別されます。路線バスが通らないエリアを補完する市内循環バスや、市全域をカバーするデマンドタクシーが運行されており、階層的なネットワークが構築されています。今後、持続性、効率性、利便性を備えた公共交通網を形成、維持していくことが必要です。

交通モード	路線
鉄道	東武東上線
路線バス (市外)	熊谷駅
	川越駅
	免許センター
	東京電機大学
	鳩山ニュータウン
	鳩山町営路線バス
路線バス (市内)	マイタウン循環
	パークタウン五領
	ピオニウオーク東松山
市内循環バス	大谷コース
	唐子コース
タクシー	-
デマンドタクシー	-



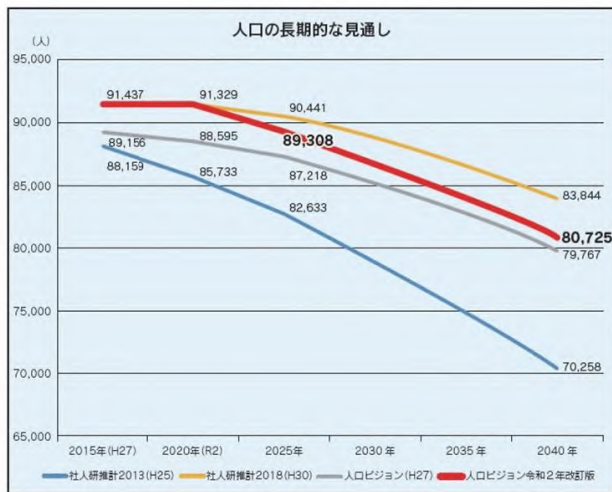
資料：市都市計画マスタープラン

## 地域の移動手段をめぐる現状と課題(2)

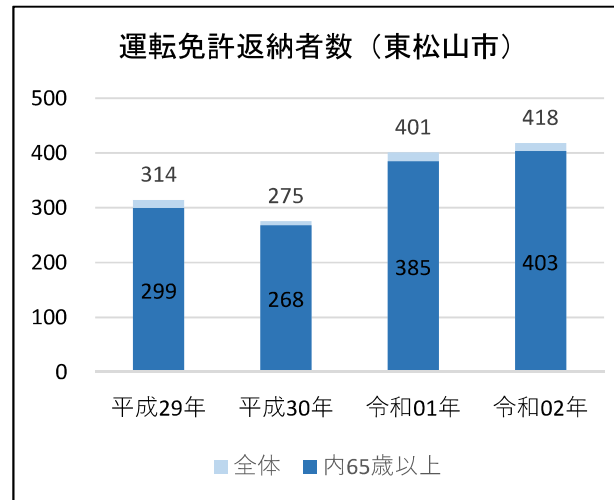
地域の暮らしや産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」が欠かせない存在ですが、近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、公共交通を確保維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。

地域における移動手段の維持・確保は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらし、地域社会全体の価値を高めることに直結します。

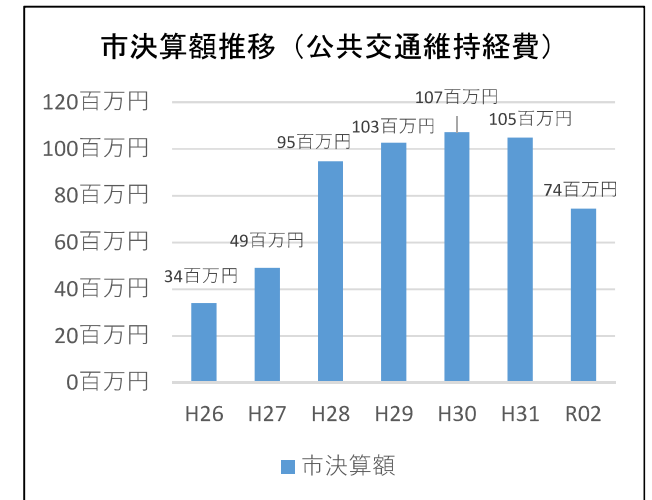
このような背景のもと、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」）」が施行され、地方公共団体において「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。



資料：人口ビジョン令和2年度（2020年度改定版）



資料：埼玉県警察



資料：東松山市  
(市内循環バス補助金、デマンドタクシー補助金)

## 地域公共交通計画とは(1)

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」であり、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会での協議を行って作成するものです。

この計画は、地域公共交通網形成計画など従来の計画から更に対象や内容、位置づけ、実効性確保のそれぞれの面で充実させ、地域公共交通に関する各種の取組を促進していくことを目的としています。

	地域公共交通計画（令和2年～）	網形成計画（平成26年～）	連携計画（平成19年～）
計画の対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む</li> <li>● 地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能</li> </ul>
位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方公共団体による作成を法的に努力義務化</li> <li>● 基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方公共団体による作成が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能）</li> </ul>
実効性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化</li> <li>● 定量的なデータに基づくP D C Aの取組を強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 可能な限り具体的な数値指標を明示</li> <li>● 原則、計画終了時・見直し時に達成状況を評価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 可能な限り具体的かつ明確な目標を設定</li> </ul>

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

## 地域公共交通計画とは(2)

地域公共交通計画を策定するためには、活性化再生法第5条第2項に定められた、下記に示す記載事項を満たす必要があります（法定記載事項）。

### 地域公共交通計画の記載事項

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 地域公共交通計画の区域
- ③ 地域公共交通計画の目標
- ④ 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- ⑤ 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

## 地域公共交通計画作成の効果

### ①地域公共交通政策の「憲法」

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文となります。計画により、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果が明確になります。

### ②まちづくりとの連携強化

活性化再生法ではまちづくり施策や観光の振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続可能な提供について明記されており、地域交通をきっかけに様々な分野の計画推進につながる取組に発展させることが可能です。

### ③関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、地域旅客運送サービス運営の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。

### ④公共交通機関同士の役割分担の計画課と連携強化

地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、活用できる地域旅客運送サービス全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができます。

### ⑤公共交通政策の継続性

地方自治体の職員は数年間で異動してしまうことが多く、引継ぎがうまく機能しない場合、担当者の変更によって事業が頓挫する危険性がありますが、地域公共交通計画が引継がれることにより、継続性が確保されます。

## 法定協議会とは

法定協議会とは活性化再生法に基づく、地域公共交通計画の作成及び実施に関して必要な協議を行う協議会です。

市では、平成24年に地域公共交通会議を組織し、生活交通に関する協議等を行ってきましたが、地域公共交通計画作成に当たり、地域公共交通会議と法定協議会を別々に設けるのではなく、既存の地域公共交通会議を再編し、法定協議会としての機能を付加することによって、一つの協議組織に両者の機能を併せ持たせることとします。

	法定協議会	地域公共交通会議
根拠法令等	活性化再生法（第6条）	道路運送法施行規則（第9条の3）
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議を実施</li> <li>地域の交通計画を作成（任意）</li> </ul>
対象モード	多様な交通モード	バス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送
参加応諾義務	あり	なし
協議結果	参加者の尊重義務あり	法律上規定なし

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

## 計画策定に向けた事業内容(予定)

令和3年度	令和4年度	令和5年度
<ul style="list-style-type: none"> <li>① 補助事業活用の相談 ・国土交通省関東運輸局</li> <li>② 予算要求</li> <li>③ 法定協議会立ち上げ準備</li> <li>④ 協議会開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 法定協議会立ち上げ</li> <li>② 国庫補助金申請、交付決定</li> <li>③ コンサルとの契約</li> <li>④ 現状整理、上位関連計画の整理</li> <li>⑤ ニーズ把握調査、分析</li> <li>⑥ 基本方針、目標の検討</li> <li>⑦ 施策の検討</li> <li>⑧ 協議会開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 基本方針、目標の検討</li> <li>② 施策の検討</li> <li>③ 計画案の作成</li> <li>④ 計画(案)の公表等</li> <li>⑤ 計画策定、国への送付</li> <li>⑥ 協議会開催</li> </ul>

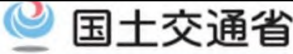


## 国庫補助金の活用

地域公共交通画策定に係る事業費は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業（計画策定事業））の補助対象であり、国から交付決定を受ければ、事業費の1/2が補助されます。

補助対象事業者（申請者）は、協議会であるため、交付申請は、東松山市地域公共交通会議名で提出します。（資料1-2のとおり既に事前エントリーは行っています。）

### 地域公共交通調査等事業（地域公共交通計画等の策定への支援）



#### 地域公共交通調査事業（計画策定事業）

- 補助対象者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）
- 補助対象経費：地域公共交通計画（改正前の地域公共交通網形成計画）の策定に必要な経費（地域データの収集・分析の費用（※1）、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等）
- 補助率：1/2（上限額500万円）。交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数の市町村を構成員に含む法定協議会が主体となった協働による取組を行う場合は、上限1,500万円）
- 補助要件：①計画に、公共交通の利用者数、収支率その他の定量的な目標値を記載し、当該目標値と実績値を比較して当該計画の達成状況の評価を行うこと  
②都市再生特別措置法に規定する立地適正化計画を作成していない市町村にあっては、当該計画の作成を検討すること

地域公共交通計画（改正前の地域公共交通網形成計画）の記載事項（イメージ）

○計画の効果的な活用のために必要な視点

①地域戦略との 一体性の確保 <small>（まちづくり、医療・福祉、 観光等との連携）</small>	②モード間連携や 多様な輸送サービス の活用
③地域の多様な 関係者の協働	④交通圏全体を 見据えた広域的な連携
⑤データによる状況把握、 効果的な目標設定・検証を設定	

○定量的な目標値（公共交通の利用者数、収支率、公的負担等）、補助対象系統の位置づけ等を記載

資料：国土交通省ホームページ

# スケジュール(案)

## 令和3年度

項目	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
準備	計画策定に係る情報収集、補助事業活用の相談（国土交通省関東運輸局）、予算要求、法定協議会立ち上げ準備等											
協議会											◎	
補助金									事前エントリー		予定額・申請事前確認	

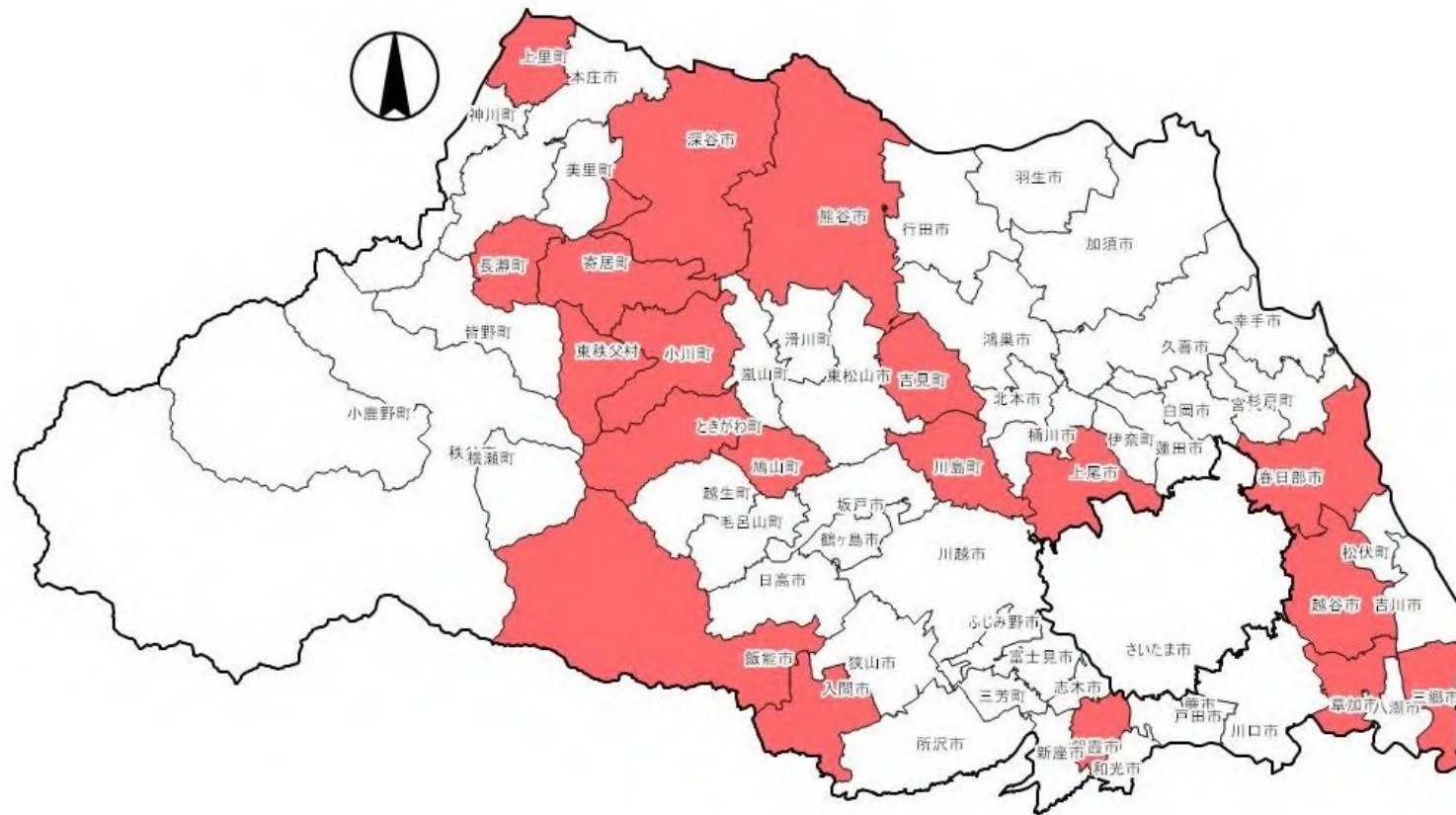
## 令和4年度

項目	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
調査	コンサル委託契約準備	契約締結	現状整理（委託）					課題整理（委託）					
			ニーズ把握調査、分析（委託）							基本方針、目標、施策の検討			
協議会			◎スケジュール補助金申請（報告）等	◎アンケート内容等								◎アンケート結果	
補助金	交付申請	交付決定										実績報告	

## 令和5年度

項目	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
計画策定	基本方針、目標、施策の検討		計画案のとりまとめ			計画（案）の公表等		計画策定・国への送付		目標を達成する事業の推進		
協議会					◎		◎					

# 埼玉県内の地域公共交通計画策定状況



市町村数	策定済	市町村名
市 (40)	10	熊谷市、飯能市、春日部市、深谷市、上尾市、草加市、越谷市、入間市、朝霞市、三郷市
町 (22)	8	小川町、川島町、吉見町、鳩山町、ときがわ町、長瀬町、上里町、寄居町
村 (1)	1	東秩父村
計 (63)	19	

資料：埼玉県交通政策課（令和3年4月）

## 東松山市地域公共交通会議開催要綱の一部改正について

### ■改正の理由

「地域公共交通計画」を作成するに当たり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）」の規定に基づく法定協議会を組織し、その協議の中で計画策定に向けた様々な協議を行う必要があります。この法定協議会の機能を、既に組織されている道路運送法に基づく本交通会議に持たせる（二法協議会）ために要綱の一部改正を行うものです。

### ■改正の概要

- (1) 第1条（趣旨）に、活性化再生法に基づく法定協議会としての機能を付加します。
- (2) 第2条（協議事項）に、「地域公共交通計画の作成及び変更に関する事項」、「地域公共交通計画の実施に関する事項」を追加します。
- (3) 第5条（文書協議）として、新型コロナウイルス感染症拡大防止などやむを得ない場合は、書面による開催が出来るよう文書協議に係る規定を追加します。
- (4) 第6条（協議結果の取扱い）として、活性化再生法第6条第5項に基づき結果尊重義務に係る規定を追加します。
- (5) 第7条（部会）として、公共交通に関してより専門的な協議を行うため「部会」の設置に係る規定を追加します。
- (6) 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用したいこと、また、この交付申請書提出期限が4月初旬と見込まれることから施行期日を令和4年4月1日とします。

### ■改正後の具体的な変化

- (1) 要綱改正後は、法定協議会として、東松山市地域公共交通計画策定に向けた様々な協議を行っていきます。
- (2) これまでも協議いただいていた、東松山市内循環バス、東松山市デマンドタクシー等につきましても、引き続き協議を行います。

### ■改正後の協議会の構成員（別紙：構成員案のとおり）

地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議に当たっては、多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携、協力をしつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことが重要となります。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針では、協議会の構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加することができるとされています。

このため、地域の視点から公共交通に関する課題や必要な取組の提案を得るため「住民又は利用者の代表」区分から「自治会連合会代表」を、広域的な視点での助言を得るため「その他市長が必要と認める者」区分から「埼玉県企画財政部交通政策課」を追加することを予定しています。

東松山市地域公共交通会議開催要綱の一部を改正する要綱

新旧対照表

改 正 案	現 行
<p>(趣旨)</p> <p>第1条 この要綱は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項並びに<u>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要となる事項</u>を協議するため東松山市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を開催することに関し、必要な事項を定めるものとする。</p> <p>(協議事項)</p> <p>第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。</p> <p>(1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項</p> <p>(2) <u>地域公共交通計画の作成及び変更に関する事項</u></p> <p>(3) <u>地域公共交通計画の実施に関する事項</u></p> <p>(4) 交通会議の運営方法、その他交通会議が必要と認める事項</p> <p>(交通会議の構成員)</p> <p>第3条 交通会議の構成員は、次に掲げるものとする。</p> <p>(1) 東松山市長又はその指名する者</p> <p>(2) 一般乗合旅客自動車運送事業者</p>	<p>(趣旨)</p> <p>第1条 この要綱は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項</p> <hr/> <hr/> <hr/> <p>____を協議するため東松山市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を開催することに関し、必要な事項を定めるものとする。</p> <p>(協議事項)</p> <p>第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。</p> <p>(1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項</p> <p>(2) 交通会議の運営方法、その他交通会議が必要と認める事項</p> <p>(交通会議の構成員)</p> <p>第3条 交通会議の構成員は、次に掲げるものとする。</p> <p>(1) 東松山市長又はその指名する者</p> <p>(2) 一般乗合旅客自動車運送事業者</p>

<p>(3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者</p> <p>(4) 一般社団法人埼玉県バス協会及び一般社団法人埼玉県乗用自動車協会</p> <p>(5) 埼玉運輸支局長又はその指名する者</p> <p>(6) 住民又は利用者の代表</p> <p>(7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体</p> <p>(8) 道路管理者、埼玉県警察、学識経験者、その他市長が必要と認める者（交通会議の運営）</p> <p>第4条 交通会議に会長をおき、会長は委員の互選によりこれを充てる。</p> <p>2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。</p> <p>3 会長に事故ある場合は、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。</p> <p>4 交通会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。</p> <p>5 交通会議の議決は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は議長が決するものとする。</p> <p>6 やむを得ない理由のため<u>交通会議</u>に出席できない委員のうち、前条第1号から第5号まで、第7号及び第8号の委員については、会長及び職務代理である場合を除いて、同一の団体又は機関に所属する者を代理人として出席させ、合意及び表決を委任することができる。</p> <p>7 前項の規定により代理人を出席させた委員は、第4項及び第5項の規定の適用については、<u>交通会議</u>に出席したものとみなす。</p> <p>8 交通会議は、原則として公開とする。</p> <p>9 交通会議の庶務は、東松山市公共交通主管課において処理する。</p>	<p>(3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者</p> <p>(4) 一般社団法人埼玉県バス協会及び一般社団法人埼玉県乗用自動車協会</p> <p>(5) 埼玉運輸支局長又はその指名する者</p> <p>(6) 住民又は利用者の代表</p> <p>(7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体</p> <p>(8) 道路管理者、埼玉県警察、学識経験者、その他市長が必要と認める者（交通会議の運営）</p> <p>第4条 交通会議に会長をおき、会長は委員の互選によりこれを充てる。</p> <p>2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。</p> <p>3 会長に事故ある場合は、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。</p> <p>4 交通会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。</p> <p>5 交通会議の議決は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は議長が決するものとする。</p> <p>6 やむを得ない理由のため<u>会議</u>に出席できない委員のうち、前条第1号から第5号まで、第7号及び第8号の委員については、会長及び職務代理である場合を除いて、同一の団体又は機関に所属する者を代理人として出席させ、合意及び表決を委任することができる。</p> <p>7 前項の規定により代理人を出席させた委員は、第4項及び第5項の規定の適用については、<u>会議</u>に出席したものとみなす。</p> <p>8 交通会議は、原則として公開とする。</p> <p>9 交通会議の庶務は、東松山市公共交通主管課において処理する。</p>
--	--

<p>10 会長は、必要に応じて委員以外の者を交通会議に出席させ、意見を聞くことができる。</p> <p><u>(文書協議)</u></p> <p><u>第5条 前条の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当するときは、会長は書面による賛否を求めて、交通会議の議決に代えることができる。</u></p> <p><u>(1) 協議が調った事項についての軽微な事項の変更に関する内容のとき。</u></p> <p><u>(2) 法令、制度の変更に伴い交通会議を開催する暇がないとき。</u></p> <p><u>(3) やむを得ない理由により交通会議の開催が困難であると会長が認めたとき。</u></p> <p><u>2 前項の規定による議決については、前条第5項の規定に準ずる。</u></p> <p><u>(協議結果の取扱い)</u></p> <p><u>第6条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。</u></p> <p><u>(部会)</u></p> <p><u>第7条 第2条各号に掲げる事項について、専門的な調査及び検討をするため、必要に応じて交通会議に部会を置くことができる。</u></p> <p><u>2 部会の構成員は、会長が指名する者とする。</u></p> <p><u>(その他)</u></p> <p><u>第8条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。</u></p>	<p>10 会長は、必要に応じて委員以外の者を交通会議に出席させ、意見を聞くことができる。</p> <p><u>(その他)</u></p> <p><u>第5条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。</u></p>
--	--

## 関係法令（構成員）

### ○道路運送法施行規則

（地域公共交通会議の構成員）

第9条の3 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- (1) 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 住民又は旅客
- (4) 地方運輸局長
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

- (1) 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
  - イ 道路管理者
  - ロ 都道府県警察
- (2) 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

### ○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（協議会）

第6条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下この章において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

- (1) 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体
- (2) 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- (3) 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者



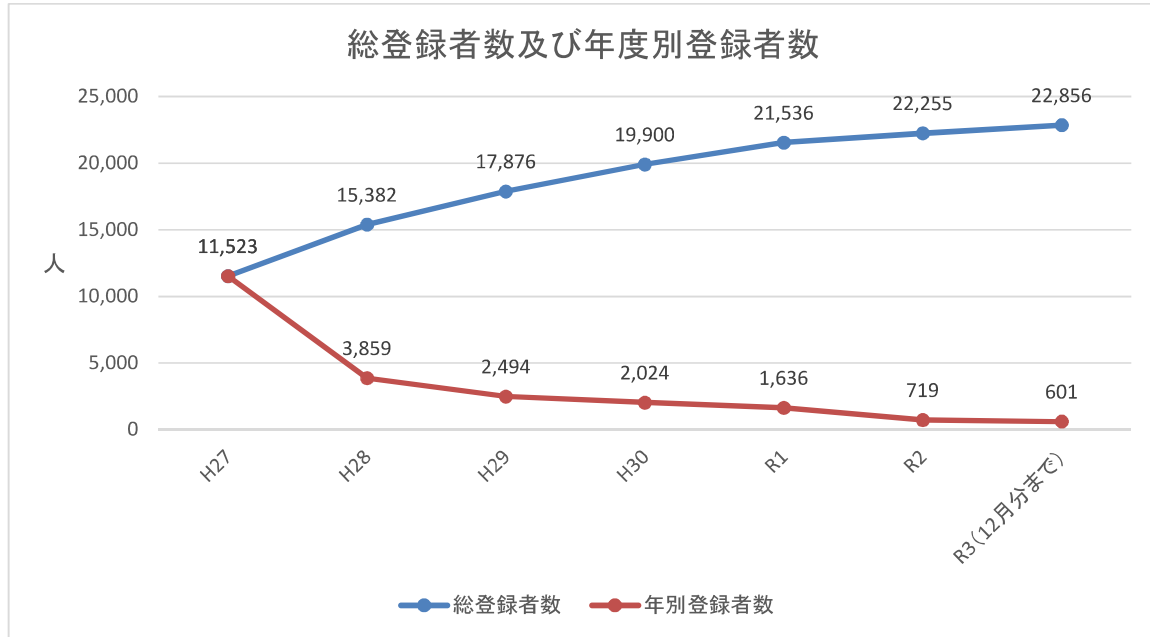
## 東松山市地域公共交通会議開催要綱改正後の構成員（案）

要綱第3条 構成員区分	改正後の委員 所属団体等（）内は委員数	現行の委員 所属団体等（）内は委員数
(1) 東松山市長又はその指名する者	東松山市副市長 (1)	東松山市副市長 (1)
(2) 一般乗合旅客自動車運送事業者	川越観光自動車(株) 国際十王交通(株) (2)	川越観光自動車(株) 国際十王交通(株) (2)
(3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者	(有)東松山交通 イグチ交通(株) 観光タクシー(有) (3)	(有)東松山交通 イグチ交通(株) 観光タクシー(有) (3)
(4) 一般社団法人埼玉県バス協会及び一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	埼玉県バス協会 埼玉県乗用自動車協会 (2)	埼玉県バス協会 埼玉県乗用自動車協会 (2)
(5) 埼玉運輸支局長又はその指名する者	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局 (1)	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局 (1)
(6) 住民又は利用者の代表	交通安全母の会代表 車いす友の会代表 <b>事業所 補充</b> <b>東松山市自治会連合会代表</b> (4)	交通安全母の会代表 車いす友の会代表 <b>事業所 欠員</b> (3)
(7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体	川越観光自動車(株)労働組合 (1)	川越観光自動車(株)労働組合 (1)
(8) 道路管理者、埼玉県警察、学識経験者、その他市長が必要と認める者	東松山県土整備事務所副所長 東松山警察署交通課長 東京電機大学理工学部教授 東武鉄道(株)東松山駅長 <b>埼玉県企画財政部交通政策課</b> (5)	東松山県土整備事務所副所長 東松山警察署交通課長 東京電機大学理工学部教授 東武鉄道(株)東松山駅長 (4)
計	委員数：19	委員数：17

## デマンドタクシーについて

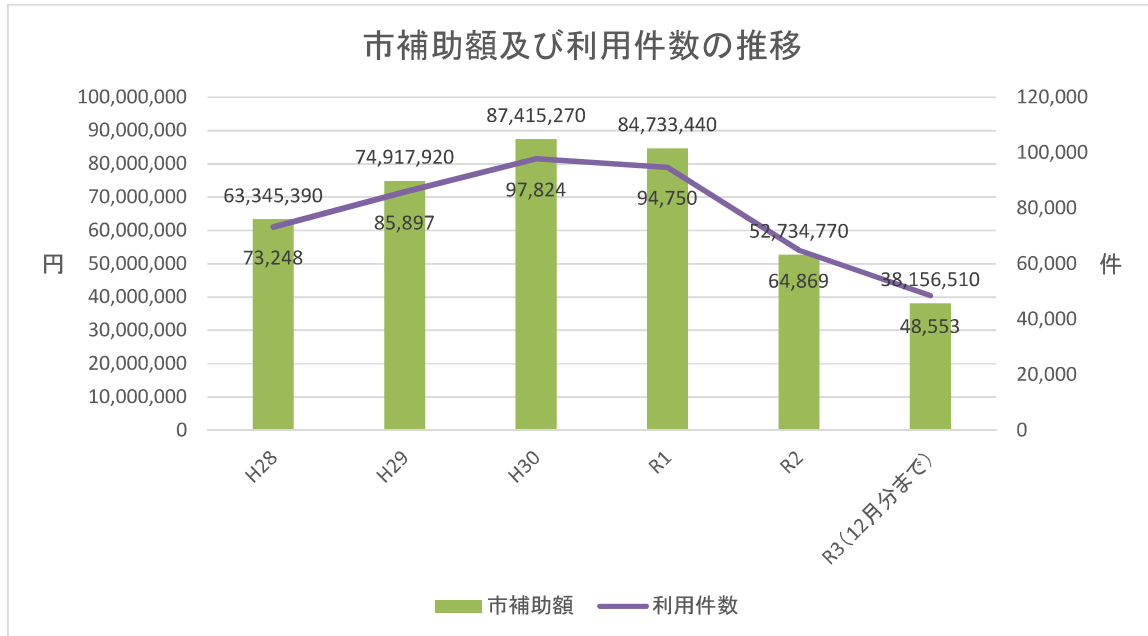
### 1 登録及び利用実績

#### (1) 登録者数及び年度別登録者数の推移



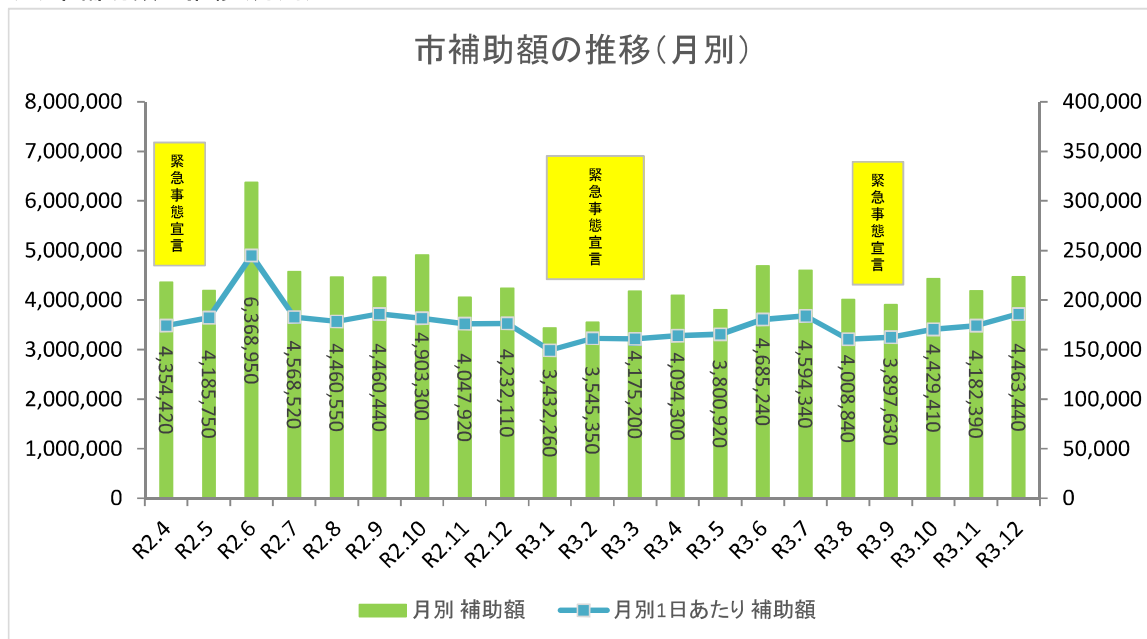
- 登録者数は増え続けているが、増加率は鈍化傾向。
- 補足：R3.12現在、登録対象者(16歳以上)のうち約29%が登録。(登録対象者78,923人)
- 補足：R3.12現在、登録者の72%以上が60歳以上。利用者割合は約87%が60歳以上とさらに高い割合。

#### (2) 市補助額及び利用件数の推移



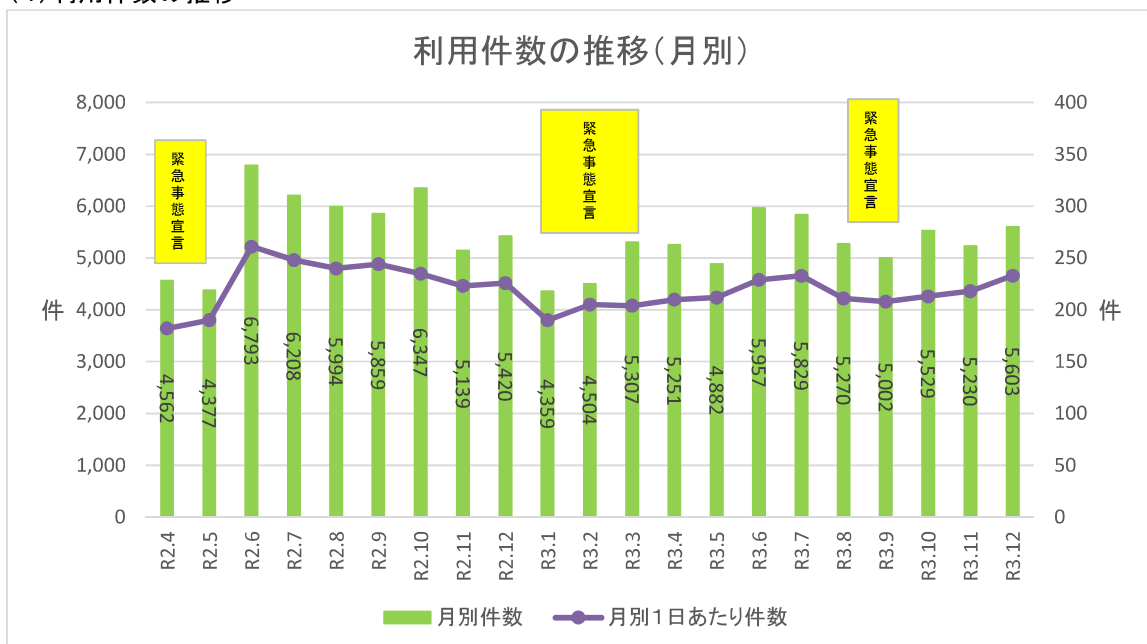
- 市補助額及び利用件数は平成30年度まで増加傾向だったが、令和元年度は前年度より減少。
- R2以降は新型コロナウイルス感染症の影響で補助額、利用件数ともに減少。
- R2.7のデマンドタクシー料金改定も補助額の減少に影響。

(3) 市補助額の推移(月別)



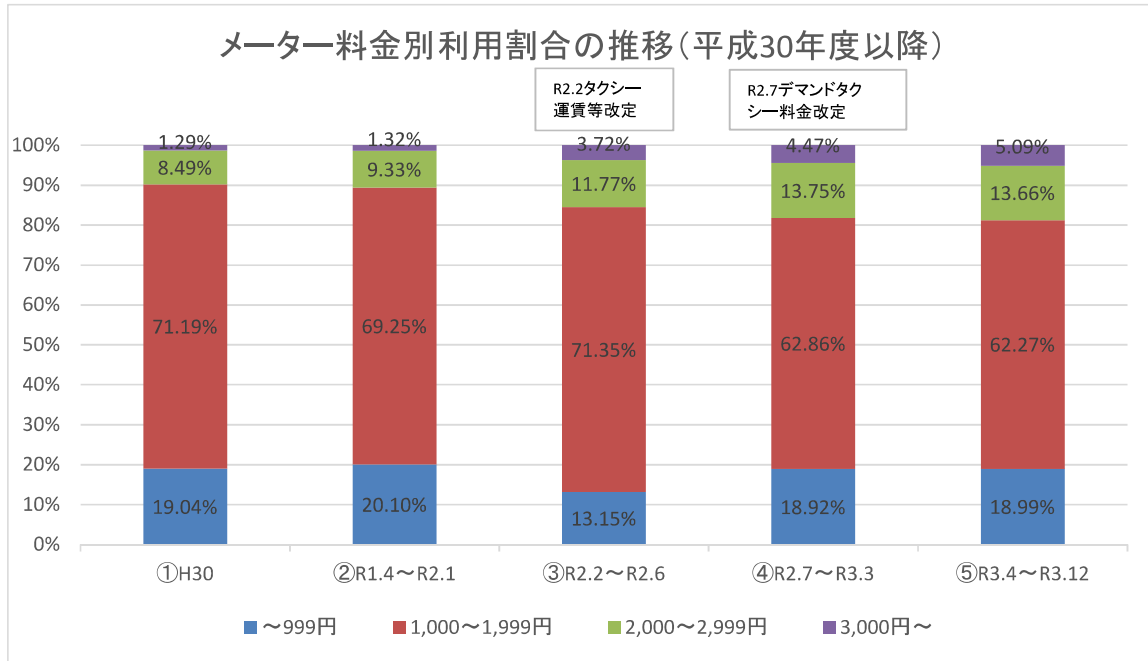
- ・R2.7にデマンドタクシー料金改定を実施したことにより補助額が減少。
  - ・緊急事態宣言期間中は、外出自粛等の影響による利用件数減少に伴い補助額が減少。
- ※1回目(R2.4.7～5.25)、2回目(R3.1.8～3.21)、3回目(R3.8.2～9.30)

(4) 利用件数の推移



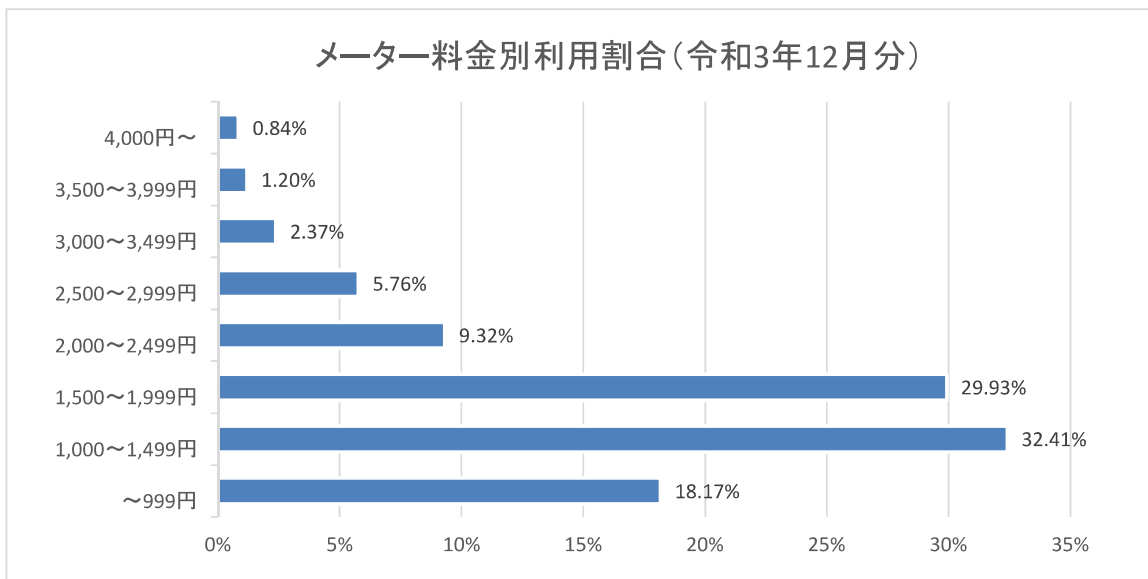
- ・緊急事態宣言期間中は、外出自粛等の影響により利用件数減少。

(5)メーター料金別利用割合の推移(平成30年度以降)



- ・利用割合を比較すると、H30からR2.1までは大きな変動はない。
- ・R2.2にタクシー運賃等が改定。~999円の割合が減少し、その他の割合が増加。
- ・R2.7にデマンドタクシー料金改定。1,000~1,999円の利用料金を500円から800円に変更。その影響か、1,000~1,999円の割合が減少し、その他の割合が増加。

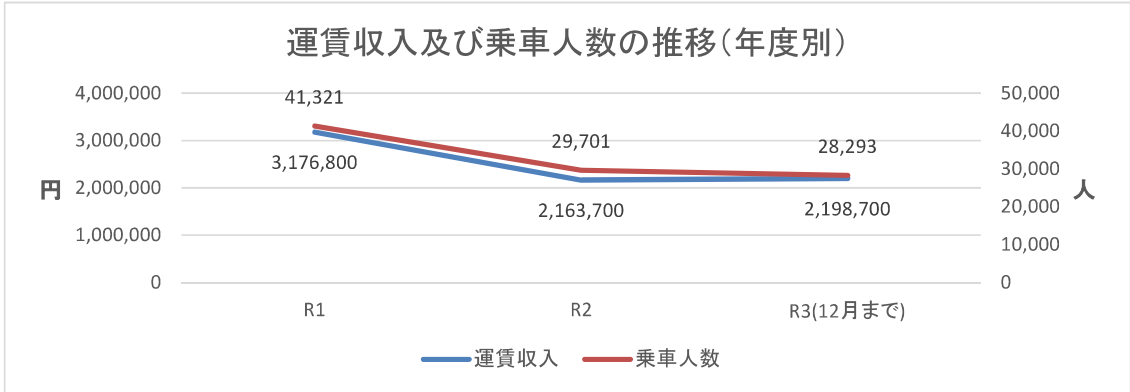
(6)メーター料金別利用割合(令和3年12月分)



- ・価格帯を500円ごとに細分化すると、1,000円~1,499円の割合が最多。次いで1,500円~1,999円が大きな割合を占めている。

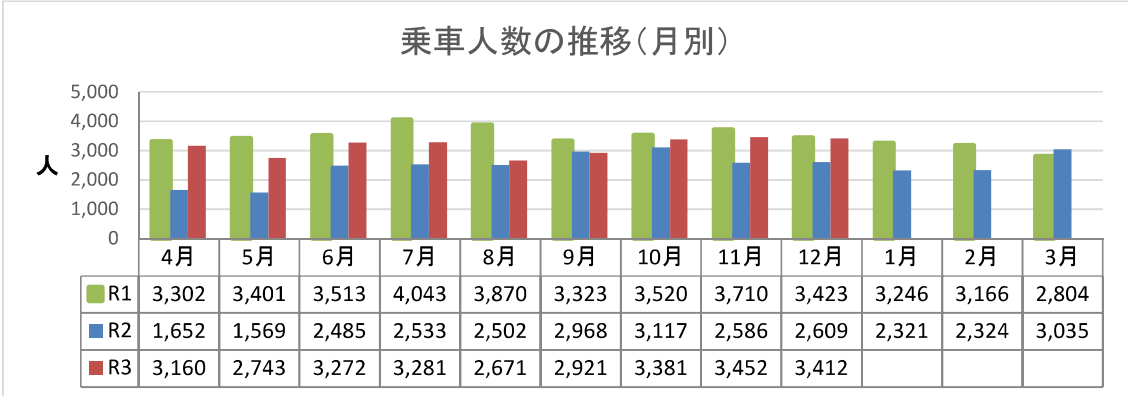
## 市内循環バスについて

(1) 運賃収入及び乗車人数の推移(年度別)



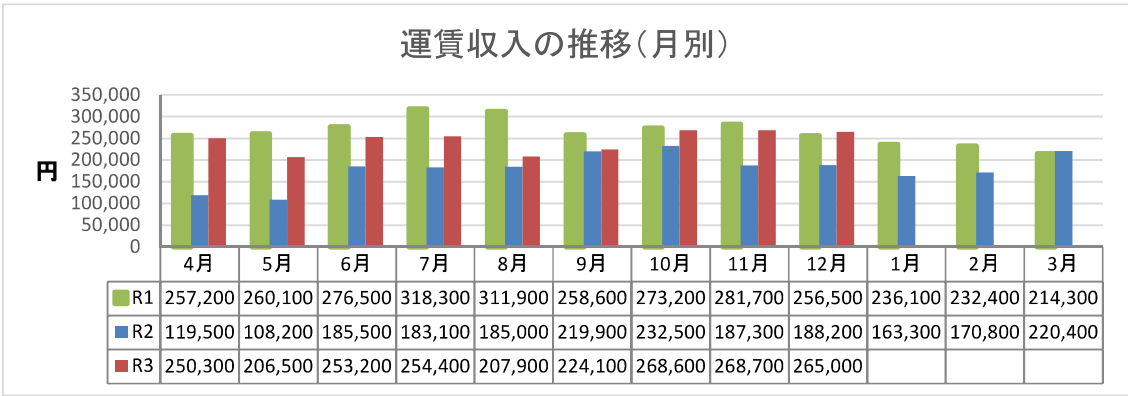
- R2はR1と比較すると、新型コロナウイルス感染症の影響により運賃収入、乗車人数ともに減少。
- R3も新型コロナウイルス感染症の影響を受けつつも、R2と比較すると増加傾向。

(2) 乗車人数の推移(月別)



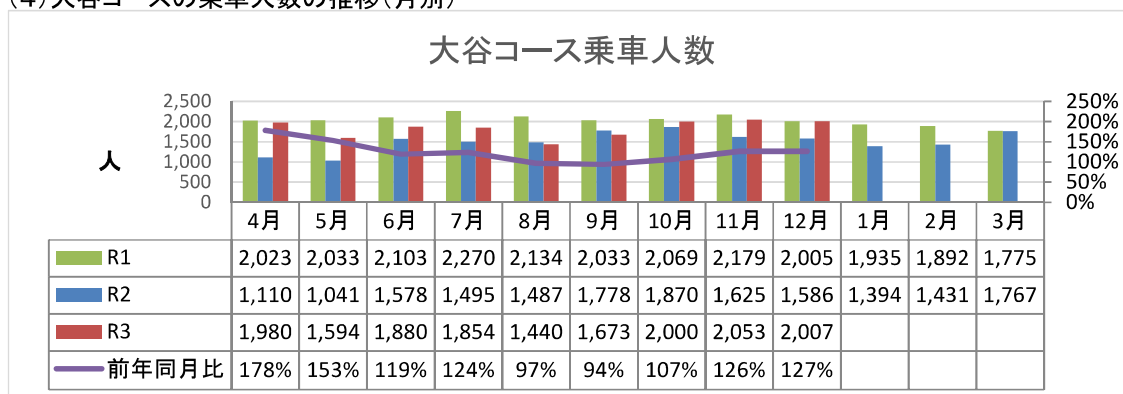
- R2はR1と比較すると、新型コロナウイルス感染症の影響により減少。
  - R3も新型コロナウイルス感染症の影響を受けつつも、R2と比較すると増加傾向。
  - 緊急事態宣言期間中は、外出自粛等の影響により乗車人数が減少。
- ※1回目(R2.4.7~5.25)、2回目(R3.1.8~3.21)、3回目(R3.8.2~9.30)

(3) 運賃収入の推移(月別)



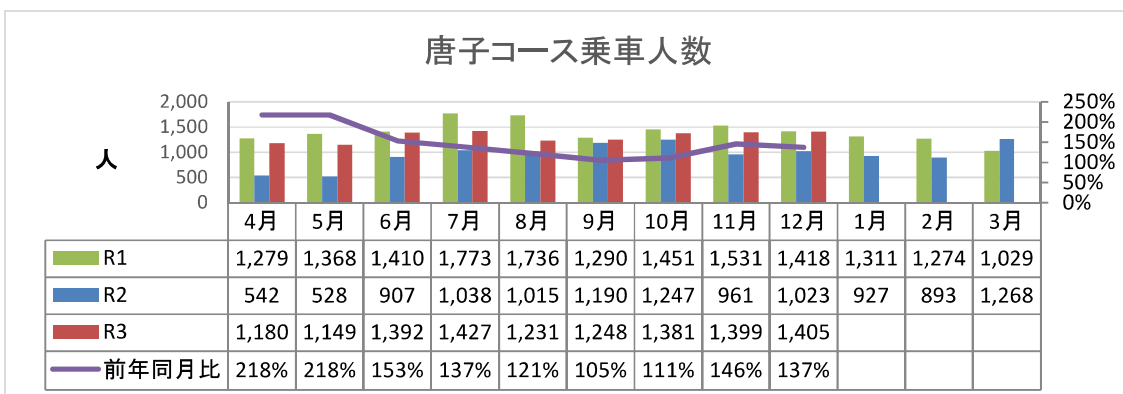
- 運賃収入についても乗車人数と同様の傾向。

(4) 大谷コースの乗車人数の推移(月別)



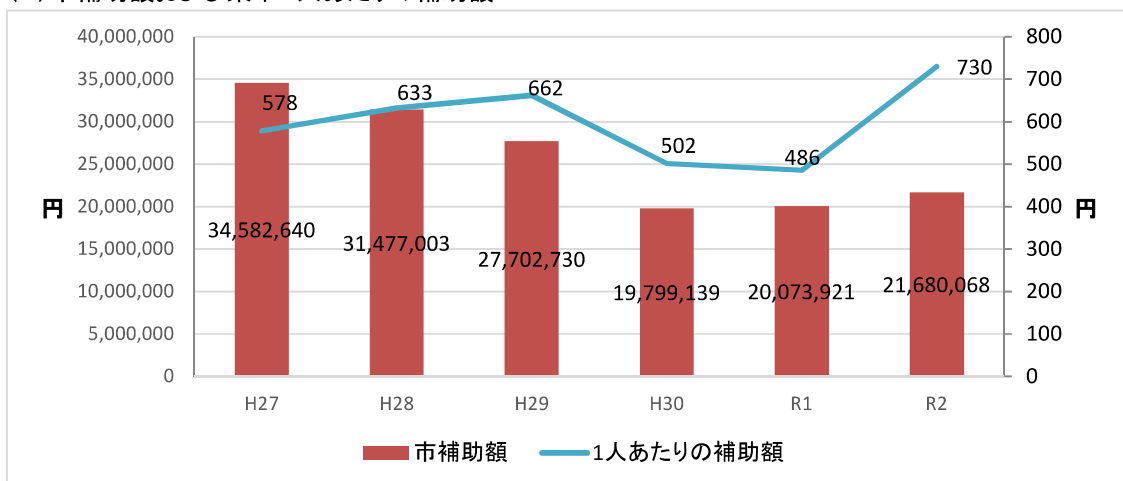
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、R2はすべての月でR1と比較し減少。
- ・R3は緊急事態宣言期間(8、9月)を除き、前年同月比で増加。

(5) 唐子コースの乗車人数の推移(月別)



- ・R1→R2の減少率、R2→R3の増加率ともに、大谷コースより大きな割合となっている。

(6) 市補助額および乗車1人あたりの補助額



- ・R29.10から3ルートを2ルートに変更したため、補助額は減少。
- ・R2は新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人数の減少により、乗車1人あたりの補助額が増加。