

コミュニティバスの今後のあり方について

1. コミュニティバスの今後のあり方について

(1) 経緯と方向性

コミュニティバスは幹線たる路線バスを補完する支線として位置づけ、路線バスの運行が困難な地域の方々の大切な移動手段として、平成14年から運行を開始しています。乗車人数は年々増加傾向にあり、着実に地域に定着しつつあります。

しかし、その一方で従前から、市民の方々からコミュニティバスの運行について、利便性を向上させてほしい等の要望もあり、運行方法を改善する必要性がありました。また、需要に合っていない運行もあることから、運行経費の約半分を市が負担しており、市の財政状況も厳しい状況へ進んでいる中、需要に合った適正な運行へ改善すべきと考えておりました。

そして、新型コロナウイルス感染症の拡大により、コミュニティバスの乗車人数は大幅に減り、令和2年5月25日に緊急事態宣言は解除されましたが、人々は「新しい生活様式」へ移りつつあります。テレワーク等の導入や、公共交通に頼らない生活へ移行していく兆候があり、公共交通全体の利用者数はコロナ禍前と同等の状態に戻らない可能性があります。市としては、公共交通はまちの活性化に必要不可欠な要素であると考えているため、維持していきたいと考えていますが、新型コロナウイルス感染症に対応したコミュニティバスを含む乗合交通のあり方が今後変わることが予想されます。

「新しい生活様式」が定着するまでの間は、従前の運行を継続することも考えられますが、今後定着するであろう「新しい生活様式」に対応したコミュニティバスの運行を目指すためにも、経費負担の観点からも、現段階から何かしらの対策を講ずべきと考えています。

しかし、令和2年1月頃から新型コロナウイルス感染症の感染拡大が始まり、現在に至るまでの短い期間の乗車人数等のデータに基づく判断は、需要把握が困難であり、正確性を欠く可能性があります。「新しい生活様式」が定着するまでの1年から2年間は、同感染症の感染防止策を行いつつ、同ウイルスに対応するために暫定的なコミュニティバスの運行改善を実施したいと考えています。

暫定的なコミュニティバスの運行改善とは、乗車人数の把握を基本としつつ、OD調査等を組み合わせて需要を把握し、需要に見合った運行本数に減らす等の検討を進めたいと考えています。地域公共交通会議の委員の皆さまに情報共有を図り、意見を伺いながら、実施していきたいと考えています。

そして、1年から2年後に「新しい生活様式」が定着した社会で、公共交通がどのようなあり方にあるのか把握しつつ、コミュニティバスの需要に合った運行改善を実施したいと考えています。コロナ禍により、いわゆる「三つの密」が起こりうる公共交通を避ける傾向があるかもしれませんが、公共交通はまちの活性化に必要不可欠な要素であるという前提のもと、可能な限り利用を促進し、持続可能なコミュニティバスの運行を実現できるようにしていきたいと考えています。

つきましては、以上の趣旨を踏まえ運行改善を実施したいと考えており、以下では今後の検討方法や、コミュニティバスの現状、国等の方針等をお示ししますので、委員の皆さまから趣旨等に対する御意見をいただきたいと存じます。

(まとめ)

- ・コミュニティバスは地域に定着しつつあるが、従前より利便性向上や、需要に合った運行改善が必要。
- ・令和2年1月頃から、新型コロナウイルス感染症が感染拡大し、「新しい生活様式」へ移行し、乗合交通のあり方が変化することが予想される。
- ・今後定着する「新しい生活様式」に対応するため、対策を講ずべきだが、短期間のデータだけでは正確性を欠くため、暫定的な対策として、需要を把握し、需要に見合った運行本数に減らす等の改善をする。

(図1)コミュニティバスの今後のあり方の検討方法



(2) 短期目標

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するために発令された緊急事態宣言は、令和2年5月25日に解除されましたが、新型コロナウイルス感染症がなくなったわけではなく、新型コロナウイルス感染症と共存していくための「新しい生活様式」へ移行している期間に、暫定的なコミュニティバスの運行改善を実施したいと考えています。

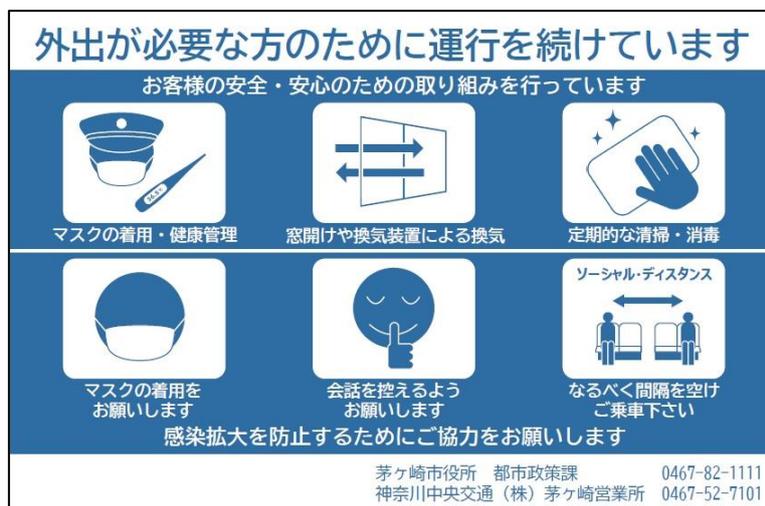
①コミュニティバスの新型コロナウイルス感染症の感染防止策

まず、この時期に大切なのは、新型コロナウイルス感染症の感染防止策です。コミュニティバスは「密閉」、「密接」、「密集」のいわゆる「三つの密」の状態を引き起こしやすいといえます。既にコミュニティバスにおける「三つの密」対策として講じているものは、「密閉」を避けるために車内の窓を開けて運行しています。次に「密接」を避けるための対策として、運転席後ろの乗客用の席は使用できないようにして運行しています。「密集」を避けるためには、乗車人数が1つの車両の集まることを避ける方法で運行する必要があります。現在は、乗車人数が減った状態で運行しているため、「密集」を避けた運行がある程度できていますが、「新しい生活様式」が定着するまでの期間は、乗車人数の増減が不透明であるため、今後の乗車人数を注視し、「密集」を避けるような運行方法を検討する必要があります。

その他、運転士の感染防止策として現在取り組んでいるのは、乗務前後で検温及び手指消毒を実施、マスクの着用、運行管理者が運転士の健康状態を確認してから乗務にあたっております。また、乗車される方が安心して乗車できるように、感染予防対策を講じていることや乗車されている方に感染防止を協力いただくようにポスターの掲示し、対応しています。

※「新型コロナウイルスによる交通崩壊を防げ」HPに掲載されているポスターを活用させていただきました。

(図2) コミュニティバス車内のポスター掲示



②「新しい生活様式」への移行期に応じたコミュニティバスの運行改善について

緊急事態宣言中である4月にコミュニティバスの乗車人数は昨年度から約60%減少し、緊急事態宣言の解除後、乗車人数はある程度復調していると予想されますが、逆に移動の機会が増えることによる、感染拡大の第2波、第3波の懸念もあり、需要を把握することが困難な時期であります。図1の案1で示したとおり、需要の把握が困難な状況の中、経費の圧縮のための安易な減便を実施

してしまうと、利便性が損なわれ、乗車人数が減り、経費が増加し、負のスパイラルに陥ります。

今後定着するであろう「新しい生活様式」に向けて、現在のコミュニティバスに対する需要を把握するように努めることが大切です。現在考えているのは、図1の案2のとおり、1便ごとの乗車人数を把握し、OD調査等を行い、年齢構成や乗車目的等の需要を把握し、減便ではなく、需要に合わせた運行ダイヤに変更し、利便性は損なわずに運行本数を減らす等の改善をしたいと考えています。

ただし、この運行改善はあくまで「新しい生活様式」が定着するまでの暫定的な措置であり、およそ1年から2年までの間の措置であると考えています。

(まとめ)

- ・短期目標は、「新しい生活様式」が定着するまでの移行期間で、1年から2年間の暫定的な運行改善として実施する。
- ・「三つの密」の対策をしっかりと講じ、コミュニティバスが安全に運行できるようにする。
- ・運行経費を削減するための減便は負のスパイラルに陥る可能性があるため、需要を調査し、需要に見合った運行ダイヤへ変更し、運行本数を減らす等の改善をする。

(3) 中長期目標

1年から2年後に、新型コロナウイルスと共存していく「新しい生活様式」が定着した時期に、コミュニティバスのあり方や需要も変化し、「新しい生活様式」に合わせた運行改善が必要であると考えています。

現在模索されているテレワーク等の新しい勤務方法が、どの業種まで定着するのか、その定着する業種が多いほど、公共交通の乗車人数がコロナ禍前よりも減ることになります。その他にも、学校等のオンライン授業や、市民の方々がネットスーパー等を活用する方が増えれば、コミュニティバスの乗車人数は復調しない可能性があります。「新しい生活様式」が定着することで、コミュニティバスへの需要は変化することが予想されるため、その変化に応じたコミュニティバスの運行方法へ改善する必要があります。

また、需要に合わせるだけでなく、公共交通はまちの活性化に必要不可欠な要素であるという前提のもと、可能な限り利用を促進し、コミュニティバスの運行を持続可能なものとしていくことも大切であると考えています。

(まとめ)

- ・1年から2年後に定着した「新しい生活様式」に対応したコミュニティバスの運行改善を実施する。
- ・需要に合わせるだけでなく、公共交通はまちの活性化に必要不可欠な要素であるという前提のもと、運行改善し、持続可能なものとしていく。

3. コミュニティバスの乗車人数について

以下では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴うコミュニティバスの乗車人数の現状を説明いたします。

(1) 月ごとの乗車人数比較

表1及び図3は、平成30年度と令和元年度の4路線あるコミュニティバスの乗車人数の合計を月ごとに比較したものです。

新型コロナウイルスが世界的な広がりを見せなかった令和元年4月から令和2年1月までの乗車人数と平成30年4月から平成31年1月までの乗車人数を比べると、後者の方が乗車人数で約1,500人程多く、コミュニティバスの乗車人数は増加傾向にありました。

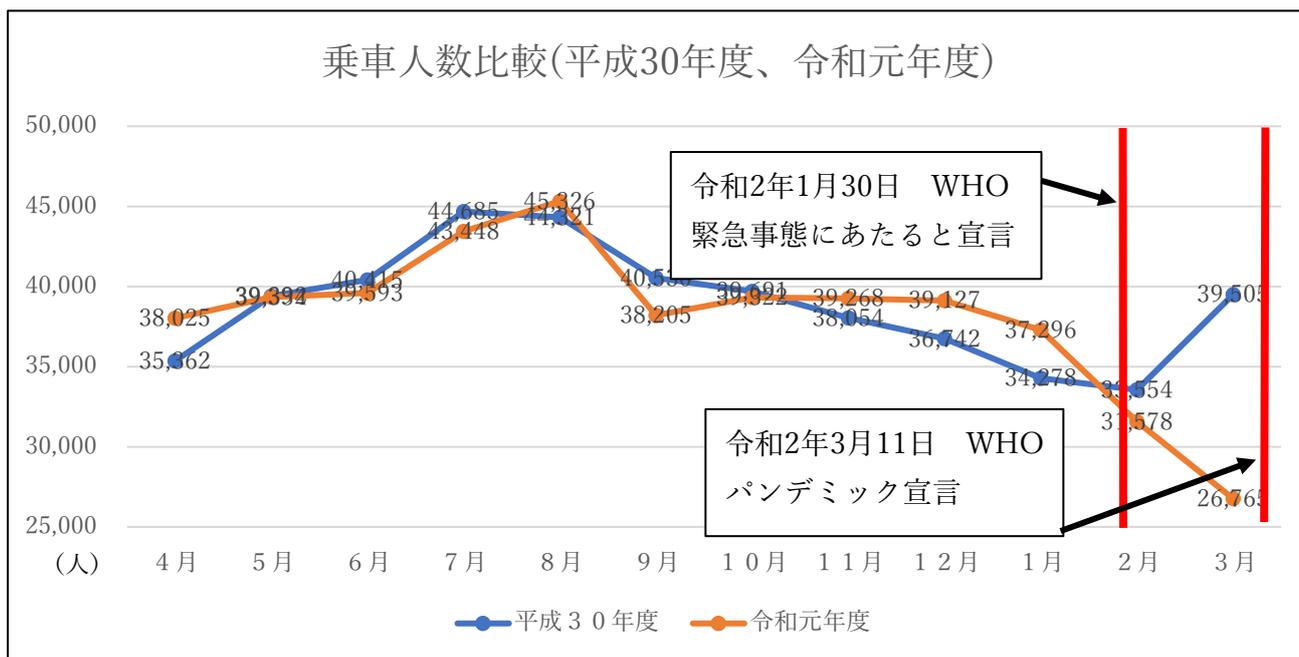
しかし、令和2年1月30日にWHO(世界保健機関)が新型コロナウイルス感染症を「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態」に当たると宣言し、3月11日にWHOが新型コロナウイルスのパンデミックを宣言してから、コミュニティバスの乗車人数は減少に転じました。

そして令和2年3月25日に東京都が「感染爆発の重大局面」と発表し、翌日に神奈川県でも東京都と足並みをそろえる形で、外出自粛の要請をしたことにより、3月の乗車人数は昨年度と比較すると**約1,300人(約32%)の乗車人数が減少しました。**

(表1) コミュニティバス 平成30年度、令和元年度乗車人数比較

月	平成30年度	令和元年度	増減	増減率
4月	35,362人	38,025人	2,663人	8%
5月	39,392人	39,334人	-58人	0%
6月	40,415人	39,593人	-822人	-2%
7月	44,685人	43,448人	-1,237人	-3%
8月	44,321人	45,326人	1,005人	2%
9月	40,530人	38,205人	-2,325人	-6%
10月	39,691人	39,322人	-369人	-1%
11月	38,054人	39,268人	1,214人	3%
12月	36,742人	39,127人	2,385人	6%
1月	34,278人	37,296人	3,018人	9%
2月	33,554人	31,578人	-1,976人	-6%
3月	39,505人	26,765人	-12,740人	-32%
合計	466,529人	457,287人	-9,242人	-2%

(図3) コミュニティバス 平成30年度、令和元年度乗車人数比較グラフ



(2) 平成31年4月と令和2年4月の各路線の乗車人数比較

表2は、平成31年4月と令和2年4月の乗車人数を比較したのになります。

令和2年3月時点では法律に則らない各都道府県知事による外出自粛の要請でしたが、4月7日に政府は改正新型インフルエンザ等対策特別措置法に則り緊急事態宣言を発令した結果、さらに乗車人数は減少に向かい、昨年度と比較すると **22,659人(約60%)減少しました**。5月25日をもって緊急事態宣言が解除されましたが、5月中も乗車人数の減少は続いていると推察されます。

(表2) コミュニティバス 平成31年4月、令和2年4月乗車人数比較(各路線)

路線名	平成31年4月	令和2年4月	増減	減少率
中海岸南湖循環	21,505人	8,365人	-13,140人	-61%
北部循環	2,642人	1,348人	-1,294人	-49%
鶴嶺循環	7,165人	3,075人	-4,090人	-57%
東部循環	6,713人	2,578人	-4,135人	-62%
合計	38,025人	15,366人	-22,659人	-60%

4. 予約型乗合バスの乗車人数について

以下では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴うコミュニティバスの乗車人数の現状を説明いたします。

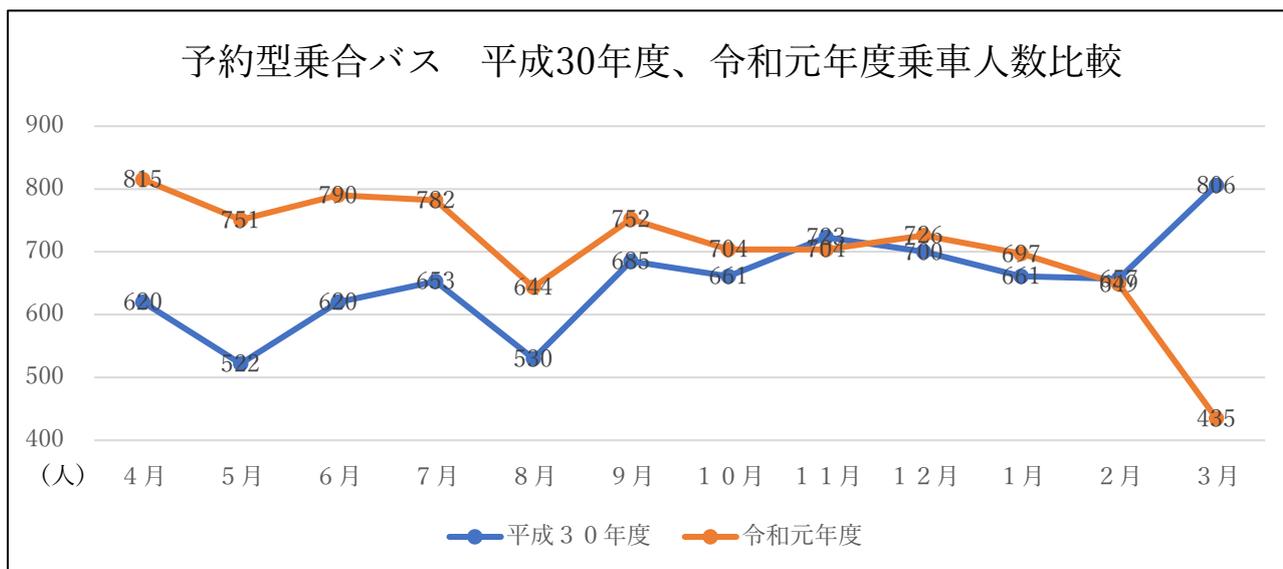
(1) 月ごとの乗車人数比較

表3及び図4は、平成30年度と令和元年度の予約型乗合バスの乗車人数の合計を月ごとに比較したものです。予約型乗合バスも同様に、平成30年度に比べて令和元年度は乗車人数が増えておりましたが、WHO(世界保健機関)がパンデミックの宣言をした令和2年3月から乗車人数は減少に転じ、令和元年3月と比べ**乗車人数371人(約46%)減少しました**。

(表 3) 予約型乗合バス 平成 30 年度、令和元年度乗車人数比較

月	平成 30 年度	令和元年度	増減	増減率
4 月	620 人	815 人	195 人	31%
5 月	522 人	751 人	229 人	44%
6 月	620 人	790 人	170 人	27%
7 月	653 人	782 人	129 人	20%
8 月	530 人	644 人	114 人	22%
9 月	685 人	752 人	67 人	10%
10 月	661 人	704 人	43 人	7%
11 月	723 人	704 人	-19 人	-3%
12 月	700 人	726 人	26 人	4%
1 月	661 人	697 人	36 人	5%
2 月	657 人	649 人	-8 人	-1%
3 月	806 人	435 人	-371 人	-46%
合計	7,838 人	8,449 人	611 人	8%

(図 4) 予約型乗合バス 平成 30 年度、令和元年度乗車人数比較グラフ



(2) 平成 31 年 4 月と令和 2 年 4 月の乗車人数比較

表 4 は、平成 31 年 4 月と令和 2 年 4 月の各路線の乗車人数を比較したものです。令和 2 年 4 月 7 日に発令された緊急事態宣言の影響で、令和 2 年 3 月よりも乗車人数は減少し、平成 31 年 4 月と令和 2 年 4 月で比較すると **544 人 (約 67%) 減少しました。**コミュニティバス同様に、5 月 25 日をもって緊急事態宣言が解除されましたが、5 月中は乗車人数の減少は続いていると推察されます。

(表 4) 予約型乗合バス 平成 31 年 4 月、令和 2 年 4 月乗車人数比較

	平成 31 年 4 月	令和 2 年 4 月	差	減少率
予約型乗合バス	815 人	271 人	-544 人	-67%

5. 国等の新型コロナウイルス感染症に対する動向

新型コロナウイルス感染症に対する、主な国等の対応は以下のとおりです。

(1) 新型コロナウイルス感染症感染対策の基本対処方針(令和2年4月16日)

「地方公共団体、指定公共機関及び指定地方公共機関は、電気、ガス、水道、公共交通、通信、金融業等の維持を通して、国民生活及び国民経済への影響が最小となるよう公益的事業を継続する。」

(2) 第11回国土交通省新型コロナウイルス感染症感染対策本部大臣発言(令和2年4月17日)

「国土交通省の所管する公共交通や物流は、我が国の国民生活や経済活動等を支える重要なインフラであり、「新型インフルエンザ等対策特別措置法」に基づき、緊急事態においても必要な機能を維持することが求められています。このため、今般、新たに緊急事態宣言の対象となった地域においても、公共交通や物流の機能が維持されるよう適切に対応する必要があります。なお、これまでの航空の減便や新幹線等の減便については国土交通省としても報告を受けており、法律の趣旨に鑑みても、問題ないものと考えています。」

(3) 関東運輸局事務連絡(令和2年4月20日)

上記基本対処方針等に則り、民間公共交通事業者に公共交通の機能維持を依頼している。

6. 他市町村及び民間公共交通事業者の状況について

(1) 民間バス事業者の動向

市内を運行している神奈川中央交通(株)と江ノ島電鉄(株)の路線バスは、緊急事態宣言に合わせて、平日ダイヤを土曜ダイヤに変更して運行していましたが、江ノ島電鉄(株)は令和2年5月11日に通常ダイヤに戻し、神奈川中央交通(株)も6月1日より通常ダイヤへ戻しました。ただし、神奈川中央交通(株)は土曜ダイヤを休日ダイヤとして運行することは継続するようです。

他市町村を運行している民間バス事業者も同様に緊急事態宣言に合わせて運行便数を減らしていた措置を解除する傾向にあり、横浜市営バスも同様の措置を実施しています。

(2) 他市町村のコミュニティバスの動向

他市町村のコミュニティバスについては、緊急事態宣言の発令に合わせたダイヤの変更等を行っていませんが、本市と同様に今後の運行方法をどうすべきか検討を進めている市町村があることがヒアリングで判明しました。

7. 今後の進め方

以上のとおり、コミュニティバスを取り巻く状況に応じた運行改善をするための進め方を図5でお示しします。

(図5) 今後の進め方

