

**さいたま市
(仮称) 再構築ガイドライン
策定に向けた検討状況**

再構築の背景とガイドライン策定の目的

前回の改定から社会情勢や交通事業環境の変化が進み、現行の「コミュニティバス等導入ガイドライン」では想定していなかった課題への対応が必要となっている

現行「コミュニティバス等導入ガイドライン」について

- 交通空白・不便地区等の解消を目的としたガイドライン
- 市民（地域の方々）、市、事業者が協働して、地域生活に役立ち、利用され続ける公共交通を検討するための手引書
- H23年3月に策定、H29年11月に改定
- H29の改定から約6年経過、再構築ガイドライン（仮）策定までも時間を要するため、運用上影響のある箇所の文言等のみ時点修正を実施（R6年3月改訂）

社会情勢／交通事業環境変化

- 高齢化の進行による新たな課題
 - 免許返納機運の高まり、フレイル予防の重要性
 - 交通空白地区等ではない「鉄道駅から1km、バス停から300m」内であっても歩行/活動能力の減少で移動困難者が増加
- 2024年から顕著な社会課題となっているドライバー不足等により、路線バスのダイヤ削減や廃止・縮小が社会問題化
- 人口減少・高齢化に「コンパクトシティ＋ネットワーク」の実現に向けた共創の動きが全国的に加速

（仮称）再構築ガイドライン策定の目的

- 従来の交通空白地区等を解消する目的に加えて、以下の課題解決を目的とした産官民共創の視点を加えたガイドラインを想定
 - ✓ 既存のバス路線との競合に加えて、分担や協調・連携など、市民の移動・輸送における公共交通資源の最適なバランスに配慮した計画づくり
 - ✓ 導入済みのコミュニティバス・乗合タクシー等のアクセシビリティ改善と持続的運営・運行の両立
 - ✓ 市民の日常生活の足として、グリーンスローモビリティなどを活用したボランティア輸送導入やパーソナル/アクティブモビリティの活用、それらの連携に向けた検討のプロセスとポイントの明確化

検討状況について

- 現在、総合都市交通体系マスタープラン（SMARTプラン）の改定に向けた検討と連動しながら、以下の点について検討を実施中、ガイドライン案骨子への落とし込みを進める予定
 - ✓ 将来の交通体系像を見据え鉄道・路線バスとの役割分担を念頭にした生活圏内の輸送の在り方
 - ✓ 高齢者の活動能力低下やドライバー不足等による路線バス再編の可能性を見据えた具体的な課題エリアの考察
 - ✓ 導入済みコミュニティバスや乗合タクシー等の課題分析（収支率40%達成状況、市民アンケートによる移動や利用実態の調査分析など）

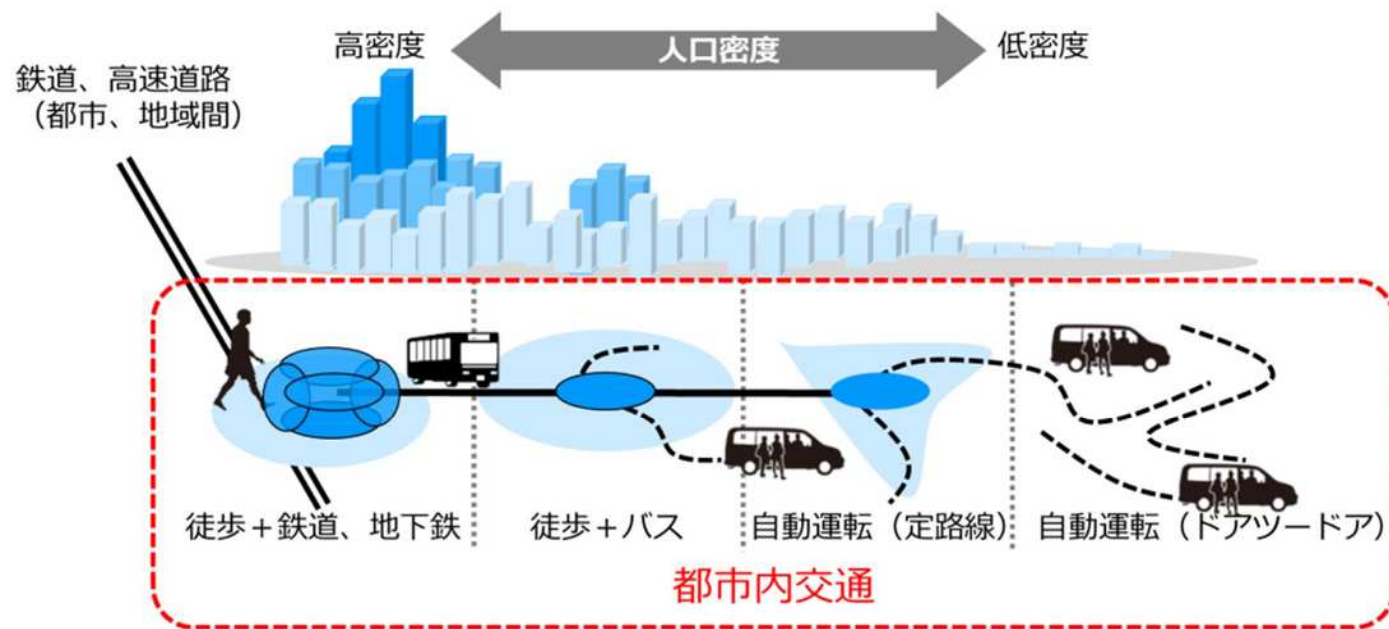


図 4-1 都市内交通のイメージ

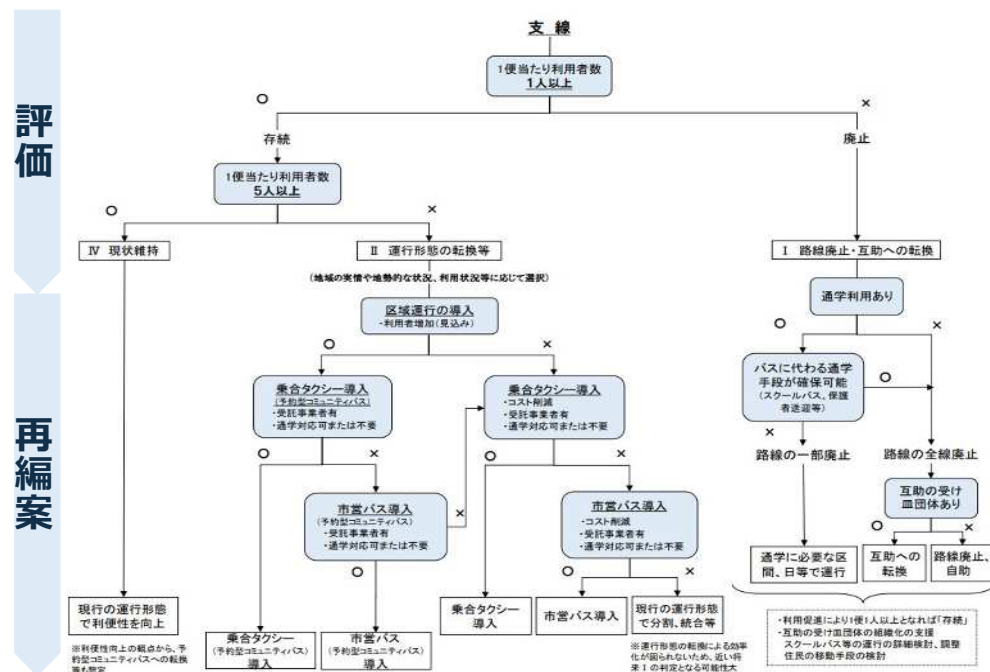
出典：森本章倫:交通と都市の新技术が拓くプランと技術体系の展望、都市計画の構造転換、鹿島出版会、

p.308,2021 を基に作成

アウトプットイメージ

再構築対象となるモードとエリアの現状評価による代替要否の評価によって、その需要バランスに適した運行方式と事業スキームの導出をガイドするプロセスと、そのモード導入に向けた具体的な検討指針を示す予定

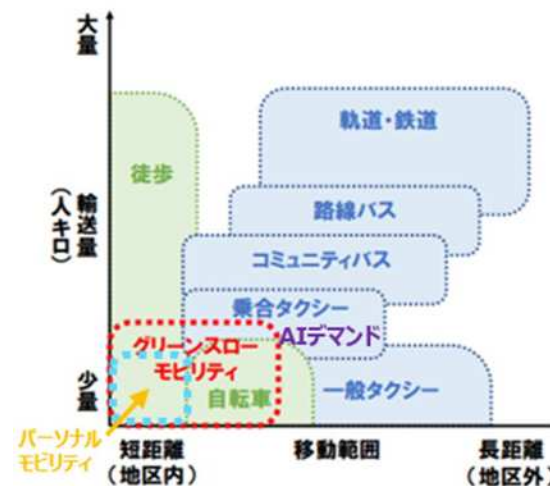
導入検討プロセス



出典：上越市地域公共交通計画

コミュニティバス等の代替となる交通モード

移動範囲×輸送量における交通モードの役割分担のイメージ



▲シニアクラブからの運転者輩出 (千葉県松戸市)

出典：国土交通省総合政策局



出典：トヨタ自動車株式会社