

(仮) 再構築ガイドラインについて

2025. 8 .25

さいたま市 都市局交通政策部 交通政策課

御意見をいただきたい主なポイント

1.作成目的

- 目的が明確か
- 理解しやすい表現となっているか

2.交通モード別の役割

- 役割が明確か
- 「競合を避ける」観点から、他の交通モードと差別化されているか

3.検討対象地域

- 表現が明確か
- 分類は妥当であるか

4.サービス水準

- 水準の設定は妥当か
- 理解しやすい表現となっているか

5.その他全体に対する御意見

バス専門部会からの変更点

(令和7年7月25日開催)

第1回バス専門部会の主なご意見・修正箇所

項目	頂いたご意見の要旨・修正点	対応状況	参照先
検討対象地域	・ グリーンスローモビリティは市域全域を検討対象としているが、実際には狭い範囲で運行する。誤解を避けるため、表現に工夫が必要である。	・ 検討対象地域または、導入モード選定フロー等への記載方法を検討中	P.9 P.48
サービス水準	・ 総合都市交通体系マスタープラン基本計画記載事項との不整合	・ 総合都市交通体系マスタープラン基本計画の記載内容に修正	P10
その他	・ 運転手不足の現状を考慮し、グリーンスローモビリティの運転手には、バス運転手以外の人材を検討して欲しい。	・ 市民や企業によるボランティアを想定し、策定する	—

構成・目次（案）

<目次>

1 (仮)再構築ガイドラインの概要

1.1 作成の目的・構成

1.2 交通モード別の役割

1.3 検討対象地域

2 地域公共交通の再構築の定義

2.1 基本事項

- ・市民、事業者、行政の役割

・サービス水準

- ・実施体制 等

2.2 再構築の手段

- ・ガイドラインで取扱うモード、ルート、頻度、車両サイズ等

3 地域公共交通の再構築の流れ

3.1 再構築の要点

- ・再構築プロセスの基本的な考え方

- ・評価指標

3.2 再構築プロセス（検討フロー・期間）

- ・市民発議（新規導入／運行改善）

- ・行政発議（運行改善）

- ・事業者発議（既存縮小）

4 (仮)再構築ガイドラインの見直し

参考資料

A-1 ニーズ調査アンケート表（雛形）

A-2 交通モード廃止による影響(クロスセクター効果の考え)

A-3 生活圏エリア別の人口密度×アクセシビリティ分析

(仮)再構築ガイドラインの作成目的

本ガイドラインは、さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画の基本目標である「SMRTネットワークシティ BON-SAITAMA～SMARTな交通体系の構築による集約・ネットワーク型都市構造の実現～」を達成するため、**主に「地域を支える生活交通エリア」**において、**市民（地域の方々）や事業者、市が連携して交通ネットワークの構築や維持、適正化などを行う。**

上記について、ステップに沿って検討が進められるよう、検討の手順や方法を示すもの。

検討事項

➤ 現行ガイドラインでの記載

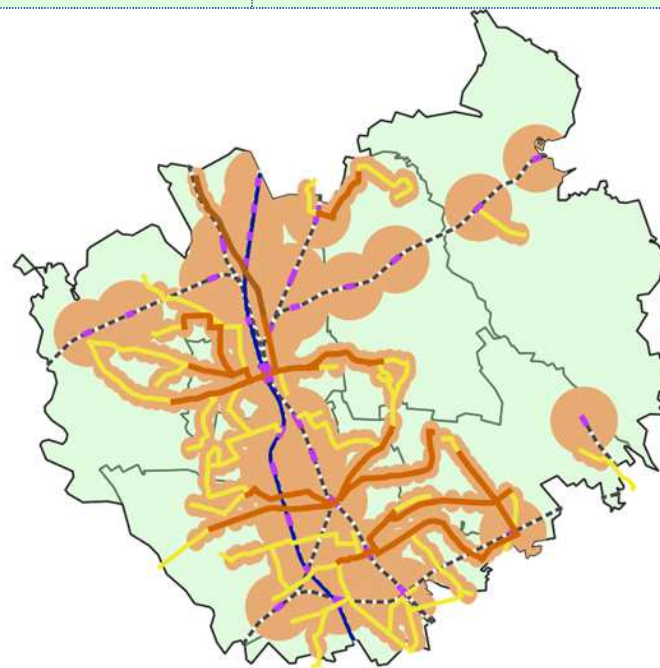
- ・コミバスと乗タクの新規導入・運行改善（ルート変更等）のみを想定

- ・路線バスとの競合を避ける旨を明記

➤ 再構築ガイドラインへの変更時の留意点

- ・再構築ガイドラインで実現するもの
 - ①身近な公共交通の導入（新規導入）
 - ②既存ネットワークの維持（廃止対応）
 - ③コミバス等の再編・適正化（ダウンサイジング等）
- ・公共交通アクセス利便エリアは既存の公共交通を維持確保していく

エリア	エリアの説明
公共交通 アクセス利便エリア	① 鉄道駅から1km圏内、 ② 幹線・準幹線のバス停から300m圏内
地域を支える 生活交通エリア	公共交通アクセス利便エリアを除くエリア

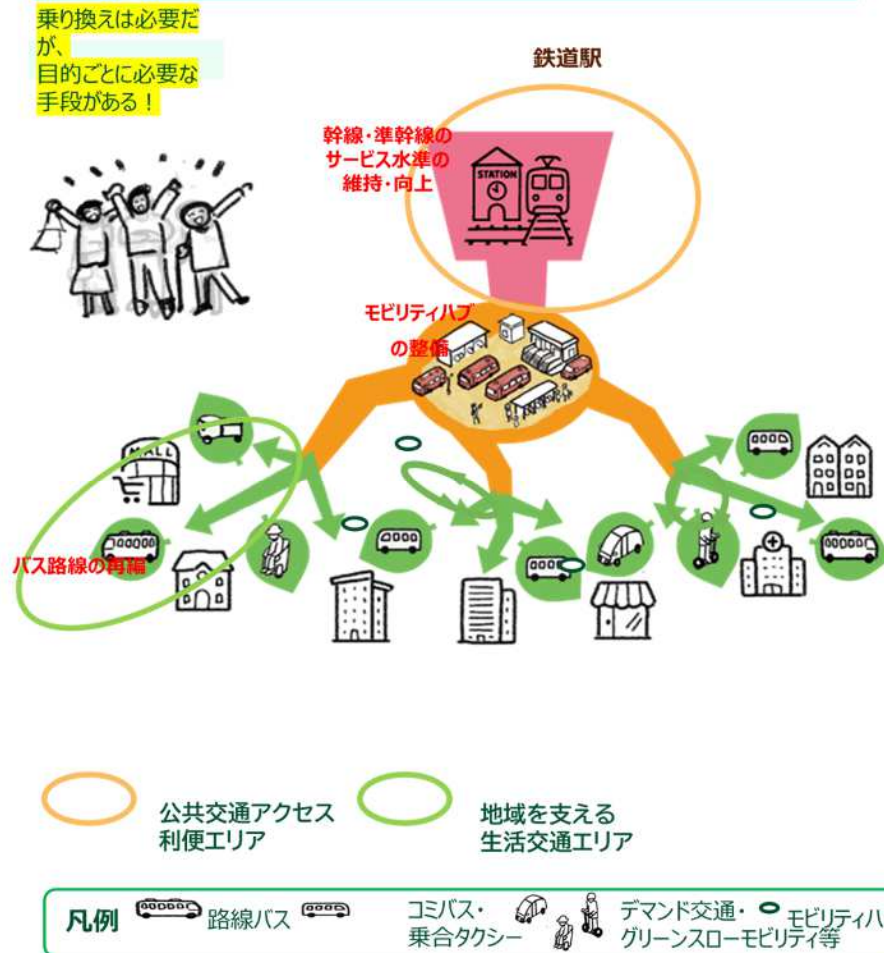


交通モード別の役割

さいたま市では、鉄道やバスなどの公共交通を組み合わせて、暮らしやすく移動しやすいまちを目指している。

「公共交通アクセス利便エリア」における既存の公共交通ネットワークの維持を図るとともに、各交通モードが、求められる役割を果たしつつ、相互に機能を損なうことなく連携することにより、持続可能な交通ネットワークを構築する。

これからの交通ネットワーク



検討事項

➤ 現行ガイドラインでの記載

- ・コミュニティバス、乗合タクシーは補完交通と位置づけ
- ・競合を避ける旨を明記

➤ 再構築ガイドラインへの変更時の留意点

- ・空間的な競合回避は困難（グリスロ、ボランティア輸送は市内全域を想定）
- ・「役割」を明確化することで、競合を避ける

交通モード別の役割

【各交通モードに期待する役割】

路線バス (幹線軸)	高い運行頻度を活かして<u>都心駅等へのアクセスを支える</u>、市民の暮らしの主要な交通手段
路線バス (準幹線軸)	比較的高い運行頻度を活かして幹線軸とともに<u>主要駅等へのアクセスを支える</u>市民の暮らしの主要な交通手段
路線バス (施設アクセス路線・その他路線)	(施設アクセス路線) 住宅地や駅や病院など<u>主要施設へのアクセスを支える</u>移動手段 (その他路線) 市内の様々な生活シーンの移動ニーズを支える移動手段

コミュニティバス

- ・ 通勤・通学や地域の暮らしを支える移動手段
- ・ 路線バスの運行がないエリアにおける居住地域と駅等の主要なモビリティハブや生活関連施設（区役所、公民館、病院・商店街等）を結ぶ移動手段

乗合タクシー

- ・ 通勤・通学や地域の暮らしを支える役割
- ・ 地域の暮らしを支えるため、居住地域とバス停等のモビリティハブや生活関連施設を結ぶ移動手段

デマンド交通 グリーンスロー モビリティ

- ・ 地区内交通として、買い物・通院・地域コミュニティ参加などの暮らしの移動を支える役割
- ・ 居住地域と生活関連施設やバス停等のモビリティハブを結ぶ移動手段

検討対象地域

交通モード別に、下記の地域を検討対象地域として定める。

コミュニティバス・乗合タクシー デマンド交通	・ <u>路線バス等が不十分な地域</u> ・ 鉄道駅1km、バス停300m圏外
グリーンスローモビリティ ボランティア輸送	・ <u>市域全域</u> ・ 地域を支える生活交通エリア内の路線バスサービス圏域内（図中白色箇所）を含む
廃止対応	・ <u>地域を支える生活交通エリア</u> ・ バス路線のうち、幹線軸・準幹線軸・施設アクセス路線<u>以外</u>

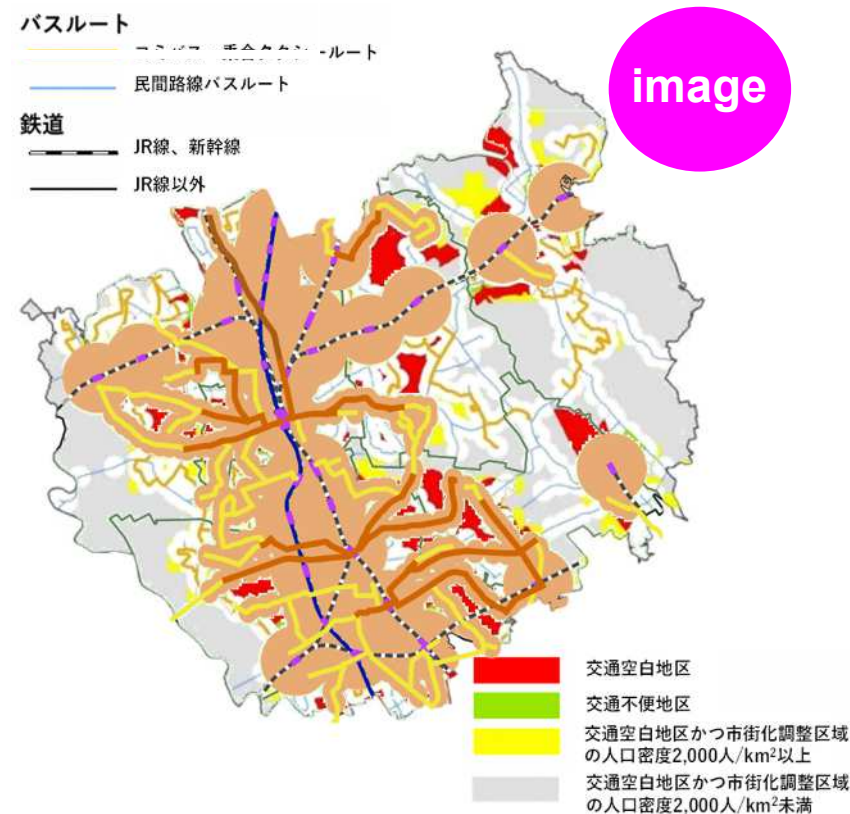
検討事項

➤ 現行ガイドラインでの記載

- ・ 交通空白地区等を対象

➤ 再構築ガイドラインへの変更時の留意点

- ・ コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通は移動速度や車両定員により、一定の輸送力を有することから、路線バス等との競合を避ける。
- ・ グリーンスローモビリティ・ボランティア輸送は、主に高齢者等の日常生活の中での必要不可欠な移動を対象とする。



サービス水準

以下の考え方の元、サービス水準（運行頻度・回数）を維持していくことを目指す

交通モード	理想的水準	品質保証	性能保証	
幹線軸	○			ピーク時 10分に1本以上 オフピーク時 15分に1本以上 終バスが22時以降に運行
準幹線軸	○			日平均 30分に1本
施設アクセス路線		○		施設の特性等に応じて、施設利用に不都合が生じない頻度、回数を確保していく
コミュニティバス		○		60分に1本程度 (7時～19時台)
乗合タクシー				
デマンド交通、ボランティア輸送などの交通モード			○	最低限生活に必要な移動をベースに、各地域で議論し設定していく

【品質保証】日常的に使いやすいレベル

- ✓ 生活に必要な時間帯に不便なく使える本数がある。
- ✓ 通勤や通学、買い物などの予定は少し調整すれば自分の希望どおりに動ける。
- ✓ 安心して普段づかいできる交通手段として機能。

【性能保証】生活を支えるレベル

- ✓ 本数は少ないが、日常生活で必要なときには使える
- ✓ 乗りたい時間にバスがない時は、自分の行動を運行時間にあわせて考える必要がある。
- ✓ 高齢者や車を使えない方などの生活を支える交通。

交通事業者と市で定期的に話し合いをし、サービス水準がきちんと保たれるように課題の共有や連携した取組を進めていきます。また、5年に1度、路線や運行頻度の基準を見直していきます

検討事項

➤ 現行ガイドラインでの記載

- ・具体的な水準を記載（平日のみ、1便/時等）
- ・想定はコミュニティバスと乗合タクシーのみ

➤ 再構築ガイドラインへの変更時の留意点

- ・導入する交通モード毎にサービス水準が異なる
- ・市民、事業者、市が共有する「考え方」を掲載

(仮) 再構築ガイドライン

【本編 骨子案】

構成・目次（案）

<目次>

1 (仮)再構築ガイドラインの概要

- 1.1 作成の目的・構成
- 1.2 各交通モードの役割
- 1.3 検討対象地域

2 地域公共交通の再構築の定義

2.1 基本事項

- ・市民、事業者、行政の役割
- ・サービス水準
- ・実施体制 等

2.2 再構築の手段

- ・ガイドラインで取扱うモード、ルート、頻度、車両サイズ等

3 地域公共交通の再構築の流れ

3.1 再構築の要点

- ・再構築プロセスの基本的な考え方
- ・評価指標

3.2 再構築プロセス（検討フロー・期間）

- ・市民発議（新規導入／運行改善）
- ・行政発議（運行改善）
- ・事業者発議（既存縮小）

4 (仮)再構築ガイドラインの見直し

参考資料

A-1 ニーズ調査アンケート表（雛形）

A-2 交通モード廃止による影響(クロスセクター効果の考え)

A-3 生活圏エリア別の人口密度×アクセシビリティ分析

1. (仮)再構築 ガイドラインの概要

1.1 作成目的・ 構成

(仮)再構築ガイドラインの作成目的

前述のとおり

(仮)再構築ガイドラインの構成

本ガイドラインは、4つの章で構成されている。記載箇所と対象者、および、参考としていただきたい内容を以下に示す。

アジェンダ	対象者	対象箇所	参考内容
1 (仮)再構築ガイドラインの概要	全員	1.1 作成の目的・構成 1.2 交通モード別の役割 1.3 検討対象地域	本ガイドラインはどのような内容・位置づけの文書であるかを確認できる
2 地域公共交通の再構築の定義	全員	2.1 基本事項	どのような方針のもと作成されたガイドラインであるか、また、再構築とは何かを確認できる
	市民・さいたま市	2.2 再構築の手段	地域公共交通において、再編案等を検討する際にどのような方法があるか、また、その方法の基本事項を確認できる
3 地域公共交通の再構築の流れ	全員	3.1 再構築の要点	再構築のプロセスに係る基本的な流れが確認できる
	市民	3.2 再構築プロセス (市民×新規モード導入、市民×改善)	市民の方々が、地域交通に対して新たなモードを導入する際や、利便性を高めるための再編要望をする際に何をすべきか確認できる
	さいたま市	3.2 再構築プロセス (行政×改善)	さいたま市の職員の方々が、市が運営する交通サービスの改善を図る際に何をすべきか確認できる
	事業者	3.2 再構築プロセス (事業者×縮小)	事業者が路線の廃止を行う際に、どのような手順が必要か確認できる
4 (仮)再構築ガイドラインの見直し	全員	—	本ガイドラインの見直しに係る方針が確認できる

1.2 各交通モード の役割

各交通モードの役割

前述のとおり

1.3 検討対象 地域

検討対象地域

前述のとおり

2.地域公共交通の 再構築の定義

2.1 基本事項

基本方針

昨今の社会情勢を踏まえ、地域公共交通を維持確保していくには、各主体が自信の役割を果たし、全員で支えていく必要がある。そのため、本ガイドラインを手引きとして、各主体は役割を認識し、対応していくことが望ましい。

主体	役割
市民	路線バス廃止による交通手段の不足や、既存交通の利便性向上に対して、自発的に交通手段を確保するための調査・計画を行う。また、交通手段の選択肢として、自分たちで輸送を担う場合には、ボランティア輸送等への協力も市民の中で募る
事業者	出来る限りの交通手段の提供維持を図っていく。そのうえで、廃止を余儀なくされた場合は、市民やさいたま市が交通手段を確保に係る検討・実行の際、運行データの共有などの協力も行う
さいたま市	市民の調査・計画検討等に対する技術的支援を基本としつつ、行政運営のコミュニティバスや乗合タクシーに係る改善・縮小への対応を行う

また、これらの役割を担うだけではなく、各主体には、以下の様な心構えを持って地域公共交通を支えていく必要がある。

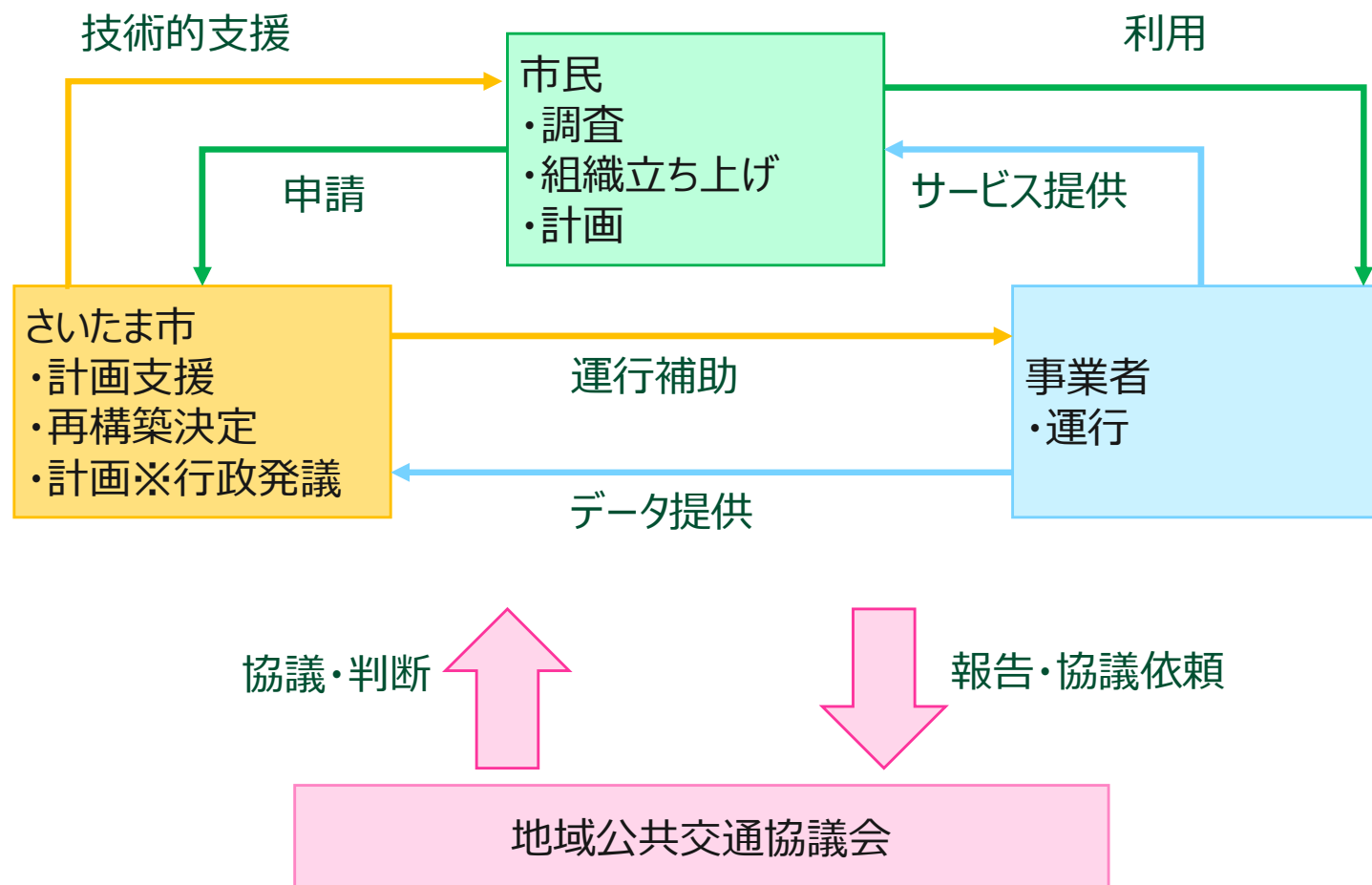
課題認識	「一部の人が交通の課題を持っている」といったような他人事ではなく、 各自が将来の自分とまちを想像し、自分にとっての課題であることを自覚したうえで 、地域の総意として地域公共交通の維持確保が必要だという意識を持つ
主体性	地域の交通課題に対して、さいたま市だけでは地域公共交通を維持確保することは難しいため、 市民および事業者も自分の役割を主体的に担っていき、共創することで維持確保していく
経営視点	持続可能な交通網の構築のため、 需要に応じた交通サービスの提供を前提 としているため、需要の変化に合わせて車両サイズや運行頻度等を変えていくことを理解する

サービス水準

前述のとおり

実施体制 概略図

市民・交通事業者・さいたま市の3者がそれぞれの役割を果たし、互いに共創(連携・協働)して取り組むことが必要である。なお、運行計画については、再構築の目的に合わせて、市民または行政が策定を担う。



2.2 再構築 の手段

本ガイドラインで取り扱う手段(交通モード)

以下の表から需要等に応じて導入する移動手段・モードの選定を行う

※選定における考え方については、PXXで詳述

運行 形態	路線バス	コミュニティバス	乗合 タクシー	デマンド交通		ボランティア輸送 (高齢者等の移動支援事業、grisロ)	タクシー・ ライドシェア利用	福祉有償運送※
				路線不定期 運行	区域運行			
道路 運送法	4条 乗合事業 緑ナンバー	4条 乗合事業 緑ナンバー	4条 乗合事業 緑ナンバー	4条 乗合事業 緑ナンバー	4条 乗合事業 緑ナンバー		4条 乗用事業 緑ナンバー	78条 自家用有 償旅客運送事 業 白ナンバー
予約の 有無	不要	不要	不要	必要	必要	—	不要	場合により必要
運用 コスト	—	高					低	—

※他人の介助によらず移動することが困難と認められ、かつ単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な方が利用

本ガイドラインで取り扱う手段(運行ルート)

以下の表から再構築の対象エリアにおける需要に応じて、ルート設定を行う

運行ルートパターン	運行ルートのイメージ図	概要
定路線型	 The diagram shows a horizontal line with four bus stop icons (stick figures) and four house icons above it. Red arrows point from left to right between the stops, indicating a fixed route.	毎回決められたルートを走行し、所定のバス停等で乗降を行うパターン。 ※定路線型には、既定ダイヤに則って運行する「路線定期運行」と予約などがあつたさいに不定期に運行する「路線不定期」運行がある
迂回ルート型	 The diagram shows a horizontal line with stops and houses. A red arrow follows the main route. A callout bubble with the text '予約があつた場合のみ迂回' (Detour only when reserved) points to a dotted line that branches off from the main route to serve a house icon and then rejoins the main route.	基本的には決められたルート(基本ルート)を走行し、所定のバス停等で乗降を行うとともに、基本ルートから離れたバス停には予約があつた場合のみ“迂回ルート”で乗り入れるパターン。
区域運行型(ミーティングポイント型)	 The diagram shows a zigzag route between several bus stop icons. Red arrows connect the stops in a series of 'V' shapes, indicating that the route is determined by the meeting points at the stops.	運行ルートは決めず、バス停等（ミーティングポイント）だけを決めておいて、予約があつたバス停間を最短距離で運行するパターン。
区域運行型(ドアtoドア型)	 The diagram shows a direct route between two house icons. A red arrow points from one house to the other, indicating a door-to-door service without fixed stops.	運行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があつたところを最短経路で結ぶ形で、ドア to ドアの運行を行うパターン。

本ガイドラインで取り扱う手段(運行頻度の設定)

以下の表から再構築の対象エリアにおける需要に応じて、運行頻度の設定を行う

運行ダイヤ	概要
固定ダイヤ	通常の路線バス等と同様に、設定されたダイヤで運行するパターン。
基本ダイヤ型	運行曜日や 1 日の運行回数等と、主要なバス停等の概ねの出発時刻・到着時刻（基本ダイヤ）だけを決め、基本ダイヤを目安に利用者からの予約を受け付けて運行するパターン。
非固定ダイヤ型	あらかじめ決めた運行曜日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターン。

本ガイドラインで取り扱う手段(運行車両のサイズ)

既存交通の運行実績や、需要調査等による代替手段の需要予測などから求められる輸送力を元に、以下の表から適正なサイズ(モード)を選択する

地域公共交通の車両

	中型バス	小型バス	ワンボックス車 両	グリーンスローモ ビリティ	セダン型車両	自家用車
車両						
定員(目安)	46～60人	29～36人	10人	4～18人	5人	5人
費用	大 ← → 小					

本ガイドラインで取り扱う手段(運賃体系)

運賃体系は、以下を基本とする

有償	対キロ区間制	基準賃率にも続きキロ程に応じた上限額を区界停留所ごとに設定する方式。	コミュニティバスで採用
	均一制	距離に比例せず均一の運賃を収受する方式。	乗合タクシー・デマンド交通等で採用
無償		利用者からの運賃を収受しない方式。	ボランティア輸送 (道路運送法の許可を要しない運行)

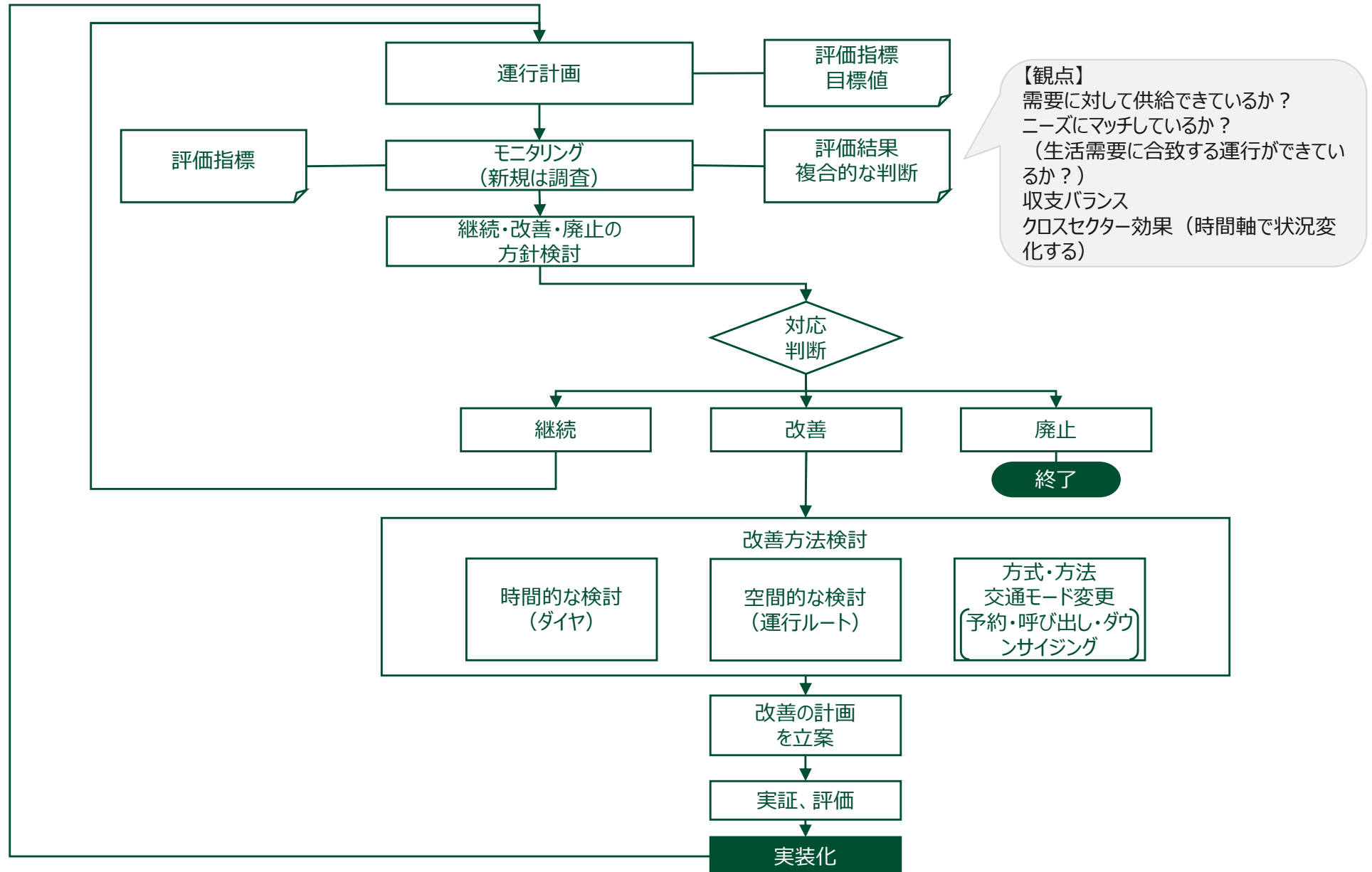
Appendix

3. 地域公共交通の 再構築の流れ

3.1 再構築の 要点

再構築プロセスの基本的な考え方

再構築プロセスについては、全パターンの基本的な考え方は以下の通りである。次節以降のプロセスは、パターンごとの特有な情報を踏まえて具体化したプロセスである。



3.2 再構築 プロセス

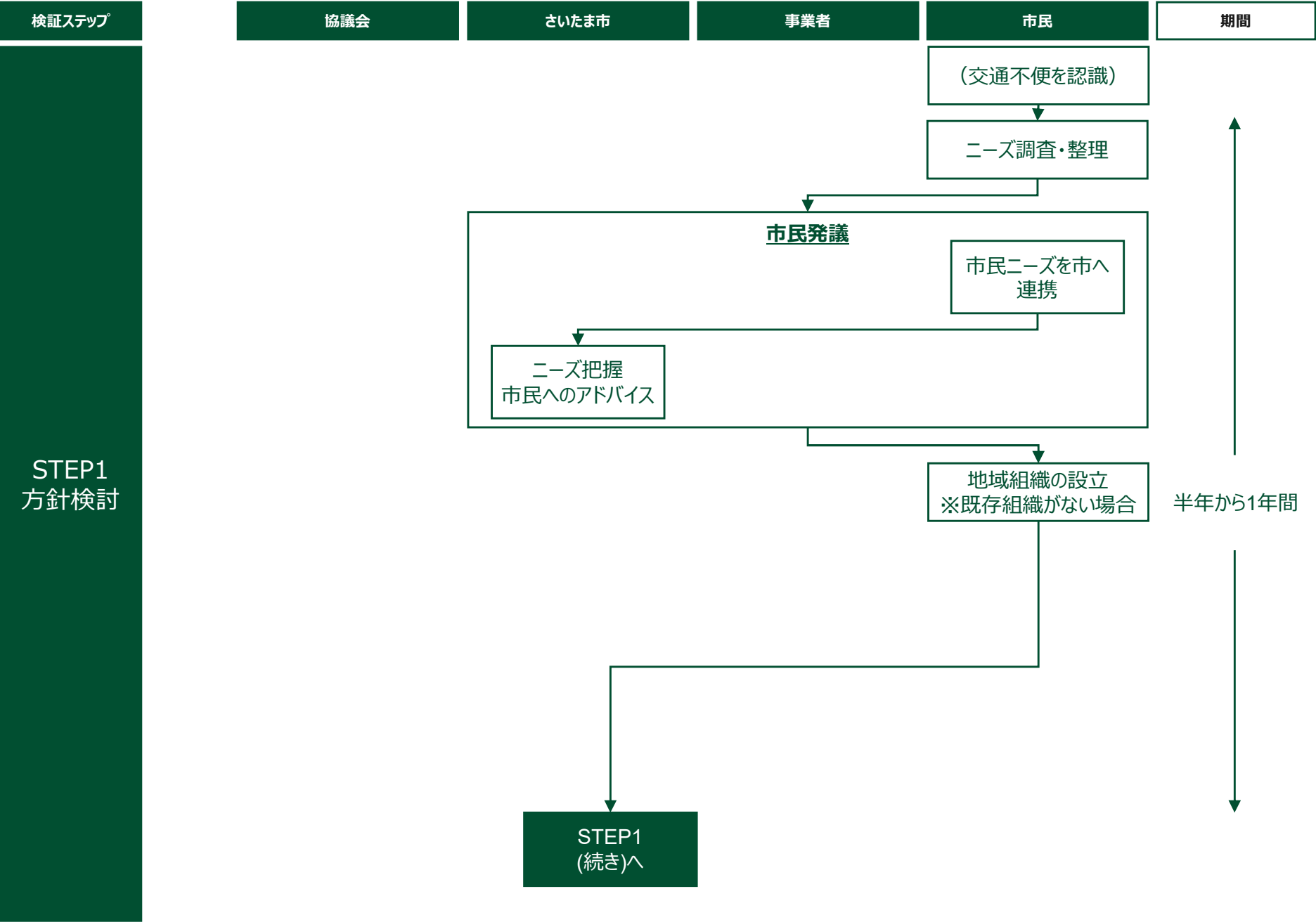
3.2.1 再構築 プロセス (市民×導入)

フローチャート（市民×導入）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション

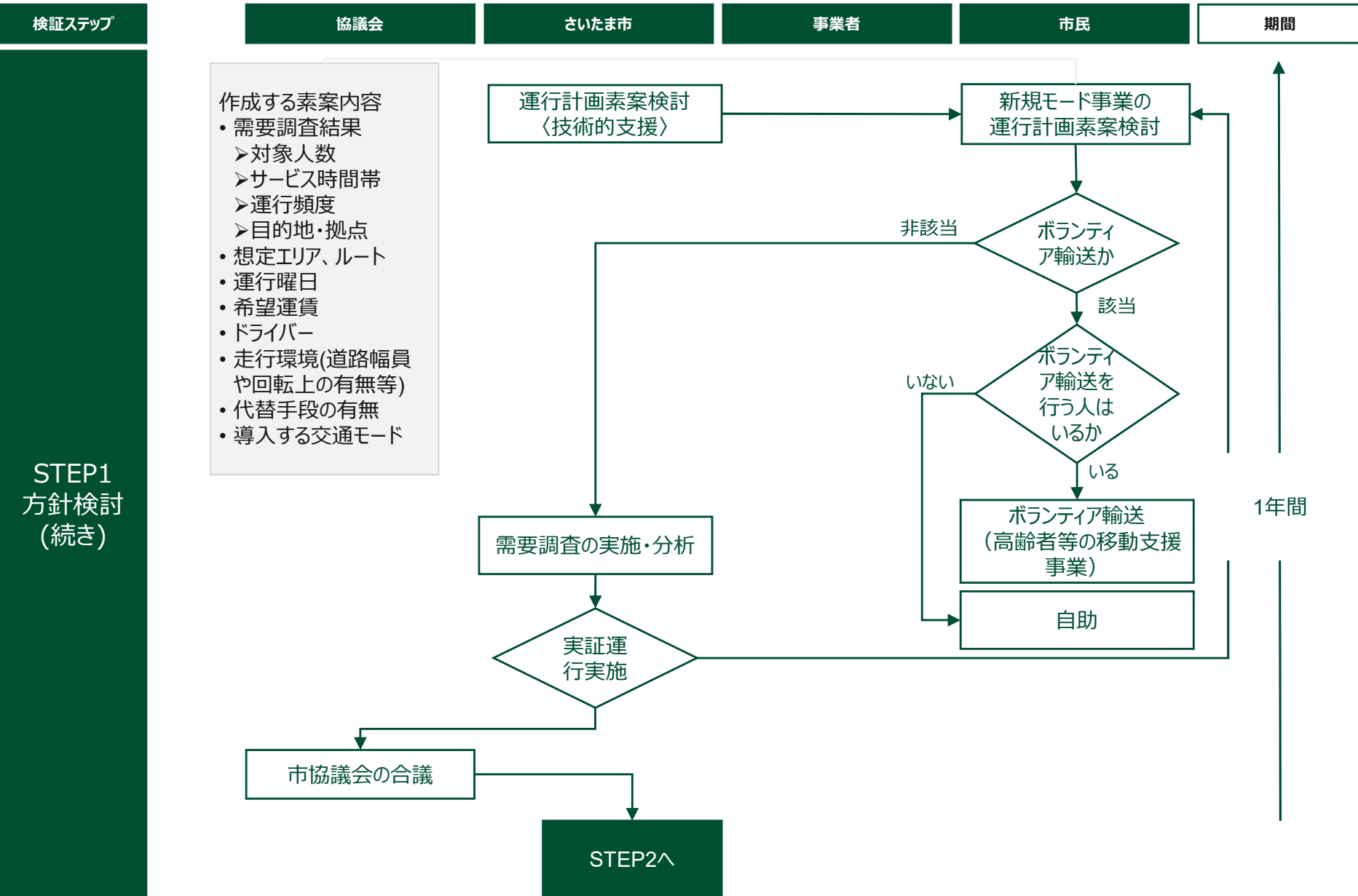


フローチャート（市民×導入）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション

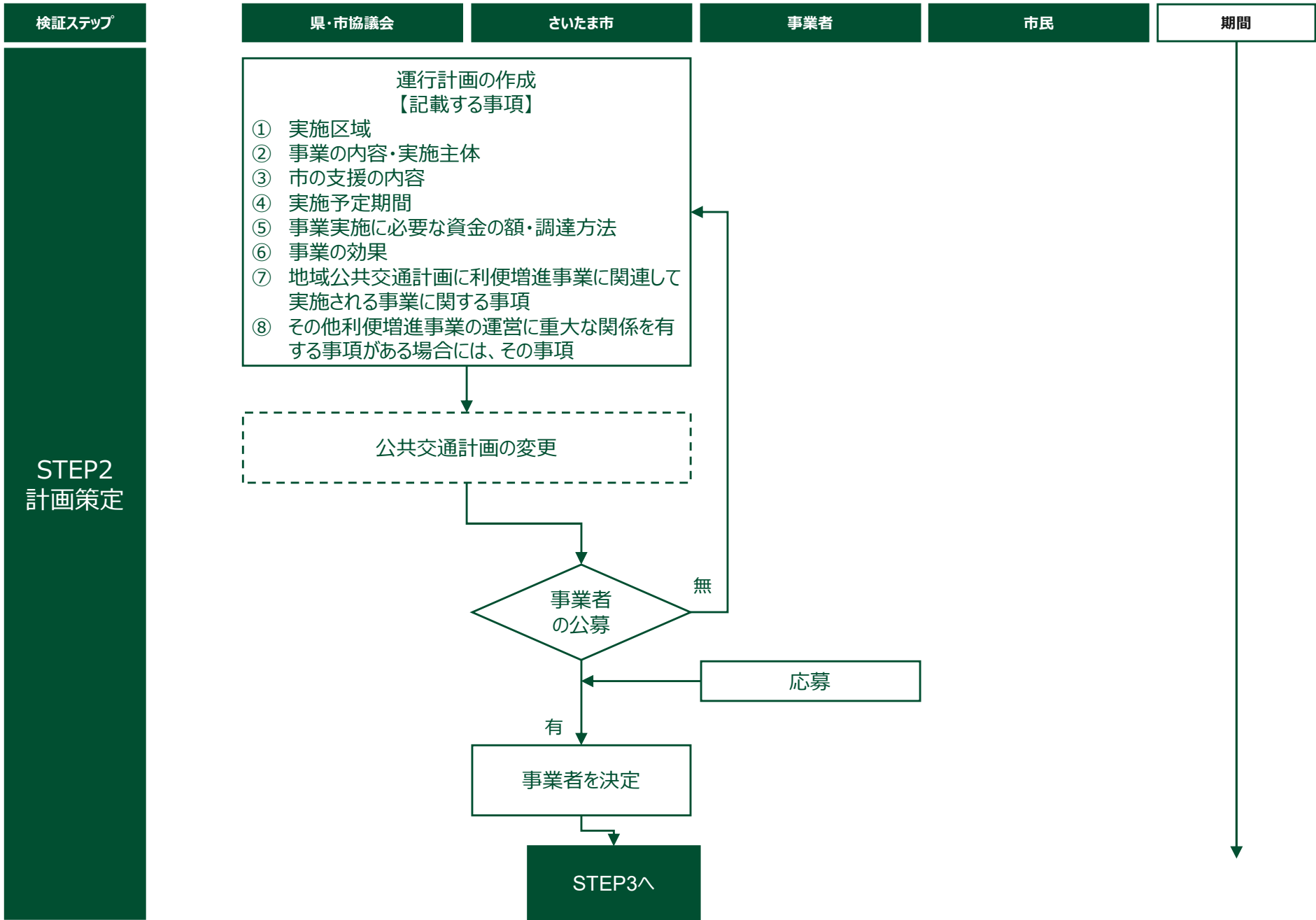


フローチャート（市民×導入）

【凡例】

基本アク
ティビティ

分岐ア
クション

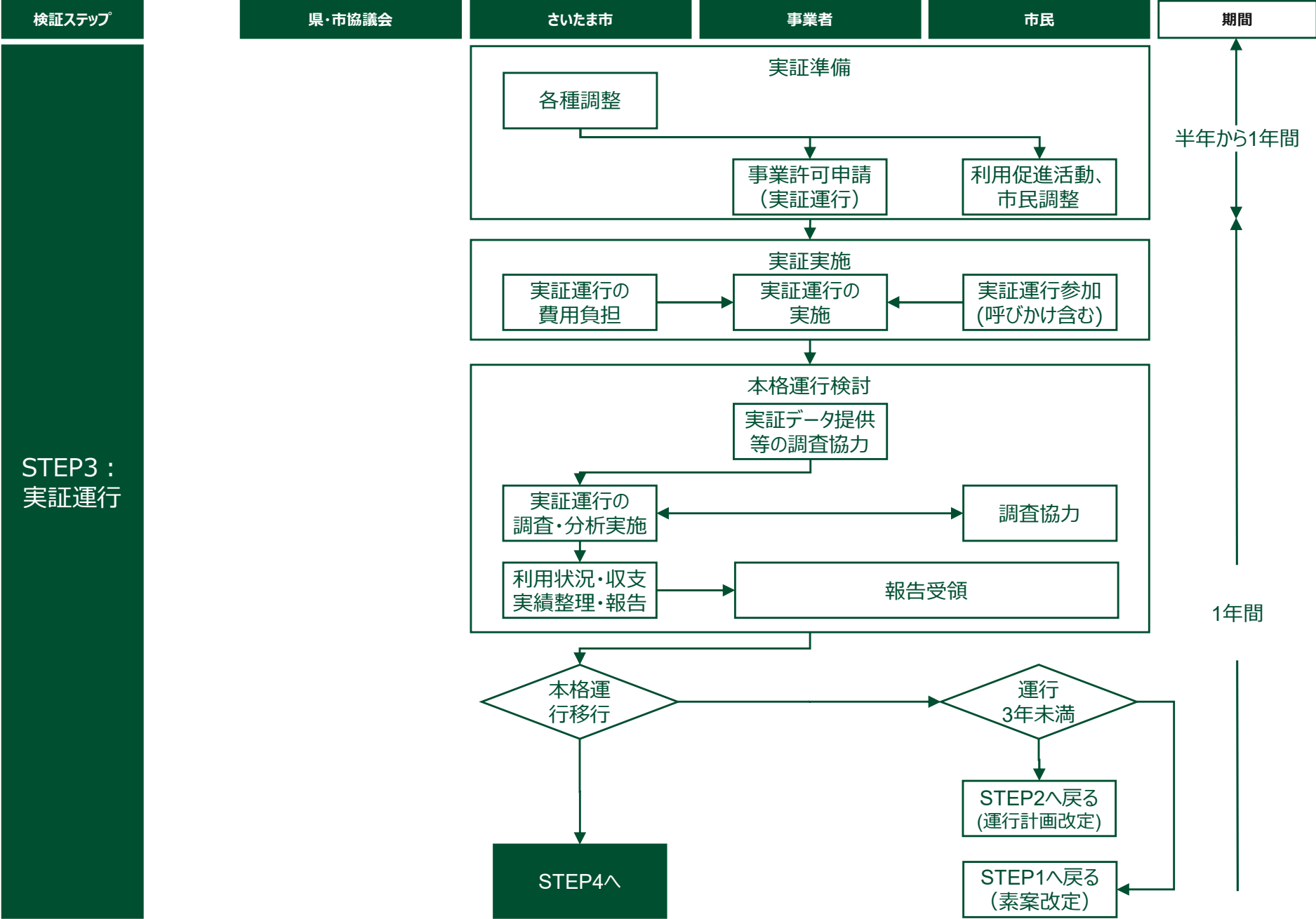


フローチャート（市民×導入）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション

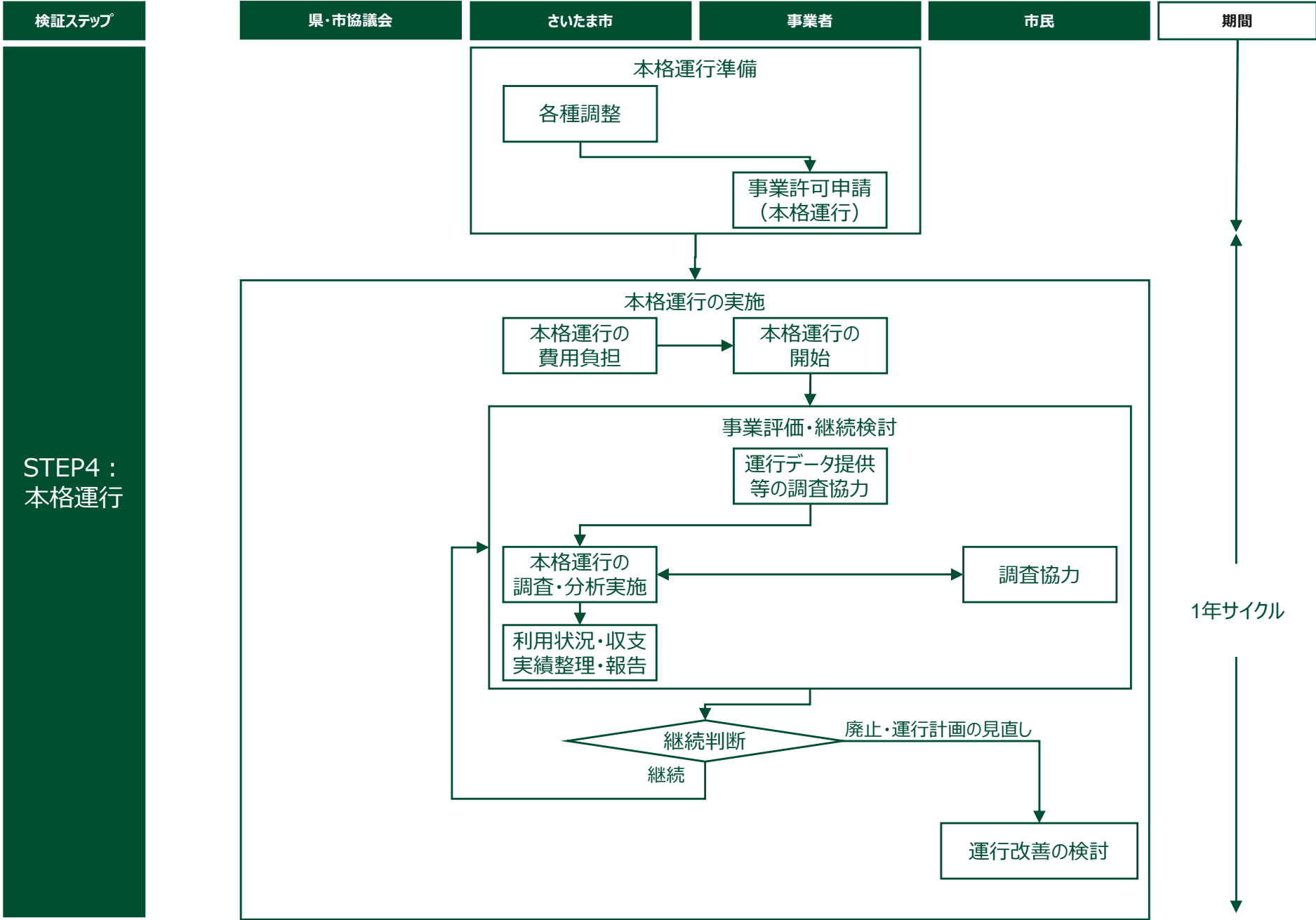


フローチャート（市民×導入）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション



3.2.2 再構築 プロセス詳細 (市民×導入)

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
ニーズ調査・整理	アンケート実施	市民 【ポイント：アンケート実施について】 - アンケート実施者：市民(地域の方々) - アンケート実施方法：Appendixに掲載の「ニーズ調査アンケート(雛型)」を用いて実施 - アンケート対象者：地区自治会連合会における全世帯、および、地区社会福祉協議会 - 目標回答率：5%(対象世帯および地区社会福祉協議会回答者のうち回答のあった数の割合)
市民発議	市民へのアドバイス	さいたま市 【ポイント：市民へのサポートについて】 市民より発議を受けてから、上記相談対応に加え、後続プロセスにおいて、市民へ相談対応やガイドライン等の参考資料提供による支援を行っていく 具体例) - ニーズに対する既存路線での対応可否について事業者へ確認 - 分析・検討や計画作成の補助 等

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
地域組織の 設立	要件確 認・組織 設立 市民	【判断指標：地域組織の要件について】 以下の要件を満たす組織とする必要がある ・ 既存の地域組織がないか ・ 地域組織の要件を満たせるか

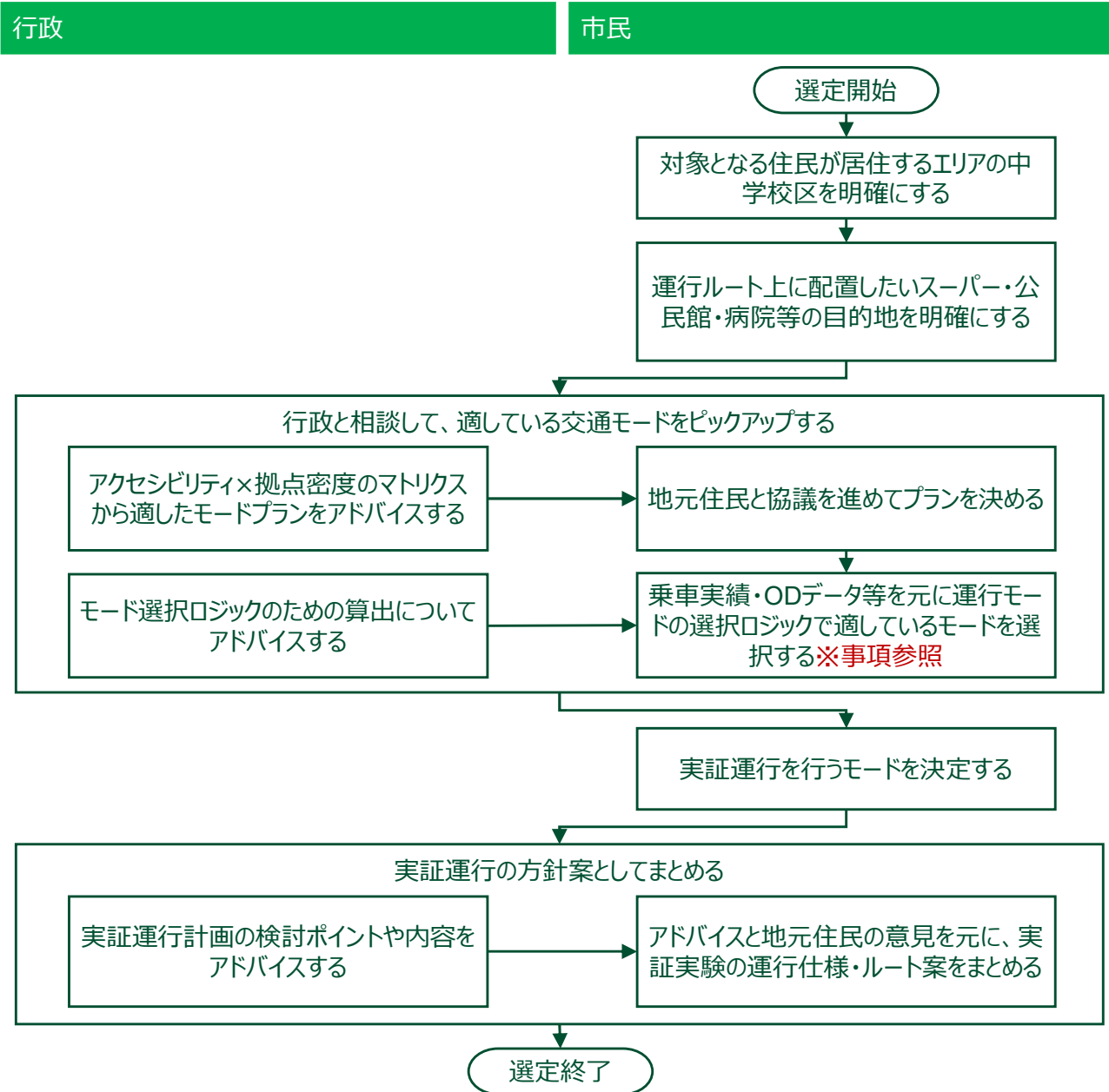
STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画 素案検討	市民	【判断指標：想定ルートについて】 - 適切な運行ルートを設定できているか ➢ 既存の路線バスと競合になっていないか ➢ 希望する行先にルート設定できているか 【判断指標：走行環境について】 - 道路の運行要件を満たしているか※現地調査や実車走行を通じて交通管理者(警察)、道路管理者と協議、調整が必要 ➢ 必要な道路幅員が確保されているか ➢ 勾配、隅切り、見通し等が適しているか
	市民・さいたま市	【ポイント：導入する交通モードの選定について】 - 導入する交通モードの選定は、選定の段取りを示す「導入する交通モード選定に係るサブプロセス」、および、モードの選択方法を示す「導入モード選択フロー」を参考に行う。 ➢ 市は、選定において、Appendix掲載のアクセシビリティ参照しながら市民の選定をサポートする。

導入する交通モード選定に係るサブプロセス

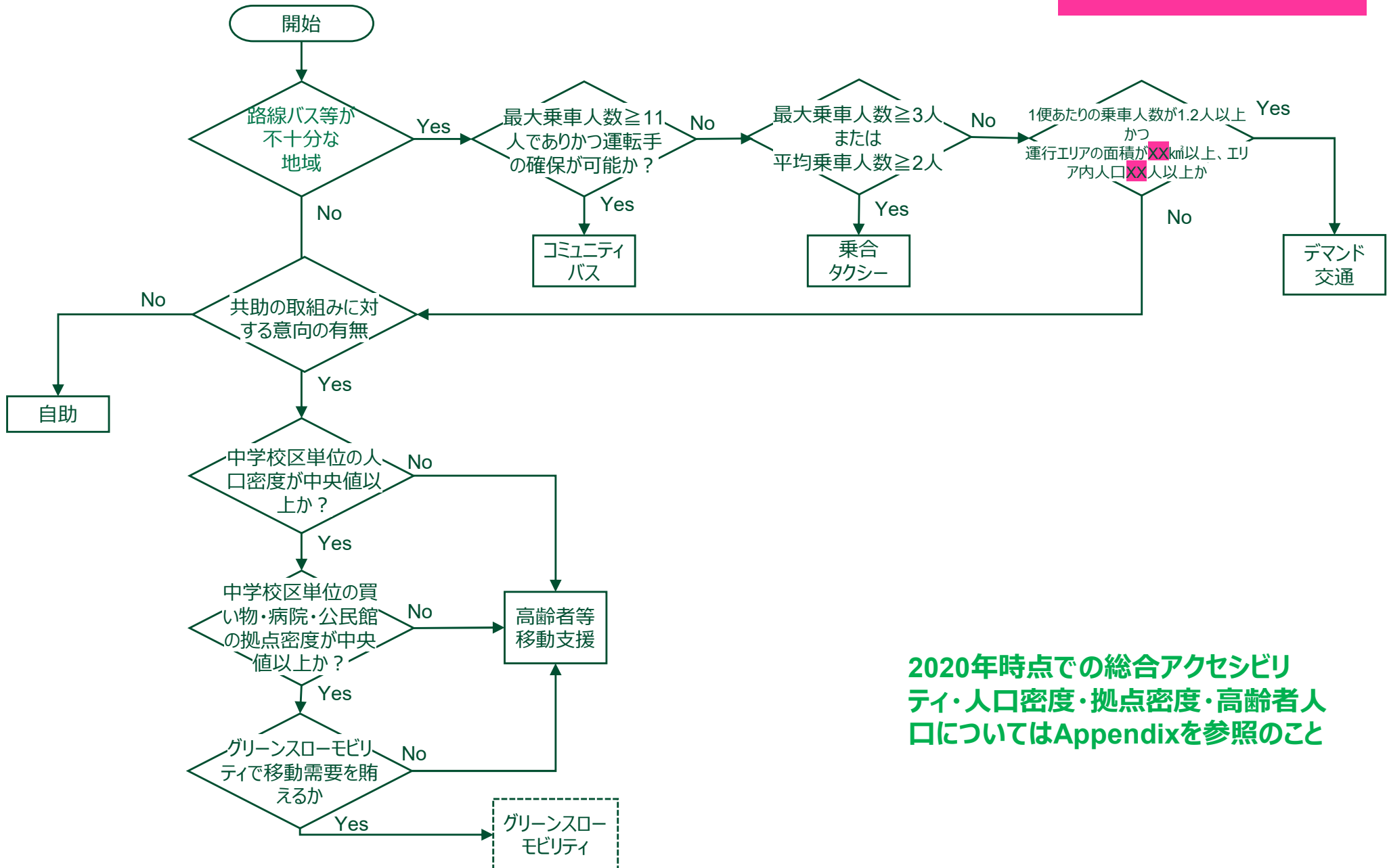
※以下のプロセスはモード選択のプロセスであり、前頁に付属した形で掲載想定



導入モード選定フロー

※以下のプロセスはモード選択のプロセスであり、前頁に付属した形で掲載想定

検討中



2020年時点での総合アクセシビリティ・人口密度・拠点密度・高齢者人口についてはAppendixを参照のこと

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画 素案検討	市民・ さいたま市	【ポイント：ボランティア輸送について】 - 導入する交通モードがボランティア輸送の場合は、以下の通り ➤ アンケート結果やその他自治会等の呼びかけによりボランティアを担う市民がいるか確認 ➤ (いる場合)高齢者等の移動支援事業の規定に則り、対応 ➤ (いない場合)各自、別の交通手段を利用

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
需要調査の実施・分析	さいたま市	市は、以下のように需要調査を実施する 運行ルート案の沿線住民や検討主体の地域組織がある自治会住民への「利用意向に関するアンケート調査」を実施し、調査結果を基に収入を試算 ⇒試算する際、「利用意向に関するアンケート調査」の利用意向の人数は、あくまで意向のため、実際の利用との差を事例等により補正する ※アンケート調査票（例）はコミュニティバス等導入ガイドラインのものを引用

STEP2 計画策定

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画作成	行政負担検討 市協議会 さいたま市	【ポイント：行政負担額の決定について】 以下の方法でさいたま市が負担していく額を検討する - STEP1で洗い出した想定需要を元に、運賃収入およびクロスセクターベネフィット(推定値)の試算を実施 「運賃収入＋クロスセクターベネフィット－運行経費」の計算結果と許容額を比較検討しつつ、負担額を決定する
事業者の公募	公募対応 さいたま市	【ポイント：事業者の公募について】 事業者が募らない場合は、運行計画の変更を行う

STEP3 実証運行

プロセス

プロセス名称		実施主体	実施内容
実証準備	各種調整	さいたま市	【ポイント：各種調整内容について】 - 市は、実証準備として以下に対応する - 事業者への実証運行依頼・選定※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を所得している、または、取得見込みの事業者 - 市民との実証に係るダイヤ・停留所設定などによる実証運行計画の策定等 - 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
本格運行検討	利用状況・収支実績整理・報告	さいたま市	【ポイント：報告方法について】 - 以下の内容を報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有 - 実証目的 - 実証内容(=実証運行計画の内容) - 運行実績(利用率、時間別・曜日別利用者数、目的地別利用者数、クロスセクターベネフィット 等) - 実証で把握した課題 ※なお、実証で把握した課題については、運行計画への反映を行ったうえでSTEP4へ移行する

STEP3 実証運行

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
本格運行 検討	本格運 行判断	さいたま市
【判断指標：本格運行判断について】 - 実証運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、本格運行を判断 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか ※見直しする際は、こちらの基準を踏まえてダウンサイジングも検討する - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回るか - なお、基準を満たさない場合は、以下の対応を行う - 一定期間（3年）は基準を下回っても運行計画を変更したうえで継続する - 一定期間経過後、改善が困難な場合は交通モードの変更を含めた見直しを実施する		

STEP4 本格運行

プロセス

プロセス名称		実施主体	実施内容
本格運行準備	各種調整	さいたま市	【ポイント：各種調整内容について】 - 市は、実証準備として以下に対応する - 事業者への運行依頼・選定※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を所得している、または、取得見込みの事業者 - 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
本格運行の実施	継続判断	さいたま市・事業者	【判断指標：本格運行継続について】 - 本格運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、運行継続を判断 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか ※見直しする際は、こちらの基準を踏まえてダウンサイジングも検討する - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回るか - 基準を満たさない場合は、以下の考えに基づき運行改善の検討 - 地域特性やニーズから交通モード、サービス水準のダウンサイジングを繰り返す - 最終的に適切な交通モードがボランティア輸送と判断されたうえで、ボランティア輸送の担い手がいない場合のみ廃止判断となる

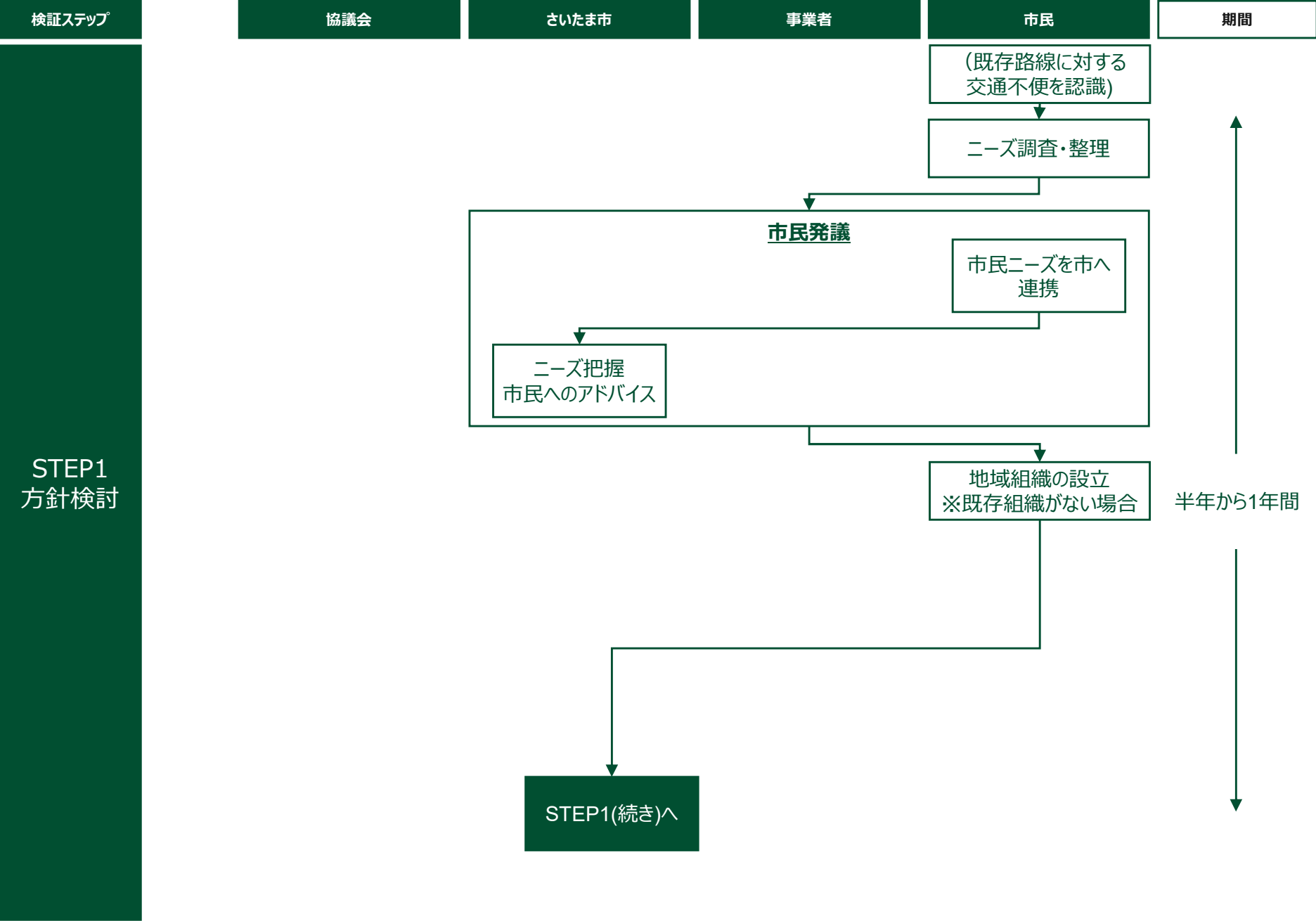
3.2.3 再構築 プロセス (市民×改善)

フローチャート（市民×改善）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション

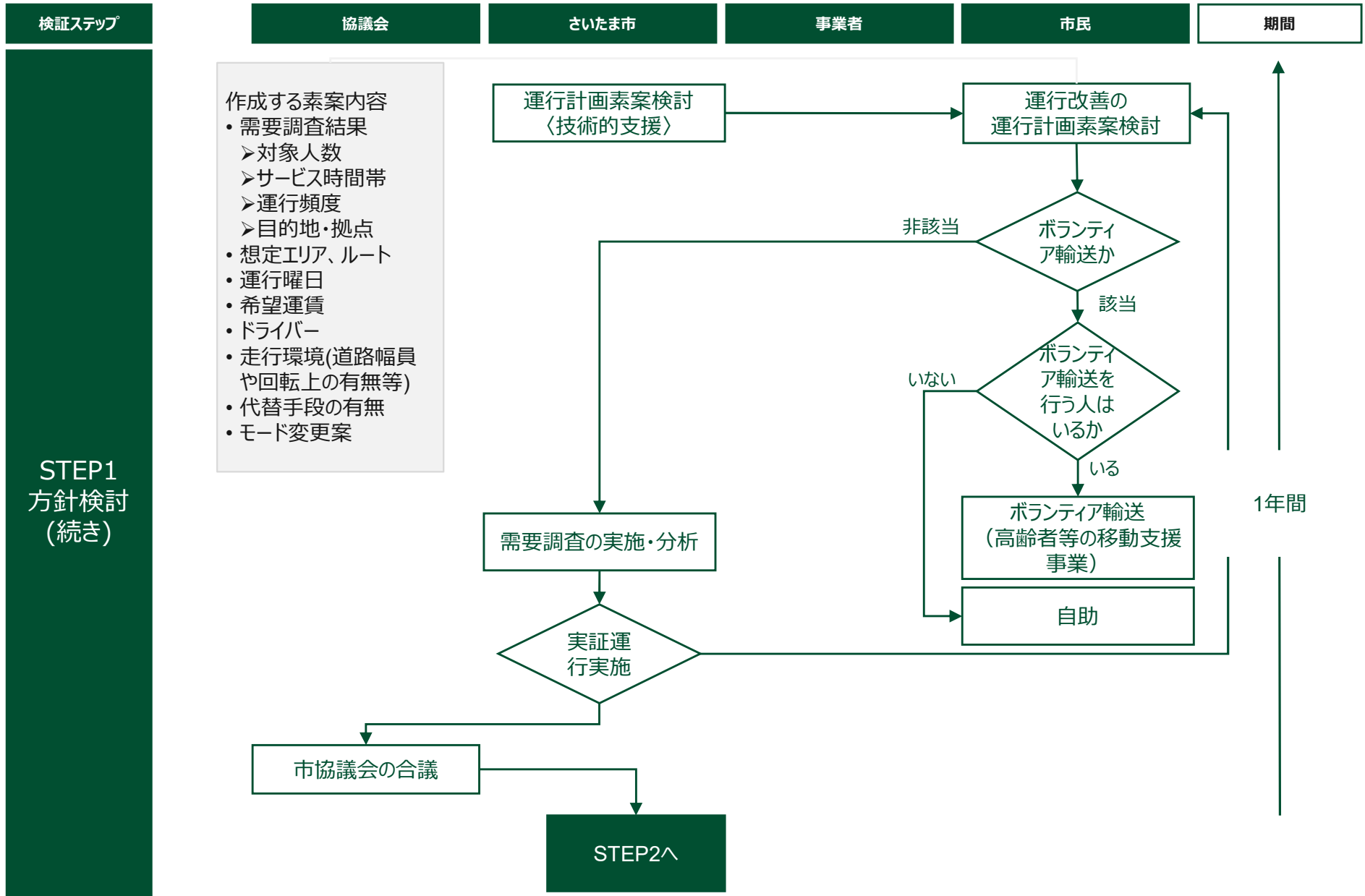


フローチャート（市民×改善）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション

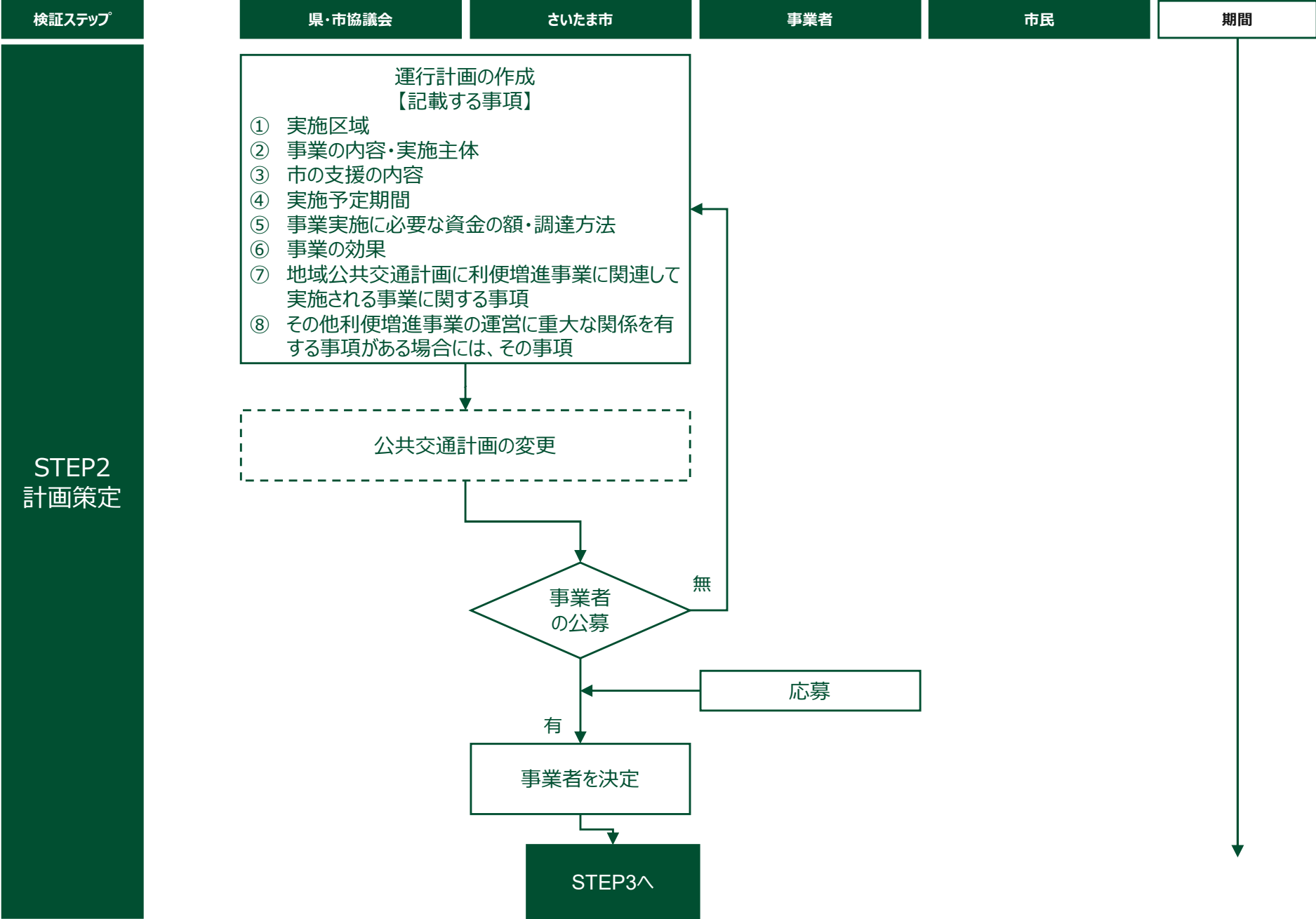


フローチャート（市民×改善）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション

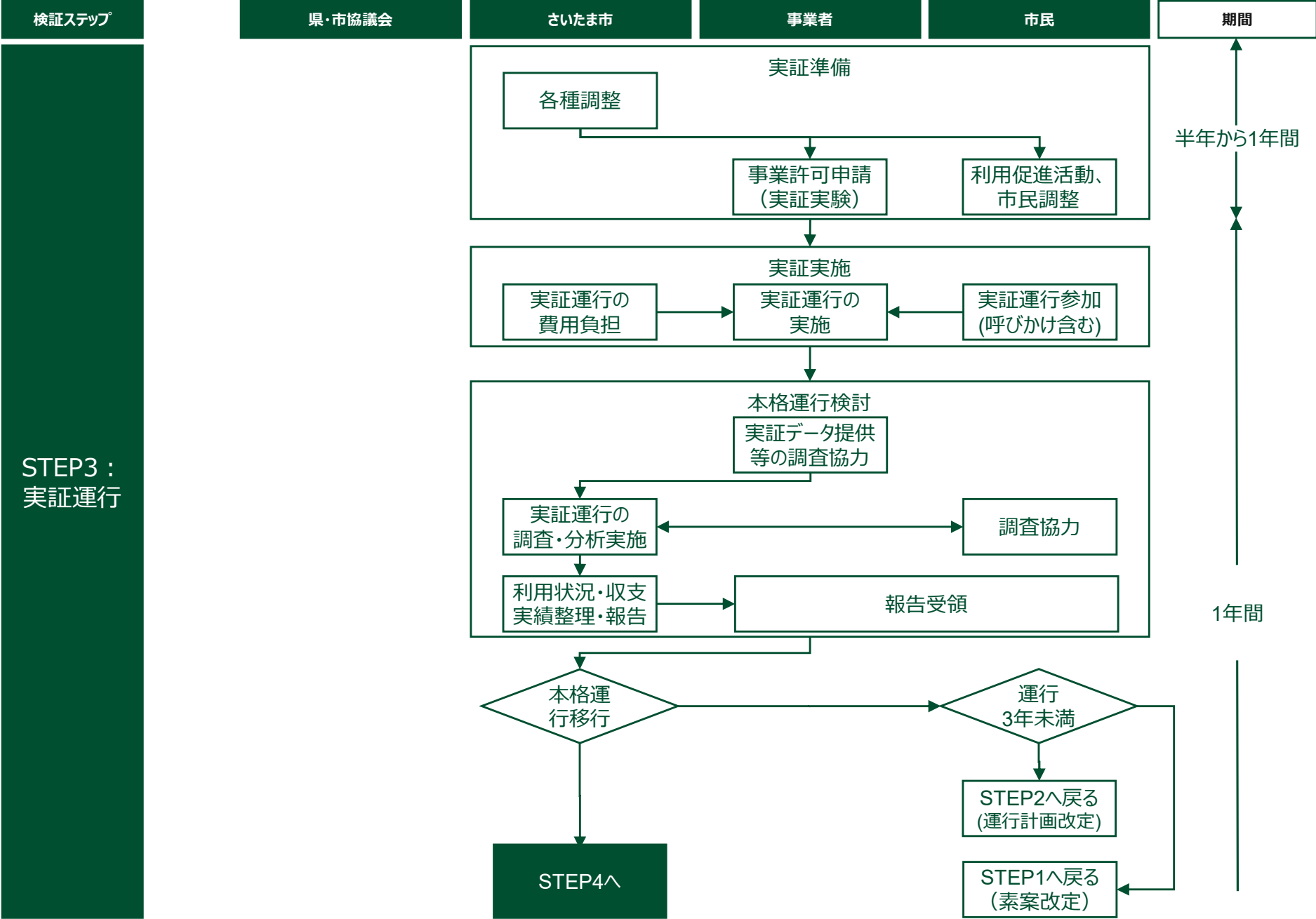


フローチャート（市民×改善）

【凡例】

基本アクティビティ

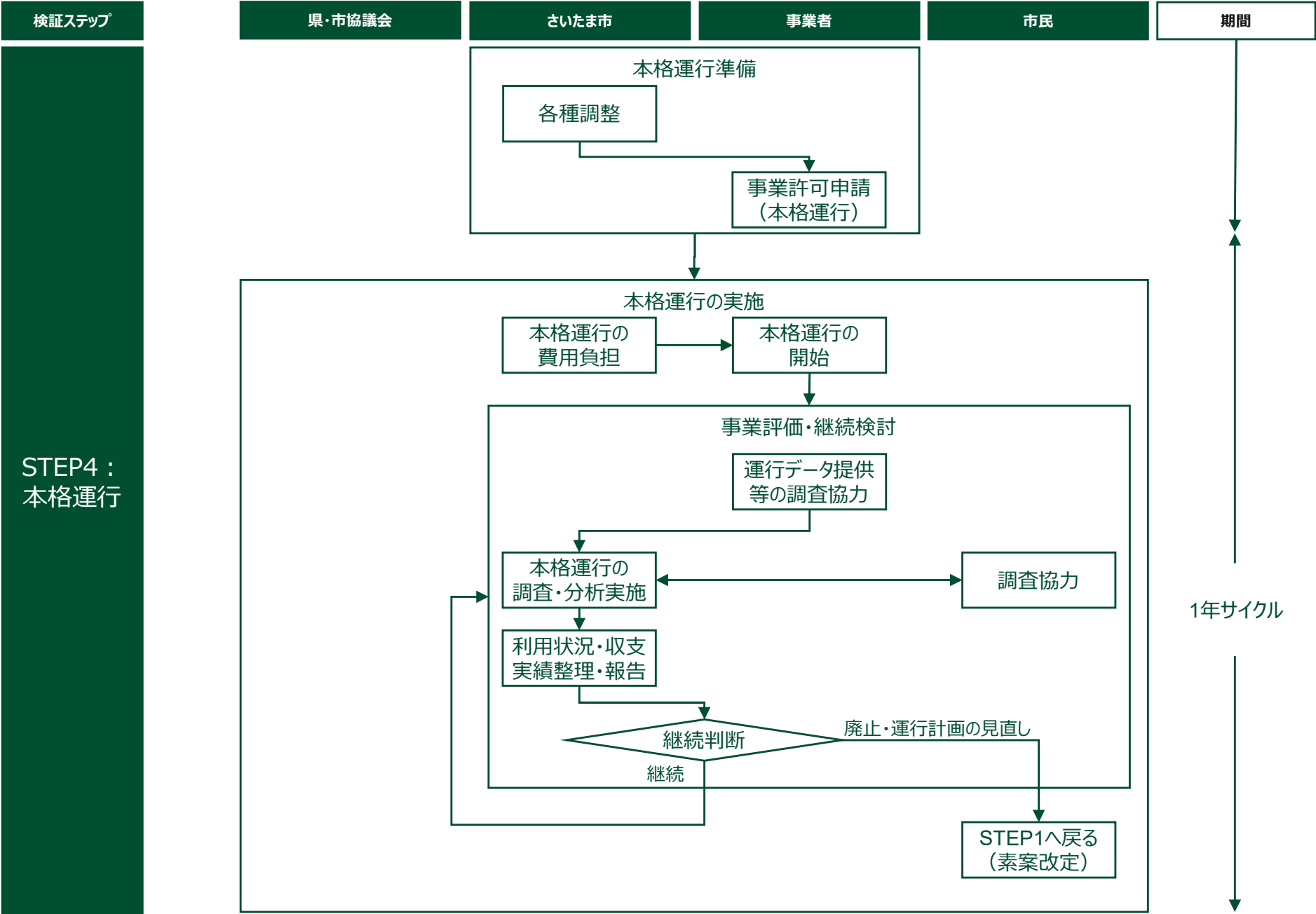
分岐アクション



フローチャート（市民×改善）

【凡例】

基本アクティビティ



3.2.4 再構築 プロセス詳細 (市民×改善)

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
ニーズ調査・整理	アンケート実施	市民 【ポイント：アンケート実施について】 - アンケート実施者：市民(地域の方々) - アンケート実施方法：Appendixに掲載の「ニーズ調査アンケート(雛型)」を用いて実施 - アンケート対象者：地区自治会連合会における全世帯、および、地区社会福祉協議会 - 目標回答率：5%(対象世帯および地区社会福祉協議会回答者のうち回答のあった数の割合)
市民発議	市民へのアドバイス	さいたま市 【判断指標：市民へのサポートについて】 市民より発議を受けてから、上記相談対応に加え、後続プロセスにおいて、市民へ相談対応やガイドライン等の参考資料提供による支援を行っていく 具体例) - ニーズに対する既存路線での対応可否について事業者へ確認 - 分析・検討や計画作成の補助 等

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
地域組織の 設立	要件確 認・組織 設立 市民	【判断指標：地域組織の要件について】 以下の要件を満たす組織とする必要がある • 要望が出ているエリアが導入検討地域の要件を満たしているか • 上記エリアに既存の地域組織がないか • 地域組織の要件を満たせるか

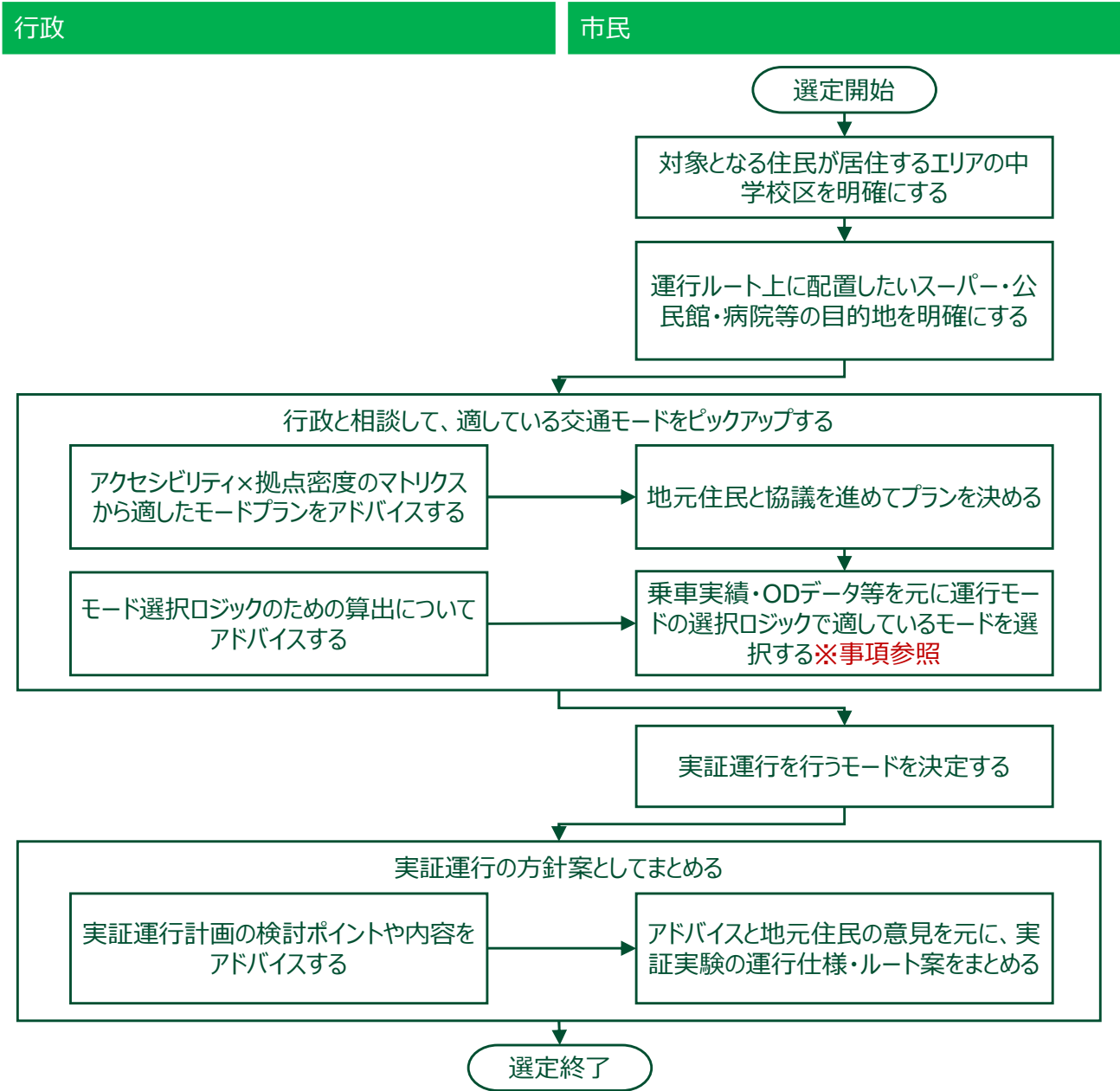
STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画 素案検討	市民	【ポイント：運行改善のパターンについて】 - 前提として、発議の動機は、既存路線の収支率などの運営状況ではなく、利用者としての利便性を向上させることを想定 - 既存の路線バスやコミュニティバス等のダイヤ改善・ルート改善・モード変更の3つの改善パターンについて、ニーズ調査の結果を踏まえて方針を決定 【判断指標：想定ルートについて】 - 適切な運行ルートを設定できているか ➤ 既存の路線バスと競合になっていないか ➤ 希望する行先にルート設定できているか 【判断指標：走行環境について】 - 道路の運行要件を満たしているか※現地調査や実車走行を通じて交通管理者(警察)、道路管理者と協議、調整が必要 ➤ 必要な道路幅員が確保されているか ➤ 勾配、隅切り、見通し等が適しているか
	市民・さいたま市	【ポイント：導入する交通モードの選定について】 - 導入する交通モードの選定は、選定の段取りを示す「導入する交通モード選定に係るサブプロセス」、および、モードの選択方法を示す「導入モード選択フロー」を参考に行う ➤ 市は、選定において、Appendix掲載のアクセシビリティ参照しながら市民の選定をサポートする

導入する交通モード選定に係るサブプロセス

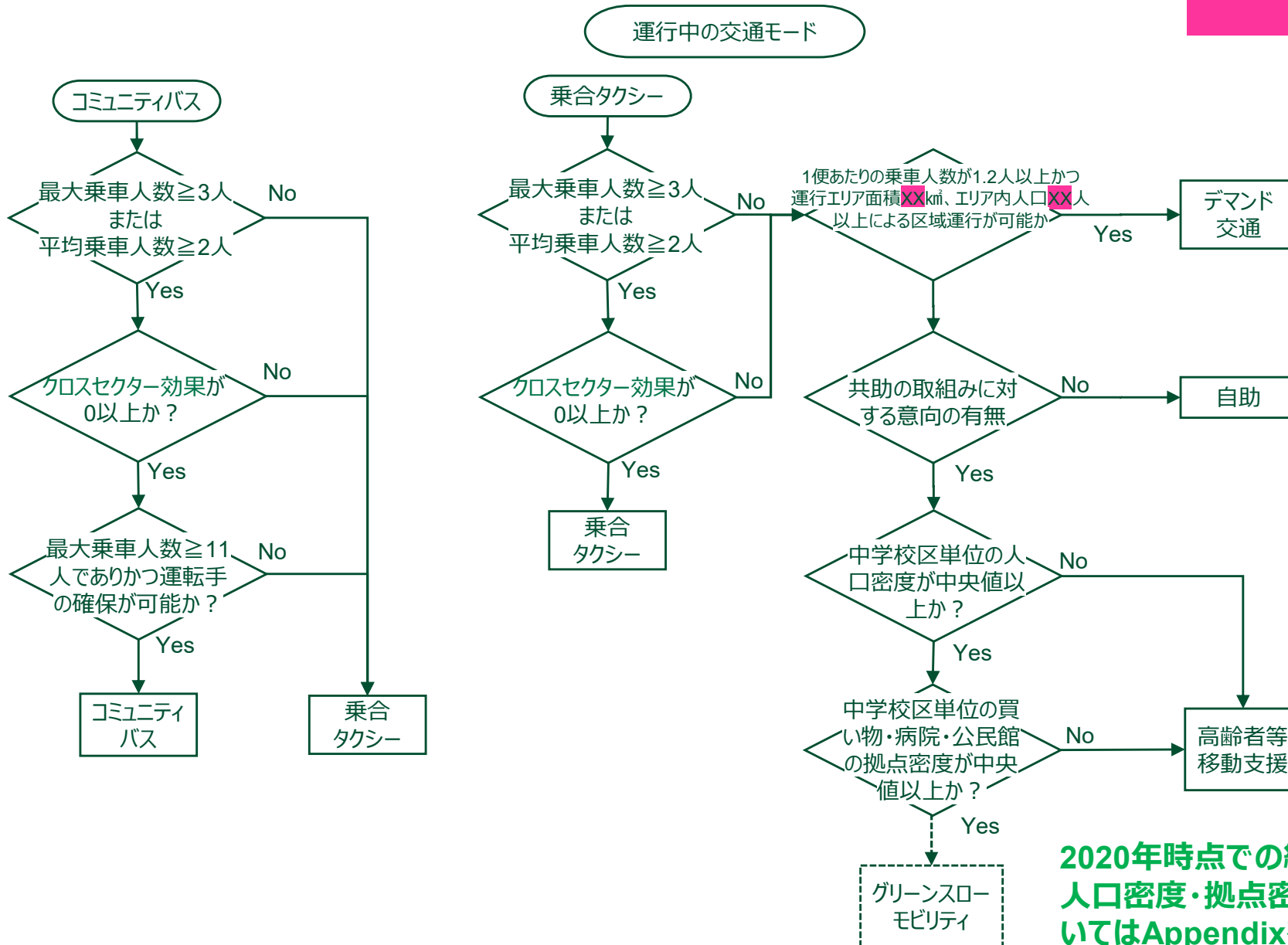
※以下のプロセスはモード選択のプロセスであり、前頁に付属した形で掲載想定



導入モード選定フロー

検討中

※以下のプロセスはモード選択のプロセスであり、前頁に付属した形で掲載想定

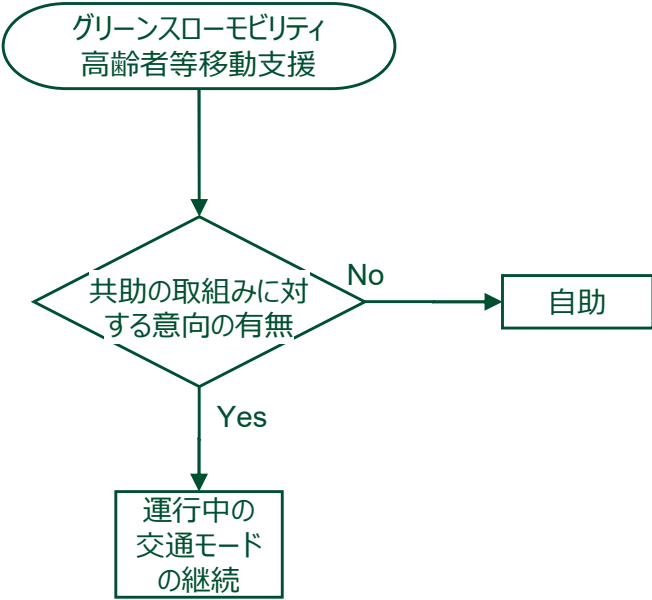
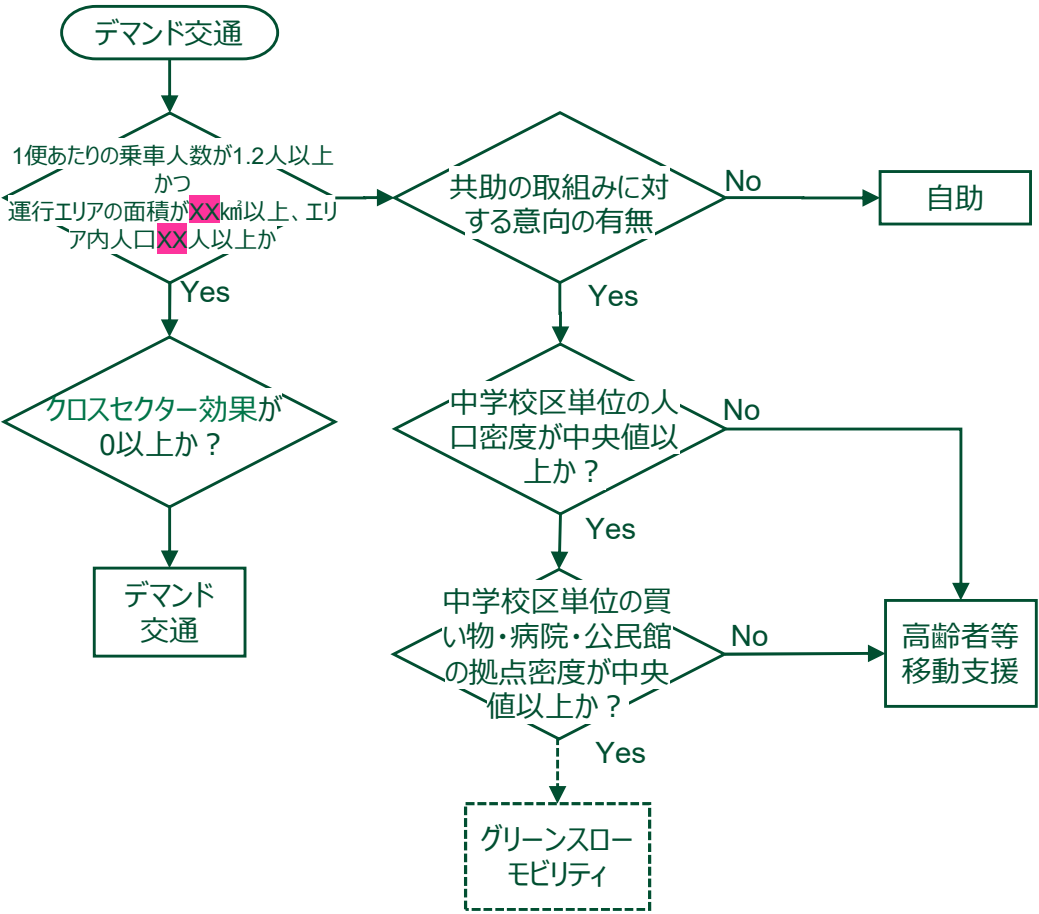


導入モード選定フロー

検討中

※以下のプロセスはモード選択のプロセスであり、前頁に付属した形で掲載想定

運行中の交通モード



2020年時点での総合アクセシビリティ・人口密度・拠点密度・高齢者人口についてはAppendixを参照のこと

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行改善 計画素案 検討	市民	【ポイント：ボランティア輸送について】 - 導入する交通モードがボランティア輸送の場合は、以下の通り - アンケート結果やその他自治会等の呼びかけによりボランティアを担う市民がいるか確認 (いる場合)高齢者等の移動支援事業の規定に則り、対応 (いない場合)各自、別の交通手段を利用

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
需要調査の実施・分析	さいたま市	市は、以下のように需要調査を実施する 運行ルート案の沿線住民や検討主体の地域組織がある自治会住民への「利用意向に関するアンケート調査」を実施し、調査結果を基に収入を試算 ⇒試算する際、「利用意向に関するアンケート調査」の利用意向の人数は、あくまで意向のため、実際の利用との差を事例等により補正する <u>※アンケート調査票（例）はコミュニティバス等導入ガイドラインのものを引用</u>

STEP2 計画策定

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画作成	行政負担検討 市協議会 さいたま市	【ポイント：行政負担額の決定について】 以下の方法でさいたま市が負担していく額を検討する - STEP1で洗い出した想定需要を元に、運賃収入およびクロスセクターベネフィット(推定値)の試算を実施 「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」の計算結果と許容額を比較検討しつつ、負担額を決定する
事業者の公募	公募対応 さいたま市	【ポイント：継続事業者の公募について】 市は、公募に当たり以下の対応を行う - 企画提案書様式等の必要書類の作成 - 公募内容に関する質問受付 なお、事業者による応募がない場合は、運行計画の見直しを行う

STEP3 実証運行

プロセス

プロセス名称		実施主体	実施内容
実証準備	各種調整	さいたま市	【ポイント：各種調整内容について】 - 市は、実証準備として以下に対応する - 事業者への実証運行依頼・選定※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を所得している、または、取得見込みの事業者 - 市民との実証に係るダイヤ・停留所設定などによる実証運行計画の策定等 - 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
本格運行検討	利用状況・収支実績整理・報告	さいたま市	【ポイント：報告方法について】 - 以下の内容を報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有 - 実証目的 - 実証内容(=実証運行計画の内容) - 運行実績(利用率、時間別・曜日別利用者数、目的地別利用者数、クロスセクターベネフィット 等) - 実証で把握した課題 ※なお、実証で把握した課題については、運行計画への反映を行ったうえでSTEP4へ移行する

STEP3 実証運行

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
本格運行 検討	本格運 行判断	さいたま市
【判断指標：本格運行判断について】 - 実証運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、本格運行を判断 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか ※見直しする際は、こちらの基準を踏まえてダウンサイジングも検討する - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回るか - なお、基準を満たさない場合は、以下の対応を行う - 一定期間（3年）は基準を下回っても運行計画を変更したうえで継続する - 一定期間経過後、改善が困難な場合は交通モードの変更を含めた見直しを実施する		

STEP4 本格運行

プロセス

プロセス名称		実施主体	実施内容
本格運行準備	各種調整	さいたま市	【ポイント：各種調整内容について】 - 市は、実証準備として以下に対応する - 事業者への運行依頼・選定※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を所得している、または、取得見込みの事業者 - 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
本格運行の実施	継続判断	さいたま市・事業者	【判断指標：本格運行継続について】 - 本格運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、運行継続を判断 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか ※見直しする際は、こちらの基準を踏まえてダウンサイジングも検討する - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回るか - 基準を満たさない場合は、運行計画素案の見直しを行う

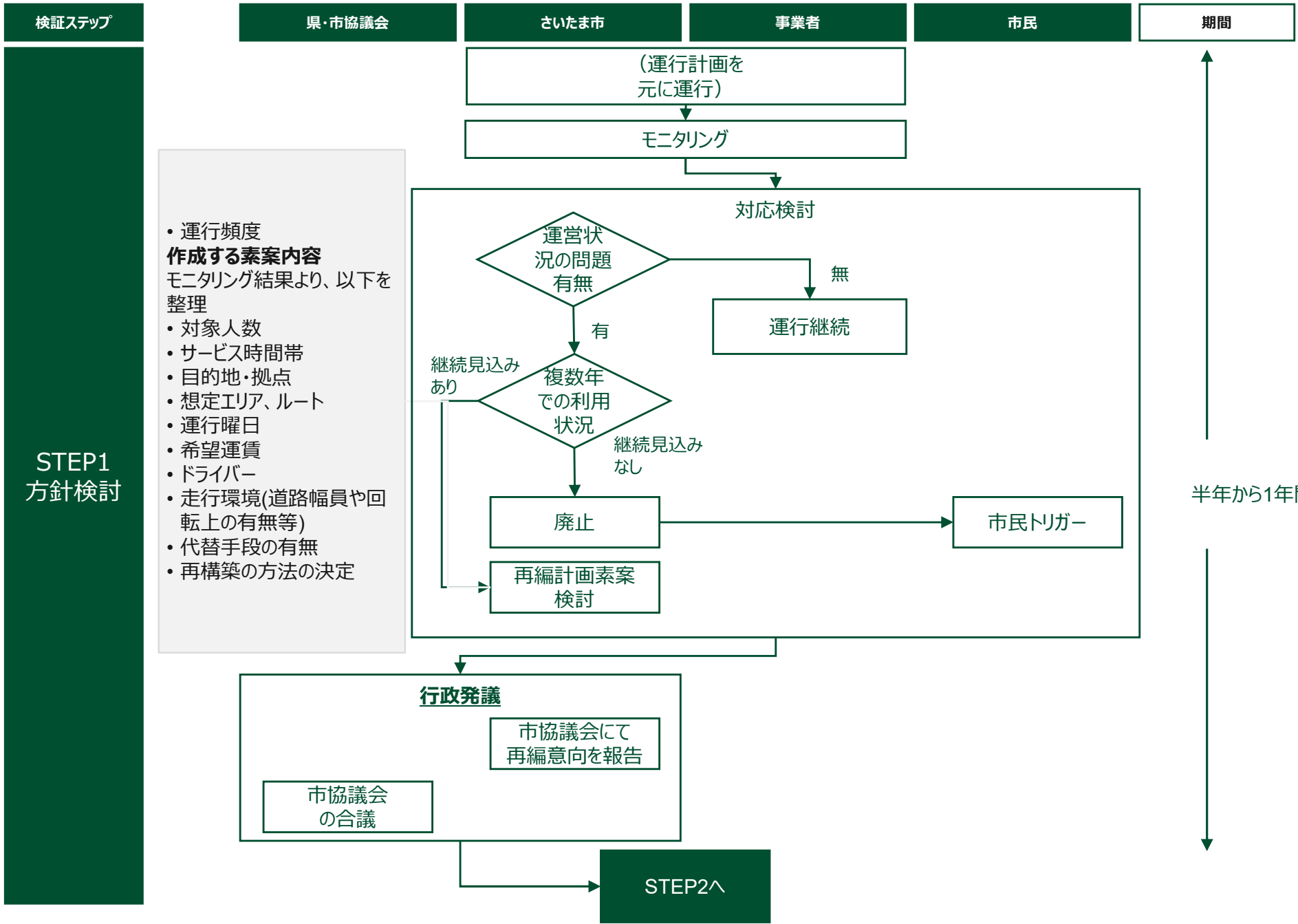
3.2.5 再構築 プロセス (行政×改善)

フローチャート（行政×改善）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション



フローチャート（行政×改善）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション

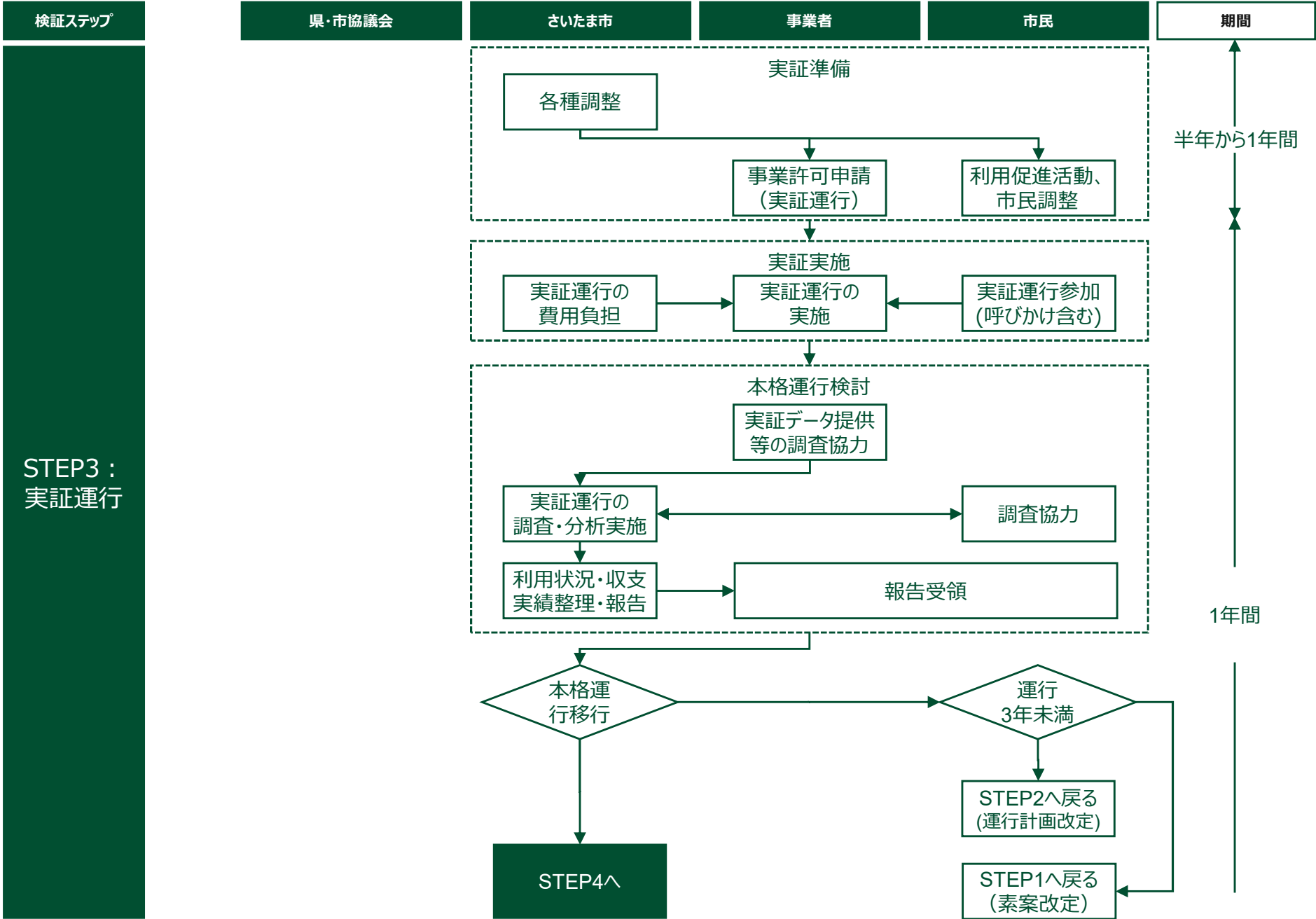


フローチャート（行政×改善）

【凡例】

基本アクティビティ

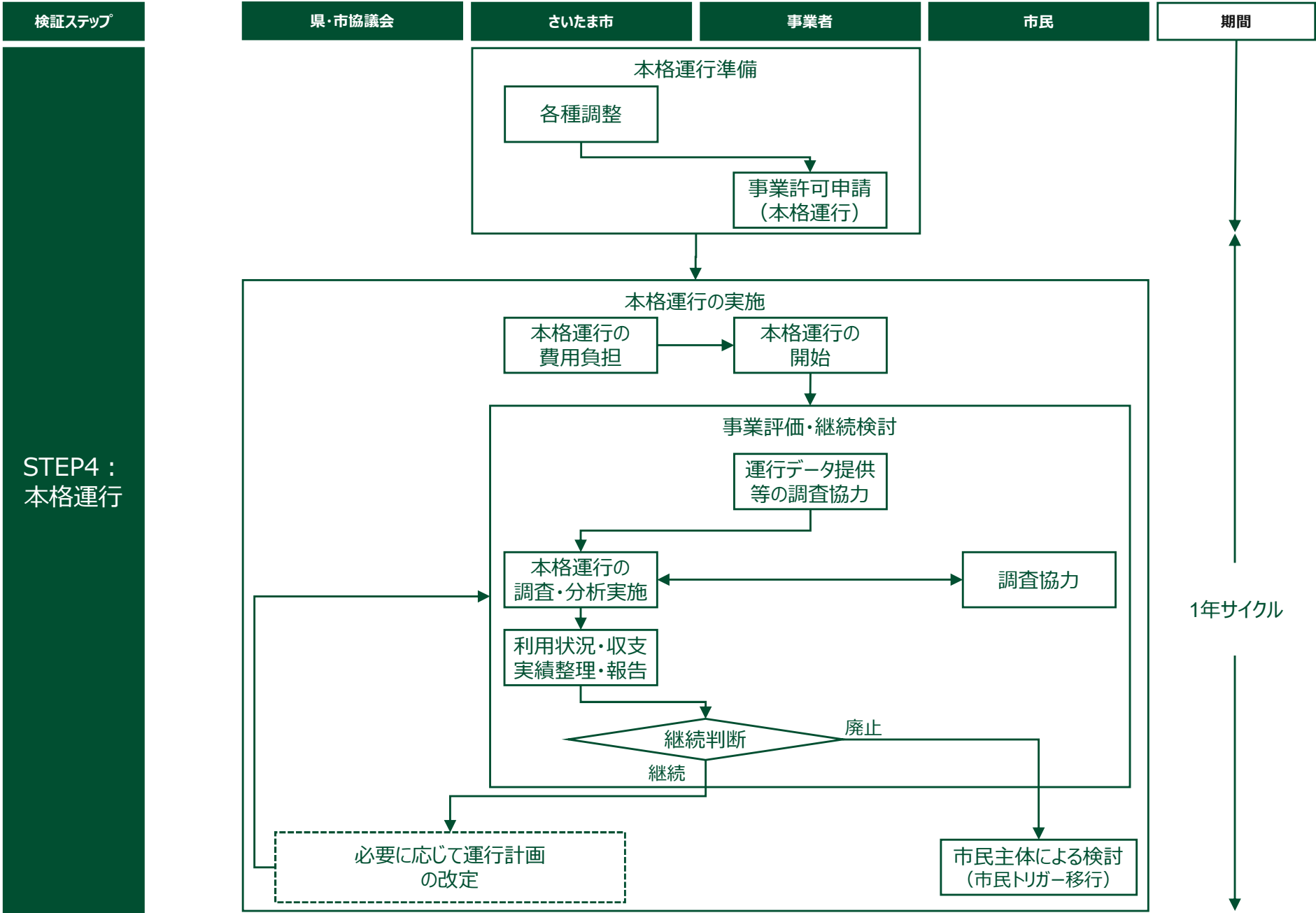
分岐アクション



フローチャート（行政×改善）

【凡例】

基本アクティビティ



3.2.6 再構築 プロセス詳細 (行政×改善)

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称		実施主体	実施内容
モニタリング	モニタリング	事業者・さいたま市	【ポイント：モニタリングの実施について】 - モニタリング対象事業：さいたま市主導で導入(運営)した交通サービス(コミュニティバス、路線バスの廃止に伴い導入した乗合タクシー等) - モニタリング方法：各事業者がそれぞれの方法によりデータ収集をし、定期的にさいたま市と状況の共有を行う
	運営状況の問題有無の確認	さいたま市	【判断指標：運営状況の問題有無の判断について】 モニタリングで取得している実績情報や、導入している区域の人口分布などの地域特性情報をもとに、以下基準を満たすかによって判断 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか - 運行実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回るか

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称

実施主体

実施内容

対応検討	複数年での利用状況確認	さいたま市	【判断指標：複数年での利用状況の判断について】 運営状況に問題があると判断した中で、過去3年の間の利用状況を確認し、以下基準を満たす場合は、再編計画素案検討を行う - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか - 運行実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回るか
	廃止	さいたま市	【判断指標：廃止に伴う市民トリガーへの移行について】 過去3年間連続で実績の基準を下回る、あるいは、改善検討（実証後含む）しても、収支率(推定)の改善が見込まれない場合は市民トリガーへ移行する
	再編計画案検討	さいたま市	【ポイント：再構築方法の決定について】 - 利用状況確認の結果より以下の3つの手段より決定 ➤ ダイヤ改善：利用者数が多い時間帯へのダイヤ適応による利用者数増加 ➤ ルート改善：より需要が高いと思われるルート設定にすることで利用者数を増加 ➤ モード変更：需要に見合ったモードを選定することにより需給のバランスを取る

STEP1 方針検討(詳細)

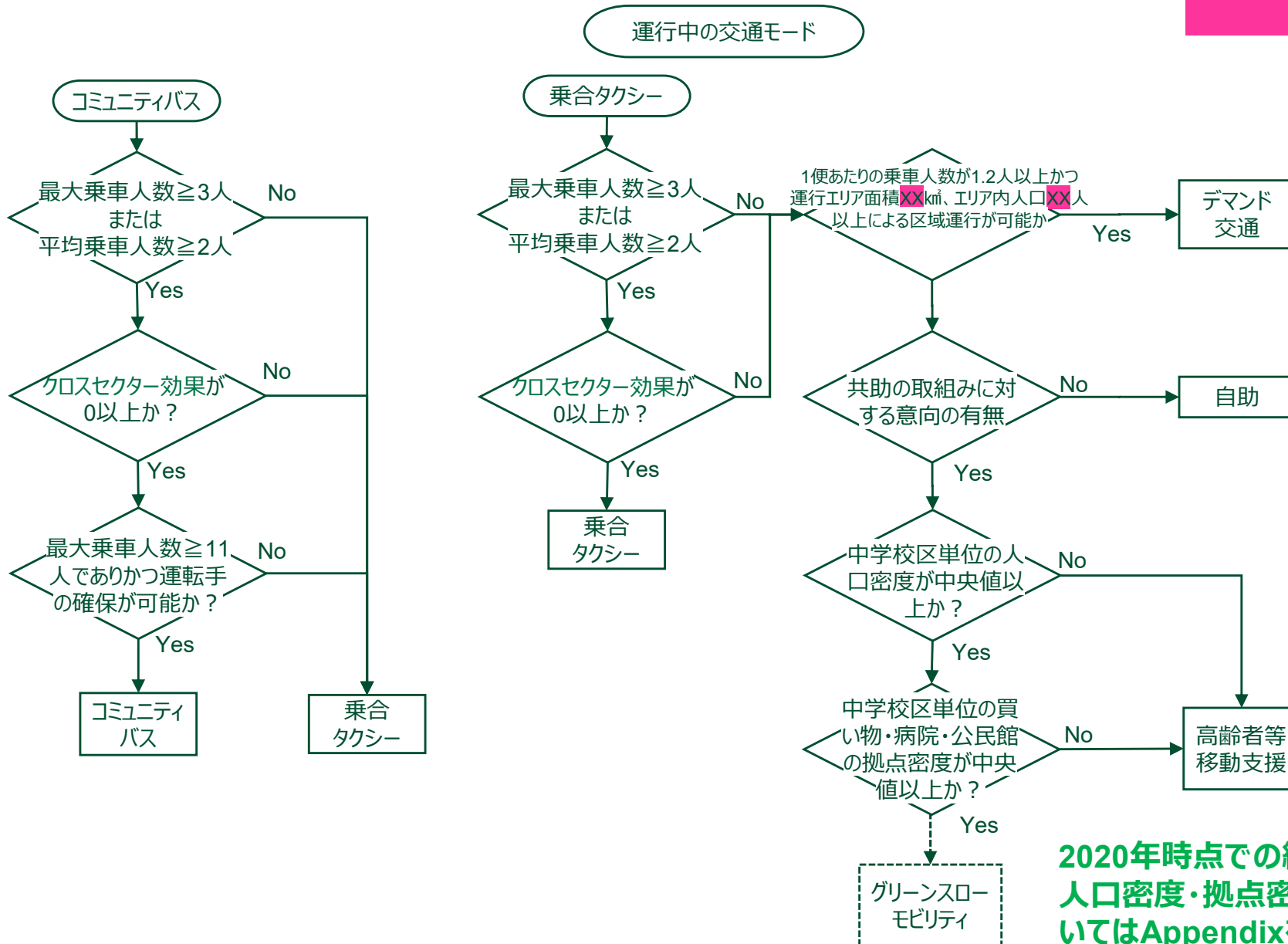
プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画 素案検討	さいたま市	～ルート改善を行う場合～ 【判断指標：想定ルートについて】 - 適切な運行ルートを設定できているか ➤ 既存の路線バスと競合になっていないか ➤ 希望する行先にルート設定できているか 【判断指標：走行環境について】 - 道路の運行要件を満たしているか※現地調査や実車走行を通じて交通管理者(警察)、道路管理者と協議、調整が必要 ➤ 必要な道路幅員が確保されているか ➤ 勾配、隅切り、見通し等が適しているか
	さいたま市	【ポイント：導入する交通モードの選定について】 - 導入する交通モードの選定は、選定の段取りを示す「導入する交通モード選定に係るサブプロセス」、および、モードの選択方法を示す「導入モード選択フロー」を参考に行う。 ➤ 選定において、Appendix掲載のアクセシビリティ参照しながら選定する。

導入モード選定フロー

検討中

※以下のプロセスはモード選択のプロセスであり、前頁に付属した形で掲載想定

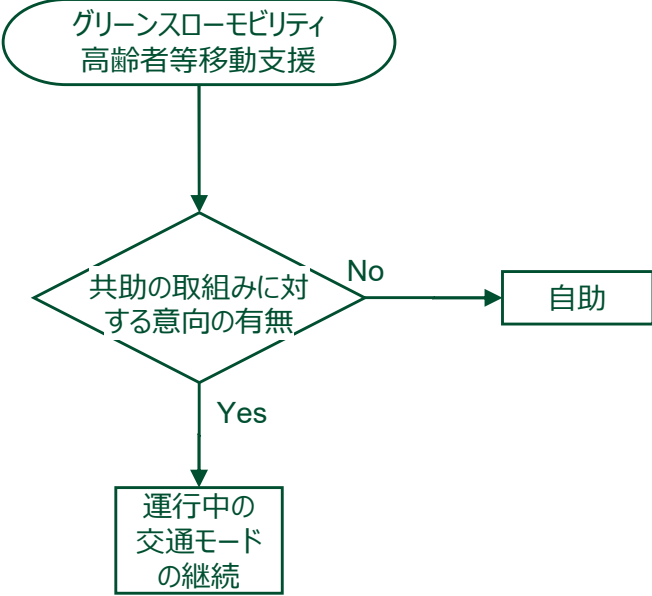
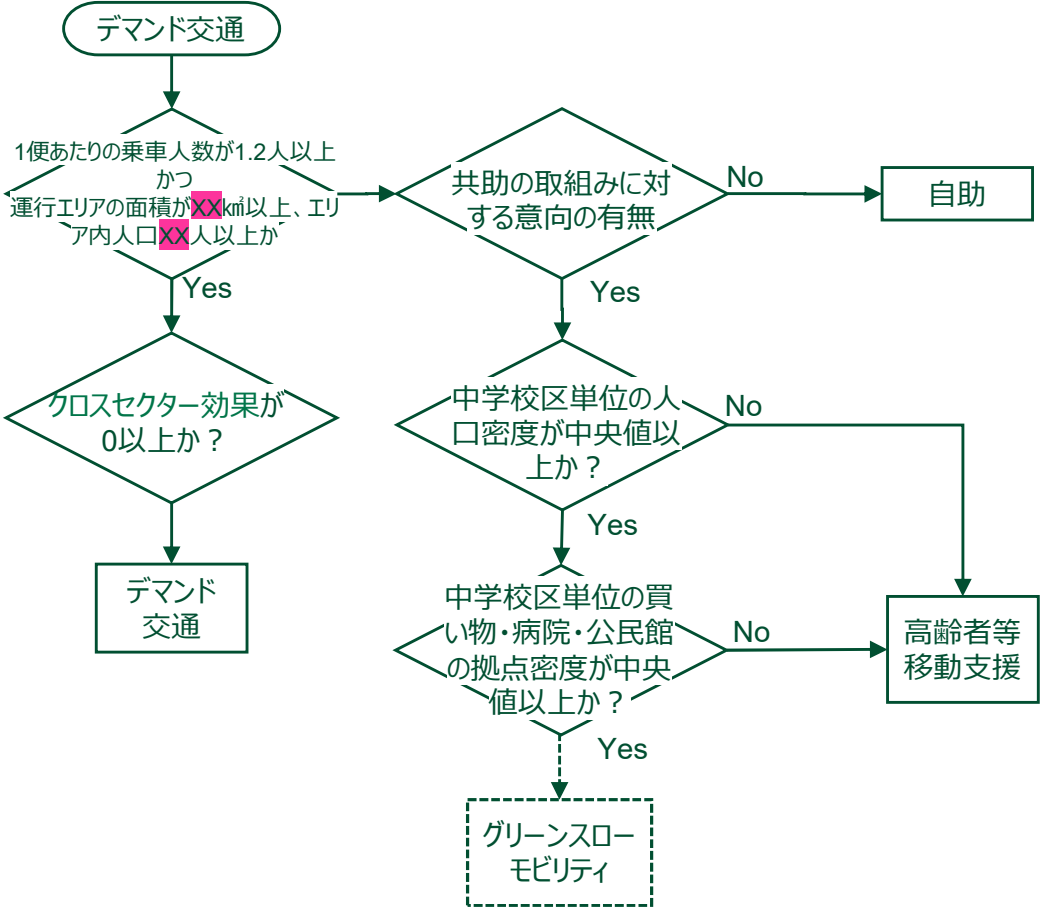


導入モード選定フロー

検討中

※以下のプロセスはモード選択のプロセスであり、前頁に付属した形で掲載想定

運行中の交通モード



2020年時点での総合アクセシビリティ・人口密度・拠点密度・高齢者人口についてはAppendixを参照のこと

STEP3 実証運行

プロセス

プロセス名称		実施主体	実施内容
実証準備	各種調整	さいたま市	【ポイント：各種調整内容について】 - 市は、実証準備として以下に対応する - 事業者への実証運行依頼・選定※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を所得している、または、取得見込みの事業者 - 市民との実証に係るダイヤ・停留所設定などによる実証運行計画の策定等 - 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
	利用状況・収支実績整理・報告	さいたま市	【ポイント：報告方法について】 - 以下の内容を報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有 - 実証目的 - 実証内容(=実証運行計画の内容) - 運行実績(利用率、時間別・曜日別利用者数、目的地別利用者数、クロスセクターベネフィット 等) - 実証で把握した課題 ※なお、実証で把握した課題については、運行計画への反映を行ったうえでSTEP4へ移行する

STEP3 実証運行

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
本格運行 検討	本格運 行判断	さいたま市
【判断指標：本格運行判断について】 - 実証運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、本格運行を判断 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回るか なお、基準を満たさない場合は、以下の対応を行う - 一定期間（3年）は基準を下回っても運行計画を変更したうえで継続 - 一定期間(3年)経過後、ダウンサイジングによる再構築を行う※既にダウンサイジングによる再構築を行っている場合は、STEP1の「廃止」および「市民トリガー」に移行		

STEP4 本格運行

プロセス

プロセス名称		実施主体	実施内容
本格運行準備	各種調整	さいたま市	【ポイント：各種調整内容について】 - 市は、実証準備として以下に対応する - 事業者への運行依頼・選定※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を所得している、または、取得見込みの事業者 - 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
本格運行の実施	継続判断	さいたま市・事業者	【判断指標：本格運行継続判断について】 本格運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、運行継続を判断 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回るか - なお、基準を満たさない場合は、以下の対応を行う - 市民トリガーへ移行

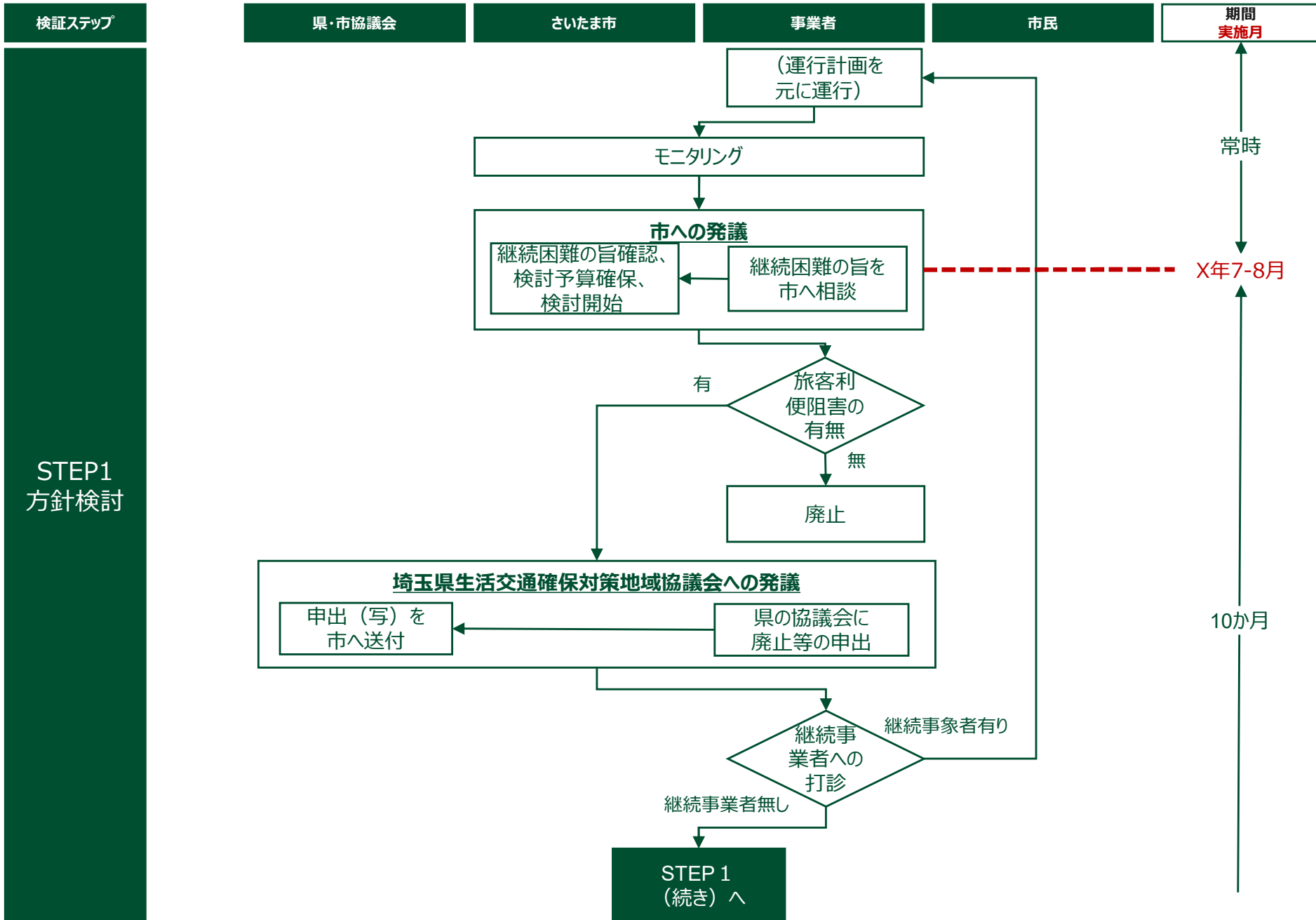
3.2.7 再構築 プロセス (事業者× 縮小)

フローチャート（事業者トリガー）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション

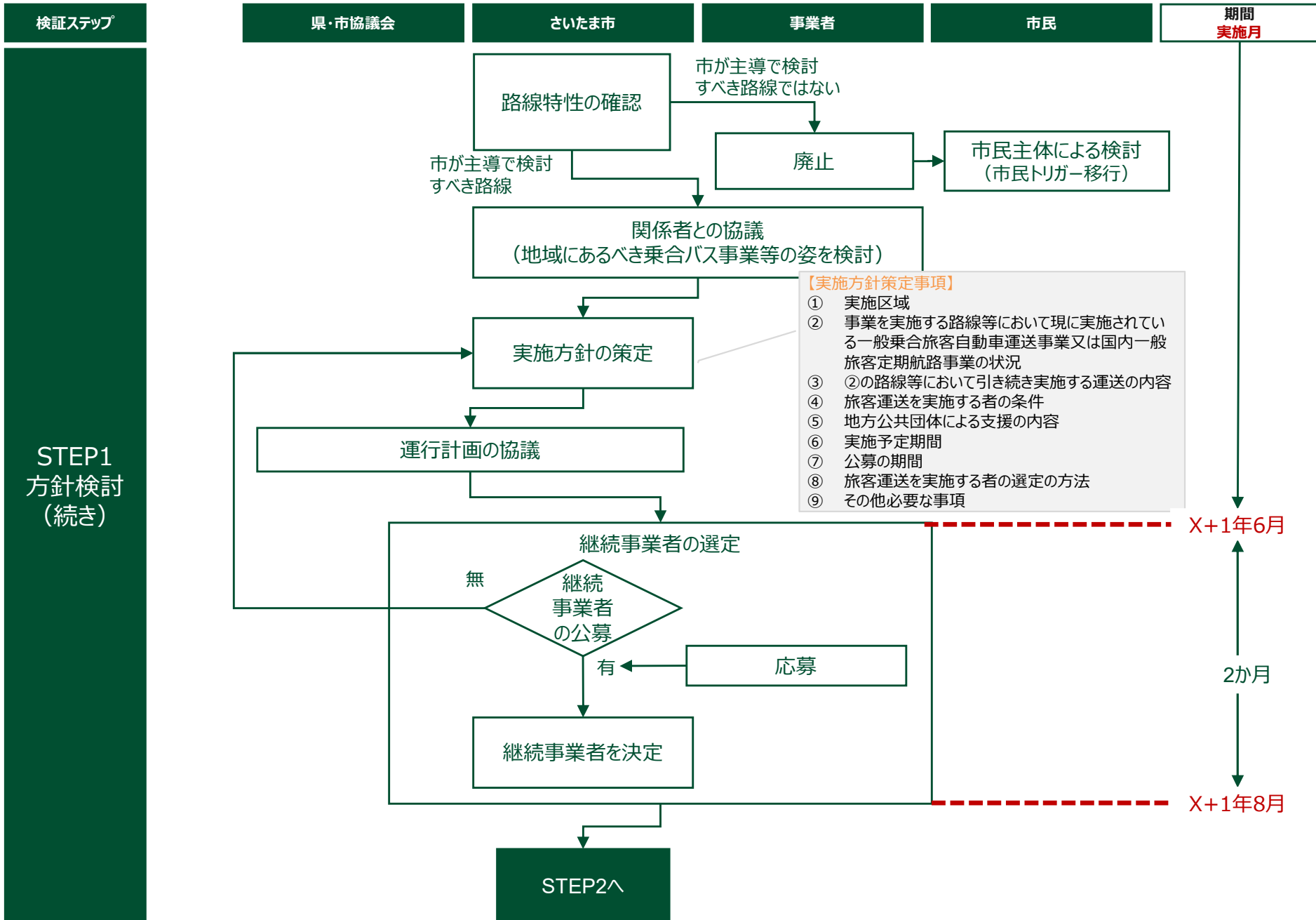


フローチャート（事業者トリガー）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション

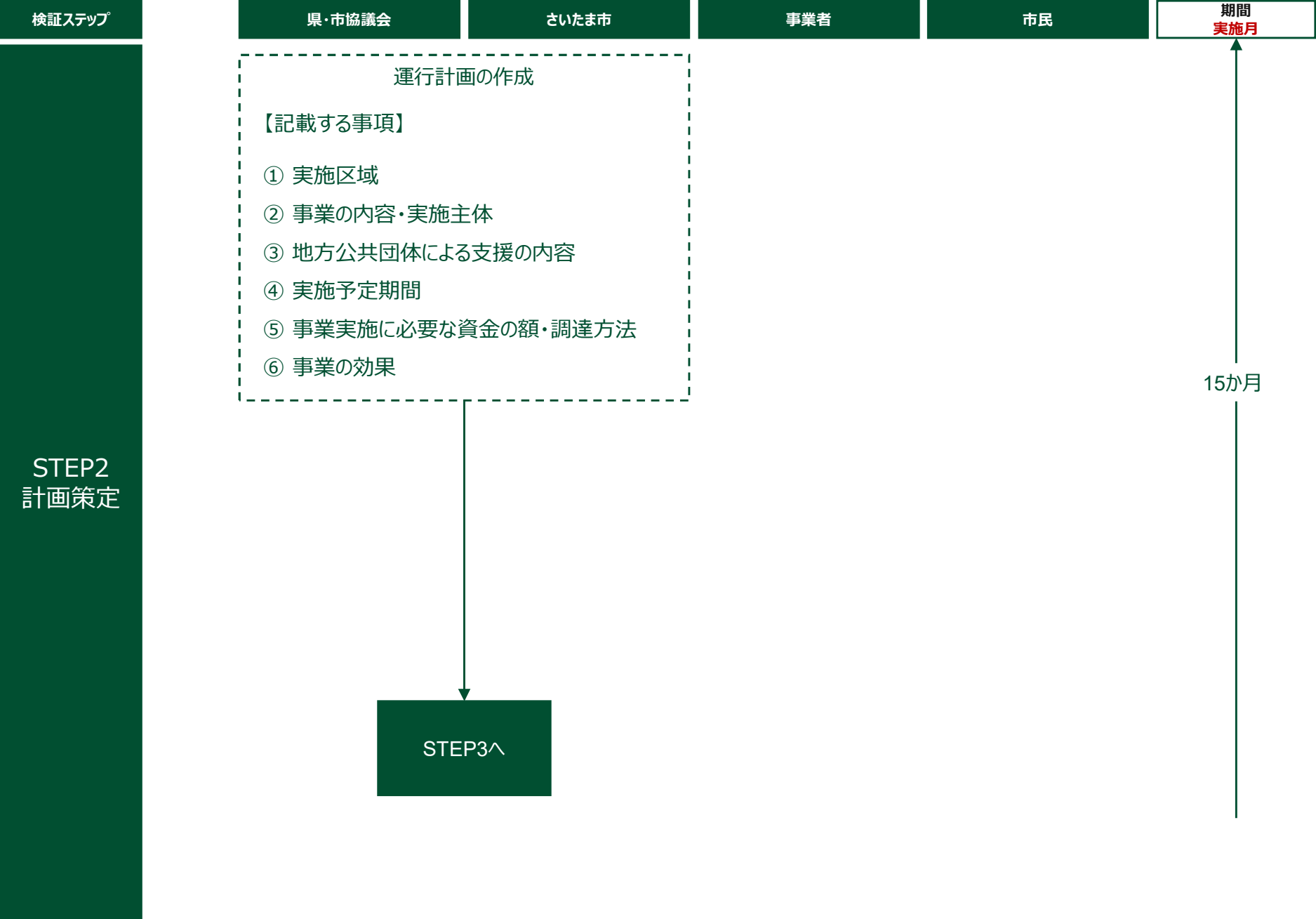


フローチャート（事業者トリガー）

【凡例】

基本アクティビティ

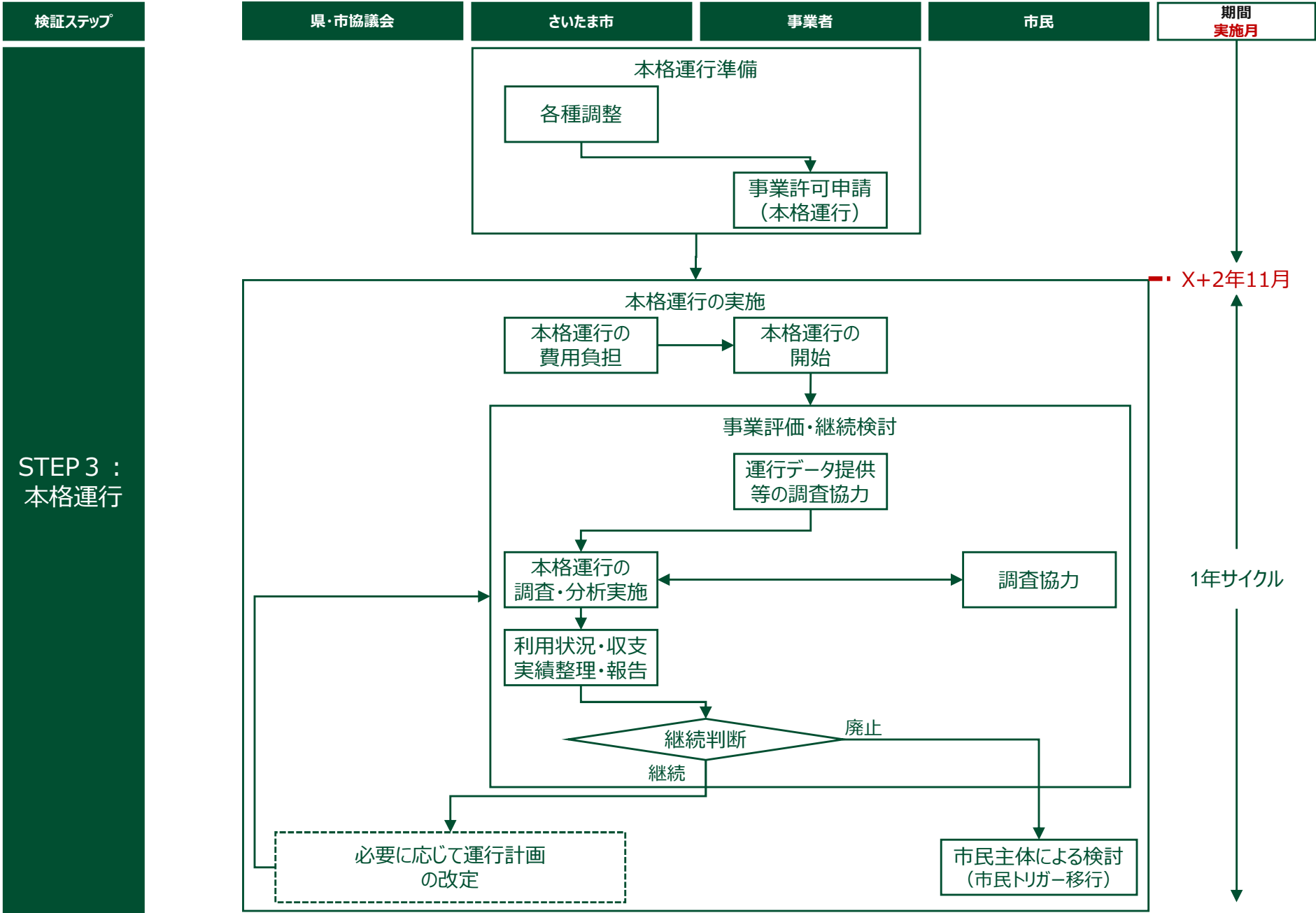
分岐アクション



フローチャート（事業者トリガー）

【凡例】

基本アクティビティ



3.2.8 再構築 プロセス詳細 (事業者× 縮小)

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
モニタリング	事業者・さいたま市	【ポイント：モニタリングの実施について】 - モニタリング対象事業：各事業者が運営する交通手段 - モニタリング方法：各事業者がそれぞれの方法によりデータ収集をし、定期的にさいたま市と状況の共有を行うことで、廃止可能性についての事前キャッチアップを行う 【ポイント：実態調査について】 - モニタリングにおいて、廃止の可能性が伺えた場合、実態調査アンケートを実施し、利用希望者の情報を把握する ※廃止になった場合の影響を把握するため、この時点でアンケート結果を元にクロスセクター効果の算出を行っておくことが望ましい
旅客利便阻害の有無	事業者	【ポイント：旅客利便阻害の有無の判断について】 運輸局長公示文書に則り、関東運輸局が判断を実施
継続事業者への打診	事業者	【ポイント：継続事業者の打診について】 バス部会やその他交流タイミングにおいて、事業の継続が可能な事業者へ打診し、受諾された場合は、引き続き運行を実施し、継承事業者がいない場合は、検討続行

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
路線特性の確認	路線特性の確認による方針判断 さいたま市	【判断指標：さいたま市主導による検討の実施判断について】 路線の特性を確認し、以下の①か②のいずれか該当する場合は、さいたま市による対応範囲と判断にし、関係者との協議へ進む※いずれにも該当しない場合は市民トリガーへ移行する ① 廃止となる路線が幹線・準幹線・施設アクセス線 ② (①に該当しない場合)以下の基準を満たす ➤ 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっている ➤ 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回る
継続事業者の選定	継続事業者の公募 さいたま市	【ポイント：継続事業者の公募について】 市は、公募に当たり以下の対応を行う ・ 企画提案書様式等の必要書類の作成 ・ 公募内容に関する質問受付 なお、事業者による応募がない場合は、実施方針の見直しを行う

STEP4 本格運行

プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
本格運行準備	各種調整 さいたま市	※本トリガーは事業の継続を前提としているため、実証運行はしない想定 【ポイント：各種調整内容について】 - 市は、本格運行準備として以下に対応する - 事業者への運行依頼・選定※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を所得している、または、取得見込みの事業者 - 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
本格運行の実施	継続判断 さいたま市・事業者	【判断指標：本格運行継続判断について】 本格運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、運行継続を判断 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入＋クロスセクターベネフィットー運行経費」が許容値を上回るか ・ なお、基準を満たさない場合は、市民トリガーへ移行

4.

(仮)再構築

ガイドラインの見直し

(仮)再構築ガイドラインの見直し

「(仮)再構築ガイドライン」は、地域の実情にあった公共交通として、市民（地域の方々）、市、事業者が協働して、地域交通への新たなモード導入や、交通再編、さらには、路線廃止への対応に係る手引きとして令和 8 年 XX 月に策定されました。

今後、社会情勢や国の指針等の変化に応じて、策定後 5 年間を目安に見直しを図ってまいります。

Appendix

A-1.
ニーズ調査
アンケート票
(雛型)

ニーズ調査アンケート票(雛型)

活用に当たっては、別紙をご参照ください。

【地域公共交通に関するニーズ調査アンケート表】

<ご回答にあたっての注意事項>

1. 本アンケートの回答は、世帯の代表者がご記入ください。ご記入するのが難しい場合には、他の方に代筆していただいても結構です。
2. 設問は、選択式のものと、記述式のものがあります。

<回答例>

質 問 : ●●●●●を教えてください。(1つを選択)

回 答 : 1. ●● 2. ●● 3. ●●

- 【選択式】は、回答欄のあてはまる選択肢の番号に○をご記入ください。
- 【記述式】は「何丁目何番」、「その他 ()」等、選択肢の番号以外の内容をお答えいただく質問があります。その場合は、具体的な内容をご記入ください。

※アンケート実施者の方は、各質問の回答欄中の、「※～を記入してください」とある赤字箇所について、記入したうえでアンケートを実施してください

1 あなた(回答者)ご自身について		
質問	質問	回答
問 1-1	あなたの年代を教えてください。 (1つを選択)	1. 10 歳代 2. 20 歳代 3. 30 歳代 4. 40 歳代 5. 50 歳代 6. 60～64 歳 7. 65～69 歳 8. 70～74 歳 9. 75 歳以上
問 1-2	あなたの現住所をお答えください。 (1つを選択)	※XX に対象エリアの住所候補を記載してください 番号に○をし、何丁目何番かを記入してください 1. XX () 丁目 () 番 2. XX () 丁目 () 番 3. XX () 丁目 () 番 4. XX () 丁目 () 番
問 1-3	あなたの職業を教えてください。 (1つを選択)	1. 会社員・公務員 2. 会社経営・役員 3. 自営業主(農林業含む) 4. 高校生 5. 大学生 6. その他学生 7. パート・アルバイト 8. 無色(専業主婦・主夫) 9. 無色(定年退職者等含む) 10. その他 ()
問 1-4	あなたの住居の形態についてお答えください。 (1つを選択)	1. 持ち家 2. 賃貸 3. 公営住宅 4. その他 ()
問 1-5	未就学児や要介護者との同居についてお答えください。 (それぞれ1つを選択)	【未就学児】 1. いる () 人 2. いない 【要介護者】

A-2. 交通モード 廃止・導入 による影響

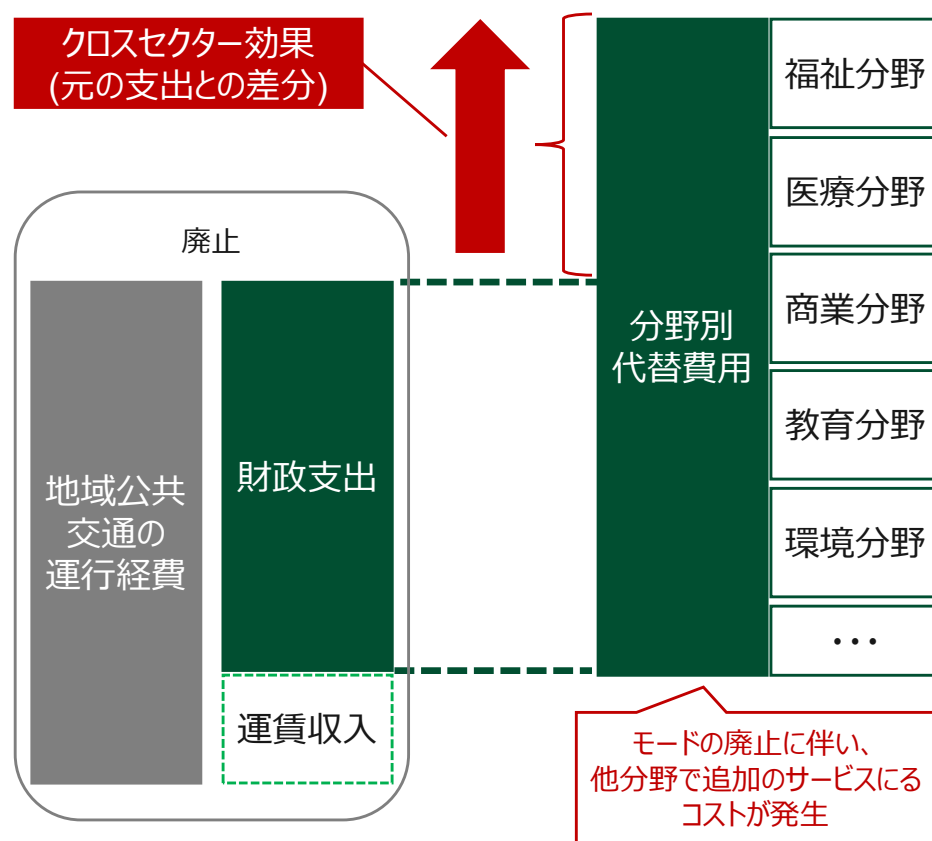
交通モード廃止による影響(クロスセクター効果の考え)

本ガイドラインでは、行政負担額やモード導入・廃止に伴う判断において、収支率などの運行実績だけではなく、それぞれの輸送サービスによる波及効果も判断指標に置いている。

クロスセクター効果とは・・・？

- 「赤字」の地域公共交通を補助金などの公的資金で支える意味を定量的に評価するために開発された評価の方法
- 地域公共交通が人々の移動を支えることで、行政コストの軽減に資する効果を定量的に算定するもの
※クロスセクターとは「多様な行政分野」のこと

イメージ図



クロスセクター効果の算定例

通院で利用されているバス路線が廃止

通院のための送迎サービスを検討する必要がある

本ケースのクロスセクター効果

通院のためのタクシー券配布[円/年]

$$= \text{バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数[人/日]} \times 1 \text{人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回]} \times 2(1 \text{往復}) \times \text{日数[日/年]}$$

ー現在実施している通院のためのバス利用補助対策費[円/年]

※現実的には複数の分野へ影響すると考えられるため、医療以外の分野も算出する必要がある

活用方法

「公共交通を維持すること」が適切な行政コストかを検討することに活用可能
例)

$$\text{運賃収入} + \text{クロスセクター効果} - \text{財政支出} > 0 \text{ であれば、廃止をしないように補助をする必要があるなど}$$

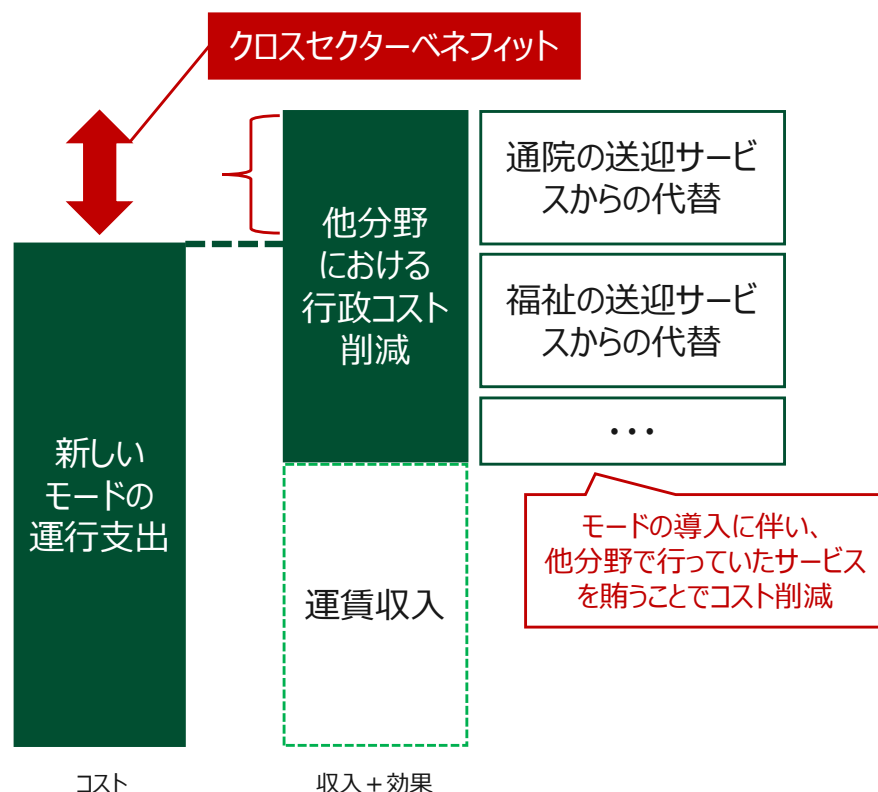
交通モードの導入効果(クロスセクターベネフィットの考え)

本ガイドラインでは、行政負担額やモード導入・廃止に伴う判断において、収支率などの運行実績だけではなく、それぞれの輸送サービスによる波及効果も判断指標に置いている。

クロスセクターベネフィットとは・・・？

- ・ 地域公共交通に対する支出(モード導入等)が他分野に利益をもたらす（しばしば節約となる）といった考え
- ・ 地域公共交通を導入することによる、他分野にて発生している行政コスト(社会保障費や医療費)の削減などの社会支出の効率性を数値化するもの
※クロスセクターとは「多様な行政分野」のこと

イメージ図



クロスセクターベネフィットの算定例

新たな交通モードを導入する

通院のための送迎サービスからの代替手段として利用できる

本ケースのクロスセクターベネフィット(差分が行政コストの節約費)
通院のためのタクシー券配布[円/年]
＝バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数[人/日]
×1人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回]
×2(1往復)×日数[日/年]
－モード導入により発生する通院利用者当たりの運行費[円/年]
※現実的には複数の分野へ影響すると考えられるため、医療以外の分野も算出する必要がある

活用方法

「公共交通を導入すること」が適切な行政コストかを検討することに活用可能
例)
クロスセクターベネフィット > 0 であれば、行政コストの最適化が図れるなど

実証運行事業の実績報告書（例）

活用に当たっては、別紙をご参照ください。

1. 実証運行の目的

XXX

2. 実証運行の内容

（1）実証運行実施期間

XX年XX月XX日～XX年XX月XX日（XXか月間）

（2）利用料金

- 大人(中学生以上)……XXX 円
- 小人(小学生)……XXX 円
- 乳幼児 …… 無料

（3）運行の形態

① 運行方式：XXX

② 乗車・下車場所

a. XXX

b. XXX

③ 車両：XXX

④ 運行ルート：

XXXX

（運行ルートのマップを添付）

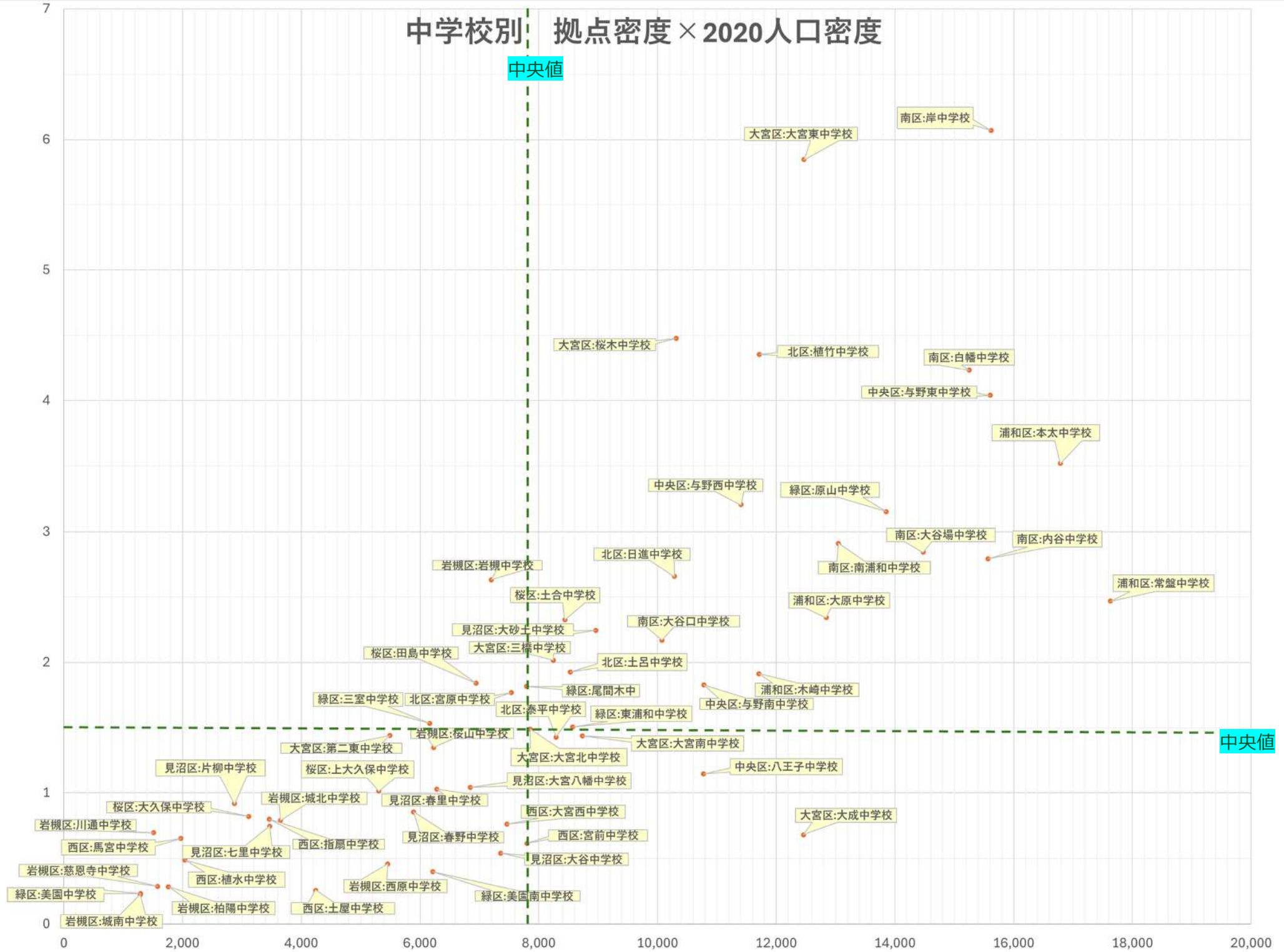
A-3.
生活圏エリア
別の人口密度
×アクセシビリ
ティ分析

中央値



中学校別 拠点密度×2020人口密度

中央値

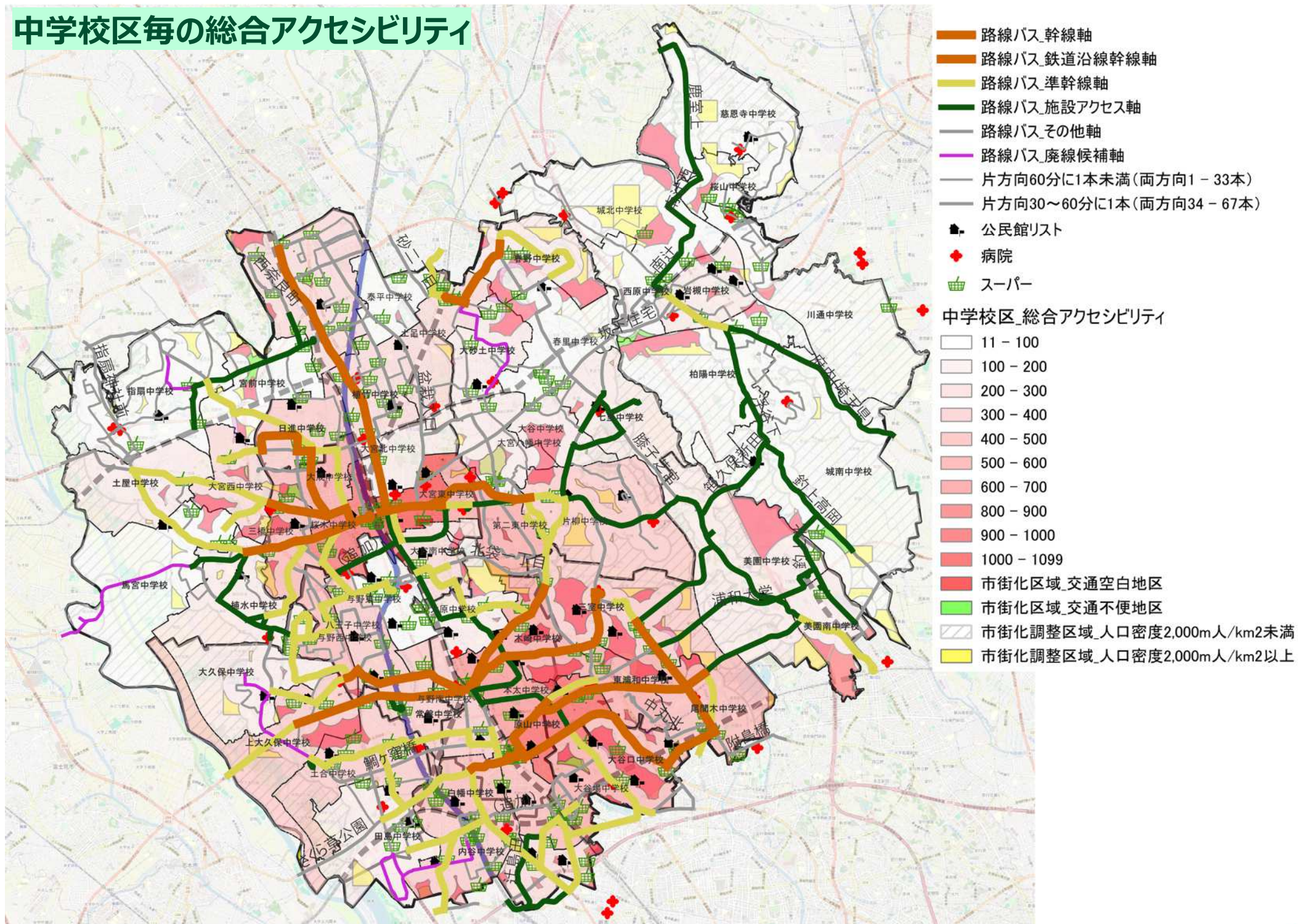


2020年時点での推奨モード（モード選択フローの△1以降の評価）

デマンド交通 高齢者等移動支援 タクシーチケット

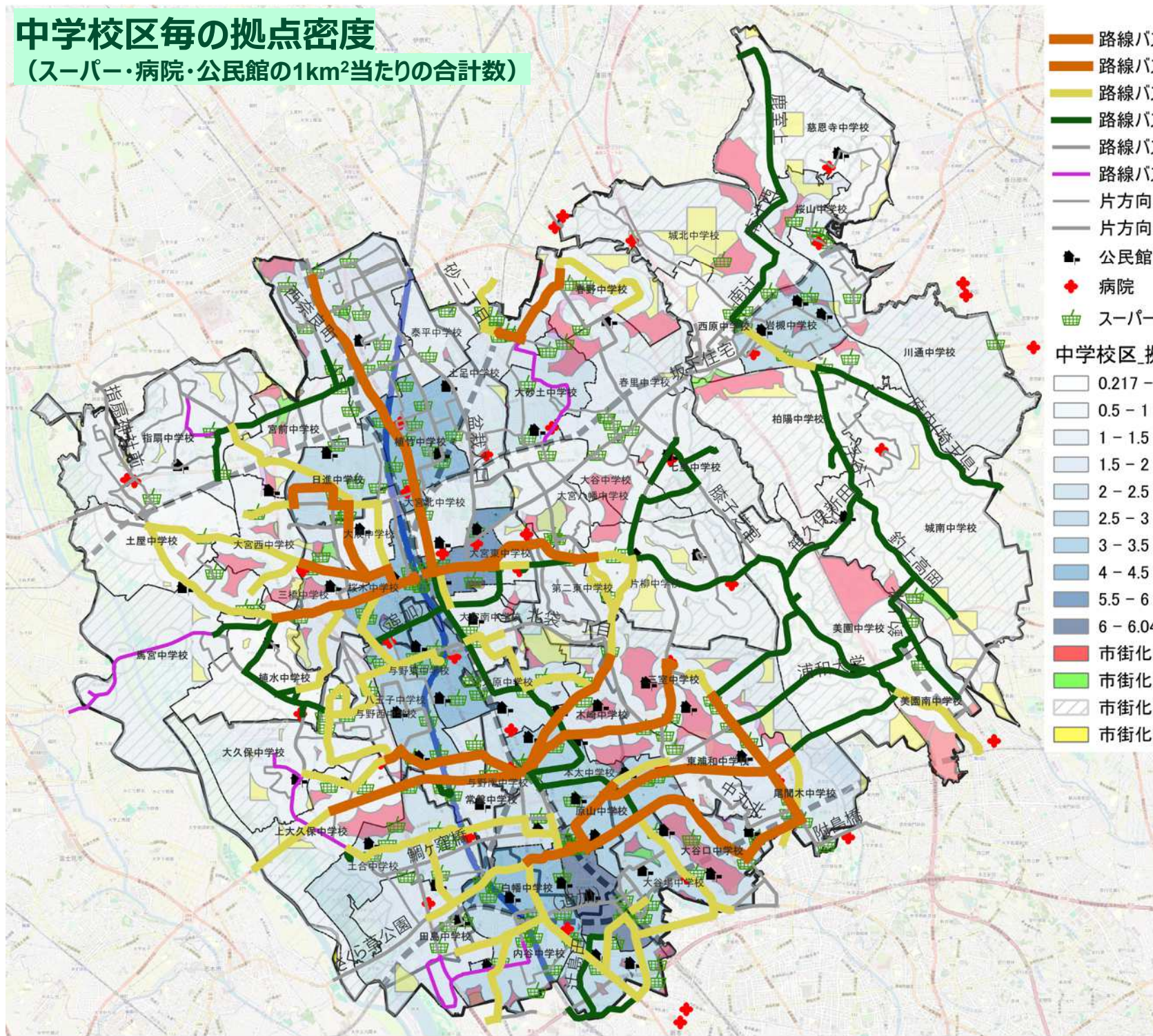
区	中学校	2020 人口密度	2020高齢者 人口密度	2050 人口密度	2050高齢者 人口密度	総合 アクセシビリティ	1km2あたりの拠点数 (買い物・病院・公民館)	スーパー	病院	公民館	65歳～ 人口
南区	岸中学校	15,616	2,797	16,214	5,395	438.0	6.070740515	5.058950429	0.505895043	0.505895043	5,528
岩槻区	岩槻中学校	7,202	2,288	6,886	2,290	170.6	2.633945605	1.128833831	0.376277944	1.128833831	6,080
北区	宮原中学校	7,537	1,604	7,691	2,486	214.4	1.770189426	1.609263115	0	0.160926311	9,970
西区	宮前中学校	7,801	1,770	7,829	2,494	89.6	0.616063703	0.616063703	0	0	5,746
緑区	原山中学校	13,853	2,996	13,381	4,386	919.4	3.152854731	1.801631275	0.450407819	0.900815637	6,652
岩槻区	桜山中学校	6,231	2,108	6,555	2,084	43.4	1.349478906	1.349478906	0	0	3,124
大宮区	桜木中学校	10,317	2,157	10,318	3,506	825.3	4.478578191	3.135004734	0.447857819	0.895715638	4,816
大宮区	三橋中学校	8,242	1,936	8,344	2,711	486.9	2.015794096	1.209476458	0.403158819	0.403158819	4,802
緑区	三室中学校	6,161	1,544	6,137	1,848	362.7	1.534089839	1.022726559	0.170454427	0.340908853	9,059
西区	指扇中学校	3,458	922	2,507	808	82.9	0.801269077	0.400634538	0.267089692	0.133544846	6,901
岩槻区	慈恩寺中学校	1,575	598	1,436	486	26.3	0.288400455	0	0.144200227	0.144200227	4,150
見沼区	七里中学校	3,467	1,212	3,322	1,088	112.4	0.744541021	0.24818034	0.24818034	0.24818034	4,885
見沼区	春野中学校	5,887	1,356	6,571	1,906	193.4	0.855636846	0.855636846	0	0	4,756
見沼区	春里中学校	6,279	1,630	6,288	2,013	84.3	1.028147617	0.771110713	0	0.257036904	6,340
桜区	上大久保中学校	5,301	1,253	5,896	1,591	305.9	1.013813207	0.506906604	0.253453302	0.253453302	4,944
岩槻区	城南中学校	1,288	278	850	282	59.3	0.221641755	0.073880585	0.073880585	0.073880585	3,762
岩槻区	城北中学校	3,645	1,055	3,642	1,167	27.5	0.787677246	0.472606347	0.315070898	0	6,699
浦和区	常盤中学校	17,628	3,215	17,482	5,624	361.0	2.469897574	0.98795903	0.493979515	0.98795903	6,509
西区	植水中学校	2,041	726	1,797	603	182.4	0.489603541	0	0.24480177	0.24480177	2,967
北区	植竹中学校	11,717	2,594	11,853	3,845	253.2	4.355174553	3.110838966	0.622167793	0.622167793	8,338
岩槻区	西原中学校	5,457	1,722	5,271	1,768	83.5	0.456394755	0.456394755	0	0	3,773
岩槻区	川通中学校	1,511	489	1,434	479	10.5	0.696908727	0.557526982	0.139381745	0	3,505
北区	泰平中学校	8,294	1,957	8,653	2,708	92.4	1.4295824	1.4295824	0	0	4,107
桜区	大久保中学校	3,111	954	3,045	970	179.0	0.821320398	0.615990299	0	0.2053301	4,644
西区	大宮西中学校	7,460	1,855	7,430	2,252	225.5	0.761260832	0.380630416	0	0.380630416	4,874
大宮区	大宮東中学校	12,469	2,754	11,701	4,142	1098.8	5.849575354	3.899716903	0.649952817	1.299905634	4,238
大宮区	大宮南中学校	8,737	1,861	8,317	2,881	213.3	1.437543178	0.958362119	0	0.479181059	3,884
見沼区	大宮八幡中学校	6,849	1,806	6,530	2,134	199.7	1.043206091	1.043206091	0	0	5,194
大宮区	大宮北中学校	7,853	1,873	7,128	2,536	191.1	1.488543823	0.496181274	0.496181274	0.496181274	3,775
浦和区	大原中学校	12,839	2,830	12,361	4,031	153.0	2.342950317	1.171475159	0.39049172	0.780983439	7,247
見沼区	大砂土中学校	8,961	2,277	9,104	2,887	108.5	2.245265225	1.496843484	0.374210871	0.374210871	6,084
大宮区	大成中学校	12,458	2,777	12,587	4,148	529.0	0.680909106	0	0	0.680909106	4,079
南区	大谷口中学校	10,073	2,528	10,908	3,437	453.1	2.169520682	1.084760341	0	1.084760341	6,990
南区	大谷場中学校	14,472	2,816	15,353	5,085	508.5	2.844576066	1.896384044	0.474096011	0.474096011	5,939
見沼区	大谷中学校	7,359	1,904	7,341	2,295	164.7	0.541044949	0.541044949	0	0	3,520
大宮区	第二東中学校	5,493	1,618	5,341	1,760	584.1	1.441498003	0.720749001	0.720749001	0	4,491
桜区	田島中学校	6,942	1,747	7,379	2,461	181.0	1.839852721	1.051344412	0.262836103	0.525672206	6,647
西区	土屋中学校	4,239	1,221	3,856	1,257	179.1	0.256620594	0.256620594	0	0	4,760
桜区	土合中学校	8,439	1,768	9,240	2,887	303.2	2.327873316	1.862298653	0.232787332	0.232787332	7,596
北区	土呂中学校	8,529	1,743	8,906	2,914	217.8	1.927013119	1.605844265	0.321168853	0	5,427
緑区	東浦和中学校	8,565	2,182	8,363	2,578	502.6	1.505011819	1.128758864	0	0.376252955	5,799
南区	内谷中学校	15,566	2,434	18,485	5,895	343.0	2.795538117	2.446095852	0	0.349442265	6,966
南区	南浦和中学校	13,046	2,887	14,914	4,842	292.9	2.909765829	1.939843886	0	0.969921943	5,953
北区	日進中学校	10,285	2,314	11,075	3,401	315.7	2.660136009	2.28011658	0	0.38001943	6,088
西区	馬宮中学校	1,972	602	1,866	594	86.4	0.652307667	0.48923075	0	0.163076917	3,689
岩槻区	柏陽中学校	1,763	579	1,719	571	60.6	0.283174632	0.283174632	0	0	4,087
南区	白幡中学校	15,249	2,707	17,091	5,689	410.9	4.235094376	3.080068637	0.38500858	0.770017159	7,030
中央区	八王子中学校	10,775	2,830	11,924	3,788	450.1	1.148887827	1.148887827	0	0	4,927
緑区	尾間木中学校	7,794	1,708	7,904	2,426	408.1	1.81690852	1.514090433	0.302818087	0	5,639
緑区	美園中学校	1,291	261	997	326	150.8	0.233755277	0.116877638	0	0.116877638	2,231
緑区	美園南中学校	6,212	924	6,134	1,821	181.6	0.399840501	0.399840501	0	0	2,311
見沼区	片柳中学校	2,872	1,049	2,654	873	300.2	0.917616477	0.458808238	0.152936079	0.305872159	6,861
浦和区	本太中学校	16,782	3,495	15,290	5,013	620.8	3.521005264	2.20062829	0	1.320376974	7,940
浦和区	木崎中学校	11,704	3,047	10,957	3,489	567.8	1.912380857	1.147428514	0	0.764952343	7,965
中央区	与野西中学校	11,403	2,491	13,247	4,325	360.0	3.207004483	2.290717488	0	0.916286995	5,437
中央区	与野東中学校	15,600	3,196	18,164	6,124	97.2	4.040254692	2.693503128	0.448917188	0.897834376	7,119
中央区	与野南中学校	10,778	2,277	11,800	3,792	397.6	1.829337073	1.372002805	0	0.457334268	4,979

中学校区毎の総合アクセシビリティ



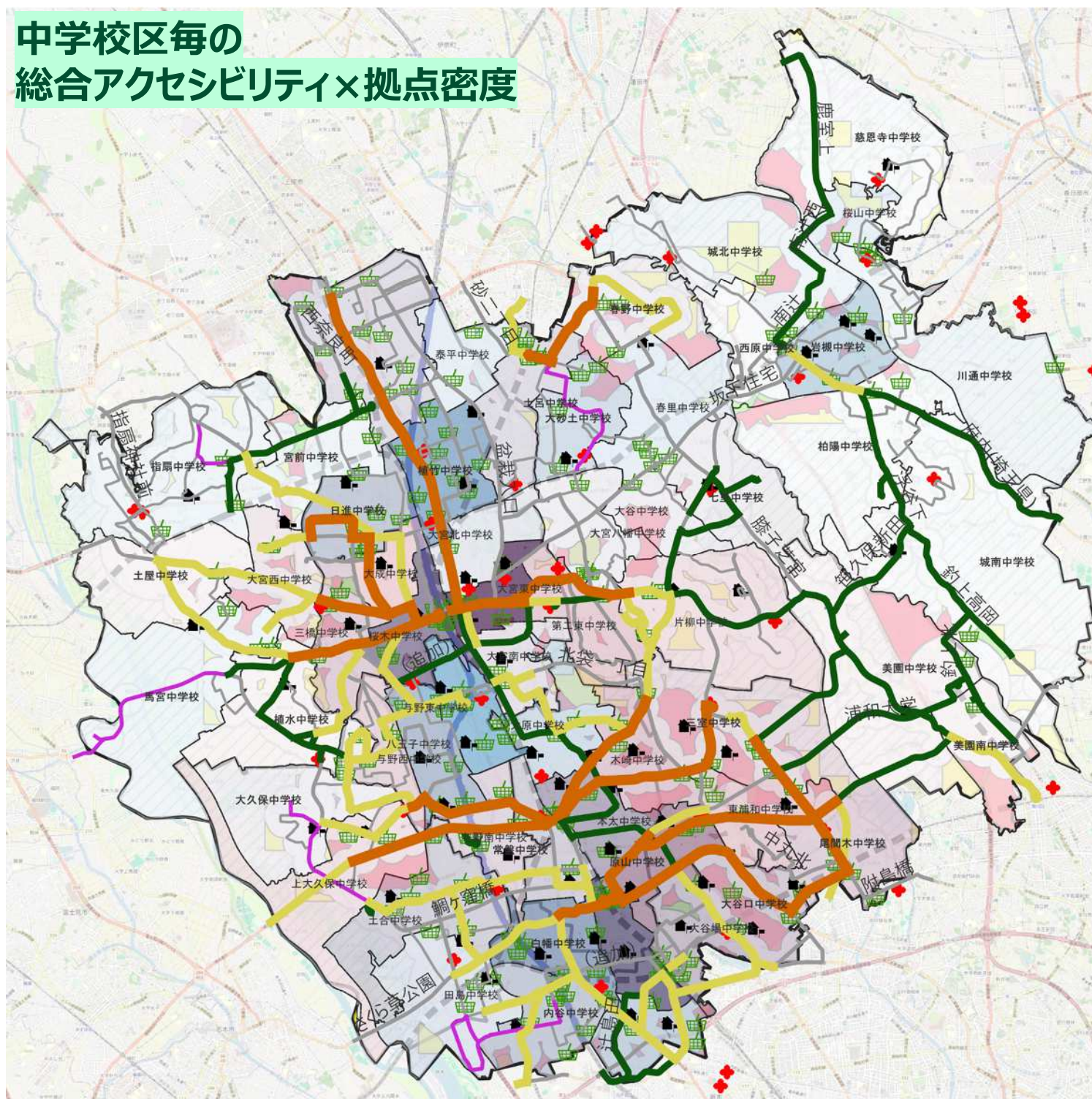
中学校区毎の拠点密度

(スーパー・病院・公民館の1km²当たりの合計数)



- 路線バス_幹線軸
- 路線バス_鉄道沿線幹線軸
- 路線バス_準幹線軸
- 路線バス_施設アクセス軸
- 路線バス_その他軸
- 路線バス_廃線候補軸
- 片方向60分に1本未満(両方向1 - 33本)
- 片方向30~60分に1本(両方向34 - 67本)
- 公民館リスト
- 病院
- スーパー
- 中学校区_拠点密度
 - 0.217 - 0.5
 - 0.5 - 1
 - 1 - 1.5
 - 1.5 - 2
 - 2 - 2.5
 - 2.5 - 3
 - 3 - 3.5
 - 4 - 4.5
 - 5.5 - 6
 - 6 - 6.04
- 市街化区域_交通空白地区
- 市街化区域_交通不便地区
- 市街化調整区域_人口密度2,000m人/km2未満
- 市街化調整区域_人口密度2,000m人/km2以上

中学校区毎の 総合アクセシビリティ×拠点密度



- 路線バス_幹線軸
- 路線バス_鉄道沿線幹線軸
- 路線バス_準幹線軸
- 路線バス_施設アクセス軸
- 路線バス_その他軸
- 路線バス_廃線候補軸
- 片方向60分に1本未満(両方向1 - 33本)
- 片方向30~60分に1本(両方向34 - 67本)

公民館リスト

病院

スーパー

中学校区_拠点密度

- 0.217 - 0.5
- 0.5 - 1
- 1 - 1.5
- 1.5 - 2
- 2 - 2.5
- 2.5 - 3
- 3 - 3.5
- 4 - 4.5
- 5.5 - 6
- 6 - 6.04

中学校区_総合アクセシビリティ

- 11 - 100
- 100 - 200
- 200 - 300
- 300 - 400
- 400 - 500
- 500 - 600
- 600 - 700
- 800 - 900
- 900 - 1000
- 1000 - 1099

市街化区域_交通空白地区

市街化区域_交通不便地区

市街化調整区域_人口密度2,000m人/km2未満

市街化調整区域_人口密度2,000m人/km2以上

中学校区毎の人口密度

