

(仮称) 再構築ガイドラインについて

2025.11.25

さいたま市 都市局交通政策部 交通政策課

アジェンダ

1.第1回地域公共交通協議会の主なご意見・修正箇所

- ・ 地域公共交通協議会での指摘事項と対応方針

2.役割分担について

- ・ タクシー・ライドシェア追加
- ・ コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド等の詳細を記載

3.その他

1. 第1回地域公共交通協議会 の主なご意見・修正箇所

第1回地域公共交通協議会の主なご意見・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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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.18 P.20
サービス水準	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	P24
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民や企業によるボランティアを想定し、策定する。 	—
各交通モードの役割	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーの役割についても、検討して欲しい。 ・ コミュニティバスと乗合タクシーが担う役割の記載内容が類似している。記載内容について、議論が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーについても、総合都市交通体系マスタープラン基本計画を参考にしながら、ガイドラインにも記載する方向で検討を行う。 ・ 総合都市交通体系マスタープラン基本計画記載の内容から逸脱しない範囲で、ガイドラインでより具体的に記載する。 	P17 P18

2. 役割分担について

各交通モードの役割

【各交通モードに期待する役割】（総合都市交通体系マスタープラン基本計画）

路線バス （幹線軸）	<ul style="list-style-type: none"> 高い運行頻度を活かして都心駅等へのアクセスを支える、市民の暮らしの主要な交通手段
路線バス （準幹線軸）	<ul style="list-style-type: none"> 比較的高い運行頻度を活かして幹線軸とともに主要駅等へのアクセスを支える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）	<ul style="list-style-type: none"> （施設アクセス路線）住宅地や駅や病院など主要施設へのアクセスを支える移動手段 （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	<ul style="list-style-type: none"> 地域特性に合わせ、通勤・通学や地域の暮らしを支える役割。 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	<ul style="list-style-type: none"> 地域特性に合わせ、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	<ul style="list-style-type: none"> 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
追加 タクシー・ライド シェア	<ul style="list-style-type: none"> バスや鉄道へのアクセシビリティが低いエリアや、バスや鉄道が利用できない時間帯での移動を支えるほか、高齢者や妊婦、障害者などの移動が困難な方の移動手段として活躍が期待される。

各交通モードの役割

【各交通モードに期待する役割】（詳細）

コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道や路線バスを補完 ・ <u>生活圏域※</u>を跨ぐ運行 ・ 駅等の主要なモビリティハブや生活関連施設と居住地域を<u>直接的</u>に結ぶ移動手段
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道や路線バスを補完 ・ <u>生活圏域</u>を跨ぐ運行 ・ 居住地域と生活関連施設を結ぶ移動手段 ・ 駅へのアクセスについては、原則的にバス停等のモビリティハブを介して<u>間接的</u>に接続する ・ 道路が狭い等、バスの運行が難しい街区における運行
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>生活圏域内</u>の<u>広域</u>な運行 ・ 居住地域と生活関連施設を結ぶ移動手段 ・ 主に<u>高齢者や子育て世代等の移動困難者のための移動手段</u> ・ 生活圏域を跨ぐ移動については、原則的にバス停等のモビリティハブを介して<u>間接的</u>に接続する
グリーンスローモビリティ（ボランティア輸送）	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>生活圏域内</u>の<u>身近</u>な運行 ・ 居住地域と生活関連施設を結ぶ移動手段 ・ 主に<u>高齢者や子育て世代等の移動困難者のための移動手段</u> ・ 生活圏域を跨ぐ移動については、原則的にバス停等のモビリティハブを介して<u>間接的</u>に接続する

※中学校区程度の範囲を想定

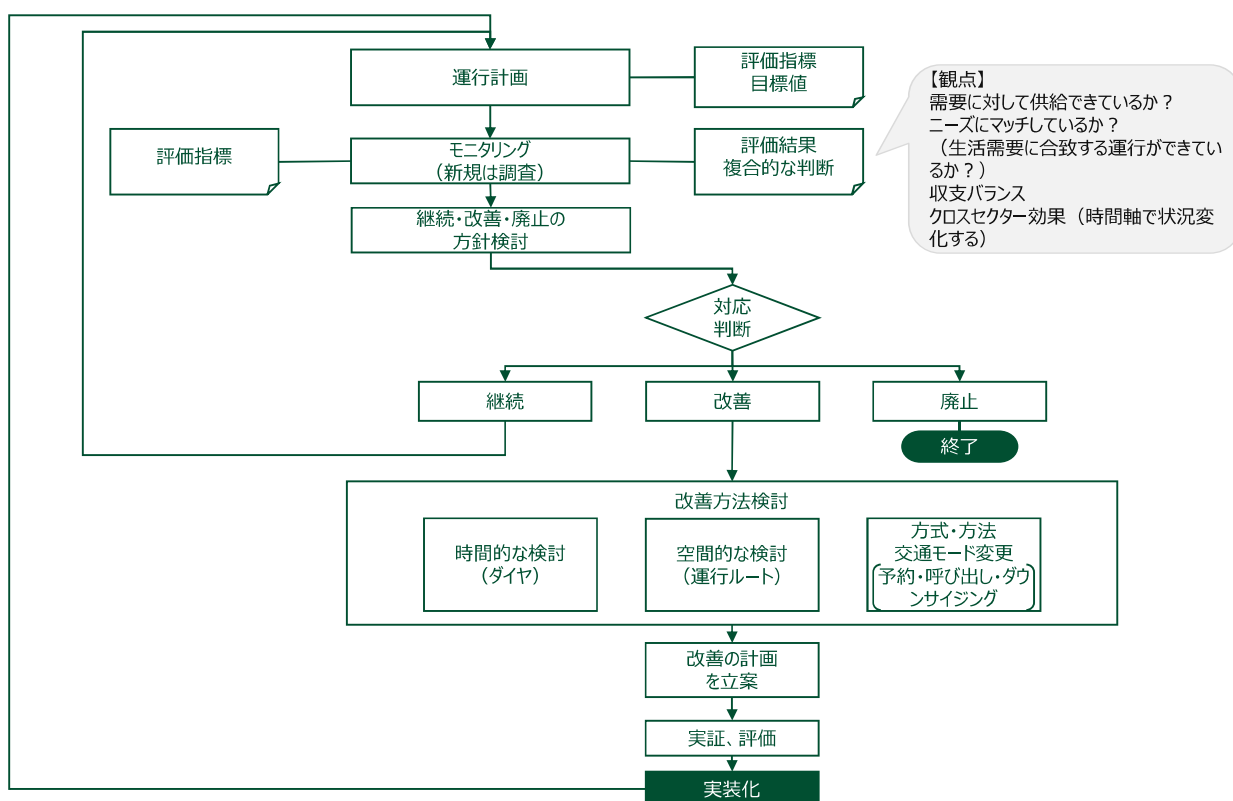
Appendix

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

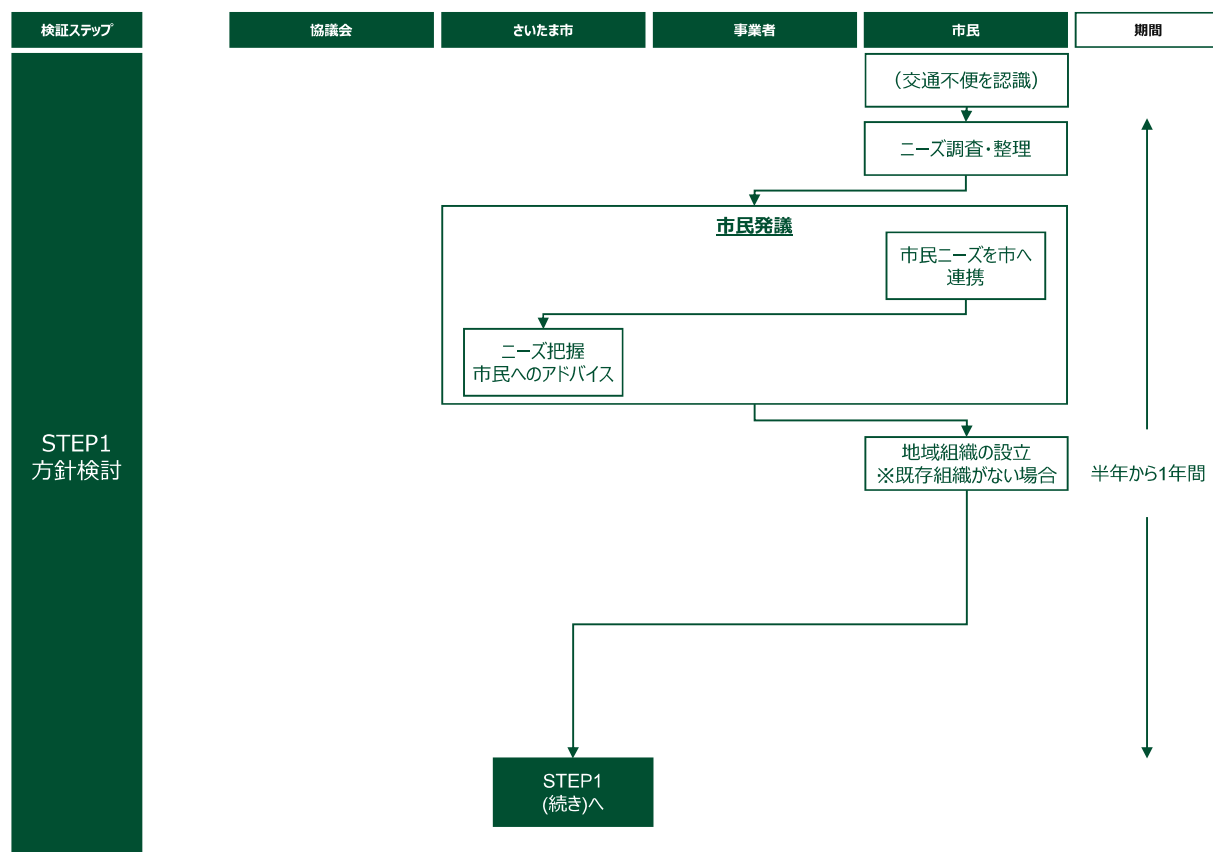
3.2.1 再構築 プロセス (市民×導入)

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



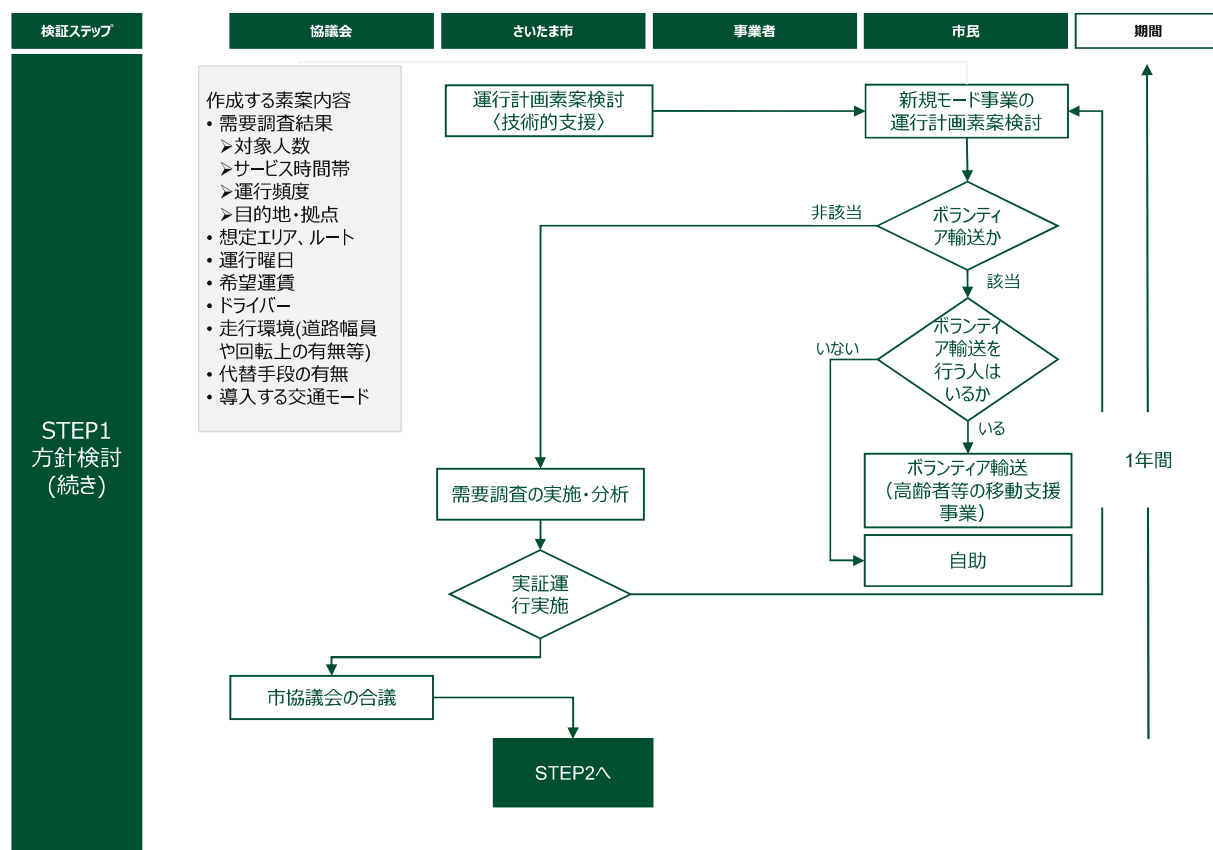
38

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



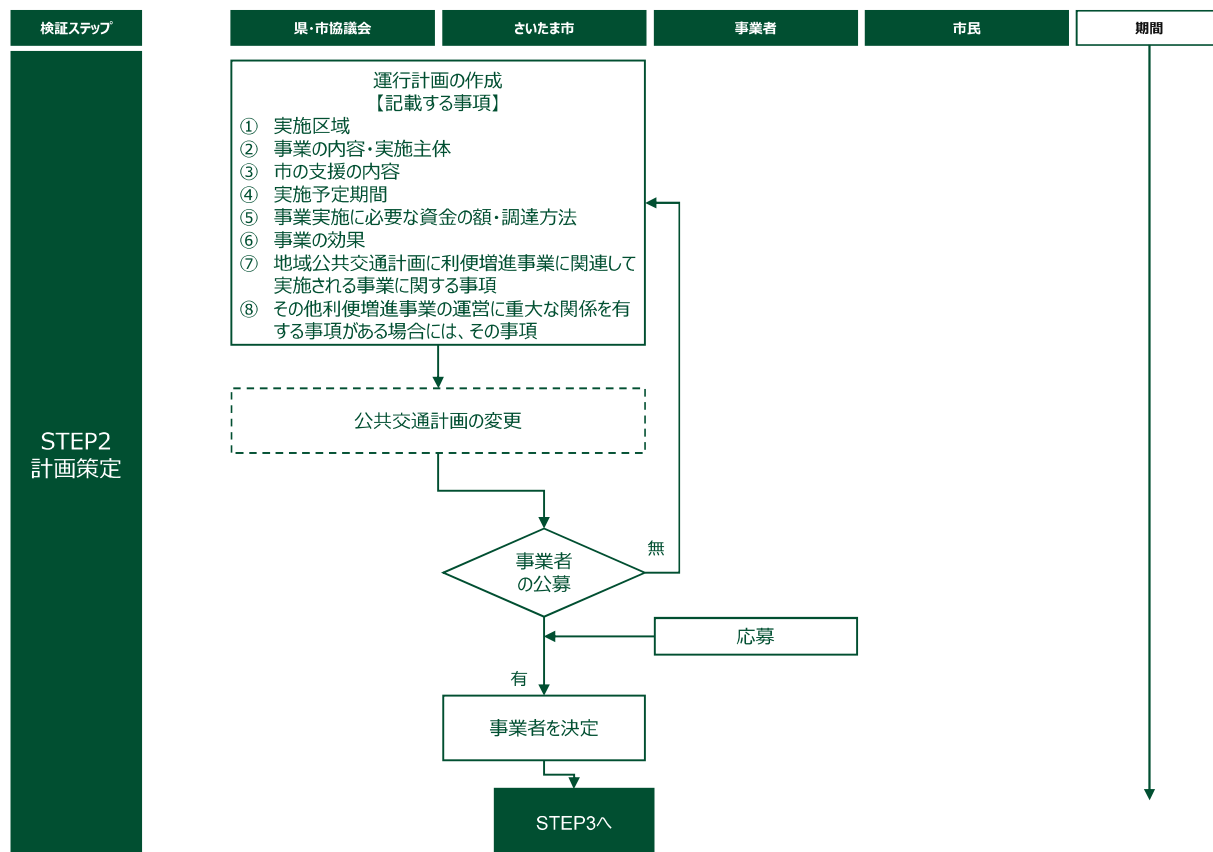
39

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



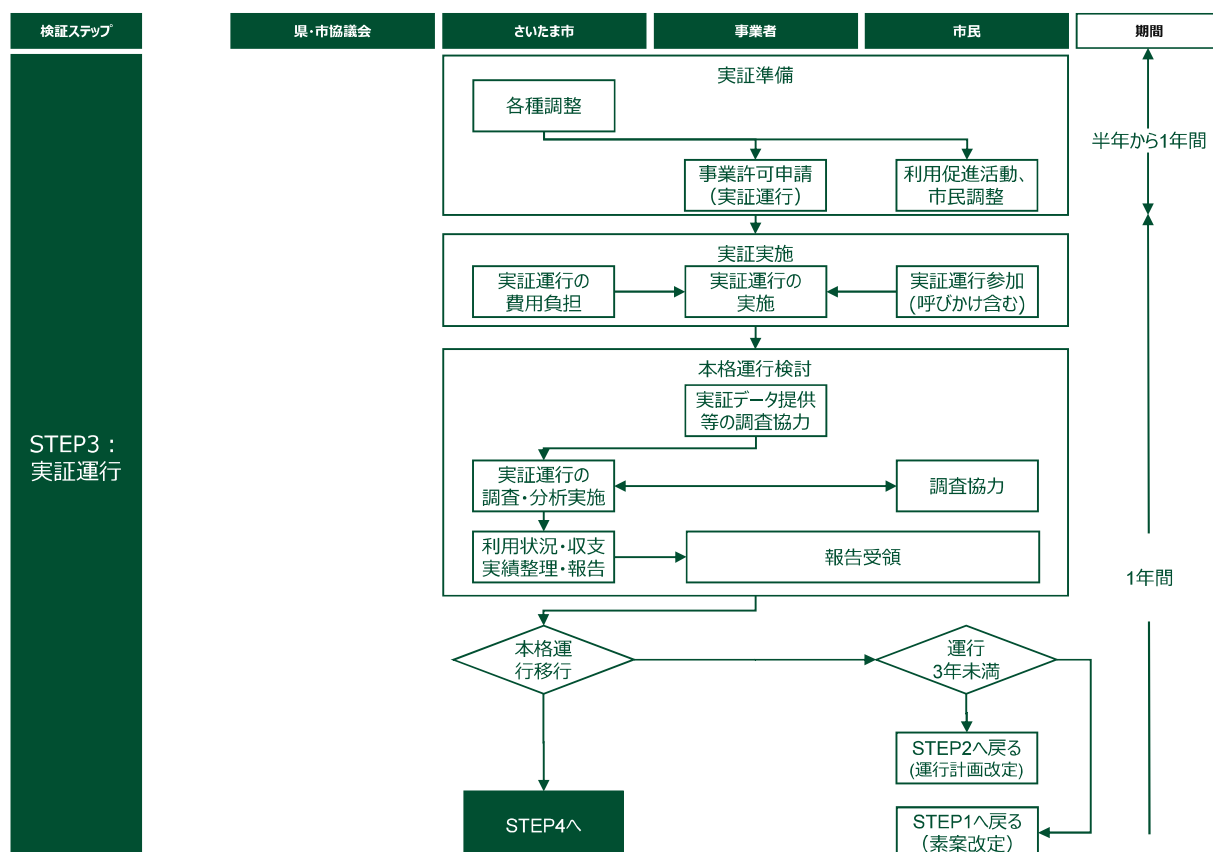
40

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



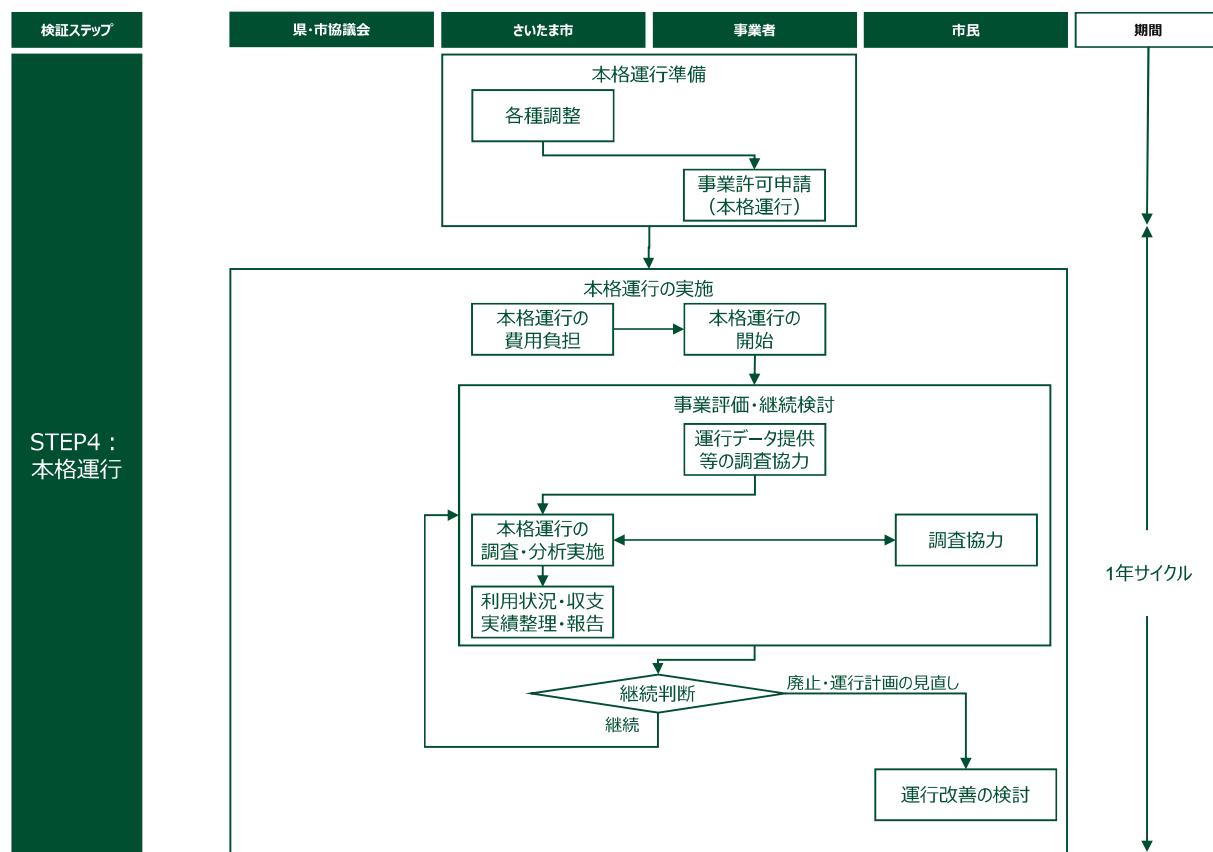
41

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
市民発議	市民へのアドバイス	さいたま市

44

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

45

STEP1 方針検討(詳細)

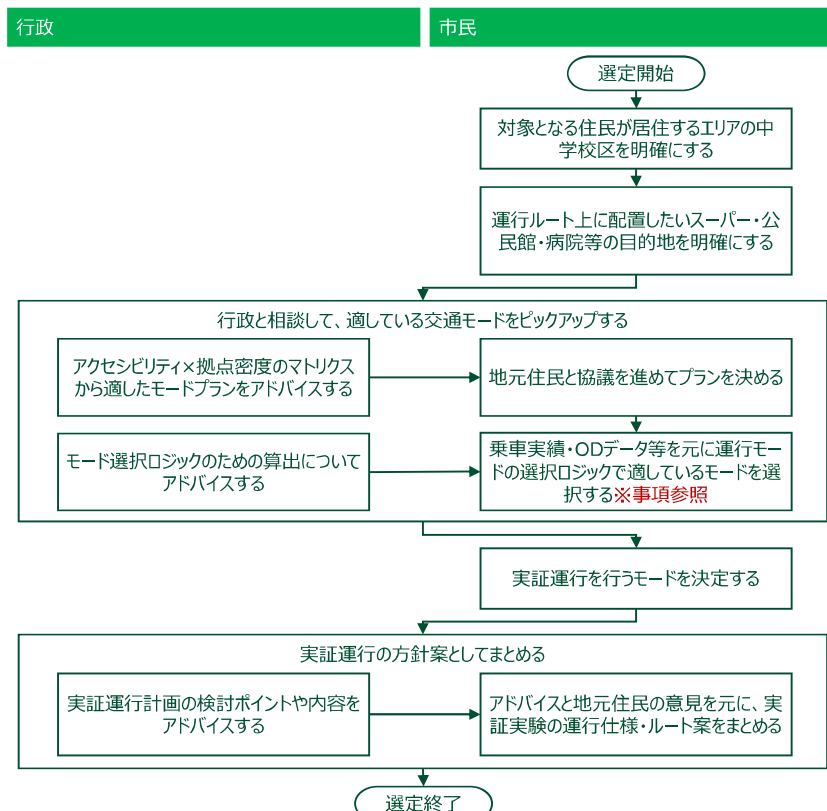
プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画 素案検討	市民	<p>【判断指標：想定ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 適切な運行ルートを設定できているか <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【判断指標：走行環境について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>【ポイント：導入する交通モードの選定について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <ul style="list-style-type: none"> 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。

46

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

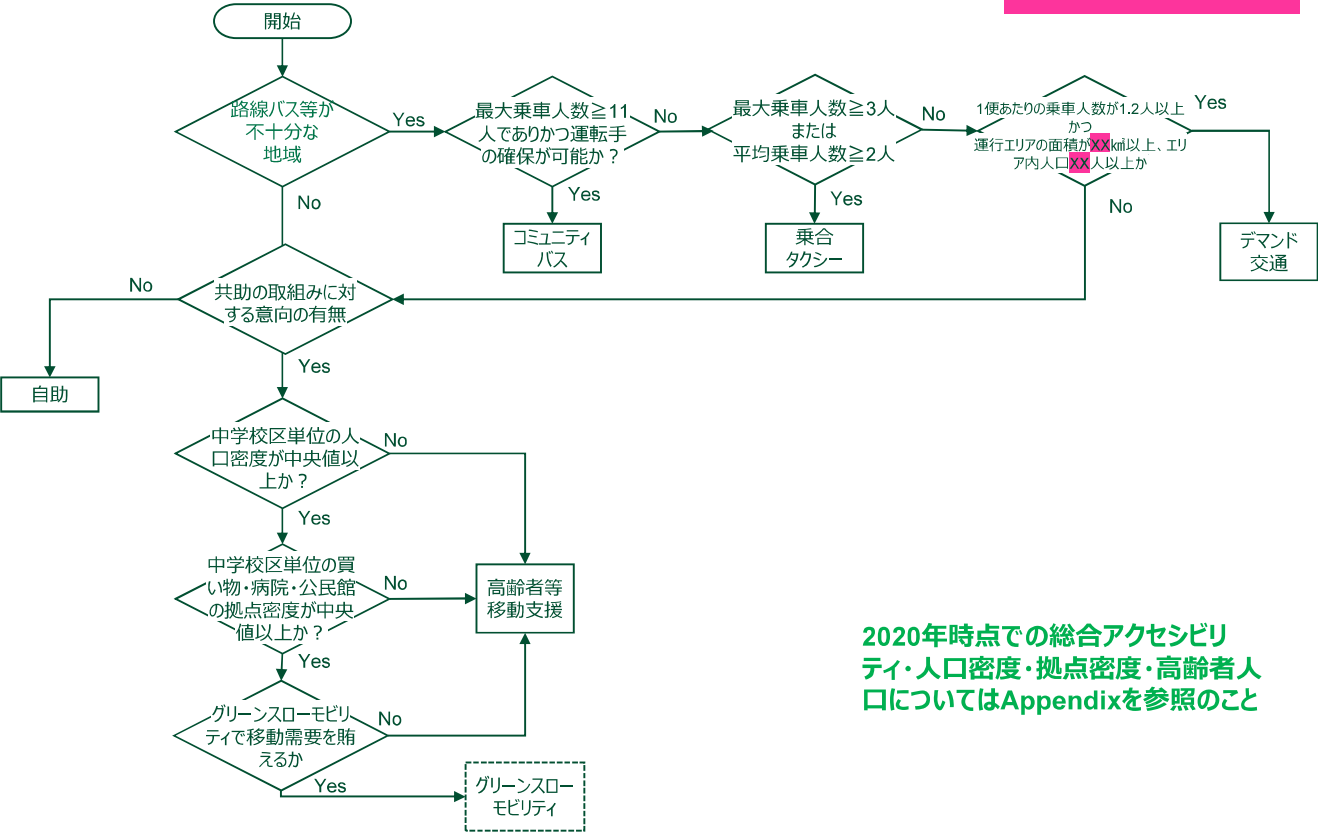


47

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	需要調査 さいたま市	<p>市は、以下のように需要調査を実施する</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>※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</p>

50

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	<p>【ポイント：行政負担額の決定について】</p> <p>以下の方法でさいたま市が負担していく額を検討する</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>【ポイント：事業者の公募について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業者が募らない場合は、運行計画の変更を行う

51

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	さいたま市	<p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、実証準備として以下に対応する <ul style="list-style-type: none"> 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	さいたま市	<p>【ポイント：報告方法について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下の内容を報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有 <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>※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</p>

52

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	さいたま市	<p>【判断指標：本格運行判断について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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

53

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	さいたま市	<p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、実証準備として以下に対応する <ul style="list-style-type: none"> 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	さいたま市・事業者	<p>【判断指標：本格運行継続について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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設定員数(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 <ul style="list-style-type: none"> 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

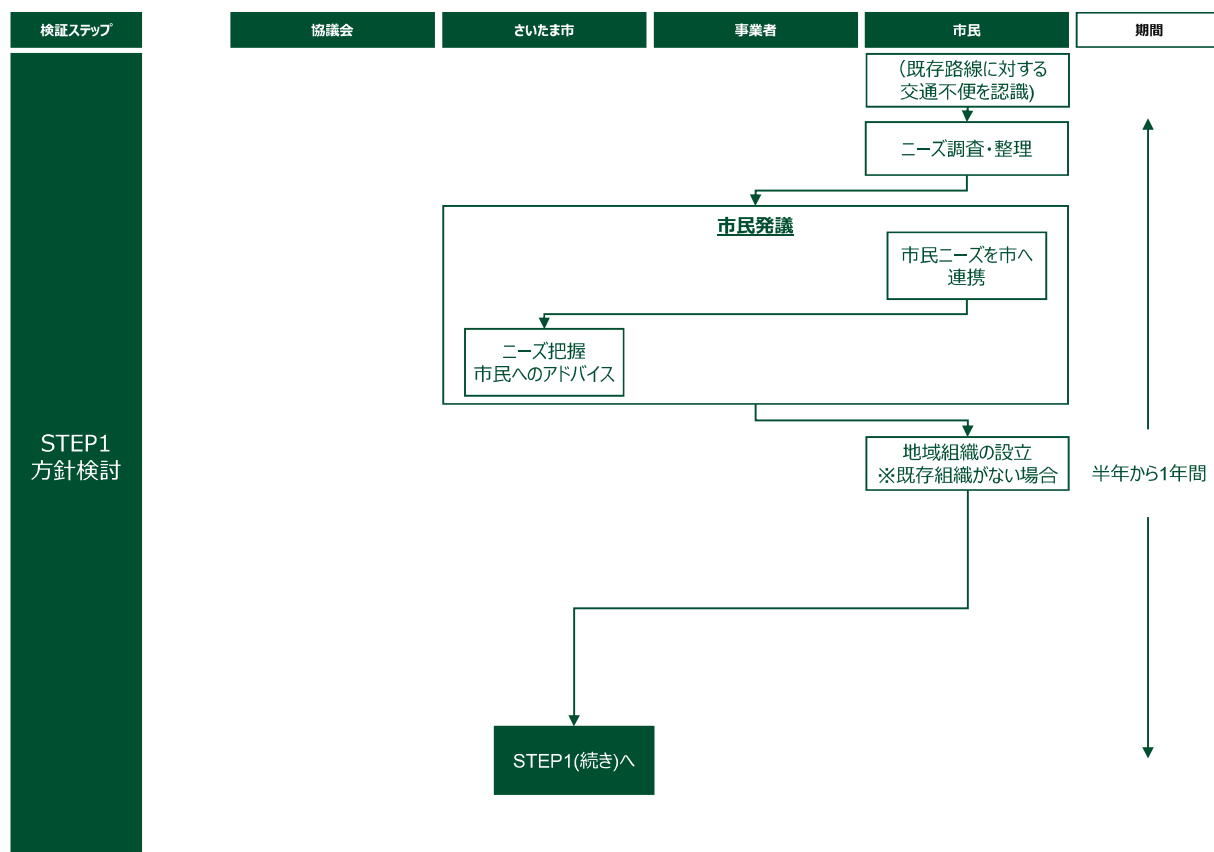
3.2.3 再構築 プロセス (市民×改善)

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



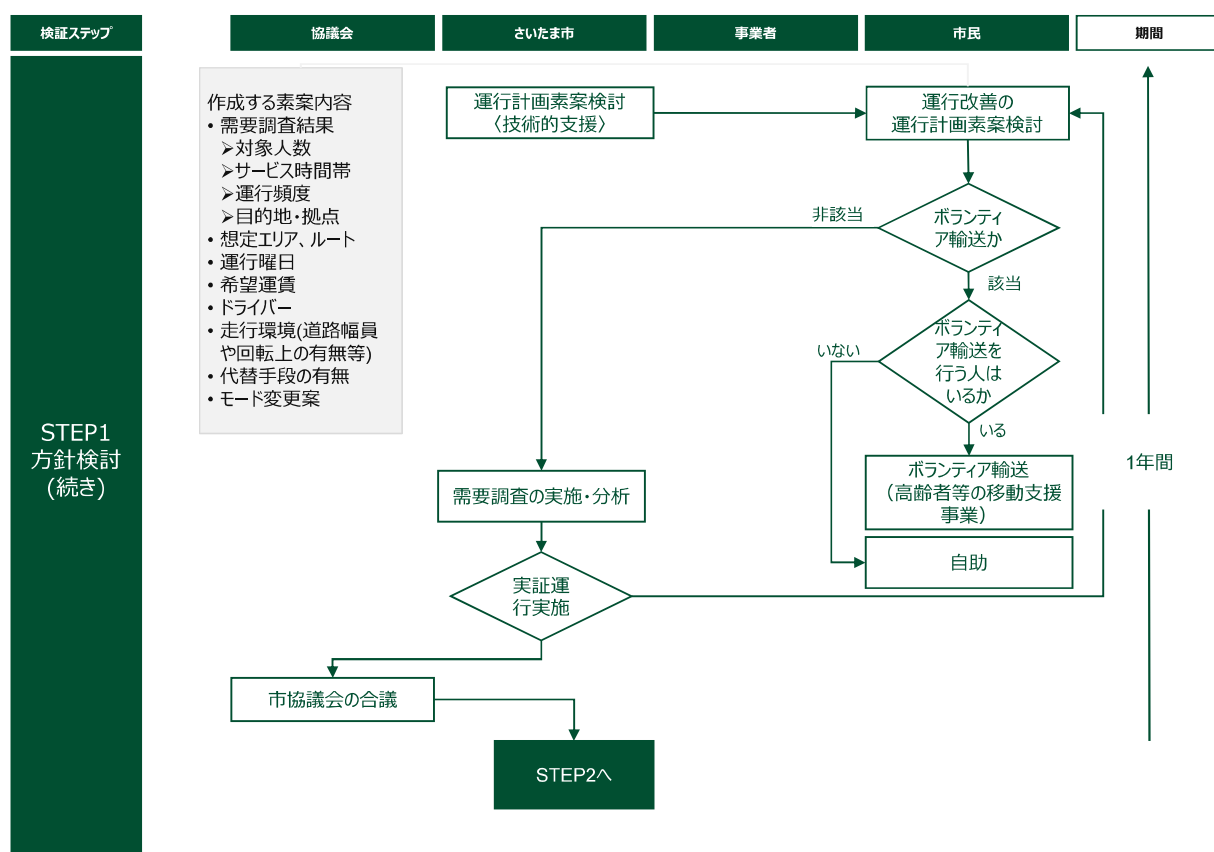
56

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



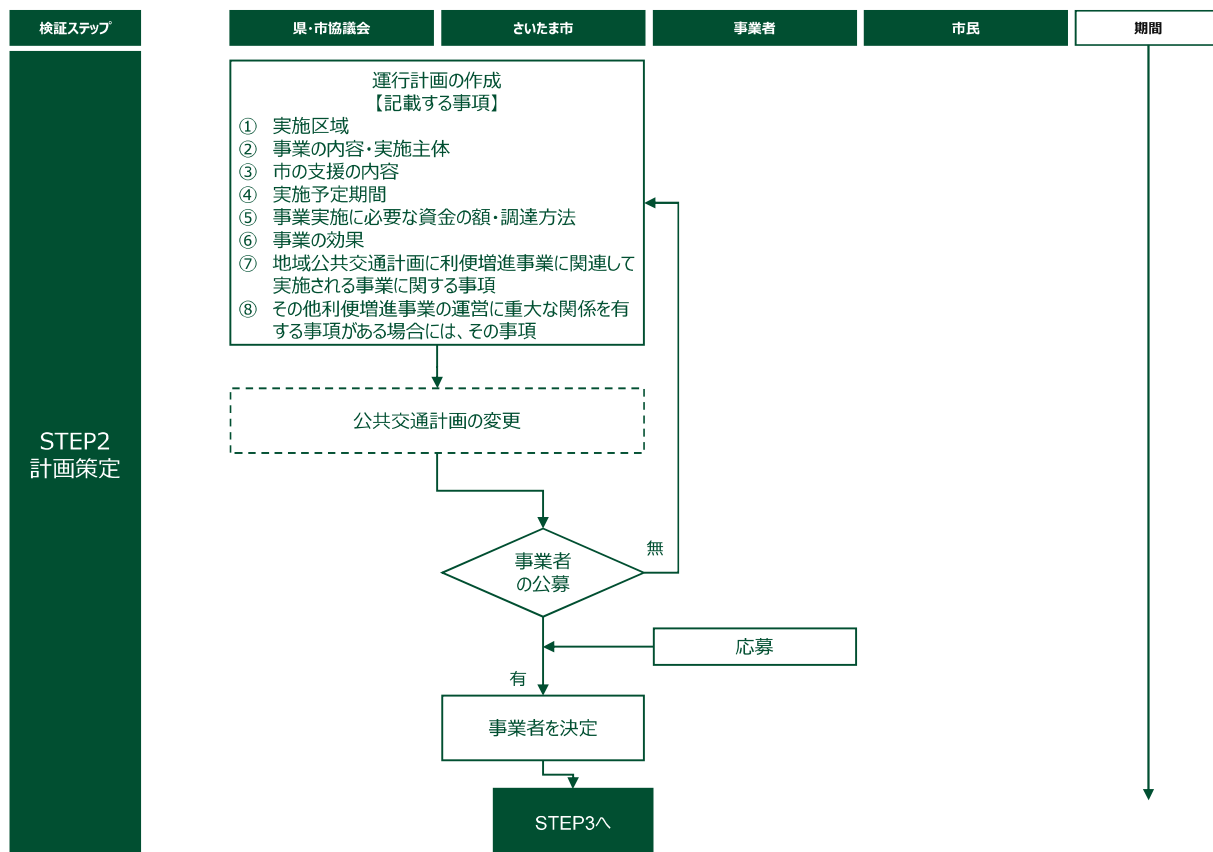
57

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



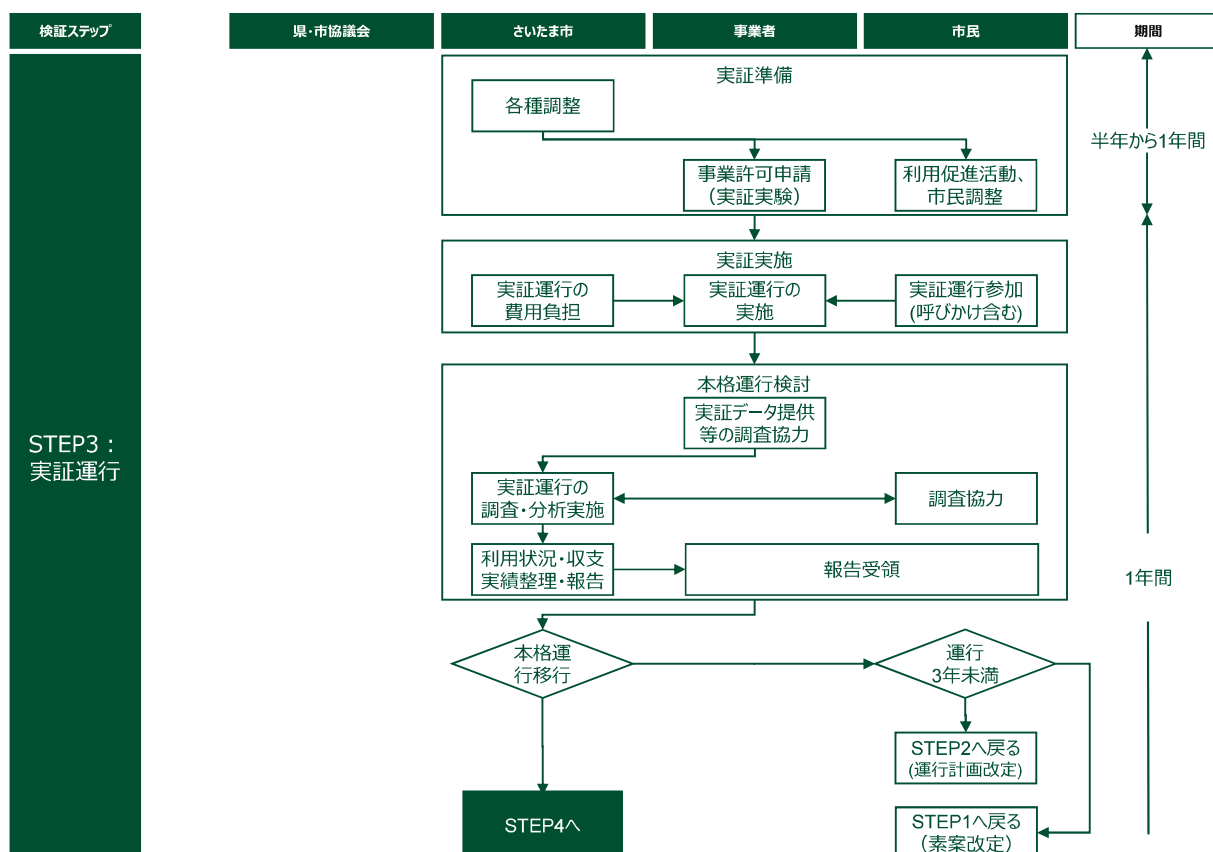
58

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



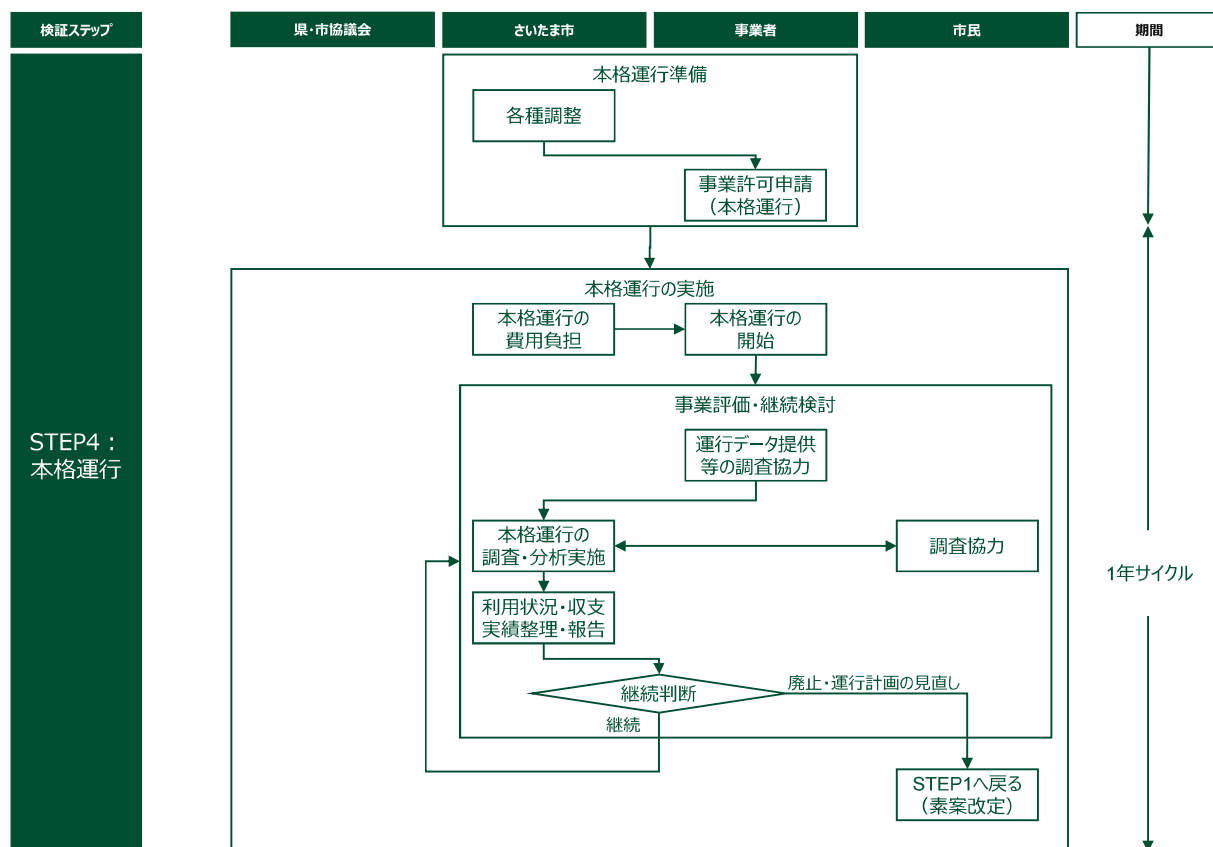
59

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



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
市民発議	市民へのアドバイス	さいたま市

【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)

【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

62

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

63

STEP1 方針検討(詳細)

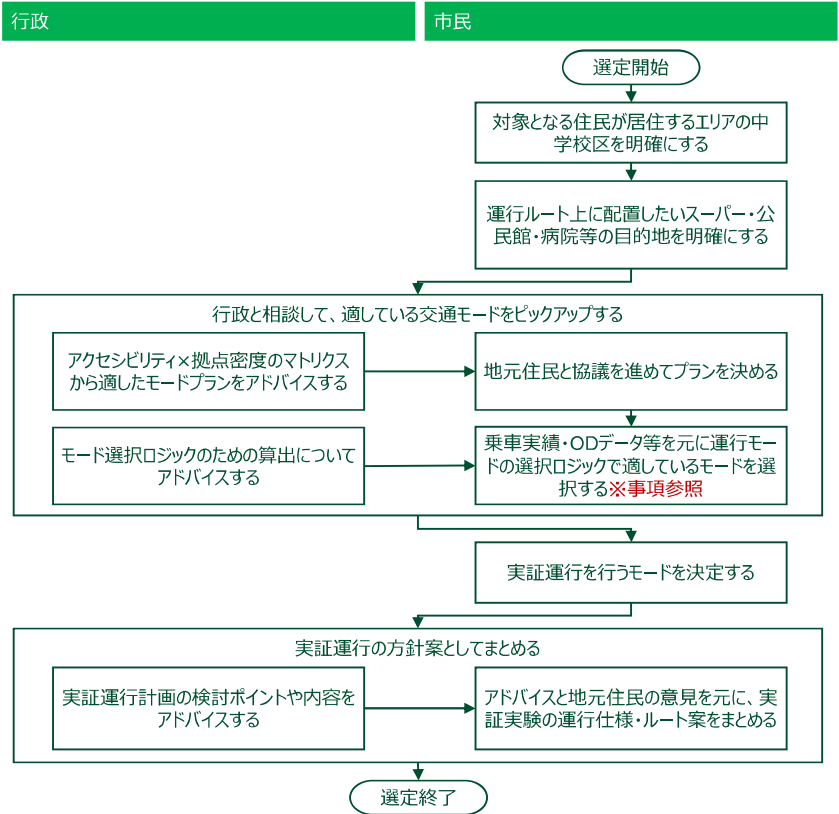
プロセス

プロセス名称	実施主体	実施内容
<div> <div>運行計画 素案検討</div> <div>運行計画素案に係る整理・検討</div> </div>	市民	<p>【ポイント：運行改善のパターンについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【判断指標：想定ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 適切な運行ルートを設定できているか <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【判断指標：走行環境について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>【ポイント：導入する交通モードの選定について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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

64

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

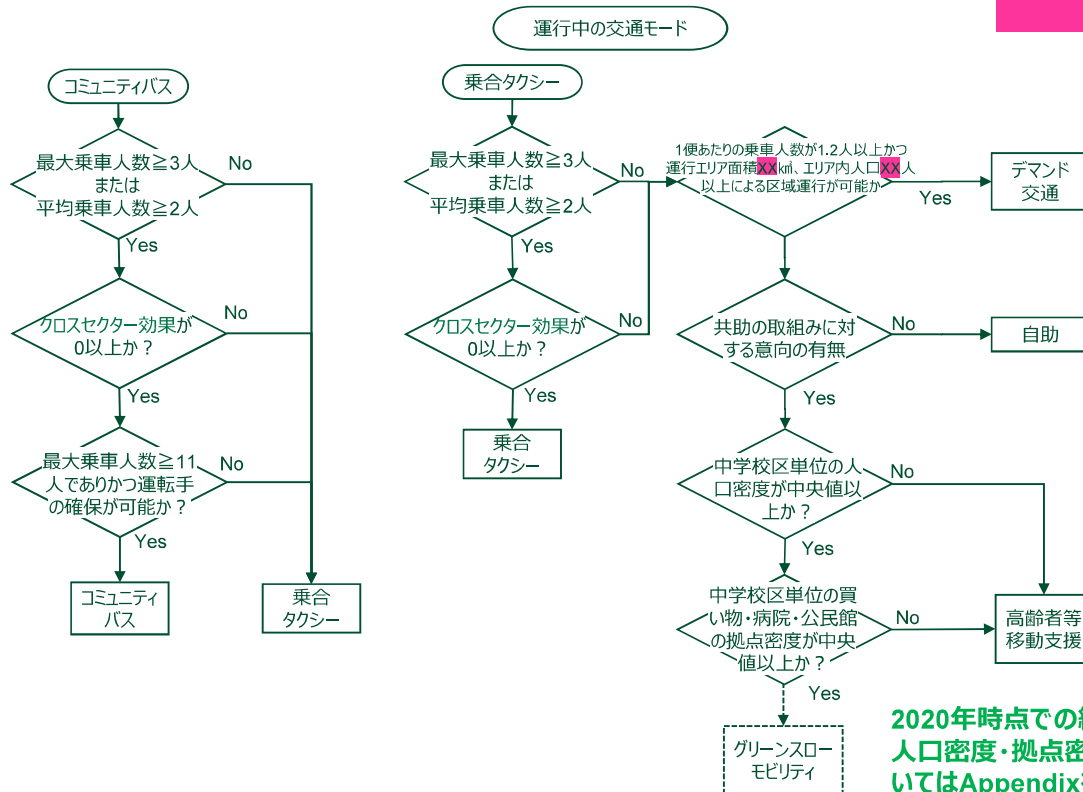


65

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

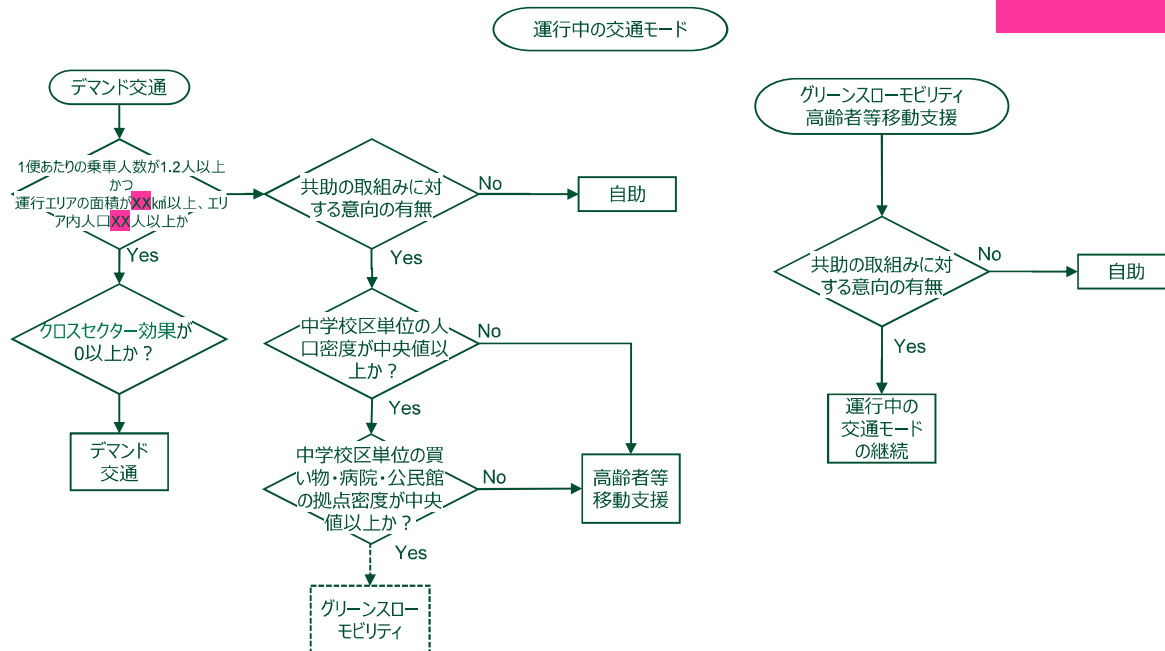


66

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



67

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
<div>運行改善計画素案検討</div>	<div>運行改善計画素案に係る整理・検討</div> <div>市民</div>	<p>【ポイント：ボランティア輸送について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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

68

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
<div>需要調査の実施・分析</div>	<div>需要調査</div> <div>さいたま市</div>	<p>市は、以下のように需要調査を実施する</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>※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</p>

69

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	<p>【ポイント：行政負担額の決定について】</p> <p>以下の方法でさいたま市が負担していく額を検討する</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>【ポイント：継続事業者の公募について】</p> <p>市は、公募に当たり以下の対応を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>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</p>

70

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	<p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、実証準備として以下に対応する <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>【ポイント：報告方法について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下の内容を報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有 <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>※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</p>

71

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
		<p>【判断指標：本格運行判断について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 運行車両の車両サイズ(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 <ul style="list-style-type: none"> 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

72

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
		<p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、実証準備として以下に対応する <ul style="list-style-type: none"> 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
		<p>【判断指標：本格運行継続について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 運行車両の車両サイズ(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

73

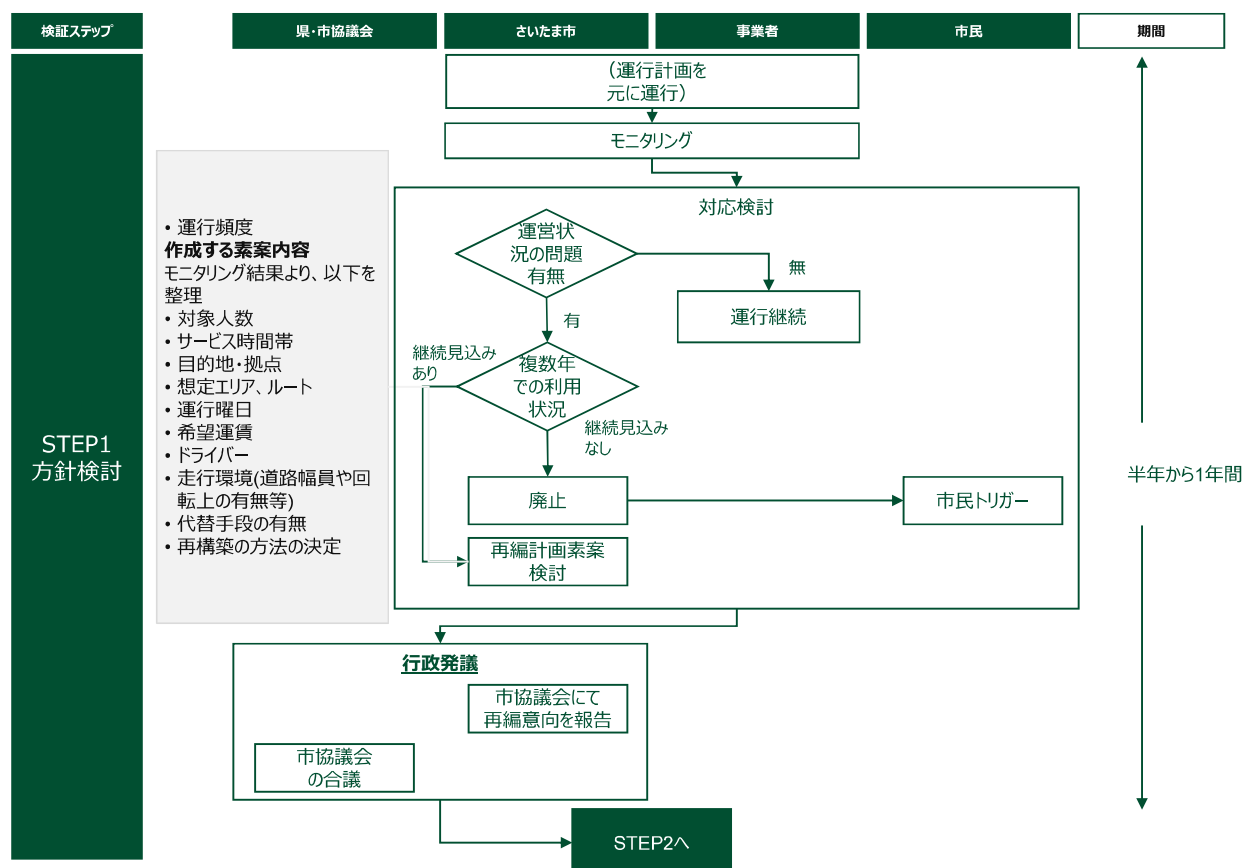
3.2.5 再構築 プロセス (行政×改善)

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



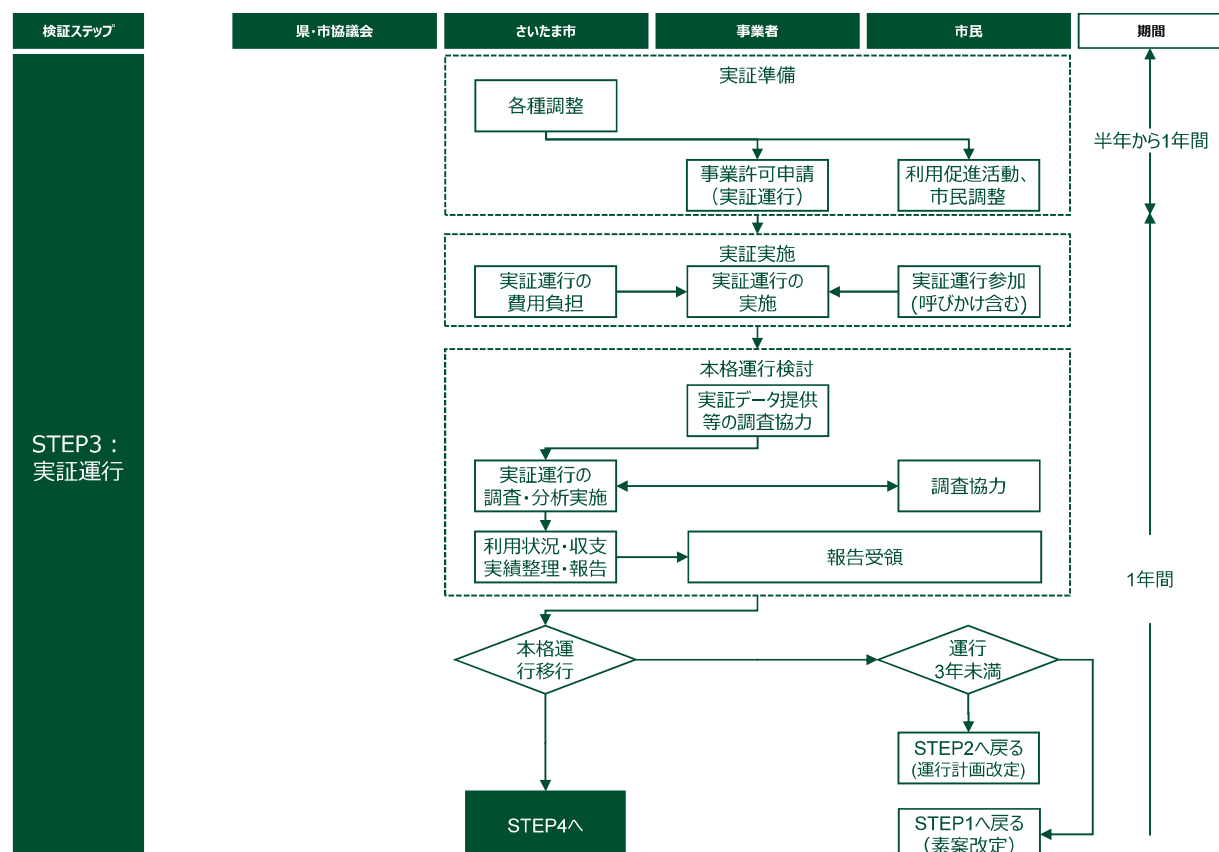
76

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



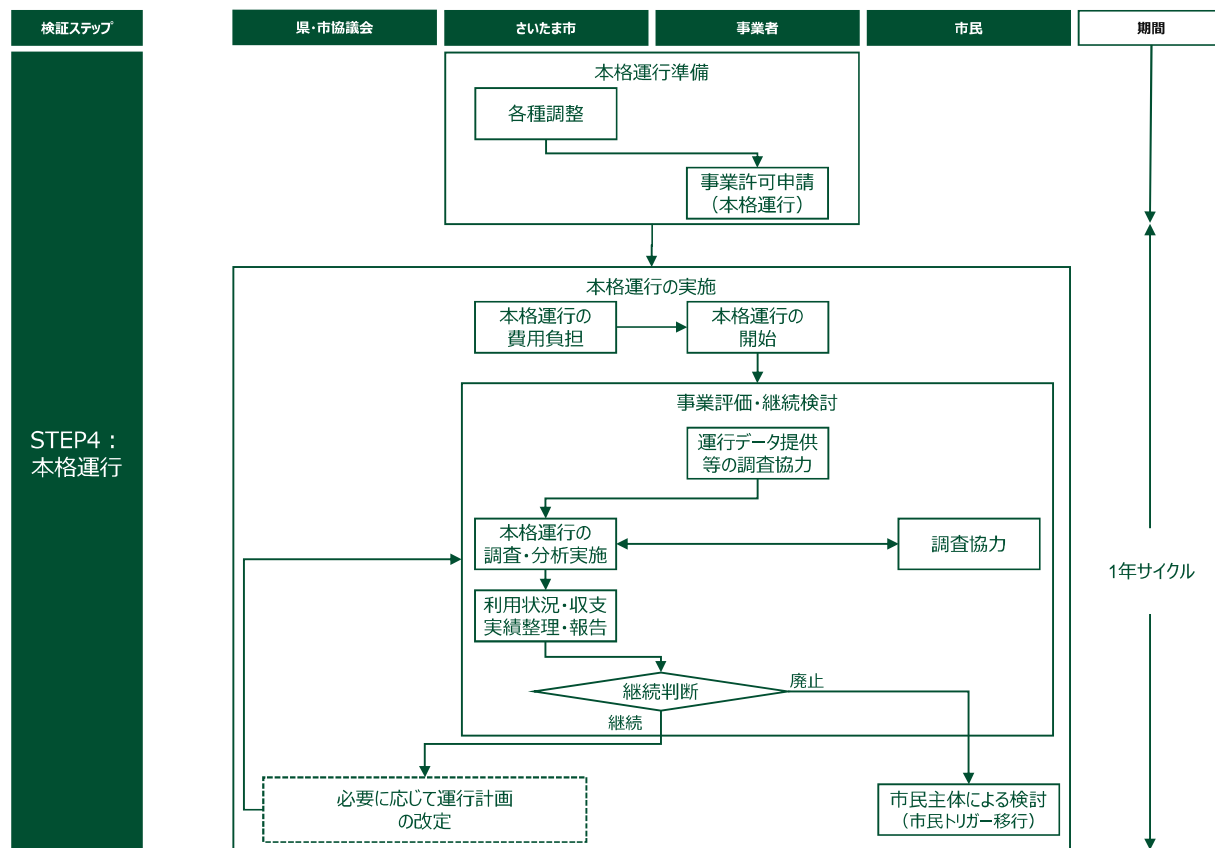
77

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



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		実施主体	実施内容
プロセス名称			
モニタリング	モニタリング	事業者・さいたま市	<p>【ポイント：モニタリングの実施について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
対応検討	運営状況の問題有無の確認	さいたま市	<p>【判断指標：運営状況の問題有無の判断について】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行車両の車両サイズの設定員数(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

80

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス		実施主体	実施内容
プロセス名称			
対応検討	複数年での利用状況確認	さいたま市	<p>【判断指標：複数年での利用状況の判断について】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行車両の車両サイズの設定員数(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	<p>【判断指標：廃止に伴う市民トリガーへの移行について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
	再編計画素案検討	さいたま市	<p>【ポイント：再構築方法の決定について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用状況確認の結果より以下の3つの手段より決定 <ul style="list-style-type: none"> 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

81

STEP1 方針検討(詳細)

プロセス

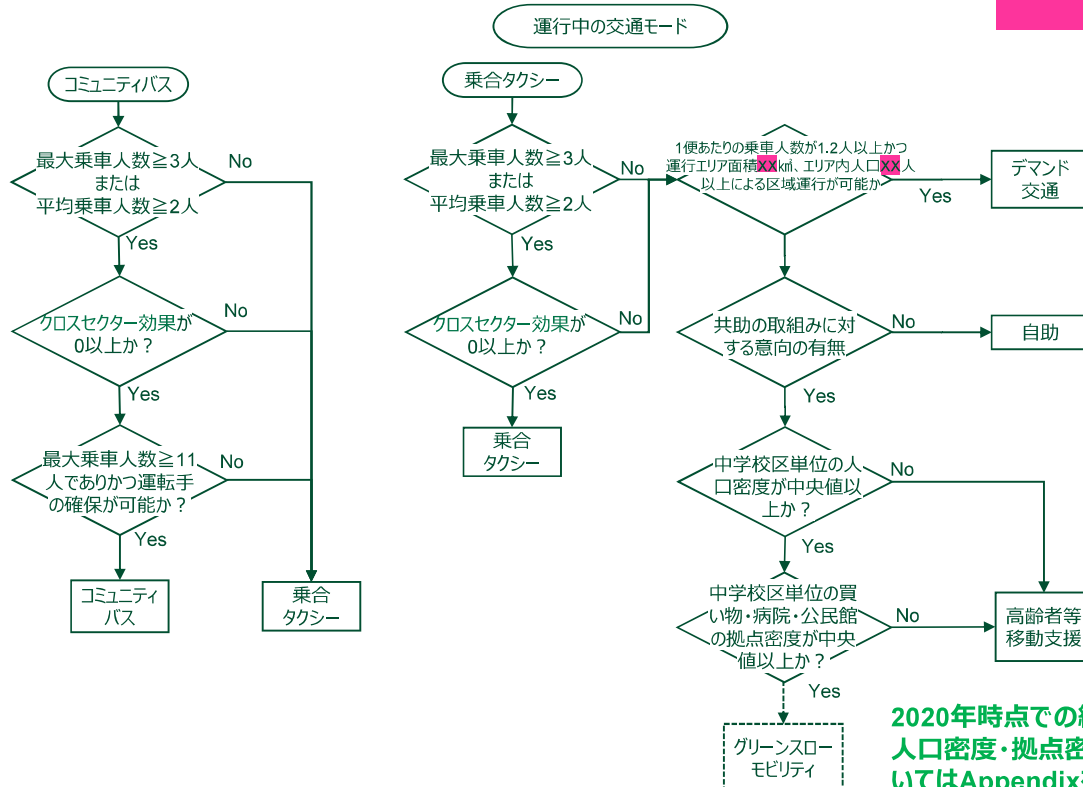
プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画 素案検討	さいたま市	<p>～ルート改善を行う場合～</p> <p>【判断指標：想定ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 適切な運行ルートを設定できているか <ul style="list-style-type: none"> 既存の路線バスと競合になっていないか 希望する行先にルート設定できているか <p>【判断指標：走行環境について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路の運行要件を満たしているか※現地調査や実車走行を通じて交通管理者(警察)、道路管理者と協議、調整が必要 <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>【ポイント：導入する交通モードの選定について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <ul style="list-style-type: none"> 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。

82

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

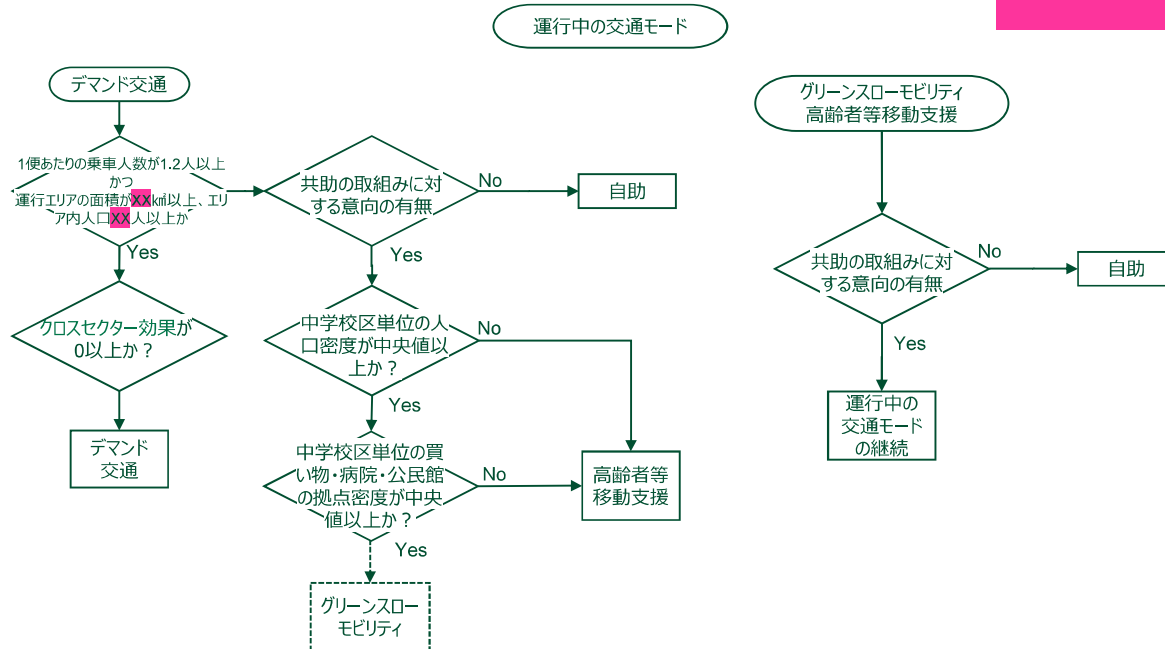


83

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

84

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	さいたま市	<p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、実証準備として以下を対応する <ul style="list-style-type: none"> 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	さいたま市	<p>【ポイント：報告方法について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下の内容を報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有 <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>※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</p>

85

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
		<p>【判断指標：本格運行判断について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>なお、基準を満たさない場合は、以下の対応を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

86

STEP4 本格運行

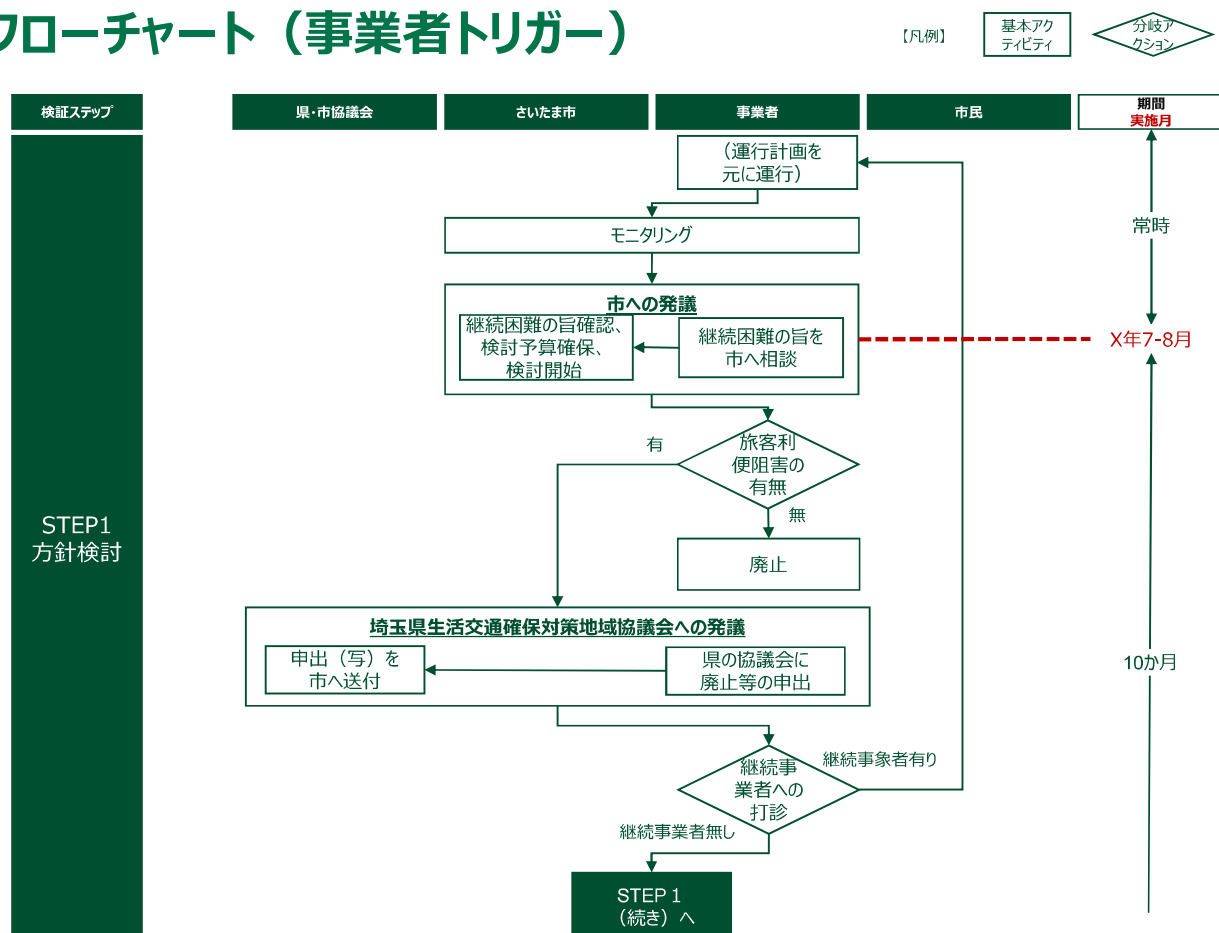
プロセス

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
本格運行の 実施	継続 判断	さいたま市・ 事業者
		<p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、実証準備として以下に対応する <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【判断指標：本格運行継続判断について】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>なお、基準を満たさない場合は、以下の対応を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民トリガーへ移行

87

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）

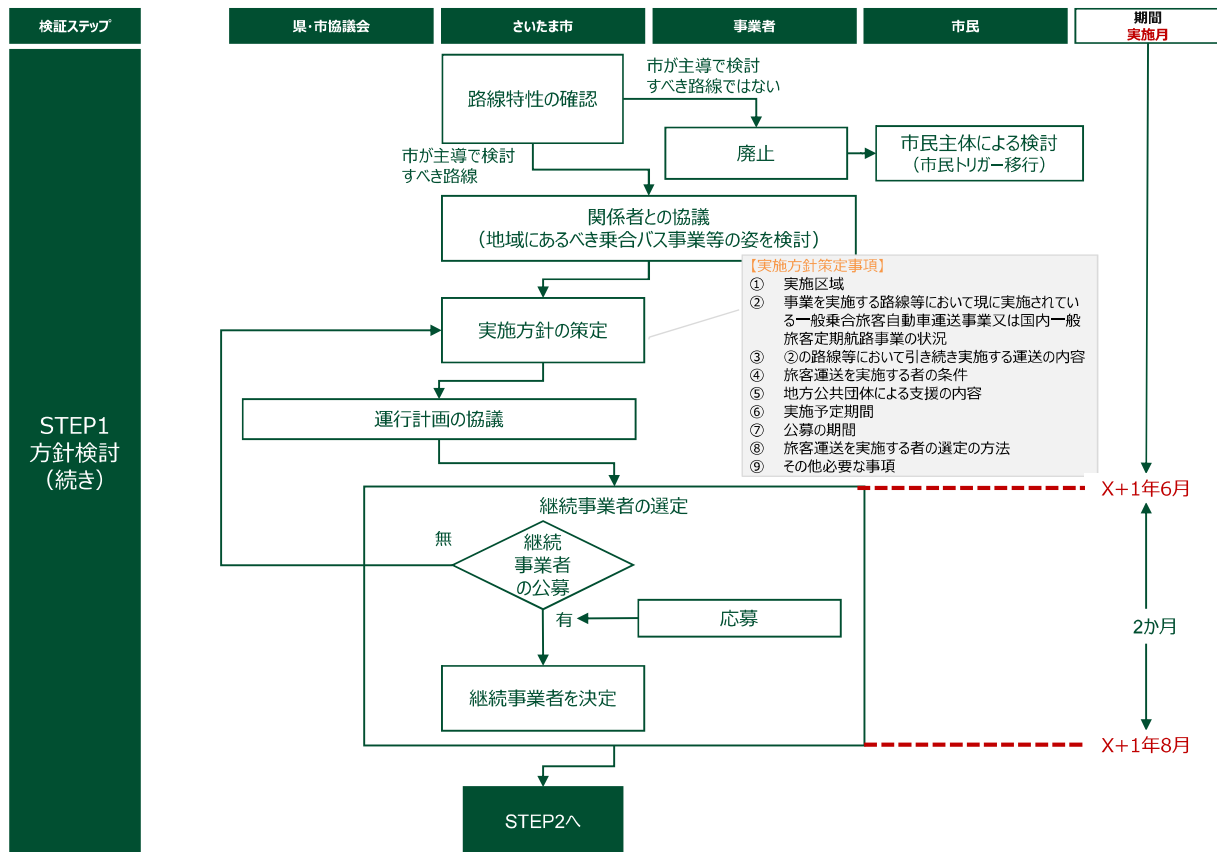


フローチャート（事業者トリガー）

【凡例】

基本アクティビティ

分岐アクション



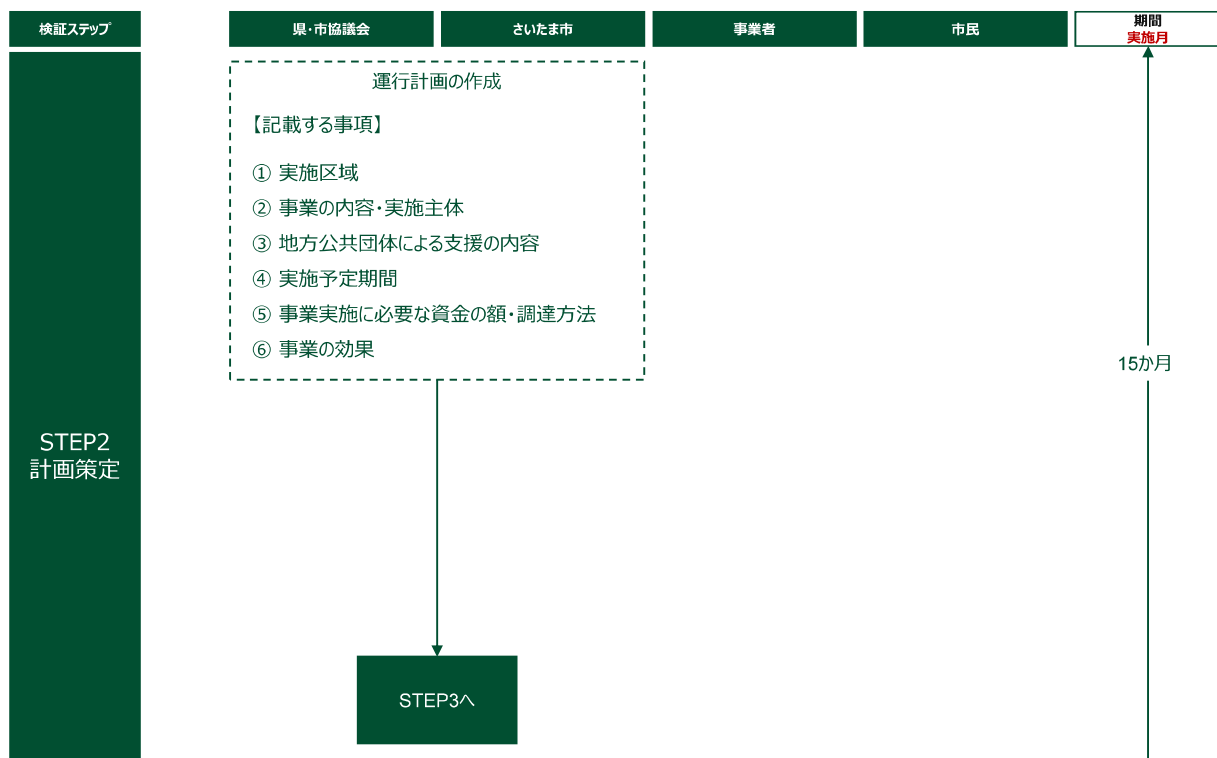
90

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



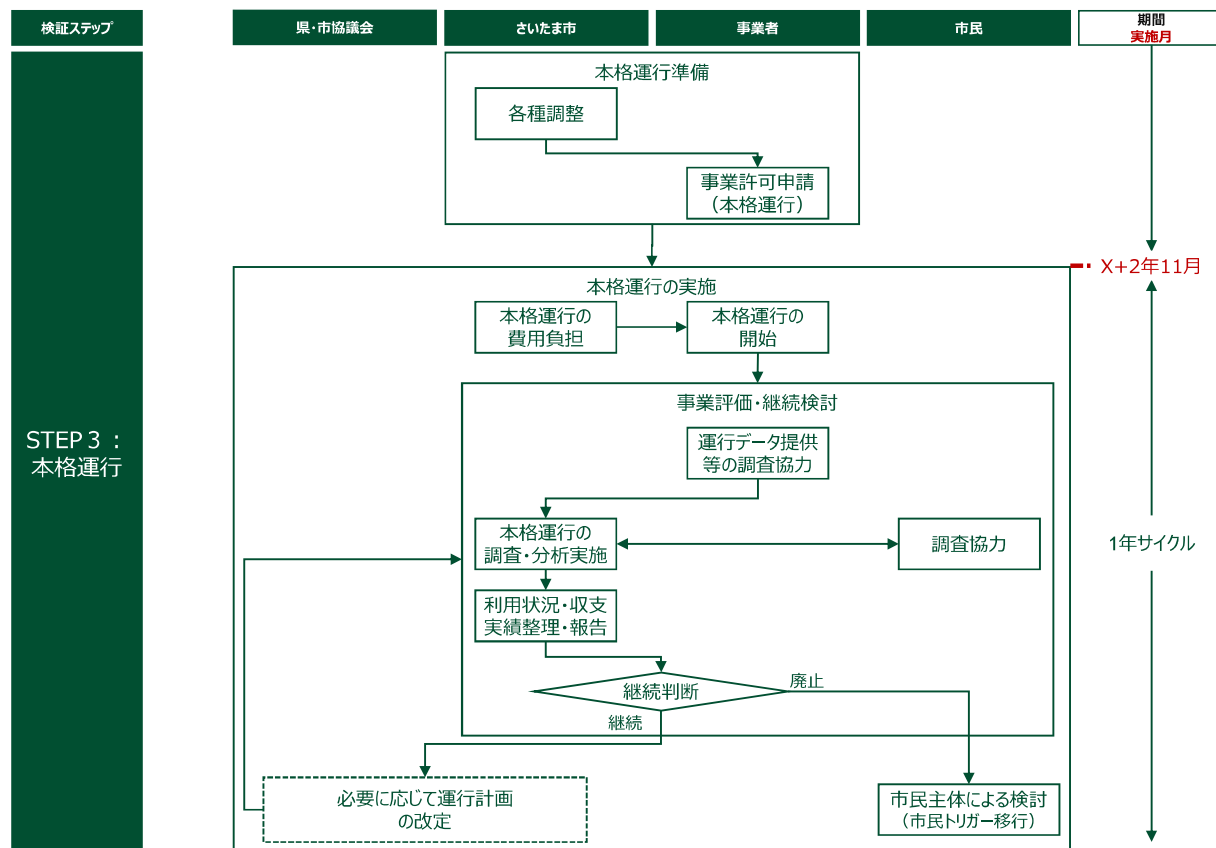
91

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



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	モニタリング	事業者・さいたま市	<p>【ポイント：モニタリングの実施について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【ポイント：実態調査について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>※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</p>
旅客利便阻害の有無	旅客利便阻害の有無の確認	事業者	<p>【ポイント：旅客利便阻害の有無の判断について】</p> <p>運輸局長公示文書に則り、関東運輸局が判断を実施</p>
継続事業者への打診	継続事業者への打診	事業者	<p>【ポイント：継続事業者の打診について】</p> <p>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</p>

94

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	<p>【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】</p> <p>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</p> <p>① 廃止となる路線が幹線・準幹線・施設アクセス線</p> <p>② (①に該当しない場合)以下の基準を満たす</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	<p>【ポイント：継続事業者の公募について】</p> <p>市は、公募に当たり以下の対応を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>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</p>

95

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	さいたま市	<p>※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</p> <p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、本格運行準備として以下に対応する <ul style="list-style-type: none"> 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	さいたま市・事業者	<p>【判断指標：本格運行継続判断について】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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＋クロスセクターペネフィットー運行経費」が許容値を上回るか <p>・なお、基準を満たさない場合は、市民トリガーへ移行</p>

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】	
<p><ご回答にあたっての注意事項></p> <p>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。</p> <p>2. 設問は、選択式のもの、記述式のものがあります。</p> <p><回答例></p> <p>質問：●●●●●を教えてください。(1つを選択)</p> <p>回答：1. ●● 2. ●● 3. ●●</p> <p>● 【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。</p> <p>● 【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。</p> <p>※アンケート実施者の方は、各設問の回答欄中の、「※へ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。</p>	
質問	回答
問 1-1	<p>あなたの年代を教えてください。(1つを選択)</p> <p>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</p>
問 1-2	<p>あなたの現住所をお答えください。(1つを選択)</p> <p>※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</p> <p>1. XX () 丁目 () 番 2. XX () 丁目 () 番 3. XX () 丁目 () 番 4. XX () 丁目 () 番</p>
問 1-3	<p>あなたの職業を教えてください。(1つを選択)</p> <p>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()</p>
問 1-4	<p>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)</p> <p>1. 持ち家 2. 賃貸 3. 公営住宅 4. その他()</p>
問 1-5	<p>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)</p> <p>【未就学児】 1. いる()人 2. いない 【要介護者】</p>

A-2. 交通モード 廃止・導入 による影響

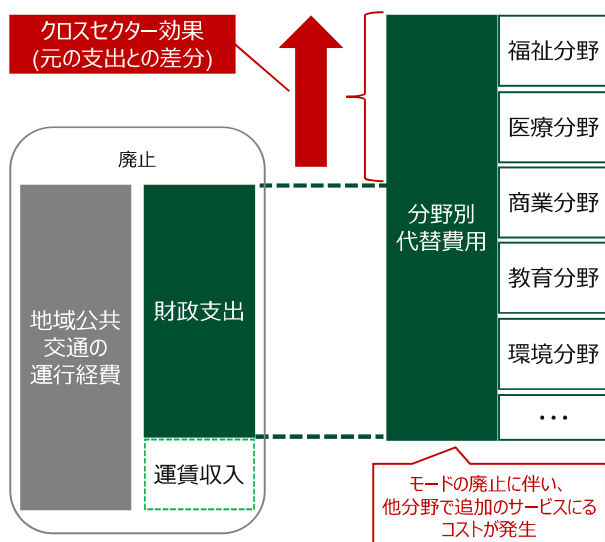
交通モード廃止による影響(クロスセクター効果の考え)

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]
= 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]
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思われるため、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)
運賃収入 + クロスセクター効果 - 財政支出 > 0 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

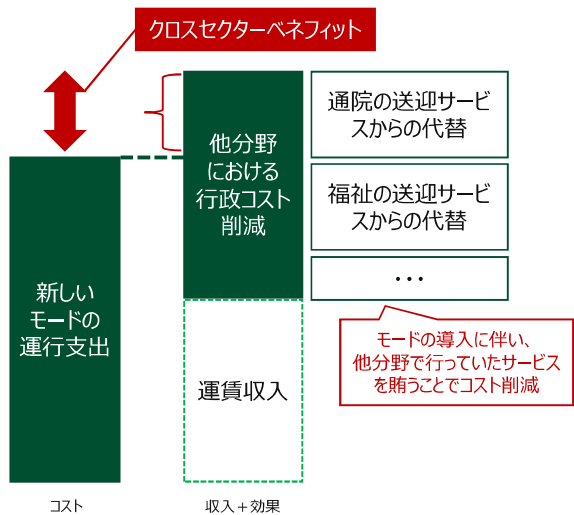
交通モードの導入効果(クロスセクターベネフィットの考え)

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

10
4

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

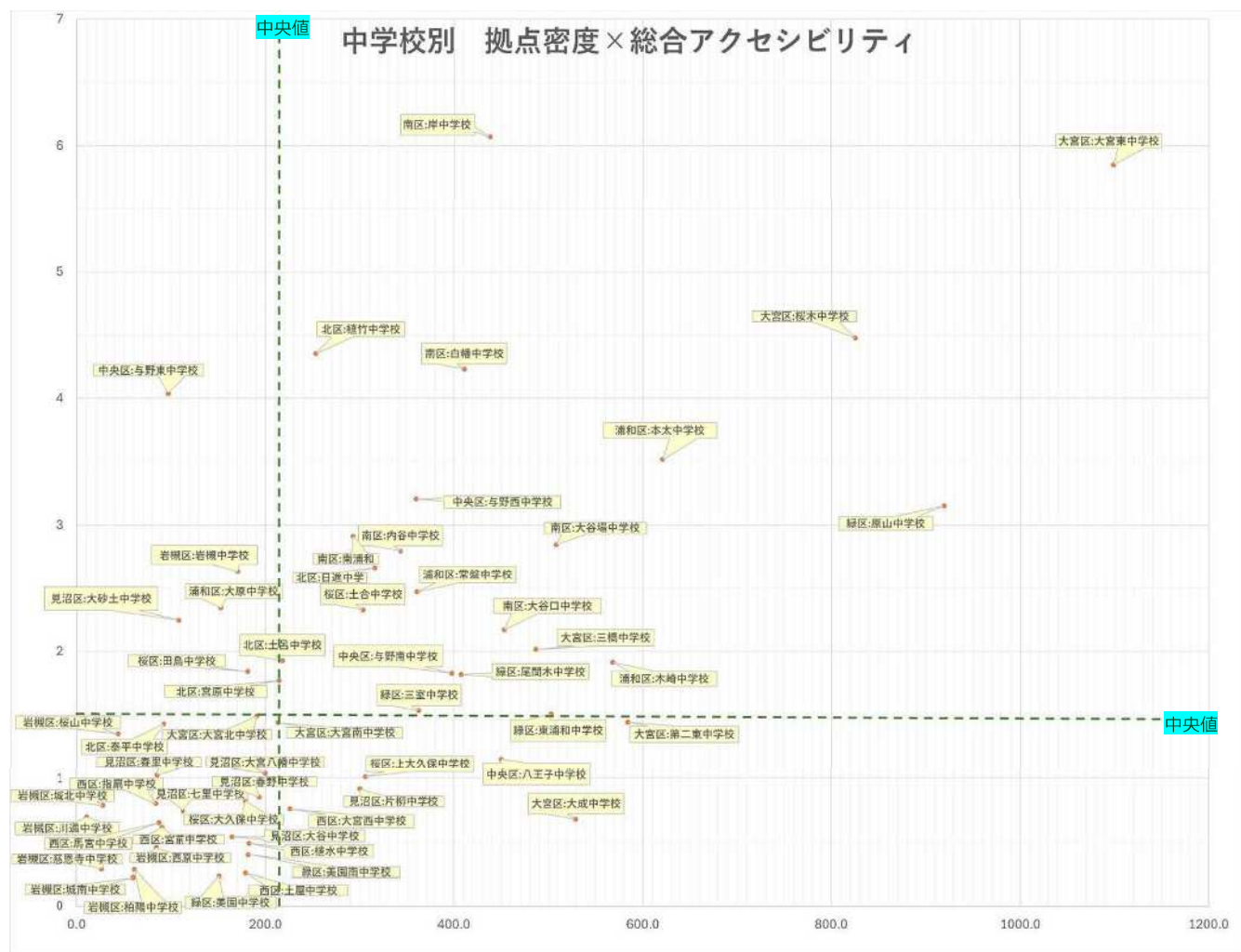
③ 車両 : XXX

④ 運行ルート : XXXX

(運行ルートのマップを添付)

10
5

A-3. 生活圏エリア別の人口密度×アクセシビリティ分析



中学校別 拠点密度×2020人口密度

中央値

中央値

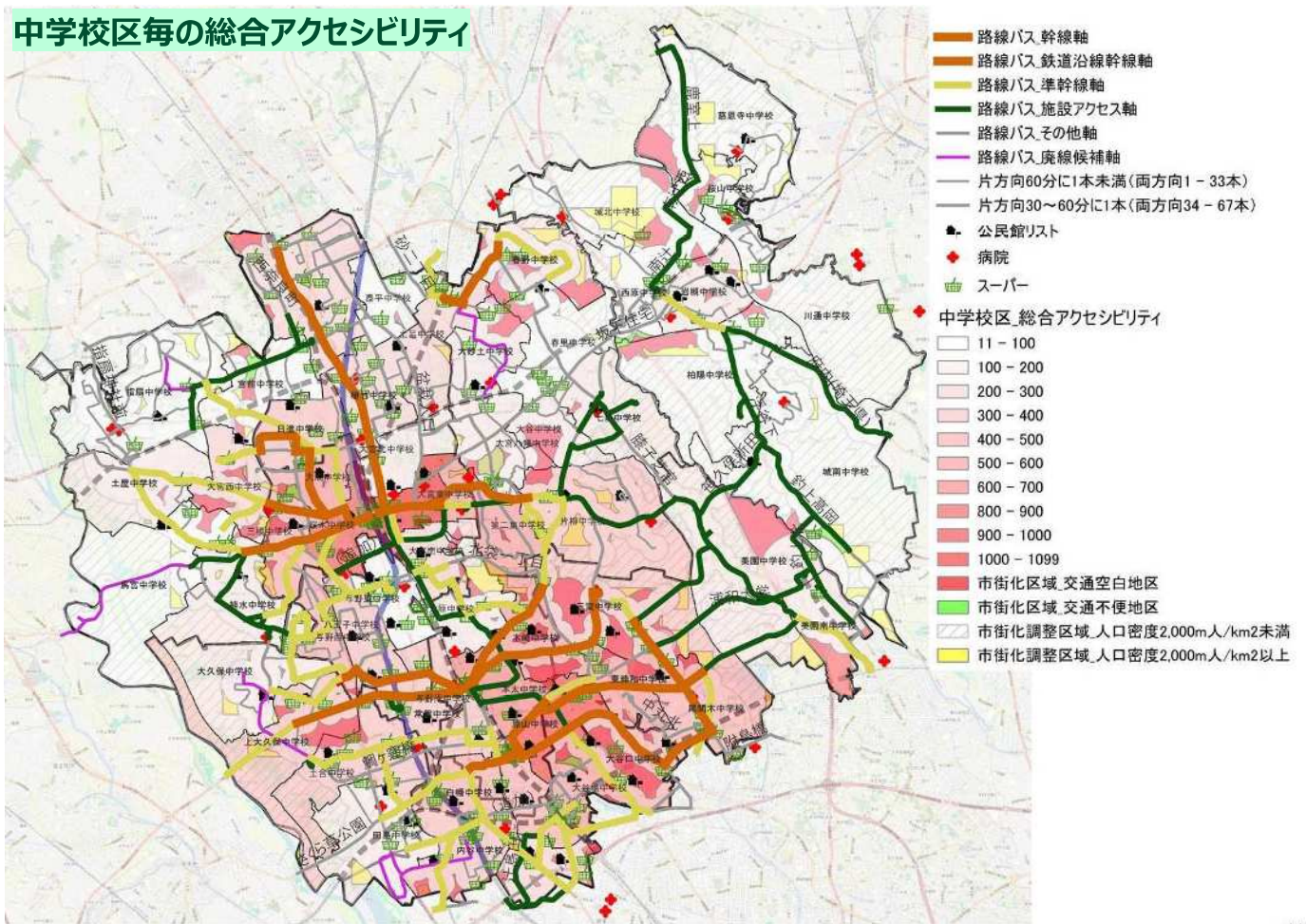
10
8

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	6,070,740,515	5,058,950,429	0.505895043	0.505895043	5,528				
岩槻区	岩槻中学校	7,202	2,288	6,886	2,290	170.6	2,633,945,605	1,128,833,831	0.376277944	1,128,833,831	6,080				
北区	宮前中学校	7,537	1,604	7,691	2,486	214.4	1,770,189,426	1,609,263,115	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	宮前中学校	13,853	2,996	13,381	4,386	919.4	3,152,854,731	1,801,631,275	0.450407819	0.900815637	6,652				
岩槻区	岸中学校	6,231	2,108	6,555	2,084	43.4	1,349,478,906	1,349,478,906	0	0	3,124				
大宮区	岸中学校	10,317	2,157	10,318	3,506	825.3	4,478,578,191	3,135,004,734	0.447857819	0.895715638	4,816				
大宮区	三幸中学校	8,242	1,936	8,344	2,711	486.9	2,015,794,056	1,209,476,458	0.403158819	0.403158819	4,802				
緑区	三幸中学校	6,161	1,544	6,137	1,848	362.7	1,534,089,939	1,022,726,559	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	慈恵寺中学校	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	4,889				
見沼区	春野中学校	5,887	1,356	6,571	1,906	193.4	0.855636846	0.855636846	0	0	4,736				
見沼区	春野中学校	6,279	1,630	6,288	2,013	84.3	1,028,147,617	0.771110713	0	0.257036904	6,340				
見沼区	春野中学校	5,301	1,253	5,896	1,591	305.9	1,013,813,207	0.506906604	0.253453302	0.253453302	4,944				
岩槻区	上大久保中学校	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	2,469,897,574	0.98795903	0.493979515	0.98795903	6,503				
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	植水中学校	11,717	2,594	11,853	3,845	253.2	4,355,174,553	3,110,838,966	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	1,429,582,4	1,429,582,4	0	0	4,107				
岩槻区	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	1,098.8	5,849,575,354	3,899,716,903	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	1,437,543,178	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	大砂土中学校	12,458	2,277	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	2,169,520,682	1,084,760,341	0	1,084,760,341	6,990				
南区	大谷口中学校	14,472	2,816	15,353	5,085	508.5	2,844,576,066	1,896,384,044	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	大谷中学校	5,493	1,618	5,341	1,760	584.1	1.441498003	0.720749001	0.720749001	0.720749001	4,491				
岩槻区	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				
岩槻区	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	土合中学校	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	大谷中学校	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	2.280116588	0	0.38001943	6,088				
西区	柏岡中学校	1,972	602	1,866	594	86.4	0.652307667	0.48923075	0	0.163076917	3,689				
岩槻区	柏岡中学校	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	本太中学校	11,704	3,047	10,957	3,489	567.8	1.912380857	1.147428514	0	0.764952343	7,965				
中央区	与野南中学校	11,403	2,491	13,247	4,325	360.0	3.207004483	2.290717488	0	0.916286995	5,437				
中央区	与野南中学校	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				

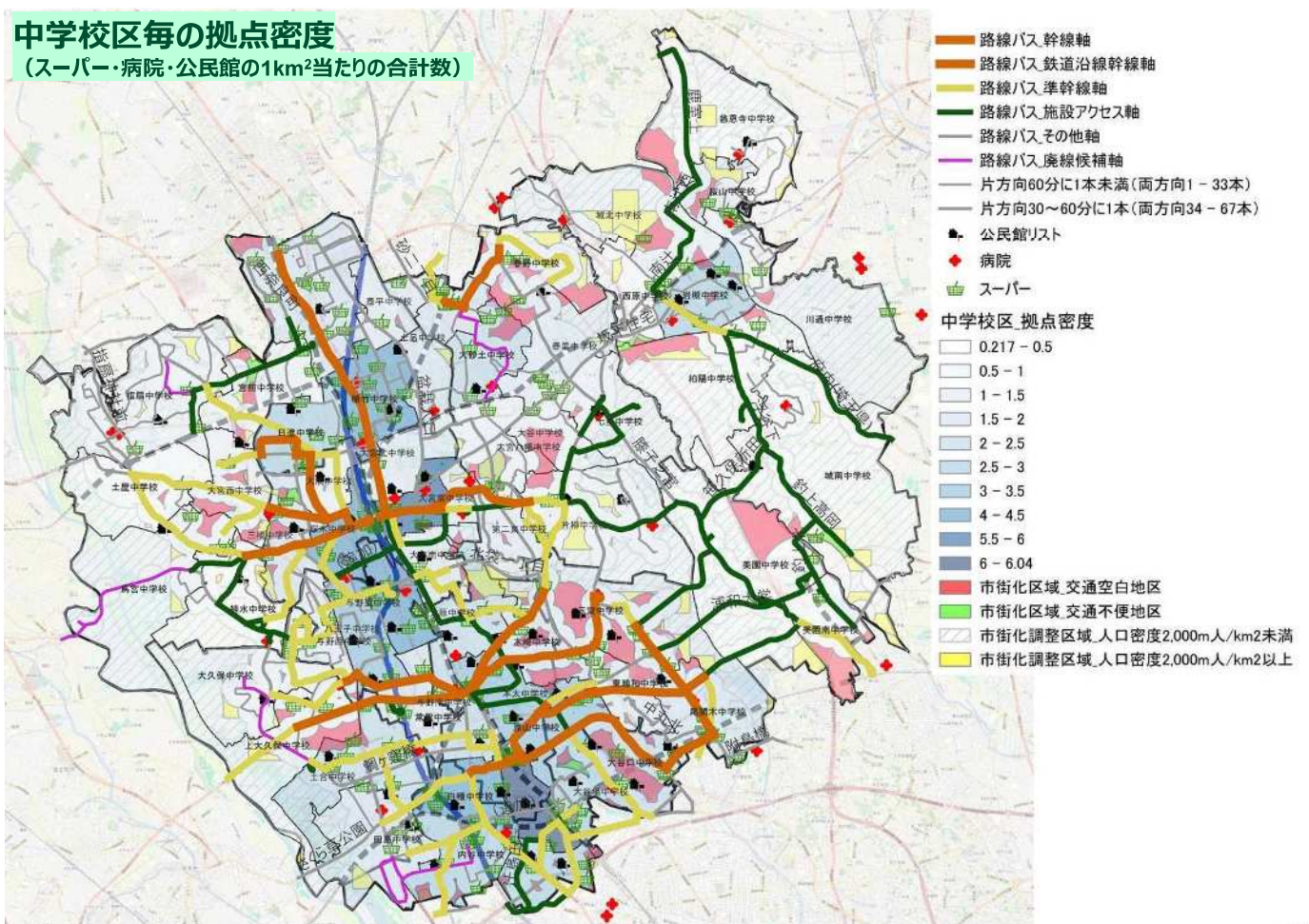
10
9

中学校区毎の総合アクセシビリティ



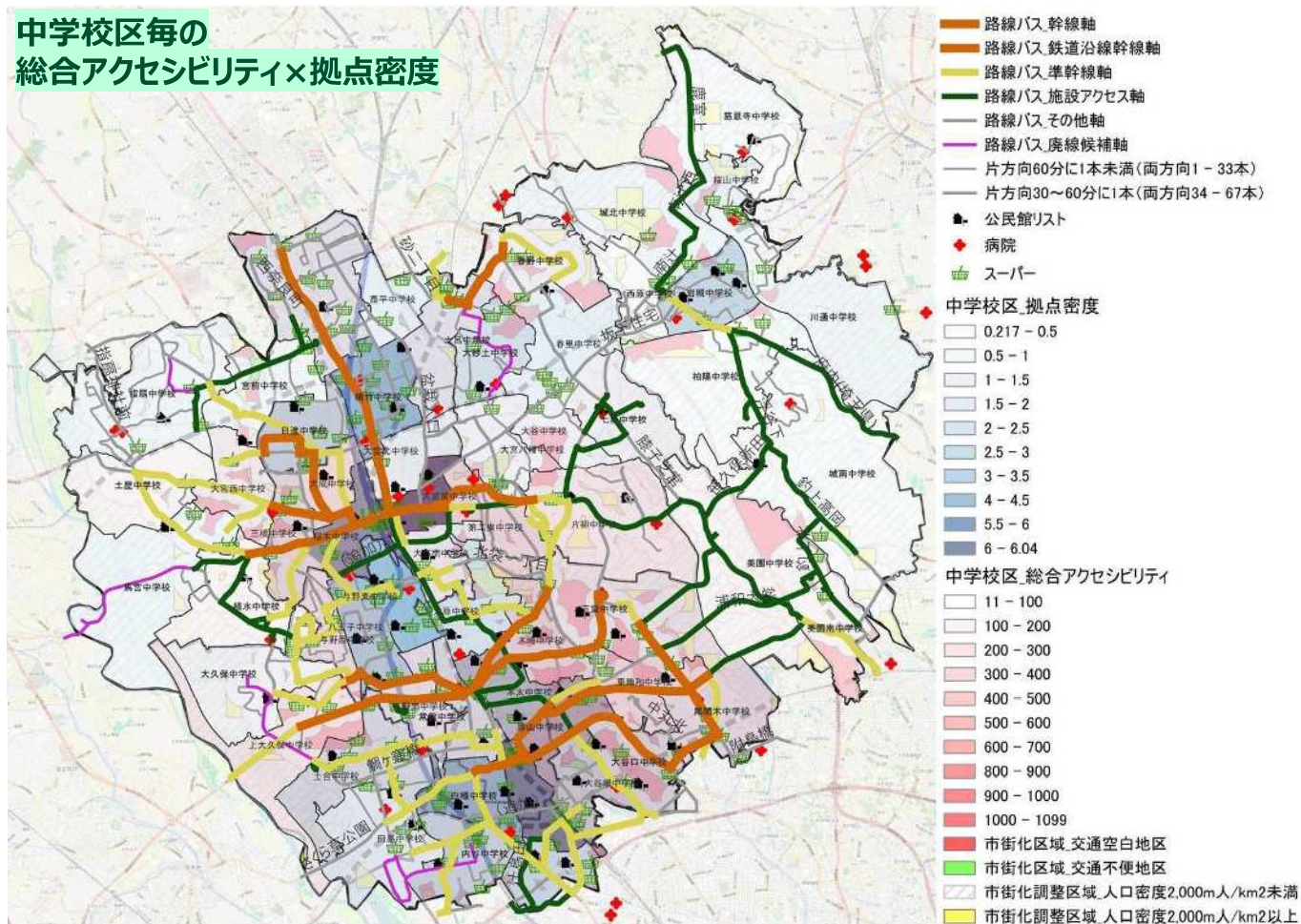
0

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)



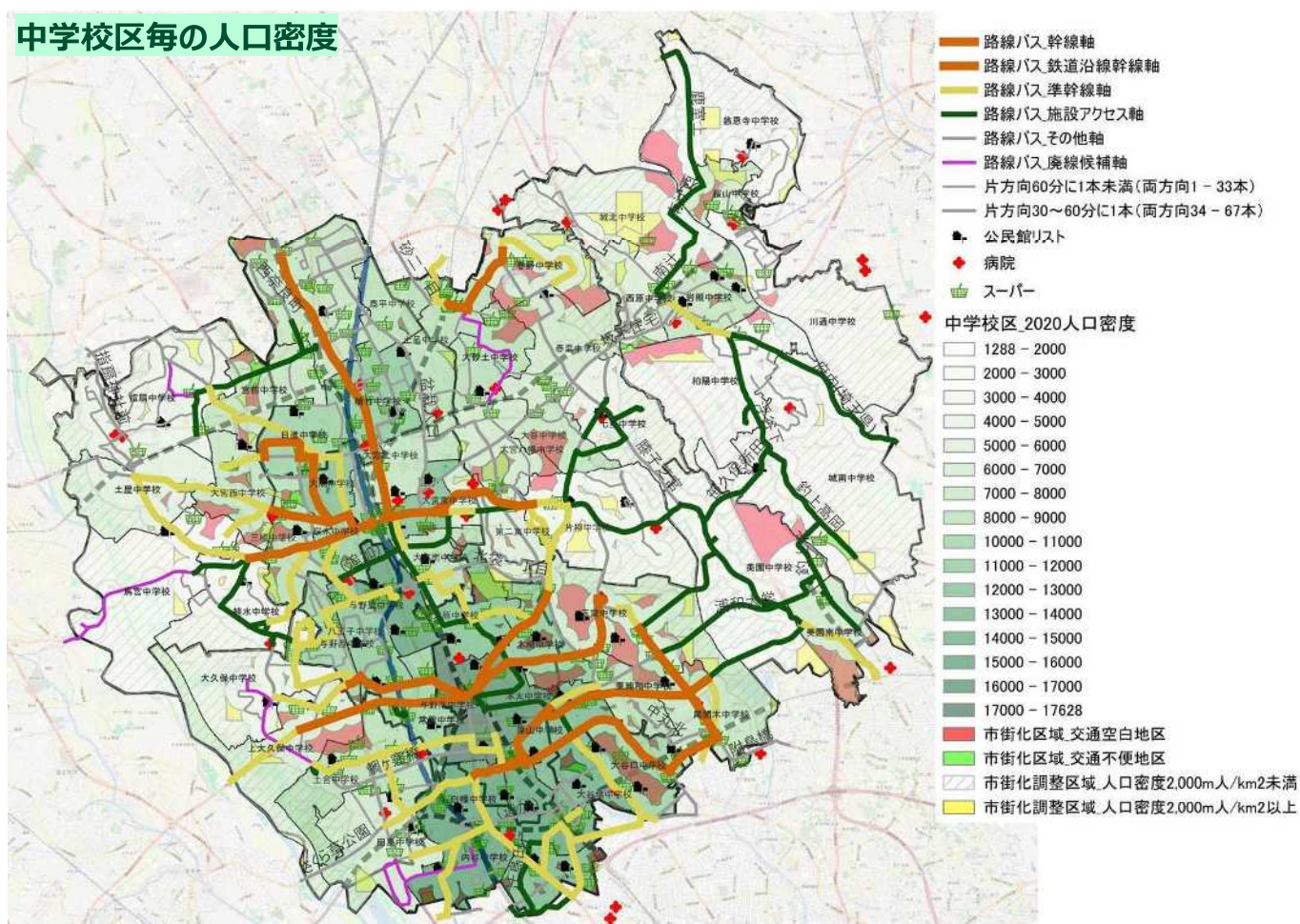
1

中学校区毎の 総合アクセシビリティ×拠点密度



2

中学校区毎の人口密度



3