

(仮称) 再構築ガイドラインについて

2026.3.17

さいたま市 都市局交通政策部 交通政策課

アジェンダ

1. これまでの検討状況

- (仮称)再構築ガイドライン策定の方向性
- 第1回地域公共交通協議会
- 第2回地域公共交通協議会

2. 第2回地域公共交通協議会での意見

3. 今回の主な論点

- 前回からの見直し事項の確認
- 投資戦略

1. これまでの検討状況

（仮称）再構築ガイドライン策定の方向性

コミュニティバス等導入ガイドラインの課題

- **地域特性に応じた柔軟な交通手段の設計が困難**
 - 対象とする交通モードは「コミュニティバス」・「乗合タクシー」のみであるため、需要が分散している地区、人口密度や高齢化率が高い地区など、多様な地域特性に十分対応できない
 - 交通空白地区等の解消を目的としており、対象地域以外（主に都市部）からの需要への対応はできない
- **個別最適の積上げによる、ルートの非効率化**
 - コミュニティバスは主に区役所アクセス、乗合タクシーは各地域の意向反映を目的に独立して計画されるため、ルートの重複や長大なルート、目的地や利用主体が曖昧なルート設定など、ネットワーク全体として見た時に効率が低いルート構成になりやすい

検討の方向性

- **交通モード・対象エリアの拡大**
 - コミュニティバス・乗合タクシーにくわえ、AIデマンド交通などのサービス水準の異なる交通モードを追加
 - どんな人にもやさしい地域の足（移動手段）確保のため、対象エリアを市域全域へ拡大
- **交通モードの適正な導入**
 - 地区特性や既存公共交通への影響等に見合った交通モードの選択方法の設定
- **運行ルートの効率化**
 - 効率的かつ目的に合致した運行ルート設定基準を設け、長大路線の改善やラウンドダイヤの徹底などを検討

留意点

- **交通モード間連携**
 - 運転士等の不足や労働時間の制限など、既存公共交通ネットワークの維持が困難となっていく中で、今後は、交通モードの乗継による移動手段の確保が必要となる
- **目的施設の特性把握**
 - 運行ルート沿線の目的施設が移動需要に与える影響を確認し、ルート検討へ反映させる

1. これまでの検討状況

第1回地域公共交通協議会（8/25開催）

- ・ ガイドライン作成目的（別紙P. 6）
- ・ 交通モード別の役割（別紙P. 9）
- ・ 検討対象地域（別紙P. 12）
- ・ サービス水準（別紙P. 14）

<p><目次></p> <p>1 (仮)再構築ガイドラインの概要</p> <p>1.1 作成の目的・構成</p> <p>1.2 交通モード別の役割</p> <p>1.3 検討対象地域</p> <p>2 地域公共交通の再構築の定義</p> <p>2.1 基本事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民、事業者、行政の役割 ・ サービス水準 ・ 実施体制 等 <p>2.2 再構築の手段</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ガイドラインで取扱うモード、ルート、頻度、車両サイズ等 		<p>3 地域公共交通の再構築の流れ</p> <p>3.1 再構築の要点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 再構築プロセスの基本的な考え方 ・ 評価指標 <p>3.2 再構築プロセス（検討フロー・期間）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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） <p>4 (仮)再構築ガイドラインの見直し</p> <p>参考資料</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
--	--	---

第2回地域公共交通協議会（11/25開催）

- ・ 交通モード別の役割分担の深度化

コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道や路線バスを補完 ・ 生活圏域を跨ぐ運行 ・ 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直接的に結ぶ移動手段
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道や路線バスを補完 ・ 生活圏域を跨ぐ運行 ・ 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間接的に接続する ・ 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"> ・ 生活圏域内の広域な運行 ・ 居住地域と生活関連施設を結ぶ移動手段 ・ 主に高齢者や子育て世代等の移動困難者のための移動手段 ・ 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間接的に接続する
グリーンスローモビリティ（ボランティヤ輸送）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生活圏域内の身近な運行 ・ 居住地域と生活関連施設を結ぶ移動手段 ・ 主に高齢者や子育て世代等の移動困難者のための移動手段 ・ 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間接的に接続する

※中学校区程度の範囲を想定

2. 第2回地域公共交通協議会での意見

項目	頂いたご意見の要旨・修正点	対応状況	参照先
全般	<ul style="list-style-type: none"> 会議に参加していない人には、専門用語や協議会特有の表現が理解しづらいことがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 随時修正 専門用語については、巻末に用語集を追加予定 	
役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 「生活圏域内の”広域な”運行」という言葉は人によって解釈が異なるため、表現に注意が必要。 表現について、市が独自に定義しているものは、市外の人や転入者に混乱を招かないよう配慮が必要。 例として「グリーンスローモビリティ」について、市ではボランティア輸送を想定する一方、他地域では有料運行や定時運行の事例もあるため、一般的な理解と異なる可能性がある。 利用者目線でわかりやすい表現や運行の態様別等の補足説明を加えることが必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> 定性的な表現について、表現方法や補足を追記 表に補足説明の列を追加 	

3. 今回の主な論点

1. 前回からの見直し事項の確認

- 指摘事項が反映されているか
- 誤解をあたえない表現となっているか
- 運行イメージが伝わるか

2. 投資戦略

- 検討項目についての好事例・懸念事項等
- 重視すべき指標
- 運行評価に対する考え方
- 公助優先投資エリアの妥当性
- 既存公共交通への影響

3. 今回の主な論点

1. 前回からの見直し事項の確認

運行形態	役割	許可の要否 (道路運送法)	運行ルートパターン
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 	○	定路線型
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 	○	定路線型
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> <u>生活圏域内の全体的な運行</u> 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 	○	区域運行型
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>生活圏域内の身近な運行</u> 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 	×	定路線型

3. 今回の主な論点

2. 投資戦略 | 検討項目

投資戦略4

生活に必要なモビリティ確保に資する投資

- ✓ 誰もが移動できる社会の実現に向け、生活に必要な移動を確保するための投資
 - ✓ 地域性や身体的状況を踏まえたうえで需要に適したモビリティの導入を検討し、移動困難者等が多いエリアなど効果が大きいエリアに優先的に投資
- 👉 盆栽で例えると・・・葉まで栄養を行き渡らせるための投資

図 戦略パッケージ（総合都市交通体系マスタープラン基本計画抜粋）

交通モード	地域特性	政策的な視点
<ul style="list-style-type: none">➤ コミュニティバス➤ 乗合タクシー➤ AIデマンド交通➤ 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">➤ 公共交通カバー率 人口あたり、面積あたり、 移動困難者(高齢者、学生等)あたり➤ 接続に関する指標 接続率、回数、待ち時間 モビリティハブ等への接続等➤ 各地区⇔主要目的地間の移動手段有無	<ul style="list-style-type: none">➤ 収支➤ 財政負担額 利用者数あたり、沿線人口あたり➤ クロスセクター効果➤ 利用者数 沿線人口あたり、経費あたり 運行回数あたり等➤ 公共交通利用率、利用頻度 アンケート調査等➤ 運行回数➤ ○○の導入 キャッシュレス決済等

3. 今回の主な論点

2. 投資戦略 | 運行評価

- コミュニティバス等導入ガイドライン

- 運行評価指標
収支率（40%）
- 課題等
収支率の低迷
※利用者数の低迷、人件費・物価高騰による運行経費の増大等
- 影響
既存乗合タクシー5地区（8地区中）が廃止
※現在は、ガイドライン改定中のため判断を保留中

- （仮称）再構築ガイドライン

- 検討方針
運行地域における持続可能性を定量的に評価できる指標の設定
- 評価の視点
運行面の評価：新規導入検討段階や運行中の交通モードの利用者数・収支率等の達成状況
政策面の評価：総合都市交通体系マスタープラン基本計画の投資戦略に合致しているか

3. 今回の主な論点

2. 投資戦略 | 公助優先投資エリア

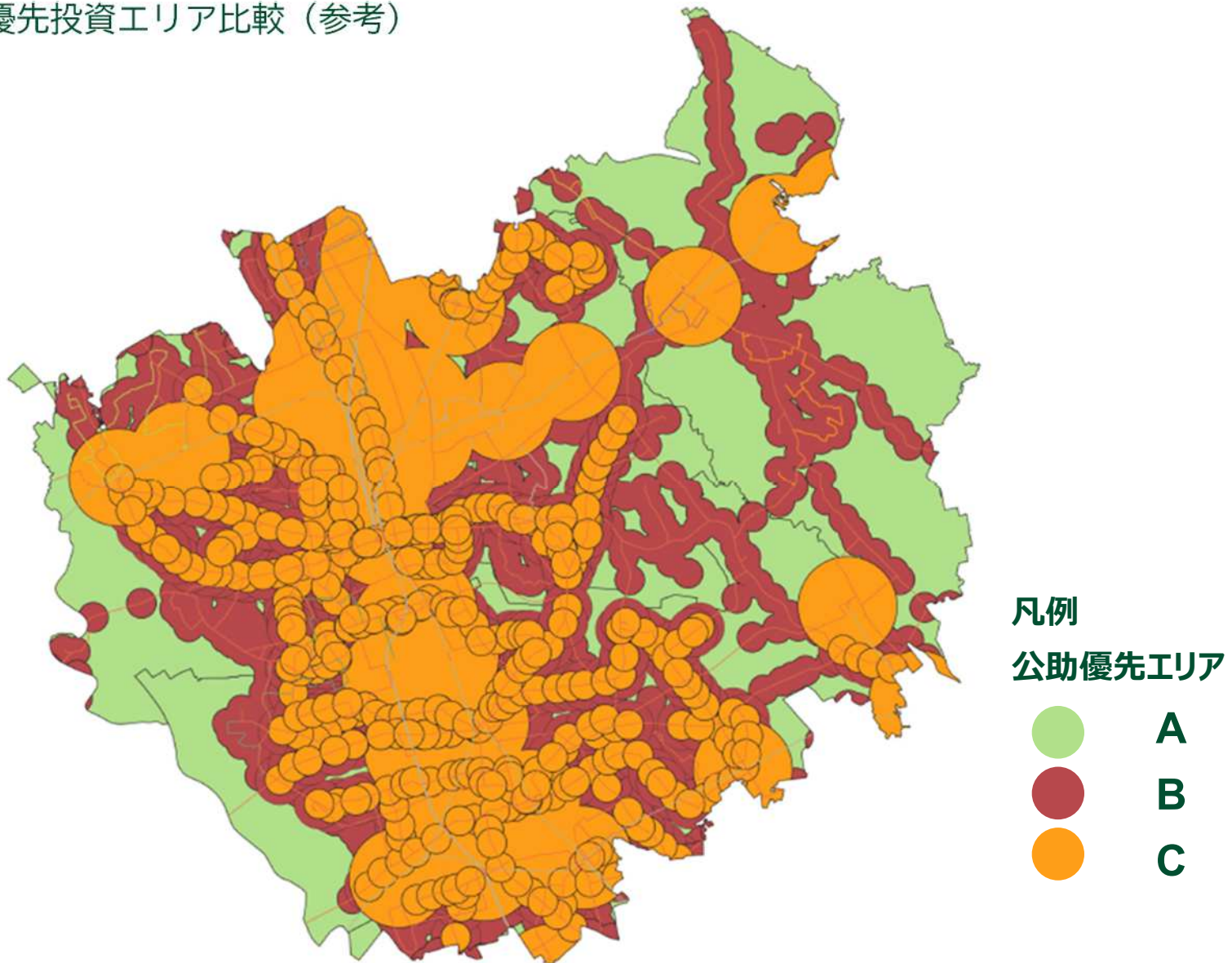
- (仮称) 再構築ガイドライン
 - 公助優先投資エリアの設定
「総合都市交通体系マスタープラン基本計画」において幹線・準幹線軸を定義
市域を公共交通アクセス利便エリア、地域を支える生活交通エリアに区分
ガイドラインでは、主に後者エリアにおいて主要施設やモビリティハブ等へのアクセシビリティを確保することを目指す
 - 対応方針
 - A：公助による移動手段確保（コミュニティバス・乗合タクシー・AIデマンド交通）
 - B：共助による移動手段確保＋既存公共交通モードの活用（地域を支える生活交通エリア内）
 - C：共助による移動手段確保＋既存公共交通モードの活用（公共交通アクセス利便エリア内）

表 公助優先投資エリア

	300m以内	301～500m	501m～1km	1km超
鉄道駅	C	C	C	A
バス停 (幹線・準幹線軸)	C	B	A	A
バス停 (その他路線)	B	A	A	A

3. 今回の主な論点

- 2. 投資戦略 | 公助優先投資エリア
 - 公助優先投資エリア比較 (参考)



Appendix

A1. 岩槻区コミュニティバスのルート変更状況について

1. R7年5月の運行改善の概要

○運行概要

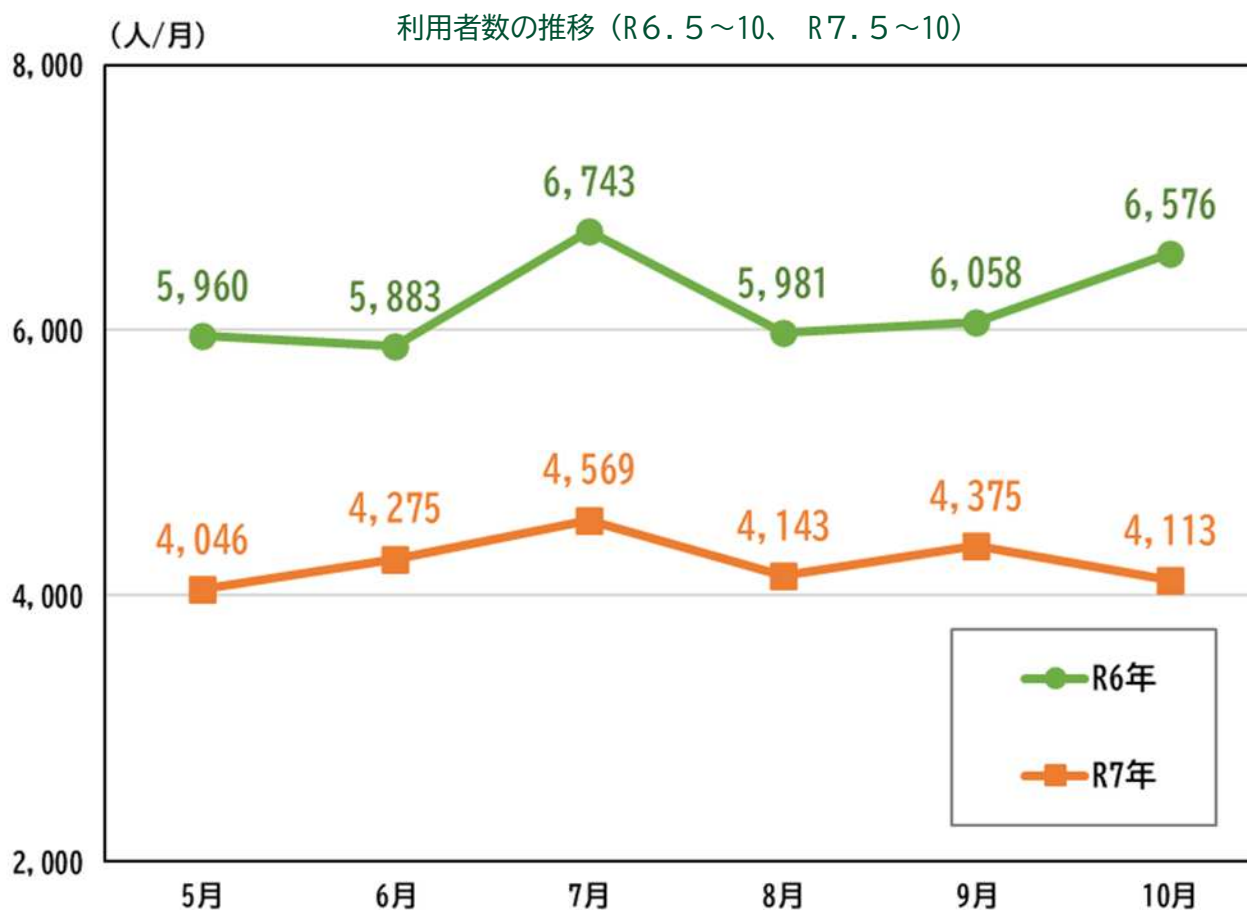
	～R7年4月30日以前	R7年5月1日以降～ (主な変更点を赤字で表示)
運行区間	慈恩寺観音⇨東岩槻駅北口⇨岩槻城址公園⇨岩槻駅⇨丸山記念総合病院⇨府内一丁目	慈恩寺観音⇨東岩槻駅北口⇨岩槻城址公園⇨久伊豆神社前(追加)⇨岩槻駅⇨丸山記念総合病院⇨府内一丁目
運行日時	<ul style="list-style-type: none"> ・月曜日から金曜日までの平日 ・7時台から19時台まで ※年未年始(12月29日から1月3日まで) 土・日、祝日は運行しない。	<ul style="list-style-type: none"> ・月曜日から金曜日までの平日 ・7時台から18時台まで ※年未年始(12月29日から1月3日まで) 土・日、祝日は運行しない。
運行便数	12便/日(片方向)	7便/日(片方向)
運行距離	約13km(運行時間:約50分)	約16km(運行時間:約75分)
運行ダイヤ	毎時同分のダイヤ	毎時同分ではないダイヤ



A1. 岩槻区コミュニティバスのルート変更状況について

2. 利用実績（利用者数）について

- ルート変更後の利用者をR6,R7で比較すると、全ての月で約3割減少している



	5月	6月	7月	8月	9月	10月	6か月計
R6年	5,960	5,883	6,743	5,981	6,058	6,576	37,201
R7年	4,046	4,275	4,569	4,143	4,375	4,113	25,521
前年比 (%)	-32.1	-27.3	-32.2	-30.7	-27.8	-37.5	-31.4

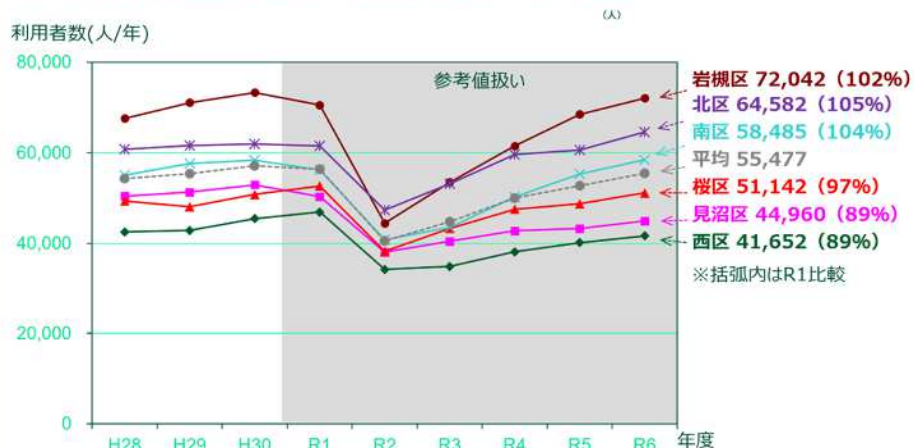
A2. 利用実績

1. 利用者数・収支率の推移

- R6年度実績

コミュニティバス

○年間利用者数の推移 (H28年度 - R6年度)

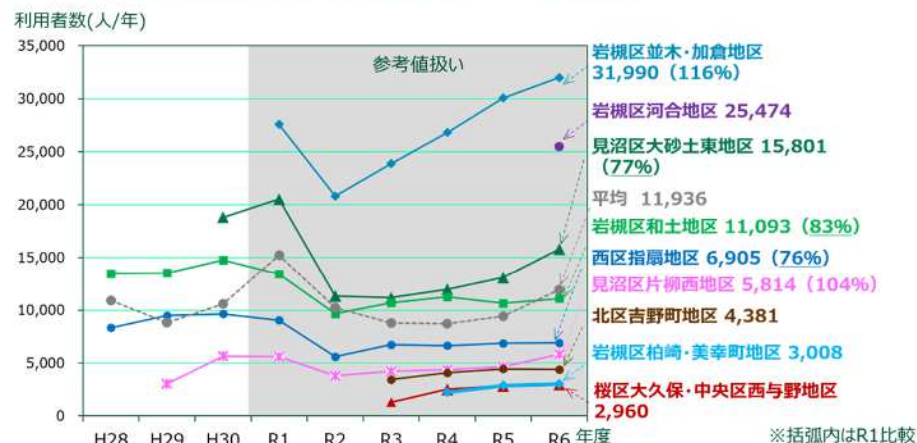


○収支率(実績)の推移 (H28年度 - R6年度)

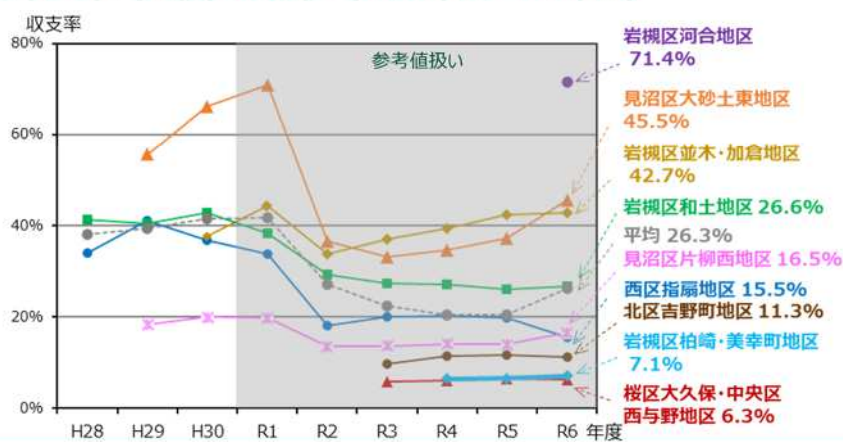


乗合タクシー

○年間利用者数の推移 (H28年度 - R6年度)



○収支率(実績)の推移 (H28年度 - R6年度)



※1 休日運行の利用者数は集計に含めていない。(西区・岩槻区: H31年1-3月、岩槻区・見沼区: R3年6月) (コミュニティバス)
 ※2 収支率=運賃収入(実績)÷運行経費(運行経費には車両償却費等は含まれない)

A2. 利用実績

2. 既存コミュニティバス等シミュレーション

- R6年度実績

	運行日数	便数	営業距離	利用者数		収支率
	日			便/日	km	
西	243	10	13.5	41,652	171.4	19.1
見沼	243	12	12.65 -13.24	44,960	185.0	20.1
南	243	11	9.98	58,485	240.7	27.2
桜	243	11	13.19	51,142	210.5	22.3
北	243	11	12.03 -12.05	64,582	265.8	41.5
岩槻	243	12	13.11 -13.21	72,042	296.5	40.0
レインボー号	243	8	20.0 -23.9	11,093	45.7	26.6
あじさい号	243	6	22.5 -27.4	6,905	28.4	15.5
みぬま号	243	8	13.24	15,801	65.0	45.5
カワセミ号	243	6	18.8	5,814	23.9	16.5
らくらく号	243	20	4.45 -9.65	31,990	131.6	42.7
宮原なかよし号	243	8	8.3	4,381	18.0	11.3
むさし号	243	6	14.0	2,960	12.2	6.3
おりづる号	243	10	8.0	25,474	104.8	71.4
チョイソコ さいたまいわつき号	192	—	—	3,008	15.7	7.1

