

# (仮称) 再構築ガイドラインについて

2026.7.29

さいたま市 都市局交通政策部 交通政策課

# アジェンダ

1. 前回の振り返り
2. 令和7年度第3回地域公共交通協議会での意見
3. コミュニティバス等の課題整理
4. 再構築ガイドラインの基本的な考え方（案）

# 1. 前回の振り返り

令和7年度第3回地域公共交通協議会資料（抜粋）

## 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. 前回の振り返り

令和7年度第3回地域公共交通協議会資料（抜粋）

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

# 1. 前回の振り返り

令和7年度第3回地域公共交通協議会資料（抜粋）

## 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

# 1. 前回の振り返り

令和7年度第3回地域公共交通協議会資料（抜粋）

## 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

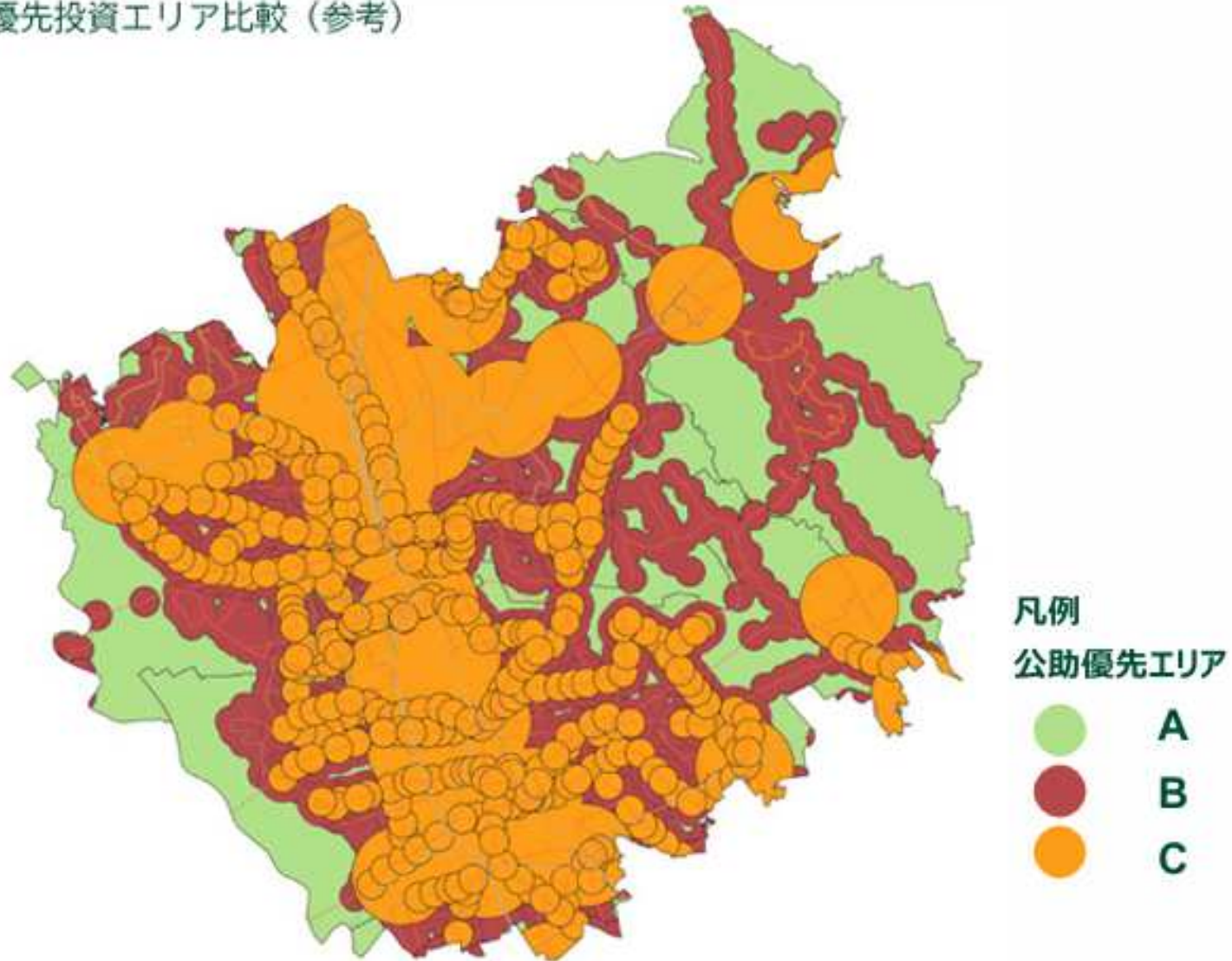
|                  | 300m以内 | 301～500m | 501m～1km | 1km超 |
|------------------|--------|----------|----------|------|
| 鉄道駅              | C      | C        | C        | A    |
| バス停<br>(幹線・準幹線軸) | C      | B        | A        | A    |
| バス停<br>(その他路線)   | B      | A        | A        | A    |

# 1. 前回の振り返り

令和7年度第3回地域公共交通協議会資料（抜粋）

## 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）



## 2. 令和7年度第3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                                                                                                                                              |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 公助優先エリア | <ul style="list-style-type: none"> <li>エリアの設定については、鉄道駅・バス停からの距離だけでなく、人口密度なども考慮する必要がある。</li> <li>BとCの違いがわかりにくいいため、表現に工夫が必要となる。</li> <li>Aのエリアに大々的に投資を行うことに違和感がある。</li> <li>いずれの投資についても、コストと利用ニーズのバランスを考えることが必要である。</li> <li>「投資」という表現に違和感がある。現状の表現では、市の意図が正しく伝わらない恐れもある。</li> <li>関与の程度に差は、地域課題の把握や運行計画の検討等を地域主体で実施している乗合タクシーも共助の取組みのひとつである。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>エリア設定については、定義や投資のあり方について、ご意見も踏まえて庁内協議を実施中。</li> </ul>                                                      |
| モビリティハブ | <ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティハブのあり方をガイドラインに示すことが重要。</li> <li>市民がルート検討するモビリティハブが意図したものと異なると、利用されないルートとなる懸念がある。</li> <li>モビリティハブには、利用者側だけでなくサービス提供側が必要とする機能も整備されることが望ましい。</li> </ul>                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティハブの役割や機能等のあり方については、継続して検討を実施。</li> <li>ガイドラインへの掲載実施是非については、モビリティハブの検討状況の進捗と合わせて適切な方法を検討する。</li> </ul> |
| 検討の方向性  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤ検討の際には、待ち時間確保等の労働条件に配慮をして欲しい。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>検討実施の際には、運行事業者と事前に協議を行う。</li> </ul>                                                                        |
| その他     | <ul style="list-style-type: none"> <li>「接続率」の定義がされていない。</li> <li>人口は、常住人口だけでなく昼間人口等他の数値についても検討すると良い。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>接続率は「全運行便に対する接続便の割合」</li> <li>既存コミュニティバス等について、沿線の常住人口や昼間人口、高齢者人口等を基に分析を実施する。</li> </ul>                    |

### 3. コミュニティバス等の課題

令和7年度第3回地域公共交通協議会資料（抜粋）

#### （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

### 3. コミュニティバス等の課題

#### — ルートの非効率化の主な事例

- ・ 拠点施設（目的施設）の少なさ
- ・ 区役所目的のルート設定による冗長化
- ・ 同じ鉄道路線における複数駅への発着
- ・ 交通渋滞や安全運行に影響のあるルート設定（踏切横断や、渋滞交差点の横断）
- ・ コミュニティバス、乗合タクシーのルートの重複
- ・ 路線バスとの競合を避けることによる、ルートの冗長化

## 4. 再構築ガイドラインの基本的な考え方（案）

### ■ 葉の交通モードの導入検討地域について

- ・ コンパクト+ネットワークのまちづくりの考えを踏まえ、鉄道圏域及び幹線・準幹線軸の路線バスが運行している区域以外
- ・ 施設アクセス路線及びその他路線が運行している区域については、路線バスの活用及び競合が発生しないか判断したうえで、導入の検討を行う。

### ■ 葉の交通モードの運行形態と運行ルート

- ・ 運行形態は、「路線定期運行」、「区域運行」のいずれかとする。
- ・ 運行ルートの設定に際しては、運行頻度と利用率は、関連性が高いことを考慮し、1時間に1本程度のダイヤとなるよう、「拠点施設」、「交通結節点」の設定を行う。

### ■ 葉の交通モードの種類と導入基準

- ・ 交通モードの種類については、コミュニティバス（小型バス）、乗合タクシー（ワゴンタイプ）、AIデマンド（ワゴン、セダン等）、ボランティア輸送とする。
- ・ **地区特性（人口分布、人口密度、高齢化率等）を見極めた中で、需要に見合う、交通モードの導入検討を行う。**

### ■ 数値目標

- ・ 収支率のほか、交通モード毎に、1日当たりの乗車人数、利用者1人当たりの公的負担額の上限等の、目標値を設定する。

# Appendix



### 3. コミュニティバス等の課題

#### 路線の特性（西区コミュニティバス）



#### 利用実績（R7年度）

- 利用者数  
45.6千人/年
- 収支率  
19.4%
- 補助金支出額※  
29,182千円/年

#### 運行ルートのポイント

- 目的施設（生活利便施設）
  - ・ 西大宮駅・指扇駅・指扇病院
  - ・ 市民医療センター
  - ・ 植水公民館・指扇公民館
- 運行頻度  
10便/日（1便/64～91分）  
所要時間48分（起終点間）
- その他  
踏切横断

※車両減価償却除く

### 3. コミュニティバス等の課題

#### 路線の特性（桜区コミュニティバス）



#### 利用実績（R7年度）

- 利用者数  
55,300人/年
- 収支率  
23.9%
- 補助金支出額※  
29,311千円/年

#### 運行ルートのポイント

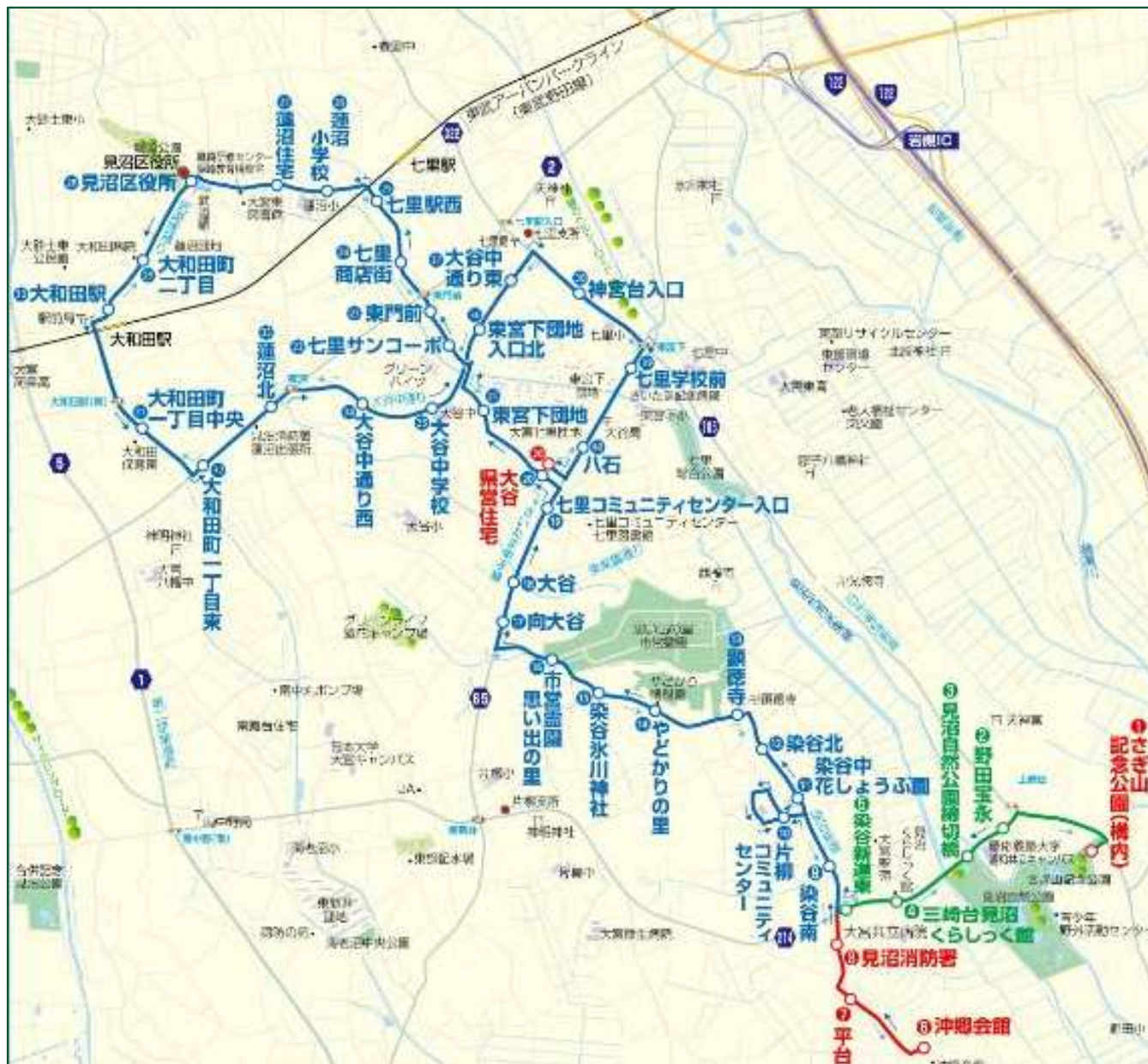
- 目的施設（生活利便施設）
  - ・ 中浦和駅・西浦和駅
  - ・ 市民医療センター
  - ・ プラザウエスト・埼玉大学
- 運行頻度  
11便/日（1便/70分）  
所要時間52～55分（起終点間）
- その他

※車両減価償却除く



### 3. コミュニティバス等の課題

#### 路線の特性（見沼区コミュニティバス）



#### 利用実績（R7年度）

- 利用者数  
46,700人/年
- 収支率  
21.4%
- 補助金支出額※  
29,209千円/年

#### 運行ルートのポイント

- 目的施設（生活利便施設）
  - ・大和田駅・さぎ山記念公園
  - ・見沼自然公園・片柳コミュニティセンター
  - ・七里コミュニティセンター
- 運行頻度  
12便/日（1便/60～120分）  
所要時間42～46分（起終点間）
- その他  
踏切横断（2か所）

※車両減価償却除く

### 3. コミュニティバス等の課題

#### 路線の特性（見沼区大砂土東地区 みぬま号）



#### 利用実績（R7年度）

- 利用者数  
16,200人/年
- 収支率  
44.2%
- 補助金支出額※  
5,425千円/年

#### 運行ルートのポイント

- 目的施設（生活利便施設）
  - ・ 東大宮駅・土呂駅
  - ・ ハレノテラス・市民の森
  - ・ 東大宮メディカルセンター
- 運行頻度  
8便/日（1便/71～96分）  
所要時間54分（起終点間）
- その他  
東大宮駅から病院移転

※車両減価償却除く

### 3. コミュニティバス等の課題

#### 路線の特性（見沼区片柳西地区 カワセミ号）



#### 利用実績（R7年度）

- 利用者数  
7,100人/年
- 収支率  
18.9%
- 補助金支出額※  
8,121千円/年

#### 運行ルートのポイント

- 目的施設（生活利便施設）
  - ・大和田駅・土呂駅・市民の森
  - ・東大宮メディカルセンター
  - ・くらかず眼科
  - ・大宮体育館
- 運行頻度  
6便/日（1便/120分）  
所要時間80分（起終点間）
- その他

※車両減価償却除く

## — 路線の特性（西区指扇地区 あじさい号）



- ## 運行ルートのポイント

- ※車両減価償却除く

### 3. コミュニティバス等の課題

#### 路線の特性（北区吉野町地区 宮原なかよし号）



#### 利用実績（R7年度）

- 利用者数  
4,600人/年
- 収支率  
10.9%
- 補助金支出額※  
9,988千円/年

#### 運行ルートのポイント

- 目的施設（生活利便施設）
  - ・ 宮原駅・北部医療センター
  - ・ 卸売市場・宮原公民館
  - ・ ステラタウン・プラザノース
- 運行頻度  
8便/日（1便/90分）  
所要時間88分（起終点間）
- その他

※車両減価償却除く

### 3. コミュニティバス等の課題

#### 路線の特性（桜区大久保・中央区西与野地区 むさし号）



#### 利用実績（R7年度）

- 利用者数  
3,400人/年
- 収支率  
7.2%
- 補助金支出額※  
11,354千円/年

#### 運行ルートのポイント

- 目的施設（生活利便施設）
  - ・イオン・八王子公園
  - ・西与野コミュニティホール
  - ・市民医療センター
- 運行頻度  
6便/日（1便/120分）  
所要時間100分（起終点間）
- その他

※車両減価償却除く

### 3. コミュニティバス等の課題

#### 路線の特性（岩槻区加倉地区 らくらく号）



#### 利用実績（R7年度）

- 利用者数  
33,200人/年
- 収支率  
42.6%
- 補助金支出額※  
8,051千円/年

#### 運行ルートのポイント

- 目的施設（生活利便施設）
  - ・ 岩槻駅・ヤオコー
  - ・ コミュニティセンターいわつき
  - ・ 高橋医院・丸山記念総合病院
- 運行頻度  
20便/日  
ピーク時 1便/25分  
オフピーク時 1便/60分  
所要時間20～45分（起終点間）
- その他

※車両減価償却除く

## — 路線の特性（岩槻区和土地区 レインボー号）



- 利用者数  
10.5千人/年
- 収支率  
24.9%
- 補助金支出額※  
8,344千円/年

## 運行ルートのポイント

- 目的施設（生活利便施設）
  - ・ 岩槻駅
  - ・ コミュニティセンターいわつき
  - ・ 南部公民館・槻寿苑
  - ・ 丸山総合記念病院
  - ・ スーパービバホーム
- 運行頻度  
8便/日（1便/81～104分）  
所要時間63～83分（起終点間）
- その他

※車両減価償却除く

### 3. コミュニティバス等の課題

#### 路線の特性（岩槻区河合地区 おりづる号）



#### 利用実績（R7年度）

- 利用者数  
24.9千人/年
- 収支率  
67.7%
- 補助金支出額※  
3,268千円/年

#### 運行ルートのポイント

- 目的施設（生活利便施設）
  - ・ 岩槻駅・蓮田駅
  - ・ 岩槻高齢者講習センター
  - ・ コミュニティセンターいわつき
- 運行頻度  
10便/日（1便/分47～86分）  
所要時間38～64分（起終点間）
- その他  
路線バス廃止代替路線

※車両減価償却除く