

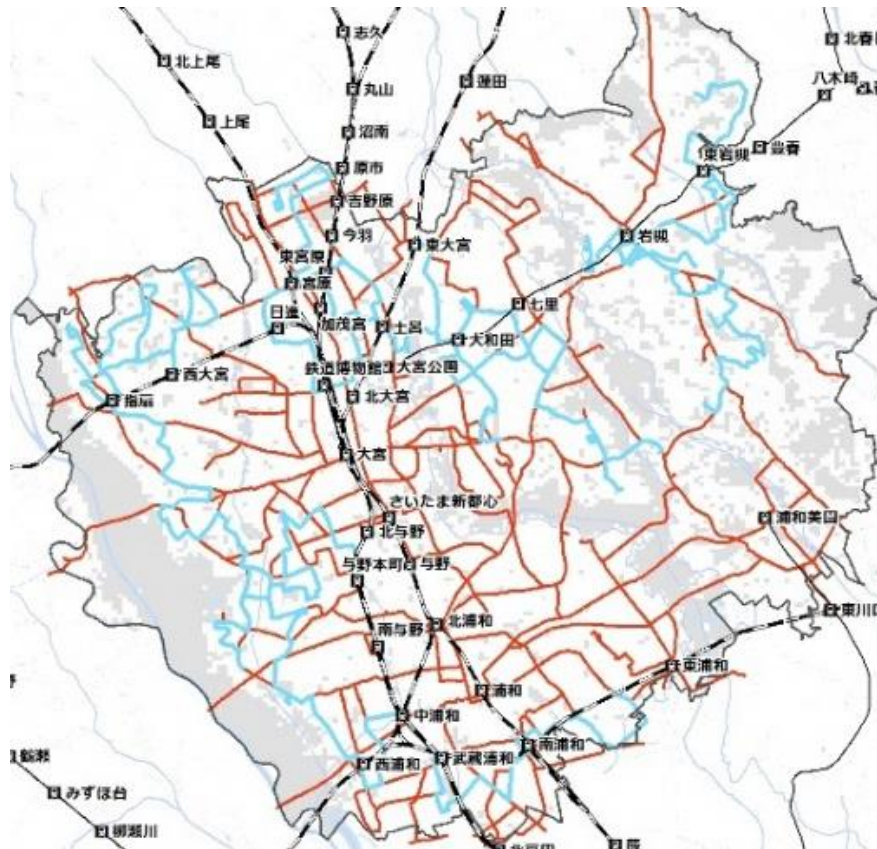
さいたま市における 東京都市圏PTの利活用事例 について

さいたま市交通政策課

さいたま市の公共交通の現状

- 本市には33の鉄道駅があり、東京都心方面へ向かう南北の路線を中心として鉄道路線が構成されており、各駅に向かって主に東西方向に多くの路線バスが運行されており、市民の生活の足として重要な役割を担っています。
- さいたま市民を対象とした調査※においても、「住まいの地域イメージ」として、「電車の便がよい（74.2%）」、「よく使う駅まで行きやすい（74.8%）」という一方で、「バスの便がよい（53.8%）」は約半数に留まっている。

公共交通の現状



※さいたま市「令和2年度さいたま市民意識調査」

路線バス

コミュニティバス
乗合タクシー

さいたま市の抱える課題

- 鉄道・路線バスが発達している一方で、市内には交通空白地区・交通不便地区等が存在し、この解消が課題となっています。
- 上記の課題を解決する手段の一つとして、本市では、「コミュニティバス等導入ガイドライン」を策定（H23.3）し、コミュニティバス等の導入を進めています。

【導入を検討する交通手段】

※定時定路線型の交通サービスを想定



コミュニティバス（定員数 28～35 人※）

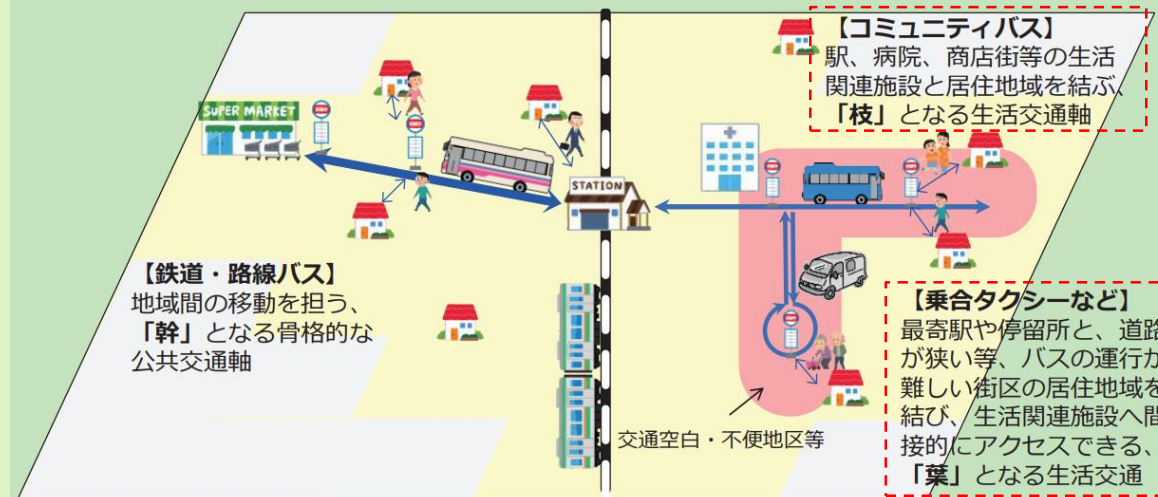


乗合タクシー（定員数 9 人※）

※定員数は例であり、運転手を除く人数

- コミュニティバス等の導入は、「市民生活の足を担う既存のバス路線と競合しないよう配慮」することとし、さいたま市全体としての持続可能な交通体系構築のために「路線バスが不十分な地域へ導入する補完交通」と位置付けています。

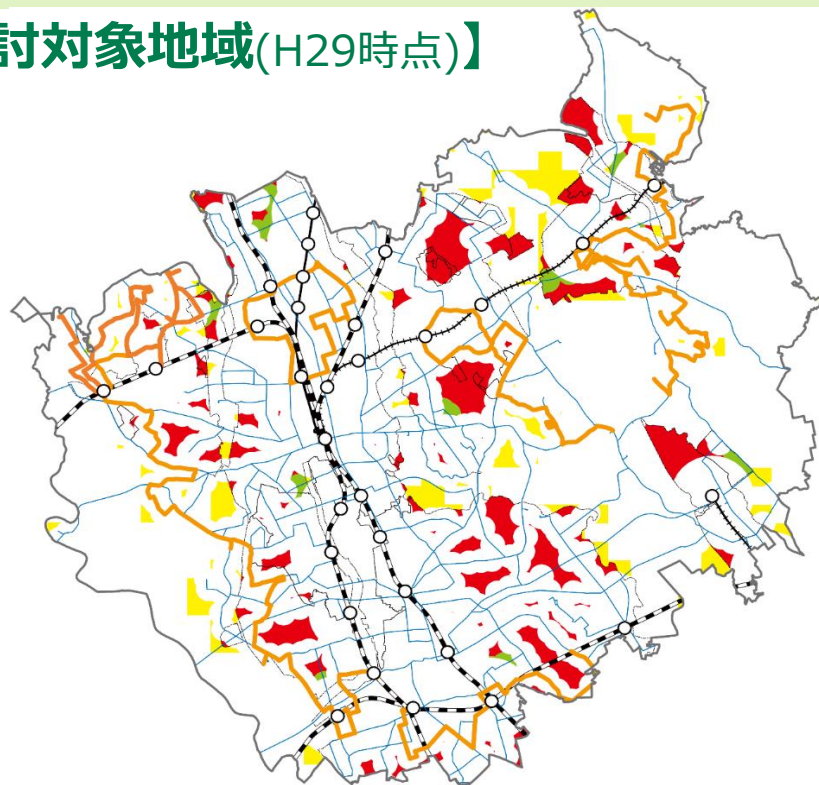
【公共交通ネットワーク全体の中のコミュニティバス等の役割】



検討対象地域の分布

- コミュニティバス等の導入を検討するエリアとして交通空白地区や交通不便地区等を「検討対象地域」として位置付けています。
 - ➡ 検討対象地域における現在の対象要件の妥当性および見直しの必要性の検討に、東京都市圏PTを活用しています。
- 現在、コミュニティバスが6路線乗合タクシーが7路線運行しています
 - ➡ 検討対象地域からの要望は多く、A I デマンド交通についても検討しているところです。

【検討対象地域(H29時点)】

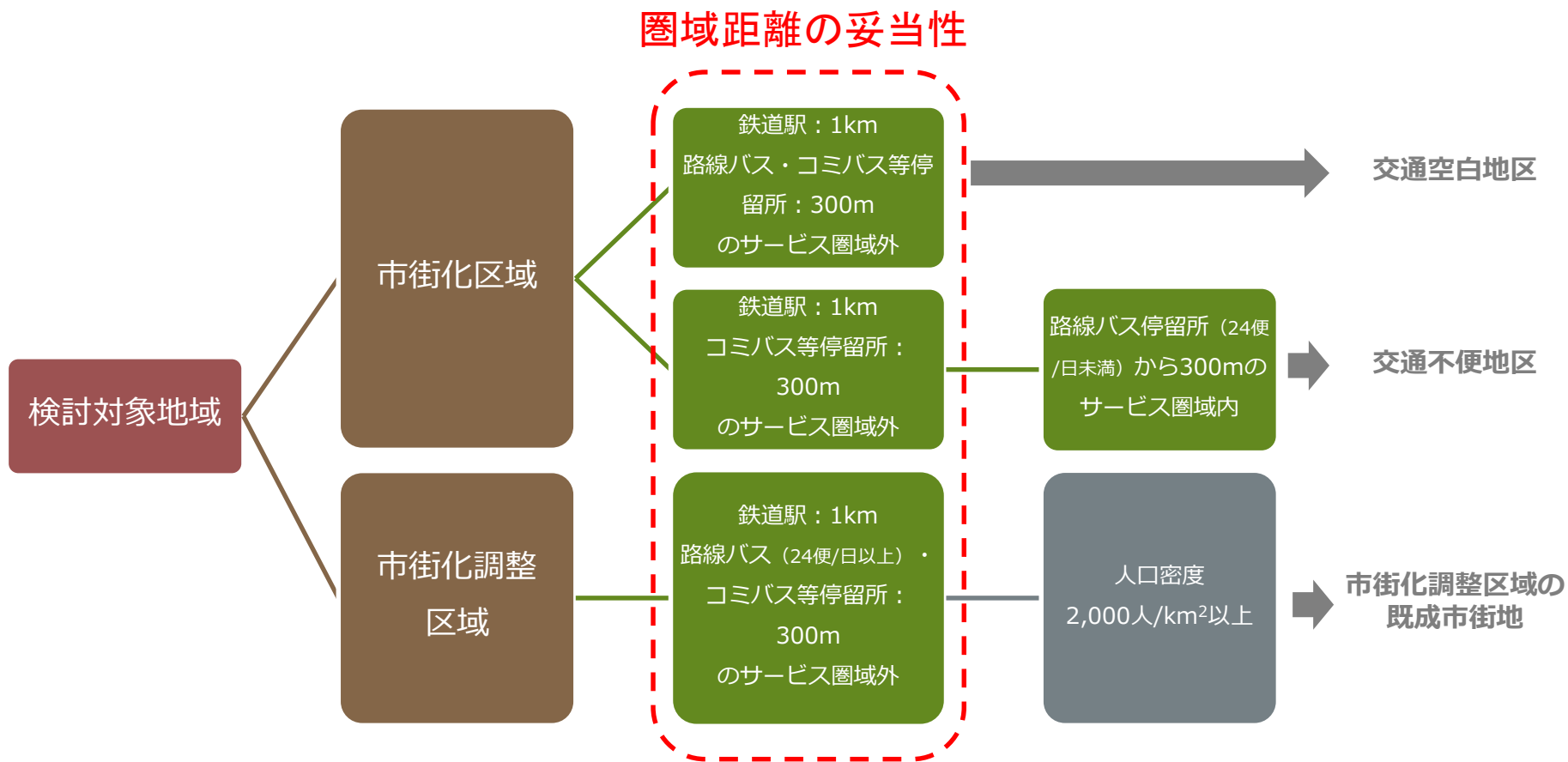


- 路線バス
- コミュニティバス・乗合タクシー
- 交通空白地区: 市街化区域内で、鉄道駅から1km、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区
- 交通不便地区: 市街化区域内で、路線バス停留所(24便/日未満)*1から300mのサービス圏域内の地区、かつ、鉄道駅から1km、コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区
- 市街化調整区域内の既成市街地: 市街化調整区域内で、H27国勢調査時点の人口密度が2,000人/km²以上*2の地区、かつ、鉄道駅から1km、路線バス(24便/日以上)*1・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区

*1 事業者運行情報(H29.5時点)。24便/日のバス運行本数は、コミュニティバス等のサービス方針で定める、コミュニティバス等の運行頻度。
*2 H27国勢調査に関する地域メッシュ統計(4次メッシュ別人口)

検討対象地域の妥当性の確認

- 検討対象地域における対象要件の妥当性の確認の視点のうち、「圏域距離の妥当性」に関してH30東京都市圏パーソントリップ調査を活用した分析を実施しています。



ガイドラインにおける圏域距離の検証について

- マスターデータを用いて、鉄道駅徒歩圏（1km）とバス停徒歩圏（300m）の妥当性の確認を行いました。
- その結果、本市において以下の2点が明らかとなりました。
 - 鉄道駅まで徒歩でアクセスする人の90%以上は、鉄道駅から1000-1099m以内に居住
 - バス利用者の90%以上は、バス停の300～349m以内に居住

実態データから、妥当性を議論していく予定。

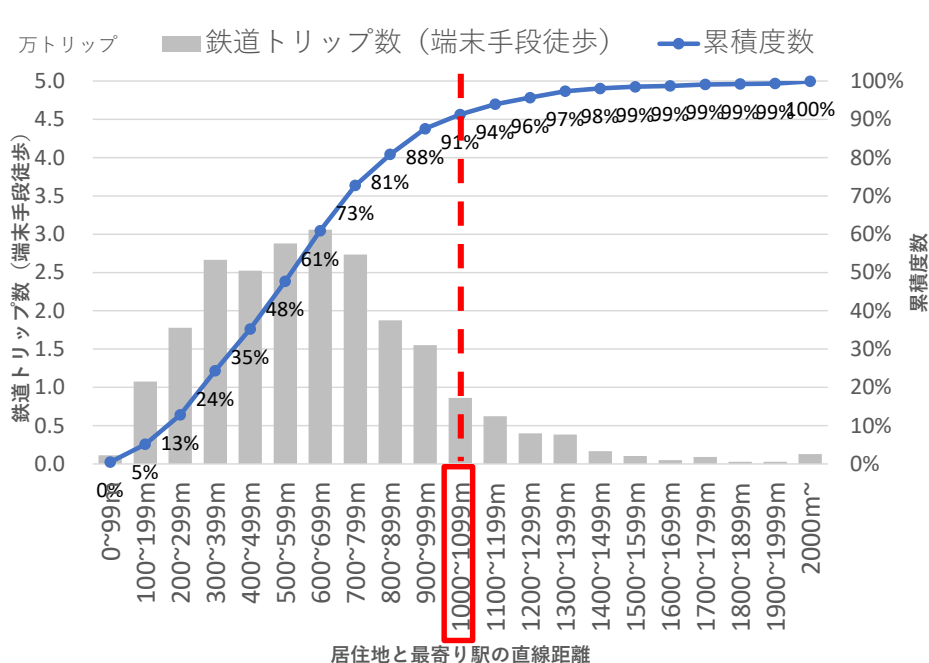


図 居住地から最寄り駅までの距離帯別
鉄道トリップ数（端末手段徒歩）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

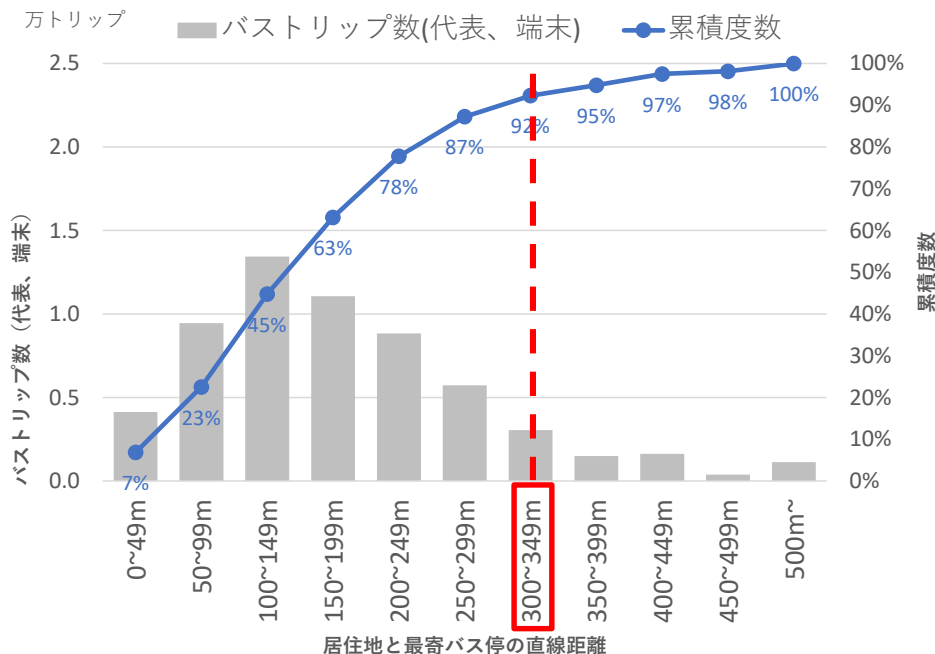


図 居住地から最寄りバス停までの距離帯別
バストリップ数（代表交通手段バス、端末手段バス）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

コミュニティバス等の需要の推測に関する分析

- 本市において、免許非保有・返納や自動車を持っておらず、自動車を利用できない人口割合は、高齢者において高くなっています。
- 例えば、岩槻駅周辺において、公共交通の利用圏外のエリアが多く、かつ、自動車も利用できない高齢者の人口密度が比較的高いことが確認されました。

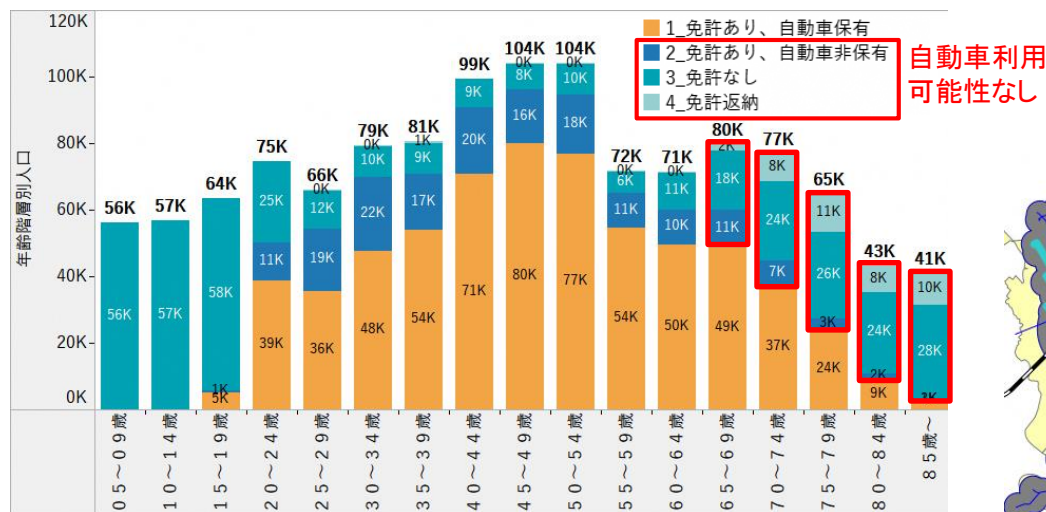


図 5歳階級別、免許保有状況及び自動車保有状況別人口

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

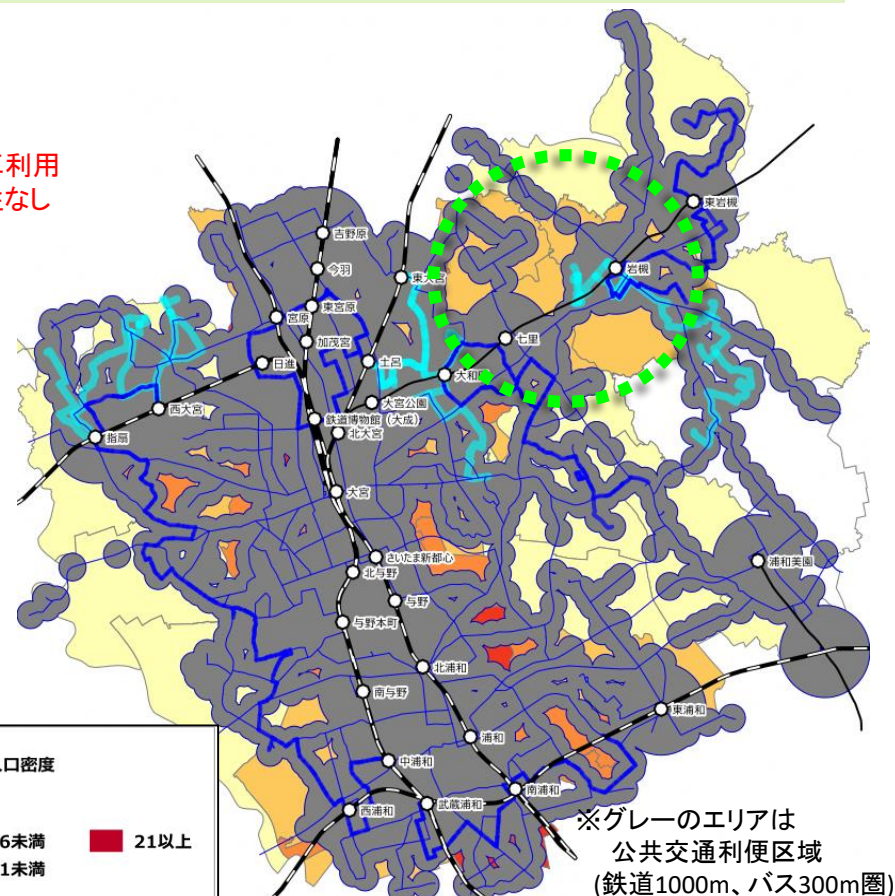
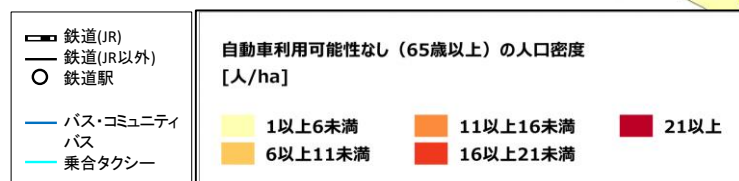


図 公共交通が不便な地域における自動車利用可能性なし高齢者の人口密度分布

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

本市の今後の検討について

- 本市では、コミュニティバス等導入ガイドラインの改定作業を行っており、その中でH30東京都市圏パーソントリップ調査の結果を活用したいと考えています。
- また、コミュニティバス等の導入により、交通空白地区等を解消していくとともに、持続可能な交通体系構築に向けて様々な交通サービスの検討にも活用していきたいと考えております。