

地域公共交通網形成計画の計画期間等について

1 前回協議会における委員からの意見と対応

前回協議会における委員からの意見と対応（案）は下表の通りである。

No	項目	意見	対応（案）
1	現状と課題	タクシーの現状や課題も「現状と課題の整理」に記載する必要がある。	タクシーの現状と課題を追記
2	現状と課題	「①集約型都市構造の維持に資するバスサービスの拡充」の「バスサービス」は幅広いサービスを考慮することを踏まえた文言に修正すべきである。	「移動サービス」等に修正
3	期間	5年に設定した方が具体的な事業に取り組める。	一案に絞って提示する。
4	期間	将来を見据えて計画を検討するために、10年に設定し、5年時点での更新を行う方が良い。	
5	期間	上位計画との整合を踏まえて期間を設定する方が良い。	
6	公共交通軸	各公共交通軸について、どのような手段・メニューが想定されるか、記載した方が良い。	手段・メニューを表に記載
7	計画全般	インフラをサービスの観点から議論するべきである。 福祉・厚生関連のサービス（イベント等）とセットで、高齢者・障害者の移動サービスを検討した方が良い。	施策検討において参考とする

2 さいたま市の交通に関する現状と課題について

前回協議会における委員からの意見を踏まえ、さいたま市の交通に関する現状と課題を次頁の通りに修正する。

さいたま市の公共交通に関する現状と課題 まとめ

		統計データ等による現状	市民意識	公共交通に関する課題
人口	推移	<ul style="list-style-type: none"> ○人口は平成 37 年をピークに減少傾向に転じると見込まれている。 ○高齢者人口は平成 57 年頃まで増加し続け、高齢化率は増加の一途をたどると見込まれている。 		①集約型都市構造の維持に資する 移動サービスの拡充 <ul style="list-style-type: none"> ■今後の人口減少局面を迎えるに当たっては集約型都市構造の維持が課題であり、居住や都市機能の誘導を支援する公共交通サービスが求められる。 ■公共交通サービスに対する市民ニーズを見ると、運行本数及び定時性・速達性が不満度、重要度ともに高く、これらを重視したサービス拡充が求められる。
	分布	<ul style="list-style-type: none"> ○人口は、面積の 5 割強を占める市街化区域に 9 割弱が集中している。 ○高齢化率は、全体的に市街化区域外で高い傾向にあるが、市街化区域においても高い地域がある。 		
移動実態	市民	<ul style="list-style-type: none"> ○通勤通学目的は、東京都内に向かう割合が比較的高い一方、私用目的は市内移動の割合が高い。 ○通勤通学目的は鉄道の利用割合が高い一方、私用目的は自動車の利用割合が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市民の約 3 割が現在バスを利用していないが、サービスによっては利用したいと考えている。 ○公共交通の代わりに利用する交通手段は自動車が最も多く、約 4 割を占める（うち 1 割が家族等の送迎）。 	②外出を支援する公共交通不便地域への対応 <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通不便地域では、高齢者や女性の公共交通分担率や外出頻度が低い傾向にあり、外出の支援が求められる。
	来訪者	<ul style="list-style-type: none"> ○市外来訪者の市内回遊トリップ（私用目的）は、来訪トリップの 4 分の 1 未満に留まり、千葉市や横浜市より低い。 ○来訪手段は公共交通が 5 割弱を占めるが、市内回遊では 2 割未満に留まり、公共交通利用者の広域的な回遊利便性が低い可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市内拠点地区（都心・副都心地区等）周辺の公共交通サービスについては、約 7 割がサービスの充実を求めている。 	
公共交通サービス	広域	<ul style="list-style-type: none"> ○新幹線・高速道路等の広域交通基盤整備が充実しており、東日本の交通の結節点としての役割を担っている。 		③都心・副都心間を繋ぐ 公共交通ネットワークの充実 <ul style="list-style-type: none"> ■市外来訪者の公共交通を利用した回遊が少ない一方、都心・副都心地区周辺の公共交通サービス充実に対する市民ニーズは高い。 ■よって、東京オリンピック・パラリンピック等を契機としながら、観光回遊を含めた都心・副都心間の連携強化を図る公共交通ネットワーク充実が求められる。
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道のピーク時混雑率は減少傾向にあるものの、依然として 150%を超える路線も存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の「車内の混雑状況」が不満度・重要度ともに高い。 	
	バス	<ul style="list-style-type: none"> ○運行本数は、日中は朝より少ない地域が多く、市街化区域内及び都心や副都心間でも本数が少ない地域がある。 		④広域交通拠点性の強化 <ul style="list-style-type: none"> ■東日本の中枢都市としてのポテンシャル向上に向けて、他都市間の連携強化や、広域交通と地域交通との連携強化が求められる。
		<ul style="list-style-type: none"> ○遅延状況は、大宮駅、浦和駅に向かう路線の朝ピーク時の平均で 10～15 分、最大で 30 分程度発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○バスの「運行間隔」及び「速達性・定時性」が不満度・重要度ともに高い。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ○市街化区域内においても一部地域が公共交通空白地域、バス運行本数が少ない公共交通不便地域となっている。 ○公共交通不便地域では、私事目的における高齢者や女性の外出頻度が低い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバスの維持・充実について、積極的な公的支援により路線を拡充すべきとの意見が最も多い。 	⑤鉄道の混雑緩和 <ul style="list-style-type: none"> ■鉄道サービスでは「車内の混雑状況」が不満度、重要度ともに高く、人口減少・少子高齢化局面における生産年齢人口の居住促進の観点からも、混雑緩和が求められる。 	
交通結節	<ul style="list-style-type: none"> ○駅前広場が整備されておらず、鉄道とバスの乗換環境が十分でない駅もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○「バス停環境（上屋・ベンチ・情報提供等）」に対する不満度は、バスの中で最も高い。 		
利用状況	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ○人口の増加に伴い、公共交通の利用者は増加傾向にあるが、バスの伸び率は鉄道と比べて低い。 ○コミュニティバス利用者数の推移はほぼ横ばいであり、収支率は平均で 3 割程度となっている。 		⑥乗継利便性・バス待ち環境の向上 <ul style="list-style-type: none"> ■鉄道とバス及びバス同士の乗換では、ダイヤ接続や駅前広場整備が十分と言えない状況であり、乗継環境の向上が求められる。 ■バス停環境は、バスサービスの中で不満の割合が最も高く、バス利用の抵抗とならないような上屋やベンチ、情報提供等の待ち環境向上が求められる。
担い手	<ul style="list-style-type: none"> ○バスやタクシー等の運転手に対する労働力不足感は強く、年齢構成を見ても 50 代以上が半数以上を占めている。 		⑦持続性の確保 <ul style="list-style-type: none"> ■厳しい財政制約や人口減少下において公共交通サービスを維持・拡充し、集約型都市構造の維持や観光振興等のまちづくりに寄与するため、公共交通の利用促進や担い手の確保が求められる。 	

3 計画期間について

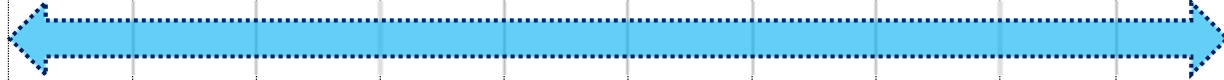





3.1 計画期間に関する意見等の整理

	10年（2021(H33)～2030(H42)）	5年（2021(H33)～2025(H37)）
将来性・ 具体性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 10年先を見据えた将来性のある計画とすることが可能 ・ 5年に比べると具体性に欠ける（一方で、事業者の経営計画等の検討材料となり得る） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5年先の計画に将来性を見込むのは限定的となる ・ より具体的な事業に取り組める
社会情勢・ 公共交通を 取り巻く環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境は劇的に変化する可能性あり ・ 交通サービス（内容・水準など）が大きく変化している可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 10年に比べると環境の劇的変化は少ない
自動運転 技術	<ul style="list-style-type: none"> ・ 技術の進展が見込まれる ・ 一般道等での完全自動運転の普及にはある程度の時間を要する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動運転技術のレベルや導入する道路種別にもよるが、実用化が具体化し始める
鉄道の延伸	<ul style="list-style-type: none"> ・ ある程度の変化の可能性もある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 10年に比べると変化は少ない
上位計画と の整合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行のさいたま市総合振興計画の計画期間は、平成32年度までとなっていることから、次の計画期間と合わせる 	
見直しの 頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中間年度（5年）や、必要に応じて期間の途中で適宜見直す 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的に期間途中の見直しを想定しない計画とする

3.2 事務局(案)

- 公共交通の将来を見据えた計画とし、事業者が策定する経営計画等の検討材料となることを期待していることから、計画期間は10年間(2021(H33)～2030(H42))とする
- ただし、社会情勢や公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、計画期間の中間年度(H37)に検証を行い、必要に応じて見直すこととする

【参考】上位関連計画・関連事業等のスケジュール

分類	上位関連計画 関連事業 等	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45		
地域公共交通網 形成計画（案）	事務局案：10年間																	計画期間：平成33～42年度	
上位・関連計画	さいたま市総合振興計画(①)	後期基本計画 計画期間：平成32年度まで																	見直し後の計画期間： 平成42年度まで【未確定】
	都市計画マスタープラン(②)																		
	さいたま市総合都市交通体系 マスタープラン基本計画(③)	計画期間：平成37年度まで																	
	さいたま市都市交通戦略	計画期間：平成32年度まで																	
	さいたま市道路網計画																		計画期間：平成42年度まで
	大宮駅グランドセントラル ステーション化構想	調査・検討、関係者協議			平成32年以降は設計・整備、関係者協議														
	東京圏における今後の都市鉄道の あり方について(交通政策審議会答申)																		
関連事業	オリンピック・パラリンピック	★ 2020年東京オリンピック・パラリンピック開催																	
	ラグビーワールドカップ	★ 2019年ラグビーワールドカップ開催																	
	その他社会情勢									 人口がピークに達する									