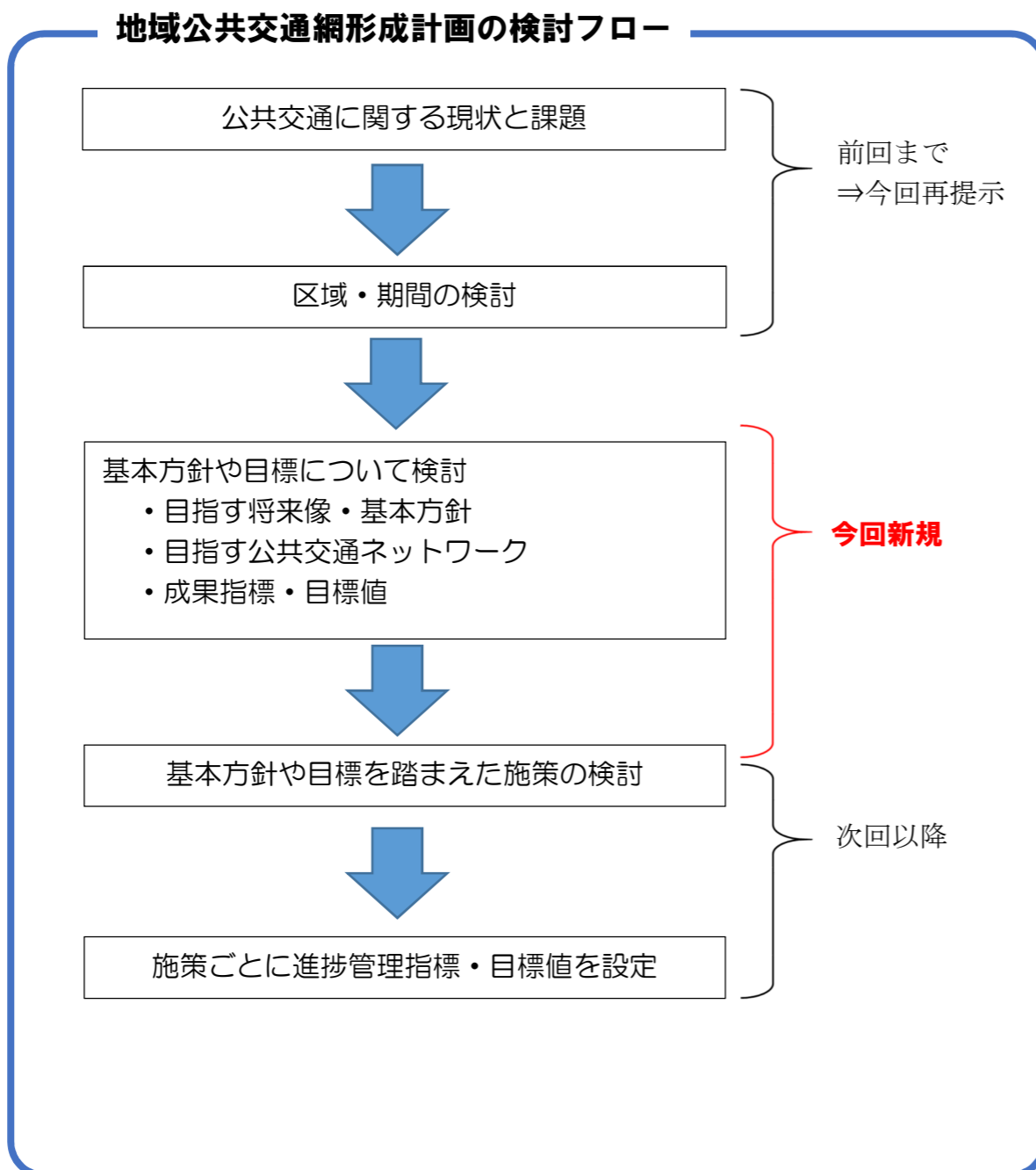


## 1 地域公共交通網形成計画の検討について

- ・ 地域公共交通網形成計画は、以下のフローで検討を実施する。
- ・ 今回の会議では、主に基本方針や目標について、具体的には、目指す将来像・基本方針、公共交通ネットワーク、成果指標・目標値の検討を行う。



**本日の論点**

さいたま市地域公共交通網形成計画において、

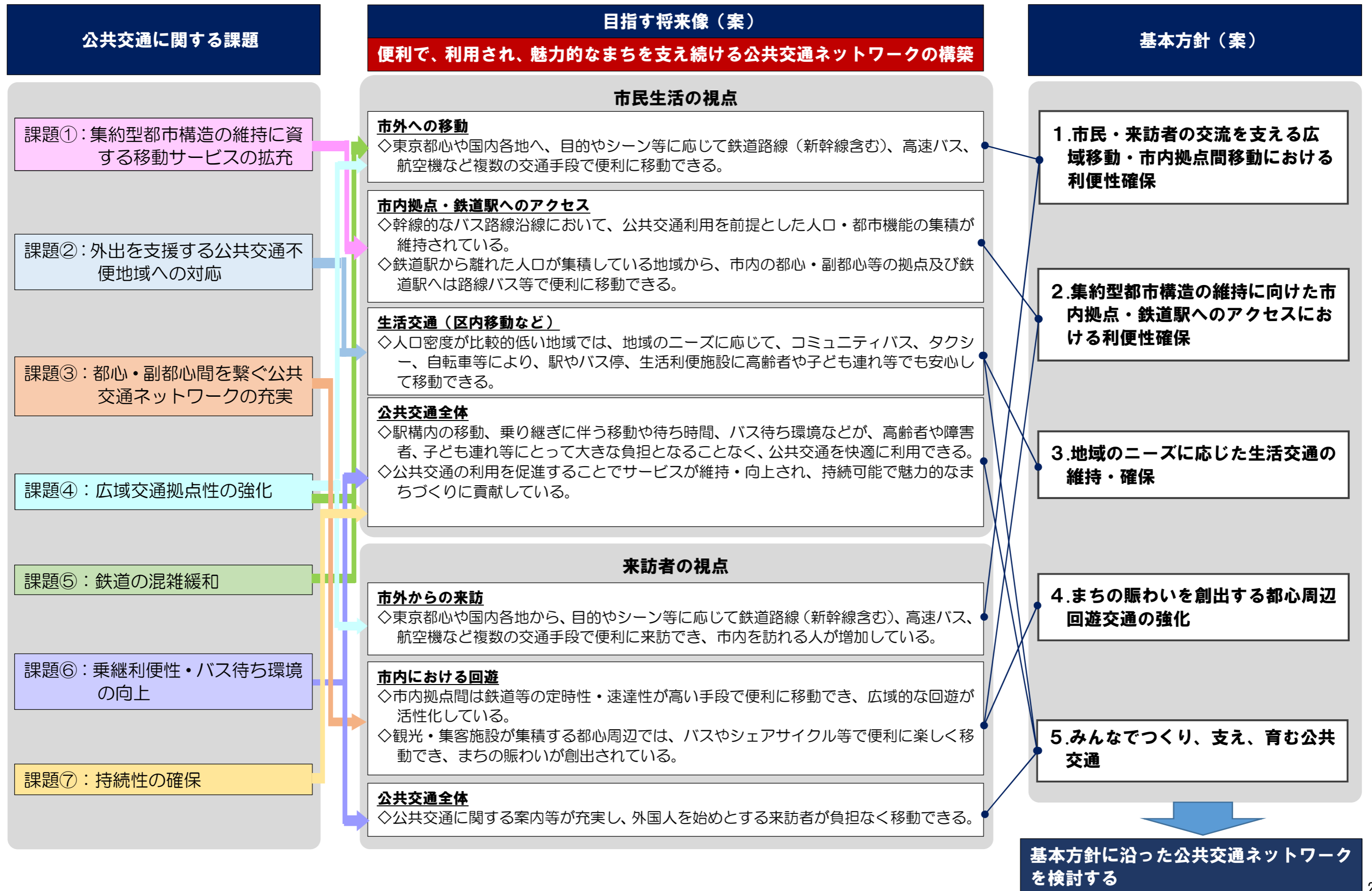
- ① 目指す将来像・基本方針
- ② 目指す公共交通ネットワーク
- ③ 成果指標・目標値

をどのように設定するか

- 本計画で対象とする公共交通について
- ・ 本計画では、公共交通を「不特定多数の方が利用できる移動手段」として、鉄道、バス、タクシーなどを対象とする。
  - ・ 一方、利用者（利用目的）が限定される福祉有償運送、各種施設の送迎バス、貸切バスなどは本計画の対象としない。

## 2 目指す将来像・基本方針の設定

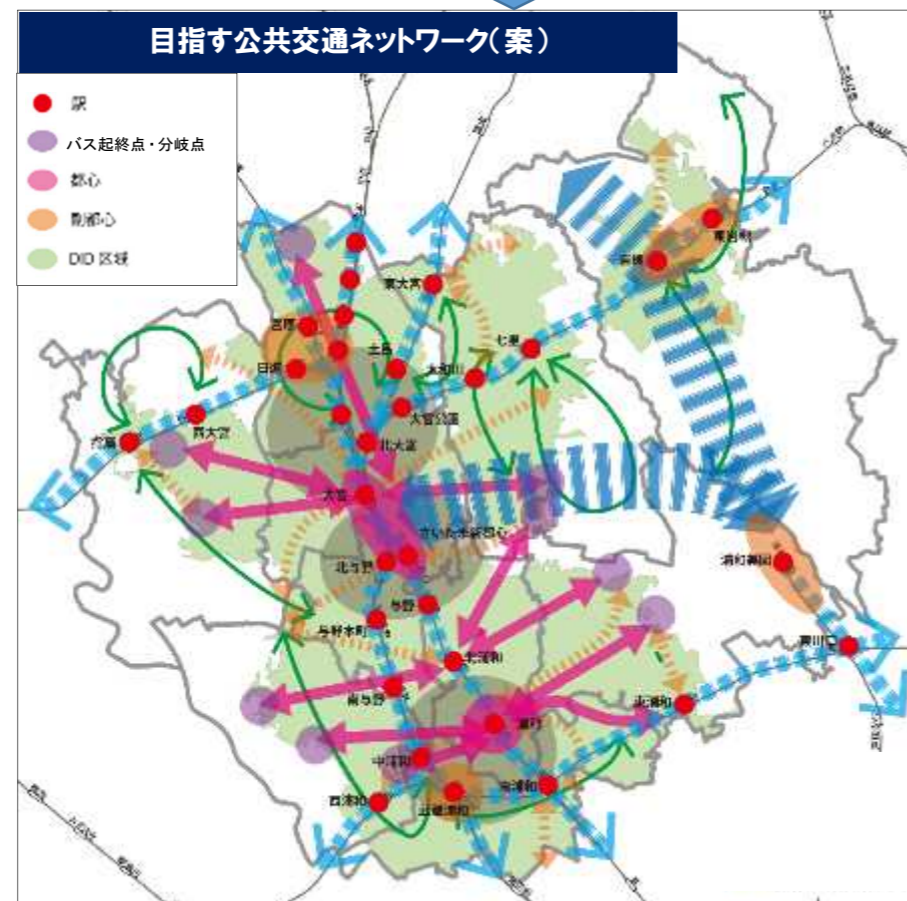
前回協議会にて提示した7点の課題から、本計画が目指す将来像及び基本方針を以下の通り設定する。



### 3 目指す公共交通ネットワークの検討

前ページで設定した基本方針に沿って、既存の統計資料等を活用し、下表・下図に示す3分類・6つの軸などを設定する。(詳細については資料 2-2 参照)

基本方針	基本方針に沿って設定する軸など		役割	対象エリア	担う交通手段
1.市民・来訪者の交流を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保	市外・市内拠点間関係軸	広域幹線軸	・東京都心等の市外との関係 ・市内の都心・副都心間の連絡	全域	・鉄道(新幹線含む) ・高速バス※2
		鉄道補完軸	・「市外・市内拠点間幹線軸」のうち鉄道が存在しない部分を補完		・路線バス又は鉄軌道※3
2.集約型都市構造の維持に向けた市内拠点・鉄道駅へのアクセスにおける利便性確保	市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸	都心・主要駅アクセス幹線軸	・人口集中地区から都心(主要駅)へのアクセスとして高い利便性を確保	人口集中地区(DID地区※1)	・路線バス
		鉄道駅アクセス軸	・人口集中地区から鉄道駅へのアクセス		
3.地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保	補完的な公共交通	支線・区内交通	・人口が多い・高齢化率が高い地域から生活利便施設や公共交通軸へのアクセス	人口集中地区・地区外の両方	・コミュニティバス ・乗合タクシー
4.まちの賑わいを創出する都心周辺回遊交通の強化		都心回遊交通	・都心周辺の観光・集客施設の回遊及び駅間移動に対応	都心周辺	・バス・タクシー (シェアサイクル等※4)
5.みんなでつくり、支え、育む公共交通	軸は設定しない				



※1：DID地区とは  
人口密度 4,000 人/km<sup>2</sup> 以上の町丁目等が隣接しており、かつそれらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上である地域を指す

※2：高速バスとは  
主に高速道路を運行する乗合バスを指す(高速ツアーバスは平成 25 年 8 月より高速乗合バスに移行・一本化された)

※3：鉄軌道とは  
鉄道と軌道の総称。軌道とはレールが道路上に設けられる路面電車(LRTを含む)を指す。

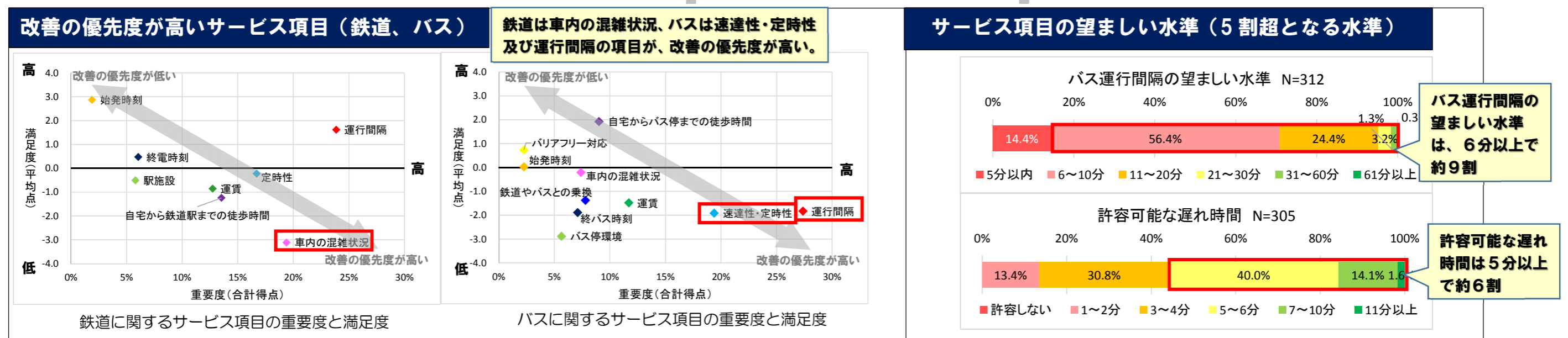
※4：シェアサイクルやコミュニティサイクルは、都心回遊交通を担う交通手段ではあるが、公共交通ネットワークとしては本計画に位置付けない。

## 4 成果指標及び目標値

成果指標及び目標値は、基本方針に沿って、以下のとおり設定する。(詳細については資料 2-2 参照)

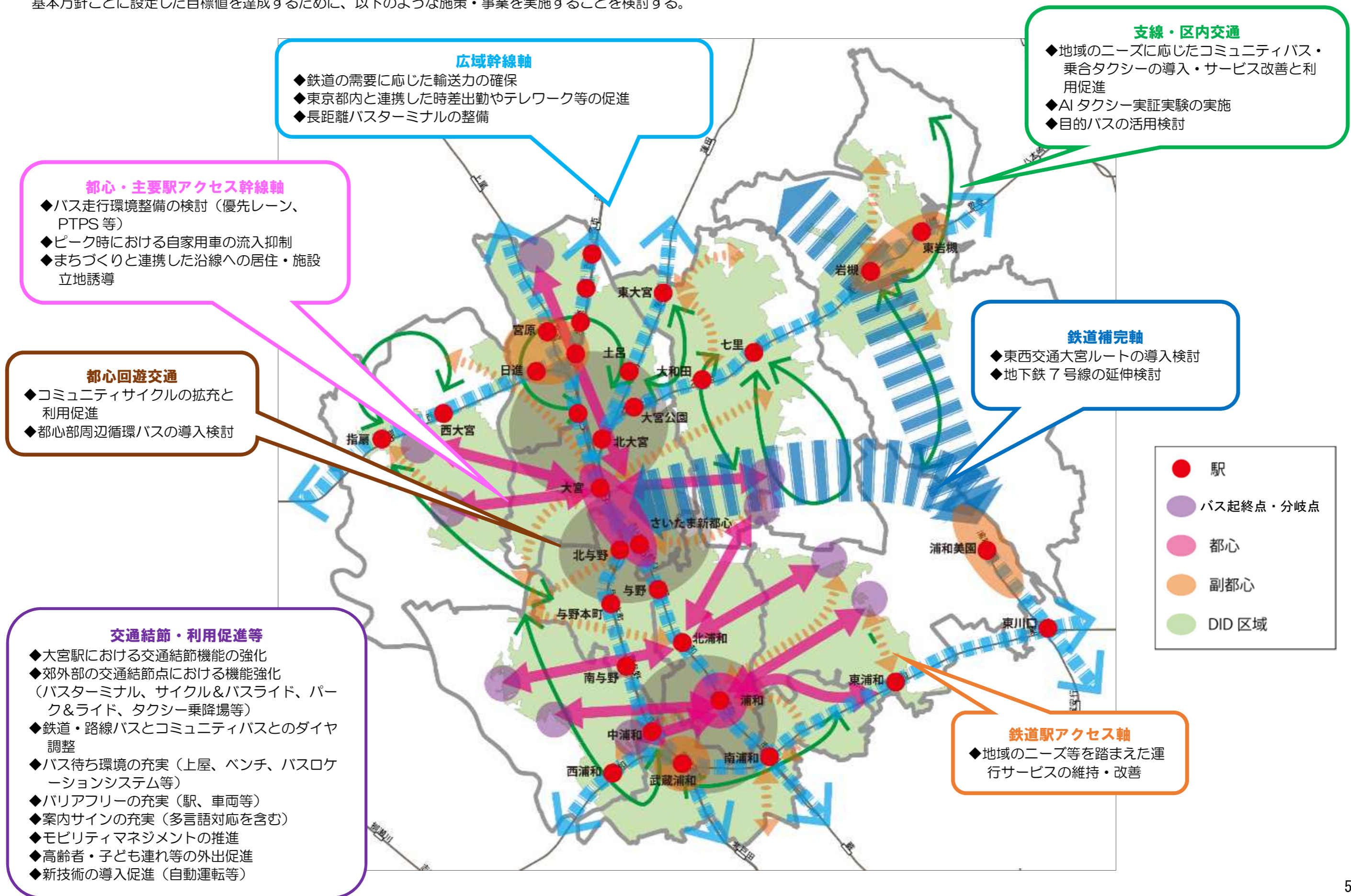
基本方針	対応する軸	担う交通手段	成果指標【目標値】	成果指標・目標値の設定理由	
1.市民・来訪者の交流を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保	市外・市内拠点間関係軸	広域幹線軸	・鉄道（新幹線含む） ・高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の「車内の混雑状況」に対する市民満足度【現状以上】又は【1割増】</li> <li>・都心・副都心間の所要時間【30分以内】</li> </ul>	鉄道の混雑度は市民意識から改善の優先度が高いため、現状以上の水準を目指す。
		鉄道補完軸	・路線バス又は鉄軌道		
2.集約型都市構造の維持に向けた市内拠点・鉄道駅へのアクセスにおける利便性確保	市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸	都心・主要駅アクセス幹線軸	・路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行間隔【朝夕・日中ともに10分以内】</li> <li>・DID地区内から都心（主要駅）までの所要時間【概ね20分以内】</li> <li>・朝ピーク時における遅れ時間【5分以内】</li> </ul>	集約型都市構造維持の核とするため、市民意識から改善の優先度が高い「運行間隔」「速達性・定時性」を強化し、待ち時間や遅れ時間を含めても都心・拠点駅に概ね30分以内を目指す。
		鉄道駅アクセス軸			
3.地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保	補完的な公共交通	支線・区内交通	・コミュニティバス・乗合タクシー		
4.まちの賑わいを創出する都心周辺回遊交通の強化		都心回遊交通	・バス・タクシー（シェアサイクル）		
5.みんなで作って、支え、育む公共交通	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道・バスに対する満足度【現状以上】又は【1割増】</li> <li>・市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】</li> </ul>	便利かつ持続可能な公共交通を形成するため、鉄道・バスの満足度、利用者数を現状以上とする。	

【参考】市民意識調査結果



## 5 施策・事業の検討

基本方針ごとに設定した目標値を達成するために、以下のような施策・事業を実施することを検討する。



# さいたま市地域公共交通網形成計画の全体像

## 将来像、基本方針、評価指標・目標値

## 施策（例）

## 指標（次回提示）

### 課題

- 課題①: 集約型都市構造の維持に資する移動サービスの拡充
- 課題②: 外出を支援する公共交通空白不便地域への対応
- 課題③: 都心・副都心間を繋ぐ公共交通ネットワークの充実
- 課題④: 広域拠点性の強化
- 課題⑤: 鉄道の混雑緩和
- 課題⑥: 乗継利便性・バス待ち環境の向上
- 課題⑦: 持続性の確保

### 目指す将来像(案)

#### 便利で、利用され、魅力的なまちを支え続ける公共交通

##### 市民生活の視点

###### 市外への移動【主に課題④⑤に対応】

◇東京都心や国内各地へ、目的やシーン等に応じて複数の鉄道路線(新幹線含む)、高速バス、航空機等により便利に移動できる。

###### 市内拠点・鉄道駅へのアクセス【主に課題①に対応】

◇鉄道駅から離れた人口が集積している地域から、市内の都心・副都心等の拠点及び鉄道駅へは路線バス等で便利に移動できる。  
◇幹線的なバス路線沿線においても、公共交通利用を前提とした人口・都市機能の集積が維持されている。

###### 生活交通(区内移動など)【主に課題②に対応】

◇人口密度が比較的低い地域では、地域のニーズに応じて、コミュニティバス、タクシー、自転車等により、駅やバス停、生活利便施設に高齢者や子ども連れ等でも安心して移動できる。

###### 公共交通全体【主に課題⑥⑦に対応】

◇駅構内の移動や、乗り継ぎに伴う移動や待ち時間、バスの待ち環境などが、高齢者や障害者、子ども連れ等にとっても大きな負担となることなく公共交通を利用できる。  
◇公共交通の利用が促進することでサービスが維持・向上し、持続可能で魅力的なまちづくりに貢献している。

##### 来訪者の視点

###### 市外からの来訪【主に課題④に対応】

◇東京都心や国内各地から、目的やシーン等に応じて複数の鉄道路線(新幹線含む)、高速バス、航空機等を利用して便利に来訪でき、市内を訪れる人が増加している。

###### 市内における回遊【主に課題③に対応】

◇市内拠点間は鉄道等の定時性・速達性が高い手段で便利に移動でき、広域的な回遊が活性化している。  
◇観光・集客施設が集積する都心周辺では、バスやコミュニティサイクル等で便利に楽しく移動でき、まちの賑わいが創出されている。

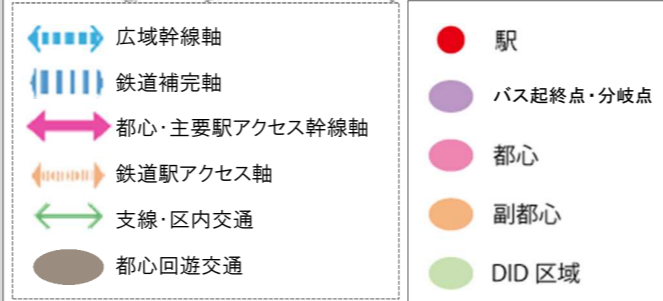
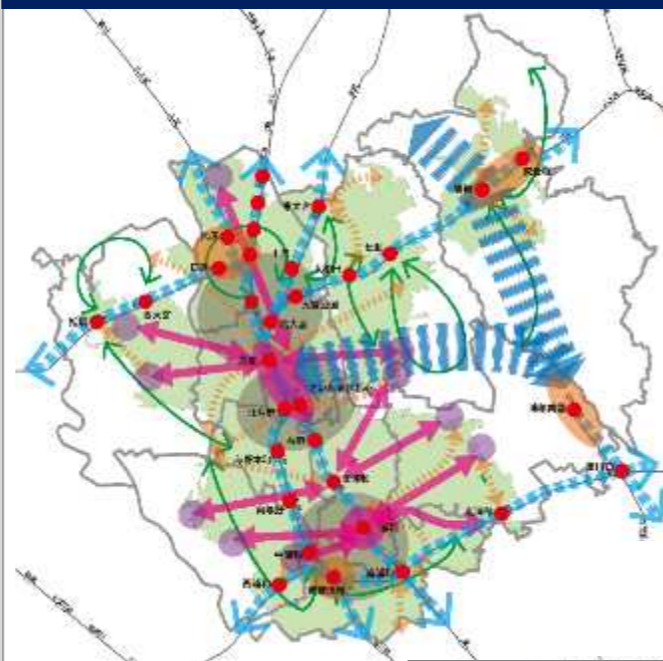
###### 公共交通全体【主に課題⑥に対応】

◇公共交通に関する案内等が充実し、外国人を始めた来訪者が負担なく移動できる。

### 基本方針（成果指標(目標値)）

- 1.市民・来訪者の交流を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保  
(鉄道の「車内の混雑状況」に対する市民満足度【現状以上又は1割増】、都心・副都心間の所要時間【30分以内】)
- 2.集約型都市構造の維持に向けた市内拠点・鉄道駅へのアクセスにおける利便性確保  
(都心・主要駅アクセス幹線軸の運行間隔【10分以内】、DID 地区内から都心・主要駅への所要時間【20分以内】、都心・主要駅における朝ピーク時の遅れ時間【5分以内】、鉄道駅アクセス軸の運行間隔【現状以上】)
- 3.地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保  
※個別の成果指標・目標値は設定しない
- 4.まちの賑わいを創出する都心周辺回遊交通の強化  
※個別の成果指標・目標値は設定しない
- 5.みんなで作って、支え、育む公共交通  
(市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上又は1割増】)(市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】)

### 目指す公共交通ネットワーク(案)



#### 広域幹線軸

- 鉄道の需要に応じた輸送力の確保
- 東京都内と関係した時差出勤やテレワーク等の促進
- 長距離バスターミナルの整備

#### 鉄道補完軸

- 東西交通大宮ルートへの導入検討
- 地下鉄7号線延伸の検討

#### 都心・主要駅アクセス幹線軸

- バス走行環境整備の検討(優先レーン、PTPS等)
- ピーク時における自家用車の流入抑制
- まちづくりと連携した沿線への居住・施設立地誘導

#### 鉄道駅アクセス軸

- 地域のニーズ等を踏まえた運行サービスの維持・向上

#### 支線・区内交通

- 地域のニーズに応じたコミュニティバス・乗合タクシーの導入・運行改善と利用促進
- AIタクシー等の実証実験
- 目的バスの活用検討

#### 都心回遊交通

- コミュニティサイクルの拡充と利用促進
- 都心部周辺循環バスの導入検討

#### 交通結節・利用促進等

- 大宮駅における交通結節機能の強化
- 郊外部の交通結節点における機能強化(バスターミナル、サイクル&バスライド、パーク&ライド、タクシー乗降場等)
- 鉄道・路線バスとコミュニティバスとのダイヤ調整
- バス待ち環境の充実(上屋、ベンチ、バスロケーションシステム等)
- バリアフリーの充実(駅、車両等)
- 案内サインの充実(多言語対応を含む)
- モビリティマネジメントの推進
- 高齢者・子ども連れへの外出促進策
- 新技術の導入促進(自動運転等)