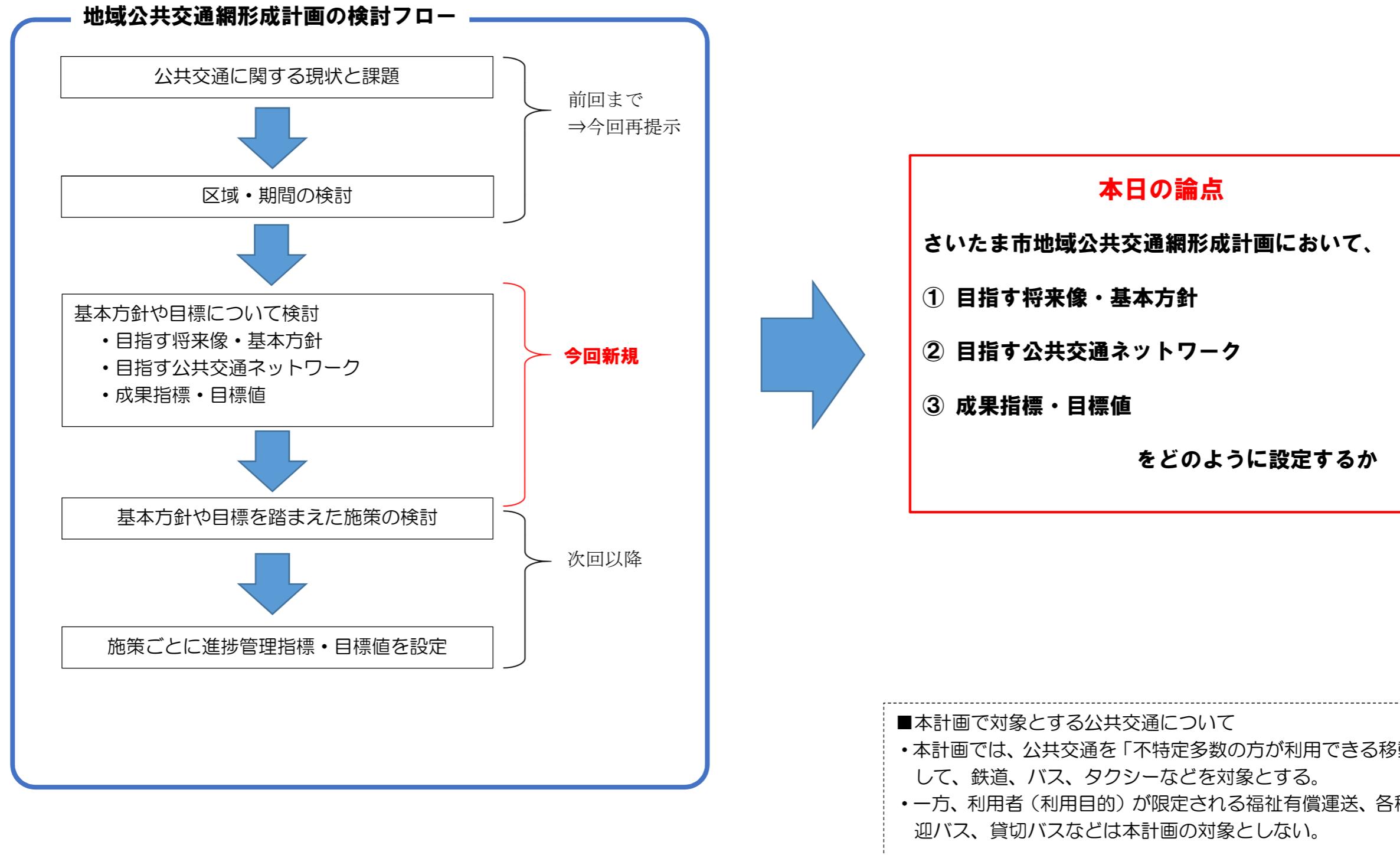


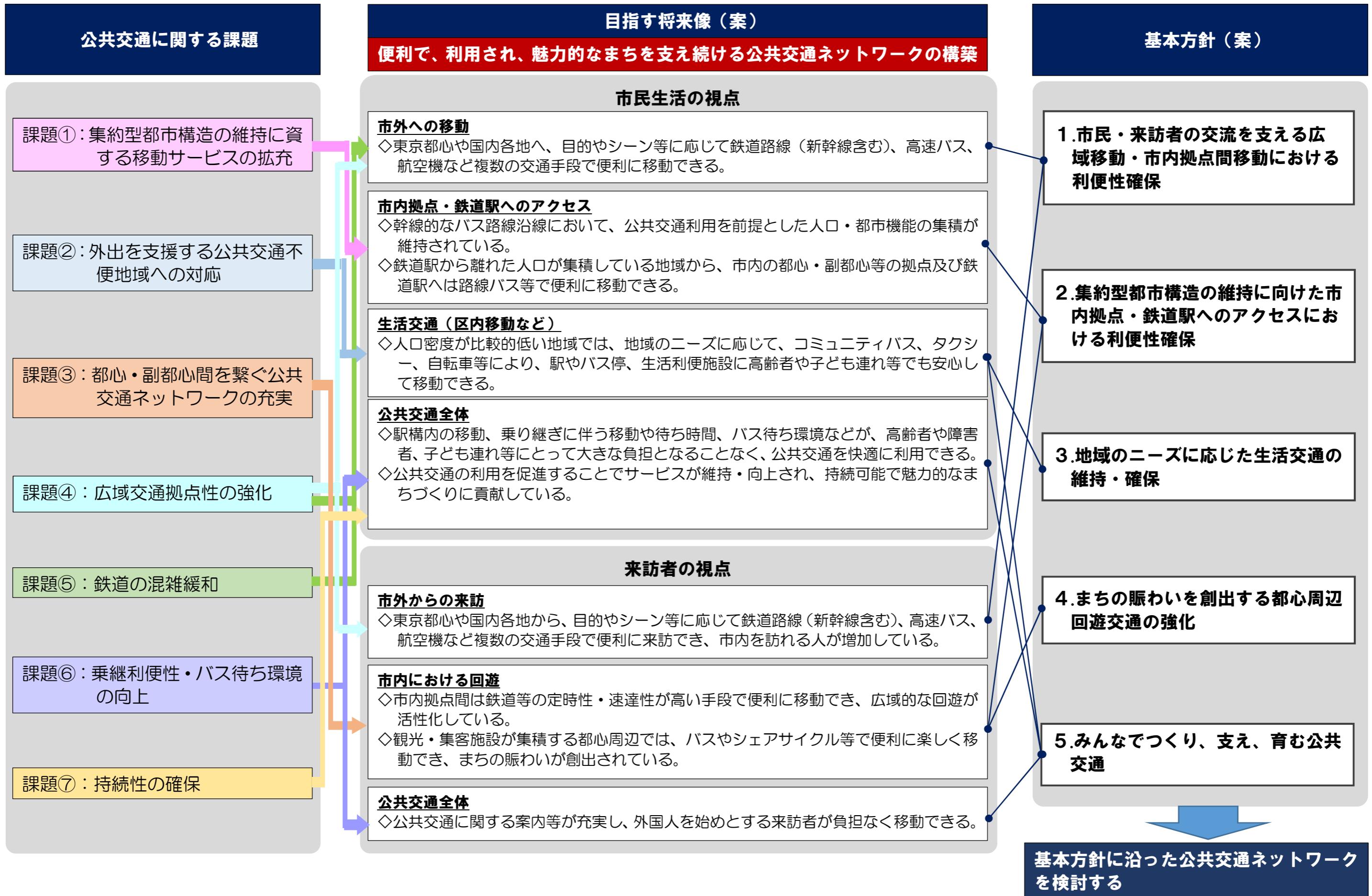
1 地域公共交通網形成計画の検討について

- ・ 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。



2 目指す将来像・基本方針の設定

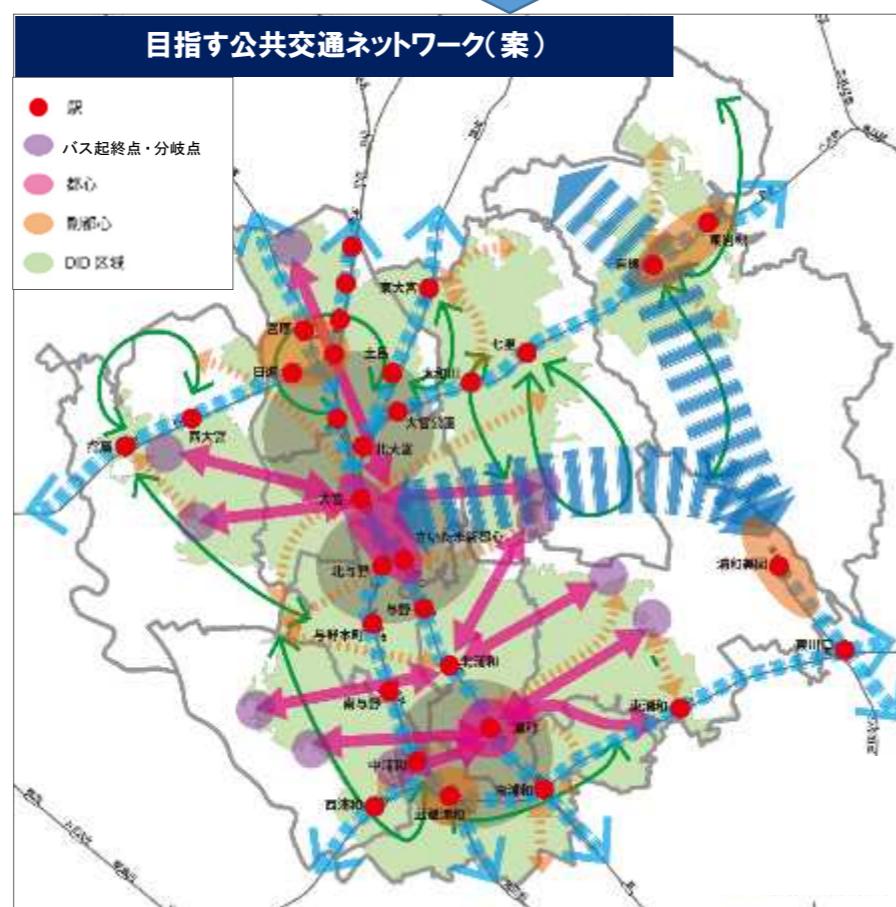
前回協議会にて提示した7点の課題から、本計画が目指す将来像及び基本方針を以下の通り設定する。



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・市内拠点間連係軸	広域幹線軸 	・東京都心等の市外との連係 ・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/km²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。

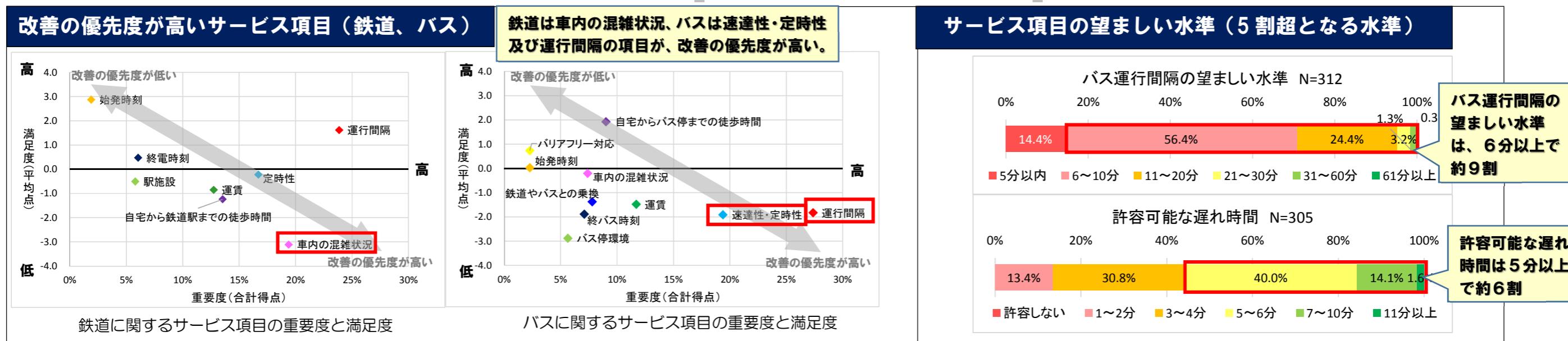
※4:シェアサイクルやコミュニティサイクルは、都心回遊交通を担う交通手段ではあるが、公共交通ネットワークとしては本計画に位置付けない。

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)

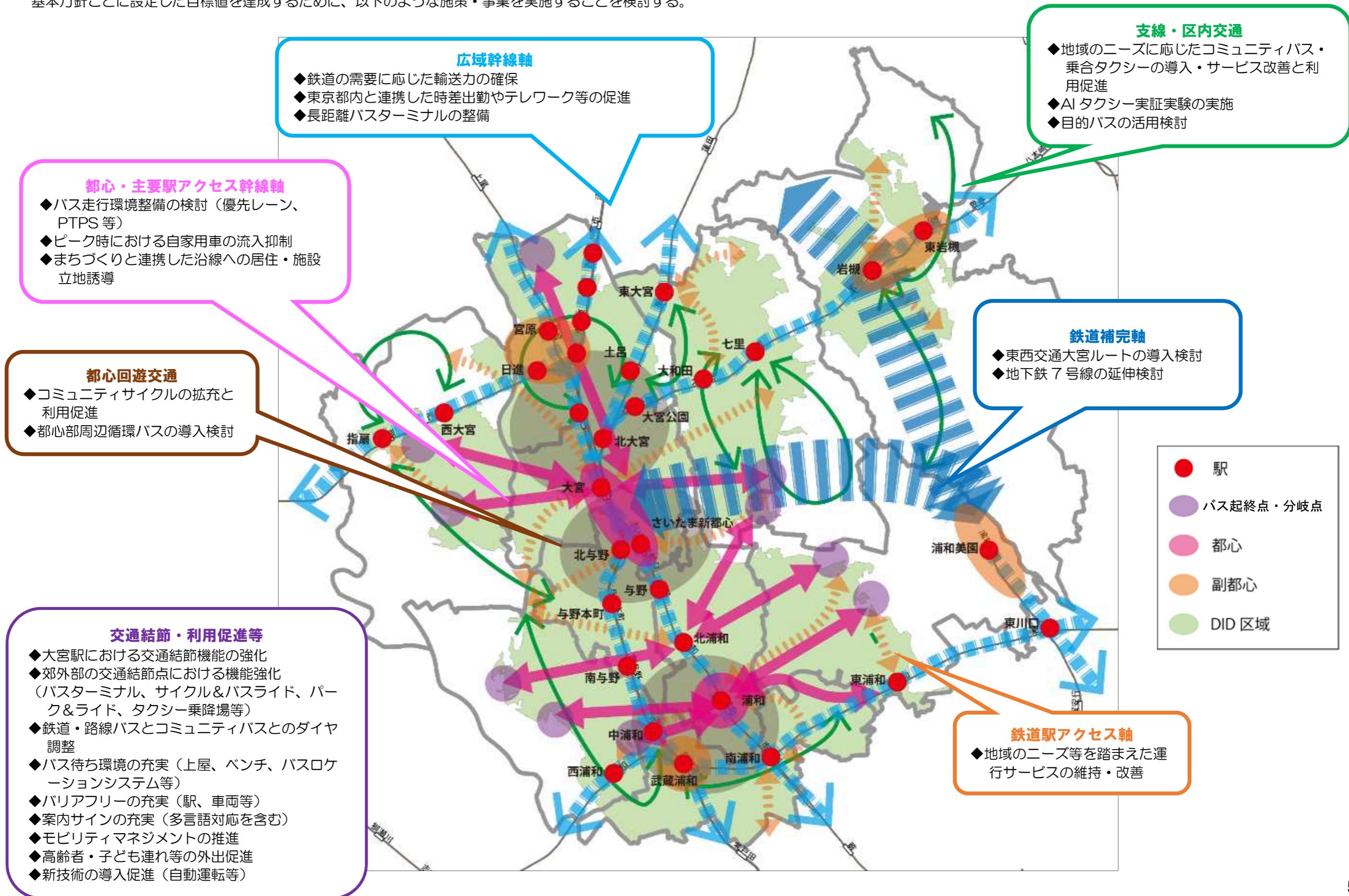
基本方針	対応する軸	担う交通手段	成果指標【目標値】	成果指標・目標値の設定理由
1.市民・来訪者の交流を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保	市外・市内拠点間連係軸	広域幹線軸 	・鉄道（新幹線含む） ・高速バス	・鉄道の「車内の混雑状況」に対する市民満足度 【現状以上】又は【1割増】
		鉄道補完軸 	・路線バス又は鉄軌道	・都心・副都心間の所要時間【30分以内】
2.集約型都市構造の維持に向けた市内拠点・鉄道駅へのアクセスにおける利便性確保	市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸	都心・主要駅 アクセス幹線軸 	・路線バス	・運行間隔【朝夕・日中ともに10分以内】 ・DID 地区内から都心（主要駅）までの所要時間 【概ね 20分以内】 ・朝ピーク時における遅れ時間【5分以内】
		鉄道駅 アクセス軸 		・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	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.みんなでつくり、支え、育む公共交通	—	—	・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】	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

