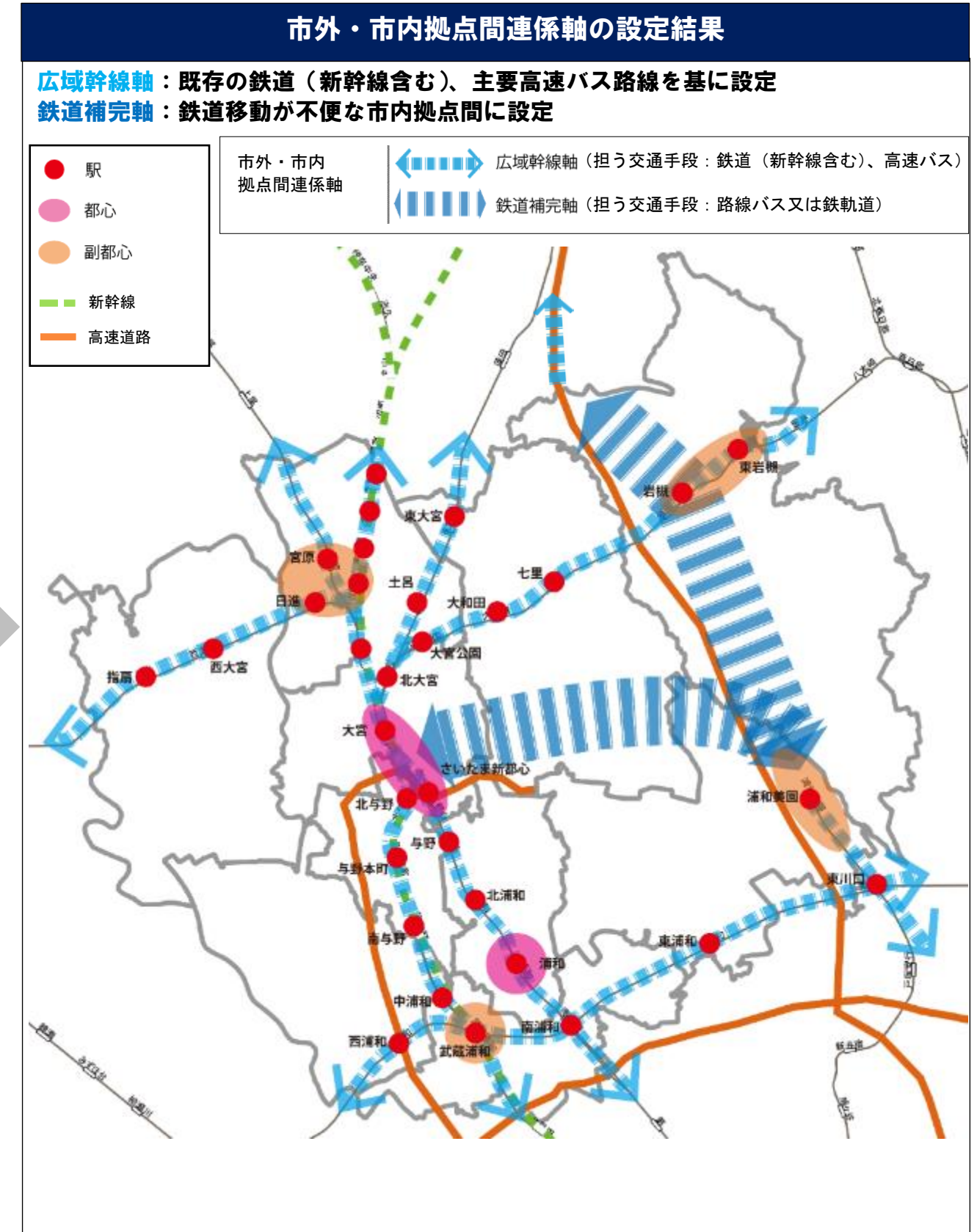
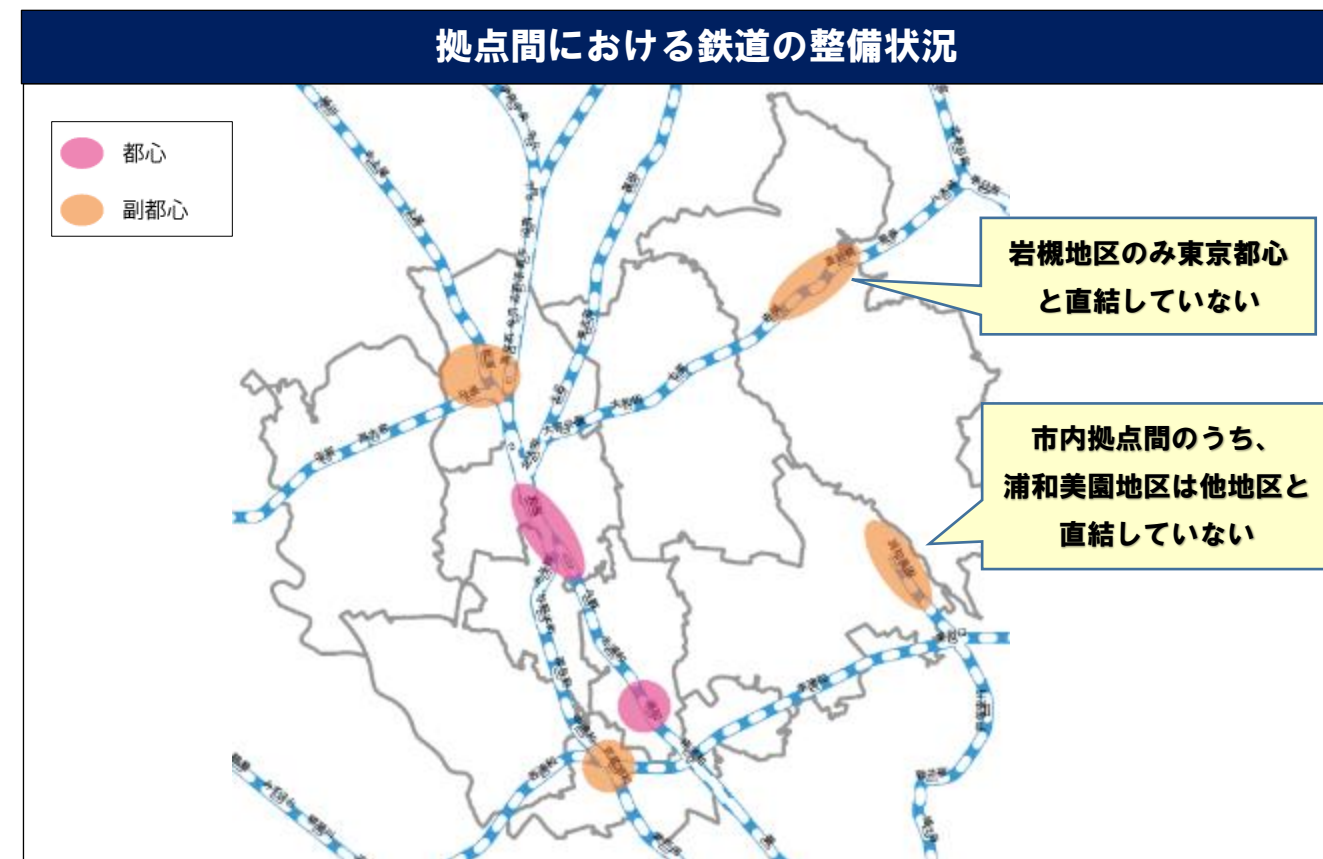
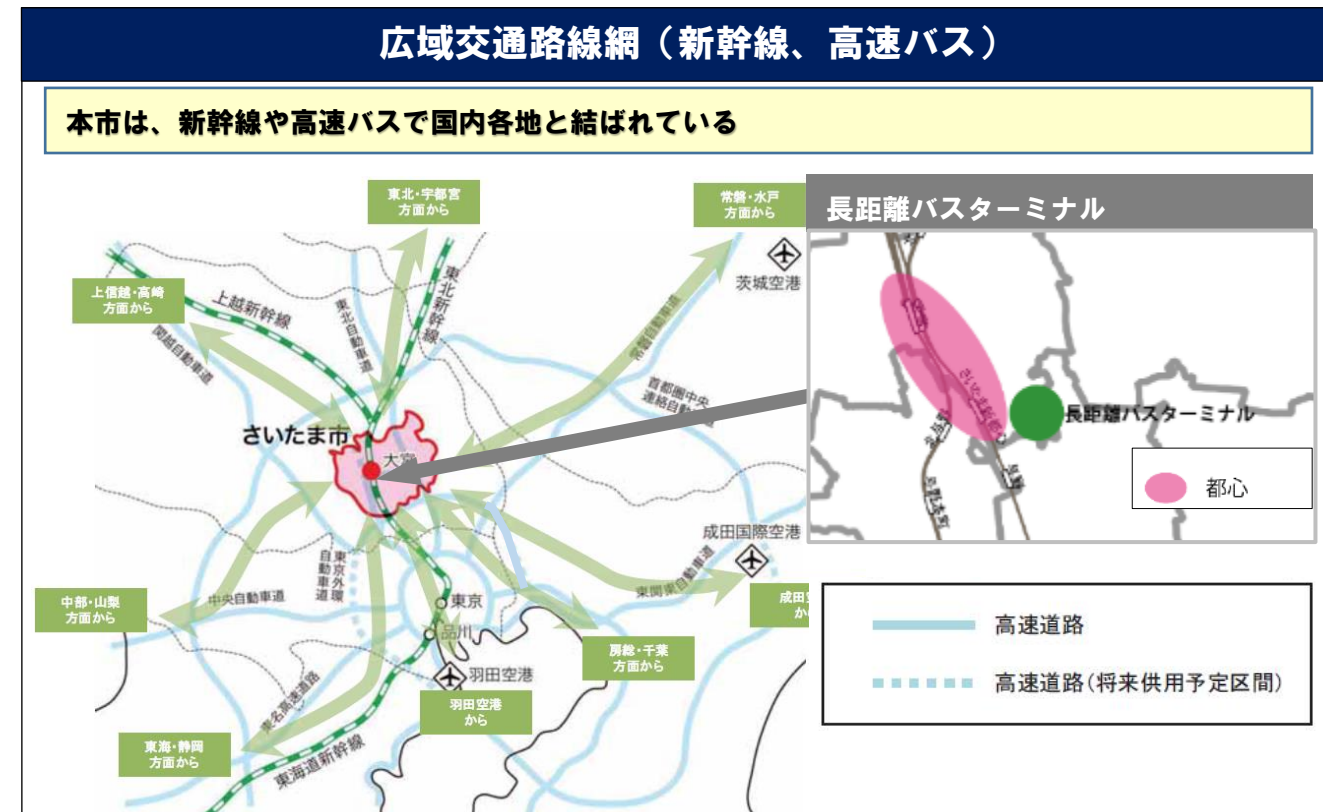


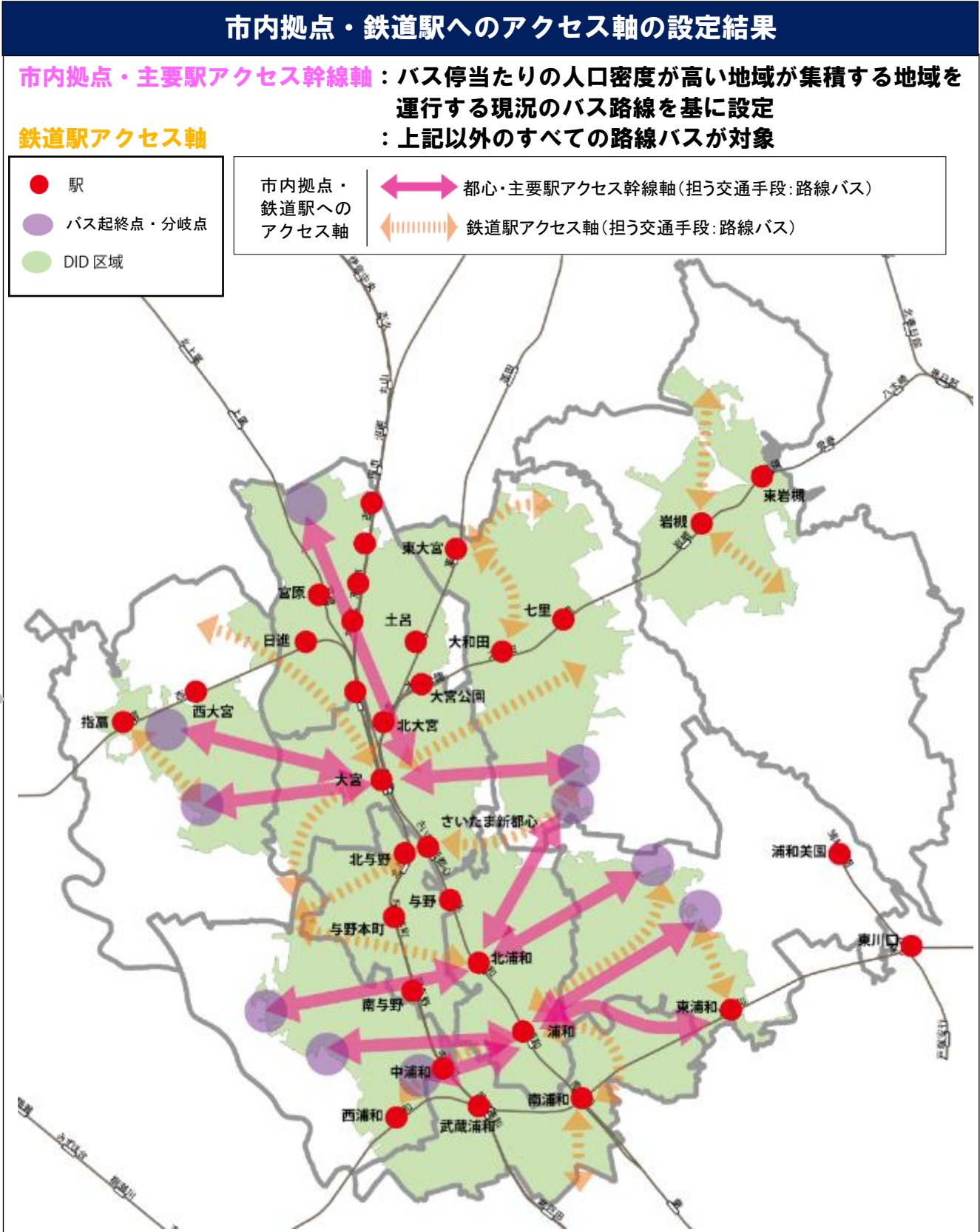
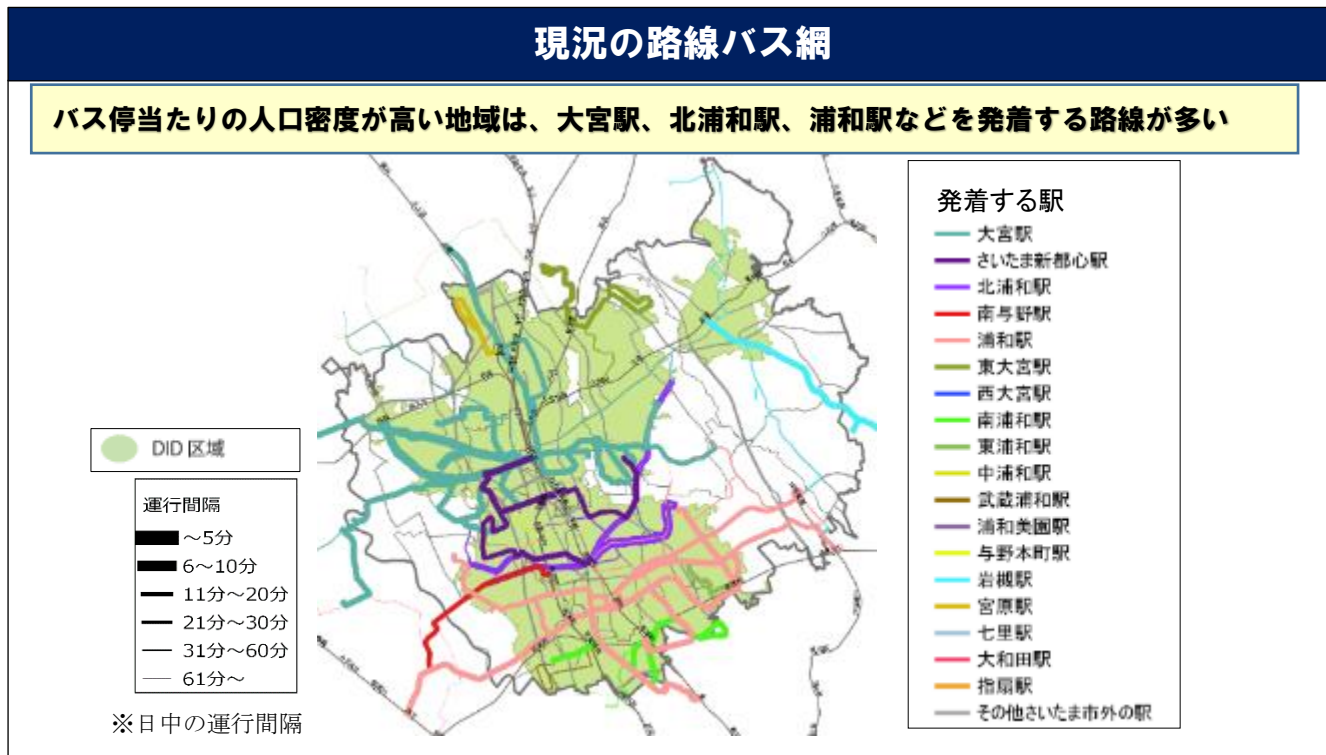
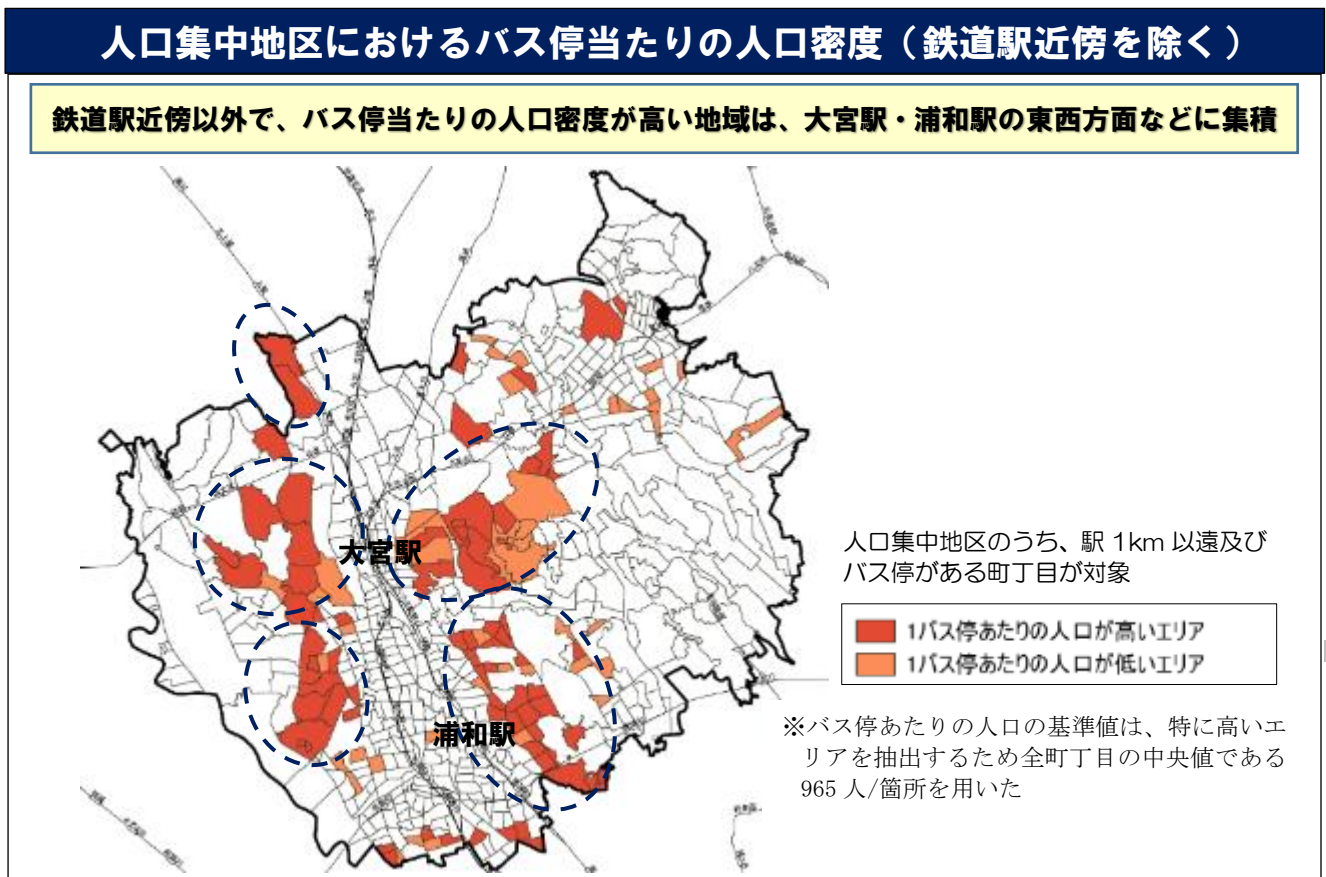
1 市外・市内拠点間関係軸の設定 【対象エリア：全域】

- 市外・市内拠点間関係軸は、広域交通路線網（新幹線、高速バス）に加え、市内拠点間における鉄道の整備状況を踏まえて設定する。



2 市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸の設定 【対象エリア：人口集中地区（DID 地区）】

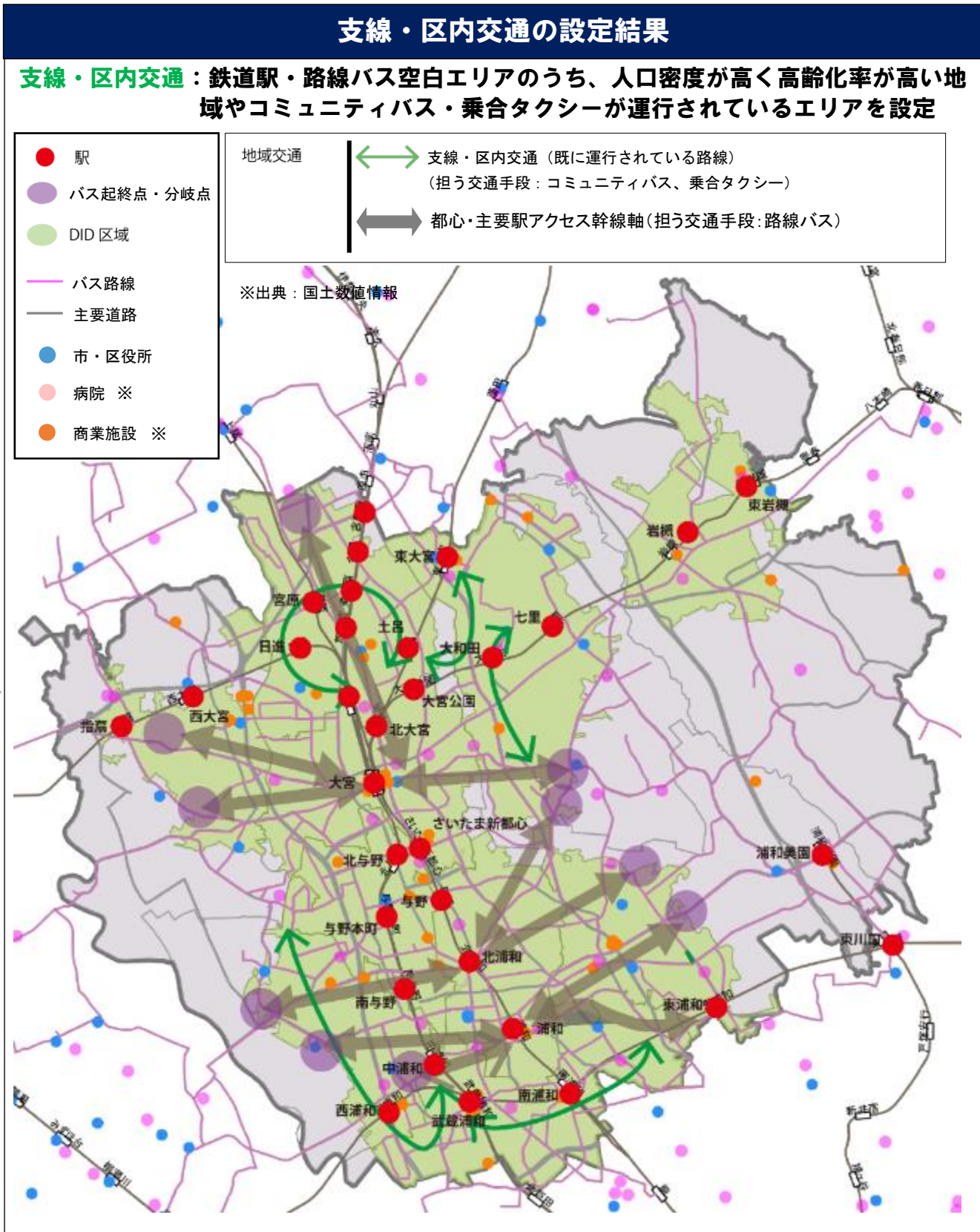
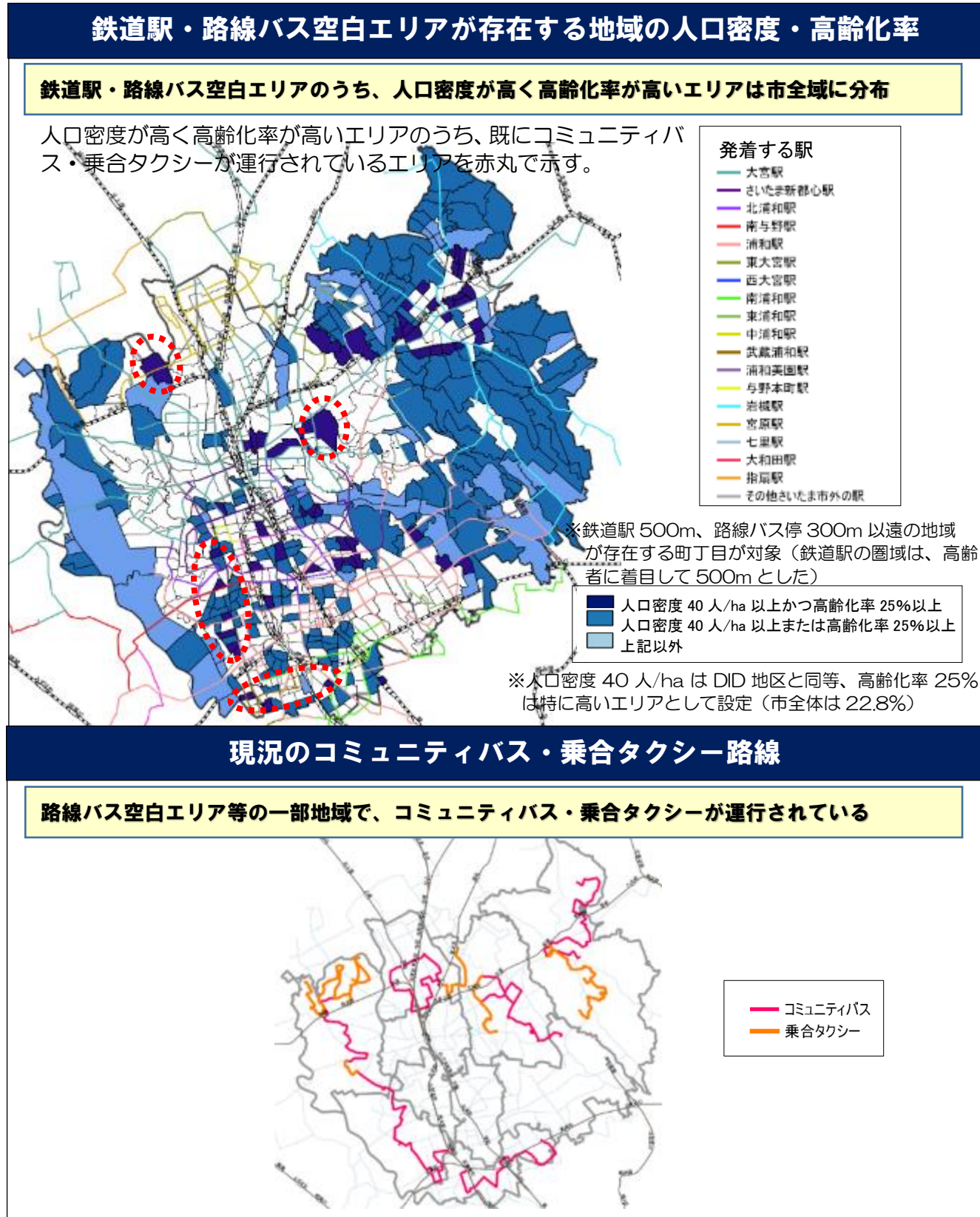
- 市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸は、人口集中地区におけるバス停当たりの人口密度を基に、現況の路線バス網を踏まえて設定する。



3 補完的な公共交通①（支線・区内交通）の設定 【対象エリア：人口集中地区・地区外の両方】

1) 人口密度が高い地域(主に DID 地区内)

支線・区内交通は「主に DID 地区においてコミュニティバス・乗合タクシーが運行している地域」を設定する。



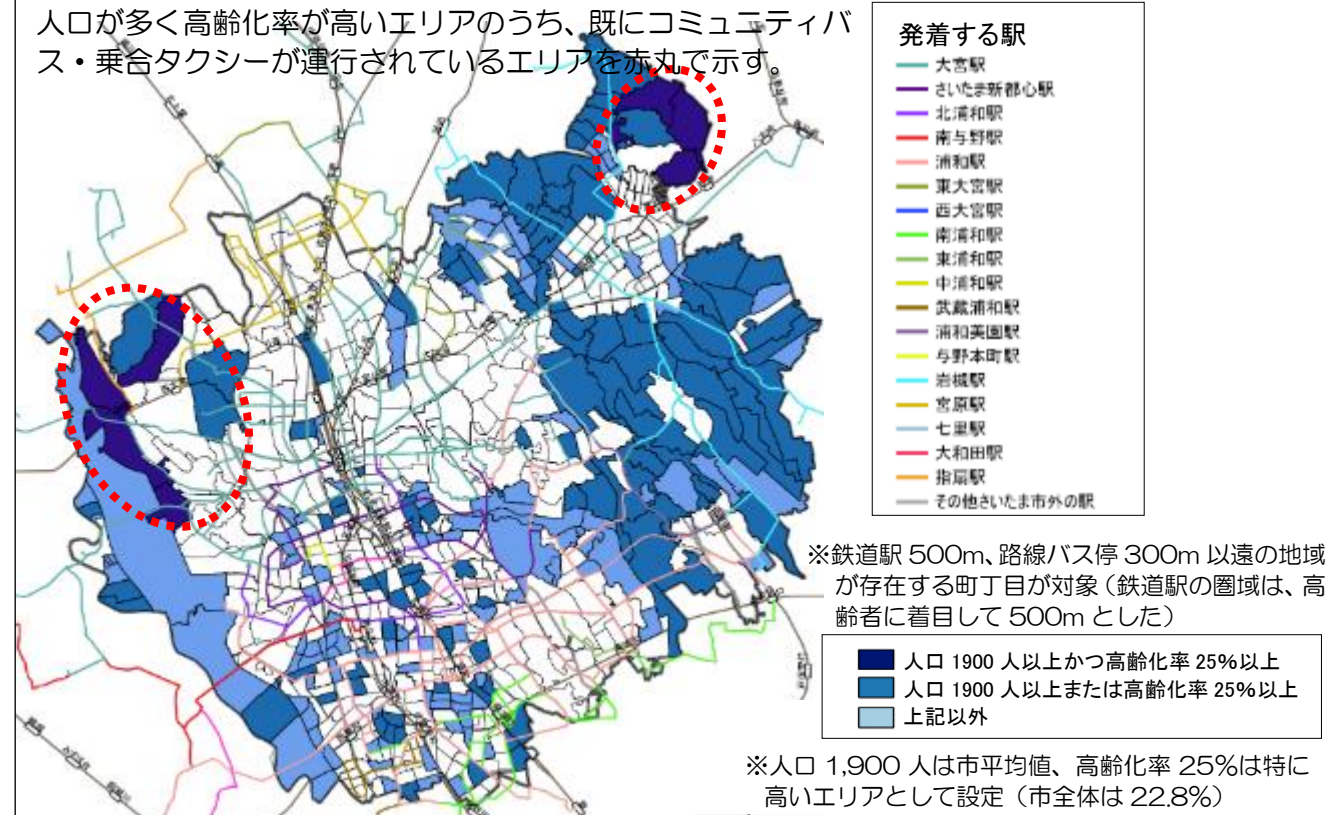
2) 人口密度は高くないが人口が多い地域(主に人口集中地区外)

前ページの 1)に加え、支線・区内交通は「主に DID 地区外においてコミュニティバス・乗合タクシーが運行している地域」を設定する。

鉄道駅・路線バス空白エリアが存在する地域の人口・高齢化率

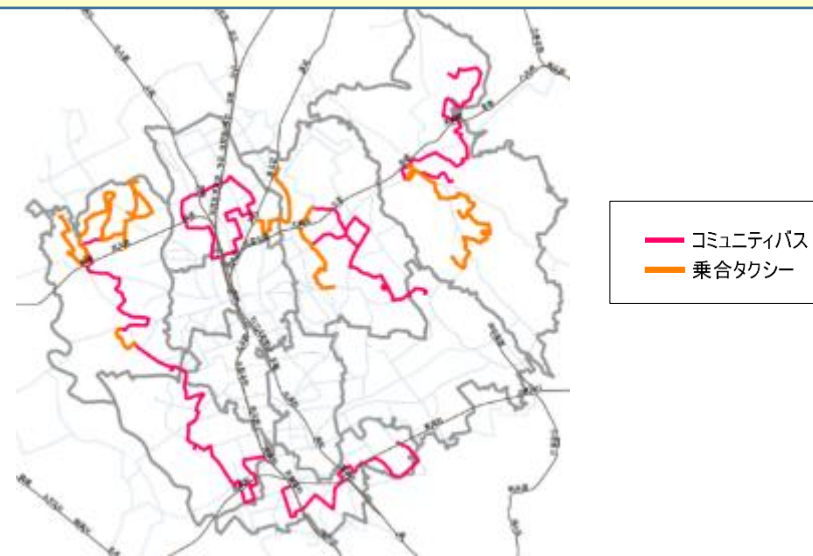
鉄道駅・路線バス空白エリアのうち、人口が多く高齢化率が高いエリアは岩槻区及び西区に点在

人口が多く高齢化率が高いエリアのうち、既にコミュニティバス・乗合タクシーが運行されているエリアを赤丸で示す。



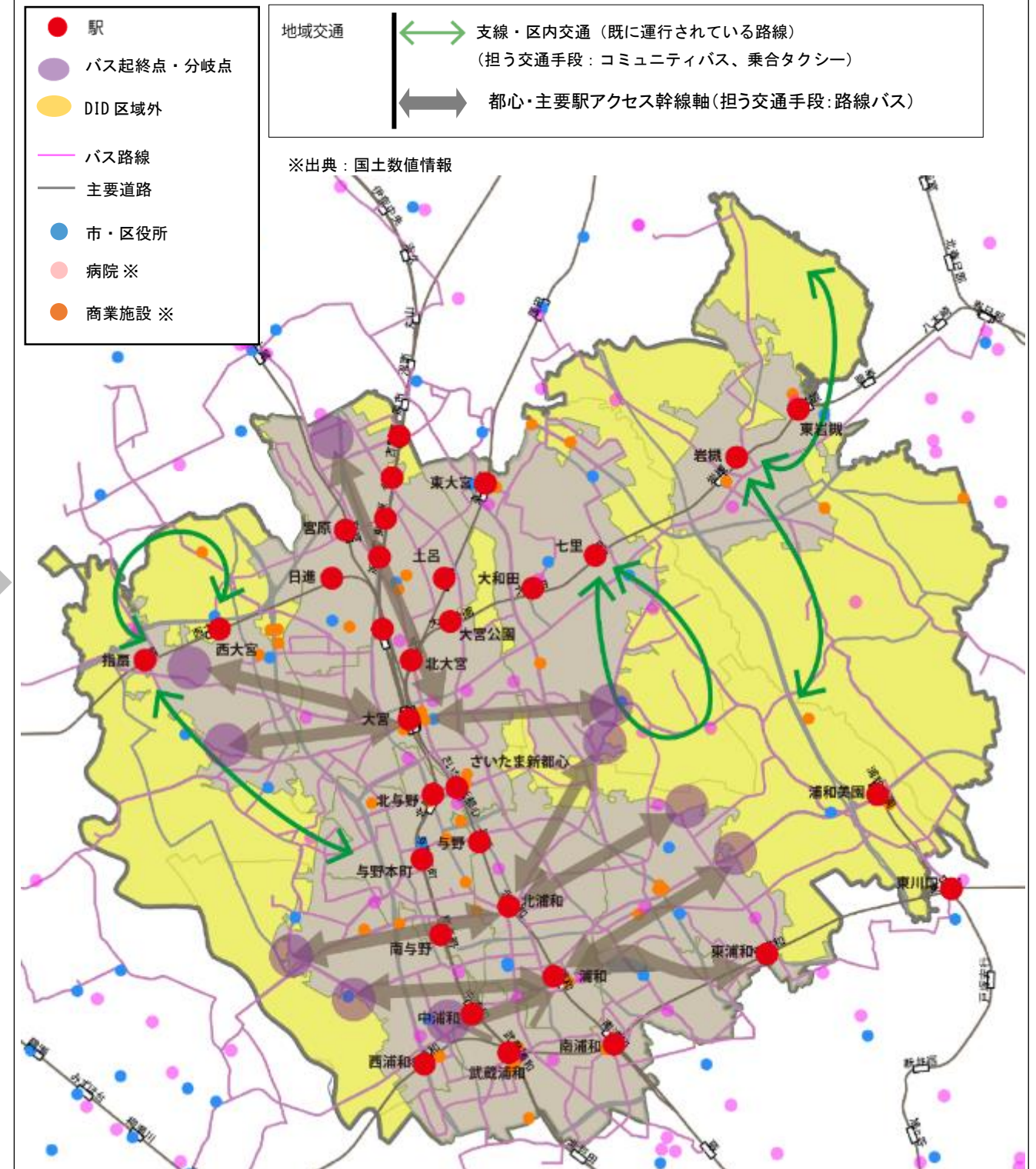
現況のコミュニティバス・乗合タクシー路線

路線バス空白エリア等の一部地域で、コミュニティバス・乗合タクシーが運行されている



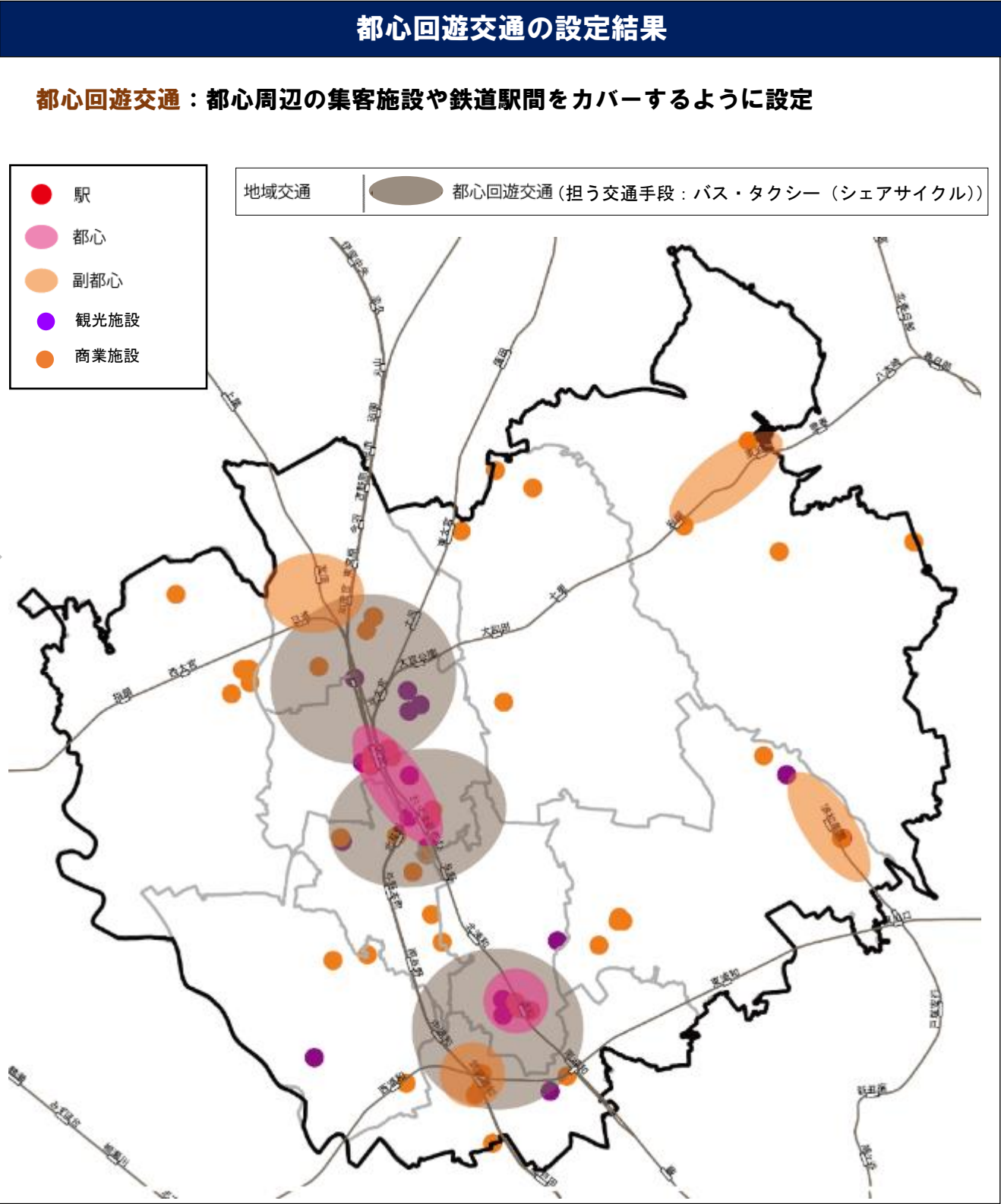
支線・区内交通の設定結果

支線・区内交通：鉄道駅・路線バス空白エリアのうち、人口が多く高齢化率が高い地域やコミュニティバス・乗合タクシーが運行されているエリアを設定



4 補完的な公共交通②（都心回遊交通）の設定 【対象エリア：都心周辺地域】

・ 都心回遊交通は、都心部周辺の観光・集客施設分布を基に、現況のシェアサイクル実施エリアを踏まえて設定する。



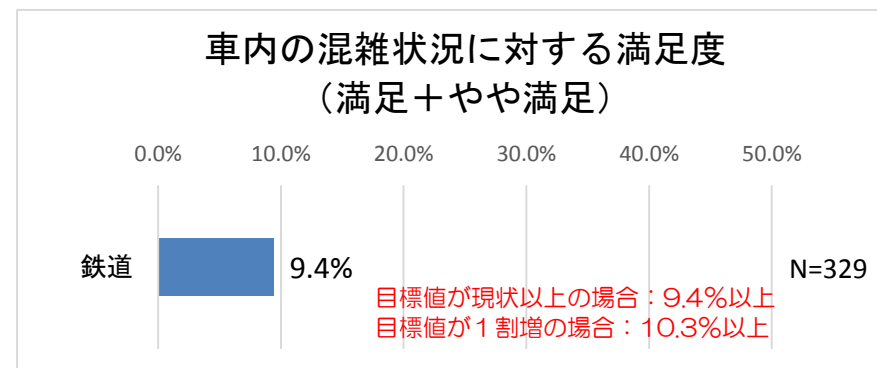
成果指標・目標値について

基本方針 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」

成果指標【目標値】 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】

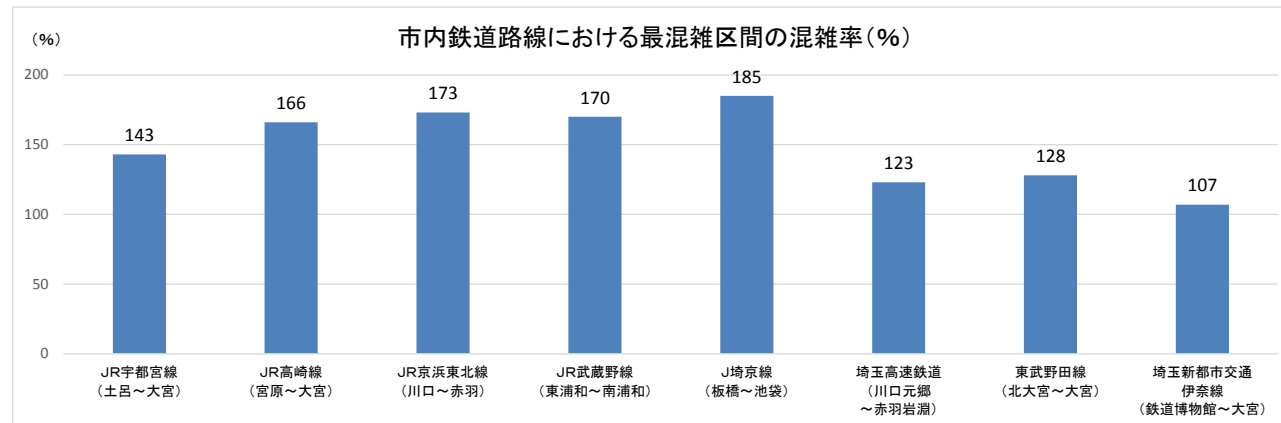
対象路線の現況水準 【市民満足度】

鉄道の「車内の混雑状況」に対する満足度



出典：市民意識調査（平成30年1月）

【参考】市内路線の最混雑断面におけるピーク時混雑率



出典：国土交通省ホームページ 平成29年度実績値

サービス向上・維持の必要性

- 「鉄道の車内混雑」に対する市民満足度は、約9.4%に留まるため、市内路線の混雑状況を改善することにより、現状以上（または現状より増加）とすることが求められる。
- 【参考】市内路線の最混雑区間における混雑率は、「JR埼京線」が180%、「JR京浜東北線」「JR武蔵野線」「JR高崎線」が150%を上回っており改善が求められる。

成果指標【目標値】 都心・副都心間の所要時間【30分以内】

対象路線の現況水準 【所要時間】

朝：8時都心着

		副都心			
		日進	岩槻	武蔵浦和	浦和美園
都心	大宮	5	13	7	32(37)
	浦和	20	28	8	28(29)

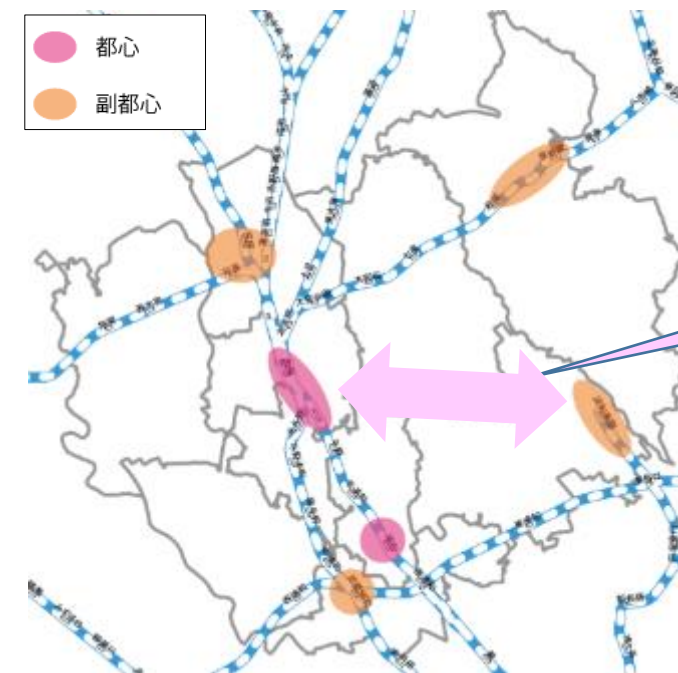
日中：12時都心着

		副都心			
		日進	岩槻	武蔵浦和	浦和美園
都心	大宮	5	8	11	38(38)
	浦和	17	29	13	33(27)

※浦和美園の所要時間は鉄道(バス)

都心・副都心間のうち
浦和美園・大宮間のみ
30分を超過

※乗換え時間を含む
※平成30年10月時点のダイヤより

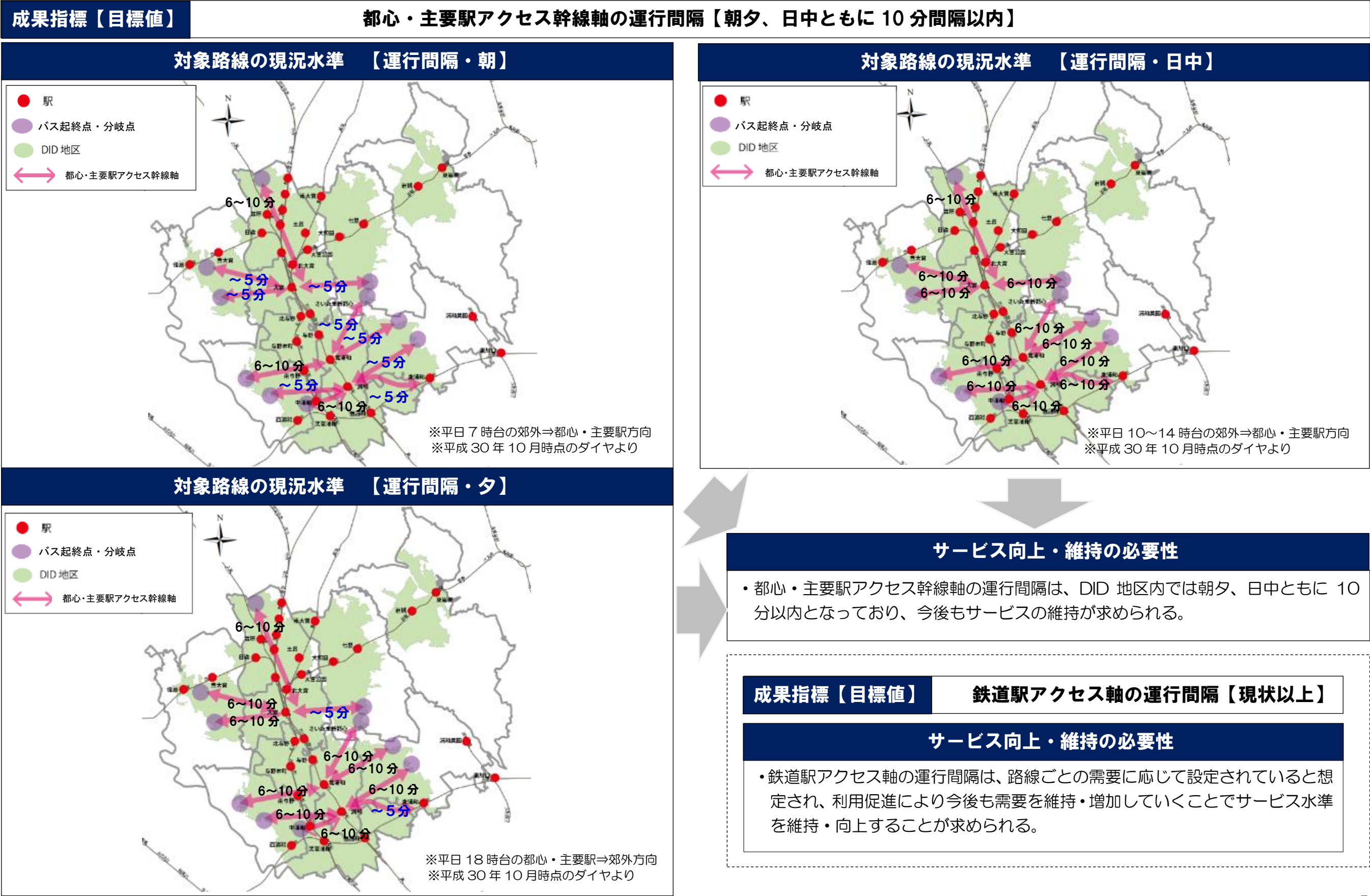


朝：鉄道32分、バス37分
日中：鉄道38分、バス38分

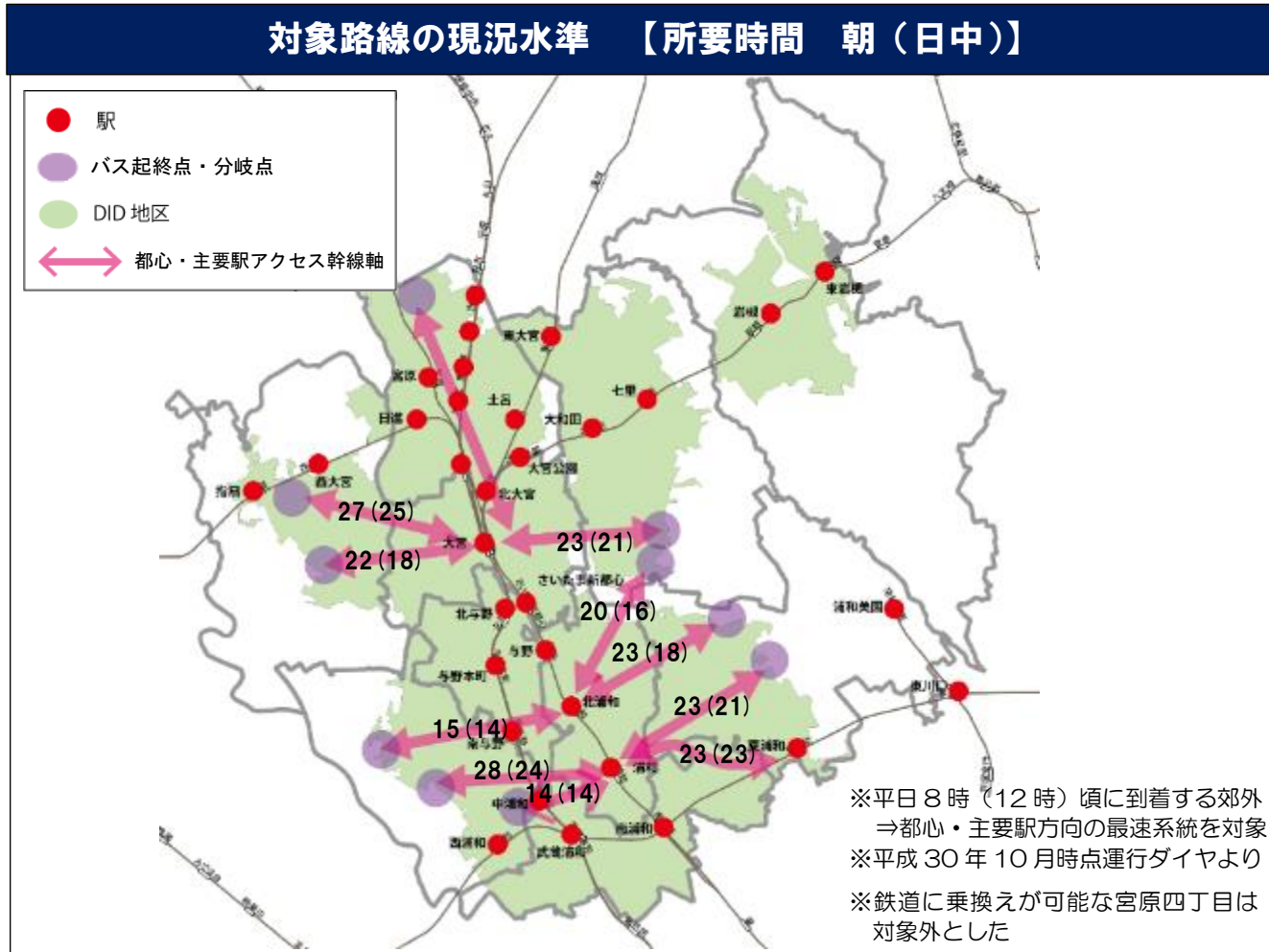
サービス向上・維持の必要性

- 副都心・都心間の所要時間は。浦和美園駅・大宮駅間のみ、鉄道・バスともに30分を上回っており、速達性の向上が求められる。

基本方針 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」



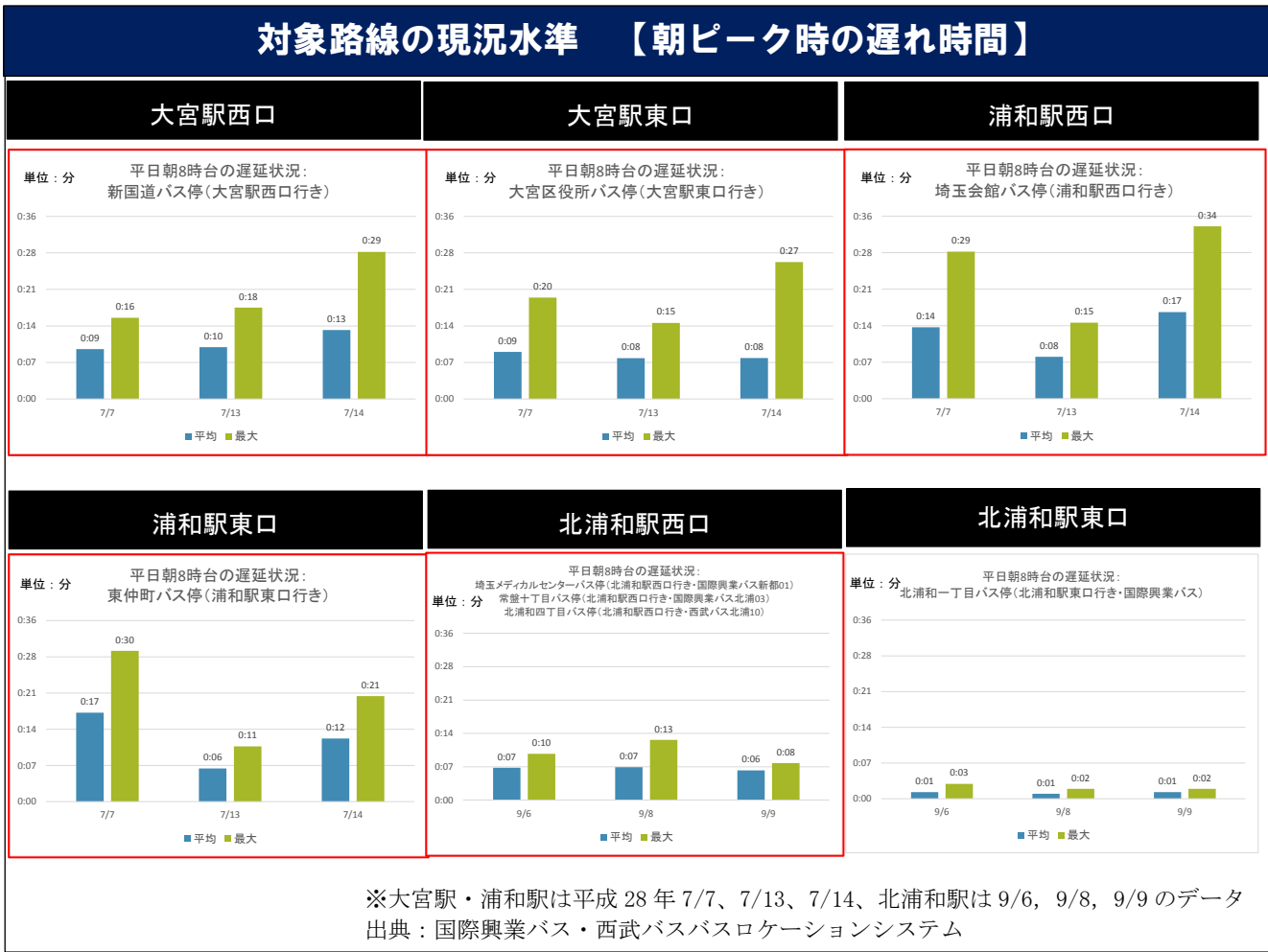
成果指標【目標値】 DID 地区内から都心（主要駅）までの所要時間【概ね 20 分以内】



サービス向上・維持の必要性

- 都心・主要駅アクセス幹線軸において、「浦和駅の東西方面」、「大宮駅の東西方面」からは、距離に対して所要時間が長く、朝と日中で差があることから、朝ピーク時は道路混雑が影響していると推察される。
- これらの方面では、DID 地区内からの所要時間が 20 分を上回っており、道路混雑への対応を含めた改善が求められる。

成果指標【目標値】 朝ピーク時における遅れ時間【5 分以内】



サービス向上・維持の必要性

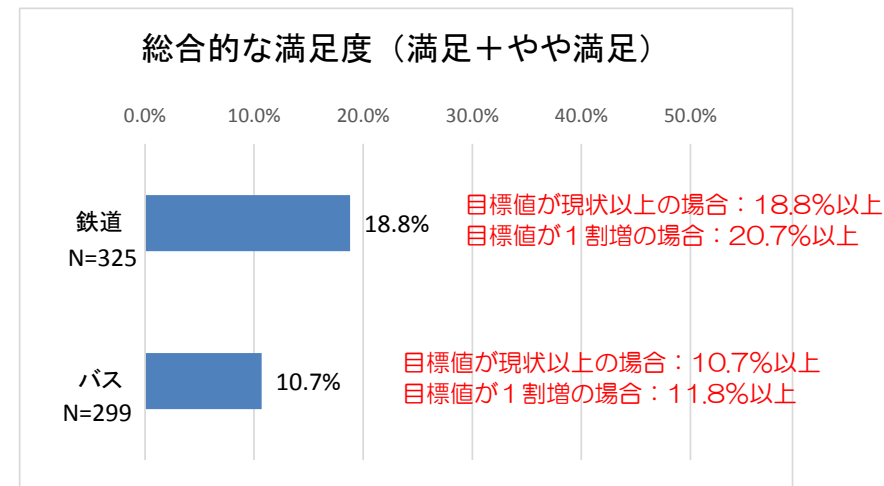
- 都心・主要駅アクセス幹線軸において、朝ピーク時における遅れ時間は、「大宮駅西口」「大宮駅東口」「浦和駅西口」「浦和駅東口」「北浦和駅西口」で 5 分を超過しており、改善が求められる。
- 特に、浦和駅・大宮駅の東西方面では、DID 地区内からの所要時間が 20 分を超過していることも踏まえると、利用者目線から特に優先度が高いと考えられる。

基本方針5「みんなでつくり、支え、育む公共交通」

成果指標【目標値】	・ 市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上または現状より1割増】 ・ 市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】
-----------	---

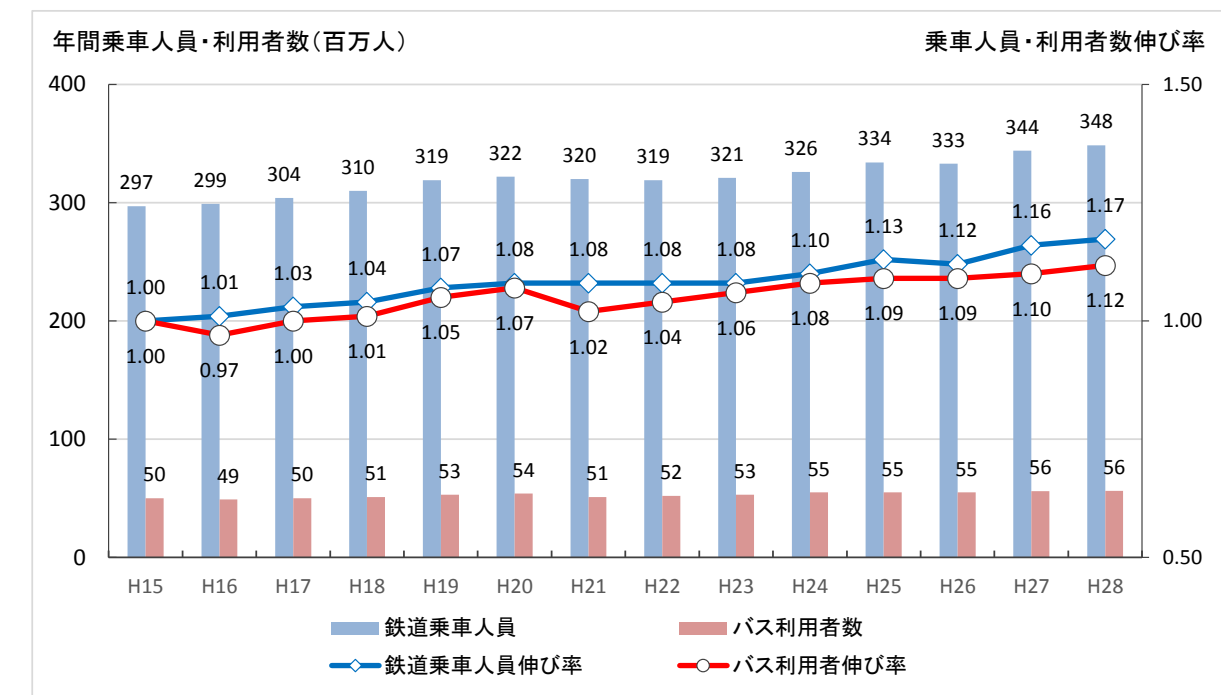
現況水準【満足度、利用者数】

市民の鉄道・バスに対する満足度



出典：市民意識調査（平成30年1月）

市内の鉄道・バス利用者数



出典：さいたま市資料

サービス向上・維持の必要性

- ・ 市民の鉄道・バスの満足度については、現状で鉄道が約19%、バスが約11%に留まるため、設定した交通軸に応じたサービス向上・維持を図ることにより、現状以上と（または現状より増加）することが求められる。
- ・ 市内の鉄道・バス利用者数については、これまで人口増加に伴って増加傾向が続いてきたと推察されるが、今後は人口減少・高齢化の進展に向かうことも踏まえ、サービス向上と併せた利用促進により増加・維持することが求められる。

【参考】町丁目別の人口密度、高齢化率、バス停密度

a) 人口密度

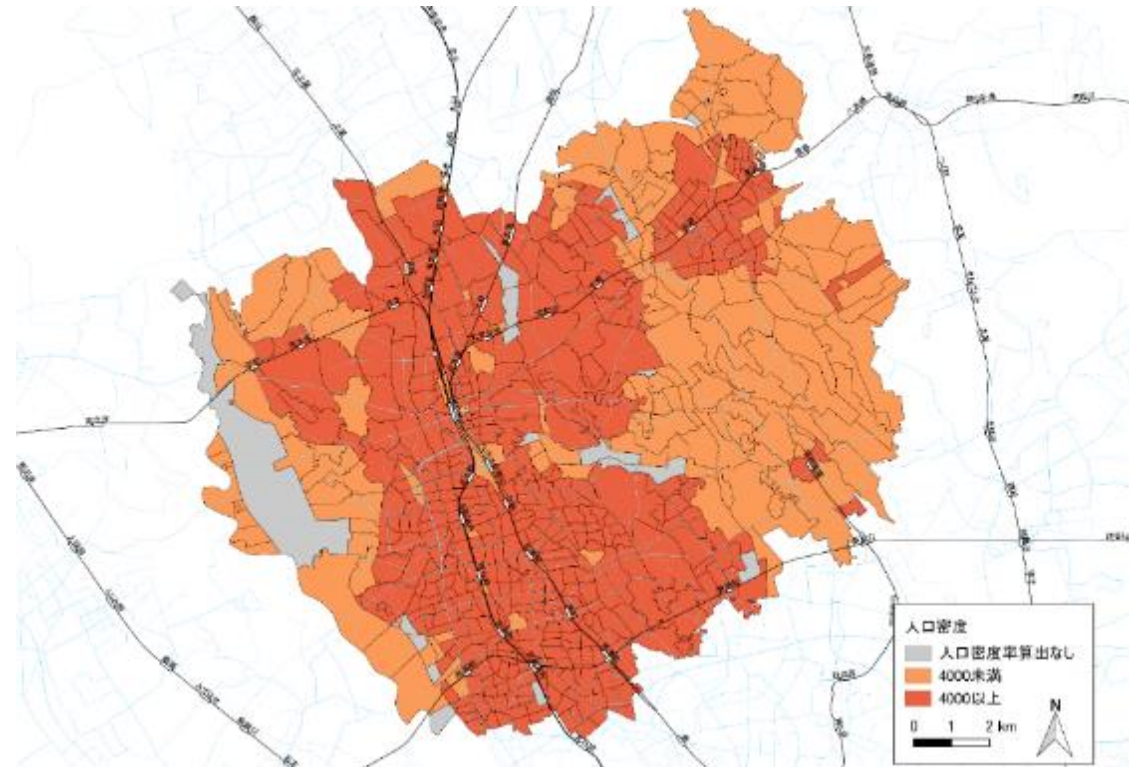


図 人口密度の状況

「人口密度算出なし」は人口が公表されていない地域（秘匿地域等）

b) 高齢化率

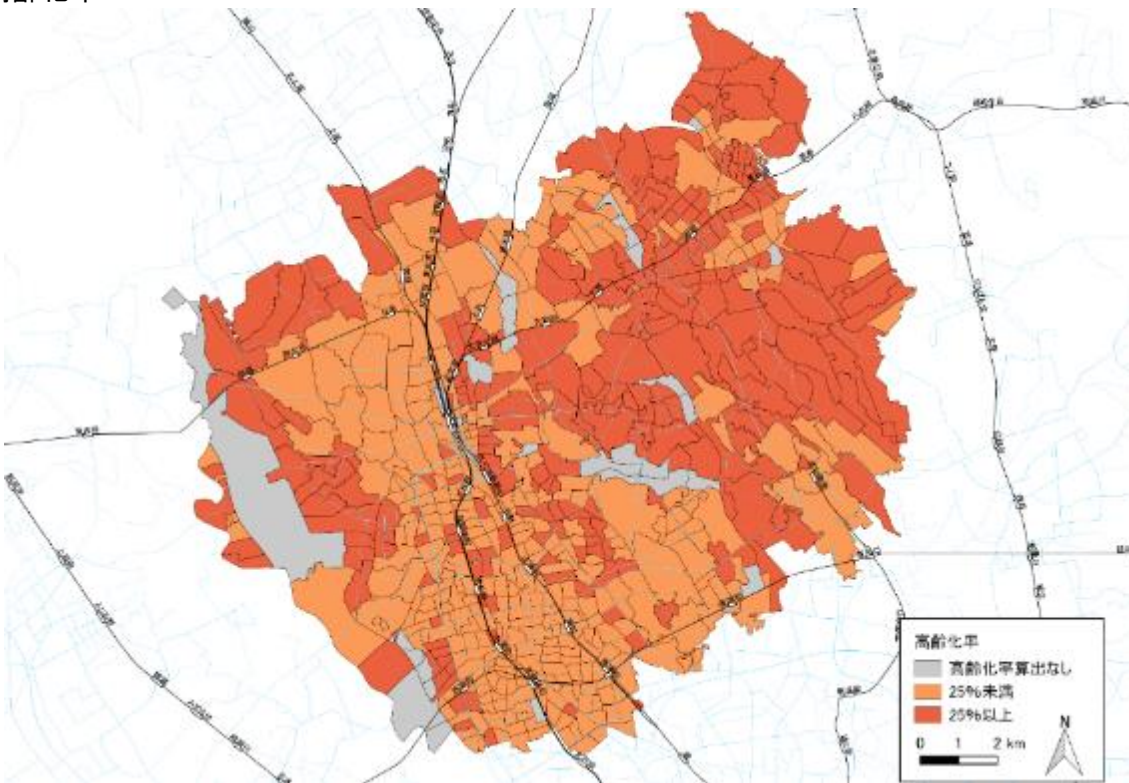


図 高齢化率の状況（閾値 25.0%）

「高齢化率算出なし」は人口が公表されていない地域（秘匿地域等）

c) バス停密度

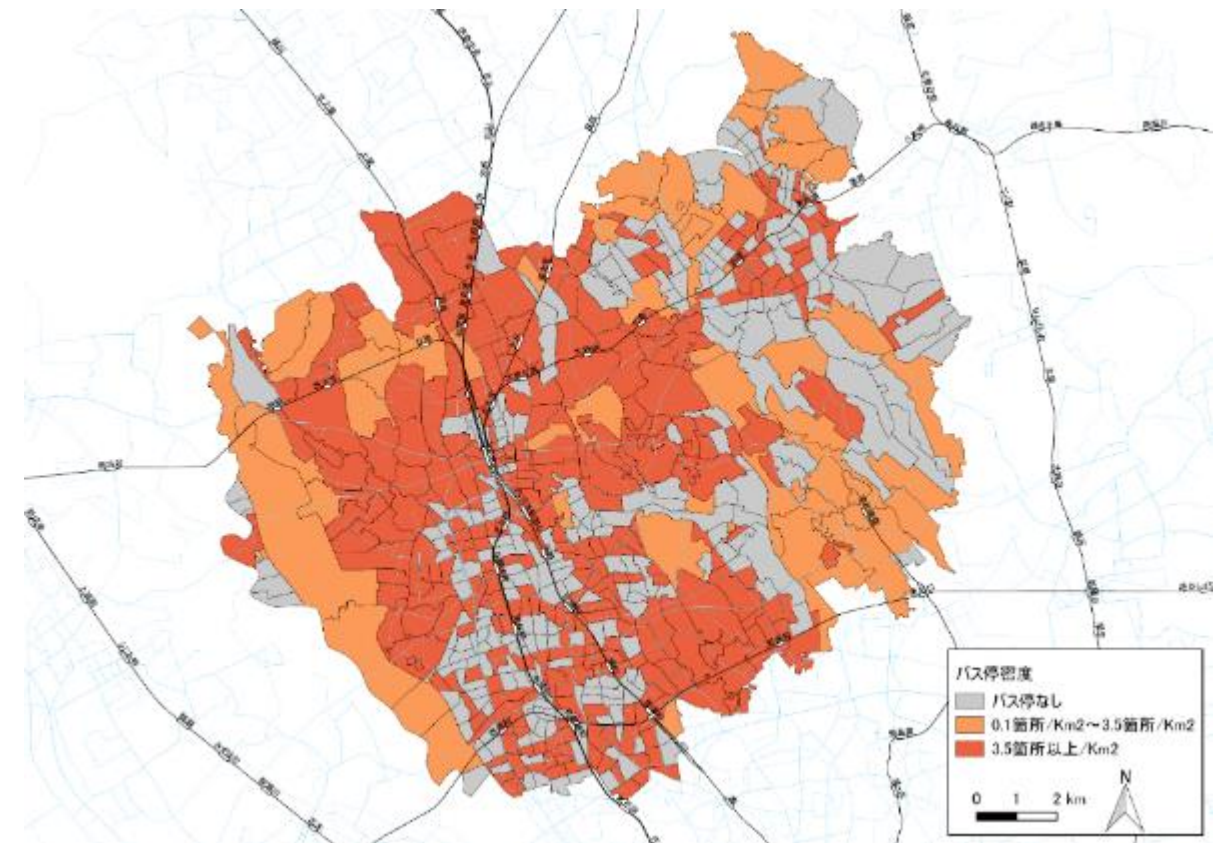
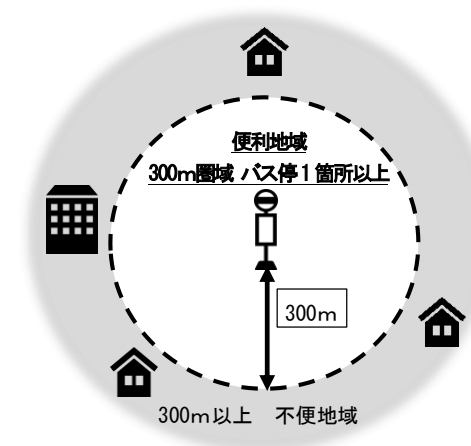


図 バス停密度の状況

【参考】バス停密度の基準値について

本分析では、バス停密度基準値の設定にあたり、「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成26年、国土交通省）における「公共交通沿線地域」の定義（バス停の徒歩圏を300mと設定）から、基準値と設定した。



バス停密度の基準値の根拠