

目指す将来像

- (1) 市民の日常生活における移動手段の確保
- (2) 便利で、利用され、魅力的なまちを支え続ける公共交通ネットワークの構築
- (3) 持続可能な公共交通ネットワークの実現

市民生活の視点

市外への移動
 ◇東京都心や全国各地へ、目的やシーン等に応じて鉄道路線(新幹線を含む)、高速バス、航空機など複数の交通手段で便利に移動できる。

市内拠点・鉄道駅へのアクセス
 ◇鉄道駅周辺・幹線的なバス路線沿線では、便利に公共交通を利用して移動できる。
 ◇鉄道駅から離れた地域では、市内の都心・副都心等の拠点及び鉄道駅へ路線バス等で便利に移動できる。

生活交通(区内移動など)
 ◇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、乗合タクシー、タクシー、シェアサイクル等により、鉄道駅や幹線的なバス路線のバス停、生活利便施設に安心して移動できる。

公共交通全体
 ◇鉄道、バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、シェアサイクル等の公共交通を充実することで、誰もが便利に移動できる。
 ◇駅構内の移動、乗り継ぎに伴う移動、待ち時間、待ち環境等の負担を少なくし、公共交通を快適に利用できる。
 ◇代替交通手段(リダンダンシー)の確保により、災害等の非常時に公共交通によって移動または避難することができる。また、燃料電池自動車(FCV)や電気自動車(EV)の導入を進めることで、環境負荷の軽減に貢献するとともに、非常用電源等にも活用できる。
 ◇先進技術等の活用により、便利で効率的なサービスやわかりやすい情報が提供され、便利に公共交通を利用できる。
 ◇公共交通の利用促進により、自動車利用が抑制され、環境負荷が低減し、交通事故等が軽減できる。
 ◇公共交通の利用者が増えることで、公共交通サービスが維持される。

来訪者の視点

市外からの来訪
 ◇東京都心や国内各地から、目的やシーン等に応じて鉄道路線(新幹線含む)、高速バス、航空機など複数の交通手段で便利に来訪できる。

市内における回遊
 ◇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る。
 ◇観光・集客施設が集積する都心周辺では、バスやシェアサイクル等で便利に楽しく移動できる。

公共交通全体
 ◇公共交通に関する案内等が充実し、外国人をはじめとする来訪者が安心して移動できる。

基本方針

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】 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	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】 都心・主要駅アクセス幹線軸の運行間隔【10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	コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数【現状以上】
4.まちの賑わいを創出する都心周辺回遊交通の強化	シェアサイクルの利用回数(都心部周辺循環バスの利用者数)【現状以上】
5.AI等の技術革新に伴う次世代技術・サービスの研究	検討中
6.みんなで作り、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】 バス、タクシーのうち次世代自動車の割合【10%以上】 市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】 鉄道・バスの代わりに自動車を利用している市民の割合【現状以下】

施策

施策
広域幹線軸 1 鉄道ネットワークの維持・有効活用
鉄道補完軸 2 地下鉄7号線の延伸検討 3 東西交通の導入検討(新たな公共交通システムの検討)
都心・主要駅アクセス幹線軸 4 幹線道路へのバスレーン導入、バス走行環境の整備 5 サイクル&バスライドの促進(シェアサイクルを含む)
鉄道駅アクセス軸 5 サイクル&バスライドの促進(シェアサイクルを含む)【再掲】
支線・区内交通 6 コミュニティバス等の導入・維持
都心回遊交通 7 シェアサイクルの利用促進 8 都心部周辺循環バスの導入検討
利便性向上等 9 まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化 10 鉄道やバスとの乗り換えの円滑化 11 バス待ち環境の充実 12 ICT 活用による情報提供・交通システムの高度化 13 バス・タクシー車両の高度化
利用促進方策 14 公共交通の利用促進のための教育・啓発活動 15 自動車の時間的・空間的な集中を緩和するための教育・啓発活動 16 来街者が使いやすいサービスの提供

進捗管理指標

鉄道の朝ピーク時における運行本数
※検討のため進捗管理指標は設定しない
都心・主要駅アクセス幹線軸におけるバスレーン延長
サイクル&バスライド用の駐輪場・シェアサイクル整備箇所数
コミュニティバス・乗合タクシーの路線数、路線別利用者数
シェアサイクルのポート数・自転車台数
※検討のため進捗管理指標は設定しない
機能高度化に資する取組数
乗り換え円滑化に資する取組を実施した駅数
バス待ち環境(上屋、ベンチ、バスロケーションシステム等)を整備した箇所数
情報提供・システム高度化の取組数
・次世代自動車のバス、タクシー車両数 ・ノンステップバス車両数 ・ユニバーサルデザインタクシー車両数
公共交通の利用促進のための教育・啓発活動の取組数
自動車の時間的・空間的な集中を緩和するための教育・啓発活動の取組数
サービス提供の取組数

※成果指標は事業実施によりもたらされる効果を示す指標(アウトカム指標)に対し、進捗管理指標は施策の実施状況や整備の量を直接示す指標(アウトプット指標)

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

施策名	1 鉄道ネットワークの維持・有効活用
対応する基本方針	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
対応する軸等	広域幹線軸
対応する目標値	鉄道の「車内の混雑状況」に対する市民満足度【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針、目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ハード・ソフト的施策を含めた総合的な取り組みを、交通事業者と連携・協働を図りながら検討し、通勤、帰宅時間帯における鉄道の混雑の緩和や、人身事故等により遅延・運休が発生した場合の代替移動手段を提供する。 ・新幹線のターミナル駅である大宮駅を拠点として、新幹線ネットワークを有効活用し、他都市圏等との移動の利便性・快適性向上を図る。 ・湘南新宿ライン、上野東京ライン、埼京線、武蔵野線、東武アーバンパークライン、埼玉高速鉄道線等の在来線ネットワークを有効活用し、県内他都市や周辺都県等との移動の利便性・快適性向上を図る。 ・新幹線と在来線特急、長距離バス等が一体となった広域交通ネットワークを構築する。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	鉄道事業者
進捗管理指標	鉄道の朝ピーク時における運行本数

※実施時期は別途（次回以降）一覧表で整理予定

施策名	2 地下鉄7号線の延伸検討
対応する基本方針	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
対応する軸等	鉄道補完軸
対応する目標値	鉄道の「車内の混雑状況」に対する市民満足度【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針、目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・交通政策審議会の答申（平成28年4月）において、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして位置づけられており、埼玉県東部地域と東京都心とのアクセス利便性の向上が期待される。
主な事業エリア	浦和美園～岩槻（市外区間は蓮田まで）
実施主体	市、県、鉄道事業者等
進捗管理指標	※検討のため進捗管理指標は設定しない

施策名	3 東西交通の導入検討（新たな公共交通システムの検討）
対応する基本方針	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
対応する軸等	鉄道補完軸
対応する目標値	都心・副都心間の所要時間【30分以内】
実施の目的	上記の基本方針、目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・交通政策審議会の答申（平成28年4月）において、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして位置づけられており、都心である大宮駅周辺地区と副都心である浦和美園地区とのアクセスの利便性向上が期待される。 ・厳しい財政状況を踏まえつつ、地球温暖化、高齢社会への対策として、LRT等の新しい公共交通システム導入の可能性について引き続き検討する。
主な事業エリア	大宮～さいたま新都心～浦和美園
実施主体	市
進捗管理指標	※検討のため進捗管理指標は設定しない

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

施策名	4 幹線道路へのバスレーン導入、バス走行環境の整備
対応する基本方針	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
対応する軸等	都心・主要駅アクセス幹線軸
対応する目標値	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】
実施の目的	上記の基本方針、目標値達成のため。
事業の概要	・バス路線となっている道路で渋滞が発生すると、幹線バスの定時性確保は困難となるため、都心や主要駅に通じる幹線道路へのバス専用レーン、優先レーン、公共交通優先システム（PTPS）、一般車の流入規制等を交通事業者・交通管理者等と連携・協働を図りながら積極的に導入し、これら道路のボトルネックの解消に努める。
主な事業エリア	大宮駅西口・東口、浦和駅西口・東口、北浦和駅西口周辺 (朝ピーク時における平均遅れ時間が5分を超えている駅)
実施主体	道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	都心・主要駅アクセス幹線軸におけるバスレーン延長

施策名	5 サイクル&バスライドの促進（シェアサイクルを含む）
対応する基本方針	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
対応する軸等	都心・主要駅アクセス幹線軸、鉄道駅アクセス軸
対応する目標値	都心・主要駅アクセス幹線軸の運行間隔【10分以内】 鉄道駅アクセス軸の運行間隔【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針、目標値達成のため。
事業の概要	・駅・バス停周辺の駐輪場やシェアサイクルポートを事業者と協力して整備することにより、より多くの方にサイクルアンドライドによる公共交通利用が可能となる環境を整備する。
主な事業エリア	都心アクセス軸、鉄道駅アクセス軸におけるバス停
実施主体	バス事業者、シェアサイクル事業者、市
進捗管理指標	サイクル&バスライド用の駐輪場、シェアサイクル整備箇所数

基本方針3.地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保

施策名	6 コミュニティバス等の導入・維持
対応する基本方針	3. 地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保
対応する軸等	支線・区内交通
対応する目標値	コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針、目標値達成のため。
事業の概要	・市街化区域等における交通空白地区・不便地区の解消に向け、地域公共交通（コミュニティバス等）について、駅等のアクセス手段として「創り」、「守り」、「育てる」ことを目指す。 ・地域の方々が主体となり地域公共交通の確保に向けた検討が出来るための手引きとして、「コミュニティバス等導入ガイドライン」を活用する。また、導入の検討に対し、交通事業者・市が協力しながら支援する。 ・どこの地域からも日常生活の身近な拠点等へのアクセスについて、福祉的政策との役割を考慮しながら多様な交通手段を創出する。
主な事業エリア	公共交通不便地域
実施主体	地域住民、バス事業者・タクシー事業者、市
進捗管理指標	コミュニティバス・乗合タクシーの路線数、路線別利用者数

基本方針4.まちの賑わいを創出する都心周辺回遊交通の強化

施策名	7 シェアサイクルの利用促進
対応する基本方針	4. まちの賑わいを創出する都心周辺回遊交通の強化
対応する軸等	都心回遊交通
対応する目標値	シェアサイクルの利用回数（都心部周辺循環バスの利用者数）【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針、目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> 本市の平坦な地形を活かし、環境にやさしく、健康増進にも効果的な交通手段として、自転車の利用が増加している。 都心、拠点内外で多くの市民が手軽に利用できる新たな公共交通として、シェアサイクル等をさらに充実する。
主な事業エリア	都心周辺
実施主体	シェアサイクル事業者、市
進捗管理指標	シェアサイクルのポート数・自転車台数

施策名	8 都心部周辺循環バスの導入検討
対応する基本方針	4. まちの賑わいを創出する都心周辺回遊交通の強化
対応する軸等	都心回遊交通
対応する目標値	シェアサイクルの利用回数（都心部周辺循環バスの利用者数）【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート調査において、導入すべき交通手段として「市内周遊バス」が多く挙げられており、観光施設や商業施設、宿泊施設等は都心周辺に集積していることから、鉄道駅や施設間の回遊利便性を高めるために循環バスの導入を検討する。
主な事業エリア	都心周辺
実施主体	市、バス事業者
進捗管理指標	※検討のため進捗管理指標は設定しない

基本方針5. AI等の技術革新に伴う次世代技術・サービスの研究

基本方針6 みんなで作り、支え、育む 公共交通

施策名	9 まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化
対応する基本方針	5. みんなで作り、支え、育む公共交通
対応する軸等	利便性向上等
対応する目標値	市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針・目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線の6路線が乗り入れ、首都圏の北の玄関口である大宮駅は、東京中心部、北関東、東北地方や上信越地方への放射軸の交通が集中し、多くの方が行きかう広域交通拠点としての機能向上が求められている。 また、大宮駅周辺に集積する商業・業務・文化等の都市機能と連携して、県内他都市や周辺都県との活発な交流を促進するため、おもてなしのまちづくりと一体化したターミナル整備が必要である。 そのため、大宮駅では交通モード間の結節性を充実するとともに、駅の機能高度化、乗換の利便性向上、バリアフリー化、周辺施設へのアクセシビリティ向上等、本市のシンボルにふさわしい駅としての整備を図る。 大震災等の大規模災害が発生した際には、多くの帰宅困難者を受け入れられるよう、利用者保護のための備蓄、一時滞在施設の確保と案内・誘導体制の構築等の事前対策を図る。 駅構内や周辺にサテライトオフィス等となる空間を確保することで、通勤需要の抑制やピーク時の平準化を図る。
主な事業エリア	大宮駅
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市
進捗管理指標	機能高度化に資する取組数

施策名	10 鉄道やバス等との乗り換えの円滑化
対応する基本方針	5. みんなで作り、支え、育む公共交通
対応する軸等	利便性向上等
対応する目標値	市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針・目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場や駐輪場、駐車場など、駅周辺地域の交通施策と連動させながら、シームレスな移動を確保するため、乗り換え機能の充実を図る。 ・高齢者、障害者、育児中の方々などの安全性を確保するため、駅のホームドアや内方線付点状ブロックなどのバリアフリー化を進める。 ・駅において車両の運行状況を情報提供する。 ・必要に応じて、駅に駐輪場等を設置することで、利用圏域を広げる。 ・駅前広場は、来訪者を迎えるまちの顔であり、交通結節機能の向上のみならず、人が憩い、賑わう多様な機能を持つ空間として整備する。
主な事業エリア	鉄道駅
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市
進捗管理指標	乗り換え円滑化に資する取組を実施した駅数

施策名	11 バス待ち環境の充実
対応する基本方針	5. みんなで作り、支え、育む公共交通
対応する軸等	利便性向上等
対応する目標値	市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針・目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査において、バス停環境はバスのサービス項目の中で最も満足度が低いため、上屋、ベンチ、バスロケーションシステム等の整備により、公共交通を負担なく利用できる環境づくりを目指す。
主な事業エリア	各バス停
実施主体	バス事業者、市
進捗管理指標	バス待ち環境（上屋、ベンチ、バスロケーションシステム等）を整備した箇所数

施策名	12 ICT 活用による情報提供・交通システムの高度化
対応する基本方針	5. みんなで作り、支え、育む公共交通
対応する軸等	利便性向上等
対応する目標値	市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者により便利なサービスを提供するため、最先端の ICT 技術や MaaS*の考え方を活用し、地域や個人にカスタマイズした交通・観光情報の提供や、地域の交通情報を組み込んだ公共交通情報システムの運用等の導入を検討する。 ・AI（人工知能）を活用した自動運転技術や効率的な配車システム等の導入に関する検討を行う。 ・災害時においても、乗客が混乱なく避難、待機、移動が可能なように、公共交通に関する運行状況を一元的に提供することを目指す。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市
進捗管理指標	情報提供・システム高度化の取組数

※MaaSとは（国土交通省資料より）

- ・MaaS：Mobility as a Service
- ・出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。
- ・スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型。

施策名	13 バス・タクシー車両の高度化
対応する基本方針	5. みんなで作り、支え、育む公共交通
対応する軸等	利便性向上等
対応する目標値	市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】 バス、タクシーのうち次世代自動車の割合【10%以上】
実施の目的	上記の基本方針達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・バス・タクシー車両における環境負荷の低減や、災害時における電源としての活用を見据え、EV・燃料電池車両などの次世代自動車の普及を図る。 ・高齢者や障害者、子ども連れ等がバスやタクシーを利用しやすいように、ノンステップバスや、ユニバーサルデザインタクシーの普及を図る。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	バス事業者、タクシー事業者
進捗管理指標	<ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車のバス、タクシー車両数 ・ノンステップバス車両数 ・ユニバーサルデザインタクシー車両数

施策名	14 公共交通の利用促進のための教育・啓発活動
対応する基本方針	5. みんなで作り、支え、育む公共交通
対応する軸等	利用促進方策
対応する目標値	市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】 鉄道・バスの代わりに自動車を利用している市民の割合【現状以下】
実施の目的	上記の基本方針・目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進のため、市内の小学校等の教育施設における公共交通に関する授業、バス乗車体験等の実施、転入者を対象とした公共交通の情報提供、事業者へのエコ通勤優良事業所認証取得の呼びかけ等、モビリティ・マネジメントを積極的に推進する。 ・環境負荷の低減や、高齢ドライバーによる交通事故抑制の観点から、特に自動車から公共交通への転換を促進する。 ・第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）によると、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。 ・生活の質の向上、自動車からの転換による交通事故抑制、環境負荷低減等の観点から、高齢者・子ども連れ等を対象とした公共交通利用促進策を検討する。
主な事業エリア	市内全域
実施主体	市
進捗管理指標	公共交通の利用促進のための教育・啓発活動の取組数

施策名	15 自動車の時間的・空間的な集中を緩和するための教育・啓発活動
対応する基本方針	5. みんなで作り、支え、育む公共交通
対応する軸等	利用促進方策
対応する目標値	鉄道・バスの代わりに自動車を利用している市民の割合【現状以下】
実施の目的	上記の基本方針、目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用の仕方を工夫したり、時間的、地域的に集中する交通を平準化することにより自動車の走行性を向上させ、渋滞や環境への負荷軽減を目指す。 ・ノーマイカーデーの実施や、時差出勤やフレックスタイム導入の呼びかけ等、自動車利用から公共交通への転換を促す。 ・駐車場供給コントロールや違法駐車への規制強化を実施する。
主な事業エリア	大宮駅、浦和駅、北浦和駅周辺
実施主体	市、道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	自動車の時間的・空間的な集中を緩和するための教育・啓発活動の取組数

施策名	16 来街者が使いやすいサービスの提供
対応する基本方針	5. みんなで作り、支え、育む公共交通
対応する軸等	利用促進方策
対応する目標値	市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】
実施の目的	上記の基本方針・目標値達成のため。
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・観光訪問者への対策として、主要な駅での案内表示の多言語化やピクトグラム等視覚的にわかりやすい案内表示の整備を進める。 ・観光訪問者の利便性と回遊性を高めるための施策を検討する。 ・観光訪問者がインターネットから観光情報や目的地までの経路情報を容易に調べることが出来る情報案内ページを充実させるとともに、無料 Wi-Fi スポットの拡充など、来街者が使いやすいインターネットアクセス環境を提供する。
主な事業エリア	主要駅
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、市
進捗管理指標	サービス提供の取組数