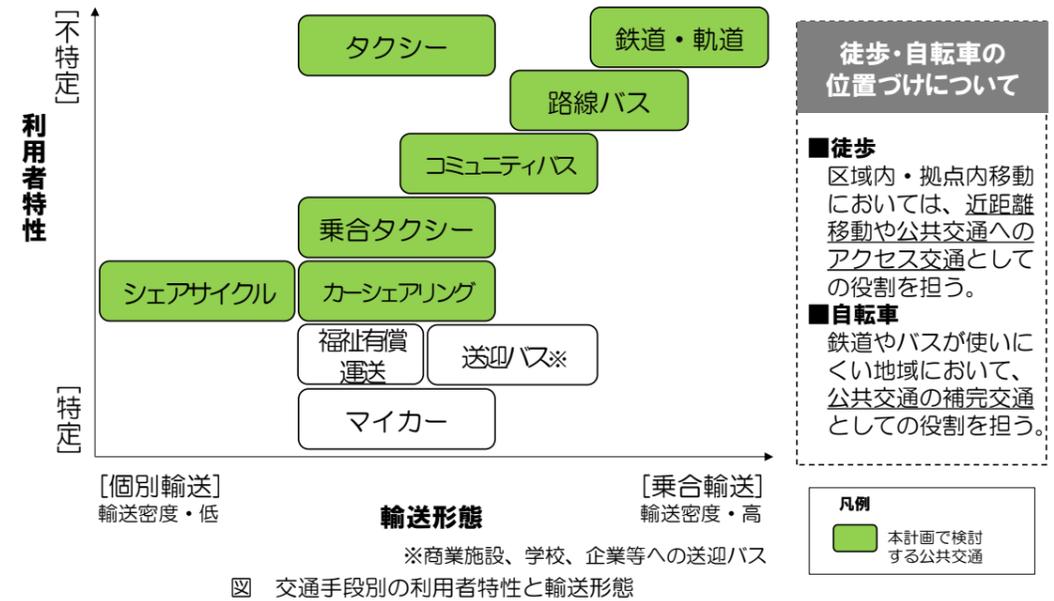


## 1 さいたま市地域公共交通網形成計画における基本的な考え方について

これまでの協議会における議論を踏まえて、さいたま市の公共交通に対する考え方を、下表に整理する。

分類	考え方
計画の区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画の対象区域は「さいたま市全域」とする。</li> <li>ただし、さいたま市では当面人口が増加傾向にあるものの、いずれ人口が減少する局面を迎えることから、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を目指して、市内外を含めた<b>広域的ネットワークを形成する公共交通軸</b>、並びに、市内の<b>人口が集中している地区を中心とした公共交通軸</b>を本計画に位置づけることとする。</li> </ul>
計画の期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>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することから、<b>計画期間は10年間（2021～2030年度）</b>とする。</li> <li>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、<b>計画期間の中間年度（2025年度）に検証</b>を行い、必要に応じて計画を見直すこととする。</li> </ul>
対象とする公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計画では、公共交通を「不特定多数の誰もが利用できる移動手段」として、<b>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、カーシェアリング</b>を対象とする。</li> </ul>



また、施策の検討にあたっての実施主体や役割についての基本的な考え方を以下に整理する。

出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（平成28年3月）を元に加筆

分類	考え方	根拠資料
施策の実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者による自主事業を含め、目標達成のために必要となる事業を位置づける。</li> <li>施策の実施主体は、交通事業者・交通施設管理者、さいたま市、市民（地域）が想定され、3者の役割分担と連携によって施策を展開することを想定する。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> </div>	<p>地域公共交通網形成計画の手引き</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>民間事業者による自主事業も含め</b>、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載</li> </ul> <p>交通政策基本法</p> <p>&lt;地方公共団体&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の<b>自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。</b></li> <li>地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。</li> </ul> <p>&lt;国民&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて<b>自ら取り組むことが出来る活動に主体的に取り組む</b>よう努めるとともに、国又は地方公共団体を実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。</li> </ul> <p>&lt;交通事業者及び交通施設管理者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、<b>国又は地方公共団体を実施する交通に関する施策に協力する</b>よう努めるものとする。</li> <li>交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。</li> </ul>
施策を実施する上での留意事項	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>まちづくりや観光、健康、福祉、環境、防災等の他分野と連携し、相乗効果を発揮</b>することで、さいたま市の魅力向上に寄与するように努める。</li> </ul>	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針</p> <p>「地域公共交通の活性化及び再生は、交通分野の課題の解決にとどまらず、将来の都市構造の構築に向けた中長期的なまちづくりにおいても、また、より短期的なまちづくりにおいても重要である。さらには、<b>観光振興や健康、福祉、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすためのものである。</b>」</p>

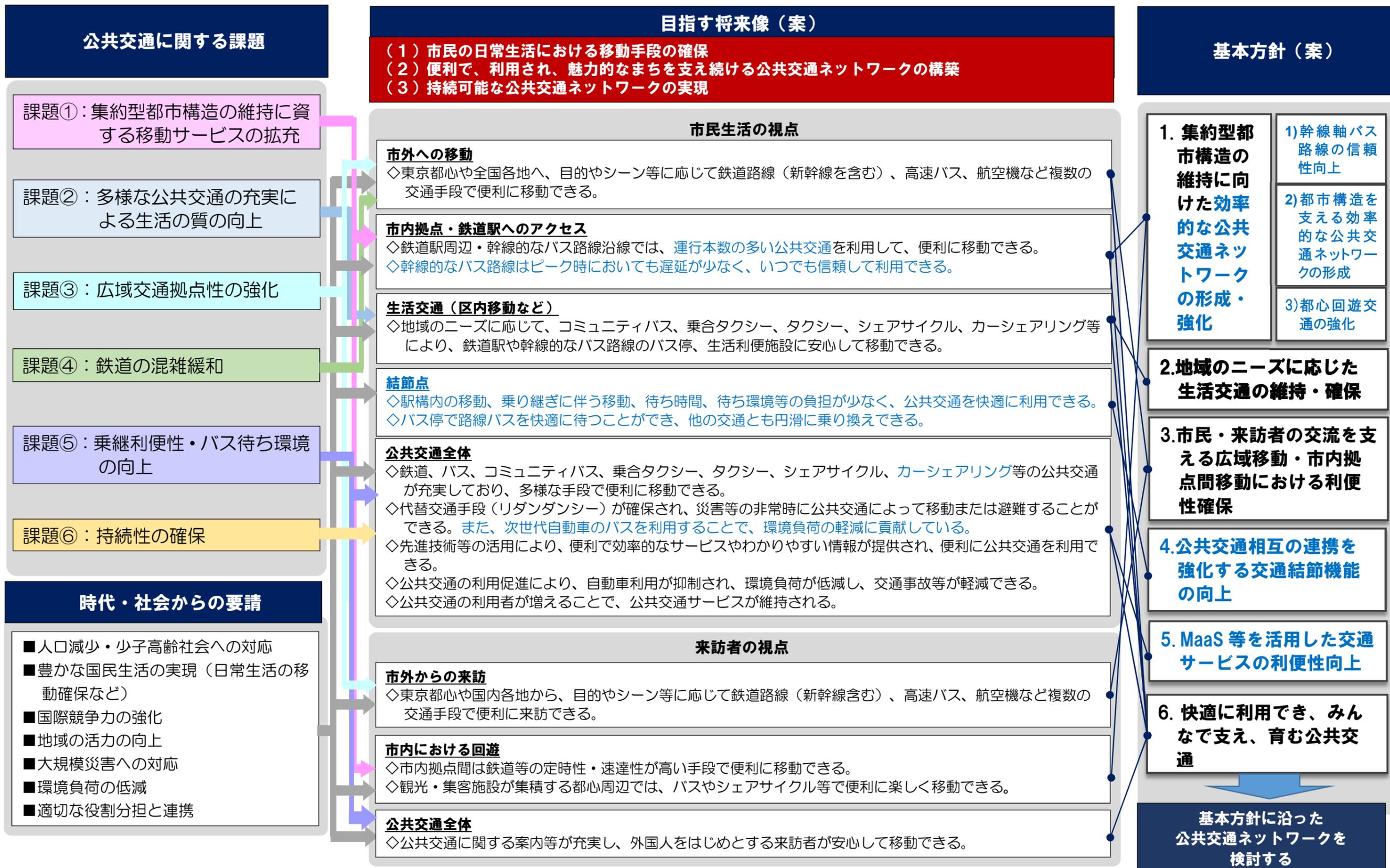
## 2 さいたま市の交通に関する現状と課題について

さいたま市の交通に関する現状と課題は下表の通りである。

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	<b>推移</b> ○人口は 2025 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 2045 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。		<b>①集約型都市構造の維持に資する移動サービスの拡充</b> 幹線軸のネットワーク ■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。 都心内のネットワーク ■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。	
	<b>分布</b> ○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	<b>市民</b> ○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。	○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）。		
	<b>来訪者</b> ○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。	○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	<b>広域</b> ○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。			<b>②多様な公共交通の充実による生活の質の向上</b> ■公共交通不便地域では公共交通分担率や外出頻度が低い傾向にあり、公共交通を充実させて、安心して外出できる環境を整えることで、生活の質を向上させることが求められる。
	<b>鉄道</b> ○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。	○鉄道の「車内の混雑状況」が不満度・重要度ともに高い。		<b>③広域交通拠点性の強化</b> ■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。
	<b>バス</b> ○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。 ○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。	○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。 ○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。	<b>④鉄道の混雑緩和</b> ■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。	
	○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。		<b>⑤乗継利便性・バス待ち環境の向上</b> ■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云えない状況であり、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。	
	<b>交通結節</b> ○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。	○「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。		
<b>利用状況</b> ○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。		<b>⑥持続性の確保</b> ■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。		
<b>担い手</b> ○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。				

### 3 目指す将来像・基本方針の設定

前回協議会における委員からの意見を踏まえ、目指す将来像・基本方針の設定を下表の通りに修正する。

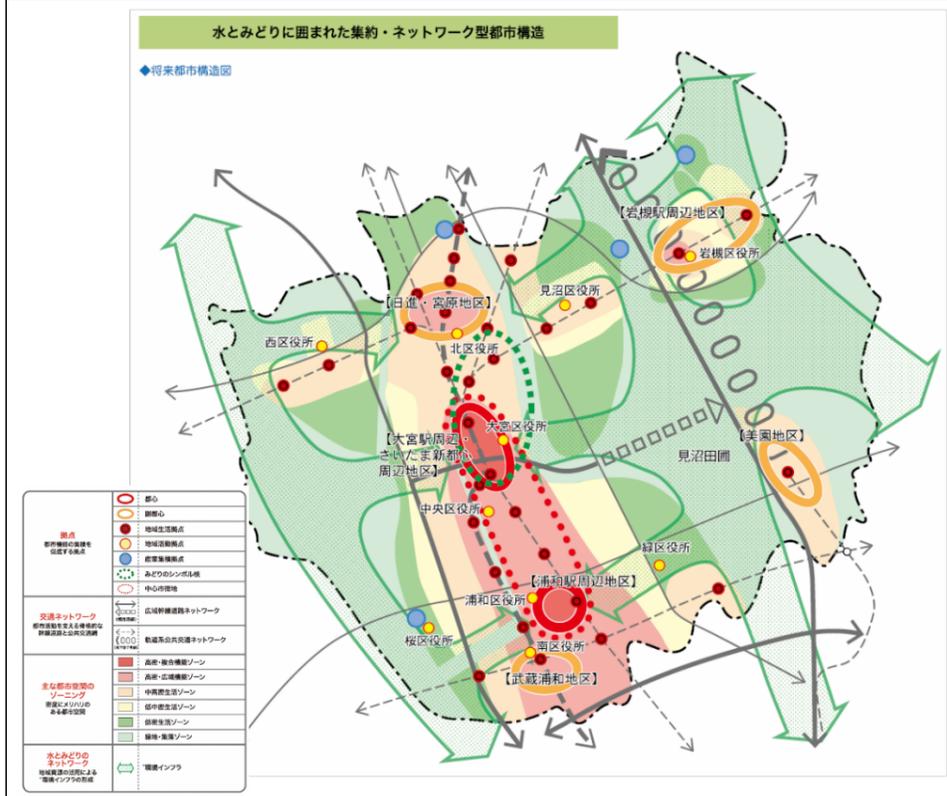


## 4 目指す公共交通ネットワークの検討

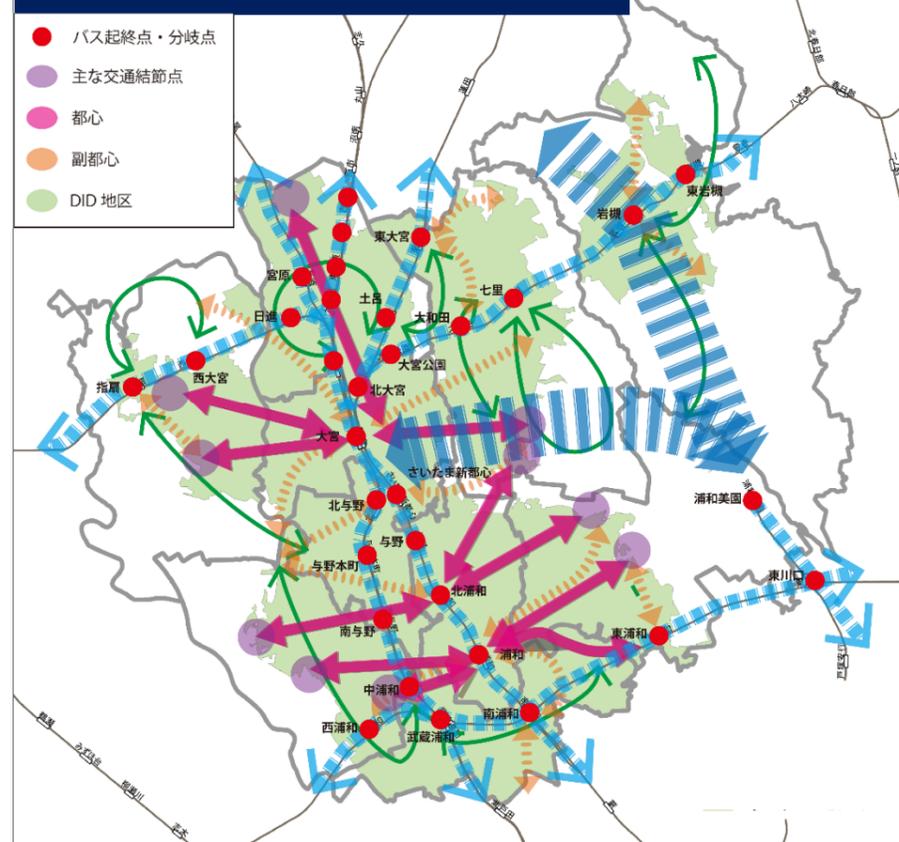
前ページで設定した基本方針に沿って、既存の統計資料等を活用し、下表・下図に示す4分類・6つの軸などを設定する。

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. 集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化	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 (DID 地区※1)	路線バス
		鉄道駅アクセス軸		
2. 地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保	拠点内回遊軸	都心回遊交通	都心周辺	バス・タクシー シェアサイクル カーシェアリング
		補完的な公共交通	支線・区内交通	人口集中地区・地区外の両方
3. 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	全域	鉄道(新幹線含む) 高速バス※2 路線バス又は鉄軌道※4
		鉄道補完軸※3		
4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上	軸は設定しない			
5. MaaS 等を活用した交通サービスの利便性向上				
6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通				

さいたま市は、都市計画マスタープランにおいて「水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造」を目指すべき将来の都市構造として設定



目指す公共交通ネットワーク(案)



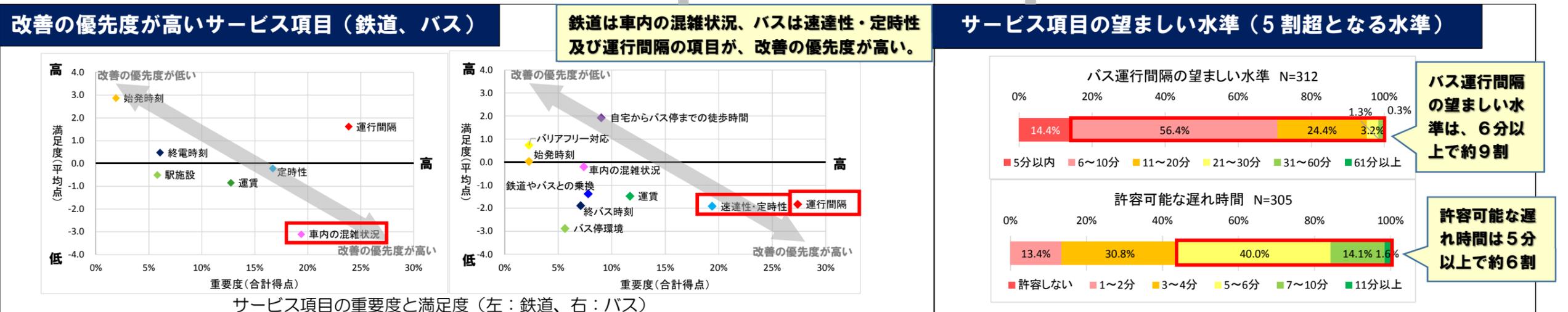
- ※1: DID 地区とは  
人口密度 4,000 人/km<sup>2</sup> 以上の町丁目等が隣接しており、かつそれらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上である地域を指す
- ※2: 高速バスとは  
主に高速道路を運行する乗合バスを指す(高速ツアーバスは 2013 年 8 月より高速乗合バスに移行・一本化された)
- ※3: 鉄道補完軸については、具体的なルート等も含めて今後検討するため、現時点では太い軸として表記している
- ※4: 鉄軌道とは  
鉄道と軌道の総称。軌道とはレールが道路上に設けられる路面電車(LRTを含む)を指す。

## 5 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。

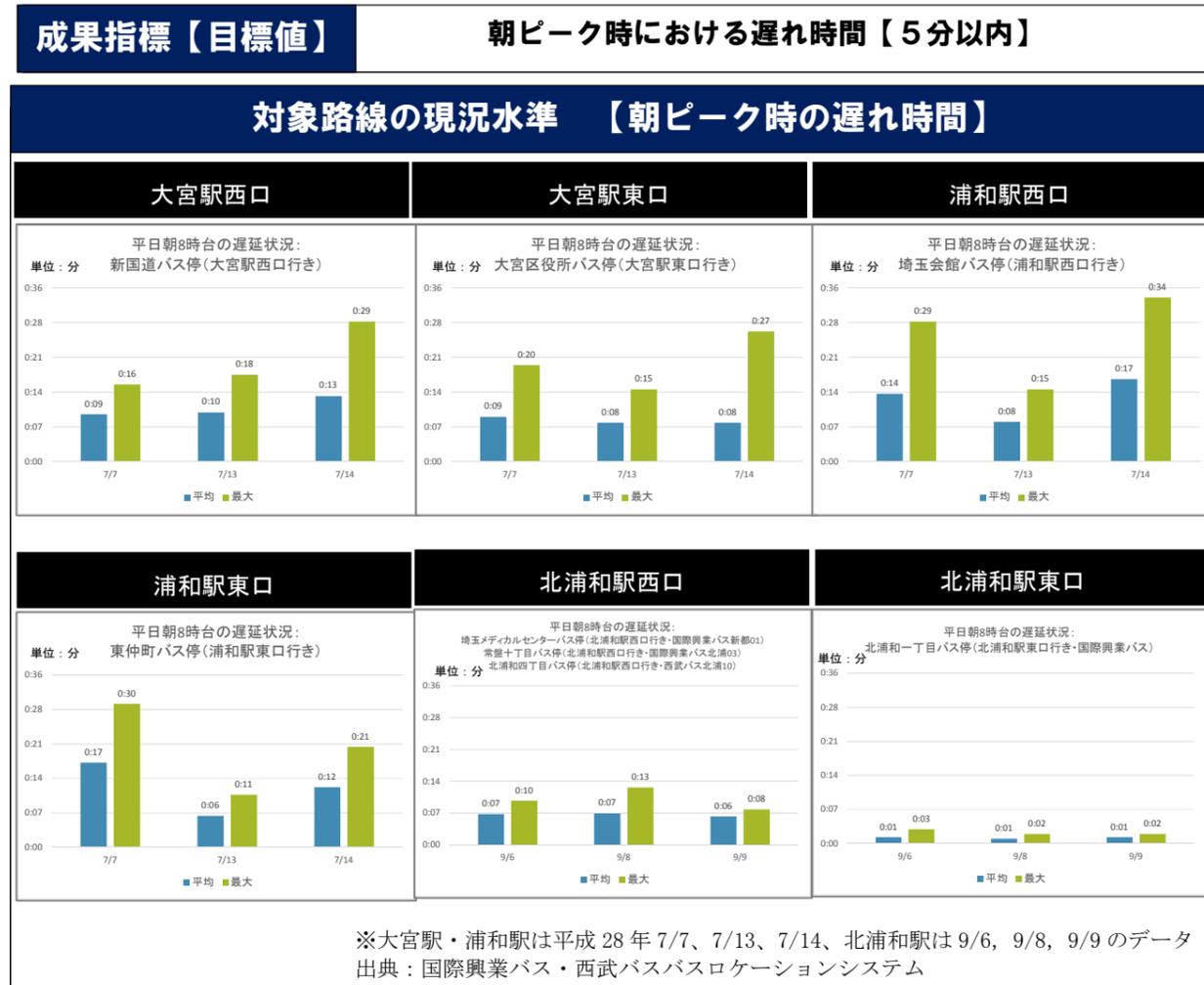
基本方針	対応する軸	担う交通手段	成果指標【目標値】	成果指標・目標値の設定理由
1. 集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化	1) 幹線軸バス路線の信頼性向上 2) 都市構造を支える効率的な公共交通ネットワークの形成	市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸 都心・主要駅 アクセス幹線軸 鉄道駅 アクセス軸	・路線バス ・朝ピーク時における遅れ時間【5分以内】 ・1便あたりのバス利用者数【現状以上】	・幹線軸における路線バスの信頼性向上を図っていくため、朝ピーク時における遅れ時間5分以内を目指す。 ・また、ネットワークの効率性を評価する必要があるため、1便あたりの利用者数を成果指標として設定し、現状以上を目指す。
	3) 都心回遊交通の強化	拠点内回遊軸 都心回遊交通	・シェアサイクル ・バス・タクシー ・カーシェアリング ・シェアサイクルの利用回数【現状以上】 (・都心部周辺循環バスの利用者数)	・都心周辺の回遊性強化を図るため、その役割を果たすために導入されているシェアサイクルの利用回数を現状以上とする。 ・また、都心部周辺循環バスが導入された場合には、その利用者数を成果指標として設定する。
2. 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	・コミュニティバス・乗合タクシーの1便あたりの利用者数【現状以上】	・利用状況と効率性の両方の観点から評価を行うため、コミュニティバス・乗合タクシーの1便あたりの利用者数を成果指標として設定する。
3. 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	・鉄道の「車内の混雑状況」に対する市民満足度【現状以上】	・鉄道の混雑状況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	・都心・副都心間の所要時間【30分以内】	・拠点間の連携や広域的な回遊性を向上するため、都心・副都心間の所要時間30分以内を目指す。
4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上	—	—	・駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】	・市民目線からの駅施設・バス停環境の改善度合いを把握するため、これらに対する満足度を成果指標とする。
5. MaaS等を活用した交通サービスの利便性向上	—	—	・鉄道・バスに対する総合的な満足度【現状以上】	・交通サービスの利便性向上度合いを図るため、総合的な満足度を成果指標とする。
6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通	—	—	・鉄道・バスに対する総合的な満足度【現状以上】 ・市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】 ・鉄道やバスの代わりに自動車を利用する人の割合【現状以下】	・市民目線からの公共交通サービスの改善度合いを把握するため、総合的な満足度を成果指標とする。 ・公共交通の持続可能性を確保するため、市内の鉄道・バス利用者数を現状以上とする。 ・環境及び安全性の観点から、自動車から公共交通への転換を促進し、鉄道やバスの代わりに自動車を利用する人の割合は現状以下を目指す。

【参考】市民意識調査結果



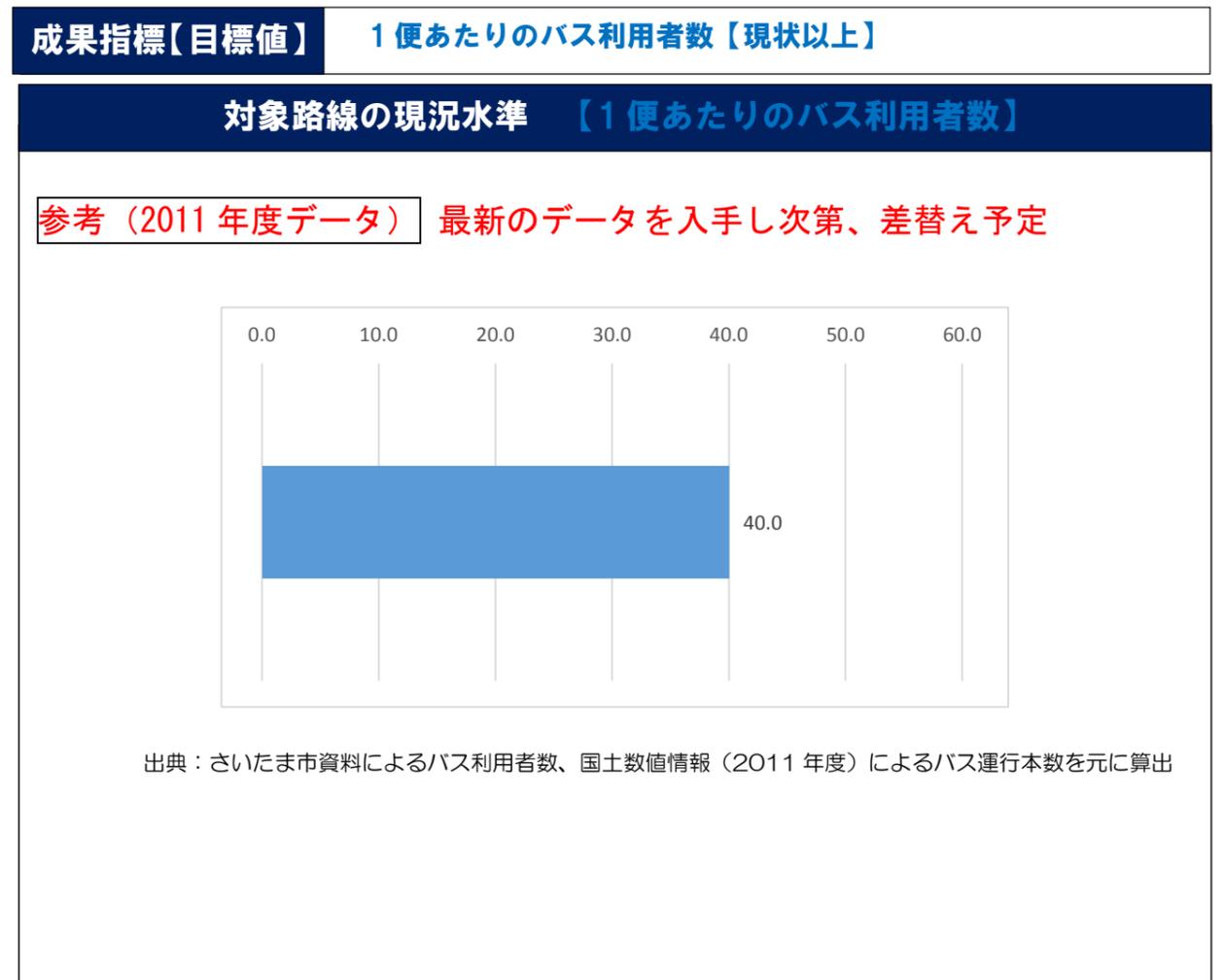
# 成果指標・目標値について

## 基本方針1 「集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化」



### 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。



### サービス向上・維持の必要性

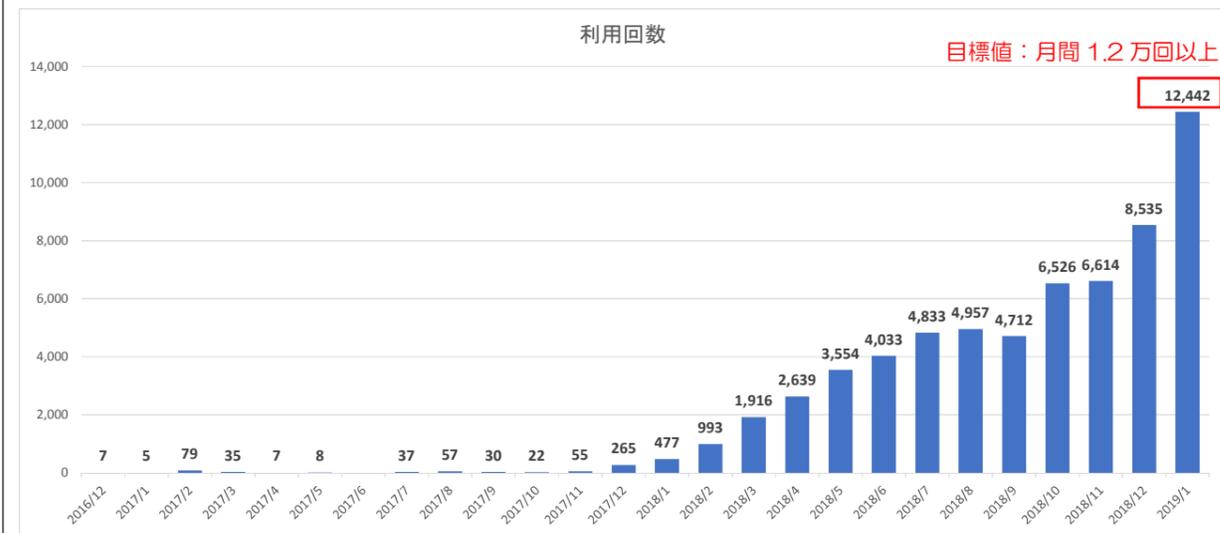
- 今後人口減少・高齢化によりバス利用者数は減少することが予想されるが、集約型都市構造の維持に向けて、バス運行の効率性を維持・向上していくことが求められることから、1便当たりの利用者数については現状の水準を維持・向上していくことが求められる。

## 基本方針2「地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保」

**成果指標【目標値】** シェアサイクル利用回数（都市部周辺循環バスの利用者数）【現状以上】

**現況水準【シェアサイクル利用回数（都市部周辺循環バスの利用者数）】**

シェアサイクル利用回数の推移



出典：さいたま市資料

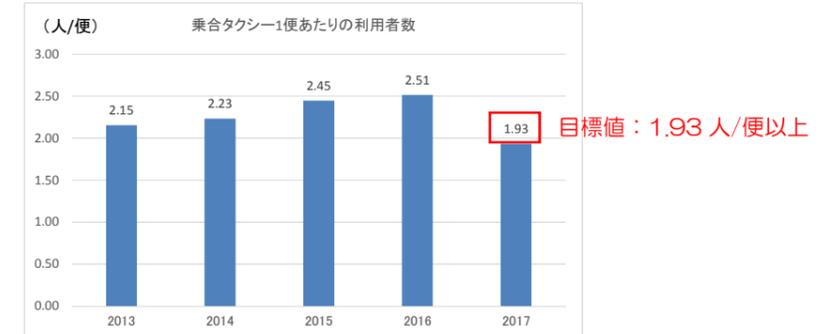
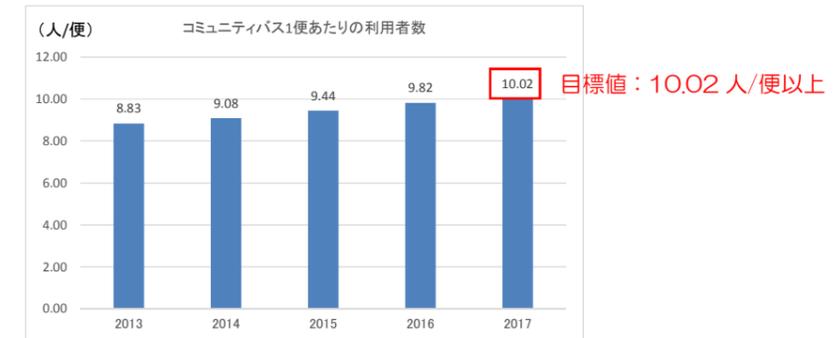
※都心部周辺循環バスは現状では導入されていない

### サービス向上・維持の必要性

- シェアサイクル利用回数は、経年的に増加傾向にあり、都心周辺回遊の活性化や来訪者の増加により、さらなる増加を図ることが求められる。

**成果指標【目標値】** コミュニティバス・乗合タクシーの1便あたりの利用者数【現状以上】

**現況水準【コミュニティバス・乗合タクシーの1便あたりの利用者数】**



※2017年8月から「見沼区片柳西地区」と「見沼区大砂土東地区」で実証運行開始

出典：さいたま市資料

### サービス向上・維持の必要性

- コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数は、利用促進等により、さらなる利用者増を目指していくことが求められる。

### 基本方針3 「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】

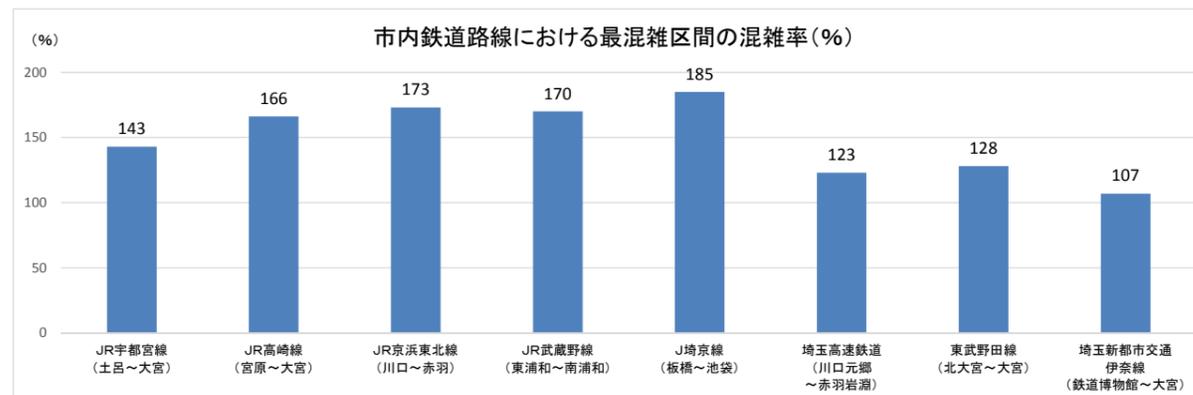
#### 対象路線の現況水準 【市民満足度】

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】

都心・副都心間の所要時間

※単位：分

		副都心		
		浦和美園		
		朝	日中	夕方
都心	大宮	32 (37)	38 (38)	34 (36)
	浦和	28 (29)	33 (27)	30 (30)
副都心	岩槻	44 (27)	46 (28)	46 (30)

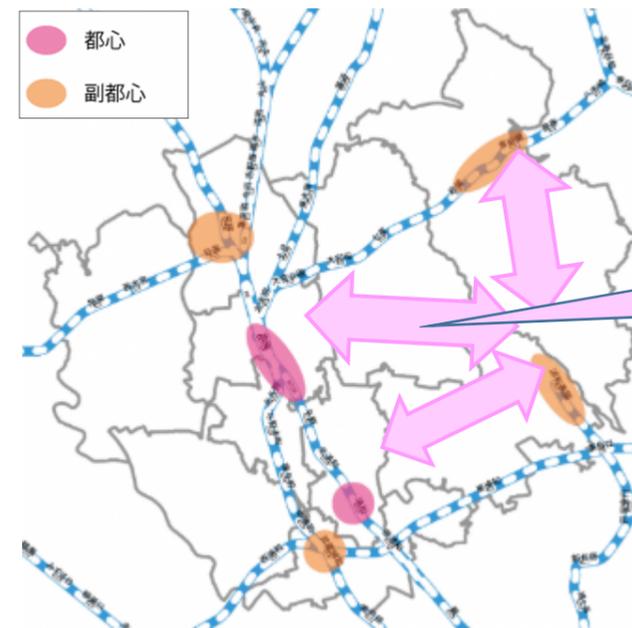
(電車…赤字/バス…青字)

朝：8時頃到着（浦和美園→都心方向/岩槻→浦和美園方向）  
日中：12時到着（浦和美園→都心方向/岩槻→浦和美園方向）  
夕方：18時到着（朝・日中と逆方向）

※鉄道で結ばれていない都心・副都心間を対象（左記以外の鉄道で結ばれている都心・副都心間は30分以内となっている）

鉄道で結ばれていない都心・副都心間のうち、浦和美園・大宮間は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



鉄道で結ばれていない都心・副都心間のうち、浦和美園・大宮間は30分を超過

#### サービス向上・維持の必要性

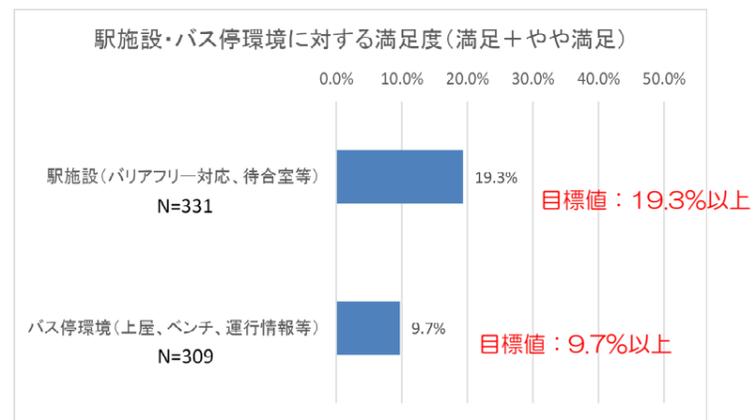
- 本市を東日本における交流拠点都市に発展させていくには、異なる特性をもつ都心・副都心の連携強化を図ることが必要である。
- 副都心・都心間の所要時間は、浦和美園駅・大宮駅間において、鉄道・バスともに30分を上回っており、速達性の向上が求められる。

## 基本方針4 「公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上」

成果指標【目標値】 駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】

現況水準【駅施設・バス停環境に対する満足度】

### 市民の駅施設・バス停環境に対する満足度



出典：市民意識調査（平成 30 年 1 月）

### サービス向上・維持の必要性

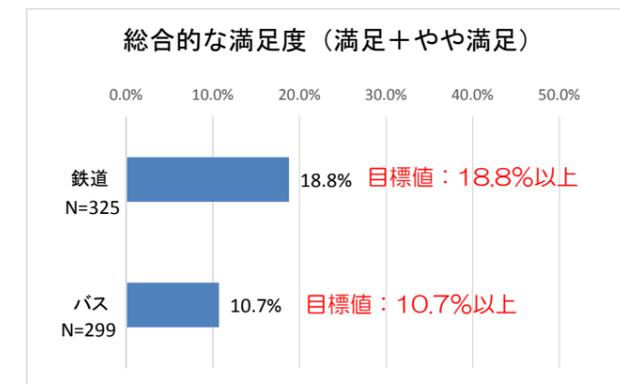
- 市民の駅施設・バス停環境の満足度については、現状で駅施設が約 19%、バス停環境が約 10%に留まるため、交通結節機能の向上を図ることで、現状以上とすることが求められる。

## 基本方針5 「MaaS 等を活用した交通サービスの利便性向上」

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】

現況水準【市民の鉄道・バスに対する満足度】

### 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）

### 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、MaaS 等の活用により、交通サービスの利便性向上を図ることで、現状以上とすることが求められる。

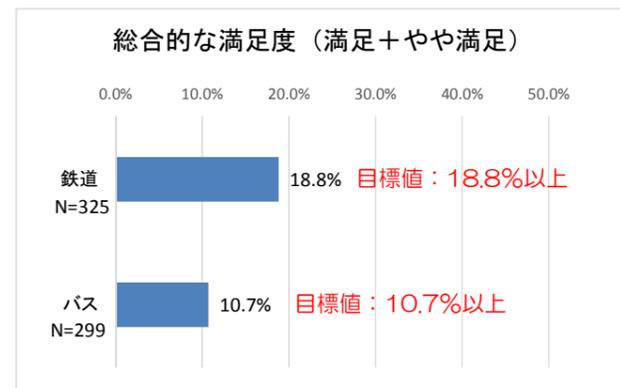
## 基本方針6「快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通」

### 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】
- ・市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】
- ・鉄道やバスの代わりに自動車を利用する人の割合【現状以下】

### 現況水準【満足度】

#### 市民の鉄道・バスに対する満足度



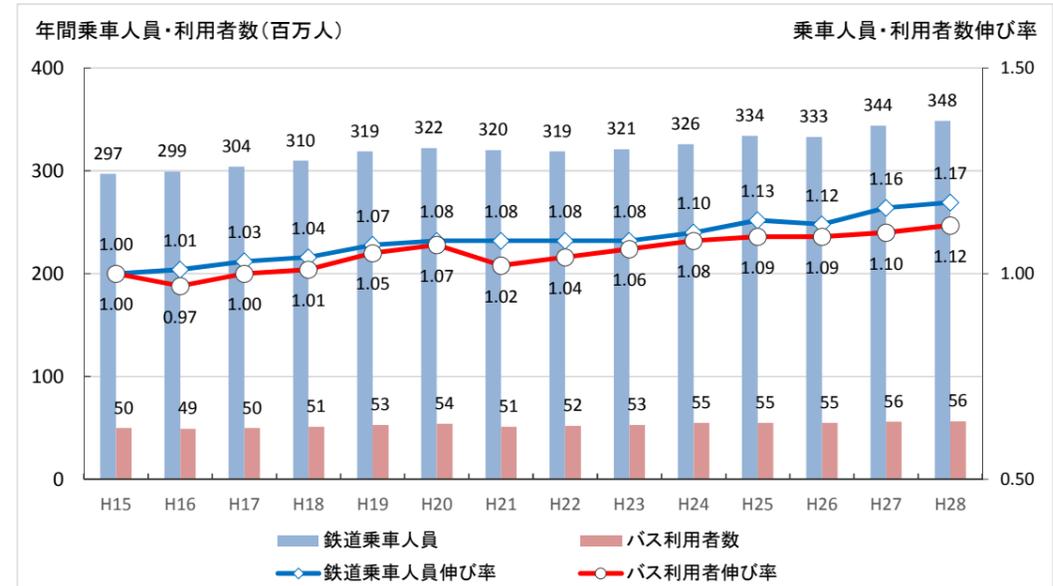
出典：市民意識調査（平成30年1月）

### 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、設定した交通軸等に応じたサービスの向上・維持を図ることにより、現状以上とすることが求められる。

### 現況水準【利用者数】

#### 市内の鉄道・バス利用者数

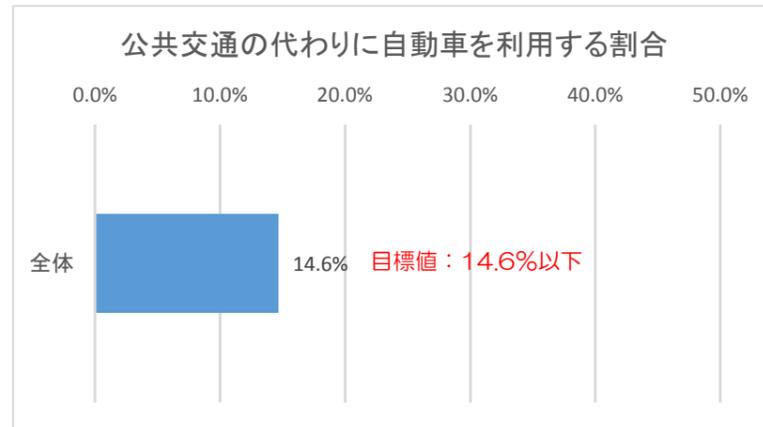


出典：さいたま市資料

### 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。

## 現況水準 【鉄道やバスの代わりに自動車を利用する人の割合】



出典：市民意識調査（平成30年1月）  
問2-1、問2-3、問2-5を元に算出

## サービス向上・維持の必要性

- 環境負荷の小さい交通体系の構築、交通混雑・事故の解消、公共交通の持続性確保等の観点から、自動車から公共交通への転換を促すことが求められる。
- 鉄道・バスの代わりに自動車を利用する人の割合は、現状で約15%であり、公共交通サービスの維持・向上や、自動車から公共交通への転換促進により、現状以下とすることが求められる。