

さいたま市地域公共交通網形成計画（たたき台）

令和 3 年 月

さいたま市

目 次

1 はじめに	1
2 さいたま市の公共交通に関する現状と課題.....	6
3 目指す将来像・基本方針の設定	24
4 目指す公共交通ネットワークの検討	25
5 成果指標及び目標値	26
6 実施する事業.....	27
7 計画の評価方法.....	52

1 はじめに

1.1 計画策定の背景・目的

本市は、東北、上信越、北陸方面からの新幹線をはじめとする鉄道や高速道路などの広域的な交通網が充実しており、東京都心や東日本の各都市へのアクセス利便性が高い。なかでも、東北・上越・北陸新幹線をはじめとする鉄道が集結し、東日本の玄関口としての機能が期待される大宮駅は、全国でも有数のターミナル駅として広域的な交通拠点となっている。

市内の公共交通は、15路線33駅の鉄道を擁し、この鉄道駅を拠点にバス路線がネットワークを形成しており、人口が集中する地域を中心に一定のサービス水準が確保されている。また、「さいたま新都心」、「さいたまスーパーアリーナ」、「埼玉スタジアム2002」など、交通結節点のポテンシャルを生かした行政・文化・スポーツの拠点となる施設が集積しており、市内のみならず広域的にも公共交通が重要な役割を担っている。

公共交通に関わる取組みについては、これまで、生活道路の整備、自転車利用環境の向上、公共交通や幹線道路ネットワークの充実などにより、公共施設等へのアクセス向上と公共交通空白・不便地域の解消等に努めてきた。しかし、東京方面の南北方向軸を中心とした通勤・通学時間帯の混雑や、主要幹線道路、鉄道駅周辺の交通混雑は依然として解消されず、道路を利用するバスは定時性・速達性の低下などが課題となっている。

こうした中、平成25（2013）年12月に「交通政策基本法」が施行され、国・地方公共団体・民間事業者・国民がそれぞれ連携しながら交通政策を推進することが明文化された。また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「都市再生特別措置法」の改正により、まちづくりと連携した地域の公共交通ネットワークを再構築するための枠組みが整備された。

本計画は、超高齢社会の到来や地球規模の環境負荷軽減へのさらなる要請、近年急速に進みつつある交通関連の技術革新などを踏まえ、市民の日常生活における移動手段の確保、便利で利用しやすい都市構造にあった公共交通ネットワークの構築を実現するため、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通の実現に向けた基本方針等を示すものである。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（2017年3月）」の実現に向けた公共交通の部門別計画となるもので、本市の望ましい公共交通網のすがたを明らかにし、まちづくりとの連携を図りながら面的な公共交通ネットワークを再構築するため、今後の取組み方向を示す公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものである。

「さいたま市総合振興計画（2014年4月）」を上位計画とし、「さいたま市都市計画マスタープラン（2014年4月）」等に表示される将来のまちづくりとの整合を図るとともに、環境、福祉、観光等の関連計画との連携を図ることにより、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通の実現を目指す。

なお、本計画は、「交通政策基本法」の基本理念にのっとり一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法令として策定する。

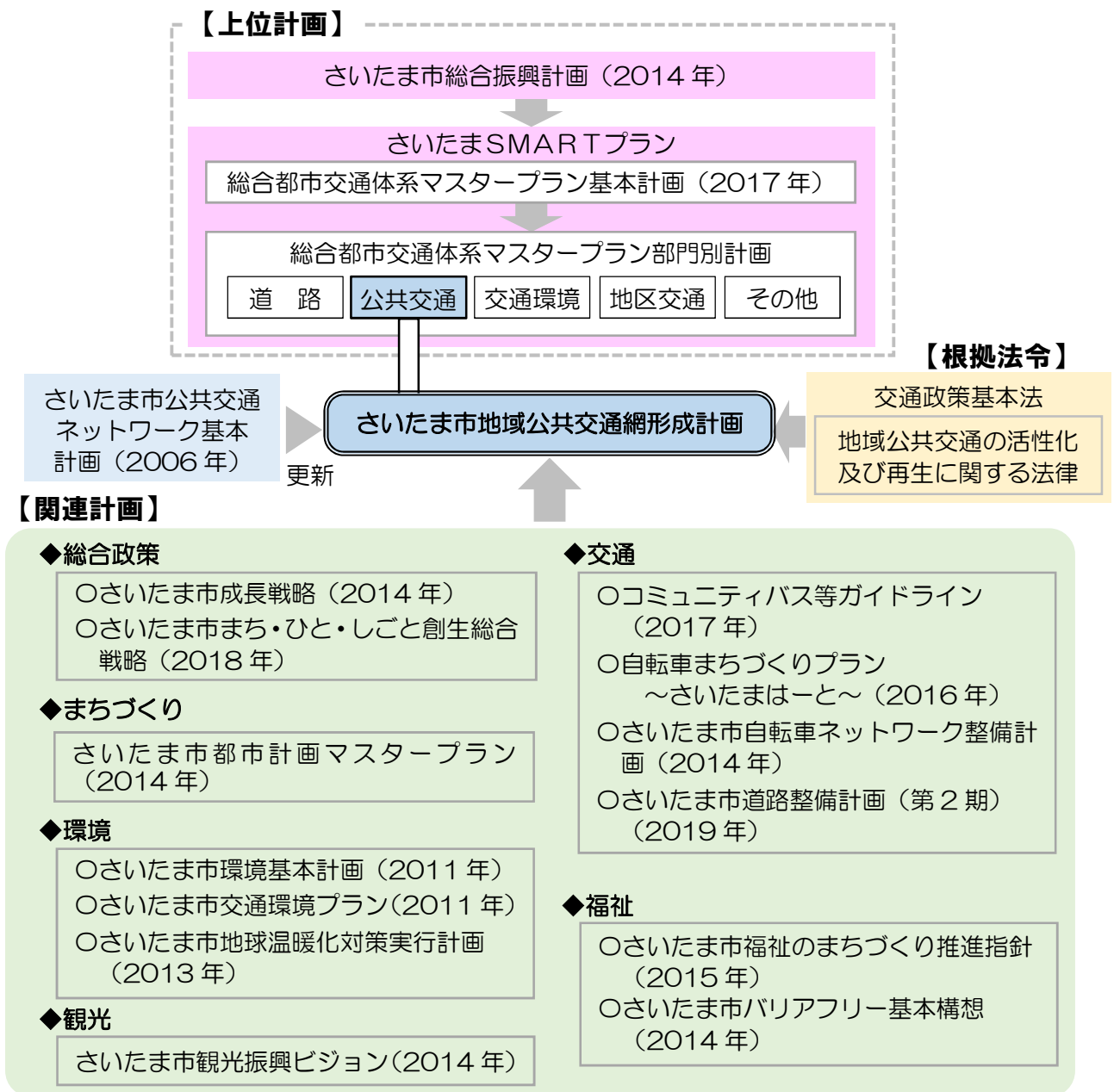


図 1-1 本計画および関連する計画の体系図

1.3 計画の区域

計画の対象区域は、さいたま市の全域とする。

ただし、市民の生活圏や公共交通利用者の移動範囲を考慮し、東京都心を始めとする市域を越える交通網にも配慮する。

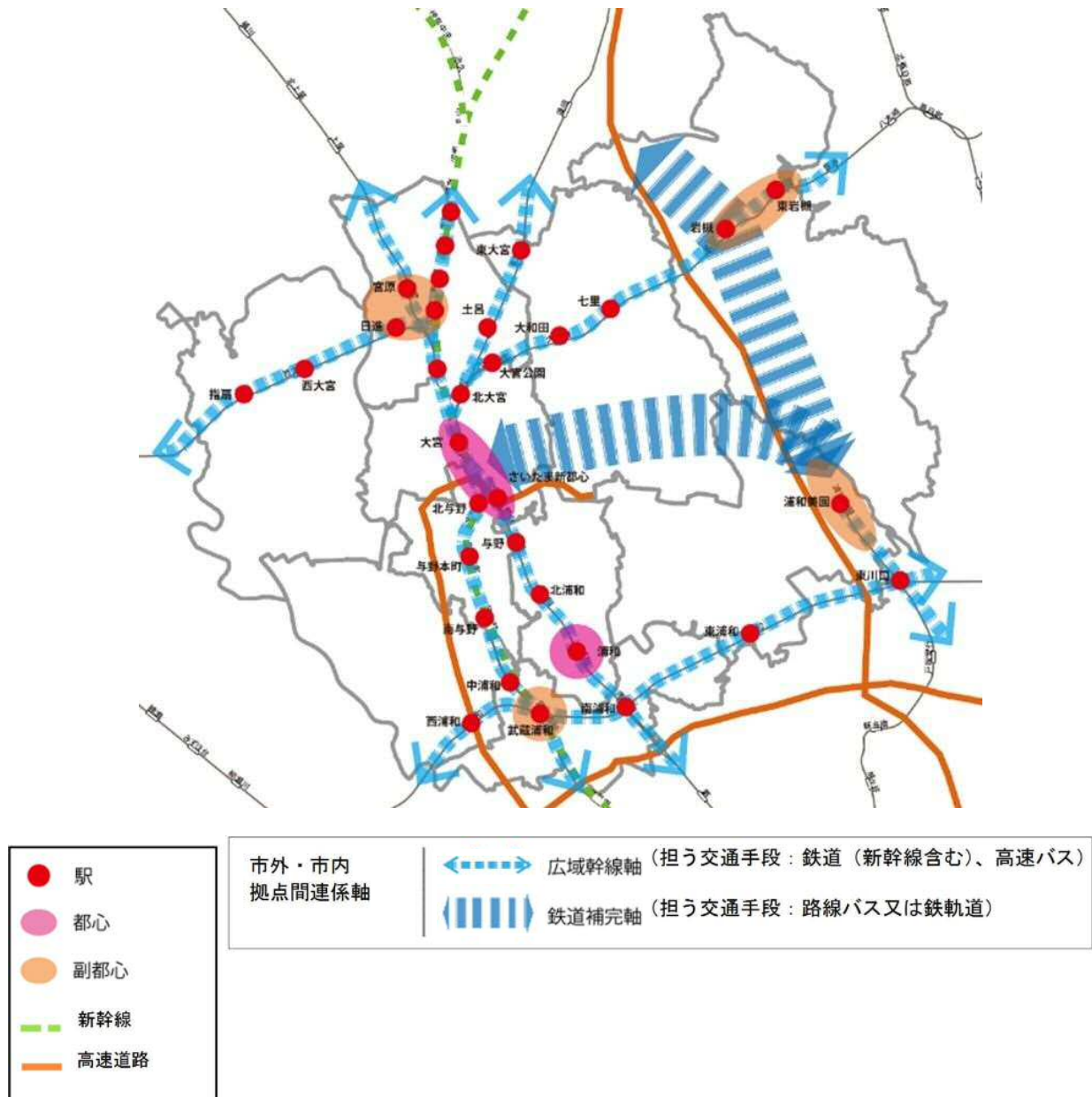
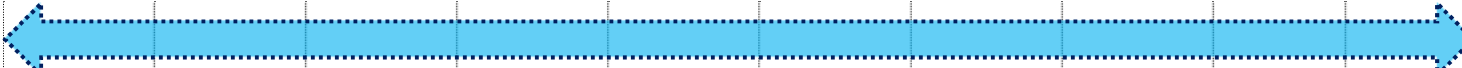


図 1-2 広域交通網のイメージ

1.4 計画期間

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していることから、計画期間は10年間（2021（令和3）年度～2030（令和12）年度）とする
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、計画期間の中間年度（2025（令和7）年度）に検証を行い、必要に応じて見直すこととする

表 1-1 上位関連計画・関連事業等のスケジュール

分類	上位関連計画 関連事業 等	2018 H30	2019 R01	2020 R02	2021 R03	2022 R04	2023 R05	2024 R06	2025 R07	2026 R08	2027 R09	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15	
地域公共交通網形成計画（案）															計画期間：令和 3～12 年度			
上位・関連 計画	さいたま市総合振興計画	後期基本計画 計画期間：令和 2 年度まで														見直し後の計画期間： 令和 12 年度まで		
	都市計画マスタープラン																	
	さいたま市総合都市交通 体系マスタープラン 基本計画										計画期間：令和 7 年度まで							
	さいたま市都市交通戦略					計画期間：令和 2 年度まで												
	さいたま市道路網計画															計画期間：令和 12 年度まで		
	大宮駅グランド セントラルステーション 化構想			令和 2 年以降は設計・整備、関係者協議 調査・検討、関係者協議														
	東京圏における 今後の都市鉄道の あり方について （交通政策審議会答申）																	
関連事業	オリンピック・ パラリンピック				2020 年東京オリンピック・ パラリンピック開催													
	ラグビーワールドカップ			2019 年ラグビーワールドカップ開催														
その他社会情勢											人口がピークに達する							

1.5 対象とする公共交通

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、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、カーシェアリングを対象とする。

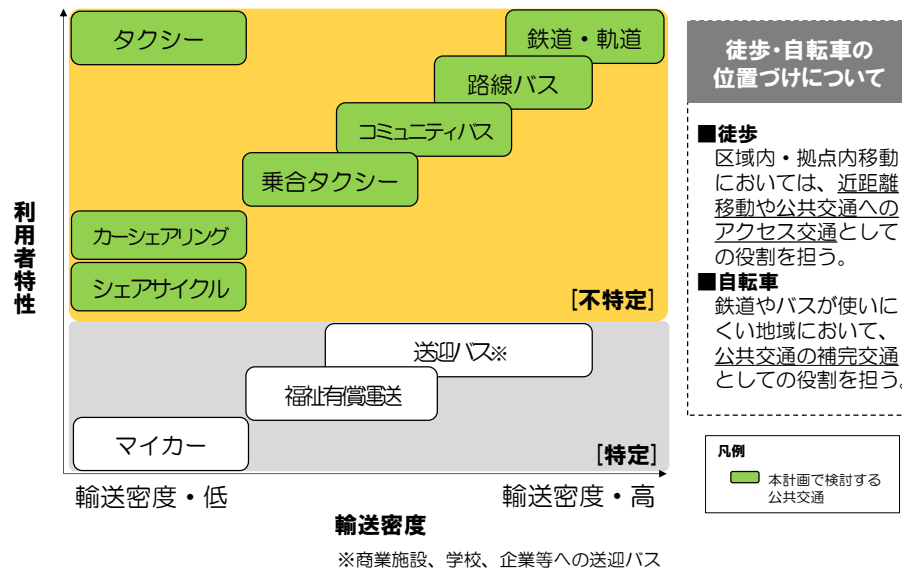


図 1-3 交通手段別の利用者特性と輸送形態

1.6 施策の実施主体

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。

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。

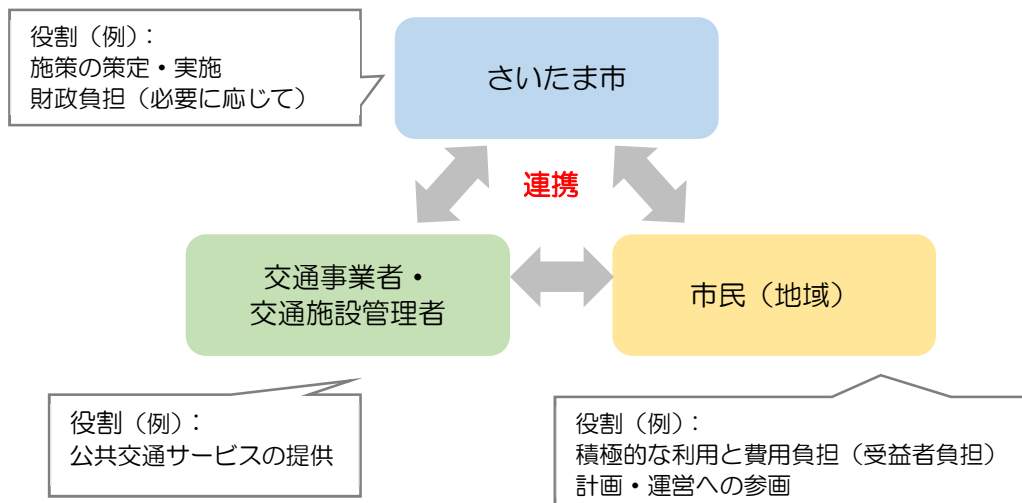


図 1-4 施策の実施主体

1.7 施策を実施する上での留意事項

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。

2 さいたま市の公共交通に関する現状と課題

2.1 人口

(1) 人口推移

◇総人口は 2025(令和 7)年頃にピークを向え、その後減少に転じ、2050(令和 32)年には 117 万人まで減少する見通し。

◇65 歳以上の高齢者は今後も増え続け、2040(令和 22)年には 3 人に 1 人以上が高齢者となる見通し。



図 2-1 さいたま市の人口推移

出典：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（2017 年度）

(2) 人口分布

◇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。

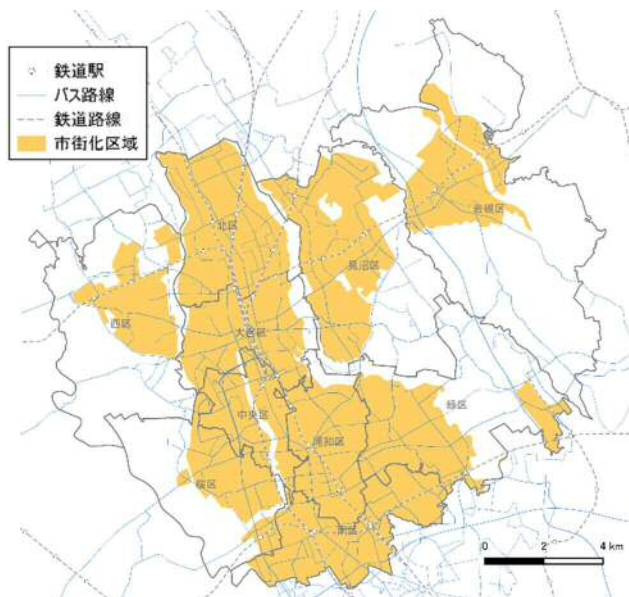


図 2-2 人口分布

	面積		人口	
	面積 (km ²)	構成比	人口 (万人)	構成比
市街化区域	117.0	53.8%	115.4	91.3%
市街化調整区域	100.4	46.2%	11.0	8.7%
さいたま市合計	217.4	100.0%	126.4	100.0%

出典：2015 年度国勢調査

(3) 高齢化率

◇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。

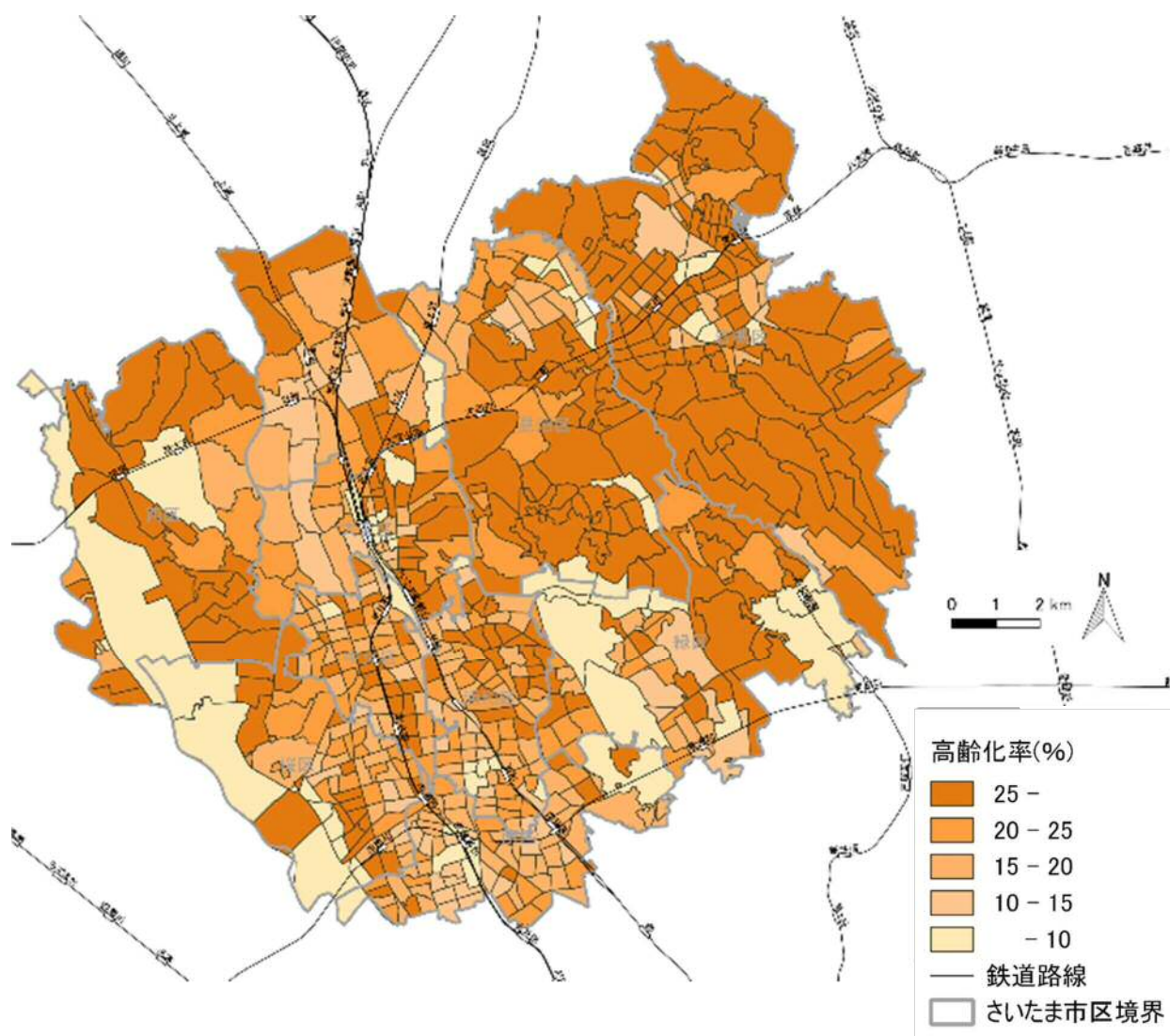


図 2-3 高齢化率

出典：2015 年度国勢調査

※高齢化率の平均は、日本全体で 26.7%、さいたま市で 22.3%(いずれも 2015 年度時点)である。

2.2 市民の移動実態

(1) 人の動き

◇市内から発生するトリップの主要な目的地は市内、次いで東京都内となっている。

◇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、私事目的は市内移動の割合が高い。

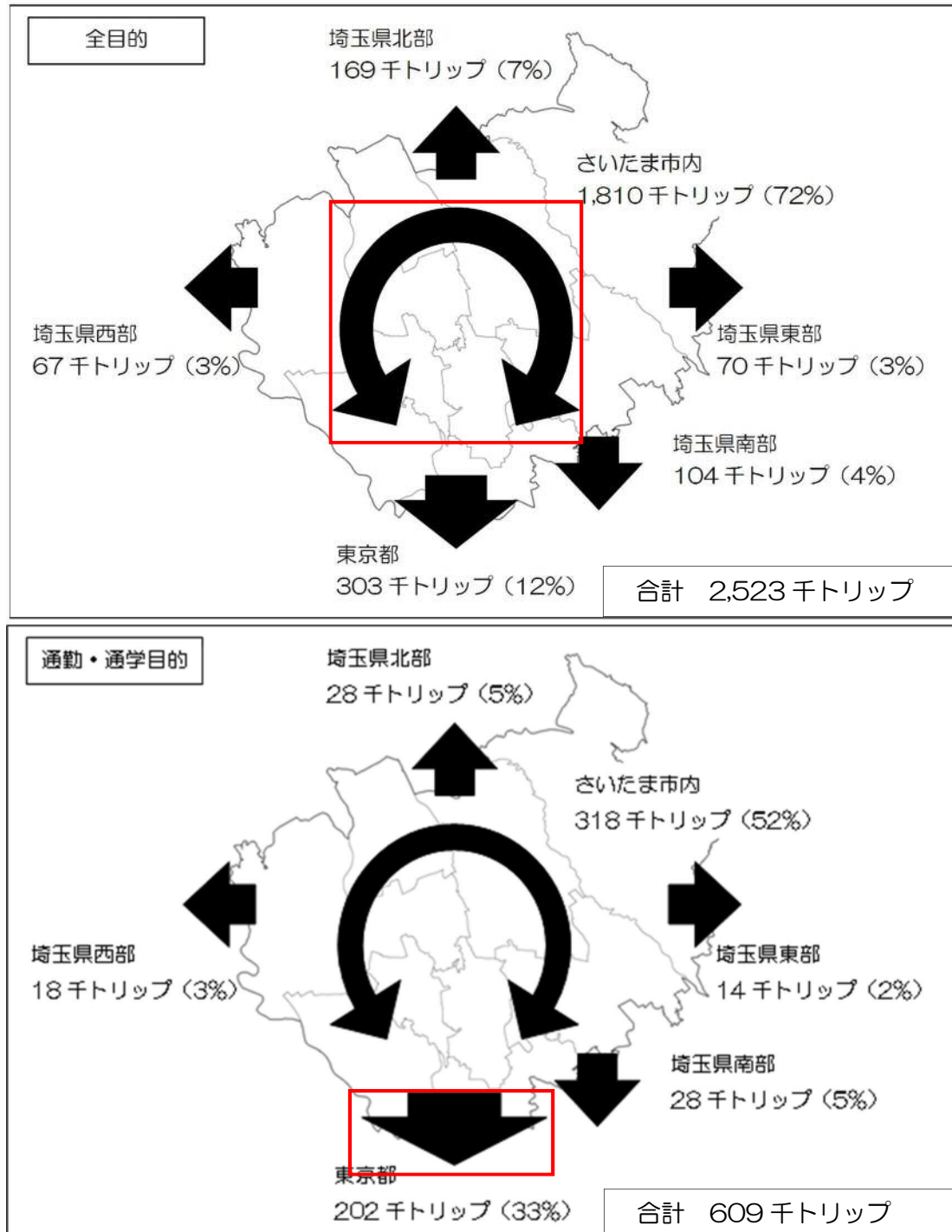


図 2-4 人の動き（上：全目的、下：通勤通学目的）

出典：第 5 回 東京都市圏パーソントリップ調査（2008 年度）

※各トリップ数は数字を丸めているため、記載されている合計値とは必ずしも一致しない。

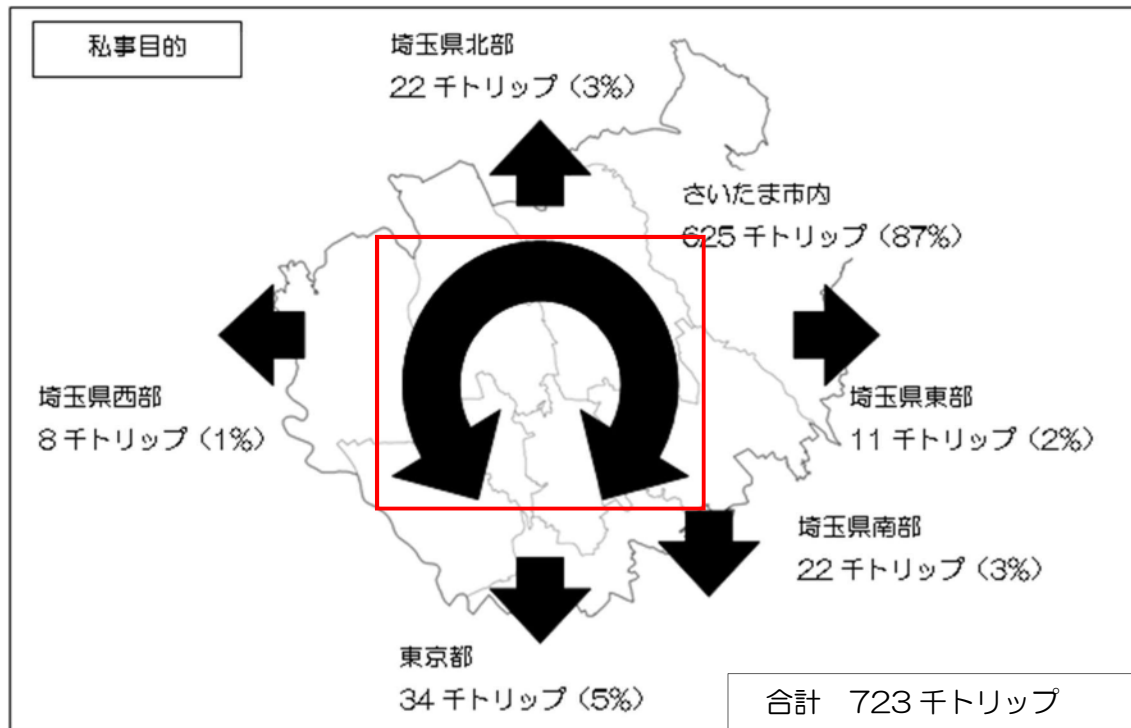


図 2-5 人の動き（私事目的）

出典：第 5 回 東京都市圏パーソントリップ調査（2008 年度）

※各トリップ数は数字を丸めているため、記載されている合計値とは必ずしも一致しない。

(2) 利用交通手段(市民)

◇さいたま市民の交通手段分担率は、公共交通(鉄道+バス)や自動車が約 3 割、徒歩や自転車が約 2 割を占めている。

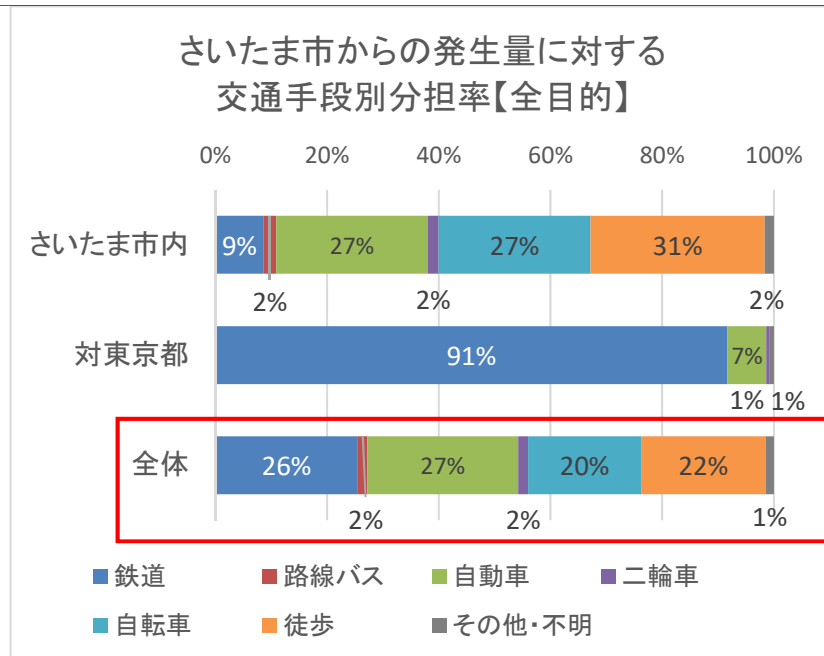


図 2-6 交通手段別分担率（全目的）

出典：第 5 回 東京都市圏パーソントリップ調査（2008 年度）

◇通勤通学目的は鉄道の利用割合が高い一方、私事目的は自動車の利用割合が高い。

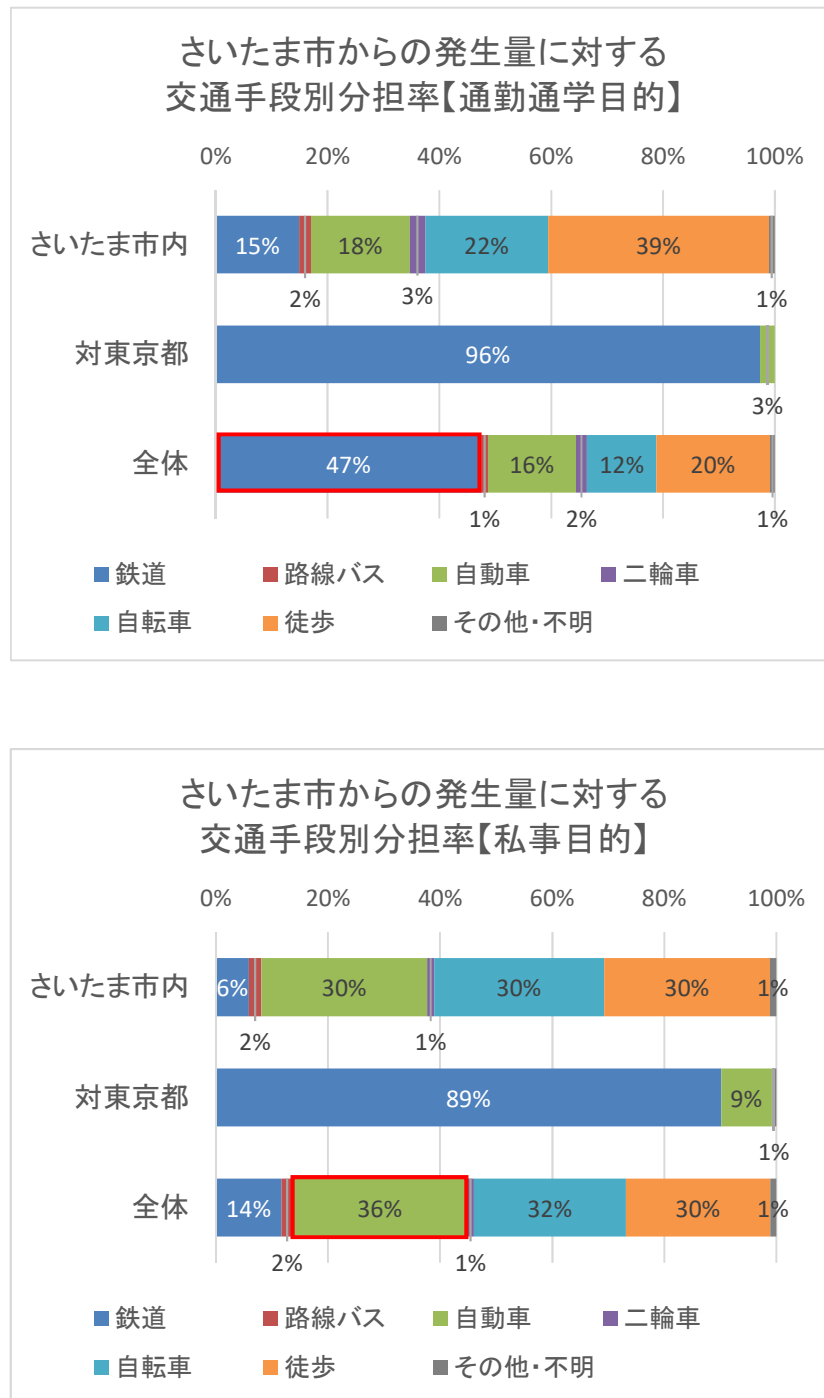


図 2-7 さいたま市からの発生量に対する交通手段別分担率（上：通勤通学目的、下：私事目的）

出典：第5回 東京都市圏パーソントリップ調査（2008年度）

2.3 来訪者の移動実態

(1) 来訪トリップに占める市内回遊トリップの比率

◇市外来訪者の市内回遊トリップ(私事目的)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。

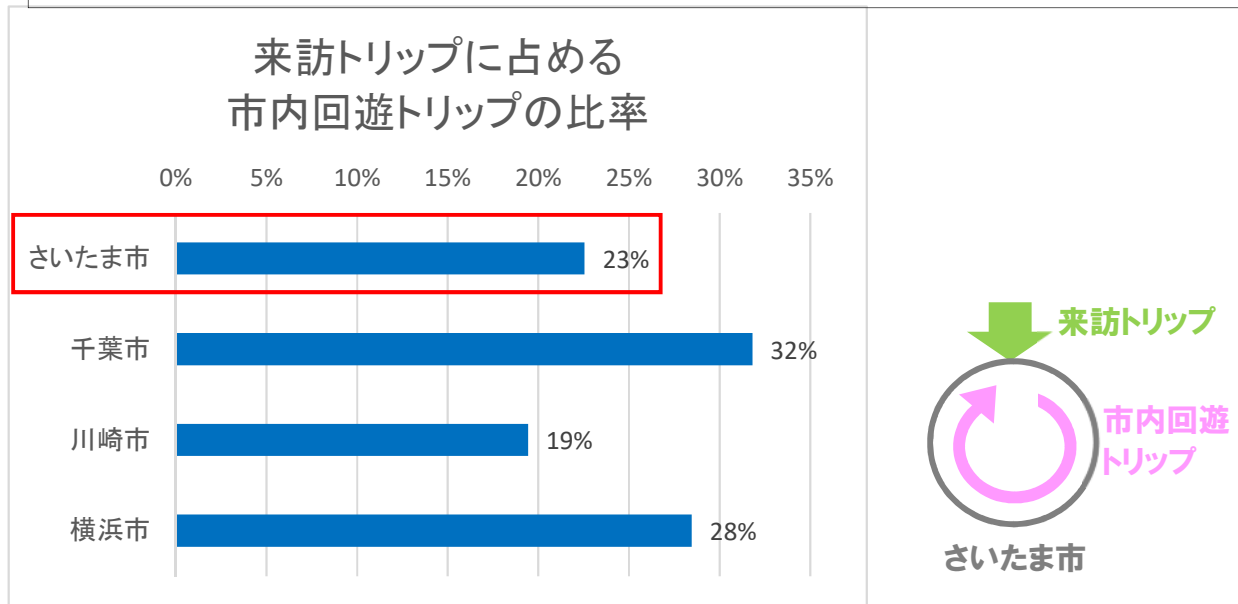


図 2-8 来訪トリップに占める市内回遊トリップの比率

出典：第5回 東京都市圏パーソントリップ調査（2008年度）

(2) 利用交通手段

◇来訪者の交通手段は公共交通が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。

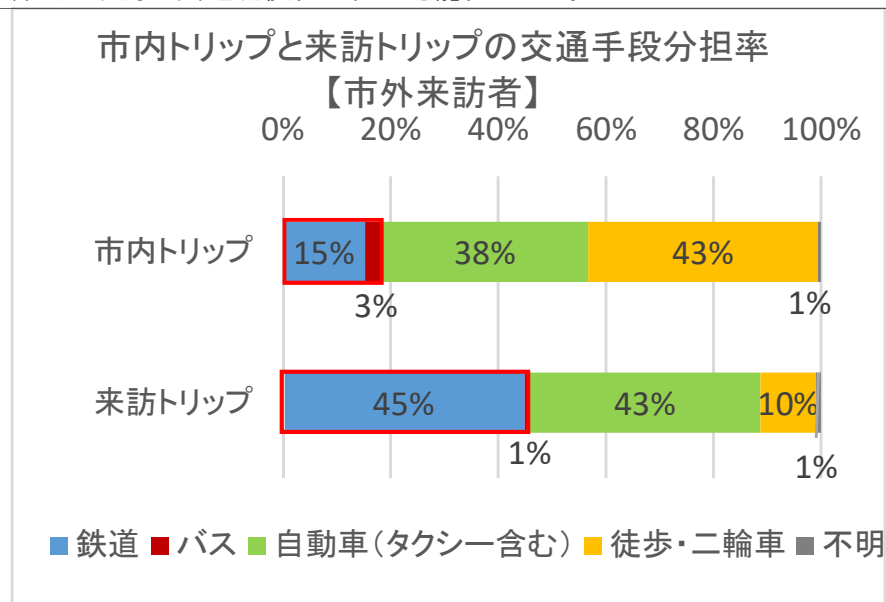


図 2-9 市内回遊トリップと来訪トリップの利用交通手段

出典：第5回 東京都市圏パーソントリップ調査（2008年度）

2.4 バスサービス

(1) バスの運行本数

◇バスの運行本数は、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においても本数が少ない地域がある。

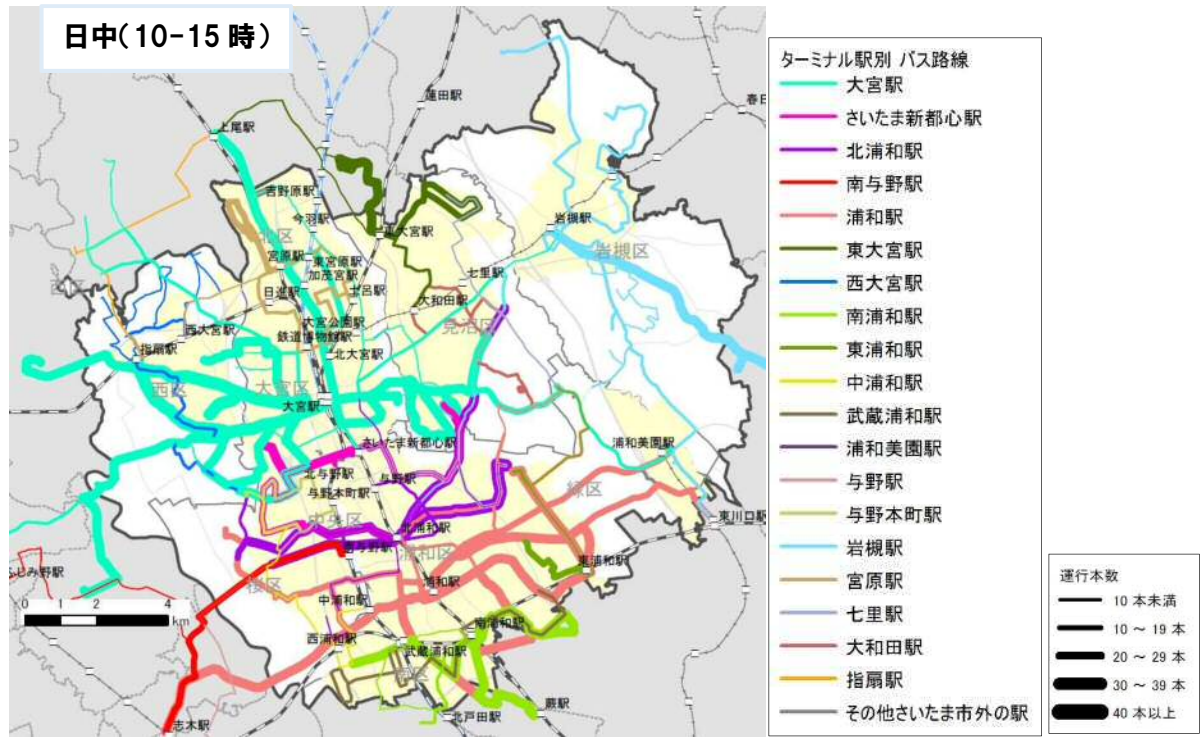


図 2-10 バス運行本数（平日日中 10-15 時（上り））

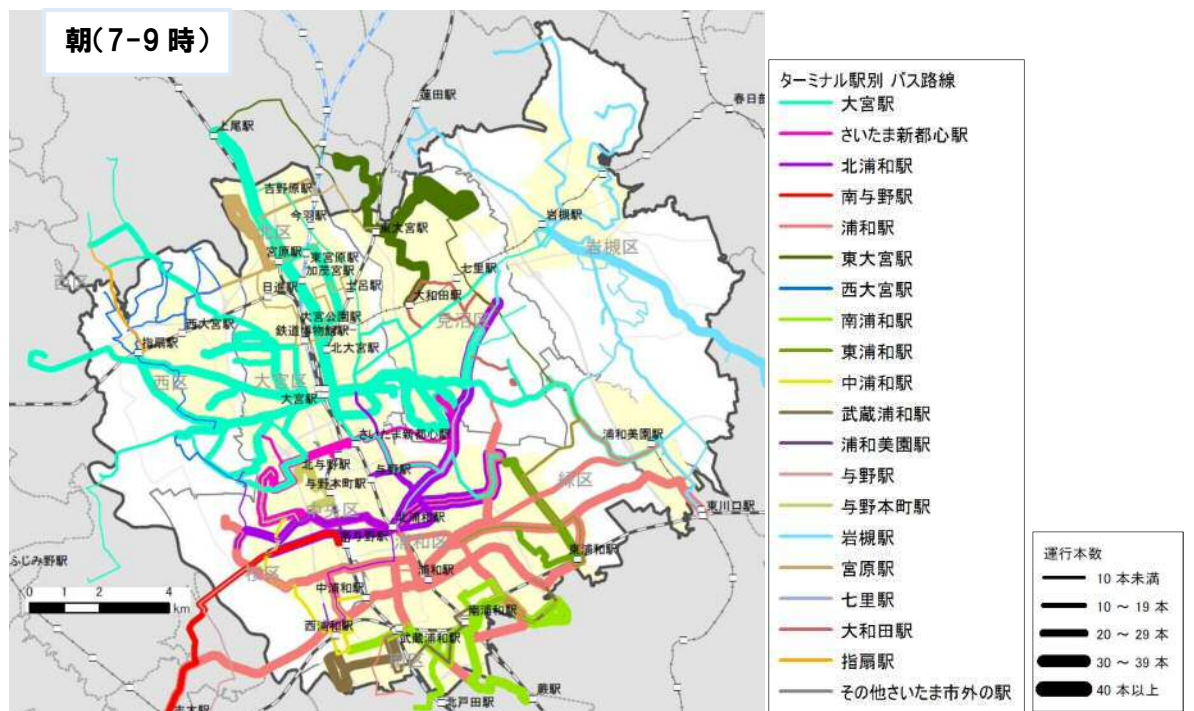


図 2-11 バス運行本数（平日朝 7-9 時（上り））

(2) バスの遅延状況

◇バスの遅延状況は、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。

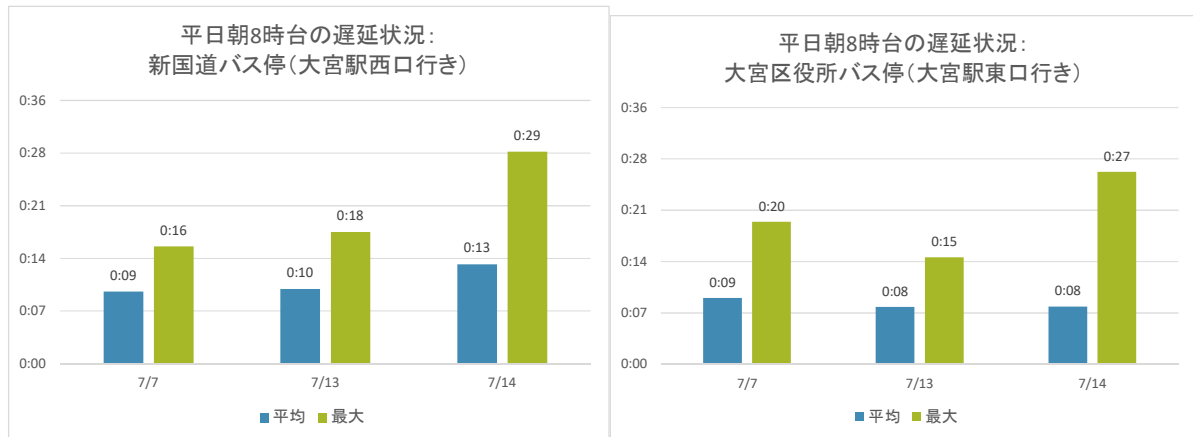


図 2-12 平日朝8時台のバス遅延状況（左：大宮駅西口行き、右：大宮駅東口行き）

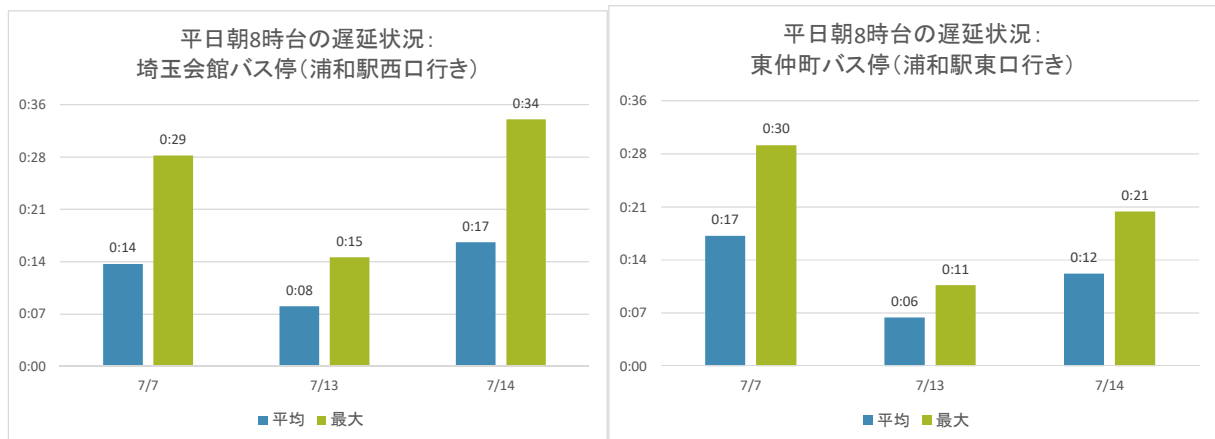


図 2-13 平日朝8時台のバス遅延状況（左：浦和駅西口行き、右：浦和駅東口行き）

出典：国際興業バス・西武バスバスロケーションシステム
注：2016年度7/7、7/13、7/14の状況

(3) 公共交通空白地域

◇市街化区域内においても一部地域が公共交通空白地域、バスの運行本数が少ない公共交通不便地域となっている。

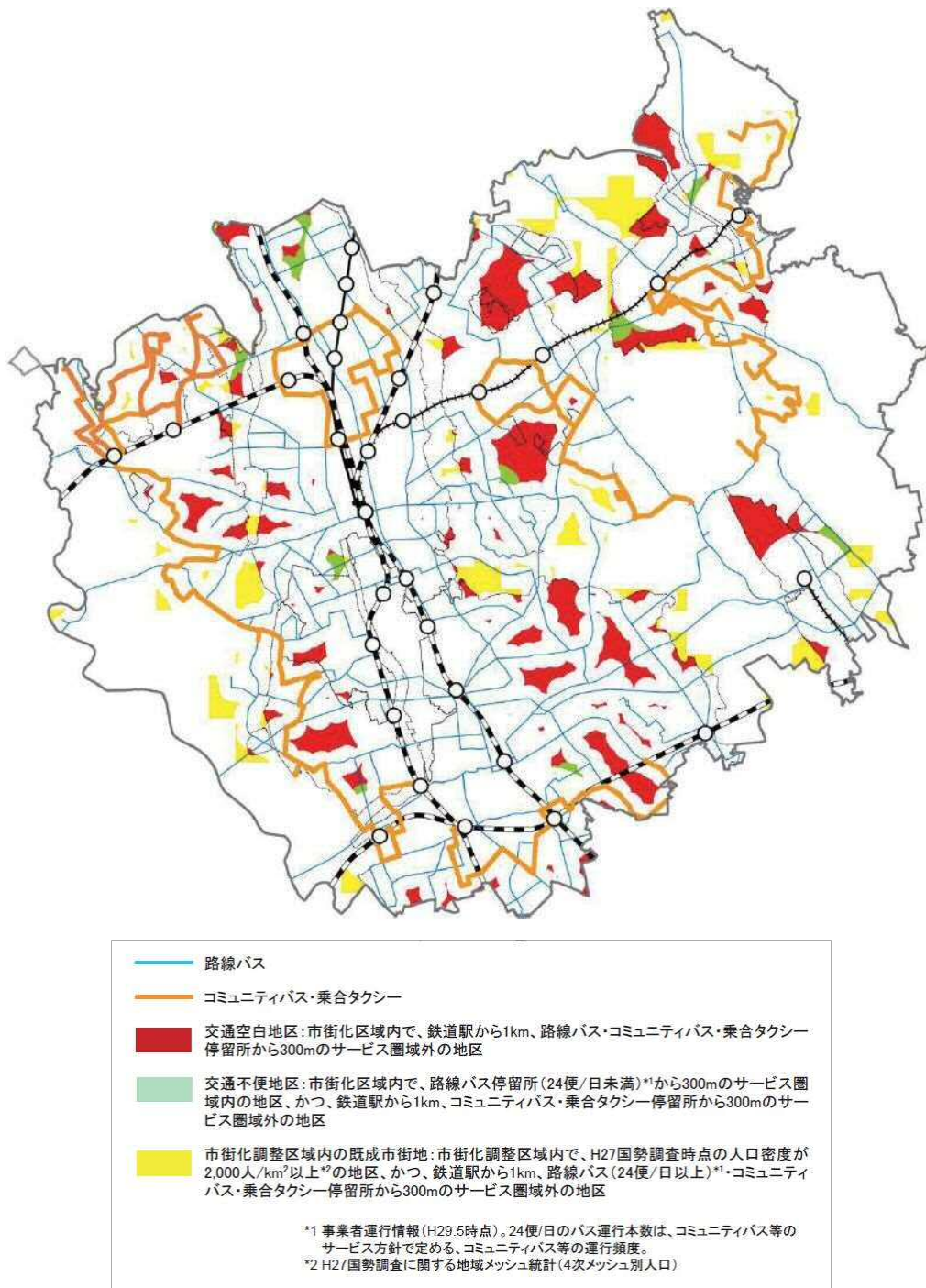


図 2-14 公共交通空白地域の状況

出典：コミュニティバス等導入ガイドライン（2017年度）

(4) 公共交通空白地域と外出頻度の関係

◇公共交通不便地域では、私事目的における高齢者や女性は、人口割合が大きくなるほど、外出率が低下する傾向にある。

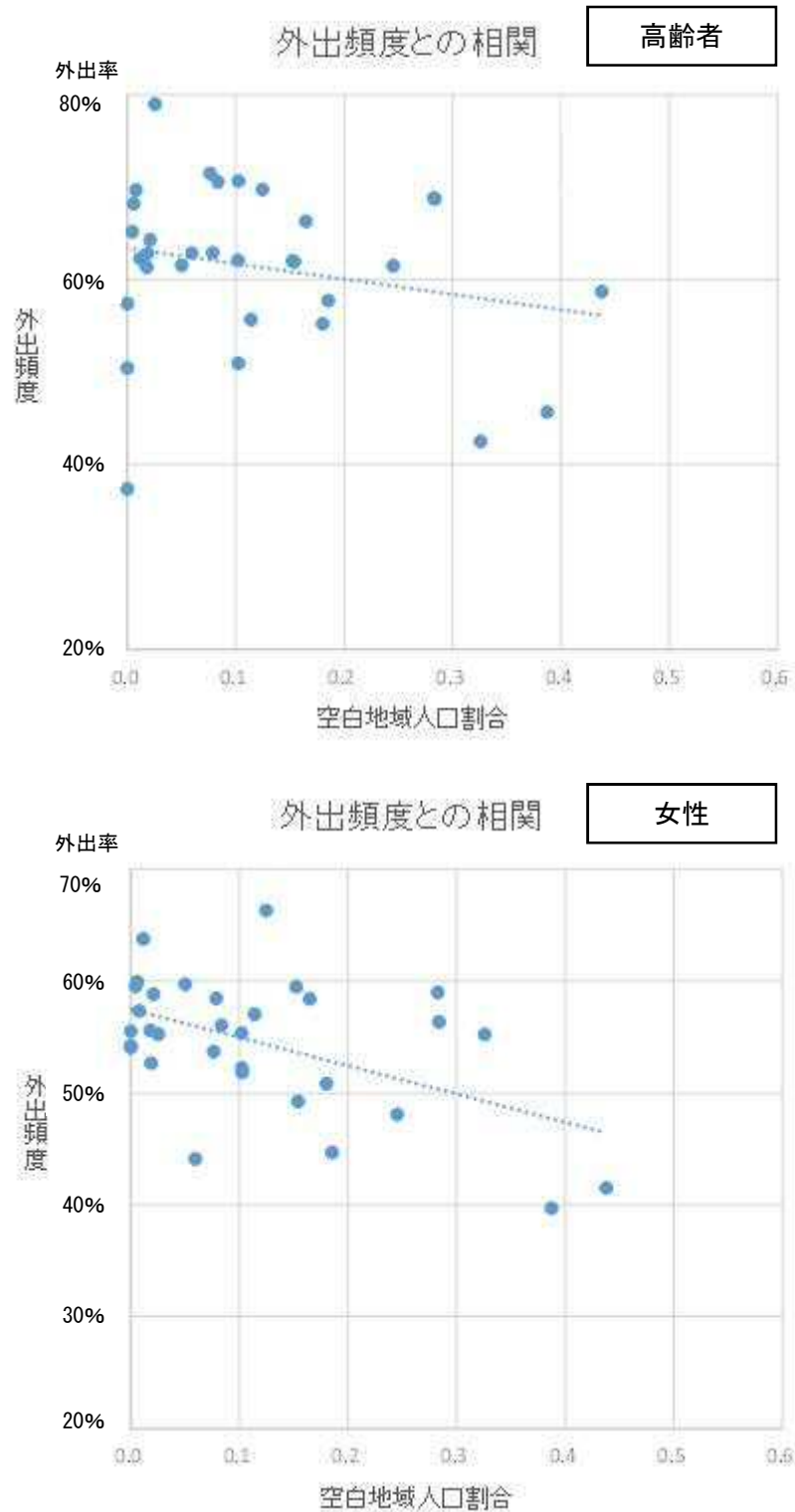


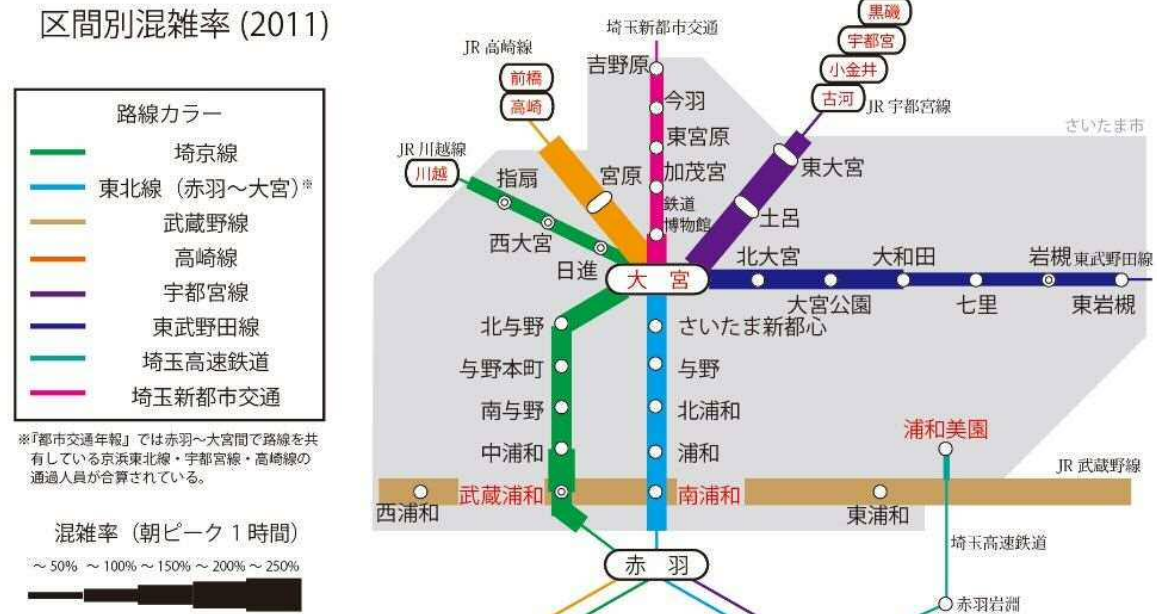
図 2-15 外出頻度と公共交通空白地域人口割合の関係（上：高齢者、下：女性）

出典：第5回 東京都市圏パーソントリップ調査（2008年度）

2.5 鉄道サービス

(1) 区間別混雑率

◇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。

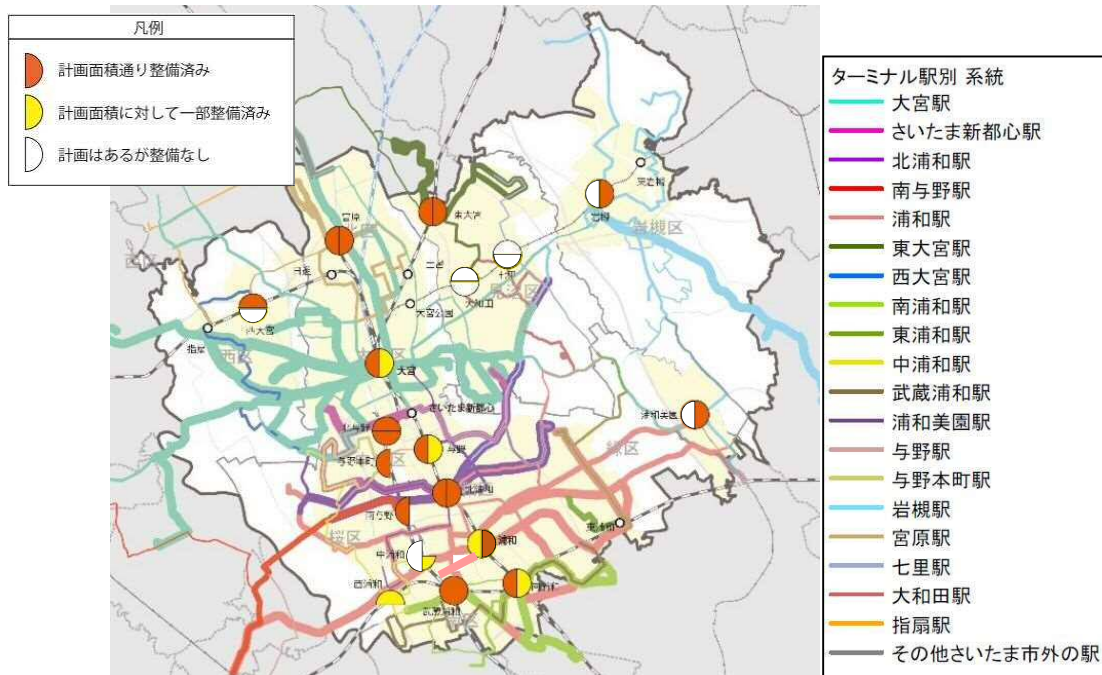


出典：都市交通年報（2013年度）より市内各区間における混雑率を推計

2.6 交通結節

(1) 駅前広場整備状況

◇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。



出典：駅広台帳（2016年度）

※都市計画決定済みの駅前広場を対象に整理している。

2.7 広域ネットワークとの連携

(1) 東日本の交通の結節点

◇東日本の交通の結節点である本市には、全国からの移動が集中するため、新幹線や長距離バス、高速道路など、様々な広域交通基盤を組み合わせた広域交通拠点の形成が求められる。



図 2-18 東日本の中核都市として交流を支える広域交通体系イメージ

出典：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（2017 年度）



図 2-19 首都圏の北の広域交通拠点のイメージ

出典：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（2017 年度）

(2) 東日本の玄関口

- ◇国の首都圏広域地方計画の「東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出プロジェクト」において、交通インフラ整備等の促進が位置づけられている。
- ◇東北、上信越・北陸方面からの新幹線が集結する「大宮」は、東日本からの多種多様なヒト、モノが集結して交流する最初の対流拠点となる。
- ◇国の出先機関が集積する「さいたま新都心」付近は、TEC－FORCE(国土交通省緊急災害対策派遣隊)の進出拠点に位置づけられている。



図 2-20 東日本玄関口創出のイメージ

出典：首都圏広域地方計画（2016年3月 国土交通省）

2.8 公共交通利用状況

(1) 鉄道・路線バス利用者数

◇人口の増加に伴い、公共交通利用者は増加傾向だが、鉄道と比べバスの伸び率は低い傾向となっている。

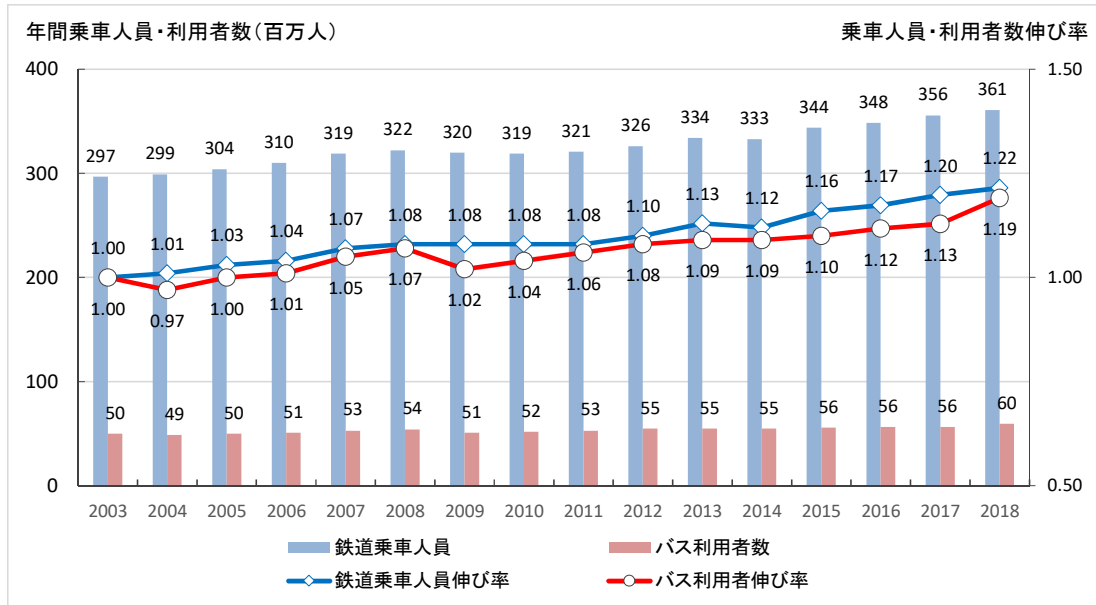


図 2-21 公共交通利用者数

出典：さいたま市交通政策課資料

(2) コミュニティバス利用者数・収支率

◇コミュニティバス利用者数は、微増やほぼ横ばい、収支率は25%～40%で推移している。

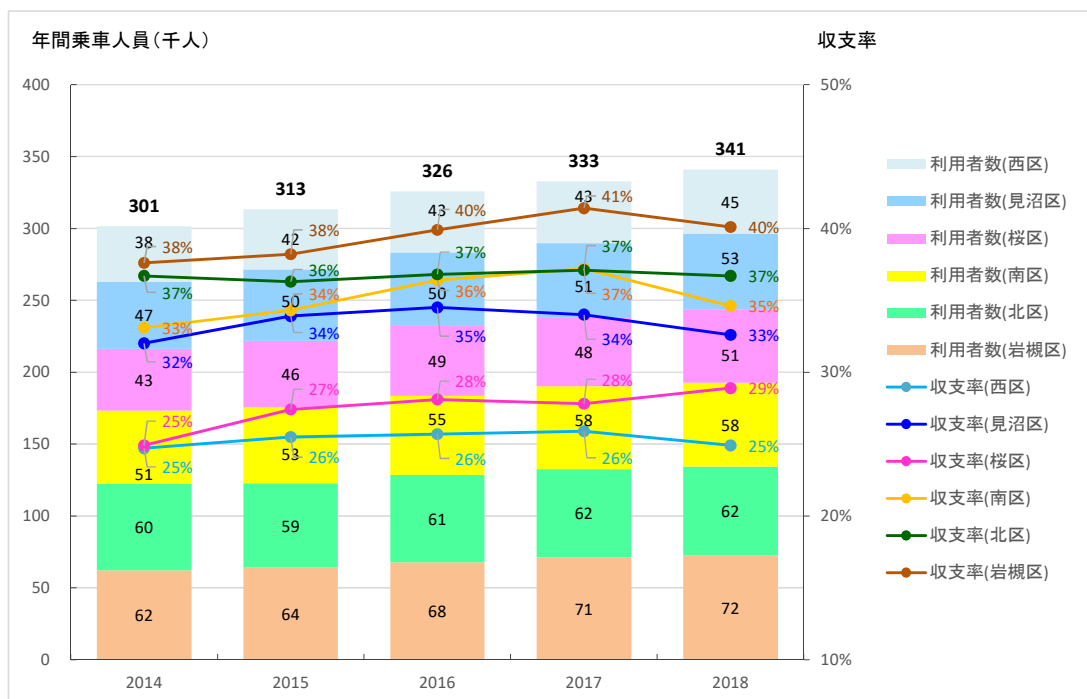


図 2-22 コミュニティバス利用者数・収支率

出典：さいたま市交通政策課資料

2.9 市民意識

(1) バスの利用状況・利用意向

◇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。

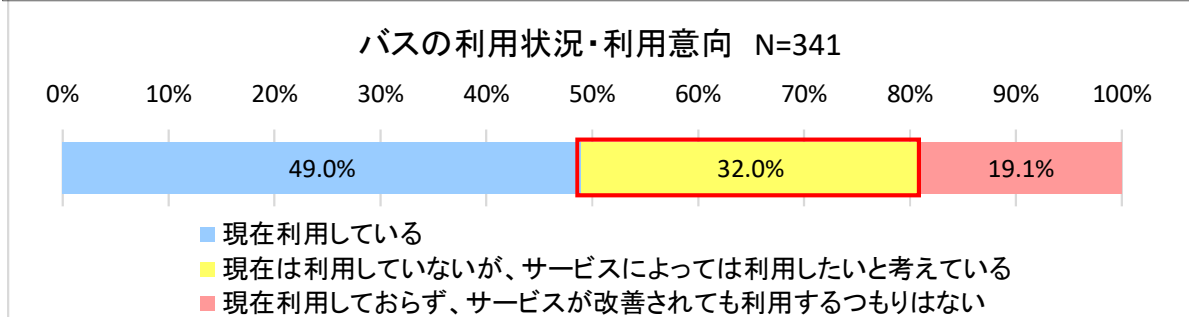


図 2-23 バスの利用状況・利用意向

(2) 鉄道の利用状況・利用意向

◇市民の約1割が現在鉄道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。

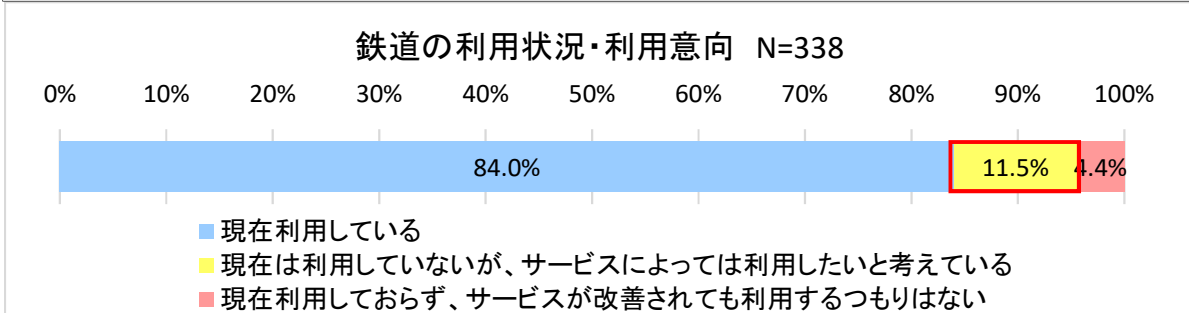


図 2-24 鉄道の利用状況・利用意向

(3) 公共交通の代わりに利用する移動手段

◇自動車が多く、約4割を占める。(うち1割が家族等の送迎)

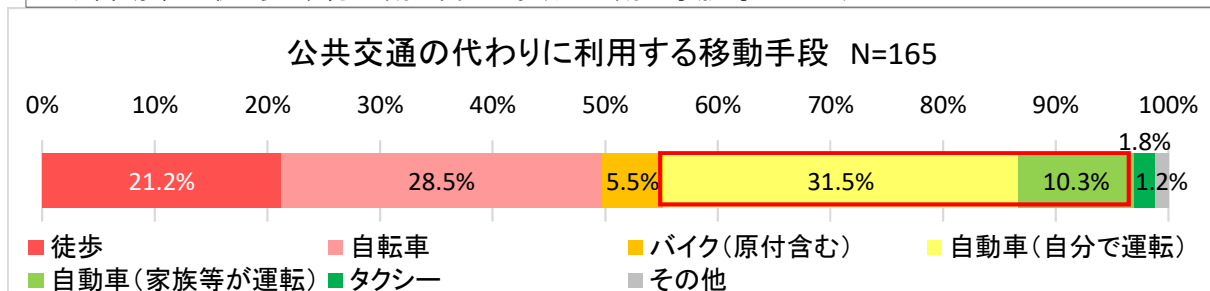


図 2-25 公共交通の代わりに利用する移動手段

(4) 公共鉄道サービス項目の重要度と満足度の関係

- ◇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。
 ◇鉄道の「車内の混雑状況」が不満度・重要度ともに高い。

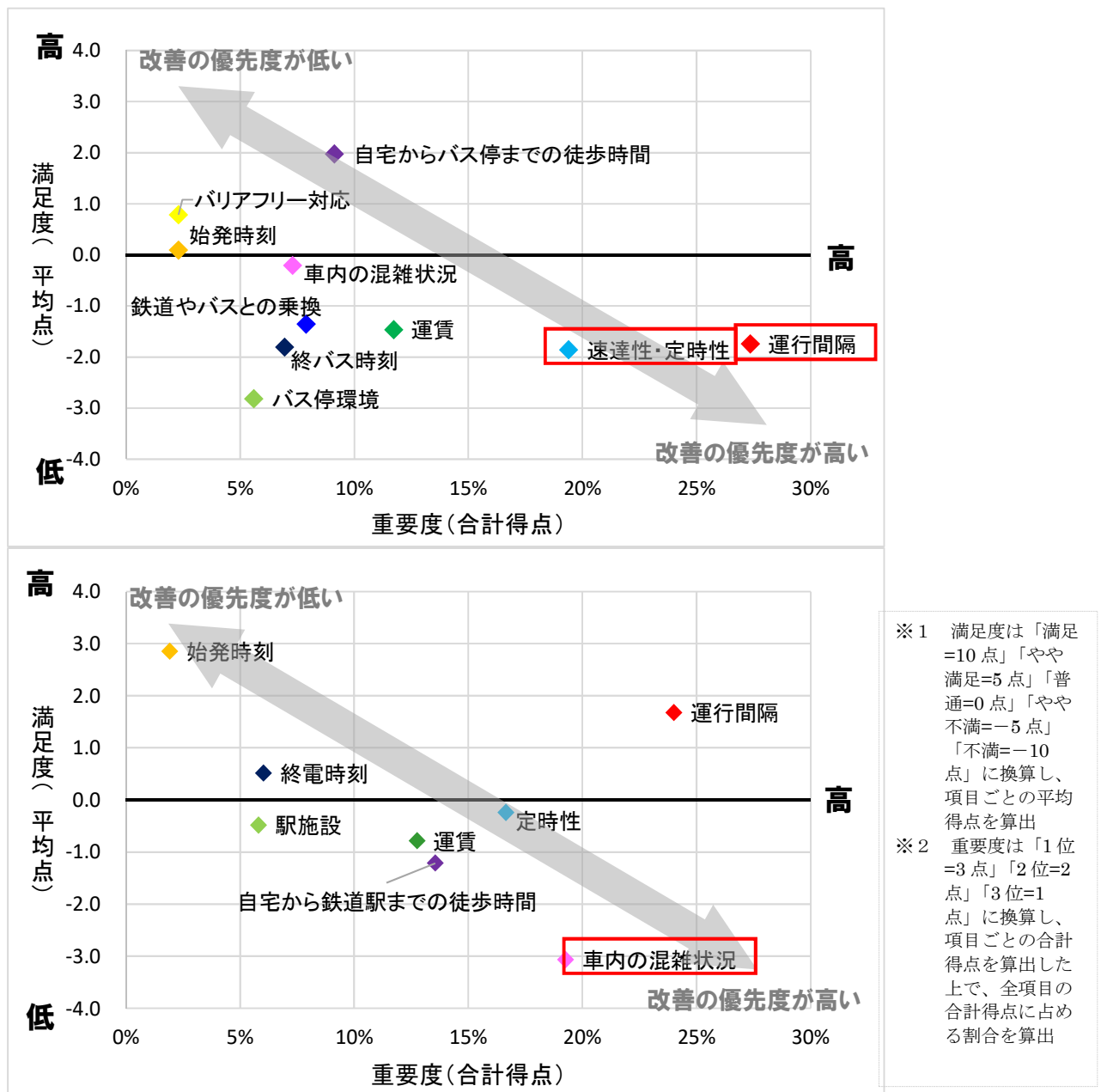


図 2-26 鉄道サービス項目の重要度と満足度の関係（上：バス、下：鉄道）

(5) コミュニティバスの維持・充実に対する考え

◇コミュニティバスについて、積極的な公的支援により路線を拡充すべきとの意見が約 4 割と最も多い。

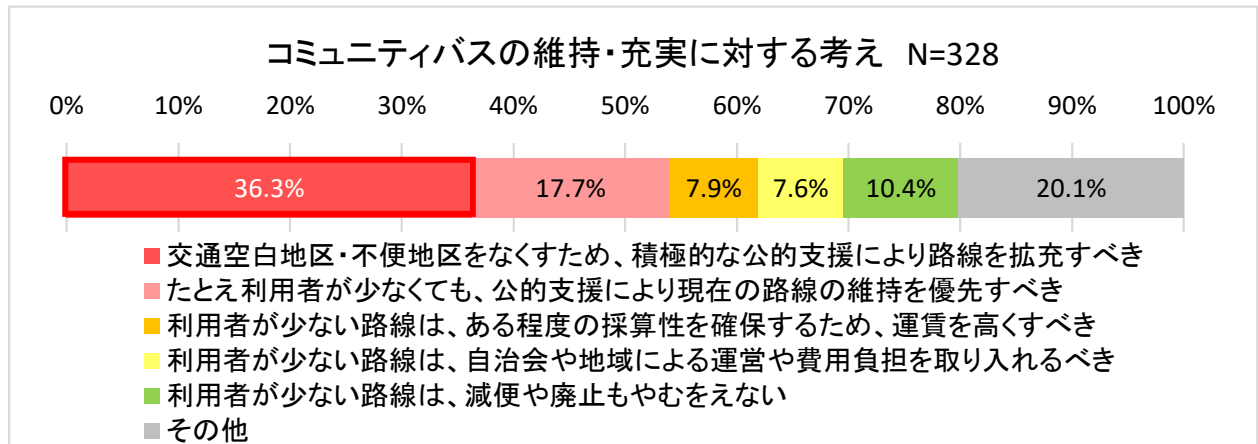


図 2-27 コミュニティバスの維持・充実に対する考え

(6) 拠点地区周辺の公共交通サービスと費用負担に対する考え

◇市内拠点地区(都心・副都心地区等)周辺については、約 7 割が公共交通サービスの充実を求めている。

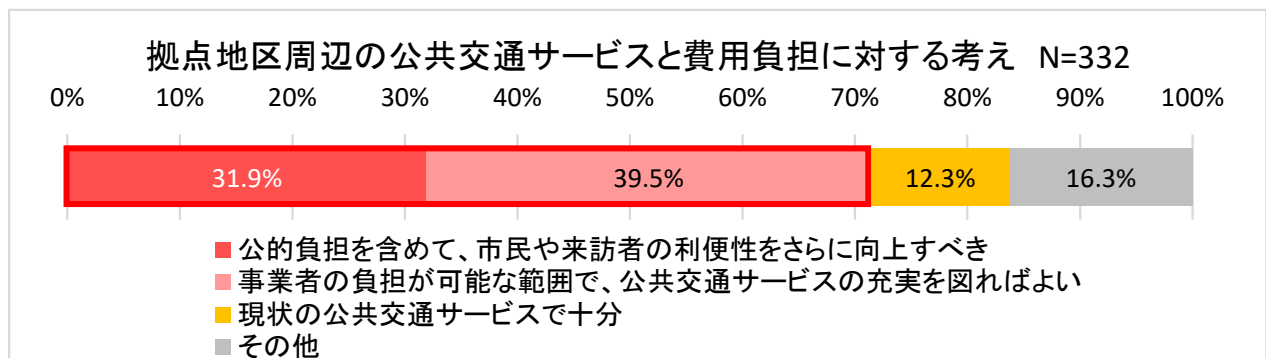


図 2-28 拠点地区周辺の公共交通サービスと費用負担に対する考え

さいたま市の交通に関する現状と課題のまとめ

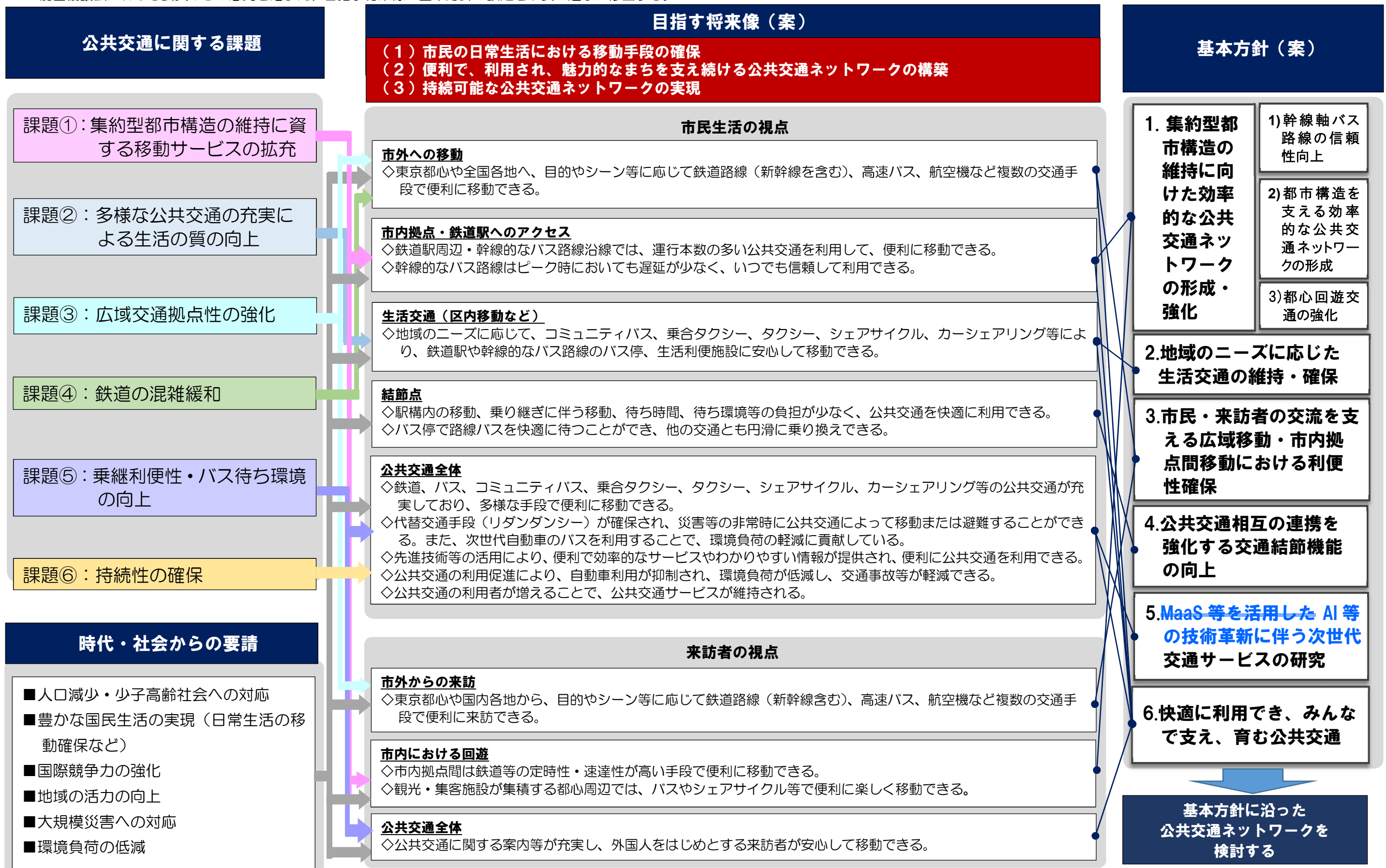
さいたま市の交通に関する現状と課題をまとめると、下表の通りである。

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	推移	○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。					①集約型都市構造の維持に資する移動サービスの拡充 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。			
	分布	○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	市民	○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）。			②多様な公共交通の充実による生活の質の向上 ■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。			
	来訪者	○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	広域	○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。					③広域交通拠点性の強化 ■東日本の中核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。			
	鉄道	○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。						
	バス	○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。					④鉄道の混雑緩和 ■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。			
		○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。						
	バス	○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。		○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。			⑤乗継利便性・バス待ち環境の向上 ■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言えない状況であり、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。			
		交通結節	○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。					
利用状況	公共交通	○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。					⑥持続性の確保 ■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。			
担い手		○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。								

23

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。

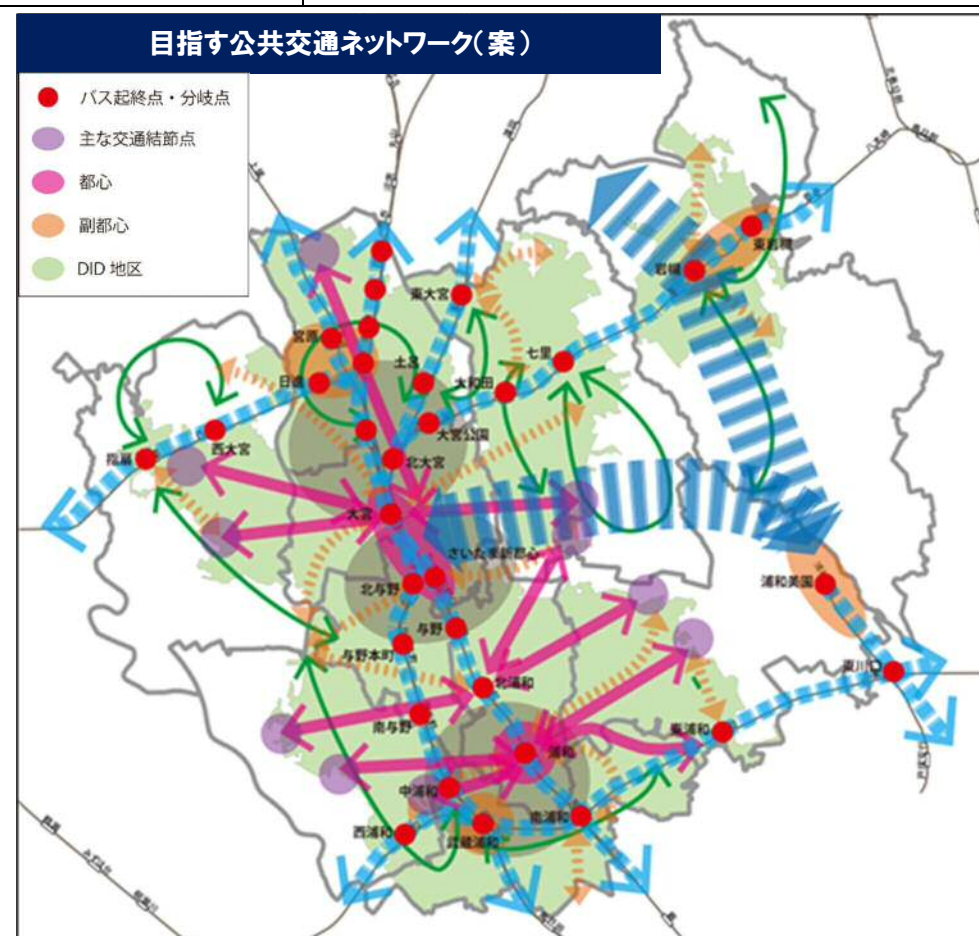
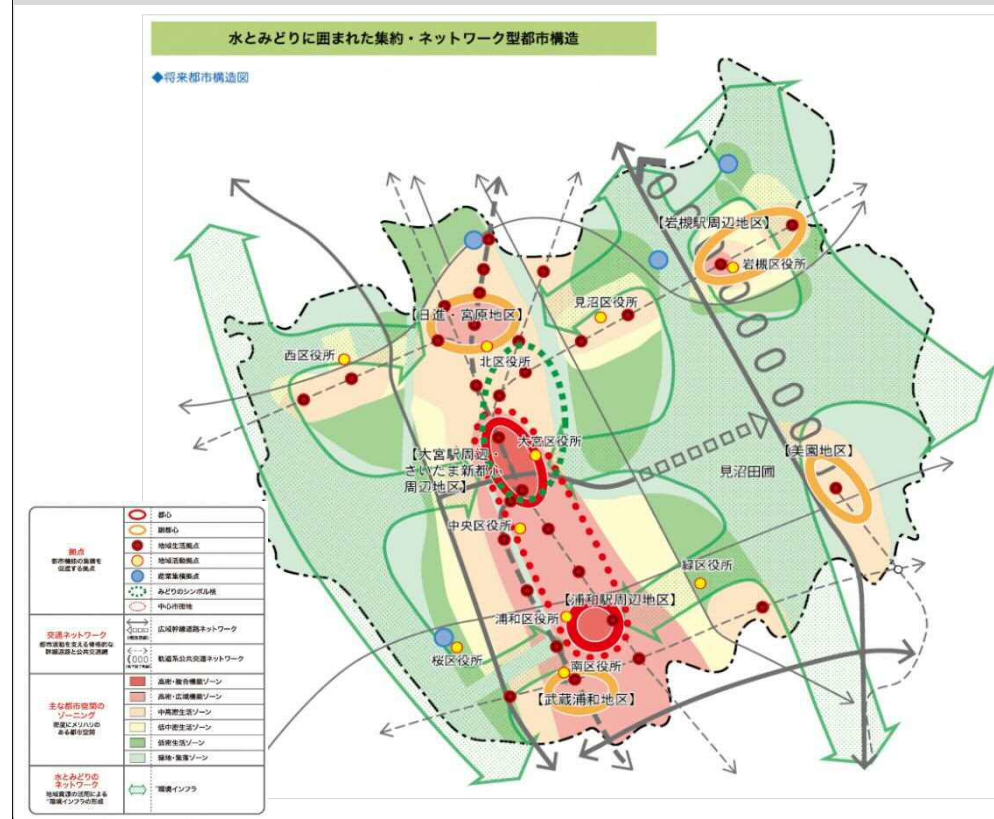


4 目指す公共交通ネットワークの検討

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		
	拠点内回遊軸	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 ・カーシェアリング
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 	・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
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 	・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※3 	・「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※4
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AI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究					
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



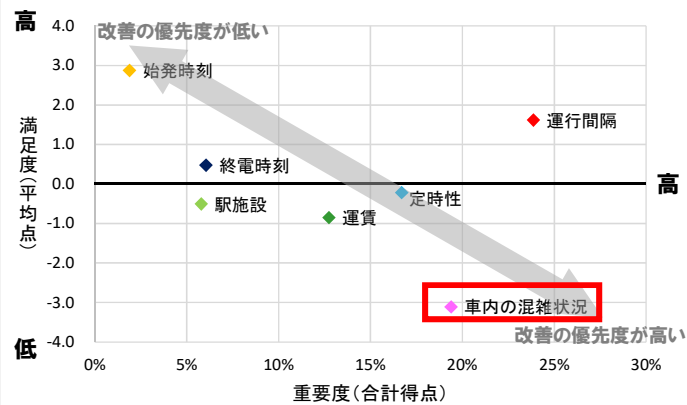
5 成果指標及び目標値

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。

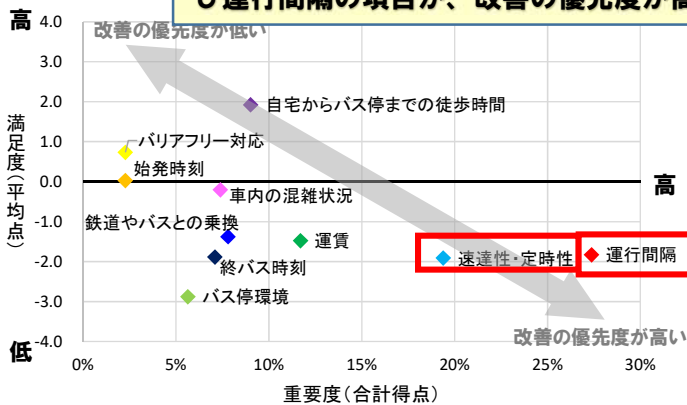
基本方針		対応する軸		担う交通手段	成果指標【目標値】	成果指標・目標値の設定理由
1.集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化	1)幹線軸バス路線の信頼性向上 2)都市構造を支える効率的な公共交通ネットワークの形成	市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸	都心・主要駅 アクセス幹線軸  鉄道駅 アクセス軸 	・路線バス	・朝ピーク時における遅れ時間【5分以内】 ・1便あたりのバス利用者数【現状以上】	・幹線軸における路線バスの信頼性向上を図っていくため、朝ピーク時における遅れ時間5分以内を目指す。 ・また、ネットワークの効率性を評価する必要があるため、1便あたりの利用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)
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 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】	・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 AI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究		—	—	—	・市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】	・交通サービスの利便性向上度合いを図るため、市民の鉄道・バスに対する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		—	—	—	・市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】 ・市民の鉄道・バスに対する満足度【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】	・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。 ・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、市民の鉄道・バスに対する満足度を成果指標とする。 ・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

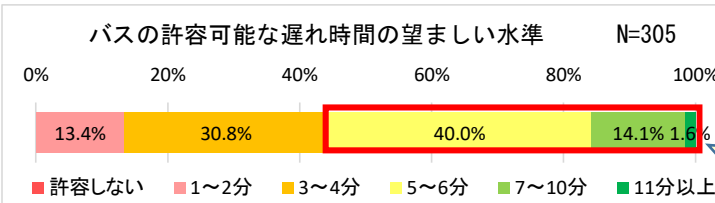
改善の優先度が高いサービス項目（鉄道、バス）



鉄道は車内の混雑状況、バスは速達性・定時性及び運行間隔の項目が、改善の優先度が高い。



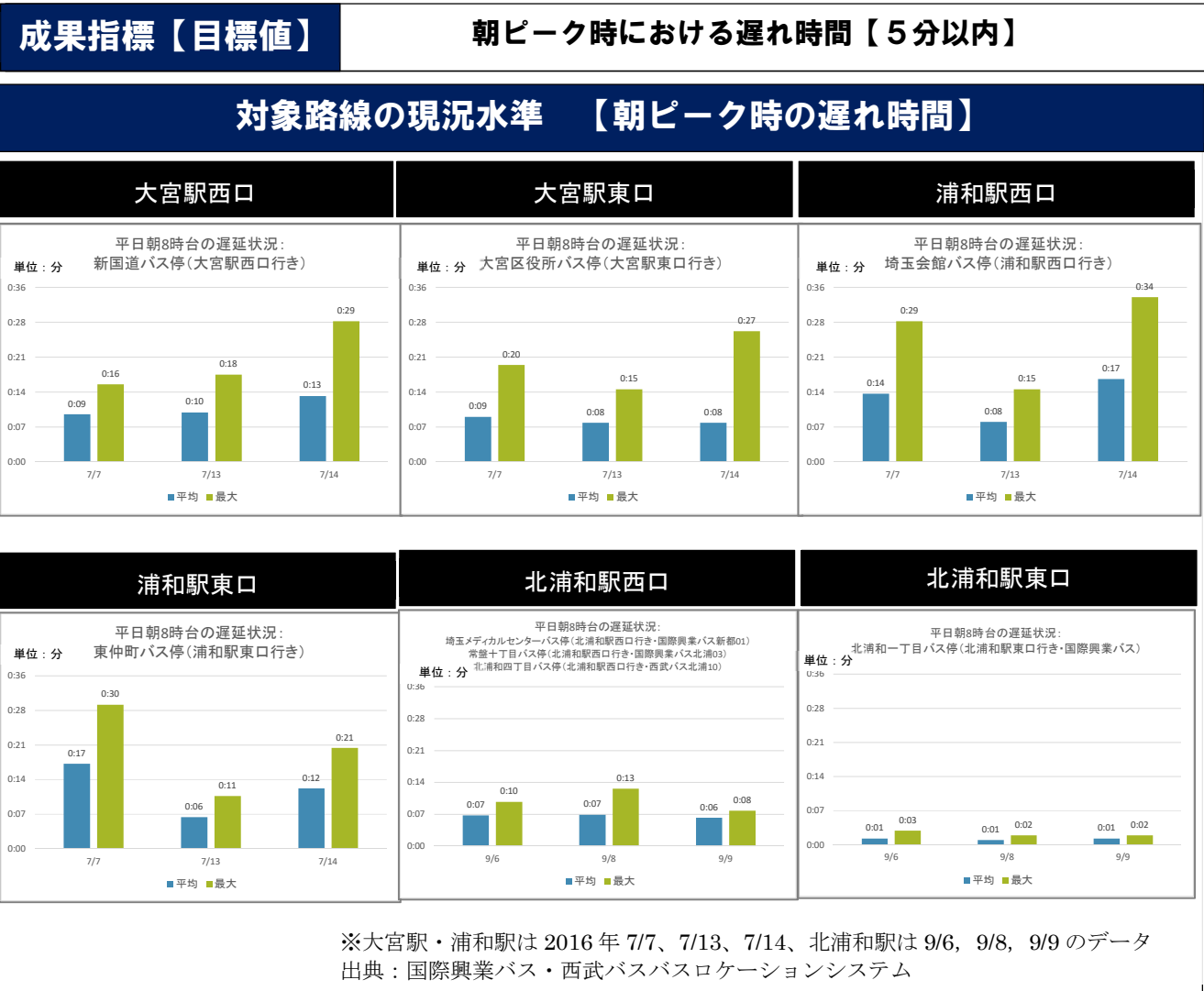
サービス項目の望ましい水準（バスの許容可能な遅れ時間）



バスの遅れ時間を5分以内にと、約6割の市民が望ましい水準を満たす

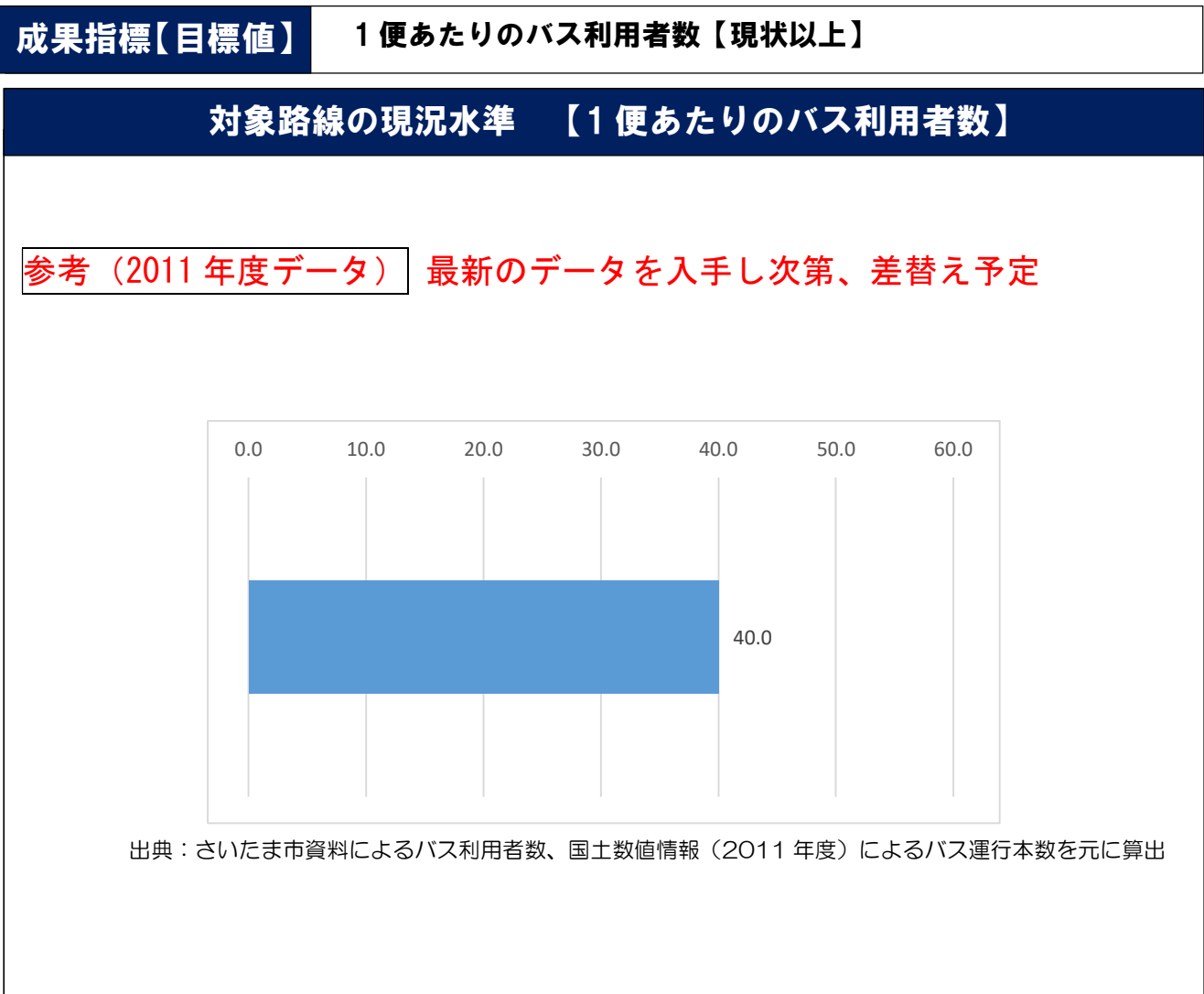
サービス項目の重要度と満足度（左：鉄道、右：バス）

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。



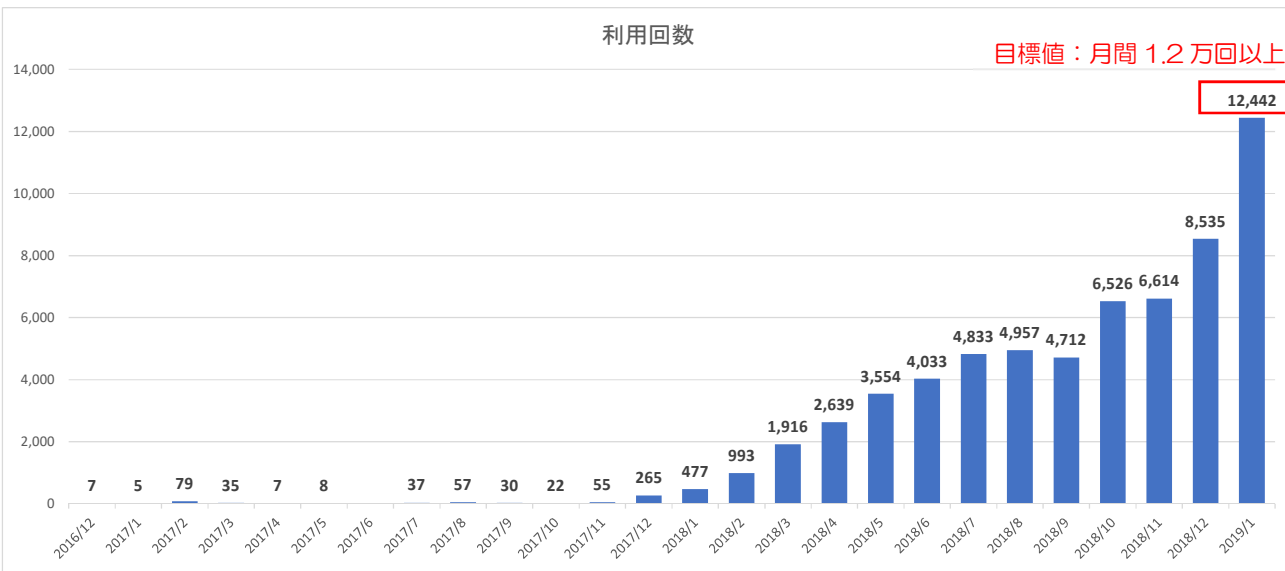
サービス向上・維持の必要性

- 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。

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

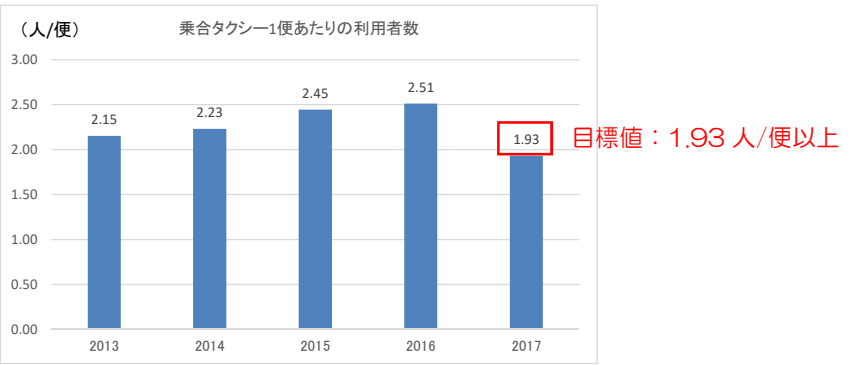
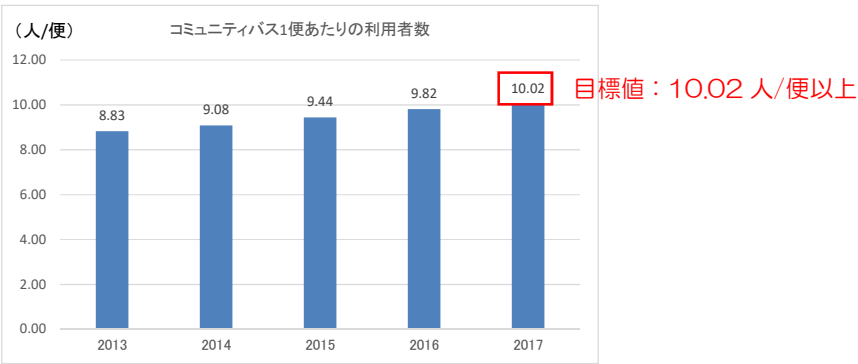
サービス向上・維持の必要性

- ・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。

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】 コミュニティバス・乗合タクシーの 1 便当たりの利用者数【現状以上】

現況水準【コミュニティバス・乗合タクシーの 1 便当たりの利用者数】



※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

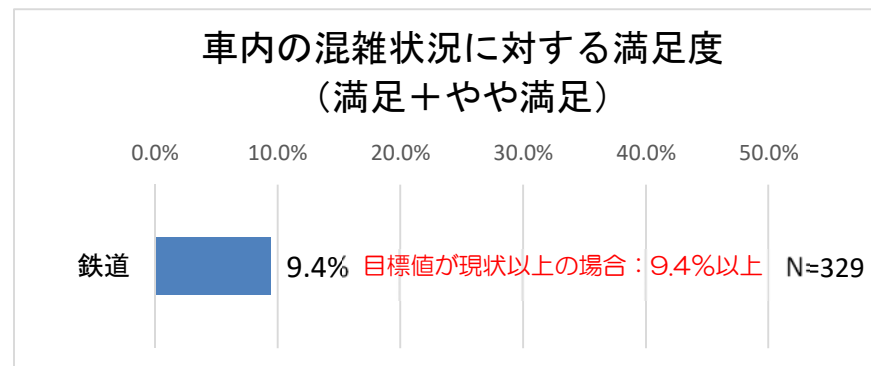
- ・コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数は、利用促進等により、さらなる利用者増を目指していくことが求められる。

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】

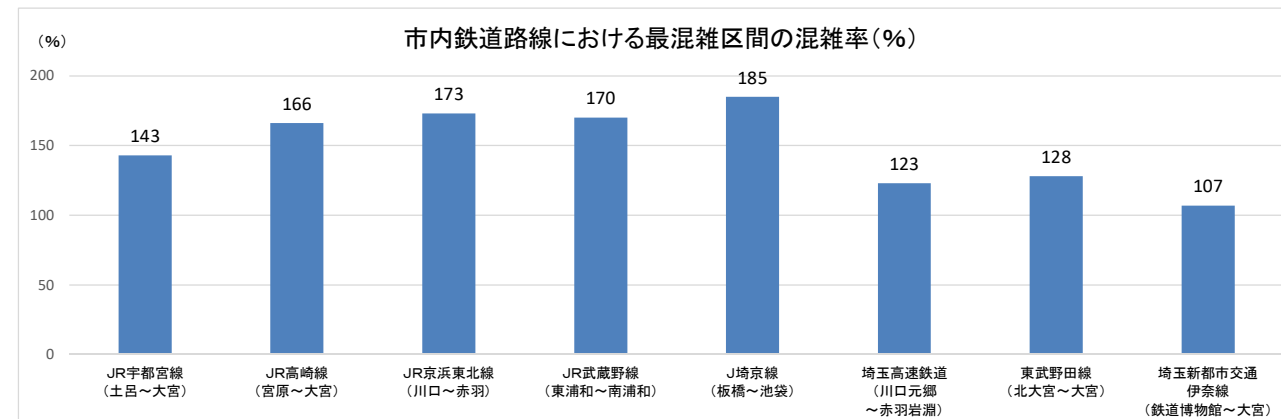
対象路線の現況水準 【市民満足度】

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（2018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)

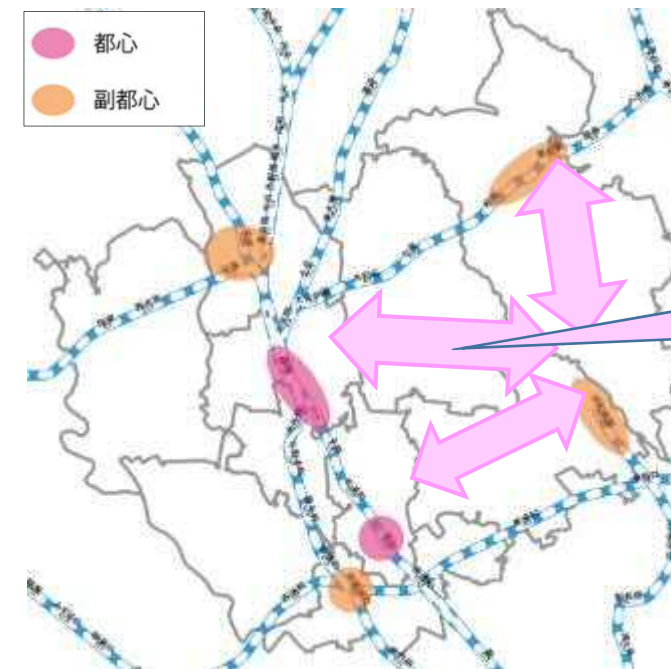
朝：8時頃到着（浦和美園→都心方向／岩槻→浦和美園方向）
 日中：12時到着（浦和美園→都心方向／岩槻→浦和美園方向）
 夕方：18時到着（朝・日中と逆方向）

※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

※2018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

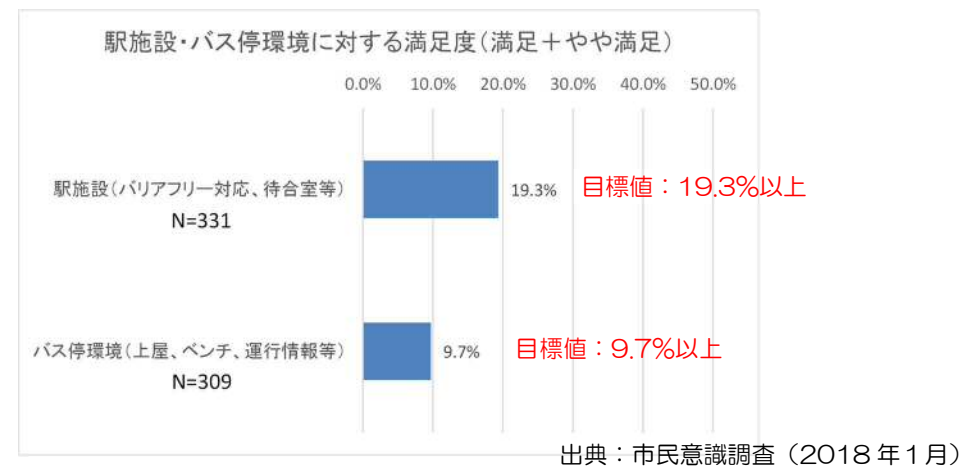
- ・本市を東日本における交流拠点都市に発展させていくには、異なる特性をもつ都心・副都心の連携強化を図ることが必要である。
- ・副都心・都心間の所要時間は、浦和美園駅・大宮駅間において、鉄道・バスともに30分を上回っており、速達性の向上が求められる。

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



サービス向上・維持の必要性

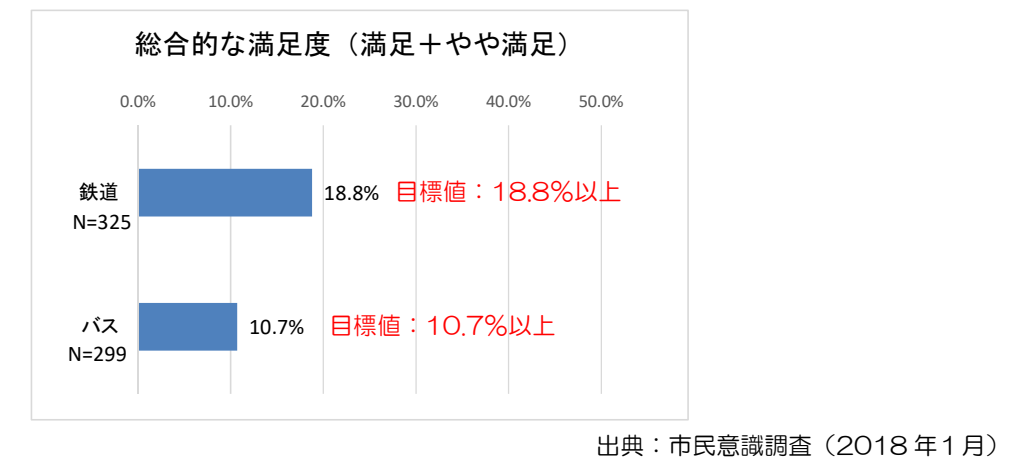
- 市民の駅施設・バス停環境の満足度については、現状で駅施設が約19%、バス停環境が約10%に留まるため、交通結節機能の向上を図ることで、現状以上とすることが求められる。

基本方針5「AI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究」

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



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。

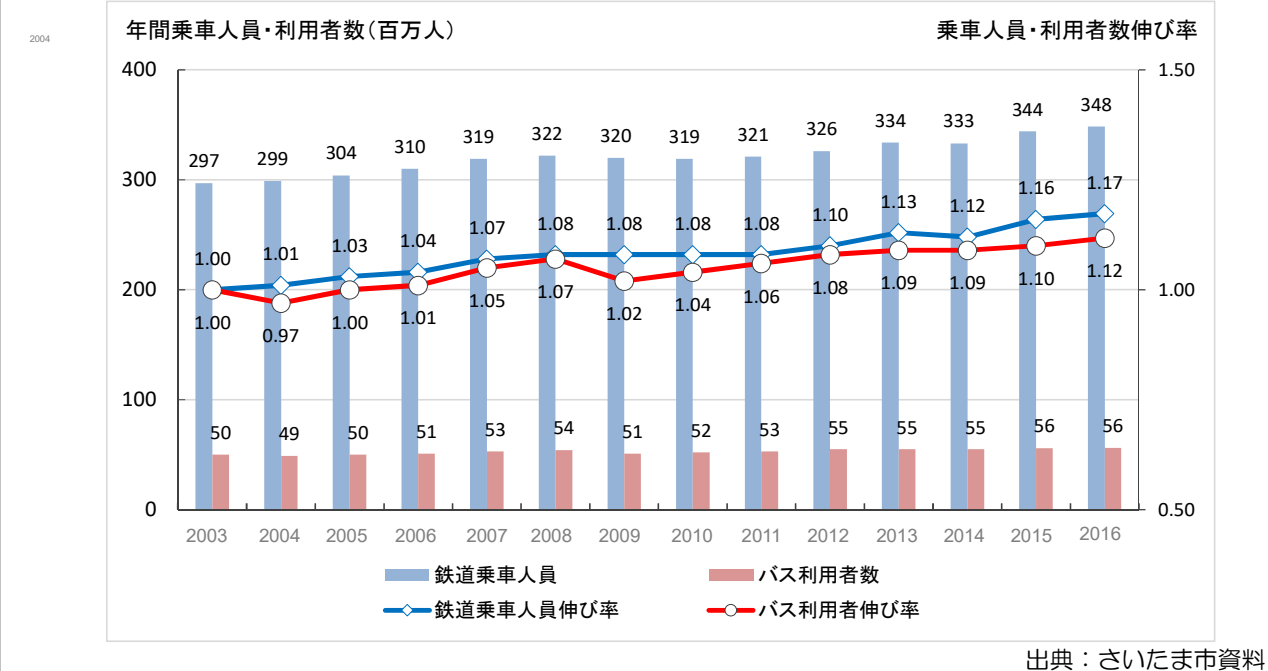
基本方針6「快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通」

成果指標【目標値】

- ・市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】
- ・市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】
- ・鉄道や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】

現況水準【利用者数】

市内の鉄道・バス利用者数

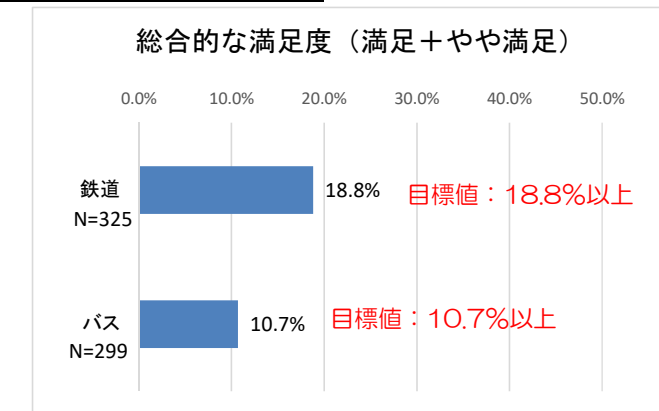


サービス向上・維持の必要性

- ・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【満足度】

市民の鉄道・バスに対する満足度

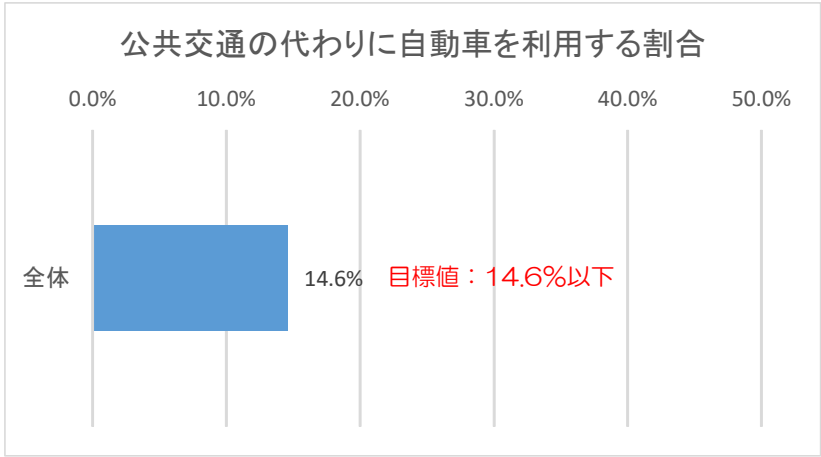


出典：市民意識調査（2018年1月）

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 【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（2018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。

6 実施する事業

目指す将来像を達成するために、実施する事業を整理する

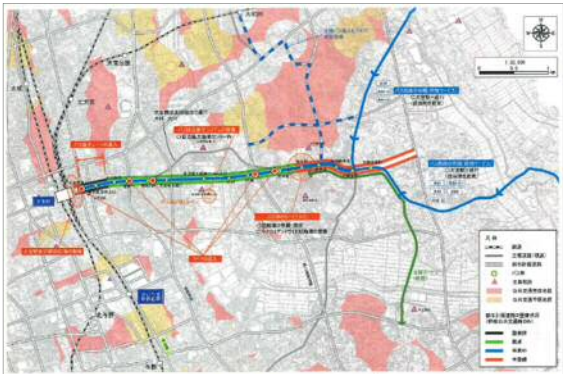


※成果指標は事業実施によりもたらされる効果を示す指標(アウトカム指標)に対し、進捗管理指標は施策の実施状況や整備の量を直接示す指標(アウトプット指標)

※自動運転バス・電動車いす、電動スクーター等の施策については検討中

※次頁以降で整理する事業主体は「人材等(ヒト・モノ・カネ)を投資して施策を主体的に実施する主体」、関連主体は「事業主体の働きかけに応じて施策の実現に協力する組織や個人」とする。

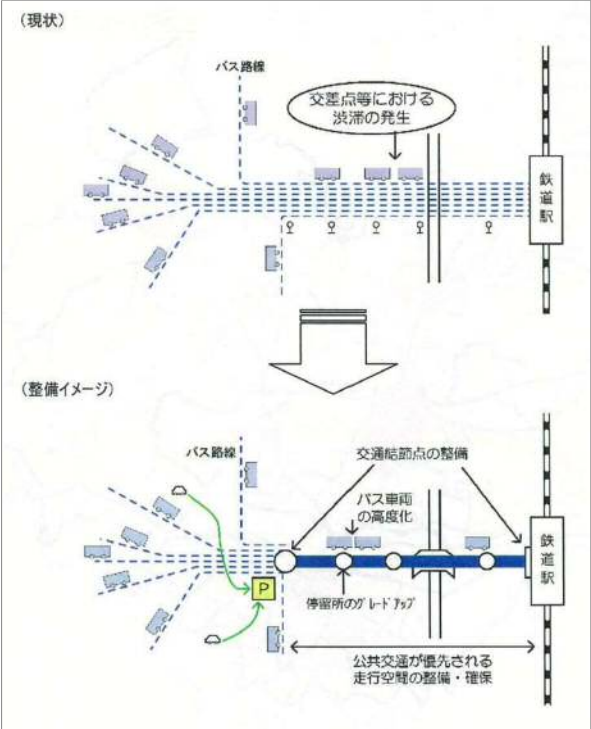
基本方針 1. 集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化

施策名	①幹線軸沿線のバス走行環境の充実
対応する基本方針	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 1) 幹線軸バス路線の信頼性向上
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	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】
事業の概要	バスの幹線軸となっている道路で渋滞が発生すると、定時性確保は困難となる。幹線バスの定時性を確保し、信頼性を向上させるために、都心や主要駅に通じる幹線道路に対して以下の事業の導入を積極的に図ることで、これら道路のボトルネック解消に努める。 ➤ バス専用レーン・優先レーンの整備 ➤ 公共交通優先システム（PTPS※）の導入 ➤ 一般車の流入規制 ➤ 交通の基盤となる道路整備 等
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）  事業区間の例 出典：さいたま市公共交通ネットワーク基本計画～短期・中長期整備方策検討調査報告書～（2007年3月）
事業主体	道路管理者、交通管理者、市
関連主体	バス事業者
進捗管理指標	ボトルネックへの取組数

※PTPSとは

バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのことであり、バス専用・優先レーンの設置や優先信号制御等を行う。

施策名	②荷捌き・タクシー駐停車等の路上駐車対策
対応する基本方針	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 1) 幹線軸バス路線の信頼性向上
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	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】
事業の概要	荷捌き駐車場やタクシー駐車場等の路上駐車が道路混雑を助長している可能性がある。そのため、幹線軸の道路上では、荷捌き・タクシー駐停車に関するルールを設定し、道路混雑緩和を図る。 ルール例) 特定時間帯における駐停車禁止
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)
事業主体	タクシー事業者、道路管理者、交通管理者、市
関連主体	関連企業
進捗管理指標	路上駐車対策の取組着手数

施策名	③バス路線の再編検討
対応する基本方針	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 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
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	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】
事業の概要	・駅前整備と合わせた再編、都市計画道路の整備に合わせた再編、鉄道・軌道の導入に合わせた再編、公共公益施設・病院・学校・商業施設等の建設と合わせた再編など、まちづくりと連携したバス路線の再編を検討する。 ・また、中長期的に公共交通ネットワークの効率化を実現させる必要があるため、特に現状長大路線となっている幹線バスについて、交通結節点で支線と分岐させ、バス路線の再編を図っていく。  再編のイメージ図 出典：さいたま市公共交通ネットワーク基本計画～短期・中長期整備方策検討調査報告書～（2007年3月）
主な事業エリア	さいたま市全体
事業主体	バス事業者、市
関連主体	タクシー事業者、道路管理者、交通管理者
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	④都心部循環バスの導入検討
対応する基本方針	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 3) 都心回遊交通の強化
対応する軸等	都心回遊交通
対応する目標値	(都心部循環バスの利用者数)
事業の概要	・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、宿泊施設等は都心部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。 ・また、東京2020大会を契機としたインバウンドの増加を見据え、長距離バスターミナルを拠点としたシャトルバスとの連携などを検討する。
主な事業エリア	都心部
事業主体	バス事業者、市
関連主体	道路管理者、交通管理者
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	⑤シェアサイクル等の利用促進
対応する基本方針	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 3) 都心回遊交通の強化
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（都心部循環バスの利用者数）【現状以上】
事業の概要	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。そこで、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、シェアサイクルのポート数や自転車台数をさらに充実させ、利用促進を図っていく。 また、バイクや小型モビリティなど、新たなシェアサービスの導入や利用促進について検討する。
主な事業エリア	都心部
事業主体	シェアサイクル事業者、市
関連主体	道路管理者、交通管理者、市民
進捗管理指標	シェアサイクルのポート数・自転車台数

基本方針2.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利活用
対応する基本方針	2. 地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保
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1便当たりの利用者数【現状以上】
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。 ・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	市街化区域内の交通空白地区・不便地区において、事業を行う。  出典：コミュニティバス等導入ガイドライン（2017年11月改定）
事業主体	市民、バス事業者、タクシー事業者、市
関連主体	道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	コミュニティバス等の利用促進の取組数・乗合タクシーの路線数、路線別利用者数

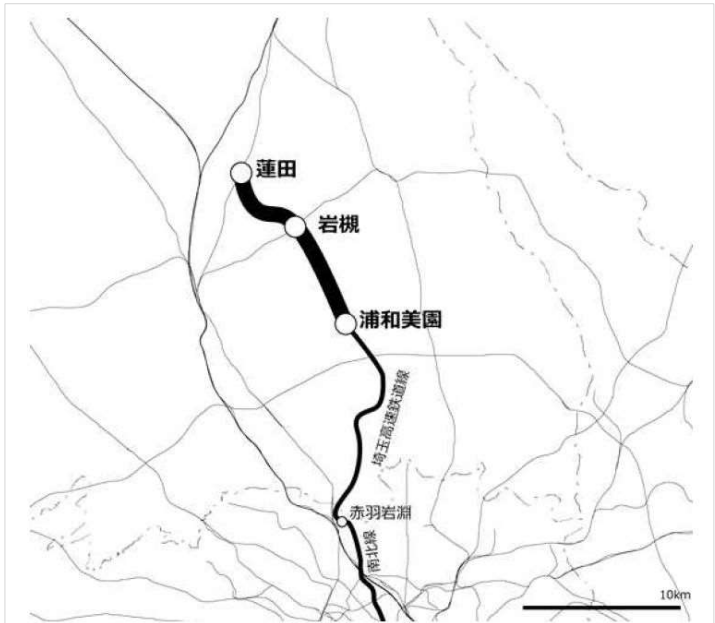
施策名	⑦交通不便地域における AI 等を活用した交通サービスの検討
対応する基本方針	2. 地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保
対応する軸等	支線・区内交通
対応する目標値	コミュニティバス・乗合タクシーの1便当たりの利用者数【現状以上】
事業の概要	・交通の担い手不足を防ぎながら、公共交通不便地域の解消を図るために、福祉施策とも連携を図りながら小型モビリティ等を活用した公共交通へのアクセス利便性の確保や ICT を活用した乗り合い交通サービス（ライドシェア※等）の導入を検討する。 ・また、交通事業者の持続性を確保していくために、AI（人工知能）を活用した多様なニーズに対応する効率的なタクシー配車の実証実験を行う。
主な事業エリア	公共交通不便地域
事業主体	市民、タクシー事業者、市
関連主体	—
進捗管理指標	※検討のため進捗管理指標は設定しない

※ライドシェアとは

自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、運転者と乗客とをスマートフォンのアプリ等で仲介するもの

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

施策名	⑧鉄道ネットワークの維持・有効活用
対応する基本方針	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
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】
事業の概要	・ハード・ソフト的施策を含めた総合的な取組を、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
事業主体	鉄道事業者
関連主体	市、市民、関係企業
進捗管理指標	鉄道の朝ピーク時における運行本数

施策名	⑨地下鉄7号線の延伸検討
対応する基本方針	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
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】
事業の概要	・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）  出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（2016 年 4 月）
事業主体	埼玉県、市
関連主体	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	⑩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	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
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】
事業の概要	・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  出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（2016 年 4 月）
事業主体	市
関連主体	鉄道事業者、バス事業者、道路管理者、交通管理者
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4.公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上

施策名	⑪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	4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
対応する軸等	結節点
対応する目標値	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
事業の概要	・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。 交通広場の考え方 バリアフリー化が図られた利便性の高い乗換動線を確保 雨に濡れず快適性の高い待合を備えたバス乗降場を配置 EV デッキレベル 鉄道駅 バス乗降場 地上レベル 駅に近い位置にタクシー乗降場・駐車場等を配置 地下空間 タクシー乗降場・駐車場等 交通機種の配置は、確定しているものではありません。 バス機能 路線バスの乗降場の集約化を図るとともに、高速バスや空港バス等は、さいたま新都心に暫定整備予定の長距離バスターミナルと運用面での連携を図り、広域的な交通結節機能の強化を目指す。機能を拡充していきます。 タクシー機能 プール機能を集約化する一方で、不足している乗降場の拡充を行います。乗降場については、運用面を考慮し、地上・地下で適正な配置を検討していきます。 出典：大宮駅グランドセントラルステーション化構想（2018年7月）
主な事業エリア	大宮駅
事業主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市
関連主体	道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	※「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」において進捗を管理する

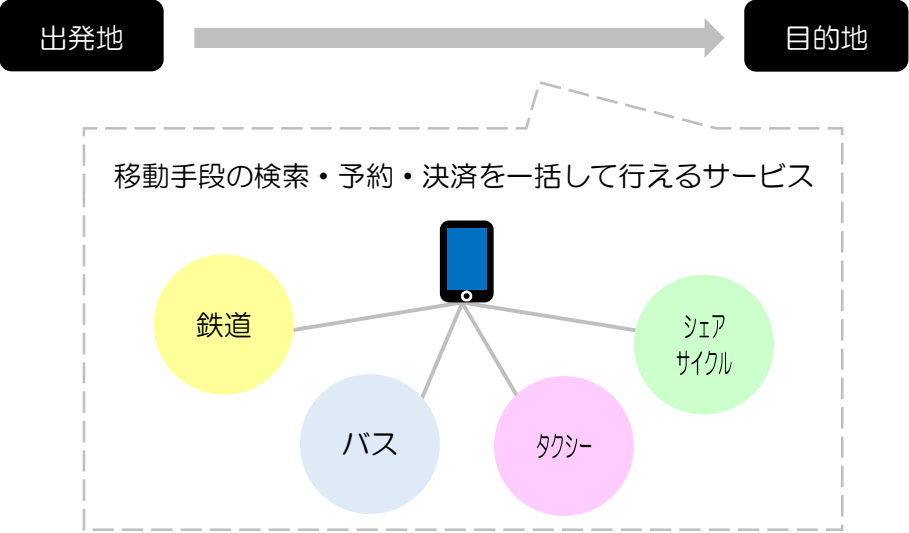
施策名	⑫長距離バスターミナル等の交通拠点の整備
対応する基本方針	4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
対応する軸等	結節点
対応する目標値	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
事業の概要	・さいたま市では高速バスの乗り場が点在し、運行情報が的確に提供されていないものもある。また、上屋・ベンチがほとんど無く、深夜利用可能なトイレ・売店等が限られていることから、待合環境が悪い状況にある。 ・さいたま市の交通利便性を更に高め、多様な面から交通の要衝としての役割を担っていくために、長距離バスターミナルを整備する。
主な事業エリア	さいたま新都心駅近傍
事業主体	バス事業者、市
関連主体	道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	長距離バスの路線数

施策名	⑬鉄道・バスの乗り換え円滑化
対応する基本方針	4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
対応する軸等	結節点
対応する目標値	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
事業の概要	・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
事業主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市
関連主体	道路管理者、交通管理者
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	⑭バス待ち環境の充実
対応する基本方針	4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
対応する軸等	結節点
対応する目標値	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
事業の概要	・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、駅前広場等の整備に合わせた上屋・ベンチの設置、広告付き上屋の整備等や利用者数が多いバス停等のバス待ち環境の改善を図るほか、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。 ・また、利用者が多いバス停等では、バリアレス縁石の導入を検討する。
主な事業エリア	各バス停
事業主体	バス事業者、市、道路管理者
関連主体	交通管理者、バス停整備事業者
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）を改善した箇所数

施策名	⑮サイクル&バスライドの促進
対応する基本方針	4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
対応する軸等	結節点
対応する目標値	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
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バス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。 ・なお、特に幹線軸沿線のバス停において、優先的に環境整備を行っていく。
主な事業エリア	各バス停（優先：幹線軸沿線バス停）
事業主体	バス事業者、シェアサイクル事業者、市、市民
関連主体	道路管理者、交通管理者、関連企業
進捗管理指標	サイクル&バスライド用の駐輪場整備箇所数

基本方針 5 AI 等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究

施策名	⑯ ICT 活用による MaaS 等を含めた交通システムの高度化検討
対応する基本方針	5. MaaS 等を活用した AI 等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究
対応する軸等	利用促進方策
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】
事業の概要	・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、情報センターの整備等を検討する。 [MaaS の考え方]  移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス ・自動運転など新たな技術動向を継続的に把握し、交通事業者と共有するとともに、持続的な公共交通サービスの確保や利便性向上、バス運行の担い手確保に向け、自動運転バスの実証実験など産官学の連携による検討を進めていく。
主な事業エリア	市内全域
事業主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、シェアサイクル事業者、市、関連企業
関連主体	市民、埼玉県、道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	※検討のため進捗管理指標は設定しない

※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。

基本方針6.快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通

施策名	⑰公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供
対応する基本方針	6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通
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】 市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】
事業の概要	・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。 ・また、非常時においても混乱なく避難、待機、移動が可能なように、公共交通等に関する情報提供を検討する。
主な事業エリア	主要駅
事業主体	鉄道事業者、バス事業者、市
関連主体	市民、埼玉県、タクシー事業者、シェアサイクル事業者、道路管理者、交通管理者、関連企業
進捗管理指標	サービス提供の取組数

施策名	⑱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	6. 快適に利用でき、みんなで支え、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】
事業の概要	・公共交通の利用促進のため、以下のモビリティ・マネジメント事業を積極的に行う。なお、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。 ➤ 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 ➤ ノーマイカーデーの実施 ・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。 ・また、鉄道ふれあいフェア、カーフリーデー、バスまつりなど、既存イベントとの連携による公共交通の使用促進のための教育・啓発稼働に取り組む。
主な事業エリア	市内全域
事業主体	バス事業者、タクシー事業者、市
関連主体	市民、埼玉県、鉄道事業者、シェアサイクル事業者、道路管理者、交通管理者、関連企業
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	⑱バス・タクシー車両の高度化
対応する基本方針	6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通
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】
事業の概要	・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。 ・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。併せて、災害時においても円滑に活用できるように、電源としての使用方法の普及を目指す。
主な事業エリア	市内全域
事業主体	バス事業者、タクシー事業者、市
関連主体	—
進捗管理指標	・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 ・次世代自動車のバス、タクシー車両数

事業主体の整理

基本方針		施策	事業主体									
			さいたま市	埼玉県	民間事業者（交通関係）				道路 管理者	交通 管理者	市民	その他 関連企 業等
					鉄道 事業者等	バス 事業者	タクシー 事業者	シェア サイクル 事業者				
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	①幹線軸沿線のバス走行環境の充実整備	●			○			●	●		
		②荷捌き・タクシー駐停車等の路上駐車対策	●				●		●	●		○
	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	③バス路線の再編検討	●			●	○		○	○		
		④都心部循環バスの導入検討	●			●			○	○		
		⑤シェアサイクルの利用促進	●					●	○	○	○	
2. 地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保		⑥コミュニティバス等の利活用	●			●	●		○	○	●	
		⑦交通不便地域におけるAI等を活用した交通サービスの検討	●				●				●	
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		⑧鉄道ネットワークの維持・有効活用	○		●						○	○
		⑨地下鉄7号線の延伸検討	●	●	○							
		⑩東西交通の導入検討（新たな公共交通システムの検討）	●		○	○			○	○		
4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上		⑪まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化	●		●	●	●		○	○		
		⑫長距離バスターミナル等の交通拠点の整備	●			●			○	○		
		⑬鉄道・バスの乗り換え円滑化	●		●	●	●		○	○		
		⑭バス待ち環境の充実	●			●			●	○		○
		⑮サイクル&バスライドの促進	●			●		●	○	○	●	○
5. MaaS等を活用した AI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究		⑯ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討	●	○	●	●	●		○	○	○	●
6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通		⑰公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供	●	○	●	●	○	○	○	○	○	○
		⑱公共交通の利用促進のための教育・啓発活動	●	○	○	●	●	○	○	○	○	○
		⑲バス・タクシー車両の高度化	●			●	●					

事業実施スケジュールの整理（例）

サービス導入に向けた検討

計画・調査（試験導入）

事業実施・本格導入

中間見直し

※スケジュール整理のイメージを共有するために例示したもので、詳細は事業主体や関連主体と調整する

基本方針		施策	短期					中長期				
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
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	①幹線軸沿線のバス走行環境の充実整備										
		②荷捌き・タクシー駐停車等の路上駐車対策										
	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	③バス路線の再編検討										
		④都心部循環バスの導入検討										
	3) 都心回遊交通の強化	⑤シェアサイクルの利用促進										
2. 地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保	⑥コミュニティバス等の利活用											
	⑦交通不便地域におけるAI等を活用した交通サービスの検討											
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	⑧鉄道ネットワークの維持・有効活用											
	⑨地下鉄7号線の延伸検討											
	⑩東西交通の導入検討（新たな公共交通システムの検討）											
4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上	⑪まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化											
	⑫長距離バスターミナル等の交通拠点の整備											
	⑬鉄道・バスの乗り換え円滑化											
	⑭バス待ち環境の充実											
	⑮サイクル&バスライドの促進											
5. MaaS等を活用したAI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究	⑯ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討											
6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通	⑰公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供											
	⑱公共交通の利用促進のための教育・啓発活動											
	⑲バス・タクシー車両の高度化											

7 計画の評価方法

施策・事業の進捗度合いを計るために、下表の通り、進捗管理指標を設定した。

施策・事業	進捗管理指標	現状値	目標値	
			短期	中長期
①幹線軸沿線のバス走行環境の充実	・ ボトルネックへの取組数	・	・	・
②荷捌き・タクシー駐停車等の路上駐車対策	・ 路上駐車対策の取組着手数	・	・	・
③バス路線の再編検討	※ 1			
④都心部循環バスの導入検討	※ 1			
⑤シェアサイクルの利用促進	・ シェアサイクルのポート数・自転車台数	・	・	・
⑥コミュニティバス等の利活用	・ コミュニティバス等の利用促進の取組数→乗合タクシーの路線別利用者数	・	・	・
⑦交通不便地域における AI 等を活用した交通サービスの検討	※ 1			
⑧鉄道ネットワークの維持・有効活用	・ 鉄道の朝ピーク時における運行本数	・	・	・
⑨地下鉄 7 号線の延伸検討	※ 1			
⑩東西交通の導入検討（新たな公共交通システムの検討）	※ 1			
⑪まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化	※ 2	・	・	・
⑫長距離バスターミナル等の交通拠点の整備	・ 長距離バスの路線数	・	・	・
⑬鉄道・バスの乗り換え円滑化	・ 乗り換え円滑化に資する取組を実施した駅数	・	・	・
⑭バス待ち環境の充実	・ 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	・	・	・
⑮サイクル&バスライドの促進	・ サイクル&バスライド用の駐輪場整備箇所数	・	・	・
⑯ICT 活用による MaaS 等を含めた交通システムの高度化検討	※ 1			
⑰公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供	・ サービス提供の取組数	・	・	・
⑱公共交通の利用促進のための教育・啓発活動	・ 公共交通の利用促進のための教育・啓発活動の取組数	・	・	・
⑲バス・タクシー車両の高度化	・ ノンステップバス車両数 ・ エコパ・ワイド・インタクター車両数 ・ 次世代自動車のバス、タクシー車両数	・	・	・

※ 1：検討のため進捗管理指標は設定しない

※ 2：「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」において進捗を管理する

(案)

公共交通利用者（ターゲット）毎の目指す将来イメージ（例）

利用者	現 状	将 来
通勤・通学者	大幅なバスの遅れに備え早めに自宅を出る必要がある。 自宅 15分 バス停 10分 駅 20分 職場・学校 1分 合計 56～76分 10～30分の遅れ	通勤・通学時間の短縮、職場・学校までの到着時間が概ね計算でき、計画的に行動できる。 自宅 5分 バス停 10分 駅 20分 職場・学校 1分 合計 36～38分 0～2分の遅れ
自動車利用者	交通渋滞による大幅な遅れに備え早めに自宅を出る必要がある。 自宅 40分 職場・学校 1分 合計 41～71分 0～30分の遅れ	快適に公共交通で移動でき、自動車より早く職場・学校に着くことができる。 自宅 5分 バス停 30分 職場・学校 1分 合計 41～51分 0～10分の遅れ
高齢者	病院等までの到着時間が読めない、移動に不安がある等、外出の負荷が大きい。 自宅 15分 バス停 20分 病院等 1分 合計 46～56分 10～20分の遅れ	公共交通で安全・快適、移動時間も短縮し、気軽に外出できる。 自宅 15分 バス停 20分 病院等 1分 合計 39～41分 3～5分の遅れ

図 公共交通利用者の現状と将来イメージ（例）（※）高齢者等の移動は、移動支援（高齢福祉）事業と公共交通事業が連携・すみ分けして取り組む

(案)

公共交通利用者（ターゲット）毎の目指す将来イメージ（例）

利用者		現 状	将 来
子育て世帯	公共交通利用者	バスの乗降が困難、バスの遅れに備え、早めに自宅を出る必要がある等公共交通の利便性が悪い。 自宅 → バス停 → 買い物等 バス停が遠い (15分) バス情報が不足 (イライラ) 乗降しづらいバスが遅延 (イライラ) 10～20分の遅れ 合計 46～56分	公共交通を活用した移動の選択肢が増え、行き先にあった公共交通を利用できる。 自宅 → バス停 → 買い物等 移動しながら情報を把握して、バスの到着に合わせて移動 (スイスイ) 新たなサービスの検索・予約 (スイスイ) 快適なバス待ち環境により乗り継ぎが苦にならない (にこにこ) ノンステップバスなど車両の高度化で乗降が楽 (スイスイ) AI等を活用した新たな交通サービス 自動車免許返納 (スイスイ) 自ら自動車を運転する必要がない (にこにこ) 自動車から公共交通へ転換し、安心して移動できる (にこにこ) 0～10分の遅れ 合計 39～41分
	公共交通利用者	公共交通に関する情報が不足し、目的地までの経路、到着時間が読めず利便性が悪い。 駅 → まちなか 情報が分かりづらく、どのバスに乗っていいかわからない (そわそわ) バスの大幅な遅れで時間が読めない (イライラ) 10～20分の遅れ 合計 42～52分	駅等の交通結節点にある電光掲示板やアプリを活用して目的地までスムーズに移動できる。 駅 → まちなか 電光掲示板やアプリで公共交通やまちの情報を提供 (スイスイ) 都心循環バス等 シェアサイクル (スイスイ) 自転車で手軽に移動できる (スイスイ) バス情報の充実 (にこにこ) 予定通りの時間に到着 (にこにこ) 合計 25～27分
まちなか来訪者	自動車利用者	交通渋滞・駐車場入場待ち等で到着時間が読めない、駐車時間の制約がある。 自宅 → まちなか 交通渋滞 (イライラ) 駐車場入場待ち渋滞 (イライラ) 駐車料金の発生など、時間の制約がある (そわそわ) 10～40分の遅れ 合計 31～61分	予定通りの時間に目的地につき、時間を気にせず行動できる。 自宅 → まちなか BRT等※ (スイスイ) バス専用レーン 予定通りの時間に到着 (にこにこ) ※BRTに限らず、LRTやSRT(名古屋市事例)等の導入検討を図る (BRTやバス専用レーンは一例) 0～2分の遅れ 合計 26～28分

図 公共交通利用者の現状と将来イメージ（例）