

さいたま市地域公共交通計画（素案）

- 概要版 -

令和4(2022)年 月
さいたま市

1. はじめに

◆ 計画策定の背景・目的

本市は、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ネットワークが充実しており、市内の公共交通も、33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。

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等の交通の課題があり、道路を利用するバスは速達性・定時性の低下などが課題となっている。

本計画は、活性化再生法改正の趣旨を踏まえ、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、観光需要の充足等の社会情勢・くらしの変化に対応し、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。

◆ 計画の位置付け・区域

計画の位置付け

「さいたま市総合振興計画」を上位計画とし、「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン」の実現に向けた公共交通の部門別計画であり、本市の望ましい公共交通網のすがたを明らかにするものである。

計画の区域

さいたま市の全域とし、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ネットワークにも配慮する。

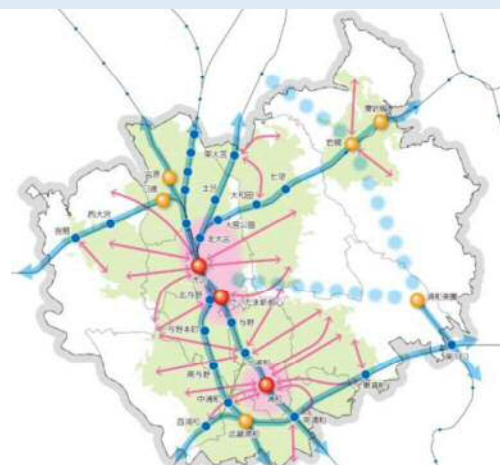


図 望ましい公共交通網のイメージ

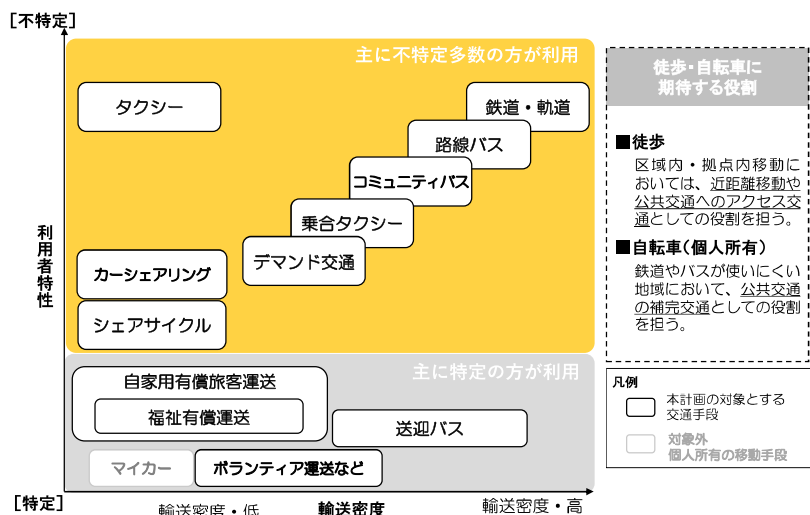
◆ 計画期間

令和3（2021）年度～令和12（2030）年度の10年間とする。

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（令和7（2025））年度に検証を行い、必要に応じて見直すこととする。

◆ 対象とする交通手段

主に不特定多数の方が利用できる移動手段とするが、公共交通利用や経済・社会情勢を鑑み、難しい場合には特定の方に利用されている輸送資源についても総動員することを想定する。



2. さいたま市の公共交通に関する現状

◆ 人口動態

- 人口は2030年頃をピークに減少に転じ、高齢化率は今後も増加する見通し
- 人口は、市街化区域に9割以上が集中しており、市街化区域・市街化調整区域の両方で高齢化が進行している

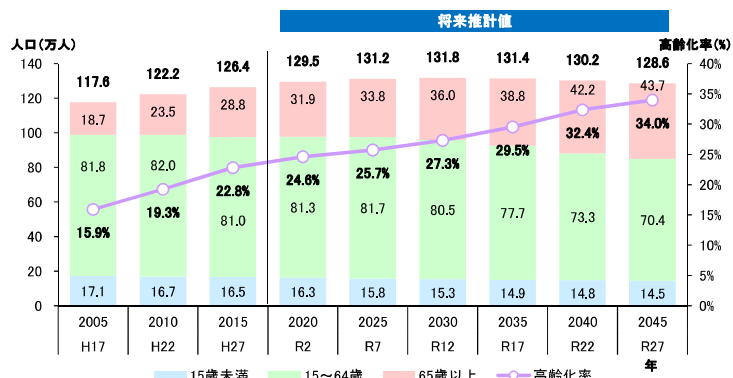


図 さいたま市の人口推移

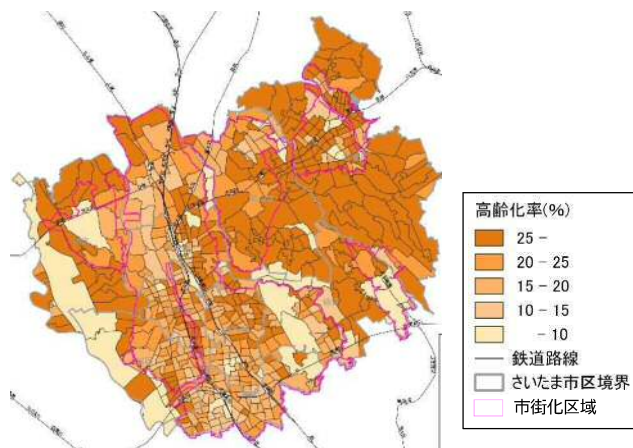


図 高齢化率の分布

◆ 移動実態

通勤・通学目的の移動の特徴

- 通勤通学目的は東京都に向かう割合が高く、鉄道の利用割合が高い

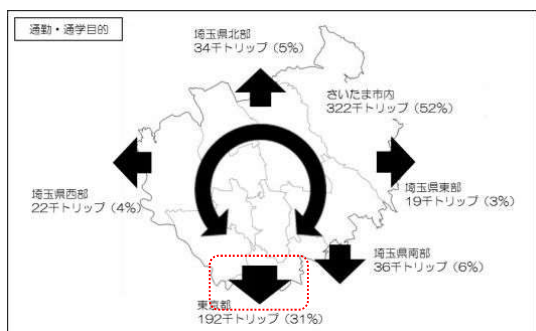


図 通勤通学目的の方向別トリップ

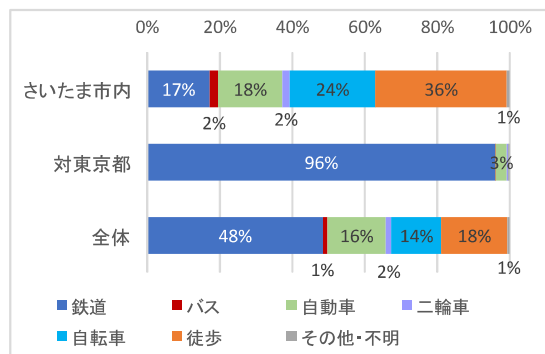


図 通勤通学目的の交通手段分担率

私事目的の移動の特徴

- 私事目的は市内移動の割合が高く、自動車の利用割合が高い

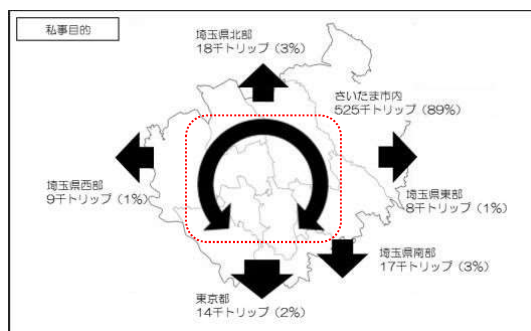


図 私事目的の方向別トリップ

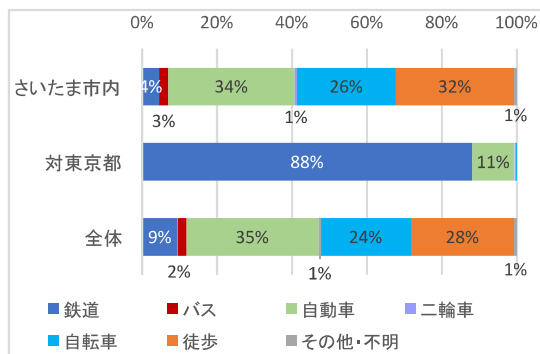


図 私事目的の交通手段分担率

その他来訪者等の移動の特徴

- 公共交通で来訪する人が多く、市内の回遊では徒歩や自転車が多用されている

2. さいたま市の公共交通に関する現状

◆ 公共交通サービスへの需要

- ・ 鉄道利用者は増加傾向にあるが、バス利用者は横ばい傾向となっている
- ・ コミュニティバス利用者数の推移も横ばいで、収支率は平均で3割程度となっている
- ・ 市民意識調査によれば、公共交通の代わりに利用する移動手段は、自動車が多く4割を占める

年間乗車人員・利用者数(百万人)

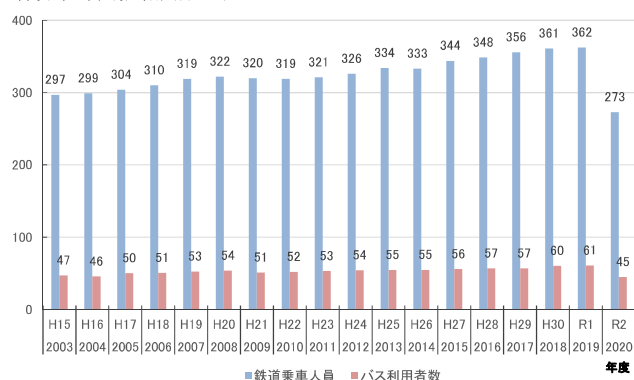


図 鉄道・バス利用者数の推移

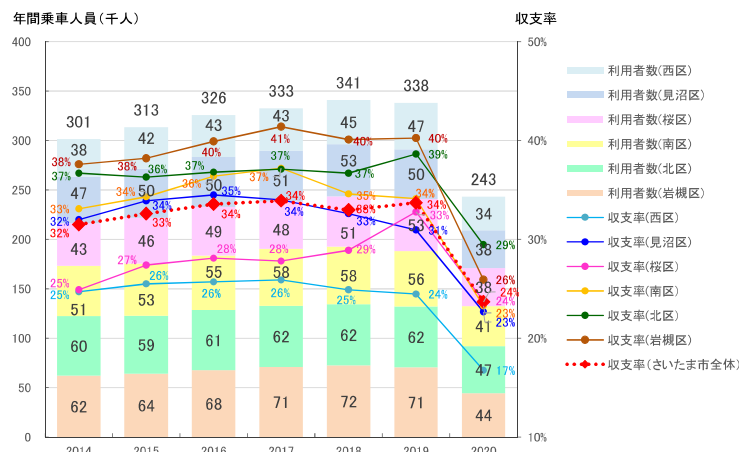


図 コミュニティバス利用者数・収支率

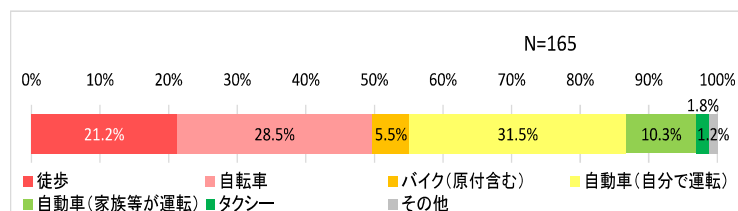


図 市民が公共交通の代わりに利用する移動手段

◆ 公共交通サービスの供給

- ・ 新幹線・高速道路等の広域交通基盤が整備されており、東日本の交通の結節点としての役割を担っている
- ・ バス運行本数が少ない地域や、交通空白地区等、公共交通が不便な地区が存在している
- ・ コミュニティバス等の利用者は横ばいの傾向にある中で、本市が運行に対して補助する公的資金の投入は増加している
- ・ 高齢者の免許返納件数は増加傾向にあり、自動車から他の交通手段へ転換する傾向が広がるものと考えられる

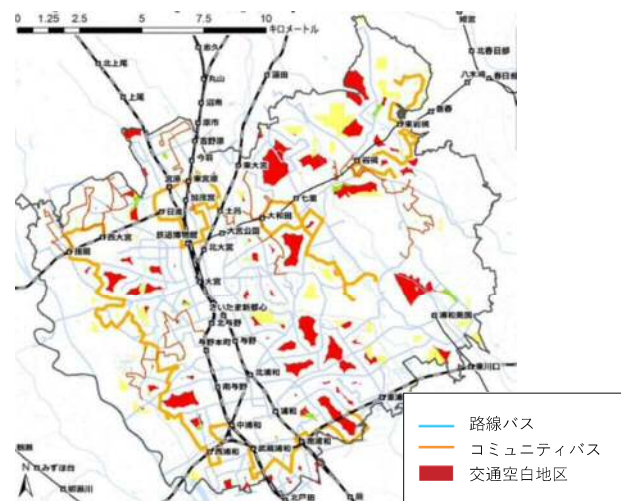
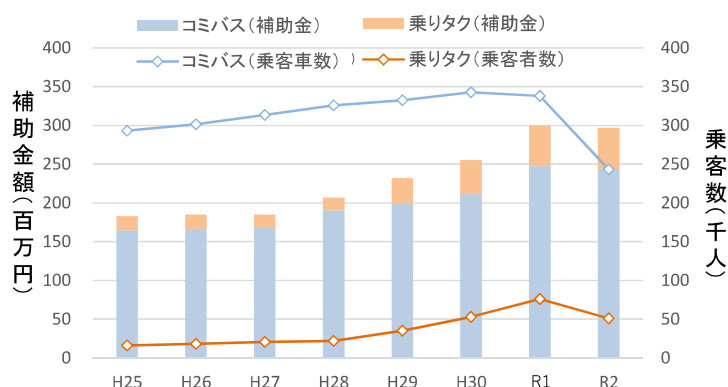


図 市内の公共交通空白地区



3 図 コミュニティバス等の利用者・公的資金投入額

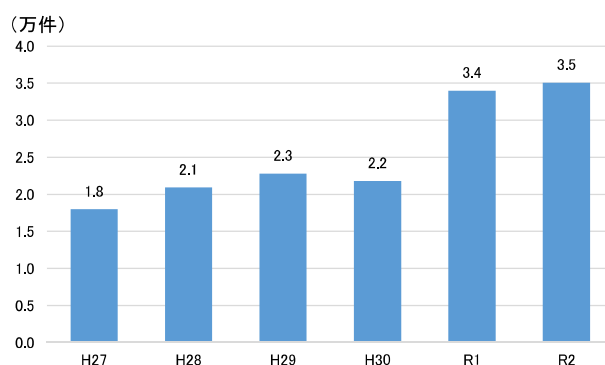


図 65歳以上の免許返納件数(埼玉県)

3. 基本方針・目指す将来像

- ・ 上位・関連計画から見る本市の将来都市像を踏まえ、交通に関する課題に対応するための、計画の基本方針を定める

上位関連計画から見るさいたま市の将来都市像

- 各地域の拠点への様々な都市機能の集積と拠点間のネットワークの形成・集約型都市構造の実現
- 市内の都心・副都心間を結ぶ基幹交通ネットワークの強化
- 多様な市民生活に必要な機能を公共交通機関や自転車、徒歩による移動で享受できる生活環境の創出
- 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進



公共交通に関する課題

多様な活動を支え、人口減少・高齢化にも対応した交通手段の提供

市内の拠点・交通結節点の連携を支える公共交通ネットワークの充実

市民・来訪者のニーズに応える利便性の高い交通サービスの提供

広域交通と地域交通の連携強化・効率的な公共交通ネットワークの構築

効率的な公共交通ネットワークの構築

目指す将来像

市民の日常生活における
移動手段の確保

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

持続可能な公共交通
ネットワークの実現

地域公共交通計画の基本方針

①効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成・強化

都心等の拠点へのアクセス性・回遊性の確保

地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保

広域移動・市内拠点間移動における利便性確保

②公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上

③快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通

4. 目指す公共交通ネットワーク

基本方針を踏まえて、都市計画マスタープランに示す「将来都市構造」を基に、都心や拠点及び居住地を地域の特性に応じたサービスレベルで結ぶことで、効率的なネットワークを形成し、市民生活を支える公共交通サービスを維持することを目指す

<市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸>

- ・拠点間や市内の人口集中地区等のエリアから都心・主要駅へのアクセスを、高い利便性で確保する



<市外・市内拠点間連携軸>

- ・市外との関係や市内の都心・副都心間の連絡、拠点間の移動の利便性を確保



<拠点内回遊軸>

- ・拠点における人の回遊・賑わいを支え、高い利便性を確保



<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を確保



基本方針に沿って設定する軸など

市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸		↔
拠点内回遊軸	都心回遊交通	○
市外・市内拠点間連携軸	広域幹線軸	↔
	広域幹線軸(検討中)	●●●●
支線・区内交通	市内の各地域のニーズに応じて補完的な公共交通サービスの提供を目指す	

- 駅(都心)
- 駅(副都心)
- その他駅
- 人口集中地区(H27国勢調査)

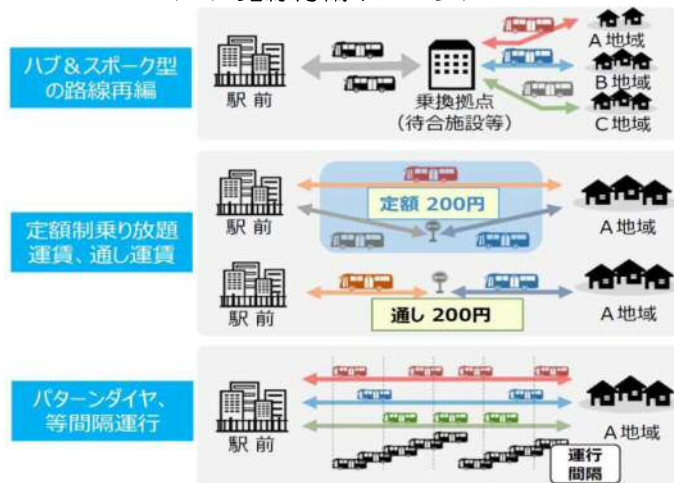
5. 実施する施策

基本方針1 効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成・強化

①バス路線の再編検討

- まちづくりと連携したバス路線再編の検討
- 幹線バスの再編により、公共交通ネットワークの効率化を図る

<バス路線再編イメージ>



②幹線軸沿線のバス走行環境の充実

- 都心や主要駅に通じる幹線道路において、バス走行環境の充実、幹線バスの定時性の確保・信頼性の向上を図る

<バスの定時性向上を図る走行環境の整備イメージ>



③シェアモビリティ等の利用促進

- 通勤や業務、買い物等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、民間事業者と連携したシェアサイクル等の利用促進を図る

<シェアサイクルポート整備例>



④コミュニティバス等の利用促進

- 交通空白地区等の解消に向け、コミュニティバス、乗合タクシー等の地域公共交通について、駅等のアクセス手段として利活用を図る

<交通空白地等>



⑤AI等を活用した新たな交通サービスの検討

- AIや自動運転などの技術動向を継続的に把握し、自動運転バスの実証実験など産官学の連携により検討を進める
- 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充実にに向けた取組を検討する

<AIを活用したシェアモビリティサービスの事例 (WILLER社:mobi)>



⑥鉄道ネットワークの維持・有効活用

- ・ 鉄道の混雑の緩和や、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
- ・ 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

⑦地下鉄7号線の延伸・東西交通の導入検討 (新たな交通システムの検討)

- ・ 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、地下鉄7号線の延伸の取組を進める
- ・ 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、新たな交通システム導入の可能性について検討を進める

基本方針2：公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上

⑧広域交通結節点の機能高度化

- ・ 大宮駅グランドセントラルステーション化構想に基づき、駅周辺街区のまちづくり、交通基盤整備及び駅機能の高度化を三位一体に進めることにより、交通結節機能の向上を図る
- ・ 主要な鉄道駅周辺等への長距離バスターミナルの整備を進め、利用者のニーズに合わせた交通結節機能の向上を図る

＜まちの将来像（大宮GCSプラン2020）＞



⑨鉄道・バスの乗り換え円滑化

- ・ 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
- ・ 施設等の整備によるバリアフリー化
- ・ 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

＜車両の高度化例＞



⑩バス待ち環境等の充実

- ・ 複数の公共交通が相互に乗り入れる箇所のバス停のバス待ち環境（上屋・ベンチの設置、バスロケーションシステム等の整備）の改善を図る
- ・ 沿道の民有空間もしくは商業施設等との連携を視野に入れながら、バス待ち環境の改善を図る

- ・ 駅や幹線的バス停周辺に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・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

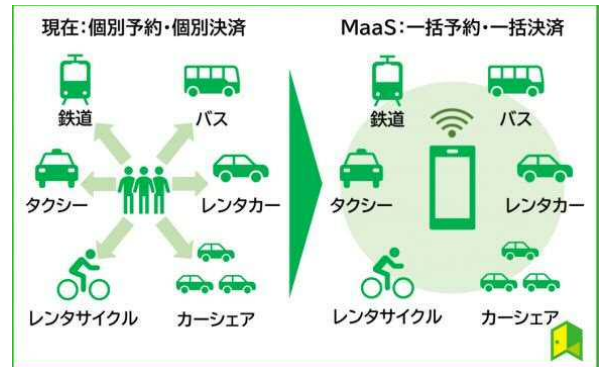
＜サイクルアンドバスライド駐輪場整備例＞



⑪ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討

- 最先端のICT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、多様な交通情報を集約・発信する情報センターの整備等を検討する

＜MaaSのイメージ＞



⑫公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供

- 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や音声案内の充実を図る

＜バス情報案内システム整備例（浦和駅）＞



⑬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、モビリティ・マネジメント事業を積極的に行う
- 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

＜啓発活動例＞



6. 施策の実施主体

- 計画に位置付ける施策は、交通事業者・交通管理者、さいたま市、市民（地域）が3者の役割分担と連携によって事業の実施・展開することを想定する

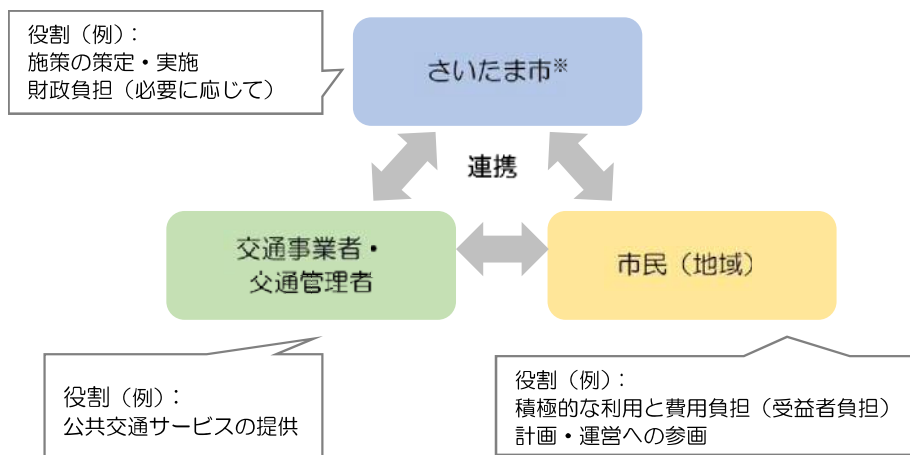


図 施策の実施主体・役割分担のイメージ

7. 成果指標及び目標値

目標：公共交通の維持・確保

<施策に期待する効果>

- ・路線バスの信頼性向上
- ・路線バスネットワークの効率性向上
- ・拠点間の連携や広域的な回遊性の向上
- ・利用促進策による利用意識の向上



- ・コミュニティバスの利用状況と効率性
- ・公共交通の持続可能性の確保



- ・自動車から公共交通への転換の促進



<数値目標>

市内の鉄道・バス利用者数
現状維持

コミュニティバス等全体の収支率 **現状維持**

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

目標：利用者ニーズの充足

- ・交通サービスの利便性向上
- ・駅施設・バス停環境の改善



駅施設・バス停環境に対する満足度 **現状維持**

8. 計画のフォローアップ

本計画の期間内は、各施策の取組み状況や関連計画や事業との整合・連携、社会経済情勢の変化などを勘案しながら、中間年度に成果指標（目標値）の達成状況を検証し、必要に応じて計画の見直しを行うこととする。

進捗管理指標をもとに定期的に計画の進捗状況を確認し、PCDAサイクルに基づき計画の進行管理（計画推進のマネジメント）を実施する。

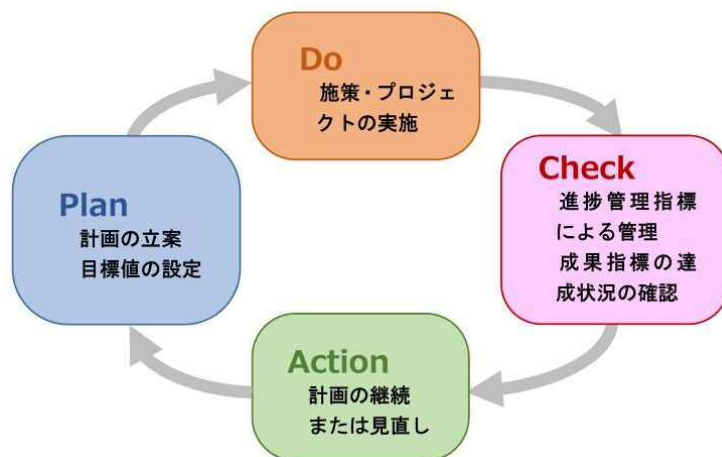


図 計画の見直しのイメージ

さいたま市地域公共交通計画（素案）

令和4(2022)年 月

さいたま市