

令和5年度 さいたま市地域公共交通協議会 第1回東西交通専門部会

協議資料

令和5年9月1日(金)
さいたま市都市局都市計画部交通政策課

<資料目次>

1. 前回の専門部会の振り返りと今回の論点
2. 東西交通大宮ルート of 段階的整備について
 - (1) 今後の検討の進め方について
 - (2) 令和5年度の協議事項について



1. 前回の専門部会の振り返りと今回の論点

1. 前回の専門部会の振り返りと今回の論点

- ✓ 検討ステップに従い、東西交通大宮ルートの一必要性的再検証を実施
- ✓ 令和4年度は、交通・まちづくりにそれぞれの観点から現状把握を行った

○検討ステップ(抜粋)

①東西交通大宮ルートの一必要性的再検証

○東西交通に係る交通の現状把握

- 最新のPT調査結果等に基づいた、大宮～浦和美園エリアの市内外の移動実態、ニーズの現状把握
- 輸送システムの特性、導入空間、走行空間、関連法制度等について事業化のための課題を整理
- **大宮～浦和美園間の交通ネットワーク・サービスレベルや移動ニーズに対する現状の交通ネットワーク・サービスの過不足を整理**
- **新型コロナウイルスの拡大等の社会情勢・くらしの変化を踏まえた将来的な東西交通の一必要性的再検証**

○東西交通に係るまちづくりの現状把握

- 大宮GCS構想、浦和美園・東西交通沿線まちづくり、地下鉄7号線延伸等の、東西交通に係る具体の関連計画・事業の進捗、内容を把握し、東西交通大宮ルート導入による影響(関連計画へのメリット・デメリット)を整理
- **大宮～浦和美園間の地域・エリアの土地利用や住民ニーズ、エリアマネジメント等の動向を把握し、東西交通大宮ルート導入が地域にもたらす効果及び懸念事項を整理**
- 総合振興計画、SMARTプラン、地域公共交通計画等の上位・関連計画の見直し・策定を踏まえた、将来都市構造・交通ネットワークにおける東西交通の位置づけ、役割からその必要性を整理

※赤文字部分はR4検討



1. 前回の専門部会の振り返りと今回の論点

✓ 令和4年度の専門部会では、以下の3点を協議事項として検討を実施

主な検討結果

R4年度 協議事項	主な検討内容等
① 移動ニーズを踏まえた新たな交通サービス導入の必要性の検証	<ul style="list-style-type: none">• モデルルート沿線の移動需要は限定的である• 東西交通利用者に対する採算ラインは路線バスまたはBRT
② 社会情勢を踏まえた将来的な必要性の検証	<ul style="list-style-type: none">• コロナ後、公共交通利用者が減少しており、今後すぐには戻らないという観測が一般的• カーボンニュートラルに関する国や市の動向等を整理
③ 東西交通大宮ルート導入による地域への効果の整理	<ul style="list-style-type: none">• 需要予測や費用便益分析について、過年度の検討における算出方法等を整理• 今後、各拠点の開発動向や地下鉄7号線延伸、核都市広域幹線道路等の事業による影響を加味する必要性を共有• 他都市の事例から、新たな交通システムの導入にあたっての留意事項等を整理

※詳細は参考資料1をご覧ください

1. 前回の専門部会の振り返りと今回の論点

委員からの意見(総括)

項目	主な意見
交通	<ul style="list-style-type: none">答申のLRTありきではなく、多様な交通システムや段階的なレベルアップも考慮が必要
まちづくり	<ul style="list-style-type: none">核都市広域幹線道路や市庁舎移転などの関連事業のスケジュール等を踏まえて、いかに具体化するか検討が必要東西交通の意義を再整理したうえで、拠点への来訪を促すような施策を考えてもいいのではないか
全体・その他	<ul style="list-style-type: none">将来的なまちづくりやエリア価値の向上を踏まえ、持続的・戦略的な観点からの検討が必要

1. 前回の専門部会の振り返りと今回の論点

R5年度東西交通専門部会の論点

課題

- 沿線需要に対応した東西交通大宮ルートのあり方を整理
- 持続的・戦略的な観点から、東西軸の強化を検討

《論点》

LRT化等に向けて、東西交通大宮ルートの段階的な整備を目指していくことについて

《協議事項》

- 東西交通大宮ルートの意義や効果の再設定
- 交通基盤、まちづくりの見通し
- 次のステップに移行するための条件設定について
- 条件を達成するために実施すべき短・中期施策



2. 東西交通大宮ルート of 段階的整備について

(1) 今後の検討の進め方について

(2) 令和5年度の協議事項について

(1) 今後の検討の進め方について

検討のポイントと方策

- 今後の東西交通専門部会では、時間軸を持った二段階での整備の方向性について議論を行う
- R5年度専門部会においては、下記のポイントを念頭に、上記を具体化する方策を検討したい

検討の ポイント

- 持続可能な公共交通の実現には採算性を重視
- 東西交通大宮ルート of 目的である、“東西軸の強化”を図る

方策1 段階的なLRT化等に向けた検討

- LRT等の導入については、段階的な整備を目指す
- LRT化等に進むための条件を設定し、その達成に向けて沿線の需要創出等を推進する

方策2 東西軸の強化策の検討

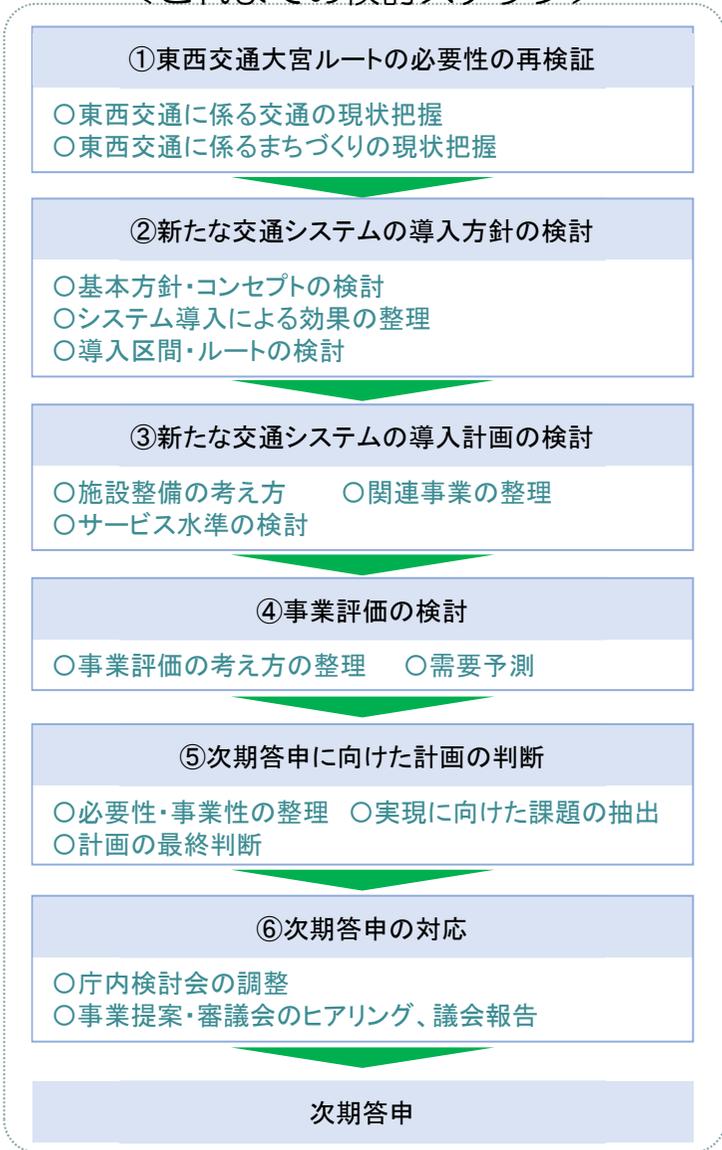
- 持続可能な公共交通の実現と早期の効果発現を目的に、既存のバス路線を含めた多数の東西軸の強化策を検討する
- 東西軸の強化策とまちづくり等の推進によって、LRT化等の条件達成を目指す

(1) 今後の検討の進め方について

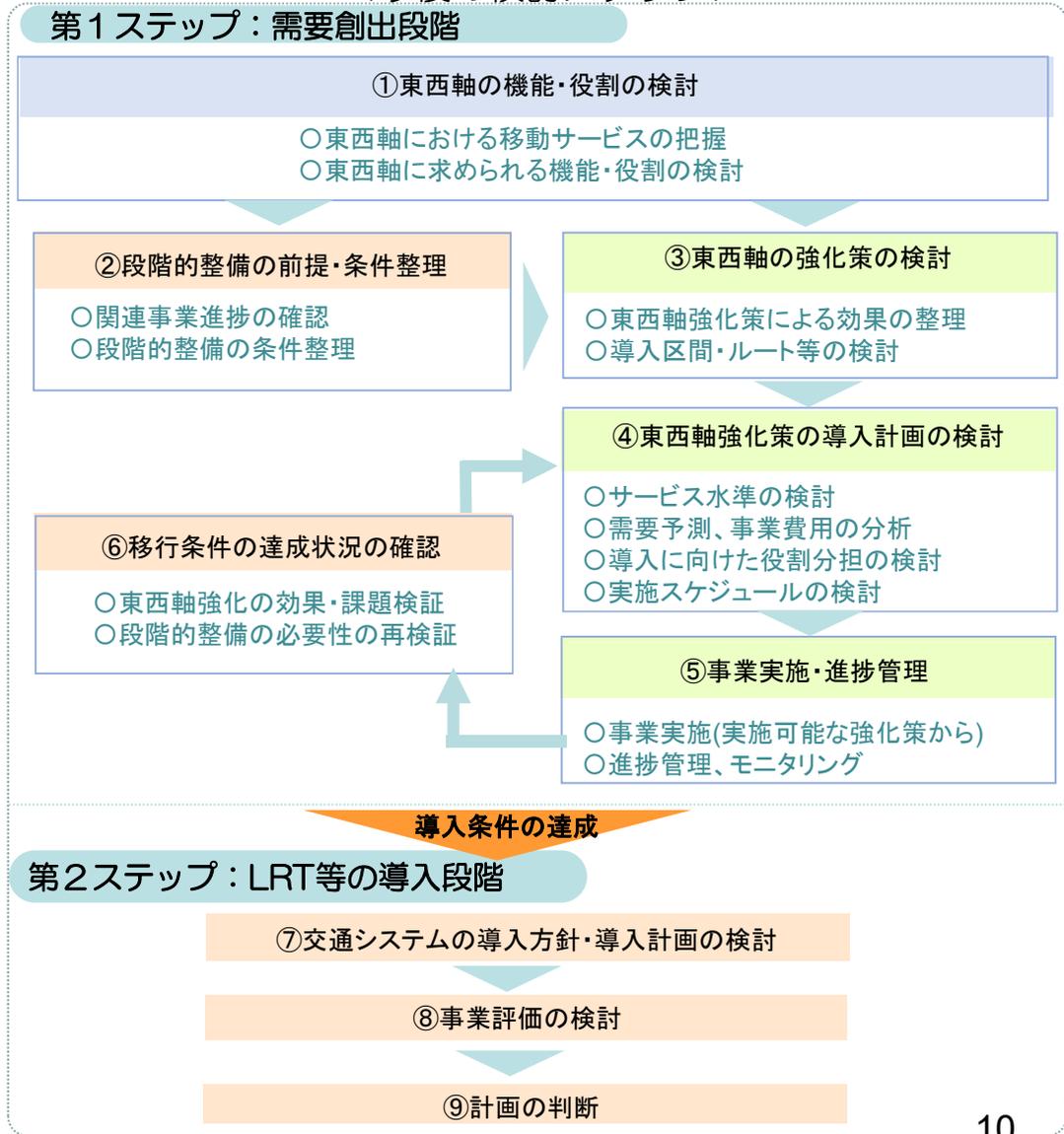
段階的整備に向けた検討ステップ(案)

- 段階的なLRT化等に向け、需要創出段階である第1ステップとLRT等導入段階である第2ステップの2段階で検討を進める

<これまでの検討ステップ>

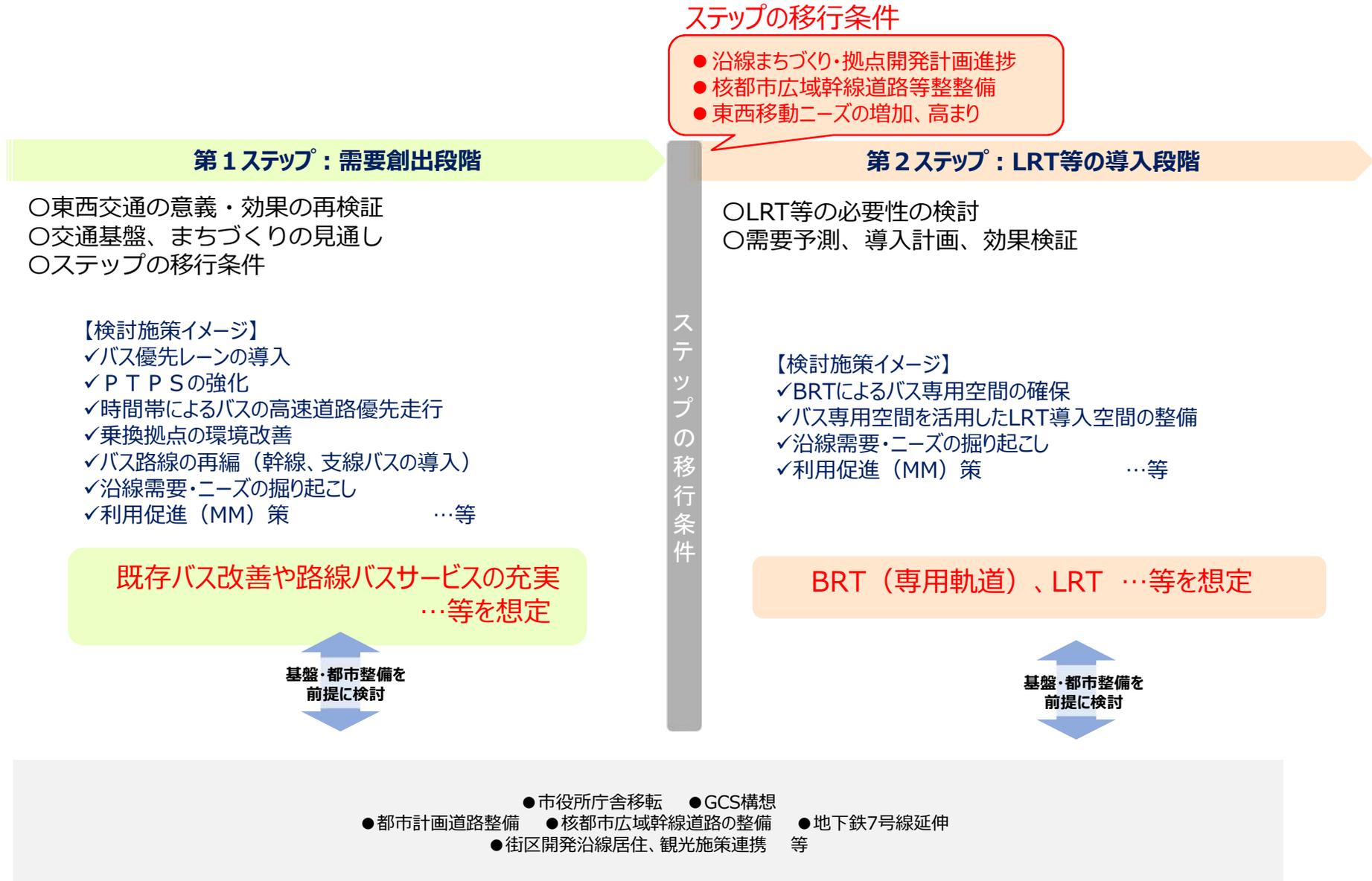


<今後の検討ステップ>



(1) 今後の検討の進め方について

段階的なLRT化等のプロセスイメージ



(1) 今後の検討の進め方について

《参考》金沢市新しい交通システム導入検討委員会 資料

- ✓ 金沢市新しい交通システム導入検討委員会 は2022年9月に「公共交通を巡る危機的状況を踏まえた新しい交通システム導入に関する提言書」を公表
- ✓ 新しい交通システム を「導入するか」、「導入しないか」の二者択一ではなく、可能な施策から段階的に公共交通の利便性向上に取り組む方針を定めている

新しい交通システムの段階的整備のあり方

- 第1段階で変わることを示すべきという意見
 - 利用者目線で何が変わるのかをわかりやすく示すべきではないか。
 - 利用者目線で何が不便になるのかという視点でまとめることも必要ではないか。
 - 第1段階でも大きく変化することがあるということを示すべきである。
- 第2段階を見据えた検討が必要との意見
 - 段階的だからこそ、第2段階を見据えた計画が重要。第2段階に移行する条件もきちんと整理し、切れ目のない取組であることを強調してはどうか。
 - 第2段階にはいくつかのパターンは考えられるかと思うため、第1段階からこれらのパターンにどのように移行するのか、検討しておく必要がある。
 - 第1段階から整備するということは、新しい交通システムの議論を止めるということに等しい。

段階的整備を通じて新しい交通システムの導入目的を達成するための方策

- パーク・アンド・ライドの適地が郊外にまだまだあると考え、パーク・アンド・ライドを徹底して拡大することを考えても良いのではないか。
- モビリティハブを新しい交通システム第1段階の仕組みの1つに組み込んで、これを手始めに実現して、目に見える形にしていきたい。



2. 東西交通大宮ルート of 段階的整備について

(1) 今後の検討の進め方について

(2) 令和5年度の協議事項について

(2) 令和5年度の協議事項について

(2) R5年度東西交通専門部会の協議内容(案)

協議内容①：東西交通大宮ルート of 意義や効果の再設定

- データ整理により、アクセス利便性（何分かかるか、渋滞箇所はあるか）や災害リスク（災害時の問題）、環境負荷（自動車分担率が高い）等の答申で定められた意義を検証

協議内容②：交通基盤、まちづくりの見通し

- 東西軸の強化策の実現に向けた前提（将来の開発・土地利用、関連計画・事業スケジュール等）を整理

協議内容③：ステップの移行条件

- 東西軸の強化策、段階的整備の方向性を定め、需要創出段階からLRT等の導入に向けた移行条件（二ーズ規模、活用可能な交通基盤、選択可能なルート・道路空間当）を整理

協議内容④：需要創出・LRT等の導入に向けた施策の検討

- 東西軸の強化策の事業採算性、実現に向けた施策の球出し・具体化

(2) 令和5年度の協議事項について

(2) R5年度東西交通専門部会の協議内容(案)

協議内容①：東西交通大宮ルート of 意義や効果の再設定

- データ整理により、アクセス利便性（何分かかるか、渋滞箇所はあるか）や災害リスク（災害時の問題）、環境負荷（自動車分担率が高い）等の答申で定められた意義を検証

協議内容②：交通基盤、まちづくりの見通し

- 東西軸の強化策の実現に向けた前提（将来の開発・土地利用、関連計画・事業スケジュール等）を整理

協議内容③：ステップの移行条件

- 東西軸の強化策、段階的整備の方向性を定め、需要創出段階からLRT等の導入に向けた移行条件（二ーズ規模、活用可能な交通基盤、選択可能なルート・道路空間当）を整理

協議内容④：需要創出・LRT等の導入に向けた施策の検討

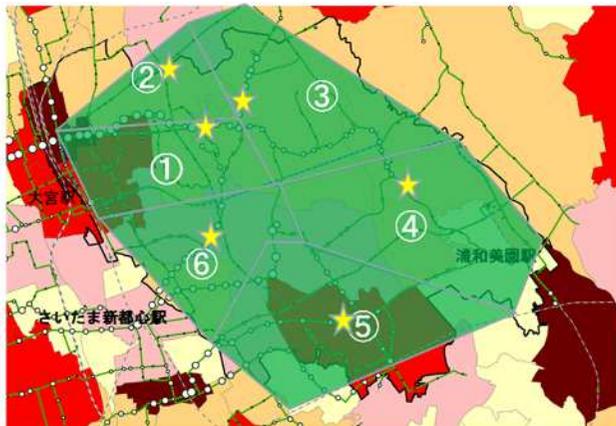
- 東西軸の強化策の事業採算性、実現に向けた施策の球出し・具体化

(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容①東西交通大宮ルートの意義や効果の再設定

意義の検討イメージ

- ✓ 東西軸の必要性を可視化し、答申において定めた東西交通大宮ルートの意義を下記の分析等により検証する
 - ①大宮～浦和美園間のアクセス利便性
 - ・自動車、公共交通による所要時間、主要渋滞箇所、到達圏（アクセシビリティ）等の情報整理：対象エリアで強化すべき移動、場所）
 - ②災害リスクに対する交通の代替・多重性
 - ・緊急輸送道路ネットワークとの位置関係、想定浸深、不燃領域率等
 - ③環境負荷
 - ・検討対象エリアの交通（自動車）分担率、自動車発生集中交通量、CO2排出試算等

○検証イメージ：導入エリアにおけるバス・自動車のアクセス利便性



エリア	バス停名称	行先	本数（本/時）				所要時間（分）				自家用車
			7時台		12時台		7時台		12時台		
			平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	
1	日大前	大宮駅	31	11	10	10	18	16	19	20	15
		浦和美園駅	3	2	1	1	29	24	24	24	20
2	大和田	大宮駅	2	2	1	2	24	10	23	23	13
		浦和美園駅	直通無し				直通無し				25
3	小松台	大宮駅	9	3	3	3	28	21	23	25	19
		浦和美園駅	直通無し				直通無し				16
4	中野田	大宮駅	2	2	1	1	40	30	33	38	25
		浦和美園駅	2	1	1	1	10	10	8	8	5
5	緑区役所入口	大宮駅	直通無し				直通無し				21
		浦和美園駅	1	1	1	1	26	22	29	26	14
6	山中橋	大宮駅	直通無し				直通無し				13
		浦和美園駅	直通無し				直通無し				15

(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容①東西交通大宮ルート of 意義や効果の再設定

効果の検討イメージ

- ✓ 東西交通大宮ルートの意義の再設定を踏まえ、東西軸を担う可能性のあるエリア・ルート・路線、活用可能な交通基盤（計画道路等）を検討する
- ✓ そのために、現状・将来の見通しを把握した上で、東西交通大宮ルートの課題を抽出し、既存交通の充実、高速道路活用、BRT、LRT等、の新たな交通の設定を含め、検討対象エリアに必要な機能・導入の効果을明らかにする

現状・将来見通しの把握

○現状把握

導入対象エリアの移動ニーズ

公共交通利用者数、利用者属性

公共交通ネットワーク、結節点

公共交通サービス水準

人口分布、沿線土地利用等

○将来の見通し

拠点開発、沿線まちづくり計画

交通インフラ整備

将来人口・交通需要推計

課題抽出

自動車の方が便利・早い

所要時間が読めない、遅れる

車内混雑、積み残し

使いたい時間にバスがない

目的地まで乗継・乗換がづらい

利用者が少なく運行が維持できない

拠点や生活利便施設に公共交通
でいけない

適切なバスルートが確保できない

必要な機能・導入効果

速達性の向上

定時制の確保

輸送力の向上

運行効率の向上

利便性の向上

新規ルートの設定

新たな交通システムの設定

資料：地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドラインを参考に作成

今後、専門部会において分析結果を共有

(2) 令和5年度の協議事項について

(2) R5年度東西交通専門部会の協議内容(案)

協議内容①：東西交通大宮ルート of 意義や効果の再設定

- データ整理により、アクセス利便性（何分かかるか、渋滞箇所はあるか）や災害リスク（災害時の問題）、環境負荷（自動車分担率が高い）等の答申で定められた意義を検証

協議内容②：交通基盤、まちづくりの見通し

- 東西軸の強化策の実現に向けた前提（将来の開発・土地利用、関連計画・事業スケジュール等）を整理

協議内容③：ステップの移行条件

- 東西軸の強化策、段階的整備の方向性を定め、需要創出段階からLRT等の導入に向けた移行条件（ニーズ規模、活用可能な交通基盤、選択可能なルート・道路空間当）を整理

協議内容④：需要創出・LRT等の導入に向けた施策の検討

- 東西軸の強化策の事業採算性、実現に向けた施策の球出し・具体化

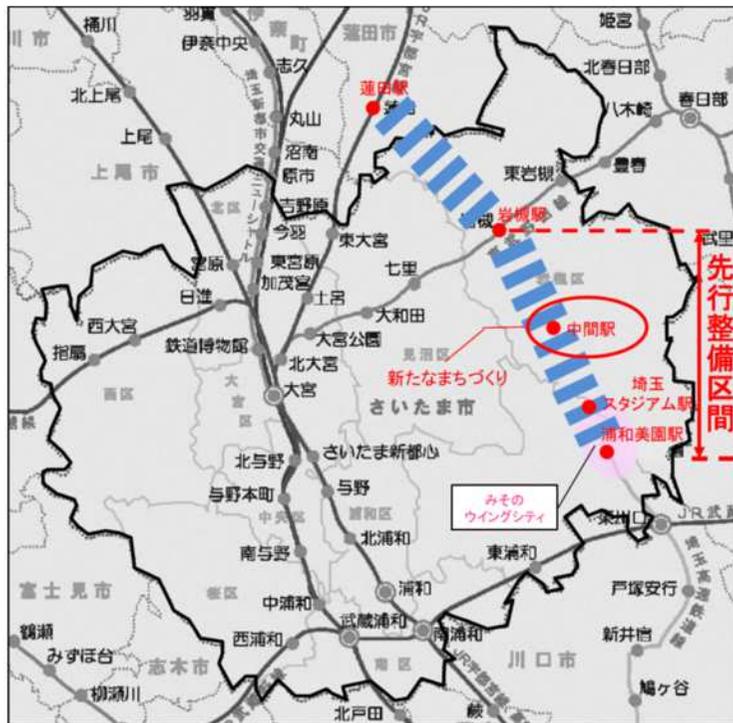
2. 東西交通の段階的整備について (2) 令和5年度の協議事項について

協議内容②: 交通基盤、まちづくりの見通し

○地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画の概要

- ✓ 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）岩槻延伸は、2023年度中に鉄道事業者に対する事業要請を行い、2024年度中に鉄道事業者が国への申請手続きを行うことを目標に、事業化に向けた検討が進められている。
- ✓ 2023年3月に「地下鉄7号線中間駅まちづくり方針」が策定され、新たなまちの在り方が示された。

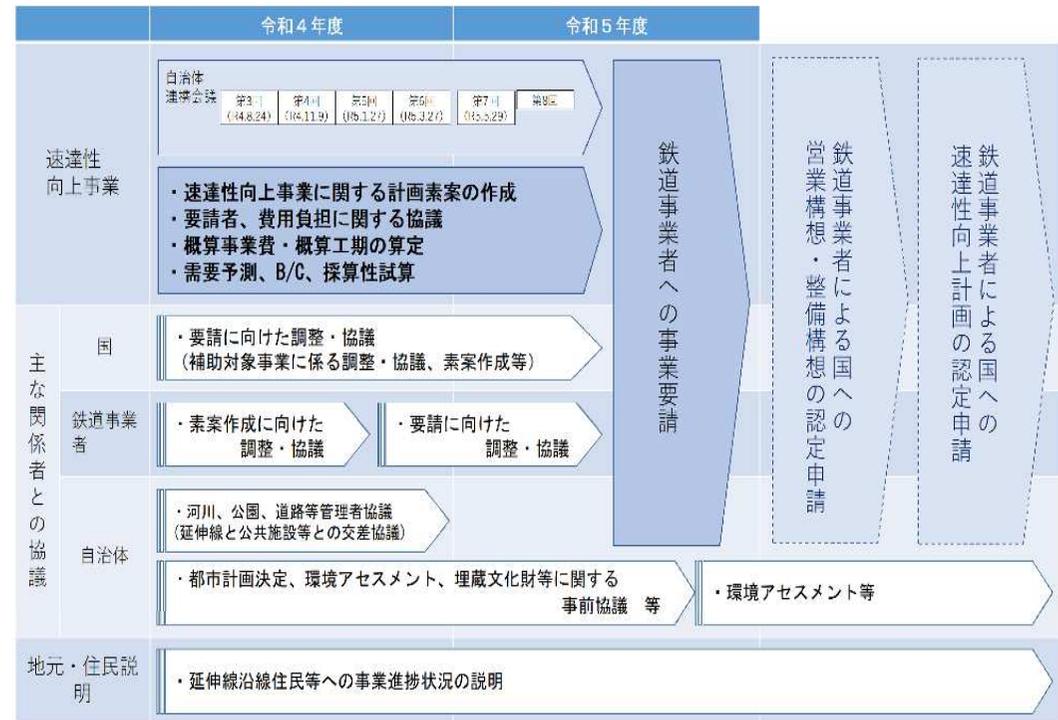
<平面図>



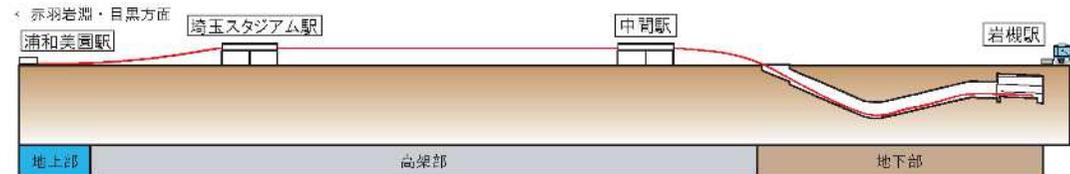
<整備計画>

整備区間	浦和美園～岩槻
延長	約7.2km
駅数	3駅（埼玉スタジアム駅・中間駅・岩槻駅）

<事業実施スケジュール>



<縦断図>



(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容②:交通基盤、まちづくりの見通し

浦和美園地区のまちづくり方針

- 浦和美園地区では、地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）の延伸検討と合わせて、延伸線沿線のまちづくりを市民、行政、大学等が参画・連携・協働で成長・発展させることを目指し、浦和美園～岩槻地域のまちづくり推進を目指している。

<p>地域の情報発信 地域</p> <p>◎まちのブランド化に向けた情報発信（ウェブサイト）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ウェブサイト改修による地域資源発信 ・美園地区の情報発信プロジェクト「美園人」 	<p>まちの基盤整備 地域</p> <p>◎土地区画整理事業の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業を推進し、良好な市街地整備 ◎子育て・教育施設の整備、検討 ◎スマートホーム・コミュニティの普及  <p>新設された保育園 スマートホーム・コミュニティ 美園南中学校</p>	<p>地域内外の移動確保 地域</p> <p>◎多様な移動手段の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シェア電動キックボード ・「WIND」の新型機種導入 ・シャトルバス運行等の情報発信 ・シェアスクーターの実証実験を実施  <p>シェア電動キックボード シェアスクーター</p>	<p>持続可能なまちづくりに向けた検討 地域 鉄道</p> <p>◎地下鉄7号線延伸線沿線におけるまちづくりや、企業誘致に向けた検討</p> <p>◎土地活用の促進</p>  <p>病院予定地</p>
<p>地域が連携・協働したまちづくり 協働</p> <p>◎地域が連携したまちづくりの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「公民+学」連携によるまちづくり  <p>綾瀬川沿いの歩道</p>	 <p>美園北小学校 (令和元年度開校)</p> <p>岩槻南部新和西地区 (H29.2事業完了)</p> <p>浦和東部第一地区 (施行中)</p> <p>浦和美園駅</p> <p>浦和東部第二地区 (H29.2事業完了)</p> <p>大門下野田地区 (施行中)</p> <p>美園南中学校 (令和元年度開校)</p>	<p>地域資源を活用した交流 地域 鉄道 協働</p> <p>◎スポーツ・イベント等の実施</p>  <p>埼玉スタジアム2002を活用したスポーツイベント</p>  <p>浦和美園まつり & 花火大会 日光御成道 美園大門宿まつり</p>	
<p>地下鉄7号線延伸実現に向けた検討 鉄道</p> <p>◎地下鉄7号線延伸に向けた調査・検討</p>			

(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容②:交通基盤、まちづくりの見通し

大宮駅グランドセントラルステーション化構想

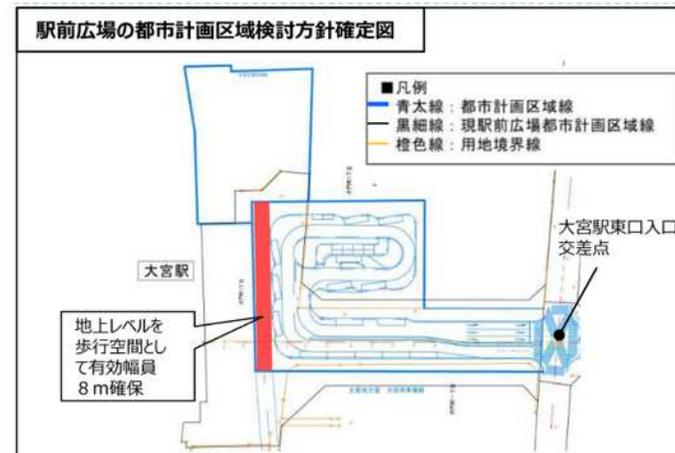
- ✓ 大宮駅周辺では、「大宮駅グランドセントラルステーション化構想（以下、「GCS構想」という。）」に基づき、駅周辺街区のまちづくり、交通基盤整備及び駅機能の高度化を三位一体で推進している。
- ✓ 2021年3月には、GCS構想をより具体的かつ実現可能なものとしていくため、「大宮GCSプラン2020」を取りまとめている。（令和5年度更新予定）
- ✓ 東口駅前広場については、各種動線計画や都市計画手続きに向けた区域等の検討を進めるとともに、情報技術を活用した「スマート駅前広場」についても議論している。

●大宮GCSプラン2020による整備イメージ



(資料:大宮GCSプラン2020)

●駅前広場の検討状況 ※図、イメージは検討中のものであり、決まったものではない



<ICTを活用した利便性の高い駅前広場>



(資料:第3回大宮GCSまちづくり調整会議)

(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容②:交通基盤、まちづくりの見通し

新庁舎の整備

- ✓ 令和13年度を目途に「さいたま新都心バスターミナルほか街区」への新庁舎の移転整備を目指し、令和4年さいたま市議会4月臨時会で、市役所本庁舎の移転が決定している
- ✓ 現在は、機能・規模及び事業手法等について検討を進めており、令和6年3月に基本計画を策定する予定。

●新庁舎整備方針



【 現庁舎地利活用 】

現庁舎地利活用（庁舎移転後、速やかに整備）については、市民サービスの拠点である浦和区役所や浦和消防署の機能を残しつつ、

**多様な世代に愛され、
県都・文教都市にふさわしい
感性豊かな場所とすること**

を目指すべき方向性とし、今後（仮称）浦和駅周辺まちづくりビジョンの検討等を踏まえながら具体化を進めます。

資料：新庁舎整備等基本構想（令和3年12月）（さいたま市）

●概略スケジュール



資料：新庁舎整備等基本構想（令和3年12月）（さいたま市）

(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容②:交通基盤、まちづくりの見通し

核都市広域幹線道路の検討内容

- ✓ 令和3年12月10日には、「埼玉県東西軸道路検討会」を開催し、埼玉新都心線～東北道付近間を優先し、概略計画の検討（計画段階評価）を進めることとしている。
- ✓ 令和5年1月16日には、「核都市広域幹線道路（埼玉新都心線～東北道付近）地元検討会」を開催し、概略計画の各段階において、国・埼玉県・さいたま市で、市民への情報提供や意見の把握をしながら進めることとしている。
- ✓ 現在、概略計画のとりまとめに向けて、パネル展示やオープンハウス、ワークショップなどを行い、市民への情報提供や意見の把握に努めている。

■検討区間の概要

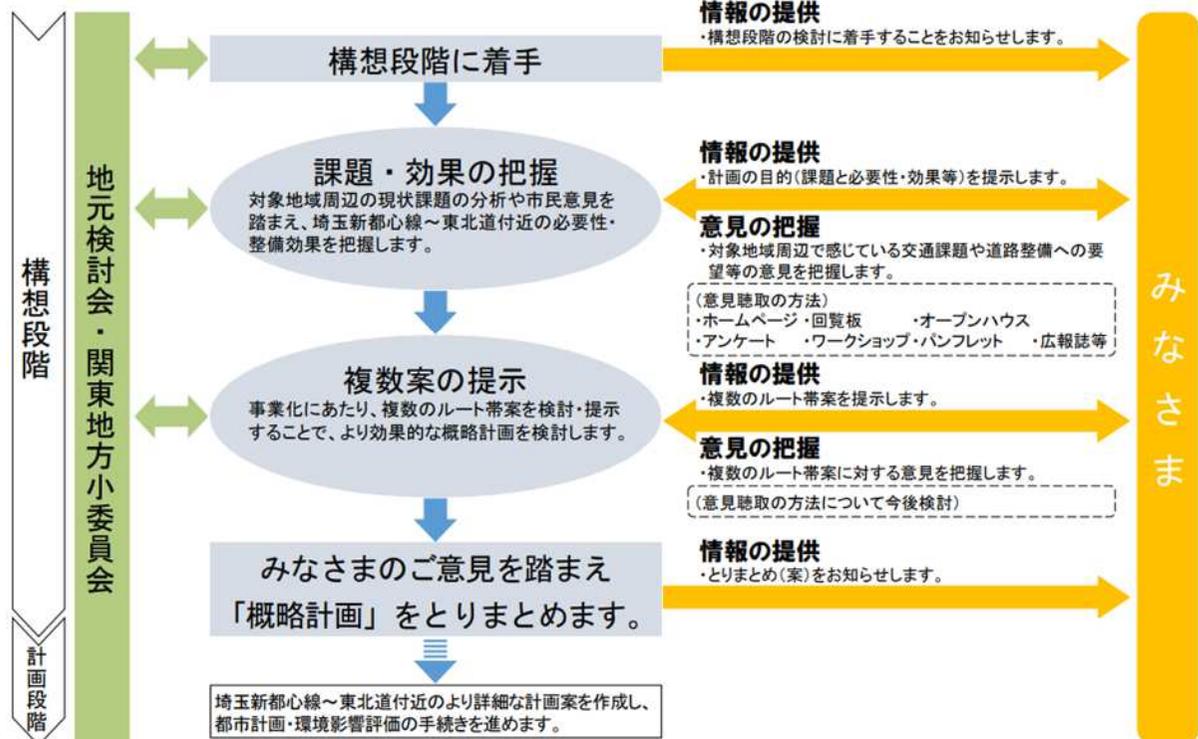


求められるサービスレベル
○多車線の自動車専用道路

配慮事項
○見沼田圃を始め地域の生活環境、自然環境、歴史・文化資源等に配慮

1. 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)地元検討会の進め方

5



(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容②:交通基盤、まちづくりの見通し

東西交通大宮ルートへの検討にあたり配慮すべき事項

- ✓ 東西交通大宮ルートを取り巻く交通基盤、まちづくりについて、東西交通大宮ルートの検討に与える影響等を明らかにし、検証・調整していく

	開発想定	東西交通大宮ルートへの検討にあたり配慮すべき事項
交通インフラ整備	核都市広域幹線道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 速達性・定時性の高いルートとしての活用 ● 活用可能な交通システムの導入条件
	都市計画道路・地区内道路等整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線・フィーダーバス路線としての活用可能なルートの拡大 ● 新たな交通システムの走行可能性、道路諸元
	地下鉄7号線延伸	<ul style="list-style-type: none"> ● 地下鉄7号線延伸計画の進捗による浦和美園駅周辺への居住意向 ● 大宮・東京都心方面への移動ニーズの高まり等 ● 当初の需要予測において将来鉄道ネットワークに想定されていないことから、正・負の影響の見極め
まちづくり・拠点整備	大宮駅周辺のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 大宮駅周辺のアクセス交通量の増加 ● 東口駅前広場への接続性 ● スマート駅前広場との連携
	浦和美園地区まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 浦和美園駅周辺エリアでの居住者集積 ● 浦和美園～大宮駅間移動ニーズの変化
	さいたま新都心周辺のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● さいたま新都心駅周辺アクセス交通量の増加 ● 新庁舎へのアクセス性

今後、交通基盤・まちづくりの進捗等を踏まえ、東西交通専門部会で検証すべき内容等を整理

(2) 令和5年度の協議事項について

(2) R5年度東西交通専門部会の協議内容(案)

協議内容①：東西交通大宮ルート of 意義や効果の再設定

- データ整理により、アクセス利便性（何分かかるか、渋滞箇所はあるか）や災害リスク（災害時の問題）、環境負荷（自動車分担率が高い）等の答申で定められた意義を検証

協議内容②：交通基盤、まちづくりの見通し

- 東西軸の強化策の実現に向けた前提（将来の開発・土地利用、関連計画・事業スケジュール等）を整理

協議内容③：ステップの移行条件

- 東西軸の強化策、段階的整備の方向性を定め、需要創出段階からLRT等の導入に向けた移行条件（二ーズ規模、活用可能な交通基盤、選択可能なルート・道路空間当）を整理

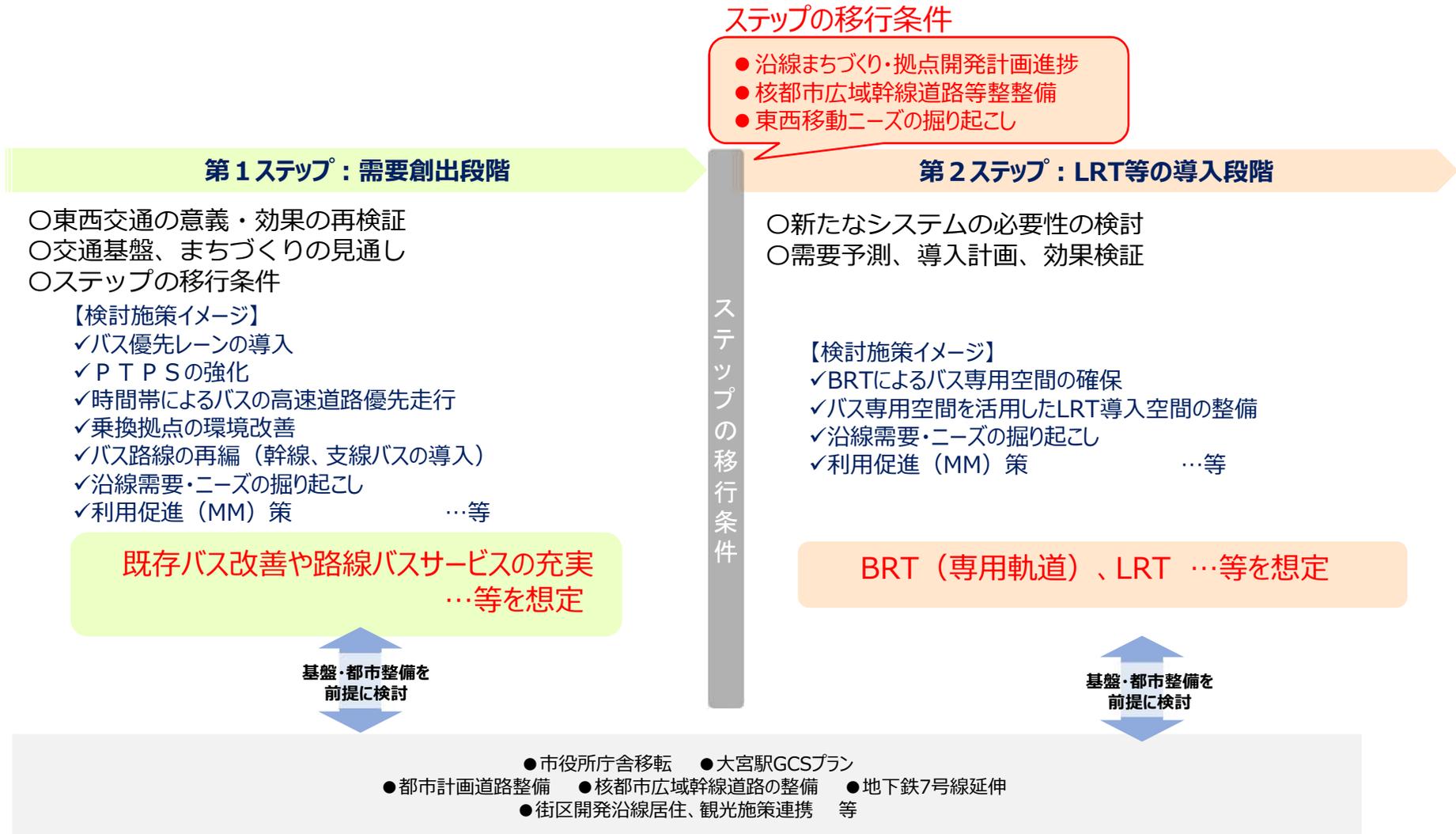
協議内容④：需要創出・LRT等の導入に向けた施策の検討

- 東西軸の強化策の事業採算性、実現に向けた施策の球出し・具体化

(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容③:ステップの移行条件

段階的な交通システム導入プロセスのイメージ(再掲)

- ✓ 関連事業の事業化スケジュールに対応した段階的整備のイメージ、方向性を検討する
- ✓ 検討にあたっては、各段階にステップアップするために必要な開発規模、基盤整備、沿線人口等の条件として考えられる項目それぞれの条件の目標値のイメージを検討する



(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容③:ステップの移行条件

東西交通におけるステップの移行条件の確認イメージ

- ✓ 東西交通大宮ルート of 段階的整備にあたっては、第2ステップに移行するための条件として検証が必要な項目、想定される移行の条件を具体的に設定し、順次、定性的・定量的な検証を進めていくことが必要となる

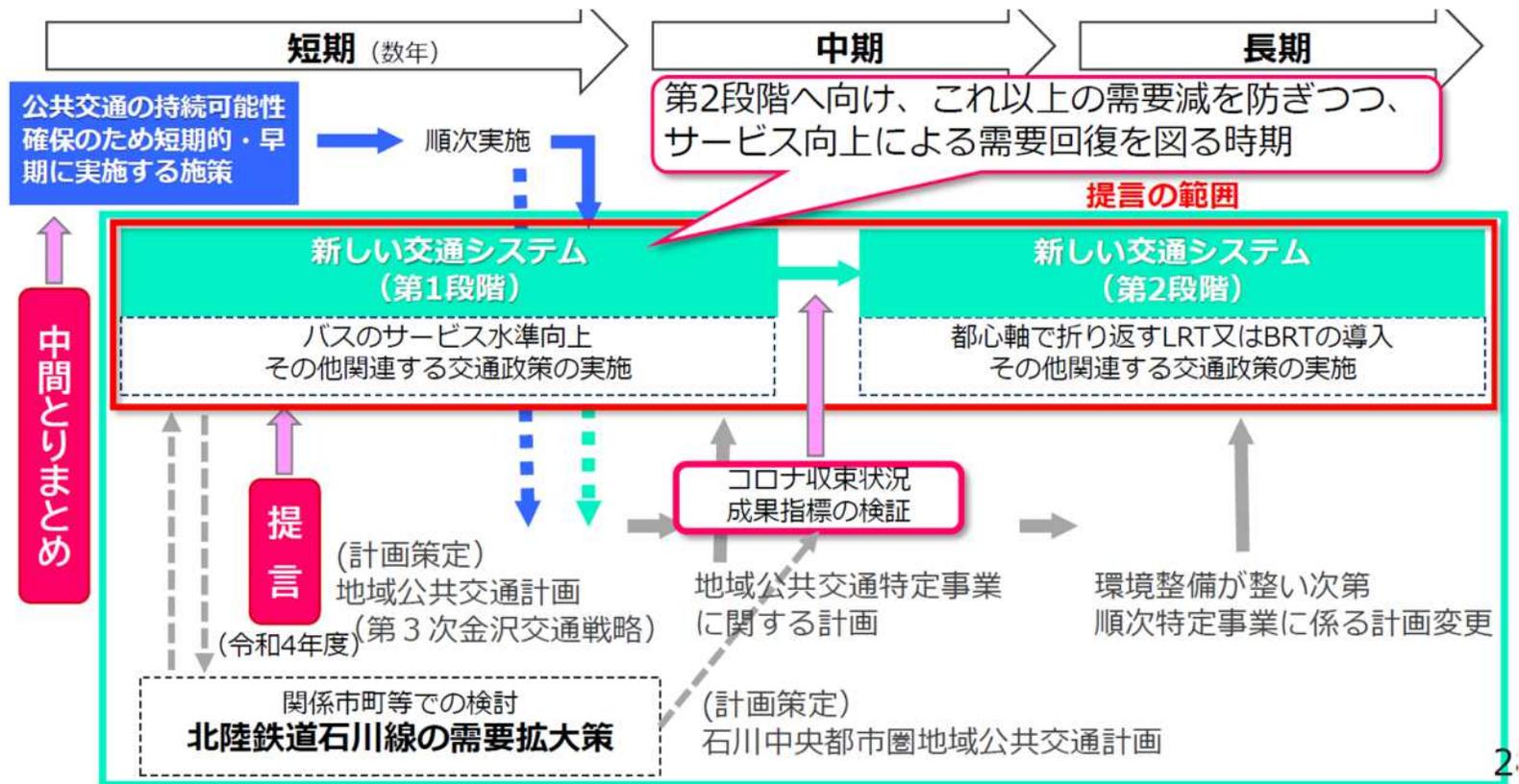
区分	条件・指標	移行条件（想定）
インフラ整備や交通施策の進捗	道路空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市計画道路や地区内道路の整備等による導入対象エリアでの幹線・フィーダーバス路線対象ルートの拡大 ● 核都市広域幹線道路のルート、諸元、整備方式等の具体化、整備計画の進捗
	路線バスのサービス水準向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象エリアにおける路線バス強化による公共交通利用の掘り起こし、定着
	公共交通ネットワークの再編	<ul style="list-style-type: none"> ● 地下鉄7号線延伸計画の進捗による浦和美園駅周辺への居住意向の高まり等
	沿線エリアの開発進捗	<ul style="list-style-type: none"> ● 大宮、浦和美園、さいたま新都心等の拠点エリアの開発計画の進捗、拠点エリアでの人口集積、集中交通量増加の見込み
第1段階の整備効果	公共交通利用二ーズ	<ul style="list-style-type: none"> ● 導入対象エリアにおける自動車分担率の低下 ● 導入対象エリアにおける公共交通分担率の向上 ● 鉄道・バス利用者数の増加
	拠点間・主要施設アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ● 拠点間、エリア間での公共交通利用による所要時間の減少
	沿線エリアへの居住誘導	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線エリア内の人口密度の上昇

今後、移行条件、確認すべき指標を整理

(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容③:ステップの移行条件

《参考》金沢市における新たな交通システム導入の流れ

- ✓ 金沢市における段階的整備の検討においては、新たな交通システムの第1段階としてバスのサービス水準向上を図り、第2段階として、区間内で折り返すLRT又はBRTへの移行を想定している
- ✓ 第2段階への移行に当たっては、環状道路の整備進捗によるまちなかの通過交通の更なる減少や居住誘導区域への都市機能の集約、パーク・アンド・ライドの利便性が向上したタイミング等、**インフラ整備や交通施策等の進捗**を移行条件を設定している
- ✓ その上で、公共交通の利用変化等の成果指標により**第1段階における公共交通のニーズ拡大、需要回復等の効果を第2段階移行の条件として検証**する



(2) 令和5年度の協議事項について

(2) R5年度東西交通専門部会の協議内容(案)

協議内容①：東西交通大宮ルート of 意義や効果の再設定

- データ整理により、アクセス利便性（何分かかるか、渋滞箇所はあるか）や災害リスク（災害時の問題）、環境負荷（自動車分担率が高い）等の答申で定められた意義を検証

協議内容②：交通基盤、まちづくりの見通し

- 東西軸の強化策の実現に向けた前提（将来の開発・土地利用、関連計画・事業スケジュール等）を整理

協議内容③：ステップの移行条件

- 東西軸の強化策、段階的整備の方向性を定め、需要創出段階からLRT等の導入に向けた移行条件（二ーズ規模、活用可能な交通基盤、選択可能なルート・道路空間当）を整理

協議内容④：需要創出・LRT等の導入に向けた施策の検討

- 東西軸の強化策の事業採算性、実現に向けた施策の球出し・具体化

(2) 令和5年度の協議事項について 協議内容④: 需要創出段階における施策

想定される施策(案)と検討課題

- ✓ 東西軸の強化に向けては、サービス強化、公共交通の走行環境の向上、利用促進等の施策を複合的に取り組み、東西交通の必要性、持続性を高めていく必要がある
- ✓ 導入対象エリアの現状も踏まえ、東西交通導入に必要な施策を幅広く検討し、**着実に歩みを進めるため、需要創出に向けた施策を重点的に検討**していく

	想定される施策(案)	検討課題
需要創出 に向けた 施策	ハード系施策 <ul style="list-style-type: none"> ✓バス優先レーンの導入 ✓PTPSの強化 ✓時間帯によるバスの高速道路優先走行 …等 ✓乗換拠点の環境改善 …等 ✓バス路線の再編(幹線、支線バスの導入) …等 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ピーク時における速達性・定時性、混雑状況の確認 ✓導入が必要な箇所、導入効果の把握、運用方策の検討(交通管理) ✓バス待ち環境、P&R・C&R施設整備、商業施設等との連携など、早期に実施可能な施策の抽出、実施 ✓地域公共交通計画等も踏まえた、沿線エリアの交通結節点から拠点エリアへ接続する効率的なバス路線網の詳細検討・調整
	ソフト系施策 <ul style="list-style-type: none"> ✓沿線需要・ニーズの掘り起こし ✓利用促進(MM)策 …等 	<ul style="list-style-type: none"> ✓わかりやすい情報発信など利便性の向上策の検討 ✓地域を中心とした公共交通利用促進に向けた啓発活動等による対応策、メニュー、実施体制等の検討
LRT等の 導入に向けた 施策	ハード系施策 <ul style="list-style-type: none"> ✓BRTによるバス専用空間の確保 ✓バス専用空間を活用したLRT導入空間の整備 …等 	<ul style="list-style-type: none"> ✓沿線エリアの需要の、開発進捗状況等に応じた需要変化、採算性等を踏まえた検討・調整
	ソフト系施策 <ul style="list-style-type: none"> ✓利用促進(MM)策 ✓自動車流入規制 …等 	<ul style="list-style-type: none"> ✓わかりやすい情報発信など利便性の向上策の検討 ✓拠点の交通まちづくりと連携した、自動車交通の抑制策、公共交通転換のターゲットの検討

今後、東西交通導入に必要な施策の球出し、需要創出に向けた施策の選定を検討