

様式第 2 号(第 7 条関係)

会議の開催結果

| | |
|---------------------|--|
| 1 会議の名称 | 令和 6 年度第 1 回さいたま市地域公共交通協議会 東西交通専門部会 |
| 2 会議の開催日時 | 令和 7 年 2 月 3 日 (月曜日) 14 時 00 分～16 時 00 分 |
| 3 会議の開催場所 | 浦和コミュニティセンター10 階第 14 集会室 |
| 4 出席者名 | 大沢 昌玄 委員、川幡 嘉文 委員、 島田 守 委員、鈴木 健史 委員、 関根 肇 委員、松本 敏雄 委員、 小幡 道広 委員、高田 博 委員、 戸村 順子 委員、斎藤 暢人 委員、 斉藤 稔 委員 |
| 5 欠席者名 | 藤田 貢 委員、富吉 正幸委員、 代田 智之委員 |
| 6 議題及び公開又は 非公開の別 | (議題) (1) 前回の専門部会の振り返りと今回の論点 (2) 検討ステップの移行条件について (3) 短・中期施策検討にあたっての現状と課題 (公開・非公開の別) 公開 |
| 7 非公開の理由 | |
| 8 傍聴者の数 | 1 名 |
| 9 審議した内容 | 議題 (1) ～ (3) |
| 10 問合せ先 | 都市局 都市計画部 交通政策課 電話番号 048-829-1053 |
| 11 その他 | |

令和6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

日時:令和7年2月3日(月)14時00分～16時00分
場所:浦和コミュニティセンター 10階 第14集会室

次 第

1. 開 会

2. 議 事

- (1) 前回の専門部会の振り返りと今回の論点
- (2) 検討ステップの移行条件について
- (3) 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

3. その他

4. 閉 会

(配布資料)

- 次 第
- 出席者名簿・席次表
- 東西1 協議資料

※これまでの部会資料及び議事録は、以下のURLからご覧いただけます。

<https://www.city.saitama.lg.jp/001/010/018/015/003/p066946.html>

(さいたま市地域公共交通協議会 東西交通専門部会)



令和6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 出席者名簿

(敬称略)

| | 氏名 | 経歴・役職等 | 備考 |
|----|-------|-----------------------------------|----|
| 1 | 大沢 昌玄 | 日本大学理工学部 教授 | |
| 2 | 川幡 嘉文 | 東日本旅客鉄道株式会社大宮支社 企画調整課長 | |
| 3 | 島田 守 | 埼玉高速鉄道株式会社 代表取締役常務 | |
| 4 | 鈴木 健史 | 国際興業株式会社 運輸事業部担当部長 | |
| 5 | 関根 肇 | 一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事 | |
| 6 | 藤田 貢 | 一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長 | 欠席 |
| 7 | 松本 敏雄 | さいたま市自治会連合会 会長 | |
| 8 | 小幡 道宏 | 市民公募 | |
| 9 | 高田 博 | 市民公募 | |
| 10 | 戸村 順子 | 市民公募 | |
| 11 | 富吉 正幸 | 国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所 計画課長 | 欠席 |
| 12 | 斎藤 暢人 | 埼玉県企画財政部交通政策課 副課長 | |
| 13 | 斉藤 稔 | さいたま市建設局 土木部長 | |
| 14 | 代田 智之 | さいたま市都市局 都市計画部 副理事 | 欠席 |
| 15 | 原田 英之 | <オブザーバー> 国土交通省関東地方整備局建政部 都市調整官 | |
| 16 | 笠原 賢一 | <オブザーバー> 埼玉県企画財政部交通政策課 主幹 | |
| 17 | 田中 芳樹 | <オブザーバー> さいたま市の環境と公共システム研究会 | |

令和6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7年2月3日(月)
さいたま市都市局都市計画部交通政策課



<目次>

1. 前回の振り返りと今回の論点

2. 検討ステップの移行条件について

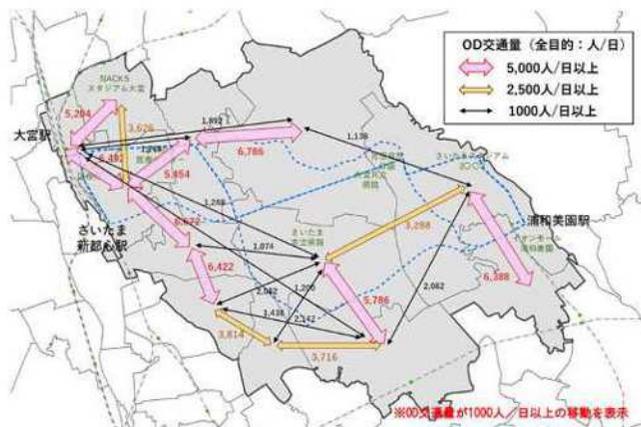
3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

1. 前回の振り返りと今回の論点

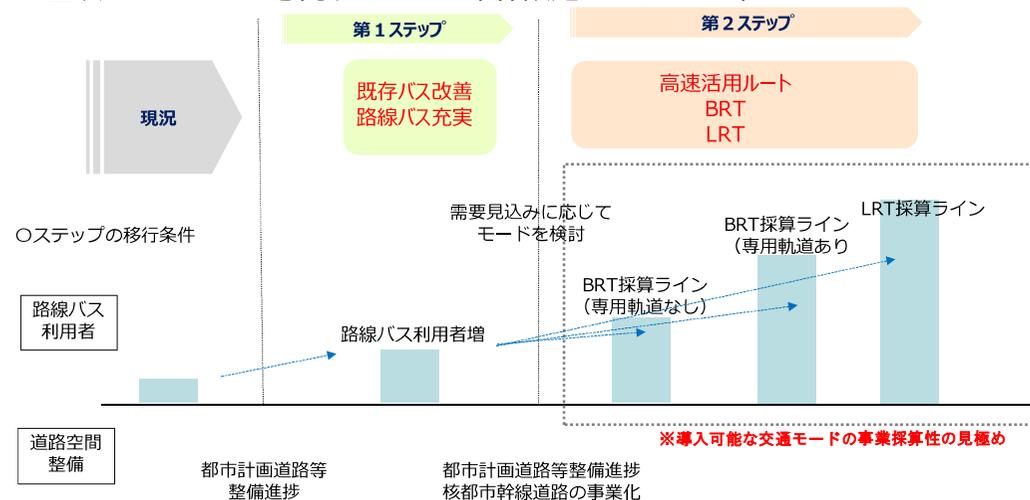
令和5年度の振り返り

| 検討項目 | 概要・ポイント |
|---|--|
| ①交通基盤・まちづくりの見通しを踏まえた東西交通大宮ルート の意義と効果の再設定 | <ul style="list-style-type: none"> 現状の移動実態として、大宮～浦和美園間の移動は多くない 地下鉄7号線の整備により、大宮駅～浦和美園駅間の速達性が向上すると、鉄道での移動がもっとも早いと考えられる エリア内の人口は減少傾向にあるが、今後のまちづくり等の進捗により、需要拡大にも期待できる 「市民の多様な暮らしに対応したアクセシビリティ向上」を東西交通大宮ルートの意義と提示 |
| ②次のステップに意向するための条件設定について | <ul style="list-style-type: none"> 段階的にLRT化等への検討を進めるための下記2つの条件を提示 <ul style="list-style-type: none"> ①事業採算性が確保される見込みであること、 ②モードを導入するための空間が確保される見込みがあること |
| ③条件を達成するために実施すべき短・中期施策 | <ul style="list-style-type: none"> 東西軸の強化について、効果的かつ実現可能な施策を検討していくための施策メニュー案を提示 |

■東西交通対象エリア内のゾーン間OD交通量
(全目的：H30（2018年）)



■次のステップに意向するための条件設定のイメージ（



1. 前回の振り返りと今回の論点

令和5年度第2回東西交通専門部会でいただいたご意見

| 項目 | 意見概要 |
|-------------------------|---|
| 東西交通大宮ルート の意義と効果の再設定 | <ul style="list-style-type: none">● 関連する事業の動向も踏まえて、計画の基本をどこに置くのか考えることが重要● 需要があっても新しいバス路線を開設することは難しいなかで、供給面も考慮しながら検討する必要がある● ニーズだけでなく、戦略的な発想を踏まえ、多様な観点から検討するべき |
| 条件設定について | <ul style="list-style-type: none">● 沿線人口は、交流人口も重要であることから夜間人口だけでなく、昼間人口も考慮すべき● 事業採算性を指標にするのは良いと思うが、浦和美園の人口が今後増えたとしても、大宮・浦和美園間のトリップが増えるとは限らないのではないか● サブ指標が市民にどのようにメリットがあるのかを明記する必要がある |
| 短中期施策について | <ul style="list-style-type: none">● 施設の出入口で渋滞が発生している箇所などの確認も必要ではないか。沿道の出入口規制や迂回等の施策が考えられる● 駅前広場や道路空間の整備についても一体的に検討していく必要がある |

1. 前回の振り返りと今回の論点

今回の論点

| 議題 | 検討内容 | 主な論点 |
|------------------|--|---|
| ①検討ステップの移行条件について | <ul style="list-style-type: none">● 移行条件について、現在の状況を整理● 今後、条件設定等を検討していくにあたっての課題を整理 | <ul style="list-style-type: none">● 移行条件の項目として考慮すべき内容等● 今後、LRT化等の検討を進めていくにあたって重視すべき視点等 |
| ②短中期施策について | <ul style="list-style-type: none">● 施策を検討していくにあたっての、現状の課題を整理● 考えられる施策案を整理 | <ul style="list-style-type: none">● 現状課題として検討すべき内容や視点● 短・中期施策の効果や実現可能性について |



<目次>

1. 前回の振り返りと今回の論点

2. 検討ステップの移行条件について

(1) 条件①: 事業採算性が確保される見込みがあること

(2) 条件②: モードを導入するための空間が確保される見込みがあること

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

2. 検討ステップの移行条件について(条件①)

条件①: 事業採算性が確保される見込みがあること

- 条件①の達成に向けたターゲット指標を「LRT等の利用者見込み数」として、その指標に影響する指標をサブ指標として設定
- サブ指標は、潜在需要に関する項目と公共交通の利用機会に関する項目の2項目に分類し、現状を整理した

| 分類 | サブ指標 | 数値 (詳細は次項) | 説明 |
|-------------------|--|---------------------|---|
| 潜在需要に関する項目 | ①沿線人口 (4ルート) | 41,478人～ 79,893人 | 沿線人口の増加に伴い、LRT等の利用見込み数に増加が見込める さいたま市全体では、2035年までは増加傾向であるが、その後は減少が見込まれている |
| | ②沿線の土地利用・拠点の開発状況 | — | 沿線開発による人口の増加や、目的地となる施設の建設により昼夜間人口の増加とそれに伴う移動需要の増加が見込まれる |
| 公共交通機関の利用機会に関する項目 | ③外出率(対象エリア) ※外出率とは、外出した人の割合を示し、トリップ数とは、移動の回数を示すもの | 78.2% | 外出率の増加により、LRT等の利用見込み数の増加が見込まれるほか、医療費の削減や消費額の増加など、多方面での効果も期待できる |
| | ④公共交通分担率 (対象エリアのバスの端末交通手段分担率)) | 5% | 交通分担率は、交通手段の利用割合を指し、バスの分担率向上により、LRTの利用者見込みも増加が見込める |

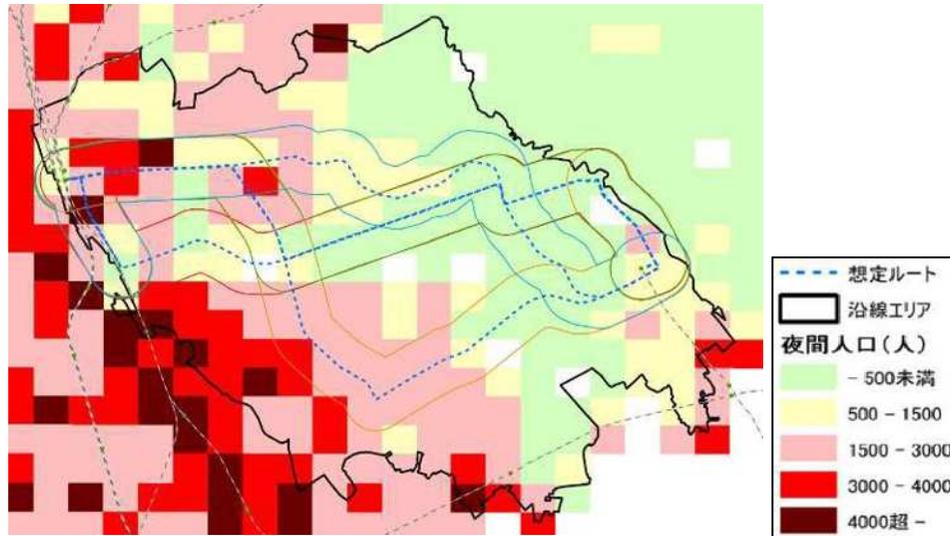
2. 検討ステップの移行条件について

サブ指標① 沿線人口

- 沿線人口は、最も少ないルート1と最も多いルート2では、約3.8万人程度の差がある
- さいたま市平均と比較し、西側は昼夜間人口比率が大きく、東側は昼夜間人口比率が小さい
- 将来人口推計では、エリア内の将来人口は減少する試算となっている

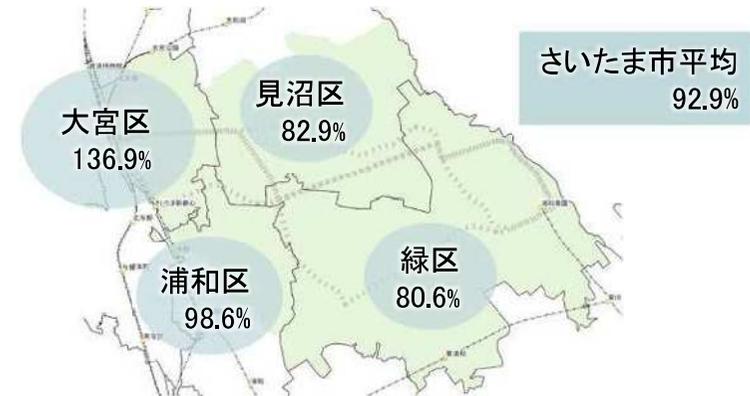
■ ルート別の沿線人口および将来推計

| | ルート1 | ルート2 | ルート3 | ルート4 |
|----------|--------|--------|--------|--------|
| 沿線人口 (人) | 41,478 | 79,893 | 58,858 | 61,963 |



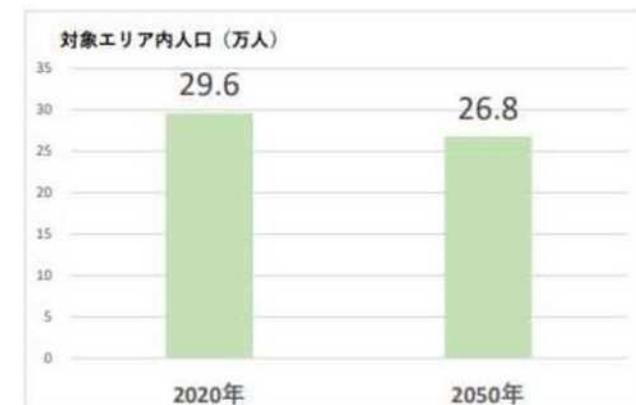
出典: 令和2年度国勢調査

■ 対象エリア内の区別昼夜間人口比率 (=昼間人口/夜間人口)



出典: 令和2年度国勢調査

■ 対象エリア内の将来人口推計



資料: 国立社会保障・人口問題研究所の推計より試算

2. 検討ステップの移行条件について

サブ指標② 沿線の土地利用・拠点の開発状況

| | 開発想定 | 進捗状況等 |
|------------|-----------------|--|
| 交通インフラ整備 | 核都市広域幹線道路 | <ul style="list-style-type: none"> 令和6年度以降に、第3回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、複数のルート帯案、主たる構造などを提示する予定 |
| | 都市計画道路・地区内道路等整備 | <ul style="list-style-type: none"> 大宮中央通線(東町工区)を令和15年度までに事業化する路線として位置付けており、令和7年度より道路予備設計を開始する予定 |
| | 地下鉄7号線延伸 | <ul style="list-style-type: none"> 令和6年1月に埼玉高速鉄道及び鉄道・運輸機構へ技術支援要請を行い、受諾されたことにより、埼玉県、本市を含めた4者で事業化に向けた計画内容の深度化を進めている 中間駅周辺まちづくりは、当初想定したまちづくりの規模を拡大に向けて検討中 |
| 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"> GCS構想の実現に向けて、駅前広場整備や駅周辺街区における再開発の事業化のための検討を実施 |
| | 浦和美園地区まちづくり | <ul style="list-style-type: none"> 令和6年11月、順天堂大学が新病院整備計画について、計画中止届を埼玉県に提出 |
| | さいたま新都心周辺のまちづくり | <ul style="list-style-type: none"> 令和6年3月に「さいたま新都心将来ビジョン」を改定 令和6年11月にさいたま市新庁舎整備基本設計業務の事業者が決定し、新庁舎の設計がスタート |

2. 検討ステップの移行条件について

今後の検討課題(条件①:事業採算性)

- ◆ ターゲット指標・サブ指標に掲げる数値を上げていくためには、沿線事業を着実に進めつつ、バス路線の強化等を図る必要がある
- ◆ 事業採算性の確保には、多面的な視点からの効果も見込みながら総合的に検討する必要がある
- ◆ 平成26年度に試算した概算費用について、工事費高騰における影響等も踏まえながら、事業採算性を精査していく必要がある

| ルート | 延長 | 輸送人員 | 平均乗車キロ | 輸送密度 | 概算費用 |
|------|---------|----------|--------|---------|-------|
| I案 | 12.0km | 24.8千人/日 | 3.8km | 7.8千人/日 | 410億円 |
| II案 | 16.5km | 22.8千人/日 | 3.1km | 4.2千人/日 | 390億円 |
| III案 | 13.7km | 19.9千人/日 | 2.8km | 4.0千人/日 | 440億円 |
| IV案 | 15.34km | 19.2千人/日 | 2.6km | 3.2千人/日 | 480億円 |

(参考)平成26年度 輸送密度予測(さいたま市試算)



<目次>

1. 前回の振り返りと今回の論点

2. 検討ステップの移行条件について

(1) 条件①: 事業採算性が確保される見込みがあること

(2) 条件②: モードを導入するための空間が確保される見込みがあること

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

2. 検討ステップの移行条件について

条件②: 導入空間確保の状況について

- 導入空間の確保については、ルートに応じて都市計画道路の整備や新設道路が、3.8km～8.0kmの区間の整備が必要
- また、既存道路区間においても、道路の交通容量等を踏まえ拡幅が必要となる箇所も想定される

()内は延長における割合を示す

| ルート | 延長 | うち都市計画道路 | うち都市計画道路 | | | うち既存道路区間 | うち新設区間③ | ①+②+③※ |
|------|--------|-----------------|-----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | 整備済み | 事業中① | 未整備② | | | |
| ルート1 | 12.1km | 7.4km (61%) | 6.8km (57%) | 0.1km (1%) | 0.4km (3%) | 1.0km (8%) | 3.7km (31%) | 4.2km (35%) |
| ルート2 | 16.5km | 16.3km (99%) | 12.5km (76%) | 0.9km (5%) | 2.9km (18%) | 0.2km (1%) | 0.0km (0%) | 3.8km (23%) |
| ルート3 | 13.7km | 9.0km (66%) | 4.7km (34%) | 0.9km (6%) | 3.4km (25%) | 1.0km (7%) | 3.7km (27%) | 8.0km (58%) |
| ルート4 | 15.4km | 8.4km (55%) | 3.9km (26%) | 0.2km (1%) | 4.3km (28%) | 7.0km (45%) | 0.0km (0%) | 4.5km (29%) |

※既存道路の改良の必要性については要検討



2. 検討ステップの移行条件について

今後の検討課題(条件②:道路空間)

- ◆ LRT等の導入により、車線数の減少が伴う道路については交通容量の低下による自動車交通への影響等を検証し、LRT等の導入空間が確保できるか検討する必要がある
- ◆ BRTの場合には、道路を専用レーンの有無により道路空間への影響が大きく異なることから、BRTの場合の優先レーン・専用レーンについても検討が必要となる
- ◆ 道路整備には、長期の時間を要することが大きな課題である



<目次>

1. 前回の振り返りと今回の論点
2. 検討ステップの移行条件について
3. **短・中期施策検討にあたっての現状と課題**

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(1) 趣旨

- 大宮駅東口から浦和美園方面へのバス路線は、多方面に分岐しながら多くの系統が運行している
- 沿線には、多くの高校や病院、大規模団地等が立地しており、関連系統の利用者は、令和4年度の運行実績で、年間約570万人、1日当たり約16,000人となる
- 大宮駅から浦和学院高校行きの路線(大02)を中心に、①バスの利用実態、②バスの利便性・快適性、③道路状況について課題を抽出した

関連系統

| No. | 系統 | 行き先 |
|-----|-------|-------------------|
| 1 | 大01 | 大宮駅東口～浦和美園駅西口 |
| 2 | 大02 | 大宮駅東口～浦和学院高校 |
| 3 | 大02-2 | 大宮駅東口～浦和学院高校 |
| 4 | 大02-3 | 大宮駅東口～浦和東高校 |
| 5 | 大02-4 | 大宮駅東口～浦和東高校 |
| 6 | 大03 | 大宮駅東口～染谷折返場 |
| 7 | 大04 | 大宮駅東口～大谷県営住宅 |
| 8 | 大04-2 | 大宮駅東口～大谷県営住宅 |
| 9 | 大04-3 | 大宮駅東口～東部リサイクルセンター |
| 10 | 大11 | 大宮駅東口～自治医大医療センター |
| 11 | 大81 | 大宮駅東口～さいたま東営業所 |
| 12 | 大08 | 大宮駅東口～天沼町(大宮開成) |
| 13 | 大08-2 | 壺の内橋～大宮駅東口 |
| 14 | 大05 | 日大前～大宮駅東口 |
| 15 | 大10 | 大宮駅東口～東新井団地 |
| 16 | 大12 | 大宮駅東口～中川坂上 |
| 17 | 大12-2 | 大正坂～大宮駅東口 |
| 18 | 大12-3 | 大宮駅東口～西浦 |
| 19 | 大15 | 大宮駅東口～南堀の内 |
| 20 | 大15 | 大宮駅東口～東町二丁目【大宮区】 |
| 21 | 大15-2 | 大宮駅東口～南堀の内 |
| 22 | 大15-2 | 大宮駅東口～東町二丁目【大宮区】 |
| 23 | 大15-3 | 大宮駅東口～南堀の内 |
| 24 | 大15-3 | 大宮駅東口～東町二丁目【大宮区】 |



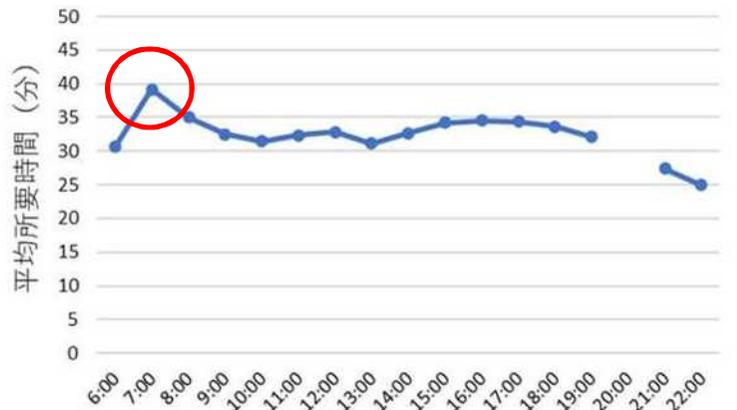
資料：さいたま市バス路線マップ

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

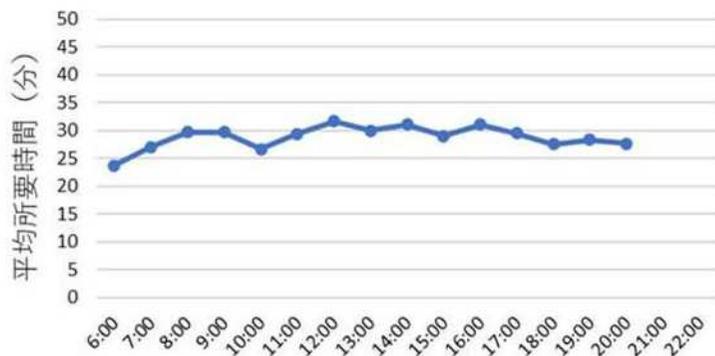
(2) バスの利用実態(定時性・速達性の検証)

【大宮駅東口発(浦和学院高校行き)】

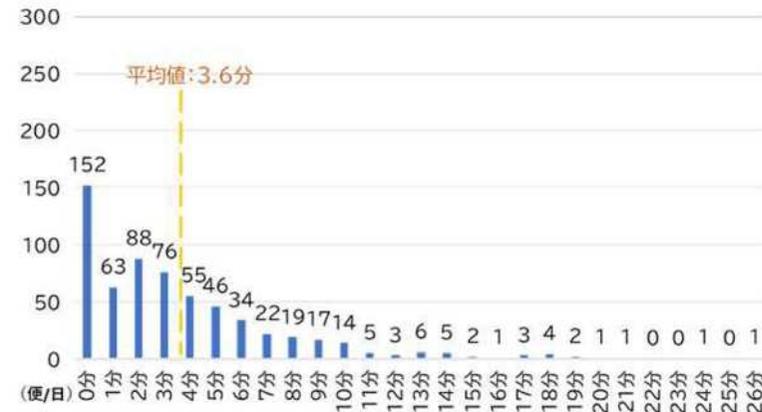
- 7時台の平均所要時間が40分を超えており、平均の遅れ時間は約3.6分であるが、大幅に遅延する場合も見受けられる
- 休日については、全時間帯において大きく遅れることもなく運行している



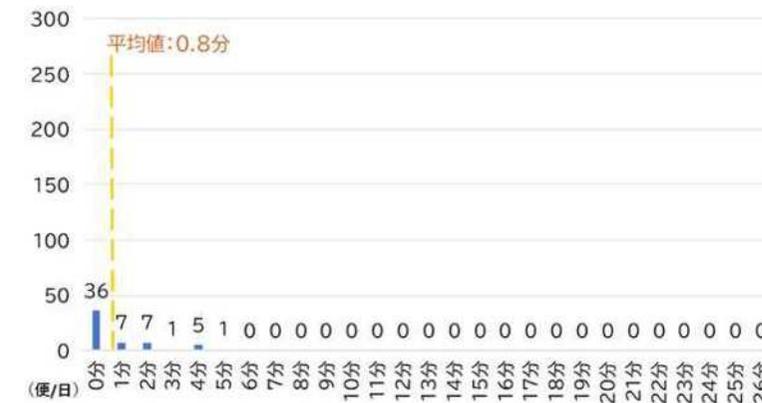
時間帯別平均所要時間 (大02 系統平日 (大宮駅東口発))
※20時台は大02の運行はなし



時間帯別平均所要時間 (大02 系統日曜 (大宮駅東口発))



遅れ時間の分布 (大02 系統平日 (大宮駅東口発))



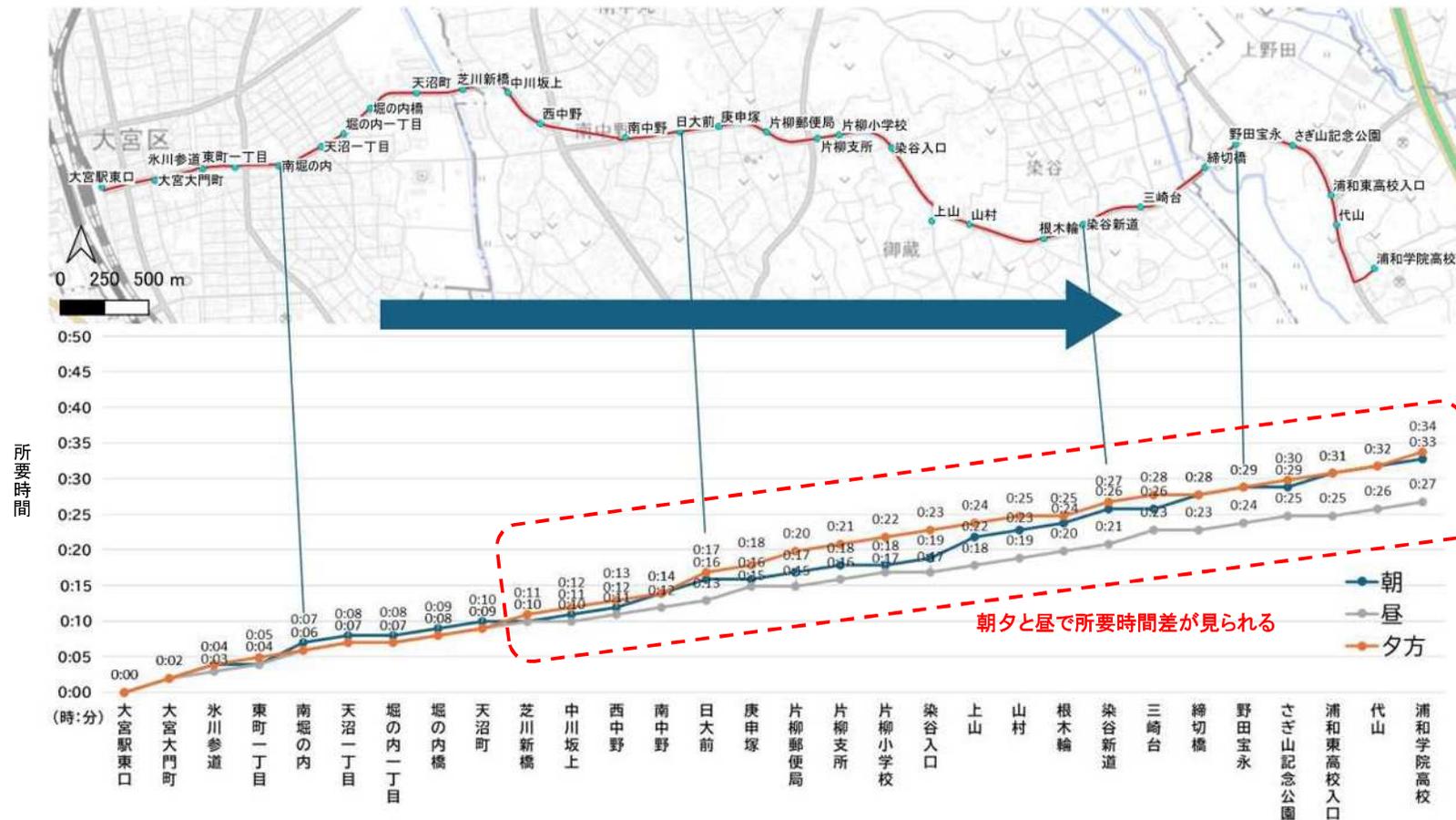
遅れ時間の分布 (大02 系統日曜 (大宮駅東口発))

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(2) バスの利用実態(定時性・速達性の検証)

【大宮駅東口発(浦和学院高校行き)】

- 遅延の小さい昼の便と比較して、朝夕ピークの便は起点から終点にかけて遅延の累積が生じ所要時間が増加していることが分かる。
- 特に遅延が発生している区間としては、日大前バス停をはじめとした天沼町バス停以東の区間が挙げられる



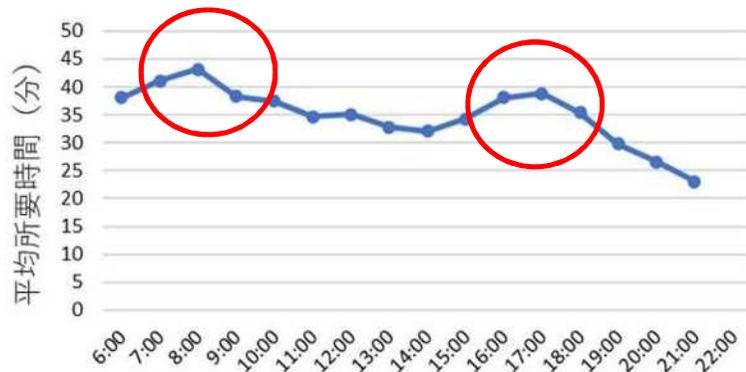
※データ日時:2024年12月23日(月) 7時28分大宮駅東口発NAVITIMEバス接近情報
2025年1月7日(火) 14時30分大宮駅東口発NAVITIMEバス接近情報
2024年12月19日(木) 17時29分大宮駅東口発NAVITIMEバス接近情報

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

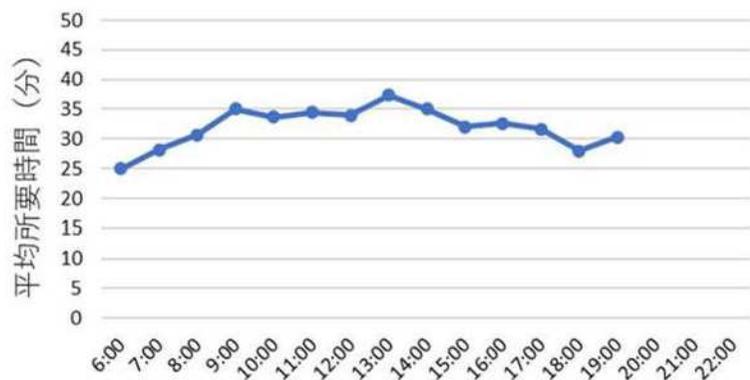
(2) バスの利用実態(定時性・速達性の検証)

【浦和学院高校発(大宮駅東口行き)】

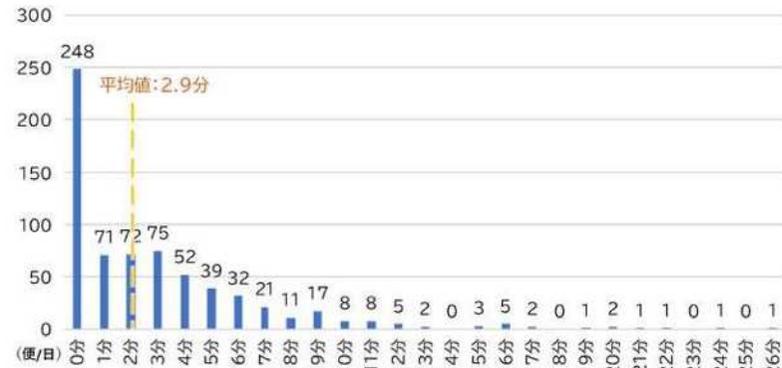
- 朝夕の時間で平均所要時間が40分を超えており、平均の遅れ時間は約2.9分であるが、大幅に遅延する場合も見受けられる
- また、休日については、日中の時間帯で所要時間の増加が見受けられる



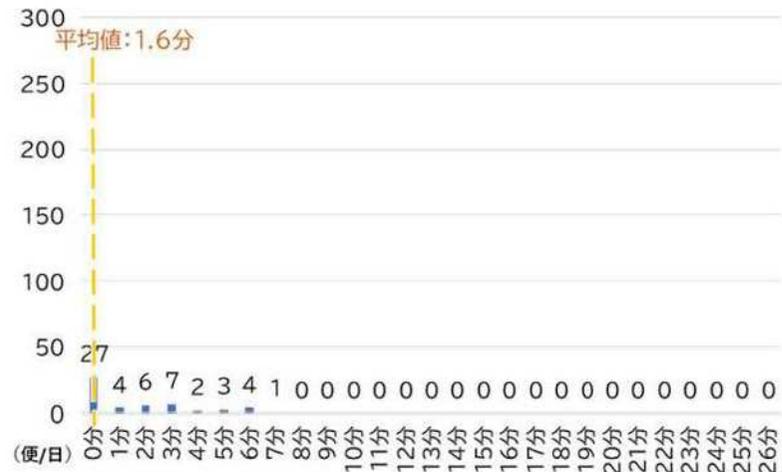
時間帯別平均所要時間 (大02 系統平日 (浦和学院高校発))



時間帯別平均所要時間 (大02 系統日曜 (浦和学院高校発))



遅れ時間の分布 (大02 系統平日 (浦和学院高校発))



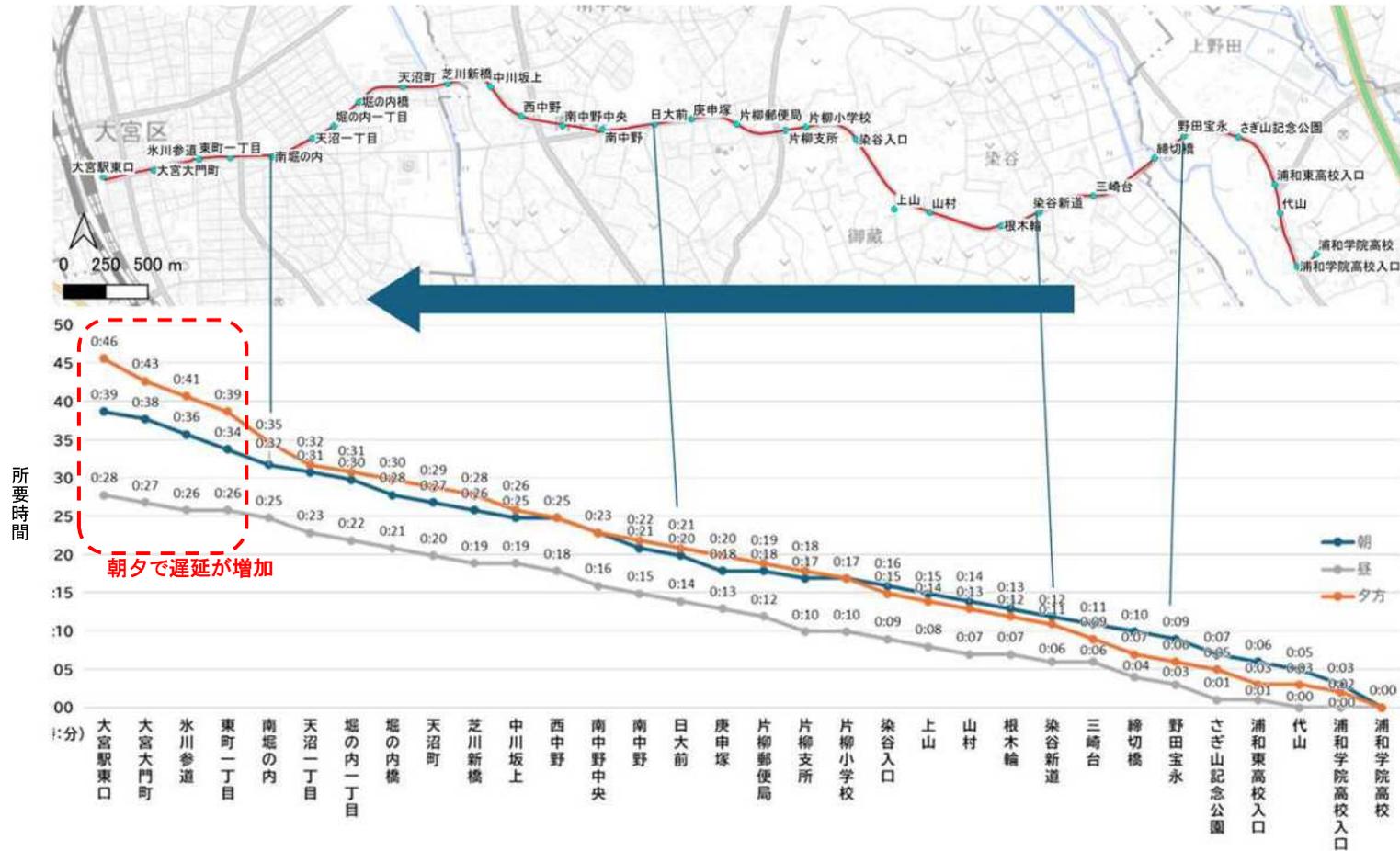
遅れ時間の分布 (大02 系統日曜 (浦和学院高校発))

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(2) バスの利用実態(定時性・速達性の検証)

【浦和学院高校発(大宮駅東口行き)】

- 起点から終点にかけて遅延が累積していることが分かる。
- 特に、東町1丁目から大宮駅東口にかけての大宮駅付近において遅延が増加している。



※データ日時:2024年12月23日(月) 8時10分浦和学院高校発NAVITIMEバス接近情報
 2025年1月7日(火) 15時16分浦和学院高校発NAVITIMEバス接近情報
 2024年12月19日(木) 17時18分浦和学院高校発NAVITIMEバス接近情報

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(3) バスの利便性・快適性

- バス停の屋根については、高い設置率ではないものの、道路の構造上、現状の幅員では設置が困難なバス停が多く見受けれる
- バスベイについては、上りでの設置は比較的高いものの、下りでは約10%にとどまっているおり、現状の道路幅員では設置が困難な箇所が見受けられる
- バスベイへの路上駐車も見受けられ、バス停に正着できないバスも確認された

| 関連する見込み数 | 状況 |
|-------------|----------------------------------|
| バス停の屋根の設置状況 | 上り 15.6%(5/32) 下り 6.5%(2/31) |
| バスベイの設置状況 | 上り 31.3%(10/32) 下り 9.7%(3/31) |



南中野



日大前



天沼一丁目

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(4) 道路状況(自動車交通量等)

- 上下線ともに朝夕に速度低下がみられる。
- 特に、南中野バス停～日大前バス停付近において、短区間で交差点が連続することで、先詰まりが発生している。日大前や東町周辺での速度低下が見受けられる。
- 大型車の混入が多く見られ、周囲に物流倉庫等も立地する。



交差点での渋滞 (場所：日大前～南中野)



大型車の混入
(場所：代山～浦和学院高校入口)



方向別旅行速度 (朝夕) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査に基づく旅行速度分布

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(4) 道路状況

- 朝時間帯においては、駅方面から東側への高校生の自転車利用が多く見られる。幅員が狭隘な区間においては、自動車が自転車を追い抜かず速度が低下している場合も確認された。
- 東町交差点以東の区間では、幅員の狭隘な区間や歩道が未整備の区間、右折待ちの渋滞が発生している交差点等が散見される



東町交差点以東の道路構造(狭隘な道路、右折レーンや右折専用現示の無い交差点等)

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(5) 施策メニュー(案)と検討課題について

課題

速達性の向上

狭い道路幅員や道路勾配、右折レーンのない交差点、短区間での交差点の連続、自転車の車道本線へのはみだし、慢性的な交通需要等によって速達性が低下。
ハード・ソフト両面からの速達性向上策が重要。



野田宝永バス停付近

定時性の向上

朝夕の通勤・通学時間における交通渋滞により、定時性が低下。路上駐車や沿道施設出入りによる交通阻害要因も存在。
定時性向上による時間信頼性確保が課題。



上野田交差点

輸送の持続性の確保 輸送の効率化

一部の区間・時間帯においてバスの回子運転が発生。また朝ラッシュ時の大宮駅東口停留所では乗客の積み残しが発生。
利用ニーズに沿ったバス輸送の持続化・効率化が課題。



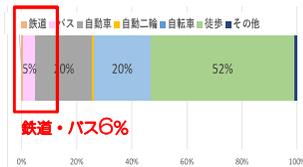
大宮駅東口バス停

拠点を結ぶ適切な ルート設定

沿線や拠点の開発等に併せた適切なルート・ダイヤ設定により、利便性を高める必要あり。

公共交通の 魅力向上・利用促進

沿線エリアにおいて、鉄道・バスを合わせた交通分担率は約6%程度と低い水準。
公共交通の魅力・利便性を高めることで地域の移動の持続性を担保することが重要。



施策メニュー(案)

バスの走行空間の改善

- ✓バスペイの整備
- ✓一部区間のバス専用/優先レーンの導入
- ✓道路の拡幅 (都市計画道路等の整備)
- ✓歩道の整備
- ✓交差点改良 (右折レーン、信号現示、矢印信号等)
- ✓自転車通行空間の確保
- ✓路上駐車対策 (カラー舗装、看板等)



バス優先レーン

出典: 国土交通省「新たなモビリティ (BRT) に対する今後の展開」(R4.8)

バス運用・バス停の改善

- ✓モビリティハブ (サイクル&バスライド等の乗換拠点) 環境の整備
- ✓快速運行の導入等、路線再編による効率化
- ✓待合環境の整備 (屋根・ベンチ)
- ✓PTPSの強化
- ✓大宮駅東口ロータリーの整備
- ✓時間帯によるバスの高速道路走行
- ✓幹線への連節バス導入



モビリティハブ

出典: 国土交通省「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」(R2.6)

情報発信・交通需要マネジメント等の推進

- ✓案内・情報発信の強化 (サイネージ等)
- ✓アプリ等によるリアルタイムのバス情報案内の強化
- ✓並行道路への迂回促進・自動車流入規制



デジタルサイネージによるバス出発案内

出典: 沼津市「沼津駅南口にデジタルサイネージ (路線バス出発案内) を設置します」(R3.12)

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(5) 施策メニュー(案)と検討課題について

バスの走行空間の改善

※各項目の評価は現時点での見込みであり、今後、詳細に検討することで評価が変わる可能性があります。

| 施策 | 費用項目 | 時間 | 課題等 |
|--------------------------|---|----|---|
| ✓交差点改良（右折レーン、信号現示、矢印信号等） | <ul style="list-style-type: none"> 調査設計費 用地費 整備費 | 中期 | <ul style="list-style-type: none"> 渋滞長の調査等を通じて効果的な実施箇所の抽出が必要 信号現示の変更だけで効果が見込める場合には短期的な対策が可能 |
| ✓バスベ이의整備 | <ul style="list-style-type: none"> 調査設計費（実施箇所の検討） 用地費 整備費 | 中期 | <ul style="list-style-type: none"> 用地確保に時間を要する 想定箇所：氷川参道～浦和学院高校前間の未整備箇所 |
| ✓一部区間のバス専用/優先レーンの導入 | <ul style="list-style-type: none"> 調査設計費（効果・交通影響等） 整備費 用地費 | 中期 | <ul style="list-style-type: none"> 用地確保に時間を要する 時間帯別の運用の検討等、拡幅が最小限となる対策について検討が必要 都市計画道路の整備に合わせて導入することも考えられる 想定箇所：大宮駅東口～氷川参道、日大前～南中野等 |
| ✓歩道の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 調査設計費 用地費 整備費 | 中期 | <ul style="list-style-type: none"> 用地確保に時間を要する 設定箇所：歩道未整備箇所（締切橋・浦和学院高校入口付近等） バスの走行空間としての効果は限定的 |
| ✓自転車通行空間の確保 | <ul style="list-style-type: none"> 調査設計費 用地費 整備費 | 中期 | <ul style="list-style-type: none"> 用地確保に時間を要する 整備形態の検討（矢羽根、自転車専用通行帯等） バスの走行空間としての効果は限定的 |
| ✓道路の拡幅（都市計画道路等の整備） | <ul style="list-style-type: none"> 調査設計費 用地費 | 長期 | <ul style="list-style-type: none"> 用地確保に時間を要する 道路整備計画を踏まえ順次整備 |
| ✓路上駐車対策（カラー舗装、看板等） | <ul style="list-style-type: none"> 調査設計費 整備費 | 短期 | <ul style="list-style-type: none"> 路上駐車の実態調査を通じた実施効果の検討 比較的簡易的な対策で対応可能であるが、渋滞緩和の効果は限定的 |



バスベイ

国土交通省「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」(R6.1)



バス優先レーン

国土交通省「新たなモビリティ（BRT）に対する今後の展開」(R4,8)



自転車専用レーン

国土交通省「通学路・生活道路の安全確保に向けた道路管理者による対策実施事例」(H31.1)

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(5) 施策メニュー(案)と検討課題について

バス運用・バス停の改善

※各項目の評価は現時点での見込みであり、今後、詳細に検討することで評価が変わる可能性があります。

| 施策 | 費用項目 | 時間 | 課題等 |
|-----------------------------------|---|----|---|
| ✓モビリティハブ（サイクル & バスライド等の乗換拠点）環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 調査設計費 ※場合により用地費 整備費 | 中期 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者の乗換抵抗への対策 効果的かつ実施可能な実施箇所等検討が必要 場合により用地確保に時間を要する |
| ✓快速運行の導入等、路線再編による効率化 | <ul style="list-style-type: none"> 調査検討費 バス停等の改良費 | 中期 | <ul style="list-style-type: none"> 効果的な手法・対策について詳細な検討が必要 利用者や関係者等との調整に時間を要する |
| ✓幹線への連節バス導入 | <ul style="list-style-type: none"> 車両購入費 維持管理施設の整備費 バス停・走行空間の改良 ※場合により用地費 | 中期 | <ul style="list-style-type: none"> 接続バスの停車・走行の可否について調査・検討が必要 オフピーク時間での需要は限定的と考えられる モビリティハブや快速運行等とあわせて実施することで更なる効果が見込める |
| ✓待合環境の整備（屋根・ベンチ） | <ul style="list-style-type: none"> 調査設計費 整備費 | 短期 | <ul style="list-style-type: none"> 既存の道路空間で待合環境の整備が可能なバス停は限定的 バス利用者の利便性・快適性は向上するが、利用者の増加への寄与は限定的と考えられる |
| ✓PTPSの強化 | — | — | <ul style="list-style-type: none"> 大宮駅東口～浦和学院間については、全区間で導入済み 渋滞により効果が発現しきれていない可能性もある |
| ✓大宮駅東口ロータリーの整備 | <ul style="list-style-type: none"> 大宮駅GCS構想で駅前広場の再整備を検討中 | | |
| ✓バスの高速道路走行 | <ul style="list-style-type: none"> 核都市広域幹線道路等、周辺道路網計画の整備進捗に応じて検討 | | |



モビリティハブ

国土交通省「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」（R2.6）



バス待合空間

国土交通省「バスまち環境の改善に向けて」（H31.3）



連節バス

国土交通省「新たなモビリティ（BRT）に対する今後の展開」（R4.8）

3. 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

(5) 施策メニュー(案)と検討課題について

情報発信・交通需要マネジメント等の推進

※各項目の評価は現時点での見込みであり、今後、詳細に検討することで評価が変わる可能性があります。

| 施策 | 費用 | 時間 | 課題等 |
|--------------------------|---|----|--|
| ✓案内・情報発信の強化（サイネージ等） | <ul style="list-style-type: none"> 調査検討費 サイネージの設置費 | 短期 | <ul style="list-style-type: none"> 電源の確保 バスロケデータ等との連携 既存のバス停空間を活用し設置が可能（一部バス停で実施済み） 機器設置、ソフト施策で対応可能であるが、利用者の増加への寄与は限定的と考えられる |
| ✓アプリ等によるリアルタイムのバス情報案内の強化 | <ul style="list-style-type: none"> 調査検討費 システム改良費 等 | 短期 | <ul style="list-style-type: none"> バスロケデータ等との連携 機器設置、ソフト施策で対応可能であるが、利用者の増加への寄与は限定的と考えられる |
| ✓並行道路への迂回促進・自動車流入規制 | <ul style="list-style-type: none"> 調査検討費 広告費 誘導看板等の設置費 等 | 長期 | <ul style="list-style-type: none"> 対象区間を通行する利用者のODを把握し他経路への代替可能性を検討 住民等との合意形成 規制方法の検討 周辺の道路整備が進展しない限り効果は限定的と考えられる |



サイネージ

沼津市「沼津駅南口にデジタルサイネージ（路線バス出発案内）を設置します」（R3.12）



MaaSアプリ

内閣府「移動」の概念が変わる？ 新たな移動サービス「MaaS（マース）」（R2.11）

1. 前回の振り返りと今回の論点

今回の論点(再掲)

| 議題 | 検討内容 | 主な論点 |
|------------------|--|---|
| ①検討ステップの移行条件について | <ul style="list-style-type: none">● 移行条件について、現在の状況を整理● 今後、条件設定等を検討していくにあたっての課題を整理 | <ul style="list-style-type: none">● 移行条件の項目として考慮すべき内容等● 今後、LRT化等の検討を進めていくにあたって重視すべき視点等 |
| ②短中期施策について | <ul style="list-style-type: none">● 施策を検討していくにあたっての、現状の課題を整理● 考えられる施策案を整理 | <ul style="list-style-type: none">● 現状課題として検討すべき内容や視点● 短・中期施策の効果や実現可能性について |