

# さいたま市地域公共交通計画（案）

令和4（2022）年 月

さいたま市



## 目次

第1章 はじめに.....	1
1-1. 計画策定の背景・目的.....	2
1-2. 計画の位置づけ.....	3
1-3. 上位・関連計画.....	5
1-4. 計画の区域.....	17
1-5. 計画期間.....	17
1-6. 対象とする交通手段.....	18
第2章 さいたま市の公共交通に関する現状.....	19
2-1. 人口動態.....	19
2-2. 移動実態.....	23
2-3. 公共交通サービスへの需要.....	30
2-4. 公共交通サービスの供給.....	36
2-5. 公共交通に関する課題.....	49
第3章 基本方針の設定.....	51
3-1. 目指す将来像.....	51
3-2. 基本方針.....	52
第4章 目指す公共交通ネットワークの検討.....	56
4-1. 公共交通ネットワークの考え方.....	56
4-2. 公共交通ネットワークの役割.....	57
4-3. 目指す公共交通ネットワーク.....	59
第5章 実施する事業.....	61
5-1. 施策体系.....	61
5-2. 施策の実施主体.....	75

第 6 章 計画の評価方法.....	78
6-1. 成果指標及び目標値 .....	78
6-2. 施策の進捗管理指標.....	88
第 7 章 計画のフォローアップ .....	90
参考資料編.....	92

## 第1章 はじめに

人口減少や高齢化の進展、交通事業者の運転者不足、地球規模の環境負荷への対応の必要性、さらには新型コロナウイルス感染拡大に伴う「新しい生活様式」の定着など、公共交通を取り巻く環境は、大きな転換期を迎えています。本市においても市民の皆様の暮らしを支える路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー等の地域公共交通に対する影響は大きく、これまで交通事業者の経営努力や地域住民の方々の努力などにより構築されてきた地域公共交通の維持・確保に向けて、これまで以上に行政としての役割の必要性が増してきています。



本市では、大宮駅グランドセントラルステーション化構想や、浦和美園駅周辺等、都心・副都心地区における都市拠点の整備を始めとした活力あるまちづくりを進めています。また、令和元（2019）年7月には「SDGs 未来都市」に選定され、市を挙げてSDGs 実現に向けた取組を推進し、「誰一人取り残さない持続可能な社会」の実現を目指し動き出しています。近年では、多様化する移動ニーズや利便性向上に資するICTの交通分野への活用なども進められており、こうした取組と連携し、地域公共交通ネットワークを形成していくことが重要課題となっています。

本計画の策定に当たっては、交通事業者をはじめ市民の皆様、有識者、各種団体や関係機関など多くの方々と検討を重ねて参りました。今後は、本計画に基づき、行政・交通事業者・地域住民が一体となり、誰一人取り残さない、持続可能な地域交通維持・確保を目指し、取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、「さいたま市地域公共交通協議会」の委員の皆様をはじめ、貴重な御意見、御提案をいただきました市民の皆様から感謝を申し上げます。

令和4（2022）年〇月    さいたま市長 清水 勇人

## 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く、なかでも、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、33 駅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、行政・文化・スポーツの拠点となる施設が交通結節点の近隣に集積しており、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。

本市では、これまで、公共施設等へのアクセス向上と交通空白・不便地区の解消等の取組みに努めてきた。しかしながら、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に伴うバスの速達性・定時性の低下などが課題となっている。

さらには、新型コロナウイルス感染症の拡大や新たな生活様式の定着に伴う市民の移動機会の減少による公共交通利用者の減少が見られる一方で、交通事業者における人手不足など、公共交通の需要・供給の面から、公共交通を維持・確保することの厳しさが増しており、これらの取り巻く環境の変化に柔軟に対応していくことが求められている。

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、インバウンドを始めとした観光需要の充足、新型コロナウイルス感染症の拡大等の社会情勢・くらしの変化に対応し、近年急速に進みつつある交通関連の技術革新などを睨みつつ、活性化再生法改正の趣旨を踏まえ、高齢者や障害者を含む市民の多様な価値観やライフスタイルに応じた移動手段の確保、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し、地域の関係者・事業者との連携を強化し、資源を総動員した地域公共交通の再編、利用促進策等を具体化する法定計画（マスタープラン）となるものである。

## 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（平成29（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（令和3（2021）年3月・策定）」を上位計画とし、「さいたま市都市計画マスタープラン（平成26（2014）年4月）」等に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活性化再生法を根拠法令として策定する。

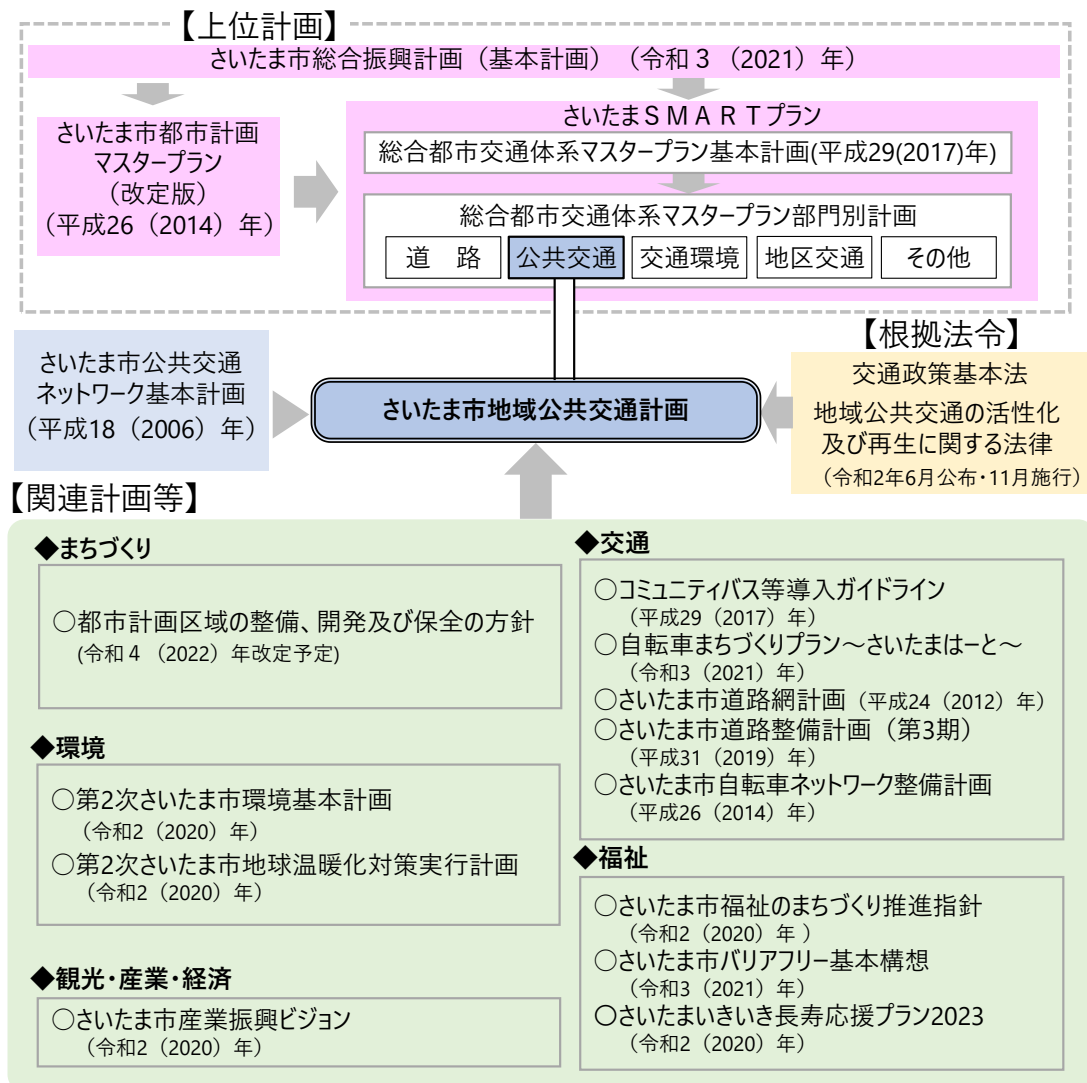


図 1-1 本計画および関連する計画の体系図

## ○持続可能な開発目標（SDGs）

SDGs とは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称であり、平成 27 年（2015 年）9 月の国連持続可能な開発サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された 2016 年から 2030 年までの国際目標である。

SDGs では、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、貧困や飢餓、格差や持続可能な消費・生産などの 17 のゴール（目標）とそれを達成するための 169 のターゲット（達成基準）が掲げられている。

本計画では、SDGs の 17 の目標のうち、6 つの目標（3、9、10、11、13、17）が特に関連することから、同じ目的意識を持って計画を推進することにより、SDGs の達成に貢献していく。



図 1-2 SDGs の 17 のゴール（目標）

資料：持続可能な開発のための 2030 アジェンダと日本の取組（外務省）



### 1-3. 上位・関連計画

本計画に反映すべき上位・関連計画のうち、主要なものを以下に示している。

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、本市の魅力向上に寄与するように努める。

#### 1-3-1. さいたま市総合振興計画（令和3（2021）年策定）

本計画は、長期的な展望に基づいて、都市づくりの将来目標を示すとともに、市政を総合的、計画的に運営するために、各行政分野における計画や事業の指針を明らかにし、市政運営の最も基本となる計画である。

##### (1) 計画期間

令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までの10年間

##### (2) 将来都市像

さいたま市の将来都市像を次のとおり定め、その実現を目指すこととしている。

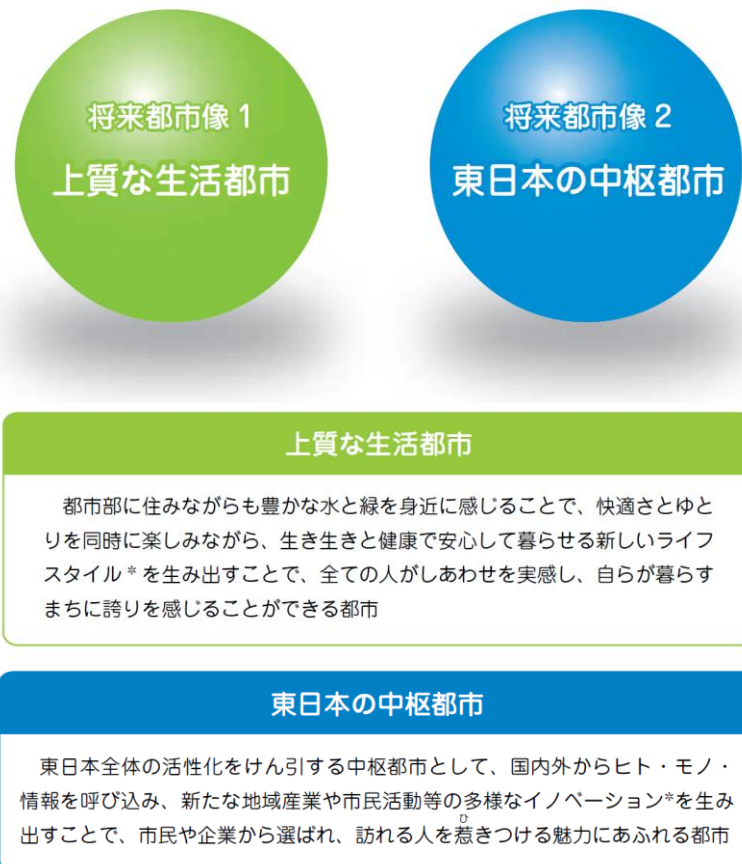


図 1-3 さいたま市の将来都市像

### (3) 将来都市構造の基本的な考え方

「上質な生活都市」、「東日本の中枢都市」という2つの将来都市像の実現に向けて、地域の特性を活かして都市機能を集積するとともに、市街地の拡大を抑制し、市街地と自然環境がバランスよく配置された都市構造の維持を目指すことが示されている。

これまでに都市基盤の整備を進めてきた地域等においては、まちづくりの主体となる多様な関係者と連携・協働し、既存のストックを生かし「そだてる」（維持管理・運営を行い、魅力・価値を向上させる）取組を推進するとともに、拠点となる市街地間をネットワークで接続するなど、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を創出し、東日本地域の各都市等との広域的なネットワークを強化することにより、各地からヒト・モノ・情報が集まり対流する、東日本の中枢としての地位の確立を目指すこととしている。

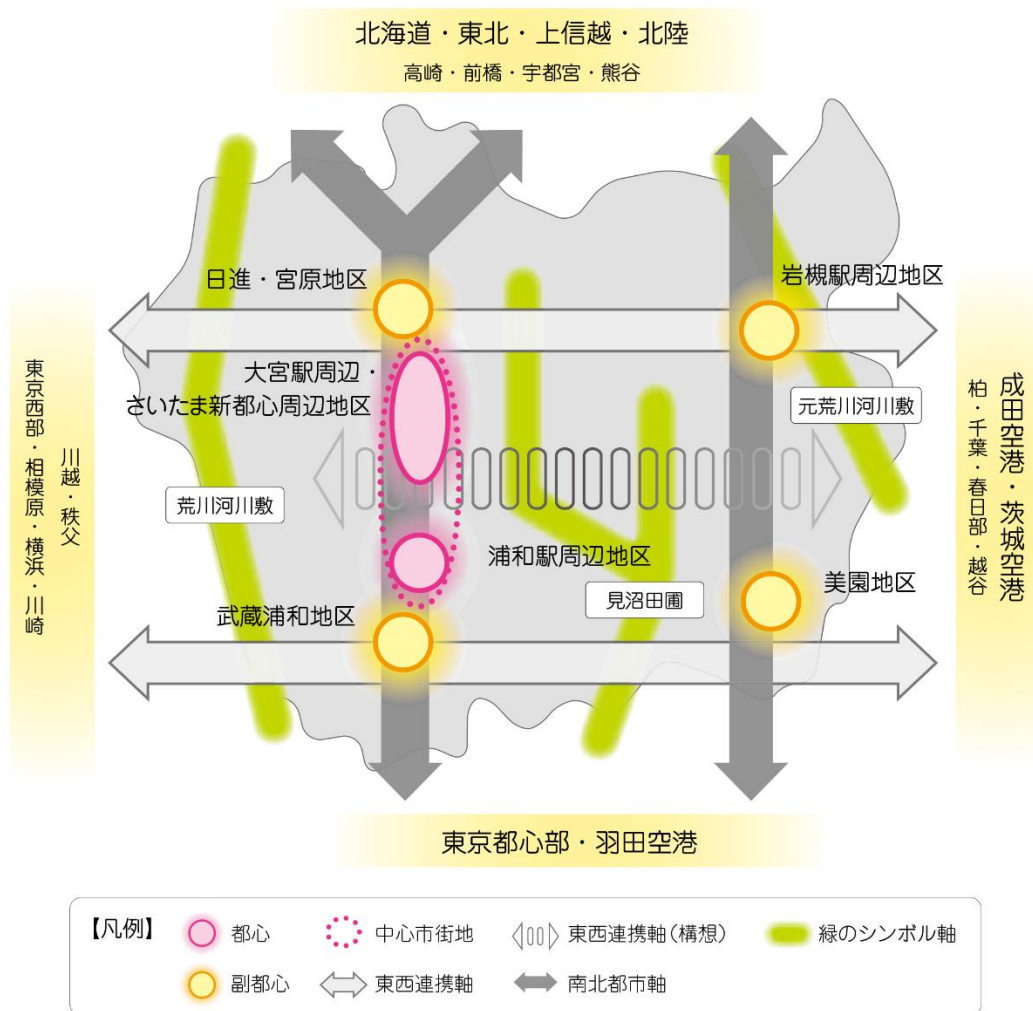


図 1-4 将来都市構造のイメージ

**(4) 交通に関わる主な施策展開の方向**

本市の将来都市像の実現に向けた施策方針を示しており、その中の交通に関わる施策を以下に示している。

表 1-1 交通に係る主な施策展開の方向

分野	施策展開の方向
重点戦略1（「さいたま」の5つの魅力を生かして、成長・発展する戦略）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能なエネルギーを確保することや、<b>次世代自動車等に関するこれまでの実績や取組を生かして、脱炭素なライフスタイルを実践する「環境未来都市」の実現</b>を目指します。</li> <li>・「東日本の玄関口」である大宮駅を有する本市の拠点性を生かして、東日本の対流拠点都市としての都市基盤の整備や多様で高次な都市機能の集積、<b>広域的な交通網の強化</b>、対流拠点機能の集積強化等を進める。</li> </ul>
重点戦略2（未来に引き継ぐための持続可能なまちづくりを進める戦略）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・脱炭素社会の実現に向けて、<b>鉄道やバスの利用促進に加え、シェアサイクルの普及や自転車ネットワーク線の整備</b>、安全な歩行空間の創出により、<b>公共交通機関や自転車・徒歩への利用転換を促進</b>する。</li> <li>・出発地から目的地までの<b>シームレスな移動など、利用者が一元的にサービスを楽しむ環境づくり</b>を進めることで、クリーンで快適な暮らしを実践できるようにします。</li> </ul>
環境 （地域から取り組む「脱炭素社会に向けた持続可能な都市」の実現）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・脱炭素社会に向けて、温室効果ガス削減につながる次世代自動車や自転車といった<b>多様なモビリティの普及を促進</b>するとともに、先駆的な技術やサービスを市民・事業者・行政の連携・協力のもと取り組むことで経済・社会・環境が連携して発展する「環境未来都市」の実現を目指します。</li> </ul>

表 1-2 交通に係る主な施策展開の方向

分野	施策展開の方向
<p>都市インフラ                      (人を呼び込み交流を促す都市インフラ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市活動を支える利用しやすい移動環境を確保し、<u>コンパクトなまちの形成を図るため、市民を始め、交通事業者、関係行政機関と相互に連携し、交通に関する課題や目標を共有しながら、ハード・ソフトの両面からなる交通施策を総合的かつ戦略的に推進</u>します。</li> <li>・また、軌道系交通網の強化に向けて、浦和美園～岩槻地域の成長・発展を進めるとともに、<u>地下鉄7号線(埼玉高速鉄道線)の延伸促進</u>に取り組み、<u>東西交通大宮ルートの導入検討や市内各鉄道の利便性向上</u>を図ります。</li> </ul>
<p>都市インフラ                      (質の高い生活空間を提供する都市インフラ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>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</u>を図ります。</li> <li>・市民の日常生活における移動手段の確保に向け、<u>デマンド型の交通など、ICTの活用により地域の公共交通を強化し、地域特性に配慮した持続可能な公共交通ネットワークの実現</u>を図ります。</li> <li>・<u>ノンステップバスの導入・普及など、公共交通の利便性を高めるとともに、鉄道駅やその周辺等を中心にバリアフリー化を推進</u>します。</li> <li>・「人と環境にやさしい 安全で元気な自転車のまち さいたま」の実現を目指し、サイクルツーリズムの推進、<u>シェアサイクルの普及、正しい自転車利用の啓発、自転車通行環境の整備、駐輪場の利便性向上等の各施策を実施し、総合的に自転車利用環境の向上を図る</u>ことで、自転車のまちづくりを推進します。</li> </ul>

※集約型都市構造は、都市機能を市街地の特定の場所に集約し拠点を形成し、公共交通の整備によって集約拠点へのアクセスを確保する、コンパクトなまちの形成により目指す都市構造を意味します。

### 1-3-2. 総合都市交通体系マスタープラン基本計画（さいたまSMARTプラン） （平成29（2017）年3月）

本計画は、道路、公共交通、交通環境、地区交通等、本市の交通分野の各種関連計画や施策の方針を示すものであり、本市の交通分野の様々な交通計画の上位計画として位置づけられており、施策の方針を示すものである。

#### （1）計画期間

平成29（2017）年度から概ね10年間

#### （2）総合都市交通体系の基本目標

人口減少や超高齢社会を迎え、まちづくりと連携した公共交通の充実、多様な交通手段の確保等、「集約・ネットワーク型都市構造」の実現に向けた目標を定めている。

### 【基本目標】

**SMART**な交通体系の構築による集約・ネットワーク型都市構造の実現  
～ 地域特性に応じた多様な交通手段の活用 ～

### (3) 交通に関わる主な施策

基本目標「集約・ネットワーク型都市構造」を実現するため、4つの基本方針に基づいた、施策展開の方向性のうち、交通に関わる部分を以下に示している。

表 1-3 交通に係る施策

基本方針	施策展開の方向	主な施策
【基本方針①】 集約・ネットワーク型都市構造を支えるアクセス性の高い交通体系の構築	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の代替性・多重性の確保</li> <li>・幹線道路へのバスレーン導入</li> </ul>
	鉄道駅周辺のアクセス向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス走行環境の整備</li> <li>・コミュニティバス等の導入・維持</li> <li>・鉄道やバスとの乗り換えの円滑化</li> <li>・パーク＆ライド、パーク＆バスライド、サイクル＆ライド、サイクル＆バスライドの促進</li> </ul>
	公共交通機関の利用促進に関するソフト施策の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進のための教育・啓発活動</li> <li>・ICT活用による情報提供・交通システムの高度化</li> <li>・来街者が使いやすいサービスの提供</li> </ul>
【基本方針②】 東日本の中枢都市として交流を支える広域交通体系の構築	広域交通拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化</li> <li>・長距離バスターミナルの整備</li> </ul>
【基本方針③】 回遊性・快適性の高い魅力的な交通体系の構築	多様な回遊手段の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティサイクルの利用促進</li> <li>・低炭素型パーソナルモビリティの普及</li> </ul>
【基本方針④】 安全・安心で持続可能な市街地形成を支える交通体系の構築	多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康的で環境にやさしい移動を促進するための教育・啓発活動</li> <li>・次世代自動車の普及</li> <li>・低炭素型パーソナルモビリティの普及</li> </ul>

※総合都市交通体系マスタープラン基本計画（さいたまSMARTプラン）に記載の施策内容・方針をもとに整理・作成。

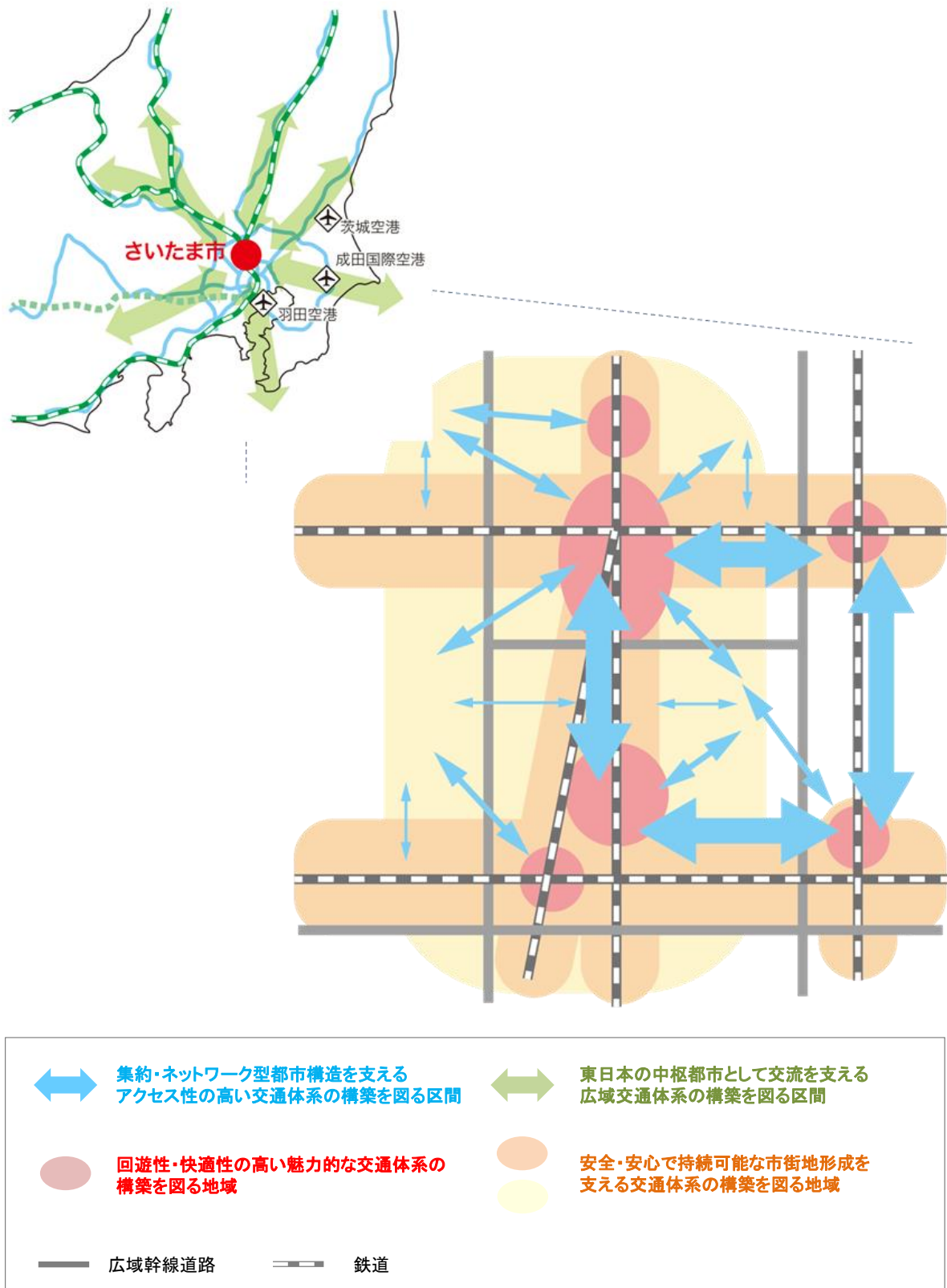


図 1-5 イメージ：基本方針に基づき構築される総合都市交通体系

### 1-3-3. 関連計画

#### (1) さいたま市都市計画マスタープラン（改定版）（平成 26（2014）年 4 月）

本計画は、「さいたま市総合振興計画」や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即し、都市全体や地域の将来像を示すもので、今後、個別具体の都市計画を行うための基本的な方針である。

#### 1) 目標年次

令和 12（2030）年度

#### 2) 目指すべき将来の都市構造

南北方向の鉄道を中心的な公共交通軸とし、それに沿って、密度の高い土地利用を促進するとともに、駅の周辺を都心、副都心、地域生活拠点として位置づけ、都市機能を集積し、各拠点を公共交通ネットワークで接続することで、市街地の拡大を抑制し、市街地周辺の自然環境の保全を図ることとしている。

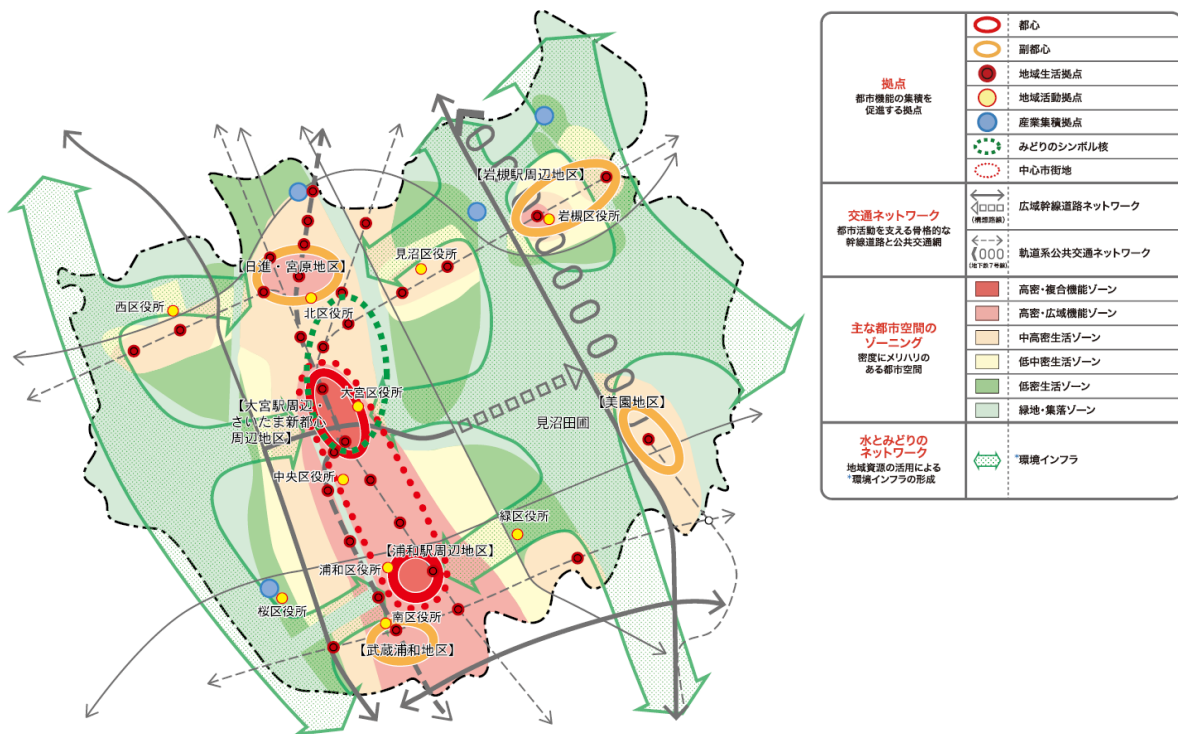


図 1-6 水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造図



### 軌道系公共交通ネットワーク

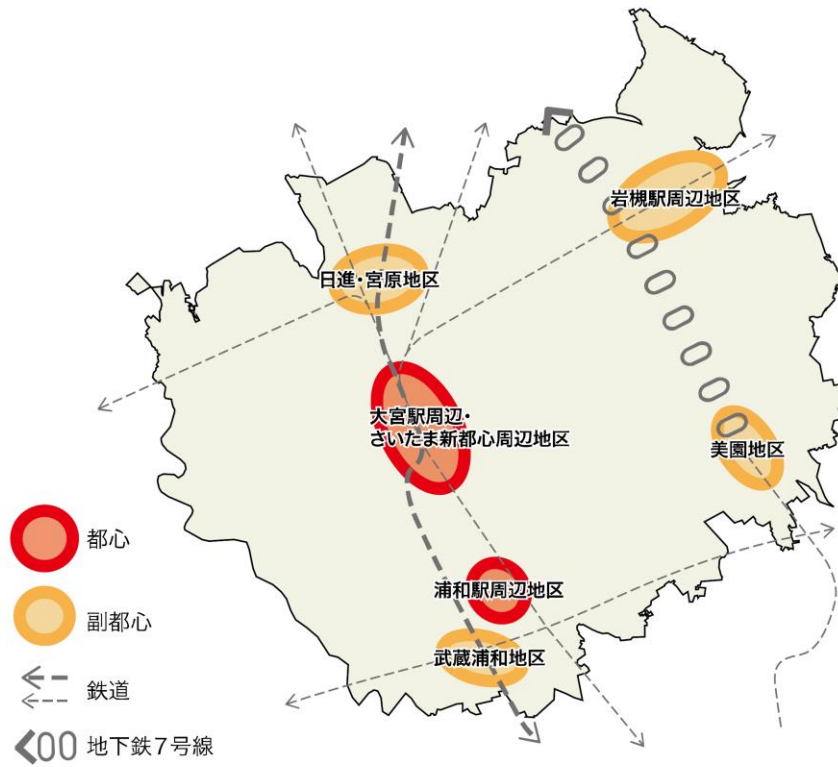


図 1-7 軌道系公共交通ネットワーク図

### 3) 交通体系の基本方針

集約型都市構造の実現のため、自動車に過度に依存しない交通体系の確立を図り、都市活動を支える交通網の整備を進めることとしており、交通体系の方針のうち、公共交通に関わる部分を以下に示している。

環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○集約型都市構造を目指すことにより都市機能が拠点に集約され、日常生活において移動距離の短縮化や交通需要の軽減につながり、都市活動の*低炭素化が実現します。</li> <li>○適切な交通網の実現により、住宅地域や自然豊かな地域への通過交通の流入抑制などを進め、良好な生活環境の形成や環境との調和を図ります。</li> </ul>
生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>○誰もが使いやすく、環境負荷が小さい公共交通優先の交通体系の整備を進めます。*軌道系交通は、国、県、関係機関とともに優先度の高い必要な施設整備を進めるとともに、駅周辺の交通結節機能の強化や*バリアフリー化などにより、利便性や快適性を高めます。バス交通は、その役割や特性をふまえながら利用環境の向上に努めます。</li> <li>○徒歩や自転車でも快適に安心して移動できるように、道路や地域の特性に応じて道路環境の整備を進めます。</li> </ul>
経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>○*交通結節点としての機能の向上により近隣都市や国内外との緊密な交流を実現する交通網の充実を進め、広域的な商業業務機能の強化を交通の面から支援します。</li> <li>○都心、副都心の商業業務地の商業の活性化と交流促進を図るため、公共交通の充実や駅周辺での歩行者環境を整備します。</li> <li>○地域に残る自然や歴史文化資源などを結ぶ回遊性を高め、都市の活力・魅力の向上を進めます。</li> <li>○効率的な公共投資や計画の評価・見直しによる道路の効率的な整備と財政計画に基づく進行管理を進め、健全な財政の維持を目指します。</li> </ul>

図 1-8 交通体系の方針

表 1-4 交通に係る施策の方針

1. 便利で快適な公共交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軌道系交通の強化と利用のしやすさの向上</li> <li>・ バス利用環境の充実</li> <li>・ 駅周辺での機能強化と利便性向上</li> </ul>
4. 交通需要マネジメントの展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通需要マネジメントの推進</li> </ul>

※さいたま市都市計画マスタープラン(改定版)に記載の内容をもとに整理・作成。

## (2) 第2次さいたま市環境基本計画（令和3（2021）年3月）

本計画は、「地球温暖化対策の推進に関する法律」の第21条第3項に基づく計画であり、本市の自然的・社会的条件に応じて、温室効果ガスの排出の抑制等を総合的かつ計画的に進めるための施策を定めるものである。

そのため、本市を取り巻く社会経済状況の変化や気候変動を始めとする環境・経済・社会をめぐる広範な課題に対応するため、関連する様々な環境分野における施策の方向性を与え今後の更なる取組の強化を図ることとしている。

### 1) 計画期間

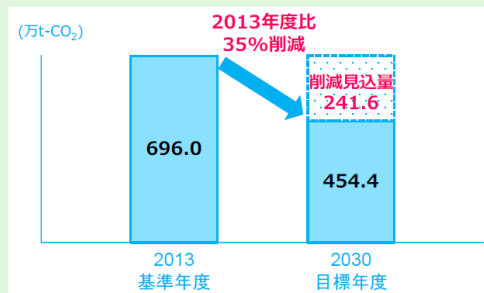
令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までの概ね10年間

### 2) 基本目標

本計画では、将来都市像として「脱炭素社会に向けた持続可能な都市」を定め、その実現に向け、以下のとおり目標を定めている。

#### ● 温室効果ガス排出量削減目標・排出量目標

本市の温室効果ガス削減目標は、令和12（2030）年度までに平成25（2013）年度比で35%以上と定め、国の「地球温暖化対策計画」に加え、本計画に定める施策を進めることで、温室効果ガス排出量の削減を図っていきます。また、令和12（2030）年度の本市の推計人口1,318,000人と令和12（2030）年度における排出量の目標値（454.4万t-CO<sub>2</sub>）より、令和12（2030）年度における市民1人あたり温室効果ガス排出量目標を3.4t-CO<sub>2</sub>以下と定めます。



2030年度 温室効果ガス排出量削減目標 2013年度比 **35%以上**

2030年度 温室効果ガス排出量目標（市民1人あたり） **3.4 t-CO<sub>2</sub>以下**

#### ● 再生可能エネルギー等の導入目標

再生可能エネルギー等の導入目標は、本計画に定める施策を進めることで、平成25（2013）年度を基準とし、2倍（7,321TJ以上）と定めます。

市域の2030年度 再生可能エネルギー等の導入量 2013年度比 **2倍 (7,321TJ以上)**

図 1-9 交通環境プランの目標

### 3) 交通に関わる主な施策

環境負荷低減のための施策体系のうち、公共交通に関わる部分を以下に示している。

表 1-5 公共交通に係る主な施策

方針	目標	主な施策
環境未来都市の実現	環境負荷の少ない交通体系の構築と利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康づくりを目的とした歩道の整備</li> <li>・駅周辺のおもてなし歩行エリアの整備</li> <li>・モビリティシェアリングの推進</li> <li>・自転車通行環境の整備</li> <li>・駐輪場の適正配置の推進</li> <li>・歩行ネットワークを補完する人と環境にやさしい次世代交通環境の構築</li> </ul>
	公共交通利用環境の維持・向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利便性向上</li> <li>・バスや鉄道利用に関する情報提供</li> <li>・公共交通機関の施設における利便性向上の推進</li> <li>・鉄道の利便性向上</li> <li>・コミュニティバス等の新規導入・路線変更の検討</li> </ul>
	自動車利用の抑制と効率化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車利用から公共交通機関等への転換の推進</li> <li>・交通量対策</li> <li>・広域的な都市間ネットワークの構築</li> <li>・モビリティシェアリングの推進</li> </ul>

## 1-4. 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。

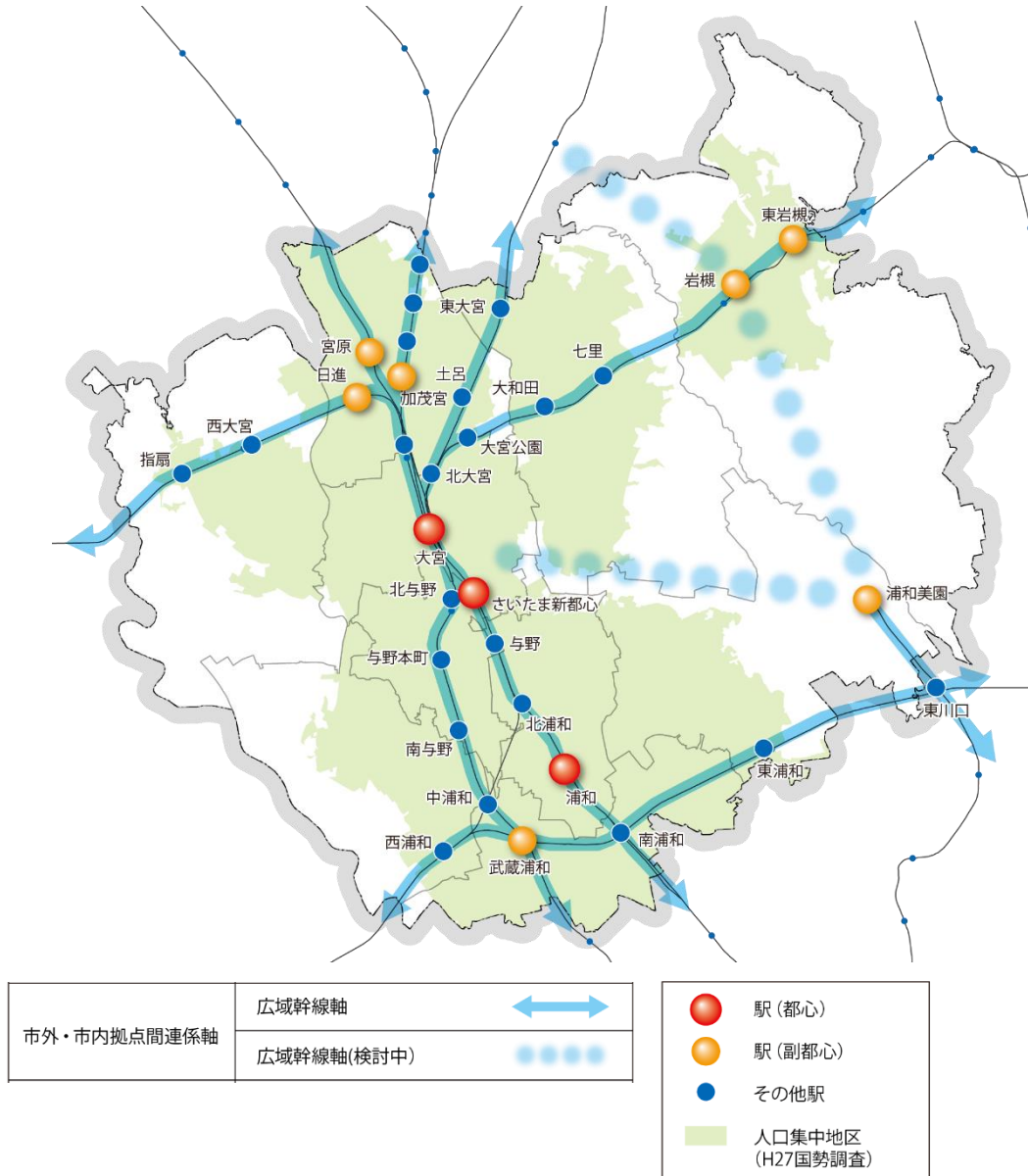


図 1-10 イメージ：広域交通網

## 1-5. 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（令和4（2022）年度～令和13（2031）年度）とする。

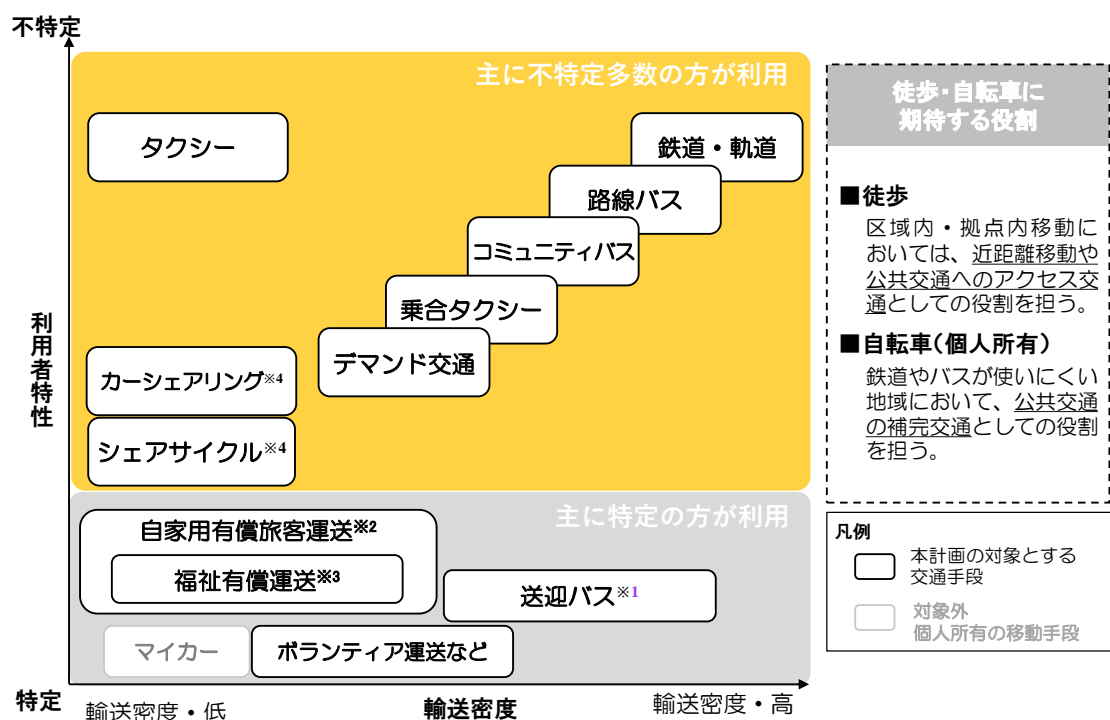
ただし、社会情勢や公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、計画期間の中間年度（令和8（2026）年度）に検証を行い、必要に応じて見直すこととする。

## 1-6. 対象とする交通手段

本計画では、将来の公共交通ネットワークの検討に当たり、主な対象とする交通手段を「主に不特定多数の方が利用できる移動手段」として、鉄道・軌道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通、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。

公共交通機関の利用低下の傾向や、コロナ禍における外出行動の抑制に伴う影響を踏まえると、不特定多数の方に利用されている公共交通については、交通手段のサイズダウン等の対応が将来必要になるものと考えられる。

さらに、将来においても公共交通の維持・確保を目指す上で、主に不特定多数の方が利用できる移動手段（バス、タクシー等）によるサービスの提供が難しい場合には、地域の特性や手段の適合性を充分踏まえながら、特定の方に利用されている輸送資源（福祉有償運送、送迎バス等）について総動員することが必要と考え、本計画の対象とする。



※1 スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービス

※2 バス、タクシー等が運行されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送するサービス

※3 公共交通機関によって、要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に、NPO、公益・社会福祉法人等が、自家用自動車を使用して会員に対して有償で運送するサービス

※4 カーシェアリング、シェアサイクルについては、交通モードを示すものではなく、所有および利用形態（交通サービス）を示すものであるが、本計画では路線バス等の公共交通の一つとして、これらの具体的な利活用方策についても検討し、定めるため、他の交通モードと同様の輸送形態として整理している。

図 1-11 交通手段別の利用者特性と輸送密度

## 第2章 さいたま市の公共交通に関する現状

### 2-1. 人口動態

#### (1) 人口推移

- 本市の総人口は令和 12（2030）年頃にピークを迎え、その後減少に転じ、令和 27（2045）年には 128.6 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、令和 27（2045）年には 3 人に 1 人以上が高齢者となる見通し。

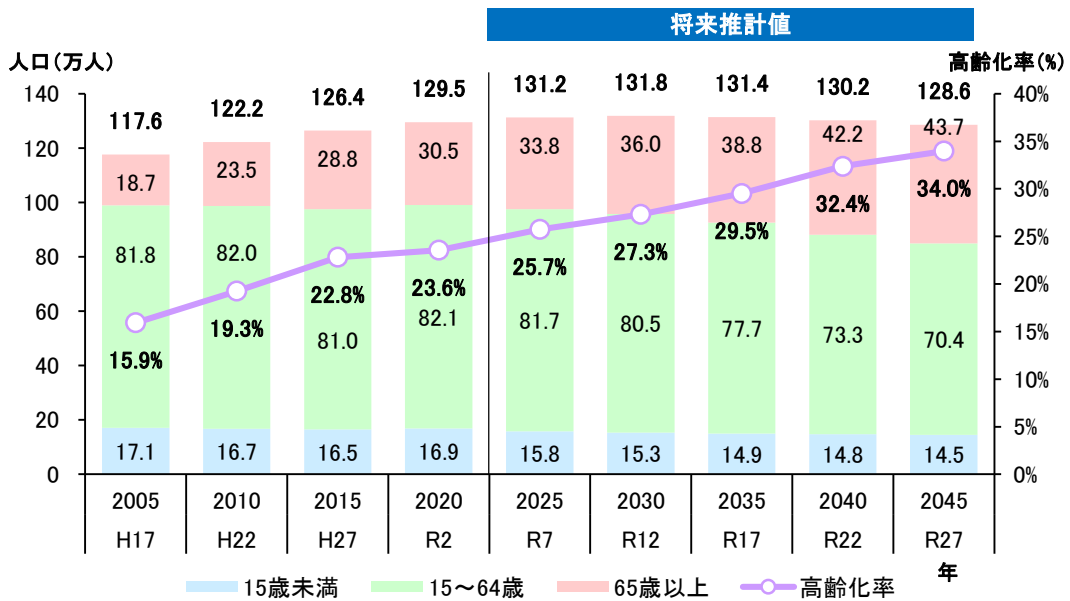


図 2-1 さいたま市の人口推移

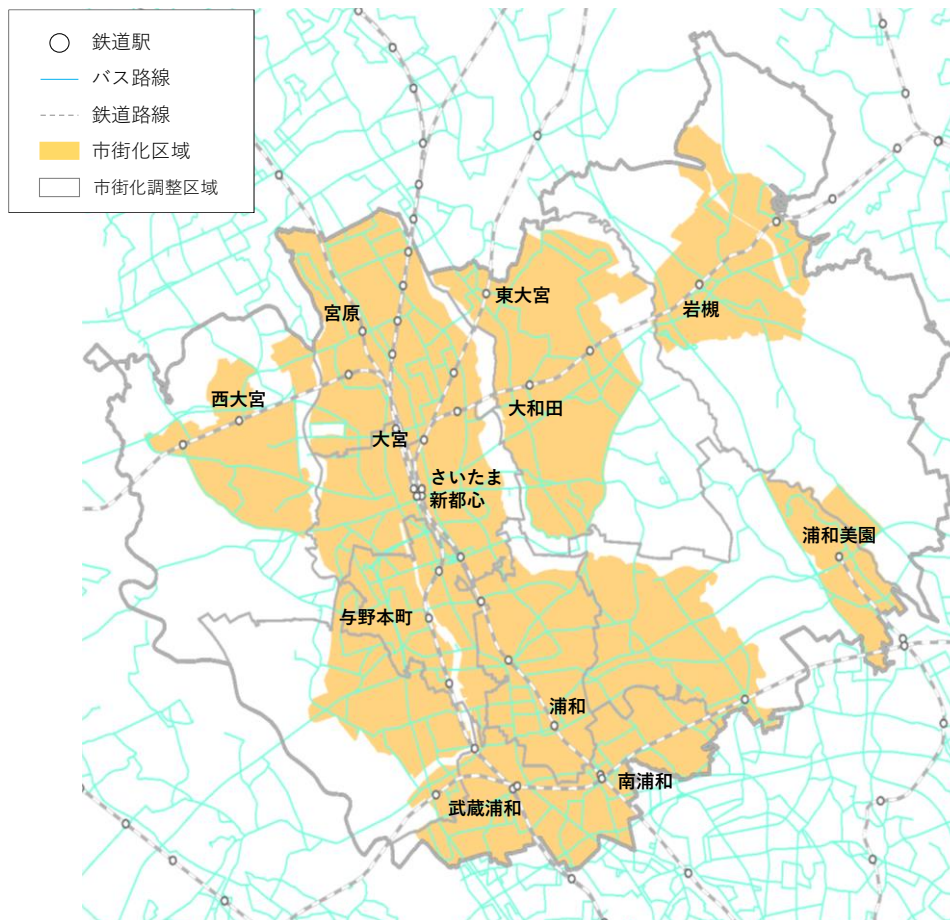
※あくまで過去の趨勢から推計されたものであり、今後の開発等の政策的要因を加味したものではない。

資料：令和 2 年（2020）年までは国勢調査（総務省統計局）、

令和 7（2025）年以降は日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

## (2) 人口分布

○ 人口は、面積のおよそ5割を占める市街化区域に9割以上が集中している。



	面積		人口	
	面積 (km <sup>2</sup> )	構成比	人口 (万人)	構成比
市街化区域	117.0	53.8%	121.8	92.0%
市街化調整区域	100.4	46.2%	10.6	8.0%
さいたま市合計	217.4	100.0%	132.4	100.0%

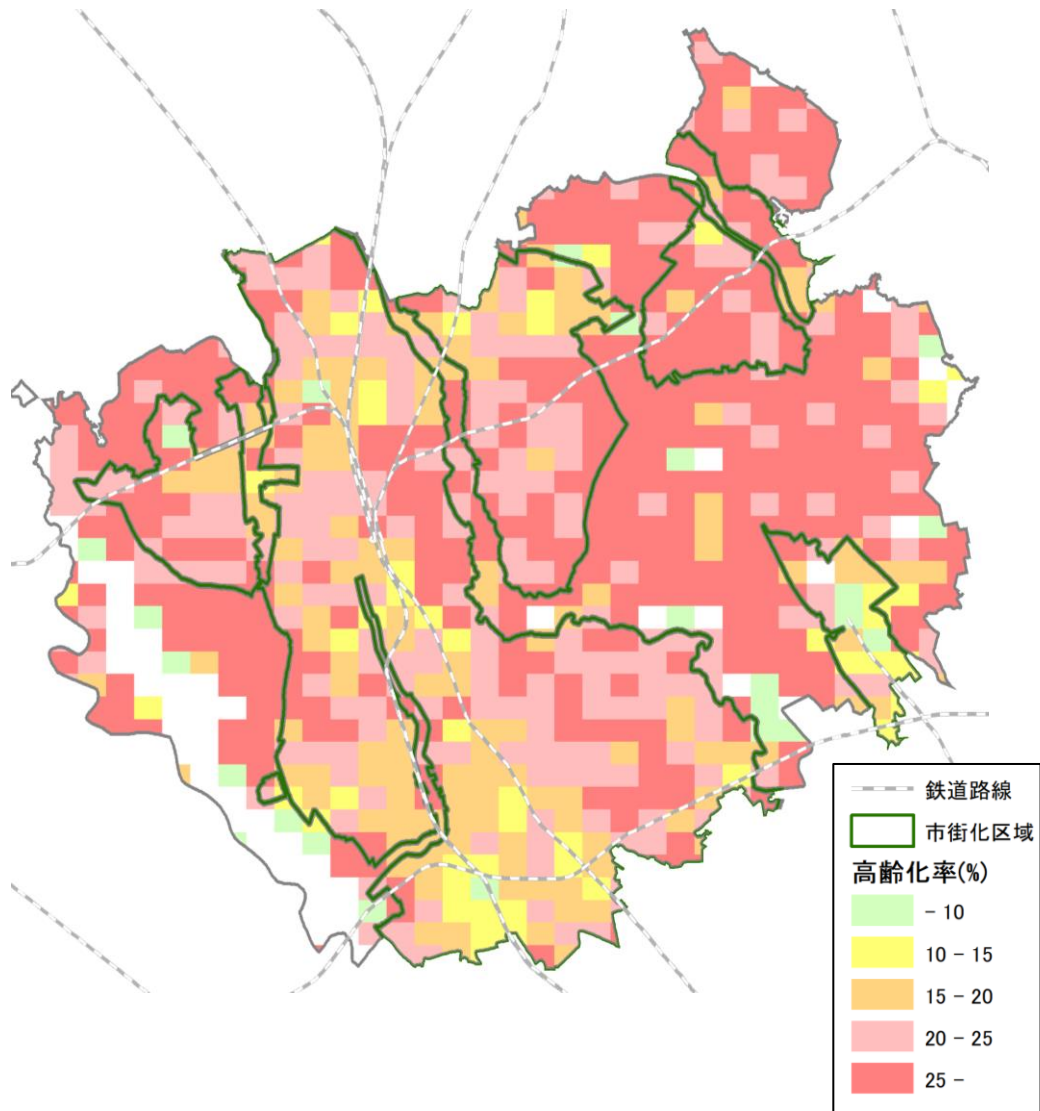
資料：令和2（2020）年国勢調査（総務省統計局）

図 2-2 人口分布



(3) 高齢化率

○ 高齢化率は、市街化調整区域では全体的に高い傾向にあるが、図 2-3 で示す市街化区域においても高い地域がある。



#### (4) 人口動態から見た現状の問題点と課題

人口動態に関連する統計データ等による現状から、本市の交通に係る問題点を以下の通り、整理した。

表 2-1 人口動態から見た現状の問題点

統計データ等による現状	現状から見た問題点
<ul style="list-style-type: none"><li>○人口は、面積のおよそ5割を占める市街化区域に9割以上が集中している</li><li>○人口は2030年をピークに減少傾向に転じると見込まれている</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■人口減少により公共交通利用者も今後減少する懸念がある</li><li>■将来の人口減少により、高齢者の外出機会の減少や通勤・通学者の減少、公共交通利用者の減少・衰退の負のスパイラルが現実となる可能性がある</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>○高齢化率は、市街化調整区域では全体的に高い傾向にあるが、市街化区域においても高い地域がある</li><li>○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</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■自動車以外の移動手段がなく、免許返納が出来ない高齢者や、自動車が使えない高齢者が増加し、外出機会が制限される懸念がある</li></ul>

## 2-2. 移動実態

### 2-2-1. 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、次いで東京都となっている。
- 全目的に比べ、通勤通学目的は東京都に向かう割合が比較的高い一方で、私事目的は市内移動の割合が高い。

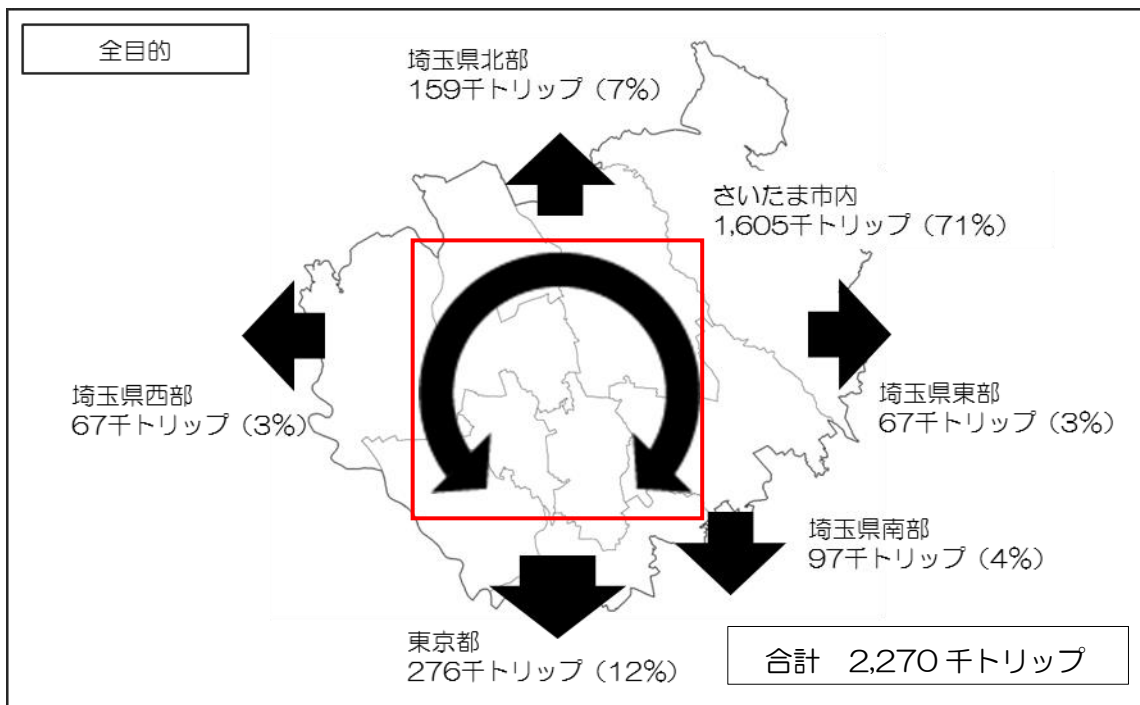


図 2-4 人の動き（全目的）

資料：第6回 東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

※各トリップ数は百トリップで四捨五入表記のため、記載されている合計値とは必ずしも一致しない。

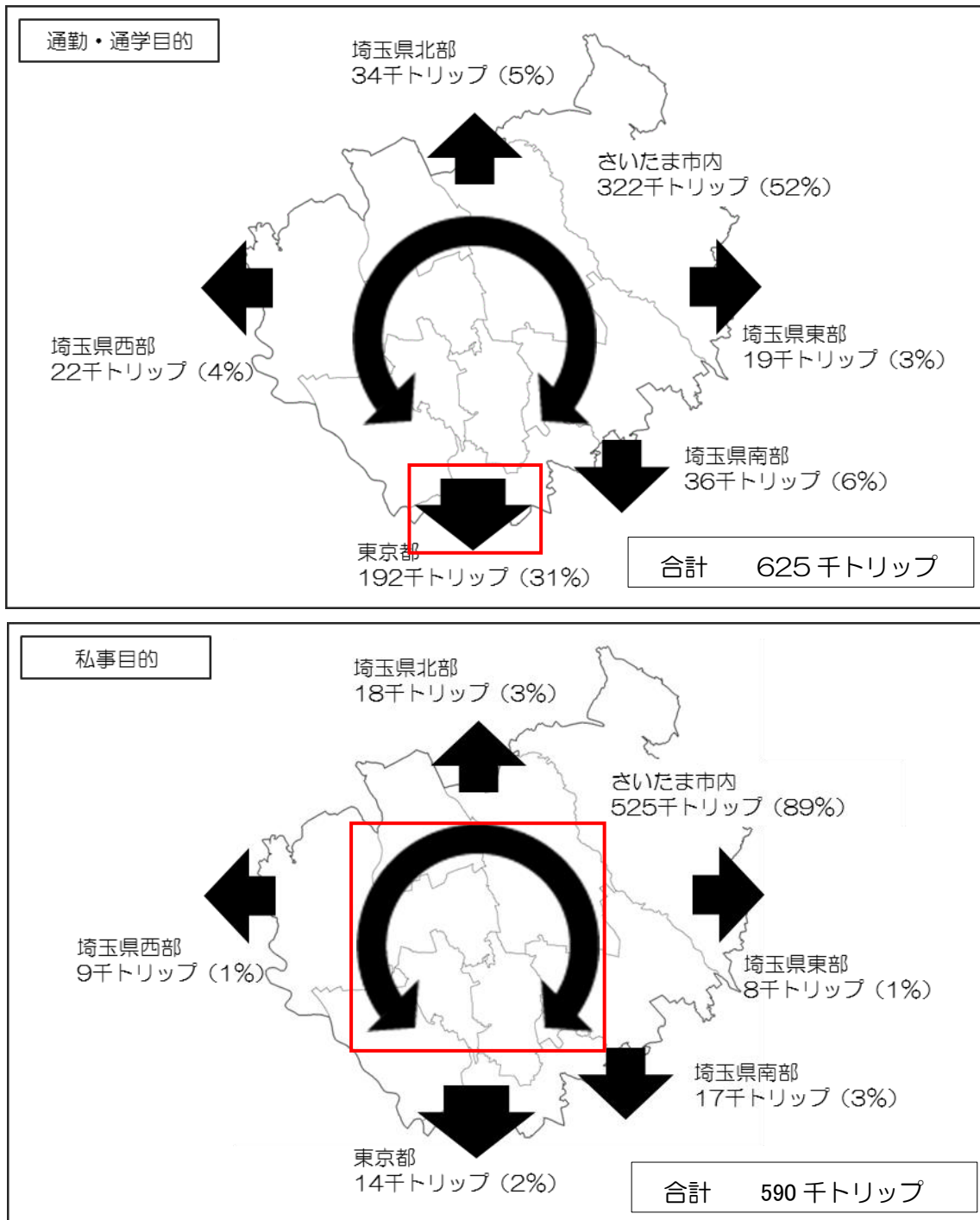


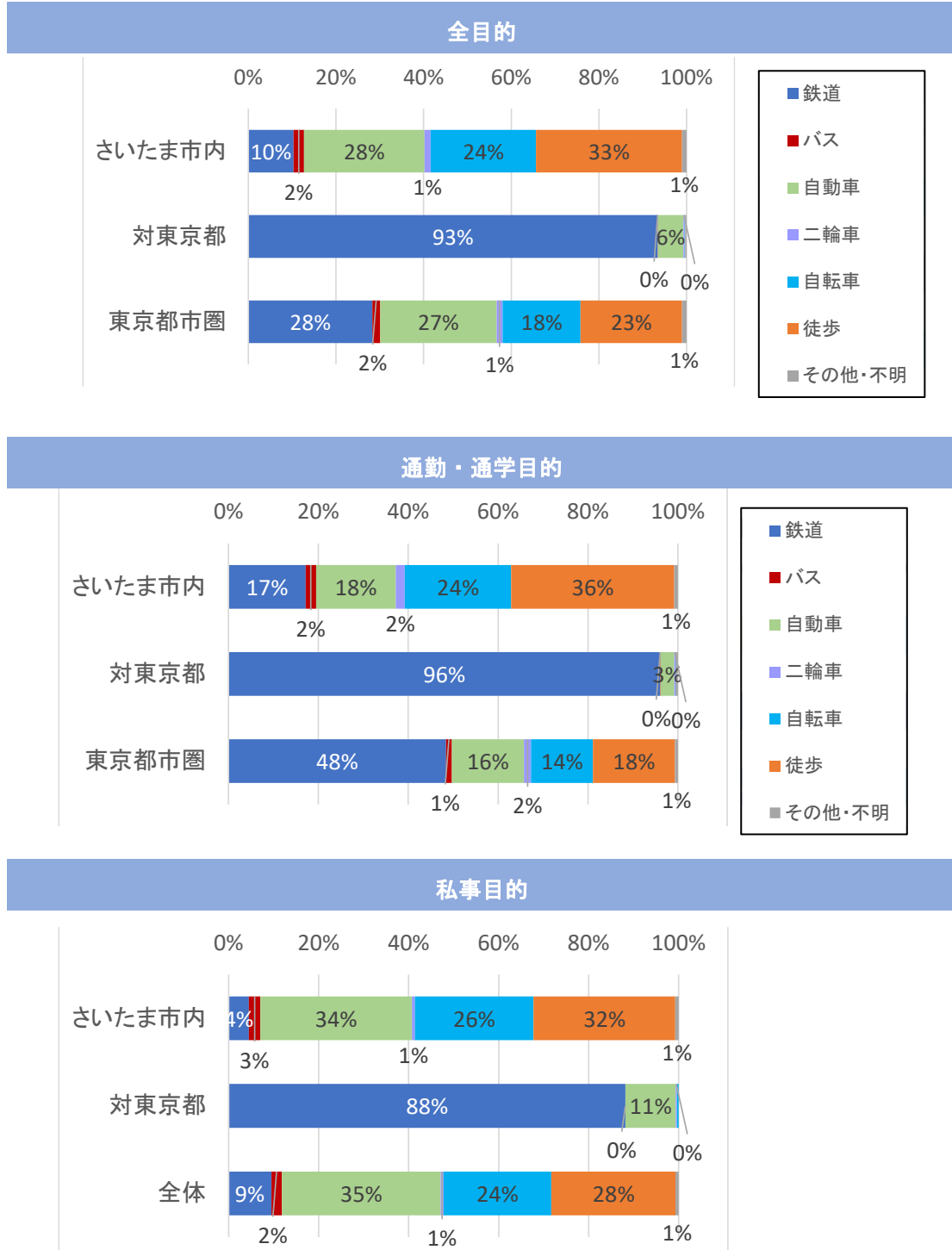
図 2-5 人の動き（上：通勤通学目的、下：私事目的）

資料：第6回 東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

※各トリップ数は百トリップで四捨五入表記のため、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）

○ さいたま市民の代表交通手段分担率は、鉄道+バスが約1割に対して、自動車が約3割を占めている。



※東京都市圏は、東京都市圏パーソントリップ調査の調査対象となる東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部

図 2-6 さいたま市からの発生量に対する代表交通手段分担率

資料：第6回 東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

○ 主要な鉄道駅について、大宮駅や浦和駅、北浦和駅では、バスが1～2割の割合で鉄道駅にアクセスする交通手段（端末交通手段）として利用されている。

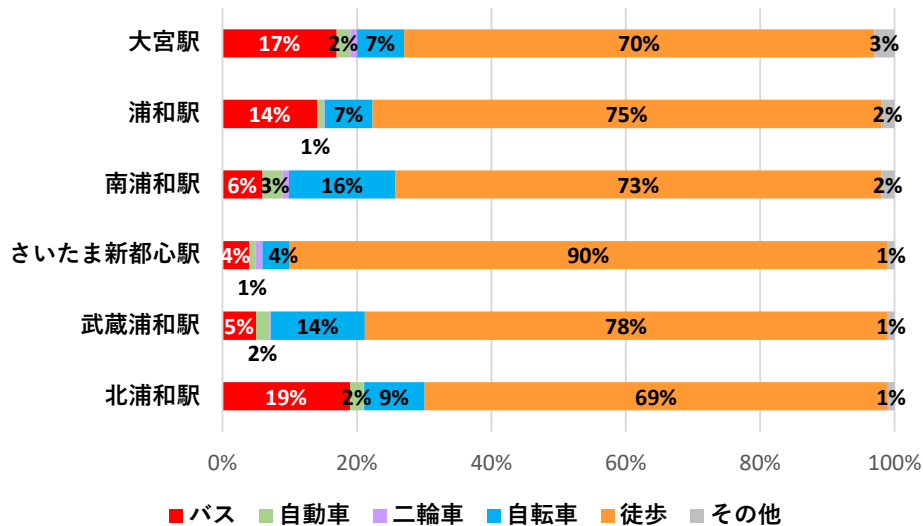


図 2-7 主要な鉄道駅への端末交通手段分担率（年間利用者数上位 6 駅）

資料：第 6 回 東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

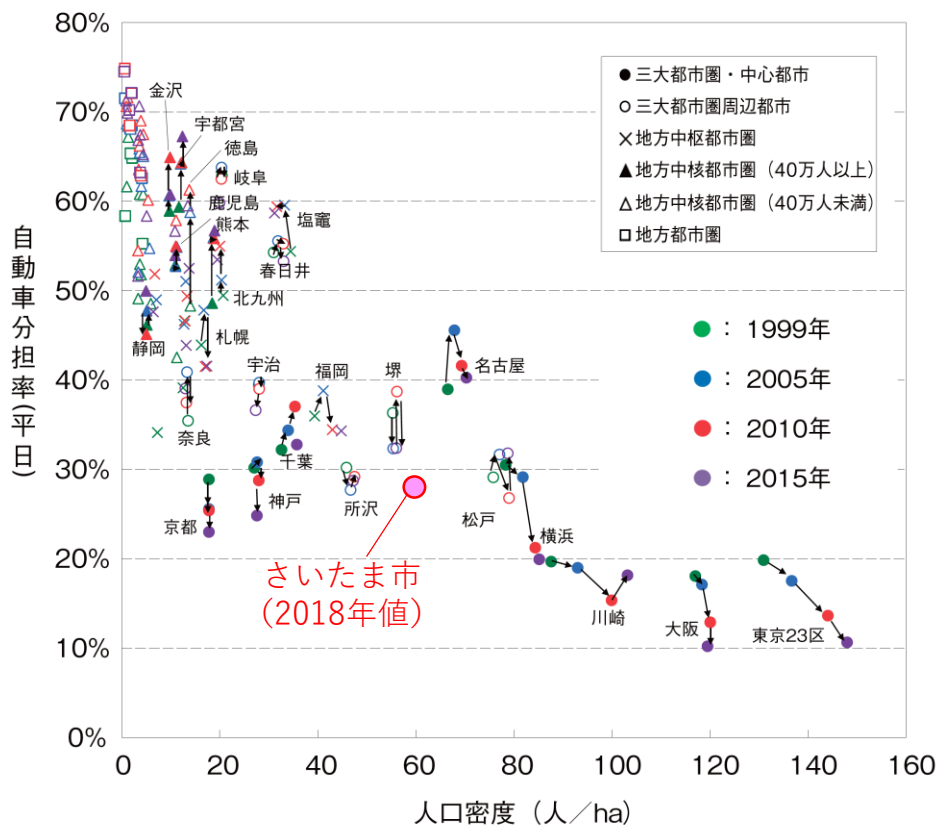


図 2-8 都市の人口密度と自動車分担率

資料：令和 4（2022）年版交通政策白書（国土交通省）

## 2-2-2. 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

- 本市への着トリップの内、1割以上は市外からの来訪者であり、私事で訪れる方が5割、通勤・通学で訪れる方が4割を占めている。
- 来訪者の市内回遊トリップ（私事目的）は、来訪トリップの6分の1程度に留まる。

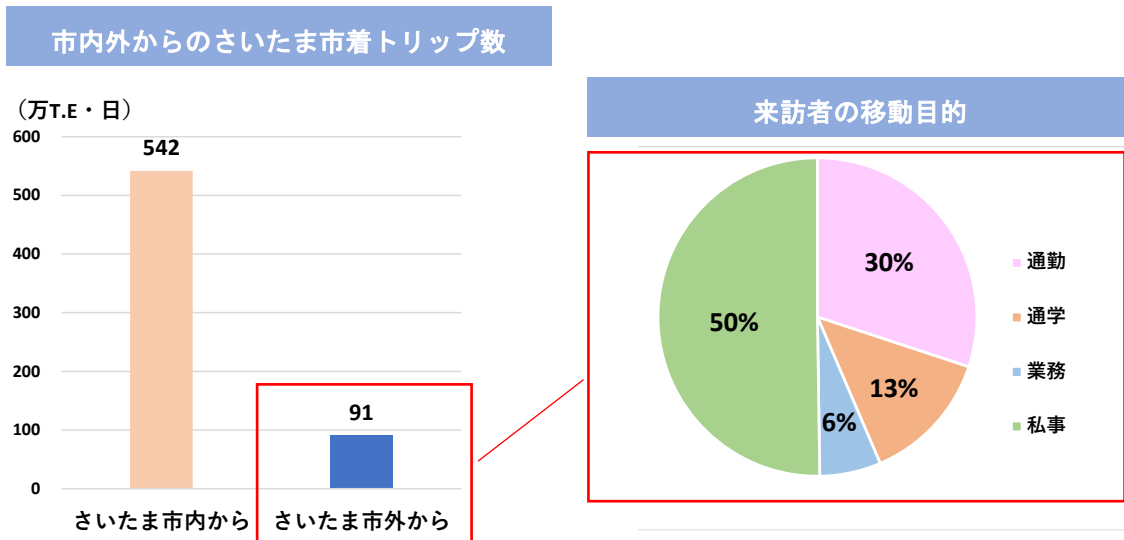


図 2-9 さいたま市着トリップ数及び来訪者の移動目的の比率

資料：第6回 東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

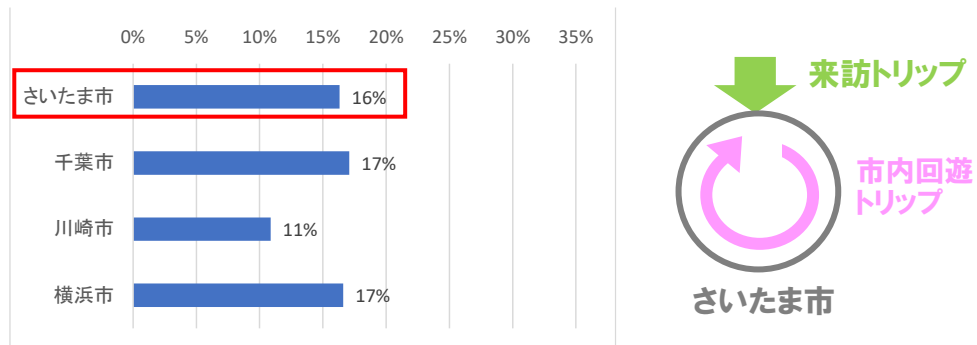


図 2-10 来訪トリップに占める市内回遊トリップの比率

資料：第6回 東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

## (2) 利用交通手段

○ 来訪者の交通手段は公共交通が約6割を占めるが、市内回遊では2割未満に留まり、公共交通利用者の回遊利便性が低い可能性がある。

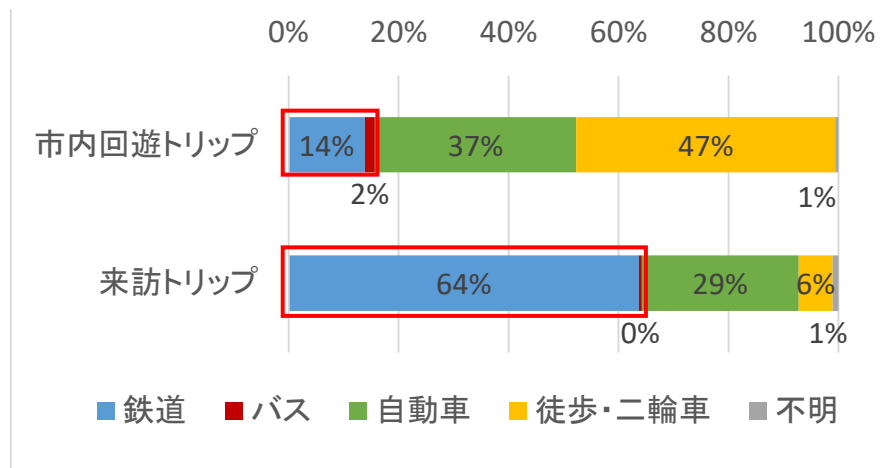


図 2-11 市内回遊トリップと来訪トリップの代表交通手段分担率

資料：第6回 東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）



## 2-2-3. 移動実態から見た現状の問題点

市内における移動実態に関連する統計データ等による現状から、本市の交通に係る問題点を以下の通り、整理した。

表 2-2 移動実態から見た現状の問題点

統計データ等による現状	現状から見た問題点
<ul style="list-style-type: none"> <li>○全目的に比べ、通勤通学目的は東京都に向かう割合が比較的高い一方で、私事目的は市内移動の割合が高い</li> <li>○全目的に比べ、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</li> <li>○来訪者の市内回遊トリップ（私事目的）は、来訪トリップの6分の1未満に留まる</li> <li>○来訪手段は公共交通が約6割を占めるが、市内回遊では公共交通が2割未満に留まる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市内拠点間の移動手段として公共交通が十分に満足度の高いサービスを提供できていない可能性がある</li> <li>■広域的な鉄道ネットワークが中心の公共交通体系となっており、公共交通利用者による市内の回遊利便性が低い可能性がある</li> </ul>

## 2-3. 公共交通サービスへの需要

### 2-3-1. 利用状況

#### (1) 鉄道・路線バス利用者数

- 人口の増加に伴い、鉄道利用者は増加傾向だが、バス利用者は横ばい傾向となっている。
- 新型コロナウイルスの感染拡大による緊急事態宣言の発出等の社会情勢の大きな変化から、令和2(2020)年度は利用者の減少が顕著となっている。

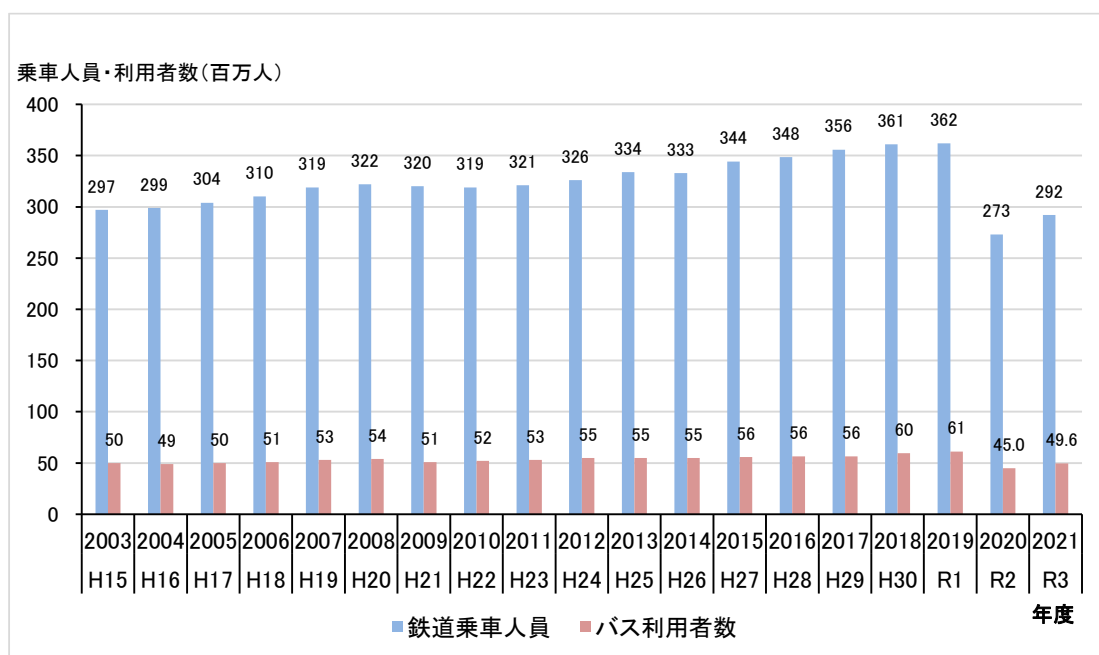


図 2-12 公共交通利用者数

資料：さいたま市交通政策課資料（さいたま市）

(2) コミュニティバス等利用者数・収支率

- コミュニティバス利用者数の推移はほぼ横ばいから微増の傾向があり、収支率は3割程度となっている。
- 新型コロナウイルスの感染拡大による緊急事態宣言の発出等の社会情勢の大きな変化から、令和2(2020)年度は利用者数・収支率ともに大きく低下している。

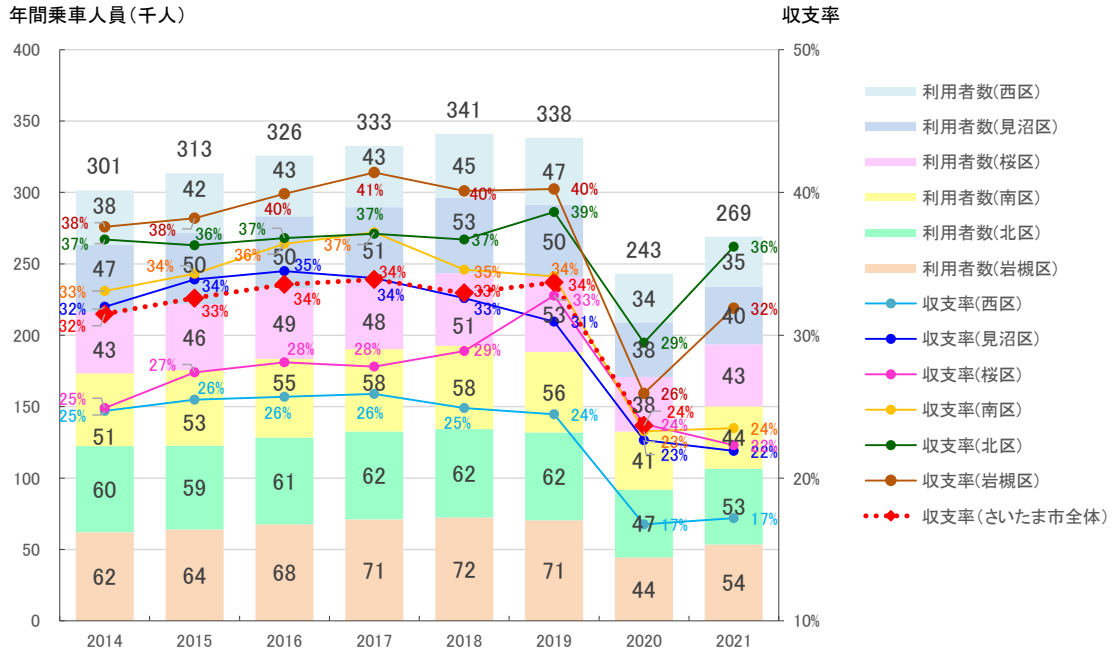


図 2-13 コミュニティバス利用者数・収支率

資料：さいたま市交通政策課資料（さいたま市）

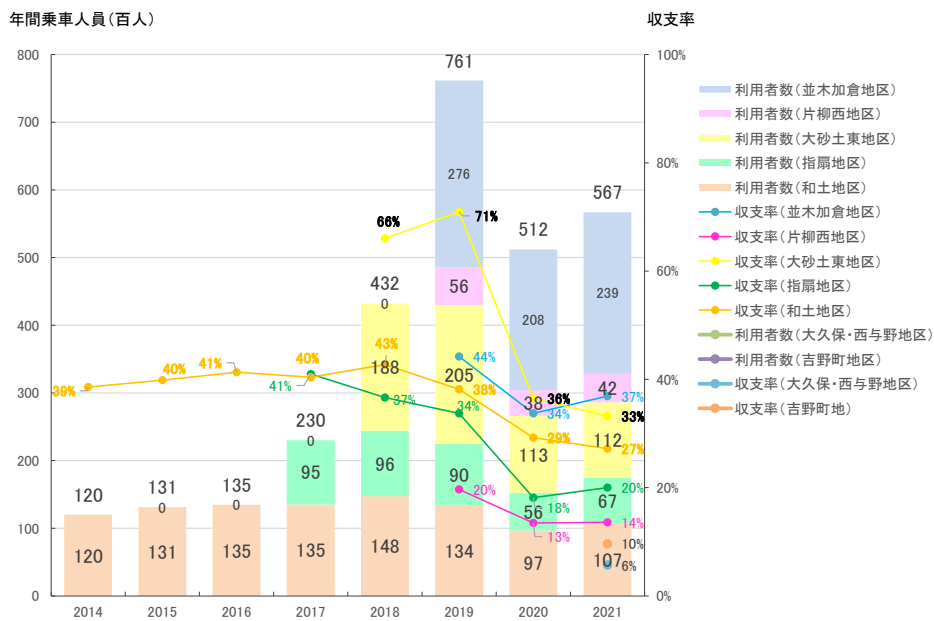


図 2-14 乗合タクシー利用者数・収支率

資料：さいたま市交通政策課資料（さいたま市）

## 2-3-2. 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。

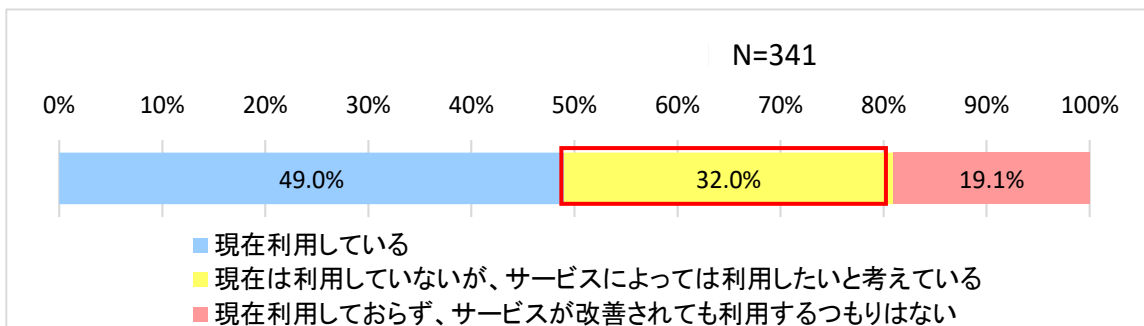


図 2-15 利用状況（バス）

### (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。

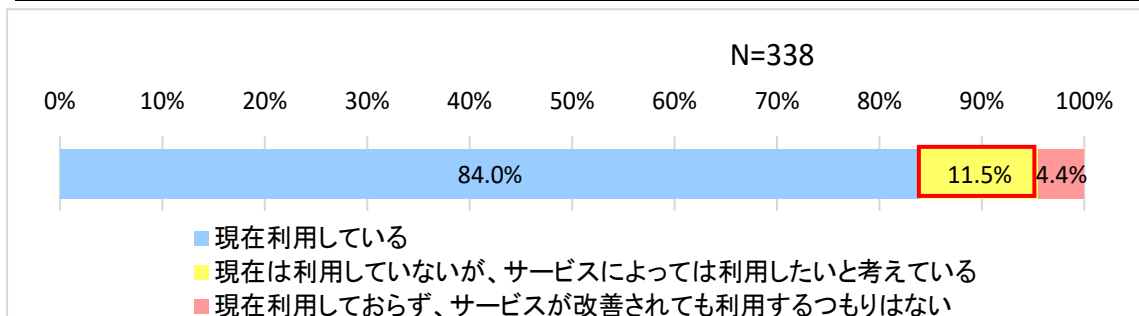


図 2-16 利用状況（鉄道）

### (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）。

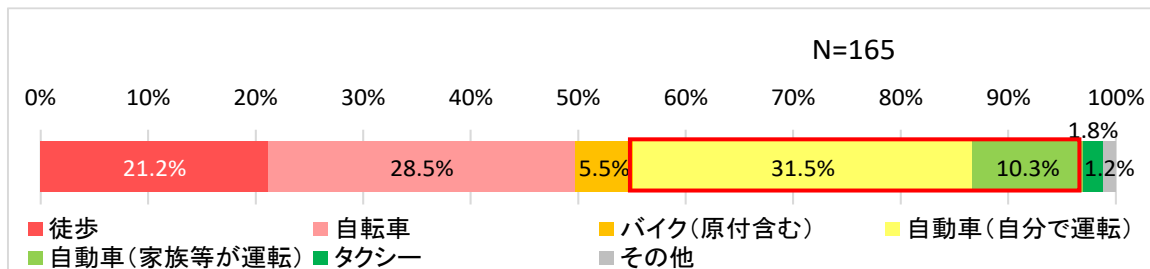


図 2-17 公共交通以外で利用する移動手段

資料：公共交通に対する市民意識調査（平成30（2018）年1月実施）（さいたま市）

(4) 公共交通サービスの重要度と満足度の関係

- バスの「バス停環境（上屋・ベンチ・情報提供等）」の不満度が最も高く、次いで「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。

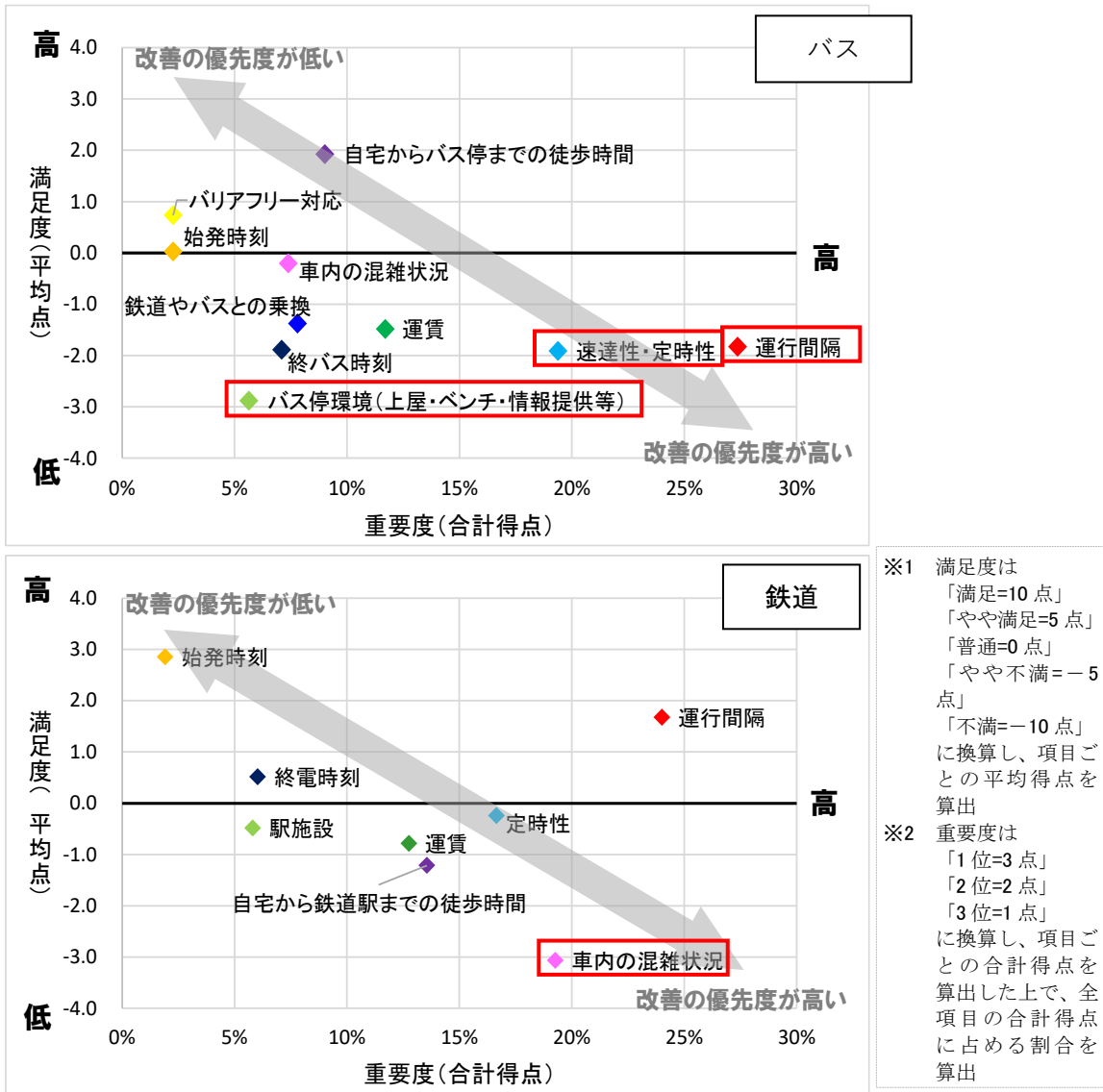


図 2-18 公共交通サービス項目の重要度と満足度の関係（上：バス、下：鉄道）

資料：公共交通に対する市民意識調査（平成 30（2018）年 1 月実施）（さいたま市）

※公共交通サービスの満足度を高めるための施策を「第5章 実施する事業」において示す。例えば、バスの速達性・定時性や運行間隔の満足度を高めるための施策は②幹線軸沿線のバス走行環境の充実（P62）、バス停環境を改善する施策は、⑩バス待ち環境等の充実（P.70）を参照されたい。

### (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。

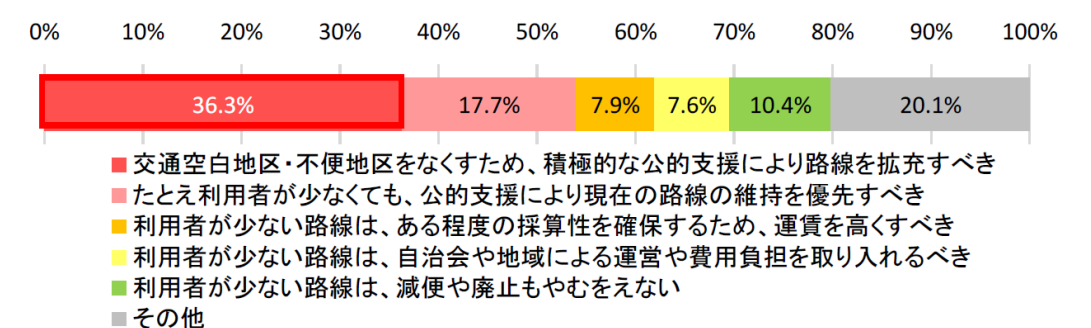


図 2-19 コミュニティバスの維持・充実に対する考え

### (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。

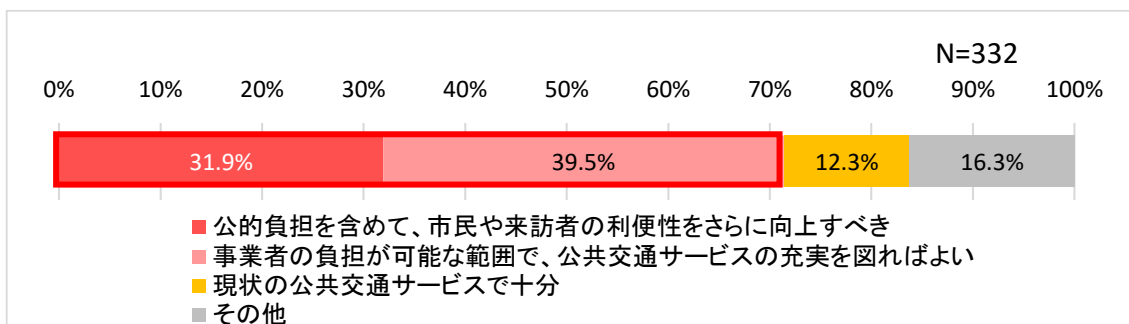


図 2-20 拠点地区周辺の公共交通サービスと費用負担に対する考え

資料：公共交通に対する市民意識調査（平成 30（2018）年 1 月実施）（さいたま市）

## 2-3-3. 公共交通サービスへの需要から見た現状の問題点

公共交通サービスへの需要に関連する統計データ等による現状から、本市の交通に係る問題点を以下の通り、整理した。

表 2-3 公共交通サービスへの需要から見た現状の問題点

統計データ等による現状	現状から見た問題点
<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口の増加に伴い、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</li> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■路線バス、コミュニティバス等の利用者の減少により路線を維持できる収支が確保できず、鉄道や拠点へのアクセスを支える公共交通が維持できない可能性がある</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○公共交通の代わりに利用する交通手段は自動車が多く、約4割を占める（うち1割が家族等の送迎）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通よりも自動車を便利と感じている市民が多く、市民の目を公共交通に向けることが難しい</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市内拠点周辺の回遊・移動手段として公共交通が十分に満足度の高いサービスを提供できていない可能性がある</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスの「バス停環境（上屋・ベンチ・情報提供等）」の不満度が最も高く、次いで「運行間隔」及び「速達性・定時性」が不満度・重要度ともに高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■バス待ち環境等を含めた、サービスに対する不満が公共交通利用の抵抗となっている可能性がある</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■行政による公共交通維持・確保のための支援には財政制約等による限界がある</li> </ul>

## 2-4. 公共交通サービスの供給

### 2-4-1. 広域ネットワークとの連携

#### (1) 東日本の交通の結節点

- 東日本の玄関口である大宮駅を擁し、広域交通の結節点として全国からの移動が集中する本市においては、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。

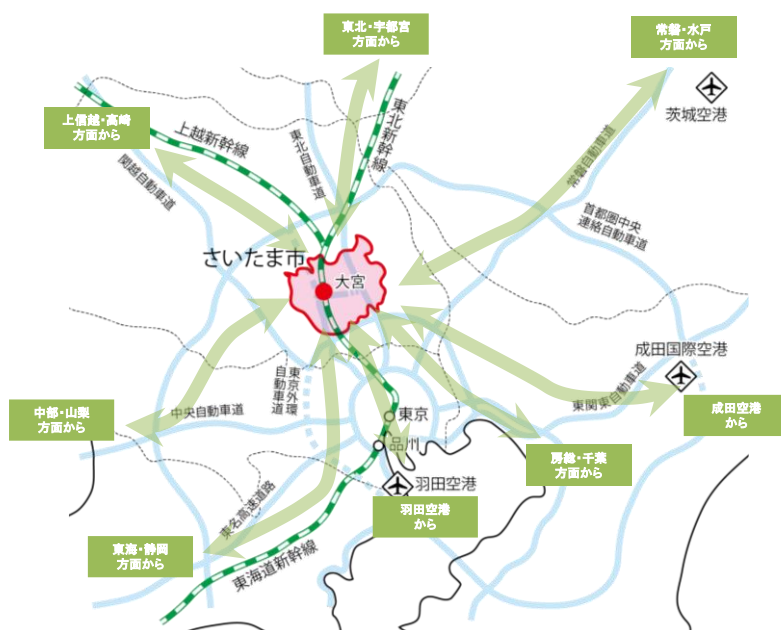


図 2-21 東日本の広域交通拠点のイメージ

資料：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（さいたま市）に掲載の図を基に作成



(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 2-22 東日本玄関口創出のイメージ

資料：首都圏広域地方計画（国土交通省）

## 2-4-2. 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、令和元年度時点では、150%を超える路線も存在する。
- 新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言の発出等の社会情勢の大きな変化から、令和2(2020)年度は、鉄道の混雑率の低下が見られる。

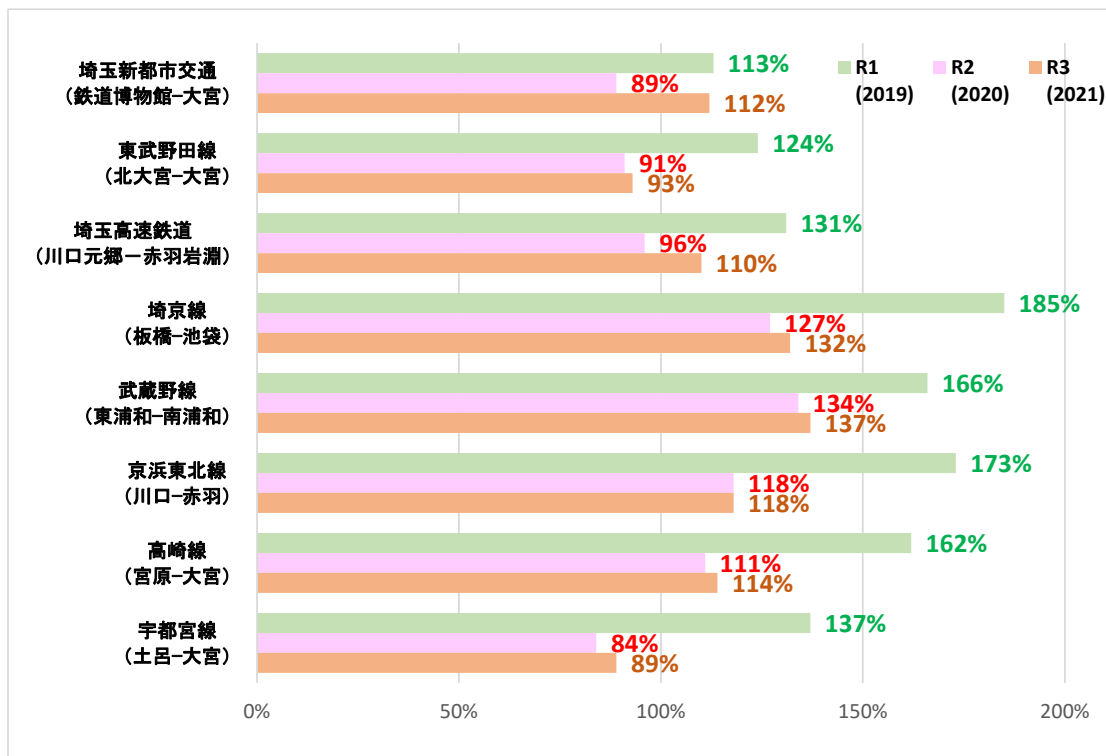


図 2-23 区間別混雑率

資料：都市鉄道の混雑率調査結果（国土交通省）

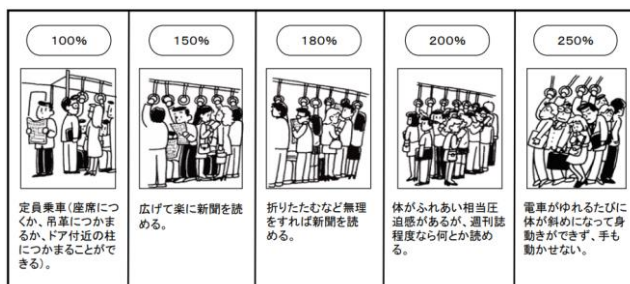


図 2-24 混雑の目安

資料：三大都市圏主要区間の平均混雑率（国土交通省）

2-4-3. 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、市街化区域内及び市内の都心（大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区、浦和駅周辺地区）や副都心（日進・宮原地区、武蔵浦和地区、岩槻駅周辺地区、美園地区）間においても本数が少ない地域がある。

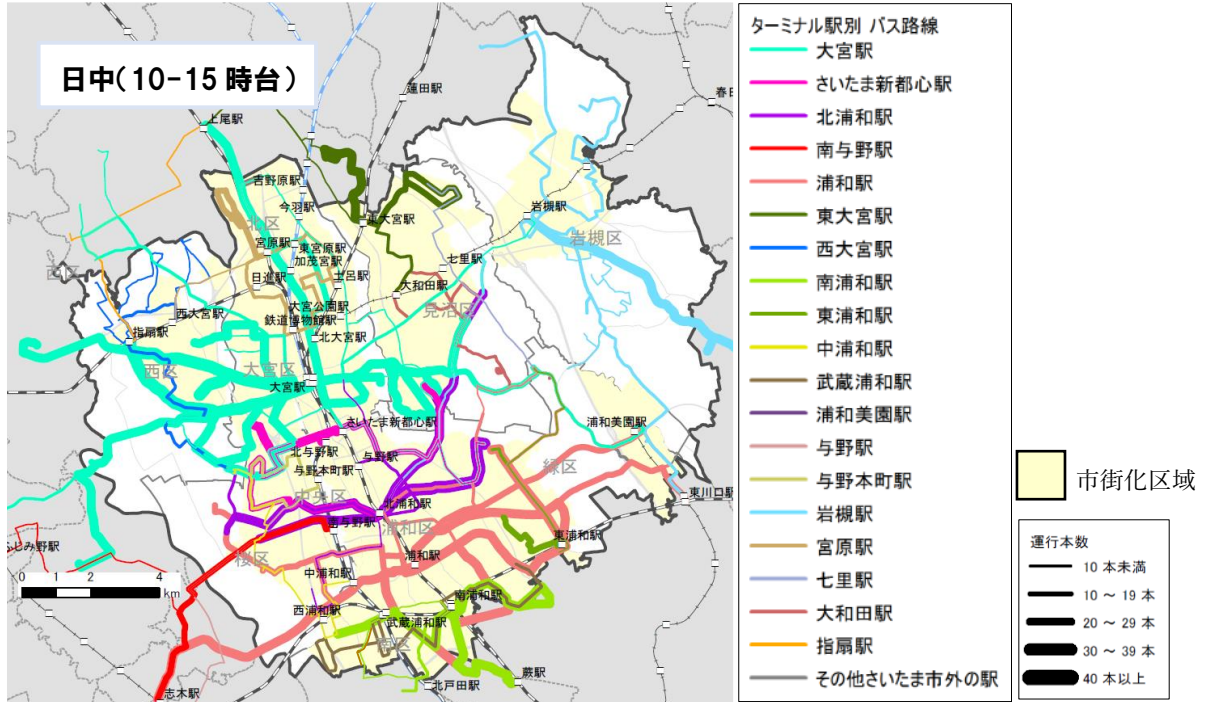


図 2-25 バス運行本数（平日日中 10-15 時台（上り））

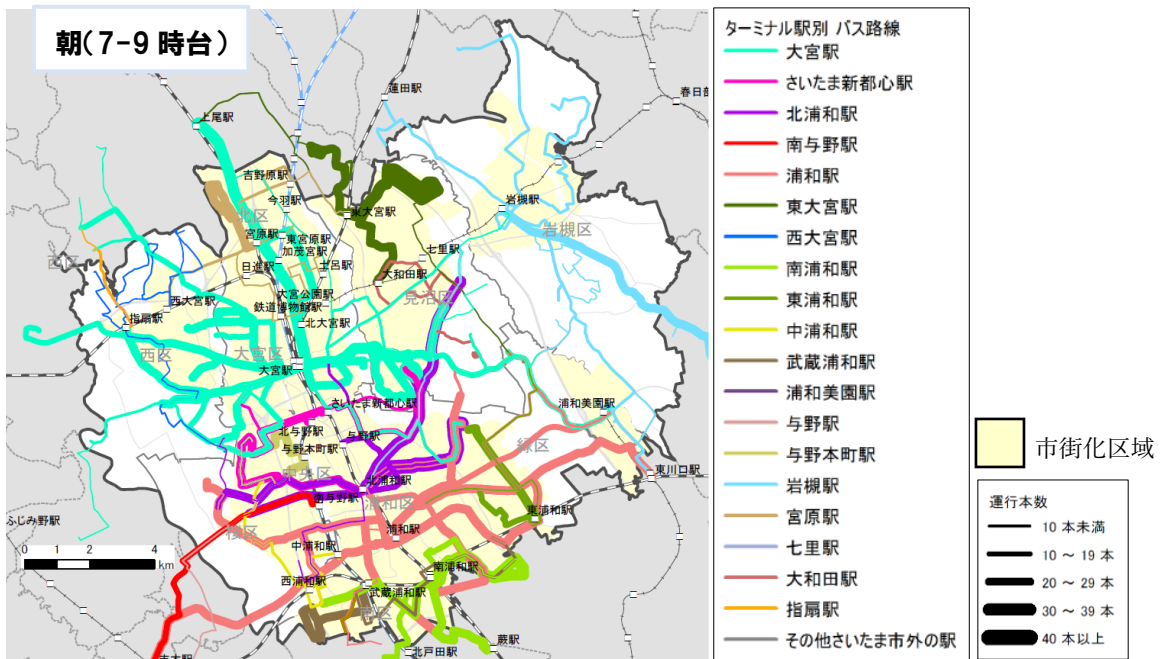


図 2-26 バス運行本数（平日朝 7-9 時台（上り））

## (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。

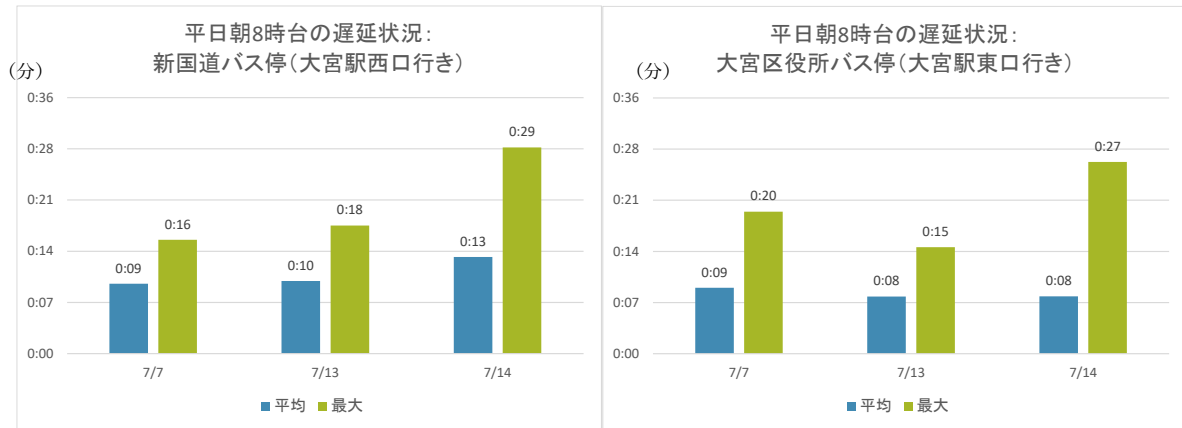


図 2-27 平日朝 8 時台のバス遅延状況 (左：大宮駅西口行き、右：大宮駅東口行き)

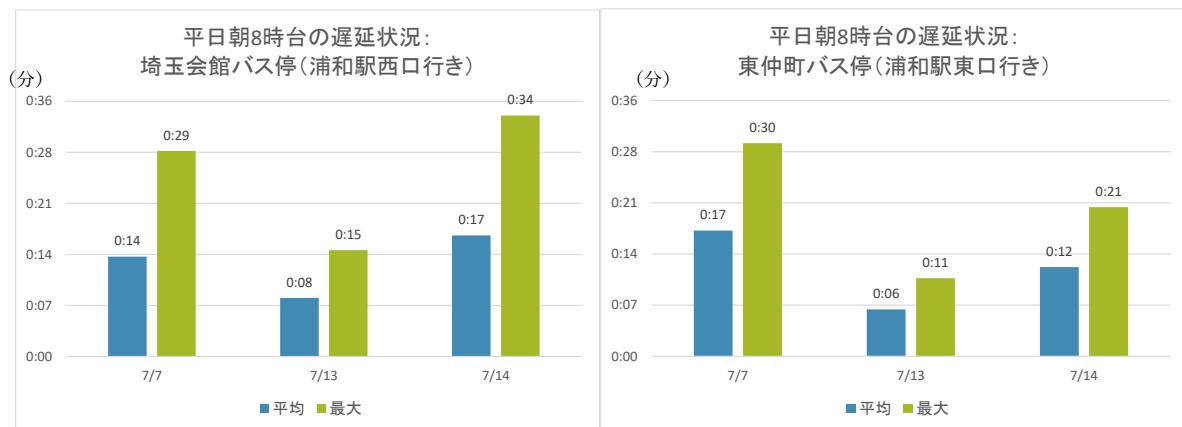


図 2-28 平日朝 8 時台のバス遅延状況 (左：浦和駅西口行き、右：浦和駅東口行き)

資料：国際興業バス・西武バスバスロケーションシステム

注：平成 28 (2016) 年度 7/7、7/13、7/14 の状況

(3) 交通空白地区等\*

○ 市内には交通空白地区、バスの運行本数が少なく公共交通が不便な地区が存在している。

※交通空白地区、交通不便地区、市街化調整区域内の既成市街地

なお、下図のグレーで示した市街化調整区域内において人口密度が2,000人/km<sup>2</sup>未満は交通空白地区の対象に含まない点に留意が必要です

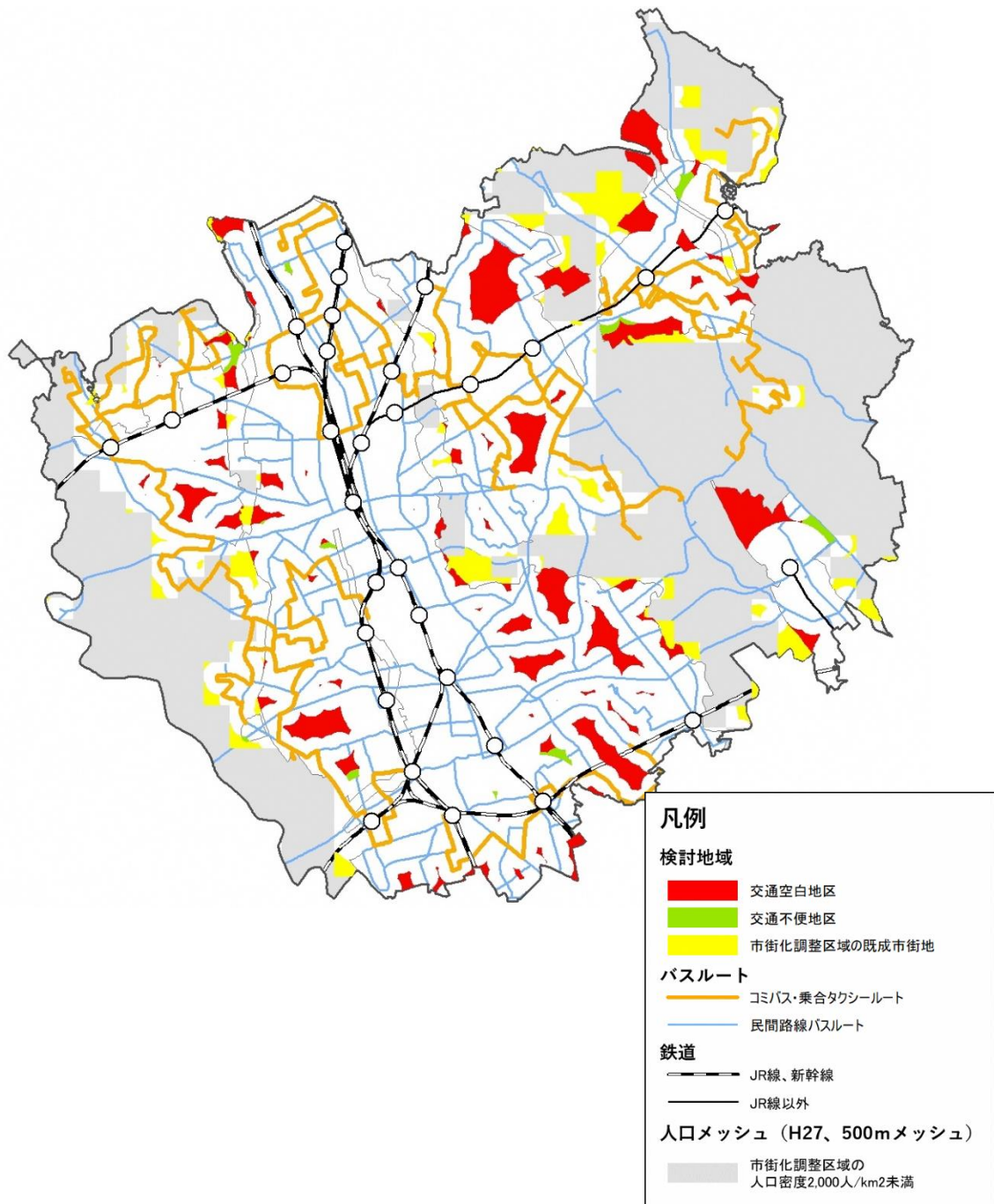


図 2-29 交通空白地区等の状況 (令和 4 (2022) 年 4 月 1 日時点)

資料：コミュニティバス等導入ガイドライン (さいたま市) に掲載の図を基に作成

#### (4) 公共交通サービスの労働力

- 自動車運転の職業（バス、タクシー等の運転手）の有効求人倍率は、他の産業、全職業平均と比較しても上昇率が高い。
- 交通事業における常用労働者の過不足判断 D.I.値※は全産業と比較して高く、労働力の不足感は大きい。
- 新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言の発出等の社会情勢の大きな変化から、令和 2(2020)年度は、常用労働者の過不足判断 D.I.値の低下が見られる。

※D.I.：労働者が不足する事業所の割合から労働者が過剰な事業所の割合を引いた値

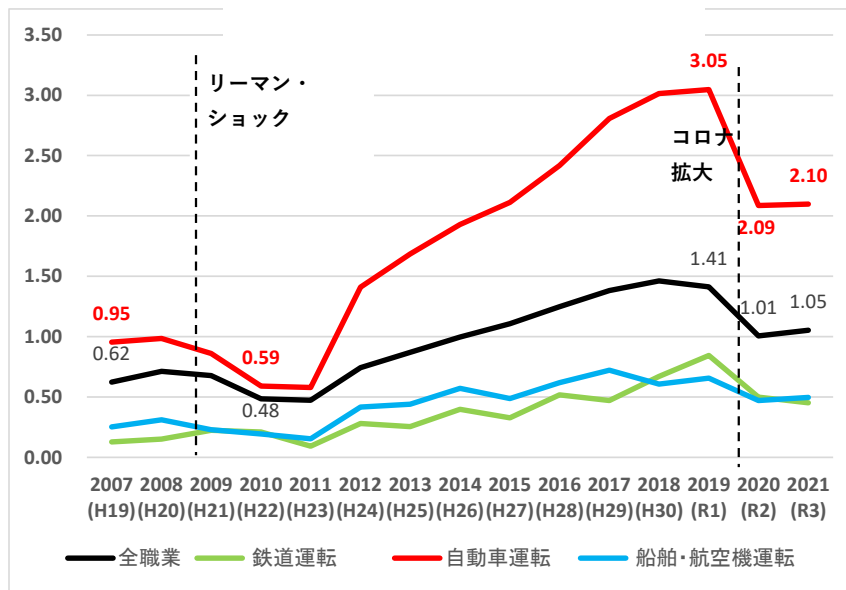


図 2-30 職業別有効求人倍率の推移

資料：職業安定業務統計（厚生労働省）

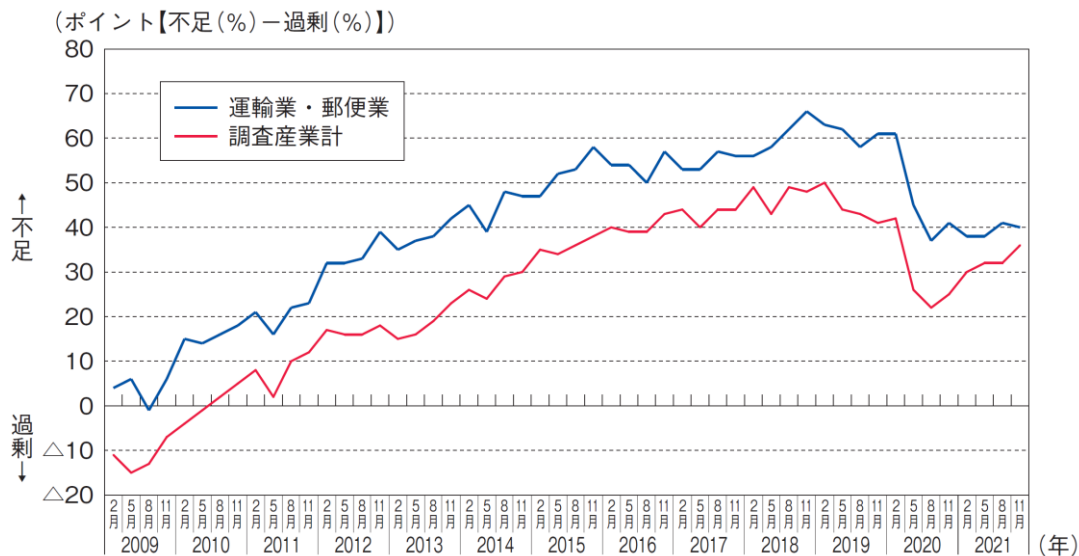


図 2-31 常用労働者の過不足判断 D.I.の推移

資料：令和 4（2022）年度交通政策白書（国土交通省）

(5) 公共交通サービスの労働者の年齢構成比

○ 賃金構造基本統計調査によると、タクシー運転者は60代以上が過半数、50代以上が8割以上を占め、営業用バス運転者でも50代以上が6割を超えている。

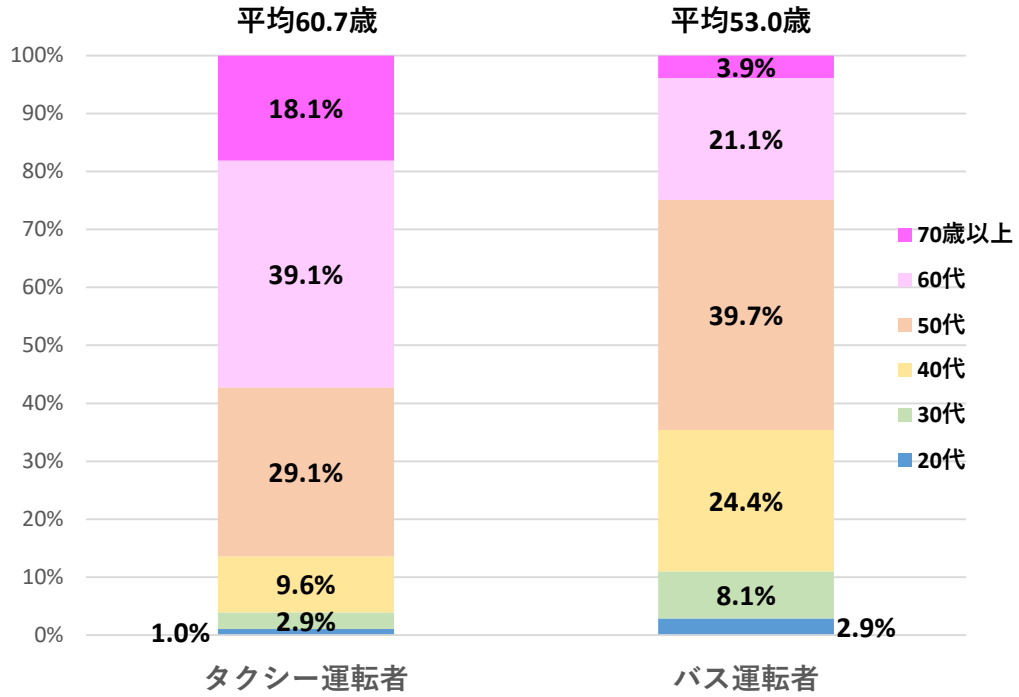


図 2-32 タクシー・営業用バス運転者の年齢構成（全国）

資料：令和3（2021）年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

## (6) 公的資金の投入額

- 本市は、コミュニティバス等、鉄道、路線バスの事業に対し、公的資金を補助している。鉄道・路線バスについては車両・施設整備を支援しており、コミュニティバス等については、運行経費を中心に支援している。
- コミュニティバス及び乗合タクシーの利用者は微増の傾向にあるが、新型コロナウイルス感染拡大の影響から、令和2(2020)年度は利用者の減少が顕著となっている。このような状況のなかで、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。

表 2-4 路線バス・鉄道事業者への公的資金の投入額

(決算ベース、単位：百万円)

年度	コミュニティバス等		鉄道		路線バス	
	運行経費	車両・施設整備	運行経費	車両・施設整備	運行経費	車両・施設整備
H30	255.4	—	—	54.2	—	4.6
R1	300.1	—	—	90.0	—	21.0
R2	297.0	—	—	51.2	—	1.3
R3	255.0	—	—	53.5	—	0.6

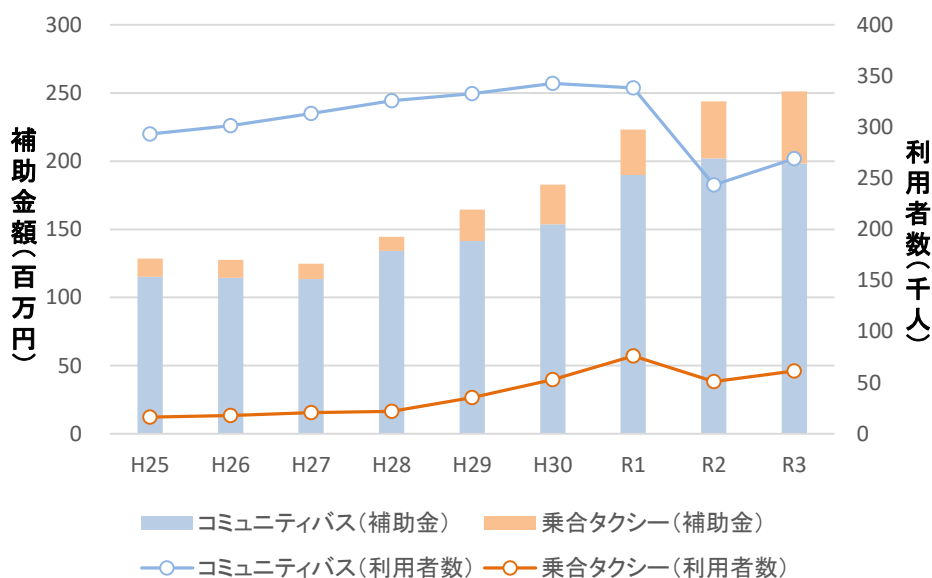


図 2-33 コミュニティバス・乗合タクシーの利用者・公的資金投入額の推移

資料：さいたま市交通政策課資料（さいたま市）



2-4-4. 公共交通を取り巻く環境の変化

(1) 高齢者の交通事故

- 近年、高齢者の運転による重大事故が、全国的に発生し、警察庁においても、高齢運転者の交通事故防止に向けた今後の対策に関する提言が公表されるなど、社会的な関心を集めるとともに、深刻な問題となっている。
- 本市においては、人身事故の発生件数は減少傾向にあり、死傷者数も減少傾向にあるものの、高齢者の占める割合は若干の増加傾向にあり、今後更なる増加が懸念される高齢者の事故防止が求められる。

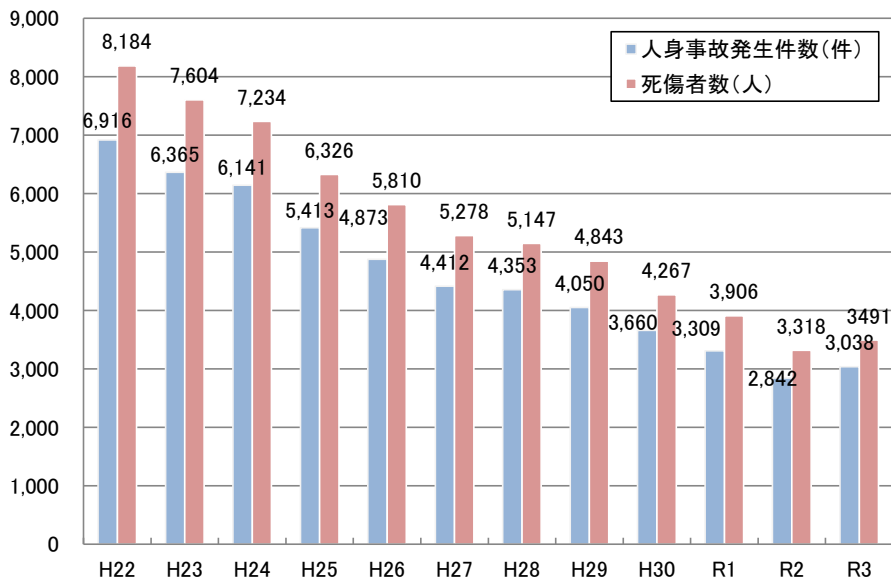


図 2-34 市内の人身事故発生件数・死傷者数

資料：事故統計（埼玉県警察）

表 2-5 死傷者数の内訳・推移

年	死傷者数(人)	うち 高齢者(人)	
		うち 高齢者(人)	割合(%)
H22	8,184	1,010	12.3%
H23	7,604	948	12.5%
H24	7,234	954	13.2%
H25	6,326	830	13.1%
H26	5,810	722	12.4%
H27	5,278	752	14.2%
H28	5,147	719	14.0%
H29	4,843	736	15.2%
H30	4,267	624	14.6%

資料：事故統計（埼玉県警察）

## (2) 高齢者の運転免許の返納

- 高齢者（65歳以上）の免許返納件数は埼玉県でも年々増加傾向にあり、近年では年間3万件を超える免許返納が行われ、今後も高齢化に伴って免許を返納し、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。

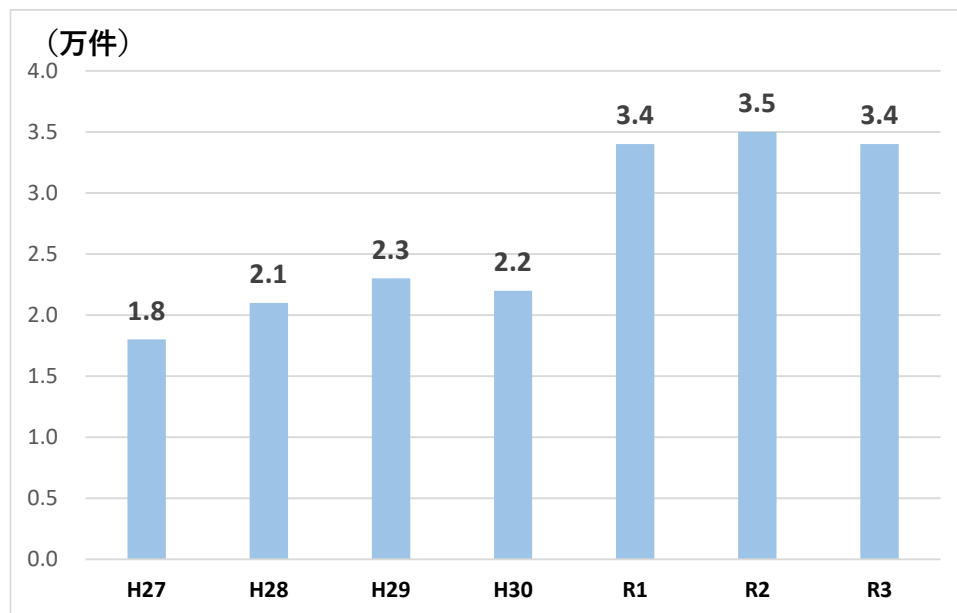


図 2-35 65歳以上の免許返納件数（埼玉県）

資料：運転免許統計（警察庁）

(3) 新型コロナウイルス拡大防止等への対応

- 令和元（2019）年度末以降、新型コロナウイルス感染症が世界規模での拡大を見る中で、本市においても、市内の感染状況や国、県の動向を注視しながら、「新しい生活様式」の定着のための啓発を行うと共に、市内の社会経済活動の再開への取組みを実施している。
- 鉄道及びバス等の公共交通は、緊急事態宣言発令以降減少し、横ばいで推移しており、感染拡大以前の水準には戻っていない状況が続いている。
- 生活様式の変化は、市民の外出や公共交通へのニーズについても影響が大きく、利用者数の更なる減少にも繋がることから、今後も情勢を鑑み、本計画策定後も新型コロナウイルスの拡大等が市民生活、移動にもたらす影響等を注視し、様々な変化を見据えた対応を検討することが求められる。

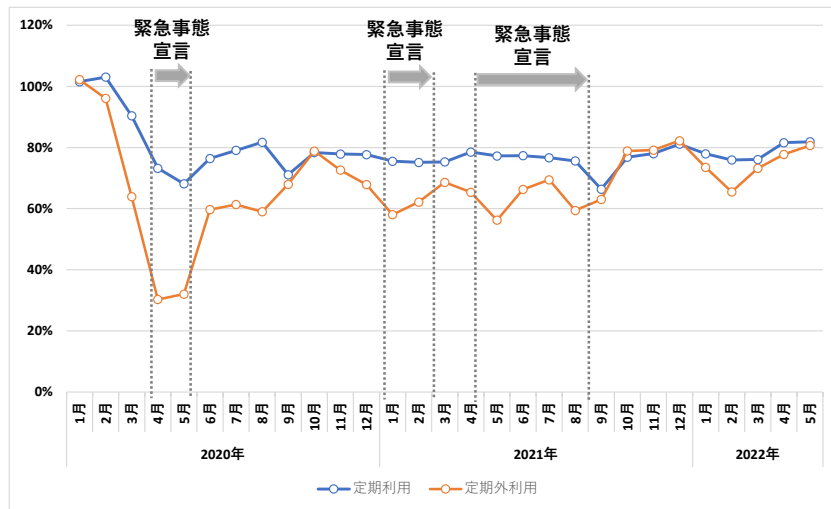


図 2-36 鉄道の輸送人員の変化 (2019 年同月比)

資料：鉄道輸送統計（国土交通省）

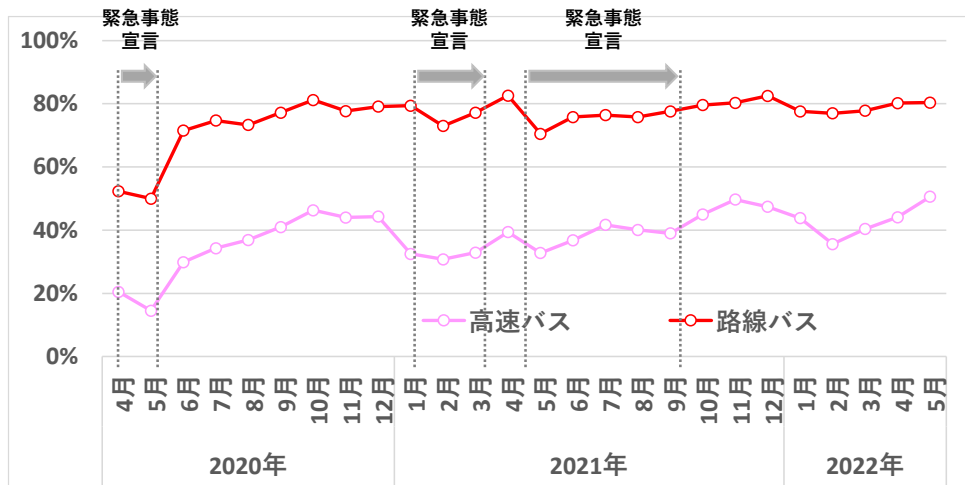


図 2-37 高速バス・路線バスの輸送人員の変化 (2019 年同月比)

資料：新型コロナウイルスによる関係業界への影響について（国土交通省）

## 2-4-5. 公共交通サービスの供給から見た現状の問題点

公共交通サービスへの需要に関連する統計データ等による現状から、本市の交通に係る問題点を以下の通り、整理した。

表 2-6 公共交通サービスの供給から見た現状の問題点

統計データ等による現状	現状から見た問題点
○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	■広域交通基盤を円滑に接続するため、交通結節点において十分な乗り換え機能が確保されていない可能性がある
○鉄道のピーク時混雑率は減少傾向にあるものの、依然として高い区間も存在する ○鉄道の「車内の混雑状況」が不満度・重要度ともに高い	■ピーク時間帯の鉄道混雑が公共交通利用者の不満となっている
○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でも本数が少ない地域がある ○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	■市内拠点間の移動手段として公共交通が十分に満足度の高いサービスを提供できていない可能性がある
○市内には交通空白地区等が存在している	■市内には公共交通サービスが確保されず、利用しにくい地域も存在している
○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	■将来にわたり継続的な公共交通サービスの確保が難しい可能性がある

## 2-5. 公共交通に関する課題

本章で整理した、公共交通に関わる現状から見た問題点に対応し、計画において対応すべき公共交通に関する課題を、以下に取りまとめる。

	統計データ等による現状	現状から見た問題点	公共交通に関する課題
人口動態	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口は、面積のおよそ5割を占める市街化区域に9割以上が集中している</li> <li>○人口は2030年をピークに減少傾向に転じると見込まれている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■人口減少により公共交通利用者も今後減少する懸念がある</li> <li>■将来の人口減少により、高齢者の外出機会の減少や通勤・通学者の減少、公共交通利用者の減少・衰退の負のスパイラルが現実となる可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■限りある資源を活用した、メリハリのある公共交通サービスが求められる</li> <li>■集約型都市を支える効率的な公共交通の形成・維持が求められる</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢化率は、市街化調整区域では全体的に高い傾向にあるが、市街化区域においても高い地域がある</li> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自動車以外の移動手段がなく、免許返納が出来ない高齢者や、自動車が使えない高齢者が増加し、外出機会が制限される懸念がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■高齢者の外出や多様な活動を支える交通手段を継続的に提供し、安心して外出できる環境を整え、生活の質を向上させることが求められる</li> </ul>
移動実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>○全目的に比べ、通勤通学目的は東京都に向かう割合が比較的高い一方で、私事目的は市内移動の割合が高い</li> <li>○全目的に比べ、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</li> <li>○来訪者の市内回遊トリップ（私事目的）は、来訪トリップの6分の1未満に留まる</li> <li>○来訪手段は公共交通が約6割を占めるが、市内回遊では公共交通が2割未満に留まる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市内拠点間の移動手段として公共交通が十分に満足度の高いサービスを提供できていない可能性がある</li> <li>■広域的な鉄道ネットワークが中心の公共交通体系となっており、公共交通利用者による市内の回遊利便性が低い可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■都心・副都心間の連携強化を図る公共交通ネットワークの充実が求められる</li> <li>■都心周辺において、便利な回遊手段を提供することが求められる</li> </ul>

	統計データ等による現状	現状から見た問題点	公共交通に関する課題
公共交通利用(需要)	○人口の増加に伴い、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	■路線バス、コミュニティバス等の利用者の減少により路線を維持できる収支が確保できず、鉄道や拠点へのアクセスを支える公共交通が維持できない可能性がある	■ラストワンマイルを含め、交通結節点・拠点アクセスを担保する交通手段を確保することが求められる
	○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多く、約4割を占める(うち1割が家族等の送迎)	■公共交通よりも自動車を便利と感じている市民が多く、市民の目を公共交通に向けることが難しい	■利便性の高い公共交通サービスを提供し、公共交通利用を促すことが求められる
	○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	■市内拠点周辺の回遊・移手段として公共交通が十分に満足度の高いサービスを提供できていない可能性がある	■都心周辺において、便利な回遊手段を提供することが求められる
	○バスの「バス停環境(上屋・ベンチ・情報提供等)」の不満度が最も高く、次いで「運行間隔」及び「速達性・定時性」が不満度・重要度ともに高い	■バス待ち環境等を含めた、サービスに対する不満が公共交通利用の抵抗となっている可能性がある	■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
	○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	■行政による公共交通維持・確保のための支援には財政制約等による限界がある	■地域のニーズに応じて、選択と集中により効率的な交通サービスを提供し、維持することが求められる
公共交通サービス(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	■広域交通基盤を円滑に接続するため、交通結節点において十分な乗り換え機能が確保されていない可能性がある	■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
	○鉄道のピーク時混雑率は減少傾向にあるものの、依然として高い区間も存在する ○鉄道の「車内の混雑状況」が不満度・重要度ともに高い	■ピーク時間帯の鉄道混雑が公共交通利用者の不満となっている	■利用者ニーズに応じたサービスの改善が求められる
	○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でも本数が少ない地域がある ○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	■市内拠点間の移手段として公共交通が十分に満足度の高いサービスを提供できていない可能性がある	■市内拠点間の連携強化を図る公共交通ネットワークの充実が求められる
	○市内には交通空白地区等が存在している	■市内には公共交通サービスが確保されず、利用しにくい地域も存在している	■地域住民との協働により、既存の公共交通を補完することが求められる
	○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	■招来にわたり継続的な公共交通サービスの確保が難しい可能性がある	■選択と集中により効率的な交通サービスとすることで、継続的に公共交通を維持することが求められる

## 第3章 基本方針の設定

### 3-1. 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ことで、目指す将来像を定める。

目指す将来像は、市内外の拠点間の移動（広域の移動）、市内拠点・鉄道駅へのアクセス・回遊（市街・居住地と拠点の移動）、生活交通（生活圏内の移動）及び、これらの交通が接続する結節点について、市民生活・来訪者のために必要な交通環境を想定し、以下の通りに定める。

上位関連計画から見る さいたま市の将来都市像	公共交通に関する課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>広域交通と地域交通の連携強化</li> <li>効率的な公共交通ネットワークの構築</li> </ul>

#### ○市民生活・来訪者等のために必要な交通環境

<p><b>市内外の拠点間の移動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇鉄道や幹線的な路線バスで市内の拠点間を高水準のサービスを利用して移動できる</li> <li>◇東京都心や全国各地へ（から）、目的やシーン等に応じて鉄道、高速バスなど複数の交通手段で便利に移動（来訪）できる</li> </ul>
<p><b>市内拠点・鉄道駅へのアクセス・回遊</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇駅周辺・幹線的なバス路線沿線は、定時性が高く、いつでも信頼して利用できる公共交通で便利に移動できる</li> <li>◇都心周辺では、バスやシェアサイクル等で便利に楽しく移動できる</li> </ul>
<p><b>生活交通（区内移動など）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇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、カーシェアリング等により、鉄道駅や幹線的な路線バスのバス停、生活関連施設のラストワンマイルまで安全に安心して移動できる</li> </ul>
<p><b>結節点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇駅やバス停の乗り継ぎに伴う移動、待ち時間、待ち環境等の負担が少なく、公共交通を快適に利用できる</li> </ul>

#### 目指す将来像

<b>市民の日常生活における移動手段の確保</b>
<b>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</b>
<b>持続可能な公共交通ネットワークの実現</b>

## 3-2. 基本方針

本市が目指す交通の将来像を実現するためには、市民の日常生活における移動を支える、便利な公共交通ネットワークを形成するとともに、多様な交通が交わる結節点における環境を整備することが求められる。

また、公共交通ネットワークを将来に継続的に維持・確保するために、将来にわたり継続的に公共交通を維持するためには、快適な利用環境を提供することも必要となる。

そのうえで、市民一人一人が利用し、公共交通を支えていくことが求められる。

これらの考え方から、本計画の基本方針は、まず「①効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成・強化」を目指すとともに、「②公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上」を図り、多様な交通がシームレスに繋ぐことで公共交通ネットワークの更なる強化を図る。

その上で、利用者が使いやすいサービスを提供し、利用を促し「③快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通」を実現する。

基本方針に基づき構築する将来の交通環境において、市民・来訪者のくらしがどのようなものになるか、下表にそのイメージを示す。

表 3-1 基本方針に基づき実現するくらしのイメージ

基本方針		くらしのイメージ
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高水準な幹線的な路線バスや自転車の駐輪場が充実する等、様々な手段で都心や鉄道駅にアクセスすることができる</li> <li>・シェアモビリティ等の手軽に利用できる交通手段が提供され、都心を快適に回遊できる</li> </ul>
	地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の住民が主役になり、地域のニーズに応じた鉄道駅等や生活関連施設等へのアクセスを確保する生活交通が維持・確保されている</li> </ul>
	広域移動・市内拠点間移動における利便性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性が高い鉄道ネットワークが維持され、市内外の拠点間が公共交通で結ばれている</li> </ul>
②公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上		<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や子ども連れ、障害者等の多様な利用者が交通結節点でシームレスに乗り換え、移動できる駅施設やバス停環境が整備され、快適に公共交通での移動ができる</li> </ul>
③快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>・わかりやすい情報案内や MaaS 等の新たな交通サービスが提供され、誰でも簡単に公共交通を利用することができる</li> <li>・市民一人一人が公共交通を支える大切さを理解し、利用することで、市民のニーズに応える適切な交通サービスが維持されている</li> </ul>



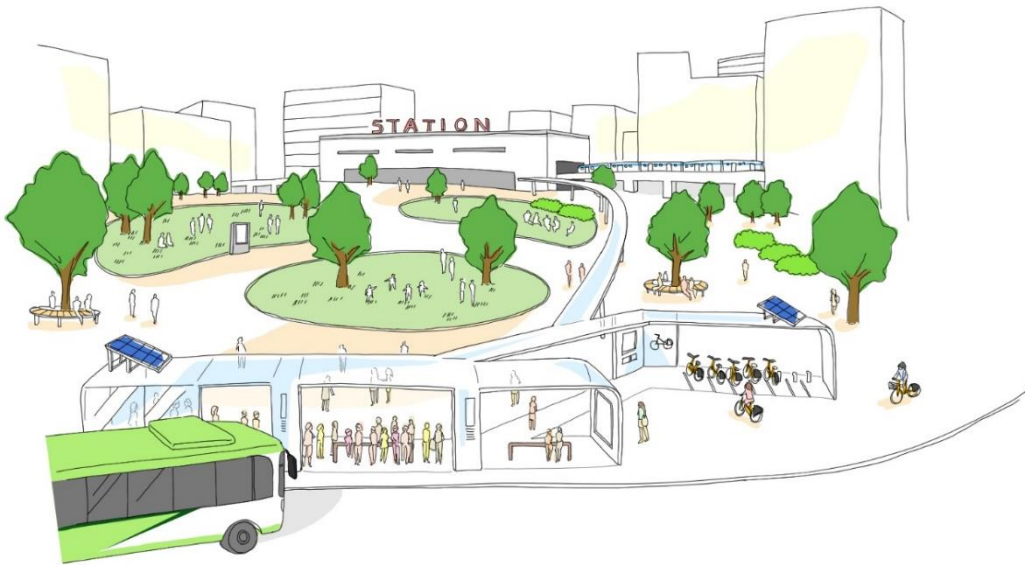
## ○基本方針に基づき実現するくらしのイメージ

## ①効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成・強化

都心や鉄道駅を中心に、頻度高く運行し、定時性の高い高水準なサービスの幹線路線バス等で便利にアクセスし、シェアモビリティ等の手軽に利用できる交通手段で都心を快適に回遊できる。

幹線交通沿線以外の地域では、住民が主役になり、地域のニーズに応じた生活交通が維持・確保されている。

## ＜都心や主要な鉄道駅周辺の交通環境のイメージ＞



## ＜幹線交通沿線以外の地域における交通環境のイメージ＞



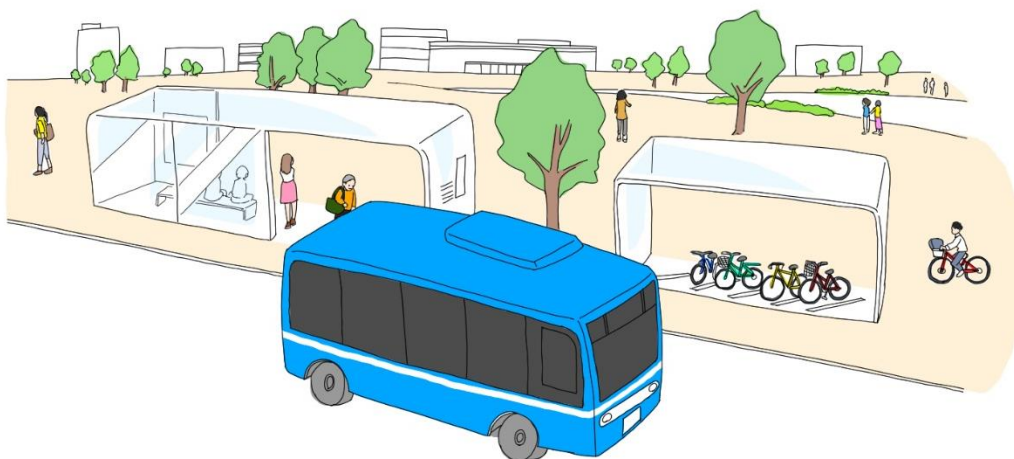
## ②公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上

高齢者や子ども連れ、障害者等の多様な利用者が交通結節点でシームレスに乗り換え、移動できる駅施設やバス停環境が整備され、快適に公共交通での移動ができる。

### <シームレスな乗り換え環境のイメージ>



### <バス停環境整備のイメージ>



③快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通

わかりやすい情報案内や、MaaS等の新たな交通サービスが提供され、誰でも簡単に公共交通を利用することができる。

市民一人一人が公共交通を支える大切さを理解し、利用することで、市民のニーズに応える適切な交通サービスが維持されている。

<誰でも利用できる公共交通サービスのイメージ>



<「みんなで支える公共交通」のイメージ>



## 第4章 目指す公共交通ネットワークの検討

### 4-1. 公共交通ネットワークの考え方

公共交通ネットワークは、鉄道やバス等の公共交通サービスを提供する路線・エリアと交通結節点により形成され、市民生活に求められる一定のサービスレベルを確保し、市民生活を支えるものとする。

また、公共交通ネットワークは、軸となる公共交通を中心に、都心・副都心をはじめとした都市機能が集積する市内の各拠点を接続し、沿線に密度の高い土地利用が促されることで、都市計画マスタープランにおいて示す、「水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造」を支えることが求められる。

このため、本市の地域公共交通ネットワークでは、まず市内外及び拠点間の連携及び拠点へのアクセスを支えるための基幹交通を設定することが重要となる。その上で、需要とニーズに対応する適正かつ持続可能な実現を目指して、市内の人口が集中するエリア内において利便性を向上させていくことが必要である。

市民の最小限の生活水準を保障すべきとの観点から、一定の基準を設けながら市民の生活環境を提供することが、公共交通サービスに必要である。

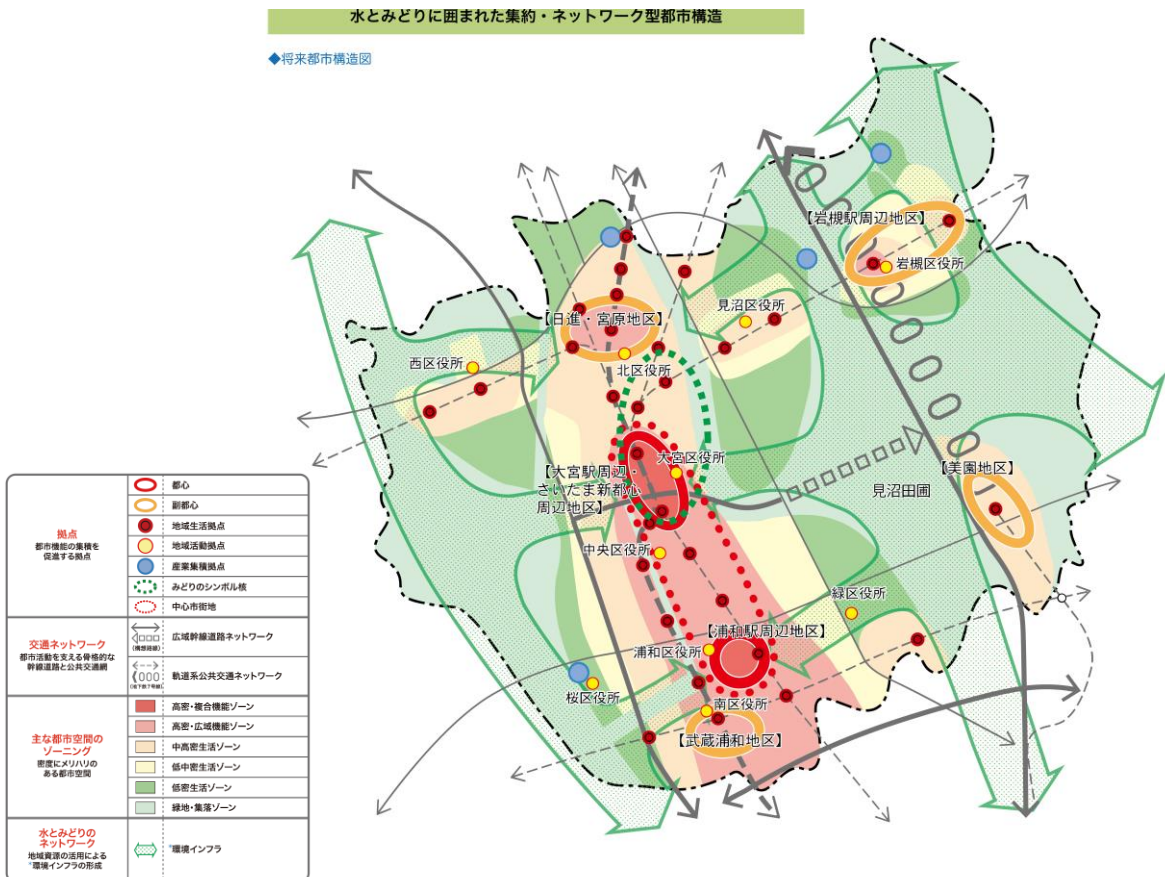


図 4-1 将来都市構造

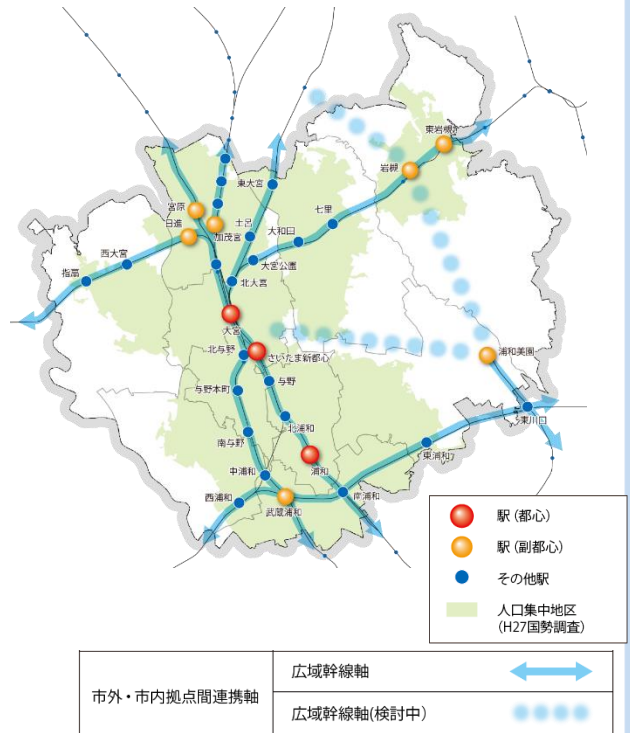
資料：さいたま市都市計画マスタープラン(改定版)(さいたま市)

## 4-2. 公共交通ネットワークの役割

### (1) 市外・市内拠点間連携軸の考え方

東日本の交通結節点である本市には、近隣都市や首都圏のみならず全国からの移動が集中するとともに、通勤・通学等により市民生活においても広域的な移動が発生している。公共交通には広域移動・市内・市外の拠点間移動における利便性を確保し、これらの市民・来訪者の活発な活動・交流を支えることが求められている。

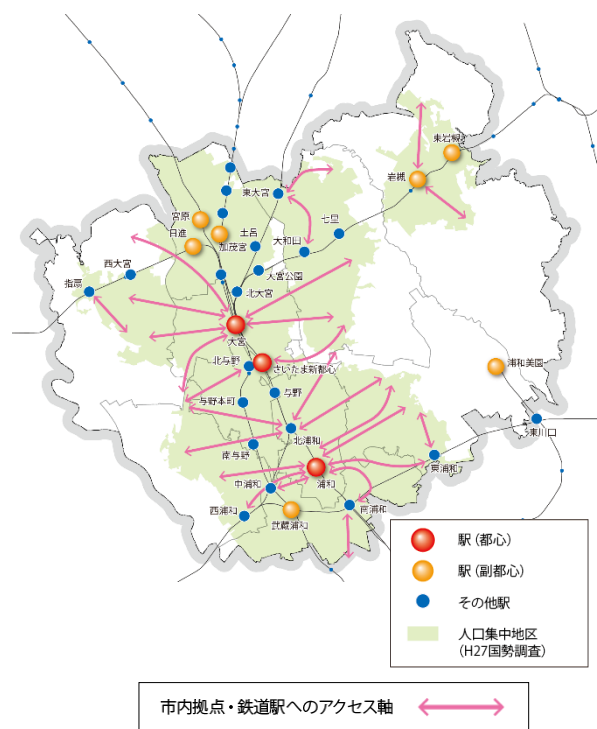
そのため、東京都心等の市外との連携や市内の都心・副都心間の連絡、拠点間の移動の利便性を確保する役割を持つ公共交通軸として「市外・市内拠点間連携軸」を位置付ける。



### (2) 市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸の考え方

効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成・強化を目指し、市内の拠点エリアと市内外の連携を向上させることが求められる。

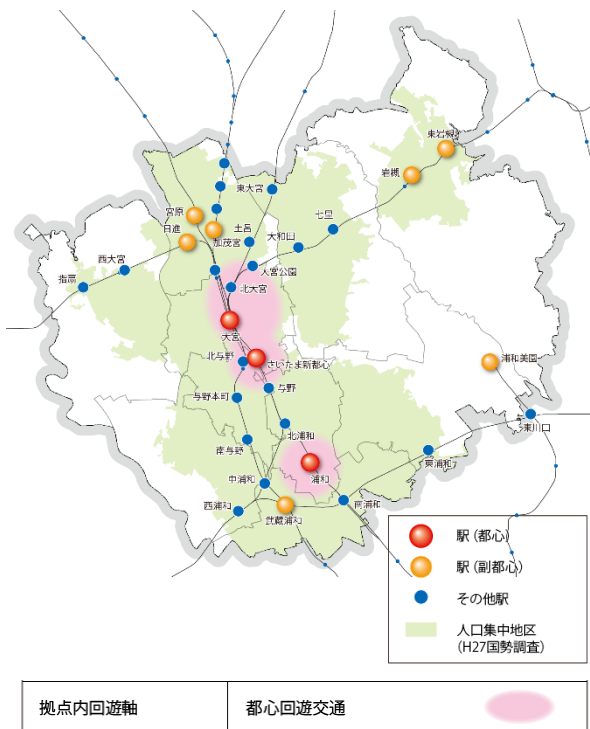
このため、これらの拠点間を結ぶとともに、将来にわたっても一定の人口が維持され、公共交通利用の維持が期待される市内の人口集中地区等のエリアから都心（主要駅）へのアクセスを、高い利便性を確保する役割を持つ公共交通軸として、「市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸」を位置付ける。



### (3) 拠点内回遊軸の考え方

市内拠点・鉄道駅へのアクセス軸と合わせ、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においては、拠点において市民・来訪者が移動ニーズに合わせて移動が出来る交通サービスを提供することが求められる。

そのため、都心周辺の観光・集客施設の回遊及び駅間移動に対応し、拠点における人の回遊・賑わいを支え、高い利便性を確保する役割を持つ公共交通軸として、「拠点内回遊軸」を位置付ける。



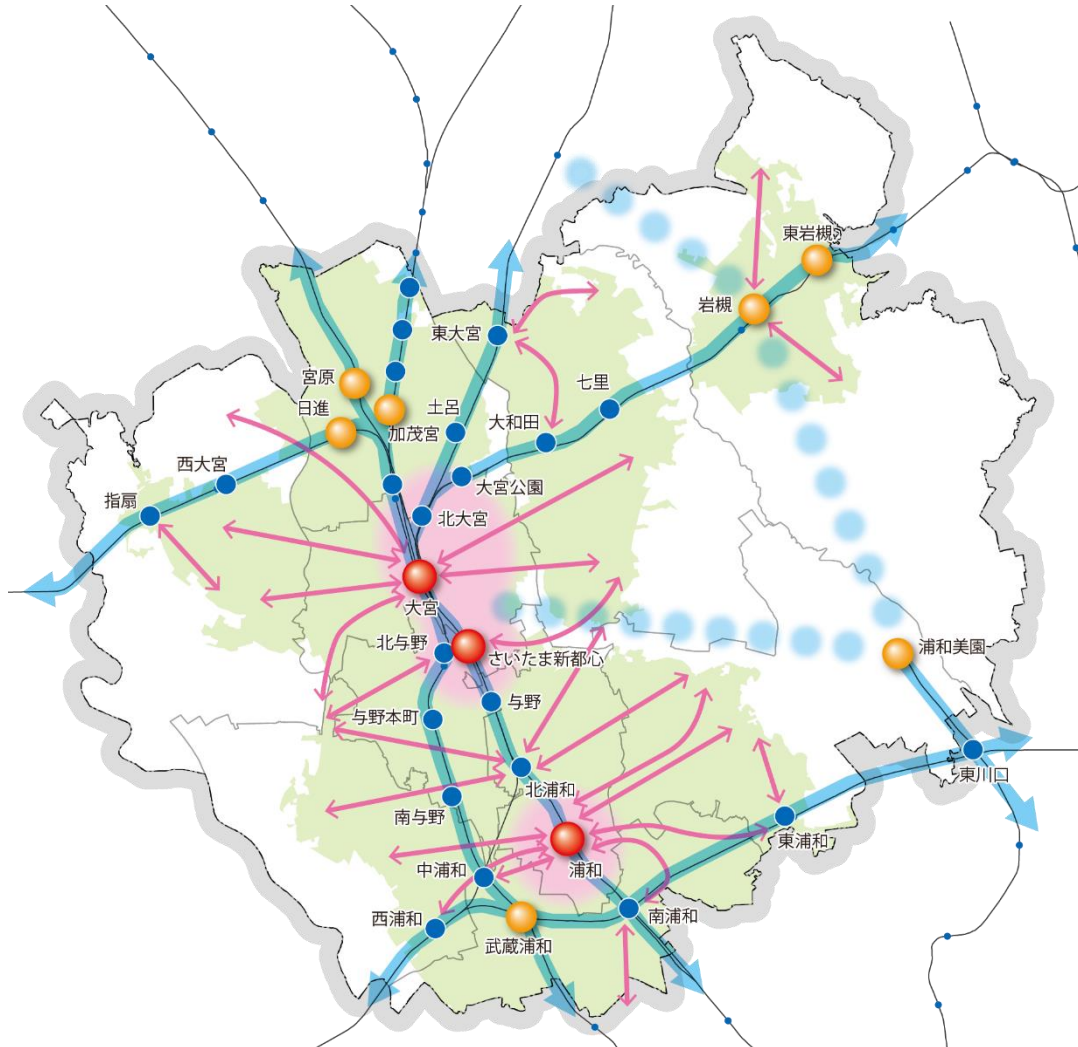
### (4) 支線・区内交通の考え方

地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保に向けて、都心と比べ、需要が小さい市街地では、市民のニーズに対応する適正かつ持続可能なサービスレベルの実現を目指して、公共交通の利便性を向上させていくことが求められる。

そのため、人口が多い・高齢化率が高い地域から生活関連施設や公共交通軸へのアクセスする役割を持つ路線バスやコミュニティバス等による、補完的な公共交通サービスとして、「支線・区内交通」を位置付ける。

### 4-3. 目指す公共交通ネットワーク

将来都市構造における本市の拠点エリア、人口集中エリア等と軸となる公共交通ネットワークの役割を踏まえた、目指す公共交通ネットワークのイメージを示す。



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)

図 4-2 目指す交通ネットワーク

目指す公共交通ネットワークにおいて、各交通手段は以下の役割を担うことを想定する。

表 4-1 各交通手段の役割

交通手段	役割
鉄道・軌道	・公共交通の骨格を担う
路線バス	・都心・主要駅にアクセスする交通、及び居住地から公共公益施設、病院、学校、商業施設等へのニーズの高い地域を結び、「幹」となる骨格的な公共交通としての役割を担う
コミュニティバス	・交通空白地区等の路線バスが不十分な地域において、居住地域と交通結節点や生活関連施設（駅・病院・商店街等）を結び、路線バスを補完する「枝」となり、生活交通を提供・確保する軸としての役割を担う
乗合タクシー	・地形等の制約によりバス車両での運行が難しい地域において、居住地と最寄りの交通結節点等を結ぶことで、生活関連施設へ間接的にアクセスできる生活交通を提供・確保する役割を担う
デマンド交通	・地形等の制約によりバス車両での運行が難しい居住地と最寄りの交通結節点等を需要に応じて柔軟に結び、生活関連施設へ間接的にアクセスできる生活交通を提供・確保する役割を担う
タクシー	・鉄道やバスではカバーしきれない距離帯、時間帯（深夜等）において、多様な利用者へ個別の移動を担う ・交通結節点等へのアクセス交通としての役割を担う
カーシェアリング	・鉄道やバスではカバーしきれない距離帯、時間帯（深夜等）において、運転免許保有者へ個別の移動を担う ・交通結節点等へのアクセス交通としての役割を担う
シェアサイクル	・都心回遊等において、利用者への個別の移動を担う ・鉄道やバスではカバーしきれない距離帯（鉄道駅やバス停への終端部（ラストワンマイル）や深夜時間帯での移動等）の移動を担う
自家用有償旅客運送	・バスやタクシーによる移動が困難な地域において、地域住民の生活維持のために必要な移動を担う
福祉有償運送	・単独では、公共交通機関を利用することが困難である各種障害者手帳所持者や要介護（要支援）認定者等に、必要に応じて、自家用自動車による個別輸送移動を担う
送迎バス	・通学や通院、買い物等のため、特定施設への定期的な利用ニーズに対応した移動を担う
ボランティア運送等	・マイカーや公共交通等を利用して移動することが著しく困難な方に対し、地域住民が協力し個別輸送手段を提供し、生活に必要な移動を担う



## 第5章 実施する事業

### 5-1. 施策体系

基本方針に基づき、目指す将来像を実現するために、計画において実施する施策を以下の通り定め、これらの施策により実施する事業を整理する。



**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**

<p><b>施策名</b></p>	<p>①バス路線の再編検討</p>
<p><b>対応する軸等</b></p>	<p>市内拠点・鉄道駅へのアクセス幹線軸</p>
<p><b>事業の概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線的な路線バスは、将来にわたり継続的に利用者を確保するため、まちづくりと連携したバス路線の再編を検討する。             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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・商業施設等の整備と合わせた再編等</li> </ul> </li> <li>・ 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、法改正に伴う新たな制度や、長大路線となっている幹線バスを交通結節点で支線と分岐させる等、経営課題（赤字路線の軽減、運転手不足等）と利用者ニーズに応じて、バス路線の再編を図る。</li> </ul> <p>【実施予定の事業スケジュール】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通計画の検証（～令和7（2025）年度）</li> </ul> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">ハブ&amp;スポーク型の路線再編</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">定額制乗り放題運賃、通し運賃</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">パターンダイヤ、等間隔運行</div> </div> </div> <p style="text-align: center;">イメージ：バス路線の再編</p> <p style="text-align: center;">資料：改正地域公共交通活性化再生法の制度と運用について（国土交通省神戸運輸管理部）</p>
<p><b>主な事業エリア</b></p>	<p>市内全域</p>
<p><b>事業主体</b></p>	<p>交通事業者、行政</p>
<p><b>関連主体</b></p>	

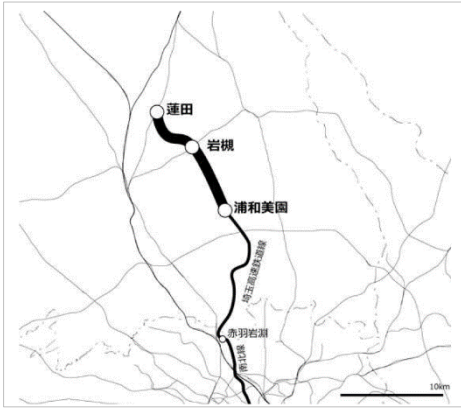

<p><b>施策名</b></p>	<p><b>②幹線軸沿線のバス走行環境の充実</b></p>
<p><b>対応する軸等</b></p>	<p>市内拠点・鉄道駅へのアクセス幹線軸</p>
<p><b>事業の概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線バスの定時性を確保し、信頼性を向上させるために、都心や主要駅に通じる幹線道路に以下の事業の導入を積極的に図ることで、バス走行環境の充実を図る。             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ バスの定時性向上を図る走行環境の整備</li> <li>➤ 公共交通優先システム（PTPS※）の導入</li> <li>➤ 一般車の流入規制</li> <li>➤ 交通の基盤となる道路整備（道路拡幅、交差点改良など）</li> </ul> </li> </ul> <div data-bbox="710 631 1147 958" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">イメージ：バスの定時性向上を図る走行環境の整備</p> <div data-bbox="539 1034 1334 1261" data-label="Diagram"> </div> <p>※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。 イメージ：PTPS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>荷捌き車両やタクシー等の路上駐車が道路混雑を助長している可能性があるため、幹線軸の道路上における、荷捌き・タクシー駐停車に関するルールを設定し、道路混雑の緩和を図る。             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ルール例) 特定時間帯における駐停車禁止</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>主な事業エリア</b></p>	<p>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)</p>
<p><b>事業主体</b></p>	<p>行政、交通事業者、交通管理者</p>
<p><b>関連主体</b></p>	<p>その他企業等</p>

<b>施策名</b>	<b>③シェアモビリティ等の利用促進</b>
<b>対応する軸等</b>	都心回遊交通
<b>事業の概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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交通手段として、民間事業者と連携したシェアサイクルの利用促進を図る。</li> </ul>  <p style="text-align: center;">写真：シェアサイクルポート</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、複数のシェアモビリティや循環バス等の導入を検討する。</li> </ul>  <p style="text-align: center;">写真：複数シェアモビリティの導入状況(さいたま新都心)</p>
	<b>主な事業エリア</b>
<b>事業主体</b>	交通事業者、その他企業等、行政
<b>関連主体</b>	交通管理者、市民

<p><b>施策名</b></p>	<p>④コミュニティバス等の利用促進</p>
<p><b>対応する軸等</b></p>	<p>支線・区内交通</p>
<p><b>事業の概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地区等の解消が求められることから、生活関連施設等へのアクセス手段として、コミュニティバス、乗合タクシー等の地域公共交通を市民が主役となり「創り」、「守り」、「育てる」ための施策を検討する。             <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 「コミュニティバス等導入ガイドライン」の活用促進</li> <li>▶ 「コミュニティバス等導入ガイドライン」の見直し</li> </ul> </li> </ul> <div data-bbox="539 600 1316 1120" style="text-align: center;"> <p><b>コミュニティバス等導入ガイドライン</b></p> <p>(1) コミュニティバス等の基本方針</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) コミュニティバス等のコンセプト</li> <li>2) コミュニティバス等のサービス方針</li> <li>3) 検討主体と役割分担</li> </ol> <p>基本方針に沿って検討を進めます</p> <p>(2) 検討の流れ</p> <p>ステップ1 事前準備</p> <p>ステップ2 運行計画の作成(申請)</p> <p>ステップ3 実証運行(本格運行への移行・継続・終了)</p> <p>ステップ4 本格運行(継続・改善・廃止)</p> <p>主体・役割</p> <p>ガイドラインに沿った体制で検討を進めます</p> <p>(3) 検討のポイント</p> <p>ステップ1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○導入検討地域の要件</li> <li>○地域組織の要件</li> </ul> <p>ステップ2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○運行ルートの要件</li> <li>○路線の運行要件</li> <li>○サービス方針</li> <li>○試算収支の確認</li> <li>○関係機関との調整</li> <li>○協議の場による合意の確認</li> </ul> <p>確認・判断</p> <p>ステップ3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○実証運行の事業計画認可の取得</li> <li>○協議の場による合意の確認</li> <li>○収支実績の確認</li> <li>○本格運行の事業計画認可の取得</li> </ul> <p>ステップ4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○継続的取組</li> <li>○本格運行継続・改善・廃止の判断</li> </ul> <p>(4) 検討の体制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●検討 市民、市、事業者の役割分担</li> <li>●判断 法定協議会による判断</li> </ul> </div> <p>※コミュニティバス等導入ガイドラインは、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なる。なお、市内の公共交通全体の状況を注視しながら、補完交通となるモードや行政による運行支援のあり方を検討し、適宜見直しを図る。</p> <p style="text-align: center;">イメージ：コミュニティバス等導入ガイドライン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活の身近な拠点等へのアクセスできるよう、バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合は、地域における輸送資源を総動員して、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を確保する。</li> <li>自家用有償旅客運送等の地域の輸送資源について、地域特性や利用者特性に応じた導入を検討する。</li> </ul> <p><b>【実施予定の事業スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス等導入ガイドライン改定（～令和5（2023）年度）</li> </ul>
<p><b>主な事業エリア</b></p>	<p>交通空白地区等</p>
<p><b>事業主体</b></p>	<p>市民、交通事業者、行政</p>
<p><b>関連主体</b></p>	<p>交通管理者</p>

<b>施策名</b>	<b>⑤AI等を活用した新たな交通サービスの検討</b>
<b>対応する軸等</b>	支線・区内交通
<b>事業の概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の労働力が不足する状況の中、交通空白地区等の解消を図るため、高齢者や障害者等へのサービスや福祉施策などと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充実に向けた取組を検討する。</li> <li>社会情勢の変化や新たな技術動向を継続的に把握し、産官学の連携により、交通事業者の持続性確保に向けた取組の検討を進める。             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ AIを活用した効率的なタクシー配車の実証実験、ICTを活用した乗り合い交通サービス、自動運転バスの実証実験等</li> </ul> </li> </ul> <p><b>〇AIを活用したシェアモビリティサービスの事例 (Community Mobility 社 mobi)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Community Mobility 株式会社は、2021年7月より東京都渋谷区内で、AIシェアリングモビリティサービス「mobi」を開始している。</li> <li>わかりやすい操作性のアプリを使いシェアモビリティを呼ぶことが出来、AIを活用して設定される最適なルートで、相乗りしながら目的地まで移動できる。</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>●乗車前</p> <p>現在車両がいる位置が一目でわかる。</p> <p>(乗車中も走行ルートとともに表示します)</p> <p>ドライバーと電話やチャットで連絡可能なため安心です。</p> </div> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2;">  </div> </div> <p style="text-align: center;">イメージ：mobi</p> <p style="text-align: center;">資料：Community Mobility 社プレスリリース（2021年7月1日）</p> <p><b>〇自動運転バスの公道での実証実験</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転サービスの社会受容性、技術面、経営面での検証、シェアモビリティとの連携などによる移動性向上策の検証等の実証実験に協力し、技術革新を通じて新たな交通サービスの導入可能性について、検討する。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">写真：公道での実証実験（左：浦和美園・右：さいたま新都心）</p>
<b>主な事業エリア</b>	交通空白地区等
<b>事業主体</b>	行政、交通事業者、その他企業等
<b>関連主体</b>	市民、交通管理者

<p><b>施策名</b></p>	<p><b>⑥鉄道ネットワークの維持・有効活用</b></p>
<p><b>対応する軸等</b></p>	<p>広域幹線軸</p>
<p><b>事業の概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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ため、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する。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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（広域幹線軸）を構築する。</li> </ul> <p>イメージ：広域幹線軸</p>
<p><b>主な事業エリア</b></p>	<p>市内全域</p>
<p><b>事業主体</b></p>	<p>交通事業者</p>
<p><b>関連主体</b></p>	<p>行政、市民、その他企業等</p>


<b>施策名</b>	<b>⑦地下鉄7号線延伸・東西交通の導入検討 (新たな公共交通システムの検討)</b>
<b>対応する軸等</b>	広域幹線軸 (検討中)
<b>事業の概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 埼玉県東部地域と東京都心及び大宮駅周辺地区と浦和美園地区のアクセス利便性向上のため、地下鉄7号線の延伸に向けた取組及び東西交通の導入についての検討を進める。</li> <li>・ 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いるものである。</li> </ul> <p>【実施予定の事業スケジュール】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下鉄7号線延伸を鉄道事業者へ事業実施要請(令和5(2023)年度)</li> <li>・ 東西交通専門部会の開催(令和元(2019)年度～)</li> </ul>
<b>主な事業エリア</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【地下鉄7号線の延伸】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【東西交通の導入】</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">資料：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)(国土交通省)</p>
<b>事業主体</b>	行政等
<b>関連主体</b>	交通管理者



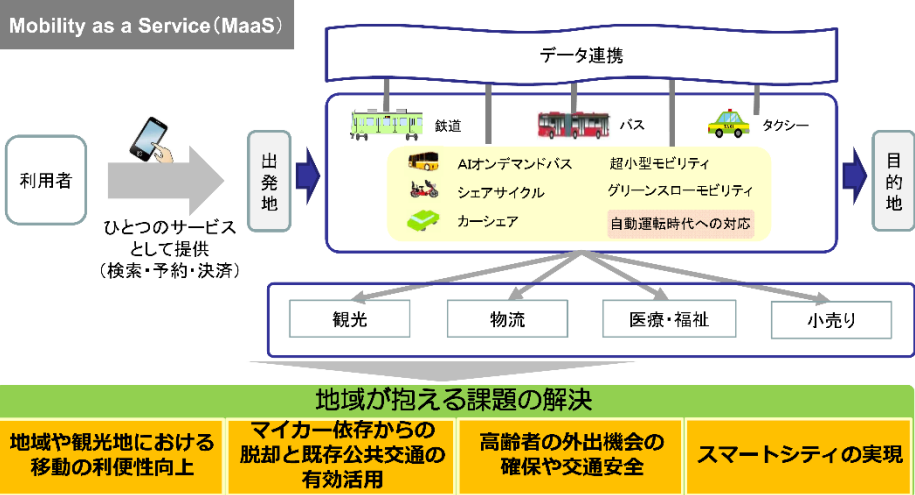
基本方針2.公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上

<p>施策名</p>	<p>⑧広域交通結節点の機能高度化</p>
<p>対応する軸等</p>	<p>結節点</p>
<p>事業の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域交通結節点となる主要駅では、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一体的に進め、交通結節機能をさらに高めるため、機能高度化に向けた検討を進める。</li> </ul> <p><b>○大宮駅グランドセントラルステーション化構想</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大宮駅周辺においては、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する。</li> <li>➢ 立体的な交通空間を整備し、公共交通の移動手段を集約することで、交通利便性を高め、乗換利便性の向上を図る。</li> </ul>  <p>まちの将来像</p> <p>【実施予定の事業スケジュール】 (大宮GCSプラン2020)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大宮駅東口駅前広場の都市計画決定手続き (～令和5(2023)年度)</li> <li>・ 大宮駅東口駅前広場の事業認可取得 (～令和7(2025)年度)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本市の高速バスにおける、乗り場の点在や、上屋・ベンチがほとんど無く、待合環境が悪い状況等を改善するため、主要駅周辺等への長距離バスターミナルの整備を進め、今後も利用者のニーズに合わせた交通結節機能の向上を図る。</li> </ul> <p><b>○バスタプロジェクト</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省が多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備することを目指す、バスタプロジェクトの対象として、大宮駅周辺が選定されており、「大宮駅西口交通結節点事業計画検討会」において整備に向けた議論が進められている。</li> </ul>  <p>資料：バスタプロジェクト・マップ (国土交通省)</p> <p>【実施予定の事業スケジュール】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討会の設置 (令和3(2021)年度～)</li> </ul>
<p>主な事業エリア</p>	<p>主要駅周辺</p>
<p>事業主体</p>	<p>交通事業者、その他企業等、行政</p>
<p>関連主体</p>	<p>交通管理者</p>

<b>施策名</b>	<b>⑨鉄道・バスの乗り換え円滑化</b>
<b>対応する軸等</b>	結節点
<b>事業の概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多様な利用者の誰もがシームレスかつ安全・快適に公共交通で移動できる環境を確保するため、駅前広場や駐輪場、駐車場など、駅周辺地域等の交通施策と連動させながら、まちづくりや交通施設等の整備・更新による安全性向上・乗り換え機能の充実を図る。           <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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</li> <li>➢ 駅における車両の運行状況やバリアフリー情報提供</li> <li>➢ 必要に応じた、駐輪場等の整備</li> <li>➢ 人が憩い賑わう多様な機能を持つ空間を提供する駅前広場の整備</li> </ul> </li> <li>【実施予定の事業スケジュール】           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリアフリー設備の補助：大宮駅（京浜東北線）のホームドア設置完了（～令和4（2022）年度）</li> <li>・ ノンステップバスの導入（～令和7（2025）年度までに導入率70%）</li> <li>・ 七里駅橋上駅舎・南北自由通路供用（～令和5（2023）年度）</li> <li>・ 大和田駅舎改修実施設計に係る協定締結（～令和5（2023）年度）</li> <li>・ 与野本町駅駅前広場事業認可（～令和7（2025）年度）</li> </ul> </li> <li>・ 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するため、車両の高度化を図る           <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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促進</li> <li>➢ EV・燃料電池車両などの次世代自動車の普及促進</li> </ul> </li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>ゆとりのある車内空間</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ステップ等の乗りやすい装備</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>車いすで乗車等も可能なスペース</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>広々としたラゲッジスペース</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">イメージ：ユニバーサルデザインタクシーの装備</p>
<b>主な事業エリア</b>	鉄道駅周辺、バス停（乗換拠点）
<b>事業主体</b>	交通事業者、行政
<b>関連主体</b>	交通管理者

施策名	⑩バス待ち環境等の充実
対応する軸等	結節点
事業の概要	<p>・バス停環境に対する市民の満足度が低い現状を踏まえ、利便性の向上によりバス利用を促すため、複数の公共交通が相互に乗り入れる交通結節点において、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を改善する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 上屋・ベンチの設置、バスロケーションシステム等の整備</li> <li>➢ 広告付き上屋の整備やバリアフリー化の検討</li> <li>➢ 駅や幹線的なバス停周辺におけるサイクルアンドライド・サイクルアンドバスライド駐輪場の整備</li> <li>➢ 主要駅周辺へのパークアンドライド駐車場の整備</li> </ul> <p>○サイクルアンドバスライド駐輪場の整備イメージ（他都市事例）</p>  <p>例：サイクルアンドバスライド駐輪場の整備（蓮田市役所前）</p>
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	交通事業者、行政
関連主体	交通管理者、その他企業等

基本方針3 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通

<p>施策名</p>	<p>①ICT 活用による MaaS 等を含めた交通システムの高度化検討</p>
<p>対応する軸等</p>	<p>利用促進方策</p>
<p>事業の概要</p>	<p>・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 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、多様な交通情報の集約・発信手法等を検討する。</p> <p>【実施予定の事業スケジュール】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・シェア型マルチモビリティの運用開始（～令和6（2024）年度）</li> <li>・事業者連携による MaaS の本格運用（～令和7（2025）年度）</li> </ul>  <p>The diagram illustrates the MaaS (Mobility as a Service) concept. It shows a user starting at an '出発地' (Origin) and moving towards a '目的地' (Destination). The user interacts with a smartphone for 'ひとつのサービスとして提供 (検索・予約・決済)' (Provided as a single service: search, reservation, payment). The MaaS system is connected via 'データ連携' (Data linkage) to various transport modes: 鉄道 (Rail), バス (Bus), タクシー (Taxi), AIオンデマンドバス (AI On-demand bus), 超小型モビリティ (Ultra-small mobility), シェアサイクル (Share bicycle), グリーンスローモビリティ (Green slow mobility), and カーシェア (Car share). The system also includes '自動運転時代への対応' (Response to the autonomous driving era). Below the transport modes, four application areas are listed: 観光 (Tourism), 物流 (Logistics), 医療・福祉 (Medical/Welfare), and 小売り (Retail). At the bottom, a green box titled '地域が抱える課題の解決' (Solving regional issues) lists four goals: 地域や観光地における移動の利便性向上 (Improving mobility convenience in regional/tourist areas), マイカー依存からの脱却と既存公共交通の有効活用 (Moving away from car dependency and effective use of existing public transport), 高齢者の外出機会の確保や交通安全 (Ensuring opportunities for elderly people to go out and road safety), and スマートシティの実現 (Realizing smart cities).</p> <p>イメージ：MaaS</p> <p>資料：国土交通省の MaaS 推進に関する取組について（国土交通省総合政策局）</p>
<p>主な事業エリア</p>	<p>市内全域</p>
<p>事業主体</p>	<p>交通事業者、行政、その他関連企業等</p>
<p>関連主体</p>	<p>市民、交通管理者</p>

<p><b>施策名</b></p>	<p><b>⑫公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供</b></p>
<p><b>対応する軸等</b></p>	<p>利用促進方策</p>
<p><b>事業の概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域に不慣れな観光訪問者、高齢者、障害者等に対して移動を支援するため、ユニバーサルデザインを考慮した情報提供方法を検討する。</li> <li>・ また、非常時においても混乱なく避難、待機、移動が可能のように、公共交通等に関する情報提供を検討する。             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 主要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、音声案内の充実</li> <li>➢ バスや鉄道の混雑状況をリアルタイムで情報提供するシステム等の導入</li> <li>➢ 国のシステム開発補助の活用も見据えた、感染症拡大防止等の観点にも対応した施策の検討</li> </ul> </li> </ul> <p><b>○バス情報案内システム</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 浦和駅では、鉄道高架化事業の完了と合わせて、異なる事業者のバス情報を統一的な内容で案内するシステムを整備し、駅構内において、デジタルサイネージで情報を掲示している。</li> </ul> <div data-bbox="651 954 1169 1339" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">整備後</p> <p style="text-align: center;">写真：バス情報案内システム整備例（浦和駅）</p> <p><b>○スマートバス停</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和2（2020）年11月より日大前・「南中野」バス停では、IoT技術を搭載し、デジタルサイネージに時刻表やその他の告知文等をリアルタイムに表示できる、高機能なスマートバス停を設置している。</li> </ul> <div data-bbox="1182 1438 1366 1767" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">資料：国際興業株式会社 News Release（令和2(2020)年11月20日）</p>
<p><b>主な事業エリア</b></p>	<p>主要駅</p>
<p><b>事業主体</b></p>	<p>交通事業者、行政</p>
<p><b>関連主体</b></p>	<p>市民、交通管理者、その他企業等</p>

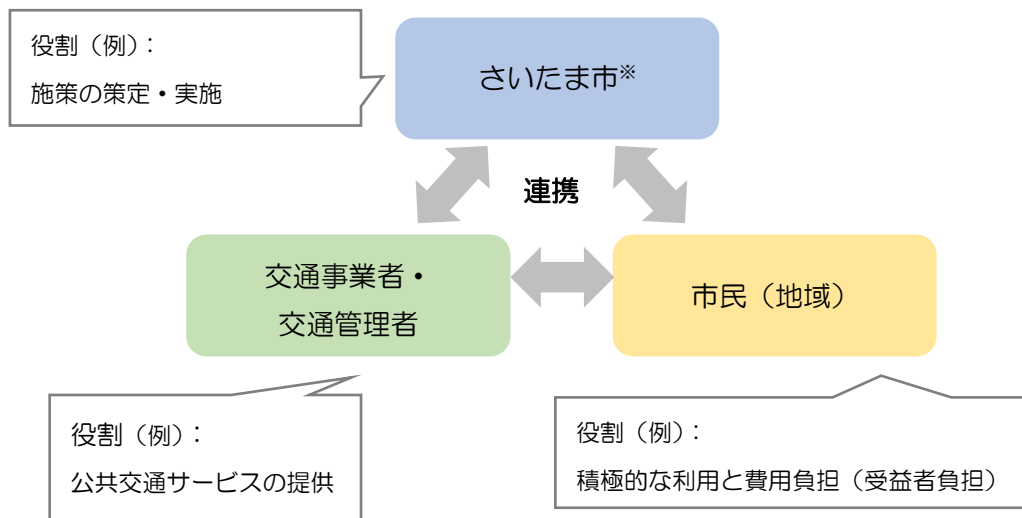
<b>施策名</b>	<b>⑬公共交通の利用促進のための教育・啓発活動</b>
<b>対応する軸等</b>	利用促進方策
<b>事業の概要</b>	<p>・ 過度な自動車の利用等により公共交通の利用者の減少が続くことで、公共交通サービスの収支悪化・サービスの低下が引き起こされる懸念があるため、サービスの維持・向上策として公共交通の利用を促す取り組みを検討し、環境負荷の低減、外出機会の増加による健康増進等を目指す。</p> <div data-bbox="671 510 1185 786" data-label="Diagram"> <pre> graph TD     A[過度な自動車の利用] --&gt; B[公共交通の利用者の減少]     B --&gt; C[公共交通の収支の悪化]     C --&gt; D[公共交通の廃止・減便等のサービス低下]     D --&gt; A   </pre> </div> <p>イメージ：公共交通の利用・サービス低下のサイクル</p> <p>・ 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行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 小学校等の教育施設における公共交通に関する授業の実施</li> <li>➤ バス乗車体験等の実施</li> <li>➤ 転入者を対象とした公共交通の情報提供</li> <li>➤ 事業者へのエコ通勤優良事業所認証取得の呼びかけ</li> <li>➤ イベント等と連携した実施</li> <li>➤ コミュニティバス等に関するアンケート等の配布 など</li> </ul> <div data-bbox="660 1317 1166 1693" data-label="Image"> </div> <p>写真：教育施設における啓発活動例</p>
<b>主な事業エリア</b>	市内全域
<b>事業主体</b>	交通事業者、行政
<b>関連主体</b>	市民、交通管理者、その他企業等

## 5-2. 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。

公共交通の維持確保については、自助・共助の精神をもって、事業者間の共創性など全体が課題解決や公共交通の利用促進や発展に注力することで真の公共交通の維持確保ができるものである。

施策の実施主体は、交通事業者・交通管理者、市民（地域）、さいたま市が想定され、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。



※さいたま市と民間が連携して事業主体となり、策定・実施する施策も想定する

図 5-1 施策の実施主体

事業主体の整理

基本方針	施策	行政			交通事業者				交通管理者	市民	その他企業等
		さいたま市	埼玉県	国	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. 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	●				●					
	②幹線軸沿線のバス走行環境の充実	●		●		●	●		●		○
	③シェアモビリティ等の利用促進	●				●		●	○	○	●
	④コミュニティバス等の利用促進	●				●	●		○	●	
	⑤AI等を活用した新たな交通サービスの検討	●	○	○	●	●	●	●	○	○	●
	⑥鉄道ネットワークの維持・有効活用	○			●	○				○	○
	⑦地下鉄7号線延伸・東西交通の導入検討（新たな公共交通システムの検討）	●	●		●	○			○		
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	●		●	●	●	●		○		●
	⑨鉄道・バスの乗り換え円滑化	●			●	●	●		○		
	⑩バス待ち環境等の充実	●				●		●	○		○
3. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通	⑪ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討	●	○	○	●	●	●	●	○	○	●
	⑫公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供	●	○	○	●	●	○	○	○	○	○
	⑬公共交通の利用促進のための教育・啓発活動	●	○	●	●	●	●	○	○	○	○

[凡例] ●：事業主体、○：関連主体



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

## 事業実施スケジュールの整理

計画検討・試験導入

事業着手・本格導入※

事業継続・推進※

中間見直し

※施策方針に挙げた事業のうち一部でも実施されている施策は「事業着手・本格導入」または「事業継続・推進」として示す

基本方針	施策	短期					中長期				
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
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	計画検討・試験導入									
	②幹線軸沿線のバス走行環境の充実	事業継続・推進									
	③シェアモビリティ等の利用促進	事業継続・推進									
	④コミュニティバス等の利用促進	事業継続・推進									
	⑤AI等を活用した新たな交通サービスの検討	計画検討・試験導入									
	⑥鉄道ネットワークの維持・有効活用	事業継続・推進									
	⑦地下鉄7号線の延伸・東西交通の導入検討 (新たな公共交通システムの検討)	計画検討・試験導入			事業着手・本格導入						
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	事業継続・推進									
	⑨鉄道・バスの乗り換え円滑化	事業継続・推進									
	⑩バス待ち環境等の充実	事業継続・推進									
3. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通	⑪ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討	計画検討・試験導入				事業着手・本格導入					
	⑫公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供	事業継続・推進									
	⑬公共交通の利用促進のための教育・啓発活動	事業継続・推進									

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

## 第6章 計画の評価方法

### 6-1. 成果指標及び目標値

本計画で定める基本方針に基づいた計画の進捗と施策実施による効果を把握し、施策と効果の関係を確認しながら計画を評価・検証するものとして、成果指標とその目標を設定する。

- ・ 数値目標を設定する成果指標は、計画に位置付ける様々な施策により、市民の「誰もが」公共交通を利用し、「暮らしやすい」地域社会の実現を図る指標（公共交通等による人口カバー率）を設定する。

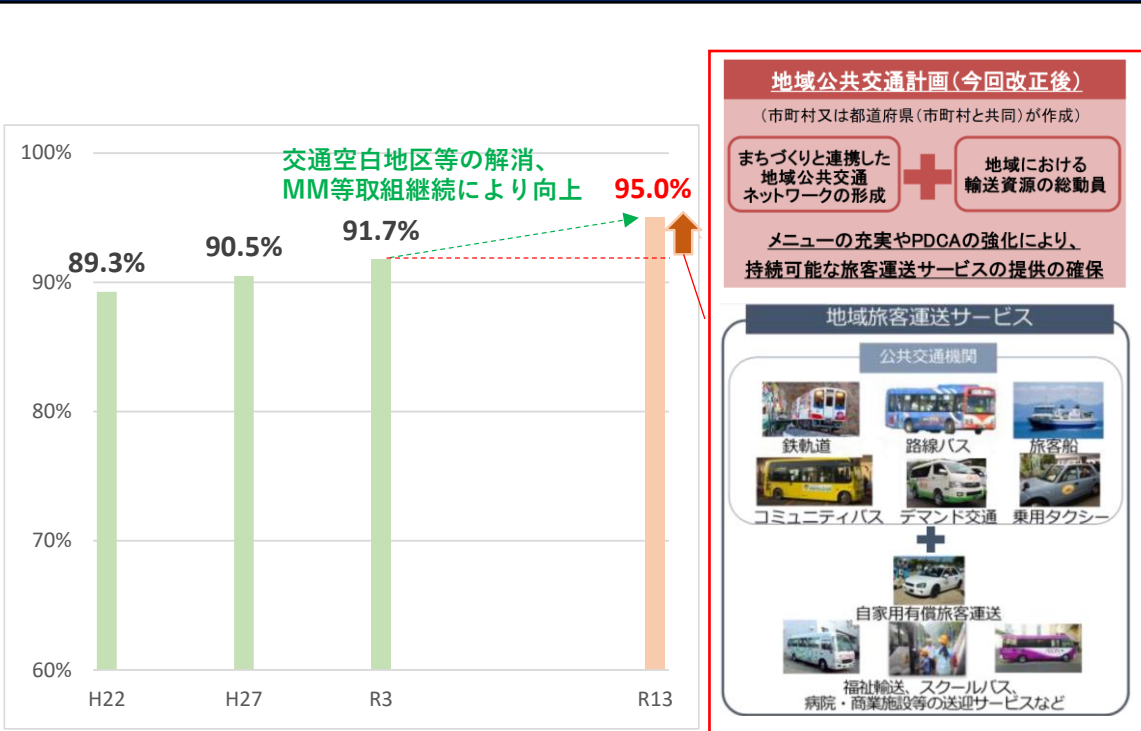
また、公共交通の維持・確保を図る指標として需要（利用者数や収支率、交通手段分担率）に関する指標と合わせ、市民ニーズ（満足度）に関する指標とし、計画による基本となる成果を把握する。

表 6-1 成果指標と目標値

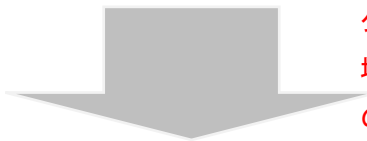
成果指標		目標値（増減）	成果指標・目標値の設定理由
誰もが暮らしやすい地域社会の実現	・公共交通等による人口カバー率	95% (+3.3%)	・ 集約型都市構造の形成を見据えつつ、公共交通ネットワークの再編、サービス改善、地域資源の総動員により、市内の交通空白地区を解消し、公共交通等による人口カバー率を引続き向上することを旨とする。
公共交通の維持・確保	・市内の鉄道・バス利用者数	423 百万人 (+約 81 百万人)	・ 公共交通ネットワークの再編、サービス改善、利用促進策により、現状のトレンドから想定される市内の鉄道・バス利用者数の低下を抑え、現状と同程度の水準に回復することを旨とする。
	・コミュニティバス等全体の収支率	40%以上 (+14%以上)	・ 利用状況と効率性の両方の観点から、コミュニティバス等全体の収支率は「コミュニティバス等導入ガイドライン」に示す水準を旨とする。
	・自動車の代表交通分担率（市内移動）	27.0% (-0.5%)	・ 環境及び安全性の観点から、自動車から鉄道・バス・自転車や徒歩への転換を促し（MM：モビリティマネジメント）、自動車の代表交通分担率の減少を旨とする。
利用者ニーズの充足	・市民の鉄道・バスに対する満足度	鉄道：約 70% バス：約 40% (+約 10%)	・ 交通サービスの利便性向上により、市民の鉄道・バスに対する満足度の向上を旨とする。

**成果指標【目標値】 公共交通等による人口カバー率**

現況値 (R3) 91.7% ⇒ 目標値 95.0% (+3.3%)



資料：さいたま市資料



公共交通ネットワーク再編や地域資源の総動員により地域社会の足を確保

**サービス向上・維持の必要性**

- ・市内には公共交通が利用できない交通空白地区等が存在しており、今後は人口減少・高齢化の進展に向かうことも踏まえ、交通弱者が増えることが想定される
- ・そのため、さいたま市都市計画マスタープランが目指す集約型都市構造の実現による公共交通等が利用可能なエリアへの拠点や居住の集約を見据えつつ、公共交通ネットワークの再編や地域資源の総動員、モビリティマネジメント、立地適正化計画による公共交通等カバー圏域への誘導等により、誰一人取り残すことなく生活に必要な暮らしの足を確保することが求められる。

## ●公共交通等による人口カバー率の目標設定の考え方

平成22(2010)・平成27(2015)・令和2(2020)年時点の市内の鉄道及び路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーの停留所等の利用圏域(鉄道駅1km、路線バス等停留所300m)内の人口を、各時点の公共交通ネットワークの整備状況及び住民基本台帳人口データ等により試算した。

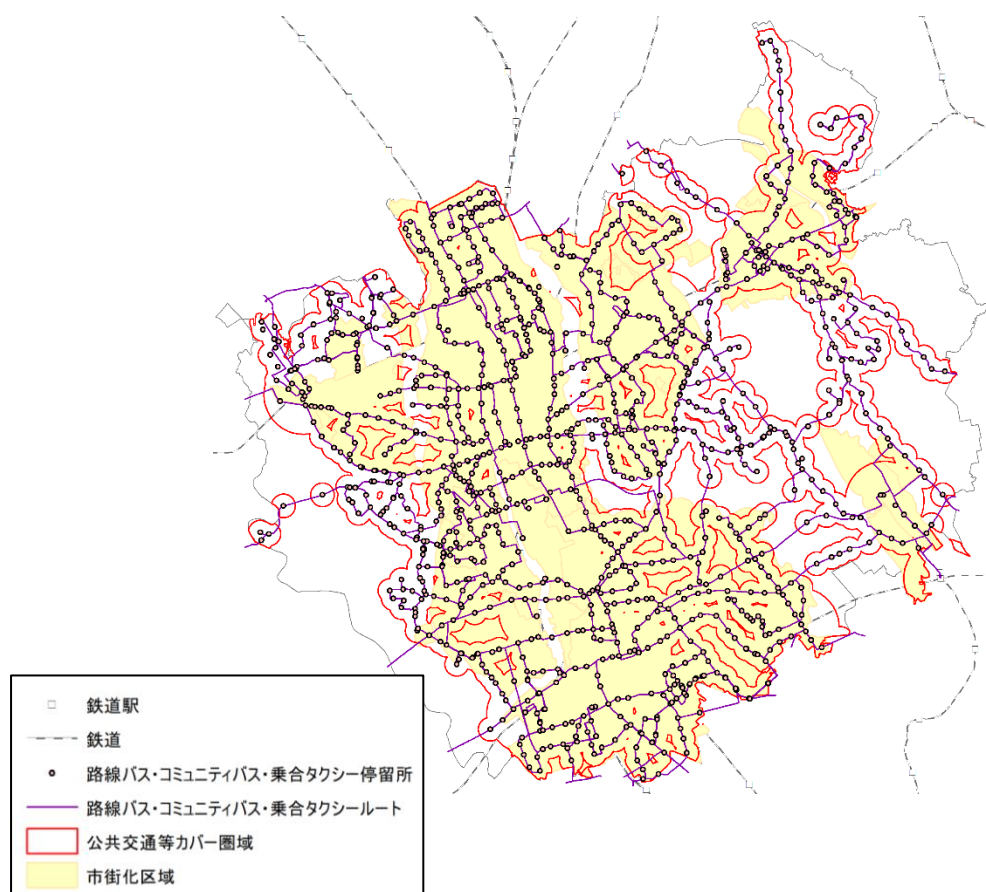


表 6-2 公共交通等カバー率の試算のデータ

	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和3年 (2021年)
人口(※)	2010年4月1日時点 の住民基本台帳人口	2015年4月1日時点 の住民基本台帳人口	2021年4月1日時点 の住民基本台帳人口
公共交通等の 路線・停留所	2010年10月時点	2015年3月時点	【路線バス】 2020年さいたま市バ ス路線マップ(2020.1) 【コミュニティバス・ 乗合タクシー】 2020年8月時点

※人口は、対象3時点の住民基本台帳人口のさいたま市町丁目別のデータを、平成27年国勢調査メッシュ統計の人口比により4次メッシュ(500mメッシュ)に按分し、データを作成した。

試算の結果、現況（令和3（2021）年）時点の公共交通等による人口カバー率は約92%となり、コミュニティバス等の導入による空白地の解消や市街化区域等の公共交通等カバー圏域への人口増加等により、平成22（2010）年からの11年間で、約2%カバー率が向上している。

表 6-3 公共交通等によるカバー人口

		さいたま市全域			市街化区域			市街化調整区域		
		H22 (2010)	H27 (2015)	R3 (2021)	H22 (2010)	H27 (2015)	R3 (2021)	H22 (2010)	H27 (2015)	R3 (2021)
人口 (万人)	公共交通等カバー圏域外	13.0	12.0	11.0	8.6	8.5	7.8	4.3	3.6	3.2
	公共交通等カバー圏域	107.9	115.3	121.8	98.0	104.4	110.5	9.9	10.9	11.3
	計	120.9	127.3	132.8	106.7	112.9	118.3	14.2	14.5	14.5
	公共交通等カバー率	89.3%	90.5%	91.7%	91.9%	92.5%	93.4%	69.5%	75.3%	77.6%
面積 (km <sup>2</sup> )	公共交通等カバー圏域外	70.7	66.4	63.7	12.9	12.5	11.0	57.8	53.9	52.7
	公共交通等カバー圏域	146.7	151.0	153.7	104.2	104.5	106.0	42.6	46.5	47.7
	小計	217.4	217.4	217.4	117.0	117.0	117.0	100.4	100.4	100.4
	公共交通等カバー率	67.5%	69.4%	70.7%	89.0%	89.3%	90.6%	42.4%	46.3%	47.5%

市内の公共交通等カバー率の実績値の推移を元に、新たな交通政策を導入しない場合（トレンドによる）の将来の利用者数を試算した。

下記の方法による試算の結果、トレンドによる令和13（2031）年時点の公共交通等による人口カバー率は約94.5%となる。

トレンドによる試算を踏まえ、将来の公共交通等による人口カバー率は、公共交通ネットワークの再編、サービス改善、新技術の活用、地域資源の総動員等により、市内の交通空白地区の解消、公共交通が便利な地域に居住する市民を増加とし、トレンド以上とすることを目指し、約95%と設定した。

#### 【将来値の試算方法】

- ・平成22（2010）年から現況値（令和2（2020）年）までの10年間における公共交通等人口カバー率のトレンド（増減の平均値）により設定する。

#### 【公共交通等による人口カバー率（2031年）】

$$= [ \text{【公共交通等による人口カバー率実績値（2021年）】} + \text{【過去10年の人口カバー率増減平均値（0.25%）】} ]$$

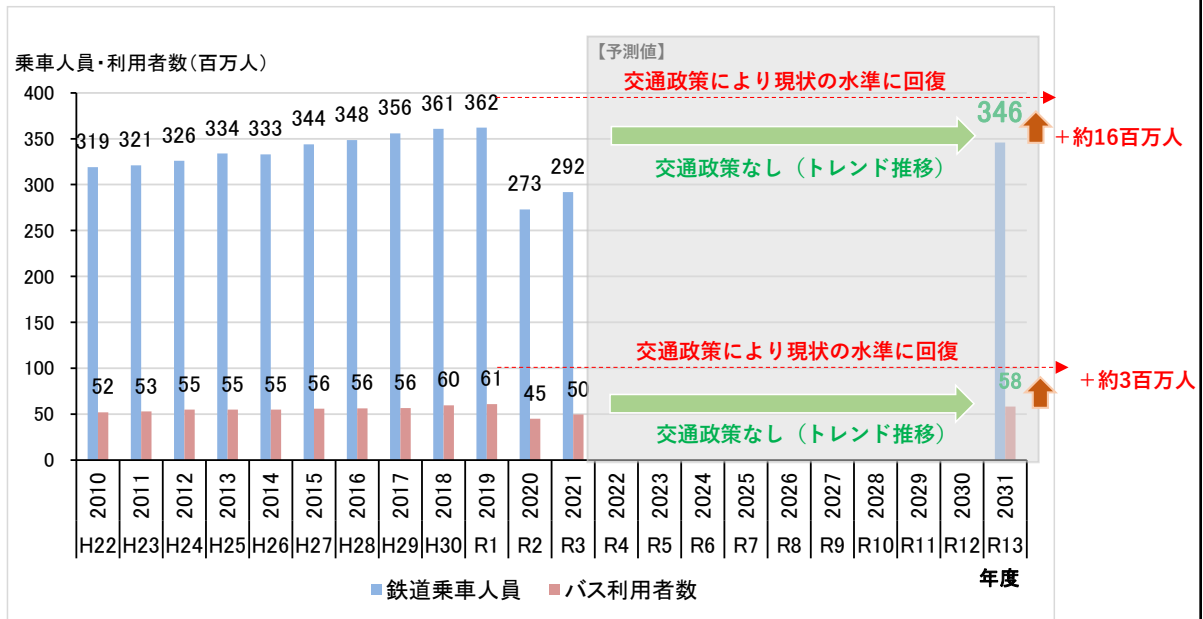
…

$$[ \text{【公共交通等による人口カバー率推計値（2030年）】} + \text{【過去10年の人口カバー率増減平均値（0.25%）】} ]$$

## 成果指標【目標値】

## 市内の鉄道・バス利用者数

現況値 (R3) 342 百万人 ⇒ 目標値 423 百万人 (+81 百万人)



資料：：さいたま市交通政策課資料（さいたま市）

公共交通利用を啓発することで  
利用を促進する

## サービス向上・維持の必要性

- 市内の鉄道・バス利用者数は、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維持することが求められる。
- 限られた地域資源（ヒト・モノ・カネ）の中で、公平かつ効率的な交通手段の提供を進めるため、利用実態や運行コストに応じて、ダウンサイジングなどを含めた運行方法等の見直しによる地域公共交通の維持することが求められる。



**●市内の鉄道・バス利用者数の目標設定の考え方**

市内の鉄道・バス利用者数の実績値の推移及び将来の人口変化率を元に、新たな交通政策を導入しない場合（トレンドによる）の将来時の利用者数を試算した。

下記の方法による試算の結果、トレンドによる令和13（2031）年時点の鉄道利用者は約340万人、バス利用者は約57万人となる。

**【将来値の試算方法】**

- ・平成22（2010）年から現況値（令和2（2020）年）までの10年間における利用者数のトレンド（増減の平均値）と将来の人口増加率により設定する。

**【鉄道・バスの将来（2031年）利用者数】**

$$\begin{aligned} &= \text{【鉄道・バス利用者数実績値※1（2019年）】} \\ &\times \text{【過去10年の利用者数増減平均値（99.5%）】} \times \text{【2031年の人口増減率※2（前年比：99.9%）】} \end{aligned}$$

※1：さいたま市交通政策課資料（さいたま市）により整理

※2：日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

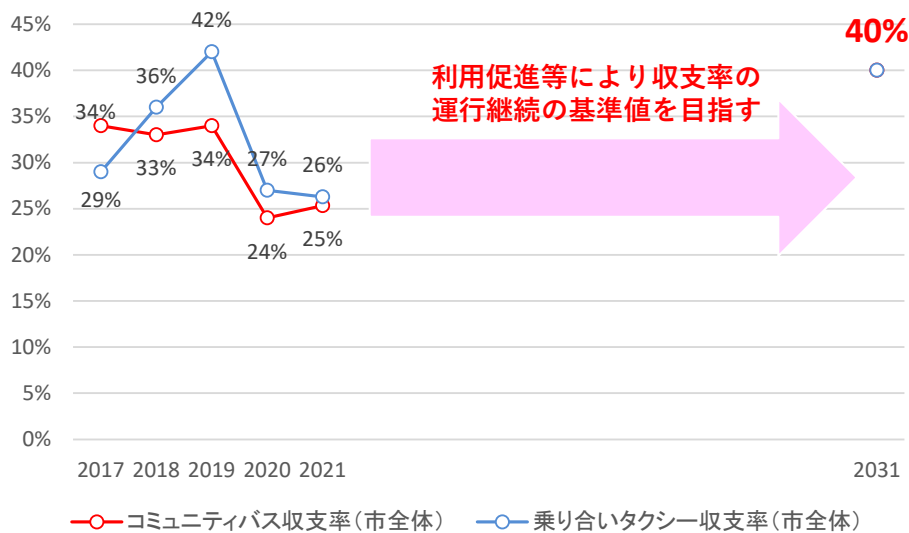
これは現況の令和元（2019）年の利用者数よりも低い水準であり、現況と同程度の水準に回復するためには、交通政策導入の効果により、鉄道利用者は約22万人、バス利用者は約5万人の利用者の増加が必要となる。

## 成果指標【目標値】

## コミュニティバス等全体の収支率

現況値 (R3) 26% ⇒ 目標値 40%以上 (+14%以上)

コミュニティバス・乗合タクシー収支率



資料：さいたま市交通政策課資料（さいたま市）

地域の交通の利用を促し  
継続的に地域の足を確保する

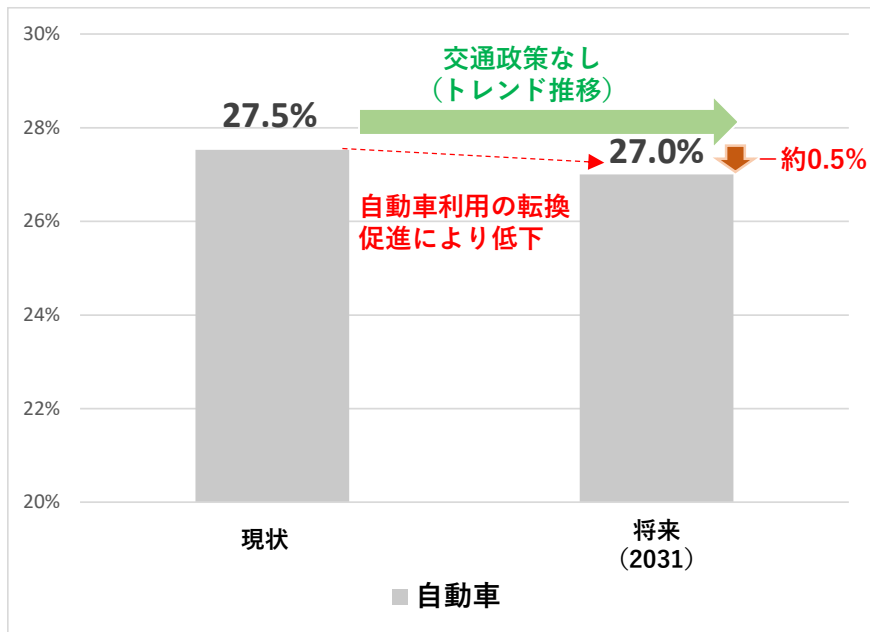
## サービス向上・維持の必要性

- コミュニティバス等全体の収支率は、**利用促進や運行経費の削減等**により、さらなる**収支率の向上**を目指し、コミュニティバス等ガイドラインに示される、運行継続のための基準値（40%）を確保することが求められる。

成果指標【目標値】

自動車の代表交通手段分担率（市内移動）

現況値（H30）27.5% ⇒ 目標値 27.0%（-0.5%）



資料：第6回 東京都市圏パーソントリップ調査（平成30（2018）年度）を基に試算

公共交通利用を啓発することで利用を促進する

サービス向上・維持の必要性

- 公共交通の持続性確保や、環境負荷の小さい交通体系の構築、交通混雑・事故の解消等の観点から、自動車から他の交通手段への転換を促すこと（モビリティマネジメント）により、現状のトレンドから想定される自動車への過度な依存や公共交通の利用者数の低下を抑え、市内の移動において自動車を利用する方の割合（代表交通手段分担率）は現状より低下することが求められる。

## ●市内の自動車の代表交通手段分担率の目標設定の考え方

新たな交通政策を導入した場合に、私事目的の自動車利用の5%の転換を目指すものと仮定し、市内の移動における目的別の自動車利用トリップ数の実績値を元に、将来の自動車の代表交通手段分担率を試算した。

その結果令和13(2031)年時点において現状よりも約0.5%低下するものとして、目標を設定した。

### 【将来値の試算方法】

- ・第6回東京都市圏パーソントリップ調査における現況(平成30(2018)年)のさいたま市内発着の目的別自動車トリップ数の内、私事目的のトリップ数の5%を減少させ、自動車の将来トリップ数を設定した。
- ・上記の減少した私事目的の自動車トリップはいずれかの交通モードに転換するものと仮定し、さいたま市内発着の総トリップ数は、現況(平成30(2018)年)と同水準と設定し、自動車の将来トリップ数から代表交通手段分担率を試算した。

### 【自動車の将来(2031年)のトリップ数：約44.1万トリップ】

= 【自動車利用トリップ数<sup>※1</sup>(2018年)】 × 95% (5%の転換)

※1：第6回 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30(2018)年度)より整理

### 【自動車の将来(2031年)の代表交通手段分担率】

= 【自動車の将来(2031年)のトリップ数：約44.1万トリップ】

÷

〔【鉄道・バス・自動車・徒歩・自転車・二輪車・その他の現況(2018年)の総トリップ数(2018年と同水準と仮定)：約163.3万トリップ】〕

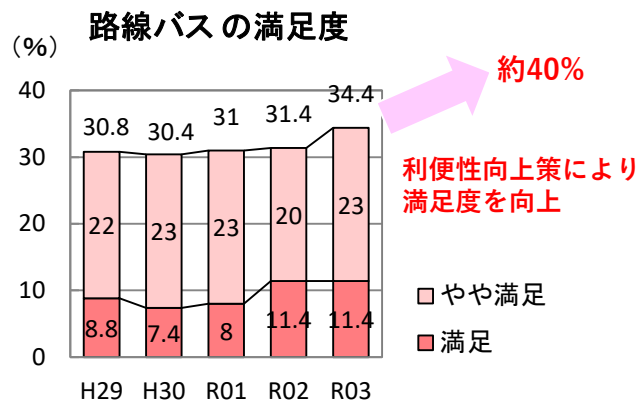
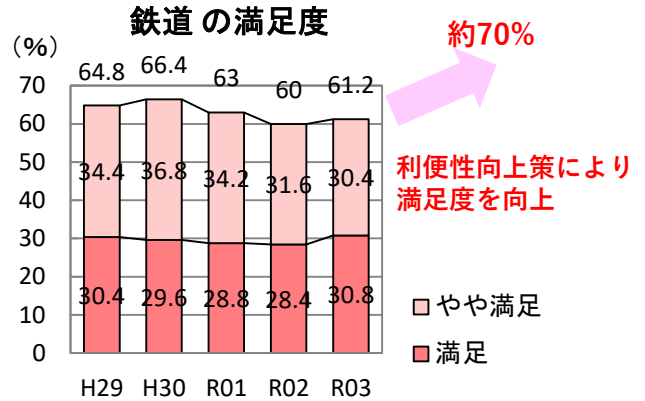
表 6-4 自動車交通の転換による将来発生交通量の設定

		万トリップ/日		
		自動車	自動車以外	合計
現況	私事	17.7	36.4	54.1
	私事以外	27.3	81.9	109.2
	合計	44.9	118.3	163.3
私事自動車 5%転換	私事	16.8	37.3	54.1
	私事以外	27.3	81.9	109.2
	合計	44.1	119.2	163.3

成果指標【目標値】

市民の鉄道・バスに対する満足度

鉄道 現況値 (R3) 61.2% ⇒ 目標値 70% (+8.8%)  
 バス 現況値 (R3) 34.4% ⇒ 目標値 40% (+5.6%)



資料：さいたま市都市交通戦略推進委員会による市民意識 Web 調査結果より整理

公共交通に新たなサービスを組み合わせ  
 利便性を向上させ、利用を促進する

サービス向上・維持の必要性

- 市民の満足度は鉄道が約 60~65%程度、バスが約 30~35%程度で推移しており、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公共交通利用者の満足度を向上することが求められる。

## 6-2. 施策の進捗管理指標

基本方針に基づいた各施策・事業の進捗度合い及び効果を計るものとして、進捗管理指標を設定した。

進捗管理指標は、将来にわたる事業のモニタリングを目指すことから、継続的にデータ等の取得が可能と見込まれることにも留意して設定する。

これらの指標ごとに目指すべき方向性を定め、その方向性に従っているかを確認することで、進捗管理をするものである。

なお、各施策の進捗の状況や今後の社会経済情勢の変化等に応じて、確認すべき新たな視点や指標を追加する等、さいたま市地域公共交通協議会で検討しながら、柔軟に施策の進捗管理を行う。

表 6-5 施策の進捗管理指標

基本方針	進捗管理指標	現状値	目指すべき方向性	計画目標への寄与※
1.効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成・強化	・市内道路の渋滞状況（主要渋滞箇所数等）	56箇所 (2020年度)	・幹線軸沿線のバス走行環境の充実等の施策進捗を見込み <b>減少</b> を目指す	満足度 分担率
	・朝ピーク時における路線バス遅れ時間（大宮駅、浦和駅、北浦和駅）	平均5分超 (2018年度)	・幹線軸沿線のバス走行環境の充実等の施策による効果を見込み <b>減少</b> を目指す	満足度 分担率
	・シェアサイクルのポート数	368箇所 (2021年度)	・シェアサイクルの利用促進等の施策進捗を見込み <b>増加</b> を目指す	分担率
	・シェアサイクルの利用回数	年間79.3万回 (2021年度)		分担率
	・コミュニティバス等の年間利用者数	33.0万人/年 (2021年度)	・地域によるコミュニティバス利用促進の活性化を見込み、 <b>増加・向上</b> を目指す	利用者数
	・コミュニティバス等の収支率	26.3% (2021年度)		収支率
	・コミュニティバス等に係る補助金額	760円/人・年 (2021年度)	・コミュニティバス利用促進の取組による利用者増加を見込み、 <b>減少</b> を目指す	収支率

※「計画目標への寄与」は各指標が目指すべき方向性に向かうことで、計画の成果指標（計画目標）のうち、主要な寄与を果たす指標を示している  
 （成果指標：公共交通等による人口カバー率（カバー率）、市内の鉄道・バス利用者数（利用者数）、コミュニティバス等の収支率（収支率）、鉄道とバスの代表交通分担率（分担率）、市民の鉄道・バスに対する満足度（満足度））

基本方針	進捗管理指標	現状値	目指すべき方向性	計画目標への寄与
1.効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成・強化	・鉄道混雑率	115% (2021年度)	・鉄道ネットワークの活用に関する施策進捗を見込み <b>低下</b> を目指す	満足度 分担率
	・鉄道の「車内の混雑状況」に対する市民満足度(満足・やや満足)	9.6% (2018年度)	・鉄道ネットワークの活用に関する施策進捗を見込み <b>上昇</b> を目指す	満足度
2.公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上	・長距離バスの発便数(さいたま新都心バスターミナル)	21便 (2021年度)	・広域交通拠点・結節点の整備進捗を見込み <b>増加</b> を目指す	利用者数
	・駅施設に対する満足度	19.4% (2018年度)	・交通結節点の整備進捗による効果を見込み <b>上昇</b> を目指す	満足度
	・バス停環境に対する満足度	9.9% (2018年度)		利用者数 満足度 分担率
3.快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通	・MaaS等のICT活用に関する取組の導入・検討件数	3件 (2021年度)	・交通システムの高度化・情報案内サービスの提供に関する施策の着実な実施を図るため、 <b>継続的に実施するものが増加</b> していることを目指す	カバー率 利用者数 分担率
	・公共交通の利用促進のための教育・啓発活動の取組数	14件 (2021年度)		利用者数 分担率

※「計画目標への寄与」は各指標が目指すべき方向性に向かうことで、計画の成果指標（計画目標）のうち、主要な寄与を果たす指標を示している  
（成果指標：公共交通等による人口カバー率（カバー率）、市内の鉄道・バス利用者数（利用者数）、コミュニティバス等の収支率（収支率）、鉄道とバスの代表交通分担率（分担率）、市民の鉄道・バスに対する満足度（満足度））

## 第7章 計画のフォローアップ

本計画の効率的・効果的な展開に向けて、以下の方針のもとに計画推進のマネジメントを実施していくものとする。

- 計画期間は、令和4（2022）年度～令和13（2031）年度までの10年間とするが、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（令和8（2026）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。
- 計画の見直しを行う際は、まちづくりへの対応等の行政の視点や効率性等の事業者からみた視点のみならず、通勤・通学者、高齢者、障害者等、公共交通の主要な利用主体のニーズへの対応状況も確認することにより、新たな目標設定も含めてより実効性のある施策展開を図っていくこととする。
- 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、PDCA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。
- 計画推進のマネジメントは、さいたま市地域公共交通協議会が主体となって実施するが、公共交通等に関わる関係者（市民、交通事業者、行政、関係機関など）が施策実施状況やその効果、新たな課題や改善方策を共有しながら、国の補助メニュー等も活用し、十分に連携を図り、取り組んでいくこととする。
- 協議会においては、生活手段となる公共交通ネットワークの維持に必要となる施策について議論を進めるとともに、官民連携で取り組む対策を検討し、提言することを目指す。
- 新型コロナウイルスの感染拡大を例とする社会情勢の急激な変化等にも注視し、必要に応じて計画の増補、施策の修正等についても検討することとする。

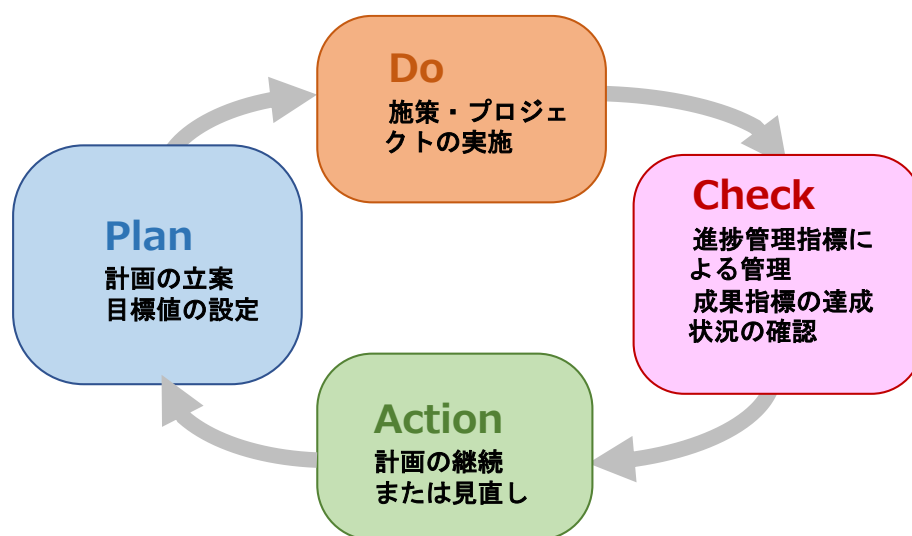


図 7-1 PDCA サイクルのイメージ図





## 参考資料編



■公共交通利用者(ターゲット)毎の目指す将来イメージ(例)

(ターゲット毎の将来イメージの一例で、全ての公共交通利用者に当てはまるものではありません)

利用者	現状	将来
公共交通利用者	<p>大幅なバスの遅れに備え早めに自宅を出る必要がある。</p> <p>自宅 15分 → バス停 10分 → 駅 20分 → 職場・学校 1分</p> <p>現状の遅れ: 10~30分の遅れ</p> <p>課題: 天気や時間帯に左右され、駅まで時間がかかる</p> <p>不満: いつバスがくるかわからないから早めに家を出る、バス情報が不足、段差が多く、乗り換えしづらい</p> <p>合計56~76分</p>	<p>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。</p> <p>自宅 5分 → バス停 10分 → 駅 20分 → 職場・学校 1分</p> <p>将来の遅れ: 0~2分の遅れ</p> <p>改善点: バス運行情報や待ち空間が充実、自転車で時間短縮、シェアサービスの事前予約、バス専用レーン、駅施設のバリアフリー化、乗り継ぎ環境向上</p> <p>合計36~38分</p>
自動車利用者	<p>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。</p> <p>自宅 40分 → 職場・学校 1分</p> <p>現状の遅れ: 0~30分の遅れ</p> <p>課題: 交通渋滞が発生</p> <p>不満: 渋滞すると何時に着くかわからないから早めに家を出る、公共交通が不便で家族が送迎しているが、時間を取られる</p> <p>合計41~71分</p>	<p>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。</p> <p>自宅 5分 → 職場・学校 1分</p> <p>将来の遅れ: 0~10分の遅れ</p> <p>改善点: シェアサービスの事前予約、公共交通の利用に転換、渋滞が減って、時間が読めるようになってきた</p> <p>合計41~51分</p>
高齢者	<p>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。</p> <p>自宅 15分 → バス停 20分 → 病院等 1分</p> <p>現状の遅れ: 10~20分の遅れ</p> <p>課題: 公共交通が不便で家族が送迎しているが、時間を取られる</p> <p>不満: バス情報が不足、バス停が遠い、乗降しづらいバスが遅延</p> <p>合計46~56分</p>	<p>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。</p> <p>自宅 15分 → バス停 20分 → 病院等 1分</p> <p>将来の遅れ: 0~10分の遅れ</p> <p>改善点: 移動支援(互助による輸送)により安心して外出、バス運行情報や待ち空間が充実、ノンステップバスなど車両の高度化で乗降が楽、AI等を活用した新たな交通サービス、自動車免許返納</p> <p>合計39~41分</p>

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



■公共交通利用者（ターゲット）毎の目指す将来イメージ（例）

（ターゲット毎の将来イメージの一例で、全ての公共交通利用者に当てはまるものではありません）

利用者	現状	将来
子育て世帯 公共交通利用者	<p>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。</p> <p>自宅 → 15分 → バス停 → 20分 → 買い物等 → 1分</p> <p>10~20分の遅れ</p> <p>合計46~56分</p>	<p>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。</p> <p>自宅 → 15分 → バス停 → 20分 → 買い物等 → 1分</p> <p>3~5分の遅れ</p> <p>0~10分の遅れ</p> <p>合計39~41分</p> <p>合計21~31分</p>
まちなか来訪者 公共交通利用者	<p>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。</p> <p>駅 → 1分 → バス停 → 30分 → まちなか → 1分</p> <p>10~20分の遅れ</p> <p>合計42~52分</p>	<p>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。</p> <p>駅 → 1分 → バス停 → 20分 → まちなか → 1分</p> <p>3~5分の遅れ</p> <p>合計25~27分</p> <p>合計17分</p>
交通不便地区等居住者 日常の買い物等	<p>買い物等に行きたいが、自動車以外では移動しづらく、外出を控えてしまう。</p> <p>自宅 → 15分 → 生活関連施設(スーパー等)</p> <p>自ら運転しているが、運転に不安がある</p>	<p>自動車以外の交通手段も利用して、安心して暮らしに必要な外出が出来る。</p> <p>自宅 → 20分 → 生活関連施設(スーパー等)</p> <p>自ら自動車を運転する必要がなくなり、自動車免許を返納できる</p>

公共交通利用者の現状と将来イメージ（例）



【あ行】

ICT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information and Communication Technology の略。情報や通信に関する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称。</li> </ul>
アクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>人々があるサービス（主な道路、鉄道、海路、空路、施設など）を利用するに当たり、そのサービスに到達するための手段、経路のこと。</li> </ul>
SDGs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略。「誰一人取り残さない」持続可能で包摂性のある社会の実現のための、2030（令和 12）年までに達成すべき 17 の目標（ゴール）と 169 のターゲット、232 の指標のこと。</li> </ul>
NPO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nonprofit Organization の略。政府・自治体や私企業とは独立した存在として、社会的な公益活動を行う営利を目的としない特定非営利活動法人。</li> </ul>
温室効果ガス	<ul style="list-style-type: none"> <li>二酸化炭素など、大気中にあり赤外線を吸収、再放出することで温室効果をもたらし、地球温暖化の原因となるガスのこと。</li> </ul>



## 【か行】

<b>幹線道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国、地域または都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。自動車の交通量が多く、通過交通の割合が高い。</li> </ul>
<b>既成市街地</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在、既に人家や商店等が連たんして、市街地を形成している区域。</li> </ul>
<b>公共車両優先システム(PTPS)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>優先信号制御等を行い、バスの優先通行を確保することにより、運行の定時性の確保を目的としたシステム。</li> </ul>
<b>交通空白地区／交通不便地区</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、市街化区域内の地区で、鉄道駅から1km、バス停から300mのサービス圏域外の地区を交通空白地区、公共交通のサービス圏域内に含まれていても、バスの運行本数が1日30便未満の地区を交通不便地区としている。</li> </ul>
<b>交通結節点</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられる。</li> </ul>
<b>交通需要マネジメント(TDM)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車利用者が交通行動を変えるよう促すことにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法のこと。道路利用者、民間組織、公的組織が一体となって自動車の利用時間帯の変更や走行経路の見直し、自動車から公共交通への転換などを促す取組を実行する。TDMは、Transportation Demand Managementの略。</li> </ul>
<b>高齢者／非高齢者／高齢化率</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>65歳以上の人を高齢者、65歳未満の人を非高齢者という。総人口に占める高齢者の割合を高齢化率という。</li> </ul>
<b>国勢調査</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>統計法に基づき、日本国内の外国籍を含む全ての人・世帯を対象に、人口、世帯、居住地、就業や交通手段等の状況を把握する調査。</li> </ul>
<b>コミュニティバス・乗合タクシー</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、路線バスが不十分な交通空白地区・交通不便地区等に対して導入する、路線バス網の補完交通を指す。駅、病院、商店街、金融機関、区役所など市民生活に密着した施設にアクセスする。小型バス等で運行するコミュニティバスと、ワゴン車等で運行する乗合タクシーに区別される。</li> </ul>

【さ行】

<p><b>サイクル&amp;ライド・ サイクル&amp;バスライド</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道駅、バス停の周辺などに整備された駐輪場まで自転車を利用し、そこから公共交通機関に乗り継ぐ移動方法。</li> </ul>
<p><b>市街化区域</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画法第7条第2項に基づき定めるもので、市街地として積極的に開発・整備する区域で、既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。</li> </ul>
<p><b>市街化調整区域</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画法第7条第3項に基づき定めるもので、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する区域のこと。</li> </ul>
<p><b>集中交通量</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一定時間の間に、ある区域（ゾーン）に流入する人の移動の量。</li> </ul>
<p><b>シームレス</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者が複数のサービスを同じサービスを利用しているかのように利用できること。</li> </ul>
<p><b>シェアサイクル</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システムのこと。一般的なレンタサイクルと異なり、利用者はどこのポートでも借り出し、返却ができる。</li> </ul>
<p><b>ソフト施策</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 信号制御や通行規制、交通需要マネジメントやモビリティ・マネジメント等により、交通を制御・管理する施策のこと。</li> </ul>

## 【た行】

<b>代表交通手段</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出発地から到着地までの移動が複数の交通手段で構成される時における最も優先順位の高い交通手段。主な交通手段の優先順位は、(1) 鉄道→(2) バス→(3) 自動車→(4) 自転車→(5) 徒歩の順。</li> </ul>
<b>代表交通手段分担率</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>代表交通手段のトリップ数が、全交通手段のトリップ数に占める割合。代表交通手段ごとに「自動車分担率」、「公共交通分担率」などという。分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。</li> </ul>
<b>端末交通手段</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数の交通手段を用いて目的地に行く場合、代表的な交通手段に付随している二次的な交通手段のこと。例えば、主に鉄道を利用し、その後自転車を利用して目的地に行く場合の自転車のことを指す。</li> </ul>
<b>DID(人口集中地区)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Densely Inhabited District の略。国勢調査の集計のために設定される統計地域。人口密度が40人/ha以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が5,000人以上となる地域。</li> </ul>
<b>都市機能</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市におけるあらゆる活動主体の多様なニーズに対応した、商業、業務、教育、文化などの機能や、これらを支える交通、ライフラインの機能など、都市の持つ様々な働きやサービスの総称。</li> </ul>
<b>都市計画区域</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画法第5条に基づき指定するもので、自然的・社会的条件、人口、土地利用、交通量などの現況や推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域。</li> </ul>
<b>都市計画道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。</li> </ul>
<b>都市計画マスタープラン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画法第18条の2に基づき市町村が定める都市計画に関する基本的な方針のこと。</li> </ul>
<b>トリップ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人がある目的を持って出発地から到着地へ移動する単位。</li> </ul>

【は行】

<p><b>パーク&amp;ライド</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道駅、バス停の周辺などに整備された駐車場までマイカーを利用し、そこからは公共交通機関へ乗り継ぐという自動車と公共交通機関とを有効に組み合わせた移動方法。自動車利用から公共交通利用へと誘導し、公共交通の活性化・再生を図る手法であるとともに、自動車交通量の抑制を図る交通需要管理の手法の一種。駐車場に車を停めて（Parking：パークして）、乗り換える（Ride：乗る）ことからパーク&amp;ライド（Park &amp; Ride）という。</li> </ul>
<p><b>パーソントリップ調査</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市における人の移動に着目し、どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で移動しているかを把握する調査。</li> </ul>
<p><b>バスターミナル</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 複数のバス路線などの交通手段を円滑に乗り継いで目的地へ行きやすくする目的で、主要な駅に隣接して配置する交通結節点。</li> </ul>
<p><b>バスベイ</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス乗降時の停車による交通渋滞の発生を避けるため、車道の脇に設置されたバスのための停車帯。</li> </ul>
<p><b>バスレーン</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バスなどの走行環境を向上させるため、道路交通法により路線バスなど以外の車両の走行を規制した車線。バス専用レーン、バス優先レーンのこと。</li> </ul>
<p><b>発生交通量</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一定時間の間に、ある区域（ゾーン）から生じる人の移動の量。</li> </ul>
<p><b>バリアフリー</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者や障がいのある方などの社会的弱者が障壁なく設備やシステムを利用できる状態。</li> </ul>
<p><b>BRT</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス・ラピッド・トランジット（Bus Rapid Transit）。連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。</li> </ul>

## 【ま行】

MaaS	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ Mobility as a Service の略。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切れ目無く連携させ、一つのアプリで提供するなど、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のこと。</li> </ul>
モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 個人の空間的移動の自由度。交通計画・政策の指標の一種。例えば、交通手段選択の自由度、移動の際の速達性や快適性や安全性、所要時間の信頼性。</li> </ul>
モビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度にかしこく利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組のこと。ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織などに働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が特徴。</li> </ul>

## 【や行】

夜間人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一定の住居に3ヶ月以上にわたって住んでいる人の数を常住人口といい、夜間人口はその通称。国勢調査では、住民登録をしていない者も調査時点に実際に居住している場所の人口の中に含まれる。</li> </ul>
ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年齢や障害の有無、体格、性別、能力、国籍などにかかわらず、全ての人にとって安全・安心で利用しやすいように、都市や生活環境、製品などをデザインするという考え方。</li> </ul>
用途地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画法第8条に基づく地域地区の一つで、計画的な市街地を形成するために、用途に応じて住宅地、商業地、工業地の種類（13種類）に区分する。</li> <li>・ 用途地域ごとに建築物の用途や高さなどの建築制限を定めることで、秩序あるまちづくりを行っていくことが出来る。</li> </ul>