

1 調査名称：平成22年度さいたま市都市交通戦略策定・新交通システム等検討調査業務

2 調査主体：さいたま市

3 調査圏域：さいたま市全域

4 調査期間：平成22年5月6日から平成23年3月25日

5 調査概要：

近年、少子高齢社会や環境問題など社会経済情勢が変化するなか、利用者である市民をはじめ、鉄道やバス等の事業者、関係行政機関など様々な立場で課題や施策を共有しながら、限られた財源、既存ストックを有効活用し、時間的概念による戦略的な交通施策を展開する必要性に迫られている。

こうしたなか、平成21年度では交通施策を検討・推進する母体として、市民、学識経験者、交通事業者、行政等で構成する「さいたま市都市交通戦略協議会」を設置し、都市交通戦略策定に向けた基本目標・方針を設定するとともに、コミュニティバス等の導入ガイドライン（素案）について作成したところである。

本年度は前年度の検討結果を踏まえ、短・中・長期施策の時間的概念を取り入れた段階的整備の目標を達成するため、成果目標の設定、実現化に向けた施策・事業の組み合わせ（パッケージ化）や展開手法、実施プログラムのほか、コミュニティバス等による実証実験・効果測定を行い、都市交通戦略の策定を行ったものがある。

I 調査概要

- 1 調査名 平成22年度 さいたま市都市交通戦略策定・新交通システム等検討調査業務

2 報告書目次

第I部 都市交通戦略編

第1章 現況の課題分析

- 1-1. 都市の特性・現状について
- 1-2. 地域拠点間および隣接都市との移動について
- 1-3. 既存市街地における移動について
- 1-4. 都心の移動について
 - 1-4-1. 大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区
 - 1-4-2. 浦和駅周辺地区
- 1-5. まとめ

第2章 都市交通戦略の目標

- 2-1. 都市交通戦略と都市・交通分野の計画との関連性
- 2-2. 目標の全体像
- 2-3. 都市交通課題
- 2-4. 「都市像」および「移動像」
- 2-5. その他の交通関係の方針
- 2-6. 基本目標および基本方針
- 2-7. まとめ

第3章 都市交通戦略に位置付ける施策

- 3-1. 基本方針に対応した分野別施策の確認
- 3-2. 取り組むべき主な交通施策の整理
- 3-3. まとめ

第4章 基本目標を実現するための施策の実施

- 4-1. 方針別パッケージ

第5章 都市交通戦略の評価

- 5-1. 都市交通戦略の基本目標および基本方針に対応した評価基準
- 5-2. 方針別の施策パッケージに対応した評価指標
- 5-3. まとめ

第6章 都市交通戦略策定後の推進管理体制

- 6-1. 都市交通戦略の進め方
- 6-2. 体制の考え方(案)
- 6-3. まとめ

第7章 都市交通戦略の基本目標の実現に向けた課題整理

- 7-1. 組織面
- 7-2. 財政面
- 7-3. 法制度面

7-4. 中長期面

第Ⅱ部 コミュニティバス等導入ガイドライン編

第1章 コミュニティバス等モデル実証実験の概要

- 1-1. モデル実証実験の実施概要
 - 1-1-1. 休日運行の実施<実験メニュー1>
 - 1-1-2. 既存路線の見直し(延伸)<実験メニュー2>
 - 1-1-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>

第2章 コミュニティバス等実証実験の分析

- 2-1. 各実験の検証内容と調査・データ収集方法の検討
 - 2-1-1. 休日運行の実施<実験メニュー1>
 - 2-1-2. 既存路線の見直し(延伸)<実験メニュー2>
 - 2-1-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>
- 2-2. アンケート方法、項目に関する検討
 - 2-2-1. アンケート調査の種類と設問項目
 - 2-2-2. アンケート調査別の設問項目と設問の流れ
- 2-3. 実証実験の利用状況
 - 2-3-1. 休日運行の利用状況<実験メニュー1>
 - 2-3-2. 既存路線の見直し(延伸)<実験メニュー2>
 - 2-3-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>
- 2-4. 実証実験の検証結果とガイドラインへの反映
 - 2-4-1. 休日運行の利用状況<実験メニュー1>
 - 2-4-2. 既存路線の見直し(延伸)<実験メニュー2>
 - 2-4-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>
 - 2-4-4. 実証実験全体<実験メニュー1～3>
- 2-5. まとめ
 - 2-5-1. 各実証実験の検証内容
 - 2-5-2. 実証実験の利用状況
 - 2-5-3. モデル実証実験のガイドラインへの反映内容

第3章 コミュニティバス等導入にあたっての基準等の検討

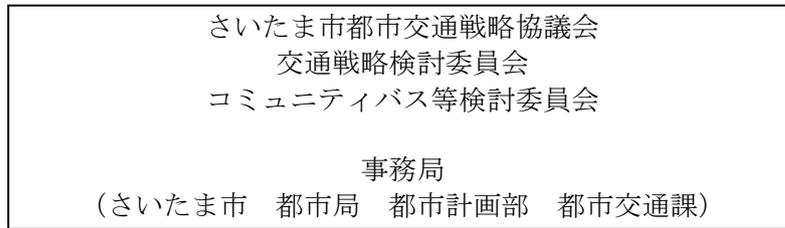
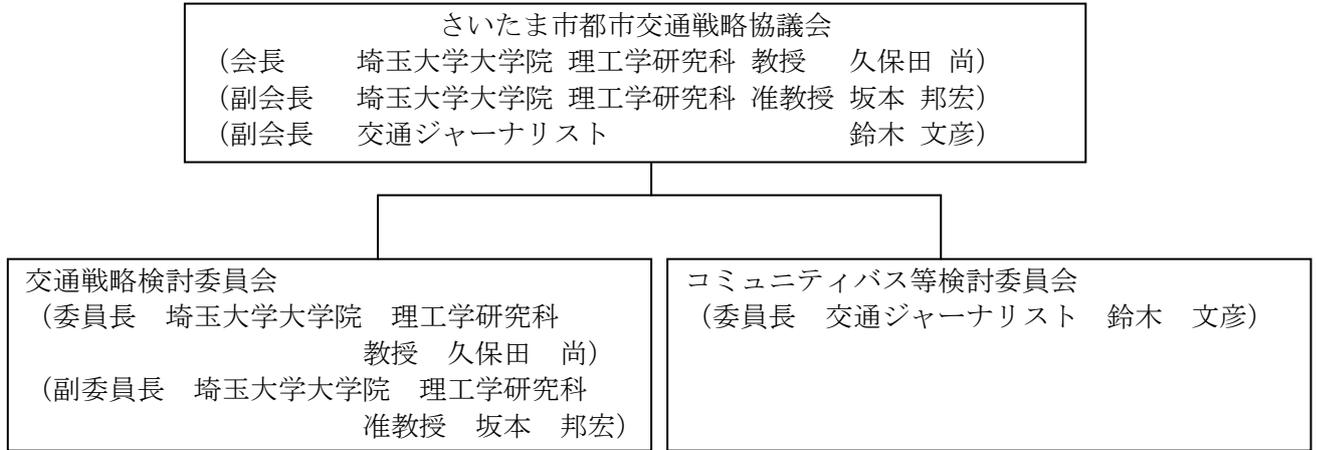
- 3-1. 新規導入に向けた検討.
- 3-2. ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善に関する検討
- 3-3. まとめ

第4章 コミュニティバス等導入ガイドライン

巻末参考資料

- 検討体制
- 協議会設置要綱、名簿
- 開催概要
- 施策の詳細
- コミュニティバス等実証実験の各種調査の概要
- 用語解説

3 調査体制



4 委員会名簿等：

さいたま市都市交通戦略協議会 委員名簿

さいたま市都市交通戦略協議会 委員名簿 (敬称略)				
分野	所属	役職	氏名	備考
学識経験者	埼玉大学大学院 理工学研究科	教授	久保田 尚	交通戦略委員会 兼任
	埼玉大学大学院 理工学研究科	准教授	坂本 邦宏	交通戦略委員会 兼任
	交通ジャーナリスト		鈴木 文彦	コミュニティバス委員会 兼任
市民	さいたま市自治会連合会	会長	伊藤 巖	コミュニティバス委員会 兼任
	さいたま市老人クラブ連合会	会長	平野 初夫	
	社会福祉法人さいたま市社会福祉協議会	事務局長	大嶋 恭一	
	さいたま市交通安全保護者の会(母の会)	会長	木村 通恵	
経済団体	さいたま商工会議所	理事	久保 徳次	
観光団体	㈱さいたま観光コンベンションビューロー	事務局長	菅原 敏明	
交通事業者	東日本旅客鉄道(株)大宮支社 企画室	室長	大森 郁雄	
	東武鉄道(株) 鉄道事業本部 計画管理部	課長	羽生 峰夫	交通戦略委員会 兼任
	(社)埼玉県バス協会	専務理事	鶴岡 洋	交通戦略、コミュニティバス委員会 兼任
	埼玉県タクシー協会	専務理事	高原 昭	交通戦略委員会 兼任
道路事業者	首都高速道路(株)計画・環境部	課長	大塚 敬三 (今岡 和也)	
関係行政機関	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課	課長	中西 賢也 (赤星 健太郎)	交通戦略、コミュニティバス委員会 兼任
	国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	課長	柳谷 哲	
	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部 旅客第一課	課長	市川 智秀 (宮沢 正知)	コミュニティバス委員会 兼任
	国土交通省 関東運輸局 企画観光部 交通企画課	課長	松平 健輔	交通戦略委員会 兼任
	埼玉県 企画財政部 交通政策課	課長	西村 大司	
	埼玉県 県土整備部 道路政策課	課長	蓮池 博 (小島 一男)	
	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課	課長	赤坂 保雄 (田島 昌明)	
	さいたま市 政策局 政策企画部	部長	田邊 成弘 (鶴田 修) (北川 亜雄)	
さいたま市 都市局 都市計画部	部長	元井 典雄		
さいたま市 建設局 土木部	部長	黒田 智樹 (松澤 正巳)		

()は前任者

さいたま市都市交通戦略協議会 交通戦略検討委員会 委員名簿
(敬称略)

分野	所属	役職	氏名	備考
学識経験者	埼玉大学大学院 理工学研究科	教授	久保田 尚	協議会併任
	埼玉大学大学院 理工学研究科	准教授	坂本 邦宏	協議会併任
交通事業者	東日本旅客鉄道(株) 大宮支社 企画室 企画調整課	課長	笠 雅之 (傳法谷 善仁)	コミバス委員会 併任
	東武鉄道(株) 鉄道事業本部 計画管理部	課長	羽生 峰夫	協議会併任
	埼玉新都市交通(株)	代表取締役常務	外山 竹治	
	(社)埼玉県バス協会	専務理事	鶴岡 洋	協議会、コミバス 委員会併任
	国際興業(株) 運輸事業部 業務課	課長	高島 俊和	コミバス委員会 併任
	東武バスウエスト(株) 運輸統括部 業務課	課長	大久保 雄二	コミバス委員会 併任
	西武バス(株) 経営企画部 運輸計画課兼 経営企画課	課長	関根 康洋	コミバス委員会 併任
	埼玉県タクシー協会	専務理事	高原 昭	協議会併任
関係行政機関	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課	課長	中西 賢也 (赤星 健太郎)	協議会、コミバス 委員会併任
	国土交通省 関東運輸局 企画観光部 交通企画課	課長	松平 健輔	協議会併任
	国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所 計画課	課長	後閑 浩幸	コミバス委員会 併任
	国土交通省 関東運輸局 埼玉運輸支局	首席運輸企画専門官	池田 豊	コミバス委員会 併任
	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課	専門官	松本 久司	コミバス委員会 併任
	さいたま市 政策局 政策企画部 地下鉄7号線延伸対策課	課長 (参事兼課長)	村川 奏支 (林 健蔵)	
	さいたま市 都市局 都市計画部 都市計画課	参事兼課長	関 成樹	
	(さいたま市 都市局 都市計画部 都市施設課)	(課長)	(瀧 寿雄)	組織改正により 廃止
	さいたま市 建設局 土木部	参事	大峠 利則	コミバス委員会 併任
	さいたま市 建設局 土木部 道路環境課	参事兼課長	長澤 不二夫	コミバス委員会 併任
	さいたま市 建設局 土木部 道路計画課	参事兼課長	佐々木 七郎	

()は前任者

さいたま市都市交通戦略協議会 コミュニティバス等検討委員会 委員名簿
(敬称略)

分野	所属	役職	氏名	備考
学識経験者	交通ジャーナリスト		鈴木 文彦	協議会併任
市民	西区 自治会連合会	会長	土橋 章次	
	北区 自治会連合会	会長	伊藤 巖	協議会併任
	大宮区 自治会連合会	会長	橋本 昭司	
	見沼区 自治会連合会	会長	山田 長吉	
	中央区 自治会連合会	会長	中村 みよ子	
	桜区 自治会連合会	会長	中村 勝美	
	浦和区 自治会連合会	会長	坂本 和哉	
	南区 自治会連合会	会長	親松 高穂	
	緑区 自治会連合会	会長	西山 鶴生	
	岩槻区 自治会連合会	会長	田中 岑夫	
交通事業者	(社)埼玉県バス協会	専務理事	鶴岡 洋	協議会、交通戦略委員会併任
	国際興業(株)運輸事業部 業務課	課長	高島 俊和	交通戦略委員会併任
	東武バスウエスト(株)運輸統括部 業務課	課長	大久保 雄二	交通戦略委員会併任
	西武バス(株)経営企画部 運輸計画課 兼経営企画課	課長	関根 康洋	交通戦略委員会併任
	朝日自動車(株)営業部	部次長	下山 幸明	
	埼玉県タクシー協会	事務長 (事務局長)	藤田 貢 (千田 吉雄)	
	東日本旅客鉄道(株)大宮支社 企画室 企画調整課	課長	笠 雅之 (傳法谷 善仁)	交通戦略委員会併任
関係行政機関	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課	課長	中西 賢也 (赤星 健太郎)	協議会、交通戦略委員会併任
	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部 旅客第一課	課長	市川 智秀 (宮沢 正知)	協議会併任
	国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所 計画課	課長	後閑 浩幸	交通戦略委員会併任
	国土交通省 関東運輸局 埼玉運輸支局	首席運輸企画専門官	池田 豊	交通戦略委員会併任
	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課	専門官	松本 久司	交通戦略委員会併任
	さいたま市 建設局 土木部	参事	大峠 利則	交通戦略委員会併任
	さいたま市 建設局 土木部 道路環境課	参事兼課長	長澤 不二夫	交通戦略委員会併任

()は前任者

II 調査成果

1 調査目的

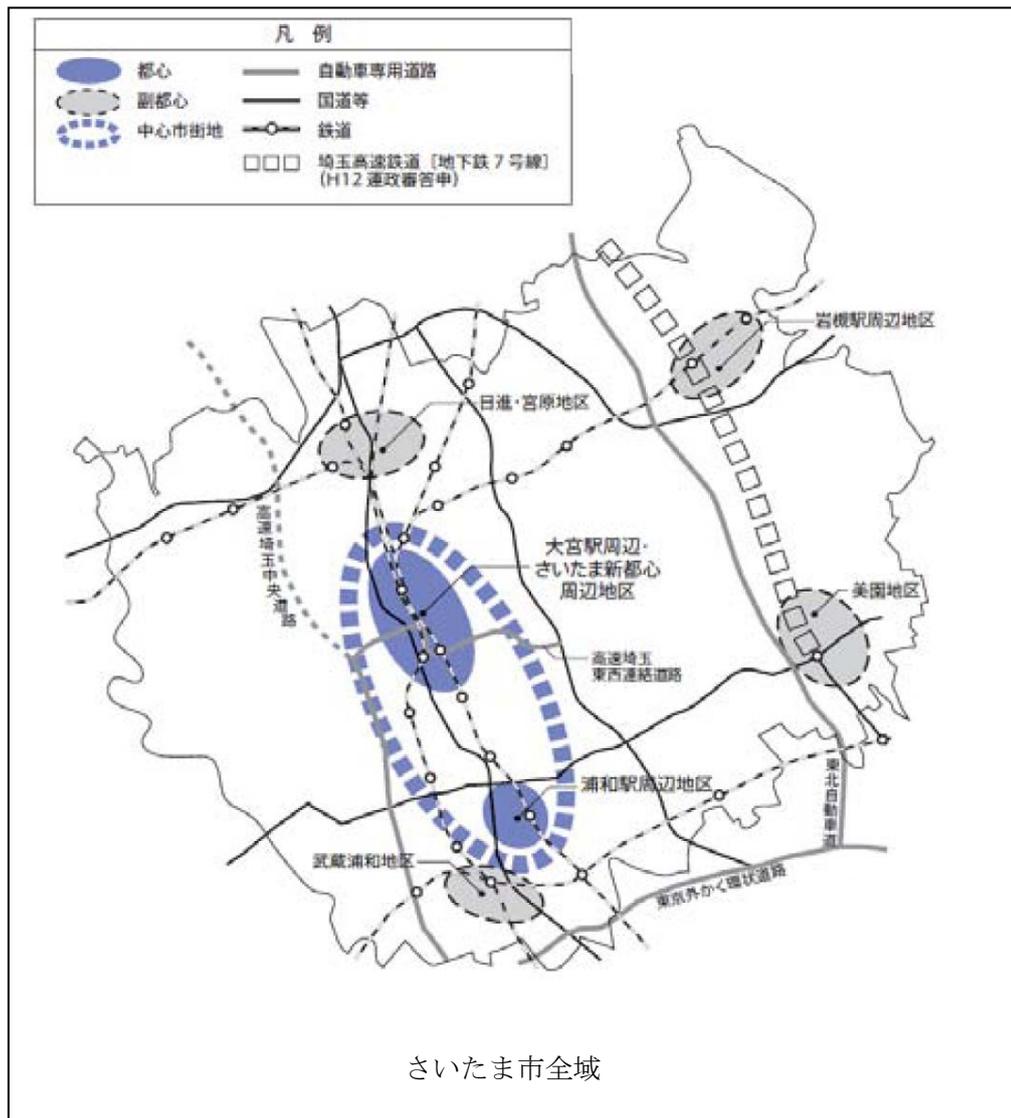
本市では、市民をはじめ、交通事業者、国や県等の関係行政機関が相互に連携し、交通に関連する共通の課題や目標を認識しながら、総合的かつ戦略的に交通施策を展開していくため、長期的な視点を踏まえた、都市交通施策の短・中期（5～10年間）の実行計画を作成することや、市民の皆様がお住まいの地域にもコミュニティバス等の運行が必要と考えたときに、市民、市、事業者が協働して、地域生活に役立ち、利用され続ける公共交通を検討するための手引書としての「コミュニティバス等導入ガイドライン」を作成することを目的とする。

2 調査フロー

下記のとおり平成21年度から2カ年にわたって検討をおこなった。

平成21年度		
都市交通 戦略協議会	ワーキンググループ	
	交通戦略検討委員会	コミュニティバス等 検討委員会
第1回(8月26日(水)開催) (協議会、交通戦略検討委員会、コミュニティバス等検討委員会 合同会議) ○さいたま市総合都市交通体系マスタープラン概要 ○都市交通戦略の概要 ○さいたま市都市交通戦略の検討フレーム	第2回(10月21日(水)開催) ○ SMARTプランの進捗状況 ○ 都市交通問題・課題 ○ 都市交通戦略の基本目標・基本方針	第2回(10月27日(火)開催) ○ 検討会の位置づけ ○ 路線バス、コミュニティバスの実態 ○ コミュニティバスの課題
	第3回(12月16日(水)開催) ○ アウトカム指標の考え方 ○ 戦略メニューの設定(案)	第3回(12月25日(金)開催) ○ コミュニティバスのコンセプト、サービス方針の現状と課題の確認 ○ 運行ルールの作成について ○ モデル実証実験の実施概要
第2回(3月24日(水)開催) ○交通戦略検討委員会の検討 結果報告 ○コミュニティバス等検討委員会の 検討結果報告	第4回(2月25日(木)開催) ○基本目標・方針の設定、戦略メニュー案・ アウトカム指標案の考え方の整理	第4回(2月26日(金)開催) ○コミュニティバス等導入 ガイドライン素案 ○モデル実証実験の実施概要(案)
↓		
平成22年度		
都市交通 戦略協議会	ワーキンググループ	
	交通戦略検討委員会	コミュニティバス等 検討委員会
	第5回(7月9日(金)開催) ○平成21年度調査の概要と平成22年度 の検討 方針 ○都市交通戦略の目標および施策と評	第5回(5月14日(金)開催) ○平成21年度調査の概要と平成22年度 の検討 方針 ○コミュニティバス等モデル実証実験の 実 土曜運行実験実施 (6月～11月)
第3回(8月3日(火)開催) ○平成21年度調査の概要と平成22年度 の検討 方針 ○都市交通戦略の目標および施策と評価 指標 の検討	第6回(10月21日(木)開催) ○都市交通戦略に含める個別施策 ○今後の進め方	第6回(10月29日(金)開催) ○平成22年度の検討概要 ○ガイドライン策定に向けた検討の全体 像 ○実証実験のアンケート調査 ○実証実験の利用状況(中間報告)
	第7回(1月21日(金)開催) ○都市交通戦略の施策展開 ○都市交通戦略の評価 ○都市交通戦略策定後の推進管理体制	実験実施(9～11月) ・既存路線の延長 ・新規路線の導入
第4回協議会、第8回検討委員会(3月8日(火)開催) (協議会、交通戦略検討委員会、コミュニティバス等検討委員会 合同会議) ○平成22年度の概要と検討経緯 ○さいたま市都市交通戦略(案) ○コミュニティバス等モデル実証実験の結果概要およびコミュニティバス等導入ガイドライン(案)の概要		第7回(1月27日(木)開催) ○実証実験の結果について ○コミュニティバス等導入ガイドライン(案)

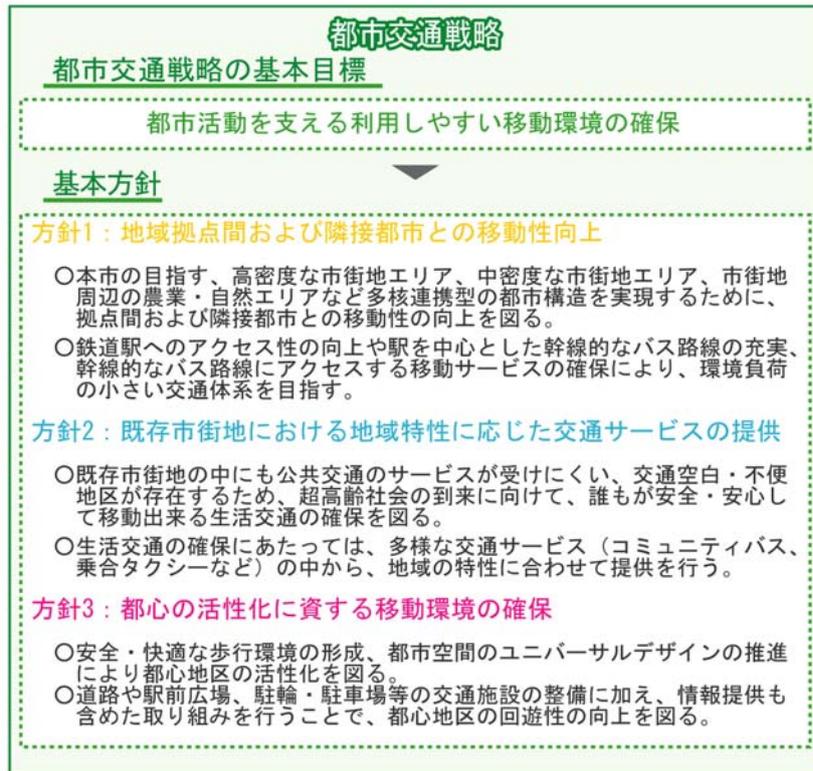
3 調査圏域図



4 調査成果

i. 都市交通戦略の基本目標・基本方針

都市交通戦略と都市・交通分野の計画との関連性を整理した上で、目標の全体像を定め、都市交通戦略の目標としては、上位計画で位置付けられた「都市像」および「移動像」を実現するために基本目標と基本方針を設定する。なお、基本目標および基本方針の設定においては、その他の関連計画における交通関係の方針や本市の都市交通課題も踏まえる。



基本方針のイメージ

ii. 都市交通戦略に含まれる施策の分野のイメージ

この都市交通戦略には、交通施策だけでなく、他分野（土地利用施策、コミュニケーション施策）も含めて今後10年以内に取組む必要のある施策を位置付けるものとする。他分野の取組みとしては、関連部局が策定した計画を基に施策を把握し、都市交通戦略の基本方針別に整理した。



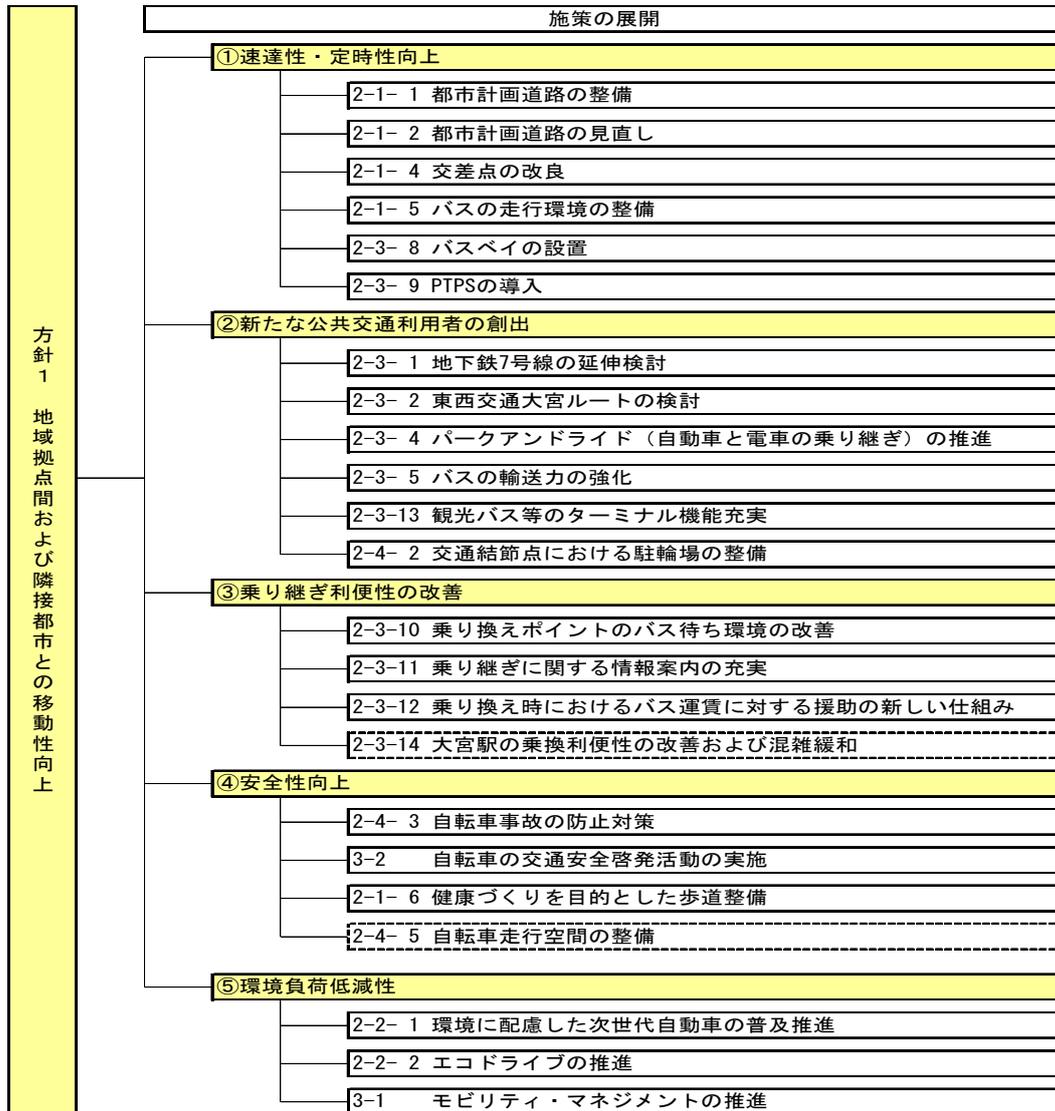
■ 取り組むべき主な交通施策

分類	分野	施策
1 土地利用		1-1 公共交通の利便性の高い市街地における集約的な土地利用の推進 1-2 都心・副都心における都市機能の維持・強化 1-3 生活拠点におけるサービス機能等の誘導 1-4 住宅を主体とする地区での誰もが安全・安心、快適に生活できる住環境の維持・形成 1-5 工業・流通業務を主体とする地区での新たな都市型工業の育成 1-6 自然的土地利用を主体とする地区での水・みどり資源の保全・活用・創造
	2 交通	2-1 道路
2-2 交通環境		2-2-1 環境に配慮した次世代自動車の普及推進 2-2-2 エコドライブの推進
2-3 公共交通		2-3-1 地下鉄7号線の延伸検討 2-3-2 東西交通大宮ルートを検討 2-3-3 湘南・新宿ラインのホーム新設 2-3-4 パークアンドライド（自動車と電車の乗り継ぎ）の推進 2-3-5 バスの輸送力の強化 2-3-6 コミュニティバス等の新規導入および既存路線の見直し 2-3-7 乗合タクシー等の活用・導入 2-3-8 バスベイの設置 2-3-9 PTPSの導入 2-3-10 乗り換えポイントのバス待ち環境の改善 2-3-11 乗り継ぎに関する情報案内の充実 2-3-12 乗り換え時におけるバス運賃に対する援助の新しい仕組み 2-3-13 観光バス等のターミナル機能充実 2-3-14 大宮駅の乗換利便性の改善および混雑緩和
2-4 自転車交通		2-4-1 コミュニティサイクル、レンタルサイクルの導入 2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備 2-4-3 自転車事故の防止対策 2-4-4 不法駐輪の規制強化 2-4-5 自転車走行空間の整備
2-5 地区交通		2-5-1 氷川参道の歩行者専用化の検討 2-5-2 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備 2-5-3 カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化 2-5-4 鉄道駅高架化事業に伴う東西連絡の強化 2-5-5 地区交通改善に向けた道路整備 2-5-6 荷捌き場の共同利用 2-5-7 荷捌きスペースの確保（路外） 2-5-8 ローディングベイの設置（路上） 2-5-9 自動車の附置義務条例の見直し 2-5-10 共通駐車券の導入 2-5-11 歩行者優先道路の整備 2-5-12 歩行者優先ゾーンの整備
3 コミュニケーション（ソフト施策）		3-1 モビリティ・マネジメントの推進 3-2 自転車の交通安全啓発活動の実施

本市が取り組む主な交通施策について、基本方針別に整理する。整理にあたっては、基本方針を達成するための課題解決の方向性に応じて、複数のパッケージに分類する。

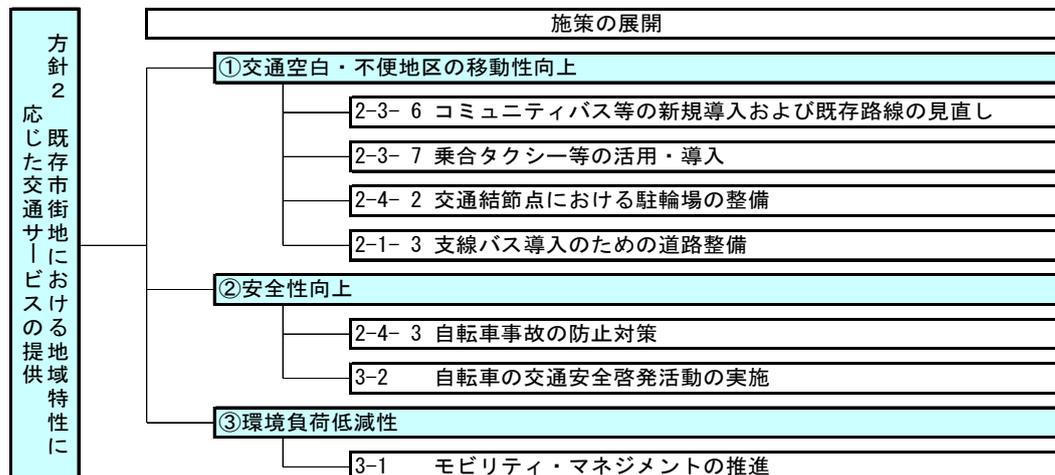
■方針1に位置付けられる施策の体系

方針1を実現するために、以下のとおり①から⑤までの5つのパッケージを設定し施策を展開する。



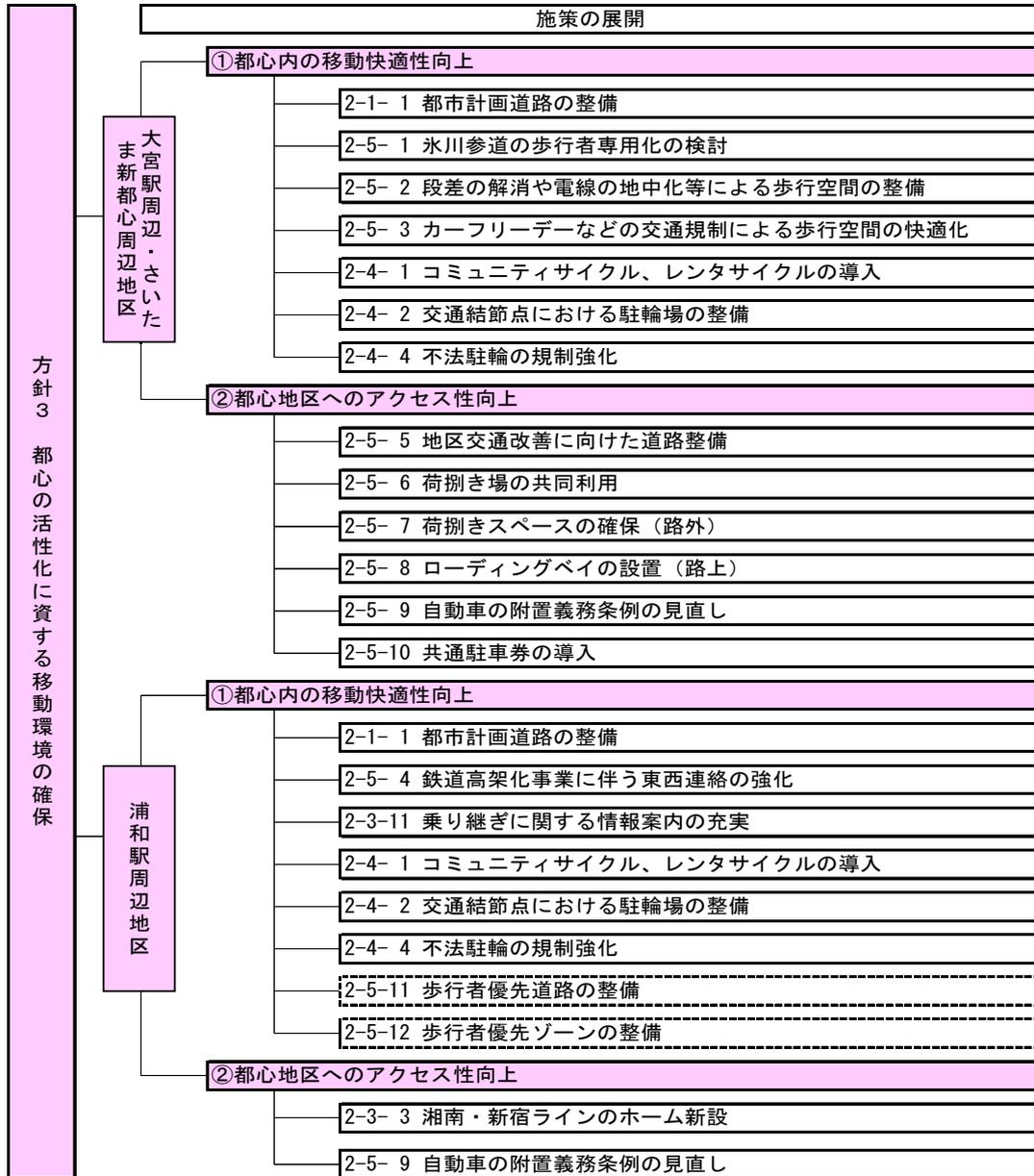
■方針2に位置付けられる施策の体系

方針2を実現するために、以下のとおり①から③までの3つのパッケージを設定し施策を展開する。



■方針3に位置付けられる施策の体系

方針3を実現するために、以下のとおり大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区および浦和駅周辺地区に対してそれぞれ2つのパッケージを設定し施策を展開する。



iii. 展開施策

次にパッケージに分類した各施策の「実施場所」、「時期」、「主体・組織」について整理する。

方針1の主な施策パッケージの抜粋

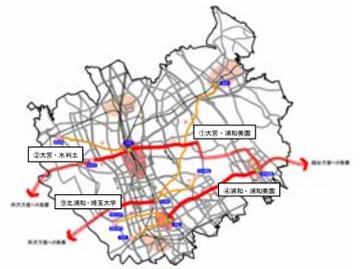
◆方針1：①速達性・定時性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期										主体・組織		
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32		長期 H33以降	
2-1-1 都市計画道路の整備	道路整備計画路線区間	前期完了(H21~H25年度)路線の整備			後期完了(H26~H30年度)路線の整備					後期以降完了路線の整備		市		
2-1-2 都市計画道路の見直し	市内全域	事業継続	方向性決定	10年毎に改訂、5年毎に時点修正										市
2-1-4 交差点の改良	総合教育センター入口交差点	事業着手	H24年度完成											市
2-1-5 バスの走行環境の整備	三橋中央通線(H29供用開始予定)								事業化検討	社会実験の実施	成果が出れば実施	市 交通管理者 バス事業者		
2-3-8 バスベ이의設置	三橋中央通線	事業継続							H29年度供用開始			道路管理者		
2-3-9 PTPSの導入	浦和・浦和奥園線 浦和・西武東上線 浦和・桜区役所線	増設、バス事業者と協働しながら導入路線の検討 警察、バス事業者との協議に参加										市 交通管理者		

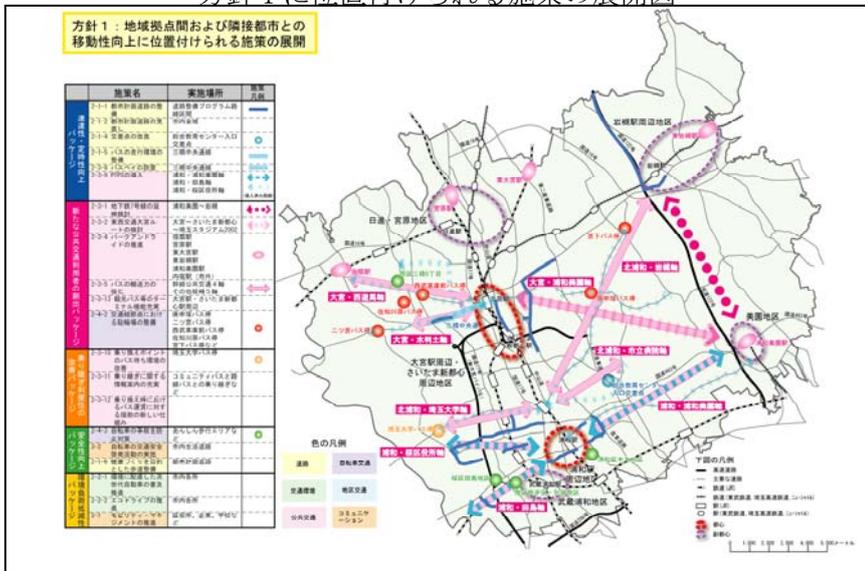
◆方針1：②新たな公共交通利用者の創出パッケージ

施策名	実施場所	時期										主体・組織		
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32		長期 H33以降	
2-3-1 地下鉄7号線の延伸検討	浦和奥園～岩槻	事業化検討	事業着手(平成24年度末までの事業着手を目標)										市 県	
2-3-2 東西交通大宮ルートの検討	大宮～さいたま新都心～埼玉スタジアム2002	短・中期施策の進捗に伴い検討										市		
2-3-4 パークアンドライド(自動車と電車の乗り継ぎ)の推進	指扇駅 宮原駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和奥園駅	休日P&Rのための増設提供の検討	社会実験の実施	本格実施	継続実施および実施場所の拡大検討								市 交通事業者	
	内宿駅(市外)	駐車場の整備、割引券の発行の継続	採算性を考慮し、随時拡大										市 交通事業者	
2-3-5 バスの輸送力の強化	幹線公共交通4輪 その他候補5輪	幹線公共交通4輪のうち、乗車数が高い路線への大型車両の導入の促進			幹線公共交通4輪に準ずる5輪の強化検討							新たな強化への大型車両の導入の促進		市 バス事業者
2-3-13 観光バス等のターミナル機能充実	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	事業化検討	必要に応じて継続的に検討										市 バス協会	
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	奥中塚バス停 二ツ宮バス停 西武車庫前バス停 左知川原バス停 常下バス停	C&B駐輪場の事業化検討	疾申塚、二ツ宮、西武車庫前、左知川原、常下バス停での駐輪場の整備			順次拡大整備							市 道路管理者 バス事業者	
	バス停周辺のコンビニ 大宮駅前 病院 など	「バス停を拠点としたまちづくり」と連動した駐輪場の整備										市 県 バス事業者 協力企業		

■幹線公共交通軸



方針1に位置付けられる施策の展開図

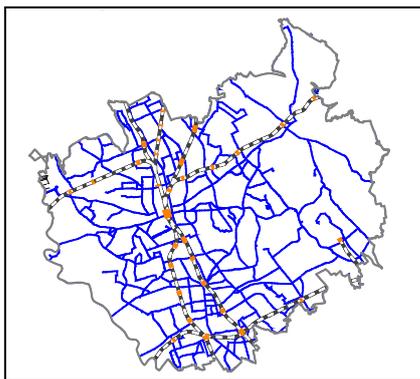


◆方針 2：①交通空白・不便地区の移動性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期											主体・組織	
		短期					中期					長期		
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降		
2-3-6 コミュニティバス等の新規導入および既存路線の見直し	市内の交通空白・不便地区において需要が見込める地区(申請があった地区)	事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行	※地域によって検討期間が異なるため計画期間はあくまで目安である ※要望申請により随時検討を進めるため、年間1地域とは限らない						市 市民 バス事業者 タクシー協会 タクシー事業者 (地域公共交通会議)	
			事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行							
2-3-7 乗合タクシー等の活用・導入	市内の交通空白・不便地区において需要が見込める地区(申請があった地区)	事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行	※地域によって検討期間が異なるため計画期間はあくまで目安である ※要望申請により随時検討を進めるため、年間1地域とは限らない						市 市民 バス事業者 タクシー協会 タクシー事業者 (地域公共交通会議)	
		事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行								
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	三橋地区 采和地区 大東・瀬ヶ崎地区 南中野地区	O&B 駐輪場の事業化検討 必要に応じて継続検討											市 道路管理者 バス事業者	
2-1-3 支線バス導入のための道路整備	御蔵中央線 運沼御蔵線 運沼中央線	事業継続											完成	市 (財)さいたま市 区画整理協会 バス協会

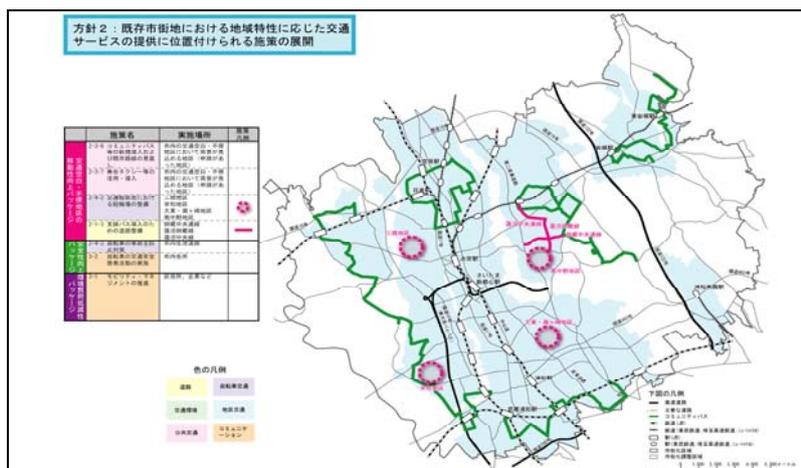
◆方針 2：②安全性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期											主体・組織
		短期					中期					長期	
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-4-3 自転車事故の防止対策	市内生活道路	交通安全施設の整備の事業継続											市
3-2 自転車の交通安全啓発活動の実施	市内各所	交通安全教室の開催、交通法規遵守に係る啓発品配付の継続の実施											市 交通安全対策協議会 交通管理者 他交通安全団体



- バス路線
- 交通空白地区：市街化区域内で、鉄道駅から1km・停留所から300mのサービス圏域外の地区
- 交通不便地区：市街化区域内で、鉄道駅から1km・停留所(30便/日以上)から300mのサービス圏域外の地区
- 市街化調整区域の既存市街地：市街化調整区域内で、H17 国勢調査時点の人口密度が2,000人/km²以上鉄道駅から1km・停留所(30便/日以上)から300mのサービス圏域外の地区
(H17 国勢調査、事業者 IC データより作成)

方針 2 に位置付けられる施策の展開図

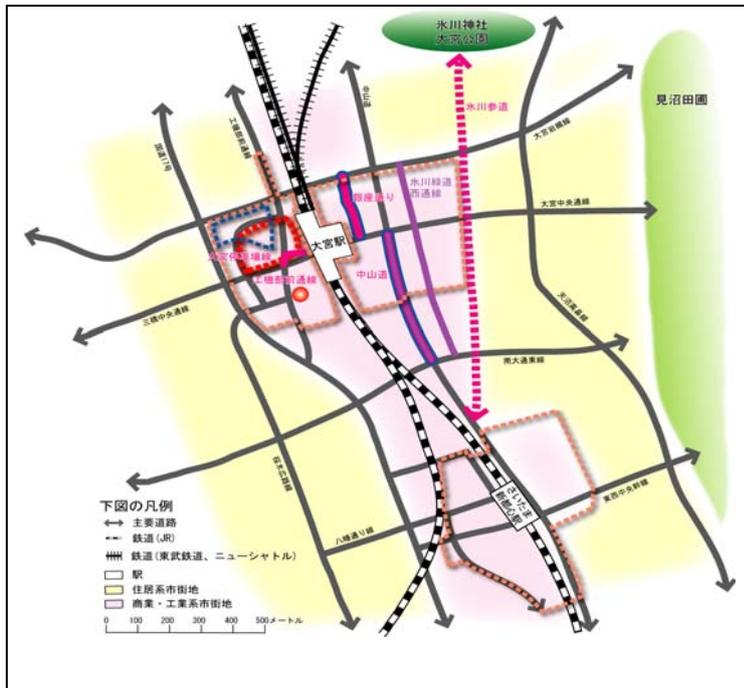


方針3の主な施策パッケージ・施策の展開の抜粋

◆方針3：①都心内の移動快適性向上パッケージ（大宮駅周辺地区）

施策名	実施場所	時期										主体・組織			
		短期					中期						長期		
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降			
2-1-1 都市計画道路の整備	大宮駅東口銀座通り中山道	事業継続			H25年度完成								市		
	氷川緑道西通線(南区間)	事業継続			H26年度完成								市		
	氷川緑道西通線(北区間)	計画策定	事業着手	事業継続						H31年度完成		市			
2-5-1 氷川参道の歩行者専用化の検討	氷川参道			事業化検討	必要に応じて継続的に検討										市民
2-5-2 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備	段差の解消(大宮停車場線、工機部前通線)	地元との共同研究・検討			事業着手	H27年度完成							市 市民 大学		
	電線の地中化(大宮駅東口銀座通り、中山道)	事業継続			H25年度完成								市		
2-5-3 カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化	鐘塚公園周辺地区	地元との共同研究・検討		複数土日の歩行者天国化の検討、社会実験の実施		休日の歩行者天国化の検討		拡大検討				市民 大学			
		カーフリーデーの継続的実施													
2-4-1 コミュニティサイクル、レンタルサイクルの導入	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	事業化検討	H24年度事業実施										市 市民 施設管理者		
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	大宮駅西口第四地区	H23年度完成											市		
2-4-4 不法駐輪の規制強化	放置自転車禁止区域	事業継続(放置自転車禁止区域の見直しなど)										市 交通管理者			

方針3に位置付けられる施策の展開図（大宮駅周辺地区）



	施策名	実施場所	施策凡例	
都心内の移動快適性向上パッケージ	2-1-1 都市計画道路の整備	中山道 氷川緑道西通線(南区間) 氷川緑道西通線(北区間)	—	
	2-5-1 氷川参道の歩行者専用化の検討	氷川参道	←→	
	2-5-2 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備	大宮停車場線 工機部前通線 大宮駅東口銀座通り 中山道	—	
	2-5-3 カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化	鐘塚公園周辺地区	⊘	
	2-4-1 コミュニティサイクル、レンタルサイクルの導入	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	
	2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	大宮駅西口第四地区	●	
	2-4-4 不法駐輪の規制強化	放置自転車禁止区域	⊘	
	都心地区へのアクセシビリティ向上パッケージ	2-5-5 地区交通改善に向けた道路整備	大宮駅西口第三地区	—
		2-5-6 荷捌き場の共同利用	大宮駅、さいたま新都心駅周辺	—
		2-5-7 荷捌きスペースの確保(路外)	都心地区(大宮駅東口銀座通り、中山道)	—
2-5-8 ローディングベイの設置(路上)		大宮駅東口	—	
2-5-9 自動車の附置義務条例の見直し	都心地区外縁部(大宮駅から概ね500m)	—		
2-5-10 共通駐車券の導入	大宮駅周辺	—		

iv. 総合交通戦略の推進及び評価

■ 都市交通戦略の基本目標・方針に対応した評価基準

都市交通戦略に位置付けられた施策の実施による基本目標および基本方針の達成状況を把握するために評価基準を設定する。

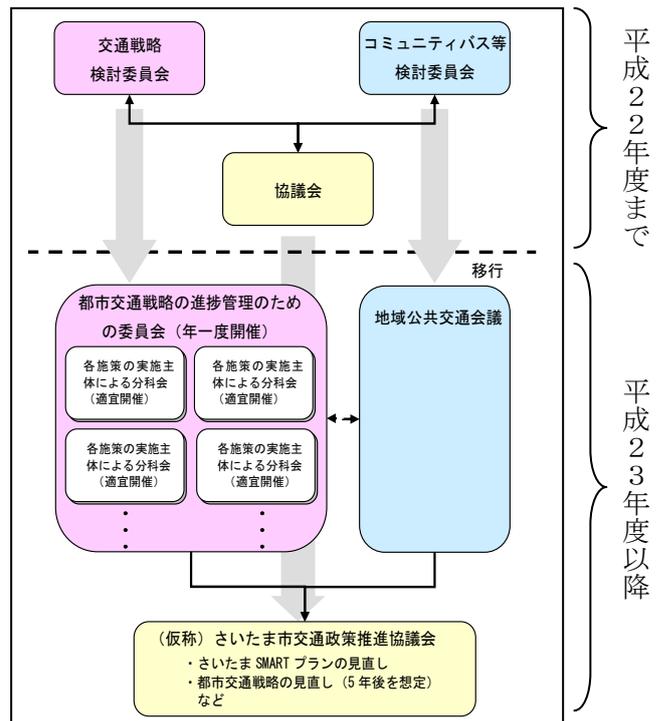
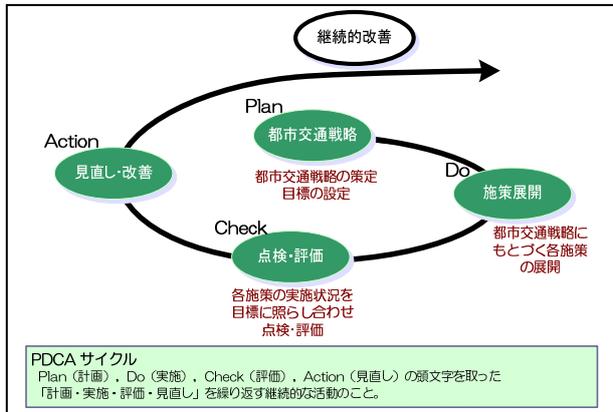


v. PDCA サイクルによる施策展開と継続的な改善

都市交通戦略は、主に今後10年以内（H32年度まで）に事業に着手するものを位置付け、施策を展開していく。

戦略策定後は、1年毎に委員会を開催し、事業の進捗状況に基づき、必要に応じて事後評価を実施し戦略の見直しを行っていくこととする。

都市交通戦略推進体制のイメージ



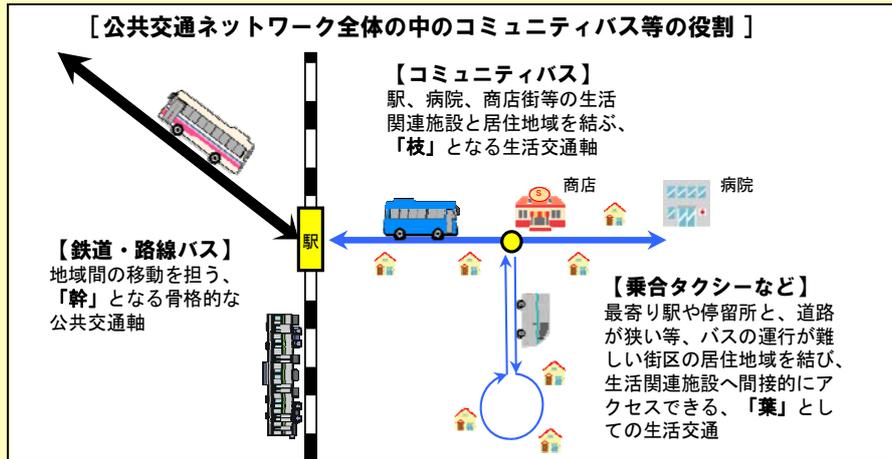
vi. コミュニティバス等導入ガイドラインの策定

■ コミュニティバス等の基本方針

市内の交通空白地区・不便地区を解消するコミュニティバス等を導入する場合、市民生活の足を担う既存のバス路線と競合しないよう配慮して計画することが必要であるため、さいたま市ではコミュニティバス等を「路線バスを補完する交通」と位置づけコンセプトを策定した。

○コミュニティバス等のコンセプト

- ・主に市街化区域の交通空白地区や交通不便地区の解消
- ・路線バス網の補完
- ・駅、病院、商店街など市民生活に密着した施設へのアクセス



■ コミュニティバス等のサービス方針

発案していただく市民（地域の方々）に現在運行しているコミュニティバスの方針を基本としつつ、運賃、本数、時間帯などについては、運行ルートの特性を考慮し、下記の方針を参考に運行計画案を検討していただくこととする。

○コミュニティバス等のサービス方針

□ 運賃体系

- ・コミュニティバスは、路線バスと同様の対距離運賃を基本とします。
- ・コミュニティバス以外は、導入地域における運行計画により、運賃体系を設定します。

□ 本数/日

- ・運行間隔は1時間に1本程度を基本とします。

□ 時間帯

- ・7時台～18時台までの運行を基本とします。

□ 運行日

- ・平日運行を基本とします。

（休日については、沿線の主要施設等への交通ニーズを調査して、需要が見込める場合に検討します。）

□ 運行システム

- ・コミュニティバス、または乗合タクシーなどとします。



コミュニティバス（定員数34人※）

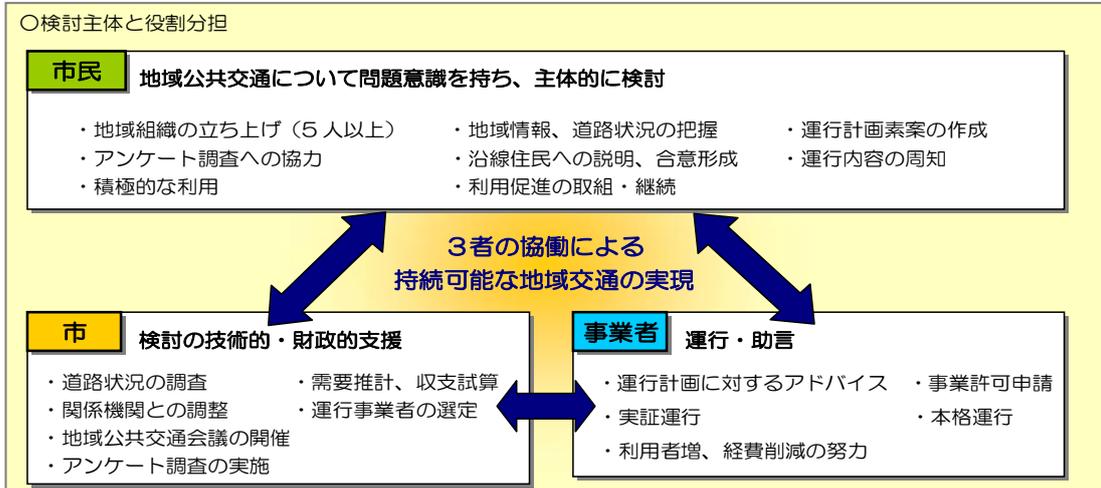


乗合タクシー（定員数9人※） ※運転手を除く

■ 検討主体と役割分担

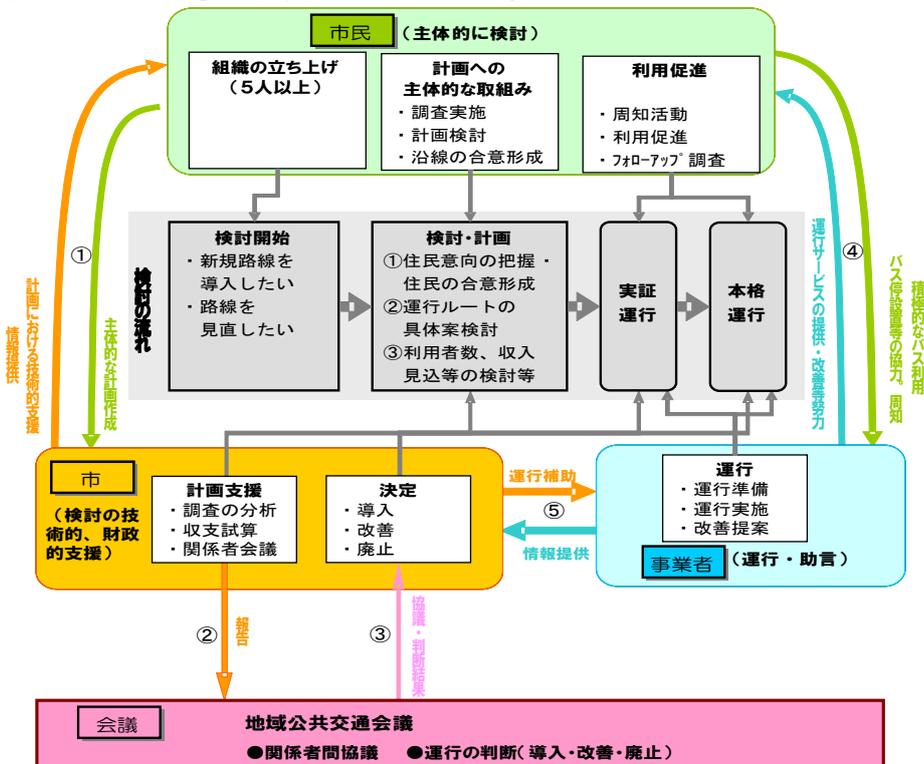
地域公共交通の充実には、検討発議・調査・計画・実証運行・本格運行というプロセスに市民（地域の方々）、市、事業者がそれぞれの役割を担い、協働で取り組むことが重要となる。

コミュニティバス等も、市民（地域の方々）自らが守り、育てることが不可欠であり、市や事業者の支援のもと、市民の主体性が必要である。



■ コミュニティバス等の検討体制

ガイドラインに基づき、市民（地域の方々）、市、事業者の三者による協働のもと、コミュニティバス等の検討主体や役割分担などの検討体制を定めた。検討に当たっては関係者間の協議調整の場として「地域公共交通会議」を設置することとした。



■ コミュニティバス等導入ガイドラインの見直しについて

今後、本ガイドラインを用いて、持続的に地域公共交通を充実させていくためには、社会経済状況や都市構造の変化、上位計画（都市交通戦略、都市計画マスタープラン）の変更に対応していくことが必要である。

そのため、「コミュニティバス等導入ガイドライン」の内容（サービス方針、導入検討地域の要件、収支率の基準など）について、概ね5年ごとに見直しを図っていくこととする。