

さいたま SMARTプラン



第3章

総合都市交通体系 構築の基本目標 および基本方針

3-1. 総合都市交通体系構築の基本目標

3-2. 総合都市交通体系構築の基本方針

第3章 総合都市交通体系構築の基本目標および基本方針

3-1. 総合都市交通体系構築の基本目標

- 人口減少や超高齢化社会の局面を迎え、集約・ネットワーク型都市構造の形成の必要性はさらに高まっており、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、新たな方針を打ち出すことが求められている。
- 本市においても、上位計画の目指す方向性として「集約・ネットワーク型都市構造」が打ち出されており、交通においても、集約・ネットワーク型都市構造を支える役割が求められている。
- これらの流れを踏まえ、SMARTプランでは、以下に示す集約・ネットワーク型都市構造の実現を基本目標として定める。

【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 ～

※**SMART** な交通体系とは、将来の目標とすべきキーワードや今後取り組んでいきたい行政側の意志を表した言葉の頭文字であり、以下のような複数の意味を持っている。

S	S ustainable(持続可能)、 S eamless(継ぎ目のない)、 S trategic(戦略的)
M	M ulti-Modal(多様な交通手段)、 M obility(移動性しやすい)、 M odal shift(交通手段の転換)
A	A ccessibility(アクセスしやすさ)、 A menity(快適な)、 A tttractive(魅力的な)
R	R eliability(信頼性が高い)、 R olling(定期的に見直される)、 R eality(実現可能な)
T	T houghtful(思いやりのある)、 T ogether(行政・事業者・市民が一体となった)、 T echnology(新たな技術を活用した)

3-2. 総合都市交通体系構築の基本方針

- 基本目標として掲げる集約・ネットワーク型都市構造を実現するためには、本市における交通課題に適切に対応することが求められる。
- 基本目標および現在・将来の都市交通の課題を踏まえた4つの基本方針を整理する。

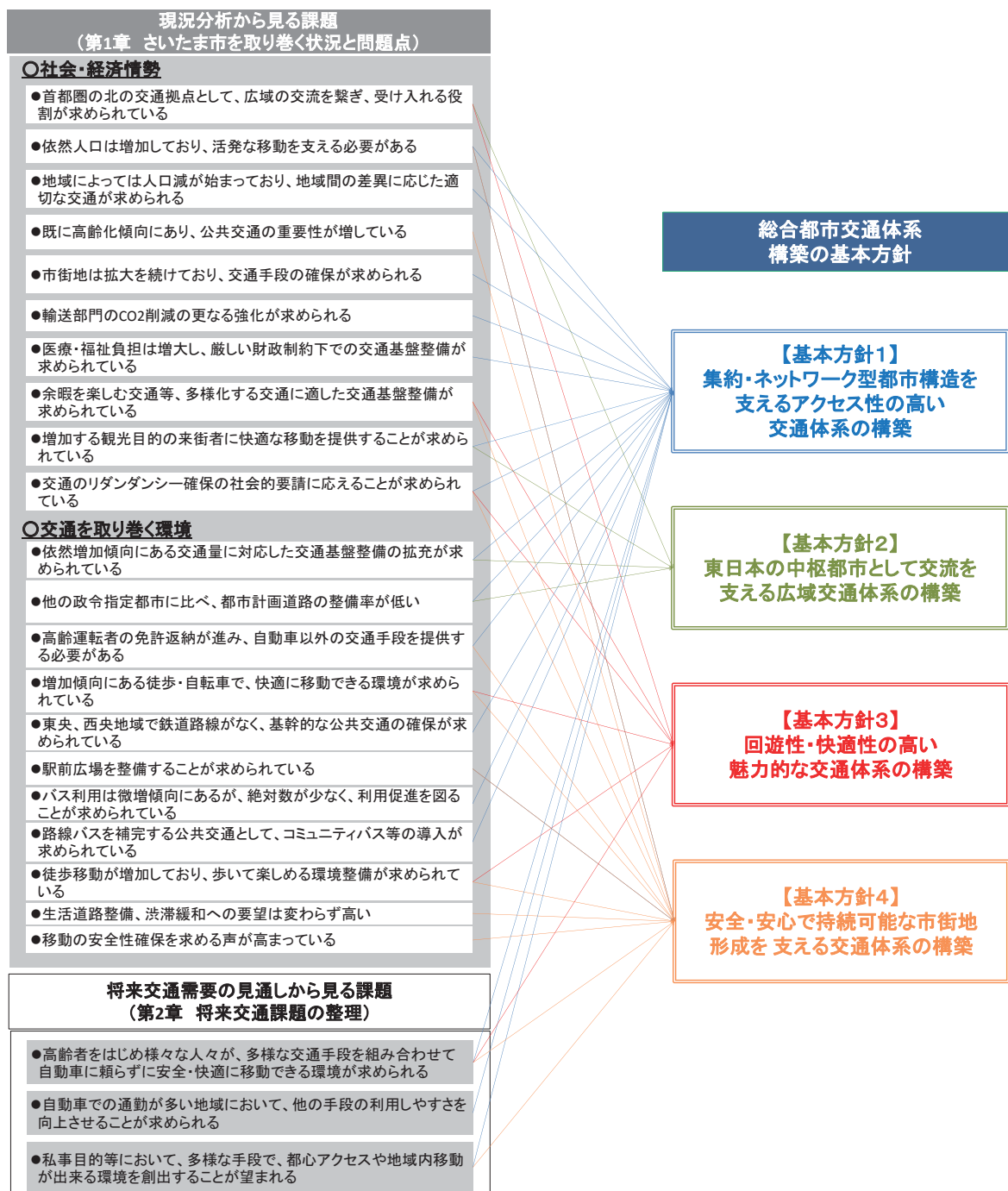


図 3-1 現況・将来分析から見た課題に対応する総合都市交通体系構築の基本方針

【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

- ・ 「2 都心 4 副都心」の相互が連携強化を図り、補完するための基幹交通ネットワークの構築と現行ネットワークをかしこく使い維持・強化する。
- ・ 特徴・魅力を持つ「2 都心 4 副都心」については、交通手段の連携をはじめ、新たな交通手段を創出する。
- ・ 主に生活利便施設が集積した鉄道駅周辺などの地域拠点にアクセスしやすい交通環境を創出する。

【基本方針 2】

東日本の中核都市として交流を支える広域交通体系の構築

- ・ さいたま市が首都圏のみならず東日本の主要都市と新幹線、長距離バス、高速道路等の手段で結ばれるための交通基盤の充実を図り、東日本の中核都市として、ポテンシャルの向上を目指す。

【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

- ・ 集約・ネットワーク型都市の核となる「2 都心」を中心に人が集い、憩い、にぎわいを生み出す、歩いて楽しめる快適な交通空間を創出する。

【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

- ・ 市街地内において居住者等が安全に安心して移動できることで、活発な活動を促し、地域の活性化に寄与する、暮らしやすい交通空間を創出する。

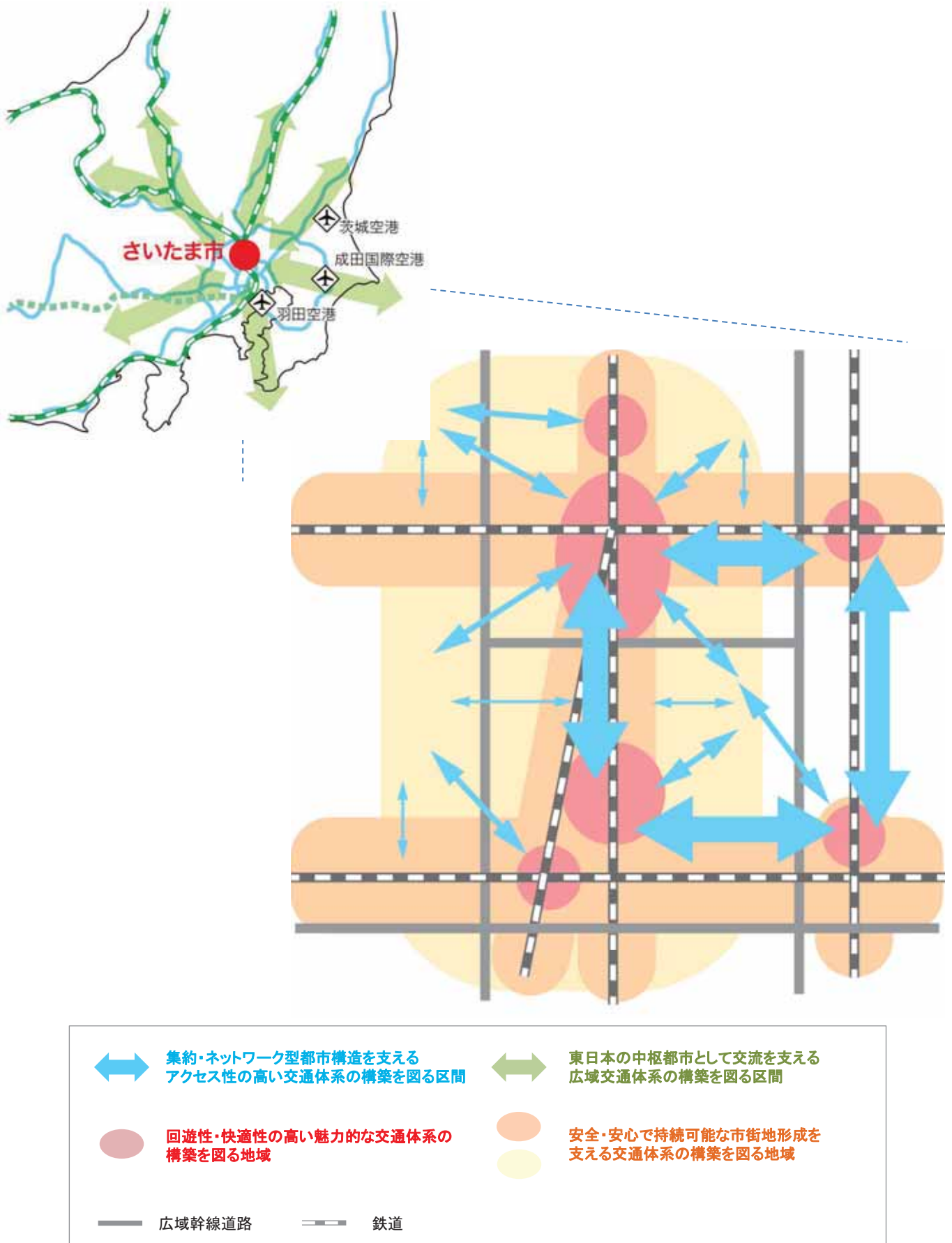


図 3-2 基本方針に基づき構築される総合都市交通体系イメージ

- はじめに
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 資料
- 用語解説