

# さいたま SMARTプラン



## 第5章

## 今後の進め方

5-1. 交通施策の段階的な進め方

5-2. 必要に応じた計画の見直し

## 第5章 今後の進め方

今後は、第3章にまとめた「さいたま市が目指す総合都市交通体系」を実現するために、部門別計画についても、適宜見直しを図ることとなる。以下では、総合都市交通体系の基本的な考え方に基づいて、市民との協働により、戦略的に進めていくための考え方を提示する。

### 5-1. 交通施策の段階的な進め方

- 今後、総合都市交通体系マスタープラン部門別計画を検討していく上では、各部門計画が重視すべき視点を短期的、中期的、長期的に分けて、戦略的に交通施策を進める。
- 第一段階として、顕在化している緊急度の高い問題に対応するための基盤整備やソフト施策を展開する。緊急度の高い問題がある程度解消された段階で、骨格となる交通ネットワークの構築、及び、骨格ネットワークの機能向上のためのソフト施策を展開する。ある程度基盤が整備された段階で、エリアマネジメントを含めた交通の管理、運用を進める。
- また、交通は人々の活動の派生需要であることから、常に都市計画・施設配置計画等のまちづくりに関する諸計画と連携しながら施策展開を進めていく。



図 5-1 交通施策の段階的な進め方

## 5-2. 必要に応じた計画の見直し

- 総合都市交通体系マスタープラン基本計画は、本市における望ましい交通体系整備の基本的な方針を示した長期計画であり、目標年次は、総合振興計画後期基本計画において本市の夜間人口がピークを迎える平成 37 年としているが、この間、東京都市圏におけるパーソントリップ調査等の交通量調査の結果や、人口動態、経済状況の変化、国の交通関連政策の動向、次世代自動車、自動運転等の新技術の普及状況等を総合的に判断した上で、具体的な見直しの時期を決定するものとする。
- 総合都市交通体系マスタープラン部門別計画は、基本計画に基づき具体的な施策を展開する計画であることから、各計画において独自の目標設定等により計画の実効性を高めているものである。そのため、計画の見直しについては、各計画の点検・評価を継続的に実施する中で、必要に応じて検討していくものとする。



図 5-2 計画の見直しイメージ

- 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

# さいたま SMARTプラン

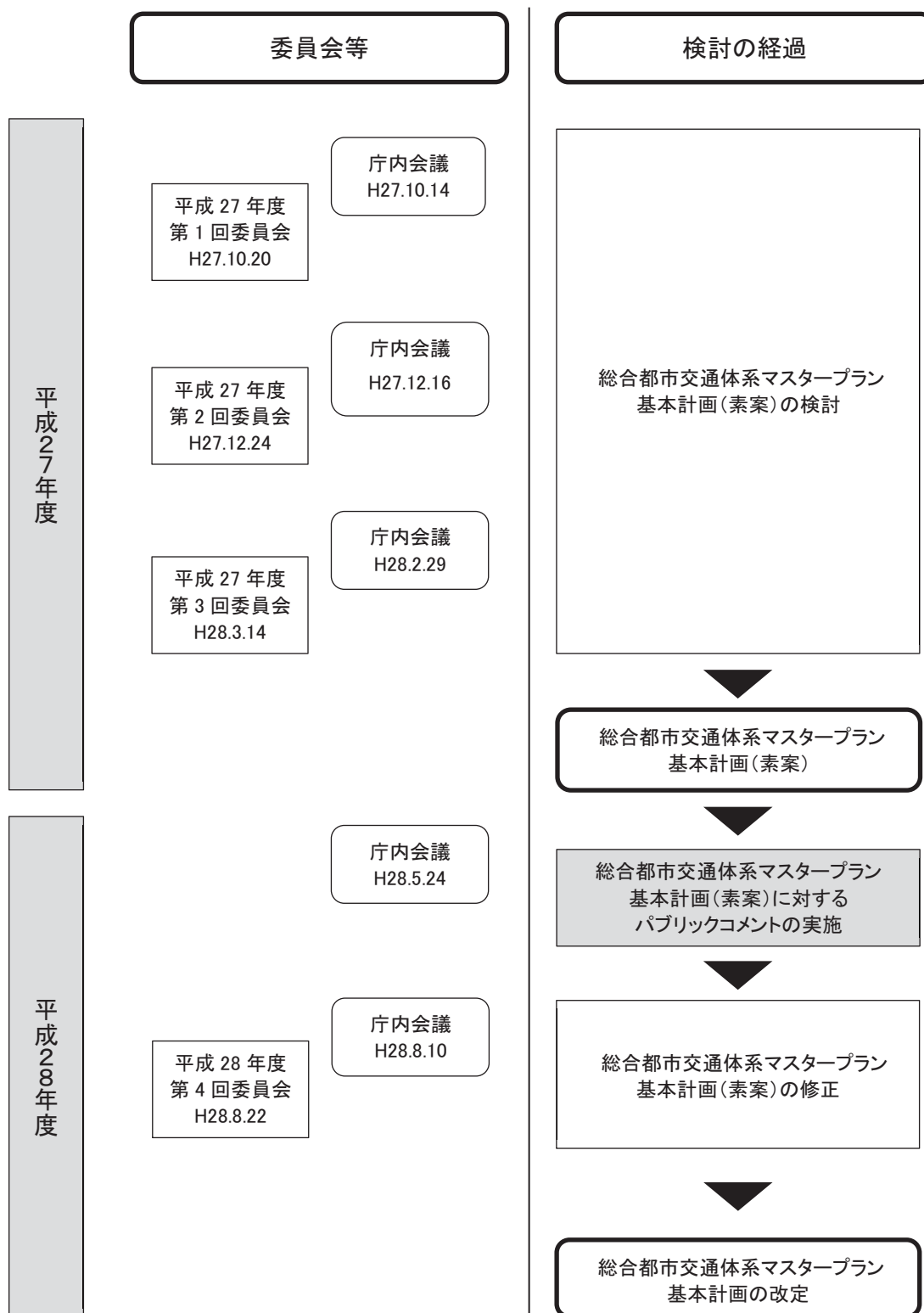


## 総合都市交通体系 マスタープラン 基本計画の改定

1. 改定の流れ
2. 検討体制
3. 委員会名簿
4. 委員会開催概要
5. 市民意見把握の状況

# 資料 総合都市交通体系マスタープラン基本計画の改定

## 1. 改定の流れ



はじめに

第1章

第2章

第3章

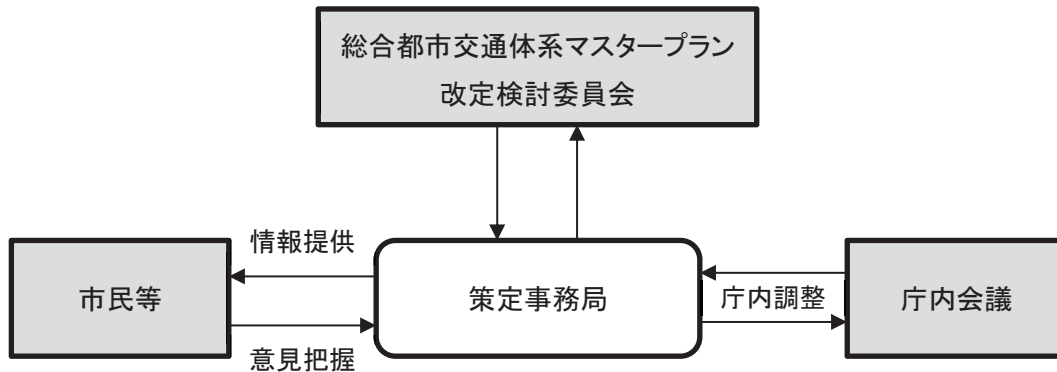
第4章

第5章

資料

用語解説

## 2. 検討体制



## 3. 委員会名簿

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定検討委員会

	氏名	所属	備考
委員長	久保田 尚	埼玉大学大学院	
副委員長	大沢 昌玄	日本大学理工学部	
委員	中道 久美子	東京工業大学環境・社会理工学院	
	前田 三恵子	さいたま市交通安全保護者の会	
	増井 玲子	東洋大学 PPP 研究センター	
	吉田 育代	株式会社 日本経済研究所 調査本部	
	川崎 周太郎	関東地方整備局 建政部	
	牧田 聡二	関東運輸局 交通政策部	

	氏名	所属	備考
前任者	犬飼 武	関東地方整備局 建政部	平成 28 年 3 月まで
	三宅 亮	関東運輸局 交通政策部	平成 28 年 3 月まで

## 4. 委員会開催概要

### さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定検討委員会

回数	開催日	議事
第1回	平成27年 10月20日(火)	(1) SMARTプランの位置づけと見直しの方針について (2) さいたま市の現状を踏まえた見直しのポイントについて (3) その他
第2回	平成27年 12月24日(木)	(1) これまでの議論を踏まえた対応方針と今後の論点について (2) 将来の交通需要の見通しと課題について (3) 総合都市交通体系構築の基本方針について (4) その他
第3回	平成28年 3月14日(月)	(1) これまでの議論を踏まえた見直し素案の内容と今後の論点について (2) 総合都市交通体系構築の基本方針について (3) さいたま市が目指す総合都市交通体系における主な施策について (4) その他
第4回	平成28年 8月22日(月)	(1) さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(案)について (2) 今後のスケジュールについて (3) その他



## 5. 市民意見把握の状況

●市民意見の募集(パブリックコメント)	
さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(素案)に対するパブリックコメント	<p>募集期間：平成28年7月1日～平成28年8月1日</p> <p>公表資料：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(素案)本編 さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(素案)概要版</p> <p>公表場所：交通政策課窓口(さいたま市役所8階)、各区役所情報公開コーナー、市ホームページ</p> <p>※その他、各コミュニティセンター、各公民館、各図書館に概要版を配架</p> <p>意見提出者数：8人 意見項目数：25件 修正項目数：3件</p>

●パブリックコメントの結果の公表	
さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(素案)に対する意見募集の結果	<p>募集期間：平成28年9月30日～平成28年10月31日</p> <p>公表資料：「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(素案)」に対する意見募集の結果</p> <p>参考資料：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(素案)本編 さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(素案)概要版</p> <p>公表場所：交通政策課窓口(さいたま市役所8階)、各区役所情報公開コーナー、市ホームページ</p> <p>※その他、各コミュニティセンター、各公民館、各図書館に意見募集の結果及び素案の概要版を配架</p>

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

# 用語解説

## あ行

アクセス／アクセシビリティ      アクセスは、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、経路を指し、アクセシビリティは、サービスへの到達のしやすさを指す。

アクセスコントロール      道路の通行機能を高めるために、他の道路との立体交差や、沿道からの出入り制限を行うこと。

エリアマネジメント      従来、建物や個別の施設ごとに行われてきた様々な管理サービスを、地域や街区といったエリアに発展させていく考え方、仕組みのこと。たとえば、地域コミュニティによる植栽管理、清掃、良好な景観形成、迷惑駐車への対応、イベントの開催、広報活動、物流の効率化等のエリアマネジメントが考えられる。

## か行

幹線道路      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。通常、広幅員・高規格の道路であることが多い。

既成市街地      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。

帰宅困難者      災害時に外出している人のうち、自宅が遠距離等にある等の理由により、徒歩で帰宅することをあきらめ、被災場所周辺に滞留する人（帰宅断念者）、及び、遠距離にある自宅を目指して被災直後から徒歩で帰宅しようとする人（遠距離徒歩帰宅者）。

狭あい道路      幅員が4m未満の道路のうち、建築基準法第42条第2項の規定により、本市（特定行政庁）が指定した道路（市道に限る）及び市長が特に整備の必要があると認めたものをいう。狭あい道路に接する土地に建物を建てる場合には、建物の敷地はその道路の中心から2m後退しなければならない。

緊急輸送道路      大規模な地震等の災害が発生した場合に救命活動や物資輸送を行うため、重要な路線として定めた道路。

公共車両優先システム（PTPS）      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。

交通空白地区／交通不便地区 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。

交通結節点 複数の交通手段間の乗換えが行われる場所であり、駅やバス停などが該当する。

交通需要マネジメント 車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系。円滑な交通流の実現により、環境の改善、地域の活性化も図られる。

高齢者／非高齢者／高齢化率 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。

コミュニティサイクル 駅前やまちなかに設置されているサイクルポート（専用駐輪場）で自転車を借りて、違うサイクルポートに返すことができるサービス。従来のレンタサイクルとは異なり、専用駐輪場（サイクルポート）であれば、どのポートでも自転車を借りたり返したりできる。

コミュニティバス／乗合タクシー 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。

コンパクトシティ／集約・ネットワーク型都市構造 コンパクトシティとは、高密度で近接した開発形態、公共交通機関でつながった市街地、地域のサービスや職場までの移動の容易さ、という特徴を有した都市構造のこと。本市では都市計画マスタープランにおいて、都市機能が高密度に集積した拠点間を、鉄道等の基幹交通軸で結ぶことにより、効率的で持続可能な都市の実現を図る集約・ネットワーク型都市構造を目指すとしている。

## さ行

サイクル&ライド／サイクル&バスライド 自転車を都市郊外の駐輪場に止めて鉄道等の公共交通輸送機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。バスに乗り換える場合は、特にサイクル&バスライドともいう。

市街化区域 都市計画法に規定されている都市計画の内容の一つで、「既に市街地を形成している区域又は概ね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。

市街化調整区域 都市計画法に規定されている都市計画の内容の一つで、「市街化を抑制すべき区域」のこと。

シームレス	異なる事業者や路線で相互直通運転等を実施することにより、乗り換え負荷、待ち時間等の軽減を図っていくこと。
社会資本ストック	毎年の公共投資によって整備された、道路、鉄道、空港、港湾、上下水道、公園等の社会資本の集積のこと。
就従比	就業者数一定区域における就業者数と従業者数の割合。「就業」は一定区域に居住している人のうち働いている人のことを、「従業者」は一定区域で働いている人のことを指す。就従比が1を下回ると、就業者が他地域に流出していることを表し、都市の自立性を表す指標の1つとなっている。
人口集中地区（D I D）	市街地の実態を把握するために、人口の集積度を指標として設定された地区。国勢調査では、市町村内の境界内で人口密度の高い調査区（40人/ha以上）が互いに隣接して、その人口が5,000人を超える地域を言う。
生活道路	一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路。
ソフト施策	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。
<b>た行</b>	
代表交通手段	1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、(1)鉄道→(2)バス→(3)自動車→(4)二輪車→(5)徒歩の順としている。
端末交通手段	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。
通過交通	交通調査や交通需要予測において、設定される対象地域内に出発地及び到着地のいずれをももたず、単に通過するだけのトリップのこと。日常的には、当該地区を単に通過するだけの自動車交通に対してよく使われる。
低炭素型パーソナルモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両のこと。
道路空間のオープン化	道路空間の利用については、適正な道路管理や良好な市街地環境の確保などの観点で、原則、その利用が制限されてきたが、その制限を緩和して道路空間を民間に開放することで、民間からの収益還元によるインフラの整備・管理を展開する事や、道路空間を活用した新たなビジネスチャンスを創出すること。

道路空間の再配分	地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用すること。幹線道路については、バイパス等の整備による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車等へ再配分する。
都市交通体系	道路や鉄道等のハードとしての施設体系と、それを踏まえた交通活動展開であるソフトとしての運用体系から構成される。
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
トリップエンド	1人1人の移動を「トリップ」というのに対し、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」という。
<b>な行</b>	
ネットワーク	具体的な交通路線網の中から、細部路線を省いて抽象化した路線網を描いたものを指す。
<b>は行</b>	
パーク&ライド/ パーク&バスライド	都心部の道路混雑を緩和するため、自動車を都市郊外の駐車場に止めて鉄道等の公共交通輸送機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。バスに乗り換える場合は、特にパーク&バスライドともいう。
BRT	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。
パーソントリップ調査	パーソントリップとは、“人 (パーソン) の動き (トリップ)” を意味する。パーソントリップ調査は、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこで、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日すべての動きをとらえるものである。この調査データをもとに、都市圏の交通実態を総合的に把握・分析し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討している。
発生集中交通量	発生交通量 (あるゾーンを起点とするトリップの合計量) と集中交通量 (あるゾーンへ終点するトリップの合計量) の総和である。
バリアフリー	障害者や高齢者など、ハンディキャップを負っている人々の行動を拒む制度的、物的、心理的な障壁をなくすことである。バスや鉄道の車両、歩道等において、段差、階段、出入口、通路などが配慮の対象となる。

物理的デバイス 生活道路等において、自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するために、車道に設置するハンプ（凸部）、狭窄、クランク（屈曲部）等のこと。

フリッジ駐車場 中心市街地等に自動車が集まることによる交通渋滞や、駐車場の混雑を緩和するために、縁辺部へ共同化・集約化された駐車場。車での来街者はフリッジ駐車場に駐車し、そこから徒歩や公共交通等を利用して中心市街地等にアクセスする。

ボトルネック 道路の中で、交通容量（1時間当りに通過可能な車両の最大台数）が周辺よりも小さくなっている地点。ボトルネックにその地点の交通容量を超える車両が流入しようとするときに、ボトルネックを先頭にして交通渋滞が発生する。

## ま行

マスタープラン 一般的に、個別・具体の計画のよりどころとなる目標像を定めた長期的・総合的な計画のこと。

Multimodal  
(マルチ・モーダル) 道路、航空、海運、水運及び鉄道等複数の交通機関のこと。

無電柱化 道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。

Modal Shift  
(モーダル・シフト) 一般的には交通手段を転換すること。近年では、温室効果ガスの排出削減による地球温暖化の防止と低炭素型の物流体系の構築を図るため、貨物輸送をトラックから、鉄道や海運へ転換する施策が推進されている。

モビリティ・マネジメント 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

## ら行

LRT ライト・レール・トランジット（Light Rail Transit）。低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

リダンダンシー  
(代替性・多重性)

自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質。

## や行

夜間人口

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。



さいたまSMARTプラン

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画【第2回改定版】

---

平成16年10月4日 発行

平成18年4月1日 第1回改定版発行

平成29年3月1日 第2回改定版発行

編集 さいたま市 都市局 都市計画部 交通政策課  
〒330-9588 さいたま市浦和区常盤6-4-4  
TEL:048-829-1053 FAX:048-829-1979  
E-mail:kotsu-seisaku@city.saitama.lg.jp

---

# さいたまSMARTプラン

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画