

# 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  
(さいたま市地域公共交通計画・さいたま市都市交通戦略)

概要版

令和8年3月



# SMARTプランについて

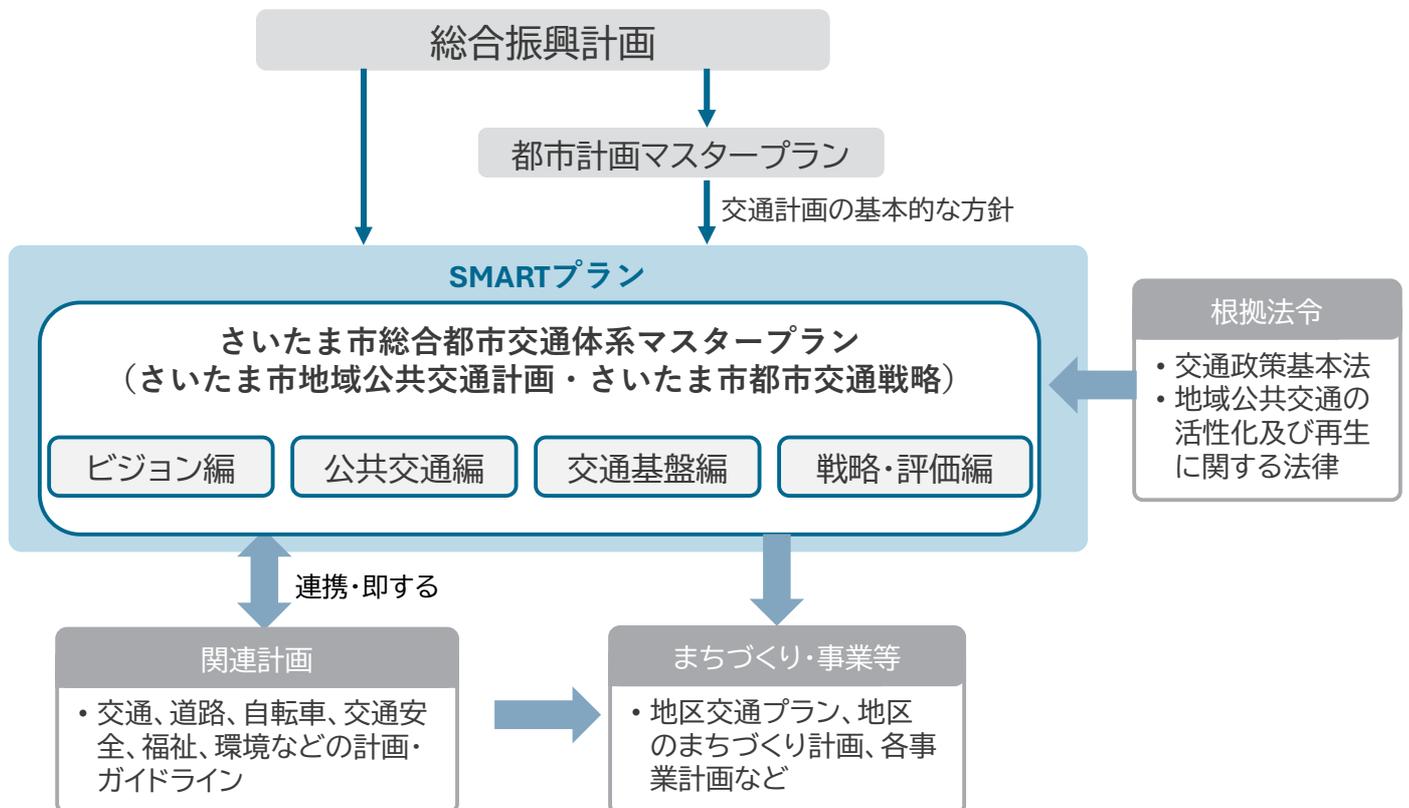
## ◆SMARTプランとは

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン(以下「SMARTプラン」という。)は、さいたま市のこれからの”暮らしと移動”の在り方を描く、交通の未来地図です。

市民の皆様生活をもっと便利に、安全に、快適にしていくために、交通政策の基本的な考え方をまとめた指針として、これまでも様々な施策を進めてきました。

今回の改定では、「ビジョン編」「公共交通編」「交通基盤編」「戦略・評価編」の4つにわけて再編成し、これまで別々に策定してきた「さいたま市地域公共交通計画」と「さいたま市都市交通戦略」を一つにまとめました。

これにより、SMARTプランは、まちの未来を考えるための「方針」を示すだけでなく、実際に行動につなげるための「行動計画(アクションプラン)」として、市民・事業者・行政が一体となって取り組むための交通の道しるべになります。



## ◆計画期間

本計画の計画期間は、10年間(令和8(2026)年度～令和17(2035)年度)とします。2050年を未来像(目標年次)として、この10年で取り組むべき内容を記載しています。

## ◆計画区域

本計画の対象区域は、さいたま市全域とします。

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、東京都心をはじめとする広域な交通ネットワークにも配慮していきます。



## 基本的な考え方

“幹・枝・葉”の交通網がさいたま市の伝統産業である盆栽のように調和した人中心のまち、“BON-SAI-TAMA”を目指します。

BON-SAI-TAMAでは、様々な移動手段を快適に利用することができ、目的やライフスタイルに応じて、SMARTに移動することができます。

幹・枝・葉の交通網は、盆栽のように丁寧に手を加えながら守り育てることで、まち全体の持続可能性を高めていきます。

力強い盆栽に育てるためには、交通インフラという豊かな“土”が必要です。

そして、このまちで培われた人と人との繋がりが、盆栽の“根”としてまちを支えていきます。

## 基本方針



**SMARTプランの由来:** 将来の目標とすべきキーワードの頭文字をとり、SMARTな交通体系の構築を目指しています

<b>S</b>	<b>Sustainable</b> (持続可能)、 <b>Seamless</b> (継ぎ目のない)、 <b>Strategic</b> (戦略的)、 <b>Specific</b> (明確な)
<b>M</b>	<b>Multi - Modal</b> (多様な交通手段)、 <b>Mobility</b> (移動しやすさ)、 <b>Modal shift</b> (交通手段の転換)、 <b>Measurable</b> (計測可能な)
<b>A</b>	<b>Accessibility</b> (アクセスしやすさ)、 <b>Amenity</b> (快適な)、 <b>Attractive</b> (魅力的な)、 <b>Achievable</b> (達成可能な)
<b>R</b>	<b>Reliability</b> (信頼性が高い)、 <b>Rolling</b> (定期的に見直される)、 <b>Reality</b> (実現可能な)、 <b>Relevant</b> (関連性の高い)
<b>T</b>	<b>Thoughtful</b> (思いやりのある)、 <b>Together</b> (行政・事業者・市民が一体となった)、 <b>Technology</b> (新たな技術を活用した)、 <b>Time-bound</b> (期限を定めた)

# 公共交通編

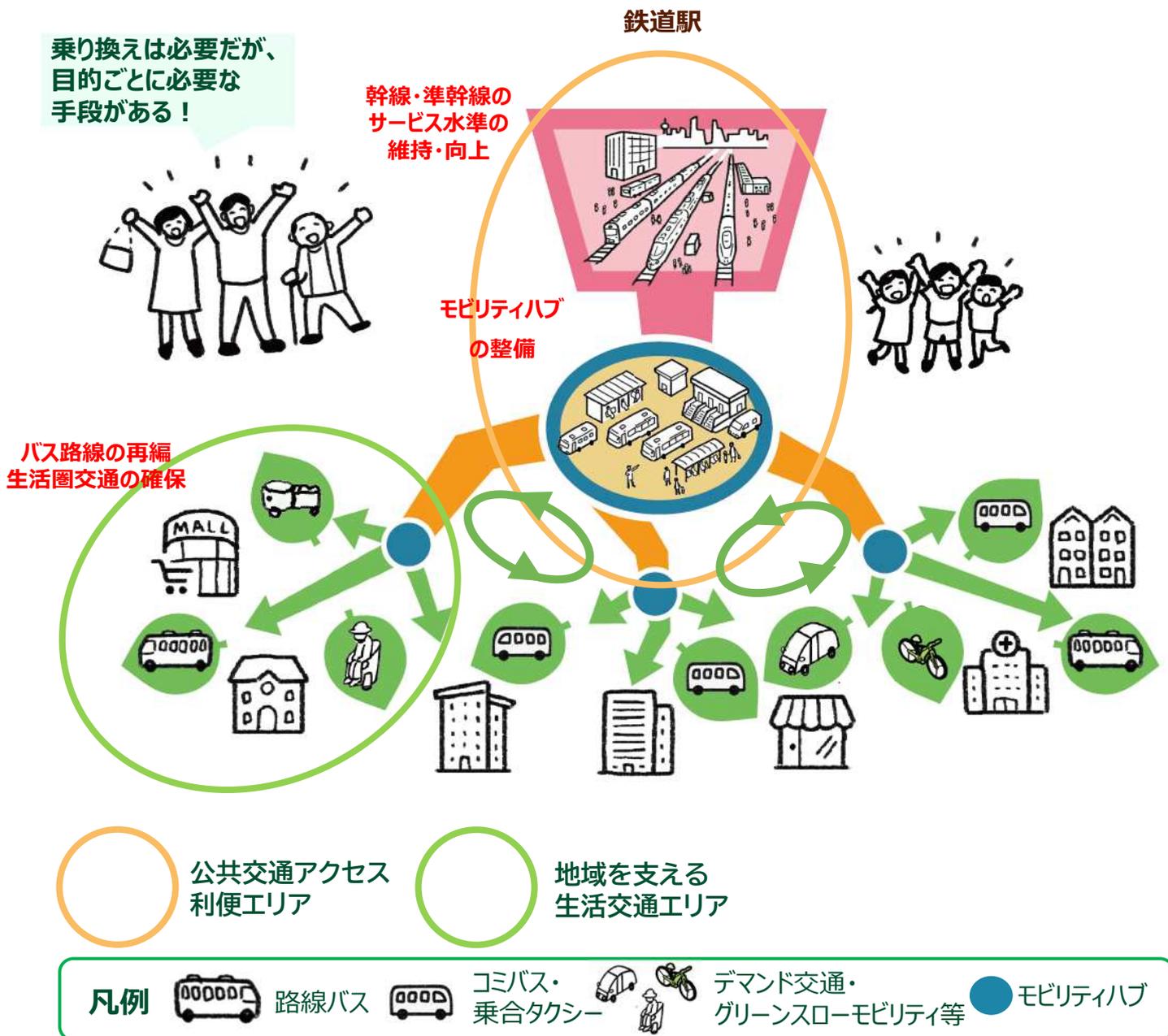
## ◆公共交通の目指す姿

さいたま市では、鉄道やバスなどの公共交通を組み合わせ、暮らしやすく移動しやすいまちを目指しています。そのために、幹・枝・葉の交通ネットワークとそれらを結ぶ交通結節点(モビリティハブ)を地域の特性や使い方に合わせて整備し、新しい交通ネットワークへと変えていきます。

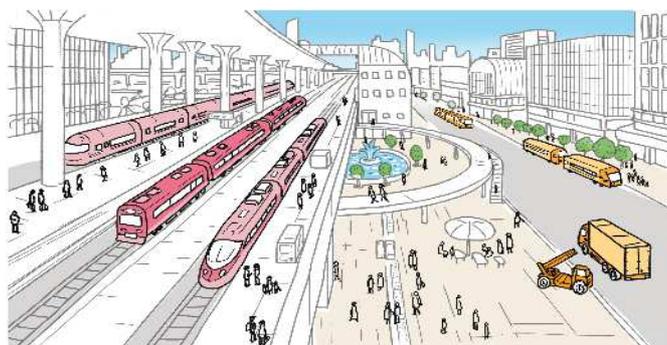
モビリティハブは、乗り換え拠点だけではなく、買い物やアクティビティなどでもできるコミュニティスペースとしての機能も持つことで、外出そのものの質の向上を図ります。

さらに、高齢の方や移動が不便な人(移動困難者)のためには、デマンド交通やグリーンスローモビリティなども組み合わせて支える仕組みを広げていきます。

## これからの交通ネットワーク



## ◆分野別方針:幹 東日本とつながるまち



幹の交通モード(将来イメージ)

- さいたま市が、首都圏だけでなく東日本のいろいろなまちとつながる交通の仕組みをしっかり整えていきます。
- それによって、さいたま市が東日本の中心となるまちになる力をもっと高めていきます。

モード	今後の方向性
新幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>•北陸新幹線の全線開通や北海道新幹線の札幌延伸により更なる利便性向上や防災対策の向上が期待される。</li> <li>•大宮駅始発の復活や物流サービスとしての活用が期待される。</li> </ul>
軌道系交通(鉄道等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•市内では、地下鉄7号線の延伸や東西交通大宮ルートの実業化検討を実施しているほか、東京圏では「羽田空港アクセス線」の整備により、市内主要駅と羽田空港のアクセス向上が期待される。</li> </ul>
長距離バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>•「(仮称)バスタ大宮」等の整備により、長距離バスターミナルの利便性向上や広域アクセスの向上が期待される。</li> <li>•また、広域道路網の整備により、さらなる速達性向上も期待される。</li> </ul>

新幹線や電車、バスでどこへでも行きやすいまちに。  
駅がより便利になり、来た人も住んでいる人も、駅まわりで心地よく過ごせるように。

## ◆分野別方針:枝 通勤・通学もしやすい、まちの動脈



枝の交通モード(将来イメージ)

- 都心の大きな駅に行きやすくなるように、交通の便をよくしていきます。
- 通勤や通学など、毎日の移動がもっと快適になるような交通のしくみを目指します。

モード	今後の方向性
路線バス(幹線軸)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•優先的にバス走行環境や待合環境の整備等を進め速達性・定時性の向上を図るとともに、自動運転の導入等により、サービス水準の維持・向上を目指していく。</li> </ul>
路線バス(準幹線軸)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•バス走行環境や待合環境の整備等を進め、サービス水準を維持していくことを目指す。</li> </ul>

毎日の通勤や通学がもっと楽になるように、バスや電車のつながりをよくして、乗り換えもわかりやすく。どこへ行くにもスムーズに動けるまちへ。

## ◆分野別方針:葉 どのような人にもやさしい、地域の足



葉の交通モード(将来イメージ)

- その人の目的や暮らし方にあった、いろいろな移動手段を選べるようにしていきます。
- 誰もが困らずに出かけられる交通サービスをつくっていきます。

モード	今後の方向性
路線バス (施設アクセス路線、 その他路線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 施設アクセス路線は、施設の特性を踏まえ一定のサービス水準の維持を目指す。</li> <li>• その他路線は、路線の利用状況等も踏まえ地域にあったサービス水準を目指す。</li> </ul>
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用促進を図る一方、収支率や利用者数等の基準を下回る路線などは、路線再編や乗合タクシーへのダウンサイジング等も検討していく。</li> </ul>
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 地域の移動ニーズに合わせた路線再編や一部時間帯のデマンド運行等も検討していく。</li> </ul>
デマンド交通・ グリーンスローモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バス路線の再編に合わせて導入を検討していくことや、高齢者等の移動困難者のための交通手段としての活用を検討していく。</li> </ul>

買い物や病院など、生活に必要な移動がしやすくなるように。  
小さなバスや電動カートなど、誰でも使える交通を地域で支えていくために。

## ◆分野別方針:ネットワークを補完する交通モード 暮らしをつなぐために選べる移動手段

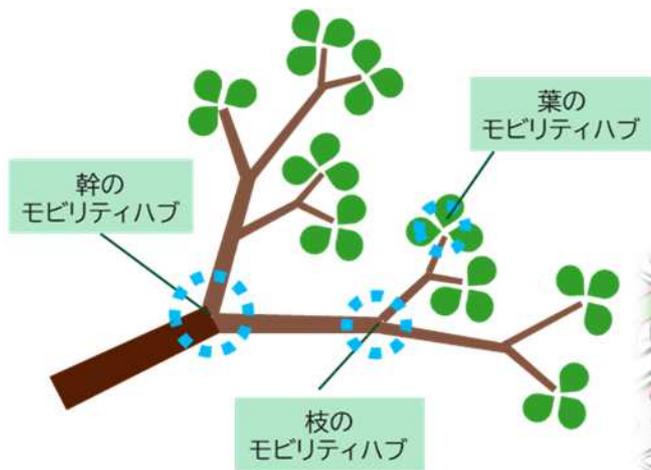


- 幹・枝・葉の交通ネットワークだけでは行きにくい場所や、時間帯によって移動しにくいときに、ネットワークを補完します。

幹・枝・葉の交通モードがない時間や  
場所でも、必要な移動はできるように。  
移動の自由がもっと広がるために。

モード	今後の方向性
タクシー・ ライドシェア	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タクシー需要の増加や供給力の低下に対応するための施策や日本版ライドシェア等の新たな制度の活用が求められる。</li> </ul>
自家用車等	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 短距離の移動や通勤・通学における車利用を、徒歩や自転車、公共交通へ転換していくことが求められる。</li> </ul>
シェア型 マルチ モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 住宅地や郊外における利便性の向上が期待されることから、今後、積極的にシェア型マルチモビリティの市内展開を図っていく。</li> <li>• 市域全域でのサービス展開による移動円滑化と脱炭素化の推進を目指す。</li> </ul>

## ◆分野別方針:モビリティハブ 移動が集まる拠点



- モビリティハブを乗り換え拠点とすることで、サービスの利便性を保ちながら、持続可能な運行を実現していきます。
- 複数の交通手段や生活サービスが集まる場所をつくることで、より楽しく、スムーズに移動ができるようになります。



駅前広場に様々な機能が融合した、幹のモビリティハブのイメージ



多様なシェアモビリティ等が設置された、葉のモビリティハブのイメージ

種別	今後の方向性
幹のモビリティハブ (駅前広場、高速バスターミナル)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•まちの玄関口として、各地域の特色を踏まえた景観形成に配慮し、市民や来街者が集える交流空間の整備を推進していく。</li> <li>•高齢者や子ども連れ、障害者等の移動困難者でも交通結節点でスムーズに乗り換えることができ、快適に移動ができるようなバリアフリー施設やバス停環境(上屋・ベンチ・情報提供等)の整備を図る。</li> </ul>
枝のモビリティハブ (幹線・準幹線沿線のバス停・バス転回場)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•モビリティハブを起点とした、バス路線の再編等やまちづくりや道路整備等と連携したモビリティハブの整備を推進していく。</li> <li>•待合スペースの確保やバスの位置情報の提供、コミュニティスペースの確保等により、バスとの乗り継ぎの負担軽減を図る。</li> </ul>
葉のモビリティハブ (シェアモビリティポート、葉の交通モード等の停留所等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•駐輪場・駐車場やエネルギー補給拠点、コンビニ・スーパー等の空きスペースの活用など、地域の実情やニーズに応じた普及を検討していく。</li> <li>•公民館など地域のコミュニティの中心となる施設にモビリティハブの機能を付加していくことで、コミュニティ活動への参加促進を図る。</li> </ul>

モビリティハブで次の乗り物を待つ、簡単なお買い物ができるように。  
立ち寄りたくなる生活と移動の拠点があるまちに。



資料:小田急バス株式会社 hocco より



資料:OpenStreet株式会社 より

# 交通基盤編

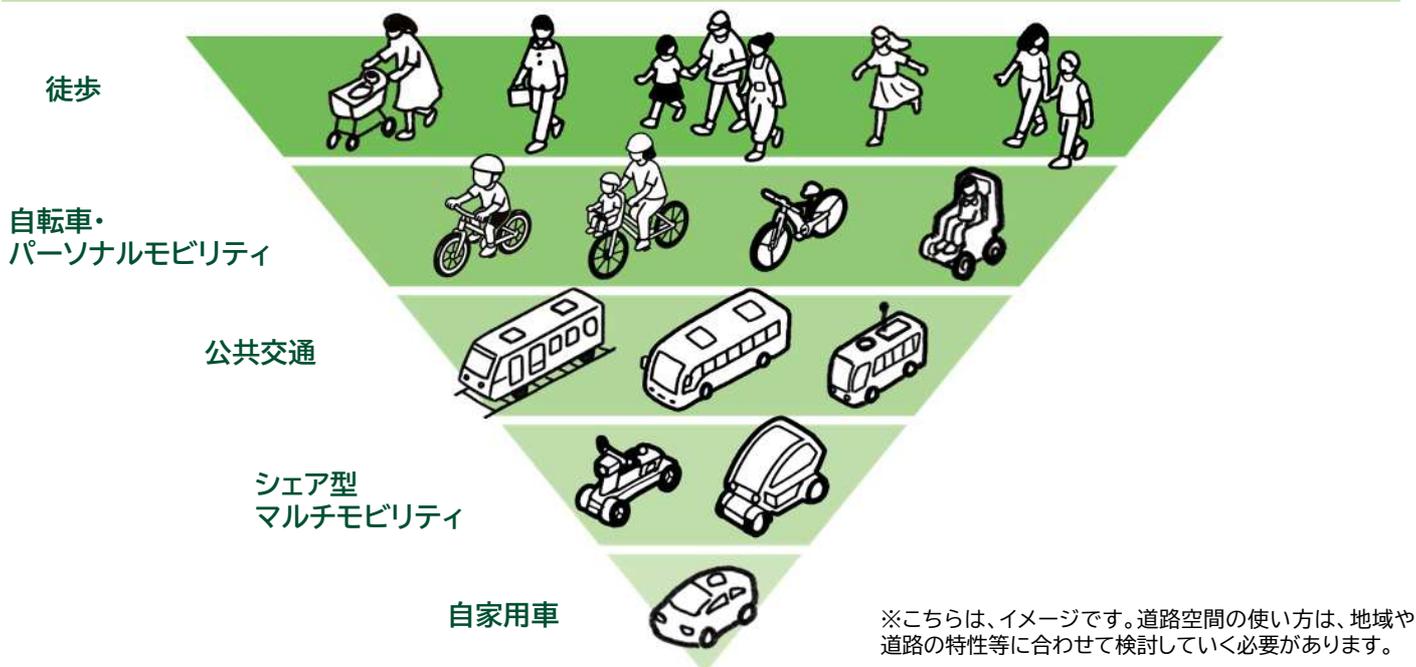
## ◆交通基盤の目指す姿

さいたま市では、安心して移動できるよう、道路・歩道・自転車道・駅前広場などの基盤(インフラ)の整備を進めていきます。地震や台風にも強く、環境にもやさしい、安全な道づくりを進めていきます。

また、あらゆる人の移動環境の確保と賑わい向上、ウェルビーイングな暮らしの実現には、車中心のまちから人中心のまちへと転換していく必要があります。そのためには、都市部の道路を中心に、歩行者や自転車、公共交通等が利用しやすい環境を整え、多様なモビリティが共生できる道路空間の整備を進めていきます。

こうした交通を支えるには、地域をよく知る人や運行を担う人の力も欠かせません。さいたま市では、市民・事業者・行政が協力して、地域の移動を支える人材や仕組みを育てながら、将来を見据えた交通の仕組みを整えていきます。

### 安全安心な移動を支える道路空間の使い方(イメージ)



### 市民参加による未来像の検討の様子

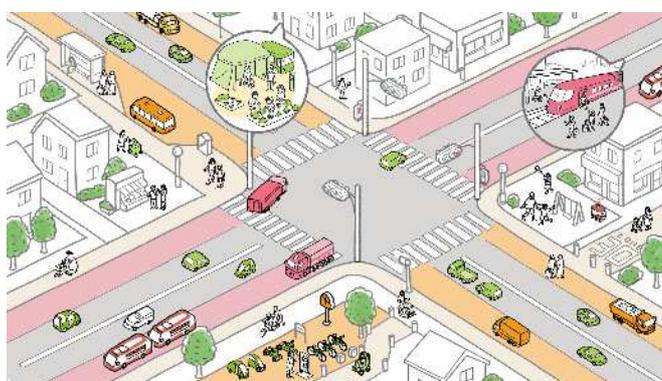
市民ワークショップ



オープンハウス



## ◆分野別方針:土 安全な移動を支えるインフラ



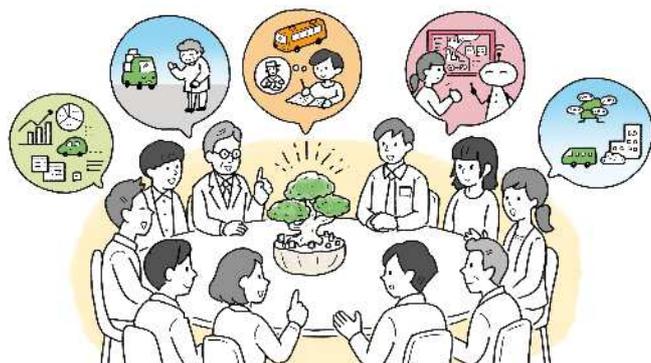
土が豊かなまち(将来イメージ)

- 幹・枝・葉の交通ネットワークを支える基盤としての交通インフラの整備を推進する
- 災害に強く、環境負荷の小さい交通環境の整備を図る

地震や大雨のときにも  
安心して動ける道をつくる。  
普段は歩きやすく、ベビーカーや  
車いすも通りやすい、人にやさしいまちへ。

区分	今後の方向性
広域幹線道路	• 災害の被害を最小限にとどめ、迅速な復旧・復興活動を行うため、避難や緊急物資等の輸送が滞ることのない多重性や代替性(リダンダンシー)が確保された道路網の構築を進める。
幹線・地区幹線道路	• 幹線・準幹線軸のバス路線の定時性・速達性を高めていくための道路改良・都市計画道路の整備等を推進していく必要がある。 • まちづくりと連携した道路空間の再配分や質の向上、自動運転を含む次世代モビリティへの対応など、今後の社会ニーズに対応した道路網の再構築を推進していく必要がある。
生活道路・区画街路	• 安全で快適な生活空間を確保するため、生活道路の整備・修繕を進めるとともに、交差点の改良、踏切の拡幅等を計画的に進め、歩道の設置、道路の緑化など、道路環境の向上を図る。 • バリアフリー化や、自動車の速度規制、歩車共存の道路構造への転換、カーブサイドの有効活用の検討などにより、徒歩や自転車の移動を促進していく。

## ◆分野別方針:根 つながりでつくるモビリティ



他分野の関係者が話合う様子(イメージ)

- 市民・事業者・行政が連携していくための環境整備を進める
- 地域の移動を支える人材を育み、分野横断的な取り組みを推進していく

地域の人やお店、行政が共に  
まちの交通を考える。  
移動の予約や支払いもスマホで簡単に。  
誰もが関わって、育てていける交通を。

区分	今後の方向性
人のつながり	• 市民・事業者・行政のステークホルダー間のコーディネーターやボランティア輸送の担い手、生活圈交通を支える人材の確保による、共助・共創・協働のネットワーク構築を目指す。 • 地域の実情を踏まえ、市民団体やエリアマネジメント団体等と連携した、モビリティマネジメントを推進する。
データのつながり	• デジタルの活用によって異なるサービス間のデータが連携し、アプリケーション等を通じて誰もが利用しやすくシームレスな移動の実現を目指す。
多分野とのつながり	• 交通に関連する多分野(土地利用、健康、エネルギー、教育、福祉など)と連携し、相乗効果を生み出す。

# 施策・事業一覧

## 基本方針 事業

基本方針	事業
幹	新幹線ネットワークの有効活用の推進
	空港へのアクセス強化
	地下鉄7号線の延伸
	東西交通大宮ルートの推進
	駅前広場の整備推進
	駅の機能向上
	(仮称)バスタ大宮の整備等、長距離バスターミナルの利便性向上
枝	バス運行の担い手確保
	幹線軸の輸送力強化
	自動運転バスの導入
	ノンステップバス・EVバス等の導入
	枝のモビリティハブの普及
葉	葉の交通モードの路線再編
	コミュニティバス等の導入及び改善
	デマンド交通・グリーンスローモビリティの導入
	タクシーの利用環境の向上
	移動困難者等のモビリティ支援の推進
	シェア型マルチモビリティの導入促進
葉のモビリティハブの普及	
土	新大宮上尾道路の整備推進
	核都市広域幹線道路の整備推進
	都市計画道路の整備推進
	道路の老朽化・強靱化対策の実施
	無電柱化の整備推進
	交差点改良の整備推進
	交通バリアフリーの推進
	狭あい道路の解消
	安全対策の実施
	自転車利用環境の向上
	道路空間の有効活用の推進
根	交通安全啓発活動の実施
	モビリティ人材の育成
	コミュニケーション施策によるモビリティマネジメントの推進
	交通需要マネジメントの導入
	居住・都市機能誘導と交通ネットワークの連携による正のスパイラルの構築
	運輸部門による温室効果ガス排出量削減の推進
	デジタル技術を活用したモビリティサービスの推進
データ活用とオープンデータ化の推進	

# 戦略・評価編

## ◆BON-SAI-TAMAの育て方について

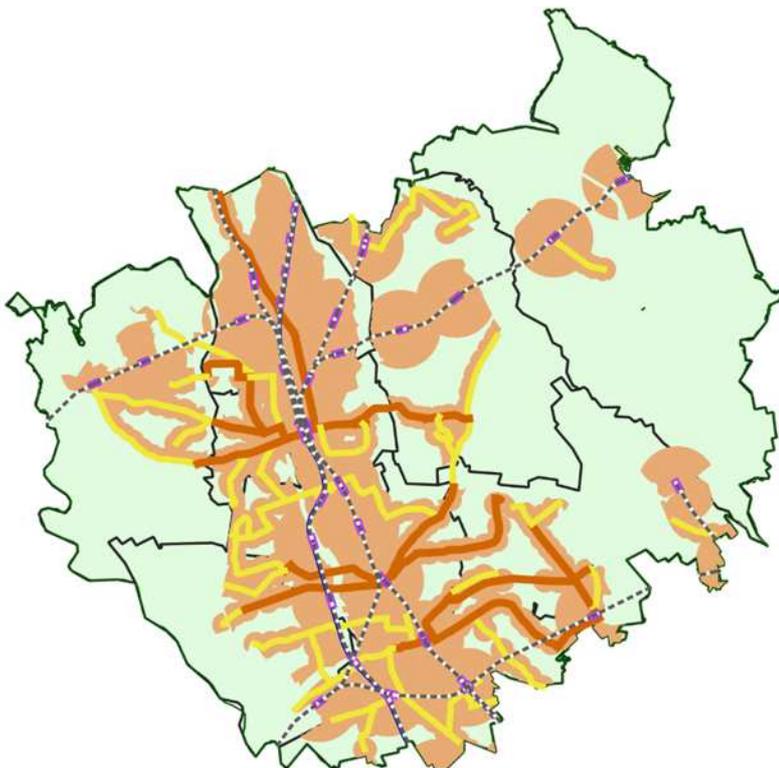
盆栽を強く、美しく育てるためには、樹木の形をきれいに整え、適切に水や肥料を与えることが必要です。

SMARTプランでは、BON-SAI-TAMAの育て方として、2つの戦略に基づき事業を推進していきます。

### ✓ 戦略1:アクセシビリティ戦略(枝・葉の剪定基準)

公共交通をもっと便利にするために、「走っている頻度と本数(サービス水準)」をエリアごとに以下のように考えていきます。

交通モード	レベル	サービス水準(片方向あたり)
幹線軸	理想的水準 (便利さによって、 まちの価値が高まる)	ピーク時 10分に1本以上 オフピーク時 15分に1本以上 終バスが22時以降に運行
準幹線軸		日平均 30分に1本
施設アクセス路線	品質保証 (日常的に使いやすい)	施設の特性等に応じて、施設利用に不都合が生じない頻度、回数を確保していく
コミュニティバス、乗合タクシー		60分に1本程度(7時~19時台)
デマンド交通、ボランティア輸送等	性能保証 (生活を支える)	生活需要の移動頻度に見合った水準をベースに、各地域で議論し設定していく



公共交通 アクセス利便 エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>エリア内の公共交通ネットワークの水準の維持・向上を目指す</li> <li>エリア内人口密度の維持・向上を図る</li> </ul>
地域を支える 生活交通 エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内での「暮らし」における主要施設やモビリティハブ等へのアクセシビリティを確保することを目指す</li> </ul>

新幹線・鉄道 --- 幹線・準幹線バス

## ✓ 戦略2:投資戦略(水や肥料の与え方)

投資戦略では、さいたま市の強み・弱みと、将来における機会・脅威を踏まえて、今後、重点的に投資をしていくべき4つの視点を抽出し、その視点から事業をパッケージ化しました。



### 投資戦略1

#### 拠点育成に資する投資

- ✓ 都市機能誘導区域やバリアフリー重点整備地区内における社会資本整備に優先的に投資
- ✓ 拠点アクセスの強化や拠点内の回遊を促進する事業に優先的に投資
- ✓ 都市機能の向上に寄与し、民間投資を呼びこむ事業に優先的に投資

### 投資戦略2

#### 既存の交通ネットワークの維持・効率化に資する投資

- ✓ 既存の鉄道ネットワークおよび幹線・準幹線のサービス水準の維持・向上に資する事業に優先的に投資
- ✓ 市街地の無秩序な拡大を引き起こす事業については、その意義を詳しく検証

### 投資戦略3

#### 安全安心に資する投資

- ✓ 都市の強靭性を高め、災害時に誰も取り残されないための事業や将来の世代も安心して過ごせるまちづくりに資する事業に優先的に投資
- ✓ 日常生活の移動において包摂性(インクルージョン)を向上させる事業に優先的に投資

### 投資戦略4

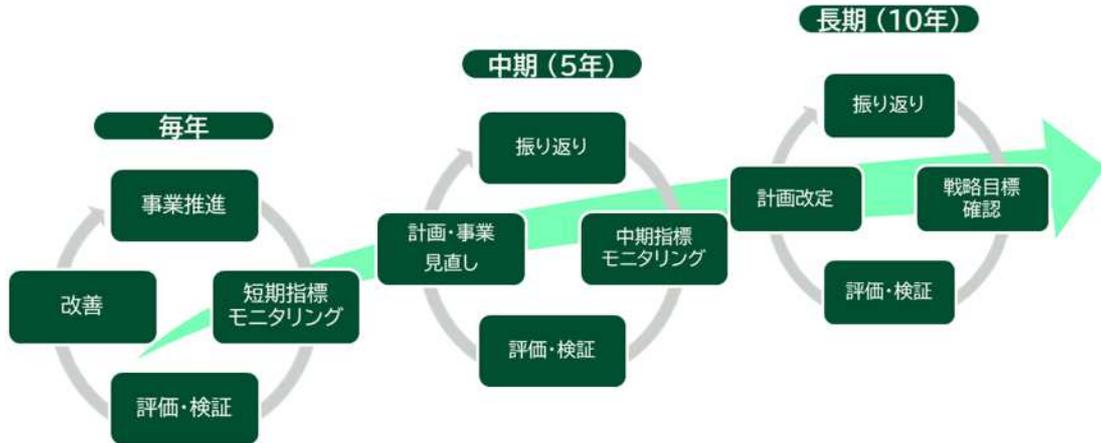
#### 生活に必要なモビリティ確保に資する投資

- ✓ 誰もが移動できる社会の実現に向け、生活に必要な移動を確保するための投資
- ✓ 地域性や身体的状況を踏まえたうえで需要に適したモビリティの導入を検討し、移動困難者等が多いエリアなど効果が大きいエリアに優先的に投資

## ◆モニタリング

毎年行われる短期モニタリングと統計調査ごとに行われる中期モニタリングの結果を踏まえ、5年後に中間見直しを行い、10年後に計画の改定を行っていきます。

毎年改善をしながら、事業・計画を進めていくアジャイルで推進していきます。

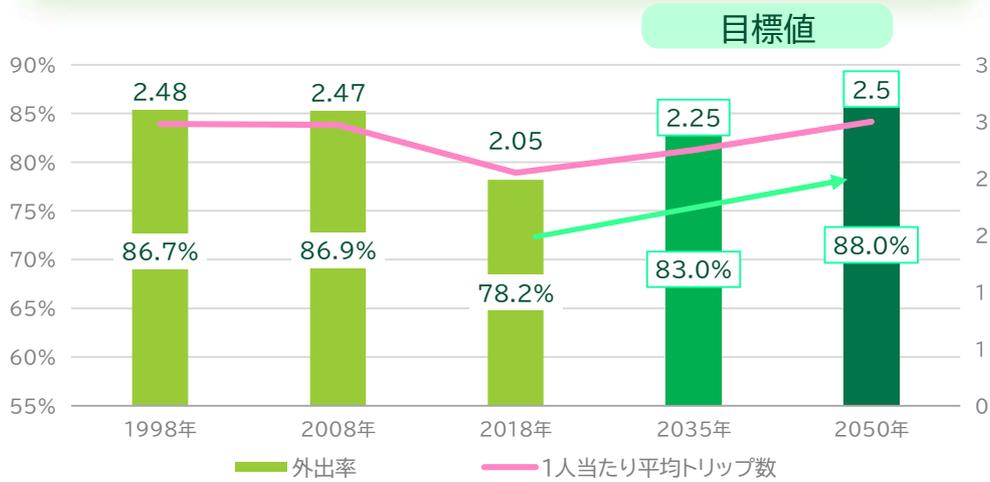


## ◆戦略目標

安心安全な交通環境の中、徒歩・自転車と公共交通を使い気軽にお出かけができ、まちのにぎわいに繋がっていることで、ウェルビーイングなまちが実現。

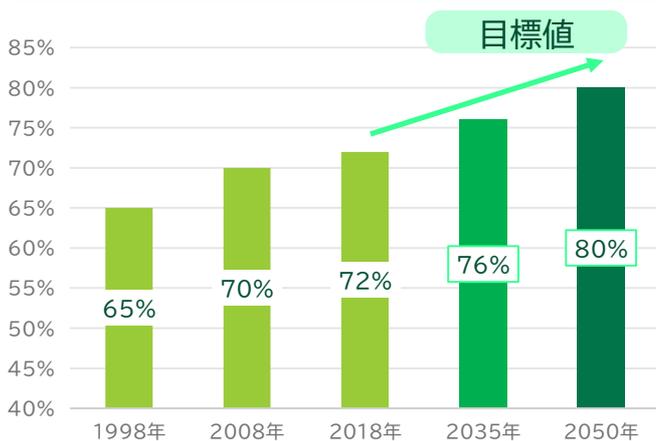
そのような将来像に寄与する交通としての指標と目標値を設定しました。

### 外出率・平均トリップ数



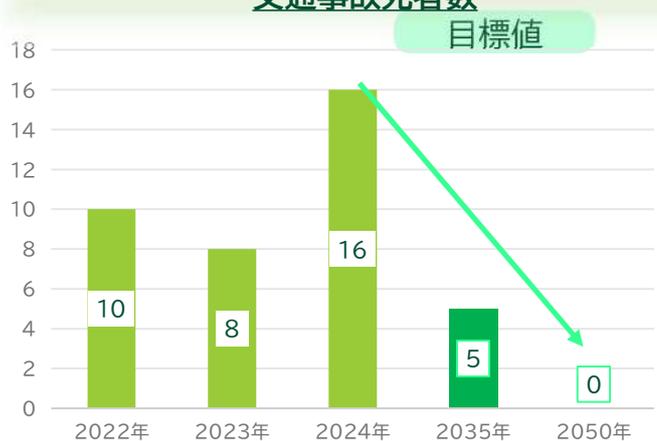
資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)

### 鉄道・バス・自転車・徒歩の分担率



資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)

### 交通事故死者数



資料: 事故統計(埼玉県警)

## 検討経緯・参考資料等

SMARTプランの本編、検討経緯、関連事業に関する情報、モニタリングの詳細、関連データ等については、さいたま市ホームページからご確認いただけます。



ホームページはこちら



【問い合わせ先】さいたま市 都市局 交通政策部 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

この計画書は、900部作成し、1部あたりの印刷経費は、202円です。