平成２８年５月１１日（水）
都市経営戦略会議資料
都市局都市計画部交通政策課

さいたま市総合都市交通体系
マスタープラン基本計画の改定について
～さいたまSMARTプラン～

●審議事項

「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画」の改定について

●説明の流れ

1．これまでの検討経過

2．見直しの全体像
- 2-1．交通マスタープランの位置づけ
- 2-2．交通マスタープラン見直しの背景
- 2-3．交通マスタープラン見直しの視点
- 2-4．交通マスタープランの構成

3．交通マスタープランの概要
- 3-1．さいたま市の交通の現状
- 3-2．さいたま市の将来の交通需要
- 3-3．さいたま市の交通をとりまく課題
- 3-4．基本目標と基本方針
- 3-5．主な施策の方向性

4．今後の進め方

1．これまでの検討経過

平成26年度まで

平成16年10月　さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画公表

平成16年度以降　各種部門別交通計画の策定

平成18年4月　さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画改訂版公表
（旧岩槻市区域の編入）

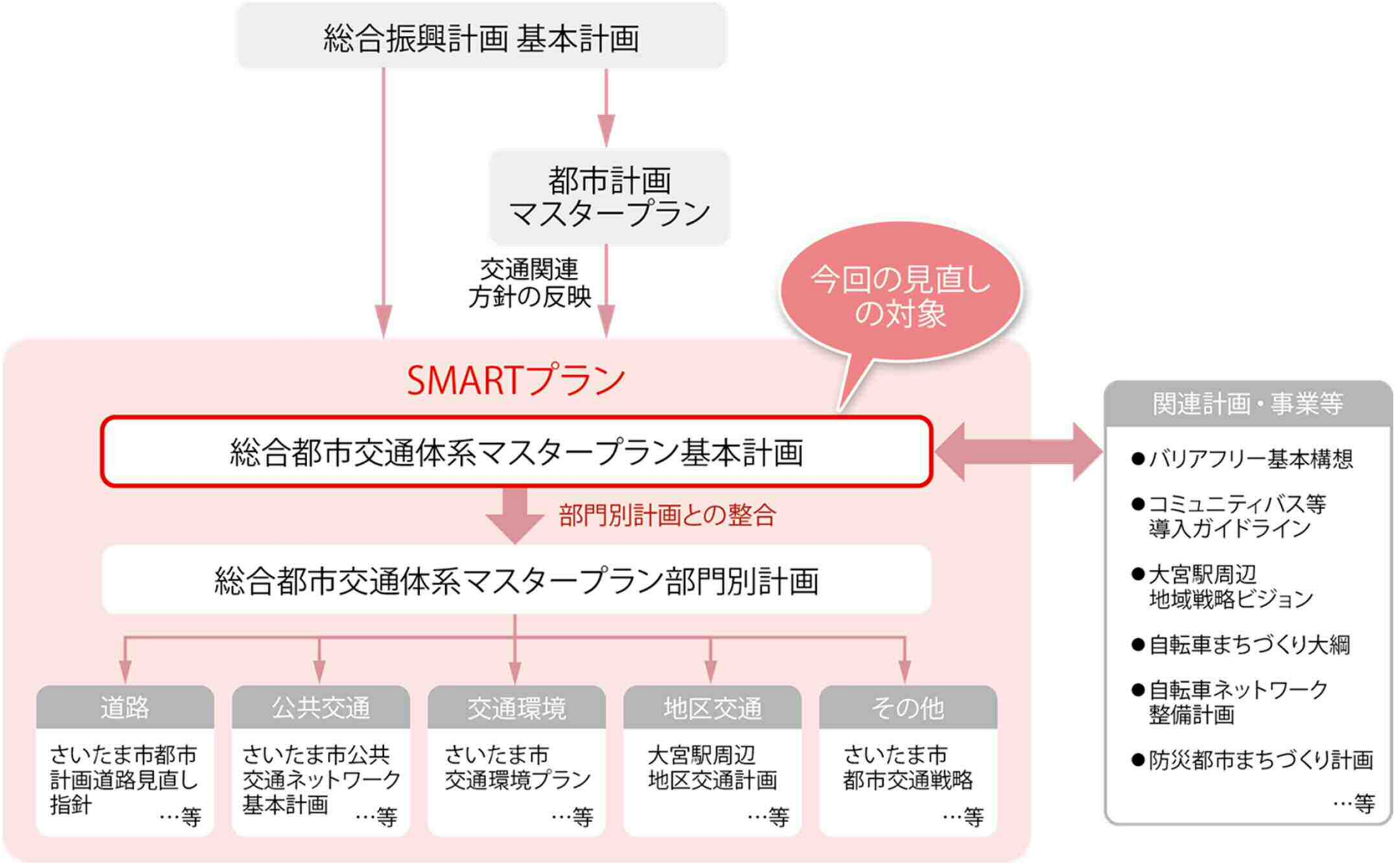
平成27年度

【交通体系マスタープラン改定検討委員会】
交通体系マスタープラン改定のため、学識経験者（交通・都市計画・経済部門等）、関係行政機関等からなる委員会を設置。
（平成27年度　計3回開催）

【交通体系マスタープラン改定庁内検討会議】
庁内の関係課による検討組織を設置。
（平成27年度　計3回開催）

⇒　素案のとりまとめ

2-1. 交通マスタープランの位置づけ



2-2. 交通マスタープラン見直しの背景

① 交通を取り巻く環境の変化

・交通政策基本法の施行(H25.12.4施行)

・地域公共交通活性化再生法の一部改正(H26.11.20施行)

・都市再生特別措置法の一部改正(H26.8.1施行)

② 市の上位計画等の見直し

・総合振興計画後期基本計画の策定

・成長戦略の策定

・都市計画マスタープランの改定

・自転車まちづくり大綱の策定

③ 社会経済情勢の変化

・超高齢社会の到来

・人口減少

・国際競争力の強化

・地方創生の必要

・大規模災害の発生

④ 国の計画策定の動向

・首都圏広域地方計画の位置づけ

・交通政策審議会答申の位置づけ

策定から10年が経過し、法律・上位計画等の改正や社会経済情勢の変化に伴う
見直しの必要性が生じたことから、基本計画の改定作業に着手

2-3. 交通マスタープラン見直しの視点

【見直しのポイント】

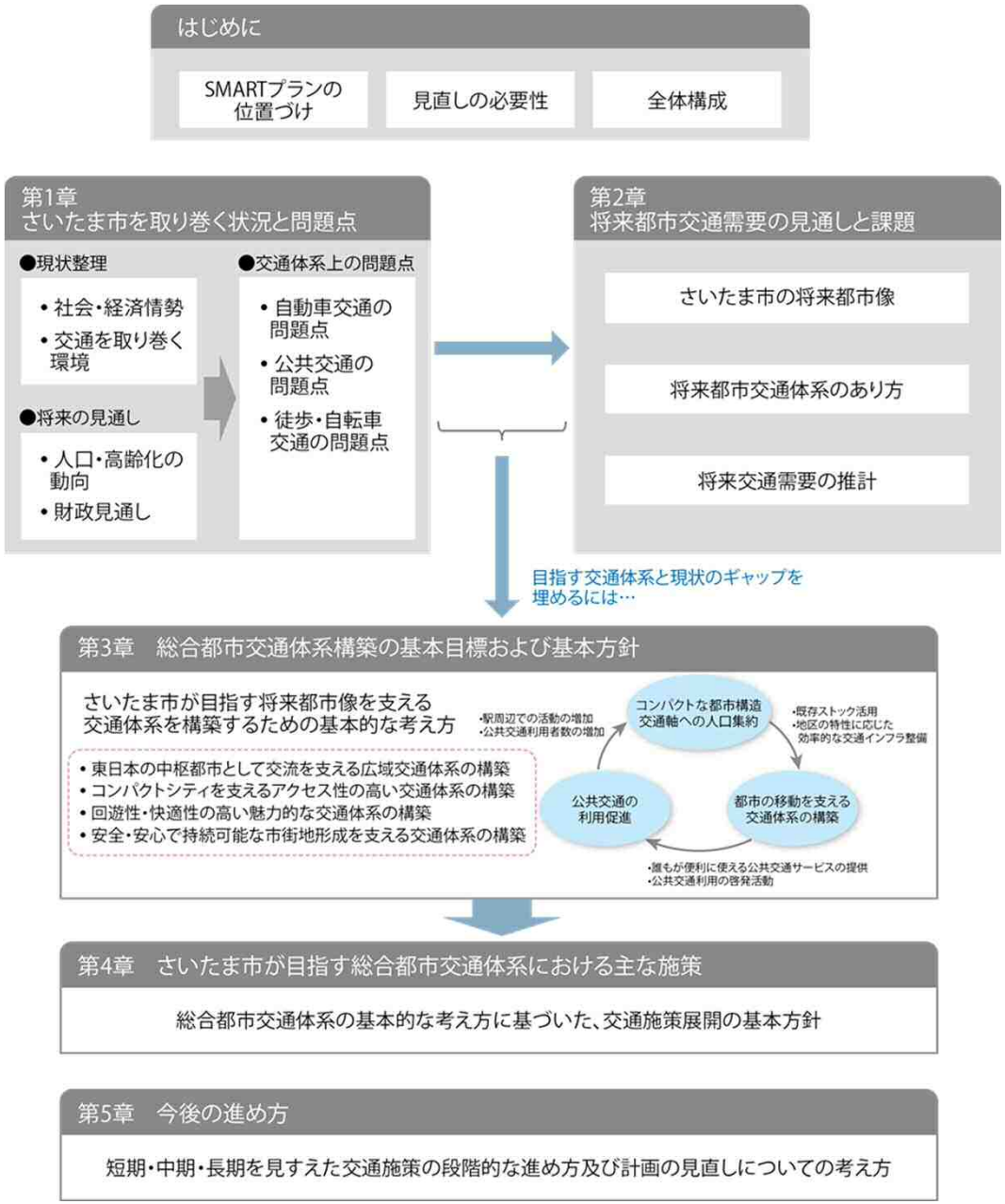
〇交通政策基本法／改正地域公共交通活性化再生法への対応　【①】
〇道路整備から公共交通を中心としたマスタープランへのシフト【① ②】
〇集約型都市構造のまちづくり　【① ②】
〇公共交通として対象とすべき範囲の明確化　【① ②】
〇大規模災害への対応　【③】
〇超高齢社会への対応　【③】
〇既存の都市基盤の有効活用（ストック活用）　【③】
〇環境負荷の軽減（低炭素化）　【③】

【追加すべき施策】

※従来の交通マスタープランに記載のない施策

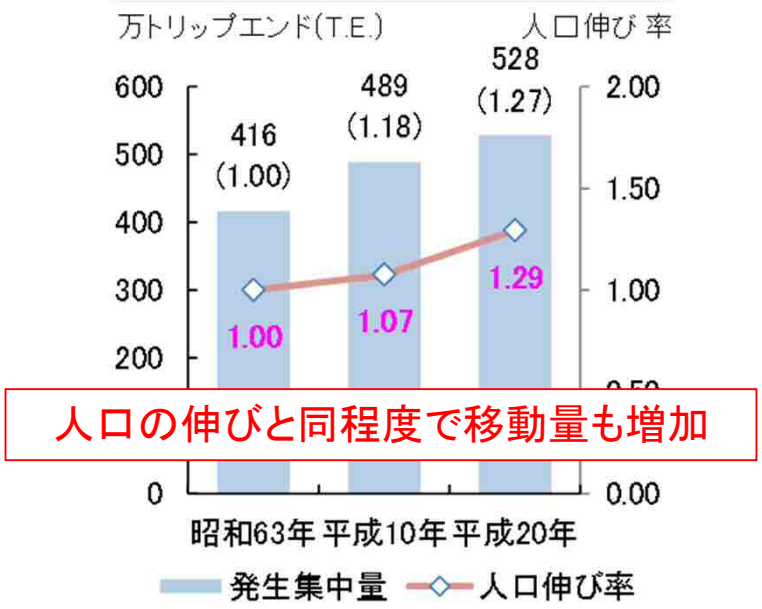
・自転車　・小型モビリティ　・長距離バスターミナル
・空港アクセス強化　等

2-4. 交通マスタープランの構成



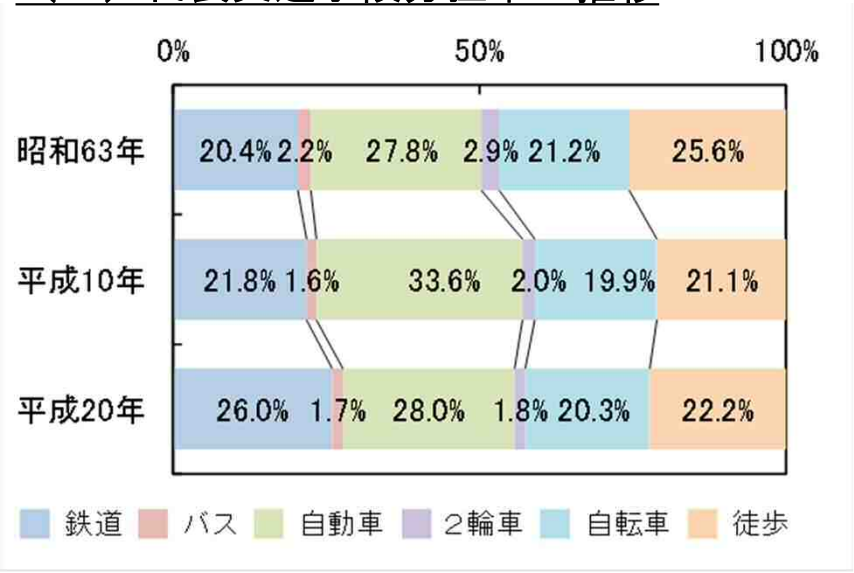
3-1. さいたま市の交通の現状

（１）発生集中交通量の推移

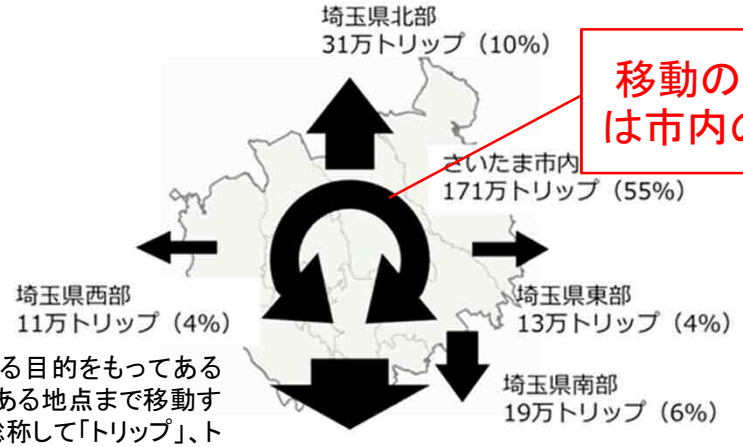


人口の伸びと同程度で移動量も増加

（２）代表交通手段分担率の推移



（３）市内及び周辺地区のトリップ数

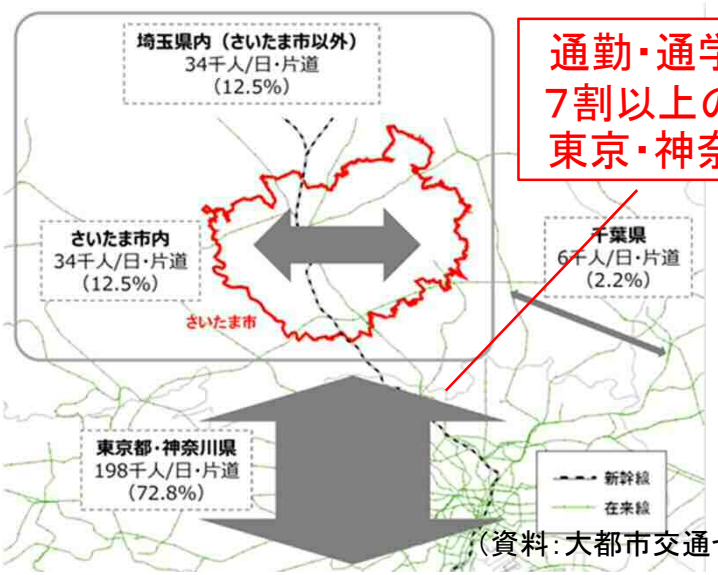


移動の55%は市内の移動

※人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」、トリップの両端の数をトリップエンドと呼びます。

（資料：H20PT調査）

（４）通勤・通学の鉄道利用状況



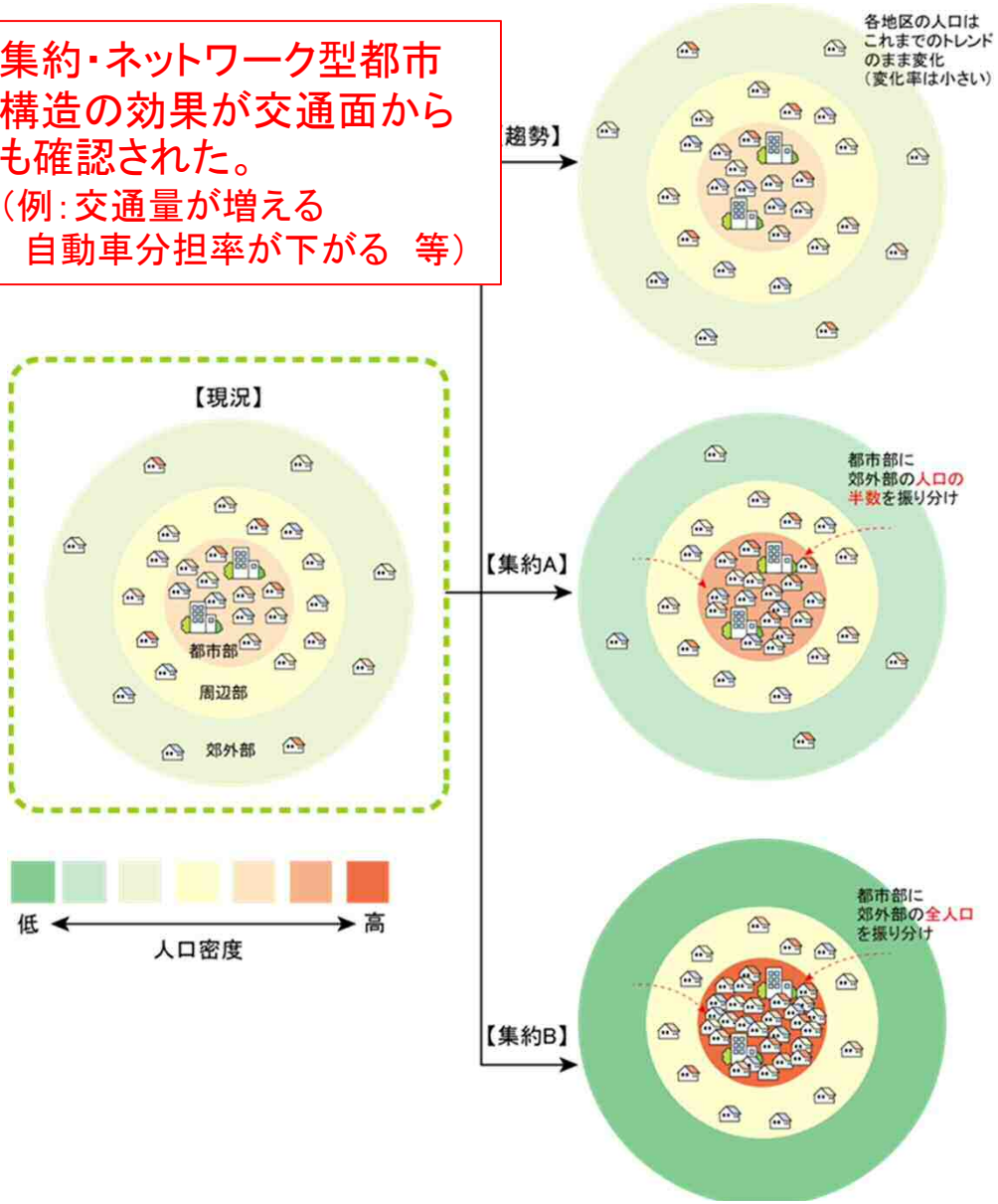
通勤・通学では7割以上の方が東京・神奈川へ

（資料：大都市交通センサス）

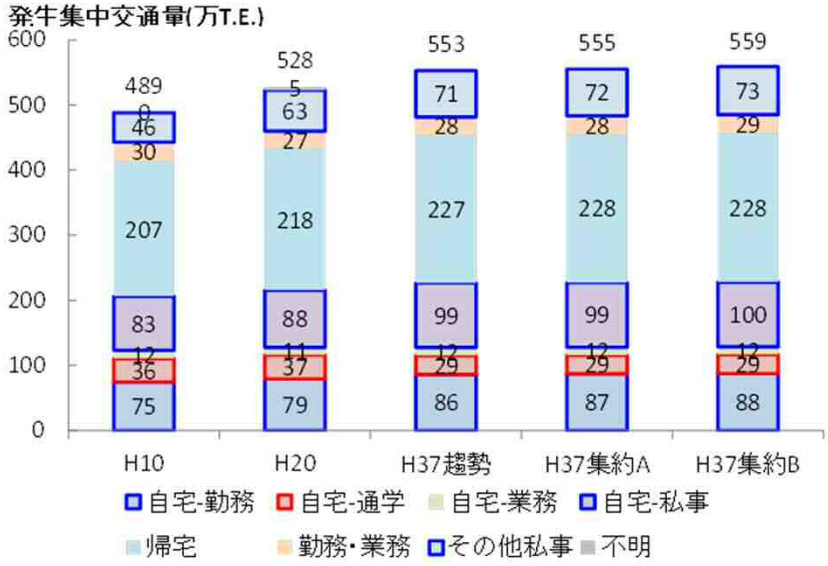
3-2. さいたま市の将来の交通需要

（１）将来都市構造のイメージ

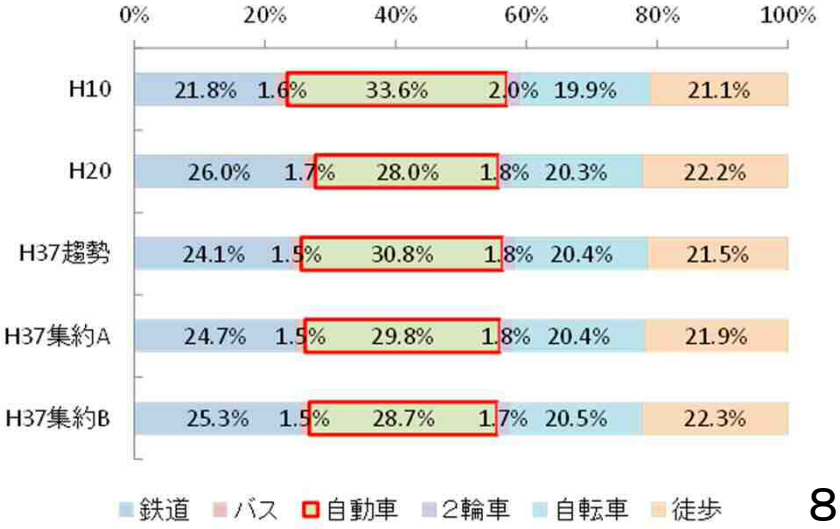
集約・ネットワーク型都市構造の効果が交通面からも確認された。
（例：交通量が増える
自動車分担率が下がる　等）



（２）目的別発生集中交通量



（３）代表交通手段分担率



3-3. さいたま市の交通をとりまく課題

（1）社会・経済情勢からの課題

・超高齢社会への対応
・厳しい財政状況への対応
・災害時等のﾘﾀﾞﾝﾀﾞﾝｼｰ（多重性）の確保
・地球環境問題への対応
・ICT進展への対応
・訪日外国人等への対応　　等

（2）交通環境からの課題

・首都圏の北の交通拠点としての強化
・慢性的な交通渋滞への対応
・東西の基幹公共交通の整備
・地域公共交通の充実
・安全な歩行空間の確保
・自転車利用環境の向上　　等

（3）将来推計等からの課題

・東日本の中枢都市を支える広域的な交通ネットワークの形成
・コンパクトシティの形成とまちづくりと連携した公共交通の充実
・増加する自動車交通への対応と多様な交通手段の提供

集約・ネットワーク型都市構造を実現するための
総合都市交通体系構築の基本目標と基本方針

3-4. 基本目標と基本方針

【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 ～

【基本方針1】

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

【基本方針2】

コンパクトシティを支えるアクセス性の高い交通体系の構築

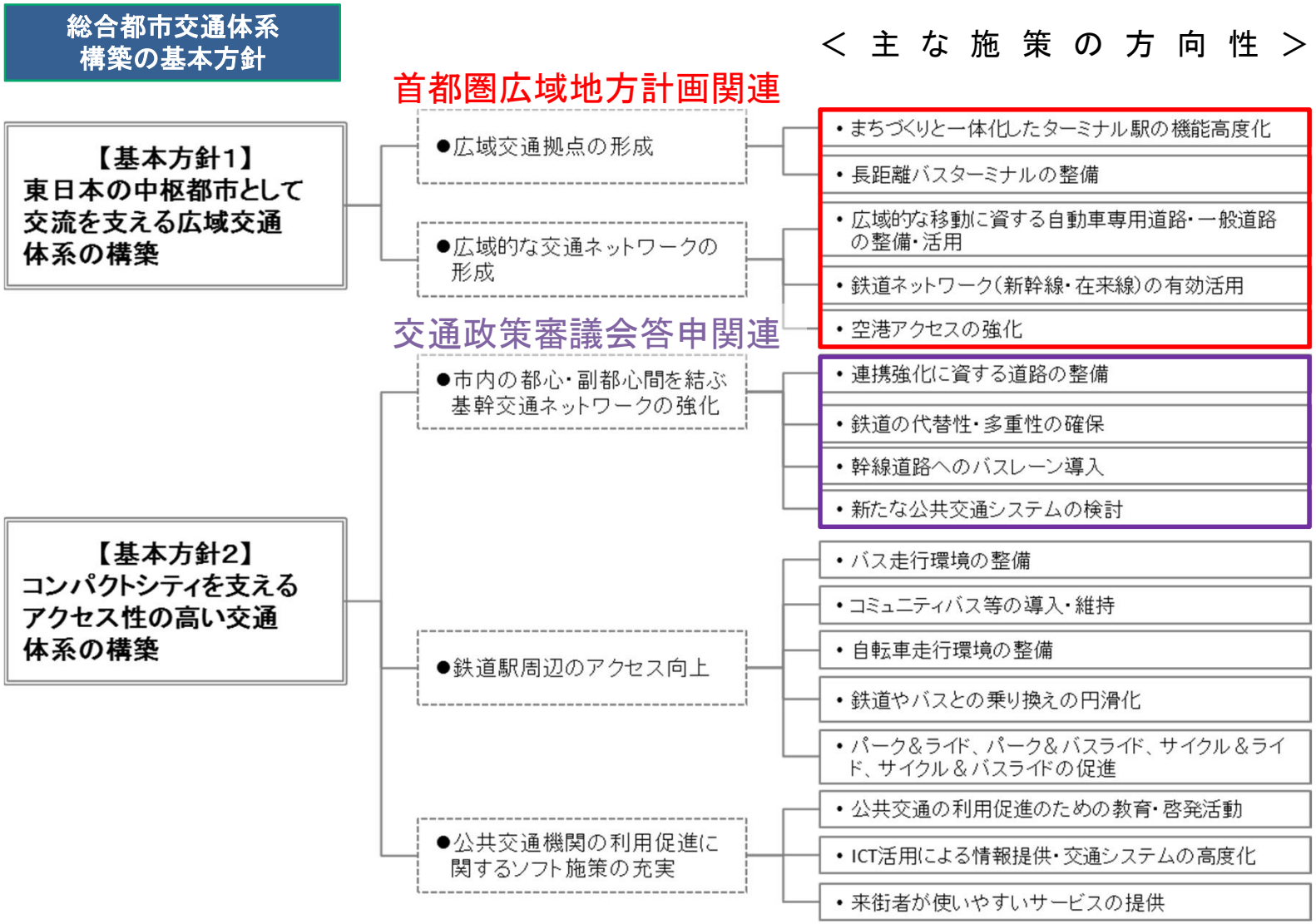
【基本方針3】

回遊性・快適性の高い魅力的な交通体系の構築

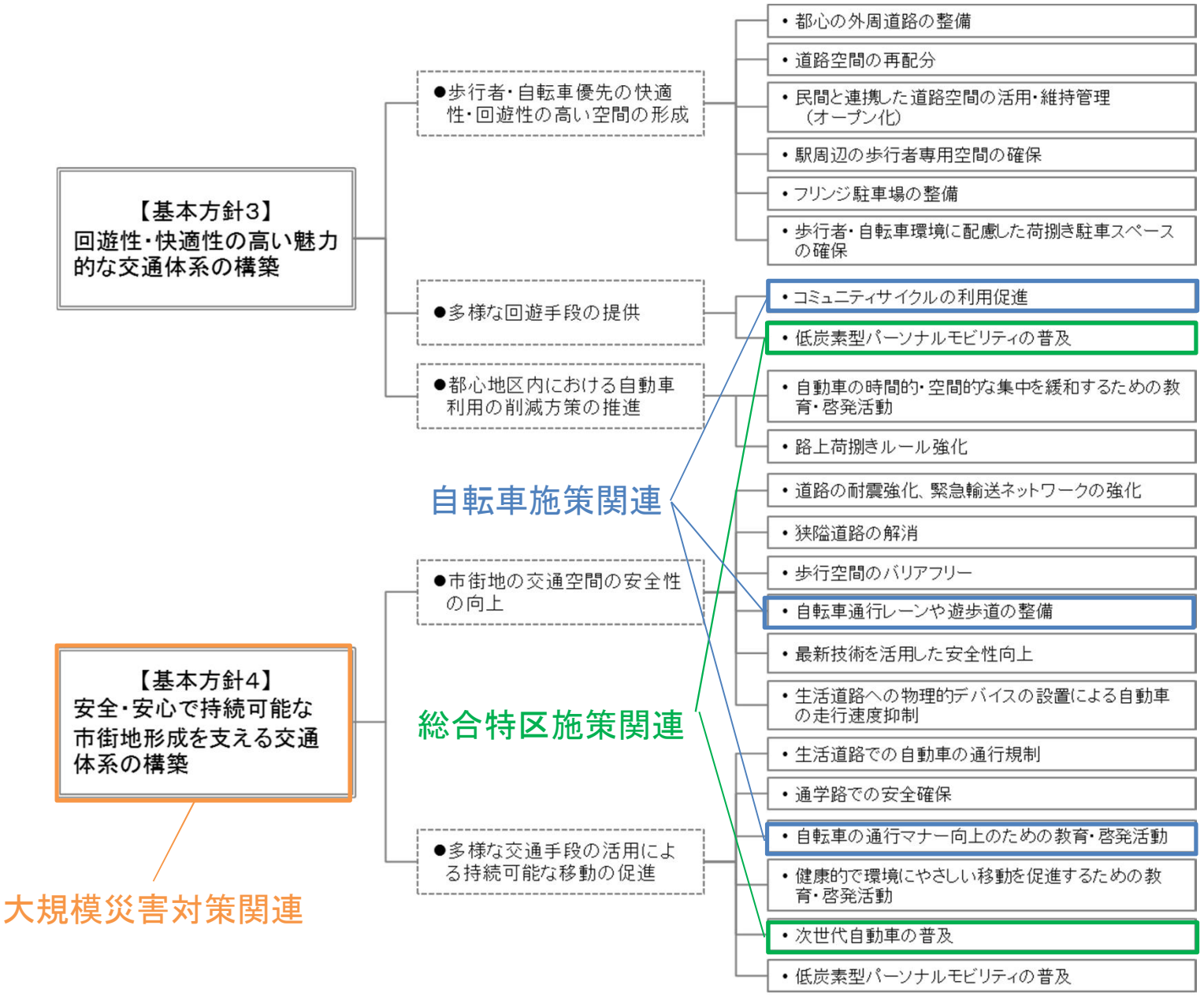
【基本方針4】

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

3-5. 主な施策の方向性


総合都市交通体系
構築の基本方針
＜ 主 な 施 策 の 方 向 性 ＞
首都圏広域地方計画関連
【基本方針1】
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
・まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化
・長距離バスターミナルの整備
●広域的な交通ネットワークの
形成
・広域的な移動に資する自動車専用道路・一般道路
の整備・活用
・鉄道ネットワーク(新幹線・在来線)の有効活用
・空港アクセスの強化
交通政策審議会答申関連
●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
・連携強化に資する道路の整備
・鉄道の代替性・多重性の確保
・幹線道路へのバスレーン導入
・新たな公共交通システムの検討
【基本方針2】
コンパクトシティを支える
アクセス性の高い交通
体系の構築
●鉄道駅周辺のアクセス向上
・バス走行環境の整備
・コミュニティバス等の導入・維持
・自転車走行環境の整備
・鉄道やバスとの乗り換えの円滑化
・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
●公共交通機関の利用促進に
関するソフト施策の充実
・公共交通の利用促進のための教育・啓発活動
・ICT活用による情報提供・交通システムの高度化
・来街者が使いやすいサービスの提供

3-5. 主な施策の方向性


【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
●歩行者・自転車優先の快適性・回遊性の高い空間の形成
●多様な回遊手段の提供
●都心地区内における自動車利用の削減方策の推進
【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
●市街地の交通空間の安全性の向上
●多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進
大規模災害対策関連
自転車施策関連
総合特区施策関連
・都心の外周道路の整備
・道路空間の再配分
・民間と連携した道路空間の活用・維持管理（オープン化）
・駅周辺の歩行者専用空間の確保
・フリンジ駐車場の整備
・歩行者・自転車環境に配慮した荷捌き駐車スペースの確保
・コミュニティサイクルの利用促進
・低炭素型パーソナルモビリティの普及
・自動車の時間的・空間的な集中を緩和するための教育・啓発活動
・路上荷捌きルール強化
・道路の耐震強化、緊急輸送ネットワークの強化
・狭隘道路の解消
・歩行空間のバリアフリー
・自転車通行レーンや遊歩道の整備
・最新技術を活用した安全性向上
・生活道路への物理的デバイスの設置による自動車の走行速度抑制
・生活道路での自動車の通行規制
・通学路での安全確保
・自転車の通行マナー向上のための教育・啓発活動
・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
・次世代自動車の普及
・低炭素型パーソナルモビリティの普及

4. 今後の進め方

■今後のスケジュール

平成28年6月　　市議会報告

平成28年7月　　パブリックコメント実施

平成28年9月　　市議会報告

平成28年10月　公表

■今後の施策展開

平成28年度　地域公共交通網形成計画の検討

（公共交通ネットワーク基本計画の見直し）

平成29年度　地域公共交通再編実施計画の検討