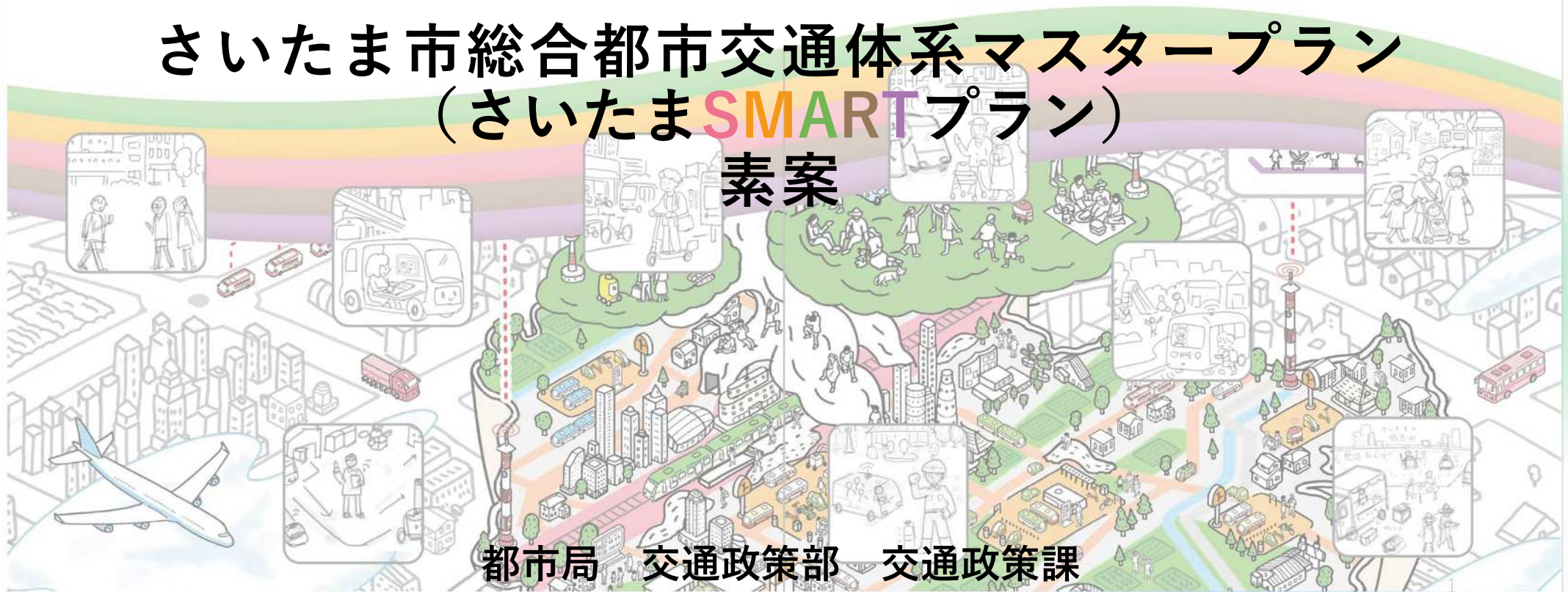


令和7年8月26日 都市経営戦略会議

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン (さいたまSMARTプラン)

素案

都市局 交通政策部 交通政策課



審議事項

『さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（素案）
（以下、「SMARTプラン」という）』について御審議いただくもの

Contents

01 今回の改定のポイント

03 今後のスケジュール

02 SMARTプランの概要

- （１）ビジョン編
- （２）公共交通編
- （３）交通基盤編
- （４）戦略・評価編

01

今回の改定のポイント

01 今回の改定のポイント

ポイント① | 人中心の新たなモビリティ計画

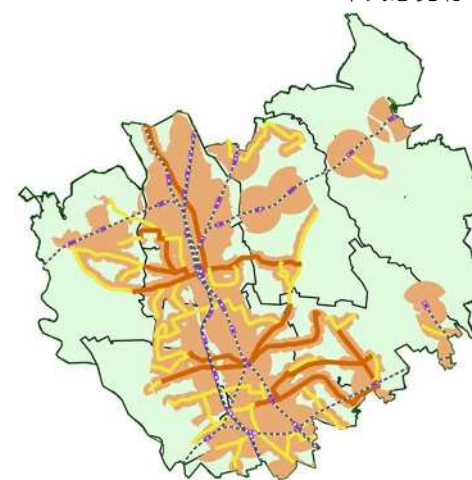
- 2050年の未来像を設定し、未来の交通について市民の皆様から多くの意見を聴取
- バックカスティングによる計画検討



市民意見聴取の様子

ポイント② | アクセシビリティ基準の明確化

- バス路線について、具体的な路線の区分を行い今後維持していくサービス水準を明確化
- サービス水準等に応じた2つのモビリティエリアを設定し、エリアに応じて目指す方向性を整理
- 交通事業者や庁内関係部局との共通の指針へ



モビリティエリア

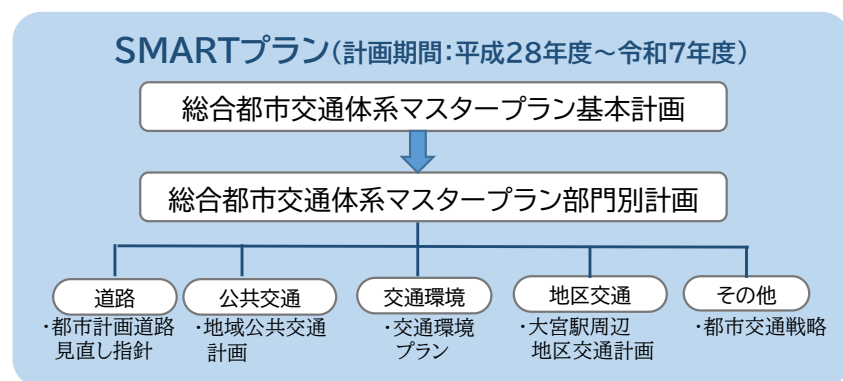
【凡例】	
公共交通	
新幹線	—
鉄道	- - -
路線バス	
幹線	—
準幹線	—
エリア	
公共交通アクセス利便エリア	■
地域を支える生活交通エリア	■

01 今回の改定のポイント

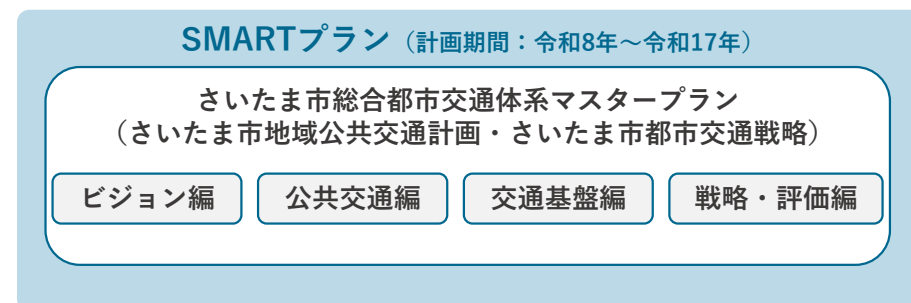
ポイント③ | 3つの計画の統合による体系化・効率化

- さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画、さいたま市地域公共交通計画、さいたま市都市交通戦略の**3つの計画を統合**
- これまでそれぞれに設定されていた施策や評価指標を1本化し体系化
- PDCAサイクル、協議会運営等を1本化し効率化
- これまで10年に1度の改定だったものを、5年に1度の計画見直しを実施（地域公共交通計画の要件）

現計画



改定後



02

SMARTプランの概要

- (1) ビジョン編
- (2) 公共交通編
- (3) 交通基盤編
- (4) 戦略・評価編

SMARTプランの概要

(1)ビジョン編（未来像・基本方針）

基本目標

SMARTネットワークシティ BON-SAI-TAMA

～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～

2050年の未来像



基本方針



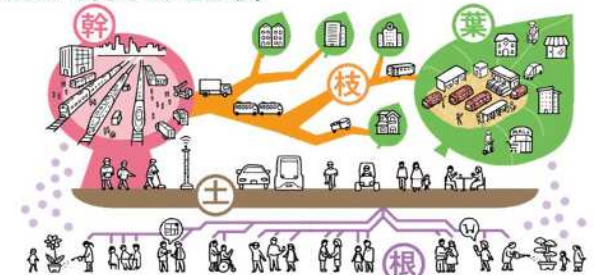
基本的な考え方

“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、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ます。



分野別
方針

バックカスティング

課題

課題

課題

目指す姿



目指す方向

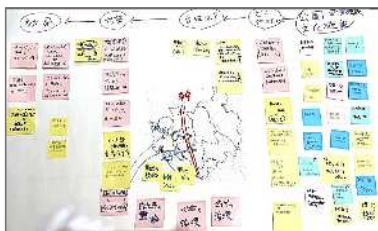
02 SMARTプランの概要 (1)ビジョン編

2050年の将来シナリオ

市民の皆様とともに描く さいたま市の未来像

- SMARTプランでは、市民ワークショップや子ども・若者の提案など、多くの皆様のご意見やアイデアをいただきながら、2050年における生活像（将来シナリオ）を描きました。

市民ワークショップの様子



市民ワークショップでは、シナリオプランニングという手法を使って、将来の都市交通のあり方について考えました



2050年の将来シナリオ(一部抜粋)

生活・社会

- おうちにいながら仕事をしたり、病院の診察を受けたり、お買い物もできるようになって、毎日の移動がぐっと減りました。
- 年をとってもいきいきと働いたり、趣味や地域の活動に出かけたりする人が増え、健康で元気の毎日が広がっています。

まち・環境

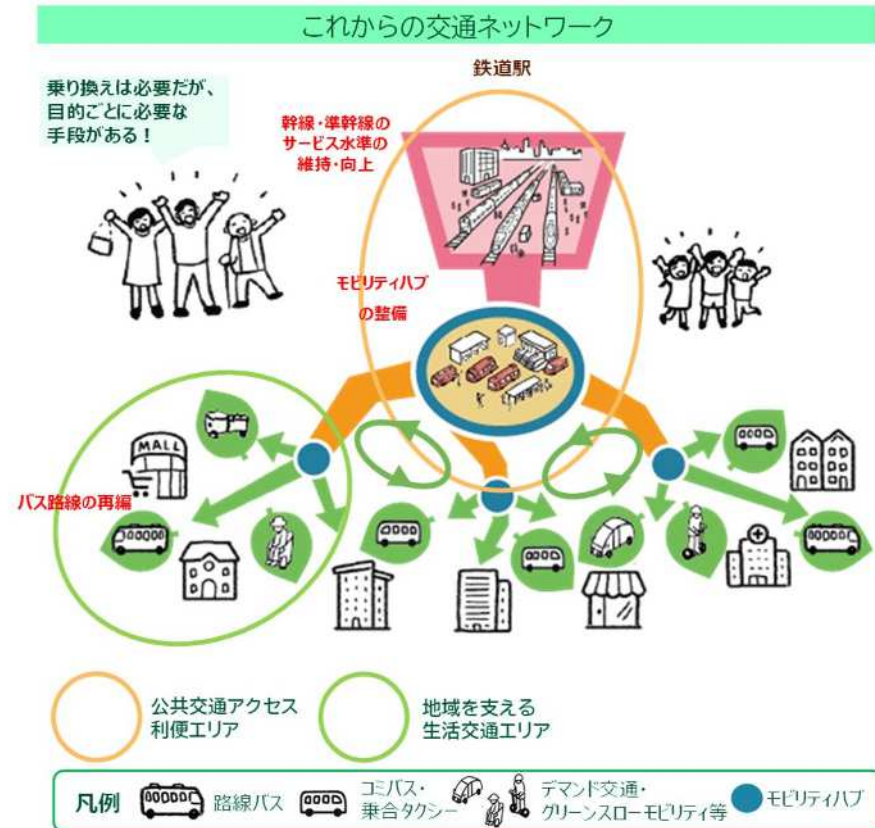
- 電動車等のクリーンな乗り物が広がって、環境にやさしいまちになりました。
- 荷物のやりとりも効率的になって、ドローンや自動運転トラックが荷物を運んでいます。まちなかを走るトラックも減り、環境にもやさしい輸送がひろがっています。
- 車の持ち方が変わったことで、駅前に新しいお店や施設ができて、まちがもっと便利で楽しくなっています。

交通・移動

- 電車は今のまま便利に使えて、バスの一部は自動で走るようになり、もっと頻繁に来るようになりました。
- ボタンひとつで呼べる乗り物や、シェア自転車など、いろんな移動手段がそろっていて、車がなくても困らない生活ができます。
- 駅前やまちの中心部は、車よりも「人」が主役。歩いて気持ちよく移動できる、明るくて楽しい空間ができています。

02 SMARTプランの概要 (2)公共交通編（目指す姿）

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。



分野別方針

【幹】 東日本とつながるまち

新幹線や電車、バスでどこへでも行きやすいまちに。駅がもっと便利になって、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。

【枝】 通勤・通学もしやすい、まちの動脈

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。

【葉】 どんな人にもやさしい、地域の足

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まちに。

【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まちに。

【モビリティハブ】 移動が集まる拠点

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。

02 SMARTプランの概要 (2)公共交通編（幹の交通モード）

◆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しく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。

	今後の方向性
新幹線	- 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。 - 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。
軌道系交通（鉄道等）	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。
長距離バス	「（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 - 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

施策	事業
幹－1 広域ネットワークを活用した広域連携の推進	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
幹－2 都心・副都心間の連携強化	地下鉄7号線の延伸 東西交通大宮ルートの推進

◆ 幹の交通ネットワーク図



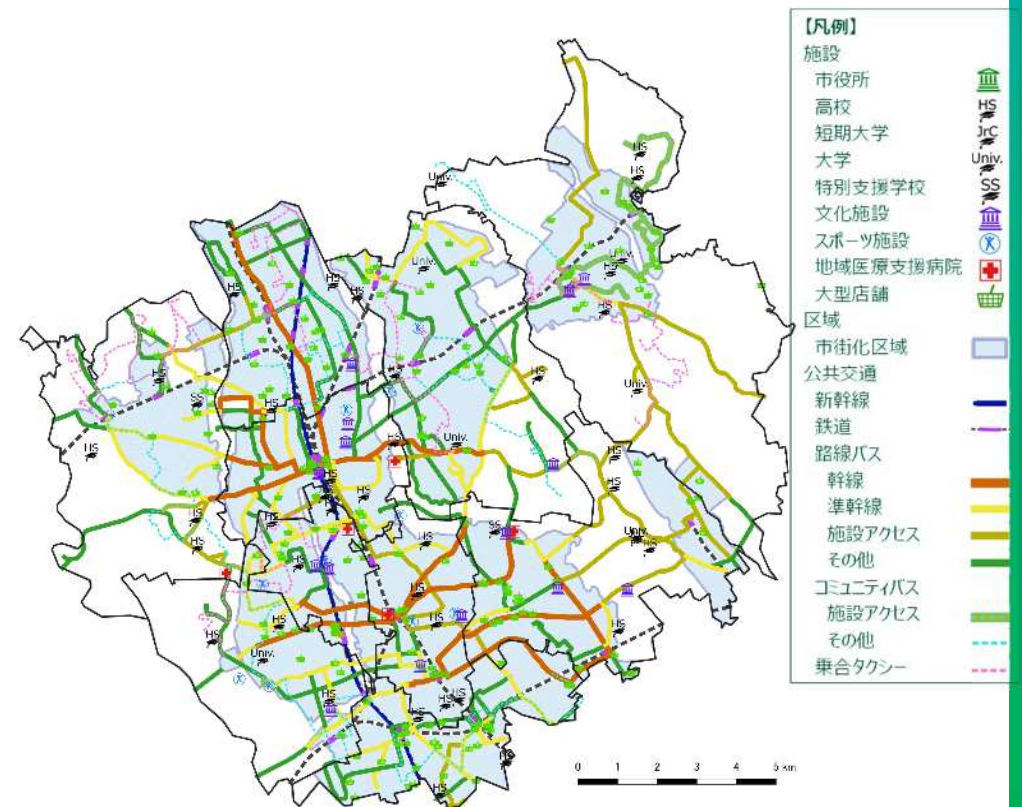
02 SMARTプランの概要 (2)公共交通編（枝の交通モード）

◆ 枝の交通ネットワーク図

- ◆ 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めざします。

	今後の方向性
路線バス (幹線軸)	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。
路線バス (準幹線軸)	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

施策	事業
枝ー1 バスの輸送力の強化	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
枝ー2 バス車両の高度化	ノンステップバス・EVバス等の導入



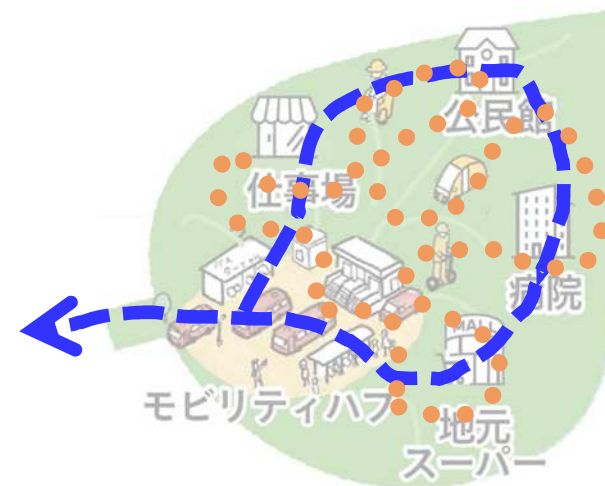
02 SMARTプランの概要 (2)公共交通編（葉の交通モード）

- ◆その人の目的や暮らし方にあった、いろいろな移動手段が選べるようにしていきます。
- ◆だれ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。

	今後の方向性
路線バス（施設アクセス路線、その他路線）	- 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。 - その他路線は、路線に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。
コミュニティバス	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。
乗合タクシー	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。
デマンド交通・グリーンスローモビリティ	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。

施策	事業
葉－1 葉の交通モードの利用促進・導入推進	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

◆ 葉の交通ネットワーク図



←--- コミュニティバス・乗合タクシー

- ・ コミュニティバス・乗合タクシーは枝の交通との連携によって通勤・通学ユースもサポートし鉄道駅に繋ぐ

● ● ● デマンド交通、ボランティア輸送

- ・ デマンド交通やボランティア輸送は生活圏内の暮らしの移動を支える

02 SMARTプランの概要 (2)公共交通編（ネットワークを補完する交通モード）

◆ 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。

	今後の方向性
タクシー・ライドシェア	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。
自家用車等	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。
シェア型マルチモビリティ	- 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。 - 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。

施策	事業
葉－２ ネットワークを支えるモビリティの推進	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

◆ 移動困難者等のモビリティ支援

今後は、公共交通アクセス利便エリア内においても、駅やバス停、生活に必要な施設等までアクセスするのが困難な高齢者等が増加していくことが見込まれることから、デマンド交通のほか、福祉有償運送やボランティア輸送等の様々な交通モードの導入等を進めていくことで、誰もが移動できるまちを実現していきます



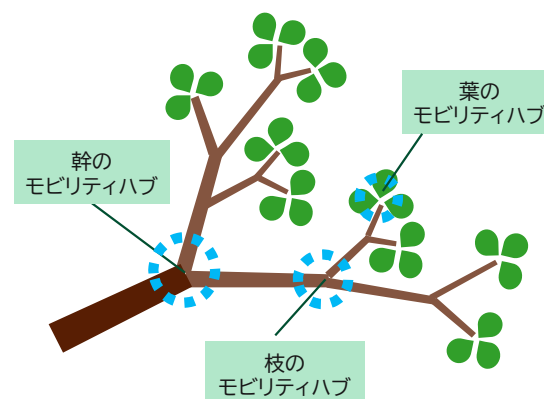
02 SMARTプランの概要 (2)公共交通編（モビリティハブ）

- ◆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。

	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)	• 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。 • 高齢者や子ども連れ、障害者等の移動制約者でも交通結節点でシームレス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の整備を図る。
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)	• 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。 • 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。
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)	• 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。 • 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。

施策	事業
幹－3 駅まち空間の機能・魅力向上	駅前広場の整備推進
	駅の機能向上
幹－4 長距離バスターミナルの機能向上	(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－3 バス停のモビリティハブ化	枝のモビリティハブの普及
葉－3 生活圏のモビリティハブの推進	葉のモビリティハブの普及

◆ モビリティハブの推進イメージ



幹のモビリティハブのイメージ



葉のモビリティハブのイメージ

02 SMARTプランの概要

(3)交通基盤編（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、公共交通等が優先され、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。

都市部における道路空間の使われ方の優先順位（イメージ）



【土】安全な移動を支えるインフラ

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。

市民参加による未来像の検討の様子



【根】つながりでつくるモビリティ

地域の人やお店、行政が共にまちの交通を考える。データのつながりで移動の予約や支払いもスマホで簡単に。多分野とのつながりでつくり、育てていける交通を。

02 SMARTプランの概要 (3)交通基盤編 (土)

◆ 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

	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

施策	事業
土ー1 高速道路ネットワークの強化	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
土ー2 幹線道路等の整備推進	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
土ー3 道路交通の円滑化推進	交差点改良の整備推進
	交通バリアフリーの推進
土ー4 安全安心な生活道路の整備推進	狭あい道路の解消
	安全対策の実施
土ー5 アクティブモビリティの利用環境向上	自転車利用環境の向上
	道路空間の有効活用の推進



土の将来イメージ



国土交通省 2040年、道路の景色が変わる より

02 SMARTプランの概要 (3)交通基盤編 (根)

- ◆ 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、分野横断的な取組みを推進していく

	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、生活圏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
根-1 地域の移動を支える人材の育成	交通安全啓発活動の実施
	モビリティ人材の育成
根-2 モビリティマネジメントの推進	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
根-3 持続可能なまちづくりの推進	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
根-4 交通システム利便性向上	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



国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」(2020年)より

02 SMARTプランの概要

(4)戦略・評価編（アクセシビリティ戦略）

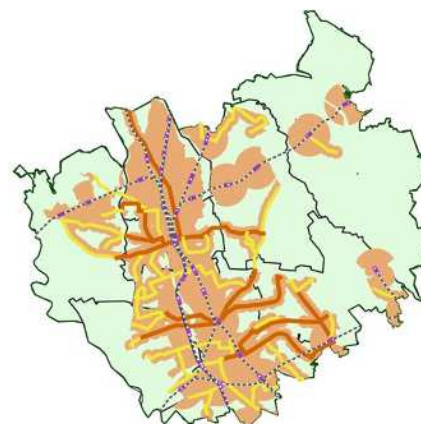
バスをより上手に利用するために、「走っている頻度と本数(サービス水準)」を3つのレベルに分けて考えていきます。

バスのサービス水準を理解することで、自分の生活スタイルにあった選択ができるようになります。

また、交通のルートや本数を見直すことで、まち全体がもっと動きやすく、暮らしやすくなることを目指しています。

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レベル)	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レベル)	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、ボランティア輸送など	性能保証 (生活を支えるレベル)	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

エリア	エリアの説明	今後の方向性
公共交通 アクセス利便 エリア	① 鉄道駅から1km 圏内 ② 幹線・準幹線のバス 停から300m 圏内 ③ 市街化区域内	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 エリア内人口密度の維持・向上を 図る
地域を支える 生活交通 エリア	公共交通アクセス利 便エリアを除くエリア	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 アクセスシビリティを確保するこ とを目指す

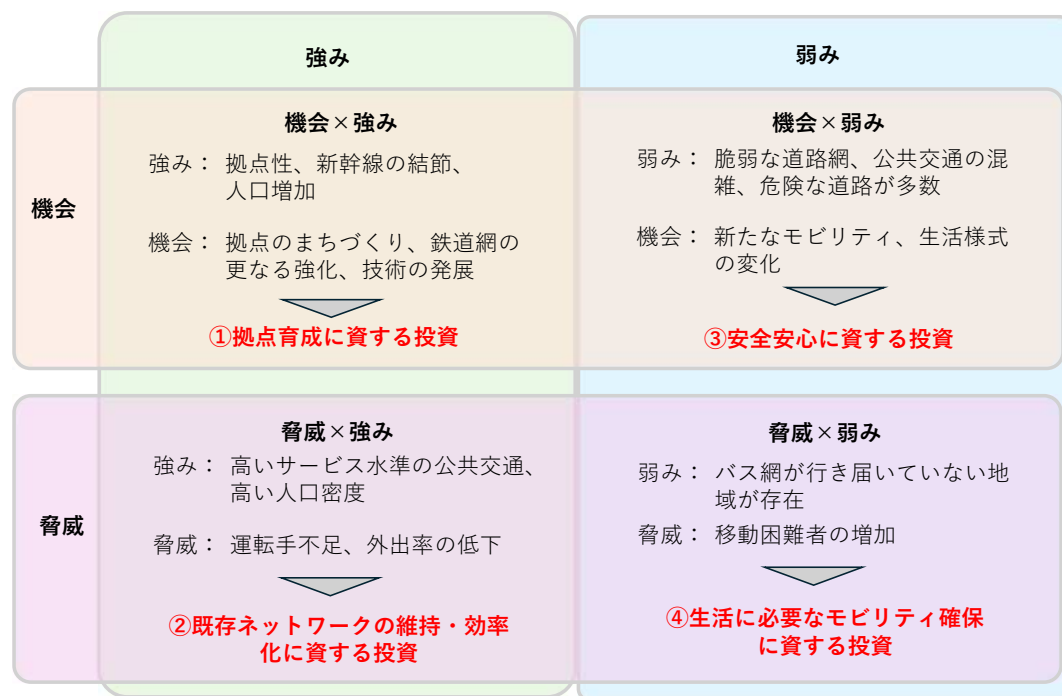


【凡例】	
公共交通	
新幹線・鉄道	—
路線バス	—
幹線	—
準幹線	—
エリア	
公共交通アクセス利便エリア	オレンジ色
地域を支える生活交通エリア	緑色

02 SMARTプランの概要 (4)戦略・評価編（投資戦略）

◆ 4つの投資戦略に基づくパッケージ化

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 等

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 等

投資戦略3

安全安心に資する投資

- ✓ 都市の強靱性を高め、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 等

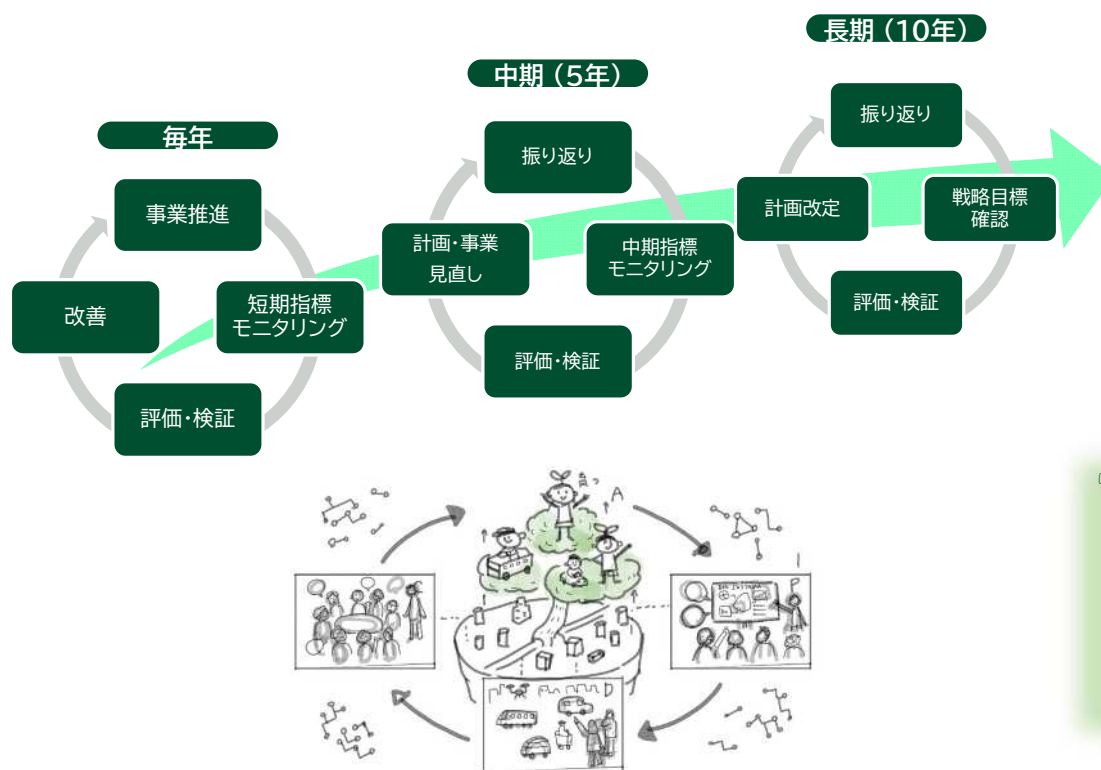
投資戦略4

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を重点化 等

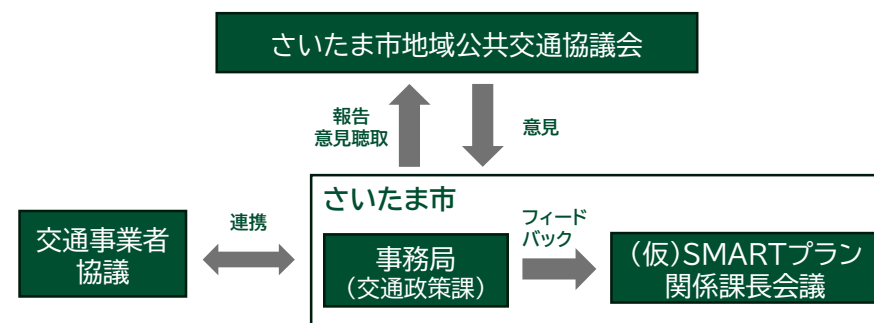
02 SMARTプランの概要 (4)戦略・評価編 (モニタリング)

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。



毎年のモニタリングは、さいたま市地域公共交通協議会で指標を確認し、意見をいただきながら進めていきます。

事務局(さいたま市交通政策課)ではモニタリング結果を踏まえて、各事業の所管課や交通事業者に対してフィードバックを行います。



フィードバックのポイント

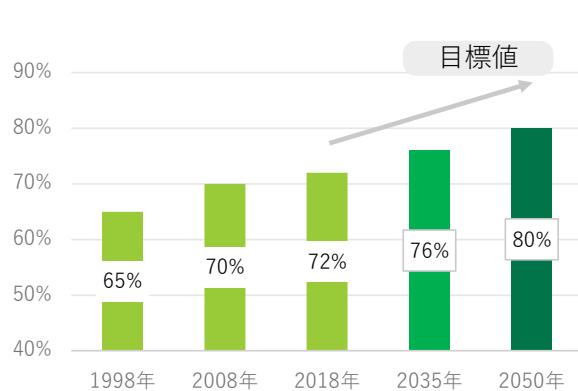
- ✓ 短期モニタリングの結果だけでなく、各事業のアウトプットについても整理する
- ✓ 必要に応じて詳細な分析を行い都市や交通におきている変化について考察する
- ✓ 社会情勢の変化や、変化の兆しとなるトピックなど定性的な情報についても整理する
(例：鉄道網の変化、ダイヤ改正、国の動向・制度改正、まちづくりの動向等)
- ✓ これらの情報から、今後、重点的に取り組むべき内容等をまとめ、関係者の事業推進の一助となるシート作成に努める

02 SMARTプランの概要 (4)戦略・評価編（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って気軽にお出かけができ、まちなぎわいに繋がっていることで、地域幸福度が向上＝ウェルビーイングなまちが実現。そん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。

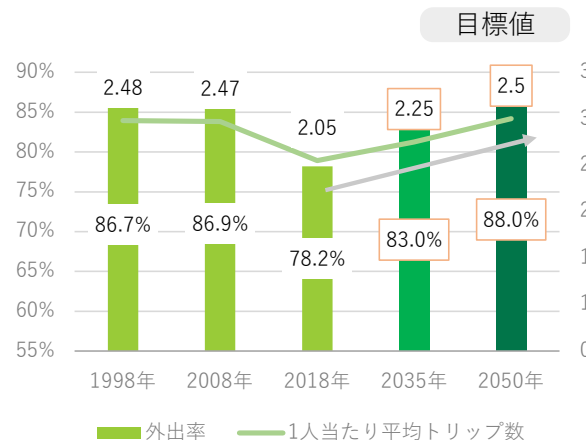
鉄道・バス・自転車・徒歩の分担率※1

- ✓ 車に過度に依存せず移動が出来るまちの実現
- ✓ 2035年目標値 76%
- ✓ 2050年目標値 80%



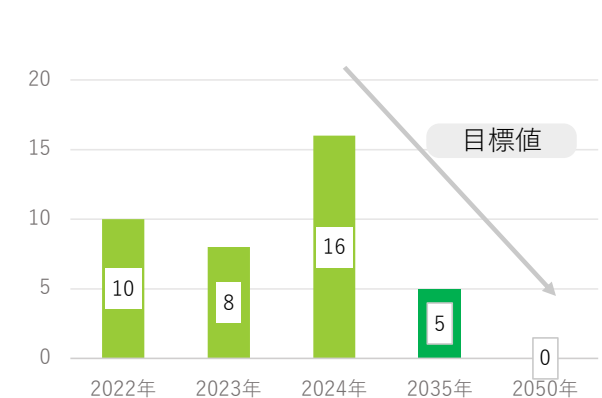
外出率※2・平均トリップ数※3

- ✓ 出かけたくなるまち、出かけられるまちの実現
- ✓ 2035年目標値 外出率83%・トリップ数2.25
- ✓ 2050年目標値 外出率88%・トリップ数2.5



交通事故死者数

- ✓ 安心安全に過ごせるまちの実現
- ✓ 2035年目標値 5人以下
- ✓ 2050年目標値 0人



※1 交通手段分担率：ある交通手段において、トリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合。

※2 外出率：全人口のうち、調査対象日に外出した人の割合を示す指標。

※3 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。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。

03

今後のスケジュール

03 今後のスケジュール

	FY2025							
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
SMART プラン		計画素案 ●	市民意見等の反映 改定手続き →				計画改定 ●	
庁内／議会	戦略会議 ●	9月議会報告 ●						
市民意取	タウン ミーティング →		パブリック コメント →				パブコメ 結果公表 →	
協議会等	地域公共交通 協議会 ●			改定委員会 ●	地域公共交通 協議会 ●		地域公共交通 協議会 ●	