

■令和7年度第3回（第344回）都市経営戦略会議結果概要

【日 時】 令和7年8月26日（火） 午後3時35分～午後4時00分

【場 所】 政策会議室

【出席者】 市長、日野副市長、高橋副市長、新屋副市長、教育長、水道事業管理者
都市戦略本部長、総務局長、財政局長、都市局長、総合政策監

【議 題】 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）
素案について

＜ 提案説明 ＞

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）素案について、都市局より次のとおり説明があった。

- ・ 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）の改定にあたって、素案の内容をご審議いただきたい。
- ・ 今回の改定のポイントは3点。1点目は人中心の新たなモビリティ計画として、2050年の未来像を設定し、バックキャスティングで検討を進めてきたこと。
- ・ 2点目はアクセシビリティ基準の明確化。バス路線について、路線の区分を行い維持していくサービス基準を明確化した。また、2つのモビリティエリアを設定し、エリア毎に目指す方向性を整理した。
- ・ 3点目は総合都市交通体系マスタープラン基本計画、地域公共交通計画、都市交通戦略の3つの計画を統合し、これまでそれぞれの計画に設定されていた施策や指標、会議体を1本化し、効率化を図ることである。
- ・ 改定後のSMARTプランはビジョン編、公共交通編、交通基盤編、戦略・評価編の4部で構成している。
- ・ ビジョン編は、交通ネットワークを盆栽に例えて、幹・枝・葉・土・根の5つの基本方針を立てている。また、2050年の将来シナリオを、市民意見を基に作成している。
- ・ 公共交通編は幹・枝・葉に、ネットワークを補完する交通モードとモビリティハブを加えた5つの分野別方針でまとめている。
- ・ 「幹」の交通モードの分野別方針は、新幹線・軌道系交通・長距離バスの今後の方向性等を記載している。
- ・ 「枝」の交通モードの分野別方針は、バス路線のうち、運行本数や運行エリアの人口密度に応じて幹線軸と準幹線軸を設定している。
- ・ 「葉」の交通モードでは、幹線・準幹線以外の路線バスと、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通、グリーンスローモビリティについて記載している。
- ・ ネットワークを補完する交通モードは、タクシーやライドシェア、自家用車やシェア型マルチモビリティ等について記載している。

- ・ モビリティハブについては、結節する交通モード等に応じて、幹・枝・葉に区分して方向性等について記載している。
- ・ 交通基盤編は、道路基盤である「土」と、ソフト基盤である「根」の2つの基本方針について記載している。
- ・ 道路基盤である「土」は、広域幹線道路、幹線・地区幹線道路、生活道路・区画街路の3つの分野別方針に分け、施策・事業を整理した。
- ・ 「根」では、人、データ、多分野という3つの分野方針に分け、施策・事業を整理した。
- ・ 戦略指標編について、SMARTプランではアクセシビリティ戦略と投資戦略を設けている。
- ・ アクセシビリティ戦略では、交通モード毎のサービス水準を設定した。また、交通アクセス利便エリアを位置付け、公共交通ネットワークの水準や人口密度の維持・向上を図ること、それ以外のエリアは地域を支える生活交通エリアとして、地域内での暮らしにおいて必要な施設へのアクセシビリティを確保していくことを目指すこととした。
- ・ 投資戦略については、本市の強み・弱みと将来における機会・脅威を踏まえて、4つの視点を抽出している。この4つの視点から分野別方針に記載した事業を分類し、パッケージ化している。
- ・ モニタリングについては、毎年確認する短期モニタリングと5年から10年おきに確認する中期モニタリングについて記載している。また、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意見を伺い、交通事業者や関係各課で構成する会議にフィードバックを行う。
- ・ 戦略目標については、鉄道・バス・自転車・徒歩の分担率、外出率・平均トリップ数、交通事故死者数について目標値を設定している。
- ・ 素案については、9月下旬よりパブリックコメントを実施した後、計画の改定は2月末を予定している。

＜ 意 見 等 ＞

- ・ 本計画から、目指すべき全体像を実現するための様々な施策をどのように行っていくのか。
 - 分野別方針にそれぞれの施策を紐づけていることから、これらに着実に取り組んでいく。また、AIデマンド交通等については、本計画とは別に再構築ガイドラインの策定を進めていることから、これが策定され次第、実装に向けて取り組んでいく。
- ・ 立地適正化計画との関係性はどのようになっているか。
 - 現在、策定に向けた検討を進めている立地適正化計画における居住誘導区域でも、本計画におけるエリア区分の考え方を取り込んでいる。
今後の策定に向けたスケジュールも同時並行で進んでいく。
- ・ バスの運行本数や、地域の人口動態等も踏まえているものか。
 - バス路線の幹線・準幹線とそれ以外という区分は、運行本数等も踏まえている。また、これらをハブでどうつなげていくかを考えていく。

幹線・準幹線の路線は、立地適正化計画にも当てはめ、人口密度の高い、公共交通を維持できるように整理している。ただし、例えば高齢化が進む地域等が出てきたならば、定期的な計画の見直しの中で、エリアの整理や確保していく交通モードを考えていくことになると思われる。

＜ 結 果 ＞

都市局発議の、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）素案について、原案のとおり了承とする。

ただし、次の点について留意すること。

- ・計画の策定までに、市民意見が十分に反映されるよう検討すること。
- ・本計画に位置付けられた施策は、関連する計画等の中で着実に推進すること。

＜ 会 議 資 料 ＞

- ・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）素案について