

第 2 回　さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（SMARTプラン）改定委員会

前回の振り返りと本日の論点

- （１）前回の振り返り
- （２）地域公共交通協議会での意見
- （３）今回の主な論点

2024.11.12

さいたま市　都市局都市計画部　交通政策課

(1) 前回の振り返り

01 SMARTプラン改定にあたってのポイント

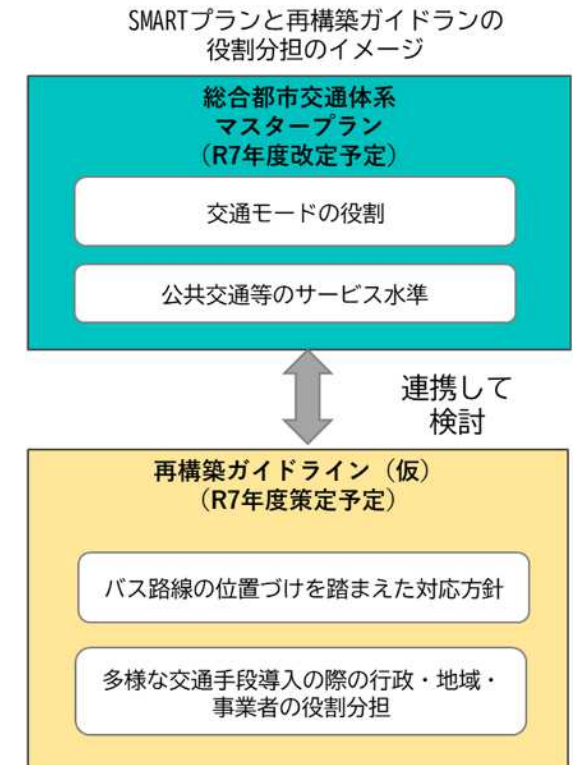
- Point 1** 人中心の持続可能なモビリティ計画へ（未来像の共有）
- Point 2** 将来の各交通モードの明確化
- Point 3** 公共交通等のサービス水準
- Point 4** 計画体系の再構築
- Point 5** 様々な関係者との連携推進

02 移動の現状と課題

- 人口、都市機能、移動実態
- 公共交通利用状況、交通サービス供給状況
- 市民の移動に対する課題感・意見（アンケート結果より）
- 高齢者の移動に対する課題感 等

03 都市と交通の未来像案

- 将来シナリオ
- 生活シーンシナリオ
- 年代別・職業別シナリオ
- 全体イメージ



(1) 前回の振り返り

第1回委員会の主なご意見

項目	頂いたご意見の要旨	対応状況	参照先
改定のポイント	- 公共交通の<u>非利用者目線も含めた公共交通維持の価値</u>と必要性の考慮が必要 - 都市交通体系というと人の交通に着目しがちだが、<u>モノの交通</u>と合わせた検討が必要。 - 交通サービスへの投資対効果の評価では、<u>クロスセクター効果</u>という点で、様々なシナリオを総動員して維持していくことが重要	- 交通モードの役割分担を検討 - モビリティハブの役割を検討 - 施策の方向性を検討	資料 2 資料 4
現状分析	- パーソントリップ調査はコロナ前で、その時点で既に<u>外出率の低下傾向</u>がでている。 <u>短距離の移動実態</u>、利用手段や活動能力低下の影響への着目が必要 - 私事目的についてどういった傾向にあるのか詳細に分析した方がよい - 今高齢者の方々が移動しやすいものを導入すると下の世代が高齢になったときに使いこなせるかもしれない	移動実態の検討（アンケート調査）	参考資料 2
未来像	- 東日本の玄関口として、居住者だけではなく来訪者の実態も把握し、<u>周辺都市との広域連携</u>を視野に入れることが必要 - 都市の地域特性に合わせて<u>モビリティハブが担う役割・機能が重要</u>になる。特に居住地側のモビリティハブが重要 2050 年は今よりも<u>アクティブシニア</u>が増え、高齢者でも楽しく移動している未来を描いたほうが良い。 - 幹枝葉の交通ネットワークに、<u>人の多様なコミュニティが“根”</u>としてネットワークされている都市が良いのではないか。 - 幹線の自動運転の未来像で描かれているが、<u>自動運転をどこで展開していくか複数の選択肢</u>を持つことも重要	- 移動実態の検討（ビックデータ） - 交通モードの役割分担を検討 - モビリティハブの役割を検討 - 未来像の各シナリオ等へ反映	資料 2 参考資料 1 参考資料 2

（２）地域公共交通協議会での意見

地域公共交通協議会で頂いた主なご意見

項目	頂いたご意見の要旨	対応状況	参照先
改定のポイント	- 大型２種免許の保有率は、今後低下の一途をたどっていくと考えている - 事業者としては、待遇改善や採用活動に努めるが、<u>担い手が減ることを前提にしてほしい</u> - サービス水準については、最低ラインの具体的な検討が必要 - 許容支払額の上限を定めると、上限以上の金額設定が難しくなる可能性がある	サービス水準、交通体系の将来像の考察に織り込む	資料２
現状分析	<u>交通不便は人に寄る中で、交通空白を一律の範囲で定義してよいのか</u> - 輸送資源の総量底上げにはボランティア輸送も含まれているのか <u>投入資源が減る中でアウトプットを維持する方法としては、運転手一人当たりの輸送人員を増やすことと、同じ車でも今より時速が早くなることである</u>	サービス水準、交通体系の将来像の考察に織り込む	資料２
未来像	将来シナリオは理想像だけでなく、シビアにみたシナリオも必要ではないか	課題の中で整理していく	資料２

| (3) 今回の主な論点

主な論点

- ・ 計画構成案を踏まえ、基本目標と基本方針の方向性について
- ・ 公共交通ネットワークとそれを踏まえたエリア設定の考え方について
（交通モードの役割分担、幹線・準幹線路線の考え方等について）
- ・ 各路線のサービス水準の考え方について