

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

議事資料

- （１）計画の構成案について
- （２）基本目標・基本方針について
- （３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

2024.11.12

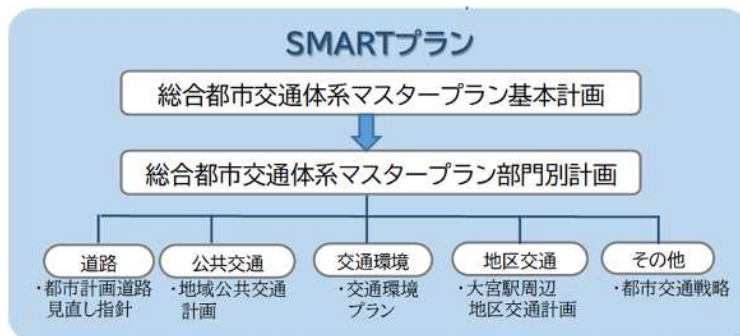
さいたま市　都市局都市計画部　交通政策課

（１）計画の構成案について

交通マスタープランの構成検討の方向性

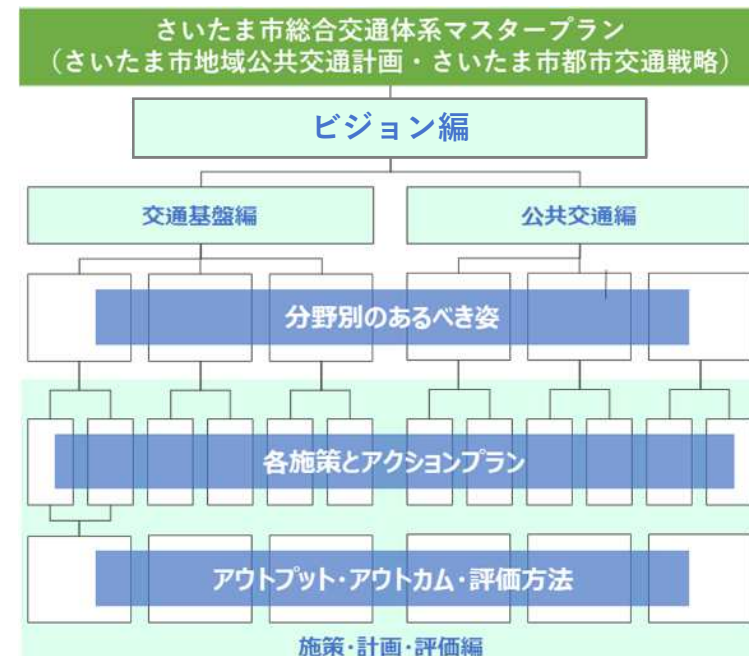
- 基本計画と部門別計画として分かれていたマスタープランを、「ビジョン編」「交通基盤編」「公共交通編」「施策・計画・評価編」の4部構成として再編し、地域公共交通計画と都市交通戦略の統合についても検討中

現在の計画構成



計画期間は10年間
10年ごとに改定

今回の改定における計画構成（案）



計画期間は10年間
計画の見直しは
5年ごとに行う

※さいたま市都市交通戦略では、SMARTプランの実行計画として施策を位置付け進捗管理を実施しておりその進捗状況は、「参考-図1：都市交通戦略における施策の進捗状況」に記載

(1) 計画の構成案について

構成案の詳細

赤字：今回の委員会の検討内容

第0部 本計画について

表紙・目次

はじめに

本書の位置づけ

本書の構成

第1部 ビジョン編

さいたま市の将来のモビリティ像

- ・起こりうる社会変化について
- ・市民生活と移動の変化について
- ・さいたま市の未来像
- ・将来の総合交通体系イメージ



さいたま市の都市交通の現状と将来の見通し

- ・さいたま市の交通体系上の課題
- ・社会・経済・交通の状況と課題
- ・未来像実現に向けた課題
- ・将来予測と現状とのギャップ課題



総合都市交通体系構築の基本目標および基本方針

- ・基本目標・基本方針
- ・将来ネットワーク
- ・各交通モードの役割



前回の検討会

第2部 交通基盤編

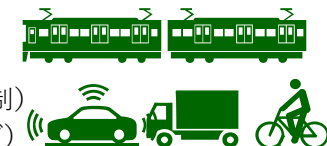
交通基盤が目指す姿

- ・交通基盤で取り組む課題
- ・目指す姿・将来像



分野別方針

- ・鉄道
- ・道路（空間・ルール/規制）
- ・自転車（ネットワーク・空間・ルール/規制）
- ・交通結節点（駅・バス停・モビリティハブ）



第3部 公共交通編

公共交通が目指す姿

- ・公共交通で取り組む課題
- ・目指す姿
- ・幹枝葉のあるべき役割
- ・サービス水準



分野別方針

- ・幹線
- ・準幹線
- ・地域交通



第4部 施策・計画・評価編

施策

- ・施策パッケージ
- ・具体的施策、優先施策
- ・優先施策のロードマップ
- ・支援策



評価指標と推進体制

- ・評価指標と目標
- ・推進体制
- ・進捗管理



資料編

※地域公共交通計画の法定の記載事項は、第1部、第3部、第4部に記載していく
※「都市・地域総合都市交通戦略策定の手引き」を踏まえ作成していく

（２）基本目標・基本方針について

現状分析のまとめ（第１回委員会資料より再掲）

現状分析 のまとめ

- 2050年に向けて、人口は横ばいだが、高齢化率は高まる
- 一部のエリアや移動弱者を除き、徒歩圏内で日常生活に必要な物やサービスを受けることができる
- 外出率が低下傾向にあり、特に生産年齢人口の私事目的のトリップが減少している
- 交通手段分担率では、生産年齢人口では、鉄道とバス分担率が増加傾向、高齢者は自動車の分担率が増加傾向にある。また、徒歩や自転車の分担率は他都市と比較しても高い傾向にある
- 東西方向を中心に高いサービス水準のバス路線が運行しているが、本市においても深刻な運転手不足に陥っており、先行きが不透明な状況
- 公共交通の利用者はコロナ禍において減少し、コミュニティバスや乗合タクシーについてもコロナ前の利用者には戻っていない
- 平日朝や休日夕方道路混雑のピークを迎えている。また、バスの本数も朝夕にピークを迎えている

総合交通体系としての課題と
未来像実現に向けた課題を再整理

（２）基本目標・基本方針について

さいたま市の交通体系上の課題

【広域交通に関する課題】

- ・鉄道網を中心に広域の主要都市間や周辺市町村を結ぶ役割が求められる
- ・自動車や高速バスでの広域移動を支える道路環境が求められる
- ・広域移動を支えるバスターミナル拠点の改善が求められる

【都市交通ネットワークに関する課題】

- ・交通網の基盤である強固な道路ネットワークが求められる
- ・人々が安心・快適に待機し利用できる乗換拠点であるモビリティハブが求められる
- ・都市・生活機能へのアクセスを支える枝の交通の維持と改善が求められる
- ・日常の身近な生活圏の移動を支える葉の交通の充足化が求められる
- ・生活の各シーンの移動需要に応えられる公共交通サービスのネットワークの整備が求められる

【地域交通等に関する課題】

- ・バスの運転不足が進む中、地域の移動手段の確保が求められる
- ・都心・副都心の回遊性を向上が求められる
- ・自転車・徒歩等のアクティブモビリティが安全・安心に移動可能な環境づくりが求められる

【交通環境等に関する課題】

- ・乗り継ぎのストレス軽減と利便性向上が求められる
- ・多くの人が行き交う環境のユニバーサルデザイン化が求められる

（２）基本目標・基本方針について

都市と交通の未来像（全体イメージ）

※各シナリオ等の詳細は参考資料１に記載

2050年BON-SAITAMAが目指す姿

【基本的な考え方】

- ◆ 幹となる鉄道、枝となるバス路線、葉となる地域交通からなる幹枝葉の交通ネットワーク
- ◆ 幹枝葉のそれぞれの交通をつなぎ、人々の交流を生むモビリティハブ
- ◆ 幹枝葉を、みんなでつくり、守り、育む（盆栽のように手を加え育てる）
- ◆ 充実した交通網と都市としての魅力が作り出す豊富な暮らしの選択肢
- ◆ 交通からまちの魅力を高めることで実現する、ウォーカブルな都市空間

【幹】周辺都市と繋がる、選ばれる都市の幹

- ◆ “東日本の玄関口”として、都市間移動のスピード向上
- ◆ 幹で繋がる都市が増加
- ◆ 快適な通勤・通学、来訪者の移動を支える

【枝】市民のおでかけ需要を支える枝

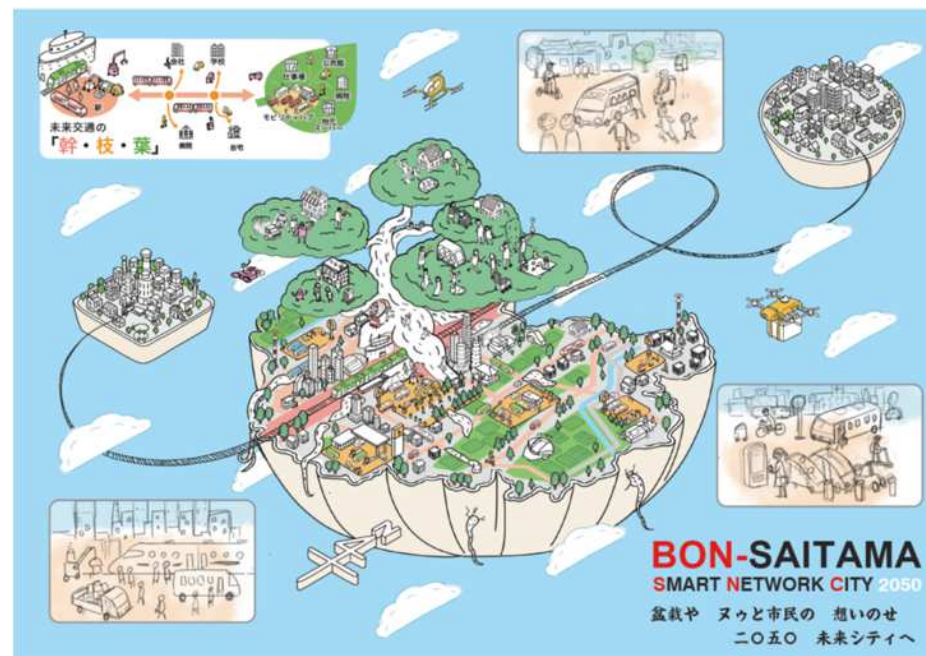
- ◆ 都心・副都心へのアクセシビリティ向上
- ◆ 時間を気にしないで乗れる快適なバス
 - ・ 自動運転や隊列走行などの技術革新により高い運行頻度

【葉】地域の暮らしを支える葉

- ◆ 地域の生活に必要な移動需要に応えるモビリティ
- ◆ 共創・共助などにより、複数の交通モードが選べる

【根】コミュニティで支え合い、まちを育てる

- ◆ 人のつながりを生む移動・空間
 - ・ モビリティハブで繋がるコミュニティ
 - ・ 地域の支え合いで生まれるウェルビーイングなコミュニケーション
 - ・ 子どもも楽しいウォーカブルな空間



（２）基本目標・基本方針について

未来像実現に向けた課題

【将来シナリオとのギャップ】

■自動運転

- 将来の自動運転化を見据えた道路空間の整備や公共交通ネットワークが必要

■地域コミュニティ

- 地域のコミュニティで支える「葉の交通」が求められる
- ウォーカブルな空間等から生まれる人のつながりを促すことが必要

■モノの移動

- 今後も増加が見込まれるモノの移動に対応するため、人と物の輸送協調・連携による効率化や物流拠点としても活用できるモビリティハブが必要
- 自動運転やドローン輸送等、科学技術の進展を見据えた対策が必要

■多様なライフスタイル

- 科学技術の進展等による新たなモビリティの導入など、多様な回遊手段の提供が求められる
- ピークのない社会の実現に向けた、公共交通の利用促進や移動のピーク時間帯の重なりへの対策が必要

（２）基本目標・基本方針について

現計画における基本目標及び基本方針について

- 将来の交通体系に関する基本目標については、現計画の目標から変更はしないこととする
- 基本方針については、未来像とのギャップや課題を踏まえて再設定していく

● 将来の交通体系に関する基本目標

変更なし

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～

● 将来の交通体系に関する4つの基本方針

未来像とのギャップや課題を踏まえて再設定

1 集約・ネットワーク型都市構造を支える
アクセス性の高い交通体系を構築します

3 回遊性・快適性の高い魅力的な
交通体系を構築します

2 東日本の中核都市として交流を支える
広域交通体系を構築します

4 安全・安心で持続可能な市街地形成を
支える交通体系を構築します

（２）基本目標・基本方針について

基本方針の見直し

未来像で描く活動・暮らしの実現に向けた課題を踏まえて５つの方針へと再設定

現行の基本方針

【基本方針１】
集約・ネットワーク型都市構造
を支えるアクセス性の高い交通
体系

【基本方針２】
東日本の中核都市として交流を
支える広域交通体系の構築

【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

交通体系上の課題・未来像実現に向けた課題

- ・交通網整備の基盤である道路ネットワークが必要
- ・人々が安心・快適に待機し利用できる各モビリティの乗換拠点であり物流拠点としても活用可能なモビリティハブが必要
- ・都市・生活機能へのアクセスを支える枝の交通の維持と改善
- ・日常の身近な生活圏の移動を支える葉の交通の充足化
- ・人と物の輸送協調・連携による効率化
- ・生活の各シーンの移動需要に応えられる公共交通サービスのネットワークの整備
- ・自動運転化を見据えた道路空間や公共交通ネットワークの整備
- ・通勤・通学時間での遅延や混雑への対策

- ・鉄道網を中心に広域の主要都市間や周辺市町村を結ぶ役割の維持・向上
- ・自動車や高速バスでの広域移動を支える道路環境の整備
- ・広域移動の支えるバスターミナル拠点の改善

- ・都心・副都心の回遊性の向上
- ・自転車・徒歩等のアクティブモビリティが安全・安心に移動可能な環境づくり
- ・科学技術の進展等による新たなモビリティの導入など、多様な回遊手段の提供

- ・生活に豊かさ・幸福度を向上するウォークラブルな空間の実現
- ・地域のコミュニティで支える「葉の交通」が求められる
- ・乗り継ぎのストレス軽減と利便性向上
- ・公共交通利用の促進・誘導性の向上
- ・多くの人が行き交う環境のユニバーサルデザイン化

基本方針改定案

【方針①】
東日本の中核都市として交
流を支える広域交通体系の
構築

【方針②】
多様なライフスタイルを支え
る都市交通体系の構築

【方針③】
移動をきっかけに賑わいが
生まれ、コミュニティが繋が
る生活圏の構築

【方針④】
徒歩・自転車等のアクティ
ブモビリティで移動できる安
全・安心な交通空間の構築

【方針⑤】
持続可能で快適な交通環
境の構築

（２）基本目標・基本方針について

施策の方向性

５つの基本方針に基づく施策の方向性を以下に整理

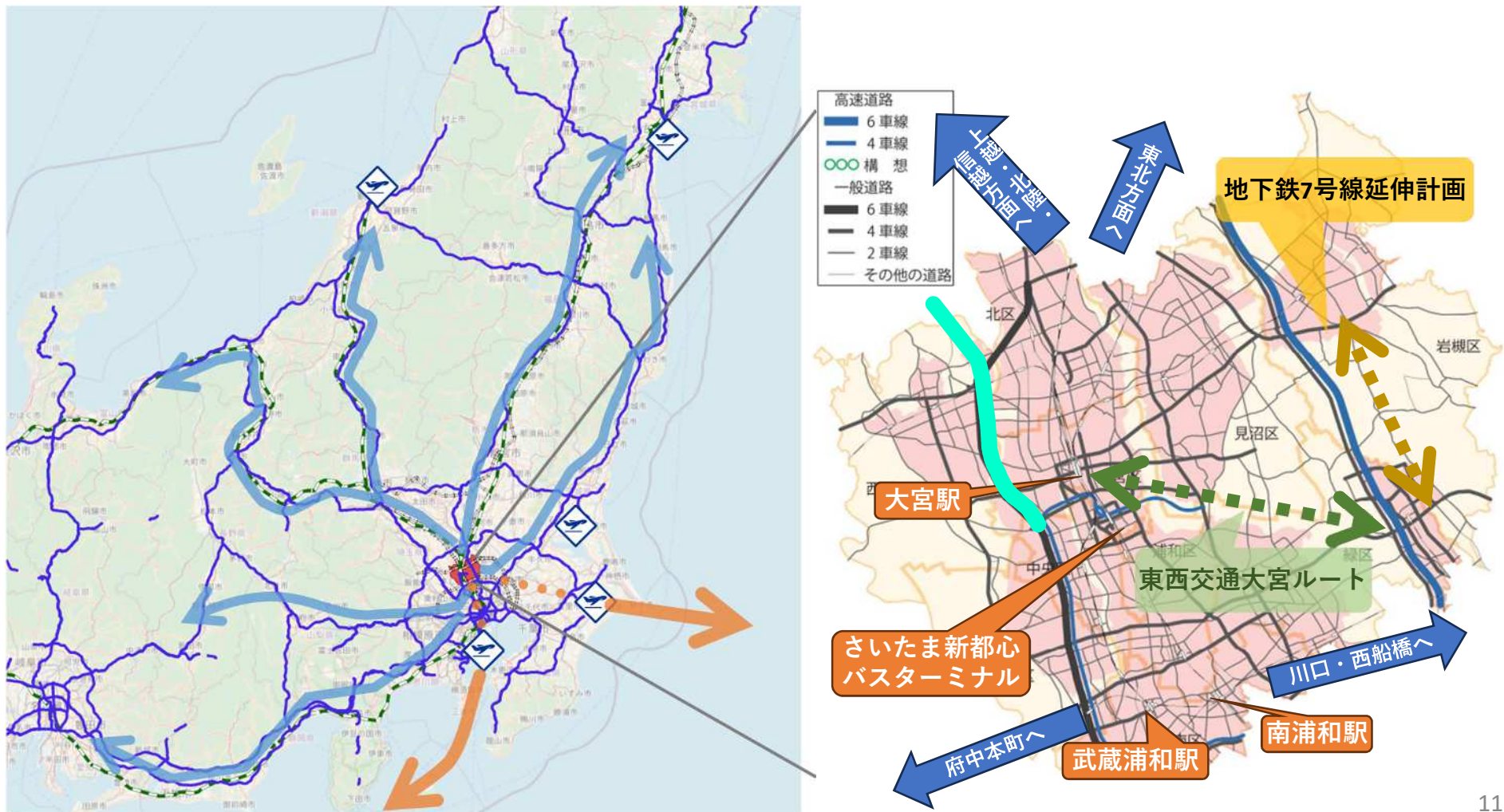
今後、こうした方向性を基に、施策のパッケージや優先的に取り組む施策等を検討していく

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	【方針①】 東日本の中核都市として交流を支える広域交通体系の構築	【方針②】 多様なライフスタイルを支える都市交通体系の構築	【方針③】 移動をきっかけに賑わいが生まれ、コミュニティが繋がる生活圏の構築	【方針④】 徒歩・自転車等のアクティブモビリティで移動できる安全・安心な交通空間の構築	【方針⑤】 持続可能で快適な交通環境の構築
施策の方向性	・首都圏と東北・北陸を結ぶ新幹線と周辺市町村との移動性確保のための鉄道ネットワーク維持と駅構内の改善 ・自動車や高速バスでの広域移動を支える道路網の維持と整備 ・広域移動の各種モードを便利に繋ぐバスターミナルの利便性向上	・交通網整備の基盤である道路網の整備・改善 ・交通モード間をつなぐモビリティハブの設置 ・市民の足であり渋滞緩和や環境対策に繋がる公共交通網の改善	・都市・生活機能が集まるエリアの回遊性を上げ「15分都市圏」を実現するための道路空間の改善 ・生活圏のコミュニティのハブとなるコミュニティセンター・公民館・公園近くの道路空間の改善 ・人やモノが集まるモビリティハブの構築 ・地域のコミュニティが支える人にやさしいグリーンスローモビリティやパーソナルモビリティの活用	・アクティブモビリティで安全・安心に移動可能な道路空間の整備 ・駅・モビリティハブの自転車・ベビーカー・車いすなどの駐停車空間の創出 ・駅・モビリティハブのユニバーサルデザイン化の推進 ・移動目的地である施設に接続する道路空間のアクセシビリティ改善 ・健康づくりと環境に貢献する徒歩・自転車移動路のネットワーク	・生活の各シーンの移動需要に応えられる公共交通サービスのネットワークの整備 ・乗り継ぎのストレスを軽減する時間的・空間的接続性の改善 ・公共交通利用の選択を促す情報提供やMM等による誘導性の向上

（２）基本目標・基本方針について

広域を結ぶ交通体系ネットワーク

東北・上越・北陸・信越を結ぶ新幹線や首都圏・近隣市町村を結ぶ鉄道、高速道や幹線道を利用して空港などを直接的に結ぶ長距離バス、これらのネットワークのさらなる充実化・利便性向上を図る。



（２）基本目標・基本方針について

道路ネットワーク（将来道路網）

集約・ネットワーク型都市構造の実現に向けて、都市活動を支える交通軸を整備し、他都市や市内の拠点をつなぐ基幹交通ネットワークを強化する。

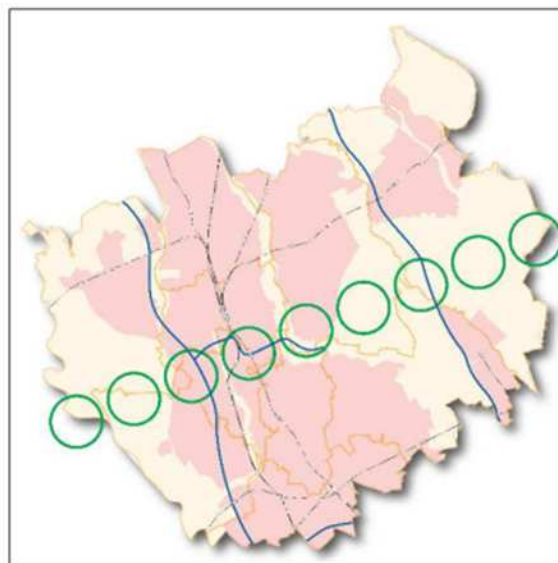
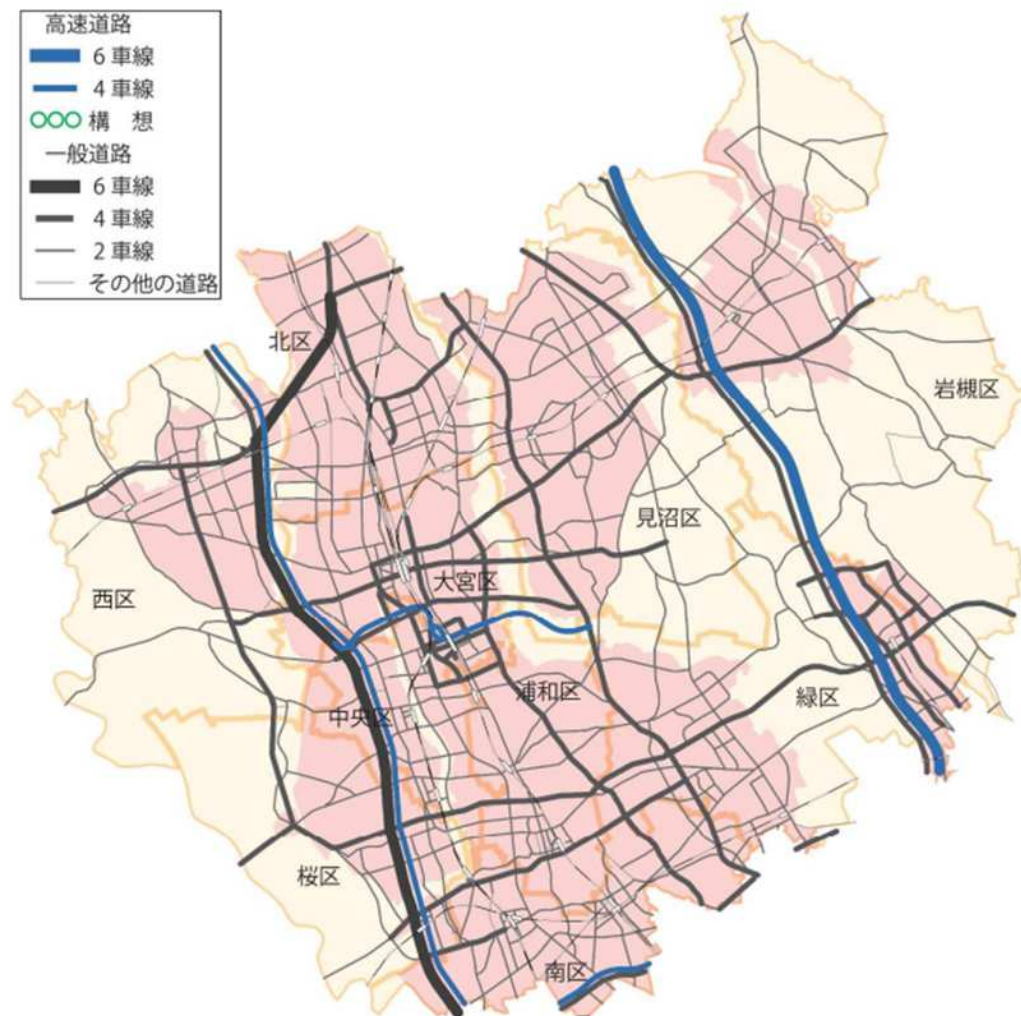


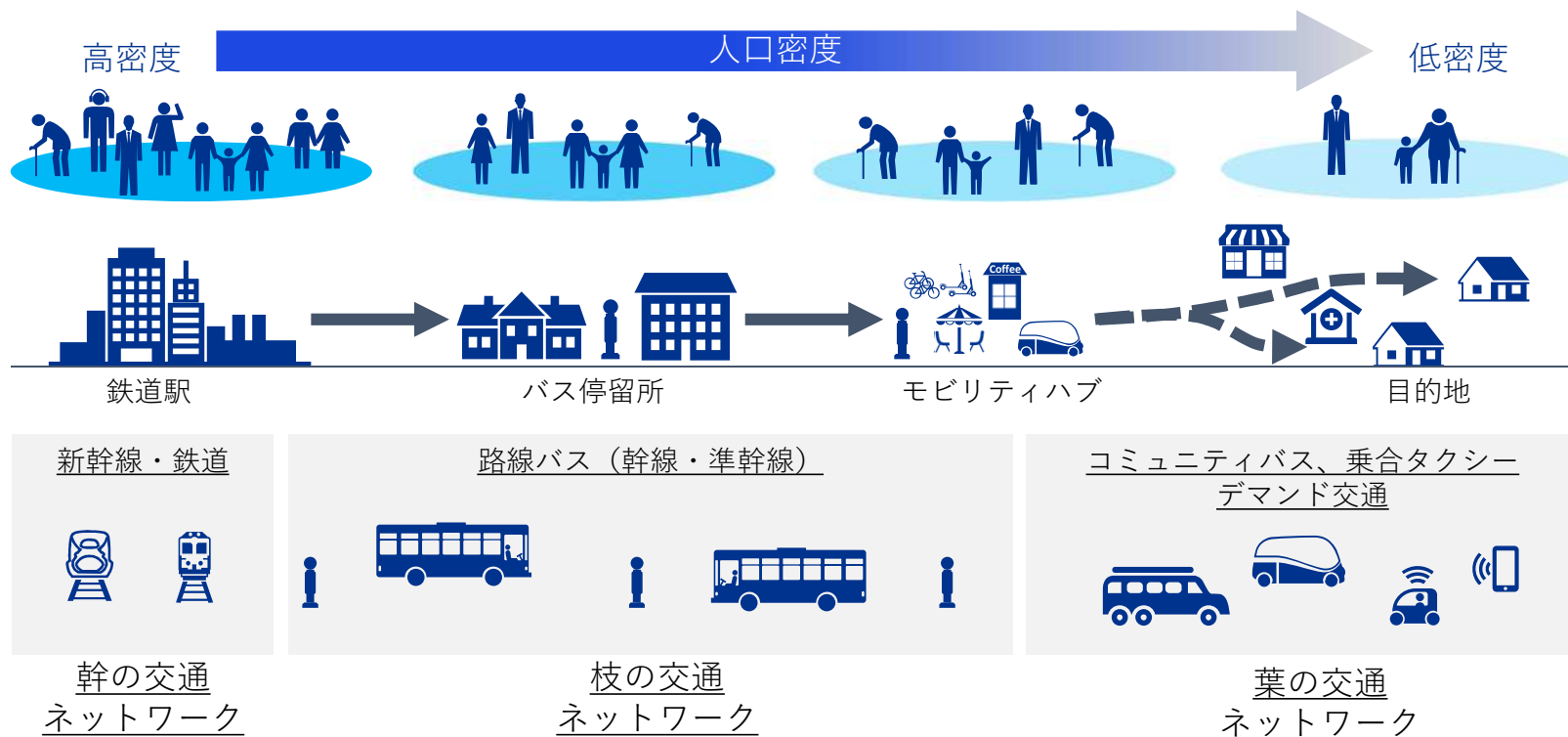
図 本市が目指す将来道路網（高速道路）



（２）基本目標・基本方針について

公共交通ネットワークと補完交通

- 公共交通ネットワークは、鉄道を軸とした広域を結ぶ「幹の交通ネットワーク」、市内の都市機能・生活利便機能へのアクセスを支える路線バスの幹線・準幹線による「枝の交通ネットワーク」、生活圏における移動を需要に合わせた交通モード支える「葉の交通ネットワーク」によって構成していく
- これら幹枝葉の交通ネットワークと、自転車・自家用車をはじめとする多様な交通モードが相互に連携することによって、誰もが移動したいときに移動できる総合的な交通体系を構築していく
- また、モビリティハブの展開によって、交通モードの連携と多様な移動手段の供給を促進していくことを目指す



（２）基本目標・基本方針について

モビリティハブの役割

人と物の移動を幹・枝・葉でつなぐ

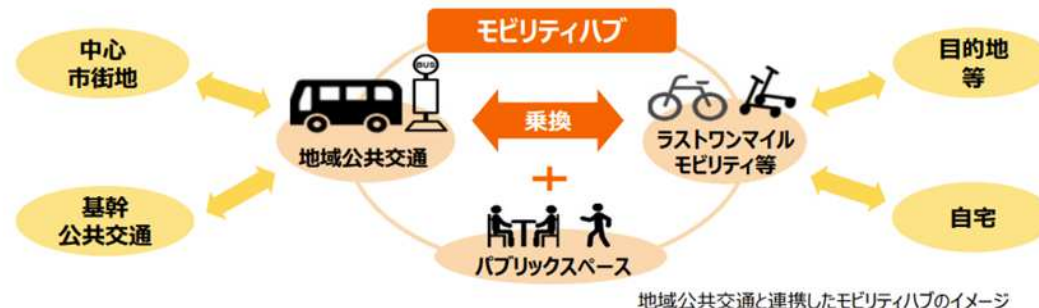
公共交通、補完交通を繋ぐ結節点としてそれぞれのエリアの需要に沿った規模で、人流だけではなく物流の中継機能を抱えながら、人が集まるサービス・コミュニティの機能、情報提供の機能を持つ拠点が、幹・枝・葉の移動を繋ぐ役割を担う。

モビリティハブへの期待

- 身近な生活圏内における**移動サービスの質の向上**を図るため、多様なモビリティの選択肢を提供するモビリティハブ※が重要な役割。
※ 公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節となる拠点
- 地域の実情に応じて、ハブの配置、モビリティの種類、その他機能の導入をカスタマイズすることで、**地域課題の解消**に貢献。
- 個人利用車からの転換による**脱炭素化**、回遊性の向上による**地域活性化**、外出機会の増加による心身の健康増進、基幹**公共交通の維持促進**なども含め、幅広い効果が期待。

モビリティハブの方向性・求められる機能

- ・ MaaSの普及
⇒ 乗換拠点の重要性（**選択肢**＋**シームレス**）
- ・ 利便性・持続性に繋がる運行効率化
⇒ AIオンデマンドバス、自動運転等の導入
- ・ 「所有」から「共有」への意識変化
⇒ シェアモビリティの普及
- ・ そもそも、「移動」は何らかの目的を達成するための手段
⇒ 目的達成に資する**機能・情報**はハブで提供もあり
- ・ 「人が集まる場」であることを生かさない手は無い
⇒ **交流空間**等の付加価値（⇒ 乗換抵抗の低減にも繋がる）



引用元：国土交通省 都市局
街路交通施設課
まちづくりにおける
駐車場政策のあり方検討会
施設デザインWG資料より

（２）基本目標・基本方針について

モビリティハブの役割

様々なスタイル

駅前・市街地・郊外、それぞれの空間の特徴と地域の需要に合わせて、機能集約のバリエーションが発生。

幹×枝（駅前広場を中心としたモビリティハブ）

<ICTを活用した利便性の高い駅前広場>



<効率的で柔軟性の高いバス運用・空間活用>



引用元：大宮GCS（スマート駅前広場の検討中のイメージ図）

枝×葉（バス停やシェアモビリティポートを中心としたモビリティハブ）



引用元：CoMo UK



引用元：大宮ぷらっと

（３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

幹枝葉の各交通モードの役割

- 交通体系像を元に、幹・枝・葉の公共交通、それらを補完する交通のモードを配置、以下の表に示す。
- 市民アンケートからもさいたま市内の生活サービス拠点は充実しており、大半のエリアで徒歩・自転車などのアクティブモビリティを利用することで、日常生活を送ることができる実態が明らかになっている。
- 都市機能や生活利便機能が集まる鉄道駅周辺へのアクセスとして、アクティブモビリティ含めた様々な交通モードの役割分担と連携によって、市民生活を安心便利に支える交通体系を構築可能と考えられる。

幹のネットワーク	枝のネットワーク	葉のネットワーク	ネットワークを補完する交通モード	
新幹線	路線バス（幹線）	路線バス（地域交通）	自家用車	複数人乗り
鉄軌道	路線バス（準幹線）	コミュニティバス	タクシー	
高速バス		乗合タクシー	カーシェア	
		デマンド交通	ライドシェア	
			自転車	1人乗り
			シェア型マルチモビリティ	
			ボランティア輸送	活用可能性のある手法・移動サービス等
			福祉輸送	
			送迎バス等	

（３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

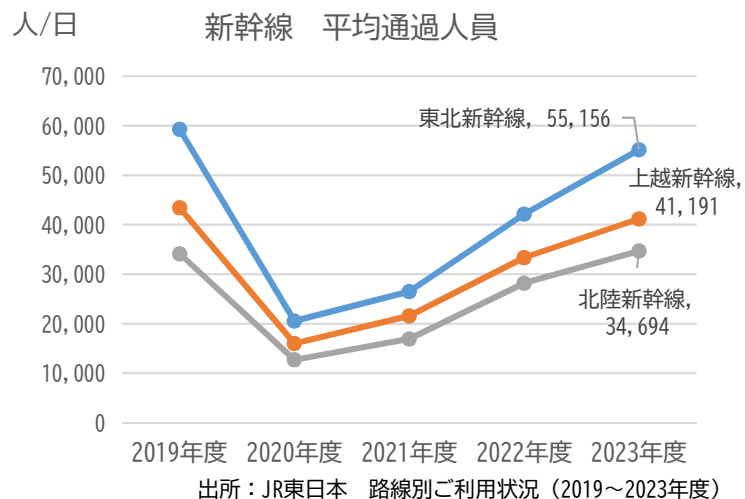
幹の交通ネットワーク

東北・北陸・信越地方と首都圏を結ぶ東日本の玄関口として、その間の人々の往來の需要を支える新幹線や、関東圏を結ぶ主要鉄道路線があり、高速バスが同様の役割を担う

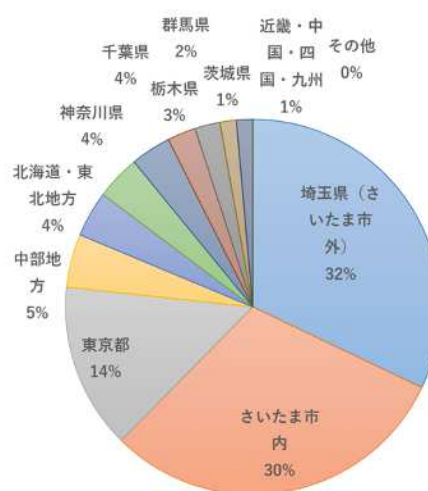


モード	現状（使われ方）と今後の見込み	役割
新幹線	東北・秋田・上越・北陸新幹線が乗り入れており、今後もこれらの都市圏との移動の利便性・快適性など機能向上が求められる。	- 本市の広域交通ネットワークの基幹 - 東北、北陸・信越方面と本市を含む首都圏との間の主要な高速移動手段
鉄（軌）道	湘南新宿ライン、上野東京ライン、東北本線、高崎線、埼京・川越線、武蔵野線、東武アーバンパークライン、埼玉新都市交通、埼玉高速鉄道線等の路線が、県内の市町や周辺都県とを結ぶ。今後、地下鉄7号線や東西交通大宮ルートの実業化が検討されている。	- 首都圏と県内の市町や周辺の県との間 - 高い移動需要を支える利便性の高い移動手段
長距離バス	さいたま新都心のバスターミナルをハブに、自動車道・高速道路をルートとして東北や関東方面の都市や、国内都市と海外とのハブである空港を繋ぐ。今後は大宮西口に集約型の公共交通ターミナルの設置が検討されており、さらにアクセス性が高まる。	- 本市の広域道路網へのアクセス性を活用 - 鉄道網と連携・補完することで、目的地と直接的に結ぶ移動手段

新幹線 平均通過人員の推移



大宮駅徒歩15分圏への来訪 居住地割合と属性



（３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

枝の交通ネットワーク



- ・ 市内の居住地域と主要鉄道駅を結ぶ基幹となる交通ネットワークであり、日常の生活や活発な交流を支える役割を担う。
- ・ 枝の交通として、路線バスを幹線軸と準幹線軸に分類し役割を整理。
- ・ なお、各路線の位置づけについては、都市計画道路やモビリティハブなどのインフラの整備状況や運転手不足の状況等を考慮し、５年ごとの見直しをしていくものとする。

モード	現状（使われ方）と今後の見込み	役割
路線バス ～幹線軸～	都心・副都心と居住地域の間の高い輸送需要を支えている。 今後も同様のサービス水準の持続が求められる。	・ 市民の利便性の高い移動手段の主軸 ・ 朝から夜まで時間帯による大きな差が無い運行頻度で、生活や交流を支える
路線バス ～準幹線軸～	幹線軸に合流するルートで高い輸送需要を支えている。今後も同様のサービス水準の持続が求められる。	・ ピーク時間帯は幹線軸に近い運行頻度を確保 ・ 幹線軸の外側の居住地域と都心・副都心などの主要鉄道駅を結ぶ市民の移動を支える

※現状のバスの運行頻度については、「参考-図20：路線バス（運行頻度全時間帯）」を参照

幹線軸・準幹線軸の抽出の考え方		
軸	路線選定の考え方・要件	沿線施設
幹線軸	・ 人口密度：500人/250m×1メッシュ以上 ・ 市街地化区域内（居住誘導区域内）の区間 ・ 鉄道と完全に並走する区間は除外 ・ 主要駅へ結節し、1日※2片方向100本以上運行している路線	・ 市役所 ・ 高等学校／大学／特別支援学校 ・ 博物館／美術館／科学館等の文化施設 ・ スポーツ施設 ・ 病院 ・ 複合商業施設／大型商業店舗
準幹線軸	【タイプA】 ・ 右記の沿線施設へのアクセスに重要な路線（市街化調整区域を運行する区間を含む） 【タイプB】 ・ 人口密度：375人/250mメッシュ※1以上 ・ 主要駅へ結節し、1日※2片方向50本以上運行している路線	※沿線施設は、「働く・学ぶ・遊ぶ」のシーンで利用する施設で、不特定多数の市民が利用する施設を対象とした

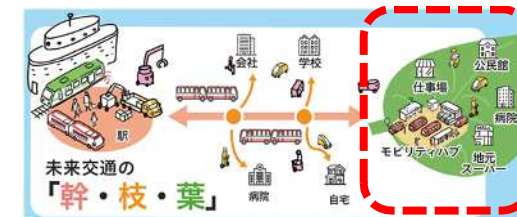
※1 都市計画運用指針（国土交通省）の住宅用地の人口密度に関する記述を参考に算出

※2 運行時間は6時～22時台で算出

（３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

葉の交通ネットワーク

枝の交通よりも少ない需要に応える交通として、地域生活の移動需要を支える公共交通である。



凡例

← 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



（３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

葉の交通ネットワーク



枝の交通よりも少ない需要に応える交通として、地域生活の移動需要を支える公共交通である。コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通は、地域住民・市・事業者と協働で継続的な運行に向けて改善努力の取り組みが行われる。

モード	現状（使われ方）と今後の見込み	役割
路線バス （幹線・準幹線 以外の路線）	幹線・準幹線と比べて運行時間帯が狭く、30～60分に1本未満の頻度で運行する。 今後はドライバー不足問題等による縮小や廃止など再編対象となる可能性も考えられる。	- 住宅地や駅や病院など主要拠点を結ぶ - 幹線・準幹線のルートへ合流することで、様々な生活シーンの移動を支える
コミュニティバス	路線バスの運行が無いエリアの代替手段として導入されており、7～18時台を基本として60分に1本程度で運行している。 今後は収支率の基準を下回る路線など再編やモードの転換対象となる可能性も考えられる。	- 路線バスが不十分ではあるが、一定の需要が見込める地域に適用 - 居住地域と駅等の主要なモビリティハブや生活関連施設（区役所、公民館、病院・商店街等）を結ぶ移動手段 - 通勤・通学や地域の暮らしを支える役割
乗合タクシー	コミュニティバスまでの需要が見込めないエリアで導入されており、運行する本数がコミュニティバスよりも限定される形で運行している。 今後はコミュニティバス同様の再編やモードの転換対象となる可能性も考えられる。また、運行車両として、グリーンスローモビリティ等の活用も考えられる	- 地形等の制約によりバス車両での運行が難しい地域、または需要が限定的なエリアに適用 - 居住地域とバス停等のモビリティハブや生活関連施設を結ぶ移動手段 - 通勤・通学や地域の暮らしを支える役割
デマンド交通	予約・呼び出しに応じて自由ルートで運行しており、岩槻区柏崎・美幸町地区においてA I デマンド交通「チョイソコさいたまいわつき号」の実証実験を行っている。 今後は地域の実態に合わせた導入・再編時の一つの選択肢として増加も予想される。また、運行車両として、グリーンスローモビリティ等の活用も考えられる。	- 需要が分散し定時定路線運行が難しい地域に適用 - 地区内交通として、買い物・通院・地域コミュニティ参加などの暮らしの移動を支える - 居住地域とバス停等のモビリティハブや生活関連施設を結ぶ移動手段

（３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

ネットワークを補完する交通モード（複数人乗り）

幹・枝の交通ネットワークを補完する交通モードのうち、複数人乗りの交通モードを整理

モード	現状（使われ方）と今後の見込み	期待する移動・効果
自家用車	徒歩・自転車よりも広い行動範囲での移動に使われる。今後は依存しすぎない移動のための環境づくりや呼びかけなどで、適度な利用頻度になると予想される。	- 公共交通のアクセシビリティが低いエリアや活動能力等を制限される場合等における移動手段として期待される - 通勤・通学での利用や、短距離移動での自家用車利用は、徒歩自転車等のアクティブモビリティへの転換を促していく（※）
カーシェアリング	車を所有しなくとも利用できる手段として、人口密度が高く地価が高いエリアなどで利用されている。今後、車を所有しない世帯が増えることも予想され、週末利用などの需要増加も予想される。	- 市外からの来訪者による公共交通の利用が難しい地域や複数拠点への移動・往訪 - 過度な車利用を抑制するとともに、自家用車保有率の低下による土地利用の変化にも効果が見込まれる - 今後は、モビリティハブとの連携が期待される
タクシー	鉄道・路線バス等のサービス時間外や、運行エリア外、また来訪者など路線バス等の利用に不安がある場合で使われる。今後、ドライバー不足問題等によって需要に対する供給が不足するケースがより増加すると予想される。	- 公共交通のアクセシビリティが低いエリアや活動能力等を制限される場合等における移動手段として期待される - 出産やケガ、急な送迎などの場合の移動手段として、暮らしを支えることも期待される
ライドシェア	タクシー不足が問題となっている地域や時間帯において、限定的に導入され登録ドライバーが運行する。	- タクシー需要の補完を目的として以下の様なケースで使われる ✓ 2種免許ドライバーを手配できない供給より需要が高い時間帯 ✓ タクシーの配車が難しいエリア

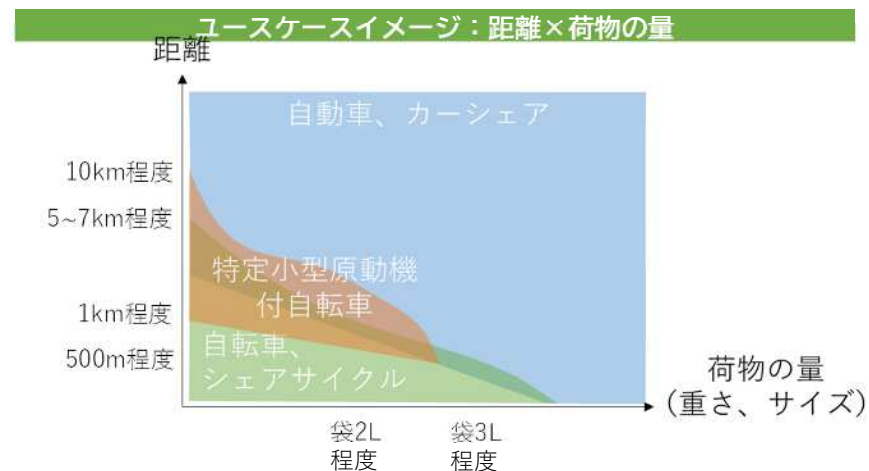
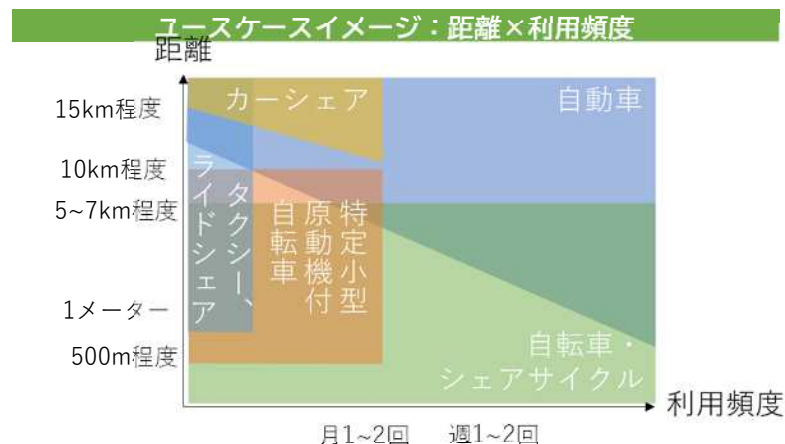
※600m以内での自動車利用は5人に1人（参考-図4：5km未満の距離での自動車依存）

（3）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

ネットワークを補完する交通モード（1人乗り）

自動車よりもさらに気軽に身近な1人乗りの交通モードについて整理。

モード	現状（使われ方）と今後の見込み	期待する移動・効果
自転車	身近で便利な乗り物であり、地形が平坦であることから、日常の移動手段として重要な役割を果たしている。 葉の交通エリアの移動のほか、主要な駅などの交通結節点や公共施設等までのアクセス手段として、枝の交通も補完しており、今後も活用に向けた環境をより一層整備することで、さらに活用が高まると予想される。	- 平坦な土地が多い本市の通勤・通学や買い物などあらゆる生活シーンにおけるドアツードアの移動における主要な手段 - 自転車を活用して余暇を充実させる「たのしむ」利用の促進 健康増進、環境保全、多様なライフスタイル実現のサポートが期待される
シェア型マルチモビリティ （シェアサイクル・特定小型原動機付自転車等）	都心・副都心を中心に駅や主要拠点の間の移動手段として利用者が増加している。20～50代を中心に定着しており、今後もさらに利用者が増加すると予想される。 今後は、免許不要な移動手段として、特定小型原動付自転車等の新たなモビリティの種類が増え、利用者が増加することが予想される。	- 主要拠点や住宅密集地の間のファースト/ラストワンマイルの移動を支える モビリティハブとの連携が期待される - 今後は、住宅地や郊外部における利便性の向上が期待される - 夜間などのバス等の運行時間外の移動手段や災害時等における幹・枝の代替交通手段としても期待される



（３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

ネットワークを補完する交通モード（活用可能性のある手法・移動サービス等）

公共交通補完する交通として、自由度が高く利便性の高い手段であり、市民生活で最も身近な移動手段としての役割を担う。

モード	現状（使われ方）と今後の見込み	期待する移動・効果
福祉有償運送	他人の介助によらず移動することが困難と認められ、かつ、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な方が利用する。全国では2017年から登録数の減少傾向があり、担い手の高齢化などからこの傾向が続く予想もある。	- 単独では公共交通機関を利用することが困難である各種障害者手帳所持者や要介護（要支援）認定者等が対象 - 必要に応じて自家用自動車による個別の移動を担う
ボランティア輸送	日常生活を送る上で必要な買い物や通院等の外出時の移動が困難な高齢者等を対象にした移動支援を、構成員5人以上による団体が実施。今後も高齢者の増加に伴い、自治会等による実施が増加すると思われる。また、運行車両として、グリーンスローモビリティ等の活用も考えられる	- 活動能力低下や免許返納による外出ガマンを抑制し、フレイル予防等の効果を期待 - 地域内での買い物・通院・地域コミュニティ参加といった暮らしの移動を支える - 地域の共助による運行等により、地域コミュニティの醸成等も期待
送迎バス	医療機関や大型店舗等による送迎サービスなどがあり、自宅近くから路線が無いエリアの住民、駅・バス停までの歩行が難しくなった方が利用する。ピーク時間帯の路線バス供給不足をカバーする企業や高校・大学等が運行する送迎バスもある。	- 通学や通院、買い物等のため、特定施設への定期的な利用ニーズに対応した移動を担う - 輸送資源を総動員して解決する地域課題のための活用に期待

（３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

サービス水準のエリア区分

本市における市民生活に求められるサービス機能へのアクセシビリティ確保と枝となる路線を念頭に、エリアを区分け

各エリアに導入可能な交通モードについては、今後、（仮称）再構築ガイドラインで整理していく

エリア	エリアの説明	対象の主な交通モード（※）	算出方法
公共交通 アクセス利便 エリア	都市機能・生活利便機能の施設・拠点へのアクセシビリティを確保するためのエリア	・鉄道 ・路線バス（幹線） ・路線バス（準幹線）	① 鉄道駅から1km圏内、 ② 幹線・準幹線のバス停から300m圏内
地域を支える 生活交通エリア	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シビリティを確保していくことを重視するエリア	・路線バス（幹線・準幹線以外の路線） ・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド交通 ・福祉有償運送等 ・ボランティア輸送 ・グリスロ等の地域主体の交通	公共交通アクセス利便エリアを除くエリア 【※暮らしにおける主要施設】 ・スーパー、ドラッグストア等の小売店 ・診療所・クリニック等のかかりつけ医 ・区役所・支所、公民館、コミュニティセンター、図書館等の公共施設 等
高齢者等のモビリティ 支援エリア	駅まで歩くのが困難な高齢者等が、生活に必要な施設へのアクセシビリティを確保するためのエリア	・福祉有償運送等 ・ボランティア輸送 ・グリスロ等の地域主体の交通	① 鉄道駅から300m以上1km圏内（※） ② 65歳以上の夜間人口で100人/250mメッシュ以上の区域

※65歳以上で300mまで無理なく休まずに歩けると回答した方は15%（参考-図21：高齢者（休まずに歩ける距離））

なお、本市において、65歳以上で要支援・要介護に認定されている方は18.6%（参考-図22：高齢者（認定者数と認定率の動向））

（3）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

2030年のサービス水準：定義と考え方

総合交通体系における公共交通のサービス水準について、以下のように定義し、需要と供給の関係からサービス水準を検討

総合交通体系における公共交通のサービス水準の定義

- ◆ 市民の生活を支え、おでかけ需要を促進するために維持していきべき運行頻度

サービス水準設定の考え方

- ◆ 市民アンケートを元に算出した市民が期待するサービス水準（需要）と現在、運行されている水準（供給）を踏まえ検討

	ピーク時		オフピーク時	
	需要	供給	需要	供給
公共交通 アクセス利便エリア	15分に1本まで	10~15分に1本	20分に1本まで	10~30分に1本
地域を支える 生活交通エリア	20分に1本まで	60分に1本 ※注	30分に1本まで	60分に1本未満

※注：再編・廃線の可能性の高い路線では20~30分に1本

※現状は30分に1本以下の本数で運行している路線の大半は赤字路線と試算される（参考-図18：路線バス（運行頻度別収支状況））

（３）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

２０３０年のサービス水準：数値と維持・達成に向けて

定義・考え方を踏まえて市民の期待値としての運行頻度を設定し、サービス水準の維持・達成に向けた考え方を整理

市民の期待値としての運行頻度		
エリア	交通モード	運行頻度・回数
公共交通 アクセス利便 エリア	路線バス（幹線）	ピーク時 10分に1本 オフピーク時 20分に1本
	路線バス（準幹線）	日平均 30分に1本
地域を支える 生活交通エリア	コミュニティバス	7時～19時台は、60分以上に1本
	乗合タクシー	
	デマンド交通、ボランティア輸送等の交通モード	最低限生活に必要な移動をベースに各地域で議論し設定していく
高齢者等の モビリティ支援エリア	デマンド交通、ボランティア輸送等の交通モード	最低限生活に必要な移動をベースに各地域で議論し設定していく

※土曜日・祝休日に関しては、通勤・通学利用を踏まえながら、現状と同等の水準維持を目指す

サービス水準の維持・達成に向けて

- 今後、バス事業者と市で定期的に協議の場を設け、サービス水準の維持・達成に向けた連携を強化していき
- 市では、幹線・準幹線におけるサービス水準の維持や利用環境の向上、定時性の向上等のため、路線再編やモビリティハブの整備、道路改良等、有効な施策について検討していく
- エリアや水準値については、5年毎に見直しを行う