

第3回 さいたま市 総合都市交通体系マスタープラン 改定委員会 議事資料

2025.3.18

さいたま市 都市局都市計画部 交通政策課

議題. 1

前回の振り返りと今回の論点

(1)前回の振り返り①

— (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
- 構成案の詳細

— (2) 課題の再整理

- 現状分析のまとめ
- さいたま市の交通体系上の課題
- 都市と交通の未来像（全体のイメージ）
- 未来像実現に向けた課題

— (3) 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
- 基本方針の見直し
- 施策の方向性
- 広域を結ぶ交通体系ネットワーク
- 道路ネットワーク
- 公共交通ネットワークと補完交通

— (4) 交通モードの役割分担とサービス水準（案）について

- 広域を結ぶ交通体系ネットワーク
- 公共交通ネットワークと補完交通
- モビリティハブの役割
- 幹枝葉の各交通モードの役割
- ネットワークを保管する交通モード
- サービス水準のエリア区分
- 2030年のサービス水準：定義と考え方

(1)前回の振り返り②

第2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
計画の構成案について	（特になし）	—	—
基本目標・基本方針について	未来像（幹・枝・葉・根）と未来像実現に向けたギャップについてそれぞれ基本方針のどこと結び付いているのかを明確にすべき	基本方針に記載	議題 1
	モビリティハブの役割について在り方別に記載方法を再検討すべき	第2部の分野別方針で整理	議題 1
交通モードの役割分担	さいたま市が広域バス路線とそのサービス水準について、周辺・近隣自治体を引っ張っていくというストーリーがあると良い	第2部の幹枝葉のあるべき役割で整理	議題 1
	- 交通モードの役割について移動手段、運行方式等で軸の整理をするべき - さいたま市としてのタクシーの位置づけを明確化していただきたい - 交通モードの役割分担については、「徒歩」を追加するべきではないか	第2部の各交通モードの役割および分野別方針で整理	議題 1
	- 役割分担、モビリティハブの連携について議論が必要 - モビリティマネジメントにとどまらない具体的な施策を検討すべき	第4部の施策パッケージで整理	議題 3
サービス水準	高齢者のモビリティ支援エリアは福祉有償運送の範囲として、高齢者・エリアに限らない考え方に整理できるとよい（共助・住民とのまちづくり）	第2部の幹枝葉のあるべき役割で整理	議題 1
	2030年のサービス水準について、最低水準/目標水準/利用者目線の理想水準/現状水準を分けて整理するべき	第2部のサービス水準で整理	議題 1

(1)前回の振り返り③

—— 地域公共交通協議会でいただいた主なご意見のご紹介

項目	頂いたご意見の要旨	対応状況	参照先
課題の再整理	施策の方向性に交通事業者が最も深刻な課題と捉えている「担い手確保」を盛り込むべき	第4部に担い手確保の施策を追加	議題 3
	“自動運転化されるまでの有人運転をどう維持するか”という視点が必要ではないか	第2部の枝の課題に記載	議題 1
基本目標・基本方針について	モビリティハブについて市域で具体的に考えたときに候補はあるか	- 第2部モビリティハブの役割に記載 - 具体案については今後検討	議題 1
	ウォークアブルの概念において自動車空間の削減はバスの走行環境を減らすことにもなるので御理解いただきたい	第3部交通基盤編に今後の方向性を記載	議題 2
交通モードの役割分担とサービス水準（案）について	「維持してゆくべき運行頻度」において「How（どうやって）」の部分を盛り込むべき	担い手確保に関する内容を追記	議題 1
	交通弱者に対してデマンドではなく普通のタクシーを安く提供できるような施策の検討が必要	移動困難者のモビリティ確保の考え方を記載	議題 1
参考資料について	「将来シナリオ」が成り行きではなく理想像であることを明記すべき	未来像の表現の修正を検討	—
	「鉄道網は既存のサービス水準で2050年も維持される」ことが理想像以前の希望レベルに感じるが、前提になっていることに違和感を感じる - モビリティハブにおいて、それをどこに、誰が整備するのかといった具体的な検討が必要	具体策について今後検討	—

(3)今回の論点①

計画の目次構成案

総合交通都市体系マスタープラン(以下、交通マス)では、フォーキャスティング的に目標・方針を設定。

※前回より第2部公共交通編と第3部交通基盤編の入れ替えあり

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
第1部 ビジョン編			
さいたま市の将来のモビリティ像		さいたま市の都市交通の現状と将来の見通し	総合都市交通体系構築の基本目標および基本方針
・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	・基本目標 ・基本方針 
第2部 公共交通編			
公共交通が目指す姿		分野別方針	
・公共交通が目指す姿 ・課題 		・幹の交通モード ・枝の交通モード ・葉の交通モード ・ネットワークを補完する交通モード ・モビリティハブ	
第3部 交通基盤編			
交通基盤が目指す姿		分野別方針	
・交通基盤が目指す姿 ・課題 		・広域幹線道路 ・幹線・地区幹線道路 ・生活道路・区画街路 ・根 (ソフト基盤)	
第4部 施策・評価編			
施策		評価指標と推進体制	
・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

(3)今回の論点②

— 1. 前回からの見直し事項の確認

- 第1部 ビジョン編の見直し：基本方針と未来像（幹・枝・葉・土・根）
- 第2部 公共交通編の見直し：目指す姿と課題、分野別方針（幹・枝・葉、幹線・準幹線層別、サービス水準の考え方、モビリティハブ等の考え方）

— 2. 第3部 交通基盤編、第4部 施策・計画・評価編の方向性について

- 交通基盤の目指す姿と課題、分野別方針（土・根）
- 施策パッケージの構成と施策内容
- 評価指標とPDCAサイクル（スケジュール）について

議題.2

ビジョン編

(前回からの見直し事項)

(1)ビジョン編の見直し事項

基本方針と未来像：全体像

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～

基本的な考え方

“幹・枝・葉”の交通網が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。

基本方針

幹

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

枝

市内拠点間移動を支える都市交通体系の構築

葉

多様なライフスタイルを支える生活圏の構築

安全・安心で回遊性を高める 交通インフラの構築

根

持続可能なネットワークを支える連携の構築



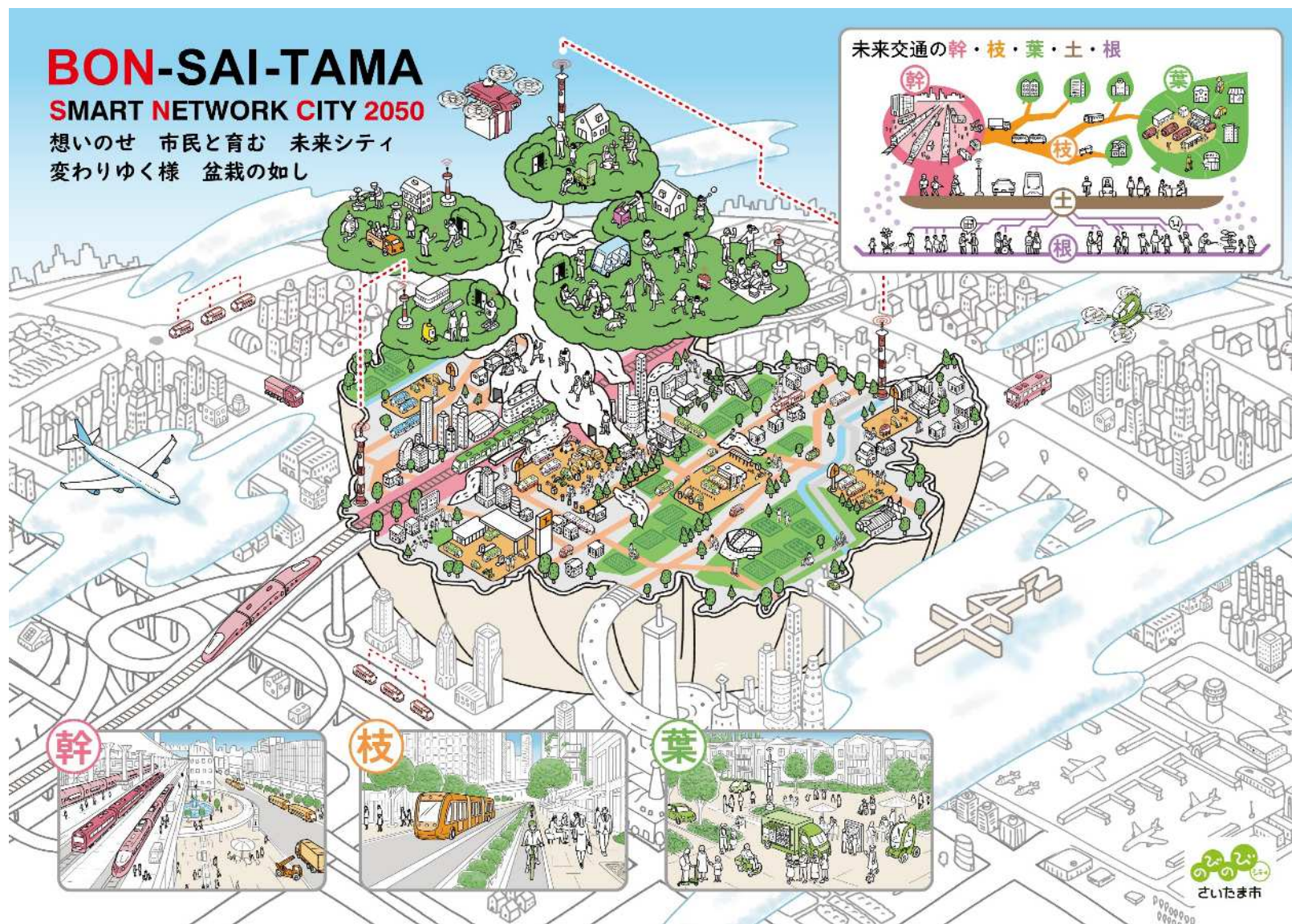
【参考】

— 未来像イメージ

将来シナリオを踏まえて、さいたま市の将来交通体系をBON-SAI-TAMAとして表現。

この世界観では、市民の皆様には、テクノロジー活用による効率化・最適化が図られた幅広い選択肢が開かれており、誰もが心身ともに豊かな暮らしを楽しんでいる。

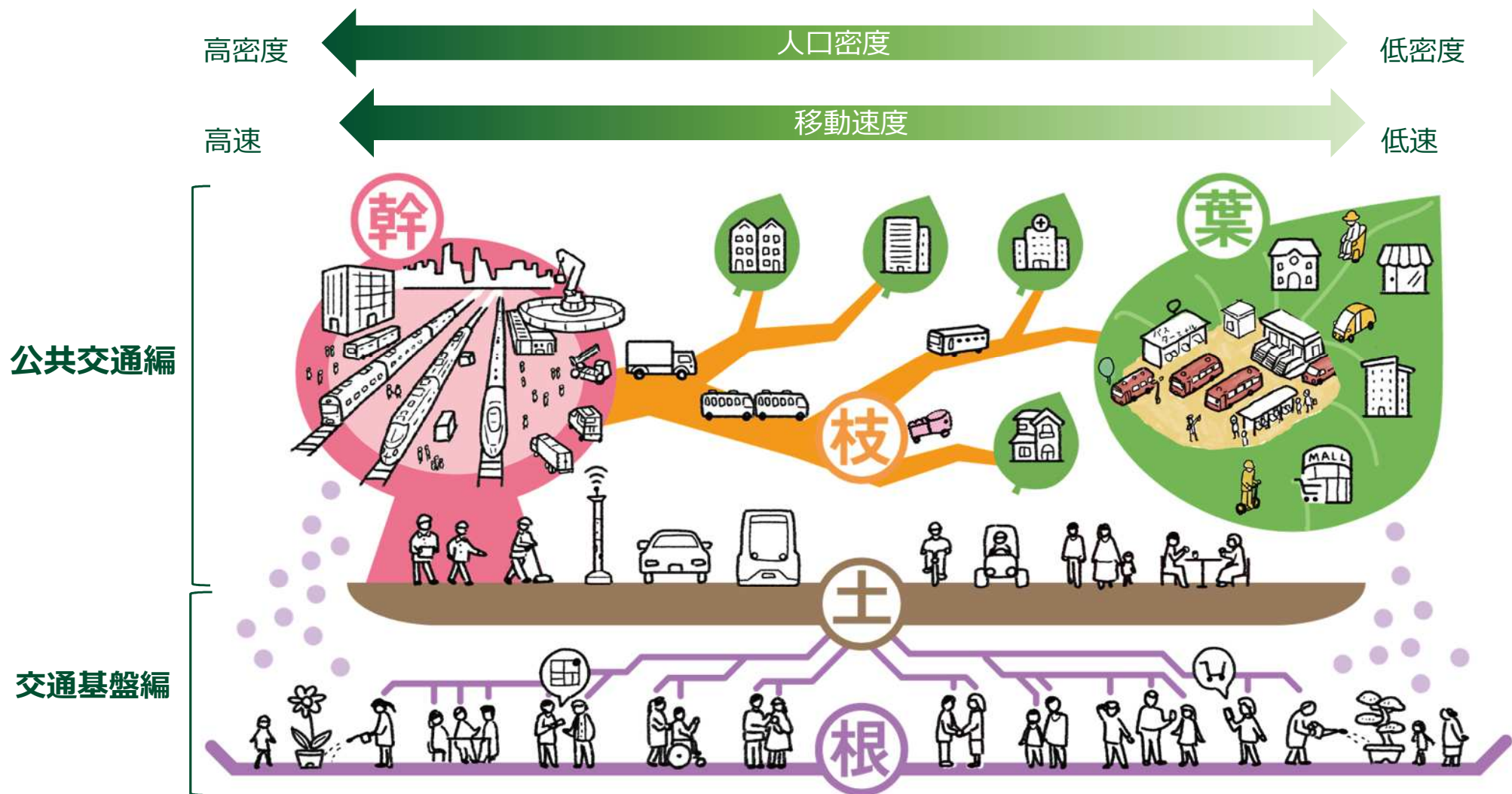
また、それぞれの生活シーンに適切なモビリティが幹・枝・葉の木の様に連携・分担・協調して移動のネットワークを支えており、それらは力強い土壌と、人やデータ繋がり根が支えている。



(1)ビジョン編の見直し事項

—— モビリティの進化：未来交通の幹・枝・葉・土・根

- ・ 鉄道を軸とした「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幹線・準幹線の路線バスによる「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て支える「葉の交通ネットワーク」、これらネットワークを補完するモビリティによって、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
- ・ 幹枝葉の交通ネットワークでは、幹に近いほど人口密度は高く、移動速度が速いことを目指す
- ・ 「土」としての道路インフラと、人の繋がりがりやデータの繋がりがりとしての「根」が、幹枝葉の交通ネットワークを支える



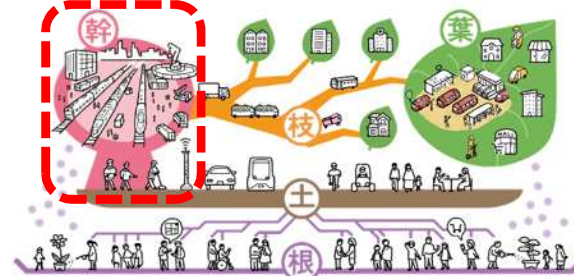
議題.2

公共交通編

(前回から見直し事項)

(1)公共交通編の目指す姿と課題

—— 幹の目指す姿（未来像）



基本方針

【幹】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

- ◆さいたま市が首都圏のみならず東日本の主要都市と結ばれるための交通基盤の充実を図り、東日本の中核都市としてポテンシャルの向上を目指す
- ◆本市の業務・商業の高い集積性を活かし、県内や北関東の各都市との交流を促す交通体系の充実を図る

目指す姿

【働く】

- ・「さいたま都民」として東京に通う頻度が減り、職住近接の実現や家族・趣味の時間を確保できる人が多くなる
- ・新幹線・鉄道ネットワーク等の充実により、ビジネスの拠点として選ばれているほか、2拠点居住者も増加している

【暮らす】

- ・パブリックスペースが整備され、駅まち空間に滞在する人が増えている
- ・新幹線物流などの広域物流網が充実し、新鮮なものや衣料品が遅滞なく届き利便性が向上する

【遊ぶ】

- ・都心・副都心を中心にウォーカブルな空間整備が進み、まちで過ごす時間が増えている
- ・休日は気軽に日帰りで東日本や北陸への家族旅行が楽しめる

【学ぶ】

- ・リモート授業や時差通学制度の導入、自動運転、AI配車システム等により通学の負担が軽減し通学時間の有効活用ができるようになる

課題

広域交通ネットワークの強化

- ・空港へのアクセス改善、新幹線の利便性の向上、高速バスの運行本数の適正化など広域移動における公共交通機関の利便性向上が求められる
- ・既存鉄道のピーク需要への対応や広域交通との接続ルートの改善等市内外への移動を支える鉄道サービスの利便性向上が求められる
- ・新幹線や鉄道路線等の人流の広域交通網を活用した広域物流の推進が求められる

広域交通結節点の強化

- ・駅まち空間全域のUD化やターミナル駅/バス停の待合環境の改善を通じた駅/バス停の快適性の向上が求められる
- ・市民と来街者が集い交流する場としての機能が求められる

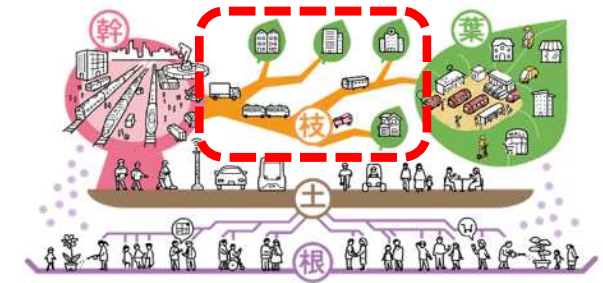
分野別方針

幹の交通モード

モビリティハブ

(1)公共交通編の目指す姿と課題

—— 枝の目指す姿（未来像）



基本方針

【枝】市内拠点間移動を支える都市交通体系の構築

- ◆2都心・4副都心を中心とした主要駅へのアクセシビリティ向上を目指す
- ◆通勤・通学など、日々の移動の快適性を高める交通体系の強化を図る

目指す姿

【働く】

- ・出勤の際はバスや鉄道を利用するが、行列走行や自動運転、AI配車システムによって利便性が向上し混雑は緩和される

【暮らす】

- ・複数の移動手段やルートの中から選択することができるようになり、運転免許を持たない人が増えている

【遊ぶ】

- ・多様な交通手段を組み合わせる移動ができ、まちなかだけでなくスポーツ施設や大きな公園など多様な場所で活動できる人が増えている

【学ぶ】

- ・移動環境の向上によって進学先の選択肢が増えている

課題

バスネットワークおよび利用環境の再構築

- ・需給に見合ったバス路線の再編やバス運転手不足への対応、バス車両のUD化等持続可能で利便性の高い(渋滞緩和を含む)バス路線サービスの提供が求められる

市域交通結節点の強化

- ・バス停空間のUD化および待合環境の改善が求められる

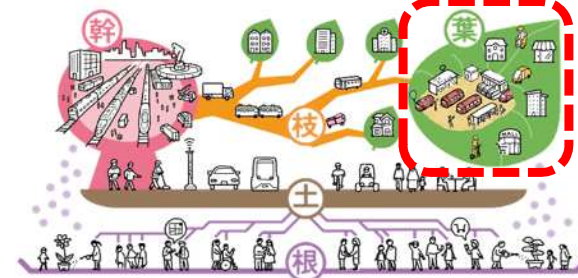
分野別方針

枝の交通モード

モビリティハブ

(1)公共交通編の目指す姿と課題

—— 葉の目指す姿（未来像）



基本方針

【葉】多様なライフスタイルを支える生活圏の構築

- ◆ 目的やライフスタイルにあわせた多様な移動手段の環境整備を進める
- ◆ 誰もが生活していくための移動に困らない交通サービスの提供を目指す

目指す姿

【働く】

- ・ 自宅からモビリティハブを経由して都心や主要駅まで移動、自動運転化されたモビリティサービスを利用

【暮らす】

- ・ 複数の移動手段やルートの中から選択することができるようになり、運転免許を返納する方が増えている

【遊ぶ】

- ・ 都心部では快適な駅前広場や道路空間再配分によって整備された広い歩道や広場空間などネットワーク化されているためあることを楽しむ高齢者やまちなかで遊ぶ子供が多くなっている
- ・ 郊外部ではさらなるコンテンツを求めてモビリティハブから路線バスや鉄道に乗り継いでまちなかに遊びに行くことができる

【学ぶ】

- ・ 若年層だけでなく社会人や高齢の方もモビリティハブや地域コミュニティのサロンでの学習機会がある

課題

生活圏ネットワークの充実化

- ・ 交通におけるファースト・ラストワンマイル問題への対策として、アクティブモビリティやその他の補完交通モードの利用促進が求められる
- ・ 物流におけるファースト・ラストワンマイル問題への対策として、運送業者の人手不足や効率的な運送への対応が求められる

生活圏交通結節点の強化

- ・ 生活圏交通結節点の待合環境改善が求められる
- ・ 生活圏交通結節点でのコミュニティ拠点としての機能が求められる
- ・ 物流におけるファースト・ラストワンマイル問題への対策として、生活圏交通結節点での物流拠点としての機能が求められる

分野別方針

葉の交通モード

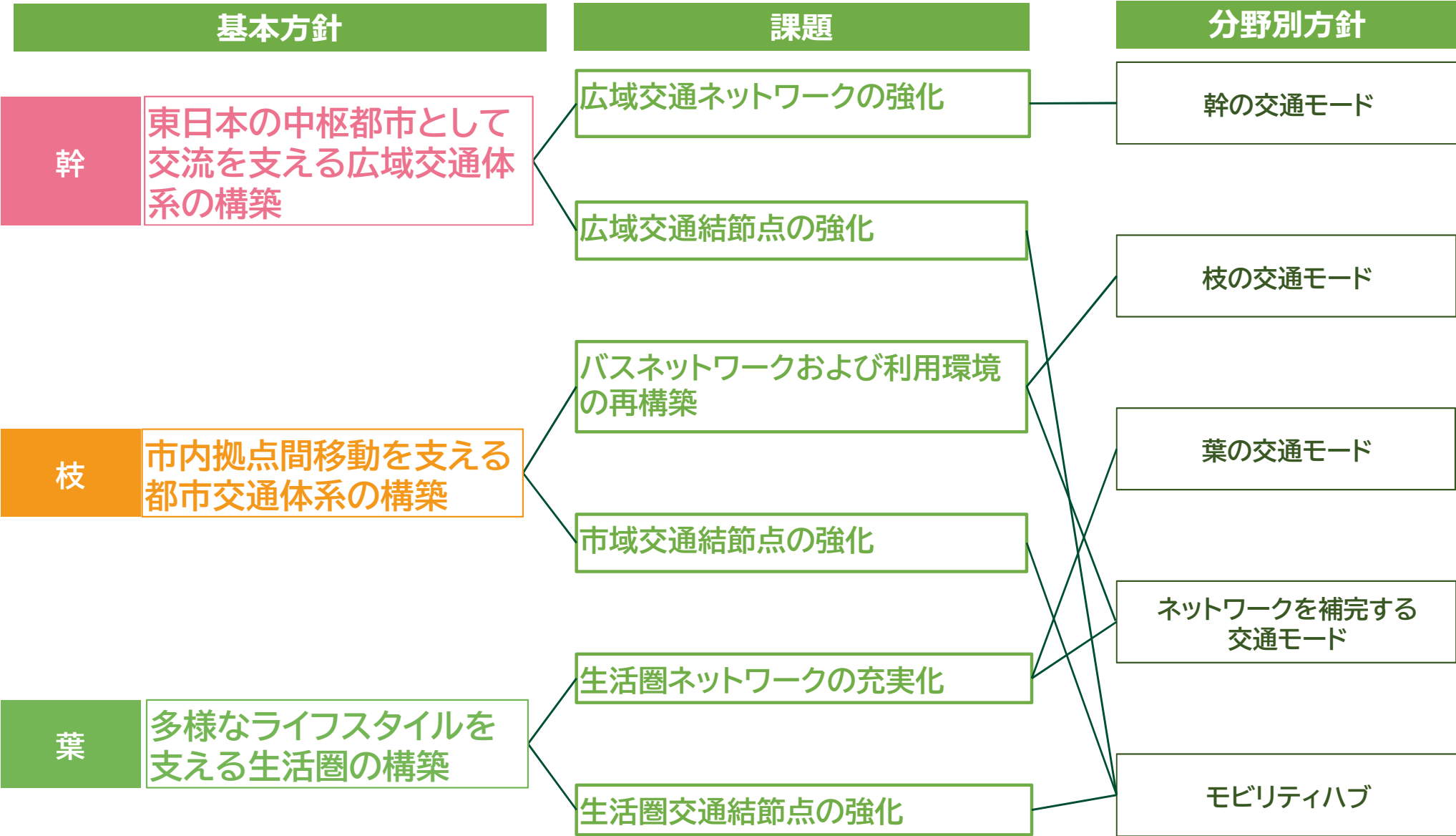
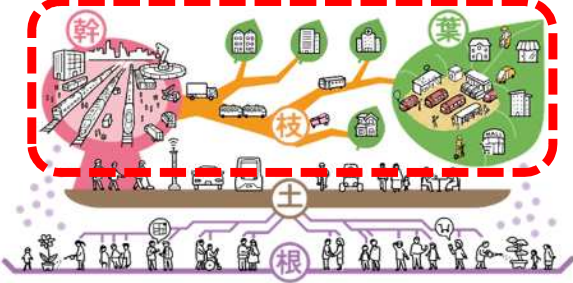
ネットワークを補完する交通モード

モビリティハブ

(1)公共交通編の目指す姿と課題

基本目標と分野別方針の関係について

分野別方針では、各交通モードに期待する役割や各ネットワークの考え方、今後の方向性等について整理



(2)分野別方針

— 幹の交通モード

【新幹線】

期待する役割	- 本市のヒト/モノを輸送する広域交通ネットワークの基幹 <u>スーパー・メガリージョンの機能をより強化し、その効果を東日本へ波及する役割</u>
現状	東日本の玄関口として、大宮駅に新幹線6路線（北海道・東北・秋田・山形・上越・北陸）が乗り入れている
今後の方向性	<u>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リダンダンシーの向上が期待される</u> - また、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



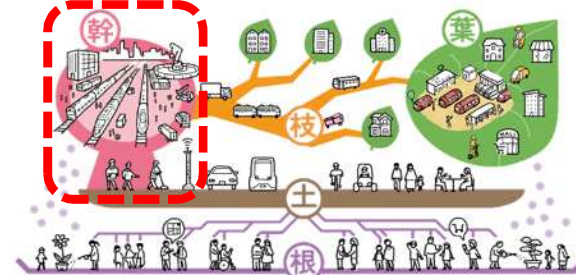
幹の交通モード（将来イメージ）

【鉄道】

期待する役割	高い<u>定時性・速達性</u>を活かした大規模輸送を担い、本市の高い交通利便性を支える
現状	- 鉄道4事業者33駅を抱えており、県内の市町村や周辺都県の主要なアクセスを担っている。 - また、観光地等への特急列車も複数運行している
今後の方向性	市内では、<u>地下鉄7号線や東西交通大宮ルート</u>の事業化を検討しているほか、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

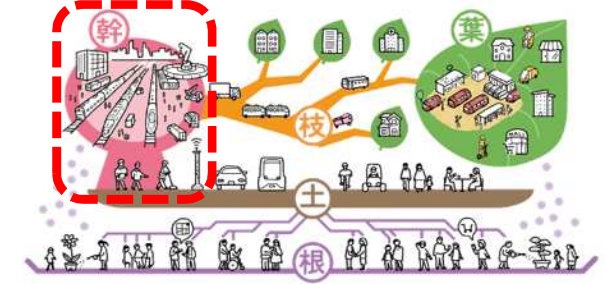
【長距離バス】

期待する役割	<u>本市の主要駅等と主要都市や空港、観光地等とを直接結ぶ交通手段として鉄道網を補完</u>
現状	さいたま新都心バスターミナルをはじめ、市内の主要駅周辺から長距離バスが運行しており、東北や北関東、関西方面の都市や空港へのアクセスとして利用されている
今後の方向性	<u>「（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</u> - また、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



(1)分野別方針

— 幹の交通モード：幹のネットワークの考え方



北関東地方、東北地方、
上信越・北陸地方及び北海道から
首都圏への玄関口



東京や首都圏の空港を直接的に
結ぶ高速バス・鉄道ネットワーク



さいたま市総合都市交通体系マスタープラン(2017年度)より

市内全域と近隣市町村を結ぶ
高速道路・鉄道ネットワーク

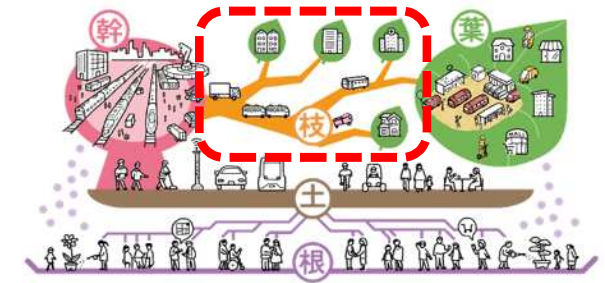


(2)分野別方針

— 枝の交通モード

【路線バス（幹線軸）】

期待する役割	高い運行頻度を活かして<u>都心駅等へのアクセスを支える</u>、市民の暮らしの主要な交通手段
現状	- 都心等と人口密度の高い居住地域との高い輸送需要を支えており、1日片方向100本以上運行している。 - 朝から夜まで時間帯による大きな差が無く運行している
今後の方向性	優先的にバス走行環境や待合環境の整備等を進め<u>速達性・定時性の向上を図る</u>とともに、自動運転の導入等により、<u>サービス水準の維持・向上</u>を目指していく。



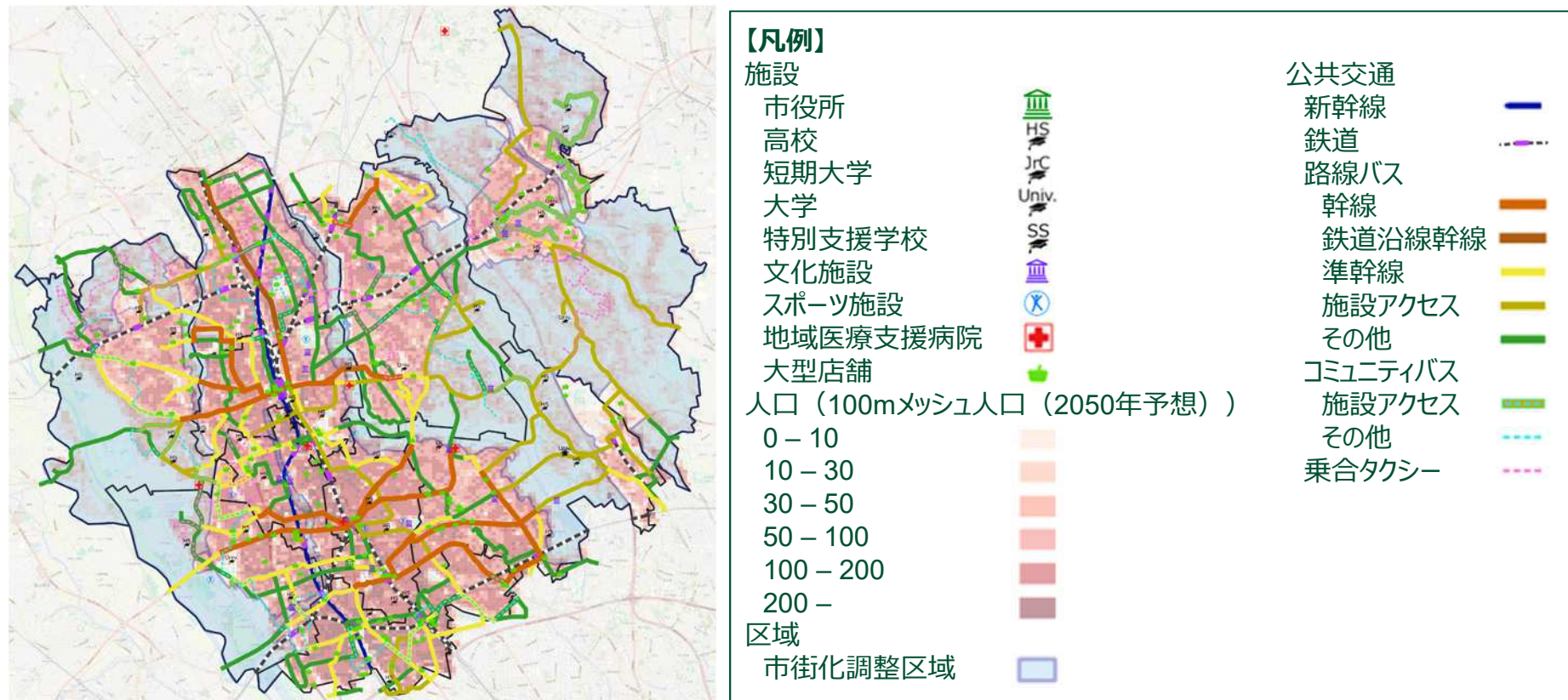
枝の交通モード（将来イメージ）

【路線バス（準幹線軸）】

期待する役割	比較的高い運行頻度を活かして幹線軸とともに<u>主要駅等へのアクセスを支える</u>市民の暮らしの主要な交通手段
現状	主要駅と一定の密度の居住地域と高い輸送需要を支えており、1日片方向50本以上運行している。
今後の方向性	バス走行環境や待合環境の整備等を進め、<u>サービス水準を維持</u>していくことを目指す

(2)分野別方針

— 枝の交通モード：枝のネットワークの考え方



幹線軸・準幹線軸・施設アクセス路線の抽出の考え方

軸	路線選定の考え方・要件
幹線軸	- 人口密度：500人/250m×1メッシュ以上（居住誘導区域内） - 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
準幹線軸	- 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
施設アクセス路線	- 幹線・準幹線を除き、下記の主要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） - 主要施設は、「働く・学ぶ・遊ぶ」のシーンで不特定多数の市民が利用する施設 【主要施設】 - 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 ・ 地域医療支援病院 ・ 複合商業施設／大型商業店舗

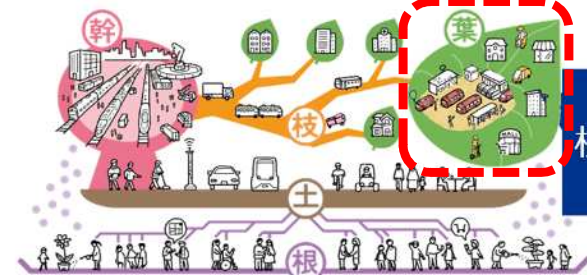
※1 都市計画運用指針（国土交通省）の住宅用地の人口密度に関する記述を参考に算出。バス路線沿線として概ねこの人口密度が確保できている路線を抽出

※2 運行時間は6時～22時台で算出

(2)分野別方針

— 葉の交通モード

【路線バス（施設アクセス路線・その他路線）】 【コミュニティバス】



期待する役割	（施設アクセス路線）住宅地や駅や病院など<u>主要施設へのアクセスを支える移動手段</u> （その他路線）市内の様々な生活シーンの移動ニーズを支える移動手段
現状	- 施設アクセス路線については、施設の特性に合わせた頻度で運行している - 比較的人口密度の低いエリア等を走行しており、採算性に課題のある路線も見受けられる
今後の方向性	- 施設アクセス路線については、施設の特性を踏まえて<u>一定のサービス水準の維持</u>を目指す - その他路線については、路線に利用状況等も踏まえて<u>地域にあったサービス水準</u>を目指す

期待する役割	<u>通勤・通学や地域の暮らしを支える移動手段</u> - 路線バスの運行がないエリアにおける居住地域と駅等の<u>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</u>
現状	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。運行はバス事業者が行っている
今後の方向性	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、<u>路線再編やダウンサイジング等も検討</u>していく

【乗合タクシー】

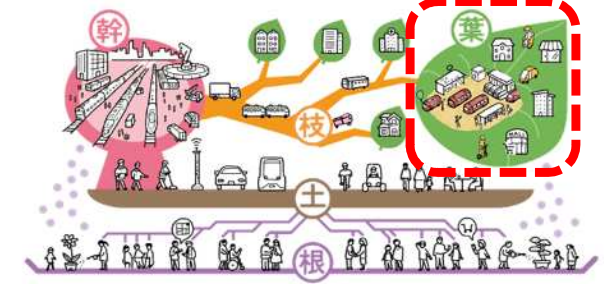
期待する役割	<u>通勤・通学や地域の暮らしを支える役割</u> - 地域の暮らしを支えるため、居住地域と<u>バス停等のモビリティハブや生活関連施設を結ぶ移動手段</u>
現状	コミュニティバスまでの需要が見込めないエリアで導入されており、運行本数は7～18時台を基本として60分に1本程度で運行している。運行はタクシー事業者が行っている
今後の方向性	地域の移動ニーズに合わせた<u>路線再編や一部時間帯のデマンド運行等も検討</u>していく

【デマンド交通・グリーンスローモビリティ】

期待する役割	<u>地区内交通</u>として、買い物・通院・地域コミュニティ参加などの<u>暮らしの移動を支える役割</u> - 居住地域と生活関連施設や<u>バス停等のモビリティハブを結ぶ移動手段</u>
現状	デマンド交通は、需要が分散し定時定路線運行が難しい地域等で試験的に導入しているほか、グリーンスローモビリティについても導入に向けた実証実験等に取り組予定
今後の方向性	<u>バス路線の再編に合わせて導入を検討</u>していくことや、<u>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</u>していく

(2)分野別方針

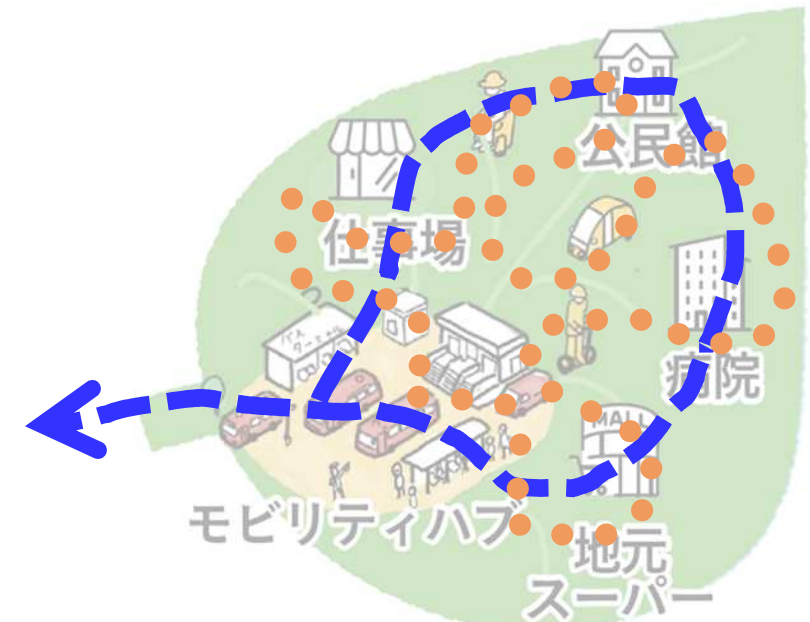
— 葉の交通モード：葉のネットワークの考え方



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の整備



葉の交通モード（将来イメージ）



←-- 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

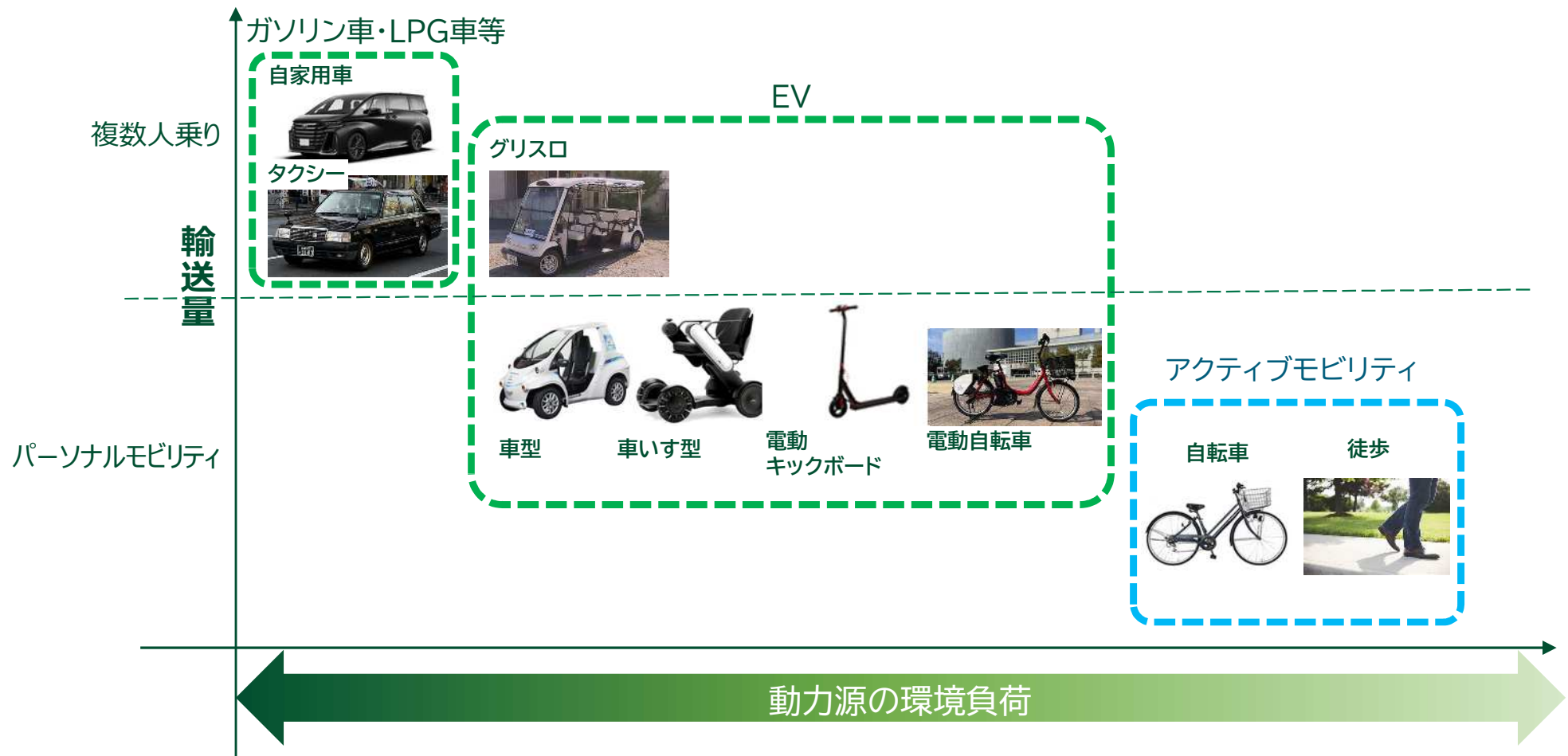
● ● ● デマンド交通、ボランティア輸送

- ・ 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

(2)分野別方針

—— ネットワークを補完する交通モード

- ✓ ネットワークを補完する交通モードを動力源の環境負荷と輸送量によって、以下のとおり区分する
- ✓ 自転車や徒歩など、人の力のみを動力源にする環境負荷の軽い交通モード（アクティブモビリティ）は、人間の健康保持や環境保護、交通渋滞の緩和等、様々な利点があることから、アクティブモビリティの利用促進を図りつつ、地域特性等に応じて、様々な交通モードの導入を促進していく



出典（以下の画像を引用し図解作成）

自家用車：<https://jikayosha.jp/2022/10/07/42553/photo/42554/?type=front>, タクシー：<https://chase-cab.hatenablog.com/entry/2023/06/22/161822>, グリスロ：<https://www.chiba-tv.com/plus/detail/20221070682>, 車いす型：<https://www.pinterest.com/pin/786300416167885399/>, 車型：<http://clicccar.com/2015/10/11/330517/>, 電動キックボード：<https://globalhawk.co.jp/item/hs8/>, 車いす：<http://nucnuc.jp/products/kurumaisu-bal.html>, シルバーカー：<https://sakidori.co/article/1293043>, 自転車：<https://www.rakuten.ne.jp/gold/55cycling/gotoschool.html>, 徒歩：<https://nonbirihappy.hatenablog.com/entry/2015/10/09/214700>

(2)分野別方針

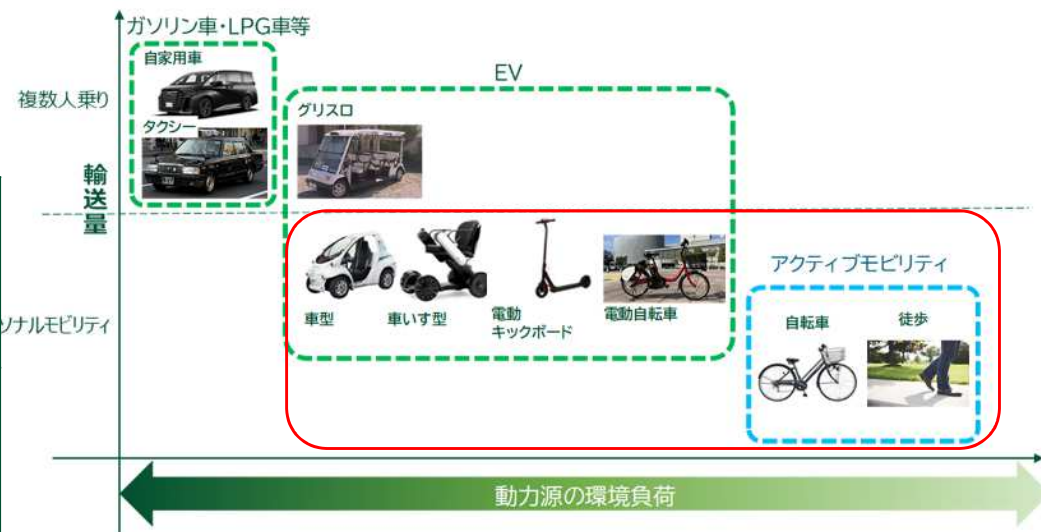
ネットワークを補完する交通モード

【徒歩】

期待する役割	- 日常生活の<u>最も基本的な移動手段</u>として、あらゆる移動を支える - 歩くことによる個人の介護費負担軽減、行政の医療費削減などの効果等が期待される
現状	- 駅やバス停までの端末交通手段として最も選択されている - 加齢に伴い移動可能な範囲が狭まること等が課題
今後の方向性	ウォーカブルな空間形成や公共交通の利用促進等により<u>徒歩移動の増加を目指す</u>

【自転車】

期待する役割	- 駅や主要施設等までのアクセス手段として、「<u>葉</u>」や「<u>枝</u>」のエリアの移動を支える - 健康増進、環境保全、多様なライフスタイル実現に寄与することが期待される
現状	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を支えている
今後の方向性	- 駐輪場やシェアサイクルのモビリティハブ化など環境整備を強化することで<u>さらなる活用を目指す</u> - 自転車を活用して余暇を充実させる「<u>たのしむ</u>」利用の促進を図る



【シェア型マルチモビリティ】

期待する役割	- 主要拠点や住宅密集地の間の<u>ファースト/ラストワンマイルの移動を支える</u> - 夜間などのバス等の運行時間外の移動手段や<u>災害時等における幹・枝の代替交通手段</u>としても期待される
現状	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
今後の方向性	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<u>新たなモビリティの市内展開を図っていく</u>

(2)分野別方針

ネットワークを補完する交通モード

【タクシー・ライドシェア】

期待する役割	公共交通へのアクセシビリティが低いエリアや公共交通が利用できない時間帯での移動を支えるほか、移動能力等を制限される場合にも活躍が期待される
現状	- 市内全域において多くのタクシー事業者が運行しており、ユニバーサルデザインタクシーの導入等も進められている - 一部の時間帯やエリアにおいてはタクシーが不足する場合もある
今後の方向性	- 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ことが予想される - タクシーの代替サービスとしてライドシェアの普及が想定される



【自家用車】

期待する役割	- ドア・ツー・ドアの移動を可能にし、公共交通機関では難しい個別のニーズに応じた柔軟な移動を支える - 旅行やレジャーなど、生活の質を向上させるための移動手段としても期待される
現状	- 徒歩・自転車よりも広い行動範囲での移動に使われる。 - 特に公共交通機関が利用しづらいエリアにおいて主要な移動手段として利用されている
今後の方向性	自家用車に依存しすぎない交通体系を構築していくため、短距離の移動や通勤・通学における車利用を徒歩へ転換していくための施策や公共交通への転換を目指す。

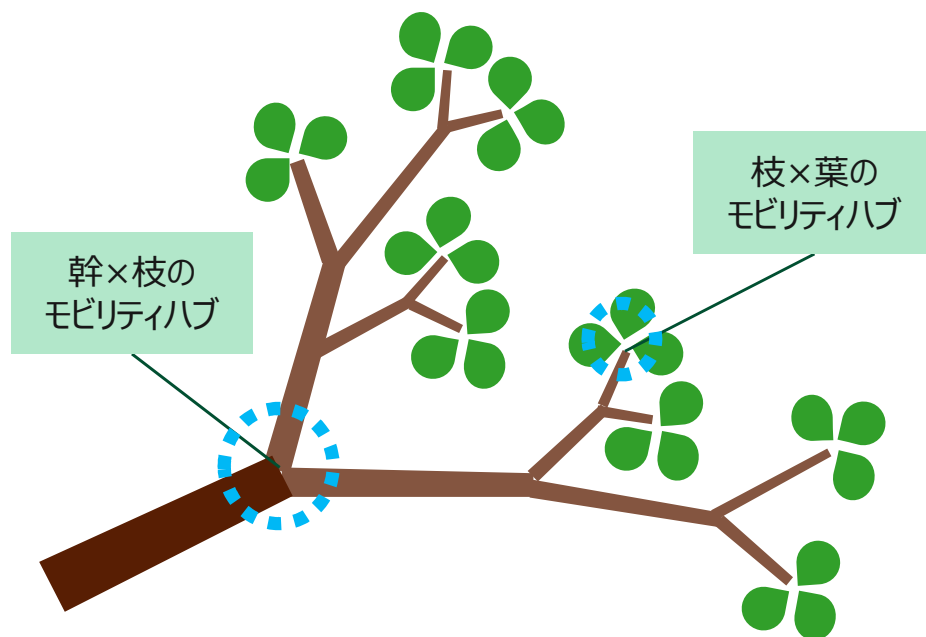
(2)分野別方針

— モビリティハブ

【期待する役割】

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や災害時等のバックアップ機能等も抱えながら、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。

モビリティハブを整備する場所のイメージ



【幹×枝】駅前広場

今後の方向性

- 公共交通の乗換利便性・快適性を向上するため各地区と協力しながら、駅前広場等において必要な広さと機能を確保していく
- 市民と来街者が集い、交流し、新たな価値を創造していくため東日本の企業や団体等が見本市、企業PR、イベント等を行えるとともに、地域住民や地元商店街等が祭り・イベント等で活用できる交流広場を整備していく
- 高齢者やこども連れ、障がい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ス停環境（上屋・ベンチ・情報提供等）の整備を図る

駅前広場に様々な機能が融合しハブ化した大規模のモビリティハブのイメージ（未来像イメージより抜粋）



(2)分野別方針

—— モビリティハブ

【枝×葉】バス停・シェアモビリティ・ポート等

今後の方向性

- ・ 幹線・準幹線軸のバス路線と他の交通モードが連携することで利便性を向上し、相互の利用促進を図れることから、バス路線の再編等やまちづくり等と連携した整備を推進していく
- ・ 今後は、バス転回場や駐車場の活用、エネルギー補給の拠点やコンビニ・スーパー等と連携して整備していくこと等が想定される
- ・ 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なども期待される

利用者が多いバス停等をハブ化した中規模のモビリティハブのイメージ（未来像イメージより抜粋）



【整備イメージ】



引用元:小田急バス hocco

多様なシェアモビリティ等が設置された小規模なモビリティハブのイメージ（未来像イメージより抜粋）



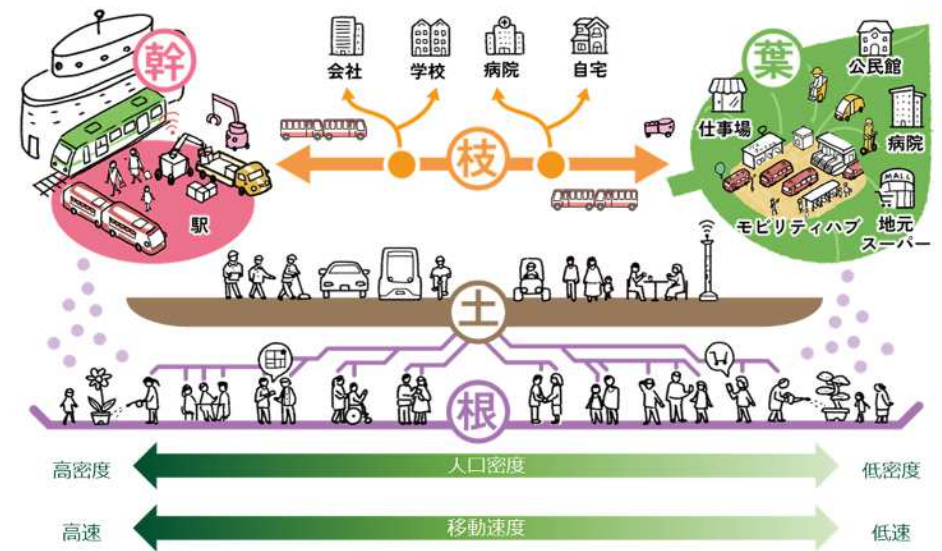
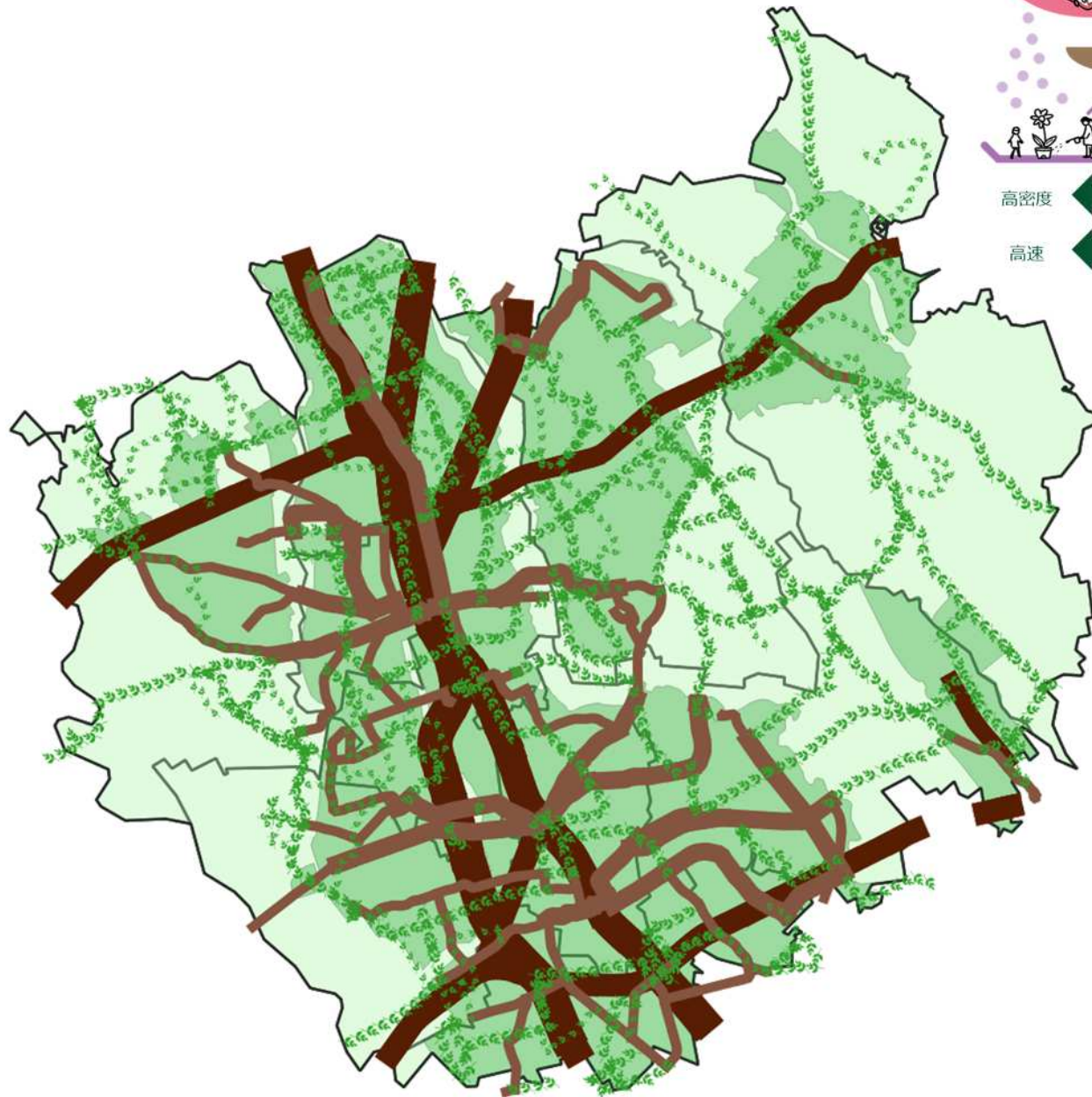
【整備イメージ】



引用元: CoMo UK

(3)公共交通編(まとめ)

交通体系の幹・枝・葉 イメージ



【凡例】

幹	
新幹線	
鉄道	
枝	
路線バス 幹線	
路線バス 準幹線	
葉	
路線バス その他	
コミュニティバス・乗合タクシー	
市街化区域	
市全域	

(3)公共交通編(まとめ)

サービス水準の考え方

- ✓ 枝・葉の交通モードについては、以下の考え方の元、サービス水準（運行頻度・回数）を維持していくことを目指す

交通モード	理想的水準	品質保証	性能保証
幹線軸	○		ピーク時 10分に1本 オフピーク時 20分に1本
準幹線軸	○		日平均 30分に1本
施設アクセス路線		○	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		○	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

【理想的水準】 ✓ ピーク時には、市民の期待する運行頻度以上の水準で運行 ✓ オフピーク時も一定の運行頻度があり、行動計画を立てやすい水準 ✓ まちの価値向上にも寄与し、公共交通非利用者にとってもメリットがある	【品質保証】 ✓ 生活シーンでの基本的な移動需要を満たすことができる運行頻度 ✓ ある程度利用者が希望する時間帯で行動計画を立てることができる水準	【性能保証】 ✓ 生活支援交通として、地域の移動を支える ✓ 暮らしのために最低限必要な頻度で運行 ✓ 利用者が運行時間に合わせて行動を変えることが必要となる水準
--	---	--

サービス水準の維持・達成に向けて

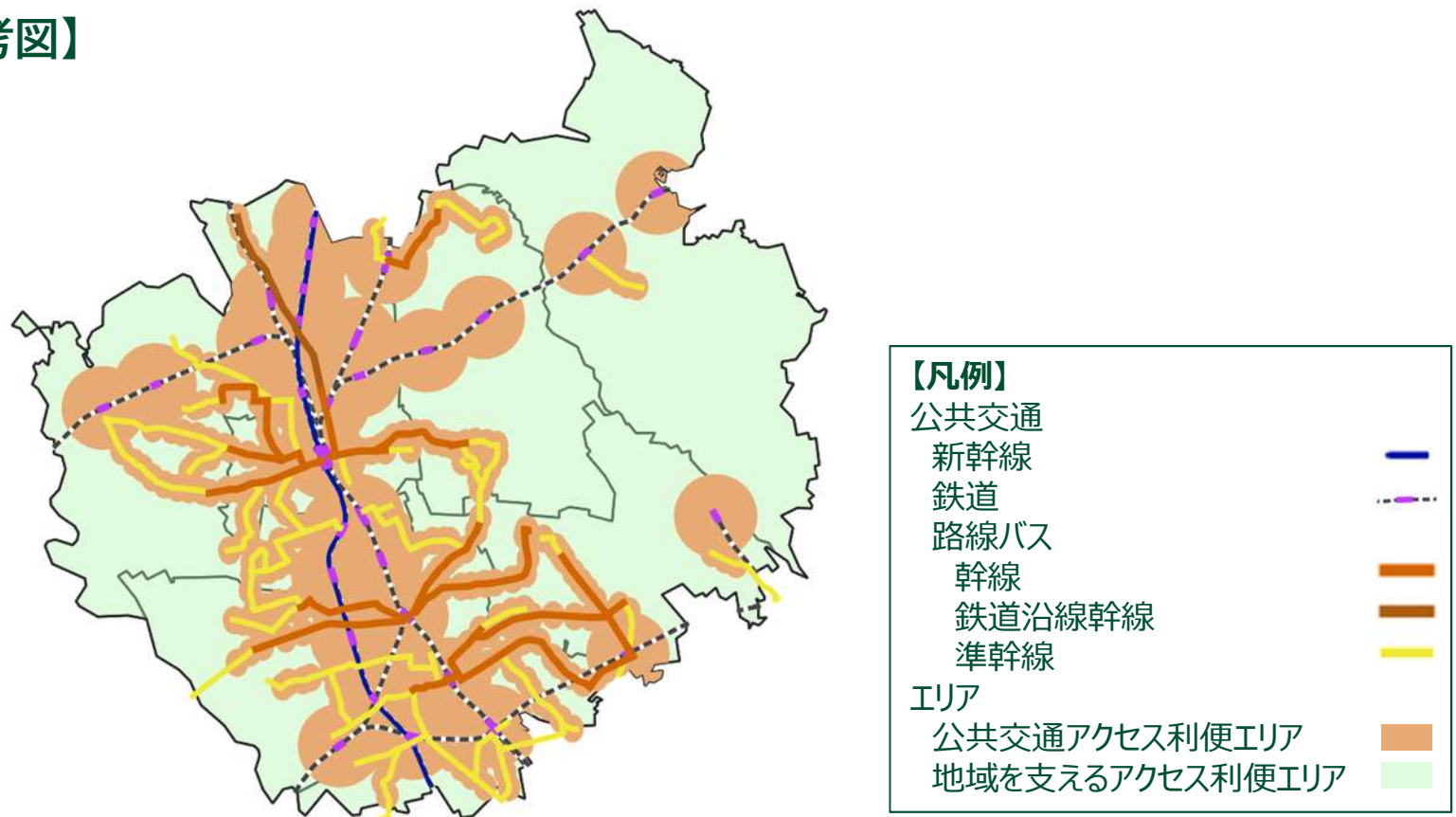
- ・ 今後、バス事業者と市で定期的に協議の場を設け、サービス水準の維持・達成に向けた連携を強化していきたい
- ・ 市では、幹線・準幹線におけるサービス水準の維持や利用環境の向上、定時性の向上等のため、路線再編やモビリティハブの整備、道路改良等のハード整備に加え、運転手の確保やデータ連携による効率化等のソフト施策等について検討していく
- ・ エリアや水準値については、5年毎に見直しを行う

(3)公共交通編(まとめ)

—— モビリティエリアと今後の方向性

エリア	エリアの説明	エリア内での移動・生活のイメージ	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	✓ 運行時刻を気にする必要なく、駅・バス停で「待っていれば乗れる」ような水準 ✓ ピーク・オフピークに合わせたダイナミック運行 ✓ まちの価値が向上するなど、公共交通非利用者にとってもメリットがある	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
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	✓ 生活を支えるために必要な頻度で運行し、利用者が「行動を合わせる(行動計画を立てる)」ような水準	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することを目指す

【参考図】



(3)公共交通編(まとめ)

— 移動困難者等のモビリティ支援について

- 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必要がある
- 地域に応じて導入可能な交通モード等については、「（仮称）再構築ガイドライン」で整理していく

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

ボランティア輸送・グリーンスローモビリティ

買い物など日常生活の中で必要不可欠な移動が困難な高齢者等にグリーンスローモビリティなどを活用して移動を支える役割を担う



タクシー・ライドシェア

出産やケガ、急な送迎などの場合の移動手段として、暮らしを支える役割を担う

パーソナルモビリティ

足腰の衰えた高齢者等が日常の移動に使える1人乗りのモビリティ

送迎バス

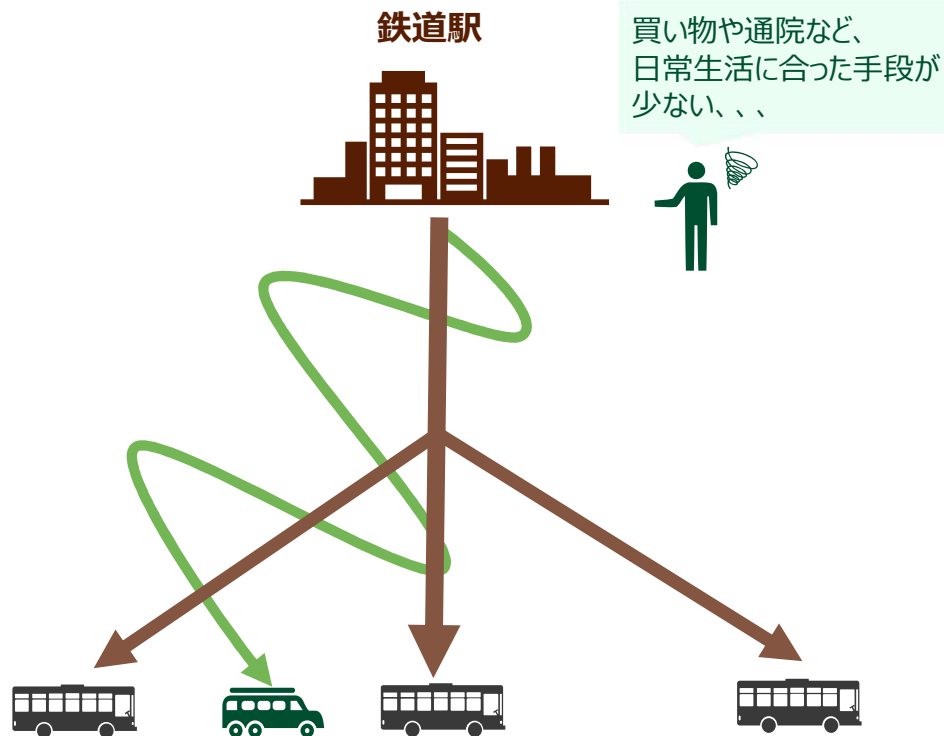
自宅近くから路線がないエリアの住民、駅・バス停までの歩行が難しくなった方が利用する

(3)公共交通編(まとめ)

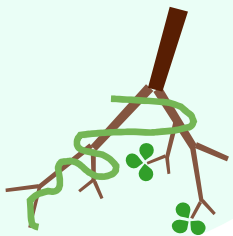
—— 幹枝葉のネットワーク構築に向けた取組の方向性（イメージ）

今後は、枝の交通であるバス路線のサービス水準の維持・向上を図りつつ、モビリティハブを介して様々な移動手段が相互に繋がったネットワークの構築を目指す

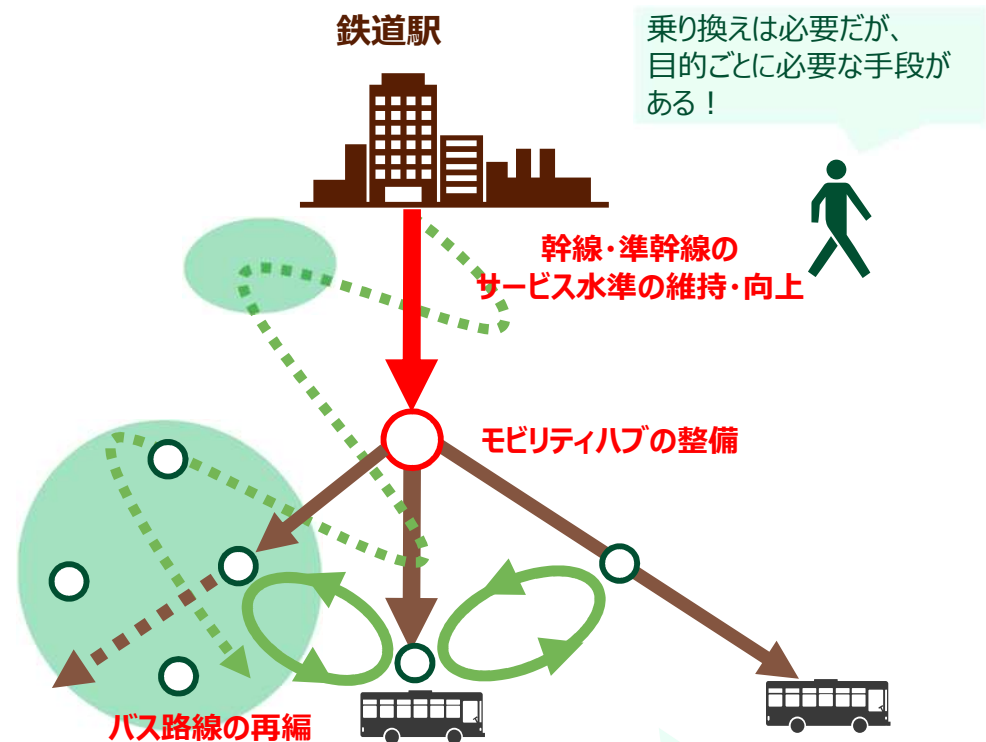
これまでの交通ネットワーク



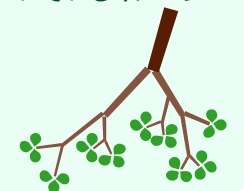
枝の先に葉がなく、ツタが絡まっているイメージ



これからの交通ネットワーク



それぞれの枝の先に葉がついているイメージ



凡例



→ 路線バス



→ コミバス・乗合タクシー



デマンド交通・
グリーンスローモビリティ等



モビリティハブ

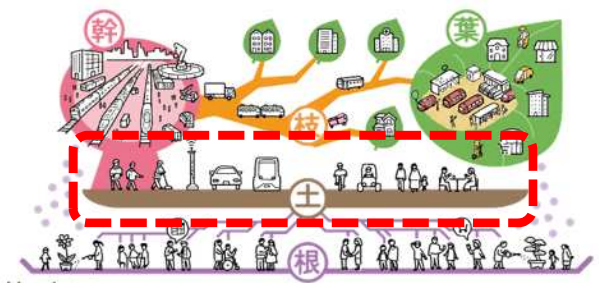
※こちらはイメージです。特定の路線に対する方針を示すものではありません。

議題.3

交通基盤編について

(1)交通基盤編の目指す姿と課題

土の目指す姿（未来像）



基本方針

【土】安全・安心で回遊性を高める交通インフラの構築

- ◆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

目指す姿

【働く】

- ・「さいたま都民」として東京に通う頻度が減り、職住近接の実現や家族・趣味の時間を確保できる人が多くなる

【暮らす】

- ・災害発生時に電力や通信は途絶えず、避難・救助・物資輸送等に係る交通がモニタリング・誘導され速やかな救助活動が行われる
- ・環境負荷の軽減により排気ガスのにおいや騒音などの環境トラブルが改善している

【遊ぶ】

- ・移動環境の向上によって活動空間が拡大している

【学ぶ】

- ・リモート授業や時差通学制度の導入、隊列運行や自動運転、AI配車システムなどにより通学の負担が軽減しや通学時間の有効活用ができるようになっている

課題

広域・市域交通のインフラ強化

- ・広域交通・市域交通それぞれの役割に応じたインフラの整備推進が求められる
- ・災害発生時でも通信可能な通信設備の確保や避難・救助・物資輸送等に係る交通がモニタリング・誘導される速やかな救助活動が求められる
- ・生活道路空間においてUD化や歩行空間の整備推進等利便性の向上が求められる

生活圏のインフラ強化

- ・生活圏交通の役割に応じたインフラの整備推進が求められる
- ・災害自立生活圏インフラ整備推進が求められる

分野別方針

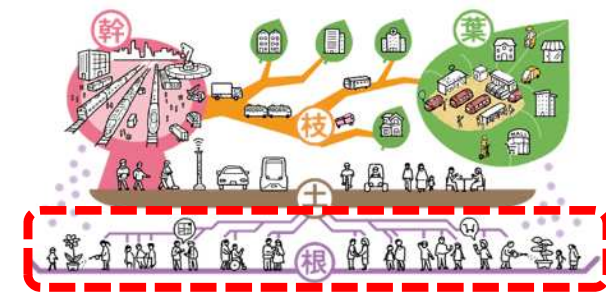
広域幹線道路

幹線・地区幹線道路

生活道路・区画街路等

(1)交通基盤編の目指す姿と課題

— 根の目指す姿（未来像）



基本方針

【根】持続可能なネットワークを支える連携の構築

- ◆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

目指す姿

【働く】

- ・ 広域的な交通アクセス性により多様な交流が生まれビジネスチャンスが広がる

【暮らす】

- ・ パブリックスペースが整備され、まちなかに滞在する人が増えている

【遊ぶ】

- ・ 東日本の玄関口としてのアクセス性の良さにより、2拠点居住等、多様なライフスタイルを支える都市として選ばれ、多様な交流が生まれている

【学ぶ】

- ・ 地域が中心になってアイデアを出し合い、塾や習い事の帰りの子供が使えるように乗合タクシーの運行時間が変更されるなど、地域交通をうまく使い、親の送迎負担が減った地域が増えている

課題

人のつながり強化

- ・ 市民が主体となってボランティア輸送等の地域交通を担っていくために、コーディネーター人材の育成や産官民の対話の場づくりなどが求められる
- ・ 公共交通や生活圏交通でのモビリティマネジメントの推進が求められる
- ・ 生活圏交通における安全対策の強化が求められる

データのつながり強化

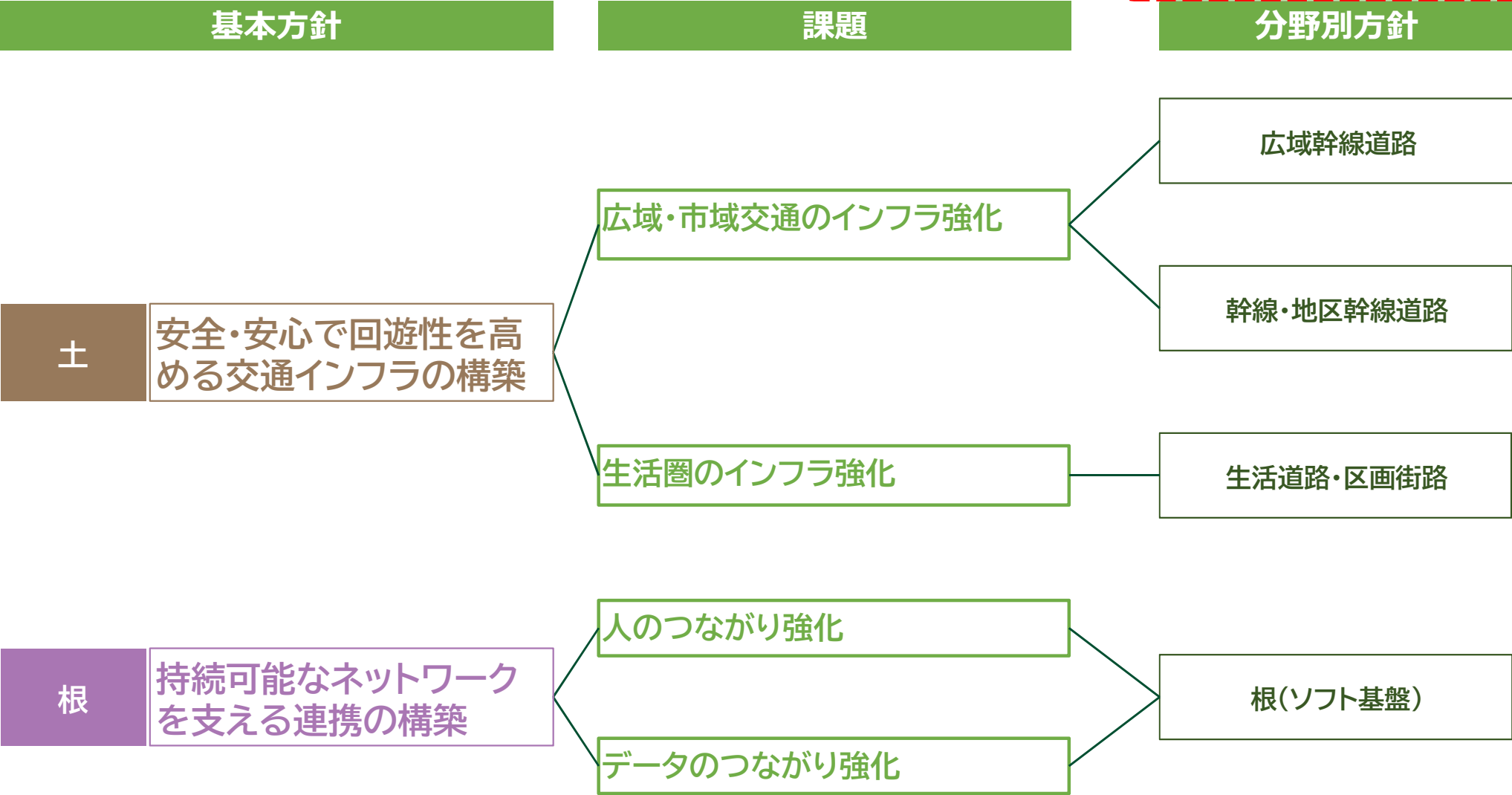
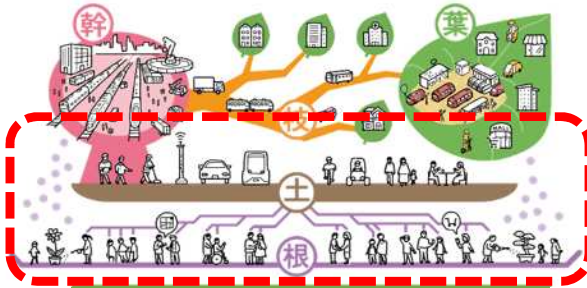
- ・ デジタルを活用した移動の効率化・シームレス化(予約、決済、乗り換え案内、運行情報などのストレス軽減)が求められる
- ・ 市民アプリ等を活用した情報の一元化および交通システムとの連携が求められる

分野別方針

根(ソフト基盤)

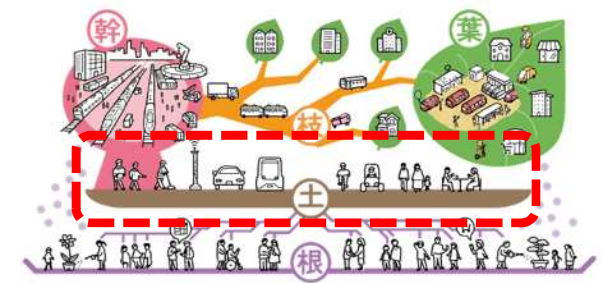
(2)交通基盤編

基本目標と分野別方針の関係について

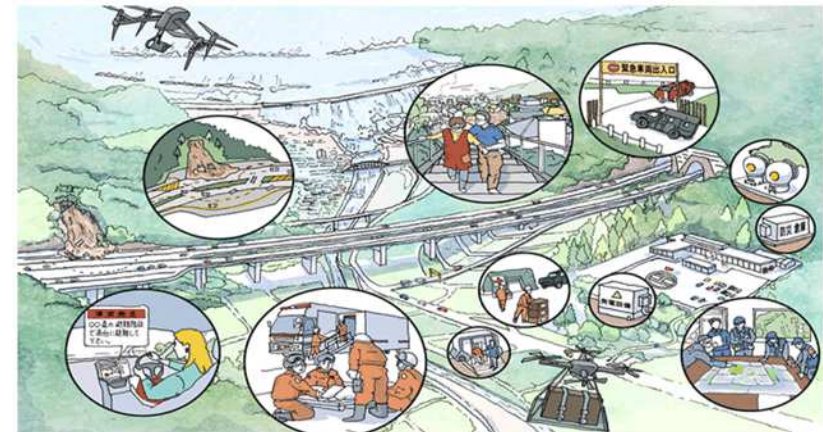


(2)分野別方針

①広域幹線道路



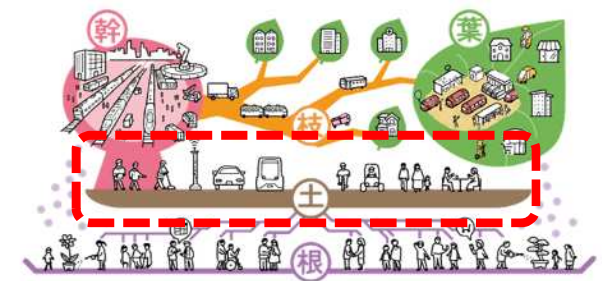
期待される役割	• 東日本の玄関口として、高速道路網、東京外かく環状道路、国際空港へのアクセシビリティを高める • 広域防災拠点として、首都中枢のバックアップ機能を果たすため、各拠点へアクセスを可能とする強靱な道路網が求められる
現状	• 東北自動車道、東京外環自動車道、国道16号、国道17号、国道17号新大宮バイパス、国道17号上尾道路、国道298号、国道122号、国道463号、首都高速道路等の幹線道路網が充実している • 大規模災害発生に備えて特定緊急輸送道路網の整備が進められている
今後の方向性	• 新大宮上尾道路の整備や核都市広域幹線道路の検討など、広域道路ネットワークの形成により、一層の幹線道路網の充実を図る • 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



国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」(2020年)より

(2)分野別方針

②幹線・地区幹線道路



期待される役割	- 都市間や居住環境地区等の都市の骨格を形成し、自動車や自転車の移動を円滑に処理する - 都市環境の保全や、災害の援護活動や延焼拡大を防止する役割や沿道の土地利用を誘導し適切な市街地形成を促す役割
現状	- 都市計画道路の整備を進めているが、整備率は54%と、半分近くが未整備のままであり、慢性的な交通渋滞が発生している - 自転車利用環境の整備のため、自転車通行帯等の整備を推進している
今後の方向性	- 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

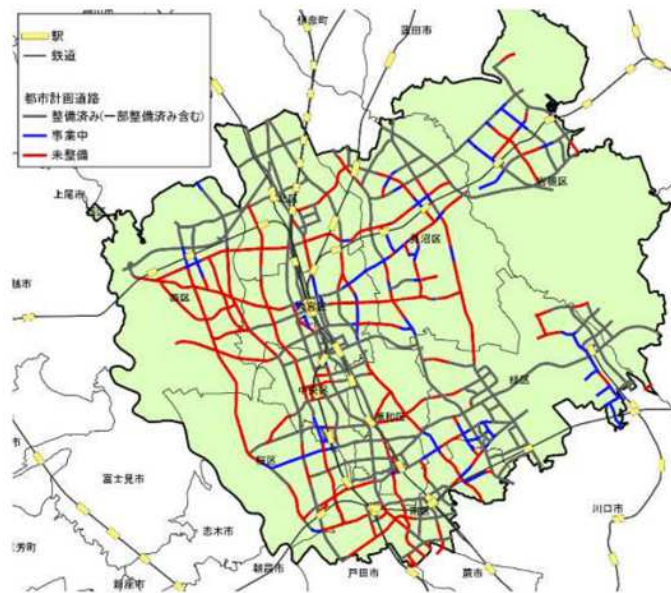
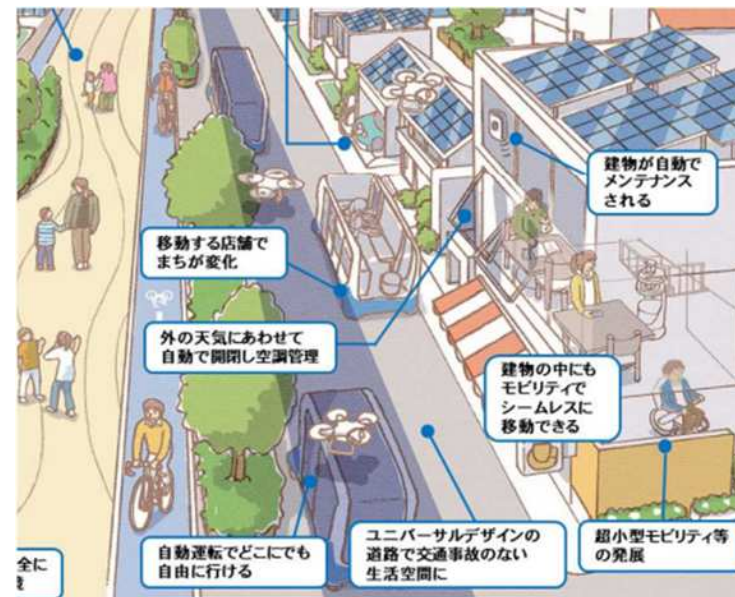


図 さいたま市の都市計画道路（整備状況別）
（令和4年3月時点）

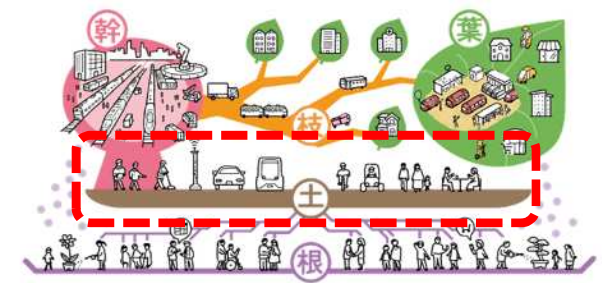
自動運転を想定した道路網の整備



第5期国土交通省技術基本計画より

(2)分野別方針

③生活道路・区画街路



期待される役割	地区内の自動車交通を円滑に処理するだけでなく、人々が集い、遊び、語らう<u>日常生活のコミュニティ空間としての役割も期待</u>される
現状	- 消防・救急等の緊急活動の妨げとなる狭あい道路、路面排水の悪い道路や舗装の老朽化など様々な問題を抱えている - 自転車通行環境の整備、通学路の安全点検等の実施、ゾーン30・ゾーン30プラス地区でのグリーンベルト等の整備などを進めている
今後の方向性	- 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、<u>カーブサイドの有効活用</u>の検討などにより、<u>徒歩や自転車の移動を促進</u>していく



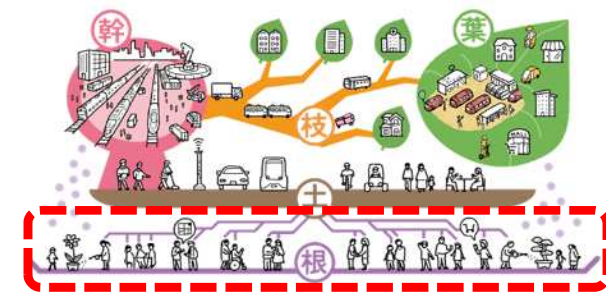
日本建築学会技術報告集「デンマークKARTOFFELRÆKKERNE団地内のボンエルフにおける生活空間利用のための設え」より



国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」(2020年)より

(2)分野別方針

④根(ソフト基盤)



【人のつながり】

今後の
方向性

- ・ 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、エリアマネジメント団体や地区交通プランと協調・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】

今後の
方向性

- ・ 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



市民ワークショップ、高齢者移動課題解決ワークショップの様子



国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」(2020年)より

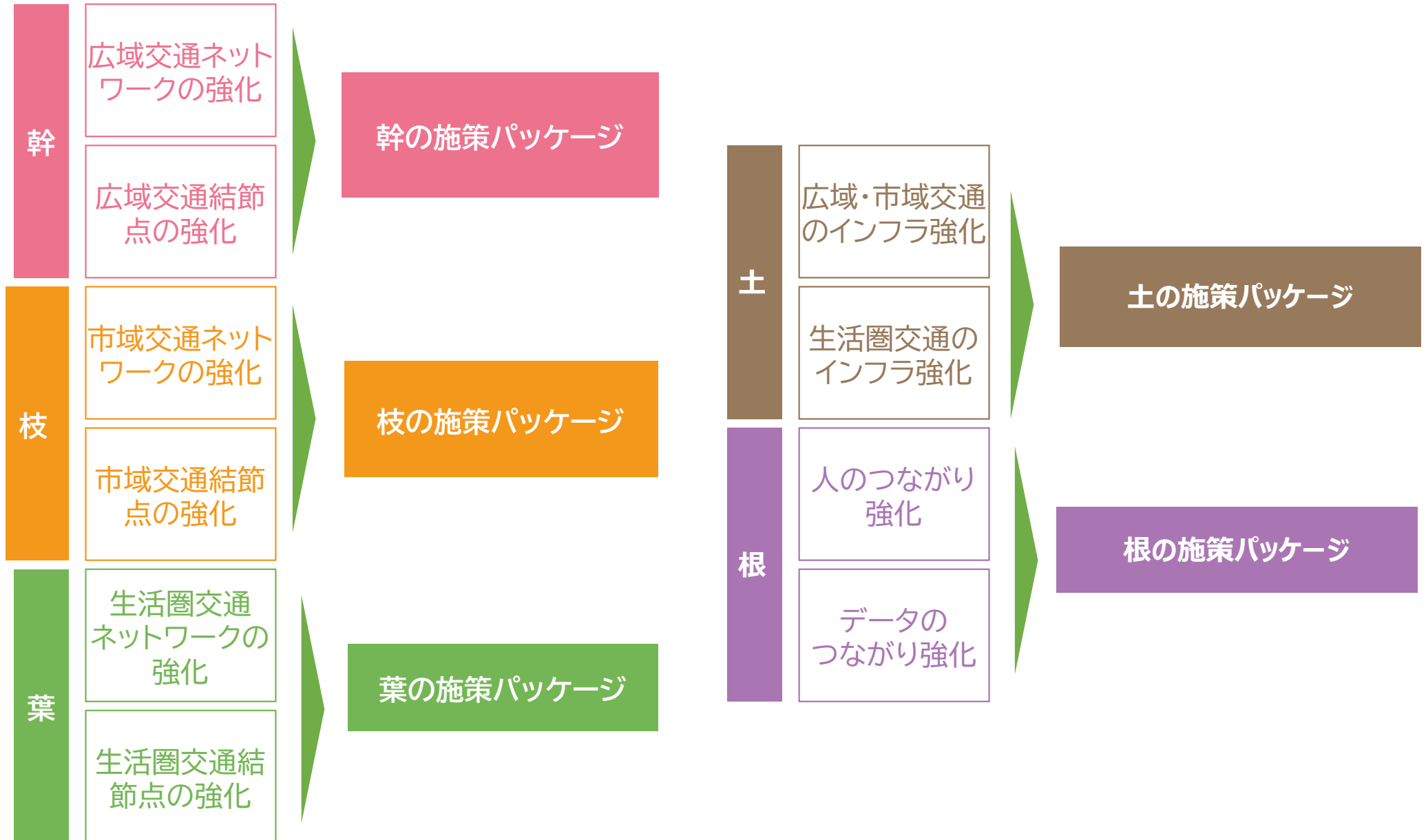
議題.4

施策・評価編について

(1)施策・評価編について

施策パッケージについて

基本方針及び分野別方針で整理した各交通モードの役割や今後の方向性等を踏まえ、幹・枝・葉・土・根のそれぞれにおいて施策をパッケージ化



(1)施策

— 幹の施策パッケージ

広域交通ネットワークの強化

広域交通結節点の強化

【空港アクセス向上】

本市と国内外の都市との接続を強化するため、成田空港・羽田空港や地方空港へのアクセス向上に取り組む。

- ・空港へのアクセス強化:鉄道
- ・空港へのアクセス強化:バス

【鉄道の機能向上】

既存の鉄道ネットワークを有効活用し、県内他都市や周辺都市等との移動利便性・快適性向上に取り組む。

- ・鉄道の輸送力強化
- ・ホームドアの整備推進

【駅前広場の機能向上】

鉄道やバスとの乗り換えの円滑化を図るため、幹線・準幹線が乗り入れる駅前広場の機能向上に取り組む。

整備にあたっては、自動運転等の新たなモビリティの導入など、時代や技術の変化にフレキシブルに対応できる空間として整備を検討する。

- ・主要駅の駅前広場整備の推進(大宮駅、浦和駅、北浦和駅等)
- ・駅前広場のバリアフリー化推進



資料:駅まちデザインの手引き(国土交通省)

【新幹線ネットワークを活用したプレゼンス向上】

新幹線ネットワークを有効活用し、東日本の交流拠点としての本市のプレゼンス向上を図るため、関係機関と連携・協働を図る。

- ・新幹線始発化推進
- ・新幹線物流の推進

【都心・副都心間の連携強化】

都心・副都心間の連携強化を図るとともに、鉄道の代替性・多重性の確保を推進する。

- ・地下鉄7号線の延伸計画
- ・東西交通大宮ルートを検討



幹の交通モード (将来イメージ)

【駅まち空間の魅力向上】

まちの特性を活かしたデザインや設えなど、駅まち空間の魅力向上に取り組む。交流空間の整備や沿道施設と一体となった空間形成等に公民連携で取り組む。

- ・駅舎の機能向上及び駅周辺整備の推進

【長距離バスターミナルの機能向上】

都市間へのアクセス性向上を高めるため、交通事業者と利用者の双方にとって利便性の高い長距離バスターミナルの整備に取り組む。

まちづくりや他の交通モードと連携することで、まちの賑わいの向上等にも寄与する方策について検討していく。

- ・(仮称)バスタ大宮の検討

(1)施策

— 枝の施策パッケージ



市域交通ネットワークの強化

【バス走行環境向上】

バスの定時性・速達性の向上を図るため、道路整備と連携し、各種施策に取り組む。

- ・バス優先レーンの導入検討
- ・公共交通優先システムの機能向上

【バスの輸送力の強化】

路線バスの事業効率化・運転手不足への対応のため、バス輸送力の強化に取り組む。

- ・バス路線の再編検討
- ・自動運転バスの導入促進
- ・接続バスの導入検討

【バス車両の高度化】

バスの快適性や走行性等を高めるため、バス車両の高度化に取り組む。

- ・ノンステップバス等の導入
- ・EVバスの導入促進



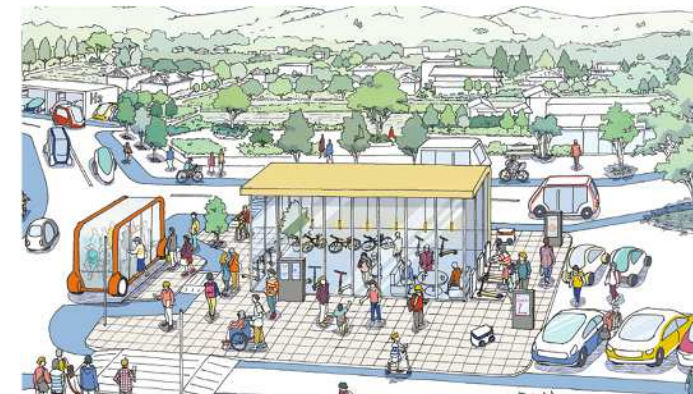
枝の交通モード（将来イメージ）

市域交通結節点の強化

【バス停のモビリティハブ化】

誰もが、安全安心に利用でき、生活利便性の向上も図るため、バス停のモビリティハブ化に取り組む。

- ・バス待ち環境の整備促進
- ・乗換案内・情報提供の充実
- ・他交通モードや生活関連施設との連携促進



国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」(2020年)より

(1)施策

—— 葉の施策パッケージ



生活圏交通ネットワークの強化

生活圏交通結節点の強化

【葉の交通モードの導入推進】

誰もが安心して利用できるような生活圏交通の実現のため、葉の交通モードの導入や維持に取り組む。

- ・コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通等の導入推進(再構築ガイドラインの策定・運用)
- ・グリーンスローモビリティの導入推進

コミュニティバス



デマンド交通



グリーンスローモビリティ



【ネットワークを支えるモビリティの推進】

地域住民のファーストラストワンマイルを支援するため、地域にマッチしたモビリティを導入し、誰もが移動できる環境整備に取り組む。

- ・シェアモビリティの普及
- ・次世代モビリティの導入促進
- ・ユニバーサルデザインタクシーの導入促進
- ・自転車のレクリエーション環境の向上
- ・高齢者等の移動支援事業の推進



資料：一般社団法人日本電動モビリティ推進協会

【生活圏のモビリティハブの推進】

自家用車に過度に依存せず、多様な交通モードを選択できる生活圏の構築のため、生活圏のモビリティハブの推進に取り組む。

- ・シェアモビリティポートの整備推進
- ・端末物流対策の推進(宅配BOX、貨客混載等)



葉の交通モード（将来イメージ）

(1)施策

土の施策パッケージ



広域・市域交通のインフラ強化

【高速道路ネットワークの強化】

広域交通ネットワークの充実等を図るため、高速道路ネットワークの強化に取り組む。

- ・新大宮上尾道路の整備推進
- ・核都市広域幹線道路の検討



資料:Google earth

【幹線道路等の整備推進】

安全かつ快適に移動できる道路ネットワークの実現のため、幹線道路等の整備に取り組む。

また、自動運転等の次世代モビリティの普及を想定した道路整備について検討する。

- ・都市計画道路の整備
- ・都市計画道路の見直し(道路網計画の検討)
- ・緊急輸送道路の整備
- ・無電柱化の推進
- ・道路の耐震強化

【道路交通の円滑化推進】

渋滞を緩和し円滑な交通を確保するため、道路空間の道路交通の円滑化対策に取り組む。

- ・交差点改良(暫定改良含む)
- ・踏切の改良



資料:国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」(2020年)より

生活圏交通のインフラ強化

【安全安心な生活道路の整備推進】

誰もが安全安心に利用できる生活道路の整備推進に取り組む。

- ・狭あい道路の解消
- ・健康づくりを目的とした歩道の整備
- ・通学路の安全対策の実施(ゾーン30、路肩のカラー舗装等)
- ・段差の解消等による歩行空間の整備
- ・住宅地域への不必要な交通流入の抑制



資料:さいたま市道路網計画

【アクティブモビリティの利用環境向上】

道路空間でのアクティブモビリティ(歩行や自転車など、身体を動かして移動すること)の安全な活用の促進を図るため、利用環境の向上に取り組む。

- ・自転車ネットワーク路線の整備
- ・自転車事故の防止対策
- ・放置自転車対策
- ・道路空間の再配分、歩車共存道路の整備推進
- ・カーブサイドの有効活用の検討
- ・ウォークアブルな道路活用の推進

(1)施策

— 根の施策パッケージ



人のつながり強化

【地域の移動を支える人材の育成】

市民・事業者・行政の連携を強化し、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取り組む。

- ・モビリティ人材の育成
- ・ボランティア輸送の担い手づくり
- ・バス運転手確保支援

【交通需要マネジメントの推進】

地域の事情にマッチした効率的かつ柔軟な生活圏交通の実現のため、交通需要マネジメントの推進に取り組む。

- ・駐輪場・駐車場の適正配置の推進
- ・パークアンドライドの推進
- ・荷捌き駐車スペースの確保
- ・地区交通プランの策定推進

【交通システム利便性向上】

誰もが簡単に利用でき、情報の一元化および交通システムとの連携がなされた分かりやすく利便性の高い交通システムの導入に取り組む。

- ・バスロケーションシステム等の導入促進
- ・スマートバス停の導入促進
- ・スマートシティに向けたモビリティサービスの充実(MaaS、市民アプリの活用等)
- ・キャッシュレス決済の推進
- ・公共サイン整備の推進

データのつながり強化

【モビリティマネジメントの推進】

過度な自動車の利用による、公共交通のサービス低下を防ぎ、環境負荷の低減や健康増等を図るため、モビリティマネジメントの推進に取り組む。

- ・学校等への教育・啓発活動の推進
- ・公共交通の利用促進
- ・エコドライブの推進
- ・学校・企業と連携したオフピークの推進

【交通安全意識の向上】

地域住民が生活圏交通(と地域の)安全を作り出す「共助」の実現のため、生活圏交通に関する安全講習を実施する。

- ・交通規制等による歩行空間の快適化
- ・自転車の交通安全啓発活動

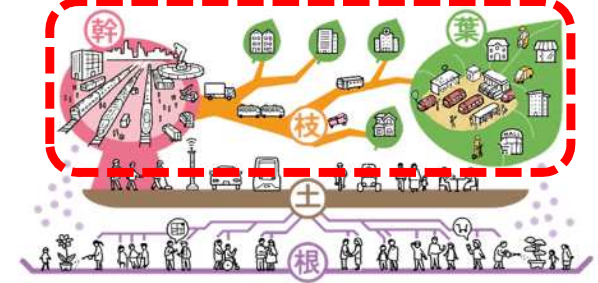


国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」(2020年)より

(2)評価指標について

施策パッケージごとの指標：基本方針 幹・枝・葉

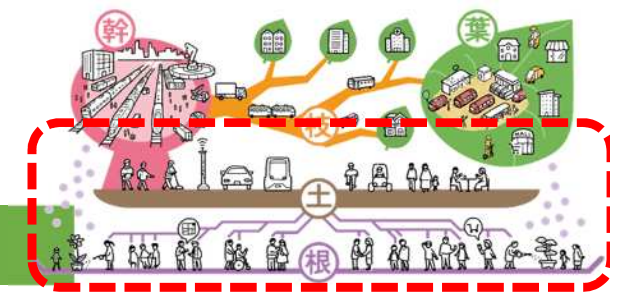
- ・ 施策パッケージごとに10年後を目標年次とした施策指標を設定
- ・ 計画全体の指標として、未来像である2050年をターゲットとして戦略指標を設定



		施策指標(目標年次2035)	算出方法
幹	広域交通ネットワークの強化	都心駅及びその周辺に滞在した 広域移動人数	人流のビックデータを用いて算定 ※毎年計測可能
	広域交通結節点の強化		
枝	市域交通ネットワークの強化	公共交通アクセス利便エリア内の人口比率	国勢調査 (サービス水準が保証されている利便エリアに人が移動する想定)
	市域交通結節点の強化	サービス水準を下回る路線数 (※現状値は0)	GTFSデータを用いて経年で計測を想定
葉	生活圏交通ネットワークの強化	主要駅まで〇〇分以内で到達できる市民の割合	QOLアクセシビリティ指標 →生活に必要な拠点への総合アクセシビリティ指標を算出する想定
	生活圏交通結節点の強化	生活拠点へのアクセシビリティスコア	

(2)評価指標について

施策パッケージごとの指標：基本方針 土・根、全体計画



施策指標(目標年次2035)

指標の考え方

土	広域・市域交通のインフラ強化	道路ネットワークの整備延長	現道路整備計画の目標値を踏襲
	生活圏交通のインフラ強化	交通事故件数	統計資料
根	人のつながり強化	「地域との繋がり」の醸成	ウェルビーイング指標 さいたま市市民意識調査（経年）
	データのつながり強化	公共交通利用における キャッシュレス決済の普及率	算出方法については要検討

戦略指標(目標年次2050)

指標の考え方

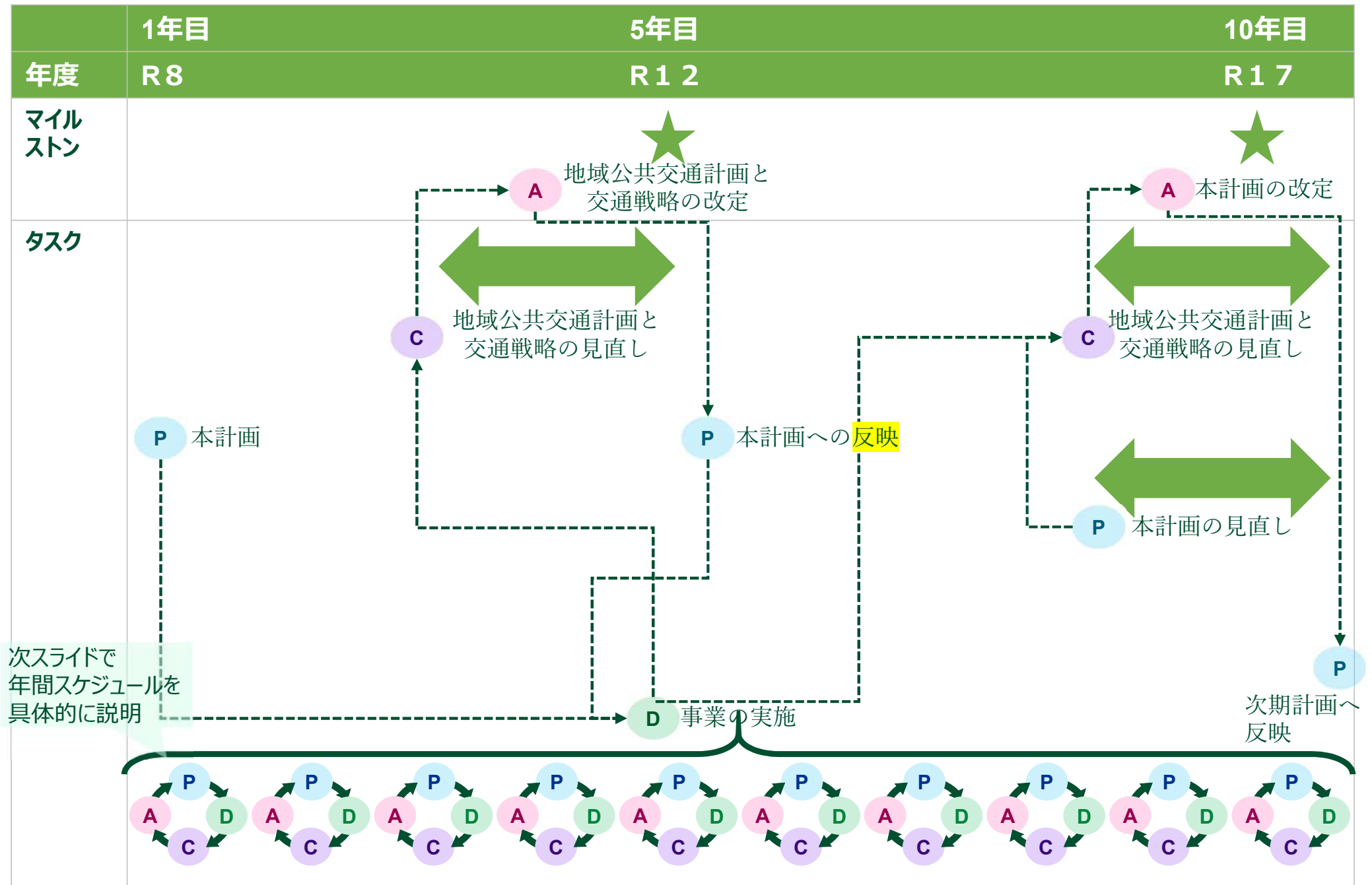
BON-SAI-TAMA

公共交通・徒歩・自転車の代表交通
手段分担率
(現況約70%)

東京都市圏パーソントリップ調査
(10年に1回の調査)

(3)スケジュール感について

— 改定までのスケジュール（イメージ）



(3)スケジュール感について

年間スケジュール（イメージ）

