

第4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

2025.7.18

さいたま市 都市局 交通政策部 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) 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

(2)各会議で頂いた意見について

②第3回改定委員会の主なご意見

項目	頂いたご意見の要旨	対応
公共交通編	・ 徒歩は葉の補完交通ではなく幹枝葉全体にまたがるように位置付けるべき。 ・ 幹線のオフピーク時のサービス水準について再検討するべき。 ・ ネットワーク構築イメージについて、「1回乗り換えが発生するけれどまちの交通全体としては整備されている」イメージで過去と目指す姿を対比できるように示すべき。 ・ 枝葉を束ねたり効率化することで、養分が適切に行きわたり（リソース配分）、移動全体が活性化していく様子がわかると良い。 ・ 自動運転の導入検討は補助金など財源の確保について言及するべき。	・ ビジョン編のコンセプトに徒歩、自転車を追記 ・ 20分に1本以上を15分に1本以上に修正 ・ 公共交通の目指す姿のイメージを修正 ・ 投資戦略で考え方を追記
交通基盤編	・ 土の部分にはウォーカブルなどの“滞留”のイメージがあると良いため、記載内容について再検討するべき。	・ コンセプト及び、交通基盤編の目指す姿にウォーカブルの考え方を追記
施策・評価編	・ データの蓄積について、さいたま市としてどのようにデータを取り、施策に繋げていくのかについて方針を示すべき。 ・ モビリティハブは数量の指標より他市のモデルケースとなるような物的計画の評価指標を検討するべき。 ・ 移動手段分担率について、トリップ数などの活動量をトータル的に評価する指標を検討するべき。 ・ 物資流動調査などから物流の指標を取り入れることを検討するべき。 ・ BON-SAI-TAMAの指標について、どのようにクリアするのかについての考えや、世代（年代別）に分解した目標値、他市と比較したときの先進性などにも言及することを検討するべき。	・ モニタリング・戦略指標についての考え方、進め方を記載

(2)各種会議で頂いた意見について

③地域公共交通協議会

項目	頂いたご意見の要旨	対応
公共交通編	長距離バスは人手不足や利用者の減少によって廃線になる可能性も高いため、整理の仕方については再検討するべき。	広域輸送であることを鑑みて幹の中で整理
	グリーンスローモビリティについて、人手不足が深刻化している状況下で担い手を増やしていく方針が適切なのか、またタクシーと同じエリアで走行することが適切なのかについて、検討するべき。	交通モードの期待する役割で方向性を記載
	モビリティハブの考え方について、乗換を許容する文化の醸成が必要であり、そのために待合環境の整備や多目的化を含めて方針を検討するべき。	バス停のモビリティハブ化を事業として記載
施策評価編	バス移動は外出する目的があることを大前提としているため、さいたま市としては外出需要を生み出していく目的づくりの視点も計画に取り入れていただきたい。	「戦略パッケージが目指す「まち・ひと」の変化においてアウトカムを記載
	市民主体での取組みはボランティア輸送ではなく運転手を生業とする人が増えることが理想であり、行政としても担い手を一緒に作っていくことに対して検討していただきたい。	運転手の担い手確保やモビリティ人材の育成を新規事業として記載
	根の施策について、交通マネジメントはニーズ側の施策であるため、サプライ側について人材育成、担い手不足解消に関する指標を検討するべき。	モニタリング指標に運転手の人数を記載