

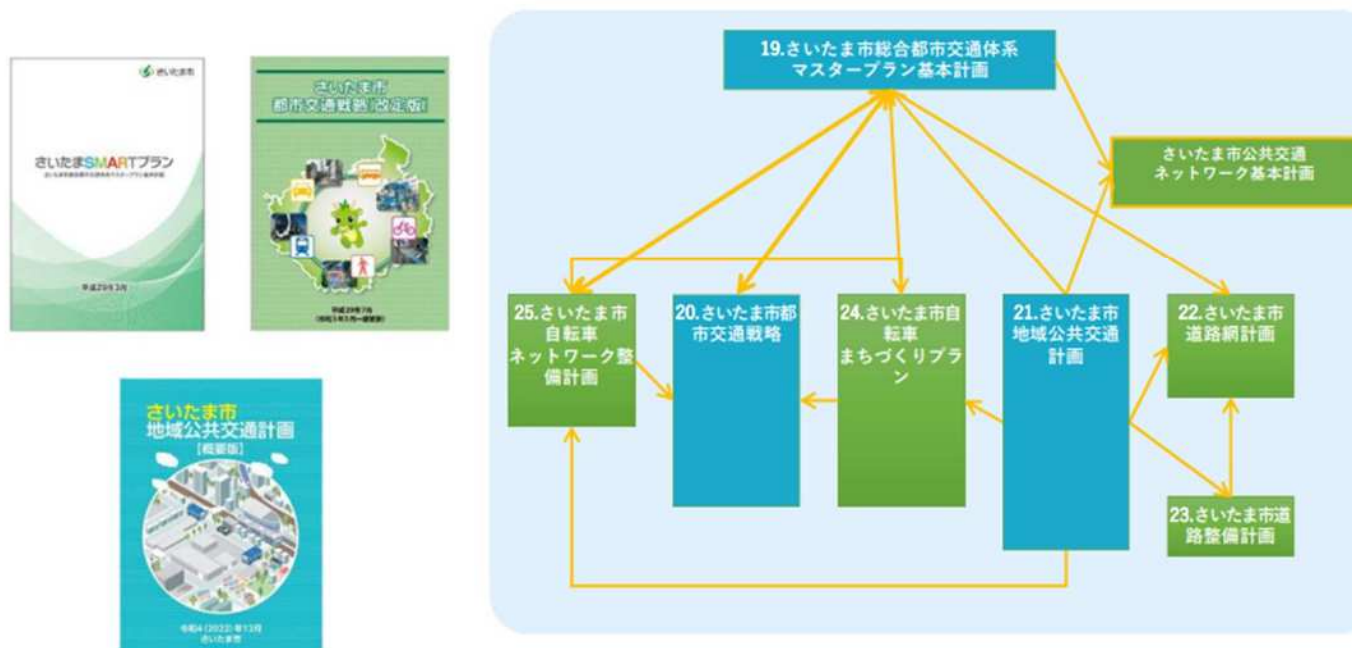
今後の都市交通戦略の方向性について

（１）前回の振り返り

- ・ 現在、総合都市交通体系マスタープラン（以下「SMARTプラン」という。）の改定検討を進めている
- ・ 改定にあわせ、都市交通戦略と地域公共交通計画との統合を検討している

<考え・ポイント>

- ✓さいたま市の交通に関する全体方針は、SMARTプランが担っていますが、**関連する計画は時勢や法制定等に合わせて増加**しています。
- ✓相互官営も複雑化していることから、計画の統合、分野ごとの計画の体系化を進めていきたいと考えています。
- ✓市民・事業者・行政が見て分かりやすい計画となることで、目的やビジョンを共有しやすい計画へと再編していきます。



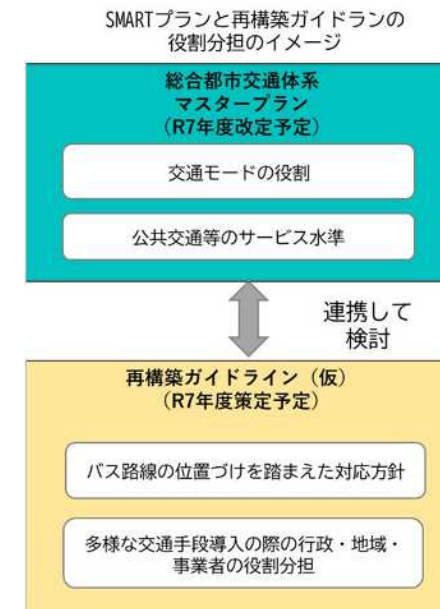
これらの計画では、記載内容にも重複が見られ、それぞれの計画ごとでPDCAや進捗管理を行っている状況

（２）SMARTプランの検討状況

- 令和6年度よりSMARTプラン改定委員会を設置し、検討を進めており、これまでに2回の改定委員会を開催している

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
- 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



(2) SMARTプランの検討状況

- SMARTプランの改定では、「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とともに、地域公共交通計画の法定記載事項も記載していく



※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

(2) SMARTプランの検討状況

- 総合交通戦略策定の手引きに示されている要件、および策定手順は以下の通り

(1) 都市における現状及び課題

(2) 都市が目指す将来像

(3) 総合交通戦略の区域

(4) 総合交通戦略の目標

(5) 目標達成に必要な施策・事業

(6) 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム

(7) 推進体制

(8) その他必要な事項

図 1-3 総合交通戦略で定める事項

■ 総合交通戦略の標準的な策定手順は以下の通り。

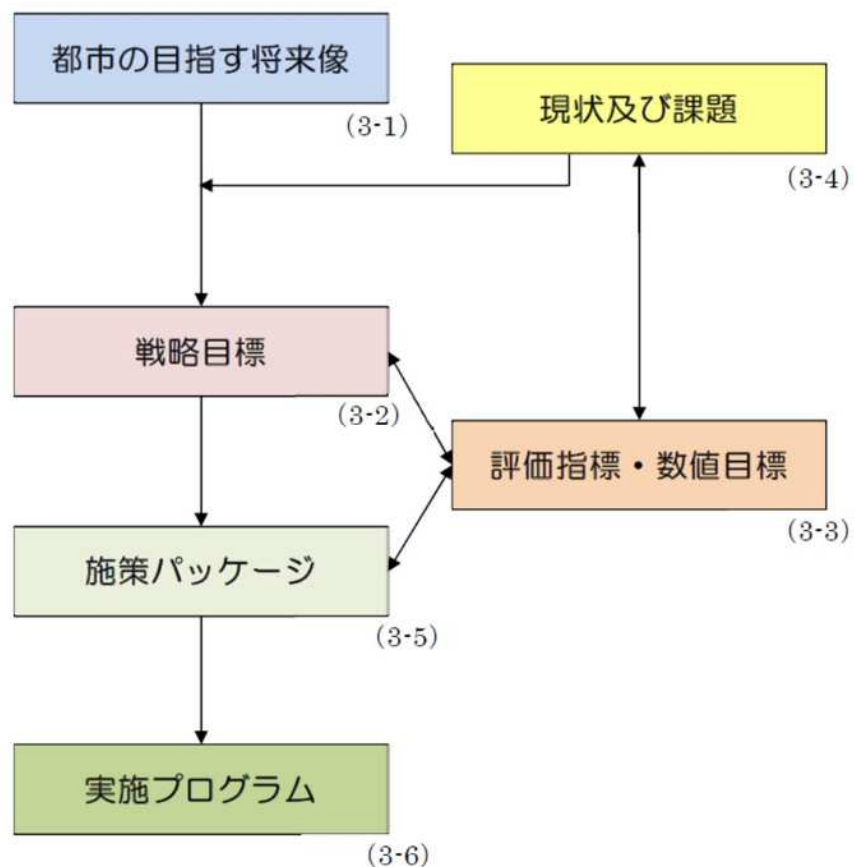


図 3-1 総合交通戦略の策定手順

（２）SMARTプランの検討状況

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）SMARTプランの検討状況

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）SMARTプランの検討状況

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

(3) 今後の施策管理と評価指標の方向性について

01 現・都市交通戦略の計画上の課題

- ・ 数値目標がない
- ・ 進捗管理の対象となる施策が多く、優先順位がつけられていない
- ・ 地域公共交通計画と指標が統一されていない

さいたま市都市交通戦略で掲げる指標

| 方針 | 指標1 アウトプット指標 | 指標2 アウトカム指標 |
|--|--|---|
| 【方針1】市内のアクセシビリティ 1-1 市内の都心・副都心間を結ぶ基幹交通ネットワークの強化 1-2 鉄道駅周辺のアクセス向上 1-3 公共交通機関の利用促進に関するソフト施策の充実 | ■都市計画道路整備状況 ■市内の基幹的道路網整備率 | ■鉄道乗車人員 ■バス利用者数 □市内の昼間人口比率 ■移動に関する満足度 |
| 【方針2】広域的なアクセシビリティ 2-1 広域交通拠点の形成 2-2 広域的な交通ネットワークの形成 | ■交通ネットワークの変化（空港アクセス、鉄道乗り入れ、高速バスの行先の変化など） | ■インターチェンジ利用台数 ■新幹線乗車人員 ■市内への来訪者数（観光入込客数） ■移動に関する満足度 |
| 【方針3】市内の都心・副都心内の充実した交通環境 3-1 歩行者・自転車優先の快適性・回遊性の高い空間の形成 3-2 多様な回遊手段の提供 3-3 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進 | ■都市計画道路整備率（都心・副都心内） ■交通拠点（駅前広場、交通ターミナル）整備状況 ■市内の都心・副都心内の歩道整備状況（都市計画道路、市街地整備事業区域内道路） ■新たな交通手段の導入状況 | ■鉄道駅乗車人員（都心・副都心） ■シェアサイクルなど利用者数 ■大宮駅周辺の「賑わい」、「回遊性」に対して満足した人の割合 □まちなかの歩行者数 ■移動に関する満足度 |
| 【方針4】安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境 4-1 市街地の交通空間の安全性の向上 4-2 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進 | ■自転車走行環境整備延長 ■情報提供施設の整備状況（公共交通利用に関する情報提供） ■ノンステップバスの導入率 | ■交通事故件数・死者数 ■放置自転車台数 □市民の外出率 ■コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等） □交通手段の分担率 ■二酸化炭素排出量 ■移動に関する満足度 ■市内の乗用車の新車登録台数に占める次世代自動車の割合 |

※ ■：毎年計測・評価する指標、□：数年に1回計測・評価する指標

さいたま市地域公共交通計画で掲げる指標

目標：誰もが暮らしやすい地域社会の実現

- ・ 集約型都市構造の形成を見据えつつ、公共交通ネットワークの再編等により、誰一人取り残すことなく生活に必要な暮らしの足を確保

<成果指標（目標値R13）>

公共交通等による人口カバー率
 現況値（R3）91.7%⇒目標値**95.0%（+3.3%）**

目標：公共交通の維持・確保

- ・ 人口減少・高齢化の進展を踏まえ、サービス向上による維持
- ・ ダウンサイジング等の公平かつ効率的な交通手段の提供による維持
- ・ コミュニティバス等の利用促進等により収支率の向上し、運行継続のための基準値を確保
- ・ 公共交通の持続性確保、環境負荷の低減、交通混雑・事故の解消等の観点から、自動車への過度な依存を抑制

市内の鉄道・バス利用者数
 現況値（R3）342百万
 ⇒目標値 **423百万人（+81百万人）**

コミュニティバス等全体の収支率
 現況値（R3）24%⇒目標値**40%以上（+16%以上）**

自動車の代表交通手段分担率（市内移動）
 現況値（H30）27.5%⇒目標値**27.0%（-0.5%）**

目標：利用者ニーズの充足

- ・ 交通サービスの利便性向上を図ることと、公共交通利用者の満足度を向上

市民の鉄道・バスに対する満足度
 鉄道 現況値（R3）61.2%⇒目標値**70%（+8.8%）**
 バス 現況値（R3）34.4%⇒目標値**40%（+5.6%）**

(3) 今後の施策管理と評価指標の方向性について

② 計画改定（統合）にあたっての方向性

- ・ 明確な数値目標を設定した、市民にも分かりやすい計画管理を目指す
- ・ 施策をパッケージ化し事業の、優先順位や重点事業を明確にしていく必要がある

出典：札幌市総合交通計画（R2.3）

『安全・安心なまちづくり』パッケージ

目標① 災害に強い交通環境の実現

- ・公共交通施設の耐震化の推進（橋りょう、バスターミナル、JR・地下鉄の高架部）
- ・拠点等の幹線道路における無電柱化の推進
- ・災害時等における情報提供の充実

『多様な暮らし』パッケージ

目標② 自家用車に頼らなくても生活できる持続可能な地域交通環境の形成

- ・地域の移動手段の確保（赤字バス路線の運行に対する補助等）
- ・新たな運行手段（デマンドバス等）の導入検討
- ・バス利用者の利便性向上（ロケーションシステムの導入、待合環境の向上等）

『都心まちづくり』パッケージ

目標③ 人を中心とした安全で快適な交通環境の創出

- ・公民連携による地下歩行ネットワークの充実
- ・総合的な駐輪対策の推進（駐輪場整備、放置禁止区域拡大等）
- ・広場空間や道路空間を活用した賑わいの創出

『観光まちづくり』パッケージ

目標④ 国内外から訪れる観光客の滞在・周遊・再訪の促進

- ・都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備（市内周遊バス等）
- ・都心に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の確保
- ・丘珠空港新規路線の誘致

『広域連携』パッケージ

目標⑤ 道内の主要都市や観光地のほか、国内外の地域と遠隔都市をつなぎ、人や物の移動を円滑化

- ・北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設事業の推進
- ・丘珠空港ターミナルビル機能拡充・アクセス強化などの空港利用価値の向上

『環境負荷低減促進』パッケージ

目標⑥ 自動車から公共交通機関への転換を促進

- ・モビリティ・マネジメント(MM)の推進（小学校における交通環境学習など）
- ・SAPICAの利便性向上（外国人観光客向けSAPICAの導入検討、マルチチャージ機(MM)設置等）
- ・公共交通の次世代連携の調査・検討

多様な暮らしパッケージ

実施目標① 自家用車に頼らなくても生活できる持続可能な地域交通環境を形成するため、バス路線の適切な維持に向けた取組などを進めるとともに、ICTを活用した交通情報の提供など公共交通の利用促進の取組を進めます

令和4年度の主な交通施策・事業

- ▶バス路線の定時性確保を図るため、新琴似3番通で道路拡幅を実施しました。
- ▶手稲区でデマンド交通の実証運行（チョイソコていね）を開始しました。

| 代表指標 | 算出方法 | 現況値 (2017年) | (2021年) | 最新値 (2022年) | 傾向 | 目標値 (2030年) |
|-----------|-----------------------------------|----------------|---------|----------------|----|----------------|
| 公共交通利用者割合 | 地下鉄、JR、バス、路面電車、タクシーの利用者数を人口で除して算出 | 67.1% | 48.4% | 55.5% | ▲ | 現況より増加 |

新型コロナウイルス感染症の影響を受け現況値より減少しているが、2021年度、2022年度と比較すると、利用者割合が回復している。

実施目標② 地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う拠点を形成するため、民間の開発やまちづくりの機会を捉え、安全で快適な歩行環境の確保や乗継・移動環境の向上に向けた取組を進めます

令和4年度の主な交通施策・事業

- ▶新さっぽろ駅周辺地区において空中歩廊が整備され、地下鉄新さっぽろ駅およびJR新札幌駅へのアクセス性が向上しました。
- ▶「駅の個性化プロジェクト」として地下鉄月寒中央駅で駅構内装飾の内容を更新しました。

| 代表指標 | 算出方法 | 現況値 (2017年) | (2021年) | 最新値 (2022年) | 傾向 | 目標値 (2030年) |
|-------------|------------------------|----------------|---------|----------------|----|----------------|
| 拠点における駅乗車人員 | 地域交流拠点の地下鉄、JR駅の乗車人員を算出 | 238千人/日 | 183千人/日 | 206千人/日 | ▲ | 現況より増加 |

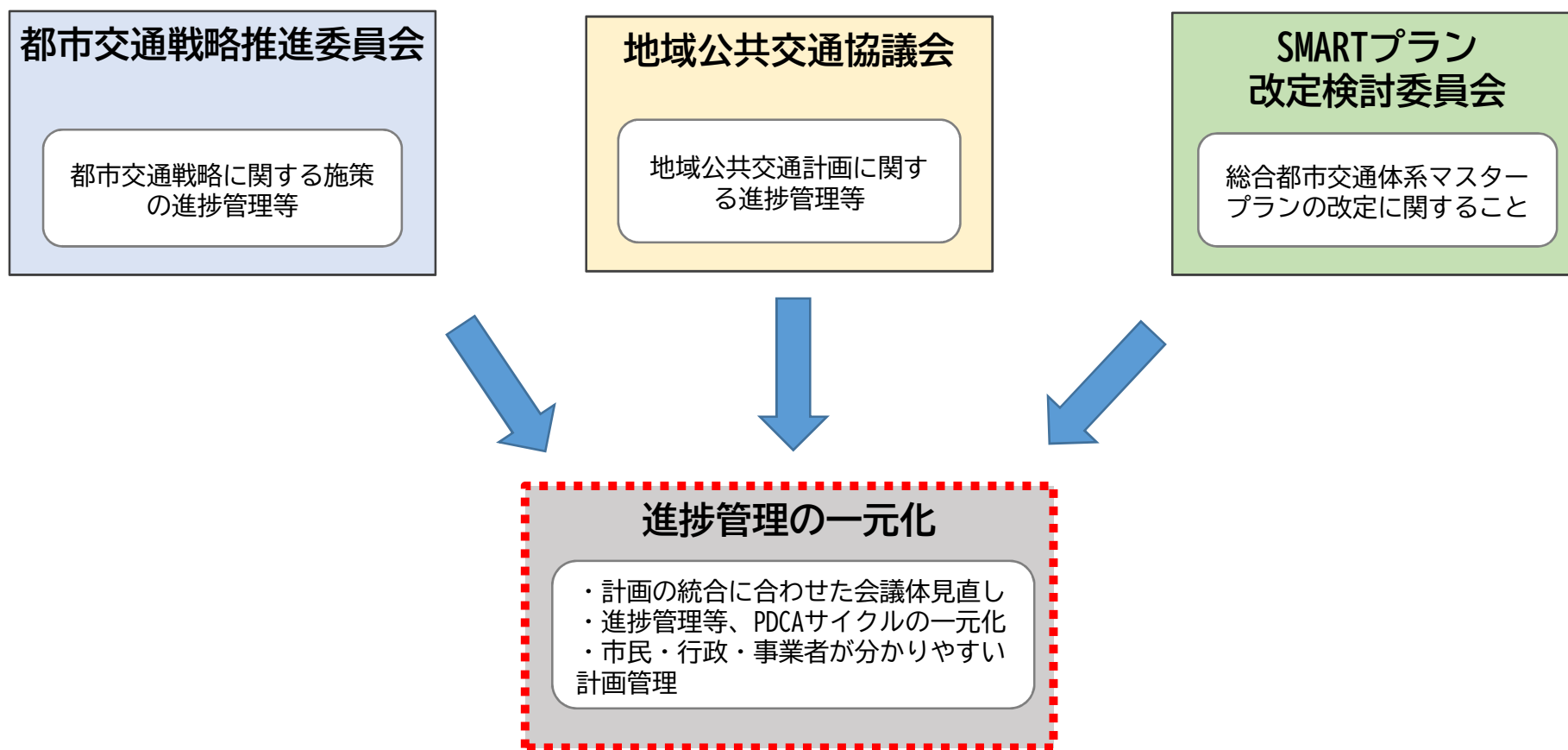
新型コロナウイルス感染症の影響を受け現況値より減少しているが、2021年度、2022年度と比較すると、乗車人員が回復している。

（3）今後の施策管理と評価指標の方向性について

03 本推進委員会の在り方（案）

- 今後は、総合都市交通体系マスタープランに地域公共交通計画と都市交通戦略に施策及び評価指標等を統合して進捗管理し、会議体について一元化していくことを検討

※本委員会の委員10名のうち、8名が地域公共交通協議会の委員となっている



参考：地域公共交通協議会委員

| | 名前（敬称略） | 所属 | 本委員会の委員 |
|-----------------|---------|---------------------------------|---------|
| 学識経験者 | 大沢 昌玄 | 日本大学理工学部 教授 | |
| | 久保田 尚 | 埼玉大学 名誉教授・日本大学 客員教授 | |
| | 鈴木 文彦 | 交通ジャーナリスト | |
| 公共交通事業者等 | 川幡 嘉文 | 東日本旅客鉄道株式会社大宮支社 経営戦略ユニット 企画調整課長 | ○ |
| | 小瀧 正和 | 東武鉄道株式会社鉄道事業本部事業戦略部 課長 | |
| | 川崎 弘貴 | 埼玉新都市交通株式会社 参与 | |
| | 島田 守 | 埼玉高速鉄道株式会社 代表取締役常務 | |
| | 鈴木 健史 | 国際興業株式会社 運輸事業部担当部長 | |
| | 山科 和仁 | 東武バスウエスト株式会社運輸統括部 副部長 | |
| | 秦野 凌 | 西武バス株式会社 計画部 計画課長 | |
| | 藤田 直樹 | 朝日自動車株式会社 常務取締役 | |
| | 関根 肇 | 一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事 | ○ |
| | 藤田 貢 | 一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長 | ○ |
| 自治会・市民団体等を代表する者 | 美濃浦 優孝 | 国際興業労働組合 中央副執行委員長 | |
| | 家崎 清子 | さいたま市交通安全保護者の会（母の会） 会長 | ○ |
| | 中野 勇 | さいたま市障害者協議会 会長 | ○ |
| | 松本 敏雄 | さいたま市自治会連合会 会長 | |
| 公募による市民 | 高桑 稔 | さいたま市老人クラブ連合会 副会長 | |
| | 戸村 順子 | 市民公募 | |
| | 高田 博 | 市民公募 | |
| 関係行政職員 | 小幡 道宏 | 市民公募 | |
| | 富吉 正幸 | 国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所 計画課長 | |
| | 高木 純子 | 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官 | |
| | 斎藤 暢人 | 埼玉県企画財政部交通政策課 副課長 | |
| | 佐々木 一郎 | 埼玉県警察本部交通規制課 道路協議・規制管理補佐 | ○※ |
| | 藤野 知之 | 都市戦略本部 総合政策監兼都市経営戦略部長 | |
| | 間 真 | 福祉局 生活福祉部長 | |
| | 兼山 和夫 | 福祉局 長寿応援部長 | |
| | 斉藤 稔 | 建設局 土木部長 | ○ |
| | 代田 智之 | 都市局 都市計画部 副理事 | ○ |

※本委員会では、交通規制課長が委員

参考：SMARTプラン改定委員会の委員

| 名前（敬称略） | 所属 | 備考 |
|---------|-----------------------------------|---|
| 森本 章倫 | 早稲田大学 理工学術院 創造理工学部 社会環境工学科 教授 | ・立地適正化計画アドバイザー会議委員 ・次世代道路網委員 |
| 大沢 昌玄 | 日本大学 理工学部 土木工学科 教授 | ・現交通マス策定委員 ・地域公共交通協議会委員 ・地下7中間駅有識者会議委員 |
| 小嶋 文 | 埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授 | ・都市交通戦略推進委員会委員長 |
| 伊藤 みどり | NPO法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長 | ・福祉有償運送運営協議会委員 |
| 宮代 陽之 | 株式会社国際経済研究所 非常勤フェロー・JCoMaaS 理事 | ・さいたま市地域交通共創人材・コーディネーター育成事業 講師 |
| 佐治 友基 | BOLDLY株式会社 代表取締役社長 兼 CEO | ・自動運転の運行管理を行う会社。 全国各地で実績あり。 |
| 関澤 貴史 | 関東地方整備局 建政部 都市整備課長 | ・現交通マス策定委員 ・立地適正化計画アドバイザー会議委員 ・次世代道路網委員 |
| 市野 将英 | 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長 | ・現交通マス策定委員 |