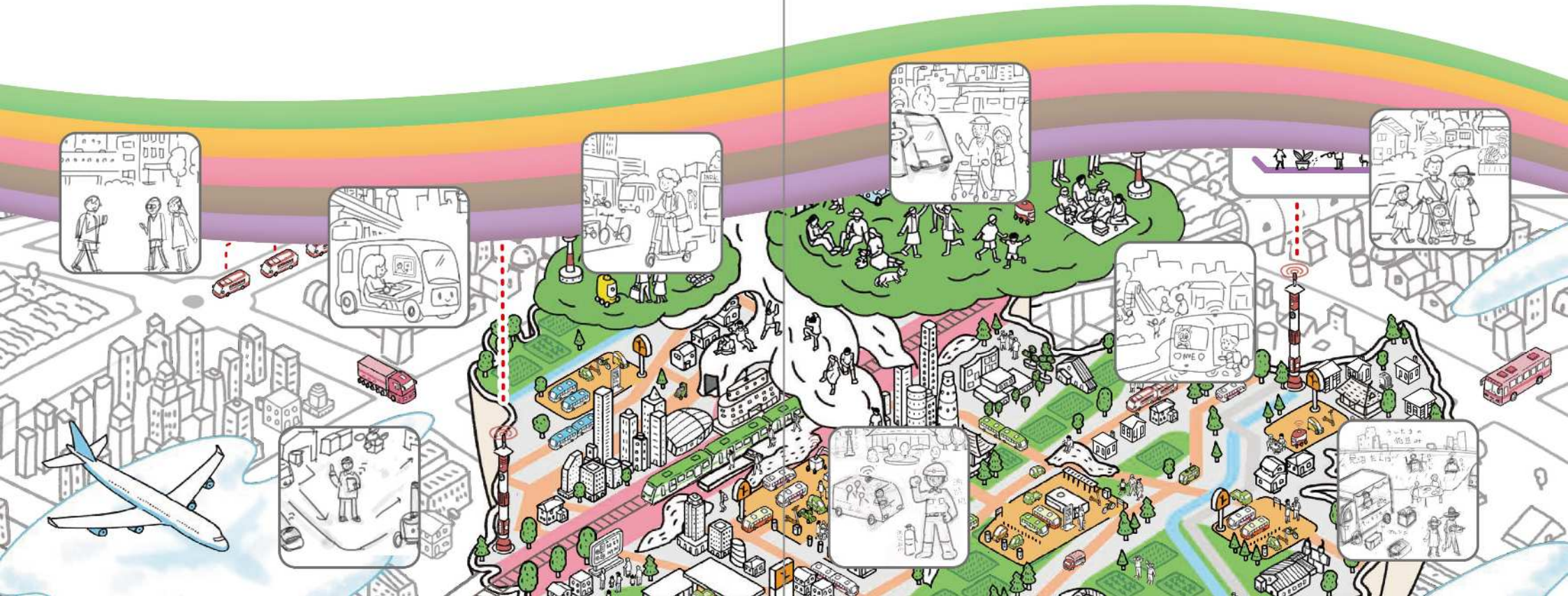
表紙Ｅ案　不透明度 70%

バス1

さいたまSMARTプラン

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン

令和8年3月



目次

はじめに ・・・P4

- SMARTプランとは
- 計画区域
- 計画期間
- SMARTプランで伝えたいこと

第1部　ビジョン編 ・・・P9

未来のモビリティ像 ・・・P10

- 基本目標・基本方針・考え方
- BON-SAI-TAMAのコンセプト

2050年の将来シナリオ ・・・P14

- 2050年の将来シナリオ、2050年の働く・暮らす・遊ぶ・学ぶ
- BON-SAI-TAMAでの暮らし方・遊び方・働き方・学び方
- 【コラム】 市民ワークショップ

第2部　公共交通編 ・・・P26

公共交通編について ・・・P27

- 公共交通編の流れ
- 公共交通の目指す姿

分野別方針 ・・・P30

- 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 ・・・P50

交通基盤編について ・・・P51

- 交通基盤編の流れ
- 交通基盤が目指す姿

分野別方針 ・・・P54

- 土　①広域幹線道路
  ②幹線・地区幹線道路
  ③生活道路・区画街路
- 根（ソフト基盤）
- 【コラム】子どもの提案

第4部　戦略・評価編 ・・・P65

戦略（BON-SAI-TAMAの育て方）について ・・・P66

- 戦略1：アクセシビリティ戦略（盆栽の剪定基準）
- 戦略2：投資戦略（水や肥料の与え方）
- 戦略パッケージと事業主体
- 戦略パッケージが目指す「まち・ひと」の変化

評価指標と推進体制 ・・・P76

- モニタリングについて
- モニタリング体制と進捗管理
- 戦略目標
- 【コラム】タウンミーティング

用語解説 ・・・P83

- 用語集

※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
※「都市・地域総合都市交通戦略策定の手引き」を踏まえ作成

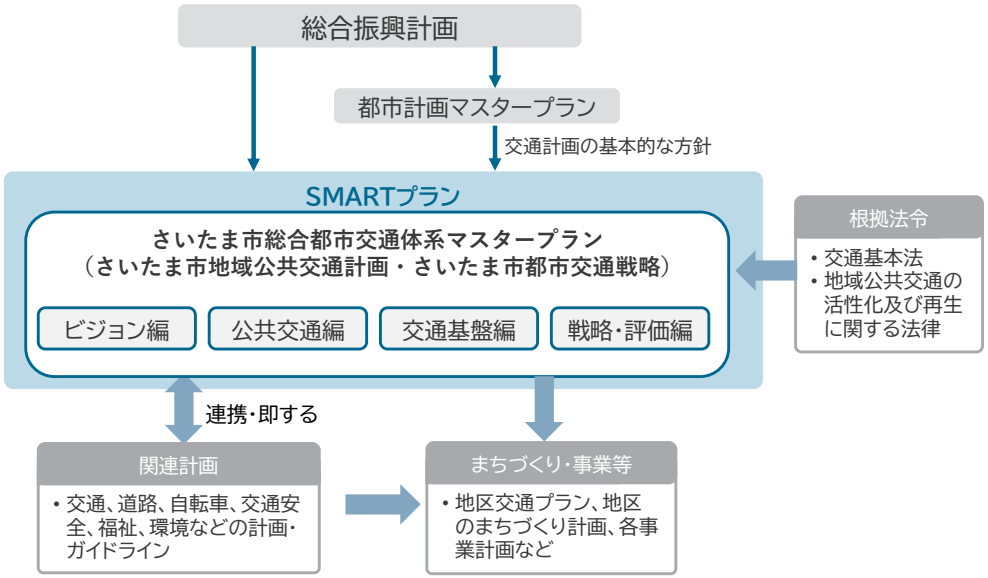
SMARTプランとは

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン(以下、SMART プラン)は、
さいたま市のこれからの”暮らしと移動”の在り方を描く、まちの交通の未来地図です。

市民の皆様の生活をもっと便利に、安全に、快適にしていくために、
交通政策の基本的な考え方をまとめた指針として、これまでも様々な施策を進めてきました。

今回の改定では、これまでの「基本計画」と「部門別方針」という形から、
「ビジョン編」「公共交通編」「交通基盤編」「戦略・評価編」の4つにわけて再編成しました。
また、これまで別々に策定してきた「さいたま市地域公共交通計画」と「さいたま市都市交通戦略」
を一つにまとめることで、より一体的に取り組んでいく方針です。

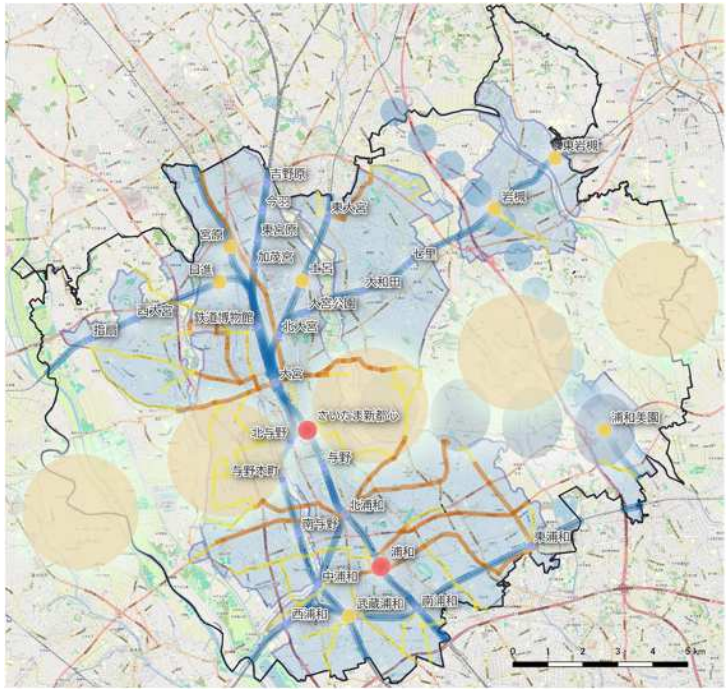
これにより、SMARTプランは、まちの未来を考えるための「方針」を示すだけでなく、
実際に行動につなげるための「行動計画(アクションプラン)」として、
市民・事業者・行政が一体となって取り組むための交通の道しるべになります。



計画区域

計画の対象区域は、さいたま市の全域とする。

ただし、市民の生活圏や公共交通利用者の移動範囲を考慮し、東京都心をはじめとする市域を超える交通ネットワークにも配慮する。



【凡例】

市外・市内拠点間連携軸

- 広域幹線軸（鉄道）
- 広域幹線軸（鉄道）（検討中）
- 核都市広域幹線道路（検討中）
- 市内幹線軸（バス）
- 市内準幹線軸（バス）

鉄道駅

- 駅（都心）
- 駅（副都心）
- その他の駅

区域

- 市街化区域

計画期間

SMARTプランの計画期間は、10年間(令和8(2026)年度～令和17(2035)年度)とします。

2050年を未来像(目標年次)として、この10年で取り組むべき内容を記載しています。

先の読みにくい社会変化にも柔軟に対応しながら、よりきめ細やかなまちづくりを進めていくため、
毎年モニタリングを行いながら、計画の中間年次である令和12年度には計画の見直しを行います。

SMARTプランで伝えたいこと

これまでのSMARTプランでは、「今からどうするか」という発想で計画を作成していましたが、今回は、「こうなっていたいという未来」をまず決めて、そこから「どうすればその未来にたどり着けるか」という視点（バックキャスティング）で計画を作成してきました。

今回の計画では、2050年に暮らしていたいさいたま市を未来像と設定し、そこに対して多くの市民の皆様にご意見やアイデアを伺い、この計画をつくりあげてきました

本項目では、まずはじめに、SMARTプランで伝えたいことを整理しています

◆ 将来の暮らしと交通

①自分らしく移動できるまちへ

環境にも体にもやさしく、多様な人の暮らしや価値観に寄り添う、選べる交通のあるまちを目指します。

◆ 取り組むテーマと方針

②公共交通を選びたくなるまちへ

鉄道・バス・地域の移動サービスなどをうまくつなげ、誰もがスムーズに移動できる都市交通をめざします。

日常の暮らしにフィットした移動を支えることで、公共交通が“選ばれる”存在になります。

③歩いて楽しく、安心して移動できる、人とつながるまちへ

歩道や広場をもっと使いやすく整備し、歩きたくなるウォーカブルなまちをつくります。

災害にも強く、デジタルや人の力を活かした交通の仕組みで、移動の自由とつながりを守ります。

◆ 具体的な取り組み方

④市民の皆様と共にはぐくむまちへ

交通施策の実行だけでなく、使い心地や成果も市民とともに見える化し、まちの移動を一緒に育てていきます。

市民参加による未来像の検討の様子

市民ワークショップ

オープンハウス

◆ SMARTプランの名前の由来

さいたま市総合都市交通体系マスタープランは、将来の目標とすべきキーワードの頭文字をとり、「さいたまSMARTプラン」としており、SMARTな交通体系の構築を目指しています。

S	Sustainable（持続可能）、Seamless（継ぎ目のない）、Strategic（戦略的）、Specific（明確な）
M	Multi-Modal（多様な交通手段）、Mobility（移動性しやすい）、Modal shift（交通手段の転換）, Measurable（計測可能な）、
A	Accessibility（アクセスしやすさ）、Amenity（快適な）、Attractive（魅力的な）、Achievable（達成可能な）
R	Reliability（信頼性が高い）、Rolling（定期的に見直される）、Reality（実現可能な）、Relevant（関連性の高い）
T	Thoughtful（思いやりのある）、Together（行政・事業者・市民が一体となった）、Technology（新たな技術を活用した）、Time-bound（期限を定めた）

【コラム】XXX

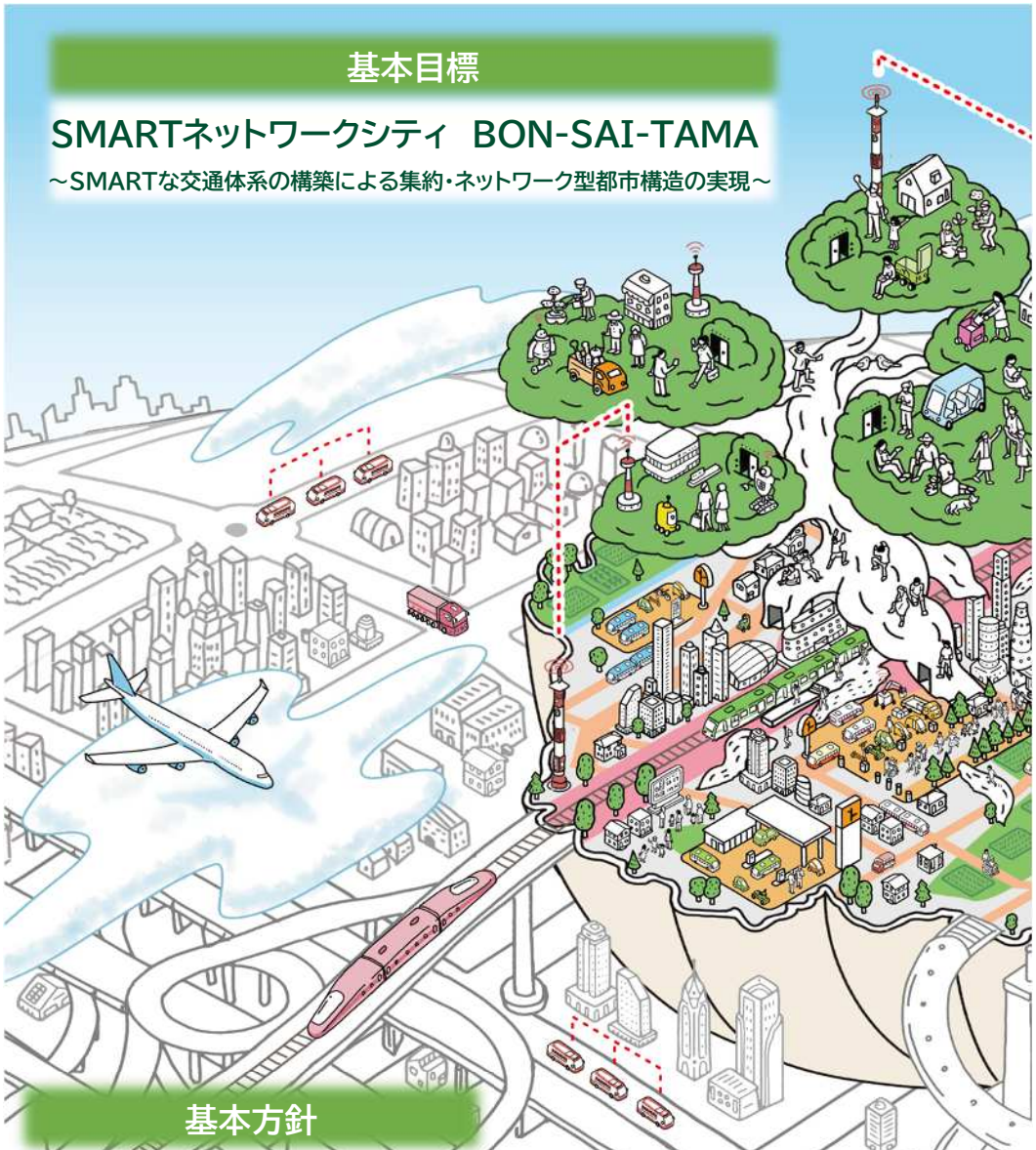
第1部

ビジョン編

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～



基本方針

幹 東日本とつながるまち

枝 通勤・通学もしやすい、まちの動脈

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。

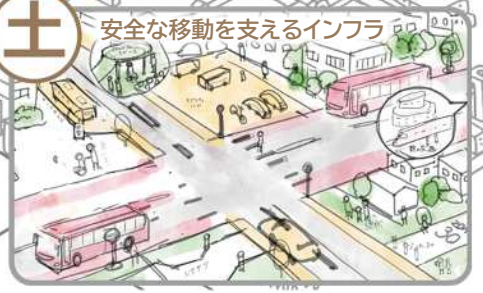
力強い盆栽に育てるためには、交通インフラという豊かな“土”が必要です。

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きます。

根 つながりでつくるモビリティ

葉 どんな人にもやさしい、地域の足

土 安全な移動を支えるインフラ



BON-SAI-TAMAのコンセプト

東日本とつながるまち

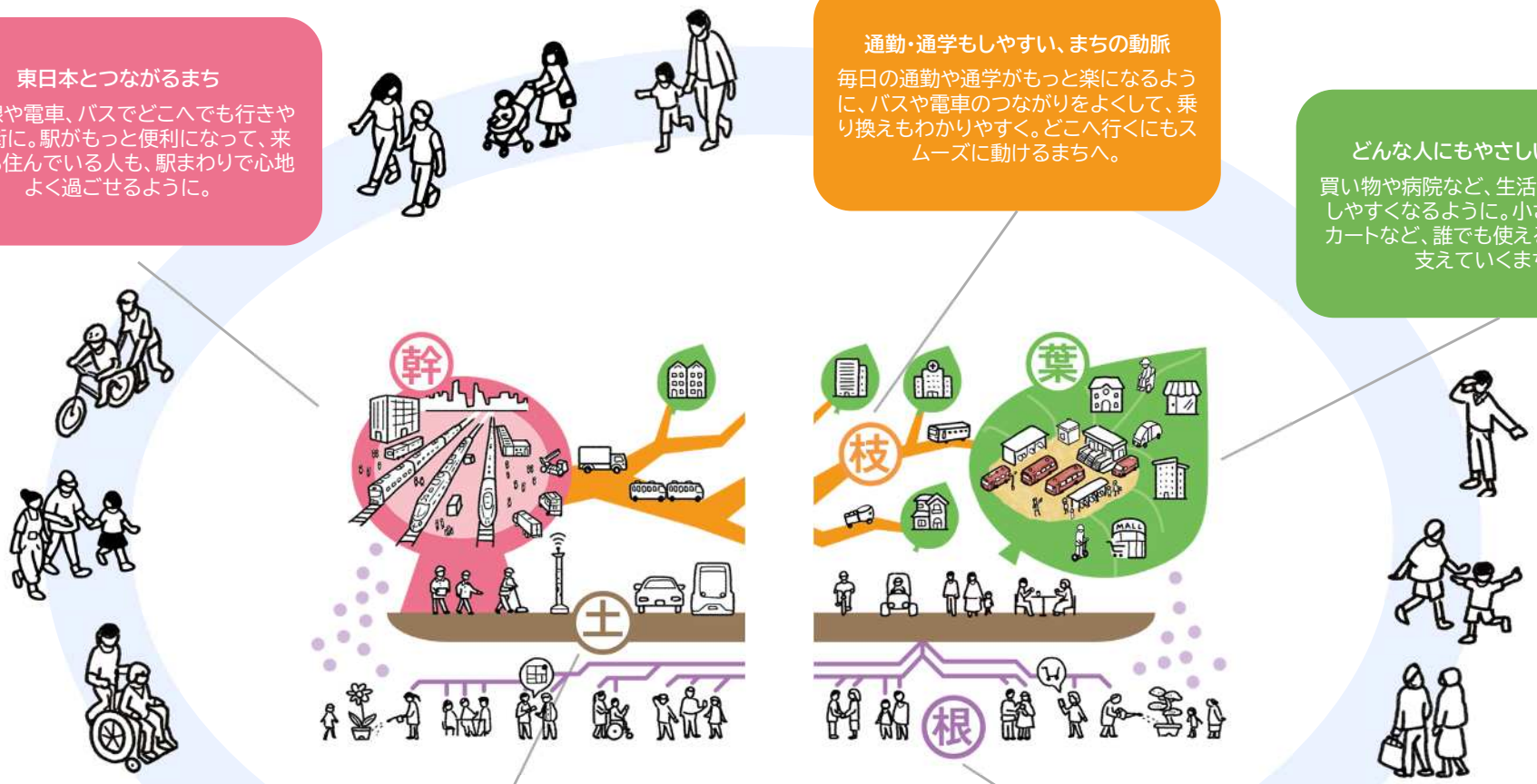
新幹線や電車、バスでどこへでも行きやすい街に。駅がもっと便利になって、来た人も住んでいる人も、駅まわりで心地よく過ごせるように。

通勤・通学もしやすい、まちの動脈

毎日の通勤や通学がもっと楽になるように、バスや電車のつながりをよくして、乗り換えもわかりやすく。どこへ行くにもスムーズに動けるまちへ。

どんな人にもやさしい、地域の足

買い物や病院など、生活に必要な移動がしやすくなるように。小さなバスや電動カートなど、誰でも使える交通を地域で支えていくまちに。



安全な移動を支えるインフラ

地震や大雨のときにも安心して動ける道をつくる。普段は歩きやすくて、ベビーカーや車いすも通りやすい、人にやさしいまちへ。

つながりでつくるモビリティ

地域の人やお店、行政が共にまちの交通を考える。データのつながりで移動の予約や支払いもスマホで簡単に。多分野とのつながりでつくり、育てていける交通を。

「歩く」がまちをつなぎ、
子供からお年寄りまで、誰もが安心して歩ける
歩くことで気付くまちの魅力、通りすがりの挨拶、季節の花、立ち寄れる場所。

人をアクティブにする
・自転車で走れる・気軽に移動できるまちへ。
そんな「人中心のやさしい移動」が、まちの暮らしやにぎわいを支えます。

2050年の将来シナリオ

生活・社会

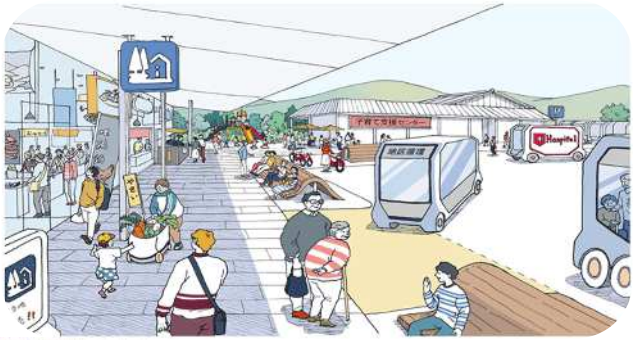
- おうちにいながら仕事をしたり、病院の診察を受けたり、お買い物もできるようになって、毎日の移動がぐっと減りました。
- カフェや公園、地域の集会所など、自分に合った「ほっとできる場所」がまちのあちこちに増えています。
- お年寄りや子ども、若い世代も一緒になって、地域のことを話し合ったり助け合ったりする場面が増えてきました。
- 年をとってもいきいきと働いたり、趣味や地域の活動に出かけたりする人が増え、健康で元気な毎日が広がっています。

交通・移動

- 電車は今のまま便利に使えて、バスの一部は自動で走るようになり、もっと頻繁に来るようになりました。（※）
- ボタンひとつで呼べる乗り物や、シェア自転車など、いろんな移動手段がそろっていて、車がなくても困らない生活ができます。
- 渋滞や満員電車もほとんどなくなり、通勤や通学もストレスフリーに。
- 駅前やまちの中心部は、車よりも「人」が主役。歩いて気持ちよく移動できる、明るくて楽しい空間ができています。

まち・環境

- さいたまの中心となるエリアには便利な施設が集まり、緑や自然も大切にされていて、心がやすらぐ場所がたくさんあります。
- 電車やバスが便利なところに住む人が増え、車を持たない暮らしもあたりまえに。
- 電気自動車などのクリーンな乗り物が広がって、環境にやさしいまちになりました。
- 公園や道路の空間が上手に活用されて、みんなが自然と集まるにぎやかな場所が増えています。
- 荷物のやりとりも効率的になって、ドローンや自動運転トラックが荷物を運んでいます。まちなかを走るトラックも減り、環境にもやさしい輸送がひろがっています。
- 車の持ち方が変わったことで、駅前に新しいお店や施設ができて、まちがもっと便利で楽しくなっています。



国土交通省　2040年、道路の景色が変わる　より

※「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集（国土交通省2025年5月）」では、自動運転技術は、公共交通等のサービスカーから先行して導入され、当面は自動運転車両と手動運転車両が混在しつつ空間的にも限定的に導入されると想定しています

2050年の働く・暮らす・遊ぶ・学ぶ

◆ 働く

keyword # 職住近接 # リモート

将来シナリオ

【市全体】

- インターネットや通信の技術が進み、どの駅でも家の外で仕事ができる環境が整っています。
- 東京に通わず、住んでいる場所の近くで働く人が増え、家族や趣味の時間を大切にできるようになっています。
- 移動できる仕事スペース（パーソナルモビリティ）で移動しながら働くこともできます。
- 出勤が必要なときは、バスや電車を使いますが、自動運転やAIの活用で混雑が少なく、便利になっています。

【都心部】

- 遠くの地域ともつながりやすくなり、人との交流や仕事のチャンスが広がっています。

【郊外部】

- 家からモビリティハブ（乗り物の乗り換え拠点）を経由して、都心や駅に移動します。自動運転の乗り物を使います。
- 車を持っている人もいますが、通勤にはあまり使いません。

兆候・見通し

- 2018年の調査では、約3割の市民が東京方面に通勤・通学していました。
- 埼玉県の通勤時間は全国で2番目に長く、混んだ電車への不満が多くあります。
- 最近は、働き方や生活の変化によりテレワークが増えています。
- AIや遠隔操作の技術の進化で、考える仕事が増えていくと予想されています。
- 健康で長く働ける人が増え、定年の年齢も少しずつ上がっています。

◆ 暮らす

keyword # 乗り換え # 外出機会

将来シナリオ

【市全体】

- いろいろな乗り物が集まる交通結節点（モビリティハブ）が整い、乗り換えがスムーズになっています。
- その日の目的や天気に合わせて、いくつかのルートや移動手段を選べるようになり、車の免許を返す人が増えています。
- 新幹線による輸送などで産地から運ばれた新鮮な食べ物が手に入りやすくなっています
- 地域のお金（地域通貨）を使う人が増え、地元のお店で買い物をすることが日常になります。

【都心部】

- まちなかに過ごせる広場や道が整い、外でゆっくりする人が増えています。
- お店は買い物するだけでなく、配達の拠点としても使われています。

【郊外部】

- 利用予約などは必要ですが、車がなくても移動できる手段があり、生活には困りません。
- 移動販売などが進み、近くのモビリティハブで必要なものを買えるようになっています。

兆候・見通し

- 2018年ごろから、プライベートでの外出が減ってきました。
- ネットで買い物する人が増え、将来的にはもっと外に出る回数が減ると考えられています。
- スマホを使える高齢者が増え、インターネットを使ったサービスが当たり前になりつつあります。

資料：国土交通省　2040年、道路の景色が変わる

2050年の働く・暮らす・遊ぶ・学ぶ

◆ 遊ぶ

keyword # イベント # バーチャル

将来シナリオ

【市全体】

- まちの中を歩きやすく整え、散歩やお出かけを楽しむ人が増えています。
- 交通の便が良くなり、2つの地域で暮らすライフスタイルが広がり、いろんな人との交流も生まれています。
- 電車やバスなどいくつもの交通手段を使い分けて、公園やスポーツ施設にも行きやすくなります。
- 移動が便利になることで、行動できる範囲が広がっています。
- 現実とバーチャルがまざった新しい楽しみ方が増え、そうした場を通じた人のつながりも生まれています。

【都心部】

- 商業施設や体験施設が集まり、広い歩道や広場が整えられ、子どもや高齢者がまちで楽しく過ごせるようになっています。

【郊外部】

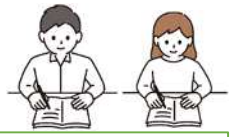
- 遊びや飲食、ゲームなどを楽しめる場所がモビリティハブに集まっています。
- もっと楽しい場所を求めて、ハブからバスや電車に乗ってまちなかに遊びに行く人もいます。

兆候・見通し

- 大きなスポーツ施設やイベント会場があり、一年を通じてイベントが行われています。
- 自然や地域とのふれあいを大切にする人が増え、都市と地方の2つの生活を楽しむ人も増えています。
- さいたま市には、豊かな自然や歴史・文化を感じられる場所がたくさんあります。
- コロナ前までは観光に訪れる人が増えていました。
- ARを使ったゲームなど、新しい楽しみ方も人気です。

◆ 学ぶ

keyword # 学習拠点 # リモート



将来シナリオ

【市全体】

- リモート授業や通学時間をずらす制度、AIを使った配車や自動運転により、通学の負担が少なくなり、時間を有効に使えるようになっています。
- 交通が便利になったことで、進学先の選択肢が増えています。
- 子どもだけでなく、大人や高齢の方も、地域の拠点やサロンで学べる機会があります。

【都心部】

- 図書館や学習施設が整い、カフェやオープンスペースなど、まちなかでも勉強しやすい環境が増えています。
- 移動中の車の中でも、リモートで講義を受けたり、自習ができるようになっています。

【郊外部】

- 地域が協力し、塾や習い事帰りの子どもを乗せるために、乗合タクシーの時間を調整したりと、送迎の負担を減らす工夫がされています。

兆候・見通し

- さいたま市は、2024年に全国の中学生テストで全国トップの成績を出すなど、学力の高さが目立っています。
- ほとんどの子育て施設が徒歩で行ける範囲にあり、子育てしやすい環境です。
- 学校に行くときの交通の便利さが、進学先の決定に大きな影響を与えています。
- 電車の遅れや乗り心地への不満も多くあります。
- 小学校では、学習用タブレットの配布が進んでいます。

資料：国土交通省　2040年、道路の景色が変わる

BON-SAI-TAMAでの暮らし方・遊び方

幼児

安全見守り付きの「こどもバス」で、習い事や公園にも安心して移動。未来の移動手段にワクワクする子どもたち。

学生

通学や塾の移動時間も、モビリティ内で勉強できる“学びの空間”に。都心や近隣へのアクセスも良く、挑戦の幅が広がっている。

若年

モビリティハブと多様な移動手段が生活に溶け込み、通勤も遊びもストレスフリー。趣味やライフスタイルを楽しめる移動環境が整っている。

ファミリー

ふだんは便利な公共交通で、週末は自然やイベントに出かける暮らし。マイカーに頼りすぎず、家族みんなでまちを楽しむスタイルに。

中年

仕事と余暇のバランスを大切に、都市と自然を行き来しながらアクティブに暮らす。人生の後半も自分らしく軽やかに移動している。

シニア

歩いて行ける距離に生活に必要なものが揃い、公共交通や呼び出し型モビリティで自由に移動。健康的で自立した毎日を送っている。

BON-SAI-TAMAでの働き方・学び方

◆ サービス業

柔軟な出勤スタイルと、快適な移動手段の選択肢が充実。仕事の後も、
ウォーカブルなまちで気分転換や買い物を楽しめる。

◆ 製造業

出社頻度は減り、AIや自動運搬が活躍するスマートな職場に。
モノの輸送効率が高まり、働きやすく進化した生産現場が実現している。

◆ 農業

自動化とデジタル技術の導入で負担が軽減。地域とつながりながら、
年齢を問わず続けられる持続可能な農業スタイルが根づいている。

◆ 学生

快適な通学と遊びの選択肢がそろった“通いやすく暮らしやすい”
学習環境。時間やコストも抑えつつ、充実した学生生活を送っている。

【コラム】市民ワークショップ 2050年のさいたま市を一緒に考えよう！

市民の皆様とともに描く さいたま市の未来像

さいたま市では、未来のシナリオプランニングや将来の都市交通のあり方について、市民と共に考えることを目的に、これまでに複数回の市民ワークショップを開催してきました。

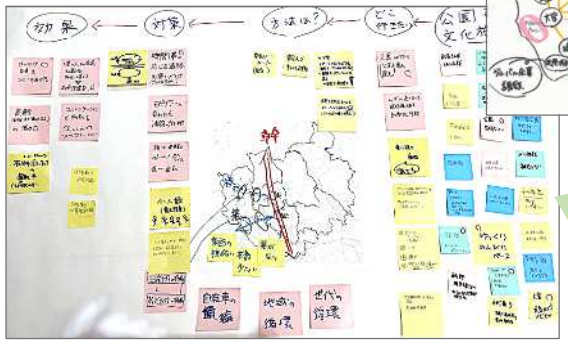
ワークショップでは、講義やグループワーク、グリーンスローモビリティの乗車体験などを通じて、**「さいたま市での2050年の暮らし」**や**「交通の未来像」**について自由に意見を交わしました。

参加者は10代から70代までと幅広く、それぞれの視点から技術の進展や社会の変化に対する期待や不安、そしてそれに対応する都市や交通の姿について、多様な声が寄せられました。

SMARTプランではこのような市民の皆様と交わした意見をもとに、未来像や生活シナリオを描いています。

デジタル化が進んでも、人と繋がる場所や交流の機会はもっと大切になると思う。

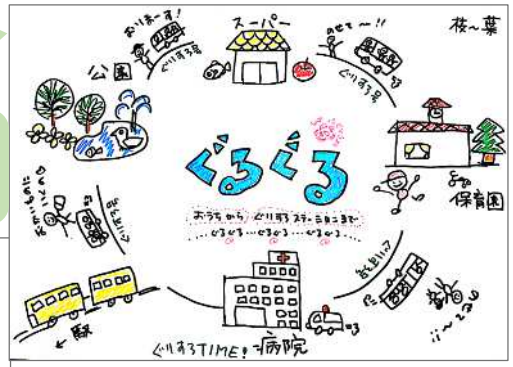
自動運転の技術を活用したり、公共空間を用意することで直接的なコミュニケーションが生まれると良いな！インターナショナルな繋がりができると面白いかも！



動く歩道付きの地下道や地下街があったら、駅の東西移動が楽になるね。

災害時の避難にも使えそう！

都心を中心にぐるっと回れる環状交通があれば、混雑も減って便利だと思う！



アクティブシニアの方やギグワーカー、アルバイトの学生さんとかが地域の足を支える担い手として地域コミュニティに参加してくれると良いな！

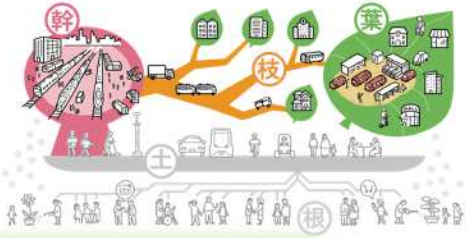
農業体験やバーベキューができる場所を、グリーンスローモビリティで巡れたら楽しい！

子供と一緒にお出かけもできる！

第2部

公共交通編（幹・枝・葉）

公共交通編のながれ



◆ 目指す姿

公共交通を選びたくなるまちへ

鉄道・バス・地域の移動サービスなどをうまくつなげ、
誰もがスムーズに移動できる都市交通をめざします。

日常の暮らしにフィットした移動を支えることで、
公共交通が“選ばれる”存在になります。

◆ 分野別方針

分野ごとの目指す姿

公共交通編の目指す姿をより具体的に、分野ごとに描きます。

現状と課題の把握

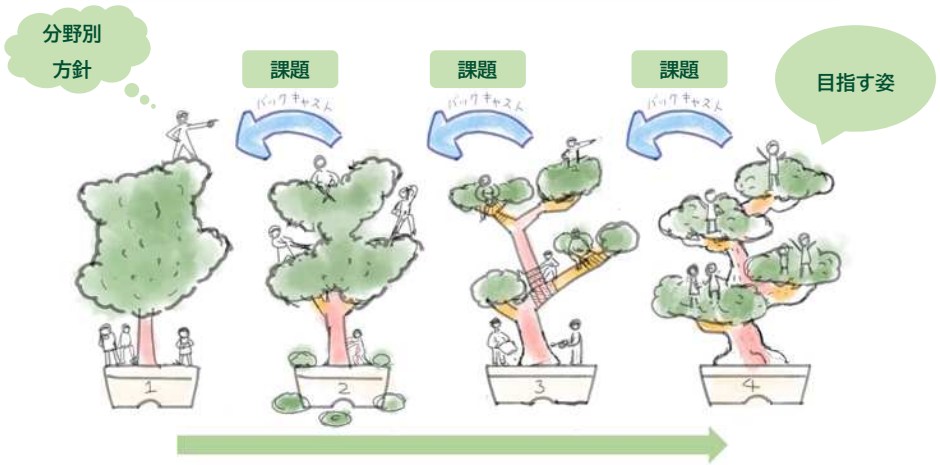
分野ごとの現状および市民の皆様が感じている課題を整理します。

期待する役割を特定

BON-SAI-TAMAの目指す姿や新しい技術の発展の可能性を踏まえ、
今後公共交通に求められる役割や価値を特定します。

具体的なアクションプランを立てる

課題に対応し、目指す姿を実現するため、
交通モードごとに今後の方向性と施策・事業を策定します。

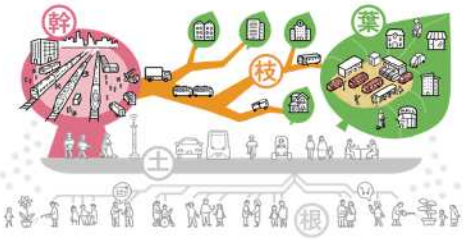


公共交通の目指す姿

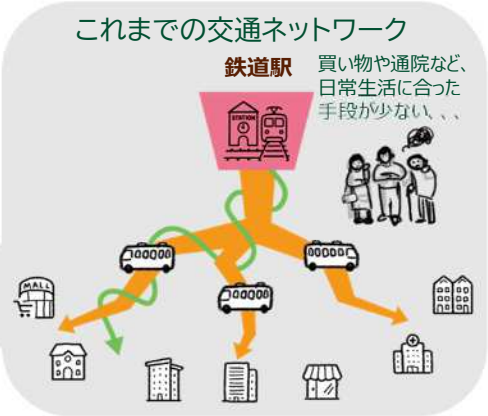
さいたま市では、鉄道やバスなどの公共交通を組み合わせて、暮らしやすく移動しやすいまちを目指しています。そのために、幹・枝・葉の交通ネットワークとそれらを結ぶ交通結節点（モビリティハブ）を整備していきます。

モビリティハブを整備し、便利なエリアではサービスの質を高く、人口が少ない場所では最低限の移動手段を守るなど、地域にたサービスを維持しながら、持続性を高めていきます。

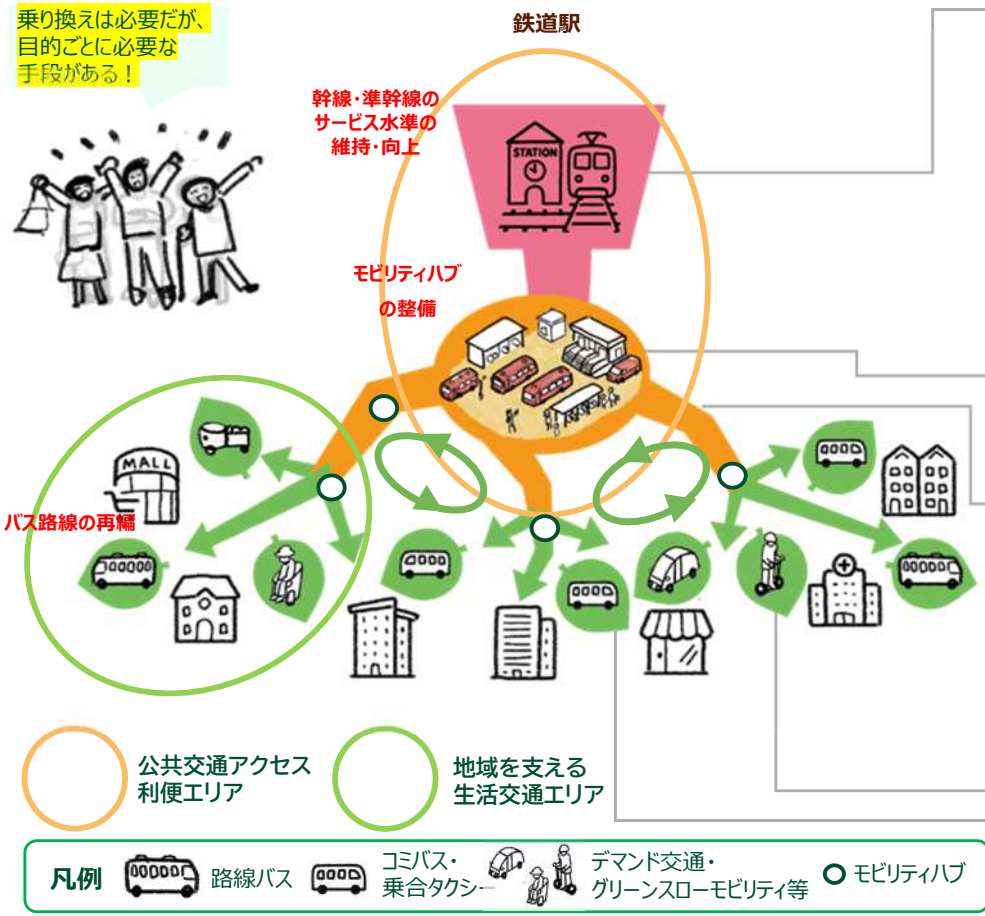
さらに、高齢の方や移動が不便な人のためには、タクシーやライドシェアなども組み合わせて支える仕組みを広げていきます。



これまでの交通ネットワーク



これからの交通ネットワーク



【幹】東日本とつながるまち

◆さいたま市が、首都圏だけでなく東日本のいろいろなまちとつながる交通のしくみをしっかり整えていきます。

◆それによって、さいたま市が東日本の中心となるまちになる力をもっと高めていきます。

新幹線や電車、バスでどこへでも行きやすい街に。駅がもっと便利になって、来た人も住んでいる人も、駅まわりで心地よく過ごせるように。

【モビリティハブ】移動が集まる拠点

◆モビリティハブを乗り換え拠点とすることで、サービスの利便性を保ちながら、持続可能な運行を実現していきます。

◆複数の交通手段や生活サービスが集まる場所をつくることで、より楽しく、スムーズに移動ができるようになります。

モビリティハブで次の乗り物を待つ、簡単なお買い物ができるように。立ち寄りたくなる生活と移動の拠点があるまちに。

【枝】通勤・通学もしやすい、まちの動脈

◆都心の大きな駅に行きやすくなるように交通の便をよくしていきます。

◆通勤や通学など、毎日の移動がもっと快適になるような交通のしくみをめざします。

毎日の通勤や通学がもっと楽になるように、バスや電車のつながりをよくして、乗り換えもわかりやすく。どこへ行くにもスムーズに動けるまちへ。

【ネットワークを補完する交通モード】暮らしをつなぐために選べる移動手段

◆幹・枝・葉の交通ネットワークだけでは行きにくい場所や、時間帯によって移動しにくいときに、ネットワークを補完します。

幹・枝・葉の交通モードがない時間や場所でも、必要な移動はできるように。移動の自由がもっと広がるまちに。

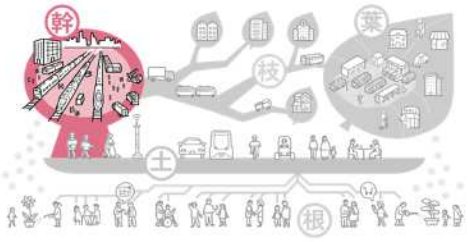
【葉】どんな人にもやさしい、地域の足

◆その人の目的や暮らし方にあった、いろいろな移動手段が選べるようにしていきます。

◆だれもが困らずに出かけられる交通サービスをつくっていきます。

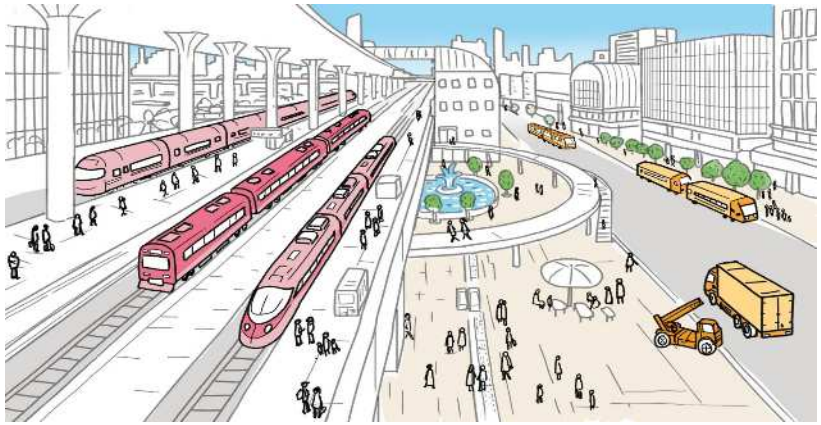
買い物や病院など、生活に必要な移動がしやすくなるように。小さなバスや電動カートなど、誰でも使える交通を地域で支えていくまちに。

分野別方針：幹の交通モード



◆ 目指す姿

【幹】東日本とつながるまち



幹の交通モード（将来イメージ）

◆さいたま市が、首都圏だけでなく東日本のいろいろなまちとつながる交通のしくみをしっかり整えていきます。

◆それによって、さいたま市が東日本の中心となるまちになる力をもっと高めていきます。

新幹線や電車、バスでどこへでも行きやすい街に。
駅がもっと便利になって、来た人も住んでいる人も、駅まわりで心地よく過ごせるように。

◆ 現状・課題

現状：

- 新幹線については、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
- 鉄道について、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ほか、観光地等への特急列車も複数運行している
- 長距離バスについては、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

課題：

- 東日本の交流拠点として、公共交通による広域移動の更なる利便性向上が求められる
- 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
- 都心・副都心の回遊性を向上させる交通ネットワークの充実が求められる
- 新幹線や鉄道路線等の広域交通網を活用した広域物流の推進が求められる

◆ 交通モード別の方向性

【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 • 日本中央回廊の機能をより強化し、その効果を東日本への波及を促進する
今後の方向性	• 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防災対策の向上が期待される • 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

【鉄道】

期待する役割	• 高い定時性・速達性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
今後の方向性	• 市内では、地下鉄7号線や東西交通大宮ルート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

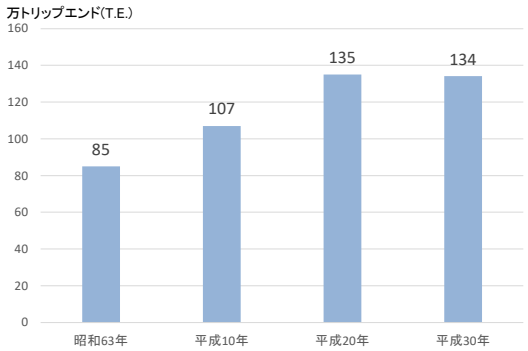
【長距離バス】

期待する役割	• 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
今後の方向性	• 「（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 • 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

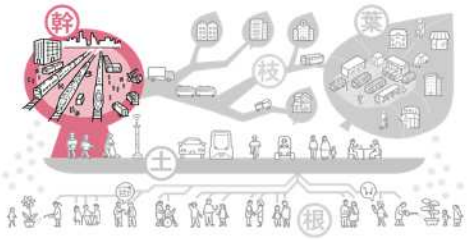
都心への公共交通アクセス30分圏域

資料：REASAS（内閣府）近距離移動時間分析より作成

さいたま市を発着する発生集中交通量（鉄道）



資料：東京都市圏パーソントリップ調査（各年）



分野別方針：幹の交通モード

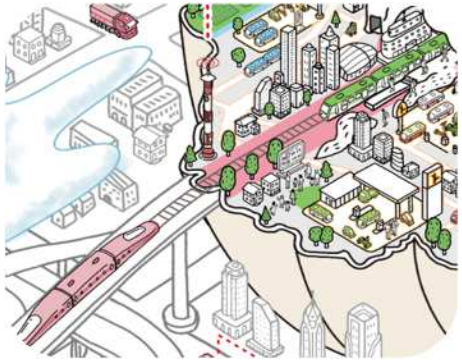
◆ 施策・事業

施策	事業	事業内容
幹ー1 広域ネットワークを活用した広域連携の推進	空港へのアクセス強化	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鉄道・バスでのアクセス向上に取り組みます。
	新幹線ネットワークの有効活用	他都市圏等との移動の利便性・快適性向上を図ります。 また、関係機関と連携・協働を図り、新幹線の始発化や新幹線物流の推進等に取り組みます。
幹－2 都心・副都心間の連携強化	地下鉄7号線の延伸	地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）を、浦和美園駅から岩槻駅方向へ延伸する計画に取り組みます。 本計画は、国の交通政策審議会の答申（平成28年4月）に位置づけられています。
	東西交通大宮ルートの検討	大宮ーさいたま新都心ー浦和美園を結ぶ中量軌道システムの導入を検討する事業です。 本事業も、国の交通政策審議会の答申（平成28年4月）に位置づけられています。

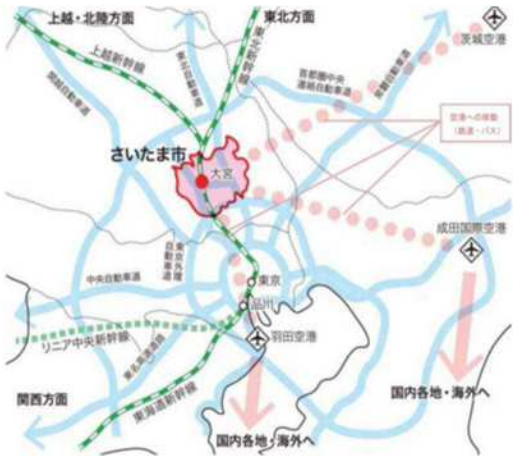
国土交通省　2040年、道路の景色が変わる　より

◆ 幹の交通ネットワーク図

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



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

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

分野別方針：枝の交通モード

◆ 目指す姿

【枝】通勤・通学もしやすい、まちの動脈

枝の交通モード（将来イメージ）

◆都心の大きな駅に行きやすくなるように交通の便をよくしていきます。

◆通勤や通学など、毎日の移動がもっと快適になるような交通のしくみをめざします。

毎日の通勤や通学がもっと楽になるように、バスや電車のつながりをよくして、
乗り換えもわかりやすく。どこへ行くにもスムーズに動けるまちへ。

◆ 現状・課題

現状

- 大宮駅、浦和駅、北浦和駅等に向かう路線では、1日片方向100本以上運行しているバス路線が多方面に運行しており、人口密度の高い居住地域の間の高い輸送需要を支えている。
- これらの路線は、オフピークの時間帯においても高い運行頻度で運行しており、市民の生活を支えている。
- その他の主要駅に向かうバス路線においても、1日片方向50本以上運行している路線が多数運行しており、市民生活を支えている。

課題：

- 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
- ピーク時間帯の分散化等、需要に応じ、持続可能で利便性の高いバス路線サービスの提供が求められる
- 将来の自動運転化を見据えた対応や自動運転化されるまでのバスネットワークの維持に向けた対応が求められる

◆ 交通モード別の方向性

【路線バス（幹線軸）】

期待する役割	• 高い運行頻度を活かして**都心駅等へのアクセスを支える**、市民の暮らしの主要な交通手段
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**速達性・定時性の向上を図る**とともに、自動運転の導入等により、**サービス水準の維持・向上**を目指していく。

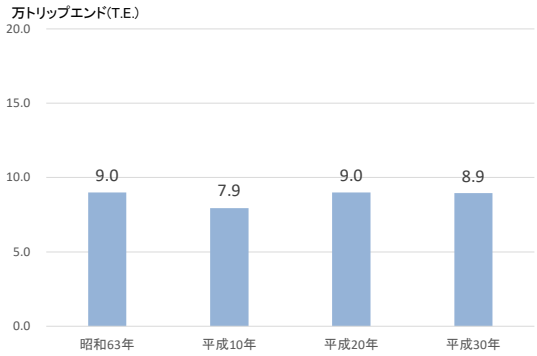
【路線バス（準幹線軸）】

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**主要駅等へのアクセスを支える**市民の暮らしの主要な交通手段
今後の方向性	• バス走行環境や待合環境の整備等を進め、**サービス水準を維持**していくことを目指す

副都心への公共交通アクセス30分圏域

資料：REASAS（内閣府）近距離移動時間分析より作成

さいたま市を発着する発生集中交通量（バス）



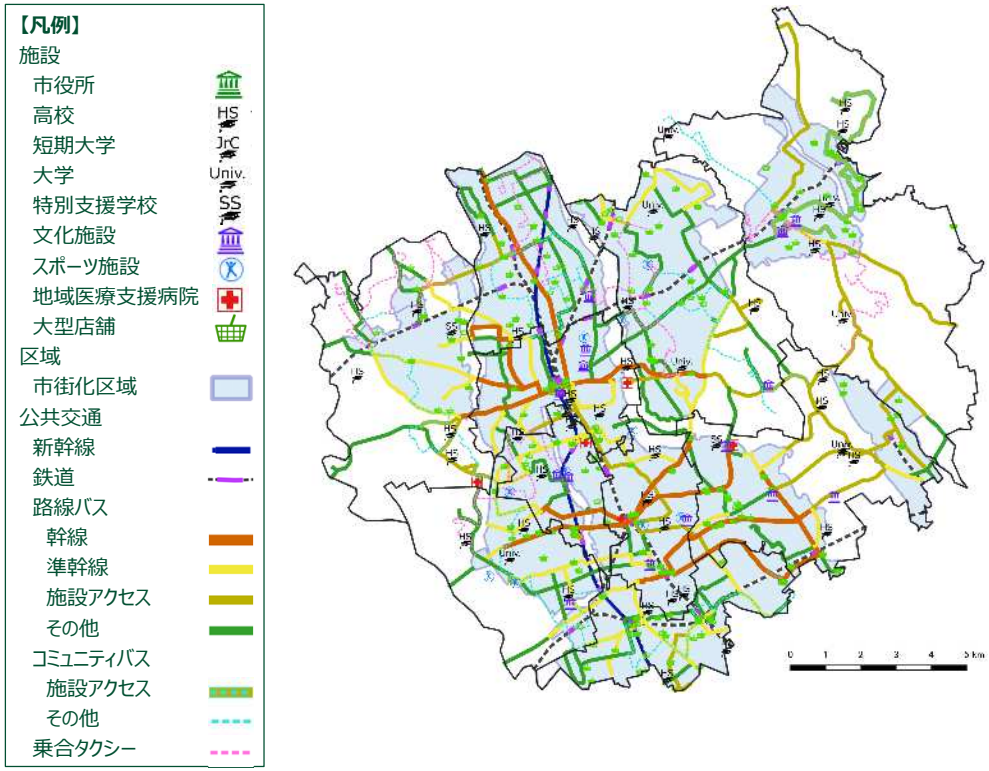
資料：東京都市圏パーソントリップ調査（各年）

分野別方針：枝の交通モード

◆ 施策・事業

施策	事業	事業内容
枝ー1 バスの輸送力の強化	バス運転手確保支援	バス運転手の不足が深刻化していることを受け、バス事業者と連携し、運転手を増やす取組を推進します。 （例：大型二種免許取得のサポート、働きやすい職場づくり、地域の方への情報発信等）
	幹線・準幹線の輸送力強化	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、各種施策に取り組みます。 ・バス優先レーンの導入検討 ・連節バスの導入促進 ・公共交通優先システムの機能向上
	自動運転バスの導入検討	路線バスの事業効率化・運転手不足への対応のため、幹線・準幹線の路線への自動運転バスの導入について検討を進め、交通事業者等と連携して実証実験・効果検証等を進めていきます。
枝ー2 バス車両の高度化	ノンステップバス・EVバス等の導入	ノンステップバスやEVバスの導入促進に取り組むことで、バスの快適性や走行性等を高めていきます。

◆ 枝の交通ネットワーク図



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
枝のバス路線	幹線軸	• 人口密度：500人/250m※1　メッシュ以上（市街化区域内） • 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（市街化区域内） • 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
葉のバス路線	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／大学校／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

分野別方針：葉の交通モード

◆ 目指す姿

【葉】どんな人にもやさしい、地域の足

葉の交通モード（将来イメージ）

◆その人の目的や暮らし方にあった、いろいろな移動手段が選べるようにしていきます。

◆だれもが困らずに出かけられる交通サービスをつくっていきます。

買い物や病院など、生活に必要な移動がしやすくなるように。
小さなバスや電動カートなど、誰でも使える交通を地域で支えていくまちに。

◆ 現状・課題

現状

- 幹線・準幹線以外のバス路線については、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
- 路線バスの運行が無いエリアには、代替手段としてコミュニティバスや乗合タクシーが導入されている地区もあり、さいたま市から交通事業者に運行を委託している
- 需要が分散し定時定路線運行が難しい地域等では、デマンド交通やグリーンスローモビリティ等の新たな交通モードの導入について、実証実験等に取組んでいる

課題：生活圏ネットワークの充実化

- バスの運転不足が進む中、地域コミュニティによる共助や多様な主体との共創で支えていくことが求められる
- 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

◆ 交通モード別の方向性

【路線バス（施設アクセス路線・その他路線）】

期待する役割	• （施設アクセス路線）住宅地や駅や病院など**主要施設へのアクセスを支える**移動手段 • （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
今後の方向性	• 施設アクセス路線は、施設の特性を踏まえ**一定のサービス水準の維持**を目指す • その他路線は、路線に利用状況等も踏まえ**地域にあったサービス水準**を目指す

【コミュニティバス】

期待する役割	• **通勤・通学や地域の暮らしを支える移動手段** • 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
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、**路線再編やダウンサイジング等も検討**していく

【乗合タクシー】

期待する役割	• **通勤・通学や地域の暮らしを支える役割** • 地域の暮らしを支えるため、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
今後の方向性	• 地域の移動ニーズに合わせた**路線再編や一部時間帯のデマンド運行等も検討**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	• **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役割** • 居住地域と生活関連施設や**バス停等のモビリティハブを結ぶ移動手段**
今後の方向性	• **バス路線の再編に合わせて導入を検討**していくことや、**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**していく

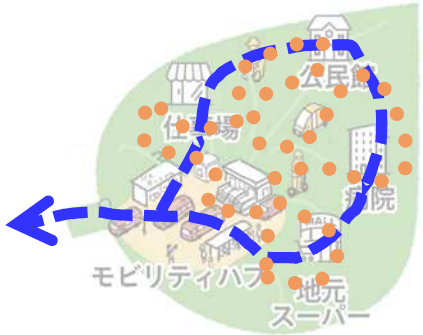
分野別方針：葉の交通モード

◆ 施策・事業

施策	事業	事業内容
葉ー1 葉の交通モードの利用促進・導入推進	葉の交通モードの路線再編の検討	路線バスの一部やコミュニティバス、乗合タクシーでは、非効率な運行により、利用者の利便性の低下を招いている場合があります。 こうした葉の交通モードにおいて、モビリティハブ等を活用しながら、路線の再編を図ることで、路線の維持や効率化に取り組みます。
	コミュニティバス等の導入及び改善	さいたま市では、「コミュニティバス等導入ガイドライン」に基づきコミュニティバスや乗合タクシーを交通空白地区等へ導入を進めてきました。 今後は、SMARTプランにおける未来像や方針等を踏まえて、「（仮称）再構築ガイドライン」として、新たな交通モードの導入や現在運行しているコミュニティバスや乗合タクシーの運行改善等に取り組みます。
	デマンド交通・グリーンスローモビリティの導入検討	AIデマンド交通やグリーンスローモビリティについて実証実験と効果検証を通じて、各交通モードを導入するにあたっての諸条件等について検討を進めます。

◆ 葉の交通ネットワーク図

**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**



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

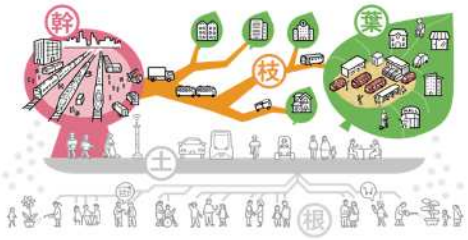
- デマンド交通やボランティア輸送は生活圏内の暮らしの移動を支える

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

分野別方針：ネットワークを補完する交通モード



◆ 目指す姿

【ネットワークを補完する交通モード】暮らしをつなぐために選べる移動手段

◆幹・枝・葉の交通ネットワークだけでは行きにくい場所や、時間帯によって移動しにくいときに、ネットワークを補完します。

幹・枝・葉の交通モードがない時間や場所でも、必要な移動はできるように。
移動の自由がもっと広がるまちに。

◆ 現状・課題

現状

- タクシーについては、市内全域において多くの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。一方で、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。
- 自家用車については、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市民の移動を支えているが、短距離での自家用車の利用など、一部では過度な利用も見受けられる。
- 現在、市内では電動自転車や電動サイクル等のシェアリングサービスが展開されており、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。

課題：

- タクシーのドライバー不足の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
- 新たな交通モードやシステムが次々と登場しており、それらを上手に活用し、幹枝葉の公共交通ネットワークとの共存・調和を図っていく必要がある
- 脱炭素化や交通渋滞の解消等のため、自家用車に依存しすぎない交通体系を構築していく必要がある

◆ 交通モード別の方向性

【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、高齢者や妊婦、障がい者などの移動が困難な方の移動手段として活躍が期待される
今後の方向性	• タクシー需要の増加や供給力の低下に対応するための施策やライドシェア等の新たな制度の活用の推進が求められる

【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期待される
今後の方向性	• 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。

【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
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>

パーソナルモビリティ

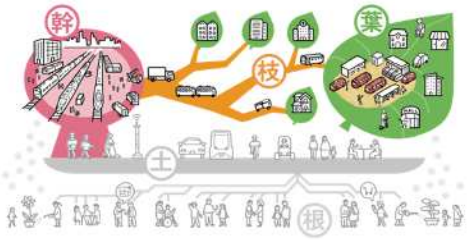
超小型モビリティ

多目的モビリティ

分野別方針：ネットワークを補完する交通モード

◆ 施策・事業

施策	事業	事業内容
葉－2 ネットワークを支えるモビリティの推進	タクシーの利用環境の向上	障がい者や子ども連れ等、誰もが使いやすいようにするためのユニバーサルデザインタクシーや環境にやさしい車両の導入を推進します また、利用しづらい時間帯等が発生していないか注視し、利用環境の向上に努めます。
	移動困難者等のモビリティ支援の推進	高齢者等の移動支援事業や福祉タクシー利用料金助成制度、福祉有償運送等の取組を推進していきます。 また、今後、移動困難者等の移動を支える新たなモビリティや地域資源を活用した移動手段の確保策等について導入の可能性を検討していきます。
	シェア型マルチモビリティの導入促進	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の導入を推進します。



◆ 移動困難者等のモビリティ支援

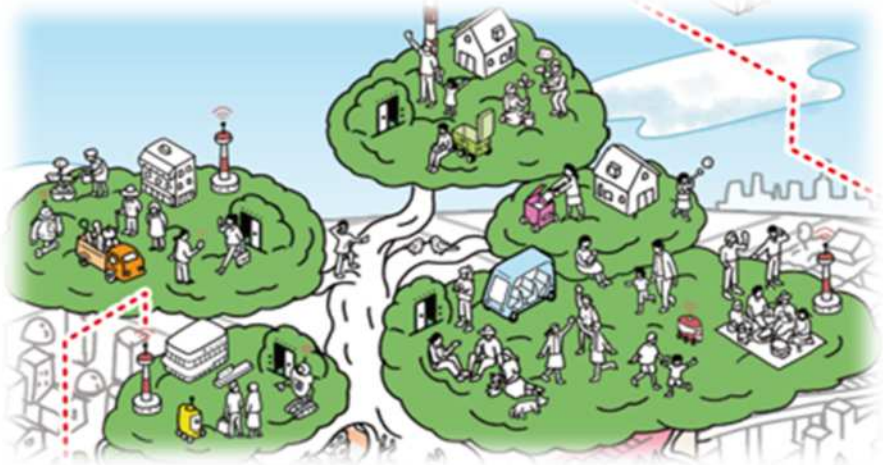
今後は、公共交通アクセス利便エリア内においても、駅やバス停、生活に必要な施設等までアクセスするのが困難な高齢者等が増加していくことが見込まれることから、デマンド交通のほか、福祉有償運送やボランティア輸送等の様々な交通モードの導入等を進めていくことで、誰もが移動できるまちを実現していきます

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

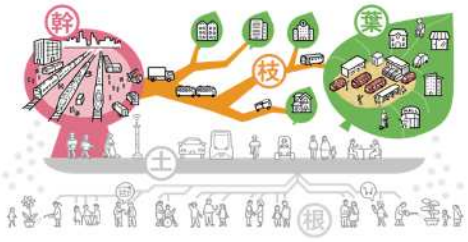
足腰の衰えた高齢者等が日常の移動に使える1人乗りのモビリティ

免許返納後でも利用できるモビリティへの転換により移動を支える

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

分野別方針：モビリティハブ



◆ 目指す姿

【モビリティハブ】移動が集まる拠点

国土交通省　駅まちデザインの手引き　より

◆モビリティハブを乗り換え拠点とすることで、サービスの利便性を保ちながら、持続可能な運行を実現していきます。

◆複数の交通手段や生活サービスが集まる場所をつくることで、より楽しく、スムーズに移動ができるようになります。

モビリティハブで次の乗り物を待つ、簡単なお買い物ができるように。
立ち寄りたくなる生活と移動の拠点があるまちに。

◆ 現状・課題

現状

- 駅前広場は、都市計画決定はされているものの未整備の箇所が存在している。また、市民・事業者双方にとって利用しづらい状況にある駅前広場もある。
- バス停は、道路空間上の制約から、屋根やベンチなどが設置できず利便性に課題があるバス停も存在している
- シェアモビリティポートについては、駅に近いエリアで拡大しており、郊外部は比較的少ない状況がある

課題：

- 駅まち空間全域のユニバーサルデザイン化や乗り継ぎのストレス軽減と利便性・快適性の向上、市民と来街者が集い交流する場としての機能の整備等が求められる
- バス停空間のユニバーサルデザイン化や快適性の向上が求められる
- 他交通モードとの連携による乗り継ぎのストレス軽減と利便性の向上が求められる
- 生活圏交通結節点の待合環境改善や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やドローン輸送等、科学技術の進展を見据えた対策が求められる

◆ 方向性

【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。

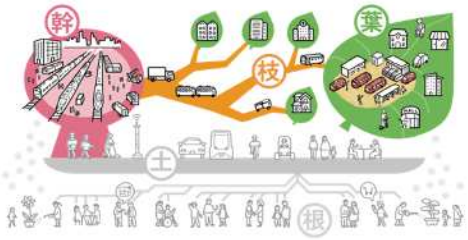
【幹×枝】駅前広場

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リアフリー施設やバス停環境（上屋・ベンチ・情報提供等）の整備を図る

【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

分野別方針：モビリティハブ

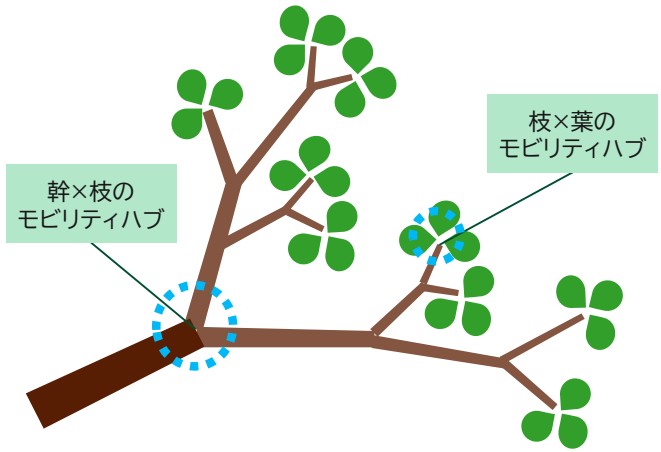


◆ 施策・事業

施策	事業	事業内容
幹－3 駅まち空間の機能・魅力向上	駅前広場整備の推進	鉄道やバスとの乗り換えの円滑化を図るため、路線バスが乗り入れる駅前広場の機能向上に取り組みます。 整備にあたっては、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の整備や、まちの特性を活かしたデザインや空間形成などに取り組みます。
	駅の機能向上	車いすや高齢者も安心して使えるように駅のバリアフリー化やホームドアの整備を推進します。 また、駅の東西、南北を結ぶ通路の整備等により、利用者の利便性向上に取り組みます。
幹－4 長距離バスターミナルの機能向上	（仮称）バスタ大宮の整備等、長距離バスターミナルの利便性向上	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みます。 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きます。
枝－3 バス停のモビリティハブ化	バス停等のモビリティハブ化の検討	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、バス待ち環境の整備や乗換案内・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等に取り組みます。
葉－3 生活圏のモビリティハブの推進	生活圏モビリティハブの普及検討	多様な交通モードを選択できる生活圏の構築のため、シェアモビリティポート等と他交通モードの連携促進に取り組みます。 また、生活関連施設等との連携や端末物流対策の推進（宅配BOX、貨客混載等）等について検討していきます。

◆ モビリティハブの推進イメージ

モビリティハブを整備する場所のイメージ



駅前広場に様々な機能が融合した、
大規模のモビリティハブのイメージ

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

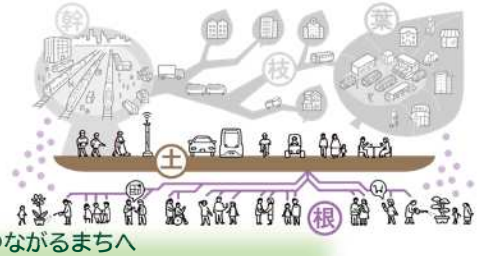
資料：小田急バス株式会社　hocco　より

資料：OpenStreet株式会社　より

第3部

交通基盤編（土・根）

交通基盤編のながれ



◆ 目指す姿

③歩いて楽しく、安心して移動できる、人とつながるまちへ

歩道や広場をもっと使いやすく整備し、
歩きたくなるウォーカブルなまちをつくります。

災害にも強く、デジタルや人の力を活かした交通の仕組みで、
移動の自由とつながりを守ります。

◆ 分野別方針

分野ごとの目指す姿

交通基盤編の目指す姿をより具体的に、分野ごとに描きます。

現状と課題の把握

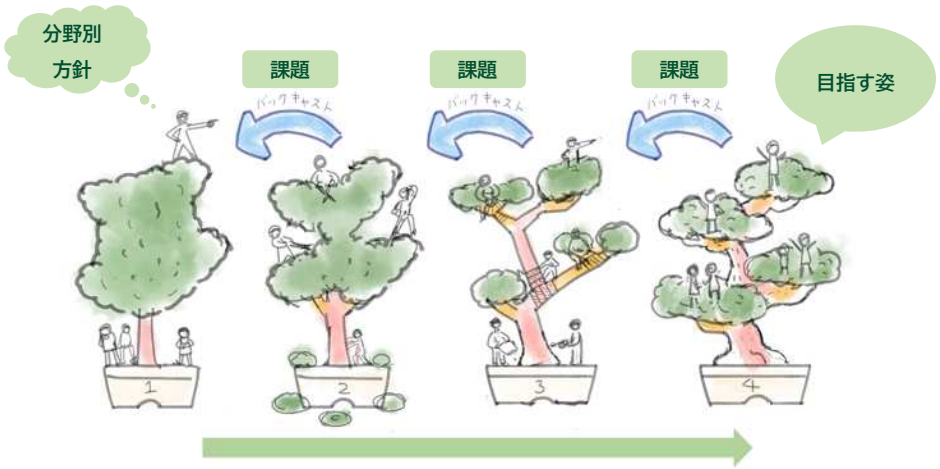
分野ごとの現状および市民の皆様が感じている課題を整理します。

期待する役割を特定

BON-SAI-TAMAの目指す姿や新しい技術の発展の可能性を踏まえ、
今後交通基盤に求められる役割や価値を特定します。

具体的なアクションプランを立てる

課題に対応し、目指す姿を実現するため、
交通モードごとに今後の方向性と施策・事業を策定します。



交通基盤の目指す姿

さいたま市では、安心して移動できるよう、道路・歩道・自転車道・駅前広場などの基盤（インフラ）をしっかり整備していきます。地震や台風にも強く、環境にもやさしい、安全な道づくりを進めていきます。

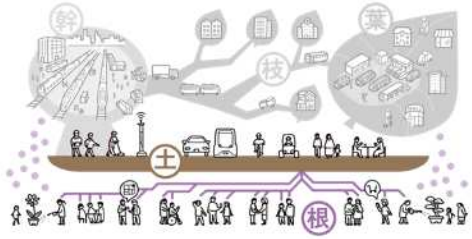
また、歩いたり、自転車に乗ったりしやすいウォーカブルで快適なまちを目指します。駅や学校、公園、買い物先などへのアクセスを、年齢や体力に関係なく快適にすることで、日々の移動がもっと楽しく、健康的になるまちづくりを進めます。

【土】安全な移動を支えるインフラ

◆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

地震や大雨のときにも安心して動ける道をつくる。普段は歩きやすくて、ベビーカーや車いすも通りやすい、人にやさしいまちへ。



こうした交通を支えるには、地域をよく知る人や運行を担う人の力も欠かせません。さいたま市では、市民・事業者・行政が協力して、地域の移動を支える人材や仕組みを育てながら、将来を見据えた交通の仕組みを整えていきます。

市民参加による未来像の検討の様子

市民ワークショップ

オープンハウス

【根】つながりでつくるモビリティ

◆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

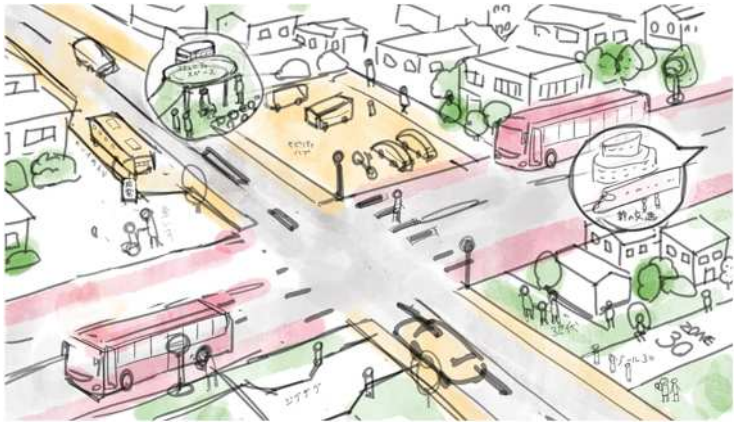
◆地域の移動を支える人材を育み、分野横断的な取組みを推進していく

地域の人やお店、行政が共にまちの交通を考える。データのつながりで移動の予約や支払いもスマホで簡単に。多分野とのつながりでつくり、育てていける交通を。

分野別方針：広域幹線道路／幹線・地区幹線道路

◆ 目指す姿

【土】安全な移動を支えるインフラ



土が豊かなまち（将来イメージ）

◆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

地震や大雨のときにも安心して動ける道をつくる。
普段は歩きやすくて、ベビーカーや車いすも通りやすい、人にやさしいまちへ。

◆ 現状・課題

現状（広域・市域交通インフラ）

- 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
- 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

課題：広域・市域交通のインフラ強化

- 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
- 多様な社会ニーズに対応し得るインフラ整備が求められる
- 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
- ユニバーサルデザイン化や歩行空間の整備推進等利便性の向上が求められる

◆ 方向性

広域幹線道路

期待する役割	• 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靭な道路網が求められる
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

幹線・地区幹線道路

期待する役割	• 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
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）

分野別方針：生活道路・区画街路

◆ 現状・課題

現状（生活道路・区画街路）

- 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

課題：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
- 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
- ウォーカブルな空間の整備や日常生活のコミュニティ空間としての役割も求められる

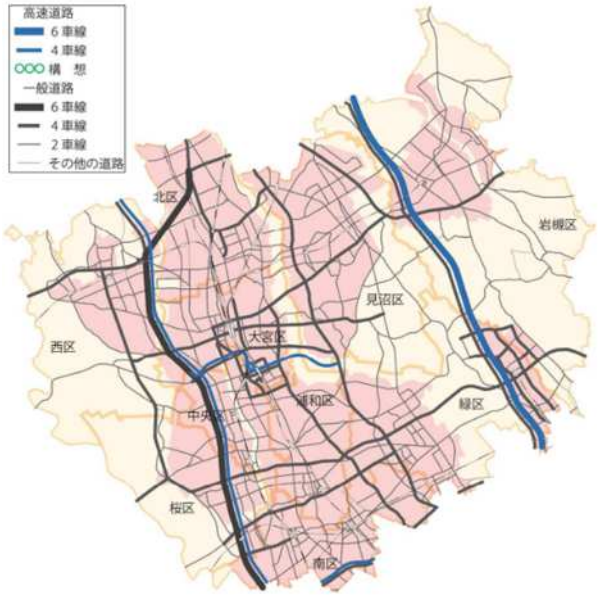
◆ 方向性

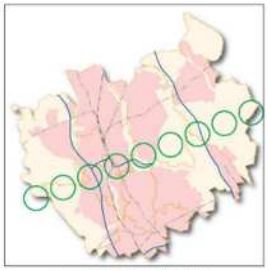
③生活道路・区画街路

期待する役割	• 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	
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

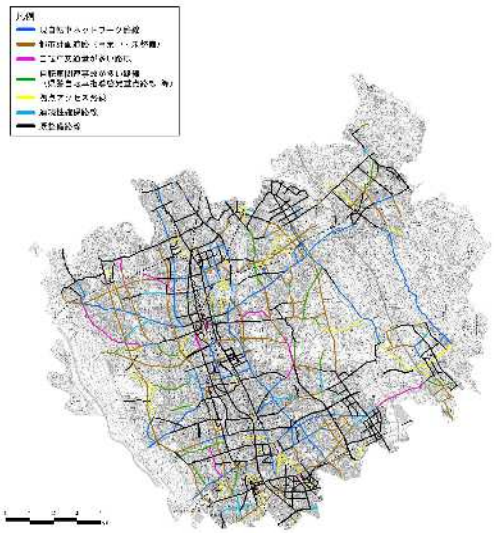
国土交通省　2040年、道路の景色が変わる　より

◆ 土のネットワーク図





将来道路網（さいたま市道路網計画）



自転車ネットワーク路線（将来像）（さいたま市自転車ネットワーク整備計画）

分野別方針：幹線・地区幹線道路

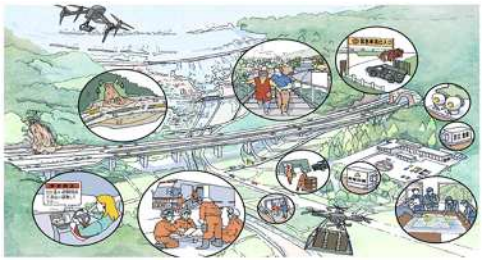
◆ 施策・事業

施策	事業	事業内容
土－1 高速道路ネットワークの強化	新大宮上尾道路の整備推進	国道17号の慢性的な交通渋滞の緩和や埼玉県中央地域の健全な発展などを目的にさいたま市から鴻巣市までの高架構造の自動車専用道路を整備します。 現在は、与野～上尾南の延長約8kmが事業化されています。
	核都市広域幹線道路の検討	核都市広域幹線道路は、千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県を結ぶことにより、首都圏の広域的な環状道路の形成を目指しています。 現在、埼玉新都心線～東北道付近間を優先検討区間として検討が進められています。
土－2 幹線道路等の整備推進	都市計画道路の整備	都市の骨格となる道路網の構築に取り組みます。 また、さいたま市道路網計画や道路整備計画に基づき、適正に道路整備の評価・推進を図ります。
	道路の老朽化・強靭化対策の実施	安全・安心な道路空間を確保するため、老朽化に伴う維持管理費の増加を踏まえ、計画的かつ予防保全的な維持管理を進めるため、計画的・効率的に老朽化・強靭化に取り組みます。
	無電柱化の推進	さいたま市が管理する防災上の重要な道路やバリアフリー経路、駅周辺など歩行者の多い道路等について、無電柱化を実施します。
土－3 道路交通の円滑化推進	交差点改良	安全で快適な通行空間を確保するため、暫定改良を含めて交差点の改良に取り組みます。
	交通バリアフリーの推進	さいたま市バリアフリー基本構想に基づき、道路の段差解消や歩道の拡幅、踏切の改良等、高齢者や障害者等の移動等の円滑化を推進していきます。

施策	事業	事業内容
土－4 安全安心な生活道路の整備推進	狭あい道路の解消	道路幅員が4㎡未満の道路について、災害時の緊急車両の通行確保の確保等のため、狭あい道路の解消に取り組みます。
	安全対策の実施	ゾーン30による速度規制に加え、物理的なデバイス（狭さく・ハンプなど）や交通規制を組み合わせ、歩行者優先の安全な通行空間の整備に取り組みます。 また、関係者と連携して通学路の安全点検等を実施し、交通安全対策を講じていきます。
土－5 アクティブモビリティの利用環境向上	自転車利用環境の整備推進	さいたま自転車まちづくりプランに基づき、「たのしむ」、「まもる」、「はしる」、「とめる」の各種施策として、自転車通行環境整備や駐輪場の整備、放置自転車対策等に取り組みます。
	道路空間の有効活用の推進	居心地が良く歩きたくなる空間づくりのため、道路空間の再編や美装化、道路空間を柔軟に活用した取組を推進します。

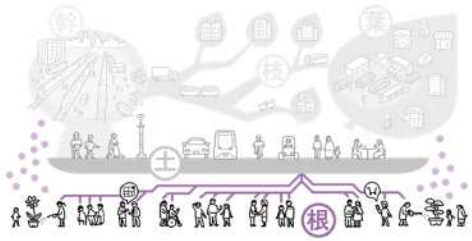
◆ 土の推進イメージ

資料：さいたま市道路網計画



国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」（2020年）より

分野別方針：根



◆ 目指す姿

【根】つながりでつくるモビリティ

◆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

地域の人やお店、行政が共にまちの交通を考える。
移動の予約や支払いもスマホで簡単に。誰もが関わって、育てていける交通を。

◆ 現状・課題

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

課題：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

◆ 方向性

【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、市民団体やエリアマネジメント団体等と連携した、モビリティマネジメントを推進する

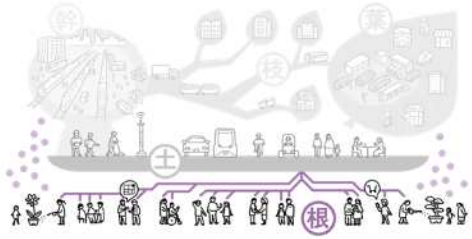
【データのつながり】

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

【多分野とのつながり】

今後の方向性	• 交通に関連する多分野（土地利用、健康、エネルギー、教育、福祉など）と連携し、相乗効果を生みだす

分野別方針：根



◆ 施策・事業

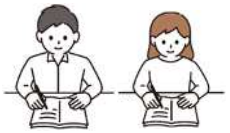
施策	事業	事業内容
根－1 地域の移動を支える人材の育成	交通安全啓発活動	幼稚園児・保育園児から高齢者まで、幅広い年齢層を対象に交通安全教室を実施し、交通マナーの向上や交通ルールの遵守の徹底を促進します。
	モビリティ人材の育成	市民・事業者・行政の連携を強化し、ステークホルダー間のコーディネーターやボランティア輸送の担い手、生活圏交通を支える人材の確保に取り組みます。
根－2 モビリティマネジメントの推進	コミュニケーション施策によるモビリティマネジメントの推進	過度な自動車の利用等を避け、公共交通サービスの維持・向上や環境負荷の低減、外出機会の増加を図るため、小学校への出前講座やバス路線マップの配布等により、公共交通の利用促進を図ります。
	交通需要マネジメントの導入検討	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、駐車場・駐輪場の適正配置や集約化、パークアンドライドの推進、通勤通学時間をずらすピークレスの推進など、交通需要マネジメントの推進に取り組みます。
根－3 持続可能なまちづくりの推進	居住・都市機能誘導と交通ネットワークの連携による正のスパイラルの構築	コンパクト＋ネットワーク型の都市構造を実現していくため、立地適正化計画に基づく居住や都市機能の誘導、交通アクセス利便エリアにおける交通利便性の維持・増進を図ることで、幹・枝の交通モードの利用者が増えていく正のスパイラルを構築します。
	運輸部門による温室効果ガス排出量削減の推進	エコドライブの推進や電気自動車の導入などにより、温室効果ガスの排出削減に取り組みます。
根－4 交通システム利便性向上	デジタル技術を活用したモビリティサービスの充実	バスロケーションシステムやキャッシュレス決済、スマートバス停の導入促進等を図るほか、市民アプリと連携したモビリティサービスの可能性等についても検討していきます。
	データ活用とオープンデータ化の推進	SMARTプランの効率的かつ実用的な運用の促進や、新たなサービス実装、地域課題解決のきっかけとなるためのデータ活用とオープンデータ化の推進に取り組みます。

◆ 根の推進イメージ

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

【コラム】子どもの提案



未来を担う子ども・若者からの提案

2050年に向けた将来の暮らしや交通のあり方について、中学生・高校生のみなさんからの意見や提案を募集しました。こうした声は、未来の市民の感性や価値観を知る大切なヒントです。本市では、**子どもたちの意見をまちづくりや交通政策に生かし**、誰もが安心して移動できる、持続可能で暮らしやすいまちを目指していきます。

SMARTプランでは、このような子どもの提案を取り入れて、未来像や生活シナリオを描いています。

◆ テクノロジーと移動の変化

オンラインやリモート、AIなどが大きく発展していると思う。

自動運転や電動スクーター、水素自動車が当たり前になっているかも。

自動運転技術でバス、タクシー、長距離トラックなどの運転手さんたちの仕事が楽になって、日常生活にも普及するかも。

安全でどこでも誰でも使える便利な公共交通があるといいな。

◆ 環境の変化

地球温暖化で夏は暑すぎて、外に出る人が減っていると思う。

少子高齢化や国際化、地方の過疎化が進み、困っている人が増えるかも。

地域住民で支え合い、持続可能で災害に強いまちになっているといいな。

歩道を広くしたり、地面を平らにしたり、より移動しやすい環境ができるといいな。

◆ 生活の変化

買い物、授業・仕事、病院での診察、、、なんでも移動なしで家からできるかも。

ドローンによる配達が始まっていると思う。

人と直接コミュニケーションを取る機会が減っていると思う。

第4部

戦略・評価編

戦略(BON-SAI-TAMAの育て方)について

盆栽を強く、美しく育てるためには、樹木の形をきれいに整え、適切に水や肥料を与えることが必要です。

SMARTプランでは、BON-SAI-TAMAの育て方として、2つの戦略に基づき事業を推進していきます。

戦略1 アクセシビリティ戦略(枝・葉の剪定基準)

戦略2 投資戦略(水・肥料の与え方)

戦略1:アクセシビリティ戦略(枝・葉の剪定基準)

公共交通をもっと便利にするために、**「走っている頻度と本数(サービス水準)」**を
エリアごとに3つのレベルに分けて考えていきます。

これにより、住んでいる場所によっても、生活に合った移動手段が選べるようになります。

交通のルートや本数を見直すことで、まち全体がもっと動きやすく、

暮らしやすくなることを目指しています。

理想的水準 – 便利さによって、まちの価値が高まるレベル

- ✓ 朝や夕方の混む時間はバスや電車がたくさん来るので、待たずに乗れる。
- ✓ 昼間や休日もある程度本数があるから、予定が立てやすく、急な用事にも対応しやすい。
- ✓ 沿線のまちの価値が高まり、公共交通を利用しない人にもメリットがでてくる。

品質保証 – 日常的に使いやすいレベル

- ✓ 生活に必要な時間帯に不便なく使える本数がある。
- ✓ 通勤や通学、買い物などの予定は少し調整すれば自分の希望どおりに動ける。
- ✓ 安心して普段づかいできる交通手段として機能。

性能保証 - 生活を支えるレベル

- ✓ 本数は少ないが、日常生活で必要なときには使える。
- ✓ 乗りたい時間にバスがない時は、自分の行動を運行時間にあわせて考える必要がある。
- ✓ 高齢者や車を使えない方などの生活を支える交通。

維持していくサービス水準一覧

交通モード	理想的水準	品質保証	性能保証	サービス水準(片方向あたり)
幹線軸	○			ピーク時　10分に1本以上 オフピーク時　15分に１本以上 終バスが22時以降に運行
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 乗合タクシー		○		60分に1本程度 （7時～19時台）
デマンド交通、 ボランティア輸送 などの交通モード			○	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、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

交通事業者と市で定期的に話し合いをし、サービス水準がきちんと保たれるように課題の共有や連携した取組を進めていきます。また、5年に1度、路線や運行頻度の基準を見直していきます。

具体的には次のようなことを進めていきます:

- ✓ バスのルートの見直しや、乗り継ぎしやすい「モビリティハブ」の整備
- ✓ 道路の整備やバスの時間通り運行をめざす工夫
- ✓ 運転手の確保や、デジタル技術を使った効率化

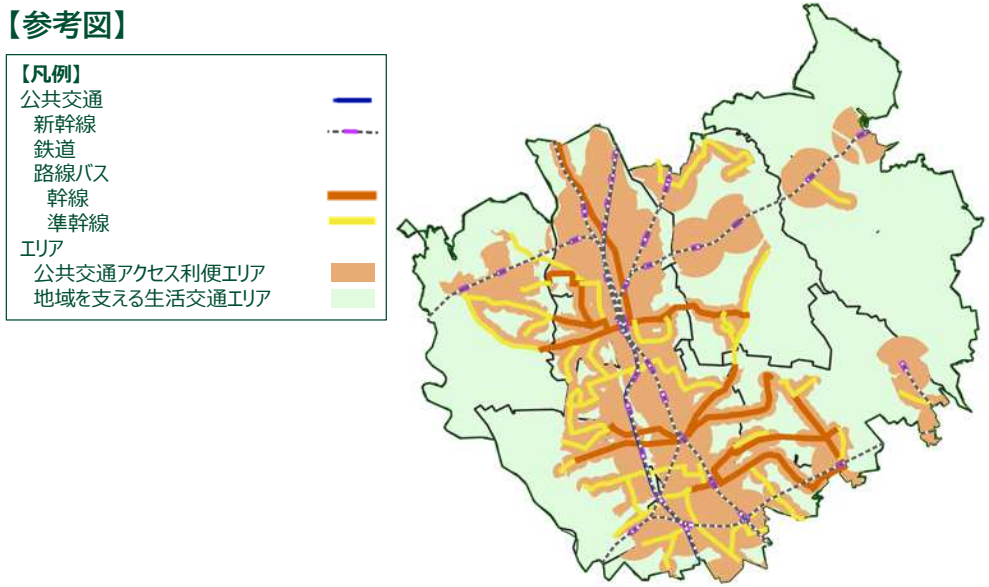
戦略1：アクセシビリティ戦略（枝・葉の剪定基準）

◆ モビリティエリアについて

モビリティエリアを設定し、
それぞれのエリア内での移動・生活のイメージの実現を目指していきます

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 エリア内人口密度の維持・向上を図る
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】



【コラム】XXX

戦略2：投資戦略（水や肥料の与え方）

◆ 4つの投資戦略に基づくパッケージ化

適切に水や肥料を与えることで、強く・美しい盆栽が育つように、限られた予算で最大限の成果を引き出すためには、早期の効果発現が見込まれる施策や緊急度等を見極め、メリハリをつけた投資を行っていくことが大切になります。

併せて、盆栽を育て、守るための体制を整えていくために、適正な人材配置と人材育成を進める必要があります。

投資戦略では、さいたま市の強み・弱みと、将来における機会・脅威を踏まえて、今後、重点的に投資をしてくべき、4つの視点を抽出し、その視点から事業をパッケージ化しました。

	強み	弱み
機会	**機会×強み** 強み：拠点性、新幹線の結節、人口増加 機会：拠点のまちづくり、鉄道網の更なる強化、技術の発展 ▼ ①拠点育成に資する投資	**機会×弱み** 弱み：脆弱な道路網、公共交通の混雑、危険な道路が多数 機会：新たなモビリティ、生活様式の変化 ▼ ③安全安心に資する投資
脅威	**脅威×強み** 強み：高いサービス水準の公共交通、高い人口密度 脅威：運転手不足、外出率の低下 ▼ ②既存ネットワークの維持・効率化に資する投資	**脅威×弱み** 弱み：バス網が行き届いていない地域が存在 脅威：移動困難者の増加 ▼ ④最低限のモビリティ確保に資する投資

◆ 戦略パッケージ

投資戦略1　拠点育成に資する投資

☞ 花や実を咲かせる

- ✓ 都市機能誘導区域やバリアフリー重点整備地区内における社会資本整備に優先的に投資
- ✓ 拠点アクセスの強化や拠点内の回遊を促進する事業に優先的に投資
- ✓ 都市機能の向上に寄与し、民間投資を呼びこむ事業に優先的に投資

投資戦略2　既存の交通ネットワークの維持・効率化に資する投資

☞ 盆栽の樹形を整える

- ✓ 既存の鉄道ネットワークおよび幹線・準幹線のサービス水準の維持・向上に資する事業に優先的に投資
- ✓ 市街地の無秩序な拡大を引き起こす事業については、その意義を詳しく検証する

投資戦略3　安全安心に資する投資

☞ 土壌改良・メンテナンス

- ✓ 都市の強靭性を高め、災害時に誰も取り残されないための事業や将来の世代も安心して過ごせるまちづくりに資する事業に優先的に投資
- ✓ 日常生活の移動において包摂性（インクルージョン）を向上させる事業に優先的に投資
- ✓ 移動困難者が多いエリアや拠点の強靭性を高める事業を優先する

投資戦略4　最低限のモビリティ確保に資する投資

☞ 葉を枯らさない

- ✓ 誰もが移動できる社会の実現に向け、最低限必要な移動を確保するための投資を重点化
- ✓ 最低限必要な移動については、地域性や身体的状況を踏まえるとともに、共創による「地域を支える生活交通エリア」についてサービス水準を担保する

戦略パッケージと実施主体

各事業を投資戦略に応じて以下のとおりパッケージに分類します。

事業ごとに実施計画・プログラム等の作成を進めていきます。

※ 各事業の実施計画については資料編をご覧ください

基本方針	事業	実施主体			①拠点育成	②既存の交通ネットワークの維持・効率化	③最低限のモビリティ確保	④安全安心
		行政	交通事業者等	市民				
幹	空港へのアクセス強化	○	○		○			
	新幹線ネットワークの有効活用	○	○		○			
	地下鉄7号線の延伸計画	○	○		○			
	東西交通大宮ルートの検討	○	○		○			
	駅前広場整備の推進	○	○		○			○
	駅の機能向上	○	○		○			
	（仮称）バスタ大宮の検討等、長距離バスターミナルの利便性向上	○	○		○			
枝	ノンステップバス・EVバス等の導入	○	○					○
	自動運転バスの導入検討	○	○			○		
	幹線・準幹線の輸送力強化	○	○		○	○		
	バス運転手確保支援	○	○			○		
	バス停等のモビリティハブ化の検討	○	○		○	○		
葉	葉の交通モードの路線再編の検討	○	○			○	○	
	コミュニティバス等の導入及び改善	○	○	○		○	○	
	デマンド交通・グリーンスローモビリティの導入検討	○	○	○			○	
	タクシーの利用環境の向上	○	○			○	○	
	移動困難者等のモビリティ支援の推進	○	○	○			○	
	シェア型マルチモビリティの導入促進	○	○		○	○		
	生活圏モビリティハブの普及検討	○	○			○	○	
土	新大宮上尾道路の整備推進	○			○			○
	核都市広域幹線道路の検討	○			○			○
	無電柱化の推進	○			○			○
	道路の老朽化・強靭化対策の実施	○						○
	都市計画道路の整備	○			○	○		○
	交差点改良	○				○		○
	交通バリアフリーの推進	○			○			○
	狭あい道路の解消	○						○
	安全対策の実施	○						○
	自転車利用環境の整備推進	○			○	○		○
	道路空間の有効活用の推進	○			○			○
根	交通安全啓発活動	○		○				○
	モビリティ人材の育成	○	○	○		○	○	
	コミュニケーション施策によるモビリティマネジメントの推進	○	○	○		○	○	
	交通需要マネジメントの導入検討	○	○			○	○	○
	居住・都市機能誘導と交通ネットワークの連携による正のスパイラルの構築	○			○	○		
	運輸部門による温室効果ガス排出量削減の推進	○	○	○				○
	デジタル技術を活用したモビリティサービスの充実	○	○			○	○	
	データ活用とオープンデータ化の推進	○	○			○	○	

戦略パッケージが目指す「まち・ひと」の変化

戦略パッケージへの投資が進行すると「まちのサービス・環境」が変化し、

そしてこの変化が社会的・経済的に良い影響を与えて社会変化として表れ、

その中で人々が活動することで「人々の気持ち・行動」の変化として表れます。

さらに「人々の気持ち・行動」の変化につながる良い循環が生まれていきます。

戦略パッケージ

- ①拠点育成（花や実を咲かせる）
- ②既存の交通ネットワークの維持・効率化（きれいな樹形に整える）
- ③安全安心（日々の水やり・メンテナンス）
- ④最低限のモビリティ確保（枯らさない）

短期アウトカム

- 広域交通のアクセシビリティ向上
- 市内のアクセシビリティ向上
- 選択可能な移動手段の多様化
- 生活圏と主要駅・拠点間のアクセシビリティ向上
- 生活圏内のアクセシビリティ向上
- 渋滞・混雑の減少
- 交通事故数の減少

中間アウトカム

- 都心・副都心エリアの滞在者増加
- 人の広域移動量が増加（市内外の移動）
- 市民の外出機会が増加
- 車に依存せずに生活できる人の増加（公共交通の利用者の増加）
- ポジティブな心の変化（シビックプライド、満足度）

- 都心・副都心エリアの都市機能の集積化
- 消費活動・経済活動の活性化
- 社会参加機会の増加（自治活動など）
- 運輸部門における、温室効果ガスの排出量の削減
- 健康寿命の延伸（フレイル予防）

最終アウトカム

- 地域幸福度の向上

モニタリングについて

◆ モニタリング

継続的によりよい影響を与えるためには、変化に素早く適応した対策を講じる必要があります。

そのため、SMARTプランでは1年に1回のモニタリングを行う短期指標と、アウトカムとしての効果を確認するために5～10年にごとにモニタリングする中期指標を設定することで、短期で変化を捉えながら進行中の事業の改善を行い、中期の評価・検証タイミングで目標に向かっていることを確認し、計画の改善を図ります。

毎年

✓ 短期モニタリング指標

各戦略パッケージが達成された状態を確認するために、毎年数値を確認できる下記のデータ等を利用し、まちや交通の状況をモニタリングしていきます。また、今後、ビックデータの活用等を進めることにより、毎年確認できるデータの取得・分析に努めます。

①拠点育成
- 都心・副都心の滞在者 前年度増減率
- 鉄道・バスの利用者数

②既存の交通ネットワークの維持・効率化
- サービス水準を下回る路線数
- 市内バス営業所の運転手数

③安全安心
- 事故発生件数・死傷者数
- 市民意識調査（安全性の満足度）

④最低限のモビリティ確保
- 市民意識調査（移動の満足度）
- 減便・廃止等の状況

5～10年ごと

✓ 中期モニタリング指標

国勢調査や東京都市圏パーソントリップ調査（PT調査）などの統計調査に基づいて、交通が寄与する指標を抽出。すぐには変化が現れないものをモニタリングします。

- 国勢調査（5年に1回）
- 東京都市圏PT調査（10年に1回）

→

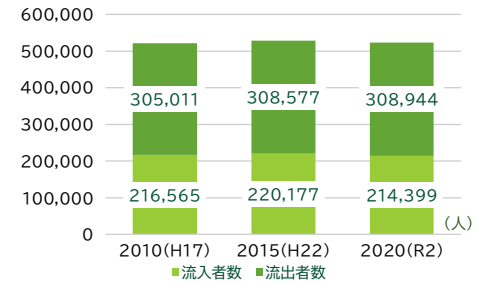
- 通勤・通学者の流入者数・流出者数
- 昼夜間人口比率
- 地域公共交通アクセス利便エリアの人口比率
- 徒歩・自転車の分担率
- その他、各種統計情報

✓ 短期モニタリング指標の現状の数値

指標	数値	基準年
都心・副都心の滞在者 前年度増減率	-3%	令和6年
鉄道・バスの利用者数	394百万人	令和6年度
サービス水準を下回る路線数	0	令和7年度
市内バス営業所の運転手数	調査中	令和6年度
満足度（交通利便）	63.5%	令和6年度
満足度（生活道路の安全性）	46.4%	令和6年度
減便・廃止等の状況	前年度比XXX	令和7年度
事故発生件数・死傷者数	2,563件・2,919人	令和6年

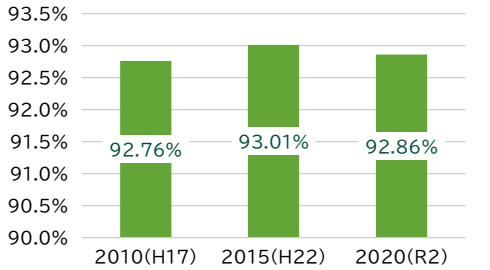
✓ 中期モニタリング指標の現状の数値

市内通勤・通学者の流入者数・流出者数



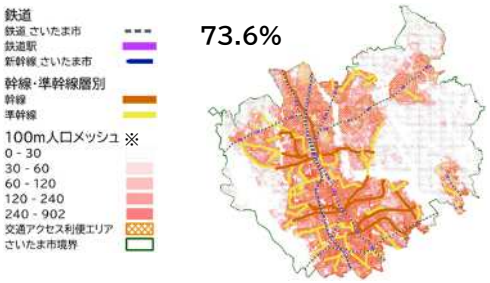
資料：国勢調査（各年）

市内昼夜間人口比率



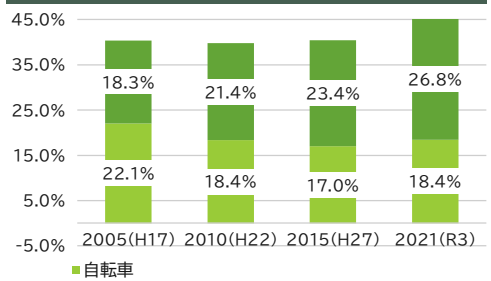
資料：国勢調査（各年）

アクセス利便エリアの人口比率



資料：国勢調査（2020年）

市内徒歩自転車の分担率推移

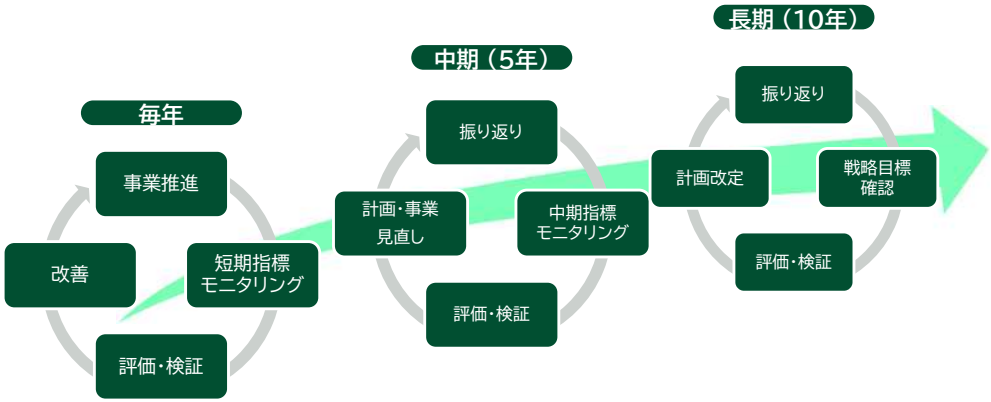


資料：国土交通省都市交通調査・都市計画調査より

モニタリング体制と進捗管理

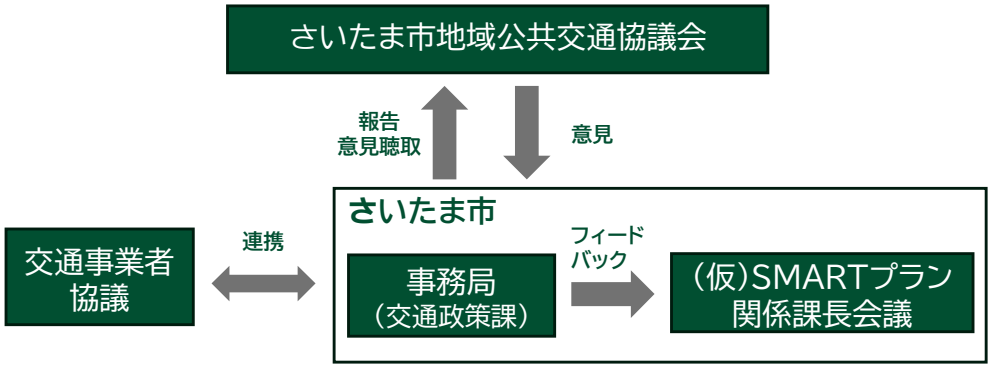
◆ 計画全体の進捗管理プロセス

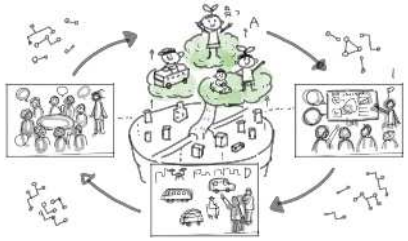
毎年行われる短期モニタリングと統計調査ごとに行われる中期モニタリングの結果を踏まえ、5年ごとに計画全体をチェックし、10年ごとに計画の改定を行っていきます。
毎年改善をしながら、事業・計画を進めていくアジャイルで推進していきます。



◆ 検討・モニタリング体制

毎年のモニタリングは、さいたま市地域公共交通協議会で指標を確認し、意見をいただきながら進めていきます。
事務局（さいたま市交通政策課）ではモニタリング結果を踏まえて、各事業の所管課や交通事業者に対してフィードバックを行います。

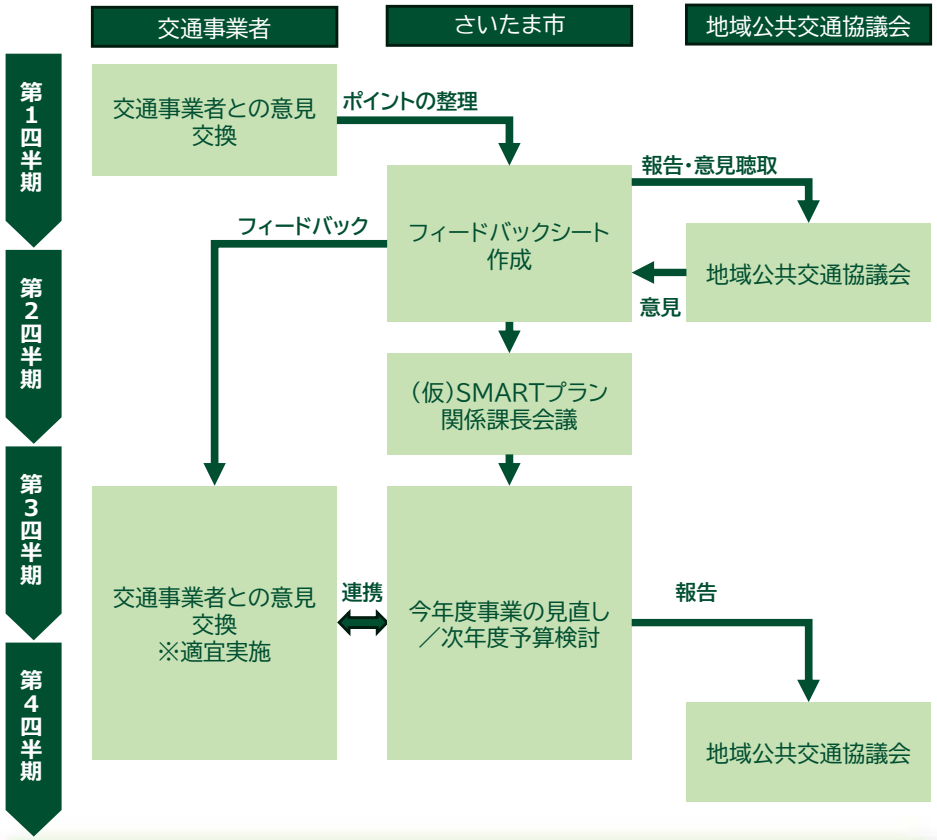




◆ 1年間のスケジュール

モニタリング結果を踏まえ事業がより良い方向に進むようフィードバックを行います。

さいたま市は、毎年、フィードバックシートを作成し、地域公共交通協議会の意見を踏まえ、関係者へフィードバックを行います。



☞ フィードバックシート作成のポイント

- ✓ 短期モニタリングの結果だけでなく、各事業のアウトプットについても整理する
- ✓ 必要に応じて詳細な分析を行い都市や交通におきている変化について考察する
- ✓ 社会情勢の変化や、変化の兆しとなるトピックなど定性的な情報についても整理する
  （例：鉄道網の変化、ダイヤ改正、国の動向・制度改正、まちづくりの動向等）
- ✓ これらの情報から、今後、重点的に取り組むべき内容等をまとめ、関係者の事業推進の一助となるシート作成に努める

戦略目標

◆ 戦略目標

安心安全な交通環境の中、徒歩・自転車と公共交通を使って気軽にお出かけができ、まちのにぎわいに繋がっていることで、地域幸福度が高まっていく、そんな将来像に寄与する交通としての指標と目標値を設定しました。

鉄道・バス・自転車・徒歩の分担率

- ✓ 車に過度に依存せず移動が出来るまちの実現
- ✓ 2035年目標値　76%
- ✓ 2050年目標値　80%

外出率

- ✓ 人々が出かけたくなるまちの実現
- ✓ 2035年目標値　83%
- ✓ 2050年目標値　88%

交通事故死者数

- ✓ 安心安全に過ごせるまちの実現
- ✓ 2035年目標値　10人
- ✓ 2050年目標値　　0人

BON-SAI-TAMA 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

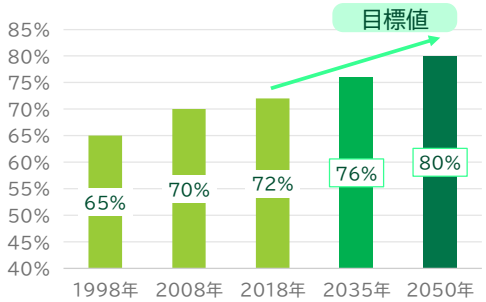
✓ 戦略目標の推移

鉄道・バス・自転車・徒歩の分担率

考え方

2018年の調査では、東京都心からの距離がさいたま市と同程度である横浜市や川崎市では、鉄道・バス・自転車・徒歩の分担率が、約80%ありました。

さいたま市は2050年に向けて、これらの政令市と同水準の分担率を目標として、公共交通や徒歩・自転車の分担率向上を目指します。



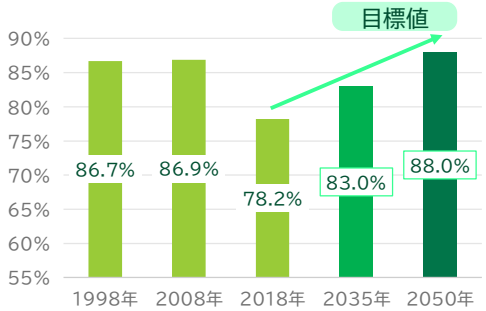
資料：東京都市圏パーソントリップ調査（各年）

外出率

考え方

2018年の調査では、さいたま市における外出率は2008年と比較して大きく減少しています。

さいたま市は2050年に向けて、過去の外出率を越える目標を定め、外出率の向上を目指します。



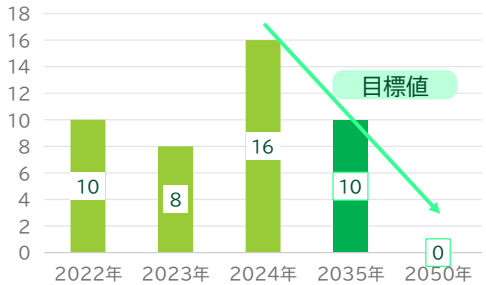
資料：東京都市圏パーソントリップ調査（各年）

交通事故死者数

考え方

2024年、さいたま市における交通事故死者数は16人となっており、2023年と比較して倍増しています。

さいたま市は2050年までに交通事故死者数ゼロを目指し、安全なまちづくりに努めます。



資料：事故統計（埼玉県警）

【コラム】タウンミーティング

用語集

用語集

あ行

アクセス/アクセシビリティ	アクセスは、人々があるサービス（主な道路、鉄道、海路、空路、施設など）を利用するに当たり、そのサービスに到達するための手段、経路を指し、アクセシビリティは、サービスへの到達のしやすさを指す。
アクセスコントロール	道路の通行機能を高めるために、他の道路との立体交差や、沿道からの出入り制限を行うこと。
エリアマネジメント	従来、建物や個別の施設ごとに行われてきた様々な管理サービスを、地域や街区といったエリアに発展させていく考え方、仕組みのこと。たとえば、地域コミュニティによる植栽管理、清掃、良好な景観形成、迷惑駐車への対応、イベントの開催、広報活動、物流の効率化等のエリアマネジメントが考えられる。

か行

幹線道路	全国、地域または都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。自動車の交通量が多く、通過交通の割合が高い。通常、広幅員・高規格の道路であることが多い。
既成市街地	現在、既に人家や商店等が連たんして、市街地を形成している区域。
帰宅困難者	災害時に外出している人のうち、自宅が遠距離等にある等の理由により、徒歩で帰宅することをあきらめ、被災場所周辺に留する人（帰宅断念者）、及び、遠距離にある自宅を目指して被災直後から徒歩で帰宅しようとする人（遠距離徒歩帰宅者）。
狭あい道路	幅員が 4m未満の道路のうち、建築基準法第42条第2項の規定により、本市（特定行政庁）が指定した道路（市道に限る）及び市長が特に整備の必要があると認めたものをいう。狭い道路に接する土地に建物を建てる場合には、建物の敷地はその道路の中心から 2m後退しなければならない。
緊急輸送道路	大規模な地震等の災害が発生した場合に救命活動や物資輸送を行うため、重要な路線として定めた道路。
公共車両優先システム（PTPS）	優先信号制御等を行い、バスの優先通行を確保することにより、運行の定時性の確保を目的としたシステム。
交通空白地区 / 交通不便地区	本市では、市街化区域内の地区で、鉄道駅から 1km、バス停から 300mのサービス圏域外の地区を交通空白地区、公共交通のサービス圏域内に含まれていても、バスの運行本数が1日30便未満の地区を交通不便地区としている。
交通結節点	複数の交通手段間の乗換えが行われる場所であり、駅やバス停などが該当する。
交通需要マネジメント	車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系。円滑な交通流の実現により、環境の改善、地域の活性化も図られる。
高齢者 / 非高齢者 / 高齢化率	65歳以上の人を高齢者、65歳未満の人を非高齢者という。総人口に占める高齢者の割合を高齢化率という。
コミュニティサイクル	駅前やまちなかに設置されているサイクルポート（専用駐輪場）で自転車を借りて、違うサイクルポートに返すことができるサービス。従来のレンタサイクルとは異なり、専用駐輪場（サイクルポート）であれば、どのポートでも自転車を借りたり返したりできる。
コミュニティバス / 乗合タクシー	本市では、路線バスが不十分な交通空白地区・交通不便地区等に対して導入する、路線バス網の補完交通を指す。駅、病院、商店街、金融機関、区役所など市民生活に密着した施設にアクセスする。小型バス等で運行するコミュニティバスと、ワゴン車等で運行する乗合タクシーに区別される。
コンパクトシティ / 集約・ネットワーク型都市構造	コンパクトシティとは、高密度で近接した開発形態、公共交通機関でつながった市街地、地域のサービスや職場までの移動の容易さ、という特徴を有した都市構造のこと。本市では都市計画マスタープランにおいて、都市機能が高密度に集積した拠点間を、鉄道等の基幹交通軸で結ぶことにより、効率的で持続可能な都市の実現を図る集約・ネットワーク型都市構造を目指すとしている。

さ行

サイクル＆ライド / サイクル＆バスライド	自転車を都市郊外の駐輪場に止めて鉄道等の公共交通輸送機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。バスに乗り換える場合は、特にサイクル＆バスライドともいう。
市街化区域	都市計画法に規定されている都市計画の内容の一つで、「既に市街地を形成している区域又は概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域」のこと。
市街化調整区域	都市計画法に規定されている都市計画の内容の一つで、「市街化を抑制すべき区域」のこと。
シームレス	異なる事業者や路線で相互直通運転等を実施することにより、乗り換え負荷、待ち時間等の軽減を図っていくこと。
社会資本ストップ	毎年の公共投資よって整備された、道路、鉄道、空港、港湾、上下水道、公園等の社会資本の集積のこと。
就従比	就業者数一定区域における就業者数と従業者数の割合。「就業」は一定区域に居住している人のうち働いている人のことを、「従業者」は一定区域で働いている人のことを指す。就従比が1を下回ると、就業者が他地域に流出していることを表し、都市の自立性を表す指標の1つとなっている。

用語集

人口集中区域（DID）	市街地の実態を把握するために、人口の集積度を指標として設定された地区。国勢調査では、市町村内の境界内で人口密度の高い調査区（40人/ha以上） が互いに隣接して、その人口が5,000人を超える地域を言う。
生活道路	一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路。
ソフト施策	号制や通行規制、交通需要マネジメントやモビリティ・マネジメント等により、交通を制御・管理する施策のこと。

た行

代表交通手段	1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、(1)鉄道→(2)バス→(3)自動車→(4)二輪車→(5)徒歩の順としている。
端末交通手段	複数の交通手段を用いて目的地に行く場合、代表的な交通手段に付随している二次的な交通手段のこと。例えば、主に鉄道を利用し、その後自転車を利用して目的地に行く場合の自転車のことを指す。
通貨交通	交通調査や交通需要予測において、設定される対象地域内に出発地及び到着地のいずれをももたず、単に通過するだけのトリップのこと。日常的には、当該地区を単に通過するだけの自動車交通に対してよく使われる。
低炭素型パーソナルモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両のこと。
道路空間のオープン化	道路空間の利用については、適正な道路管理や良好な市街地環境の確保などの観点で、原則、その利用が制限されてきたが、その制限を緩和して道路空間を民間に開放することで、民間からの収益還元によるインフラの整備・管理を展開する事や、道路空間を活用した新たなビジネスチャンスを創出すること。
道路空間の再配分	地域の道路を面的に俯瞰して、道路年に誰が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用すること。幹線道路については、バイパス等の整備による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車等へ再配分する。
都市交通体系	道路や鉄道等のハードとしての施設体系と、それを踏まえた交通活動展開であるソフトとしての運用体系から構成される。
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
トリップエンド	1人1人の移動を「トリップ」というのに対し、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」という。

な行

ネットワーク	具体的な交通路線網の中から、細部路線を省いて抽象化した路線網を描いたものを指す。

は行

パーク＆ライド / パーク＆バスライド	都心部の道路混雑を緩和するため、自動車を都市郊外の駐車場に止めて鉄道等の公共交通輸送機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。バスに乗り換える場合は、特にパーク&バスライドともいう。
BRT	バス・ラピッド・トランジット（Bus Rapid Transit）。 連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。
パーソントリップ調査	パーソントリップとは、“人（パーソン）の動き（トリップ）”を意味する。 パーソントリップ調査は、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこで、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日すべての動きをとらえるものである。この調査データをもとに、都市圏の交通実態を総合的に把握・分析し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討している。
発生集中交通量	発生交通量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中交通量（あるゾーンへ終点するトリップの合計量）の総和である。
バリアフリー	障害者や高齢者など、ハンディキャップを負っている人々の行動を拒む制度的、物的、心理的な障壁をなくすことである。バスや鉄道の車両、歩道等において、段差、階段、出入口、通路などが配慮の対象となる。
物理的デバイス	生活道路等において、自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するために、車道に設置するハンプ（凸部）、狭窄、クランク（屈曲部）等のこと。
フリンジ駐車場	中心市街地等に自動車が集中することによる交通渋や、駐車場の混雑を緩和するために、縁辺部へ共同化・集約化された駐車場。車での来街者はフリンジ駐車場に駐車し、そこから徒歩や公共交通等を利用して中心市街地等にアクセスする。
ボトルネック	道路の中で、交通容量（1時間当りに通過可能な車両の最大台数）が周辺よりも小さくなっている地点。ボトルネックにその地点の交通容量を超える車両が流入しようとするときに、ボトルネックを先頭にして交通渋滞が発生する。

用語集

ま行

マスタープラン	一般的に、個別・具体の計画のよりどころとなる日標像を定めた長期的・総合的な計画のこと。
Multi-Modal （マルチ・モーダル）	道路、航空、海運、水運及び鉄道等複数の交通機関のこと。
無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による竜線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。
Modal Shift （モーダル・シフト）	一般的には交通手段を転換すること。近年では、温室効果ガスの排出削減による地球温暖化の防止と低炭素型の物流体系の構築を図るため、貨物輸送をトラックから、鉄道や海運へ転換する施策が推進されている。
モビリティ・マネジメント	1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

ら行

LRT	ライト・レール・トランジット（Light Rail Transit）。 低床式車両（LRV）の活用や軌道・竜停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。
リダンダンシー （代替性・多重性）	自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質。

や行

夜間人口	一定の住居に3ヶ月以上にわたって住んでいる人の数を常住人口といい、夜間人口はその通称。国勢調査では、住民登録をしていない者も調査時点に実際に居住している場所の人口の中に含まれる。

資料編は別冊
（QRコードを掲載）

【問い合わせ先】さいたま市　都市局　交通政策部　交通政策課
〒330-9588　さいたま市浦和区常盤6－4－4
TEL　048-829-1053 ／ FAX 048-829-1979 ／
E-mail kotsu-seisaku@city.saitama.lg.jp