

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
(さいたま市地域公共交通計画・さいたま市都市交通戦略)

令和8年度
短期モニタリング結果について

SMARTネットワークシティ
BON-SAI-TAMA



◆ モニタリングの考え方

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。

本計画では短期アウトカム実現のための1年に1回のモニタリングを行う「短期モニタリング指標」と、中間アウトカム(短期アウトカムとしての効果)を確認するための5～10年ごとにモニタリングする「中期モニタリング指標」を設定します。

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。また、指標の可視化を行うことで分かりやすさの向上も目指していきます。

✓ 短期モニタリング

各戦略パッケージが達成されると、それぞれに対し短期アウトカムとして変化が表れます。

毎年数値を確認できるデータ等を利用し、まちや交通の状況をモニタリングしていきます。

考え方

戦略パッケージごとの短期アウトカム

- ① 拠点育成
→都心副都心エリアがにぎわう、広域交通のアクセシビリティが向上する 等
- ② 既存の交通ネットワークの維持・効率化
→市内のアクセシビリティが向上する、多様な移動手段を選択できる 等
- ③ 安全安心
→渋滞や混雑が少ない、交通事故が少ないと感じる 等
- ④ 生活に必要なモビリティ確保
→より身近な生活圏内のアクセシビリティが向上する 等

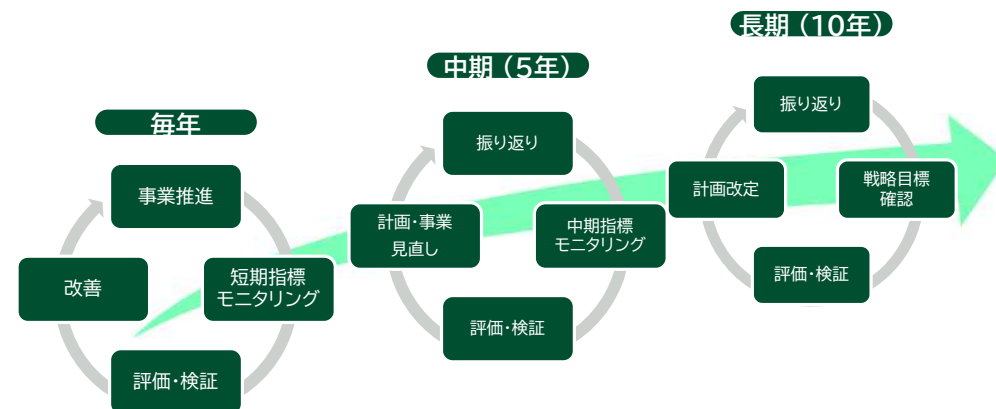
戦略パッケージ	指標(例)
①拠点育成	都心・副都心の滞在者 前年度増減率 鉄道・バスの利用者数
②既存の交通ネットワークの維持・効率化	サービス水準を下回る路線数 バス運転士数(平均年齢)
③安全安心	市民満足度(生活道路の安全性) 事故発生件数・死傷者数
④生活に必要なモビリティ確保	バス路線の運行本数(前年度比) 市民満足度(交通利便)

◆ 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年後に中間見直しを行い、10年後に計画の改定を行っていきます。

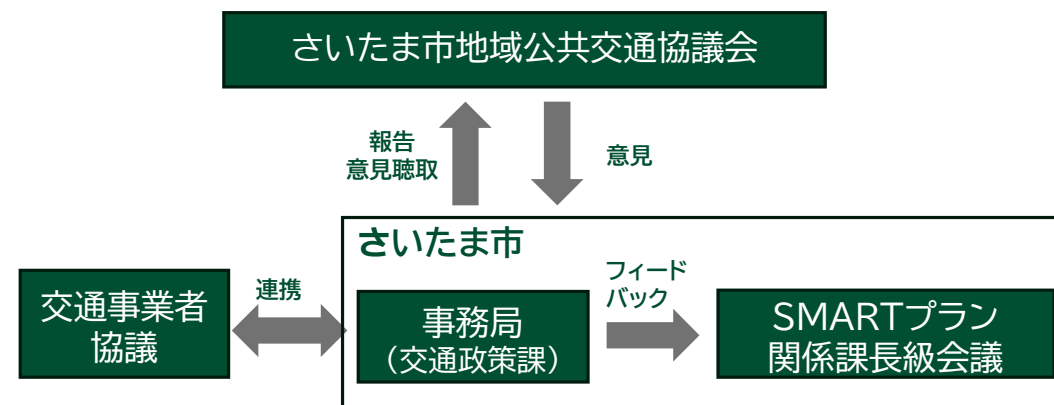
毎年改善をしながら、事業・計画を進めていくアジャイルで推進していきます。



◆ 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。



戦略目標に関するデータ

戦略目標 1：鉄道・バス・自転車・徒歩の分担率

2018年時点 72% 目標値（2035年） 76%

<モニタリングの結果>

- ・ 自家用車への分担率だけが増加傾向となり、鉄道・バス・自転車の利用は減少している傾向となった。

※次期パーソントリップ調査は令和10年度（2028）を予定
今回は、市民アンケート調査から、各交通モードの利用の変化を調査

戦略目標 2：外出率・平均トリップ数

2018年時点 外出率78.2%・トリップ数2.05
目標値（2035年） 外出率83%・トリップ数2.25

<モニタリングの結果>

- ・ 増加傾向の回答が減少傾向を上回る結果となった。
- ・ 一方、増加理由として、家族・家庭事情の変化（送迎等）が多いことや、各交通モードの利用状況では、自家用車のみが増加していることを踏まえると、自家用車での外出機会が増加している可能性が高いと考えられる。

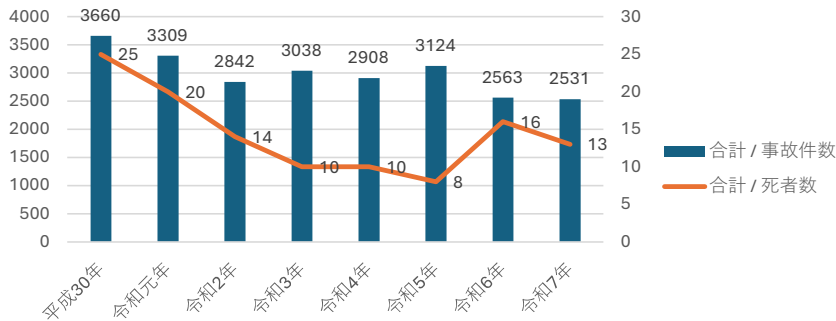
※次期パーソントリップ調査は令和10年度（2028）を予定
今回は、市民アンケート調査から、外出率の変化の傾向を調査

戦略目標 3：交通事故死者数

2024年時点 16人 目標値（2035年） 5人

<モニタリングの結果>

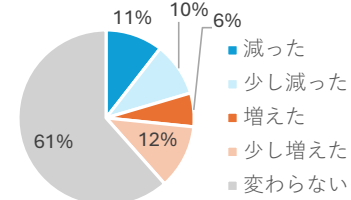
- ・ 令和7年（2025）は、事故死者数、事故件数ともに減少している
- ・ 直近5年では、見沼区、大宮区の順に交通事故件数は多く、事故死者数では、岩槻区、見沼区の順に多い状況



※埼玉県警事故統計資料より

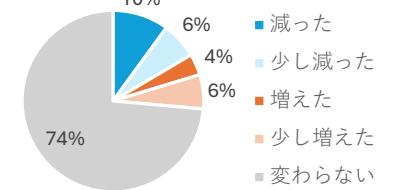
令和8年度 市民アンケート結果

鉄道利用の変化（1年前比）



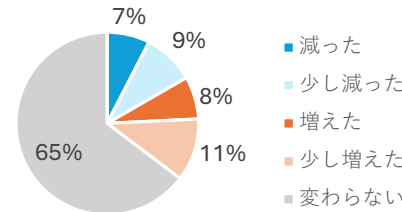
- ・ 主な減少理由としては、生活環境の変化や身体的な変化が多いが、料金負担の増加を理由としている人が16%となっている。

バス利用の変化（1年前比）



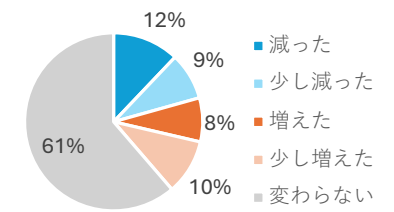
- ・ 主な減少理由としては、生活環境の変化（22%）、料金負担の増加（22%）、運行本数が減った（19%）となっている。

自家用車の変化（1年前比）



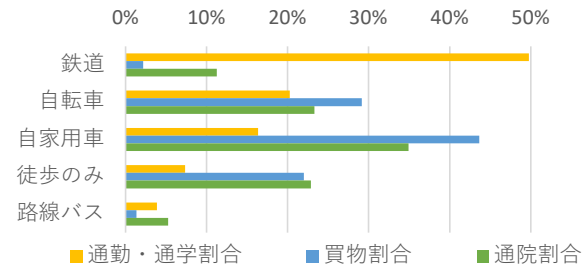
- ・ 主な増加理由としては、生活環境の変化（38%）、送迎の増加（32%）、身体的変化（10%）となっている。

自転車の変化（1年前比）



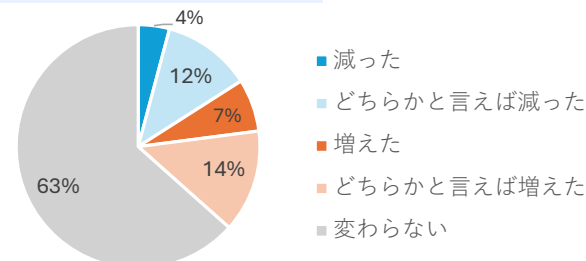
- ・ 主な減少理由としては、自転車のルールが変わった（40%）、生活環境の変化（21%）、身体的な変化（18%）となっている。

移動目的別の移動手段について



- ・ 通勤・通学においては、鉄道利用が約半数を占めている。
- ・ 買物における公共交通（鉄道・バス）の利用は3%と少なく、自家用車利用が40%以上を占めている。
- ・ 通院では、買物利用よりも公共交通の利用が高い

外出率の変化（1年前比）



- ・ 増加理由よりも減少理由が多かったものとしては、健康状態の変化やインターネットによる変化であった
- ・ 減少理由よりも増加理由が多かったものとして、生活環境の変化や家族・家庭事情の変化であった

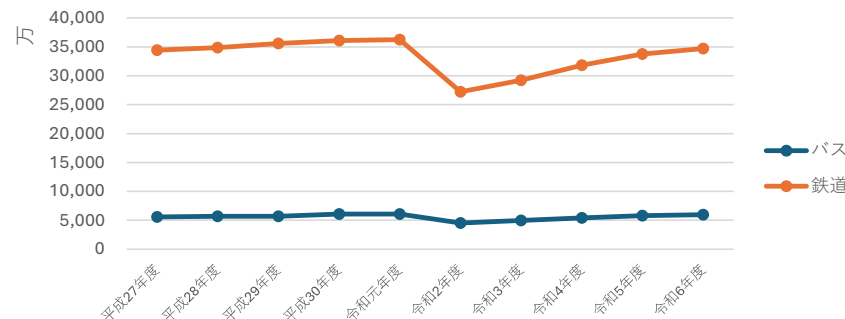
短期モニタリング

鉄道・バスの利用者数 (令和6年度時点)

駅別利用者数の推移 (令和6年度時点)

- バス・鉄道ともに令和5年度比+2%超ではあるが、依然として、コロナ前の水準には至っていない。
- 駅別では、ほぼ全ての駅において、令和5年度比で増加。浦和美園駅が最も増加率が高く(+10.2%)、次いで鉄道博物館駅(+7.0%)となっている。(減少は、今羽駅の-2.7%のみ)
- 令和元年度比では、浦和美園駅、西大宮駅で増加率が高く、110%を超えている。
- 東武アーバンパークライン沿線では、令和元年度比で100%を超える駅はない状況。

都心・副都心駅の乗降客数の推移 (令和元年度比)



令和元年度比率上位3駅

	前年度比 (R6/R5)	R元年度比 (R6/R1)	R6年度 乗車人数
浦和美園駅	110%	115%	4,704,120
西大宮駅	104%	113%	4,601,190
北与野駅	103%	106%	4,062,815

令和元年度比率下位3駅

	前年度比 (R6/R5)	R元年度比 (R6/R1)	R6年度 乗車人数
今羽駅	97%	90%	875,635
指扇駅	102%	89%	3,491,225
宮原駅	101%	88%	7,815,380

(出典：さいたま市統計書)

大宮駅の新幹線乗車人員

- 令和元年度比、108%とコロナ禍前の水準を超えた利用者数となっている。

令和7年度の主な事業実施例

ホームドアの設置



南浦和駅 (2, 3番線ホーム)

- 現在、市内のホームドア設置駅数は7駅(京浜東北線6駅、埼玉高速鉄道線1駅)

都市計画道路の整備



産業道路天沼工区

- 都市計画道路の整備により、拠点へのアクセス性が向上

主なトピック等

- 東武アーバンパークラインの5両編成運転開始 (R7.3)
- 鉄道各社の運賃改定
JR東日本 (R8.3.14)
- 都市交通施策の再整理に関する検討会 中間とりまとめが公表 (国土交通省、R8.7)
 - 「マチがイエに“負ける”社会」
 - マチを楽しむ外出を増やし、包括的な観点から都市の活力再生を図る
 - まちづくりと一体となった都市交通計画の充実、拠点エリアの魅力や快適性の向上について言及
 - 都市交通軸の強化、「需要対応型」から「需要創出型」への転換



今後の見通し

- さいたま新都心バスターミナルの運営終了 (R9.3予定)、高速バス乗り場は、さいたま新都心駅東口駅前広場へ移転予定。
- ホームドアについては、京浜東北線が完了し、今後は埼京線での設置が進められる見込み。

考察・示唆

- 駅別利用者数では、土地区画整理事業の進む、2駅(浦和美園駅、西大宮駅)での伸び率が高く、鉄道通勤者に多く選ばれていると考えられる。
- 令和6年時点での鉄道・バス利用者数は増加傾向にあったが、市民アンケート調査では、利用機会が減少傾向にある市民が多く、鉄道各社の運賃上昇が影響していることも考えられる。

今後の方向性 (フィードバック)

- ✓ 戦略目標である外出率・平均トリップ数の増加に向けては、拠点の魅力向上に取り組む必要がある。
- ✓ 拠点内での立ち寄りを増やす、プラストリップの促進を図るため、拠点内の回遊性向上に資する取組も求められる。

投資戦略② 既存の交通ネットワークの維持・効率化

短期モニタリング

サービス水準を下回る路線数 (R8.4ダイヤ)

- ・ 幹線軸については、大宮駅から上尾駅間の一部区間において、水準を下回る区間がある状況。
- ・ 準幹線については、ダイヤ改正はあったものの、サービス水準については概ね維持できている。

バス運転士数

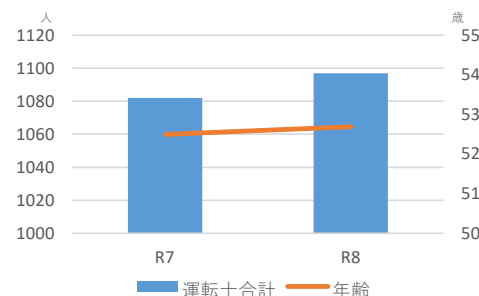
バス運転士の平均年齢

平日のバス路線の運行本数の変化 (R7→R8)



GTFSデータ (ナビタイムジャパン) より算出

市内バス路線に係る営業所のバス運転士数の推移



バス事業者へのアンケート調査より算出

令和7年度の主な事業実施例

モビリティマネジメントの実施



- ・ 令和7年度は、市内の小学生を対象とした出前講座を3回実施
- ・ 市内の小学一年生全員へ公共交通マップを配布
- ・ Jリーグの試合日に公共交通の利用促進を図る映像を放映
- ・ ポスターコンクールの実施 (応募114作品)

自動運転バスの実証実験



- ・ 令和7年度は、北浦和駅西口から埼玉大学間において、自動運転レベル2での運行を実施



バス運行の担い手確保

- ・ 令和7年度より、市ホームページで各社の採用ホームページや、合同就職説明会の案内を掲載

主なトピック等

- 国際興業バスによる、大宮駅東口～(さいたま市)市立病院間の系統の新設 (R7.11～)
- 運賃改定
 - ・ 国際興業バス (R7.4)、東武バス (R8.3)、西武バス (R8.7)
- 第3次交通政策基本計画 (R8.1)
- 地域公共交通活性化再生法改正 (R8.6) ※年内施行見込み
 - ・ モビリティデータの利活用 等
- 完全キャッシュレスバス推進協議会の設立 (国土交通省,R8.1)
 - ・ バス事業者の経営改善・運転士の負担軽減に効果のある「完全キャッシュレスバス」を推進

今後の見通し

- 国際興業バス、令和8年10月に運賃値上げ予定
- 朝日自動車バス、令和8年11月に運賃値上げ予定
- 自動運転バスの実証実験の継続実施

考察・示唆

- 各事業者の雇用対策等によって、市内の運転士数については、昨年度よりも改善傾向にあるが、バス路線については、前年度比で1%の減少となっていることから、引き続き、運転士不足が課題となっている。
- 運転士数は増加しているが、平均年齢は上昇しているため、新たに雇用された運転士の平均年齢も高いと考えられる。
- 一方、バス利用者は、コロナ前の水準に近づいてきているものの、市民アンケート結果からは、利用が減少傾向にある割合も高いことから、今後の利用者数の推移を注視し、運賃値上げによる影響についても検討していく必要がある。

今後の方向性 (フィードバック)

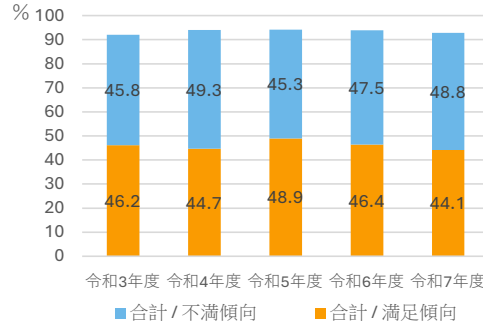
- ✓ 幹線・準幹線のネットワークは維持されているが、引き続き、速達性・定時性を向上させる取組みにより、拠点へのアクセス性を高めることが重要。
- ✓ バス運転士については、若い世代の雇用や女性の雇用に繋げていく施策が重要。
- ✓ モビリティハブの整備・展開を通じて、効率的なネットワークの構築ができるよう、モビリティハブの在り方や整備方針等について検討を進めていく。
- ✓ 引き続き、モビリティマネジメント等を通じて、バスの魅力発信や自動車の過度な利用の抑制に取り組む。

短期モニタリング

生活道路の安全性の満足度 (R7市民意識調査)

- 満足傾向で回答した人は、前年度（令和6年度）より、-2.3ポイントとなった。
- 区別では、岩槻区、桜区、西区の順に満足度が低い結果となっている。

生活道路の安全性の満足度の推移

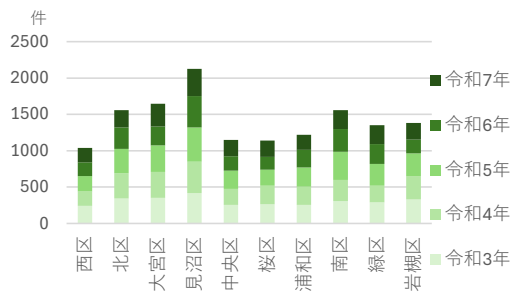


さいたま市市民意識調査

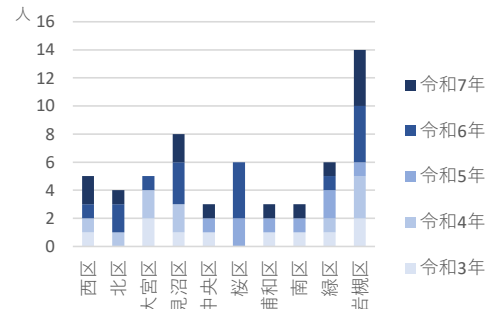
事故発生件数・死傷者数

- 令和7年（2025）は、事故死者数、事故件数ともに減少している。
- 過去5年間における累計では、事故発生件数は見沼区がもっとも多く、事故死者数は岩槻区でもっとも多い。

直近5年間の区別の交通事故発生件数（累計）



直近5年間の区別の交通事故死者数（累計）



埼玉県警 事故統計

令和7年度の実施事例

交差点改良



太田窪北交差点改良／令和7年11月

交差点改良



鈴谷交差点改良／令和7年7月

主なトピック等

- 国際興業さいたま東営業所にE Vバスが導入（R7.5～）
- 自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入（R8.4～）
- 第3次自転車活用推進計画が策定（国交省R8.5）
 - 地域交通の課題に自転車としても貢献していくことが明示
- 第12次交通安全基本計画の策定（内閣府R8.3）
 - 高齢者等の移動を伴う日常生活を支える施策として、地域交通の「デザイン」を全面展開
- 道路脱炭素化基本方針の策定（国交省R7.10）
 - 低炭素な人流・物流への転換として、自転車利用の促進やモビリティハブ等の整備を推進



EVバス（出典：国際興業(株)HP）

今後の見通し

- 新見沼大橋有料道路の無償化（R8.11）
- 生活道路における法定速度の引き下げ（30km/h規制の開始）（R8.9～）



新見沼大橋有料道路（出典：埼玉県道路公社HP）



出典：警察庁・都道府県警察

考察・示唆

- 自家用車については、保有台数が増加しており、特に岩槻区における保有比率の上昇が大きい。市民アンケート結果でも、自家用車の利用が増加傾向になっており、保有台数の増加に伴う影響もあると考えられる。
- 自転車については、青切符の導入によって利用者の減少を招いている可能性があるため、今後、利用状況等については注視していく必要がある。

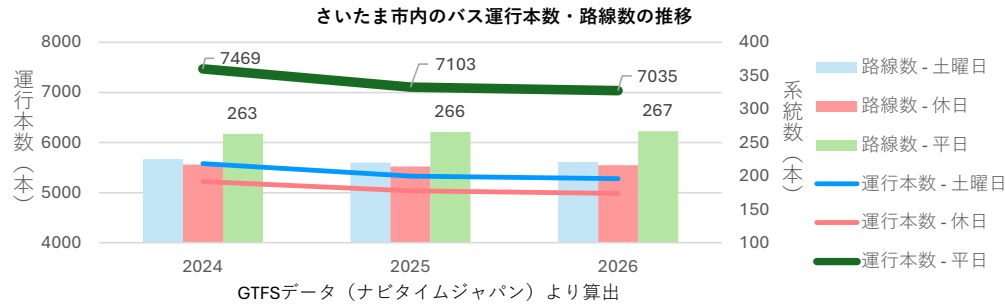
今後の方向性（フィードバック）

- ✓ 自転車利用については、ルール改正による影響を踏まえ、ルールの浸透等を進めていくことが効果的であると考えられる。
- ✓ 自家用車利用の増加は、送迎に起因するものについては、他の交通モードへの転換可能性について検討していく必要がある。

短期モニタリング

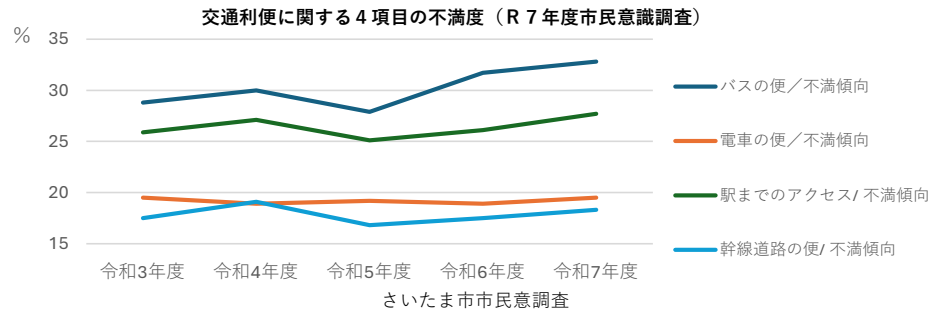
バス路線の運行本数 (R8.4ダイヤ)

- 運行本数については、微減（前年度比99%）、系統数は横ばいとなっている。
- 2024→2025と比較すると減少幅は少ない。



交通利便の満足度 (R7市民意識調査)

- 満足傾向で回答している人の割合は、昨年度比でほぼ横ばい（-0.2%）
- 個別の項目では、バスの便の不満傾向が増加傾向にある。



令和7年度の主な事業実施例

グリーンスローモビリティの実証実験



- 本市で初となる、グリーンスローモビリティの実証実験を実施。

モビリティ人材の育成



- 国のモビリティ人材育成事業の一環として、「生活圏交通プランナー育成事業」を実施。（育成コース55名、学習コース111名が受講）

西区A I デマンド交通実証実験

- 西区あじさい号では、午後の時間帯を予約制のデマンド交通で運行する実証実験を実施（令和6年度に続き2年目）

主なトピック等

- さいたま市内の乗合タクシーでのキャッシュレス決済の開催（R7.4～）
- 岩槻コミュニティバスのルート及びダイヤ変更（R7.5）
- 埼玉県南部地区におけるタクシー料金の運賃改定が実施（R8.3）
- 「交通空白」解消に向けた取組方針2026（国土省「交通空白」解消本部、R8.6）
 - 令和7～9年を集中対策期間位と置き「交通空白」の解消に着手
 - 「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくりの認定を創設予定
- シェアサイクルについては、ポート数、利用回数ともに過去最高の数値を更新

今後の見通し

- 再構築ガイドラインの策定及びコミュニティバス・乗合タクシーの再編に向けた検討を深度化していく
- グリーンスローモビリティの実証実験の実施
- シェアサイクルについては、年50箇所を目標にポート数の増加に取り組む
- 令和8年度より、さいたま市内においてLUUPがサービス開始予定

考察・示唆

- 市民意識調査によると、バスの便に対する満足度傾向は横ばいであるものの、不満傾向の回答については増加傾向となっており、利便性の地域差が大きくなってきていると考えられる。
- 市民アンケート結果によると、タクシー利用については、減少傾向にあったが、配車アプリによる増加も多くみられたことから、デジタル化による利便性向上は利用促進に効果的であると考えられる。

今後の方向性（フィードバック）

- ✓ 再構築ガイドラインにおいて、新たな交通モードの導入の在りかた等を整理し、各地域のアクセシビリティ等に応じた対策を講じていく。
- ✓ 移動困難者等に対しては、交通分野と福祉分野双方で対策を検討し、状況や課題に見合った対策を講じていく。
- ✓ 市民・地域住民の方が地域交通に関わる機会をつくることで、共助の取組みの推進を図っていく。