

1 調査名称：（さいたま市）都市交通マスタープラン等策定調査

2 調査主体：さいたま市

3 調査圏域：さいたま市全域

4 調査期間：令和6年4月12日～令和7年3月26日

5 調査概要：

『さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画（以下「SMART プラン」という。）』は、様々な交通課題と基本方針等を示すもので、平成16年度に策定している。その後、平成28年度の改定を経て、今回、令和7年度を目標に次期改定を行うため、令和5年度より検討に着手している。

令和6年度は、市民意見聴取等による課題把握や未来像の整理を行うとともに、「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」を新たに設置し、学識経験者や関連行政機関等からの意見を踏まえて、各交通モードの役割や公共交通のサービス水準の検討等を進め、計画骨子案を作成した。

I 調査概要

1 調査名称

(さいたま市) 都市交通マスタープラン等策定調査

2 報告書目次

1. 検討業務全体計画

1-1. 業務目的

1-2. 実施方針

1-3. 業務工程

2. 現状分析・課題等の抽出

2-1. 分析観点の検討

2-2. データの整理

2-3. アクセシビリティ指標算出

2-4. 将来の課題抽出

3. 総合都市交通体系マスタープラン基本計画等の改定に関する検討

3-1. 未来像のデザイン

3-2. 戦略の検討

3-3. 将来の各交通モードの役割の検討

3-4. 公共交通等のサービス水準の検討

3-5. 施策の検討

3-6. アウトカム指標と目標値の検討

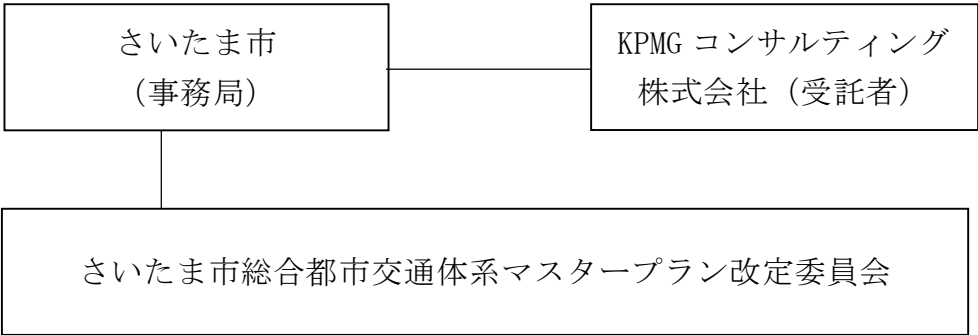
3-7. 総合都市交通体系マスタープラン基本計画の改定素案作成

4. 市民及び関係者等の意見聴取

4-1. 市民参画手法及び参加促進方策の検討

4-2. 市民参画の実施支援

3 調査体制



4 委員会名簿等：

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 委員名簿

(敬称略)			
NO.	委員名	所属団体役職等	備 考
1	森本 章倫	早稲田大学社会環境工学科教授	学識経験
2	大沢 昌玄	日本大学 理工学部教授	学識経験
3	小嶋 文	埼玉大学大学院 理工学研究科 准教授	学識経験
4	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	団体職指定
5	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	団体職指定
6	佐治 友基	BOLDLY株式会社 代表取締役社長 兼 CEO	団体職指定
7	関澤 貴史	関東地方整備局 建政部 都市整備課長	行政関係
8	市野 将英	関東運輸局 交通政策部 交通企画課長	行政関係

※令和 7 年 3 月時点

II 調査成果

1 調査目的

『さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画（以下「SMART プラン」という。）』は、様々な交通課題と基本方針等を示すもので、平成 16 年度に策定している。その後、平成 28 年度の改定を経て、今回、令和 7 年度を目標に次期改定を行うため、令和 5 年度より検討に着手している。

前回の改定から、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律や第 2 次交通政策基本計画の策定等の関連法令等の改正に加え、新型コロナウイルスの拡大等をきっかけとしたテレワークや E コマースの進展等により、移動を伴わない活動や場所に縛られない活動が増加するなど、人々の暮らしや働き方の行動変容等が起きており、活動と移動の乖離が進んでいる。また、昨今「M a a S」や自動運転といった新たなモビリティサービスの導入に向けた動きが活発化し、「モビリティ革命」とも言える変化が生じつつある。

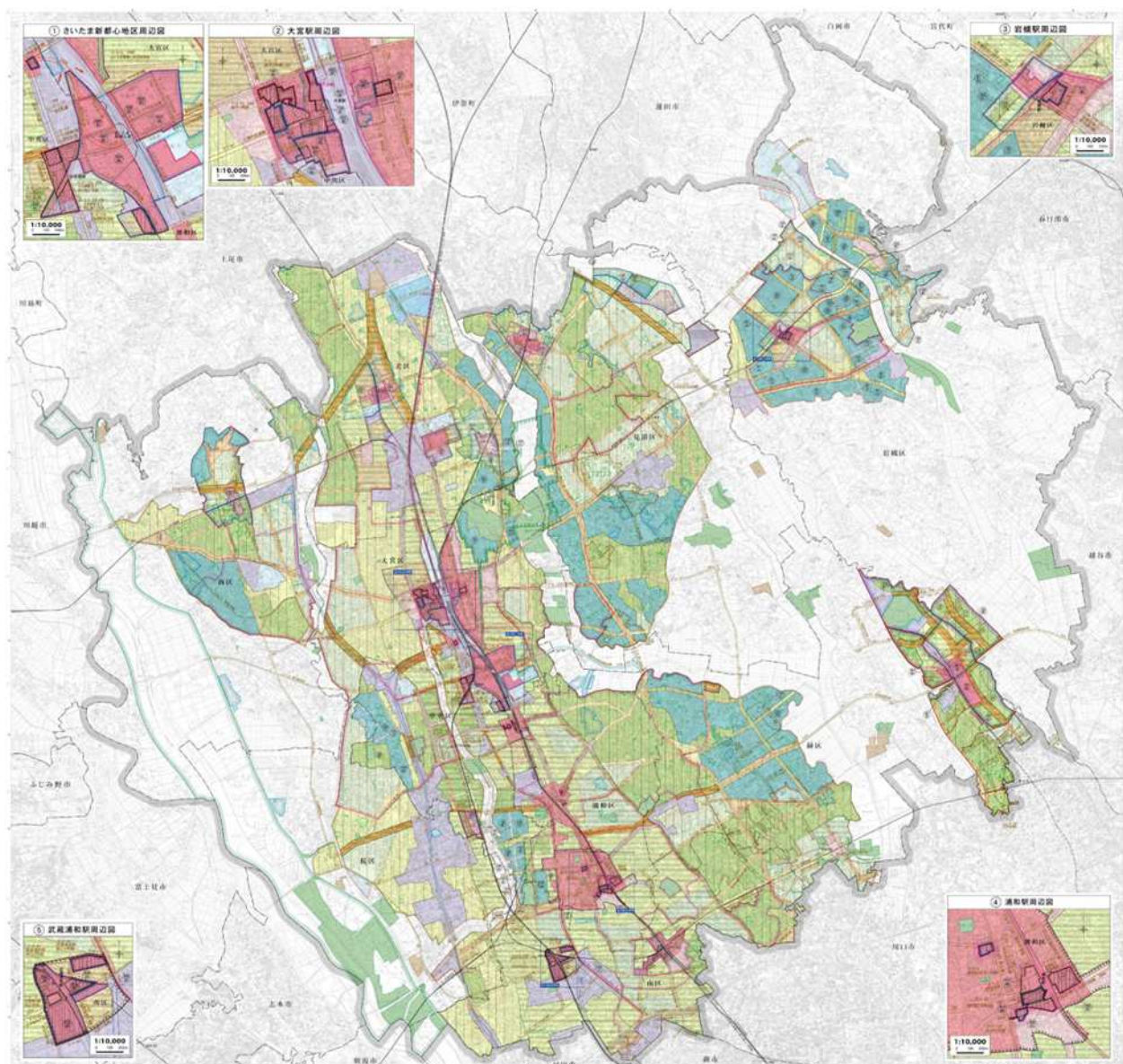
また、超高齢社会の更なる進展により、高齢者の運転免許返納の増加や公共交通の運転士不足等が進み、公共交通のサービス水準の向上や確保が困難になってきている。

このような状況の中、今回の改定では、現況を見極めたうえで将来のトレンドを徹底的に分析し、戦略的目標を掲げて広く支持される共通のビジョンを描き、目標を達成するための各種施策を統合的に検討し、持続可能なモビリティ計画として改定していくため、計画骨子案を作成することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 現状分析・課題等の抽出

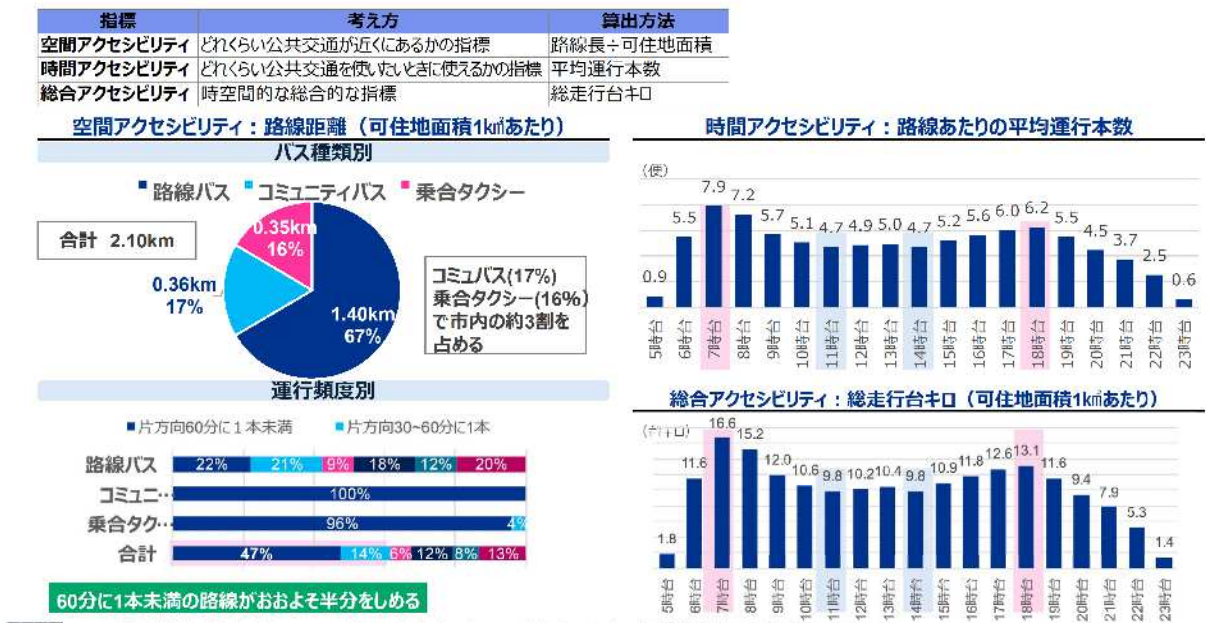
① 検討プロセス

“市内のどこに、どのような交通課題があるのか”を把握するため、生活圏エリア別（さいたま市立の中学校区別）の現状交通サービスと各エリアに対応する生活施設、人口分布のデータをもとにアクセシビリティ分析を行った。

分析観点の検討	データ整備	アクセシビリティ指標算出	将来の課題抽出
将来像を基に交通手段を幹・枝・葉に分類し、生活シーン別にそれぞれ想定される使われ方を設定。	生活圏エリア別の現状交通サービス、対応する生活施設、人口分布を整備。 主要な生活施設が担う圏域はビックデータで把握。	エリア内・エリア間のアクセシビリティ指標を算出し、どのエリアでどのような課題があるかを分析。	課題エリアに将来の人口変動を重ね合わせることで、将来現れる課題地域を抽出。 指標算出結果を踏まえ、課題となる要素を整理。

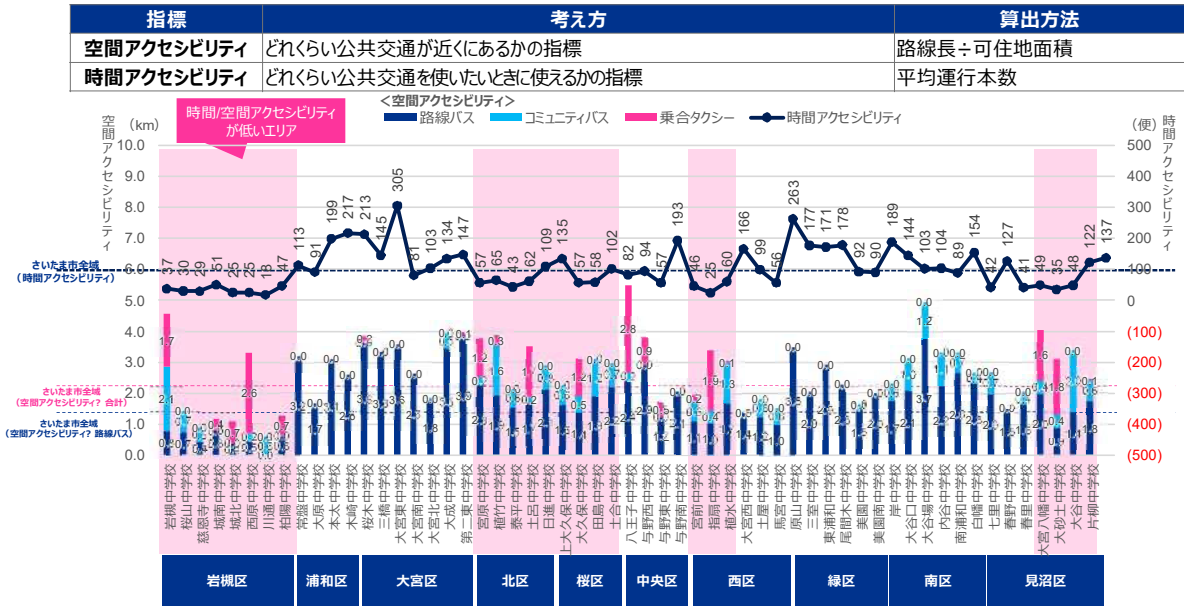
② 市内全域のアクセシビリティ分析：サマリ

- ✓ 市内のバス路線について空間アクセシビリティを見ると、可住地面積 1 km²あたりで 2.10km の路線が整備されている状況であり、約 3 割はコミュニティバス、乗り合いタクシーが占めている
- ✓ 60 分に 1 本未満のバス路線がおおよそ半分を占めている状況である
- ✓ 時間アクセシビリティをみると午前中は 7 時台がピークで 7.9 本、午後は 18 時台がピークで 6.2 本であり、日中は相対的に少ない傾向だが少なくとも 4.7 本運行している状況である



③ 生活圏エリア別のアクセシビリティ分析：サマリ

- ✓ 時間アクセシビリティをみると、岩槻区や北、桜、西、見沼区の一部中学校区において低いエリアが見受けられる
- ✓ 空間アクセシビリティをみると、岩槻区が極端に値が低く、西、桜区の一部中学校区においても低いエリアが見受けられる



④ 課題地域の抽出：サマリ

- ✓ 市街化区域では主に便数が少なく不便なエリアが存在、高齢化に伴い駅へのアクセスが困難になり、駅へのアクセスや周辺の回遊性向上、輸送資源の再配置が必要
- ✓ 市街化調整区域では空間的・時間的にもサービスが少ないエリアが存在しており、拠点までのアクセス手段確保とそのための輸送資源総量の底上げが必要

課題	市街化区域			市街化調整区域		
	岩槻区	11.4 km ²	・ 便数が少なく不便なエリアが存在	37.7 km ²	・ 空間的にも時間的にも不便 ・ コミュバス・乗りタク・デマンドの運行時間を過ぎると移動手段がなくなるエリアも存在	
	浦和区	10.6 km ²	・ 一部便数が少なく不便なエリアが存在	0.9 km ²	—	
	大宮区	11.0 km ²	・ 駅周辺にバスが少なく高齢化によるアクセス困難になるエリアが存在 ・ 一部便数が少なく不便な地域が存在	1.8 km ²	—	
	北区	16.9 km ²	・ 駅周辺にバスが少なく高齢化によるアクセス困難になるエリアが存在 ・ 高頻度な路線もあるものの、低頻度な路線も多い	2.0 km ²	—	
	桜区	7.8 km ²	・ 一部空白地が存在	10.9 km ²	・ 頻度が少なく不便な地域が存在	
	中央区	7.6 km ²	・ 駅周辺にバスが少なく高齢化によるアクセス困難になるエリアが存在	0.8 km ²	—	
	西区	8.3 km ²	・ 駅周辺にバスが少なく高齢化によるアクセス困難になるエリアが存在 ・ 一部空白地が存在	20.8 km ²	・ 頻度が少なく、不便な地域が存在 ・ 空間的にも網羅されていない地域が存在	
	緑区	15.0 km ²	・ 一部空白地が存在	11.5 km ²	・ 空間的に網羅されていない地域が存在	
	南区	13.4 km ²	・ 駅周辺にバスが少なく高齢化によるアクセス困難になるエリアが存在 ・ 一部便数が少なく不便な地域が存在	0.4 km ²	—	
解決のための方向性（案）	見沼区	17.5 km ²	・ 一部空白地が存在 ・ 一部頻度が少なく不便な地域が存在	13.2 km ²	・ 頻度が少なく不便地域が存在	
	高齢化に備えた駅へのアクセスや周辺の回遊性向上手段の確保。 一部の空白地、不便地域のアクセシビリティ向上のための資源再配置			拠点までのアクセス手段確保とそのための輸送資源総量の底上げ （例？ ボランティア輸送、ライドシェア、スクールバス・企業バスの総動員）		

(2) 総合都市交通体系マスタープラン基本計画等の改定に関する検討

① 検討プロセス

2050年のあるべき姿を見据えたバックカスティングで計画の骨子案を作成。

ビジョン編	公共交通編、交通基盤編	施策・計画・評価編
- バックカスティングの基となる、あるべき姿（未来像）を設定するため、貴市の将来の状況と市民生活、それを実現するための将来交通体系を考察。 - 生活シナリオ、ペルソナ、イラストとして整理。	- 戦略的にビジョンを実現するため、基本目標と基本方針を策定。 - 路線バスの廃線可能性やAIデマンドの活用可能性の考察、各交通モードの役割分担の位置づけ、公共交通等のサービス水準の考察などを実施。	- ビジョンの実現に向けて取り組む必要があるアクションを施策とし、その効果を最大化するためにパッケージ別に施策を整理。 - それら施策の方向性、優先順位の考え方、実行主体、財務計画を整理。 - 計画全体のスケジュールを整理。



② 未来像のデザイン：サマリ

未来のモビリティ像

未来像・基本目標・基本方針

未来像	SMARTネットワークシティ BON-SAITAMA
未来像の考え方	“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-SAITAMA”を目指します。BON-SAITAMA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 ～ 地域特性に応じた多様な交通手段の活用 ～

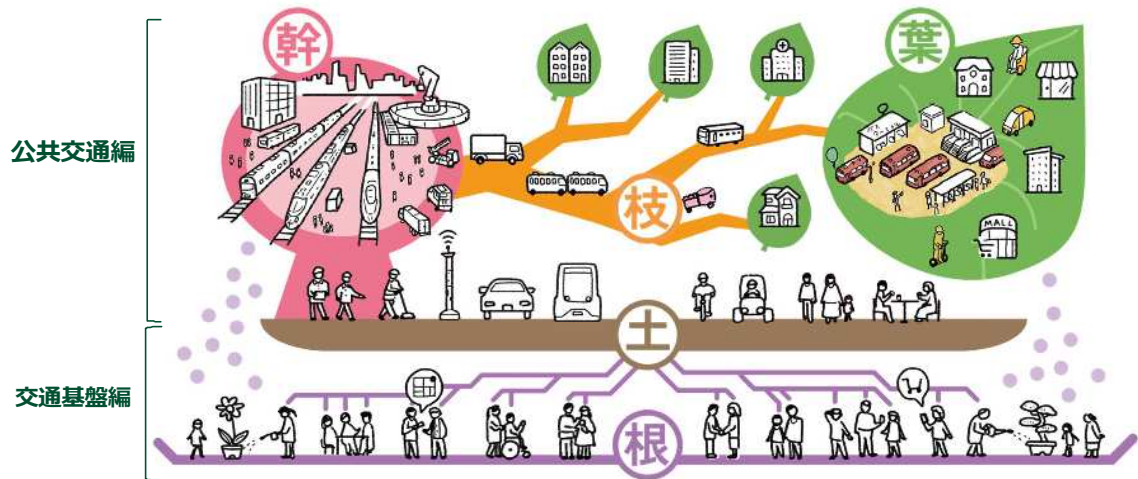
基本方針	
幹	東日本の中核都市として交流を支える広域交通体系の構築
枝	市内拠点間移動を支える都市交通体系の構築
葉	多様なライフスタイルを支える生活圏の構築
土	安全・安心で回遊性を高める交通インフラの構築
根	持続可能なネットワークを支える連携の構築



未来のモビリティ像

公共交通(幹・枝・葉)と交通基盤(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、幹に近いほど輸送密度は高く、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



この他、将来の暮らしにおける年代別や職業別のペルソナ像等を作成

③ 戦略の検討：サマリ

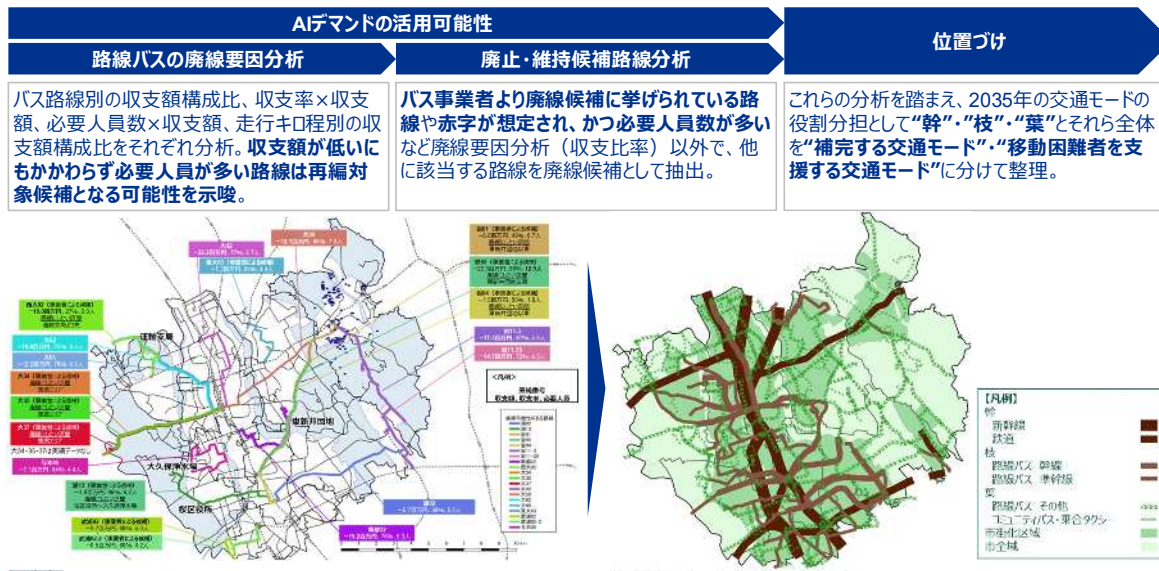
未来像のコンセプトに合わせ、幹枝葉土根の5つの方針で基本方針を作成

基本方針				
幹	枝	葉	土	根
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	市内拠点間移動を支える 都市交通体系の構築	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	持続可能なネットワークを支える 連携の構築
◆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	◆2都心・4副都心を中心とした、主要駅へのアクセス向上を目指す ◆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	◆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	◆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

④ 交通モードの役割分担に係る検討項目：サマリ

2035年の総合都市交通体系（交通モードの役割分担）を検討するため、路線バスの廃線要因と将来予想、AIデマンドの活用可能性を分析・考察。既存モードを含めた役割分担を整理。

美園、岩槻、桜、西区で行われたAIデマンドの実証実験データを分析し、利用者属性や乗降車エリアの傾向からAIデマンドの活用可能性について提言。加えて、空間アクセシビリティの観点から公共交通サービスが800m圏内にない地域をAIデマンドの活用候補エリアとして地図で図示。



幹枝葉の交通モードとネットワークを補完する交通モードについて

【考え方・方向性】

- ・ 幹・枝・葉それぞれにおける交通モードを整理
- ・ 交通モードごとに、期待する役割や今後の方向性を整理していく

幹の交通モード	・ 新幹線 ・ 鉄道 ・ 長距離バス	葉の交通モード	・ 路線バス(その他路線等) ・ コミュニティバス ・ 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
枝の交通モード	・ 路線バス(幹線軸) ・ 路線バス(準幹線軸) ※運行頻度等に合わせて設定	ネットワークを補完する交通モード	・ 自転車 ・ シェア型マルチモビリティ ・ タクシー・ライドシェア ・ 自家用車 等



幹の交通モード（将来イメージ）



枝の交通モード（将来イメージ）

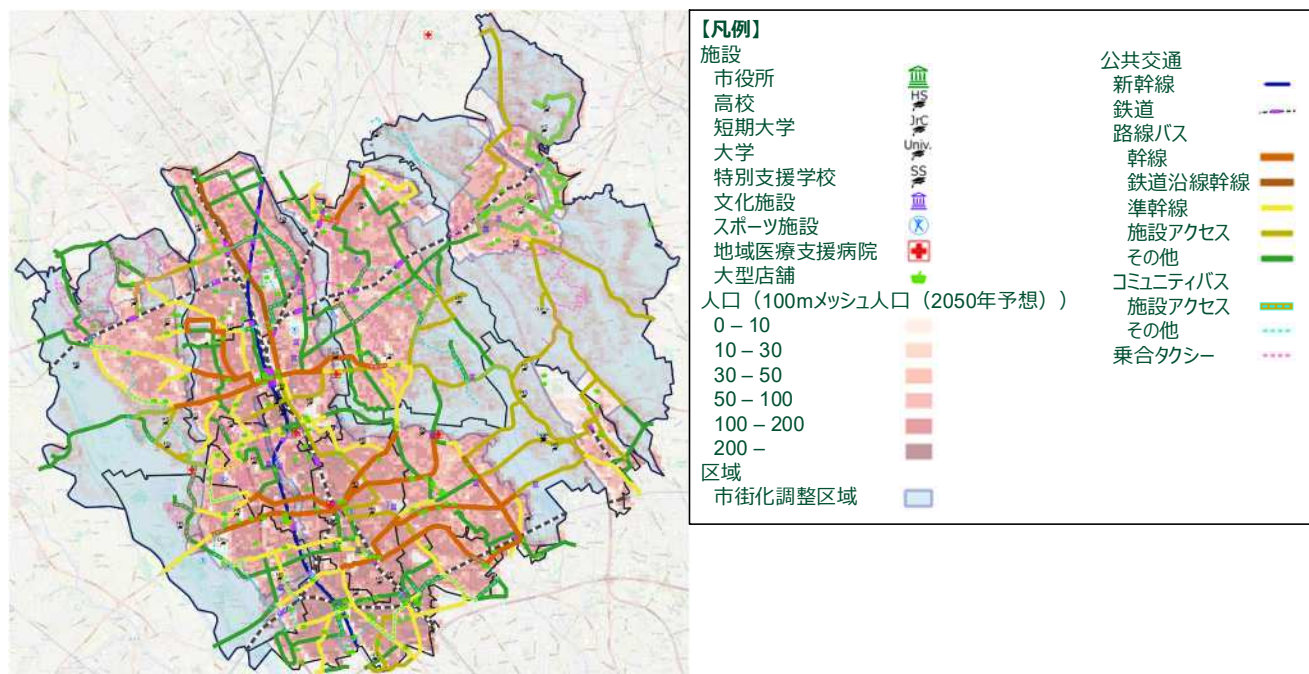


葉の交通モード（将来イメージ）

幹線・準幹線軸の対象となる路線を定義。幹線・準幹線には当てはまらないが、「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へのアクセスに重要な路線を施設アクセス路線と定義。

軸	路線選定の考え方・要件
幹線軸	- 人口密度：500人/250m²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/250m²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

幹線・準幹線・施設アクセス路線に該当する路線と主要な施設を地図に示した。



⑤ サービス水準の考え方：サマリ

市民アンケートや既存の供給状況から、市民の生活を支えるサービス水準を理想・品質保証・性能保証レベルで設定。

- ✓ 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

⑥ 施策の検討：サマリ

現行計画や関連計画にある施策をリストアップし、施策を幹・枝・葉・土・根の基本方針に合わせて再整理した。また、課題等を踏まえ、新たに取り組む施策についても検討した。

■ 幹の施策

広域交通ネットワークの強化

【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

【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の検討



幹の交通モード（将来イメージ）

広域交通結節点の強化

【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）

【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

■枝の施策

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
- ・連接バスの導入検討

【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、生活利便性の向上を図るため、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



■葉の施策

生活圏交通ネットワークの強化

【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

生活圏交通結節点の強化

【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）

■土の施策

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
- ・各都市幹線道路の検討



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

■根の施策

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
- ・学校・企業と連携したオフピークの推進

【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

【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

データのつながり強化

【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



国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」（2020年）より

⑦ アウトカム指標と目標値の検討：サマリ

施策パッケージおよび全体のアウトカム指標と現在値・目標値の算出方法を検討。

	施策指標（目標年次2035）	算出方法
幹	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
枝	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)
葉	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
土	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
根	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
	交通事故件数	統計資料
	「地域との繋がり」の醸成	ウェルビーイング指標
	公共交通利用における キャッシュレス決済の普及率	さいたま市市民意識調査（経年） 統計資料
全体	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）

各基本方針に施策目標を設定するとともに、算出方法の考え方を整理。

①～⑦の内容を整理し、さいたま市総合都市交通体系マスタープランの骨子案を作成。

(3) 市民及び関係者等の意見聴取

① 市民ワークショップ：サマリ

目的	➢ SMARTプランの改定にあたり、行政から都市・交通のあるべき姿を示す現在の計画から、市民・民間・行政が共有すべき将来ビジョンに基づき、持続可能な交通体系を実現するため、多様な主体の行動計画として取りまとめる。 ➢ そのため、広く市民が参加可能なワークショップを開催し、将来ビジョンの前提となる市民が考える本市の将来シナリオ、暮らしの姿・イメージについて、実際にグリーンスローモビリティやパーソナルモビリティへの乗車体験や、移動・交通に関する最新のトピックについての学びを通じて、25年後のさいたま市の持続可能なまちづくりについての意見を抽出することを目的とする。
実施体制	➢ 設置者：さいたま市交通政策課 ➢ 進行：さいたま市交通政策課・KPMGコンサルティング株式会社
日程・会場	➢ 日時：令和6年11月4日（月・祝） 10:00～17:00 ➢ 場所：大宮区役所 2 階 201 会議室
参加対象者	➢ 市ホームページ等告知に記載の申込フォームからの申込者 ➢ 出席者：21名
総括	➢ 葉の交通におけるモビリティハブやボランティア輸送の必要性など交通に関する課題と解決策について議論がなされ、交通課題に対して産官民が連携していくことの重要性について学びきっかけを作ることができた ➢ グリーンスローモビリティ、パーソナルモビリティの環境性/安全性/快適性についてアンケートをとったところ、それぞれ9割以上の参加者が“とても満足”、“満足”のいずれかを回答しており、“自分の住む地域に導入してほしい”という声が多く集まった

② インターネットアンケート調査：サマリ

実施事項	市民アンケート	中高生アンケート
概要	➢ 市民の生活における移動実態の課題を導出するため、生活シーン（働く/暮らす/遊ぶ/学ぶ）の調査項目毎に発生頻度・目的地・移動手段、および各モードを利用しない理由や外出をあきらめた理由を聴取・分析 ➢ 居住の丁町字も回答いただき、アクセシビリティのエリア区分に分類してクロス分析を実施	➢ 移動制約者に分類される中高生を対象にした移動課題を導出するため、通学や私生活での交通利用状況や交通サービスに対するハードルについて聴取・分析 ➢ 市内の中学・高校に通う608名を対象にしてアンケートを実施
結果	➢ 生活シーン毎だけではなく、居住エリアと目的地によって、利用手段の差異が生じている ➢ 路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーよりも鉄道・自動車・アクティブモビリティの利用依存度が高い ➢ 路線バスについてはアクセシビリティや移動目的に対する使い勝手・自由度が利用しない要因として影響しており、自宅の最寄りバス停から目的地とする施設・拠点までつながるルートが無い場合や、移動したいときのダイヤが合わないという点が課題である	➢ 移動時間や距離が進学へ影響という回答が約42%と、進路の選択時には通いやすさが影響している ➢ 電車利用における不満足度が約16%なのに対し、路線バス利用は約28%と割合が高い ➢ 不満足の原因としては電車・路線バス利用ともに“遅延”、“乗り心地の悪さ”と回答する割合が高かった
SMARTプランへの反映	公共交通機関の運行本数など理想のサービス水準や、バス停等の待合環境の整備についてあるべき姿として反映	公共交通において特に不満足の原因として大きかった“遅延”、“乗り心地の悪さ”の改善策を検討していく