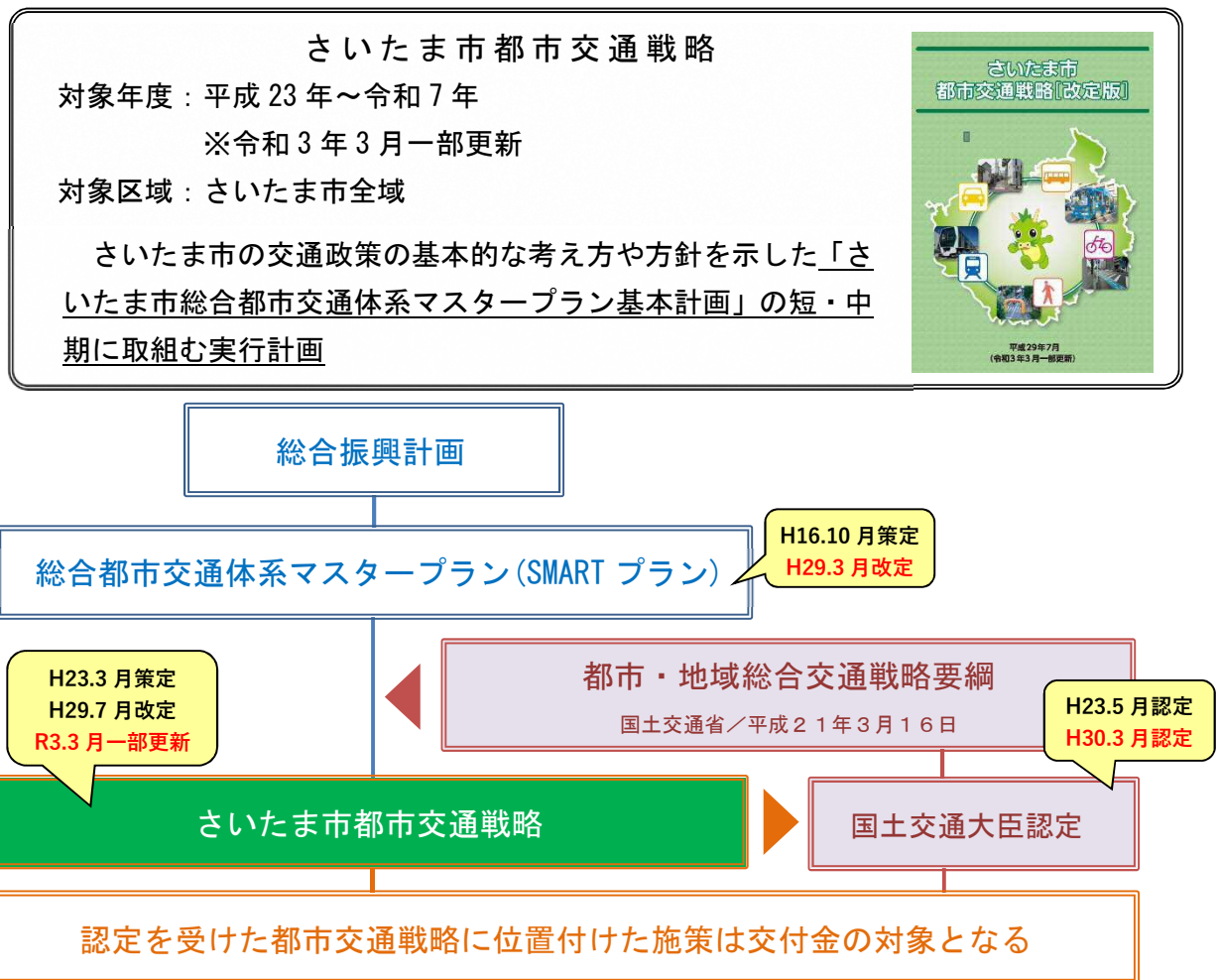


## さいたま市都市交通戦略の概要

### (1) さいたま市都市交通戦略について

#### 1) 都市交通戦略の位置づけと目的

さいたま市都市交通戦略は、本市が目指す将来都市像を支える交通体系を構築するための基本的な考え方や、交通施策展開の基本的方針を示した「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(さいたま SMART プラン)」の短・中期に取り組む実行計画となるもので、重点的かつ効率的な施策展開を図ることを目的としています。



#### 2) 都市交通戦略の成果と必要性

- ・ 事業者間の横断的調整や効率的かつ効果的な施策推進を図るため、施策の効果を総合的な見地から検討・分析し、「さいたま市都市交通戦略推進委員会」や各事業者間で共有。
- ・ 国土交通大臣の認定を受けることで、「国は、認定した戦略に係る施策・事業に対し、予算措置その他の総合的支援を講じる」(令和 3 年 3 月現在、90 地区で認定)
- ・ 本市の都市交通戦略も認定を受け、これまでに社会資本整備総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業)を活用した実績あり。
- ・ 交付金の対象事業は広範にわたっており、引き続き財政面で活用可能性がある

3) 都市交通戦略の基本目標、基本方針、及びそれらに位置付けられた施策  
現在の都市交通戦略の基本目標、基本方針、及びそれらに位置付けられた施策は以下のとおりです。

●都市交通戦略の基本目標・基本方針

【基本目標】 都市活動を支える利用しやすい移動環境の確保

【方針1】市内のアクセス性が高い交通体系の整備

- 水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造を支える交通体系を目指す。
- 市内のアクセス性を高めるため、市内の都心・副都心等を相互に結ぶ基幹交通ネットワークを整備する。
- 市内の円滑な移動を支えるため、鉄道・バスなどの公共交通や自動車・自転車が相互に連携した利便性の高い交通体系を整備する。

【方針2】広域的なアクセス性が高い交通体系の整備

- 広域交通による東京都心や他都市の拠点とのアクセス性が高い交通体系を目指す。
- 広域交通のアクセス性を高めるため、鉄道・バスなどの公共交通の拠点・ネットワークを整備する。
- バス・自動車での円滑な移動を支えるため、広域幹線道路をはじめとした道路ネットワークを整備する。

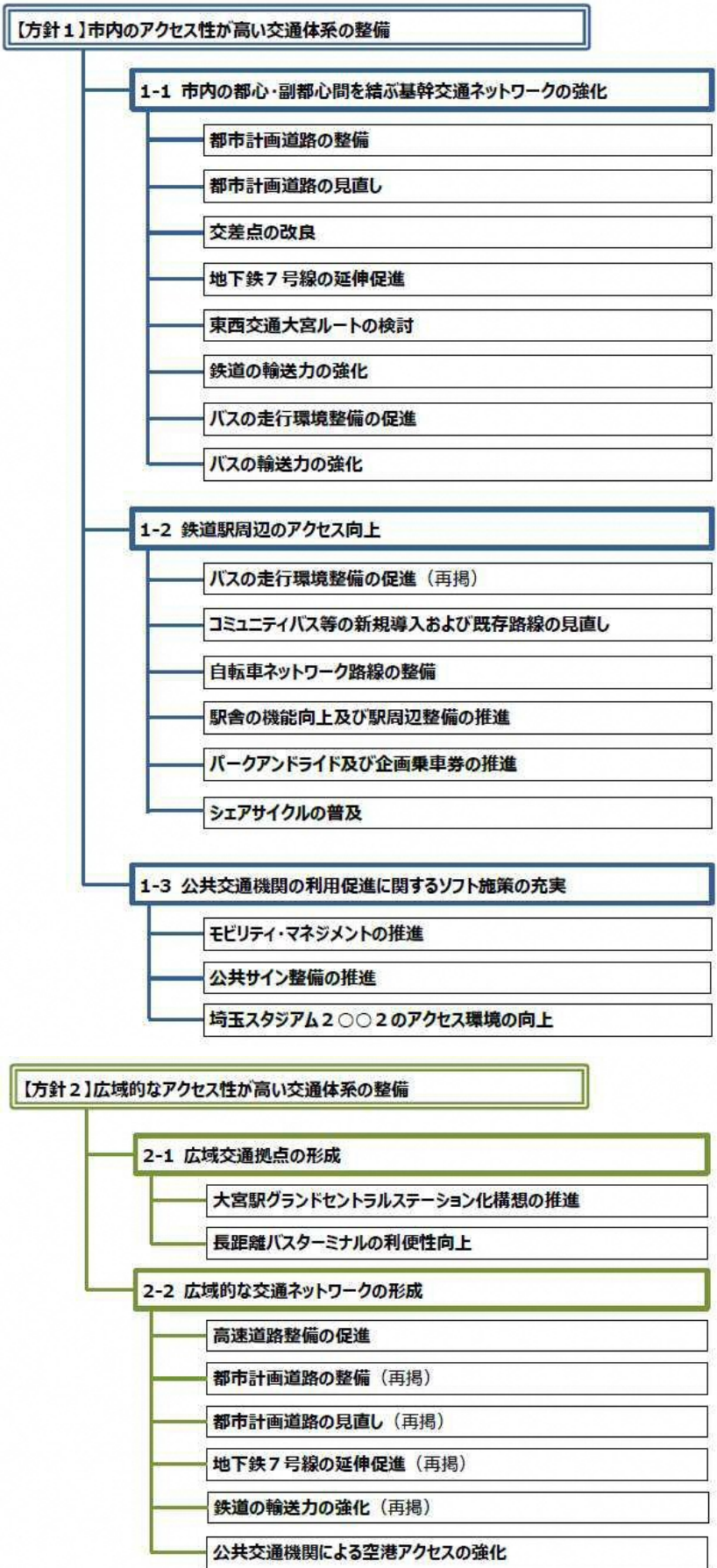
【方針3】市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供

- 市内の都心・副都心における快適性・回遊性を高めるため、多様な交通手段を提供し東日本の中核都市にふさわしい充実した交通環境を目指す。
- 短距離移動の快適性・回遊性を高めるため、歩いて楽しい交通空間や多様な交通手段を提供する。
- 来訪者や外国人を含め、多様な人々の円滑な移動を支えるため、駅前広場の整備などにより、快適で使いやすい交通環境を提供する。

【方針4】安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供

- 高齢者や障害者をはじめ、誰もが、いつでも、安全に安心して移動できる交通環境を目指す。
- 健康的な暮らしを支えるため、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した施設整備や交通サービスにより、誰もが気軽に外出できる交通環境を提供する。
- 安全・安心で持続可能な移動を支えるため、災害に強く環境負荷の小さい交通環境を提供する。

●都市交通戦略に位置付けられた施策



**【方針3】市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供**

**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**

- 都市計画道路の整備（再掲）
- 大宮駅グランドセントラルステーション化構想の推進（再掲）
- 大宮駅西口周辺おもてなし歩行エリアの整備
- 氷川参道の歩行者専用化の検討
- 浦和駅西口南高砂地区の整備による回遊性の向上
- 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備
- 端末物流対策の推進
- 駐輪場の適正配置の推進
- 大宮駅周辺まちなかウォークブルの推進
- 美園地区における歩行者・自転車中心の空間形成の推進

**3-2 多様な回遊手段の提供**

- シェアサイクルの普及（再掲）
- サイクルサポート施設の認定・設置
- 低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進
- 公共サイン整備の推進（再掲）
- スマートシティに向けたモビリティサービスの充実
- 交通空白地区等における AI 等を活用した交通サービスの検討

**3-3 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進**

- モビリティ・マネジメントの推進（再掲）
- 端末物流対策の推進（再掲）

**【方針4】安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供**

**4-1 市街地の交通空間の安全性の向上**

- 都市計画道路の整備（再掲）
- 生活道路・通学路の安全対策の推進（ゾーン30整備、物理的デバイス等検討）
- 氷川参道歩行者専用化に伴う生活道路の交通対策の検討
- 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備（再掲）
- 駅舎の機能向上及び駅周辺整備の推進（再掲）
- 自転車ネットワーク路線の整備（再掲）
- 端末物流対策の推進（再掲）
- バリアフリー基本構想に基づく特定事業の推進
- 踏切の改良
- 美園地区における歩行者・自転車中心の空間形成の推進（再掲）

**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**



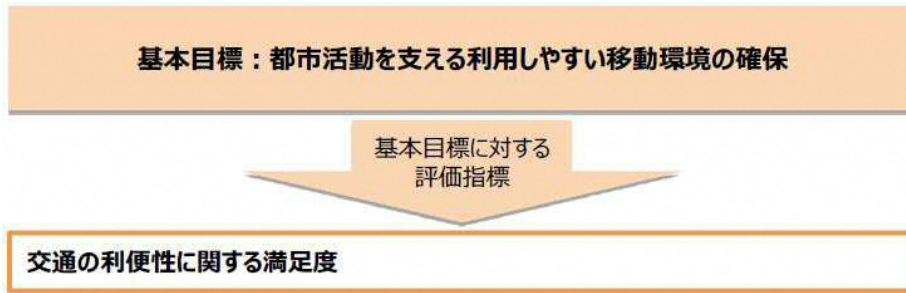
#### 4) 基本目標及び各基本方針に対応した評価指標

都市交通戦略は、基本目標及び各基本方針に対応した評価指標を定期的にモニタリングすることで、進捗状況を評価しています。

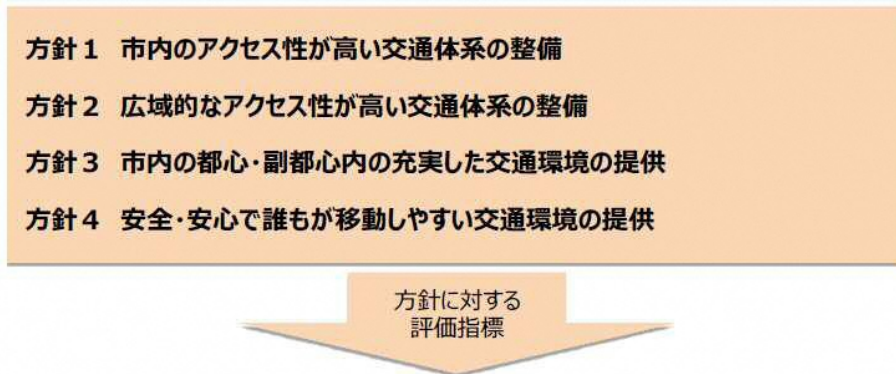
具体的には、基本目標に対する評価指標として、「交通の利便性に関する市民の満足度」を設定しています。

また、各基本方針に対応する評価指標は、アウトプット指標（事業実施に直接関連する指標）とアウトカム指標（成果に関する指標）をそれぞれ設定している他、データの特徴等に合わせて毎年モニタリングを行うものと数年に1回モニタリングを行うものに分けて評価を行っています。現在の都市交通戦略の評価指標は以下のとおりです。

●基本目標に対する評価指標



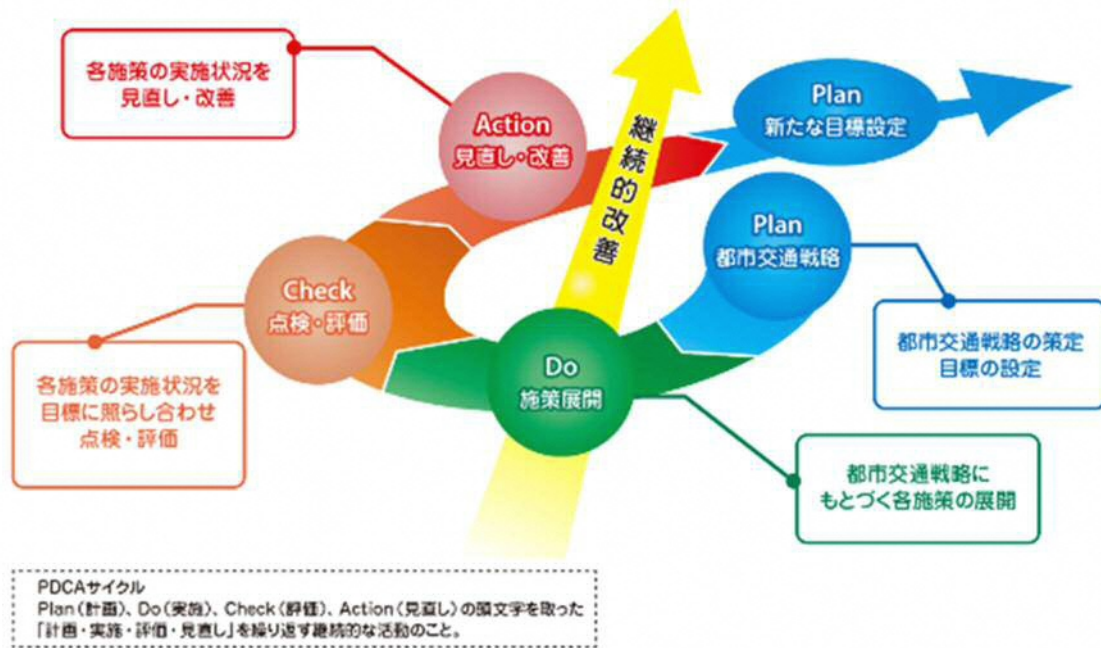
●各基本方針に対する評価指標



方針	指標1 アウトプット指標	指標2 アウトカム指標
<b>【方針1】市内のアクセス性</b> 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 <input type="checkbox"/> 市内の昼間人口比率 ■移動に関する満足度
<b>【方針2】広域的なアクセス性</b> 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
<b>【方針3】市内の都心・副都心内の充実した交通環境</b> 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 <input type="checkbox"/> まちなかの歩行者数 ■移動に関する満足度
<b>【方針4】安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境</b> 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・死傷者数 ■放置自転車台数 <input type="checkbox"/> 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） <input type="checkbox"/> 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

## 5) 都市交通戦略の推進



PDCA サイクルによる施策展開と継続的な改善イメージ

## 6) 令和3年3月一部更新の主旨

都市交通戦略は、平成23年3月の策定から令和2年度末で計画の「中期」の期間を迎える中、施策の多くは取組みを継続する状況にあることから、SMARTプランの目標年次を踏まえ、計画期間を概ね5年間延長し、合わせて現況や施策の一部を更新しています。

