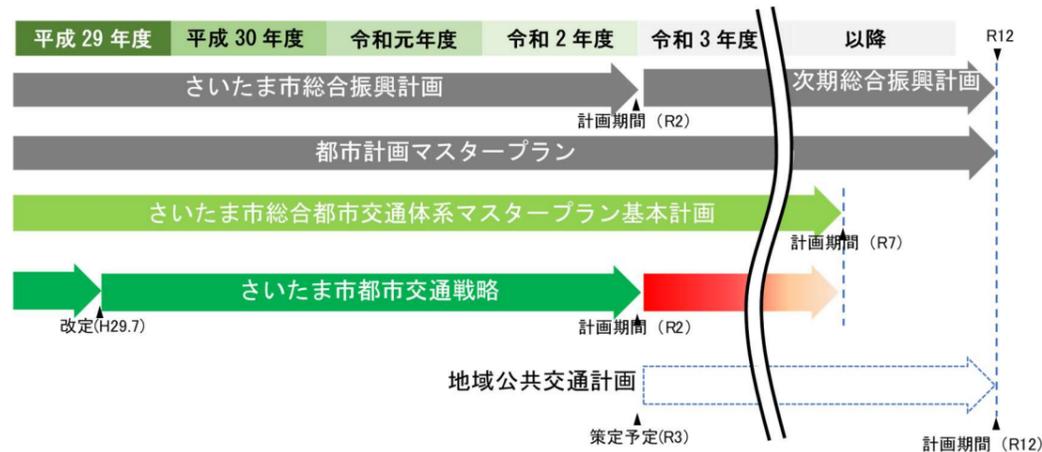


さいたま市都市交通戦略の継続方針

1. さいたま市都市交通戦略の継続方針について

- さいたま市都市交通戦略は、平成 23 年 3 月の策定から令和 2 年度末をもって、計画期間の 10 年を迎える。この間、平成 29 年 7 月の改定において、上位・関連計画等との整合や施策の更新を実施しているため、令和 2 年度末には、基本目標、基本方針等の大きな枠組みは継続し、進捗の見られる各施策の更新や新規施策の追加等を行ったうえで、「さいたま SMART プラン」の計画期間である令和 7 年度末までの 5 年間、計画期間を延長することを予定している。
- また、計画期間延長改定後は、次期総合振興計画等を含む上位関連計画や新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえながら、適宜必要な見直しを行い、本市が目指す将来都市像を支える交通体系の構築に向けた取り組みを推進する。



2. さいたま市都市交通戦略策定時からの取組と継続の必要性

1) 社会状況の変化への対応

- 新型コロナの影響等により、生活スタイルが変化することで、交通手段の利用状況も変わる可能性がある。今後人々の活動や移動がどのように変化するか、各評価指標の継続的なモニタリングを通じて継続的に把握していくことが重要である。
- 基本目標である「都市活動を支える利用しやすい移動環境の確保」に対しては、前回改定時から継続して市民への web 調査により満足度を把握している。

- H29 から R2 までの推移をみると上下を繰り返しており、概ね横ばいの傾向だと考えられる。
- 今後、前述のように新型コロナの影響も考えられるため、引き続き注視していくことが必要である。

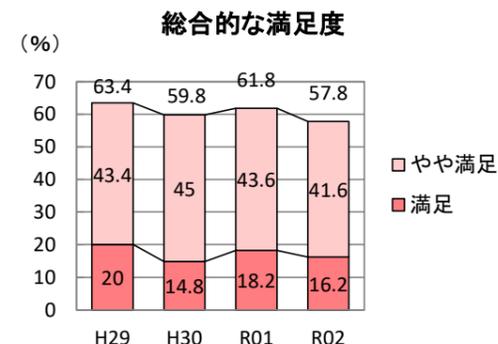


図 1 さいたま市の移動に関する総合的な満足・やや満足/経年変化)

2) 戦略的取組による施策推進

- 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。
- また、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実施している。

- アウトプット指標について、方針 1～4 それぞれで着実に施策が実施されている。
- アウトカム指標について、方針 1～3 では、都市交通戦略策定時からの経過が確認できるすべての指標で値が向上している。方針 4 についても、一部を除き値は向上している。

○主な評価状況

- | 方針 1 市内のアクセス性が高い交通体系の整備 | 方針 2 広域的なアクセス性が高い交通体系の整備 |
|---|---------------------------------------|
| ✓ 鉄道乗車人数が約 1.14 倍 [H22～R1] | ✓ 新幹線乗車人員が約 1.13 倍 [H24～R1] |
| ✓ バス利用者数が約 1.23 倍 [H22～R1] | ✓ 観光入込客数が約 1.20 倍 [H22～R1] |
| 方針 3 市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供 | 方針 4 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供 |
| ✓ 鉄道乗車人数が、都心 1.1 倍、副都心 約 1.2 倍 [H22～R1] | ✓ 交通手段分担率の公共交通の割合が 3 ポイント増加 [H20・H30] |
| ✓ 回遊手段としてのシェアサイクルを導入 | ✓ 運輸部門の二酸化炭素排出量は約 1.1 倍 [H22～H29] |

3) 都市交通戦略に位置づけられた施策の実施・進捗状況について

- 都市交通戦略では、方針に対応した施策の実施・進捗状況のモニタリングを行っている。

- 施策分類 A では、いずれの方針においても 8 割以上の施策で完了・整備（作成）中となっている。施策分類 B では、いずれの方針においても 9 割以上の施策に取組中である。

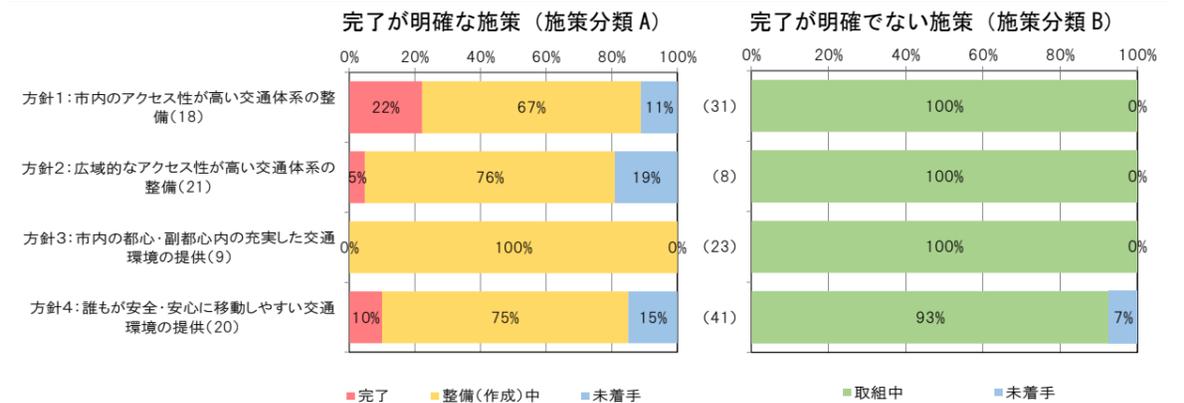


図 2 施策の実施・進捗状況

4) 財政面での活用可能性

- 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」（平成 31 年 3 月現在、70 地区で認定）
- 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