

1-1-1. 都市交通戦略に位置づけられた施策の進捗状況

都市交通戦略に位置付けられている施策について、令和 4 年度末時点の進捗状況を確認した。

(1) 施策全体の進捗状況

施策ごとの進捗状況は、都市交通戦略の改定時に計画されていた内容と、令和 4 年度の実施結果を比較することで把握している。なお、令和 4 年度は新型コロナウイルスの影響を受けている可能性があり留意が必要である。

1) 施策の実施状況

- ☐ 都市交通戦略に位置付けた施策のほぼ全てで、概ね何らかの検討、工事、実施等に着手していることを確認した。
- ☐ 分類 A に該当する施策のうち、9 割は整備（作成）中であり、完了は 1 割程度であることを確認した。
- ☐ 分類 B に該当する施策のうち、9 割強の施策が取組中であり、未着手は 1 件であることを確認した。
- ☐ 分類 B に該当する施策のうち、取組改善の施策を 3 件であることを確認した。

表 1-1 施策の実施状況（令和 4 年度時点）

【施策分類 A（完了が明確な施策）：76】

完了	整備（作成）中	未着手
8（10.5%）	68（89.5%）	0（0%）

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：85】

取組改善	取組中	未着手
3（3.5%）	81（95.3%）	1（1.1%）

※施策数には再掲を含み、評価対象外を除く

<参考：施策の実施状況（令和４年度時点、再掲を含まない）>

表 1-2 施策の実施状況（令和４年度時点、再掲を含まない）

【施策分類Ａ（完了が明確な施策）：53】

完了	整備（作成）中	未着手
6（11.3%）	47（88.7%）	0（0%）

【施策分類Ｂ（完了が明確でない施策）：61】

取組改善	取組中	未着手
1（1.6%）	59（96.7%）	1（1.6%）

※端数処理の関係で、合計値が一致しない場合がある。施策数からは評価対象外を除く

<参考：令和４年度の実施状況が、未着手と評価された施策>

【施策分類Ａ（完了が明確な施策）】

なし

【施策分類Ｂ（完了が明確でない施策）】

未着手：4-2-15 交通結節点における駐輪場整備の促進（1『バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など』（東武バスウエスト）

2) 施策の計画に対する進捗状況

- ☐ 分類 A に該当する施策のうち、8 割強の施策が計画通りに進行している一方、2 割弱の施策で進捗の遅れが確認された。
- ☐ 分類 B に該当する施策のうち、およそ 9 割の施策が計画通りに進行しており、1 割弱の施策で進捗の遅れが確認された。
- ☐ 進捗の遅れている施策としては、分類 A の施策では、主に都市計画道路などのハード整備について、用地の買収や関係者協議が理由としてあげられている。分類 B の施策では、関係者協議や半導体不足が理由としてあげられている。

表 1-3 施策の計画に対する進捗状況（令和 4 年度時点）

【施策分類 A（完了が明確な施策）：68】

前倒しで実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
0（0.0%）	51（75.0%）	17（25.0%）

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：85】

0（0.0%）	78（91.8%）	7（8.2%）
---------	-----------	---------

※施策数には再掲を含み、完了・評価対象外を除く

<参考：施策の計画に対する進捗状況（令和４年度時点、再掲を含まない）>

表 1-4 施策の計画に対する進捗状況（令和４年度時点、再掲を含まない）

【施策分類Ａ（完了が明確な施策）：47】

前倒しで実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
0（0%）	37（78.7%）	10（21.3%）

【施策分類Ｂ（完了が明確でない施策）：61】

0（0.0%）	55（90.2%）	6（9.8%）
---------	-----------	---------

※施策数からは完了・評価対象外を除く

<参考：施策の計画に対する進捗状況（令和４年度時点、完了を含む）>

表 1-5 施策の計画に対する進捗状況（令和４年度時点、再掲を含まない）

【施策分類Ａ（完了が明確な施策）：76】

前倒しで実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
2（2.6%）	55（72.4%）	19（25.0%）

【施策分類Ｂ（完了が明確でない施策）：85】

0（0.0%）	78（91.8%）	7（8.2%）
---------	-----------	---------

※施策数には再掲を含み、評価対象外を除く

＜参考：令和４年度の施策の計画に対する進捗状況が、進捗の遅れと評価された施策＞

【施策分類Ａ（完了が明確な施策）】

進捗の遅れ(10)：1-1-1／4-1-1[再] 都市計画道路の整備（1『岩槻中央通り線（市宿工区）』（道路計画課））、(13『道場三室線（本太工区）』（道路計画課））、(16『元町三室線（三室工区）』（道路計画課））

2-2-2 都市計画道路の整備（4『産業道路（北袋工区）』（道路計画課））、(6『南大通東線（天沼工区）』（道路計画課））、(7『大宮岩槻線（1工区）』（道路計画課））、(15『産業道路（堀の内工区）』（道路計画課））、(19『第二産業道路（東大宮工区）』（道路計画課））、(22『産業道路（堀の内工区）』（道路計画課））

1-2-3／4-1-6[再] 自転車ネットワーク路線の整備（1『市内全域』（自転車まちづくり推進課／道路環境課））

【施策分類Ｂ（完了が明確でない施策）】

進捗の遅れ(6)：1-1-2／2-2-3[再] 都市計画道路の見直し（1『市内全域(道路計画網改定)』（都市計画課））

1-3-3 埼玉スタジアム２００２のアクセス環境の向上（1『美園地区』（浦和東部町づくり事務所他））

4-2-13 次世代タクシーの導入促進（1『市内全域（ユニバーサルデザインタクシーの導入促進）』（一般社団法人埼玉県乗用自動車協会））、(2『市内全域(配車アプリを活用した効率的な運行による利便性の向上)』（一般社団法人埼玉県乗用自動車協会））

4-2-15 交通結節点における駐輪場整備の促進（2『バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など』（国際興業バス））、(3『バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など』（東武バスウエスト））

⇒事業実施については、埼玉県都市整備部都市計画課「出歩きやすいまちづくり」事業との調整、連携が不可欠であるため。

<参考：都市交通戦略に位置付けられている施策の評価方法について>

都市交通戦略に位置付けられている施策の評価方法については、平成30年度の都市交通戦略推進委員会でいくつかの課題が指摘されたため、令和元年度より評価方法の一部を変更した。見直しの背景及び新たな評価方法について以下に示す。

① 評価方法見直しの背景

- 1) 平成30年度まで、施策の実施状況は、一律に3段階で評価（「未着手」「継続・実施」「完了」）
- 2) 基本的に施策は「完了」を目指していることが前提となっていた
- 3) しかしながら、施策によっては、3段階の区分が曖昧なものが存在
⇒特に、「継続・実施」と「完了」が明確に分類しづらい施策（以下、「完了が明確でない施策」）をより適切に評価する必要性が、推進委員会等で指摘された

② 評価方法

上記を踏まえて、「完了が明確でない施策」について、より適切に評価するため、令和元年度より以下の評価方法を適用した。

○評価方法の概要

内 容
1) 施策の特性に合わせて <u>2種類に分類</u> ⇒ハード施策のように、完了することにより、ある時点で事業目的が達成される施策 ＝ <u>「分類A：完了が明確な施策」</u> ソフト施策のように、継続することで、事業目的を達成し続ける施策 ＝ <u>「分類B：完了が明確でない施策」</u>
2) 「A：完了が明確な施策」「B：完了が明確でない施策」共に、施策の進捗状況については従来同様 <u>3段階で評価</u>

○施策分類の考え方

施策分類	考え方	想定される施策
A (完了が明確な施策)	・ 完了によりある時点で事業目的が達成される施策 ・ 「完了」に該当する目標や基準※が明確に定められている、もしくは定めることができる施策 ※『「完了」に該当する基準』とは、ある施策について、その基準を超えたら（状態に達したら）、それ以上実施する事柄が無い（たとえば、次年度以降に施策が実施されない）状況や状態を示すもの	道路整備、計画策定等
B (完了が明確でない施策)	・ 取り組むことで事業効果が見込まれる施策 ・ 上記の「完了」に該当する基準が明確に定められていない、もしくは定めることが難しい施策	モビリティ・マネジメントの推進、交通安全啓発活動の実施等

○評価の考え方

＜施策分類がAの場合＞

評価	未着手	整備（作成）中	完了
評価の考え方	「整備（作成）中」まで至っていない施策	- 具体的に着手している施策 「具体的に着手している施策」とは、当該施策について以下のいずれか、もしくは複数の項目に該当する施策 - 当該施策に関する予算を獲得していること - 当該施策に関する業務を実施していること 「整備中」「作成中」もしくはそれに類する内容であることが会議資料等で明確に示されていること - その他、客観的な取組や進捗がみられること	「完了」し、それ以上実施する事柄が無い施策（たとえば、道路整備における整備済み・供用開始、計画における策定済みの状況）

＜施策分類がBの場合＞

評価	未着手	取組中	取組改善
評価の考え方	- 以下のいずれかの項目に該当する施策 - 具体的な取組をしていない構想・企画段階の施策 「取組中」「取組改善」に至っていない施策	- 具体的に取組んでいる（実施している）施策 「具体的に取組んでいる施策」とは、当該施策について、以下のいずれか、に該当している施策 - 当該施策に関する予算を獲得していること - 当該施策に関する業務を実施していること - 施策シートで示される「場所」において、施策でうたわれている事柄が実施されていること - その他、客観的な取組や進捗がみられること - 上記に該当する施策であり、以下のいずれかに該当する施策 - これまでに「取組中」まで至ったことがない施策のうち前年度が「未着手」のもの - これまでに「取組中」もしくは「取組改善」に至ったことのある施策のうち、以前と同様の取組を実施したもの	- 上記に該当する施策であり、以下のいずれかに該当する施策 - 前年度が「取組中」であり、これまでの取組から何らかの改善を行っているもの - これまでに「取組中」まで至ったことがある施策のうち、前年度が「未着手」であり、以前の取組から何らかの改善を行っているもの（これまでの取組同様のことを再開しただけでは「取組中」） 1つの施策に複数の取組や場所が位置付けられているもの（仮に施策ⅠとⅡとする）について、施策Ⅰが「取組中」であり、施策Ⅱが「取組改善」であるもの（「取組中」と「取組改善」が同時に行われた場合には「取組改善」を優先する）

※事業見直し等により取組めなくなった施策は、その理由を整理し、評価対象外とする。

(2) 方針ごとの施策の進捗状況

1) 方針1：市内のアクセス性が高い交通体系の整備

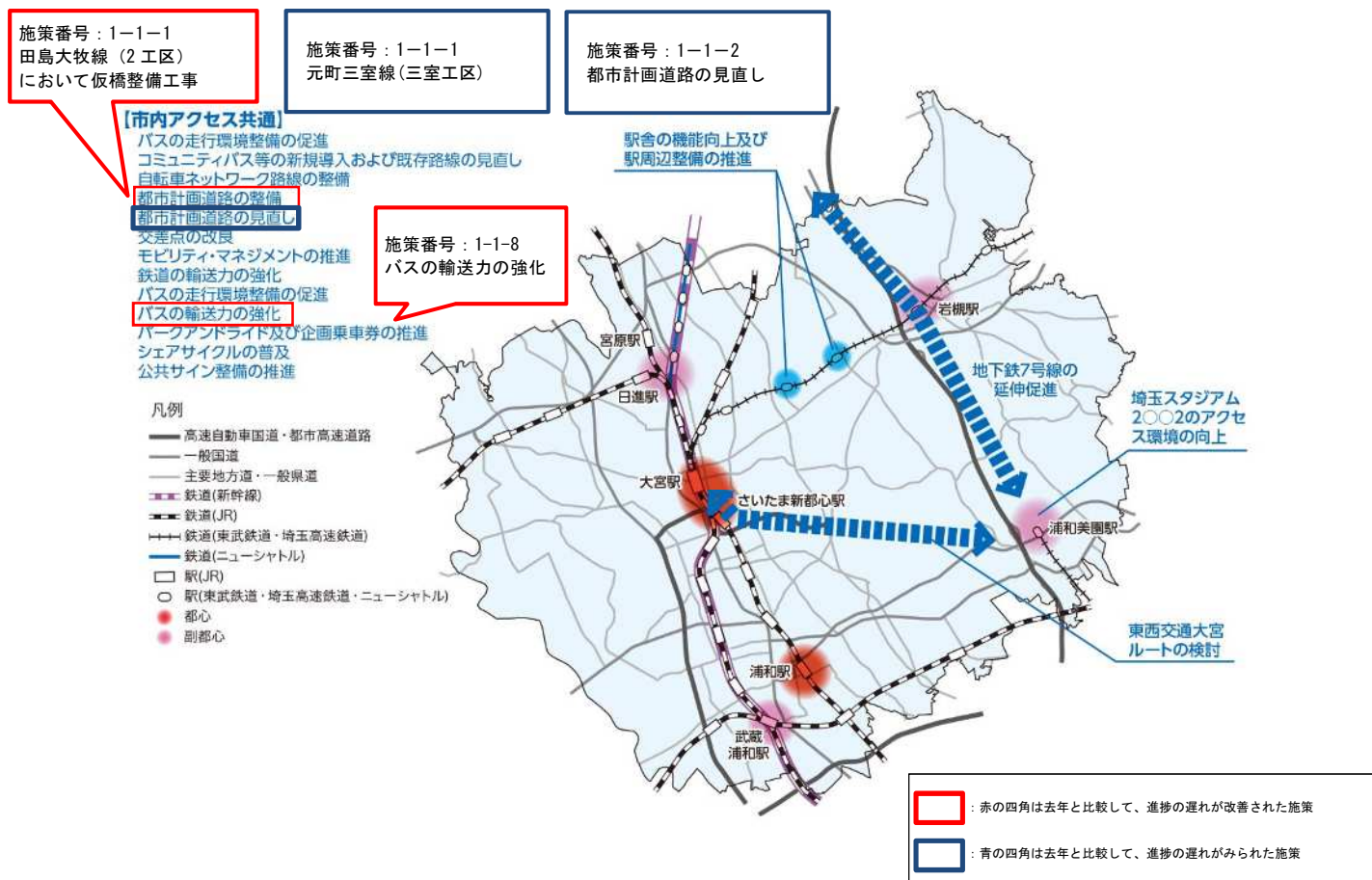


図 1-6 方針1のうち進捗がみられた主な施策

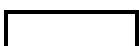
① 市内の都心・副都心間を結ぶ基幹交通ネットワークの強化

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)> ☐ : 完了 ☐ : 整備（作成）中 ☐ : 未着手 ☒ : 評価対象外		<その他> ☐ : 再掲の施策
	<施策の実施状況 (Bタイプ)> ☐ : 取組改善 ☐ : 取組中 ☐ : 未着手 ☒ : 評価対象外		

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
1-1-1 都市計画道路の整備	1	A	岩槻中央通り線 (市宿工区)	用地買収及び道路 整備工事	—	用地買収 道路整備工事	道路計画課
	2	A	田島大牧線 (2 工区)	用地買収及び道路 整備工事	→	道路整備工事	
	3	A	田島大牧線 (高砂工区)	道路整備工事	→	関係機関協議	
	4	A	町谷本太線 (鴻沼工区)	— (計画は H28 年度 まで)	—	— (H29 年度に完了)	道路計画課
	5	A	市道 B 第 482 号 線	用地交渉	→	用地交渉	
	6	A	市道 B 第 486 号 線	— (計画は H30 年度 まで)	→	— (H30 年度に完了)	
	7	A	市道 B 第 503・292 号線	— (計画は H30 年度 まで)	→	— (H30 年度に完了)	
	8	A	三橋中央通線 (三 橋工区)	— (計画は H28 年度 まで)	—	— (H30 年度に完了)	
	9	A	田島大牧線 (太田 窪工区)	道路整備工事	→	道路整備工事	
	10	A	天沼高鼻線 (東町交差点)	用地買収及び道路 整備工事	→	用地買収	
	11	A	本町通り線 (鈴谷 2 工区)	用地買収及び道路 整備工事	→	用地買収	
	12	A	岩槻中央通り線 (岩槻橋)	用地買収及び道路 整備工事	→	仮橋整備工事	

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
	13	A	道場三室線（本太工区）	道路予備設計	—	検討・調査	
	14	A	南浦和前地線（前地工区）	事業化検討中	→	検討・調査	
	15	A	三橋中央通線（三橋 2 工区）	事業化予定	→	事業化	
	16	A	元町三室線（三室工区）	道路予備設計	—	検討・調査 関係者協議（4 回）	
1-1-2 都市計画道路の見直し	1	B	市内全域	道路網計画改定	—	道路網計画改定（案）の作成	都市計画課
1-1-3 交差点の改良	1	A	市内全域	事業着手に向けた調査・検討、用地買収、道路整備	→	事業着手に向けた調査・検討、用地買収、道路整備	道路環境課
1-1-4 地下鉄 7 号線の延伸促進	1	B	浦和美園～岩槻	速達性向上事業に関する計画素案（案）作成	→	速達性向上事業に関する計画素案（案）を作成しました。	未来都市推進部（鉄道戦略担当）
1-1-5 東西交通大宮ルート の検討	1	B	大宮～さいたま新都心～埼玉スタジアム 2002	東西交通大宮ルートの整備に向けた検討・推進	→	東西交通専門部会を 2 回開催	交通政策課
1-1-6 鉄道の輸送力の強化	1	B	大宮～内宿（市外を含む）（運転間隔の見直し）	利用状況を検証しながら、検討・実施	→	新型コロナが 5 類に移行されたことによる、ご利用状況の変化に合わせたダイヤの見直し	鉄道事業者（埼玉新都市交通）
	2	B	大宮駅～内宿駅（市外を含む）	【R3】新型車両導入、令和 6 年度に 1 編成導入予定に変更/新型車両導入計画を見直したため	→	発注済、部材調達中	
1-1-7 バスの走行環境整備の促進	1	B	市内全域	事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助を実施	→	照会をかけた結果、事業者からの導入希望がなかった	交通政策課
	2	B	市内全域（PTPS の整備推進）	整備予定なし	→	整備予定なし	埼玉県警察本部交通規制課
1-1-8 バスの輸送力の強化	1	B	市内全域	大型（長尺）車導入	→	長尺車を需要に応じて充当させる	国際興業バス

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
	2	B		継続運行（必要に応じて大型（長尺）車導入検討）	→	継続運行（必要に応じて大型（長尺）車導入検討）	東武バスウエスト
	3	B	市内全域	継続運行（必要に応じて大型（長尺）車導入検討）	→	検討	西武バス
	4	B		バスの輸送力強化に資する施策について、必要に応じて検討・導入	→	検討	

		⇒	→	—
施策分類A : 17		0	2	2
		0	10	3
		0	0	0
施策分類B : 11		0	0	0
		0	10	1
		0	0	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

② 鉄道駅周辺のアクセス向上

実施結果の凡例			
＜都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価＞		＜施策の実施状況（Aタイプ）＞	＜施策の実施状況（Bタイプ）＞
⇒：前倒して実施・達成		■：完了	■：取組改善
→：計画どおり		■：整備（作成）中	■：取組中
－：進捗の遅れ		□：未着手	□：未着手
		□：評価対象外	□：評価対象外
			■：再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
1-2-1 バスの走行 環境整備の 促進	1	B	市内全域 [再掲]	事業者の導入希望 に応じ、予算の範囲 内で補助を実施	→	照会をかけた結 果、事業者からの 導入希望がなかっ た	交通政策課
1-2-2 コミュニティバ ス等の 新規導入お よび既存路 線の見直し	1	B	コミュニティバ ス（市内の交通空 白・不便地区等 において需要が見 込める地区（申請 があった地区））	地元提案に基づき 相談・協議・運行改 善	→	岩槻区コミュニテ ィバス運行改善協 議実施	交通政策課
	2	B	乗合タクシー（市 内の交通空白・不 便地区等におい て需要が見込め る地区（申請があ った地区））	地元提案に基づき 相談・協議・新規 導入	→	見沼区大砂土東地 区乗合タクシー運 行改善	
1-2-3 自転車ネッ トワーク路 線の整備	1	A	市内全域	整備推進	－	前年度に引き続 き、さいたま自転 車ネットワーク整 備計画等に基づ き、交通管理者と 協議をしながらネ ットワーク路線等 での自転車通行環 境の整備を進める	自転車まち づくり推進 課 道路環境課
1-2-4 駅舎の機能 向上及び駅 周辺整備の 推進	1	A	七里駅、大和田駅	橋上駅舎・自由通路 建築工事（七里駅） 事業化検討（大和田 駅及び駅周辺）	→	・七里駅：橋上駅 舎・自由通路建築 工事实施 ・大和田駅：鉄道 事業者との協議実 施（2回）	区画整理支 援課

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
1-2-5 パークアンドライド及び企画乗車券の推進	1	B	内宿駅（市外）	継続実施	→	駐車料金と内宿駅～大宮間の往復割引乗車券がセットになったマイカーパスを販売	鉄道事業者（埼玉新都市交通）
1-2-6 シェアサイクルの普及	1	B	市内全域	ポート設置・検討・分析	→	公有地ポート設置（7箇所）・検討・分析	自転車まちづくり推進課

		⇒	→	—
施策分類A：2		0	0	0
		0	1	1
		0	0	0
施策分類B：5(1)		0	0	0
		0	5(1)	0
		0	0	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

③ 公共交通機関の利用促進に関するソフト施策の充実

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)> : 完了 : 整備（作成）中 : 未着手 : 評価対象外		<その他> : 再掲の施策
	<施策の実施状況 (Bタイプ)> : 取組改善 : 取組中 : 未着手 : 評価対象外		

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
1-3-1 モビリティ・マネジメントの推進	1	B	全区役所	事業を継続	→	事業を継続	環境対策課
	2	B	市内各所（イベント会場等）	事業を継続	→	事業を継続	
	3	B	市内各企業	事業を継続	→	事業を継続	
	4	B	市内小学校（学校MM）	本格導入に向けた検討・推進	→	さいたま市出前講座に登録	交通政策課
	5	B	市内各所（カーフリーデー、ノーマイカーデー等による啓発）	カーフリーデー、ノーマイカーデー実施	→	カーフリーデー実施検討、デジタルサイネージによる啓発動画発信、市内イベントへの出展、アンケート調査の実施	
1-3-2 公共サイン整備の推進	1	B	市内全域	公共サインの整備推進	→	公共サインの整備推進	交通政策課
1-3-3 埼玉スタジアム2002のアクセス環境の向上	1	B	美園地区	埼玉スタジアム2002のアクセス環境の向上	—	'令和4年度スマートシティ実装化支援事業の補正予算を活用した交通負荷分散化施策の実施内容検討を昨年度から進めている。	浦和東部まちづくり事務所、一般社団法人美園タウンマネジメント（都市再生推進法人）、交通事業者等

		⇒	→	—
施策分類A：0		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
施策分類B：7		0	1	0
		0	5	1
		0	0	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

2) 方針2：広域的なアクセス性が高い交通体系の整備

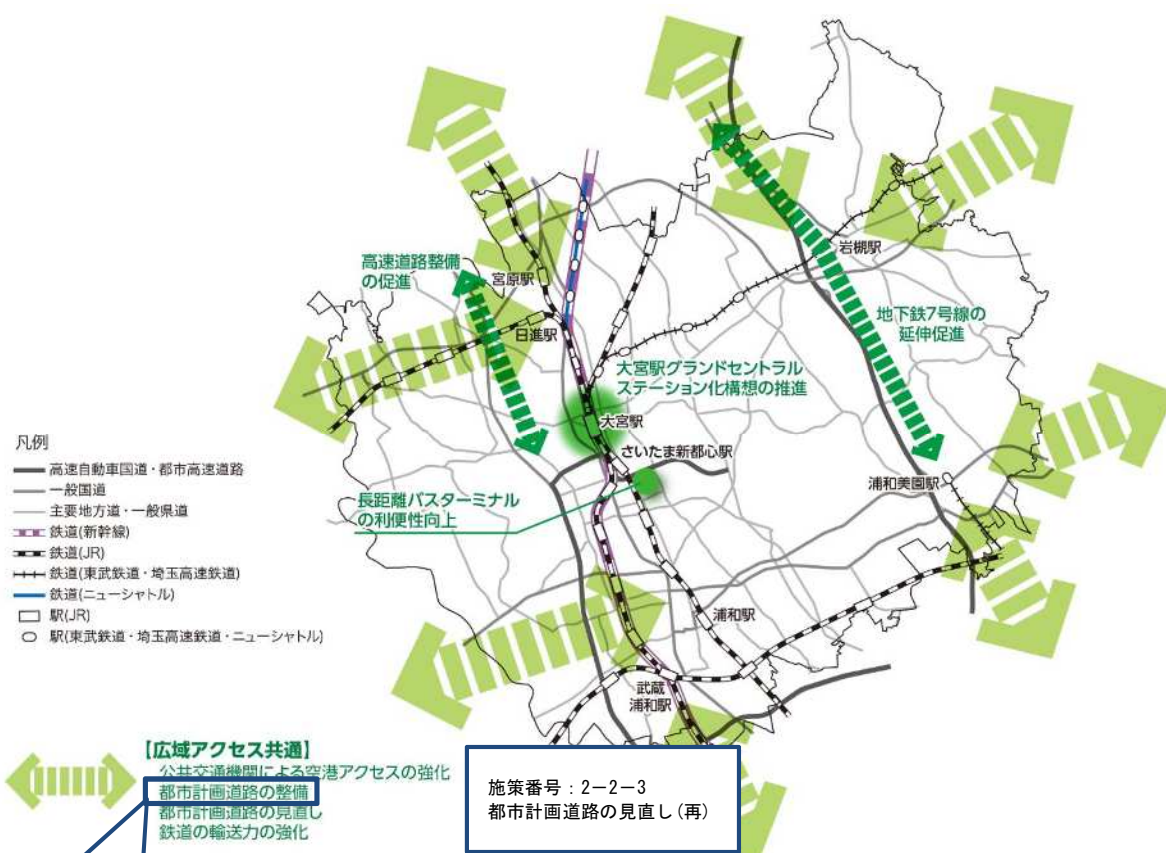
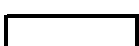


図 1-7 方針2のうち進捗がみられた主な施策

① 広域交通拠点の形成

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり — : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)>  : 完了  : 整備（作成）中  : 未着手  : 評価対象外		<その他>  : 再掲の施策
	<施策の実施状況 (Bタイプ)>  : 取組改善  : 取組中  : 未着手  : 評価対象外		

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
2-1-1 大宮駅グランドセントラルステーション化構想の推進	1	B	大宮駅及び周辺地区	大宮 GCS 推進戦略会議・まちづくり調整会議 検討会における協議（JR、東武鉄道、埼玉新都市交通、県、さいたま市）	→	・大宮 GCS 推進戦略会議：2 回開催 ・まちづくり調整会議：1 回開催 ・検討会における協議：個別協議を随時実施	東日本交流拠点整備課
2-1-2 長距離バスターミナルの利便性向上	1	B	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	広報・PR 活動の実施 長距離バスターミナル本格整備の検討・関係事業調整	→	広報・PR 活動の実施 長距離バスターミナル本格整備の検討・関係事業調整	交通政策課

		⇒	→	—
施策分類A：0		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
施策分類B：2		0	0	0
		0	2	0
		0	0	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

② 広域的な交通ネットワークの形成

実施結果の凡例			
＜都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価＞	＜施策の実施状況（Aタイプ）＞	＜施策の実施状況（Bタイプ）＞	＜その他＞
⇒：前倒して実施・達成 →：計画どおり －：進捗の遅れ	■：完了 ■：整備（作成）中 □：未着手 □：評価対象外	■：取組改善 ■：取組中 □：未着手 □：評価対象外	■：再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
2-2-1 高速道路整備の促進	1	B	新大宮上尾道路	促進	→	「国の施策・予算に対する要望」、「新大宮上尾道路建設促進期成同盟会」、「基盤施設整備に関する九都県市連絡協議会」による要望の実施	広域道路推進室
2-2-2 都市計画道路の整備 (R3.3 時点の計画)	1	A	国道 122 号 (加倉)	用地買収及び道路整備工事	→	用地買収及び道路整備工事	道路環境課
	2	A	中山道 (宮町)	用地買収及び道路整備工事	→	用地買収及び道路整備工事	
	3	A	中山道 (常盤)	用地買収	→	用地買収	
	4	A	産業道路 (北袋工区)	用地買収及び道路整備工事	－	用地買収	道路計画課
	5	A	産業道路 (天沼工区)	用地買収及び道路整備工事	→	・土地収用法による裁決申請の準備 ・道路整備工事	
	6	A	南大通東線 (天沼工区)	用地買収及び道路整備工事	－	用地買収	
	7	A	大宮岩槻線 (1 工区)	用地買収及び道路整備工事	－	用地買収	
	8	A	国道 122 号蓮田岩槻バイパス	道路整備工事	→	道路整備工事	
	9	A	県道さいたま鴻巣線バイパス	道路整備工事 ※道場三室線 (2 工区) と隣接し、同時期に供用を目標	→	道路整備工事	
	10	A	国道 463 号越谷浦和バイパス (鶴巻 IC)	道路整備工事	→	橋梁上部工事	

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
2-2-2 都市計画道路の整備	11	A	大宮岩槻線 (芝川工区)	用地買収及び道路 整備工事	→	橋梁架換工事 下部工工事	道路計画課
	12	A	道場三室線 (2 工区)	道路整備工事	→	函渠部工事 道路整備工事	
	13	A	産業道路 (天沼 2 工区)	用地買収及び道路 整備工事	→	用地買収 道路整備工事	
	14	A	大宮岩槻線 (大和田工区)	用地買収	→	用地買収	
	15	A	産業道路 (堀の内工区)	道路予備設計 関係者協議	—	・ 検討・調査 ・ 関係者協議 (3 回)	
	16	A	産業道路 (原山工区)	用地買収及び道路 整備工事	→	用地買収 道路整備工事	
	17	A	道場三室線 (栄和工区)	用地買収	→	用地買収	
	18	A	産業道路 (原山 2 工区)	用地買収及び道路 整備工事	→	用地買収 道路整備工事	
	19	A	第二産業道路 (東大宮工区)	道路概略設計	—	検討・調査 関係者協議(2 回)	
	20	A	第二産業道路 (大和田工区)	— (H29 年度に完了)	⇒	— (H29 年度に完了)	
	21	A	産業道路 (駒場工区)	事業化予定 (事業期間につい ては未定)	→	検討・調査	
	22	A	産業道路 (堀の内 2 工区)	道路予備設計	—	検討・調査 関係者協議(3 回)	
	23	A	大宮岩槻線(七里 駅入口交差点)	関係者協議	→	検討・調査 関係者協議(2 回)	
	24	A	産業道路(上木崎 4 丁目交差点)	道路予備設計	→	検討・調査	
2-2-3 都市計画道路の見直し	1	B	市内全域 [再掲]	道路網計画改定	—	道路網計画改定 (案) の作成	都市計画課
2-2-4 地下鉄 7 号 線の延伸促 進	1	B	浦和美園～岩槻 [再掲]	速達性向上事業に 関する計画素案 (案) 作成	→	速達性向上事業 に関する計画素 案(案)を作成し ました。	未来都市推 進部(鉄道 戦略担当)

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
2-2-5 鉄道の輸送力の強化	1	B	大宮～内宿（市外を含む）（運転間隔の見直し） [再掲]	利用状況を検証しながら、検討・実施	→	新型コロナが 5 類に移行されたことによる、ご利用状況の変化に合わせたダイヤの見直し	鉄道事業者（埼玉新都市交通）
	2	B	大宮～内宿（市外を含む）（新型車両の導入） [再掲]	【R3】新型車両導入、令和 6 年度に 1 編成導入予定に変更/新型車両導入計画を見直したため	→	発注済、部材調達中	
2-2-6 公共交通機関による空港アクセスの強化	1	B	市内（空港へのアクセス強化：バス）	関係事業者との協議・調整	→	埼玉県バス協会に要望を実施	交通政策課
	2	B	市内（空港へのアクセス強化：鉄道）	埼玉県鉄道整備要望を通じ、鉄道事業者に対し要望を継続実施	→	埼玉県鉄道整備要望を通じ、鉄道事業者に対し要望を実施	

		⇒	→	—
施策分類A：24		1	0	0
		0	17	6
		0	0	0
施策分類B：7(4)		0	0	0
		0	6(3)	1(1)
		0	0	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

3) 方針3：市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供

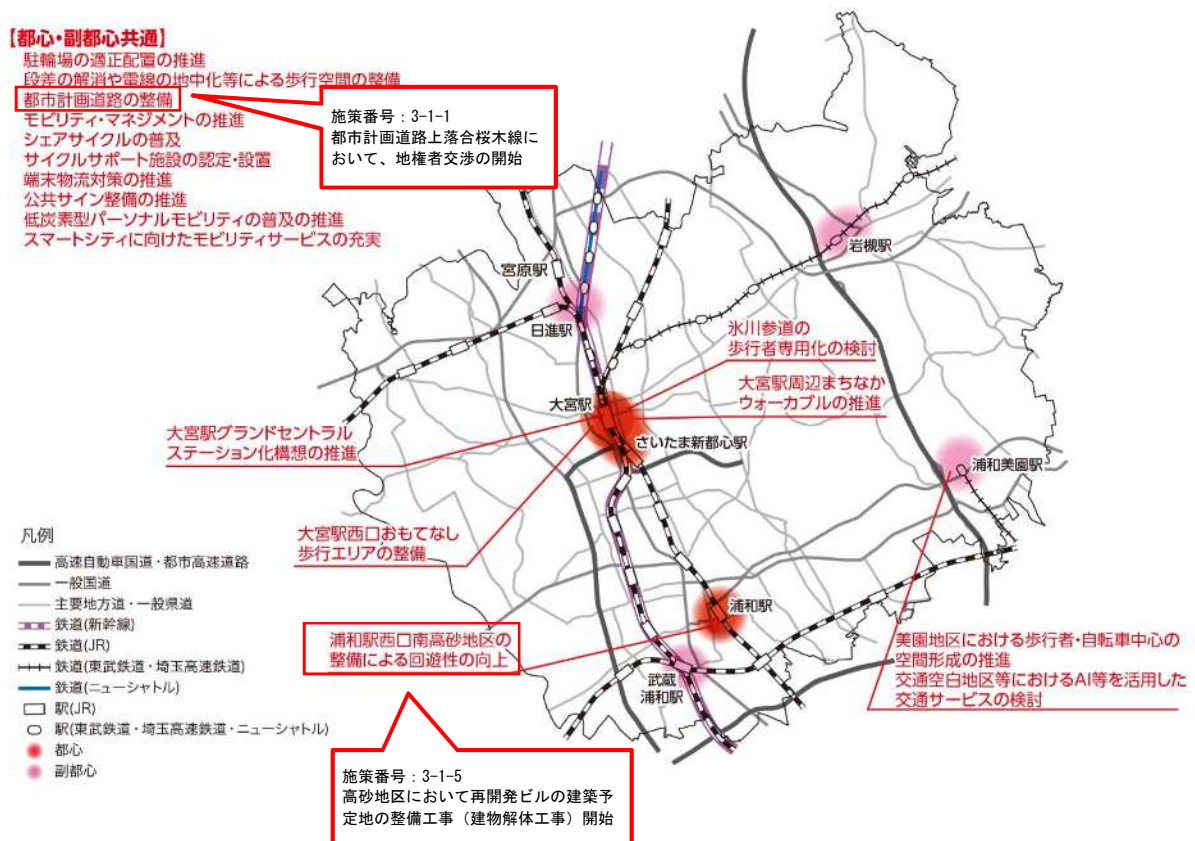


図 1-8 方針3のうち進捗がみられた主な施策

① 歩行者・自転車優先の快適性・回遊性の高い空間の形成

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)> : 完了 : 整備（作成）中 : 未着手 : 評価対象外		<その他> : 再掲の施策
	<施策の実施状況 (Bタイプ)> : 取組改善 : 取組中 : 未着手 : 評価対象外		

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
3-1-1 都市計画道路の整備	1	A	氷川緑道西通線 (南区間: 南大中央通線～大宮中央通線)	— (R1 年度に完了)	→	— (R1 年度に完了)	大宮駅東口まちづくり事務所
	2	A	氷川緑道西通線 (北区間: 大宮中央通線～大宮岩槻線)	用地買収	→	用地買収	
	3	A	大宮駅西口第三地区(都市計画道路 桜木1号線、桜木2号線)	用地買収	→	地権者交渉	大宮駅西口まちづくり事務所
	4	A	都市計画道路上落合桜木線	用地買収	→	地権者交渉	
3-1-2 大宮駅グラウンドセントラルステーション化構想の推進	1	B	大宮駅及び周辺地区 [再掲]	大宮 GCS 推進戦略会議・まちづくり調整会議 検討会における協議 (JR、東武鉄道、埼玉新都市交通、県、さいたま市)	→	・大宮 GCS 推進戦略会議: 2 回開催 ・まちづくり調整会議: 1 回開催 ・検討会における協議: 個別協議を随時実施	東日本交流拠点整備課
3-1-3 大宮駅西口周辺おもてなし歩行エリアの整備	1	A	大宮駅西口周辺 (県道大宮停車場大成線)	工事	→	道路整備工事	大宮駅西口まちづくり事務所
3-1-4 氷川参道の歩行者専用化の検討	1	B	氷川参道 (一の鳥居から大宮中央通線まで)	一部区間実施、継続検討	→	歩行者専用化の延伸に向けた交通実態調査の実施	氷川参道対策室

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
3-1-5 浦和駅西口 南高砂地区 の整備による 回遊性の向上	1	A	高砂地区	整備工事等（建築工事含む）	→	再開発ビルの建築予定地の整備工事（建物解体工事）開始	浦和駅周辺まちづくり事務所
3-1-6 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備	1	A	電線の地中化（市内）	道路整備（電線共同溝・歩道）	→	道路整備（電線共同溝・歩道）	道路環境課
3-1-7 端末物流対策の推進	1	B	駅前周辺地区	対策の検討・推進	→	令和5年度本体調査に向けて、調査項目の精査及び調査手法検討のため、事前調査を実施	交通政策課
	2	B	駅前周辺地区	駐車規制見直しの検討・推進	→	集配車両に対する駐車可規制実施1箇所（さいたま市中央区）	埼玉県警察本部交通規制課
3-1-8 駐輪場の適正配置の推進	1	B	市内駅周辺等	整備推進	→	・民営駐車場設置に対する補助金交付（交付対象なし） ・駐輪場整備の方向性に関する検討	自転車まちづくり推進課
3-1-9 大宮駅周辺 まちなかウォーカブル の推進	1	B	大宮駅周辺	ウォーカブルな空間形成の推進 大宮駅周辺ウォーカブル推進戦略（活動編）の策定	→	令和4年3月に策定	大宮駅東口まちづくり事務所
3-1-10 美園地区における歩行者・自転車中心の空間形成の推進	1	B	美園地区	区画整理等による歩行空間等整備 公共空間等の利活用による滞留等創出 道路空間再構築・ベンチ普及・歩車共存等の検討・推進	→	・区画整理等による歩行空間等整備 ・公共空間等の利活用による滞留等創出 ・道路空間再構築・ベンチ普及・保社共存等の検討・推進	浦和東部まちづくり事務所、一般社団法人美園タウンマネジメント（都市再生推進法人）、交通事業者等

		⇒	→	—
施策分類A:7		0	1	0
		0	6	0
		0	0	0
施策分類B：7(1)		0	0	0
		0	6(1)	0
		0	0	0
		0	1	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

② 多様な回遊手段の提供

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ) > : 完了 : 整備 (作成) 中 : 未着手 : 評価対象外		<その他> : 再掲の施策
	<施策の実施状況 (Bタイプ) > : 取組改善 : 取組中 : 未着手 : 評価対象外		

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
3-2-1 シェアサイクルの普及	1	B	市内全域 [再掲]	ポート設置・検討・分析	→	公有地ポート設置 (7 箇所)・検討・分析	自転車まちづくり推進課
3-2-2 サイクルサポート施設の認定・設置	1	B	自転車ネットワーク路線及びレクリエーションルート沿道等	事業推進	→	サイクルサポート施設認定・設置 7 施設 (民間 4 施設、公共 3 施設)	自転車まちづくり推進課
3-2-3 低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進	1	B	市内全域	取組の継続的な推進	→	民間事業者によるシェア型マルチモビリティ実証実験の継続実施	未来都市推進部 (環境未来都市推進担当)
3-2-4 公共サイン整備の推進	1	B	市内全域 [再掲]	公共サインの整備推進	→	公共サインの整備推進	交通政策課
3-2-5 スマートシティに向けたモビリティサービスの充実	1	B	大宮駅・さいたま新都心周辺地区等	シェア型マルチモビリティ実証実験・結果検証	→	シェア型マルチモビリティ実証実験及び結果検証を実施	都市総務課
3-2-6 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	1	B	美園地区	AI 等を活用したモビリティサービス検討・実証・実装	→	AI オンデマンド交通サービス実証事業「みその RED タクシー」 ・第 1 期実証：R3.3.29~R3.4.25 ・第 2 期実証：R3.12.13~R4.2.13 ・第 3 期実証：R4.10.24~R5.2.12	浦和東部まちづくり事務所、一般社団法人美園タウンマネジメント (都市再生推進法人)、交通事業者等

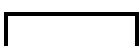
		⇒	→	—
施策分類A：0		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
施策分類B：6(2)		0	0	0
		0	6(2)	0
		0	0	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

③ 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり — : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)>  : 完了  : 整備（作成）中  : 未着手  : 評価対象外		<その他>  : 再掲の施策
	<施策の実施状況 (Bタイプ)>  : 取組改善  : 取組中  : 未着手  : 評価対象外		

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
3-3-1 モビリティ・マネジメントの推進	1	B	全区役所 [再掲]	事業を継続	→	事業を継続	環境対策課
	2	B	市内小学校 (学校MM) [再掲]	本格導入に向けた 検討・推進	→	さいたま市出前 講座に登録	交通政策課
	3	B	市内各所(カーフ リーダー、ノーマ イカーダー等に よる啓発) [再掲]	カーフリーダー、ノ ーマイカーダー実 施	→	デジタルサイネ ージによる啓発 動画発信、市内 イベントへの出 展、アンケート 調査の実施	
3-3-2 端末物流対 策の推進	1	B	駅前周辺地区 [再掲]	対策の検討・推進	→	令和5年度本体 調査に向けて、 調査項目の精査 及び調査手法検 討のため、事前 調査を実施	交通政策課

		⇒	→	—
施策分類A:0		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
施策分類B: 4 (4)		0	1(1)	0
		0	3(3)	0
		0	0	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

4) 方針4：安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供



図 1-9 方針4のうち進捗がみられた主な施策

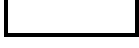
① 市街地の交通空間の安全性の向上

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)> : 完了 : 整備（作成）中 : 未着手 : 評価対象外		<その他> : 再掲の施策
	<施策の実施状況 (Bタイプ)> : 取組改善 : 取組中 : 未着手 : 評価対象外		

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-1-1 都市計画道路の整備 (R3.3 時点の計画)	1	A	大宮岩槻線 (1 工区) [再掲]	用地買収及び道路整備工事	—	用地買収	道路計画課
	2	A	岩槻中央通り線 (市宿工区) [再掲]	用地買収及び道路整備工事	—	用地買収 道路整備工事	
	3	A	田島大牧線 (2 工区) [再掲]	用地買収及び道路整備工事	→	道路整備工事	
	4	A	国道 122 号蓮田岩槻バイパス [再掲]	道路整備工事	→	道路整備工事	
	5	A	国道 463 号越谷浦和バイパス (鶴巻 IC) [再掲]	道路整備工事	→	橋梁上部工事	
	6	A	市道 B 第 503・292 号線 [再掲]	— (計画は H30 年度まで)	→	— (H30 年度に完了)	
	7	A	大宮岩槻線 (芝川工区) [再掲]	用地買収及び道路整備工事	→	橋梁架換工事 下部工工事	
	8	A	大宮岩槻線 (大和田工区) [再掲]	用地買収	→	用地買収	
	9	A	産業道路 (原山工区) [再掲]	用地買収及び道路整備工事	→	用地買収 道路整備工事	
	10	A	産業道路 (原山 2 工区) [再掲]	用地買収及び道路整備工事	→	用地買収 道路整備工事	
	11	A	第二産業道路 (東大宮工区) [再掲]	道路概略設計	—	検討・調査 関係者協議 (2 回)	
	12	A	第二産業道路 (大和田工区) [再掲]	— (H29 年度に完了)	⇒	— (H29 年度に完了)	道路計画課

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
	13	A	岩槻中央通り線 (岩槻橋) [再掲]	用地買収及び道路 整備工事	→	仮橋整備工事	
	14	A	道場三室線 (本太工区) [再掲]	道路予備設計	—	検討・調査	
	15	A	産業道路 (駒場工区) [再掲]	事業化予定 (事業期間につい ては未定)	→	検討・調査	
	16	A	産業道路 (堀の内 2 工区) [再掲]	道路予備設計	—	検討・調査 関係者協議 (3 回)	
	17	A	三橋中央通線 (三橋 2 工区) [再掲]	事業化予定	→	事業化	
	18	A	元町三室線 (三室工区) [再掲]	道路予備設計	—	検討・調査 関係者協議 (4 回)	
	19	A	大宮岩槻線 (七里駅入口交 差点) [再掲]	関係者協議	→	検討・調査 関係者協議 (2 回)	
	20	A	産業道路 (上木崎 4 丁目 交差点) [再掲]	道路予備設計	→	検討・調査	
	21	A	指扇中央通線	用地買収及び道路 整備工事	→	令和 4 年度末用 地 買 収 率 21.1%	日進・指扇 まちづくり 事務所
4-1-2 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)	1	A	市内全域	道路整備	→	道路整備	道路環境課
4-1-3 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	1	B	氷川参道東側生 活道路および氷 川参道西側(吉敷 2 丁目)、北向き一 方通行路	追加対策の検討	→	歩行者専用化の 延伸に向けて、 通過交通対策の ための交通実態 調査の実施	氷川参道対 策室
4-1-4 段差の解消や 電線の地中化 等による歩行 空間の整備	1	A	電線の地中化(市 内) [再掲]	道路整備(電線共 同溝・歩道)	→	道路整備(電線 共同溝・歩道)	道路環境課

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-1-5 駅舎の機能向上及び駅周辺整備の推進	1	A	七里駅、大和田駅 [再掲]	橋上駅舎・自由通路建築工事（七里駅） 事業化検討（大和田駅及び駅周辺）	→	・七里駅：橋上駅舎・自由通路建築工事実施 ・大和田駅：鉄道事業者との協議実施（2回）	区画整理支援課
4-1-6 自転車ネットワーク路線の整備	1	A	市内全域 [再掲]	整備推進	—	整備推進	自転車まちづくり推進課 道路環境課
4-1-7 端末物流対策の推進	1	B	駅前周辺地区 [再掲]	対策の検討・推進	→	令和5年度本体調査に向けて、調査項目の精査及び調査手法検討のため、事前調査を実施	交通政策課
4-1-8 バリアフリー基本構想に基づく特定事業の推進	1	B	市内全域（主に重点整備地区内）	各特定事業計画に基づく事業の推進	→	各特定事業計画に基づく事業の推進	交通政策課
4-1-9 踏切の改良	A	1	市内	踏切改良推進	→	踏切改良推進	道路環境課
4-1-10 美園地区における歩行者・自転車中心の空間形成の推進	1	B	美園地区 [再掲]	区画整理等による歩行空間等整備 公共空間等の利活用による滞留等創出 道路空間再構築・ベンチ普及・歩車共存等の検討・推進	→	・区画整理等による歩行空間等整備 ・公共空間等の利活用による滞留等創出 ・道路空間再構築・ベンチ普及・保社共存等の検討・推進	浦和東部まちづくり事務所、一般社団法人美園タウンマネジメント（都市再生推進法人）、交通事業者等

		⇒	→	—
施策分類A：26(23)		1(1)	1(1)	0
		0	17(14)	7(7)
		0	0	0
施策分類B：4(2)		0	0	0
		0	4(2)	0
		0	0	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

② 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)> : 完了 : 整備（作成）中 : 未着手 : 評価対象外		<その他> : 再掲の施策
	<施策の実施状況 (Bタイプ)> : 取組改善 : 取組中 : 未着手 : 評価対象外		

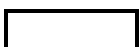
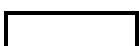
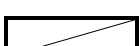
施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-2-1 交通規制による歩行空間の快適化	1	B	鐘塚公園周辺地区（オープン化検討）	オープンカフェ実施、拡大検討		カーフリーダーの認知度向上や道路空間を活用した地元の新たな賑わいづくりの活動開始など、一定の成果を得たため、関係者と協議し、R4.6をもってイベントを終結した	交通政策課
	2	B	鐘塚公園周辺地区（カーフリーダー実施）	カーフリーダー実施		カーフリーダーの認知度向上や道路空間を活用した地元の新たな賑わいづくりの活動開始など、一定の成果を得たため、関係者と協議し、R4.6をもってイベントを終結した	
4-2-2 自転車事故の防止対策の推進	1	B	市内生活道路	路面表示等の交通安全対策を実施	→	路面表示等の交通安全対策を実施	市民生活安全課
4-2-3 自転車の交通安全啓発活動の実施	1	B	市内各所	交通安全教室の開催	→	交通安全教室の開催（186回）	市民生活安全課
4-2-4 放置自転車対策（指導・撤去・啓発）の強化	1	B	市内全域の放置自転車禁止区域	事業推進	→	監視員の適切な配置	自転車まちづくり推進課
4-2-5 モビリティ・	1	B	全区役所[再掲]	事業を継続	→	事業を継続	環境対策課

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
マネジメントの推進	2	B	市内小学校 (学校MM) [再掲]	本格導入に向けた検討・推進	→	さいたま市出前講座に登録	交通政策課
	3	B	市内各所(カーフリーダー、ノーマイカーデー等による啓発) [再掲]	カーフリーダー、ノーマイカーデー実施	→	デジタルサイネージによる啓発動画発信、市内イベントへの出展、アンケート調査の実施	
4-2-6 パークアンドライド及び企画乗車券の推進	1	B	内宿駅(市外) [再掲]	継続実施	→	駐車料金と内宿駅～大宮間の往復割引乗車券がセットになったマイカーパスを販売	鉄道事業者(埼玉新都市交通)
4-2-7 エコドライブの推進	1	B	市内全域	事業を継続	→	事業を継続	環境対策課
4-2-8 環境に配慮した次世代自動車の普及の推進	1	B	市内全域	取組の継続的な推進 新たな施策の展開	→	・小学校でのEV・FCV教室実施(計7回) ・市民等へのEV、FCV導入補助(EV72台、FCV3台) ・公用車へのEV導入(16台) ・特殊車両(塵芥車)のEV化に向けた事業者との協議	未来都市推進部(環境未来都市推進担当)
4-2-9 低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進	1	B	市内全域 [再掲]	取組の継続的な推進	→	民間事業者によるシェア型マルチモビリティ実証実験の継続実施	未来都市推進部(環境未来都市推進担当)
4-2-10 地下鉄7号線の延伸促進	1	B	浦和美園～岩槻 [再掲]	速達性向上事業に関する計画素案(案)作成	→	速達性向上事業に関する計画素案(案)を作成しました。	未来都市推進部(鉄道戦略担当)

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-2-11 東西交通大宮ルートの検討	1	B	大宮～さいたま新都心～埼玉スタジアム2002 [再掲]	東西交通大宮ルートの整備に向けた検討・推進	→	東西交通専門部会を2回開催	交通政策課
4-2-12 バス待ち環境改善の促進	1	B	市内全域（バス停上屋整備補助）	事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助	→	昨年度は、事業者からの導入希望がなかったため、補助については行っていない。	交通政策課
	2	B	市内全域（バスロケ整備補助）	事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助	→	昨年度は、事業者からの導入希望がなかったため、補助については行っていない。	交通政策課
	3	B	市内全域（運行情報提供システム等整備補助）	事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助	→	昨年度は、事業者からの導入希望がなかったため、補助については行っていない。	交通政策課
4-2-13 次世代タクシーの導入促進	1	B	市内全域（ユニバーサルデザインタクシーの導入促進）	導入促進	—	メーカーからの供給不足により、実施率23%の状況	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会
	2	B	市内全域（配車アプリを活用した効率的な運行による利便性の向上）	導入促進	—	協会傘下34車中27社が導入	
4-2-14 自転車のレクリエーション環境の向上	1	B	荒川・見沼代用水等、河川沿いのルート	事業推進	→	・サイクリングマップの印刷配布 ・関係者協議（1回）	自転車まちづくり推進課
	2	B	市内回遊型のルート	事業推進	→	サイクリングマップの印刷配布	
4-2-15 交通結節点における駐輪場整備の促進	1	B	市内全域（バス停駐輪場整備補助）	事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助を実施	→	昨年度は、事業者からの導入希望がなかったため、補助については行っていない。	交通政策課
	2	B	バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など	埼玉県「出歩きやすいまちづくり」事業で検討	—	引き続き連携を検討する	国際興業バス

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
	3	B	バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など	埼玉県「出歩きやすいまちづくり」事業で検討	—	検討・調査中	東武バスウエスト
	4	B	二ツ宮バス停	整備検討（埼玉県「出歩きやすいまちづくり事業」の状況を鑑み検討）	→	検討	西武バス
	5	B	西武車庫前バス停	整備検討（埼玉県「出歩きやすいまちづくり事業」の状況を鑑み検討）	→	検討	西武バス
	6	B	佐知川原バス停	整備検討（埼玉県「出歩きやすいまちづくり事業」の状況を鑑み検討）	→	検討	
	7	B	バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など	埼玉県「出歩きやすいまちづくり」事業で検討 道路空間再構築の検討・推進	→	検討	
4-2-16 駐輪場の適正配置の推進	1	B	市内駅周辺 [再掲]	整備推進	→	・民営駐車場設置に対する補助金交付（交付対象なし） ・駐輪場整備の方向性に関する検討	自転車まちづくり推進課
4-2-17 健康づくりを目的とした歩道の整備	1	B	都市計画道路（スポーツ振興まちづくり条例に基づく）	「第2期さいたま市スポーツ振興まちづくり計画」に基づき、市民のスポーツ振興を推進する	→	「第2期さいたま市スポーツ振興まちづくり計画」に基づき、市民のスポーツ振興を推進した	スポーツ政策室
4-2-18 公共サイン整備の推進	1	B	市内全域 [再掲]	公共サインの整備推進	→	公共サインの整備推進	交通政策課
4-2-19 高齢者等の移動支援事業	1	B	市内全域	事業本格実施	→	事業本格実施(5団体)	高齢福祉課
4-2-20 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	1	B	市内	実証実験等による導入の検討	→	・関係者協議(53回程度) ・検討・調査	交通政策課・事業者

施策名	番号	分類	場所	R4 年の計画	R4 年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-2-20 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	2	B	美園地区 [再掲]	AI 等を活用したモビリティサービス検討・実証・実装	→	AI オンデマンド交通サービス実証事業「みその RED タクシー」 ・第 1 期実証：R3.3.29~R3.4.25 ・第 2 期実証：R3.12.13~R4.2.13 ・第 3 期実証：R4.10.24~R5.2.12	浦和東部まちづくり事務所、一般社団法人美園タウンマネジメント（都市再生推進法人）、交通事業者等
4-2-21 バスのバリアフリー化の推進	1	B	市内全域（ノンストップバス導入補助）	事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助を実施	→	昨年度は、バス事業者に対して、1 台分 140 万円の補助を行った。	交通政策課

		⇒	→	—
施策分類A:0		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
施策分類B：35(10)		0	1(1)	0
		0	28(9)	3
		0	0	1
		0	2	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

1-1-2. 都市交通戦略の評価

1) 方針に対する評価指標の定量的変化

方針に対応した評価指標の例として位置付けられたものに対して、今年度のデータの取得状況を踏まえて整理を行う。

表 1-10 方針に対する評価指標の例

方針	アウトプット指標	アウトカム指標
<方針 1> 市内のアクセシビリティ	■都市計画道路整備状況【P39】 ■市内の基幹的道路網整備率【P40】	■鉄道乗車人員【P41】 ■バス利用者数【P42】 ○市内の昼夜間人口比率【P43】
<方針 2> 広域的なアクセシビリティ	■新都心バスターミナル発着本数【P44】 ■交通ネットワークの変化【P46】	■インターチェンジ利用台数【P47】 ■新幹線乗車人員【P48】 ■市内への来訪者数（観光入込客数）【P49】
<方針 3> 市内の都心・副都心内の充実した交通環境	■都市計画道路整備率（都心・副都心内）【P50】 ■交通拠点（駅前広場、交通ターミナル）整備状況 ■公共サイン設置状況	■鉄道駅乗車人員（都心、副都心）【P51】 ■コミュニティサイクルなど利用者数【P52】 ○まちなかの歩行者数
<方針 4> 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境	■自転車通行帯整備延長【P55】 ■交差点改良（交通安全対策）整備状況 ■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）	■交通事故件数・死傷者数【P56】 ■自転車事故件数 ■不法駐輪台数【P57】 ○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）【P58】 ○交通手段の分担率 ■二酸化炭素排出量【P59】

■：毎年計測・評価する指標

○：数年に 1 回計測・評価する指標

※網掛け：R4 更新のなかった指標

① 方針１ 市内のアクセス性

a) アウトプット

i) 都市計画道路整備状況

□ 都市計画道路の整備延長及び整備率は、前年度と比較して横ばいであり、都市交通戦略策定以降、増加傾向である。

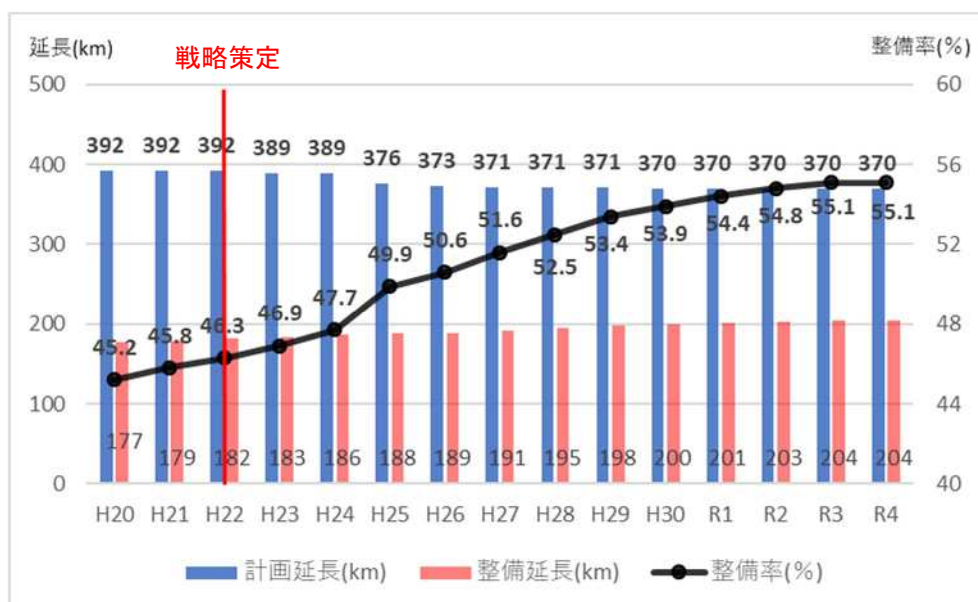


図 1-11 都市計画道路整備状況

資料：道路計画課資料（都市計画現況調査）

ii) 市内の基幹的道路網整備率

□ 市内の広域幹線道路の整備率は 63.7%であり、モニタリング開始以降、横ばいである。

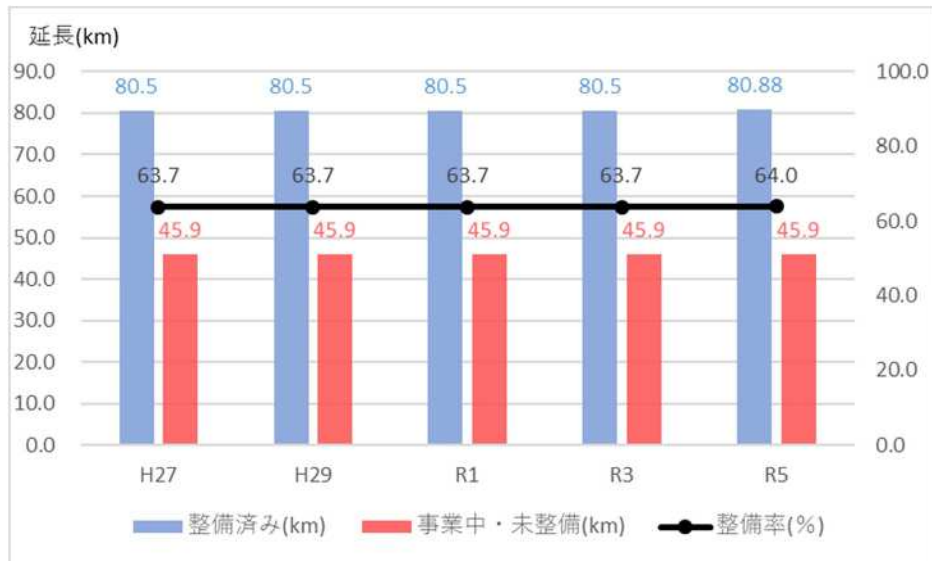


図 1-12 広域幹線道路の整備状況

資料：道路計画課資料（令和4年度さいたま市都市計画道路管理台帳等更新業務報告書）

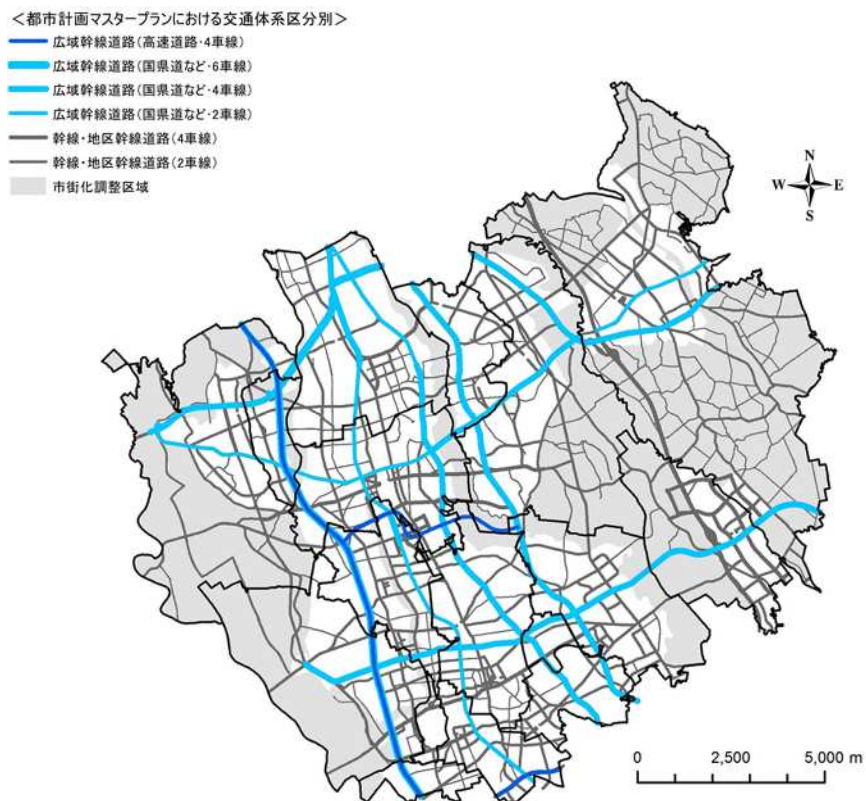


図 1-13 都市計画マスタープランにおける交通体系区分別道路ネットワーク図

資料：道路計画課資料（令和4年度さいたま市都市計画道路管理台帳等更新業務報告書）

b) アウトカム

i) 鉄道乗車人員

□ 鉄道乗車人員は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少していたが、R1年度と比較して、87.8%まで利用者が回復している。

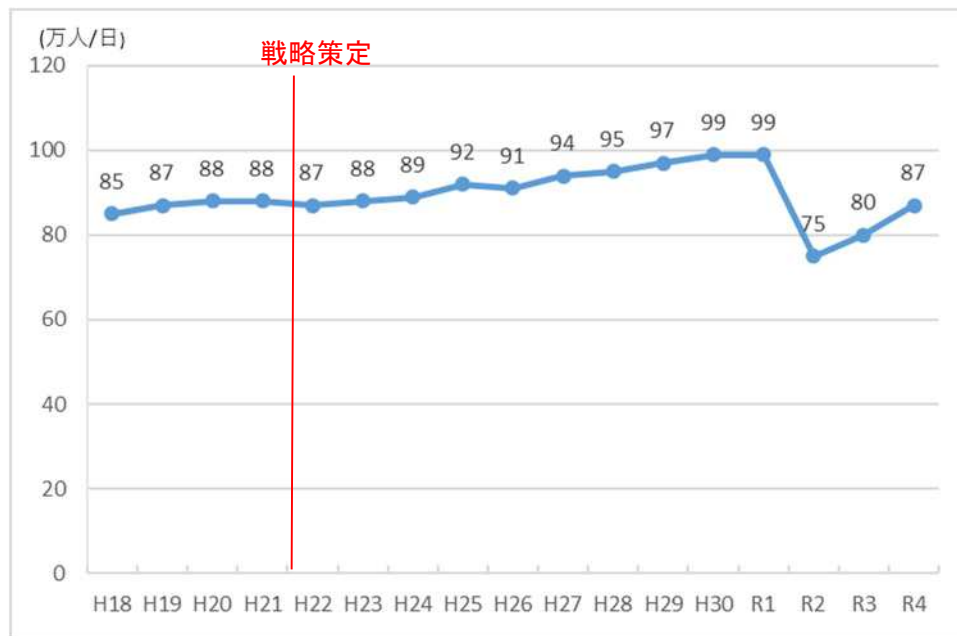


図 1-14 鉄道乗車人員の推移

資料：交通政策課資料

ii) バス利用者数

- バス利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少していたが、R1年度と比較して86.9%まで利用者が回復している。

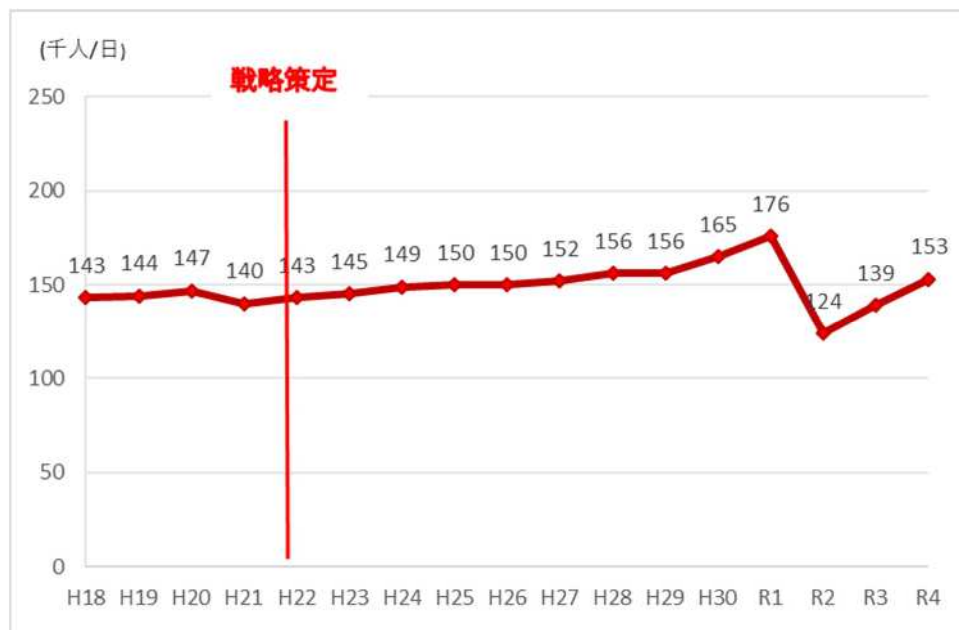


図 1-15 路線バス利用者数の推移

資料：交通政策課資料

iii) 市内の昼夜間人口比率

- 市内の昼夜間人口比率は横ばいである。
- 区別にみると、ほぼ全ての区が 80～100%付近で推移しているのに対し、大宮区は 140% 付近と高い水準で推移している。

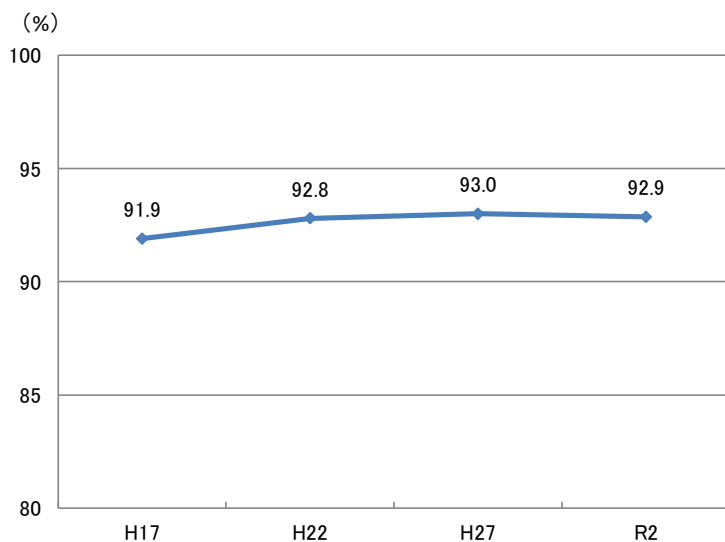


図 1-16 市内の昼夜間人口比率の推移

資料：国勢調査結果

※昼夜間人口比率 = (昼間人口) ÷ (夜間人口) × 100

※国勢調査は 5 年毎の調査であり、直近の調査は R2 年度に実施

<参考：市内の昼夜間人口比率の推移>

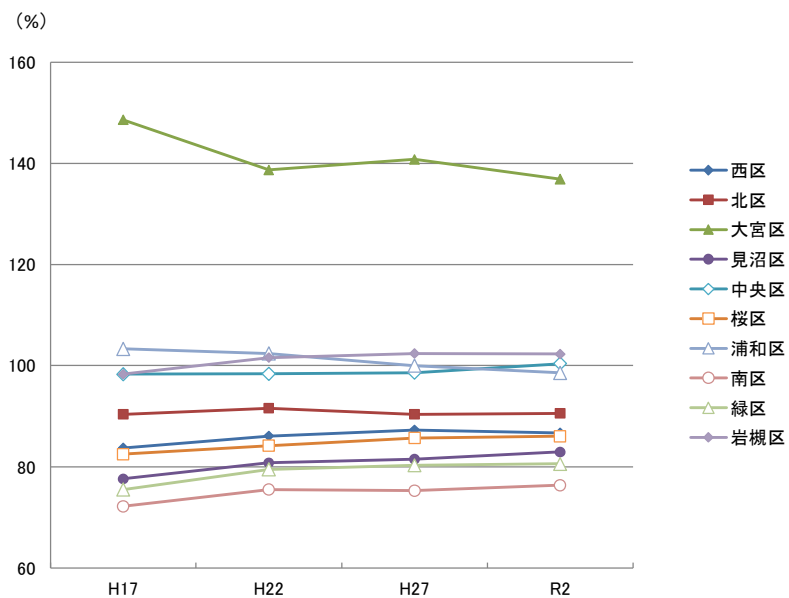


図 1-17 市内の昼夜間人口比率の推移（区別）

資料：国勢調査結果

② 方針 2 広域的なアクセス性

a) アウトプット

i) さいたま新都心バスターミナル発着便数

- ☐ 令和 4 年 3 月の運行予定では、行先は 11 都市であり、日平均発着便数は 24.1 本/日である。
- ☐ 行先都市別でみると、京都・大阪・神戸・宮城（仙台）が多くなっている。

表 1-18 行先都市別さいたま新都心バスターミナル発着本数（令和 5 年 1 2 月）

行先	本／日
青森県	2.2
岩手県	1.4
宮城県	2.9
新潟県	2.1
愛知県	1.8
京都・大阪・兵庫	1.0
京都・大阪	2.0
大阪	4.8
鳥羽	2.0
南紀白浜	2.0
南紀勝浦	2.0

ii) 大宮駅発の新幹線ダイヤ本数

- 令和 5 年 12 月のダイヤでは、大宮駅発の新幹線（平日下り方面）は 5 路線 200 本/日である。主要都市別にみると、盛岡（52 本/日）、仙台（78 本/日）、福島（46 本/日）、宇都宮（64 本/日）、高崎（57 本/日）が多くなっている。

表 1-19 大宮駅発の新幹線ダイヤ本数（平日下り）

停車駅	本/日
北海道（新函館北斗）	10
青森県（新青森）	21
岩手県（盛岡）	52
宮城県（仙台）	78
福島県（福島）	46
栃木県（宇都宮）	64
山形県（山形）	14
山形県（新庄）	6
秋田県（秋田）	19
群馬県（高崎）	57
新潟県（越後湯沢）	37
新潟県（新潟）	24
長野県（長野）	19
富山県（富山）	27
石川県（金沢）	27

資料：乗り換え案内・時刻表・駅探 HP より運行本数をカウント（R5.12.26 時点）

iii) 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）

□ R4 年度に実施された施策は下表の通り。

表 1-20 交通ネットワークの変化に関する R4 年度の施策の実施状況①

分類	R4 年度の実施状況
高速道路関連	・新大宮上尾道路の整備促進、新大宮上尾道路宮前地区橋梁基礎工事の着手
都市計画道路 関連	・都市計画道路整備に向けた用地交渉・買収、道路整備工事 （岩槻中央通り線（市宿工区）、田島大牧線（2 工区）、市道 B 第 482 号線、田島大牧線（太田窪工区）、天沼高鼻線（東町交差点）、本町通り線（鈴谷 2 工区）、岩槻中央通り線（岩槻橋）、国道 122 号（加倉）、中山道（宮町）、中山道（常盤）、産業道路（北袋工区）、産業道路（天沼工区）、大宮岩槻線（大和田工区）、南大通東線（天沼工区）、大宮岩槻線（1 工区）、国道 122 号蓮田岩槻バイパス、県道さいたま鴻巣線バイパス、国道 463 号越谷浦和バイパス（鶴巻 IC）、大宮岩槻線（芝川工区）、道場三室線（2 工区）、産業道路（天沼 2 工区）、道場三室線（栄和工区）、産業道路（原山工区）、産業道路（原山 2 工区）、氷川緑道西通線（北区間：大宮中央通線～大宮岩槻線）、大宮駅西口第三地区（都市計画道路 桜木 1 号線、桜木 2 号線）、都市計画道路上落合桜木線、指扇中央通線） ・都市計画道路整備に向けた関係機関協議 （田島大牧線（高砂工区）） ・都市計画道路整備に向けた道路予備設計、事業化検討 （道場三室線（本太工区）、南浦和前地線（前地工区）、三橋中央通線（三橋 2 工区）、元町三室線（三室工区）、産業道路（堀の内工区）、第二産業道路（東大宮工区）、産業道路（駒場工区）、産業道路（堀の内 2 工区）、三橋中央通線（三橋 2 工区）、大宮岩槻線（七里駅入口交差点）、産業道路（上木崎 4 丁目交差点）） ・道路網計画（時点修正）に基づく都市計画変更手続きを実施 （市内全域）

1-21 交通ネットワークの変化に関する R4 年度の施策の実施状況②

分類	R4 年度の実施状況
鉄道関連	・地下鉄 7 号線延伸（浦和美園～岩槻）の事業着手に向け関係自治体との連携会議を開催
空港アクセス 関連	・バスの空港アクセス強化に向けて、関係事業者との協議・調整、バス協会に対し要望を実施 ・鉄道の空港アクセス強化に向けて、埼玉県鉄道整備要望を通じ、鉄道事業者に対し要望を継続実施

b) アウトカム

i) インターチェンジ利用台数

- ☐ インターチェンジ利用台数は、前年度と比較して増加しており、モニタリング開始以降、横ばいである。
- ☐ 内訳をみると、首都高速道路の埼玉大宮線・埼玉新都心線が最も多く、2 番目に多い東北自動車道岩槻 IC の 2 倍以上となっている。

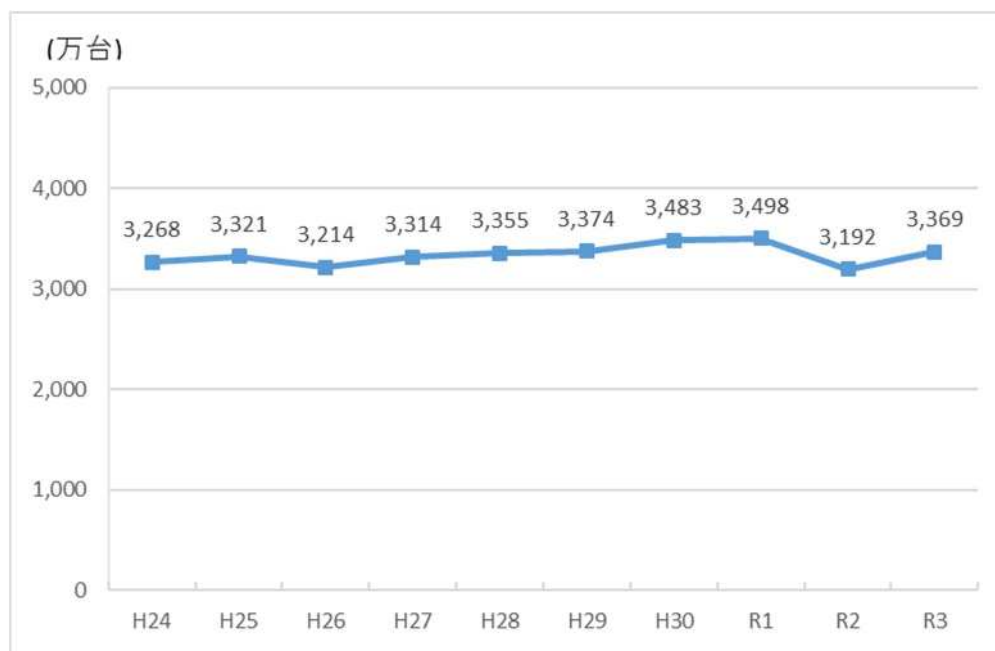


図 1-22 インターチェンジ利用台数

資料：さいたま市統計書（R4）
※R03 データが最新

<参考：インターチェンジ利用台数>

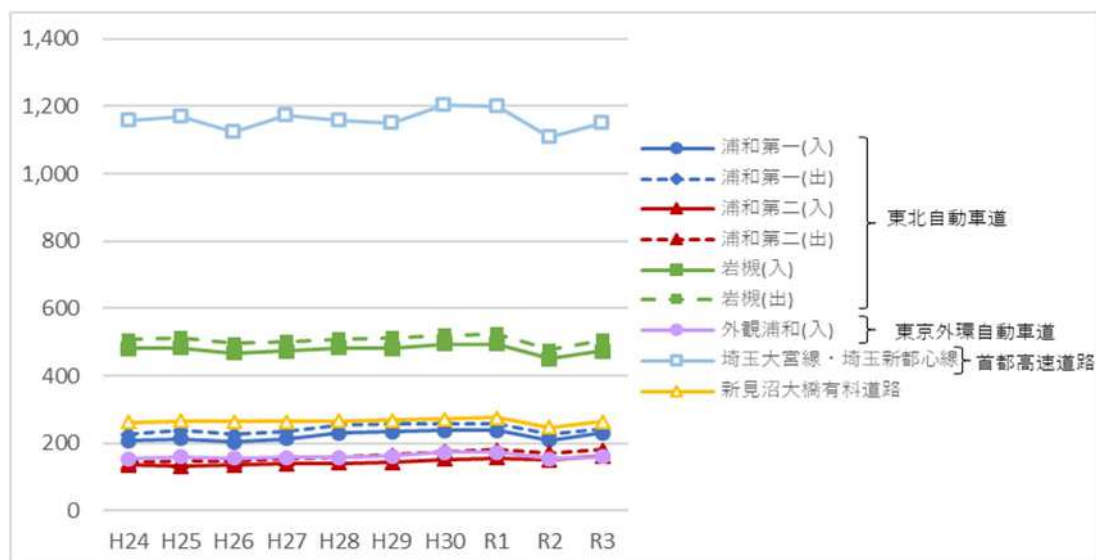


図 1-23 インターチェンジ利用台数（内訳）

資料：さいたま市統計書（R4）
※R03 データが最新

ii) 新幹線乗車人員

□ 大宮駅の新幹線乗車人員は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少しているが、前年度と比較して回復傾向である。

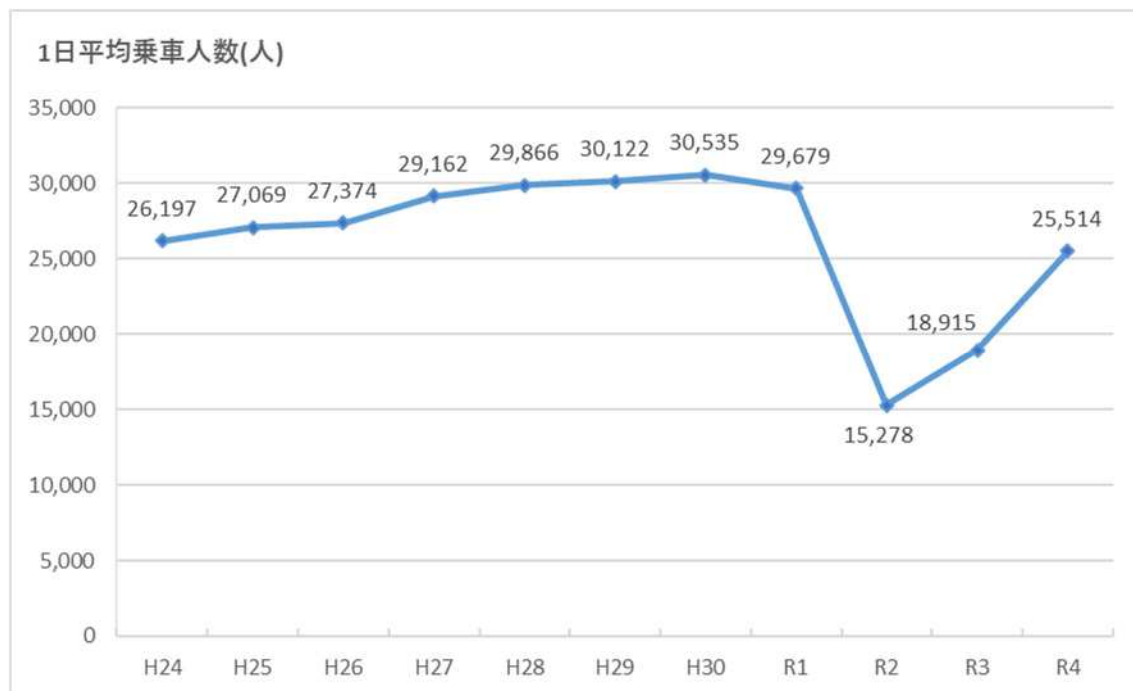


図 1-24 大宮駅の新幹線乗車人員の推移（1日平均）

資料：JR 東日本ホームページ

iii) 市内への来訪者数（観光入込客数）

- 市内への観光入込客数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少していたが、前年度と比較して増加している。
- R2年までに来訪者数 3,000 万人を目標としており、R4 年の達成率は 69.8%である。

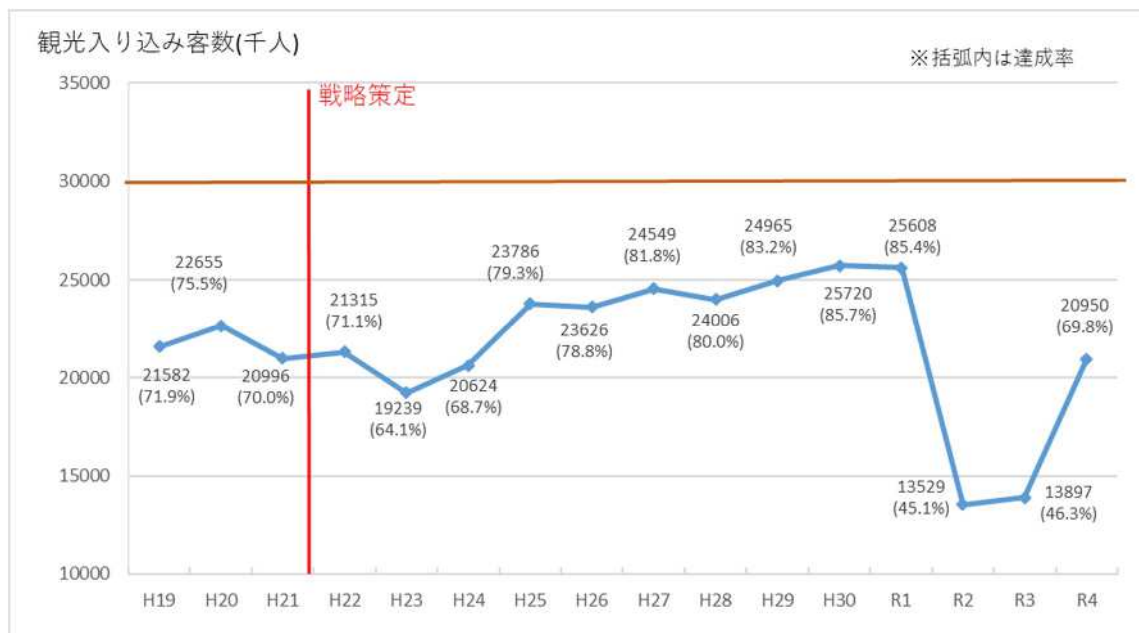


図 1-25 市内への来訪者数（観光入込客数）の推移

資料：観光国際課資料

③ 方針 3 市内の都心・副都心内の充実した交通環境

a) アウトプット

i) 都市計画道路整備率（都心・副都心内）および歩道の整備状況

都市計画道路の整備に伴い、歩道も整備されるため、本指標（都市計画道路整備率）をもって、歩道の整備状況のモニタリングも行うものとする。

□ R02 年度の都市計画道路について、都心内及び副都心内の整備率は、前年度と比較して都心内は横ばい、副都心内は増加しており、H28 年度以降、増加している。

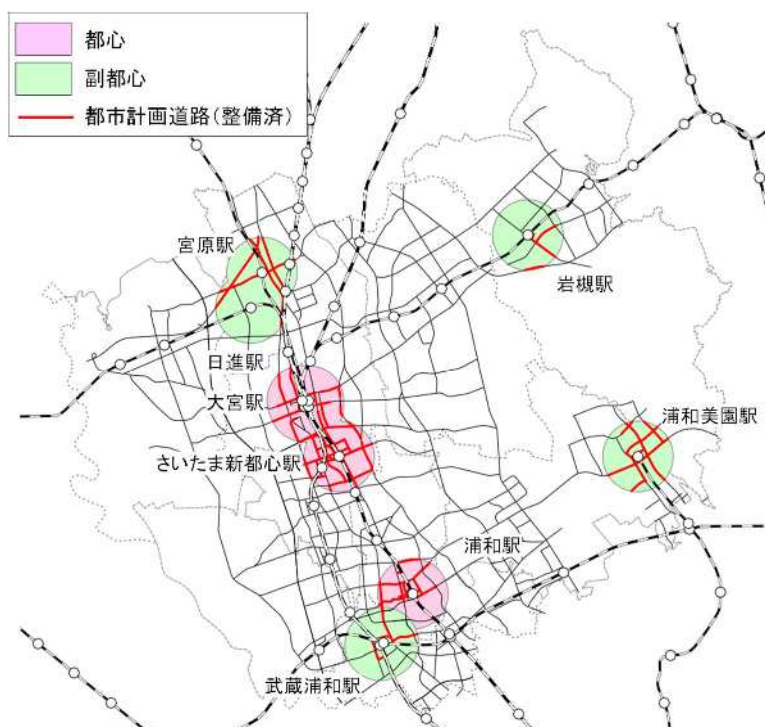
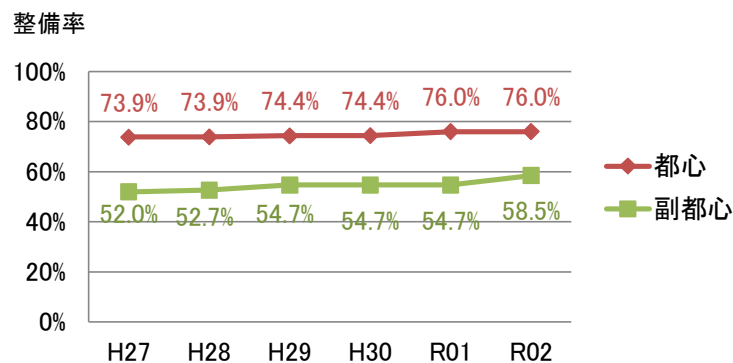


図 1-26 都市計画道路整備率（都心・副都心内）

資料：都市計画課資料（都市計画情報）

※1 都心：大宮駅、さいたま新都心駅、浦和駅から半径 1km

※2 副都心：武蔵浦和駅、日進駅、宮原駅、岩槻駅、浦和美園駅から半径 1km

※3
$$\text{（都心/副都心内の都市計画道路の整備率）} = \frac{\text{（都心/副都心内の整備済みの都市計画道路の整備延長）} \div \text{（都心/副都心内の都市計画道路の計画延長）} \times 100$$

b) アウトカム

i) 鉄道駅乗車人員（都心、副都心）

- ☐ 都心の鉄道駅乗車人員は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少しているが、前年度と比較して回復傾向である。
- ☐ 副都心の鉄道駅乗車人員は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により減少しているが、前年度と比較して回復傾向である。

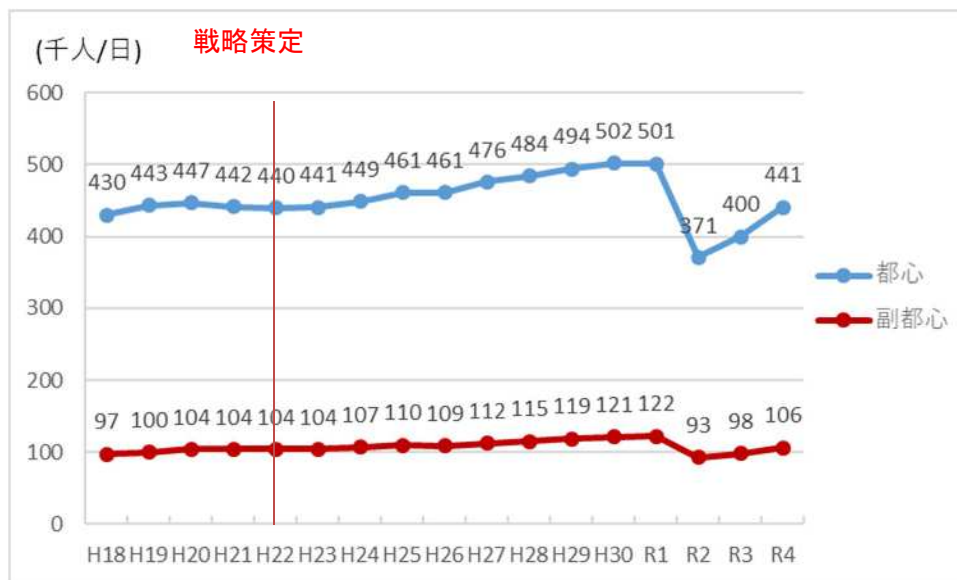


図 1-27 鉄道乗車人員（都心、副都心）

資料：交通政策課資料

※1 都心：大宮駅、さいたま新都心駅、浦和駅

※2 副都心：武蔵浦和駅、日進駅、宮原駅、岩槻駅、浦和美園駅

ii) コミュニティサイクルなど利用者数

さいたま市コミュニティサイクル

- コミュニティサイクルはR4年1月で運営を終了し、シェアサイクルへ移行した。
- 運営開始から終了までの総利用回数は1,058千回となった。

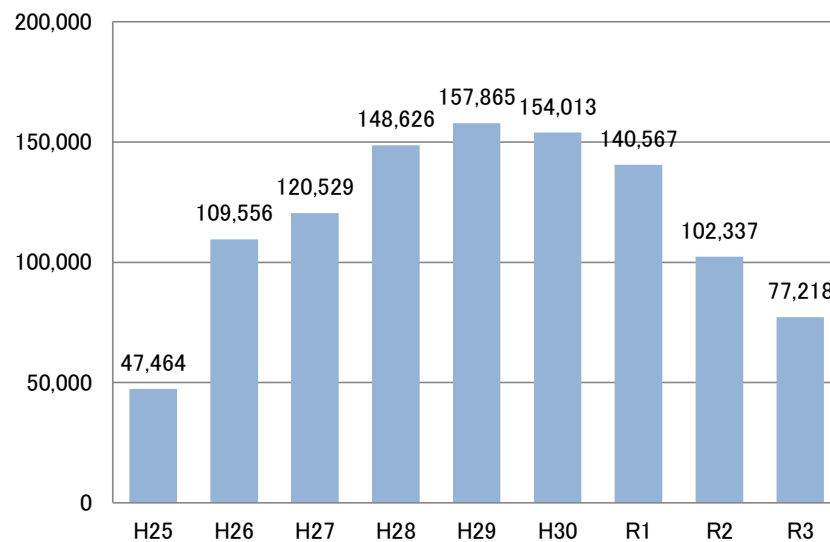


図 1-28 コミュニティサイクル総利用回数

資料：自転車まちづくり推進課資料

※R4年度のデータにて終了

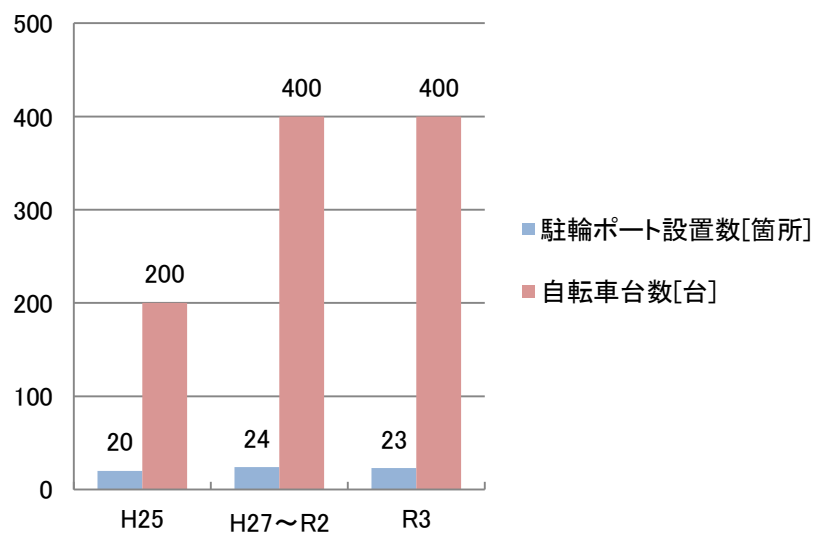


図 1-29 コミュニティサイクルの駐輪ポート設置箇所数・自転車台数

資料：自転車まちづくり推進課資料

※R4年度のデータにて終了

シェアサイクル

- シェアサイクルの月別利用回数は、「さいたま市シェアサイクル普及事業実証実験」を開始した H31 年 3 月と R5 年 3 月を比較すると、約 10.3 倍に増加した。
- 稼働ステーション数は、実証実験開始後、公用地を活用したシェアサイクルポートの設置などにより増加傾向にあり、H31 年 3 月と R4 年 3 月を比較すると、約 1.9 倍に増加した。



図 1-30 シェアサイクル月別利用回数

資料：OpenStreet 株式会社資料

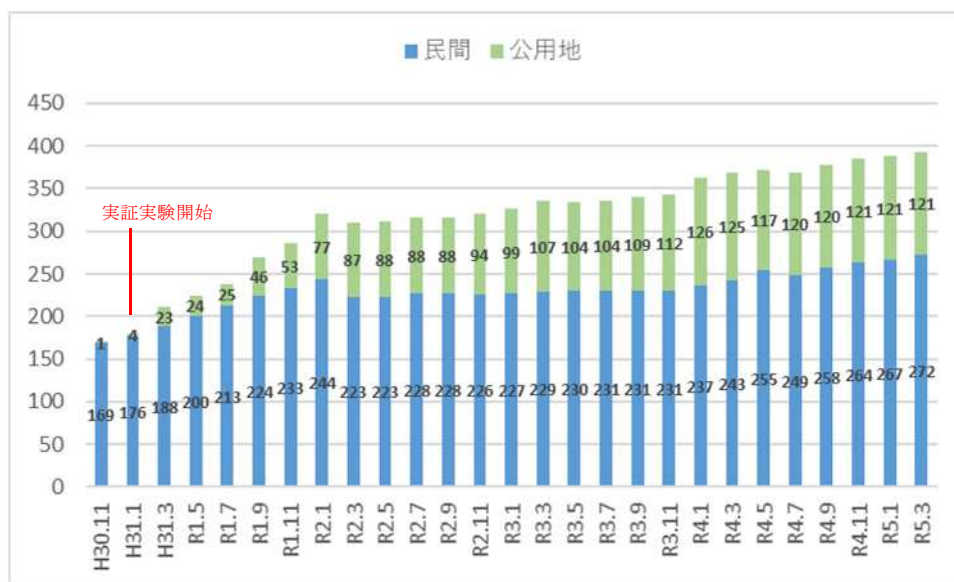


図 1-31 シェアサイクルのポート数

資料：OpenStreet 株式会社資料

<参考：コミュニティサイクル＋シェアサイクルの利用状況>

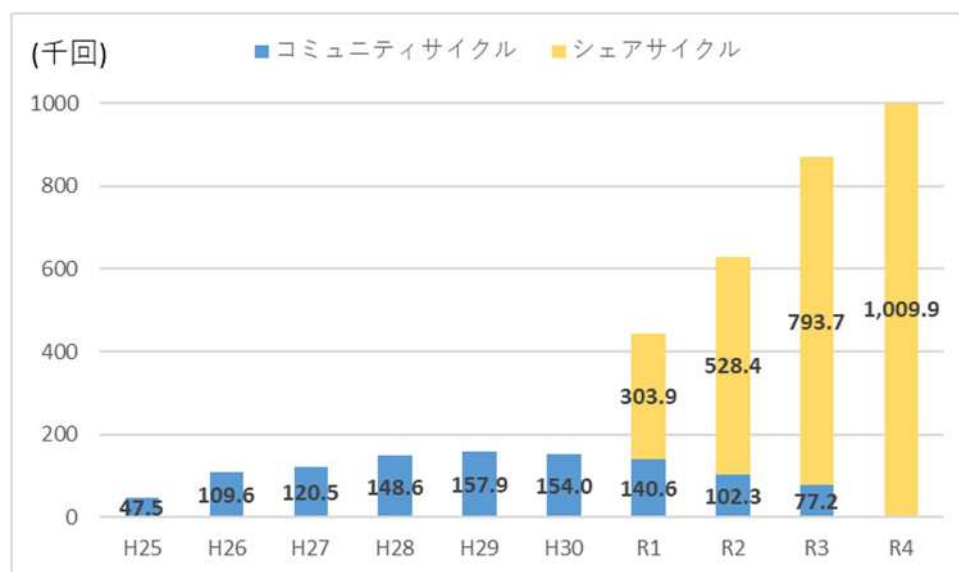


図 1-32 コミュニティサイクル及びシェアサイクルの利用状況

資料：（コミュニティサイクル）自転車まちづくり推進課資料、（シェアサイクル）OpenStreet 株式会社資料

④ 方針 4 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境

a) アウトプット

i) 自転車通行帯整備延長

- R4 年度までの自転車通行帯の累計整備延長は 197.2km で、R4 年度までの計画路線 200km に対する整備進捗率は 98.6%である。
- 累計延長は、モニタリング開始以降、増加傾向である。

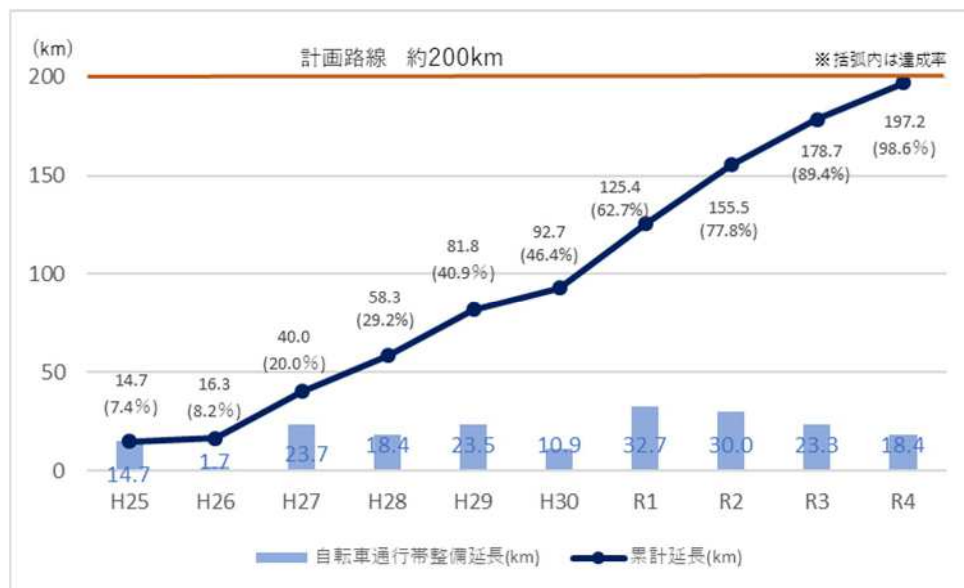


図 1-33 自転車通行帯整備延長

資料：道路環境課資料

b) アウトカム

i) 交通事故件数・死傷者数

□ R3 年のさいたま市内の人身事故件数、死傷者数は前年から減少しており、都市交通戦略策定以降では、減少傾向である。

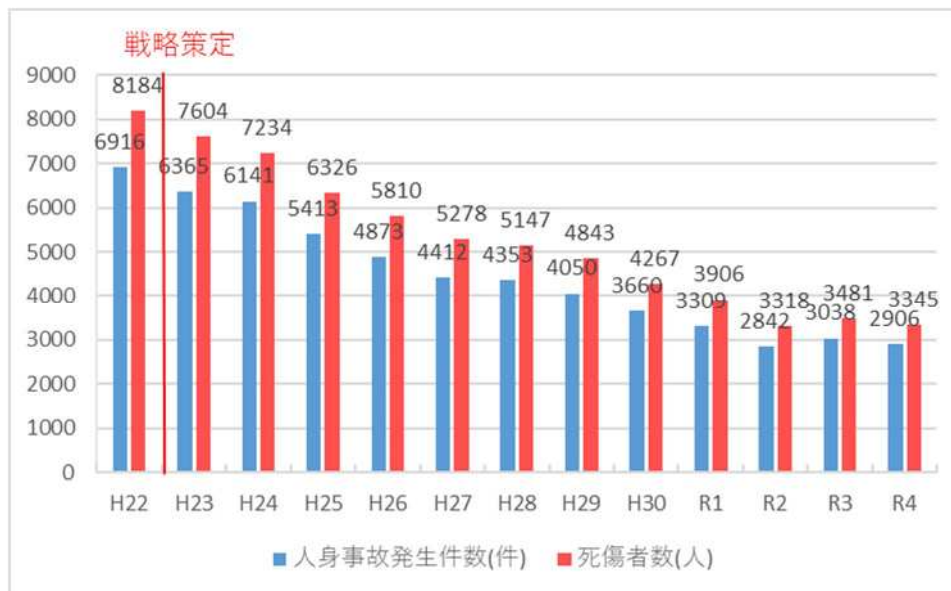


図 1-34 さいたま市における人身交通事故発生件数の推移

資料：交通事故統計（埼玉県警察）

ii) 不法駐輪台数

- 鉄道駅周辺の不法駐輪台数は、前年と比べて減少しており、都市交通戦略策定以降では、減少傾向である。

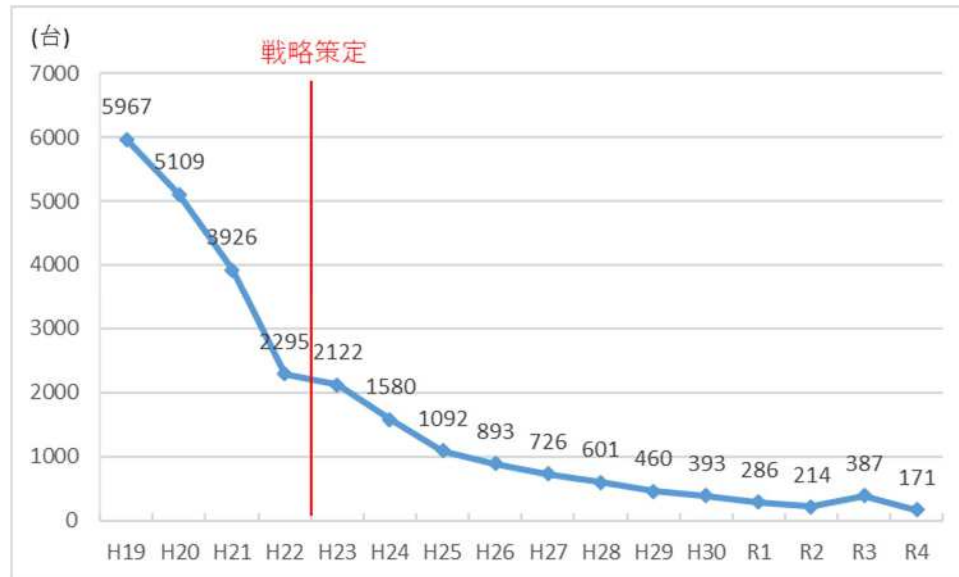


図 1-35 鉄道駅周辺の不法駐輪台数の推移

資料：自転車まちづくり推進課資料

※不法駐輪台数は11月のある平日11時台の総数

iii) コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等）

- コミュニティバスの割引制度（障害者）の利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少していたが、前年度と比較して増加している。
- コミュニティバスの割引制度（子供）の利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少していたが、前年度と比較して増加している。
- コミュニティバス全体の利用者と障害者のR3からR4にかけての増加割合に対して、子供の利用は前年度から約22%と増加している。



図 1-36 コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等）の推移

資料：交通政策課資料

iv) 二酸化炭素排出量

- 運輸部門における CO₂ の排出量は、都市交通戦略策定以降、増加傾向であったが、R1 年度で旧計画推計での算出は終了した。
- 新計画においては前年度から微増の傾向である。

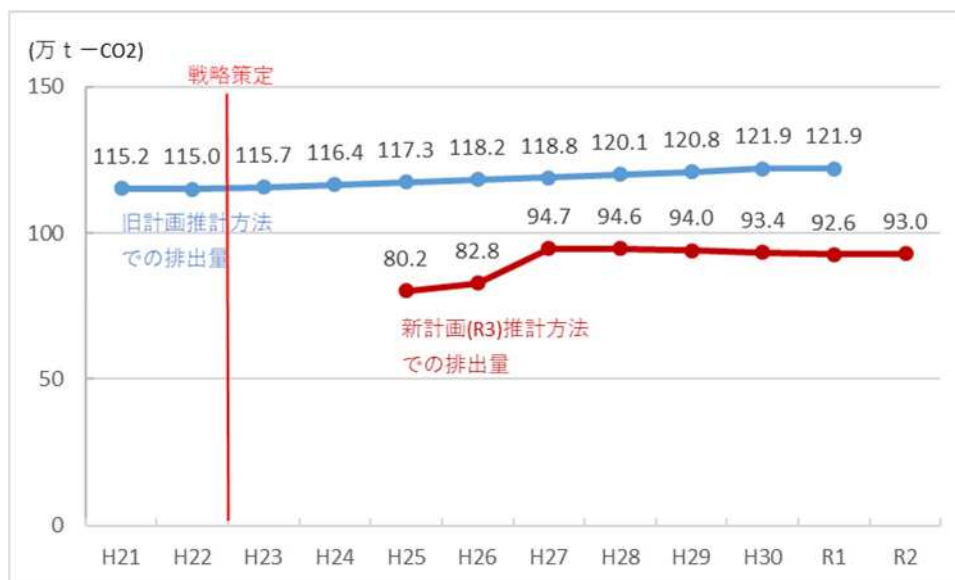


図 1-37 運輸部門における CO₂ 排出量の推移

資料：環境創造政策課資料

※R2 が最新データ

※排出量は推計値であることに留意が必要

※旧計画推計での算出は計画期間（R1）までとし、以降は新計画推計に移行する

<参考：さいたま市の人口及び世帯数>

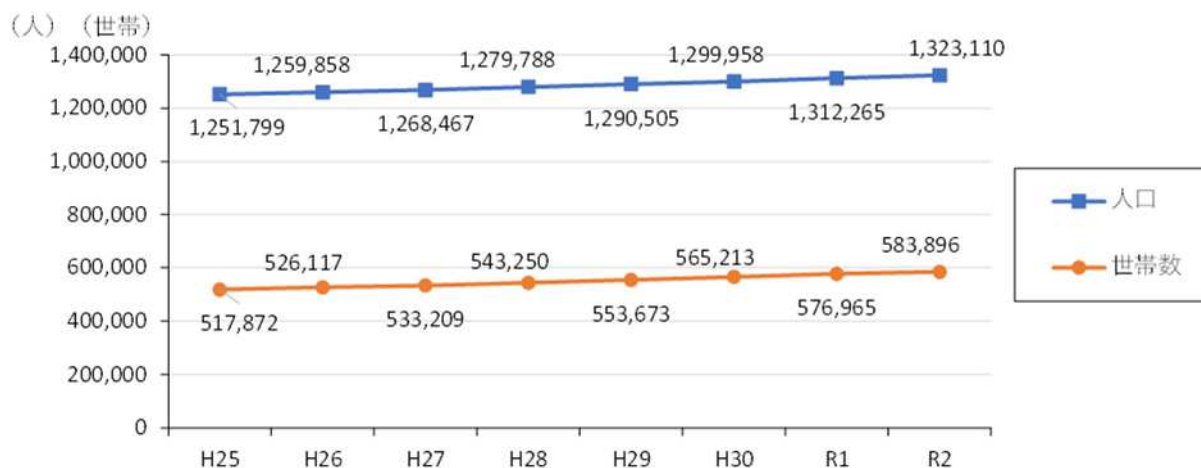
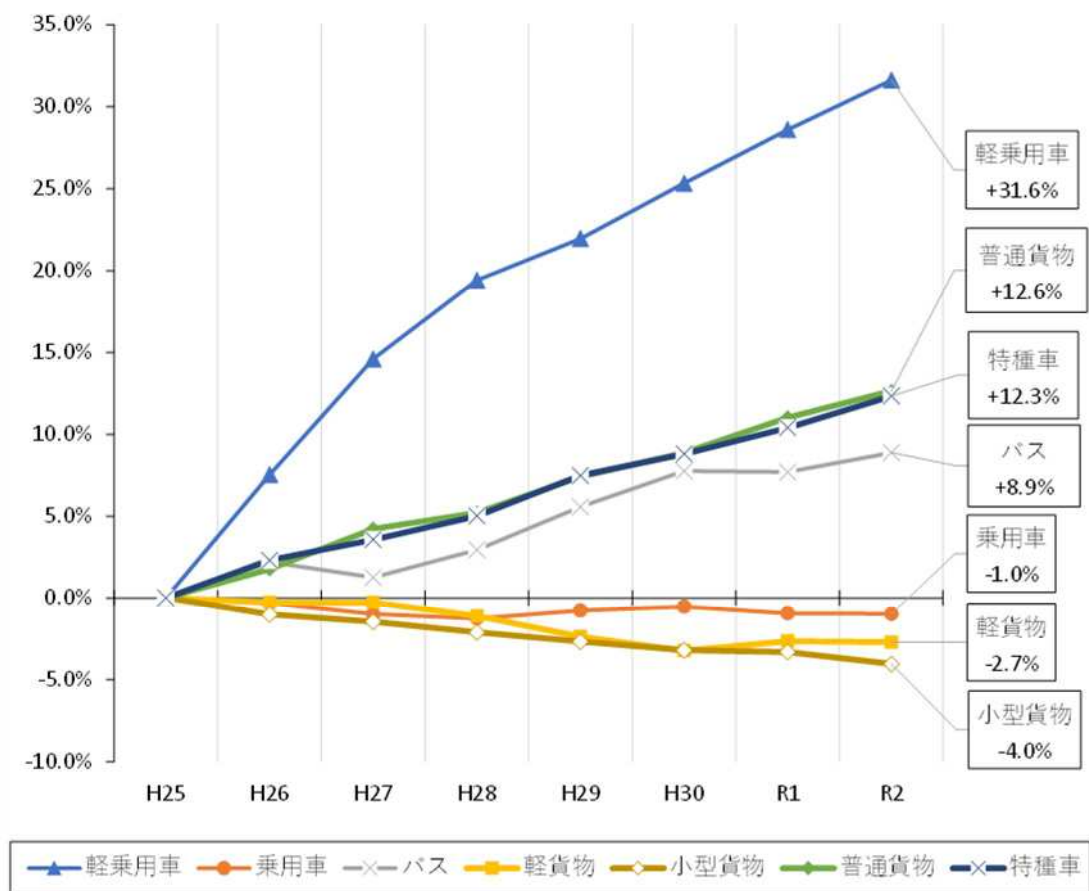


図 1-38 さいたま市の人口及び世帯数

資料：環境創造政策課資料

<参考：さいたま市の車両種別保有数の増減率>



出典：さいたま市統計書

図 1-39 さいたま市の車両種別保有数の増減率（平成 25 年度比）

資料：環境創造政策課資料

参考

方針 4 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境／アウトカム／市民の外出率

□ 外出率は、H20 年と比較して減少している。

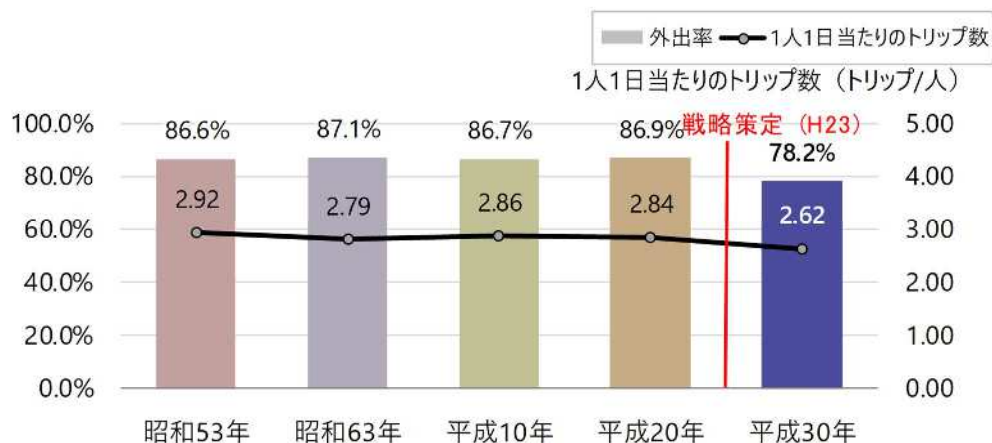


図 1-41 市民の外出率（S53～H30 年）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

※外出率 = (外出人口) ÷ (居住人口) × 100

※東京都市圏パーソントリップ調査は 10 年毎の調査であり、直近の調査は H30 年度に実施

<参考：東京都市圏全体の外出率>

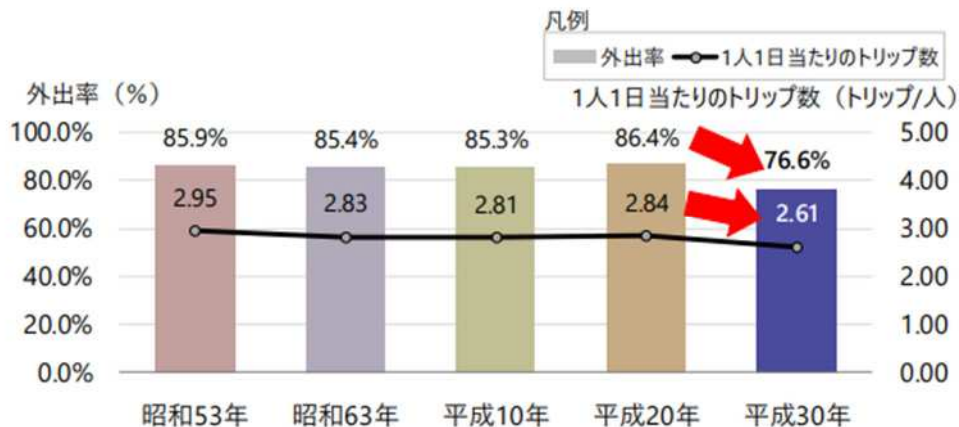


図 1-42 東京都市圏全体の外出率（S53～H30 年）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

参考

v) 方針 4 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境／アウトカム
／交通手段の分担率

□ H30 年の代表交通手段分担率は、H20 年と比較して、「鉄道」で増加、「徒歩」で微増した。一方、「自動車」は微減、「二輪車、自転車」は減少し、「バス」は横ばいとなっている。

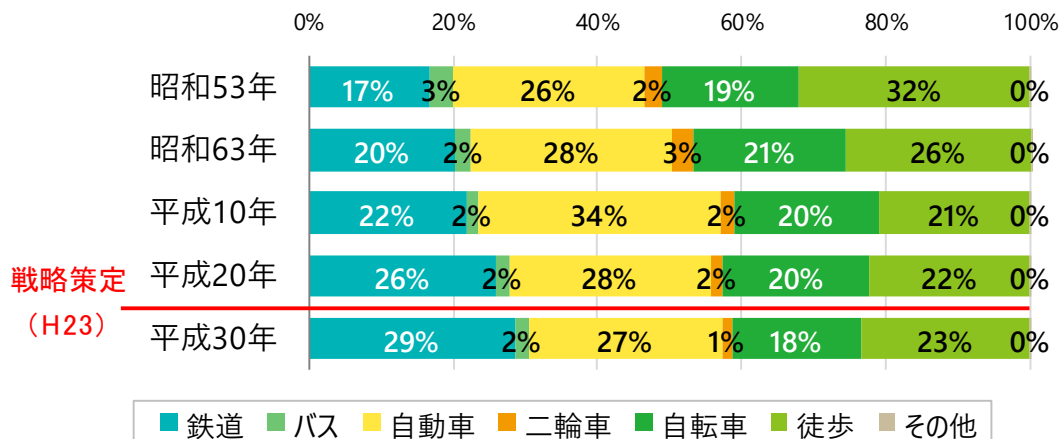


図 1-43 さいたま市における代表交通手段分担率（S53～H30 年）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

※東京都市圏パーソントリップ調査は 10 年毎の調査であり、直近の調査は H30 年度に実施

<参考：東京都市圏全体の代表交通手段分担率>

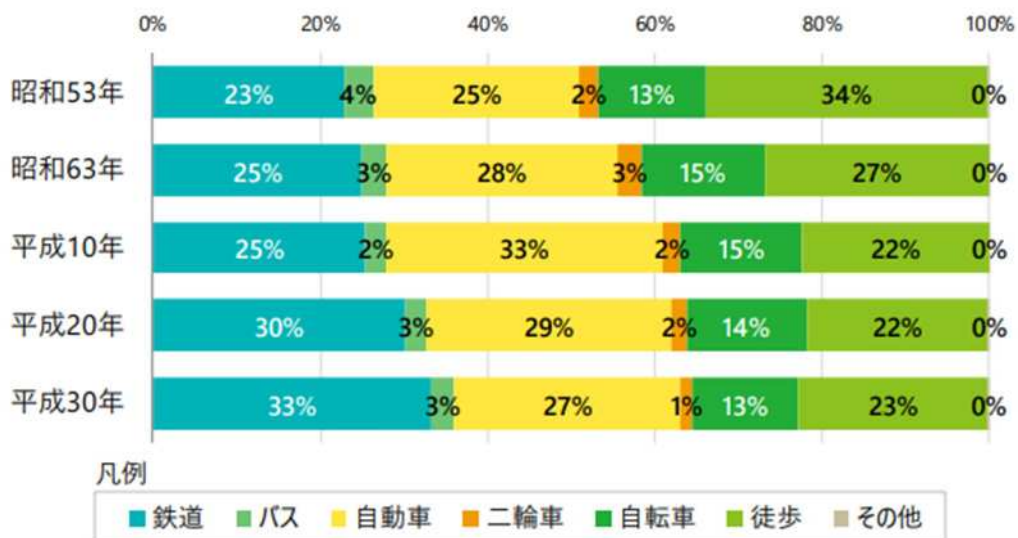


図 1-44 東京都市圏全体の代表交通手段分担率（S53～H30 年）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果