

施策の実施状況と評価指標に関する整理

さいたま市 交通政策課

《 目 次 》

1.	都市交通戦略に位置づけられた施策の進捗状況	1-1
1-1.	施策全体の進捗状況	1-1
1-2.	方針ごとの施策の進捗状況	1-8
1-2-1.	方針 1:市内のアクセス性が高い交通体系の整備	1-8
1-2-2.	方針 2:広域的なアクセス性が高い交通体系の整備	1-16
1-2-3.	方針 3:市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供	1-21
1-2-4.	方針 4:安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供	1-28
2.	都市交通戦略の評価	2-1
2-1.	基本目標に対する評価指標	2-2
2-1-1.	移動に関する満足度(総合的な交通利便性に対する満足度)	2-3
2-1-2.	移動に関する満足度(交通手段別)	2-4
2-1-3.	交通手段の重要度	2-6
2-1-4.	交通手段における満足度と重要度の関係	2-8
2-1-5.	方針に対する評価指標の定量的変化	2-9
2-2.	都市交通戦略の評価	2-39

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3年度末時点の進捗状況を確認した。

1-1. 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3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3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。

表 1-1 施策の実施状況（令和3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）：87】

取組改善	取組中	未着手
0（0%）	86（98.9%）	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3年度時点、再掲を含まない）>

表 1-2 施策の実施状況（令和3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）：63】

取組改善	取組中	未着手
0（0%）	62（98.4%）	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3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(2)：1-1-8 バスの輸送力の強化（1『市内全域』（国際興業バス））

(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、新型コロナによる実証実験やイベントの中止などがあげられている。

表 1-3 施策の計画に対する進捗状況（令和3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%)	55 (80.9%)	13 (19.1%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：87】

0 (0.0%)	80 (92.0%)	7 (8.0%)
----------	------------	----------

※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3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3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%)	38 (80.9%)	9 (19.1%)

【施策分類B（完了が明確でない施策）：63】

0 (0.0%)	58 (92.1%)	5 (7.9%)
----------	------------	----------

※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3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3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%)	59 (77.6%)	15 (19.7%)

【施策分類B（完了が明確でない施策）：87】

0 (0.0%)	80 (92.0%)	7 (8.0%)
----------	------------	----------

※施策数には再掲を含み、評価対象外を除く

<参考：令和3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）

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）

3-1-1 都市計画道路の整備（4『都市計画道路上落合桜木線』（大宮駅西口まちづくり事務所）

⇒用地買収等に時間を要したため。

1-1-1 都市計画道路の整備（29『道場三室線（本太工区）』（道路計画課）

1-2-3 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）

2-2-2 都市計画道路の整備（15『産業道路（堀の内工区）』（道路計画課）

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『南高砂地区』（浦和駅周辺まちづくり事務所）

⇒関係者協議等に時間を要したため。

【施策分類B（完了が明確でない施策）】

進捗の遅れ(6)：1-1-8 バスの輸送力の強化（1『市内全域』（国際興業バス）

⇒財源が確保できなかったため。

1-3-1/4-2-5[再] モビリティ・マネジメントの推進（5『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）』（交通政策課）

4-2-1 交通規制による歩行空間の快適化（1『鐘塚公園周辺地区（オープン化検討）』（交通政策課）、2『鐘塚公園周辺地区（カーフリーデー実施）』（交通政策課）

⇒新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止/中断。

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）

⇒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新たな評価方法について>

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 新たな評価方法

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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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

○新たな評価の考え方
 <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	<ul style="list-style-type: none"> 「整備（作成）中」まで至っていない施策 	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 「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	<ul style="list-style-type: none"> 以下のいずれかの項目に該当する施策 <ol style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 具体的に取り組んでいる（実施している）施策 「具体的に取り組んでいる施策」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 <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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。

1-2. 方針ごとの施策の進捗状況

1-2-1. 方針 1: 市内のアクセス性が高い交通体系の整備

方針 1 では、北区吉野町地区、桜区大久保・中央区西与野地区において乗合タクシーが新規導入された (1-2-2) 他、岩槻中央通り線 (岩槻橋) において仮橋整備工事 (1-1-1)、内宿駅～大宮間の往復割引券がセットになったマイカーパス販売 (1-2-5) などが進められている。

※文中の () 内は施策番号



図 1-1 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>	<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	■ : 完了	■ : 取組改善	□ : 再掲の施策
→ : 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	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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)	用地買収及び道路 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	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
1-1-1 都市計画道路の整備	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	道路計画課
	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 (事業期間については未定)	→	事業化	
	16	A	元町三室線 (三室工区)	事業化予定 (事業期間については未定)	→	検討・調査	
1-1-2 都市計画道路の見直し	1	B	市内全域	道路網計画(更新)に基づく都市計画変更手続き 道路網計画改定	→	道路網計画(更新)に基づく都市計画変更手続き 道路網計画改定作業(評価指標の検討)	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	関係自治体との連携会議の開催	→	関係自治体との連携会議(2回)	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	→	東西交通専門部会の開催	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	→	新型コロナウイルス感染症拡大防止を契機としたお客さまの生活・行動様式の変化に対応するため、ご利用状況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)	新型車両導入	→	新車製作の仕様検討	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
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	—	検討	国際興業 バス
	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 (長尺またはラ ッシュ型)車導 入検討	東武バス ウエスト
	3	B		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	11	2
		0	0	0
施策分類B:11		0	0	0
		0	10	0
		0	0	1

※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)>	<その他>
⇒ : 前倒して実施・達成	■ : 完了	■ : 取組改善	□ : 再掲の施策
→ : 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	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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	→	・北区吉野町地区 乗合タクシー新 規導入 ・桜区大久保・中 央区西与野地区 乗合タクシー新 規導入	交通政策課
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

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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（17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>	<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	R3年の計画	R3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		中止 新型コロナウイルス感染症の拡大により、埼玉スタジアム2002でのサッカー試合は観客数が大きく制限されていたため、事業が中断している状況	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	0	0	0
施策分類B:7		0	0	0	0
		0	5	1	0
		0	0	0	0
		0	0	0	1

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

1-2-2. 方針 2: 広域的なアクセス性が高い交通体系の整備

方針 2 では、長距離バスターミナルの利便性向上のために広報・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 (2-1-2) や、新大宮上尾道路宮前地区橋梁基礎工事の着手 (2-2-1) などが進められている。

※文中の () 内は施策番号

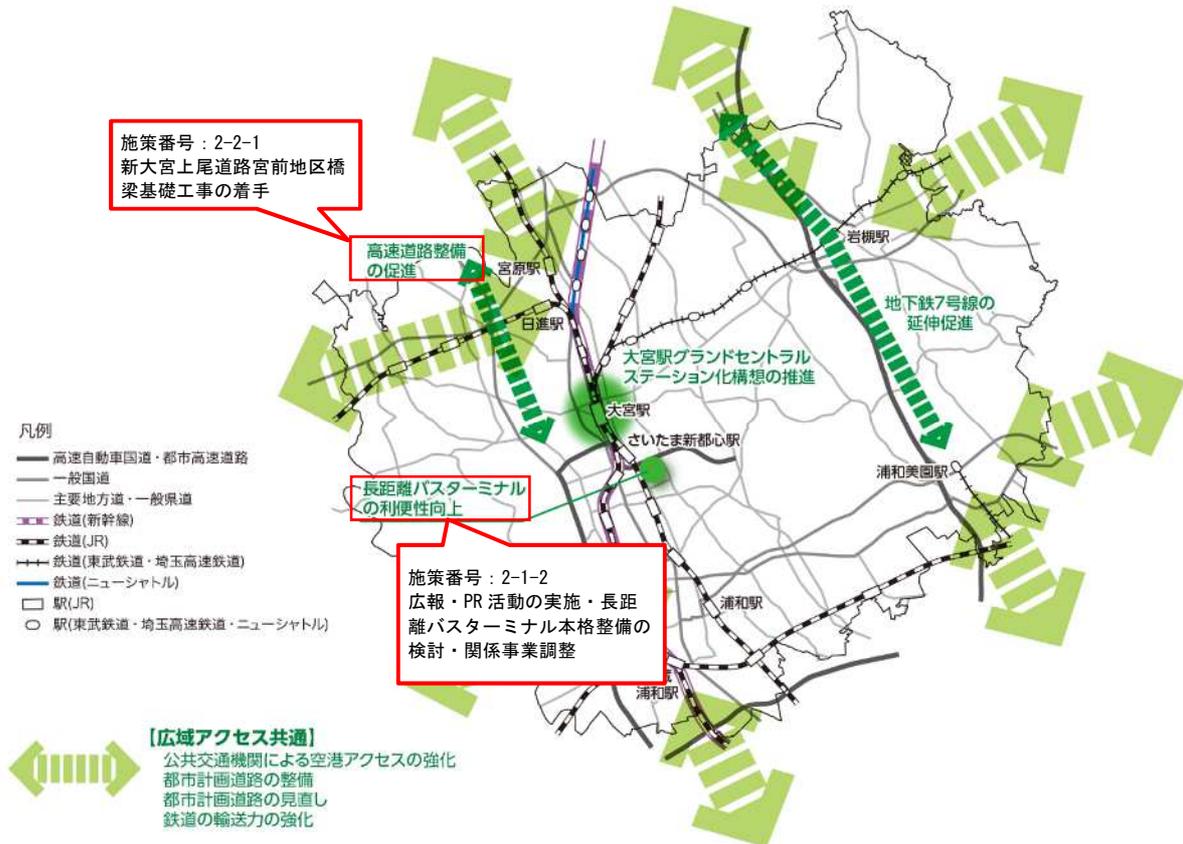


図 1-2 方針 2 のうち進捗がみられた主な施策

(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	<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	<その他> □ : 再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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:2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> ⇒ : 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)> <input checked="" type="checkbox"/> : 完了 <input type="checkbox"/> : 整備(作成)中 <input type="checkbox"/> : 未着手 <input checked="" type="checkbox"/> : 評価対象外	<施策の実施状況 (Bタイプ)> <input type="checkbox"/> : 取組改善 <input type="checkbox"/> : 取組中 <input type="checkbox"/> : 未着手 <input checked="" type="checkbox"/> : 評価対象外	<その他> <input type="checkbox"/> : 再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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	<input checked="" type="checkbox"/>	・用地進捗率：約11% ・事業進捗率：約6% ・新大宮上尾道路宮前地区橋梁基礎工事の着手	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	<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	用地買収及び道路整備工事	
	3	A	中山道(常盤)	用地買収	<input type="checkbox"/>	用地買収及び道路整備工事	
	4	A	産業道路(北袋工区)	用地買収及び道路整備工事	<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	・用地買収 ・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	<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	用地買収	
	8	A	国道122号蓮田岩槻バイパス	道路整備工事	<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	橋梁上部工事	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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	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)	事業化予定	→	事業化	
	15	A	産業道路 (堀の内工区)	道路予備設計	—	検討・調査	
	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)	事業化予定	→	事業化	
	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)	事業化検討中	→	検討・調査	
	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)	事業化予定 (事業期間につい ては未定)	→	検討・調査	
	23	A	大宮岩槻線(七 里駅入口交差 点)	事業化予定 (事業期間につい ては未定)	→	検討・調査	
	24	A	産業道路(上木 崎4丁目交差 点)	事業化予定 (事業期間につい ては未定)	→	検討・調査	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
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（更新）に基づく都市計画変更手続き 道路網計画改定	→	道路網計画（更新）に基づく都市計画変更手続き 道路網計画改定作業（評価指標の検討）	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]	関係自治体との連携会議の開催	→	関係自治体との連携会議（2回）	未来都市推進部（鉄道戦略担当）
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	→	新型コロナウイルス感染症拡大防止を契機としたお客さまの生活・行動様式の変化に対応するため、ご利用状況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]	新型車両導入	→	新車製作の仕様検討	
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	19	4
		0	0	0
施策分類B:7 (4)		0	0	0
		0	7 (4)	0
		0	0	0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

1-2-3. 方針 3: 市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供

方針 3 では、氷川参道の歩行者専用化検討のため、歩行者専用化の延伸に向けた交通実態調査の実施（3-1-4）、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（3-2-5）、AI オンデマンド交通サービス実証事業「みその RED バス」実施（3-2-6）などの取組が進められている。

※文中の（）内は施策番号

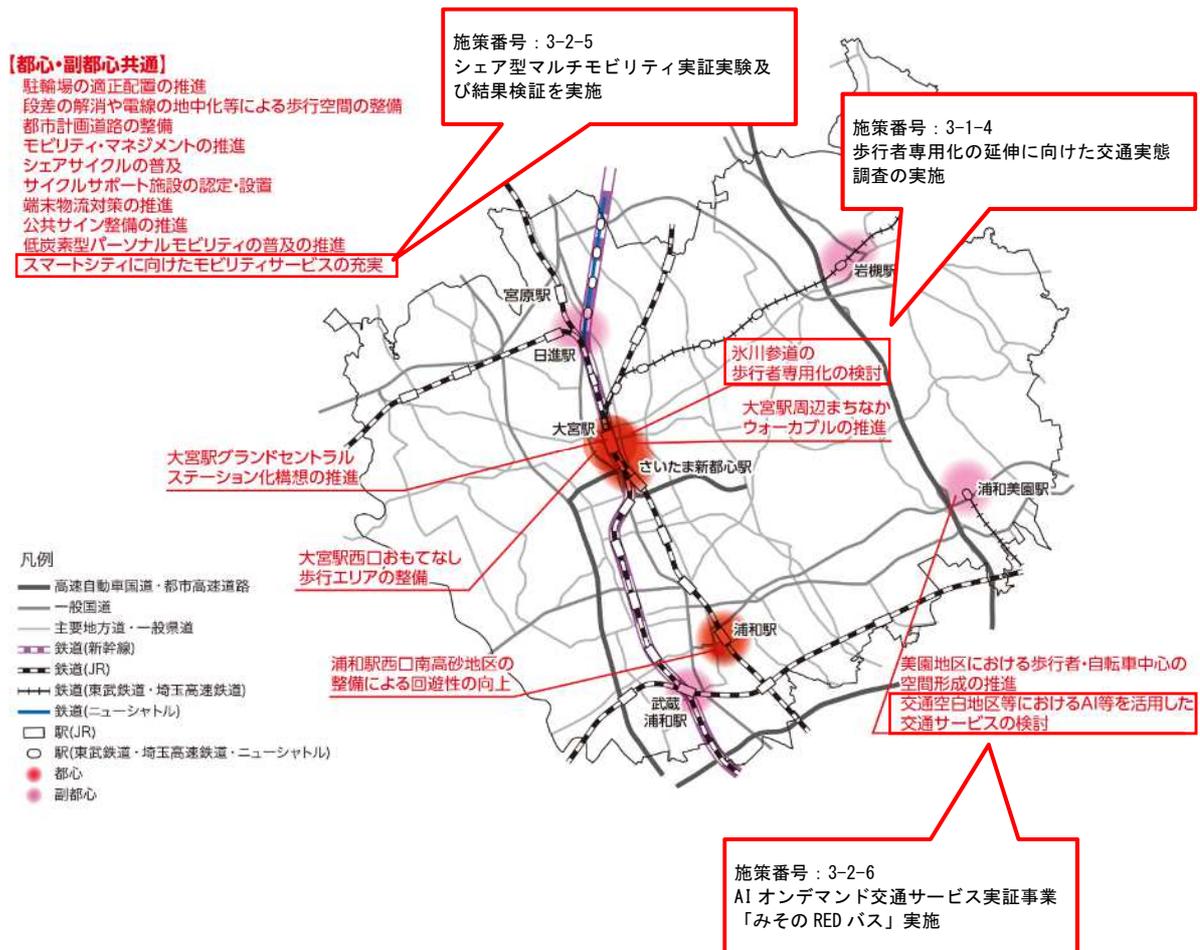


図 1-3 方針 3 のうち進捗がみられた主な施策

(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	<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	<その他> □ : 再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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:南大通東線~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・道路整備	→	用地買収	
	4	A	都市計画道路上落合桜木線	用地買収・道路整備	-	用地買収に向けた権利者調整	
3-1-2 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 [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、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:2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)	設計	→	詳細設計	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)	歩行者専用区間内等の調査	→	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	R3年の計画	R3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	南高砂地区	権利変換計画認可 申請 整備工事等（建築 工事含む）	—	権利変換計画認可	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	→	対策の検討・推 進 物資流動調査 （事前調査）の 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	→	・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 たま市大宮区）	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	→	・民営駐輪場設 置に対する補助 金交付（1件） ・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 まちなかう 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 「マチミチコンペ in 大宮ウォーカブ ルシティ」の実施	→	令和4年1月に 1次審査 令和4年2月に 最終審査	大宮駅東口 まちづくり 事務所

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
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	→	<ul style="list-style-type: none"> 区画整理等による歩行空間等整備 公共空間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 	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	4	2
		0	0	0
施策分類B:7 (1)		0	0	0
		0	7 (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

(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>	<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	■ : 完了	■ : 取組改善	□ : 再掲の施策
→ : 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	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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(17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	→	サイクルポー ト施設認定・施 設 10 箇所(民 間 8 箇所、公共 2 箇所)	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 よるシェアリ ングスクータ ーポート 18 か 所設置(累計) (令和3年度7 か所設置)	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	事業検討 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バス」 を R3.12.13 ~ R4.2.13 に実施	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>	<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	■ : 完了	■ : 取組改善	■ : 再掲の施策
→ : 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	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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 フリーデー、ノ ーマイカーデー 等による啓発） [再掲]	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	
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	→	・対策の検討・ 推進 ・物資流動調査 (事前調査)の 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	0	0
	■	0	3 (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

(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	<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	<その他> □ : 再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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	
	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	
	8	A	大宮岩槻線 (大和田工区) [再掲]	事業化予定	→	事業化	
	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]	事業化検討中	→	検討・調査	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-1-1 都市計画道路の整備	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
	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]	事業化予定 (事業期間については未定)	→	検討・調査	
	17	A	三橋中央通線 (三橋2工区) [再掲]	事業化予定 (事業期間については未定)	→	事業化	
	18	A	元町三室線 (三室工区) [再掲]	事業化予定 (事業期間については未定)	→	検討・調査	
	19	A	大宮岩槻線 (七里駅入口交差点) [再掲]	事業化予定 (事業期間については未定)	→	検討・調査	
	20	A	産業道路 (上木崎4丁目交差点) [再掲]	事業化予定 (事業期間については未定)	→	検討・調査	
	21	A	指扇中央通線	用地買収及び道路整備工事	→	用地買収 (R3末時点買収率11.0%)	
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

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
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	歩行者専用区間内等の調査	→	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
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	—	前年度に引き続き、さいたま市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
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	→	・対策の検討・推進 ・物資流動調査（事前調査）の実施	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

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
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	→	<ul style="list-style-type: none"> 区画整理等による歩行空間等整備 公共空間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 	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	20 (17)	4 (4)
		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>	<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	■ : 完了	■ : 取組改善	■ : 再掲の施策
→ : 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	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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	—	オープンカフェ実施検討	交通政策課
	2	B	鐘塚公園周辺地区(カーフリーデー実施)	カーフリーデー実施	—	カーフリーデー実施検討	
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(167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・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(カーフリーデー、ノーマイカーデー等による啓発) [再掲]	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	

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
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 施策の見直し	→	<ul style="list-style-type: none"> ・市内公共施設のEV用充電器（急速13基、普通19基）の維持管理 ・公用車へのEVの導入（41台） ・市内小中学校・公民館でのEV・FCV教室（5回） ・新たな施策展開に向けた見直しを検討 	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リングスクーターポート18か所設置（累計）（令和3年度7か所設置）	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]	関係自治体との連携会議の開催	→	関係自治体との連携会議（2回）	未来都市推進部（鉄道戦略担当）
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	→	東西交通専門部会の開催	交通政策課

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
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	→	照会をかけた 結果、事業者の 導入希望がな かった	交通政策課
4-2-12 バス待ち環 境の改善	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	→	照会をかけた 結果、事業者の 導入希望がな かった	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	→	浦和駅西口総 合案内表示機 設置に対して 補助	
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	→	令和3年度ま でにUDタクシ ー車両220台 程を導入	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	→	令和3年度ま でにさいたま 市内の協会傘 下34社中21社 が配車スマホ アプリを導入	
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	→	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	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	国際興業バ ス
	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	→	埼玉県「出歩き やすいまちづ くり」事業で検 討	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

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-2-15 交通結節点 における 駐輪場整備 の促進	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	→	・民営駐輪場 設置に対する 補助金交付（1 件） ・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 づく、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 （1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 協議（25回程 度） ・検討・調査	交通政策 課・事業者

施策名	番号	分類	場所	R3年の計画	R3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バス」をR3.12.13～R4.2.13に実施	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（ノンステップバス導入補助）	事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助を実施	→	照会をかけた結果、事業者の導入希望がなかった	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	0	0
		0	31 (9)	4 (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. 都市交通戦略の評価

「さいたま市都市交通戦略」の基本目標および方針に対応した評価指標を整理し、施策の実施効果について確認する。

経年変化をモニタリングしている指標については、下表に示す考え方を目安に評価している。

表 2-1 経年変化の評価の目安

比較対象	経年変化の傾向が一定の場合	経年変化の傾向が一定でない場合
前年度 ^{※1}		【変化率が±5%以上】 増加／減少 【変化率が±5%未満】 微増／微減 【変化率が0%】 横ばい
都市交通戦略策定時 ^{※2}	増加傾向／減少傾向	【変化率が±5%以上】 増加／減少 【変化率が±5%未満】 概ね横ばい

※1 調査年が隔年の場合は、前回調査年を比較対象として評価を実施。

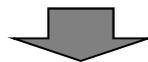
※2 モニタリングの開始時点が戦略策定以降の場合は、モニタリング開始時点と比較対象として評価を実施。

2-1. 基本目標に対する評価指標

都市交通戦略の基本目標に対する評価基準は、以下のように設定する。設定した評価基準に対して、前年度と比較することで、施策の取組みについて評価を実施していく。

「さいたま市の交通の利便性に関する満足度」を把握するために平成 28 年度までは「さいたま市民意識調査」を利用していた。しかし、平成 26 年度に設問の選択肢が増加したことで、同一の基準で評価を続けることが難しくなったことから、一定の基準に基づいて継続的に都市交通戦略を評価するために平成 29 年度からさいたま市民を対象としたインターネットアンケートを実施している。

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



基本目標に対する評価指標

○ さいたま市の交通の利便性に関する満足度

図 2-1 基本目標の評価基準

表 2-2 「さいたま市の交通の利便性に関する満足度」把握のための調査概要

インターネットアンケートによる市民意識調査の概要	
調査地域	さいたま市全域
調査対象	さいたま市在住の満 18 歳以上の男女
調査対象数	500 人
調査方法	民間事業者の登録モニターを活用したインターネット調査
調査期間	R4 年 11 月 11～13 日 (H29 年 6 月 21～22 日、H30 年 7 月 12～13 日、 R1 年 7 月 11～13 日、R2 年 11 月 17～19 日、 R3 年 9 月 27～29 日)
主な設問	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個人属性 ・ 交通手段ごとの利用頻度 ・ 交通手段ごとの満足度 ・ 交通手段ごとの重要度 ・ さいたま市の交通の利便性に関する満足度 ・ コロナウイルスによる交通手段利用への影響 ・ 移動の利便性向上のための取組に対する重要度

2-1-1. 移動に関する満足度(総合的な交通利便性に対する満足度)

- 総合的な交通利便性に対して約60%が満足・やや満足しているという結果である。
- 昨年度と比較して、「満足」及び「満足+やや満足」の割合は増加している。
- モニタリング開始時点と比較して、「満足」及び「満足+やや満足」の割合は概ね横ばいで推移している。

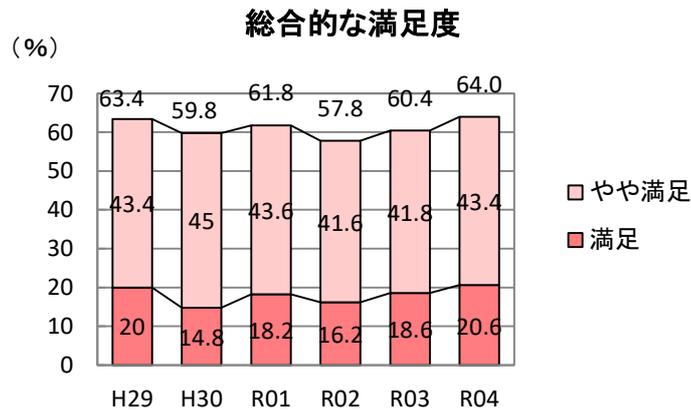


図 2-2 移動に関する満足度(満足・やや満足/経年変化)

<参考：移動に関する満足度(経年変化)>

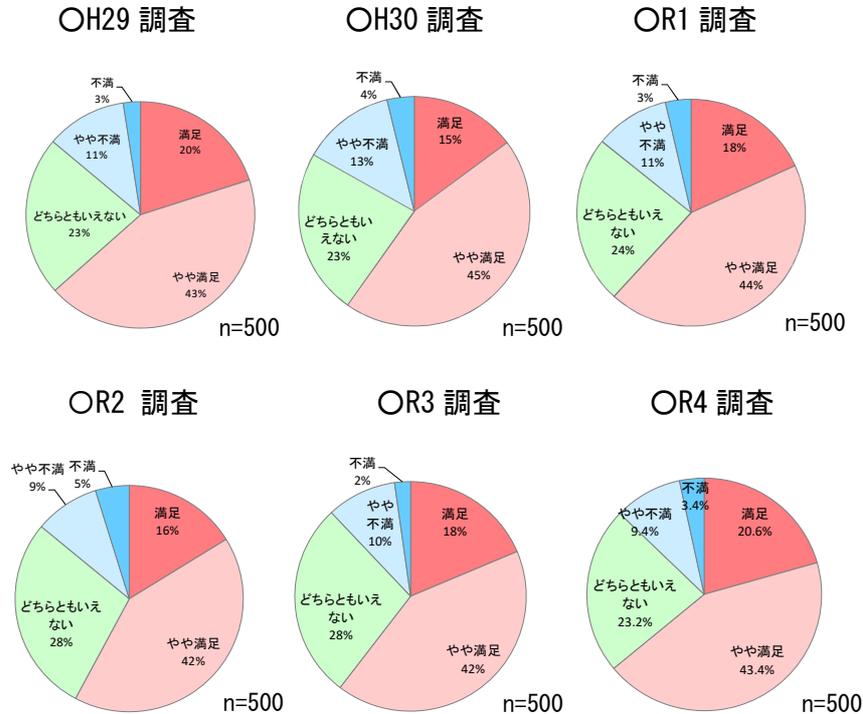
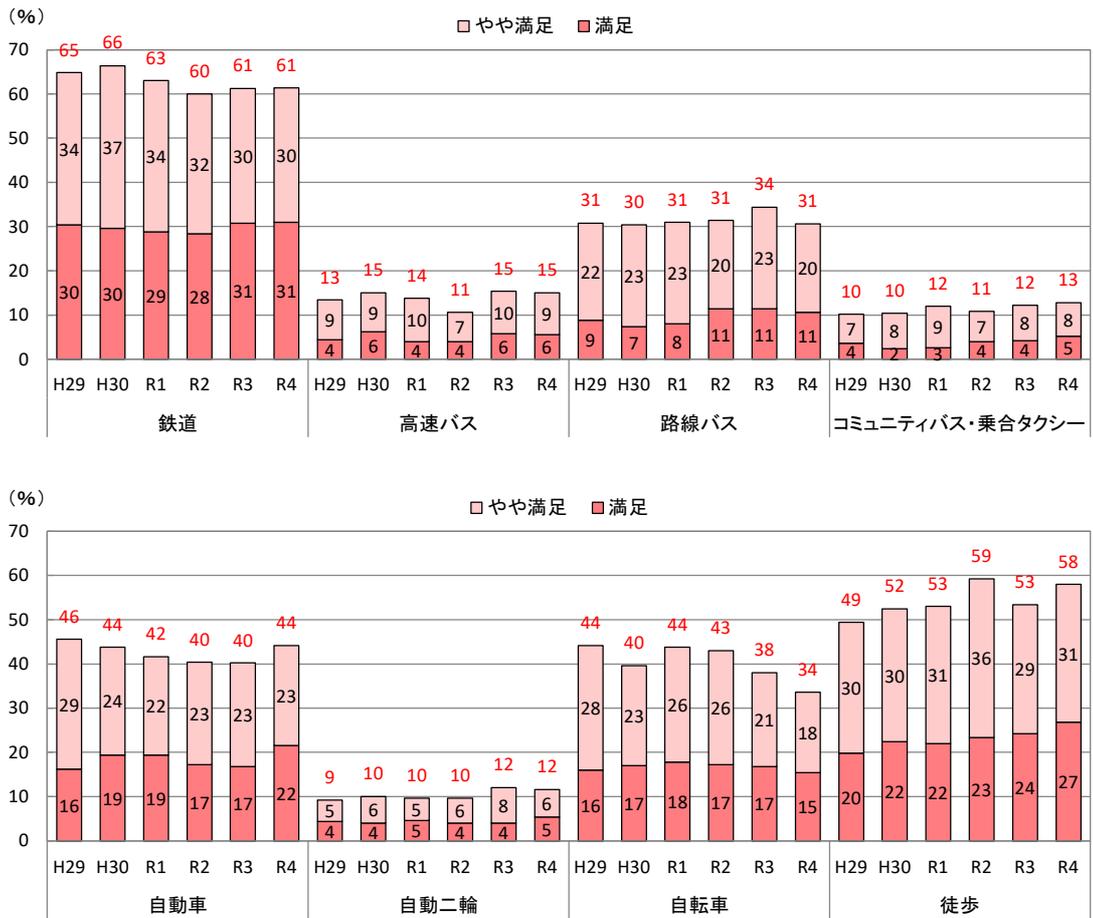


図 2-3 移動に関する満足度(経年変化)

2-1-2. 移動に関する満足度(交通手段別)

- 満足度は、前年度と比較して、「コミュニティバス・乗合タクシー、自動車、徒歩」で増加、「鉄道、高速バス、自動二輪」で横ばい、「路線バス、自転車」で減少している。
- モニタリング開始以降の満足度は、「高速バス、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー、自動車、自動二輪、徒歩」は増加傾向、「鉄道、自転車」は減少傾向である。



赤字：満足+やや満足の合計

図 2-4 交通手段別の移動に関する満足度(満足・やや満足/経年変化)

※端数処理の関係で、合計値が一致しない場合がある。

	鉄道		高速バス		路線バス		コミュニティバス ・乗合タクシー		自動車		自動二輪		自転車		徒歩	
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
満足	155	31.0	28	5.6	53	10.6	26	5.2	108	21.6	27	5.4	77	15.4	134	26.8
やや満足	152	30.4	47	9.4	100	20.0	38	7.6	113	22.6	31	6.2	91	18.2	156	31.2
どちらともいえない	142	28.4	371	74.2	264	52.8	355	71.0	247	49.4	407	81.4	284	56.8	180	36.0
やや不満	31	6.2	24	4.8	45	9.0	40	8.0	19	3.8	11	2.2	31	6.2	16	3.2
不満	20	4.0	30	6.0	38	7.6	41	8.2	13	2.6	24	4.8	17	3.4	14	2.8

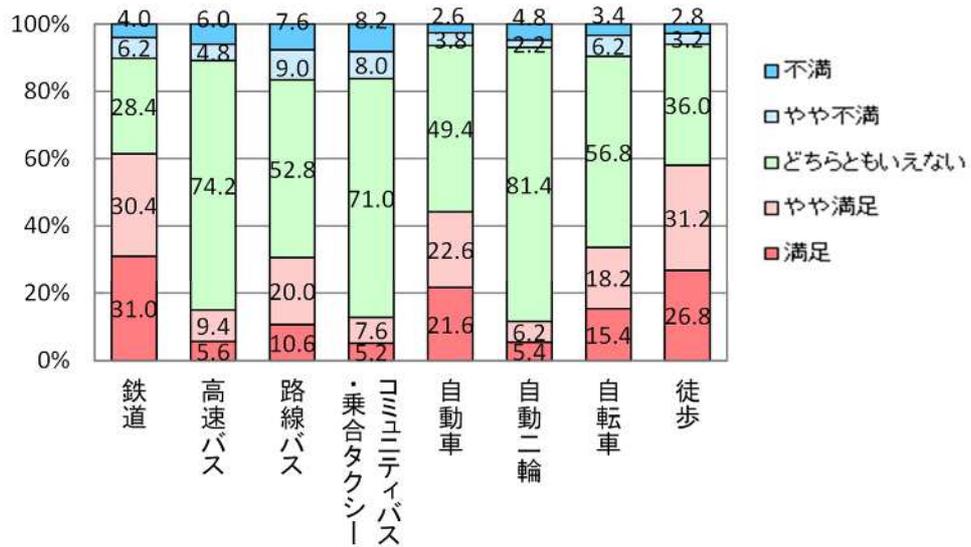
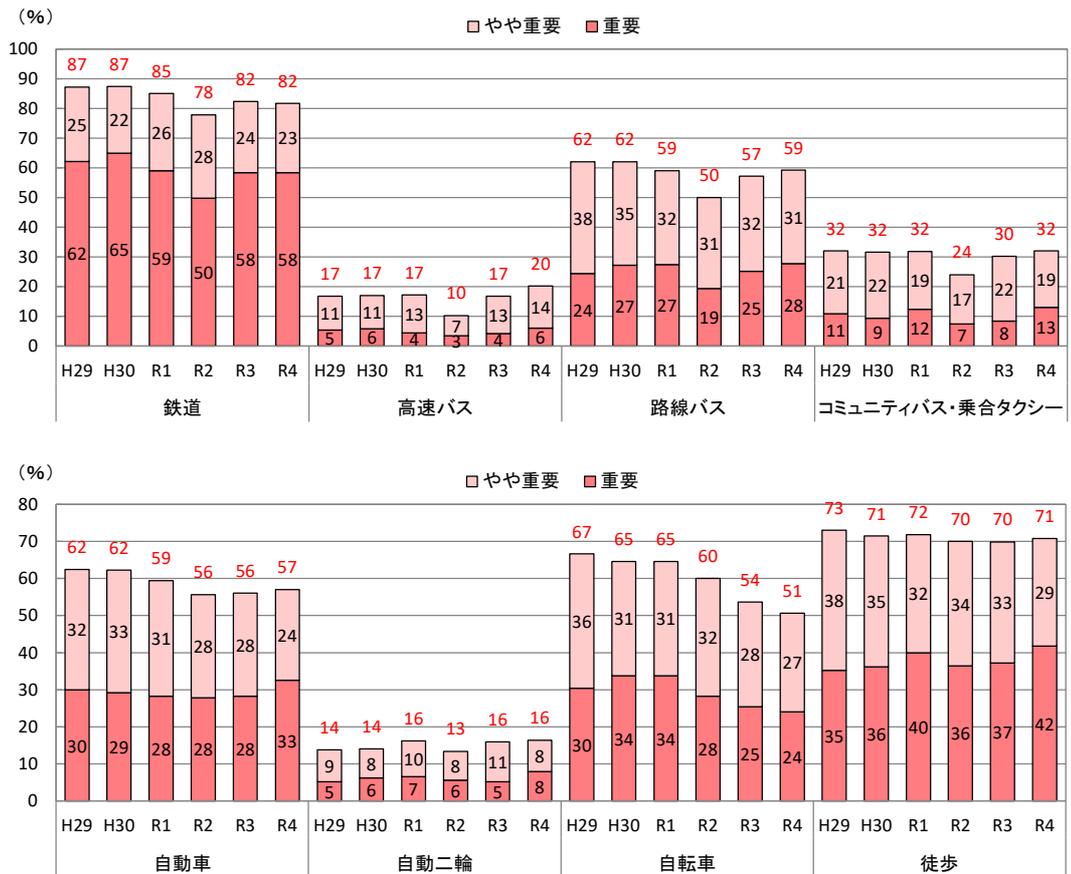


図 2-5 交通手段別の移動に関する満足度

2-1-3. 交通手段の重要度

- 重要度は、前年度と比較して、「高速バス、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー、自動者、徒歩」で増加、「自転車」で減少、「鉄道、自動二輪」で横ばいとなっている。
- モニタリング開始以降、「鉄道、路線バス、自動車、自転車」は減少傾向、「高速バス、コミュニティバス・乗合タクシー、自動二輪、徒歩」は横ばいである。



赤字：重要+やや重要の合計

図 2-6 交通手段別の移動に関する重要度（重要・やや重要／経年変化）

※端数処理の関係で、合計値が一致しない場合がある。

	鉄道		高速バス		路線バス		コミュニティバス・乗合タクシー		自動車		自動二輪		自転車		徒歩	
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
重要	292	58.4	30	6.0	139	27.8	65	13.0	163	32.6	40	8.0	120	24.0	209	41.8
やや重要	117	23.4	71	14.2	157	31.4	95	19.0	122	24.4	42	8.4	133	26.6	145	29.0
どちらともいえない	76	15.2	226	45.2	156	31.2	262	52.4	164	32.8	266	53.2	188	37.6	129	25.8
あまり重要でない	9	1.8	100	20.0	33	6.6	41	8.2	34	6.8	70	14.0	27	5.4	7	1.4
重要でない	6	1.2	73	14.6	15	3.0	37	7.4	17	3.4	82	16.4	32	6.4	10	2.0

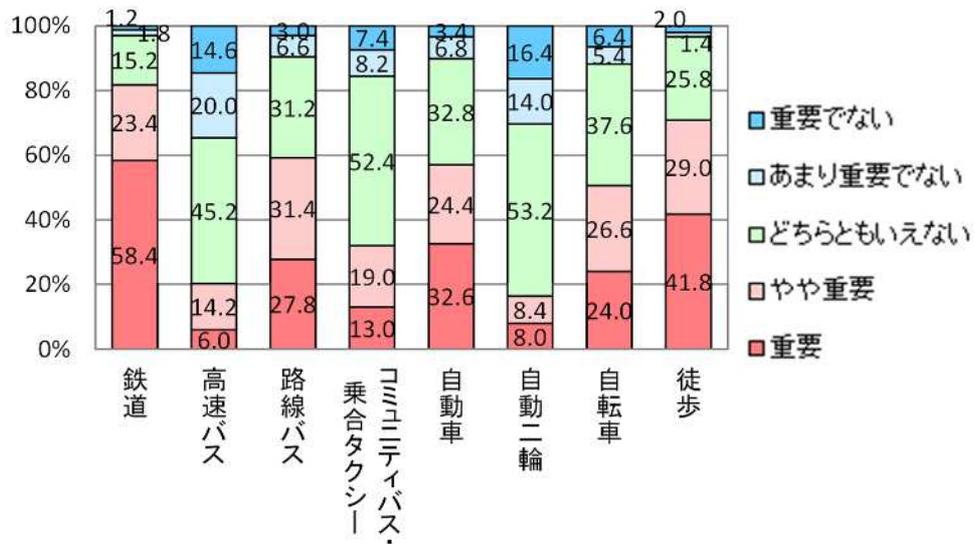


図 2-7 交通手段別の移動に関する重要度

2-1-4. 交通手段における満足度と重要度の関係

- 前年度に引き続き、市民に重要視されている（重要度が高い）交通手段ほど、満足度が高い傾向となっている。
- 一方、路線バスについては、重要度が平均以上であるが、満足度が平均以下となっており、引き続き今後の満足度の向上が望まれている。

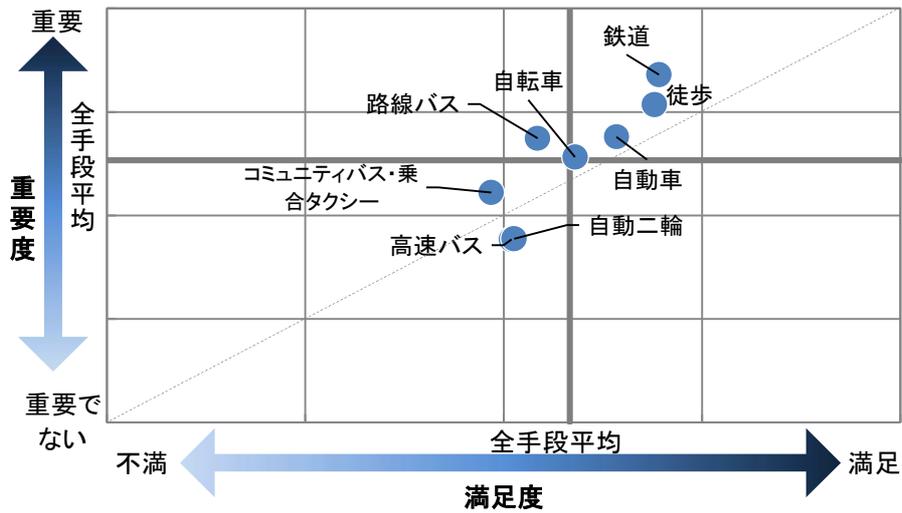


図 2-8 交通手段における満足度と重要度の関係

<参考：交通手段における満足度と重要性の関係（令和3年度）>

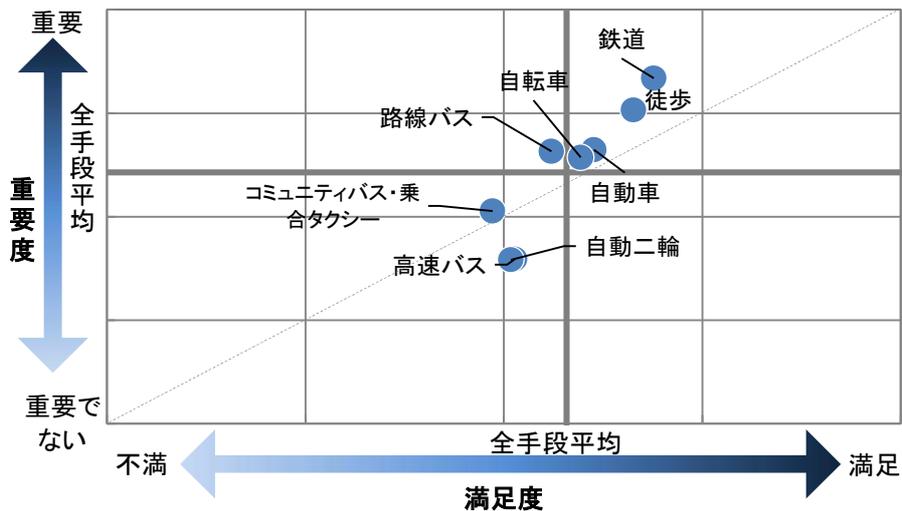


図 2-9 交通手段における満足度と重要度の関係

2-1-5. 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 2-3 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> 市内のアクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ■都市計画道路整備状況【P2-10】 ■市内の基幹的的道路網整備率【P2-11】 	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道乗車人員【P2-12】 ■バス利用者数【P2-13】 ○市内の昼夜間人口比率【P2-14】 ■移動に関する満足度【P2-3】
<方針2> 広域的なアクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ■<u>新都心バスターミナル発着便数【P2-15】</u> ■<u>大宮駅発新幹線ダイヤ本数【P2-16】</u> ■交通ネットワークの変化【P2-17】 	<ul style="list-style-type: none"> ■インターチェンジ利用台数【P2-19】 ■新幹線乗車人員【P2-20】 ■市内への来訪者数（観光入込客数）【P2-21】 ■移動に関する満足度【P2-3】
<方針3> 市内の都心・副都心内の充実した交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ■都市計画道路整備率（都心・副都心内）【P2-22】 ■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 	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道駅乗車人員（都心、副都心）【P2-23】 ■コミュニティサイクルなど利用者数【P2-24】 ○まちなかの歩行者数 ■移動に関する満足度【P2-3】
<方針4> 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ■自転車通行帯整備延長【P2-27】 ■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）【P2-28】 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通事故件数・死傷者数【P2-29】 ■自転車事故件数【P2-31】 ■不法駐輪台数【P2-32】 ○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）【P2-33】 ○交通手段の分担率 ■二酸化炭素排出量【P2-34】 ■移動に関する満足度【P2-3】

■：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：R3 更新のなかった指標

※下線：R4 追加した指標

(1) 方針1 市内のアクセス性

1) アウトプット

① 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、前年度と比較して微増しており、都市交通戦略策定以降、増加傾向である。

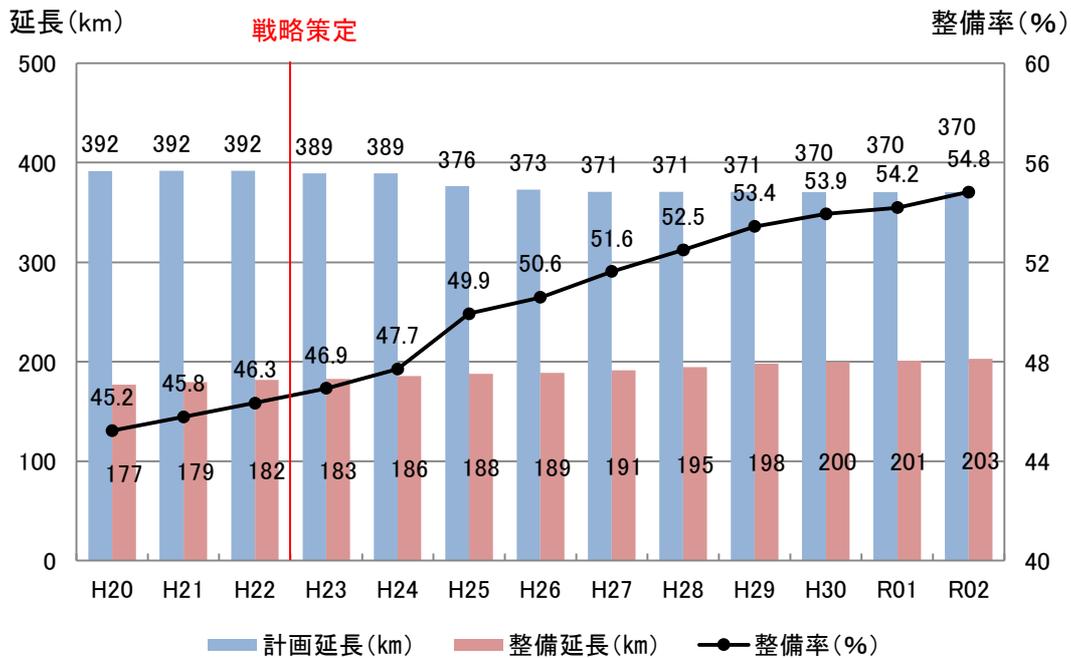


図 2-10 都市計画道路整備状況

資料：道路計画課資料（都市計画現況調査）
※R02 データが最新

② 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。

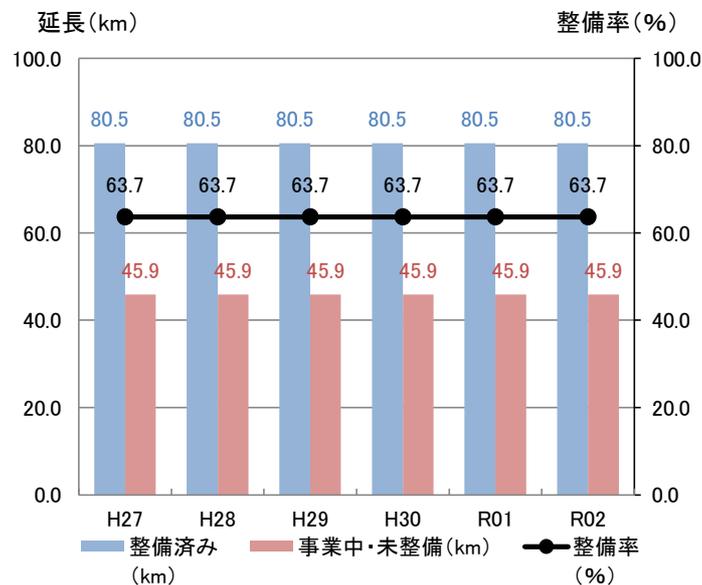


図 2-11 広域幹線道路の整備状況

資料：道路計画課資料（令和 2 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）

※R02 データが最新

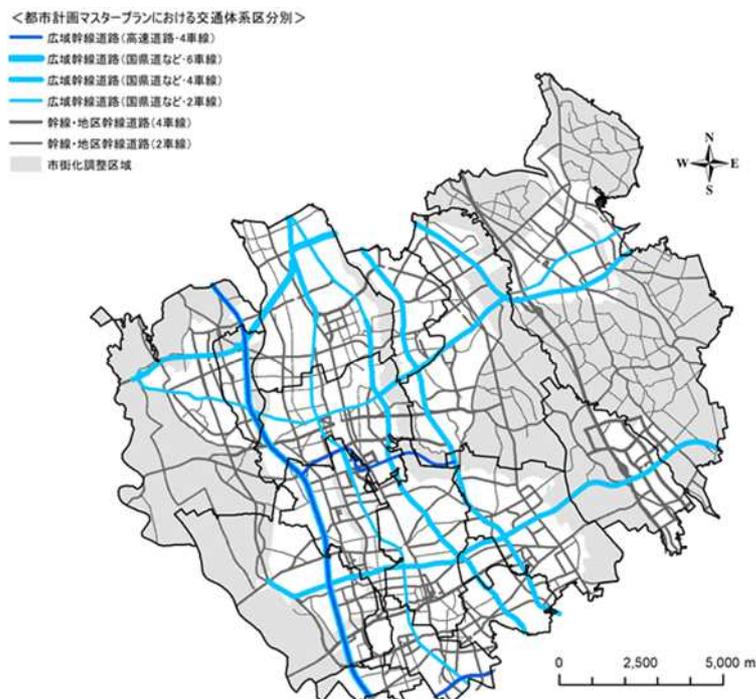


図 2-12 都市計画マスタープランにおける交通体系区別道路ネットワーク図

資料：道路計画課資料（令和 2 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）

※R02 データが最新

2) アウトカム

① 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るが、前年度と比較して増加している。

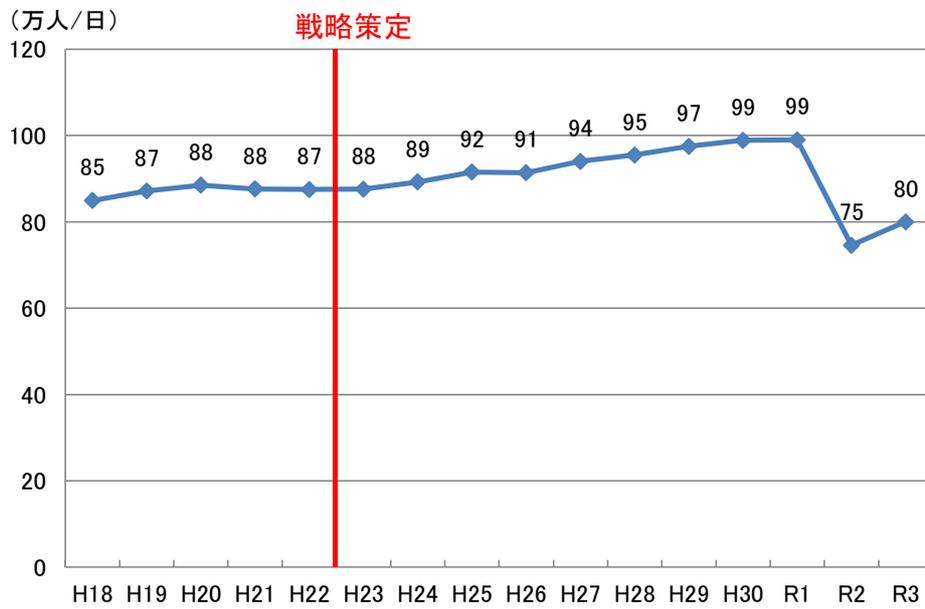


図 2-13 鉄道乗車人員の推移

資料：交通政策課資料

② 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るが、前年度と比較して増加している。

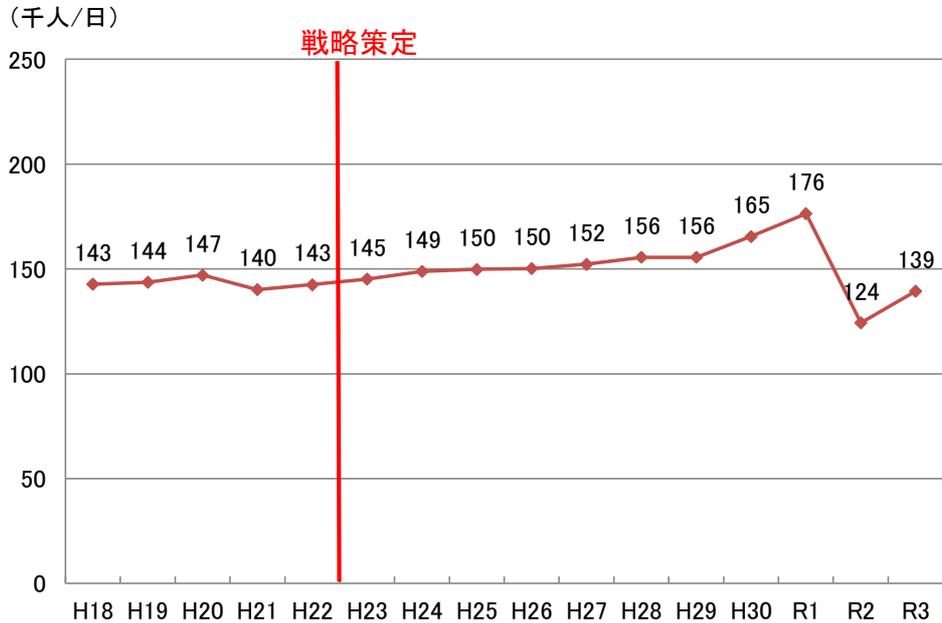


図 2-14 路線バス利用者数の推移

資料：交通政策課資料

<参考：新型コロナウイルス感染症流行前と比べた1年後の交通手段ごとの外出頻度変化>

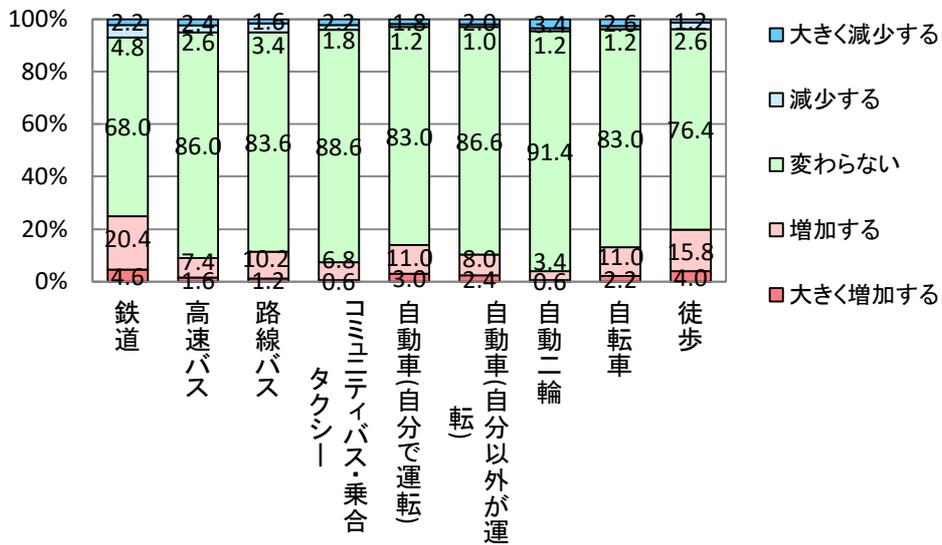


図 2-15 新型コロナウイルス感染症流行前と比べた1年後の交通手段ごとの外出頻度変化

③ 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。

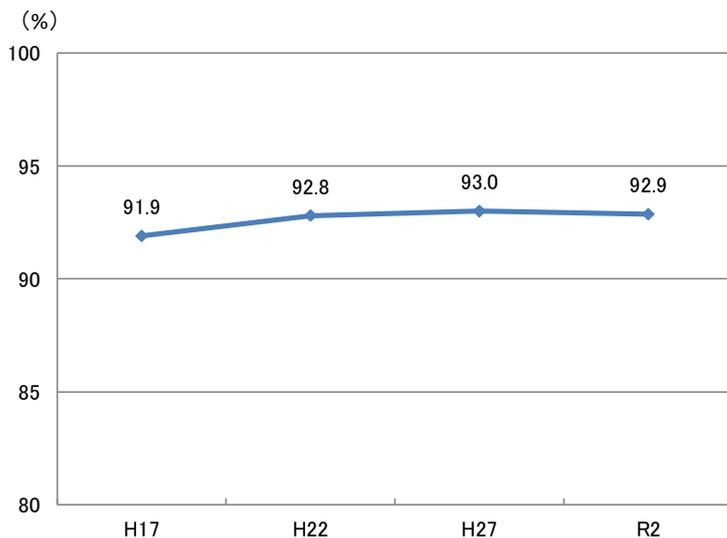


図 2-16 市内の昼夜間人口比率の推移

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>

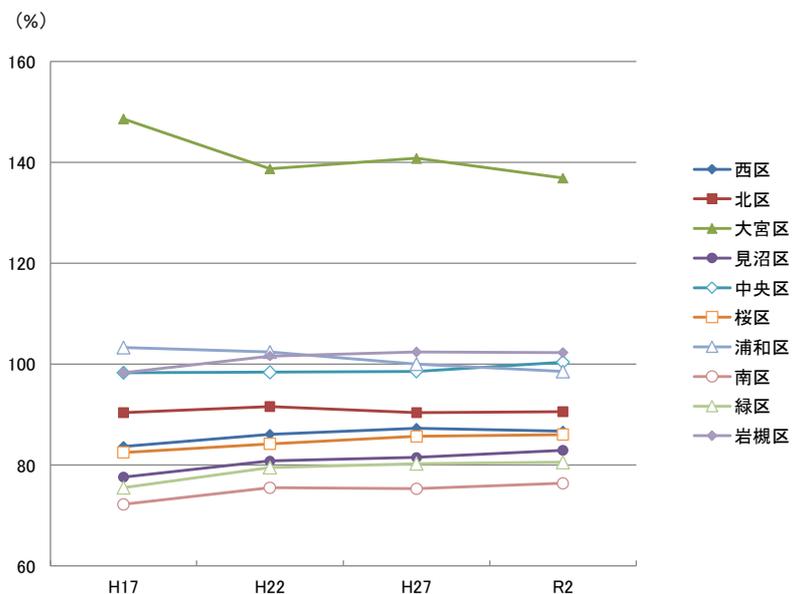


図 2-17 市内の昼夜間人口比率の推移（区別）

資料：国勢調査結果

(2) 方針2 広域的なアクセス性

1) アウトプット

① 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8都市であり、日平均発着便数は18.8本/日である。
- 行先都市別で見ると、京都・大阪・神戸が多くなっている。

表 2-4 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4年3月）

行先	本/日
青森県	2.0
岩手県	0.8
宮城県	2.0
新潟県	2.0
愛知県	2.0
京都・大阪	2.0
京都・大阪・兵庫	4.0
大阪	1.9
大阪・兵庫	2.0

② 大宮駅発の新幹線ダイヤ本数

- 令和5年2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183本/日である。主要都市別にみると、盛岡（49本/日）、仙台（75本/日）、福島（49本/日）、宇都宮（62本/日）、高崎（65本/日）、長野（41本/日）が多くなっている。

表 2-5 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）	18
岩手県（盛岡）	49
宮城県（仙台）	75
福島県（福島）	49
栃木県（宇都宮）	62
山形県（山形）	16
山形県（新庄）	8
秋田県（秋田）	15
群馬県（高崎）	65
新潟県（越後湯沢）	33
新潟県（新潟）	24
長野県（長野）	41
富山県（富山）	24
石川県（金沢）	24

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（R5.2.1時点）

③ 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）

□ R3 年度に実施された施策は下表の通り。

表 2-6 交通ネットワークの変化に関する R3 年度の施策の実施状況①

分類	R3 年度の実施状況
高速道路関連	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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）、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）、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）、大宮岩槻線（大和田工区）、産業道路（堀の内工区）、道場三室線（栄和工区）、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）

表 2-7 交通ネットワークの変化に関する R3 年度の施策の実施状況②

分類	R3 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

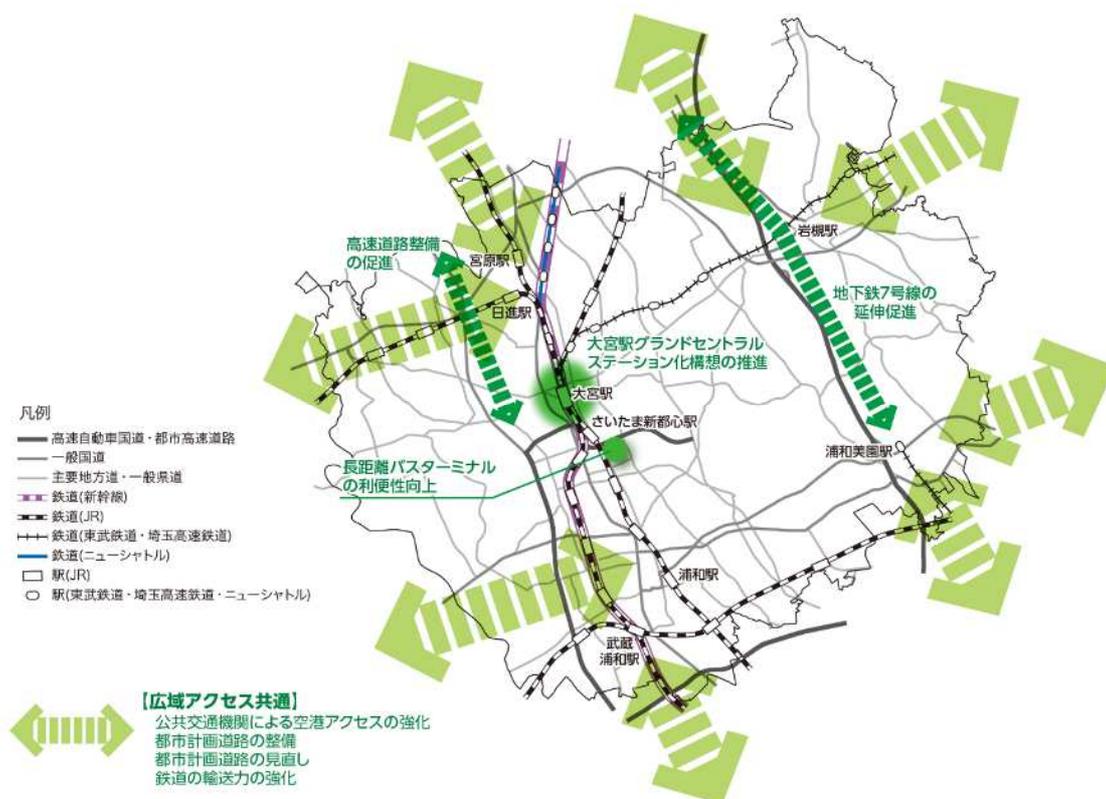


図 2-18 さいたま市の交通ネットワーク

2) アウトカム

① 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、前年度と比較して減少しており、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。

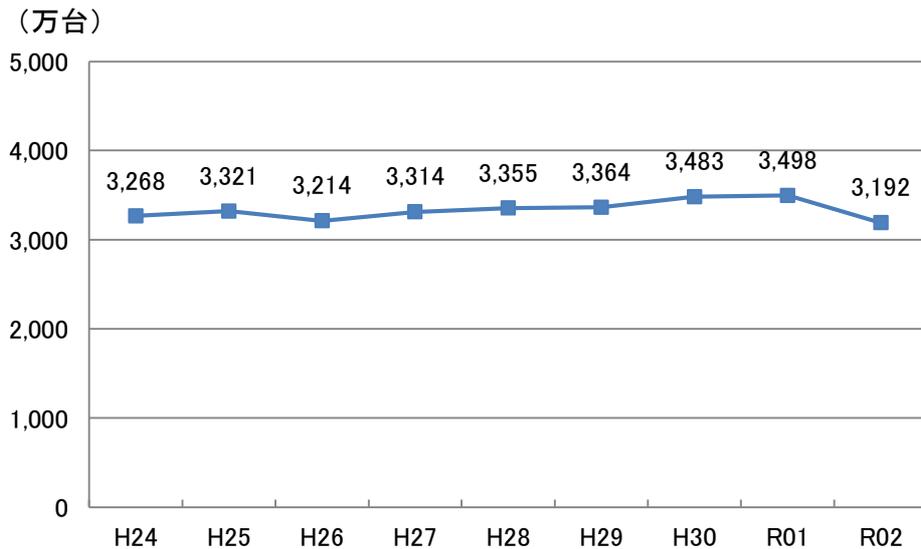


図 2-19 インターチェンジ利用台数

資料：さいたま市統計書（R3）
※R02 データが最新

<参考：インターチェンジ利用台数>

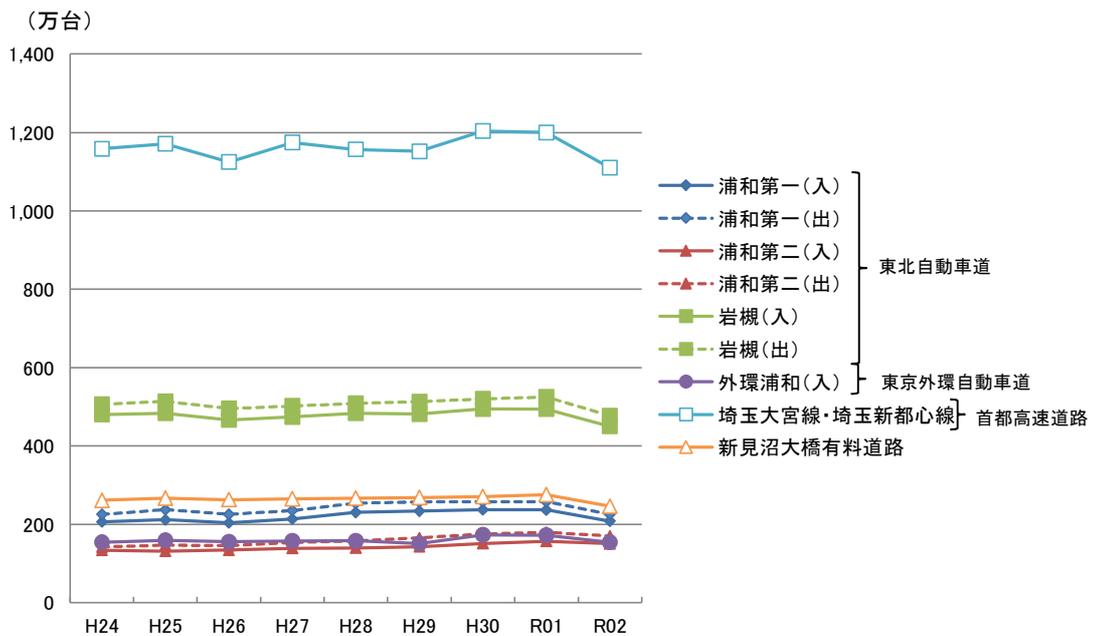


図 2-20 インターチェンジ利用台数（内訳）

資料：さいたま市統計書（R3）
※R02 データが最新

② 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。

1日平均乗車人員(人)

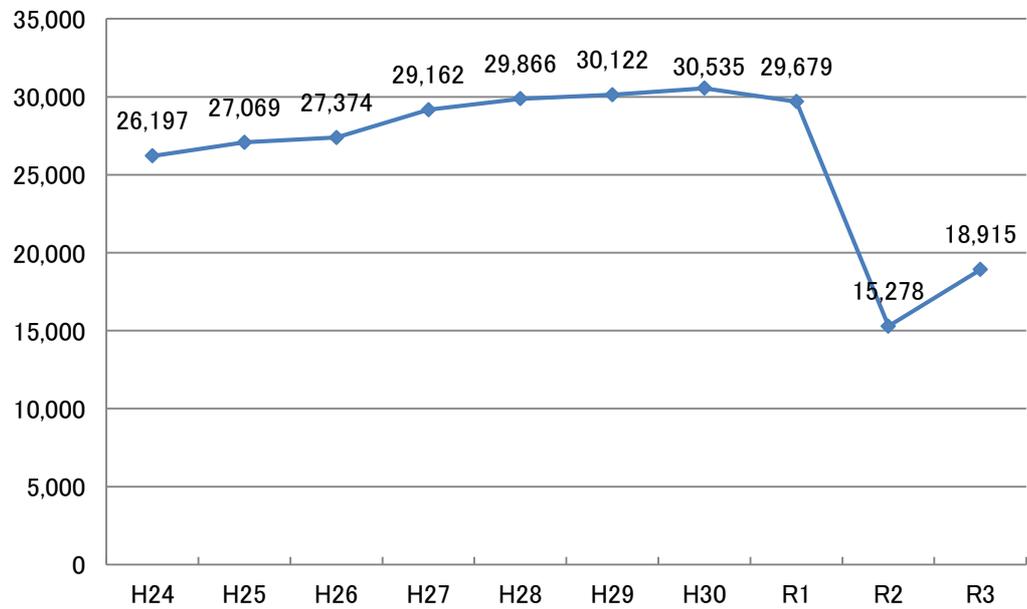


図 2-21 大宮駅の新幹線乗車人員の推移 (1日平均)

資料：JR 東日本ホームページ

③ 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るが、前年度と比較して微増している。
- R2年までに来訪者数 3,000 万人を目標としており、R3年の達成率は 46.3% である。

観光入り込み客数
(千人)

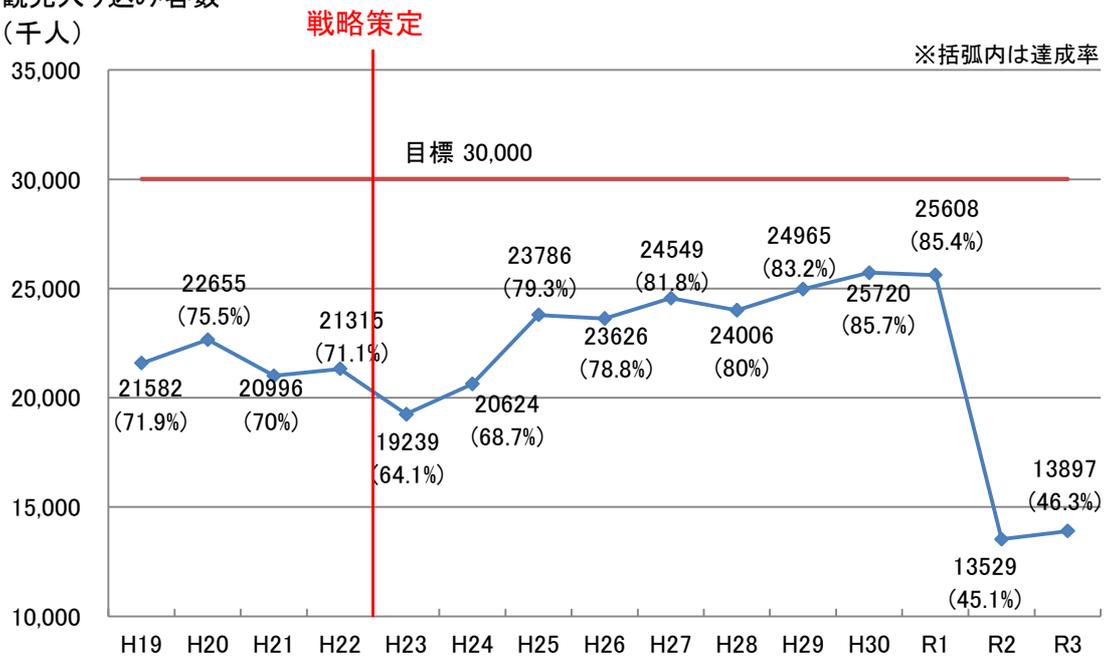


図 2-22 市内への来訪者数（観光入込客数）の推移

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

1) アウトプット

① 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。

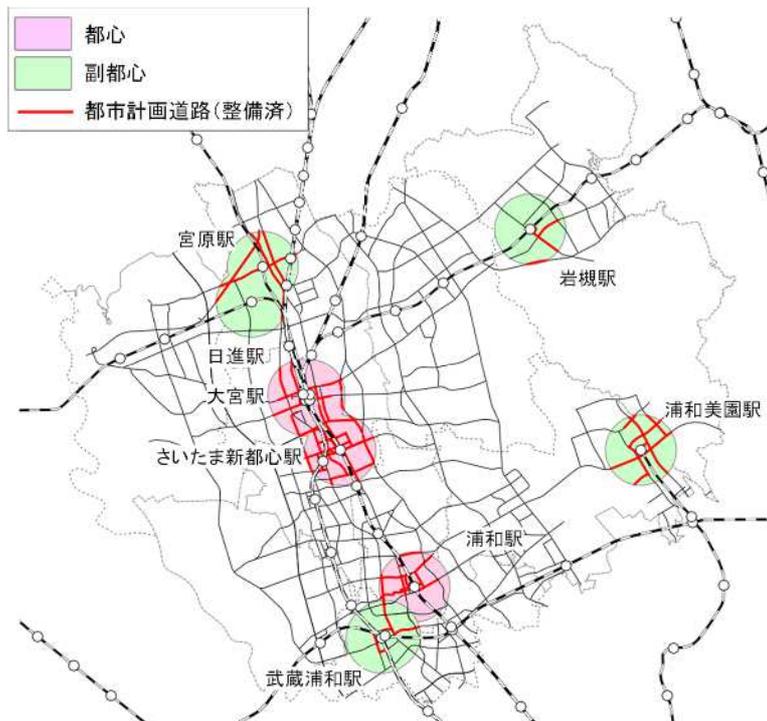
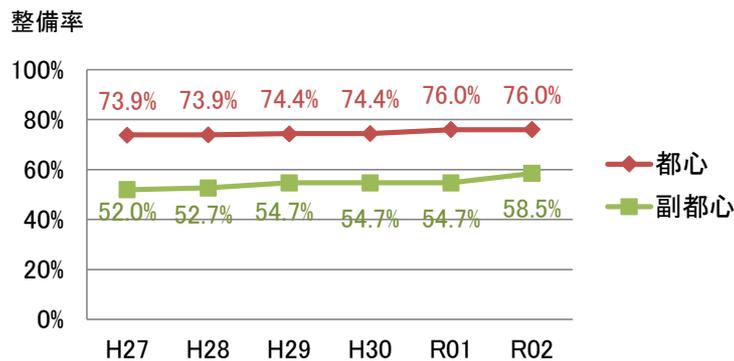


図 2-23 都市計画道路整備率（都心・副都心内）

資料：都市計画課資料（都市計画情報）※R02データが最新

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

2) アウトカム

① 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。

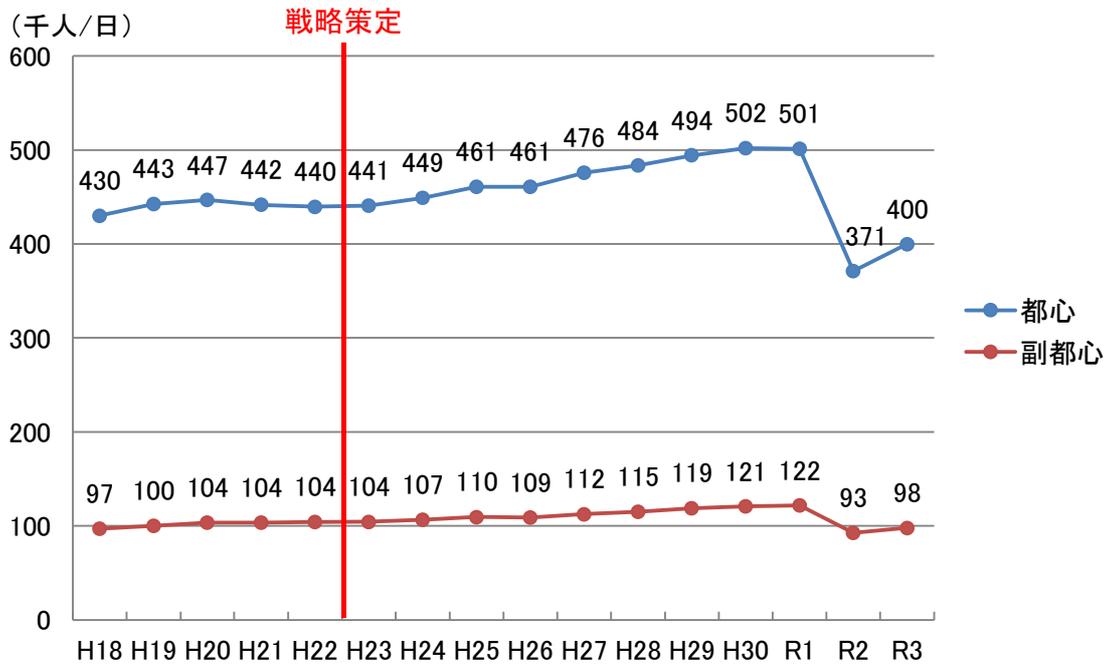


図 2-24 鉄道乗車人員（都心、副都心）

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

② 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。

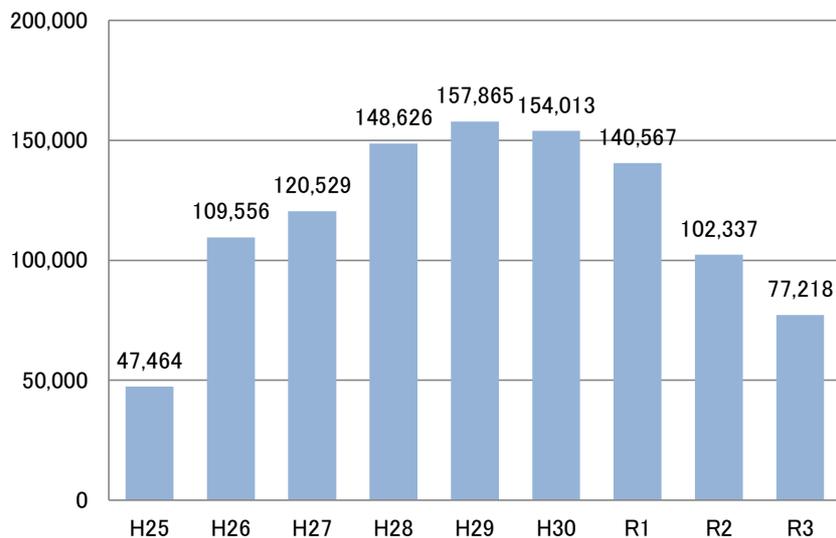


図 2-25 コミュニティサイクル総利用回数

資料：自転車まちづくり推進課資料

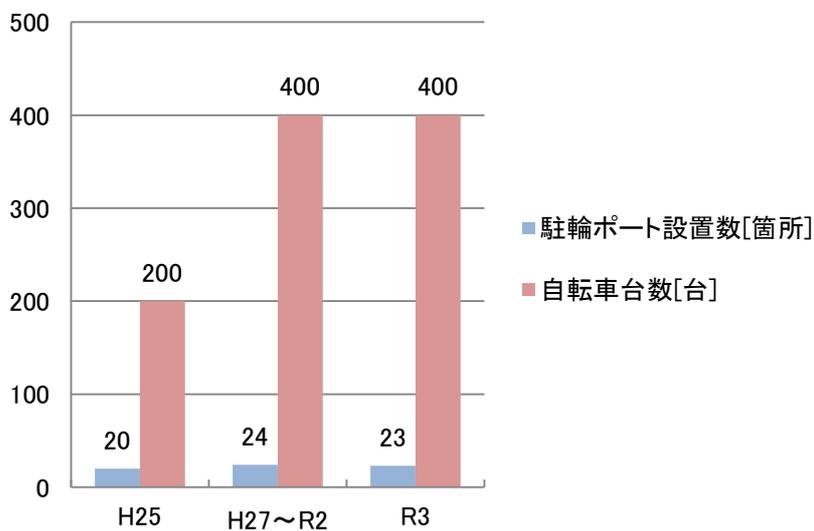


図 2-26 コミュニティサイクルの駐輪ポート設置箇所数・自転車台数

資料：自転車まちづくり推進課資料

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 R4 年 3 月を比較すると、約 8.8 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 1.7 倍に増加した。

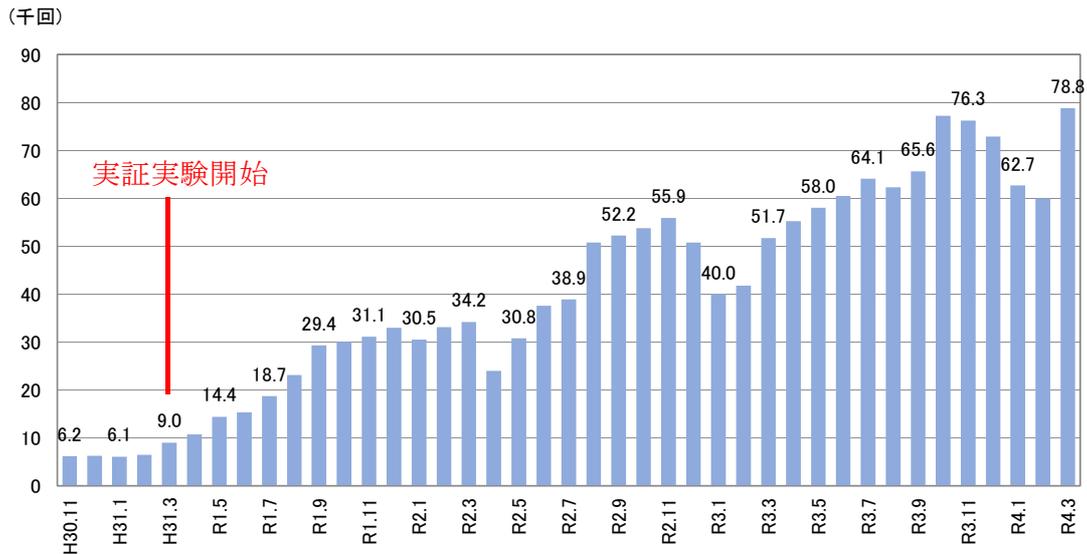


図 2-27 シェアサイクル月別利用回数

資料：OpenStreet 株式会社資料

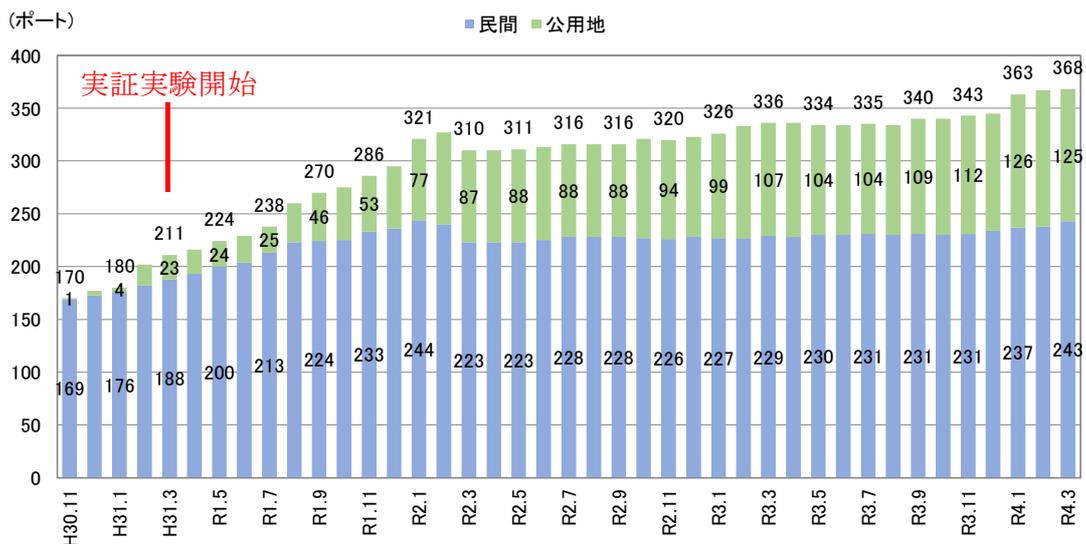


図 2-28 シェアサイクルのポート数

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>

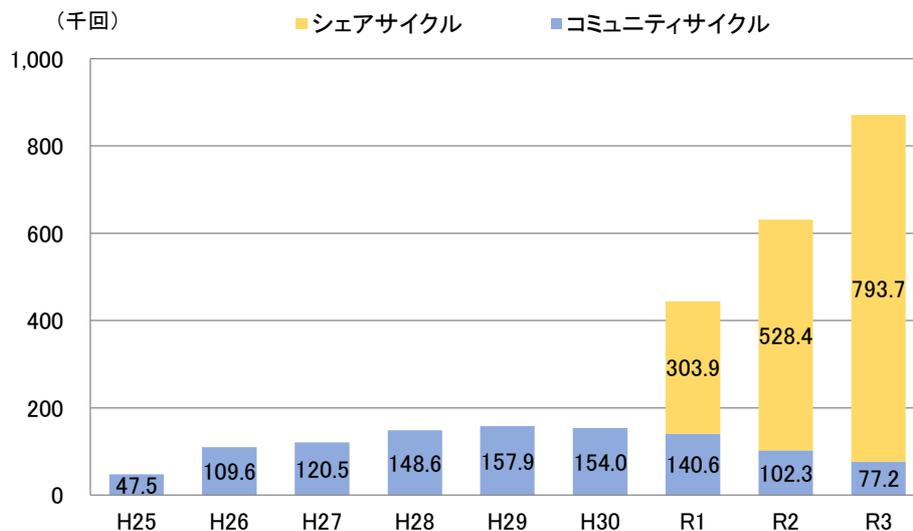


図 2-29 コミュニティサイクル及びシェアサイクルの利用状況

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

1) アウトプット

① 自転車通行帯整備延長

- R3年度までの自転車通行帯の累計整備延長は178.7kmで、R4年度までの計画路線200kmに対する整備進捗率は89.4%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。

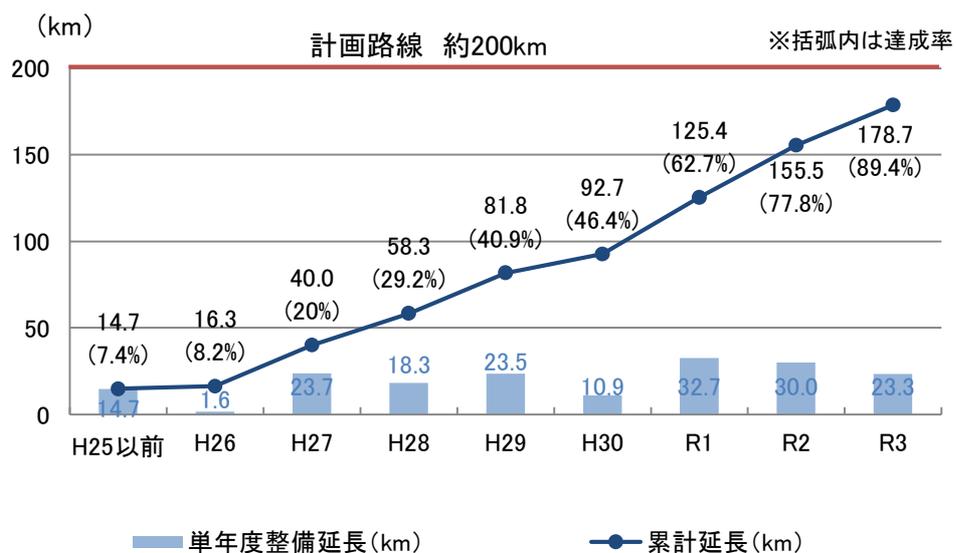


図 2-30 自転車通行帯整備延長

資料：道路環境課資料

② 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）

- 浦和駅西口に総合案内表示機を設置した。



図 2-31 浦和駅西口総合案内表示機

2) アウトカム

① 交通事故件数・死傷者数

□ R2年のさいたま市内の人身事故件数、死傷者数は前年から増加しており、都市交通戦略策定以降では、減少傾向である。

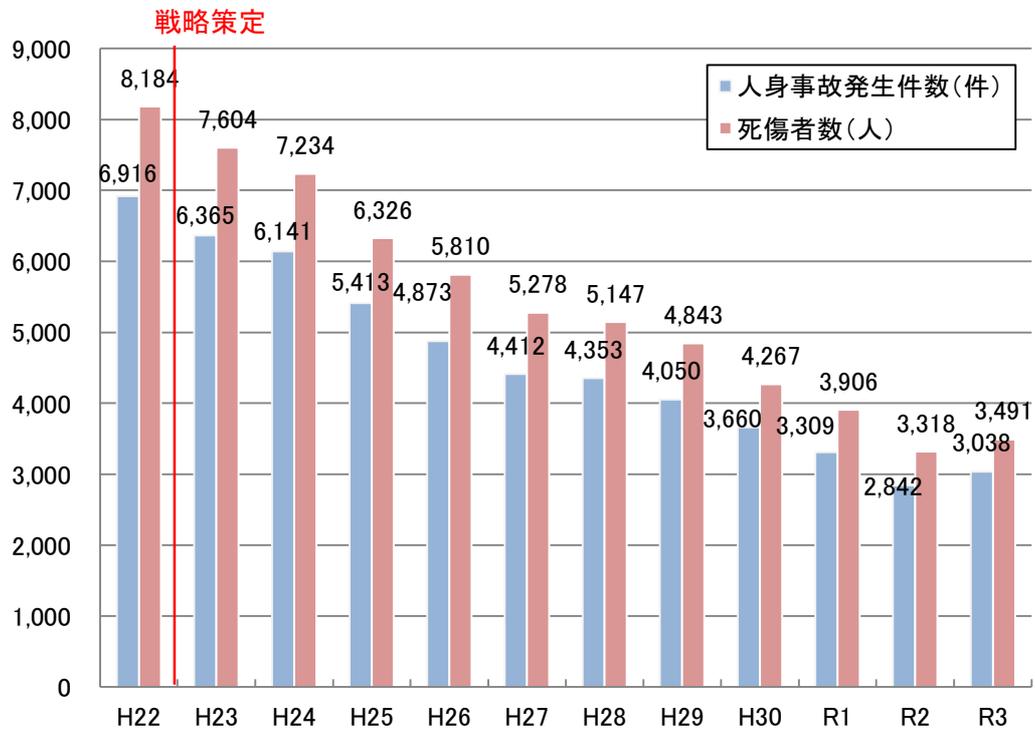


図 2-32 さいたま市における人身交通事故発生件数の推移

資料：交通事故統計（埼玉県警察）

<参考：区別の人口当たり交通事故件数>

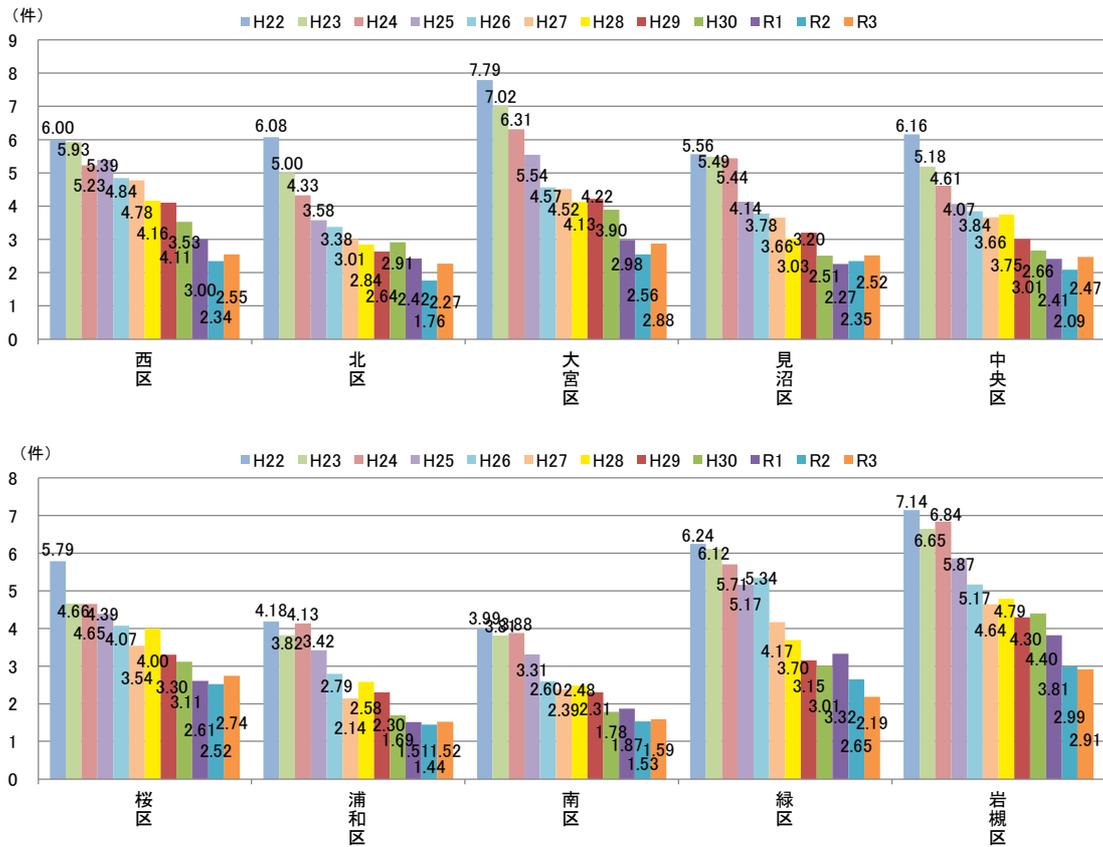


図 2-33 1,000 人あたりの人身交通事故発生件数の推移

資料：埼玉県警提供データ、さいたま市住民基本台帳人口（次年 1 月 1 日時点）

$$\text{※1,000 人あたりの人身交通事故発生件数} = \frac{\text{人身事故件数(件)}}{\text{総人口(千人)}}$$

② 自転車事故件数

□ 自転車事故件数は、前年より増加している。都市交通戦略策定以降では、減少傾向である。

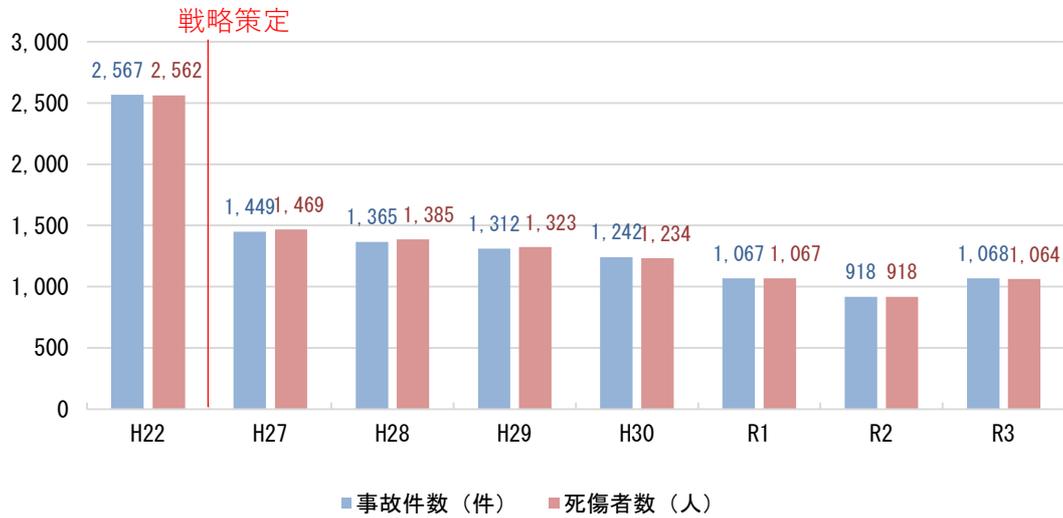


図 2-34 自転車事故件数の推移

資料：市民生活安全課資料

③ 不法駐輪台数

□ 鉄道駅周辺の不法駐輪台数は、前年より増加しており、都市交通戦略策定以降では、減少傾向である。

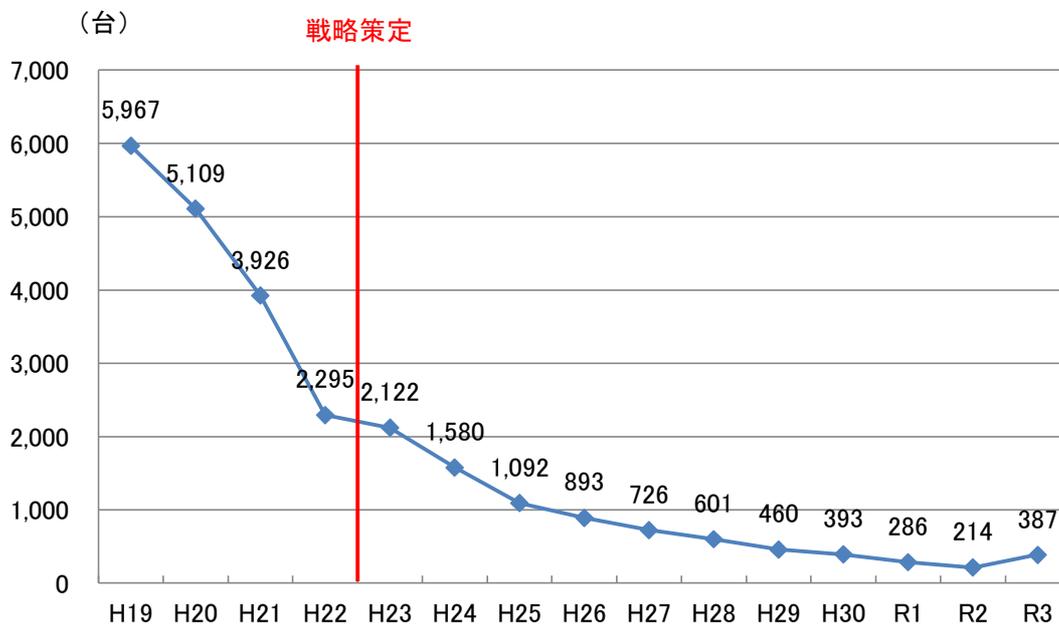


図 2-35 鉄道駅周辺の不法駐輪台数の推移

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

④ 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るが、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るが、前年度と比較して大きく増加している。
- コミュニティバス全体の利用者と障害者の R2 から R3 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 52%と大きく増加している。

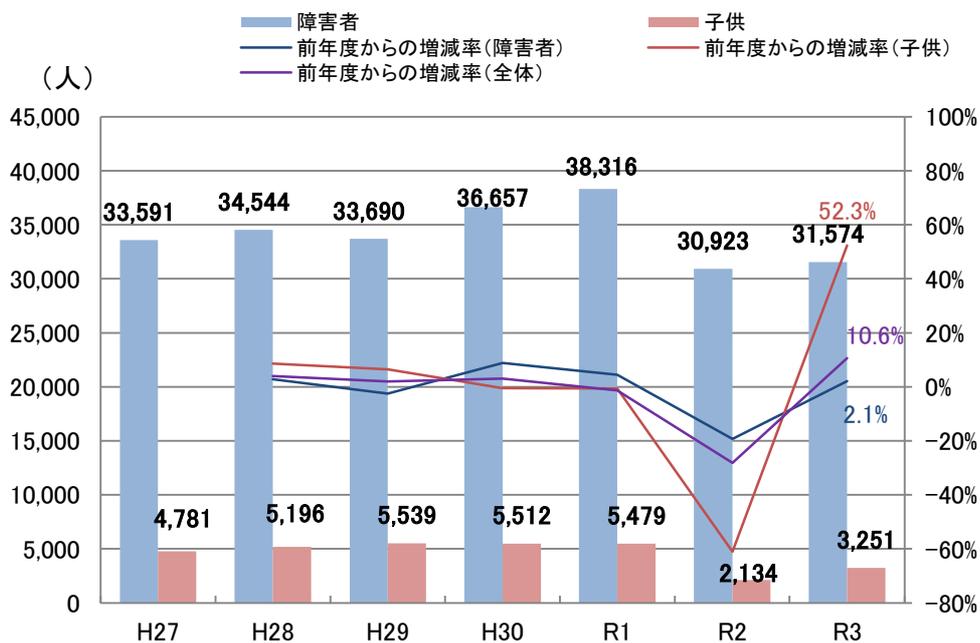


図 2-36 コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等）の推移

資料：交通政策課資料

⑤ 二酸化炭素排出量

- 運輸部門における CO₂ の排出量は、旧計画の推計方法においては前年度と比較して横ばいで、都市交通戦略策定以降、増加傾向である。
- 新計画においては前年度から微減の傾向である。

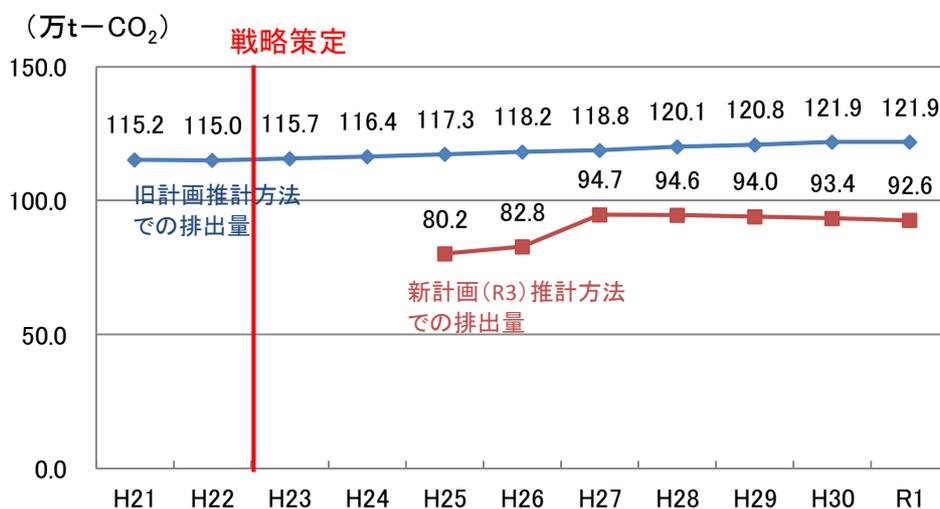


図 2-37 運輸部門における CO₂ 排出量の推移

資料：環境創造政策課資料

※R1 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（R2）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>

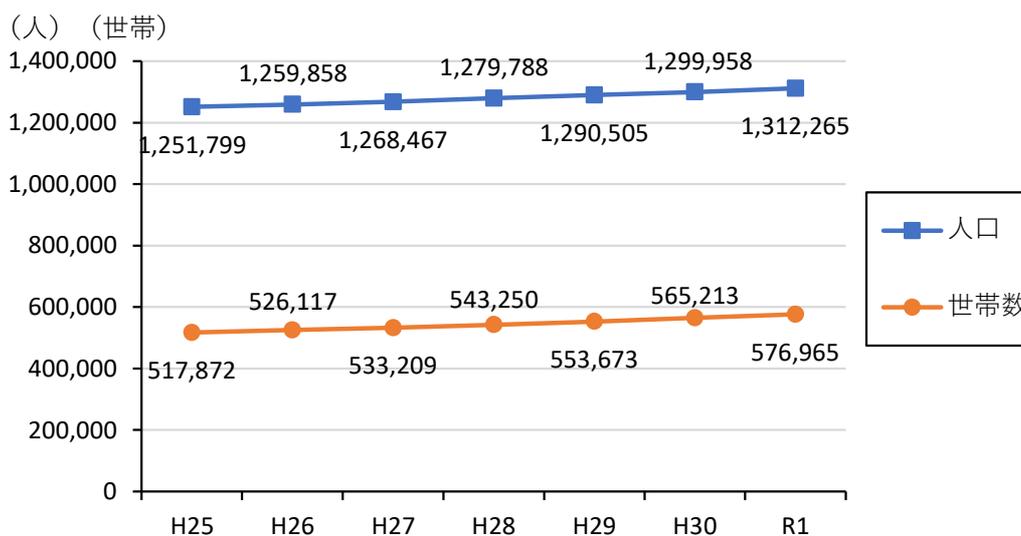
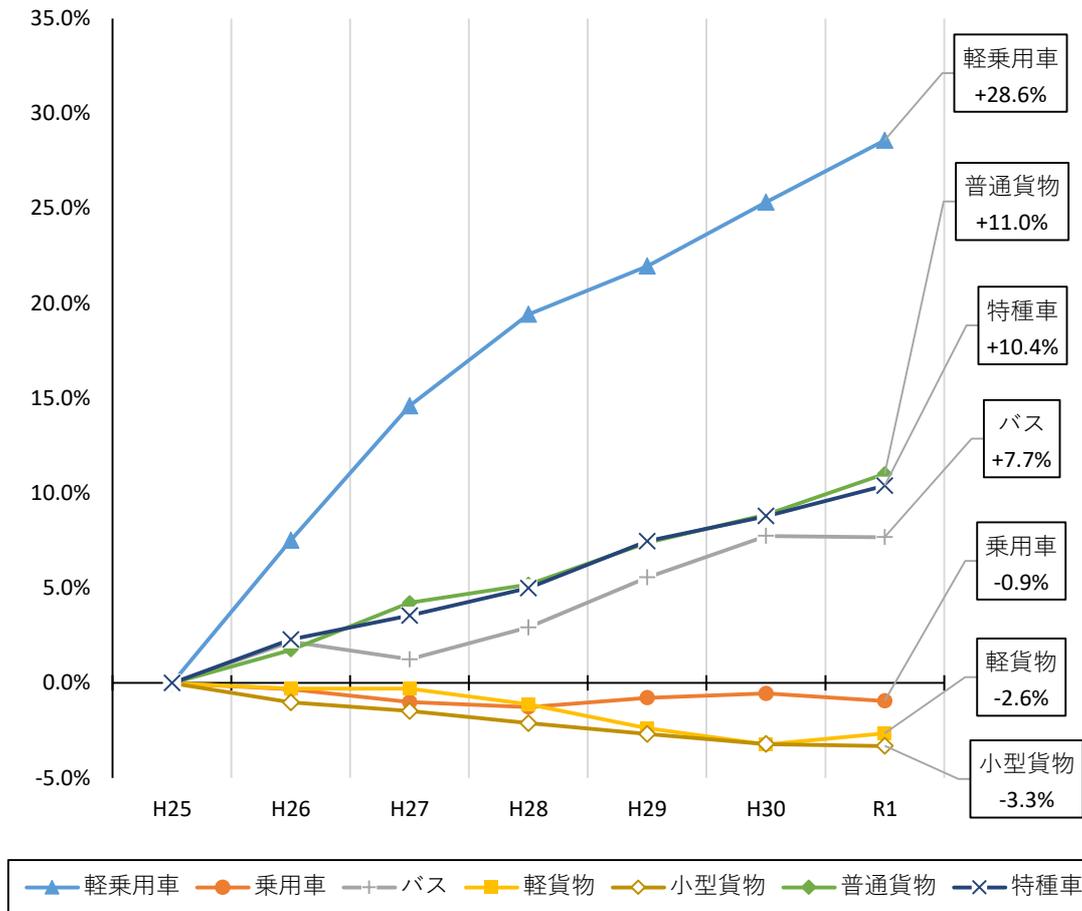


図 2-38 さいたま市の人口及び世帯数

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 2-39 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

(5) <参考：数年に1回計測・評価する指標>

参考

① 方針1 市内のアクセス性／アウトカム／混雑度ランク別道路延長

□ 比較的混雑している道路が減少し、混雑していない道路が増加している。

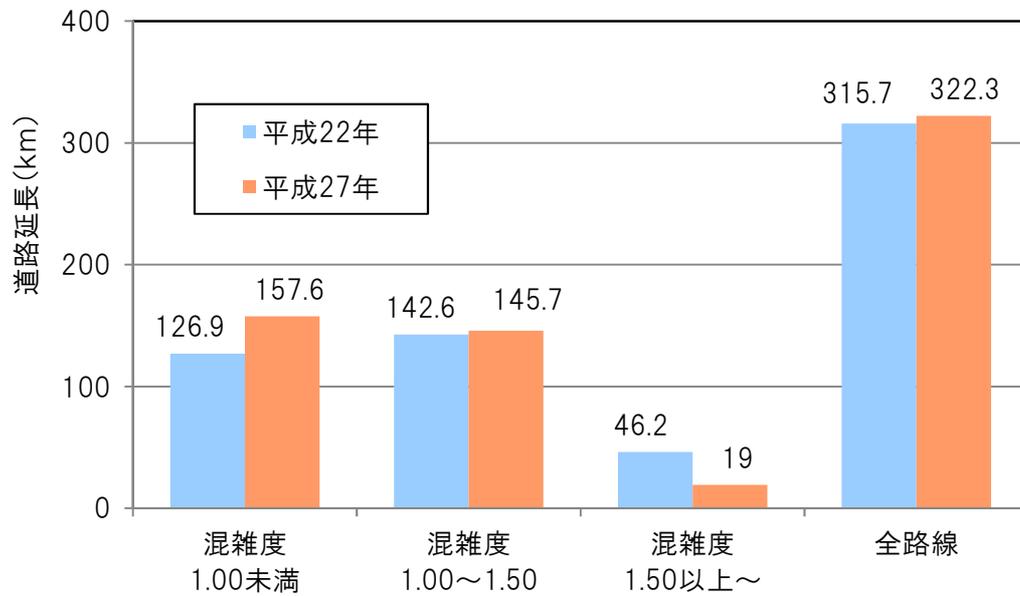


図 2-40 混雑度ランク別延長

資料：道路交通センサス（平成22年、平成27年）

参考

② 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。

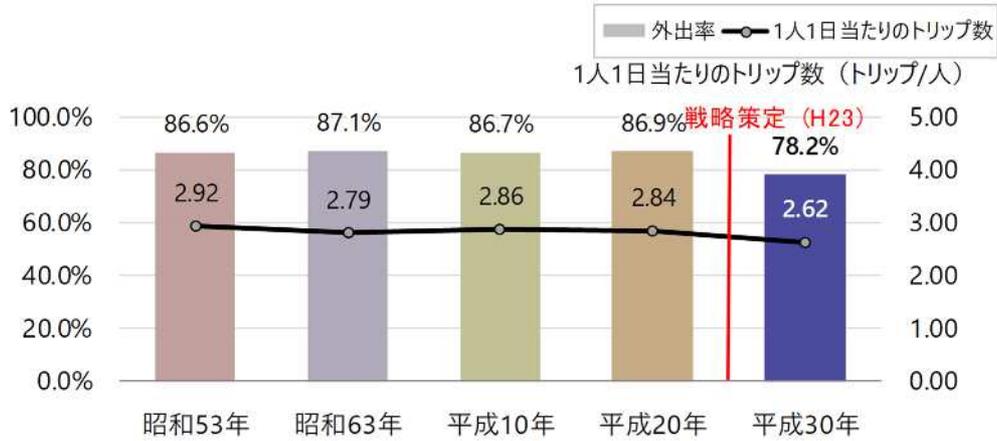


図 2-41 市民の外出率 (S53～H30年)

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>

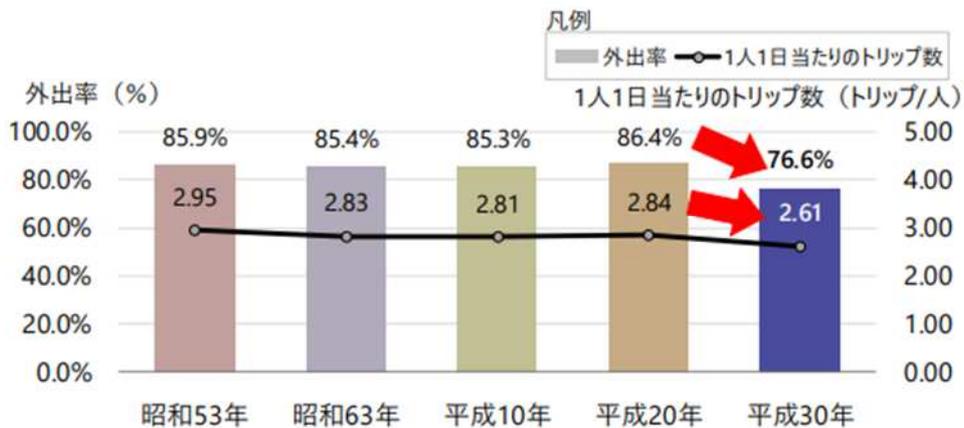


図 2-42 東京都市圏全体の外出率 (S53～H30年)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

参考

③ 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。

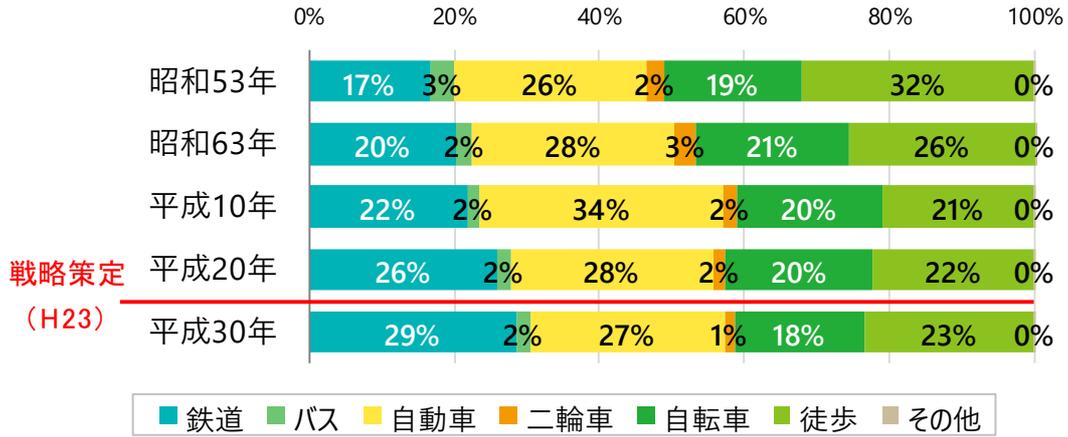


図 2-43 さいたま市における代表交通手段分担率（S53～H30年）

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>

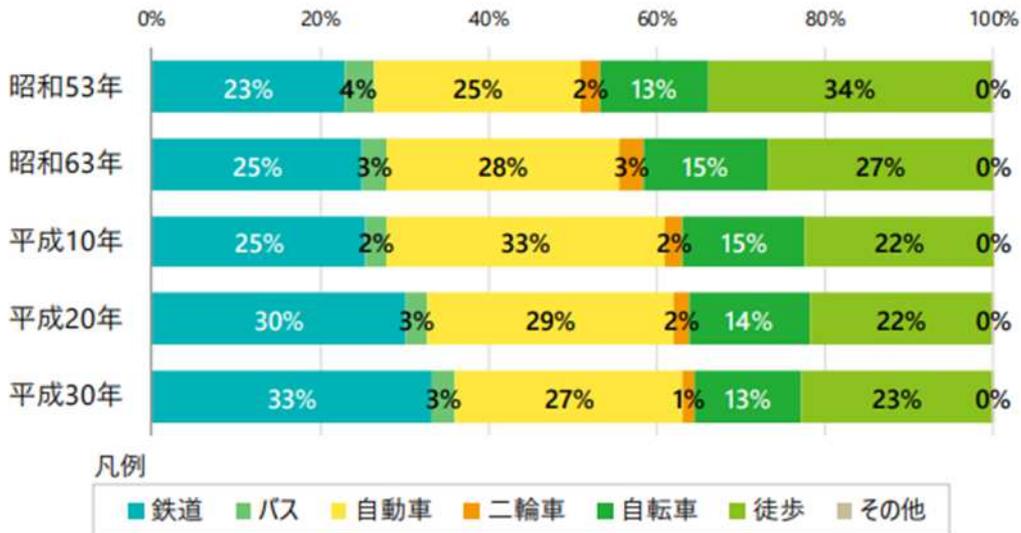


図 2-44 東京都市圏全体の代表交通手段分担率（S53～H30年）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

2-2. 都市交通戦略の評価

基本目標および各方針に対して設定した評価基準を基に、都市交通戦略に位置付けた施策の取組みを以下に評価する。

(1) 基本目標に対する評価

都市活動を支える利用しやすい移動環境の確保

- さいたま市の交通利便性に関して、6割強が満足またはやや満足しているという結果で、概ね横ばいで推移しており、昨年度と比較して、微増となった。
- 交通手段別には、重要度の高い鉄道や徒歩の満足度が比較的高い一方で、コミュニティバス・乗合タクシーは満足よりも不満に感じている人の割合がやや大きい状況である。

- ✓ 市民が求めている（重視している）交通サービスを重点的に提供するほか、不満と感じた割合を減少させる取組みなど、引き続きさいたま市における交通利便性向上のために、各種施策を推進していくことが必要である。
- ✓ 特に路線バスの重要度は高いものの満足度が低くなっている。バス待ち環境の改善やバリアフリー化など、誰でもが利用しやすいサービスを提供すること、自転車等の末端交通手段との結節機能の整備などによる利便性の向上が期待される。

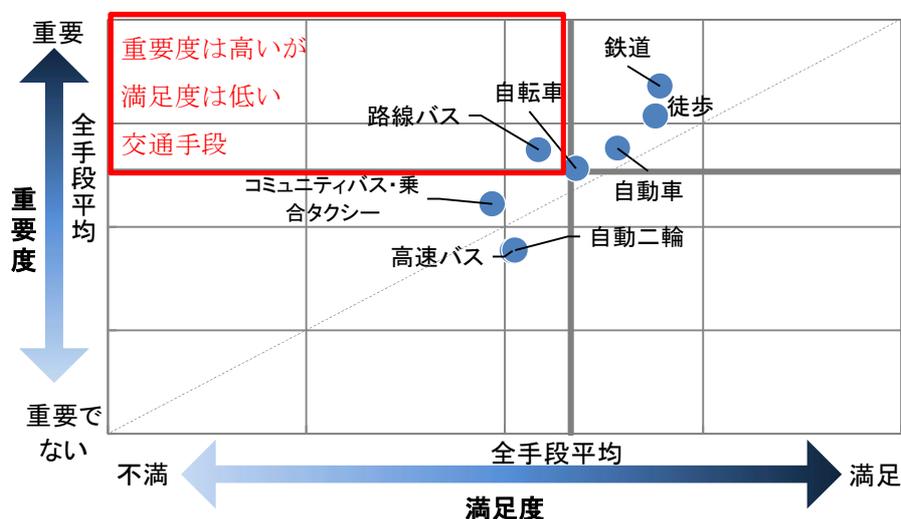


図 2-45 交通手段における満足度と重要度の関係（再掲）

(2) 方針に対する評価

1) 方針1：市内のアクセス性が高い交通体系の整備

- 一部では進捗の遅れがみられるものの、新たな都市計画道路の整備(1-1-1)が着実に進められている他、乗合タクシーの新規導入(1-2-2)、駅舎の機能向上(1-2-4)、駐車料金と往復割引乗車券がセットになったマイカーパスを販売(1-2-5)などの取組が進められている。一方、公共交通機関の利用促進の機会であるカーフリーデー、ノーマイカーデーは新型コロナウイルス流行の影響で中止となった。
- アウトプット指標である都市計画道路の整備率は前年度より上昇している。一方で、一部の路線については遅れも見られる。ハード整備にはそもそも時間を要するため、比較的短期的な効果も見込まれるソフト施策も併せて実施、改善していくことが必要である。
- アウトカム指標である鉄道乗車人員、バス利用者数は、都市交通戦略策定時から新型コロナウイルス感染拡大の影響で大きく減少しているものの、前年度からは増加している。

✓ 市内のアクセス性は都市交通戦略策定時と比べ着実に向上していると考えられ、都市計画道路の整備などの市内の基幹交通ネットワークの強化と乗合タクシーの導入などの駅周辺のアクセス向上の取組みは評価できる。

2) 方針2：広域的なアクセス性が高い交通体系の整備

- 都市計画道路の整備(2-2-2)の一部で進捗の遅れがみられるものの、高速道路整備(2-2-1)や都市計画道路(2-2-2)の事業化、道路網計画改定の検討など、全体に施策の進捗は計画どおりに整備や取組が進められている。
- アウトプット指標としてはR3年度の都市計画道路整備に向けた用地交渉・買収、道路整備工事等が確認された。なお、今年度バスターミナル発着便数及び大宮駅発新幹線ダイヤ本数を追加したため、次年度以降はその変化についても確認を行う。
- アウトカム指標であるインターチェンジ利用台数は前年度に比べて減少している。一方、新幹線乗車人員は前年度から増加、市内への観光入込客数も微増している。

✓ 新幹線乗車人員、観光入り込み客数など市外等の来訪者が増えているものの、新型コロナウイルスの影響で人々の移動が大きく減少した影響を引き続き受け続けていると考えられる。一方で、施策が計画どおりに進められている点は評価できる。

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

- 新型コロナウイルス流行によりカーフリーデー、ノーマイカーデーが中止になるなど施策に影響が出ているものの、ほとんどの施策は計画どおりに整備、取組が行われており、大宮駅周辺については、西口歩行エリア(3-1-3)の詳細設計、ウォークアブルな空間形成推進のためのコンペ(3-1-9)が行われている他、サイクルポート施設の認定(3-2-2)、AI オンデマンド交通サービスの実証実験(3-2-6)などの地域内での多様な回遊手段の提供が行われている。
- アウトプット指標に関して、R2年度の都市計画道路整備率は都心では横ばい、副都心では増加している。
- アウトカム指標である都心・副都心の鉄道乗車人員は、都市交通戦略策定時から新型コロナウイルス感染拡大の影響で大きく減少しているものの、前年度からは増加している。特に都心での増加が大きい。シェアサイクルについて、シェアサイクルポート数は民地を利活用した設置により、増加している。利用回数にいついとも全体として増加傾向であり R4年3月の利用回数は実証実験開始以降最大となった。なお、コミュニティサイクルは R4年1月で運営が終了し、シェアサイクルへ移行している。

✓ 鉄道乗車人員は新型コロナウイルスの影響で大きく減少しているものの、特に都心駅で前年度からは増加している他、シェアサイクルの利用回数は過去最大となり市内の移動が活発になっていると考えられる。また、ほとんどの施策が計画通りの進められている点は評価でき、都心・副都心の交通環境の充実が人々の移動を支えていくことが期待される。

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

- 新型コロナウイルスの流行により交通規制による歩行空間の快適化(4-2-1)の実施が困難となるなど施策の一部で進捗の遅れはみられるものの、都市計画道路の整備(4-1-1)の事業化、用地買収等、生活道路・通学路の安全対策(4-1-2)、自転車交通安全啓発活動の実施(4-2-3)などが計画どおりに進められている。
- アウトプット指標に関して、自転車通行帯延長は前年度より増加しており、整備進捗率は 89.4%となっている。また、浦和駅西口に総合案内表示機が設置され利用者の利便性の向上が図られた。
- アウトカム指標である人身事故件数、死傷者数、鉄道駅周辺の不法駐輪台数、自転車事故件数は都市交通戦略策定時から減少しているものの、前年度からは増加している。コミュニティバスの割引制度の利用者数は前年度から増加しており、特に子供の利用が大きく増加している。

✓ ハード及びソフトでの取組の多くは計画どおりに進められており、自転車通行帯延長の増加など多様な交通手段で移動できる環境が提供されている。一方、人身事故件数、死傷者数、不法駐輪が増加しており、市街地の交通空間の安全性の向上に引き続き取組む必要がある。

※R1年度が最新データであり他の指標とは評価年度が異なることに留意

【参考：令和3年度事業の実施に伴う新型コロナウイルスの影響】

表 2-8 新型コロナウイルスの影響がある施策とその理由（令和3年度）

施策名		影響ありの理由	所管課
1-3-3	埼玉スタジアム2 〇〇2のアクセス 環境の向上	新型コロナウイルス感染症の拡大により、埼玉スタジアム2〇〇2でのサッカー試合は観客数が大きく制限されていたため、事業が中断している状況。	浦和東部まちづくり事務所
1-3-1 /3-3-1 /4-2-5	モビリティ・マネジメントの推進	新型コロナウイルス感染拡大防止のため、カーフリーデー、ノーマイカーデーが中止となった（イベントによる啓発手法だけでなく、他の効果的な新たな取組へ転換を検討する）。	交通政策課
4-2-1	交通規制による歩 行空間の快適化	新型コロナウイルス感染拡大防止のためカーフリーデー、オープンカフェは未実施	交通政策課