資料２

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 2-5

2-1-4. 交通手段における満足度と重要度の関係 2-6

2-1-5. 方針に対する評価指標の定量的変化 2-7

2-2. 都市交通戦略の評価 2-36

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 2 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 2 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 2 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およそ 9 割は、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、8 割強は整備（作成）中であり、完了または未着手はそれぞれ 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、取組改善または未着手はそれぞれ 1 割未満であることを確認した。

表 1-1　施策の実施状況（令和 2 年度時点）

【施策分類Ａ（完了が明確な施策）: 77】

完了	整備（作成）中	未着手
8（10.4%）	66（85.7%）	3（3.9%）

【施策分類Ｂ（完了が明確でない施策）: 86】

取組改善	取組中	未着手
1（1.2%）	83（96.5%）	2（2.3%）

※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２年度時点、再掲を含まない）＞

表 1-2　施策の実施状況（令和２年度時点、再掲を含まない）

【施策分類Ａ（完了が明確な施策）：54】

完了	整備（作成）中	未着手
6（11.1%）	46（85.2%）	2（3.7%）

【施策分類Ｂ（完了が明確でない施策）：62】

取組改善	取組中	未着手
1（1.6%）	59（95.2%）	2（3.2%）

※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２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）】

未着手(3)：1-1-1 都市計画道路の整備（14『南浦和前地線（前地工区)』）

2-2-2／4-1-1[再] 都市計画道路の整備（18『第二産業道路（東大宮工区)』）

【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))

4-2-15 交通結節点における駐輪場の整備（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))

（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、7割強の施策が計画通りに進行している一方、3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の中止や収支の悪化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２年度時点）

【施策分類Ａ（完了が明確な施策）: 77】

前倒しで実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
2（2.6%）	56（72.7%）	19（24.7%）

【施策分類Ｂ（完了が明確でない施策）: 86】

前倒しで実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
0（0.0%）	76（88.4%）	11（11.6%）

※施策数には再掲を含み、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２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２年度時点、再掲を含まない）

【施策分類Ａ（完了が明確な施策）：54】

前倒しで実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
1（1.9%）	39（72.2%）	14（24.7%）

【施策分類Ｂ（完了が明確でない施策）：62】

0（0.0%）	54（87.1%）	8（12.9%）

※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２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(19)：**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))

1-1-1　都市計画道路の整備（10『天沼高鼻線（東町交差点)』(道路計画課)、11『本町通り線（鈴谷２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)、5『産業道路（天沼工区)』(道路計画課)、6『南大通東線（天沼工区)』(道路計画課)、12『産業道路（天沼２工区)』(道路計画課))

2-2-2／4-1-1[再]　都市計画道路の整備（7『大宮岩槻線（1 工区)』(道路計画課)、15『産業道路（原山工区)』(道路計画課)、17『産業道路（原山２工区)』(道路計画課))

⇒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(9『田島大牧線(太田窪工区)』(道路計画課))

2-2-2／4-1-1[再]　都市計画道路の整備（11『大宮岩槻線（芝川工区)』(道路計画課)

⇒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(8)：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 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））

1-3-3 埼玉スタジアム２〇〇２のアクセス環境の向上（1『美園地区』（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））

4-2-1 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。

4-2-15 交通結節点における駐輪場整備の促進（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））

⇒関係者協議等に時間を要したため。

4-2-13 次世代タクシーの導入促進（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））

⇒コロナ禍による収益悪化等による。

4-2-19 高齢者等の移動支援事業（1『市内全域』（高齢福祉課））

⇒関係者との協議の結果、当面の間、事業（運行）を休止することとしたため。

＜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。

〇評価方法の概要

内　容
1) 施策の特性に合わせて 2 種類に分類 ⇒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 ＝**「分類Ａ:完了が明確な施策」** 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 ＝**「分類Ｂ:完了が明確でない施策」**
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 3 段階で評価

〇施策分類の考え方

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

〇新たな評価の考え方

＜施策分類がＡの場合＞

<table>
<tr><th>評価</th><th>未着手</th><th>整備（作成）中</th><th>完了</th></tr>
<tr><td>評価の考え方</td><td>・「整備（作成）中」まで至っていない施策</td><td>・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
1)当該施策に関する予算を獲得していること
2)当該施策に関する業務を実施していること
3)「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
4)その他、客観的な取組や進捗がみられること</td><td>・「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)</td></tr>
</table>

＜施策分類がＢの場合＞

<table>
<tr><th>評価</th><th>未着手</th><th>取組中</th><th>取組改善</th></tr>
<tr><td rowspan="2">評価の考え方</td><td rowspan="2">・以下のいずれかの項目に該当する施策
1)具体的な取組をしていない構想・企画段階の施策
2)「取組中」「取組改善」に至っていない施策</td><td colspan="2">・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
1)当該施策に関する予算を獲得していること
2)当該施策に関する業務を実施していること
3)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
4)その他、客観的な取組や進捗がみられること</td></tr>
<tr><td>・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
1)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
2)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</td><td>・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
1)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
2)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」）
3)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）</td></tr>
</table>

※事業見直し等により取り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の新規導入協議が実施された（1-2-2）他、岩槻中央通り線（市宿工区）において道路整備工事（1-1-1）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＞
- ⇒ ：前倒しで実施・達成
- → ：計画どおり
- ー ：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＞
- 青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
- ■ ：再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 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	—	用地交渉 道路整備工事（モニュメント設置）	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（電共引込・街築）	
	3	A	田島大牧線（高砂工区）	道路整備工事	→	道路整備工事（関係機関協議測量、設計）	浦和駅周辺まちづくり事務所
	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（地盤改良・雨水貯留）	
	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	R2 年の計画	R2 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	→	用地買収及び仮橋整備工事	道路計画課
	13	A	道場三室線（本太工区）	道路予備設計	→	道路予備設計	
	14	A	南浦和前地線（前地工区）	事業化検討中	→	事業化検討中	
	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）	→	事業化予定（事業期間については未定）	
	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）	→	事業化予定（事業期間については未定）	
1-1-2 都市計画道路の見直し	1	B	市内全域	道路網計画（時点修正）に基づき都市計画変更手続き	→	道路網計画（時点修正）に基づき都市計画変更手続き（関係機関協議（9 回）、地元説明会（1 回）・検討・調査）	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	・事業着手に向けた調査・検討 ・国・県・鉄道事業者等と協議・調整	→	・埼玉県と共同で調査・検討を実施 ・地下鉄７号線（埼玉高速鉄道線）延伸実務関係者会議（４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２〇〇２	東西交通大宮ルートの整備に向けた検討・推進	→	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	→	令和 3 年 3 月、平日の朝夕通勤時間帯で 3 往復の列車を削減	鉄道事業者（埼玉新都市交通）
	2	B	大宮～内宿（市外を含む）（新	2020 系導入（令和 5 年度、令	→	仕様検討	

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 年の実施結果		主体/組織
						備考	
			型車両の導入)	和 6 年度にそれぞれ 1 編成導入予定)			
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)	事業推進	→	事業推進	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)	→	既存の長尺車により継続運行	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	

小計	施策分類 A:17	⇒ :0	:4
		→ :11	:12
		− :6	:1
	施策分類 B:11	⇒ :0	:0
		→ :10	:10
		− :1	: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＞
- ⇒ ：前倒しで実施・達成
- → ：計画どおり
- ー ：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＞
- 青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
- ■：再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 年の実施結果	備考	主体/組織
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	→	地元提案に基づき運行改善 （西区コミュニティバスのルート変更）	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	→	地元提案に基づき協議 （北区吉野町地区新規導入協議実施、桜区大久保・中央区西与野地区新規導入協議実施、見沼区大砂土東地区運行改善協議実施）	
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	→	自転車通行環境の整備（30km）	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）	→	・仮駅舎・仮跨線橋整備に着手（七里駅） ・交通管理者協議（大和田駅） ・駅北側アクセス道路の工程計画の検討（大和田駅）	区画整理支援課

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 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	→	継続実施	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	→	ポート設置（26 箇所）・検討・分析	自転車まちづくり推進課

小計 ※括弧内は再掲の施策数	施策分類	進捗		色別	
	施策分類 A：2	⇒	：0		：0
		→	：2		：2
		–	：0		：0
	施策分類 B：5(1)	⇒	：0		：0
		→	：5(1)		：5(1)
		–	：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＞
⇒ ：前倒しで実施・達成	■：完了	■：取組改善	青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
→ ：計画どおり	■：整備（作成）中	■：取組中	
ー ：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	R2 年の計画	R2 年の実施結果	備考	主体/組織
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	―	コロナにより未実施（カーフリーデー実施検討）	
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２〇〇２のアクセス環境の向上	1	B	美園地区	埼玉スタジアム２〇〇２のアクセス環境の向上		ー（中断）	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

小計	施策分類 A：0	⇒ ：0	：0
		→ ：0	：0
		− ：0	：0
	施策分類 B：7	⇒ ：0	：0
		→ ：5	：6
		− ：1	：0
		／ ：1	／ ：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、大宮 GCS プラン 2020 の公表（2-1-1）や長距離バスターミナルの利便性向上のために施設管理運営・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）などが進められている。

※文中の（）内は施策番号

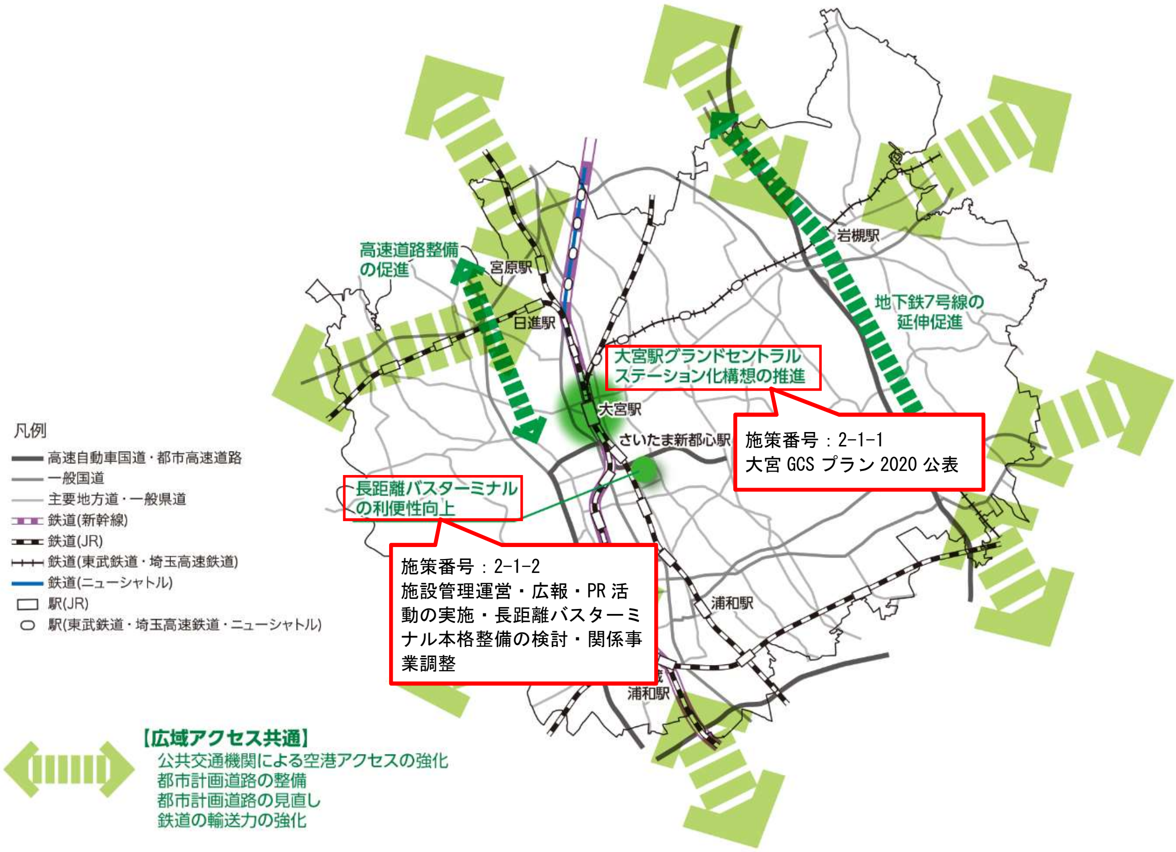


図 1-2　方針２のうち進捗がみられた主な施策

（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＞	＜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＞
	：完了	：取組改善	青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
⇒：前倒しで実施・達成	：整備（作成）中	：取組中	
→：計画どおり	：未着手	：未着手	
ー：進捗の遅れ	：評価対象外	：評価対象外	：再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 年の実施結果	備考	主体/組織
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	推進会議 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）	→	・推進会議：2 回開催 ・検討会における協議：個別協議を随時実施 ・大宮 GCS プラン 2020 公表	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	用地取得・施設整備・供用開始 長距離バスターミナル本格整備の検討・関係事業調整	→	供用開始 （施設管理運営・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

小計	施策分類	進捗		実施状況	
	施策分類 A：0	⇒	：0		：0
		→	：0		：0
		ー	：0		：0
	施策分類 B：2	⇒	：0		：0
		→	：2		：2
		ー	：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＞
⇒：前倒しで実施・達成	■：完了	■：取組改善	青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
→：計画どおり	■：整備（作成）中	■：取組中	
ー：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	R2 年の計画	R2 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	→	促進	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	―	用地交渉	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	―	・用地交渉 ・道路整備工事（電共・雨水貯留）	
	6	A	南大通東線（天沼工区）	用地買収及び道路整備工事	―	・用地交渉 ・道路整備工事（電共・雨水貯留）	
	7	A	大宮岩槻線（1 工区）	用地買収及び道路整備工事	―	・用地交渉 ・道路整備工事（街築）	
	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	R2 年の計画	R2 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	—	・用地買収 ・道路整備工事（仮橋(1/2)）	道路計画課
	12	A	道場三室線（2 工区）	道路整備工事	→	道路整備工事（トンネル）	
	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（事業用地舗装）	
	14	A	大宮岩槻線（大和田工区）	道路詳細設計 用地測量	→	道路詳細設計 用地測量	
	15	A	産業道路（堀の内工区）	道路予備設計	→	道路予備設計	
	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（電共）	
	17	A	道場三室線（栄和工区）	事業説明会	→	事業説明会	
	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	
	19	A	第二産業道路（東大宮工区）	事業化検討中	→	事業化検討中	
	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	
	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	
	23	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	
	24	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	
	25	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 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（時点修正）に基づく都市計画変更手続き	→	道路網計画（時点修正）に基づく都市計画変更手続きの準備（関係機関協議（9回）、地元説明会（1回）、検討・調査）	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]	・事業着手に向けた調査・検討 ・国・県・鉄道事業者等と協議・調整	→	・埼玉県と共同で調査・検討を実施 ・地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸実務関係者会議（4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	→	令和3年3月、平日の朝夕通勤時間帯で3往復の列車を削減	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]	2020系導入（令和5年度、令和6年度にそれぞれ1編成導入予定）	→	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	

小計 ※括弧内は再掲の施策数	施策分類		
	施策分類 A：25	⇒ ：1 → ：16 － ：8	：1 ：23 ：1
	施策分類 B：6(4)	⇒ ：0 → ：6(4) － ：0	：0 ：6(4) ：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、交通量調査の実施、歩専化協議会の開催、歩行者専用区間の道路空間改良工事の完了（3-1-4）などの取組が進められている。

※文中の（）内は施策番号

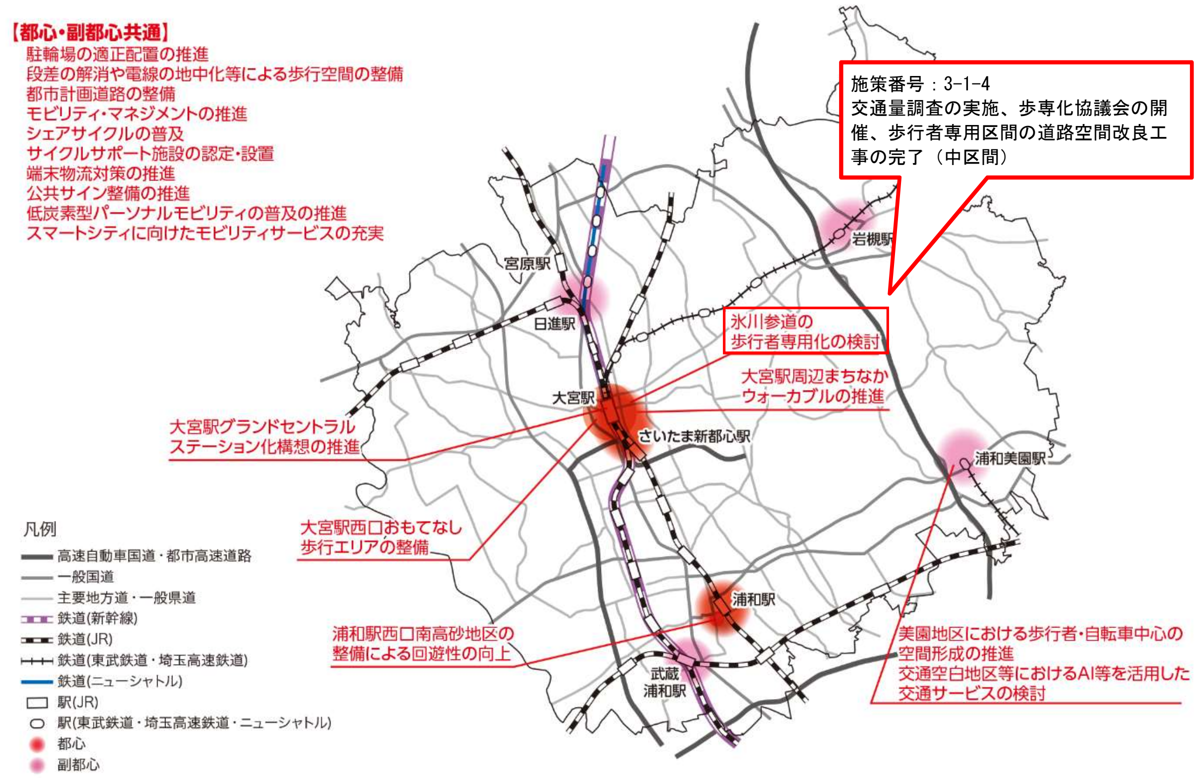


図 1-3　方針 3 のうち進捗がみられた主な施策

（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＞	＜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＞
⇒ ：前倒しで実施・達成	：完了	：取組改善	青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
→ ：計画どおり	：整備（作成）中	：取組中	：再掲の施策
ー ：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	R2 年の計画	R2 年の実施結果	備考	主体/組織
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）	ー（R1 年度に完了）	→	ー（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	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・道路整備	→	用地買収	
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］	推進会議 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）	→	・推進会議：2 回開催 ・検討会における協議：個別協議を随時実施 ・大宮 GCS プラン 2020 公表	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）	事業化検討	→	事業化検討（ワークショップ、社会実験の実施）	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	→	一部区間実施、継続検討（交通量調査の実施、歩専化協議会の開催、歩行者専用区間の道路空間改良工事の完了（中区間））	氷川参道対策室

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 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	権利変換計画作成	→	権利変換計画作成 （関係者協議（適宜）、再開発組合会議（月 6 回程度出席））	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	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	→	協議実施	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）	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	→	ウォーカブルな空間形成の推進（都市再生整備計画の作成及び滞在快適性等向上区域の指定）	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

小計 ※括弧内は 再掲の施策数	施策分類 A：7	⇒ ：0 → ：7 － ：0	：1 ：6 ：0
	施策分類 B：7(1)	⇒ ：0 → ：7(1) － ：0	：1 ：6(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＞	＜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＞
	■：完了	■：取組改善	青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
⇒：前倒しで実施・達成	□：整備（作成）中	■：取組中	
→：計画どおり	□：未着手	□：未着手	
ー：進捗の遅れ	▨：評価対象外	▨：評価対象外	□：再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 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	→	ポート設置（26 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	→	認定施設 7 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 10 か所設置（累計）（令和元年度 1 か所+令和 2 年度 9 か所）	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を開始	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 R3.3.29 ～ 4.25 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

小計 ※括弧内は 再掲の施策数	施策分類 A：0	⇒ ：0 → ：0 － ：0	：0 ：0 ：0
	施策分類 B：6(2)	⇒ ：0 → ：6(2) － ：0	：0 ：6(2) ：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＞
	■（濃い赤）：完了	■（青）：取組改善	青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
⇒：前倒しで実施・達成	■（薄い赤）：整備（作成）中	■（緑）：取組中	
→：計画どおり	□：未着手	□：未着手	
―：進捗の遅れ	▨：評価対象外	▨：評価対象外	■（灰色）：再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 年の実施結果	備考	主体/組織
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	→	本格導入に向けた推進（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、ノーマイカーデー未実施	
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	交通政策課

小計 ※括弧内は再掲の施策数	施策分類	進捗の評価	実施状況
	施策分類 A：0	⇒：0	■（濃い赤）：0
		→：0	■（薄い赤）：0
		－：0	□：0
	施策分類 B：4(4)	⇒：0	■（青）：0
		→：3(3)	■（緑）：4(4)
		－：1(1)	□：0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

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

方針 4 では、バス待ち環境改善の一環として浦和特別支援学校停留所への上屋設置（4-2-12）、民間事業者によるシェアリングスクーターポートの設置（4-2-9）、民間事業者によるシェアリングスクーターポートの設置（4-1-3）、氷川参道のラバーポールへの照明器具設置等をはじめ、多くの施策が進められている。

※文中の（）内は施策番号

図 1-4　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＞
- ⇒ ：前倒しで実施・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＞
- 青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
- ■ ：再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 年の実施結果	備考	主体/組織
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	—	・用地交渉 ・道路整備工事（街築）	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	—	用地交渉 道路整備工事（モニュメント設置）	
	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（電共引込・街築）	
	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	—	・用地買収 ・道路整備工事（仮橋（1/2））	
	8	A	大宮岩槻線 （大和田工区） [再掲]	道路詳細設計 用地測量	→	道路詳細設計 用地測量	
	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（電共）	
	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	
	11	A	第二産業道路 （東大宮工区） [再掲]	事業化検討中	→	事業化検討中	

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 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]	ー （H29 年度に完了）	⇒	ー （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	→	用地買収及び仮橋整備工事	
	14	A	道場三室線 （本太工区） [再掲]	道路予備設計	→	道路予備設計	
	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	
	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	
	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	
	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）	→	事業化予定 （事業期間については未定）	
	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	
	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)	→	事業化予定 (事業期間については未定)	
	21	A	指扇中央通線	事業認可取得	→	事業認可取得	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

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 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	追加対策の検討	→	追加対策の検討 （市民要望に対応するため、生活道路内のラバーポールに照明器具を設置、大宮区役所駐車場出口に出口方向看板を設置）	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）	→	・仮駅舎・仮跨線橋整備に着手（七里駅） ・交通管理者協議（大和田駅） ・駅北側アクセス道路の工程計画の検討（大和田駅）	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	→	自転車通行環境の整備（30km）	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	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	R2 年の計画	R2 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	→	・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

小計 ※括弧内は再掲の施策数	施策分類 A：26(23)	⇒ ：1(1)	：2(2)
		→ ：20(17)	：23(20)
		– ：5(5)	：1(1)
	施策分類 B：4(2)	⇒ ：0	：0
		→ ：4(2)	：4(2)
		– ：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＞
⇒：前倒しで実施・達成	（赤）：完了	（青）：取組改善	青文字：「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」
→：計画どおり	（薄赤）：整備（作成）中	（緑）：取組中	（灰）：再掲の施策
ー：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	R2 年の計画	R2 年の実施結果	備考	主体/組織
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（オープンカフェ化検討）	オープンカフェ実施、拡大検討	―	コロナにより未実施（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	―	コロナにより未実施（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（77 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	→	自転車等放置禁止区域の周知及び啓発	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	→	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、ノーマイカーデー未実施	

施策名	番号	分類	場所	R2年の計画	R2年の実施結果	備考	主体/組織
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	→	継続実施	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	→	・市内公共施設のEV用充電器（急速13基、普通17基）の維持管理 ・公用車へのEVの導入（9台） ・市内小中学校・公民館でのEV・FCV教室（6回）、EV・FCVの展示会（1回）	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10か所設置（累計）（令和元年度1か所+令和2年度9か所）	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］	・事業着手に向けた調査・検討 ・国・県・鉄道事業者等と協議・調整	→	・埼玉県と共同で調査・検討を実施 ・地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸実務関係者会議（4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２○○２ ［再掲］	東西交通大宮ルートの整備に向けた検討・推進	→	東西交通大宮ルートの整備検討・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	R2 年の計画	R2 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	→	浦和特別支援学校停留所上屋設置	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、事業者から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	→	照会をかけた結果、事業者からの導入希望がなかった	
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 24 年度から 223 台程を導入（前年度比＋126 台程）	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	—	さいたま市内 34 社中、15 社が導入（前年度比－4 社）	
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	→	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（バス停付近への駐輪場整備推進）	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	—	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	→	検討	

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 年の実施結果	備考	主体/組織
				状況を鑑み検討）			
4-2-15 交通結節点における駐輪場の整備	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	西武バス
	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）	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）	・ウォーキング・ランニング・サイクリング等「スマートウェルネスさいたま」の推進 ・計画改訂	→	「第 2 期さいたま市スポーツ振興まちづくり計画」を策定	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	モデル事業実施	—	運行自体は見送ったが、運行に向けた支援として、地域住民等が主体となったモデル事業の実施に係る補助金を交付した。（1 団体）	高齢福祉課

施策名	番号	分類	場所	R2 年の計画	R2 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	1	B	市内	実証実験等による導入の検討	→	・関係者協議協議（30 回程度） ・検討・調査	交通政策課・事業者
	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 R3.3.29～4.25 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	→	ノンステップバス（1 台）導入に対し、補助を実施	交通政策課

小計 ※括弧内は 再掲の施策数	施策分類 A：0	⇒ ：0	(濃赤)：0
		→ ：0	(淡赤)：0
		− ：0	：0
	施策分類 B：35(10)	⇒ ：0	(青)：0
		→ ：28(9)	(緑)：34(10)
		− ：7(1)	：1

※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を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	R3 年 9 月 27～29 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）
主な設問	・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」の割合は微増している。
□　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。

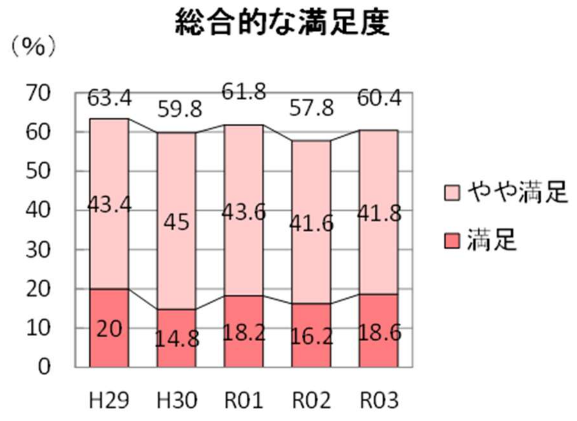


図 2-2　移動に関する満足度（満足・やや満足／経年変化）

＜参考：移動に関する満足度（経年変化）＞

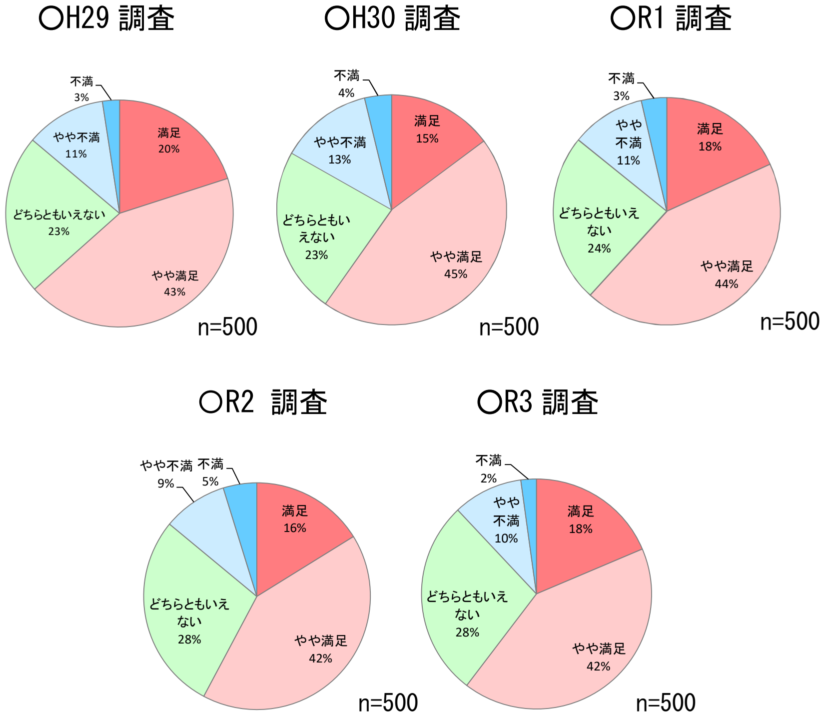
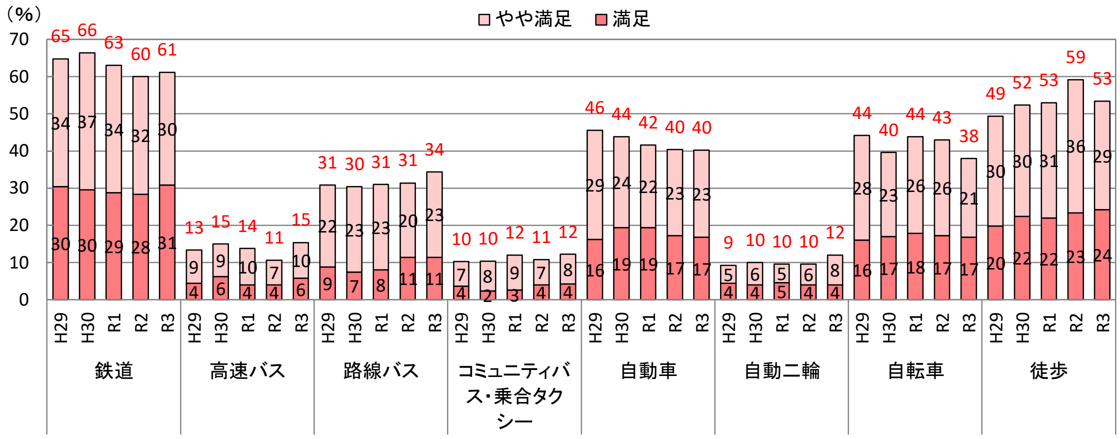


図 2-3　移動に関する満足度（経年変化）

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、「鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー、自動二輪」で微増、「自動車」で横ばい、「自転車、徒歩」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、徒歩」は増加傾向、「鉄道、自動車、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	154	30.8	29	5.8	57	11.4	21	4.2	84	16.8	20	4.0	84	16.8	121	24.2
やや満足	152	30.4	48	9.6	115	23.0	40	8.0	117	23.4	40	8.0	106	21.2	146	29.2
どちらともいえない	131	26.2	370	74.0	249	49.8	365	73.0	255	51.0	398	79.6	255	51.0	187	37.4
やや不満	44	8.8	28	5.6	49	9.8	38	7.6	30	6.0	22	4.4	30	6.0	31	6.2
不満	19	3.8	25	5.0	30	6.0	36	7.2	14	2.8	20	4.0	25	5.0	15	3.0

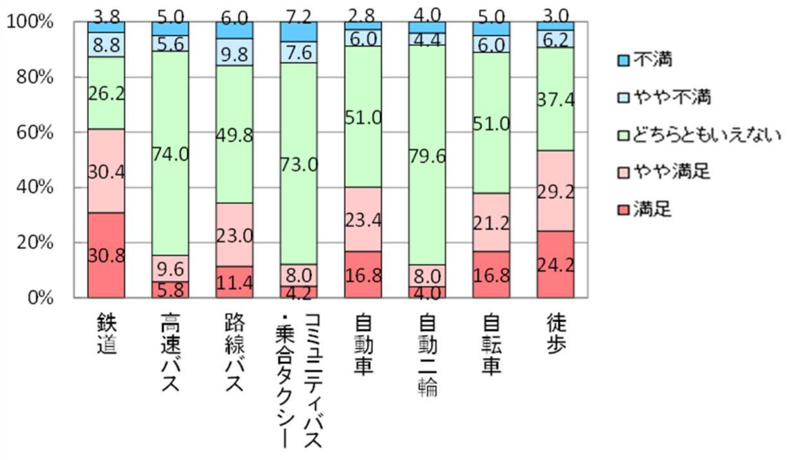
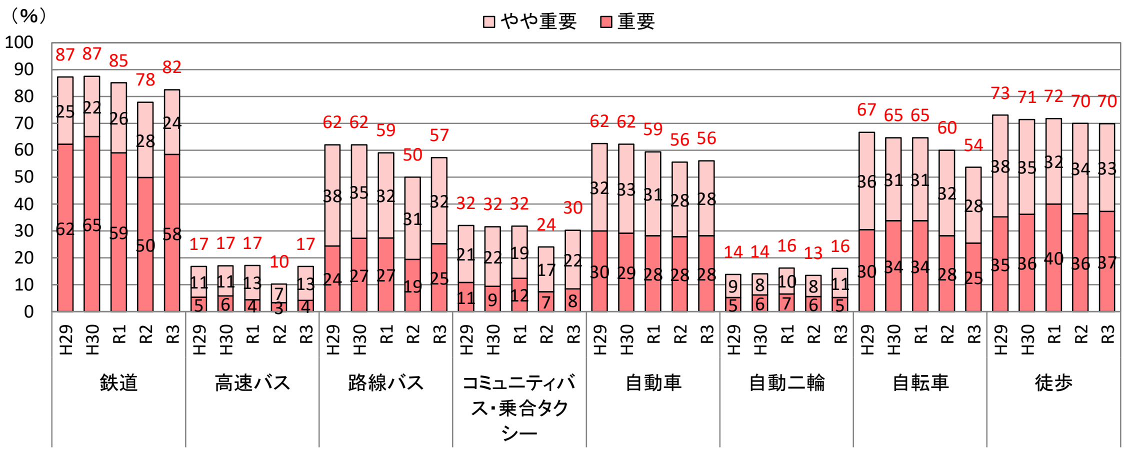


図 2-5　交通手段別の移動に関する満足度

2-1-3.　交通手段の重要度

□　重要度は、前年度と比較して、「鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー、自動二輪」で増加、「自転車」で減少、「自動車、徒歩」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、コミュニティバス・乗合タクシー、自動車、自転車」は減少傾向、「高速バス、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	21	4.2	126	25.2	42	8.4	141	28.2	26	5.2	127	25.4	186	37.2
やや重要	120	24.0	63	12.6	160	32.0	109	21.8	139	27.8	54	10.8	141	28.2	163	32.6
どちらともいえない	65	13.0	208	41.6	148	29.6	231	46.2	153	30.6	227	45.4	163	32.6	138	27.6
あまり重要でない	11	2.2	106	21.2	35	7.0	70	14.0	36	7.2	72	14.4	30	6.0	6	1.2
重要でない	12	2.4	102	20.4	31	6.2	48	9.6	31	6.2	121	24.2	39	7.8	7	1.4

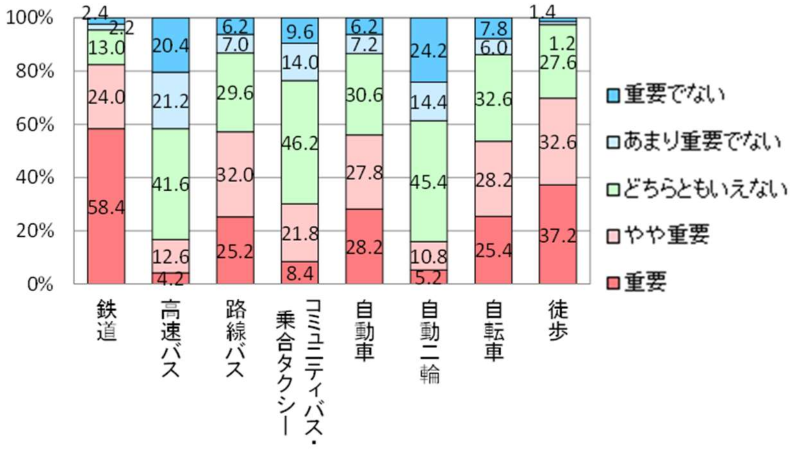


図 2-7　交通手段別の移動に関する重要度

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。

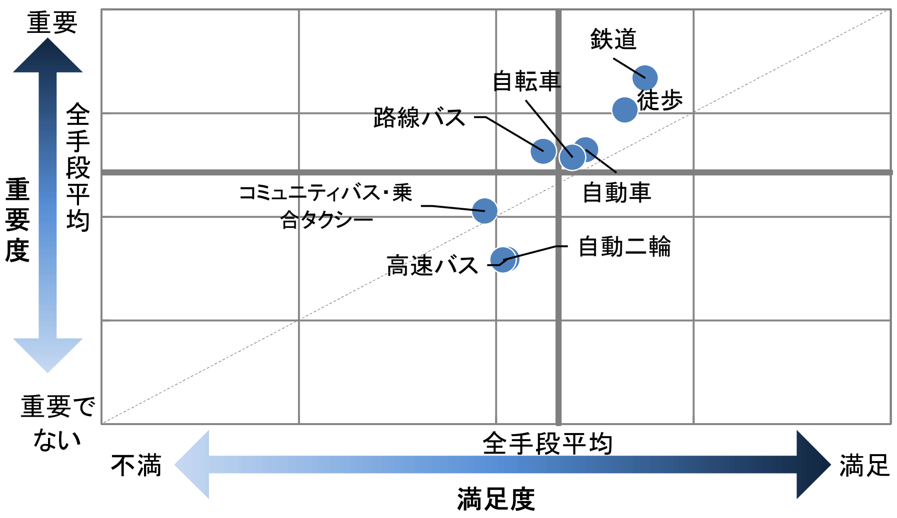


図 2-8　交通手段における満足度と重要度の関係

＜参考：交通手段における満足度と重要性の関係（令和 2 年度）＞

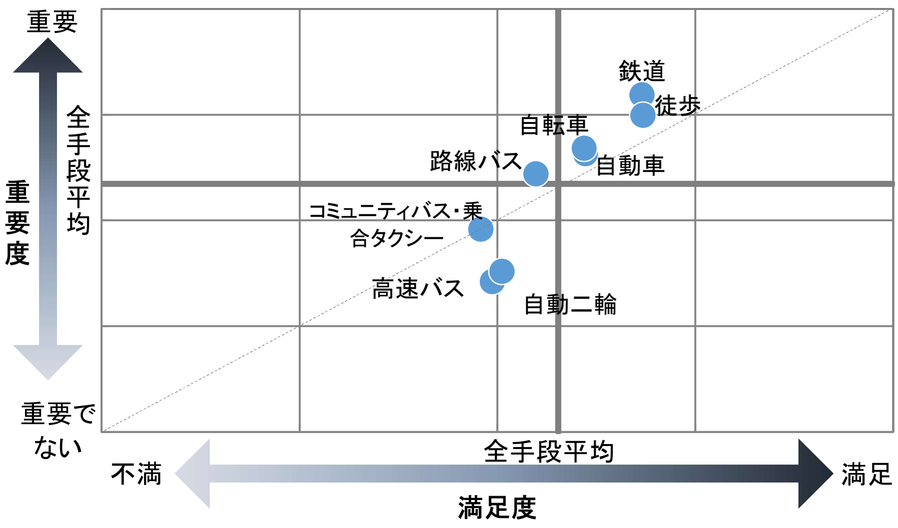


図 2-9　交通手段における満足度と重要度の関係

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	■都市計画道路整備状況【P2-8】 ■市内の基幹的道路網整備率【P2-9】	■鉄道乗車人員【P2-10】 ■バス利用者数【P2-11】 ○市内の昼夜間人口比率 ■移動に関する満足度【P2-3】
＜方針 2＞ 広域的なアクセス性	■交通ネットワークの変化【P2-12】	■インターチェンジ利用台数【P2-14】 ■新幹線乗車人員【P2-15】 ■市内への来訪者数（観光入込客数）【P2-16】 ■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	■都市計画道路整備率（都心・副都心内）【P2-17】 ■交通拠点（駅前広場、交通ターミナル）整備状況【P2-18】 ■公共サイン設置状況	■鉄道駅乗車人員（都心、副都心）【P2-20】 ■コミュニティサイクルなど利用者数【P2-21】 ○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	■自転車通行帯整備延長【P2-24】 ■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）【P2-25】	■交通事故件数・死傷者数【P2-26】 ■不法駐輪台数【P2-28】 ○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）【P2-29】 ○交通手段の分担率 ■二酸化炭素排出量【P2-30】 ■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：R2 更新のなかった指標

（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。

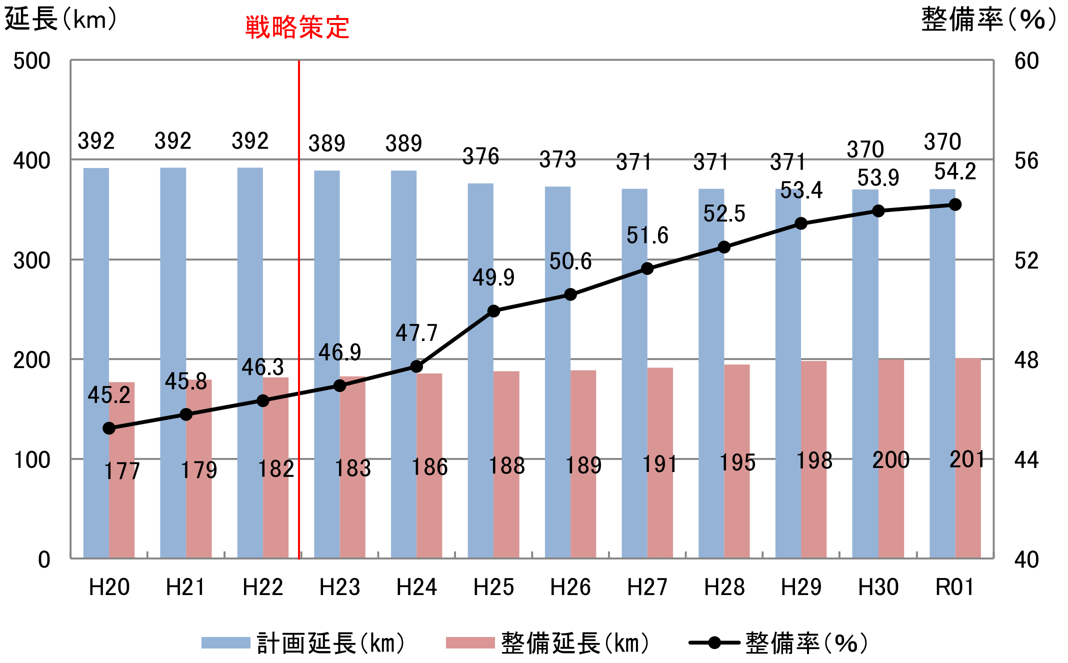


図 2-10　都市計画道路整備状況

資料：道路計画課資料（都市計画現況調査）

※R1 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。

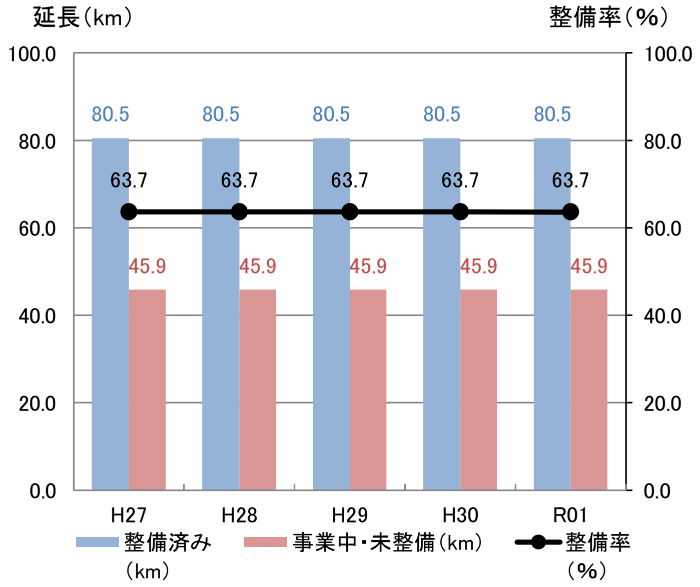


図 2-11　広域幹線道路の整備状況

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）

※R1 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分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）

※R1 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、前年度と比較して大きく減少している。

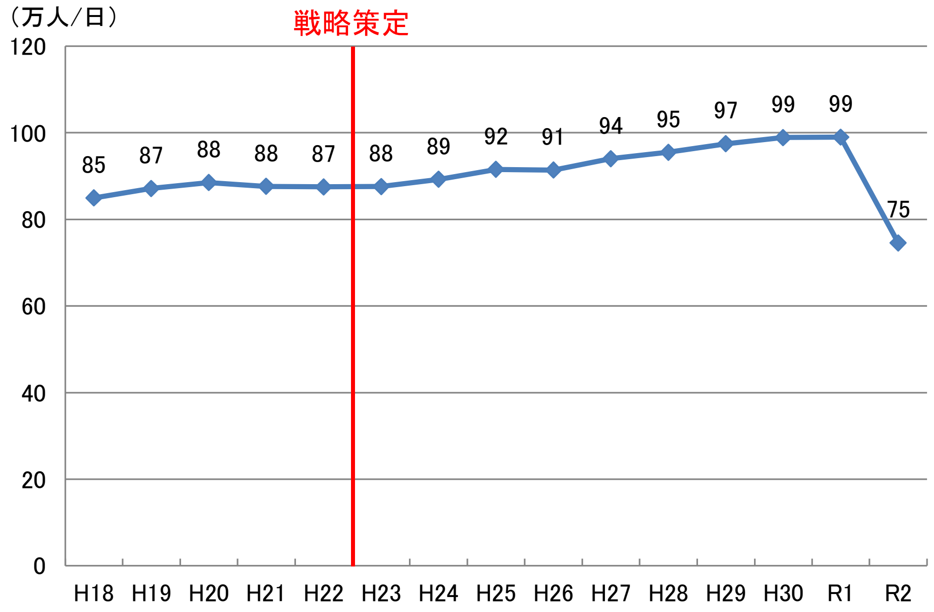


図 2-13　鉄道乗車人員の推移

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、前年度と比較して大きく減少している。

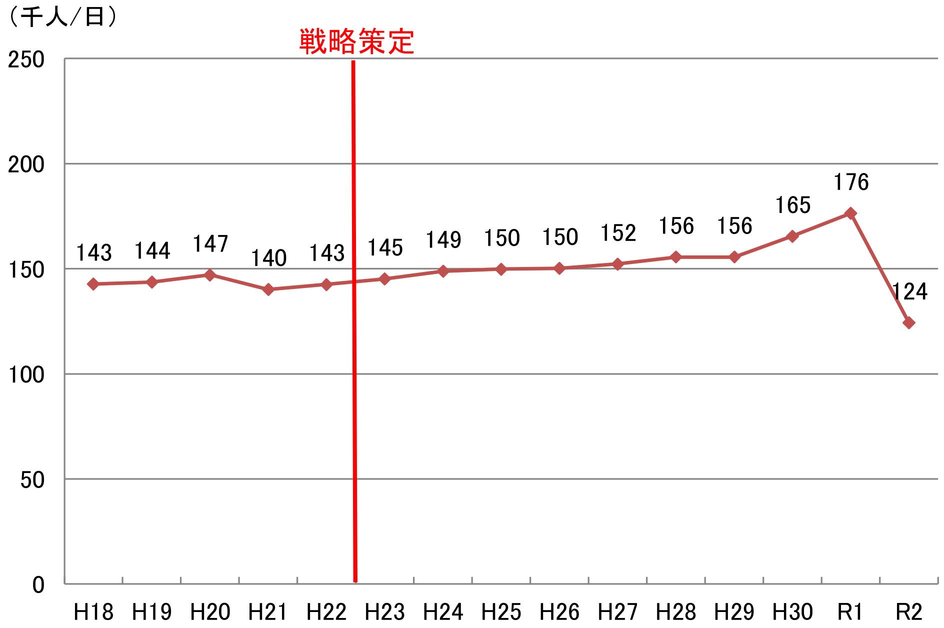


図 2-14 路線バス利用者数の推移

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＞

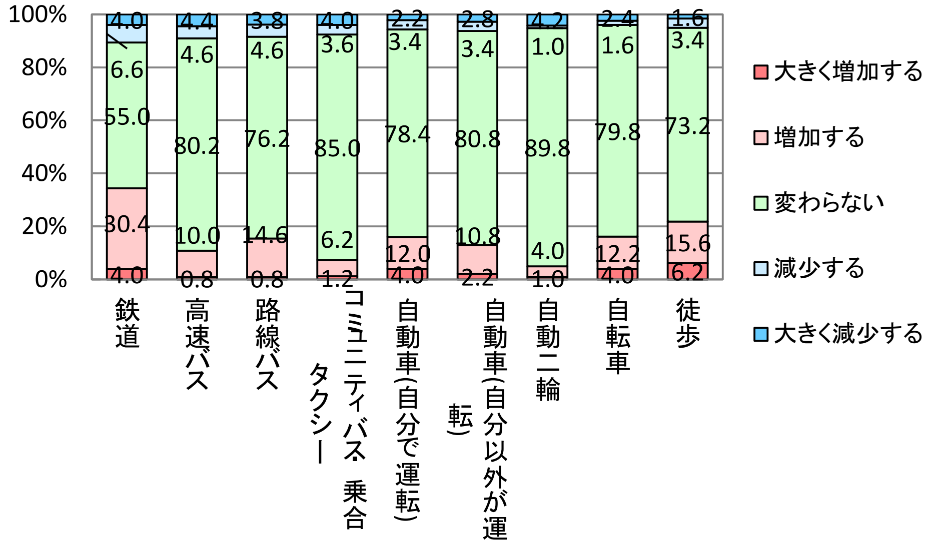


図 2-15 新型コロナウイルス感染症流行前と比べた
１年後の交通手段ごとの外出頻度変化

（2）方針２　広域的なアクセス性

1）アウトプット

① 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）

□　R2 年度に実施された施策は下表の通り。

表 2-4　交通ネットワークの変化に関する R2 年度の施策の実施状況①

分類	R2 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
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 （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）、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）、）
	・都市計画道路整備に向けた詳細設計、用地測量 （大宮岩槻線（大和田工区））
	・都市計画道路整備に向けた事業説明会 （道場三室線（栄和工区））
	・都市計画道路整備に向けた道路予備設計、事業化検討 （産業道路（堀の内工区）、第二産業道路（東大宮工区）、） ・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 2-5　交通ネットワークの変化に関する R2 年度の施策の実施状況②

分類	R2 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）の事業着手に向けた調査・検討、地下鉄 7 号線（埼玉高速鉄道線）延伸実務関係者（国・県・鉄道事業者等）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

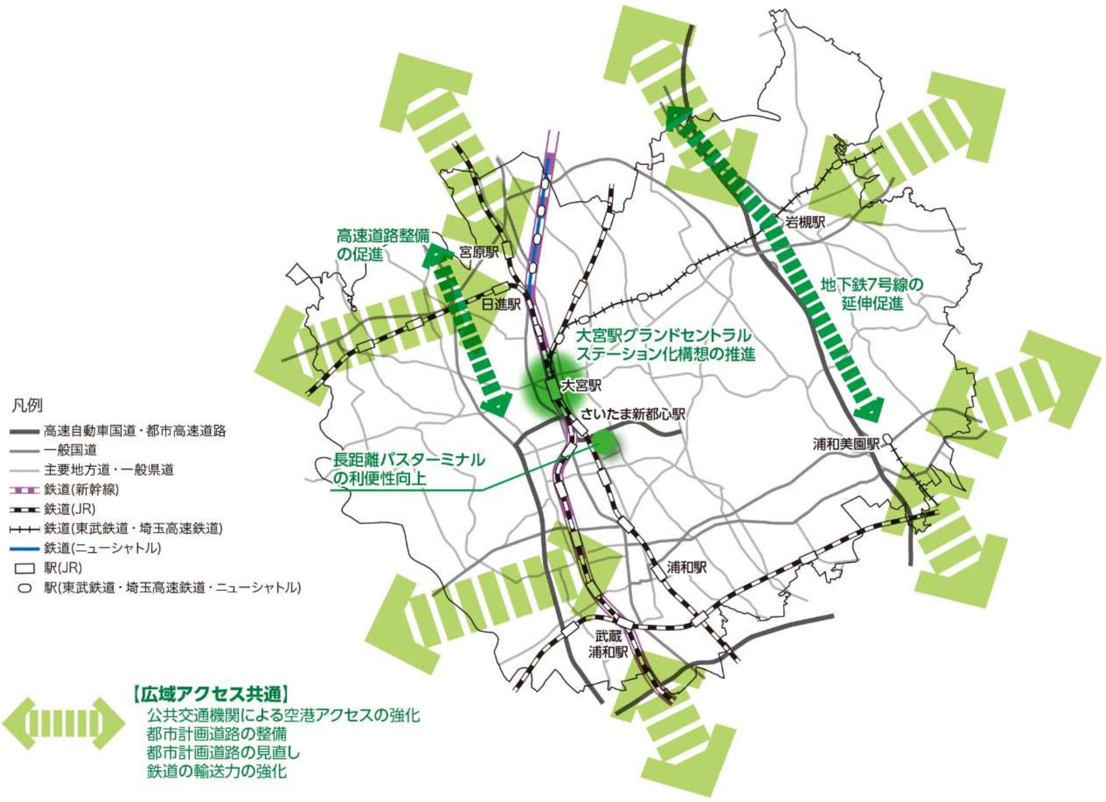


図 2-16　さいたま市の交通ネットワーク

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、前年度と比較して微増しており、モニタリング開始以降、増加している。
- □　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。

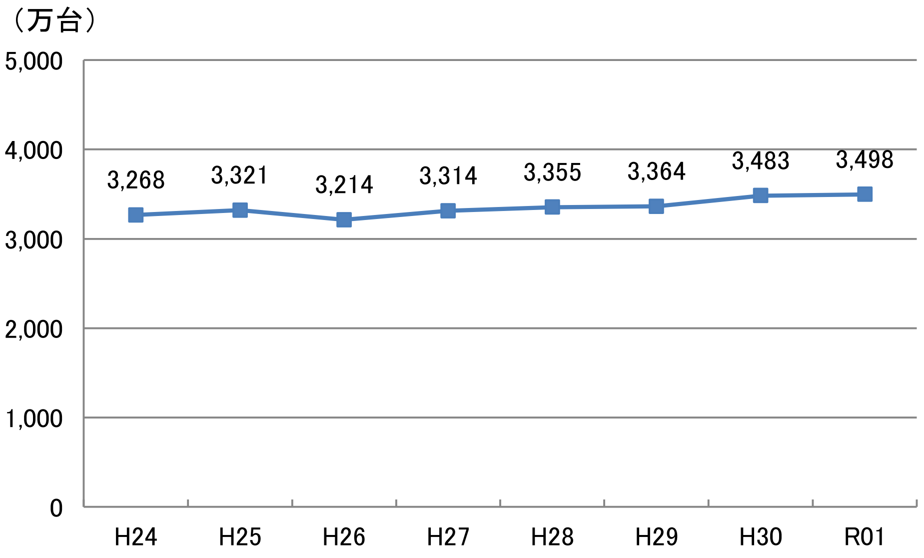


図 2-17　インターチェンジ利用台数

資料：さいたま市統計書（R2）
※R1 データが最新

＜参考：インターチェンジ利用台数＞

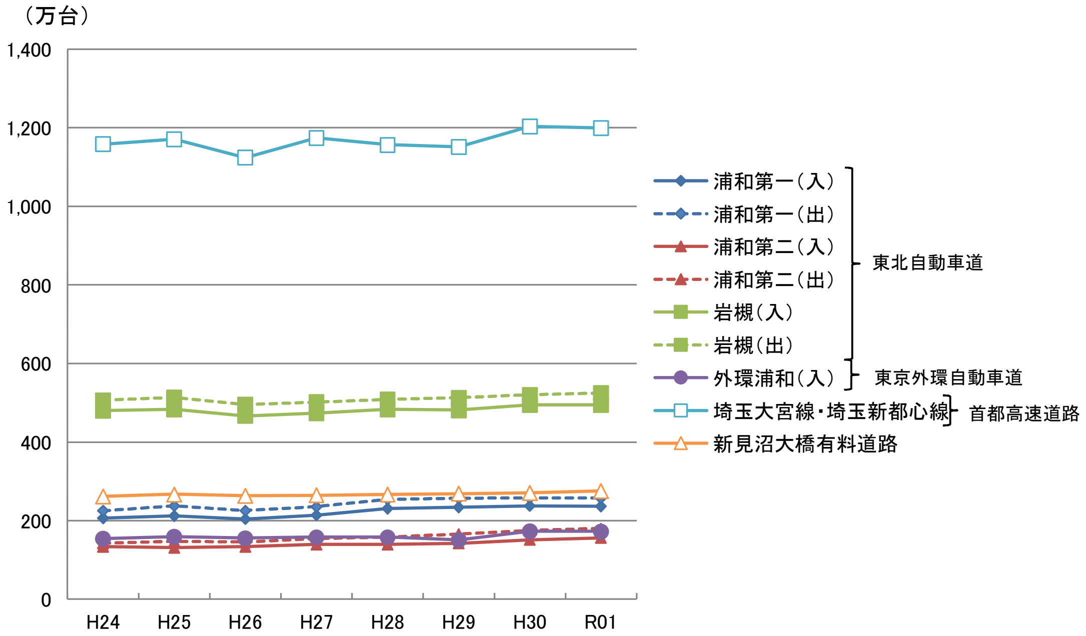


図 2-18　インターチェンジ利用台数（内訳）

資料：さいたま市統計書（R2）
※R1 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、前年度と比較して大きく減少している。

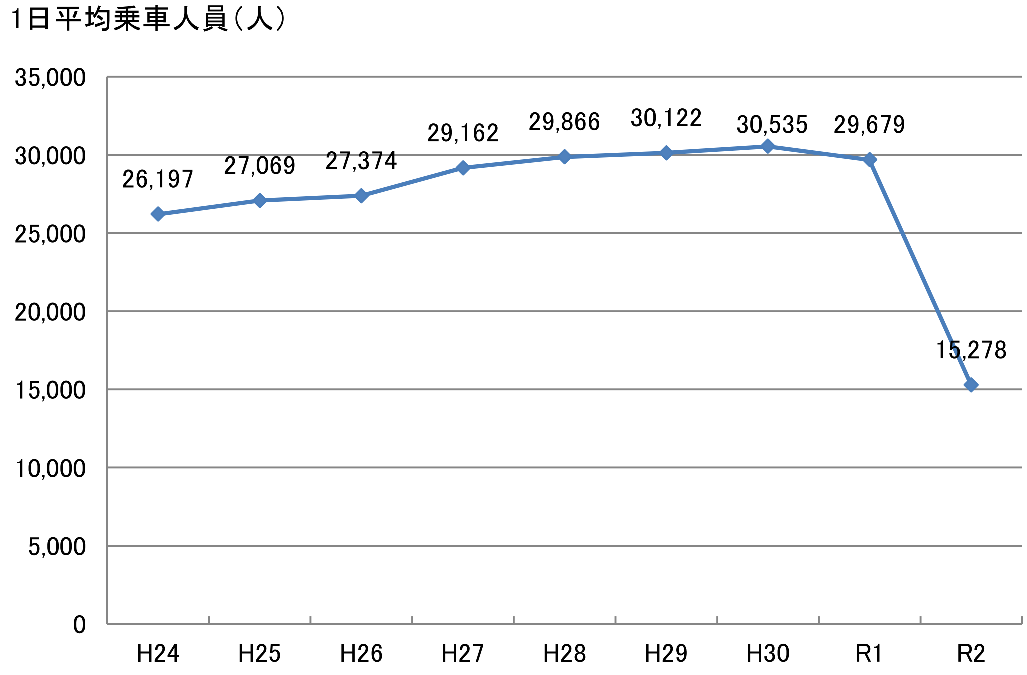


図 2-19 大宮駅の新幹線乗車人員の推移（1 日平均）

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、前年度と比較して大きく減少している。
- □　R2 年までに来訪者数 3,000 万人を目標としており、R2 年の達成率は 45.1%である。

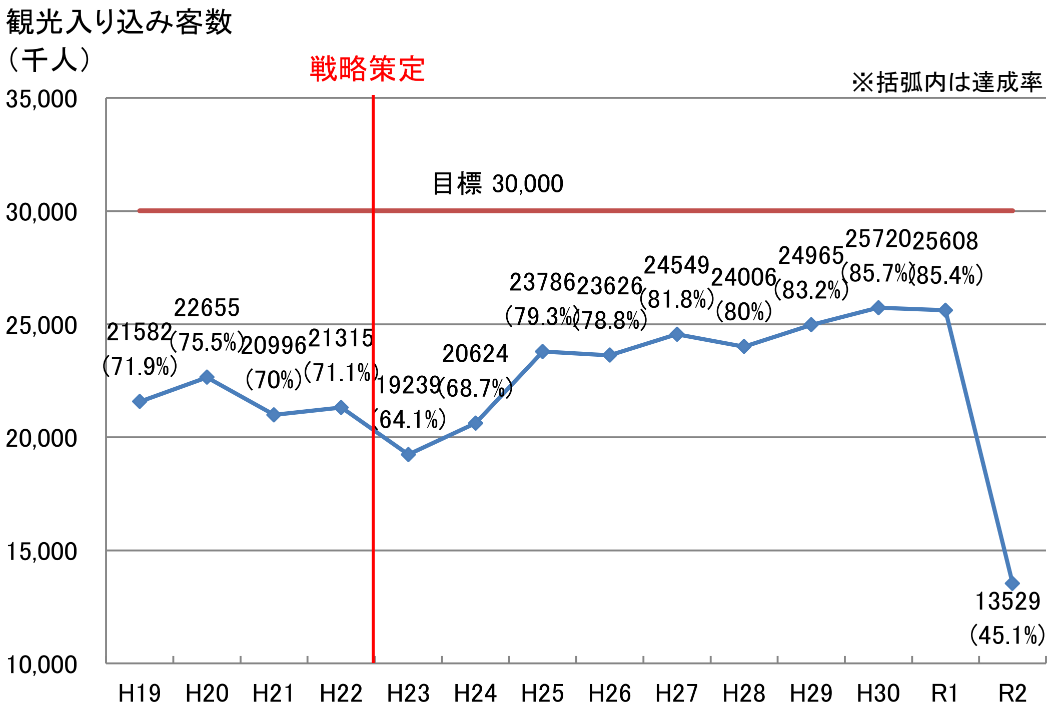


図 2-20　市内への来訪者数（観光入込客数）の推移

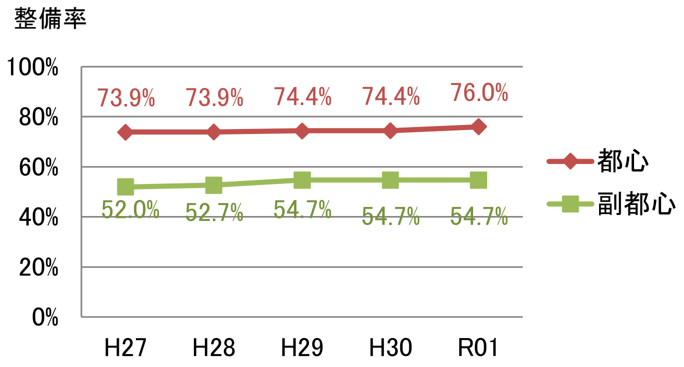
資料：観光国際課資料

（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

- □　R01 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微増、副都心内は横ばいであり、H28 年度以降、増加している。
- □　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。



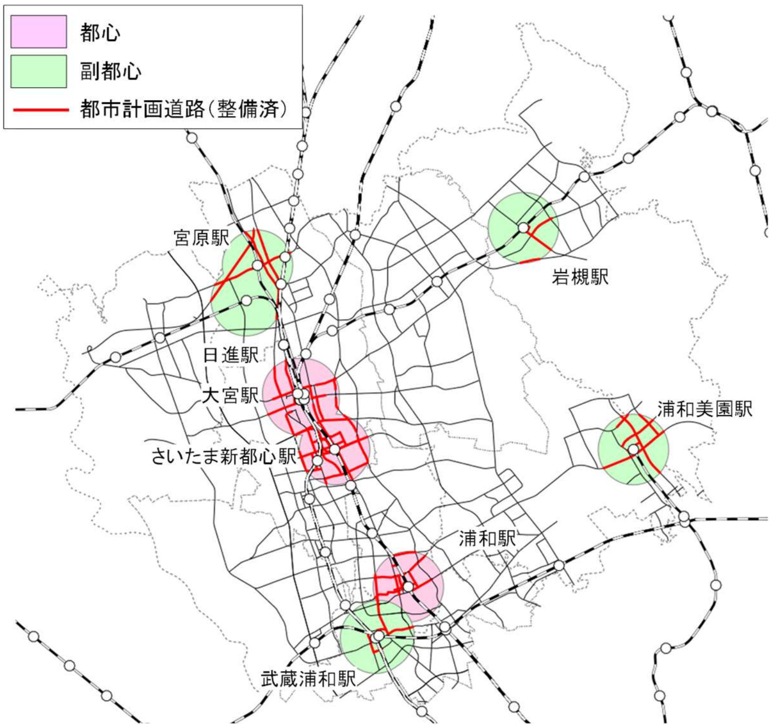


図 2-21　都市計画道路整備率（都心・副都心内）

資料：都市計画課資料（都市計画情報）※R1 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　（都心/副都心内の都市計画道路の整備率）＝（都心/副都心内の整備済みの都市計画道路の整備延長）÷（都心/副都心内の都市計画道路の計画延長）×100

② 交通拠点（駅前広場、交通ターミナル）整備状況

バスターミナル

□ R1 年度に先行して供用開始されていたバス駐車場に続き、R2 年 6 月に「さいたま新都心バスターミナル」全面供用が開始された。

□ 整備されたことにより、都心・副都心内の充実した交通環境の向上が図られた。

図 2-22　さいたま新都心バスターミナル

図 2-23　高速バスのりばの夜景

鉄道駅ホームドア

□ R2 年度に JR 京浜東北線の与野駅 1・2 番線ホームにおいてスマートホームドアが整備された。 □ 整備されたことにより、都心・副都心内の充実した交通環境の向上が図られた。

図 2-24　京浜東北線与野駅 1・2 番線に設置されたスマートホームドア

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、前年度と比較して大きく減少している。
□　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、前年度と比較して大きく減少している。

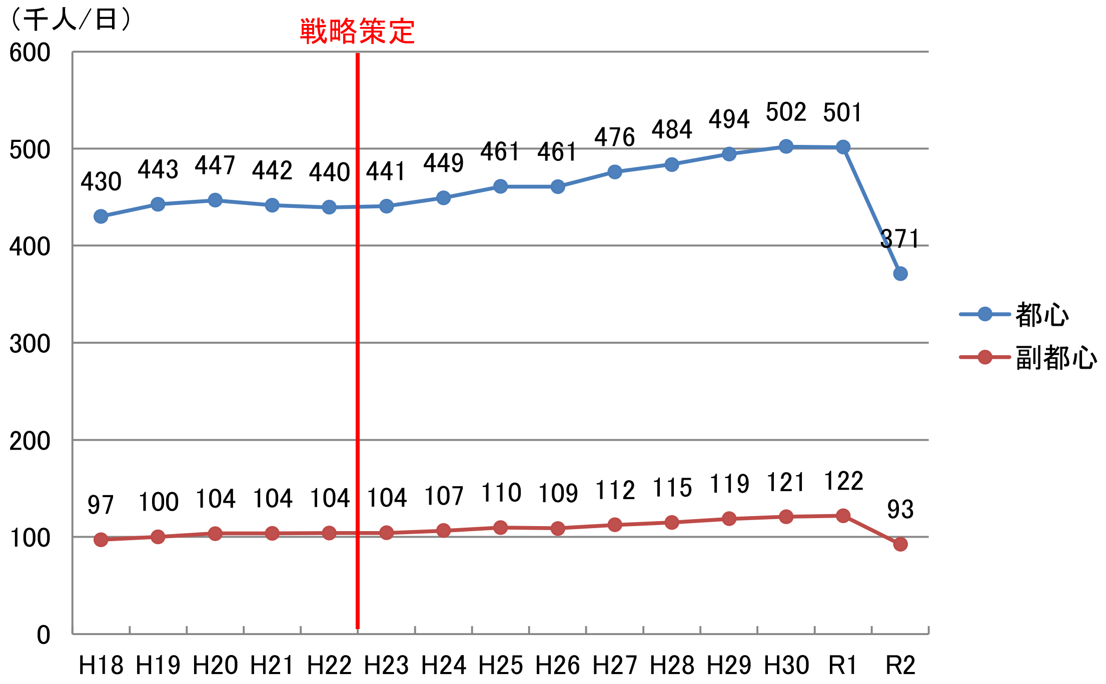


図 2-25　鉄道乗車人員（都心、副都心）

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の利用回数は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、前年度と比較して大きく減少しているものの、モニタリング開始時と比較して、増加している。
- □　駐輪ポート設置箇所数はH27年度以降増加していない。

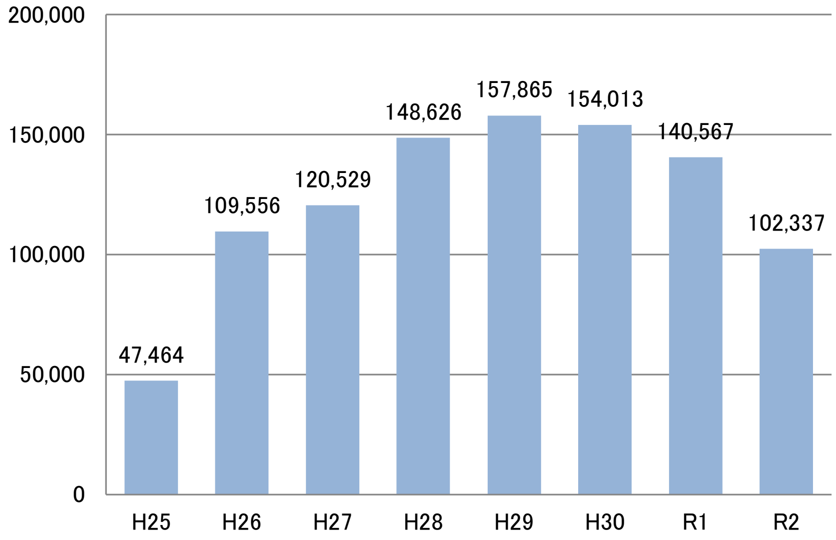


図 2-26　コミュニティサイクル総利用回数

資料：自転車まちづくり推進課資料

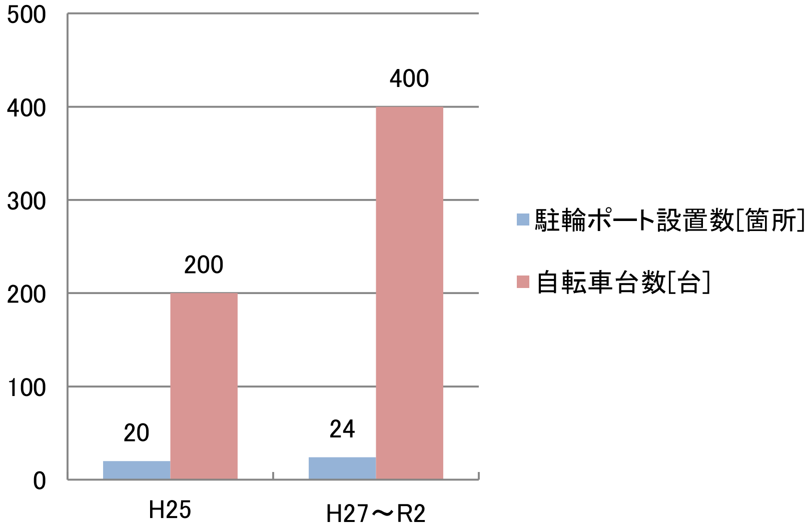


図 2-27　コミュニティサイクルの駐輪ポート設置箇所数・自転車台数

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 R3 年 3 月を比較すると、約 5.7 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 R3 年 3 月を比較すると、約 1.6 倍に増加した。

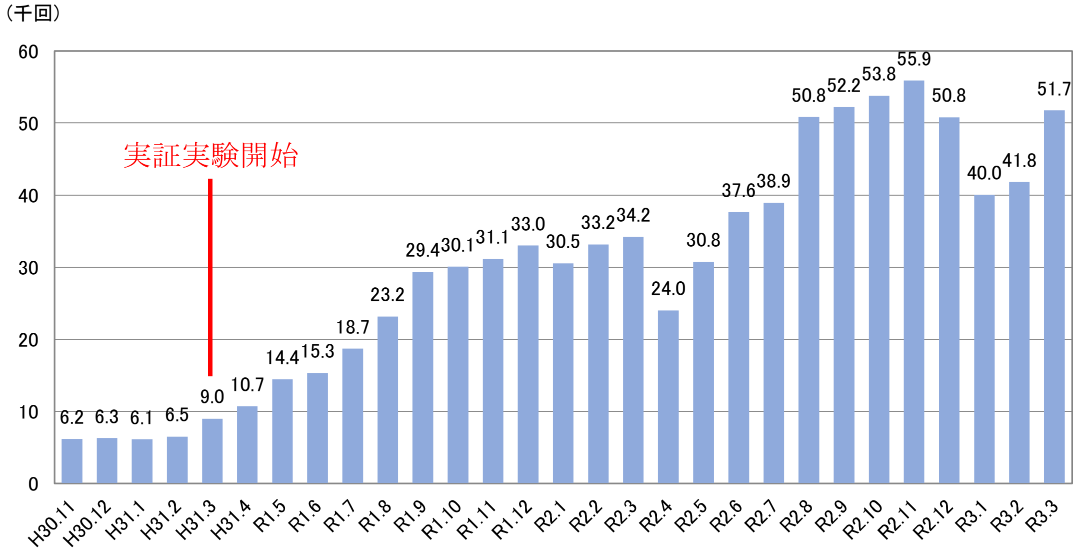


図 2-28　シェアサイクル月別利用回数

資料：OpenStreet 株式会社資料

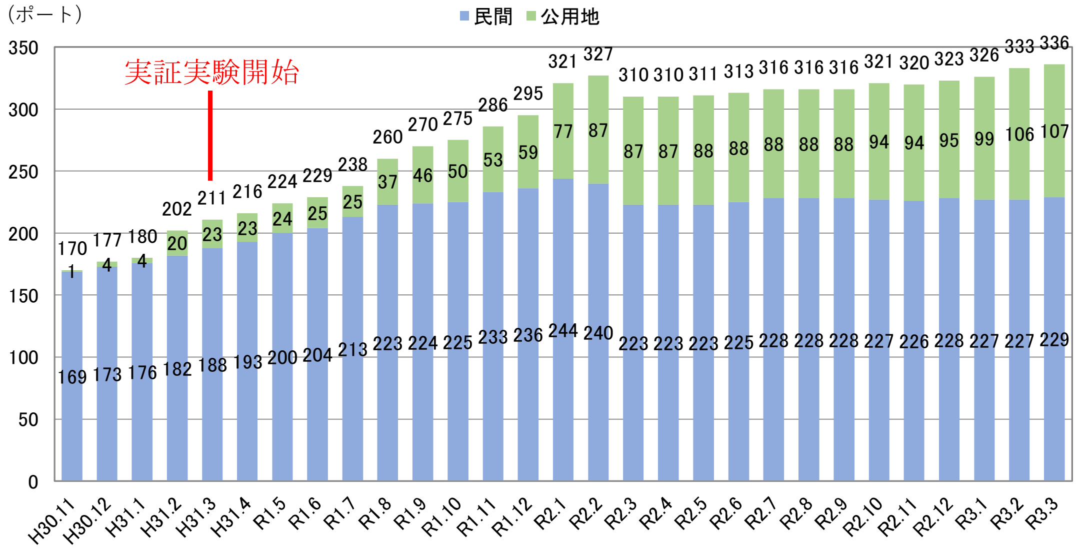


図 2-29　シェアサイクルのポート数

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＞

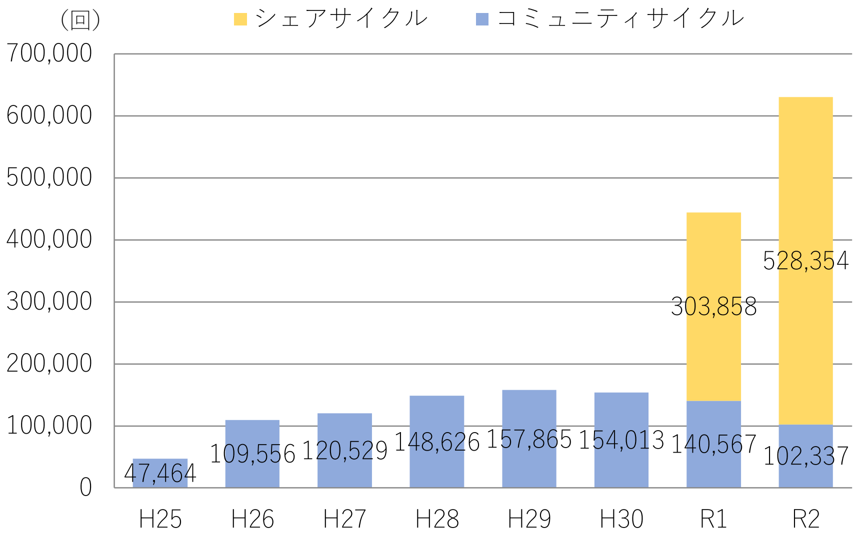


図 2-30　コミュニティサイクル及びシェアサイクルの利用状況

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

□　R2 年度までの自転車通行帯の累計整備延長は 155.5km で、R4 年度までの計画路線 200km に対する整備進捗率は 77.8%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。

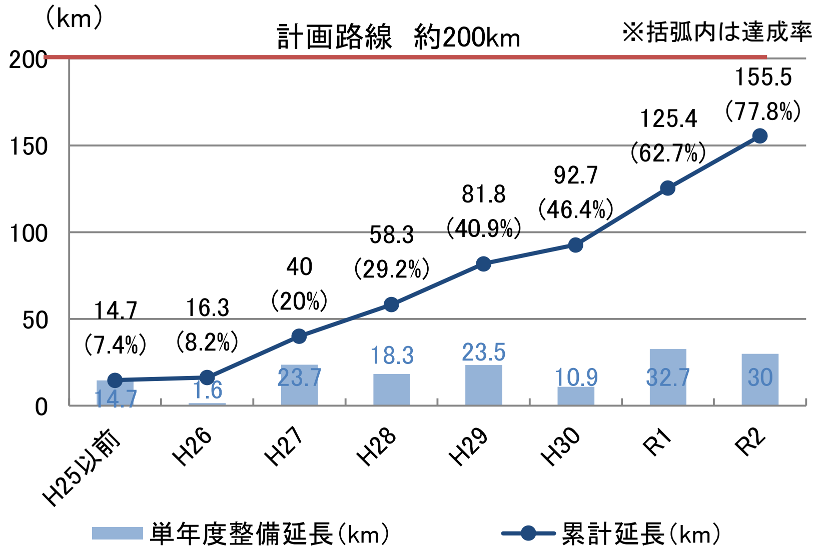


図 2-31　自転車通行帯整備延長

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）

□　R2 年 11 月に、IoT 技術を搭載した高機能なバス停「スマートバス停」を「日大前」・「南中野」バス停に設置した。

図 2-32　スマートバス停

資料：国際興業株式会社 報道資料

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減少しており、都市交通戦略策定以降、減少傾向である。

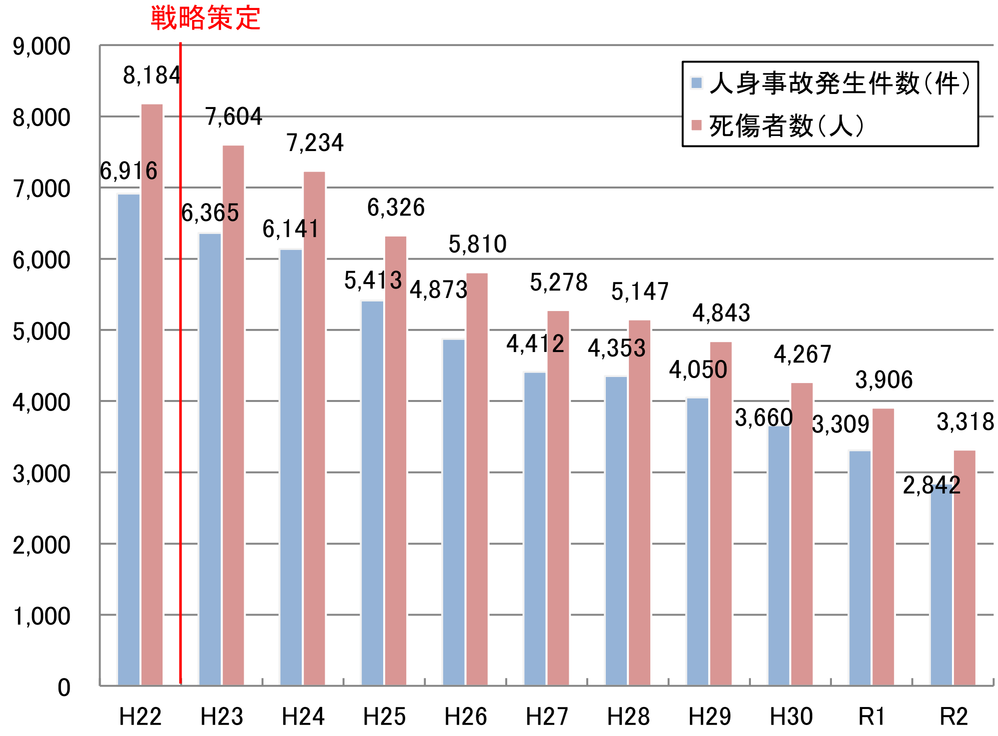


図 2-33　さいたま市における人身交通事故発生件数の推移

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＞

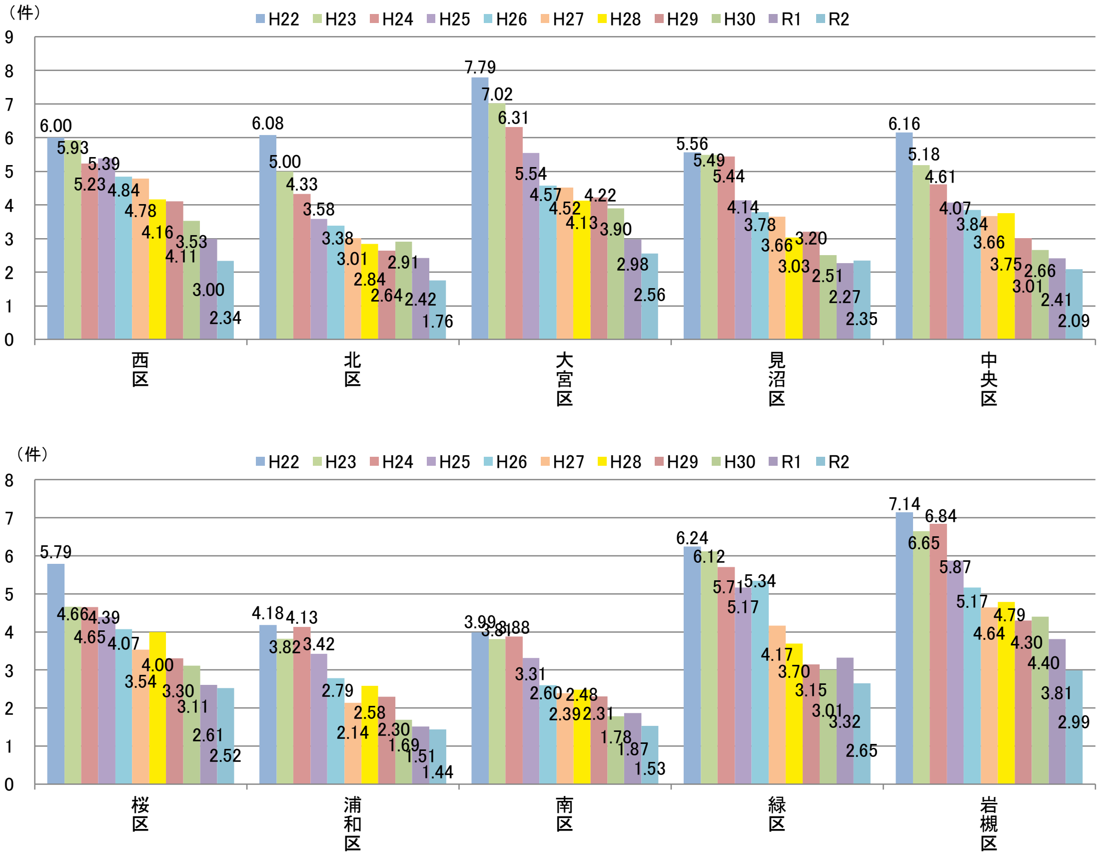


図 2-34　1,000 人あたりの人身交通事故発生件数の推移

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）

※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　不法駐輪台数

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

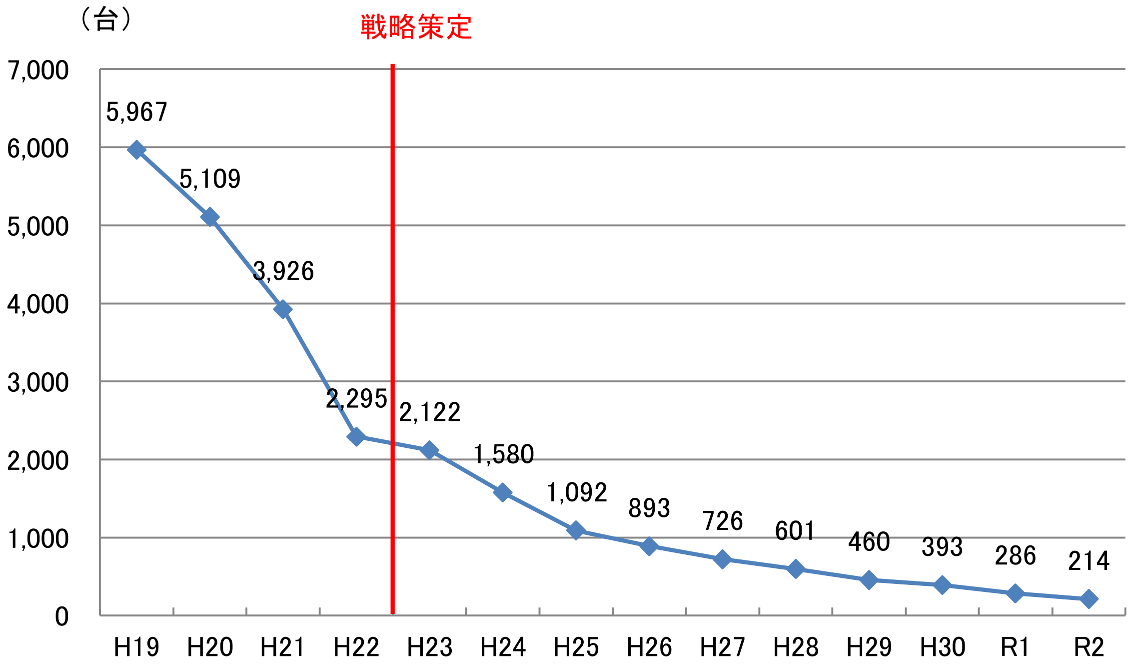


図 2-35　鉄道駅周辺の不法駐輪台数の推移

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

③　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、前年度と比較して大きく減少している。
- □　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、前年度と比較して大きく減少している。
- □　コミュニティバス全体の利用者と障害者の R1 から R2 にかけての減少割合に対して、子供の利用は前年度比約 61％と大きく減少している。家族での外出等子供の外出を緊急事態宣言中等に自粛していたと考えられる。

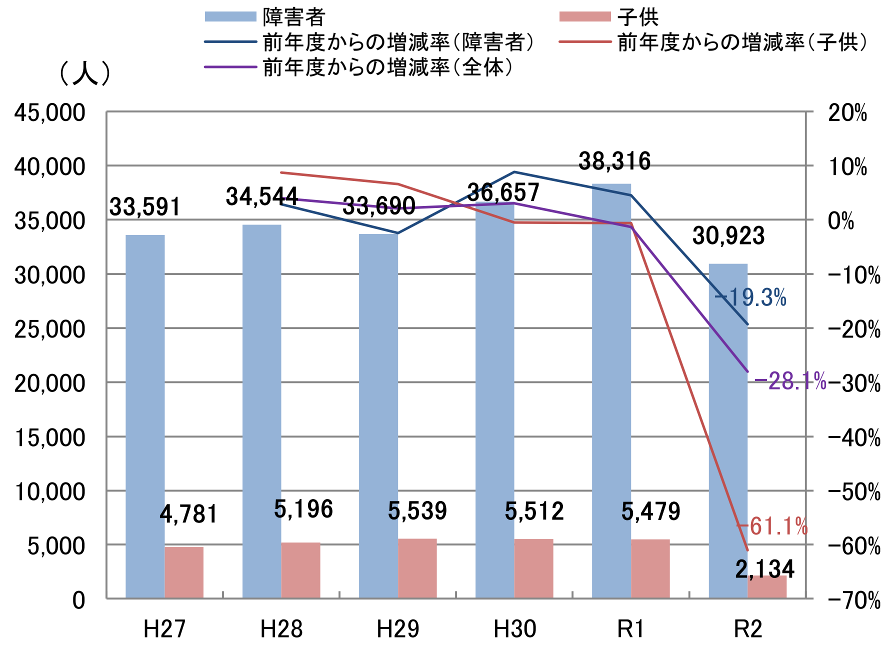


図 2-36　コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等）の推移

資料：交通政策課資料

④　二酸化炭素排出量

□　運輸部門における CO_2 の排出量は、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。

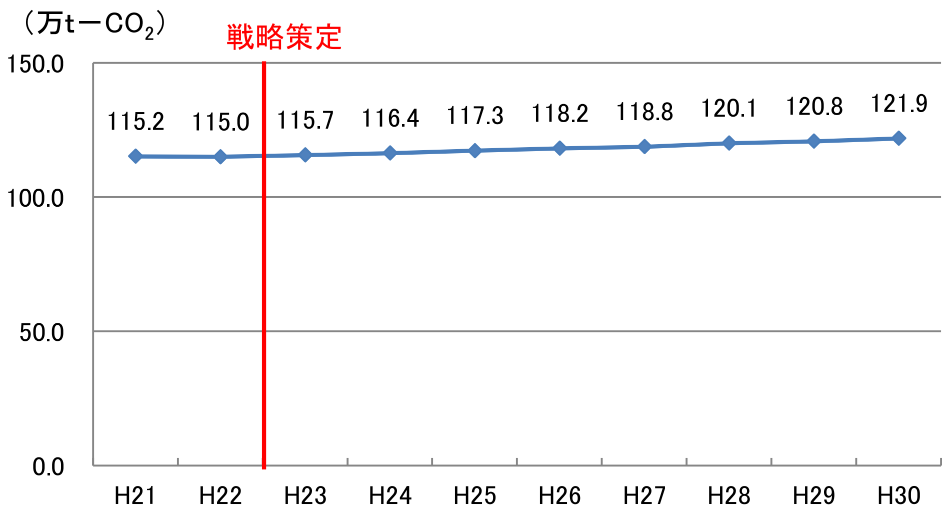


図 2-37　運輸部門における CO_2 排出量の推移

資料：環境創造政策課資料

※H30 が最新データ

※排出量は推計値であることに留意が必要

＜参考：さいたま市の人口及び世帯数＞

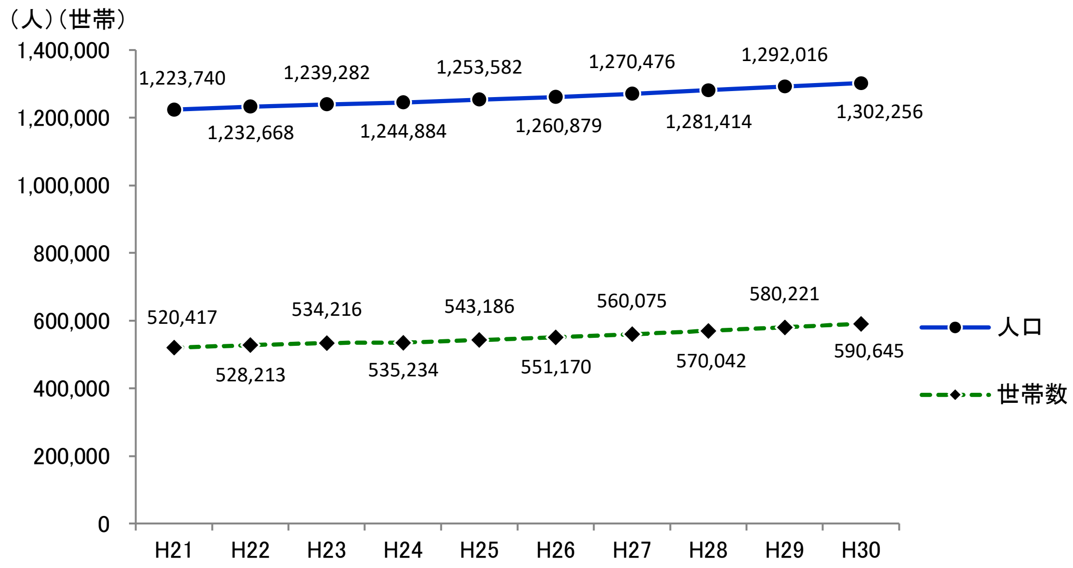
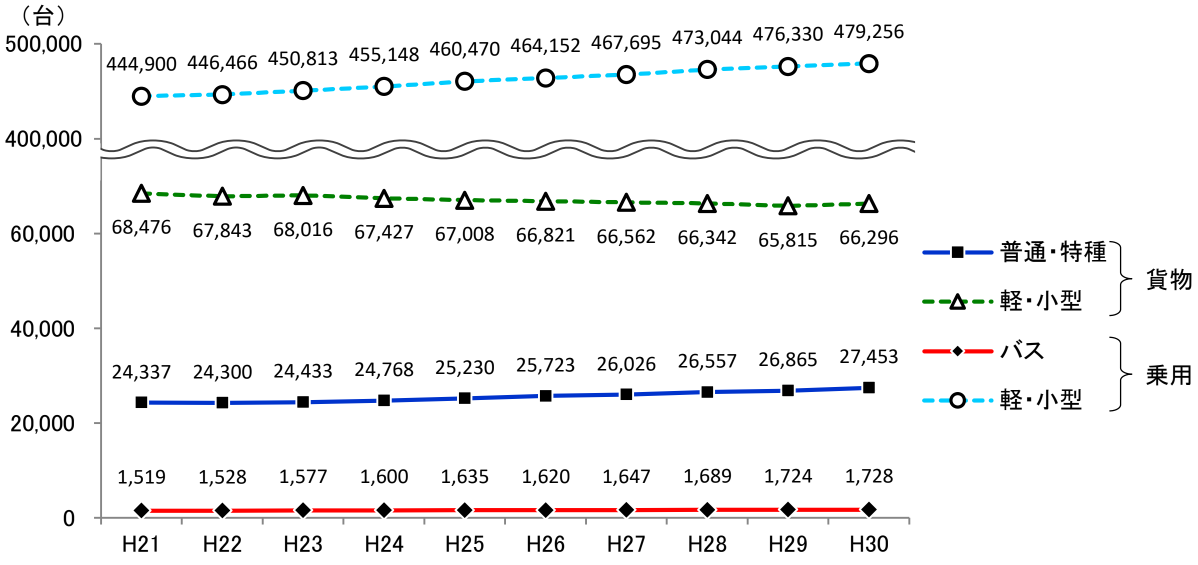


図 2-38　さいたま市の人口及び世帯数

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＞



出典：市区町村別自動車保有車両数、市区町村別軽自動車車両数、さいたま市統計書　他

図 2-39　さいたま市の車両種別保有数

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。

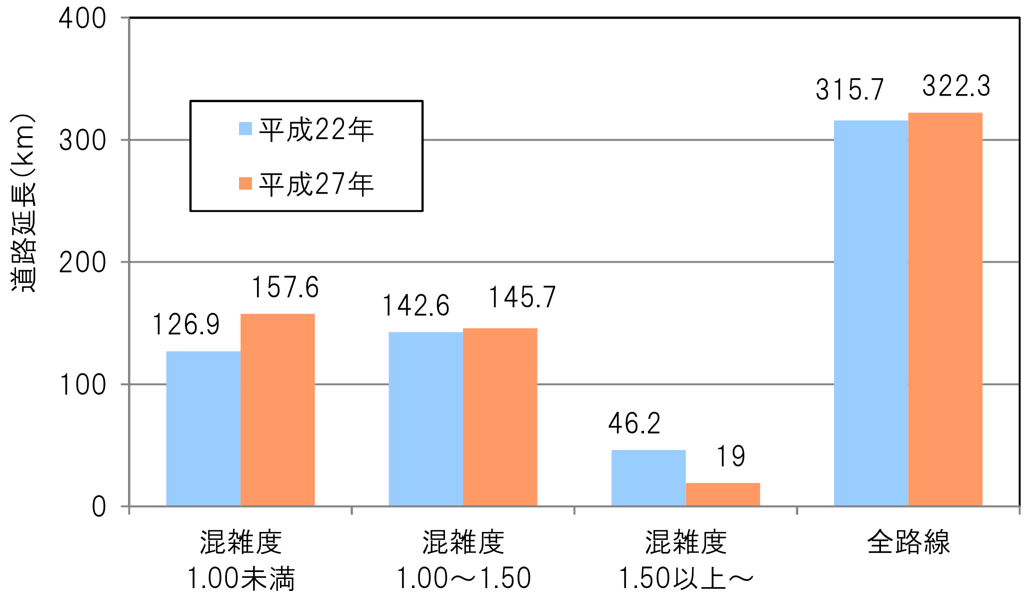


図 2-40 混雑度ランク別延長

資料：道路交通センサス（平成 22 年、平成 27 年）

参考

② 方針１ 市内のアクセス性／アウトカム／市内の昼夜間人口比率

□ 市内の昼夜間人口比率は増加傾向である。
□ 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。

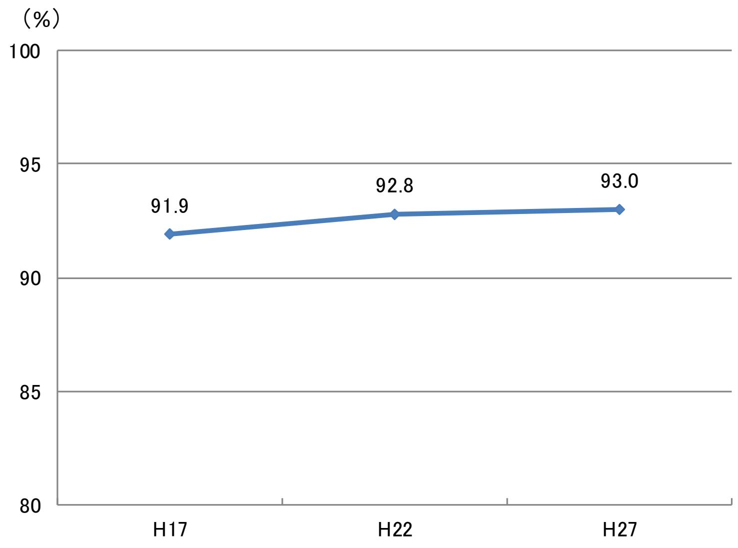


図 2-41 市内の昼夜間人口比率の推移

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 H27 年度に実施

<参考：市内の昼夜間人口比率の推移>

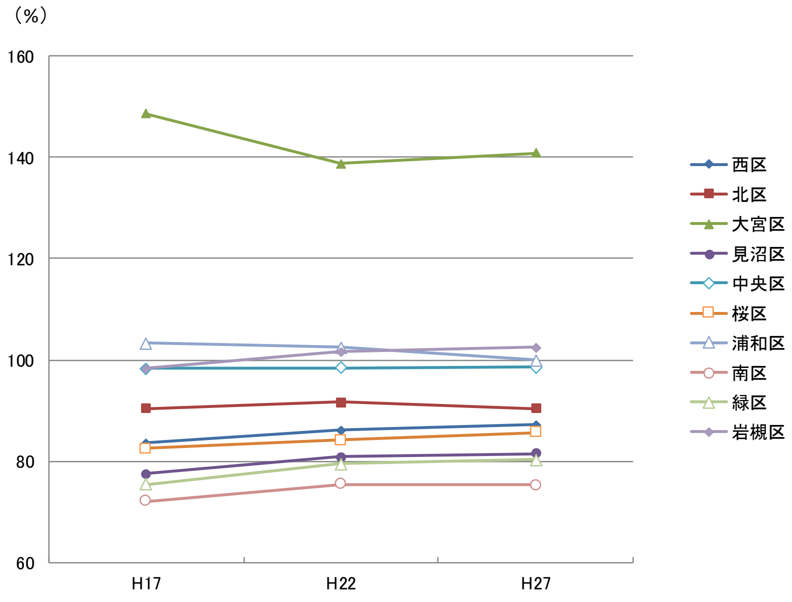


図 2-42 市内の昼夜間人口比率の推移（区別）

資料：国勢調査結果

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／市民の外出率

□　外出率は、H20 年と比較して減少している。

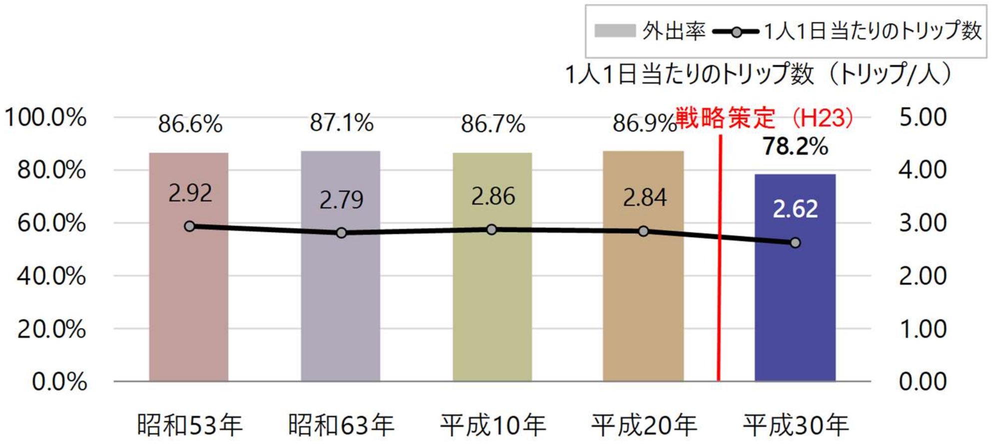


図 2-43　市民の外出率（S53～H30 年）

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＞

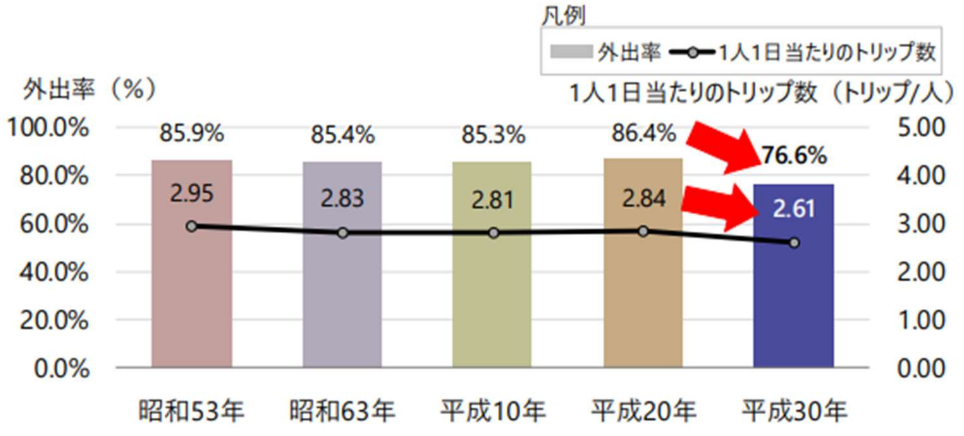


図 2-44　東京都市圏全体の外出率（S53～H30 年）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

参考

④　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。

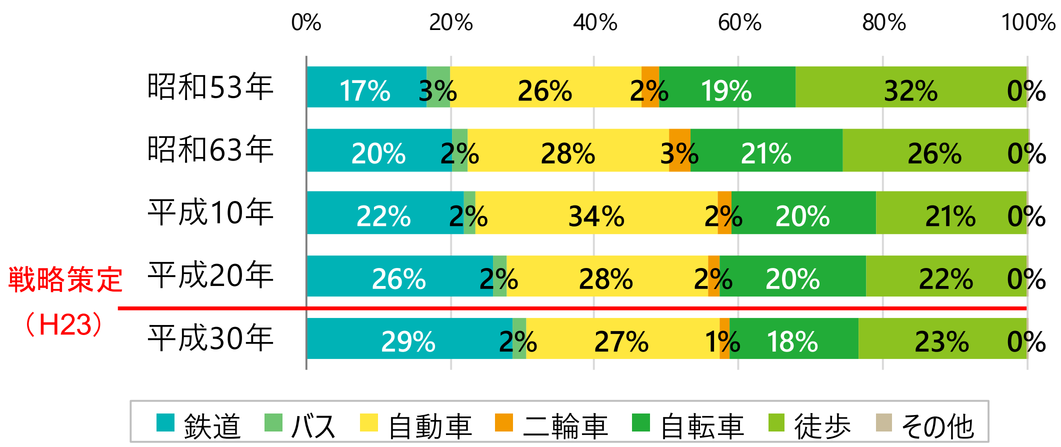


図 2-45　さいたま市における代表交通手段分担率（S53～H30 年）

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＞

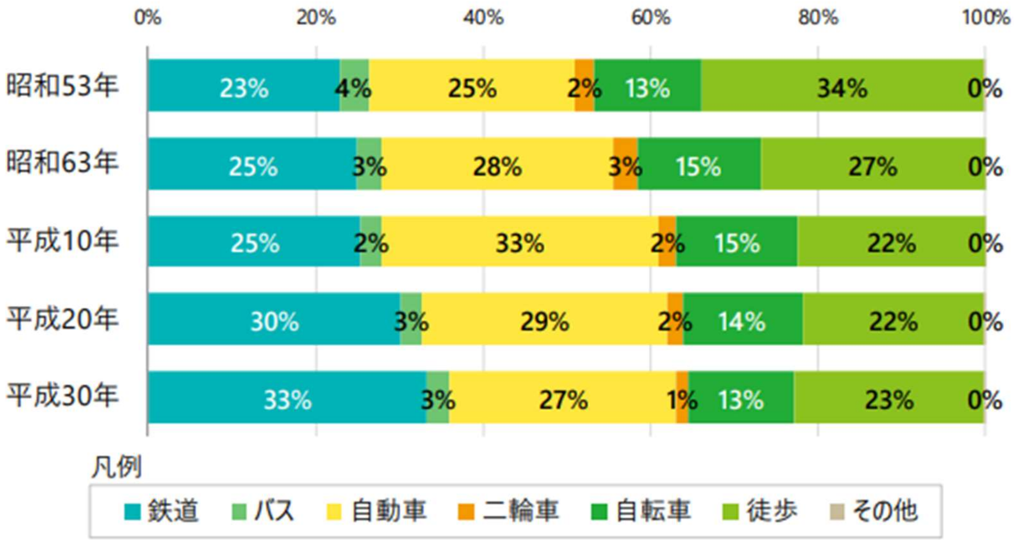


図 2-46　東京都市圏全体の代表交通手段分担率（S53～H30 年）

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

- □ さいたま市の交通利便性に関して、約 6 割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と感じている人の割合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。
>
> ✓ 特に路線バスは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、自転車等の端末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。

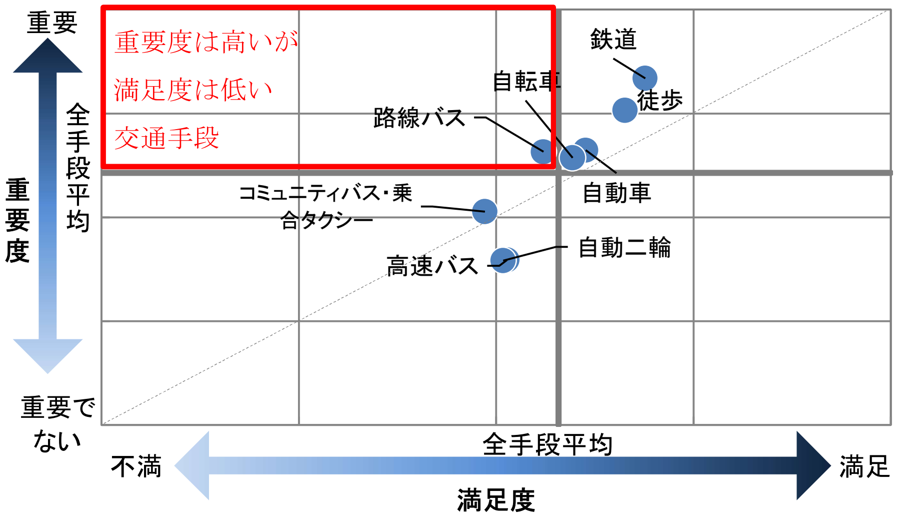


図 2-47　交通手段における満足度と重要度の関係（再掲）

（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

□　新たに都市計画道路が整備され、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、前年度および都市交通戦略策定時との比較において大きく減少している。

- ✓ 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、市内の基幹交通ネットワークの強化等の取組みは評価できる※。
- ✓ 交通手段の利用については、新型コロナウイルスの影響により、大きく減少しているが、1 年後は鉄道や自転車、徒歩での外出が増えるとのアンケート結果も得られており、引き続き状況を注視することが求められる。

※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

2）方針２：広域的なアクセス性が高い交通体系の整備

□　アウトプット指標に関して、R2 年度に都市計画道路整備に向けた用地交渉・買収、道路整備工事等が行われた。

□　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微増の傾向である※。一方で、新幹線乗車人員、市内への観光入込客数は大きく減少している。

- ✓ 新型コロナウイルスの影響で、都道府県をまたぐ移動が自粛され、市外への、もしくは市外からの来訪者が大きく減少した。今後、新型コロナウイルス流行前の水準まで戻るかどうかについては引き続き状況を注視することが求められる。

※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

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

□ アウトプット指標に関して、R1 年度の都心周辺の都市計画道路の整備状況は微増、副都心周辺は横ばいである。※また、さいたま新都心バスターミナル内の全面供用開始、鉄道駅のスマートホームドアの設置など公共交通の利用環境整備に関する取組が実施されている。

□ アウトカム指標である都心・副都心の鉄道乗車人員は、前年度・都市交通戦略策定時と比較して、都心、副都心共に大きく減少している。

□ シェアサイクルについては、利用回数は緊急事態宣言等の影響で減少している月もみられるが、全体としては増加傾向である。また、シェアサイクルポート数は公用地を利活用した設置により、大きく増加した。

✓ 都心・副都心の交通環境は充実していると考えられるが、利用状況については引き続き状況を注視することが求められる。

※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

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

□ 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 77.8%となっている。

□ 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は前年(度)および都市交通戦略策定時との比較で減少している。コミュニティバスの割引制度の利用者数はコミュニティバス全体の利用者減少に伴い減少している。

□ 運輸部門における CO_2 排出量は前年度より微増している。

✓ 事故件数、不法駐輪が減少しているなど市街地の交通空間の安全性の向上に関する取組みは評価できる。
✓ 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。
✓ CO_2 の増加など、環境に配慮した持続可能な交通環境の提供には改善の余地がある※。

※H30 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：令和元年度事業の実施に伴う新型コロナウイルスの影響】

表 2-6　新型コロナウイルスの影響がある施策とその理由（令和２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はなく、他の効果的で多様な手法を検討が必要と認識）	交通政策課
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	新型コロナウイルスでの緊急事態宣言の発令により、権利者への交渉や説明会を一時中断したため、権利者との協議に時間を要した	浦和駅周辺まちづくり事務所
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
4-2-13	次世代タクシーの導入促進	コロナ禍による収益悪化等による	埼玉県乗用自動車協会