

1. 都市交通戦略に位置づけられた施策の進捗状況

1-1. 施策全体の進捗状況

(1) 施策の実施状況

表 1-1 施策の実施状況 (令和5年度末時点)

【施策分類A (完了が明確な施策) : 76】

完了	整備(作成)中	未着手
10 (13.2%)	66 (86.8%)	0 (0%)

【施策分類B (完了が明確でない施策) : 85】

取組改善	取組中	未着手
0 (0.0%)	84 (98.8%)	1 (1.2%)

※施策数には再掲を含み、評価対象外(3 施策)を除く

<参考: 令和5年度の実施状況が、未着手・取組改善・評価対象外と評価された施策>

【施策分類B (完了が明確でない施策)】

未着手(1) : 4-2-15 交通結節点における駐輪場整備の促進

⇒バス停周辺のコンビニ、大型商店などの年度内駐輪場整備がなかったもの

【施策分類B (完了が明確でない施策)】

評価対象外(3) : 3-1-9 大宮駅周辺まちなかウォークアブルの推進、4-2-1 (1),(2)交通規制による歩行空間の快適化

⇒ウォークアブルについては計画作成が主となるため、また、4-2-1 (1),(2)カーフリーデーイベントの開催に伴う事業であり R4 年度で終了したため

(2) 施策の計画に対する進捗状況

表 1-2 施策の計画に対する進捗状況 (令和5年度末時点)

【施策分類A (完了が明確な施策) : 66】

前倒して実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
0 (0%)	61 (92.4%)	5 (7.6%)

【施策分類B (完了が明確でない施策) : 85】

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

※施策数には再掲を含み、完了(10 施策)・評価対象外(3 施策)を除く

<参考: 令和5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(5) : 1-1-1/2-2-2/4-1-1[再] 都市計画道路の整備[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)]⇒用地買収・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(7) : 1-1-4/2-2-4/4-2-10 地下鉄7号線の延伸促進、1-3-3 埼玉スタジアム2002のアクセス環境の向上、4-2-13 次世代タクシーの導入促進、4-2-15 (1),(2)交通結節点における駐輪場整備の促進  
⇒事業や計画の見直し、関係者協議

<参考: 都市交通戦略に位置付けられている施策の評価方法について>

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

① 評価方法見直しの背景

- 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」)
- 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
- しかしながら、施策によっては、3段階の区分が曖昧なものが存在  
⇒特に、「継続・実施」と「完了」が明確に分類しづらい施策(以下、「完了が明確でない施策」)をより適切に評価する必要性が、推進委員会等で指摘された

② 評価方法

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

○評価方法の概要

内容
1) 施策の特性に合わせて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 = <b>「分類A:完了が明確な施策」</b> 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 = <b>「分類B:完了が明確でない施策」</b>
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

○施策分類の考え方

施策分類	考え方	想定される施策
A (完了が明確な施策)	・完了によりある時点で事業目的が達成される施策 ・「完了」に該当する目標や基準*が明確に定められている、もしくは定めることができる施策 ※『「完了」に該当する基準』とは、ある施策について、その基準を超えたら(状態に達したら)、それ以上実施する事柄が無い(たとえば、次年度以降に施策が実施されない)状況や状態を示すもの	道路整備、計画策定等

B (完了が明確でない施策)	・ 取り組むことで事業効果が見込まれる施策 ・ 上記の「完了」に該当する基準が明確に定められていない、もしくは定めることが難しい施策	モビリティ・マネジメントの推進、交通安全啓発活動の実施等
-------------------	---	------------------------------

○評価の考え方

< 施策分類が A の場合 >

評価	未着手	整備 (作成) 中	完了
評価の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>「整備 (作成) 中」まで至っていない施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的に着手している施策</li> <li>「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"> <li>当該施策に関する予算を獲得していること</li> <li>当該施策に関する業務を実施していること</li> <li>「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</li> <li>その他、客観的な取組や進捗がみられること</li> </ol> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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)</li> </ul>

< 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"> <li>以下のいずれかの項目に該当する施策                         <ol style="list-style-type: none"> <li>具体的な取組をしていない構想・企画段階の施策</li> <li>「取組中」「取組改善」に至っていない施策</li> </ol> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的に取り組んでいる (実施している) 施策</li> <li>「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"> <li>当該施策に関する予算を獲得していること</li> <li>当該施策に関する業務を実施していること</li> <li>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</li> <li>その他、客観的な取組や進捗がみられること</li> </ol> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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"> <li>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</li> <li>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」)</li> <li>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)</li> </ol> </li> </ul>

※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。

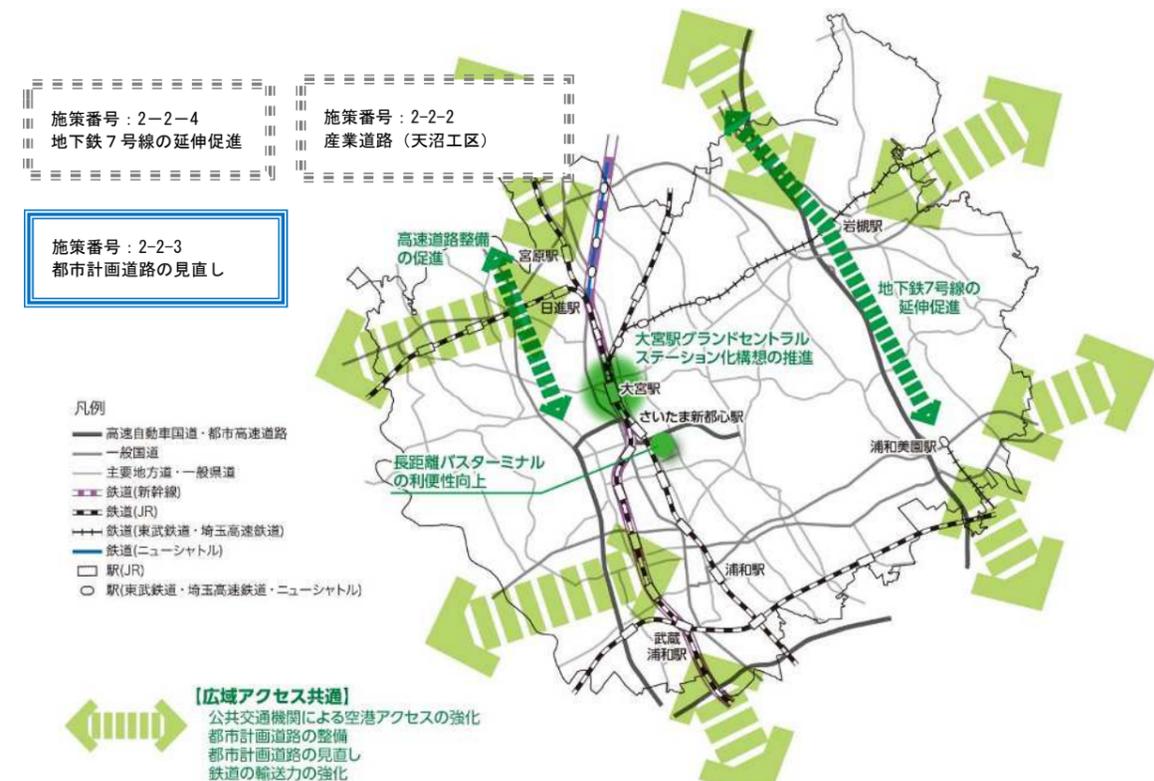
## 1-2. 方針ごとの施策の進捗状況

### 1-2-1. 方針 1: 市内のアクセス性が高い交通体系の整備

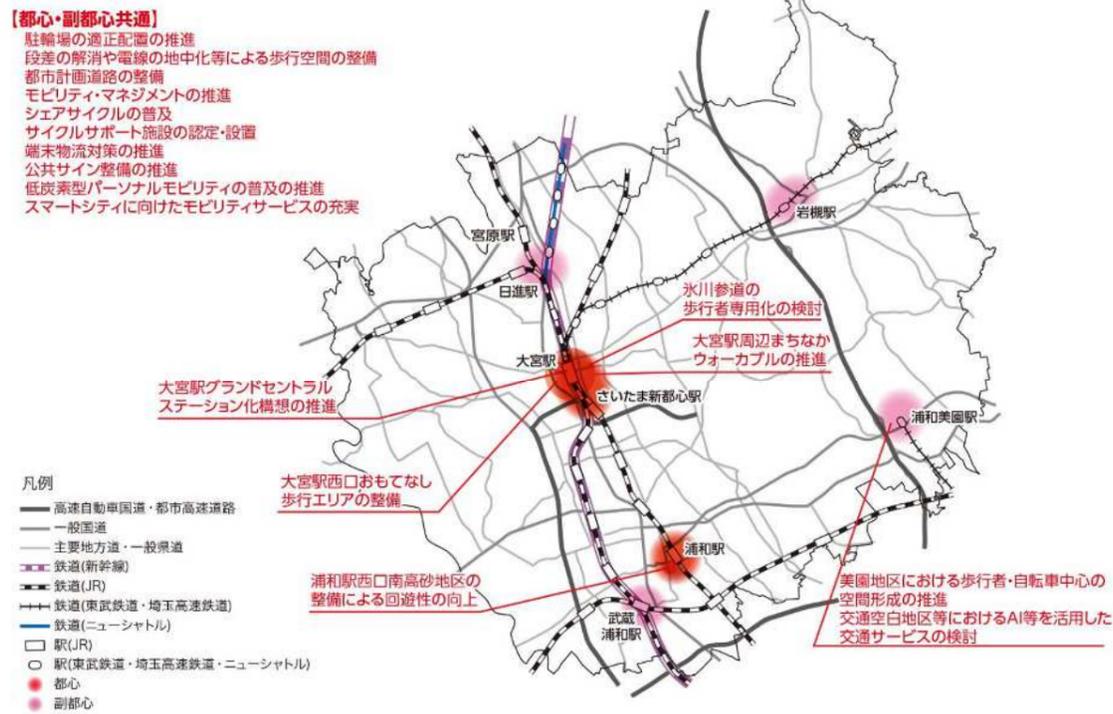
  : 去年と比較して、進捗の遅れが改善された施策  
  : 去年と比較して、進捗の遅れがみられた施策



### 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



1-2-3. 方針 3：市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供



1-2-4. 方針 4：安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供



2. 都市交通戦略の評価

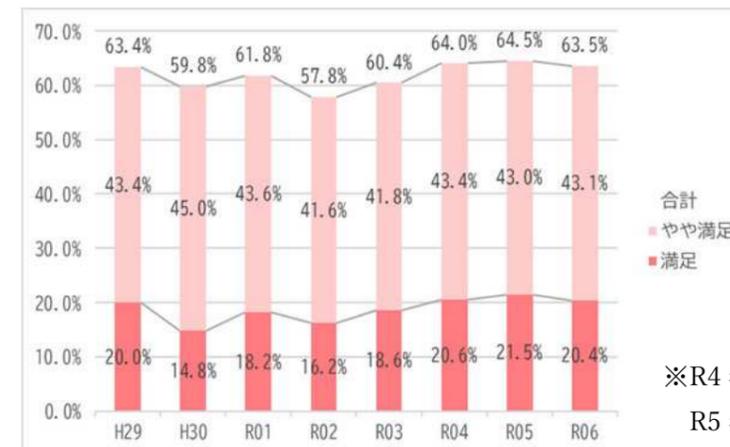
2-1. 基本目標に対する評価指標

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

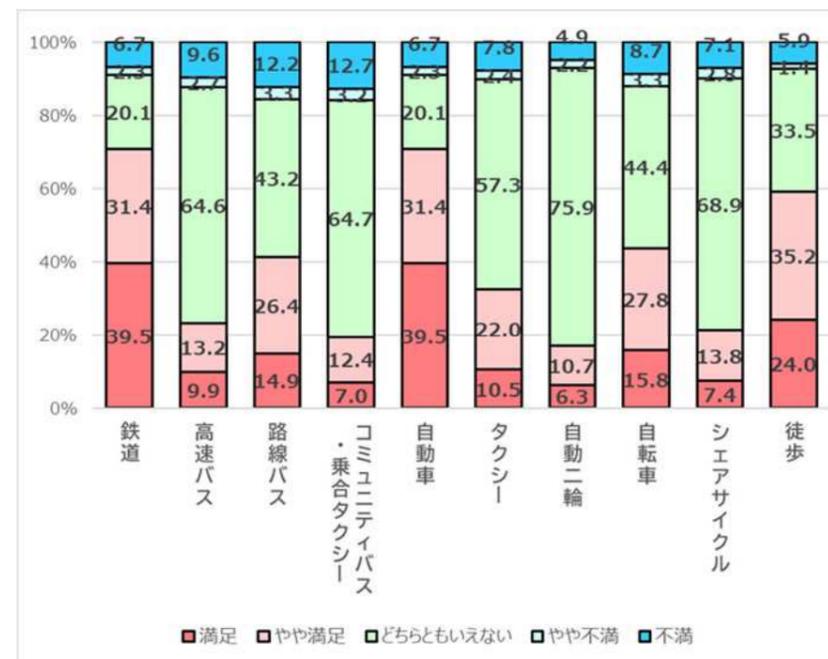
基本目標に対する評価指標

○ さいたま市の交通の利便性に関する満足度

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)

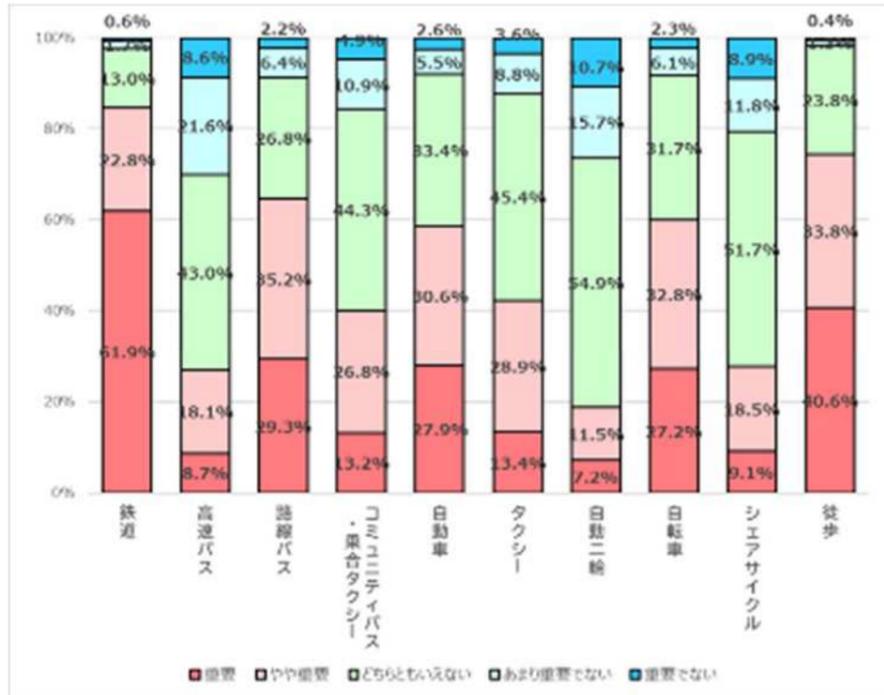


2-1-2. 交通手段別における満足度と重要度



交通手段	満足度(満足+やや満足)
1 鉄道	70.9%
1 自動車	70.9%
3 徒歩	59.2%
4 自転車	43.6%
5 路線バス	41.3%
6 タクシー	32.5%
7 高速バス	23.1%
8 シェアサイクル	21.2%
9 コミバス等	19.4%
10 自動二輪	17.0%

交通手段別の満足度グラフと順位



交通手段	重要度(重要+やや重要)
1 鉄道	84.7%
2 徒歩	74.4%
3 路線バス	64.5%
4 自転車	60.0%
5 自動車	58.5%
6 タクシー	42.3%
7 コミバス等	40.0%
8 シェアサイクル	27.6%
9 高速バス	26.8%
10 自動二輪	18.7%

交通手段別の重要度グラフと順位

2-1-3. 方針に対する評価指標の定量的変化

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"> <li>■都市計画道路整備状況</li> <li>■市内の基幹的ネットワーク整備率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■鉄道乗車人員</li> <li>■バス利用者数</li> <li>○市内の昼夜間人口比率</li> </ul>
<方針 2> 広域的なアクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■新都心バスターミナル発着本数</li> <li>■大宮駅発の新幹線ダイヤ本数</li> <li>■交通ネットワークの変化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■インターチェンジ利用台数</li> <li>■新幹線乗車人員</li> <li>■市内への来訪者数(観光入込客数)</li> </ul>
<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"> <li>■都市計画道路整備率(都心・副都心内)</li> <li>■交通拠点(駅前広場、交通ターミナル)整備状況(新都心BT)</li> <li>■公共サイン設置状況(福祉総務課)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■鉄道駅乗車人員(都心、副都心)</li> <li>■コミュニティサイクルなど利用者数</li> <li>○まちなかの歩行者数</li> </ul>
<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"> <li>■自転車通行帯整備延長</li> <li>■交差点改良(交通安全対策)整備状況</li> <li>■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)(R4年度の浦和駅西口)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通事故件数・死傷者数</li> <li>■自転車事故件数</li> <li>■不法駐輪台数</li> <li>○市民の外出率</li> <li>■コミュニティバスの割引制度利用者数(障害者等)</li> <li>○交通手段の分担率</li> <li>■二酸化炭素排出量</li> </ul>

■：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：R5更新のあった指標

方針 1 「市内のアクセス性」に対応するアウトプット指標

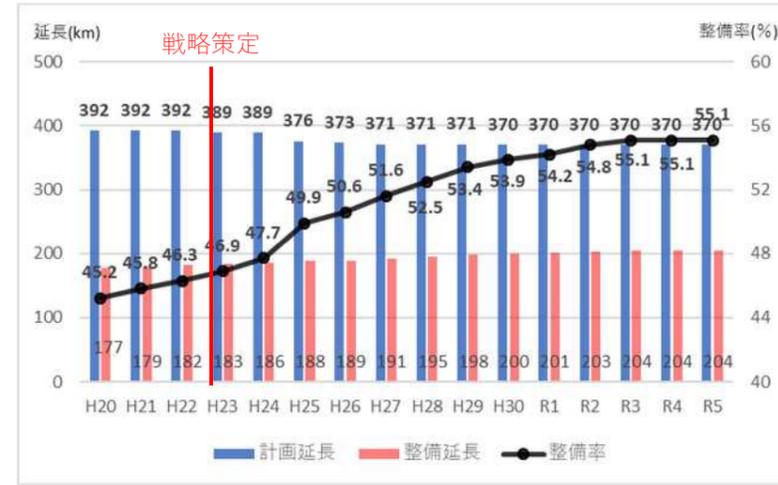


図 1-11 都市計画道路整備状況

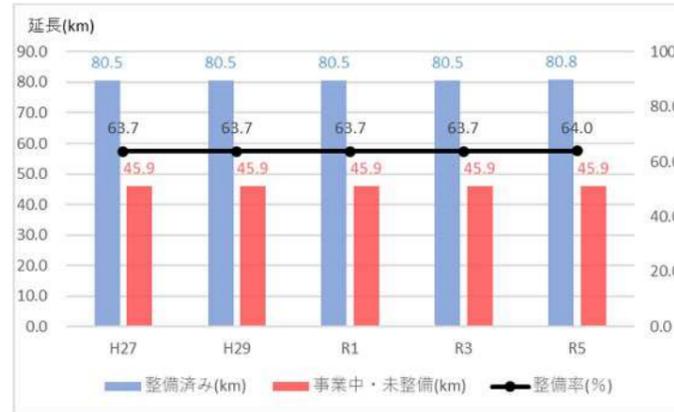


図 1-12 広域幹線道路の整備状況(上)

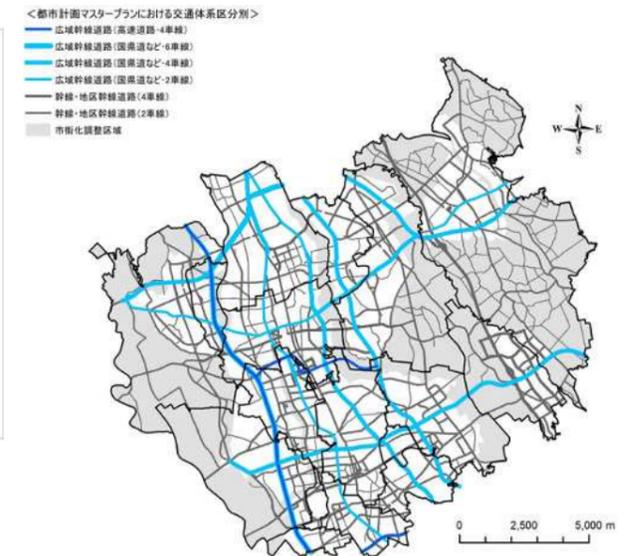


図 1-13 都市計画マスタープランにおける交通体系区別別道路ネットワーク図(右)

方針 1 「市内のアクセス性」に対応するアウトカム指標

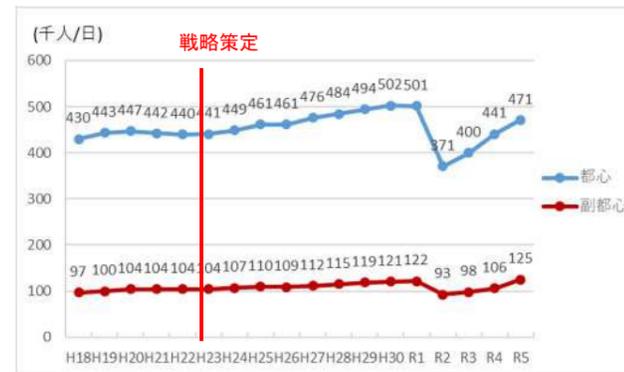


図 1-14 鉄道乗車人員(都心、副都心)

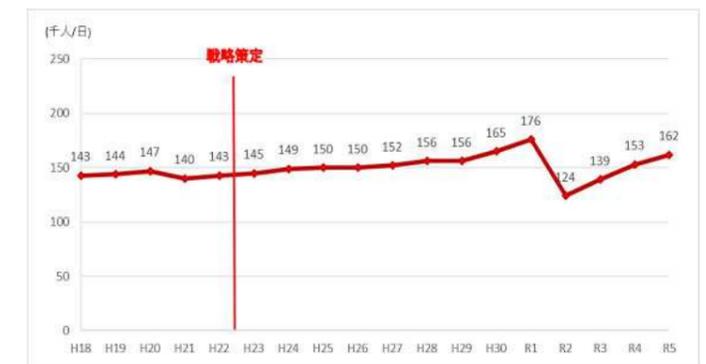


図 1-15 路線バス利用者数の推移

方針 2 「広域的なアクセス性」に対応するアウトプット指標

行先	本/日
青森県	2
岩手県	1.3
宮城県	2.1
新潟県	2
愛知県	1.9
京都・大阪	6.8
大阪・兵庫	0.1
鳥羽	1.9
南紀白浜	1.9
南紀勝浦	1.9

図 1-18 行先都市別さいたま新都心バスターミナル発着本数 (令和 6 年 9 月)

行先	本/日
青森県	2.2
岩手県	1.4
宮城県	2.9
新潟県	2.1
愛知県	1.8
京都・大阪・兵庫	0.5
京都・大阪	2
大阪	4.5
鳥羽	2
南紀白浜	2
南紀勝浦	2

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

停車駅	本/日
北海道 (新函館北斗)	2
青森県 (新青森)	22
岩手県 (盛岡)	51
宮城県 (仙台)	74
福島県 (福島)	72
栃木県 (宇都宮)	88
山形県 (山形)	25
山形県 (新庄)	10
秋田県 (秋田)	27
群馬県 (高崎)	74
新潟県 (越後湯沢)	44
新潟県 (新潟)	44
長野県 (長野)	28
富山県 (富山)	20
石川県 (金沢)	20

図 1-19 大宮駅発の新幹線ダイヤ本数 (平日下り)

方針 2 「広域的なアクセス性」に対応するアウトカム指標



図 1-22 インターチェンジ利用台数

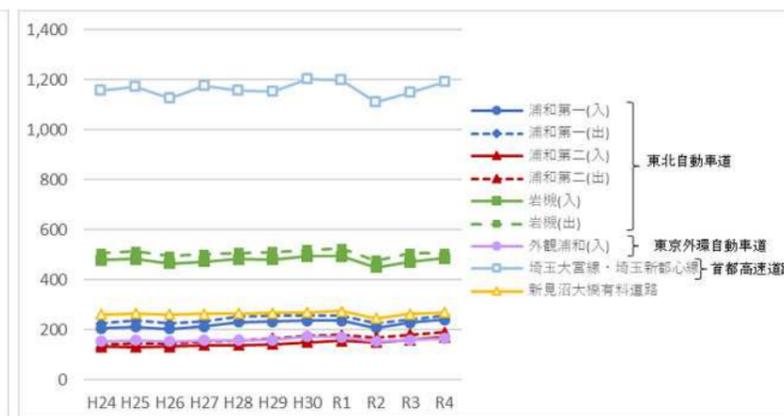


図 1-23 インターチェンジ利用台数(内訳)



図 1-24 大宮駅の新幹線乗車人員の推移 (1日平均)



図 1-25 市内への来訪者数 (観光入込客数) の推移

方針 3 「市内の都心・副都心内の充実した交通環境」に対応するアウトプット指標

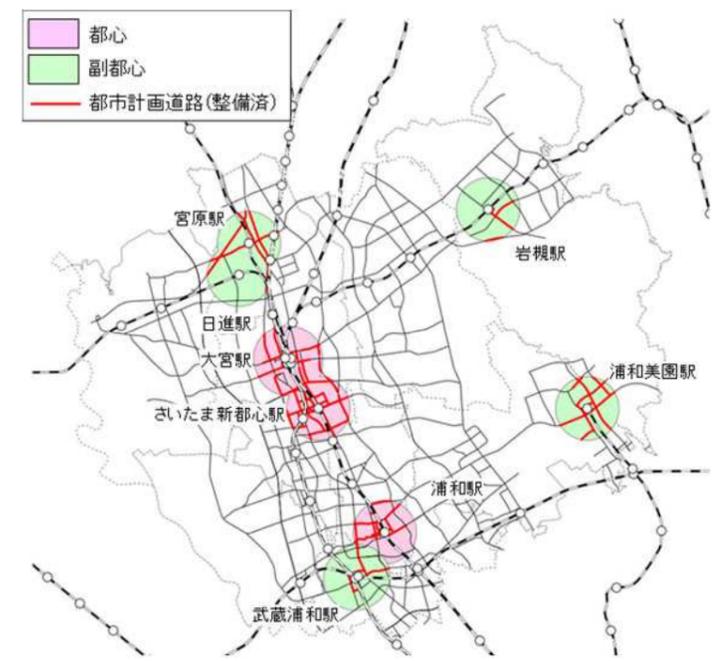


図 1-26 都市計画道路整備率 (都心・副都心内)

方針 3 「市内の都心・副都心内の充実した交通環境」に対応するアウトカム指標

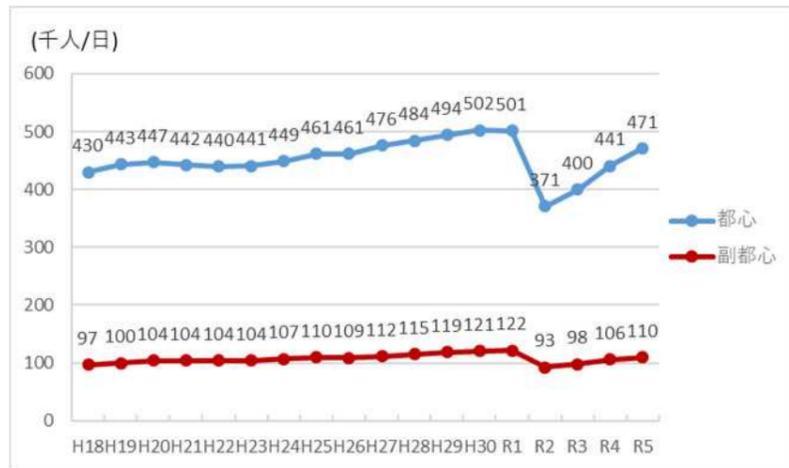


図 1-29 鉄道乗車人員（都心、副都心）

方針 4 「安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境」に対応するアウトカム指標

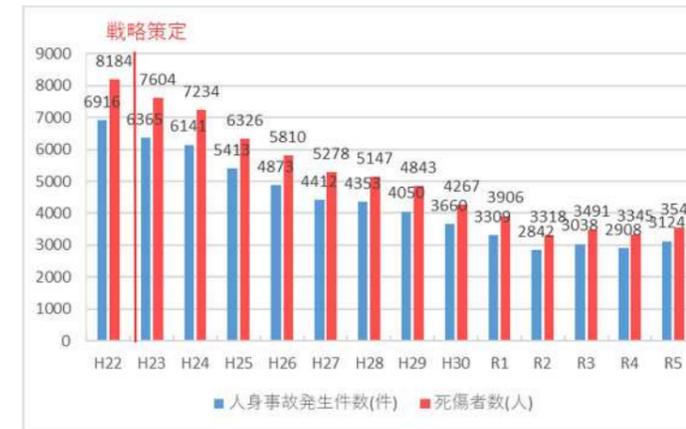


図 1-37 さいたま市における人身交通事故発生件数の推移

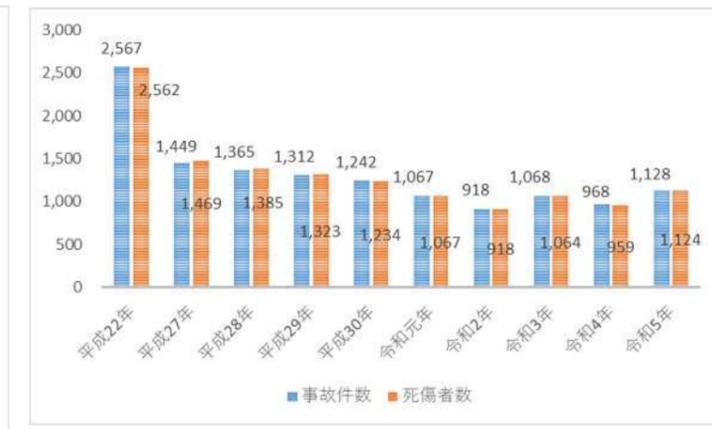


図 1-38 さいたま市における自転車の交通事故件数の推移

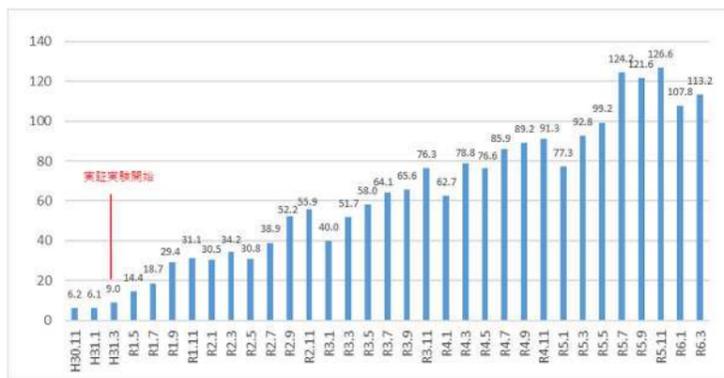


図 1-32 シェアサイクル月別利用回数

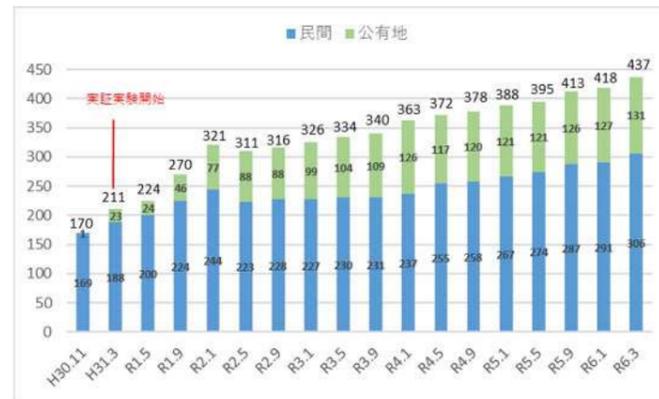


図 1-33 シェアサイクルのポート数

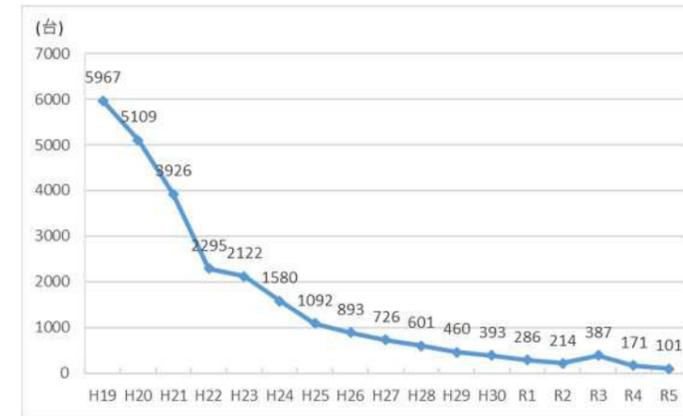


図 1-39 鉄道駅周辺の不法駐輪台数の推移

方針 4 「安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境」に対応するアウトプット指標

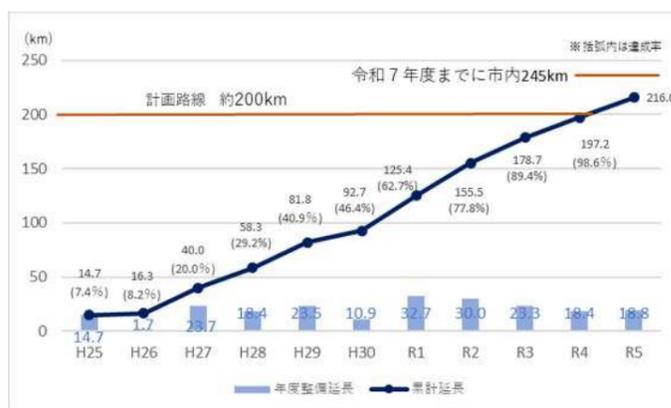


図 1-35 自転車通行帯整備延長



図 1-40 コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等）の推移

## 2-2. 都市交通戦略の評価

### (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

- 鉄道はさいたま市において重要な交通手段だと認識されており、重要度は 84.7%と非常に高くなっている。
- 公共交通の満足度は昨年度比べ減少している。

- ✓ 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。
- ✓ 路線バスの重要度は鉄道、徒歩に次いで高いものとなっている。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。
- ✓ 自転車は交通手段別で4番目に高い重要度となっており 60.0%であるが、満足度は 43.6%となっている。

### (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、ほとんどの施策が計画通りに進められている。
- 都市計画道路の整備事業では、昨年度は進捗の遅れがあった 3 事業においては進捗の改善が見られた。
- アウトカム指標である鉄道乗車人員、路線バス利用者数は、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たものの、利用者は R1 年度と比較して、約 9 割まで回復している。【図 1-14,15】

- ✓ 市内のアクセス性は都市交通戦略策定時と比べ、都市計画道路の整備などにより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の取組みは評価できる。



図 1-41 R5 年度に事業完了した田島大牧線(2 工区)

#### 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事業では、昨年度と比べ、進捗の遅れが見られた事業が 2 事業増加した。
- 新都心バスターミナルの発着便数は、新型コロナウイルスの影響で人々の移動が大きく制限された影響を受けていたが、発着便数は昨年度より増加しており、回復している。【図 1-18】
- 同じく観光入込人数も昨年度と比較して増加している。【図 1-25】
- アウトカム指標である新幹線乗車人員は前年度に比べて減少している。【図 1-24】

- ✓ 新都心バスターミナルの発着便数や観光入り込みは、新型コロナウイルスの影響で人々の移動が大きく制限された影響を受けていたが、昨年度より回復していると考えられる。一方で、新幹線乗車人員は昨年度比では減少をしている。
- ✓ また、施策のほとんど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

- 全体を通して進捗の遅れがある施策はなく、計画どおりに整備や取組が進められている。
- アウトカム指標である都心・副都心の鉄道乗車人員は、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たものの、都心、副都心どちらも R4 年度より増加している。特に都心部において、乗車人数が大きく回復している。【図 1-29】
- シェアサイクルの月間利用者数は、実証実験開始から増加傾向にあり、ポートの数も増えている。【図 1-32,33】

- ✓ 全て施策が計画通りの進められている点は評価できる。また、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

- 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 R5 年度までの目標値 215km を超えた。現在では、新たな目標として R7 年度までに市内 245km を目標にしていることは評価できる。また、不法駐輪台数も昨年度より減少しており、都市交通戦略策定時より最小値となっている。【図 1-35】
- アウトカム指標である人身事故発生件数、死傷者数は前年と比較して増加しており、自転車の交通事故も増加している【図 1-37,38】
- コミュニティバスの割引制度の利用者数は前年度と比較して増加しており、子供の増減率が 2 割程度増加している。利用者全体としては 2%ほどの増加している。【図 1-40】

- ✓ 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。都市計画道路の整備では田島大牧線で事業が昨年度完了した。