

(案)

さいたま市都市交通戦略【改定版】

平成 29 年 7 月
(令和 3 年 3 月 一部更新)

さいたま市

目次

はじめに 1

第 1 章 都市交通戦略の現況	2
1-1. 取組実施状況	2
1-2. 現況の課題.....	3
(1) 人口からみた特性	3
(2) 公共交通からみた特性	4
(3) 都市計画道路整備状況からみた特性	6
(4) 自動車交通からみた特性.....	9
(5) 交通安全からみた特性	12
(6) 自転車利用からみた特性.....	14
(7) 二酸化炭素排出量の状況からみた特性	15
1-3. まとめ.....	16
(1) 施策の取組状況のまとめ.....	16
(2) 現況のまとめと今後の課題.....	16
第 2 章 都市交通戦略の基本目標及び方針	17
第 3 章 都市交通戦略の施策	18
3-1. 取り組むべき主な施策の整理	18
3-2. 都市交通戦略の施策体系.....	18
(1) 方針 1 の施策体系	19
(2) 方針 2 の施策体系	24
(3) 方針 3 の施策体系	29
(4) 方針 4 の施策体系	34
第 4 章 都市交通戦略の評価と推進	41
4-1. 都市交通戦略の評価	41
(1) 評価の考え方	41
(2) 各方針に対応した評価指標の例	42
4-2. 都市交通戦略の推進	43

はじめに

本市では「さいたま市総合振興計画」に掲げた将来都市像実現に向け、各分野で具体計画を策定し、事業を実施している。都市交通の分野では、「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画【さいたまSMARTプラン】（以下、SMARTプラン）」において、交通政策の基本的な考え方を示している。

「さいたま市都市交通戦略」（以下、都市交通戦略）は、SMARTプランの短・中期の実行計画であり、平成23～令和2年度までの10年間に、さいたま市全域を対象として重点的かつ効率的な施策展開を図ることを目的として平成23年3月に策定したものである。

平成29年7月には、計画の「短期」の期間が終了し施策の進捗が見られたこと、上位計画であるSMARTプランの改定（平成29年3月）、首都圏広域地方計画（平成28年3月）において、東日本のネットワークの結節点として連携・交流機能の集積・強化や、災害時のバックアップ拠点機能の強化が位置付けられたことなど、本市の都市交通を取り巻く環境の変化に応じて、都市交通戦略の見直しを行っている。

この度、令和2年度末で計画の「中期」の期間を迎える中、施策の多くは取組みを継続する状況にあることから、SMARTプランの目標年次を踏まえ、計画期間を概ね5年間延長し、合わせて現況や施策の一部を更新したものである。

計画策定以降、毎年度「さいたま市都市交通戦略推進委員会（以下、推進委員会）」を開催し、事業の進捗状況及び交通環境の変化を確認しており、昨今の新型コロナウイルス感染症や生活様式の変化等の影響に留意しながら、引き続き本市の将来都市像の実現に向けた都市交通施策を推進していく。



図 さいたま市都市交通戦略の対象区域：さいたま市全域

第1章 都市交通戦略の現況

都市交通戦略の実施状況について、計画の「短期」及び「中期」として位置付けた期間（平成 23～令和 2 年度）の変化を確認した。

1-1. 取組実施状況

平成 29 年 7 月の交通戦略見直し以降、令和元年度時点で、完了が明確な施策※（施策分類 A）は、いずれの方針においても 8 割以上の施策で完了・整備（作成）中となっている。完了が明確でない施策※（施策分類 B）では、いずれの方針においても 9 割以上の施策に取組中である。

※ ここでは、道路整備事業など取組みの完了が明確な施策を「完了が明確な施策（施策分類 A）」とし、啓発事業など完了時点が明確でなく、継続して取り組む施策を「完了が明確でない施策（施策分類 B）」として状況を整理している。

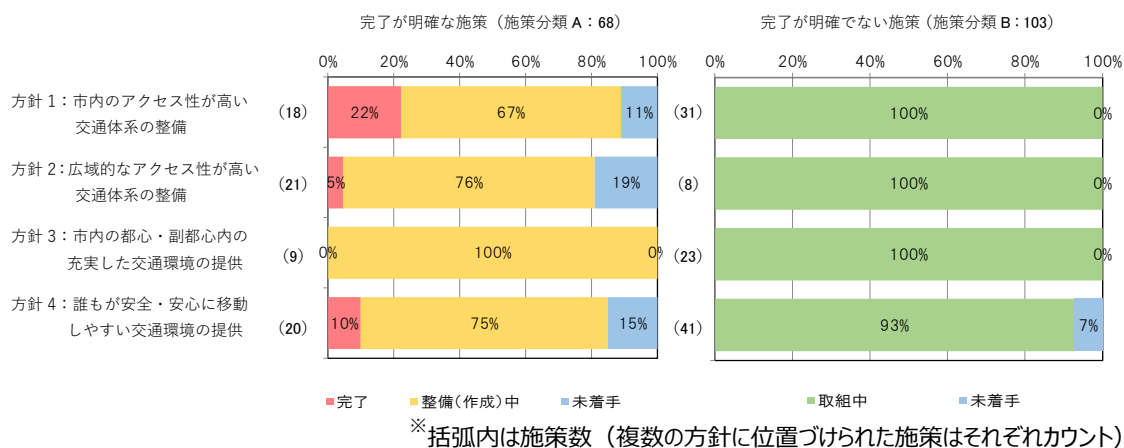


図 1-1 施策の取組状況

1-2. 現況の課題

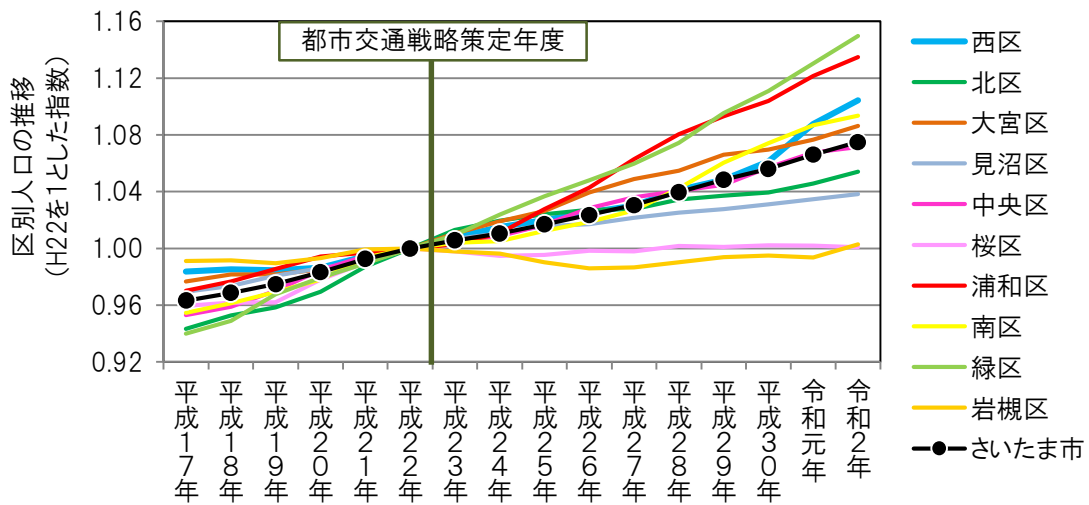
(1) 人口からみた特性

本市の人口は毎年増加しており、都市交通戦略策定以降も増加している。なお、区別に見ても概ね増加傾向にある。

中でも、市内の都心[※]を含む浦和区や大宮区をはじめ、土地区画整理事業や市街地再開発事業の進展などにより、副都心[※]を含む緑区、南区や西区の人口は市全体の増加割合を上回っている。

※都心：大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区、浦和駅周辺地区

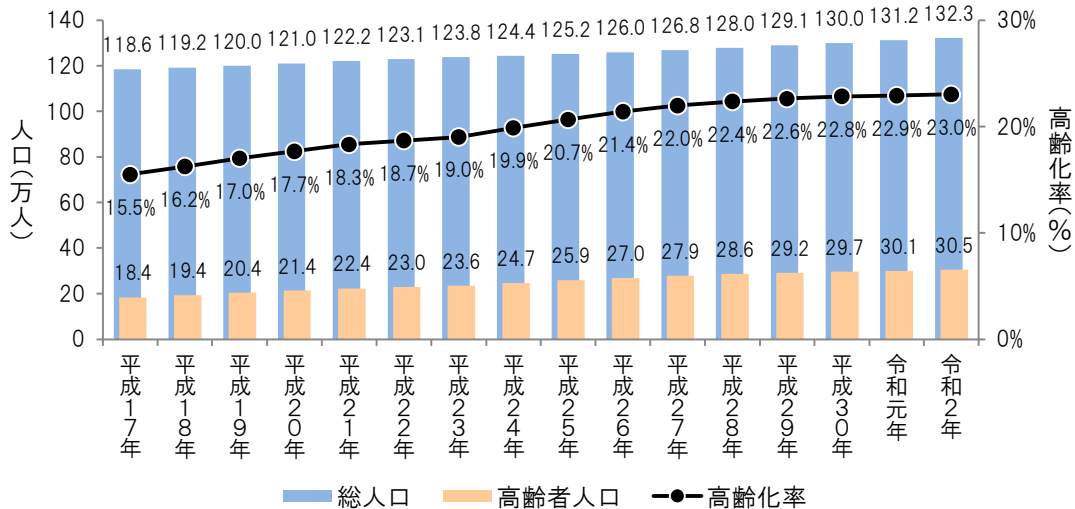
※副都心：日進・宮原地区、武蔵浦和地区、美園地区、岩槻駅周辺地区



資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

図 1-2 区別人口の推移

本市の高齢者人口は増加傾向、高齢化率は上昇傾向にあり、今後もこの傾向が続くことが想定される。



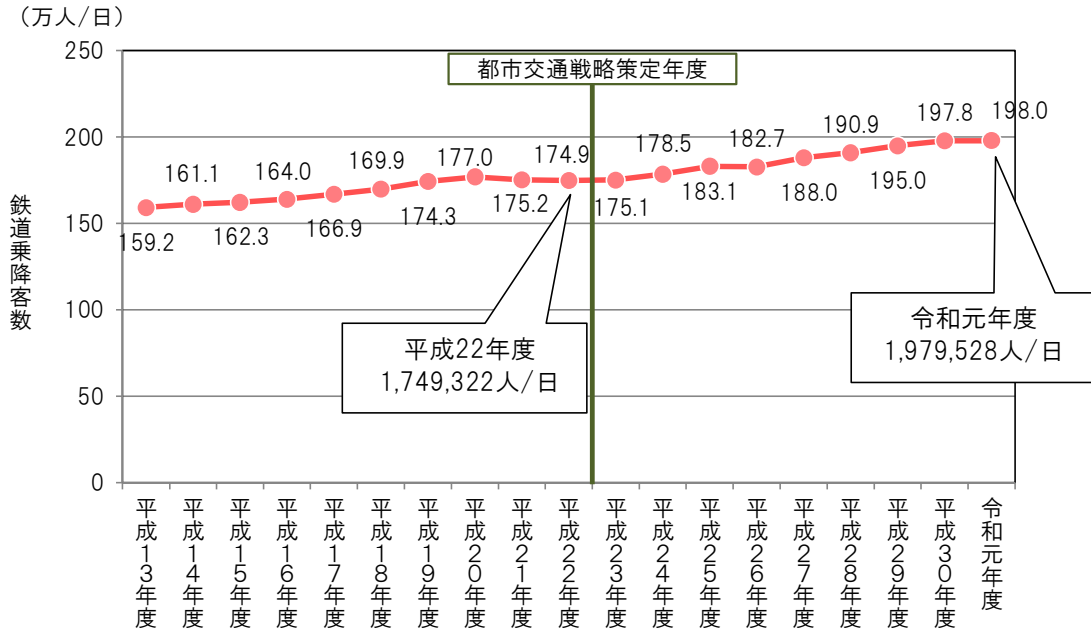
資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

図 1-3 高齢者人口・高齢化率の推移

(2) 公共交通からみた特性

① 鉄道乗降者数

鉄道乗降客数は増加傾向にあり、都市交通戦略策定以降も増加傾向にある。

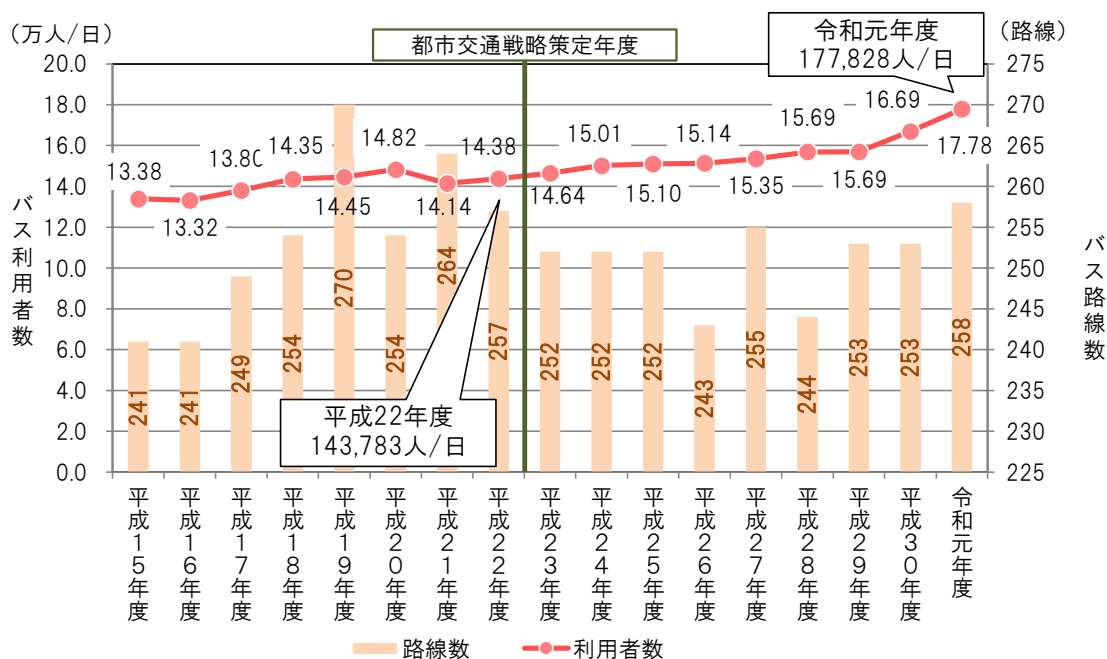


資料：さいたま市資料（市内33駅の合計）

図 1-4 鉄道乗降客数の推移

② バス運行本数、利用者数

バスの路線数及び利用者数は、路線数に増減の変動があるものの、利用者数は増加傾向にある。なお、都市交通戦略策定以降は利用者数が増加している。



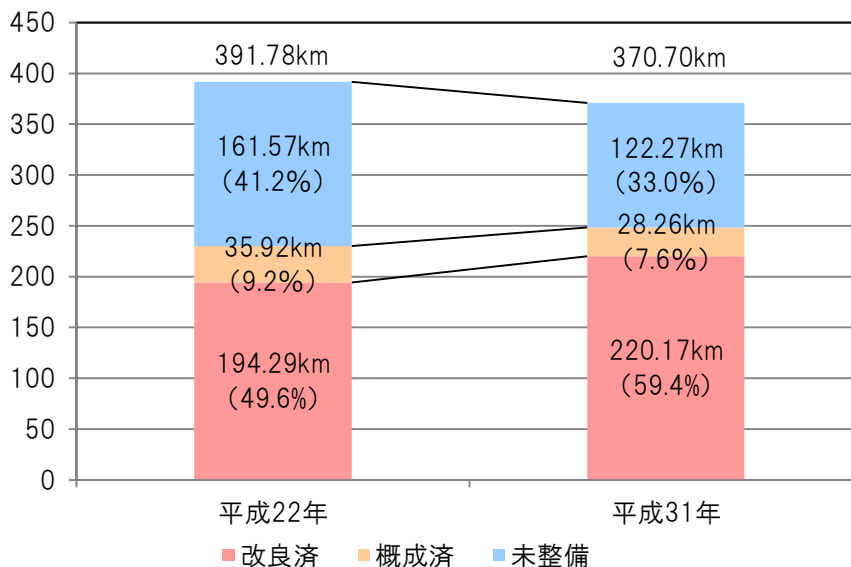
資料：さいたま市資料

図 1-5 バス利用者数の推移

(3) 都市計画道路整備状況からみた特性

都市計画道路の整備状況は、平成22年から平成31年の間[※]で改良済延長が25.88km増加している。

※各年3月31日現在



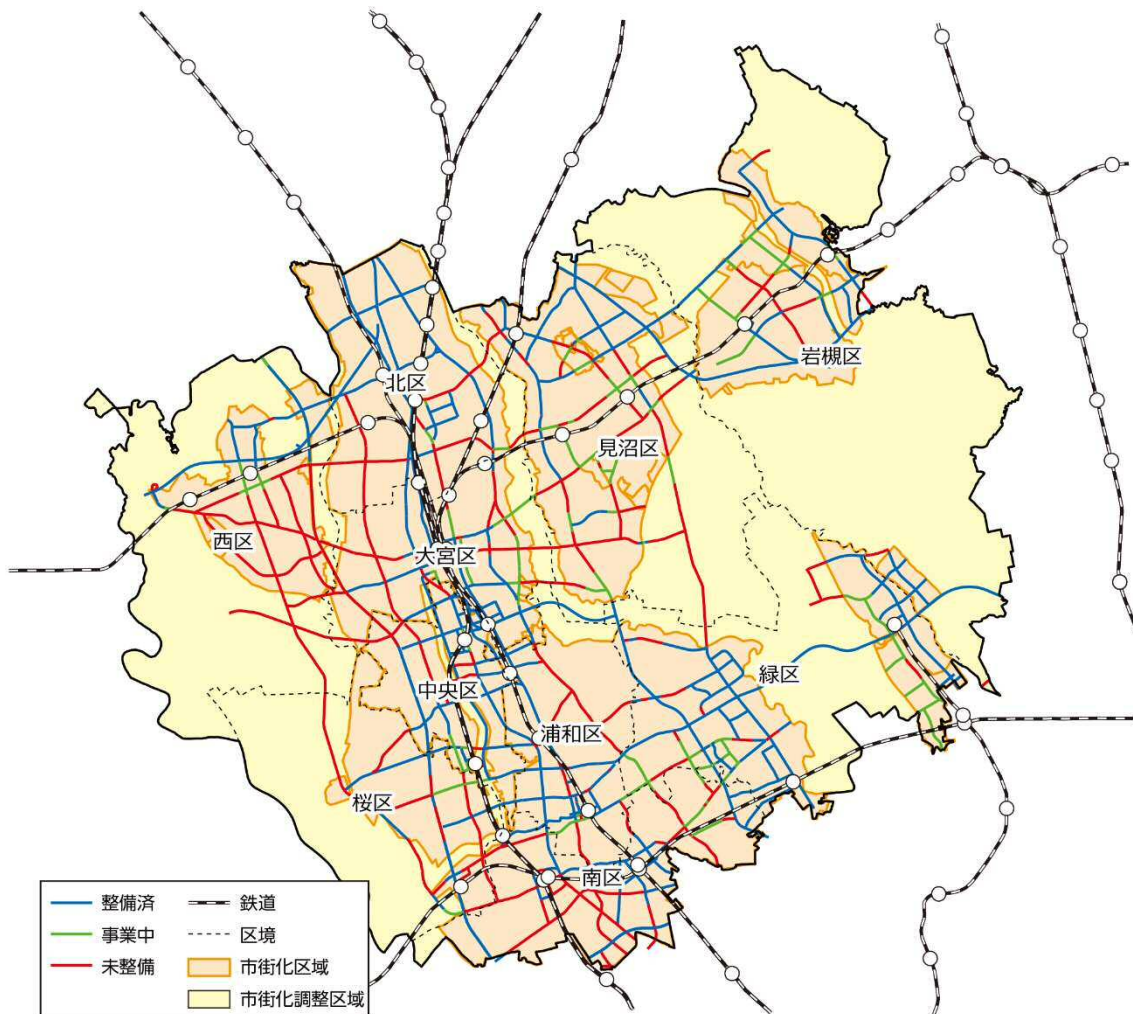
※改良済：以下の区間の延長の合計

- ・道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
- ・事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度未換算完成延長

概成済：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしている現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長

資料：国土交通省資料（都市計画現況調査（平成22年、平成31年））

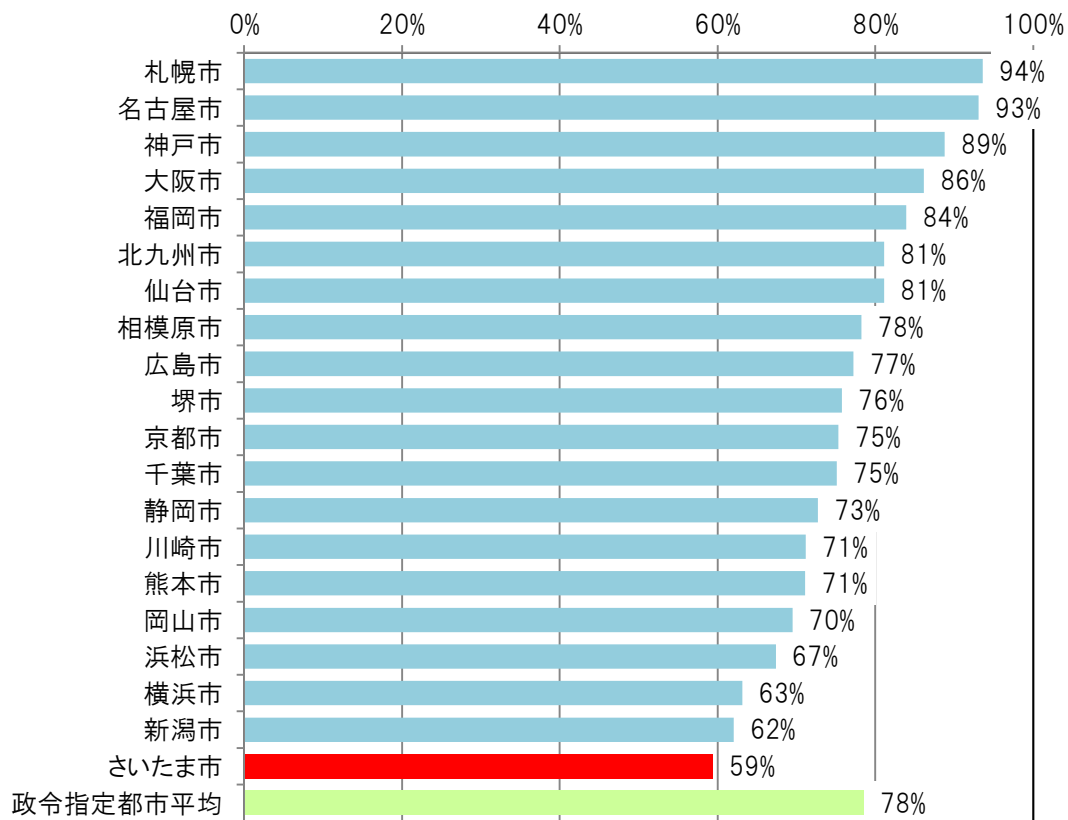
図 1-6 都市計画道路整備延長の経年変化



資料：さいたま市資料（令和2年3月時点）

図 1-7 都市計画道路整備状況図

都市計画道路の整備は進められているものの、整備率では他の政令指定都市に比べ低い状況にある。



資料：国土交通省資料（都市計画現況調査（平成 31 年））

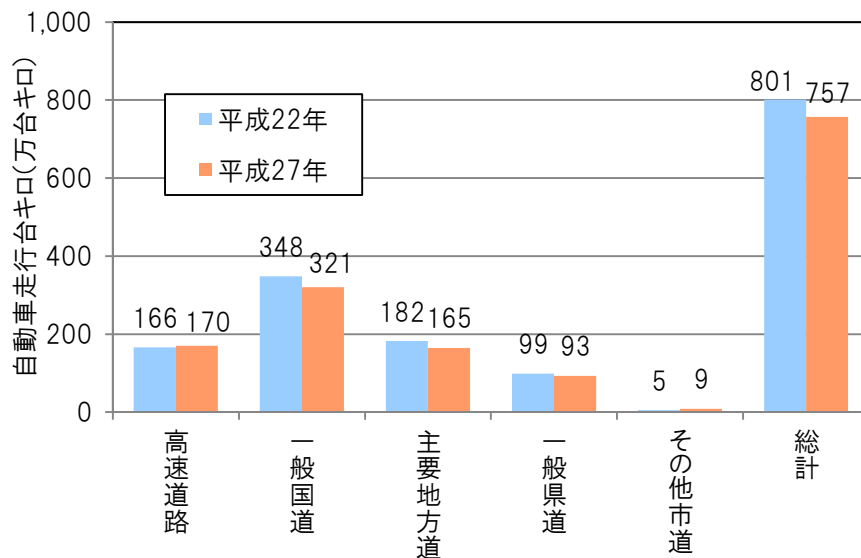
図 1-8 政令指定都市の都市計画道路整備率

(4) 自動車交通からみた特性

① 自動車交通量

自動車交通量を道路交通センサスによる自動車走行台キロ*で見ると、平成 22 年と平成 27 年では若干の減少傾向が見られる。

※自動車走行台キロ：自動車走行距離（交通量×延長）の総和で、道路交通需要を示す。（たとえば、100 台の車がそれぞれ 5km 走ると 500 台キロ）



資料：道路交通センサス（平成 22 年、平成 27 年）

図 1-9 自動車走行台キロの推移

表 1-1 自動車走行台キロの推移

道路種別	自動車走行台キロ		H27/H22増減率
	平成22年	平成27年	
高速道路	166.3	170.2	2.3%
一般国道	348.3	320.6	-7.9%
主要地方道	182.4	164.5	-9.8%
一般県道	98.8	93.1	-5.7%
その他市道	5.2	8.7	65.6%
総計	801.0	757.1	-5.5%

※小数点以下の処理の関係から、総計の数字が合わない場合がある

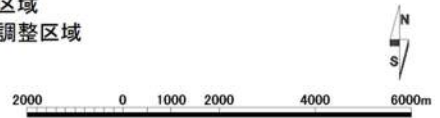
資料：道路交通センサス（平成 22 年、平成 27 年）



道路交通センサス 増減図(H27交通量/H22交通量)

資料: H27、H22 道路交通センサス

- | | | | | | |
|--------------|------------------|--------------------|-------|------------|---------|
| — (Blue) — | ~ -20%未満 | — (Blue dashed) — | 新幹線 | ■ (Pink) | 市街化区域 |
| — (Green) — | -20% ~ -10% | — (Black dashed) — | J R 線 | ■ (Yellow) | 市街化調整区域 |
| — (Grey) — | -10% ~ 0% ~ +10% | — (Black solid) — | 私鉄等 | | |
| — (Orange) — | +10% ~ +20% | — (Black dashed) — | 区 界 | | |
| — (Red) — | +20%以上~ | | | | |



資料: 道路交通センサス (平成 22 年、平成 27 年)

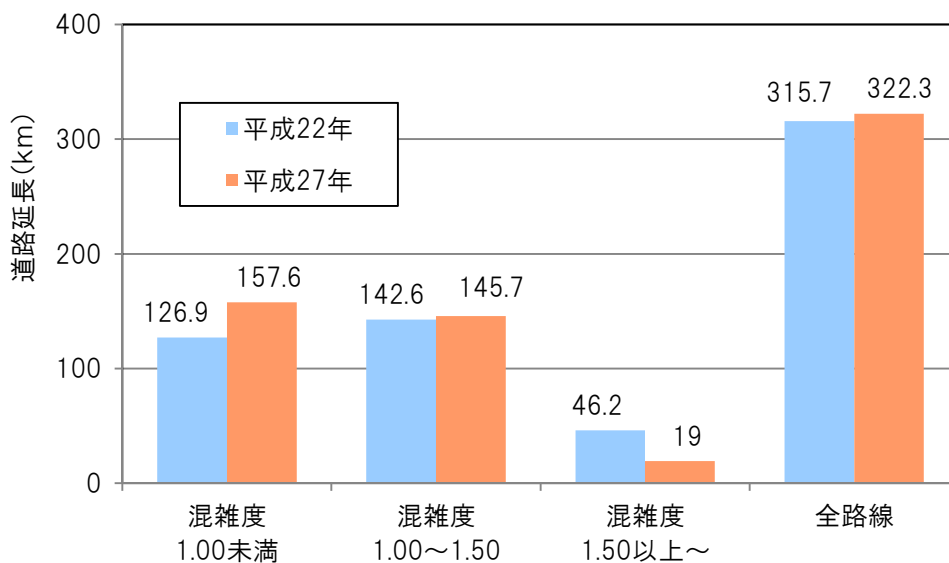
図 1-10 交通量増減図 (道路交通センサス)

② 自動車混雑度

自動車の混雑状況を道路交通センサスによる混雑度で見ると、市内の道路総延長に占める混雑度 1.00 未満の区間の割合は、平成 22 年の 40%から、平成 27 年では 49%に増加している。また、混雑度 1.50 以上の区間延長は減少している。

$$\text{混雑度}^{\ast} = \frac{\text{交通量 (台/12h)}}{\text{交通容量 (台/12h)}}$$

※：混雑度とは、ある道路の交通容量に対する実際の交通量の充足の程度を表したもの（混雑度が 1.0 より大きい場合には、設計時に想定した交通量の水準を実際の交通量が超えたことを意味する）



資料：道路交通センサス（平成 22 年、平成 27 年）

図 1-11 混雑度ランク別延長

表 1-2 混雑度ランク別道路延長の推移

単位：Km

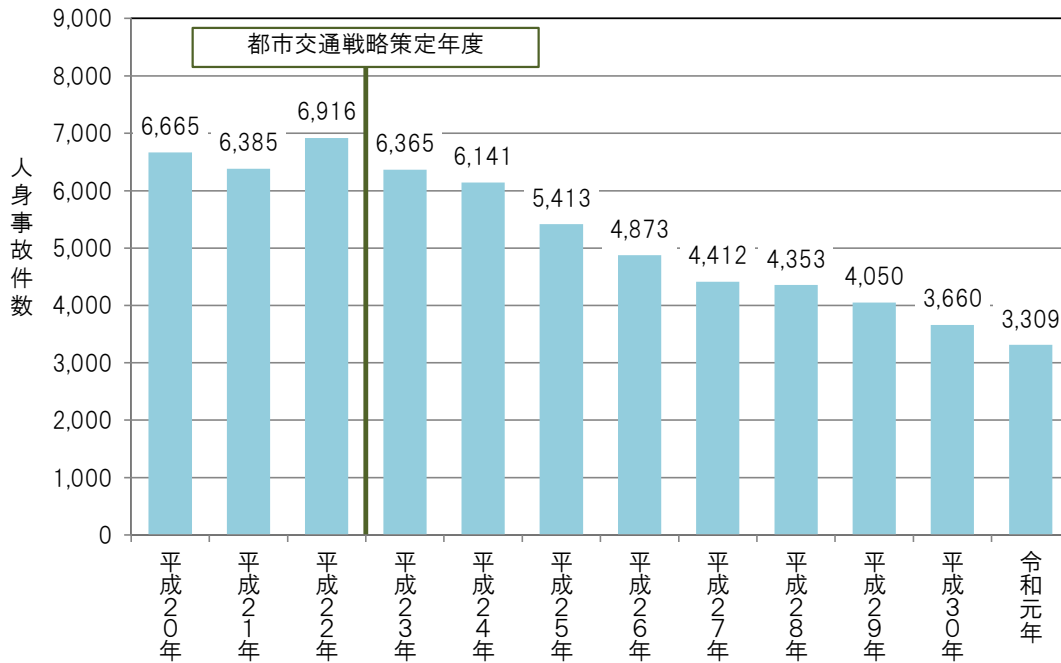
混雑度ランク	道路延長		H27/H22増減率
	平成22年	平成27年	
混雑度1.00未満	126.9 40%	157.6 49%	24.2% -
混雑度1.00~1.50	142.6 45%	145.7 45%	2.2% -
混雑度1.50以上~	46.2 15%	19.0 6%	-58.9% -
全路線	315.7 100%	322.3 100%	2.1% -

資料：道路交通センサス（平成 22 年、平成 27 年）

(5) 交通安全からみた特性

① 人身事故件数

人身事故の発生件数は減少傾向にある。なお、都市交通戦略策定以降は減少している。同様に死傷者数も減少傾向にあるが、高齢者の占める割合は若干の増加傾向にある。



資料：さいたま市資料

図 1-12 人身事故発生件数の推移

表 1-3 死傷者数の推移

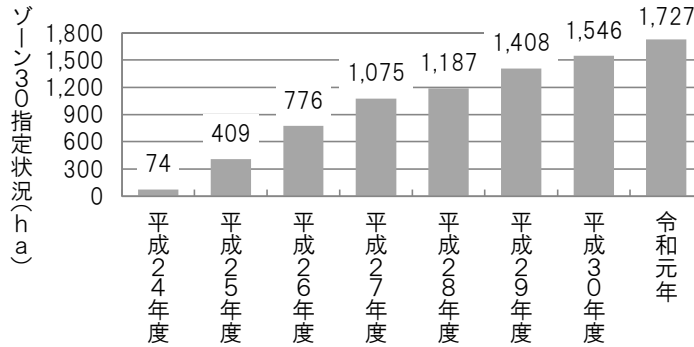
年	死傷者数 (人)	うち 高齢者 (人)	
		うち 高齢者 (人)	割合 (%)
平成20年	8,040	996	12.4
平成21年	7,633	886	11.6
平成22年	8,184	1,010	12.3
平成23年	7,604	948	12.5
平成24年	7,234	954	13.2
平成25年	6,326	830	13.1
平成26年	5,810	722	12.4
平成27年	5,278	752	14.2
平成28年	5,147	719	14.0
平成29年	4,843	736	15.2
平成30年	4,267	624	14.6
令和元年	3,906	612	15.7

資料：さいたま市資料

② ゾーン30

本市では、平成24年度から整備を開始し、約1,727haの区域でゾーン30[※]の整備を実施している。

※ゾーン30とは、生活道路における歩行者などの安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制などを図る生活道路対策である。



資料：さいたま市資料

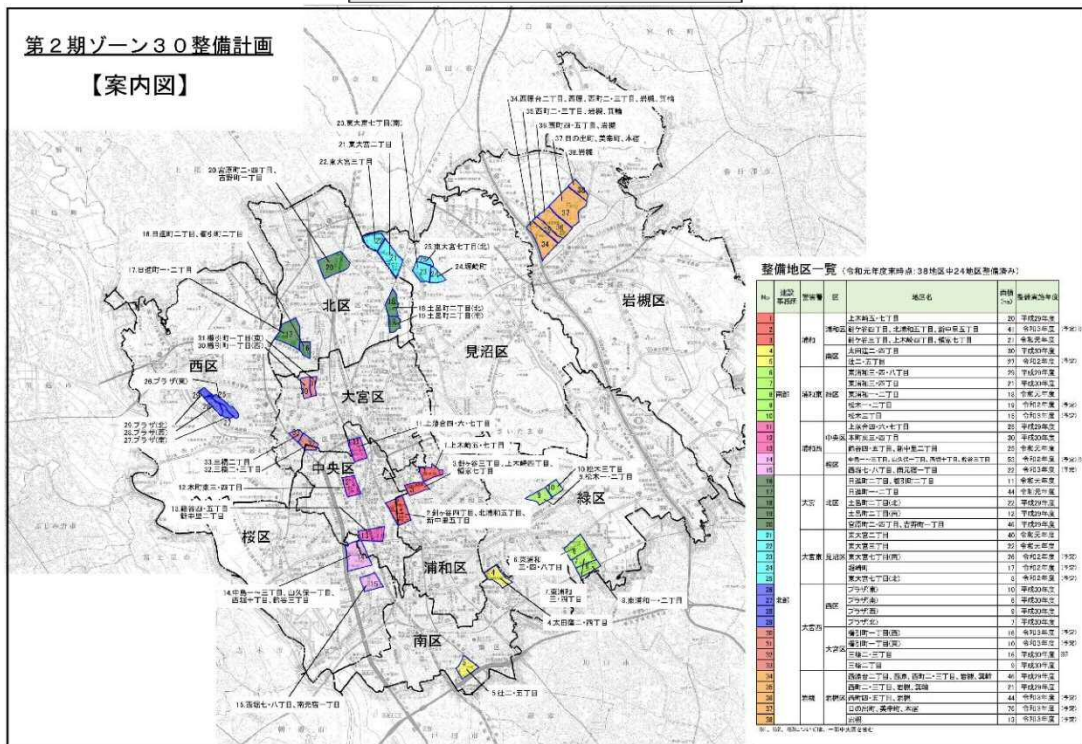
図 1-13 ゾーン30指定状況



資料：さいたま市資料

図 1-14 ゾーン30の実施例

ゾーン30整備地区一覧



資料：さいたま市資料

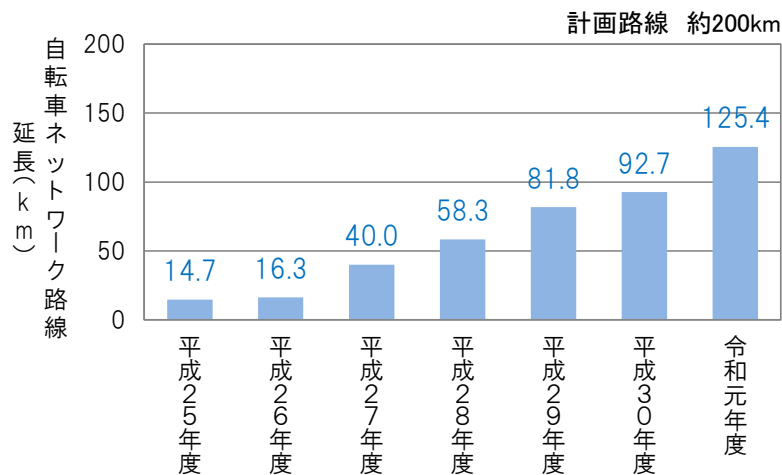
図 1-15 ゾーン30整備地区

(6) 自転車利用からみた特性

① 自転車ネットワーク路線

本市では、さいたま市自転車ネットワーク整備計画を平成26年4月に策定し、令和5年度末の整備延長約200kmを目指して自転車ネットワークの整備を進めている。

自転車ネットワーク路線延長は計画策定時の状況と比べると、大きく増加している。

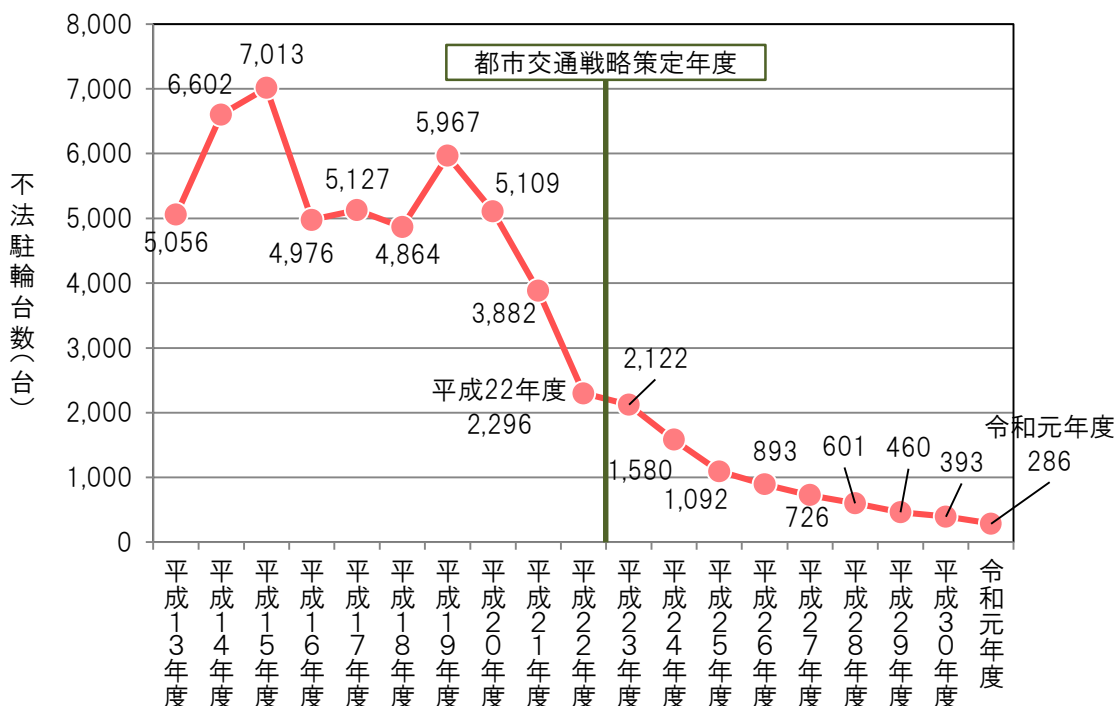


資料：さいたま市資料

図 1-16 自転車ネットワーク路線延長

② 不法駐輪台数

鉄道駅周辺における不法駐輪台数は減少傾向にあり、都市交通戦略策定以降も減少している。



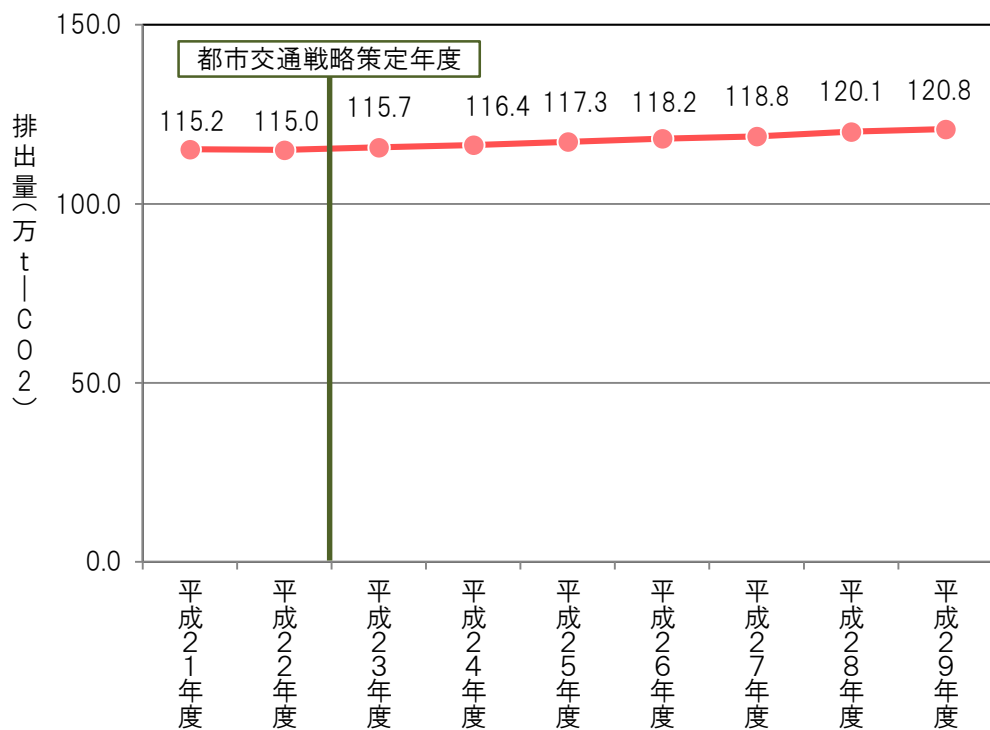
※不法駐輪台数は11月のある平日11時台の総数

資料：さいたま市資料

図 1-17 鉄道駅周辺の不法駐輪台数の推移

(7) 二酸化炭素排出量の状況からみた特性

運輸部門の温室効果ガス排出量は、横ばい傾向にあり、都市交通戦略策定以降も同様である。



資料：さいたま市資料

図 1-18 温室効果ガス排出量の推移（運輸部門）

1-3. まとめ

(1) 施策の取組状況のまとめ

完了が明確な施策（施策分類 A）では、いずれの方針においても 8 割以上の施策で完了・整備（作成）中となっているものの、多くの施策は整備（作成）中である。完了が明確でない施策（施策分類 B）では、いずれの方針においても 9 割以上の施策に取組中である。

施策の多くは取り組みを継続する状況であり、道路整備事業等の一部では未着手の施策もあるため、引き続き各施策を推進していく必要がある。

(2) 現況のまとめと今後の課題

現況のまとめと今後の課題を、人口、公共交通、都市計画道路・自動車交通、交通安全、自転車交通、二酸化炭素排出の視点で、以下に整理した。

項目	現況のまとめ	今後の課題
人口	<ul style="list-style-type: none"> 市内の都心・副都心の人口密度は増加傾向にある。 高齢化率は上昇しており、今後もこの傾向が続くと想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口増加を支える交通体系や、高齢者の移動性の確保も求められる。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者は、増加傾向にある。 バス利用者数は都市交通戦略策定以降増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、公共交通サービスの向上が求められる。
都市計画道路 ・自動車交通	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の整備延長は増加している。ただし、他の政令指定都市と比較して低い状況である。 自動車走行台キロには若干の減少傾向が見られる。 混雑度には減少傾向が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路などの施設整備が求められるほか、交通手段の転換やかしい車の使い方[*]が求められる。
交通安全 (歩行者を含む)	<ul style="list-style-type: none"> 人身事故の発生件数は都市交通戦略策定以降減少している。 ゾーン 30 指定面積が 1,000ha を超えるなど、交通安全対策を推進している。 	<ul style="list-style-type: none"> より安全で安心の交通体系の整備が求められる。
自転車交通	<ul style="list-style-type: none"> 自転車ネットワーク路線の整備を推進している。 不法駐輪は減少の傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行環境の整備や、ニーズがある箇所での駐輪場整備が求められる。
二酸化炭素 排出	<ul style="list-style-type: none"> 運輸部門の排出量は、ほぼ横ばいである。 	<ul style="list-style-type: none"> 排出量削減に向け、環境に配慮した交通体系の構築が求められる。

^{*}車はとても便利で快適な乗り物である一方、交通渋滞や地球環境問題など、困ったことも少なくない。そこで、場面に合わせて公共交通を利用するなど、過度に車に依存したライフスタイルから脱却し、適切に車を使うこと。

第2章 都市交通戦略の基本目標及び方針

基本目標は、平成23年3月に策定した都市交通戦略を踏襲し、上位計画であるSMARTプランの内容や、整理した現況のまとめ、今後の課題を踏まえ、平成29年7月に見直した以下の4方針を継続する。

【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

【方針1】市内のアクセス性が高い交通体系の整備

- 水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造を支える交通体系を目指す。
- 市内のアクセス性を高めるため、市内の都心・副都心等を相互に結ぶ基幹交通ネットワークを整備する。
- 市内の円滑な移動を支えるため、鉄道・バスなどの公共交通や自動車・自転車が相互に連携した利便性の高い交通体系を整備する。

【方針2】広域的なアクセス性が高い交通体系の整備

- 広域交通による東京都心や他都市の拠点とのアクセス性が高い交通体系を目指す。
- 広域交通のアクセス性を高めるため、鉄道・バスなどの公共交通の拠点・ネットワークを整備する。
- バス・自動車での円滑な移動を支えるため、広域幹線道路をはじめとした道路ネットワークを整備する。

【方針3】市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供

- 市内の都心・副都心における快適性・回遊性を高めるため、多様な交通手段を提供し東日本の中枢都市にふさわしい充実した交通環境を目指す。
- 短距離移動の快適性・回遊性を高めるため、歩いて楽しい交通空間や多様な交通手段を提供する。
- 来訪者や外国人を含め、多様な人々の円滑な移動を支えるため、駅前広場の整備などにより、快適で使いやすい交通環境を提供する。

【方針4】安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供

- 高齢者や障害者をはじめ、誰もが、いつでも、安全に安心して移動できる交通環境を目指す。
- 健康的な暮らしを支えるため、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した施設整備や交通サービスにより、誰もが気軽に外出できる交通環境を提供する。
- 安全・安心で持続可能な移動を支えるため、災害に強く環境負荷の小さい交通環境を提供する。

第3章 都市交通戦略の施策

3-1. 取り組むべき主な施策の整理

都市交通戦略には、概ね今後5年以内に取り組む必要がある都市交通に関わる施策や、中長期的な取組を位置付けるものとする。また、関連する他分野の取組は、各事業者が計画している施策を都市交通戦略として位置付けるものとする。

3-2. 都市交通戦略の施策体系

都市交通戦略の4つの方針に基づき、主な交通施策を整理した。

(1) 方針 1 の施策体系

【方針 1】市内のアクセス性が高い交通体系の整備

- 水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造を支える交通体系を目指す。
- 市内のアクセス性を高めるため、市内の都心・副都心等を相互に結ぶ基幹交通ネットワークを整備する。
- 市内の円滑な移動を支えるため、鉄道・バスなどの公共交通や自動車・自転車が相互に連携した利便性の高い交通体系を整備する。

【市内アクセス共通】

バスの走行環境整備の促進
 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
 自転車ネットワーク路線の整備
 都市計画道路の整備
 都市計画道路の見直し
 交差点の改良
 モビリティ・マネジメントの推進
 鉄道の輸送力の強化
 バスの走行環境整備の促進
 バスの輸送力の強化
 パークアンドライド及び企画乗車券の推進
 公共サイン整備の推進

凡例

- 高速自動車国道・都市高速道路
- 一般国道
- 主要地方道・一般県道
- 鉄道(新幹線)
- 鉄道(JR)
- 鉄道(東武鉄道・埼玉高速鉄道)
- 鉄道(ニューシャトル)
- 駅(JR)
- 駅(東武鉄道・埼玉高速鉄道・ニューシャトル)
- 都心
- 副都心

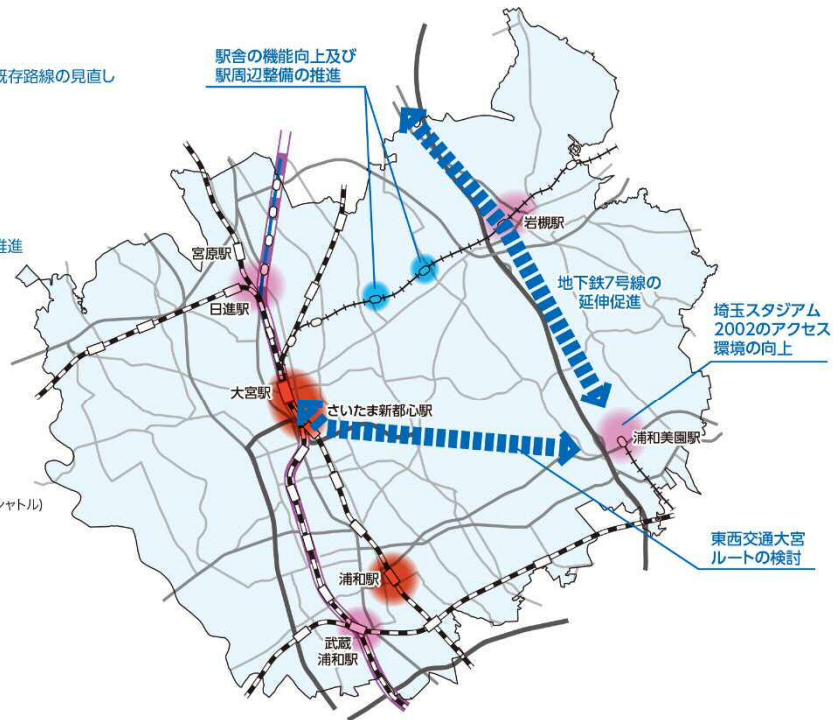


図 3-1 方針 1 のイメージ図

【方針1】市内のアクセス性が高い交通体系の整備

1-1 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

都市計画道路の整備

都市計画道路の見直し

交差点の改良

地下鉄7号線の延伸促進

東西交通大宮ルートを検討

鉄道の輸送力の強化

バスの走行環境整備の促進

バスの輸送力の強化

1-2 鉄道駅周辺のアクセス向上

バスの走行環境整備の促進（再掲）

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

自転車ネットワーク路線の整備

駅舎の機能向上及び駅周辺整備の推進

パークアンドライド及び企画乗車券の推進

1-3 公共交通機関の利用促進に関するソフト施策の充実

モビリティ・マネジメントの推進

公共サイン整備の推進

埼玉スタジアム 2002 のアクセス環境の向上

1-1 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

⇒ : 実績 ⇒ : 計画

交通戦略	施策【施策分類】	計画期間																
		事業実施期間												長期				
		短期				中期				長期								
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7		
1-1	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																	
1-1-1	都市計画道路の整備【A】 (R3.3時点の計画)	①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				用地買収及び道路整備工事							
		②田島大牧線 (2工区)	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田島大牧線 (高砂工区)	用地買収及び道路整備工事				再開発組合との調整				右記に同じ				道路整備工事			
		④町谷本太線 (鴻沼工区)	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事		道路整備工事(供用)									
		⑤市道B 第482号線	用地買収及び道路整備工事				用地交渉				用地交渉				用地買収及び道路整備工事			
		⑥市道B 第486号線	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事				道路整備工事(供用)							
		⑦市道B 第503・292号線	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事		道路整備工事(供用)									
		⑧三橋中央通線 (三橋工区)	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事		道路整備工事(供用)									
		⑨道場三室線 (2工区)	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事		用地買収及び道路整備工事				道路整備工事					
		⑩田島大牧線 (太田窪工区)	用地買収及び道路整備工事								左記に同じ		※認可期間の延伸を予定					
		⑪天沼高鼻線 (東町交差点)					道路予備設計		事業説明会		用地測量		用地買収		用地買収及び道路整備工事			
		⑫本町通り線 (鈴谷2工区)					道路予備設計		事業説明会		用地測量		用地買収		用地買収及び道路整備工事			
		⑬岩槻中央通り線 (岩槻橋)							事業化予定		事業説明会		用地買収		用地買収及び道路整備工事			
		⑭道場三室線 (本太工区)					事業化予定		事業化検討中		道路予備設計		道路予備設計		事業化予定(事業期間については未定)			
		⑮南浦和前地線 (前地工区)					事業説明会		事業化検討中				事業化検討中(事業化時期については未定)					
		⑯元町三室線 (三室工区)									事業化検討中		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【B】	①市内全域	さいたま市道路網計画策定				道路網プログラムに基づく廃止候補路線の廃止手続き				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(更新)に基づく都市計画変更手続き		道路網計画(改定版)に基づく都市計画変更手続き	
1-1-3	交差点の改良【A】	①全市	検討・調査・計画策定				整備推進				整備推進							
1-1-4	地下鉄7号線の延伸促進【B】	①浦和美園～岩槻	事業着手に向けた調査・検討				事業着手に向けた調査・検討				事業着手に向けた調査・検討							
1-1-5	東西交通大宮ルートの検討【B】	①大宮～さいたま新都心～埼玉スタジアム2002	意義、必要性等の検討 費用対効果、事業の採算性等の整理				東西交通大宮ルートへ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							
		②大宮～内宿(市外を含む)(運転間隔の見直し)	運転間隔の見直し		増便(6:30～7:00間)の増便		終電車の内宿延長		駅間距離の内宿延長		平日・土曜日の増便		増便列車の繰上げ		利用状況を検証しながら、検討・実施			
1-1-6	鉄道の輸送力の強化【B】	②大宮～内宿(市外を含む)(新型車両の導入)	2000系導入(7編成)				2000系導入(3編成)				2000系導入(2編成)				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)			
1-1-7	バスの走行環境整備の促進【B】	①市内全域	事業検討				国際興業浦和駅西口発着路線に導入				事業検討・推進				右に同じ		事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助を実施	
		②市内全域 (PTPSの整備推進)													施設実施		事業推進	
1-1-8	バスの輸送力の強化【B】	①市内全域	大型(長尺)車導入				大型(長尺)車導入				大型(長尺)車導入							
			継続運行(必要に応じて大型(長尺)車導入検討)				継続運行(必要に応じて大型(長尺)車導入検討)				継続運行(必要に応じて大型(長尺)車導入検討)							
			継続運行(必要に応じて大型(長尺)車導入検討)				継続運行(必要に応じて大型(長尺)車導入検討)				継続運行(必要に応じて大型(長尺)車導入検討)							
							IC定期券導入				IC定期券導入				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			
							学トクIC定期券導入											

1-2 鉄道駅周辺のアクセス向上

⇒ : 実績 ⇨ : 計画

交通戦略	施策【施策分類】	計画期間														
		事業実施期間														
		短期					中期					長期				
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
1-2	鉄道駅周辺のアクセス向上															
1-2-1	バスの走行環境整備の促進(再掲)【B】	①市内全域	事業検討							右に同じ	事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助を実施					
			国際興業浦和駅西口発着路線に導入					事業検討・推進								
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【B】	①コミュニティバス(市内の交通空白・不便地区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					南区/岩槻区運行改善(継続)				地元提案に基づき相談・協議・運行改善				
			西区運行改善(継続)					西区運行改善(継続)								
		②乗合タクシー(市内の交通空白・不便地区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					地元提案に基づき相談・協議・運行改善								
1-2-3	自転車ネットワーク路線の整備【A】	①市内全域	検討・調査・計画策定			整備推進					整備推進					
1-2-4	駅舎の機能向上及び駅周辺整備の推進【A】	①七里駅、大和田駅	事業化検討					設計(七里駅)		橋上化駅舎・自由通路整備工事(七里駅)						
			事業化検討(大和田駅及び駅周辺)					事業化検討(大和田駅及び駅周辺)								
1-2-5	パークアンドライド及び企画乗車券の推進【B】	①内宿駅(市外)	継続実施(平成26年度台数見直し 38台→29台)							継続実施						

契約駐車場を変更し、料金を値下げし継続

消費税改正に伴い往復割引運賃改定

1-3 公共交通機関の利用促進に関するソフト施策の充実

⇒ : 実績 ⇨ : 計画

交通戦略		計画期間																
		事業実施期間																
		短期				中期				長期								
施策【施策分類】		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7		
1-3	公共交通機関の利用促進に関するソフト施策の充実																	
1-3-1	モビリティ・マネジメントの推進【B】																	
	①全区役所	委員会設置	効果測定	配布 経・北	転入窓口で ツール配布(全区役所)						事業を継続							
	②市内各所(イベント会場等)	事業検討・調整			イベント開催・出展による啓発 デジタルサイネージの活用						事業を継続							
	③市内各企業	セミナー参加参加事業者等へ エコ通勤の周知によるモビリティマネジメントの促進						事業を継続										
	④市内小学校(学校MM)	実施検討	対象検討	実施に向けた調整	試験実施	本格導入に向けた検討・推進	さいたま市 出前講座に登録						本格導入に向けた検討・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)	カーフリーデー、ノーマイカーデー実施						カーフリーデー、ノーマイカーデー実施										
1-3-2	公共サイン整備の推進【B】																	
	①市内全域	公共サインの整備推進						公共サインの整備推進										
1-3-3	埼玉スタジアム2002のアクセス環境の向上【B】																	
	①美園地区							戦略作成	社会実験	さいたまスタジアム2002のアクセス環境の向上								

(2) 方針 2 の施策体系

【方針 2】広域的なアクセス性が高い交通体系の整備

- 広域交通による東京都心や他都市の拠点とのアクセス性が高い交通体系を目指す。
- 広域交通のアクセス性を高めるため、鉄道・バスなどの公共交通の拠点・ネットワークを整備する。
- バス・自動車での円滑な移動を支えるため、広域幹線道路をはじめとした道路ネットワークを整備する。

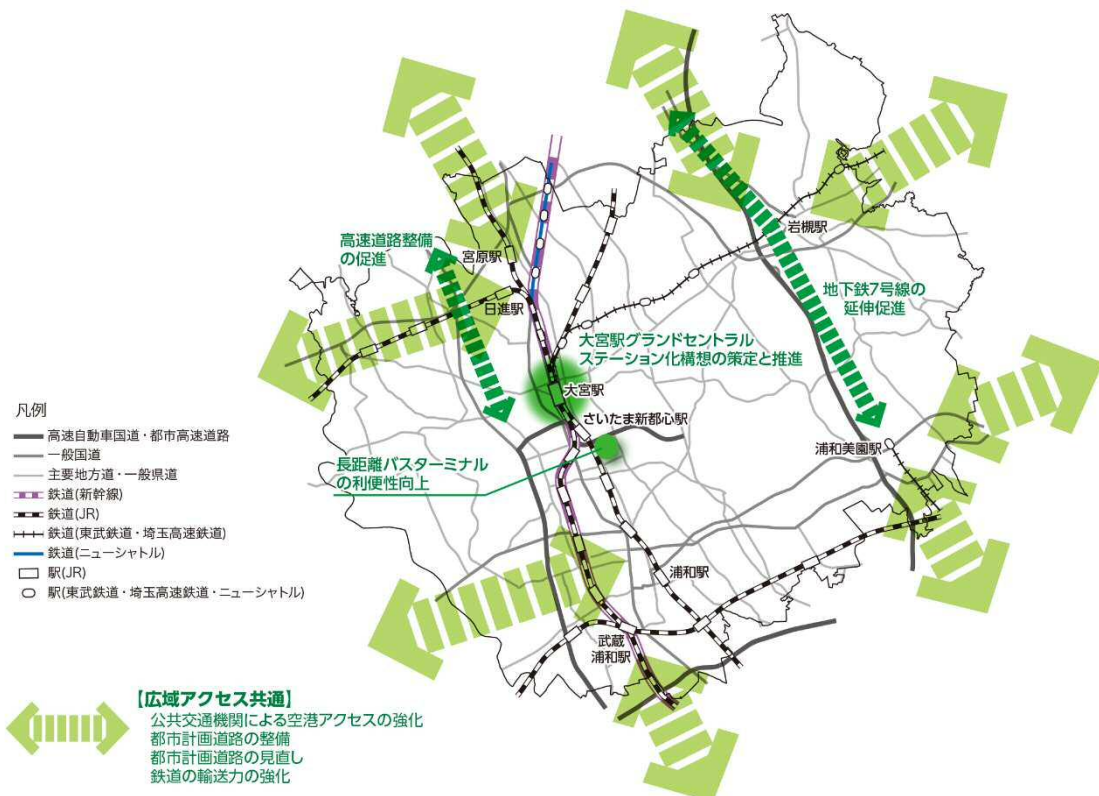


図 3-2 方針 2 のイメージ図

【方針2】広域的なアクセス性が高い交通体系の整備

2-1 広域交通拠点の形成

大宮駅グランドセントラルステーション化構想の策定と推進

長距離バスターミナルの利便性向上

2-2 広域的な交通ネットワークの形成

高速道路整備の促進

都市計画道路の整備（再掲）

都市計画道路の見直し（再掲）

地下鉄7号線の延伸促進（再掲）

鉄道の輸送力の強化（再掲）

公共交通機関による空港アクセスの強化

2-2 広域的な交通ネットワークの形成

⇒ : 実績 ⇒ : 計画

交通戦略		計画期間														
		事業実施期間														
		短期					中期					長期				
施策【施策分類】		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
2-2	広域的な交通ネットワークの形成															
2-2-1	高速道路整備の促進【B】	<p>①新大宮上尾道路</p> <p>事業化を要望 → R2.3 都市計画事業承認及び認可 → 要活動実施 → 促進</p> <p>H28.4 H29.3 直轄道路事業事業化 有料道路事業許可</p>														
	都市計画道路の整備(再掲)【A】(R3.3時点の計画)	<p>①国道122号(加倉) 用地買収 → 道路整備(歩道) → 道路整備(電線共同溝・歩道)</p> <p>②中山道(宮町) 用地買収 → 道路整備(電線共同溝・歩道)</p> <p>③中山道(常盤) 用地買収 → 道路整備(電線共同溝・歩道)</p> <p>④産業道路(北袋工区) 用地買収及び道路整備工事 → 用地交渉 → 用地買収及び道路整備工事</p> <p>⑤産業道路(天沼工区) 用地買収及び道路整備工事 → 左記に同じ ※認可期間の延伸を予定</p> <p>⑥南大通東線(天沼工区) 用地買収及び道路整備工事 → 左記に同じ ※認可期間の延伸を予定</p> <p>⑦大宮岩槻線(1工区) 用地買収及び道路整備工事 → 左記に同じ ※認可期間の延伸を予定</p> <p>⑧国道122号蓮田岩槻バイパス 用地買収及び道路整備工事 → 道路整備工事 → 道路整備工事</p> <p>⑨県道さいたま鴻巣線バイパス 用地買収及び道路整備工事 → 道路整備工事 → 道路整備工事 ※17.道場三室線(2工区)と隣接し、同時期に供用を目標</p> <p>⑩国道463号越谷浦和バイパス(鶴巻IC) 用地買収及び道路整備工事 → 道路整備工事 → 道路整備工事</p> <p>⑪大宮岩槻線(芝川工区) 用地買収及び道路整備工事 → 道路整備工事 → ※認可期間の延伸を予定 用地買収及び道路整備工事</p> <p>⑫産業道路(天沼2工区) 用地買収 → 用地買収及び道路整備工事</p> <p>⑬大宮岩槻線(大和田工区) 道路予備設計 → 事業化検討中 → 事業説明会 → 道路詳細設計、用地測量 → 事業化予定(事業期間については未定)</p> <p>⑭産業道路(堀の内工区) 事業化検討中 → 道路予備設計 → 事業化予定(事業期間については未定)</p> <p>⑮産業道路(原山工区) 用地買収 → 用地買収及び道路整備工事 → ※認可期間の延伸を予定 用地買収及び道路整備工事</p> <p>⑯道場三室線(栄和工区) 道路予備修正設計 → 事業化検討中 → 事業説明会 → 事業化予定(事業期間については未定)</p> <p>⑰産業道路(原山2工区) 事業説明会 → 事業認可取得 → 用地買収 → 用地買収及び道路整備工事</p> <p>⑱第二産業道路(東大宮工区) 事業化予定 → 事業化検討中 → 事業化検討中(事業化時期については未定)</p> <p>⑲第二産業道路(大和田工区) 道路整備工事 → 道路整備工事(供用)</p> <p>⑳産業道路(駒場工区) 事業化検討中 → 事業化予定(事業期間については未定)</p> <p>㉑産業道路(堀の内2工区) 道路予備設計 → 事業化予定(事業期間については未定)</p> <p>㉒三橋中央通線(三橋2工区) 道路予備設計 → 事業化予定(事業期間については未定)</p> <p>㉓大宮岩槻線(七里駅入口交差点) 事業化検討中 → 事業化予定(事業期間については未定)</p> <p>㉔産業道路(上木崎4丁目交差点) 事業化検討中 → 事業化予定(事業期間については未定)</p>														
2-2-3		都市計画道路の見直し(再掲)【B】	<p>①市内全域</p> <p>さいたま市道路網計画策定 → 道路網プログラムに基づく廃止候補路線の廃止手続き → 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(更新)に基づく都市計画変更手続き → 道路網計画(改定版)に基づく都市計画変更手続き</p>													
2-2-4		地下鉄7号線の延伸促進(再掲)【B】	<p>①浦和美園～岩槻</p> <p>採算性等算定 → 採算性等算定 → 採算性等算定 → 国・県・鉄道事業者等と協議・調整 → 国・県・鉄道事業者等と協議・調整</p> <p>事業着手に向けた調査・検討 → 事業着手に向けた調査・検討</p>													

交通戦略		計画期間														
施策【施策分類】		事業実施期間														
		短期					中期				長期					
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
2-2-5	鉄道の輸送力の強化 (再掲)【B】	①大宮～内宿(市外を含む)(運転間隔の見直し)			運転間隔 見直し	増便実施 (6:30～ 7:00間)	終電車の 内宿延長	箱根駅直結 内宿始末に 変更	東上線が デッドタイム の発生等	始発列車 の繰上げ		利用状況を検証しながら、検討・実施				
		②大宮～内宿(市外を含む)(新型車両の導入)	2000系導入(7編成)				2020系 導入(3編成)			2020系 導入(2編成)		平成30年度、令和元年度にそれぞれ1編成導入 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)				
2-2-6	公共交通機関による 空港アクセスの強化【B】	①市内 (空港へのアクセス 強化:バス)	協議調整		関係事業者との協議・調整					関係事業者との協議・調整						
		②市内 (空港へのアクセス 強化:鉄道)	新規運行開始						バス協会に対し要望を実施		埼玉県鉄道整備要望を通じ、 鉄道事業者に対し要望を継続実施					

【方針3】市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供

3-1 歩行者・自転車優先の快適性・回遊性の高い空間の形成

都市計画道路の整備（再掲）

大宮駅グランドセントラルステーション化構想の策定と推進（再掲）

大宮駅西口周辺おもてなし歩行エリアの整備

氷川参道の歩行者専用化の検討

浦和駅西口南高砂地区の整備による回遊性の向上

段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備

端末物流対策の推進

駐輪場の適正配置の推進

大宮駅周辺まちなかウォークブルの推進

歩行者・自転車中心の空間形成の推進

3-2 多様な回遊手段の提供

シェアサイクルの普及

サイクルサポート施設の認定・設置

低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進

公共サイン整備の推進（再掲）

スマートシティに向けたモビリティサービスの充実

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

3-3 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進

モビリティ・マネジメントの推進（再掲）

端末物流対策の推進（再掲）

3-1 歩行者・自転車優先の快適性・回遊性の高い空間の形成

⇒ : 実績 ⇨ : 計画

交通戦略	施策【施策分類】	計画期間														
		事業実施期間												長期		
		短期			中期						長期					
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
3-1	歩行者・自転車優先の快適性・回遊性の高い空間の形成															
3-1-1	都市計画道路の整備(再掲)【A】	①水川緑道西通線(南区間:南大通東線~大宮中央通線)	用地買収		用地買収 道路整備											
		②水川緑道西通線(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)	事業化検討・調査	関係機関協議等	都市計画決定		調査・道路設計・インフラ設計	事業認可	移転補償				用地買収・道路整備			
		④都市計画道路上落合桜木線	事業化協議、現況測量、用地買収			関係機関調整				用地買収			用地買収・道路整備			
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策定と推進(再掲)【B】	①大宮駅及び周辺地区					推進会議			推進会議			大宮GCS推進戦略会議・まちづくり調整会議			
3-1-3	大宮駅西口周辺おもてなし歩行エリアの整備【A】	①大宮駅西口周辺(県道大宮停車場大成線)	計画等	端末物流調査	対策案検討	設計	事業化検討	一方通行化による調整		事業化検討	設計		工事・供用			
3-1-4	水川参道の歩行者専用化の検討【B】	①水川参道(中山道から大宮中央通線まで)				施策検討				右記に同じ			一部区間実施、継続検討			
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【A】	①南高砂地区			詳細設計		施設建築物の計画変更に伴う関係機関協議			権利変換計画作成			整備工事等(建築工事含む)			
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【A】	①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)			
3-1-7	端末物流対策の推進【B】	①駅前周辺地区	第5回東京都市圏物流流動調査			事業検討・推進			荷捌きスペースの整備				対策の検討・推進			
		②駅前周辺地区								右記に同じ			駐車規制見直しの検討・推進			
3-1-8	駐輪場の適正配置の推進【B】	①市内駅周辺等				検討・調査			整備推進				整備推進			
3-1-9	大宮駅周辺まちなかウォークアブルの推進【B】	①大宮駅周辺											ウォークアブルな空間形成の推進			
3-1-10	歩行者・自転車中心の空間形成の推進【B】	①美園地区				区画整理等による歩行空間等整備				右記に同じ			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 道路空間再構築の検討・推進			

3-2 多様な回遊手段の提供

⇒ : 実績 ⇨ : 計画

交通戦略			計画期間																	
			事業実施期間																	
施策【施策分類】			短期						中期			長期								
			H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7			
3-2	多様な回遊手段の提供																			
	3-2-1 シェアサイクルの普及【B】	①市内全域									ポト 設置・検討・分析	左記に 同じ	事業推進							
	3-2-2 サイクルサポート施設の 認定・設置【B】	①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						検討・ 調査		調査・ 整備	事業推進	事業推進								
	3-2-3 低炭素型パーソナル モビリティの普及の推進 【B】	①市内全域	施策検討	総合特区計画重点プロジェクト推進						取組の継続的な推進										
	3-2-4 公共サイン整備の推進 (再掲)【B】	①市内全域	公共サインの整備推進									公共サインの整備推進								
	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 【B】	①大宮駅・さいたま 新都心周辺地区等									シェア型マルチモビリティ 実証実験・結果検証	地地区への 調査検討	事業 検討	運用開始 手続き	サービス 運用開始					
	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【B】	①美園地区									検討	AI等を活用したモビリティサービスの検討・実証・実装								

3-3 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進

⇒ : 実績 ⇨ : 計画

交通戦略		計画期間															
		事業実施期間											長期				
施策【施策分類】		短期					中期				長期						
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	
3-3	都心地区内における自動車利用の削減方策の推進																
3-3-1	モビリティ・マネジメントの推進(再掲)【B】	①全区役所	委員会設置	効果測定	配布 録・北	転入窓口で ツール配布(全区役所)					事業を継続						
		④市内小学校 (学校MM)	実施 検討	対象 検討	実施に向 けた調整	試験実施	本格導入に 向けた 検討・推進	さいたま市 出前講座に登録				本格導入に向けた検討・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)	カーフリーデー、ノーマイカーデー実施								カーフリーデー、ノーマイカーデー実施						
3-3-2	端末物流対策の推進 (再掲)【B】	①駅前周辺地区	第5回東京都都市圏物流流動調査				事業検討・推進			荷捌きスペースの 整備		対策の検討・推進					

(4) 方針 4 の施策体系

【方針 4】安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供

- 高齢者や障害者をはじめ、誰もが、いつでも、安全に安心して移動できる交通環境を目指す。
- 健康的な暮らしを支えるため、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した施設整備や交通サービスにより、誰もが気軽に外出できる交通環境を提供する。
- 安全・安心で持続可能な移動を支えるため、災害に強く環境負荷の小さい交通環境を提供する。

【市域全体共通】

- 自転車事故の防止対策の推進
- 自転車の交通安全啓発活動の実施
- 放置自転車対策(指導・撤去・啓発)の強化
- 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備
- 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)
- 交通規制による歩行空間の快適化
- 次世代タクシーの導入促進
- 公共サインの整備の促進
- バス待ち環境改善の促進
- モビリティ・マネジメントの推進
- パークアンドライド及び企画乗車券の推進
- 交通結節点における駐輪場の整備
- 自転車ネットワーク路線の整備
- 駐輪場の適正配置の推進
- 健康づくりを目的とした歩道の整備
- 自転車のレクリエーション環境の向上
- 環境に配慮した次世代自動車の普及の推進
- 低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進
- エコドライブの推進
- 都市計画道路の整備
- バリアフリー基本構想に基づく特定事業の推進
- 端末物流対策の推進
- 踏切の改良
- 高齢者等の移動支援事業
- 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
- バスのバリアフリー化の推進

凡例

- 高速自動車国道・都市高速道路
- 一般国道
- 主要地方道・一般県道
- 鉄道(新幹線)
- 鉄道(JR)
- 鉄道(東武鉄道・埼玉高速鉄道)
- 鉄道(ニューシャトル)
- 駅(JR)
- 駅(東武鉄道・埼玉高速鉄道・ニューシャトル)



図 3-4 方針 4 のイメージ図

【方針4】安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供

4-1 市街地の交通空間の安全性の向上

都市計画道路の整備（再掲）

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）

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

段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備（再掲）

駅舎の機能向上及び駅周辺整備の推進（再掲）

自転車ネットワーク路線の整備（再掲）

端末物流対策の推進（再掲）

バリアフリー基本構想に基づく特定事業の推進

踏切の改良

歩行者・自転車中心の空間形成の推進（再掲）

4-2 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進

【方針4】安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供

4-1 市街地の交通空間の安全性の向上

4-2 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進

交通規制による歩行空間の快適化

自転車事故の防止対策の推進

自転車の交通安全啓発活動の実施

放置自転車対策（指導・撤去・啓発）の強化

モビリティ・マネジメントの推進（再掲）

パークアンドライド及び企画乗車券の推進（再掲）

エコドライブの推進

環境に配慮した次世代自動車の普及の推進

低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進（再掲）

地下鉄7号線の延伸促進（再掲）

東西交通大宮ルートの検討（再掲）

バス待ち環境改善の促進

次世代タクシーの導入促進

自転車のレクリエーション環境の向上

交通結節点における駐輪場整備の促進

駐輪場の適正配置の推進（再掲）

健康づくりを目的とした歩道の整備

公共サイン整備の推進（再掲）

高齢者等の移動支援事業

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（再掲）

バスのバリアフリー化の推進

4-1 市街地の交通空間の安全性の向上

⇒ : 実績 ⇒ : 計画

交通戦略	施策【施策分類】	計画期間																		
		事業実施期間												長期						
		短期				中期				長期				R5	R6	R7				
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7				
4-1	市街地の交通空間の安全性の向上																			
4-1-1	都市計画道路の整備(再掲)【A】(R3.3時点の計画)	①大宮岩槻線(1工区)	用地買収及び道路整備工事										左記に同じ	※認可期間の延伸を予定						
		②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				用地買収及び道路整備工事									
		③田島大牧線(2工区)	用地買収及び道路整備工事										用地買収及び道路整備工事							
		④国道122号蓮田岩槻バイパス	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事				道路整備工事									
		⑤国道463号越谷浦和バイパス(鶴巻IC)	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事				道路整備工事									
		⑥市道B第503・292号線	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事		道路整備工事(供用)											
		⑦大宮岩槻線(芝川工区)	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事				用地買収及び道路整備工事				※認可期間の延伸を予定					
		⑧大宮岩槻線(大和田工区)					道路予備設計		事業化検討中		事業説明会		道路詳細設計(用地測量)				事業化予定(事業期間については未定)			
		⑨産業道路(原山工区)					用地買収				用地買収及び道路整備工事				※認可期間の延伸を予定					
		⑩産業道路(原山2工区)	事業説明会		事業認可取得		用地買収				用地買収及び道路整備工事									
		⑪第二産業道路(東大宮工区)					事業化予定		事業化検討中				事業化検討中(事業化時期については未定)							
		⑫第二産業道路(大和田工区)					道路整備工事		道路整備工事(供用)											
		⑬岩槻中央通り線(岩槻橋)					事業化予定		事業説明会		用地買収		用地買収及び道路整備工事							
		⑭道場三室線(本太工区)					事業化予定		事業化検討中		道路予備設計		道路予備設計		事業化予定(事業期間については未定)					
		⑮産業道路(駒場工区)									事業化検討中		事業化予定(事業期間については未定)							
		⑯産業道路(堀の内2工区)									道路予備設計		事業化予定(事業期間については未定)							
		⑰三橋中央通線(三橋2工区)									道路予備設計		事業化予定(事業期間については未定)							
		⑱元町三室線(三室工区)									事業化検討中		事業化予定(事業期間については未定)							
		⑲大宮岩槻線(七里駅入口交差点)									事業化検討中		事業化予定(事業期間については未定)							
		⑳産業道路(上木崎4丁目交差点)									事業化検討中		事業化予定(事業期間については未定)							
		㉑指扇中央通線									事業化検討中		事業認可取得		用地買収及び道路整備工事					
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)【B】	①市内全域																		
		道路整備																		
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【B】					検討		社会実験実施		本格実施の検討		対策実施		追加対策の検討						
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(再掲)【A】	①電線の地中化(市内)																		
		道路整備(電線共同溝・歩道)																		
4-1-5	駅舎の機能向上及び駅周辺整備の推進(再掲)【A】					事業化検討				設計(七里駅)		橋上化駅舎・自由通路整備工事(七里駅)		事業化検討(大和田駅及び駅周辺)						
4-1-6	自転車ネットワーク路線の整備(再掲)【A】	①市内全域																		
		検討・調査・計画策定				整備推進				整備推進										
4-1-7	端末物流対策の推進(再掲)【B】	①駅前周辺地区																		
		1箇所実施																		
		駐車規制見直しの検討・推進																		
4-1-8	バリアフリー基本構想に基づく特定事業の推進【B】	①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																		

交通戦略		計画期間														
施策【施策分類】		事業実施期間														
		短期					中期					長期				
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
4-1-9 踏切の改良【A】	①市内	踏切改良推進									踏切改良推進					
4-1-10 歩行者・自転車中心の空間形成の推進(再掲)【B】	①美園地区	区画整理等による歩行空間等整備									区画整理等による歩行空間等整備					
												公共空間等の活用による滞留等創出				
												右記に同じ	道路空間再構築の検討・推進			
											右記に同じ					

4-2 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進

⇒ : 実績 ⇒ : 計画

交通戦略	施策【施策分類】	計画期間														
		事業実施期間												長期		
		短期				中期				長期				R3	R4	
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
4-2	多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進															
4-2-1	交通規制による歩行空間の快適化【B】	①鐘塚公園周辺地区(オープン化検討)	実施検討	オープンカフェ実施効果検証			オープンカフェ実施拡大検討					オープンカフェ実施拡大検討				
		②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				
4-2-2	自転車事故の防止対策の推進【B】	①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				
4-2-3	自転車の交通安全啓発活動の実施【B】	①市内各所					交通安全教室の開催					交通安全教室の開催				
4-2-4	放置自転車対策(指導・撤去・啓発)の強化【B】	①市内全域の放置自転車禁止区域					事業推進					事業推進				
4-2-5	モビリティ・マネジメントの推進(再掲)【B】	①全区役所	委員会設置	効果測定	配布(緑・北)		転入窓口でツール配布(全区役所)					事業を継続				
		④市内小学校(学校MM)	実施検討	対象検討	実施に向けた調整	試験実施	本格導入に向けた調整	さいたま市出前講座に登録				本格導入に向けた検討・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)					カーフリーデー、ノーマイカーデー実施					カーフリーデー、ノーマイカーデー実施				
4-2-6	パークアンドライド及び企画乗車券の推進(再掲)【B】	①内宿駅(市外)					継続実施(平成26年度台数見直し 38台→29台)					消費税込改正に伴い往復引運	継続実施			
												契約駐車場を変更し、料金を値下げし継続				
4-2-7	エコドライブの推進【B】	①市内全域					市民及び事業者向けの普及啓発活動と市職員の率先行動を推進					事業を継続				
4-2-8	環境に配慮した次世代自動車の普及の推進【B】	①市内全域					EV等普及施策「E-KIZUNA Project」等の推進					取組の継続的な推進				
												施策の見直し	新たな施策の展開			
4-2-9	低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進(再掲)【B】	①市内全域	施策検討				総合特区計画重点プロジェクト推進					取組の継続的な推進				
4-2-10	地下鉄7号線の延伸促進(再掲)【B】	①浦和美園～岩槻					事業着手に向けた調査・検討					事業着手に向けた調査・検討				
			採算性等算定		採算性等算定			採算性等算定	国・県・鉄道事業者等と協議・調整			国・県・鉄道事業者等と協議・調整				
4-2-11	東西交通大宮ルートの検討(再掲)【B】	①大宮～さいたま新都心～埼玉スタジアム2002					意義、必要性等の検討					東西交通大宮ルートの整備に向けた検討・推進				
							費用対効果、事業の採算性等の整理					東西交通大宮ルートの整備に向けた検討・推進				
												東武東上線北口停留所上屋設置に向けて工事発注を実施				
4-2-12	バス待ち環境改善の促進【B】	①市内全域(バス停上屋整備補助)					事業検討					事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助				
		②市内全域(バスロケ整備補助)					検討・実施					事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助				
		③市内全域(運行情報提供システム等整備補助)					検討・実施					事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助				
			導入(東武)	導入(国際興業)	導入(国際興業)							事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助				
							コミュニケーションバス時刻表車内掲示(継続)					事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助				
4-2-13	次世代タクシーの導入促進【B】	①市内全域(ユニバーサルデザインタクシーの導入促進)									右記に同じ	導入推進				
		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)									右記に同じ	導入推進				
4-2-14	自転車のレクリエーション環境の向上【B】	①荒川・見沼代用水等、河川沿いのルート					調査・検討					調査・計画・整備	調査・検討			事業推進
		②市内回遊型のルート					調査・検討					調査・計画・作成				事業推進
4-2-15	交通結節点における駐輪場整備の促進	①市内全域(バス停駐輪場整備補助)					事業検討					事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助を実施				
		②バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など					埼玉県「バス停を拠点としたまちづくり」事業で検討					埼玉県「出歩きやすいまちづくり」事業で検討				
		③バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など					埼玉県「バス停を拠点としたまちづくり」事業で検討					埼玉県「出歩きやすいまちづくり」事業で検討				
		④ニッ宮バス停					整備検討					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)				
		⑤西武車庫前バス停					整備検討					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)				
		⑥佐知川原バス停					整備検討					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)				
		⑦バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など					埼玉県「バス停を拠点としたまちづくり」事業で検討					埼玉県「出歩きやすいまちづくり」事業で検討				
							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				
												右記に同じ	道路空間再構築の検討・推進			

交通戦略		計画期間																
		事業実施期間																
		短期					中期				長期							
施策【施策分類】		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7		
4-2-16	駐輪場の適正配置の推進(再掲)【B】	①市内駅周辺等						検討・調査		整備推進							整備推進	
4-2-17	健康づくりを目的とした歩道の整備【B】	①都市計画道路(スポーツ振興まちづくり条例に基づく)	身近な場所でのウォーキング・ジョギング・サイクリングと観光資源との連携															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
4-2-18	公共サイン整備の推進(再掲)【B】	①市内全域	公共サインの整備推進															公共サインの整備推進
4-2-19	高齢者等の移動支援事業【B】	①市内全域																モデル事業実施
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(再掲)【B】	①市内 ②美園地区																実証実験等による導入の検討
4-2-21	バスのバリアフリー化の推進【B】	①市内全域(ノンステップバス導入補助)																AI等を活用したモビリティサービスの検討・実証・実装
																		事業者の導入希望に応じ、予算の範囲内で補助を実施

第4章 都市交通戦略の評価と推進

4-1. 都市交通戦略の評価

(1) 評価の考え方

都市交通戦略は、施策の進捗状況の確認やその評価を毎年の推進委員会で実施するとともに、事業者などでの情報共有や相互理解を深めてきたことで、一定の成果が得られている。

また、施策実施による交通環境の変化を評価指標により定量的に整理しながら進めており、一定の効果を確認している。

今後は、基本目標及び方針に対応した以下の評価指標を用いて、都市交通戦略を評価していくこととする。

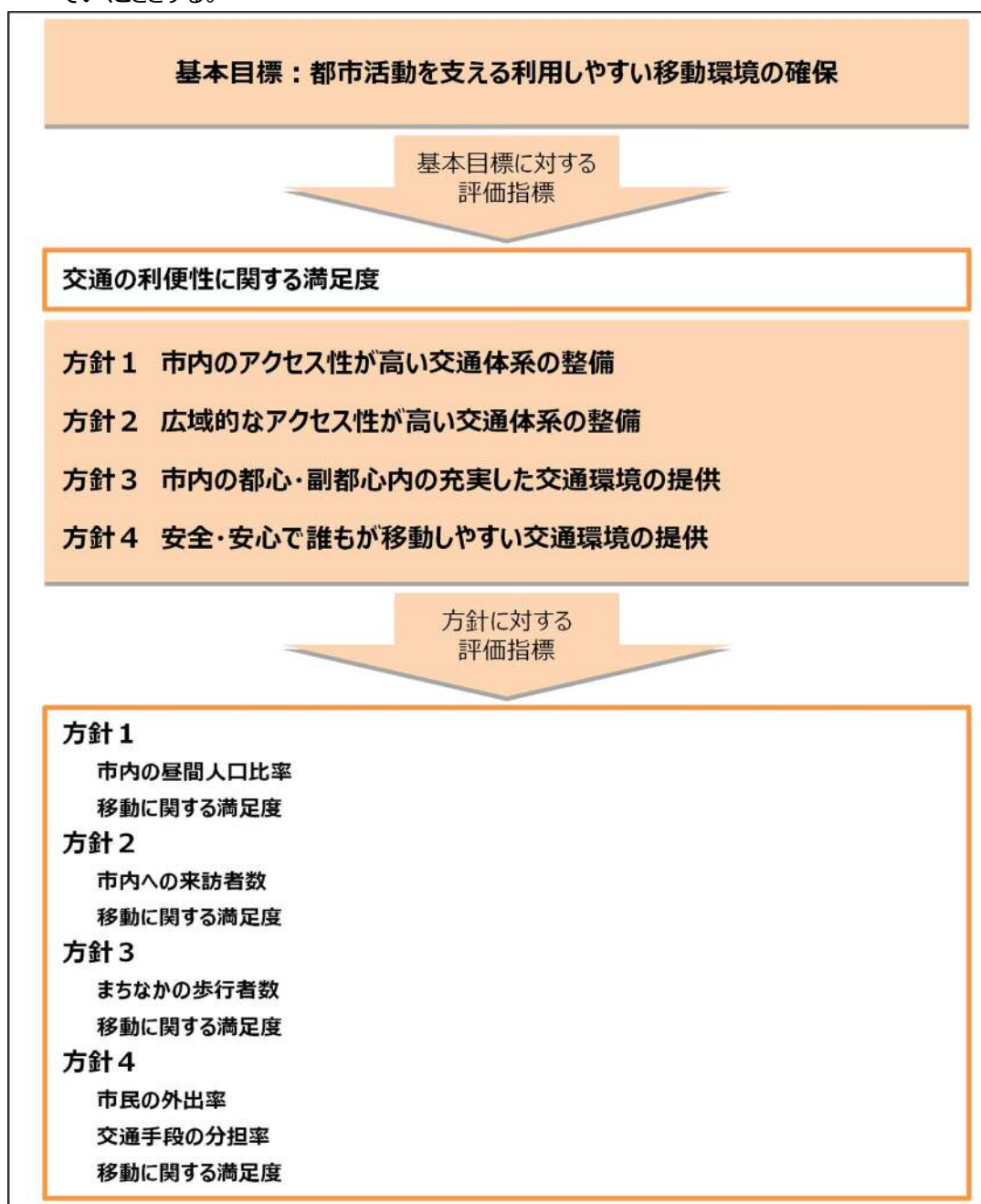


図 4-1 基本目標・方針と評価指標

(2) 各方針に対応した評価指標の例

方針	指標 1 アウトプット指標	指標 2 アウトカム指標
【方針 1】市内のアクセス性 1-1 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 1-2 鉄道駅周辺のアクセス向上 1-3 公共交通機関の利用促進に関するソフト施策の充実	■都市計画道路整備状況 ■市内の基幹的道路網整備率	■鉄道乗車人員 ■バス利用者数 <input type="checkbox"/> 市内の昼間人口比率 ■移動に関する満足度
【方針 2】広域的なアクセス性 2-1 広域交通拠点の形成 2-2 広域的な交通ネットワークの形成	■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）	■インターチェンジ利用台数 ■新幹線乗車人員 ■市内への来訪者数（観光入込客数） ■移動に関する満足度
【方針 3】市内の都心・副都心内の充実した交通環境 3-1 歩行者・自転車優先の快適性・回遊性の高い空間の形成 3-2 多様な回遊手段の提供 3-3 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進	■都市計画道路整備率（都心・副都心内） ■交通拠点（駅前広場、交通ターミナル）整備状況 ■市内の都心・副都心内の歩道整備状況（都市計画道路、市街地整備事業区域内道路） ■新たな交通手段の導入状況	■鉄道駅乗車人員（都心、副都心） ■シェアサイクルなど利用者数 ■大宮駅周辺の「賑わい」、「回遊性」に対して満足した人の割合 <input type="checkbox"/> まちなかの歩行者数 ■移動に関する満足度
【方針 4】安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境 4-1 市街地の交通空間の安全性の向上 4-2 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進	■自転車通行帯整備延長 ■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） ■ノンステップバスの導入率	■交通事故件数・死傷者数 ■不法駐輪台数 <input type="checkbox"/> 市民の外出率 ■コミュニティバスの割引制度利用者数（障がい者等） <input type="checkbox"/> 交通手段の分担率 ■二酸化炭素排出量 ■移動に関する満足度 ■市内の乗用車の新車登録台数に占める次世代自動車の割合

※ ■：毎年計測・評価する指標、□数年に1回計測・評価する指標

4-2. 都市交通戦略の推進

都市交通戦略は、毎年推進委員会を開催し、事業の進捗状況を確認するとともに必要に応じて計画を見直してきた。今後も、これまでの状況を継続し定期的に情報共有を行いながら、効果的・効率的に進めていく必要がある。

また、平成 29 年度に都市交通戦略を一部見直し（方針の組み換えと施策の入れ替えなど）、当初計画目標期間であった令和 2 年度には、市民や利用者の意識調査や、施策の取り組み状況を踏まえて短中期を評価し、施策の多くは取り組みを継続する状況にあることから都市交通戦略を継続更新した。

今後は、上位関連計画や多様化する生活様式の変化等に応じた、交通関連施策の取り組み状況に注視しながら、本市が目指す将来都市像を支える交通体系の構築に向けた取り組みを着実に推進する。

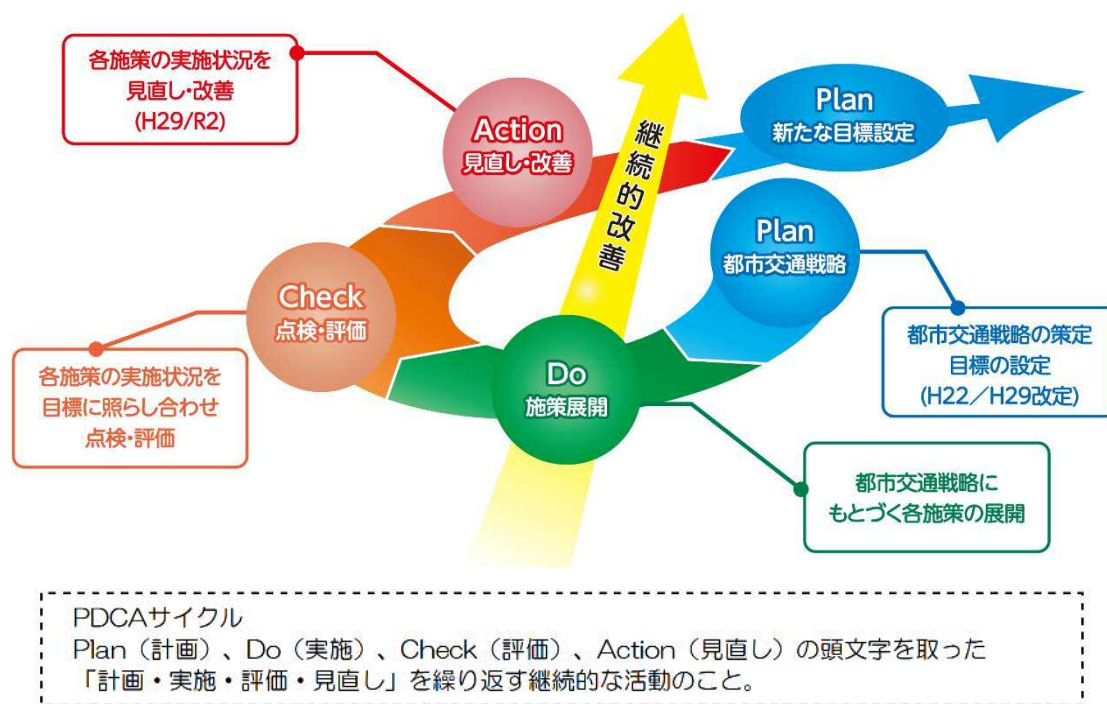


図 4-2 P D C Aサイクルによる継続的な施策の展開イメージ

さいたま市都市交通戦略【改定版】

平成29年7月（令和3年3月一部更新）

さいたま市都市局都市計画部交通政策課
〒330-9588 さいたま市浦和区常盤 6-4-4

この印刷物は●●●部作成し、1部当たりの印刷経費は●●●円です。