

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	1-17
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	1-22
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	1-29
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.....	2-40

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、令和元年度末時点の進捗状況を確認した。

また、平成 29 年 7 月の都市交通戦略改定後に新たに取り組むこととなった関連施策を把握した。

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、令和元年度の実施結果を比較することで把握している。なお、令和元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、およそ 8 割は整備（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（令和元年度時点）

【施策分類 A（完了が明確な施策）：68】

完了	整備（作成）中	未着手
7（10.3%）	52（76.5%）	9（13.2%）

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：103】

取組改善	取組中	未着手
2（1.9%）	98（95.1%）	3（2.9%）

※施策数には再掲を含む

<参考：施策の実施状況（令和元年度時点、再掲を含まない）>

表 1-2 施策の実施状況（令和元年度時点、再掲を含まない）

【施策分類A（完了が明確な施策）：49】

完了	整備（作成）中	未着手
5（10.2%）	38（77.6%）	6（12.2%）

【施策分類B（完了が明確でない施策）：64】

取組改善	取組中	未着手
1（1.6%）	60（93.8%）	3（4.7%）

※端数処理の関係で、合計値が一致しない場合がある。

<参考：令和元年度の実施状況が、完了・取組改善と評価された施策>

【施策分類B（完了が明確でない施策）】

取組改善(1)：3-1-8/3-3-2[再] 端末物流対策の推進（1『駅前周辺地区』について集配中の貨物自動車の「駐車可規制」の区画枠の整備（大宮駅西口・北浦和駅西口）及び駐車禁止対象車両からの除外（大宮駅東口））

<参考：令和元年度の実施状況が、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(6)：1-1-1 都市計画道路の整備（31『大谷場北浦和線（馬場先通り～（主）さいたま草加線）』）
 1-1-1/4-1-1[再] 都市計画道路の整備（30『道場三室線（本太工区）』）
 2-2-2 都市計画道路の整備（21『産業道路（堀の内工区）』、23『県道さいたま鴻巣線バイパス（栄和）』）
 2-2-2/4-1-1[再] 都市計画道路の整備（20『大宮岩槻線（延伸）』、27『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(3)：4-2-15 交通結節点における駐輪場の整備（1『市内全域』（国際興業バス）、1『バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など』（東武バスウエスト・西武バス））

(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、およそ 6 割の施策が計画通りに進行している一方、4 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、9 割強の施策が計画通りに進行しており、進捗の遅れが確認された施策は 1 割に満たないことが確認された。

表 1-3 施策の計画に対する進捗状況（令和元年度時点）

【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
2 (2.9%)	42 (61.8%)	24 (35.3%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：103】

0 (0.0%)	99 (96.1%)	4 (3.9%)
----------	------------	----------

※施策数には再掲を含む

<参考：施策の計画に対する進捗状況（令和元年度時点、再掲を含まない）>

表 1-4 施策の計画に対する進捗状況（令和元年度時点、再掲を含まない）

【施策分類A（完了が明確な施策）：49】

前倒しで実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
1 (2.0%)	28 (57.1%)	20 (40.8%)

【施策分類B（完了が明確でない施策）：64】

0 (0.0%)	60 (93.8%)	4 (6.3%)
----------	------------	----------

※端数処理の関係で、合計値が一致しない場合がある。

<参考：令和元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(20)：1-1-1 都市計画道路の整備※（7,8,12,15（道路計画課））

1-1-1/4-1-1[再] 都市計画道路の整備※（5,6（道路計画課））

2-2-2 都市計画道路の整備※（1~4（道路環境課）、1~3（道路計画課））

3-1-1 都市計画道路の整備※（1,2（大宮駅東口まちづくり事務所））

⇒用地取得や関連工事に時間を要しているため。

（1,2（大宮駅西口まちづくり事務所））

⇒土地・建物の権利者等との交渉に期間を要することなどにより、事業実施期間が延長となるため

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』）

⇒再開発組合において、事業計画の見直しを行っているため

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（2『電線の地中化（中山道・宮町）』、3『電線の地中化（中山道・常盤）南高砂地区』）

⇒用地買収に時間を要しているため

※都市計画道路の整備についてはスペースの都合上、番号と主体/組織のみ記載

【施策分類B（完了が明確でない施策）】

進捗の遅れ(4)：3-1-4 氷川参道の歩行者専用化の検討（1『氷川参道（中山道から大宮中央通線まで）』）

⇒氷川参道の一部区間を歩行者専用化する時期は、氷川緑道西通線が北向き交通の代替路線として稼働する相互通行化が行われた後でなければならないため

4-2-15 交通結節点における駐輪場の整備（1『バス停周辺のコンビニ、大型商店、病院など』（国際興業バス・東武バスウエスト・西武バス））

⇒埼玉県「出歩きやすいまちづくり」事業等において検討中のため

＜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 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

○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

○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"> 具体的に取組んでいる（実施している）施策 「具体的に取組んでいる施策」とは、当該施策について、以下のいずれか、に該当している施策 <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 	<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）
		<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"> 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 	

※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。
 (『3-2-1 コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大』(自転車まちづくり課) など)

(3) 「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」

- 都市交通戦略での位置付けがないものの新たな取り組みとして進捗が確認できた施策を「関連施策」として以下に整理する。

表 1-5 都市交通戦略策定後の新たな施策

	施策名	場所	主体/組織	施策の開始年度	備考
関連施策	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	電線の地中化（さいたま春日部線・東町）	道路環境課	H29	約 280m の整備に着手
	1-1-1 都市計画道路の整備	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）、元町三室線（三室工区）、大宮岩槻線（七里駅入口交差点周辺部）、産業道路（上木崎 4 丁目交差点周辺部）	道路計画課	H30	事業化検討中
	3-2-1 コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大 さいたま市シェアサイクル普及事業実証実験	市内全域	自転車まちづくり推進課	H30	

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、岩槻区並木・加倉地区においてコミュニティバス等の本格運行が開始された（1-2-2）他、岩槻中央通り線（本丸工区（岩槻橋））において用地買収（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> 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	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
1-1-1 都市計画道路の整備	5	A	岩槻中央通り線 (市宿工区)	用地買収及び道路整備工事 (計画はH30年度まで)	—	用地交渉	道路計画課
	6	A	田島大牧線 (2工区)	用地買収及び道路整備工事 (計画はH29年度まで)	—	用地買収及び道路整備工事	
	7	A	田島大牧線 (高砂)	道路整備工事	—	再開発組合と調整	浦和駅周辺まちづくり事務所
	8	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
	12	A	市道B第482号線	用地買収及び道路整備工事 (計画はH30年度まで)	—	用地交渉	
	13	A	市道B第486号線	— (計画はH30年度まで)	→	— (H30年度に完了)	
	14	A	市道B第503・292号線	— (計画はH30年度まで)	→	— (H30年度に完了)	
	15	A	三橋中央通線 (三橋)	— (計画はH28年度まで)	—	— (H30年度に完了)	
	17	A	道場三室線 (2工区)	道路整備工事	→	用地買収及び道路整備工事	
	18	A	田島大牧線 (太田窪)	用地買収及び道路整備工事	→	用地買収及び道路整備工事	
	24	A	天沼高鼻線 (東町交差点周辺部)	事業化予定 (事業期間については未定)	→	用地買収	

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
1-1-1 都市計画道路の整備	25	A	本町通り線（鈴谷交差点周辺部）	事業化予定（事業期間については未定）	→	用地買収	道路計画課
	29	A	岩槻中央通り線（本丸工区（岩槻橋））	事業化予定（事業期間については未定）	→	用地買収	
	30	A	道場三室線（本太工区）	事業化予定（事業期間については未定）	→	道路予備設計	
	31	A	大谷場北浦和線（馬場先通り～（主）さいたま草加線）	事業化予定（事業期間については未定）	→	事業化検討中	
	32	A	産業道路（駒場工区）	（H30年度新規）	/	事業化検討中	
	33	A	産業道路（堀の内2工区）	（H30年度新規）	/	道路予備設計	
	34	A	三橋中央通線（三橋2工区）	（H30年度新規）	/	道路予備設計	
	35	A	元町三室線（三室工区）	（H30年度新規）	/	事業化検討中	
	36	A	大宮岩槻線（七里駅入口交差点周辺部）	（H30年度新規）	/	事業化検討中	
	37	A	産業道路（上木崎4丁目交差点周辺部）	（H30年度新規）	/	事業化検討中	
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を実施（3路線）	都市計画課
1-1-3 交差点の改良	1	A	全市	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、用地買収および、交差点改良を実施	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	国・県・鉄道事業者等と協議・調整し、都市鉄道等利便増進法に基づく事業化予定	→	・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）延伸実務関係者会議を開催	未来都市推進部（鉄道戦略担当）

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
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	→	・先進事例の研究 ・東西交通専門 部会の設置	交通政策課
1-1-6 鉄道の輸送 力の強化	1	B	大宮駅～内宿駅 (市外を含む) (ダイヤ改正の 実施)	利用状況を検証し ながら、検討・実施	→	利用状況の検証	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) (新型車両の導 入)	2020系導入 (平成30年度に2 編成、平成35年度 に2編成導入予定)	→	新型車両の導入 (H30年度、R1 年度にそれぞれ 1編成導入)	
1-1-7 バスの走行 環境整備の 推進	1	B	市内全域 (PTPS の整備推進)	事業検討・推進	→	・補助要綱整備 済み ・バス事業者に 補助メニューの 使用について照 会	交通政策課
	2	B	市内全域 (バス 優先レーンの整 備推進)	事業検討・推進	→	地域公共交通協 議会にて網形成 計画への位置付 を検討	
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	→	R1年度 大型 車 19台導入 (内、長尺車3 台導入)	国際興業 バス
	1	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
	1	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	西武バス
	2	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	→	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 (IC 定期券、 学トク IC 定期券 の継続)	

小計	施策分類 A : 16	⇒ : 0	 : 4
		→ : 10	 : 10
		- : 6	 : 2
	施策分類 B : 11	⇒ : 0	 : 0
		→ : 11	 : 11
		- : 0	 : 0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照
 ※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」を含まない

(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 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> 青文字 : 「都市交通戦略改定 (H29.7) 後の新たな施策」 <input type="checkbox"/> : 再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1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推進	1	B	市内全域 (PTPSの整備推進) [再掲]	事業検討・推進	→	・補助要綱整備済み ・バス事業者に補助メニューの使用について照会	交通政策課
	2	B	市内全域 (バス優先レーンの整備推進) [再掲]	事業検討・推進	→	地域公共交通協議会にて網形成計画への位置付を検討	
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	→	・見沼区、岩槻区運行改善 ・西区運行改善検討	交通政策課
	2	B	乗合タクシー (市内の交通空白・不便地区等において需要が見込める地区 (申請があった地区))	地元提案に基づき相談・協議・新規導入	→	・見沼区片柳西地区運行改善 ・北区吉野町地区、桜区大久保・中央区西与野地区新規導入検討	
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	→	約 32km 整備完了 (累計整備延長 : 約 125km)	自転車まちづくり推進課 道路環境課
1-2-4 駅舎橋上化・自由通路の整備および駅周辺整備の推進	1	A	七里駅、大和田駅	事業化検討	→	① 東武野田線七里駅橋上駅舎及び南北自由通路設置工事に関する検討 ② 大和田駅北口周辺整備に関する検討	区画整理支援課

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1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） （パークアンド ライド）	継続実施	→	パークアンドラ イドの継続実施 （指定した駐車 場を使用するこ とで運賃を割引）	鉄道事業者 （埼玉新都 市交通）

小計 ※括弧内は 再掲の施策数	施策分類 A : 2	⇒ : 0	■ : 0
		→ : 2	■ : 2
		- : 0	■ : 0
	施策分類 B : 5(2)	⇒ : 0	■ : 0
→ : 5(2)		■ : 5(2)	
- : 0		■ : 0	

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」を含まない

(3) 公共交通機関の利用促進に関するソフト施策の充実

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)> ■ : 完了 ■ : 整備(作成)中 □ : 未着手 □ : 評価対象外	<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	R1年の計画	R1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 ～ 10	B	各区役所 (転入者MM)	事業を継続	→	自動車から公共交通機関・徒歩・自転車への転換を促すため、転入時にMMツール(パンフレット、バス路線マップ等)配布	環境対策課
	11	B	市内ショッピングモール等	事業を継続	→	市民向けイベント、タイヤチェックで燃費アップ開催	
	12	B	市内各企業	事業を継続	→	事業者向けエコドライブセミナーの実施	
	1	B	市内小学校 (学校MM)	本格導入に向けた検討・推進	→	市内小学生(高学年)を対象に、バスの乗車体験や学習を通じて公共交通のかしこい使い方を学習する講座を登録	交通政策課
	2	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	→	大宮駅西口で9月19日にカーフリーデーを実施。 チラシ・ポスター等により、9月18日をノーマイカーデーとして、クルマ利用を控える啓発を実施。	

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
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	→	ガイドラインに 基づき、歩行者 系公共サインの 適切な整備・更 新・維持管理を 行うよう庁内に 周知	交通政策課

小計	施策分類 A : 0	⇒ : 0	■ : 0
		→ : 0	■ : 0
		- : 0	■ : 0
	施策分類 B : 15	⇒ : 0	■ : 0
		→ : 15	■ : 15
		- : 0	■ : 0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照
 ※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」を含まない

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 (2-1-1) や長距離バスターミナルの整備 (2-1-2) などが進められている。

※文中の () 内は施策番号

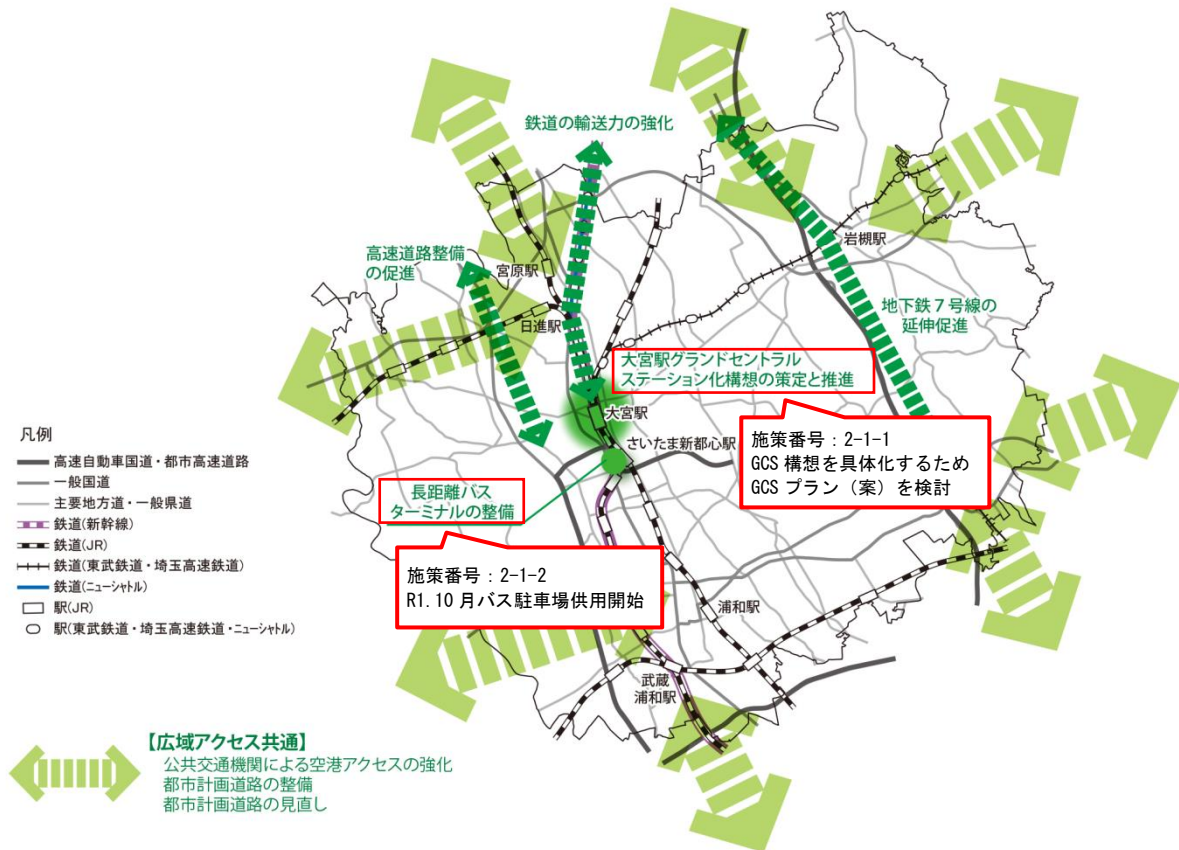


図 1-2 方針 2 のうち進捗がみられた主な施策

(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> ⇒ : 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> 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	R1年の計画	R1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策定と推進	1	B	大宮駅及び周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> 大宮グランドセントラルステーション推進会議(学識経験者、地元まちづくり団体、鉄道事業者、県、さいたま市) 検討会における協議(JR、東武鉄道、県、さいたま市) 	→	GCS構想を具体化するためGCSプラン(案)を検討	東日本交流拠点整備課
2-1-2 長距離バスターミナルの整備	1	A	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	→	<ul style="list-style-type: none"> R1.10月バス駐車場供用開始 バスターミナル整備工事【建築・土木・電気・機械】 バスターミナル運行協議会 	交通政策課

小計	施策分類 A : 1	⇒ : 0	■ : 0
		→ : 1	■ : 1
		- : 0	□ : 0
	施策分類 B : 1	⇒ : 0	■ : 0
→ : 1		■ : 1	
- : 0		□ : 0	

※個別の進捗状況については、施策シートを参照
 ※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定(H29.7)後の新たな施策」を含まない

(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)>	
⇒	: 前倒して実施・達成		: 完了
→	: 計画どおり		: 整備 (作成) 中
—	: 進捗の遅れ		: 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	R1年の計画	R1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		→ ・都市計画事業承認及び認可 ・要望活動実施	広域道路推進室
2-2-2 都市計画道路の整備	1	A	国道122号(加倉)	道路整備(電線共同溝・歩道)		— 事業実施に向けた用地買収、道路整備を実施	道路環境課
	2	A	国道463号	道路整備(計画はH28年度まで)		— 一部用地未取得箇所を除いて整備が完了	
	3	A	中山道(宮町)	道路整備(電線共同溝・歩道)		— 事業実施に向けた用地買収を実施	
	4	A	中山道(常盤)	道路整備(電線共同溝・歩道)		— 事業実施に向けた用地買収を実施	
	1	A	産業道路(北袋)	用地買収及び道路整備工事(計画はH28年度まで)		— 用地交渉	
2	A	産業道路(天沼)	用地買収及び道路整備工事(計画はH28年度まで)		— 用地買収及び道路整備工事		
3	A	南大通東線(天沼)	用地買収及び道路整備工事(計画はH28年度まで)		— 用地買収及び道路整備工事		
4	A	大宮岩槻線	用地買収及び道路整備工事		→ 用地買収及び道路整備工事		
9	A	国道122号蓮田岩槻バイパス	道路整備工事(計画はH30年度まで)		→ 道路整備工事		
10	A	県道さいたま鴻巣線バイパス	道路整備工事		→ 道路整備工事		
11	A	国道463号越谷浦和バイパス(鶴巻IC)	道路整備工事		→ 道路整備工事		

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
2-2-2 都市計画道路の整備	16	A	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	道路計画課
	19	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	
	20	A	大宮岩槻線（延伸）	事業化予定（事業期間については未定）	→	事業説明会	
	21	A	産業道路（堀の内工区）	事業化検討中（事業期間については未定）	→	事業化検討中	
	22	A	産業道路（原山1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	
	23	A	県道さいたま鴻巣線バイパス（栄和）	事業化予定（事業期間については未定）	→	事業化検討中（道路予備修正設計）	
	26	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	
	27	A	第二産業道路（東大宮工区）	事業化予定（事業期間については未定）	→	事業化検討中	
	28	A	第二産業道路（大和田工区）	事業化予定（事業期間については未定）	⇒	－ （H29年度に完了）	
	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	→	
2-2-4 地下鉄7号線の延伸促進	1	B	浦和美園～岩槻 [再掲]	国・県・鉄道事業者等と協議・調整し、都市鉄道等利便増進法に基づく事業化予定	→	・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）延伸実務関係者会議を開催	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	大宮駅～内宿駅（市外を含む） （ダイヤ改正の実施） [再掲]	利用状況を検証しながら、検討・実施	→	利用状況の検証	鉄道事業者（埼玉新都市交通）

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
2-2-5 鉄道の輸送力の強化	2	B	大宮駅～内宿駅 (市外を含む) (新型車両の導入) [再掲]	2020系導入 (平成30年度に2編成、平成35年度に2編成導入予定)	→	新型車両の導入 (H30年度、R1年度にそれぞれ1編成導入)	鉄道事業者 (埼玉新都市交通)
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	→	バス協会に空港アクセスバス増便の要望書を提出	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 A : 20	⇒ : 1	■ : 1
		→ : 12	■ : 15
	- : 7	: 4	
	施策分類 B : 7(4)	⇒ : 0	■ : 0
→ : 7(4)		■ : 7(4)	
- : 0		: 0	

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定(H29.7)後の新たな施策」を含まない

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、末端物流対策の推進 (3-1-8) など既存の取組の改善が行われている。

※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> 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	R1年の計画	R1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 中央通線)	道路整備 (計画はH30ま で)	—	道路整備	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)	道路整備	—	用地買収	
	1	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	—	・土地売買契約 3件 ・インフラ設計	大宮駅西口 まちづくり 事務所
	2	A	都市計画道路 上落合桜木線	用地買収	—	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策定と推進	1	B	大宮駅及び周辺 地区 [再掲]	・大宮グランドセントラルステーション推進会議 (学識経験者、地元まちづくり団体、鉄道事業者、県、さいたま市) ・検討会における協議 (JR、東武鉄道、県、さいたま市)	→	GCS構想を具体化するためGCSプラン(案)を検討	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・設計・工事	→	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 (中山道から大宮中央通線まで)	一部区間実施、継続検討	—	一部区間の歩行者専用規制を実施、規制区間約450m中、約300mの道路改良工事に着手	氷川参道対策室

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1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	整備工事等（建築 工事含む）	—	再開発ビルへ市 民会館の移転整 備の決定に伴 う、事業計画の 見直しと、都市 計画の変更	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 （大間木蕨線）	道路整備（電線共 同溝・歩道）	→	道路整備を実施	道路環境課
	2	A	電線の地中化 （中山道・宮町）	道路整備（電線共 同溝・歩道）	—	事業実施に向け た用地買収を実 施	
	3	A	電線の地中化 （中山道・常盤）	道路整備（電線共 同溝・歩道）	—	事業実施に向け た用地買収を実 施	
	4	A	電線の地中化 （さいたま春日 部線・東町）	（H29 新規施策）	—	道路整備を実施	
3-1-7 駐車場の効 率運用の検 討	1	B	市内全域（パー クアンドライド の検討）	施策の検討・推進	→	大宮駅西口周辺 の道路空間オー プン化に伴う今 後の課題対応方 策の一つとして 検討	交通政策課
	2	B	市内全域（共通 駐車券導入の検 討）	施策の検討・推進	→	大宮駅西口周辺 の道路空間オー プン化に伴う今 後の課題対応方 策の一つとして 検討	
3-1-8 端末物流対 策の推進	1	B	駅前周辺地区	対策の検討・推進	→	集配中の貨物自 動車について、 大宮駅西口・北 浦和駅西口に 「駐車可規制」 の区画枠を各 1 箇所整備。 大宮駅東口（駅 前交番前）のロー タリーについて、 駐車禁止対象車 両から除外。	

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
3-1-9 ローディング ベイの設 置（路上）			大宮駅東口	（主体も含め検討 中）		（主体も含め検 討中）	（未定）
3-1-10 駐輪場の適 正配置の推 進	1	B	市内駅周辺等	整備推進	→	民営駐輪所設置 に関する補助制 度の実施	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 A : 9	⇒ : 0	→ : 2	- : 7	⇒ : 0	→ : 9	- : 0
	施策分類 B : 6(1)	⇒ : 0	→ : 5(1)	- : 1	⇒ : 1	→ : 5(1)	- : 0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」を含まない

(2) 多様な回遊手段の提供

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)> : 完了 : 整備(作成)中 : 未着手 : 評価対象外	<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	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
3-2-1 コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大	1	B	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	事業推進	→	コミュニティサイクル事業の実施	自転車まちづくり推進課
	2	B	浦和駅周辺	-	/	-	
	3	B	市内他地域	-	/	(H29年度に事業見直し)	
	4	B	市内全域	(H30年度新規)	/	さいたま市シェアサイクル普及事業実証実験	
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およびレクリエーションルート沿道等	事業推進	→	サイクルサポート施設の認定・設置	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	→	電動アシスト自転車や、スクーターのシェアリングサービスを導入	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	→	ガイドラインに基づき、歩行者系公共サインの適切な整備・更新・維持管理を行うよう市内に周知	交通政策課

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 : 4(1)	⇒ : 0	: 0
	→ : 4(1)	: 4(1)	
	- : 0	: 0	

※個別の進捗状況については、施策シートを参照
 ※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定(H29.7)後の新たな施策」を含まない

(3) 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)> <input 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> 青文字 : 「都市交通戦略改定 (H29.7) 後の新たな施策」 <input type="checkbox"/> : 再掲の施策

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1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 ～ 10	B	各区役所 (転入者MM) [再掲]	事業を継続	→	自動車から公共交通機関・徒歩・自転車への転換を促すため、転入時にMMツール(パンフレット、バス路線マップ等)配布	環境対策課
	1	B	市内小学校 (学校MM) [再掲]	本格導入に向けた検討・推進	→	市内小学生(高学年)を対象に、バスの乗車体験や学習を通じて公共交通のかしこい使い方を学習する講座を登録	交通政策課
	2	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	→	大宮駅西口で9月19日にカーフリーデーを実施。チラシ・ポスター等により、9月18日をノーマイカーデーとして、クルマ利用を控える啓発を実施。	

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
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	→	集配中の貨物自動車について、大宮駅西口・北浦和駅西口に「駐車可規制」の区画枠を各1箇所整備。大宮駅東口（駅前交番前）のロータリーについて、駐車禁止対象車両から除外。	交通政策課

小計 ※括弧内は 再掲の施策数	施策分類 A : 0	⇒ : 0	→ : 0	- : 0	: 0	: 0
	施策分類 B : 13(13)	⇒ : 0	→ : 13(13)	- : 0	: 1(1)	: 12(12)

※個別の進捗状況については、施策シートを参照
 ※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」を含まない

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、生活道路・通学路の安全対策の推進（4-1-2）、低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進（4-2-9）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>		<施策の実施状況 (Aタイプ)>	
⇒	: 前倒して実施・達成		: 完了
→	: 計画どおり		: 整備 (作成) 中
—	: 進捗の遅れ		: 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	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-1-1 都市計画道路の整備	4	A	大宮岩槻線 [再掲]	用地買収及び道路整備工事	→	用地買収及び道路整備工事	道路計画課
	5	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 (計画はH30年度まで)	—	用地交渉	
	6	A	田島大牧線 (2工区) [再掲]	用地買収及び道路整備工事 (計画はH29年度まで)	—	用地買収及び道路整備工事	
	9	A	国道122号蓮田岩槻バイパス [再掲]	道路整備工事 (計画はH30年度まで)	→	道路整備工事	
	11	A	国道463号越谷浦和バイパス (鶴巻IC) [再掲]	道路整備工事	→	道路整備工事	
	14	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)	
	16	A	大宮岩槻線 (芝川工区) [再掲]	用地買収及び道路整備工事	→	道路整備工事	
	20	A	大宮岩槻線 (延伸) [再掲]	事業化予定 (事業期間については未定)	→	事業説明会	
	22	A	産業道路 (原山1工区) [再掲]	用地買収及び道路整備工事	→	用地買収及び道路整備工事	
	26	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	
27	A	第二産業道路 (東大宮工区) [再掲]	事業化予定 (事業期間については未定)	→	事業化検討中		
28	A	第二産業道路 (大和田工区) [再掲]	事業化予定 (事業期間については未定)	⇒	— (H29年度に完了)		

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-1-1 都市計画道路の整備	29	A	岩槻中央通り線 (本丸工区(岩槻橋)) [再掲]	事業化予定 (事業期間については未定)	→	用地買収	道路計画課
	30	A	道場三室線(本太工区) [再掲]	事業化予定 (事業期間については未定)	→	道路予備設計	
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	大宮区大成町1・2・3丁目地区ほか	道路整備	→	道路整備を実施	道路環境課
4-1-3 氷川参道歩行者専用化に伴う生活道路の交通対策の検討	1	B	氷川参道東側生活道路および氷川参道西側(吉敷2丁目)、北向き一方通行路	対策実施、追加対策の検討(計画はH30まで)	→	啓発看板、狭窄、ハンプ、右折抑制用ポールの設置	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(大間木蕨線) [再掲]	道路整備(電線共同溝・歩道)	→	道路整備を実施	道路環境課
	2	A	電線の地中化(中山道・宮町) [再掲]	道路整備(電線共同溝・歩道)	→	事業実施に向けた用地買収を実施	
	3	A	電線の地中化(中山道・常盤) [再掲]	道路整備(電線共同溝・歩道)	→	事業実施に向けた用地買収を実施	
4-1-5 駅舎橋上化・自由通路の整備および駅周辺整備の推進	1	A	七里駅、大和田駅 [再掲]	事業化検討	→	①東武野田線七里駅橋上駅舎及び南北自由通路設置工事に関する検討 ②大和田駅北口周辺整備に関する検討	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	→	約32km整備完了(累計整備延長:約125km)	自転車まちづくり推進課 道路環境課

小計 ※括弧内は 再掲の施策数	施策分類 A : 20(19)	⇒ : 1(1) → : 15(14) - : 4(4)	■ : 2(2) ■ : 15(14) ■ : 3(3)
	施策分類 B : 1	⇒ : 0 → : 1 - : 0	■ : 0 ■ : 1 ■ : 0

※個別の進捗状況については、施策シートを参照

※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」を含まない

(2) 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進

実施結果の凡例			
<都市交通戦略に位置付けられた計画に基づく進捗の評価> ⇒ : 前倒して実施・達成 → : 計画どおり - : 進捗の遅れ	<施策の実施状況 (Aタイプ)> ■ : 完了 ■ : 整備(作成)中 □ : 未着手 □ : 評価対象外	<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	R1年の計画	R1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	→	大宮駅西口で9月19日にカーフリーデーの一環としてオープンカフェを実施	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	→	大宮駅西口で9月19日にカーフリーデーを実施	
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	→	交通事故多発地点や区間に、安全確保のため、交通安全施設を設置及び路面表示を敷設する等、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	→	交通事故の発生を防止し、交通安全に対する意識を高めるため、幼稚園児から高齢者まで幅広い年齢層を対象に交通安全教室を実施	市民生活安全課

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
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	→	大宮区と協力 して、大宮駅周 辺の放置自転 車警告書の添 付活動を毎月 実施	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 ～ 10	B	各区役所 （転入者MM） [再掲]	事業を継続	→	自動車から公 共交通機関・徒 歩・自転車への 転換を促すた め、転入時に MM ツール（パ ンフレット、バ ス路線マップ 等）配布	環境対策課
	1	B	市内小学校 （学校MM） [再掲]	本格導入に向けた 検討・推進	→	市内小学生（高 学年）を対象 に、バスの乗車 体験や学習を 通じて公共交 通のかしこい 使い方を学習 する講座を登 録	交通政策課
	2	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	→	大宮駅西口で9 月19日にカー フリーデーを 実施。 チラシ・ポスタ ー等により、9 月18日をノー マイカーデー として、クルマ 利用を控える 啓発を実施。	
4-2-6 パークアン ドライドの 推進	1	B	内宿駅（市外） （パークアンド ライド） [再掲]	継続実施	→	パークアンド ライドの継続 実施	鉄道事業者 （埼玉新都 市交通）

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-2-7 エコドライブの推進	1	B	市内全域	事業を継続	→	・市民・職員向けエコドライブの講習会を実施 ・イベント開催時にブース出展	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	→	・補助金によるインセンティブの付与 ・公用車への積極的導入	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	→	電動アシスト自転車や、スクーターのシェアリングサービスを導入	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]	国・県・鉄道事業者等と協議・調整し、都市鉄道等利便増進法に基づく事業化予定	→	・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）延伸実務関係者会議を開催	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	→	・先進事例の研究 ・東西交通専門部会の設置	交通政策課
4-2-12 バス待ち環境の改善	1	B	市内全域（バス停上屋の整備推進）	事業の検討・推進	→	東岩槻駅北口停留所上屋設置工事を実施し、上屋設置を完了	交通政策課
	2	B	市内全域（バスロケーションシステムの整備推進）	事業の検討・推進	→	・補助要綱整備済み ・バス事業者に補助メニューの使用について照会	

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1年の実施結果		主体/組織
						備考	
4-2-12 バス待ち環境の改善	3	B	市内全域（乗り換えに関する情報案内）	事業の検討・推進	→	コミュニティバス、乗合タクシーのルートガイドに路線バスとの乗り換え情報を記載	
	4	B	市内全域（バス停移設）	事業の検討・推進	→	・岩槻区コミュニティバスにおいてやまぶき団地延伸を実施 ・見沼区コミュニティバスにおいて沖郷会館延伸を実施	
4-2-13 ユニバーサルデザインタクシーの導入推進	1	B	市内全域	導入推進	→	ユニバーサルデザインタクシーの導入推進（37台導入）	
4-2-14 自転車のレクリエーションルート の設定	1	B	荒川・見沼代用水等、河川沿いのルート	調査・計画・整備	→	緑のヘルシーロードの環境改善方策の検討	自転車まちづくり推進課
	2	B	市内回遊型のルート	調査・計画・作成	→	サイクリングマップの作成	
4-2-15 交通結節点における駐輪場の整備	1	B	市内全域（バス停付近への駐輪場整備推進）	事業検討・推進	→	バス停留所への駐輪場整備に対する補助金の交付要綱を設置し、事業の推進を図った	交通政策課
	1	B	市内全域	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	国際興業バス
	1	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

施策名	番号	分類	場所	R1年の計画	R1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の整備	1	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）	→	駐輪場としての利用を継続	西武バス
	2	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）	→	駐輪場としての利用を継続	
	3	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）	→	駐輪場としての利用を継続	
	4	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	
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	→	民営駐輪所設置に関する補助制度の実施	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	→	安全・安心に配慮した道路の整備を図るとともに、ウォーキング・サイクリングを促進	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	→	ガイドラインに基づき、歩行者系公共サインの適切な整備・更新・維持管理を行うよう庁内に周知	交通政策課

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 : 40(18)	⇒ : 0	→ : 38(18)	- : 2	⇒ : 0	→ : 37(18)	- : 3

※個別の進捗状況については、施策シートを参照
 ※「見直しとなった施策」と「都市交通戦略改定（H29.7）後の新たな施策」を含まない

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てきた。そこで、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	R2 年 11 月 17～19 日 (H29 年 6 月 21～22 日、H30 年 7 月 12～13 日、 R1 年 7 月 11～13 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※

※「新型コロナウイルス感染症流行前」の状況を前提に調査を実施しているが、調査時点はコロナ禍であったことから、回答結果はコロナ禍の影響を受けている可能性があることに留意が必要である。

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 58%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」の割合は微減している。
- 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」の割合は減少している。

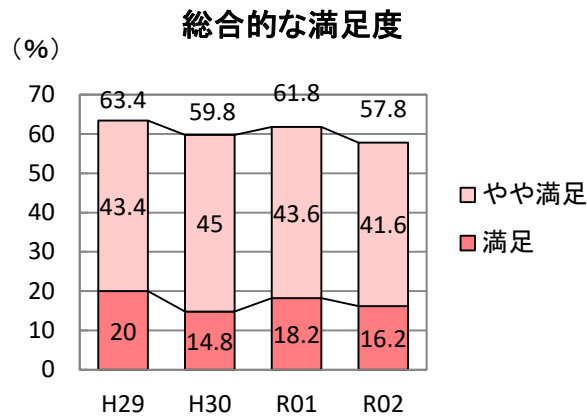


図 2-2 移動に関する満足度 (満足・やや満足/経年変化)

<参考：移動に関する満足度(経年変化)>

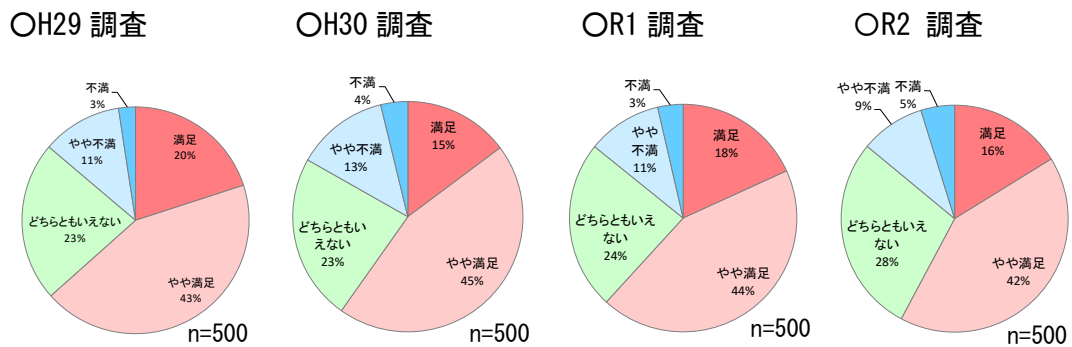
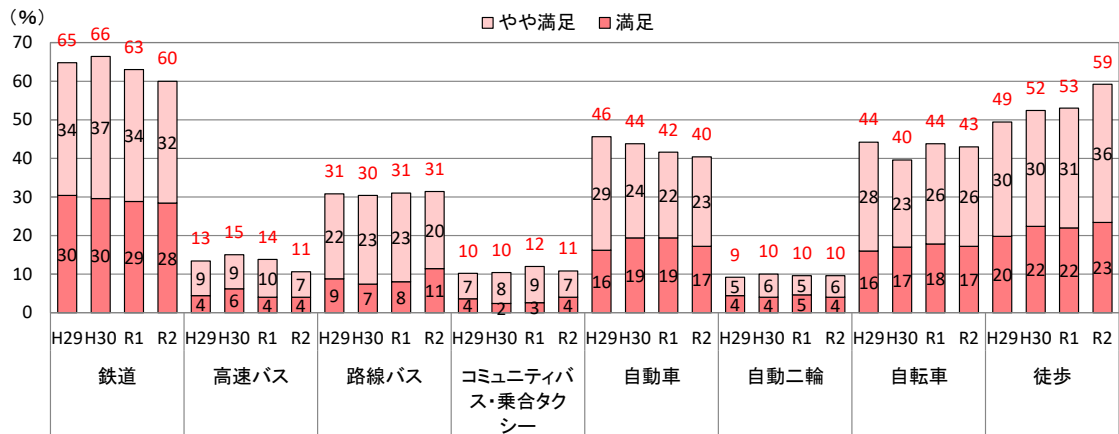


図 2-3 移動に関する満足度 (経年変化)

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、「徒歩」で増加、「鉄道、高速バス、コミュニティバス・乗合タクシー、自動車、自転車」で微減、「路線バス、自動二輪」で横ばいである。
- モニタリング開始以降の満足度は、「徒歩」は増加傾向、「鉄道、自動車」は減少している。また、「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、自転車」は概ね横ばいである。



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	142	28.4	20	4.0	57	11.4	20	4.0	86	17.2	20	4.0	86	17.2	117	23.4
やや満足	158	31.6	33	6.6	100	20.0	34	6.8	116	23.2	28	5.6	129	25.8	179	35.8
どちらともいえない	142	28.4	391	78.2	252	50.4	360	72.0	249	49.8	416	83.2	226	45.2	174	34.8
やや不満	40	8.0	27	5.4	66	13.2	57	11.4	33	6.6	16	3.2	37	7.4	16	3.2
不満	18	3.6	24	4.8	25	5.0	29	5.8	16	3.2	20	4.0	22	4.4	14	2.8

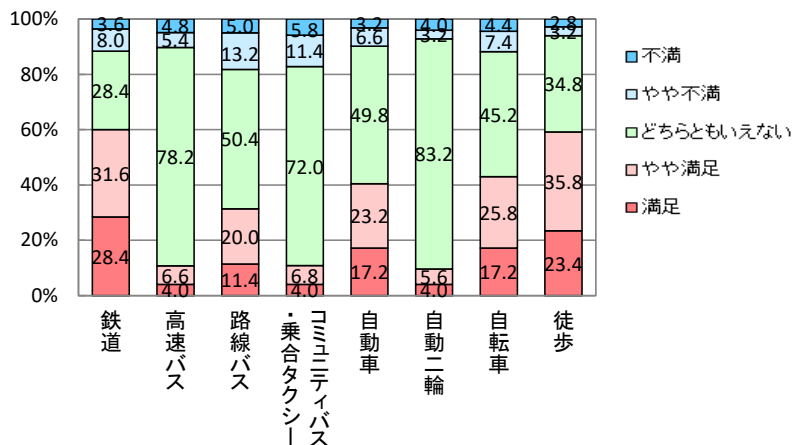
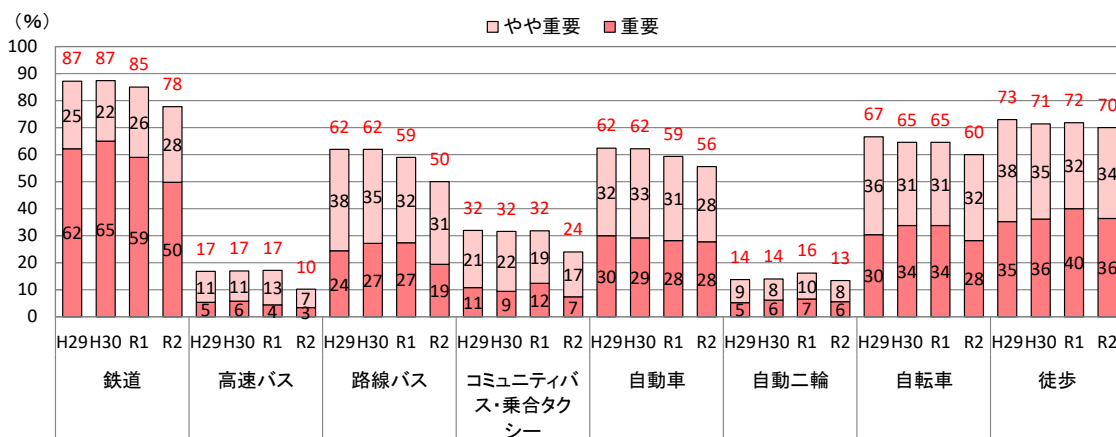


図 2-5 交通手段別の移動に関する満足度

2-1-3. 交通手段の重要度

- 重要度は、前年度と比較して、すべての交通手段で減少もしくは微減となっている。
- モニタリング開始以降、「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、自転車」は減少、「自動二輪、徒歩」は概ね横ばいである。



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	249	49.8	17	3.4	97	19.4	37	7.4	139	27.8	28	5.6	141	28.2	182	36.4
やや重要	140	28.0	34	6.8	153	30.6	83	16.6	139	27.8	39	7.8	159	31.8	168	33.6
どちらともいえない	85	17.0	220	44.0	161	32.2	248	49.6	152	30.4	238	47.6	139	27.8	129	25.8
あまり重要でない	8	1.6	100	20.0	51	10.2	65	13.0	38	7.6	54	10.8	21	4.2	6	1.2
重要でない	18	3.6	129	25.8	38	7.6	67	13.4	32	6.4	141	28.2	40	8.0	15	3.0

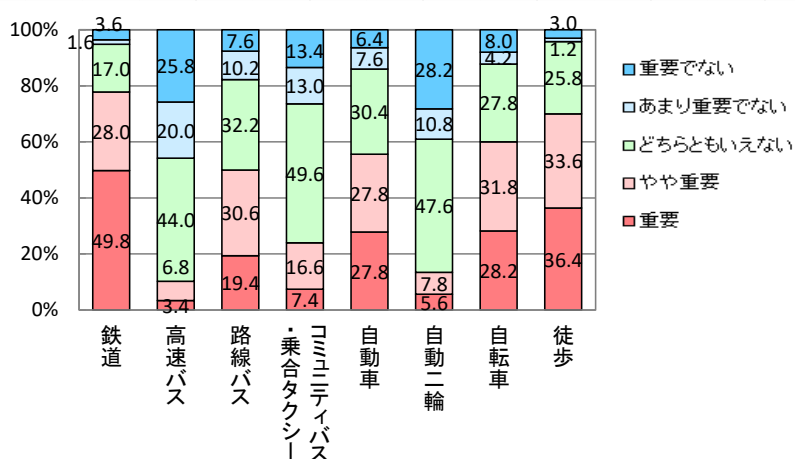


図 2-7 交通手段別の移動に関する重要度

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。

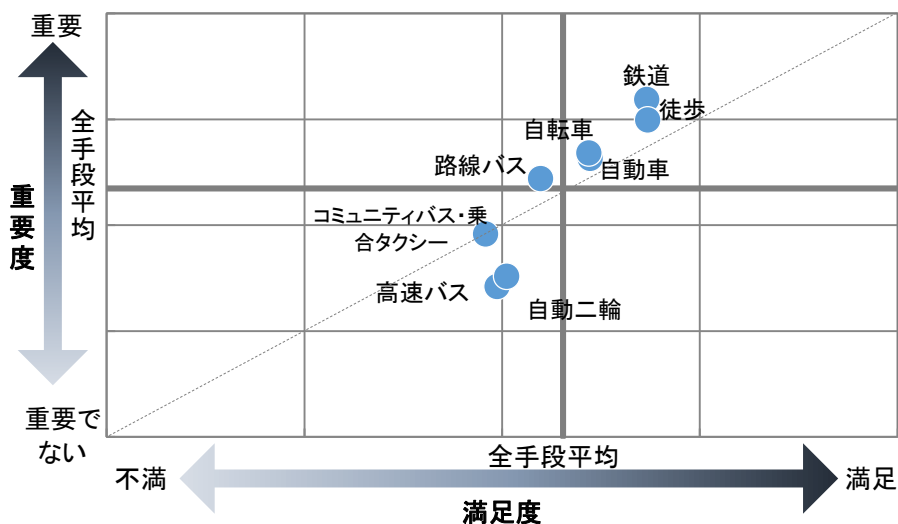


図 2-8 交通手段における満足度と重要度の関係

<参考：交通手段における満足度と重要性の関係（令和元年度）>

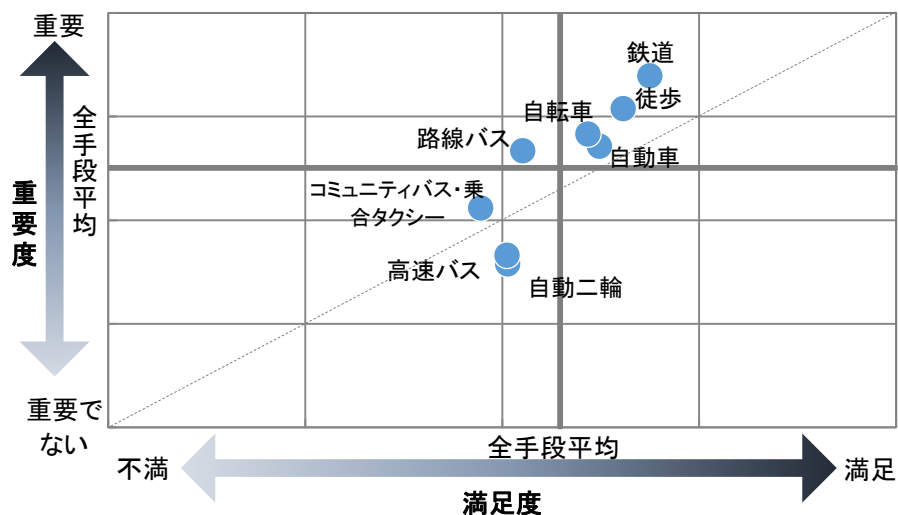


図 2-9 交通手段における満足度と重要度の関係

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【P2-8】 ■市内の基幹的的道路網整備率【P2-9】 	<ul style="list-style-type: none"> ■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【P2-35・参考】 ■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"> ■交通ネットワークの変化【P2-12】 	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ■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・参考】 ■新たな交通手段の導入状況【P2-20】 ■公共サイン設置状況【P2-38・参考】 	<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【P2-39・参考】 ■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【P2-26】 ■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）【P2-27】 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通事故件数・死傷者数【P2-28】 ■不法駐輪台数【P2-30】 ○市民の外出率【P2-36】 ■コミュニティバスの割引制度利用者数（障がい者等）【P2-31】 ○交通手段の分担率【P2-37】 ■二酸化炭素排出量【P2-32】 ■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：R1未更新の指標

(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。

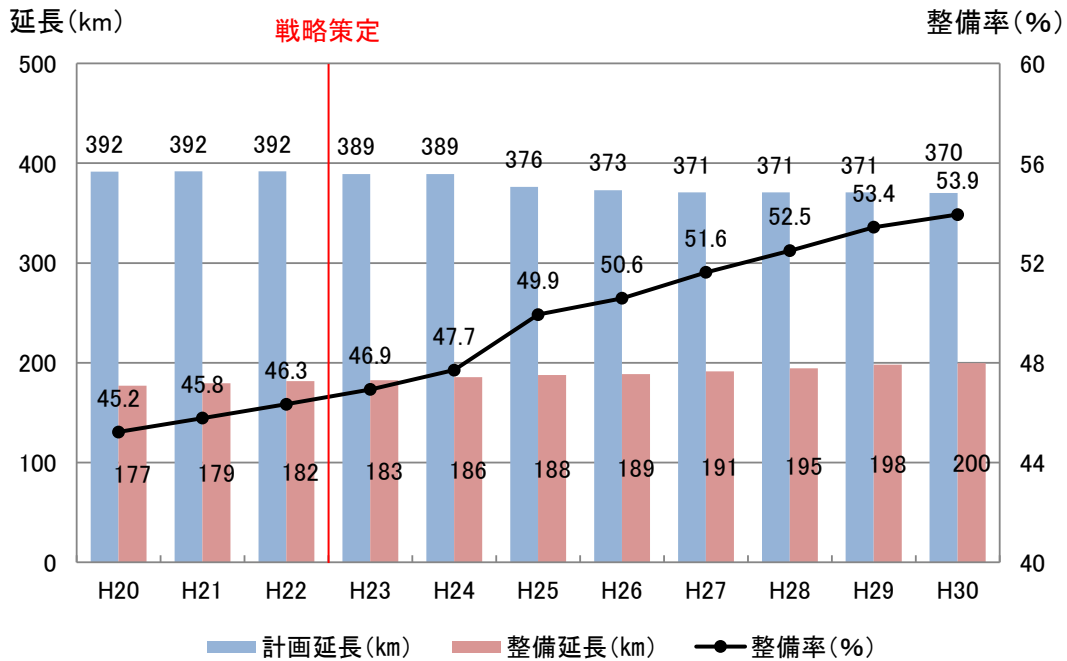


図 2-10 都市計画道路整備状況

資料：道路計画課資料（都市計画現況調査）

※H30 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、概ね横ばいである。

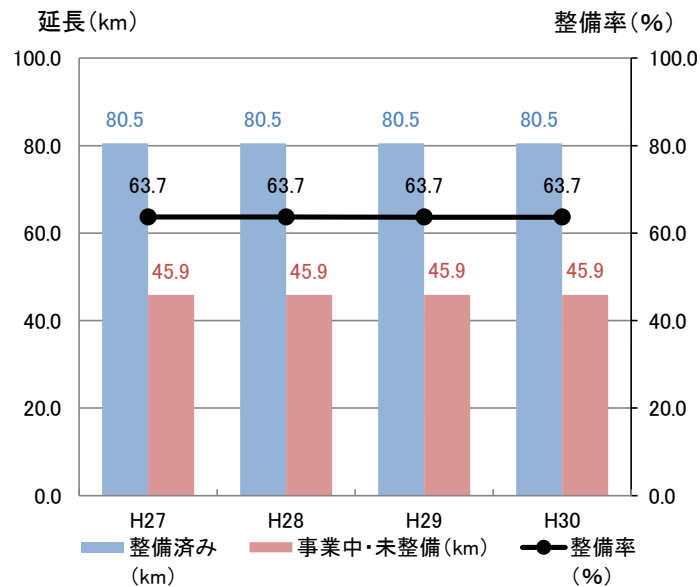


図 2-11 広域幹線道路の整備状況

資料：道路計画課資料（令和元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）

※H30 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（令和元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）

※H30 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、前年度と比較して横ばいであり、都市交通戦略策定以降、増加している。

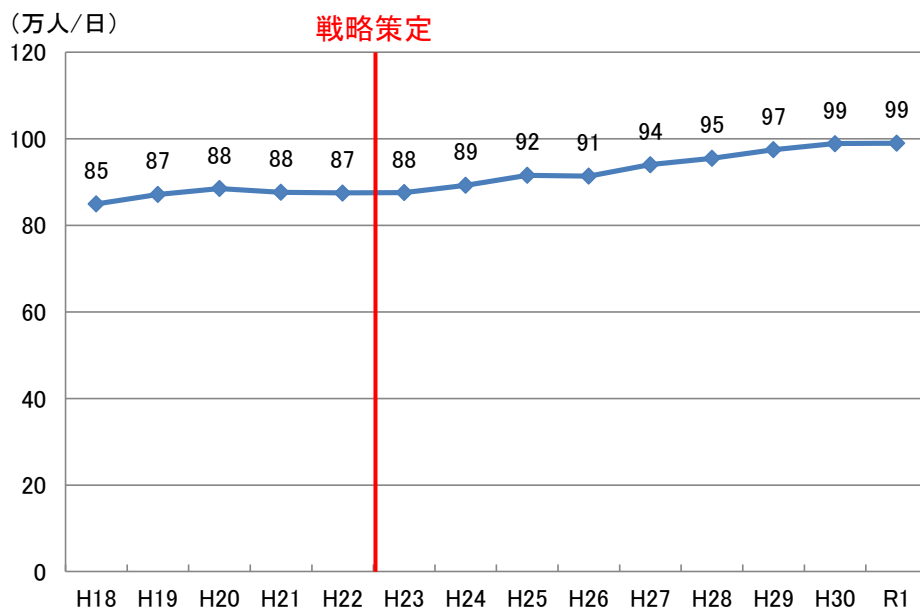


図 2-13 鉄道乗車人員の推移

資料：交通政策課資料

② バス利用者数

□ バス利用者数は、前年度と比較して増加しており、都市交通戦略策定以降、増加傾向である。

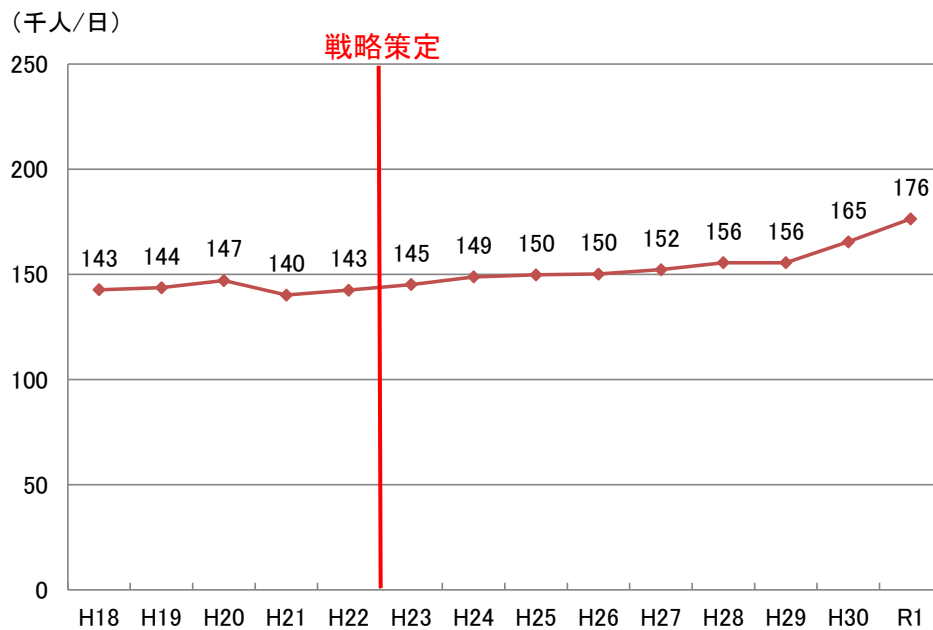


図 2-14 路線バス利用者数の推移

資料：交通政策課資料

(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）

R1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 R1 年度の施策の実施状況①

分類	R1 年度の実施状況
高速道路関連	・ 新大宮上尾道路の要望活動実施、都市計画事業承認及び認可
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 (氷川緑道西通線、都市計画道路 桜木 1 号線、桜木 2 号線、上落合桜木線、国道 122 号(加倉)、国道 463 号、中山道(宮町、常盤)、産業道路(北袋、天沼、天沼 2 工区、原山 1 工区、原山 2 工区)、南大通東線(天沼)、大宮岩槻線、岩槻中央通り線(市宿工区、本丸工区(岩槻橋))、田島大牧線(2 工区、太田窪)、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)、市道 B 第 482 号線、道場三室線(2 工区)、天沼高鼻線(東町交差点周辺部)、本町通り線(鈴谷交差点周辺部)) ・ 都市計画道路整備に向けた関係機関調整 (浦和西口停車場線、高砂岸町線、田島大牧線(高砂)) ・ 都市計画道路整備に向けた道路予備設計、事業化検討 (都市計画道路 桜木 1 号線、桜木 2 号線、大宮岩槻線(延伸、七里駅入口交差点周辺部)、産業道路(堀の内工区、駒場工区、堀の内 2 工区、上木崎 4 丁目交差点周辺部)、県道さいたま鴻巣バイパス(栄和)、第二産業道路(東大宮工区)、道場三室線(本太工区)、大谷場北浦和線(馬場先通り～(主)さいたま草加線)、三橋中央通線(三橋 2 工区)、元町三室線(三室工区)) ・ 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 (南大通り東線・新大宮バイパス線・高速埼玉中央道路)

表 2-5 交通ネットワークの変化に関する R1 年度の施策の実施状況②

分類	R1 年度の実施状況
鉄道関連	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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

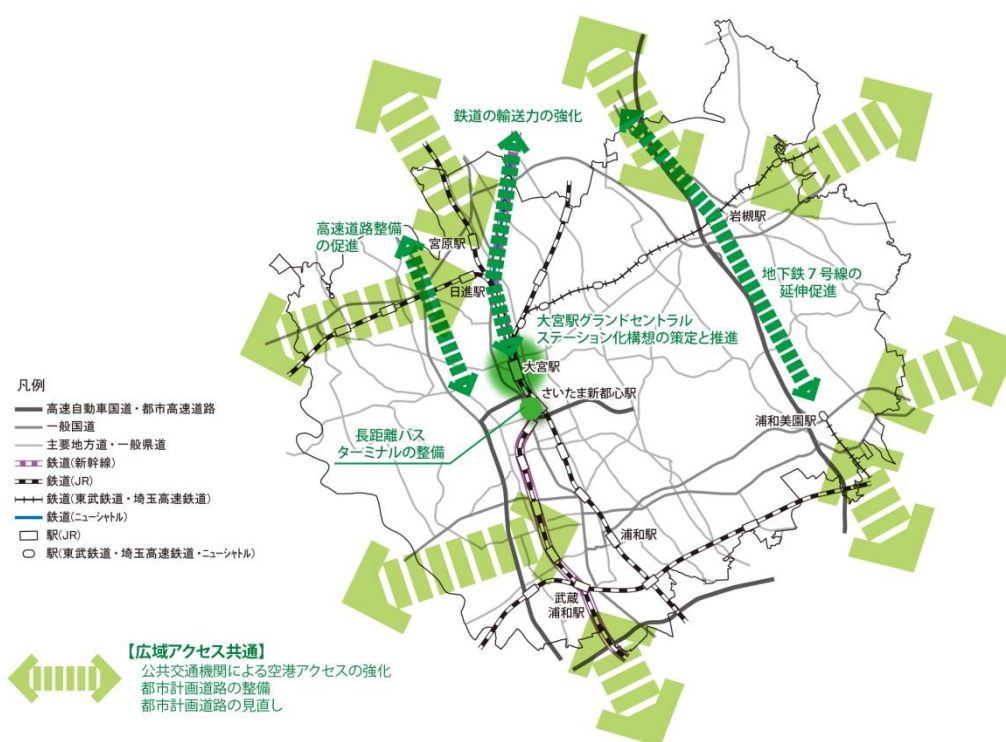


図 2-15 さいたま市の交通ネットワーク

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。

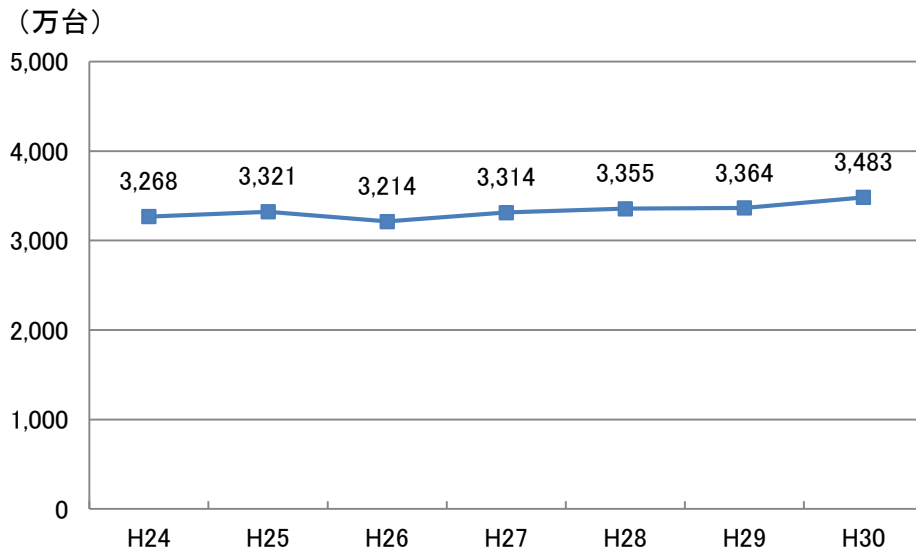


図 2-16 インターチェンジ利用台数

資料：さいたま市統計書（R1）
※H30データが最新

<参考：インターチェンジ利用台数>

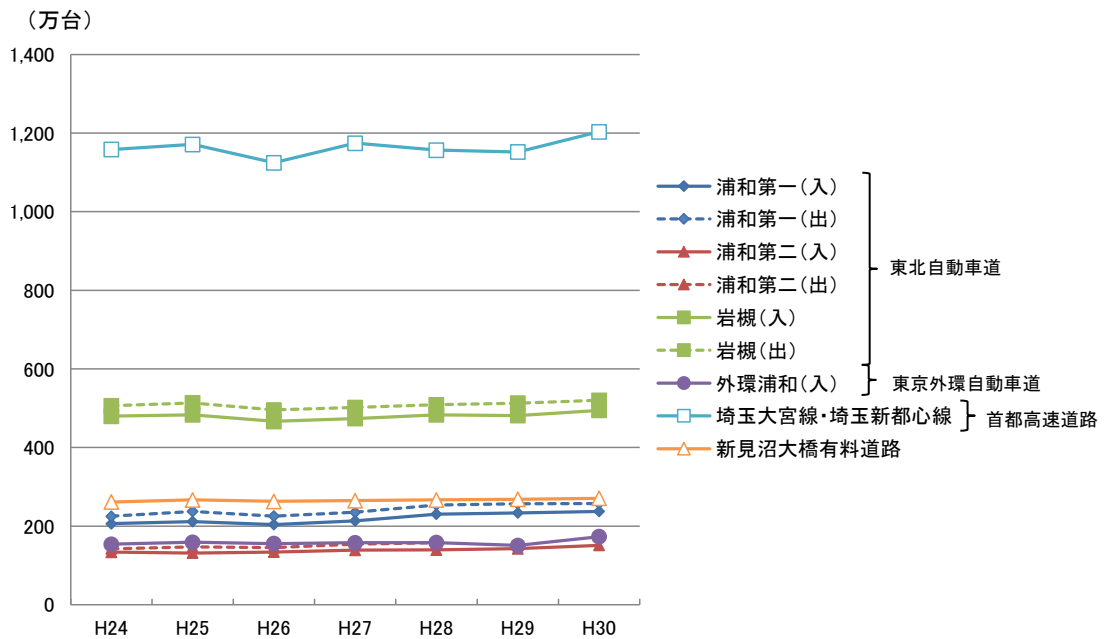


図 2-17 インターチェンジ利用台数（内訳）

資料：さいたま市統計書（R1）
※H30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、前年度と比較して微減しており、モニタリング開始以降、増加している。

1日平均乗車人員(人)

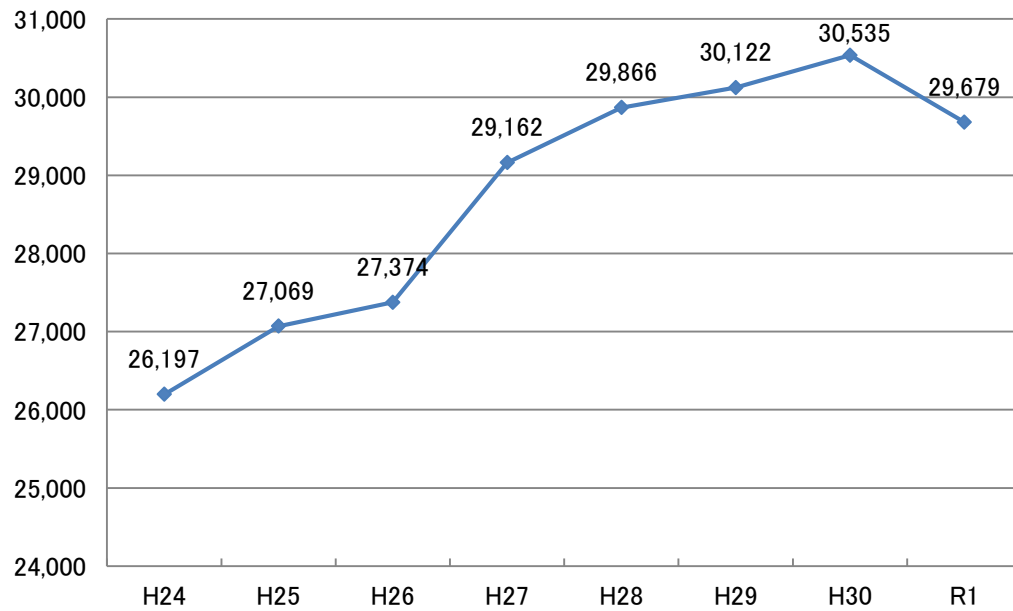


図 2-18 大宮駅の新幹線乗車人員の推移 (1日平均)

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、前年と比較して微減であり、都市交通戦略策定時と比較して、増加している。
- R2年までに来訪者数 3,000 万人を目標としており、R1年の達成率は 85.4% である。

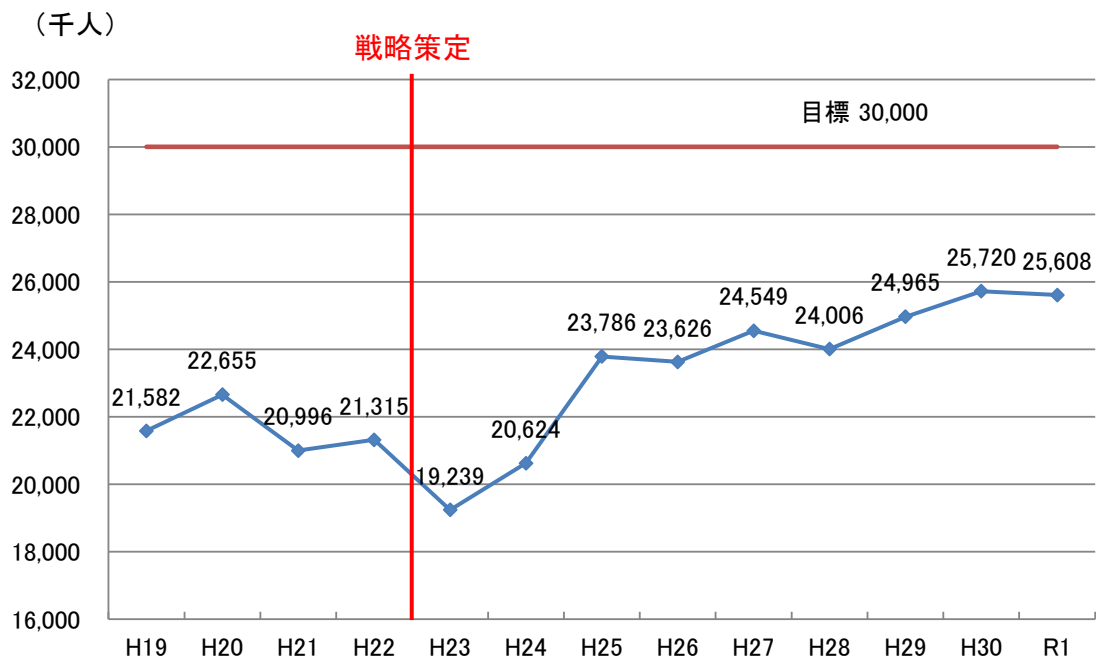


図 2-19 市内への来訪者数（観光入込客数）の推移

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

- H30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、前年度と比較して横ばいである。
- 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。

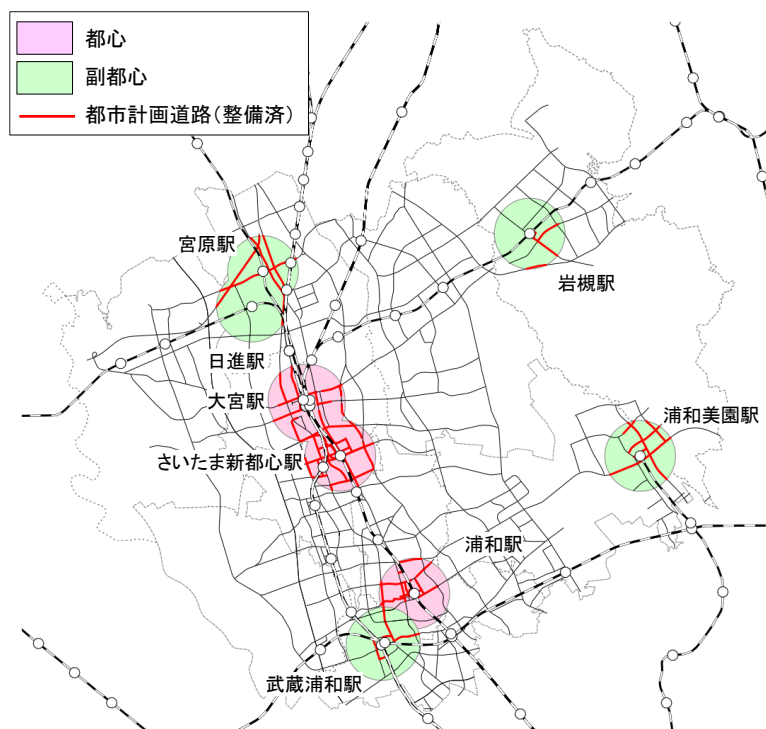
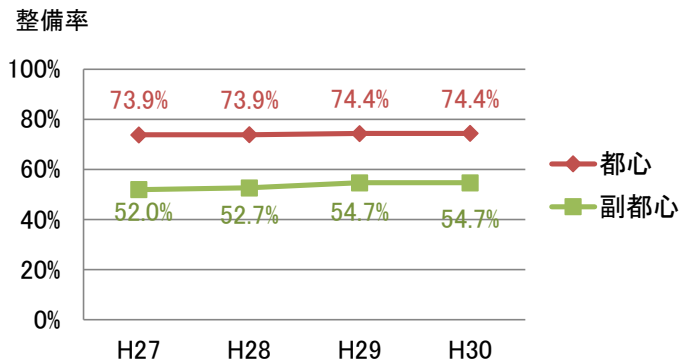


図 2-20 都市計画道路整備率（都心・副都心内）

資料：都市計画課資料（都市計画情報）※H30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
$$\text{（都心/副都心内の都市計画道路の整備率）} = \frac{\text{（都心/副都心内の整備済みの都市計画道路の整備延長）}}{\text{（都心/副都心内の都市計画道路の計画延長）}} \times 100$$

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

- R2年度の「さいたま新都心バスターミナル」の暫定供用開始に先立ち、バスターミナル内のバス駐車場がR1年度に供用開始された。



図 2-21 さいたま新都心バスターミナル



図 2-22 バス駐車場の様子

鉄道駅ホームドア

- R1 年度に JR 京浜東北線の北浦和駅 1・2 番線、南浦和駅 4 番線（北行）ホームにおいてホームドアが整備された。

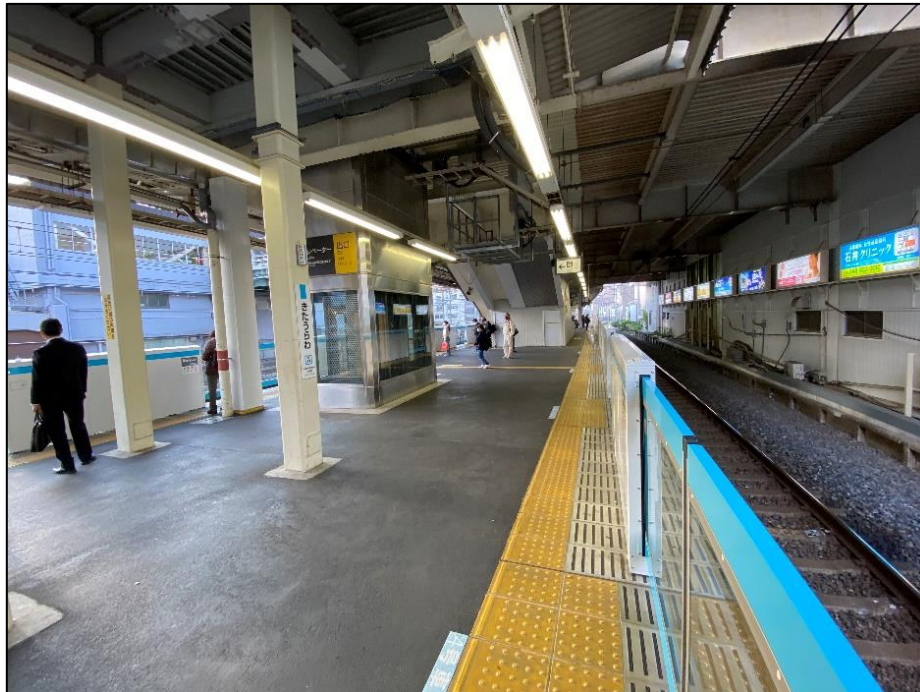


図 2-23 京浜東北線北浦和駅 1・2 番線に設置されたホームドア



図 2-24 京浜東北線南浦和駅 4 番線（北行）に設置されたホームドア

③ 新たな交通手段の導入状況

乗合タクシー

- R2年1月に、岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー（らくらく号）の本格運行を開始した。

岩槻区 並木・加倉地区 乗合タクシー「らくらく号」

本格運行が決定!

1年間の実証運行を経て、2020年1月29日より本格運行に移行しました。
地域生活の足として守り、育てていきましょう。

運行日時	月曜日から金曜日までの平日 6時台から19時台まで ※祝日、年末年始（12月29日～1月3日）の運行はありません。
運行便数	19便/日
運賃	1乗車につき、一律200円 ※お支払いは 現金のみで先払い となります。
割引制度	小学生は半額です。障害者割引制度があります。 ※詳細は市ホームページまたはうら面の問合せ先にご連絡ください。
車両	10人乗りワンボックス車（運転席含む） ※満車時は、予備車両として普通タクシーが運行します。
事業形態	さいたま市からの運行補助事業



緑色の
停留所が
目印です

うら面に時刻表があります

図 2-25 岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー本格運行を開始

資料：交通政策課資料

自動運転バス

- R1年9月に「2019年浦和美園駅周辺における自動運転公道実証実験」を実施した。



図 2-26 自動運転バス実証実験車両

資料：埼玉高速鉄道株式会社 報道資料

電動車いす

- R1年10月に埼玉高速鉄道浦和美園駅構内において、電動車いす「WHILL」の無料貸出サービスを開始した。



図 2-27 電動車いす「WHILL」車両

資料：埼玉高速鉄道株式会社 HP

スクーターシェアリング

- R1 年度に浦和美園駅・浦和駅周辺において「スクーター等シェアリング普及事業実証実験」を開始し、公共用地等を活用したポートの設置を実施した。



図 2-28 浦和美園駅前の貸出返却ステーション及びスクーター車両

資料 : Urban Design Center of Misono HP

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、前年度と比較して微減しているが、都市交通戦略策定時に比べると、増加している。
- 副都心の鉄道駅乗車人員は、前年度と比較して微増しており、都市交通戦略策定時に比べると、増加傾向である。

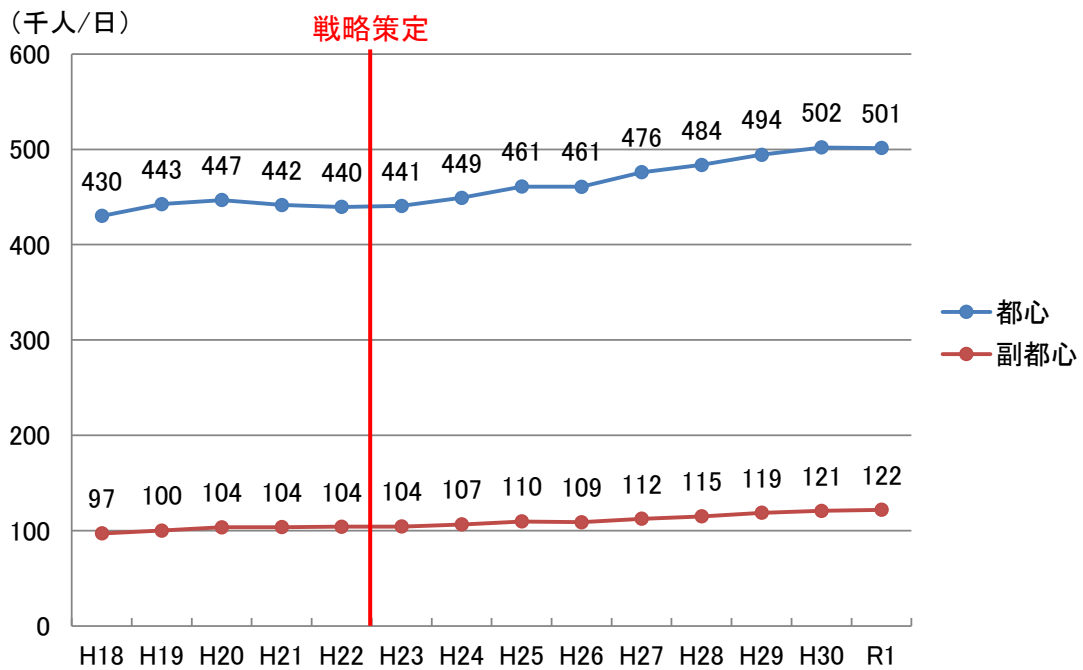


図 2-29 鉄道乗車人員（都心、副都心）

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前年度と比較して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。

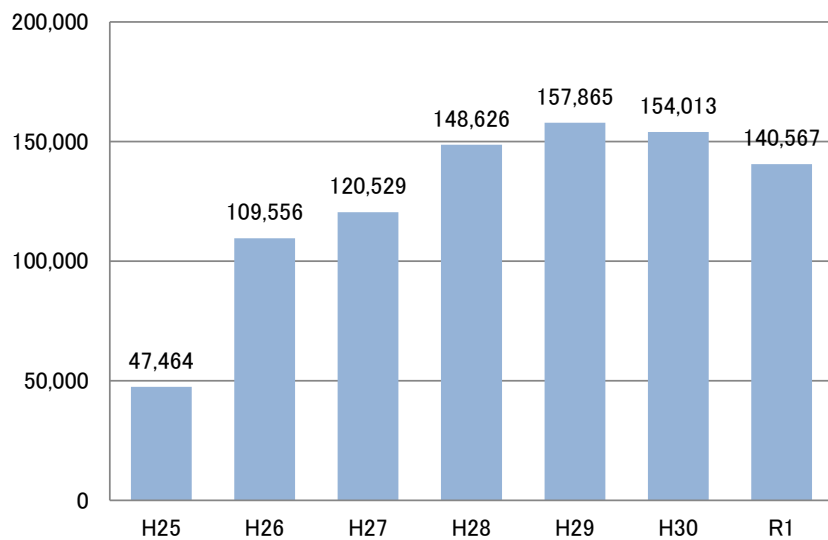


図 2-30 コミュニティサイクル総利用回数

資料：自転車まちづくり推進課資料

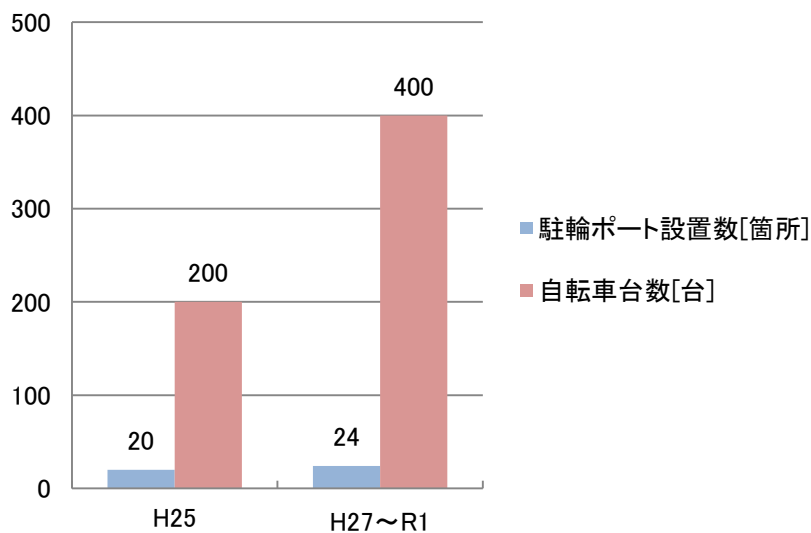


図 2-31 コミュニティサイクルの駐輪ポート設置箇所数・自転車台数

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」を開始した前年度の H31 年 3 月と R2 年 3 月を比較すると、約 3.8 倍に増加した。
- 稼働ステーション数は、実証実験開始後、公共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 R2 年 3 月を比較すると、約 1.5 倍に増加した。

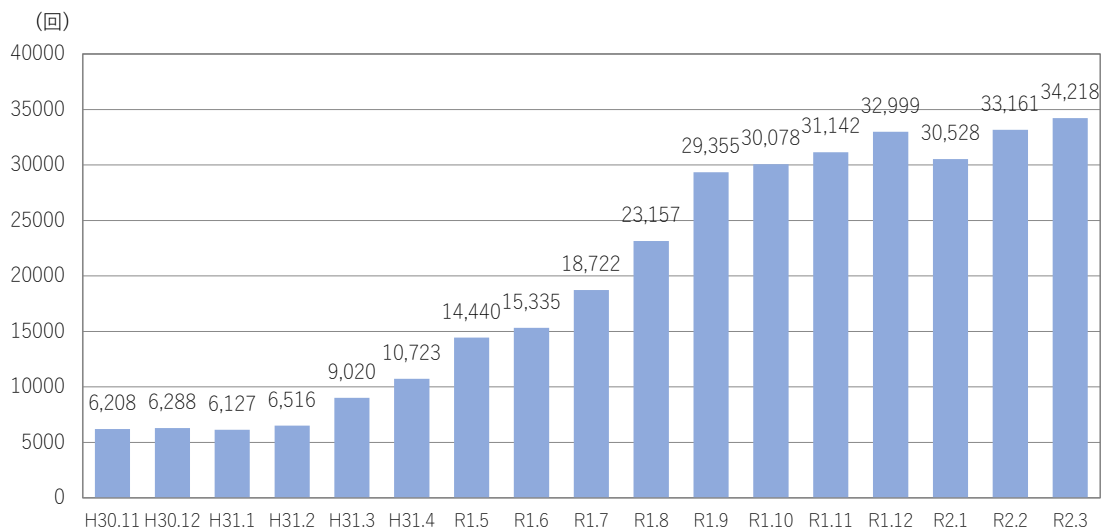


図 2-32 シェアサイクル月別利用回数

資料：OpenStreet 株式会社資料

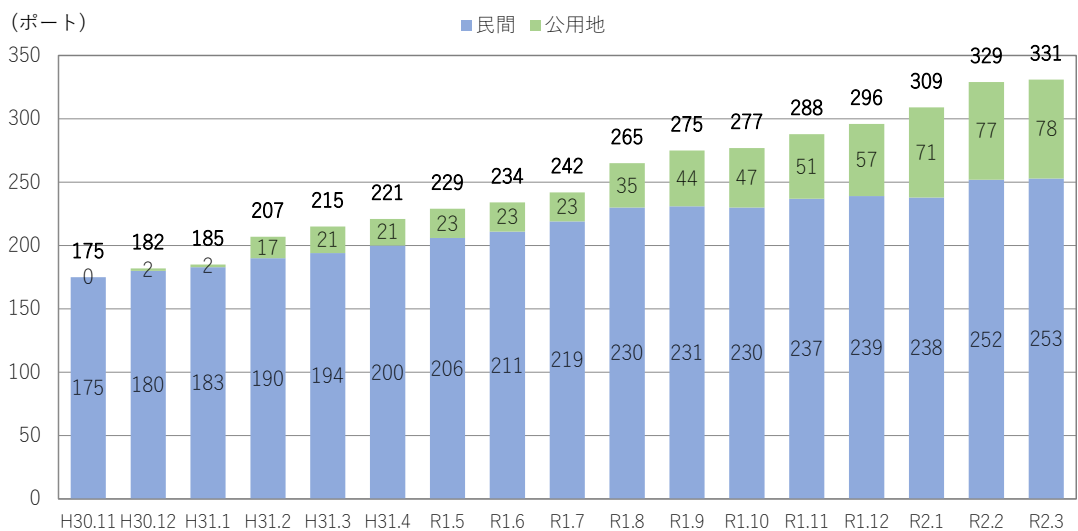


図 2-33 シェアサイクルのポート数

資料：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

- 令和元年度までの自転車通行帯の累計整備延長は125.4kmで、令和4年度までの計画路線200kmに対する整備進捗率は62.7%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。

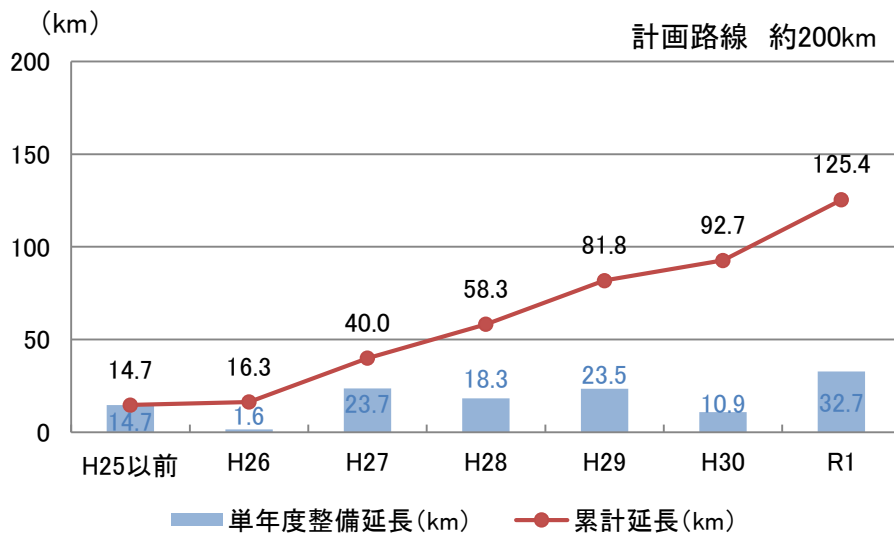


図 2-34 自転車通行帯整備延長

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）

□ R1年12月埼玉大学バス停に「スマートバス停」の実証実験を開始した。

■ 国際興業、スマートバス停実証実験について

【対象バス停】 埼玉大学（志木駅方向）

【実施期間】 2019年12月2日（月）から2020年11月30日（月）まで

- 【機能】
- ①時刻表の拡大表示
・当該曜日・時間帯の時刻表を拡大表示
 - ②お知らせ文の表示
・特別ダイヤのお知らせなど、時期に応じた情報を配信
 - ③路線図の表示

■スマートバス停実証イメージ

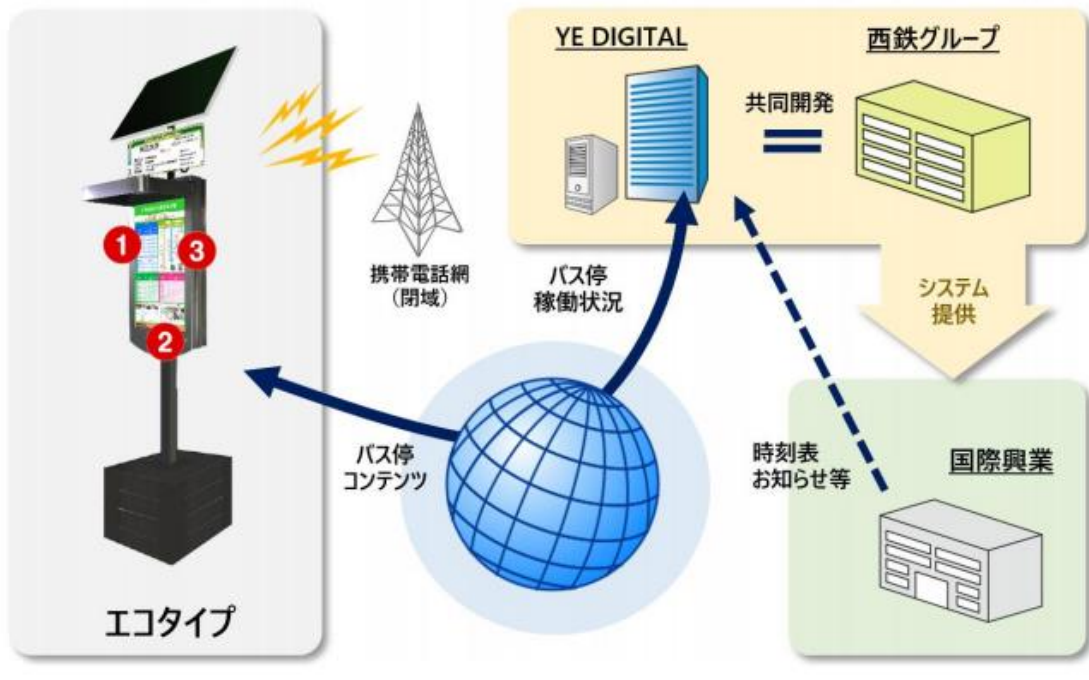


図 2-35 自転車通行帯整備延長

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

□ R1年のさいたま市内の人身事故件数・死傷者数は、前年と比較して減少しており、都市交通戦略策定以降、減少傾向である。

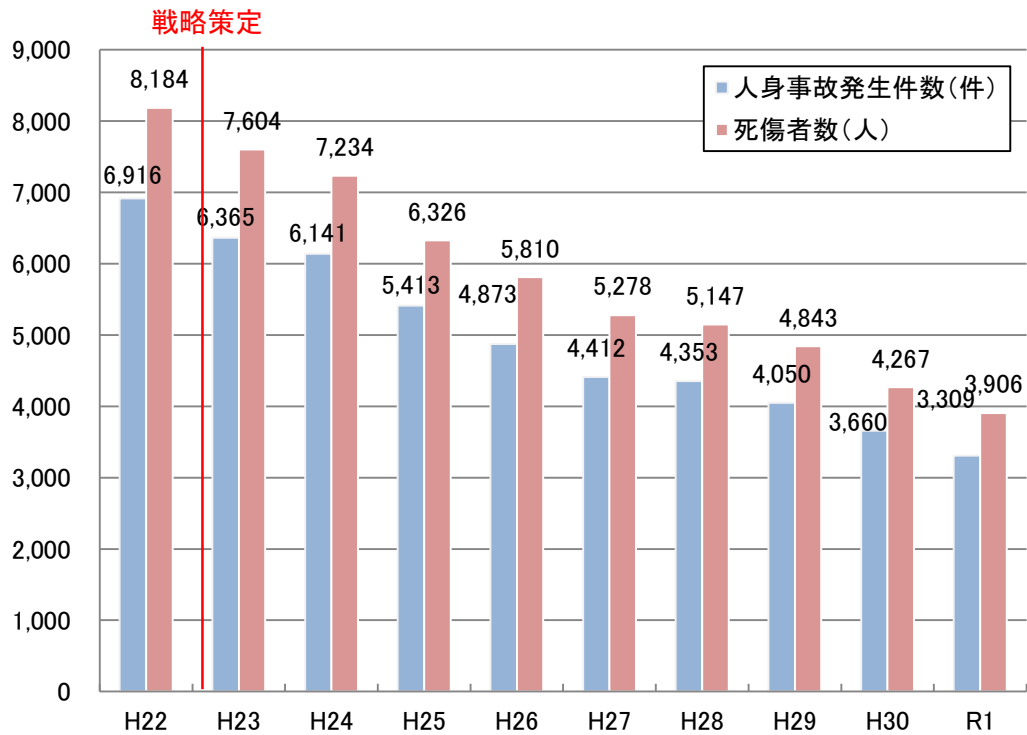


図 2-36 さいたま市における人身交通事故発生件数の推移

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>

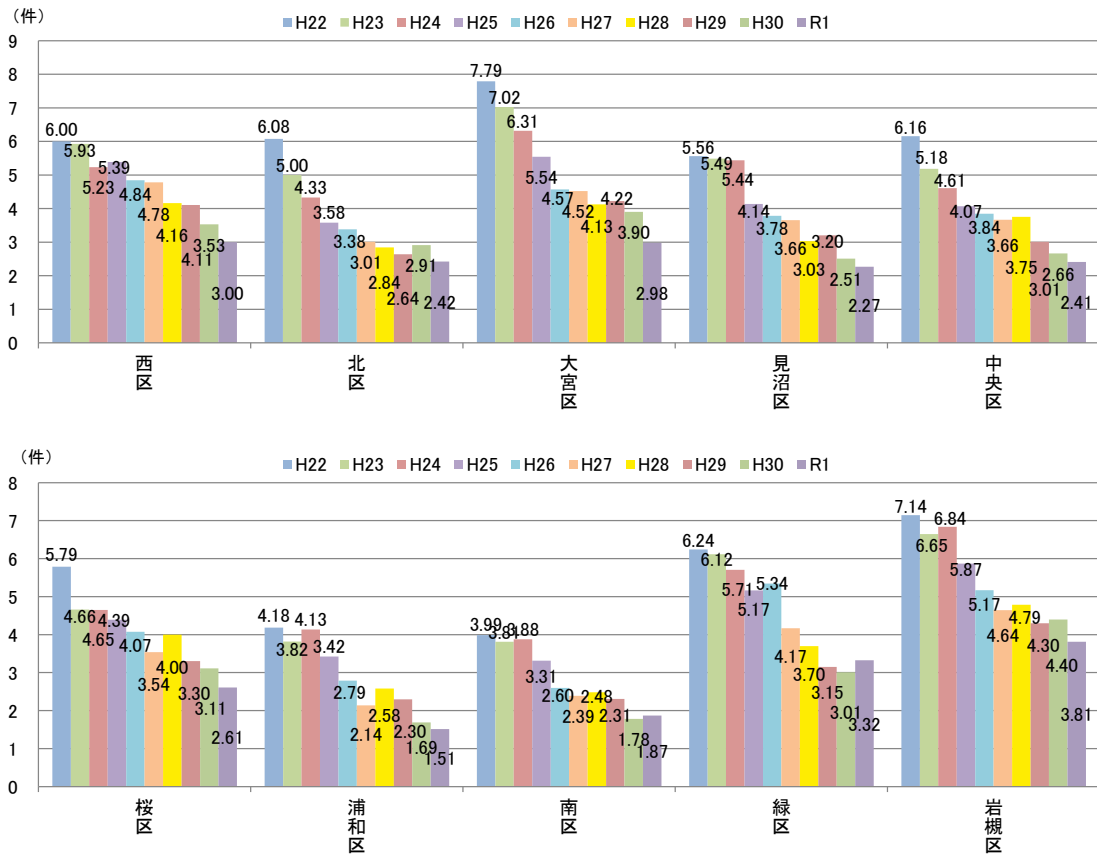


図 2-37 1,000人あたりの人身交通事故発生件数の推移

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 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。

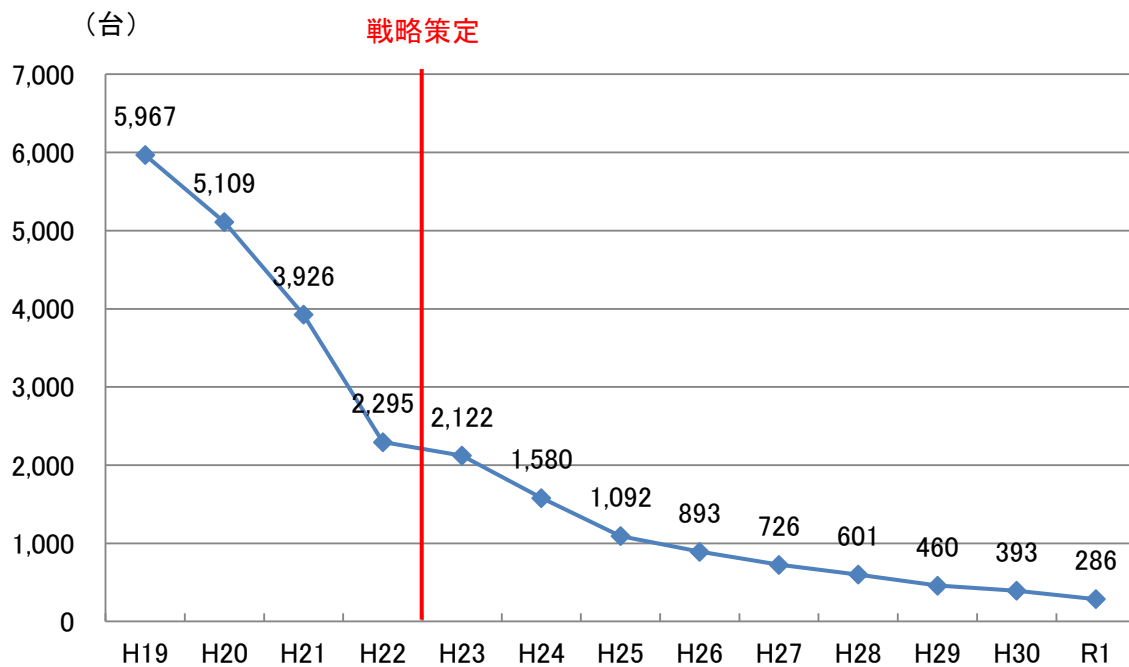


図 2-38 鉄道駅周辺の不法駐輪台数の推移

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、前年度およびモニタリング開始時と比較して、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、前年度と比較して微減しており、モニタリング開始以降、増加している。

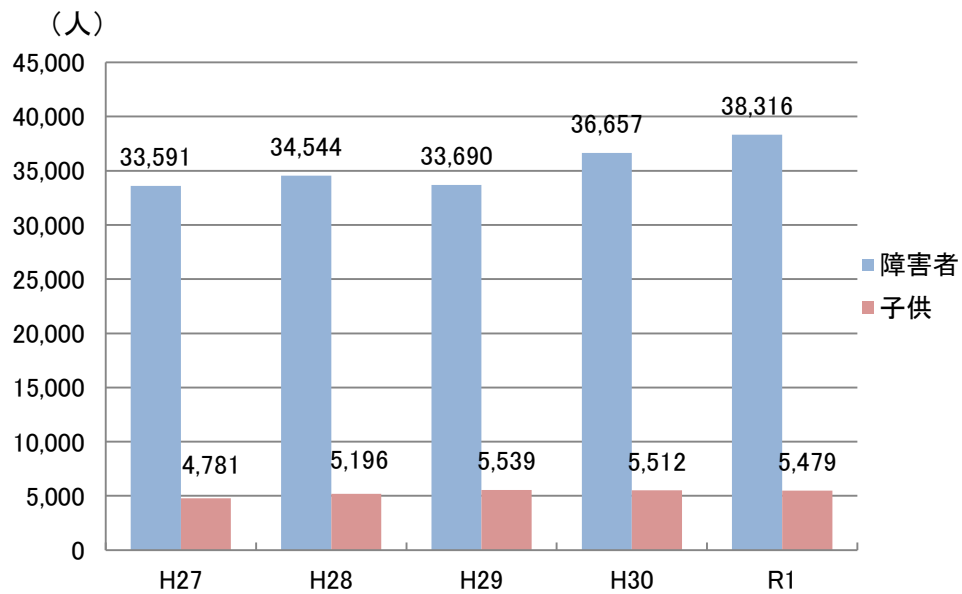


図 2-39 コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等）の推移

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CO₂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。

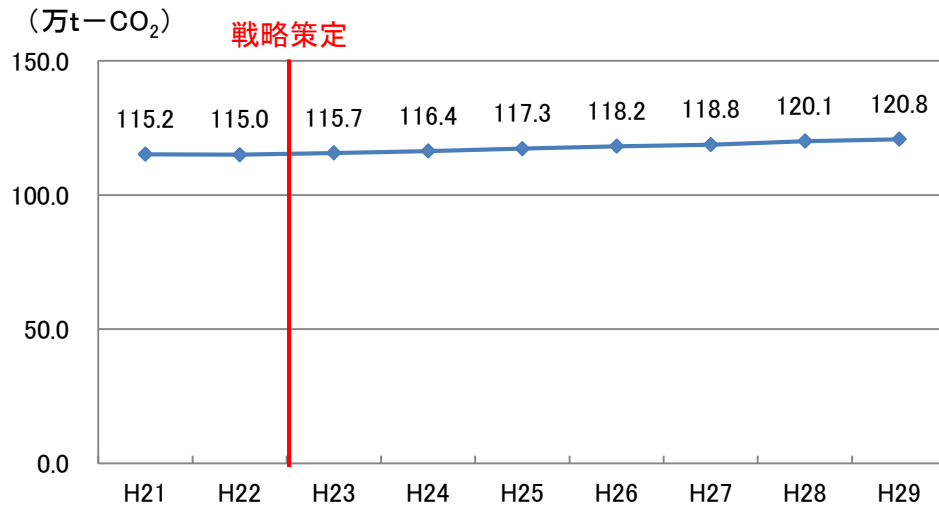


図 2-40 運輸部門におけるCO₂排出量の推移

資料：環境創造政策課資料

※H29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>

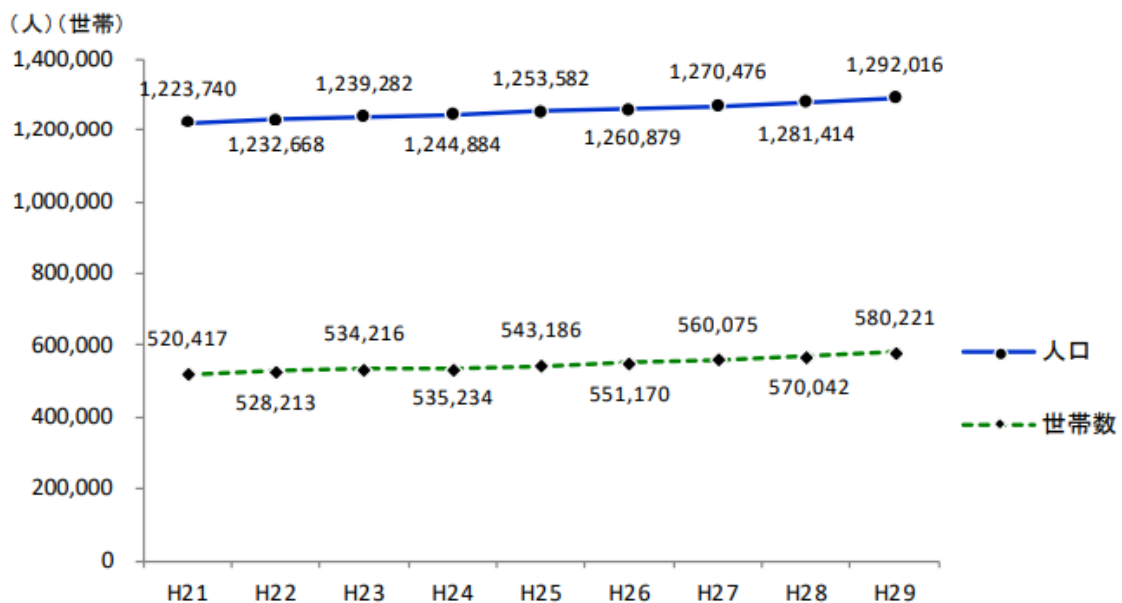


図 2-41 さいたま市の人口及び世帯数

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>

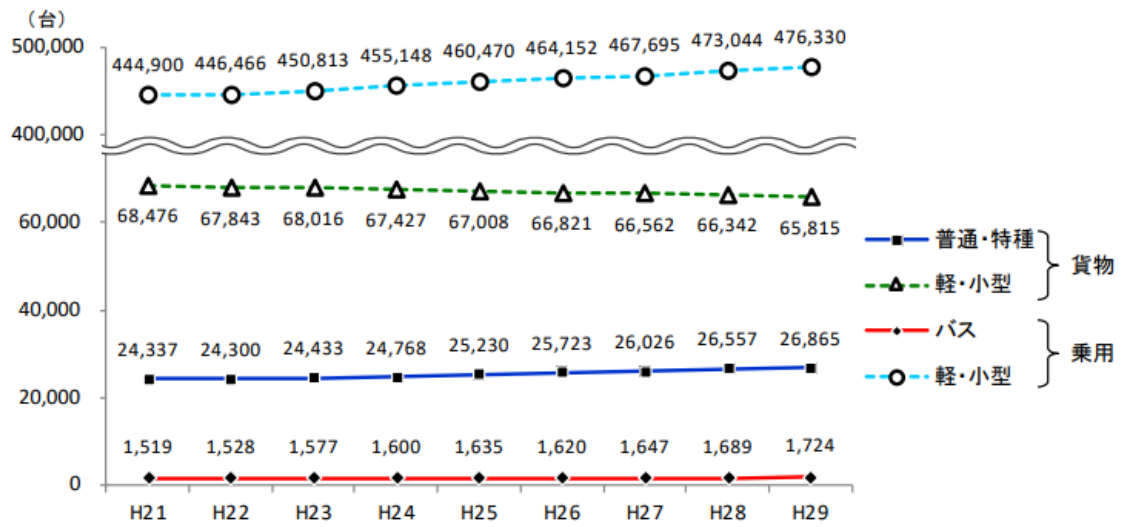


図 4.9 (参考資料)さいたま市の車両種別保有数

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 2-42 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。

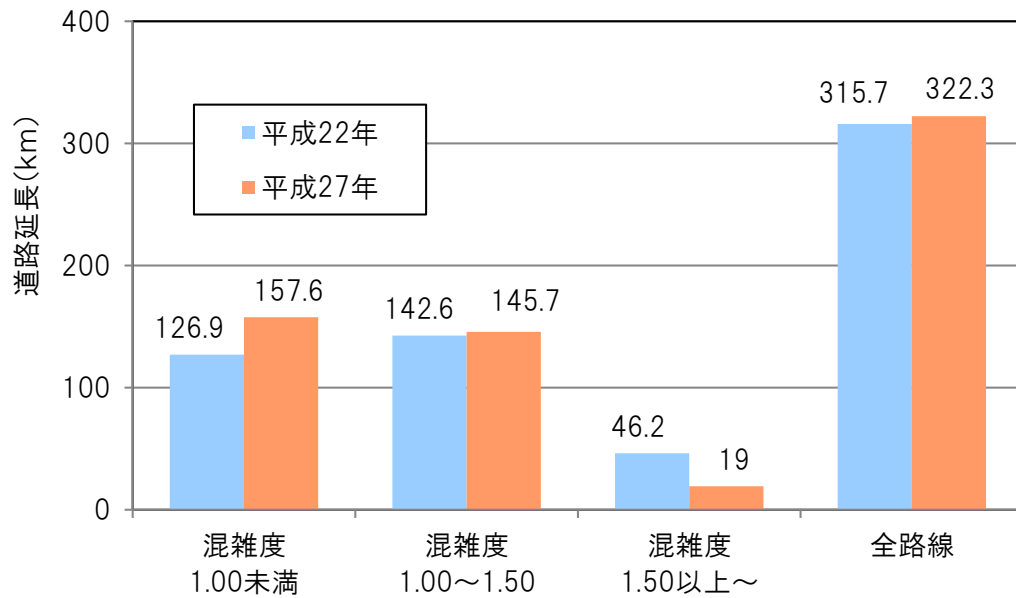


図 2-43 混雑度ランク別延長

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。

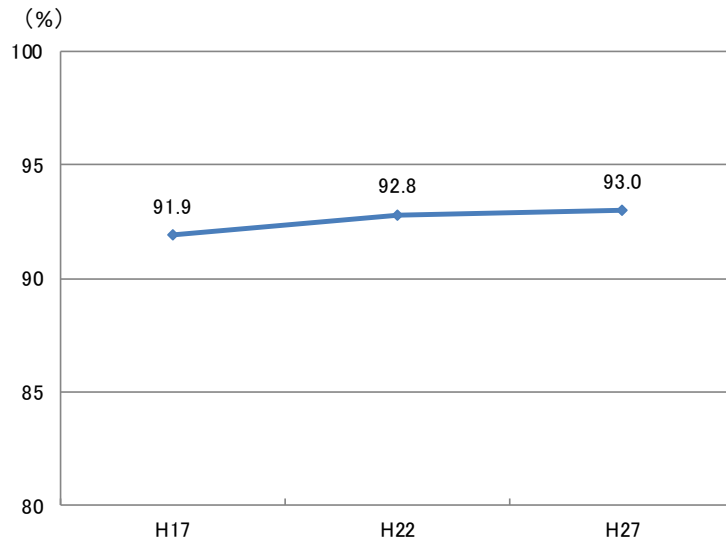


図 2-44 市内の昼夜間人口比率の推移

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>

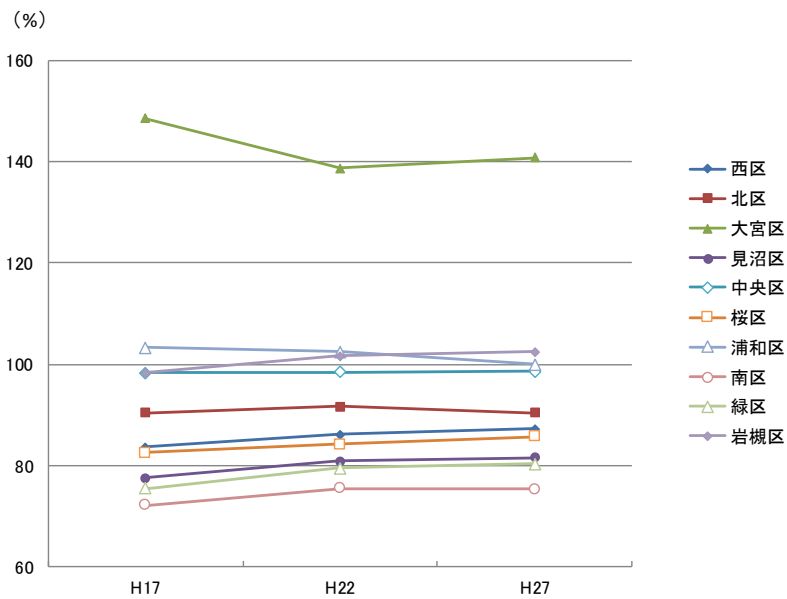


図 2-45 市内の昼夜間人口比率の推移（区別）

資料：国勢調査結果

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。

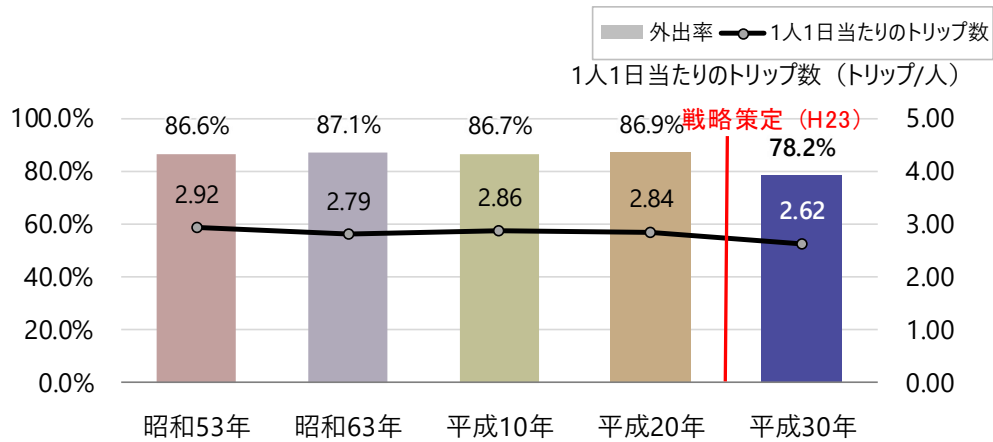


図 2-46 市民の外出率 (S53~H30年)

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>

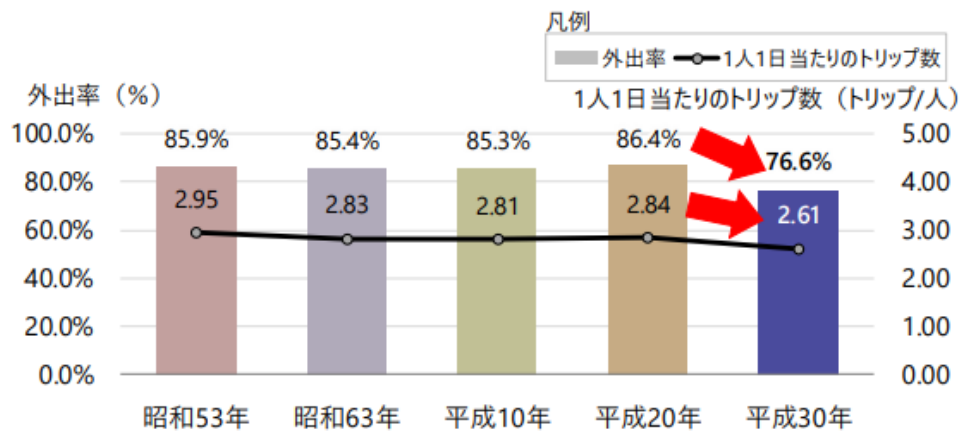


図 2-47 東京都市圏全体の外出率 (S53~H30年)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

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。

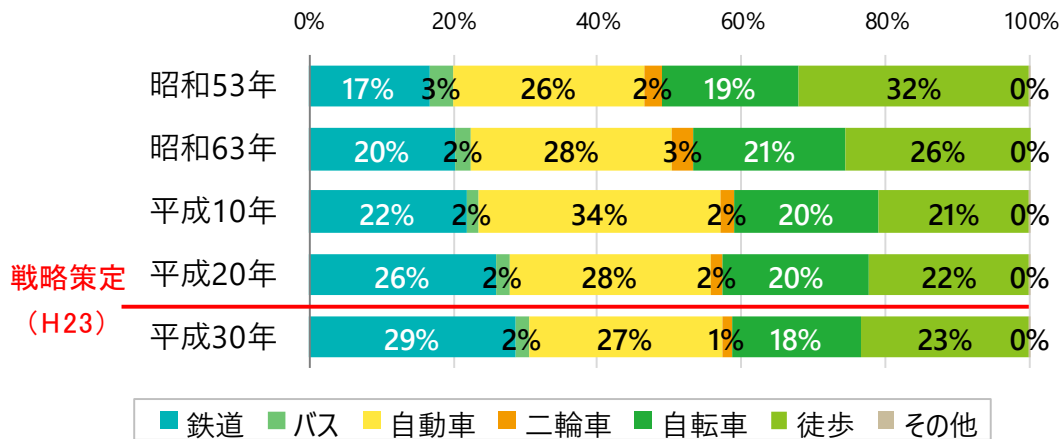


図 2-48 さいたま市における代表交通手段分担率（S53～H30年）

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>

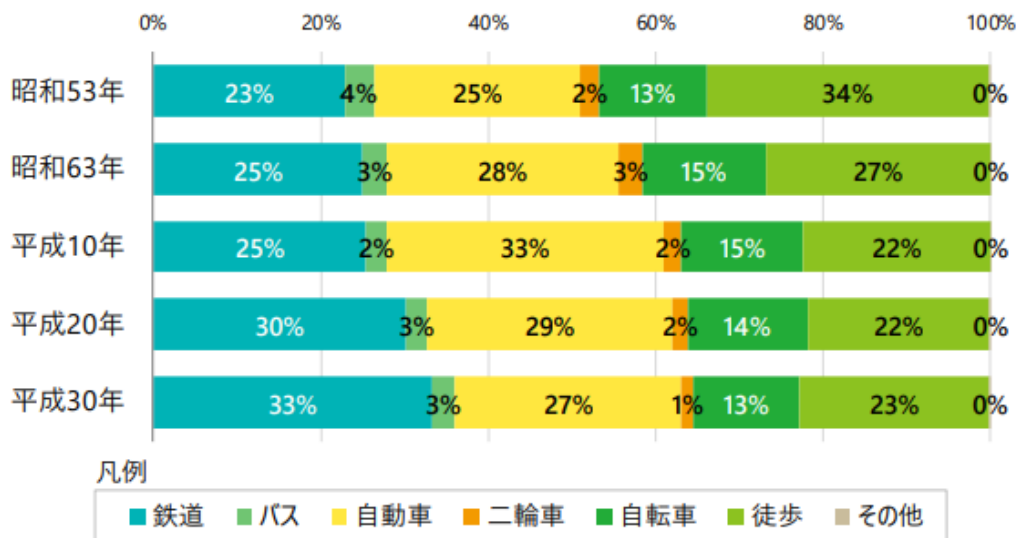


図 2-49 東京都市圏全体の代表交通手段分担率（S53～H30年）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

(6) <参考：R1 年度にデータが入手・確認できなかった指標>

参考

① 方針3 市内の都心・副都心内の充実した交通環境
 ／アウトプット／公共サイン設置状況

□ H28 年度に設置された公共サインは、半日観光ルート案内（10ヶ所）、地図案内板・公共掲示板（4ヶ所）、見沼たんぼ周辺案内（7ヶ所）、日進駅南口周辺案内図（1ヶ所）、大宮駅周辺歩行者系公共サイン（2ヶ所）の5種類である。

表 2-6 H28 公共サイン設置状況

設置物	設置場所	備考
半日観光ルート案内 (10ヶ所)	大宮北中学校 外塀	
	土呂駅東口駅前	
	けやき通り南側	
	かえで通り漫画会館付近	
	かえで通り・しで通り	
	けやき通り北側	
	盆栽四季の家付近	
	もみじ通り南側	
	大宮公園地内	
	大宮公園地内	
地図案内板・公共掲示板 (4ヶ所)	大宮公園駅前広場	・地図案内板兼公共掲示板 ・デジタルサイネージ(市広報、民間広告) ・公衆無線LAN(Wi-Fi)
	土呂駅東口	・地図案内板 ・多言語(英語)対応 ・広告付
	大宮駅西口デッキ	・地図案内板兼公共掲示板 ・デジタルサイネージ ・多言語対応 ・電照式
	大宮駅西口デッキ	・地図案内板兼公共掲示板 ・多言語対応 ・電照式
見沼たんぼ周辺案内 (7ヶ所)	浦和区大原1丁目	
	緑区大道	
	緑区見沼	
	緑区大牧	
	緑区南部領辻①	
	緑区南部領辻②	
緑区大崎		
日進駅南口周辺案内図 (1ヶ所)	日進駅南口	・点字
大宮駅周辺歩行者系公共 サイン (2ヶ所)	大宮区役所前西側	
	大宮駅東口駅前広場 (こりすのトちゃん横)	・電照式

資料：福祉総務課資料

参考

② 方針3 市内の都心・副都心内の充実した交通環境
／アウトカム／まちなかの歩行者数

□ まちなかの歩行者数について、都市交通戦略策定以前は概ね減少傾向であったものの、都市交通戦略策定以降は概ね横ばいである。

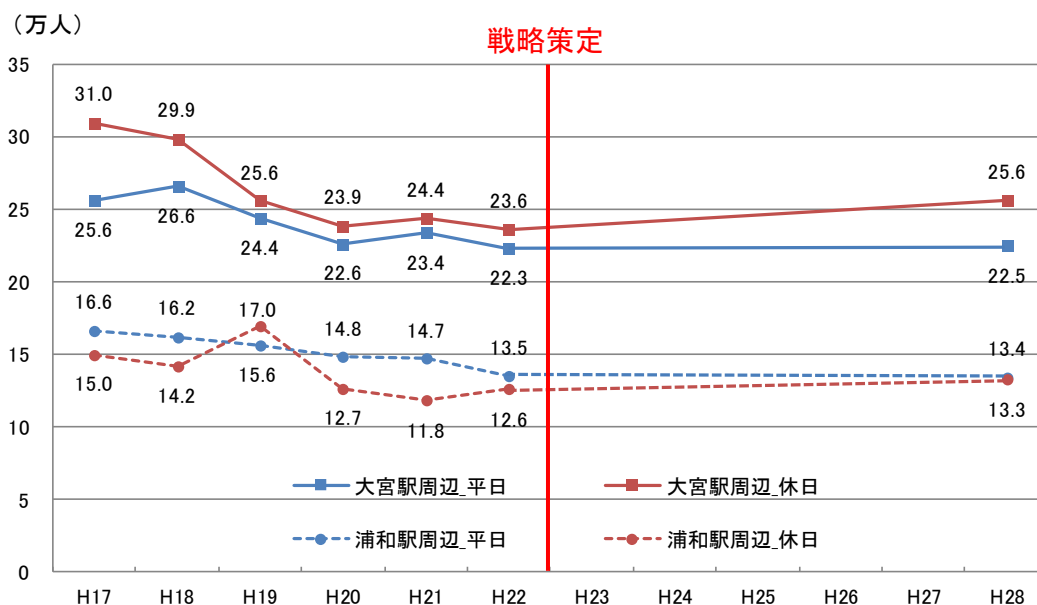


図 2-50 まちなかの歩行者数

資料：商業振興課資料（平成 28 年度さいたま市主要駅周辺地区歩行者通行量調査報告書（H29.2））

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る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、昨年度と比較して、微減となった。
- 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。
- ✓ 交通手段の選択及び利用については、新型コロナウイルスの影響が少なからずみられる。引き続き状況を注視することが求められる。

(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

- 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微増している。
- 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横ばい又は増加している。特にバス利用者は近年利用者数が大きく増加している。

- ✓ 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、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。

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、R1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している。一方で、新幹線乗車人員、市内への観光入込客数は微減となっている。

- ✓ 東日本の玄関口として、広域的なアクセス性は着実に向上していると考えられ、広域的な交通ネットワークの形成等に関する取組みは評価できる。

方針3：市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供

- アウトプット指標に関して、H30年度に都心・副都心周辺の都市計画道路の整備状況は横ばいである。また、さいたま新都心バスターミナル内のバス駐車場が供用開始、鉄道駅ホームドアの設置、浦和美園駅周辺における自動運転公道実証実験や構内における電動車いすの貸出サービス、浦和美園駅・浦和駅周辺でのスクーターのシェアリングが開始されるなど、新たなモビリティ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、都心は微減、副都心は微増している。シェアサイクルについても、利用回数及びポート数は大きく増加している。

✓ 都心・副都心の交通環境は充実していると考えられ、多様な交通手段の提供等の取組みは評価できる。

3) 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62.7%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ほか、コミュニティバスの割引制度の利用者数は増加している。一方、運輸部門におけるCO₂排出量は前年度より微増している。

(運輸部門におけるCO₂排出量は、都市交通戦略策定時から増加傾向)

- ✓ 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。
- ✓ また、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。
- ✓ 一方で、CO₂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。

【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 2-7 新型コロナウイルスの影響がある施策とその理由（令和元年度）

施策名	影響ありの理由	所管課
1-1-1 都市計画道路の整備	新型コロナウイルスの影響により、関係権利者と直接交渉することが困難となっている	大宮駅西口まちづくり事務所
1-1-6 鉄道の輸送力の強化 /2-2-5	利用客の減少	埼玉新都市交通
1-2-5 パークアンドライド及び企画乗車券の推進	利用客の減少	埼玉新都市交通
1-3-1 モビリティ・マネジメントの推進 /3-3-1 /4-2-5	本市、九都県市共催にて3月にエコドライブセミナーを予定していたが、中止となった	環境対策課
2-1-2 長距離バスターミナルの整備	一部事業者による高速バス新規便の乗入調整が整わず、供用開始時点の乗入が見送られた。年度末の運行協議会が中止となり、運営に係る関係者調整に時間を要した	交通政策課
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	大宮グランドセントラルステーション会議の開催を延期し、GCSプラン(案)のとりまとめに遅れが生じた	東日本交流拠点整備課
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	感染拡大防止に伴う再開発組合の活動の縮小や権利者交渉の遅れ	浦和駅周辺まちづくり事務所
4-2-3 自転車の交通安全啓発活動の実施	年度末において、感染拡大防止のため交通安全教室の開催を中止していたため	市民生活安全課
4-2-7 エコドライブの推進	本市、九都県市共催にて3月にエコドライブセミナーを予定していたが、中止となった	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	次世代自動車の補助金申請方法について、郵送による申請を可とした（原則窓口にて持ち込み申請）	未来都市推進部（環境未来都市推進担当）
4-2-13 ユニバーサルデザインタクシーの導入推進	導入を見送った事業者あり	埼玉県乗用自動車協会