
さいたま市都市交通戦略【改定版】

平成 29 年 7 月

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	28
(4) 方針 4 の施策体系	33
第 4 章 都市交通戦略の評価と推進	37
4-1. 都市交通戦略の評価	37
(1) 評価の考え方	37
(2) 各方針に対応した評価指標の例	38
(3) 評価に関する取組（スケジュール、役割分担）	39
4-2. 都市交通戦略の推進	40

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23～32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。

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いる。

この度、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プランを改定（平成29年3月）したこと、また、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が変化してきていることから、都市交通戦略を見直したものである。

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」として位置付けた期間（平成 23～27 年度）の変化を確認した。

1-1. 取組実施状況

平成 23 年 3 月の交通戦略策定以降、平成 27 年時点で完了した施策は、全 108 のうち 19[※]である。また、継続及び実施中の施策は 58[※]、施策検討・実施待ちは 31[※]である。特に、「【方針 3】都心の活性化に資する移動環境の確保」に関する取組の実施・完了が約 4 割と、相対的に多くなっている。

※方針別に重複施策あり

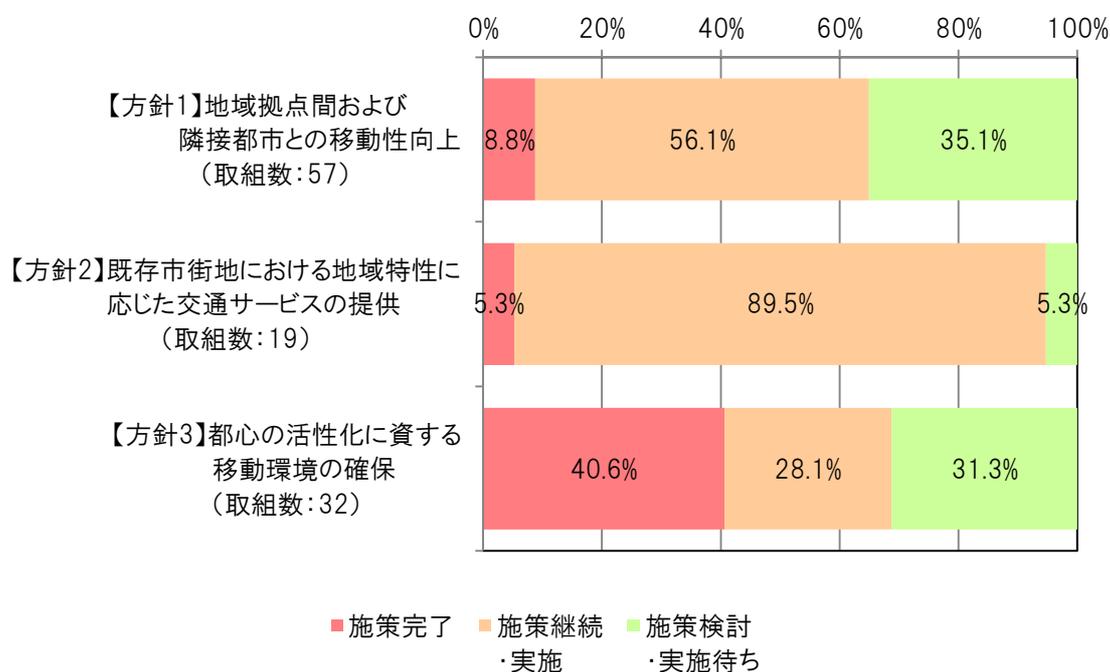


図 1-1 施策の取組状況

1-2. 現況の課題

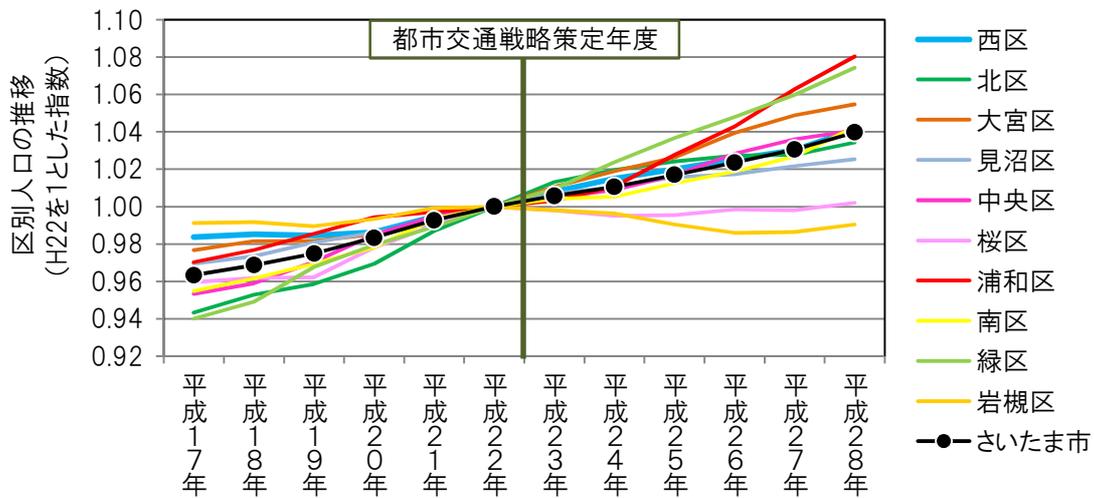
(1) 人口からみた特性

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、同じく副都心[※]の美園地区を含む緑区の人口は、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、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

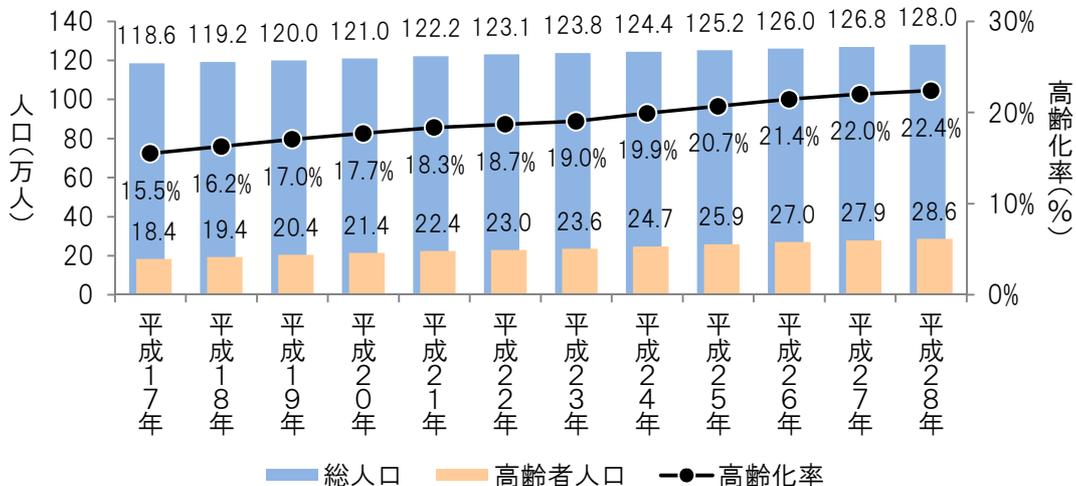
※副都心：日進・宮原地区、武蔵浦和地区、美園地区、岩槻駅周辺地区



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。



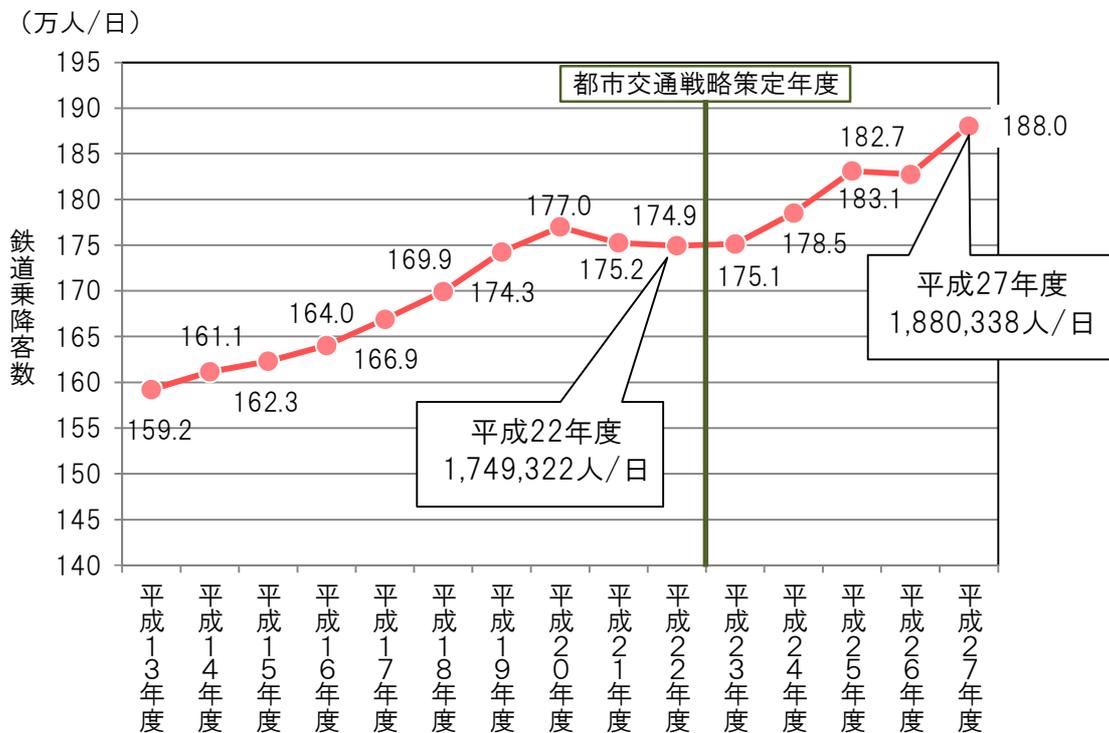
資料：住民基本台帳（各年10月1日時点）

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。

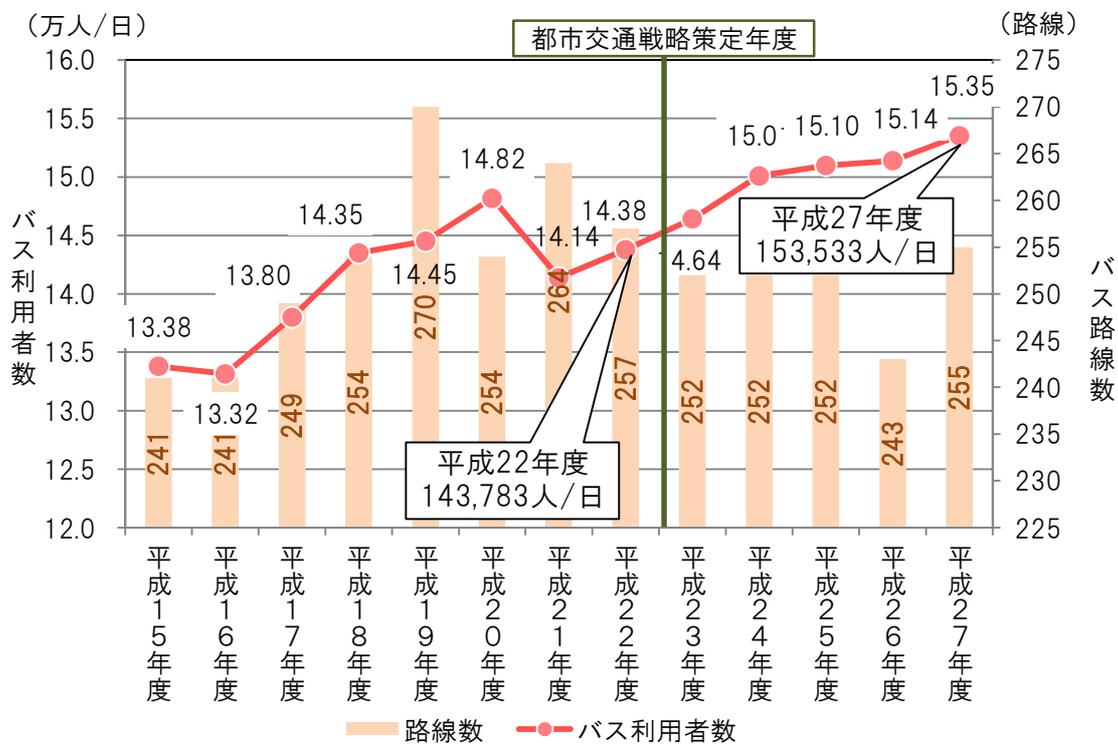


資料：さいたま市資料（市内33駅の合計）

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。



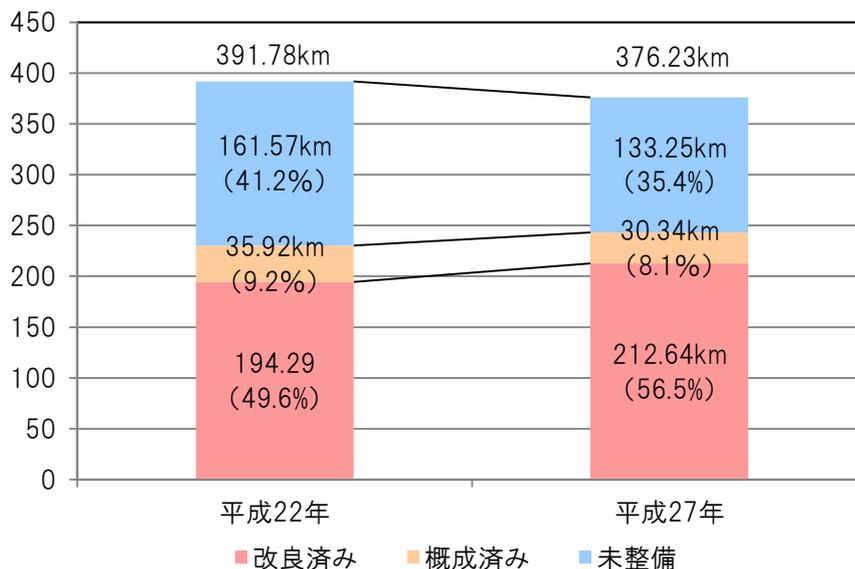
資料：さいたま市資料

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27年の間^{*}で改良済延長が18.35km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：都市計画現況調査（平成22年、平成27年）

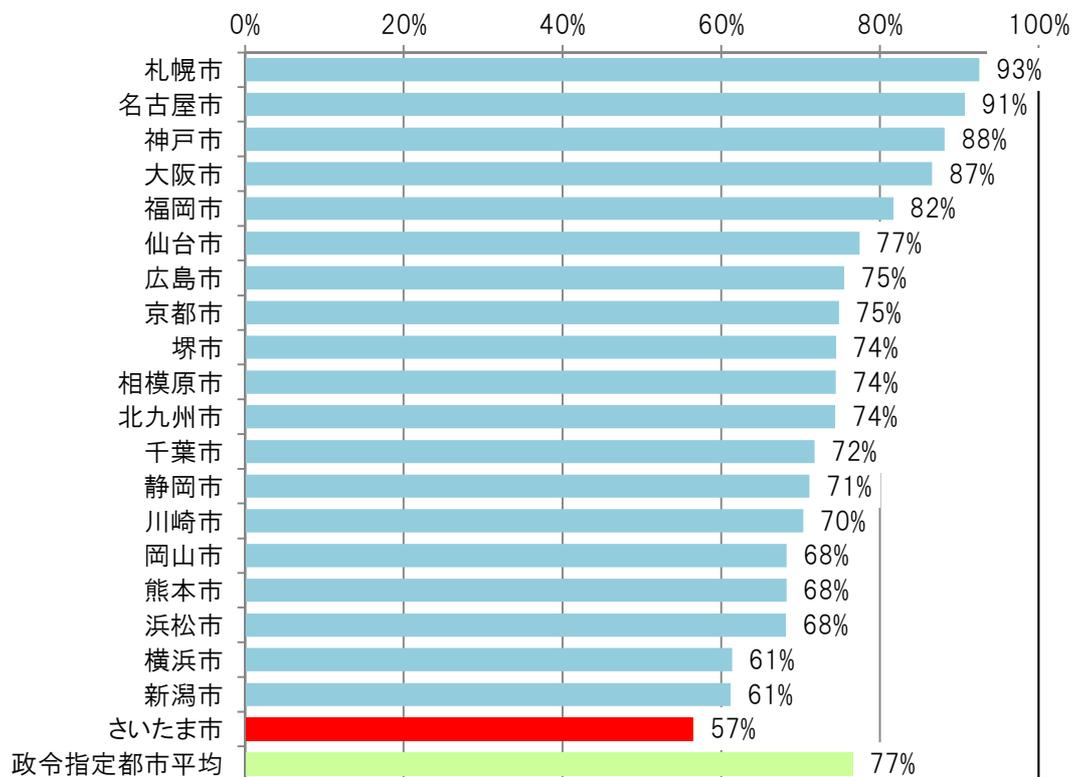
図 1-6 都市計画道路整備延長の経年変化



資料:さいたま市資料

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：都市計画現況調査（平成 27 年）

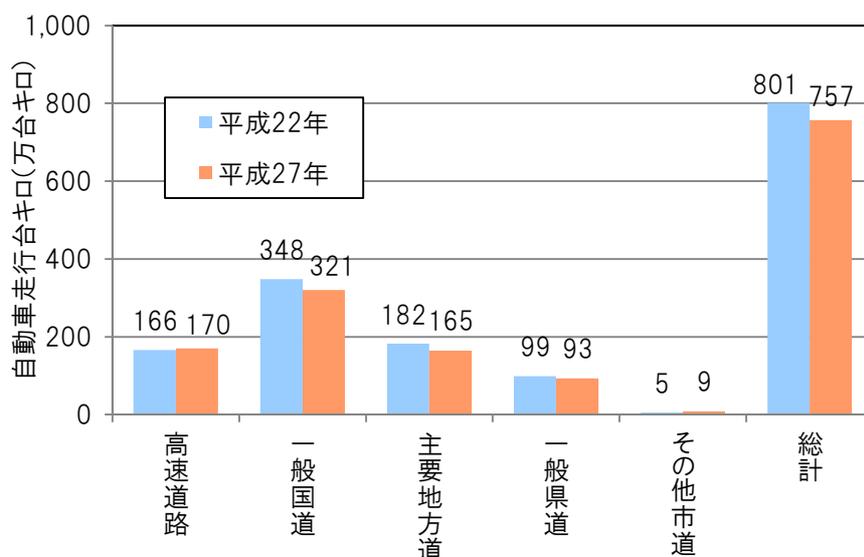
図 1-8 政令指定都市の都市計画道路整備率

(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

単位：万台キロ

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

- | | | |
|---|---|--|
| — ~ -20%未満 | - - - 新幹線 | 市街化区域 |
| — -20% ~ -10% | JR 線 | 市街化調整区域 |
| — -10% ~ 0% ~ +10% | 私鉄等 | |
| — +10% ~ +20% | 区 界 | |
| — +20%以上~ | | |

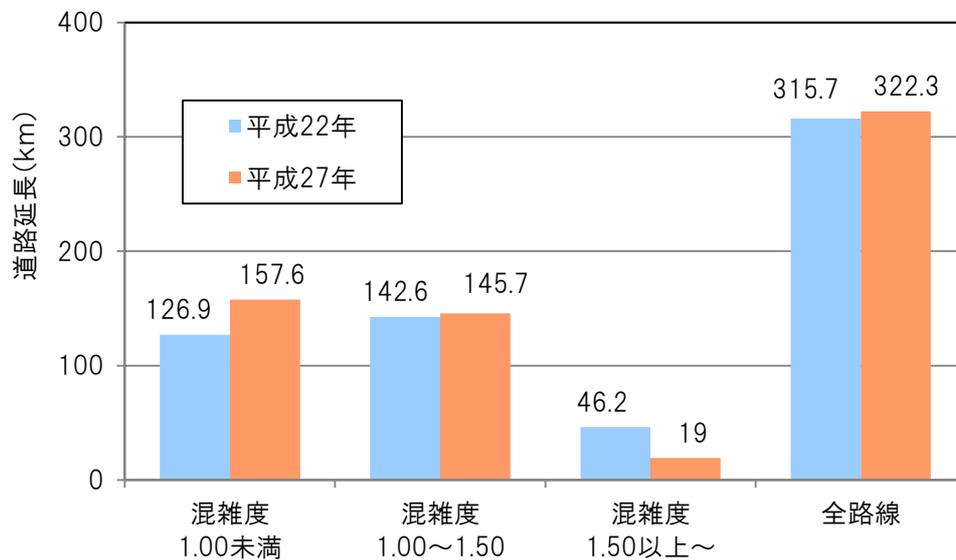


資料: 道路交通センサス (平成 22 年、平成 27 年)

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。



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

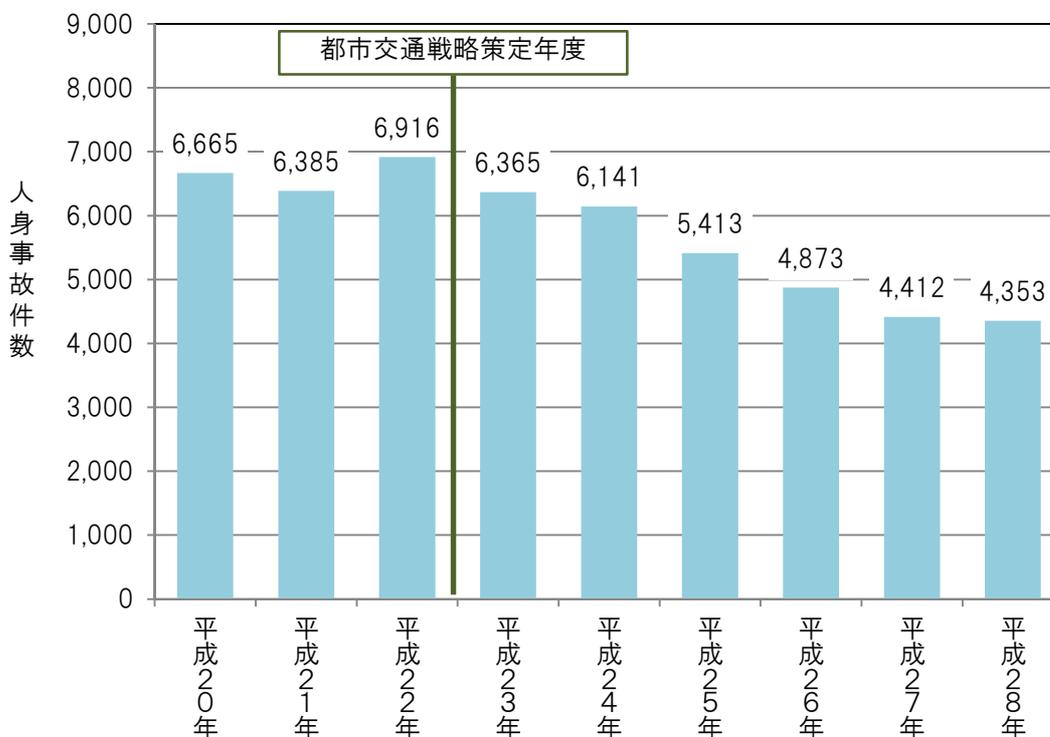
混雑度ランク	道路延長		H27/H22増減率
	平成22年	平成27年	
混雑度1.00未満	126.9 40%	157.6 49%	24.2% -
混雑度1.00~1.50	142.6 45%	145.7 45%	2.2% -
混雑度1.50以上~	46.2 15%	19.0 6%	-58.9% -
全路線	315.7 100%	322.3 100%	2.1% -

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

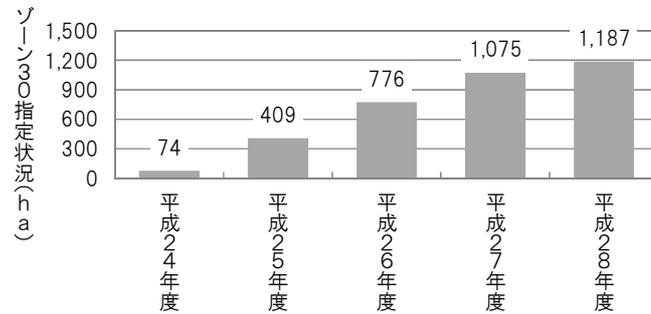
年	死傷者数 (人)	うち 高齢者 (人)	
		うち 高齢者 (人)	割合 (%)
平成20年	8,040	996	12.4
平成21年	7,633	886	11.6
平成22年	8,184	1,010	12.3
平成23年	7,604	948	12.5
平成24年	7,234	954	13.2
平成25年	6,326	830	13.1
平成26年	5,810	722	12.4
平成27年	5,278	752	14.2
平成28年	5,147	719	14.0

資料：さいたま市資料

② ゾーン30

本市では、約 1,187ha の区域でゾーン30を指定し、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。



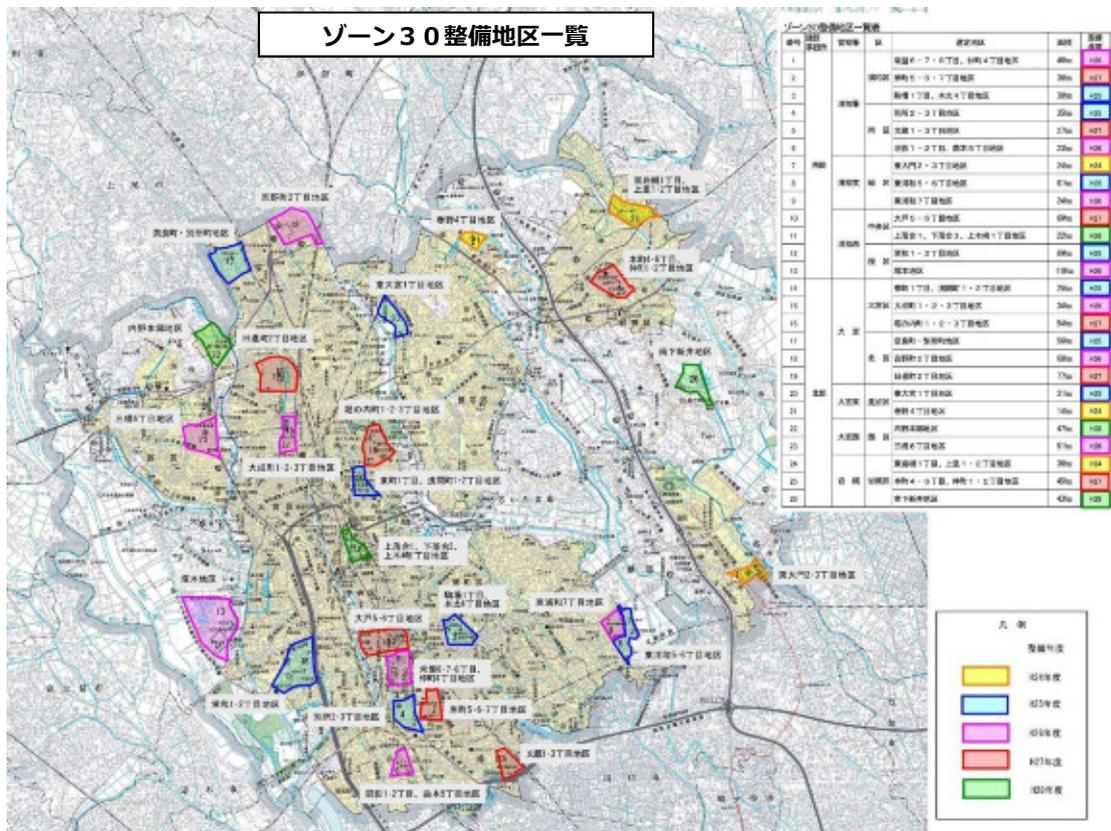
資料：さいたま市資料

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



資料：さいたま市資料

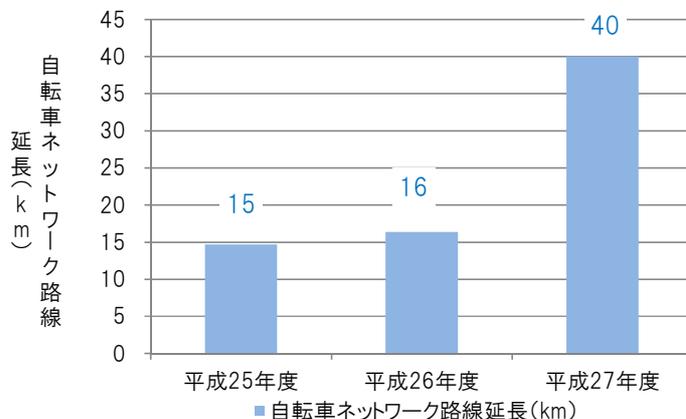
図 1-15 ゾーン30整備地区

(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、平成 35 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は減少している。



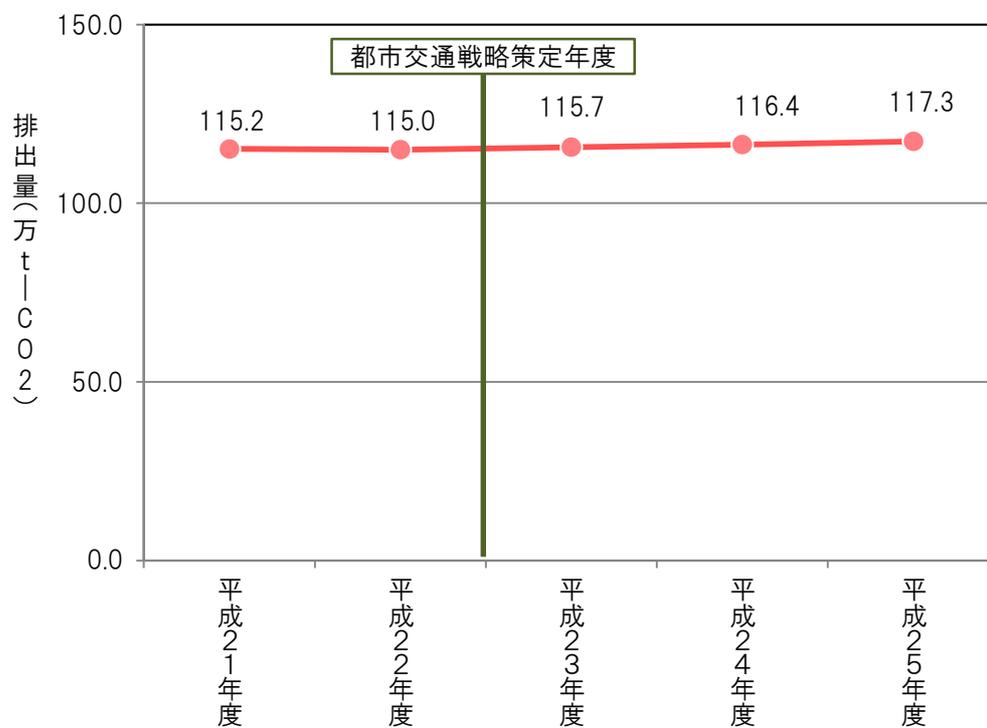
※不法駐輪台数は 11 月のある平日 11 時台の総数

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

都市交通戦略に位置づけた施策について、「【方針 1】地域拠点間および隣接都市との移動性向上」では 57 施策[※]の 8.8%、「【方針 2】既存市街地における地域特性に応じた交通サービスの向上」では 19 施策[※]の 5.3%、「【方針 3】都心の活性化に資する移動環境の確保」では 32 施策[※]の 40.6%が完了している。一方で、【方針 1】や【方針 3】では検討段階の施策が多いことから、今後、施策に着手していくことが必要である。

[※]方針別に重複施策あり

(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する。これまでの 3 方針については、上位計画である SMART プランの内容や、これまでに整理した現況のまとめ、今後の課題を踏まえ、以下の 4 方針に再構成する。

【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。

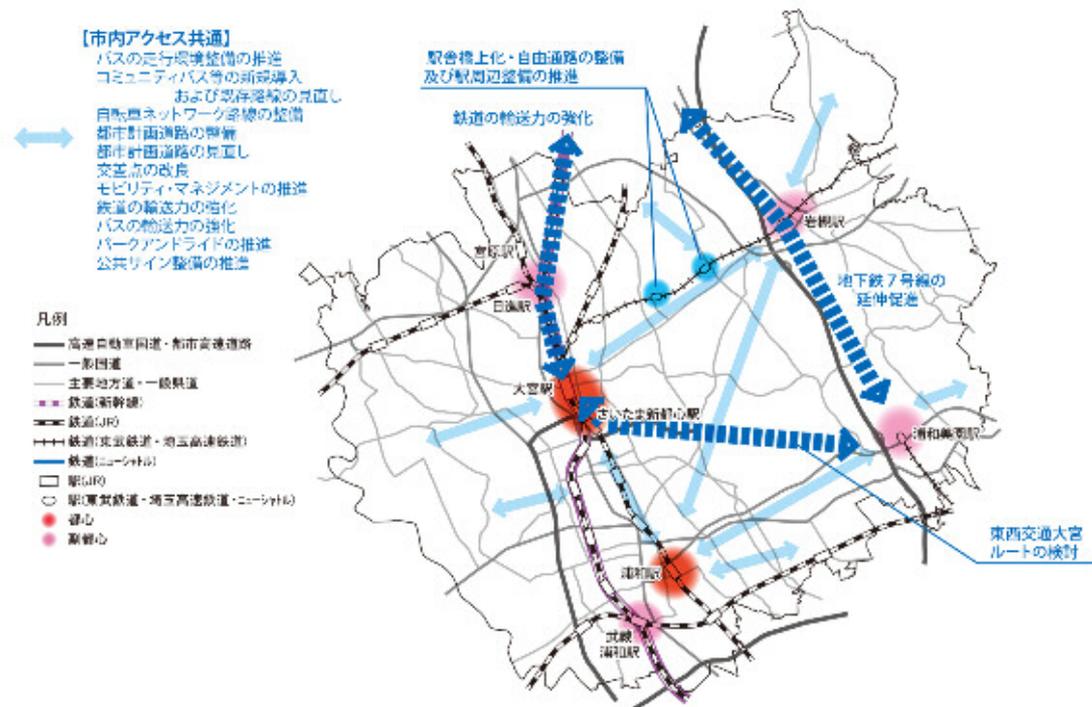


図 3-1 方針 1 のイメージ図

【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推進

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推進（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

駅舎橋上化・自由通路の整備および駅周辺整備の推進

パークアンドライドの推進

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

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

交通戦略	施策	計画期間											次期計画期間							
		短期					事業実施期間						長期							
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37				
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	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)	用地買収及び道路整備工事					道路整備工事												
		④町谷本太線(溝沼工区)	用地買収及び道路整備工事					道路整備工事												
		⑤市道B第482号線	用地買収及び道路整備工事					用地買収及び道路整備工事												
		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												
		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												
		⑧三橋中央通線(三橋)	用地買収及び道路整備工事					左記に同じ												
		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												
		⑩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												
		⑪天沼高鼻線(東町交差点周辺部)						道路設計						事業説明会						
		⑫本町通り線(鈴谷交差点周辺部)						道路設計						事業説明会						
		⑬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)						
		⑭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)						
			⑮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)					
1-1-2	都市計画道路の見直し	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						左記に同じ						
1-1-3	交差点の改良	①全市	事業着手に向けた調査・検討、用地買収、道路整備																	
1-1-4	地下鉄7号線の延伸促進	①浦和美園～岩槻	事業着手に向けた調査・検討					左記に同じ						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						
1-1-5	東西交通大宮ルートの検討	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の整備に向けた検討・推進												
1-1-6	鉄道の輸送力の強化	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(6:30～7:00)					増便車両の内宿延長						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						2020系導入(平成30年度に2編成、平成35年度に2編成導入を予定)						
1-1-7	バスの走行環境整備の推進	①市内全域(PTPSの整備推進)	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						
		②市内全域(バス優先レーンの整備推進)	事業検討																	
1-1-8	バスの輸送力の強化	①市内全域	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)																	
			に定期券導入																	
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																				

1-2 鉄道駅周辺のアクセス向上

交通戦略	施策	計画期間													次期計画期間			
		短期					中期					長期						
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37		
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推進(再掲)	①市内全域(PTPSの整備推進)	事業検討					事業検討・推進										
		国際興業浦和駅西口発着路線に導入																
	②市内全域(バス優先レーンの整備推進)	事業検討					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	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					地元提案に基づき相談・協議・運行改善										
		南区/岩槻区運行改善(継続)																
		西区運行改善(継続)																
①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・新規導入											
岩槻区和土地区運行開始(継続)																		
西区指扇地区運行開始(継続)																		
1-2-3 自転車ネットワーク路線の整備	①市内全域	検討・調査・計画策定		整備推進			整備推進											
1-2-4 駅舎橋上化・自由通路の整備および駅周辺整備の推進	①七里駅、大和田駅	事業化検討					事業化検討											
1-2-5 パークアンドライドの推進	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											

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

交通戦略		計画期間														
		事業実施期間														
		短期				中期				長期						
施策		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
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															
	①西区役所	委員会設置	検討・調整 (他区で効果測定)		転入窓口でツール配布											
	②北区役所	委員会設置	効果測定		転入窓口でツール配布											
	③南区役所	委員会設置	検討・調整 (他区で効果測定)		転入窓口でツール配布											
	④見沼区役所	委員会設置	検討・調整 (他区で効果測定)		転入窓口でツール配布											
	⑤桜区役所	委員会設置	検討・調整 (他区で効果測定)		転入窓口でツール配布											
	⑥緑区役所	委員会設置	効果測定		転入窓口でツール配布											
	⑦岩槻区役所	委員会設置	検討・調整 (他区で効果測定)		転入窓口でツール配布											
	⑧大宮区役所	委員会設置	検討・調整 (他区で効果測定)		転入窓口でツール配布											
	⑨中央区役所	委員会設置	検討・調整 (他区で効果測定)		転入窓口でツール配布											
	⑩浦和区役所	委員会設置	検討・調整 (他区で効果測定)		転入窓口でツール配布											
	⑪市内ショッピングモール等		事業検討・調整		市販向け啓発イベント実施 カーフリーデーへの参加											
	⑫市内各企業		環境コミュニケーション参加事業者へ エコ通勤の促進を呼びかける													
	⑬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											
	⑭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											
1-3-2	公共サイン整備の推進															
	①市内全域				公共サインの整備推進											

(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。

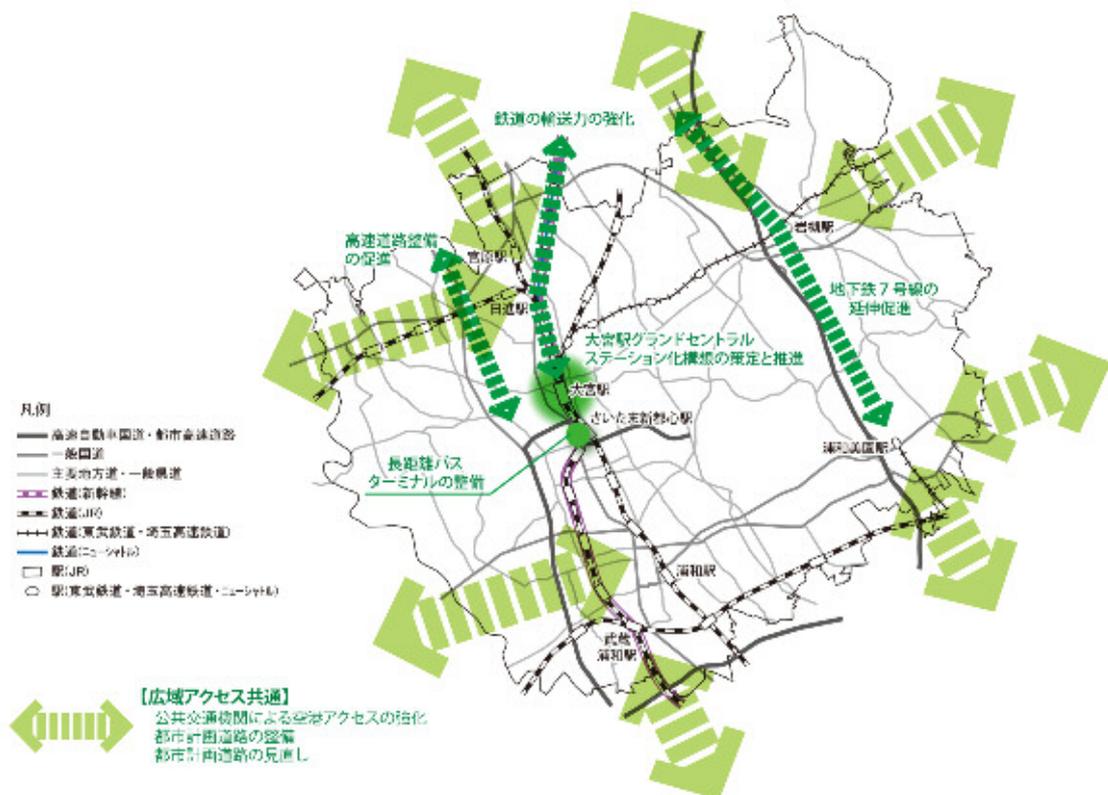


図 3-2 方針 2 のイメージ図

【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整備

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

(3) 方針 3 の施策体系

【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核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。

【都心・副都心共通】

- 駐輪場の適正配置の推進
- 段差の解消や電梯の増設等による歩行空間の整備
- 都市計画道路の整備
- モビリティ・マネジメントの推進
- コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大
- リサイクルポート施設の認定・設置
- 偉大物流対策の推進
- ローディングベイの設置（路上）
- 駐車場の効率的運用の検討
- 公共サイン整備の推進
- 低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進

凡例

- 普通自動車国道・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(R)
- 鉄道(東武鉄道・埼玉高速鉄道)
- 鉄道(ユーティリティ)
- 駅(R)
- 駅(東武鉄道・埼玉高速鉄道・ユーティリティ)
- 都心
- 副都心

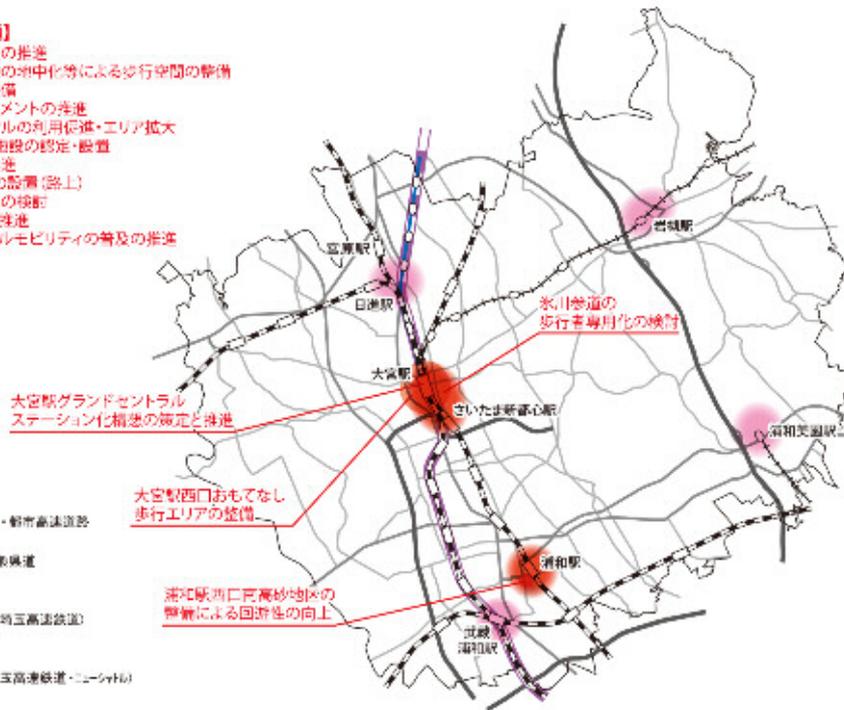


図 3-3 方針 3 のイメージ図

【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

駐車場の効率運用の検討

端末物流対策の推進

ローディングベイの設置（路上）

駐輪場の適正配置の推進

3-2 多様な回遊手段の提供

コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大

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）

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

交通戦略	施策	計画期間												次期計画期間				
		短期			事業実施期間						長期							
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37		
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)	①氷川緑道西通線 (南区間・南大宮東線 ～大宮中央通線)		用地買収	用地買収 道路整備	道路整備												
3-1-1	都市計画道路の整備 (再掲)	②氷川緑道西通線 (北区間・大宮中央通 線～大宮岩槻線)			用地買収	用地買収	道路整備											
3-1-1	都市計画道路の整備 (再掲)	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	用地買収	道路整備	供用								
3-1-1	都市計画道路の整備 (再掲)	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	関係機関調整	用地買収	道路整備	供用									
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)	①大宮駅及び 周辺地区			右記に同じ		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)											
3-1-3	大宮駅西口周辺おもてなし 歩行エリアの整備	①大宮駅西口周辺 (県道大宮停車場 大成線)		計画等	調査 / 検討	事業化検討	事業化検討・設計・工事	工事・供用										
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)			施策検討	施策検討	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	①南高砂地区			詳細設計	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	①電線の地中化 (大間木蔵線)			道路整備	道路整備												
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)			用地買収	用地買収	道路整備											
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	③電線の地中化 (中山道・常盤)			用地買収	用地買収	道路整備											
3-1-7	駐車場の効率運用 の検討	①市内全域 (パークアンドライド の検討)					施策の検討・推進											
3-1-7	駐車場の効率運用 の検討	②市内全域 (共通駐車券導入 の検討)					施策の検討・推進											
3-1-8	末端物流対策の推進	①駅前周辺地区		第5回東京都圏物流流動調査			対策の検討・推進											
3-1-9	ローディングベイの設置 (路上)	①大宮駅東口		道路環境の変化に対応し、検討予定			道路環境の変化に対応し、検討予定											
3-1-10	駐輪場の適正配置の 推進	①市内駅周辺等				検討・調査	整備推進											

3-2 多様な回遊手段の提供

交通戦略	施策	計画期間													次期計画期間				
		事業実施期間																	
		短期			中期				長期										
H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37					
3-2	多様な回遊手段の提供																		
3-2-1	コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大	①大宮駅・さいたま新都心駅周辺	検討・調査	ポト整備	事業推進	事業推進													
		②浦和駅周辺			検討・調査	検討・調査													
		③市内他地域			検討・調査	検討・調査													
3-2-2	サイクルサポート施設の認定・設置	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												
3-2-3	低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進	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	左記に同じ	モビリティ普及技術プロジェクト推進													
3-2-4	公共サイン整備の推進(再掲)	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													

3-3 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進

交通戦略	施策	計画期間												次期計画期間				
		事業実施期間																
		短期					中期					長期						
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37		
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)	①各区役所(転入者MM)	委員会設置	効果測定	本格導入	事業継続	事業継続											
		②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											
		③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)	①駅前周辺地区	第5回東京都市圏物流流動調査				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。



図 3-4 方針 4 のイメージ図

【方針4】誰もが安全・安心に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）

駅舎橋上化・自由通路の整備およ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）

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 of 検討（再掲）

バス待ち環境の改善

ユニバーサルデザインタクシーの導入推進

自転車のレクリエーションルート of 設定

交通結節点における駐輪場の整備

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）

4-1 誰もが外出しやすい安全・安心な交通環境の整備

交通戦略	施策	計画期間												次期計画期間			
		事業実施期間															
		短期				中期				長期							
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	
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)	①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										
		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 連田岩槻バイパス	用地買収及び道路整備工事				道路整備工事										
		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										
		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										
		⑦大宮岩槻線 (芝川工区)	用地買収及び道路整備工事				用地買収及び道路整備工事										
		⑧大宮岩槻線 (延伸)						道路予 備設計	事業化予定(事業期間については未定)								
		⑨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										
		⑩産業道路 (原山2工区)				事業説明 明会	事業認 可取得	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(事業期間については未定)									
		⑫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)									
		⑬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)									
		⑭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)									
	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)	③大宮区大成町 1・2・3丁目地区ほ か	道路整備				左記に同じ										
	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				検討	社会実 験実施	本格実施の検討									
	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)	①電線の地中化 (大間木蔵線)				道路整備	道路整備										
		②電線の地中化 (中山道・宮町)				用地買収	用地買収	道路整備									
		③電線の地中化 (中山道・常盤)				用地買収	用地買収	道路整備									
	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(再掲)	①七里駅、 大和田駅				事業化検討	事業化検討										
	4-1-6 自転車ネットワーク路線 の整備(再掲)	①市内全域	検討・調査・計画策定		整備推進				整備推進								

4-2 持続可能で健康に暮らすことができる交通環境の整備

交通戦略	施策	計画期間										次期計画期間						
		短期					中期					長期						
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37		
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	①鍾塚公園周辺地区(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										
			実施検討	カーフリーデー実施				カーフリーデー実施										
	4-2-1 交通規制による歩行空間の快適化	①鍾塚公園周辺地区(カーフリーデー実施)	実施検討	カーフリーデー実施				カーフリーデー実施										
			実施検討	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	①市内生活道路	実施検討	路面標示等の交通安全対策を実施				路面標示等の交通安全対策を実施										
			実施検討	交通安全教室の開催				交通安全教室の開催										
	4-2-3 自転車の交通安全啓発活動の実施	①市内各所	実施検討	交通安全教室の開催				交通安全教室の開催										
			実施検討	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	①市内全域の放置自転車禁止区域	実施検討	事業推進				事業推進										
			実施検討	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)	①各区役所(転入者MM)	委員会設置	効果測定	本格導入	事業継続	事業継続											
			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											
			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											
	4-2-6 パークアンドライドの推進(再掲)	①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)	実施検討	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										
			実施検討	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										
			実施検討	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										
	4-2-7 エコドライブの推進	①市内全域	実施検討	継続実施(平成26年度台数直し、38台→29台)				継続実施										
			実施検討	継続実施(平成26年度台数直し、38台→29台)				継続実施										
	4-2-8 環境に配慮した次世代自動車の普及の推進	①市内全域	実施検討	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										
			実施検討	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										
4-2-9 低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進(再掲)	①市内全域	実施検討	EV等普及施策「E-KIZUNA Project」等の推進				取組の継続的な推進											
		実施検討	EV等普及施策「E-KIZUNA Project」等の推進				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)	①浦和美園～岩槻	実施検討	総合特区計画重点プロジェクト推進				左記に同じ											
		実施検討	総合特区計画重点プロジェクト推進				左記に同じ											
4-2-11 東西交通大宮ルートの検討(再掲)	①大宮～さいたま新都心～埼玉スタジアム2002	実施検討	事業着手に向けた調査・検討				左記に同じ											
		実施検討	事業着手に向けた調査・検討				左記に同じ											
4-2-12 バス待ち環境の改善	①市内全域(バス停上屋の整備推進)	実施検討	事業検討				事業の検討・推進											
		実施検討	事業検討				事業の検討・推進											
		実施検討	事業検討				事業の検討・推進											
		実施検討	事業検討				事業の検討・推進											
4-2-13 ユニバーサルデザインタクシーの導入推進	①市内全域	実施検討	導入推進				導入推進											
		実施検討	導入推進				導入推進											
4-2-14 自転車のレクリエーションルートの設定	①荒川・見沼代用水等、河川沿いのルート	実施検討	調査・検討				調査・計画・整備											
		実施検討	調査・検討				調査・計画・整備											
4-2-15 交通結節点における駐輪場の整備	①市内全域(バス停付近への駐輪場整備推進)	実施検討	事業検討				事業検討・推進											
		実施検討	事業検討				事業検討・推進											
		実施検討	事業検討				事業検討・推進											
		実施検討	事業検討				事業検討・推進											
		実施検討	事業検討				事業検討・推進											
		実施検討	事業検討				事業検討・推進											
		実施検討	事業検討				事業検討・推進											
4-2-16 駐輪場の適正配置の推進(再掲)	①市内駅周辺等	実施検討	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)											
		実施検討	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)											
4-2-17 健康づくりを目的とした歩道の整備	①都市計画道路(スポーツ振興まちづくり条例に基づく)	実施検討	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											
		実施検討	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)	①市内全域	実施検討	公共サインの整備推進				公共サインの整備推進											
		実施検討	公共サインの整備推進				公共サインの整備推進											

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。

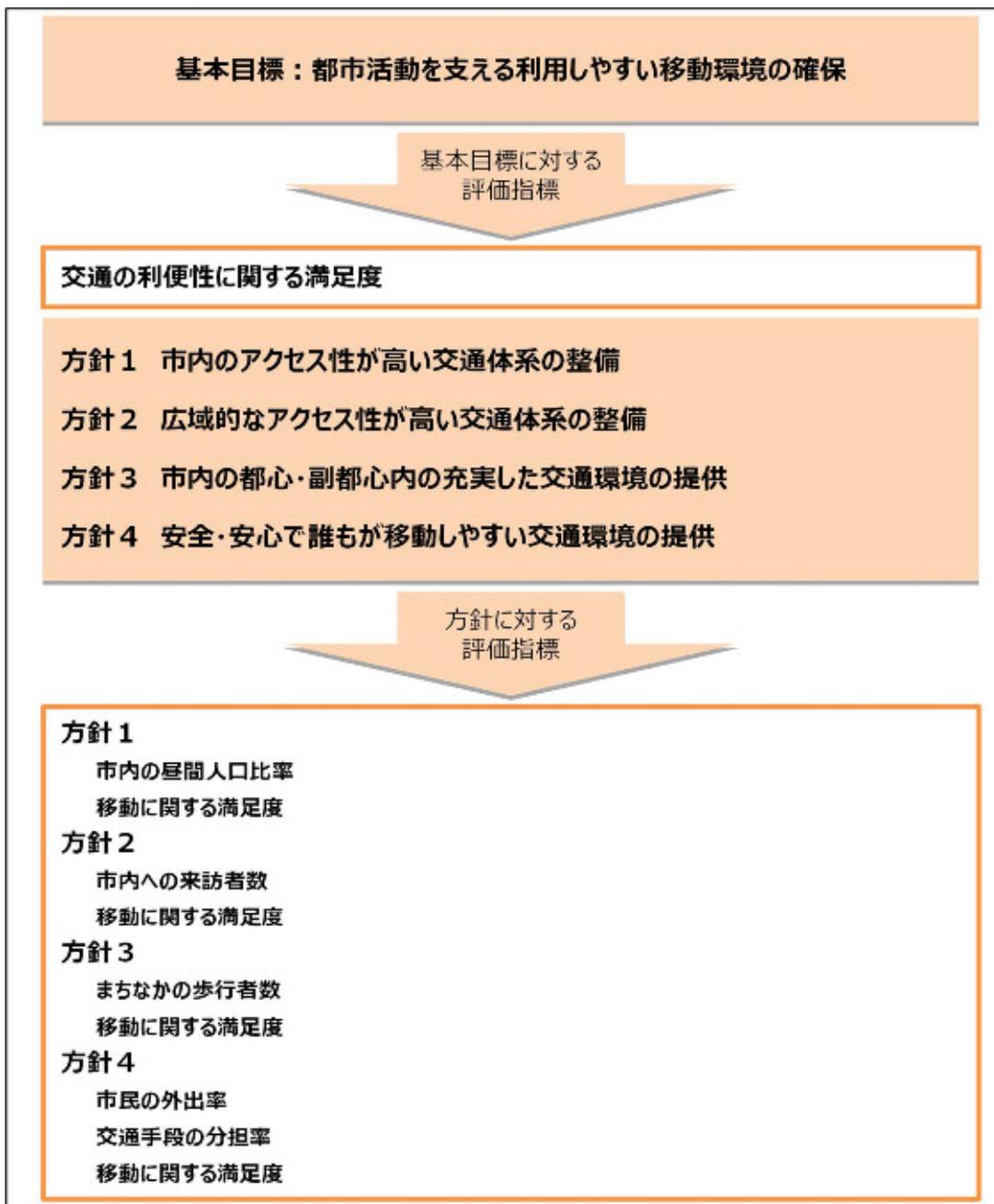


図 4-1 基本目標・方針と評価指標

(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 ■ 公共サイン設置状況	■ 鉄道駅乗車人員（都心、副都心） ■ コミュニティサイクルなど利用者数 <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 ■ 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）	■ 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

※ ■：毎年計測・評価する指標、□数年に1回計測・評価する指標

(3) 評価に関する取組（スケジュール、役割分担）

評価に関する課題を踏まえ、毎年の進捗管理、施策の評価、戦略の評価見直しの流れは次のように整理される。

今後の流れを具体的な年度に対応づけると、次のように整理することができる。

		H29 (2017) 年度	H30 (2018) 年度	H31 (2019) 年度	H32 (2020) 年度	H33 (2021) 年度	...	H37 (2025) 年度	...	H42 (2030) 年度
都市交通戦略の施策の進捗管理		○	○	○	改定 ○	○	...	部分 見直し ○	...	改定 ○
データ 収集・ 調査	量的変化の把握（データ整理）	○	○	○	○	○	...	○	...	○
	意識調査（簡易調査）	○	○	○	○	○	...	○	...	○
	国勢調査【想定】	結果公表 (小地域等)			調査実施			調査実施		調査実施
	道路交通センサス【想定】	結果公表 (交通量)	結果公表 (現況 OD)		調査実施			調査実施		調査実施
	東京都市圏パーソントリップ調査【想定】		実態調査		集計 ・予測					
評価	■ 戦略の評価 ・広域アクセスに関する評価 ・都心・副都心アクセスに関する評価 ・まちなかに関する評価 ・安全・安心に関する評価				評価・ とりまとめ					
	■ 一般的な施策の評価 (完了後もしくは 実施中の中間評価)				調査を 伴う 評価			施策実施		
	■ 長期的な施策 (完了後もしくは実施中の中間評価)									
	■ 単年・イベント等の施策 (完了後の評価)		施策 実施 (完了)							

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）だが、計画目標である平成 32 年度には、短中期を評価し、市民や利用者の意識調査を行いながら、都市交通戦略を更新する。

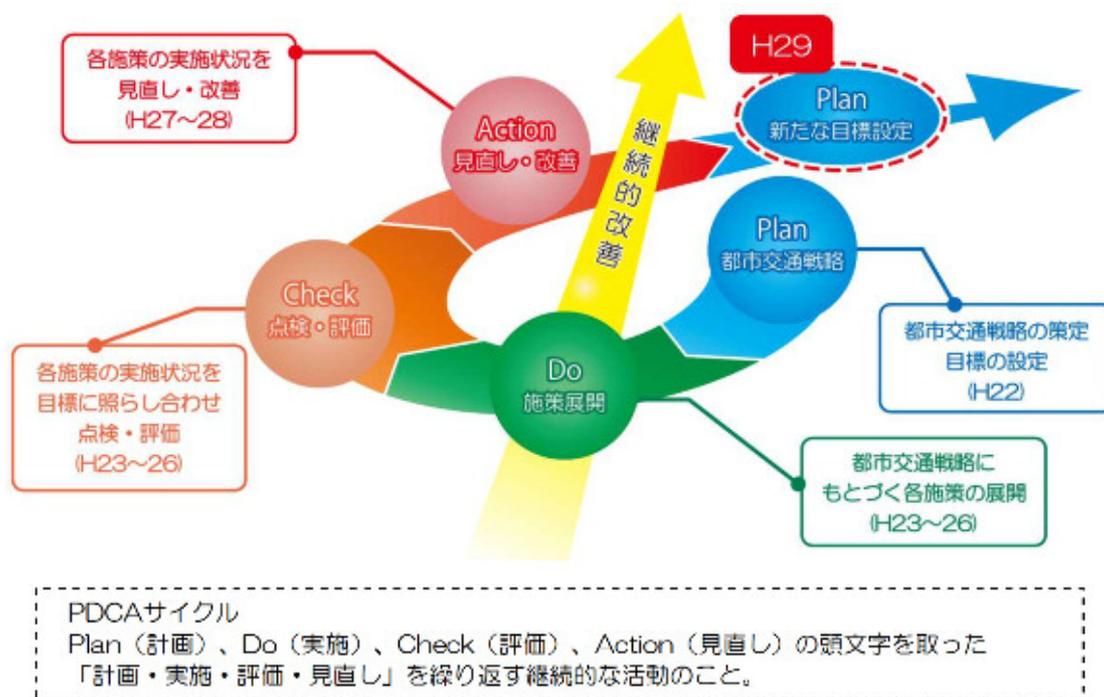


図 4-2 P D C Aサイクルによる継続的な施策の展開イメージ

さいたま市都市交通戦略【改定版】

平成 29 年 7 月

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