

令和元年度

さいたま市 都市交通戦略推進委員会

～さいたま市都市交通戦略に関する施策の実施状況と

評価指標に関する整理～

さいたま市 交通政策課

《 目 次 》

| | | |
|--------|-----------------------------------|------|
| 1. | さいたま市都市交通戦略について | 1-1 |
| 1-1. | 都市交通戦略の位置づけと目的 | 1-1 |
| 1-2. | 都市交通戦略の推進管理 | 1-2 |
| 2. | 都市交通戦略に位置づけられた施策の進捗状況 | 2-1 |
| 2-1. | 施策全体の進捗状況 | 2-1 |
| 2-2. | 方針ごとの施策の進捗状況 | 2-8 |
| 2-2-1. | 方針 1:市内のアクセス性が高い交通体系の整備 | 2-8 |
| 2-2-2. | 方針 2:広域的なアクセス性が高い交通体系の整備 | 2-16 |
| 2-2-3. | 方針 3:市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供 | 2-21 |
| 2-2-4. | 方針 4:安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供 | 2-29 |
| 3. | 都市交通戦略の評価 | 3-1 |
| 3-1. | 基本目標に対する評価指標 | 3-2 |
| 3-1-1. | 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) | 3-3 |
| 3-1-2. | 移動に関する満足度(交通手段別) | 3-4 |
| 3-1-3. | 交通手段の重要度 | 3-6 |
| 3-1-4. | 交通手段における満足度と重要度の関係 | 3-7 |
| 3-1-5. | 方針に対する評価指標の定量的変化 | 3-8 |
| 3-2. | 都市交通戦略の評価 | 3-39 |

1. さいたま市都市交通戦略について

1-1. 都市交通戦略の位置づけと目的

さいたま市都市交通戦略は、上位計画である「さいたま市総合振興計画」の将来都市像実現に向け、さいたま市の交通政策の基本的な考え方や方針を示した「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画」の短・中期に取り組む実行計画となるもので、重点的かつ効率的な施策展開を図ることを目的としている。

●上位計画

さいたま市総合振興計画 ～さいたま希望（ゆめ）のまちプラン～
【目標年度 R2 年度】



●交通の上位計画

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン ～さいたまSMARTプラン～

【基本計画】(平成 16 年 10 月、平成 29 年 3 月改訂)

・SMART な交通体系の構築による集約・ネットワーク型都市構造の実現
～地域特性に応じた多様な交通手段の活用～

【部門別計画】

①道路編、②公共交通編、③交通環境編、④地区交通編、⑤その他



さいたま市都市交通戦略

対象年度：平成 23 年～令和 2 年（10 年間）

※平成 29 年 7 月改定

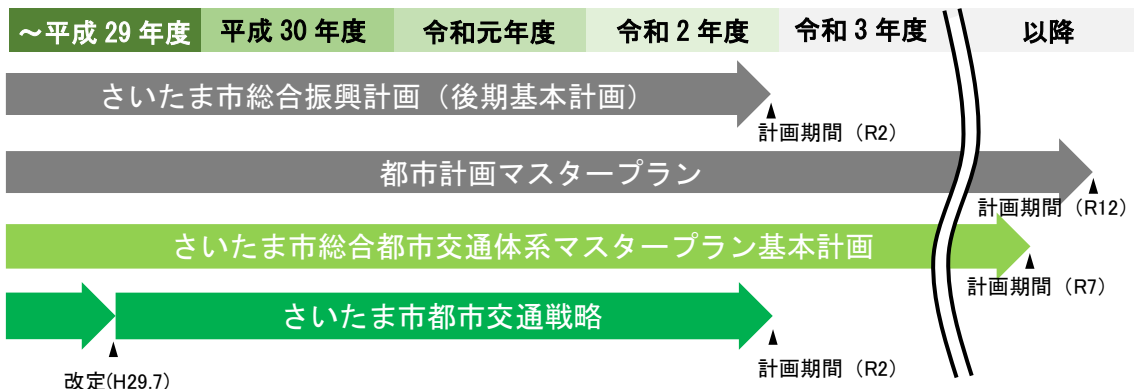
対象区域：さいたま市全域

概要：

「さいたま市都市交通戦略」は、市民をはじめ、交通事業者、国や県等の関係機関と連動し、交通に関する課題や目標を共有しながら、総合的かつ短中期（5～10 年間）で展開していくための交通施策をまとめた実行計画である。



●関連計画



1-2. 都市交通戦略の推進管理

都市交通戦略では、H23～R2 年度までに事業着手するとして位置付けられた施策の推進に関し、学識経験者、各種団体、交通事業者、関係行政機関等で構成するさいたま市都市交通戦略推進委員会に1年毎に事業の進捗状況を報告することで、総合的な見地からの検討や事業者間の横断的調整を図り、効率的かつ効果的に施策を推進していくこととしている。



図 1-1 PDCA サイクルによる施策展開と継続的な改善

2. 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、平成 30 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。

2-1. 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、平成 30 年度の実施結果を比較することで把握している。

(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 2-1 施策の実施状況（平成 30 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（平成 30 年度時点、再掲を含まない）>

表 2-2 施策の実施状況（平成 30 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：平成 30 年度の実施状況が、完了・取組改善と評価された施策>

| |
|---|
| <p>【施策分類 A（完了が明確な施策）】</p> <p>完了(3)：1-1-1 都市計画道路の整備（13『市道 B 第 486 号線』、15『三橋中央通線（三橋）』の供用開始）</p> <p>1-1-1/4-1-1[再] 都市計画道路の整備（14『市道 B 第 503・292 号線』の供用開始）</p> |
| <p>【施策分類 B（完了が明確でない施策）】</p> <p>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』（大宮駅東口）の時間制限駐車区間の一部を荷捌きスペースとして規制緩和）</p> |

<参考：平成 30 年度の実施状況が、未着手と評価された施策>

| |
|--|
| <p>【施策分類 A（完了が明確な施策）】</p> <p>未着手(7)：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）』）</p> <p>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）』）</p> <p>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）』）</p> <p>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）』）</p> |
| <p>【施策分類 B（完了が明確でない施策）】</p> <p>未着手(3)：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』）</p> |

(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 2-3 施策の計画に対する進捗状況（平成 30 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（平成 30 年度時点、再掲を含まない）>

表 2-4 施策の計画に対する進捗状況（平成 30 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：平成 30 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』）

⇒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

○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"> 具体的に取り組んでいる（実施している）施策 「具体的に取り組んでいる施策」とは、当該施策について、以下のいずれか、に該当している施策 <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 2-5 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 | 1-2-5・4-2-6 パークアンドライドの推進 企画乗車券の推進 | 大宮～内宿駅 (企画乗車券) | 鉄道事業者 (埼玉新都市交通) | H29 | H29.7.1 から発売開始 |
| | 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 | |

<参考：「企画乗車券の推進」の概要>

【企画乗車券の発売（概要）】

- ・利用時間：10:00～16:00
- ・料金：片道運賃の10枚分
- ・利用回数：12回（12枚つづり）
- ※一般の回数券より1回多い

(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 | H30年の計画 | H30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 | — | 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 | — | 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 年まで: 道路整備工事) | — | — (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 | — | 用地交渉 | |
| | 13 | A | 市道 B 第 486 号線 | 道路整備工事 | → | 道路整備工事 (供用) | |
| | 14 | A | 市道 B 第 503・292 号線 | 道路整備工事 | → | 道路整備工事 (供用) | |
| | 15 | A | 三橋中央通線 (三橋) | 用地買収及び道路整備工事 (計画は H28 年まで) | — | 道路整備工事 (供用) | |
| | 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 | → | 用地買収 | |
| | 25 | A | 本町通り線 (鈴谷交差点周辺部) | 事業化予定 | → | 用地測量 | |
| | 29 | A | 岩槻中央通り線 (本丸工区 (岩槻橋)) | 事業化予定 | → | 用地買収 | |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30年の実施結果 | | 主体/組織 |
|---------------------------|----|----|---------------------------|---------------------------------------|-----------|--|-----------------|
| | | | | | | 備考 | |
| 1-1-1 都市計画道路の整備 | 30 | A | 道場三室線（本太工区） | 事業化予定 | → | 事業化検討中 | 道路計画課 |
| | 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） | / | 事業化検討中 | |
| | 34 | A | 三橋中央通線（三橋2工区） | （H30年度新規） | / | 事業化検討中 | |
| | 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（2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） |
| 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 ・学識経験者からのヒアリング | 交通政策課 |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30年の実施結果 | | 主体/組織 |
|-----------------------|----|----|----------------------------------|--|-----------|-------------------------------------|---|
| | | | | | | 備考 | |
| 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 | → | 始発の繰上げ等 | 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 (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 | → | H30年度 大型車 15台導入 (内、長尺車 5台導入) | バス事業者 (国際興業バス) バス事業者 (東武バスウエスト) バス事業者 (西武バス) |
| | 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 | |
| | 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 | |
| | 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 | |

| | | | |
|----|-------------|--------|--------|
| 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 | H30年の計画 | H30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 | → | ・西区運行改善 ・西区、見沼区、岩槻区運行改善検討 | 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 | → | ・岩槻区和土地区、西区指扇地区運行改善 ・岩槻区並木・加倉地区運行開始 | |
| 1-2-3 自転車ネットワーク路線の整備 | 1 | A | 市内全域 | 整備推進 | → | 自転車通行帯の整備 (11 km) | 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 | H30年の計画 | H30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 | 鉄道事業者 （埼玉新都市交通） |
| 【関連施策】 企画乗車券の発売 | 2 | B | 大宮駅～内宿駅 （市外を含む） （企画乗車券） | （平成29年7月1日 日から実施） | / | 企画乗車券の継続実施 | |

| | | | |
|-----------------------|---------------|----------|-------|
| 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 | H30年の計画 | H30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、転入者を対象としたモビリティマネジメントを実施 | 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22日、23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21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 | | |

| | | | | | | | |
|-------------------------|---|---|------|----------------|---|--|-------|
| 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 行うよう市内に 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

2-2-2. 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 2-2 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 | | | |
|---|--|--|---|
| <p><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></p> <p>⇒ : 前倒して実施・達成</p> <p>→ : 計画どおり</p> <p>- : 進捗の遅れ</p> | <p><施策の実施状況 (Aタイプ)></p> <p>■ : 完了</p> <p>■ : 整備(作成)中</p> <p>□ : 未着手</p> <p>☒ : 評価対象外</p> | <p><施策の実施状況 (Bタイプ)></p> <p>■ : 取組改善</p> <p>■ : 取組中</p> <p>□ : 未着手</p> <p>☒ : 評価対象外</p> | <p><その他></p> <p>青文字 : 「都市交通戦略改定 (H29.7) 後の新たな施策」</p> <p>■ : 再掲の施策</p> |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30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) | → | <ul style="list-style-type: none"> 7月にGCS構想を策定 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"> 地質調査 施設実施設計 大型バス駐車場整備工事 バスターミナル設置検討会 | 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> ⇒ : 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 | H30年の計画 | H30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 | <input checked="" type="checkbox"/> | → ・事業化区間の関係機関への整備促進の要望を実施 ・未事業化区間の事業化を要望 | 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 | <input type="checkbox"/> | - 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 | <input type="checkbox"/> | - 一部用地未取得箇所を除いて、整備が完了(未取得用地について引き続き、交渉を行い、用地取得後整備を実施) | |
| | 3 | A | 中山道(宮町) | 道路整備 | <input type="checkbox"/> | - 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 | <input type="checkbox"/> | - 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まで) | <input type="checkbox"/> | - 用地交渉 | 道路計画課 |
| | 2 | A | 産業道路(天沼) | 用地買収及び道路整備工事(計画はH28まで) | <input type="checkbox"/> | - 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まで) | <input type="checkbox"/> | - 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 | <input checked="" type="checkbox"/> | → 用地買収及び道路整備工事 | |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30年の実施結果 | | 主体/組織 |
|----------------------|----|----|----------------------|---------------------------------------|-----------|--|-----------------|
| | | | | | | 備考 | |
| 2-2-2 都市計画道路の整備 | 9 | A | 国道122号蓮田岩槻バイパス | 道路整備工事 | → | 道路整備工事 | 道路計画課 |
| | 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 | |
| | 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 | |
| | 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) | → | 事業化検討中 | |
| | 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 | → | 用地測量 | |
| | 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) | ⇒ | — (平成29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 | → | 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(2路線) | 都市計画課 |
| 2-2-4 地下鉄7号線の延伸促進 | 1 | B | 浦和美園~岩槻 [再掲] | 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 | H30年の計画 | H30年の実施結果 | | 主体/組織 |
|-----------------------------|----|----|--|--|-----------|----------------------------|--------------------|
| | | | | | | 備考 | |
| 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 | → | 始発の繰上げ等 | 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) [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 (1編成導入) | |
| 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

2-2-3. 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、EVバイク実証実験(3-2-3)などが計画通りに進められている。

※文中の()内は施策番号



図 2-3 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 | H30年の計画 | H30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) | 用地買収 (計画はH30まで) | — | 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 | — | ・移転補償契約2件 ・道路・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 | — | 関係機関調整 | |
| 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) | → | ・7月にGCS構想を策定 ・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 | → | 事業化に向けた検討、及び庁内外の調整 | 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 | — | 氷川参道(中区間)歩行者専用化に向けた最終調整 | 氷川参道対策室 |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30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） | — | 施設建築物の計画 変更に伴う関係機 関協議 | 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 | → | 約 670m の整備 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 | — | 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 | — | 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） | / | 約 280m の整備 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 | → | 大宮駅東口の時 間制限駐車区間 （パーキングメ ーター）の一部 を集配中の貨物 自動車を利用で きる荷捌きスペ ースとして規制 緩和(5台分) | |
| 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） |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30年の実施結果 | | 主体/組織 |
|-------------------------------|----|----|--------|---------|-----------|----------------------------|---------------------|
| | | | | | | 備考 | |
| 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 | ■ : 0 |
| | | → : 2 | ■ : 9 |
| | | - : 7 | : 0 |
| | 施策分類 B : 6(1) | ⇒ : 0 | ■ : 1 |
| | | → : 5(1) | ■ : 5(1) |
| | | - : 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)> <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 | H30年の計画 | H30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 | → | チラシ配布、イベント展示等によるPR | 自転車まちづくり推進課 |
| | 2 | B | 浦和駅周辺 | - | | コミュニティサイクルの事業エリア拡大について検討を行ったが、浦和駅周辺及び市内他地域への拡大は難しいとの結論に至ったため、今後は、民間シェアサイクル事業者との連携のありかたについて、検討を進めていく。 | |
| | 3 | B | 市内他地域 | - | | | |
| | 4 | B | 市内全域 | (H30年度新規) | | | |
| 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 | モビリティ普及技術プロジェクト推進 | → | ・電動二輪モビリティ試乗会実験 ・EV バイク実証実験の実施 | 未来都市推進部 (環境未来都市推進担当) |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30年の実施結果 | | 主体/組織 |
|-------------------------|----|----|--------------|----------------|-----------|--|-------|
| | | | | | | 備考 | |
| 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 : 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 | H30年の計画 | H30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、転入者を対象としたモビリティマネジメントを実施 | 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22日、23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21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 | H30年の計画 | H30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 | → | 大宮駅東口の時間制限駐車区間(パーキングメーター)の一部を集配中の貨物自動車可以利用できる荷捌きスペースとして規制緩和(5台分) | 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 : 13(13) | ⇒ : 0 | ■ : 1(1) |
| | | → : 13(13) | ■ : 12(12) |
| | | - : 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

2-2-4. 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）、環境に配慮した次世代自動車の普及の推進（4-2-8）、自転車のレクリエーションルートの設定（4-2-14）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 2-4 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 | H30年の計画 | H30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 | — | 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 | — | 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 | → | 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] | 道路整備工事 | → | 道路整備工事 (供用) | |
| | 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) | → | 事業化検討中 | |
| | 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 | → | 用地測量 | |
| | 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) | ⇒ | — (平成 29 年度に完了) | | |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30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) | → | 事業化検討中 | |
| 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 | → | ・西区プラザ地区など合計9地区において整備を実施 | 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 | 本格実施の検討 | → | 交通対策内容の最終調整 | 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(大間木蔵線) [再掲] | 道路整備 | → | 約670mの整備を実施 | 道路環境課 |
| | 2 | A | 電線の地中化(中山道・宮町) [再掲] | 道路整備 | → | 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 | → | 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 | → | 自転車通行帯の整備(11km) | 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 | H30年の計画 | H30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22日、23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22日、23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 | H30年の計画 | H30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、転入者を 対象としたモビ リティマネジ メントを実施 | 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22日、23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21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） |
| 【関連施策】 企画乗車券 の発売 | 2 | B | 大宮～内宿駅 （市外を含む） （企画乗車券） [再掲] | | | 企画乗車券の 継続実施 | |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30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 | → | ・美園地域でのマルチモビリティシェアリングの実施 ・次世代自動車導入支援等の実施 | 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] | モビリティ普及技術プロジェクト推進 | → | ・電動二輪モビリティ試乗会実験 ・EVバイク実証実験の実施 | 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 ・学識経験者からのヒアリング | 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に向けての実施設計を行い、上屋建設工事を発注 | 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 | H30年の計画 | H30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 | 交通政策課 |
| | 4 | B | 市内全域（バス停移設） | 事業の検討・推進 | → | ・事業の検討・推進 ・西区コミュニティバスが指扇病院へ乗入れ実施（H30.4.1） | |
| 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） | タクシー事業者（埼玉県乗用自動車協会） |
| 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・整備 | → | 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 | バス事業者（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 | バス事業者（東武バスウエスト） |
| | 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 | バス事業者（西武バス） |

| 施策名 | 番号 | 分類 | 場所 | H30年の計画 | H30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 | 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 | バス事業者（西武バス） |
| | 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 | → | 計画に基づく施策・事業の進捗状況を把握し、進行管理を実施 | 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 |
| | 施策分類 B : | ⇒ : 0 | ■ : 0 |
| | | → : 37(18) | ■ : 37(18) |
| | | — : 3 | ■ : 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

3. 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 3-1 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。

3-1. 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 3-1 基本目標の評価基準

表 3-2 「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 | R1 年 7 月 11～13 日 (H29 年 6 月 21～22 日、H30 年 7 月 12～13 日) |
| 主な設問 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 |

3-1-1. 移動に関する満足度(総合的な交通利便性に対する満足度)

- 総合的な交通利便性に対して約 60%が満足・やや満足しているという結果である。
- 昨年度と比較して、「満足」及び「満足+やや満足」の割合は微増している。
- モニタリング開始時点と比較して、「満足」及び「満足+やや満足」の割合は概ね横ばいで推移している。

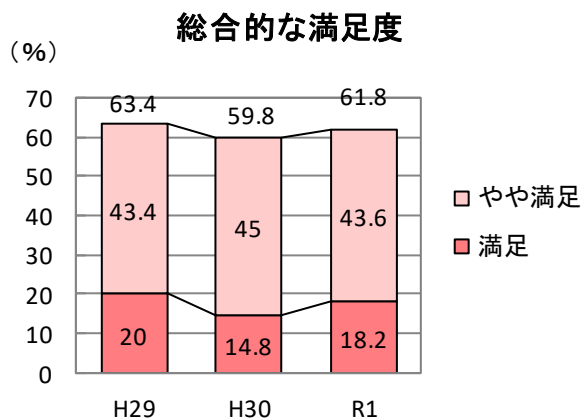
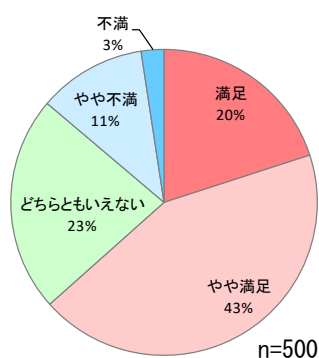


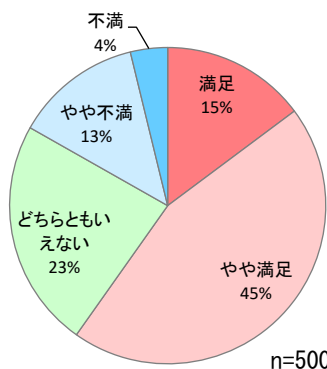
図 3-2 移動に関する満足度 (満足・やや満足/経年変化)

<参考：移動に関する満足度(経年変化)>

○H29 調査



○H30 調査



○R1 調査

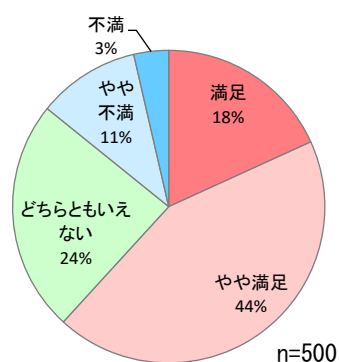
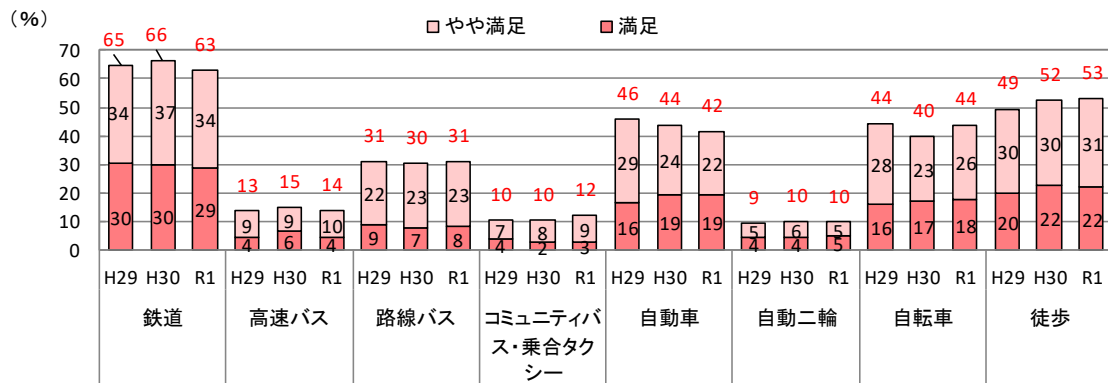


図 3-3 移動に関する満足度 (経年変化)

3-1-2. 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、「路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー、自転車、徒歩」で微増、「鉄道、高速バス、自動車」で微減、「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、「コミュニティバス・乗合タクシー、徒歩」は増加傾向、「自動車」は減少傾向である。また、一定の傾向ではないものの、モニタリング開始時点と比較して、「高速バス、自動二輪」は増加しており、「鉄道、路線バス、自転車」は概ね横ばいである。



赤字：満足+やや満足の合計

図 3-4 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 | 144 | 28.8 | 20 | 4.0 | 40 | 8.0 | 13 | 2.6 | 97 | 19.4 | 23 | 4.6 | 89 | 17.8 | 110 | 22.0 |
| やや満足 | 171 | 34.2 | 49 | 9.8 | 115 | 23.0 | 47 | 9.4 | 111 | 22.2 | 25 | 5.0 | 130 | 26.0 | 155 | 31.0 |
| どちらともいえない | 121 | 24.2 | 381 | 76.2 | 246 | 49.2 | 354 | 70.8 | 250 | 50.0 | 414 | 82.8 | 218 | 43.6 | 188 | 37.6 |
| やや不満 | 45 | 9.0 | 26 | 5.2 | 56 | 11.2 | 45 | 9.0 | 27 | 5.4 | 18 | 3.6 | 36 | 7.2 | 27 | 5.4 |
| 不満 | 19 | 3.8 | 24 | 4.8 | 43 | 8.6 | 41 | 8.2 | 15 | 3.0 | 20 | 4.0 | 27 | 5.4 | 20 | 4.0 |

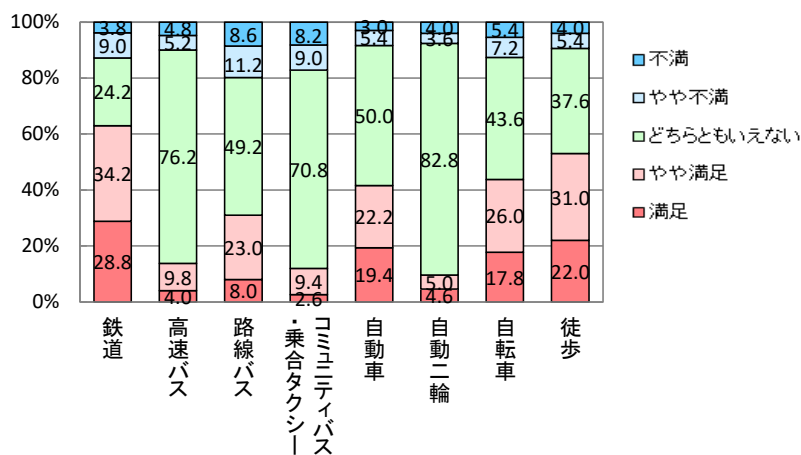


図 3-5 交通手段別の移動に関する満足度

<参考：交通手段別の自由回答>

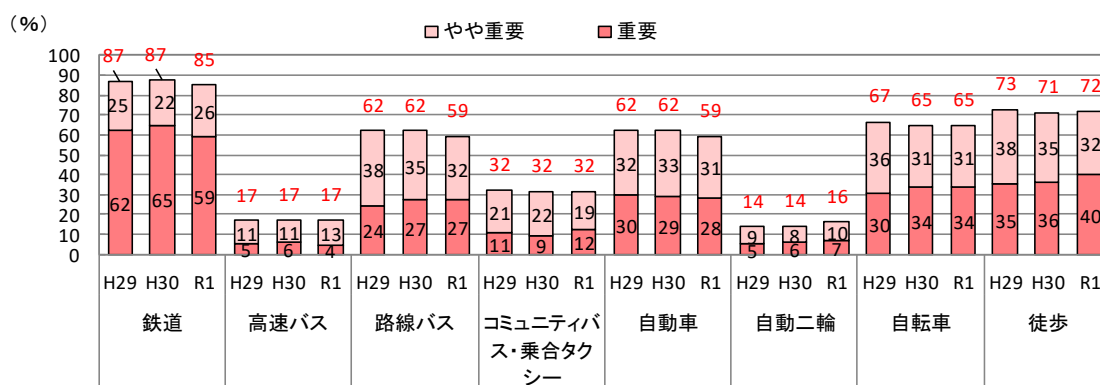
- 自由回答を交通手段別に分類すると、鉄道関連（54件）バス関連（49件）、道路関連（39件）の回答が多くみられる。
- 鉄道関連の意見としては、遅延や本数に関する回答が多くみられる。
- バス関連の意見としては、本数や遅延に関する回答が多くみられる。
- 道路関連の意見としては、混雑・渋滞や道幅に関する回答が多くみられる。

表 3-3 交通手段別の自由回答

| 分類名 | | 回答数 | 回答例 |
|------------------------------|------------|-----|--|
| 鉄道関連 (54) | 本数 | 15 | 電車の本数が少ない。等 |
| | 遅延 | 18 | 電車の遅延が多い。等 |
| | 混雑 | 6 | 人が多くて、電車が混みすぎ！等 |
| | 時間 | 3 | 終電が早い。等 |
| | 路線 | 5 | 岩槻まで地下鉄延伸希望。等 |
| | その他 | 7 | 駅員の対応が不愉快。乗り換えが不便で不満。等 |
| バス関連 (49) | 本数 | 19 | バスの本数が少ない。等 |
| | 遅延 | 12 | バスが時間通りに来ないことが多いので困る。等 |
| | 路線 | 1 | 便利だったバスがなくなってしまい、大変不便。 |
| | 時間 | 1 | 終バス時刻を遅くしてほしい。 |
| | その他 | 16 | バス停が遠い。バスがいつも満員で通過する。等 |
| 道路関連 (39) | 混雑・渋滞 | 18 | 車の交通量が多く渋滞が不満。等 |
| | 工事・整備 | 5 | 幹線道路がまともに改修されない。等 |
| | 道幅 | 13 | 狭い道が多く、中途半端な道路が多い。等 |
| | その他 | 3 | 道路の利便性がいまいち。信号が多すぎる。等 |
| 自転車関連 (32) | 専用レーン・走行車線 | 15 | 自転車専用レーンの整備を進めてほしい。等 |
| | 置き場 | 5 | 駐輪場が少なく不便。等 |
| | マナー・ルール | 8 | 自転車に乗る人のマナーが悪い。等 |
| | その他 | 4 | 自転車を優先しすぎ。等 |
| 自動車関連 (9) | 路上駐車・マナー | 7 | 自転車道に車が止まりすぎ。運転マナーの悪いドライバーが多い。等 |
| | 駐車場 | 1 | 駐車場が狭い。 |
| | その他 | 1 | ニュースを見て年寄りの車の運転は不安。 |
| コミュニティバス・乗合タクシー 関連 (8) | 路線 | 3 | 大宮区内のコミュニティバスがないのは不便になると思う。等 |
| | 本数 | 2 | コミュニティバスが休日は運休、平日も1時間に1本と便数が少なくとても不便。等 |
| | 時間 | 2 | コミュニティバスの時間をもっと増やして欲しい。土日は運行していない。等 |
| | その他 | 1 | コミュニティバスの運転手の運転が荒い。 |
| 徒歩 (1) | — | 1 | 駅まで歩くと坂が多くてしんどい。 |
| 交通手段全体 (23) | — | 23 | さいたま市内の移動が不便。東西の移動が非常に不便。等 |
| その他 (15) | — | 15 | 免許返上しても東京の様なサービスがない。タクシーが便利。等 |
| 感想 (3) | 満足 | 3 | |

3-1-3. 交通手段の重要度

- 重要度は、前年度と比較して、「自動二輪、徒歩」で微増、「鉄道、路線バス、自動車」で微減、「高速バス、コミュニティバス・乗合タクシー、自転車」で横ばいである。
- モニタリング開始以降、「鉄道、路線バス、自動車、自転車」は減少傾向、「高速バス、コミュニティバス・乗合タクシー」は横ばいである。また、一定の傾向ではないものの、モニタリング開始時点と比較して、「徒歩」は概ね横ばいである。



赤字：重要+やや重要の合計

図 3-6 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 | 295 | 59.0 | 22 | 4.4 | 137 | 27.4 | 62 | 12.4 | 141 | 28.2 | 33 | 6.6 | 169 | 33.8 | 200 | 40.0 |
| やや重要 | 130 | 26.0 | 64 | 12.8 | 158 | 31.6 | 97 | 19.4 | 156 | 31.2 | 48 | 9.6 | 154 | 30.8 | 159 | 31.8 |
| どちらともいえない | 57 | 11.4 | 195 | 39.0 | 142 | 28.4 | 230 | 46.0 | 147 | 29.4 | 243 | 48.6 | 128 | 25.6 | 126 | 25.2 |
| あまり重要でない | 11 | 2.2 | 117 | 23.4 | 28 | 5.6 | 59 | 11.8 | 29 | 5.8 | 68 | 13.6 | 20 | 4.0 | 8 | 1.6 |
| 重要でない | 7 | 1.4 | 102 | 20.4 | 35 | 7.0 | 52 | 10.4 | 27 | 5.4 | 108 | 21.6 | 29 | 5.8 | 7 | 1.4 |

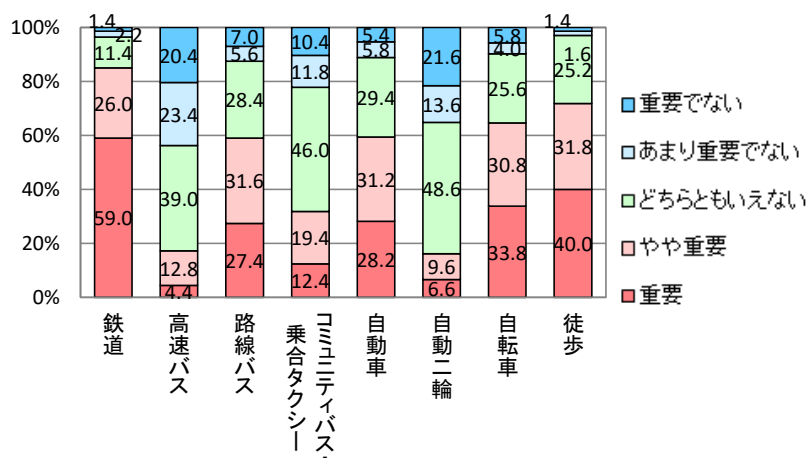


図 3-7 交通手段別の移動に関する重要度

3-1-4. 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。

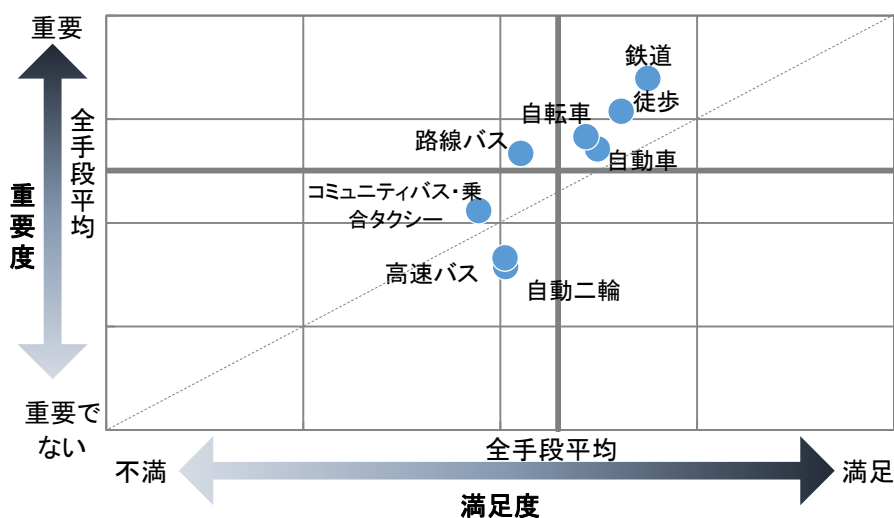


図 3-8 交通手段における満足度と重要度の関係

<参考：交通手段における満足度と重要性の関係（平成 30 年度）>

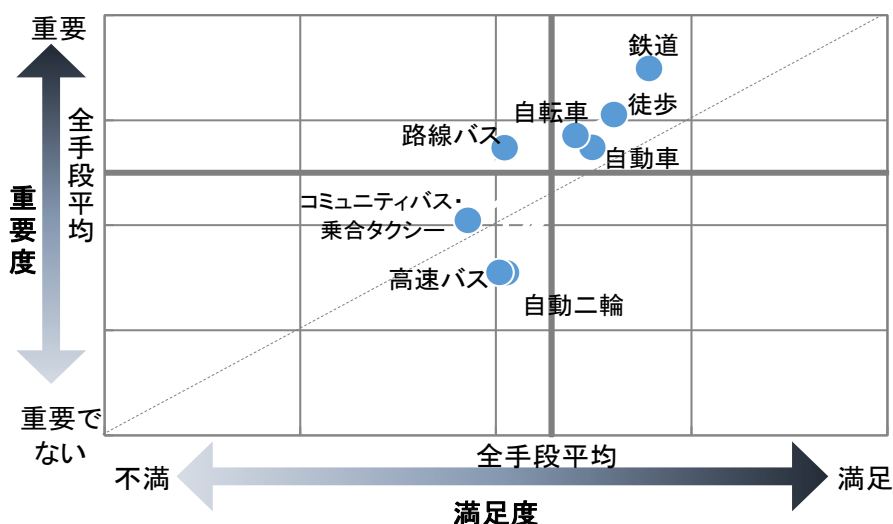


図 3-9 交通手段における満足度と重要度の関係（平成 30 年度）

3-1-5. 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 3-4 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【P3-9】 ■市内の基幹的的道路網整備率【P3-10】 | <ul style="list-style-type: none"> ■鉄道乗車人員【P3-11】 ■バス利用者数【P3-12】 ○市内の昼夜間人口比率【P3-35・参考】 ■移動に関する満足度【P3-3】 |
| <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【P3-13】 | <ul style="list-style-type: none"> ■インターチェンジ利用台数【P3-15】 ■新幹線乗車人員【P3-16】 ■市内への来訪者数（観光入込客数）【P3-17】 ■移動に関する満足度【P3-3】 |
| <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）【P3-18】 ■交通拠点（駅前広場、交通ターミナル）整備状況【P3-19・参考】 ■新たな交通手段の導入状況【P3-20】 ■公共サイン設置状況【P3-36・参考】 | <ul style="list-style-type: none"> ■鉄道駅乗車人員（都心、副都心）【P3-22】 ■コミュニティサイクルなど利用者数【P3-23】 ○まちなかの歩行者数【P3-37・参考】 ■移動に関する満足度【P3-3】 |
| <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【P3-25】 ■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）【P3-38・参考】 | <ul style="list-style-type: none"> ■交通事故件数・死傷者数【P3-26】 ■不法駐輪台数【P3-28】 ○市民の外出率【P3-29】 ■コミュニティバスの割引制度利用者数（障がい者等）【P3-30】 ○交通手段の分担率【P3-31】 ■二酸化炭素排出量【P3-32】 ■移動に関する満足度【P3-3】 |

■：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：H30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。

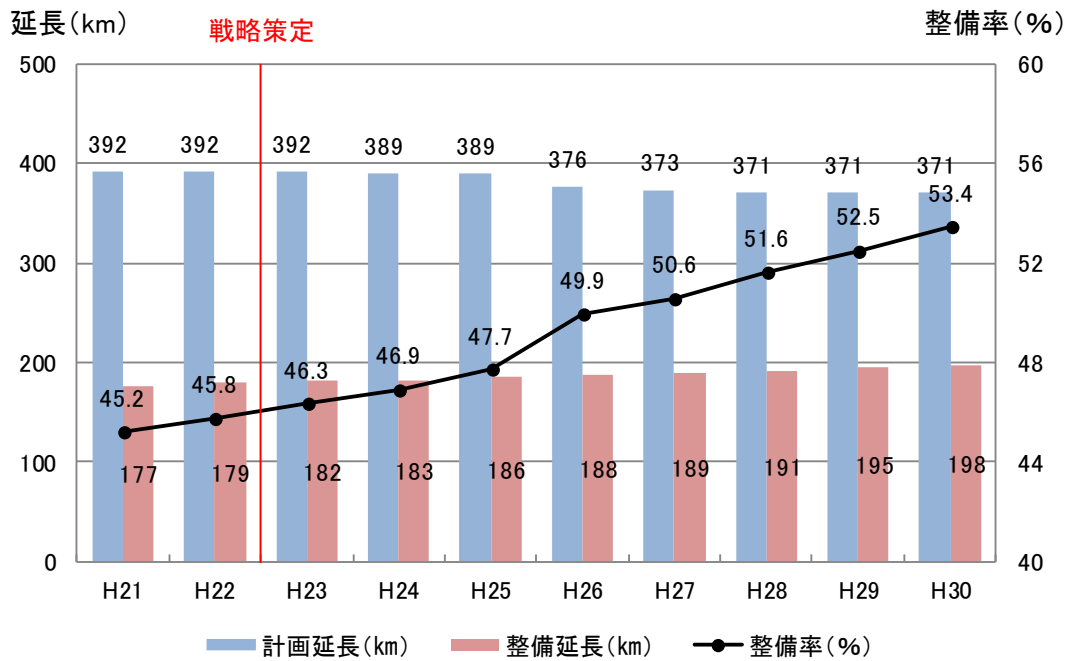


図 3-10 都市計画道路整備状況

資料：道路計画課資料（都市計画現況調査）

② 市内の基幹的道路網整備率

□ 市内の広域幹線道路の整備率は 63.7%であり、モニタリング開始以降、横ばいである。

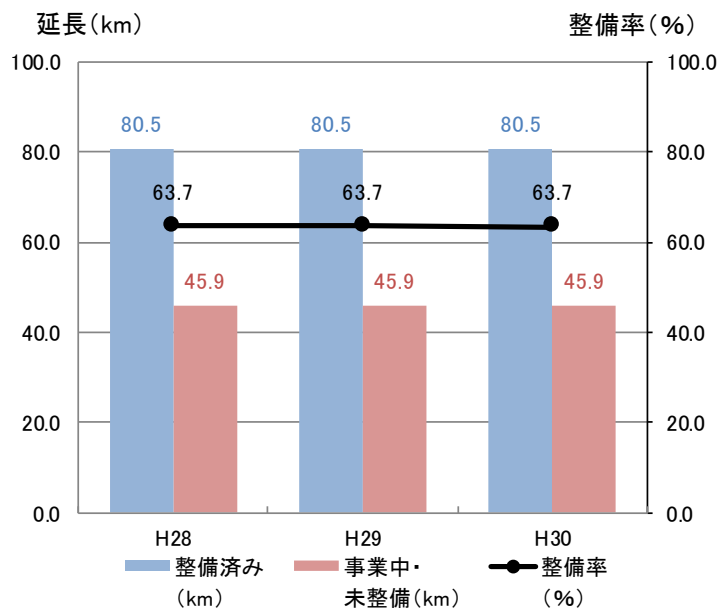


図 3-11 広域幹線道路の整備状況



図 3-12 都市計画マスタープランにおける交通体系区分別道路ネットワーク図
資料：道路計画課資料（平成 30 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）

2) アウトカム

① 鉄道乗車人員

□ 鉄道乗車人員は、前年度と比較して微増しており、都市交通戦略策定以降、増加傾向である。

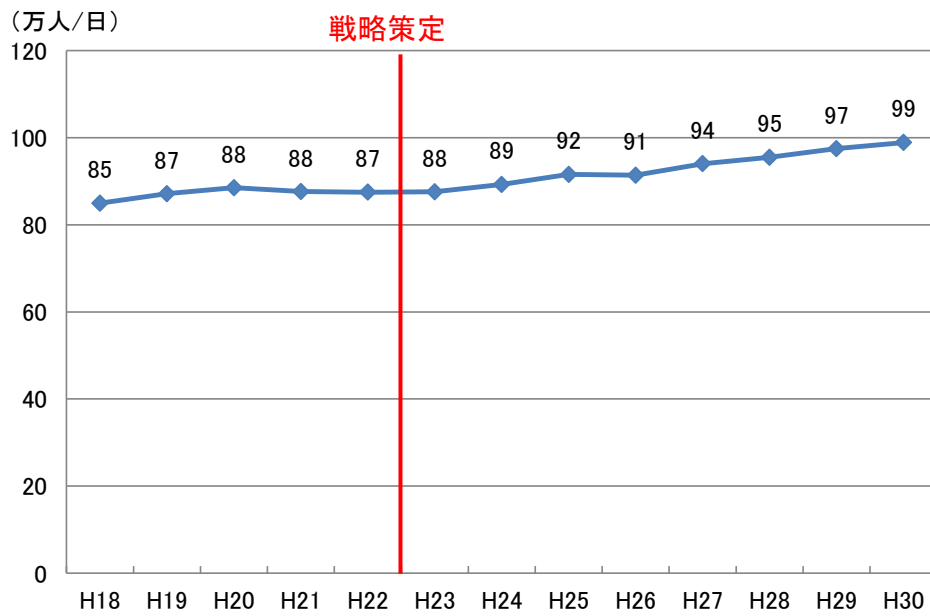


図 3-13 鉄道乗車人員の推移

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。

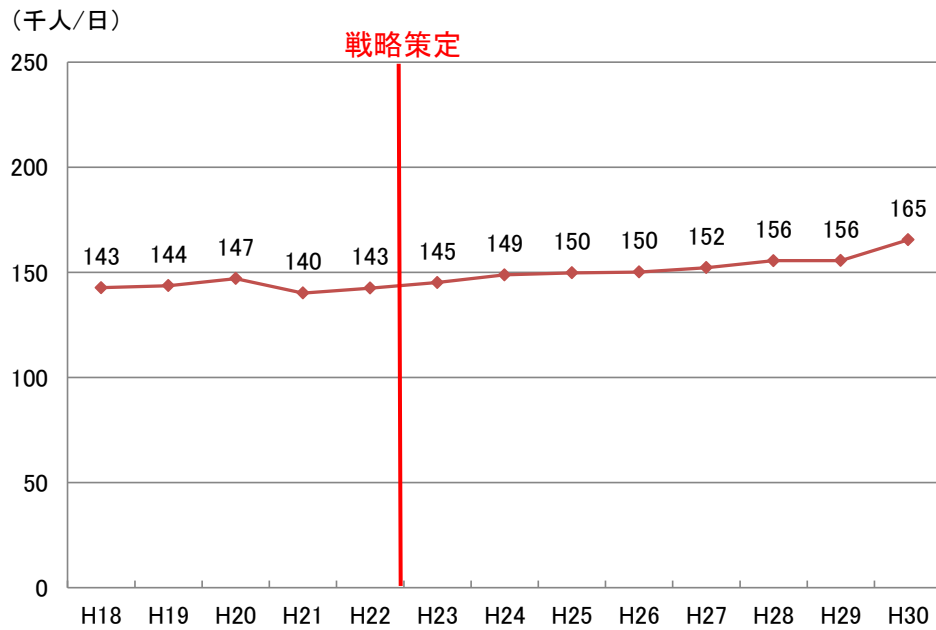


図 3-14 路線バス利用者数の推移

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）

H30 年度に実施された施策は下表の通り。

表 3-5 交通ネットワークの変化に関する H30 年度の施策の実施状況①

| 分類 | H30 年度の実施状況 |
|----------|--|
| 高速道路関連 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 新大宮上尾道路の要望活動実施 （事業化区間の関係機関への整備促進の要望、未事業化区間の事業化の要望） |
| 都市計画道路関連 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、産業道路（北袋、天沼、天沼 2 工区、原山 1・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）、田島大牧線（2 工区、高砂）、町谷本太線（鴻沼工区）、国道 122 号蓮田岩槻バイパス、県道さいたま鴻巣線バイパス、国道 463 号越谷浦和バイパス（鶴巻 IC）、市道 B（第 482・486・503・292 号線）、三橋中央通線（三橋）、大宮岩槻線（芝川工区）、道場三室線（2 工区）、田島大牧線（太田窪）、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）、岩槻中央通り線（本丸工区（岩槻橋））、都市計画道路 桜木 1 号線、桜木 2 号線） ・ 都市計画道路整備に向けた関係機関調整 （上落合桜木線、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 （産業道路（堀の内工区）、大宮岩槻線（延伸）、都市計画道路 桜木 1 号線、桜木 2 号線、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） ・ 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 （上落合桜木線、桜木 1 号線） |

表 3-6 交通ネットワークの変化に関する H30 年度の施策の実施状況②

| 分類 | H30 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 |

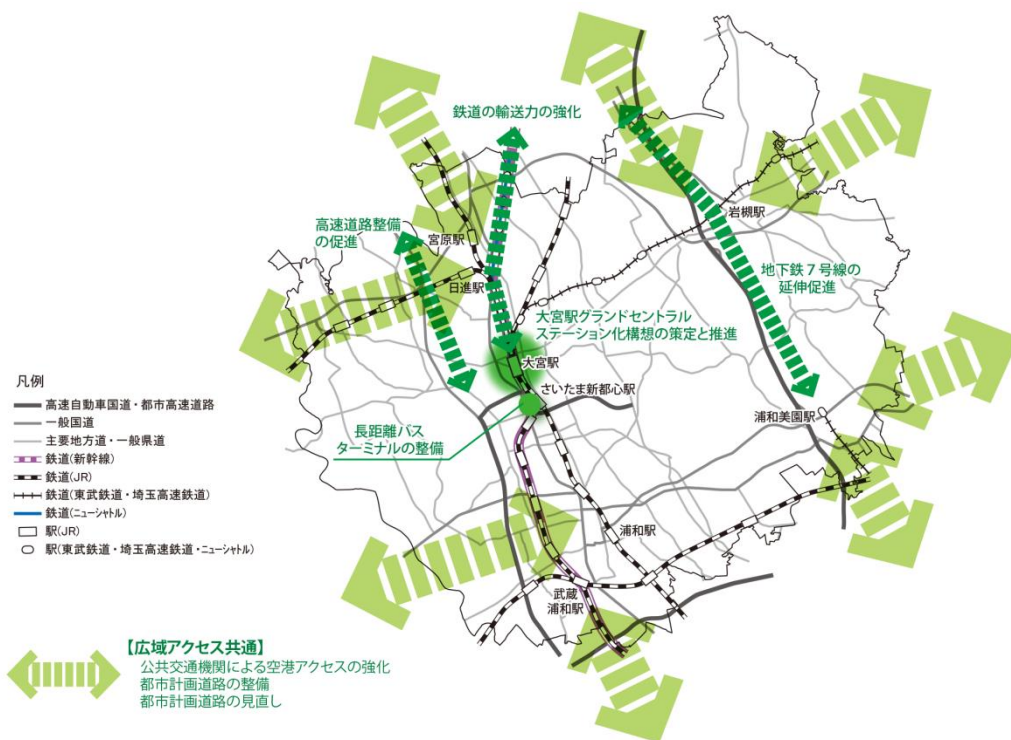


図 3-15 さいたま市の交通ネットワーク

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、概ね横ばいで推移している。
- 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。

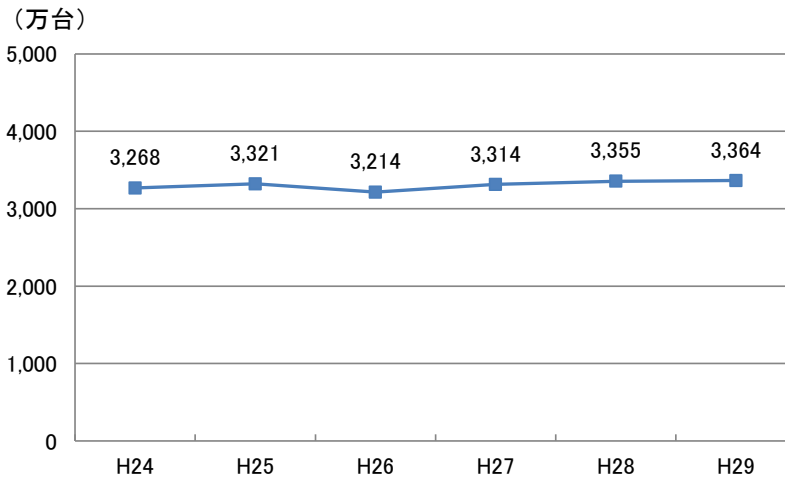


図 3-16 インターチェンジ利用台数

資料：さいたま市統計書（H30）
※H29データが最新

<参考：インターチェンジ利用台数>

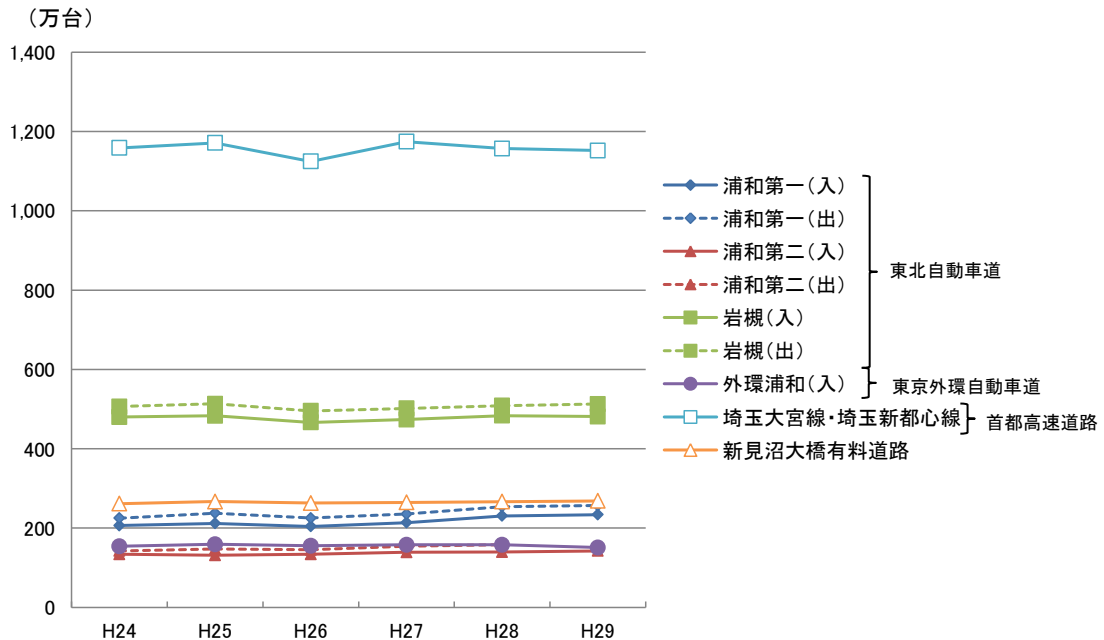


図 3-17 インターチェンジ利用台数（内訳）

資料：さいたま市統計書（H30）
※H29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増しており、モニタリング開始以降、増加傾向である。

1日平均乗車人員(人)

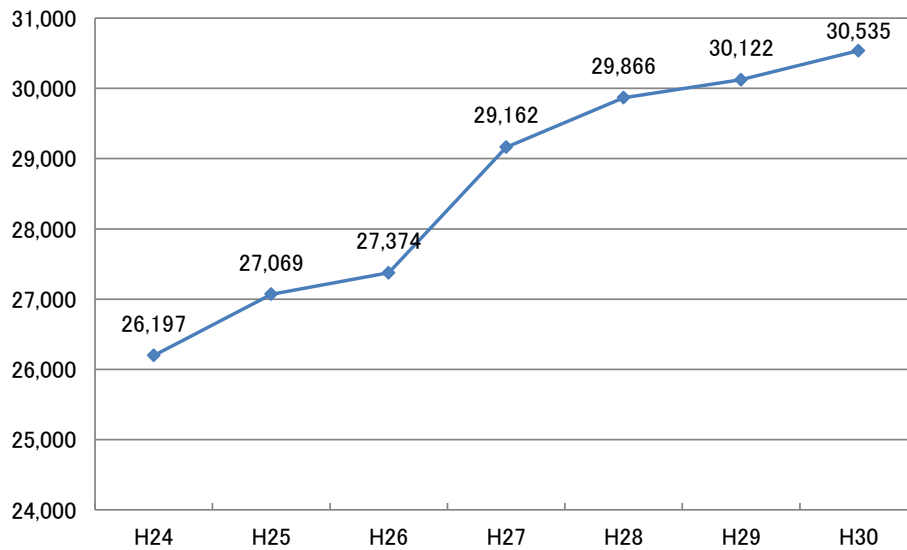


図 3-18 大宮駅の新幹線乗車人員の推移（1日平均）

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、前年度と比較して微増しており、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、H30年の達成率は85.7%である。

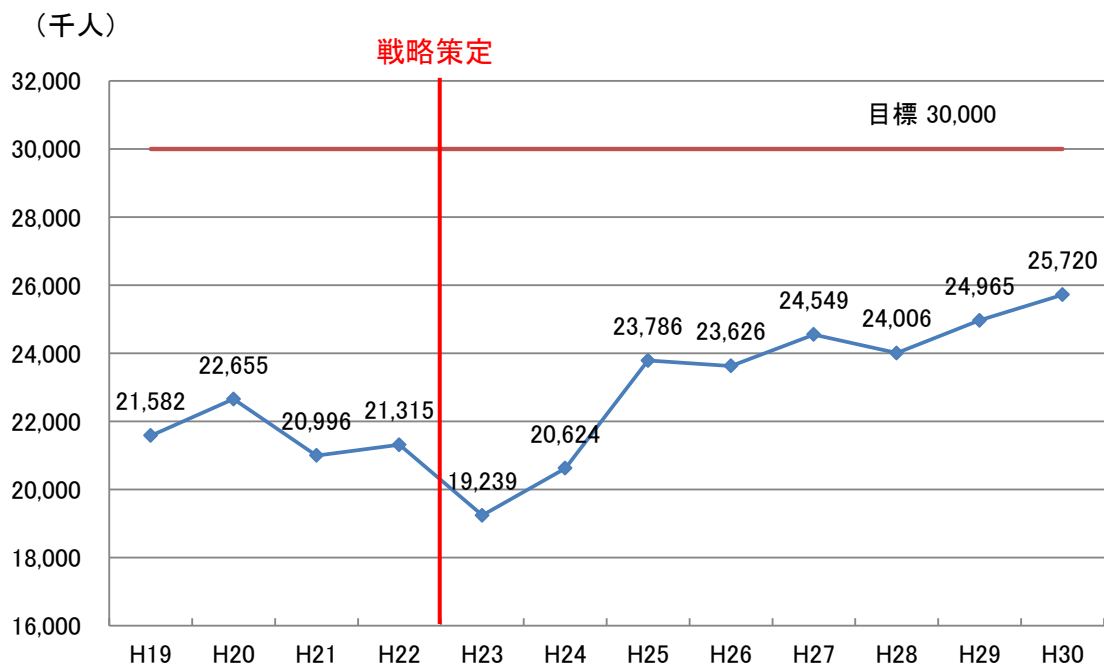


図 3-19 市内への来訪者数（観光入込客数）の推移

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、前年度と比較して微増しており、H28年度以降、増加傾向である。
- 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。

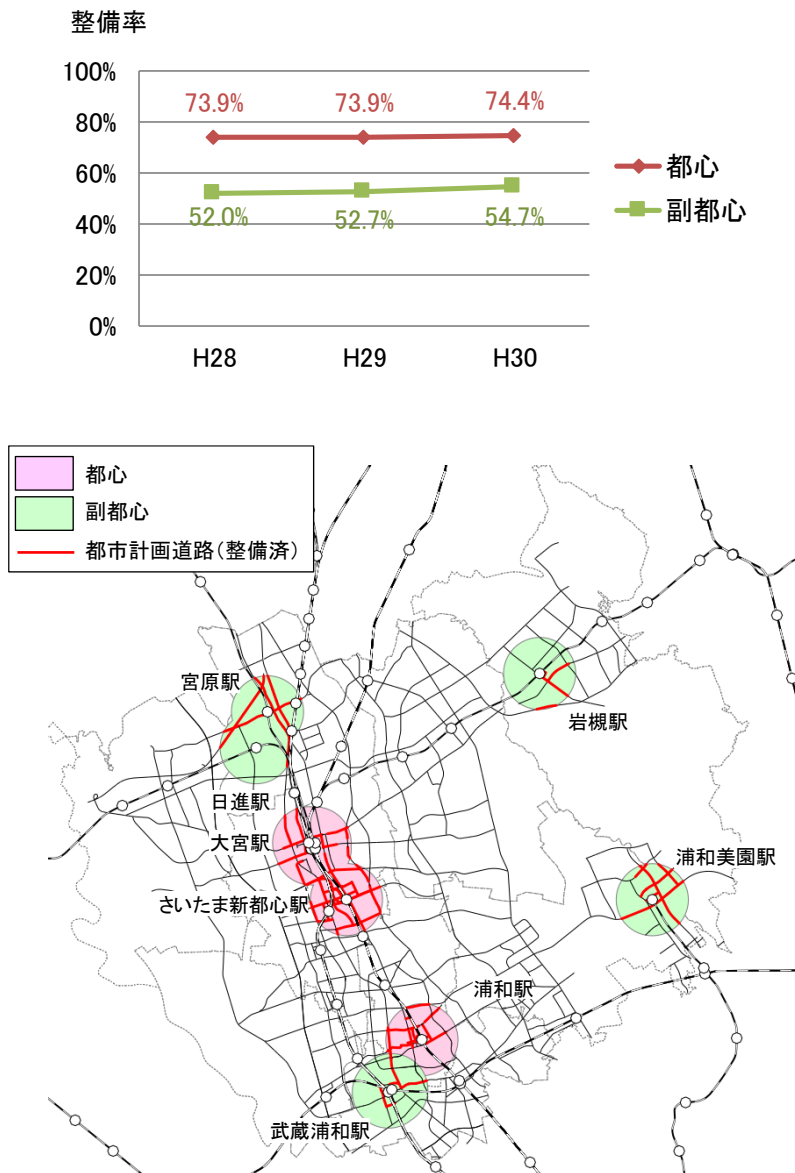


図 3-20 都市計画道路整備率（都心・副都心内）

資料：都市計画課資料（都市計画情報）

※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

- H30年度にJR京浜東北線の南浦和駅1番線(南行)、埼玉高速鉄道の浦和美園駅臨時ホームにおいてホームドアが整備された。



図 3-21 京浜東北線南浦和駅1番線(南行)に設置されたホームドア



図 3-22 埼玉高速鉄道の浦和美園駅臨時ホームに設置されたホームドア

出典：埼玉高速鉄道ホームページ

③ 新たな交通手段の導入状況

乗合タクシー

□ H30年度に、岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー（らくらく号）の実証運行を開始した。

岩槻区 並木・加倉地区 乗合タクシー

らくらく号

実証運行中!



2019年1月29日より岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー（愛称：らくらく号）の実証運行が始まりました。地域生活の足として守り、育てていきましょう。

運行期間 2019年1月29日(火)～2020年1月28日(火)

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 3-23 岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー実証運行を開始

資料：交通政策課資料

シェアサイクル

- H30年11月に「さいたま市シェアサイクル普及事業実証実験」を開始し、公共用地を活用したシェアサイクルポートの設置などを実施した。

民間シェアサイクルの台頭

- ・ 昨今、全国的に複数の民間事業者間で、シェアサイクルを事業として、持続可能な形で運営していこうとする取組が活発化
- ・ さいたま市内でも、コンビニエンスストアなどに100箇所以上のシェアサイクルポートが設置

シェアサイクルの利用促進・エリア拡大のため民間事業者との連携が必要



さいたま市
シェアサイクル普及事業実証実験
【平成30年11月～令和3年3月】



OpenStreet株式会社資料提供

実験の目的

- ・ 新たな都市の交通システムとしてのシェアサイクルの普及を、民間事業者と連携して実施することの有効性及び課題を検証する。

実験の概要

- ・ 本市全域を対象に、公共用地を活用しシェアサイクルポートを設置。
- ・ 民間事業者のシェアサイクルポートの密度を高め、利用状況の分析、事業の効果や採算性の検証、本格導入に向けた課題の整理を行う。

HELLO CYCLING (ハローサイクリング)



OpenStreet株式会社資料提供

図 3-24 さいたま市シェアサイクル普及事業実証実験

2) アウトカム

① 鉄道駅乗車人員（都心、副都心）

- 都心および副都心の鉄道駅乗車人員は、前年度と比較して微増している。
- 都心および副都心の鉄道駅乗車人員は、都市交通戦略策定以降、増加傾向である。

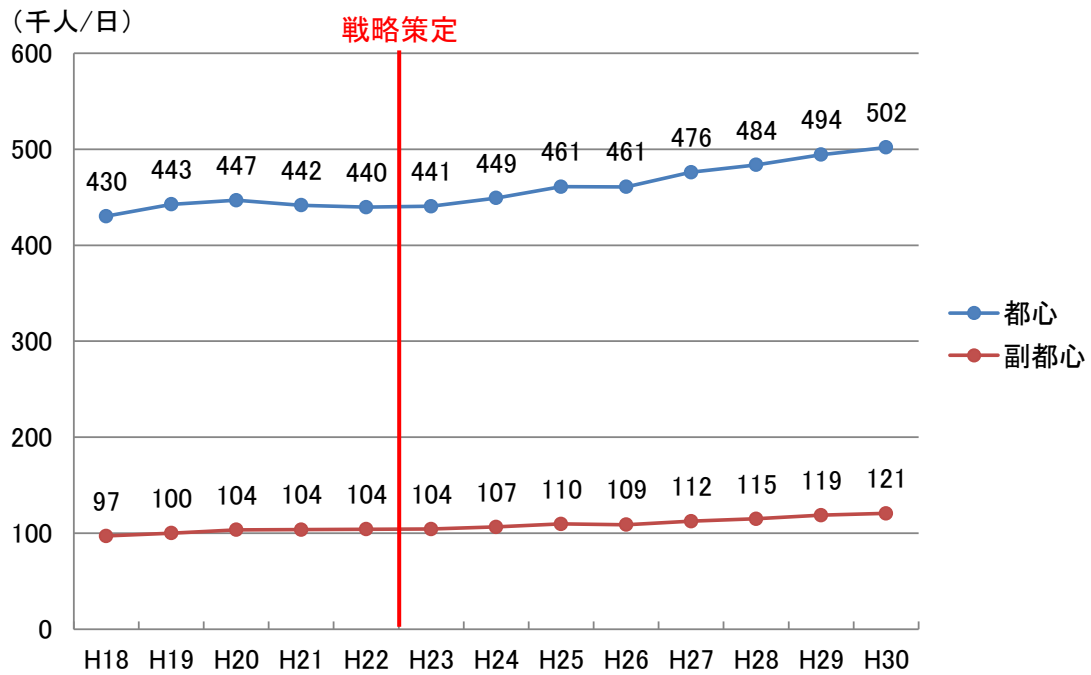


図 3-25 鉄道乗車人員（都心、副都心）

資料：交通政策課資料

※1 都心：大宮駅、さいたま新都心駅、浦和駅

※2 副都心：武蔵浦和駅、日進駅、宮原駅、岩槻駅、浦和美園駅

② コミュニティサイクルなど利用者数

さいたま市コミュニティサイクル

- コミュニティサイクルの利用回数は前年度と比較して微減しているものの、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。

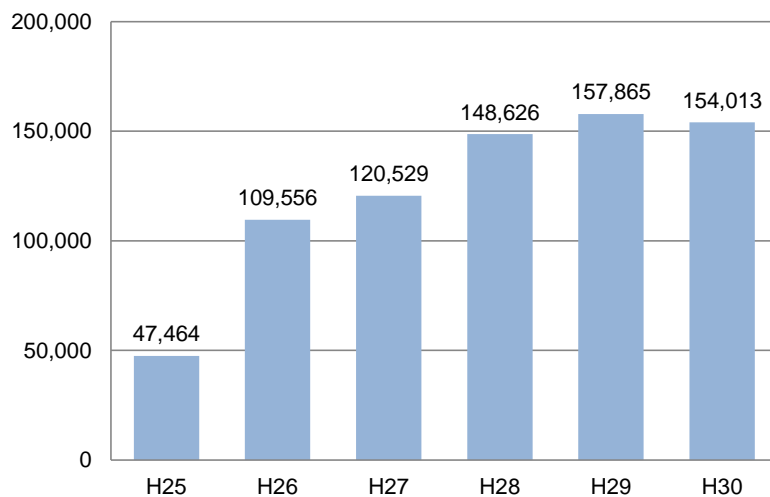


図 3-26 コミュニティサイクル総利用回数

資料：自転車まちづくり推進課資料

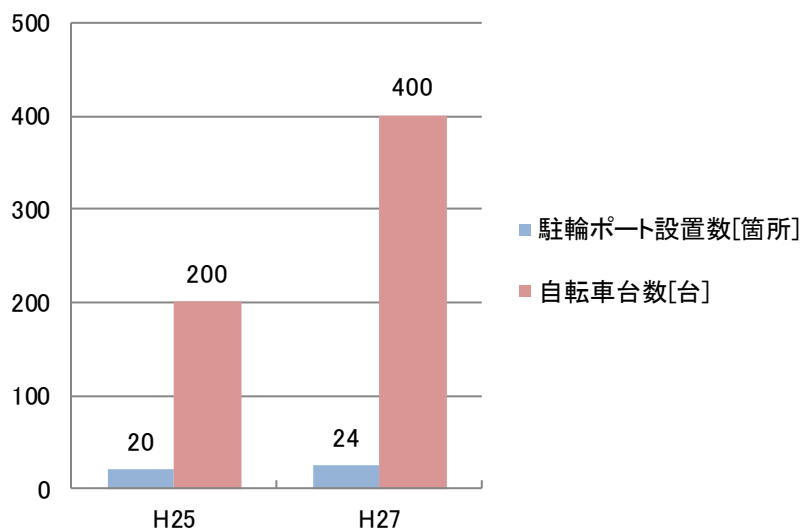


図 3-27 コミュニティサイクルの駐輪ポート設置箇所数・自転車台数

資料：自転車まちづくり推進課資料

※H27 データが最新

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 H30 年 11 月と H31 年 3 月を比較すると、約 1.5 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る。

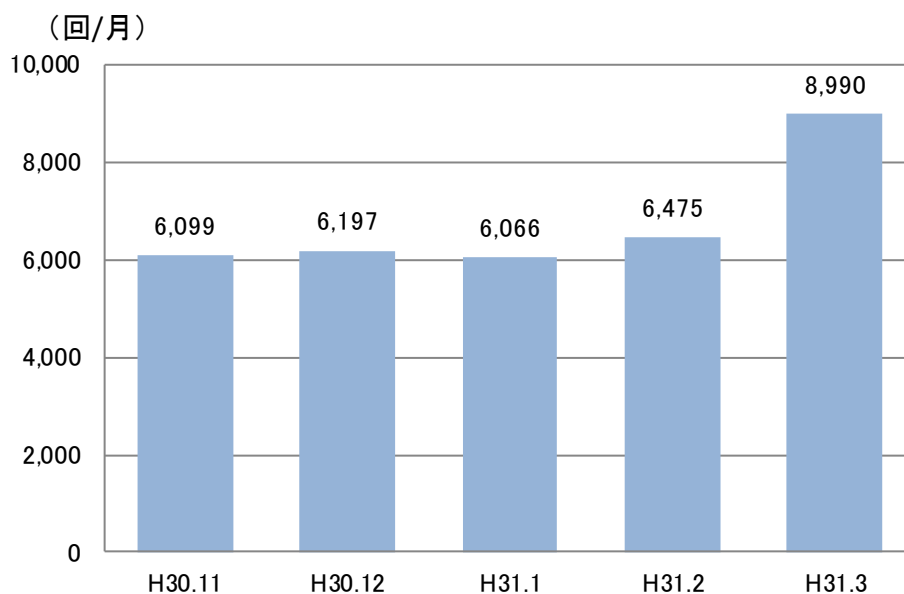
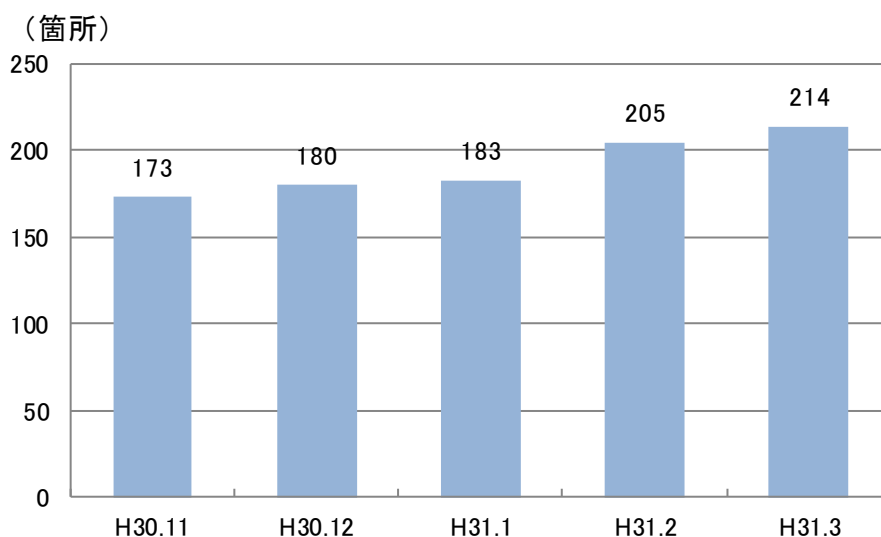


図 3-28 シェアサイクル月別利用回数

資料：OpenStreet 株式会社資料



※「該当月に 1 台以上の利用があったステーション数」であり、利用可能なステーション数とは異なる

図 3-29 シェアサイクルの稼働ステーション数

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

- H30年度までの自転車通行帯の累計整備延長は92.7kmで、令和4年度までの計画路線200kmに対する整備進捗率は46.4%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。

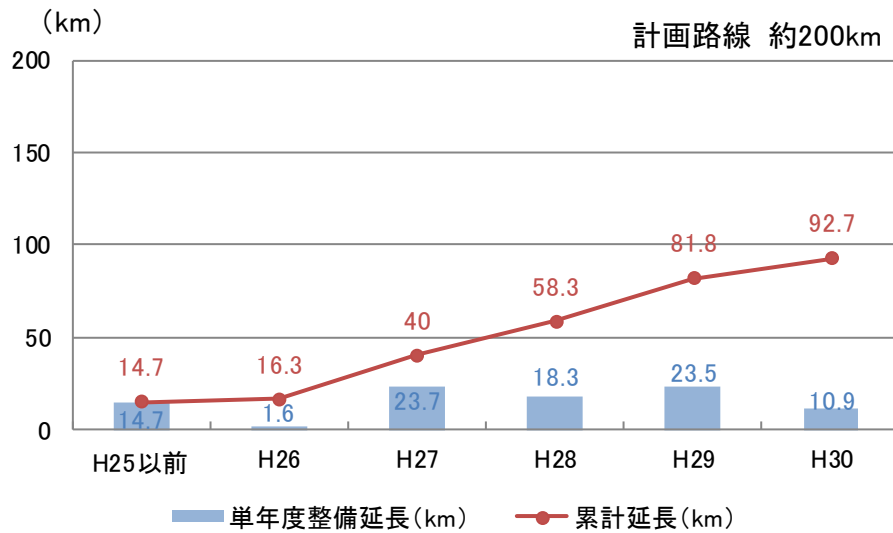


図 3-30 自転車通行帯整備延長

資料：道路環境課資料

2) アウトカム

① 交通事故件数・死傷者数

□ H30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。

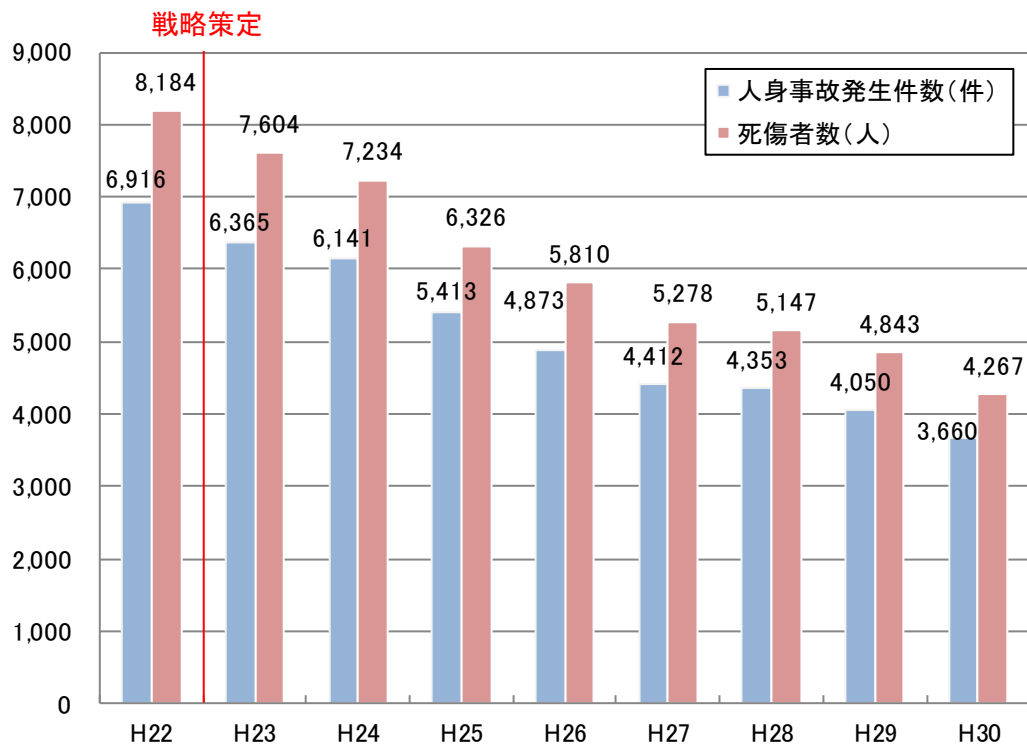


図 3-31 さいたま市における人身交通事故発生件数の推移

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>

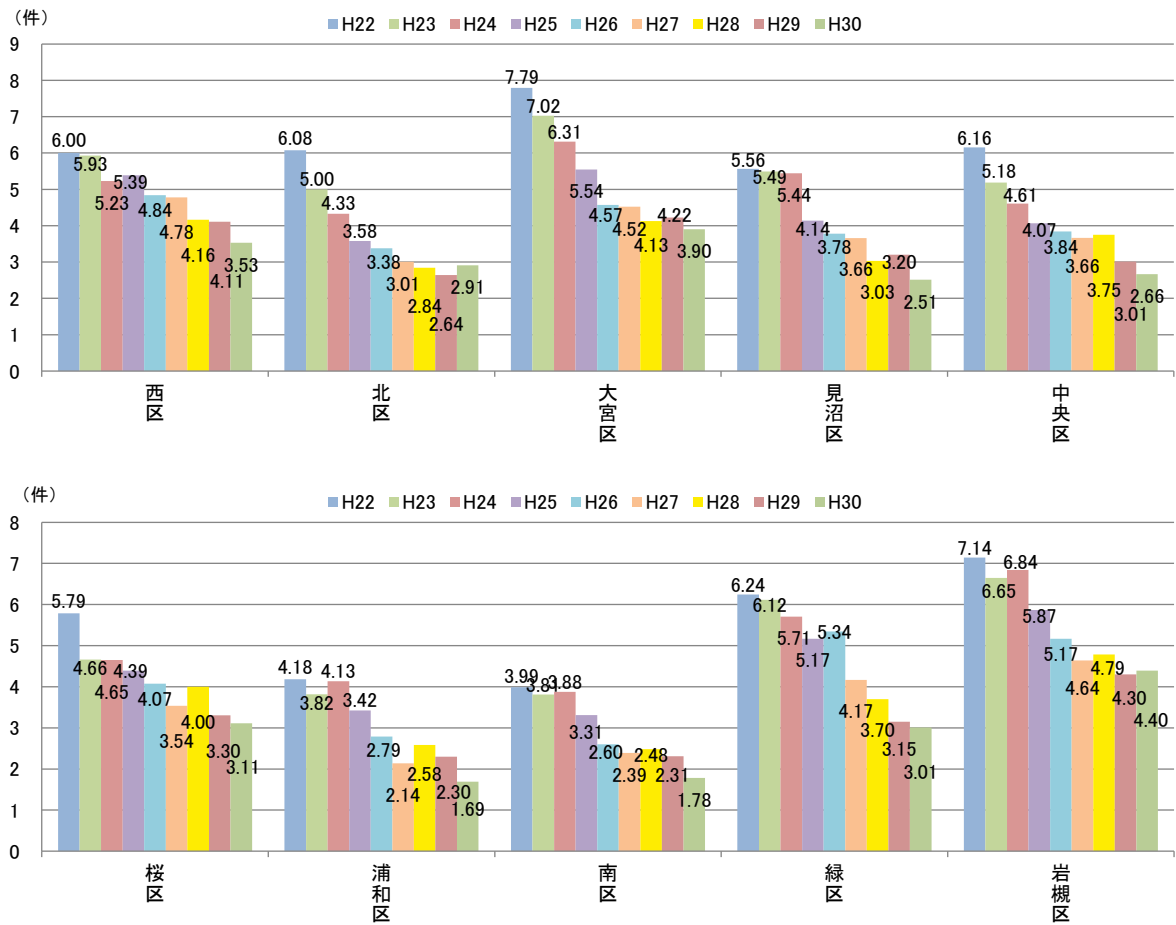


図 3-32 1,000 人あたりの人身交通事故発生件数の推移

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。

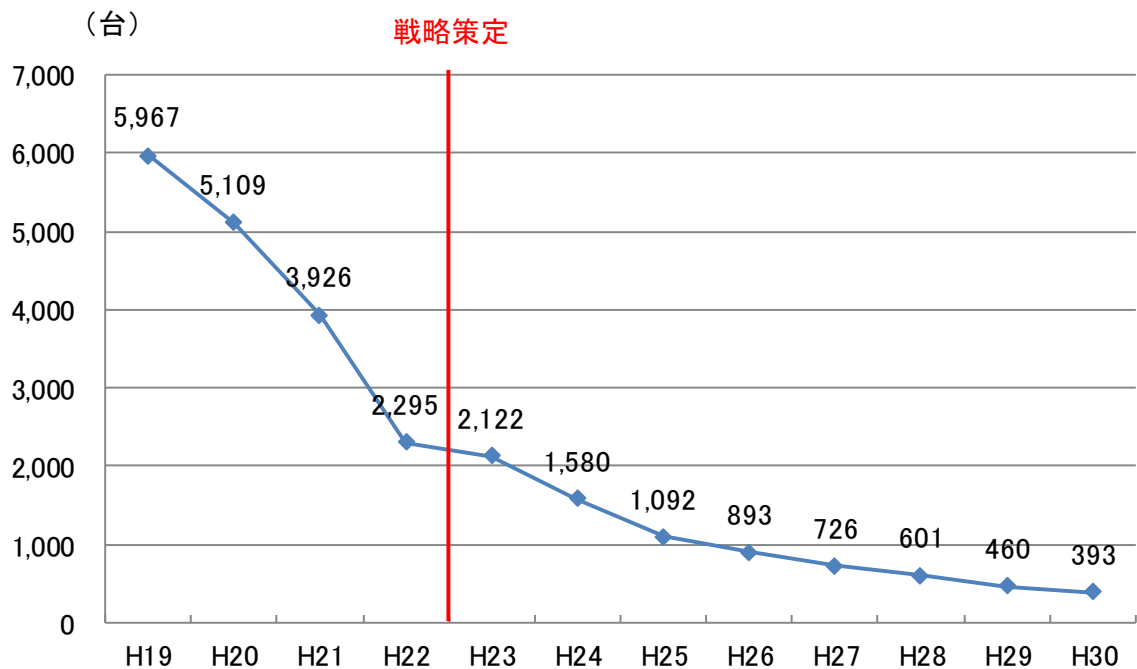


図 3-33 鉄道駅周辺の不法駐輪台数の推移

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 市民の外出率

□ 外出率は、H20年と比較して減少している。

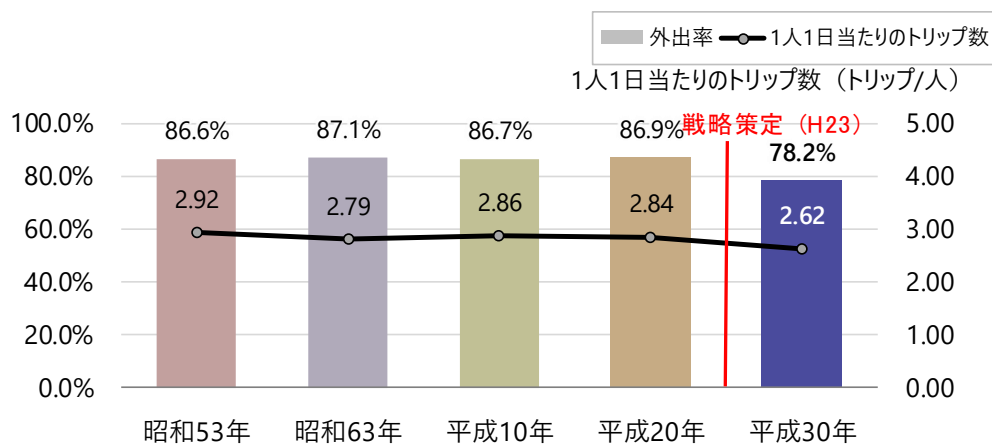


図 3-34 市民の外出率 (S53~H30年)

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>

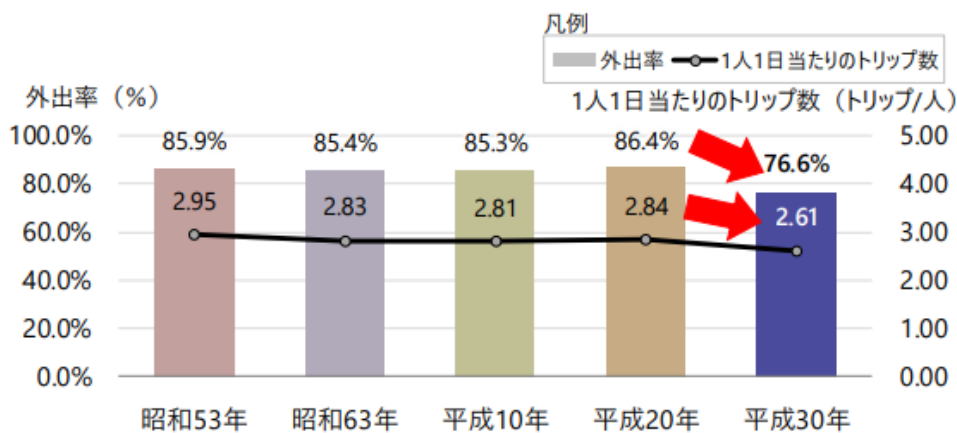


図 3-35 東京都市圏全体の外出率 (S53~H30年)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

④ コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等）

□ H30年度のコミュニティバスの割引制度の利用者数は、前年度と比較して、「障害者」で増加、「子供」で微減している。また、一定の傾向ではないものの、モニタリング開始時点と比較すると、障害者および子供の割引制度利用者は増加している。

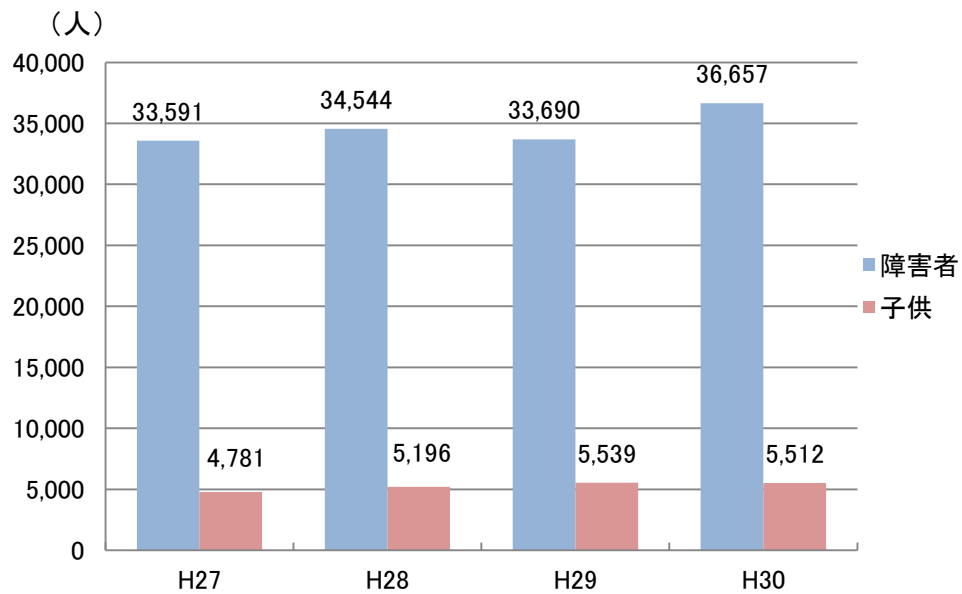


図 3-36 コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等）の推移

資料：交通政策課資料

⑤ 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。

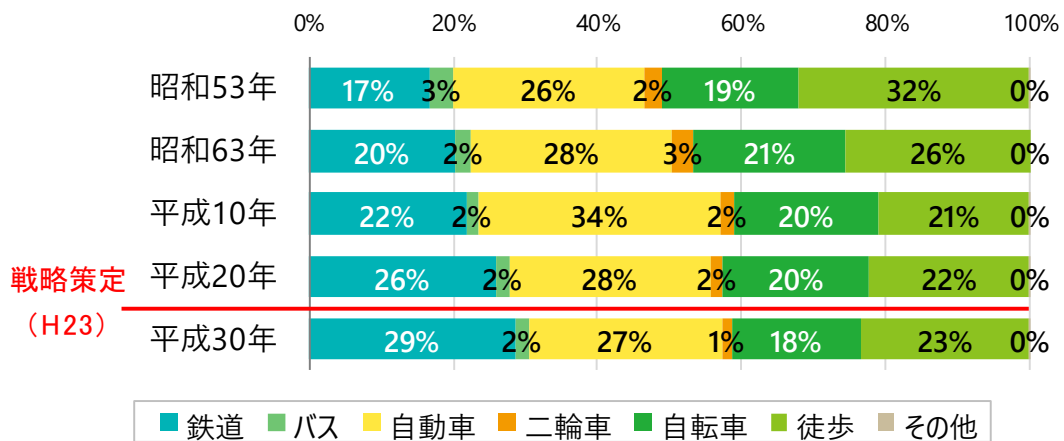


図 3-37 さいたま市における代表交通手段分担率（S53～H30年）

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>

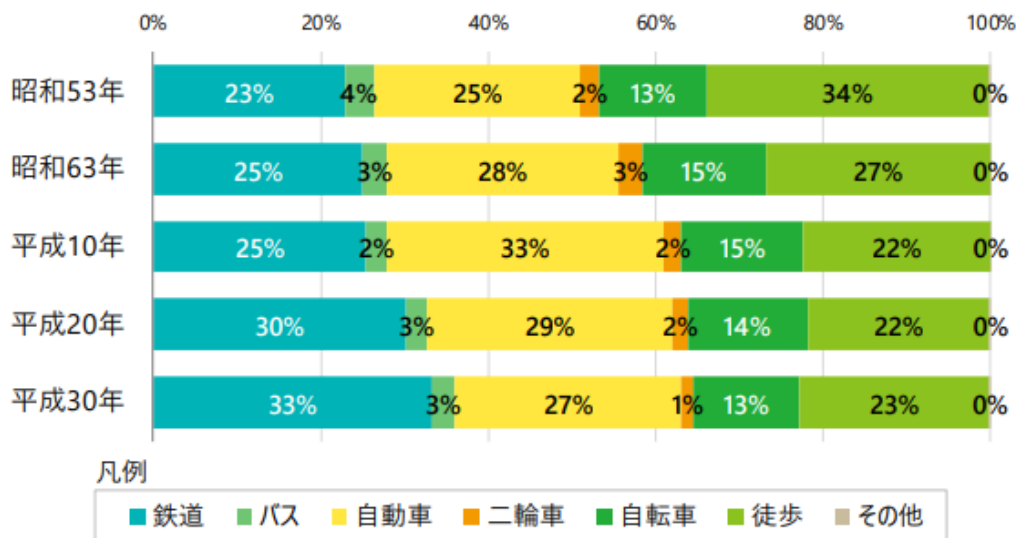


図 3-38 東京都市圏全体の代表交通手段分担率（S53～H30年）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

⑥ 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。

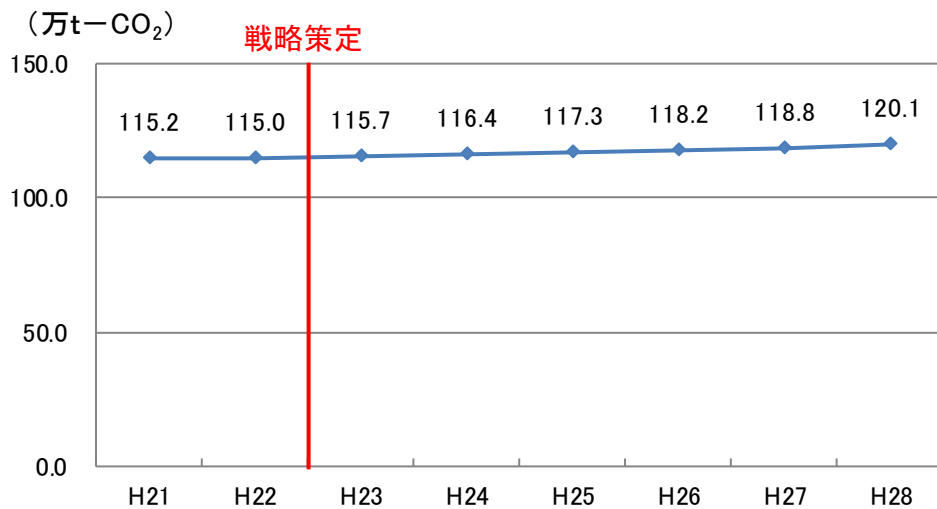


図 3-39 運輸部門におけるCO₂排出量の推移

資料：環境創造政策課資料

※H28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>

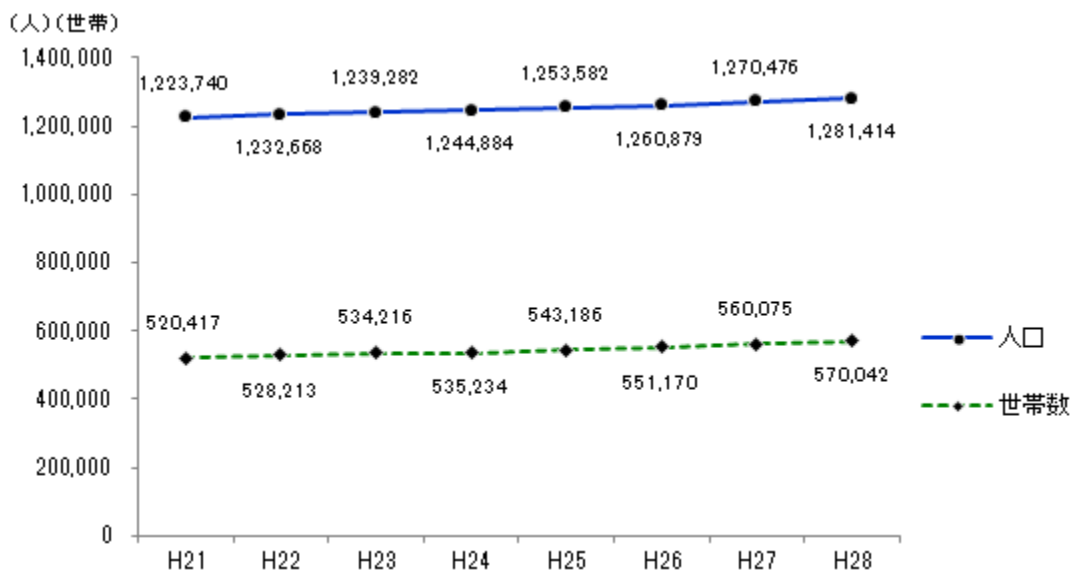


図 3-40 さいたま市の人口及び世帯数

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>

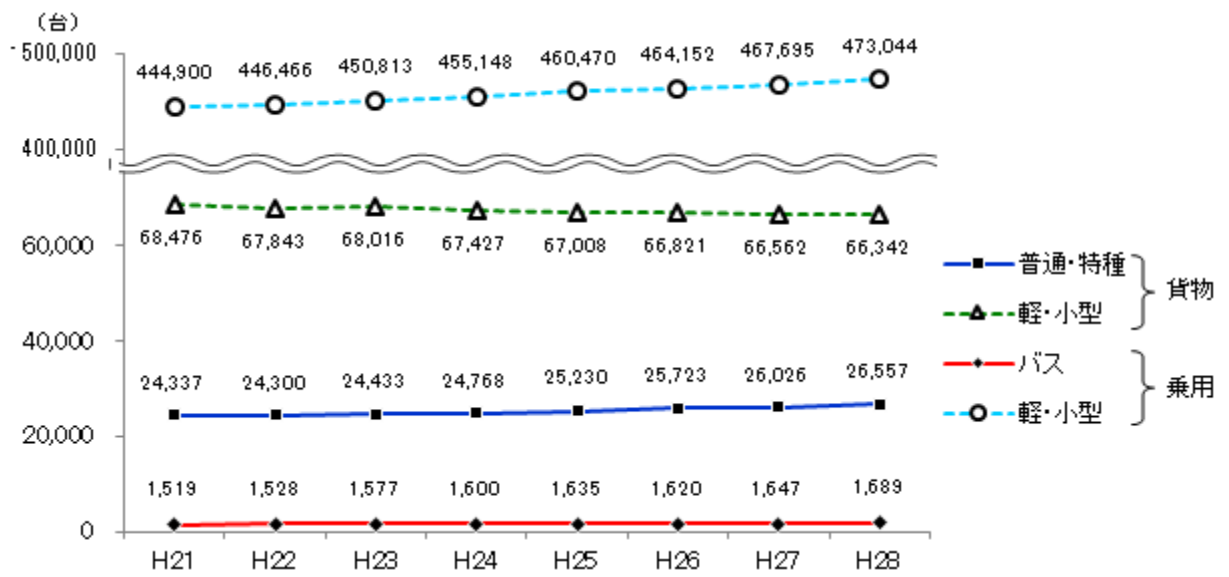


図 3-41 さいたま市の車両種別保有数

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。

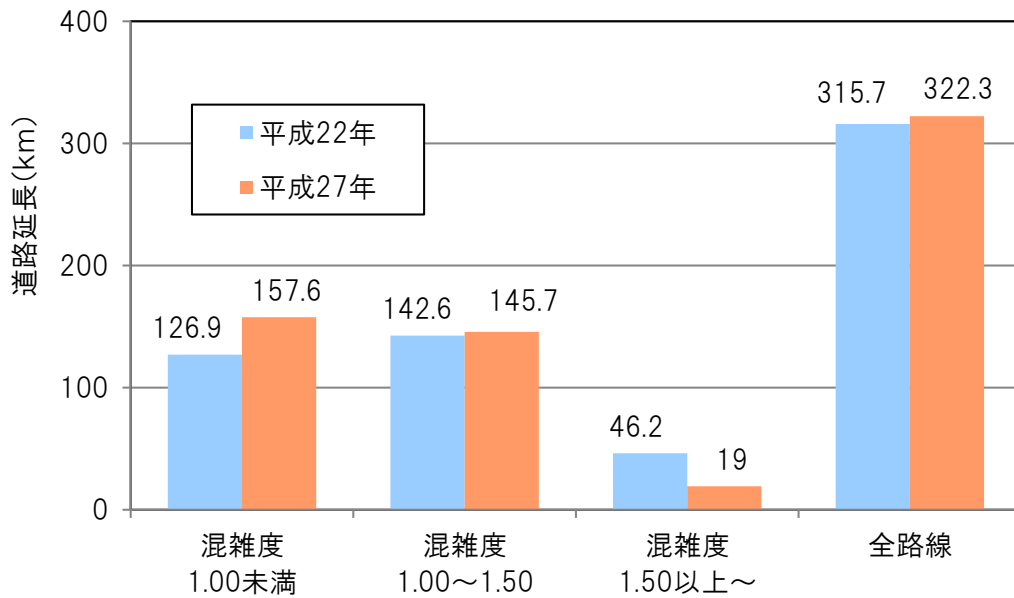


図 3-42 混雑度ランク別延長

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。

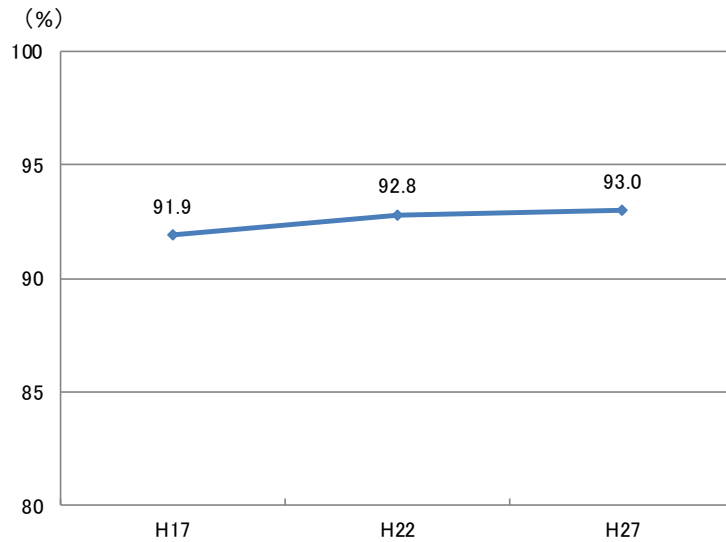


図 3-43 市内の昼夜間人口比率の推移

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>

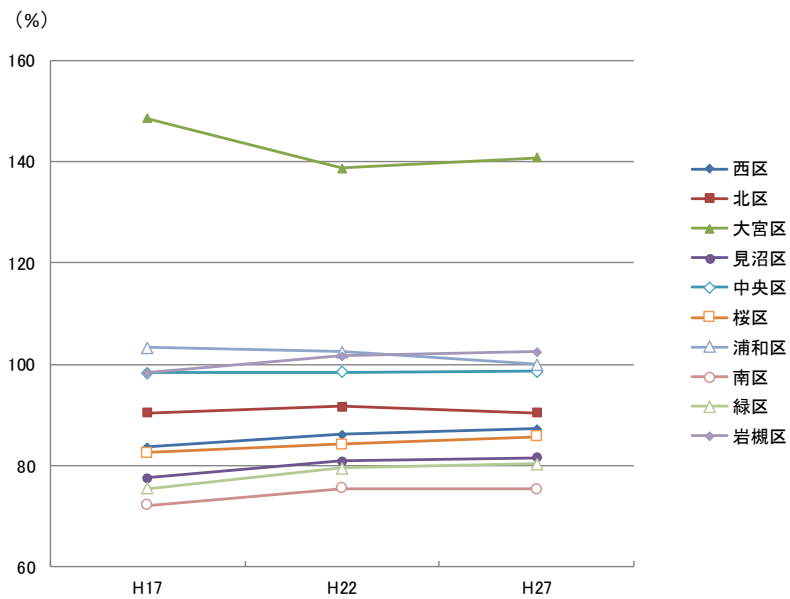


図 3-44 市内の昼夜間人口比率の推移（区別）

資料：国勢調査結果

(6) <参考：H30 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 3-7 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増加傾向である。

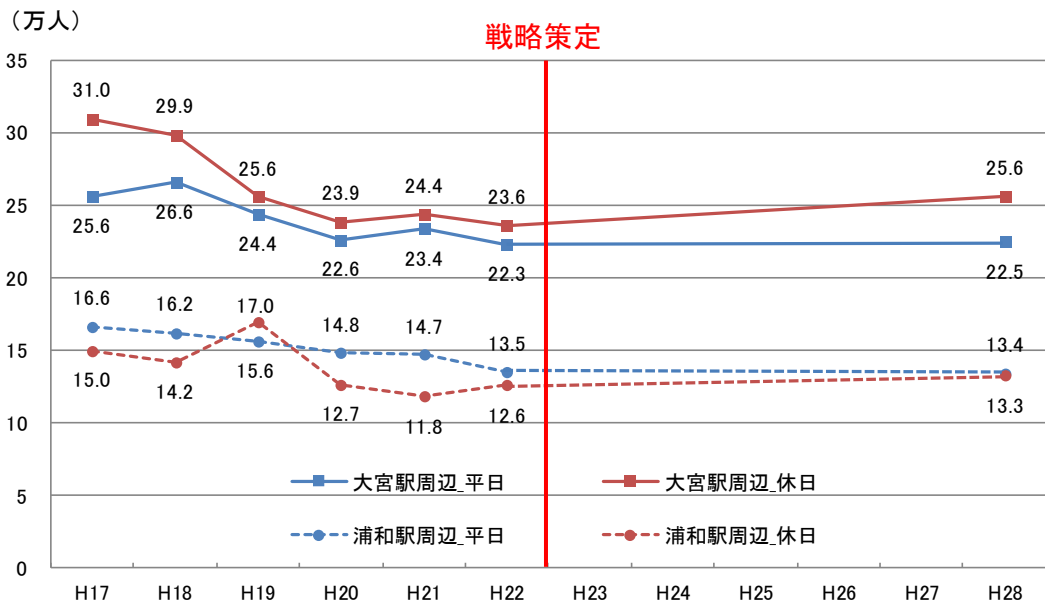


図 3-45 まちなかの歩行者数

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））

参考

③ 方針4 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境

／アウトカム

／まちなかの歩行者数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）

- H28年度に、浦和駅東口のバス乗り場に、吊り下げ式のバス運行情報案内システムが設置された。



図 3-46 浦和駅東口に設置された吊り下げ式のバス運行情報案内システム

資料：交通政策課資料

3-2. 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、概ね横ばいで推移しており、昨年度と比較して、微増となった。
- 交通手段別には、重要度の高い鉄道や徒歩の満足度が比較的高い一方で、コミュニティバス・乗合タクシーは満足と感じている人の割合よりも不満に感じている人の割合がやや大きい状況である。

✓ 市民が求めている（重視している）交通サービスを重点的に提供するほか、不満と感じた割合を減少させる取組みなど、引き続きさいたま市における交通利便性向上のために、各種施策を推進していくことが必要である。

(2) 方針に対する評価

1) 方針1：市内のアクセス性が高い交通体系の整備

- 新たに都市計画道路が整備され、アウトプット指標である都市計画道路の整備率は前年度より上昇している。
- 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、H30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新幹線乗車人員、市内への観光入込客数は前年度より増加している。

✓ 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。

3) 方針 3 : 市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供

- アウトプット指標に関して、H30 年度に都心・副都心周辺の都市計画道路が一部整備された。また、岩槻区並木・加倉地区で乗合タクシーが新規導入された他、シェアサイクル普及事業実証実験を開始し、新たに公共用地にサイクルポートを展開した。
- 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、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。

4) 方針 4 : 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供

- アウトプット指標に関して、自転車通行帯延長は前年度より増加しており、整備進捗率は 46.4%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増加している。

(運輸部門における CO₂ 排出量は、都市交通戦略策定時との比較でも増加)

✓ 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。