

1. 都市交通戦略に位置づけられた施策の進捗状況

1-1. 施策全体の進捗状況

(1) 施策の実施状況

- ✓ 昨年と比較し、施策分類 A の集計数に変化はないが、施策分類 B では、取組改善が 3 施策増えた。
- ✓ 評価対象外の施策が去年と比較して 2 施策増えた。

表 1-1 施策の実施状況（令和 4 年度時点）

【施策分類 A（完了が明確な施策）：76】

完了	整備（作成）中	未着手
8 (10.5%)	68 (89.5%)	0 (0%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：85】

取組改善	取組中	未着手
3 (3.5%)	81 (95.3%)	1 (1.1%)

※施策数には再掲を含み、評価対象外(3 施策)を除く

<参考：令和 4 年度の実施状況が、未着手・取組改善・評価対象外と評価された施策>

【施策分類 B（完了が明確でない施策）】

取組改善(1)：1-3-1/3-3-1/4-2-5 モビリティ・マネジメントの推進

【施策分類 B（完了が明確でない施策）】

未着手(1)：4-2-15 交通結節点における駐輪場整備の促進

【施策分類 B（完了が明確でない施策）】

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

表 1-2 施策の実施状況（令和 3 年度時点）

【施策分類 A（完了が明確な施策）：76】

完了	整備（作成）中	未着手
8 (10.5%)	68 (89.5%)	0 (0%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：87】

取組改善	取組中	未着手
0 (0%)	86 (98.9%)	1 (1.1%)

※施策数には再掲を含み、評価対象外(1 施策)を除く

<参考：令和 3 年度の実施状況が、未着手・評価対象外と評価された施策>

【施策分類 B（完了が明確でない施策）】

未着手(1)：1-1-8 バスの輸送力の強化

【施策分類 B（完了が明確でない施策）】

評価対象外(1)：1-3-3 埼玉スタジアム 2002 のアクセス環境の向上

(2) 施策の計画に対する進捗状況

- ✓ 昨年と比較し、施策分類 A での進捗の遅れが 4 施策増えた。
- ✓ 施策分類 B では、評価対象外の 2 施策分、計画通りに実施している施策が減少した。

表 1-3 施策の計画に対する進捗状況（令和 4 年度時点）

【施策分類 A（完了が明確な施策）：68】

前倒して実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
0 (0%)	51 (75.0%)	17 (25.0%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：85】

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

※施策数には再掲を含み、完了(8 施策)・評価対象外(3 施策)を除く

<参考：令和 4 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(12)：1-1-1/2-2-2/4-1-1[再] 都市計画道路の整備、1-2-3/4-1-6[再]自転車ネットワーク路線の整備
⇒用地買収・関係者協議等に時間を要したため

【施策分類 B（完了が明確でない施策）】

進捗の遅れ(6)：1-1-2/2-2-3 都市計画道路の見直し、1-3-3 埼玉スタジアム 2002 のアクセス環境の向上、
4-2-13 次世代タクシーの導入促進、4-2-15 交通結節点における駐輪場整備の促進
⇒財源の確保、関係者協議、半導体不足のため

表 1-4 施策の計画に対する進捗状況（令和 3 年度時点）

【施策分類 A（完了が明確な施策）：68】

前倒して実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
0 (0%)	55 (80.9%)	13 (19.1%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：87】

0 (0.0%)	80 (92.0%)	7 (8.0%)
----------	------------	----------

※施策数には再掲を含み、完了(8 施策)・評価対象外(1 施策)を除く

<参考：令和 3 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(10)：1-1-1/2-2-2/3-1-1/4-1-1[再] 都市計画道路の整備、1-2-3 自転車ネットワーク路線の整備、
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
⇒用地買収・関係者協議等に時間を要したため

【施策分類 B（完了が明確でない施策）】

進捗の遅れ(6)：1-1-8 バスの輸送力の強化、1-3-1/4-2-5[再] モビリティ・マネジメントの推進、4-2-1 交通
規制による歩行空間の快適化、4-2-15 交通結節点における駐輪場整備の促進
⇒財源の確保、新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止/中断、県との調整のため

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

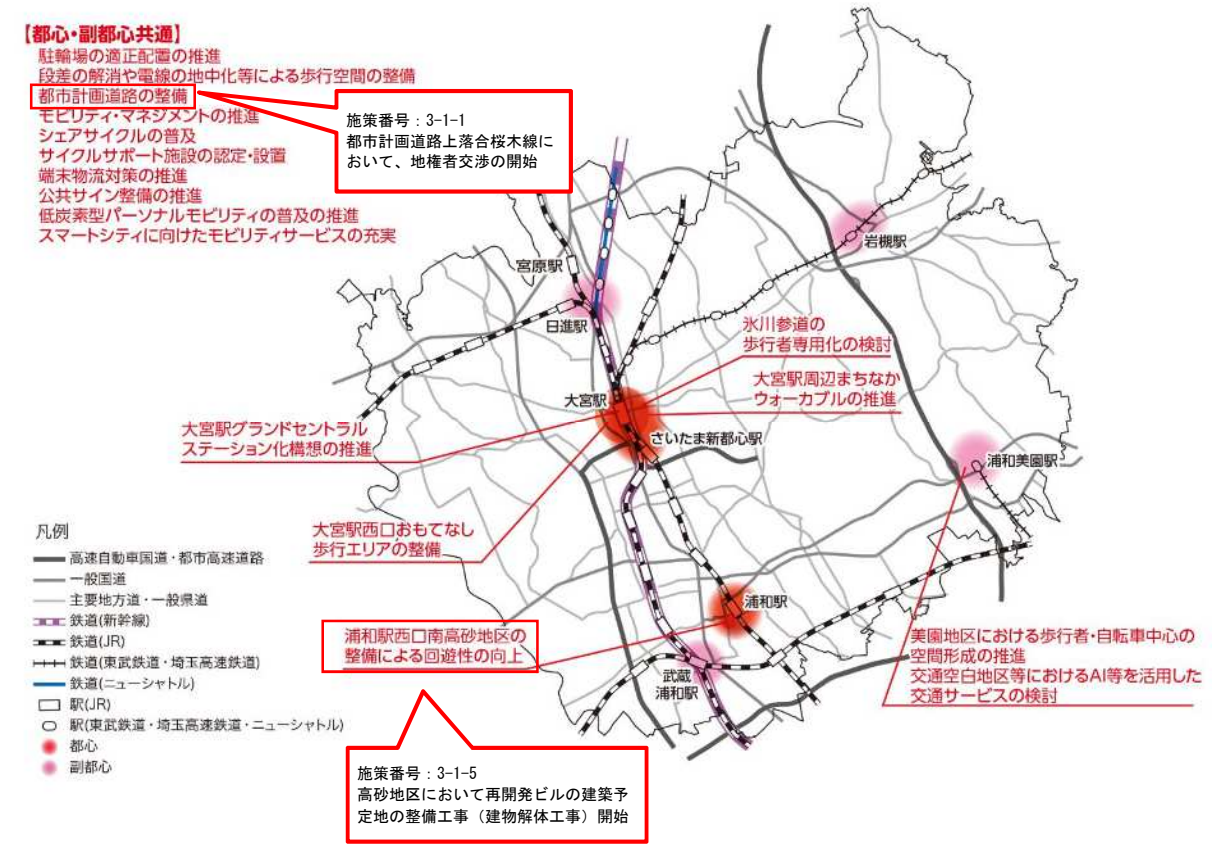
赤の四角は去年と比較して、進捗の遅れが改善された施策
青の四角は去年と比較して、進捗の遅れがみられた施策



1-2-2. 方針 2：広域的なアクセス性が高い交通体系の整備



1-2-3. 方針 3：市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供



1-2-4. 方針 4：安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供



2. 都市交通戦略の評価

2-1. 基本目標に対する評価指標

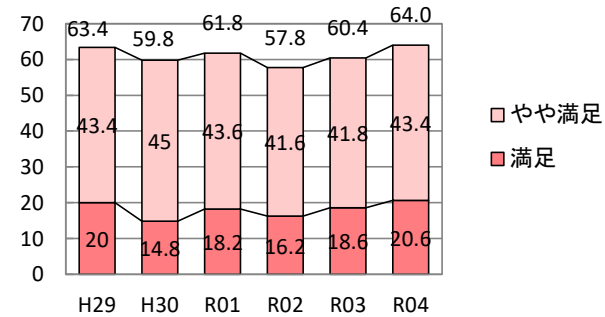
基本目標：都市活動を支える利用しやすい移動環境の確保

基本目標に対する評価指標

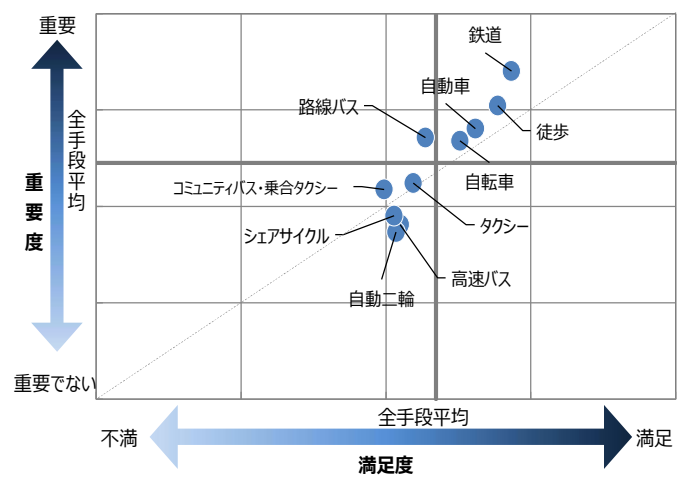
○ さいたま市の交通の利便性に関する満足度

2-1-1. 移動に関する満足度（総合的な交通利便性に対する満足度）

図 2-1 移動に関する満足度（満足・やや満足／経年変化）（%）

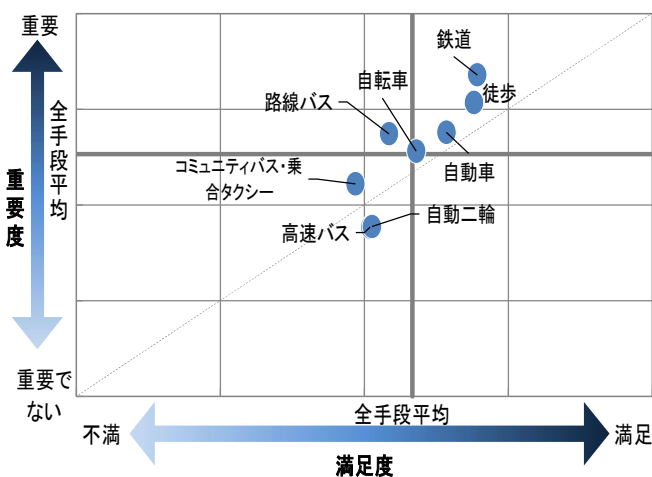


2-1-2. 交通手段における満足度と重要度の関係



令和4年度

図 2-2 交通手段における満足度と重要度の関係



令和3年度

2-1-3. 方針に対する評価指標の定量的変化

方針	アウトプット指標	アウトカム指標
<方針 1> 市内のアクセシビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ■都市計画道路整備状況 ■市内の基幹的道路網整備率 	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道乗車人員 ■バス利用者数 ○市内の昼夜間人口比率
<方針 2> 広域的なアクセシビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ■新都心バスターミナル発着本数 ■交通ネットワークの変化 	<ul style="list-style-type: none"> ■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）
<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） ■交通拠点（駅前広場、交通ターミナル）整備状況 ■公共サイン設置状況 	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ○まちなかの歩行者数
<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 ■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） 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通事故件数・死傷者数 ■自転車事故件数 ■不法駐輪台数 ○市民の外出率 ■コミュニティバスの割引制度利用者数（障害者等） ○交通手段の分担率 ■二酸化炭素排出量

■：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：R4更新のなかった指標

方針1 「市内のアクセス性」に対応するアウトカム指標

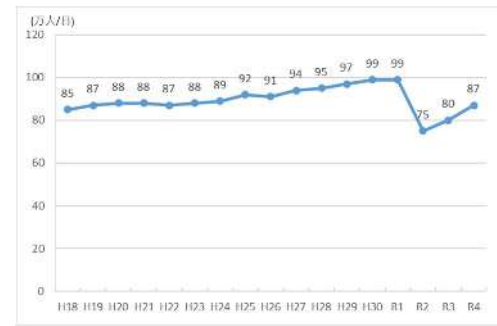


図 2-3 鉄道乗車人員の推移

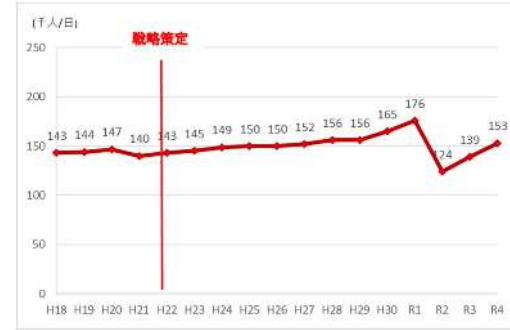


図 2-4 路線バス利用者数の推移

方針2 「広域的なアクセス性」に対応するアウトカム指標



図 2-5 大宮駅の新幹線乗車人員の推移 (1日平均)

方針3 「市内の都心・副都心内の充実した交通環境」に対応するアウトカム指標

図 2-6 シェアサイクル月別利用回数



方針4 「安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境」に対応するアウトカム指標



図 2-7 さいたま市における人身交通事故発生件数の推移



図 2-8 コミュニティバスの割引制度利用者数(障害者等)の推移

2-2. 都市交通戦略の評価

(1) 基本目標に対する評価

都市活動を支える利用しやすい移動環境の確保

- さいたま市の交通利便性に関して、6割強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。
- ✓ 特に路線バスの重要度は高いものの満足度が低くなっている。バス待ち環境の改善やバリアフリー化など、誰でもが利用しやすいサービスを提供すること、自転車等の端末交通手段との結節機能の整備などによる利便性の向上が期待される。

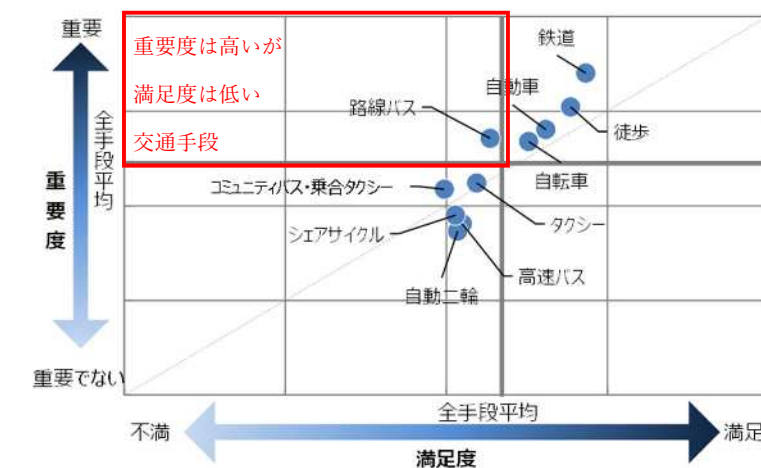


図 2-9 交通手段における満足度と重要度の関係

(1) 方針に対する評価

1) 方針 1：市内のアクセス性が高い交通体系の整備

- 一部では進捗の遅れがみられるものの、新たな都市計画道路の整備(1-1-1)が着実に進められている。
- 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と比較して横ばいである。一方で、一部の路線については遅れも見られる。ハード整備にはそもそも時間を要するため、比較的短期的な効果も見込まれるソフト施策も併せて実施、改善していくことが必要である。
- アウトカム指標である鉄道乗車人員、バス利用者数は、都市交通戦略策定時から新型コロナウイルス感染拡大の影響で大きく減少していたものの、利用者は R1 年度と比較して、85%以上回復している。

✓ 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、都市計画道路の整備などの市内の基幹交通ネットワークの強化と乗合タクシーの導入などの駅周辺のアクセス向上の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

- 全体を通して進捗の遅れがある施策はなく、計画どおりに整備や取組が進められている。
- アウトカム指標である都心・副都心の鉄道乗車人員は、都市交通戦略策定時から新型コロナウイルス感染拡大の影響で大きく減少していたものの、R3 年度より増加している。
- シェアサイクルについて、シェアサイクルポート数は公用地を利活用したポート数が減少しているが、民地を利活用した設置数は増加している。利用回数についても全体として増加傾向であり R5 年 3 月の利用回数は実証実験開始以降最大となった。

✓ 全体を通して進捗の遅れがある施策はなく、計画どおりに整備や取組が進められている。また、シェアサイクルの利用回数 R5 年 3 月には過去最大となり市内の移動が活発になっていると考えられる。また、全て施策が計画通りの進められている点は評価でき、都心・副都心の交通環境の充実が人々の移動を支えていくことが期待される。

2) 方針 2：広域的なアクセス性が高い交通体系の整備

- 都市計画道路の整備(2-2-2)の一部で進捗の遅れがみられるものの、高速道路整備(2-2-1)や都市計画道路(2-2-2)の事業化、道路網計画改定の検討など、全体に施策の進捗は計画どおりに進められている。
- アウトプット指標としては R3 年度の都市計画道路整備に向けた用地交渉・買収、道路整備工事等が確認された。なお、今年度バスターミナル発着便数及び大宮駅発新幹線ダイヤ本数を追加したため、次年度以降はその変化についても確認を行う。
- アウトカム指標であるインターチェンジ利用台数、新幹線乗車人員、市内への観光入込客数は前年度に比べて増加している。

✓ 新幹線乗車人員、観光入り込み客数など、新型コロナウイルスの影響で人々の移動が大きく減少した影響を受けていたが、前年度より大きく回復していると考えられる。また、施策が計画どおりに進められている点は評価できる。

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 98.6%となっている。また、不法駐輪台数も前年度より減少しており、都市交通戦略策定時より最小値となっている。
- 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、自転車事故件数は前年度と比べて減少しており、都市交通戦略策定時から減少傾向にある。
- コミュニティバスの割引制度の利用者数は前年度と比較して増加しており、子供の利用が 22.1%と大きく増加しており、全体としては 11.2%増加している。

✓ ハード及びソフトでの取組の多くは計画どおりに進められており、自転車通行帯延長の増加など多様な交通手段で移動できる環境が提供されている。人身事故件数、死傷者数、不法駐輪も減少しており、市街地の交通空間の安全性が向上した。