

---

平成 22 年度さいたま市都市交通戦略策定

・新交通システム等検討調査業務

報 告 書

---

〔 第 I 部 都市交通戦略編

第 II 部 コミュニティバス等導入ガイドライン編 〕

平成 23 年 3 月

さいたま市

# 《 目 次 》

はじめに.....	1
はじめに.....	1
都市交通戦略の位置付け.....	2
報告書の構成.....	3
<b>第 部 都市交通戦略編</b>	
<b>第 1 章 現況の課題分析.....</b>	<b>1-1</b>
1-1. 都市の特性・現状について.....	1-1
1-2. 地域拠点間および隣接都市との移動について.....	1-6
1-3. 既存市街地における移動について.....	1-24
1-4. 都心の移動について.....	1-28
1-4-1. 大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区.....	1-28
1-4-2. 浦和駅周辺地区.....	1-33
1-5. まとめ.....	1-36
<b>第 2 章 都市交通戦略の目標.....</b>	<b>2-1</b>
2-1. 都市交通戦略と都市・交通分野の計画との関連性.....	2-1
2-2. 目標の全体像.....	2-2
2-3. 都市交通課題.....	2-2
2-4. 「都市像」および「移動像」.....	2-3
2-5. その他の交通関係の方針.....	2-4
2-6. 基本目標および基本方針.....	2-5
2-7. まとめ.....	2-6
<b>第 3 章 都市交通戦略に位置付ける施策.....</b>	<b>3-1</b>
3-1. 基本方針に対応した分野別施策の確認.....	3-1
3-2. 取り組むべき主な交通施策の整理.....	3-1
3-3. まとめ.....	3-7
<b>第 4 章 基本目標を実現するための施策の実施.....</b>	<b>4-1</b>
4-1. 方針別パッケージ.....	4-1
<b>第 5 章 都市交通戦略の評価.....</b>	<b>5-1</b>
5-1. 都市交通戦略の基本目標および基本方針に対応した評価基準.....	5-1
5-2. 方針別の施策パッケージに対応した評価指標.....	5-2
5-3. まとめ.....	5-4
<b>第 6 章 都市交通戦略策定後の推進管理体制.....</b>	<b>6-1</b>
6-1. 都市交通戦略の進め方.....	6-1
6-2. 体制の考え方(案).....	6-2
6-3. まとめ.....	6-3

第7章 都市交通戦略の基本目標の実現に向けた課題整理.....	7-1
7-1. 組織面.....	7-1
7-2. 財政面.....	7-1
7-3. 法制度面.....	7-2
7-4. 中長期面.....	7-3
第 部 コミュニティバス等導入ガイドライン編	
第1章 コミュニティバス等モデル実証実験の概要.....	1-1
1-1. モデル実証実験の実施概要.....	1-1
1-1-1. 休日運行の実施<実験メニュー1>.....	1-3
1-1-2. 既存路線の見直し(延伸)<実験メニュー2>.....	1-7
1-1-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>.....	1-9
第2章 コミュニティバス等実証実験の分析.....	2-1
2-1. 各実験の検証内容と調査・データ収集方法の検討.....	2-1
2-1-1. 休日運行の実施<実験メニュー1>.....	2-1
2-1-2. 既存路線の見直し(延伸)<実験メニュー2>.....	2-3
2-1-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>.....	2-5
2-2. アンケート方法、項目に関する検討.....	2-7
2-2-1. アンケート調査の種類と設問項目.....	2-7
2-2-2. アンケート調査別の設問項目と設問の流れ.....	2-9
2-3. 実証実験の利用状況.....	2-13
2-3-1. 休日運行の利用状況<実験メニュー1>.....	2-16
2-3-2. 既存路線の見直し(延伸)<実験メニュー2>.....	2-36
2-3-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>.....	2-51
2-4. 実証実験の検証結果とガイドラインへの反映.....	2-64
2-4-1. 休日運行の利用状況<実験メニュー1>.....	2-64
2-4-2. 既存路線の見直し(延伸)<実験メニュー2>.....	2-65
2-4-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>.....	2-66
2-4-4. 実証実験全体<実験メニュー1～3>.....	2-68
2-5. まとめ.....	2-69
2-5-1. 各実証実験の検証内容.....	2-69
2-5-2. 実証実験の利用状況.....	2-69
2-5-3. モデル実証実験のガイドラインへの反映内容.....	2-71
第3章 コミュニティバス等導入にあたっての基準等の検討.....	3-1
3-1. 新規導入に向けた検討.....	3-1
3-2. ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善に関する検討.....	3-15
3-3. まとめ.....	3-20
第4章 コミュニティバス等導入ガイドライン.....	4-1

巻末参考資料.....	参-1
検討体制 .....	参-1
協議会設置要綱、名簿 .....	参-2
開催概要 .....	参-7
施策の詳細.....	参-8
コミュニティバス等実証実験の各種調査の概要 .....	参-25
用語解説 .....	参-26

## はじめに

### (1) はじめに

本市は、東京都心から 20~40km 圏域、埼玉県南東部に位置し、鉄道 14 路線 33 駅を抱えています。なかでも東北・上越新幹線をはじめ、JR・私鉄各線が集結する大宮駅は、北関東の交通の要衝であるとともに、全国でも有数の一大交通拠点となっています。また、国道 16 号や新大宮バイパス、東京外郭環状道路、首都高速道路、東北自動車道などの幹線道路網が充実しており、バス路線についても、鉄道駅を中心に市内のネットワークが形成され、他の主要都市と比較して恵まれたサービス水準が確保されています。

しかしながら、東京方面への通勤、通学、買い物などの依存が強く、鉄道を中心に通勤・通学時間帯では混雑が激しい状況にあり、今後も鉄道需要は増加すると予測されます。市内では主要幹線道路や鉄道駅周辺で交通混雑が発生し、バスは定時性・速達性の低下などが生じており、バス利用者はここ数年微増傾向にあるものの、依然として低い水準にあります。

近年では、少子高齢社会や地球環境問題への対応など、社会経済情勢が変化するなかで都市交通を取り巻く環境も大きく変わりつつあり、都市活動を支える多様なニーズに対応するための交通施策の実施や地域特性に応じた交通サービスの提供などが求められています。

こうした状況を受け、「さいたま市都市交通戦略」は、市民をはじめ、交通事業者、国や県等の関係行政機関が相互に連携し、交通に関連する課題や目標を共有しながら、総合的かつ戦略的に交通施策を展開していくため、長期的な視点を踏まえた、都市交通施策の短・中期（5~10 年間）の実行計画として策定しました。

また、市民の皆様がお住まいの地域にもコミュニティバス等の運行が必要と考えたときに、市民、市、事業者が協働して、地域生活に役立ち、利用され続ける公共交通を検討するための手引書として、「コミュニティバス等導入ガイドライン」を作成しました。

これらに基づいて、皆様とともに過度な自動車利用から環境にやさしいバスや鉄道などの公共交通や自転車・徒歩への利用転換をより一層進めてまいりたいと考えておりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。

最後に策定にあたりまして、さいたま市都市交通戦略協議会をはじめ、交通戦略検討委員会、コミュニティバス等検討委員会の皆様、ご協力いただきました関係者の方々に感謝申し上げます。

## (2) 都市交通戦略の位置付け

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、さいたま市の総合都市交通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(さいたま SMART プラン)」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する。

上位計画(平成16年2月、平成18年1月改訂)

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~

【目標年次 H32 年度】

交通の上位計画(平成16年10月、平成18年4月改訂)

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~

### 【基本計画】

・将来都市像実現のための骨格道路ネットワークのあり方、公共交通等の充実強化の方針など、本市における交通体系整備の基本的な方針

### 【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ソフト施策

公共交通編(平成18年7月)

さいたま市公共交通ネットワーク基本計画

○基本理念 ⇒ 『いつでも、どこでも、誰にでも…利用しやすい公共交通の実現』

### 【目標】

- ・市民の誰もが自宅から最寄りの「都心」または「副都心」まで公共交通で、30分以内にアクセス可能な環境を整備します
- ・各「都心」、「副都心」間の幹線軸のうち主要な区間は、シームレスに20分以内で移動が可能な環境を整備します

### 【整備方針】

- ①東西方向の幹線公共交通軸の整備、
- ②公共交通空白地区・不便地区の解消、
- ③将来的なまちづくりに寄与する公共交通ネットワークの形成

## さいたま市都市交通戦略

対象年次：平成23年～平成32年(10年間)

対象区域：さいたま市全域

### (3) 報告書の構成

本書は、都市交通戦略編とコミュニティバス等導入検討編の2部構成とする。都市交通戦略編は、全7章で構成し、コミュニティバス等導入検討編は、全4章で構成する。

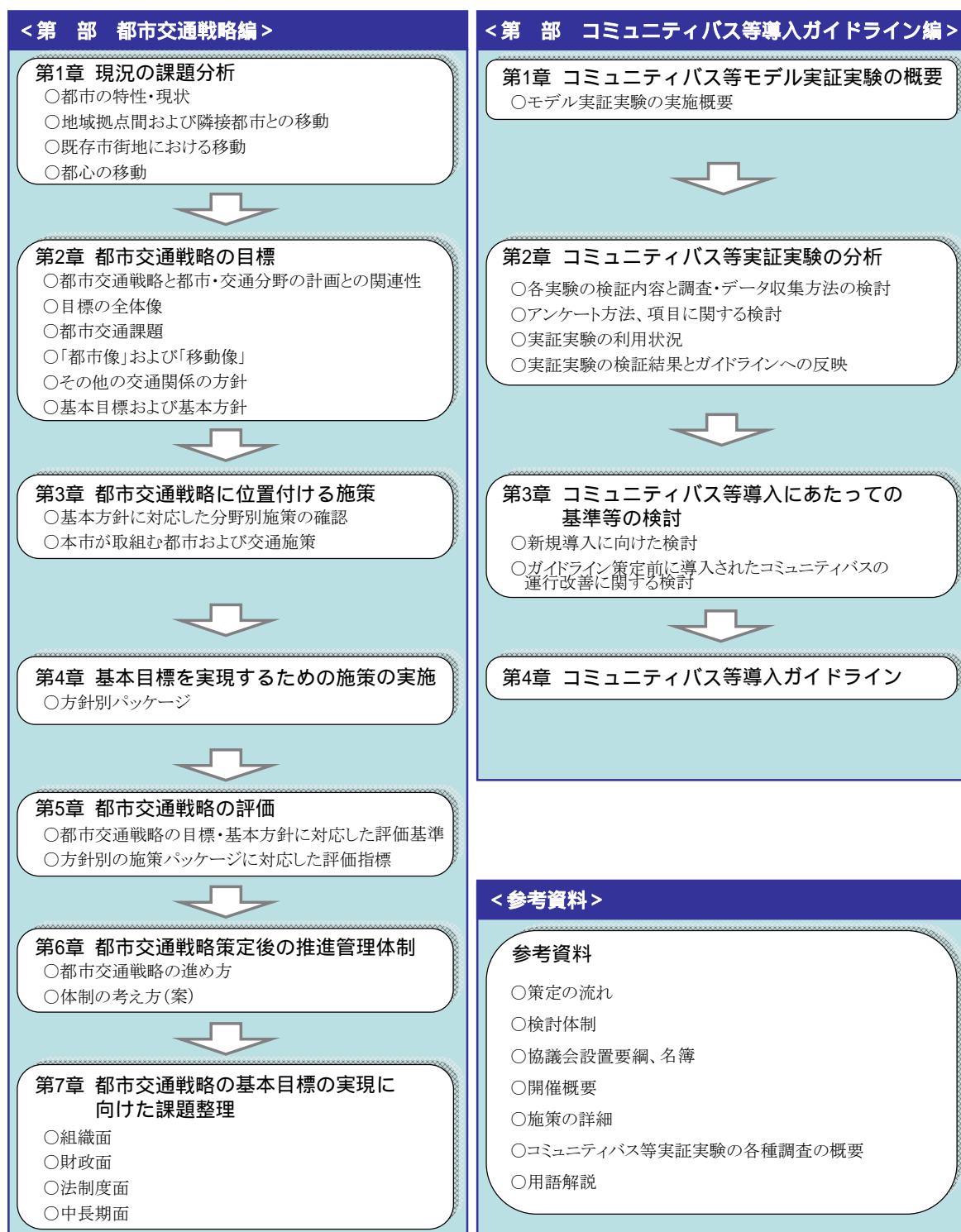


図 報告書の構成

**第 I 部**

**都市交通戰略編**



## 第1章 現況の課題分析

本章では、本市の現況の課題分析にあたり、「都市の特性・現状」、「地域拠点間および隣接都市との移動」、「既存市街地における移動」、「都心の移動」の4つの視点から整理した。

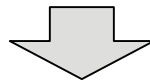
<注意事項>※<sup>1</sup>

交通手段分担率を始めとする割合を示す図表については、パーセント表示で小数点以下を四捨五入し記載しているため、数値を単純に合計しても100%にならない場合が存在する。

### 1-1. 都市の特性・現状について

#### (1) 都市構造

- 本市は、合併に伴う2つの都心と4つの副都心からなる多核連携型構造となっている。
- 南北方向の鉄道網を軸に都心が発達しており、東西方向に市街地を形成し、その周辺を緑地が包み込んでいる。



- 高密度な市街地エリア、中密度な市街地エリア、市街地周辺の農業・自然エリアなど多核連携型の都市構造の実現を目指す。
- 都心・副都心の連携強化による交流を軸とした活力・魅力の強化や都心間の連携強化による交通拠点づくりを目指す。

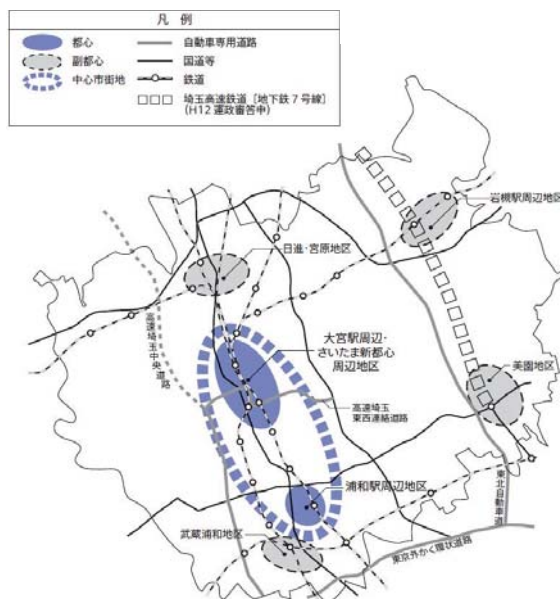


図 1-1 都市構造

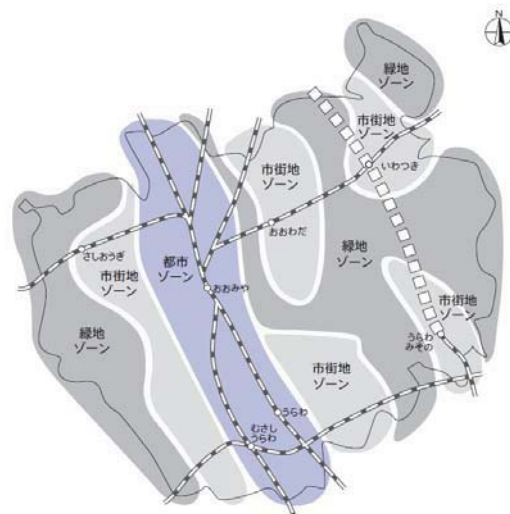
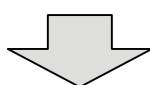


図 1-2 土地利用ゾーン

出典：さいたま市総合振興計画

## (2) 人口・高齢化

- 人口は、都市交通戦略の対象年次である今後 10 年程度の間、緩やかに増加する傾向が続くが、その後は減少に転じるものと予想されている。
- 本市の総人口に対する高齢者の割合は、全国平均よりも 10 年程度遅れて進展すると予想されている。
- 人口密度の高い地域は、南北の都市ゾーンを中心に東西方向の市街地ゾーンに拡大している。
- 市内の高齢化は、人口密度の高い南北方面より密度の低い市街化調整区域縁辺部に点在している。



- 超高齢社会の到来やそれに伴う都市活動の低下に対応するため、人口が増加している現段階から、**都市のコンパクト化**を図るなど、**高齢社会への対応**を目指す。

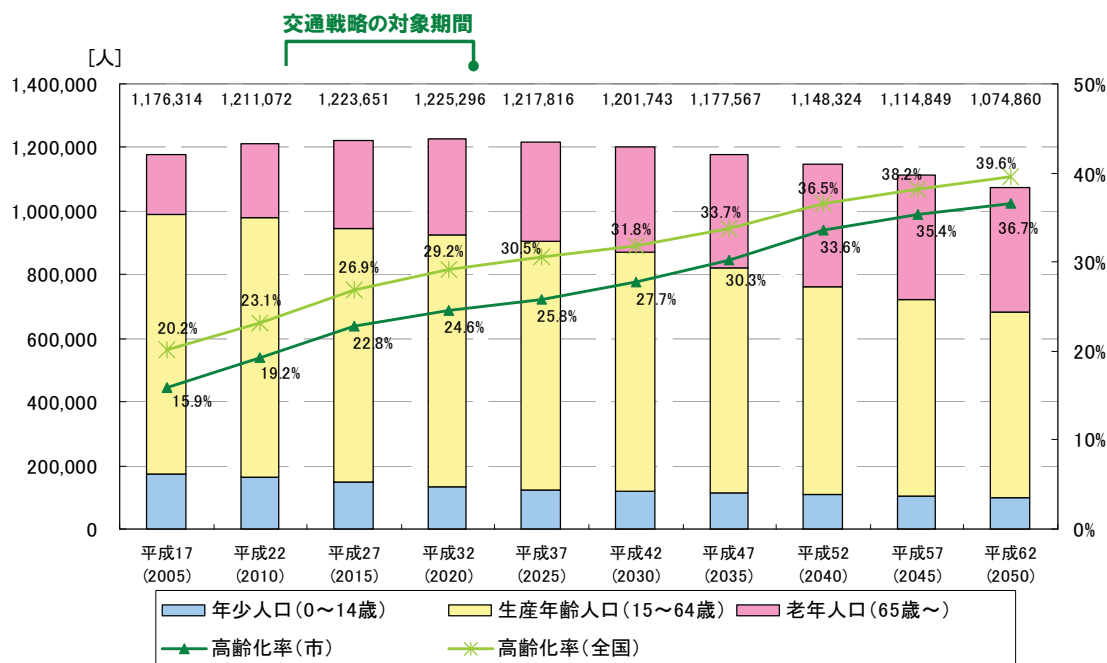


図 1-3 現状・将来における人口推移

※さいたま市の将来人口は、コンパクトなまちづくりに対応した土地利用に関する調査における推計人口を全国の高齢化率は国立社会保障・人口問題研究所の平成 18 年 12 月出生中位の推計結果を用いて作成

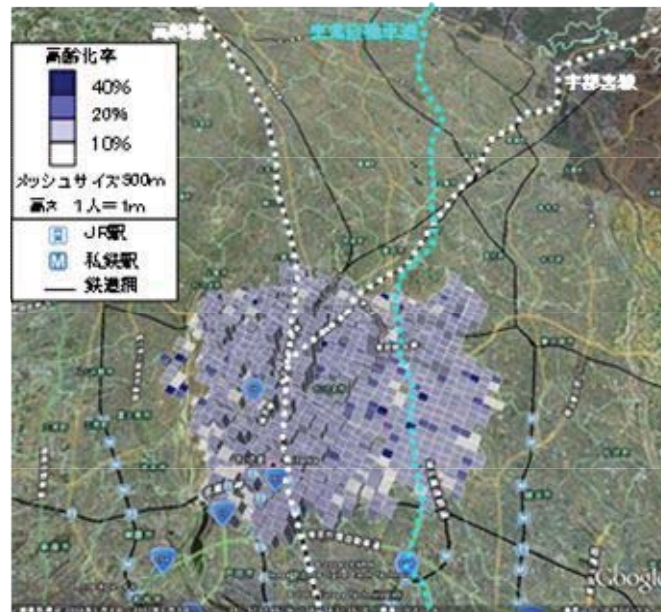


図 1-4 平成 17 年 人口と高齢化率

出典：「関東地方における都市構造のあり方に関する検討会」資料（高さ：人口×色：高齢化率）

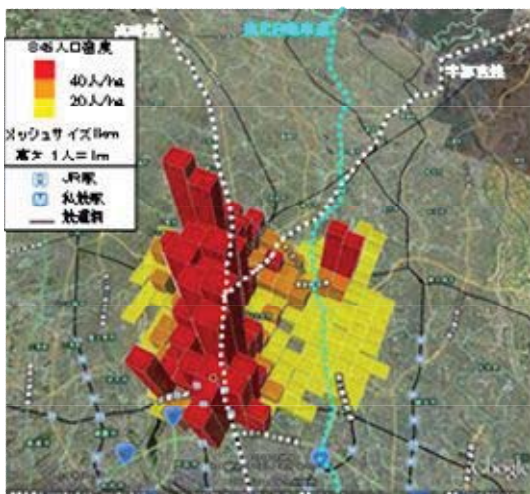


図 1-5 昭和 45 年夜間人口密度

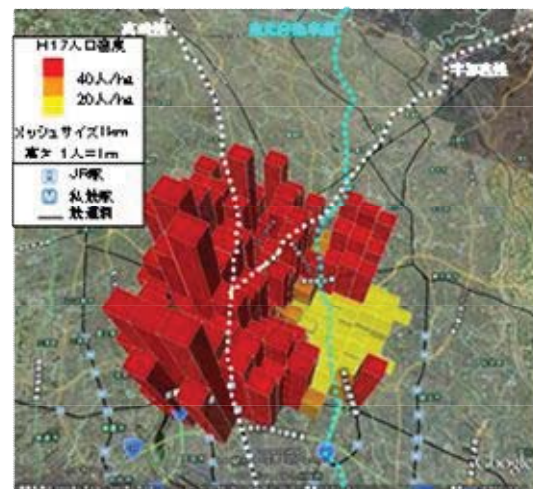
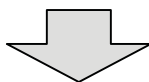


図 1-6 平成 17 年夜間人口密度

出典：「関東地方における都市構造のあり方に関する検討会」資料  
 （高さ：夜間人口×色：夜間人口密度）

### (3) 交通網

- 本市の交通網は、南北方向は鉄道、東西方向は路線バス、クルマでの移動が主体となっている。
- 都心間や市内の移動は、都心地区の駅を中心とした路線バス網が形成されている。



- 環境負荷の小さい交通体系の構築のためにも東西方向の都市軸の機能強化などを行い、誰もが徒歩・自転車や公共交通で移動できる環境の整備を目指す。
- その際には、市民等との協働による交通体系づくりを目指す。

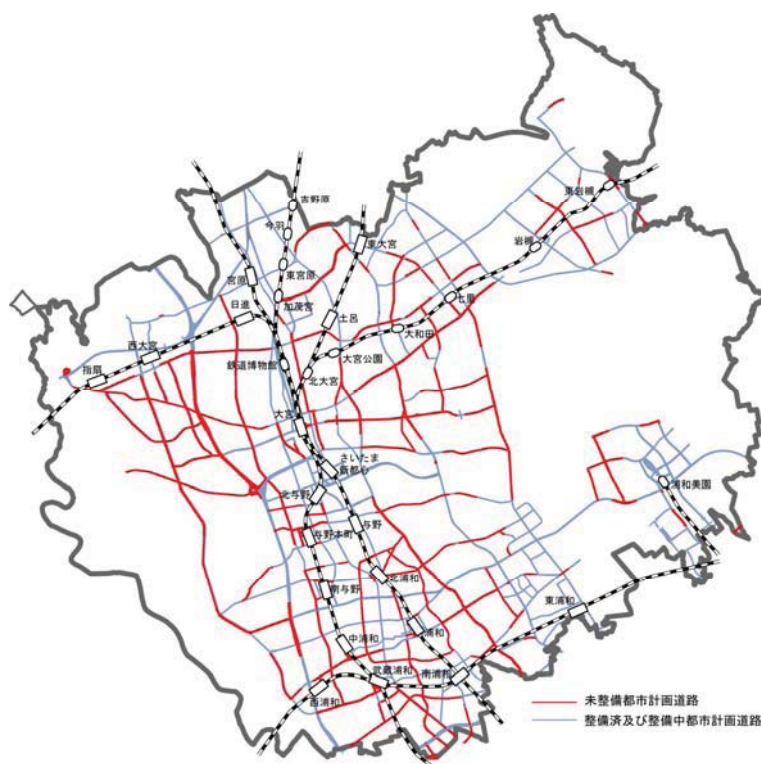


図 1-7 さいたま市の都市計画道路網

表 1-1 都市計画道路の整備状況

	高速道路	国道	市管理国道	主要地方道	一般県道	幹線市道	合計	都市計画道路
改良済み	27.7	37.0	43.4	74.3	60.4	179.8	422.6	181.4
	80%	77%	92%	65%	77%	39%	54%	46%
未改良	0.0	9.2	3.8	37.4	15.8	192.0	258.2	47.3
	0%	19%	8%	33%	20%	41%	33%	12%
計画	7.0	1.7	0.0	2.1	2.7	93.0	106.5	162.7
	20%	4%	0%	2%	3%	20%	14%	42%
合計	34.8	47.9	47.2	113.9	78.9	464.7	787.3	391.4
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

※上段:延長(km)、下段:比率

※平成21年度当初時点

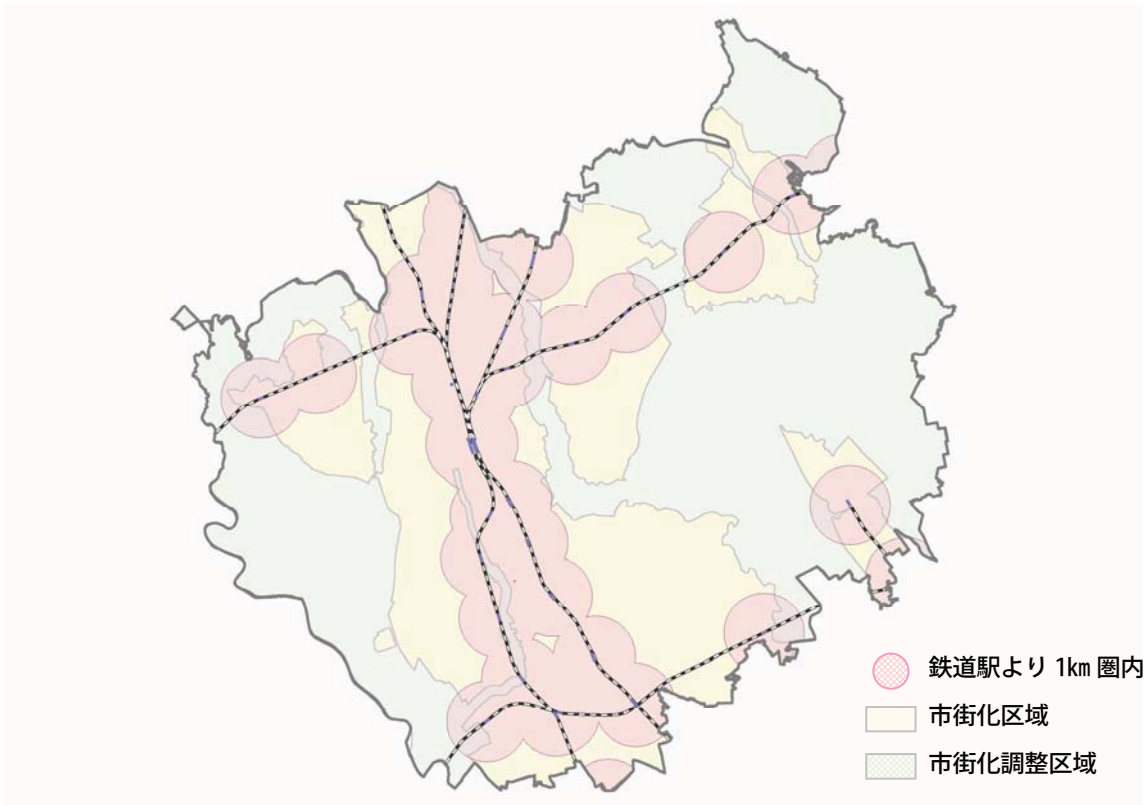


図 1-8 鉄道の整備状況とサービス圏 (1km)



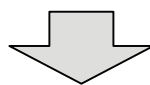
図 1-9 路線バスの運行便数

資料：バス IC データより作成 (2010 年 4 月平日平均値)

## 1-2. 地域拠点間および隣接都市との移動について

### (1) 鉄道

- 鉄道は、通勤目的での移動が多く、南北方向への移動が中心となっている。
- JR 指扇駅、宮原駅、東大宮駅、東浦和駅、東武野田線の岩槻駅、東岩槻駅、埼玉高速鉄道の浦和美園駅では、鉄道の端末交通としての自動車利用の割合が、市全体の割合に比べて高くなっている。
- このうち、JR 指扇駅、宮原駅、東大宮駅、東浦和駅、埼玉高速鉄道の浦和美園駅では、月極めの駐車場の整備が行われている。



#### ≪鉄道利用の促進≫

- 月極駐車場台数に対して鉄道駅までの端末交通における自動車利用が少ない駅では、既存ストックの有効活用の観点から P&R の実施を目指す。
- 月極駐車場は、平日の通勤目的での利用が多く、既存ストックの活用の観点から休日の P&R の実施を推進することが望ましい。
- その際、P&R 利用者への買い物優遇措置なども合わせて行うことが必要である。

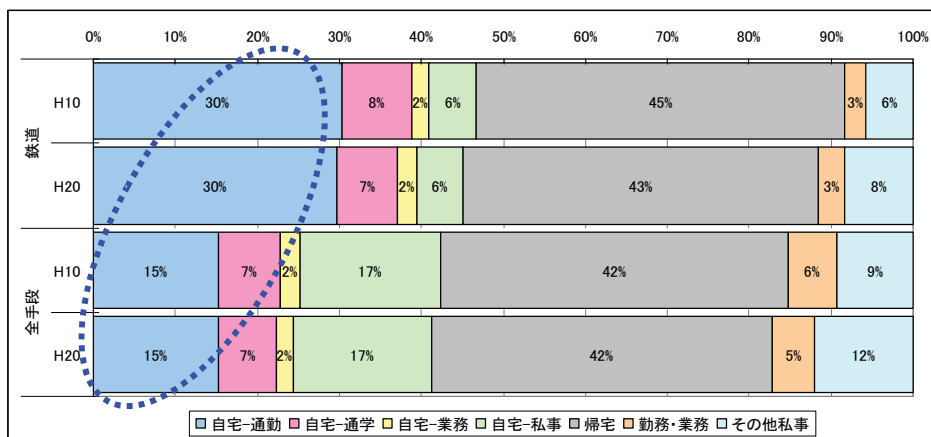


図 1-10 市内発着交通における鉄道利用者の目的構成注：p1-1<注意事項>\*1を参照

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

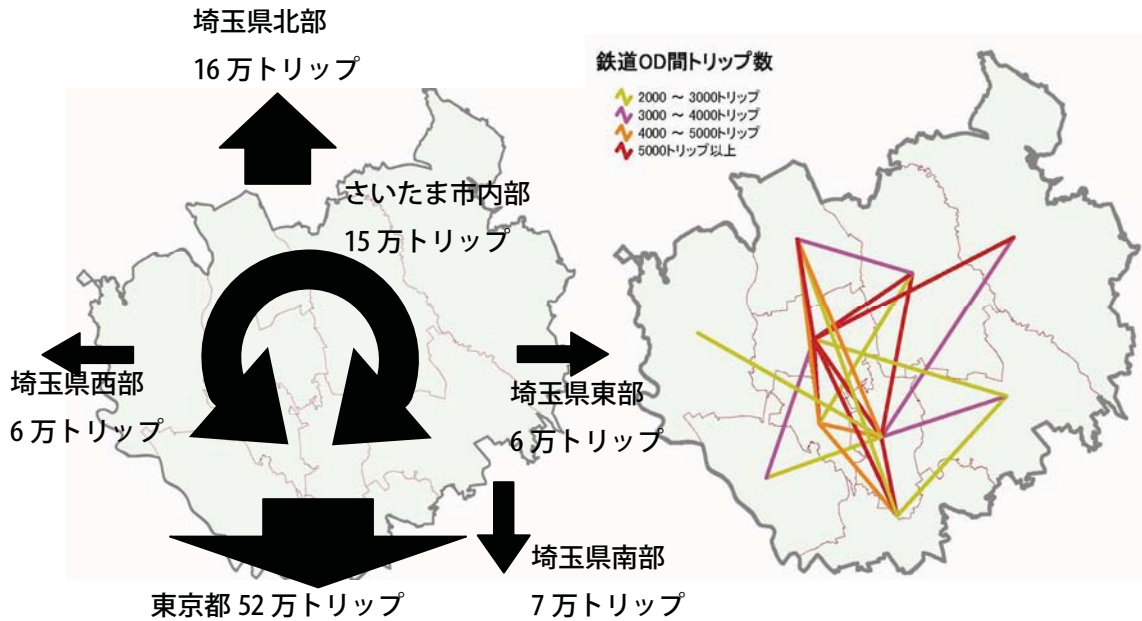


図 1-11 さいたま市と周辺地区との鉄道トリップ数 図 1-12 さいたま市内の中ゾーン間鉄道トリップ数  
 資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

表 1-2 駐車施設整備の状況

駅名	月極[台]	時間[台]	無料[台]	合計[台]	駅名	月極[台]	時間[台]	無料[台]	合計[台]
東大宮	1,461	175	1,189	2,825	浦和	267	613	141	1,021
土呂	999	24	128	1,151	南浦和	663	133	264	1,060
宮原	1,879	186	780	2,845	北与野	749	458	161	1,368
指扇	908	0	122	1,030	与野本町	845	24	334	1,203
日進	792	120	283	1,195	南与野	1,114	176	110	1,400
七里	390	0	152	542	中浦和	866	107	347	1,320
大和田	627	6	175	808	武蔵浦和	1,605	343	696	2,644
大宮公園	399	33	105	537	西浦和	397	34	74	505
北大宮	758	7	423	1,188	東浦和	892	168	170	1,230
大宮	1,147	3,622	252	5,021	浦和美園	482	0	0	482
さいたま新都心	171	1,216	1,221	2,608	岩槻	-	-	-	-
与野	946	117	142	1,205	東岩槻	-	-	-	-
北浦和	517	305	176	998					

※ピンク色のハッチは、自動車の利用トリップ数が多い駅

出典：H16 年度駐車関連施設現況調査

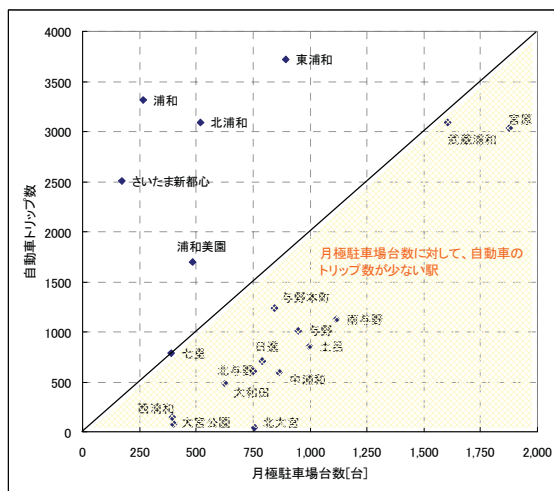


図 1-13 月極駐車台数と鉄道端末の自動車トリップ数の比較

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査および H16 年度駐車関連施設現況調査結果より作成

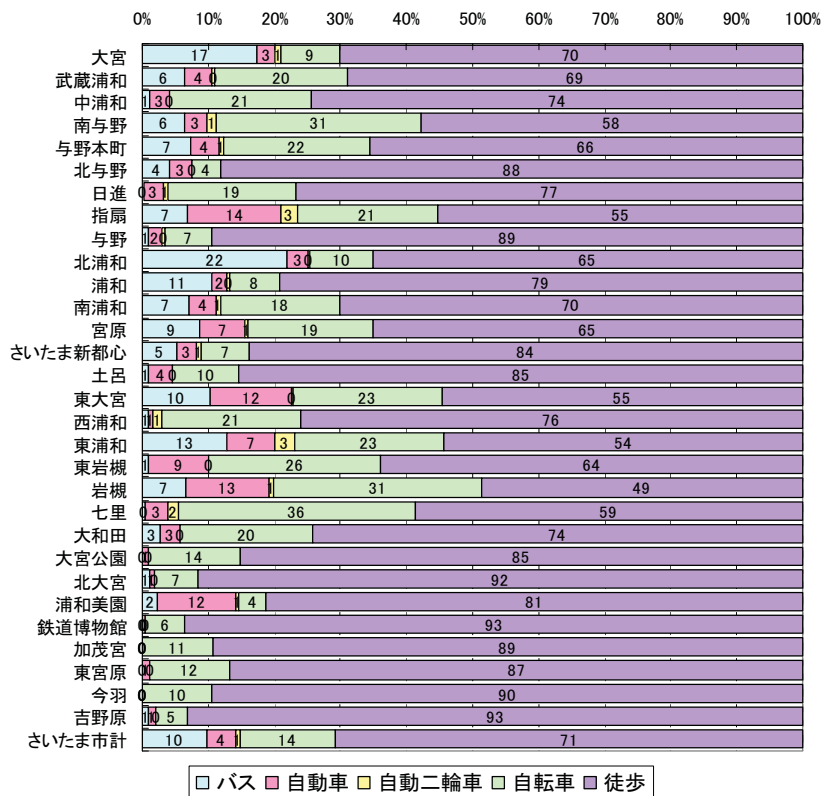


図 1-14 市内各駅の端末手段構成比 注：p1-1<注意事項>※1を参照  
 資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

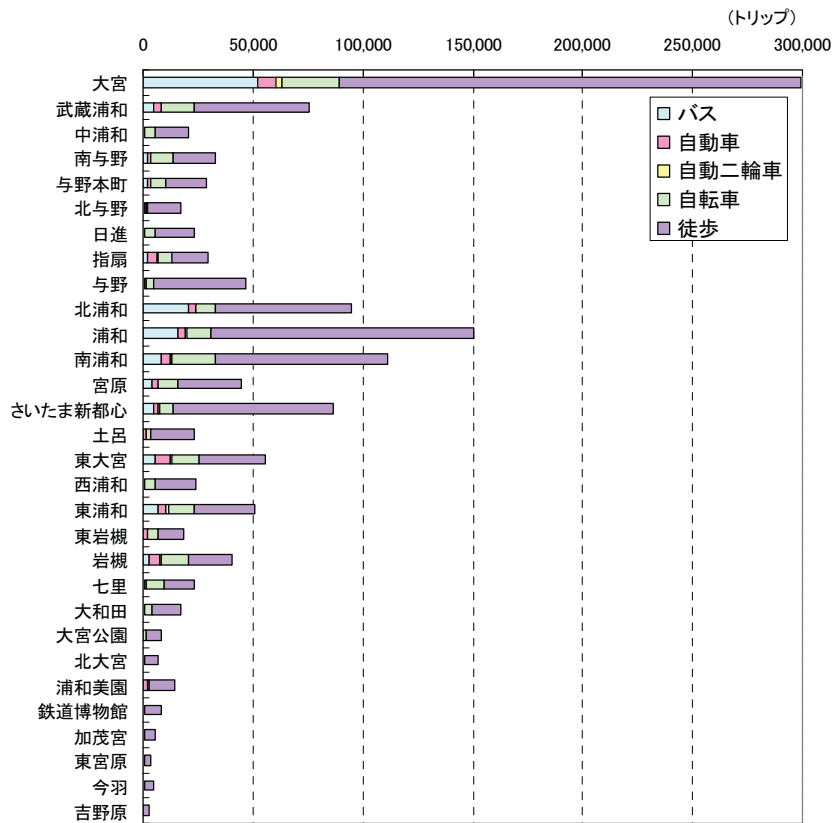
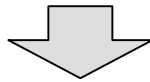


図 1-15 市内各駅の端末手段別トリップ数  
 資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成



(2) バス

○バスは、私事目的での移動が多く、東西方向への移動が中心となっている。  
 ○大宮駅や浦和駅などの主要駅周辺部では、慢性的な道路混雑が発生しており、路線バスが複数乗り入れているが、走行性が低くなっている。



《通勤・通学時の混雑緩和》  
 ○三橋中央通線などの道路整備に合わせてバスレーン（HOV レーンを含む）の整備やPTPSを設置することで路線バスの走行性の向上を目指す。  
 ○また、全ての路線を駅まで繋げるのではなく、公共交通軸の幹線バスと接続する路線バスに分け、乗り継ぎの利便性の向上を目指す。

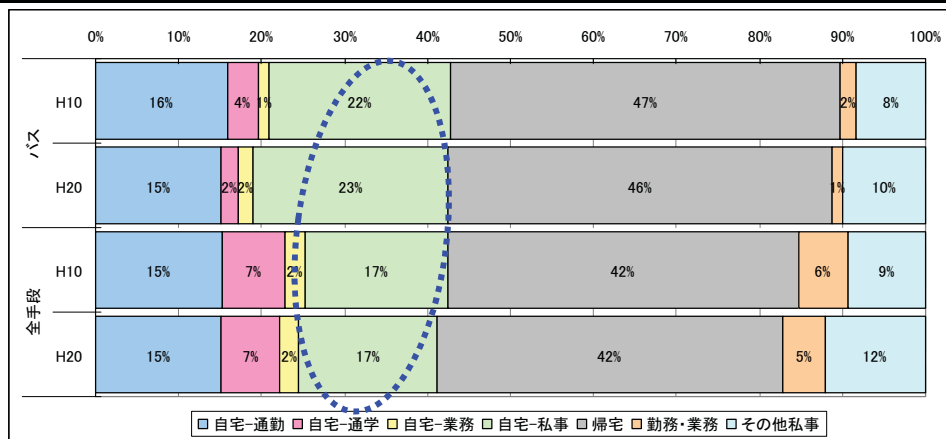


図 1-16 市内発着交通におけるバス利用者の目的構成 注：p1-1<注意事項>\*1を参照  
 資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

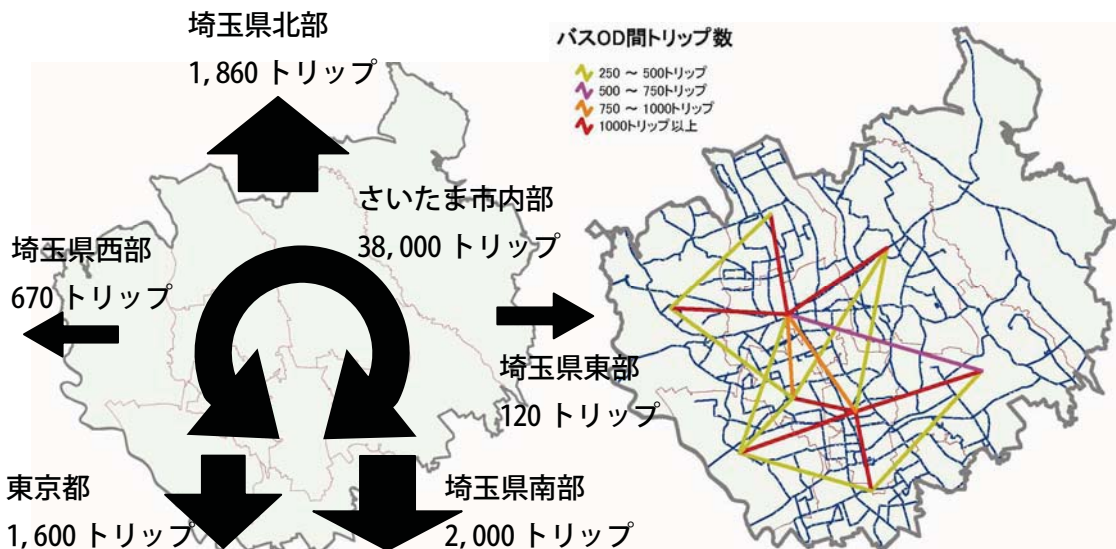


図 1-17 さいたま市と周辺地区とのバストリップ数 図 1-18 さいたま市内の中ゾーン間バストリップ数  
 資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成



図 1-19 幹線公共交通軸とコミュニティバスの接続ポイント 写真 1-1 幹線公共交通軸とコミュニティバスの接続ポイントのバス停の現状

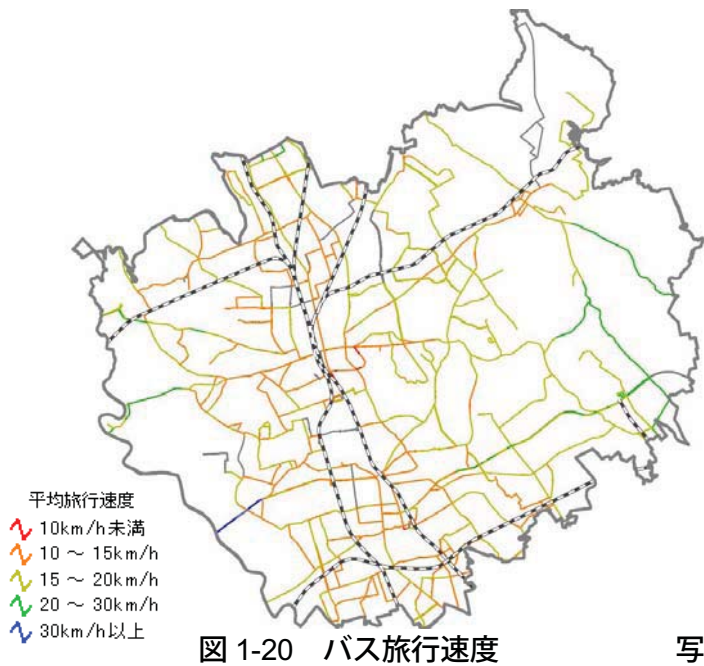
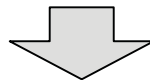


写真 1-2 HOVレーンに設置されている交通規制標識 (石川県金沢市 国道 157 号)

資料：バス IC データより作成 (2010 年 4 月平日平均値)

出典：財団法人道路空間高度化機構 HP

- 二ツ宮、シティハイツ、宮の前、日大前、根木輪などのバス停では、バス停までの端末交通手段として、自転車の利用が市内の他のバス停に比べて高くなっている。
- 地区別に見ると、西区の中野林、三橋地区や見沼区の御蔵・片柳地区などで自転車利用が多くなっている。
- 駐輪場が設置されていないバス停では放置自転車が発生している。
- 端末交通としての自転車利用は、最寄りのバス停まで自転車で行き、駅前まで移動するトリップだけでなく、駅前まで自転車を利用し、バスに乗るトリップも存在している。



《バスと自転車の連携》

- バス停まで自転車利用が多く行われている大宮・美園軸、大宮・水判土軸、大宮・西遊馬軸において、新屋敷バス停のようにバス停周辺に駐輪場を設けるなどバスの端末交通としての自転車利用（サイクルアンドバスライド）の推進を目指す。
- 大宮・美園軸の見沼区御蔵・片柳地区については、庚申塚バス停周辺の空き地を利用して駐輪場を整備し、日大前バス停や西中野バス停の利用者を集める。



写真 1-3 新屋敷バス停付近の駐輪場



写真 1-4 バス停周辺の利用状況（左：道場バス停、右：佐知川原バス停）

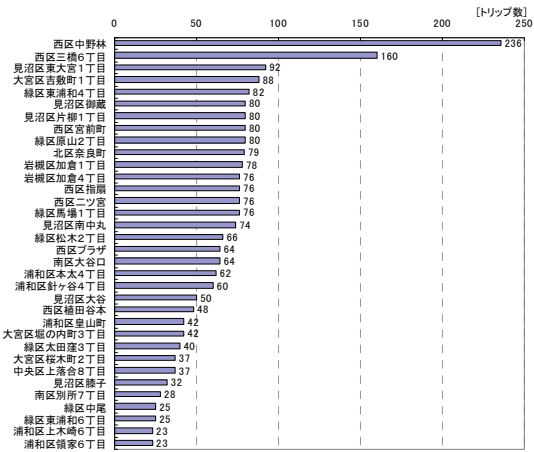
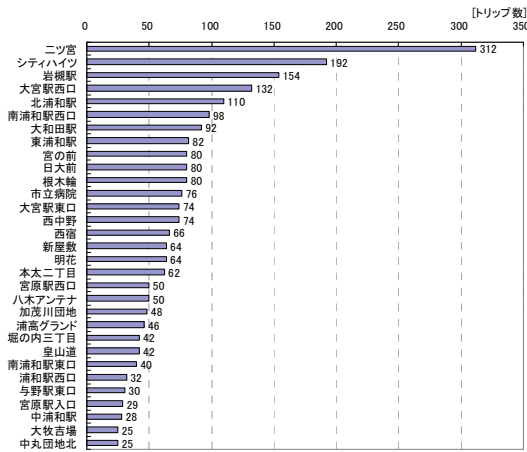


図 1-21 バス停別のバスの端末交通の自転車トリップ数 図 1-22 地区別のバスの端末交通の自転車トリップ数

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

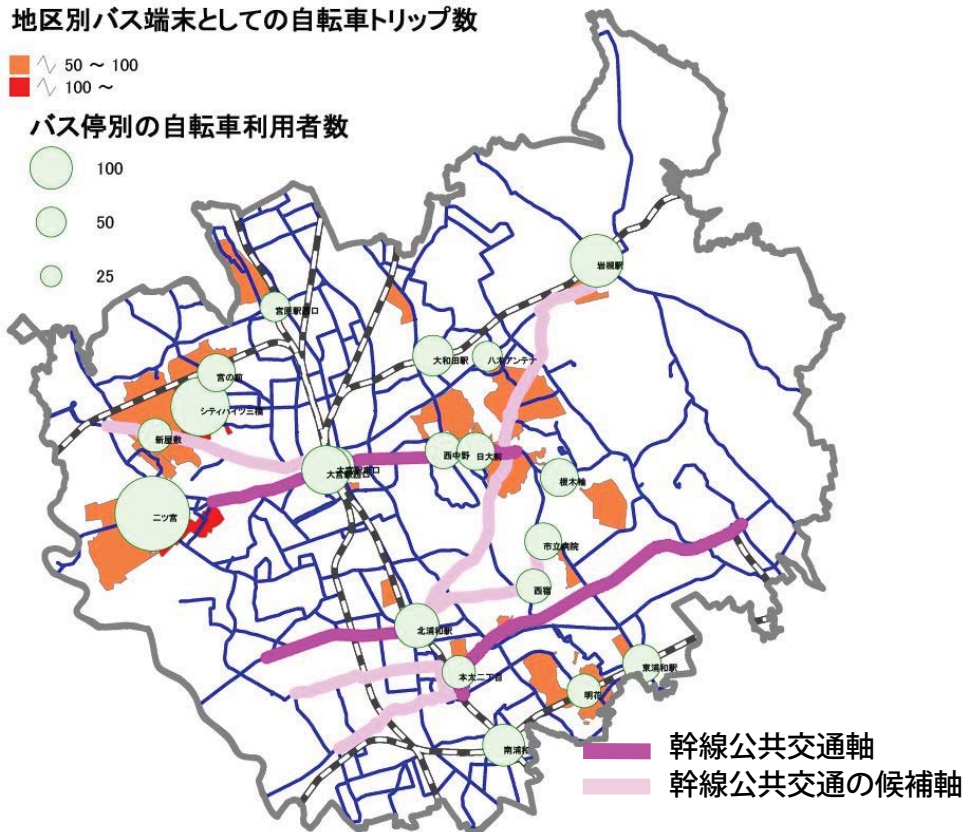
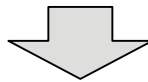


図 1-23 地区別のバスの端末交通の自転車トリップ数およびバス停別のバスの端末交通の自転車トリップ数

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

(3) 自動車

- 自動車は、市全域の移動を支えており、10年前と比較して減少しているものの依然として高い利用率となっている。
- 国道16号や国道122号などの主要な道路では交通量が多く、混雑が発生している。
- 自動車の利用目的は、私事、通勤、業務での利用が多くなっている。
- 日進・宮原副都心、見沼区役所周辺、東岩槻駅南部、市立病院周辺、東浦和駅北部、新大宮バイパスの西部などゾーン別の路線バスの運行本数が、本市のゾーン別の平均本数に比べて多いにも関わらず、自動車の分担率が高い地区が存在している。



- 《道路整備等による定時性・速達性の確保》
- 道路整備計画に位置付けられている道路整備を順次進めることで、道路混雑の緩和を目指す。
- 《多様な交通手段の利用促進》
- 行動変容しやすい私事目的の自動車トリップがある程度存在することから、モビリティ・マネジメントの実施を目指す。
  - 優先的に実施すべき地区としては、路線バスの運行本数がゾーン別の平均本数に比べて多いにも関わらず、自動車の分担率が高い日進・宮原副都心、見沼区役所周辺、東岩槻駅南部、市立病院周辺、東浦和駅北部、新大宮バイパスの西部などで優先的に実施を目指す。
  - モビリティ・マネジメントなどのソフト施策と合わせて、必要な路線および区間については、都市計画道路の整備や交差点改良などのハード整備も進める。

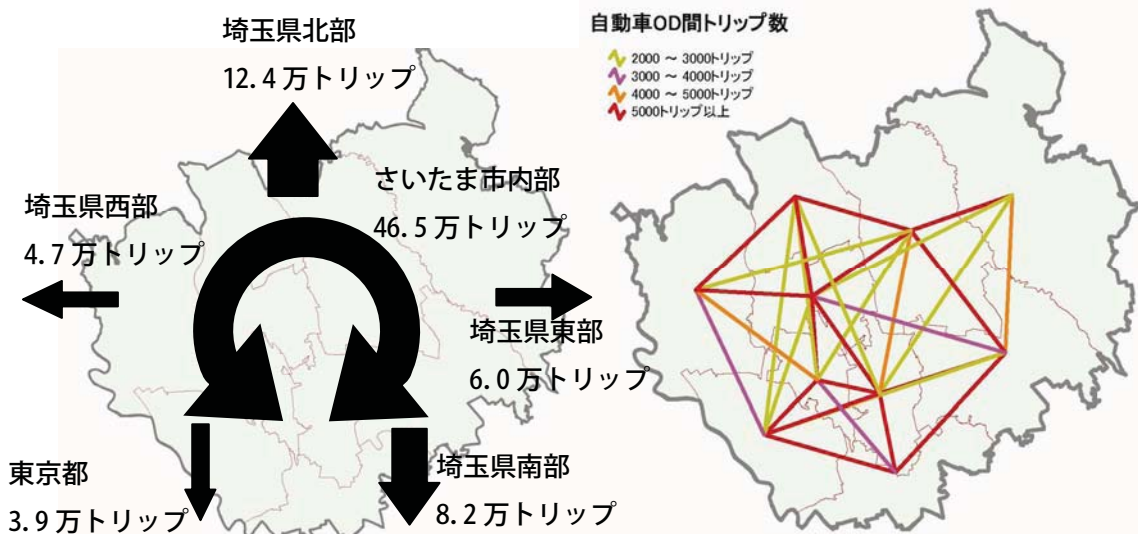
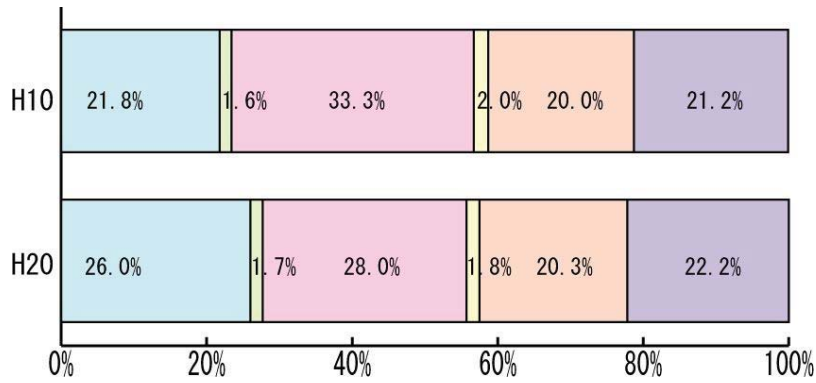


図 1-24 さいたま市と周辺地区との自動車トリップ数 図 1-25 さいたま市内の中ゾーン間自動車トリップ数

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成



□ 鉄道 □ バス □ 自動車 □ オートバイ・バイク □ 自転車 □ 徒歩

発生集中量ベース(その他、不明を除く)

図 1-26 代表交通手段構成比の変化

注：p1-1<注意事項>※1を参照

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

自動車利用が多い目的  
(モビリティ・マネジメントの対象となるもの)

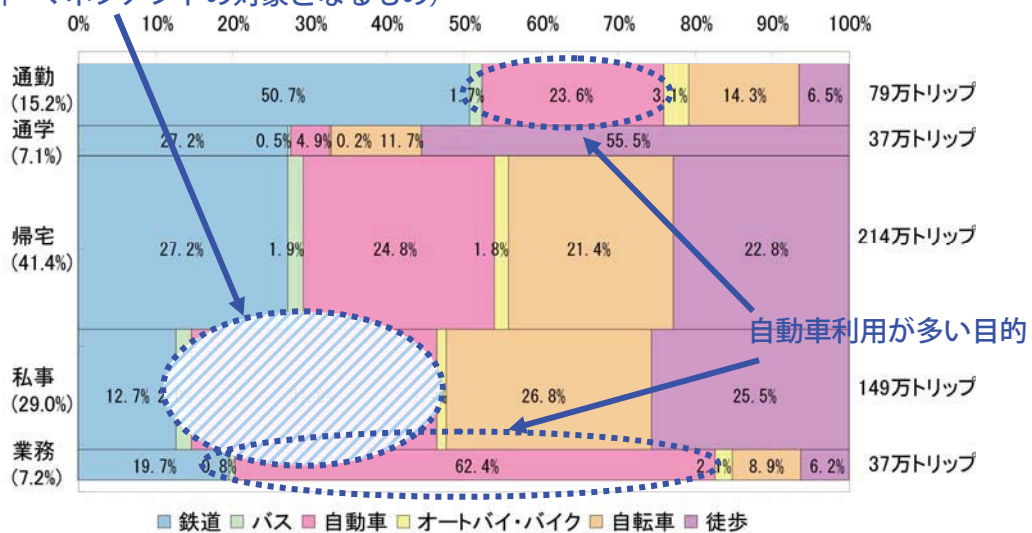


図 1-27 目的種類別代表交通手段構成比(発生集中量ベース)

注：p1-1<注意事項>※1を参照

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

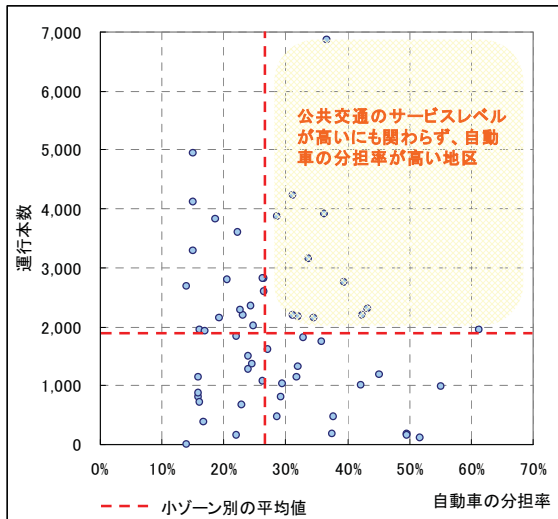


図 1-28 小ゾーン別の自動車分担率とバスの運行本数

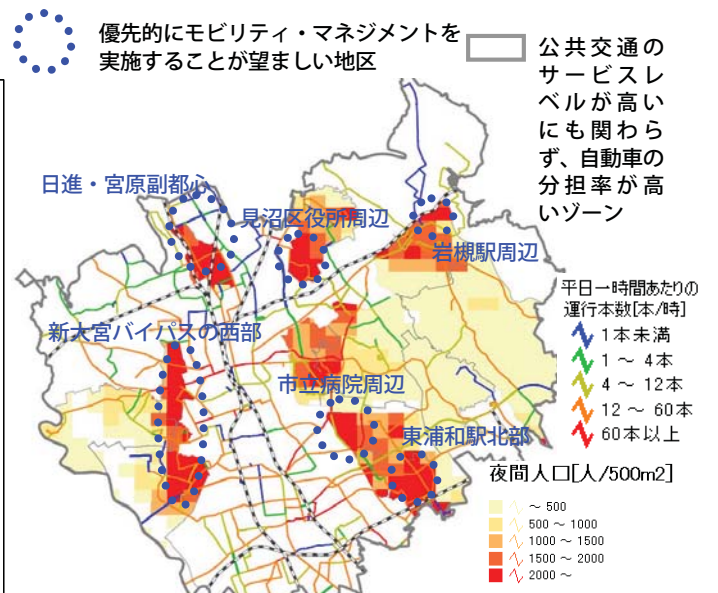


図 1-29 優先的にモビリティ・マネジメントを実施することが望ましい地区

資料：H20 東京都圏パーソントリップ調査結果より作成



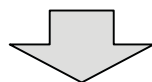
図 1-30 平日の混雑度  
資料：H17 道路交通センサス



図 1-31 優先的に整備する都市計画道路  
出典：さいたま市道路整備計画 さいたまのみちづくり

#### (4) 自転車

- 自転車は、8割以上が自転車のみを利用しているトリップであり、鉄道駅やバス停までの端末交通としての利用は1割強となっている。
- 自転車の代表交通手段の利用目的は、私事での利用が多くなっている。
- 自転車での移動は、大規模小売店舗を含む地区で多くなっている。
- 大宮駅、東大宮駅、浦和駅では、自転車駐車場の駐輪容量が不足しているため、放置自転車が多くなっている。



#### 《自転車の利便性の向上》

- 自転車は、市全域で利用されており、走行環境改善のために自転車レーンの設置を目指す。
- 特に大規模商業施設を含む地区への移動が多いことから、大規模商業施設を結ぶ路線において優先的に実施する。
- 大宮駅、東大宮駅、浦和駅では、自転車駐車場の駐輪容量が不足し、放置自転車が多いことから、駐輪施設の拡充を行う。

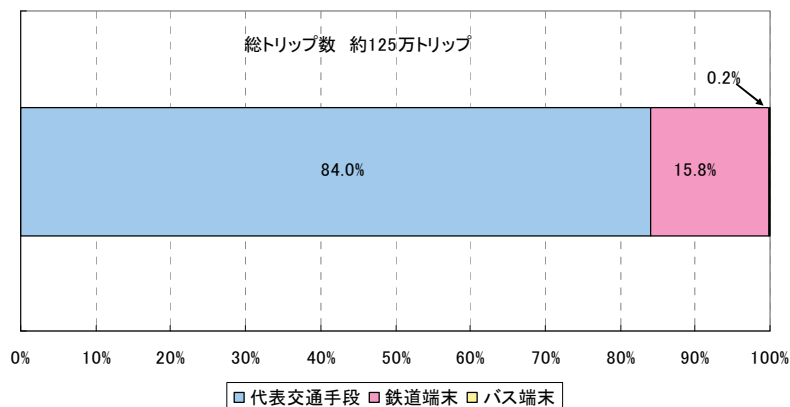


図 1-32 自転車のトリップ数

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

※自転車のトリップ数は、代表交通手段のトリップ数と、鉄道・バス端末の自転車トリップ数（アクセス・イグレスの合計）の合計トリップ数としている。



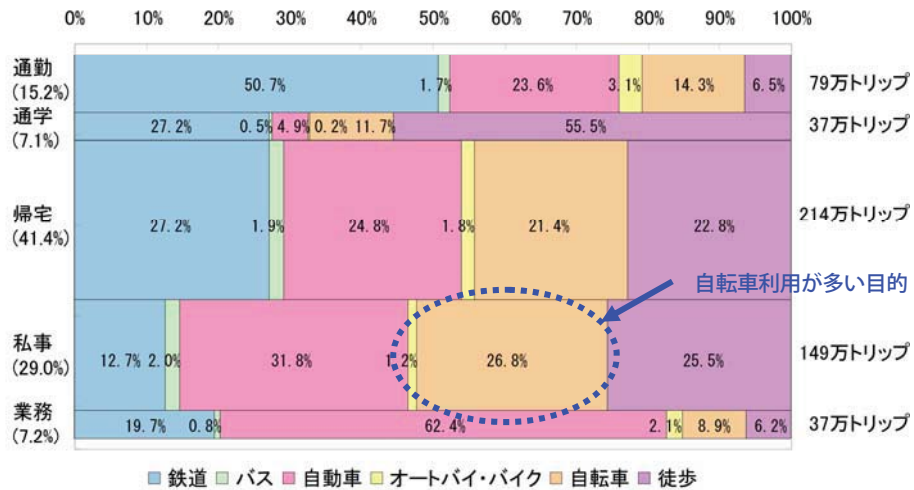


図 1-33 目的種類別代表交通手段構成比(発生集中量ベース) 注：p1-1<注意事項>※1を参照  
資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

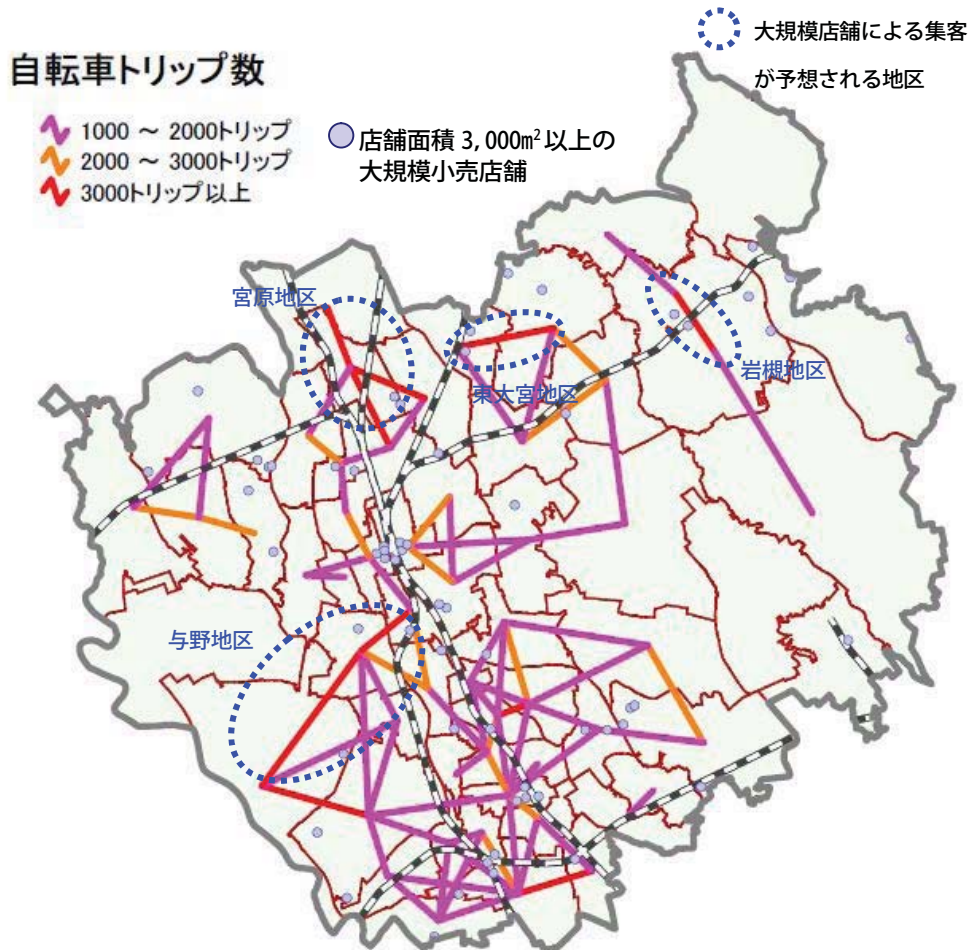


図 1-34 小ゾーン間自転車トリップ数

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

表 1-3 各駅の自転車収容台数と駐輪台数

駅名	収容能力 (H17)	駐輪台数(H17)				将来予測(H32)	
		実収容台数	放置自転車	放置原付	合計	最小	最大
①東大宮駅東口	5,708	5,698	104	13	5,815	3,236	6,889
②東大宮駅西口	1,542	1,492	109	13	1,614	898	1,912
③土呂駅東口	362	346	18	0	364	238	510
④土呂駅西口	1,714	892	5	0	897	585	1,257
⑤大宮公園駅	500	420	2	0	422	538	1,154
⑥大宮駅東口	3,818	3,638	494	75	4,207	3,193	6,863
⑦大宮駅西口	11,390	11,255	455	36	11,746	8,915	19,163
⑧さいたま新都心駅	2,435	1,887	209	49	2,145	2,499	5,325
⑨与野駅	2,400	1,967	129	20	2,116	1,791	3,747
⑩北浦和駅東口	3,522	2,662	367	59	3,088	1,874	3,913
⑪北浦和駅西口	2,122	1,472	213	44	1,729	1,049	2,191
⑫浦和駅東口	1,493	1,430	20	12	1,462	883	1,815
⑬浦和駅西口	1,988	1,776	497	88	2,361	1,425	2,932
⑭南浦和駅東口	7,434	6,324	328	40	6,692	4,435	9,286
⑮南浦和駅西口	1,988	1,776	497	88	2,361	1,425	2,932
⑯北与野駅	805	115	124	6	245	230	483
⑰与野本町駅	3,760	3,264	97	5	3,366	2,401	5,082
⑱南与野駅	3,940	3,549	22	3	3,574	2,102	4,443
⑲中浦和駅	2,273	2,167	22	1	2,190	1,355	2,832
⑳武蔵浦和駅	7,860	5,166	1,110	77	6,353	5,490	11,452

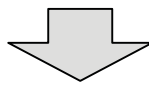
出典：さいたま市 駐車場基本計画検討調査（その2）報告書 平成19年2月

表 1-4 自転車利用の課題項目と該当地域、及び調査対象地区

課題項目	該当する地域
現状で容量が不足	大宮駅(東西)、東大宮駅(東西)、浦和駅西口
容量は十分だが 放置自転車が多い	さいたま新都心駅、北浦和駅(東西)、南浦和駅(東西)、武蔵浦和駅、北与野駅、与野駅
最小の推計でも容量が 将来不足する	さいたま新都心駅、大宮公園駅
最大の推計では容量が 将来不足する	北与野駅を除く全地域

出典：さいたま市 駐車場基本計画検討調査（その2）報告書 平成19年2月

- 本市では、平成22年9月25日(土)から10月22日(金)まで大宮駅東口を中心に、短距離移動の利便性向上や都市内の回遊性向上等を目的としてコミュニティサイクルの社会実験を行った。
- 埼玉県と埼玉りそな銀行では、職員、社員を対象に、自動車利用から自転車利用への転換を図り、自動車から排出される温室効果ガスを削減することを目的としてサイクルシェアリングを行っている。
- 一方で、市内の観光拠点は、鉄道駅から離れた位置にも存在している。
- さいたま観光コンベンションビューローでは、半日で回れる観光ルートを提案している。



- ≪観光目的での自転車の利用促進≫
- 鉄道駅から離れた施設への移動性の向上のため、市内の広域においてコミュニティサイクルの拡充が求められる。
  - その際、観光モデルルートを自転車で回ることも考えられるため、サイクルポートの設置にあたっては都心だけでなく、観光拠点との連携や民間事業者との協力が求められる。



図 1-35 さいたま市コミュニティサイクル社会実験のサイクルポート設置場所

出典：さいたま市 HP



図 1-36 観光コンベンションビューローで提供しているモデルルートの一覧

出典：さいたま市 HP

🚂

鉄道博物館ルート

鉄道のまちのすべてが見られます

**START 大宮駅 西口**  
埼玉新都市交通ニューシャトル

- 1 **鉄道博物館(大成)駅**  
0.1km 鉄道博物館のエントランスまで続くプロムナードには、古い車両の車輪や「D51」の先頭部が展示されています。
- 2 **鉄道博物館**  
1.0km 鉄道開業時の1号機関車をはじめとする貴重な車両を展示しています。また、日本最大のHOゲージ鉄道ジオラマ。実物の運転台を使ったD51の運転シミュレータ、ミニ運転列車体験など、見て、学んで、楽しむことができます。  
◎ 10:00~18:00 ◎火曜・年末年始 ※要入館料
- 3 **EF58、EF15の運転台展示**  
0.3km 東北本線や上越線で活躍したEF58、EF15の運転台を展示しています。
- 4 **D51187の展示**  
0.1km 大宮総合車両センターの前身である、鉄道省大宮工場で製造された蒸気機関車D51187を展示しています。
- 5 **大宮総合車両センター**  
0.1km 一部の透明窓になっており、車両を動かしたまま横方向に移動させるラジエーターなど、センター内を見ることが出来ます。また、毎年5月には、鉄道ふれあいフェアが開催され、多くの人でにぎわいます。(センター内での見学は団体のみ、要予約)
- 6 **赤レンガ倉庫**  
0.5km 市内では珍しい赤レンガの建築物です。かつては大宮総合車両センターの倉庫として使われていました。
- 7 **白井助七翁の像**  
0.2km 大宮駅設置のために尽力し、鉄道のまちの礎を築いた翁をしのび、緑地公園に設置された像です。
- 8 **大宮ソニックシティ**  
0.5km コンサートホールやホテル、オフィスなどを併設した、埼玉車で初めて高さ100mを超える建築物。展望機能も備えており、30階から眺める大宮駅は、大きな鉄道のジオラマを見るようです。◎ 10:00~18:00 ◎水曜(水曜が祝日の場合は翌日)・年末年始 ※入館無料

**GOAL 大宮駅 西口**

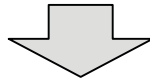
**🚫** 鉄道博物館を中心に、鉄道が好きならばだけでなく、より多くの方に「鉄道のまち」を知っていただくコースです。鉄道博物館の3階からは、沈む夕日を背景にした新幹線。時には1階正面エントランスの前を、試運転中のSLが走ることもあります。また、鉄道博物館から大宮駅西口に向かう途中、大宮総合車両センターの外壁には、車両パネルと説明パネルが展示されていて、歩く人を驚かせません。

図 1-37 観光コンベンションビューローで提供しているモデルルートの一例

出典：さいたま市 HP

(5) 徒歩

- 徒歩は、代表交通手段として選択されているのと同程度、鉄道・バスの端末交通として選択されている。
- 徒歩の代表交通手段の利用目的は、通学・私事での利用が多くなっている。
- 歩行者を含む交通事故は、市全域で幅広く発生している。



《歩行空間の確保》  
 ○歩行者と自動車が混在している路線での歩道の整備が必要である。

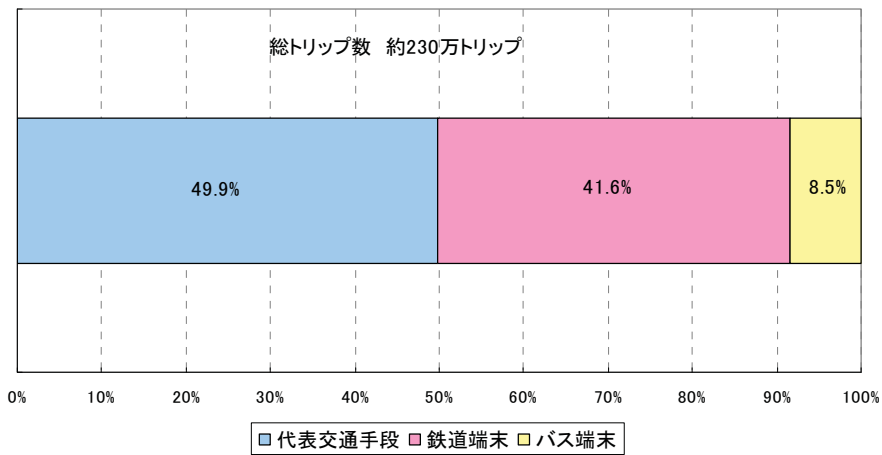


図 1-38 徒歩のトリップ数

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

※徒歩のトリップ数は、代表交通手段のトリップ数と、鉄道・バス端末の徒歩トリップ数（アクセス・イグレスの合計）の合計トリップ数としている。

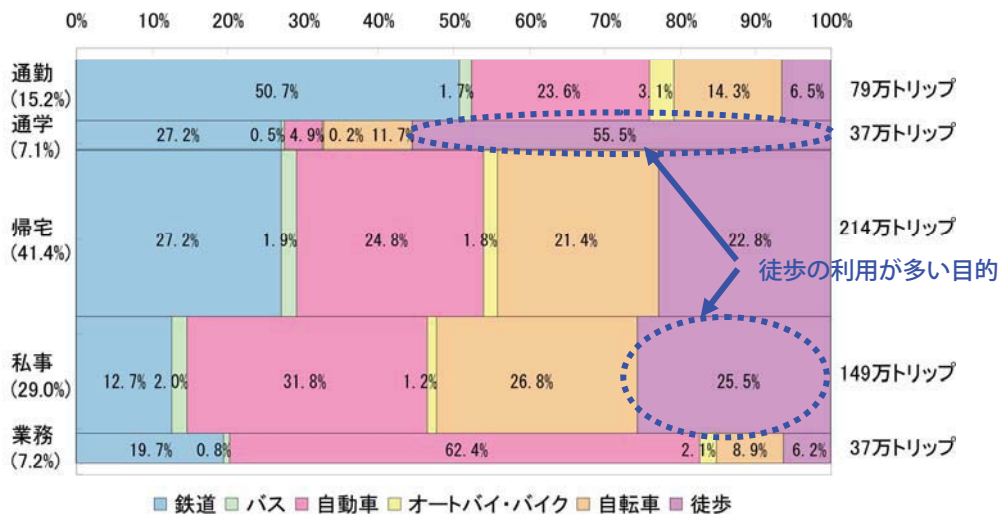


図 1-39 目的種別別代表交通手段構成比(発生集中量ベース) 注：p1-1<注意事項>※1を参照

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

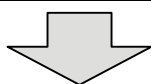


図 1-40 非分離道路での歩行者事故発生箇所（H21 年）

資料：埼玉県警察本部事故データより作成

### （6）鉄道の端末交通

○鉄道の端末交通の 7 割は徒歩が占め、1 割半は自転車利用である。



#### ＜＜歩行空間・自転車走行空間の確保＞＞

○端末交通が徒歩や自転車の多い駅では、駅を結ぶ路線において歩行空間、自転車の走行空間を確保するための道路整備が必要である。

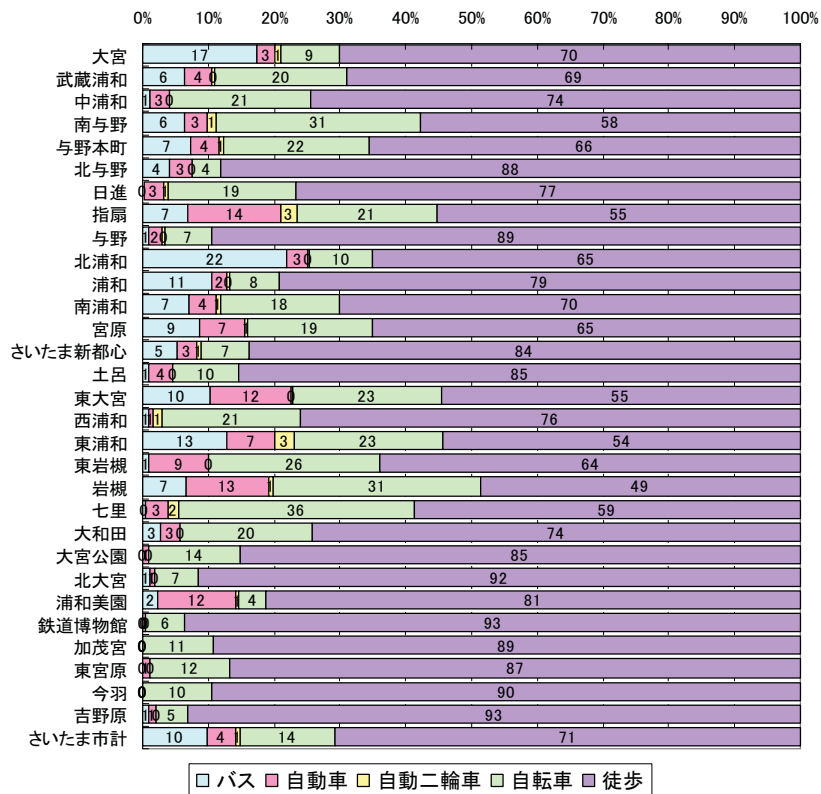


図 1-41 市内各駅の端末手段構成比 注：p1-1<注意事項>※1を参照  
資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

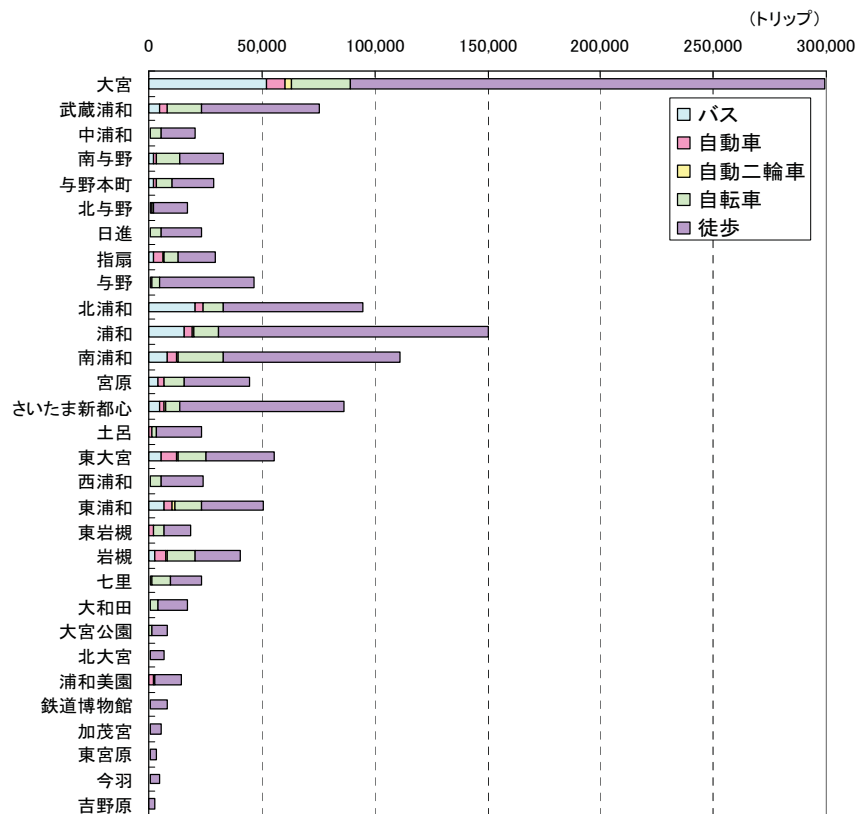
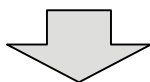


図 1-42 市内各駅の端末手段別トリップ数 注：p1-1<注意事項>※1を参照  
資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

### 1-3. 既存市街地における移動について

#### (1) 公共交通へのアクセス性

- 本市の市街化区域のなかには、鉄道駅から1km、バス停から300m以上離れている交通空白地区や300m以内にバス停はあるものの1日の運行本数が30便にも満たない交通不便地区が存在する。



#### 《交通空白・不便地区の解消、持続可能な地域の生活交通の確保》

- これらの地区では、今年度（平成22年度末）に策定した「コミュニティバス等導入ガイドライン」に基づき、地域住民とともに協議・検討していく。
- 交通空白・交通不便地区において、高齢者が多く居住する地区や今後高齢者が増える地区（45～64歳人口が多い地区）では、周辺の路線バス運行ルートを見直すなど、交通サービスをカバーするとともに、15～60歳の労働人口が多い地区では、最寄り駅やバス停までの自転車の走行環境を整備し、交通サービスの提供を目指す。
- 市街化調整区域における人口密度が2,000人/km<sup>2</sup>を越える地区にも関わらず、公共交通網がない地区については、乗合タクシー導入などの検討を行う。



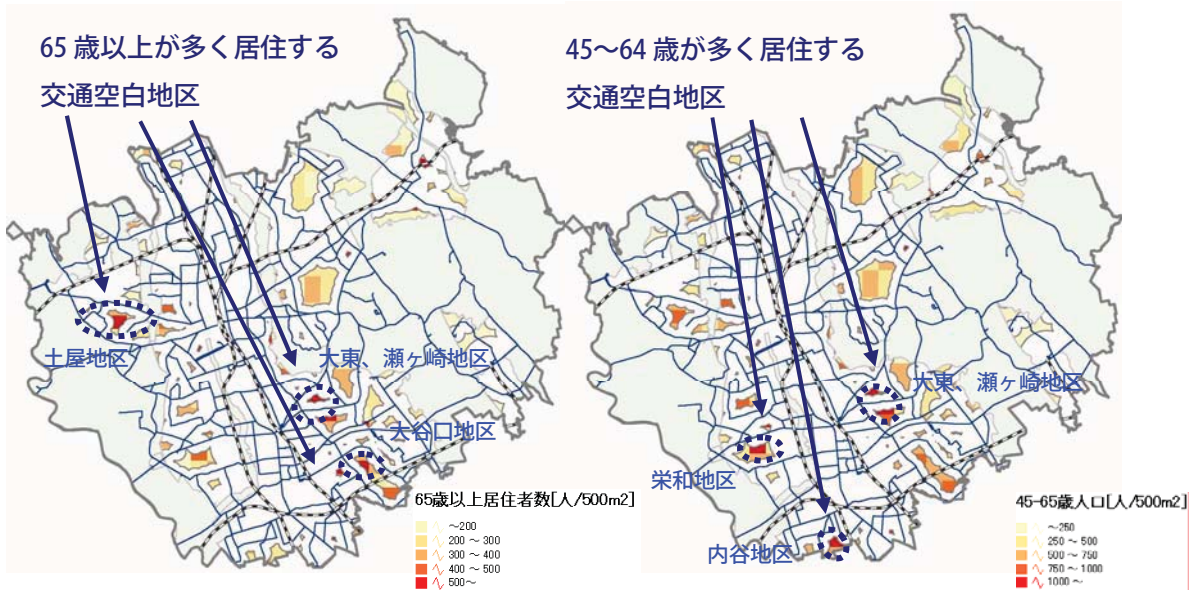


図 1-43 さいたま市の 65 歳以上の夜間人口 図 1-44 さいたま市の 45~64 歳の夜間人口  
資料：H17 国勢調査より作成 資料：H17 国勢調査より作成

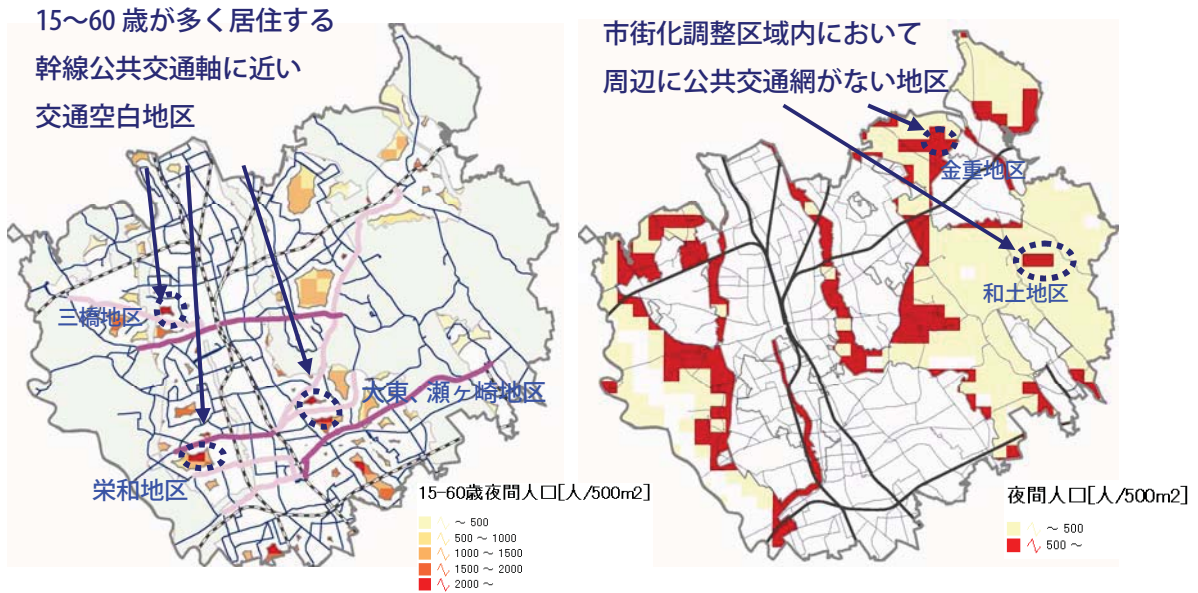
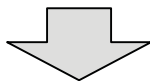


図 1-45 さいたま市の 15~60 歳の夜間人口 図 1-46 さいたま市の市街化調整区域の夜間人口  
資料：H17 国勢調査より作成 資料：H17 国勢調査より作成

## (2) バス

○公共交通の空白地区の多くは、バスなどが通行できる道路が整備されていない可能性がある。



### 《公共交通導入のための道路整備》

- 道路の拡幅や都市計画道路の整備によって公共交通導入のための空間の確保が必要である。
- 都市計画道路を整備することにより、当該地区までの緊急時の輸送路の確保も可能となる。

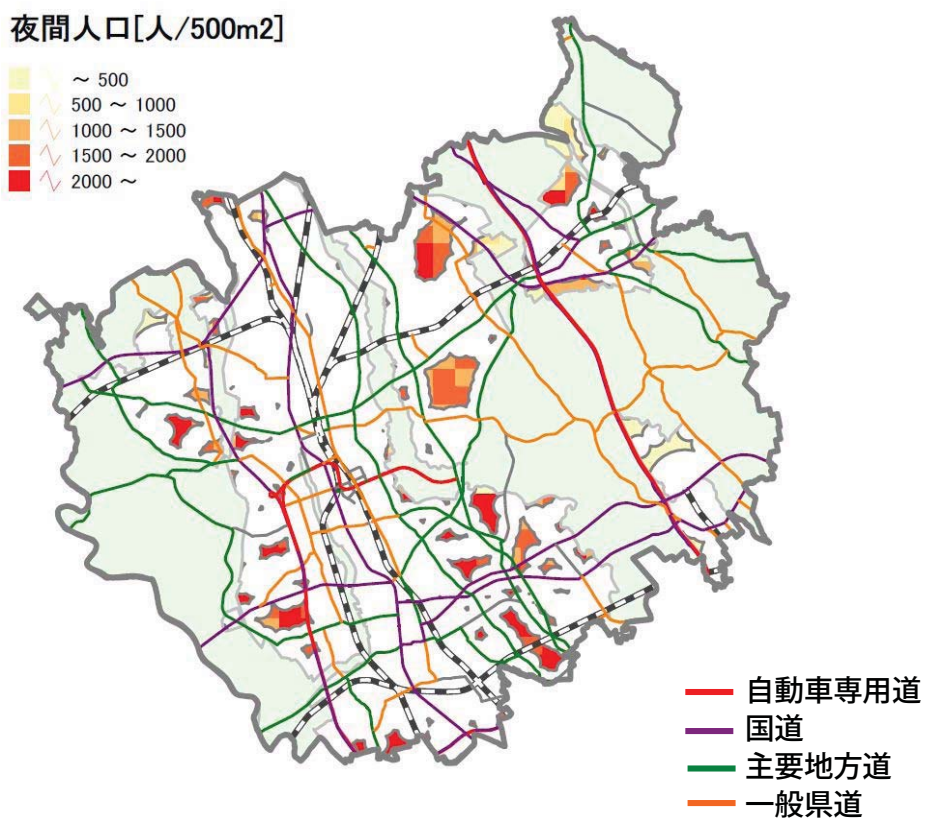
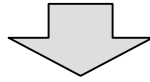


図 1-47 さいたま市の夜間人口と主要道路のネットワーク

資料：H17 国勢調査、H17 道路交通センサスより作成

(3) 自転車・徒歩

○道路空間が狭く、自動車と歩行者・自転車が混在している危険な状況にある区間が存在する。



《安全な歩行・自転車環境の確保》

○あんしん歩行エリアの整備を進めるなどの安全な通行環境を確保する取り組みが求められる。

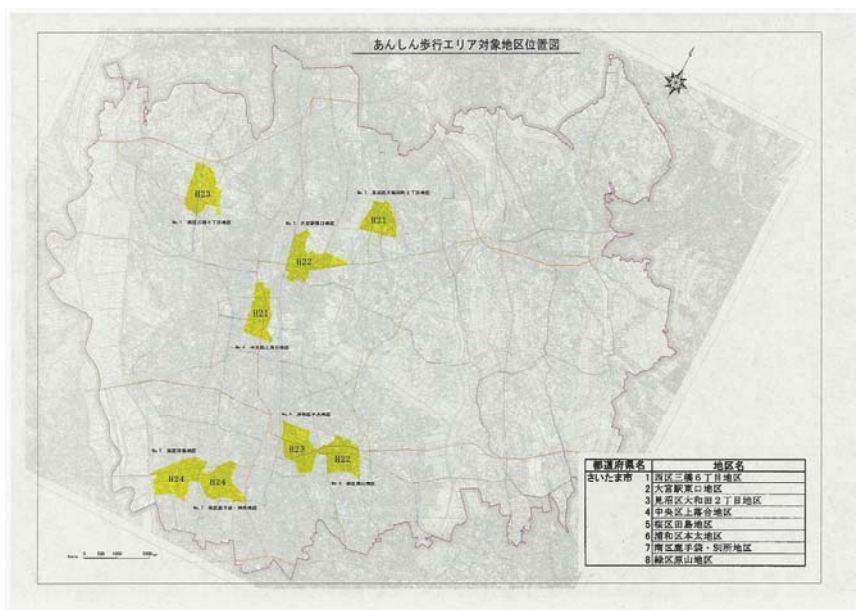


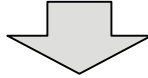
図 1-48 あんしん歩行エリア対象地区

## 1-4. 都心の移動について

### 1-4-1. 大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区

#### (1) 鉄道の端末交通

○大宮駅およびさいたま新都心駅到着後の移動手段としては、7割以上が徒歩での移動となっている。



#### 《都心内の回遊性の向上》

○鉄道駅から離れた場所にも主要な施設が存在することから、都心内の主要な施設を結ぶ路線の検討やコミュニティサイクルの活用などを行い回遊性の向上を図ることが必要である。

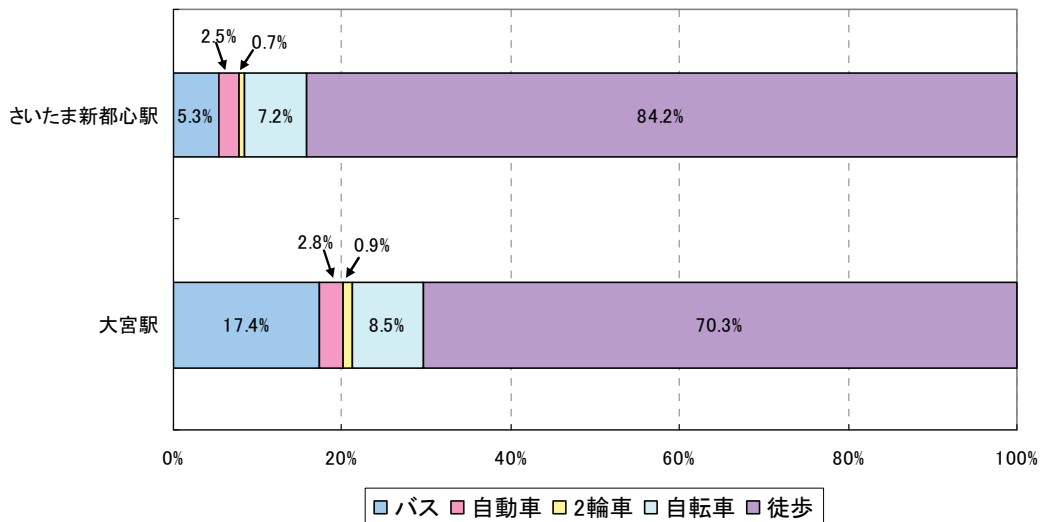
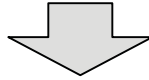


図 1-49 大宮駅、さいたま新都心駅到着後の端末手段構成比注：p1-1<注意事項>※1を参照

資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

(2) 自動車

- 大宮駅周辺道路の混雑率は、1.0以上となっている。
- 大宮駅周辺の駐車場は、駅前まで整備されている。



《荷捌き車両や駐車場への出入車両による混雑の解消》  
 ○共同荷捌きスペースの確保や地区の外縁部への駐車場整備、駐車場へのアクセス経路の限定など、駅前地区での駐車場・荷捌き交通の整序化を進める。

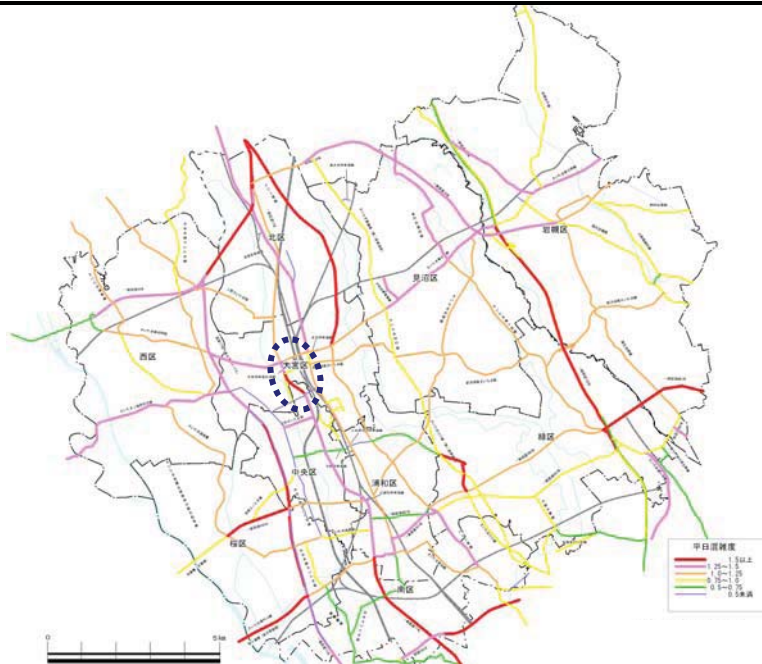


図 1-50 平日の混雑度

資料：H17 道路交通センサス



図 1-51 大宮駅周辺の駐車場（駐車場案内システムの対象のみ）

出典：さいたま市 HP

### (3) 自転車

○大宮駅では、自転車駐車場の駐輪容量が不足しているため、放置自転車が多くなっている。



#### 《不法駐輪の規制》

○大宮駅の自転車収容台数と駐輪台数を比較すると、収容台数が不足していることから、駐輪場の整備を進めるとともに不正駐輪の規制強化を進める。

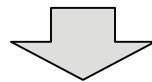
表 1-5 大宮駅の自転車収容台数と駐輪台数

駅名	収容能力 (H17)	駐輪台数(H17)				将来予測(H32)	
		実収容台数	放置自転車	放置原付	合計	最小	最大
⑥大宮駅東口	3,818	3,638	494	75	4,207	3,193	6,863
⑦大宮駅西口	11,390	11,255	455	36	11,746	8,915	19,163

出典：さいたま市 駐車場基本計画検討調査（その2）報告書 平成19年2月

(4) 徒歩

- 大宮駅周辺の歩行者数は、西口のデッキそごう前や東口の銀座通り日本旅行前で高い値となっている。
- しかしながら、大宮駅から500m程度離れるだけで歩行者は大幅に減少しており、また、他の駅と比べても減少が大きいことから大宮駅を訪れる人の歩行圏域は低くなっている。
- 市民意識調査によると大宮駅周辺の発展のために必要なものとして、「歩行者に優しい歩道の整備」を求める声が多く寄せられている。



《歩行者空間の快適化》

- 歩行環境を改善するために、道路の単断面化や休憩施設・空間整備を行うなど、道路空間の再配分や休日における歩行者天国の社会実験の実施を目指す。

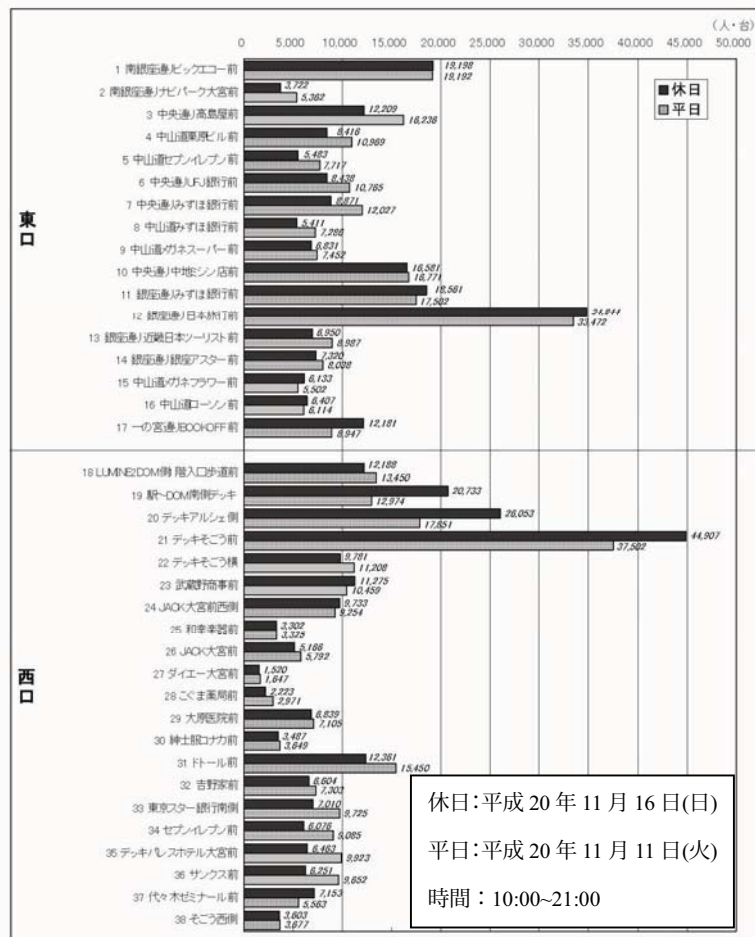


図 1-52 調査地点別休日と平日の歩行者・自転車通行量

出典：H21 さいたま市主要駅周辺地区歩行者通行量調査

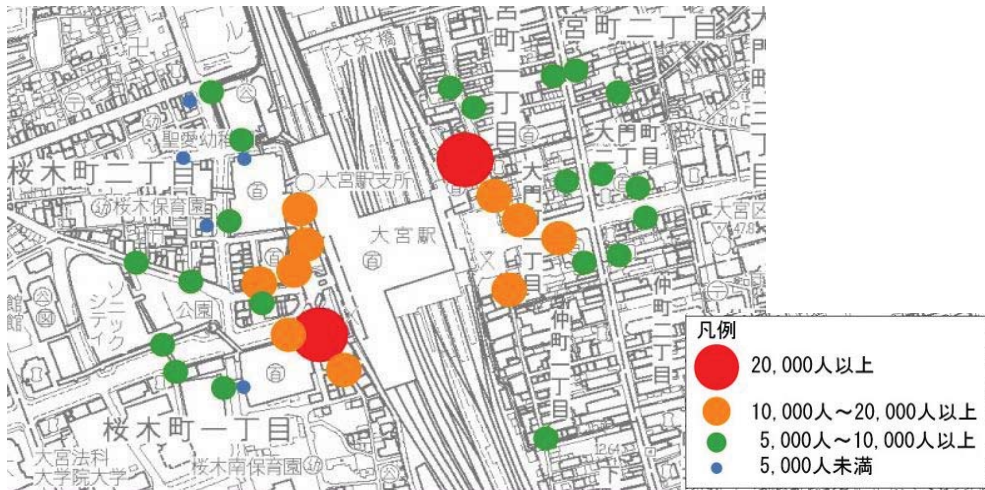


図 1-53 大宮駅周辺の歩行者・自転車交通量

資料：H21 さいたま市主要駅周辺地区歩行者通行量調査より作成

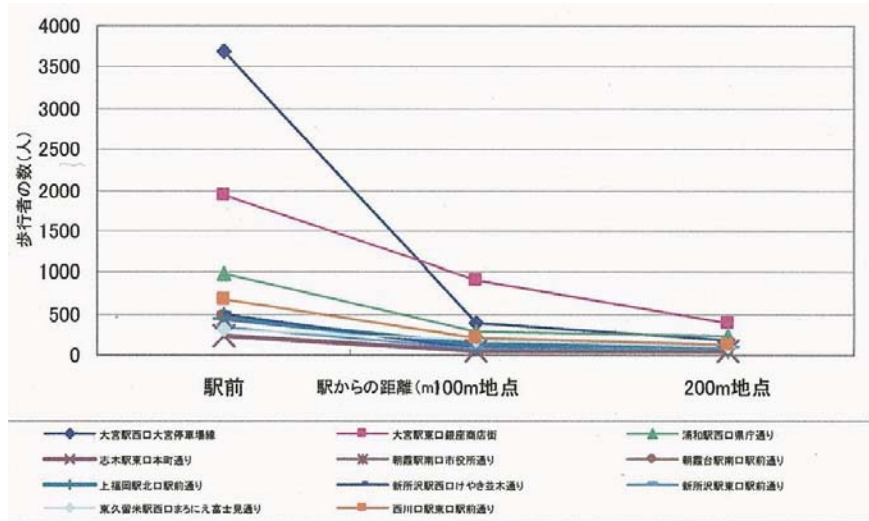


図 1-54 大宮駅からの歩行者の減衰

出典：土木計画学研究・論文集：鉄道駅を中心とする交通まちづくりの制度と実態

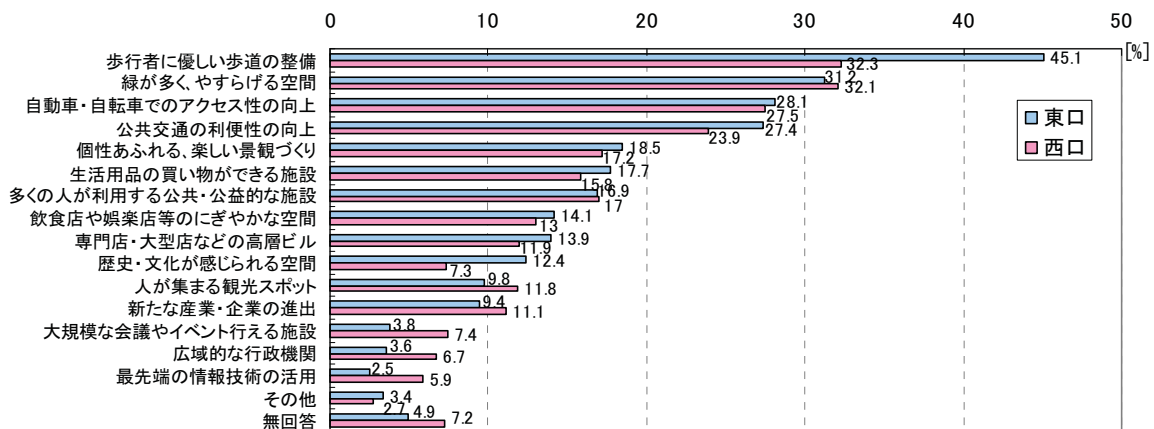


図 1-55 大宮駅周辺の発展のために必要なもの

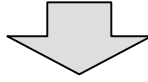
出典：さいたま市民意識調査報告書（H21 年度）



## 1-4-2. 浦和駅周辺地区

### (1) 鉄道の端末交通

○浦和駅到着後の移動手段としては、8割以上が徒歩での移動となっている。



《都心内の回遊性の向上》  
 ○鉄道駅から離れた場所にも主要な施設が存在することから、都心内の主要な施設を結ぶ路線の検討やコミュニティサイクルの活用を目指す。

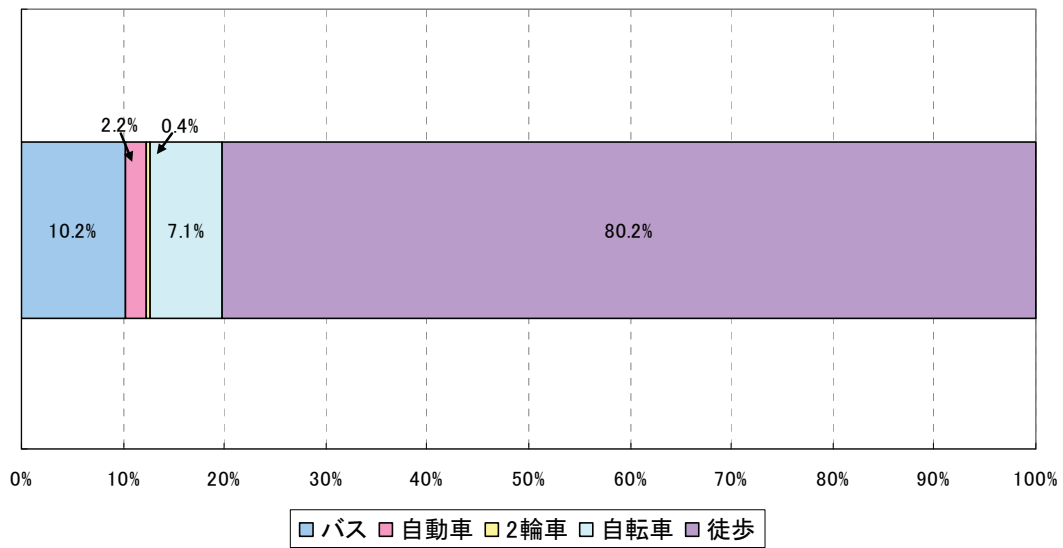


図 1-56 浦和駅到着後の端末手段構成比 注：p1-1<注意事項>※1を参照  
 資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

## (2) 自動車

○浦和駅周辺では、鉄道の東西を連絡する路線が少なく、駅前や周辺的生活道路まで通過交通が入り込んでいることから、混雑率が高くなっている。



### 《通過交通の削減》

○都心地区の通過交通を処理するために、田島大牧線をはじめとする東西の都市計画道路の早期整備を目指す。

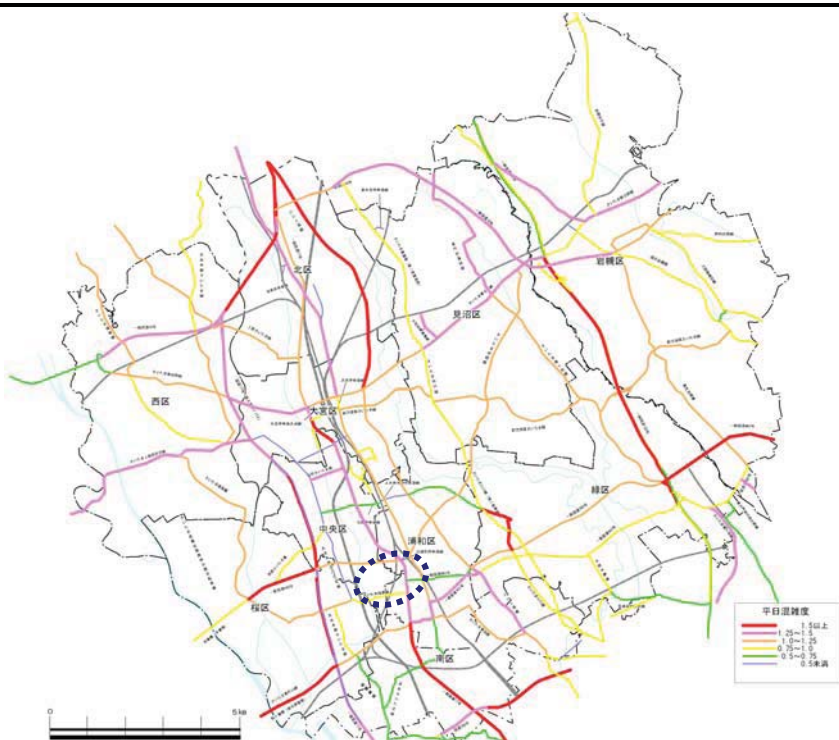
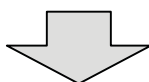


図 1-57 平日の混雑度

資料：H17 道路交通センサス

## (3) 自転車

○浦和駅西口では、放置自転車が多数存在することから、歩行空間を阻害している。



### 《不法駐輪の規制》

○自転車収容台数と駐輪台数を比較すると、西口では収容台数が不足していることから、駐輪場の整備を進めるとともに不正駐輪の規制強化を進める。

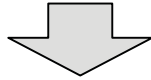
表 1-6 浦和駅の自転車収容台数と駐輪台数

駅名	収容能力 (H17)	駐輪台数(H17)				将来予測(H32)	
		実収容台数	放置自転車	放置原付	合計	最小	最大
⑫浦和駅東口	1,493	1,430	20	12	1,462	883	1,815
⑬浦和駅西口	<b>1,988</b>	1,776	497	88	<b>2,361</b>	1,425	2,932

出典：さいたま市 駐車場基本計画検討調査（その2）報告書 平成19年2月

(4) 徒歩

- 浦和駅の周辺地区では、東口パルコ周辺や西口駅前周辺、イトーヨーカドー浦和店から中山道までの商店街で多くなっている。
- また、鉄道により東西の移動が制限されている。



《歩行者空間の快適化》  
 ○浦和駅の高架化事業に合わせて、駅周辺での歩行者優先ゾーンの整備やコミュニティ道路の整備を進める。

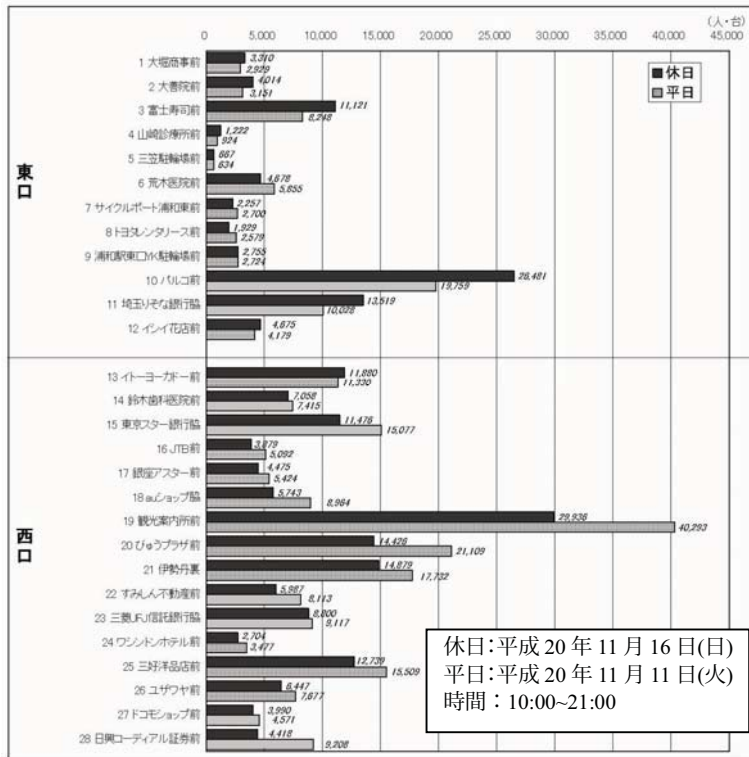


図 1-58 調査地点別休日と平日の歩行者・自転車通行量

出典：H21 さいたま市主要駅周辺地区歩行者通行量調査



図 1-59 浦和駅周辺の歩行者・自転車交通量

資料：H21 さいたま市主要駅周辺地区歩行者通行量調査より作成

## 1-5. まとめ

現況の課題分析の結果より、本市の「都市の特性・現状」、「地域拠点間および隣接都市との移動」、「既存市街地における移動」、「都心の移動」の課題を整理する。

### 1-1. 都市の特性・現状について

	課題分析の概要	課題
(1) 都市構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>合併に伴い、2つの都心と4つの副都心が存在</li> <li>都心は南北方向の鉄道軸に沿って形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多核連携型の都市構造の実現</li> <li>都心・副都心の連携強化</li> <li>都心間の連携強化による交通拠点づくり</li> </ul>
(2) 人口・高齢化	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口は、今後10年程度の間、緩やかに増加し、その後減少</li> <li>高齢者の割合は、全国平均よりも10年程度遅れて進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市のコンパクト化</li> <li>高齢社会への対応</li> </ul>
(3) 交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北方向は鉄道、東西方向は路線バス、クルマでの移動を支える交通網</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷の小さい交通体系の構築</li> <li>東西方向の都市軸の機能強化</li> <li>市民等との協働による交通体系づくり</li> </ul>

### 1-2. 地域拠点間および隣接都市との移動について

	課題分析の概要	課題
(1) 鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北方向への移動が中心</li> <li>通勤利用が中心</li> <li>指扇駅、宮原駅、東大宮駅、岩槻駅、東岩槻駅、浦和美園駅では平日のP&amp;Rが多い</li> <li>月極駐車場に台数のゆとりがある駅が存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道利用の促進</li> </ul>
(2) バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向への移動が中心</li> <li>私事利用が中心</li> <li>大宮駅や浦和駅などの駅周辺部での路線バスの走行性が低い</li> <li>バス端末交通の自転車利用が存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学時の混雑緩和</li> </ul>
(3) 自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>市全域の移動の中心</li> <li>10年前と比較して自動車の分担率は減少</li> <li>大宮駅、浦和駅周辺の特定の駐車場が混雑</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路整備等による定時性・速達性の確保</li> <li>多様な交通手段の利用促進</li> </ul>
(4) 自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>私事目的での移動が中心</li> <li>商業施設への移動で利用</li> <li>主要駅で放置自転車が多発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の利便性の向上</li> <li>観光目的での自転車の利用促進</li> </ul>
(5) 徒歩	<ul style="list-style-type: none"> <li>代表交通手段としての徒歩と端末交通としての徒歩の利用が同程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行空間の確保</li> </ul>
(6) 鉄道の端末交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道の端末交通の7割は徒歩であり、1割半は自転車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行空間・自転車走行空間の確保</li> </ul>

## 1-3. 既存市街地における移動について

	課題分析の概要	課題
(1) 公共交通へのアクセス性	・バス停まで 300m 以上離れている地区や1日の運行本数が30便に満たない地区が存在	・交通空白・不便地区の解消、持続可能な地域の生活交通の確保
(2) バス	・交通空白地区のなかには、バスなどが通行できる道路が無い地区が存在	・公共交通導入のための道路整備
(3) 自転車・徒歩	・狭い道路空間では、自動車と混在して通行	・安全な歩行・自転車環境の確保

## 1-4. 都心の移動について

## 1-4-1. 大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区

	課題分析の概要	課題
(1) 鉄道の端末交通	・都心地区内の回遊がしにくい	・都心内の回遊性の向上
(2) 自動車	・大宮駅周辺道路は、混雑率が高い ・大宮駅周辺の駐車場は、駅前まで整備	・荷捌き車両や駐車場への出入車両による混雑の解消
(3) 自転車	・違法駐輪による歩行空間の阻害	・不法駐輪の規制
(4) 徒歩	・大宮駅からの歩行圏域が狭い ・大宮駅周辺の歩行者に優しい歩道の整備を求める市民の声が多い	・歩行者空間の快適化

## 1-4-2. 浦和駅周辺地区

	課題分析の概要	課題
(1) 鉄道の端末交通	・都心地区内の回遊がしにくい	・都心内の回遊性の向上
(2) 自動車	・東西を結ぶ道路が少ないため、通過交通が混在 ・駅周辺の生活道路では、通過交通が混入	・通過交通の削減
(3) 自転車	・違法駐輪による歩行者空間の阻害 ・都心内の狭幅員道路による自転車と歩行者の混在	・不法駐輪の規制
(4) 徒歩	・浦和駅東口パルコ周辺、西口駅前周辺、イトーヨーカドー浦和店から中山道までの商店街での通行量が多い ・浦和駅周辺は、鉄道で東西の移動が制限	・歩行者空間の快適化

## 第2章 都市交通戦略の目標

### 2-1. 都市交通戦略と都市・交通分野の計画との関連性

さいたま市都市交通戦略は、本市の将来都市像を実現するために短・中期に取り組む都市・交通分野の施策を示すものであり、関連計画を勘案する必要がある。

以下に、都市交通戦略と都市・交通分野の計画との関連性を示す。

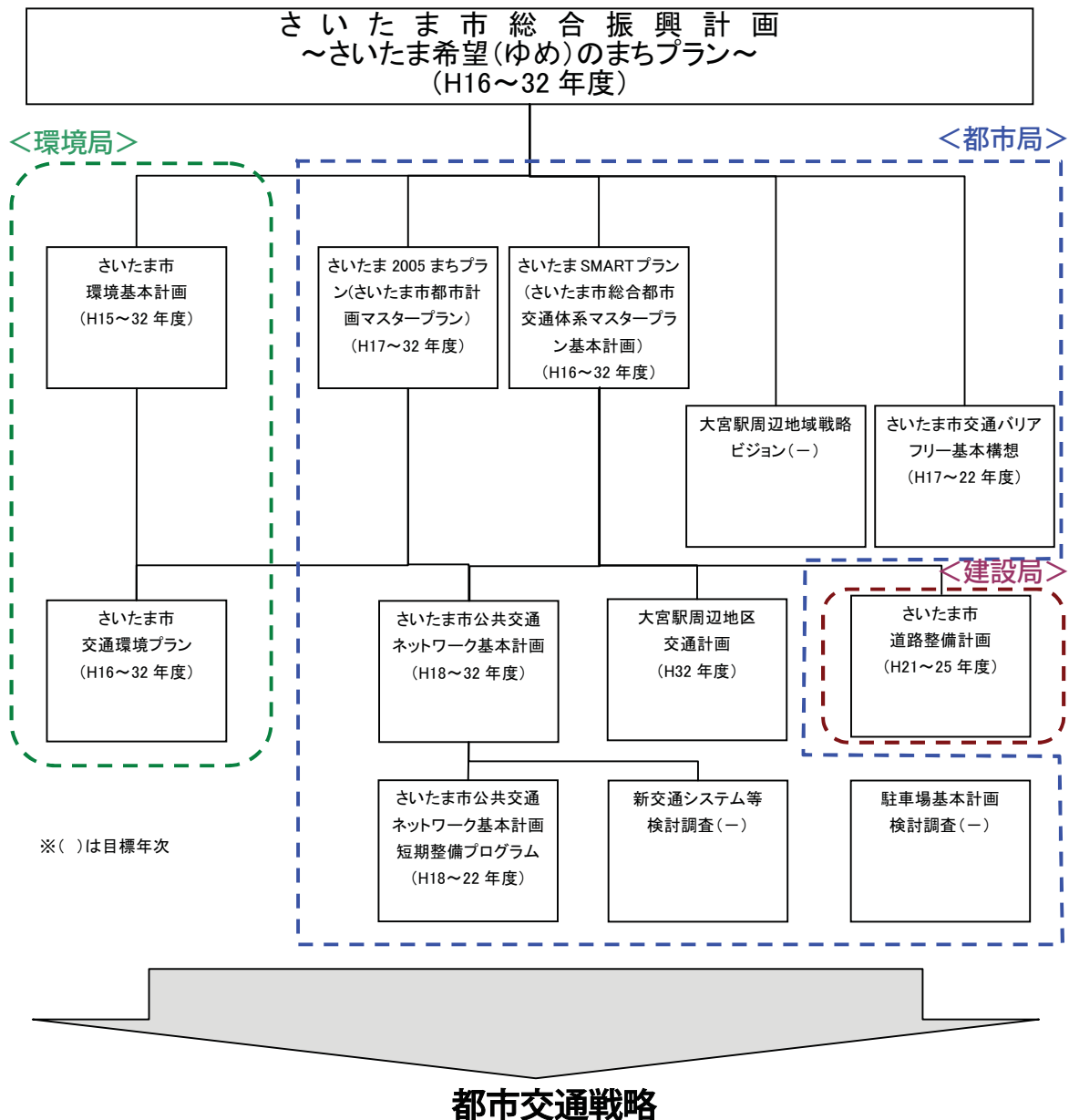


図 2-1 都市交通戦略と都市・交通分野の計画との関連性

## 2-2. 目標の全体像

都市交通戦略では、本市が目指す将来像および人の移動像を実現するための基本目標、基本方針を設定し、都市交通課題の解決を図っていく。都市像および人の移動像については、上位計画を踏まえることとし、その他の関連計画における交通関係の方針も必要に応じて参考とする。

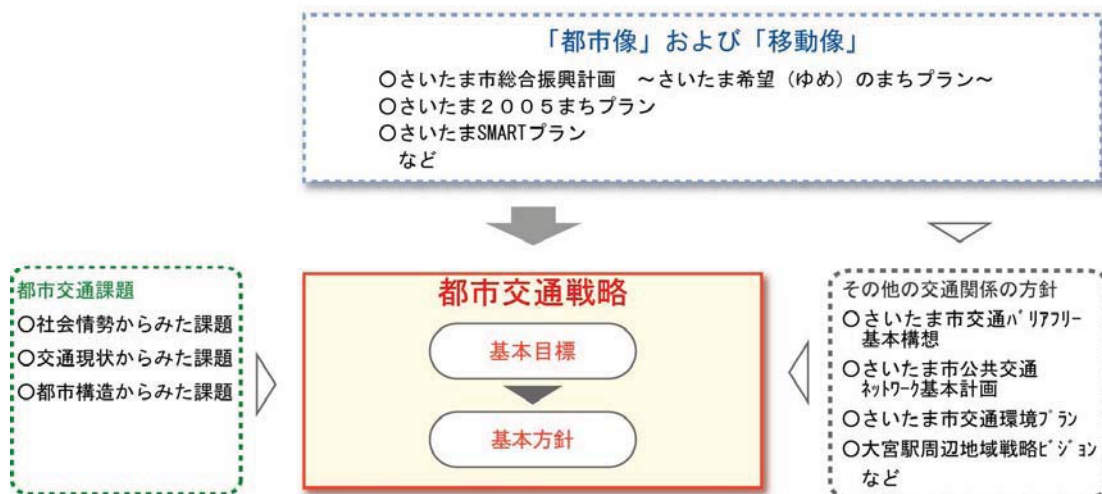


図 2-2 目標の全体像

## 2-3. 都市交通課題

本市の都市交通課題は「社会情勢からみた課題」、「交通現状からみた課題」、「都市構造から見た課題」の3つの視点で整理される。

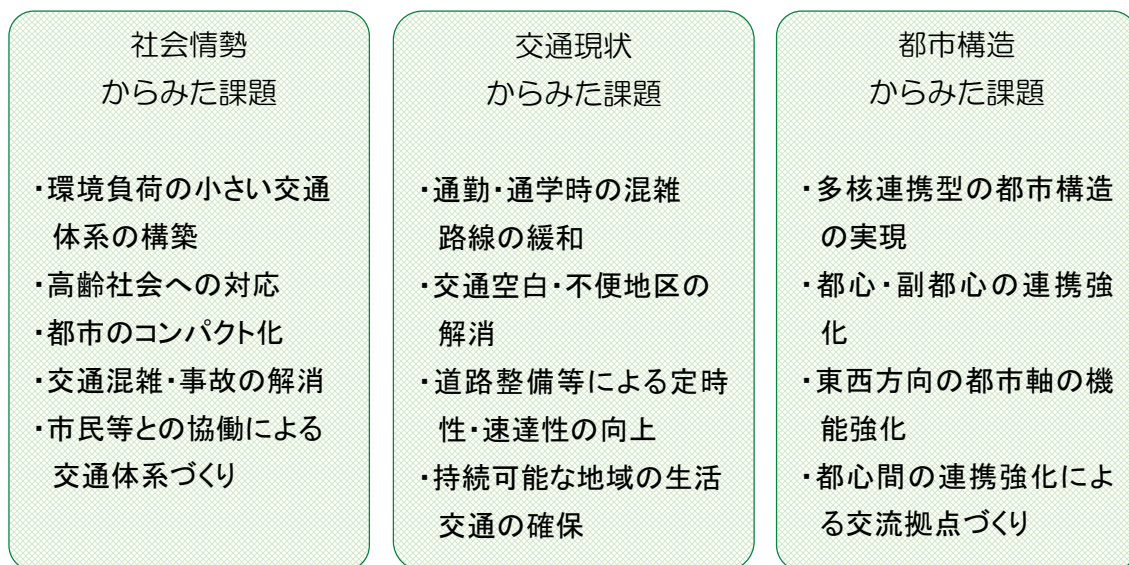


図 2-3 さいたま市の都市交通課題

## 2-4. 「都市像」および「移動像」

上位計画における本市の「将来像」および「移動像」は、以下のように示されており、都市交通戦略では、これらの都市像および人の移動像を踏まえることとする。

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～

### ●将来都市像

- ・「多彩な都市活動が展開される東日本の交流拠点都市」
- ・「見沼の緑と荒川の水に象徴される環境共生都市」
- ・「若い力の育つゆとりある生活文化都市」

さいたま2005まちプラン

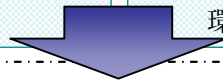
### ●目指すまちの姿

- ・環境と共生し、安全・安心で、郷土としての愛着と誇りが持てる『住み続けたいくなるまち』
- ・活力があり、美しく、魅力に満ちた『訪れたいくなるまち』

さいたま SMART プラン

### ●交通体系からみた将来像

- ・全国でも稀な人口増加に対応した、将来人口130万人を超える人口を支える交通体系の確立
- ・政令指定都市として、東京依存型都市から自立性を持った交流拠点都市への成長
- ・限りある地球環境資源や残された自然環境資源等に配慮した、環境負荷の小さな交通体系の確立
- ・豊かな生活や文化活動をはぐくむ交通環境の確立



### ●「都市交通戦略の施策を実現した時の都市の姿」

【利用者数、満足度など】

- ・公共交通の利用しやすさが高まる
- ・公共交通を利用する人が増える（自動車の利用が減る）
- ・歩いたり、自転車で出かける人が増える
- ・放置自転車や路上駐車が減少する
- ・都市の魅力が向上する

【サービスレベルなど】

地区間交通

- ・市内各地域から都心へ移動しやすくなる
- ・公共交通の利便性が向上する
- ・バス等の定時性・速達性が向上する
- ・都心へのアクセス時間が短縮する
- ・交通結節点における乗り継ぎが円滑になる
- ・骨格的な道路が整備される

地区内交通

- ・交通空白・不便地区が解消する
- ・地域の生活交通手段を確保する
- ・地域特性に応じた交通サービスを提供する
- ・アクセス性・回遊性が向上する
- ・インターネットやMAPによる情報提供が充実する
- ・駐車施設が確保される
- ・自転車利用環境が向上する
- ・歩行者の安全性が向上する（事故が減る）



## 2-5. その他の交通関係の方針

その他の関連計画における交通関係の方針は以下のとおりである。都市交通戦略の基本目標および基本方針は、市全域のものから都心などの限定されたエリアのものまで、幅広く考慮する。

表 2-1 関連計画における交通関係の方針

関連計画	交通関係の方針
さいたま市交通バリアフリー基本構想	「みんなが創って育てるバリアフリーのまち・さいたま市」
さいたま市公共交通ネットワーク基本計画	基本理念：いつでも・どこでも・誰にでも利用しやすい公共交通の実現 整備方針1 東西方向の幹線公共交通軸の整備 整備方針2 公共交通空白地区・不便地区の解消 整備方針3 将来的なまちづくりに寄与する公共交通ネットワークの形成
さいたま市道路整備計画	<方針1>道路交通ネットワークを形成する道路整備 <方針2>暮らしの安心・安全を高める道路整備 <方針3>快適な生活環境を実現させる道路整備 <方針4>地域活力の向上の基盤となり、地域バランスのとれた道路整備 <方針5>事業継続性の高い道路整備
さいたま市交通環境プラン	○さわやかな空とすがすがしさを感じる大気環境 ○自動車の騒音や振動が気にならない沿道環境 ○地域の行動による二酸化炭素排出量の少ない環境
大宮駅周辺地区交通計画	①東口おもてなし歩行エリアの交通環境の改善 ～駅前広場及び周辺道路の歩行空間の整備・充実～ ②東口賑わいの歩車共存エリアの交通環境の改善 ～地区内連携軸を中心としたネットワークの充実・強化～ ③西口おもてなし歩行エリアの交通環境の改善 ～歩行者優先の賑わい空間づくりと駐車場関連交通の適切な誘導～ ④西口賑わいの歩車共存エリアの交通環境の改善 ～賑わい回遊軸の形成と周辺道路の充実～
大宮駅周辺地域戦略ビジョン	□都市活動のモビリティを向上させる戦略（交通基盤戦略） 考え方①：広域交通拠点や他都市、周辺地域からのアクセス機能を強化する 考え方②：大宮駅周辺地域の交通渋滞を改善する 考え方③：大宮駅東西の連絡やさいたま新都心との連絡を便利にする 考え方④：乗換えの利便性や快適性を向上させる □まちなぎわいを支える交通マネジメント戦略（おもてなし交通戦略） 考え方①：歩行者や自転車が快適な交通環境を創造する 考え方②：おもてなし歩行エリア内の自動車を抑制する 考え方③：大宮の魅力を楽しむための情報を積極的に提供する □人と環境にやさしい交通体系へ転換する戦略（モーダルシフト戦略） 考え方①：公共交通の利便性と快適性を向上させる 考え方②：気軽に便利に自転車が利用できる環境を整える 考え方③：環境負荷の低い交通手段を積極的に取り入れる

## 2-6. 基本目標および基本方針

都市交通戦略は、本市が目指す将来都市像、人の移動像を実現するための都市および交通における分野別基本計画に基づく実施計画である。

そのため、都市交通戦略の基本目標および基本方針は、さいたま市総合振興計画やさいたま2005まちプラン、さいたまSMARTプランにより示されている都市像、人の移動像に加えて、「持続可能なまちづくりに向けた今後の都市計画のあり方」<sup>注)</sup>の基本的な考え方および方向性も加味して設定する。

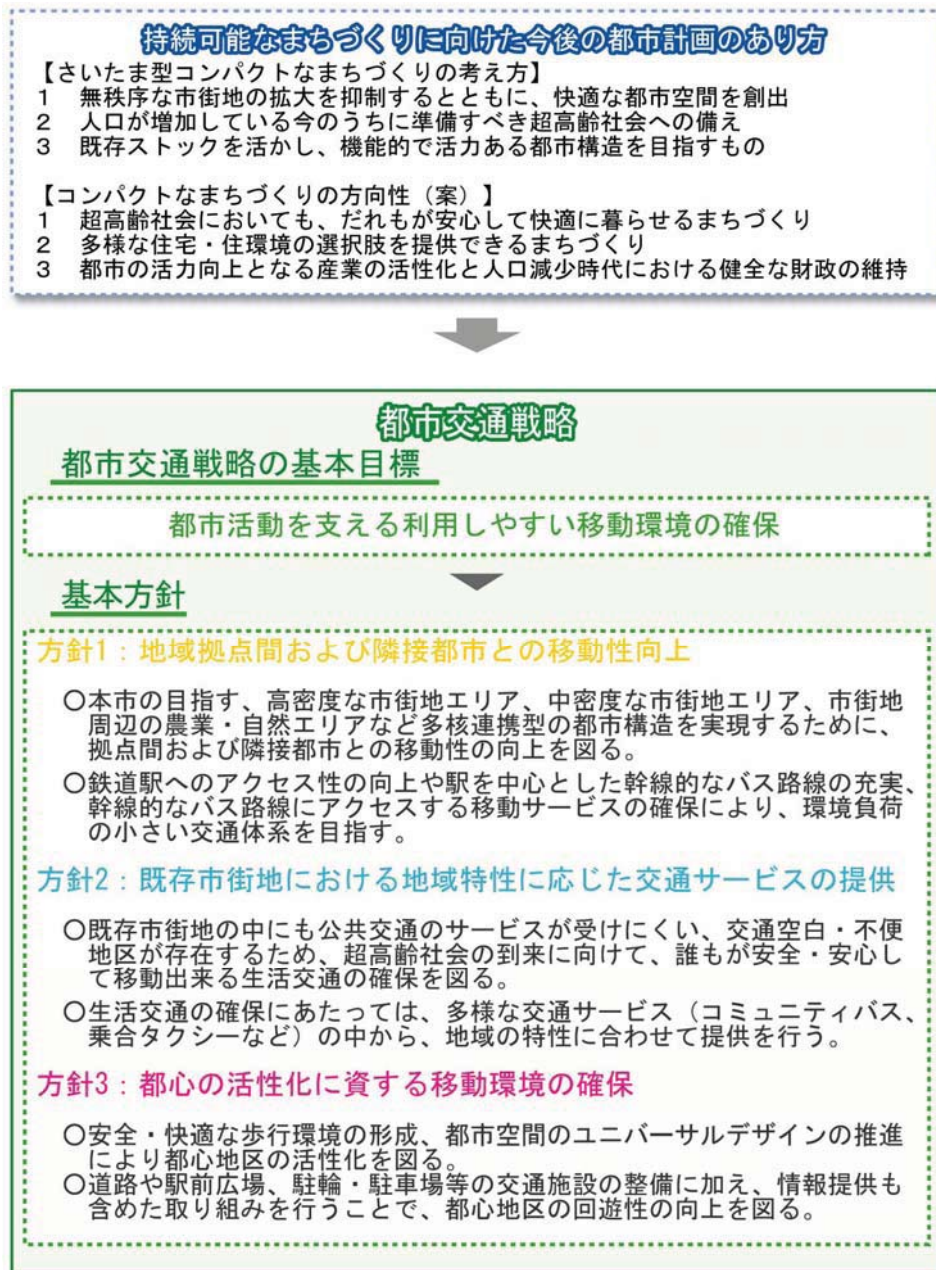


図 2-4 基本目標および基本方針

注) 現在、平成 25 年の都市計画マスタープラン改訂に向け、中・長期的に本市が目指すまちづくりの方向性についてパブリックコメントを行い住民の意見も反映しながら検討中

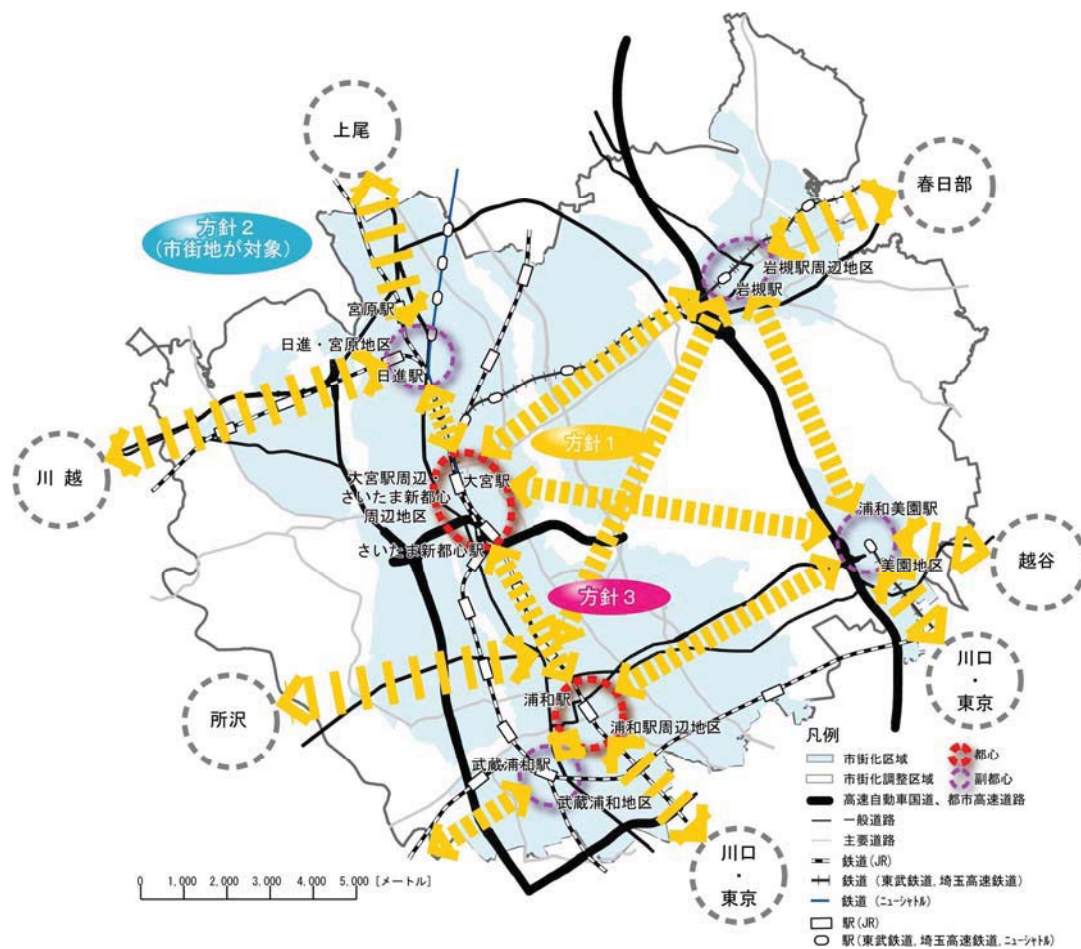


図 2-5 基本方針のイメージ図

## 2-7. まとめ

都市交通戦略と都市・交通分野の計画との関連性を整理した上で、目標の全体像を定めた。都市交通戦略の目標は、上位計画で位置付けられた「都市像」および「移動像」を実現するために基本目標と基本方針を設定した。基本目標および基本方針の設定においては、その他の関連計画における交通関係の方針や本市の都市交通課題も踏まえた。

## 第3章 都市交通戦略に位置付ける施策

### 3-1. 基本方針に対応した分野別施策の確認

都市交通戦略には、交通施策だけでなく、他分野（土地利用施策、コミュニケーション施策）も含めて今後 10 年以内に取り組む必要のある施策を位置付けるものとする。他分野の取組みとしては、関連部局が策定した計画を基に施策を把握し、都市交通戦略の基本方針別に整理した。

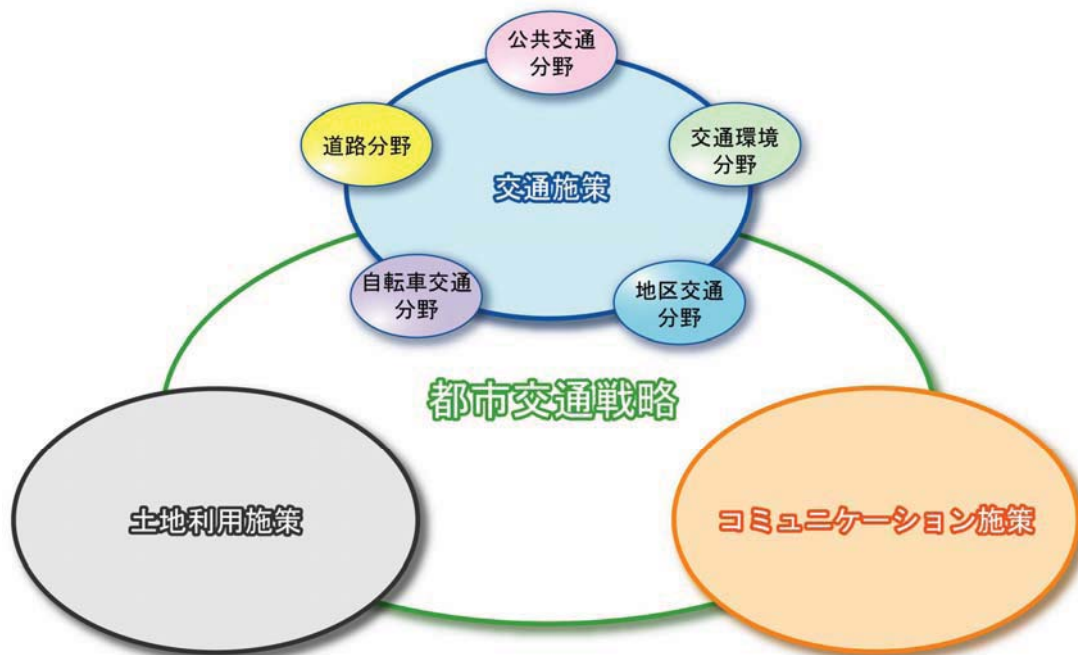


図 3-1 都市交通戦略に含まれる施策の分野のイメージ

### 3-2. 取り組むべき主な交通施策の整理

本市が目指す将来都市像を実現するためには、土地利用施策、交通施策、コミュニケーション施策を組み合わせる必要がある。このため、施策を土地利用・交通・コミュニケーションの3つの視点から整理する。

なお、土地利用施策については、平成 25 年の都市計画マスタープラン改訂に向け、今後のさいたま市のあり方について検討中のため、詳細については都市計画マスタープランにおいて扱うこととする。

戦略に記載する各施策については、各部局が予定する施策に加え、これまでの協議会および委員会における意見も踏まえて整理する。

表 3-1 都市交通戦略に関連する計画

関連計画	策定年次	策定部署（H22 年度現在）
①さいたま市交通バリアフリー基本構想	H17. 3	都市局 都市計画部 都市交通課
②駐車場基本計画検討調査	H18. 1	
③さいたま SMART プラン （さいたま市総合都市交通体系マスタープラン 基本計画）	H18. 4 改訂	
④さいたま市公共交通ネットワーク基本計画	H18. 7	
⑤さいたま市公共交通ネットワーク基本計画 短期整備プログラム	H19. 3	
⑥新交通システム等検討調査 ～公共交通ネットワークの今後の考え方～	H21. 3	
⑦さいたま市交通環境プラン	H23. 3 改訂	環境局 環境共生部 交通環境政策課
⑧さいたま市道路整備計画	H21. 3	建設局 土木部 道路計画課
⑨大宮駅周辺地区交通計画	H18. 3	都市局 都心整備部
⑩大宮駅周辺地域戦略ビジョン	H22. 5	大宮駅東口 まちづくり事務所
⑪さいたま 2005 まちプラン （さいたま市都市計画マスタープラン）	H17. 12	都市局 都市計画部 都市計画課

注) 上記に示す計画に加えて、平成 16 年 3 月策定の「さいたま市のバス交通に関する提言」や平成 17 年 3 月策定の「さいたま市の公共交通ネットワークに関する提言」、平成 21 年 3 月策定の「中心市街地における面的な歩行者環境整備方策の検討調査」も考慮した。

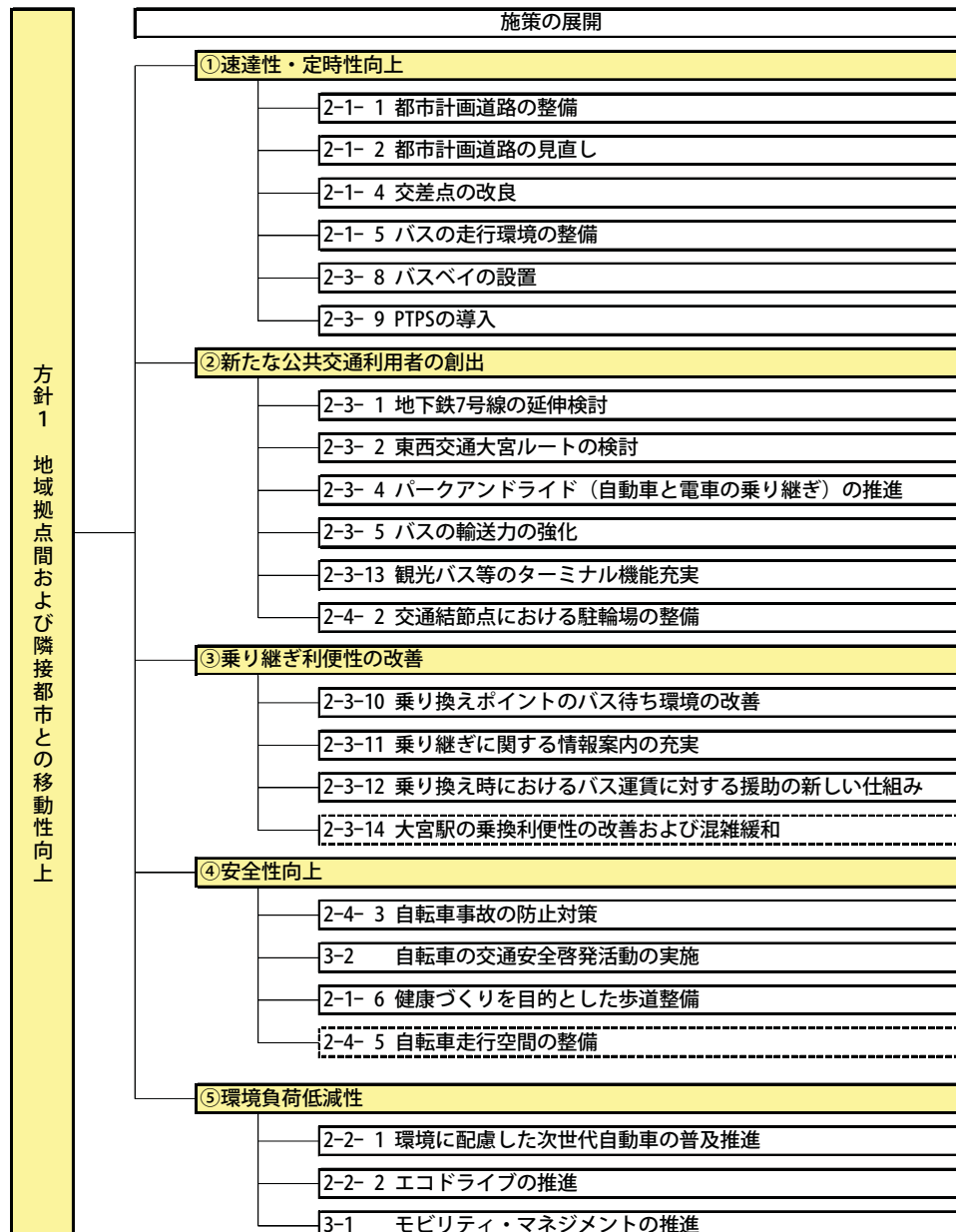
分類	分野	施策
1 土地利用		1-1 公共交通の利便性の高い市街地における集約的な土地利用の推進 1-2 都心・副都心における都市機能の維持・強化 1-3 生活拠点におけるサービス機能等の誘導 1-4 住宅を主体とする地区での誰もが安全・安心、快適に生活できる住環境の維持・形成 1-5 工業・流通業務を主体とする地区での新たな都市型工業の育成 1-6 自然的土地利用を主体とする地区での水・みどり資源の保全・活用・創造
2 交通	2-1 道路	2-1- 1 都市計画道路の整備 2-1- 2 都市計画道路の見直し 2-1- 3 支線バス導入のための道路整備 2-1- 4 交差点の改良 2-1- 5 バスの走行環境の整備 2-1- 6 健康づくりを目的とした歩道整備
	2-2 交通環境	2-2- 1 環境に配慮した次世代自動車の普及推進 2-2- 2 エコドライブの推進
	2-3 公共交通	2-3- 1 地下鉄7号線の延伸検討 2-3- 2 東西交通大宮ルートを検討 2-3- 3 湘南・新宿ラインのホーム新設 2-3- 4 パークアンドライド（自動車と電車の乗り継ぎ）の推進 2-3- 5 バスの輸送力の強化 2-3- 6 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 2-3- 7 乗合タクシー等の活用・導入 2-3- 8 バスベイの設置 2-3- 9 PTPSの導入 2-3-10 乗り換えポイントのバス待ち環境の改善 2-3-11 乗り継ぎに関する情報案内の充実 2-3-12 乗り換え時におけるバス運賃に対する援助の新しい仕組み 2-3-13 観光バス等のターミナル機能充実 2-3-14 大宮駅の乗換利便性の改善および混雑緩和
	2-4 自転車交通	2-4- 1 コミュニティサイクル、レンタルサイクルの導入 2-4- 2 交通結節点における駐輪場の整備 2-4- 3 自転車事故の防止対策 2-4- 4 不法駐輪の規制強化 2-4- 5 自転車走行空間の整備
	2-5 地区交通	2-5- 1 氷川参道の歩行者専用化の検討 2-5- 2 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備 2-5- 3 カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化 2-5- 4 鉄道駅高架化事業に伴う東西連絡の強化 2-5- 5 地区交通改善に向けた道路整備 2-5- 6 荷捌き場の共同利用 2-5- 7 荷捌きスペースの確保（路外） 2-5- 8 ローディングベイの設置（路上） 2-5- 9 自動車の附置義務条例の見直し 2-5-10 共通駐車券の導入 2-5-11 歩行者優先道路の整備 2-5-12 歩行者優先ゾーンの整備
3 コミュニケーション（ソフト施策）		3-1 モビリティ・マネジメントの推進 3-2 自転車の交通安全啓発活動の実施

図 3-2 取り組むべき主な交通施策

本市が取り組む主な交通施策について、基本方針別に整理する。整理にあたっては、基本方針を達成するための課題解決の方向性に応じて、複数のパッケージに分類する。

方針1を実現するために、以下のとおり5つのパッケージを設定し施策を展開する。

- ① 速達性・定時性向上パッケージ
- ② 新たな公共交通利用者の創出パッケージ
- ③ 乗り継ぎ利便性の改善パッケージ
- ④ 安全性向上パッケージ
- ⑤ 環境負荷低減性パッケージ



注) 「2-3-14 大宮駅の乗換利便性の改善および混雑緩和」、「2-4- 5 自転車走行空間の整備」については、引き続き研究を行っていく。

図 3-3 方針1に位置付けられる施策の体系

方針2を実現するために、以下のとおり3つのパッケージを設定し施策を展開する。

- ① 交通空白・不便地区の移動性向上パッケージ
- ② 安全性向上パッケージ
- ③ 環境負荷低減性パッケージ

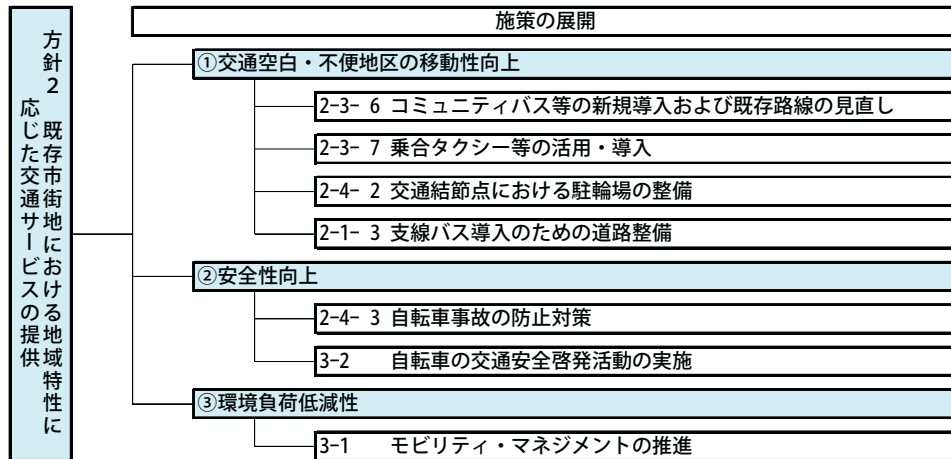
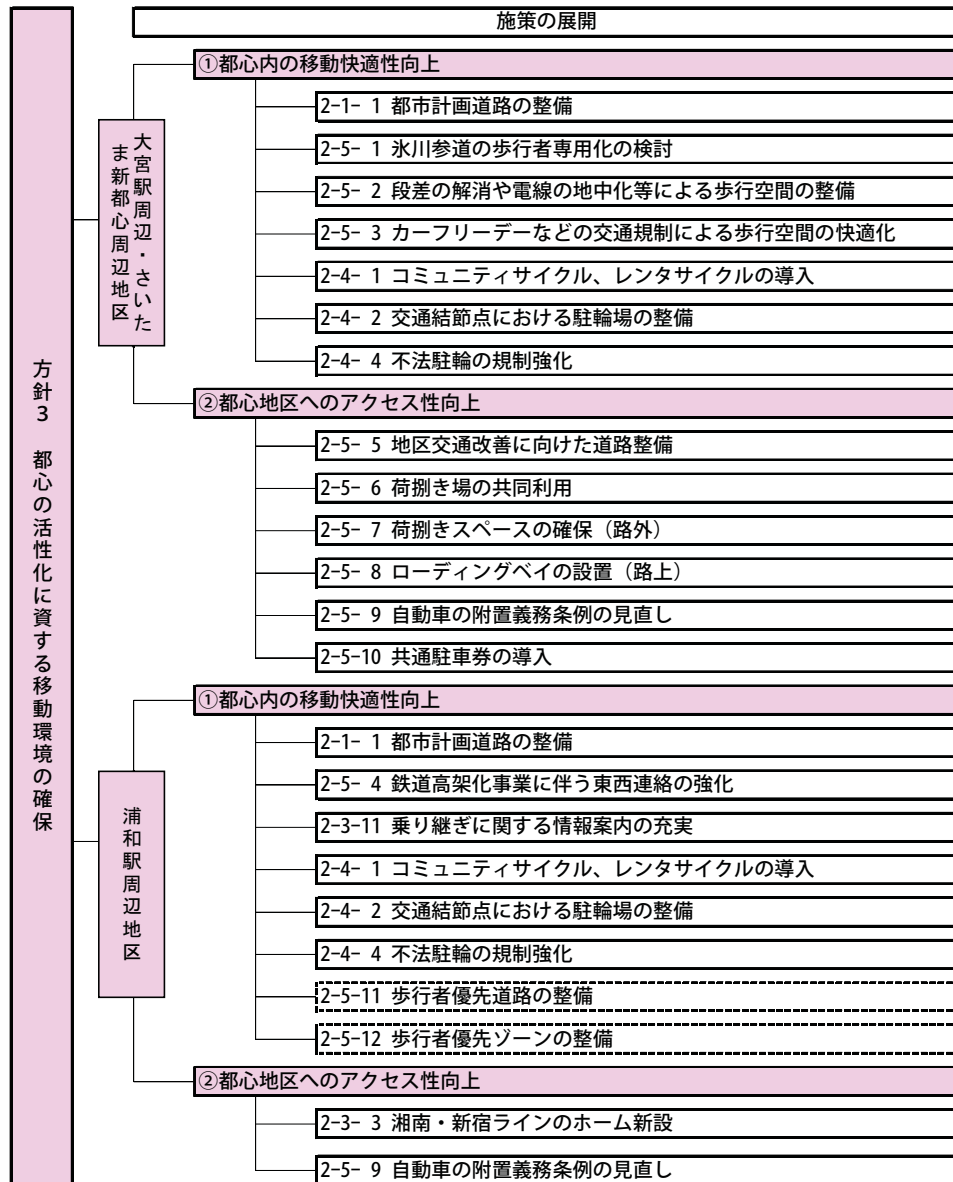


図 3-4 方針2 に位置付けられる施策の体系



方針3を実現するために、以下のとおり大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区および浦和駅周辺地区に対してそれぞれ2つのパッケージを設定し施策を展開する。

- ① 都心内の移動快適性向上パッケージ
- ② 都心地区へのアクセス性向上パッケージ



注) 「2-5-11 歩行者優先道路の整備」、「2-5-12 歩行者優先ゾーンの整備」については、今後、研究を行っていく。

図 3-5 方針3に位置付けられる施策の体系

### 3-3. まとめ

都市交通戦略には、交通施策だけでなく、他分野（土地利用施策、コミュニケーション施策）も含めて今後10年以内に取り組む必要のある施策を位置付けることとし、都市交通戦略に関連する計画を整理した上で、本市が取り組む主な施策を整理した。

本市が取り組む主な施策は、基本方針を達成するための課題解決の方向性に応じて複数のパッケージに分類した。

## 第4章 基本目標を実現するための施策の実施

本市が取り組む主な交通施策について、基本方針別に整理する。本章では、前章でパッケージに分類した各施策の「実施場所」、「時期」、「主体・組織」、「関係部局」について整理する。

### 4-1. 方針別パッケージ

#### (1) 方針1：地域拠点間および隣接都市との移動性向上に位置付けられる施策の展開

##### ① 速達性・定時性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期											主体・組織		
		短期					中期					長期 H33以降			
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32				
2-1-1 都市計画道路の整備	道路整備計画路線区間	前期完了 (H21~H25年度) 路線の整備					後期完了 (H26~H30年度) 路線の整備					後期以降完了路線の整備		市	
2-1-2 都市計画道路の見直し	市内全域	事業継続	方向性決定	10年毎に改訂、5年毎に時点修正											市
2-1-4 交差点の改良	総合教育センター入口交差点	事業着手	H24年度完成												市
2-1-5 バスの走行環境の整備	三橋中央通線 (H29供用開始予定)								事業化検討	社会実験の実施	成果が出れば実施			市 交通管理者 バス事業者	
2-3-8 バスベイの設置	三橋中央通線	事業継続							H29年度供用開始						道路管理者
2-3-9 PTPSの導入	浦和・浦和美園軸 浦和・田島軸 浦和・桜区役所軸	警察、バス事業者との協議に参加	警察、バス事業者と協働しながら導入路線の検討											市 交通管理者	

注) 「2-1-1 都市計画道路の整備」の実施場所として示されている前期完了 (H21~H25年度) 路線、後期完了 (H26~H30年度) 路線、後期以降完了路線は、次頁のとおりである。

凡例(施策名の色)					
道路	交通環境	公共交通	自転車交通	地区交通	コミュニケーション

凡例(施策展開の矢印)	
施策実施、完了	施策継続、検討

表 4-1 道路整備計画に位置付けられている整備路線

	路線名	工区名	延長(m)	幅員(m)	事業手法
前期完了	(都)産業道路	北袋	1,001	25	街路事業
	(都)産業道路	天沼	670	25~27	街路事業
	(都)南大通東線	天沼	235	22~25	街路事業
	(都)大宮岩槻線	-	470	15~27	街路事業
	(都)中山道	吉敷	485	16	街路事業
	(都)岩槻中央通り線	市宿	550	16	街路事業
	(都)道場三室線	1 工区	771	30~36	街路事業
	(都)与野中央通り線	2 工区	641	20	街路事業
	(都)田島大牧線	2 工区	680	25	街路事業
	(都)田島大牧線	高砂	330	25	街路事業
	(都)町谷本太線	鴻沼	766	16	街路事業
	国道 122 号蓮田岩槻バイパス	-	4,060	25	道路事業
	県道さいたま鴻巣線バイパス	-	430	30	道路事業
	国道 463 号越谷浦和バイパス(鶴巻 IC)	-	-	-	道路事業
	市道 B 第 482 号線	-	817	16	道路事業
	市道 B 第 486 号線	-	830	16	道路事業
	市道 B 第 503・292 号線	-	667	16	道路事業
	国道 122 号	加倉	520	16	交通安全事業
	県道鴻巣桶川さいたま線	大門	510	16	交通安全事業
	国道 463 号	-	400	16	交通安全事業
(都)田島大牧線	-	212	25	限度額立体交差事業	
後期完了	(都)三橋中央通線	三橋	825	30	街路事業
	(都)大宮岩槻線	芝川	760	25	街路事業
	(都)道場三室線	2 工区	1,115	30~37.5	街路事業
	(都)田島大牧線	太田窪	670	25	街路事業
後期以降完成	(都)産業道路	天沼 2 工区	710	25~27	街路事業
	(都)大宮岩槻線	(延伸)	600	25	街路事業
	(都)産業道路	堀の内	340	25~27	街路事業
	(都)産業道路	原山	1,000	27~29	街路事業
	県道さいたま鴻巣バイパス	栄和	1,100	30	道路事業

② 新たな公共交通利用者の創出パッケージ

施策名	実施場所	時期											主体・組織
		短期					中期					長期	
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-3-1 地下鉄7号線の 延伸検討	浦和美園～岩槻	事業化検討					事業着手(平成24年度末までの事業着手を目標)						市 県
2-3-2 東西交通大宮 ルートへの検討	大宮～さいたま 新都心～埼玉 スタジアム2002	短・中期施策の進捗に伴い検討											市
2-3-4 パークアンド ライド(自動車と電車の 乗り継ぎ)の 推進	指扇駅 宮原駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅	休日P&R のための 情報提供 の検討	社会実験 の実施	本格実施	継続実施および実施場所の拡大検討							市	
	内宿駅(市外)	駐車場の 整備、割引 券の発行 の継続	採算性を考慮し、随時拡大									交通事業者	
2-3-5 バスの輸送力の 強化	幹線公共交通 4軸 その他候補5軸	幹線公共交通4軸のうち、乗車 率が高い路線への大型車両の 導入の促進			幹線公共交通4軸 に準ずる5軸の強化 検討			新たな強化軸への大型車両の導入の促進				市 バス事業者	
2-3-13 観光バス等の ターミナル機能 充実	大宮駅・さいたま 新都心駅周辺	事業化 検討	必要に応じて継続的に検討									市 バス協会	
2-4-2 交通結節点に おける駐輪場 の整備	庚申塚バス停 二ツ宮バス停 西武車庫前バス停 左知川原バス停 宮下バス停	C&BR駐 輪場の事 業化検討	庚申塚、二ツ宮、西武車庫前、左知川原、 宮下バス停での駐輪場の整備					順次拡大整備				市 道路管理者 バス事業者	
	バス停周辺の コンビニ 大型商店 病院 など	「バス停を拠点としたまちづくり」と連動した駐輪場の整備											市 県 バス事業者 協力企業

注) 「2-3-5 バスの輸送力の強化」の実施場所として示されている幹線公共交通4軸とは、①大宮・浦和美園軸、②大宮・水判土軸、④浦和・浦和美園軸、⑨北浦和・埼玉大学軸であり、その他候補5軸とは、③大宮・西遊馬軸、⑤浦和・田島軸、⑥浦和・桜区役所軸、⑦北浦和・市立病院軸、⑧北浦和・岩槻軸である。



図 4-1 幹線公共交通軸とその他の候補軸

出典：さいたま市公共交通ネットワーク基本計画  
短期整備プログラム

### ③ 乗り継ぎ利便性の改善パッケージ

施策名	実施場所	時期											主体・組織
		短期					中期					長期	
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-3-10 乗り換えポイントのバス待ち環境の改善	コミュニティバスと路線バスとの乗り継ぎポイント(埼玉大学バス停)	事業化検討	本格実施										市バス事業者 施設管理者
	コミュニティバスと路線バスとの乗り継ぎポイント	候補地の選定	実施可能であれば事業化検討										
2-3-11 乗り継ぎに関する情報案内の充実	コミュニティバスと路線バスとの乗り継ぎ	バス車内へのコミュニティバス時刻表を継続的に掲載											市バス事業者
	JRと路線バスとの乗り継ぎ(浦和駅)		H24年度バス乗降者数システムの設置										市バス事業者
		バス停での情報案内の検討											市バス事業者
2-3-12 乗り換え時におけるバス運賃に対する援助の新しい仕組み		事業化検討	実施可能であれば社会実験	実施可能であれば実施									市バス事業者

### ④ 安全性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期											主体・組織
		短期					中期					長期	
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-4-3 自転車事故の防止対策	あんしん歩行エリア(西区三橋6丁目、桜区田島地区、浦和区本太地区、南区鹿手袋・別所地区)	あんしん歩行エリアの整備	次期以降のあんしん歩行エリアの継続的整備										市交通管理者
	市内生活道路	交通安全施設の整備の事業継続											市
3-2 自転車の交通安全啓発活動の実施	市内各所	交通安全教室の開催、交通法規遵守に係る啓発品配付の継続的実施											市交通安全対策協議会 交通管理者 他交通安全団体
2-1-6 健康づくりを目的とした歩道整備	都市計画道路(スポーツ振興まちづくり条例に基づく)	事業化検討	必要に応じて継続的に検討										市

凡例(施策名の色)

道路	交通環境	公共交通	自転車交通	地区交通	コミュニケーション
----	------	------	-------	------	-----------

凡例(施策展開の矢印)

施策実施、完了	施策継続、検討
---------	---------

⑤ 環境負荷低減性パッケージ

施策名	実施場所	時期											主体・組織
		短期					中期					長期	
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-2-1 環境に配慮した次世代自動車の普及推進	市内全域	事業継続											市 市民事業者
		公共交通への次世代自動車の導入											市 バス事業者 タクシー事業者
2-2-2 エコドライブの推進	市内全域	市民・企業に対するエコドライブの普及促進											市
3-1 モビリティ・マネジメントの推進	西区役所 北登屋所 博区役所 見沼区役所 桜区役所 緑区役所 岩槻区役所	市民を対象としたMMの実施											市
	市内各企業	企業(職場)を対象としたMMの事業継続											市 市内企業
	西区、北区、南区、見沼区、桜区、緑区、岩槻区の小学5・6年生(高学年)	児童を対象としたMMの事業化検討	児童を対象としたMMの事業実施										市 学校





方針1：地域拠点間および隣接都市との移動性向上に位置付けられる施策の展開

施策名	実施場所	施策凡例
2-1-1 都市計画道路の整備	道路整備プログラム路	■
2-1-2 都市計画道路の見直し	緑区間 市内全域	●
2-1-4 交差点の改良	総合教育センター入口	○
2-1-5 バスの走行環境の整備	三橋中央通線	⇄
2-3-3 バスベ이의設置	三橋中央通線 浦和・浦和東通線 浦和・田島通線 浦和・桜区役所通線 (準入場者専用線)	⇄
2-3-9 PPSの導入	浦和美園～岩槻	◆
2-3-1 地下鉄7号線の延伸検討	浦和美園～さいたま新都心 ～埼玉スタジアム2002	⇄
2-3-2 東西交通大宮ルート	大宮駅	⇄
2-3-4 フェイクアラウンドの推進	宮原駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 内環駅(市外) 西武東武線前バス停 その他各種4軸	⇄
2-3-5 バスの輸送力の強化	大宮駅周辺 心駅周辺	⇄
2-3-13 観光バス等のターミナル機能充実	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	⇄
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	東大宮バス停 二ツ宮バス停 西武東武線前バス停 佐知川原バス停 常下バス停など	●
2-3-10 乗り換えポイントのバス待ち環境の改善	埼玉大学バス停	●
2-3-11 乗り継ぎに関する情報案内の充実	コミュニティバスと路線バスとの乗り継ぎなど	●
2-3-12 乗り換え時に沿うるバス通所に対する援助の新しい仕組み	コミュニティバスと路線バスとの乗り継ぎなど	●
2-4-3 自転車事故の防止	あんしん歩行エリアなど	●
3-2 自転車の交通安全	市内生活道路	●
2-1-6 健康づくりを目的とした歩道整備	都市計画道路	●
2-2-1 環境に配慮した次世代自動車の普及	市内各所	●
2-2-2 エコドライブの推進	市内各所	●
3-1 モビリティ・マネージメントの推進	区役所、企業、学校など	●

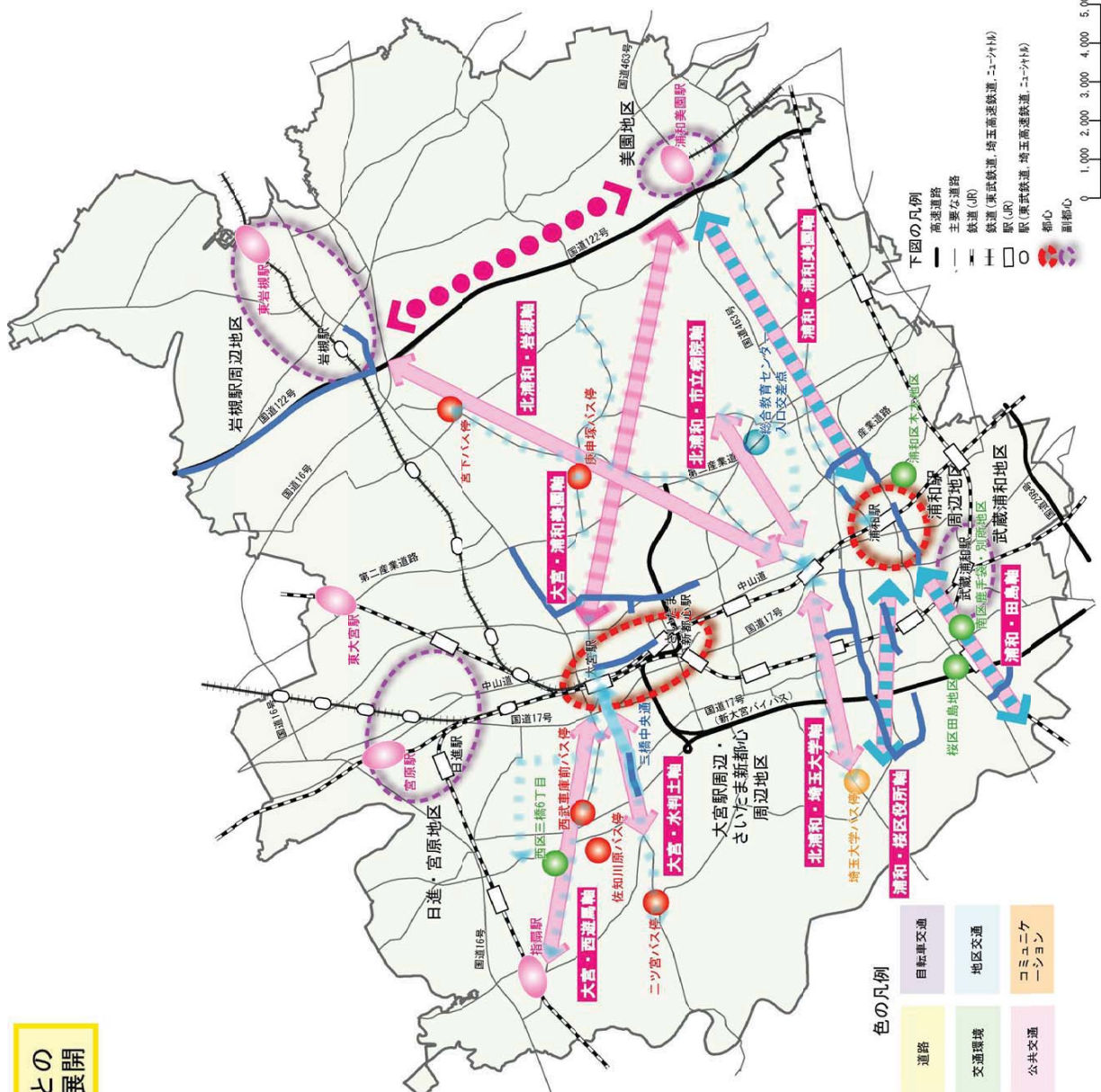


図4-2 方針1に位置付けられる施策の展開図



方針1：地域拠点間および隣接都市との移動性向上に位置付けられる施策の実施時期別の展開

施策名	実施場所	施策別の		
		短期	中期	長期・検討
2-1-1 都市計画道路の整備	道路整備プログラム路	—	—	—
2-1-2 都市計画道路の見直し	線区間 市内全域	—	—	—
2-1-4 交差点の改良	総合教育センター入口 交差点	○	—	—
2-1-5 バスの走行環境の整備	三橋中央通線	—	—	—
2-2-3 バスバースの設置	三橋中央通線	—	—	—
2-2-3-9 FIPSの導入	浦和・浦和東面軸 浦和・桜区役所軸 浦和美園～岩槻	◀▶	◀▶	◀▶
2-3-1 地下鉄/有線の延伸検討	大宮～さいたま新都心 ～埼玉スタジアム2002	—	—	—
2-3-2 東西交通大宮ルート	指扇駅	—	—	—
2-3-4 バークアンドライドの推進	宮原駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 幹線公共交通4軸 その他区間5軸	—	—	—
2-3-5 バスの輸送力の強化	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 幹線公共交通4軸 その他区間5軸	—	—	—
2-3-13 観光バス等のターミナル機能充実	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-5-10 乗り換えポイントのバス待ち環境の改善	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-5-11 乗り継ぎに関する情報案内の充実	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-5-12 乗り換え際におけるバス運賃に対する優待の新しい仕組み	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-5-3 自転車の事故を防止対策	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-5-4 自転車の交通安全啓発活動の実施	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-5-6 健康づくりを目的とした歩道整備	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-5-7 環境に配慮した次世代自動車の普及推進	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-5-8 エコドライブの推進	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—
2-5-9 モビリティ・マネジメントの推進	大宮駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 浦和美園駅(市外) 大宮駅・さいたま新都心駅周辺	—	—	—

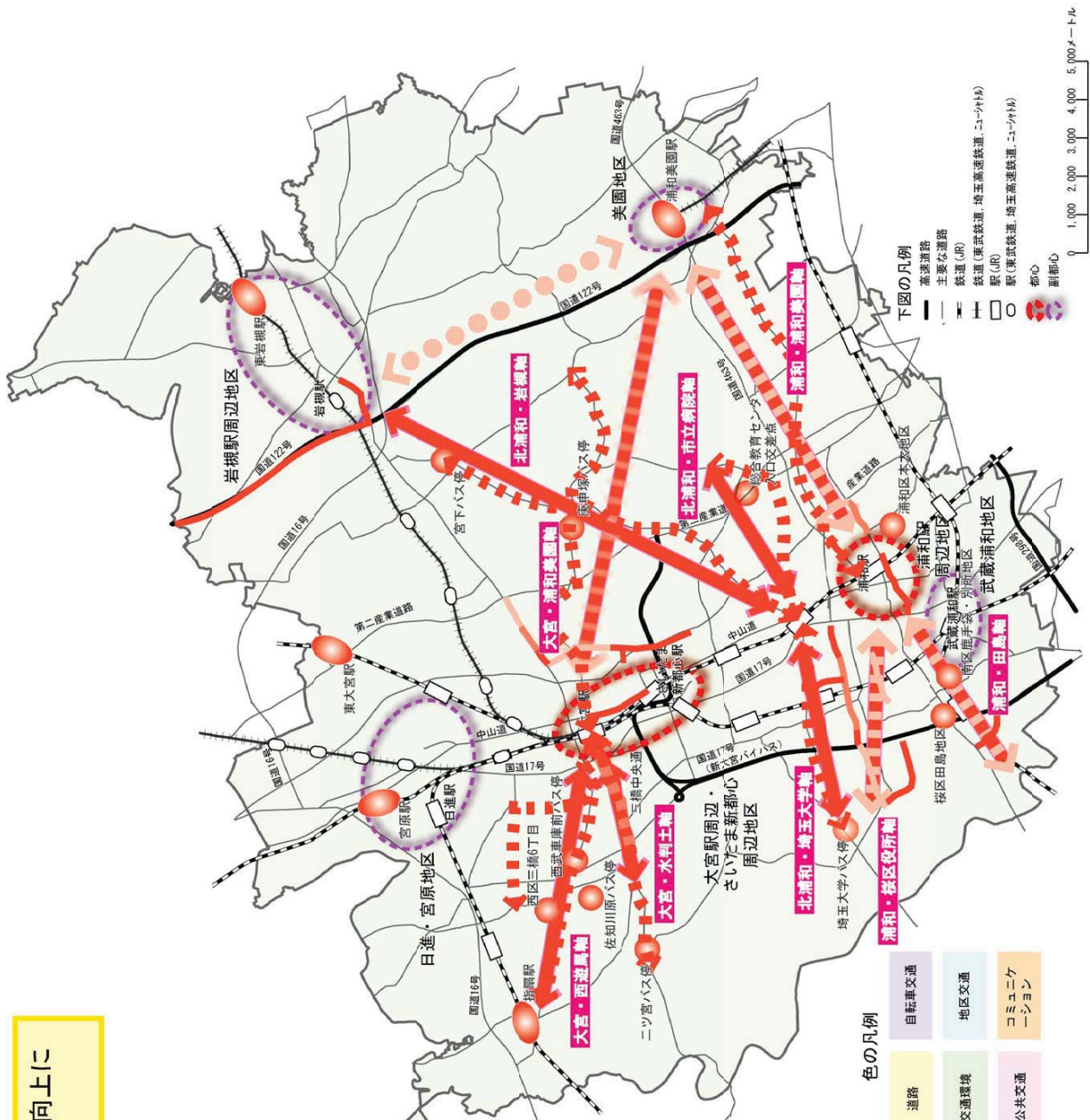


図 4-3 方針1に位置付けられる施策の実施時期別展開図



(2) 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提供に位置付けられる施策の展開

① 交通空白・不便地区の移動性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期										主体・組織	
		短期					中期						長期
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-3-6 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	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)	事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行	※地域によって検討期間が異なるため計画期間はあくまで目安である ※要望申請により随時検討を進めるため、年間1地域とは限らない						市 市民 バス事業者 タクシー協会 タクシー事業者 (地域公共交通会議)
		事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行							
2-3-7 乗合タクシー等の活用・導入	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)	事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行	※地域によって検討期間が異なるため計画期間はあくまで目安である ※要望申請により随時検討を進めるため、年間1地域とは限らない						市 市民 バス事業者 タクシー協会 タクシー事業者 (地域公共交通会議)
		事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行							
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	三橋地区 栄和地区 大東・瀬ヶ崎地区 南中野地区	C&BR 駐輪場の事業化検討	必要に応じて継続検討										市 道路管理者 バス事業者
2-1-3 支線バス導入のための道路整備	御蔵中央通線 連沼御蔵線 連沼中央線	事業継続										完成	市 (財)さいたま市 区画整理協会 バス協会

② 安全性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期										主体・組織	
		短期					中期						長期
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-4-3 自転車事故の防止対策	市内生活道路	交通安全施設の整備の事業継続										市	
3-2 自転車の交通安全啓発活動の実施	市内各所	交通安全教室の開催、交通法規遵守に係る啓発品配付の継続的実施										市 交通安全対策協議会 交通管理者 他交通安全団体	

③ 環境負荷低減性パッケージ

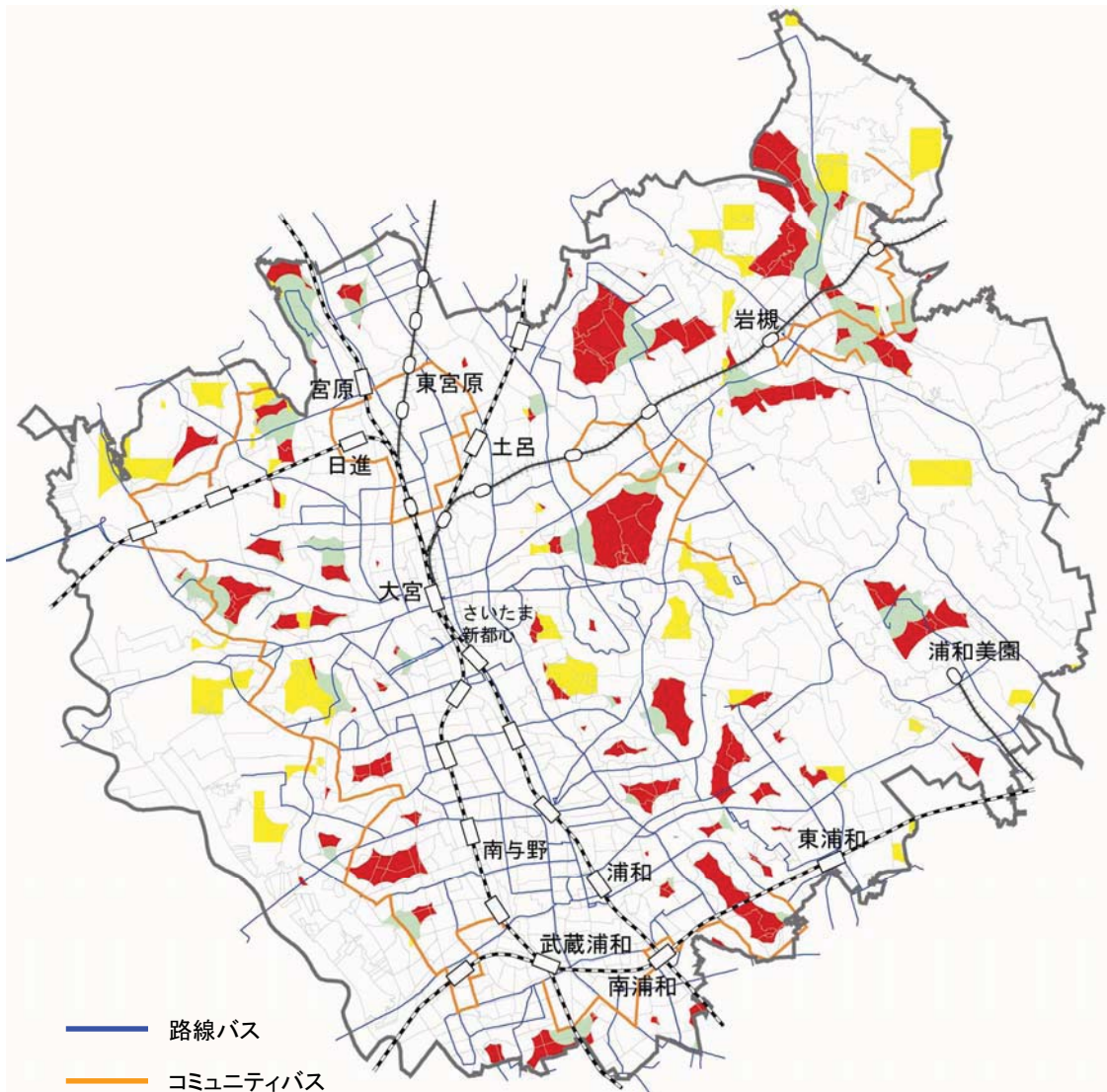
施策名	実施場所	時期										主体・組織	
		短期					中期						長期
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
3-1 モビリティ・マネジメントの推進	西区役所 北区役所 南区役所 東区役所 桜区役所 緑区役所 岩槻区役所	市民を対象としたMMの実施										市	
	市内各企業	企業(職場)を対象としたMMの事業継続										市 市内企業	
	西区、北区、南区、見沼区、桜区、緑区、岩槻区の小学5・6年生(高学年)	児童を対象としたMMの事業化検討	児童を対象としたMMの事業実施										市 学校

凡例(施策名の色)

道路	交通環境	公共交通	自転車交通	地区交通	コミュニケーション
----	------	------	-------	------	-----------

凡例(施策展開の矢印)

施策実施、完了	施策継続、検討
---------	---------






- 路線バス
- コミュニティバス
- 交通空白地区: 市街化区域内で、鉄道駅から1km・停留所から300mのサービス圏域外の地区
- 交通不便地区: 市街化区域内で、公共交通のサービス圏域内に含まれてもバスの運行本数が少ない地区(バス運行本数30便/日未満)
- 市街化調整区域内の既成市街地: 市街化調整区域内で、H17国勢調査時点の人口密度が概ね2000人/km<sup>2</sup>以上・高齢者率(65歳以上)が市の平均値以上、かつ、鉄道駅から1km・停留所(30便/日以上)から300mのサービス圏域外の地区

(H17国勢調査、事業者ICデータより作成)

図 4-4 公共交通空白・不便地区

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提供に位置付けられる施策の展開

施策名	実施場所	施策凡例
2-3-6 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	市内の交通空白・不便地区において需要が見込まれる地区	
2-3-7 乗合タクシー等の活用・導入	市内の交通空白・不便地区において需要が見込まれる地区	
2-4-2 交通経路高における駐輪場の整備	三橋地区 茶和地区 大東・瀬ヶ崎地区	
2-1-3 支線バス導入のための道路整備	御蔵中央通線 運沼中央通線 市内生活道路	
2-4-3 自転車の事故を防止対策	市内各所	
3-2 自転車の交通安全啓発活動の実施	区内役所、企業など	
3-1 モビリティ・マネジメントの推進		

色の凡例

- 道路
- 交通環境
- 公共交通
- 自転車交通
- 地区交通
- コミュニケーション

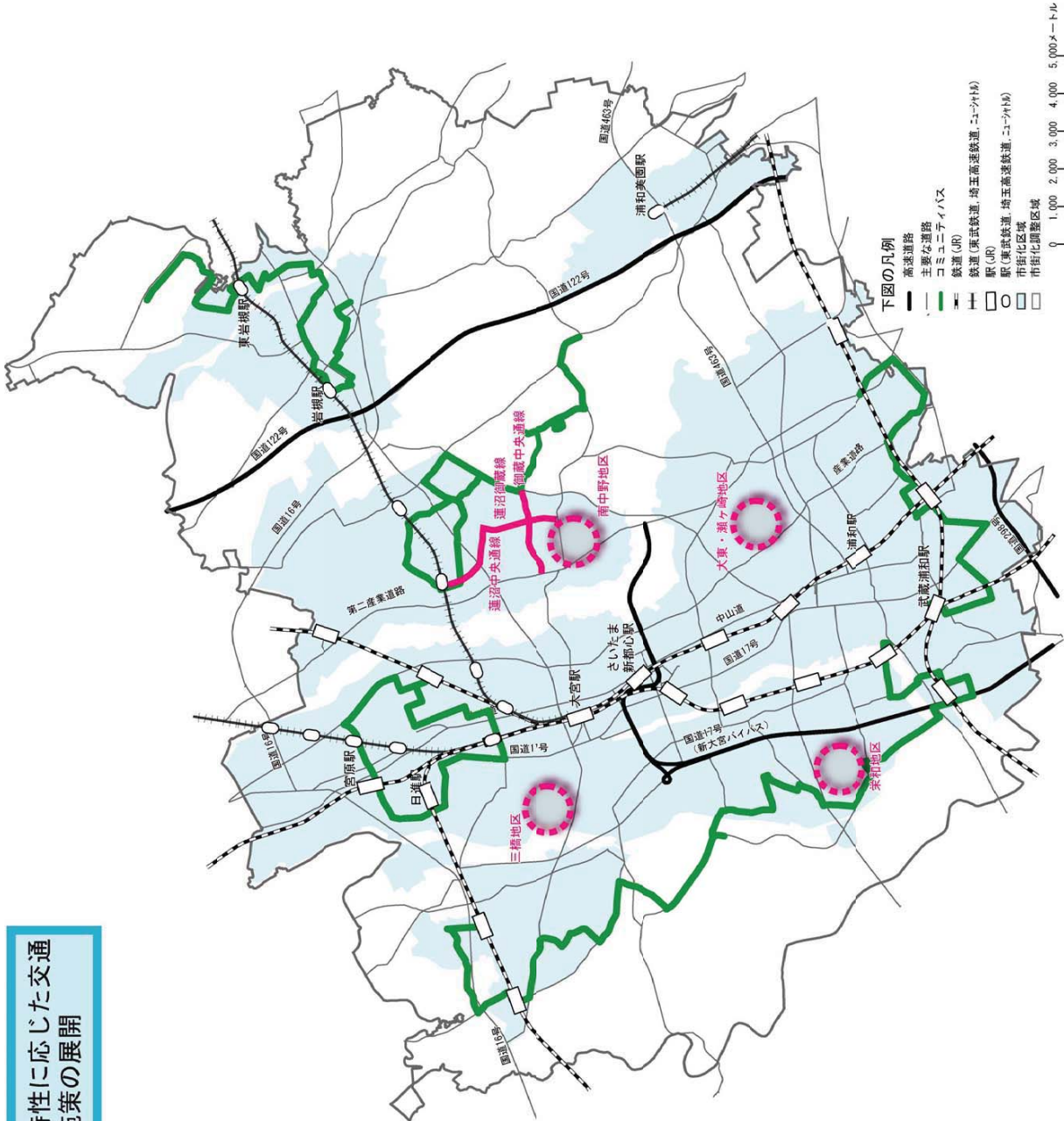


図4-5 方針2に位置付けられる施策の展開図





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提供に位置付けられる施策の実施時期別の展開

	施策名	実施場所	実施凡例		
			短期	中期	長期・検討
交通空白・不便地域の 移動性向上 ハックション	2-3-6 コミュニティバス等の新導入および既存路線の見直し	市内の交通空白・不便地区において需要が見込める地区（申請があつた地区）			
	2-3-7 乗合タクシー等の活用・導入	市内の交通空白・不便地区において需要が見込める地区（申請があつた地区）			
	2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	三橋地区 美和地区 大東・瀬ヶ崎地区 南中野地区 御蔵中央通線 運沼御蔵線			
安全性向上 ハックション	2-1-3 支線バス導入のための道路整備	市内生活道路			
	2-4-3 自転車の事故を防ぐ	市内各所			
	3-2 自転車の交通安全啓発活動の実施	区役所、企業など			
環境負荷低減性 ハックション	3-1 モビリティ・マネジメントの推進				

色の凡例

- 道路
- 自転車交通
- 交通環境
- 公共交通
- 地区交通
- コミュニケーション

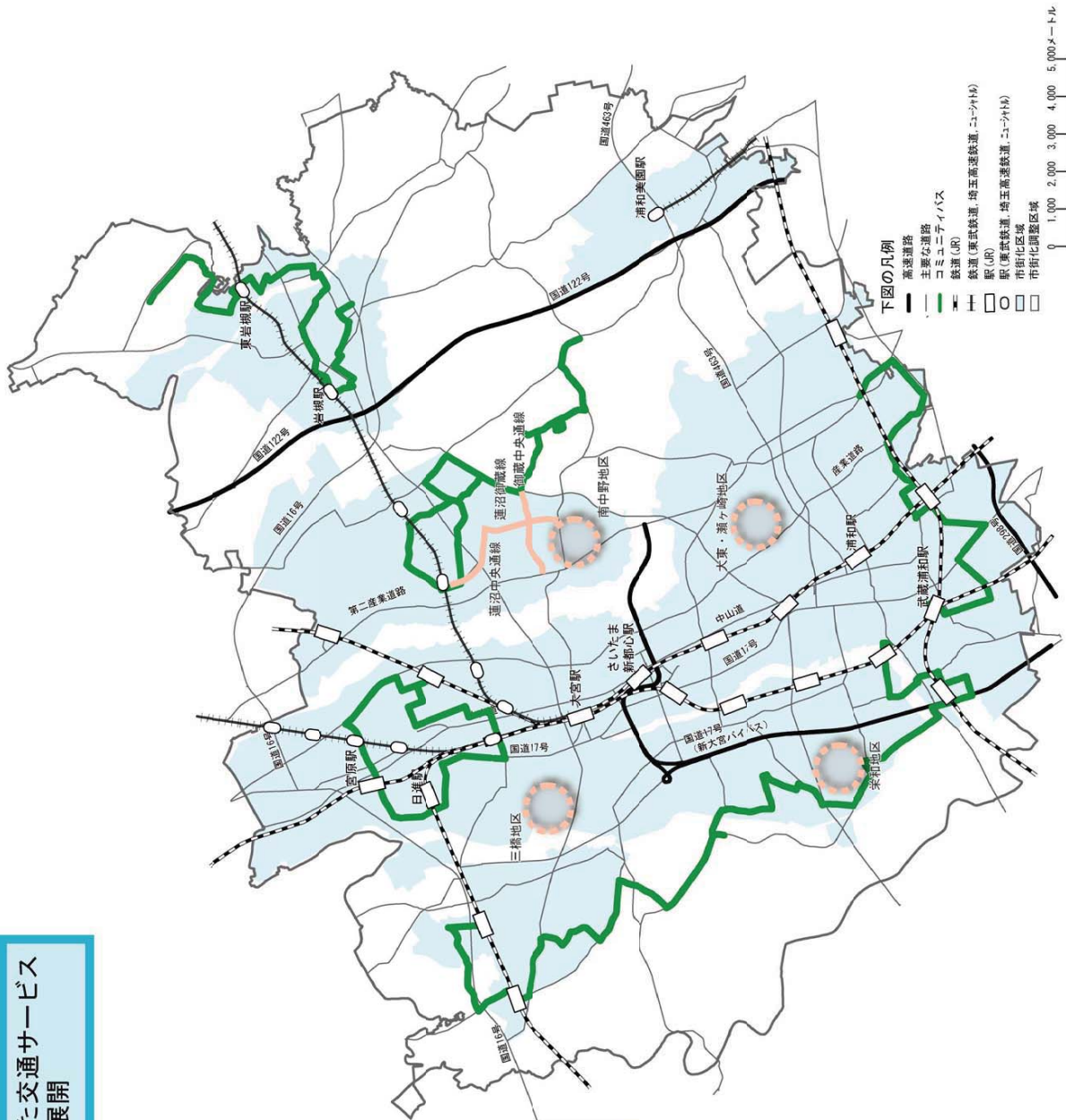


図4-6 方針2に位置付けられる施策の実施時期別展開図



(3) 方針3：都心の活性化に資する移動環境の確保に位置付けられる  
施策の展開

1) 大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区

① 都心内の移動快適性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期										主体・組織	
		短期					中期						長期
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-1-1 都市計画道路の整備	大宮駅東口銀座通り中山道	事業継続		H25年度完成									市
	氷川緑道西通線(南区間)	事業継続			H26年度完成								市
	氷川緑道西通線(北区間)	計画策定	事業着手	事業継続						H31年度完成			市
2-5-1 氷川参道の歩行者専用化の検討	氷川参道			事業化検討	必要に応じて継続的に検討								市 市民
2-5-2 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備	段差の解消や電線の地中化等(大宮停車場線、工機部前通線)	地元との共同研究・検討			事業着手	H27年度完成							市 市民 大学
	電線の地中化(大宮駅東口銀座通り、中山道)	事業継続		H25年度完成									市
2-5-3 カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化	鐘塚公園周辺地区	地元との共同研究・検討	複数土日の歩行者天国化の検討、社会実験の実施		休日の歩行者天国化の検討	拡大検討						市 市民 大学	
		カーフリーデーの継続的实施											
2-4-1 コミュニティサイクル、レンタルサイクルの導入	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	事業化検討	H24年度事業実施										市 市民 施設管理者
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	大宮駅西口第四地区	H23年度完成											市
2-4-4 不法駐輪の規制強化	放置自転車禁止区域	事業継続(放置自転車禁止区域の見直しなど)										市 交通管理者	

注)「2-5-3 カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化」については、大宮駅東口との連携による地域活性化施策について研究を行っていく必要がある。

凡例(施策名の色)					
道路	交通環境	公共交通	自転車交通	地区交通	コミュニケーション

凡例(施策展開の矢印)	
施策実施、完了	事業継続、検討

## ② 都心地区へのアクセス性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期											主体・組織
		短期					中期					長期	
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-5-5 地区交通改善に向けた道路整備	大宮駅西口第三地区	事業化検討	計画策定	事業着手	事業継続					整備完了	市事業者		
2-5-6 荷捌き場の共同利用	大宮駅、さいたま新都心駅周辺	事業化検討	必要に応じて継続的に検討									市事業者	
2-5-7 荷捌きスペースの確保(路外)	都心地区(大宮駅東口銀座通り、中山道)	事業継続	H25年度完成										市
2-5-8 ローディングベイの設置(路上)	大宮駅東口	住民アンケートの実施	事業化検討	必要に応じて継続的に検討									市交通管理者
2-5-9 自動車の附置義務条例の見直し	都心地区外縁部(大宮駅から概ね500m)	見直しの検討	H25年度改正										市
2-5-10 共通駐車券の導入	大宮駅周辺	事業化検討	必要に応じて継続的に検討									市事業者	

凡例(施策名の色)					
道路	交通環境	公共交通	自転車交通	地区交通	コミュニケーション

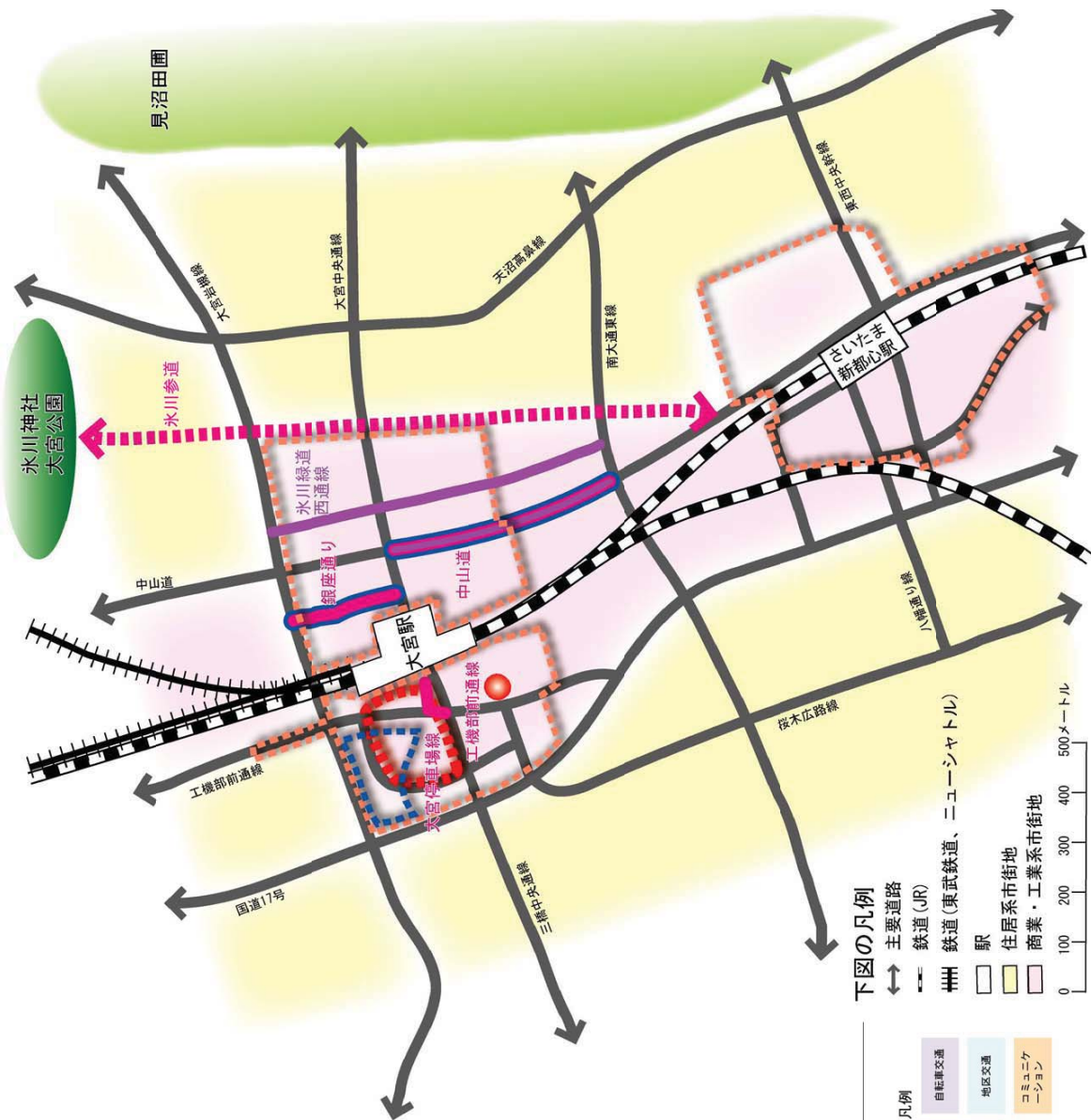
凡例(施策展開の矢印)	
施策実施、完了	施策継続、検討

方針3：都心の活性化に資する移動環境の確保に位置付けられる施策の展開

施策名	実施場所	施策凡例
2-1-1 都市計画道路の整備	中山道 氷川緑道西通線（南区） 氷川緑道西通線（北区） 氷川参道	■
2-5-1 氷川参道の歩行者専用化の検討	氷川参道	⇄
2-5-2 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備	大宮停車場線 工機部前通線 大宮駅東口銀座通り	■
2-5-3 カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化	中山道 鐘塚公園周辺地区	○
2-4-1 コミュニティサイクル、レンタルサイクルの導入	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	●
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	大宮駅西口第四地区	●
2-4-4 不法駐輪の規制強化	放置自転車禁止区域	○
2-5-5 地区交通改善に向けた道路整備	大宮駅西口第三地区	■
2-5-6 荷捌き場の共同利用	大宮駅、さいたま新都心駅周辺	■
2-5-7 荷捌きスペースの確保（路外）	都心地区（大宮駅東口銀座通り、中山道）	■
2-5-8 ローディングベイの設置（路上）	大宮駅東口	■
2-5-9 自動車の附置義務条例の見直し	都心地区外縁部（大宮駅から概ね500m）	■
2-5-10 共通駐車券の導入	大宮駅周辺	■

都心内の移動快適性向上パッケージ

都心地区へのアクセス向上パッケージ



下図の凡例

図 4-7 方針3に位置付けられる施策の展開図（大宮駅・さいたま新都心周辺地区）



方針3：都心の活性化に資する移動環境の確保に位置付けられる施策の実施時期別の展開

施策名	実施場所	短期	中期	長期・検討
都市計画道路の整備	中山道 水川緑道西通線（南区間） 水川緑道西通線（北区間） 水川参道	■	■	■
2-5-1 水川参道の歩行者専用北の検討	水川参道			⇄
2-5-2 段差の解消や電線の中化するによる歩行空間の整備	大宮停車場線 工機部前通線 中山道	■		
2-5-3 コーポラティブな交通規制による歩行空間の快活化	鍾塚公園周辺地区	●		
2-4-1 コミュニティサイクル、レンタルサイクルの導入	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	●		
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	大宮駅西口第四地区	●		
2-4-4 不法駐輪の規制強化	放置自転車禁止区域	■		
2-5-5 地区交通改善に向けた道路整備	大宮駅西口第三地区			●
2-5-6 荷捌き場の共同利用	大宮駅・さいたま新都心駅周辺			●
2-5-7 荷捌きスペースの確保（路外）	都心地区（大宮駅東口銀座通り、中山道）	■		
2-5-8 ローディングベイの設置（路上）	大宮駅東口			■
2-5-9 自動車の附属義務条例の見直し	都心地区外縁部（大宮駅から概ね500m）			■
2-5-10 共通駐車券の導入	大宮駅周辺			■

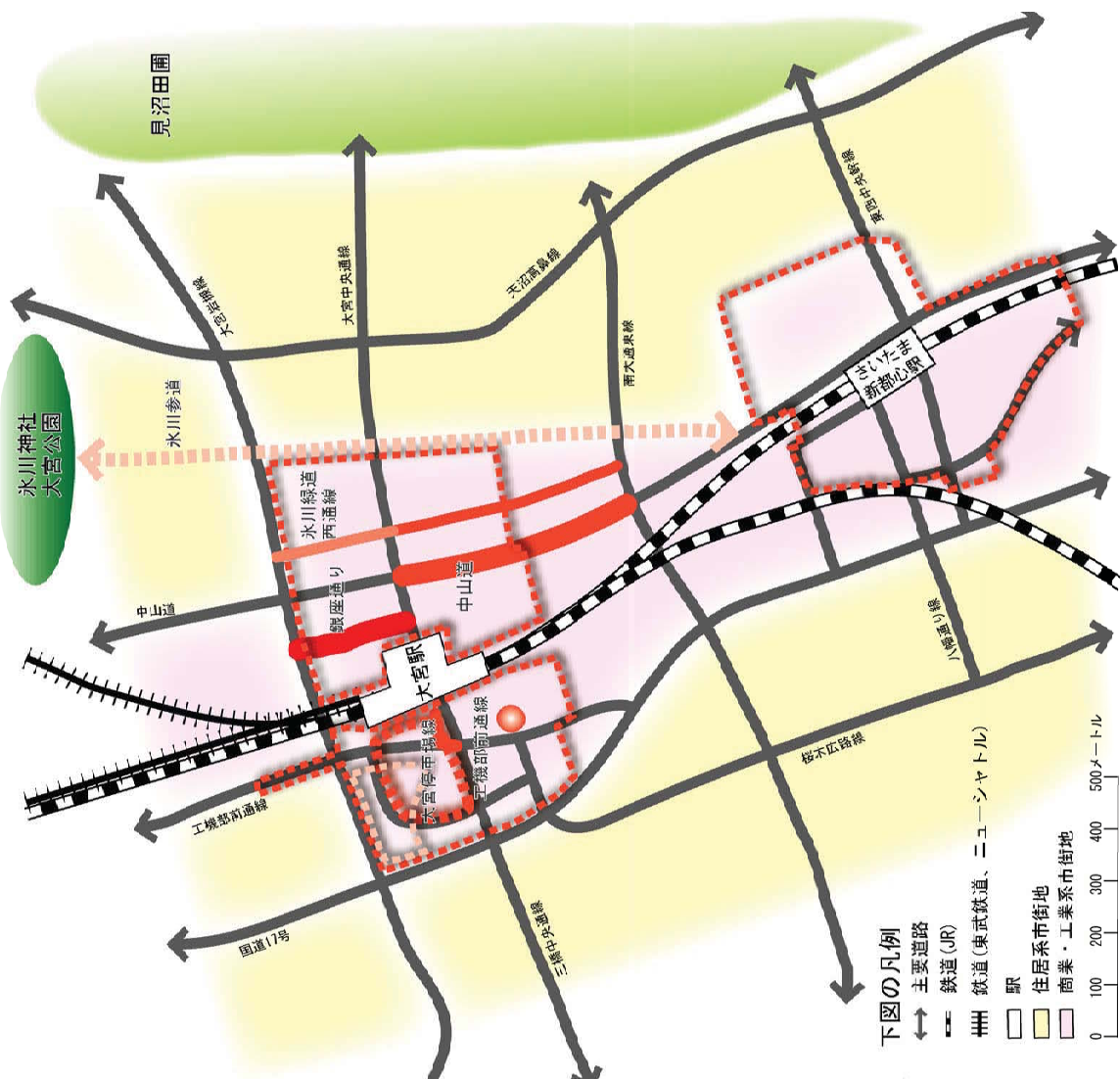


図 4-8 方針3に位置付けられる施策の実施時期別展開図（大宮駅・さいたま新都心周辺地区）





2) 浦和駅周辺地区

① 都心内の移動快適性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期										主体・組織		
		短期					中期						長期	
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降		
2-1-1 都市計画道路の整備	道場三室線 (国道17号から17号バイパスまでの区間)	事業継続				供用開始								市
	田島大牧線 (国道17号から産業道路までの区間)	事業継続				供用開始								
2-5-4 鉄道高架化事業に伴う東西連絡の強化	浦和駅周辺 (東西連絡通路、東西高架下交差道路)	事業継続	H24年度完成										市 鉄道事業者	
2-3-11 乗り継ぎに関する情報案内の充実	JRと路線バスとの乗り継ぎ(浦和駅)		H24年度バス情報案内システムの設置										市 バス事業者	
2-4-1 コミュニティサイクル、レンタルサイクルの導入	浦和駅周辺 北浦和駅周辺 武蔵浦和駅周辺	事業化検討	必要に応じて継続的に検討										市 市民施設管理者	
	武蔵浦和駅周辺 自転車駐車場	事業化検討	社会実験の実施	H25年度事業実施									市 施設管理者	
2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	浦和駅鉄道高架下	事業化検討	事業着手	H25年度完成									市	
	武蔵浦和駅第1街区 白樺	事業化検討	事業着手	H25年度完成									市	
2-4-4 不法駐輪の規制強化	放置自転車禁止区域	事業継続										市 交通管理者		

② 都心地区へのアクセス性向上パッケージ

施策名	実施場所	時期										主体・組織	
		短期					中期						長期
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
2-3-3 湘南・新宿ラインのホーム新設	浦和駅	事業継続	H24年度完成										市 鉄道事業者
2-5-9 自動車の附置義務条例の見直し	都心地区外縁部 (浦和駅から概ね500m)	見直しの検討		H25年度改正									市

凡例(施策名の色)

道路	交通環境	公共交通	自転車交通	地区交通	コミュニケーション
----	------	------	-------	------	-----------

凡例(施策展開の矢印)

施策実施、完了	施策継続、検討
---------	---------











## 第5章 都市交通戦略の評価

施策の進捗状況を確認し、効果を把握するための評価指標を設定する。本章では、基本目標および基本方針の「評価基準」と前章で整理した方針別パッケージ別に「評価指標」、「評価範囲」、「評価時期別取得データ」を整理する。

なお、必要に応じて施策の実施前後にアンケート調査等を実施し、地域のニーズや満足度を踏まえた上で評価を行うものとする。

また、評価指標は、定量的な指標だけでなく、定性的な指標も合わせて整理する。

### 5-1. 都市交通戦略の基本目標および基本方針に対応した評価基準

都市交通戦略に位置付けられた施策の実施による基本目標および基本方針の達成状況を把握するための評価基準を以下のとおり設定する。設定した評価基準に対して、前年度と比較することで評価を実施していく。

#### 都市交通戦略の基本目標：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基準

- さいたま市の交通の利便性に関する満足度の増加（市民意識調査より）

##### 基本方針

##### 方針1：地域拠点間および隣接都市との移動性向上

##### 方針1に対する評価基準

- 人口あたりの公共交通利用者数の増加（利用実績データより）

##### 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提供

##### 方針2に対する評価基準

- 交通空白不便地区の公共交通利用者数の増加（利用実績データより）
- 公共交通への負担額の低減（利用実績データより）

##### 方針3：都心の活性化に資する移動環境の確保

##### 方針3に対する評価基準

- 都心地区内の歩行者・自転車数の増加（市交通量調査より）

図 5-1 市全域の評価基準

## 5-2. 方針別の施策パッケージに対応した評価指標

(1) 方針1：地域拠点間および隣接都市との移動性向上に対応した評価指標  
 方針1に対応したパッケージ別の評価指標の整理は、以下のとおりである。

### 方針1に対する評価基準

- 人口あたりの公共交通利用者数の増加（利用実績データより）

表 5-1 方針1のパッケージ別評価指標

パッケージ	評価指標	評価範囲	評価時期別取得データ	
			毎年	数年毎
①速達性・ 定時性向上 パッケージ	混雑度	・道路の 区間別		・道路交通センサス（5年毎）
	バスの定時性	・バス停間別	・バスICデータ	
	交通の満足度	・市全域	・市民意識調査	
②新たな公共 交通利用者 の創出 パッケージ	公共交通の 利用者数※1	・拠点間別 ・市全域	・利用実績データ	・大都市交通センサス（5年毎） ・パーソントリップ調査（10年毎）
	公共交通の 利用頻度	・居住区別 ・市全域		・市民意識調査（5年毎）
	サイクルアンドバ スライド利用者数	・バス停別		・アンケート（5年毎） ・パーソントリップ調査（10年毎）
③乗り継ぎ利 便性の改善 パッケージ	公共交通の 利用者数※1	・拠点間別 ・市全域	・利用実績データ	・大都市交通センサス（5年毎） ・パーソントリップ調査（10年毎）
	公共交通の 利用頻度	・居住区別 ・市全域		・市民意識調査（5年毎）
	乗り換え時の 平均待ち時間	・乗り換え ポイント別		・大都市交通センサス（5年毎） ・パーソントリップ調査（10年毎）
④安全性向上 パッケージ	交通事故件数	・市全域	・警察所有の 実績データ	
	不法駐輪台数	・駅周辺別	・現地調査	
⑤環境負荷低 減性 パッケージ	CO2 排出量※2	・市全域		・道路交通センサス（5年毎） ・パーソントリップ調査（10年毎）
	CO2 濃度	・市全域	・常時監視測定値	
	自転車の分担率	・市全域		・パーソントリップ調査（10年毎）
	自動車の分担率※1	・市全域		・パーソントリップ調査（10年毎）

※1：他手段からの転換を把握する必要がある。

※2：道路交通センサス、パーソントリップ調査を用いて CO2 排出量を算出する場合には、交通量推計が必要となる。



## (2) 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提供に 対応した評価指標

方針2に対応した評価指標の整理は、以下のとおりである。

### 方針2に対する評価基準

- 交通空白不便地区の公共交通利用者数の増加（利用実績データより）
- 公共交通への負担額の低減（利用実績データより）

表 5-2 方針2のパッケージ別評価指標

パッケージ	評価指標	評価範囲	評価時期別取得データ	
			毎年	数年毎
①交通空白・ 不便地区の移 動性向上 パッケージ	交通不便・空白地区 居住者数 <sup>※3</sup>	・市全域	・住民基本台帳	・国勢調査（5年毎）
	公共交通の利用者数 <sup>※1</sup>	・交通空白 不便地区	・利用実績データ	・大都市交通センサス（5年毎） ・パーソントリップ調査（10年毎）
	公共交通の利用頻度	・居住区別 ・市全域		・市民意識調査（5年毎）
	外出率	・交通空白 不便地区		・アンケート（5年毎） ・パーソントリップ調査（10年毎）
	交通の満足度	・交通空白 不便地区	・市民意識調査	
	公共交通への負担額	・交通空白 不便地区	・利用実績データ	
②安全性向上 パッケージ	交通事故件数	・交通空白 不便地区	・警察所有の 実績データ	
③環境負荷低減 性パッケージ	CO2 排出量 <sup>※2</sup>	・交通空白 不便地区		・道路交通センサス（5年毎） ・パーソントリップ調査（10年毎）
	自転車の分担率	・交通空白 不便地区		・パーソントリップ調査（10年毎）
	自動車の分担率 <sup>※1</sup>	・交通空白 不便地区		・パーソントリップ調査（10年毎）

※1：他手段からの転換を把握する必要がある。

※2：道路交通センサス、パーソントリップ調査を用いてCO2排出量を算出する場合には、交通量推計が必要となる。

※3：人口データより算出が必要となる。

(3) 方針3：都心の活性化に資する移動環境の確保に対応した評価指標  
 方針3に対応した評価指標の整理は、以下のとおりである。

### 方針3に対する評価基準

- 都心地区内の歩行者・自転車数の増加（市交通量調査より）

表 5-3 方針3のパッケージ別評価指標

パッケージ	評価指標	評価範囲	評価時期別取得データ	
			毎年	数年毎
①都心内の移動 快適性向上パ ッケージ	歩行者数・自転車数	・都心地区	・交通量調査	
	コミュニティサイク ル・レンタサイクルの 利用者数	・都心地区	・利用実績データ	
	滞在時間	・都心地区		・アンケート（5年毎）
	交通の満足度	・都心地区	・市民意識調査	
	コミュニティサイク ル・レンタサイクルへ の負担額	・都心地区	・利用実績データ	
②都心地区への アクセス性向 上パッケージ	訪問者数	・都心地区		・パーソントリップ調査（10年毎）
	混雑度	・都心地区		・道路交通センサス（5年毎）
	路上駐車車両数	・都心地区	・現地調査	

### 5-3. まとめ

都市交通戦略に位置付けられた施策の実施による基本目標および基本方針の達成状況を把握するために評価基準を設定した。

方針別パッケージ別の評価指標を設定し、評価範囲および評価時期別の取得データと合わせて整理した。

## 第6章 都市交通戦略策定後の推進管理体制

### 6-1. 都市交通戦略の進め方

都市交通戦略は、主に今後10年以内（H32年度まで）に事業に着手するものを位置付け、施策を展開していく。

戦略策定後は、1年毎に委員会を開催し、事業の進捗状況に基づき、必要に応じて事後評価を実施し戦略の見直しを行っていく。

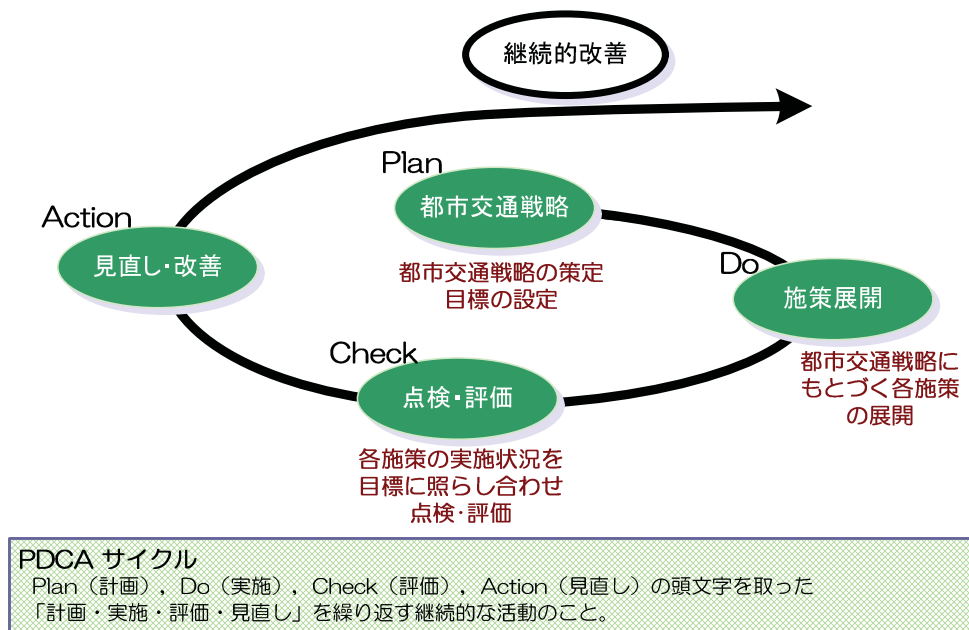


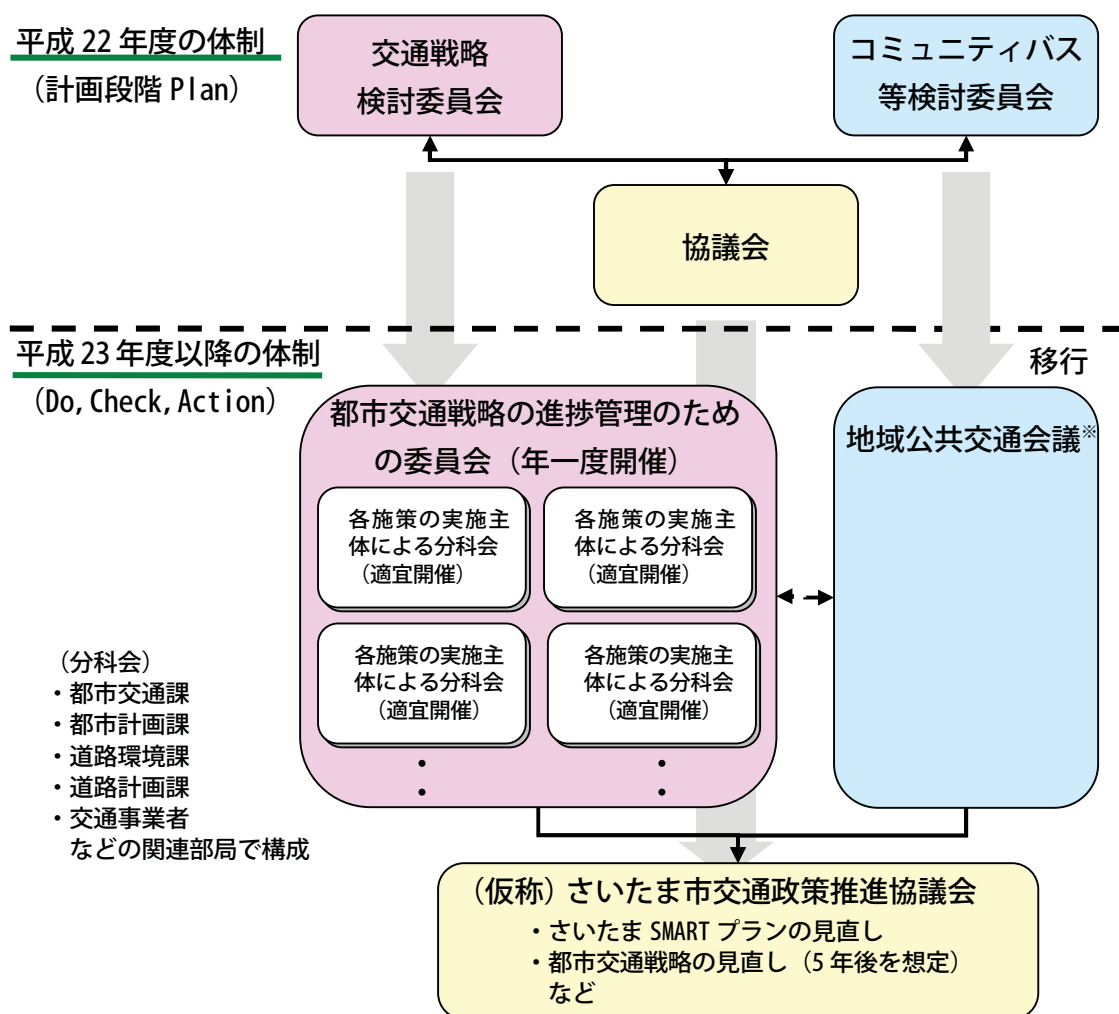
図 6-1 P D C A サイクルによる施策展開と継続的な改善

## 6-2. 体制の考え方(案)

都市交通戦略を推進するにあたり、平成 23 年度以降は、現在の協議会を本市の交通政策に関する重要な事項を検討する協議会（(仮称)さいたま市交通政策推進協議会）として設置することが望ましい。この協議会の設置により、都市交通戦略だけでなく、さいたま SMART プランなどの交通体系に関する計画の進捗状況を踏まえて、見直しや改訂の提言を行うことが可能となり、同一組織で交通体系に関する計画を網羅的に管理することができる。

また、協議会の下部組織として、戦略の進捗管理のための委員会を設置し、各施策の進捗状況を管理する。各施策の具体的な検討は、委員会の構成員による分科会等を適宜開催して実施する。

なお、コミュニティバス等検討委員会は、平成 23 年度以降、道路運送法に基づく地域公共交通会議に移行することとしている。地域公共交通会議の検討結果については、都市交通戦略の進捗管理のための委員会に報告し、情報を共有する。



※コミバス等検討委員회를地域公共交通会議に移行するにあたり、運転者が組織する団体の追加が必要となる。

図 6-2 平成 23 年度以降の都市交通戦略推進体制のイメージ

### 6-3. まとめ

戦略策定後の進捗管理体制について整理した。戦略策定後は、1年毎に委員会を開催し、事業の進捗状況に基づき、必要に応じて事後評価を実施し戦略の見直しを行っていくこととした。管理運営にあたっては、本市の交通政策の重要な事項を検討する(仮称)さいたま市交通政策推進協議会を設置することが望ましいとした。

## 第7章 都市交通戦略の基本目標の実現に向けた課題整理

### 7-1. 組織面

都市交通戦略の基本目標の実現にあたり、効率的に施策を推進していくためには、前章で示した組織を形成することが必要である。

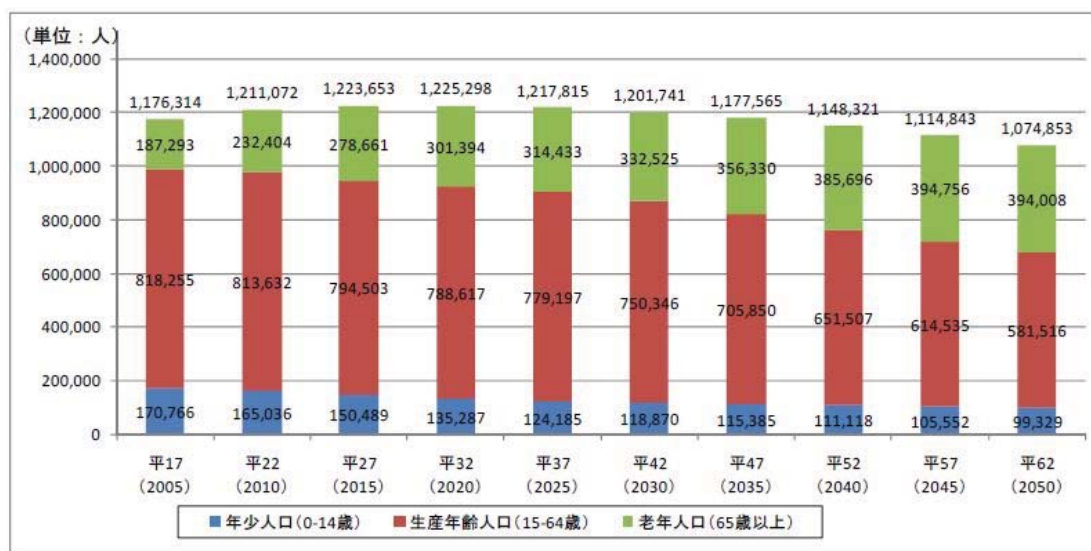
各施策の進捗については、関連部局を中心とした分科会を設置し、管理していくこととなる。

その中で、分科会を効率的に推進し、施策を展開していくためには、関連部局間で連携を図ることが必要である。

### 7-2. 財政面

人口減少に伴う生産年齢人口の減少により、税収の減少や平成23年度以降の予算規模が不確定なこと等を考えると、戦略に位置付けられている全ての施策を実施するための予算を確保できないことも想定される。

その際には、社会情勢や地域ニーズに加えて、関連施策の進捗状況を考慮するとともに、相乗効果（パッケージ効果）が期待できる施策を組み合わせ、総合的に取組むよう、実施する施策の選択と集中が求められる。



注) 本調査の独自推計は、2050年の長期を展望しており、現状の傾向で推移した場合の人口を把握する趣旨（目標値としての人口推計ではなく課題発掘のための人口推計という趣旨）から、推計にあたり政策的な変数は加味していない。

図 さいたま市の人口推移

出典：コンパクトなまちづくりに対応した土地利用に関する調査

### 7-3. 法制度面

施策の展開にあたっては、都市計画法や道路運送法、道路法に基づく道路構造令、建築基準法などの法制度との関係を考慮する必要がある。

また、平成 23 年度から新たに創設される地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）や平成 22 年度に創設された社会資本整備総合交付金などの国が支援している補助メニューとの関係を整理し、適用可能な施策については、積極的に補助制度を活用しながら、実施していくことも必要である。

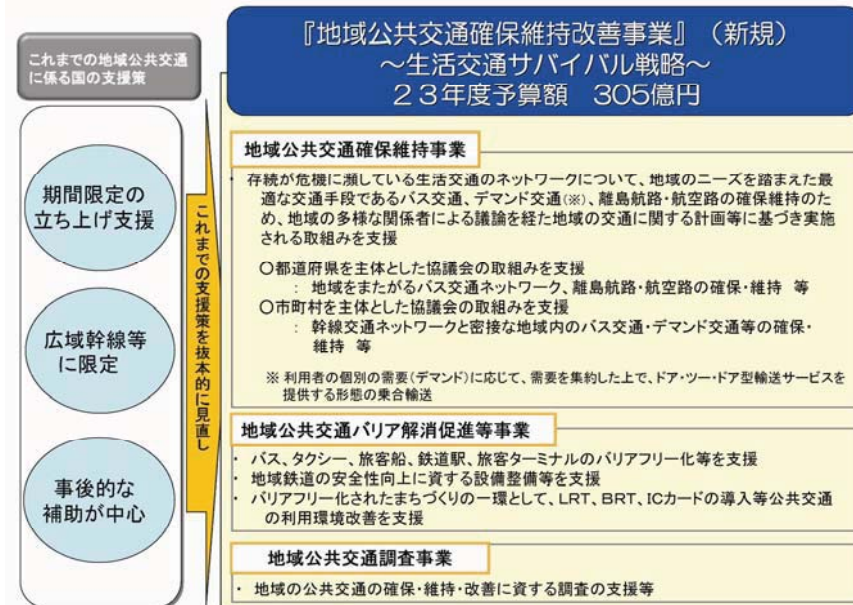


図 地域公共交通確保維持改善事業の概要

出典：国土交通省

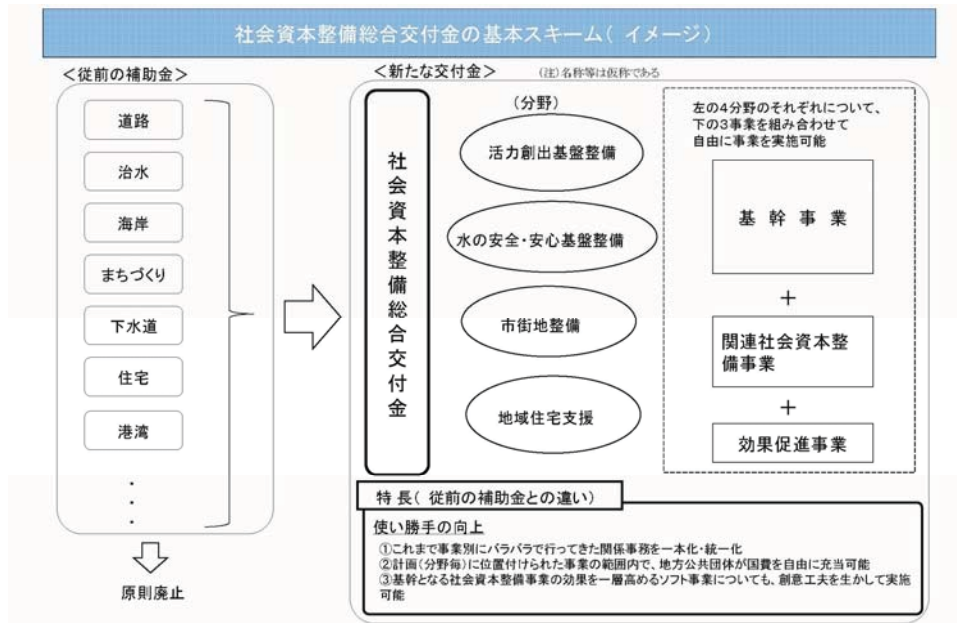


図 社会資本整備総合交付金の基本スキーム

出典：国土交通省 HP

#### 7-4. 中長期面

都市交通戦略に位置付けられる施策は、展開時期をそれぞれ短期、中期、長期に分けて段階的に推進していく。

中長期施策の推進にあたっては、基本目標および基本方針別の評価や社会情勢の変化に伴い、都市交通戦略の見直しの際には、展開方法を改めて位置付け直すことも考慮する。

なお、長期的に実施が求められる新たな交通システム、「2-3-1 地下鉄7号線の延伸検討」と「2-3-2 東西交通大宮ルートを検討」については、本市の将来都市構造を実現するための必要性だけでなく、首都圏の広域的な公共交通ネットワークとしての必要性も存在するため、様々な視点から検討していくことが求められる。