

1 調査名称：さいたま市都市交通戦略見直し検討業務

2 調査主体：さいたま市

3 調査圏域：さいたま市全域

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：

本市では、平成16年度に道路、公共交通、交通環境、地区交通等、本市の交通分野の各種関連計画や施策の方針を示す「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画（以下、SMARTプランという）」を策定しており、この実行計画として、「さいたま市都市交通戦略（以下、都市交通戦略という）」を、平成23年3月に策定している。

本調査は、都市交通戦略の策定から5年が経過し、関連法や本市関係計画の策定・改定状況、新たに取り組みされた施策等の状況、及び、都市交通戦略の短期の期限を迎えたことを踏まえ、都市交通戦略の改定案を作成したものである。なお、別途改定を進めるSMARTプランとの整合を図ることとした。

今回は、計画の部分的な見直しと位置付けており、都市交通戦略の根幹となる基本目標は現行の計画を踏襲した上で、基本方針を一部見直したものである。また、策定後に完了した事業、新たに着手した事業を踏まえて施策を見直すとともに、各施策による市内の交通環境の変化を捉えるための評価手法を見直したものである。

I 調査概要

1 調査名称：さいたま市都市交通戦略見直し検討業務

2 報告書目次

はじめに

第1章 都市交通戦略の短期評価

1-1. 現況の課題分析

1-2. 都市交通戦略の短期・中期施策の評価

第2章 次期都市交通戦略案の検討

2-1. 施策の検討

2-2. 施策の実施体制の検討

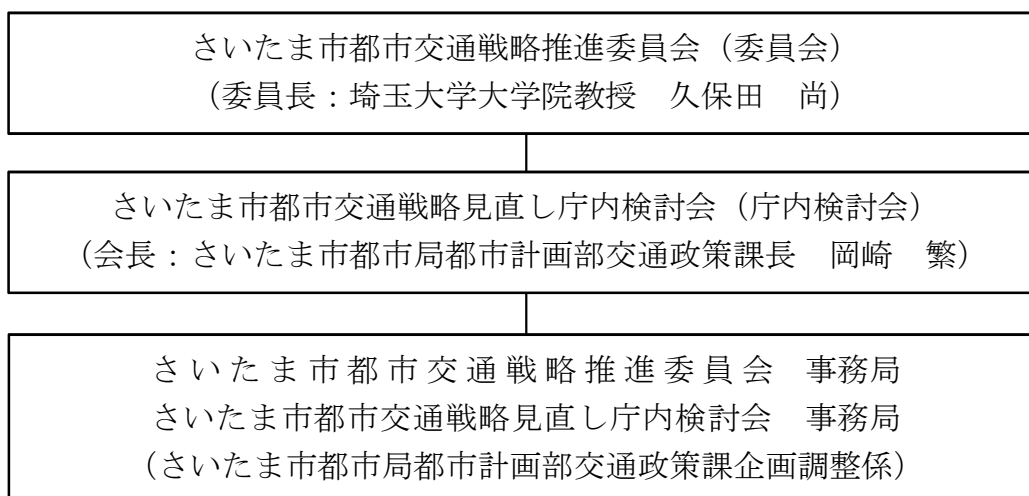
2-3. 評価指標の検討

2-4. 推進管理体制の検討

2-5. 概要版リーフレット素案の作成

第3章 検討委員会等の開催支援

3 調査体制



4 委員会名簿等：

平成 27 年度 さいたま市都市交通戦略推進委員会

	所 属	役 職	氏 名
委員長	埼玉大学大学院 理工学研究科	教 授	久保田 尚
委 員	さいたま市障害者協議会	理 事	藤崎 明美
委 員	さいたま市交通安全保護者の会(母の会)	会 長	前田 三恵子
委 員	東日本旅客鉄道(株)大宮支社 企画室 企画調整課	課 長	河田 誠
委 員	(一社)埼玉県バス協会	専務理事	鶴岡 洋
委 員	(一社)埼玉県乗用自動車協会	事務長	藤田 貢
委 員	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課	理事官兼課長	新井 文夫
委 員	さいたま市 都市局 都心整備部	部 長	中野 英明
委 員	さいたま市 建設局 土木部	部 長	中島 圭一
委 員	さいたま市 都市局 都市計画部	部 長	橋本 肇

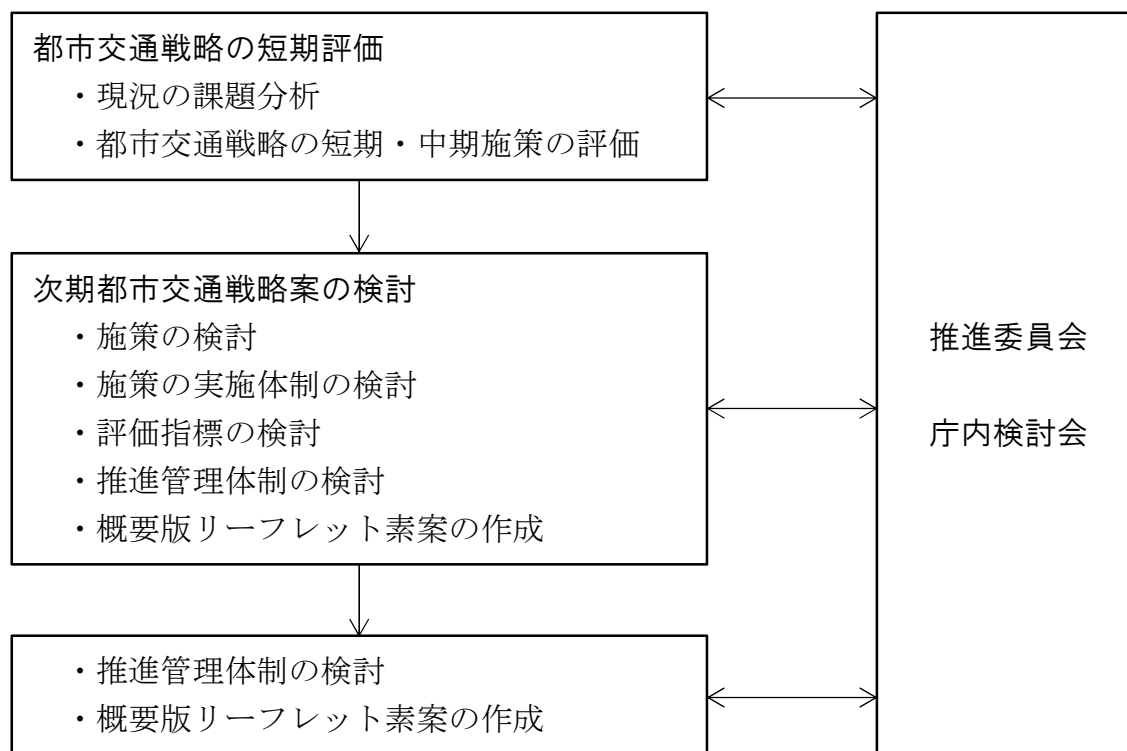
II 調査成果

1 調査目的

本市では、平成16年度に道路、公共交通、交通環境、地区交通等、本市の交通分野の各種関連計画や施策の方針を示す「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画（以下、SMARTプランという）」を策定しており、この実行計画として、「さいたま市都市交通戦略（以下、都市交通戦略という）」を、平成23年3月に策定している。

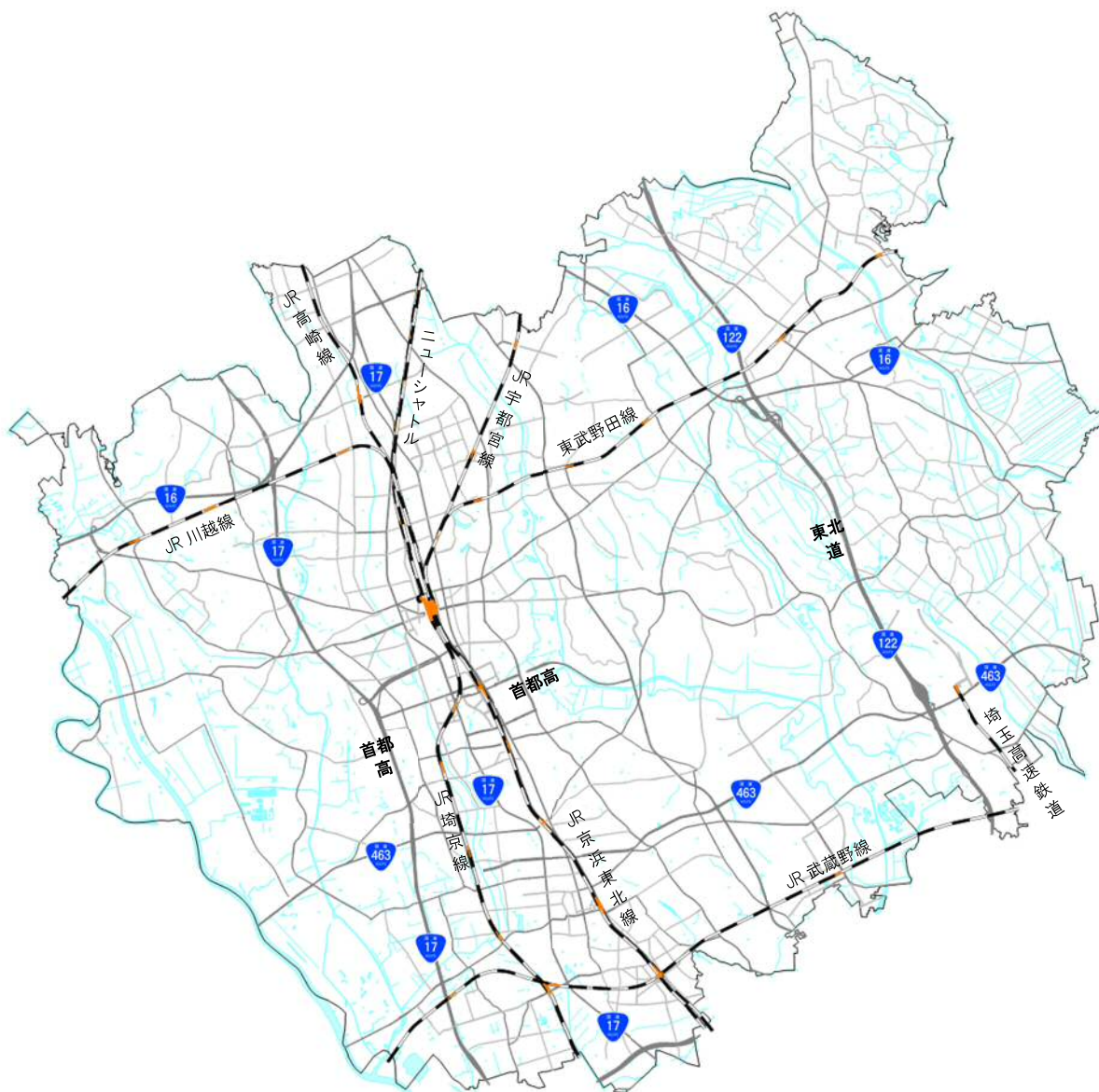
本調査は、都市交通戦略の策定から5年が経過し、関連法や本市関係計画の策定・改定状況、新たに取り組みられた施策等の状況、及び、都市交通戦略の短期の期限を迎えたことから、進捗管理の一環として計画を部分的に見直し、都市交通戦略の改定案を作成することを目的としたものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図

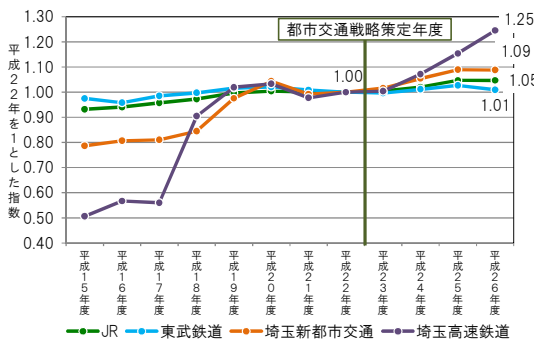
さいたま市全域



4 調査成果

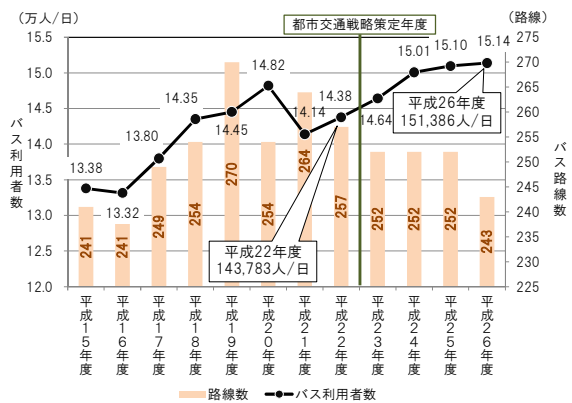
(1) 見直しの経緯とさいたま市の現状

- ・都市交通戦略は、計画策定以降約5年が経過し、事業進捗にも一定の成果を見たところである。一方で、事業進捗を踏まえた評価において、評価指標等に課題が確認されたこと、時代の趨勢や交通施策をとりまく環境が変化している。
- ・そこで、平成23年度から平成32年度までの都市交通戦略について、進捗管理の一環として見直しを行うものである。
- ・見直しにあたっては、庁内検討会議において議論を行い、進捗管理を行う推進委員会において審議し、都市交通戦略見直し(案)を作成した。



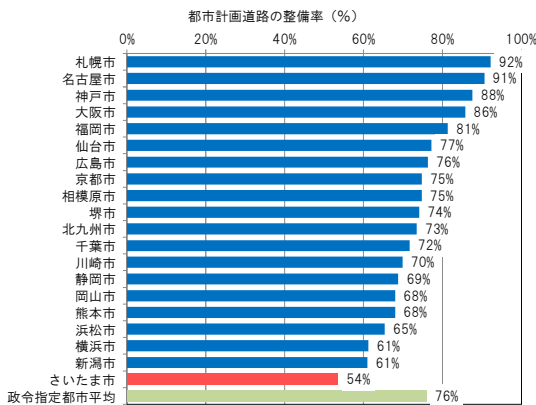
資料:さいたま市統計書(各年)

図 鉄道駅乗車人員の経年変化 (平成22年を1として)



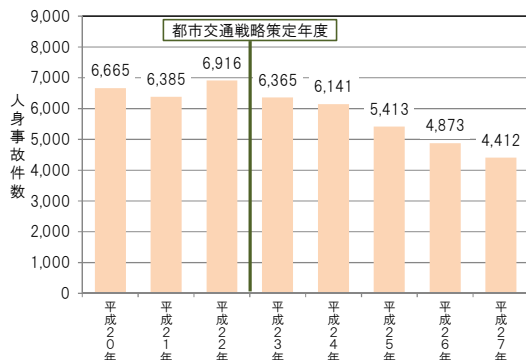
資料:さいたま市統計書(各年)

図 バス利用者数の推移



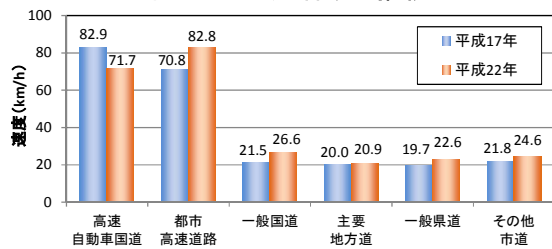
資料:都市計画年報(平成26年)

図 政令指定都市の都市計画道路整備率



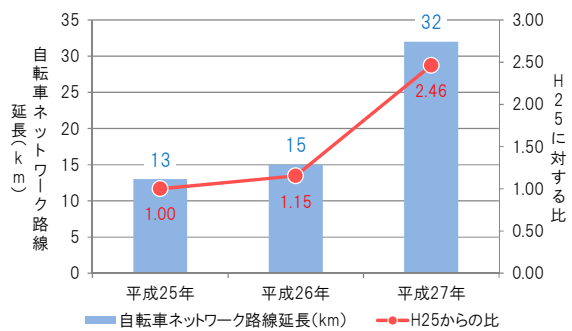
資料:さいたま市統計書(各年)

図 さいたま市における人身事故発生件数の推移



資料:H17、H22 道路交通センサス

図 道路種別旅行速度



資料:さいたま市資料

図 自転車ネットワーク路線延長

(2) さいたま市における現状の課題

- ・都市交通戦略の策定以降(平成 22 年度)に入手したデータについては、平成 27 年度データに時点修正を行い、短期評価を実施した。また、前回から部分的に更新したデータについても合わせて、整理した。
- ・現況のまとめと、本市の都市交通課題は、人口、自動車交通・道路整備、公共交通、交通安全、自転車交通、二酸化炭素排出の視点で、次のように整理した。

表 現状のまとめと今後の課題

項目	現状のまとめ	今後の課題
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の都心・副都心における人口密度は増加の傾向にある。 ・高齢化率は、今後も高まる見通しである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口増加を支える交通体系や、高齢者の移動性の確保が求められる。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者は、増加傾向にある。 ・バス利用者数は都市交通戦略策定以降増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、公共交通サービスの向上が求められる。
自動車交通 道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備延長は増加している。ただし、他の政令指定都市と比較して低い状況である。 ・総走行台キロはほぼ横ばいである。 ・混雑度は減少傾向で旅行速度も若干高まっているが、著しい混雑区間（混雑度 1.5 以上）も若干増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路等の施設整備が求められるほか、交通手段の転換やかしい車の使い方が求められる。
交通安全 (歩行者を含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・人身事故の発生件数は都市交通戦略策定以降、減少している。 ・ゾーン 30 指定面積は 1,000ha を超えるなど、交通安全対策を推進している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・より安全で安心の交通体系の整備が求められる。
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワーク路線の整備を推進している。 ・違法駐輪は減少の傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行環境の整備や、ニーズがある箇所での駐輪場整備が求められる。
二酸化炭素 排出	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸部門の排出量は、近年ではほぼ横ばいである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・排出量削減に向け、環境に配慮した交通体系の構築が求められる。

(3) 次期都市交通戦略に向けた課題の整理

- ・都市交通戦略は、平成22年度の計画策定以降、約5年が経過し一定の事業進捗をみた。一方、都市交通戦略策定以降の上位・関連計画の策定・改定や法制度の導入、交通ニーズなどの変化を踏まえると、見直しの必要性が高まってきている。
- ・そのため、都市交通戦略の問題点と、次期都市交通戦略に向けた課題は、次のように整理することができる。

【都市交通戦略を取り巻く状況と課題】

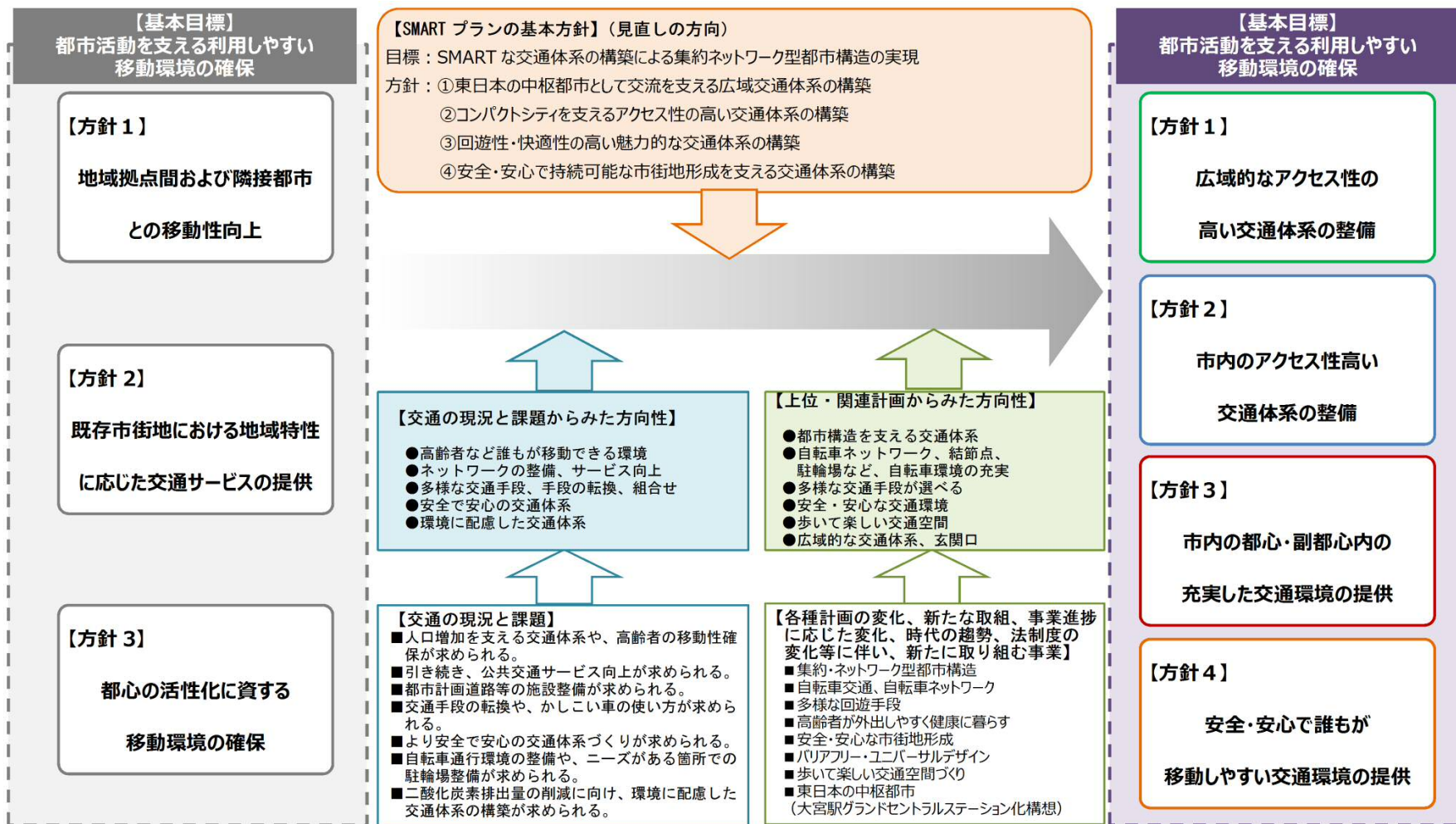
現在の状況	課題
<ul style="list-style-type: none"> ●戦略策定（H23.3）以降、法制度や市の上位・関連計画などが変化した。 ●平成 26 年には、都市再生特別措置法の制定や、地域公共交通の活性化および再生に関する法律の改正により、「立地適正化計画」「地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画」が位置づけられた。 ●市においても平成 26 年は、総合振興計画後期基本計画実施計画の策定、さいたま市成長戦略の策定、都市計画マスタープランの改定などが行われた。 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通の上位計画であるSMARTプランが見直し作業中であり、これと整合を図った方針策定や施策の整理を行う必要がある。 ●その他の関連計画の変化、事業進捗に応じた変化、時代のすう勢、法制度の変化等に伴う対応を行う必要がある。

【都市交通戦略の評価に関する状況と課題】

現在の状況、問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ●継続的に取得できなくなったデータがあり、今後の評価や比較が困難な指標がある。 (例:バス走行実績データ 等) ●社会・経済状況による変化の影響が大きく、施策による効果の切り分けや分析が難しい場合がある。 (例:景気変動、一時的なブーム 等) ●施策によっては、実施の効果が見えにくい、もしくは、効果の規模が小さく評価が難しい場合がある。 (例:公共交通サービス向上効果かモビリティマネジメントの効果なのか判断は難しい、短区間や部分的な道路整備の効果は小さい 等) ●単年で効果が見えにくく一定程度の時間軸で評価が必要な場合や、数年に一度の統計データでは、計測が困難な場合がある。 (例:モビリティマネジメント、PT データやセンサスデータによる評価 等) 	<ul style="list-style-type: none"> ●都市交通戦略の方針の見直しと整合を図り、これまでの評価に関する問題点を踏まえ、評価指標や評価方法を整理する必要がある。 ●評価の実施時期や実施方法について、時間軸を考慮した整理を行う必要がある。

(4) 次期都市交通戦略案の検討と見直しの視点

- ・ 施策案の検討にあたり、都市交通戦略の見直しにあたっての視点を整理する。
- ・ 現在の都市交通戦略が有する課題を踏まえ、また、時代の趨勢や法制度の変化、市の各種計画の変化や新たな取組の状況、事業進捗に応じた変化を踏まえ、方針および方針に対応する施策案を検討する。



(5) 基本目標および基本方針

- ・基本目標は、これまでの都市交通戦略の内容を踏襲する。基本方針は、都市の現況と課題、上位計画・関連計画を踏まえ、次のように定める。

【基本目標】 都市活動を支える利用しやすい移動環境の確保

【方針1】 広域的なアクセス性の高い交通体系の整備

- 広域交通による東京都心や他市の拠点都市との高いアクセス性を旨す。
- 広域交通のアクセス性を向上させるため、鉄道、バス交通の充実した拠点・ネットワークを提供する。
- バス交通および自動車交通を支えるため、広域幹線道路を整備し、充実した道路ネットワークを提供する。

【方針2】 市内のアクセス性高い交通体系の整備

- 水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造を支える交通体系を旨す。
- 市内の都心・副都心相互間を結ぶ基幹交通をはじめ、市内の移動を支えるアクセス性の高い交通ネットワークを提供する。
- 市内の移動のため、鉄道・バスなどの公共交通サービスや、バス・自動車交通を支える充実した道路空間を提供する。

【方針3】 市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供

- 市内の都心・副都心における回遊性や快適性を高めるため、多様な交通手段の提供により、東日本中核都市としてふさわしい交通環境の充実を旨す。
- 駅前広場や交通施設の整備により、歩いて楽しい交通空間づくりを行うとともに、短距離移動を支援する交通手段を提供する。
- 情報提供など、来訪者や外国人も分かりやすく使いやすい交通環境を提供する。

【方針4】 安全・安心で誰もが移動しやすい交通環境の提供

- 誰もが、いつでも、気軽に、移動したいと思う時に移動できる環境を旨す。
- バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した施設整備や交通サービスの充実により、子ども・高齢者をはじめ誰もが外出しやすい、安全で安心できる交通環境を提供する。
- 健康的な暮らしを支える、持続可能で、環境負荷が小さな交通環境を提供する。

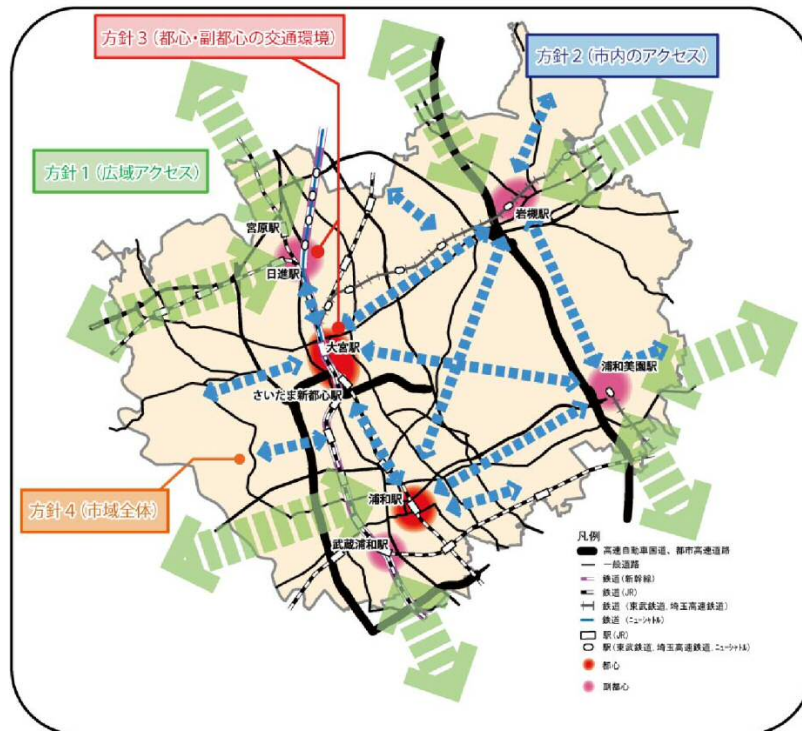


図 基本方針のイメージ図

(6) 施策の実施体制

・都市交通戦略の4つの方針に基づき、主な交通施策を整理した。また、本市以外が実施する交通施策や、移動円滑化等他の計画で位置づけられている交通施策についても記載を行った。なお、進捗管理や評価は、それぞれの実施主体や各計画で行う。

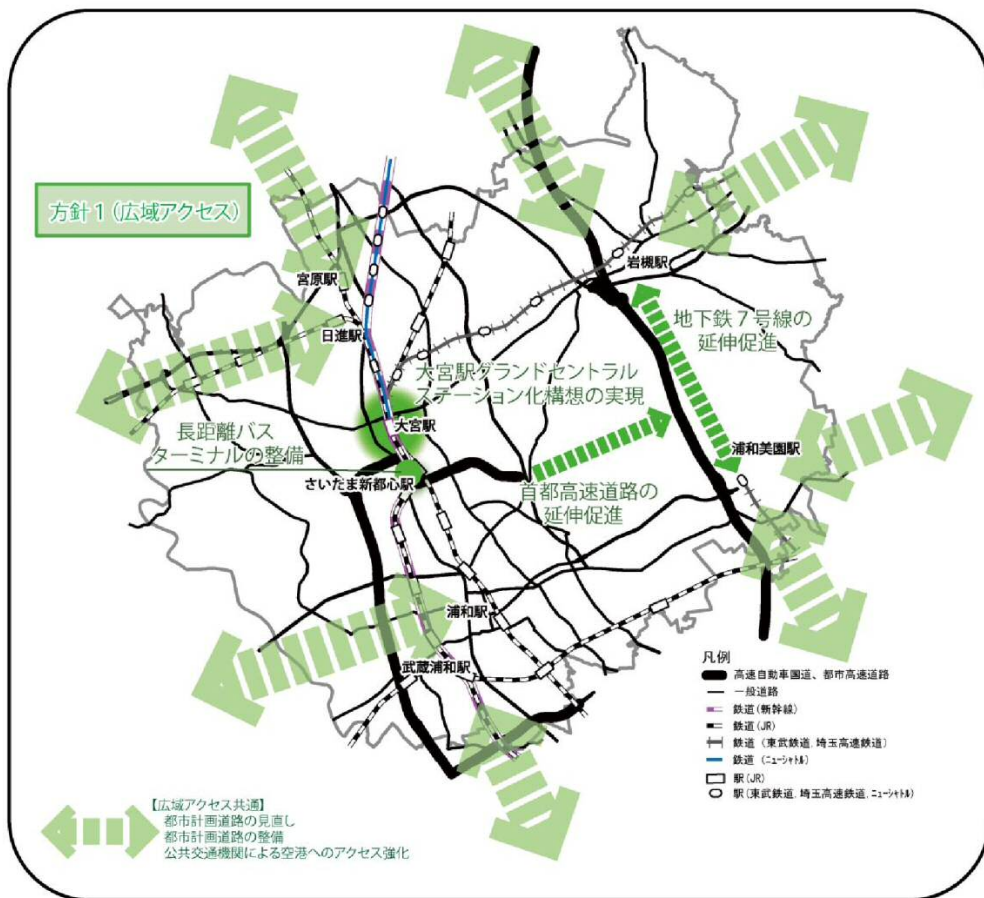
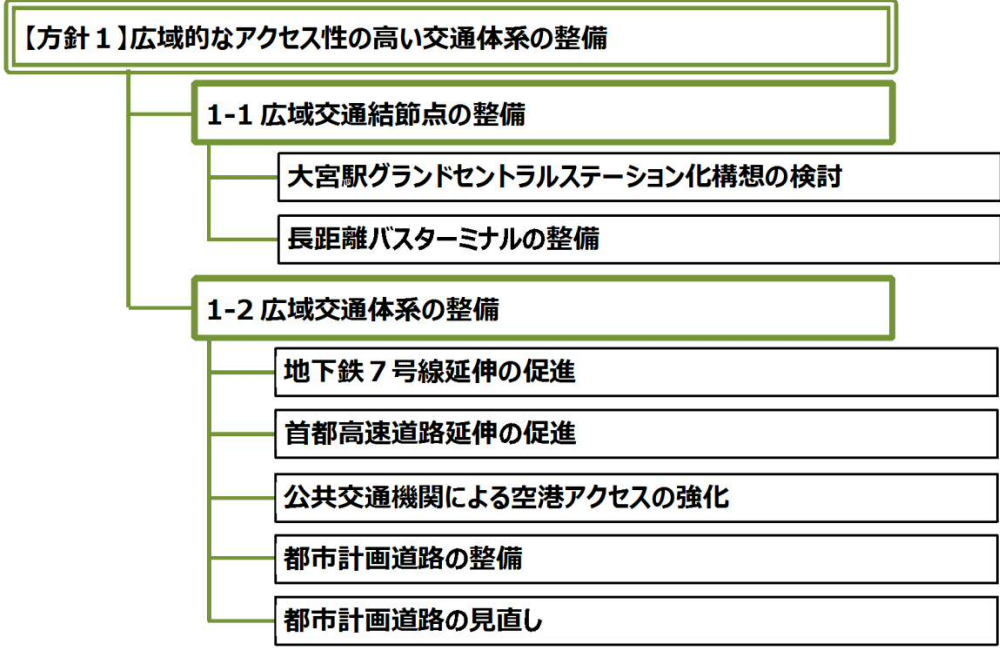


図 基本方針のイメージ図

【方針2】市内のアクセス性の高い交通体系の整備

2-1 公共交通体系の充実

地下鉄7号線延伸の促進（再掲）

東西交通大宮ルートへの検討

バスの走行環境整備の検討

駅舎改修及び駅周辺整備の推進

コミュニティバス等の新規導入および既存路線の改善

2-2 交通ネットワークの整備

自転車ネットワーク路線の整備

都市計画道路の整備（再掲）

都市計画道路の見直し（再掲）

交差点の改良

2-3 公共交通の利用促進

モビリティ・マネジメントの推進

鉄道の輸送力の強化

バスの輸送力の強化

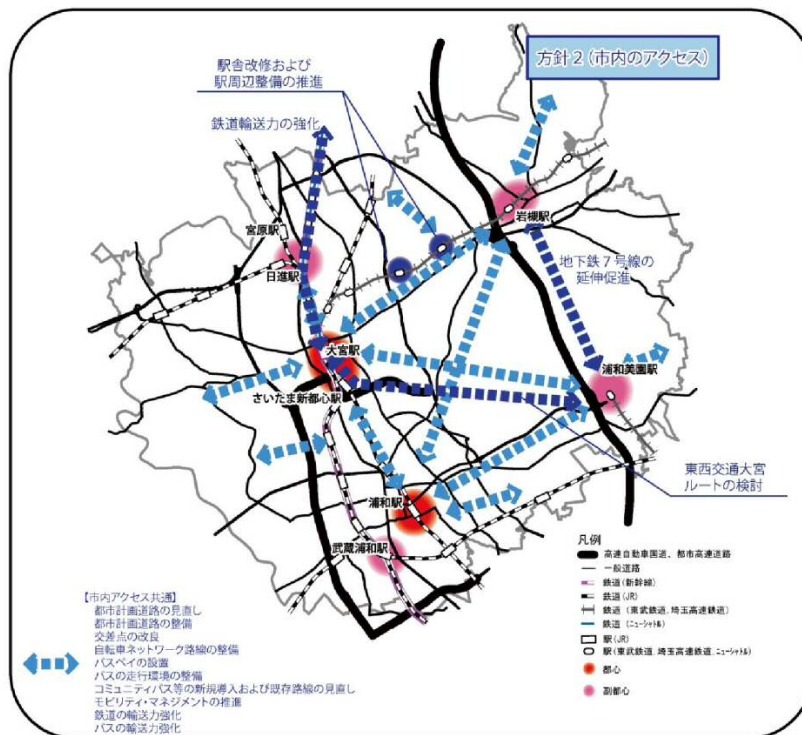


図 基本方針のイメージ図

【方針3】市内の都心・副都心内の充実した交通環境の提供

3-1 交通基盤の整備

大宮駅グランドセントラルステーション化構想の検討（再掲）

浦和駅西口南高砂地区の整備による回遊性の向上

駐輪場の適正配置の推進

段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備

氷川参道の歩行者専用化の検討

都市計画道路の整備

3-2 使いやすい交通システムの整備

大宮駅西口おもてなし歩行エリアの整備

モビリティ・マネジメントの推進（再掲）

コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大

サイクルサポート施設の認定・設置

端末物流対策の検討

ローディングベイの設置（路上）

駐車場の効率運用の検討

公共サイン整備の推進



出典：さいたま市資料

図 浦和駅西口南高砂地区の整備による回遊性の向上（市街地再開発の整備イメージ）

【方針4】誰もが安全・安心に移動しやすい交通環境の提供

4-1 誰もが外出しやすい安全・安心な交通環境の整備

自転車事故の防止対策の推進

自転車の交通安全啓発活動の実施

放置自転車対策（指導・撤去・啓発）の強化

段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備（再掲）

ゾーン30の整備

交通規制による歩行空間の快適化

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

ユニバーサルデザインタクシー導入の推進

公共サイン整備の推進（再掲）

バス待ち環境の改善

4-2 持続可能で健康に暮らすことができる交通環境の整備

モビリティ・マネジメントの推進（再掲）

パークアンドライドの推進

交通結節点における駐輪場の整備

駐輪場の適正配置の推進（再掲）

健康づくりを目的とした歩道の整備

自転車のレクリエーションルートの設定

環境に配慮した次世代自動車の普及の推進

低炭素型パーソナルモビリティの普及の推進

エコドライブの推進

4-3 災害に強く安心できる交通環境の整備

地下鉄7号線延伸の促進（再掲）

東西交通大宮ルート of 検討（再掲）

都市計画道路の整備（再掲）

(7) 進管理体制

- ・都市交通戦略は、1年毎に推進委員会を開催し、事業の進捗状況の確認や必要に応じた見直しを行ってきた。今後も、これまでの状況を継続しつつ、トピック的な取組については定期的に情報共有を行いながら、効果的・効率的に推進管理を行うことが必要である。
- ・また、平成27年度は都市交通戦略の部分見直し(方針の組み換えと施策の入れ替え等)を行ったが、5年後の見直し時には、一定期間経過後の評価を実施し、利用者の意識調査を行いながら、都市交通戦略全体を見直す必要がある。

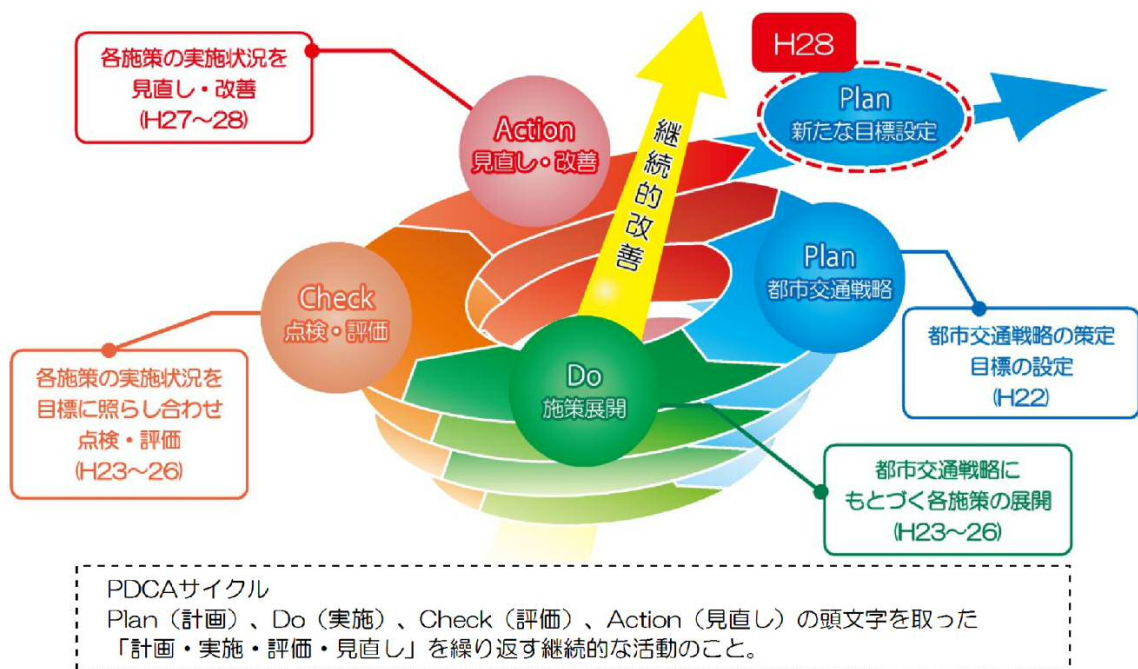


図 PDCAサイクルによる施策展開と継続的な改善