

1. 概要

理念 方針	(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3: 都心の活性化に資する移動環境の確保
目標 年次	平成32年度

位置 付け	本市の将来都市像の実現に向け、長期的な視点を踏まえながら、短・中期に取り組む都市・交通分野の施策展開を通じて、過度な自動車利用からバスや鉄道などの公共交通機関や自転車・徒歩への利用転換を図るため、「さいたま市都市交通戦略」を策定	
	総合交通体系(PT調査)	○ H20
	都市計画マスタープラン	○ H17(現在改訂中)
戦略 策定 範囲	交通マスタープラン	○ H16(H18改訂)
	都市圏	
	市域	○
	特定エリアのみ	

■都市交通戦略の基本目標・方針

都市交通戦略

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

基本方針

方針1: 地域拠点間および隣接都市との移動性向上

- 本市の目指す、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を実現するために、拠点間および隣接都市との移動性の向上を図る。
- 鉄道駅へのアクセス性の向上や駅を中心とした幹線的なバス路線の充実、幹線的なバス路線にアクセスする移動サービスの確保により、環境負荷の小さい交通体系を目指す。

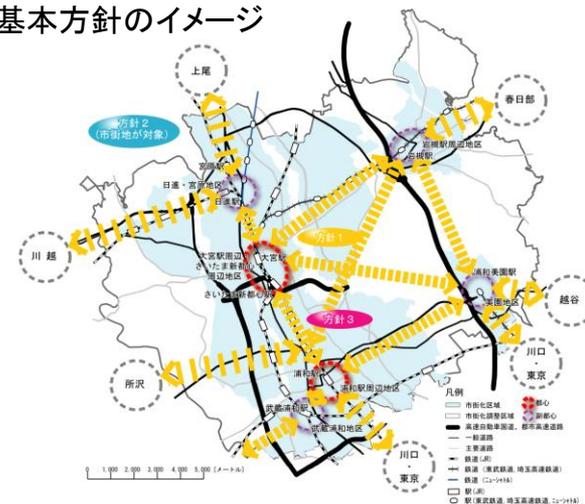
方針2: 既存市街地における地域特性に応じた交通サービスの提供

- 既存市街地の中にも公共交通のサービスが受けにくい、交通空白・不便地区が存在するため、超高齢社会の到来に向けて、誰もが安全・安心して移動出来る生活交通の確保を図る。
- 生活交通の確保にあたっては、多様な交通サービス(コミュニティバス、乗合タクシーなど)の中から、地域の特性に合わせて提供を行う。

方針3: 都心の活性化に資する移動環境の確保

- 安全・快適な歩行環境の形成、都市空間のユニバーサルデザインの推進により都心地区の活性化を図る。
- 道路や駅前広場、駐輪・駐車場等の交通施設の整備に加え、情報提供も含めた取り組みを行うことで、都心地区の回遊性の向上を図る。

■基本方針のイメージ



2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口 (拠点等)	
		中心部歩行者数	○
		自転車交通量	○
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	○
	鉄道、路面電車利用者数	○	
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通 サービス圏域人口	○
		商品販売額	
環境	交通事故件数、死傷者数	○	
	CO2排出量	○	
その他 指標	交通の満足度	○	

■都市交通戦略の基本目標・方針に対応した評価基準

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）

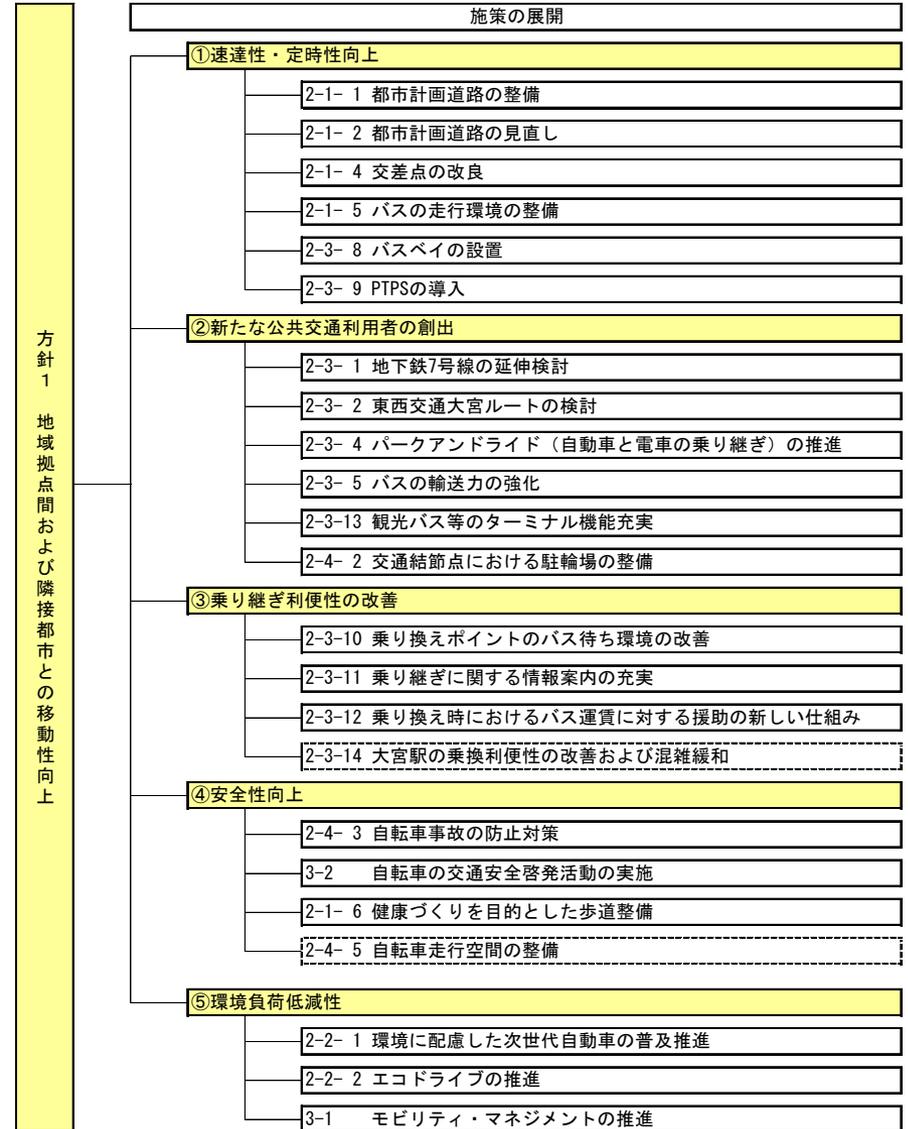
さいたま市都市交通戦略

3. 展開施策(1)都市交通戦略に位置付ける施策、方針1の施策体系

■さいたま市が取り組む主な都市および交通施策

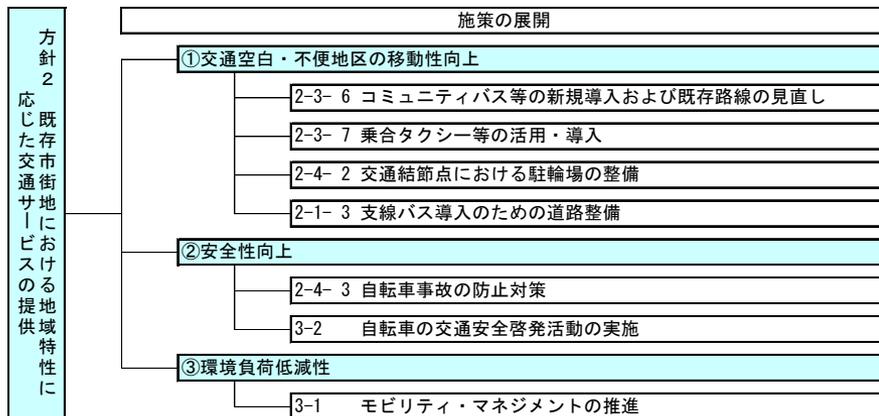
分類	分野	施策
1 土地利用		1-1 公共交通の利便性の高い市街地における集約的な土地利用の推進 1-2 都心・副都心における都市機能の維持・強化 1-3 生活拠点におけるサービス機能等の誘導 1-4 住宅を主体とする地区での誰もが安全・安心、快適に生活できる住環境の維持・形成 1-5 工業・流通業務を主体とする地区での新たな都市型工業の育成 1-6 自然的土地利用を主体とする地区での水・みどり資源の保全・活用・創造
2 交通	2-1 道路	2-1- 1 都市計画道路の整備 2-1- 2 都市計画道路の見直し 2-1- 3 支線バス導入のための道路整備 2-1- 4 交差点の改良 2-1- 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の検討 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 水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

■方針1に位置付けられる施策の体系

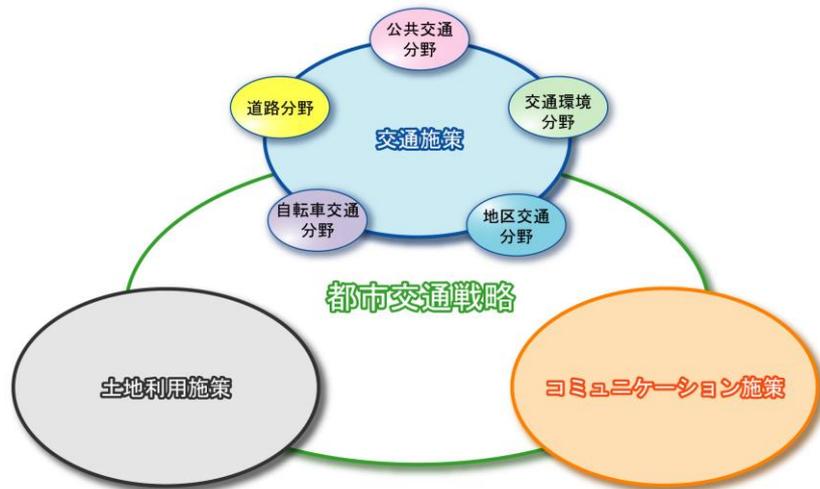


3. 展開施策(2)方針2、方針3の施策体系

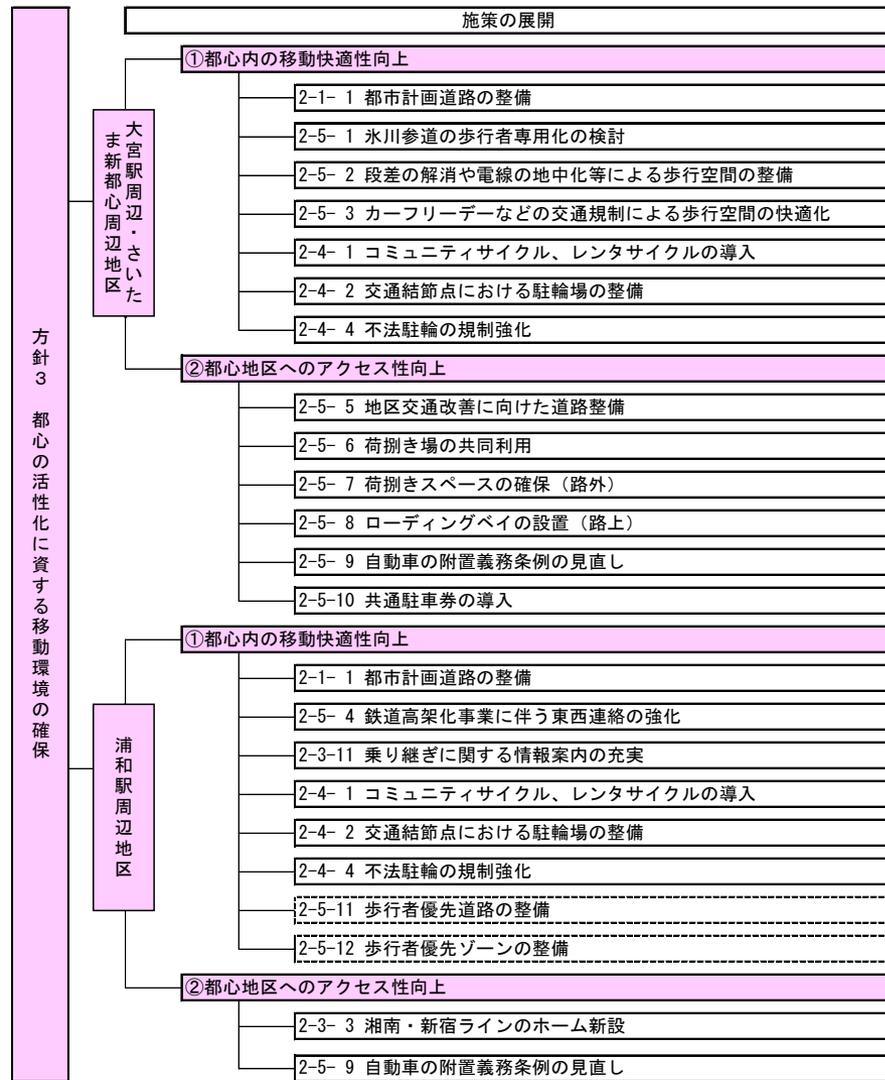
■方針2に位置付けられる施策の体系



■都市交通戦略に含まれる施策の分野のイメージ



■方針3に位置付けられる施策の体系



3. 展開施策(3)方針1の主な施策パッケージの抜粋

■方針1:①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				
		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 H24年度供用開始										道路管理者	
2-3-9 PTPSの導入	浦和・浦和美園線 浦和・田島線 浦和・桜区役所線	警察、バス事業者と協議しながら導入路線の検討										市交通管理者	

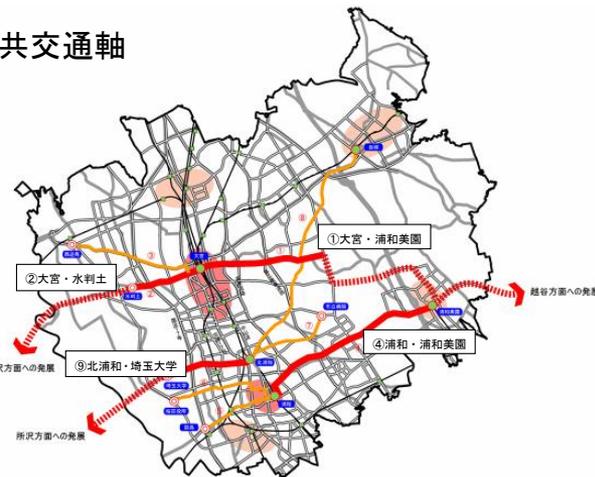
■方針1:⑤環境負荷低減性パッケージ

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 北区役所 南区役所 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の事業実施										市 学校	

■方針1:②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 事業者手(平成24年度末までの事業者手を目標)										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 大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅	休日P&Rのための確保件数の検討 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 交通事業者	
	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										市 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軸の強化 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 交通軸節点における駐輪場の整備	疾走塚バス停 ニッ宮バス停 西武車庫前バス停 左知川原バス停 宮下バス停	CSBR駐輪場の事業化検討 疾走塚、ニッ宮、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」と運動した駐輪場の整備										市 バス事業者 協力企業	

■幹線公共交通軸

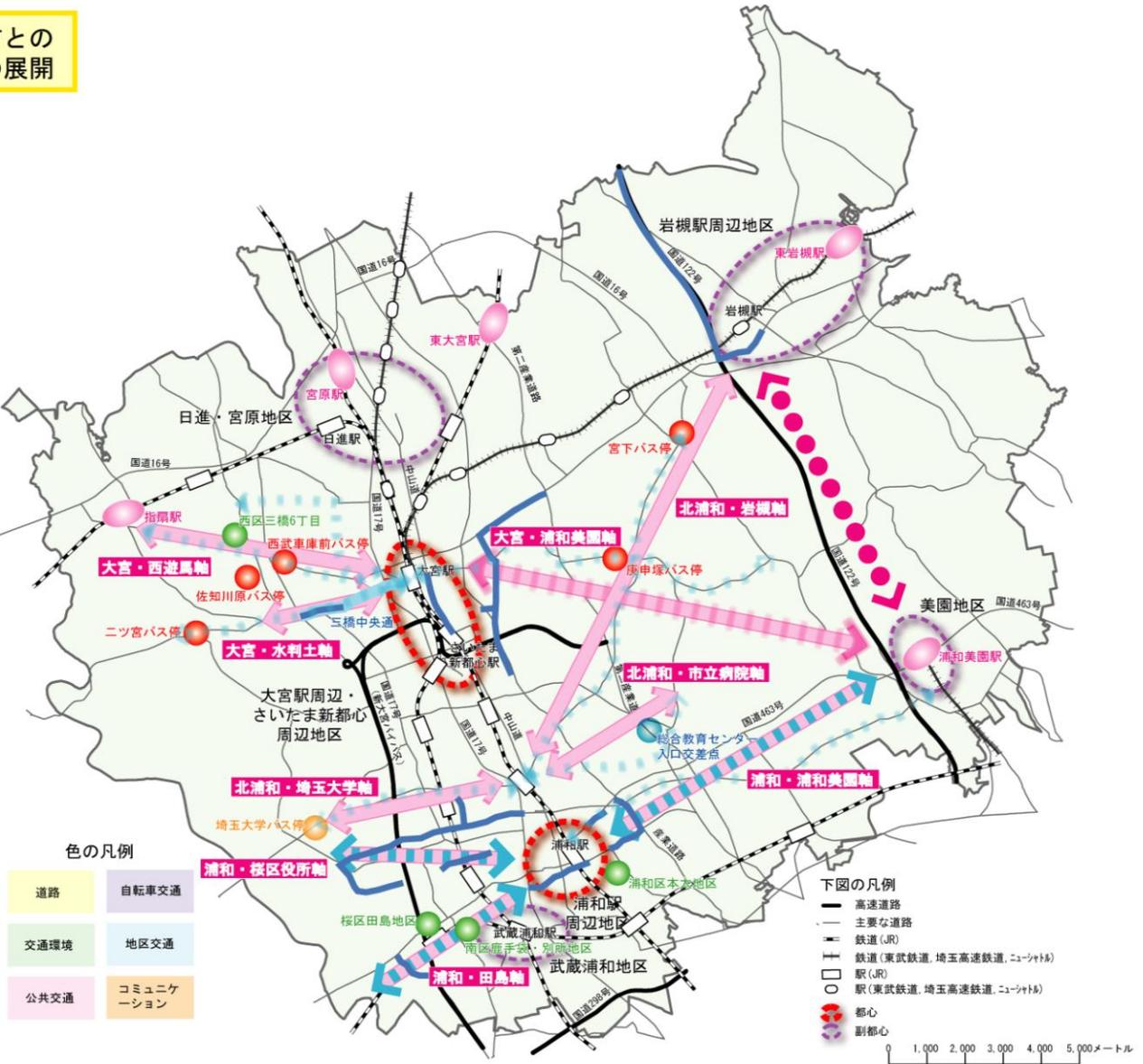


さいたま市都市交通戦略

3. 展開施策(4)方針1に位置付けられる施策の展開

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
速達性・定時性向上 パッケージ	2-1-1 都市計画道路の整備	道路整備プログラム路線区間	—
	2-1-2 都市計画道路の見直し	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 三橋中央通線	●
	2-1-5 バスの走行環境の整備	三橋中央通線	—
	2-3-8 バスベ이의設置 2-3-9 PIPSの導入	浦和・浦和美園軸 浦和・田島軸 浦和・桜区役所軸	⇄ (導入済み路線)
新たな公共交通利用者の創出パッケージ	2-3-1 地下鉄7号線の延伸検討	浦和美園～岩槻	⇄
	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	⇄
	2-3-4 パークアンドライドの推進	指扇駅 宮原駅 東大宮駅 東岩槻駅 浦和美園駅 内宿駅(市外)	●
	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	⇄
	2-3-13 観光バス等のターミナル機能充実 2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備	大宮駅・さいたま新都心駅周辺 庚申塚バス停 ニッ宮バス停 西武車庫前バス停 佐佐川原バス停 宮下バス停など 埼玉大学バス停	●
乗り継ぎ利便性の改善パッケージ	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	コミュニティバスと路線バスとの乗り継ぎなど	
	2-3-12 乗り換え時におけるバス運賃に対する援助の新しい仕組み		
安全性向上パッケージ	2-4-3 自転車の事故を防止対策	あんしん歩行エリアなど	●
	2-4-2 自転車の交通安全啓発活動の実施	市内生活道路	
環境負荷低減性パッケージ	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推進 2-2-2 エコドライブの推進	市内各所	
2-3-1 モビリティ・マネジメントの推進	区役所、企業、学校など		



3. 展開施策(5)方針2の主な施策パッケージの抜粋

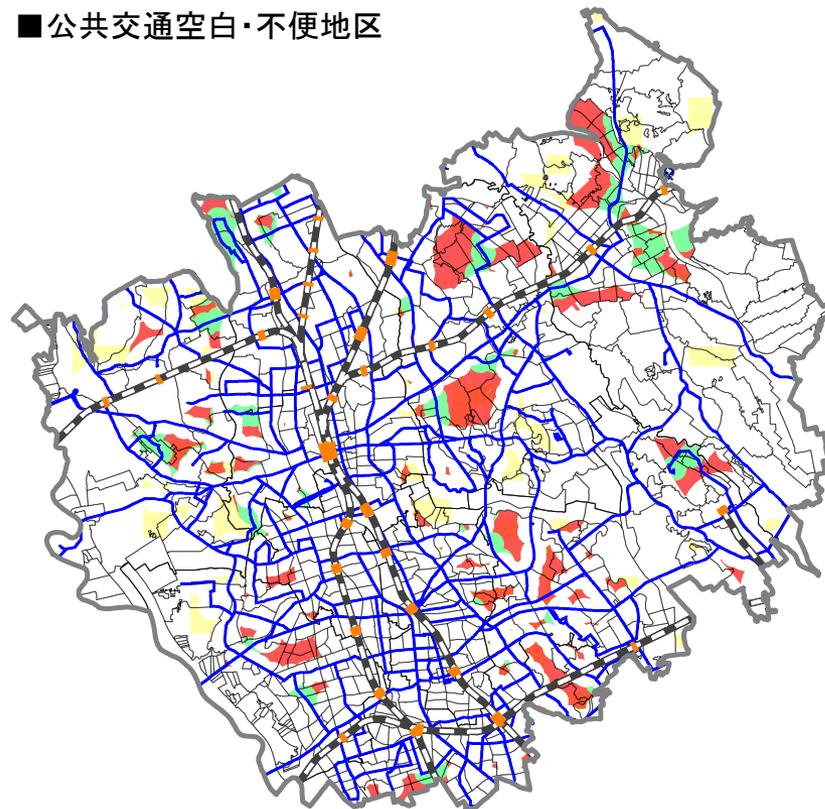
■方針2:①交通空白・不便地区の移動性向上パッケージ

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	実施準備	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)
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	実施準備	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)
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&B 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 支援バス導入のための道路整備	御蔵中央線 蓮沼御蔵線 蓮沼中央線	事業継続											市 (財)さいたま市 区部整理協会 バス協会

■方針2:②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 交通安全管理者 交通安全団体

■公共交通空白・不便地区



— バス路線

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、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

市街化調整区域の既存市街地:市街化調整区域内で、H17国勢調査時点の人口密度が2000人/km²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)

さいたま市都市交通戦略

3. 展開施策(6)方針3の主な施策パッケージ・施策の展開の抜粋

■方針3:①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						
		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	大宮駅東口駅前通り 中山道	事業継続		H25年度完成									市
	水川緑道西通線(南区間)	事業継続			H26年度完成								市
	水川緑道西通線(北区間)	計画策定	事業着手	事業継続						H31年度完成			市
2-5-1 水川参道の歩行者専用化の検討	水川参道	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(大宮停車場線、工機駅前通線)	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	緑塚公園周辺地区	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実施											
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	

■方針3に位置付けられる施策の展開



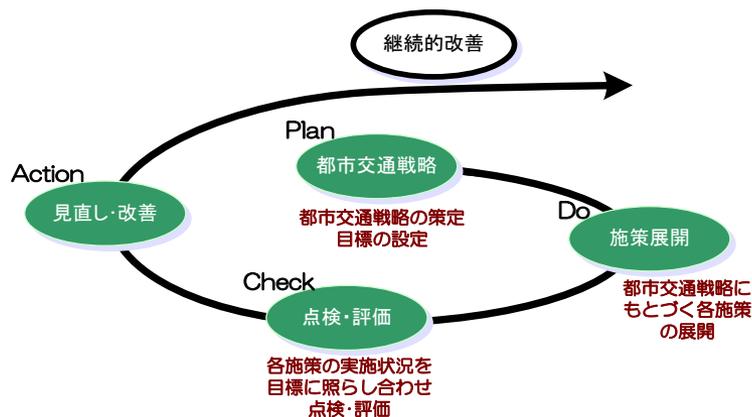
下図の凡例
 ← 主要道路
 ≡ 鉄道(JR)
 ≡≡≡ 鉄道(東武鉄道、ニューシャトル)
 ● 駅
 ■ 住居系市街地
 ■ 商業・工業系市街地
 0 100 200 300 400 500メートル

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 水川緑道西通線(南区間) 水川緑道西通線(北区間)	■
2-5-1 水川参道の歩行者専用化の検討	水川参道	↔
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 工機駅前通線 大宮駅東口銀座通り 中山道	■
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	緑塚公園周辺地区	○
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 商歩き等の共同利用	大宮駅・さいたま新都心駅周辺	■
2-5-7 商歩きスペースの確保(舗装)	都心地区(大宮駅東口銀座通り、中山道)	■
2-5-8 コーディングバイクの設置(路上)	大宮駅東口	■
2-5-9 自動車の副置業務車の見直し	都心地区外縁部(大宮駅から徒歩500m)	■
2-5-10 共有駐輪場の導入	大宮駅周辺	■

※大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区を抜粋

4. 総合交通戦略の推進及び評価

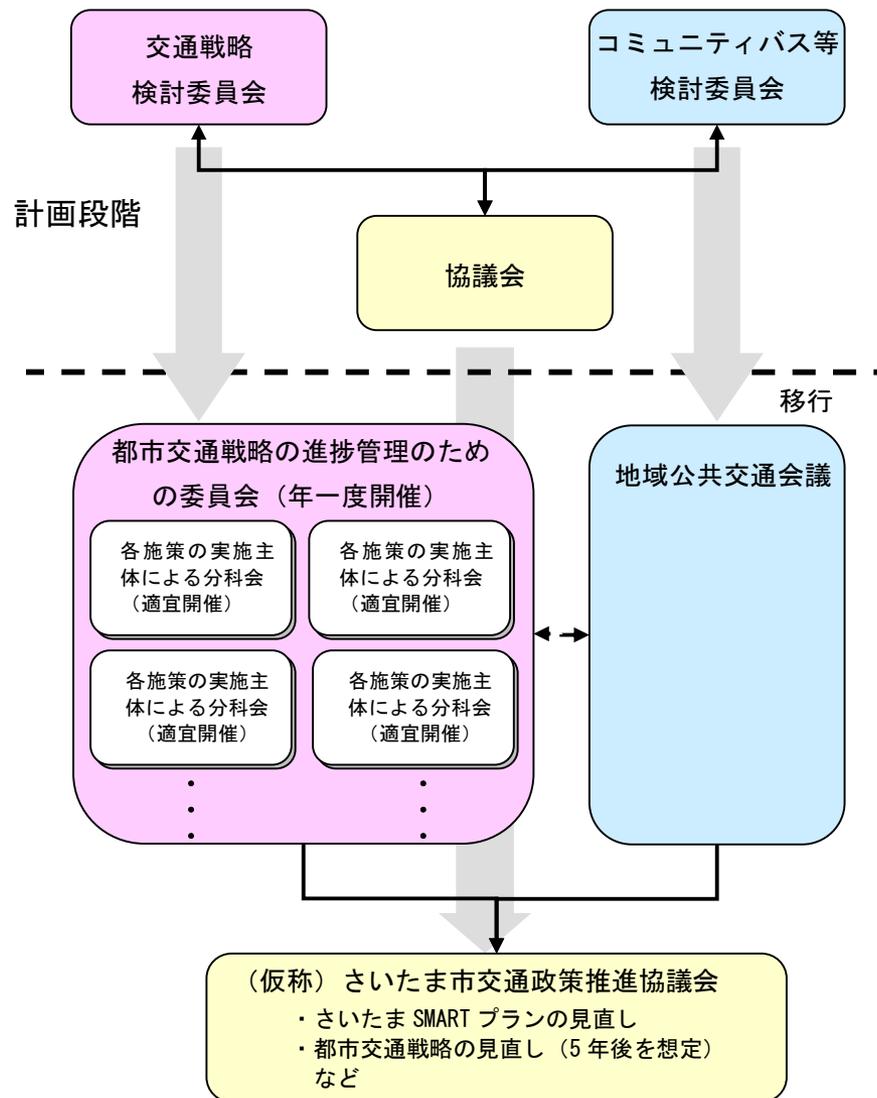
■PDCAサイクルによる施策展開と継続的な改善



PDCA サイクル

Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（見直し）の頭文字を取った「計画・実施・評価・見直し」を繰り返す継続的な活動のこと。

■都市交通戦略推進体制のイメージ



さいたま市都市交通戦略

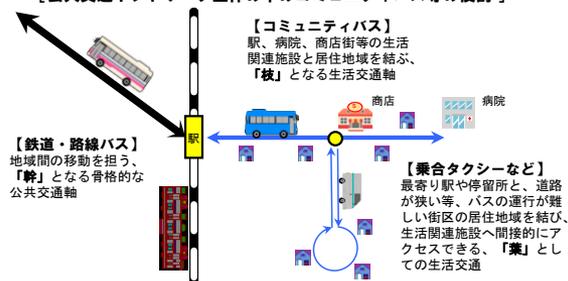
5. その他(戦略報告書の構成・特徴等) コミュニティバス等導入ガイドラインの策定

■コミュニティバス等の基本方針

○コミュニティバス等のコンセプト

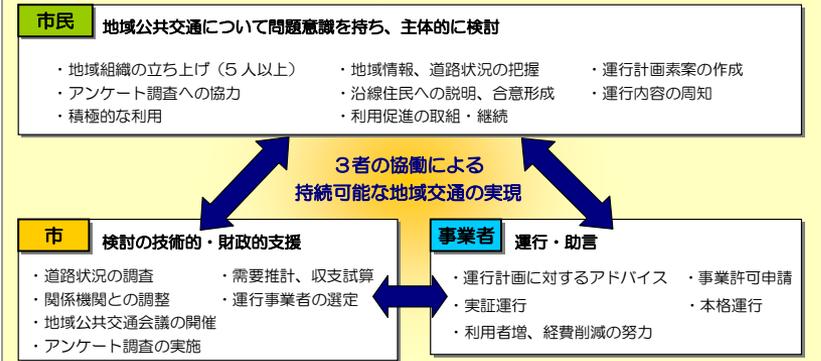
- ・主に市街化区域の交通空白地区や交通不便地区の解消
- ・路線バス網の補完
- ・駅、病院、商店街、金融機関、区役所など市民生活に密着した施設へのアクセス

【公共交通ネットワーク全体の中のコミュニティバス等の役割】



■検討主体と役割分担

○検討主体と役割分担



■コミュニティバス等のサービス方針

○コミュニティバス等のサービス方針

- 運賃体系
 - ・コミュニティバスは、路線バスと同様の対距離運賃を基本とします。
 - ・コミュニティバス以外は、導入地域における運行計画により、運賃体系を設定します。
- 本数/日
 - ・運行間隔は1時間に1本程度を基本とします。
- 時間帯
 - ・7時台～18時台までの運行を基本とします。
- 運行日
 - ・平日運行を基本とします。
 - (休日については、沿線の主要施設等への交通ニーズを調査して、需要が見込める場合に検討します。)
- 運行システム
 - ・コミュニティバス、または乗合タクシーなどとして。



コミュニティバス(定員数34人*)



乗合タクシー(定員数9人*) ※運転手を除く

■コミュニティバス等の検討体制

