

さいたま SMARTプラン



第1章

さいたま市を取り巻く 状況と問題点

- 1-1. 関連法制・上位計画
- 1-2. 社会・経済情勢
- 1-3. 交通を取り巻く環境
- 1-4. 地区別の状況
- 1-5. さいたま市の交通体系上の課題
- 1-6. さいたま市の将来都市像
- 1-7. 将来都市交通体系のあり方
- 1-8. 将来分析のねらい

第1章 さいたま市を取り巻く状況と問題点

前回の基本計画策定以降、本市では、首都高速埼玉新都心線がさいたま見沼 IC まで延伸するとともに、南大通東線や道場三室線、赤山東線などの主要な幹線道路の整備が進み、都市計画道路の整備率も 50.6%（平成 27 年度末）となった。鉄道においても、北海道新幹線・北陸新幹線が開業するとともに、上野東京ラインの開通や浦和駅の鉄道高架事業の完了、川越線の西大宮駅の開業など、東京都心までの利便性が増すとともに、東日本の各都市へのアクセスも充実した。

バスネットワークについては、コミュニティバスだけでなく、乗合タクシーの運行を始めるとともに、従来の大宮駅・さいたま新都心駅からの空港リムジンバスだけでなく、浦和駅・武蔵浦和駅から羽田空港までの運行も始まった。

東京圏のパーソントリップ調査では、鉄道について、人口の伸び率を大きく上回る利用状況になるとともに、減少を続けていたバス利用状況についても過去の水準程度まで回復した。また、自動車の分担率も減少しており、前回の基本計画の目標でもある「過度に自動車に依存しない交通体系の実現」に向けて、着実な進捗を見せている。

本章では、「関連法制や上位計画」、「社会・経済情勢」と「交通を取り巻く環境」の 3 つの視点に大別し、本市を取り巻く状況と問題点を整理する。

新たな基本計画では、前回の基本計画策定当時（平成 18 年 4 月改定）からの交通、社会経済状況等の変化を反映させた計画とするため、検討の基礎資料となる各種データを最新のデータに更新し、比較を含めた考察を行った。

1-1. 関連法制・上位計画

1-1-1. 交通関連法制の動向

- 交通政策に関する基本理念と基本事項を定めた交通政策基本法の制定をはじめ、交通に関する国の法制度にも新たな動きが生じている。
- 国際競争力の強化や、大規模災害への対応等、SMART プラン策定時にはクローズアップされていなかった概念が、政府の基本理念として定められた。
- 人口減少、高齢社会を迎え、コンパクトシティ形成の必要性がさらに高まっており、集積された都市機能を繋ぐ、まちづくりと連携した公共交通体系の構築、地域公共交通の確保が求められる。

表 1-1 交通関連法制の概要

法律名称	概要
交通政策基本法 (H25.12)	・ 地方公共団体には、自然・経済・社会的条件に応じ、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」等の、政府の定める基本理念を踏まえた交通関連施策の実施が求められる。
地域公共交通の活性化 及び再生に関する法律 (H26.5)	・ 地方公共団体を中心となり、まちづくりと連携して、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通網形成計画を定めることができる。
都市再生特別措置法 (H26.5)	・ コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考えに基づき、公共交通により生活利便施設等にアクセスできるなど、コンパクトなまちづくりに取り組むため、立地適正化計画を定めることができる。

(1)交通政策基本法

- 交通に関する基本理念などを定める基本法制として平成 25 年 12 月に交通政策基本法が公布・施行された。
- 国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定めている。
- また、地方公共団体の責務として、基本理念に則り、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定・実施することが定められている。

表 1-2 交通政策基本法の基本理念等

基本的認識(第 2 条)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通の果たす機能 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国民の自立した生活の確保 ・ 活発な地域間交流・国際交流 ・ 物資の円滑な流通 ○ 国民の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通機能の確保・向上(第 3 条)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 少子高齢化の進展等に対応しつつ、豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上に寄与 ○ 大規模災害に的確に対応
環境負荷の低減(第 4 条)	
様々な交通手段の適切な役割分担と連携(第 5 条)	
交通の安全の確保(第 7 条)	○ 交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

資料:国土交通省資料

表 1-3 交通政策基本法における国の施策

豊かな国民生活の実現	<ul style="list-style-type: none"> ○ 日常生活の交通手段確保(第 10 条) ○ 高齢者、障害者等の円滑な移動(第 17 条) ○ 交通の利便性向上、円滑化、効率化(第 18 条)
国際競争力の強化	○ 国際海上・航空ネットワークと拠点の形成、アクセス強化(第 19 条)
地域の活力の向上	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国内交通ネットワークと拠点の形成(第 20 条) ○ 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等(第 21 条)
大規模災害への対応	○ 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等(第 22 条)
環境負荷の低減	○ エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等(第 23 条)
適切な役割分担と連携	<ul style="list-style-type: none"> ○ 総合的な交通体系の整備(第 24 条) ○ まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協議の促進(第 25 条～第 27 条)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○ 調査研究(第 28 条) ○ 技術の開発及び普及(第 29 条) ○ 国際的な連携の確保及び国際協力の推進(第 30 条) ○ 国民等の意見を反映(第 31 条)

資料:国土交通省資料

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 人口減少社会において、特に地方部における公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念される一方、地域の活力を維持、強化するためには、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えの下、地域公共交通ネットワークを確保することが重要である。
- 地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が平成 26 年 5 月に公布、同 11 月に施行された。
- 地方公共団体は協議会において事業者と協議の上、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」として「地域公共交通網形成計画」において「地域公共交通再編事業」の概要を定め、当該事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を定めることができる。

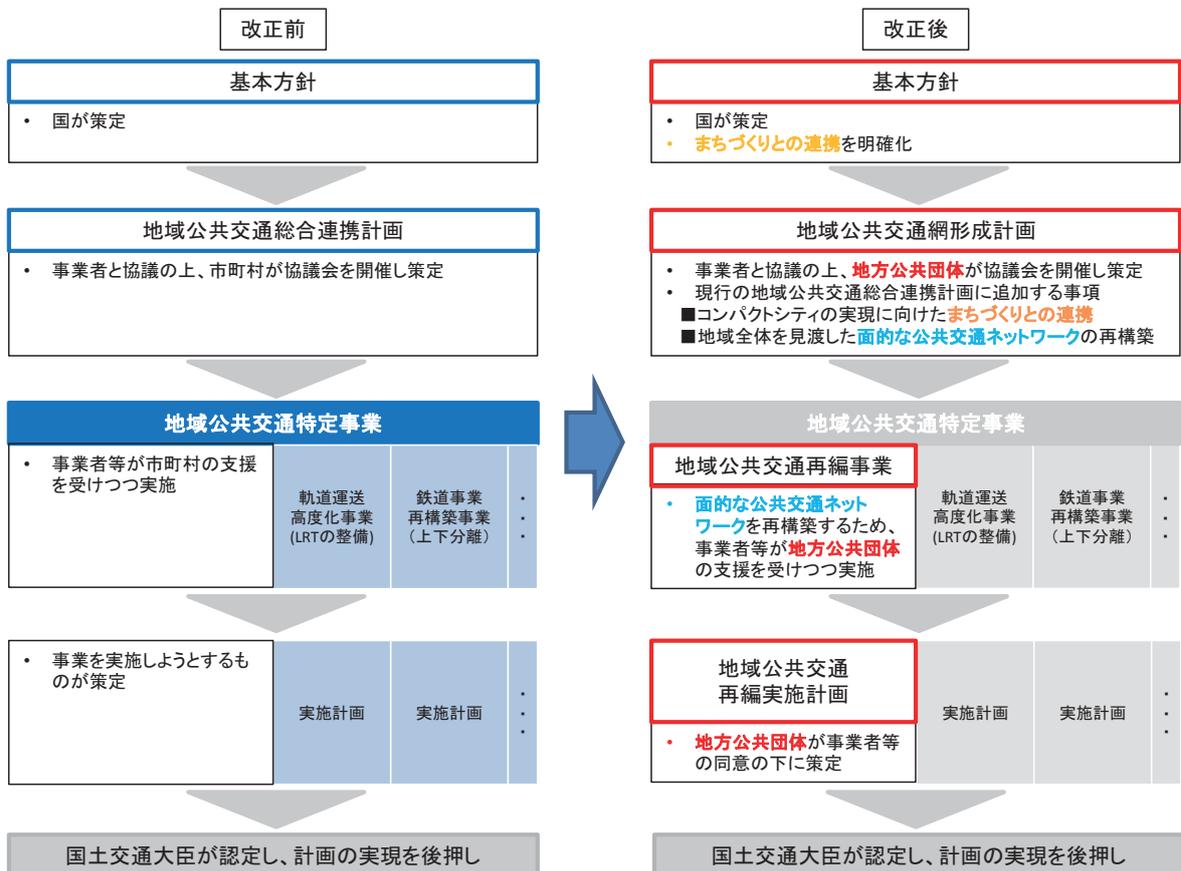


図 1-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正のポイント

資料：国土交通省資料

(3) 都市再生特別措置法

- 我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現し、持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題である。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、都市全体の構造を見直し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重要である。
- 行政と住民や民間事業者が一体となって、コンパクトなまちづくりに取り組むため、都市再生特別措置法の一部を改正する法律が平成 26 年 5 月に公布、同 11 月に施行された。
- 市町村は居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通等の充実に関する包括的な「マスタープラン」として「立地適正化計画」において、「都市機能誘導区域」と「居住誘導区域」を定めることができる。
 - ・ 都市機能誘導区域：医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域
 - ・ 居住誘導区域：人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域

立地適正化計画

- ・ 市町村が策定
- ・ 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通等の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- ・ 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵作り(**多様ネットワーク型コンパクトシティ**)

都市機能誘導区域

医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域

- ◆ 都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進
- ◆ 誘導施設への税財政・金融上の支援
- ◆ 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
- ◆ 公的不動産・低未利用地の有効活用
- ◆ 歩いて暮らせるまちづくり
- ◆ 区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

居住誘導区域

人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域

- ◆ 区域内における居住環境の向上
- ◆ 区域外における居住の緩やかなコントロール
- ◆ 区域外の住宅跡地の管理・運用

公共交通

維持・充実を図る公共交通を設定

- ◆ 公共交通を軸とするまちづくり

図 1-2 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(立地適正化計画)の概要

資料：国土交通省資料

1-1-2. 上位計画の動向

- さいたま市総合振興計画さいたま市総合振興計画後期基本計画「2020 さいたま希望のまちプラン」(平成26年4月策定、計画期間平成26年度～32年度)では、都市基盤・交通の分野における計画として、以下の3項目について施策展開の方針を掲げている。
 - ①低炭素で質の高い生活環境を提供する市街地の形成
 - ②にぎわいや交流を創出する魅力的な都心・副都心の形成
 - ③暮らしや交流、活力を支える交通体系の構築
- これらの中で、交通に関連する施策展開としては、生活道路の整備、自転車利用環境の向上、公共交通ネットワークの充実、幹線道路ネットワークの充実、交通施策の戦略的推進が示されている。
- コンパクトな市街地形成、都心、副都心の基盤整備・都市機能の集積等の方針も示されている。

表 1-4 さいたま市総合振興計画の動向

さいたま希望のまちプラン(H18.1改訂)	2020 さいたま希望のまちプラン(H26.4策定)
<p>■総合交通体系の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通ネットワークの整備方針の確立 ・幹線道路の整備 ・生活道路の整備 ・公共交通網の充実 ・新たな交通施策の推進 	<p>■低炭素で質の高い生活環境を提供する市街地の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトで質の高い市街地の形成 ・市街地内の緑の空間づくり ・生活道路の整備 ・自転車利用環境の向上 ・ICT を活用した利便性の向上 <p>■にぎわいや交流を創出する魅力的な都心・副都心の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市基盤整備の推進 ・多様で高次の都市機能の集積 ・都心・副都心における機能分担のある相互連携 <p>■暮らしや交流、活力を支える交通体系の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークの充実 ・幹線道路ネットワークの充実 ・交通施策の戦略的推進

(1) 都市計画マスタープラン

- 都市計画マスタープランの改定にあたって、以下のような交通体系の方針が示されており、SMART プランではこれらの方向性を踏まえ、検討することが求められる。
- ・ 集約型都市構造実現のため、自動車に過度に依存しない交通体系を確立すること
 - ・ 都市活動を支える交通網を整備すること
 - ・ 必要に応じて、道路網の適切な見直しを行うこと
 - ・ 公共交通の整備、徒歩や自転車による移動環境の向上、生活環境に配慮した適切な交通需要マネジメントを行うことにより誰もが移動しやすい都市の実現に努めること

表 1-5 都市計画マスタープランの動向

さいたま 2005 まちプラン(H17.12 策定)	都市計画マスタープラン(H26.4 改定)
<p>■ 交通体系の基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な交通ネットワークの充実 ・ 公共交通優先の交通体系の確立 ・ 軌道系交通の利便性、バス交通の利用環境向上 ・ 自動車交通に大きく依存しない交通環境 ・ 自転車や徒歩でも安心して移動できる交通環境 	<p>■ 交通体系の基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 集約型都市構造実現のため、自動車に過度に依存しない交通体系の確立 ・ 都市活動を支える交通網の整備 ・ 必要に応じた道路網の適切な見直し ・ 公共交通の整備、徒歩や自転車による移動環境の向上、生活環境に配慮した交通需要マネジメントによる誰もが移動しやすい都市の実現

- さいたま市都市計画マスタープラン（平成 26 年 4 月改定）では、交通体系の方針として、以下の 4 点を掲げている。
1. 便利で快適な公共交通の充実
 2. 活力ある都市活動を支える道路網形成
 3. 誰もが移動しやすい都市空間の確保
 4. 交通需要マネジメントの展開

表 1-6 さいたま市都市計画マスタープランの交通体系の方針

1	便利で快適な公共交通の充実	①軌道系交通の強化と利用のしやすさの向上 ②バス利用環境の充実 ③駅周辺での機能強化と利便性向上
2	活力ある都市活動を支える道路網形成	①道路網の形成 ②道路網の計画の見直し ③自動車交通への対応
3	誰もが移動しやすい都市空間の確保	①歩行者環境の向上 ②自転車利用環境の向上
4	交通需要マネジメントの展開	①交通需要マネジメントの推進 ②駐車施設の確保

資料：さいたま市都市計画マスタープラン(H26.4.)

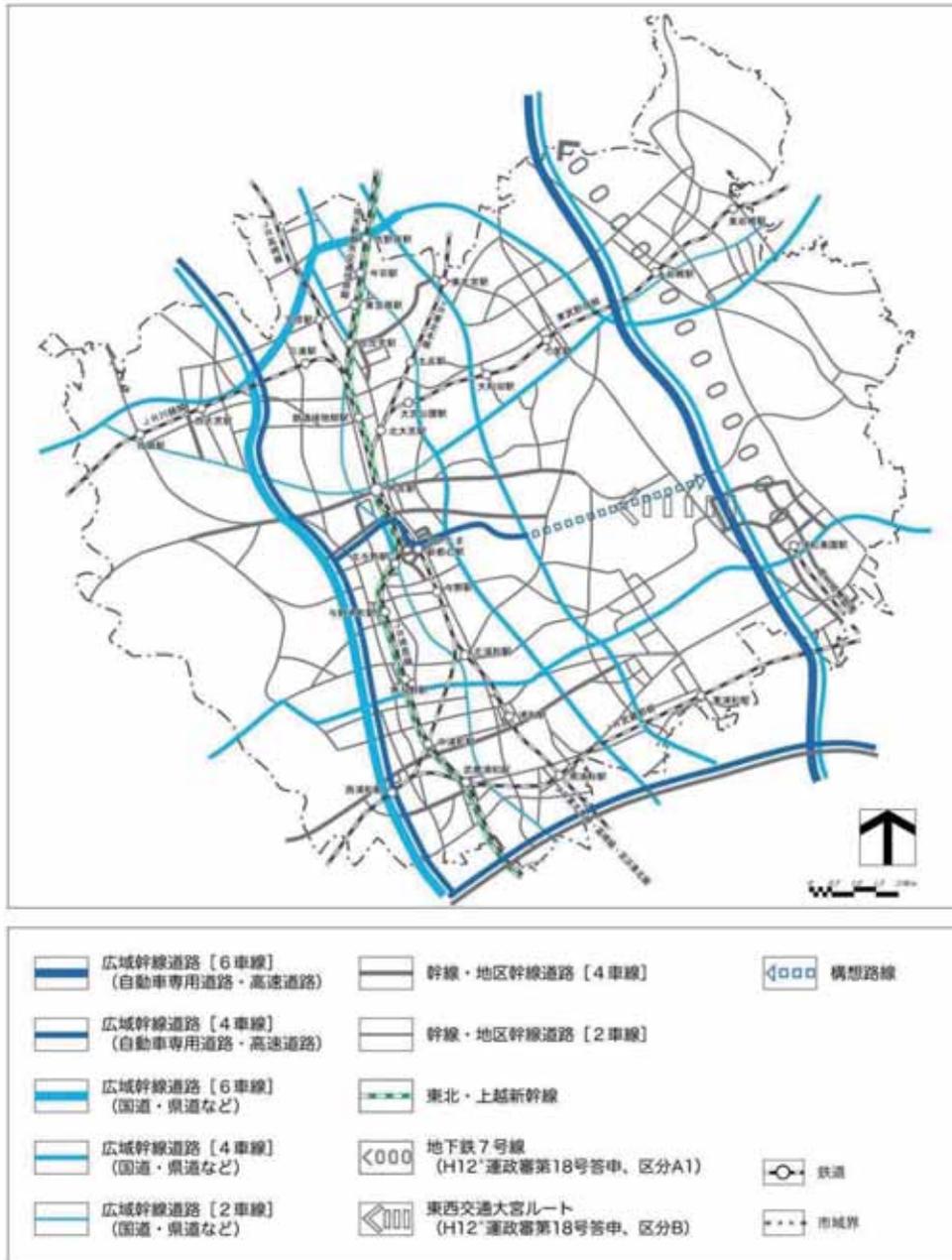


図 1-3 さいたま市都市計画マスタープランの交通体系の方針図

資料:さいたま市都市計画マスタープラン(H26.4.)

1-1-3. 関連計画の動向

(1) 広域的な計画

- 本市を含む首都圏の広域計画として、「首都圏広域地方計画」が策定されている。
- 東京圏の都市鉄道ネットワークについては、交通政策審議会の答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に基づいて整備が進められる。

表 1-7 広域的な関連計画等の概要

計画等名称	概要
首都圏広域地方計画 (H21.8.⇒H28.3.改定)	・「国土形成計画（全国計画）」を受け、首都圏の自立的発展に向け、概ね10年間の地域のランドデザインをとりまとめたもの。
東京圏における今後の都市鉄道のあり方について (交通政策審議会答申) (H28.4.答申)	・東京圏における今後の都市鉄道のあり方について概ね15年後（平成42年頃）を念頭に置いてとりまとめたもの。



図 1-4 首都圏広域地方計画における対流型首都圏の構築イメージ

資料：首都圏広域地方計画(H28.3.)

(2)さいたま市の計画

- 本市では、道路、公共交通、交通環境、地区交通等、交通に関連する様々な分野において、SMART プラン策定後に関連計画が策定されている。
- 交通に対しては、安全や地域ニーズの充足のほか、「楽しむ」等、単なる移動手段を超えた新たな役割を期待する動きも生じている。

表 1-8 本市における関連計画等の概要

計画等名称	概要
さいたま市道路網計画 (H18⇒H24.10.見直し)	<ul style="list-style-type: none"> ・社会情勢の変化に柔軟に対応した道路網の形成、長期末整備となっている都市計画道路が抱える問題への対応の必要から、さいたま市総合振興計画や、さいたま市都市計画マスタープランを踏まえ、道路の必要性と事業性を考慮した道路網計画を策定。
大宮駅周辺地域戦略ビジョン(H22.5.)	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮駅周辺地域を政令指定都市の顔にふさわしいまちにするため、多様性のある商業機能や高次都市機能を集積するとともに、通過交通と公共交通の役割分担を図り、おもてなしのまちづくりを支える。
コミュニティバス等導入ガイドライン(H23.3.)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の実情にあったコミュニティバス等の導入や改善を検討するための手続きや判断基準を定めた手引書。 ・現在西区、見沼区、桜区、南区、北区、岩槻区の6区でガイドラインに基づいたコミュニティバス等の本格運行、実証運行が行われている。
さいたま市バリアフリー基本構想(H26.3.改定)	<ul style="list-style-type: none"> ・市内すべての鉄道駅が、国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年3月改正)においてバリアフリー化の目標とされた「1日あたりの平均的な利用者の数が3,000人以上」であることを踏まえ、整備優先度が高いと認められる地区(駅)を選定し、施設・経路のバリアフリー化を推進。
さいたま市自転車ネットワーク整備計画(H26.4.)	<ul style="list-style-type: none"> ・「自動車に過度に依存しない交通体系」の実現を目指す一環として、自転車の安全かつ快適な通行環境を計画的に整備する。 ・自転車だけでなく歩行者の安全性も高まるような自転車通行環境の整備を進める。
さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはひとつ～(H28.3.)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車まちづくりを積極的に推進していくため、自転車の位置づけを明確化し、自転車政策の柱である「たのしむ」、「まもる」、「はしる」、「とめる」という視点から、自転車に関する様々な取組を総合的にとりまとめた。

1-2. 社会・経済情勢

1-2-1. 広域交通拠点としてのさいたま市

- 本市は、東日本の交通の結節点として広域交通基盤の整備が充実し、特に大宮駅からは全国へのアクセスも優れ、東日本でも有数の乗客を有している。
- 北陸新幹線や上野東京ラインの開業等によりさらに利便性が向上しており、これら広域交通の整備、サービス向上が引き続き求められる。

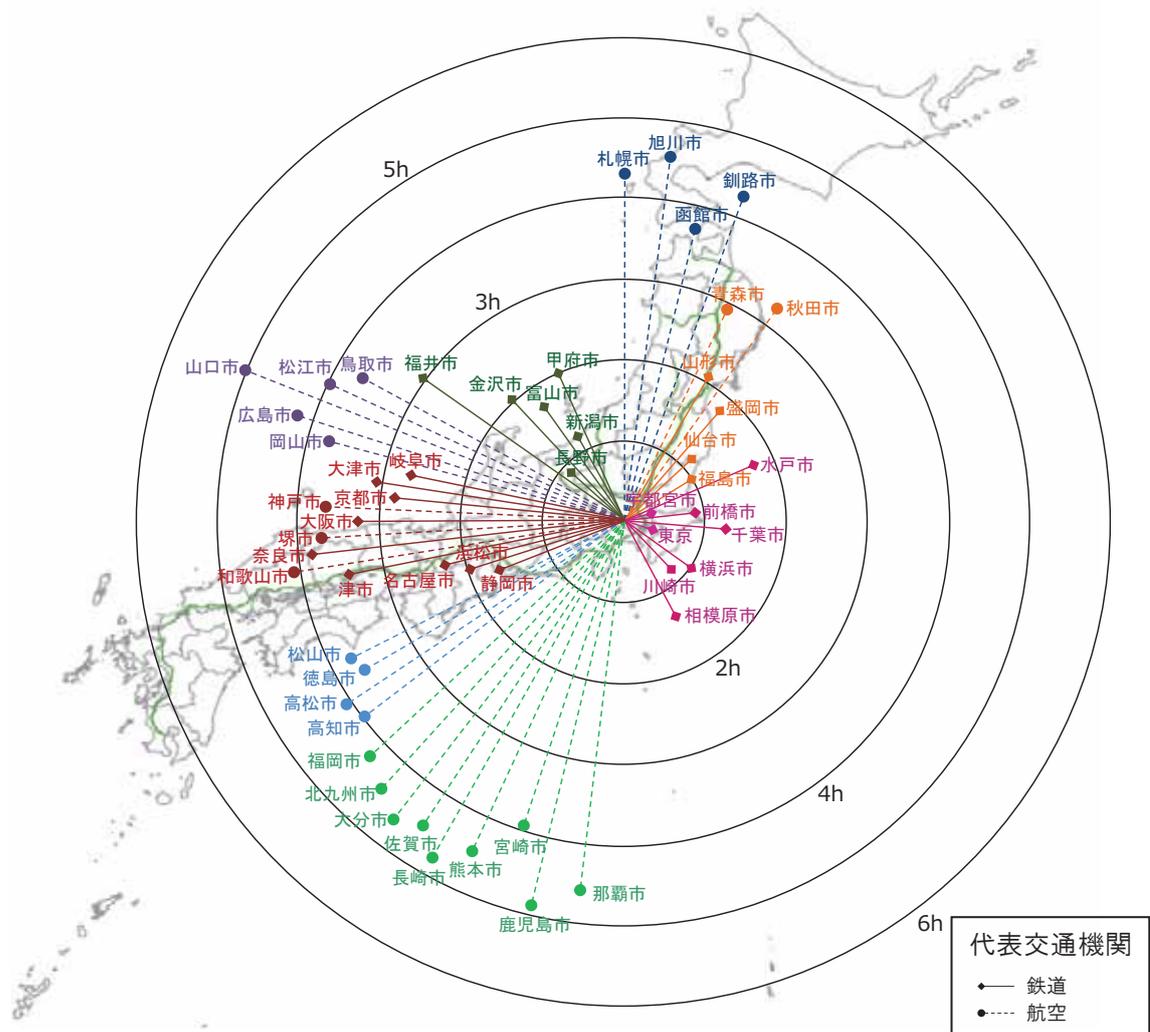


図 1-5 大宮駅から主要都市への公共交通アクセス時間(H28.3.)



図 1-6 本市と主要都市との広域交通基盤整備状況

- 本市は、高速道路ネットワークの利便性が高いことから、高速バスも多く運行されているが、これらのバスが利用できるターミナルや駐車場などは整備されていない。
- 現在は、大宮駅やさいたま新都心駅などから、高速バスが多く発着しているが、一部路上で乗降が行われているため、一般車の通行の妨げとなっているほか、上屋・ベンチも少なく、利用環境が良い状態ではない。
- さいたま市成長戦略(平成26年4月)において、東日本の中枢都市構想の実現に向けて、長距離バスターミナルの設置を位置づけている。

表 1-9 大宮駅・さいたま新都心駅周辺の高速バス運行状況

発着駅	方面	発便 /日	着便 /日
大宮駅	花輪・能代・大館	1	1
	花巻・紫波中央	1	1
	鶴岡・坂田	1	1
	仙台	2	2
	羽田空港	17	23
	成田空港	16	15
	東京ディズニーリゾート	3	3
	新潟	2	2
	富士山	2	2
	富山・高岡・金沢	1	1
	名古屋	2	2
	伊勢・鳥羽	2	2
	南紀勝浦	1	1
	南紀白浜	1	1
	大津	1	1
	京都・大阪	8	7
	京都・大阪・三宮	2	2
	大阪	3	3
	宇和島	1	1
	福岡	1	1
	小計	68	72
さいたま新都心駅	羽田空港	7	23
	成田空港	3	15
	富山・金沢	1	1
	名古屋	1	1
	奈良・大阪	1	1
	京都・大阪	3	3
	京都・大阪・三宮	2	2
	大阪	1	1
	小計	19	47
	合計	87	119

資料:さいたま市資料(H26)

1-2-2. 人口動向

(1) 夜間人口

- 夜間人口は依然として増加しており、引き続き交通需要の増加への対応は求められる。
- しかし、高齢化率が急激に上昇している上、地域によっては人口減少が始まっており、地域の状況に応じた交通を確保することが求められる。
- SMART プランの目標年次の平成 37 年は、団塊の世代が後期高齢者となる 2025 年問題が懸念されており、計画期間以降の社会経済動向も見据えた交通体系の構築が求められる。

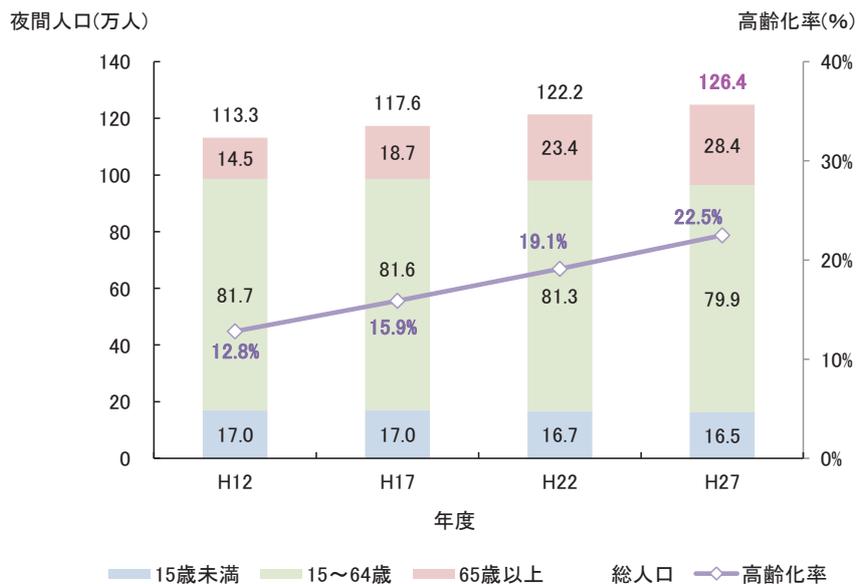


図 1-7 本市の夜間人口・高齢化率の推移

資料: 国勢調査(総務省、各年)

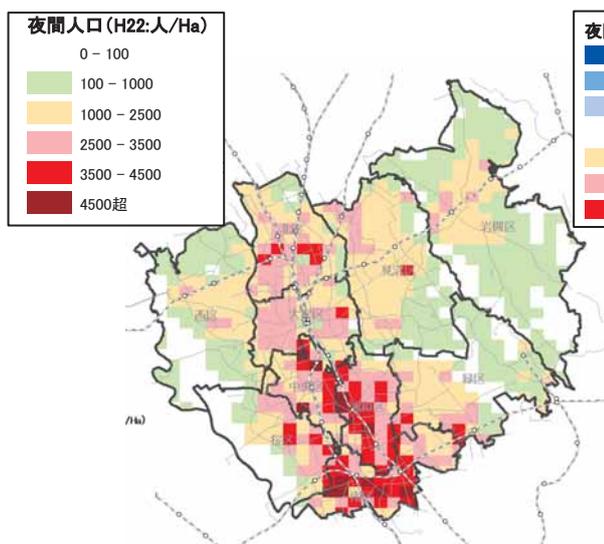


図 1-8 夜間人口(H22)

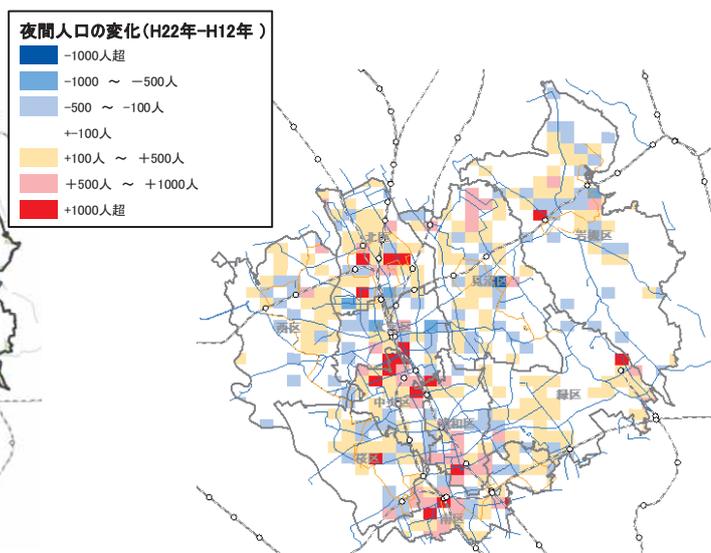
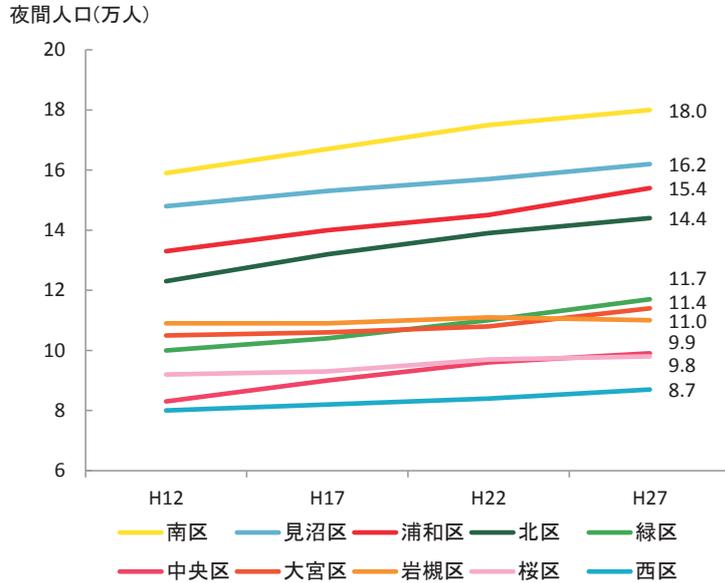


図 1-9 夜間人口の変化(H12~H22)

資料: 国勢調査(総務省、各年)

- 人口増加が続く地域と、人口減少が始まっている地域が存在し、今後格差が生じていく可能性がある。
- なお、現況では全国政令市平均よりも高齢化率は低い状況にある。



※平成 12(2000)年は、可能な限り平成 22(2010)年 10 月 1 日現在の区域に組み替えた数値である。

図 1-10 本市の区別夜間人口の推移

資料：国勢調査(総務省、各年)

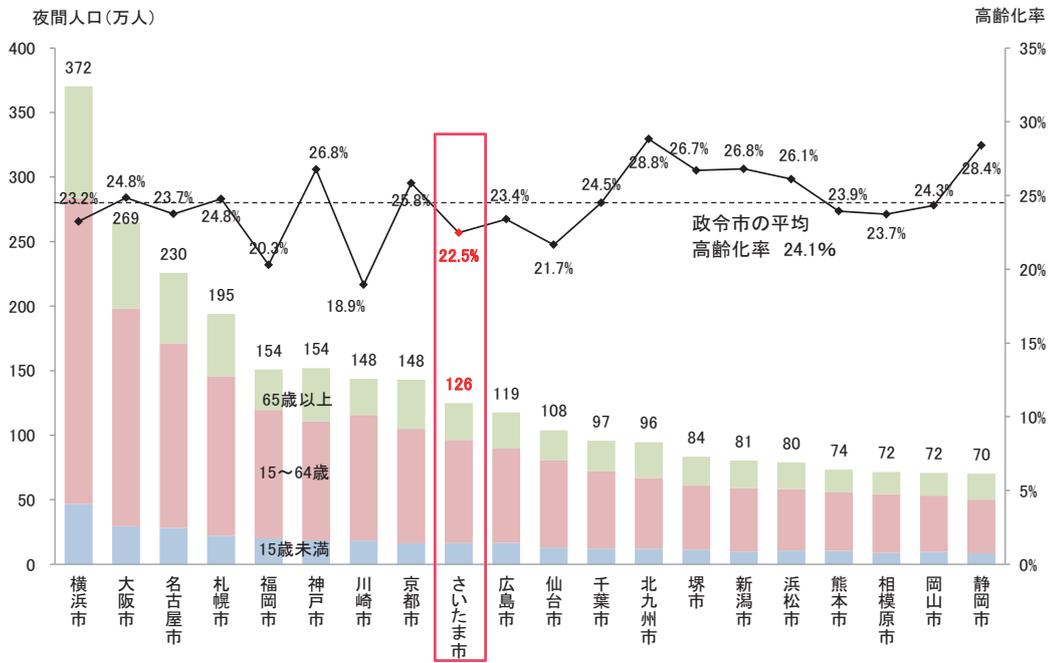


図 1-11 本市と全国政令市との夜間人口・高齢化率の比較(H27)

資料：国勢調査(総務省、H27)

(2) 従業人口

○ 従業人口は、過去 20 年間一貫して増加しており、第 3 次産業の占める割合が高くなってきている。

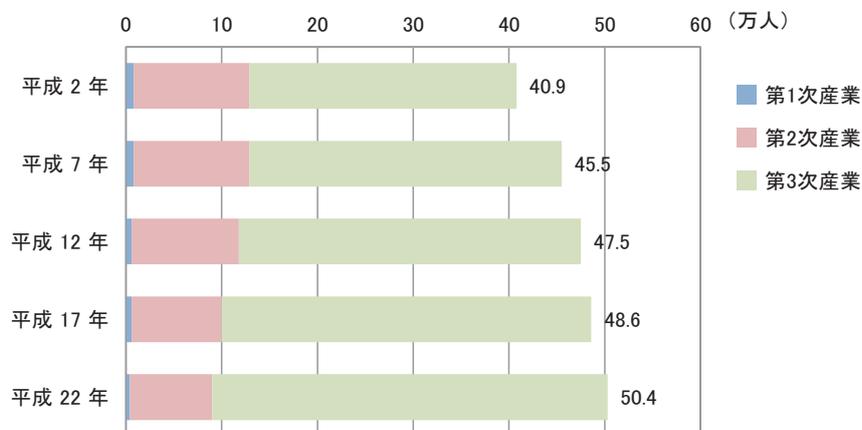


図 1-12 本市の従業人口の変化

資料:さいたま市総合振興計画後期基本計画(H26.4.)

(3) 昼夜間人口比率

○ 首都圏で働く人口が多いことから、昼夜間人口比率が 100 を下回る（夜間人口の方が多）状況にあるが、夜間人口よりも昼間人口の伸びが大きく、昼夜間人口比率は上昇している。

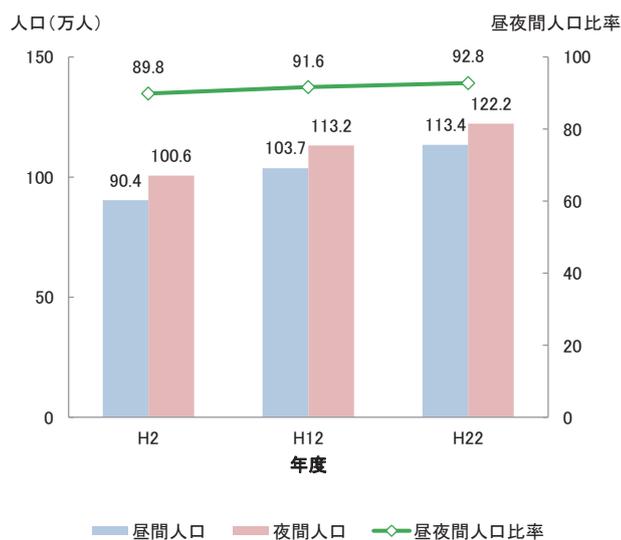


図 1-13 本市の昼夜間人口比率の変化

資料:国勢調査(総務省、各年)

1-2-3. 市街化の動向

- 市街地は、拡大傾向が続いており、市街化区域の大半が人口集中地区（DID）となっている。
- 駅周辺のみならず、ロードサイドにも大型の商業施設が立地しているため、今後の超高齢化を迎えるにあたり、都市機能や生活利便施設等へのアクセス性が低い地域等においても、交通手段を確保することが求められる。

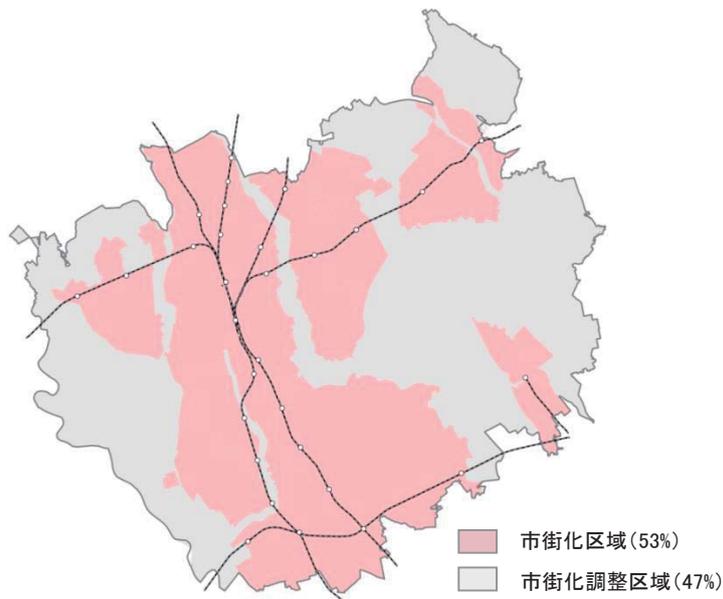


図 1-14 本市の市街化区域・市街化調整区域

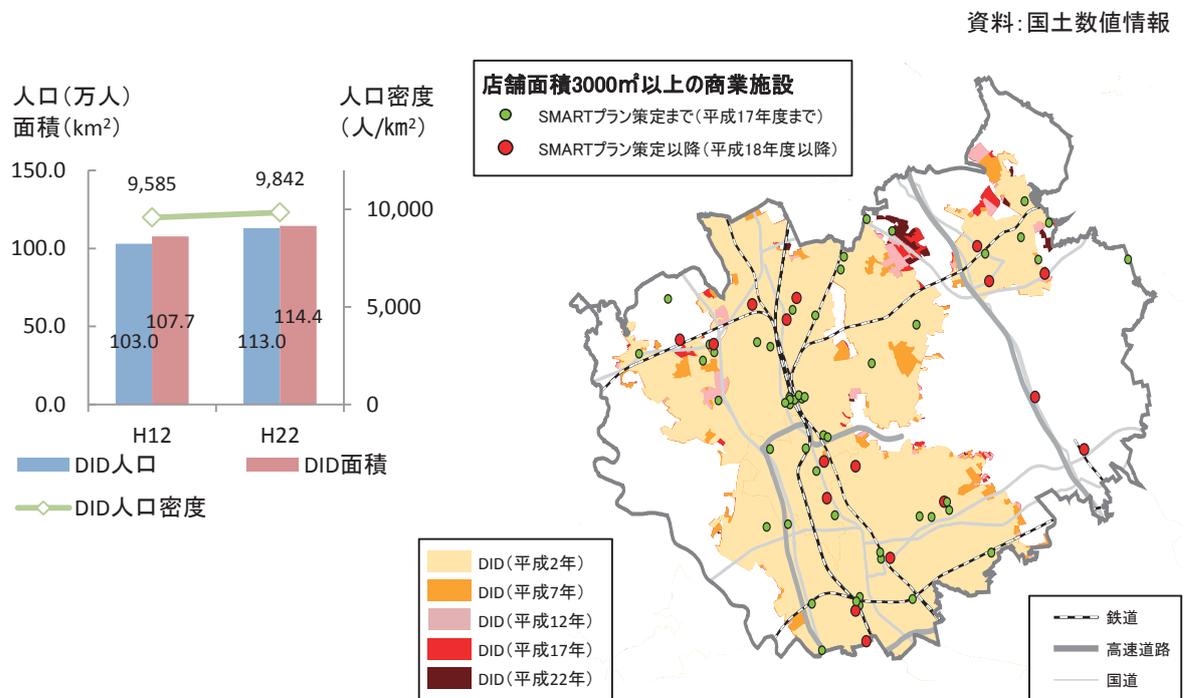


図 1-15 本市の人口集中地区の人口密度・面積の推移

資料：国勢調査(総務省、各年)

1-2-4. 経済情勢

- 医療・福祉関連の扶助費の負担が増加していることもあって、義務的経費（一般歳出における人件費・扶助費・公債費）の割合が年々増加しており、財政構造の弾力性が低下していると言える。
- 経費に占める土木費の割合は減少傾向にあり、交通基盤の維持・管理、さらには新規整備は厳しさを増しているため、既存ストックを有効活用するとともに、採算性を考慮し都市基盤として必要な新規整備を実施することが求められる。

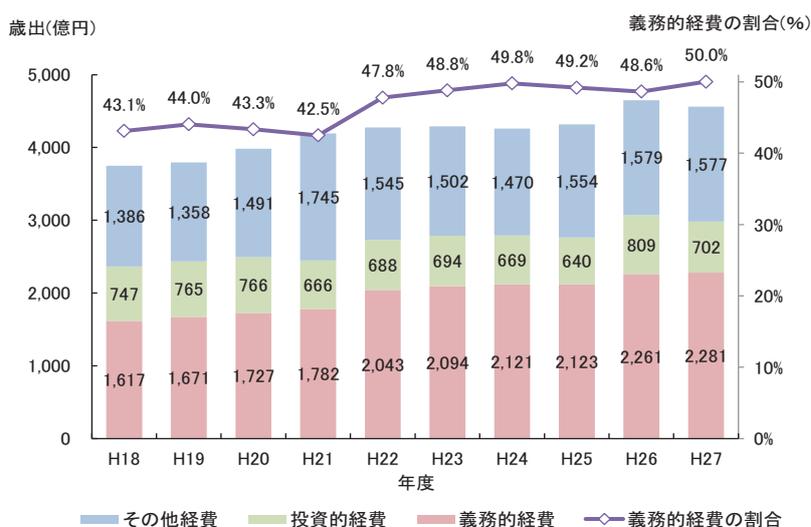


図 1-16 本市の性質別経費の推移

資料:さいたま市統計書、さいたま知つ得予算(各年)

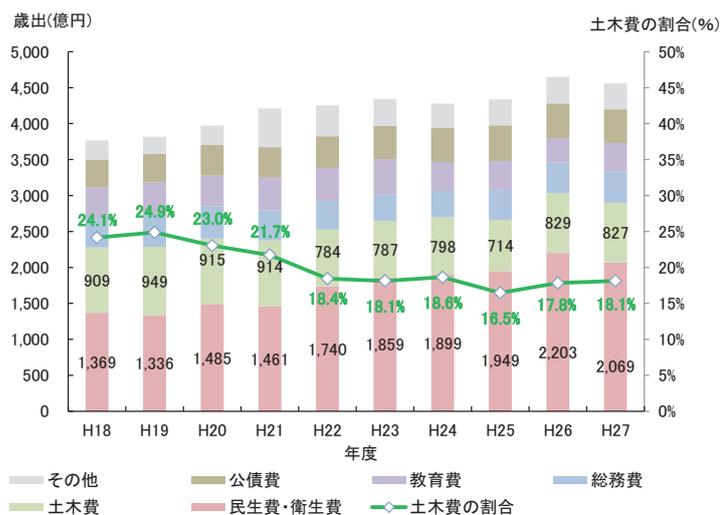


図 1-17 本市の目的別経費の推移

資料:さいたま市統計書、さいたま知つ得予算(各年)

- 道路インフラを含めた公共施設の改修・更新にかかる経費については、「さいたま市公共施設マネジメント計画」で、現状の施設を維持すると、今後40年の年平均で155億円の財源不足となり、45%しか維持できないことが示されている。
- 道路インフラについては、将来の都市のあり方を検討し都市計画道路の廃止も含めた道路網の再構築を行うこと、長寿命化計画等の施設の維持・更新に関する計画を策定し、計画的な施設の管理を行うこと、等が求められる。
- 橋梁についても、本市が管理する橋梁（平成25年3月末現在、948橋）は、30年後には設置後50年を超える橋梁が全体の約80%に達する状況にあり、老朽化が進んでいる。大量の橋梁の老朽化は、一定時期に修繕や架替え等が集中し、維持管理費用の増大をまねくとともに、老朽化による通行止め等が懸念されている。
- 今後は公共施設の統廃合・複合化も想定されるため、それに伴う公共施設へのアクセス方法についても検討が必要となる。

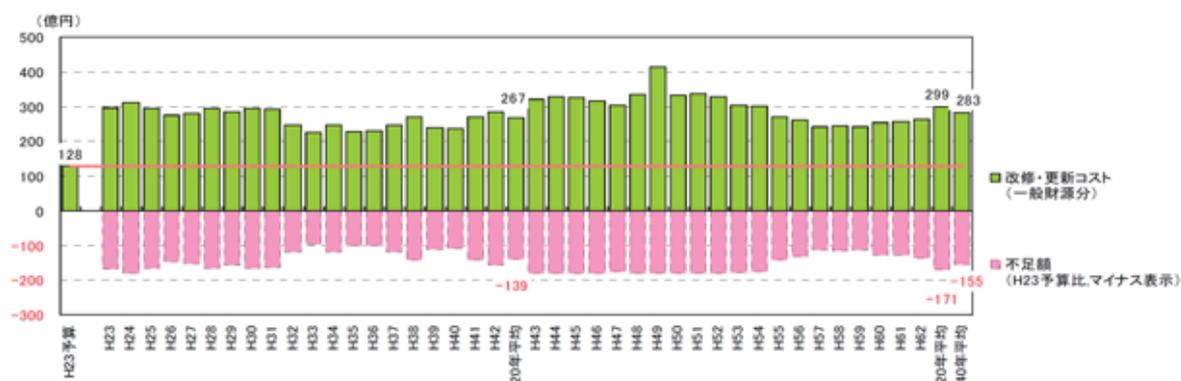


図 1-18 本市の公共施設の改修・更新にかかる経費(一般財源分)と不足額(H23 予算比)の将来見通し

資料:さいたま市公共施設マネジメント計画【方針編】(H24.6.)



図 1-19 本市の橋齢比率の将来見通し

資料:さいたま市橋梁長寿命化修繕計画(H25.3.)

1-2-5. 医療・ライフスタイル・観光

(1) 医療費

- 医療費は全国的に右肩上がりであり、今後も財政負担が大きくなる可能性がある。
- 運転免許を持たない高齢者は、公共交通沿線に居住している方が外出率が高い。公共交通の整備により高齢者の外出を支えることで、健康にも好影響があり、医療費の負担も抑えられる可能性がある。

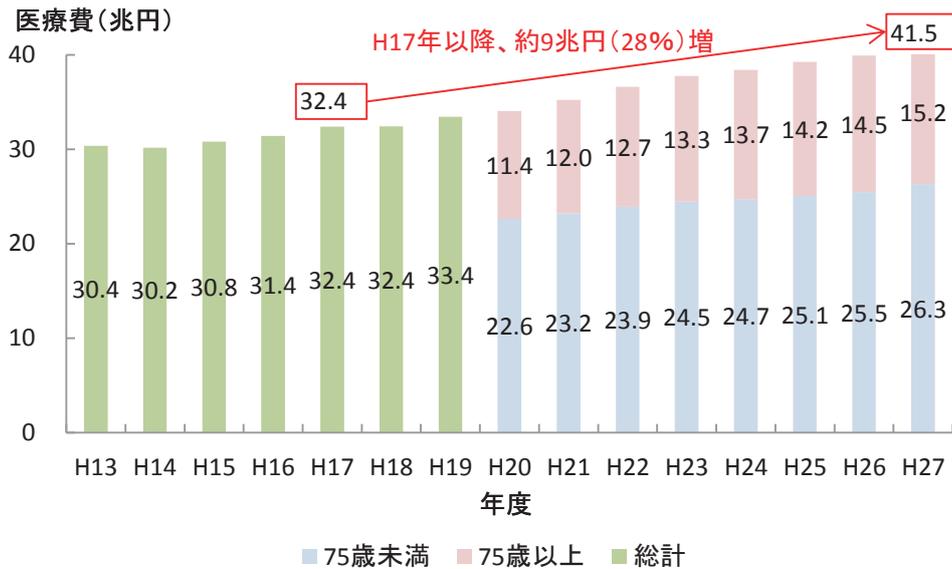


図 1-20 全国の医療費の推移

資料: 医療費の動向調査(厚生労働省、各年)

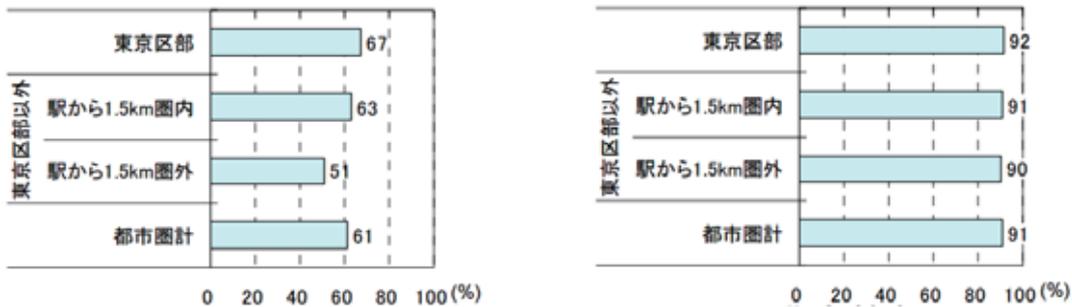


図 1-21 免許無し居住者の居住地域別外出率(H20)(左:高齢者、右:非高齢者)

資料: パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応

(東京都市圏交通計画協議会、H24.1.)

(2) ライフスタイルの変化

- 高齢者の再雇用など、ライフスタイルに変化が生じており、高齢者の外出率が上昇する等、交通行動にも影響を及ぼしている

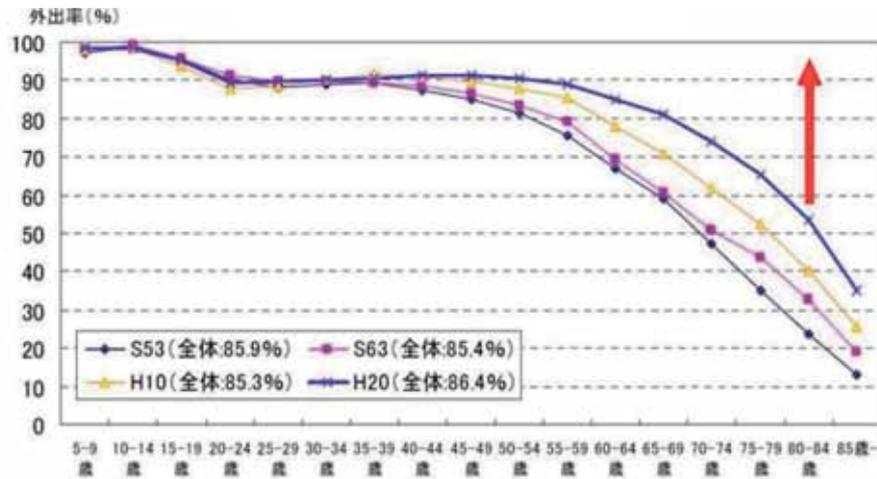


図 1-22 東京都市圏の外出率の推移

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)

- インターネットショッピングの利用が増加しており、買い物目的の移動や物流に影響を及ぼしている可能性がある。

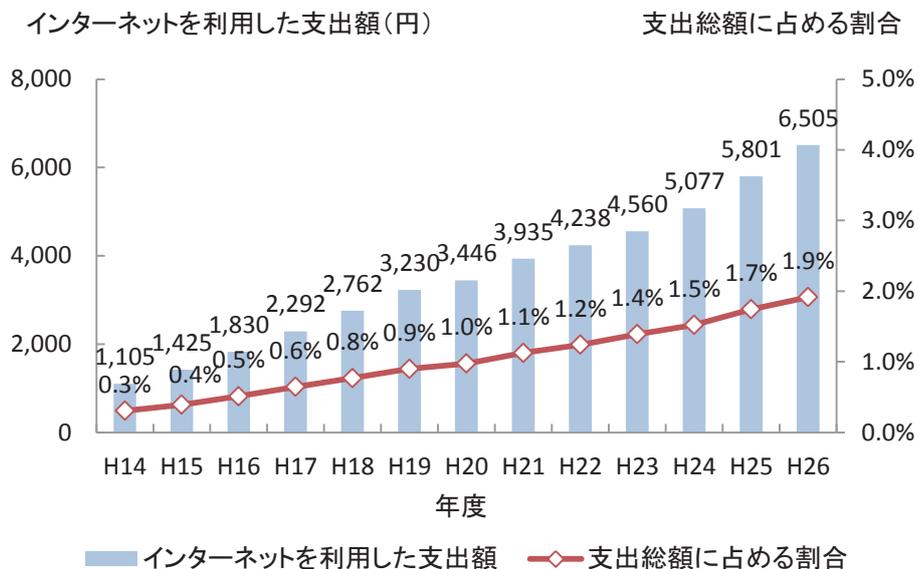


図 1-23 全国のインターネットを利用した平均支出額

(1世帯当たり1ヶ月間・二人以上の世帯)

資料: 家計消費状況調査(総務省、各年)

(3) 観光

- 国際的なスポーツイベント（さいたまクリテリウム等）、芸術イベント（さいたまトリエンナーレ）の開催、鉄道博物館や大宮盆栽美術館等、新たな観光資源が生まれつつある。
- オリンピック・パラリンピックの開催も控え、観光目的の来訪者が増加する見込みである。
- イベントや観光等による、海外からの来訪者も含めた交流人口の増大に対応し、来訪者が移動しやすい交通環境を整えることが重要な課題となっている。

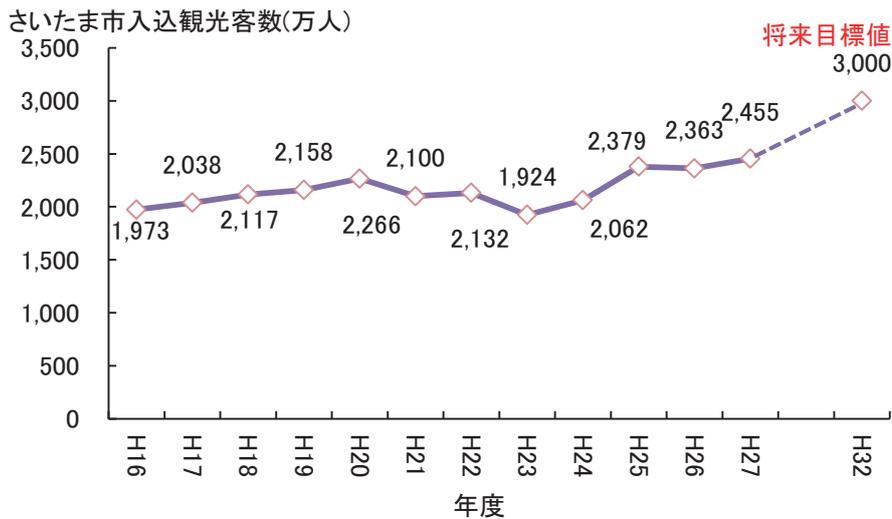


図 1-24 本市の観光入込客数の推移

資料:さいたま市観光振興ビジョン(H26.3.)、さいたま市資料



図 1-25 全国の訪日外国人客数の推移

資料:訪日外客数の動向(日本政府観光局、各年)

1-2-6. 環境・エネルギー問題への対応

(1) CO₂ 排出量

- 環境対応車の導入が進むなど、社会的にエコへの関心は高まっており、運輸部門の CO₂ 排出量及び全体に占める割合は減少傾向にある。
- 多様なエネルギー（電気、水素、天然ガス（CNG）等）を用いた移動手段を活用するなど、引き続き、環境に配慮した交通施策を進めることが求められる。

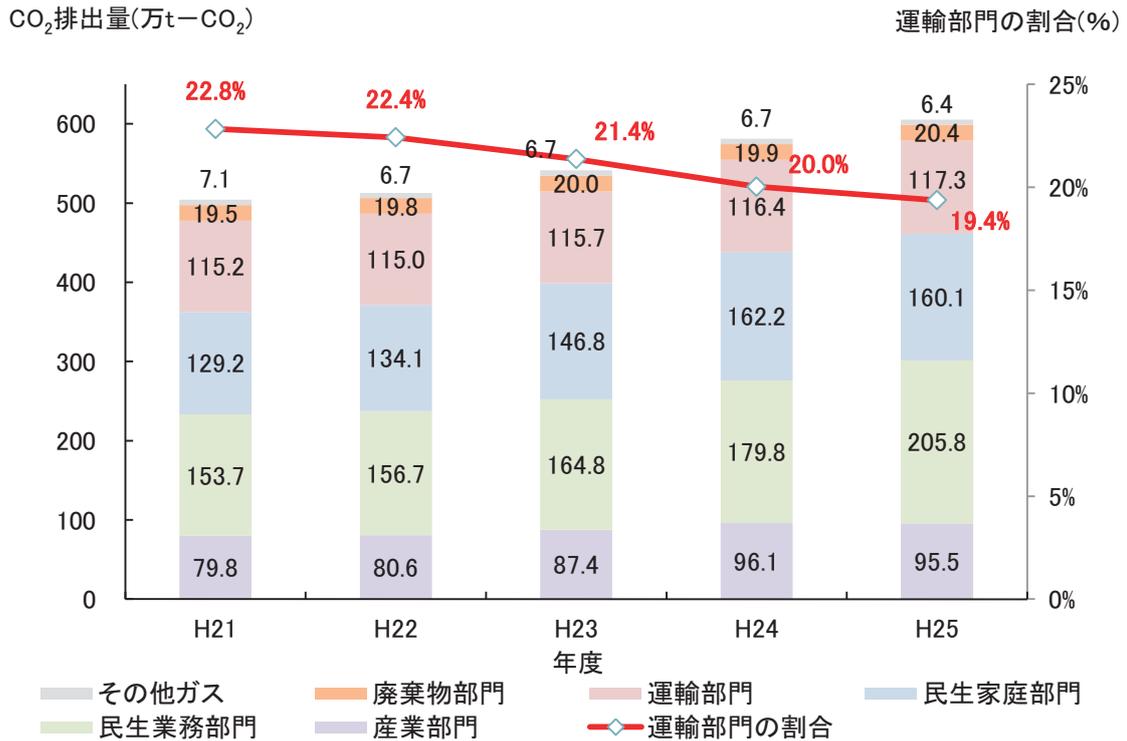


図 1-26 本市の部門別 CO₂ 排出量の推移

資料:さいたま市における温室効果ガス排出量推計(平成25年度排出量推計)(H28.3.)

1-2-7. 防災・強靱化・安全

(1)交通のリダンダンシーの確保:道路ネットワーク

- 東日本大震災以降、交通ネットワークの防災・強靱化に関する社会的要請が高まっており、市内の主要な道路は、緊急輸送道路として位置づけられている。
- さらなる道路整備により、道路ネットワークとしてのリダンダンシー（代替性・多重性）を確保していくことが重要である。

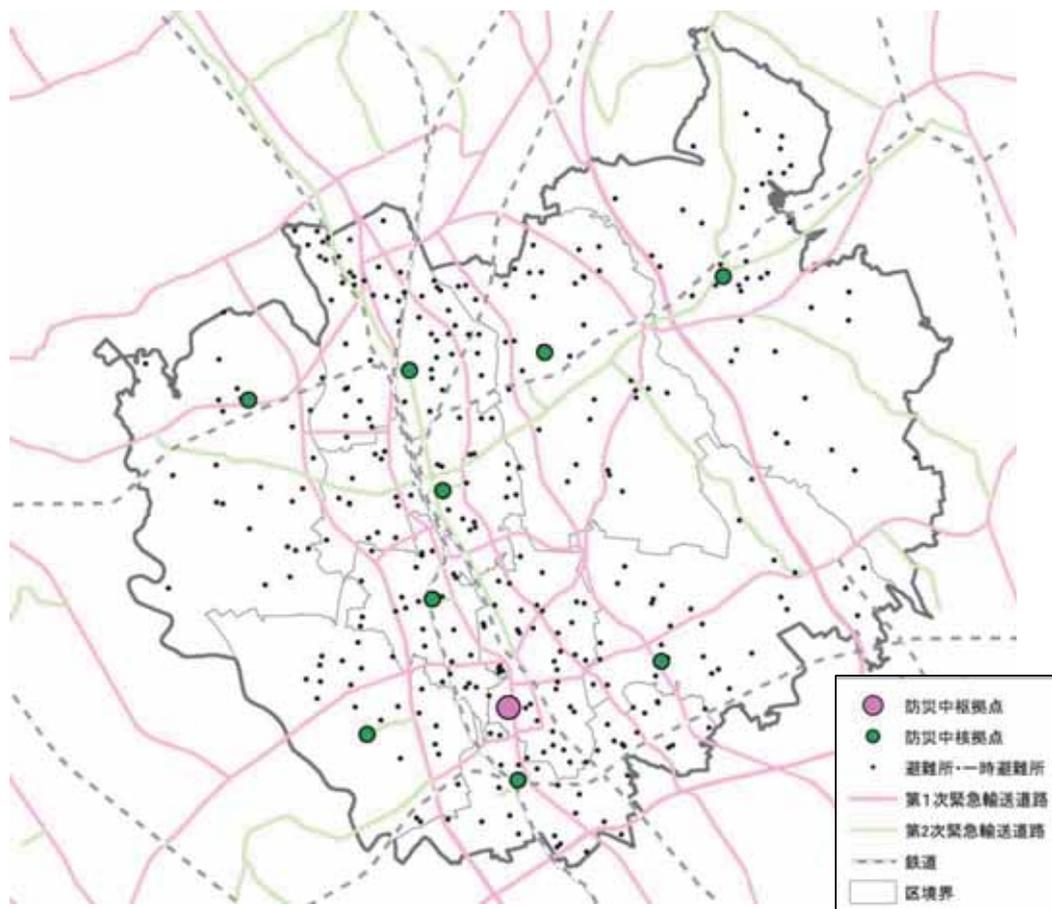


図 1-27 本市の緊急輸送道路ネットワーク

資料:国土数値情報

(2) 交通のリダンダンシーの確保: 鉄道ネットワーク

- 鉄道の相互直通運転等が進んだことより、人身事故等が発生すると多くの路線に影響が及ぶ問題が生じている。
- 複数の並行路線を整備・維持することで、鉄道ネットワークとしてのリダンダンシー（代替性・多重性）を確保することが重要である。

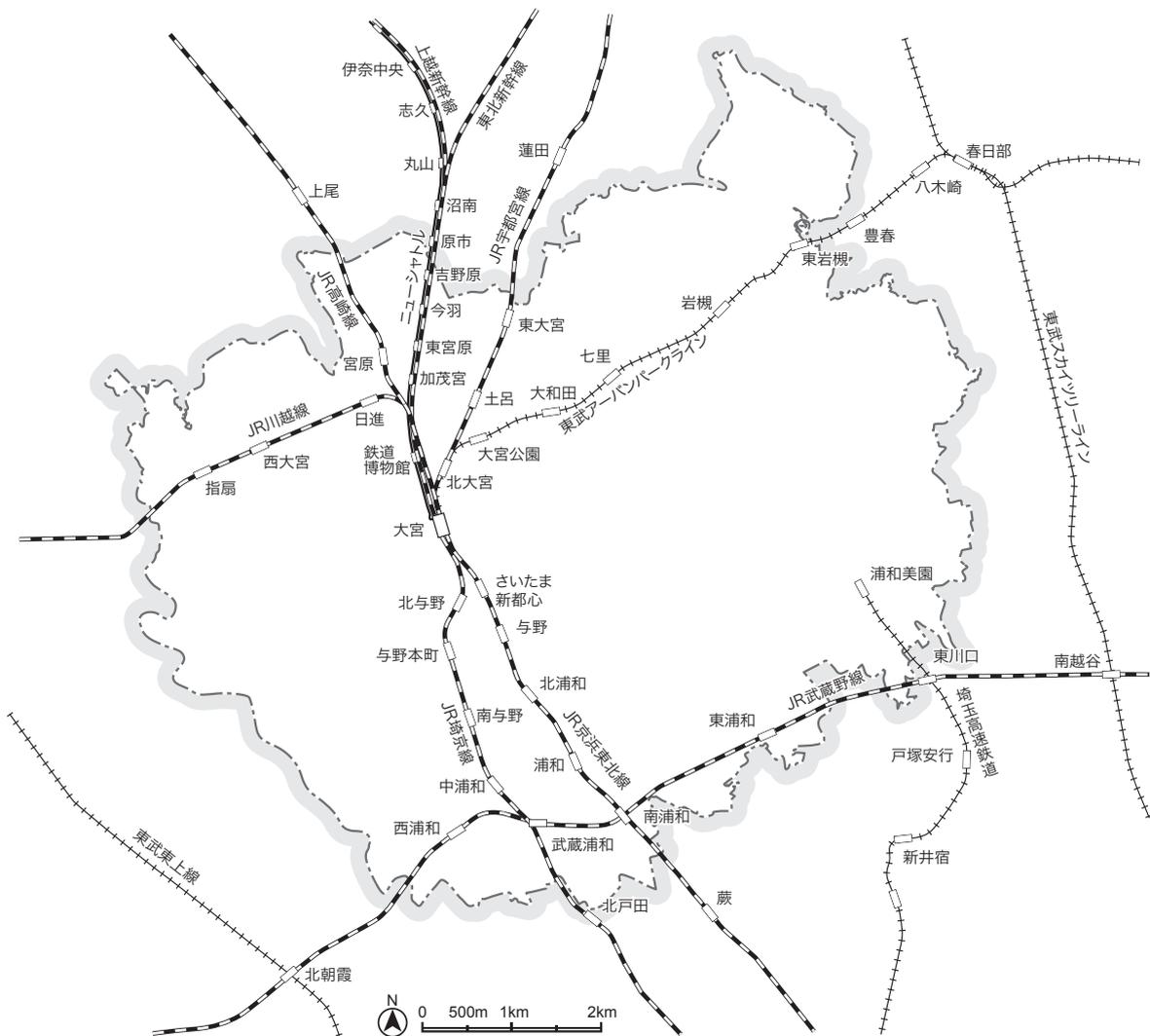


図 1-28 本市の鉄道ネットワーク

(3)大規模災害時の帰宅困難者対策の必要性

○ 首都直下地震が発生した場合、1都4県で最大800万人程度の帰宅困難者の発生が見込まれており、帰宅困難者対策の充実が必要である。

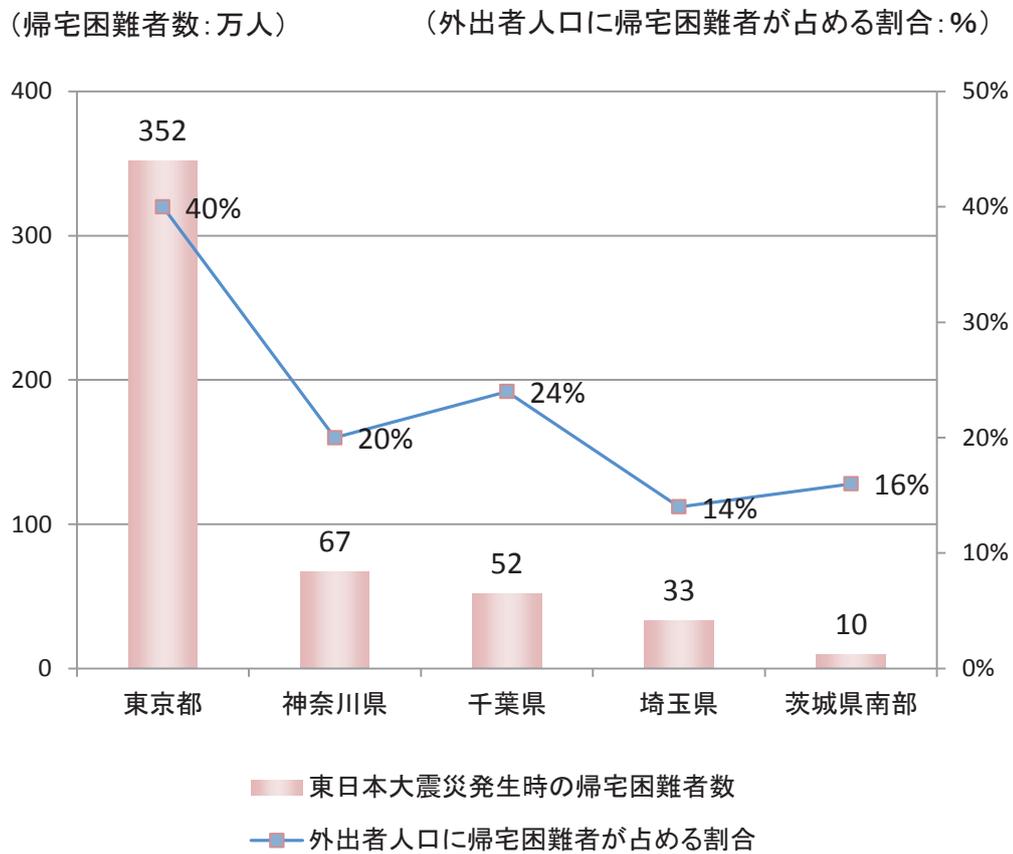


図 1-29 東日本大震災時の首都圏の帰宅困難者数の推計結果

資料:首都直下地震帰宅困難者等対策協議会 最終報告 参考資料(H24.9.)

表 1-10 首都直下地震で想定される帰宅困難者数

	人数	割合
1都4県	約640~800万人	38~47%
東京都	約380~490万人	41~52%

資料:首都直下地震の被害想定と対策について(最終報告)

【別添資料1】 ~人的・物的被害(定量的な被害)~

(中央防災会議、H25.12.)

(4)交通安全

- 市内の交通事故発生件数は減少傾向にある。
- 高齢者人口の増加により、交通事故負傷者に占める高齢者の割合が増加しており、社会情勢の変化に対応した交通事故対策が必要である。

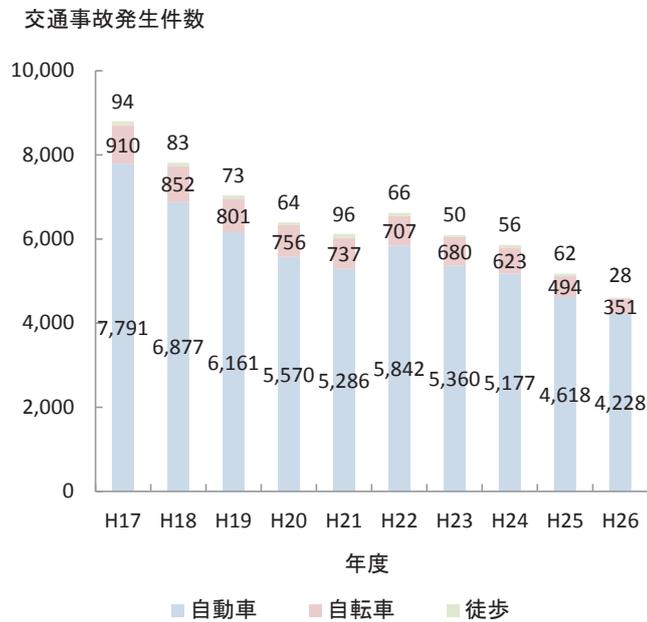


図 1-30 本市の第一当事者別交通事故発生件数の推移

資料:さいたま市統計書(各年)

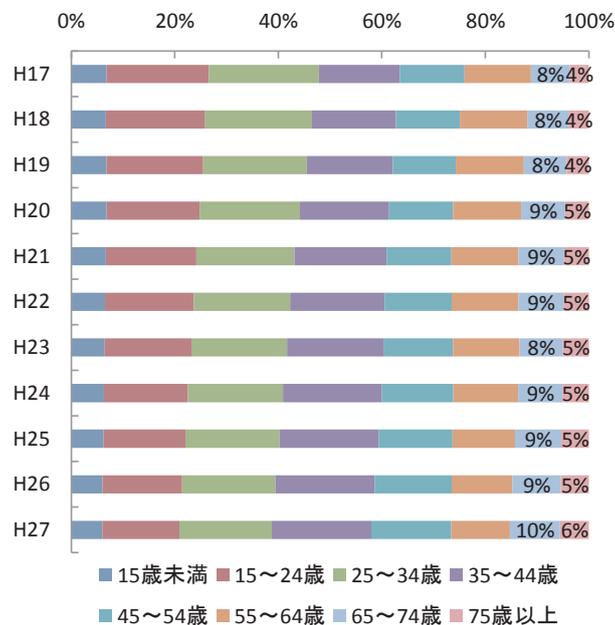


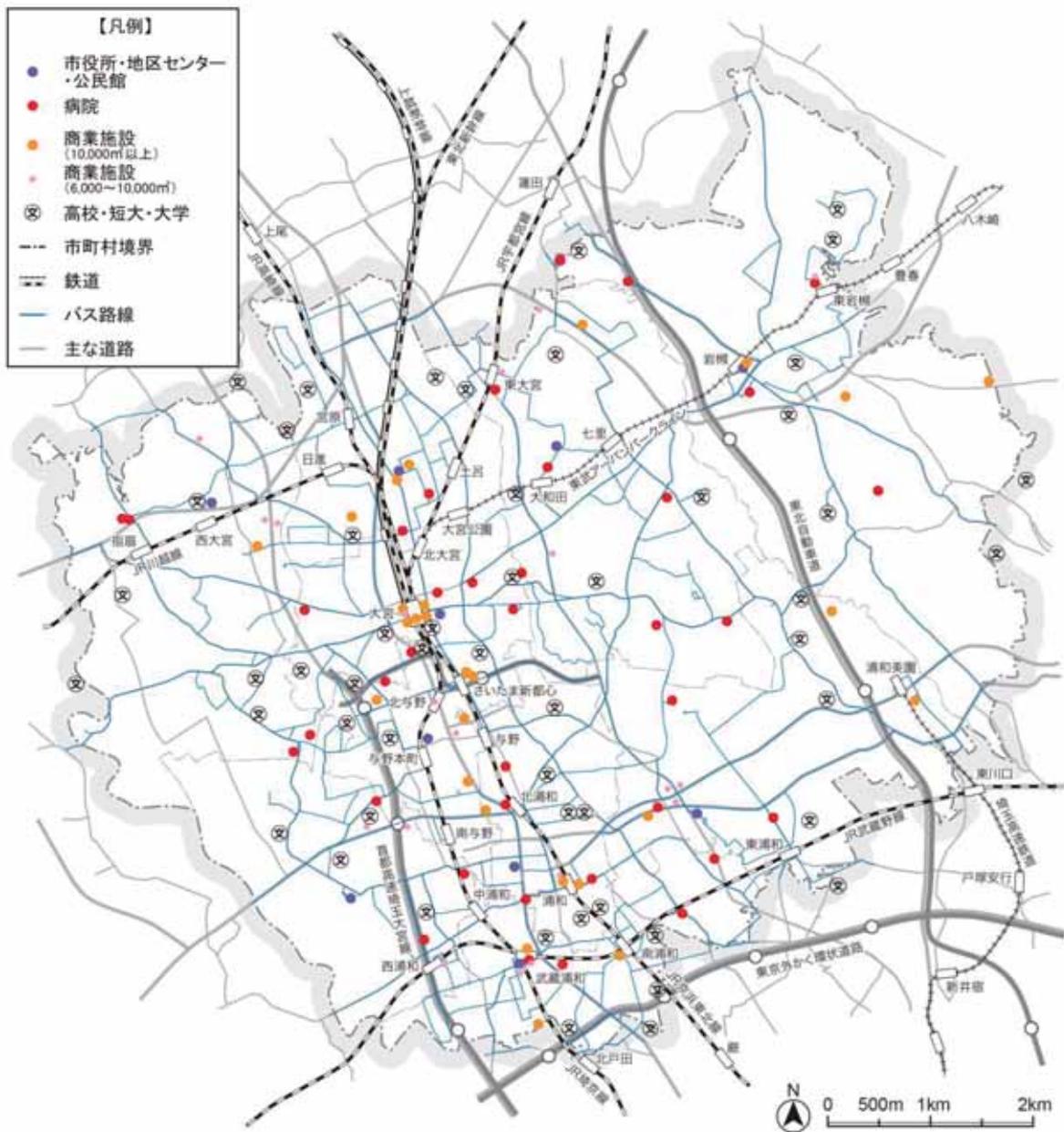
図 1-31 全国の年齢階層別交通事故負傷者数の構成比の推移

資料:交通事故の発生状況(警察庁、H27)

1-3. 交通を取り巻く環境

1-3-1. 交通網の整備状況

- 本市の鉄道網は、南北方向は JR 京浜東北線、埼京線、高崎線等、首都圏に接続する鉄道が整備されている。
- 東西方向は、JR 川越線や武蔵野線、東武アーバンパークラインが横断しているが、鉄道駅から距離がある地域も多く、路線バスネットワーク等により都心や主要施設への移動が確保されている。

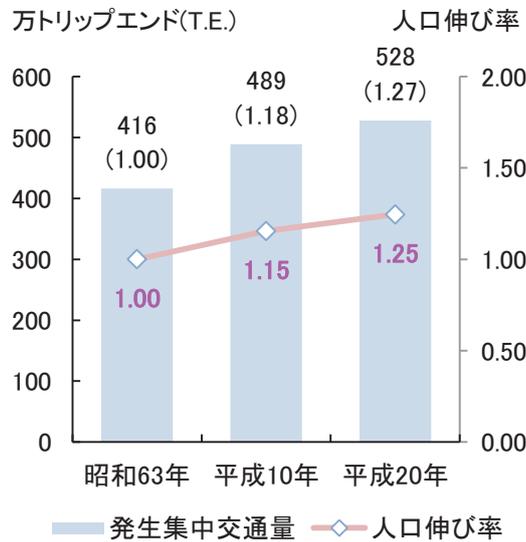


資料:国土数値情報

1-3-2. さいたま市の移動特性

(1)さいたま市を出発地・到着地とする交通量

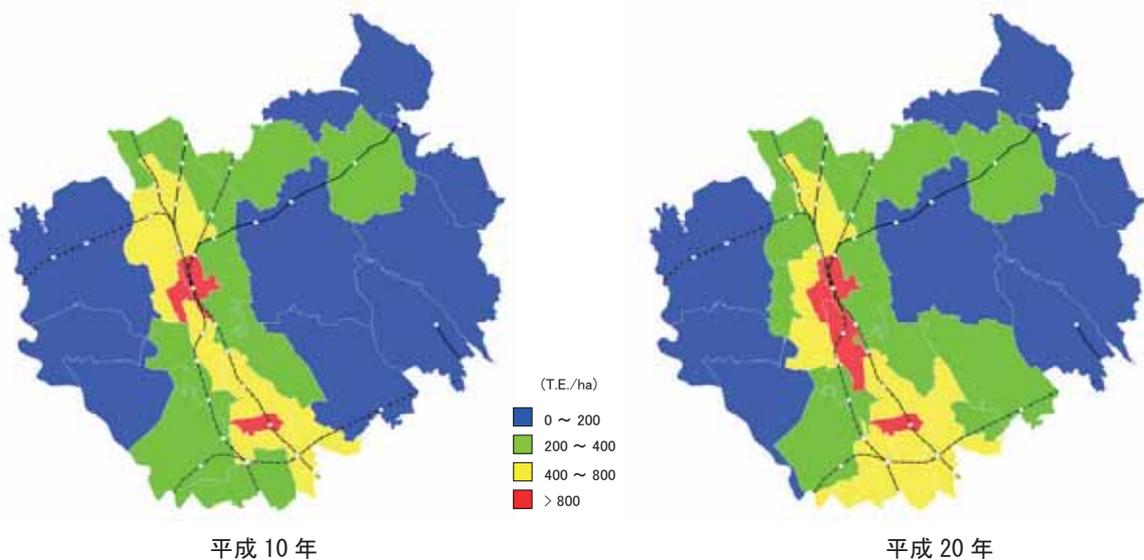
○ 出発地または到着地が本市内にある交通量は、人口と同様増加傾向にある。



※人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位をトリップといい、1回の移動で幾つかの交通手段を乗り換えても1トリップという。1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といい、「トリップエンド」を集計したものを「発生集中交通量」という。ここでは、本市内に出発地または到着地を持つ人の移動を合計した「発生集中交通量」を示す。なお、発生集中交通量の下段カッコ内は伸び率。

図 1-33 本市の発生集中交通量の推移

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)



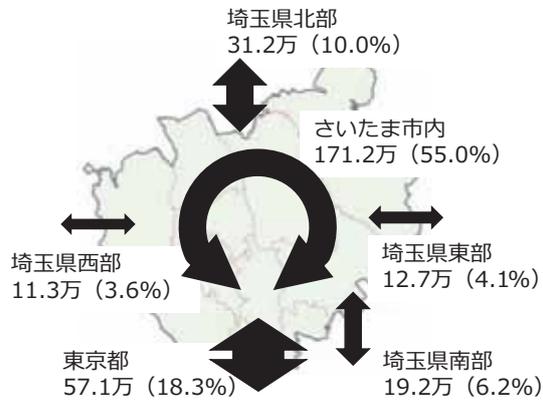
※合併に伴いゾーンが変更されている区域がある。

図 1-34 発生集中交通量の密度

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)

(2) 地域間移動の実態

- 地域間移動の状況については、本市内での移動が過半数を超えている。
- 鉄道での通勤・通学者の7割以上が市外、主に東京方面への利用となっている。



※図中には、本市と神奈川県、千葉県、茨城県南部との間のトリップは含まれていない。

図 1-35 本市内及び本市と周辺地区との間の移動
(単位:トリップ)(全交通手段)

資料:第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

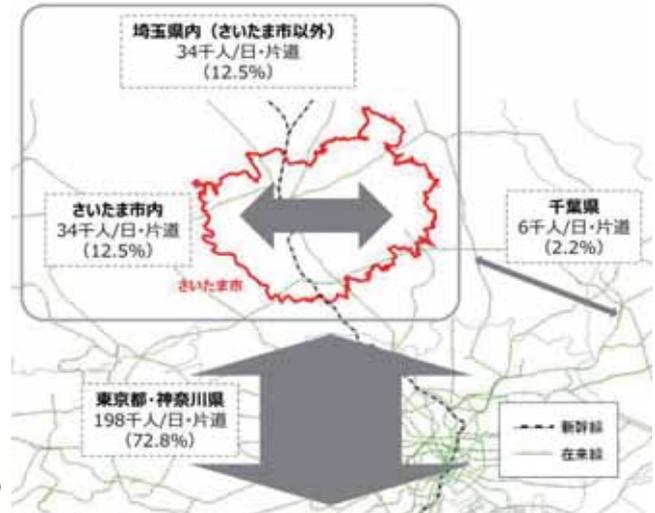
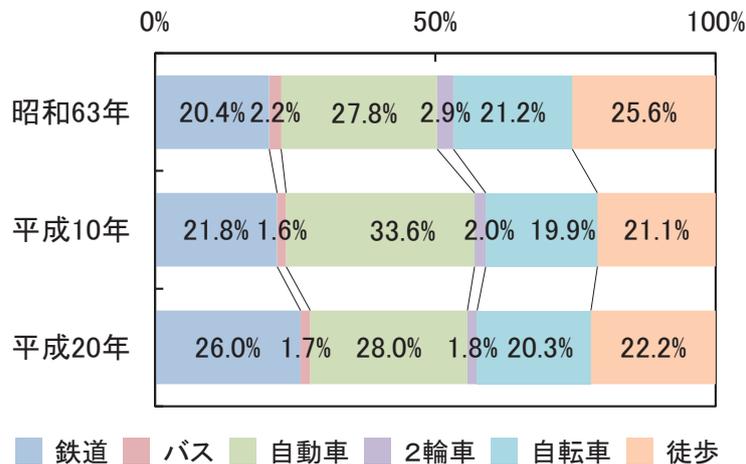


図 1-36 通勤・通学の鉄道利用状況

資料:大都市交通センサス分析調査報告書(H24)

(3) 交通手段分担率

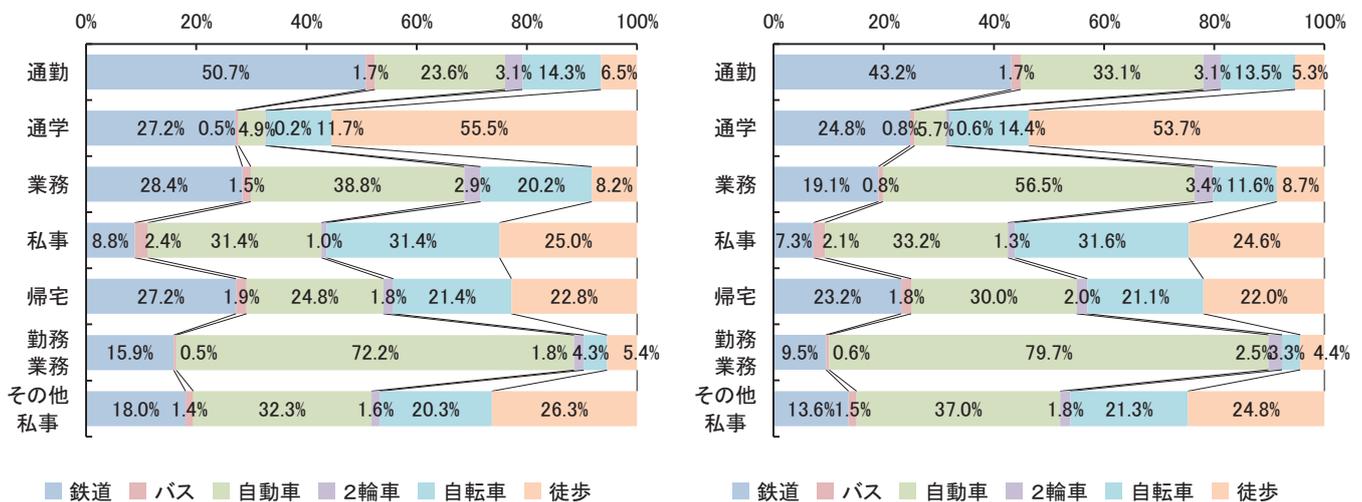
- 公共交通（鉄道・バス）や自転車、徒歩の利用割合が増加しており、多様な交通手段が活用されている。
- 自動車分担率は低下傾向にあるが、目的別に見ると「業務」「勤務業務」や、「私事」「その他私事」といったトリップで自動車の分担率が比較的高くなっている。



※一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、2輪車、徒歩の順としている。

図 1-37 本市の代表交通手段分担率の推移

資料：東京都市圏パーソントリップ調査（各年）



※通勤・通学・業務・私事目的は自宅発トリップで、帰宅目的は自宅着トリップである。勤務業務目的は勤務先と業務地間のトリップ、そして、その他私事目的は自宅以外発の私事目的トリップを示す。

図 1-38 目的別代表交通手段分担率（平成10年） 図 1-39 目的別代表交通手段分担率（平成20年）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査（各年）

1-3-3. 公共交通を取り巻く環境

(1) 公共交通の利用状況

- 鉄道の利用者数は、増加傾向にあり、平成 15 年から 16% 増となっている。
- 一方、バスの利用者数も、わずかながら増加している。これは、大宮駅や浦和駅等の主要駅への路線バスをはじめ、市内全体的にバスネットワークが形成されている効果であると考えられる。

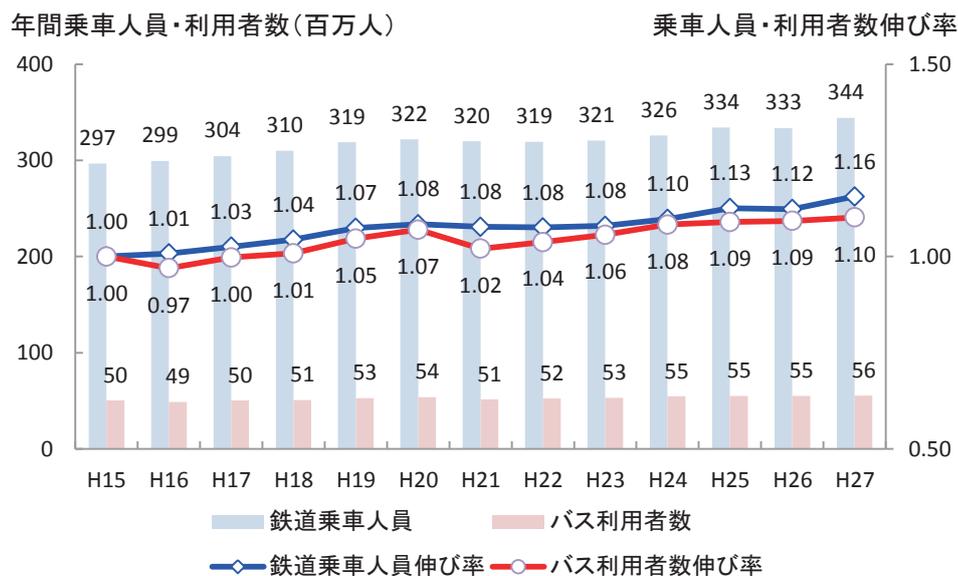


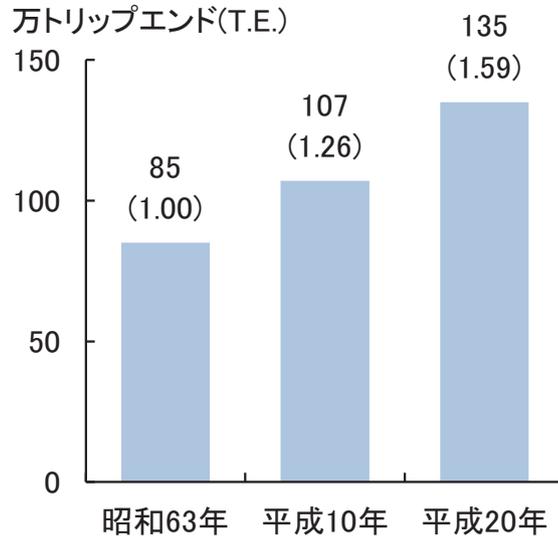
図 1-40 本市の鉄道年間乗車人員・路線バス年間利用者数の推移

資料:さいたま市資料

(2) 鉄道の利用状況

- 鉄道利用の移動の伸び率は、全市の交通量の伸び率（昭和63年の水準から27%増加※）を大きく上回る。
- 特に、南北方向の鉄道沿線のゾーンで鉄道利用の移動が増加している。

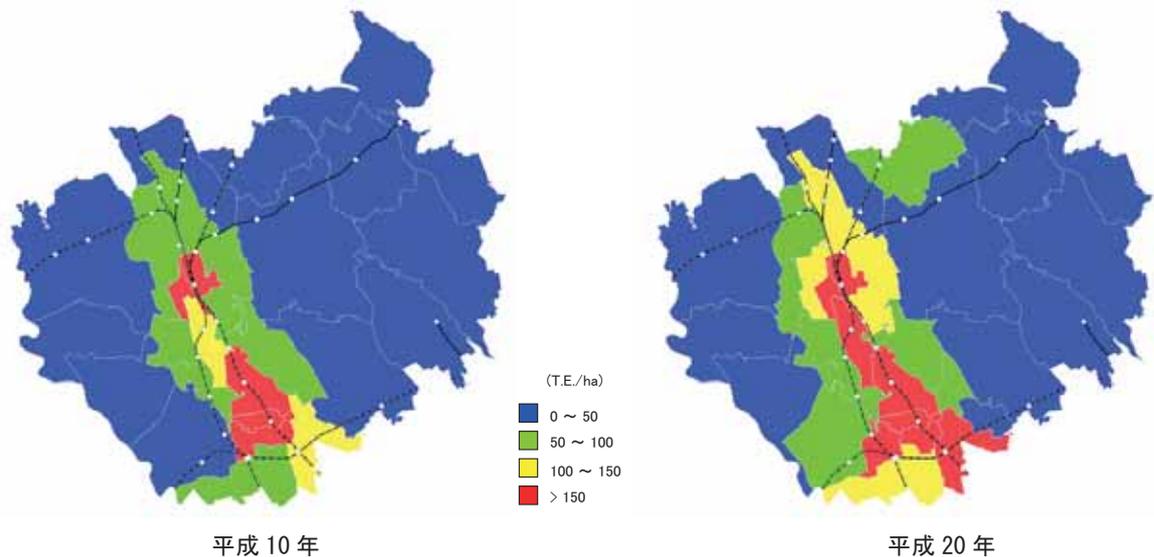
※1-3-2. さいたま市の移動特性を参照。



※発生集中交通量の下段カッコ内は伸び率。

図 1-41 本市の発生集中交通量の推移(鉄道)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)



※合併に伴いゾーンが変更されている区域がある。

図 1-42 発生集中交通量の密度(鉄道)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)

○ 駅にアクセスする際の交通手段としては、徒歩に次いで自転車利用が多く、バス利用は、大宮駅、北浦和駅、浦和駅等にアクセスするものが多い。

鉄道駅端末交通手段分担率

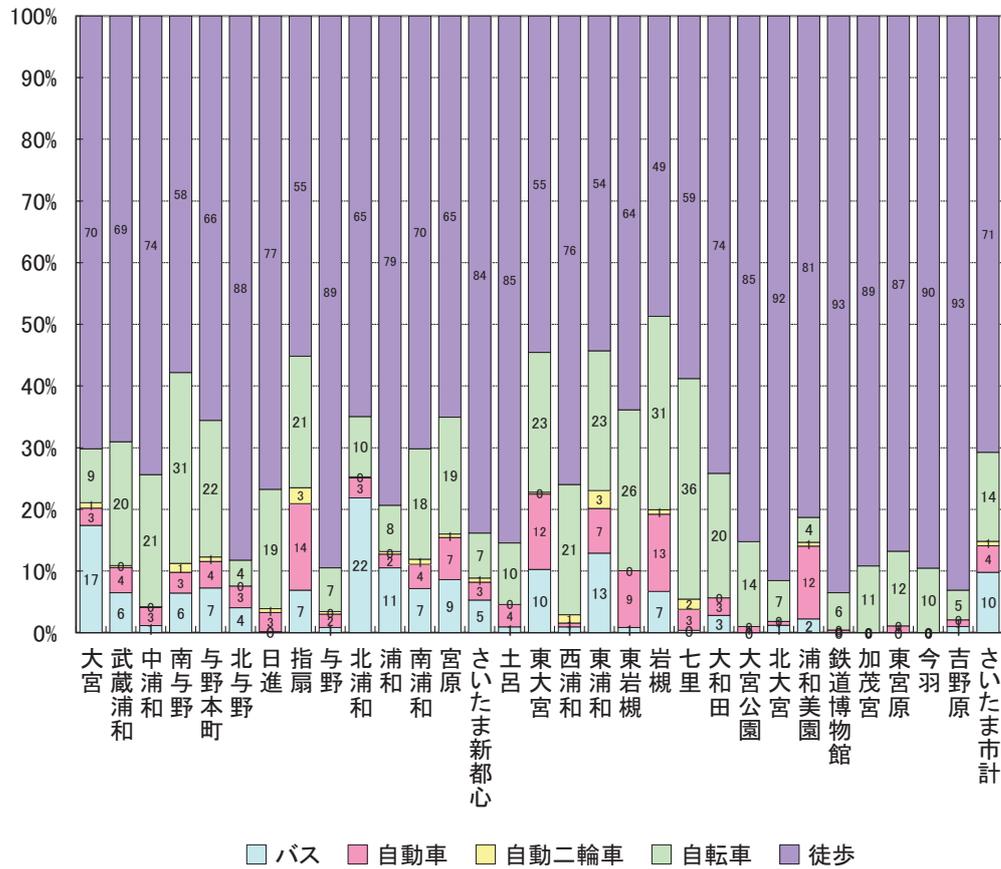


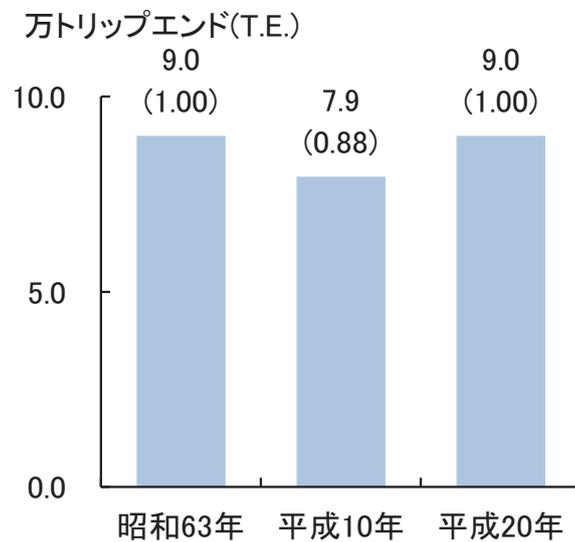
図 1-43 本市の鉄道駅端末交通手段

資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

(3) バスの利用状況

○ バス利用者は増加し、過去（昭和 63 年）の水準に戻っているが、全市の交通量が増加している中で（昭和 63 年の水準から 27%増加*）、劇的な改善には至っていない状況にある。

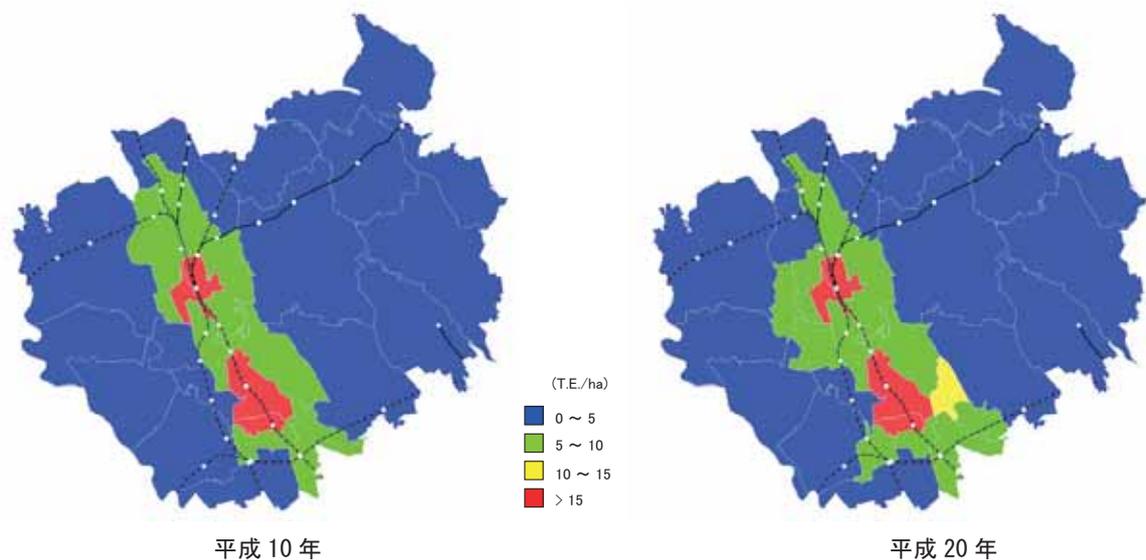
※1-3-2. さいたま市の移動特性を参照。



※発生集中交通量の下段カッコ内は伸び率。

図 1-44 本市の発生集中交通量(バス)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)



※合併に伴いゾーンが変更されている区域がある。

図 1-45 発生集中交通量の密度(バス)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)

(4) 鉄道ネットワークの整備状況

○ 本市は他の政令指定都市と比較して、面積当たりの鉄道駅数は平均的であるが、夜間人口当たりの鉄道駅数は平均を下回っている。

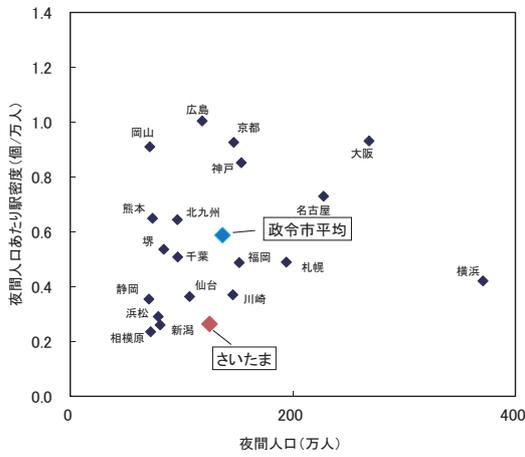


図 1-46 政令指定都市における
夜間人口当たりの駅数

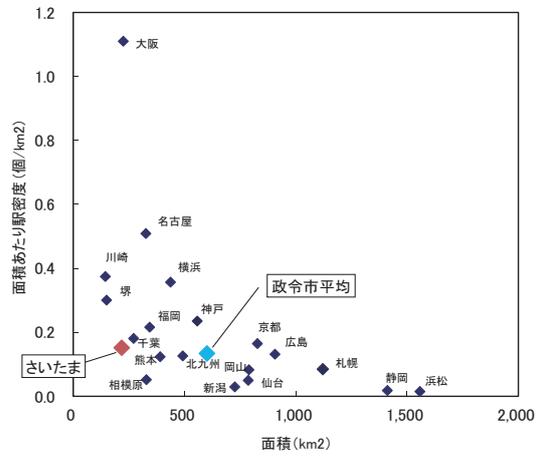


図 1-47 政令指定都市における
面積当たりの駅数

資料：大都市比較統計年表(大都市統計協議会、H24)

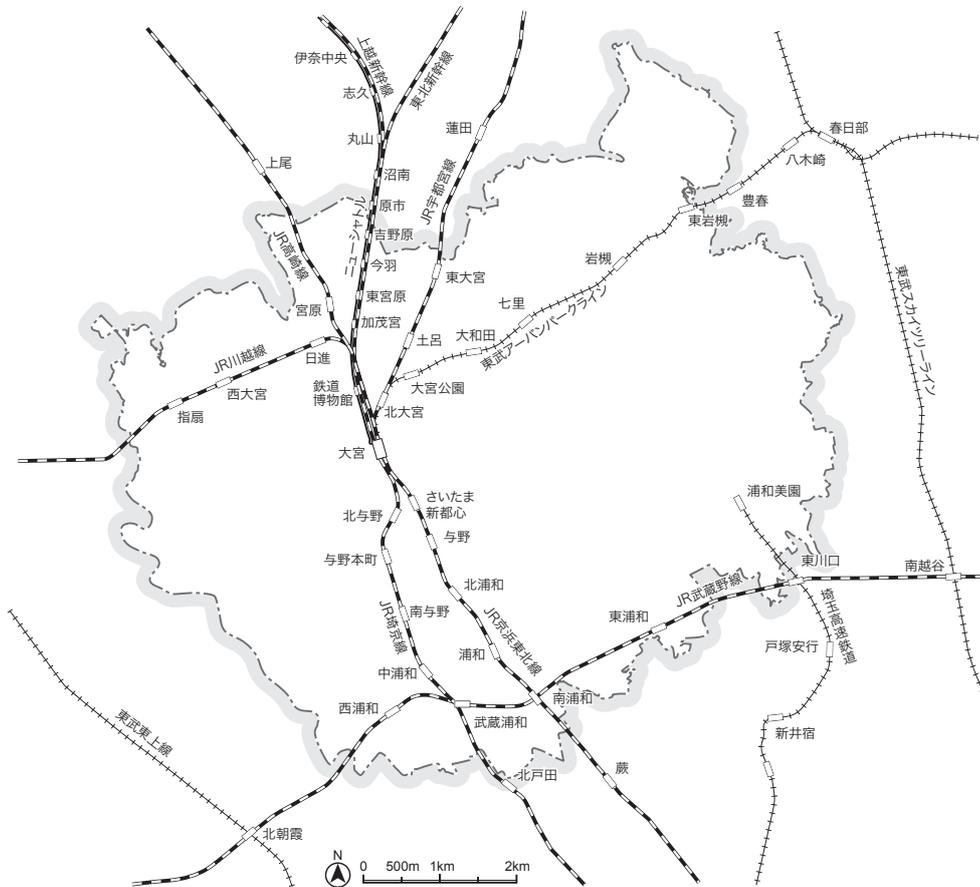


図 1-48 本市の現況鉄道ネットワーク(再掲)

はじめに
第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
資料
用語解説

(5) 地域公共交通の状況

- 本市の市街化区域の中には、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。

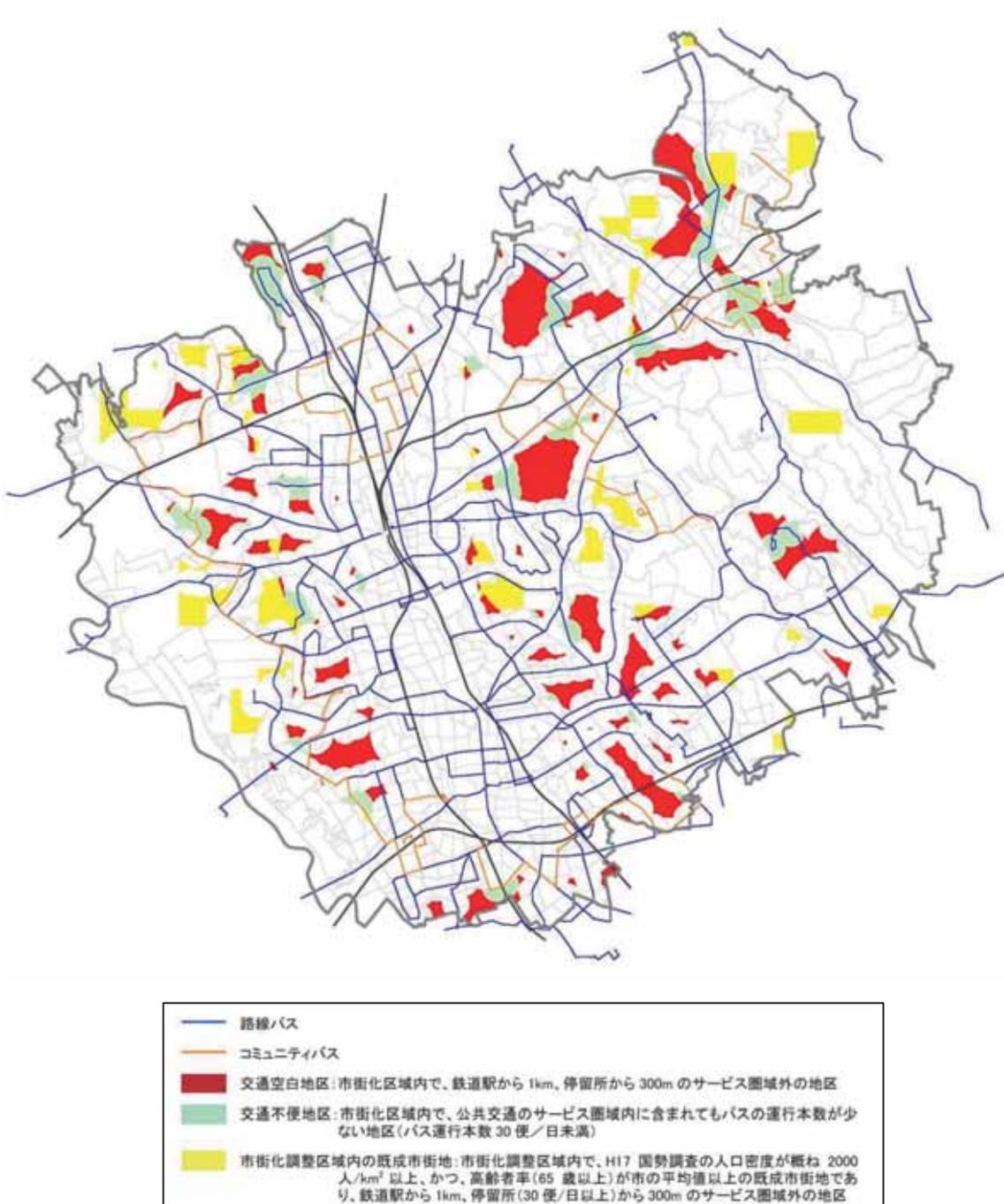


図 1-49 本市の交通空白地区・不便地区

資料:コミュニティバス等導入ガイドライン(さいたま市、H23.3)

- SMARTプラン策定以降、コミュニティバスが導入された地域も多く、地域公共交通会議等で乗合タクシーの新規導入等について積極的に検討されている。
- 路線バスを補完するコミュニティバスや乗合タクシーが市内各地で導入されており、利用者はやや増加傾向にあるが、収支率の目標（収支率40%以上）を達成していない状況である。
- 一方、今後の超高齢化への対応を考えると、さらなる地域公共交通導入の必要性が高まる。

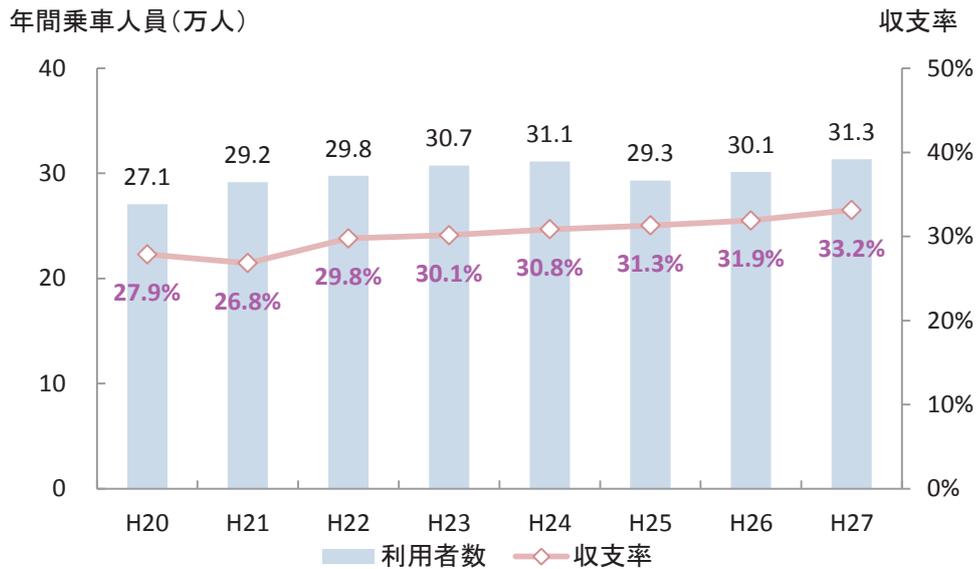


図 1-50 本市コミュニティバスの利用者数・収支率推移(全市)

資料:さいたま市交通政策課資料

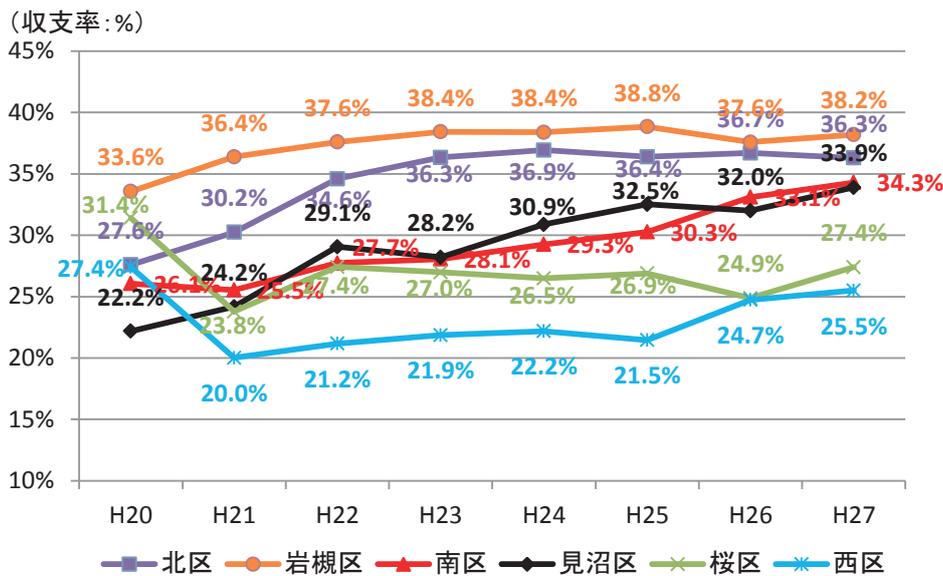


図 1-51 本市コミュニティバスの収支率推移(区別)

資料:さいたま市交通政策課資料

1-3-4. 自動車を取り巻く環境

(1) 自動車保有台数

○ 本市の自動車保有台数は微増傾向にあり、特に軽自動車の保有が増加している

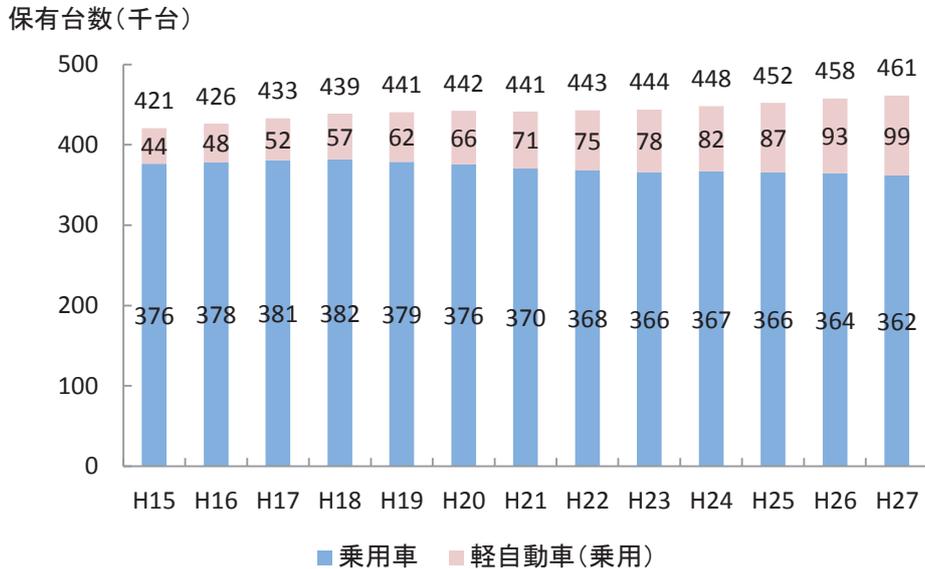


図 1-52 本市の自動車保有台数の推移

資料:さいたま市統計書(各年)

- 全国的に、高齢者の免許保有率は上昇傾向にある。
- 高齢者の運転免許返納数が大きく増加しており、運転を続ける高齢者と運転をやめる高齢者のそれぞれの行動特性に応じた交通政策が必要となる。
- また、30歳代未満の免許保有率は若干低下傾向にある。

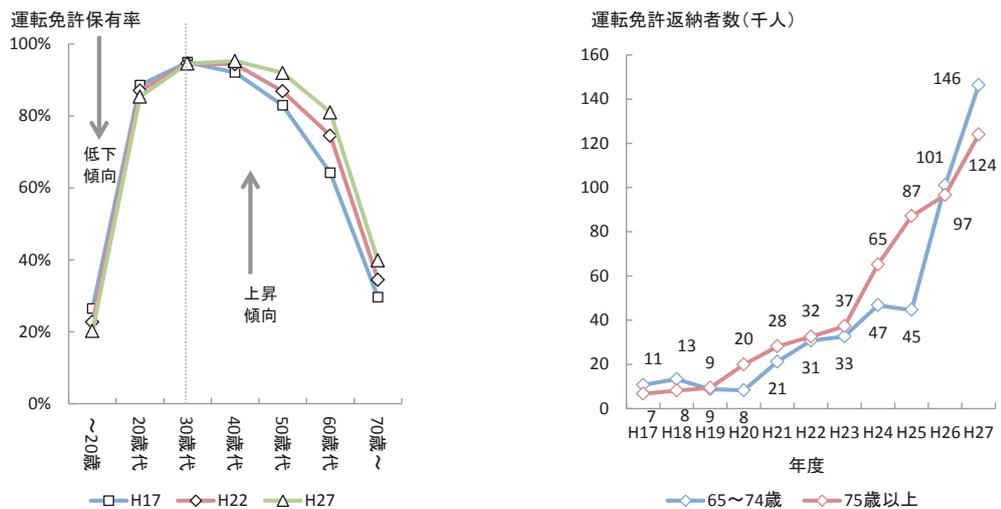


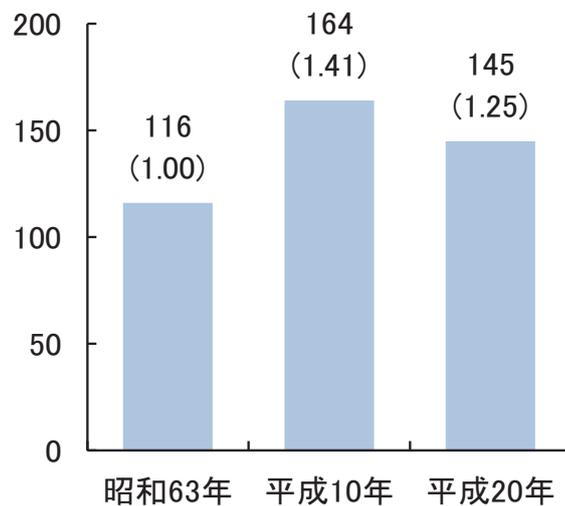
図 1-53 全国の年齢階級別運転免許保有率・高齢者の運転免許返納数の推移

資料:運転免許統計(警察庁、各年)、国勢調査(総務省、各年)

(2) 自動車利用実態

○ 自動車利用の移動は全体として減少しており、特に南北方向の鉄道沿線のゾーンで減少が見られる

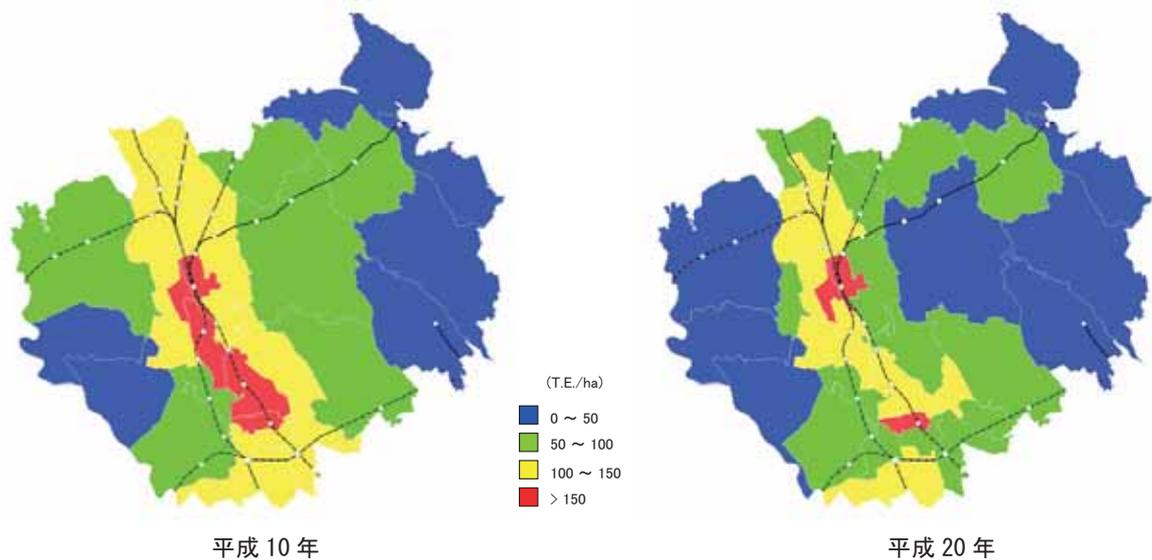
万トリップエンド(T.E.)



※発生集中交通量の下段カッコ内は伸び率。

図 1-54 本市の発生集中交通量の推移(自動車)

資料:東京都市圏パーソントリップ調査(各年)



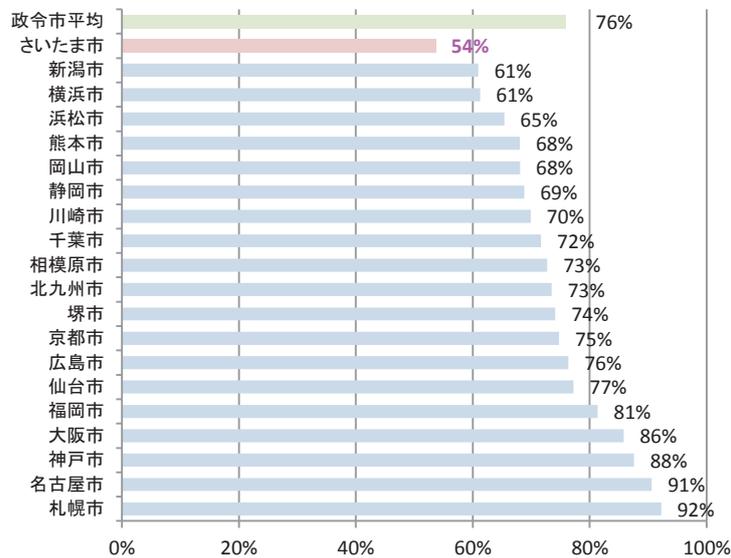
※合併に伴いゾーンが変更されている区域がある。

図 1-55 発生集中交通量の密度(自動車)

資料:東京都市圏パーソントリップ調査(各年)

(3) 道路整備の状況

○ 都市計画道路は、年々整備を進めているものの、他の政令市と比較して、低い水準にとどまっている。



※ここで示す整備率は、「道路（都市別内訳表）」における各都市の改良済延長の合計を計画延長の合計で除して算出。

図 1-56 政令指定都市における都市計画道路整備率

資料：都市計画年報(H26)



図 1-57 本市の現況都市計画道路ネットワーク(H24.3.)

資料：さいたま市道路網計画

(4) 交通事故の発生状況

○ 人身交通事故発生件数は総数でも人口当たりの件数でも減少傾向が見られる。

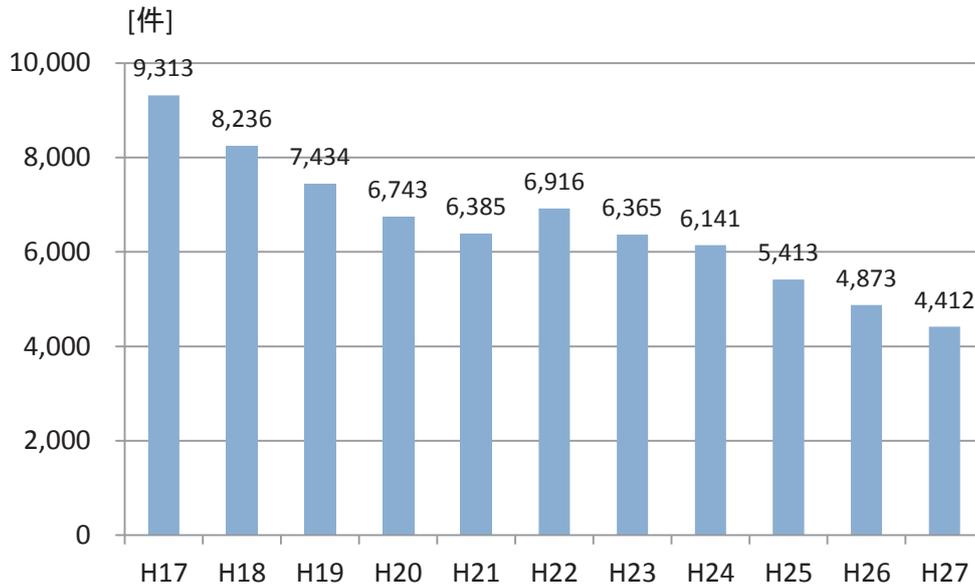


図 1-58 本市の人身交通事故発生件数の推移

資料: 埼玉県警資料(各年)

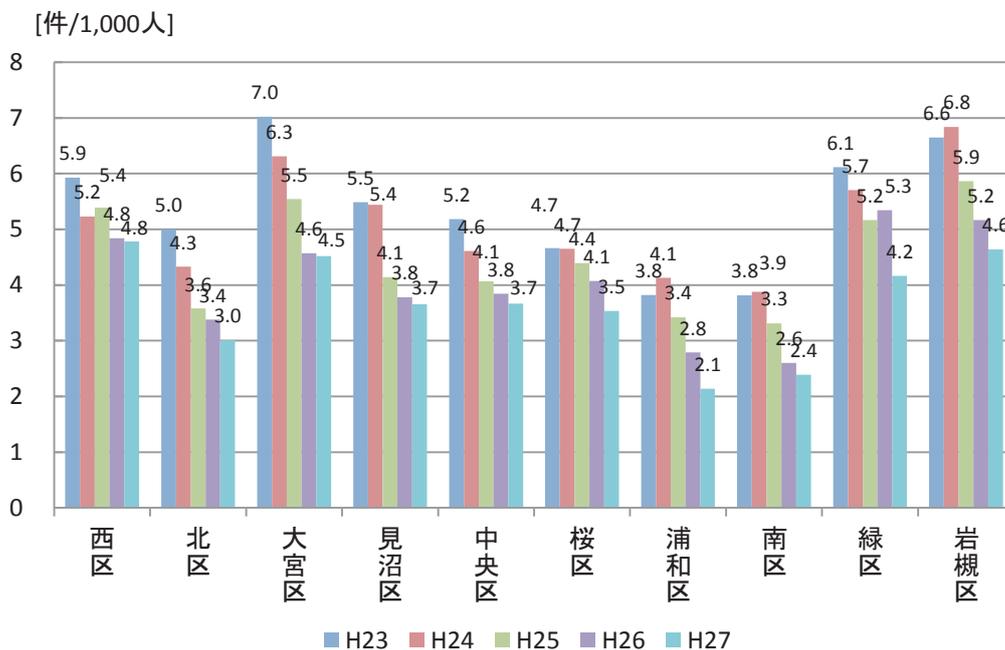


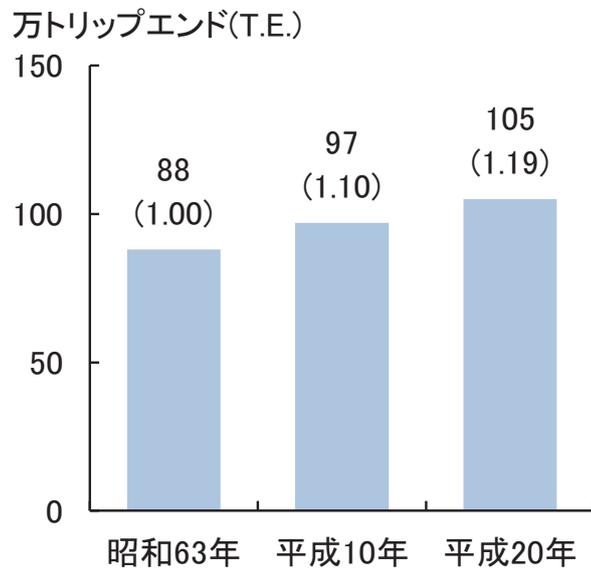
図 1-59 本市の 1,000 人あたりの人身交通事故発生件数の推移

資料: 埼玉県警資料、さいたま市住民基本台帳人口(各年)

1-3-5. 自転車を取り巻く環境

(1) 自転車利用の状況

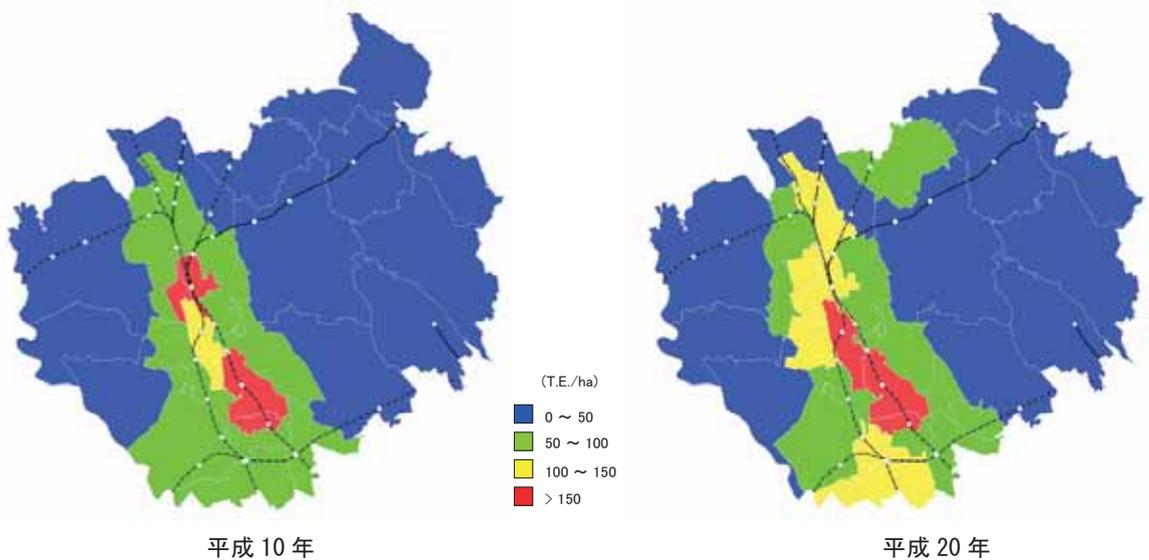
○ 本市は、地形が平坦で自転車が使いやすく、駅までの通勤をはじめ、日常的に自転車が利用されている。



※発生集中交通量の下段カッコ内は伸び率。

図 1-60 本市の発生集中交通量の推移(自転車)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)



※合併に伴いゾーンが変更されている区域がある。

図 1-61 発生集中交通量の密度(自転車)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)

○ 本市は、自転車の保有率が高く、首都圏では比較的高い水準で自転車が利用されている。

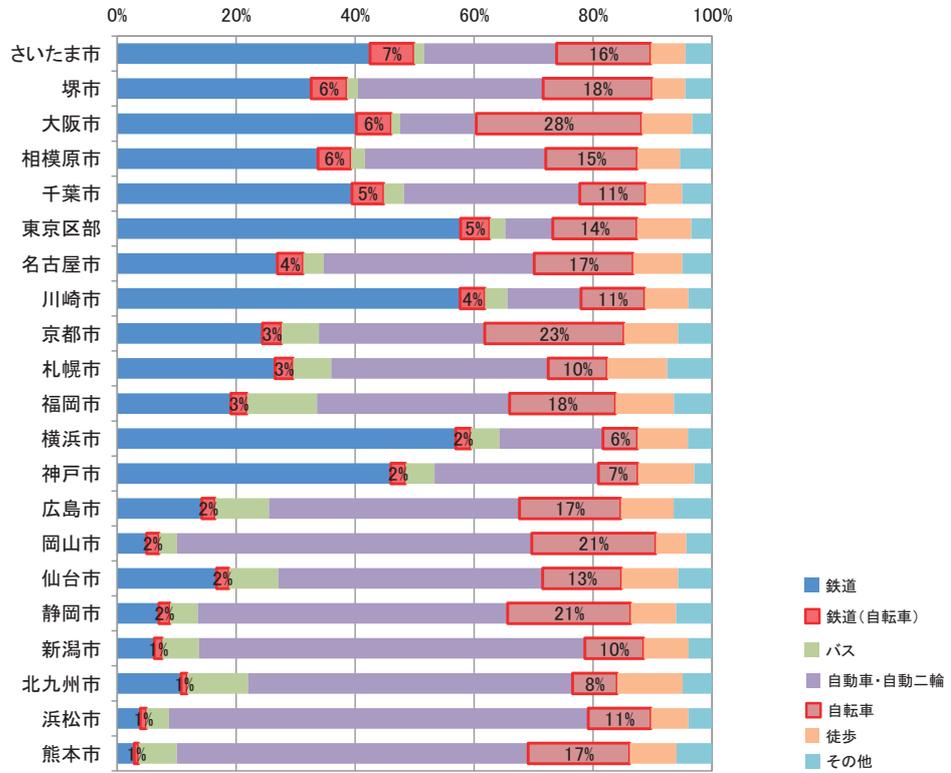


図 1-62 政令指定都市別の交通分担率(通勤)

資料: 国勢調査(総務省、H22)

表 1-11 14大都市の自転車保有状況一覧(H24)

14大都市	世帯での自転車保有率
さいたま市	83.5%
京都市	82.9%
大阪市	82.0%
名古屋市	74.5%
福岡市	72.3%
千葉市	71.3%
札幌市	69.8%
広島市	69.7%
川崎市	68.2%
東京区部	65.8%
仙台市	63.6%
神戸市	60.2%
横浜市	55.3%
北九州市	52.7%

資料: 自転車保有実態に関する調査報告書((一財)自転車産業振興協会、H24)

- 本市では、都市内における快適な移動手段を提供するため、コミュニティサイクル事業を実施しており、大宮駅を中心とした半径約3km圏内に24箇所のポートが設置されている（H27.10.現在）。
- コミュニティサイクルの1日当たり利用者は、導入開始から増加傾向にある。



図 1-63 さいたま市コミュニティサイクルの平均利用回数・ポート数の推移

資料:さいたま市コミュニティサイクル利用状況報告(H26.5.末時点)



図 1-64 ポートマップ(H27.10.現在)



図 1-65 コミュニティサイクルの利用イメージ

資料:さいたま市ホームページ

(2) 自転車の交通事故状況

○ 本市では、自転車利用率が高いこともあり、事故に占める自転車の割合が高い。



図 1-66 本市の自転車乗車中の交通事故死傷者数の推移

資料:さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～(H28.3)(埼玉県警資料)

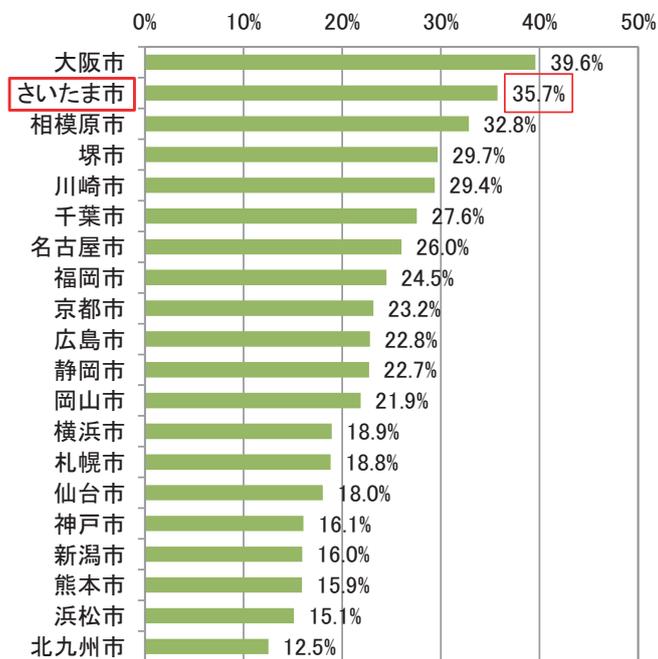


図 1-67 政令指定都市における自転車事故割合の比較

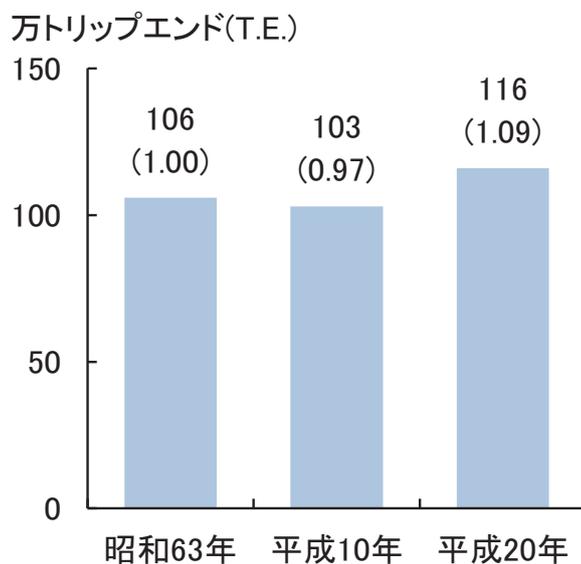
(全ての事故件数に占める自転車関連事故件数の割合)

資料:イタルダデータ(H24)

1-3-6. 歩行者を取り巻く環境

(1) 徒歩による移動実態

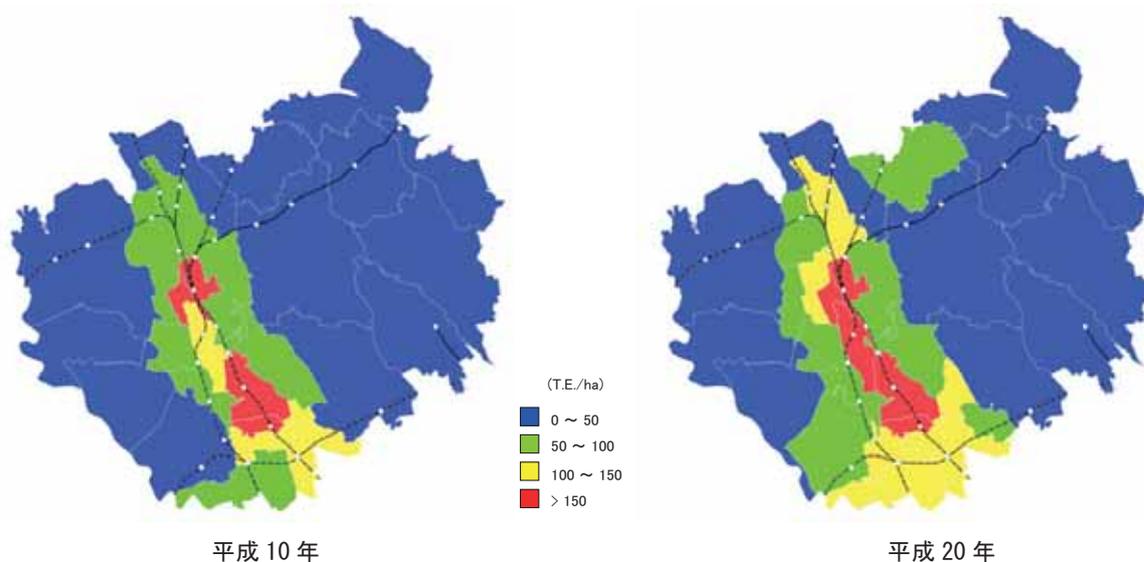
- 市内全体の徒歩交通量は増加傾向にあり、特に、南北方向の鉄道沿線のゾーンで徒歩による移動が増加している。



※発生集中交通量の下段カッコ内は伸び率。

図 1-68 本市の発生集中交通量の推移(徒歩)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)



※合併に伴いゾーンが変更されている区域がある。

図 1-69 発生集中交通量の密度(徒歩)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)

○ 市内全体の徒歩交通量は増加傾向にあるが、都心では減少傾向にある。

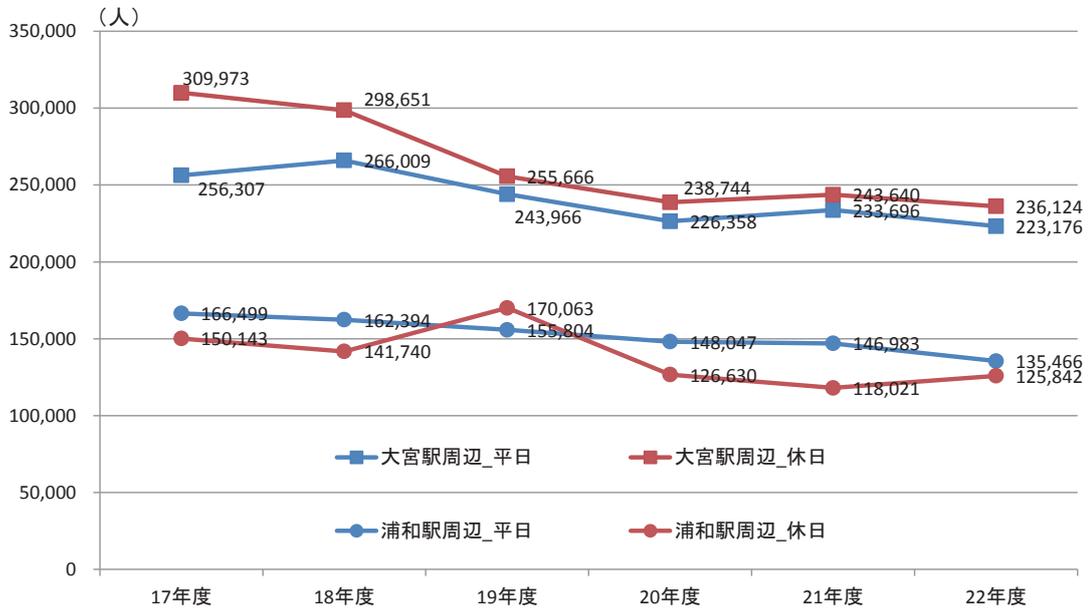


図 1-70 都心における徒歩交通量の推移

資料：さいたま市主要駅周辺地区歩行者通行量調査(各年)