

## 1-3-7. 新たな交通の可能性

### (1) 交通政策審議会の答申

- 交通政策審議会の答申（平成 28 年 4 月）においては、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトの一部として、本市に関連する 2 路線が掲げられ、地方公共団体、鉄道事業者等において必要な検討が進められることが期待されている。
- 埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）（地下鉄 7 号線）には、埼玉県東部地域と東京都の都心部とのアクセス利便性の向上が期待されている。
- 東西交通大宮ルートの新設（大宮～さいたま新都心～浦和美園（中量軌道システム））には、まちづくりが進められている大宮駅周辺地区と浦和美園地区とのアクセスの利便性の向上が期待されている。

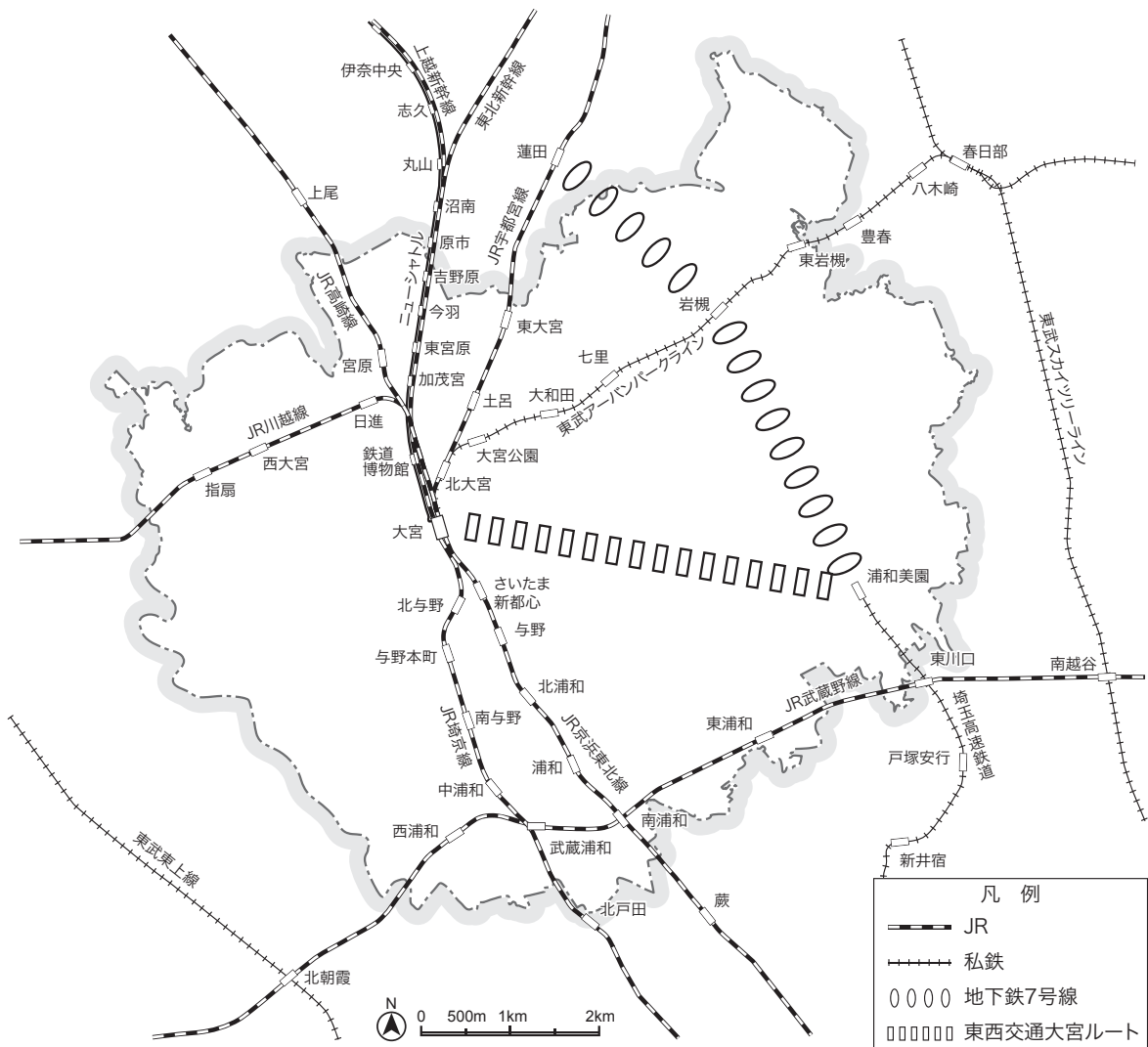


図 1-71 交通政策審議会答申に位置付けられた路線

## (2) 新たな公共交通システムの導入

- 高齢化対策や環境対策、地域活性化等の観点から、ライト・レール・トランジット (LRT) やバス・ラピッド・トランジット (BRT) 等の新たな公共交通システムの導入が求められている。



図 1-72 富山市の LRT (PORTRAM)



図 1-73 ブラジル・クリチバ市の BRT

- 高齢化対策や環境対策に対応する、新たな交通手段（地域内交通、端末交通等）の可能性として、本市と民間事業者の共同事業として、低炭素型パーソナルモビリティの導入に向けた社会実験等の取組を実施している。



図 1-74 低炭素型パーソナルモビリティ MC-β (エム・シー・ベータ)

資料:さいたま市ホームページ



図 1-75 ワイヤレス充電による電動アシスト自転車レンタルサイクルサービス

資料:さいたま市ホームページ

### 1-3-8. 交通に対する市民意識

- 市民が本市に持っているイメージでは、常に「交通の利便性が高いまち」の選択率が上位となっている。
- 今後、力を入れて欲しい施策としては、高齢者福祉、子育て支援に続き、3番目に道路・輸送が挙げられている。

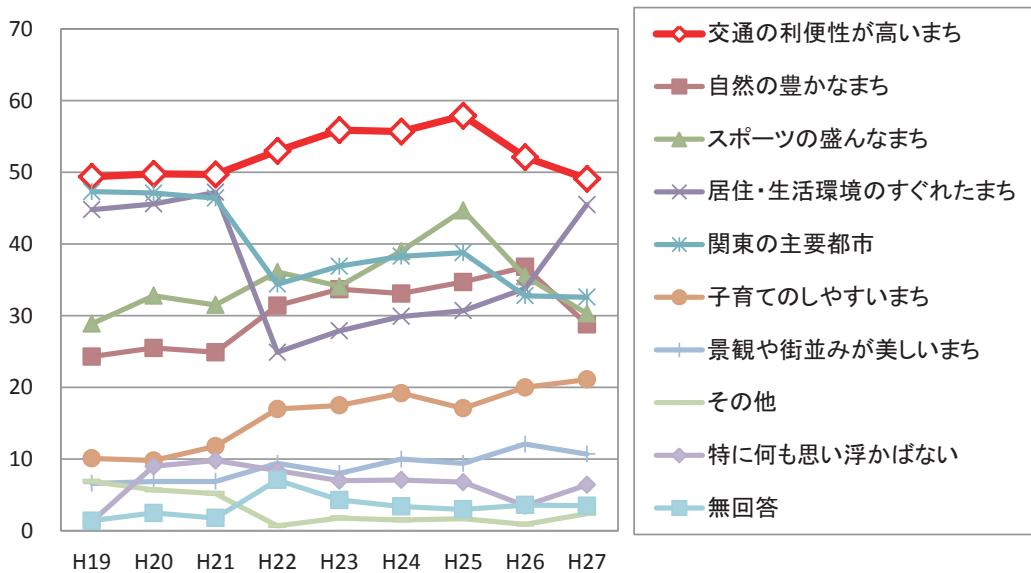
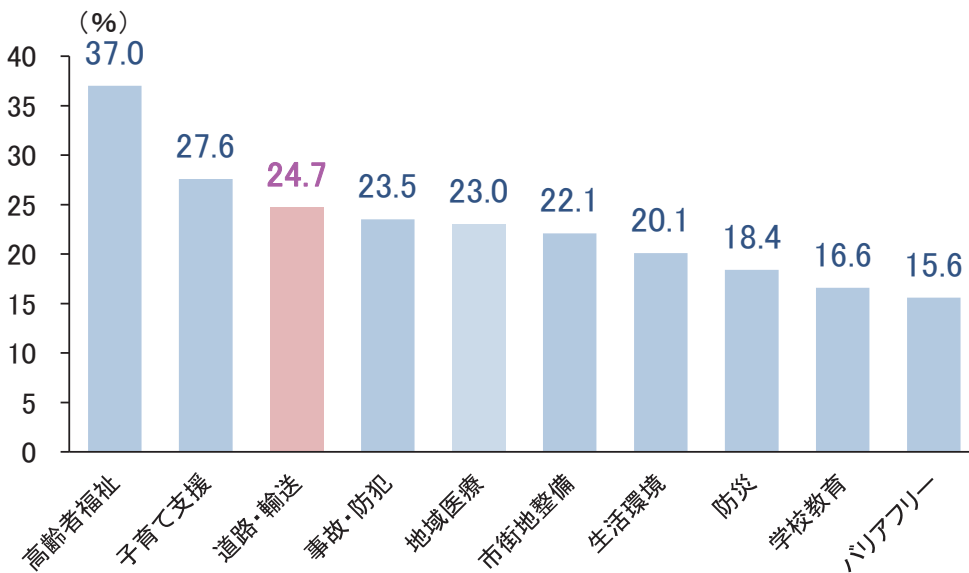


図 1-76 市民が本市に持っているイメージ

資料:さいたま市市民意識調査(各年)



※30の選択肢から5つまで選択

図 1-77 市民がさいたま市に今後力を入れて欲しい施策(平成 27 年度)

資料:さいたま市市民意識調査(H27)

### 1-3-9. 物流の動向変化

- 国内の貨物輸送の大部分をトラック輸送が担っているが、近年コンビニなどの小規模店舗やインターネット通信販売の増加等により、貨物輸送は小口化、多頻度化の傾向にある。
- 貨物車による道路渋滞や都心部での路上荷捌きによる歩行環境の悪化等、物流動向が交通に与える影響についても、留意する必要がある。

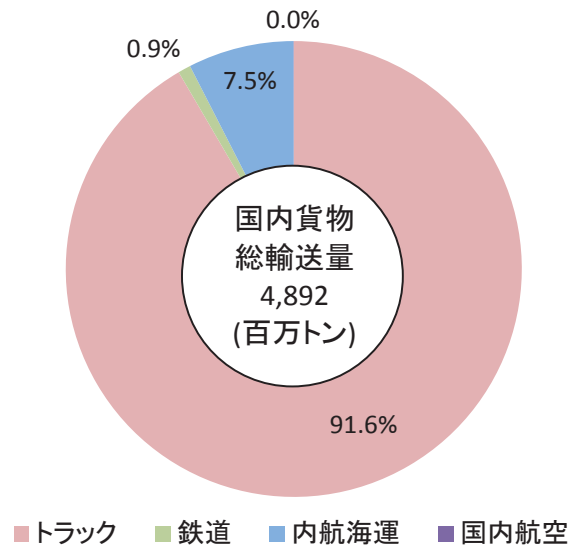


図 1-78 国内貨物輸送の機関分担率(H22)

資料: 第9回全国貨物純流動調査(H22)

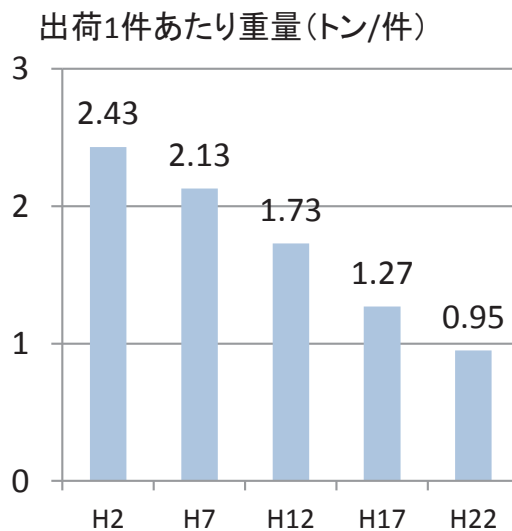


図 1-79 国内貨物輸送の機関分担率(H22)

資料: 全国貨物純流動調査(各年)

- 本市のターミナル駅である大宮駅においても、歩行者の通行量の多い通りに貨物の路上駐車が発生しており、歩行環境やまちの景観等を阻害している状況がみられる。
- 貨物車の路上駐車台数が比較的少ない場合でも、歩行者の通行量が多いため、影響を受ける歩行者は多く、歩行空間と荷捌きスペースの空間的・時間的な分離が必要となっている。



図 1-80 歩行空間や自転車レーンでの貨物車駐車の例

資料: 端末物流対策の手引き【本編】(東京都市圏交通計画協議会: H27.12.)



図 1-81 既存駐車場を活用した荷捌きスペース確保の事例



図 1-82 トラックベイの設置による荷捌きスペース確保の事例

資料: 端末物流対策の手引き【荷さばき施策事例編】(東京都市圏交通計画協議会: H27.12.)



## 1-4. 地区別の状況

### (1) 西区

- 夜間人口は増加を続けている。
- 高齢化率は比較的高く、高齢化の進行も速い。
- 鉄道の分担率が低く、自動車の分担率が高い。

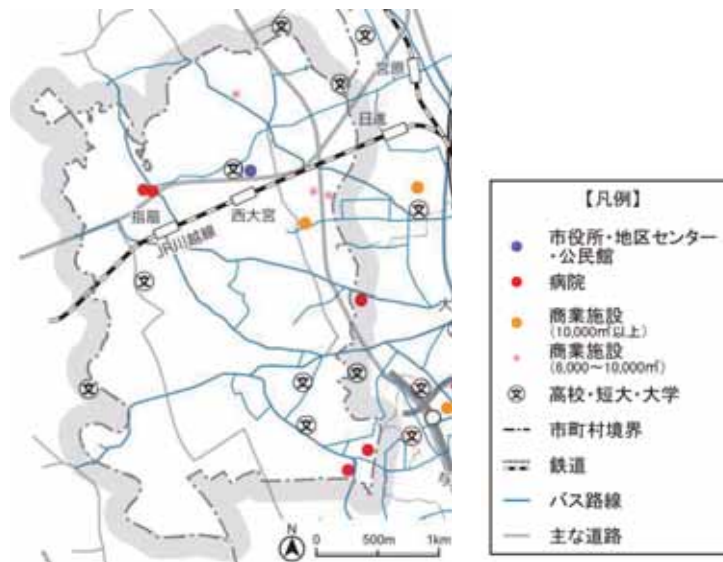


図 1-83 西区の交通網の状況

表 1-12 西区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
西区	8.2	8.4	8.7	17.9	23.0	27.3
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料: 国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

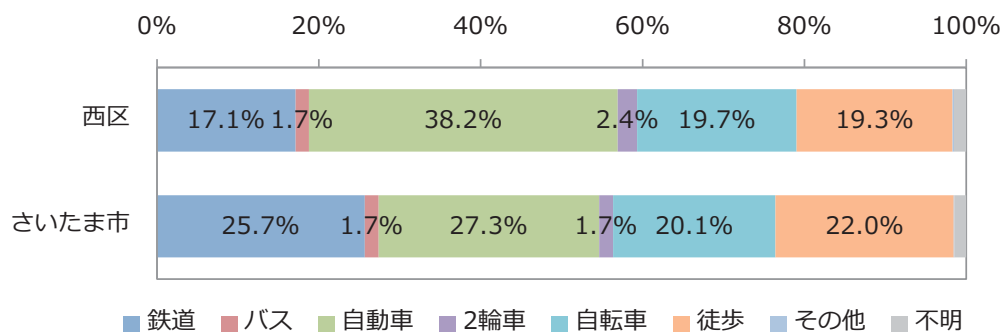


図 1-84 西区の交通手段分担率

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

(2) 北区

- 夜間人口は増加を続けている。
- 高齢化率は比較的低い。
- 自動車の分担率が若干高いが、様々な交通手段が平均的に利用されている。

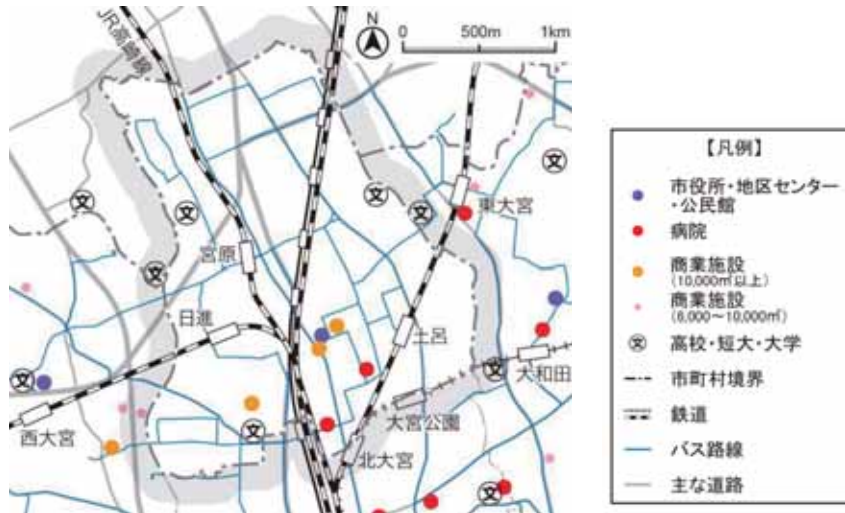


図 1-85 北区の交通網の状況

表 1-13 北区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
北区	13.2	13.9	14.3	14.7	17.7	21.1
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料: 国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

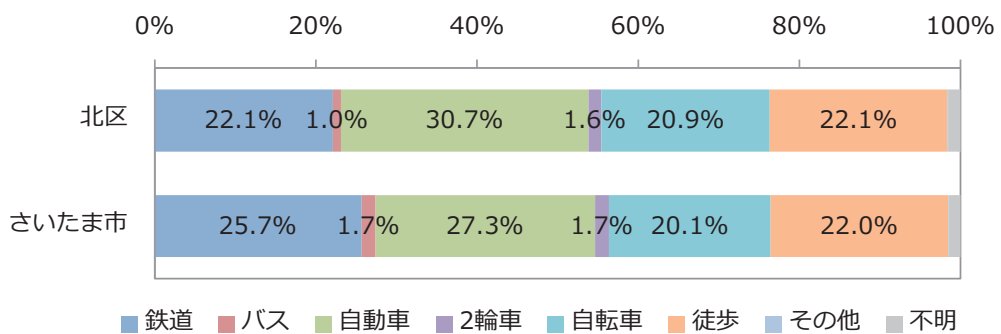


図 1-86 北区の交通手段分担率

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

### (3)大宮区

- 夜間人口は増加を続けている。
- 高齢化率は比較的高いが、高齢化の進行は緩やか。
- 鉄道とバスの分担率が高く、自動車と自転車の分担率が低い。

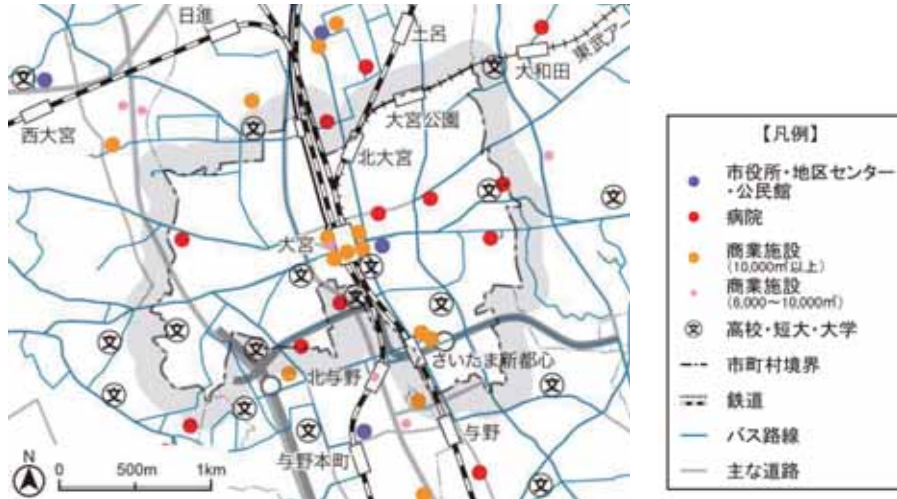


図 1-87 大宮区の交通網の状況

表 1-14 大宮区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
大宮区	10.6	10.8	11.4	18.4	21.3	23.9
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料：国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

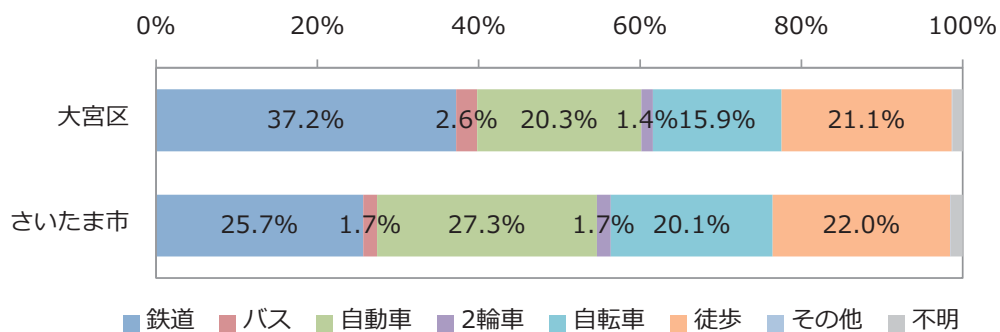


図 1-88 大宮区の交通手段分担率

資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)



#### (4) 見沼区

- 夜間人口は増加を続けている。
- 高齢化率は比較的高く、高齢化の進行も速い。
- 自動車の分担率が高い。

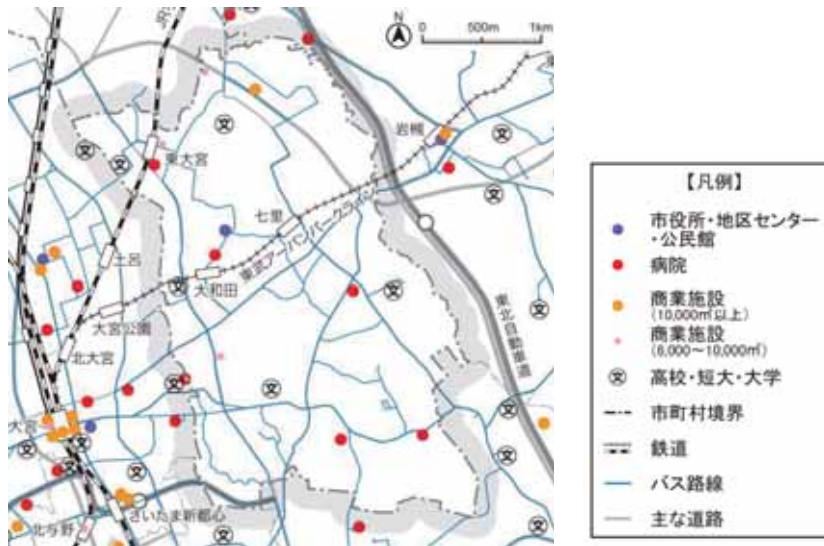


図 1-89 見沼区の交通網の状況

表 1-15 見沼区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
見沼区	15.3	15.7	16.2	16.6	21.1	25.9
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料: 国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

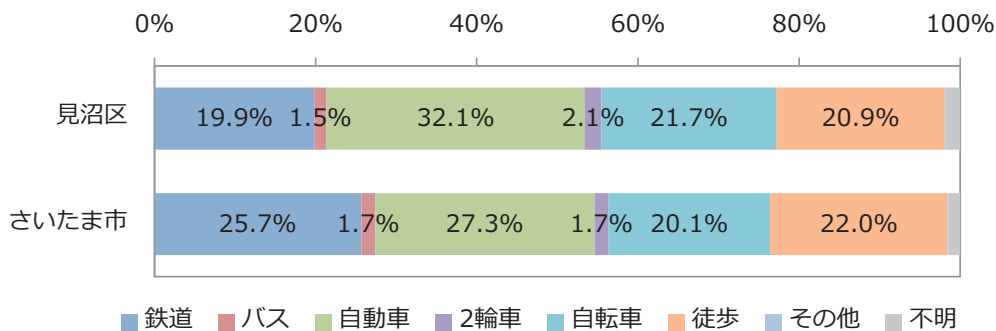


図 1-90 見沼区の交通手段分担率

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

## (5) 中央区

- 夜間人口は増加を続けている。
- 高齢化率は比較的低い。
- 鉄道の分担率が高く、自動車の分担率が低い。

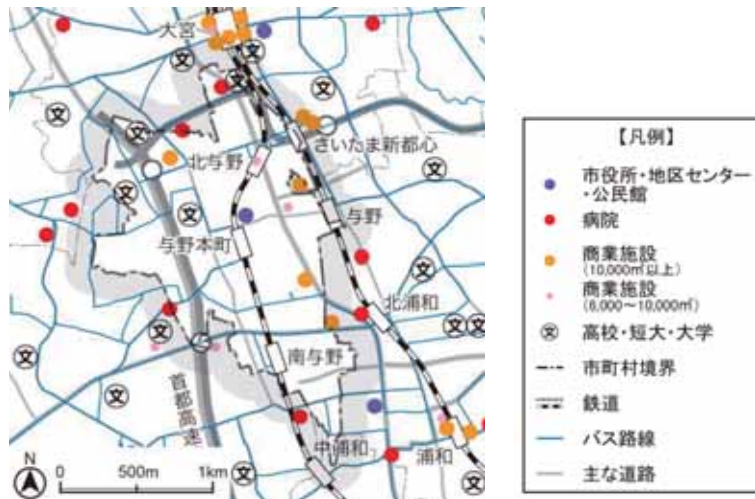


図 1-91 中央区の交通網の状況

表 1-16 中央区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
中央区	9.0	9.6	9.9	15.6	17.7	20.4
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料: 国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

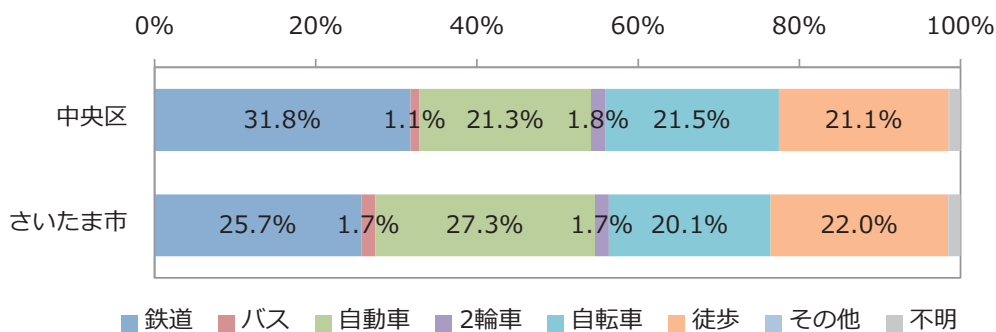


図 1-92 中央区の交通手段分担率

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

## (6) 桜区

- 夜間人口の増加は緩やか。
- 高齢化率は比較的低いが、高齢化の進行は速い。
- 自転車の分担率が高い。

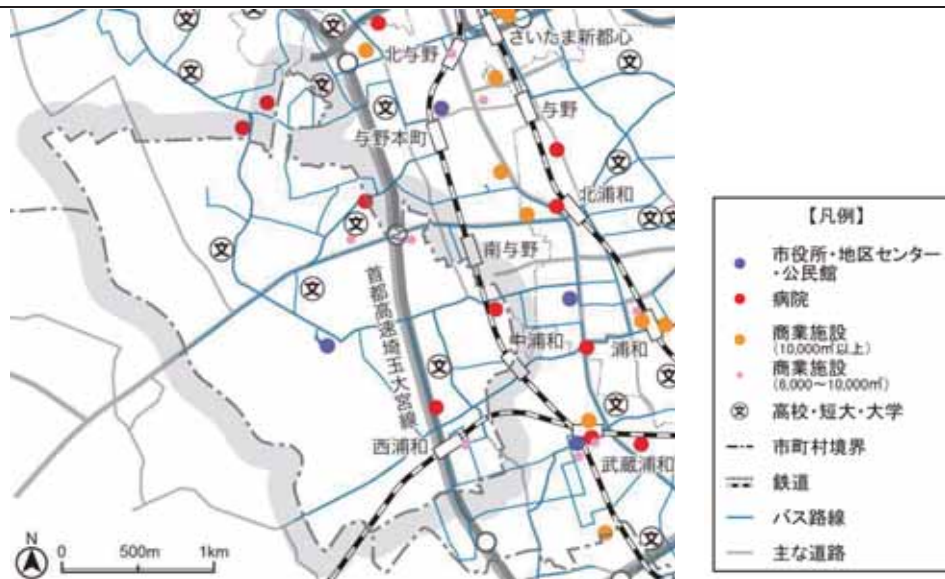


図 1-93 桜区の交通網の状況

表 1-17 桜区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
桜区	9.3	9.7	9.8	13.7	17.7	21.9
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料: 国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

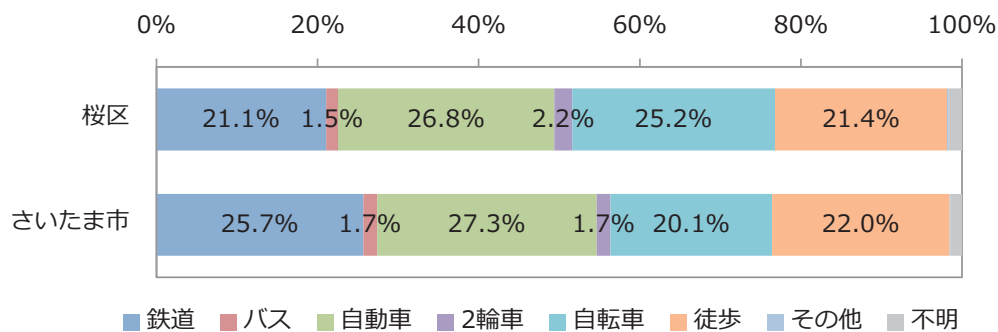


図 1-94 桜区の交通手段分担率

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

(7) 浦和区

- 夜間人口は増加を続けている。
- 高齢化率が比較的高かったが、高齢化の進行は緩やか。
- 鉄道・バス・徒歩の分担率が高く、自動車の分担率が低い。

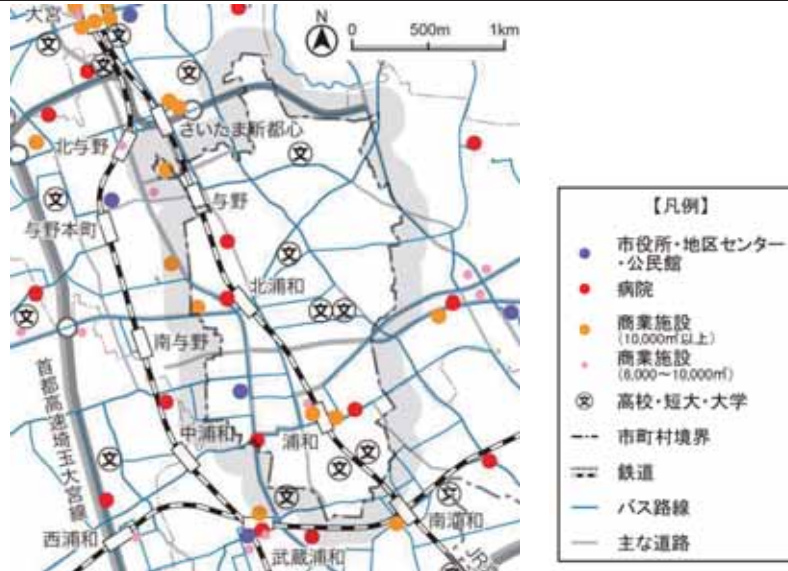


図 1-95 浦和区の交通網の状況

表 1-18 浦和区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
浦和区	14.0	14.5	15.4	17.0	18.5	20.5
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料: 国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

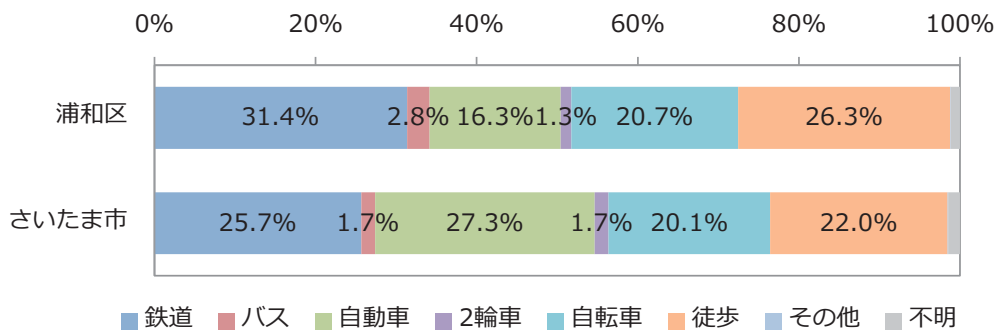


図 1-96 浦和区の交通手段分担率

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

## (8)南区

- 夜間人口は増加を続けている。
- 高齢化率は市内で最も低い。
- 鉄道と徒歩の分担率が高く、自動車の分担率が低い。



図 1-97 南区の交通網の状況

表 1-19 南区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
南区	16.7	17.5	18.0	13.3	15.8	18.7
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料: 国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

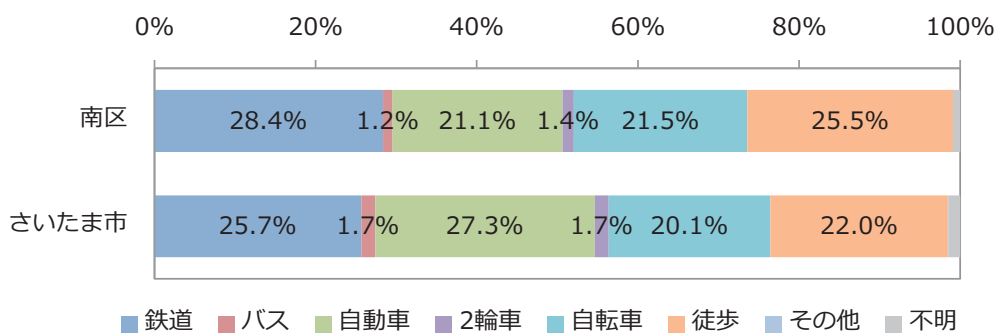


図 1-98 南区の交通手段分担率

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)



### (9) 緑区

- 夜間人口は増加を続けている。
- 高齢化率は比較的低いが、高齢化の進行がやや速い。
- バスと自動車・2輪車の分担率が高い。

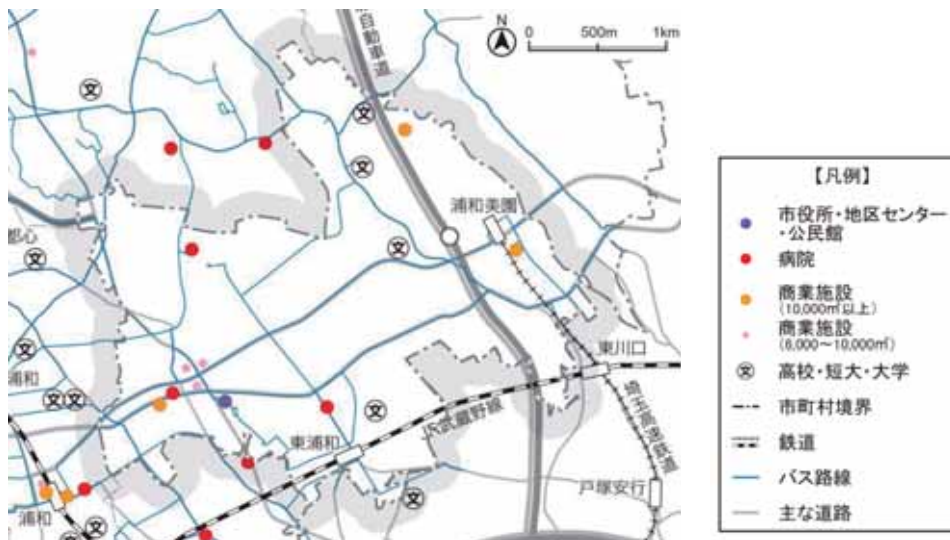


図 1-99 緑区の交通網の状況

表 1-20 緑区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
緑区	10.4	11.0	11.7	14.7	18.4	22.1
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料: 国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

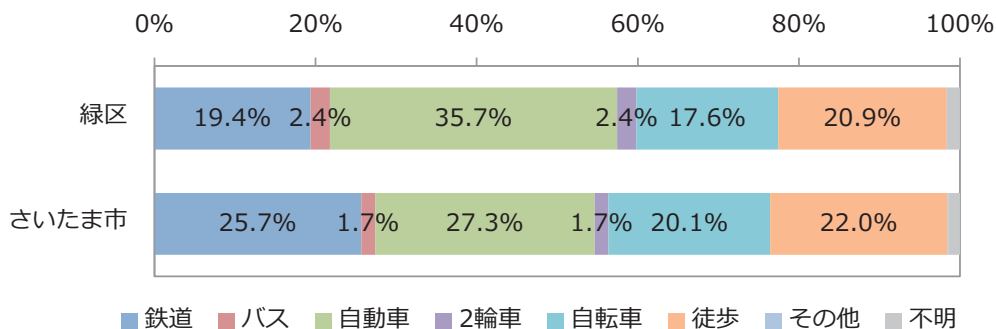


図 1-100 緑区の交通手段分担率

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

(10) 岩槻区

- 夜間人口の減少が見られる。
- 高齢化率は比較的高く、高齢化の進行も速い。
- 自動車の分担率が非常に高く、鉄道の分担率が低い。

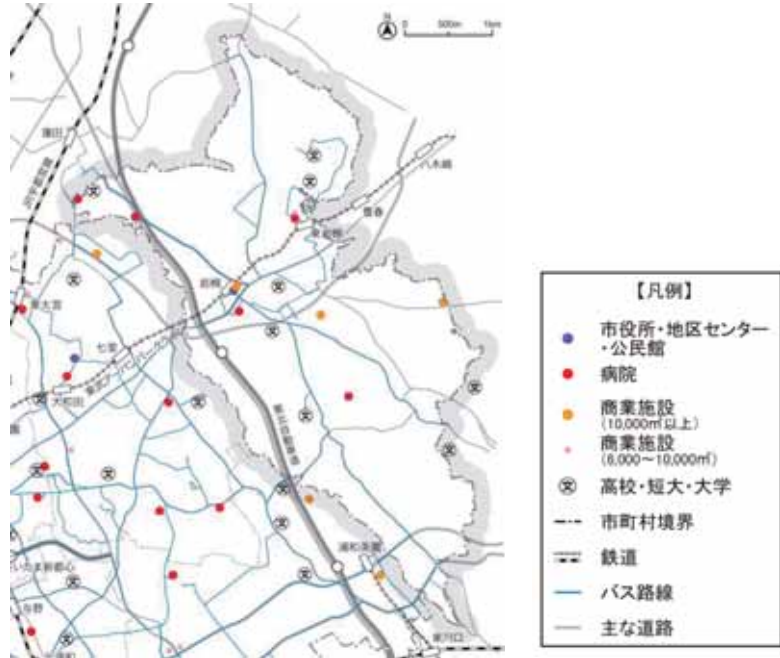


図 1-101 岩槻区の交通網の状況

表 1-21 岩槻区の夜間人口と高齢化率の推移

	夜間人口(万人)			高齢化率(%)		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
岩槻区	10.9	11.1	11.0	18.0	23.5	29.2
さいたま市	117.6	122.2	126.4	15.9	19.2	22.8

資料: 国勢調査(総務省、H17、H22、H27)

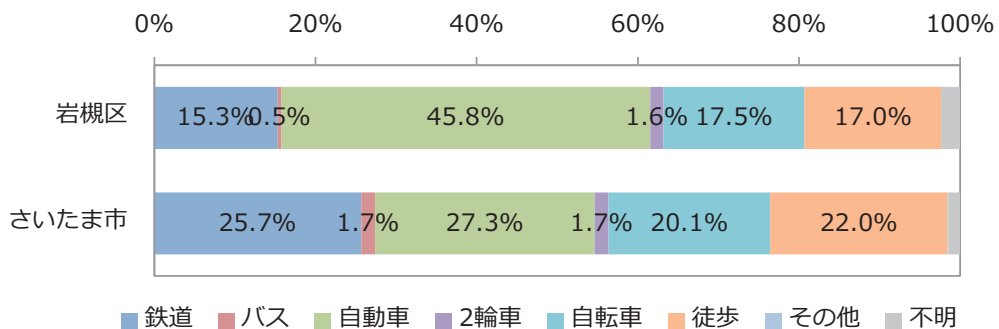


図 1-102 岩槻区の交通手段分担率

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

## 1-5. さいたま市の交通体系上の課題

以下では、前項までの関連法制・上位計画の動向、社会・経済情勢、交通を取り巻く環境の現在の状況から、本市の交通体系としての今後の課題を整理する。

表 1-22 本市の交通体系の課題

	交通体系の課題
社会・経済情勢から見た課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本の交通の結節点として、広域の交流を繋ぎ、受け入れる役割が本市に求められる。</li> <li>・人口は依然増加傾向にあるが、地域によっては人口減が始まっており、地域差が生じているほか、高齢化率は、SMART プラン策定時、東京都市圏では低い水準にあったが、既に高齢化傾向にあり、地域の状況に応じた交通を確保することが求められる。</li> <li>・市街地は依然として拡大を続けており、今後の交通のあり方について方針を示すことが求められる。</li> <li>・財政状況については、行政の医療・福祉負担が増大している上、交通基盤の維持・管理費についても増加傾向にあり、既存ストックを有効活用した効率的な交通への投資が求められる。</li> <li>・2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催も控え、今後も増加すると考えられる観光目的の来街者への対応が求められる。</li> <li>・環境対応車の普及等、運輸部門からの環境への悪影響は軽減されつつあるが、依然環境への配慮は重要な課題であり、自動車利用の削減につながる交通体系の構築が求められる。</li> <li>・東日本大震災以降の防災意識の高まりに対し、公共交通の冗長性を高めることが求められる。</li> </ul>
交通を取り巻く環境から見た課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市全域の交通量は、SMART プラン策定時から、さらに増加傾向にあるが、自動車利用が微減する一方、鉄道利用や自転車利用が増加傾向にあり、これらの変化を踏まえた対応が求められる。</li> <li>・路線バスについては、大宮駅、浦和駅等の主要駅への路線バスをはじめ、市内全体的にネットワークが形成されているが、利用者は伸び悩んでおり、利便性向上等の需要促進策が必要である。</li> <li>・交通空白・不便地区では、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導入されているが、課題も抱えており、今後の高齢化への対応を考えると、さらなる地域公共交通の導入の検討も求められる。</li> <li>・自動車分担率は減少傾向が見られるが、都市計画道路の整備率は低く、さらなる整備の進捗が求められる。</li> <li>・自転車は、全国的に見ても高い水準で利用されており、コミュニティサイクルを充実させるなどの自転車利用促進策が求められるほか、自転車事故の割合は高く、安全性向上策が求められる。</li> </ul>

## 1-6. さいたま市の将来都市像

○ SMART プランでは、上位計画であるさいたま市総合振興計画基本構想（平成 17 年 6 月策定）に示される、以下の将来都市像を前提とする。

- ① 多彩な都市活動が展開される東日本の交流拠点都市
- ② 見沼の緑と荒川の水に象徴される環境共生都市
- ③ 若い力の育つゆとりある生活文化都市

○ **首都圏の全体的な都市構造という広域的観点から**、都心・副都心と東京中心部、北関東・東北地方や上信越地方との連携並びに市内の拠点間の連携を強化する主軸として「南北都市軸」、東京中心部から環状方向に位置する拠点的な都市との連携を促進する「東西連携軸」が位置づけられている。

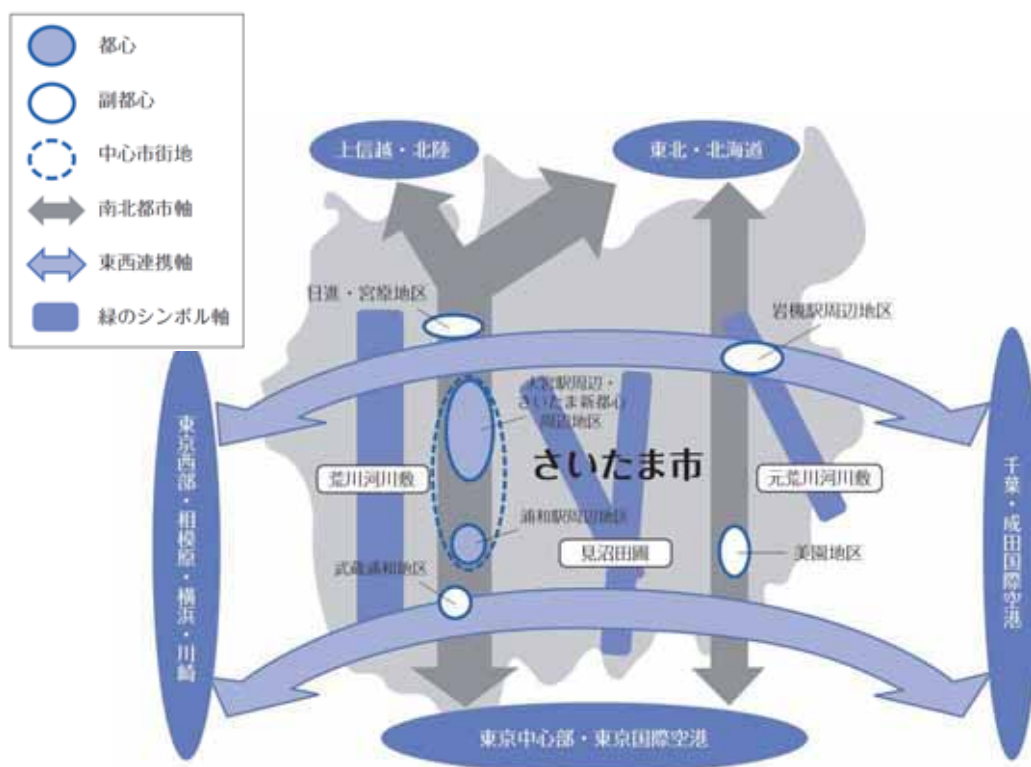


図 1-103 本市の都市構造(都市軸)

資料:さいたま市総合振興計画後期基本計画(H26.4.)

## 1-7. 将来都市交通体系のあり方

- 本市では、都市計画マスタープラン（平成26年4月改定）に示される通り、将来的な人口減少や財政制約の厳しい条件を前提に、「集約・ネットワーク型都市構造」を目指している。
- 集約・ネットワーク型都市構造は、都市機能が高密度に集積した**拠点間を、鉄道等の基幹交通軸で結ぶ**ことにより、効率的で持続可能な都市の実現を図るものである。
- 本市の拠点は、大宮駅周辺・さいたま新都心周辺、浦和駅周辺の「都心」、2つの都心を包含する「中心市街地」、日進・宮原地区、武蔵浦和地区、美園地区、岩槻駅周辺地区の「副都心」、主な鉄道駅周辺や区役所周辺などの「地域拠点」から構成される。
- 都市の移動を支える交通体系としては、**基幹となる交通軸と、そこまでのアクセスにおいて、誰もが便利に使える多様な交通手段の整備・提供**が求められる。

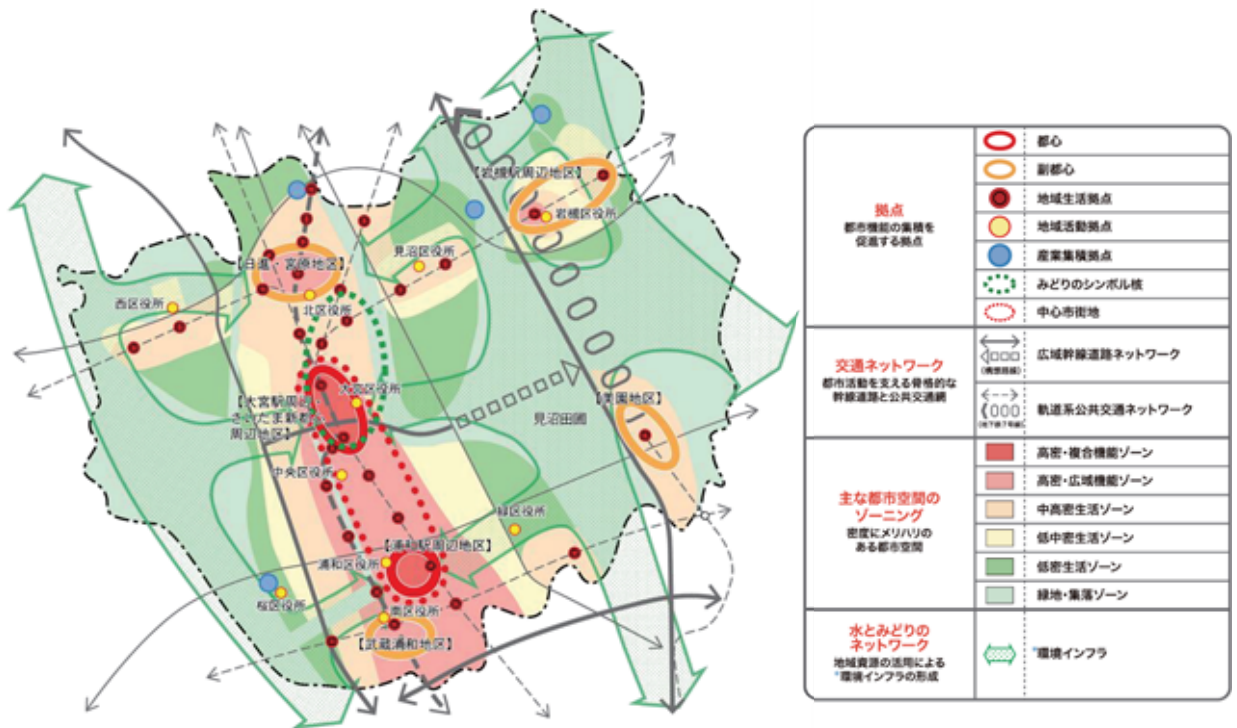


図 1-104 本市の将来都市構造

資料：さいたま市都市計画マスタープラン(H26.4.)

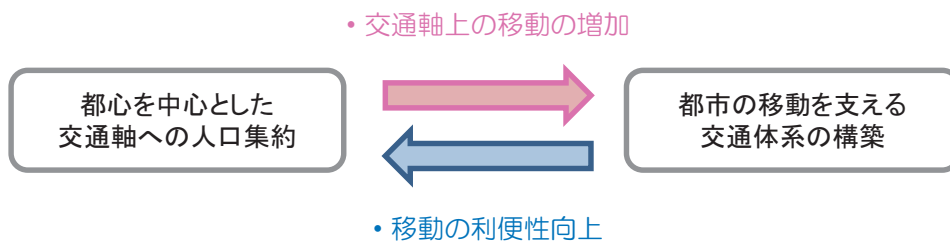


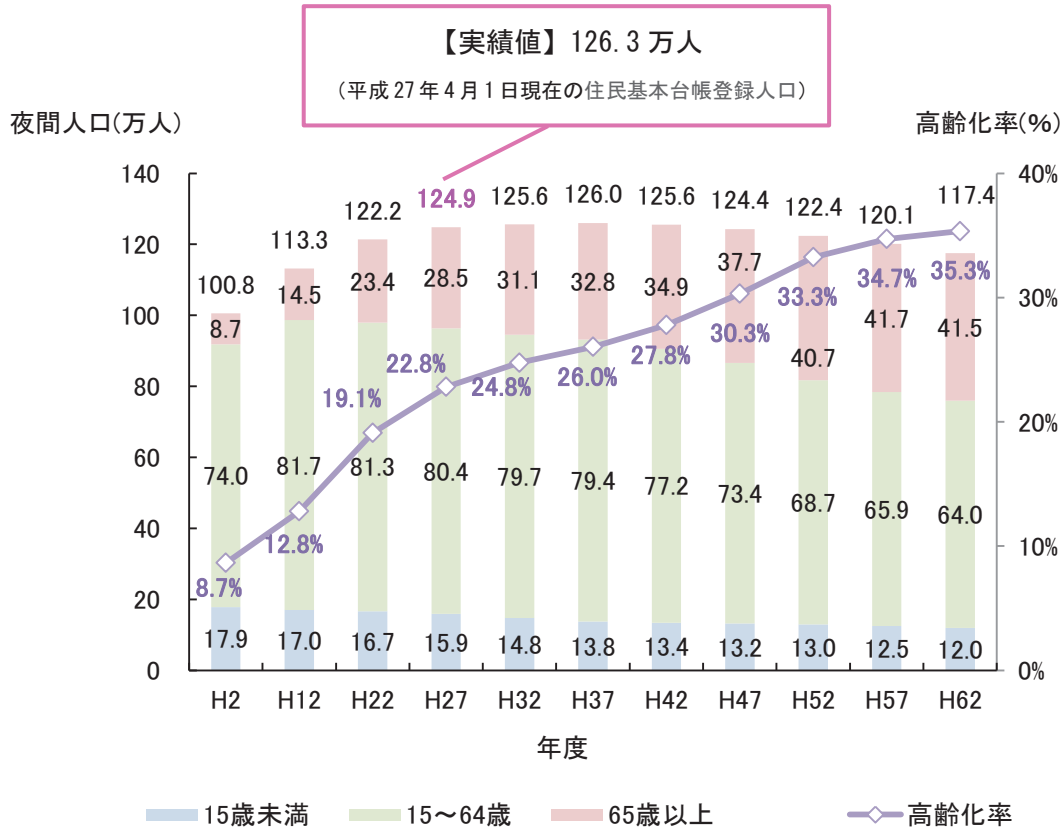
図 1-105 集約・ネットワーク都市構造における交通施策の役割(イメージ)



## 1-8. 将来分析のねらい

- さいたま市総合振興計画後期基本計画（平成 26 年 4 月策定）では、人口は平成 37 年頃にピークを迎え、その後は人口減少期に入るとされている。
- 今後本市でも高齢化が進行し、高齢化率は平成 27 年の 22.8%に対して、平成 37 年には 26.0%、平成 62 年には 35.3%まで上昇すると推計されている。

※第 2 章の将来分析においては、将来の本市内の人口分布を設定する際に基準となる数値として、平成 27 年 4 月 1 日現在の住民基本台帳登録人口を用いる。



※グラフの平成 22 年までは国勢調査、平成 27 年以降は本市による推計値

図 1-106 本市の夜間人口・高齢化率の推移

資料:さいたま市総合振興計画後期基本計画(H26.4.)、さいたま市の人口・世帯(H27)

○ 今後、高齢者の運転免許保有率も上昇すると想定され、自動車の交通量や分担率の増加が考えられるが、財源的制約等から迅速な道路整備は困難な状況である。

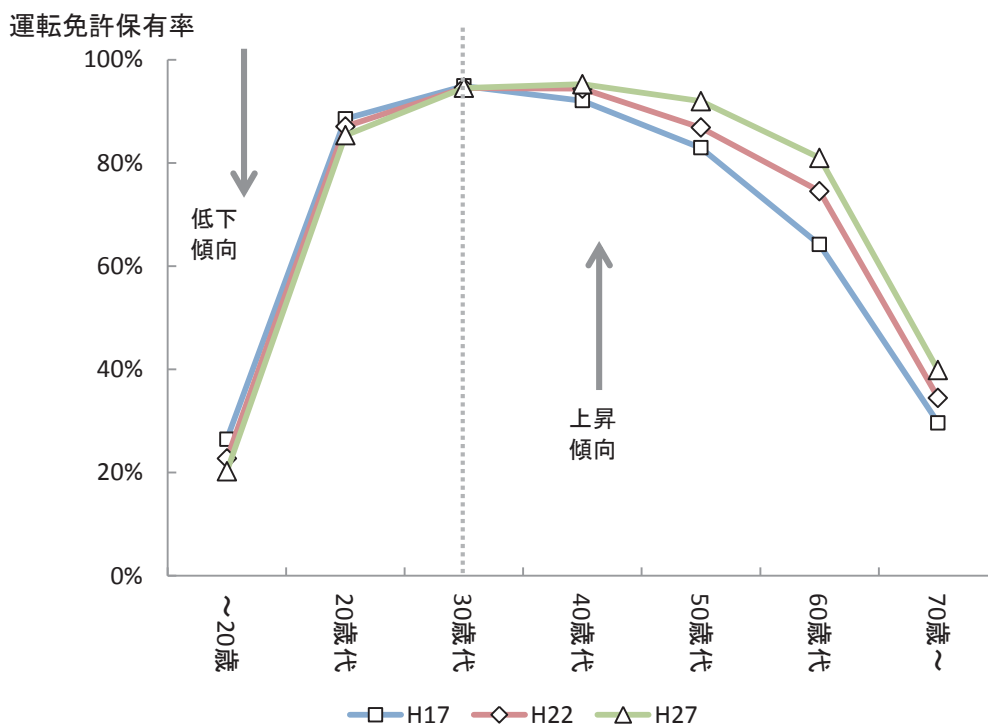


図 1-107 全国の年齢階級別運転免許保有率の推移

資料: 運転免許統計(警察庁、各年)、国勢調査(総務省、各年)

○ 本市では集約・ネットワーク型都市構造を目指し、拠点への集約とその間の移動を支える交通体系の構築を図っていくが、その前段として、人口ピーク時(平成 37 年)と、人口減少時(平成 62 年\*)について将来都市構造を設定して将来交通需要の推計を行い、どのような移動が多くなり、それがどのような交通手段で構成されているか、どのような特性を持っているかを把握し、将来的な課題についての対策を検討する。

\*さいたま市総合振興計画後期基本計画に示される将来人口推計値(平成 62 年度まで推計)のうち、将来において最も人口水準が低い年度として、平成 62 年度を設定した。