

# さいたま SMARTプラン



## 第2章

## 将来交通課題の整理

- 2-1. 将来都市構造の想定
- 2-2. 将来交通需要の推計
- 2-3. 将来の交通課題

## 第2章 将来交通課題の整理

### 2-1. 将来都市構造の想定

#### 2-1-1. 人口ピーク時(平成 37 年)の都市構造

- 人口が現状の<sup>すうせい</sup>趨勢を保って変化した場合でも、都市部へ集約する傾向が見られ、集約・ネットワーク型都市構造を目指している本市においては、さらに集約が進む可能性が高いと考えられる。
- そこで、人口増と高齢化が進行することを前提に、大胆なモデルケースとして地域間の人口増減パターンの違う感度分析を行う<sup>※1</sup> ことにより、将来的な変化を検証し、課題を洗い出して対策を検討するために、将来都市構造のモデルケースとして次の3ケースを設定した。
  - **趨勢ケース**  
都市部、周辺部、郊外部<sup>※2</sup>の夜間人口が、これまでのトレンドのまま変化するケース
  - **集約 A ケース**  
趨勢ケースでの郊外部の人口の半数を都市部に集約するケース
  - **集約 B ケース**  
趨勢ケースでの郊外部の人口の全て<sup>※3</sup>を都市部に集約するケース

※1：感度分析で比較の基本とする現況の交通量は、第5回東京都市圏パーソントリップ調査の現況値（平成20年）を利用している。なお、表2-1の現況（H27.4.1）人口データは、最新の住民基本台帳データの実績値を示しているが、第5回東京都市圏パーソントリップ調査の現況交通量の推計では、平成20年4月1日の住民基本台帳データに基づき人口フレームが設定されている。

※2：都市部：主に都心・副都心、周辺部：主に都市部以外の市街化区域、郊外部：主に市街化調整区域

※3：郊外部の全人口を都市部に集約することは現実的ではないが、人口増減パターンの違いが交通に与える影響を検討する感度分析として極端な設定を行っている。

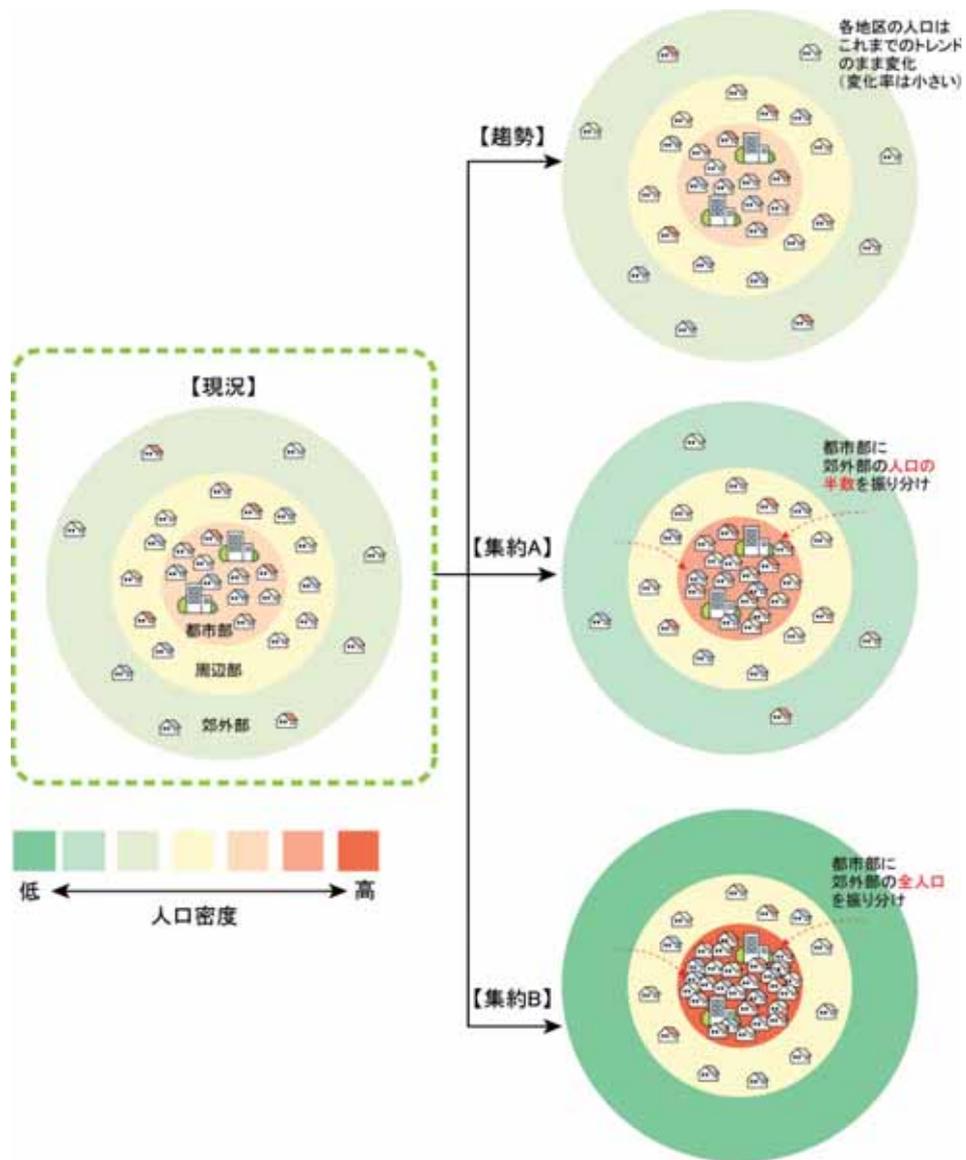


図 2-1 将来都市構造のイメージ(人口ピーク時)

表 2-1 将来都市構造の設定(人口ピーク時)

		現況 (H27.4.1)	人口ピーク時の設定(H37)			
			趨勢	集約A	集約B	
夜間人口 (万人)	総人口	126.3*	127.5*			
	都市部	大宮・新都心	10.1	10.9	11.9	12.9
		浦和	7.2	8.0	8.6	9.4
		武蔵浦和	5.5	5.9	6.4	7.0
		日進・宮原	10.3	10.9	11.8	12.8
		美園	1.3	2.3	2.5	2.7
		岩槻	6.0	5.8	6.2	6.8
	周辺部	77.2	75.9	75.9	75.9	
郊外部	8.6	8.0	4.3	0.0		
就業人口(万人)		-	66.1	66.1	66.1	
従業人口(万人)		-	59.5	60.0	60.7	
就従比		-	0.90	0.91	0.92	

※平成 27 年 4 月の総人口(126.3 万人)と後期基本計画の平成 27 年の推計値(124.9 万人)の比率を、平成 37 年の推計値(126.0 万人)に乗じて、平成 37 年の総人口としている。

なお、就業人口は、属性別の就業率のトレンドにより設定し、従業人口は、地域別の就従比により設定している(就従比の高い地域の人口が増えることにより、従業人口も増加する見込みとして推計している)。

夜間人口(万人)

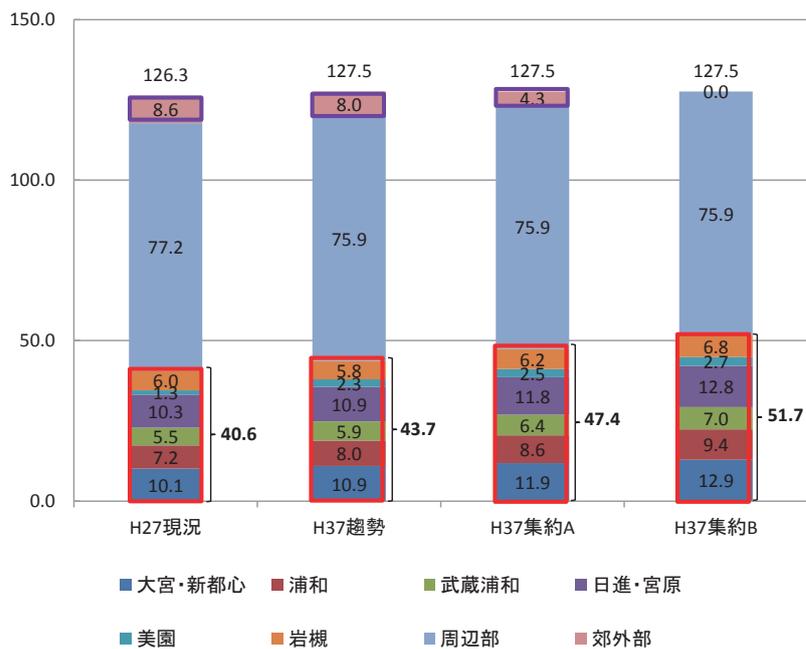


図 2-2 地域別人口の設定(人口ピーク時)

○ 現況に比較して、趨勢ケースでも都市部への集約が進むが、集約Bケースはより顕著となる設定としている。集約Aケースは両者の中間的な設定である。

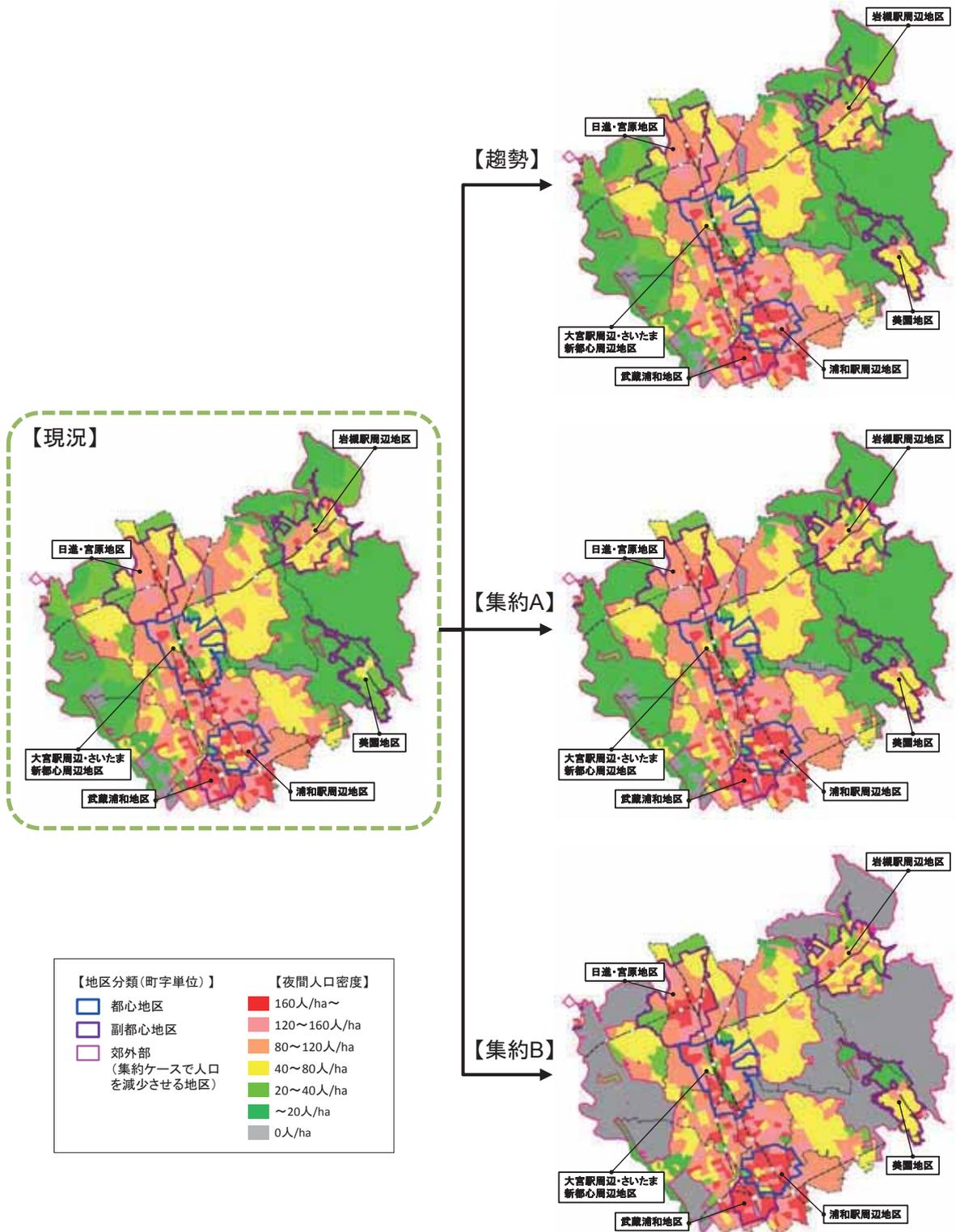


図 2-3 夜間人口密度の設定(人口ピーク時)

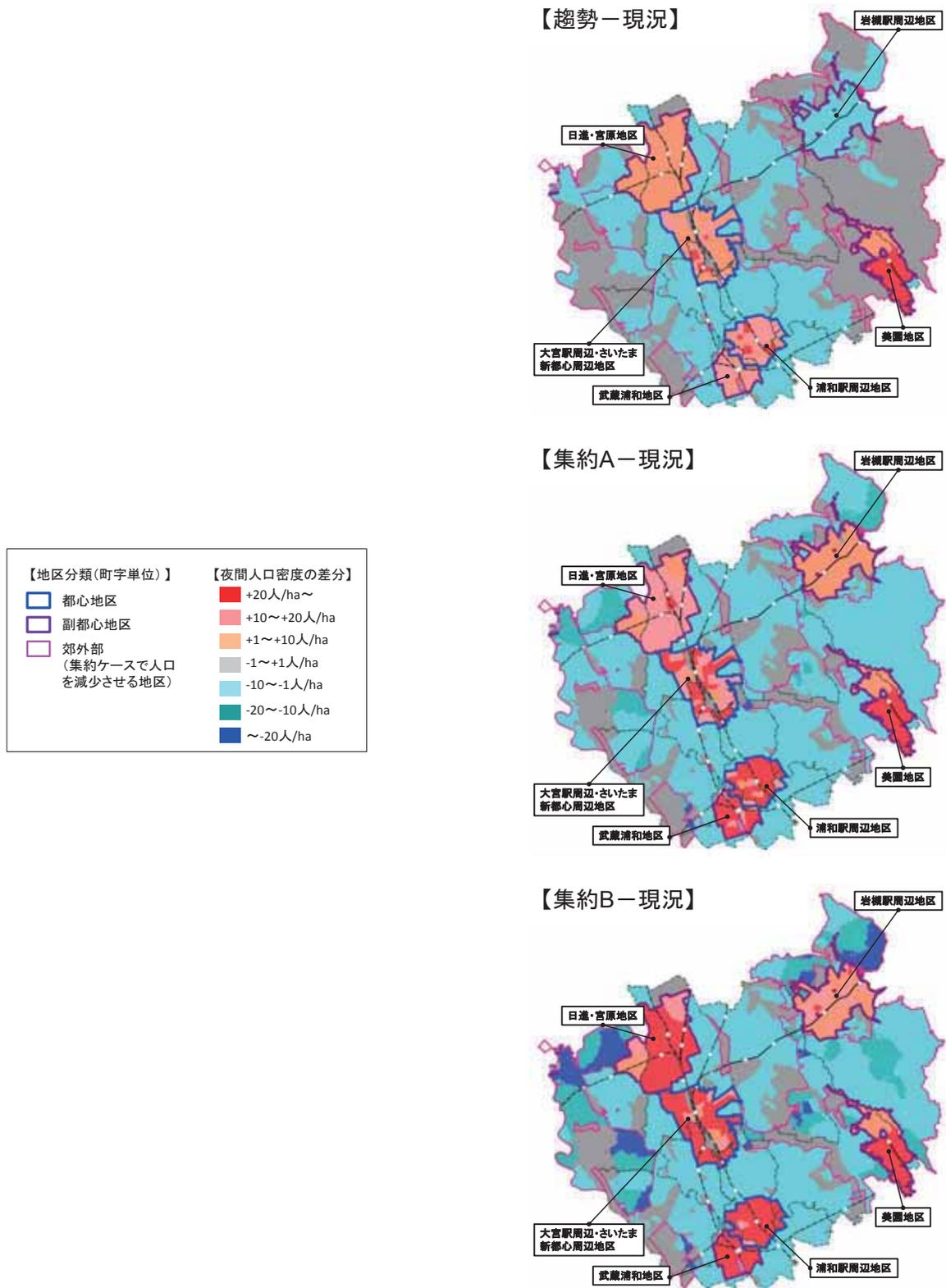


図 2-4 夜間人口密度の差分(人口ピーク時)

## 2-1-2. 人口減少時(平成 62 年)の都市構造

- 長期の人口動向を見据え、人口減少が始まっている場合に、どのような課題があるかを検討するため、総人口が減少する人口フレームを設定した。

### ■人口減少ケース

- 周辺部、郊外部はこれまでのトレンドのまま人口が減少し、都心部も総人口の減少に合わせ人口が減少するケース
- 平成 62 年の総人口は 117.4 万人（現況（平成 27 年）の約 93%、人口ピーク時（平成 37 年）の約 92%）と推計されている。
- 周辺部、郊外部の夜間人口がこれまでのトレンドのまま変化すると設定し、総人口との差分を都市部に按分した。

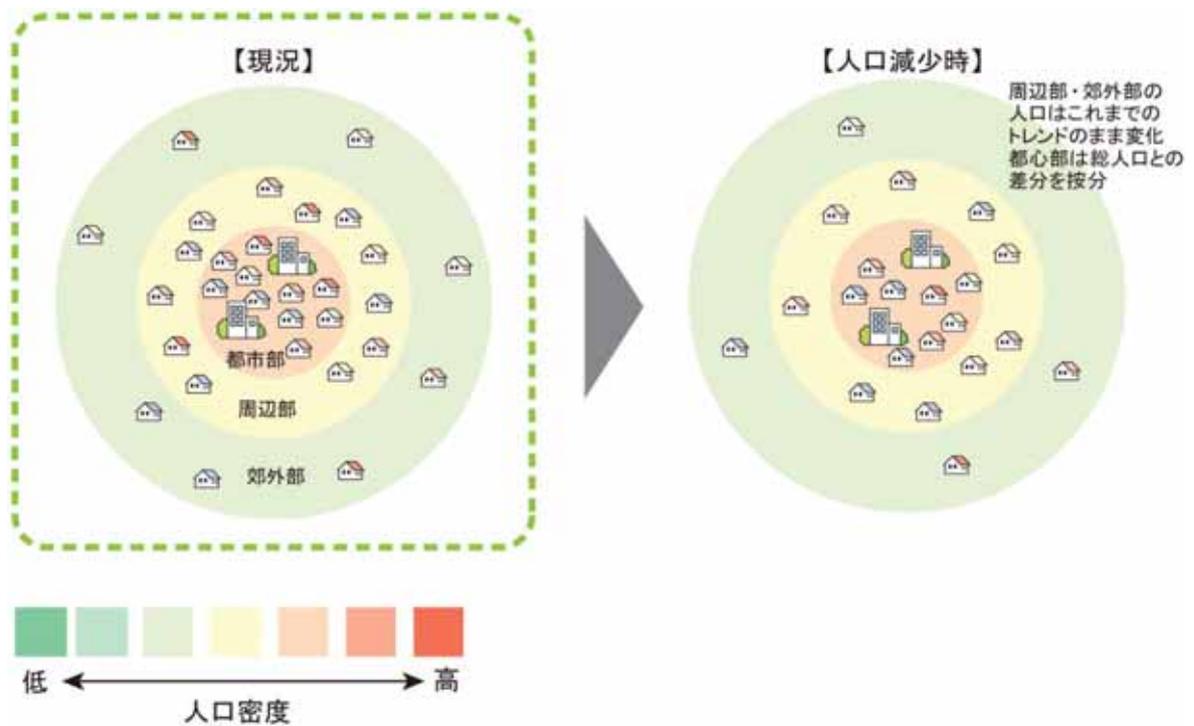


図 2-5 将来都市構造のイメージ(人口減少時)

表 2-2 将来都市構造の設定(人口減少時)

		現況 (H27.4.1)	人口減少 期の設定 (H62)	
夜間人口 (万人)	総人口	126.3	117.4*	
	都市部	大宮・新都心	10.1	9.6
		浦和	7.2	7.0
		武蔵浦和	5.5	5.2
		日進・宮原	10.3	9.5
		美園	1.3	2.0
		岩槻	6.0	5.0
	周辺部	77.2	72.7	
郊外部	8.6	6.6		
就業人口(万人)		-	54.8	
従業人口(万人)		-	48.1	
就従比		-	0.88	

※さいたま市総合振興計画後期基本計画の平成 62 年の推計値 (117.4 万人) を用いている。

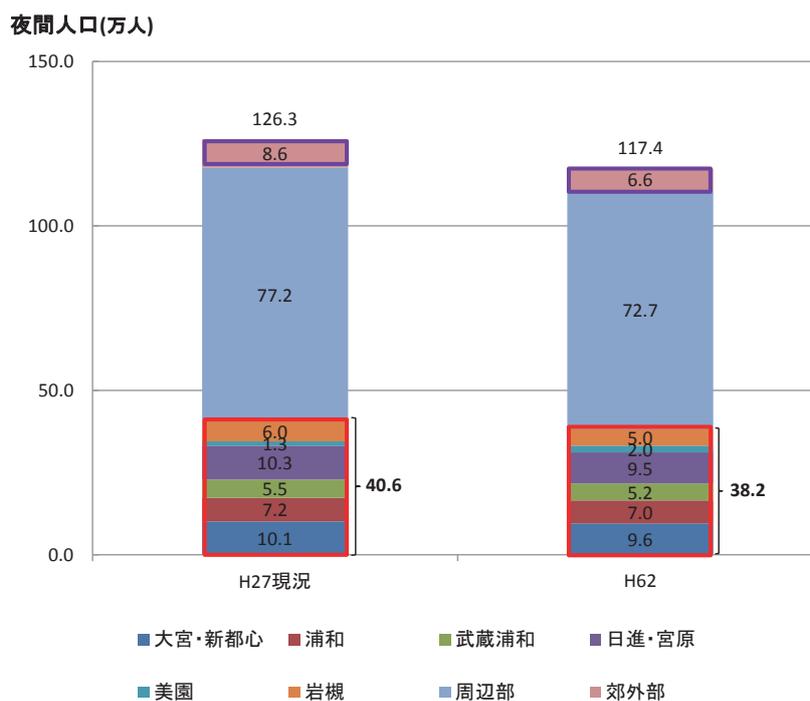


図 2-6 地域別人口の設定(人口減少時)

○ 美園地区周辺を除いて市内のほぼ全域で夜間人口が減少する設定である。

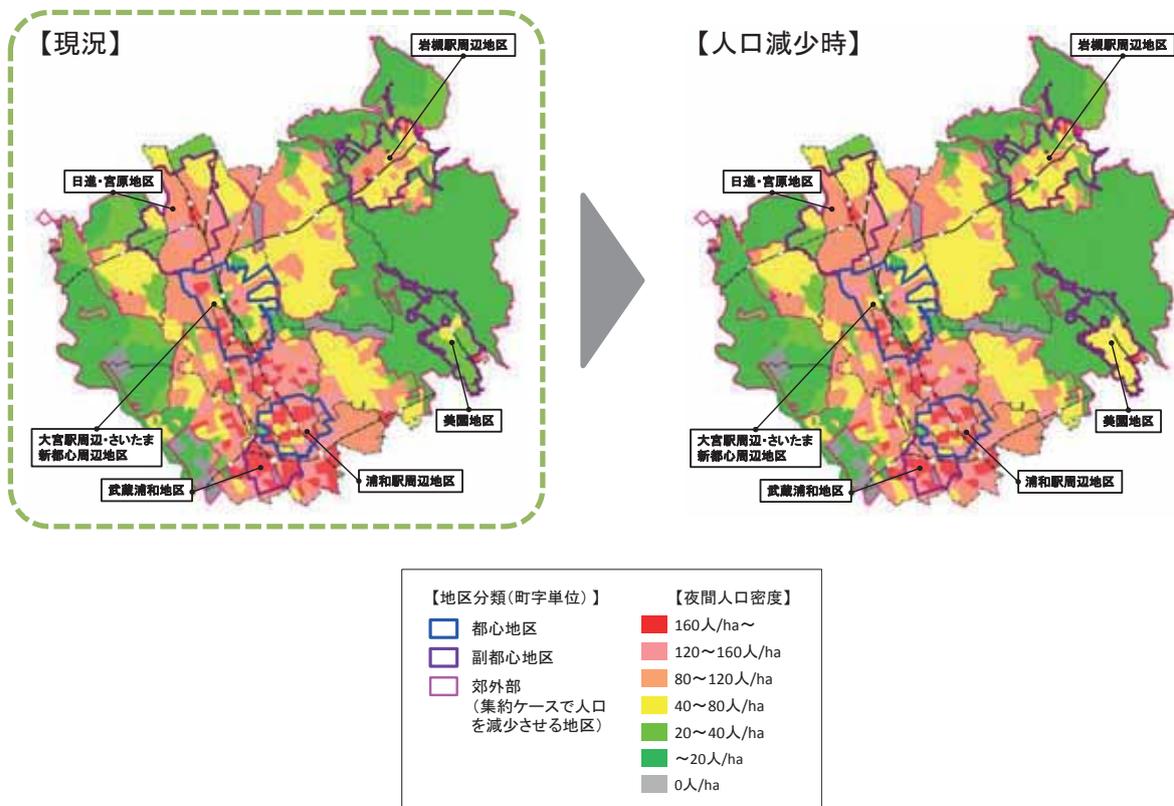


図 2-7 夜間人口密度の設定(人口減少時)

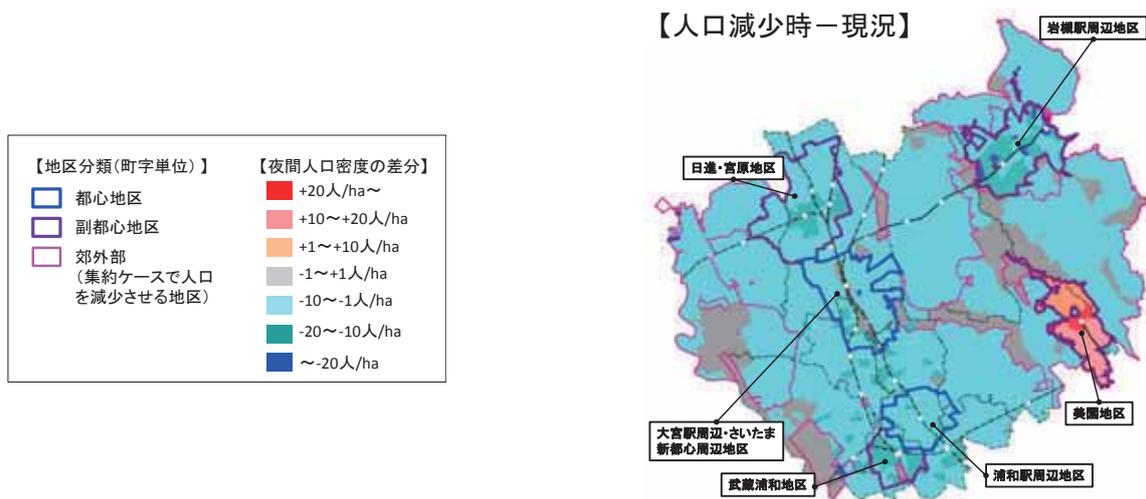


図 2-8 夜間人口密度の差分(人口減少時)

## 2-2. 将来交通需要の推計

### 2-2-1. 将来ケースの設定

- 将来交通需要を推計するにあたり、表 2-3 のように将来ケースを設定した。
- 交通ネットワークについては、東京都市圏交通計画協議会による、第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査データでの将来推計 (H24.1.) に用いられた道路網・公共交通網と同様の基準で設定した。

表 2-3 将来ケースの設定

設定項目	人口ピーク時(H37)			人口減少時 (H62)
	趨勢	集約 A	集約 B	
夜間人口	趨勢	趨勢ケースの郊外 部人口の 1/2 を都 市部に集約	趨勢ケースの郊外 部人口を全て都市 部に集約	趨勢
就業人口	夜間人口×属性別就業率(趨勢)			
従業人口	就業人口×地域別就従比			
道路網	事業化路線、事業化に向けた取組を実施しているなど、 実現性の高い幹線道路網が整備されると見込む。			
鉄道網	運輸政策審議会 18 号答申 A1 路線のうち、 現在事業中の路線が整備されると見込む。			
バス運行本数	現況の水準			

資料(道路網・鉄道網の設定について):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の方向性, (東京都市圏交通計画協議会、H24.1.)

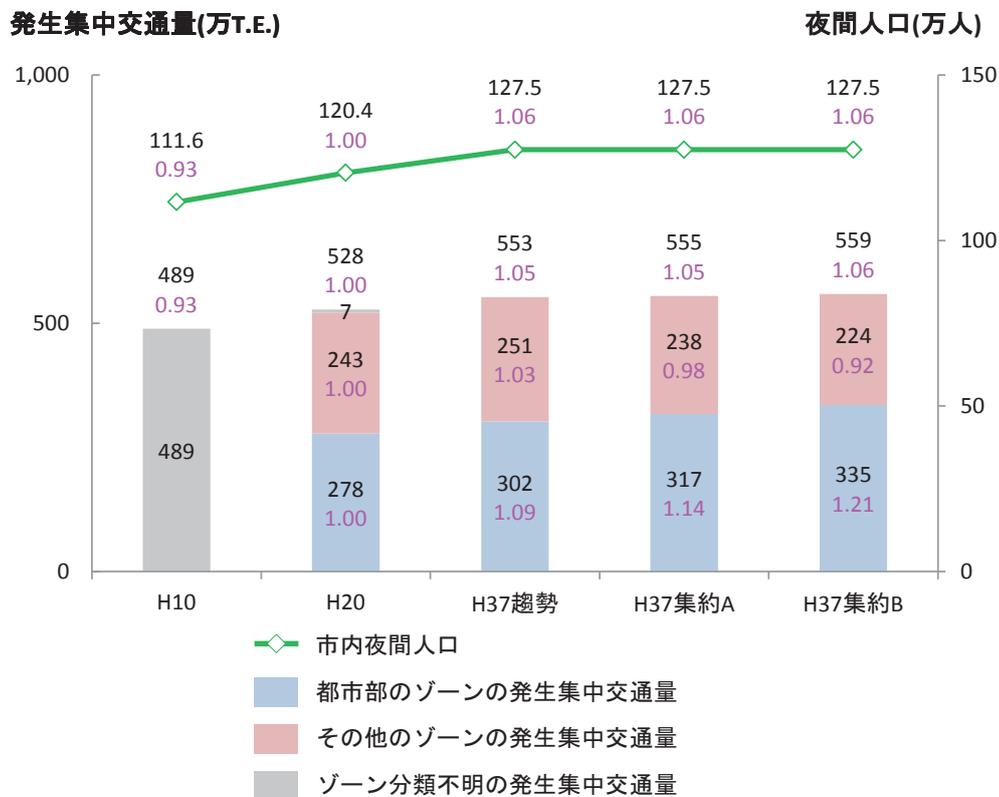
## 2-2-2. 人口ピーク時(平成 37 年)の交通需要

### (1) 移動の総量

- 平成 37 年の市内を発着する交通量は、平成 20 年と比較して、趨勢ケースと集約 A ケースで約 5%増加、集約 B ケースで約 6%増加となっており、人口の増加分（約 6%増加）と大きな違いはない。
- 趨勢ケースでは岩槻区や西区・桜区の一部等を除くゾーンで交通量が増加するのに対し、集約 A・B ケースでは交通量が増加するゾーンは南北の鉄道軸沿線と美園地区に集中し、他のゾーンでは交通量が減少する傾向が顕著となる。

※H10、H20 は、調査結果に基づく現況 OD マスターデータ（公表値）を活用

※H37 趨勢、H37 集約 A・B は、H20PT 調査において作成した交通需要推計（四段階推計）モデルおよび H42 趨勢ネットワークデータを活用し、ゾーン別の人口分布を入力値として推計。



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率

※H10PT 調査はゾーン設定が H20PT 調査と異なるため、ゾーン分類不明としている。

図 2-9 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 (H10、H20)、本調査での推計値、さいたま市及び旧市統計書

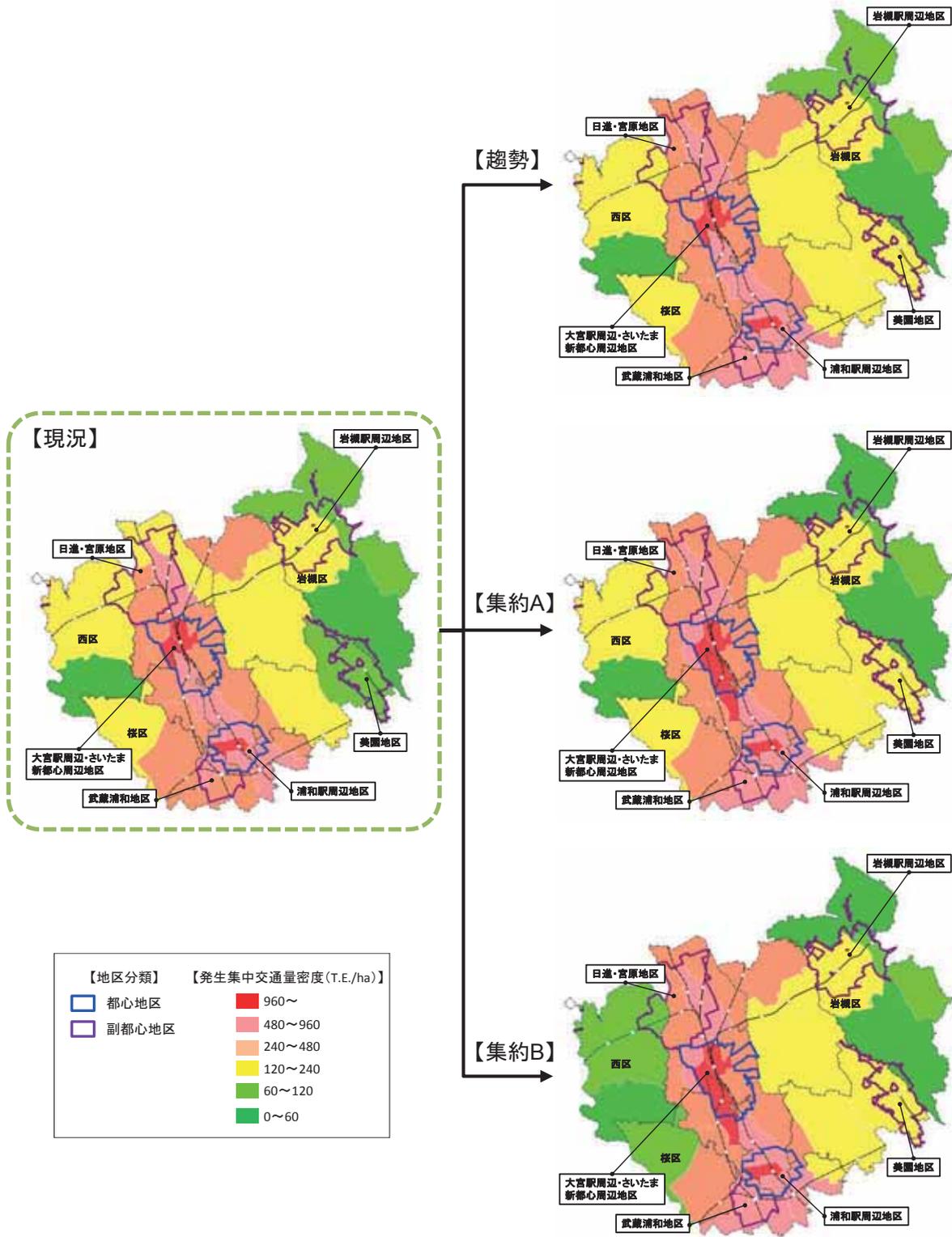


図 2-10 発生集中交通量の密度

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

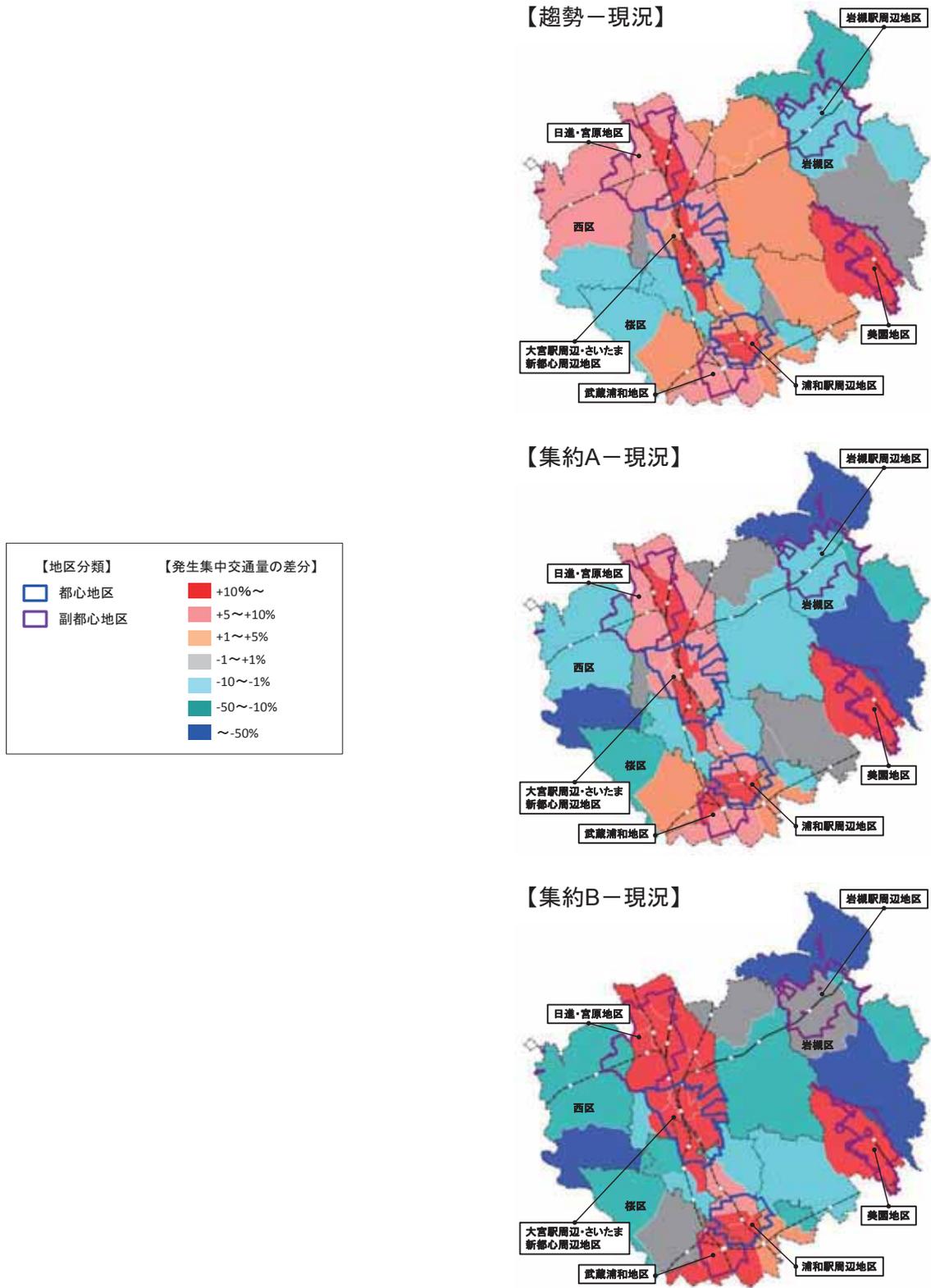
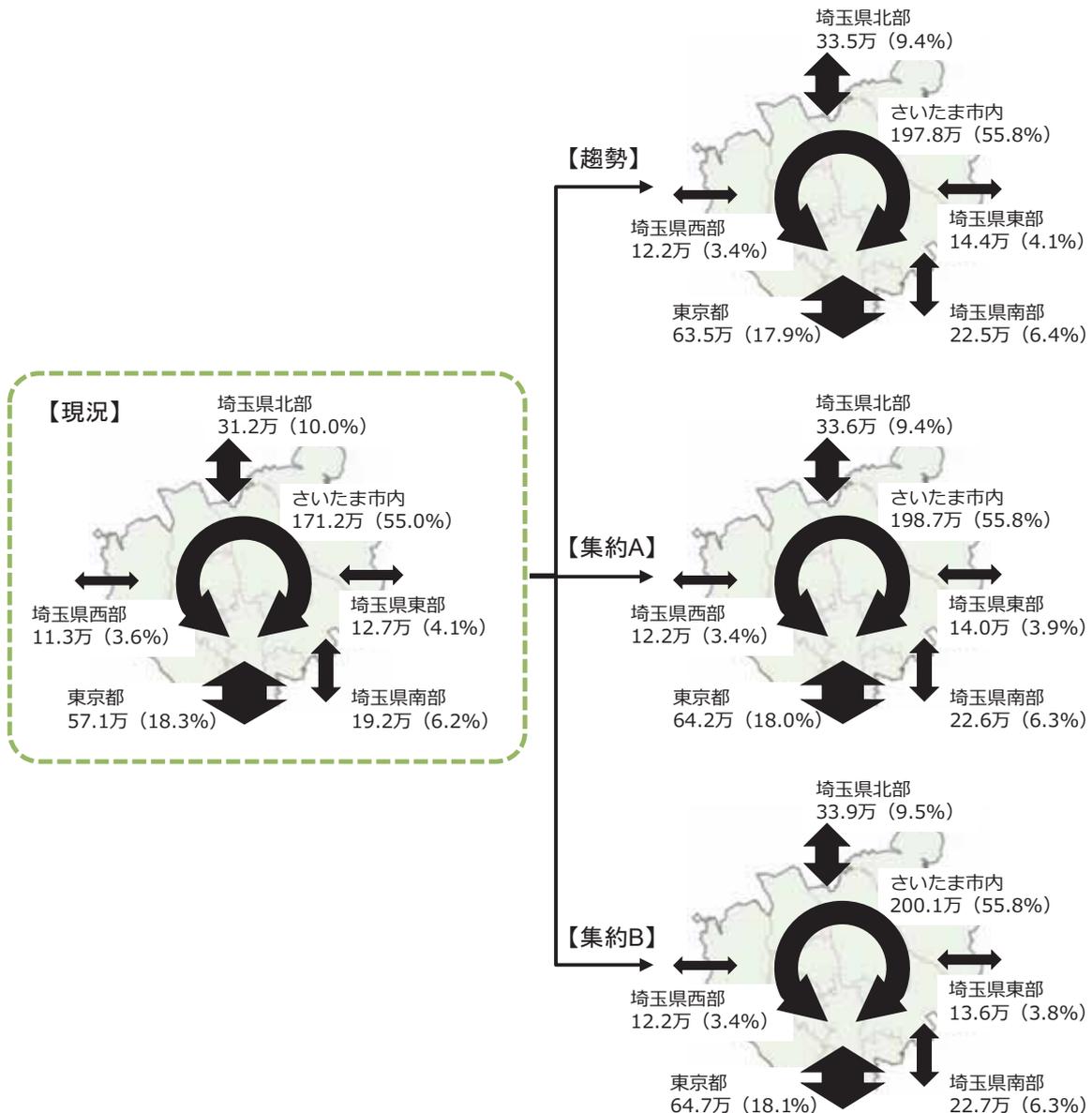


図 2-11 発生集中交通量の差分

資料：第5回東京都圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (2) 地域間の移動状況

- 平成 37 年の本市と周辺地区との間の移動パターンを見ると、平成 20 年と比較して、**趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも、交通量が増加するが、各地区間のトリップ数の比率に大きな変化は見られない。**
- 趨勢、集約 A・B ケースのいずれのケースでも、内訳としては、市内々の交通量が全体の過半数を超えており、埼玉県内（本市外）との間の交通量が約 20%、東京都との間の交通量が約 18%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 2-12 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)、本調査での推計値

### (3) 目的構成と交通手段分担率

- 平成 37 年では、平成 20 年と比較して、通勤（自宅－勤務）目的、私事目的（自宅－私事、その他私事）のトリップが増加し、通学目的（自宅－通学）目的のトリップが減少する。
- 代表交通手段分担率を見ると、自動車の分担率が上昇し、鉄道・バスの分担率が減少する傾向が見られる。これは、高齢者の免許保有率の増加や通学目的トリップの減少、私事目的トリップの増加などの影響によるものである。
- 人口が都市部に集約することにより、自動車への依存は緩和され、集約 B ケースでは、趨勢ケースと比較して、自動車分担率が 2.1 ポイント減、鉄道分担率が 1.2 ポイント増となっている。

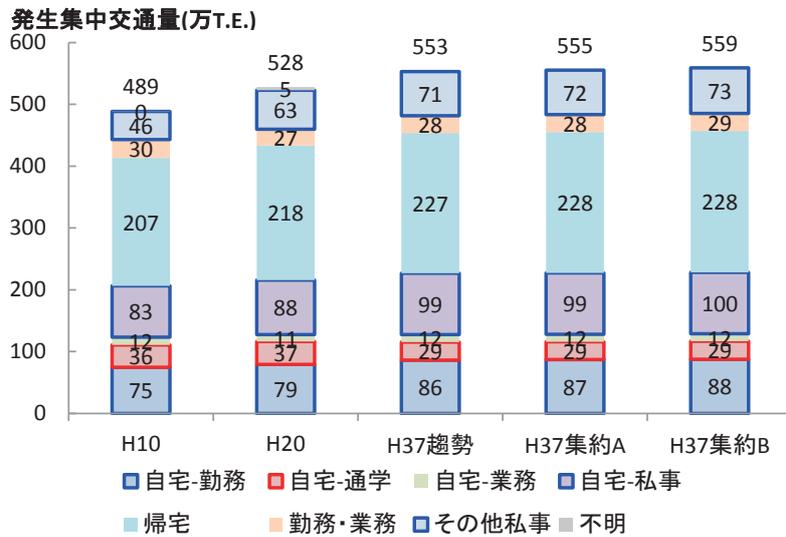


図 2-13 目的構成

資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)、本調査での推計値

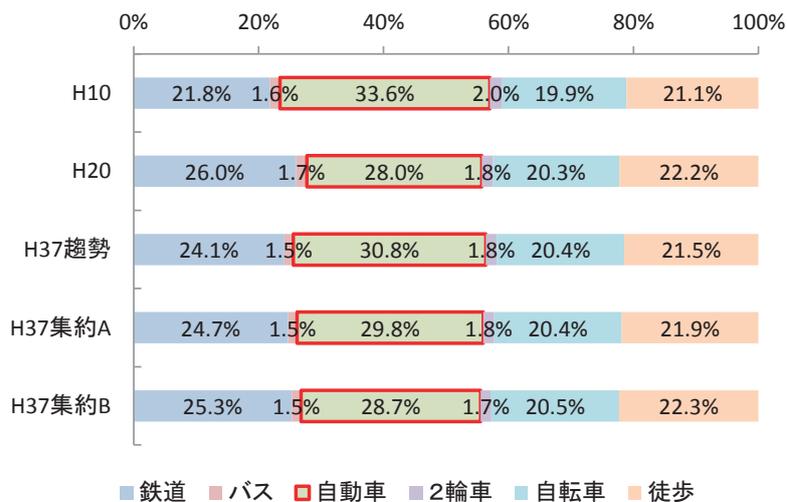


図 2-14 代表交通手段分担率

資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)、本調査での推計値

○ 都市部のゾーンと他のゾーンの代表交通手段について、移動目的別に見ると、通勤（自宅-勤務）目的やその他私事目的における自動車分担率の差が大きく、また交通量全体に占める割合も高くなっている。

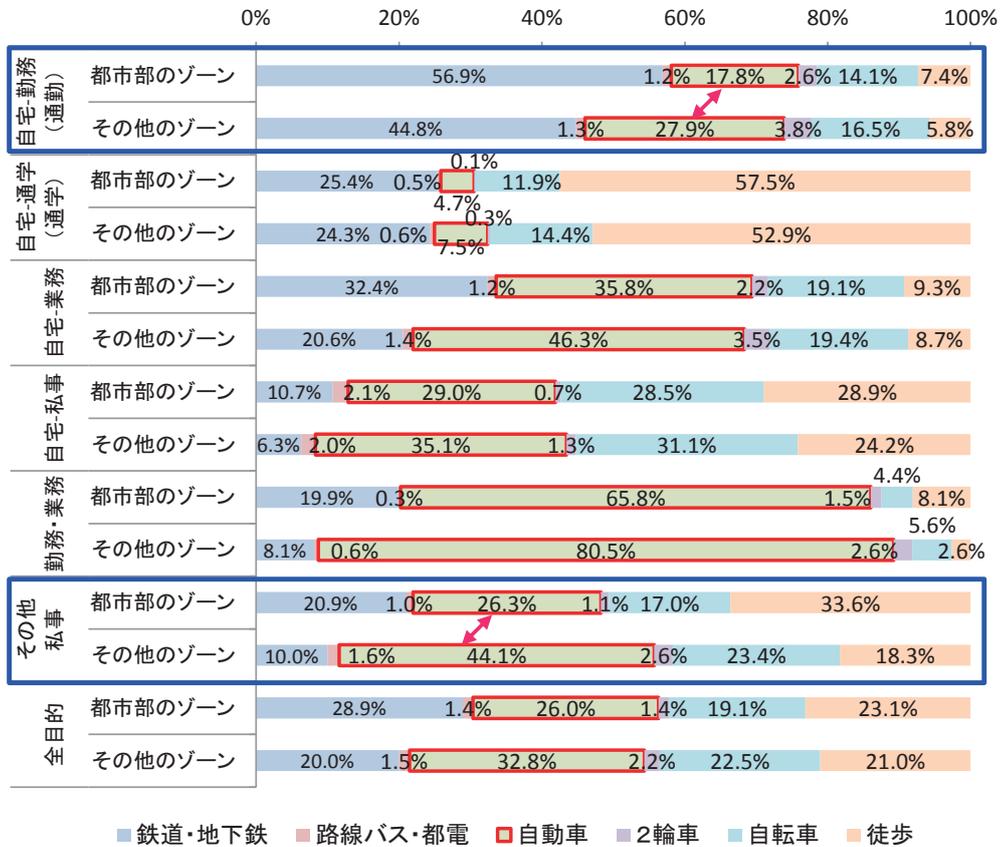


図 2-15 ゾーン分類別・目的別代表交通手段分担率【H37 集約 B】

資料：本調査での推計値

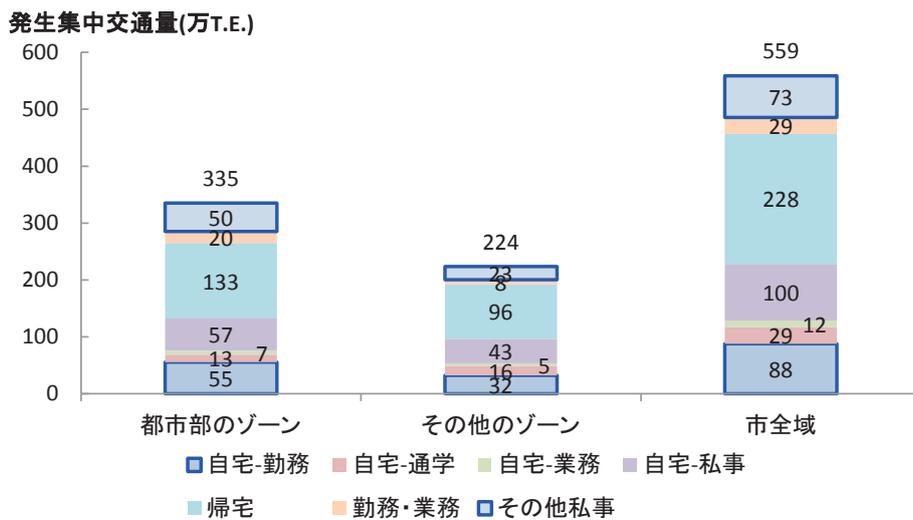
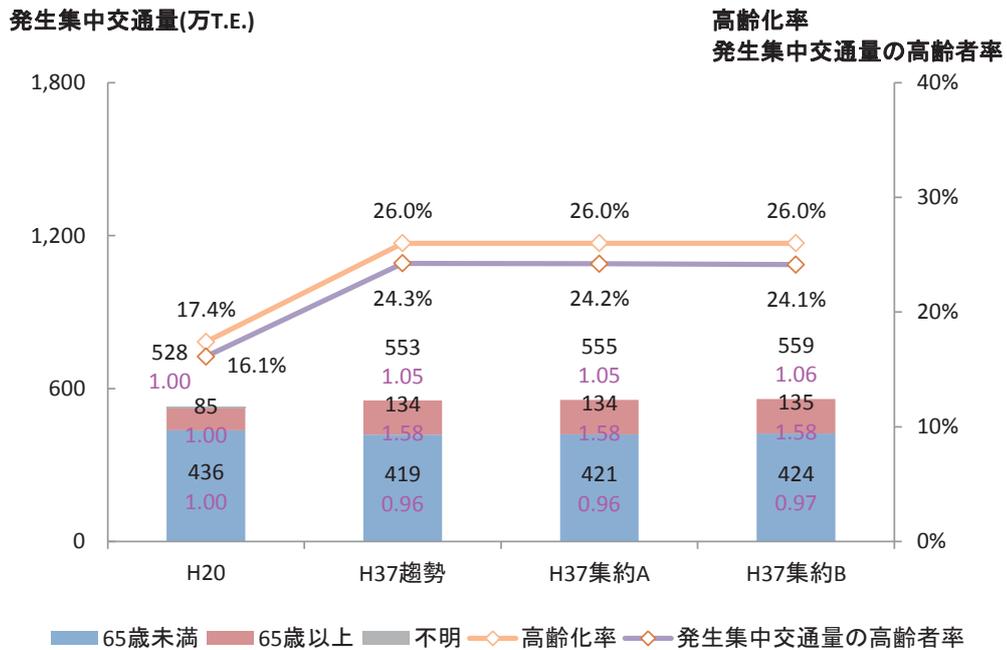


図 2-16 ゾーン分類別・目的別発生集中交通量【H37 集約 B】

資料：本調査での推計値

#### (4) 年齢層別の移動状況

- 高齢化の進行に伴い、平成 37 年では平成 20 年と比較して、非高齢者の交通量が減少し、高齢者の交通量が大きく増加する。
- 高齢者は非高齢者と比較して、生成原単位（1 人 1 日当たりのトリップ数）が低いため、発生集中交通量に占める高齢者の割合は、高齢化率よりやや低い水準で推移する。



※各系列下段の数値（赤字）はH20を1.00とした場合の比率

図 2-17 年齢層別発生集中交通量の推移

資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（H20）、本調査での推計値  
さいたま市統計書、総合振興計画後期基本計画（H26.4.）

- 平成 20 年、平成 37 年のいずれのケースでも、高齢者は非高齢者と比較して、鉄道分担率が低く、徒歩や自転車、自動車、バスの分担率が高い。
- 高齢者、非高齢者のいずれについても、集約の度合いが強まるにつれて鉄道や徒歩の分担率が増加し、自動車の分担率が減少する。
- 平成 37 年は平成 20 年と比較して、高齢者の自動車交通量が大きく増加する。

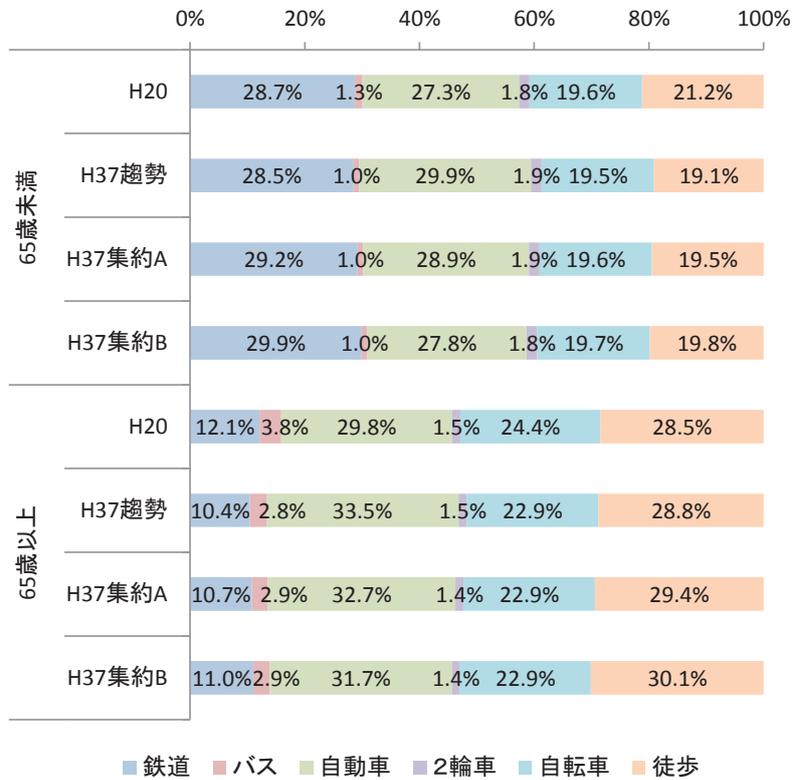
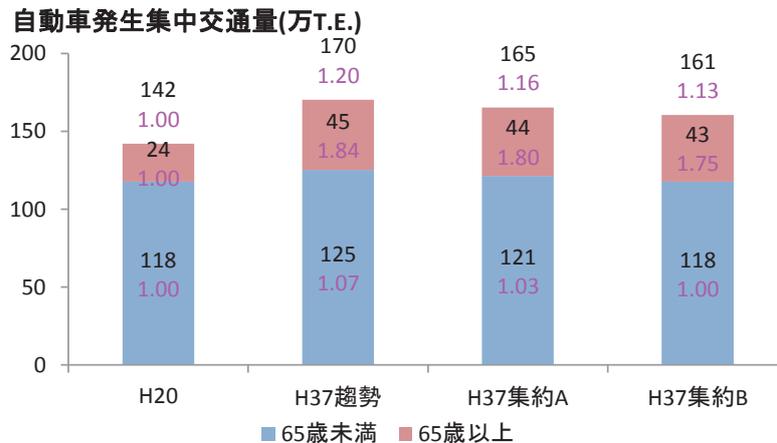


図 2-18 年齢層別交通手段分担率の推移

資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値



※各系列下段の数値(赤字)はH20を1.00とした場合の比率

図 2-19 年齢層別自動車交通量の推移

資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

- 平成 20 年、平成 37 年のいずれのケースでも、高齢者は非高齢者と比較して、通勤目的（自宅－勤務）のトリップが少なく、私事目的（自宅－私事、私事）のトリップが多い。
- 平成 37 年は平成 20 年と比較して、非高齢者では通学目的トリップ構成比の低下（さらなる少子化の影響）、高齢者では通勤目的トリップ構成比の低下（後期高齢者の増加による影響）が見られる。
- 平成 37 年は平成 20 年と比較して、高齢者の私事目的トリップが大きく増加する。

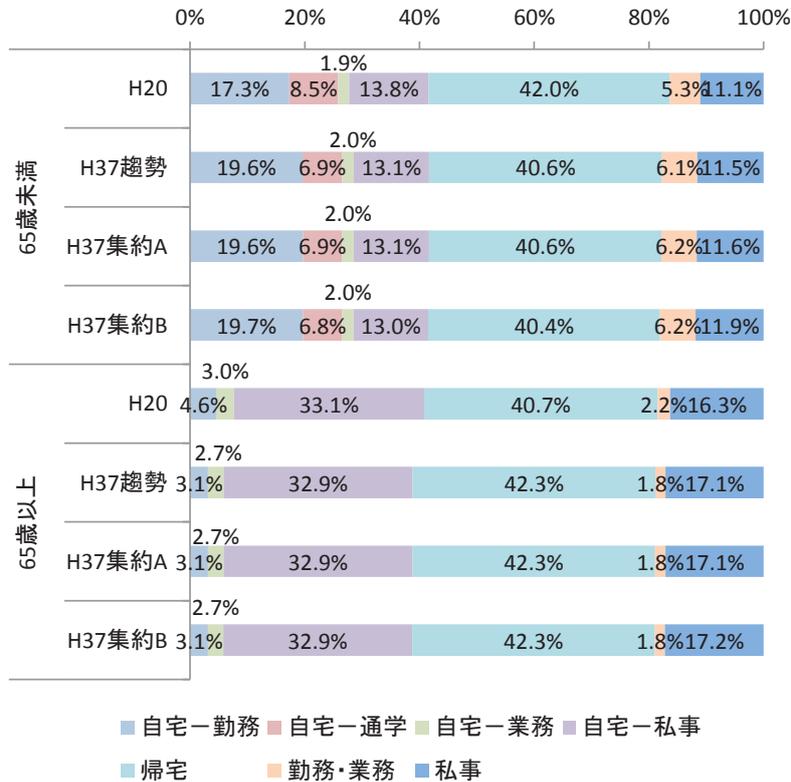
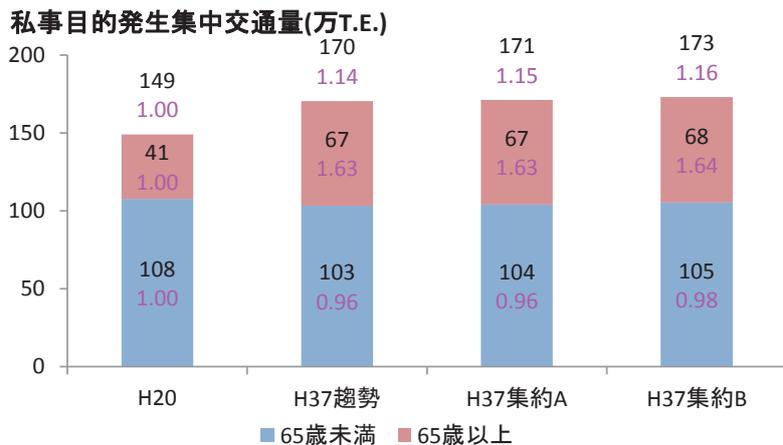


図 2-20 年齢層別トリップ目的構成比の推移

資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（H20）、本調査での推計値



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率

図 2-21 年齢層別私事目的（自宅－私事、私事）発生集中交通量の推移

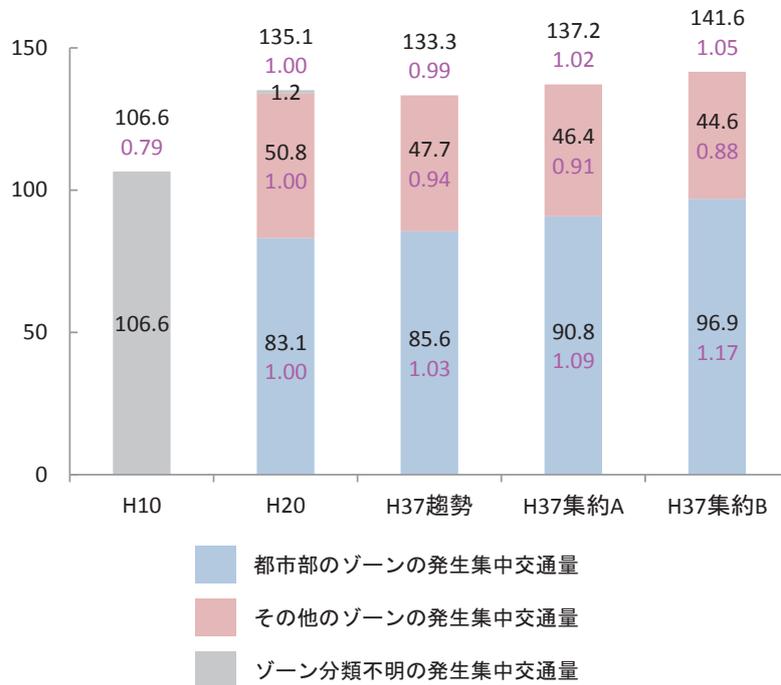
資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（H20）、本調査での推計値

## (5) 鉄道利用の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 37 年の本市を発着する鉄道交通量は、平成 20 年と比較して、趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも都市部のゾーンで増加し、その他のゾーンで減少する。
- 趨勢ケースでは全体として鉄道での移動が微減し、南北の鉄道軸沿線でも交通量が減少するゾーンが存在する。
- 集約 A ケースでは都市部のゾーンで鉄道移動の増加が目立つが、大宮・新都心地区の東側や岩槻地区では減少する。
- 集約 B ケースではほぼ全ての都市部のゾーンで鉄道移動が増加する。

発生集中交通量(万T.E.)



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率  
 ※H10PT 調査はゾーン設定が H20PT 調査と異なるため、ゾーン分類不明としている。

図 2-22 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 (H10、H20)、本調査での推計値

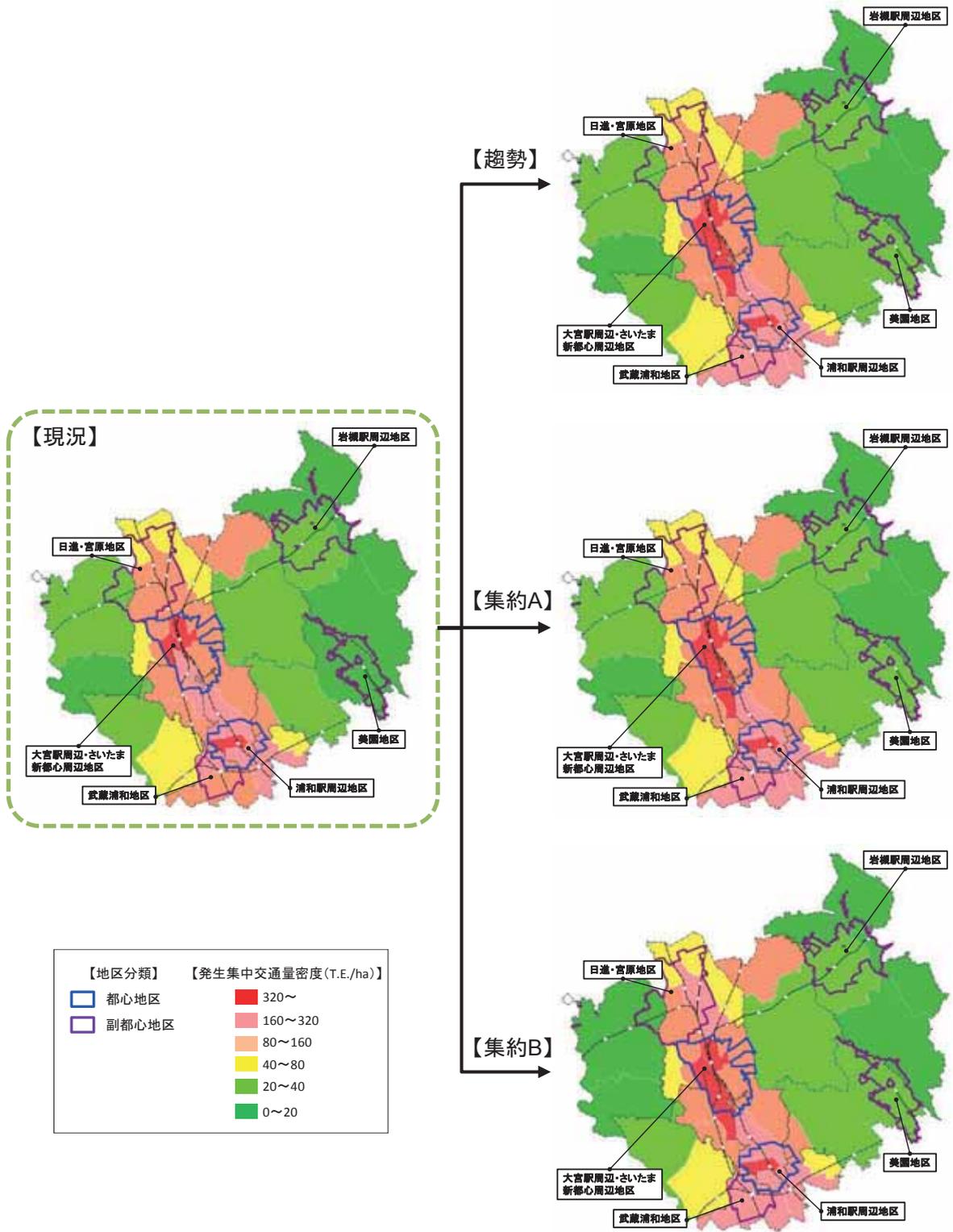


図 2-23 発生集中交通量の密度(鉄道)

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

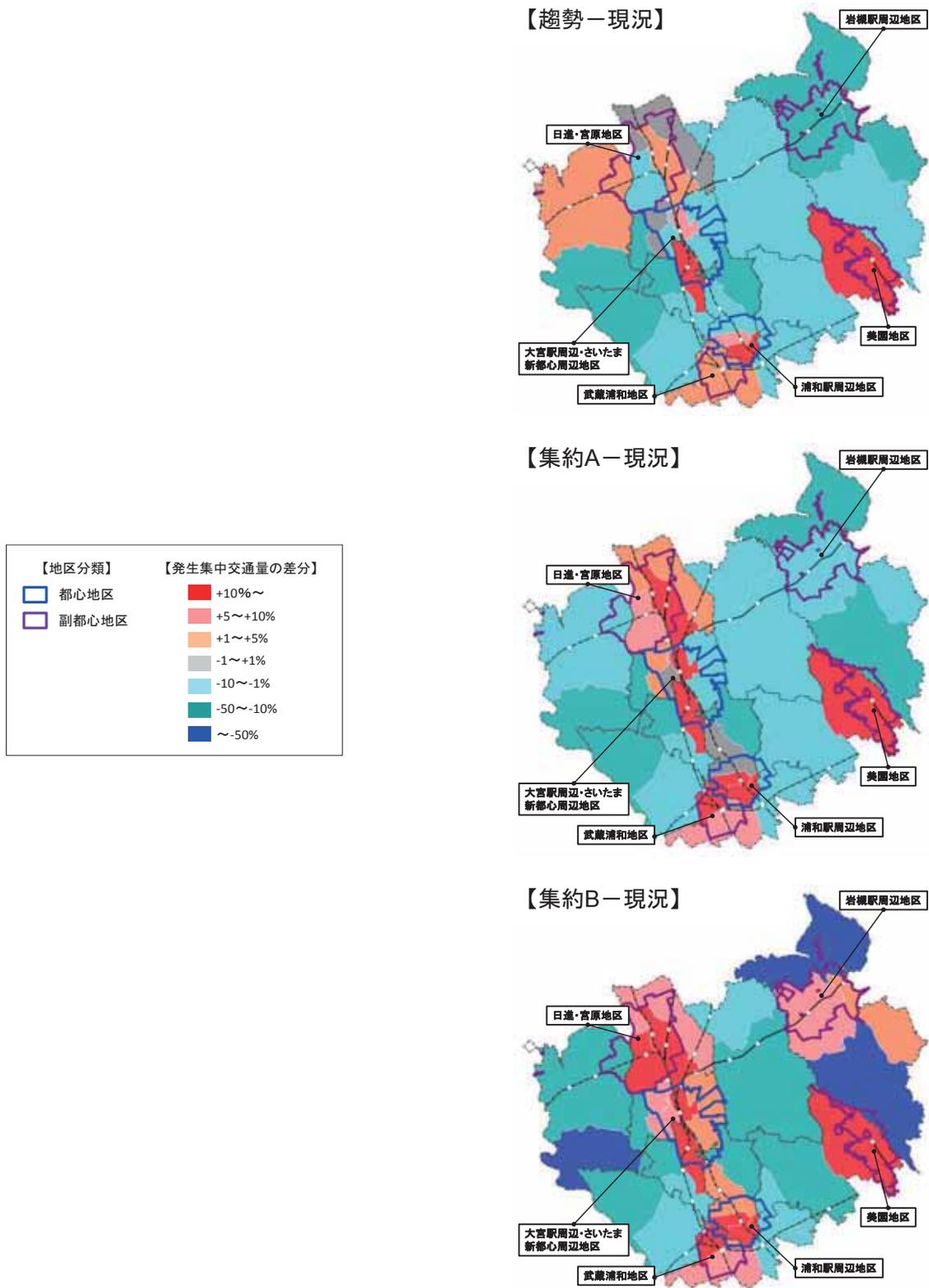
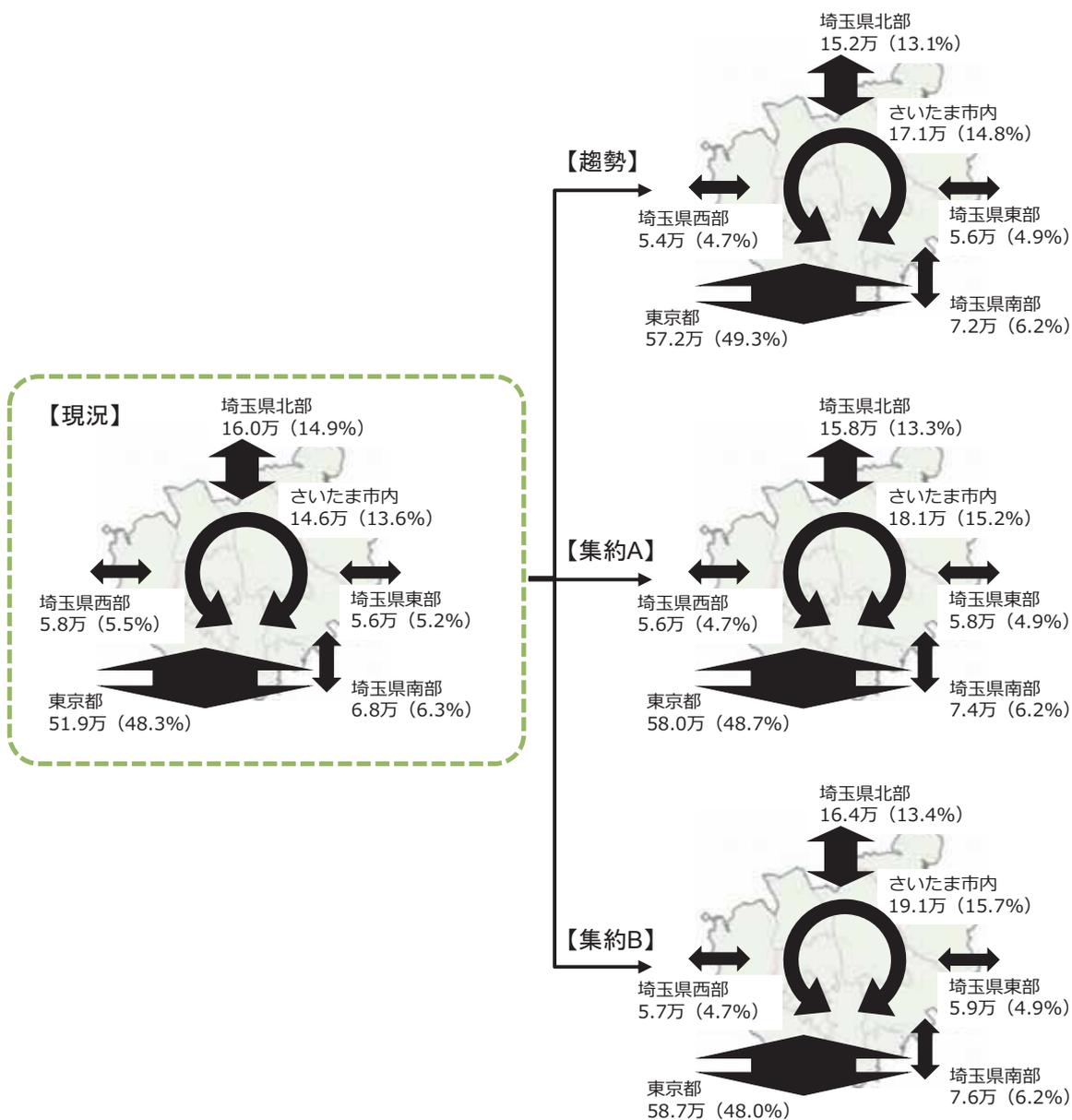


図 2-24 発生集中交通量の差分(鉄道)

資料:第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## 2) 地域間の移動状況

- 平成 37 年の本市と周辺地区との間の移動パターンを見ると、平成 20 年と比較して、**趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも、市内での鉄道移動の割合が増加し、集約の度合いが高まるにつれてさらにその傾向が強くなる。**
- 趨勢、集約 A・B ケースのいずれのケースでも、東京都との交通量が約半数、市内々の交通量が約 15%、埼玉県内（本市外）との間の交通量が約 30% 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 2-25 本市内及び本市と周辺地区との間の移動(単位:トリップ)(鉄道)

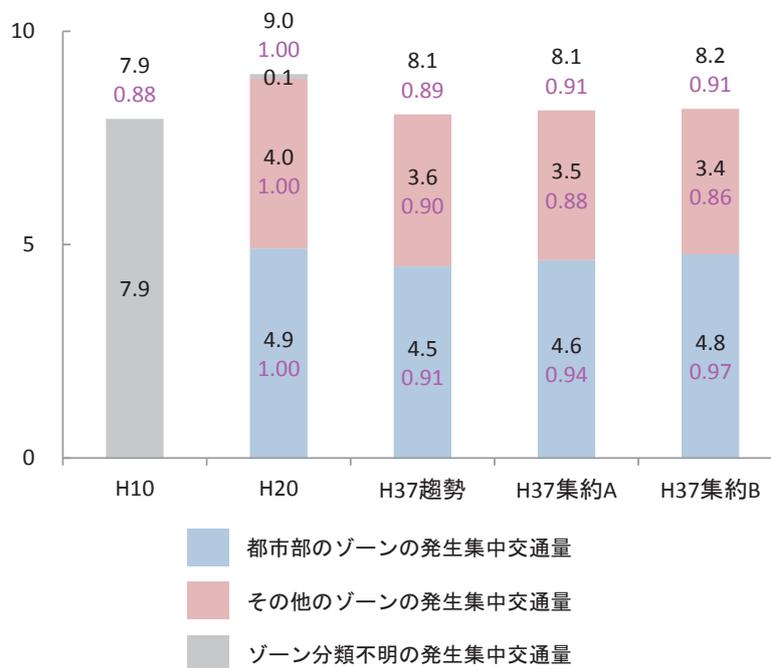
資料:第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (6) バス利用の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 37 年の本市を発着するバス交通量は、平成 20 年時点と比較して、趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも減少する。
- 趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも、都市部のゾーンよりもその他のゾーンで減少傾向が強いが、集約の度合いが高まるにつれて都市部のゾーンでの減少率が小さくなる。
- 趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも、都市部のゾーンのうち、浦和地区や日進・宮原地区、美園地区などにおいて、バス交通量が増加しているのに対し、大宮・新都心地区、武蔵浦和地区では減少している。

発生集中交通量(万T.E.)



※各系列下段の数値(赤字)はH20を1.00とした場合の比率  
 ※H10PT調査はゾーン設定がH20PT調査と異なるため、ゾーン分類不明としている。

図 2-26 発生集中交通量の推移(バス)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)、本調査での推計値

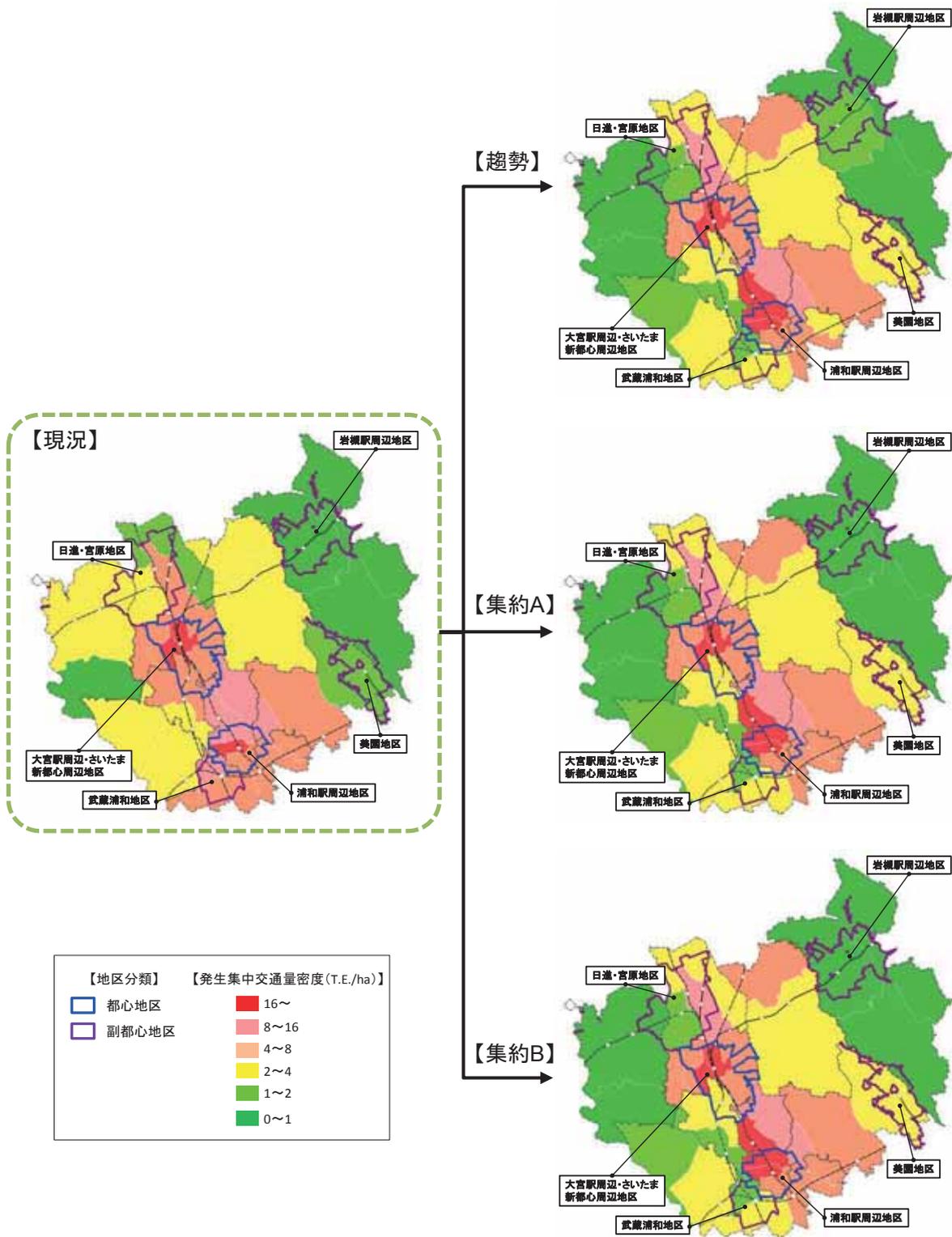


図 2-27 発生集中交通量の密度(バス)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

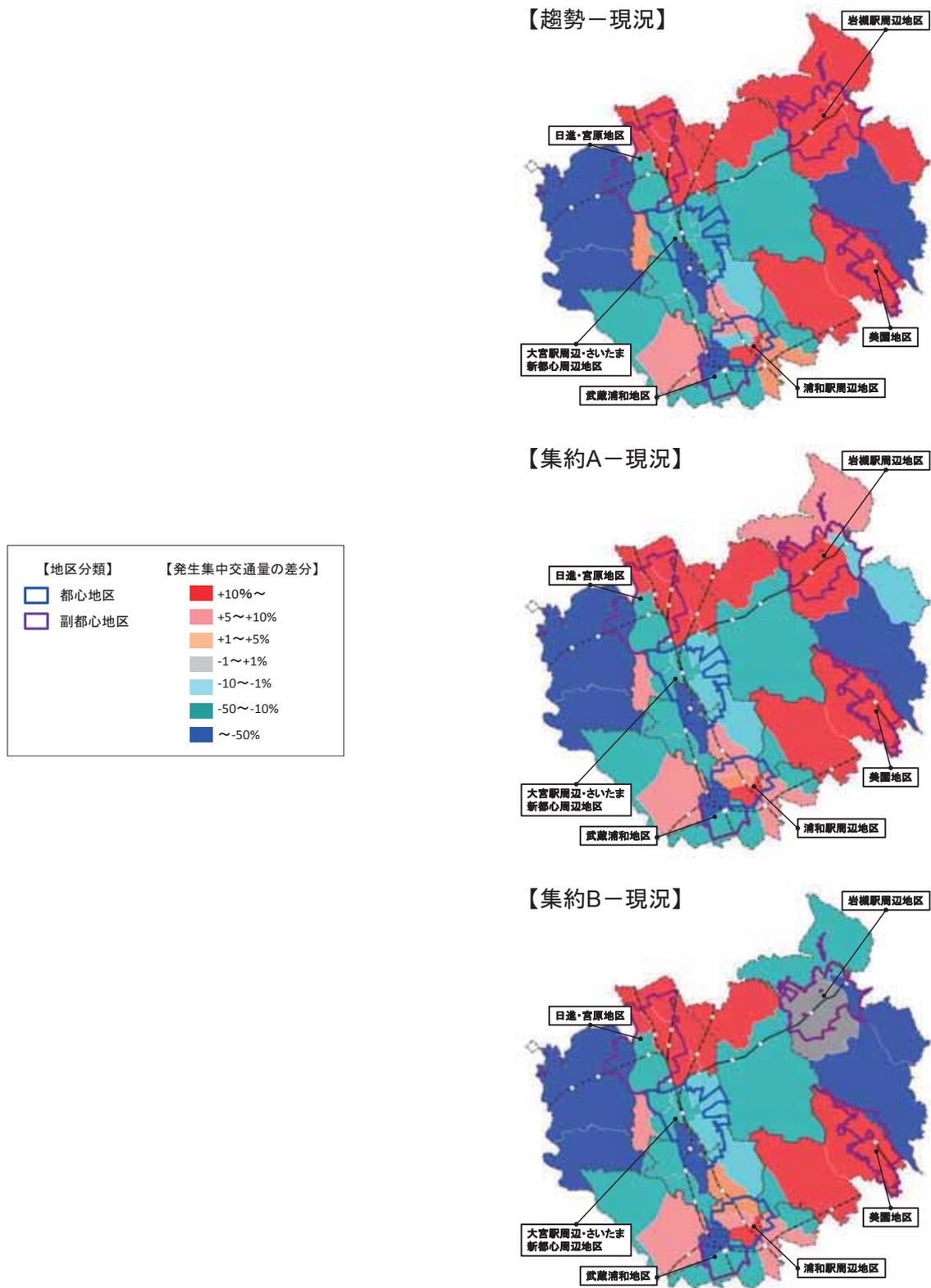
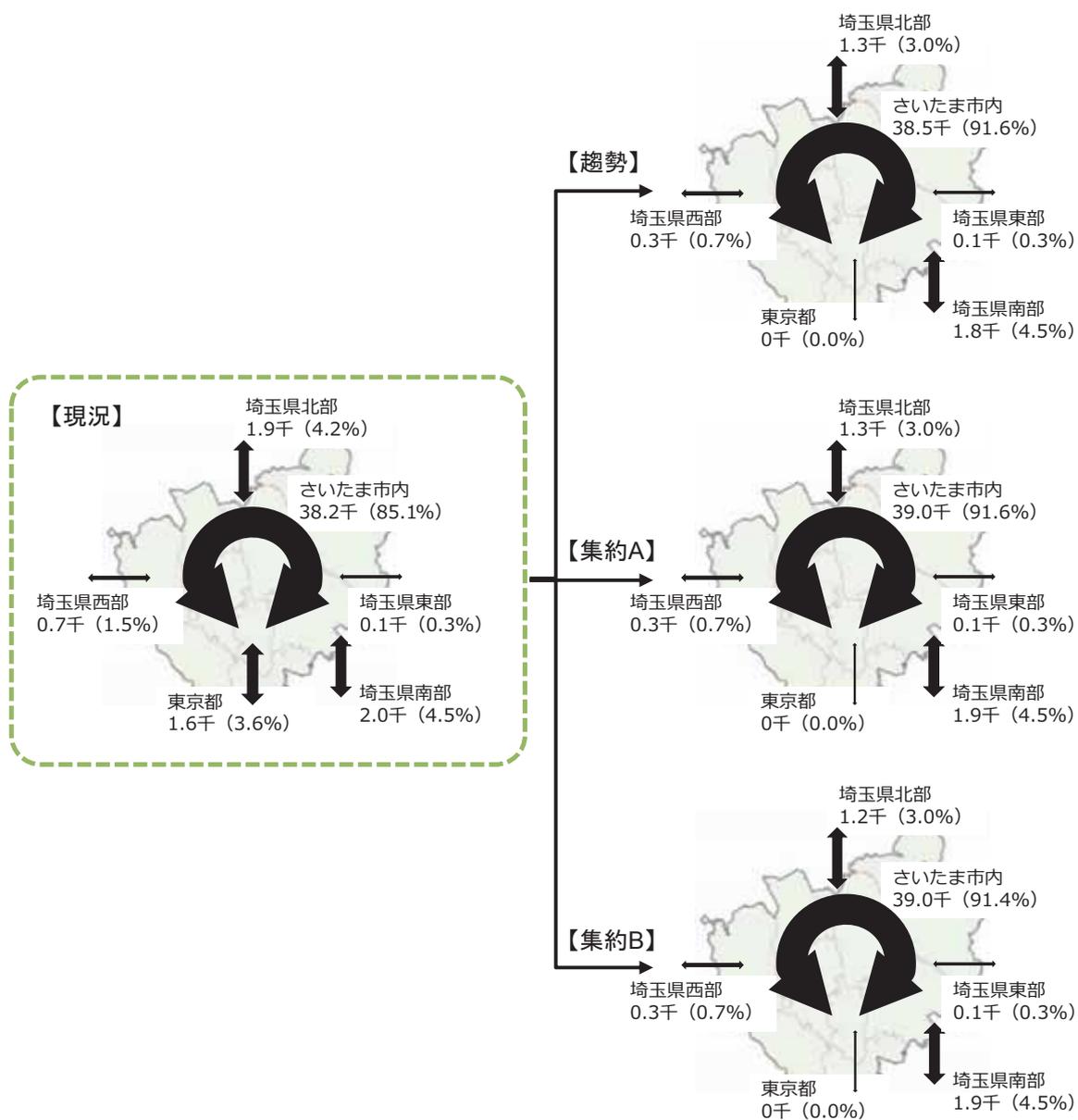


図 2-28 発生集中交通量の差分(バス)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## 2) 地域間の移動状況

- 平成 37 年の本市と周辺地区との間の移動パターンを見ると、平成 20 年と比較して、**趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも、市内でのバス移動の割合が増加する。**
- 趨勢、集約 A・B ケースのいずれのケースでも、市内々の交通量が 90%以上を占めている。



※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 2-29 本市内及び本市と周辺地区との間の移動(単位:トリップ)(バス)

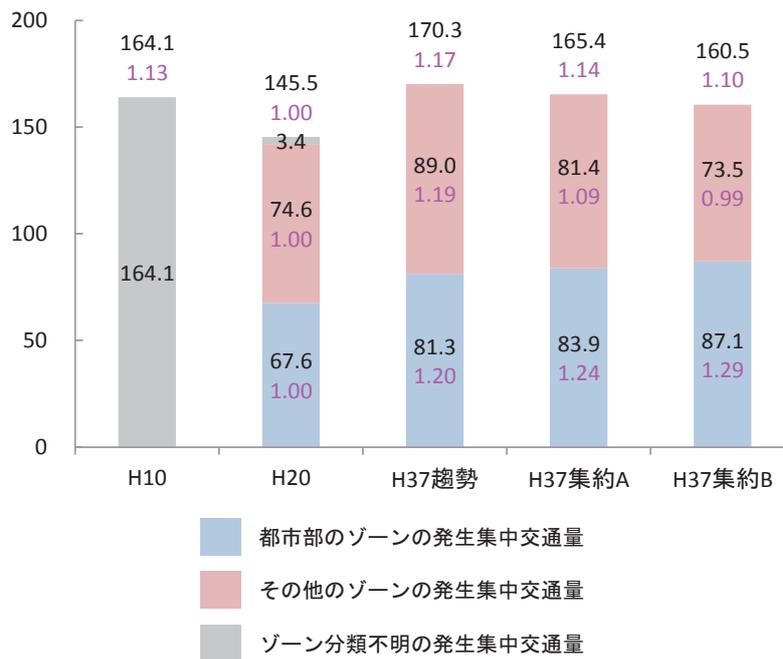
資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (7) 自動車利用の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 37 年の本市を発着する自動車交通量は、平成 20 年と比較して、趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも増加する。
- 趨勢ケースでは市内全域で増加するのに対し、集約 A・B ケースでは、岩槻区、西区、桜区の一部において自動車交通量が減少する。

発生集中交通量(万T.E.)



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率  
 ※H10PT 調査はゾーン設定が H20PT 調査と異なるため、ゾーン分類不明としている。

図 2-30 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(H10、H20)、本調査での推計値

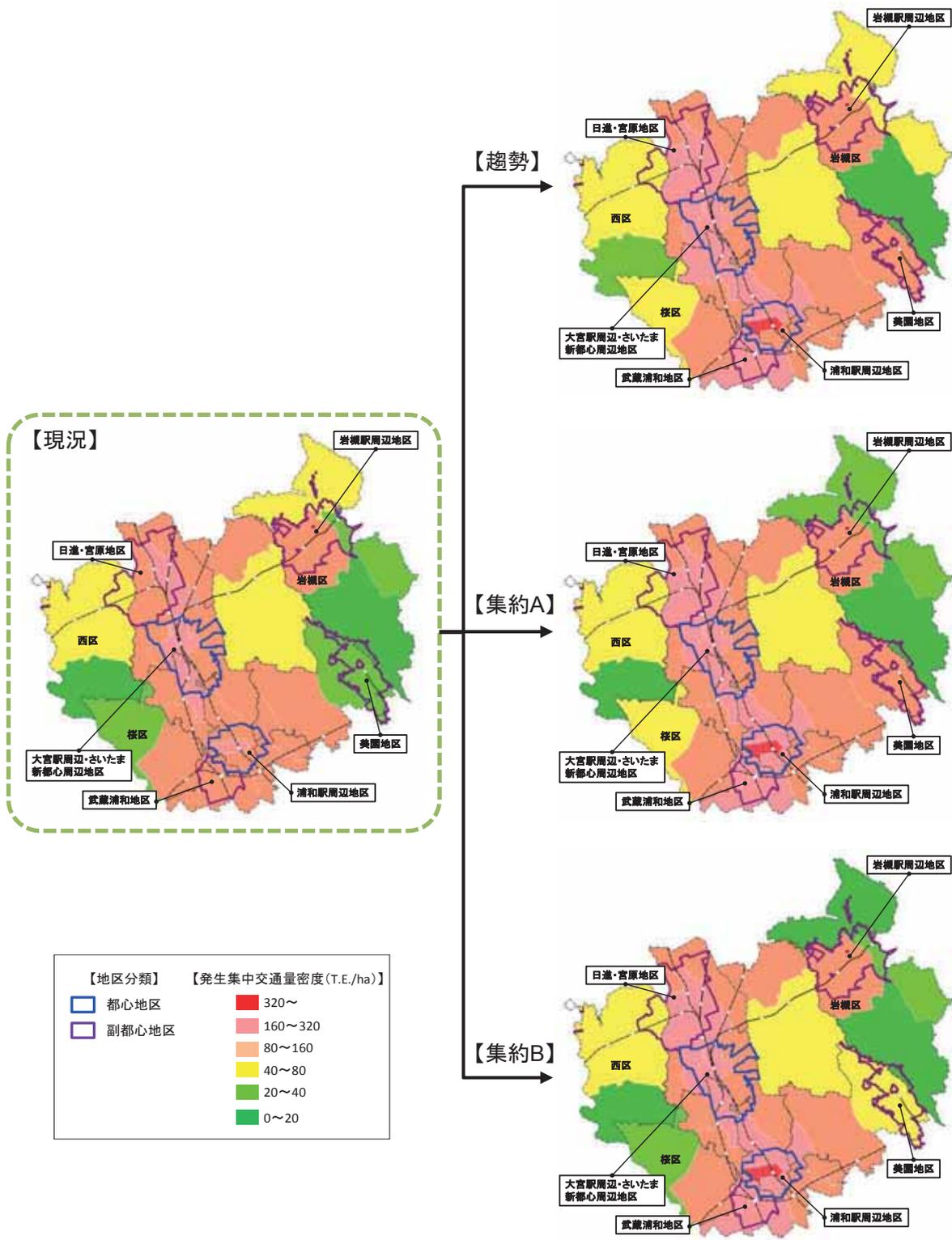


図 2-31 発生集中交通量の密度(自動車)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

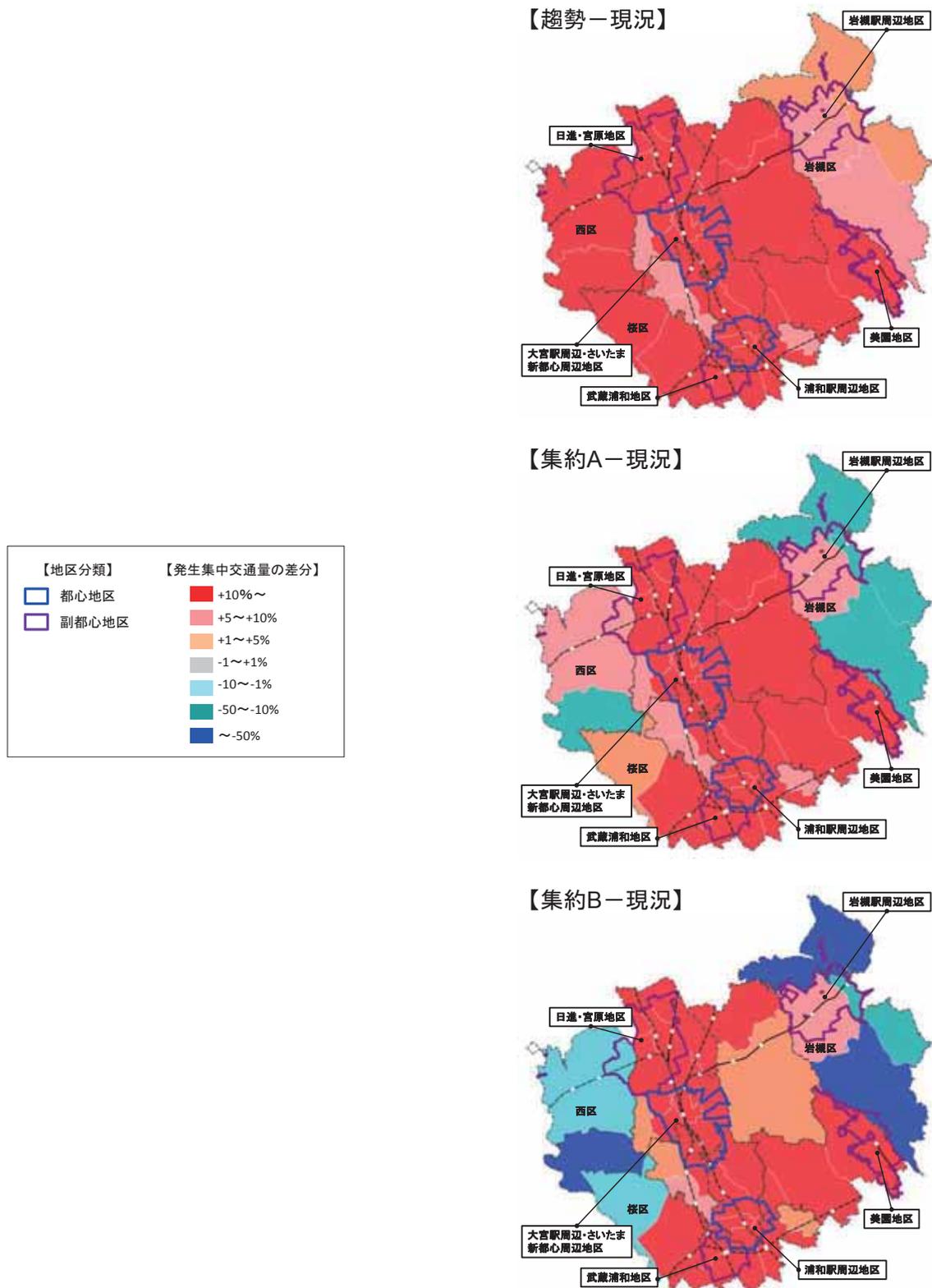
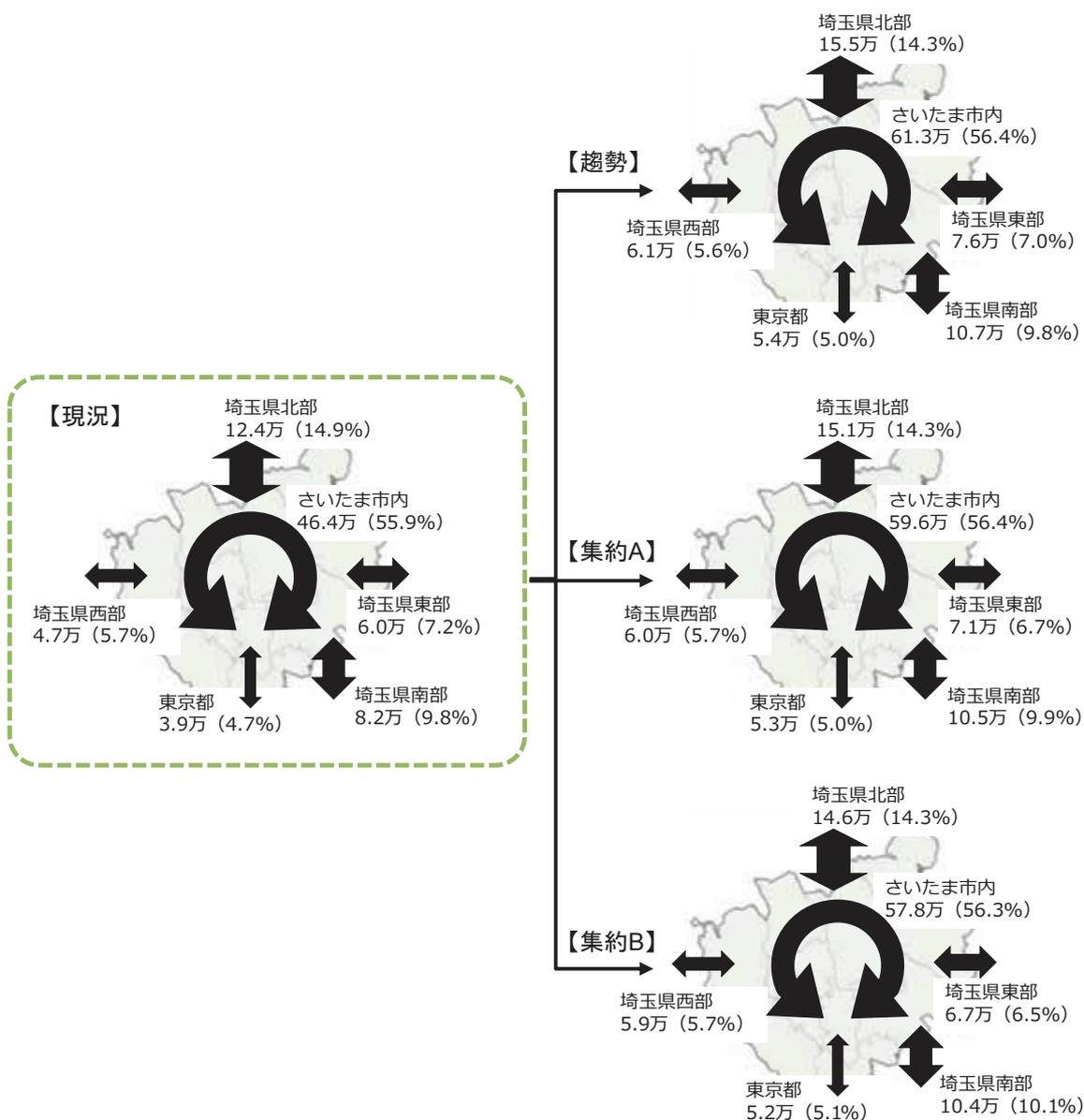


図 2-32 発生集中交通量の差分(自動車)

資料:第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## 2) 地域間の移動状況

- 平成 37 年の本市と周辺地区との間の移動パターンを見ると、平成 20 年と比較して、趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも、各地区間の自動車交通量が増加するが、構成比に大きな変化は見られない。
- 趨勢、集約 A・B ケースのいずれのケースでも、市内々の交通量が全体の約 56% を占めており、埼玉県内（本市外）との間の交通量が約 30% である。東京都との間の交通量は 5% と低い。



※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 2-33 本市内及び本市と周辺地区との間の移動(単位:トリップ)(自動車)

資料:第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

### 3) 地域間移動の自動車分担率（ケーススタディ）

- 自動車分担率の低いゾーンとして、都市部のゾーンから【大宮駅周辺ゾーン】、高いゾーンとして、その他のゾーンから【西区北部ゾーン】を選び、地域間移動での自動車の利用状況を検討する。

#### ① 都心・副都心ゾーン【大宮駅周辺ゾーン（6020）】

- 大宮駅周辺ゾーンは、大宮・新都心の地区内や、日進・宮原地区、岩槻地区等の都市部のゾーンとの間の移動が多い。その他のゾーンでは見沼区や西区との間の移動が多く、市内全体との移動がある。
- このゾーン自体は自動車分担率が低いゾーンではあるが、その他のゾーンとの間の移動では35%と高い傾向がある。また、美園地区との間でも40%以上となっている。
- ゾーン内々交通の自動車分担率は9%と非常に低い。

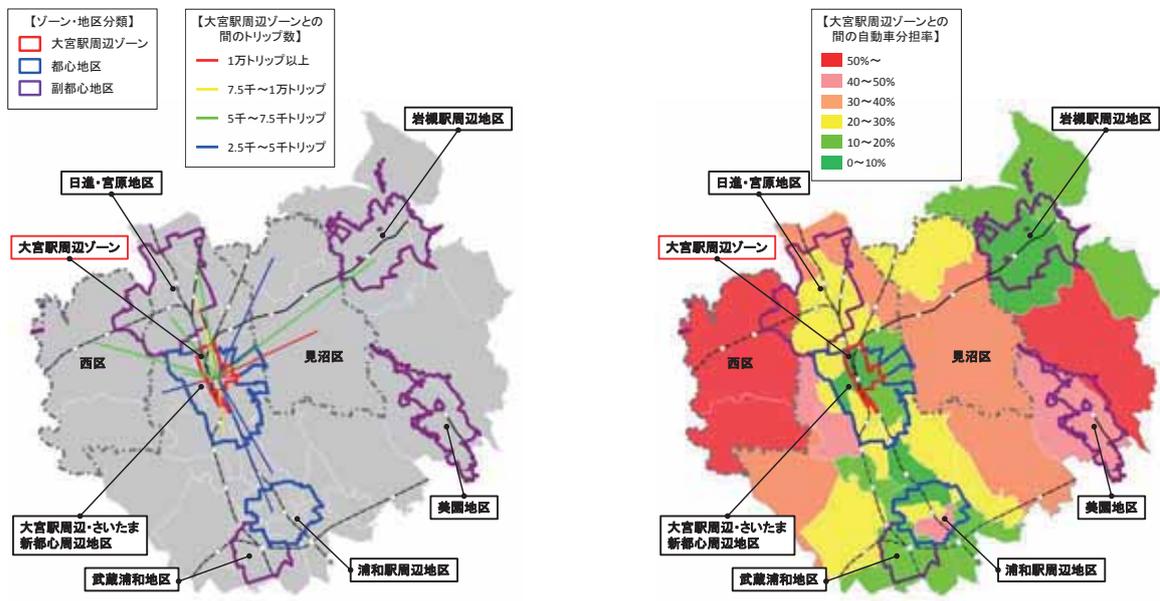


図 2-34 大宮駅周辺ゾーンと市内各ゾーン間の交通量と自動車分担率(H37 集約 B ケース)

資料: 本調査での推計値

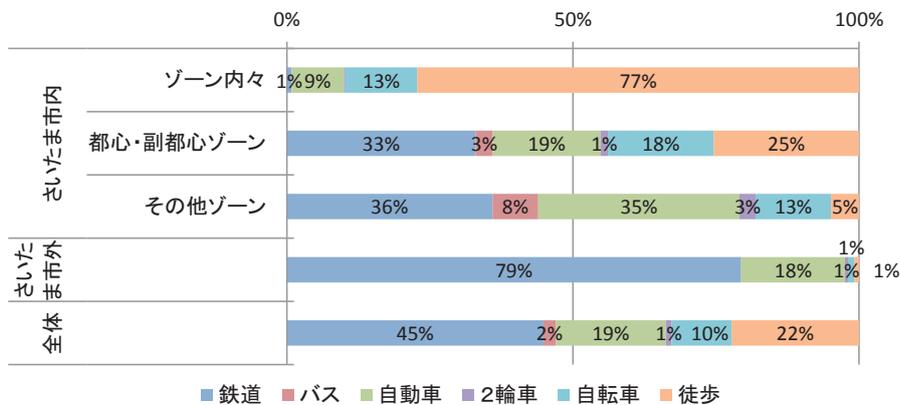


図 2-35 大宮駅周辺ゾーンの代表交通手段分担率(H37 集約 B ケース)

資料: 本調査での推計値

## ② その他ゾーン【西区北部ゾーン（6000）】

- 西区北部ゾーンは、日進・宮原地区との間の移動が多い。また、大宮・新都心地区との間の移動も一定数見られる。
- ゾーン間移動の自動車分担率は、都市部のゾーンとの間の場合もその他のゾーンとの間の場合もいずれも50%を超えている。
- ゾーン内々交通の自動車分担率も30%を超えているが、ゾーン全体の値よりは低くなっている。

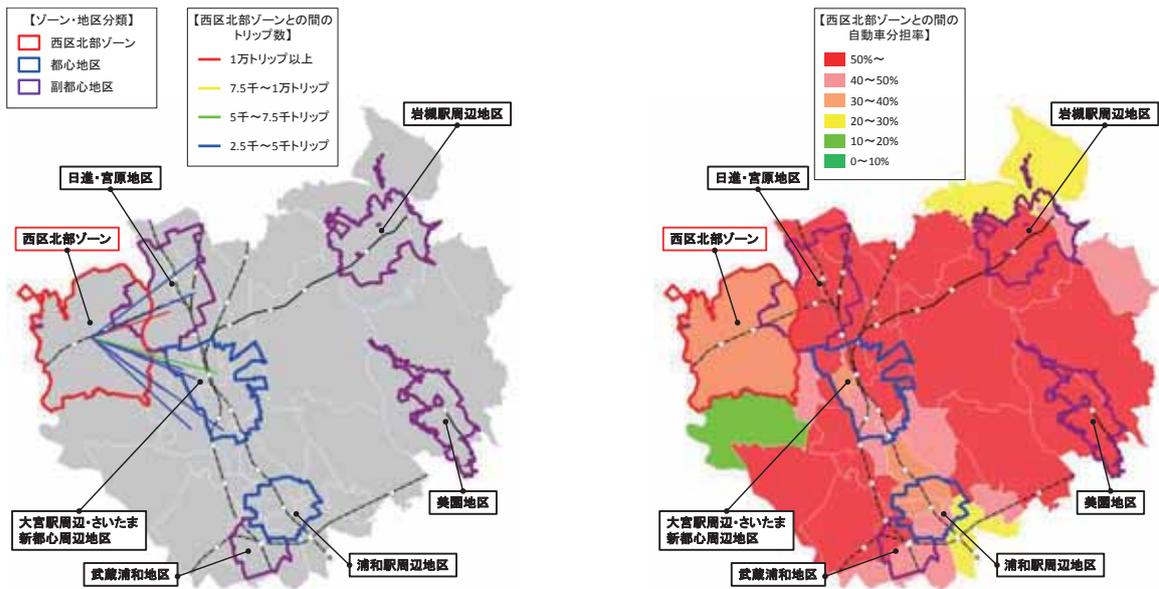


図 2-36 西区北部ゾーンと市内各ゾーン間の交通量と自動車分担率(H37 集約 B ケース)

資料: 本調査での推計値

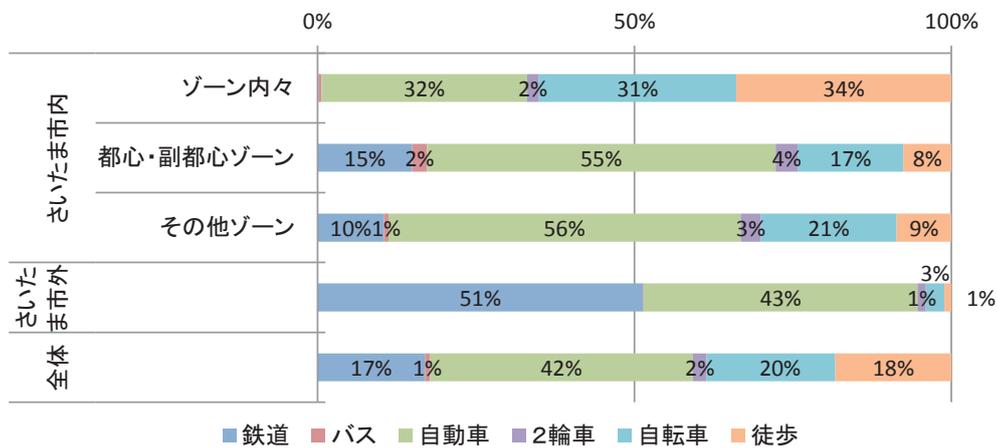


図 2-37 西区北部ゾーンの代表交通手段分担率(H37 集約 B ケース)

資料: 本調査での推計値

## (8) 自転車利用の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 37 年の本市を発着する自転車交通量は、平成 20 年と比較して、趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも増加する。
- 集約 A・B ケースでは、南北の鉄道軸沿線と美園地区で集中的に増加している。
- 趨勢ケースではその他のゾーンの多くでも増加がみられるが、集約 A・B ケースでは減少が目立つ。

発生集中交通量(万T.E.)

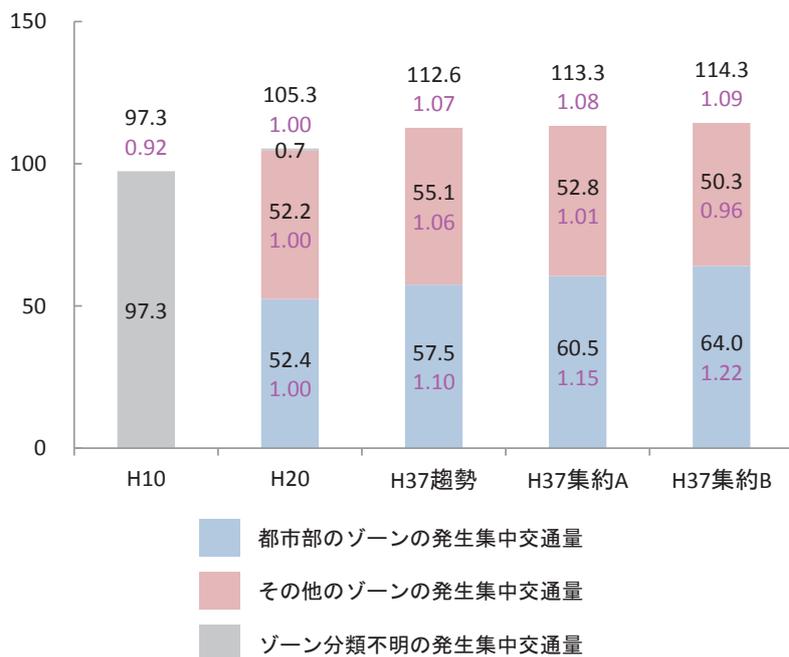


図 2-38 発生集中交通量の推移(自転車)

資料:東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)、本調査での推計値

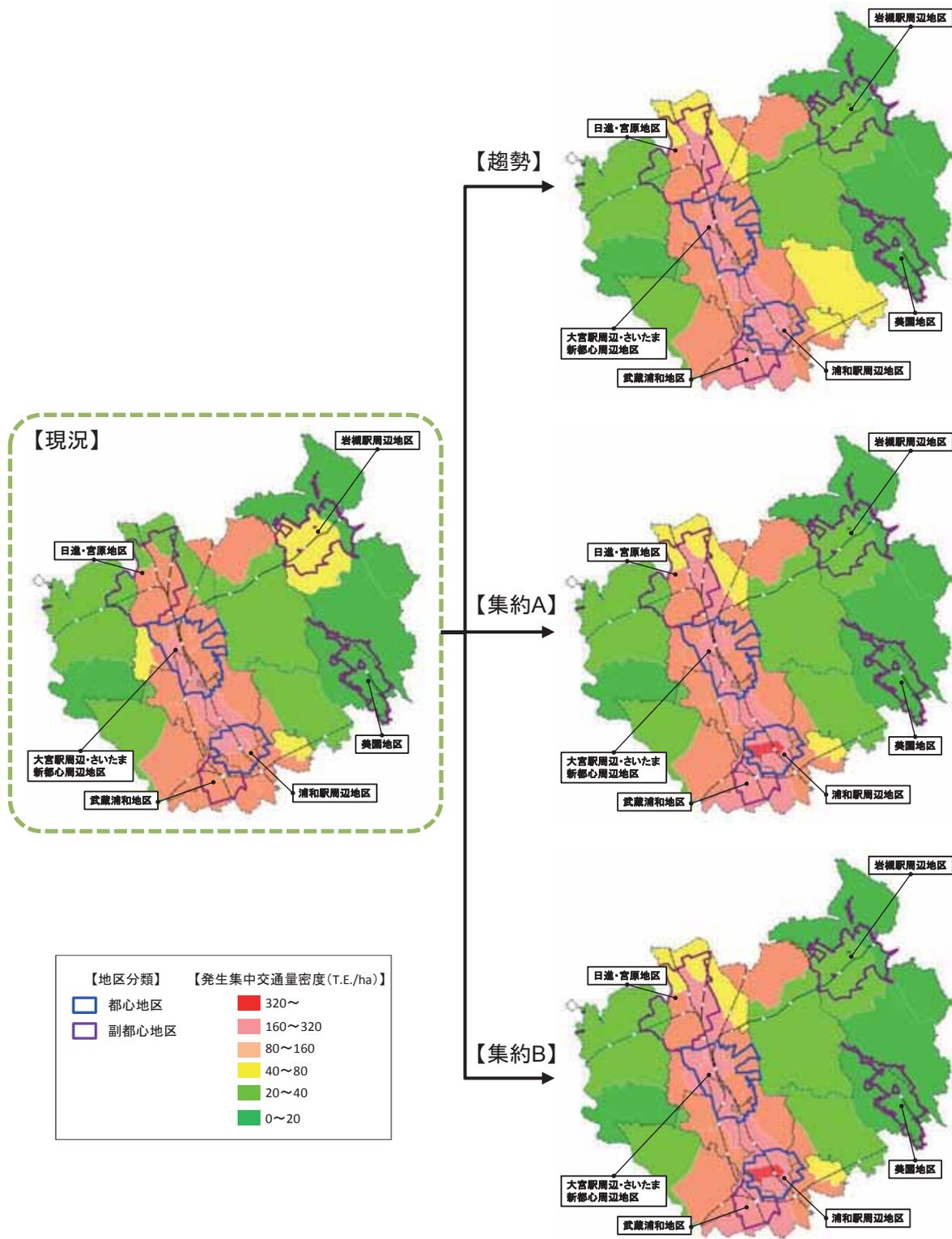


図 2-39 発生集中交通量の密度(自転車)

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

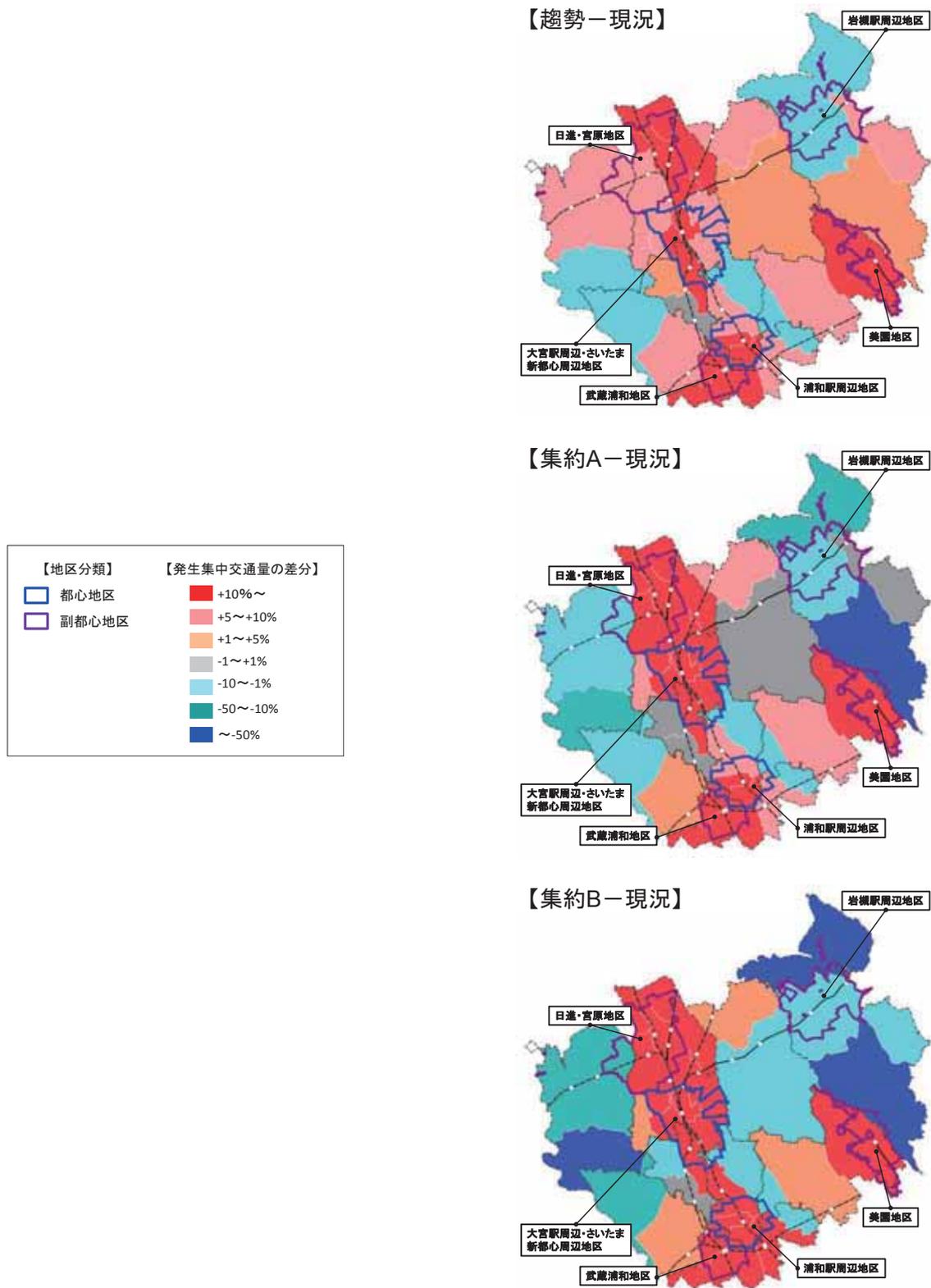


図 2-40 発生集中交通量の差分(自転車)

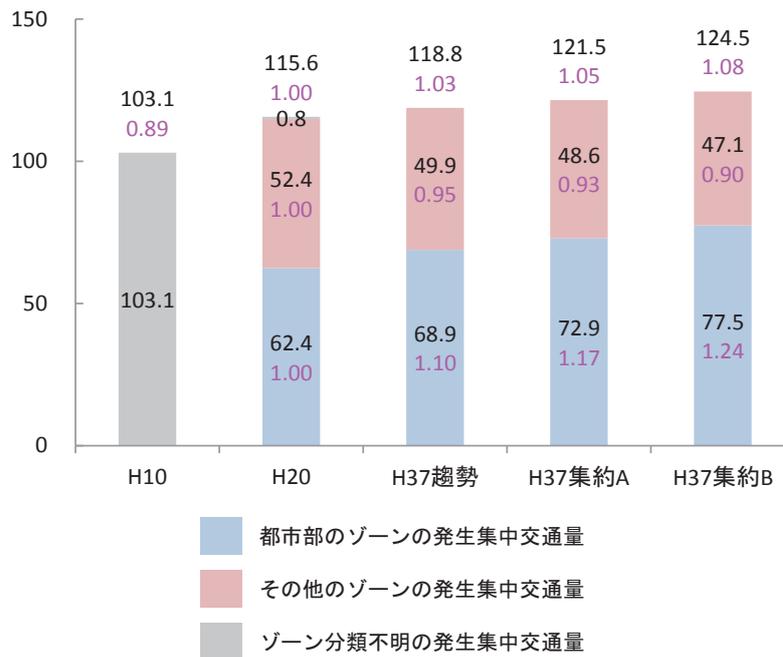
資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (9) 徒歩の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 37 年の本市を発着する徒歩交通量は、平成 20 年と比較して、趨勢、集約 A・B のいずれのケースでも、都市部のゾーンで増加、その他のゾーンで減少し、総量は増加する。
- 趨勢ケース、集約 A ケースでは南北の鉄道軸沿線と美園地区で増加し、集約 B ケースでは岩槻地区でも増加が見られる。

発生集中交通量(万T.E.)



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率  
 ※H10PT 調査はゾーン設定が H20PT 調査と異なるため、ゾーン分類不明としている。

図 2-41 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(H10、H20)、本調査での推計値

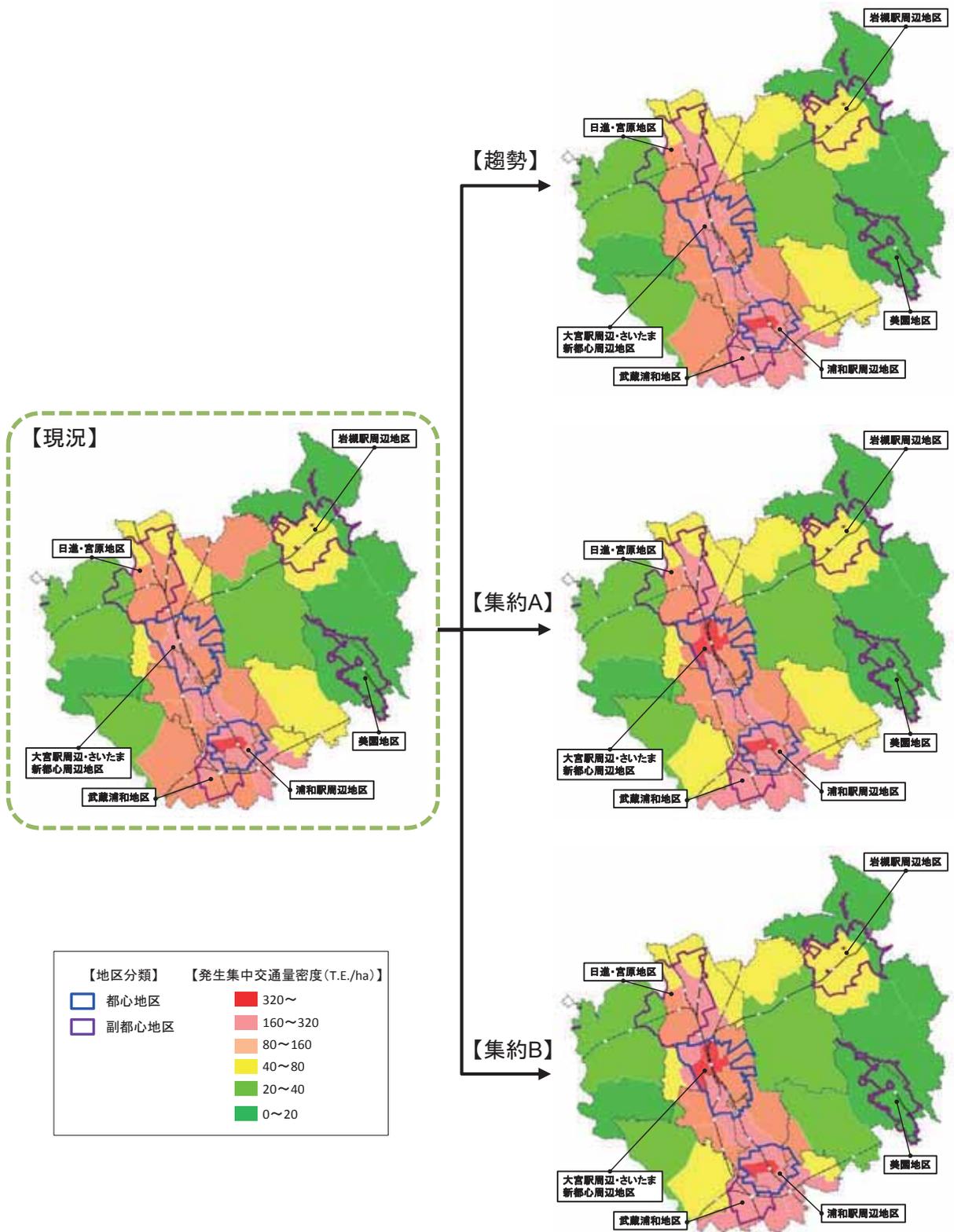


図 2-42 発生集中交通量の密度(徒歩)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

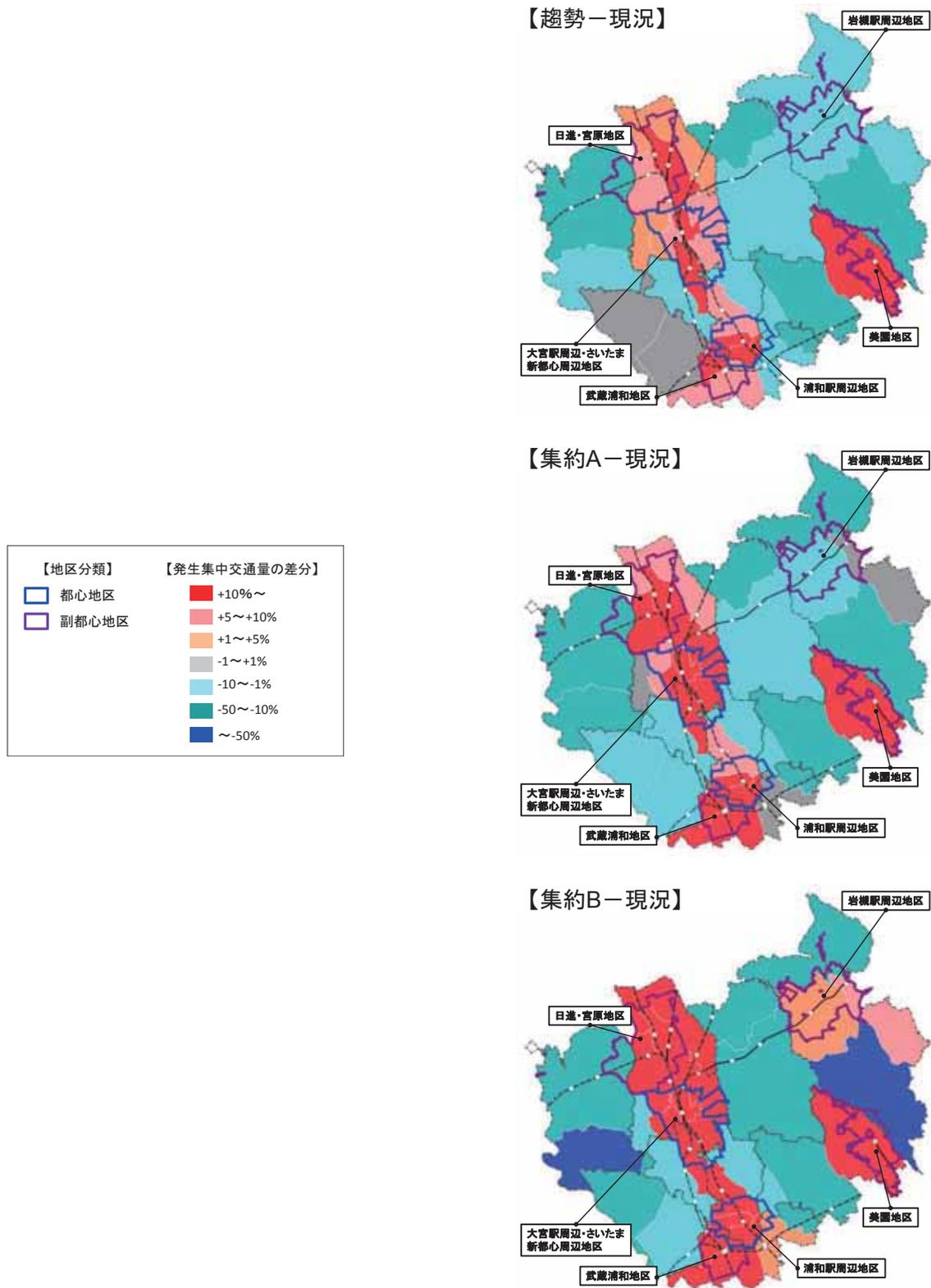


図 2-43 発生集中交通量の差分(徒歩)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## 2-2-3. 人口減少時(平成 62 年)の交通需要

### (1) 移動の総量

- 平成 62 年の市内を発着する交通量は、平成 20 年と比較して、**約 8%減少**となっており、人口の減少率(約 3%減少)よりも大きな減少率となっている。
- 浦和地区の一部と美園地区以外のゾーンで交通量が減少するが、南北の鉄道軸沿線では減少率がやや低い。

※H62 は、H20PT 調査において作成した交通需要推計(四段階推計)モデルおよび H42 趨勢ネットワークデータを活用し、ゾーン別の人口分布を入力値として推計。

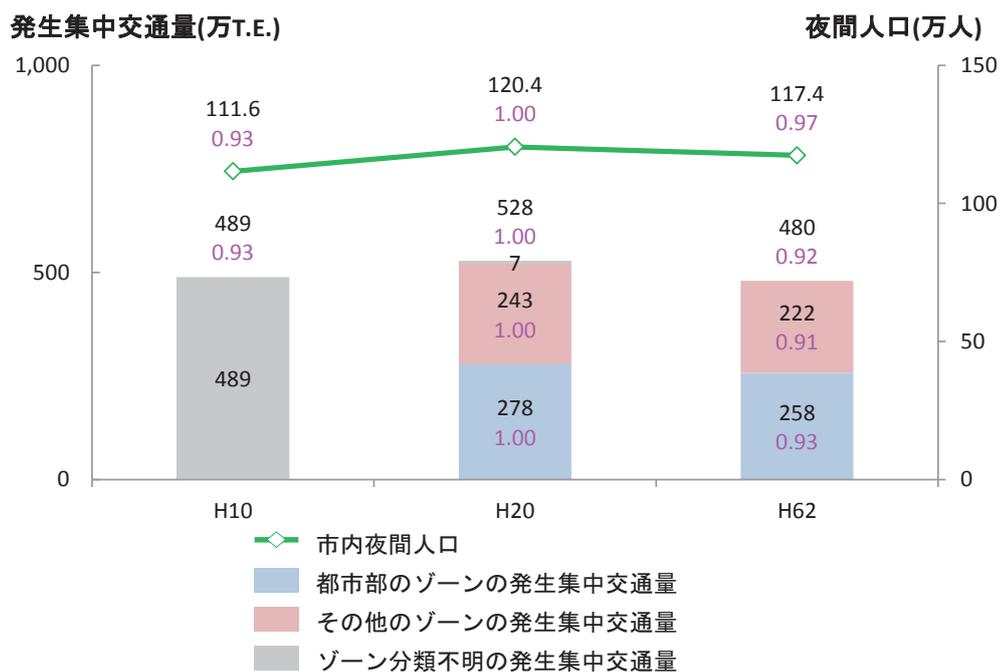


図 2-44 発生集中交通量の推移

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)、本調査での推計値

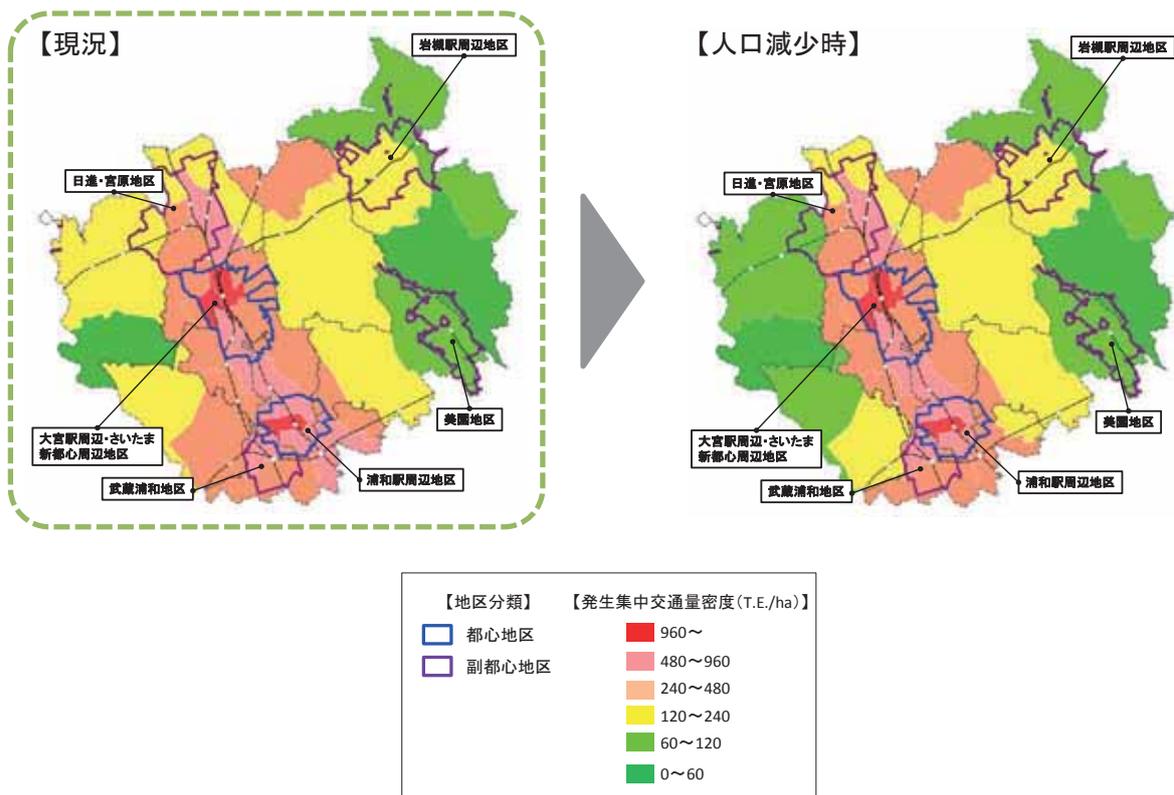


図 2-45 発生集中交通量の密度

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

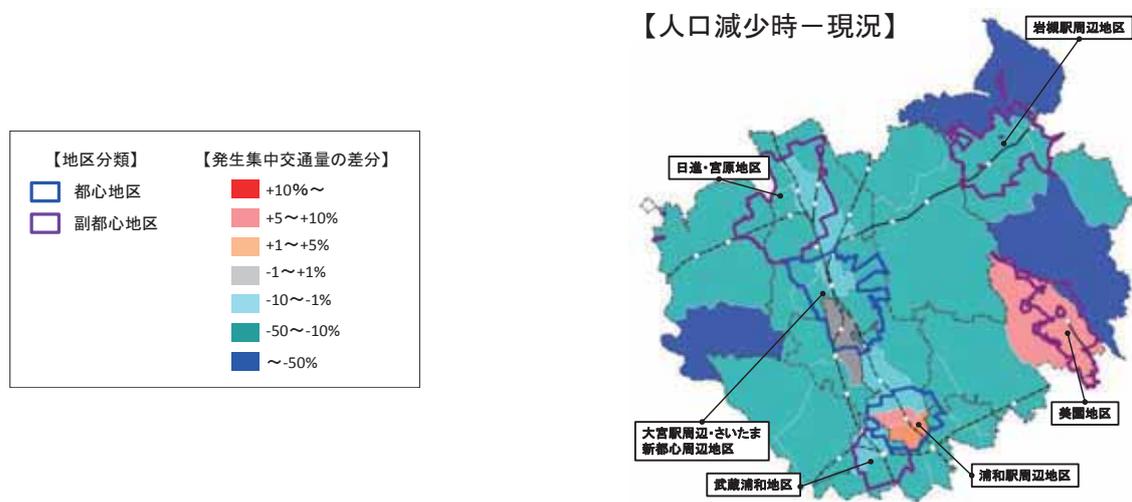
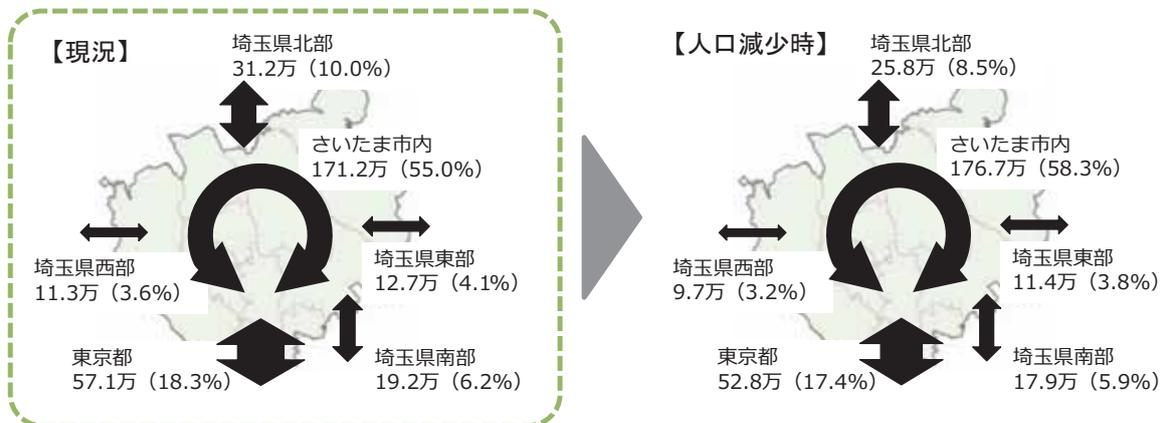


図 2-46 発生集中交通量の差分

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (2) 地域間の移動状況

- 平成 62 年の本市と周辺地区との間の移動パターンを見ると、平成 20 年と比較して、**市内々の交通量が増加し、本市外との間の交通量が全ての方面で減少**している。



※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 2-47 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)、本調査での推計値

### (3) 目的構成と交通手段分担率

- 平成 62 年では、平成 20 年と比較して、通勤目的（自宅－勤務）、通学目的（自宅－通学）、勤務・業務目的のトリップが減少し、自宅－私事目的のトリップは増加する。
- 代表交通手段分担率では自動車の分担率が上昇し、鉄道・バスの分担率が減少する傾向が見られる。

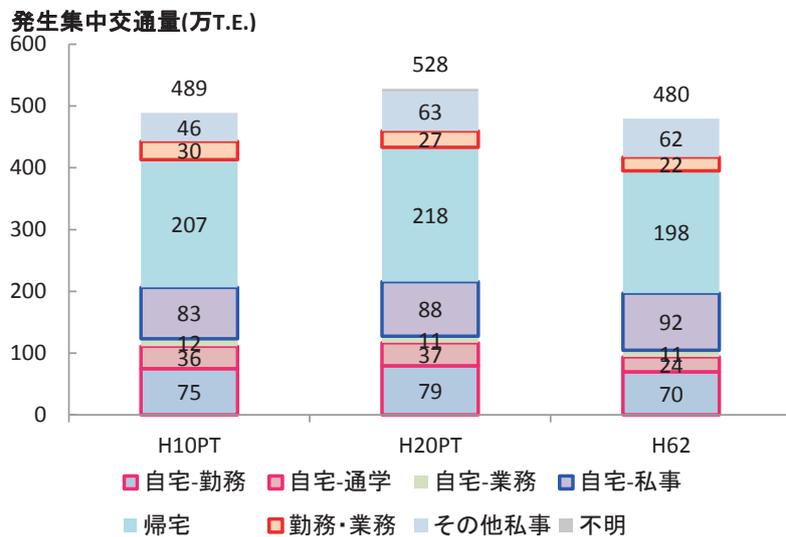


図 2-48 目的構成

資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)、本調査での推計値

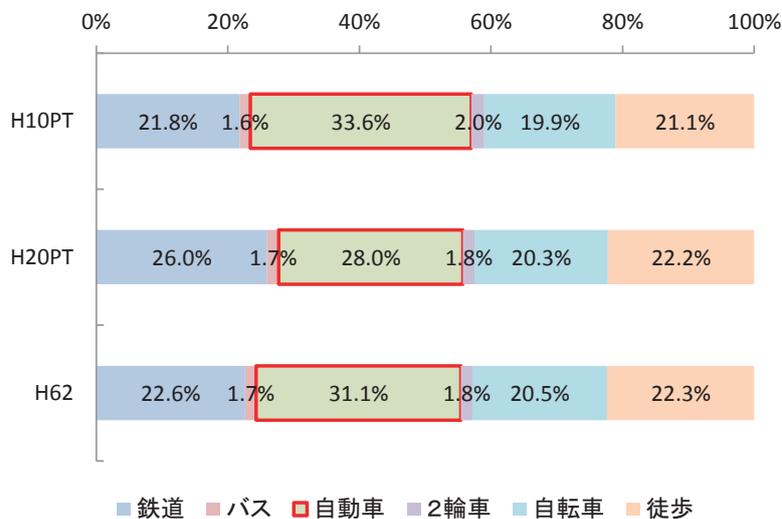
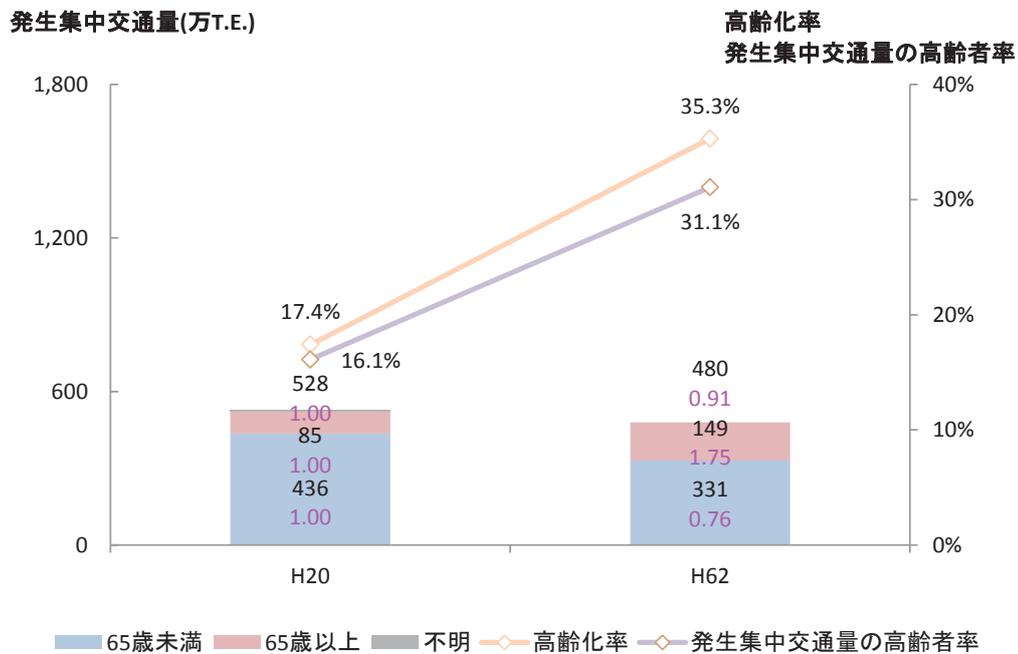


図 2-49 代表交通手段分担率

資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)、本調査での推計値

#### (4) 年齢層別の移動状況

- さらなる高齢化の進行に伴い、平成 62 年では、平成 20 年と比較して、非高齢者の交通量が大きく減少し、高齢者の交通量が大きく増加する。
- 平成 62 年の発生集中交通量に占める高齢者の割合は約 30%に達する。



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率

図 2-50 年齢層別発生集中交通量の推移

資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値  
さいたま市統計書、総合振興計画後期基本計画(H26.4.)

- 平成 62 年においても、高齢者は非高齢者と比較して、鉄道分担率が低く、徒歩や自転車、自動車、バスの分担率が高い。
- 平成 62 年は平成 20 年と比較して、非高齢者の自動車交通量は減少するが、高齢者の自動車交通量は大きく増加する。

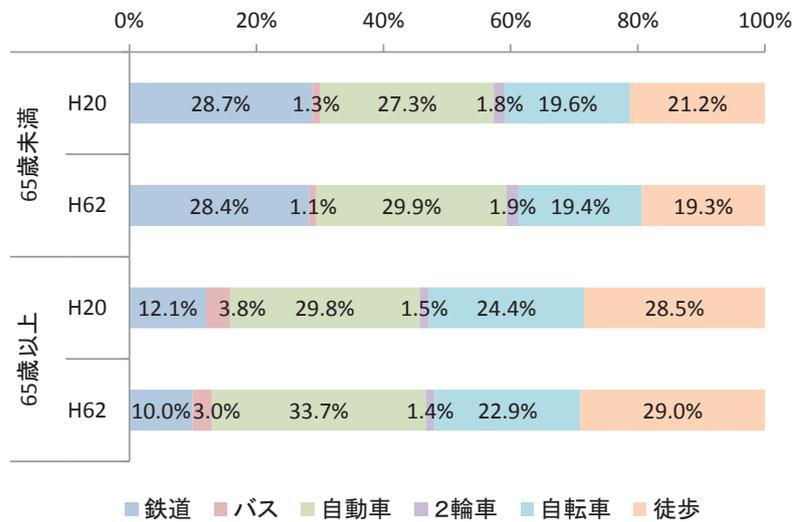
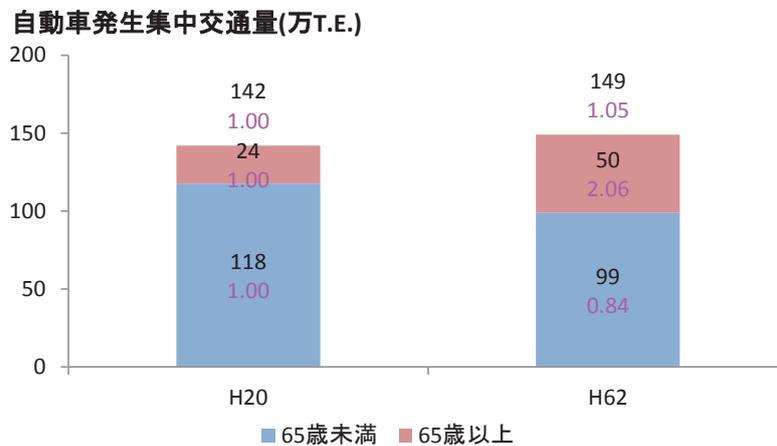


図 2-51 年齢層別代表交通手段分担率の推移

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値



※各系列下段の数値(赤字)はH20を1.00とした場合の比率

図 2-52 年齢層別自動車交通量の推移

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

- 平成 62 年においても、高齢者は非高齢者と比較して、通勤目的（自宅－勤務）のトリップが少なく、私事目的（自宅－私事、私事）のトリップが多い。
- 平成 62 年は平成 20 年と比較して、非高齢者の私事目的トリップが減少する一方、高齢者の私事目的トリップが大きく増加する。

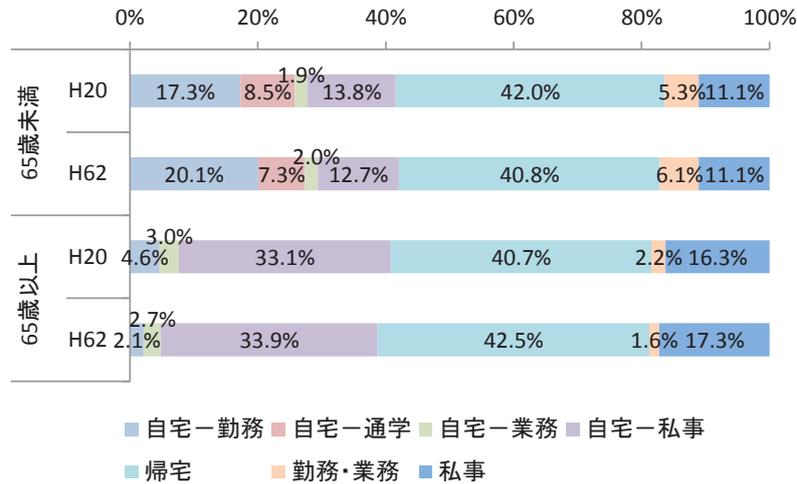
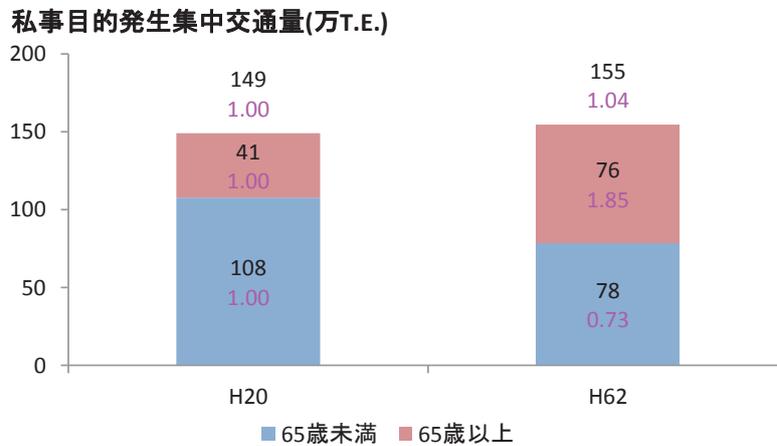


図 2-53 年齢層別トリップ目的構成比の推移

資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率

図 2-54 年齢層別私事目的（自宅－私事、私事）発生集中交通量の推移

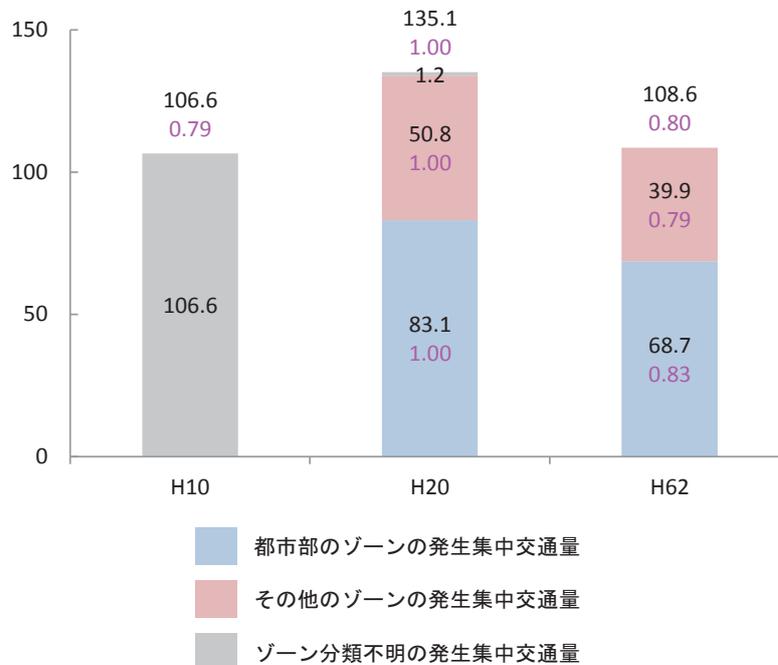
資料：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (5) 鉄道利用の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 62 年の本市を発着する鉄道交通量は、平成 20 年と比較して、**約 20%減少**となっており、総トリップ数の減少率（約 8%減少）よりも大きな減少率となっている。
- 美園地区周辺以外の全てのゾーンで鉄道移動が減少する。

発生集中交通量(万T.E.)



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率

※H10PT 調査はゾーン設定が H20PT 調査と異なるため、ゾーン分類不明としている。

図 2-55 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(H10、H20)、本調査での推計値

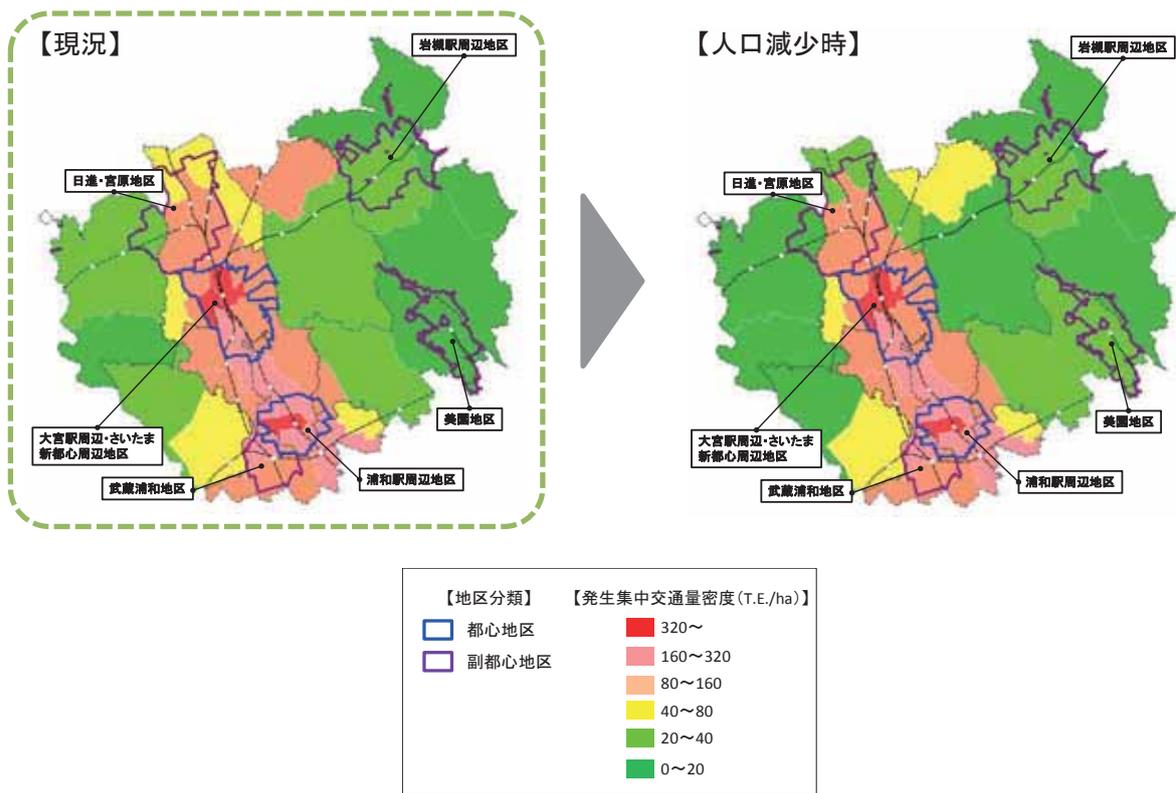


図 2-56 発生集中交通量の密度(鉄道)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

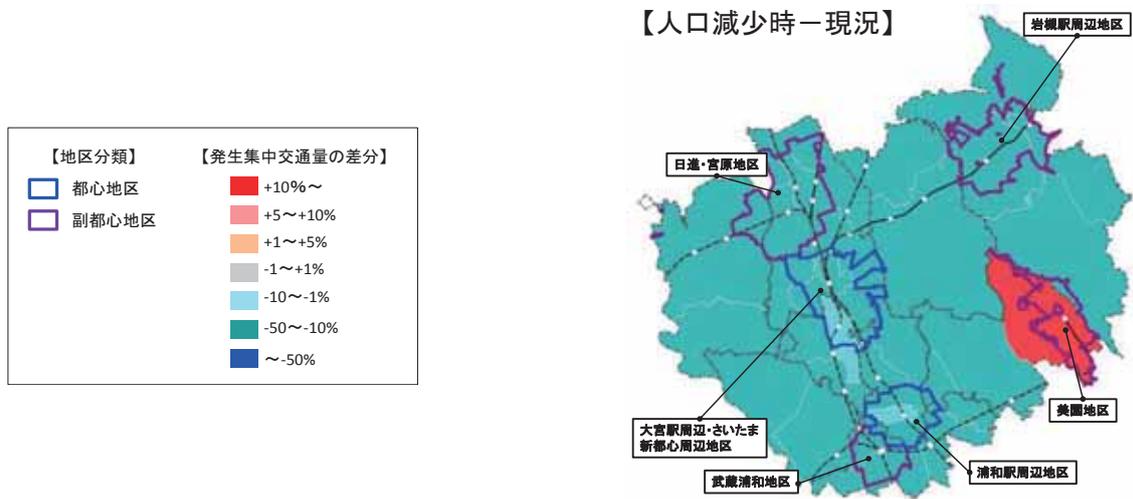
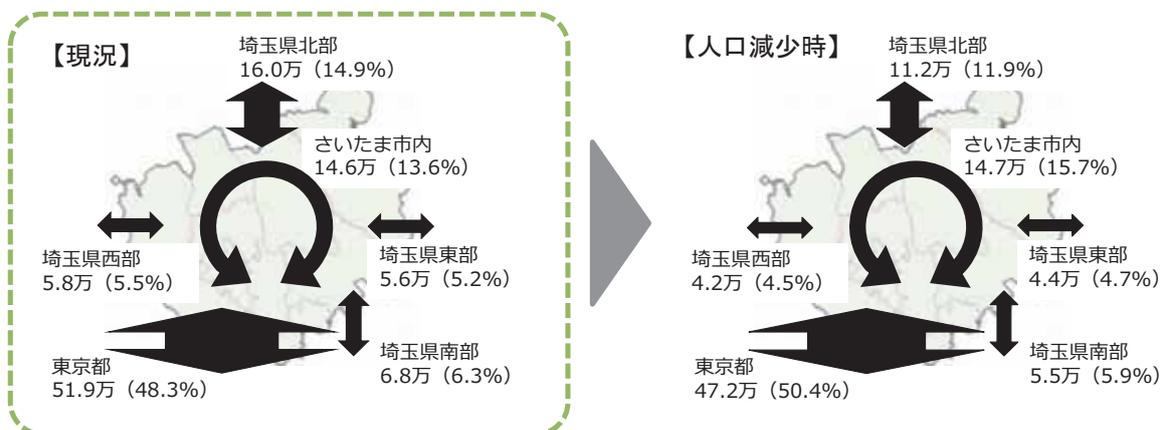


図 2-57 発生集中交通量の差分(鉄道)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## 2) 地域間の移動状況

- 平成 62 年の本市と周辺地区との間の移動パターンを見ると、平成 20 年と比較して、市内々および東京都との間の鉄道交通量の構成比が増加し、埼玉県内（本市外）との間の鉄道交通量の構成比が減少する。



※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 2-58 本市内及び本市と周辺地区との間の移動(単位:トリップ)(鉄道)

資料:第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (6) バス利用の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 62 年の本市を発着するバス交通量は、平成 20 年と比較して、**約 10%減少**となっており、総トリップ数の減少率（約 8%減少）よりも大きいですが、鉄道（約 20%減少）よりは減少率が低くなっている。
- 市の北部および南部において、バス交通量が 10%以上増加するゾーンが見られる。

発生集中交通量(万T.E.)

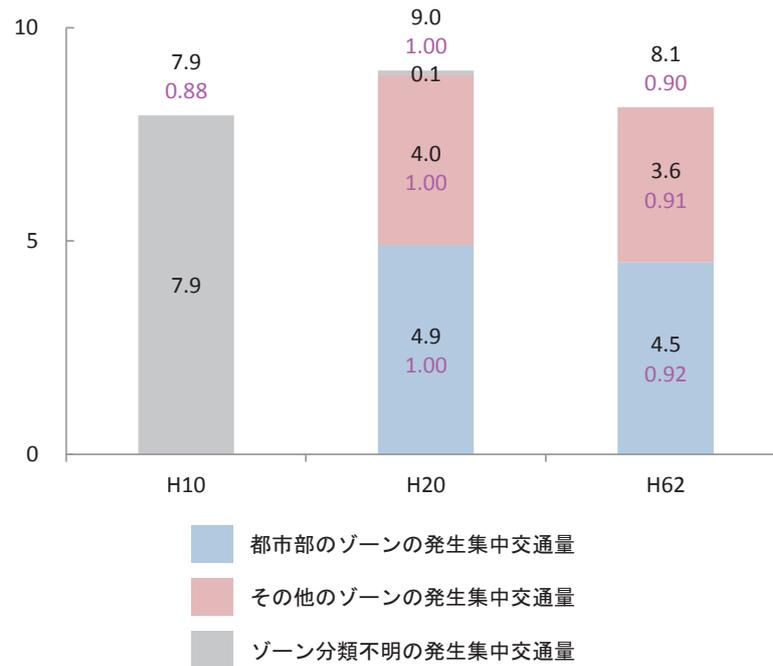


図 2-59 発生集中交通量の推移(バス)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)、本調査での推計値

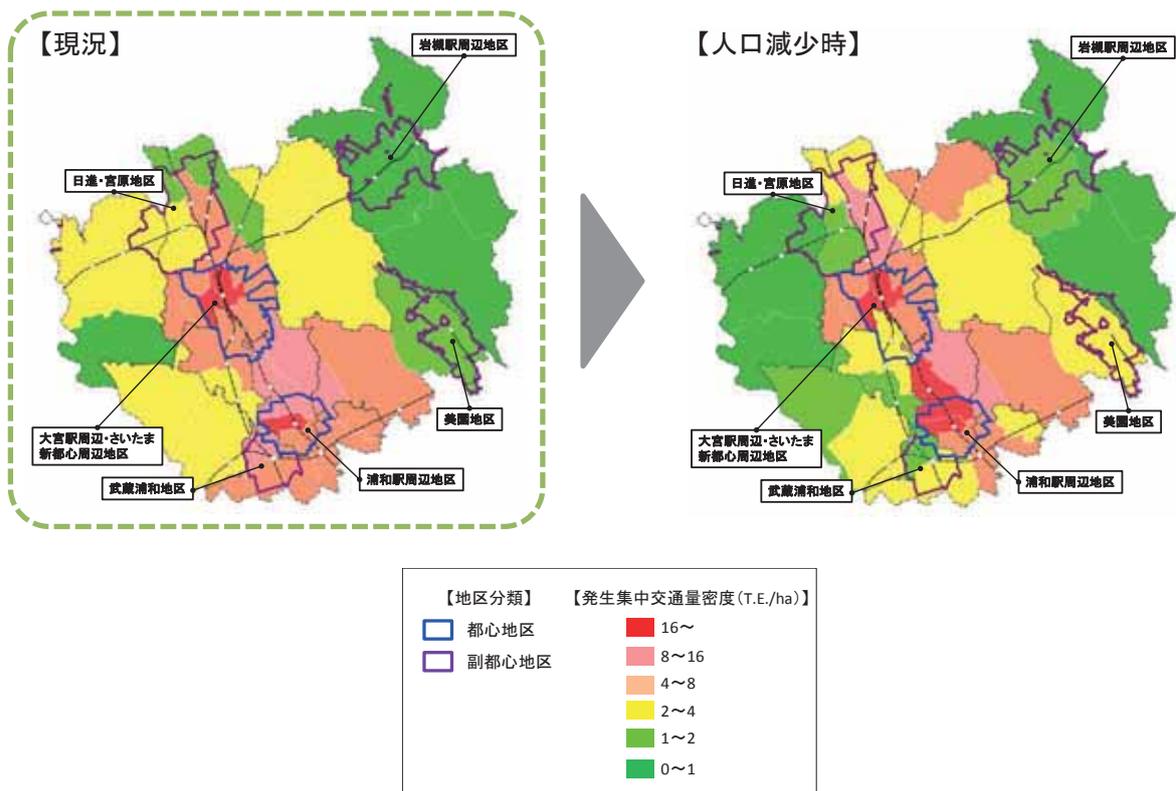


図 2-60 発生集中交通量の密度(バス)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

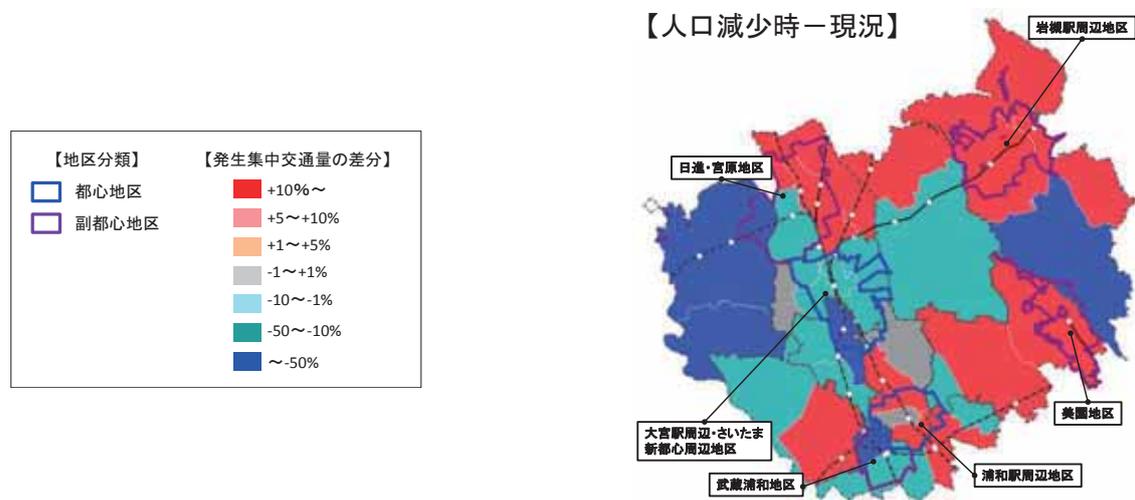
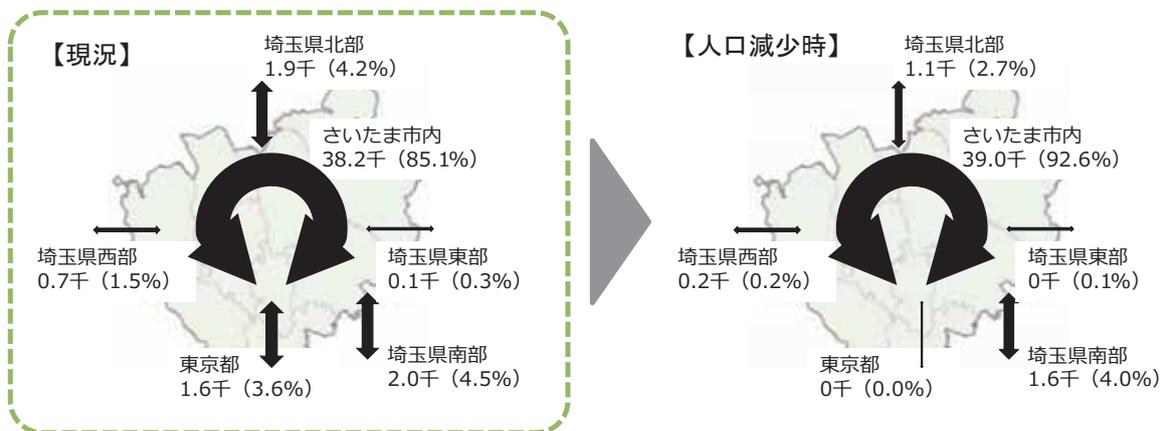


図 2-61 発生集中交通量の差分(バス)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## 2) 地域間の移動状況

- 平成 62 年の本市と周辺地区との間の移動パターンを見ると、平成 20 年と比較して、市内々のバス交通量が増加し、本市外との間のバス交通量が全ての方面で減少する。



※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 2-62 本市内及び本市と周辺地区との間の移動(単位:トリップ)(バス)

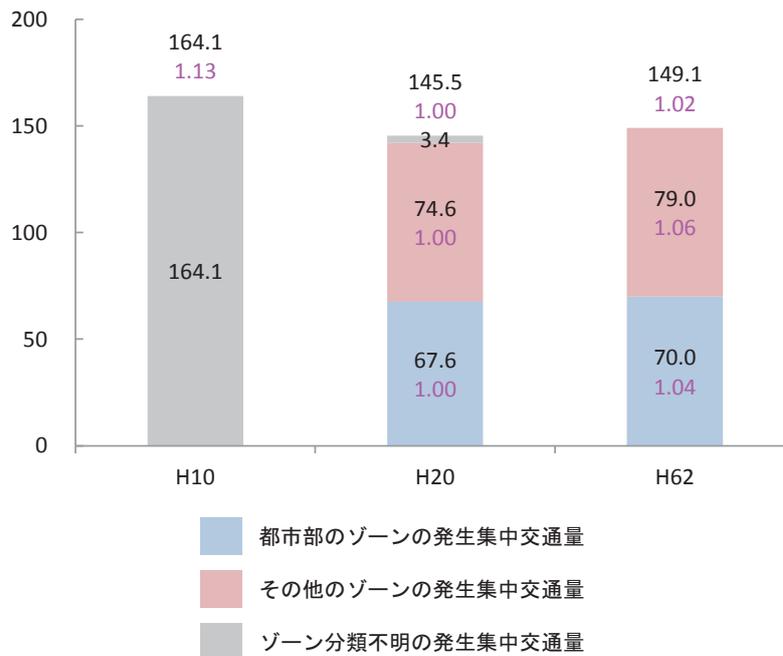
資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (7) 自動車利用の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 62 年の本市を発着する自動車交通量は、平成 20 年と比較して、約 2%増加となっており、総トリップ数が減少する中で自動車への依存が強まる傾向にある。
- 岩槻区と西区、桜区の一部では自動車での移動も減少する。

発生集中交通量(万T.E.)



※各系列下段の数値(赤字)はH20を1.00とした場合の比率

※H10PT調査はゾーン設定がH20PT調査と異なるため、ゾーン分類不明としている。

図 2-63 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(H10、H20)、本調査での推計値

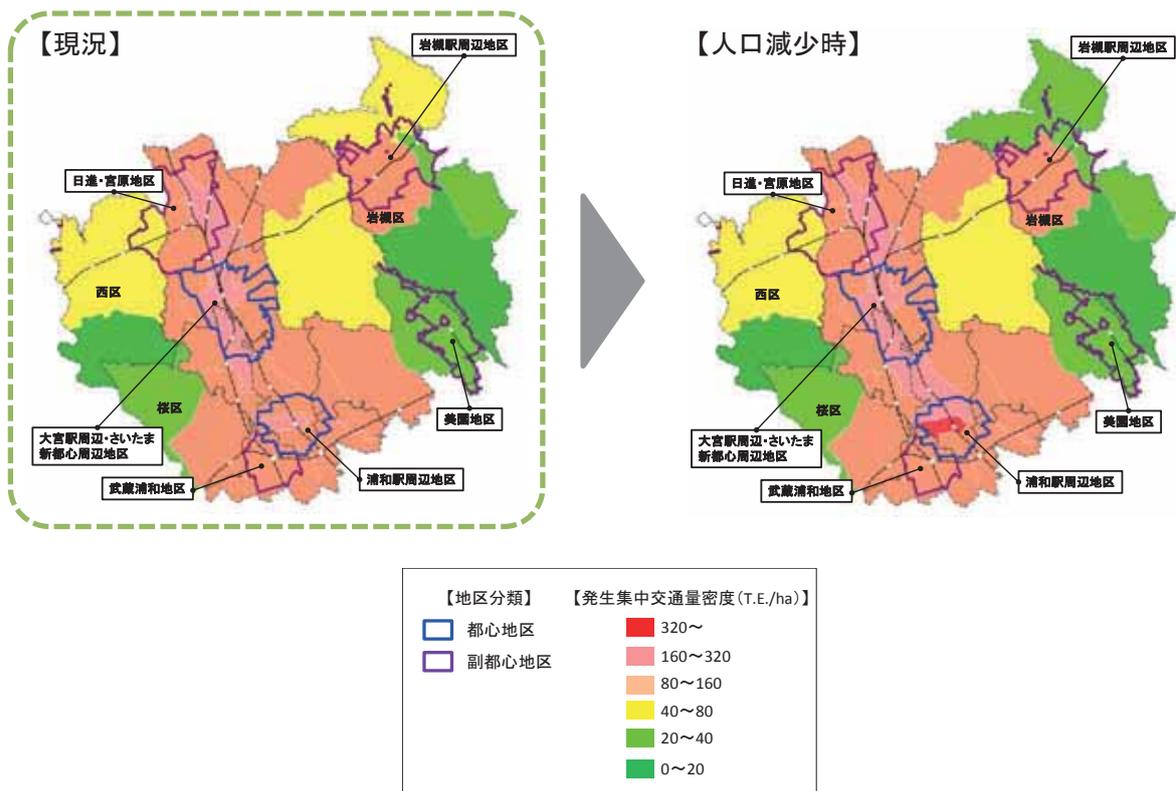


図 2-64 発生集中交通量の密度(自動車)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

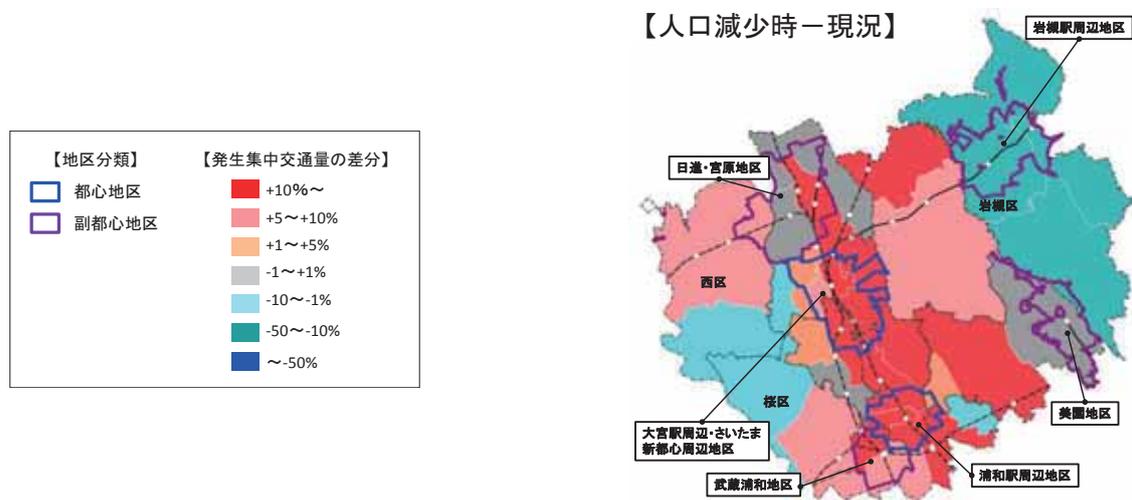
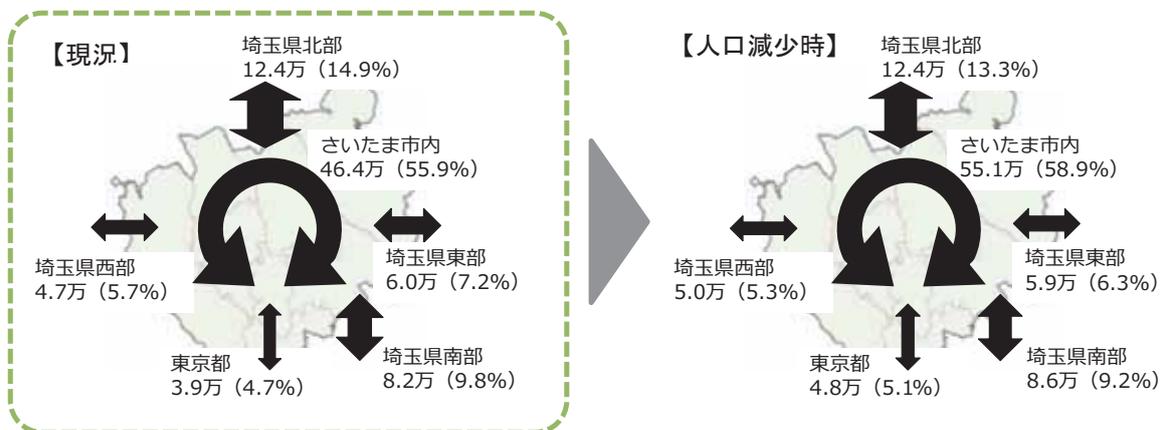


図 2-65 発生集中交通量の差分(自動車)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## 2) 地域間の移動状況

- 平成 62 年の本市と周辺地区との間の移動パターンを見ると、平成 20 年と比較して、市内々および東京都との間の自動車交通量が増加し、埼玉県内（本市外）との間の自動車交通量が減少する。



※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 2-66 本市内及び本市と周辺地区との間の移動(単位:トリップ)(自動車)

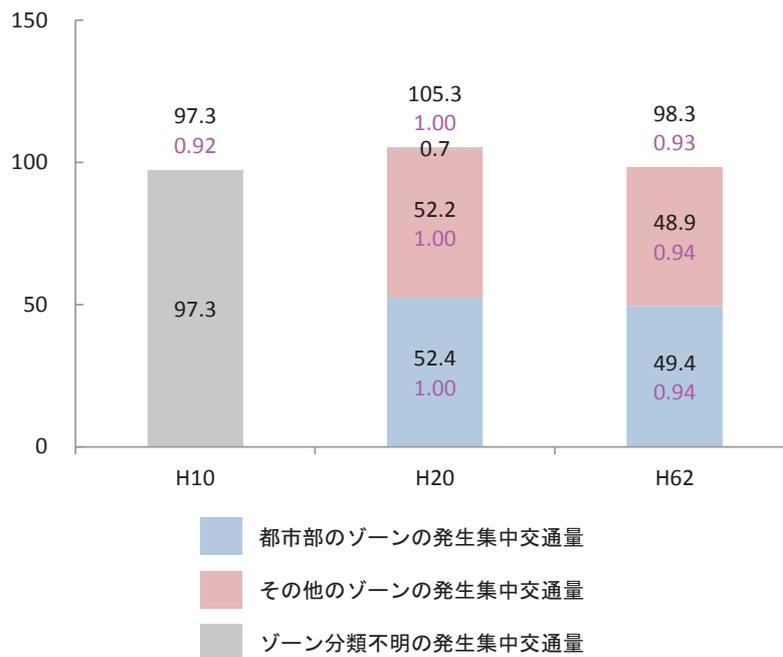
資料:第 5 回東京都圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (8) 自転車利用の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 62 年の本市を発着する自転車交通量は、平成 20 年と比較して、約 7%減少となっており、全トリップの減少率（約 8%減少）と同程度である。
- 大宮・新都心地区、浦和地区の一部において、自転車交通量が 10%以上増加するゾーンが見られる。

発生集中交通量(万T.E.)



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率  
※H10PT 調査はゾーン設定が H20PT 調査と異なるため、ゾーン分類不明としている。

図 2-67 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(H10、H20)、本調査での推計値

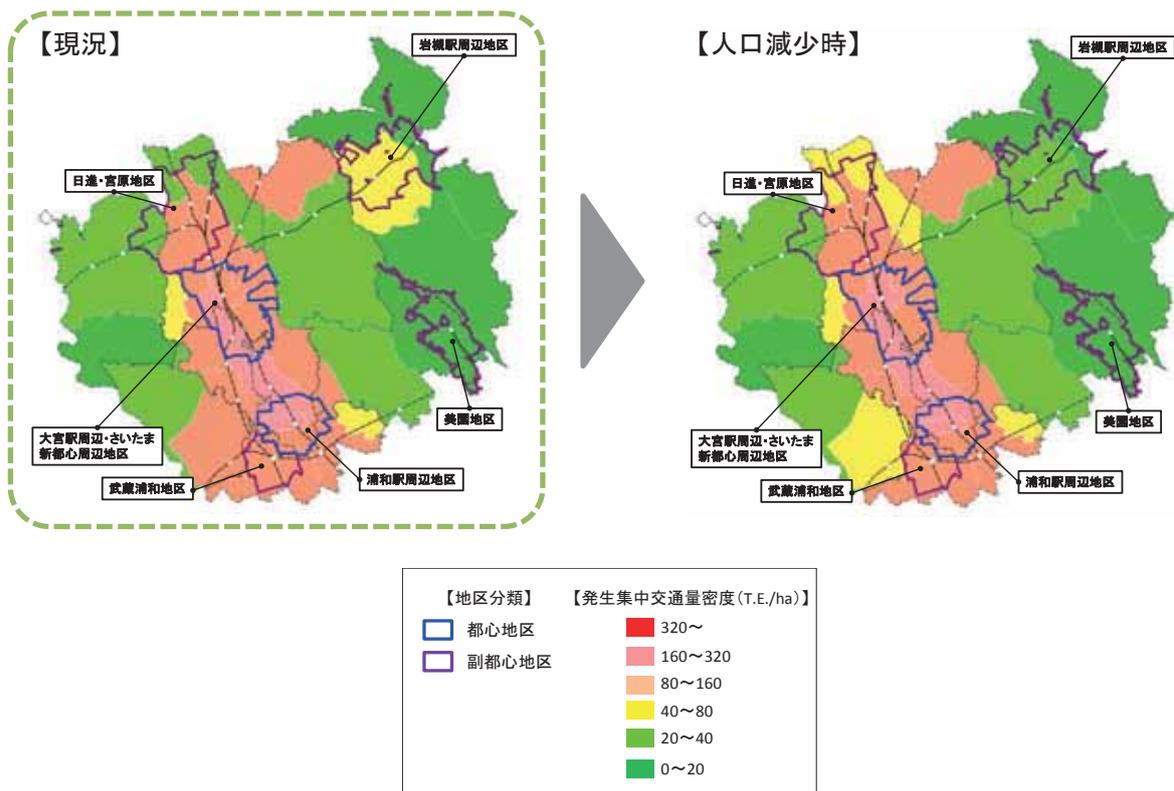


図 2-68 発生集中交通量の密度(自転車)

資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

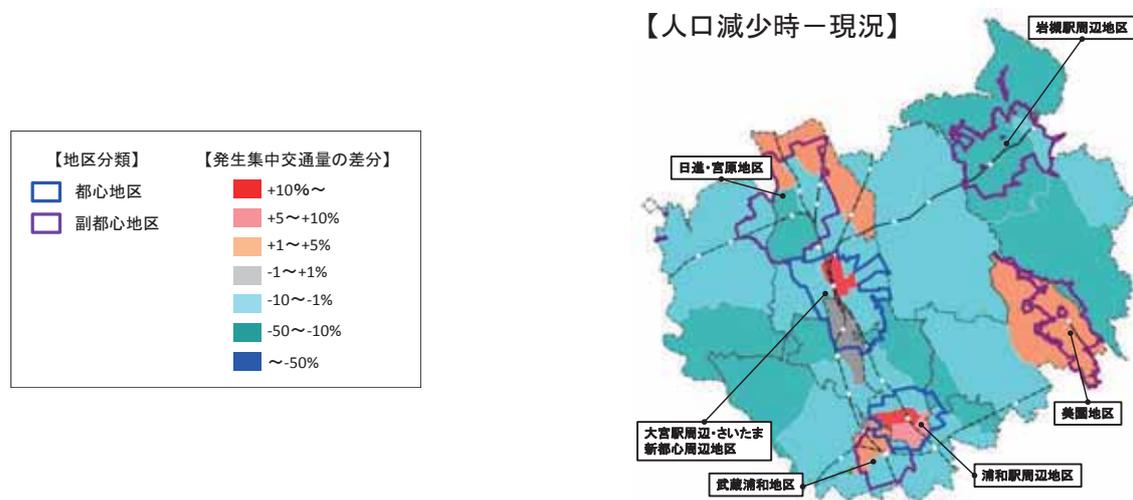


図 2-69 発生集中交通量の差分(自転車)

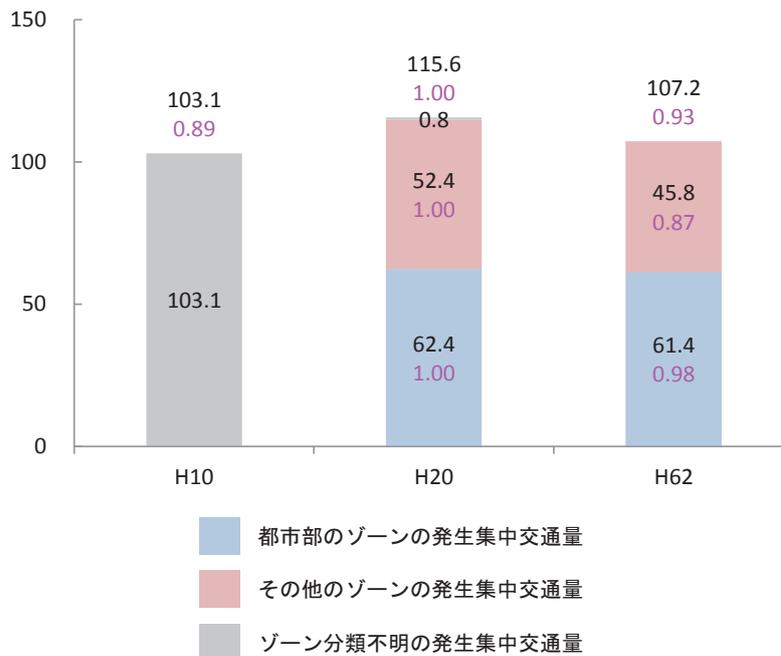
資料: 第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## (9) 徒歩の状況

### 1) 移動の総量

- 平成 62 年の本市を発着する徒歩交通量は、平成 20 年と比較して、約 7%減少となっており、自転車と同様、全トリップの減少率（約 8%減少）と同程度である
- 大宮・新都心地区、浦和地区の一部と美園地区周辺において、徒歩交通量が 10%以上増加するゾーンが見られる。

発生集中交通量(万T.E.)



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率  
※H10PT 調査はゾーン設定が H20PT 調査と異なるため、ゾーン分類不明としている。

図 2-70 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(H10、H20)、本調査での推計値

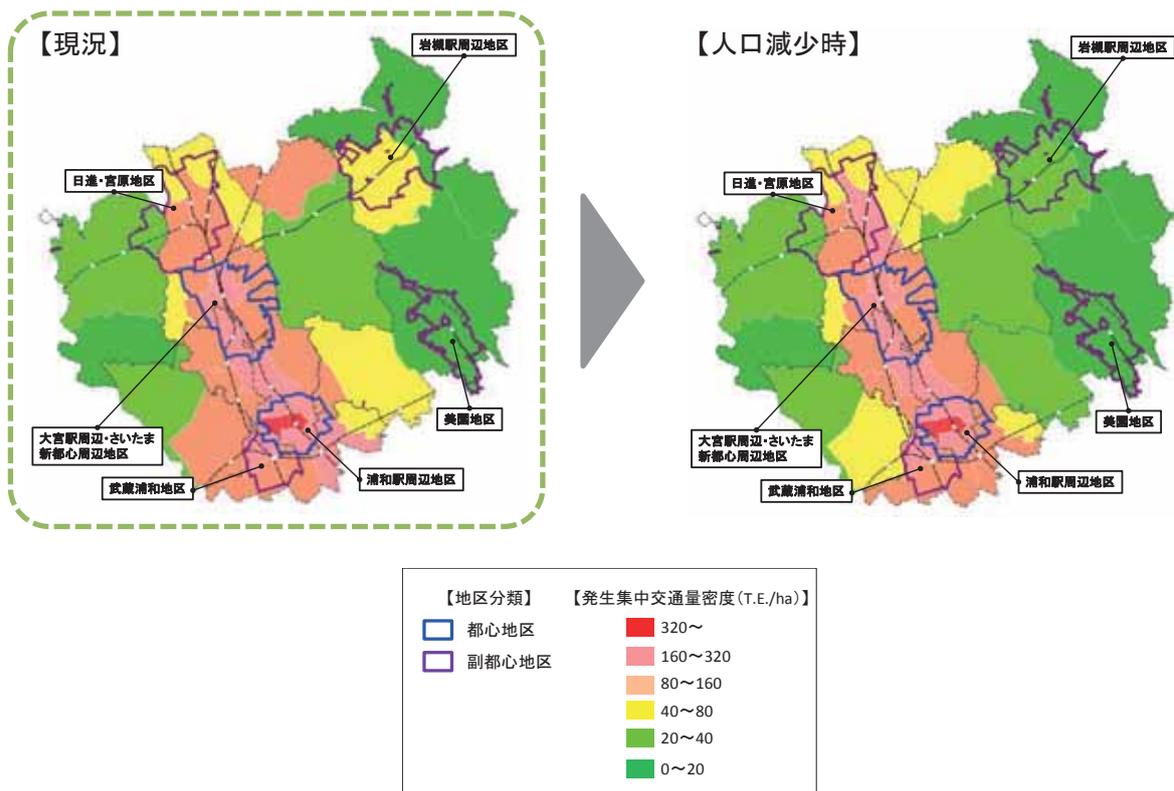


図 2-71 発生集中交通量の密度(徒歩)

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

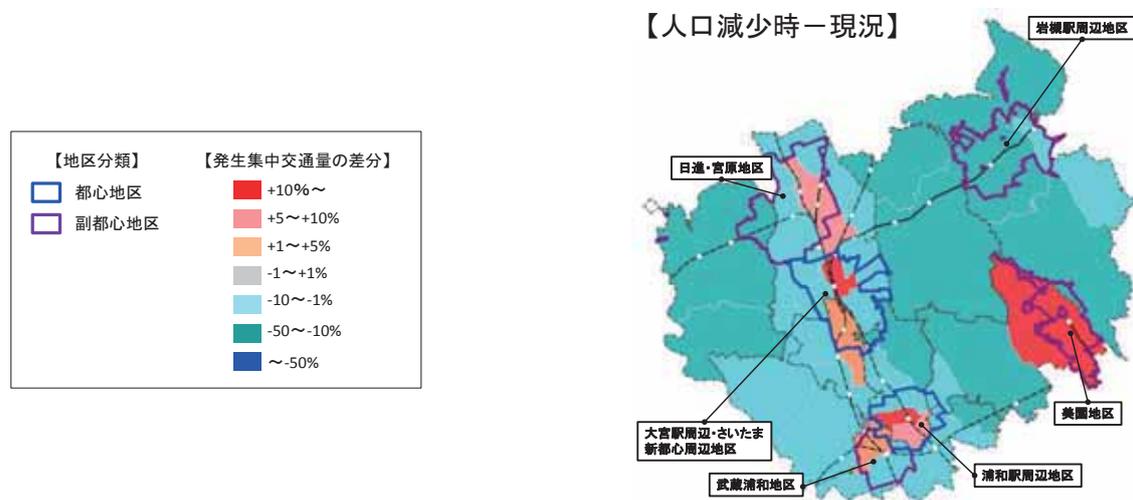


図 2-72 発生集中交通量の差分(徒歩)

資料: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)、本調査での推計値

## 2-3. 将来の交通課題

### 2-3-1. 将来交通需要の見通し

#### 【市全域】

##### <人口ピーク時（平成 37 年）>

- トリップの総数は人口増加率と同程度増加
- 少子高齢化により、高齢者によるトリップの占める割合が増加
- 通勤、私事トリップが増加、通学が減少
- 趨勢ケースでは自動車トリップが大きく増加し、鉄道は微減、バスは減少  
⇒結果として、自動車分担率が増加し公共交通分担率が低下
- 集約 A ケース、集約 B ケースのように都市部への集約を促進することで、自動車トリップの増加が抑制、鉄道トリップが増加、バストリップの減少が抑制

##### <人口減少時（平成 62 年）>

- トリップの総数は人口減少率以上に減少
- 少子高齢化がさらに進展し、通勤、業務、通学トリップが減少、私事トリップは増加
- 通勤・通学トリップの減少等により、鉄道トリップが大きく減少
- 高齢者の運転免許保有率の上昇、自動車利用が多い私事トリップの増加等により、自動車トリップのみ微増し、自動車分担率が上昇

市全域		人口ピーク時(H37)			人口減少期(H62)
		趨勢	集約A	集約B	
人口		↑	↑	↑	↓
交通量	総数	↑	↑	↑	↓
	鉄道	↓	↑	↑	↓
	バス	↓	↓	↓	↓
	自動車	↑	↑	↑	↑
	自転車	↑	↑	↑	↓
	徒歩	↑	↑	↑	↓

【凡例】

↑	15%増～	↓	0～5%減
↑	10～15%増	↓	5～10%減
↑	5～10%増	↓	10～15%減
↑	0～5%増	↓	15%減～

図 2-73 現況(H20)からの交通量の変化(ケース別・市全域)

## 【都市部のゾーン】

## &lt;人口ピーク時（平成 37 年）&gt;

- トリップの総数は大きく増加
- 趨勢ケースでは自動車トリップが大きく増加し、鉄道は微増、バスは減少
- 集約 A ケース、集約 B ケースのように都市部への集約を促進することで、鉄道トリップが大きく増加、バstriップの減少が抑制
- その他のゾーンと比較して、自動車分担率が低く公共交通分担率が高いが、その他のゾーンとの間のトリップでは自動車分担率が高いケースも存在

## &lt;人口減少時（平成 62 年）&gt;

- 人口は微増するが、トリップの総数は減少
- 自動車トリップが微増し、他の交通手段は減少

都心・副都心		人口ピーク時(H37)			人口減少期(H62)
		趨勢	集約A	集約B	
人口		↑	↑	↑	↑
交通量	総数	↑	↑	↑	↓
	鉄道	↑	↑	↑	↓
	バス	↓	↓	↓	↓
	自動車	↑	↑	↑	↑
	自転車	↑	↑	↑	↓
	徒歩	↑	↑	↑	↓

【凡例】			
↑	15%増～	↓	0～5%減
↑	10～15%増	↓	5～10%減
↑	5～10%増	↓	10～15%減
↑	0～5%増	↓	15%減～

図 2-74 現況(H20)からの交通量の変化(ケース別・都市部のゾーン)

【その他のゾーン（周辺部・郊外部）】

＜人口ピーク時（平成 37 年）＞

- トリップの総数は趨勢ケースで増加、集約 A ケース、集約 B ケースで減少
- 趨勢ケースでは自動車トリップが大きく増加し、鉄道、バスは減少
- 集約 B ケースでは全ての交通手段のトリップ数が減少
- 都市部のゾーンと比較して、自動車分担率が高く、通勤、私事目的トリップで特にその傾向が強い

＜人口減少時（平成 62 年）＞

- トリップの総数は人口減少率以上に減少
- 自動車トリップが増加し、他の交通手段は減少

その他	人口ピーク時(H37)			人口減少期(H62)	
	趨勢	集約A	集約B		
人口	↑	↓	↓	↓	
交通量	総数	↑	↓	↓	
	鉄道	↓	↓	↓	
	バス	↓	↓	↓	
	自動車	↑	↑	↓	↑
	自転車	↑	↑	↓	↓
	徒歩	↓	↓	↓	↓

【凡例】

↑	15%増～	↓	0～5%減
↑	10～15%増	↓	5～10%減
↑	5～10%増	↓	10～15%減
↑	0～5%増	↓	15%減～

図 2-75 現況(H20)からの交通量の変化(ケース別・その他のゾーン)

## 2-3-2. 将来の交通課題

- 平成 37 年の人口ピークに向けて交通需要も増加するが、趨勢による将来都市構造では公共交通利用の減少と自動車利用の増加が見込まれる。
- 人口減少時（平成 62 年）には、高齢化が進展することにより、トリップ数は人口減少率以上に減少すると想定される。特に通勤・通学トリップが減少することによって、鉄道トリップが大きく減少することが見込まれる。
- このため、公共交通の持続的な維持や道路投資の財源制約の観点からも、都市部への集約を促進し、高齢者をはじめ様々な人々が、多様な交通手段を組み合わせ、自動車に依存せずに、安全・快適に移動できる環境が必要となる。
- 自動車での通勤が多い地域においては、他の手段の利用しやすさを向上させることやモビリティ・マネジメントの実施などにより、過度に自動車を利用しないような意識を啓発することが必要となる。
- 私事目的等においては、多様な手段で、都心アクセスや地域内移動が出来る環境を創出することが望まれる。



- 将来交通需要の見通しから、趨勢型に対する集約・ネットワーク型都市構造の効果が確認された。しかしながら、都市構造を変えていくためには、長い年月と多大な投資が必要となる。
- また、今後の財政状況については、引き続き医療・福祉関連の扶助費及び都市基盤に係る維持・管理等の経費が増加していくことが想定されることから、優先度の高いものから取り組んでいく必要がある。
- そのため、集約・ネットワーク型都市構造の形成及び維持のために、まちづくりと連携した公共交通の充実、多様な交通手段の確保等の施策を展開し、現在の市街地を必要以上に広げない施策に取り組むことが重要となる。

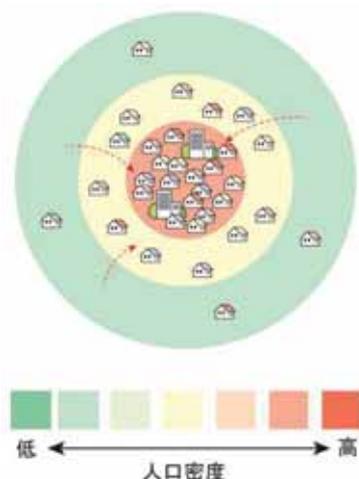


図 2-76 SMART プランが目指す将来都市構造

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