

## 1. 人口

### (1) 人口推移

- ◇人口は平成 37 年をピークに減少傾向に転じると見込まれている。
- ◇高齢者人口は平成 57 年頃まで増加し続け、高齢化率は増加の一途をたどると見込まれている。

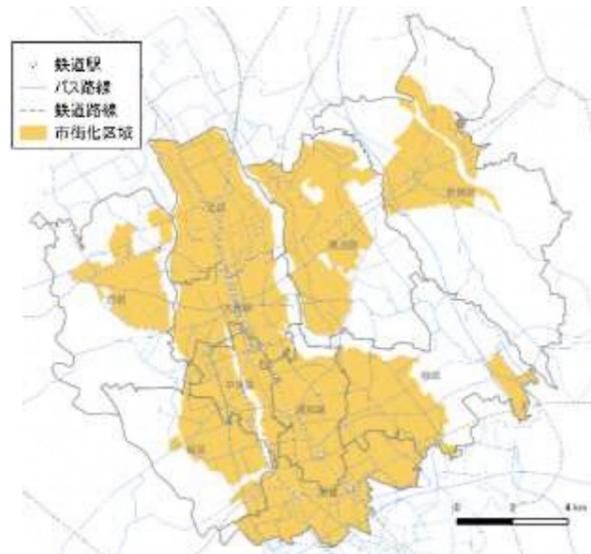


図 1 さいたま市の人口推移

出典：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン (H29.3)

### (2) 人口分布

- ◇人口は、面積の 5 割強を占める市街化区域に約 9 割が集中している。



	面積		人口	
	面積 (km <sup>2</sup> )	構成比	人口 (万人)	構成比
市街化区域	117.0	53.8%	115.4	91.3%
市街化調整区域	100.4	46.2%	11.0	8.7%
さいたま市合計	217.4	100.0%	126.4	100.0%

図 2 人口分布

出典：H27 国勢調査

### (3) 高齢化率

- ◇高齢化率は、全体的に市街化区域外で高い傾向にあるが、市街化区域においても高い地域がある。

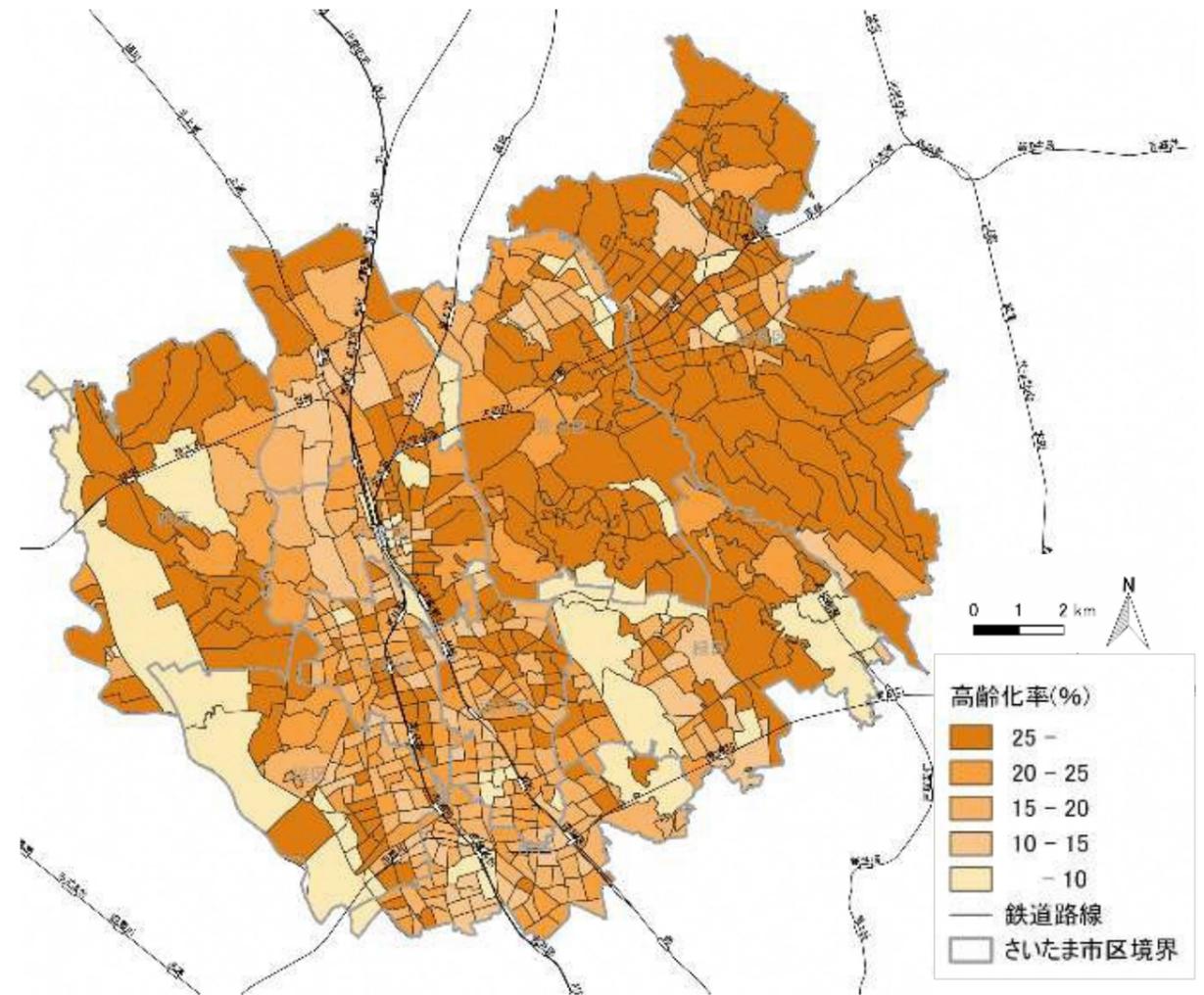


図 3 高齢化率

出典：H27 国勢調査

※高齢化率の平均は、日本全体で 26.7%、さいたま市で 22.8%(いずれも H27 時点)である。

# さいたま市の公共交通に関する現状と課題 統計データ等による現状 -その2-

## 2. 市民の移動実態

### (1) 人の動き

- ◇市内から発生するトリップの主要な目的地は市内、次いで東京都内となっている。
- ◇通勤通学目的は、東京都内に向かう割合が比較的高い一方、私事目的は市内移動の割合が高い。

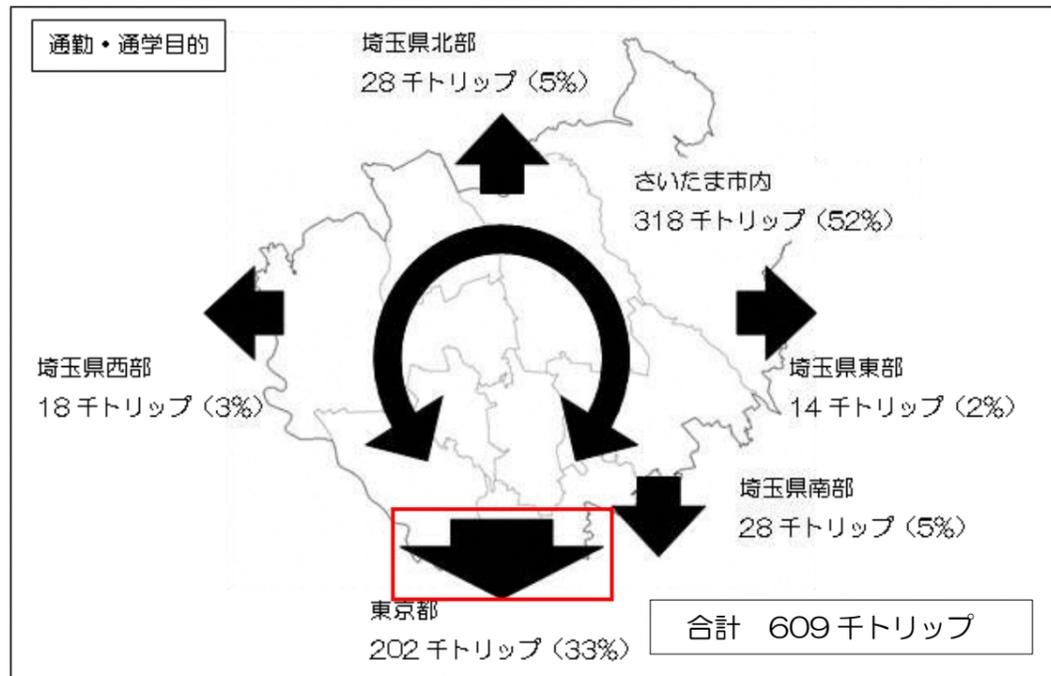
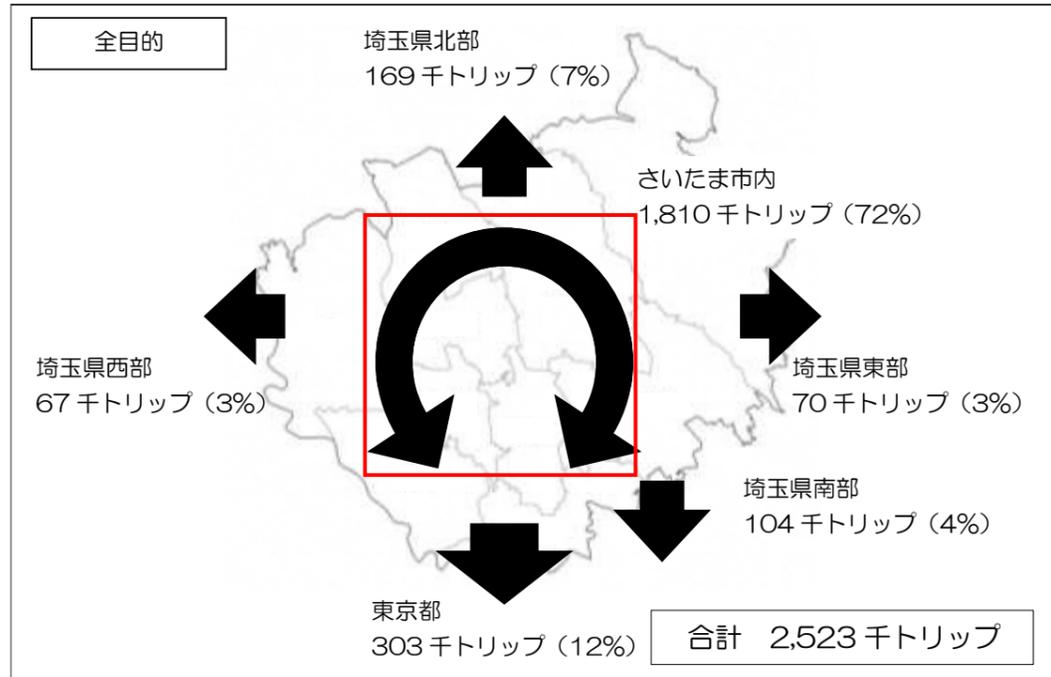


図4 人の動き (上: 全目的、下: 通勤通学目的)

出典: 第5回 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)  
 ※各トリップ数は数字を丸めているため、記載されている合計値とは必ずしも一致しない。

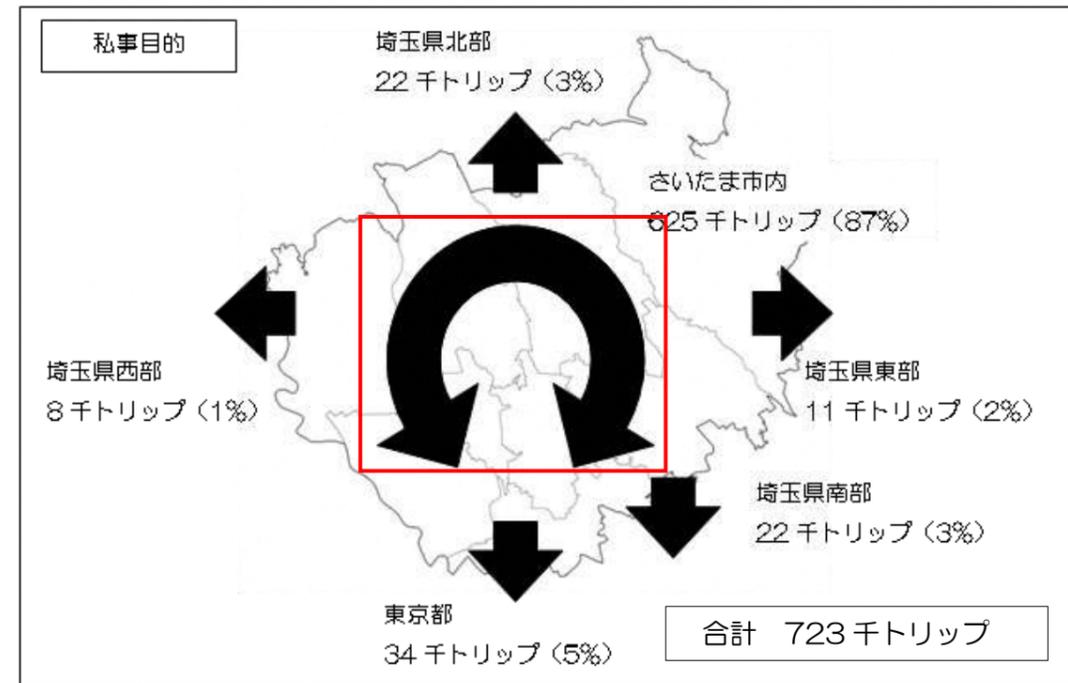


図5 人の動き (私事目的)

出典: 第5回 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)  
 ※各トリップ数は数字を丸めているため、記載されている合計値とは必ずしも一致しない。

### (2) 利用交通手段(市民)

- ◇さいたま市民の交通手段分担率は、公共交通(鉄道、バス)・自動車が約3割、徒歩・自転車が約2割を占めている。

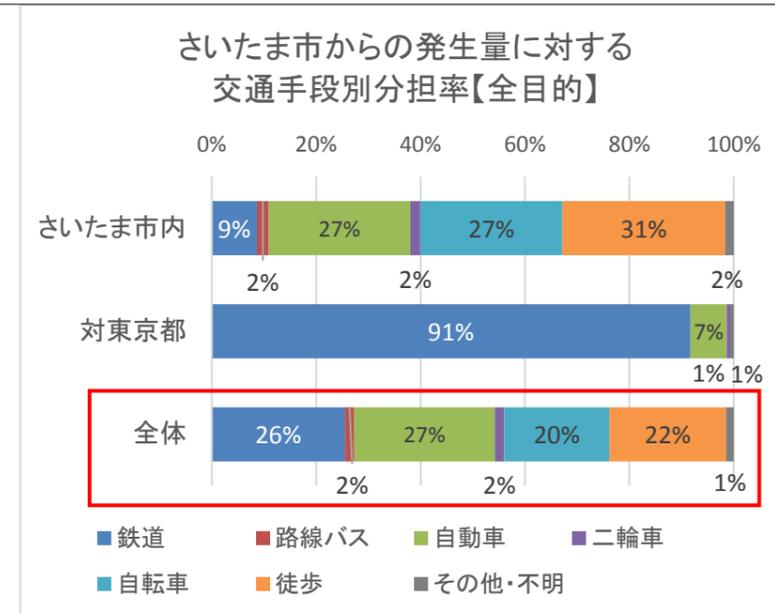


図6 交通手段別分担率 (全目的)

出典: 第5回 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

# さいたま市の公共交通に関する現状と課題 統計データ等による現状 -その3-

◇通勤通学目的は鉄道の利用割合が高い一方、私事目的は自動車の利用割合が高い。

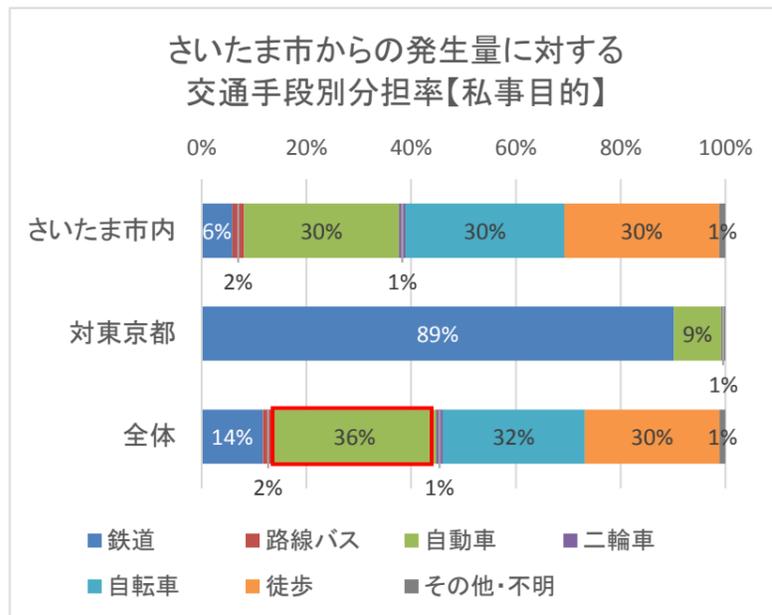
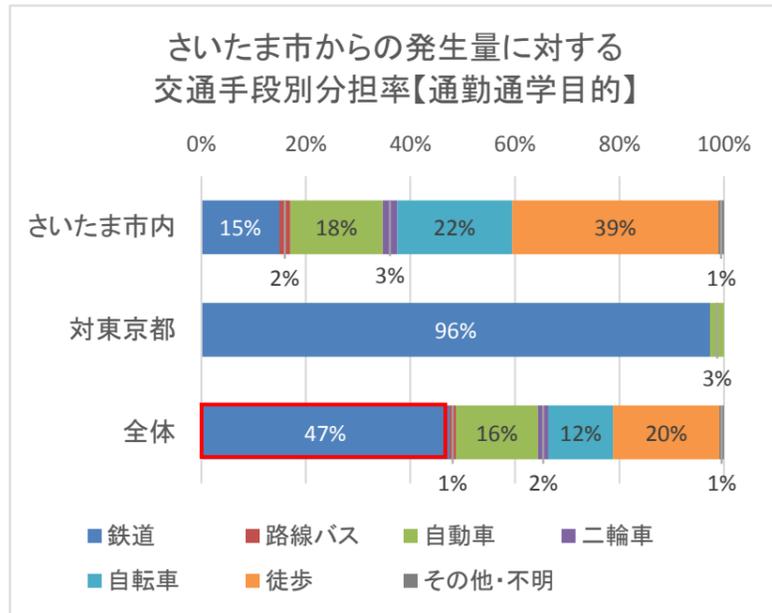


図 7 さいたま市からの発生量に対する交通手段別分担率（上：通勤通学目的、下：私事目的）

出典：第5回 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

## 3. 来訪者の移動実態

### (1) 来訪トリップに占める市内回遊トリップの比率

◇市外来訪者の市内回遊トリップ(私事目的)は、来訪トリップの4分の1未満に留まり、千葉市や横浜市より低い。

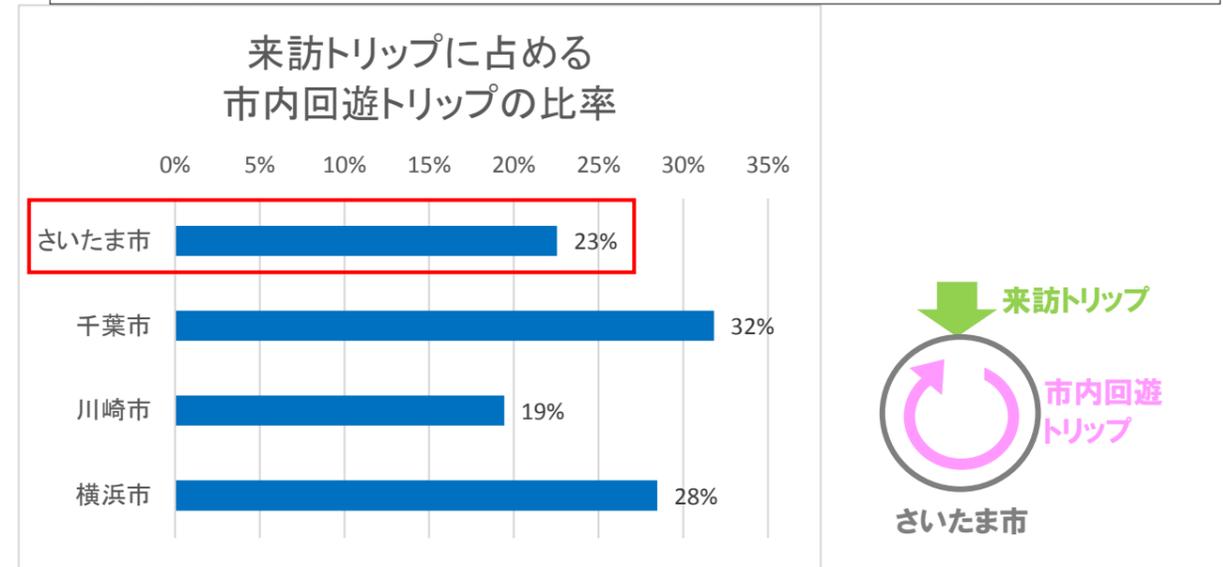


図 8 来訪トリップに占める市内回遊トリップの比率

出典：第5回 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

### (2) 利用交通手段

◇来訪手段は公共交通が5割弱を占めるが、市内回遊では2割未満に留まり、公共交通利用者の広域的な回遊利便性が低い可能性がある。

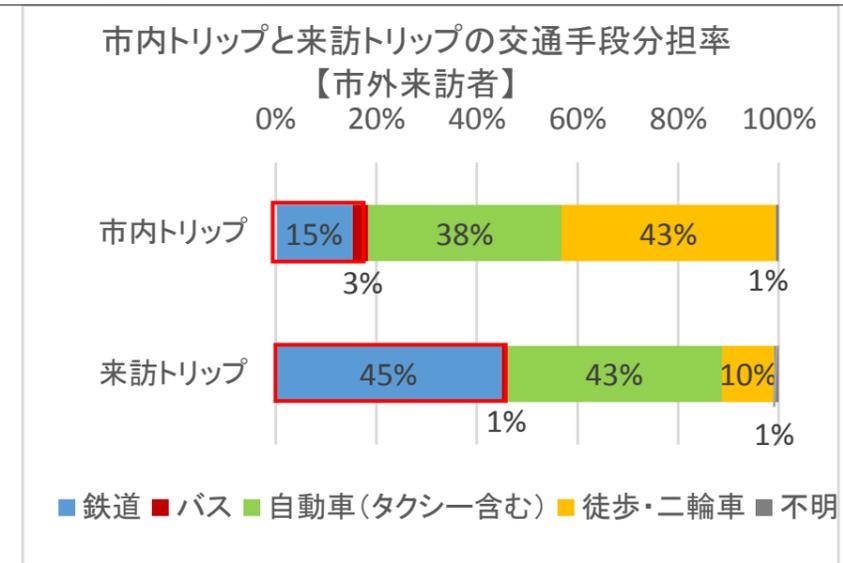


図 9 市内回遊トリップと来訪トリップの利用交通手段

出典：第5回 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

## 4. バスサービス

### (1) バスの運行本数

◇バスの運行本数は、日中は朝より少ない地域が多く、市街化区域内及び都心や副都心間においても本数が少ない地域がある。

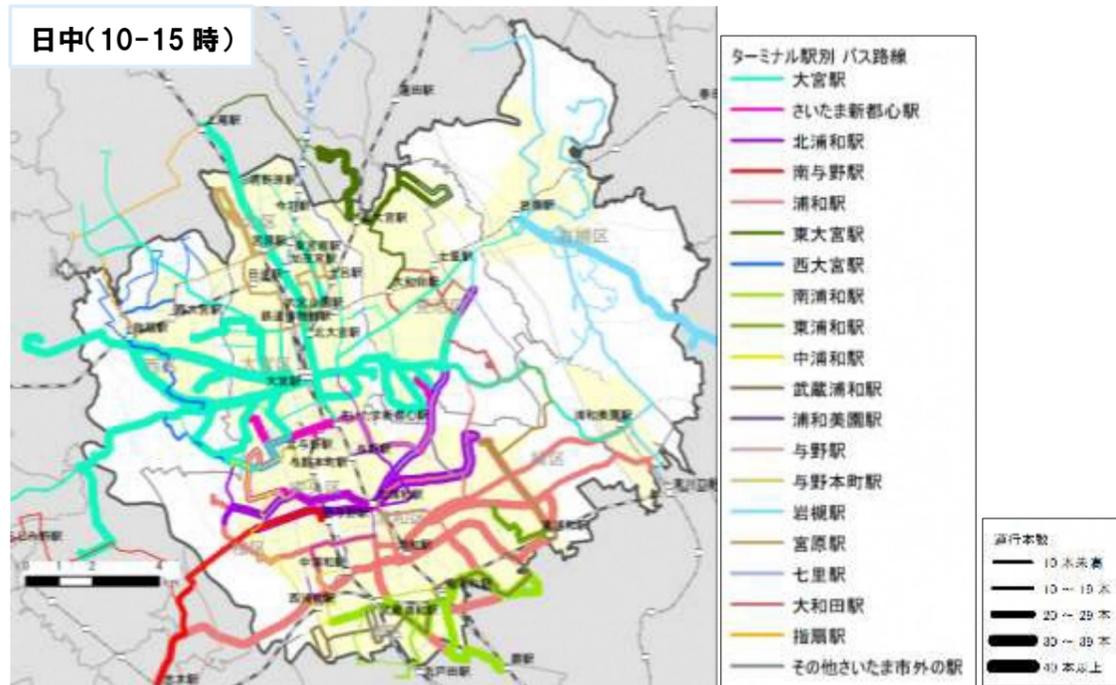


図10 バス運行本数(平日日中10-15時(上り))

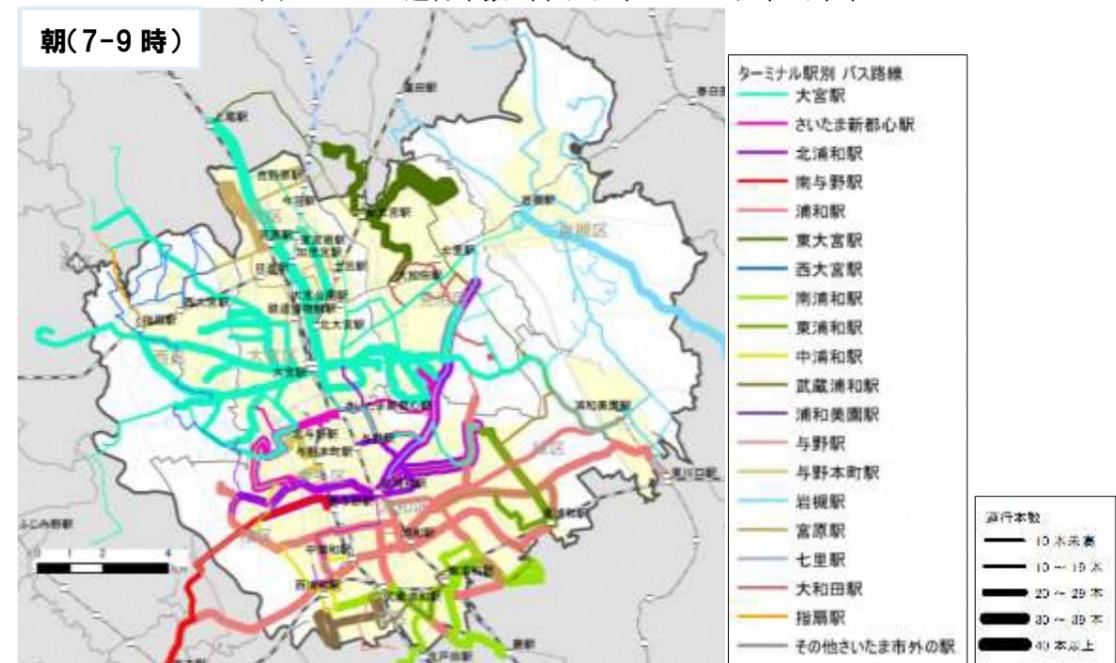


図11 バス運行本数(平日朝7-9時(上り))

### (2) バスの遅延状況

◇バスの遅延状況は、大宮駅、浦和駅に向かう路線の朝ピーク時の平均で10～15分、最大で30分程度発生している。

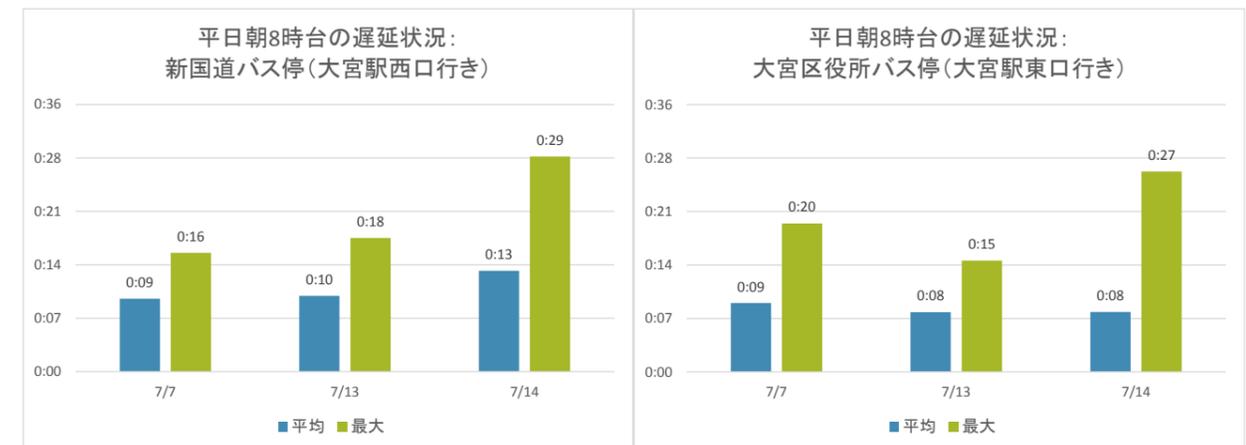


図12 平日朝8時台のバス遅延状況(左:大宮駅西口行き、右:大宮駅東口行き)

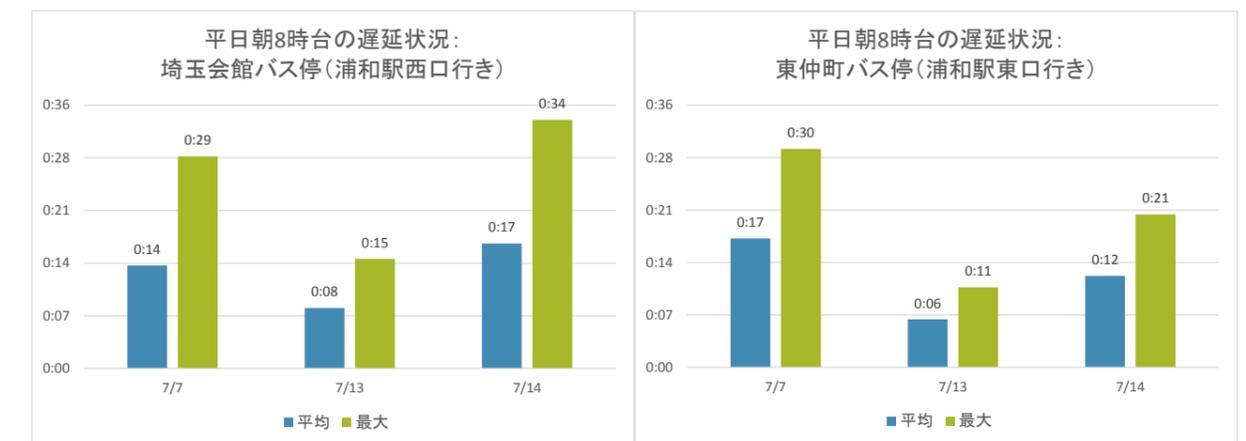


図13 平日朝8時台のバス遅延状況(左:浦和駅西口行き、右:浦和駅東口行き)

出典: 国際興業バス・西武バスバスロケーションシステム  
注: H28.7/7、7/13、7/14の状況

# さいたま市の公共交通に関する現状と課題 統計データ等による現状 -その5-

## (3) 公共交通空白地域

◇市街化区域内においても一部地域が公共交通空白地域、バスの運行本数が少ない公共交通不便地域となっている。

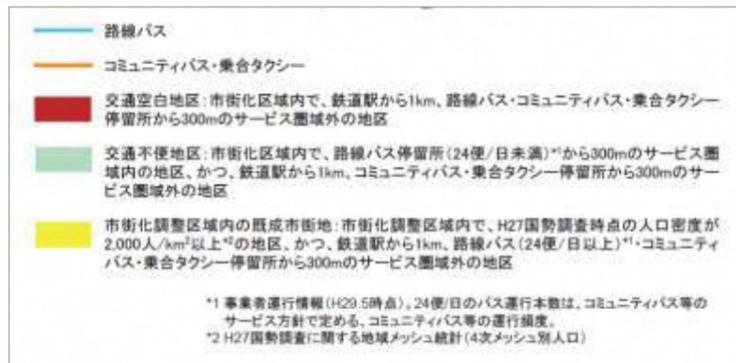
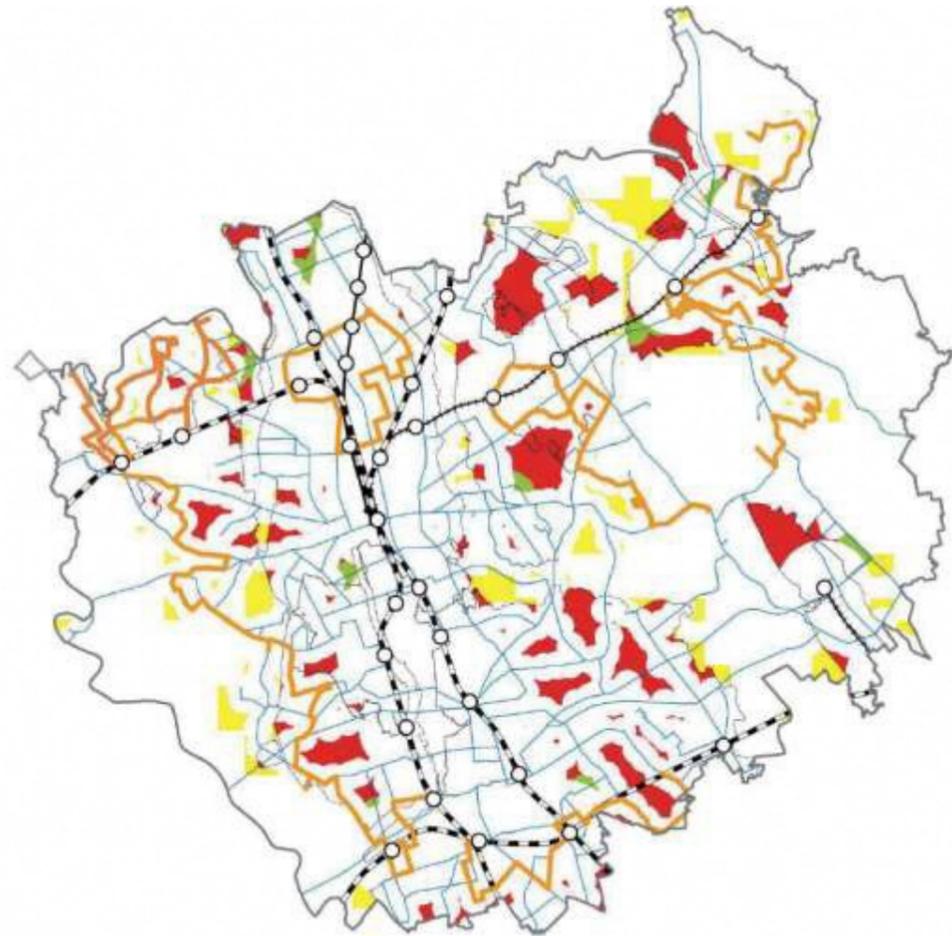


図 14 公共交通空白地域の状況

出典：コミュニティバス等導入ガイドライン (H29.11)

## (4) 公共交通空白地域と外出頻度の関係

◇公共交通不便地域では、私事目的における高齢者や女性の外出頻度が低い傾向にある。

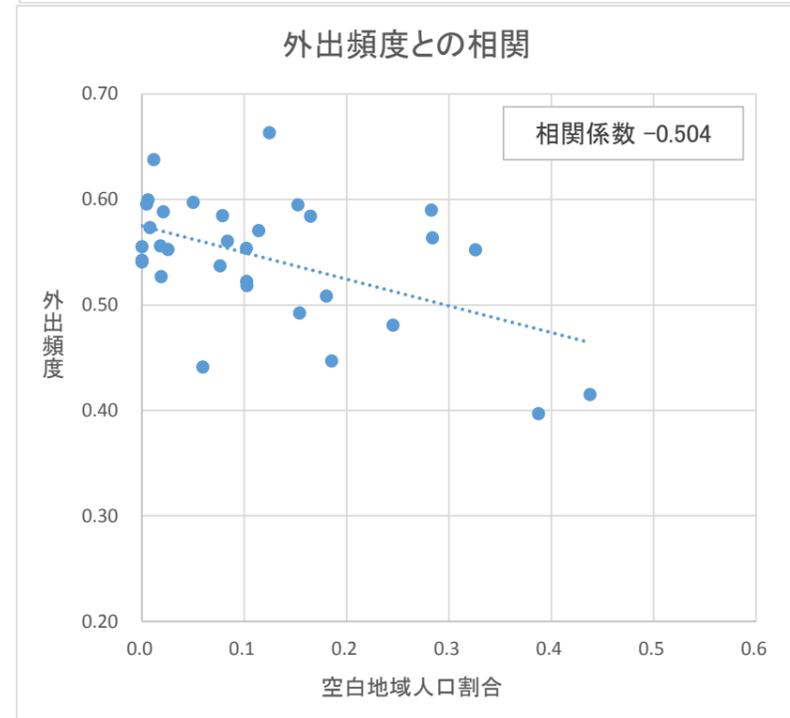
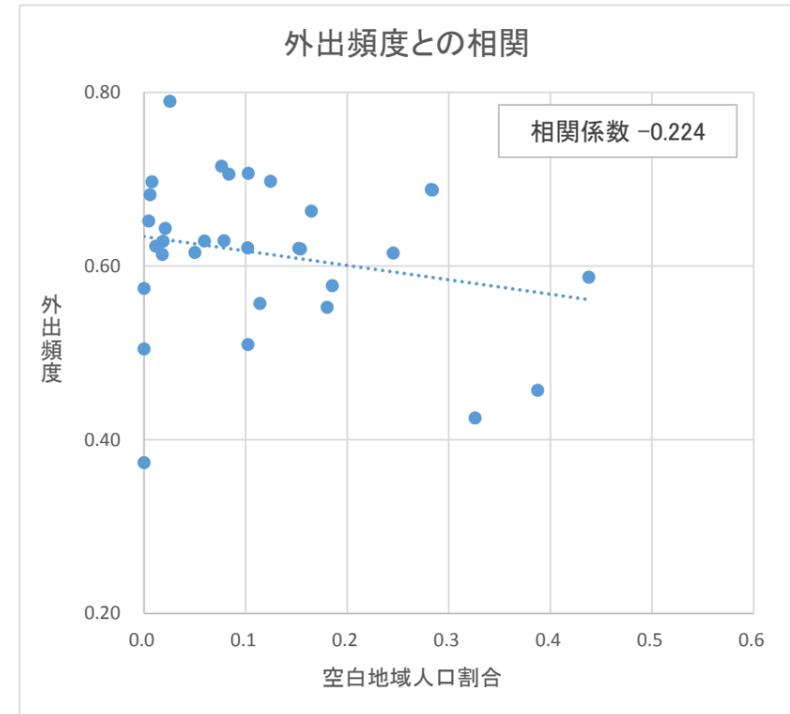


図 15 外出頻度と公共交通空白地域人口割合の関係（上：高齢者、下：女性）

出典：第5回 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

# さいたま市の公共交通に関する現状と課題 統計データ等による現状 -その6-

## 5. 鉄道サービス

### (1) 区間別混雑率

◇ピーク時混雑率は減少傾向にあるものの、依然として150%を超える路線も存在する。

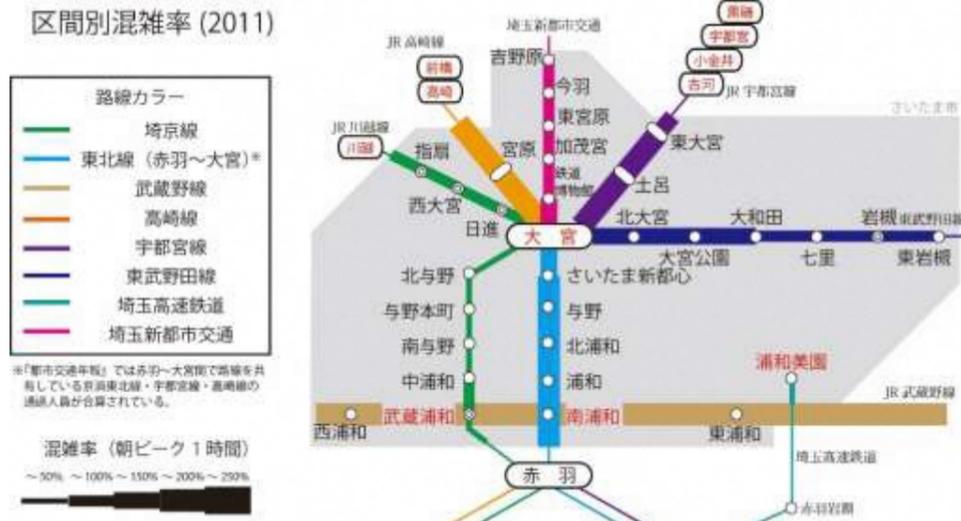


図 16 区間別混雑率

出典：都市交通年報（H25）より市内各区間における混雑率を推計

## 6. 交通結節

### (1) 駅前広場整備状況

◇駅前広場が整備されておらず、鉄道とバスの乗換環境が十分でない駅もある。

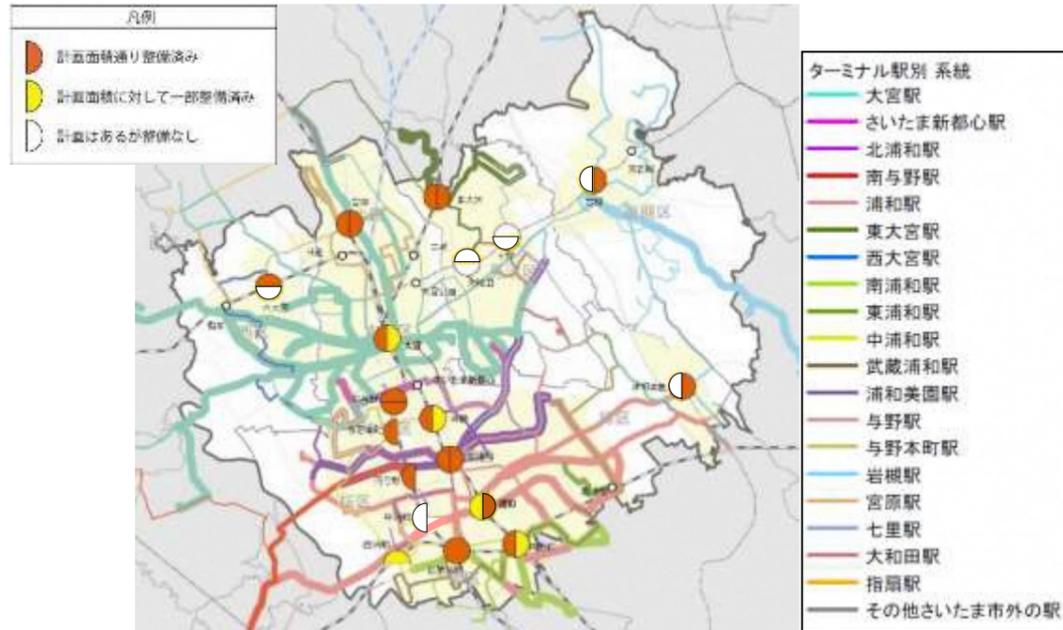


図 17 駅前広場の整備状況

出典：駅広台帳（H28）

※都市計画決定済みの駅前広場を対象に整理している。

※

## 7. 公共交通利用状況

### (1) 鉄道・路線バス利用者数

◇人口の増加に伴い、公共交通の利用者は増加傾向にあるが、バスの伸び率は鉄道と比べて低い。

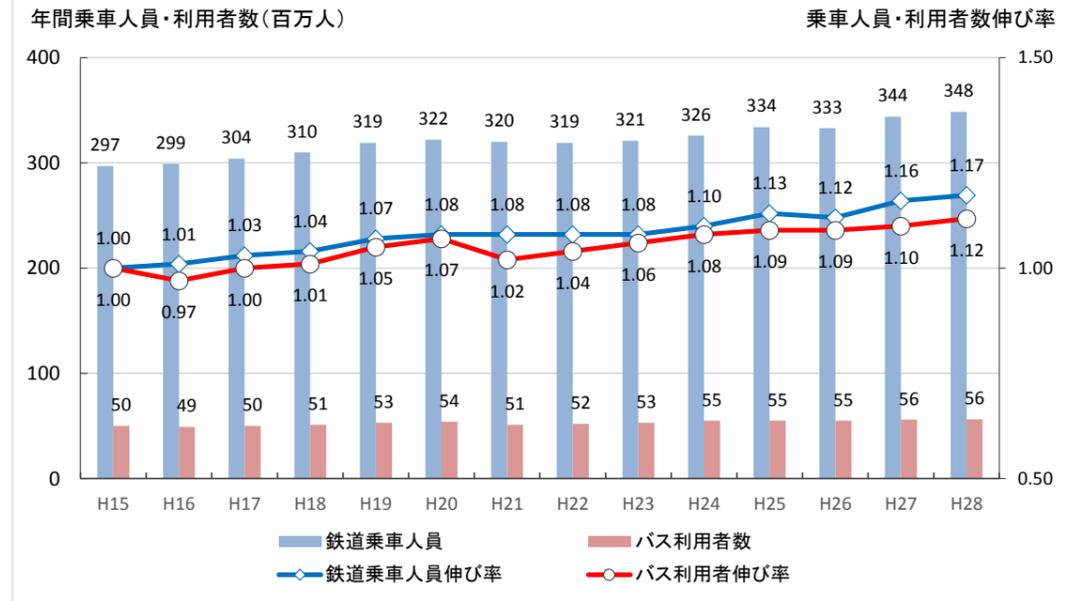


図 18 公共交通利用者数

出典：さいたま市交通政策課資料

### (2) コミュニティバス利用者数・収支率

◇コミュニティバス利用者数の推移はほぼ横ばいであり、収支率は平均で約3割となっている。

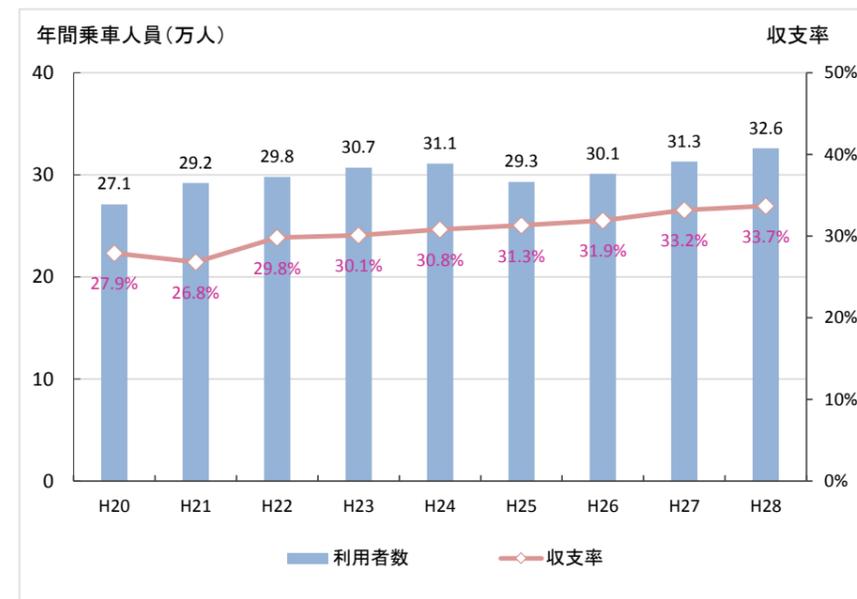


図 19 コミュニティバス利用者数・収支率

出典：さいたま市交通政策課資料

# さいたま市の公共交通に関する現状と課題 市民意識調査 -その1-

## <アンケート調査概要>

調査対象者	住基ネットシステム（平成 29 年 12 月 25 日時点）から無作為に抽出した 15 歳以上のさいたま市居住者	
調査実施日	配布日	2018 年 1 月 19 日（金）
	回収期限	2018 年 2 月 2 日（金）
調査方法	実施方法	郵送配布・郵送回収
調査票の回収状況	配布数	1,000 票（各区 100 票）
	回収数	351 票
	回収率	35.1%

### (1) バスの利用状況・利用意向

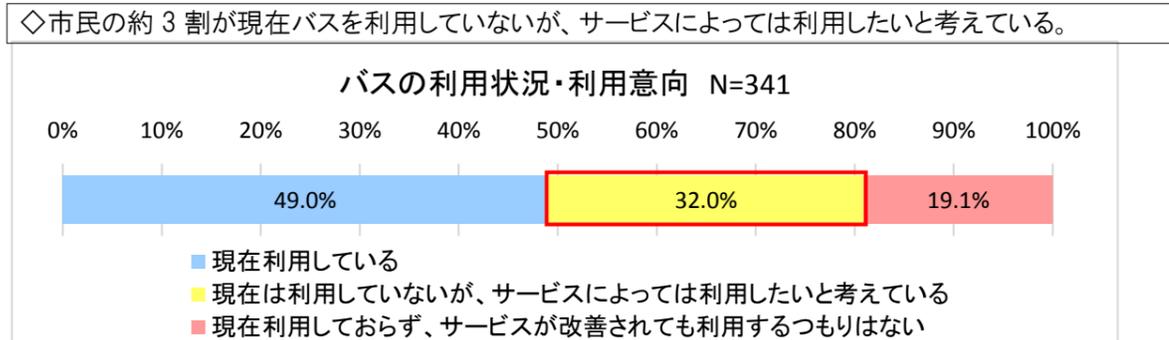


図 20 バスの利用状況・利用意向

### (2) 鉄道の利用状況・利用意向

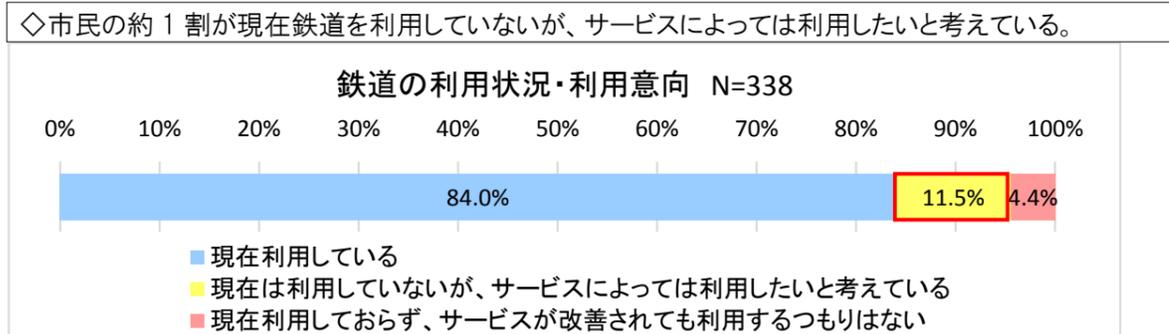


図 21 鉄道の利用状況・利用意向

### (3) 公共交通の代わりに利用する移動手段

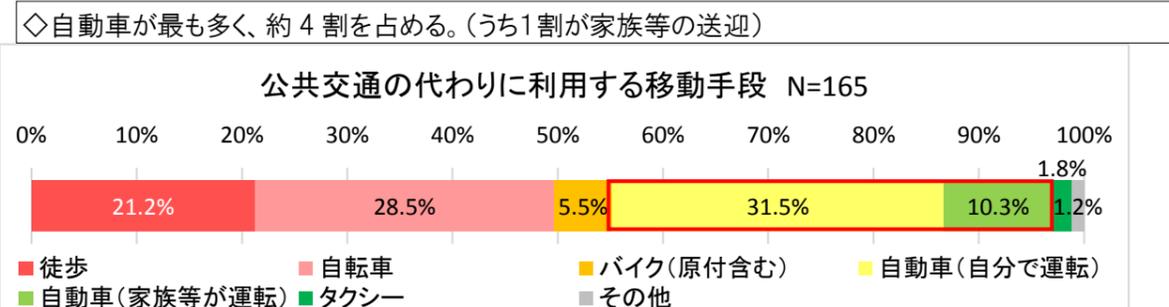
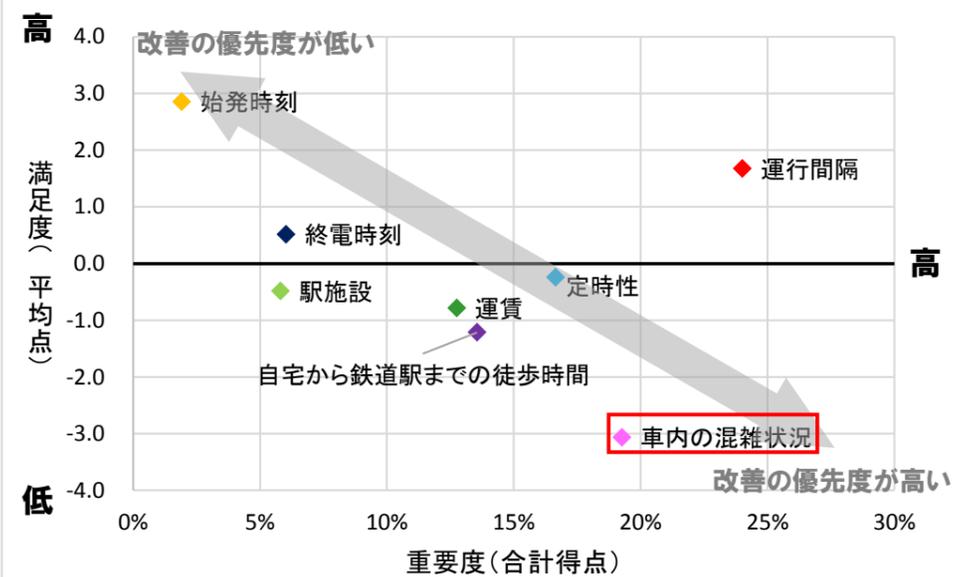
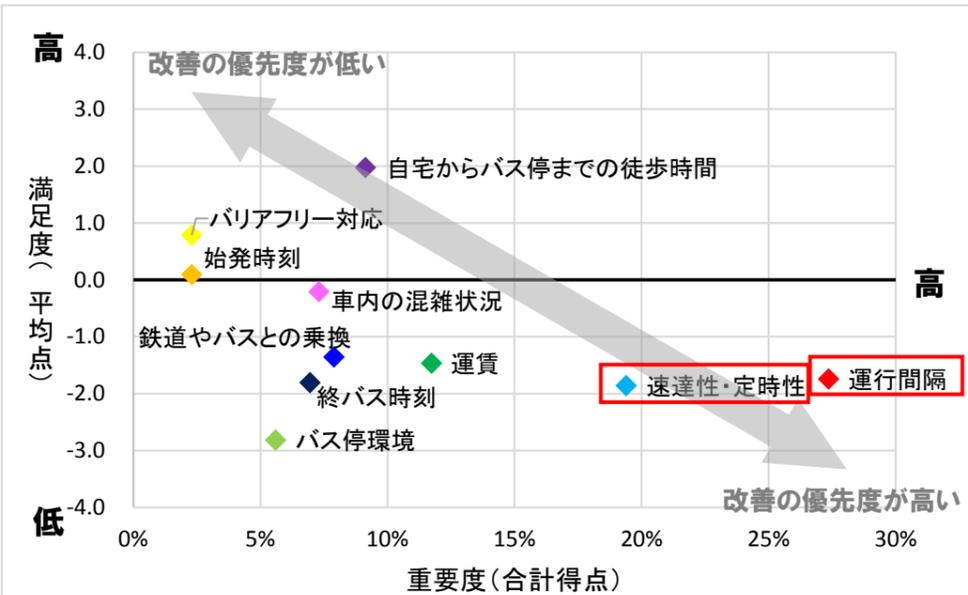


図 22 公共交通の代わりに利用する移動手段

### (4) 公共鉄道サービス項目の重要度と満足度の関係

- ◇バスの「運行間隔」及び「速達性・定時性」が不満度・重要度ともに高い。
- ◇鉄道の「車内の混雑状況」が不満度・重要度ともに高い。



※1 満足度は「満足=10点」「やや満足=5点」「普通=0点」「やや不満=-5点」「不満=-10点」に換算し、項目ごとの平均得点を算出

※2 重要度は「1位=3点」「2位=2点」「3位=1点」に換算し、項目ごとの合計得点を算出した上で、全項目の合計得点に占める割合を算出

図 23 鉄道サービス項目の重要度と満足度の関係（上：バス、下：鉄道）

## (5) コミュニティバスの維持・充実に対する考え

◇コミュニティバスについて、積極的な公的支援により路線を拡充すべきとの意見が約4割と最も多い。

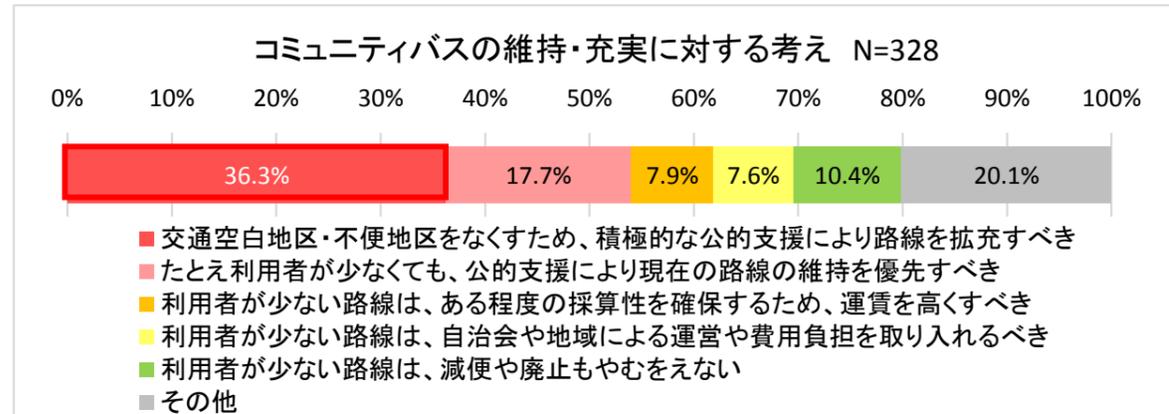


図 24 コミュニティバスの維持・充実に対する考え

## (6) 拠点地区周辺の公共交通サービスと費用負担に対する考え

◇市内拠点地区(都心・副都心地区等)周辺については、約7割が公共交通サービスの充実を求めている。

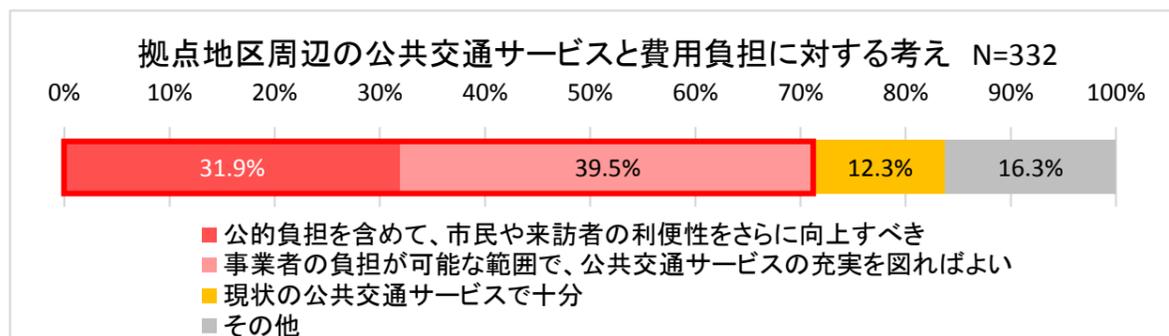


図 25 拠点地区周辺の公共交通サービスと費用負担に対する考え

# さいたま市の公共交通に関する現状と課題 まとめ

		統計データ等による現状	市民意識	公共交通に関する課題
人口	推移	○人口は平成 37 年をピークに減少傾向に転じると見込まれている。 ○高齢者人口は平成 57 年頃まで増加し続け、高齢化率は増加の一途をたどると見込まれている。		<b>①集約型都市構造の維持に資する バスサービスの拡充</b> ■今後の人口減少局面を迎えるに当たっては集約型都市構造の維持が課題であり、居住や都市機能の誘導を支援するバスサービスが求められる。 ■バスサービスに対する市民ニーズを見ると、運行本数及び定時性・速達性が不満度、重要度ともに高く、これらを重視したサービス拡充が求められる。
	分布	○人口は、面積の 5 割強を占める市街化区域に約 9 割が集中している。 ○高齢化率は、全体的に市街化区域外で高い傾向にあるが、市街化区域においても高い地域がある。		
移動実態	市民	○通勤通学目的は、東京都内に向かう割合が比較的高い一方、私用目的は市内移動の割合が高い。 ○通勤通学目的は鉄道の利用割合が高い一方、私用目的は自動車の利用割合が高い。	○市民の約 3 割が現在バスを利用していないが、サービスによっては利用したいと考えている。 ○公共交通の代わりに利用する交通手段は自動車が最も多く、約 4 割を占める（うち 1 割が家族等の送迎）。	<b>②外出を支援する公共交通不便地域への対応</b> ■公共交通不便地域では、高齢者や女性の公共交通分担率や外出頻度が低い傾向にあり、外出の支援が求められる。
	来訪者	○市外来訪者の市内回遊トリップ（私用目的）は、来訪トリップの 4 分の 1 未満に留まり、千葉市や横浜市より低い。 ○来訪手段は公共交通が 5 割弱を占めるが、市内回遊では 2 割未満に留まり、公共交通利用者の広域的な回遊利便性が低い可能性がある。	○市内拠点地区（都心・副都心地区等）周辺の公共交通サービスについては、約 7 割がサービスの充実を求めている。	
公共交通サービス	バス	○運行本数は、日中は朝より少ない地域が多く、市街化区域内及び都心や副都心間でも本数が少ない地域がある。 ○遅延状況は、大宮駅、浦和駅に向かう路線の朝ピーク時の平均で 10～15 分、最大で 30 分程度発生している。 ○市街化区域内においても一部地域が公共交通空白地域、バス運行本数が少ない公共交通不便地域となっている。 ○公共交通不便地域では、私事目的における高齢者や女性の外出頻度が低い傾向にある。	○バスの「運行間隔」及び「速達性・定時性」が不満度・重要度ともに高い。	<b>③都心・副都心間を繋ぐ 公共交通ネットワークの充実</b> ■市外来訪者の公共交通を利用した回遊が少ない一方、都心・副都心地区周辺の公共交通サービス充実に対する市民ニーズは高い。 ■よって、東京オリンピック等を契機としながら、観光回遊を含めた都心・副都心間の連携強化を図る公共交通ネットワーク充実が求められる。
	鉄道	○鉄道のピーク時混雑率は減少傾向にあるものの、依然として 150%を超える路線も存在する。	○コミュニティバスの維持・充実について、積極的な公的支援により路線を拡充すべきとの意見が最も多い。	
	交通結節	○駅前広場が整備されておらず、鉄道とバスの乗換環境が十分でない駅もある。	○鉄道の「車内の混雑状況」が不満度・重要度ともに高い。 ○「バス停環境（上屋・ベンチ・情報提供等）」に対する不満度は、バスの中で最も高い。	
公共交通利用状況	○人口の増加に伴い、公共交通の利用者は増加傾向にあるが、バスの伸び率は鉄道と比べて低い。 ○コミュニティバス利用者数の推移はほぼ横ばいであり、収支率は平均で 3 割程度となっている。		<b>④鉄道の混雑緩和</b> ■鉄道サービスでは「車内の混雑状況」が不満度、重要度ともに高く、人口減少・少子高齢化局面における生産年齢人口の居住促進の観点からも、混雑緩和が求められる。	
				<b>⑤乗継利便性・バス待ち環境の向上</b> ■鉄道とバス及びバス同士の乗換では、ダイヤ接続や駅前広場整備が十分と言えない状況であり、乗継環境の向上が求められる。 ■バス停環境は、バスサービスの中で不満の割合が最も高く、バス利用の抵抗とならないような上屋やベンチ、情報提供等の待ち環境向上が求められる。
				<b>⑥公共交通の利用促進</b> ■厳しい財政制約や人口減少下において公共交通サービスを維持・拡充し、集約型都市構造の維持や観光振興等のまちづくりに寄与するためにも公共交通の利用促進が求められる。

重点課題

**<重点課題について>**  
 上記の課題のうち、「①集約型都市構造の維持に資するバスサービスの拡充」「②外出を支援する公共交通不便地域への対応」を本計画における重点課題とし、次回以降、対策の必要性が高い地域等の検討を行う予定