

第2回 さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（SMARTプラン）改定委員会

参考資料2 ～追加分析・補足データ～

- （1）都市地域交通戦略における施策評価
- （2）生活シーンごとのアクセシビリティ
- （3）各交通モードの利用実態
- （4）中高生アンケート
- （5）路線バスの運行課題について
- （6）路線バスの運行頻度について
- （7）高齢者に関するデータ

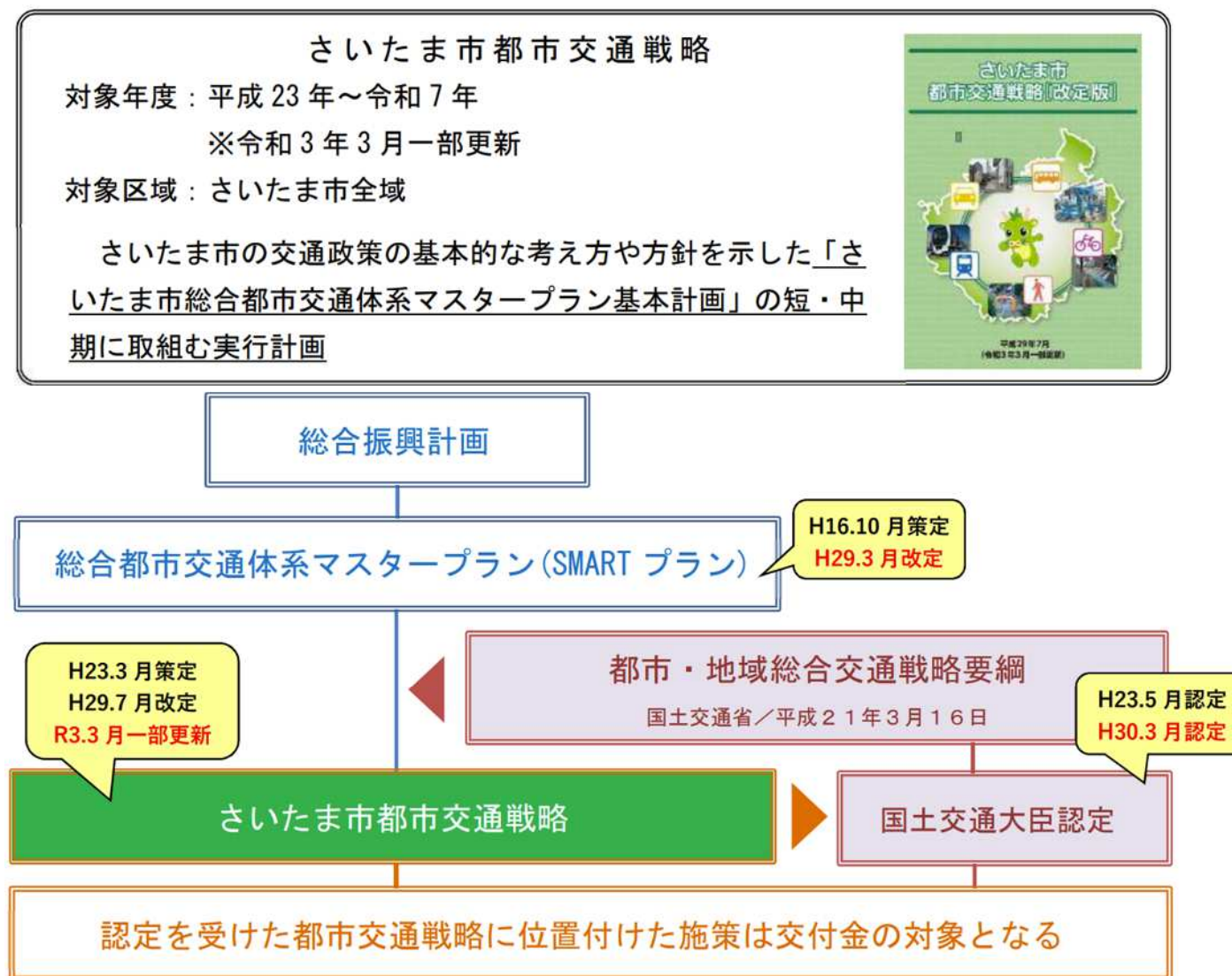
2024.11.12

さいたま市 都市局都市計画部 交通政策課

（１）都市地域交通戦略における施策評価

さいたま市都市交通戦略について

「さいたま市都市交通戦略」は、**SMART プランの短・中期の実行計画**であり、**平成 23 年 3 月に策定**。**平成 29 年 7 月**には、本市の都市交通を取り巻く環境の変化に応じて、**都市交通戦略の見直しを実施**。令和 2 年度末で計画の「中期」の期間を迎え、施策の多くは取り組みを継続する状況にあることから、**SMARTプランの目標年次を踏まえ、計画期間を概ね 5 年間延長**し、合わせて現況や施策の一部を更新。



（１）都市地域交通戦略における施策評価

さいたま市都市交通戦略の施策について

都市交通戦略には、概ね今後５年以内に取り組む必要のある都市交通に関わる施策や、中長期的な取組が位置付けられ、４つの方針に基づき、主な交通施策が整理されている。

基本目標：都市活動を支える利用しやすい移動環境の確保

基本方針	施策体系	指標１ アウトプット指標	指標２ アウトカム指標
【方針１】 市内のアクセス 性が高い交通体 系の整備	1-1 市内の都心・副都心間を結ぶ基幹交 通ネットワークの強化	■都市計画道路整備状況 ■市内の基幹的道路網整備率	■鉄道乗車人員 ■バス利用者数 □市内の昼間人口比率 ■移動に関する満足度
	1-2 鉄道駅周辺のアクセス向上		
	1-3 公共交通機関の利用促進に関するソ フト施策の充実		
【方針２】 広域的なアクセ ス性が高い交通 体系の整備	2-1 広域交通拠点の形成	■交通ネットワークの変化 （空港アクセス、鉄道乗り入れ、高速バスの行 先の変化など）	■インターチェンジ利用台数 ■新幹線乗車人員 ■市内への来訪者数（観光入込客数） ■移動に関する満足度
	2-2 広域的な交通ネットワークの形成		
【方針３】 市内の都心・副 都心内の充実し た交通環境の提 供	3-1 歩行者・自転車優先の快適性・回遊 性の高い空間の形成	■都市計画道路整備率（都心・副都心内） ■交通拠点（駅前広場、交通ターミナル） 整備状況 ■市内の都心・副都心内の歩道整備状況 （都市計画道路、市街地整備事業区域内道路） ■新たな交通手段の導入状況	■鉄道駅乗車人員（都心、副都心） ■シェアサイクルなど利用者数 ■大宮駅周辺の「賑わい」、「回遊性」に対して 満足した人の割合 □まちなかの歩行者数 ■移動に関する満足度
	3-2 多様な回遊手段の提供		
	3-3 都心地区内における自動車利用の削 減方策の推進		
【方針４】 安全・安心で誰 もが移動しやす い交通環境	4-1 市街地の交通空間の安全性の向上	■自転車走行環境整備延長 ■情報提供施設の整備状況 （公共 交通利用に関する情報提供） ■ノンステップバスの導入率	■交通事故件数・死傷者数 ■放置自転車台数 □市民の外出率 ■コミュニティバスの割引制 度利用者数（障害者等） □交通手段の分担率
	4-2 多様な交通手段の活用による持続可 能な移動の促進		■二酸化炭素排出量 ■移動に関する満足度 ■市内の乗用車の新車登 録台数に占める次世代自 動車の割合

(1) 都市地域交通戦略における施策評価

現計画の施策の進捗

完了が明確な施策分類Aと明確ではない施策分類Bの進捗状況を以下に示す

※ 都市交通戦略では、道路整備事業など取組みの完了が明確な施策を「完了が明確な施策（施策分類A）」とし、
啓発事業など完了時点が明確でなく、継続して取り組む施策を「完了が明確でない施策（施策分類B）」として状況を整理している。

施策の進捗状況

- ✓ 昨年と比較し、施策分類 A の集計数に変化はないが、施策分類 B では、取組改善が3施策増えた。
- ✓ 評価対象外の施策が去年と比較して2施策増えた。

令和4年度時点

【施策分類 A（完了が明確な施策）：76】

完了	整備（作成）中	未着手
8 (10.5%)	68 (89.5%)	0 (0%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：85】

取組改善	取組中	未着手
3 (3.5%)	81 (95.3%)	1 (1.1%)

※施策数には再掲を含み、評価対象外(3施策)を除く

令和3年度時点

【施策分類 A（完了が明確な施策）：76】

完了	整備（作成）中	未着手
8 (10.5%)	68 (89.5%)	0 (0%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：87】

取組改善	取組中	未着手
0 (0%)	86 (98.9%)	1 (1.1%)

※施策数には再掲を含み、評価対象外(1施策)を除く

施策の計画に対する進捗状況

- ✓ 昨年と比較し、施策分類 A での進捗の遅れが4施策増えた。
- ✓ 施策分類 B では、評価対象外の2施策分、計画通りに実施している施策が減少した。

令和4年度時点

【施策分類 A（完了が明確な施策）：68】

前倒しで実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
0 (0%)	51 (75.0%)	17 (25.0%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：85】

0 (0.0%)	78 (91.8%)	7 (8.2%)
----------	------------	----------

※施策数には再掲を含み、完了(8 施策)・評価対象外(3施策)を除く

令和3年度時点

【施策分類 A（完了が明確な施策）：68】

前倒しで実施	計画通りに実施	進捗の遅れ
0 (0%)	55 (80.9%)	13 (19.1%)

【施策分類 B（完了が明確でない施策）：87】

0 (0.0%)	80 (92.0%)	7 (8.0%)
----------	------------	----------

※施策数には再掲を含み、完了(8 施策)・評価対象外(1施策)を除く

(2) 生活シーンごとのアクセシビリティ

生活シーン毎の移動分析

アンケート回答者を居住地のアクセシビリティ区分に応じて層別し、エリアごとの傾向を分析
移動は日常生活の派生需要であるため、根源需要の生活シーンを想定し、4つに分類。

分析するエリア区分の設定

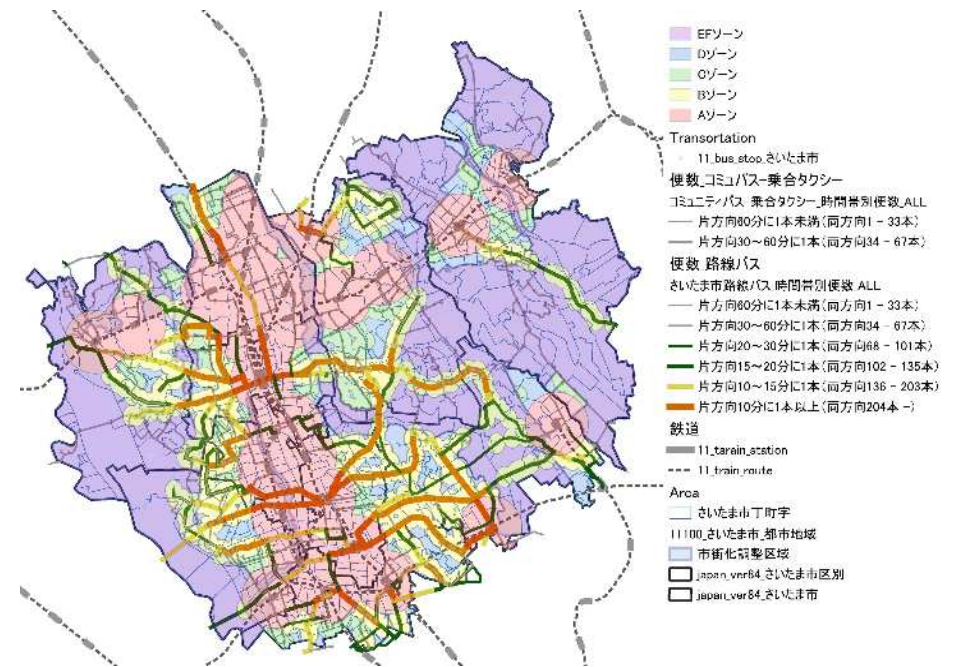
時間的・空間的アクセシビリティでA～Fのエリア区分を設定
(EFは市街化調整区域のためまとめて分析)

●交通空白地区、不便地区、既成市街地の考え方

地域	鉄道駅	1km以内		1km以遠	
	路線バス (24便/日以上)	-	300m以内	300m以遠	
	コミバス・乗合タクシー	-	-	300m以内	300m以遠
市街化区域	路線バス (24便/日未満)	-	-	300m以内	300m以遠
市街化調整区域	2000人/km2以上	A	B	C	D
	2000人/km2未満			E	F

さいたま市におけるアクセシビリティ区分

左の表の区分をさいたま市に当てはめて地図で表現



4つの生活シーンの調査項目

働く	暮らす	遊ぶ	学ぶ
通勤	- 買い物 - 通院 - 運動 - ボランティア	- 外食 - 鑑賞やイベント	- 通学 - 塾・習い事

(2) 生活シーンごとのアクセシビリティ

生活シーン毎の移動手段

エリア・生活シーンごとの交通モードの役割分担を検討するにあたり、市民の移動実態を把握するため、移動手段を生活シーン、エリア、目的地ごとに集計し傾向を分析。

働く

	鉄道			バス			自動車			徒歩・自転車		
A	3%	8%	32%	1%	3%	5%	3%	6%	7%	8%	9%	16%
B	3%	5%	24%	1%	4%	11%	4%	8%	10%	8%	8%	14%
C	5%	7%	20%	4%	7%	4%	3%	9%	10%	7%	10%	15%
D	4%	7%	22%	2%	7%	7%	2%	7%	12%	3%	11%	14%
EF	5%	7%	15%	2%	7%	6%	10%	12%	10%	13%	6%	7%
	区内	市内	市外	区内	市内	市外	区内	市内	市外	区内	市内	市外

全エリア共通で鉄道の利用が多い。AからEFにかけて自動車利用が増加。徒歩・自転車利用についてはA～Dでは主に市外へ、EFでは区内の移動に利用されている。

学ぶ

	鉄道			バス			自動車			徒歩・自転車		
A	3%	8%	12%	2%	5%	4%	9%	16%	6%	15%	15%	6%
B	2%	5%	8%	2%	5%	7%	16%	19%	6%	15%	12%	5%
C	5%	3%	9%	2%	10%	5%	10%	16%	7%	19%	5%	9%
D	5%	0%	9%	2%	2%	7%	5%	25%	9%	16%	11%	9%
EF	4%	8%	8%	10%	12%	3%	12%	10%	4%	7%	8%	14%
	区内	市内	市外	区内	市内	市外	区内	市内	市外	区内	市内	市外

全エリア共通で市内への移動に自動車、区内の移動に徒歩・自転車利用が多い。Aでは市外へ鉄道利用も見られる。EFでは市内へバス利用も見られる。

暮らす

	鉄道			バス			自動車			徒歩・自転車		
A	2%	5%	3%	1%	3%	1%	9%	16%	4%	29%	25%	3%
B	1%	3%	1%	2%	4%	1%	11%	22%	4%	24%	23%	3%
C	2%	3%	3%	3%	6%	1%	11%	18%	6%	24%	15%	7%
D	2%	2%	3%	0%	3%	2%	11%	31%	2%	20%	19%	5%
EF	2%	4%	2%	5%	6%	3%	12%	26%	6%	14%	17%	3%
	区内	市内	市外	区内	市内	市外	区内	市内	市外	区内	市内	市外

全エリア共通で公共交通よりもアクティブモビリティや自動車の利用が多い。AからEFにかけて自動車利用が増加。EFからAにかけて徒歩・自転車利用が増加。

遊ぶ

	鉄道			バス			自動車			徒歩・自転車		
A	4%	11%	17%	2%	3%	2%	5%	13%	8%	12%	17%	8%
B	2%	7%	14%	2%	7%	6%	6%	19%	10%	6%	13%	8%
C	3%	6%	12%	1%	7%	4%	7%	20%	11%	8%	14%	8%
D	2%	9%	15%	1%	7%	4%	5%	21%	10%	5%	13%	9%
EF	2%	10%	10%	1%	8%	4%	5%	21%	18%	6%	8%	6%
	区内	市内	市外	区内	市内	市外	区内	市内	市外	区内	市内	市外

全エリア共通で市内への移動に自動車利用が多い。Aでは市内へ徒歩・自転車、市外へ鉄道利用が見られる。

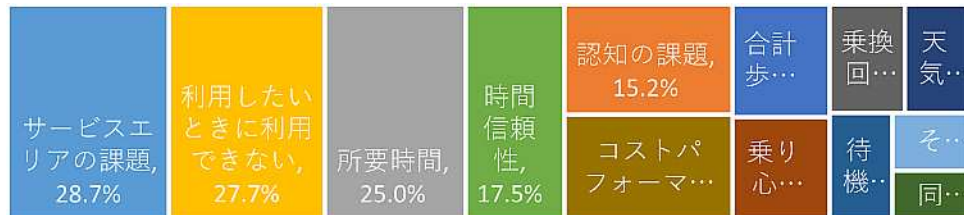
(2) 生活シーンごとのアクセシビリティ

路線バスを利用しない理由

交通モードの選択肢として路線バスが選ばれない理由（転換条件、運行頻度の課題）をエリア別に把握するため、エリア別に「路線バスを利用しない理由」の設問を分析。

A（鉄道駅から1km以内）

路線バスよりアクセシビリティが高い鉄道を利用すると推察（鉄道駅への移動はアクティブモビリティ）



B（1時間1本以上のバス停から300m以内）

走行ルートが最適ではない、1時間に1本の運行頻度では足りないといった性能保証の不満があると推察



C（1時間1本未満のバス停から300m以内）

時空間ともにアクセシビリティが悪く、品質・性能保証双方の不満があると推察



D（バス停から300mより遠い、市街化区域）

特に空間的アクセシビリティが低く、運行エリアやバス停までの移動の不満があると推察



EF（A～D以外の市街化調整区域）

D同様、空間的アクセシビリティが低く不満があると推察（施策対象範囲とするかは需要量などを加味）



総括

交通モードの選択肢として路線バスが選ばれない理由は、時間信頼性（遅延）、コストパフォーマンス、乗り心地などの**利用時の悪い経験（サービス）**ではなく、**アクセシビリティやモードの自由度**が影響していると思料。

また、Bのような空間的アクセシビリティが高いエリアにおいても時間的アクセシビリティの課題はあり、**需要が満たされていない**。

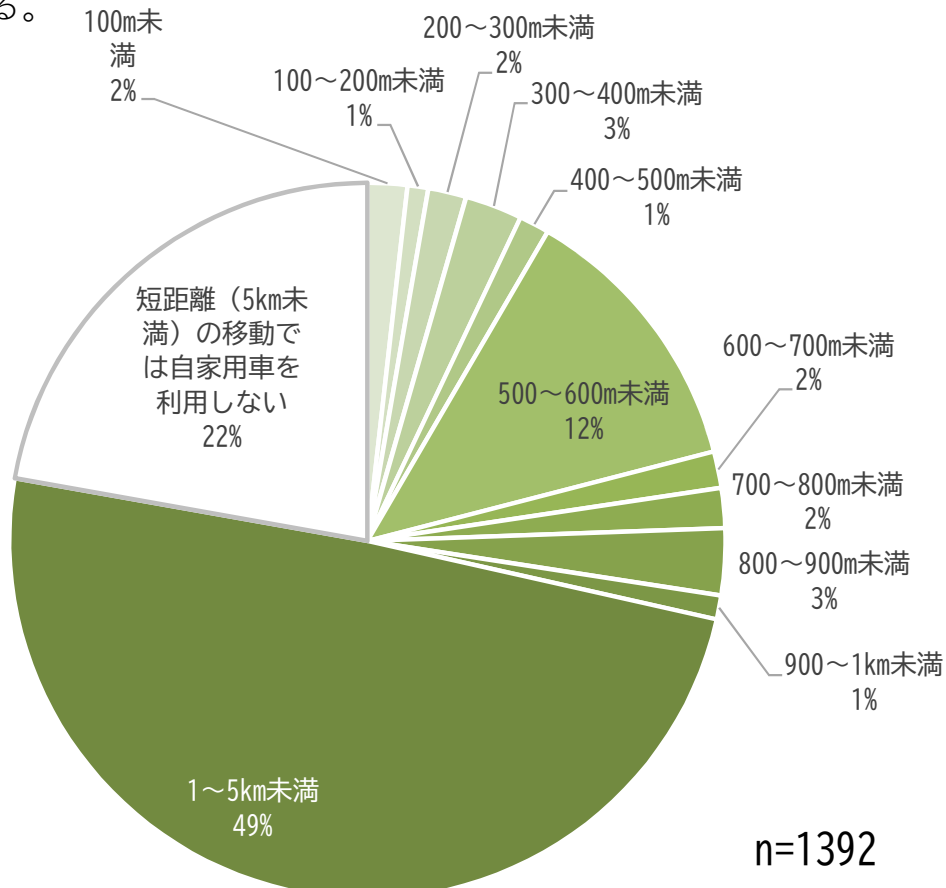
(3) 各交通モードの利用実態

自動車依存の実態

前回いただいたご意見踏まえて自家用車利用の実態を聴取した結果、約半数が徒歩15分以上の1~5km未満での利用だった一方で、600m未満でも利用される方が21%いることが分かった。

5km未満の距離での自動車依存

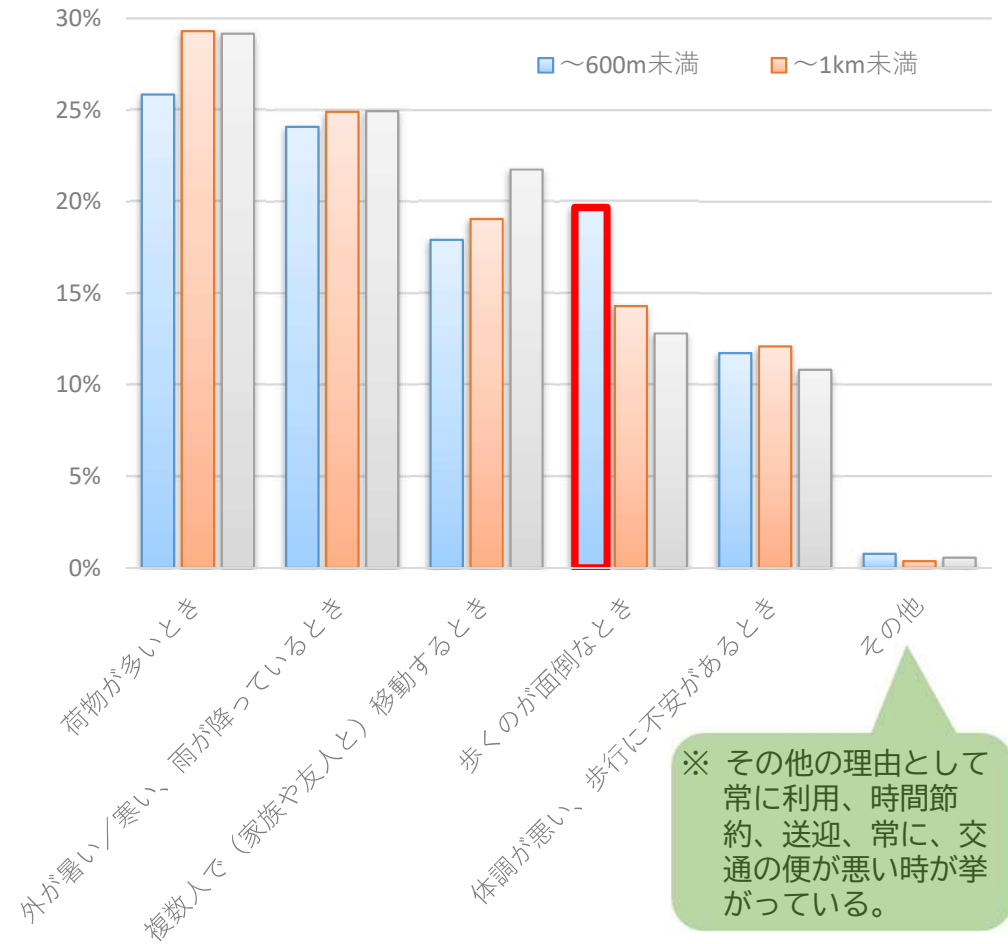
さいたま市では5kmまでの自家用車利用が**4人に3人** (78%)、特に1km未満の徒歩15分圏では**4人に1人** (29%)、**600m未満の移動での自動車依存は5人に1人 (21%)**である。



参考-図4：5km未満の距離での自動車依存

自動車を利用する理由

利用する全体理由として以下の左からの順に並ぶが、**600m未満の移動では、それ以上の距離で利用する方よりも、歩くのが面倒**という回答が目立つ。



参考-図5：自動車を利用する理由

(3) 各交通モードの利用実態

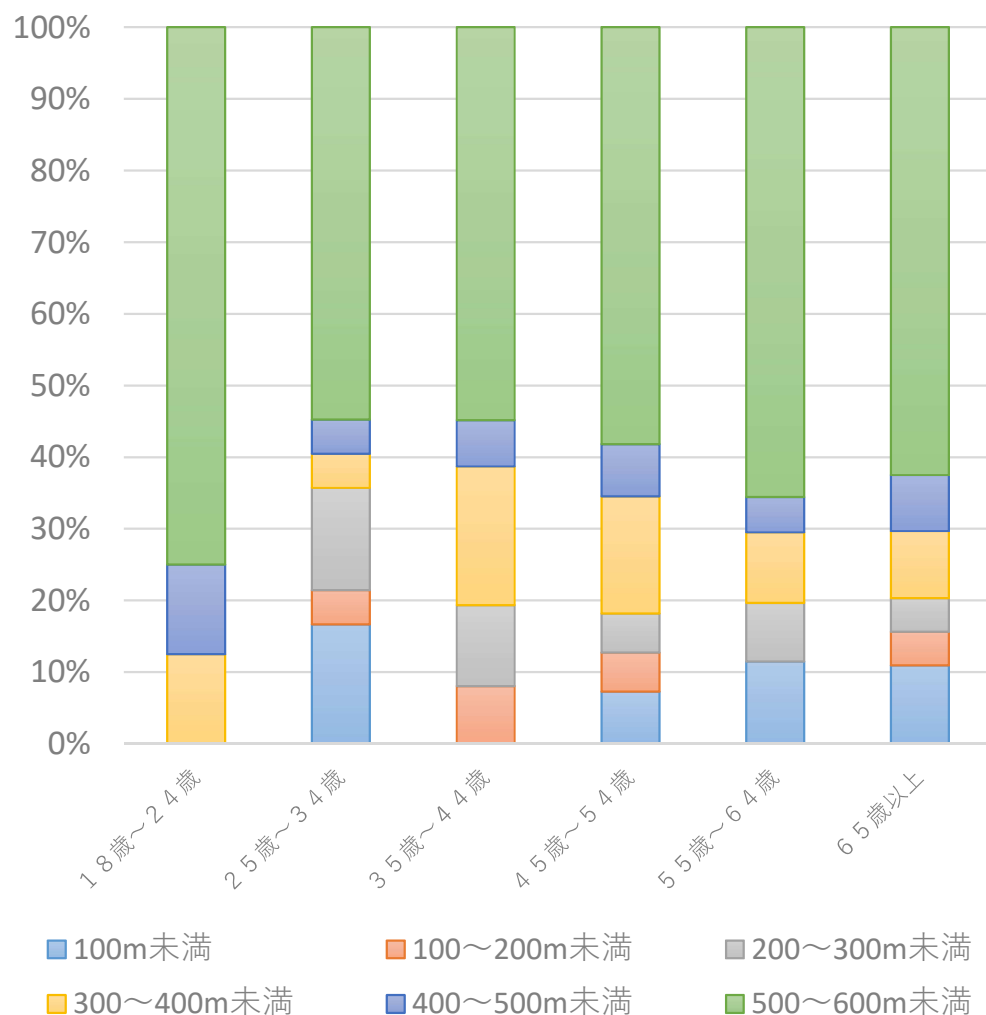
自動車依存の実態

600m未満の自動車利用について、年齢層別・エリア別のそれぞれで層別。年齢層別では顕著な違いが無かったが、エリア別ではEFが他のエリアより300m未満での利用傾向が高くなった。

●交通空白地区、不便地区、既成市街地の考え方

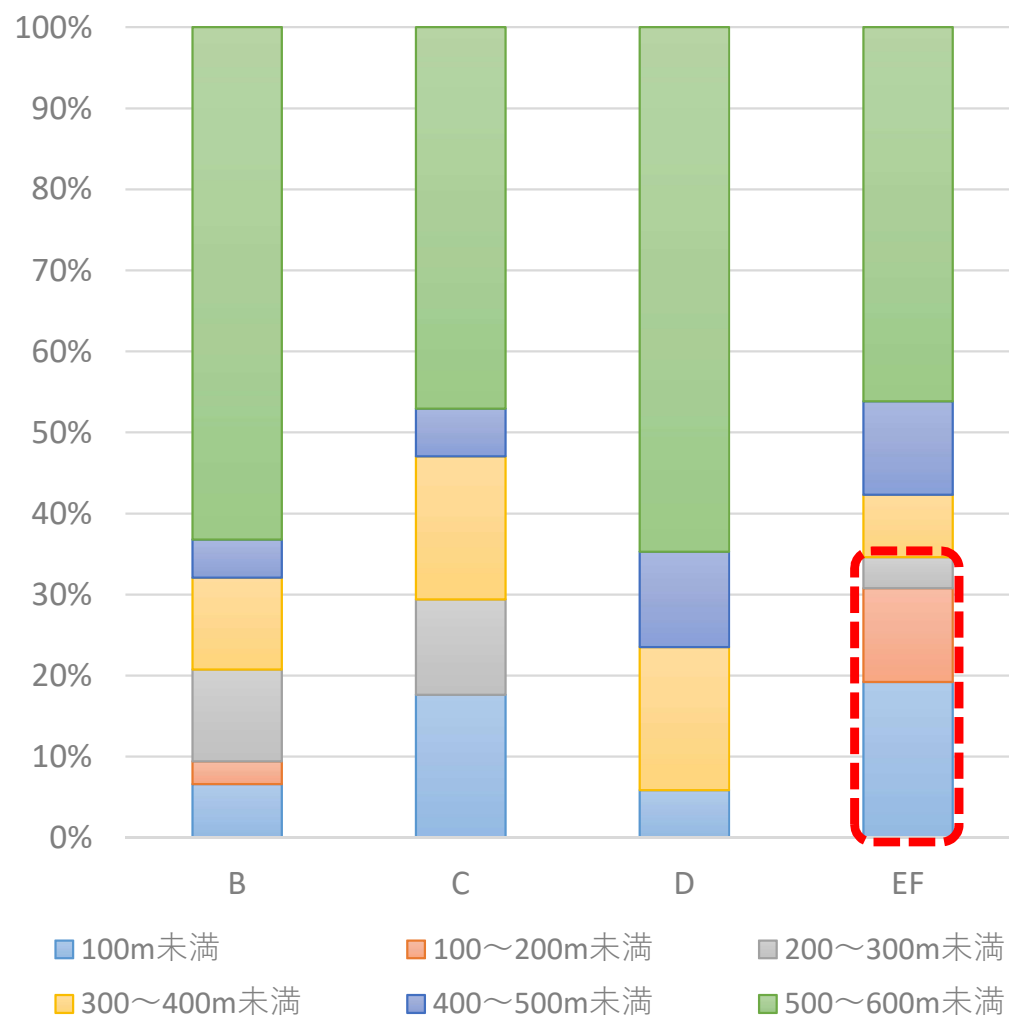
面域	鉄道駅 路線バス（24便/日以上） コミュニティバス・乗合タクシー	1km以内		1km未満	
		300m以内		300m未満	
地域	路線バス（24便/日未満）	-	-	300m以内	300m未満
市街化区域		A	B	C	D
市街化調整区域				E	F
		2000人/km ² 以上			
		2000人/km ² 未満			

年齢層別利用距離分布



参考-図6：自動車依存の実態（年齢別）

エリア別利用距離分布



参考-図7：自動車依存の実態（エリア別）

（３）各交通モードの利用実態

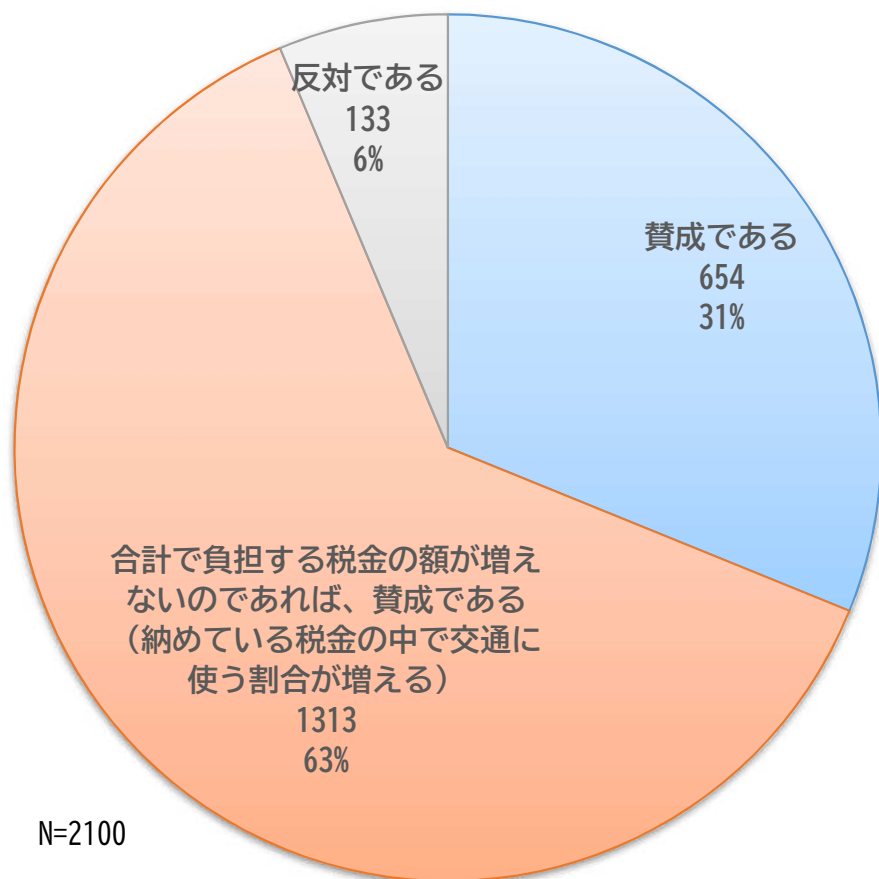
交通維持のための費用負担

前回いただいたご意見踏まえて「交通サービス維持のための費用負担」に対する意見とその理由を聴取

交通維持の負担について

自身が公共交通を利用する・しないに関わらず、地域の交通サービスを維持・向上するために、一人あたりの負担額が増加することについて意見を聴取。

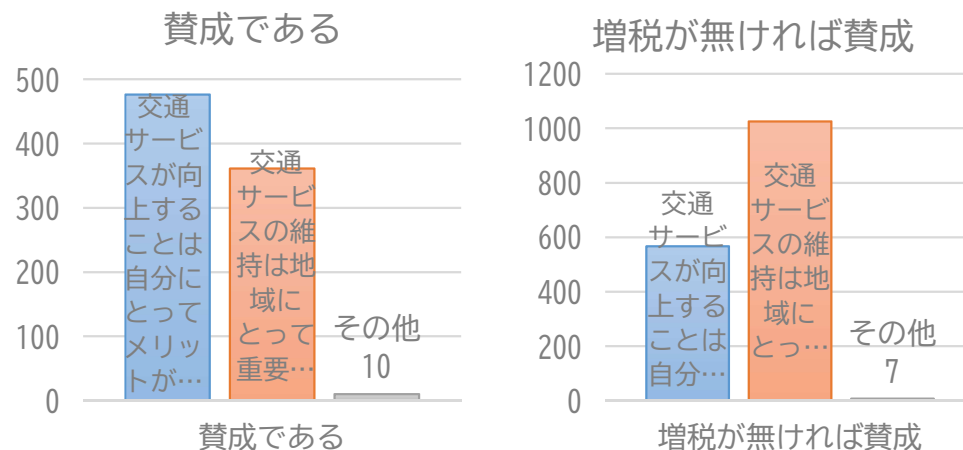
反対は6%と少なく、賛成側の意見は94%であった。



参考-図8：交通維持の負担について

賛成の理由（複数選択可）

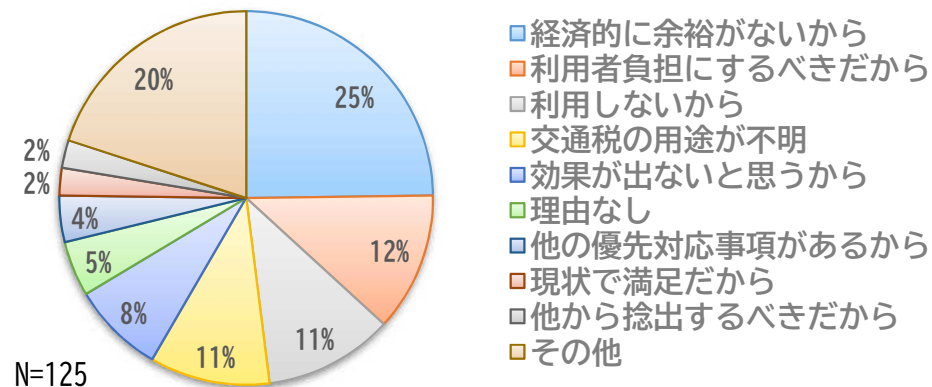
賛成側でも増税の有無で理由が分かれる結果になった。



参考-図9：交通維持の負担（賛成理由）

反対の理由

応益・応能負担のバランスを検討し、利用目的と施策の効果を明確に示していくことで理解度の向上が可能と推察される。



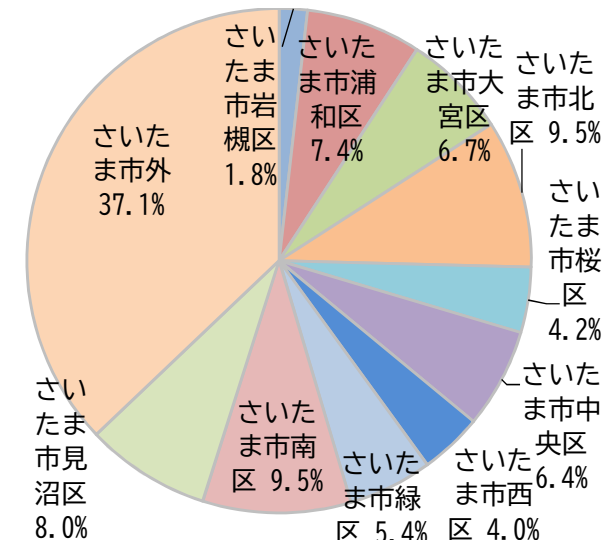
参考-図10：交通維持の負担（反対理由）

（４）中高生アンケート

中高生アンケート結果

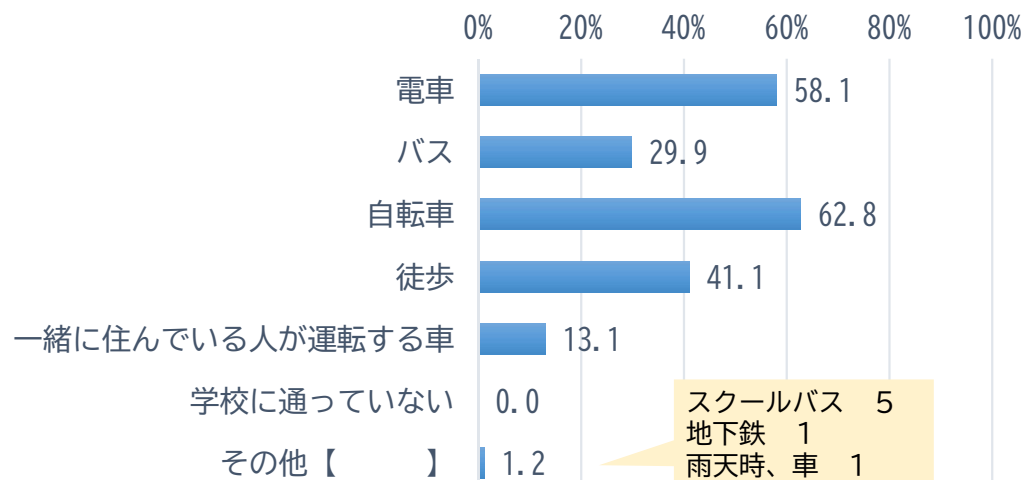
市外からの通学者も回答があり、市民アンケートよりも電車・バスの利用が多い傾向が見える。

居住地



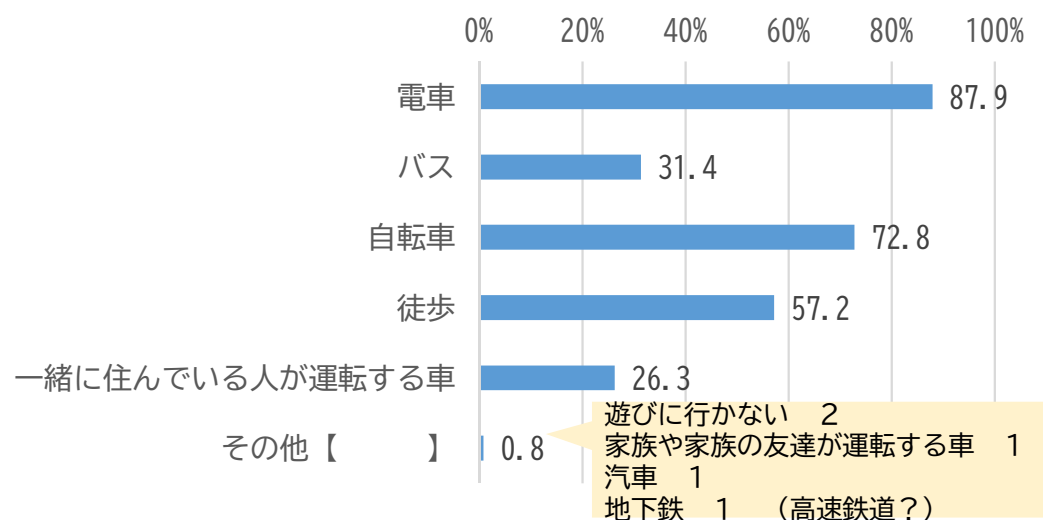
参考-図11：中高生アンケート（居住地）

平日、学校に行くときの手段



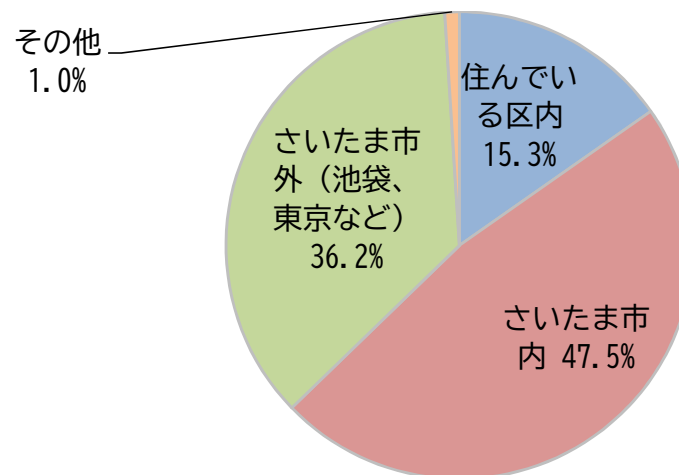
参考-図13：中高生アンケート（通学の移動手段）

休日、遊びに行くときの手段



参考-図12：中高生アンケート（遊びの移動手段）

休日、遊びに行く場所



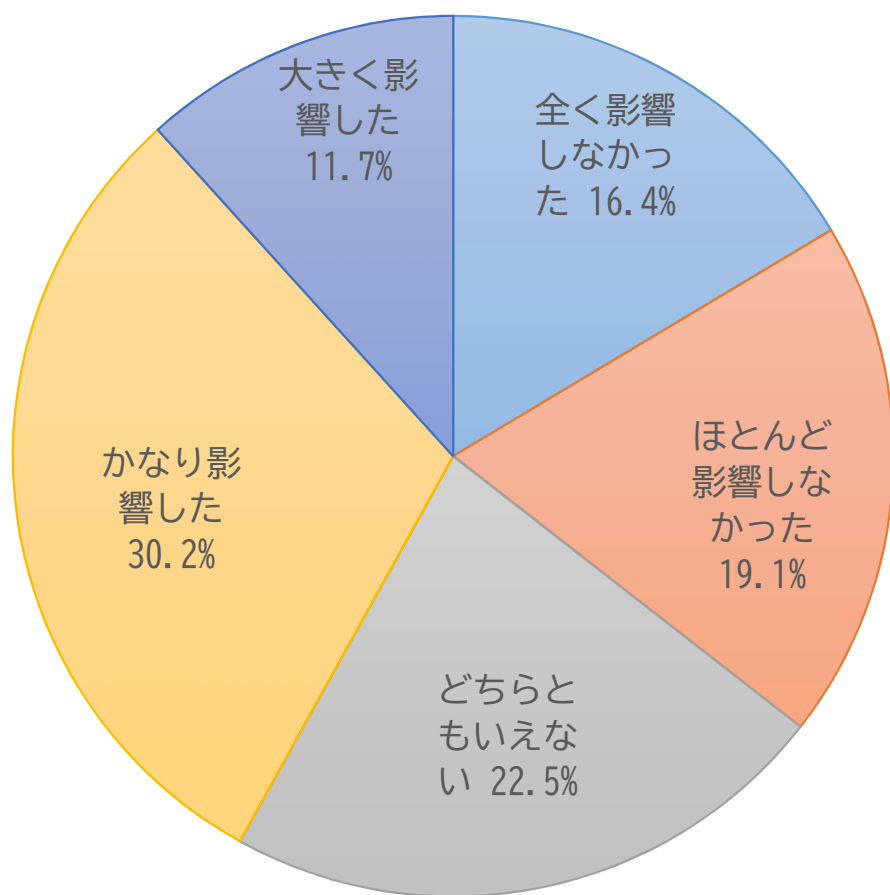
参考-図14：中高生アンケート（遊びに行く場所）

（４）中高生アンケート

中高生アンケート結果

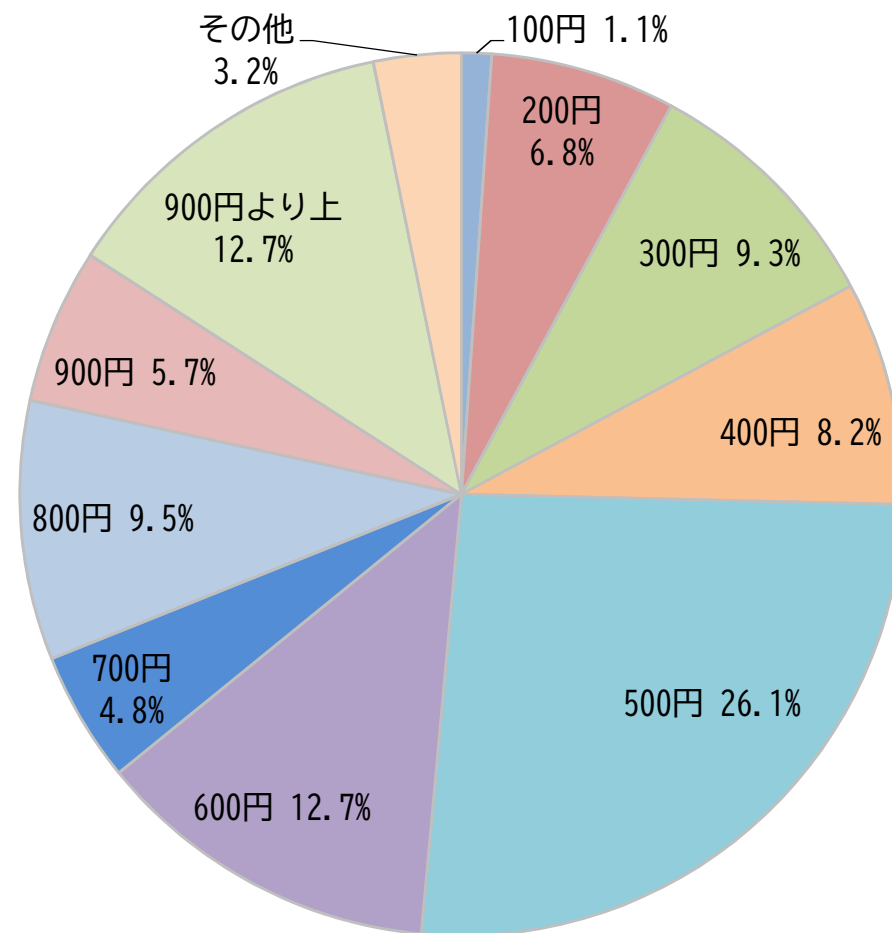
- 移動時間や距離が進学へ影響という回答が約42%と、進路の選択時には通い安さが影響。
- 1回の外出での運賃は500円までの回答が50%を超えており、学生のお財布事情が行動範囲に影響することが分かる。

進学先を決定する際への移動時間の影響



参考-図15：中高生アンケート（進学先への移動時間の影響）

運賃の許容範囲（外出1回の合計）



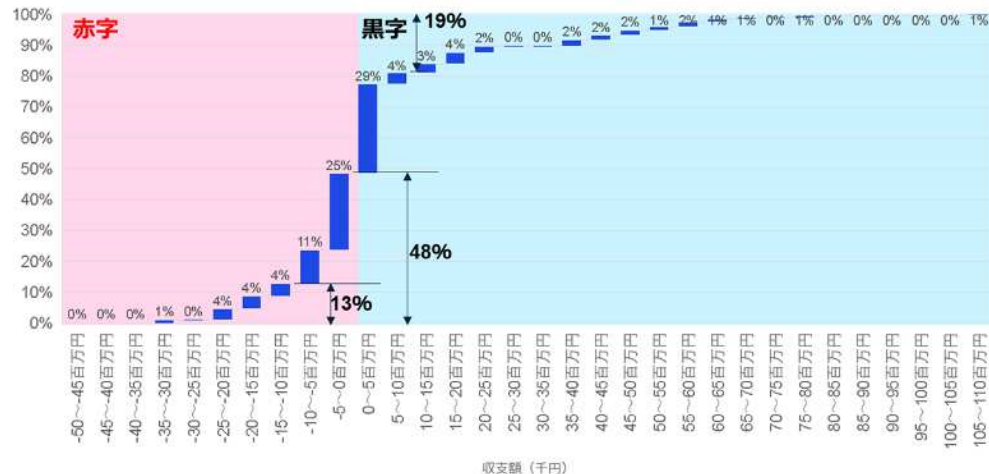
参考-図16：中高生アンケート（運賃の許容範囲）

(5) 路線バスの運行課題について

路線バスの実態

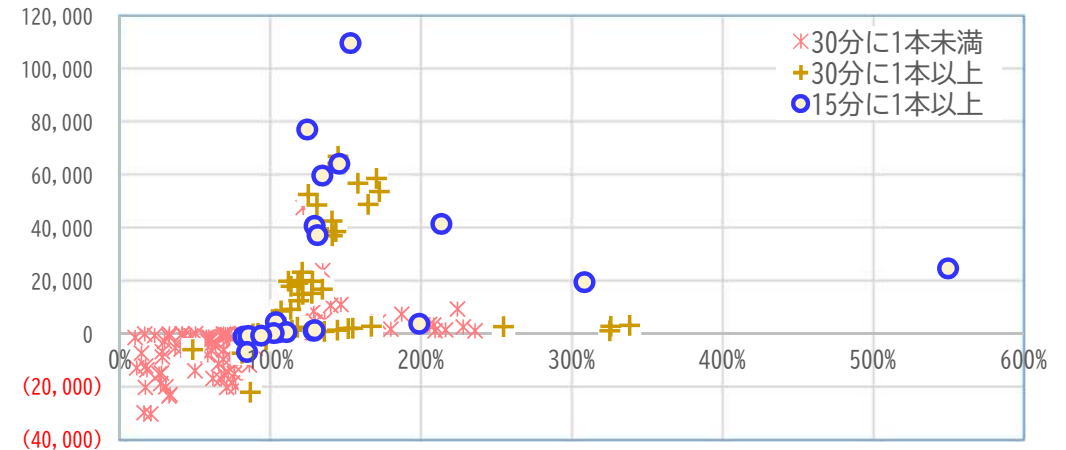
- 一部の黒字額が高く収支率も高い路線が赤字路線を支える構図。
- 長大路線になるほど収支が悪化する傾向があり、乗車密度の低い区間が多数あると推測。
- 必要人員が多く収支も赤字の路線があり、これらは再編対象候補となる可能性がある。

収支額の構成比



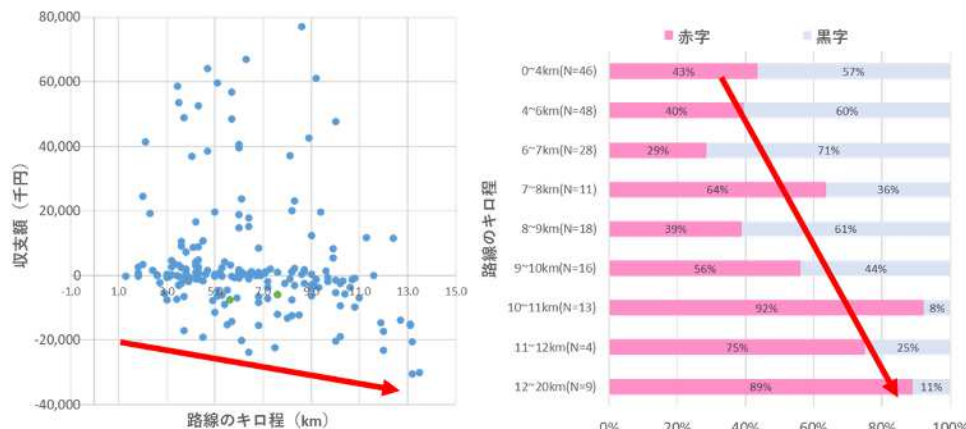
参考-図17：路線バス（収支額の構成比）

収支額－収支率



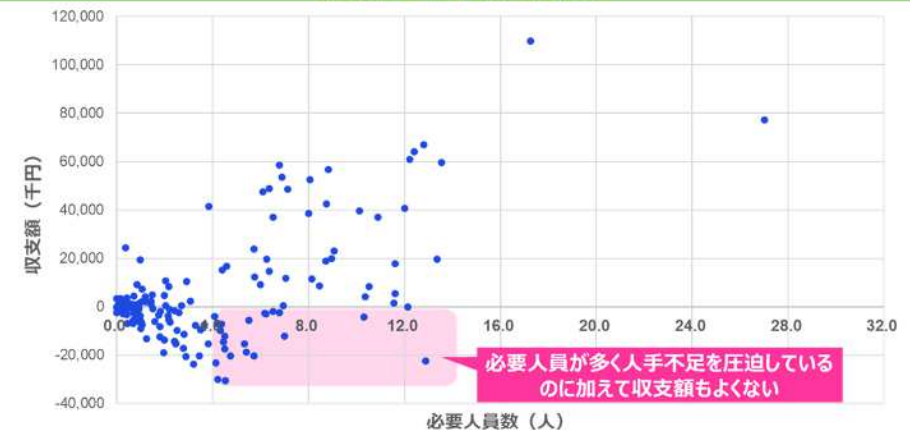
参考-図18：路線バス（運行頻度別収支状況）

路線バス 収支額-路線のキロ程



参考-図19：路線バス（路線のキロ程別収支）

収支額-必要人員数

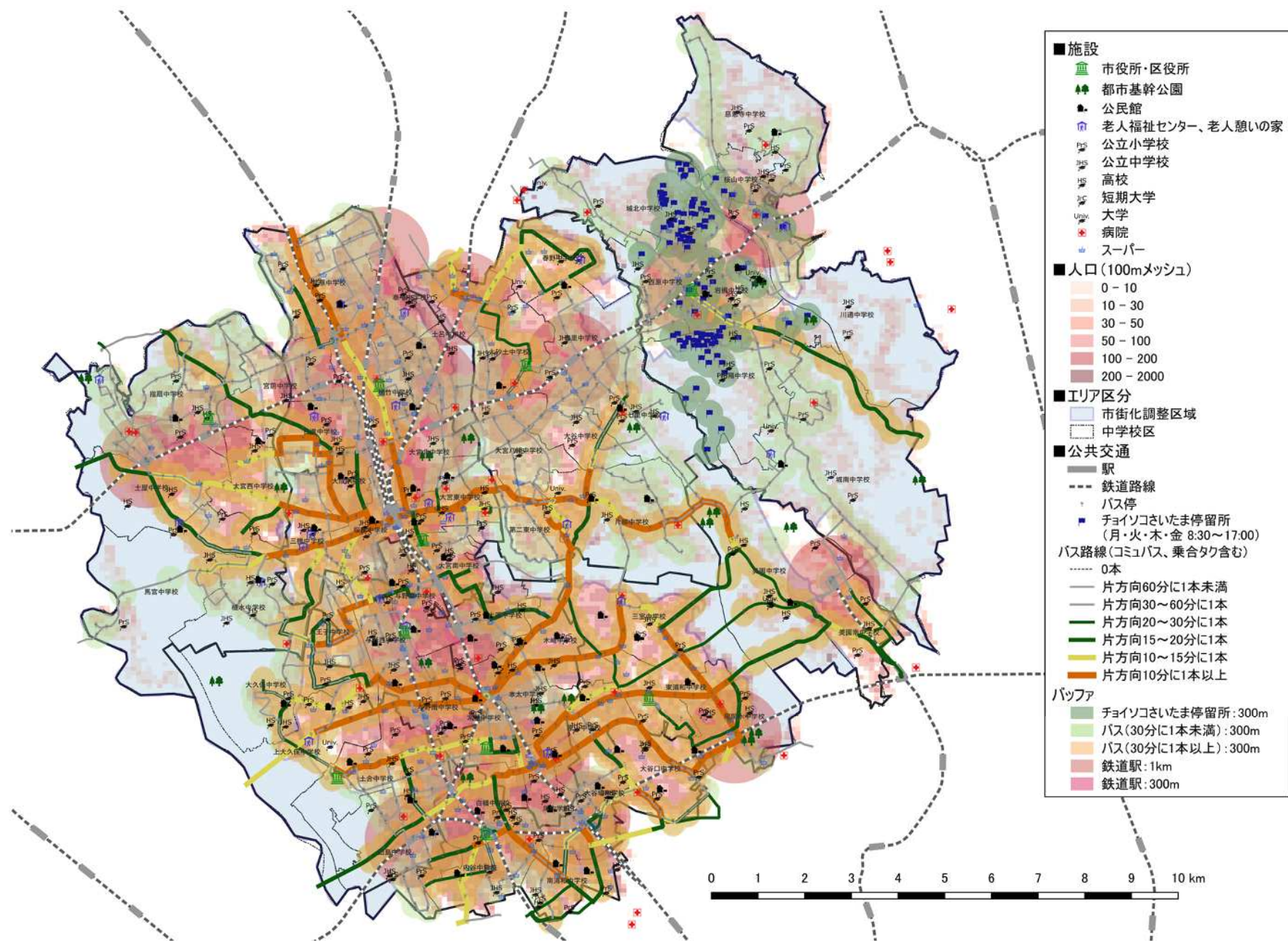


参考-図20：路線バス（必要人員数と収支額の関係）

出所：＜収入＞R4輸送実績、＜費用＞令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金計画認定申請に係る地域キロ当たり標準経常費用（国交省）に走行台キロを乗じて算出 ※収入に関する数値がある計117路線を対象に集計

(6) 路線バスの運行頻度について

運行頻度全時間帯



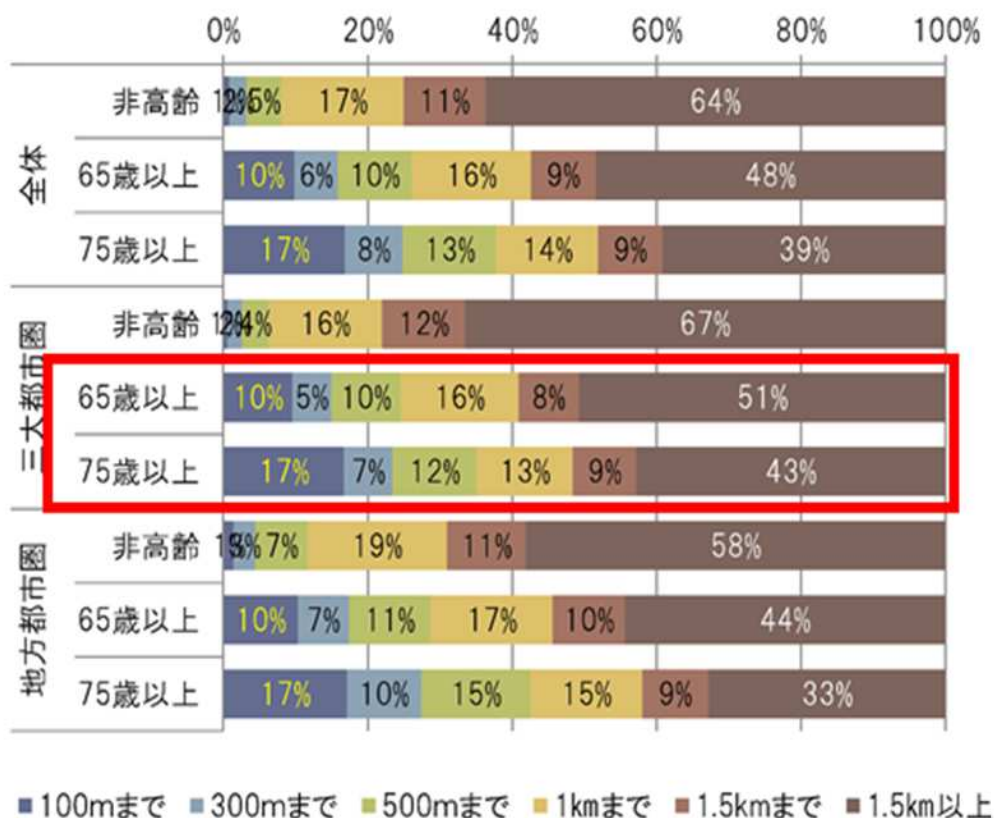
参考-図20：路線バス（運行頻度全時間帯）

(7) 高齢者に関するデータ

高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離

- 65歳以上で300mまで無理なく休まずに歩けると回答した方は、全体の15%
- 一方、本市において、65歳以上で要支援・要介護に認定されている方は、18.6%

高齢・非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離



資料：H27全国都市交通特性調査（国土交通省）

参考-図21：高齢者（休まずに歩ける距離）

さいたま市の認定者数と認定率の動向（65歳以上）



資料：さいたま市いきいき長寿応援プラン（R6.3）

参考-図22：高齢者（認定者数と認定率の動向）