

1 調査名称：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定調査業務

2 調査主体：さいたま市

3 調査圏域：さいたま市全域

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン(以下、SMARTプラン)」は、道路、公共交通、交通環境、地区交通等、本市の交通施策の方針を示すものであり、平成16年の策定以降、様々な交通計画の上位計画として位置づけられるものであり、総合都市交通体系マスタープラン基本計画（以下基本計画）と総合都市交通体系マスタープラン部門別計画（以下部門別計画）から構成される。

SMARTプランは、平成16年10月の策定以降、旧岩槻市の合併に伴う平成18年の4月の改定を経て、これまで、本市の交通政策の基本的な考え方を示した指針として、各種施策推進の一翼を担ってきた。

しかし、策定から10年が経過し、この間、社会・経済情勢、特に交通を取り巻く環境は大きく変化するとともに、国の交通関連法案の変化や、上位計画である総合振興計画後期基本計画（平成26年4月策定）やさいたま市都市計画マスタープラン（平成26年4月改定）に示される交通関連方針を反映し、時代に見合った計画とする必要が生じたことから、基本計画の見直しを行うものである。

I 調査概要

1 調査名称：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定調査業務

2 報告書目次

第1章 調査の全体計画

1-1 業務の目的

1-2 業務項目

1-3 業務行程

第2章 現況整理

2-1 社会・経済情勢

2-2 交通を取り巻く環境

2-3 地区別の状況

2-4 本市の交通体系上の課題

第3章 将来交通課題の整理

3-1 さいたま市の将来都市像

3-2 将来都市交通体系のあり方

3-3 将来分析のねらい

3-4 将来都市構造の想定

3-5 将来交通需要の推計

3-6 将来の交通課題

第4章 交通政策基本法の理念等の追加

4-1 関連法制・上位計画の動向整理

4-2 総合都市交通体系構築の基本目標および基本方針の検討

4-3 さいたま市が目指す総合都市交通体系における主な施策の検討

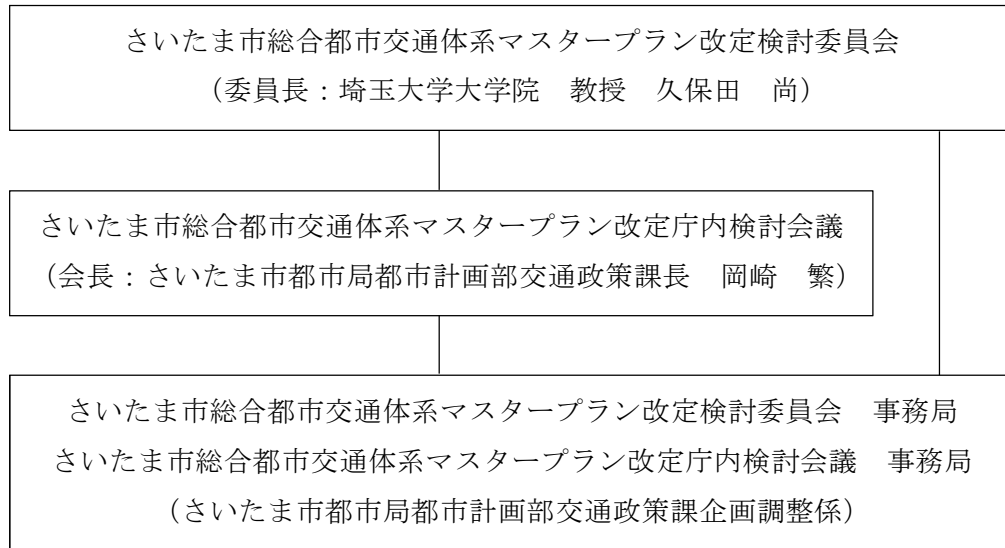
4-4 今後の進め方の検討

第5章 検討委員会等の開催支援

5-1 さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定検討委員会

5-2 さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定庁内検討会議

3 調査体制



4 委員会名簿等：

氏 名	所 属
大沢 昌玄	日本大学理工学部 准教授
久保田 尚	埼玉大学大学院 教授
中道 久美子	東京工業大学大学院理工学研究科 助教
前田 三恵子	さいたま市交通安全保護者の会
増井 玲子	東洋大学 PPP 研究センター リサーチパートナー
吉田 育代	株式会社 日本経済研究所 調査本部 上席研究主幹
犬飼 武	関東地方整備局 建政部 都市整備課長
三宅 亮	関東運輸局 交通政策部 交通企画課長

II 調査成果

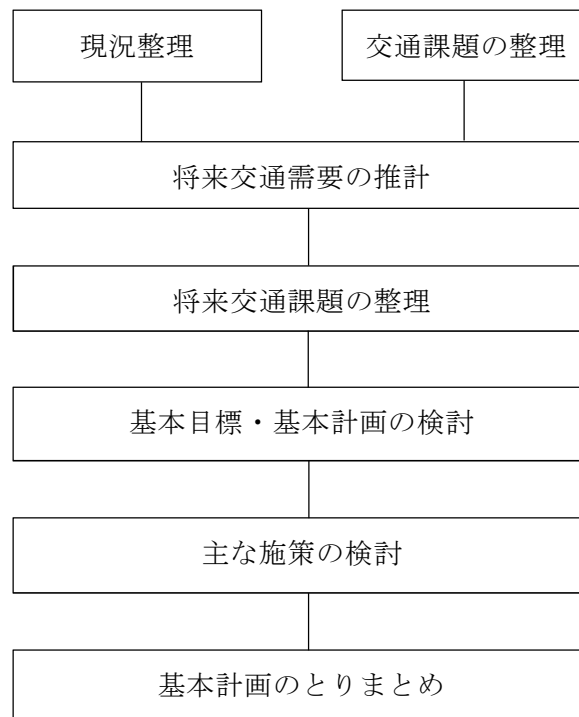
1 調査目的

○本調査は、法律や上位計画等の策定及び改正の趣旨及び社会経済情勢の変化等に伴い「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画」見直しの必要性が生じたことから、以下に示す趣旨を踏まえ、基本計画の見直し作業を行うことを目的とする。

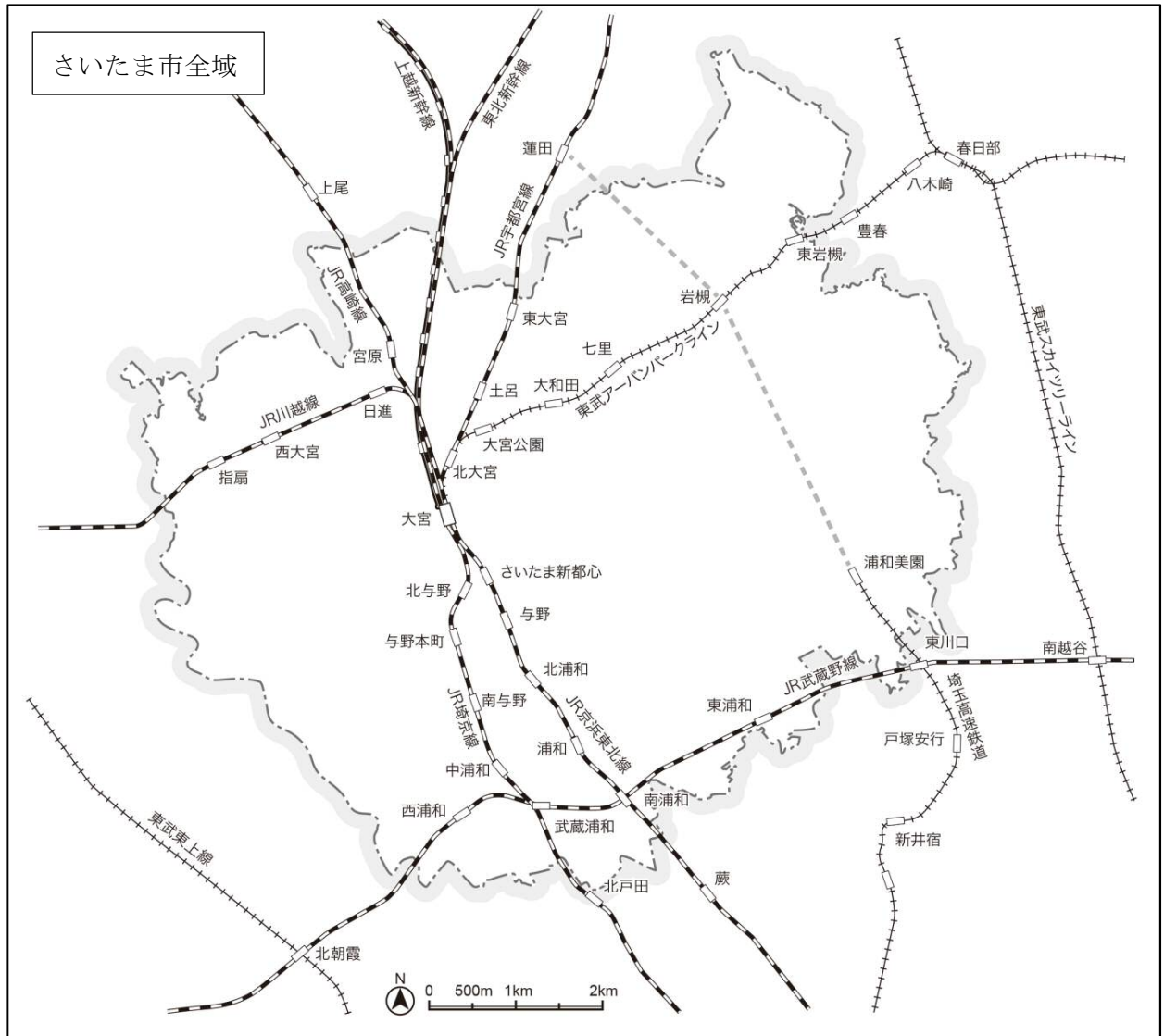
<趣旨>

- －2013年12月に我が国における初めての交通に関する基本法制として「交通政策基本法」が施行され、地方公共団体の果たす役割等が明文化されるとともに、国・地方公共団体・民間事業者・国民がそれぞれ連携しながら交通政策を推進することとされた。
- －また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」も改正され、地方公共団体を中心となり、コンパクトなまちづくりと連携した地域の公共交通ネットワークを再構築するための枠組みも整備されたところである。
- －本市の交通政策の基本的な考え方を取りまとめた「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（SMARTプラン）基本計画」については、策定から10年が経過し、この間、上記の法律改正だけでなく社会経済情勢も大きく変化するとともに、本市でも総合振興計画基本計画や都市計画マスタープラン等の上位計画の改定を行ったことから、基本計画の見直しの必要性が生じている。

2 調査フロー



3 調査圏域図



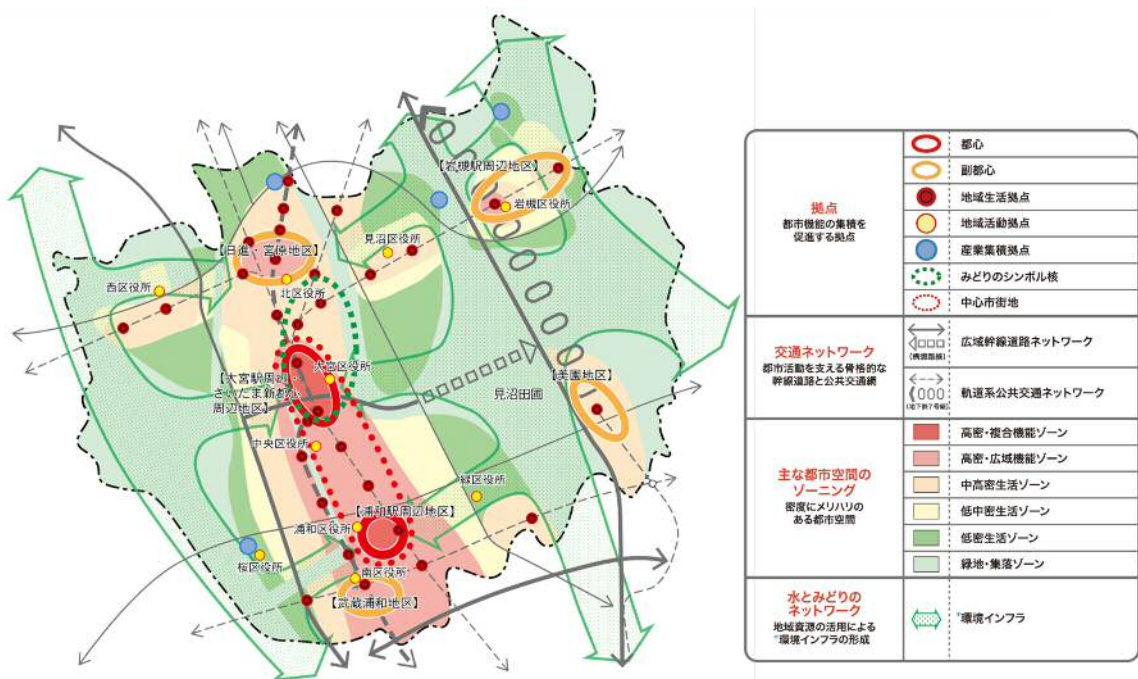
4 調査成果

■本市の現況整理

	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"> ・首都圏の北の交通拠点として、広域の交流を繋ぎ、受け入れる役割が本市に求められる。 ・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。 ・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。 ・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うえ、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。 ・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。 ・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。 ・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。
交通を取り巻く環境から見た課題	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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、更なる整備の進捗が求められる。 ・自転車は、SMART プラン策定以降、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導入等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。

■本市の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。



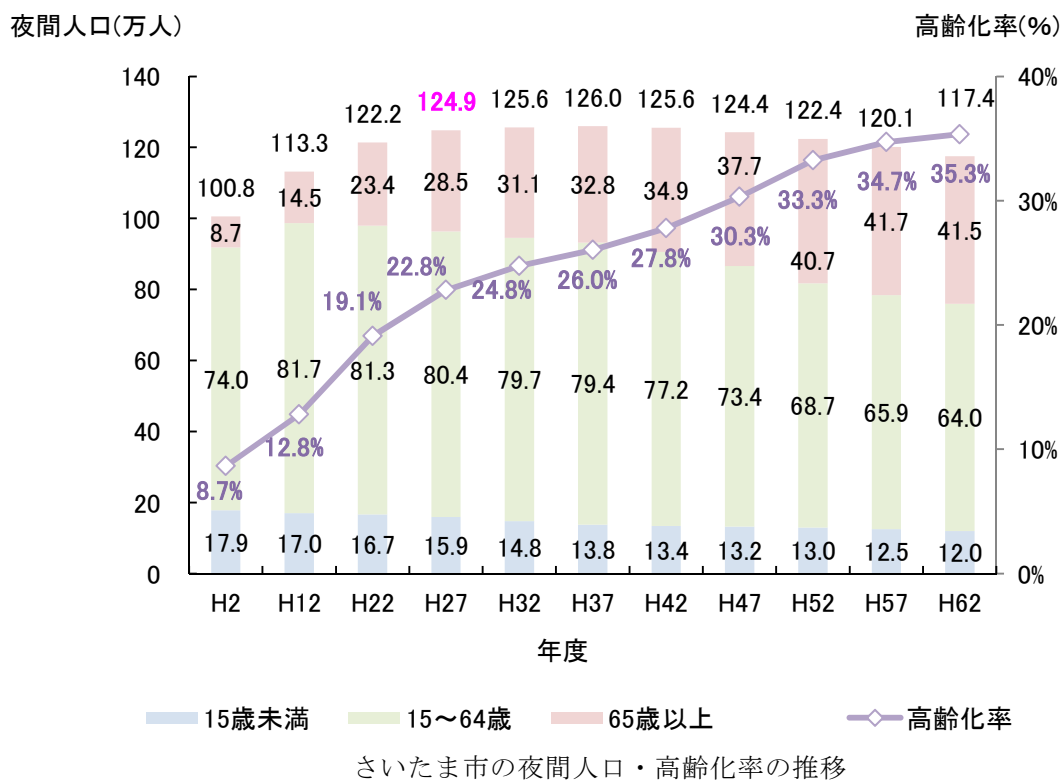
さいたま市の将来都市構造



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）

■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。
- 今後本市でも高齡化が進行し、高齡化率は平成 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。



- 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。

■将来都市構造の想定

- 人口が現状の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^{※1}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^{※2}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

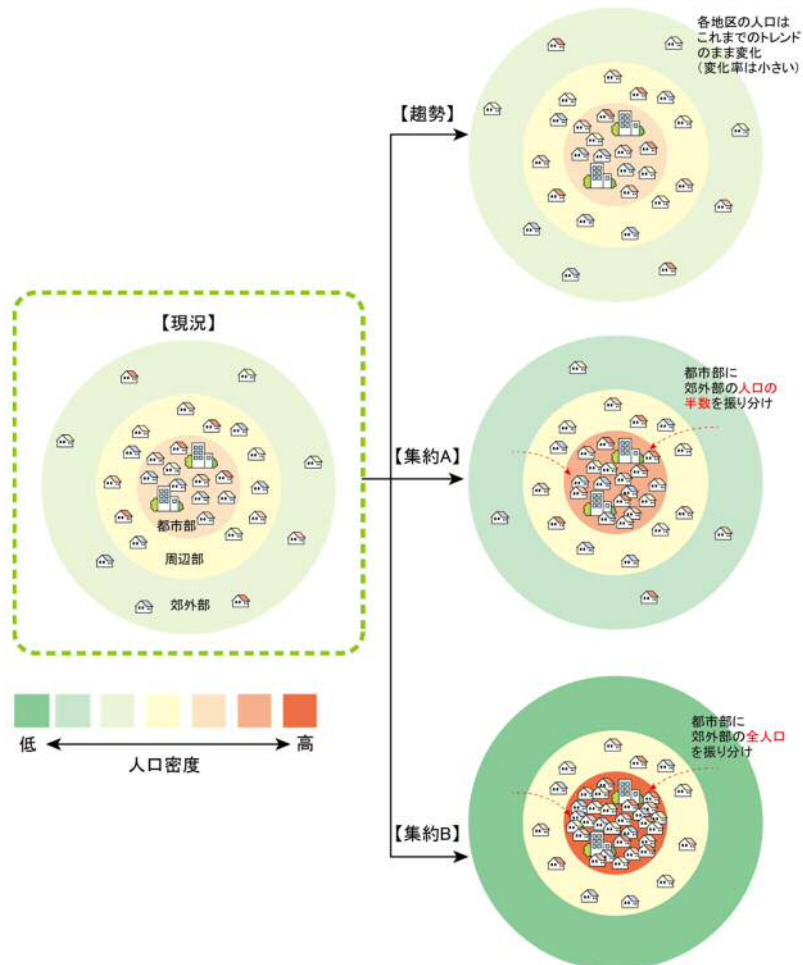
■集約Bケース

趨勢ケースでの郊外部の人口の全て^{※3}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。



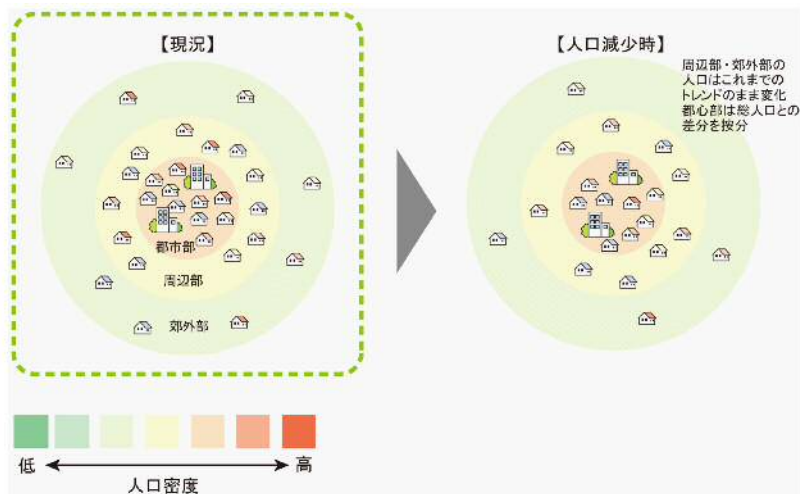
将来都市構造のイメージ（人口ピーク時）

- 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、都市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。



将来都市構造のイメージ（人口減少時）

■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stri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

【都市部のゾーン】

＜人口ピーク時（平成 37 年）＞

- 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

＜人口減少時（平成 62 年）＞

- 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

【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

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	↑	↑	↑	↓

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	↓	↓	↓	↓

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～

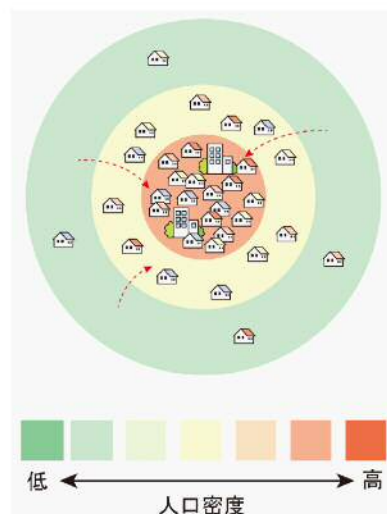
現況（H20）からの交通量の変化

■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。**
- **コンパクトシティ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、交通の面から集約・ネットワーク型の都市構造を支える必要がある。**



SMART プランが目指す将来都市構造

■総合都市交通体系構築の基本目標

- 人口減少や超高齢化社会の局面を迎え、コンパクトシティ形成の必要性はさらに高まっており、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、新たな方針を打ち出すことが求められている。
- 本市においても、上位計画の目指す方向性として「集約・ネットワーク型都市構造」が打ち出されており、交通においても、コンパクトシティを支える役割が求められている。
- これらの流れを踏まえ、SMARTプランでは、以下に示す集約ネットワーク型都市構造の実現を基本目標として定めた。

【基本目標】

SMART な交通体系の構築による集約・ネットワーク型都市構造の実現
～ 地域特性に応じた多様な交通手段の活用 ～

※**SMART** な交通体系とは、将来の目標とすべきキーワードや今後取り組んでいきたい行政側の意志を表した言葉の頭文字であり、以下のような複数の意味を持っている。

- ・ **S**ustainable (持続可能)、**S**eamless (継ぎ目のない)、**S**trategic (戦略的)
- ・ **M**ulti-Modal (多様な交通手段)、**M**obility (移動性しやすい)、**M**odal shift (転換可能な)、
- ・ **A**ccessibility (アクセスしやすさ)、**A**menity (快適な)、**A**tttractive (魅力的な)
- ・ **R**eliability (信頼性が高い)、**R**olling (定期的に見直される)、**R**eality (実現可能な)
- ・ **T**houghtful (思いやりのある)、**T**ogether (行政・事業者・市民が一体となった)、**T**echnology (新たな技術を活用した)

■総合都市交通体系構築の基本方針

- 基本目標として掲げる集約・ネットワーク型都市構造を実現するためには、本市における交通課題に適切に対応することが求められる。
- 基本目標および現在・将来の都市交通の課題を踏まえた4つの基本方針を整理した。

【基本方針1】

東日本の中枢都市として交流を支える広域交通体系の構築

- ・ さいたま市が首都圏のみならず東日本の主要都市と新幹線、長距離バス、高速道路等の手段で結ばれるための交通基盤の充実を図り、東日本の中枢都市として、ポテンシャルの向上を目指す。

【基本方針2】

コンパクトシティを支えるアクセス性の高い交通体系の構築

- ・ 「2都心4副都心」の相互が連携強化を図り、補完するための基幹交通ネットワークの構築と現行ネットワークをかしこく使い維持・強化する。
- ・ 特徴・魅力を持つ「2都心4副都心」については、交通手段の連携をはじめ、新たな交通手段を創出する。
- ・ 主に生活利便施設が集積した鉄道駅周辺などの地域拠点にアクセスしやすい交通環境を創出する。

【基本方針3】

回遊性・快適性の高い魅力的な交通体系の構築

- ・ 集約・ネットワーク型都市の核となる「2都心」を中心に人が集い、憩い、賑わいを生み出す、歩いて楽しめる快適な交通空間を創出する。

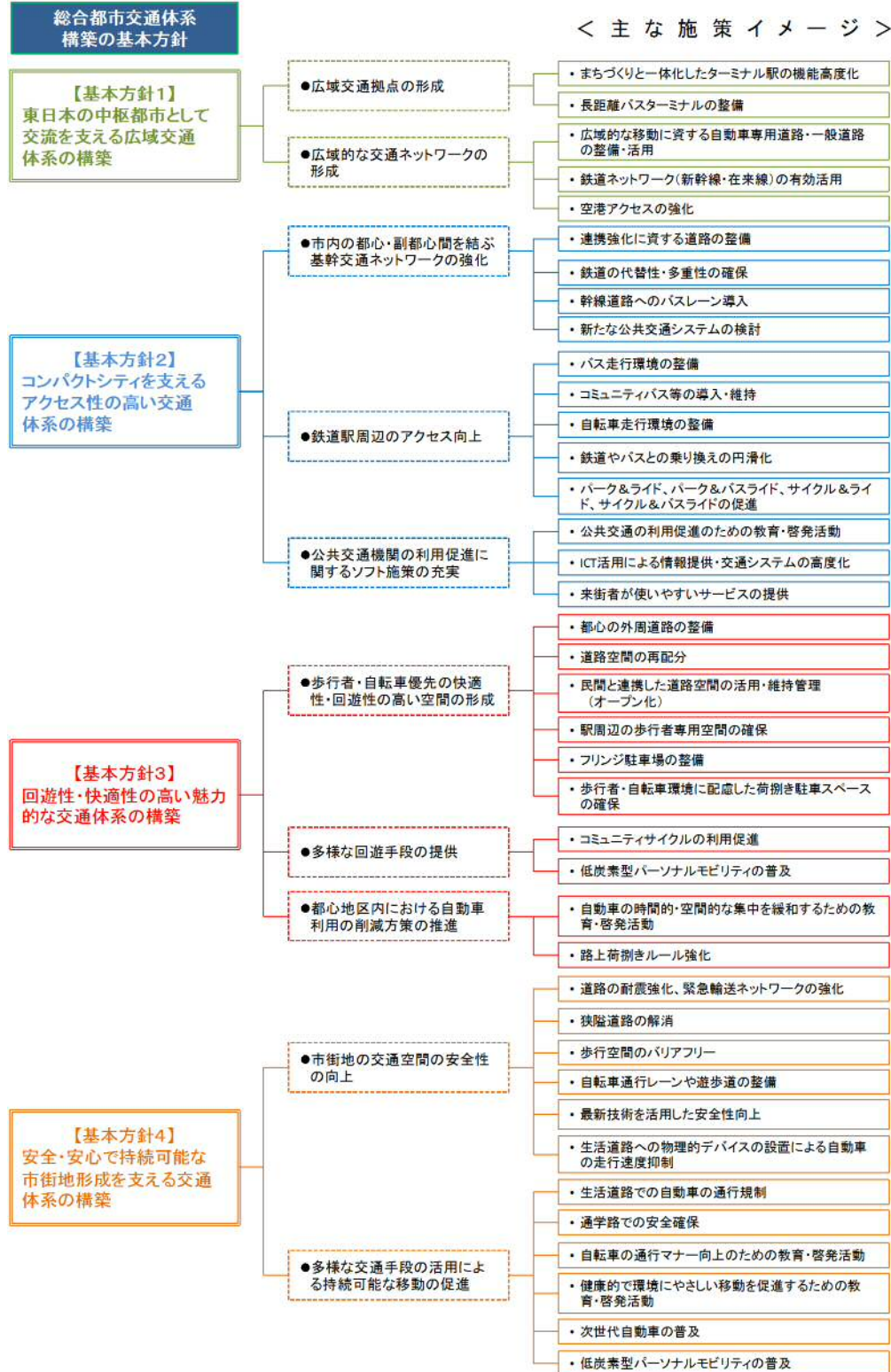
【基本方針4】

安全・安心で持続可能な市街地形成を支える交通体系の構築

- ・ 市街地内において居住者等が安全に安心して移動できることで、活発な活動を促し、地域の活性化に寄与する、暮らしやすい交通空間を創出する。

■本市が目指す総合都市交通体系における主な施策の検討

○さいたま市の交通施策の展開にあたっては、この4つの基本方針に基づいて検討を進めるものとし、SMARTプランでは施策展開の方向性について提示した。



総合都市交通体系の基本的な考え方と施策イメージ

■今後の進め方の検討

- 今後、総合都市交通体系マスタープラン部門別計画を検討していく上では、各部門計画が重視すべき視点を短期的、中期的、長期的に分けて、戦略的に交通施策を進める。
- 第一段階として、顕在化している緊急度の高い問題に対応するための基盤整備やソフト施策を展開する。緊急度の高い問題がある程度解消された段階で、骨格となる交通ネットワークの構築、および、骨格ネットワークの機能向上のためのソフト施策を展開する。ある程度基盤が整備された段階で、エリアマネジメントを含めた交通の管理、運用を進める。
- また、交通は人々の活動の派生需要であることから、常に都市計画・施設配置計画等のまちづくりに関する諸計画と連携しながら施策展開を進めていく。

- 総合都市交通マスタープラン部門別計画は、具体的な施策展開を中心とした計画であり、各計画が独自に目標設定等をして計画の実効性を高めていくものであり、この施策の評価を継続的に実施する必要がある。また、計画上の問題が発生した場合は、必要に応じて、計画を見直すことが望ましい。
- なお、総合都市交通マスタープラン基本計画は、本市における望ましい交通体系整備の基本的な方針を示した長期計画であるが、社会経済情勢の変化や、上位計画の改定等により見直す必要があることから、概ね10年程度を目途に、見直しを行うこととする。



※本調査結果に基づき、基本計画（素案）については、平成28年7月からパブリック・コメントを実施することとしている。パブリック・コメントの実施に際し、素案の一部の修正を行っているが、今回の資料は、調査報告書の内容で記載している。