

1 調査名称： 平成27年度ふじみ野市総合都市交通体系調査業務

2 調査主体：ふじみ野市

3 調査圏域：ふじみ野市全域

4 調査期間：平成27年8月13日から平成28年3月18日まで

5 調査概要：

ふじみ野市は、平成17年に合併して誕生し、合併後10年を経過するため、都市計画マスタープランの見直し時期を迎えており、都市交通軸の整理課題として、体系だった道路ネットワークに基づき、道路整備の優先順位を設定し、効果的・効率的に道路整備を推進することが急務である。交通実態の把握と課題の整理に基づく交通ビジョンの検討、将来交通量予測に基づく都市交通体系（交通ネットワーク計画、交通結節点計画）の検討及び都市計画道路の優先整備路線の選定の検討などを行い、本市の交通政策のあり方を示すことを目的として実施した。

## I 調査概要

1 調査名称 平成27年度ふじみ野市総合都市交通体系調査業務

### 2 報告書目次

#### 序章

##### 業務の概要

#### 1 上位計画・関連計画の整理

##### 1.1 上位・関連計画の概要

##### 1.2 「(仮称)ふじみ野市交通マスタープラン」の位置付け

##### 1.3 交通体系に関する国、県、周辺市町等の動向

##### 1.4 ふじみ野市の上位・関連計画

#### 2 交通実態の把握

##### 2.1 東京都市圏パーソントリップ調査による交通実態把握

##### 2.2 交通実態調査

##### 2.3 地域公共交通の検討状況

##### 2.4 市民意識調査結果の整理

#### 3 交通体系上の課題の整理

##### 3.1 上位計画を踏まえた課題

##### 3.2 関連計画・調査を踏まえた課題

##### 3.3 ふじみ野市及び近隣市町の交通体系に関わる動向

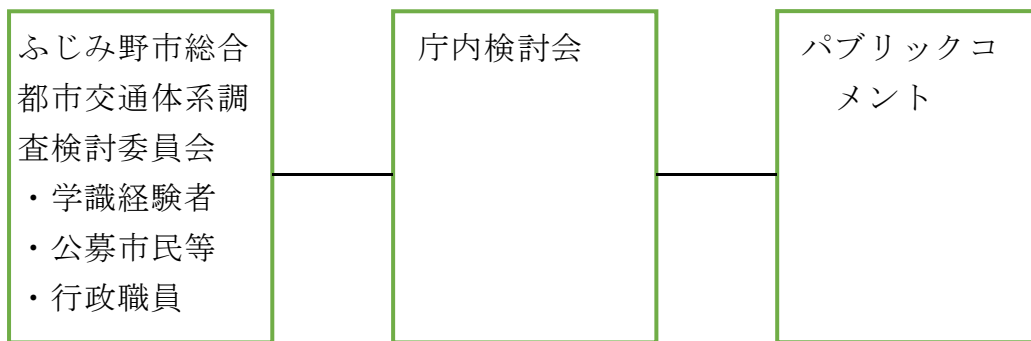
##### 3.4 交通体系上の問題・課題の整理

### 3 調査体制

平成２７年度は、調査業務のみだったため委員会を設置していません。

\*平成２８年度に検討委員会を設置する予定です。

#### 検討委員会（案）



### 4 委員会名簿等：

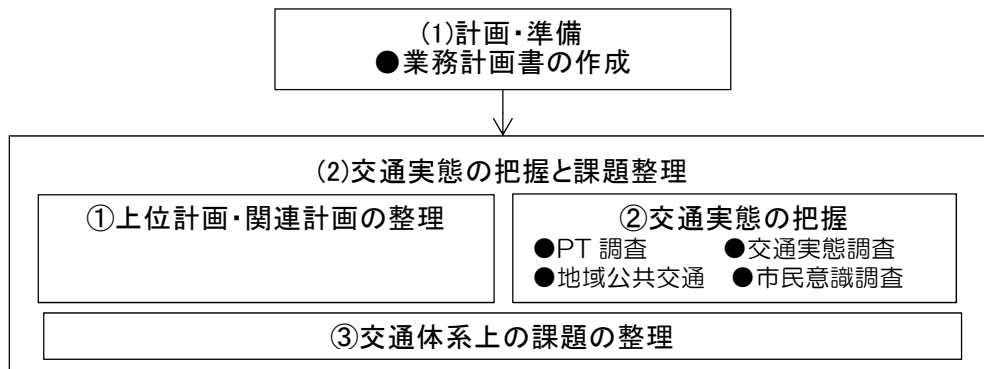
## II 調査成果

### 1 調査目的

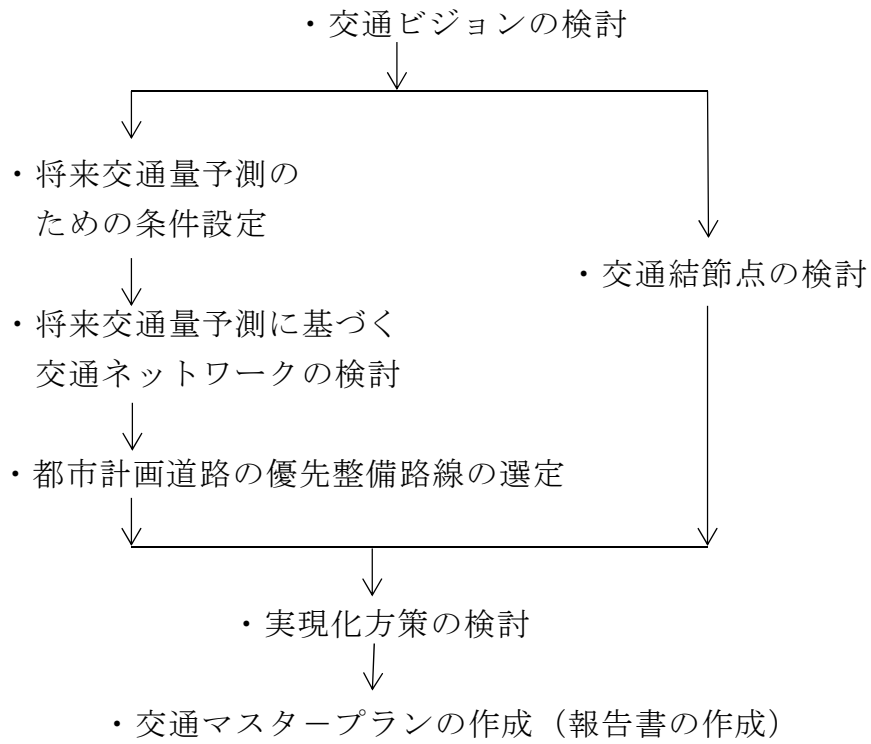
ふじみ野市は、平成17年10月に旧上福岡市と旧大井町が合併して誕生した。合併後10年を経過するため、都市計画マスタープランの見直し時期を迎えており、都市交通軸の整理課題として、効果的・効率的な整備が急務である。その課題を解決するため、体系だった道路ネットワークに基づき道路整備の優先順位を設定し、効果的・効率的に道路整備を検討し交通政策のあり方を示す交通マスタープランを策定することを目的とする。また、本調査の成果を総合振興計画見直しの際の都市基盤整備にも反映させる。

### 2 調査フロー

(平成27年度)



(平成28年度)



### 3 調査圏域図

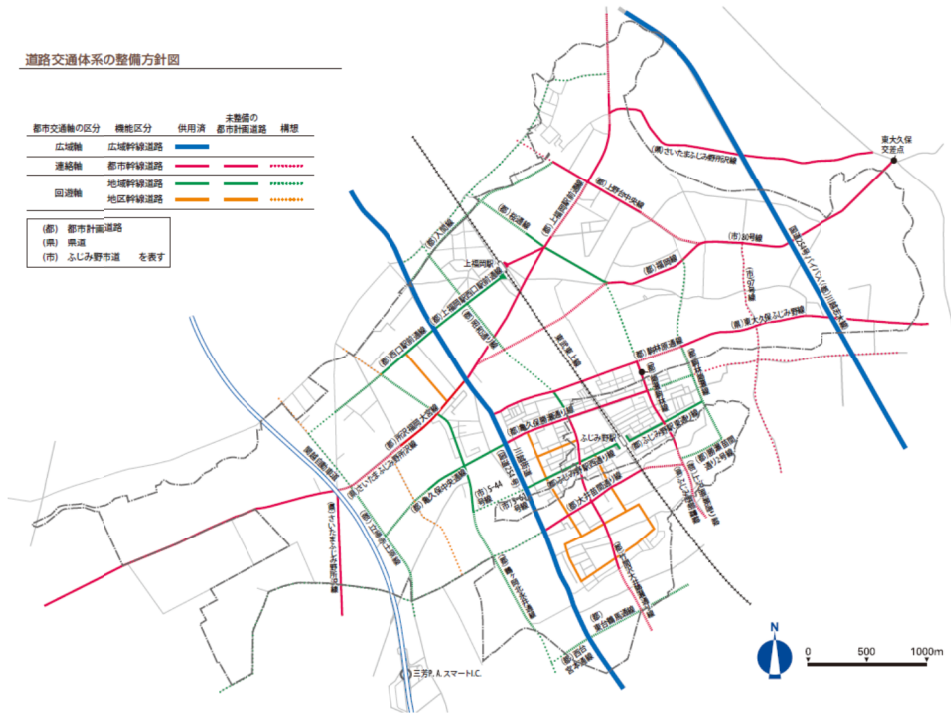
道路交通体系の整備方針図

都市交通軸の区分	機能区分	供用済	全整備の 都市計画道路	構想
広域軸	広域幹線道路	—	—	—
連絡軸	都市幹線道路	—	—	—
回遊軸	地域幹線道路	—	—	—
	地区幹線道路	—	—	—

(都)	都市計画道路
(県)	県道
(市)	ふじみ野市道

を表す



## 4 調査成果

## (1) 上位計画・関連計画の整理

上位計画、関連計画・調査、市及び近隣市町の動向について、以下の資料をもとに整理した。

表 交通体系に関する上位・関連計画の概要 (1/3)

	策定年度	計画名または資料名 (所管)	計画の概要
国の動向	H18	都市・地域総合交通戦略 (国土交通省)	集約型都市構造の実現に向けた総合的な都市交通の戦略
	H26	交通政策基本計画	交通政策基本法の長期的な方向性に基づき、今後講ずべき交通施策を定めた計画
	H26	立地適正化計画 (国土交通省)	一定の居住密度の維持や都市機能の計画的な配置、これらを支える公共交通等の充実を図るマスタープラン
	H27	地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(国土交通省)	まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するための手順、考え方を示した手引き
	H24	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省、警察庁)	自転車を安全・快適に利用できる環境を整備するため、自転車ネットワーク計画の作成や整備、通行ルールの徹底等を推進するガイドライン
	H25	○防災都市づくり計画策定指針(国土交通省)	東日本大震災の教訓を踏まえ、「防災都市づくり計画」を様々な災害リスク評価に基づく総合的な計画に見直すための策定指針及び計画の解説
		○防災都市づくり計画のモデル計画及び同解説(国土交通省)	
H25	低炭素まちづくり計画	○低炭素まちづくり実践ハンドブック (国土交通省)	都市の低炭素化の促進に関する法律(エコまち法)に基づき、地方公共団体の低炭素まちづくり計画の作成を支援するハンドブック
埼玉県の動向	H24	埼玉県5か年計画 －安心・成長・自立自尊の埼玉へ－	埼玉県では5年ごとに県政運営の指針となる総合計画を策定し、本計画はH24～28年度までに県が取り組む施策の体系を明示
	H24	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (富士見都市計画)	一市町村を超える広域の見地から将来像や区域区分等の都市計画の基本的な方針を定めたマスタープラン
	H25	都市計画道路の検証・見直し指針	全ての未整備都市計画道路を対象に、計画の検証及び見直しを進めるための基本的な考え方や手順を示した指針
	H22	ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想	○自転車みどころスポットを巡るルート100

		策定年度	計画名または資料名 (所管)	計画の概要
周辺市町、 先進都市の動向	周辺市町	H27	ららぽーと富士見 (富士見市)	国道 254BP 沿いに、店舗面積 80,000 m <sup>2</sup> 、東上線エリア最大規模のショッピングセンターが開業
		H27	三芳スマート IC フル化及び車種拡大 (国土交通省、三芳町)	三芳スマート IC のフル化及び車種拡大(大型車通行可)の事業化の決定が公表され、供用開始は 2020 年度を目標
	先進都市	H24	さいたま市道路網計画 (さいたま市)	さいたま市は埼玉県より先行して都市計画道路の見直しに着手し、道路をネットワークとして捉え、廃止だけでなく、新設路線も設定した計画
		H26	さいたま自転車まちづくり大綱 (さいたま市)	自動車に過度に依存しない交通体系の実現を目指し、自転車に関する取組を総合的にとりまとめるため、大綱では基本理念や将来像を策定
		H26	第 2 次ちがさき自転車プラン (茅ヶ崎市)	茅ヶ崎市は自転車利用の促進を重要な施策として位置付け、一層の自転車ルールの徹底や安全・安心な走行環境の整備等に向けた計画
ふじみ野市の動向	上位計画	H19	ふじみ野市総合振興計画	基本理念や将来像、施策の大綱に沿って、長期的な視点に立ってまちづくりを進めるためのふじみ野市において最も上位に位置付けられる計画
		H21	ふじみ野市都市計画マスタープラン	ふじみ野市のまちづくりの目標や将来の都市構造に基づき、土地利用の方針や道路交通体系整備の方針、地域別構想等を定めたマスタープラン
	関連計画	H10	上福岡市都市計画道路整備計画策定調査	合併前の上福岡市が策定した交通マスタープランに基づき、現在の都市計画道路網の原型となる計画
		H18	ふじみ野市まちづくり事業調査	上福岡駅周辺において交通計画上の課題について検討し、事業を見据えた対応策を提案
		H26	市内地域公共交通検討業務	公共交通の短期見直しを行うため、市内循環バスの実態把握に基づく課題の整理と施策の方向性を検討



(2) 交通実態の把握

東京都市圏パーソントリップ調査を活用して、ふじみ野市及び周辺市町の活動実態を把握するとともに、自動車、自転車、歩行者の交通量を把握するための交通実態調査を行った。

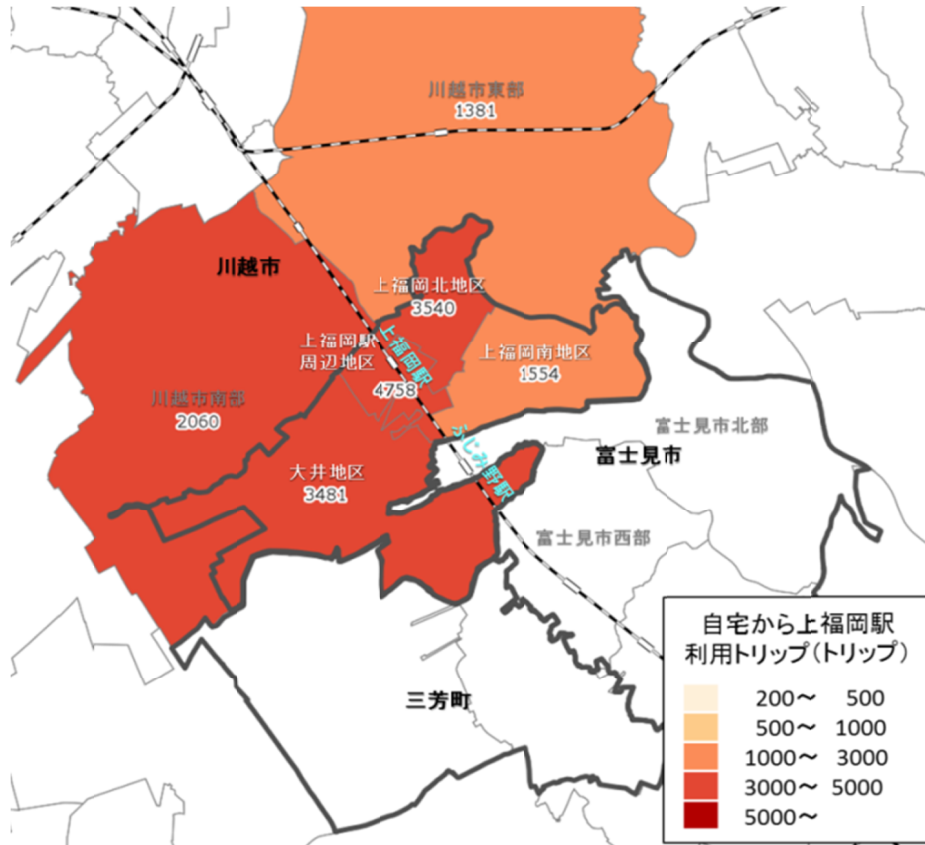


図 上福岡駅利用者の居住地分布

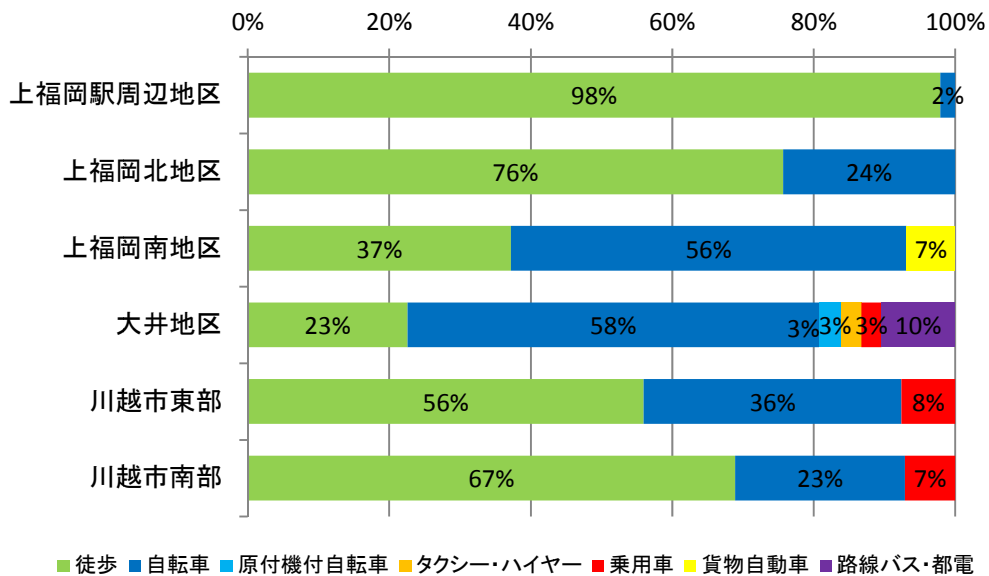


図 上福岡駅利用者の末端交通手段分担率

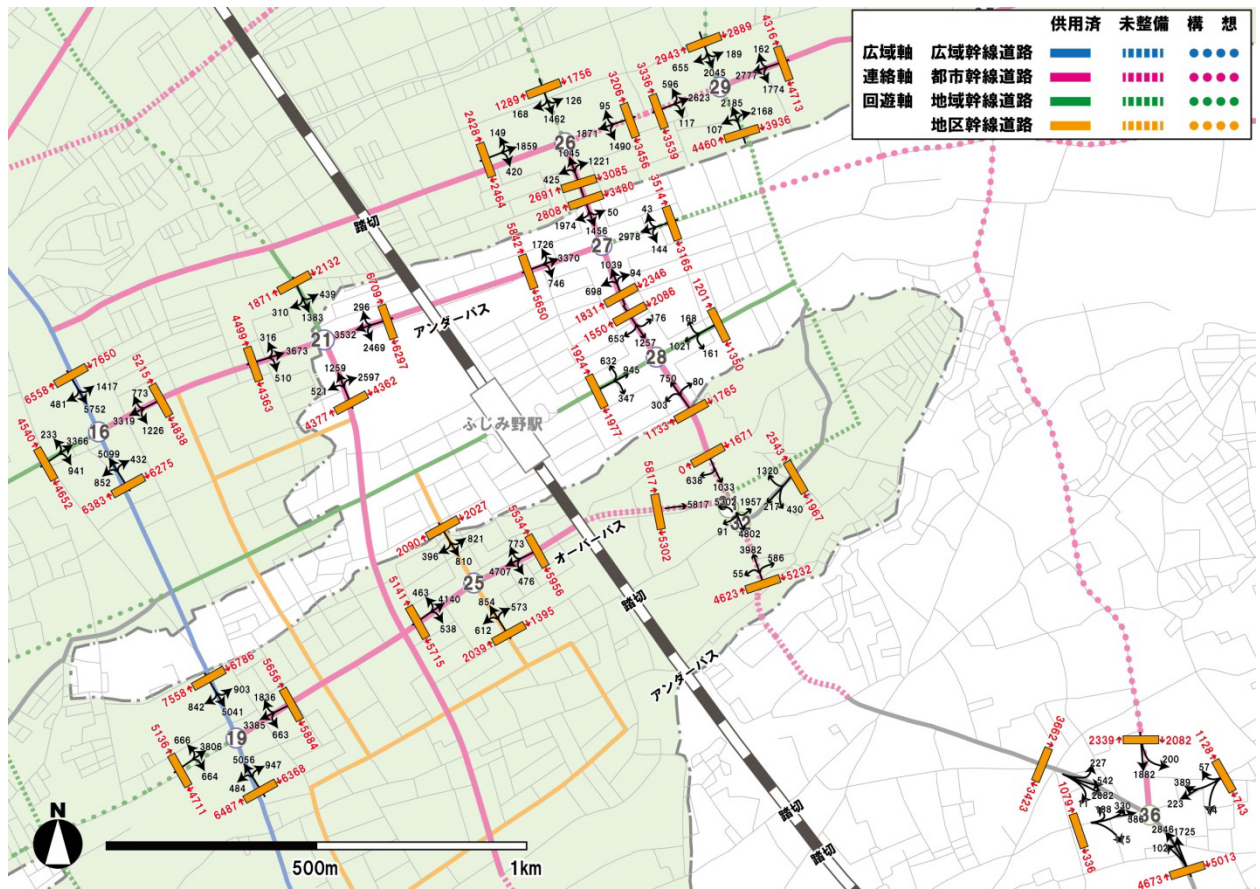


図 交通量調査結果

(3) 交通体系上の課題の整理

(1) (2) を踏まえて、交通体系上の課題を以下のように整理する。

表 ふじみ野市における交通体系上の問題・課題

視 点	交通体系に関する問題点	交通体系上の課題	参考資料
道路交通体系	<p>●東西方向の幹線道路の不足による交通混雑及び渋滞の発生</p> <p>・本市は川越街道や東武東上線などを軸とする南北方向に都市が発展し、東西方向からの自動車交通が集中する構造である。しかし、東西方向の道路網が少なく、かつ2車線道路であること、川越街道との交差や東武東上線の踏切横断などのため、県道さいたまふじみ野所沢線など数少ない東西方向の幹線道路において交通混雑及び渋滞が発生している。</p>	<p>●東西方向の幹線道路の円滑な交通流の確保</p> <p>・東西方向の幹線道路の交通混雑及び渋滞を解消するため、渋滞箇所の交差点改良や未整備都市計画道路の優先整備など、円滑な交通の流れを確保する必要がある。</p>	<p>・ふじみ野市都市計画マスタープラン (H21)</p>
	<p>●広域道路へのアクセス交通の増加による交通混雑の増大</p> <p>・H21年に国道254号バイパスが無料化され、関越自動車道三芳スマートI.C.のフル化が計画されており、広域道路への自動車アクセス交通の増加による交通混雑が増大する恐れがある。</p>	<p>●広域道路への計画的な連絡路の確保</p> <p>・広域道路へのアクセス性を強化するため、近隣市町と連携しながら、計画的な連絡路を確保する必要がある。</p>	<p>・市及び近隣市町の交通体系に関わる動向(広域交通)</p>
	<p>●市東部の大規模開発に伴う周辺での交通混雑の増大</p> <p>・H27年4月のららぽーと富士見の開発、福岡二丁目地区のイオンタウン開発計画、国道254号バイパス沿道の産業系開発計画など、市東部での都市開発の動きが活発化しており、これらの大規模開発に伴う自動車交通の集中による周辺での交通混雑が増大する恐れがある。</p>	<p>●市東部の大規模開発を見据えた道路網の構築</p> <p>・市東部の大規模開発に伴う周辺での交通混雑を抑制するため、開発計画による自動車交通の集中を見据えた道路網の構築が必要である。</p>	<p>・市及び近隣市町の交通体系に関わる動向(大規模開発)</p>
	<p>●都市計画道路の整備が困難な路線</p> <p>・都市計画道路は格子状の構造を基本として整備が進められているが、計画線上における住宅密集など整備が困難な路線もあるため、実現化が問題となっている。</p>	<p>●都市計画道路の計画見直しの検討</p> <p>・都市計画道路の整備が困難な路線については、必要性及び計画の実現性を踏まえた計画見直しの検討が必要である。</p>	<p>・ふじみ野市都市計画マスタープラン (H21)</p>
	<p>●狭あい道路からなる住宅密集地域における利便性、安全性、防災性の問題</p> <p>・上福岡駅東側周辺などのように狭あい道路からなる住宅密集地域では、生活の利便性や交通の安全性の問題をはじめ、緊急車両の通行や活動など防災上問題のある地区がある。</p>	<p>●狭あい道路の計画的な整備</p> <p>・密集地域における利便性、安全性、防災性を改善するため、狭あい道路の計画的な整備が必要である。</p>	<p>・ふじみ野市都市計画マスタープラン (H21)</p>

公共交通体系	<p>●利用者ニーズや利用実態と合わない市内循環バスの運行方式・サービス水準</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環バスの運行ルートは、1周当たりの所要時間が各コースとも約40分～1時間と長大なため、市民が希望する運行間隔と合っていない。</li> <li>コース全体の1便平均利用者数は、平日が9.7人/便に対して、土日祝が6.1人/便と土日祝で少ないが、現行の運行ダイヤは平日、土日祝日ともに毎日同じダイヤで運行している。</li> <li>東部地域内を運行する東部コースや、ふじみ野駅南側のエリア、西部地域などで利用が少ないバス停が目立つ。</li> <li>市民アンケート調査によると、買物、通院目的の場合、市内循環バスはコースや運行ダイヤなどの面で、これらの外出目的と合致しておらず、利用し難く、行きたい場所まで行けないと思う方の意見が多い。</li> </ul>	<p>●市内循環バスの運行方式・サービス水準等の見直し・改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各コースの1周当たりの所要時間が長大なため、所要時間を短縮する運行ルートの再編が必要である。</li> <li>平日に対して土日祝の利用者数が少ないため、土日祝の運行効率の改善に向けたサービス水準の見直しが必要である。</li> <li>運行ルートにより乗降客数が少ない区間があるため、ルートの見直しや改善が必要である。</li> <li>改めて既存公共交通機関（鉄道、民間路線バス）との役割分担を図るとともに、市内循環バスの利用者層や導入目的を明確にした上で、運行ルート（行き先）やダイヤ等の見直しが必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内地域公共交通の検討（H26、H27）</li> </ul>
	<p>●鉄道とバスの連携の不足</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケート調査によると、バスの利用意向として駅まで乗り換えなく直接行ける回答が多い。</li> <li>H23 市民意識調査結果より、西武バスが上福岡駅前ロータリーまで行かないので、何とか改善してもらいたいという要望がある。</li> </ul>	<p>●上福岡駅における鉄道とバスの相互連携による結節性の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道とバスによる公共交通機関相互の連携を図り、上福岡駅における交通結節点としての機能強化が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内地域公共交通の検討（H26、H27）</li> <li>ふじみ野市総合振興計画市民意識調査（H23）</li> </ul>
	<p>●バスの運行ルートやサービス水準等の面で不便な地域の存在</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本市の公共交通利用圏域は既存の鉄道、民間路線バス、市内循環バスにより概ねカバーされている。しかし、市民アンケート調査によると、公共交通が運行されているものの、運行ルート（行き先）、運行時間帯（早朝、夜）、運行本数などの面で不便な地域（特に東部地域）に対する指摘が多い。</li> </ul>	<p>●公共交通のサービス水準が低い地域における移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通（バス）は運行されているが、運行ルートやサービス水準等の面で不便な地域（特に東部地域）における移動手段の確保が必要である。</li> <li>特に高齢者など自家用車利用に依存しない移動制約者の移動手段を確保するため、デマンドタクシーなど対象</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内地域公共交通の検討（H26、H27）</li> </ul>

公共交通体系		者を限定した移動手段の導入が必要である。	
	●市内循環バスの赤字に伴う行政負担の限界	●地域、交通事業者、行政との役割分担による協働の仕	●市内地域公共交通の検

	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環バスの運行収支は年間約3,100万円の赤字のため、現行の運行方式・サービス水準を継続的に維持するには行政負担などの面で限界がある。</li> </ul>	<b>組みの構築</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環バスをはじめ地域公共交通を持続的に維持・確保していくためには、交通事業者の自助努力や行政の支援に加え、市民（地域）が自分達の移動手段の維持に対して負担と責任を負うなど、持続可能な仕組みを構築することが必要である。</li> </ul>	討（H26、H27）
歩行環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>●上福岡駅東口商店街の賑わいの低下</li> <li>・H21 都市計画マスタープランにおいて、市の玄関口である上福岡駅周辺は中核的な商業・業務拠点として位置づけられているが、商業が集積する駅東口商店街は老朽化し、賑わいが低下している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●上福岡駅東口商店街の再生と回遊性のある歩行空間の創出</li> <li>・上福岡駅東口商店街の面的広がりを活かした魅力ある商店街の再生に合わせ、回遊性のある歩行空間を創出することが必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふじみ野市都市計画マスタープラン（H21）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●上福岡駅周辺と大規模開発の連携</li> <li>・現在、福岡二丁目地区においてショッピングモールの開発計画が進行しており、中核拠点として位置づけられている上福岡駅周辺との連携を促進していく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ショッピングモールと上福岡駅東口商店街との歩行動線の強化</li> <li>・上福岡駅からショッピングモールまでを拠点軸とみなし、福岡二丁目地区のショッピングモールと上福岡駅東口商店街の歩道は片側が未整備であるため、この整備を推進することによって歩行動線の強化を図ることが必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市及び近隣市町の交通体系に関わる動向（大規模開発）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路が狭いことなどによる子供の通学の危険性</li> <li>・H23 市民意識調査結果より、道路がとて狭く、子供を安心して通学させられないという意見がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地区特性に応じた通学路の安全性の確保</li> <li>・道路が狭く歩道がない、見通しが悪いなど、子供の通学路として危険な区間・箇所においては、地区特性に応じた通学路の安全性の確保が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふじみ野市総合振興計画市民意識調査（H23）</li> </ul>
自転車利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>●安全に自転車が走行できない自転車利用環境</li> <li>・市の中心部は平坦な地形であるため、上福岡駅周辺では自転車利用者が多い。しかし、2車線道路がほとんどで、十分な道路幅員を有しないことから、自転車走行空間を確保することは難しい状況にある。</li> <li>・自転車はさいたま上福岡所沢線での横断が極めて多く、ふじみ野市を東西に分断している東武東上線は、限られた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●上福岡駅を中心とする自転車走行空間の確保</li> <li>・上福岡駅を中心に集中する自転車利用者が安全に走行できるようにするため、さいたま市の自転車まちづくりや茅ヶ崎市の法定外路面標示など自転車施策の先進都市を参考に、自転車走行空間を着実に確保していくことが必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふじみ野市総合振興計画市民意識調査（H23）</li> <li>・さいたま自転車まちづくり大綱（H26、さいたま市）</li> <li>・第2次ちがさき自転車</li> </ul>

	<p>地点でしか横断できないため、利用者の利便性や安全性の観点から、問題となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H23 市民意識調査結果より、富士見通りは子供を乗せた自転車で走るのが怖い、自転車が車道を走るのは危険なため自転車専用道路を作してほしいなど、安全に自転車が走行できない道路環境であることが問題となっている。</li> </ul>		<p>プラン (H26、茅ヶ崎市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通実態調査</li> </ul>
	<p>●埼玉県が指定するサイクルネットワークの形成が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・埼玉県が指定する「自転車みどころスポットを巡るルート100」において、市は3ルート（自転車体験ルート、新河岸川の自然歴史を訪ねるルート、三富新田を中心とした歴史と自然景観を楽しむルート）が該当するが、これらのルートを活用したサイクルネットワークの形成はまだ不十分である。</li> </ul>	<p>●新河岸川や三富新田を巡るサイクルネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の自然資源として重要な新河岸川や三富新田をみどころスポットとした自転車ルートの形成は市の魅力を高めるため、これらを活用したサイクルネットワークの構築を推進することが必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車みどころスポットを巡るルート100 (H22、埼玉県)</li> </ul>