

1 調査名称：所沢市総合都市交通体系調査

2 調査主体：所沢市

3 調査圏域：所沢市全域

4 調査期間：平成29年6月14日から平成30年3月23日まで

5 調査概要：

本市の都市計画マスタープランである「所沢市街づくり基本方針」（以下、「都市マス」という。）は、平成30年度に策定を予定している第6次所沢市総合計画の内容と整合を図るため、平成31年度の改定を目標に作業を進めている。

「所沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略」で位置づけている重点プロジェクト（「COOL JAPAN FOREST 構想」、「所沢駅周辺」の開発とまちの活性化）の着手、本市に近接する関越自動車道三芳スマートインターチェンジのフル化の影響等を踏まえ、将来的な人口減少・少子高齢社会の進展を見据えた交通量を改めて推計し、自動車交通だけでなく、人や鉄道、バス（コミュニティバス含む）及び自転車を利用して移動する人の動きや課題についても分析を行った新たな将来道路体系を都市マスへ位置付けることを目的として実施するものである。

平成29年度は都市マスへ位置付ける将来道路体系の検証を行うため、既存計画及び構想等の整理、現況の交通量調査、公共交通を含めた交通の現況や将来交通計画を踏まえた課題等の整理を実施した。

I 調査概要

1 調査名称

所沢市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 都市の現況及び交通の現況

(1) 所沢市の都市の現況

(2) 現況交通量調査

(3) 所沢市の交通の現況

(4) パーソントリップ調査

(5) 所沢市の現況の課題整理

2. 将来計画及び構想等の整理

(1) 所沢市の将来計画及び構想等の整理

(2) 所沢市の将来交通需要の整理

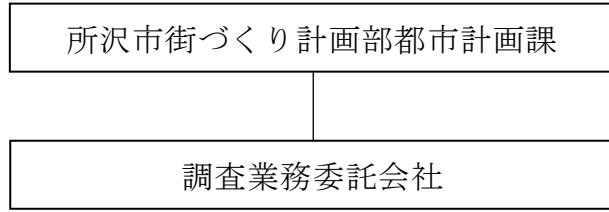
3. 現況と計画を踏まえた道路網の課題等の整理

巻末資料

1. パーソントリップ調査について

2. 道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）について

3 調査体制



4 委員会名簿等

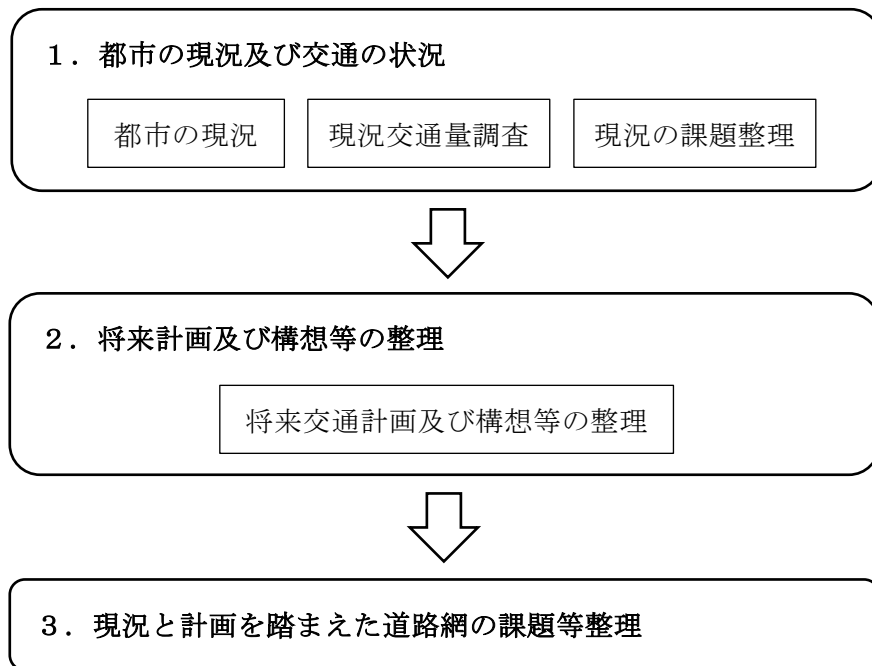
委員会の設置なし

II 調査成果

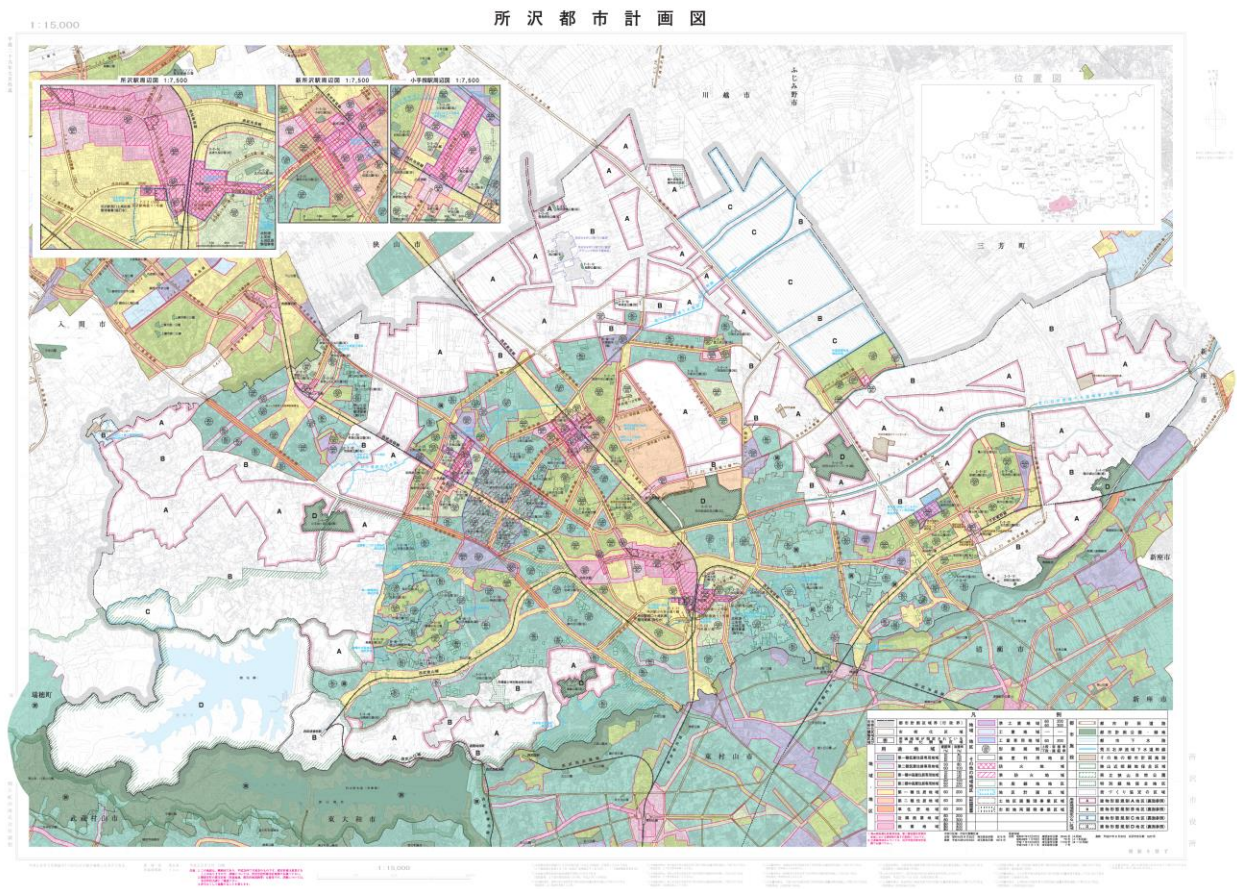
1 調査目的

都市マスの改定において、本市の取り巻く状況を踏まえ、将来的な人口減少・少子高齢社会の進展を見据えた交通量を改めて推計し、自動車交通だけでなく、人や鉄道、バス（コミュニティバス含む）及び自転車を利用して移動する人の動きや課題についても分析を行った将来道路体系の見直しを行うため、既存計画及び構想等の整理、現況の交通量調査、公共交通を含めた交通の現況や将来交通計画を踏まえた課題等を整理したものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図 市内全域



4 調査成果

(1) 現況交通量調査

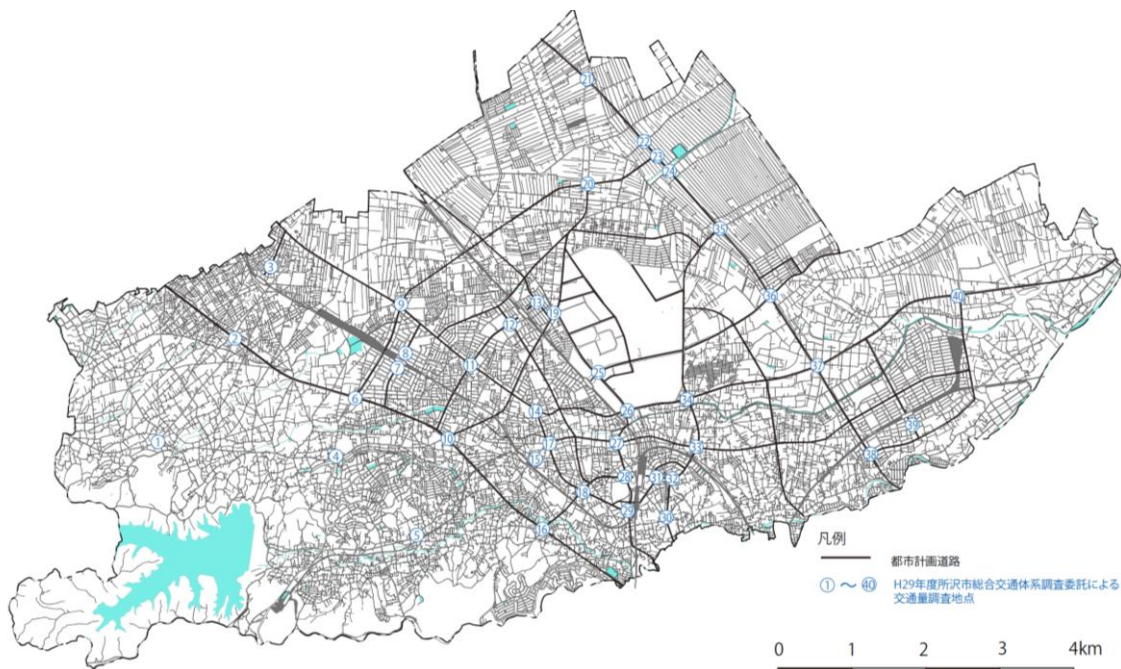
都市マスの将来道路体系に示している主要幹線道路等が交わる交差点において、現況の12時間交通量調査を行い、交差点における流入交通量、流出交通量及び断面交通量をまとめた。

また、交差点ごとに全流入交通量の合計を算出し、最も交通量の多い時間帯をピーク時間帯として、まとめた。

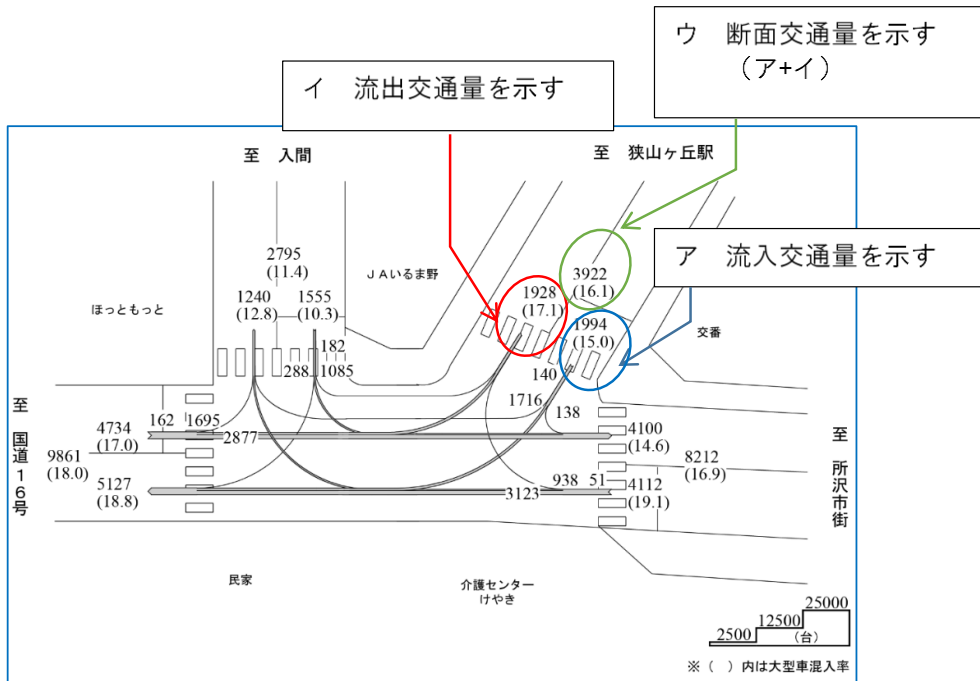
交通量調査の概要

- ①観測日：2017年10月24日（火）
- ②観測時間帯：午前7時～午後7時までの12時間
- ③観測方法：自動車の分類はナンバープレートの形状、塗色、分類番号による4車種に分類
- ④観測地点：市内の主要交差点40箇所

■ 現況交通量調査観測地点



■自動車交通流動図

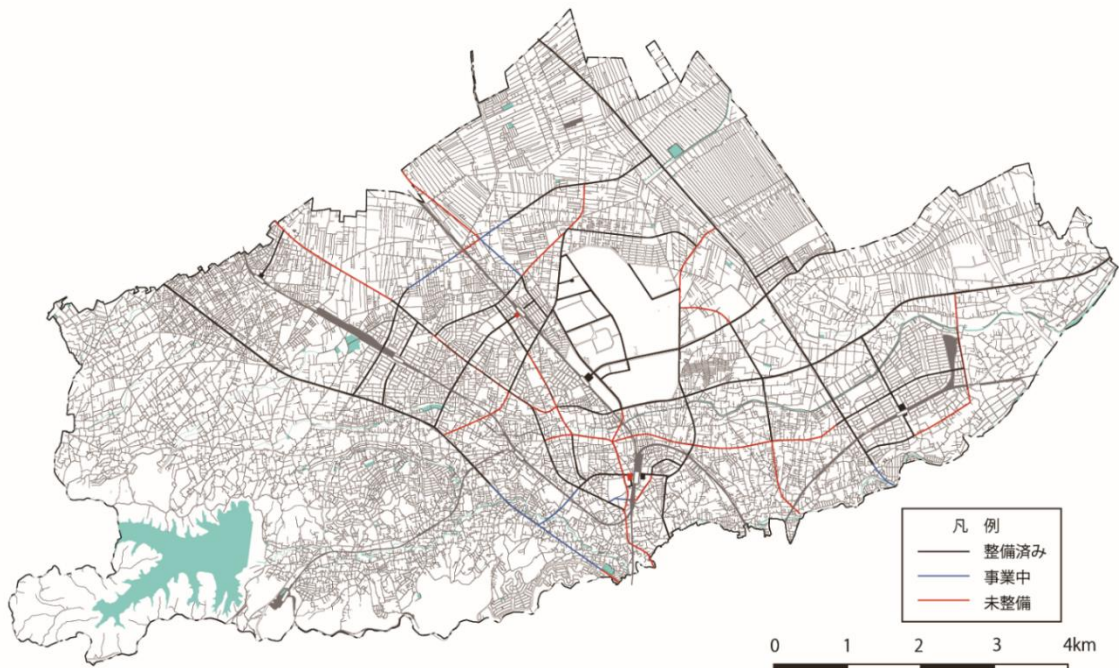


(2) 本市の交通の現況

1) 本市の交通の現況として、

- ①都市計画道路 ②駅前広場 ③公共駐車場 ④自転車駐車場
 - ⑤自転車道・自転車レーン ⑥交通バリアフリー
- の整備状況をまとめた。

■都市計画道路網図



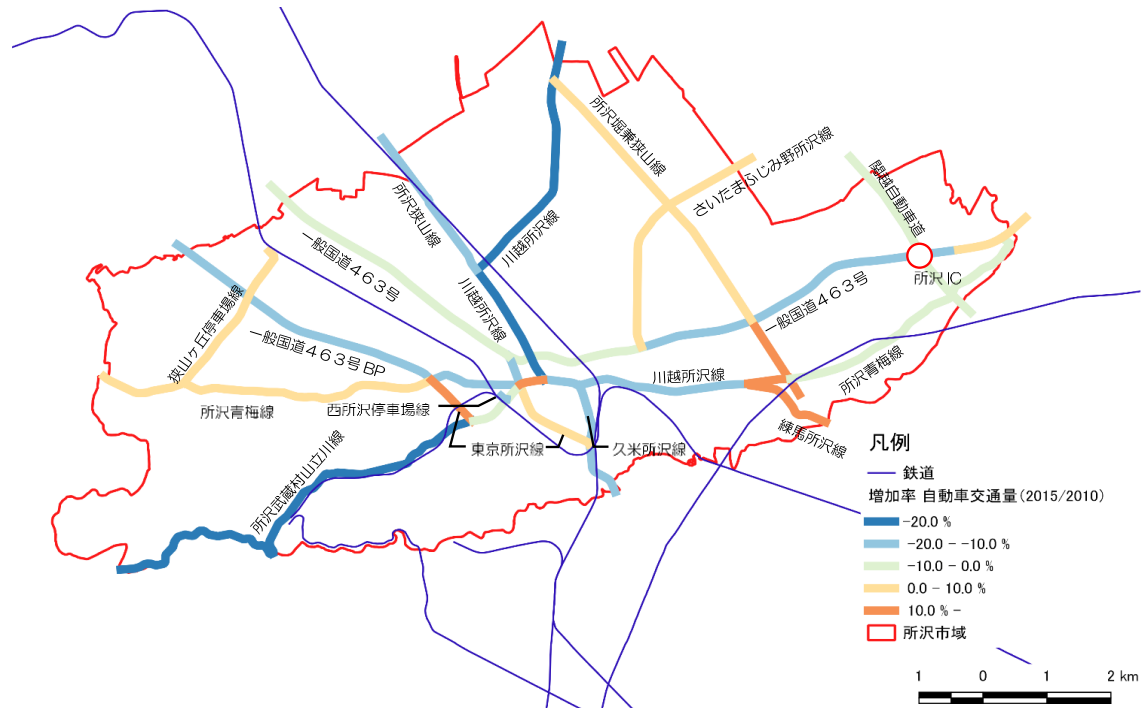
2) 交通量等の整理として、

①自動車交通量（混雑度含） ②鉄道駅の乗降客数

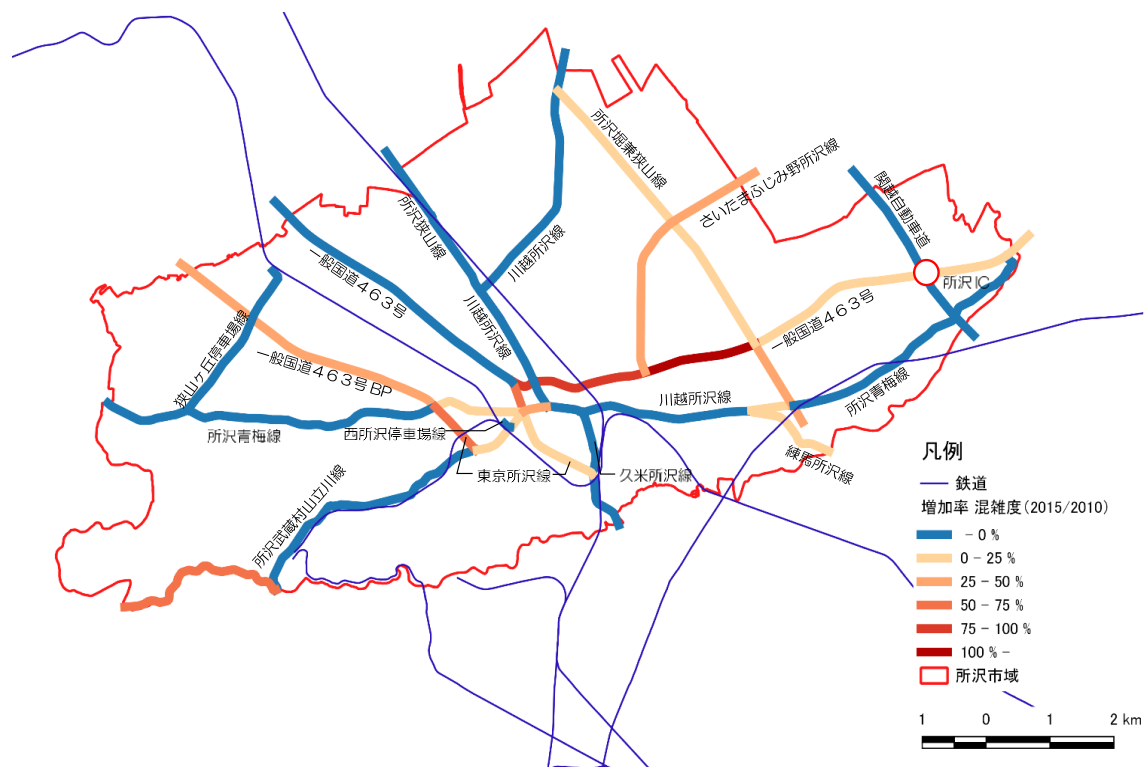
③路線バスの輸送人員

をまとめ、公共交通の空白地域を抽出した。

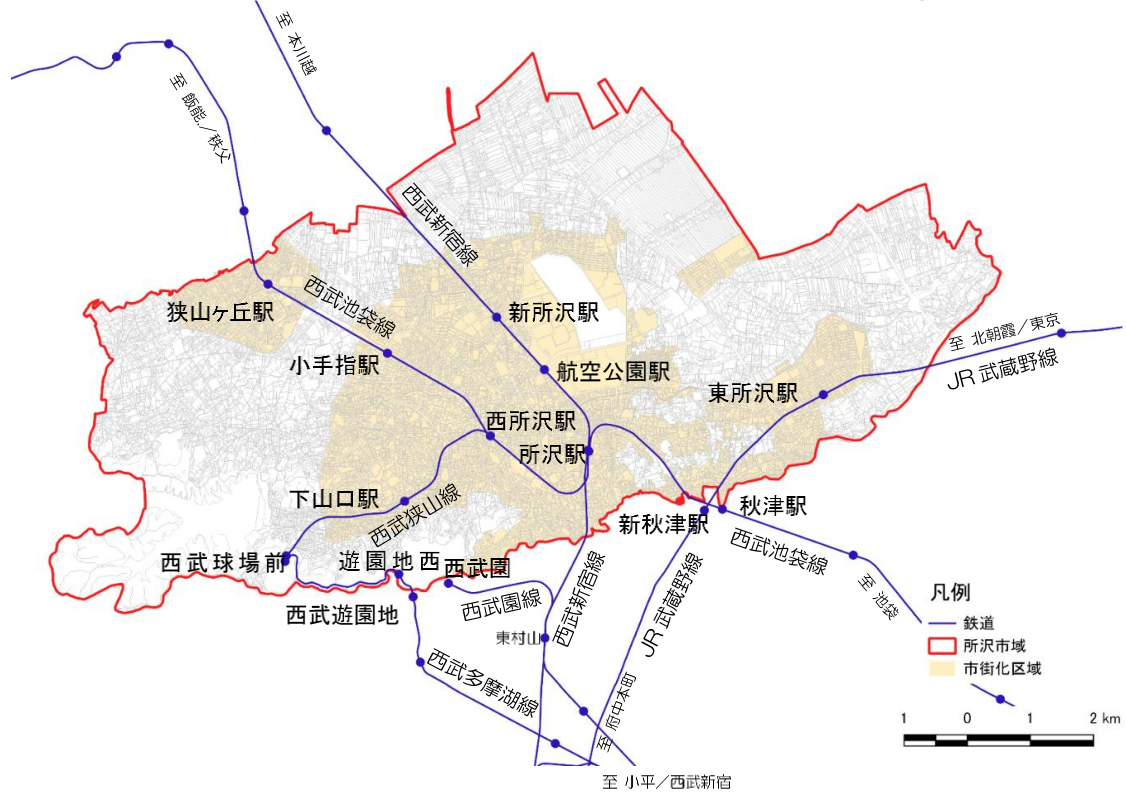
■自動車交通量（24時間）の増減 2010年～2015年



■混雑度の増減 2010年～2015年



■市内の鉄道網

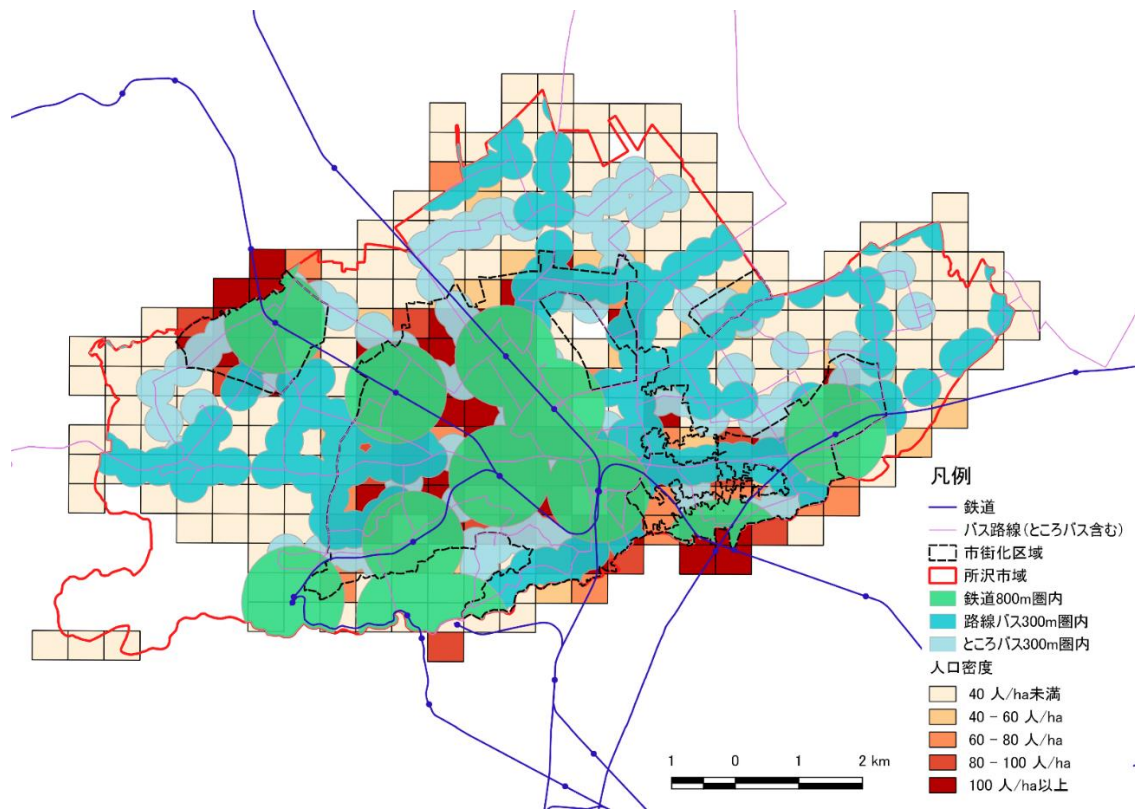


■市内鉄道駅・隣接主要駅の乗降客数の推移

	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
所沢駅	91,815	92,735	94,609	96,321	96,156	94,827	93,399	95,309	96,485	95,772	97,662	99,994
航空公園駅	27,869	27,841	27,682	27,939	28,373	27,450	27,399	27,648	28,076	28,006	28,448	28,333
新所沢駅	60,583	61,008	59,323	58,845	57,821	56,017	54,975	55,628	55,870	54,698	55,265	55,309
秋津駅 ※2	71,126	72,252	73,236	76,494	77,111	76,177	76,217	77,735	78,878	78,103	79,774	80,316
西所沢駅	23,754	23,993	24,322	24,553	24,393	23,904	23,863	24,112	24,473	24,267	24,811	24,801
小手指駅	47,619	48,383	48,696	49,091	48,668	48,004	46,571	47,336	48,338	48,058	48,696	49,203
狭山ヶ丘駅	29,299	29,393	29,340	28,946	28,092	26,835	25,997	26,023	26,238	25,665	25,831	25,626
遊園地西駅	842	801	749	744	763	781	950	898	781	757	764	757
下山口駅	9,318	9,347	9,266	9,097	8,902	8,668	8,632	8,517	8,423	8,203	8,378	8,289
西武球場前駅	7,797	7,970	7,604	7,975	8,565	8,723	9,356	10,480	10,669	9,964	10,286	9,575
西武園 ※2	4,095	4,101	4,221	4,276	4,196	4,053	3,998	3,897	3,838	3,801	3,863	3,921
西武遊園地 ※2	3,431	3,359	3,200	3,102	3,073	3,000	3,079	3,049	2,696	2,592	2,589	2,568
東所沢駅 ※1	27,694	28,404	28,792	29,194	29,146	28,966	29,096	29,502	30,130	30,062	30,644	30,836
新秋津駅 ※1※2	70,000	70,810	71,188	73,010	73,220	73,232	73,856	74,806	75,552	74,606	76,578	77,166

※1：JR線は乗車人員のみ公表のため、2倍して乗降者数としている
 ※2：市外の駅であるが、市内からの利用が想定されるため対象としている

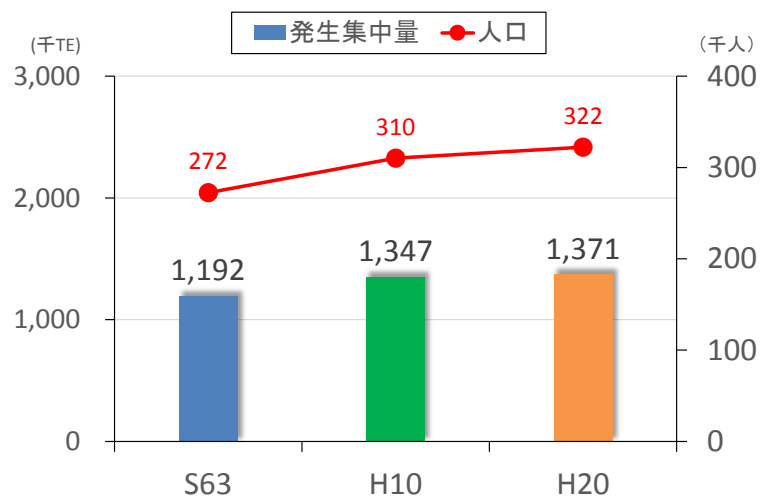
■公共交通利用圏域の分布（下図は500mメッシュ）



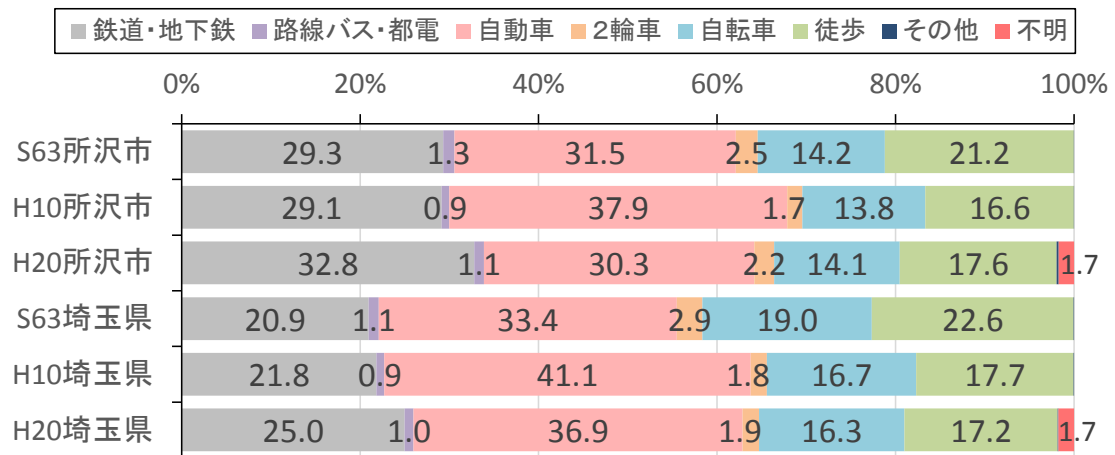
(3) パーソントリップ調査

パーソントリップ調査のデータを活用し、過年度ごとの人の動きの総量である「発生集中量」の推移や、目的別及び地域別の交通手段の状況、駅端末交通機関別の分担率をまとめた。

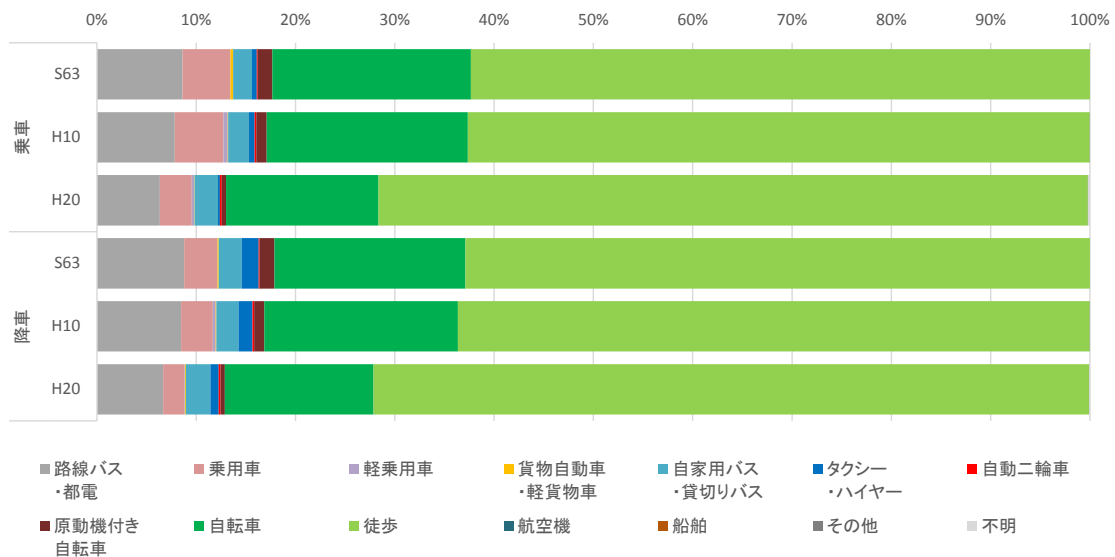
■発生集中量の推移



■代表交通手段別分担率の推移



■市内及び隣接駅の端末交通機関分担率の推移



(4) 本市の現況の課題整理

1) 慢性的な東西方向の交通混雑への対応

自動車交通量の減少のほか、県道所沢堀兼狭山線などの整備等を通じて、市内の幹線道路の混雑度は緩和されているが、混雑度の数値からも多くの幹線道路では依然として慢性的な渋滞が確認できる。

交通渋滞は、市民の日々の生活や経済活動の支障となるばかりか、沿道の住環境をはじめ二酸化炭素の排出による環境への影響などが懸念されるものであることから、市内道路の混雑緩和に向けた対策が必要である。

2) 鉄道利用の維持・促進

本市の鉄道乗降客数は、総じて増加傾向にあり、特に所沢駅や小手指駅、航空公園駅など、バスのターミナルのある駅を中心に増加がみられる。

鉄道は、通勤や通学をはじめとした市内外の移動を支える主要な移動手段であるとともに、環境にやさしい交通手段として低炭素社会の実現にも寄与するものである。

そのため、徒歩や自転車、バス等による鉄道駅へのアクセス環境の改善をはじめ、輸送サービスを含めた利便性の向上を図るなど、その利用の維持、増進を図る必要がある。

3) バス利用の維持・促進

本市の路線バスについても利用者は総じて増加傾向にあるが、鉄道駅と住宅地を結ぶ路線においても利用者が減少している路線も確認できる。

今後、さらなる高齢化の進行を見据え、沿道の人口動向や市民ニーズを捉えながら、バスの利用の維持・促進を図る必要がある。

4) 公共交通空白地域への対応

鉄道駅や路線バスを補完するようにコミュニティバスが運行され、市内人口の概ね9割を公共交通の利用圏がカバーしているが、約1割が公共交通空白地域となっている状況である。

公共交通空白地域は、主に市街化調整区域でみられるものの、鉄道駅に挟まれた人口密度が高いエリアの一部でもみられる状況であり、高齢化の進行を見据え、日常的な移動を支える交通手段の確保が必要である。

5) 鉄道駅周辺における徒歩、自転車による移動のさらなる活発化

パーソントリップ調査によれば、移動の際の交通手段として、自動車の利用が減少する一方で、鉄道や徒歩の利用が進んでいる。

駅端末のトリップ数は、乗降客数と同様に増加傾向にあり、所沢駅では徒歩の割合が大きく増加しており、鉄道駅周辺に居住が促進していたことが要因の一つとして推察される。

駅端末の交通手段として自転車の分担率の高い駅が多いが、鉄道沿線の地形が平坦であり、利用しやすい環境にあることが要因と推察される。一方で、所沢駅周辺などの既成市街地では自転車レーン等の整備が進んでいない状況がみられる。

鉄道駅周辺において、徒歩や自転車での移動が活発であることは、コンパクトシティや低炭素社会といった昨今の都市形成のトレンドに合致するものといえる。今後、安全で快適な歩行環境の整備や自転車走行環境の改善を図るなど、徒歩や自転車に着目した交通政策を展開する必要がある。

(5) 将来計画及び構想等の整理

本市の最上位計画である所沢市総合計画や、都市マス、所沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略より、市の将来都市構造、人口フレームの見通しについて整理する。

(6) 現況と計画を踏まえた道路網の課題等の整理

1) 将来交通需要に対応した道路ネットワークの検討

近年、多くの幹線道路で混雑度に改善がみられるものの、国道 463 号の金山町交差点から大六天交差点などの慢性的な交通渋滞が発生している区間もあり、混雑緩和に向けた対応を図る必要がある。平成 20 年のパーソントリップ調査における将来交通需要の推計では、本市や首都圏の多くの都市で人口減少が進み、これに伴い将来の交通需要は全体的に縮小する傾向である。

しかし、本市を取り巻く移動では自動車での移動量が増加するものと予測されている。交通量調査の結果や将来交通需要推計結果等を踏まえながら、本市の道路ネットワークのあり方について、中長期的な視点に立ち、また、ストックマネジメントの視点をあわせ持ちつつ検討する必要がある。

その中で、(仮称) 所沢バイパスといった構想路線の必要性や位置づけについて再検討することが考えられる。

また、混雑度が高く、慢性的な渋滞がみられる箇所については、早急な対応が求められる。先の中長期的な視点を持ちつつ、短期的な混雑解消策についてもあわせて検討する必要がある。

2) 自動車に過度に依存しない交通環境の形成

先述の通り、平成 20 年のパーソントリップによる将来交通需要推計では、本市の交通需要は、人口減少に伴って、徒歩や自転車、鉄道による移動が減少する一方、自動車での移動量が増加する、いわば、自動車への依存度が高まるという見通しとなっている。

本市はこれまで、自動車での移動が減少し、一方で、鉄道や徒歩、自転車での移動が増加傾向にあり、コンパクトシティや低炭素社会といった考え方にマッチした都市づくりが進んできたものと考えられる。

本格的な人口減少・超高齢社会の到来を見据え、自動車に過度に依存することなく、公共交通や徒歩・自転車とのバランスが取れた交通環境の形成を図る必要がある。

将来的な人口動向を踏まえながら、市街地内での公共交通空白地域への対応をはじめ、子供や高齢者の移動を支える公共交通網の形成に取り組むとともに、市民の長寿命化等を見据え、健康づくり、ひいては医療費削減を念頭におきながら、徒歩や自転車でも移動しやすい環境を整えることが考えられる。

3) 交流拠点づくりと一体となった総合的な交通政策の推進

将来的な交通需要の縮小が予測される中においても、「自宅ー私事」や「私事」といった目的の移動は、増加あるいは維持される見通しとなっている。

現状でも、市外から本市へ来訪するこれらの目的の移動量は多く、本市で買い物やレジャー、余暇活動といった交流、回遊を楽しむ様子がうかがえる。

人口減少を見据えた本市の活力を維持、創出する上で、市内、外の交流を促進していくことが重要であり、このような交流を支える「私事」に係る移動がしやすい環境づくりが求められる。

新所沢駅周辺の活性化をはじめ、所沢駅西口再開発やサクラタウン整備など、本市の顔となる拠点づくりと連携を図りながら、広域的な交流を支える交通政策に総合的に取り組む必要がある。