

1 調査名称：（さいたま市）都市交通マスタープラン等策定調査

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：令和5年7月26日～令和6年3月22日

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基本計画（以下、「SMARTプラン」）は、令和7年で改定から10年が経過するが、この間、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律や第2次交通政策基本計画の策定等の関連法令等の改正に加え、新型コロナウイルスの拡大等をきっかけとしたテレワークやEコマースの進展等により、移動を伴わない活動や場所に縛られない活動が増加するなど、人々の暮らしや働き方の行動変容等が起きており、活動と移動の乖離が進んでいる。また、昨今「MaaS」や自動運転といった新たなモビリティサービスの導入に向けた動きが活発化し、「モビリティ革命」とも言える変化が生じつつある。

本業務では、こうした社会情勢の変化を適確に捉えるための現状分析を行うとともに、市民意見の聴取を行いながら、行政、交通事業者、市民等、多様なステークホルダーが将来的な暮らしのありたい姿や交通の目指す将来ビジョン案を作成した。

また、本市における交通関連計画を整理し、SMARTプランの改定に合わせて効率的な計画体系へと再構築していくための検討を行った。

## I 調査概要

### 1 調査名称

(さいたま市) 都市交通マスタープラン等策定調査

### 2 報告書目次

#### 1. 調査全体計画

1-1. 業務目的

1-2. 実施方針

1-3. 業務工程

#### 2. 事前調査・分析

2-1. さいたま市の交通体系における現状や課題、強み等の把握

2-2. 経済・健康等に及ぼす影響の把握

2-3. さいたま市の交通体系の現状まとめ

2-4. 国内・海外における動向の整理

2-5. 市政を取り巻く社会情勢等に関する情報整理

#### 3. 新たな計画体系の検討

3-1. 新たな計画体系の構成・枠組みの検討

3-2. 統合版 SMART プランの構成案の検討

3-3. 進捗管理、モニタリング手法等のあり方の検討

#### 4. 市民参画手法の提案及び実施支援

4-1. 市民参画手法及び参加促進方策の検討

4-2. 市民参画の実施支援

#### 5. 将来ビジョン（案）の検討

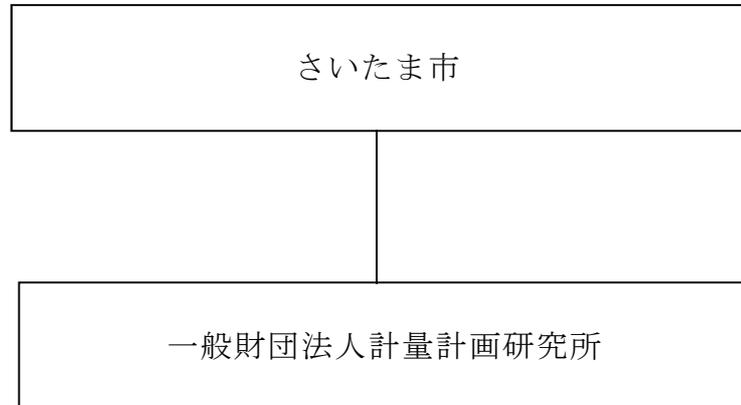
5-1. 将来ビジョン（案）の検討方法

5-2. 上位・関連計画における将来方針等の整理

5-3. 市民意見に見る将来像の抽出

5-4. 将来ビジョン案の検討

3 調査体制



4 委員会名簿等：

令和5年度については、委員会等は未設置（令和6年度に設置予定）

## II 調査成果

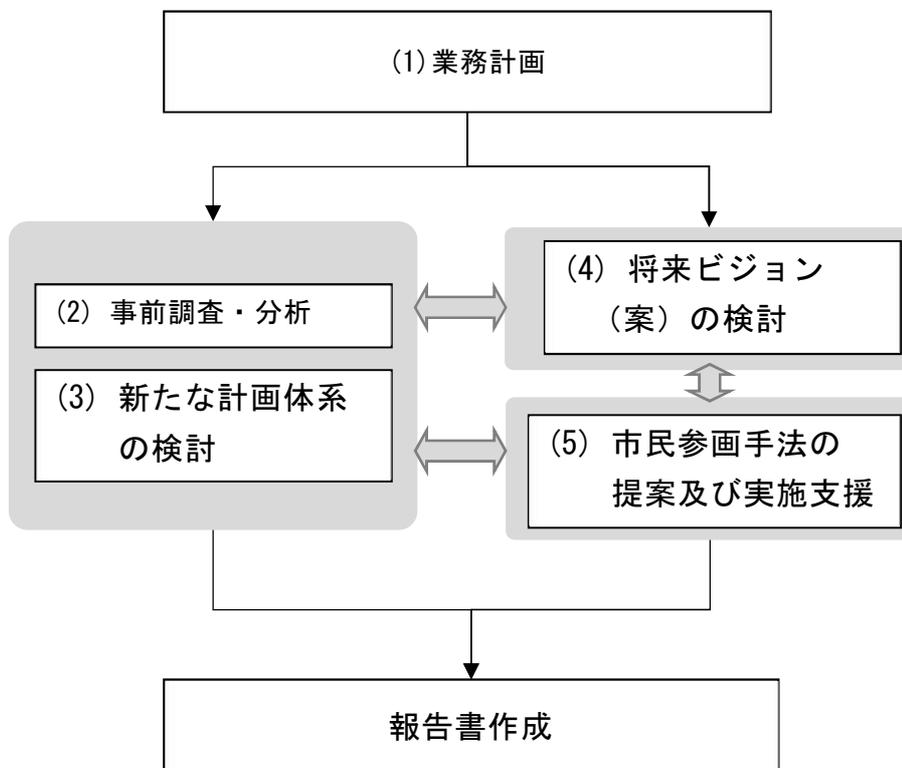
### 1 調査目的

SMART プランは、令和7年で改定から10年が経過するが、この間、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律や第2次交通政策基本計画の策定等の関連法令等の改正に加え、新型コロナウイルスの拡大等をきっかけとしたテレワークやEコマースの進展等により、移動を伴わない活動や場所に縛られない活動が増加するなど、人々の暮らしや働き方の行動変容等が起きており、活動と移動の乖離が進んでいる。また、昨今「MaaS」や自動運転といった新たなモビリティサービスの導入に向けた動きが活発化し、「モビリティ革命」とも言える変化が生じつつある。

このような中においては、行政、交通事業者、市民等、多様なステークホルダーが将来的な暮らしのありたい姿や交通の目指す姿をビジョンとして描き、それを共有し、各主体がそのビジョンに向けて取り組みを進めることが重要となっている。

以上を踏まえ、本業務は、SMARTプランの改定に向け、本市を取り巻く社会情勢等を踏まえた、的確かつ魅力的な計画の改定につなげることを目的とする。

### 2 調査フロー





## 4 調査成果

## (1) 事前調査・分析

さいたま市の交通体系における現状や課題、強み等を把握するため、人口動向や、市街化の動向、交通を取り巻く環境について調査を行うとともに、経済・健康等に及ぼす影響を把握するため、経済情勢や医療・ライフスタイル・観光、環境等、幅広い観点から現状を整理した。

表 1.本市の交通体系の現状（全体）

	交通体系の現状
社会・経済 情勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・既に高齢化傾向にあり、交通弱者の増加等が見込まれる</li> <li>・市街地は依然として拡大を続けている</li> <li>・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上、交通基盤の維持・管理費についても増加傾向にある</li> <li>・コロナ前までは観光来訪者が増加しており、感染拡大が落ち着きを見せている 今後、増加すると考えられる</li> <li>・高齢者の再雇用など、ライフスタイルに変化が生じており、高齢者の外出率が上昇する等、交通行動に変化が見られる</li> <li>・テレワークを導入する企業が近年増加し、ネット通販の利用も年々拡大する等、外出を控える影響を与える生活の変化が見られる</li> <li>・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</li> <li>・気候変動による激甚災害の増加等、さいたま市でも浸水災害が想定されており、交通基盤の強化が求められている</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・通勤・通学は公共交通や自転車中心で、市外への通勤者も多く、鉄道駅アクセスは自転車・徒歩が中心となっている</li> <li>・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いる</li> <li>・交通空白・不便地区では、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導入されているが、収率が低い路線も存在</li> <li>・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、さらなる整備の進捗が求められる</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は、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を充実させるなどの自転車利用環境が整っている</li> <li>・その一方で、自転車事故の割合が高い</li> </ul>
--	--

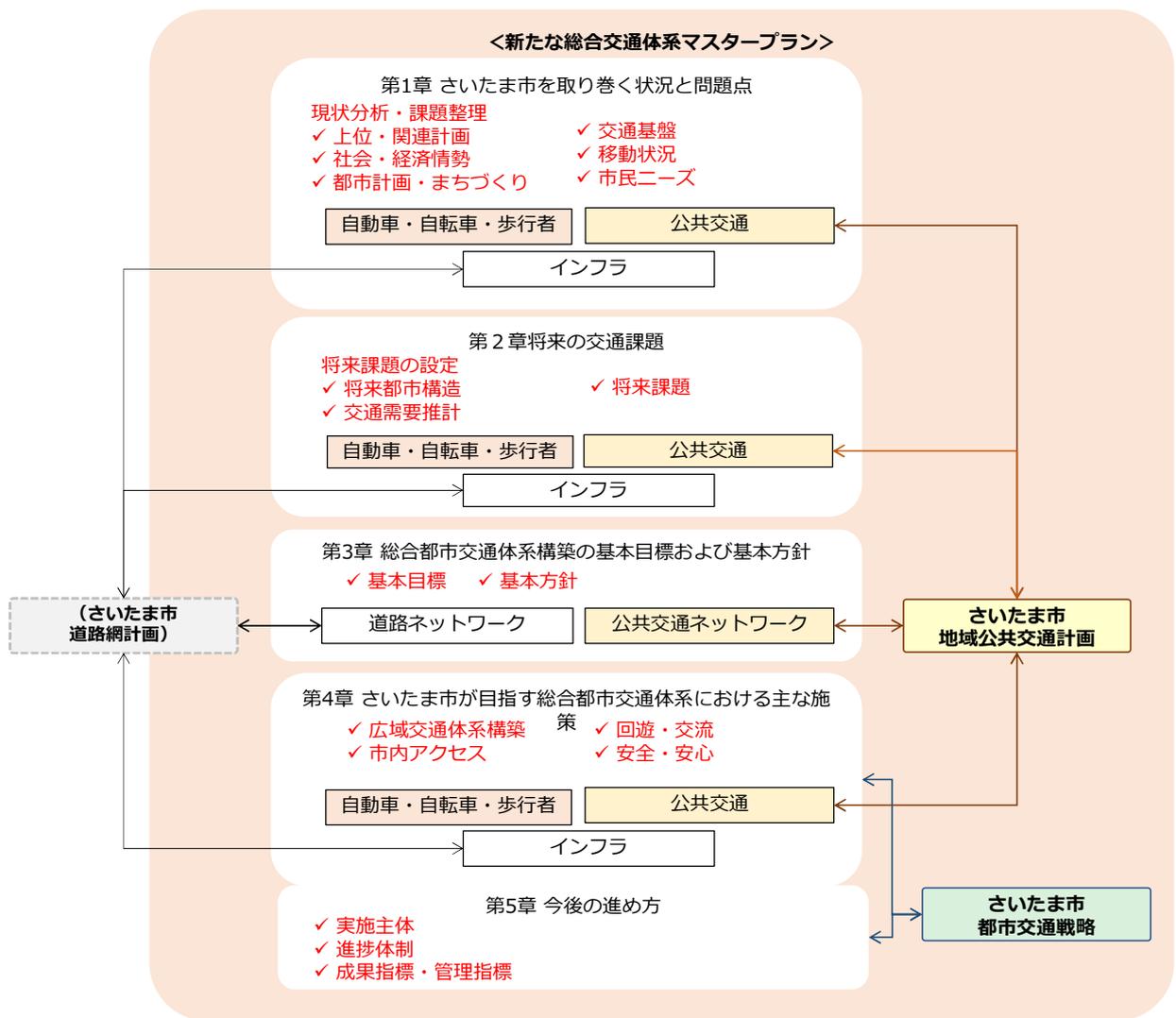
表 2. 本市の交通の現状（世代属性別）

	交通体系の現状
若者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学は公共交通や自転車中心で、市外への通勤者も多い</li> <li>・その鉄道駅アクセスは自転車・徒歩が中心</li> <li>・私事での外出が低下傾向で、私事での移動手段は自動車、徒歩が増加</li> <li>・比較的長距離での私事移動、徒歩圏内での日常的な移動に分かれる</li> </ul>
おとな	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学は公共交通や自転車中心で、市外への通勤者も多い</li> <li>・私事での外出が低下傾向で、私事での移動手段は自動車、徒歩が増加</li> </ul>
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国的に高齢者の交通事故の増加や免許返納推進の動きがある中、自動車移動する方の割合が増えている</li> <li>・車が利用できない方は特に外出率が低く、徒歩や自転車・公共交通では自分の望む外出が十分にできていない方が存在する可能性がある</li> <li>・私事移動が増加しているが、自動車の割合が増える一方で、公共交通の割合は低下しており、今後自動車が運転できない方が増えれば、外出が制限される可能性がある</li> </ul>

## (2) 新たな計画体系の検討

現行の SMART プランにおける各計画の位置づけ状況と、関連計画における SMART プランの位置づけ状況を整理したうえで、関連計画統合の方向性について検討した。

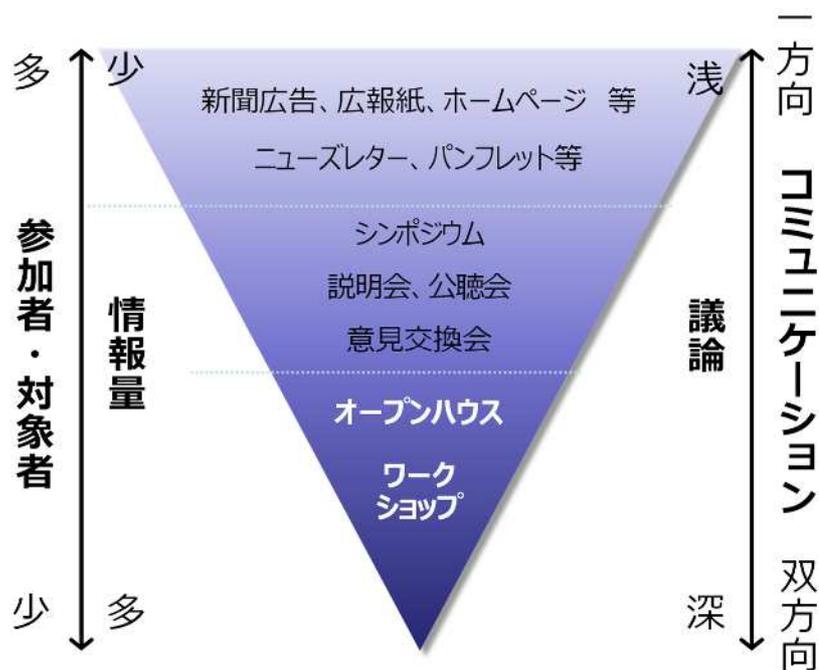
新たな SMART プランでは、記載内容や項目が類似・重複している「地域公共交通計画」と「都市交通戦略」について包含することとし、それぞれ法的・制度的に求められる要件を満たすものとして再構成する。



### (3) 市民参画手法の提案及び実施支援

令和5年度は、さいたま市各エリアにおける属性別の移動実態とそれに関するニーズ（課題認識）の把握のため、社会経済や移動に関するデータで定量的に実態を把握するとともに、日常生活のペルソナ・属性別の移動、移動に関するニーズ、公共交通に対する意識について、市民から意見聴取を行うこととした。

意見徴集は、データ分析を裏付け、補完する、市民の価値観を抽出することを目的に、市民から直接声を聴く手法（オープンハウス、ワークショップ）を実施した。



#### ①オープンハウス実施概要

##### ■実施日；

- ・2023年10月29日 岩槻城東地区秋祭り会場 意見数：11件
- ・2023年11月4日 サイクルフェスタ会場 意見数：48件
- ・2023年11月5日 サイクルフェスタ会場 意見数：78件

##### ■意見聴取内容；

- ・30年後に期待するさいたま市の交通の姿
- ・現在さいたま市の交通に関して悩んでいること

#### ②市民ワークショップ実施概要

##### ■実施日；

- ・2024年2月24日 出席者数：18名
- ・2024年3月3日 出席者数：11名

##### ■意見聴取内容；

- ・ワーク①：住みたくなる未来（2050年）のさいたま市のイメージ
- ・ワーク②：自分のライフスタイルを見つめなおす



# S0 基本シナリオ



## 生活・社会

- さいたま市の人口は、2035年頃まで微増し、そこから減少に転じているものの、2050年まで人口規模は大きく変わっていない
- 人口構成としては、3人に1人が高齢者になっているが、仕事や趣味、地域の活動に参加している人が多い。特に都心部では活発に行動している高齢者が多いが、公共交通が便利でない地域では相対的に外出する人の割合が少なくなっている
- IoTデバイスがますます普及し、オンライン診療、ネットスーパーなど家で出来ることが増えている一方で、移動にかかる時間が少なくなったため、友人とお茶を飲んだり、スポーツ観戦等をリアル空間で楽しむ人が増えている

## 交通・移動

- 都心や拠点に向かう路線バスは、定時性や速達性が高く便利になっている
- 地域によっては路線は減ってしまったが、都心や拠点に向かう幹線バスは定時性高く、アプリで到着時間や待ち時間がわかるのでイライラすることなく、便利になっている
- バスがなくなった地域では自動車を使っている人が多かったが、シェアリングやタクシーなどを組み合わせて移動できるサービスが充実してきたので、自動車を手放す人が増えている
- 最近では、移動のピークが分散したり、公共交通や健康にも良い自転車を使う方が増え、以前は渋滞だらけだったさいたま市で渋滞に巻き込まれる人が少なくなった
- 都市計画道路の整備や自転車通行空間の整備が進んでいて、自転車で快適に走行できるので、親子で連れ立って自転車でおでかけする人が多い
- 一部の地域では自動運転のバスやタクシーが駅などの交通結節点に乗り入れている、交通空白地や交通不便地域が少なくなっている

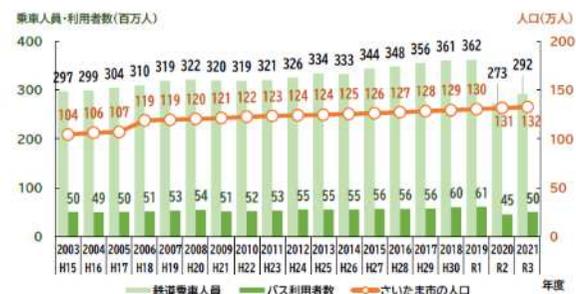
## まち・環境

- さいたま市は、2つの都心と4つの副都心を中心に市内の都市機能が集まり、それらをつなぐ交通も多様に選択可能で一体的な都市になっている
- 拠点を中心に都市化が進む一方で、見沼田んぼのような豊かな自然環境や氷川神社などの歴史文化財も豊富に存在し、都市的な生活をしながら自然や文化との共生ができる
- 公共交通が便利で、徒歩・自転車での環境も整っているので、マイカーを持つことをやめるひとが多くなり、環境にやさしいまちになっている
- クリーンで安全な自転車しか走っていないので、昔よりもまちが静かになっている
- 空気もきれいで、まちなかを安心して歩ける環境は、子どもたちにも良い影響を与えているようだ

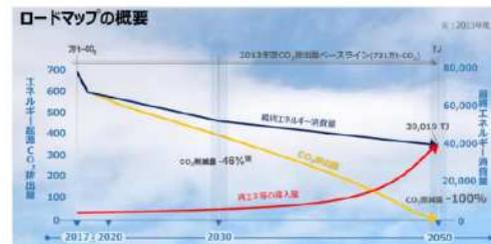
① さいたま市の人口推移



② 鉄道やバスの利用者数推移



③ さいたま市ゼロカーボンシティ実現のロードマップ



# S1 働く

keyword

# 職住近接

# 子育て



将来シナリオ

## 【市全体】

- 通信技術の発展により様々な職種でのテレワークが広がり、大宮や浦和の様な都心だけでなく、最寄りの駅などにもリモートオフィスが充実してきた。「さいたま都民」として東京に通う頻度が減り、職住近接で効率的に働き、家族との時間、自分の趣味の時間を確保できる人が多くなった
- 東京に行かなければいけない日は、鉄道を使っているが、最近は柔軟に働くスタイルが浸透して、ピーク時間帯が分散し、超満員になる電車は見られなくなった。また、ピーク時の道路混雑も減少し、バスの定時性も高まっている。

## 【都心部】

- 道路空間上に整備されたベンチやテーブルを用いて仕事をしている人が多い

## 【郊外部】

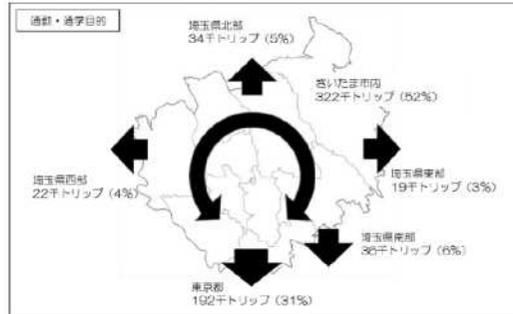
- 駅や都心部へのバスの運行頻度が低く、通勤時にバスを利用する人は少ないが、自動車や自転車を利用する人が多い

兆候・見通し

- 2018年時点では、東京方面に通勤する市民が3割程度存在
- 埼玉県は通勤にかかる平均所要時間が全国で2番目に長い【総務省データ】
- 市民の通勤環境に対する意識として、鉄道の車内混雑への不満が高い【市民意識調査】
- 近年では、生活様式の変化や通信技術の発達などの影響を受け、テレワークが浸透

## 移動のデータ

### ① 通勤・通学目的の移動



資料：第6回 東京都市圏パーソントリップ調査

### ② 通勤・通学時間が長い!?ランキング(R3年)

1位	神奈川県	100分
2位	千葉県	95分
2位	東京都	95分
4位	埼玉県	94分
5位	奈良県	88分
...		
47位	宮崎県	56分
全国平均		79分

資料：総務省統計局「社会生活基本調査から分かる都道府県ランキング」

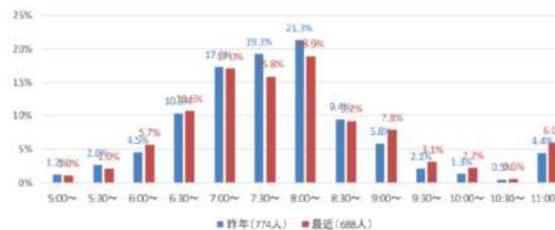
## 通勤環境のデータ

### ③ 鉄道サービスに対する満足度



資料：インターネットアンケートによる市民意識調査(R5.12月実施)

### ④ 東京圏の鉄道のピーク時の乗車時刻の割合(2020-2021年)



資料：鉄道利用者アンケート調査結果

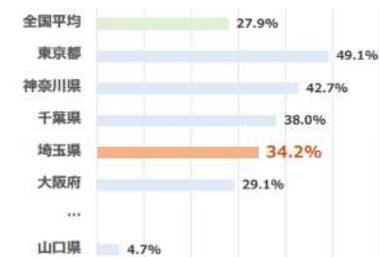
## 働き方のデータ

### ⑤ テレワーク導入率：全国



資料：国土交通省「テレワーク実態調査」

### ⑥ 都道府県別個人のテレワーク実施率



# S2 暮らす

keyword

# 職住近接

# 子育て



## 将来シナリオ

### 【市全体】

- 最近は、住宅地やバス停の近くのコンビニや駐車場などにおいて、シェアモビリティなど複数の交通手段が集まり、乗り換えしやすい場所(モビリティ・ハブ)が整備されている
- オンライン診療や通販の利用などにより、在宅でできることが多くなっているが、お出かけの際には、個人の目的や状況、天候、価値観などに応じて複数の移動手段やルートの中から選択することが出来るようになり、運転免許を返納する方が増えている

### 【都心部】

- 広場等のパブリックスペースが様々な場所に整備され、まちなかを訪れ、滞在する人が増えている

### 【郊外部】

- 住民主体の交通サービスは運行頻度が少ないものの、スーパーや病院などに行けるため、日常生活を送るのに不自由はない

## 兆候・見通し

- 2018年時点において、さいたま市における私事目的による外出が減少
- ECなどネットやwebにより買い物をしている人が増加
- PT調査の将来予測において、ネット通販等が拡大したシナリオではさらに外出が減少する見込み【PTデータ】
- 高齢者のスマートフォン利用者が増加

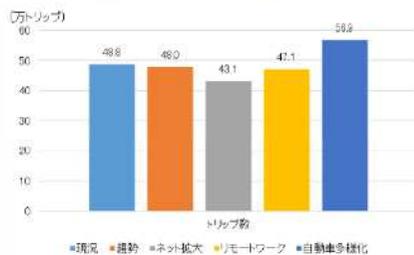
## 私事移動のデータ

### ① 目的別一人当たりトリップ数の推移



資料:第6回 東京都市圏パーソントリップ調査

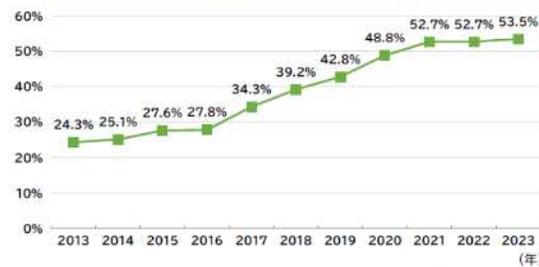
### ② 東京都市圏PTの将来シナリオ別トリップ数の予測



資料:第6回 東京都市圏パーソントリップ調査

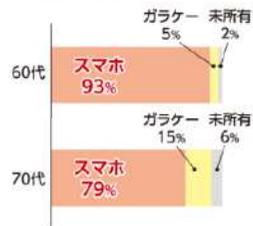
## デジタル普及のデータ

### ③ ネットショッピング利用世帯の割合の推移:全国



資料:家計消費状況調査(総務省)

### ④ 高齢者のスマートフォン普及率:全国



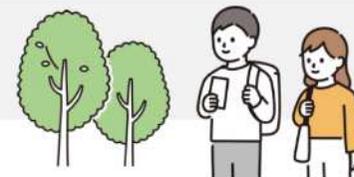
資料:NTTドコモモバイル社会研究所「研究レポート2023.3.27」

## 新たな交通サービス

### ⑤ 新たな交通手段(MaaS)



# S3 遊ぶ



keyword # 職住近接 # 子育て

将来シナリオ

## 【市全体】

- 大宮GCS化構想に沿った空間整備が行われた大宮は、広域的な玄関口として、さらに多くの人が東北や北陸など色々な方面から集まってくるようになっている
- 人数や時間帯、目的に応じて路線バスやシェアモビリティなど多様な交通手段を組み合わせて移動することが出来るので、まちなかだけでなく、スポーツ施設や大きな公園など多様な場所で活動する人が増えている

## 【都心部】

- 様々な商業施設が集まり、快適な駅前広場や道路空間再配分によって整備された広い歩道や広場空間などネットワーク化されているため、歩くことを楽しむ高齢者やまちなかで遊ぶ子供が多くなっている

## 【郊外部】

- 住民主体の交通サービスがあり、運行頻度は少ないが時間を合わせて、公民館などが集まる場所に出かけたり、路線バスや鉄道に乗り継いでまちなかに遊びに行くこともできる

兆候・見通し

- さいたま市では、国際的なコンベンションセンターや大型スポーツ施設などの都市型の施設が充実
- 浦和まつりや花火大会、プロサッカー、バスケットチームチームを要するほか、ツール・ド・フランス さいたまクリテリウムなどのスポーツイベントなど、年間を通じて多様なイベントが充実
- 近年は、自然や地域で交流や活動を楽しむため、二地域居住を志向する方が増加
- 公園や見沼たんぼなどの豊かな自然、氷川参道や岩槻宿などの歴史と文化に触れられる、多様な観光資源が存在
- 新型コロナウイルス感染拡大前までは、市内を訪れる観光者数が増加傾向

## 市内の魅力のデータ

### ① ウォーカブルな空間の形成

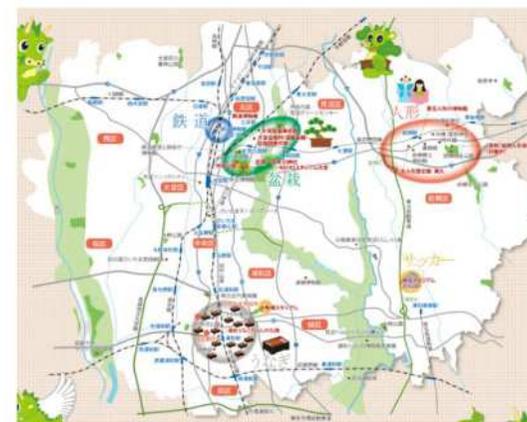


資料:国土交通省「まちなかウォーカブル推進プログラム」

### ② さいたま市の観光入り込み客数の推移



### ③ さいたま市の観光・商業資源



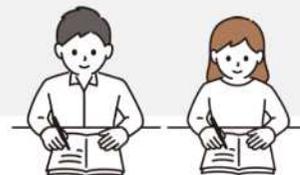
資料:さいたま市観光マップ

# S4 学ば

keyword

# 職住近接

# 子育て



## 将来シナリオ

### 【市全体】

- リモート授業や通学時間フレックス制を導入する学校もあり、ピーク時の路線バスがあまり混雑しなくなっている
- 自転車通行空間や駐輪場が整備され、学校や習い事への移動に自転車を利用する学生が増えている

### 【都心部】

- 図書館や学習施設が充実しているだけでなく、道路空間でのカフェやオープンスペースなど快適な環境で勉強をしている学生が増えている

### 【郊外部】

- 地域が中心になってアイデアを出し合い、塾や習い事の帰りの子供が使えるように乗合タクシーの運行時間の変更されるなど、地域交通を上手く使い、親の送迎負担が減った地域が増えている

## 兆候・見通し

- さいたま市は、2024年の全国学力・学習状況調査で、中3の国語、数学、英語の全3教科で全国20政令市のトップなど、学力水準が高い
- 市街化区域内ではほとんどが徒歩圏で子育て施設を利用できる環境にある
- 若年世代や女性で自転車が多く使われている
- 自転車関連の交通事故が多く発生している

## 学習のデータ

### ①全国学力・学習状況調査(教科調査)の平均正答率

【小学校】(公立) (%)

	さいたま市	全国	埼玉県	大都市
国語	67 (+3.2)	63.8	64	63.9
算数	69 (+2.4)	66.6	65	67.9

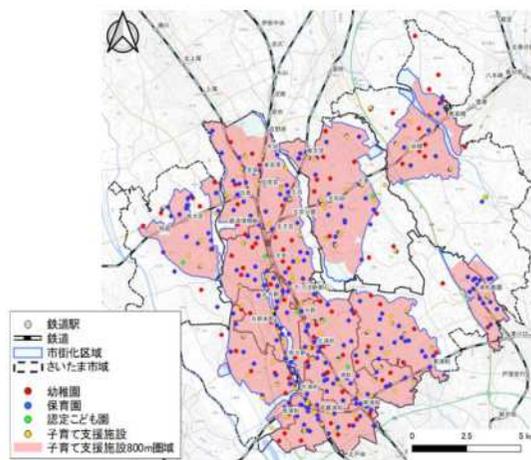
【中学校】(公立) (%)

	さいたま市	全国	埼玉県	大都市
国語	76 (+3.2)	72.8	72	73.1
数学	63 (+3.2)	59.8	58	60.5
英語				
聞くこと 読むこと 書くこと	62 (+0.0)	56.0	55	57.6
話すこと (参考値)	—	30.8	—	—

資料:全国学力・学習状況調査

## 子育て環境のデータ

### ②市街化区域の子育て施設徒歩圏域



資料:国土数値情報

## 自転車移動のデータ

### ③全事故に占める自転車事故の割合(政令市)



資料:警察庁統計