

3.2 社会・経済情勢

(1) 社会情勢

現在、我が国は本格的な人口減少社会の到来、急速な高齢化の進展、財政状況の悪化、環境問題の顕在化、自然災害の増加及び被害の甚大化といった社会・経済情勢を迎えており、交通政策への取り組み方も従前からの変化を求められている。

人口減少・超高齢社会

- ・ 日本の総人口は 2004 年頃をピークとして減少傾向に転じ、今後の高齢者の増加率は人口規模が大きい自治体ほど高くなる。
- ・ 「日本の将来推計人口(平成 18 年 12 月推計)」によると、日本の総人口は平成 22(2010)年に約 12,718 万人、平成 42(2030)年に約 11,522 万人、平成 62(2050)年に約 9,515 万人になると予想されている。
- ・ 上記推計の報告書によると、「老年(65 歳以上)人口割合は平成 17(2005)年現在の 20.2%(約 5 人に 1 人)から、出生 3 仮定推計とも平成 25(2013)年には 25.2%で 4 人に 1 人を上回り、その後出生中位推計では、平成 47(2035)年に 33.7%で 3 人に 1 人を上回り、50 年後の平成 67(2055)年には 40.5%、すなわち 2.5 人に 1 人が老年人口となる」とされている。

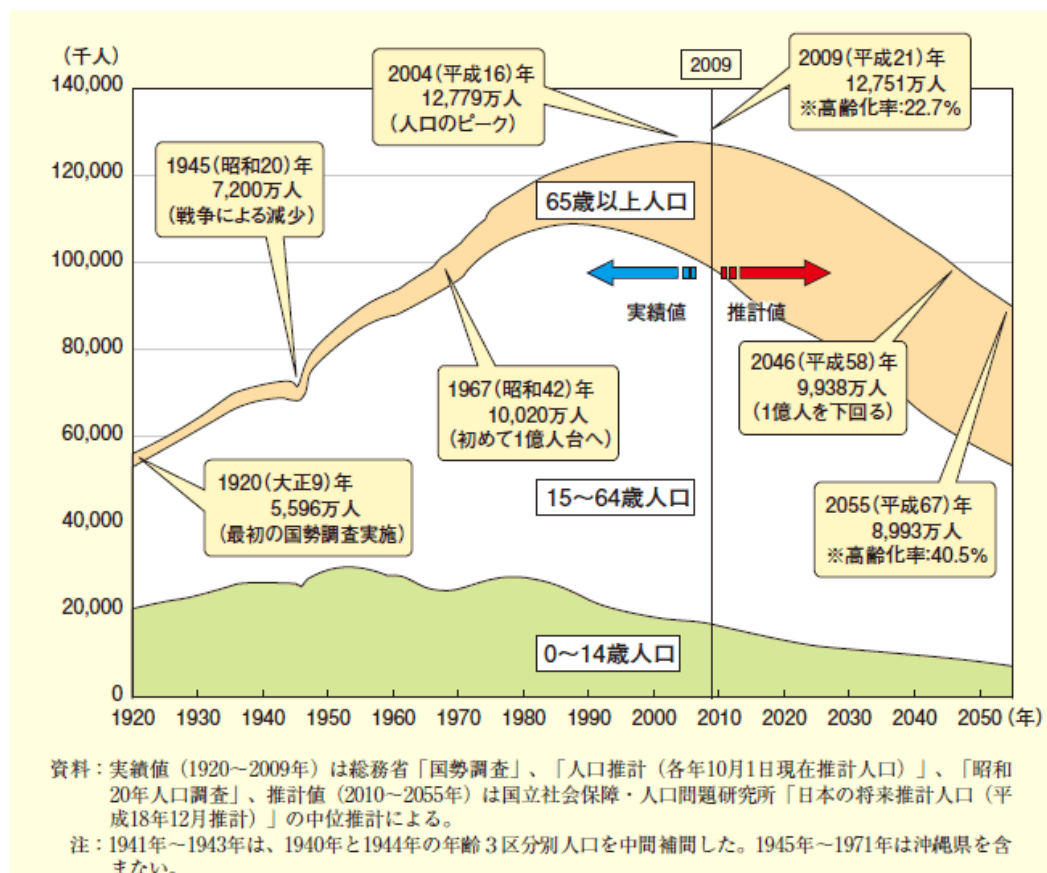
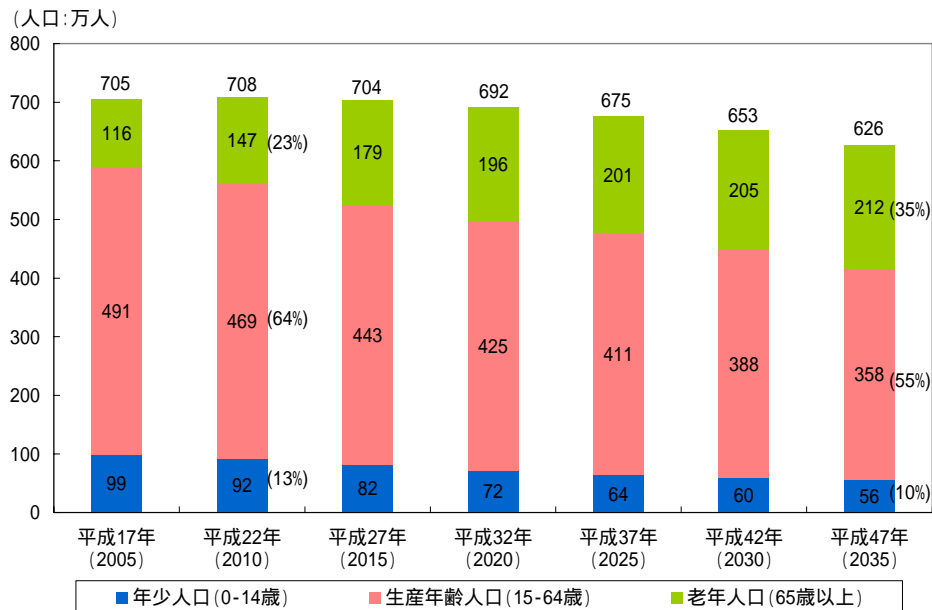


図 日本の人口構造の推移と見通し

資料：子ども・子育て白書 2010

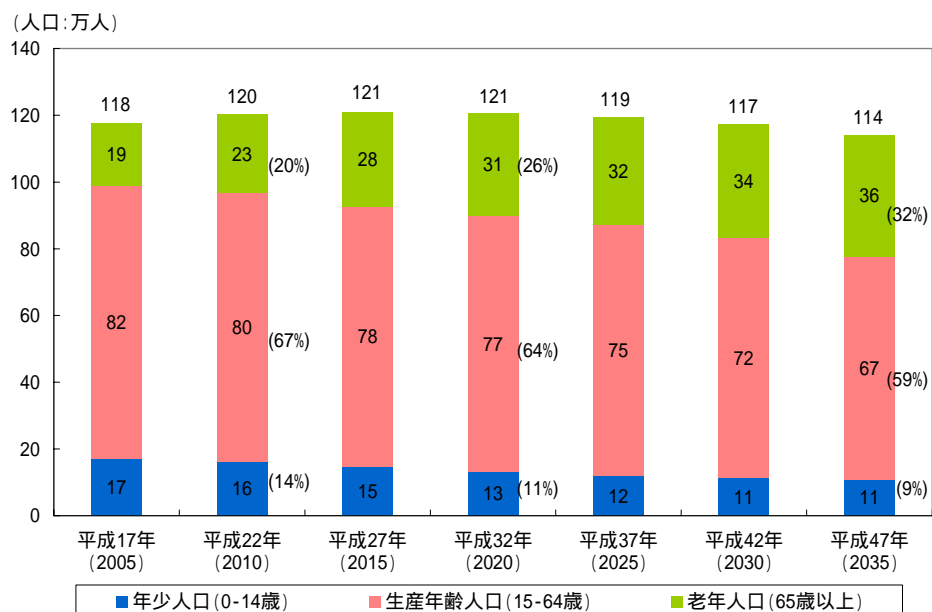
- ・ 埼玉県の人口は 2010 年頃をピークとして減少傾向に転じ、その後は人口減少とともに急速な高齢化が進む見込みである。



注) 推計値 (2010～2035年) は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口 (平成18年12月推計)」による。数値は四捨五入によるため、合計値が合わない場合がある。

図 埼玉県の人口の将来推計

- ・ さいたま市は未だ人口増加が続いているが、2015年頃には人口のピークを迎え、その後は人口減少とともに急速な高齢化が進む見込みである。



注) 推計値 (2010～2035年) は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口 (平成18年12月推計)」による。数値は四捨五入によるため、合計値が合わない場合がある。

図 さいたま市の人口の将来推計

(参考)

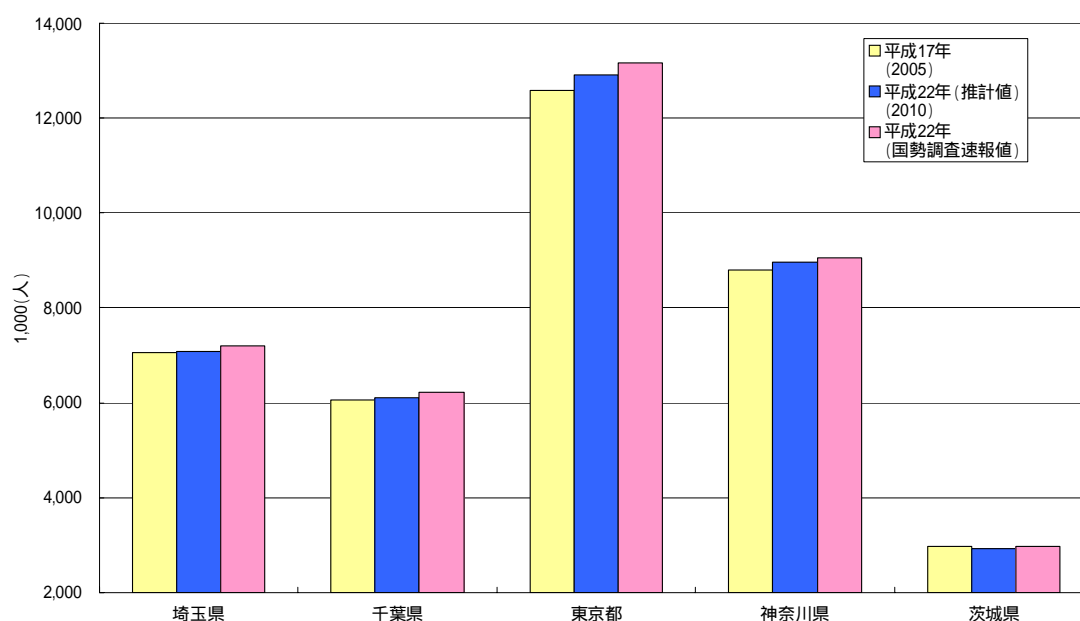
- ・平成22年国勢調査 人口速報集計結果 <平成23年2月25日公表>
さいたま市の人口増加数は全国6位であり、名古屋市と同規模の増加数となった。

順位	人口増加数の多い市町村			人口減少数の多い市町村		
		人口 平成22年	増加数 ¹⁾ 平成17年～ 22年		人口 平成22年	減少数 ¹⁾ 平成17年～ 22年
1	特別区部 (東京都)	8,949,447	459,794	北九州市 (福岡県)	977,288	-16,237
2	横浜市 (神奈川県)	3,689,603	109,975	函館市 (北海道)	279,110	-15,154
3	川崎市 (神奈川県)	1,425,678	98,667	いわき市 (福島県)	342,198	-12,294
4	福岡市 (福岡県)	1,463,826	62,547	青森市 (青森県)	299,429	-11,957
5	名古屋市 (愛知県)	2,263,907	48,845	長崎市 (長崎県)	443,469	-11,737
6	さいたま市 (埼玉県)	1,222,910	46,596	呉市 (広島県)	239,553	-11,450
7	船橋市 (千葉県)	609,081	39,246	小樽市 (北海道)	131,970	-10,191
8	千葉市 (千葉県)	962,130	37,811	秋田市 (秋田県)	323,363	-9,746
9	大阪市 (大阪府)	2,666,371	37,560	下関市 (山口県)	280,987	-9,706
10	札幌市 (北海道)	1,914,434	33,571	釧路市 (北海道)	181,206	-9,272
11	柏市 (千葉県)	404,079	23,116	尼崎市 (兵庫県)	453,608	-9,039
12	町田市 (東京都)	426,827	21,283	佐世保市 (長崎県)	261,146	-8,428
13	仙台市 (宮城県)	1,045,903	20,777	横須賀市 (神奈川県)	418,448	-7,730
14	川口市 (埼玉県)	500,311	20,232	旭川市 (北海道)	347,275	-7,729
15	広島市 (広島県)	1,174,209	19,818	今治市 (愛媛県)	166,532	-7,451
16	八王子市 (東京都)	579,799	19,787	大牟田市 (福岡県)	123,683	-7,407
17	神戸市 (兵庫県)	1,544,873	19,480	天草市 (熊本県)	89,091	-7,382
18	西宮市 (兵庫県)	482,790	17,453	八戸市 (青森県)	237,473	-7,227
19	相模原市 (神奈川県)	717,561	15,941	一関市 (岩手県)	118,602	-7,216
20	つくば市 (茨城県)	214,660	14,132	静岡市 (静岡県)	716,328	-6,995

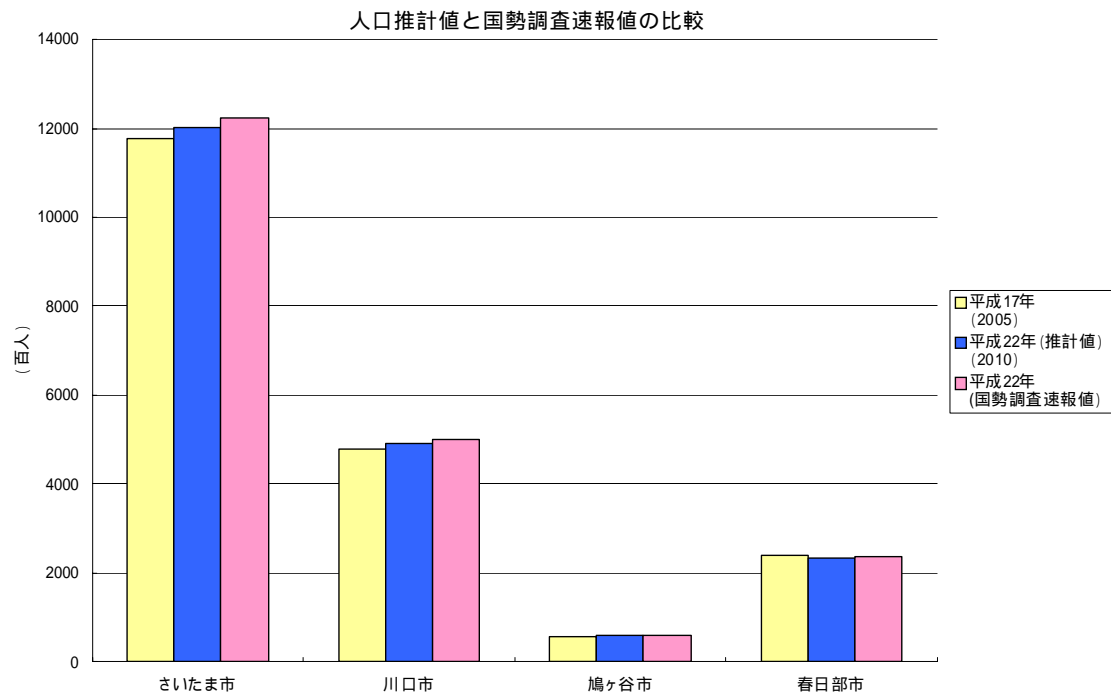
1) 期末時の境域による。

- ・平成22年人口：実績値（速報値）と平成17年実績を基にした推計値との比較
首都圏においては、平成22年の実績値は推計値よりも大きい値となっている。

人口推計値と国勢調査速報値の比較



- ・平成 22 年人口：実績値（速報値）と平成 17 年実績を基にした推計値との比較（ 2 ）
沿線市 3 市及び春日部市の平成 17 年人口、平成 17 年実績を基にした平成 22 年人口推計値、平成 22 年人口実績値（国勢調査速報値）との比較。



沿線 3 市及び春日部市における推計値と実績値を比較すると、鳩ヶ谷市の実績値は推計値とほぼ同様であるが、さいたま市、川口市及び春日部市は推計値より 1 ~ 2 % 増加傾向となった。

表 沿線 3 市及び春日部市における人口推計値と実績値の比較（人）

	さいたま市	川口市	鳩ヶ谷市	春日部市
平成 17 年 (2005) [A]	1,176,314	480,079	58,355	238,506
平成 22 年 (推計値) (2010) [B] (B-A)/A	1,201,252 (2.12%)	490,378 (2.15%)	60,919 (4.39%)	234,765 (-1.57%)
平成 22 年 (国勢調査速報値) [C] (C-A)/A	1,222,910 (3.96%)	500,311 (4.21%)	60,900 (4.36%)	237,178 (-0.56%)
平成 22 年 速報値 - 推計値 [C-B] (C-B)/B	21,658 [1.80%]	9,933 [2.03%]	-19 [-0.03%]	2,413 [1.03%]

注：() 内の値は平成 17 年人口をベースとした増減率(%)

[] 内の値は平成 22 年推計値をベースとした増減率(%)

- さいたま市においては、高齢化社会を迎え、“鉄道駅等を中心とした歩いて暮らせるまちづくり”、“鉄道やバスなど異なる公共交通機関の連携によるスムーズな移動の確保”等を具体策とした持続可能なまちづくりを進めている。

今後は、持続可能なさいたま市のまちづくりを実現するために、

- (1) 超高齢社会でも誰もが安心して暮らせる
 - (2) 多様な住環境の選択肢の提供
 - (3) 都市の活力向上となる産業の活性化と人口減少時代における健全な財政の維持
- の3つの観点から、具体的な検討を始めます。



1 超高齢社会においても、誰もが安心して快適に暮らせるまちづくり

高齢者が元気で活動しやすい都市づくりが、高齢者の生活の質の向上の観点からも、また、都市の活力や街の賑わいを維持していく観点からも重要です。このことは、すべての人が安心して快適に暮らせる都市の実現にもつながります。

- 鉄道駅等を中心とした歩いて暮らせるまちづくり
- 鉄道やバスなど異なる公共交通機関の連携によるスムーズな移動の確保
(郊外～鉄道駅の継ぎ目のない移動の確保)



図 持続可能なまちづくりの方向性（超高齢社会）

資料：さいたま市の持続可能なまちづくりに向けた今後の都市計画のあり方【中間取りまとめ】

地球環境問題への対応

- ・ 2009年12月にCOP15にて掲げた温室効果ガスの中長期的な排出削減目標（2020年までに1990年比25%削減、2050年までに同80%削減）に向け、今まで以上にモーダルシフトを進め、鉄道等の環境負荷の少ない公共交通機関の利用促進を図る必要がある。
- ・ 地球環境問題の深刻化、とりわけ地球温暖化問題については、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）が2007年（平成19年）に取りまとめた第4次評価報告書第1作業部会報告書によると、21世紀末（2090年～2099年）の平均気温の上昇幅を1.1～6.4と予測している。また、世界の多くの地域において干ばつや洪水などの異常気象が頻発するとともに、穀物生産への影響、感染症による被害の拡大など、人間の健康や社会経済活動にも広汎かつ深刻な影響を及ぼす恐れがあると予測されている。（平成19年度版 図で見る環境・循環型社会白書）
- ・ 環境基本法に基づく埼玉県環境基本条例の基本計画として策定された埼玉県環境基本計画においては、21世紀半ばを展望した長期的な目標を以下のように設定するとともに、運輸部門においては、パークアンドライドなど交通需要マネジメントにより、自家用車から公共交通機関への利用転換を促進し、自家用自動車からのCO₂排出を抑制する施策を示している。

I 恵み豊かで安心・安全な地域社会の実現	【良好な環境の社会】
II 持続可能な循環型社会の構築	【持続可能な社会】
III 環境の保全と創造を推進する協働社会の構築	【全員参加の社会】

図 21世紀半ばを展望した長期的な目標（埼玉県環境基本計画）

資料：埼玉県環境基本計画

(2) 経済情勢等

1) 経済情勢一般の状況

日本の経済情勢等に関わる発言等については、下記のようなものがある。(各資料一部抜粋)

日本銀行総裁『大震災後の日本経済：復旧、復興、成長』(2011年5月25日)

- ・日本経済は、本年入り後、昨年秋口以降の踊り場的な局面から脱し、再び改善テンポを速めようとしていました。そうした矢先に発生したのが、今回の大震災です。地震、津波、そして原子力発電所の事故によって状況は大きく変化し、日本経済は現在、強い下押し圧力にさらされています。
- ・本日、私が強調したいことは、震災への対応に全力を注いでいく中であっても、従来から認識されていた中長期的な課題への対応を、後退させてはならないということです。むしろ、被災地の復興を始め、震災後の状況への対応を、成長力強化に向けた新たな出発点として位置付けていく構えが必要だと思えます。

政策推進指針～日本の再生に向けて～(平成23年5月17日 閣議決定)

(1) 大震災が日本経済に及ぼす影響

今後の日本経済に及ぼす影響

- ・消費の減少等による景気への影響が予想され、雇用についても、引き続き厳しい状況がある程度の期間続くとみられる。来年度以降も電力制約がある程度残る可能性がある。一方、毀損したストックの再建などを通じた復興需要は、景気にプラスの効果をもたらす。
- ・エネルギー・環境制約や企業・人材の流出等の懸念を克服していくためには、足下から将来に至る中長期的な取組が必要と考えられる。他方、プラスの側面として、耐震住宅、省電力・省エネ・新エネ投資等の新たな需要が拡大していく可能性がある。

第177回国会における野田財務大臣の財政演説(平成23年1月24日)

我が国経済はリーマンショック後の経済危機を克服したものの、足元については、失業率が若年層を中心に依然として高水準で推移するなど厳しい状況にあります。加えて、デフレが続いており、円高、世界経済の動向等、景気の下押しリスクについても注視していく必要があります。

また、少子高齢化、生産年齢人口の減少が進んでおります。さらに、我が国財政は厳しさを増しており、国債発行に過度に依存した財政運営はもはや困難な状況にあります。

日本経済2010-2011(平成22年12月) 内閣府政策統括官室(経済財政分析担当)

日本経済は、2008年9月のリーマンショック後の大幅な景気悪化を経て、2009年春頃から外需と経済対策の効果にけん引されて持ち直してきた。

2) 財政状況と公共事業への取り組みの考え方

国

- 元氣な日本の復活 - 「成長と雇用拡大」
国は「成長と雇用拡大」を実現し、経済成長及び財政健全化等を成し遂げようとしている。
- 日本の経済・社会は歴史の転換点に差し掛かっている。深刻な財政状況の下、持続可能な社会保障の整備が遅れる中、少子化・高齢化、生産年齢人口の減少が進み、社会の閉塞感、将来への不安感が高まっている。
- 平成 23 年度予算編成の基本方針においては、「経済成長」、「財政健全化」、「社会保障改革」を一体的に実現し、元氣な日本を復活させるための礎を築く必要があるとし、今後需要が拡大していく分野を中心に、雇用を増やし経済成長の要としていくための政策に重点を置き、景気回復とデフレ脱却への道筋を確かなものにするとともに、持続的な成長の基盤を築くとしている。
- 公共事業関係費については、我が国の社会資本の整備水準が上昇する一方、人口減少社会が到来することに鑑みると、今後、更なる重点化・効率化が必要としている。

○ 財政運営戦略(平成22年6月22日 閣議決定)

財政健全化目標

収支(フロー)目標	残高(ストック)目標
<p>① 国・地方の基礎的財政収支(プライマリー・バランス)</p> <ul style="list-style-type: none">遅くとも2015年度までに赤字対GDP比を2010年度から半減遅くとも2020年度までに黒字化 <p>② 国の基礎的財政収支:上記と同様の目標</p> <p>③ 2021年度以降も、財政健全化努力を継続</p>	<p>2021年度以降において、国・地方の公債等残高の対GDP比を安定的に低下させる</p>

※内外の経済の重大な危機等により目標の達成等が著しく困難と認められる場合には、達成時期等の変更等の適切な措置。

資料：日本の財政関係資料（平成 22 年 8 月 財務省）

埼玉県

- ・ 埼玉県の平成 23 年度予算における収支不足額は 542 億円 となっている。
- ・ 財政状況は依然として厳しい中、公共事業については、投資効果のより高い分野・箇所への集中投資を行い重点化を図るとともにコスト縮減に努めるとしている。

(財源調整のための基金からの繰入額)

- ・ 一貫して増加を続けてきた総人口も減少に転じ、高齢化率は 20% を超えて上昇を続けている状況について、埼玉県では、我が国の「規模の拡大社会」が終わり、緩やかな経済成長の中で人口減少と高齢化が進行する「成熟社会」を迎えていると認識している。
- ・ 「成熟社会」にあっては、生活の質を高める「ゆとりの創造」が必要であると同時に、「成熟社会」にあっても着実な成長を維持し続ける「チャンスの拡大」を推し進めることが重要であり、そのためには、すでに取り組んでいる「ゆとりとチャンスの埼玉プラン」を実現する取組を加速するほか、「未来への投資(人材育成及び次世代産業の育成)」及び「埼玉モデルの共助社会の構築」など、今後の成熟社会において県に求められる政策への集中的な投資を行うこととしている。
- ・ また、巨額の収支不足に対応し、全ての事務事業について例外なく見直しを行うことで事業の新陳代謝を加速し、社会情勢の変化への適切な対応を図っている。
- ・ こうした中、公共事業については、客観的評価基準に基づく評価を踏まえ、投資効果のより高い分野・箇所への集中投資を行い重点化を図るほか、限られた財源でより大きな事業量の確保が可能となるようコスト縮減に努めることとしている。

さいたま市

- ・ さいたま市は平成 21 年度から市税収入が大幅に減収となる一方、財政需要は拡大する見込みとなっている状況にあって、「子どもが輝く”絆”で結ばれたまち」の実現に向け、「しあわせ倍増プラン 2009」、及び「総合振興計画新実施計画事業」等を推進することとしている。

- ・ さいたま市の財政については、「さいたま市行財政改革推進プラン 2010」によると平成 23 年度から平成 27 年度までに約 1,070 億円の財源不足となる見通しである。また、さいたま市が目指す「子どもが輝く”絆”で結ばれたまち」の実現に向け、「しあわせ倍増プラン 2009」、及び「総合振興計画新実施計画事業」等を推進することとしている。
- ・ これらの推進のため、枠配分外の予算要求を認めるなど、しあわせを実感できる事業の重点化等の実施に対しては、弾力的な予算措置を図る一方で、市債の発行増により、将来世代に過度の負担を転嫁することのないよう、臨時的な建設事業についてはその重要性、緊急性及び事業成果等について、財政局において徹底的な精査を行うこととしている。

3.3 沿線地域の状況

(1) 沿線地域の土地利用構想

- ・ 「さいたま市総合振興計画（基本構想・基本計画）[改訂版]」においては、浦和美園駅周辺、岩槻駅周辺が市街地ゾーンに位置づけられ、生活基盤の整備や緑の空間の創出などにより、ゆとりある良好な住環境の創出を目指すとともに、防災面や環境面に配慮した利便性の高い市街地の形成を進めることとしている。

- ・ 「さいたま市公共交通ネットワーク基本計画」による整備方針では、地下鉄7号線の延伸を含む都市発展軸等の整備を掲げており、地下鉄7号線の延伸は「副都心」である浦和美園駅周辺と岩槻駅周辺の地域拠点間を結ぶ重要なプロジェクトとして位置づけられている。

(2) 沿線地域の開発状況

- ・ 延伸線区間の二つの拠点地区においては、土地区画整理事業が進行している。

- ・ 浦和美園駅周辺においては、文化・スポーツ・アミューズメント機能と商業・業務機能を兼ね備えた魅力的な新市街地の整備を目的とした土地区画整理事業が4つの事業地区（施行面積約320ha）において進行中であり、平成21年度末時点の進捗率は約34～63%となっている。
- ・ 岩槻駅の西側では、土地の利用増進を図り、商業の活性化と潤いのある住環境の形成を図ることを目的とした「岩槻駅西口土地区画整理事業」（施行面積約11.6ha）が進行中であり、平成21年度末時点の進捗率は約54%となっている。



写真 浦和美園駅東口周辺の開発状況

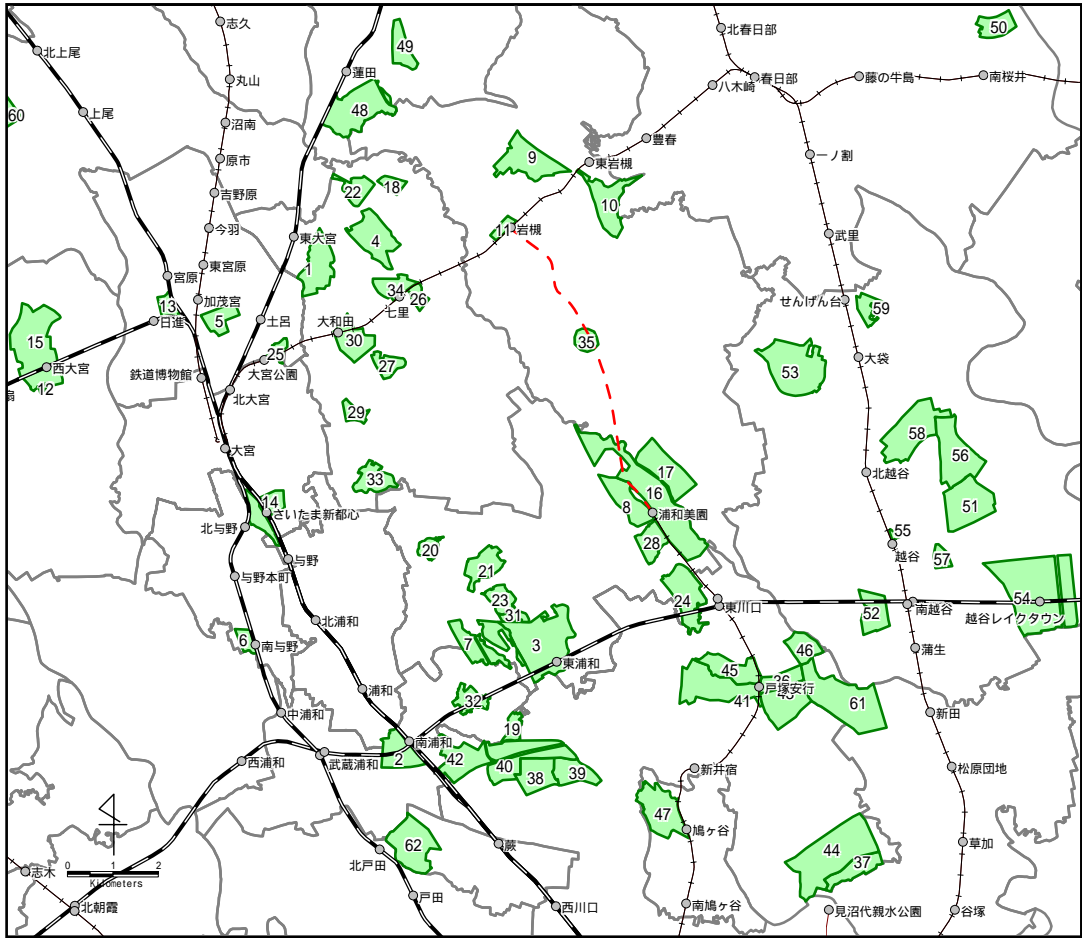


図 延伸線沿線の開発状況

居住系

NO	市名	開発計画名称	面積 (ha)	計画 人口	平成17年 (2005年) 人口
1	さいたま市	砂(第2工区)土地区画整理事業	66.7	10,000	6,808
2	さいたま市	南浦和第二土地区画整理事業	50.6	5,000	6,621
3	さいたま市	東浦和第一土地区画整理事業	147.9	12,000	14,722
4	さいたま市	深作西部土地区画整理事業	72.1	7,211	3,841
5	さいたま市	北部拠点宮原土地区画整理事業	31.7	2,700	3,143
6	さいたま市	南与野駅西口土地区画整理事業	14.7	1,600	409
7	さいたま市	東浦和第二土地区画整理事業	76.7	7,600	5,834
8	さいたま市	浦和東部第一特定土地区画整理事業	55.9	5,500	288
9	さいたま市	江川土地区画整理事業	79.3	7,600	2,331
10	さいたま市	南平野土地区画整理事業	67.1	6,000	2,192
11	さいたま市	岩槻駅西口土地区画整理事業	11.6	1,160	639
12	さいたま市	指扇土地区画整理事業	29.9	3,000	2,055
13	さいたま市	日進東土地区画整理事業	16.8	2,750	1,783
14	さいたま市	さいたま新都心土地区画整理事業	47.4	0	652
15	さいたま市	大宮西部特定土地区画整理事業	115.5	13,000	4,043
16	さいたま市	浦和東部第二特定土地区画整理事業	183.2	18,300	1,721
17	さいたま市	岩槻南部新和西特定土地区画整理事業	73.8	7,400	413
18	さいたま市	大宮深作土地区画整理事業	13.9	1,380	657
19	さいたま市	円正寺・太田窪特定土地区画整理事業	17.2	1,880	1,677
20	さいたま市	三室西土地区画整理事業	13.9	1,565	958
21	さいたま市	松木特定土地区画整理事業	45.1	3,670	3,533
22	さいたま市	丸ヶ崎土地区画整理事業	29.1	2,530	474
23	さいたま市	大間木水深特定土地区画整理事業	28.1	2,800	1,491
24	さいたま市	大門第二特定土地区画整理事業	76.3	7,200	1,354
25	さいたま市	土呂農住特定土地区画整理事業	11.1	660	468
26	さいたま市	風渡野南特定土地区画整理事業	13.7	1,100	876
27	さいたま市	蓮沼下特定土地区画整理事業	23.6	2,300	1,687
28	さいたま市	大門上・下野田特定土地区画整理事業	36.3	3,300	514
29	さいたま市	台・一ノ久保特定土地区画整理事業	16	1,300	1,004
30	さいたま市	大和田特定土地区画整理事業	50.6	5,100	2,881
31	さいたま市	内谷・会ノ谷特定土地区画整理事業	13.5	1,350	718

No.35は構想段階であるため、計画人口等は想定値となっている。

NO	市名	開発計画名称	面積 (ha)	計画 人口	平成17年 (2005年) 人口
32	さいたま市	大谷口・太田窪土地区画整理事業	28.2	2,800	2,569
33	さいたま市	中川第一特定土地区画整理事業	38.4	3,100	2,885
34	さいたま市	七里駅北側特定土地区画整理事業	32	3,000	2,208
35	さいたま市	地下7拠点開発事業	-	4,000	189
36	川口市	長蔵新田特定土地区画整理事業	31.8	2,500	2,605
37	川口市	新郷東部第1特定土地区画整理事業	39.7	4,000	2,106
38	川口市	芝東第5土地区画整理事業	53.8	5,740	4,951
39	川口市	芝東第6土地区画整理事業	41.9	4,600	5,017
40	川口市	芝東第4土地区画整理事業	92.6	9,300	8,401
41	川口市	石神西立野特定土地区画整理事業	99.1	9,900	3,424
42	川口市	芝東第3土地区画整理事業	63.2	7,000	4,940
43	川口市	安行藤八特定土地区画整理事業	68.1	6,800	3,818
44	川口市	新郷東部第二土地区画整理事業	165	13,400	9,889
45	川口市	戸塚南部特定土地区画整理事業	52.7	2,900	2,720
46	川口市	戸塚東部特定土地区画整理事業	33.7	3,370	1,650
47	鳩ヶ谷	里土地区画整理事業	80.7	6,400	5,617
48	蓮田市	馬込・下蓮田土地区画整理事業	106.4	9,600	5,011
49	蓮田市	黒浜土地区画整理事業	33.8	3,370	610
50	春日部	西金野井第二土地区画整理事業	33.6	2,700	1,636
51	越谷市	東越谷土地区画整理事業	91.6	9,160	6,542
52	越谷市	七左第一土地区画整理事業	42.5	4,540	1,631
53	越谷市	越谷西大袋土地区画整理事業	125.9	12,600	3,076
54	越谷市	越谷レイクタウン特定土地区画整理事業	225.6	22,400	797
55	越谷市	越谷駅東口第一種市街地再開発事業	2.6	1,000	100
56	越谷市	花田土地区画整理事業	94.2	9,400	7,961
57	越谷市	堂面土地区画整理事業	14.1	1,400	1,006
58	越谷市	鷺高土地区画整理事業	101.2	10,000	9,612
59	越谷市	間久里土地区画整理事業	22.7	2,200	2,676
60	上尾市	小泉土地区画整理事業	108	10,800	5,824
61	草加市	新田西部土地区画整理事業	145.9	12,700	12,641
62	蕨市	錦町土地区画整理事業	85.1	12,000	6,949

従業系

市名	開発計画名称	面積 (ha)	計画 人口	平成17年 (2005年) 人口	市名	開発計画名称	面積 (ha)	計画 人口	平成17年 (2005年) 人口
さいたま市	さいたま新都心土地区画整理事業	47.4	57,000	17,906	さいたま市	イオン浦和美園店	-	2,300	(2,300)

(3) 鉄道不便地域の状況

- さいたま市の東央に位置する延伸線区間は鉄道空白地帯となっており、地下鉄7号線延伸による鉄道不便地域の解消が望まれている。

- さいたま市は、東京都心から20~40km圏に位置し、鉄道網は、東北・上越方面等と東京・新宿方面の南北方向及び県南や首都圏の東西方向を結ぶネットワーク上にあるため、比較的高密な路線網が整備されている。しかし、市の東央、西央地域では鉄道路線が供用されておらず、市域や市街地の広がりに対して駅の徒歩利用圏は狭く、駅へのアクセスがバス交通等により補完されている。
- 平成19年度のさいたま市民意識調査結果によると、地下鉄7号線の延伸区間に位置する岩槻区は交通関係の施策（道路の整備や鉄道・バス輸送サービスの充実）の満足度が最も低い結果となった。また、力を入れてほしい施策として交通関係が高い割合となっており、交通政策に対する同区の要望が高いことが伺える。



図 さいたま市の現況鉄道ネットワーク

資料：さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画

3.4 鉄道利用者の状況等

(1) 埼玉高速鉄道の利用状況

- 埼玉高速鉄道(以下、SRという。)の利用者数や混雑率は増加傾向にあるものの、周辺路線と比較するとまだ低い水準にある。
- SR線の利用者数は開業以降堅調に増加しているものの、並行路線である京浜東北線や東北・高崎線、東武伊勢崎線等に比べると混雑率や輸送量で大きく下回っており、周辺路線の混雑緩和への寄与度は少なく、さらなる周辺路線の混雑緩和への貢献が求められる。

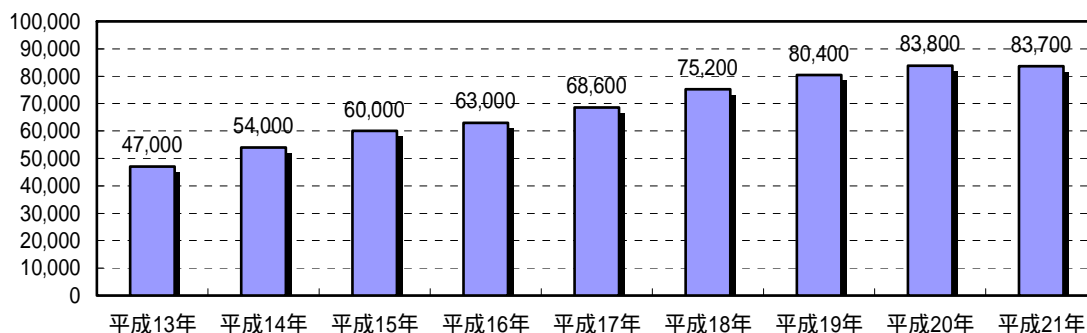


図 SRの乗車人員の推移(人/日)

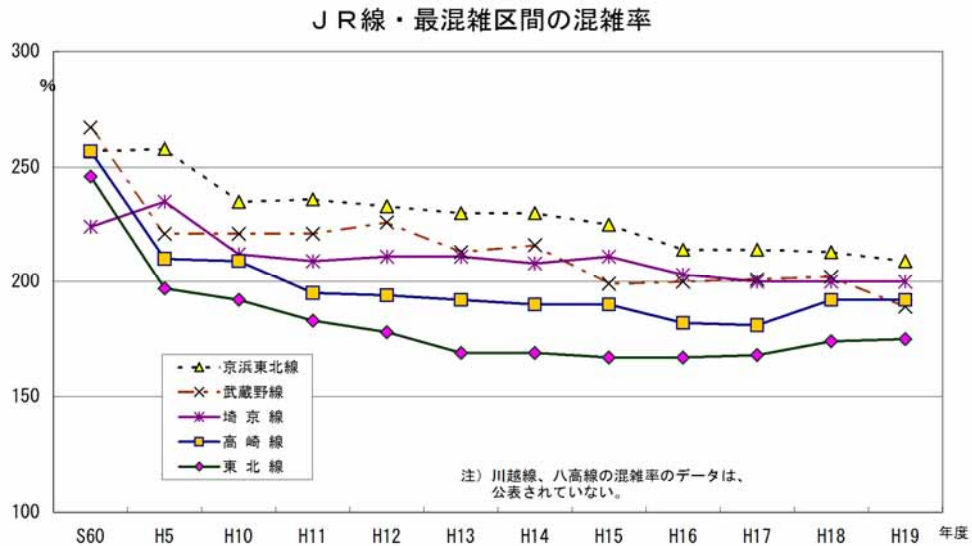
資料：さいたま市 HP、埼玉高速鉄道(株)HP を参考に作成



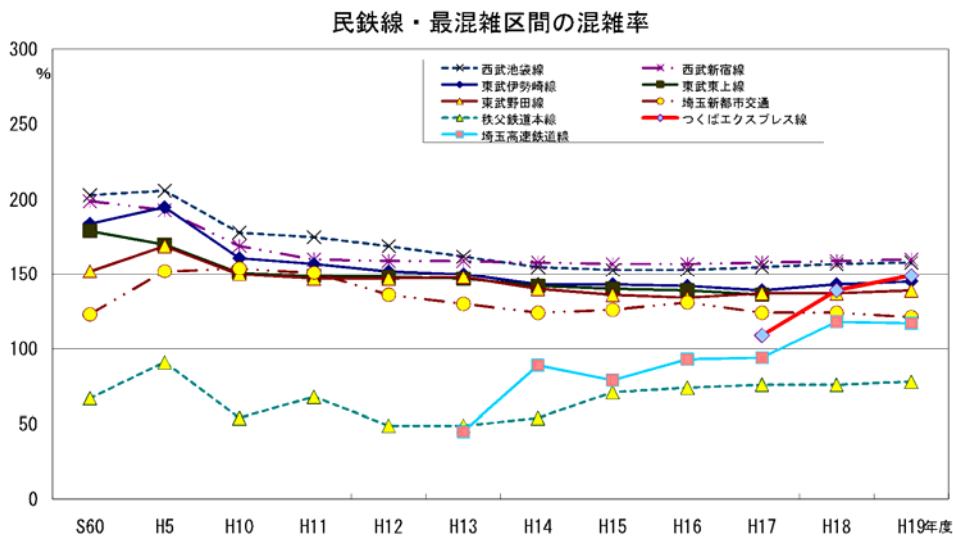
図 SR周辺の駅乗車客数(平成19年度1日平均)

資料：埼玉県 HP を基に作成

- 混雑率については、最混雑区間が都心ターミナル駅付近となっているため、S R線と単純に比較はできないが、JR各線などは都市圏における鉄道混雑緩和の長期的目標としている混雑率 150%を軒並み超過しており、混雑緩和施策の遂行が求められる状況である。



注) 最混雑区間は、京浜東北線(上野 御徒町)、武蔵野線(東浦和 南浦和)、埼京線(板橋 池袋)、高崎線(宮原 大宮)、東北線(土呂 大宮)である。

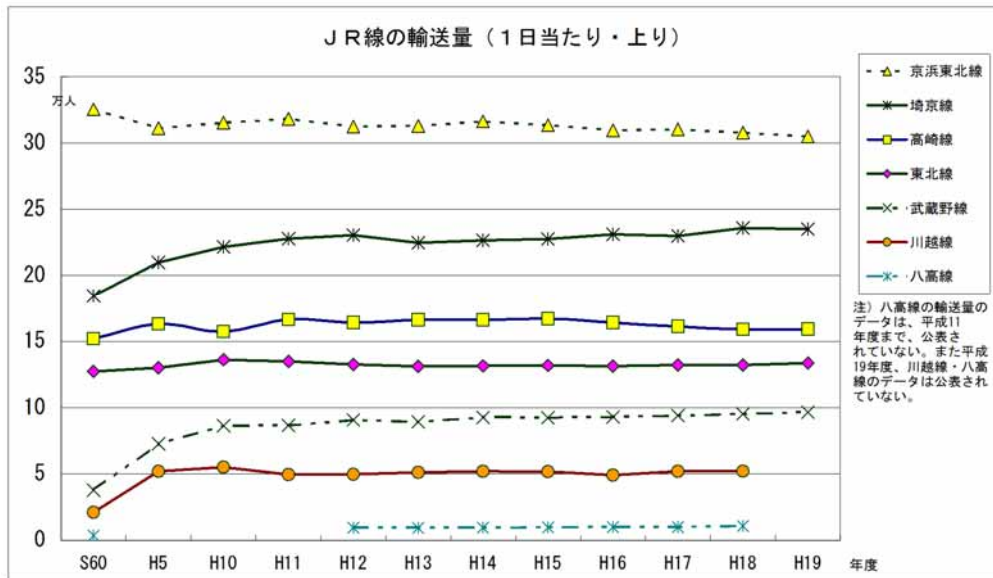


注) 最混雑区間は、西武池袋線(椎名町 池袋)、西武新宿線(下落合 高田馬場)、東武伊勢崎線(小菅 北千住)、東武東上線(北池袋 池袋)、東武野田線(北大宮 大宮)、埼玉新都市交通(大成 大宮)、秩父鉄道本線(明戸 大麻生)、つくばエクスプレス(青井 北千住)、埼玉高速鉄道線(川口元郷 赤羽岩淵)である。

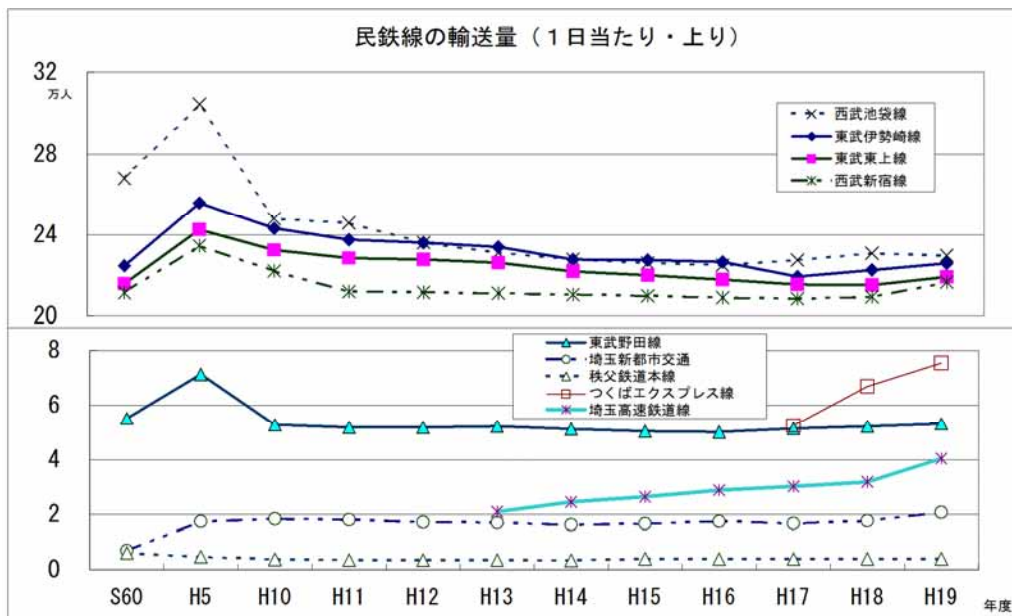
図 埼玉県を通る主要路線の混雑率(最混雑区間)

資料: 埼玉県 HP

- 1日当たりの輸送量(上り)については、埼玉高速鉄道線が平成19年度で約4万人に達したのに対して、JR高崎線、東北線は10万人を超える規模にあり、JR埼京線や西武線、東武線は20万人以上、JR京浜東北線は30万人以上と相当な差がある。比較的近い数値の川越線にしても、5万人を超える輸送量を保持しており、SR線は、そのポテンシャルを十分に発揮していない状況にあると言える。



注) 最混雑区間(1日当たり・上り)の輸送量である。



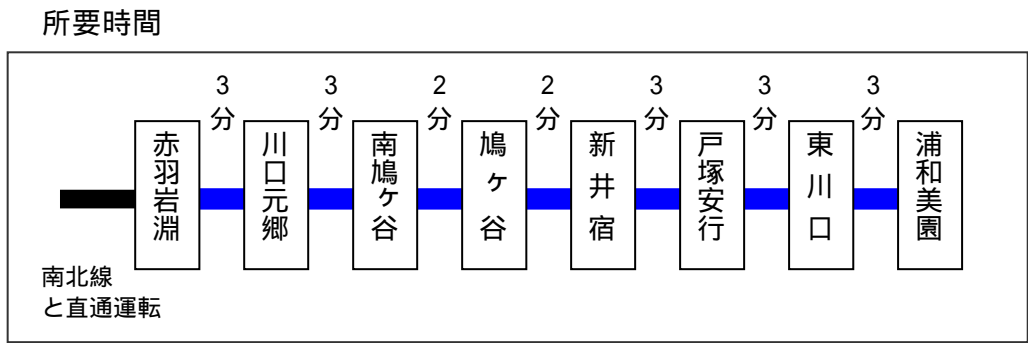
注) 最混雑区間(1日当たり・上り)の輸送量である。

図 埼玉県を通る主要路線の輸送量(1日当たり・上り)

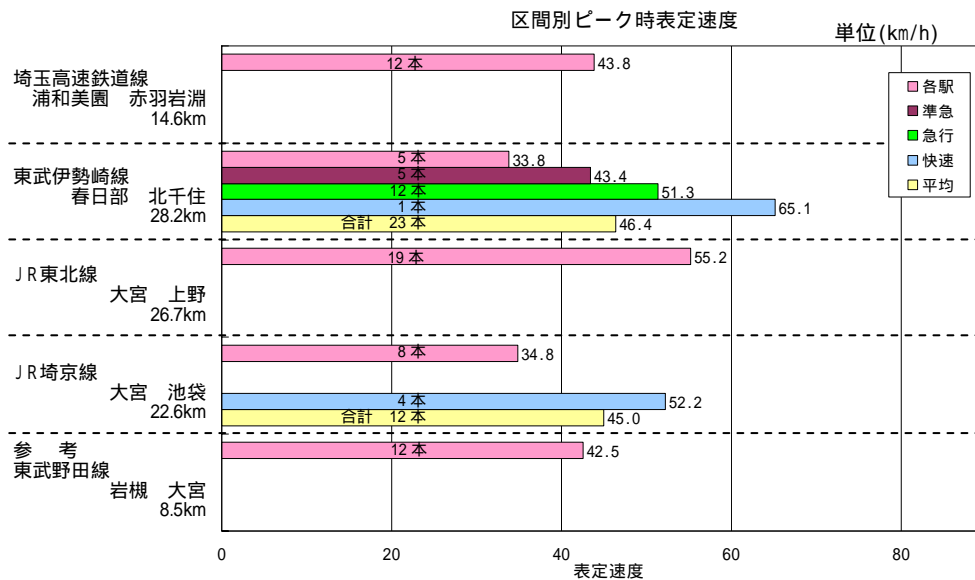
資料: 埼玉県 HP

(参考)

・鉄道サービス水準の状況



周辺路線の列車運行本数、列車種別、表定速度の比較



注1) 埼玉高速鉄道線は鳩ヶ谷始発列車3本を含んでいない。

注2) JR埼京線は武蔵浦和始発列車3本、赤羽始発3本を含んでいない。

注3) JR東北線はJR宇都宮線とJR高崎線の上野行きを示し、湘南新宿ライン4本は含まない。

図 周辺路線の表定速度・列車運行本数(ピーク時:発駅7:30~8:30)

(参考)

・鉄道サービス水準の状況(2)

周辺路線との運賃比較

東京圏内の他社線との運賃比較

単位:円

	第三セクター					JR 東日本	東京 メトロ	県内私鉄			公営地下鉄		
	埼玉高速	東葉高速	北総鉄道	埼玉新都市交通	つくばエクスプレス			東武	西武	秩父	東京	横浜	
1キロ	210	200	190	180	160	130	160	140	140	160	170	200	1キロ
2キロ													2キロ
3キロ				210								230	3キロ
4キロ	260	280	290		200	150							4キロ
5キロ				240				160	170	230	210		5キロ
6キロ	300	350	350		240								6キロ
7キロ				270		160	190			300		260	7キロ
8キロ	340	420	420		280			190					8キロ
9キロ				310					200	370			9キロ
10キロ	380	490	480		320						260		10キロ
11キロ				340		210		240		430		290	11キロ
12キロ	420	550	540		360		230						12キロ
13キロ									230	460			13キロ
14キロ	460				400								14キロ
15キロ		610	600							490	310	320	15キロ

(2) 埼玉高速鉄道の経営状況

- ・ 埼玉高速鉄道(株)に対し、県及び沿線 3 市による財政支援（平成 15～21 年度）が行われた。この結果、目標としていた単年度償却前黒字（補助金を除く）を達成したものの、事業環境は依然として厳しい状況にあった。このため、県及び沿線 3 市は経営安定化に向けた経営支援を引き続き行うこととしている。

- ・ S R 線は平成 13 年 3 月の開業後、輸送人員は当初の予測を下回る結果となったため、埼玉高速鉄道(株)では、平成 16 年 11 月に「埼玉高速鉄道(株)経営健全化計画」を策定し、埼玉県、川口市、さいたま市及び鳩ヶ谷市（以下「県及び沿線 3 市」という。）による財政支援のもと、経営の安定化に取り組んできた。
- ・ 「埼玉高速鉄道株式会社経営改革プラン」（平成 22 年 2 月）においては、適切な需要予測に基づく事業計画と鉄道資産に見合った自己資本の調達ができれば経営の安定化は可能であるとしており、県及び沿線 3 市は平成 22 年度から 10 年間、経営の安定化に向けて引き続き経営支援に取り組むとしている。

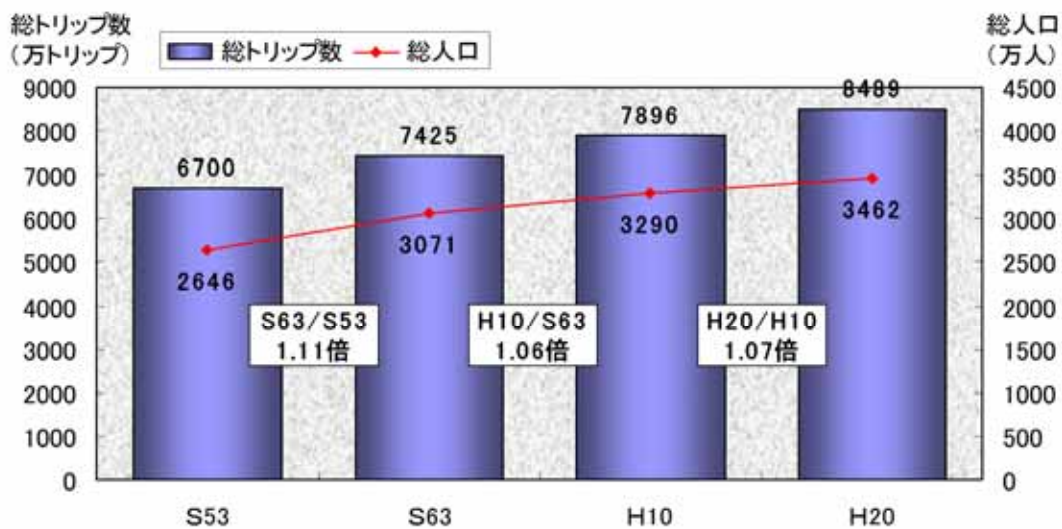
(3) 震災時における埼玉高速鉄道

- ・ 東日本大震災発生直後から首都圏の鉄道路線が全線運行停止となったが、S R 線は震災同日中に運転を再開し、沿線住民の交通手段のみならず、運休路線の代替機能（リダンダンシー）として大きな役割を果たした。

- ・ 平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災の影響により、地震発生直後から首都圏の鉄道路線が全線運行停止となった。また、東日本旅客鉄道が新幹線と在来線の運転を終日見合わせたことにより、主要駅等で足止めされた多くの帰宅困難者が発生した。
- ・ このような状況の中、一部の私鉄や地下鉄が同日中に運転を再開し、S R 線においても午後 9 時 20 分、南北線の白金高輪 浦和美園間で運転を再開した。同路線の運転再開により、首都圏から埼玉方面への交通機関が確保され、沿線住民の交通手段のみならず、運休路線の代替機能（リダンダンシー）として大きな役割を果たした。
- ・ 上位計画（国土形成計画等）においては、災害に強い国土構造を確立するために、交通網における迂回ルート等の余裕性（リダンダンシー）の強化を図るとしており、放射方向と環状方向からなる交通ネットワークの形成に向けて、地下鉄 7 号線延伸を含む都市発展軸の整備が掲げられている。

3.5 東京圏における交通実態

- 東京都市圏全体のトリップ数は、都市圏人口の増加に伴い、平成10年度調査に比べて約7%増加している。埼玉県内については、約4%の増加となっている。



注) 総人口はPT調査対象の5歳以上の人口

図 東京都市圏総トリップ数

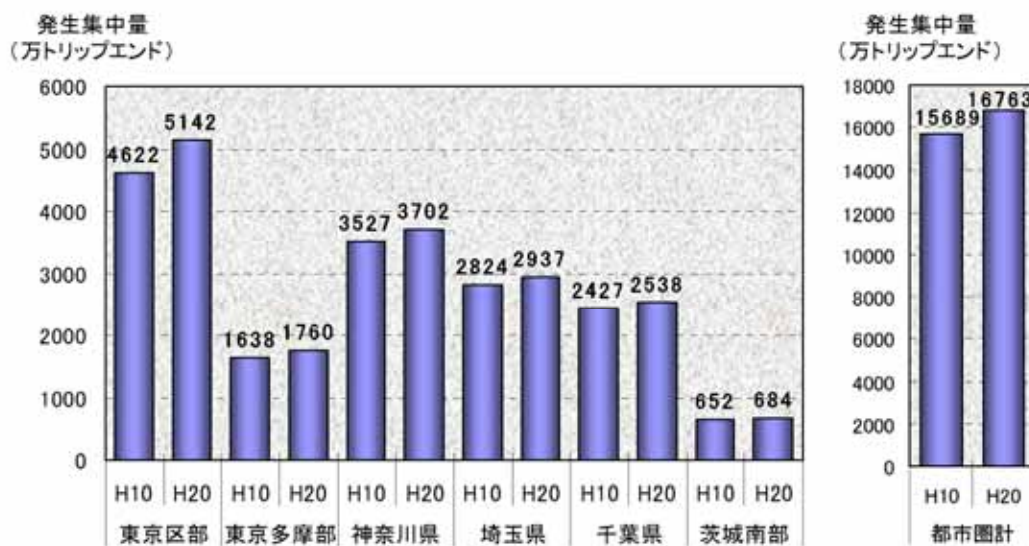


図 地域別発生集中量

資料：東京都市圏パーソントリップ調査（交通実態調査）の結果概要、H22.2.3 差し替え版

- ・ 高齢者のトリップ数は著しい増加傾向にあり、高齢者の社会参加機会が増加している。
- ・ 代表交通手段分担率は、都市圏全体では自動車利用率が減少し、鉄道利用率が増加しており、埼玉県南部においても同様の傾向が見られる。

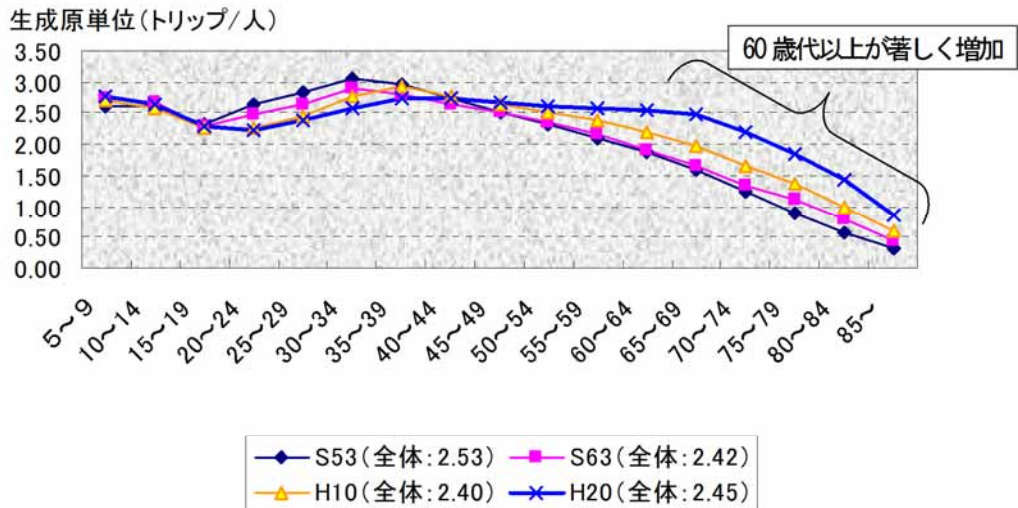


図4 年齢別平均トリップ数(原単位)の推移(男女計)

注) ここでの生成原単位は、移動していない人を含めた1人1日当たりの平均トリップ数(グロス原単位)として示している。

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(交通実態調査)の結果概要、H22.2.3 差し替え版

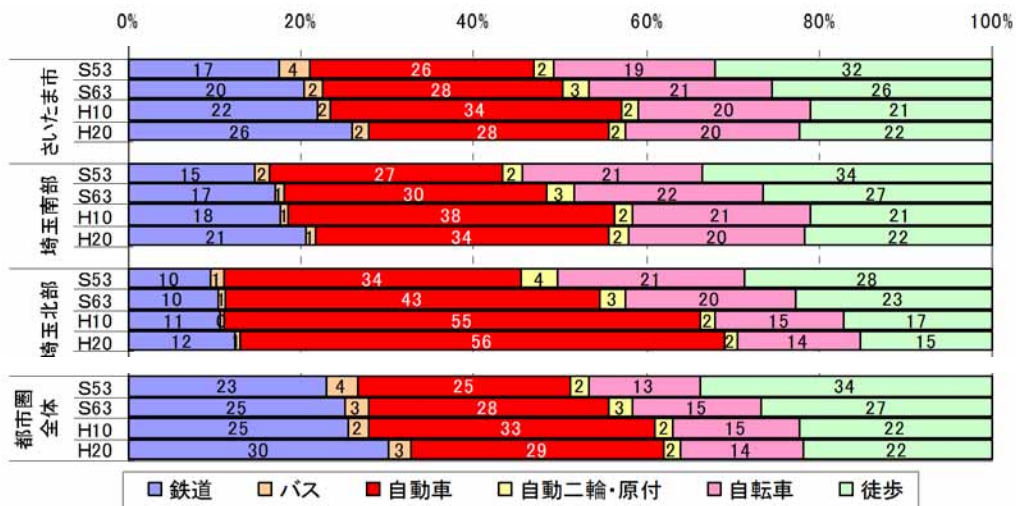


図 地域別代表交通手段分担率(発生集中量ベース)

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(交通実態調査)の結果概要(抜粋)、H22.2.3 差し替え版

3.6 まちづくりとの連携事例

- ・ 鉄道整備を契機として、新設駅等を中心に周辺地域の特性を生かした新しい街並みの形成が着実に進んでいる。

- ・ 鉄道整備とまちづくりとの連携の先行事例であるみなとみらい線、つくばエクスプレスにおいては、計画及び整備段階で官民の役割分担の明確化、利害関係の異なる主体の調整、複数の事業の連携や受益と負担の公平性や資金調達における関係者の合意形成プロセスにおいて、行政の主導的な役割が発揮され、まちづくりとの連携の成功に大きく寄与したことが伺える。
- ・ 平成 15・16 年度鉄道整備等基礎調査「まちづくりと連携した交通結節点の再生整備方策に関する調査」ワーキンググループ（座長：森地茂（財）運輸政策研究機構運輸政策研究所長）で示された 3 つの視点を意識した整備を行うことが利用者・事業者にとって望ましい駅、地域にとって魅力ある空間が創出され、地域活性化に寄与すると考えられる。

視点 まちと一体的・総合的に連携した交通結節機能の創出

視点 個性的で魅力的な駅周辺地区の再生

視点 公共性の高い駅空間の魅力創出

・埼玉県内においても、「越谷レイクタウン」や「新三郷ららシティ」で駅を中心とした大規模なまちづくりが進められている。

表 埼玉県内のまちづくり事例（大規模開発概要）

開発地域	越谷レイクタウン	新三郷ららシティ
計画面積	約 225.6ha	約 51.1ha
計画人口	約 22,600 人	(269 区画)
完了年度	2018 年	-



写真 越谷レイクタウン周辺航空写真（平成 22 年 7 月撮影）

資料：UR 都市機構 HP



新三郷ららシティ完成イメージ

資料：三井不動産(株)HP