

卷末參考資料

巻末参考資料

(1) 検討体制

都市交通戦略の検討にあたり、利用者である市民をはじめ、学識経験者、交通事業者、関係行政機関等で構成する「さいたま市都市交通戦略協議会」を設置した。そのなかに、多様な交通施策の戦略的な展開手法等を検討するための「交通戦略検討委員会」、交通空白・不便地区の解消等を検討するための「コミュニティバス等検討委員会」を設け、協議会では各委員会での検討内容を審議・承認する体制で検討を進めることとした。

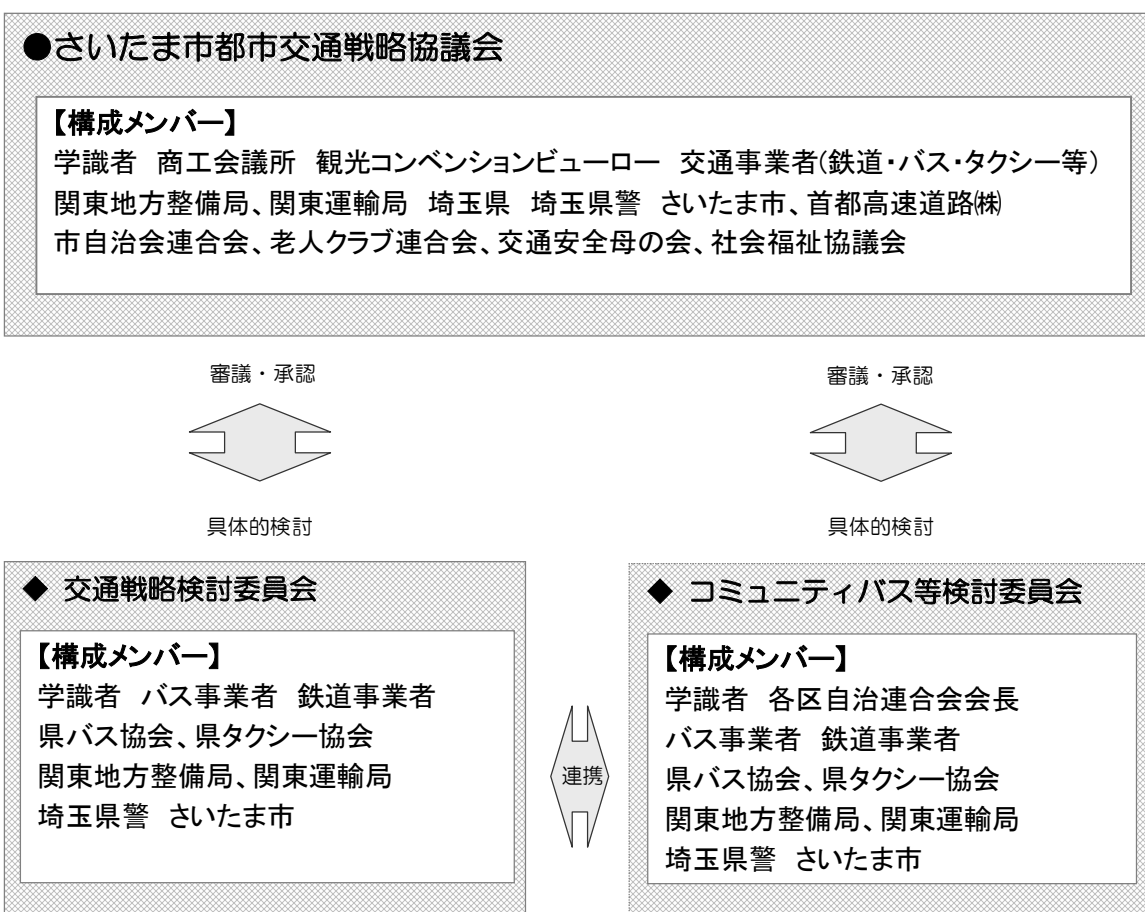


図 都市交通戦略の検討体制

(2) 協議会設置要綱、名簿

1) 協議会設置要綱

さいたま市都市交通戦略協議会設置要綱

(目的)

第1条 さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画に基づく、持続可能な公共交通の実現や、過度に車に依存しない交通体系の構築を図るため、さいたま市都市交通戦略協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は以下に掲げる事項を所掌する。

- (1) さいたま市の都市交通戦略計画の策定に関する事項
- (2) その他、さいたま市の都市交通に関して必要な事項

(組織)

第3条 協議会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

2 委員は次に掲げる者のうちから市長が委嘱し又は任命する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 市民の代表者
- (3) 関係団体の代表者
- (4) 事業者の代表者
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 市の職員
- (7) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者(以下「臨時委員」という。)

3 上記に掲げる者以外の者をオブザーバーとして出席させることができる。

(任期)

第4条 委員の任期は2年とする。ただし、再任は妨げない。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に、会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。
- 4 会長及び副会長ともに事故があるとき又は欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第 6 条 会長は、協議会の会議を招集し、その議長となる。

2 協議会は、委員及び臨時委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席した委員及び臨時委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(検討委員会)

第 7 条 協議会に、交通戦略案を具体的に検討するための交通戦略検討委員会及び、交通空白・不便地域の解消等を検討するためのコミュニティバス等検討委員会を置く。

2 前項の委員は、第 3 条第 2 項の規定による協議会委員のほか、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し又は任命する。

(1) 市民の代表者

(2) 事業者の代表者

(3) 関係行政機関の職員

(4) 市の職員

3 検討委員会で協議すべき事項は、会長が定める。

4 検討委員会の組織、運営その他必要な事項は、会長が定める。

5 第 5 条及び第 6 条の規定は、検討委員会に準用する。この場合において、これらの規定中「協議会」とあるのは「検討委員会」と、「会長」とあるのは「委員長」と、「副会長」とあるのは「副委員長」と読み替えるものとする。

(庶務)

第 8 条 協議会の庶務は、都市局都市計画部都市交通課が行う。

(その他)

第 9 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し、必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成 2 1 年 8 月 1 3 日から施行する。

附 則

この要綱は、平成 2 2 年 4 月 1 日から施行する。

2) さいたま市都市交通戦略協議会 委員名簿

(敬称略)

分野	所属	役職	氏名	備考
学識経験者	埼玉大学大学院 理工学研究科	教授	久保田 尚	交通戦略委員会 併任
	埼玉大学大学院 理工学研究科	准教授	坂本 邦宏	交通戦略委員会 併任
	交通ジャーナリスト		鈴木 文彦	コミバス委員会併任
市民	さいたま市自治会連合会	会長	伊藤 巖	コミバス委員会併任
	さいたま市老人クラブ連合会	会長	平野 初夫	
	社会福祉法人さいたま市社会福祉協議会	事務局長	大嶋 恭一	
	さいたま市交通安全保護者の会(母の会)	会長	木村 通恵	
経済団体	さいたま商工会議所	理事	久保 徳次	
観光団体	(社)さいたま観光コンベンションビューロー	事務局長	菅原 敏明	
交通事業者	東日本旅客鉄道(株)大宮支社 企画室	室長	大森 郁雄	
	東武鉄道(株) 鉄道事業本部 計画管理部	課長	羽生 峰夫	交通戦略委員会 併任
	(社)埼玉県バス協会	専務理事	鶴岡 洋	交通戦略、コミバス 委員会併任
	埼玉県タクシー協会	専務理事	高原 昭	交通戦略委員会 併任
道路事業者	首都高速道路(株)計画・環境部	課長	大塚 敬三 (今岡 和也)	
関係行政機関	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課	課長	中西 賢也 (赤星 健太郎)	交通戦略、コミバス 委員会併任
	国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	課長	柳谷 哲	
	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部 旅客第一課	課長	市川 智秀 (宮沢 正知)	コミバス委員会併任
	国土交通省 関東運輸局 企画観光部 交通企画課	課長	松平 健輔	交通戦略委員会 併任
	埼玉県 企画財政部 交通政策課	課長	西村 大司	
	埼玉県 県土整備部 道路政策課	課長	蓮池 博 (小島 一男)	
	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課	課長	赤坂 保雄 (田島 昌明)	
	さいたま市 政策局 政策企画部	部長	田邊 成弘 (鶴田 修) (北川 秀樹)	
	さいたま市 都市局 都市計画部	部長	元井 典雄	
	さいたま市 建設局 土木部	部長	黒田 智樹 (松澤 正巳)	

()は前任者

3) さいたま市都市交通戦略協議会 交通戦略検討委員会 委員名簿

(敬称略)

分野	所属	役職	氏名	備考
学識経験者	埼玉大学大学院 理工学研究科	教授	久保田 尚	協議会併任
	埼玉大学大学院 理工学研究科	准教授	坂本 邦宏	協議会併任
交通事業者	東日本旅客鉄道(株) 大宮支社 企画室 企画調整課	課長	笠 雅之 (傳法谷 善仁)	コミバス委員会併任
	東武鉄道(株) 鉄道事業本部 計画管理部	課長	羽生 峰夫	協議会併任
	埼玉新都市交通(株)	代表取締役常務	外山 竹治	
	(社)埼玉県バス協会	専務理事	鶴岡 洋	協議会、コミバス委員会併任
	国際興業(株) 運輸事業部 業務課	課長	高島 俊和	コミバス委員会併任
	東武バスウエスト(株)運輸統括部 業務課	課長	大久保 雄二	コミバス委員会併任
	西武バス(株)経営企画部 運輸計画課兼 経営企画課	課長	関根 康洋	コミバス委員会併任
	埼玉県タクシー協会	専務理事	高原 昭	協議会併任
関係行政機関	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課	課長	中西 賢也 (赤星 健太郎)	協議会、コミバス委員会併任
	国土交通省 関東運輸局 企画観光部 交通企画課	課長	松平 健輔	協議会併任
	国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所 計画課	課長	後閑 浩幸	コミバス委員会併任
	国土交通省 関東運輸局 埼玉運輸支局	首席運輸企画専門官	池田 豊	コミバス委員会併任
	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課	専門官	松本 久司	コミバス委員会併任
	さいたま市 政策局 政策企画部 地下鉄7号線延伸対策課	課長 (参事兼課長)	村川 奏支 (林 健蔵)	
	さいたま市 都市局 都市計画部 都市計画課	参事兼課長	関 成樹	
	(さいたま市 都市局 都市計画部 都市施設課)	(課長)	(瀧 寿雄)	組織改正により廃止
	さいたま市 建設局 土木部	参事	大峠 利則	コミバス委員会併任
	さいたま市 建設局 土木部 道路環境課	参事兼課長	長澤 不二夫	コミバス委員会併任
さいたま市 建設局 土木部 道路計画課	参事兼課長	佐々木 七郎		

()は前任者

4) さいたま市都市交通戦略協議会 コミュニティバス等検討委員会 委員名簿

(敬称略)

分野	所属	役職	氏名	備考	
学識経験者	交通ジャーナリスト		鈴木 文彦	協議会併任	
市民	西区 自治会連合会	会長	土橋 章次		
	北区 自治会連合会	会長	伊藤 巖	協議会併任	
	大宮区 自治会連合会	会長	橋本 昭司		
	見沼区 自治会連合会	会長	山田 長吉		
	中央区 自治会連合会	会長	中村 みよ子		
	桜区 自治会連合会	会長	中村 勝美		
	浦和区 自治会連合会	会長	坂本 和哉		
	南区 自治会連合会	会長	親松 高穂		
	緑区 自治会連合会	会長	西山 鶴生		
	岩槻区 自治会連合会	会長	田中 岑夫		
	交通事業者	(社)埼玉県バス協会	専務理事	鶴岡 洋	協議会、交通戦略委員会併任
		国際興業(株) 運輸事業部 業務課	課長	高島 俊和	交通戦略委員会併任
東武バスウエスト(株) 運輸統括部 業務課		課長	大久保 雄二	交通戦略委員会併任	
西武バス(株) 経営企画部 運輸計画課兼経営企画課		課長	関根 康洋	交通戦略委員会併任	
朝日自動車(株) 営業部		部次長	下山 幸明		
埼玉県タクシー協会		事務長 (事務局長)	藤田 貢 (千田・雄)		
東日本旅客鉄道(株) 大宮支社 企画室 企画調整課		課長	笠 雅之 (傳法谷 善仁)	交通戦略委員会併任	
関係行政機関	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課	課長	中西 賢也 (赤星 健太郎)	協議会、交通戦略委員会併任	
	国土交通省 関東運輸局 自動車交通部 旅客第一課	課長	市川 智秀 (宮沢 正知)	協議会併任	
	国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所 計画課	課長	後閑 浩幸	交通戦略委員会併任	
	国土交通省 関東運輸局 埼玉運輸支局	首席運輸企画専門官	池田 豊	交通戦略委員会併任	
	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課	専門官	松本 久司	交通戦略委員会併任	
	さいたま市 建設局 土木部	参事	大峠 利則	交通戦略委員会併任	
	さいたま市 建設局 土木部 道路環境課	参事兼課長	長澤 不二夫	交通戦略委員会併任	

()は前任者

(3) 開催概要

下記のスケジュールにて協議会・委員会を開催した。

平成21年度		
都市交通 戦略協議会	ワーキンググループ	
	交通戦略検討委員会	コミュニティバス等 検討委員会
第1回(8月26日(水)開催) (協議会、交通戦略検討委員会、コミュニティバス等検討委員会 合同会議) ○さいたま市総合都市交通体系マスタープラン概要 ○都市交通戦略の概要 ○さいたま市都市交通戦略の検討フレーム	第2回(10月21日(水)開催) ○SMARTプランの進捗状況 ○都市交通問題・課題 ○都市交通戦略の基本目標・基本方針【素案】	第2回(10月27日(火)開催) ○検討会の位置づけ ○路線バス、コミュニティバスの実態 ○コミュニティバスの課題
	第3回(12月16日(水)開催) ○アウトカム指標の考え方 ○戦略メニューの設定(案)	第3回(12月25日(金)開催) ○コミュニティバスのコンセプト、サービス方針の現状と課題の確認 ○運行ルールの作成について ○モデル実証実験の実施概要
第2回(3月24日(水)開催) ○交通戦略検討委員会の検討 結果報告 ○コミュニティバス等検討委員会の 検討結果報告	第4回(2月25日(木)開催) ○基本目標・方針の設定、戦略メニュー案・ アウトカム指標案の考え方の整理	第4回(2月26日(金)開催) ○コミュニティバス等導入 ガイドライン素案 ○モデル実証実験の実施概要(案)
平成22年度		
都市交通 戦略協議会	ワーキンググループ	
	交通戦略検討委員会	コミュニティバス等 検討委員会
	第5回(7月9日(金)開催) ○平成21年度調査の概要と平成22年度の検討 方針 ○都市交通戦略の目標および施策と評価指標 の検討	第5回(5月14日(金)開催) ○平成21年度調査の概要と平成22年度の検討 方針 ○コミュニティバス等モデル実証実験の実施 計画および検証方法
第3回(8月3日(火)開催) ○平成21年度調査の概要と平成22年度の検討 方針 ○都市交通戦略の目標および施策と評価指標 の検討 ○コミュニティバス等モデル実証実験の実施 計画および検証方法	第6回(10月21日(木)開催) ○都市交通戦略に含める個別施策 ○今後の進め方	土曜運行実験実施 (6月～11月)
	第7回(1月21日(金)開催) ○都市交通戦略の施策展開 ○都市交通戦略の評価 ○都市交通戦略策定後の推進管理体制	第6回(10月29日(金)開催) ○平成22年度の検討概要 ○ガイドライン策定に向けた検討の全体像 ○実証実験のアンケート調査 ○実証実験の利用状況(中間報告) ○地域公共交通会議
第4回協議会、第8回検討委員会(3月8日(火)開催) (協議会、交通戦略検討委員会、コミュニティバス等検討委員会 合同会議) ○平成22年度の概要と検討経緯 ○さいたま市都市交通戦略(案) ○コミュニティバス等モデル実証実験の結果概要およびコミュニティバス等導入ガイドライン(案)の概要		実験実施(9～11月) ・既存路線の延長 ・新規路線の導入
		第7回(1月27日(木)開催) ○実証実験の結果について ○コミュニティバス等導入ガイドライン(案)

図 協議会・委員会の開催概要

(4) 施策の詳細

本市が取り組む主な施策、研究が必要な主な施策について、目的、内容、実施主体、期待される効果、施策の展開などを整理する。

< 主な施策 >

- ・ 2-1-5 バスの走行環境の整備
- ・ 2-3-6 コミュニティバス等の新規導入および既存路線の見直し
- ・ 2-4-1 コミュニティサイクル、レンタルサイクルの導入
- ・ 2-4-2 交通結節点における駐輪場の整備
- ・ 2-5-2 段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備
- ・ 2-5-3 カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化
- ・ 3-1 モビリティ・マネジメントの推進

< 研究が必要な主な施策 >

- ・ 2-4-5 自転車走行空間の整備

<主な施策>

【2-1-5】 バスの走行環境の整備

目的

・主要駅に繋がる路線を中心に路線バスの走行速度の低下を緩和するため、バスが走行できる空間を確保することで、バスの定時性、速達性の向上を図る。

内容

・一般道路において、一部の車線をバスの走行環境として整備し、特定の時間帯あるいは終日を対象にバスの走行を支援する。

実施主体

・さいたま市 ・交通管理者
 ・バス協会 ・バス事業者

期待される効果

・バスの定時性向上
 ・バス利用者の増加

実施場所	時期										
	短期					中期					長期
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
三橋中央通線 (H29供用開始予定)							事業化検討		社会実験の実施		成果が出れば実施

施策の実施場所



施策の展開

さいたま市内のバス旅行速度



資料) バス IC データより作成 (2010年4月平日平均値)

道路上に「バス優先」の表示をした例 (県道平塚伊勢原線)



道路上にカラー舗装をし「バス専用」の表示をした例 (浜松市鍛冶町通)



バスの走行環境の整備イメージ

出典) 神奈川県 HP

【2-3-6】 コミュニティバス等の新規導入および既存路線の見直し

目的

- ・公共交通サービスを十分提供できていない交通空白地区や交通不便地区に該当する既存市街地などにおいて、市民との協働により、地域に適した交通サービスの提供を行う。

内容

- ・平成 22 年度に策定した「コミュニティバス等導入ガイドライン」に基づき、住民と共に協議、検討する。
- ・協議・検討は、法定協議会である地域公共交通会議において行う。
- ・サービスの提供範囲は、主に市街化区域の交通空白地区と交通不便地区を対象とする。

主体 実施

- ・さいたま市 ・市民 ・バス事業者
- ・バス協会 ・タクシー協会 ・タクシー事業者（地域公共交通会議）

期待される効果

- ・交通空白地区、交通不便地区の解消
- ・公共交通利用者、利用頻度の増加

施策の展開

実施場所	時期										
	短期					中期					長期
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
市内の交通空白・不便地区において需要が見込める地区(申請があった地区)	事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行	※地域によって検討期間が異なるため計画期間はあくまで目安である ※要望申請により随時検討を進めるため、年間1地域とは限らない					
		事前準備	運行計画の検討	実証運行準備	実証運行	本格運行					

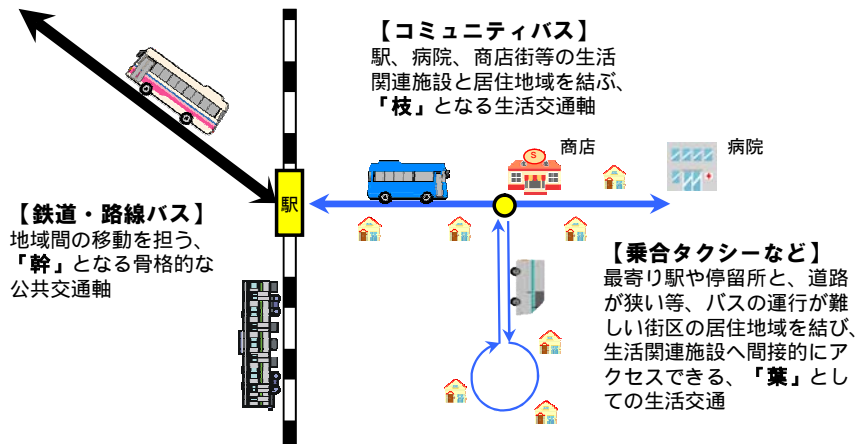
施策の実施場所



- 路線バス
- コミュニティバス
- 交通空白地区：市街化区域内で、鉄道駅から1km・停留所から300mのサービス圏外の地区
- 交通不便地区：市街化区域内で、公共交通のサービス圏内に含まれてもバスの運行本数が少ない地区（バス運行本数30便/日未満）
- 市街化調整区域内の既存市街地：市街化調整区域内で、H17国勢調査時点の人口密度が概ね2000人/km²以上・高齢者率（65歳以上）が市の平均値以上、かつ、鉄道駅から1km・停留所（30便/日以上）から300mのサービス圏外の地区

(H17国勢調査、事業者ICデータより作成)

公共交通ネットワーク全体の中の
コミュニティバス等の役割について



出典) コミュニティバス等導入ガイドライン

車内案内



走行風景



車内風景



車内アンケート



【2-4-1】 コミュニティサイクル、 レンタルサイクルの導入

目的

- ・ 都心およびその周辺における自転車の移動環境の向上を図る。

内容

- ・ 公共施設や観光施設、 商業施設などの主要な施設に複数サイクルポートを設置し、 各所に自転車を配置することで、 コミュニティサイクルネットワークを構築する。
- ・ H22 年度の大宮駅周辺・さいたま新都心駅周辺地区での社会実験の結果を踏まえて、 本格導入を検討する。
- ・ 実施工エリアは、 大宮駅周辺・さいたま新都心駅周辺地区だけでなく、 浦和駅周辺や北浦和駅周辺、 武蔵浦和駅周辺での導入可能性についても検討する。

実施主体

- ・ さいたま市

期待される効果

- ・ 地域拠点でのモビリティの確保
- ・ 環境負荷の低減
- ・ 地域拠点の活性化

施策の展開

実施場所	時期										
	短期					中期					長期
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33 以降
庚申塚バス停 ニツ宮バス停 西武車庫前バス停 左知川原バス停 宮下バス停	G&BR駐輪場の事業化検討	庚申塚、ニツ宮、西武車庫前、左知川原、宮下バス停での駐輪場の整備				順次拡大整備					
バス停周辺のコンビニ 大型商店 病院 など	「バス停を拠点としたまちづくり」と連動した駐輪場の整備										
三橋地区 栄和地区 大東・瀬ヶ崎地区 南中野地区	G&BR駐輪場の事業化検討	必要に応じて継続検討									
大宮駅西口 第四地区	H23 年度 完成										
浦和駅鉄道高架下	事業化 検討	事業 着手	H25 年度 完成								
武蔵浦和駅 第1街区 白樺	事業化 検討	事業 着手	H25 年度 完成								

施策の実施箇所

社会実験の実施箇所



出典)さいたま市 HP

小ゾーン間自転車トリップ数

- 1000 ~ 2000トリップ
- 2000 ~ 3000トリップ
- 3000トリップ以上



資料: 東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

大型商業施設での自転車駐輪実態



【2-4-2】 交通結節点における駐輪場の整備

目的

- ・交通結節点における自転車でのアクセス環境を向上させることで、公共交通の利用を促進させる。

内容

- ・バスの末端交通手段として自転車利用が多い地区や生産年齢人口の割合が高い交通空白・不便地区における主要なバス停の付近に駐輪場を整備する。
- ・バス停周辺の用地の状況を考慮した上で駐輪場を整備するバス停の候補設定をする。
- ・埼玉県が主導となって進めている「バス停を拠点としたまちづくり」と連動させる。
- ・主要な鉄道駅における駐輪場整備を進める。

主体 実施

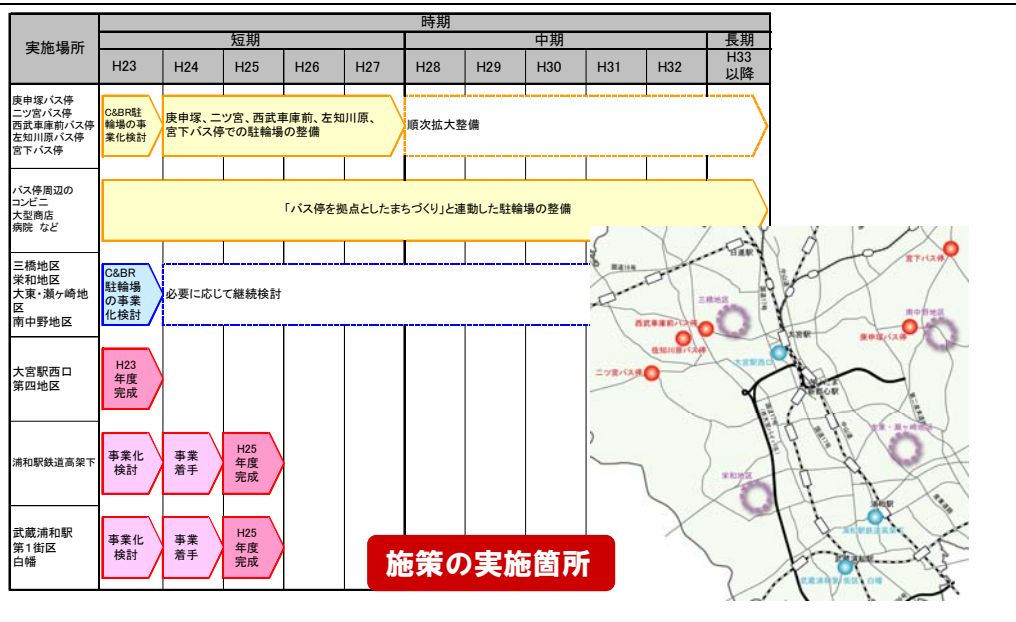
- ・さいたま市 ・埼玉県
- ・バス事業者

効果

期待される

- ・鉄道利用者の増加
- ・バス利用者の増加
- ・バス停周辺での放置自転車の減少
- ・交通空白・不便地区の移動性の向上

施策の展開



西武車庫前バス停の状況



ニツ宮バス停周辺の状況



資料)東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

「明花バス停」(南区)におけるのサイクルアンドバスライドの実施



路線バス：浦和駅・東浦和駅間
南区コミュニティバス：南区役所線

【2-5-2】段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備

目的

・都心地区内における道路空間の利用方法の見直しや安全・安心・快適に回遊できる歩行空間の創出を図る。

内容

歩道と車道の段差を解消し、道路空間を一体的に利用できるようにする。

電線の地中化により、歩行空間を創出する。

実施主体

・さいたま市 ・市民 ・大学

・さいたま市

期待される効果

- ・周辺施設間の移動性向上
- ・都心地区の活性化

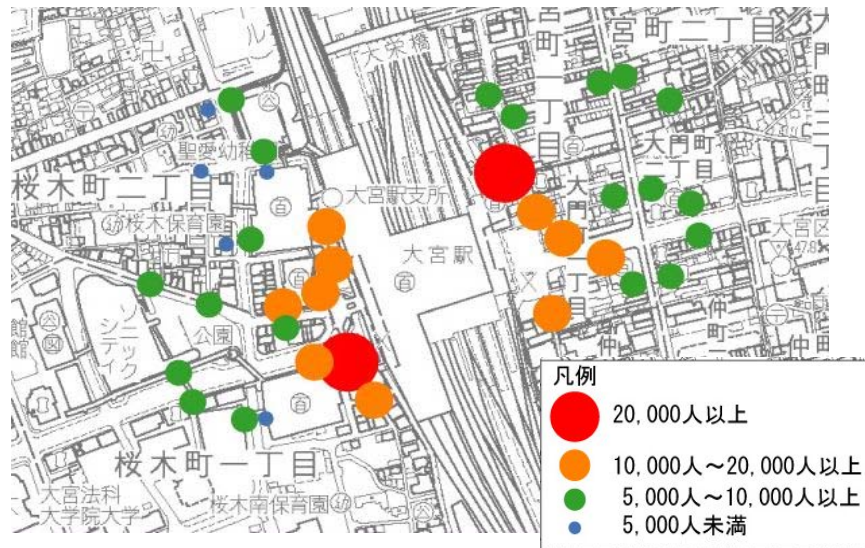
施策の展開

実施場所	時期										
	短期					中期					長期
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
① 段差の解消 (大宮停車場線、工機部前通線)	地元との共同研究・検討			事業着手	H27年度完成						
② 電線の地中化 (大宮駅東口銀座通り、中山道)	事業継続		H25年度完成								

施策の実施箇所



大宮駅周辺の歩行者・自転車交通量



資料) H21 さいたま市主要駅周辺地区歩行者通行量調査より作成

歩道と車道の段差がない道路（静岡市けやき通り）



道路空間の段差解消のイメージ

中山道における電線の地中化



【2-5-3】カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化

目的

・都心地区内における道路空間の利用方法の見直しや安全・安心・快適に回遊できる歩行空間の創出を図る。

内容

・歩道と車道の段差を解消し、道路空間を一体的に利用できるようにする。
 ・過年度までに実施しているカーフリーデーの際の交通規制は継続的に実施するものとする。
 ・カーフリーデーにおける道路空間の利活用については、大学コンソーシアムと連携を図りながら、地元との共同研究を踏まえて、検討するものとする。

主体 実施

・さいたま市 ・市民
 ・大学

期待される効果

・歩行空間の連続性向上
 ・周辺施設間の移動性向上
 ・都心地区の活性化

施策の展開

実施場所	時期										
	短期					中期					長期
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
鐘塚公園周辺地区	地元との共同研究・検討	複数土日の歩行者天国化の検討、社会実験の実施		休日の歩行者天国化の検討		拡大検討					
	カーフリーデーの継続的实施										

施策の実施箇所

<車両規制路線>

- 工機部前通り線
(市道21972号線)
- レンガ通り
(市道21966号線)
- 県道大宮停車場線

の一部区間



さいたまカーフリーデーの様子



オープンカフェのイメージ



<横浜市「日本大通りのオープンカフェ」>

出典) 横浜市 HP

横浜市の日本大通りでは、2 店舗がオープンカフェを実施しており、1 店舗については、店舗の営業日は毎日実施されている。もう1 店舗は、4 月～10 月の営業日に毎日実施している。

【3-1】 モビリティ・マネジメントの推進

目的 ・ 市民や企業を対象とし、公共交通や自転車、徒歩などの多様な交通手段をバランス良く利用する状態を目指す。

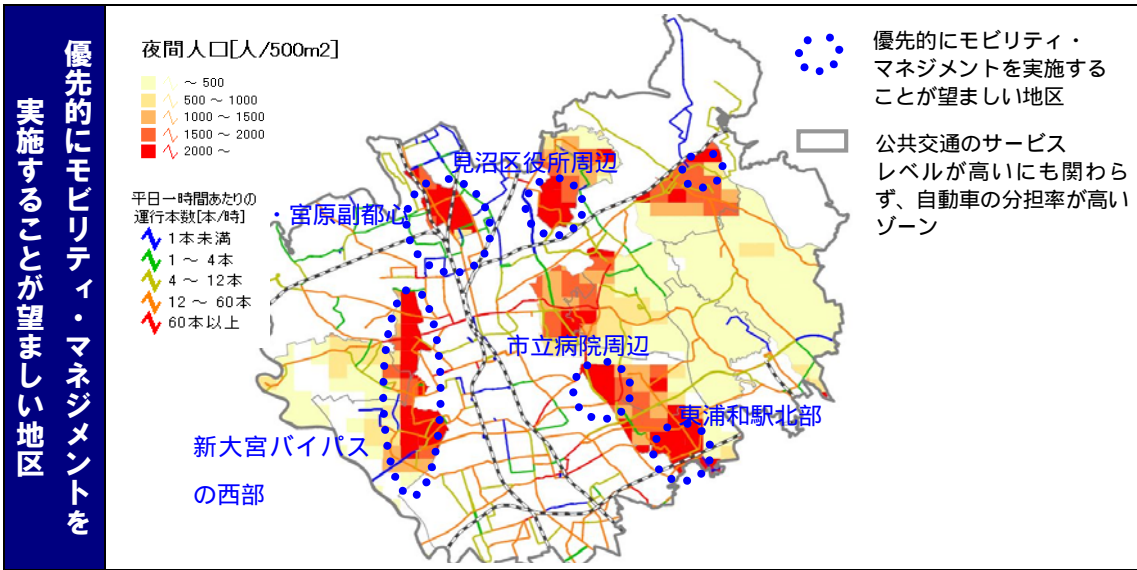
内容 ・ 公共交通のサービスレベルがある程度確保されているにも関わらず、自動車の利用が高い地域において、転入者や企業を対象としたモビリティ・マネジメントを優先的に実施していく。
 ・ 市内の小学5・6年生の児童を対象にモビリティ・マネジメントを行う。

主体 実施 ・ さいたま市
 ・ 市内企業

期待される効果 ・ 公共交通利用者の増加
 ・ 歩行者数の増加

施策の展開

実施場所	時期											
	短期					中期					長期	
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降	
西区役所 北区役所 南区役所 見沼区役所 桜区役所 緑区役所 岩槻区役所	市民を対象としたMMの実施											
市内各企業	企業(職場)を対象としたMMの事業継続											
西区、北区、南区、見沼区、桜区、緑区、岩槻区の小学5・6年生(高学年)	児童を対象としたMMの事業実施											



転入者を対象としたモビリティ・マネジメント (浜松市)



出典) 浜松市 HP

エコ通勤のツール

アンケート票 (行動プラン票)



動機づけ冊子

目標も、ぜひ、「エコ通勤」に、ご協力ください。

地球温暖化対策のためには、日常的な「節電」や「リサイクル」などの、皆様が一一人の心がけがとても大切です。

しかし、その中でも一番、効果的なのは「**クルマの活用を促す**」であることも、ご存じでしょうか？

ここでは、このことについて、ご紹介いたします。

「クルマ利用」とCO₂

家で普通に暮らしていれば、CO₂は発生しません。

しかし、クルマを少し走らせれば、その量は**増える**もなっています。

1台あたり1日あたりのCO₂排出量 (g)

車種	CO ₂ 排出量 (g)
軽自動車	約 100
普通自動車	約 200
大型自動車	約 300

※ 燃費20km/L (普通自動車) の場合、1台あたり1日あたり約200gのCO₂を排出します。

出典) エコ通勤講習会 配布資料

公共交通情報 (例: 最寄りバス停時刻表)

バス路線	バス停	時刻
【浜島線】バス利用(行き)	通和駅西口	7:00, 7:15, 7:30, 7:45, 8:00, 8:15, 8:30, 8:45, 9:00, 9:15, 9:30, 9:45, 10:00, 10:15, 10:30, 10:45, 11:00, 11:15, 11:30, 11:45, 12:00, 12:15, 12:30, 12:45, 13:00, 13:15, 13:30, 13:45, 14:00, 14:15, 14:30, 14:45, 15:00, 15:15, 15:30, 15:45, 16:00, 16:15, 16:30, 16:45, 17:00, 17:15, 17:30, 17:45, 18:00, 18:15, 18:30, 18:45, 19:00, 19:15, 19:30, 19:45, 20:00, 20:15, 20:30, 20:45, 21:00, 21:15, 21:30, 21:45, 22:00, 22:15, 22:30, 22:45, 23:00, 23:15, 23:30, 23:45, 24:00
	通和駅東口	7:05, 7:20, 7:35, 7:50, 8:05, 8:20, 8:35, 8:50, 9:05, 9:20, 9:35, 9:50, 10:05, 10:20, 10:35, 10:50, 11:05, 11:20, 11:35, 11:50, 12:05, 12:20, 12:35, 12:50, 13:05, 13:20, 13:35, 13:50, 14:05, 14:20, 14:35, 14:50, 15:05, 15:20, 15:35, 15:50, 16:05, 16:20, 16:35, 16:50, 17:05, 17:20, 17:35, 17:50, 18:05, 18:20, 18:35, 18:50, 19:05, 19:20, 19:35, 19:50, 20:05, 20:20, 20:35, 20:50, 21:05, 21:20, 21:35, 21:50, 22:05, 22:20, 22:35, 22:50, 23:05, 23:20, 23:35, 23:50, 24:05
	通和駅前	7:10, 7:25, 7:40, 7:55, 8:10, 8:25, 8:40, 8:55, 9:10, 9:25, 9:40, 9:55, 10:10, 10:25, 10:40, 10:55, 11:10, 11:25, 11:40, 11:55, 12:10, 12:25, 12:40, 12:55, 13:10, 13:25, 13:40, 13:55, 14:10, 14:25, 14:40, 14:55, 15:10, 15:25, 15:40, 15:55, 16:10, 16:25, 16:40, 16:55, 17:10, 17:25, 17:40, 17:55, 18:10, 18:25, 18:40, 18:55, 19:10, 19:25, 19:40, 19:55, 20:10, 20:25, 20:40, 20:55, 21:10, 21:25, 21:40, 21:55, 22:10, 22:25, 22:40, 22:55, 23:10, 23:25, 23:40, 23:55, 24:10
	通和駅前(バス)	7:15, 7:30, 7:45, 8:00, 8:15, 8:30, 8:45, 9:00, 9:15, 9:30, 9:45, 10:00, 10:15, 10:30, 10:45, 11:00, 11:15, 11:30, 11:45, 12:00, 12:15, 12:30, 12:45, 13:00, 13:15, 13:30, 13:45, 14:00, 14:15, 14:30, 14:45, 15:00, 15:15, 15:30, 15:45, 16:00, 16:15, 16:30, 16:45, 17:00, 17:15, 17:30, 17:45, 18:00, 18:15, 18:30, 18:45, 19:00, 19:15, 19:30, 19:45, 20:00, 20:15, 20:30, 20:45, 21:00, 21:15, 21:30, 21:45, 22:00, 22:15, 22:30, 22:45, 23:00, 23:15, 23:30, 23:45, 24:00

児童を対象としたモビリティ・マネジメント (浜松市)



出典) 第一回 土木と学校教育フォーラム

<研究が必要な主な施策>

【2-4-5】 自転車走行空間の整備

目的	<ul style="list-style-type: none"> ・近年、自転車は環境にやさしい交通手段として見直されており、さいたま市は自転車の分担率が高く市民の健康志向の高まりもあることから自転車利用のニーズが高まっている。 ・しかし、一方で自転車の事故は増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の事故が急増している。 ・自転車と歩行者や自動車との交錯を防止し、安全性と快適性を向上させるために自転車走行空間の整備を行う。
-----------	---

内容	<ul style="list-style-type: none"> ・車道の幅員に余裕がある場合は自転車道としての整備を行う。(自転車道の幅員は2m以上必要である) ・既存道路を有効に活用した整備を行う。(自転車レーン等) ・自転車交通量が特に多く広幅員を有する自歩道については、自転車走行位置の明示等で視覚的に自転車と歩行者の通行区分の明示を行う。
-----------	---

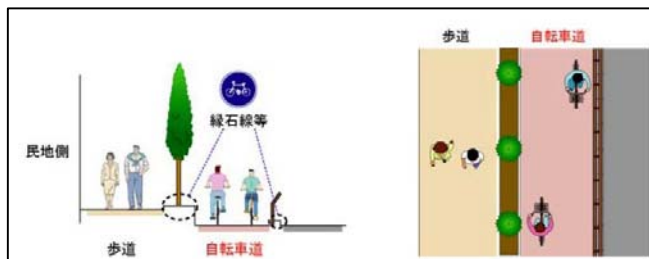
主体 実施	<ul style="list-style-type: none"> ・さいたま市
--------------	--

期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車と歩行者が接触する事故の減少 ・自転車利用転換による環境負荷の軽減 ・自転車、歩行者等が安心して通行できる空間の確保 ・歩行者、自転車利用者の満足度向上
----------------	---

自転車走行空間確保の取り組み	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">自転車走行位置の明示</p>  <p>武蔵浦和駅東口2号線</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">自転車レーンの整備</p>  <p>岩槻駅東口駅前通り線</p> </div> </div>
-----------------------	--

自転車走行空間の整備については、現時点で整備方針や統一的な基準が確立されていないため、今後の研究課題とする。

自転車道の整備



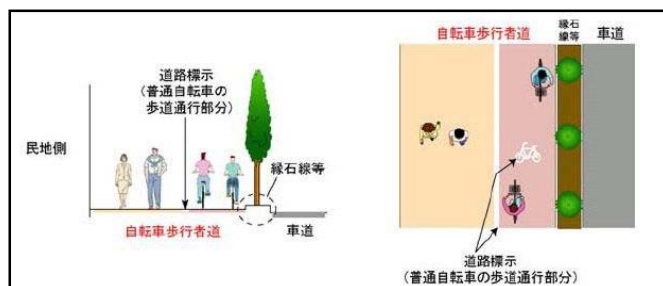
- ・自動車や歩行者等の他の交通と分離を図ることが可能であり、自転車のスムーズな通行が可能
- ・自転車と自動車、歩行者が接触する危険性が低い
- ・自転車道内は対面通行が原則
- ・歩道は歩行者専用となる

自転車レーンの整備



- ・車道内の自転車が通行すべき部分の明確化が可能
- ・自転車と歩行者が接触する危険性は低い
- ・物理的分離構造ではないため、自転車と自動車が接触する危険性が残る
- ・自転車レーン内の自転車の通行は一方

自転車歩行者道への自転車走行位置の明示



- ・走行位置が明確に区分されるため、歩行者・自転車交通が整序化される
- ・自転車と自動車が接触する危険性は低い
- ・物理的分離構造ではないため、交通量によっては、自転車と歩行者が接触する危険性が残る

出典) 国土交通省道路局、警察庁交通局：自転車利用環境整備ガイドブック【抜粋版】

(5) コミュニティバス等実証実験の各種調査の概要

1) 事前需要調査の概要

■西区

調査期間：平成22年4月21日(水)～5月10日(月)
 対象地区：内野本郷自治会、内野本郷共栄自治会
 対象年齢：15歳以上
 配布枚数：約1,345枚(内野本郷自治会1,230世帯、内野本郷共栄自治会115世帯に配布)
 回収枚数：1,138枚(回収率：約85%)

■岩槻区

調査期間：平成22年4月21日(水)～4月25日(日)
 対象地区：和土住宅自治会
 対象年齢：15歳以上
 配布枚数：約880枚(自治会世帯357世帯、非自治会10世帯、合計367世帯に配布)
 回収枚数：657枚(回収率：約76%)

2) 利用状況調査の概要

調査期間： 下表参照
 対象地区：実証実験対象地域(北区、桜区、西区、岩槻区)
 対象年齢：5歳以上
 配布枚数：7,328枚(個別は下表参照)
 回収枚数：2,694枚(個別は下表参照)

表 個別の調査期間・配布および回収結果

メニュー	対象区	調査内容		調査日	回収結果			各区の合計		
					配布数 /設置・配 架数	回収数	回収率	配布数 /設置・配 架数	回収数	
1: 休日運行 の実施	北区	休日利用者調査	第1回	7月24日	128	72	56.3%	1152	398	
			第2回	9月18日	144	88	61.1%			
			第3回	11月20日	87	64	73.6%			
		平日利用者調査	11月18日	55	38	67.3%				
		車内設置調査	11月6日～11月30日	90	30	33.3%				
		施設利用者調査	10月19日～11月30日	648	106	16.4%				
	桜区	休日利用者調査	第1回	7月24日	86	54	62.8%	1067	332	
			第2回	9月18日	91	51	56.0%			
			第3回	11月20日	92	48	54.3%			
		平日利用者調査	11月16日	58	38	65.5%				
		車内設置調査	11月6日～11月30日	90	19	20.0%				
		施設利用者調査	10月19日～11月30日	460	61	13.3%				
2: 既存路線 の見直し (延伸)	西区	コミバス利用者調査		11月17日	104	59	57.7%	3329	1358	
		車内設置調査		11月19日～12月3日	90	10	11.1%			
		施設利用者調査		11月5日～11月30日	450	30	6.0%			
		沿線住民調査(内野本郷)		11月4日	1385	1259	46.8%			
		沿線住民調査(プラザ)		11月8日	1300					
3: 新規路線 の導入	岩槻区	乗合タクシー利用者調査		11月18日～11月30日	450	82	17.8%	1780	606	
		施設利用者調査		11月18日～11月30日	450	57	12.7%			
		沿線住民調査		11月17日	880	467	53.1%			
								総計	7328	2694

(6) 用語解説

<あ行>

アクセス	「近接する」、「近づく道」を意味する言葉で、主要な道路、鉄道、海路、空路、施設などに到達するための手段、経路のこと。
イグレス	主要な道路、鉄道、海路、空路、施設などから、目的地に至るまでの交通手段、経路のこと。
エコドライブ	環境にやさしい自動車の運転方法のこと。急発進をしない、加減速の少ない運転、アイドリングストップ、タイヤの空気圧の適正化などにより、大気汚染物質の排出量削減や効率的な燃料消費が可能となる。
温室効果ガス	大気中の二酸化炭素やメタンなど太陽からの熱を地球に封じ込め、地表を暖める働きがあるガスのこと。

<か行>

カーフリーデー	過度に車に依存しない環境づくりを目指し、市民の「車」への意識を少しでも変えてもらおうという社会啓発活動で、環境問題を都市交通の面から考え、街に人中心の賑わいを創り出していくための「車の使い方」を見直そうというプロジェクトのこと。
幹線道路	全国、地域または都市内において、骨格的な道路網を形成する道路のこと。通過交通の割合が高く、重交通、広幅員、高規格の道路であることが多い。
既成市街地	現在、既に人家や商店等が連たんして市街地を形成している区域のこと。
共通駐車券	駐車券事業に加盟している駐車場であれば、どこでも利用可能な駐車券のこと。各加盟小売店舗・飲食店などでの買物金額に応じて、駐車券を買物客に渡すなどのサービスを提供することで中心市街地の利便性向上を目的とする。
交通結節点	複数の交通手段間の乗換えが行われる場所のこと。駅やバス停などが該当する。
国勢調査	我が国に住んでいる全ての人と世帯を対象に、人口の基本的属性及び経済的属性のほか住宅、人口移動、教育に関する事項を明らかにするため、5年毎に総務省統計局が実施している調査のこと。
コミュニティサイクル	相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステムのこと。
コミュニティバス(コミバス)	自治体が運行する路線バスのこと。

<さ行>

サイクルアンドライド	自転車を都市郊外の駐輪場に止めて鉄道等の公共交通機関に乗換え、都心部あるいは特定地域に入る形態のこと。
シームレス	異なる事業者や路線で相互直通運転等を実施することにより、乗換え負荷、待ち時間等の軽減を図っていくこと。
市街化区域	都市計画法に規定されている都市計画の内容の1つで、「すでに市街地を形成している区域およびおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域」のこと。

市街化調整区域	都市計画法に規定されている都市計画の内容の1つで、「市街化を抑制すべき区域」のこと。
次世代自動車	二酸化炭素削減のために今後普及が期待される自動車のこと。さいたま市では、平成22年度まで天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車を次世代自動車として定義し、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車は、量産化を目的に次世代自動車に含めることを検討中。
支線バス	主要な地域間を結ぶ路線バスに接続するバス路線のこと。
住民基本台帳	各種行政の基準とするため、住民に関する各種の事項を、市町村において一元的に記録しておく基本的な台帳。住民の氏名、生年月日、住民となった年月日、住所などの事項が含まれる。
人口集中地区(DID)	市街地の実態を把握するために、人口の集積度を指標として設定された地区のこと。国勢調査では、市町村内の境界内で人口密度の高い調査区(40人/ha以上)が互いに隣接して、その人口が5,000人を超える地域をいう。

<た行>

大学コンソーシアム	市内に有する大学において、参加する各大学間で単位互換などの相互協力を行うものこと。さいたま市が目指す大学コンソーシアムは、目前に控える急速な高齢化社会への対応はもとより、市民や事業者とともに大学にも本市のまちづくりに参加していただくという取組のこと。
大都市交通センサス	首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏を対象にした公共交通機関の利用実態を把握する調査のこと。
代表交通手段	1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、そのなかの主な交通手段のこと。主な交通手段の集計上の優先順位は、(1)鉄道 (2)バス (3)自動車 (4)二輪車 (5)徒歩の順としている。
端末交通手段	複数の交通手段を用いて目的地に行く場合、代表的な交通手段に付随している二次的な交通手段のこと。例えば、主に鉄道を利用し、その後自転車を利用して目的地に行く場合、自転車のことを指す。
通過交通	交通調査や交通需要予測において、設定される対象地域内に出発地および到着地のいずれももたず、単に通過するためのだけのトリップのこと。日常的には、当該地区を単に通過するための自動車交通に対してよく使われる。
道路交通センサス	全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を把握する調査のこと。
都市交通体系	道路や鉄道等のハードとしての施設体系と、それを踏まえた交通活動展開であるソフトとしての運用体系から構成されること。
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のこと。1回でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
トリップエンド	1人1人の移動をトリップというのに対し、トリップの出発点と到着点をトリップエンドという。1つのトリップには必ず2つのトリップエンドがある。

< な行 >

ネットワーク	具体的な交通路線網のなかから、細部路線を省いて抽象化した路線網を描いたもの。
乗合タクシー	10人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車。

< は行 >

パークアンドライド	都心部の道路混雑を緩和するため、自動車を都市郊外の駐車場に止めて鉄道等の公共交通機関に乗換え、都心部あるいは特定地域に入る形態のこと。
パーソントリップ調査	パーソントリップとは、“人（パーソン）の移動（トリップ）”を意味する。パーソントリップ調査とは、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日すべての動きを捉えるものこと。この調査データを基に、都市圏の交通実態を総合的に把握・分析し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討している。
バス IC データ	PASMO 等の IC データを使用したバス利用者の乗降データのこと。
バス専用レーン	路線バスや緊急走行中の緊急自動車のみが通行可能で、それ以外の一般車通行は禁止されている車線。ただし交差点での左折、道路外に出るための左折、道路工事等による車線規制時、また緊急走行中の緊急車両に道を譲る場合は規制の対象外となる。また原動機付自転車と軽車両は、個別規制の場合を除き、原則として走行することが可能な車線のこと。
バスベイ	バス停付近に造られた切り込みのこと。道路の本線から外れた空間でバスの乗降を行い、渋滞を緩和させることを目的とする。
バス優先レーン	バス専用レーンと異なり、路線バス以外の車両も走行することが可能な車線だが、路線バス接近時は速やかに優先レーンより出て道を譲らなければならない。また渋滞により路線バスが接近したときに優先レーンから出ることができないときは優先レーンを通行することが禁止されている車線のこと。
発生集中量	あるゾーンにおける発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンを終点とするトリップの合計量）の総和のこと。
バリアフリー	障害者や高齢者など、ハンディキャップを負っている人々の行動を拒む制度的、物理的、心理的な障壁をなくすこと。バスや鉄道の車両、歩道等において、段差、階段、出入口、通路などが配慮の対象となる。
HOV レーン	High Occupancy Vehicles lane の略称であり、バス、タクシー及び複数人が乗車している車両の走行のみを許すレーンの総称のこと。

< ま行 >

マスタープラン	一般的に、個別・具体の計画のよりどころとなる目標像を定めた長期的・総合的な計画のこと。
モビリティ・マネジメント	当該地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組のこと。

< や行 >

夜間人口	一定の住居に3ヶ月以上にわたって住んでいる人の数を常住人口といい、夜間人口はその通称のこと。国勢調査では、住民登録をしていない場合でも、調査時点に実際に居住している場所において調査を受けるため、その人口に含まれる。
ユニバーサルデザイン	まちづくりや商品開発において、高齢者や障害者をはじめ、誰もが分け隔てなく快適に利用できるような形や機能の設計を行うこと。バリアフリーの考え方をさらに進めたもの。
ローディングベイ	道路用地内での荷物の積み降ろしのための一時停車施設のこと。