

さいたま SMARTプラン

第4章

さいたま市が目指す 総合都市交通体系に おける主な施策

- 4-1. 集約・ネットワーク型都市構造を支える
アクセス性の高い交通体系の構築
- 4-2. 東日本の中枢都市として交流を支える
広域交通体系の構築
- 4-3. 回遊性・快適性の高い魅力的な交通体系の構築
- 4-4. 安全・安心で持続可能な市街地形成を支える
交通体系の構築

第4章 さいたま市が目指す総合都市交通体系における主な施策

○ 本市の交通施策の展開にあたっては、この4つの基本方針に基づいて検討を進めるものとし、SMART プランでは施策展開の方向性について提示する。

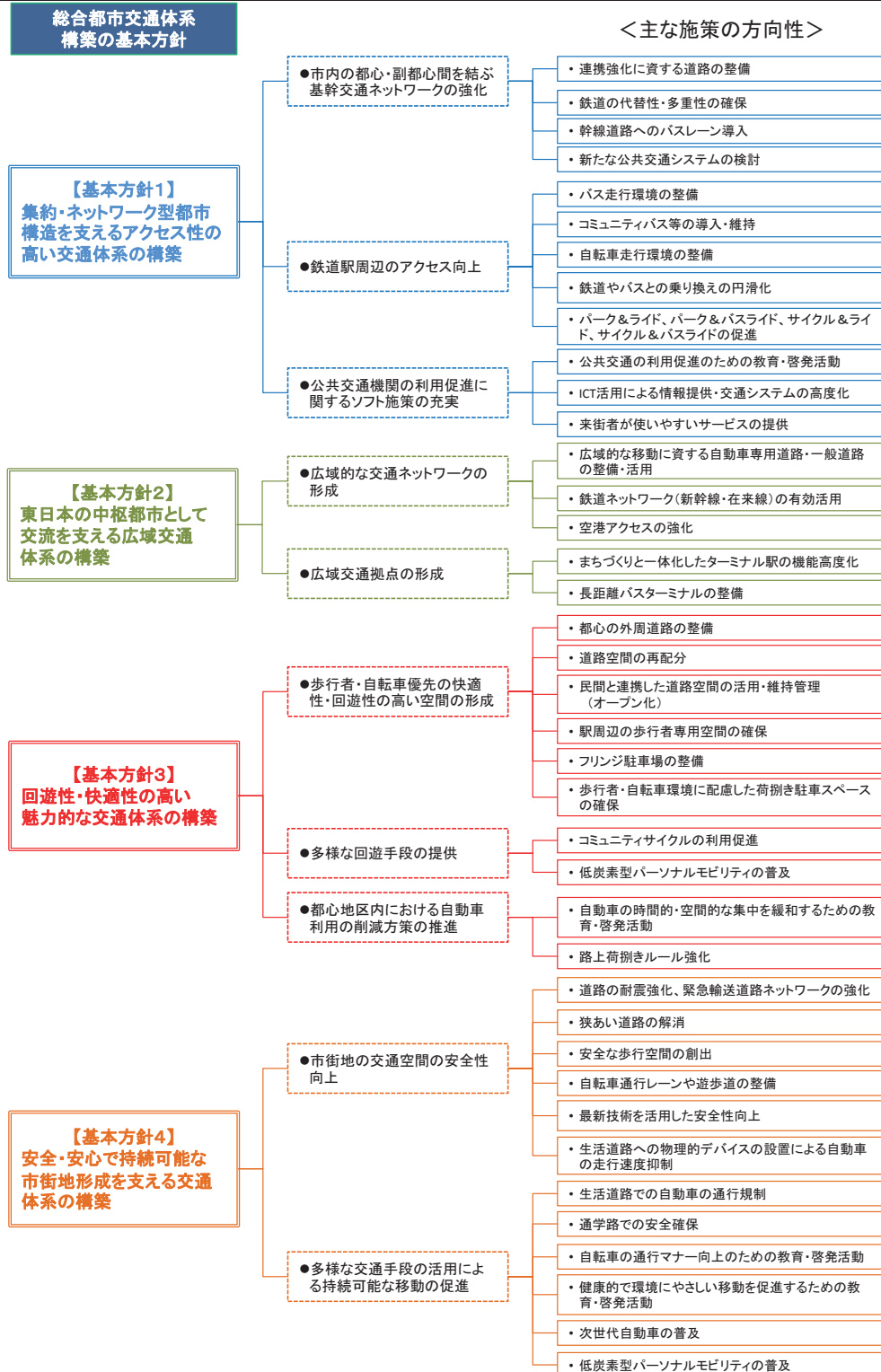


図 4-1 総合都市交通体系の基本的な考え方と施策の方向性

4-1. 集約・ネットワーク型都市構造を支えるアクセス性の高い交通体系の構築

- 都心や副都心をはじめとする主要な鉄道駅までを結ぶ基幹交通ネットワークを強化するとともに、市街地内において多様な交通手段を提供し、活発な交流を支える。
- また、市街地においては、商業施設や教育・文化施設等が集積する鉄道駅周辺まで、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー・自転車等、自動車に頼らず移動できる交通環境を創出する。

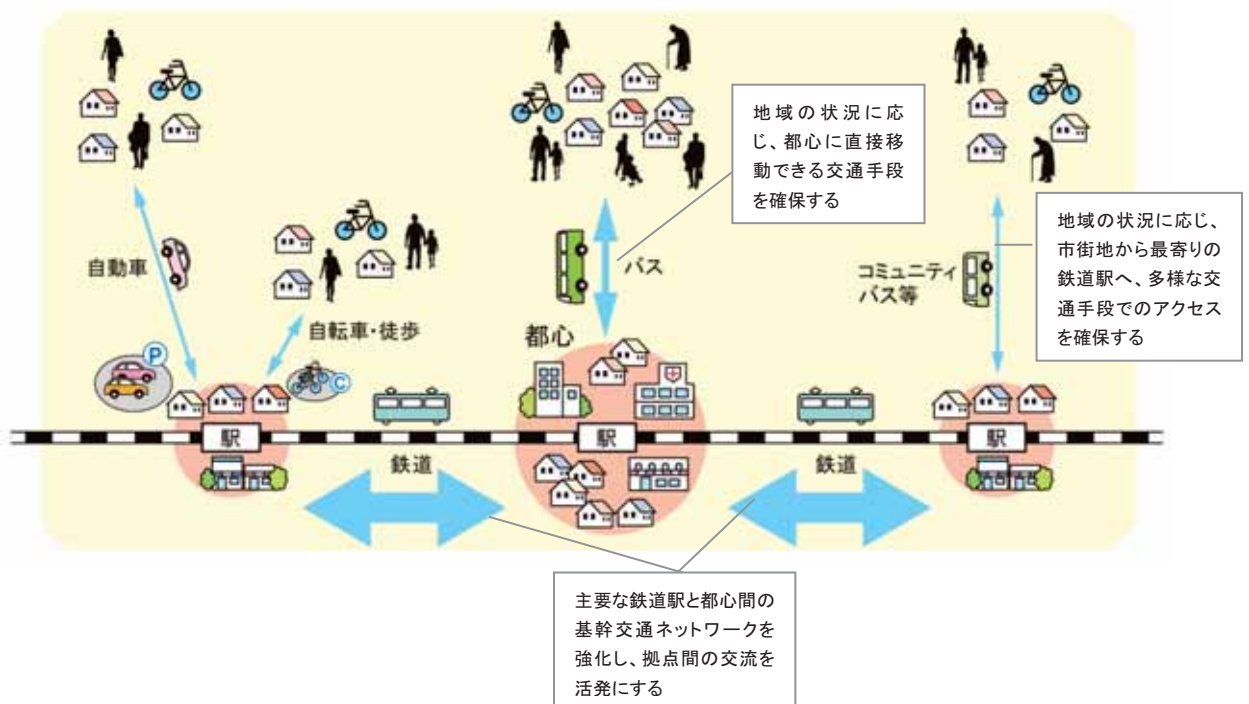
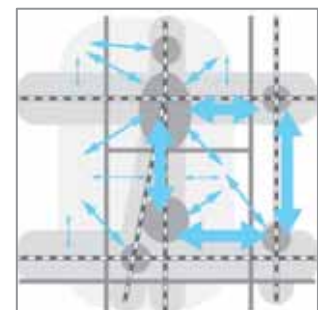


図 4-2 集約・ネットワーク型都市構造を支えるアクセス性の高い交通体系のイメージ

【基本方針1の主な対象】

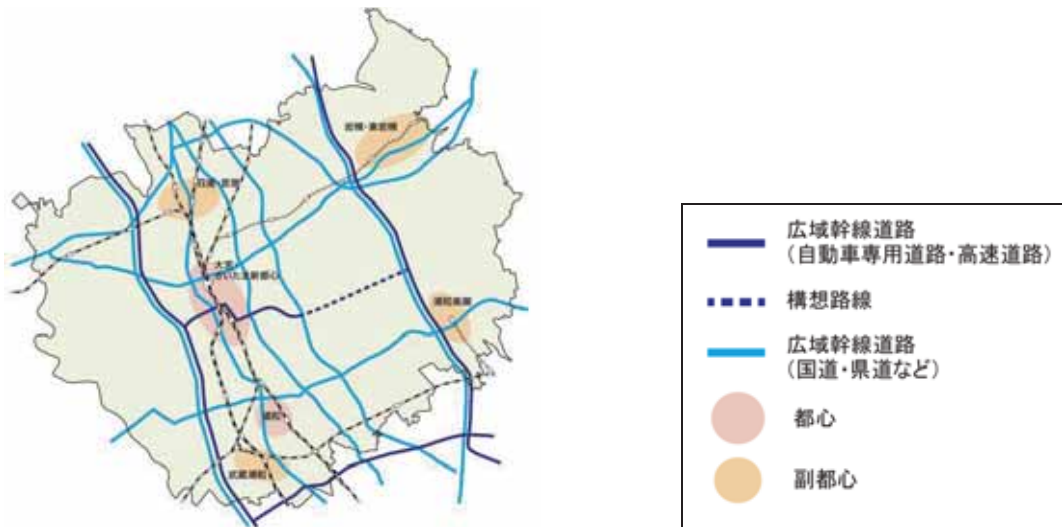


集約・ネットワーク型都市構造を支える
アクセス性の高い交通体系の構築を図る区間

4-1-1. 市内の都心・副都心間を結ぶ基幹交通ネットワークの強化

○ 集約・ネットワーク型都市構造の実現に向けて、自動車に過度に依存しない交通体系の確立を図るため、都市活動を支える交通軸を整備するとともに、他都市並びに市内の拠点間を結ぶ基幹交通ネットワークを強化する。

【道路ネットワーク】



【公共交通ネットワーク】

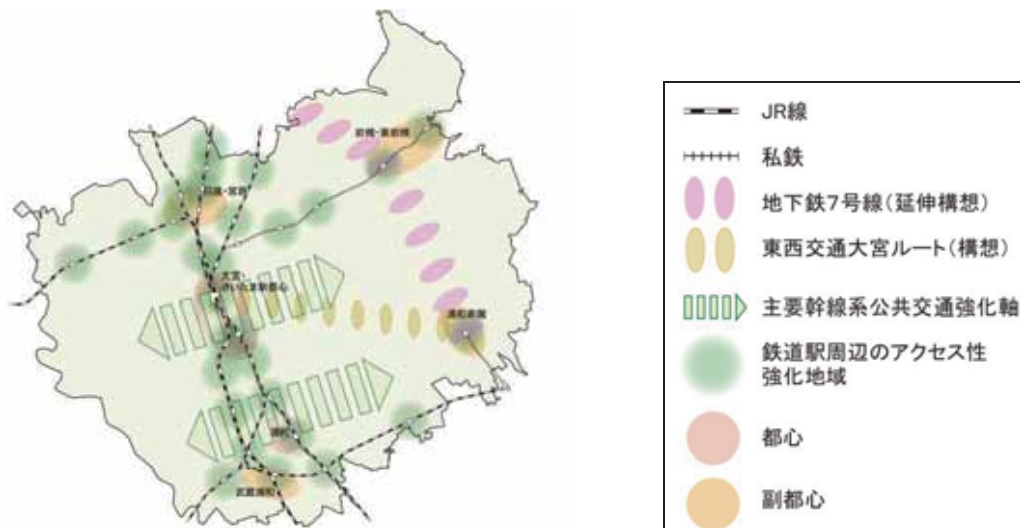


図 4-3 市内の移動を支える交通ネットワーク

表 4-1 拠点間を結ぶ基幹交通ネットワークの強化ための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
連携強化に資する道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> 交通ネットワークの強化にあたっては、将来都市像実現に向けて、主要拠点間の連携の強化、周辺地域から最寄りの駅、拠点への円滑なアクセスの確保を図る道路を整備する。 財政状況を鑑み、既存ストックを有効に活用するとともに、必要性の高い地域から効率的に交通ネットワークを整備する。
鉄道の代替性・多重性の確保	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄7号線の延伸など、新たな軌道系交通の整備、ソフト的施策も含めた総合的な取組を、交通事業者と連携・協働を図りながら検討し、通勤、帰宅時間帯における鉄道の混雑の緩和や、人身事故等により遅延・運休が発生した場合の代替移動手段を提供する。 都心・副都心間の連携強化のため、東西交通の導入、本市東部の南北移動を支える交通の導入を検討する。
幹線道路へのバスレーン導入	<ul style="list-style-type: none"> バス路線となっている道路で渋滞が発生すると、幹線バスの定時性確保は困難となるため、都心の駅に通じる幹線道路へのバス専用レーン、優先レーン、公共車両優先システム（PTPS）等を交通事業者・交通管理者等と連携・協働を図りながら積極的に導入し、これら道路のボトルネックの解消に努める。
新たな公共交通システムの検討	<ul style="list-style-type: none"> 厳しい財政状況を踏まえつつ、地球温暖化、高齢社会への対策として、LRT等の新しい公共交通システム導入の可能性について引き続き検討する。



図 4-4 バス専用レーン(名古屋市)



図 4-5 LRT(富山市・PORTRAM)



図 4-6 BRT(ブラジル・クリチバ市)

4-1-2. 鉄道駅周辺のアクセス向上

- 都心から離れた地域等、都心へ直接乗り入れるバスの利用が難しい地域では、都心間を結ぶ基幹交通軸である鉄道駅への公共交通でのアクセスを向上し、自動車に頼らずとも都心に移動できる交通環境を提供する。

表 4-2 鉄道駅周辺のアクセス向上のための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
バス走行環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅につながるバス路線で渋滞が発生すると、バスの定時性確保が困難となるため、これらの道路のボトルネックを解消する。 ・鉄道駅にアクセスするバスが道路の混雑に巻き込まれないような優先走行空間を確保する。
コミュニティバス等の導入・維持	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域等における交通空白地区・不便地区の解消に向け、地域公共交通（コミュニティバス・乗合タクシー等）について、駅等のアクセス手段として「創り」、「守り」、「育てる」ことを目指す。 ・地域の方々が主体となり地域公共交通の確保に向けた検討が出来るための手引きとして、「コミュニティバス等導入ガイドライン」を活用する。また、導入の検討に対し、交通事業者・市が協力しながら支援する。 ・どこの地域からも日常生活の身近な拠点等へのアクセスについて、福祉的政策との役割を考慮しながら多様な交通手段を創出する。
自転車走行環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の平坦な地形を活かし、駅アクセスの主要な手段として、自転車がさらに安全かつ快適に利用できるよう、自転車交通量の多い路線や自転車関連事故の多い路線などで、自転車走行環境を整備する。
鉄道やバスとの乗り換えの円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場や駐輪場、駐車場など、駅周辺地域の交通施策と連動させながら、シームレスな移動を確保するため、乗り換え機能の充実を図る。 ・高齢者、障害者、育児中の方々などの安全性を確保するため、駅のホームドアや内方線付点状ブロックなどのバリアフリー化を進める。 ・駅やバス停において車両の運行状況を情報提供する。 ・必要に応じて、駅やバス停に駐輪場等を設置することで、利用圏域を広げる。 ・駅前広場は、来訪者を迎えるまちの顔であり、交通結節機能の向上のみならず、人が憩い、にぎわう多様な機能を持つ空間として整備する。
パーク＆ライド、パーク＆バスライド、サイクル＆ライド、サイクル＆バスライドの促進	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・バス停周辺の駐車場・駐輪場を事業者と協力して整備することにより、より多くの方にパーク＆ライド、サイクル＆ライドによる公共交通利用が可能となる環境を整備する。



図 4-7 市内を走るコミュニティバス
 資料:さいたま市ホームページ



図 4-8 バス停での駐輪環境整備

○市内駅周辺におけるバリアフリー化のイメージ図

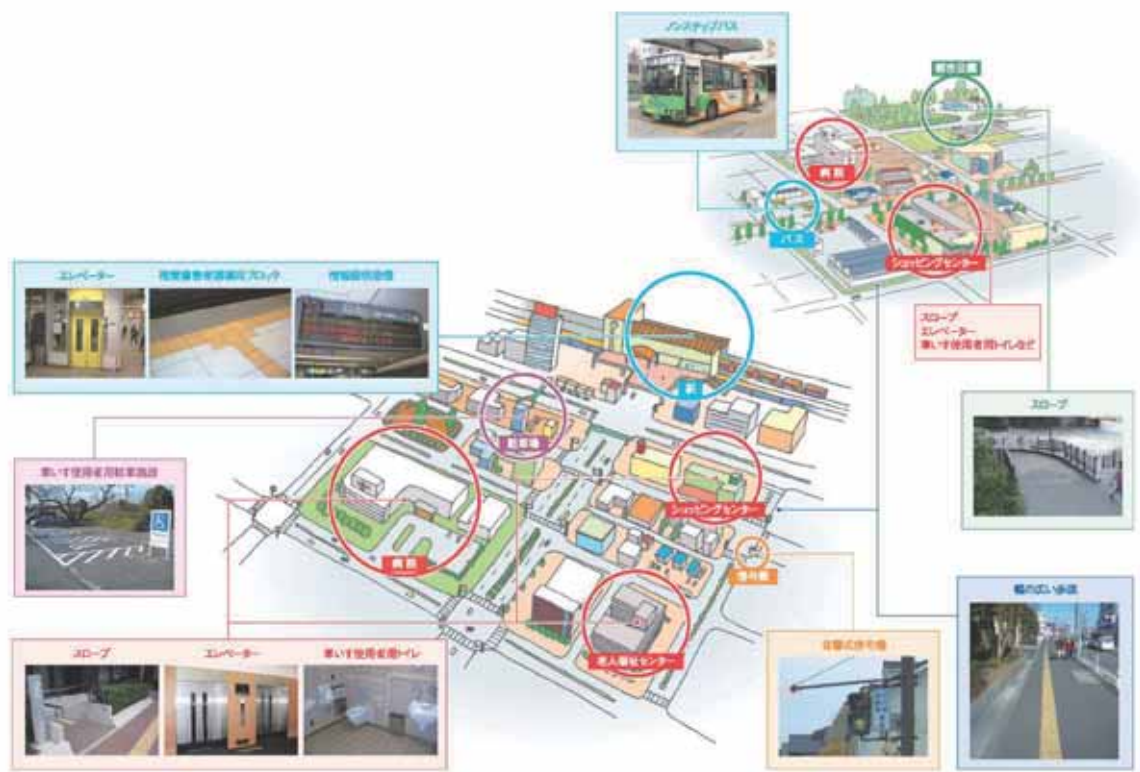


図 4-9 市内駅周辺のバリアフリー化イメージ

資料:バリアフリー新法の解説(国土交通省、H18)

4-1-3. 公共交通の利用促進に関するソフト施策の充実

- 自動車への過度な依存から脱却するための教育・普及活動や、ICT を活用したサービスの高度化・利便性向上等により、公共交通利用の促進を図る。

表 4-3 公共交通の利用促進に関するソフト施策の充実のための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
公共交通の利用促進のための教育・啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進のため、市内の小中学校等の教育施設における公共交通に関する授業、バス乗車体験等の実施、転入者を対象とした公共交通の情報提供、事業者へのエコ通勤優良事業所認証取得の呼びかけ等、モビリティ・マネジメントを積極的に推進する。
ICT 活用による情報提供・交通システムの高度化	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者に、より便利なサービスを提供するため、最先端の ICT 技術を活用し、地域や個人にカスタマイズした交通・観光情報の提供や、地域の交通情報を組み込んだ公共交通情報システムの運用等の導入を検討する。
来街者が使いやすいサービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> 観光訪問者への対策として、主要な駅での案内表示の多言語化やピクトグラム等視覚的にわかりやすい案内表示の整備を進める。 観光訪問者の利便性と回遊性を高めるための施策を検討する。 観光訪問者がインターネットから観光情報や目的地までの経路情報を容易に調べることが出来る情報案内ページを充実させるとともに、無料 Wi-Fi スポットの拡充など、来街者が使いやすいインターネットアクセス環境を提供する。



図 4-10 学校モビリティ・マネジメント
(バス乗車体験)



図 4-11 学校モビリティ・マネジメント
(公共交通に関する授業)



図 4-12 交通分野の ICT 化のイメージ

資料: 国土交通白書(国土交通省、H20)

4-2. 東日本の中核都市として交流を支える広域交通体系の構築

- 東日本の交通の結節点である本市には、近隣都市や首都圏のみならず全国からの移動が集中するとともに、商業・業務・行政・文化・医療などの様々な都市機能が集積し、市民生活における移動が集中する。
- そのため、新幹線や長距離バス、高速道路等、様々な広域交通基盤を組み合わせた広域交通拠点を形成し、東日本の中核都市として全国規模の活発な交流を支える役割が求められている。



図 4-13 東日本の中核都市として交流を支える広域交通体系イメージ



図 4-14 首都圏の北の広域交通拠点のイメージ

4-2-1. 広域的な交通ネットワークの形成

- リニア中央新幹線の開業により、3大都市圏との連結性はさらに向上し、東北圏、日本海等と3大都市圏を繋ぐ都市として、交通事業者と協同し、鉄道を中心とした広域交通基盤ネットワークの充実によるさらなる利便性の向上、サービス向上に努める。

表 4-4 広域的な交通ネットワークの形成のための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
広域的な移動に資する自動車専用道路・一般道路の整備・活用	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通を適切に処理し、広域との交流を高めるため、多車線のアクセスコントロールされた自動車専用道路（東北自動車道、首都高速埼玉大宮線、埼玉新都心線）、幹線道路（国道16号、17号、122号等）で構成される広域的な移動に資する道路ネットワークを構築する。
鉄道ネットワーク（新幹線・在来線）の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線のターミナル駅である大宮駅を拠点として、新幹線ネットワークを有効活用し、他都市圏等との移動の利便性・快適性向上を図る。 湘南新宿ライン、上野東京ライン、埼京線、武蔵野線、東武アーバンパークライン、埼玉高速鉄道線等の在来線ネットワークを有効活用し、県内他都市や周辺都県等との移動の利便性・快適性向上を図る。 新幹線と在来線特急、長距離バス等が一体となった広域交通ネットワークを構築する。
空港アクセスの強化	<ul style="list-style-type: none"> 成田空港・羽田空港や地方空港への鉄道、空港連絡バスネットワークを充実し、本市と国内都市及び海外とのアクセスを強化する。



図 4-15 東北自動車道



図 4-16 新幹線



図 4-17 空港連絡バス

4-2-2. 広域交通拠点の形成

- 本市は、東日本の交通の結節点として、様々な役割が期待されていることから、広域交通拠点の整備を推進する。

表 4-5 広域交通拠点の形成のための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線の6路線が乗り入れ、首都圏の北の玄関口である大宮駅は、東京中心部、北関東、東北地方や上信越地方への放射軸の交通が集中し、多くの方が行きかう広域交通拠点としての機能向上が求められている。 ・また、大宮駅周辺に集積する商業・業務・文化等の都市機能と連携して、県内他都市や周辺都県との活発な交流を促進するため、おもてなしのまちづくりと一体化したターミナル整備が必要である。 ・そのため、大宮駅では交通モード間の結節性を充実するとともに、駅の機能高度化、乗換の利便性向上、バリアフリー化、周辺施設へのアクセシビリティ向上等、本市のシンボルにふさわしい駅としての整備を図る。 ・大震災等の大規模災害が発生した際には、多くの帰宅困難者を受け入れられるよう、利用者保護のための備蓄、一時滞在施設の確保と案内・誘導體制の構築等の事前対策を図る。
長距離バスターミナルの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・圏央道や外環道等の広域幹線道路ネットワークの整備進捗に合わせ、成田空港・羽田空港をはじめとした広域交通拠点へのアクセスを強化するとともに、都市間を繋ぐバスネットワークを充実するため、バスターミナルの整備を推進する。



図 4-18 大宮駅西口

4-3. 回遊性・快適性の高い魅力的な交通体系の構築

- 市内の都心地区（大宮駅・さいたま新都心周辺、浦和駅周辺）は、都市機能が集積し、多くの人や物が交流する都市の顔であり、集約・ネットワーク型都市構造を支える交通体系の拠点となる地域である。
- そのため、都心を通過する交通と集中する交通を円滑に処理しつつ、公共交通利用者、歩行者、自転車利用者にとって快適で、容易に乗り継ぎができる環境を形成する。
- また、交通結節機能のみならず、徒歩や自転車で快適に移動し、都心の活力を支えるとともに、人々が憩い、集うための空間として、魅力の高い地区になるよう、施策を展開する。

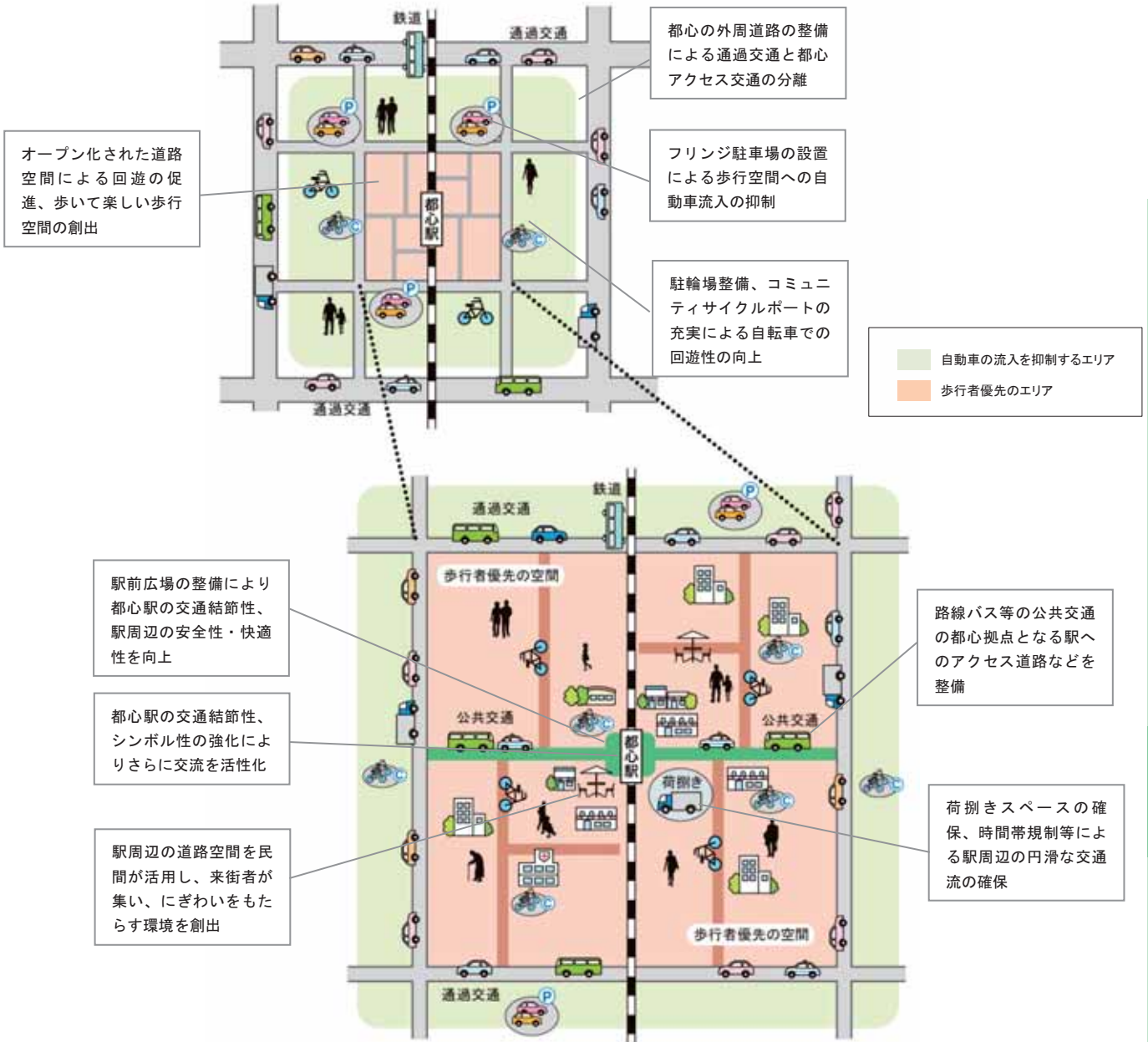
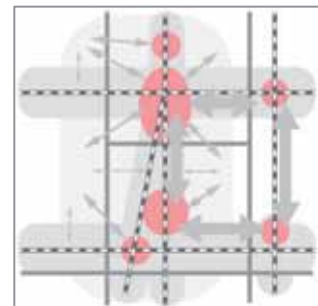


図 4-19 都心地区の交通空間イメージ

【基本方針3の主な対象】



回遊性・快適性の高い魅力的な交通体系の構築を図る地域

4-3-1. 歩行者・自転車優先の回遊性・快適性の高い空間の形成

- 都心を通過する交通と集中する交通を円滑に処理しつつ、歩行者、公共交通利用者、自転車利用者にとって快適な環境を形成する。
- 多くの方が交流する都心の駅周辺は、限られた空間を有効に活用するため、集中する交通を円滑に処理し、交通結節機能のみならず、人々が憩い、にぎわいあふれる空間となるよう、歩行空間を改善し、回遊性を向上させる。

表 4-6 歩行者・自転車優先の回遊性・快適性の高い空間の形成のための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
都心の外周道路の整備	・歩行者や自転車を優先とする都心を形成するため、都心に用いない通過交通を処理する骨格道路として、都心の外周道路を整備する。
道路空間の再配分	・駅周辺の道路などにおいて、道路の空間構成を歩行者や自転車を中心とするものに再配分し、歩道の拡幅などを行う。設計に際してデザインにも配慮し、安全・安心・快適で、にぎわいのある空間を形成する。
民間と連携した道路空間の活用・維持管理（オープン化）	・駅周辺の道路空間を民間が活用するなど、積極的にオープン化する対象を拡大することを検討する。 ・民間が道路空間を活用するとともに、道路の維持管理を行う。
駅周辺の歩行者専用空間の確保	・道路空間の再配分や時間帯を限定した交通規制を導入することにより、安全・安心・快適で、にぎわいのある歩行者専用空間を確保する。 ・歩行者専用空間において、オープンカフェを実施するなど、都心のにぎわい向上を目指す。
フリンジ駐車場の整備	・違法駐車、違法駐輪をなくすため、民間事業者と協力して都心部周辺に駐車場を整備し、都心駅周辺の駐車場への過度な集中を分散するとともに、都心部駐車場の待ち行列を抑制し、道路交通の円滑化を図る。
歩行者・自転車環境に配慮した荷捌き駐車スペースの確保	・路上荷捌きスペースや附置義務荷捌き駐車場を歩行者や自転車の通行を阻害しない場所に適切に配置するとともに、乗用車・自転車・歩行者の空間を考慮し、時間的・空間的な分離を図る。



図 4-20 歩車分離空間の整備(水川参道)

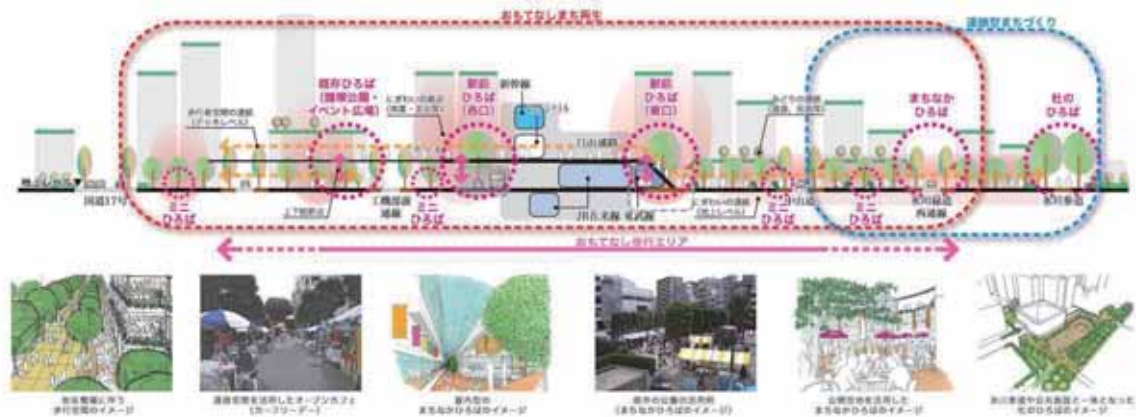


図 4-21 都心地区の交通結節点環境向上のイメージ

資料：大宮駅周辺地域戦略ビジョン(H22)



図 4-22 大宮駅西口でのオープンカフェ

4-3-2. 多様な回遊手段の提供

- 都心内の移動の回遊性を高め、人々が活発に都心内を移動するため、効率的な移動手段であるコミュニティサイクル等、多様な回遊手段を提供する。

表 4-7 多様な回遊手段の提供のための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
コミュニティサイクルの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の平坦な地形を活かし、環境にやさしく、健康増進にも効果的な交通手段として、自転車の利用が増加している。 ・都心、拠点内外で多くの市民が手軽に利用できる新たな公共交通として、コミュニティサイクル等をさらに充実する。
低炭素型パーソナルモビリティの普及	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等、自動車を利用できない方の交通手段として、公共交通の充実に加え、低炭素型パーソナルモビリティの普及に向けた導入試験を実施し、都心、拠点間移動や周辺地域内での移動を活発にするために新たな交通の選択肢を提供する。



図 4-23 低炭素型パーソナルモビリティの利用イメージ



図 4-24 電動二輪モビリティの試乗会

資料:さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～(H28.3)



図 4-25 さいたま市コミュニティサイクル

資料:さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～(H28.3)

【参考事例：コペンハーゲン Gobike】

- コペンハーゲン（デンマーク）では、タブレット PC 付自転車を導入した新しいレンタル自転車システム「Gobike」を導入（H26.4.）。
- 搭載されたタブレット PC には GPS が搭載されており、目的地までのルート検索、ナビゲーション、現地の情報検索等が可能。

引用:Gobike ホームページ

4-3-3. 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進

- 交通環境の整備と合わせ、啓発活動等を通じ、自動車に依存しない移動を市民に呼びかけることで、都心への自動車による移動を抑制する。

表 4-8 都心地区内における自動車利用の削減方策の推進のための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
自動車の時間的・空間的な集中を緩和するための教育・啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用の仕方を工夫したり、時間的、地域的に集中する交通を平準化することにより自動車の走行性を向上させ、渋滞や環境への負荷軽減を目指す。 ノーマイカーデーの実施や、時差出勤やフレックスタイム導入の呼びかけ等、自動車利用から公共交通への転換を促す。 駐車場供給コントロールや違法駐車への規制強化を実施する。
路上荷捌きルール強化	<ul style="list-style-type: none"> 貨物車の荷捌きについて、「自転車・歩行者環境に配慮した荷捌き駐車スペースの確保」と合わせ、貨物車と一般自動車・自転車・歩行者が共存するための、都心地区内への貨物車流入の時間規制等のルールを強化する。



図 4-26 カーフリーデーの実施

4-4. 安全・安心で持続可能な市街地形成を支える交通体系の構築

- 都心周辺から郊外まで広がる市街地内では、鉄道駅周辺や商業施設や医療施設、公共施設等が集積する地区等の身近な暮らしの拠点と住宅地を接続する道路について、交差点改良や踏切改良等の対策を講じながら確保する。
- 住宅地内の生活道路において、多様な手段を用い、安全で快適な交通環境を構築するとともに、地域間の連続的な移動空間を確保する。
- 多様な交通手段を活用することにより、人々の持続可能な移動を促進する。

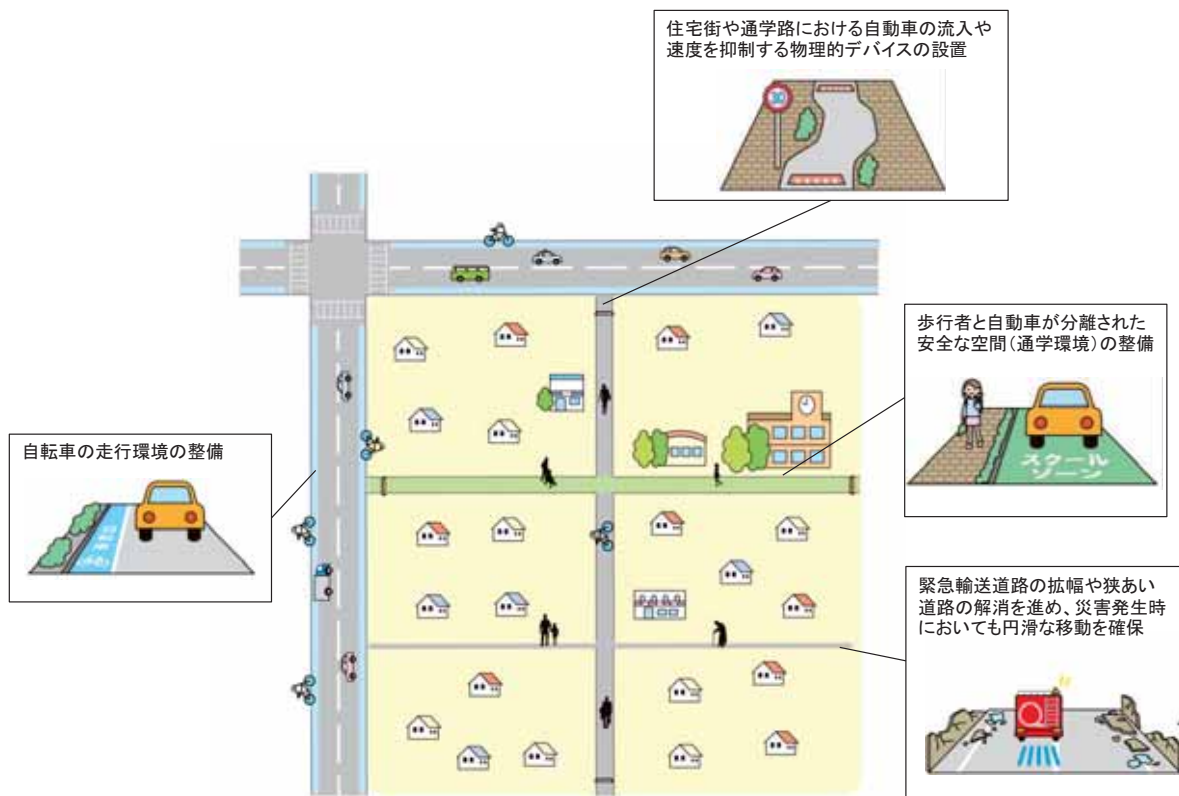
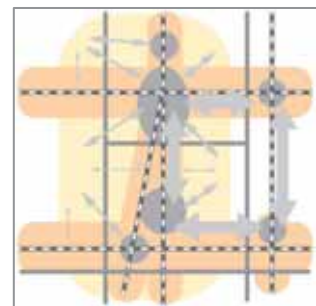


図 4-27 安全・安心で持続可能な市街地形成を支える交通体系イメージ

【基本方針4の主な対象】



安全・安心で持続可能な市街地形成を支える交通体系の構築を図る地域

4-4-1. 市街地の交通空間の安全性向上

- 市街地においては、住宅地域での安全で快適な交通環境を構築し、自然環境と調和した交通環境、地域間の連続的な移動空間を確保する。

表 4-9 市街地の交通空間の安全性向上のための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
道路の耐震強化、緊急輸送道路ネットワークの強化	<ul style="list-style-type: none"> 大規模な災害の発生時においても、市内外の移動の安全性を確保するため、災害避難路、緊急輸送路として有効な都市計画道路などの整備を優先的に進める。 これら災害発生時の復旧活動、緊急物資の輸送に有効な道路を優先的に整備することで、本市の緊急輸送道路ネットワークのリダンダンシー（代替性・多重性）を高め、市内の円滑な復旧活動を支える。 東日本のネットワークの結節点として、連携・交流機能の集積・強化を図るとともに、災害時のバックアップ拠点機能の強化を図る。 国の出先機関が集積する「さいたま新都心」付近は、国土交通省緊急災害派遣隊（TEC-FORCE）の進出拠点として、首都圏広域地方計画において期待されている。
狭あい道路の解消	<ul style="list-style-type: none"> 快適な居住環境を守るとともに、災害時の避難路、緊急車の乗り入れ、消防活動の場、日常生活に欠かせないごみ収集や福祉サービス活動のためなど、様々な役割を担う住宅地の生活道路においては、地域の状況に応じ、優先性・必要性を勘案しながら、狭あい道路の拡幅を行い、住宅地域での安全で快適な交通環境を維持する。
安全な歩行空間の創出	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者や自転車、さらには電動車いす等が安全に通行できるように、道路空間の再配分、無電柱化、歩行空間のバリアフリー化を推進する。
自転車通行レーンや遊歩道の整備	<ul style="list-style-type: none"> 県内でも有数の見沼田圃や荒川に代表される自然環境を保全するため、必要以上の自動車交通の流入を抑える。 自転車の安全で快適な通行環境を確保するため、市街地においても自転車通行環境の整備を推進する。 サイクリングロードや遊歩道など自然と親しむ空間の拡充を図る。
最新技術を活用した安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> 現在開発研究が進められている、自動運転システム等、運転の安全性、高齢者等の移動支援に資する最新技術を導入する。
生活道路への物理的デバイスの設置による自動車の走行速度抑制	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路へのハンプ、狭窄、クランク等の物理的デバイスの設置を推進し、自動車の走行速度を抑制することで歩行者及び自転車の安全な通行を図る。



図 4-28 自転車レーンの整備イメージ

資料:さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～(H28.3)



図 4-29 生活道路へのハンプや狭窄の整備イメージ

資料:生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書
(警察庁・生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会、H23.3)

【参考】

- ・国土交通省等では、大規模災害時に被災した地方自治体を支援する緊急災害派遣隊（TEC-FORCE）を組織しており、関東地方ではさいたま新都心に立地する関東地方整備局が主体となっている。
- ・また、「首都直下地震道路啓開計画（初版）」（国土交通省平成 27 年 2 月 20 日公表）においては、首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向（八方位）毎に優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行（八方向作戦）する方針が定められている。



TEC-FORCE隊員は全国の地方整備局を主体に任命されており、災害の規模によっては全国から集結します。
 ※ほか、国土交通省本省、地方運輸局等、国土技術政策総合研究所、気象庁、国土地理院から構成されており、専門性を活かした調査、技術指導等による自治体支援を実施しています。

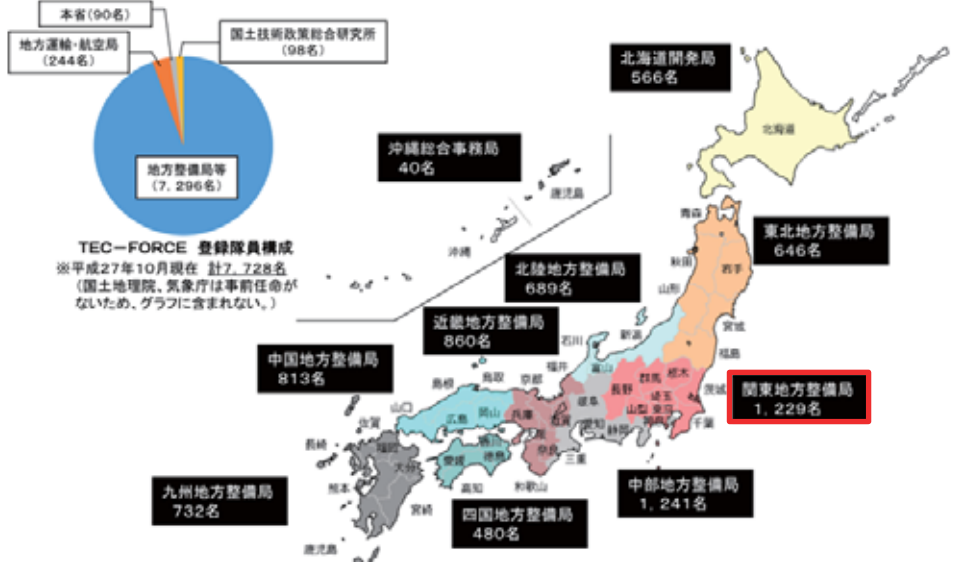


図 4-30 TEC-FORCE について

資料:TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)(国土交通省ホームページ)

はじめに
 第1章
 第2章
 第3章
 第4章
 第5章
 資料
 用語解説

4-4-2. 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進

- 多様な交通手段を活用することにより人々の安全・安心・健康的で環境にやさしい持続可能な移動を促進する。

表 4-10 多様な交通手段の活用による持続可能な移動の促進のための施策メニュー

展開する施策	施策内容・考え方
生活道路での自動車の通行規制	<ul style="list-style-type: none"> ・市内を通過する交通に対して、広域幹線道路の整備や適切な誘導方策により、住宅地域への不必要な交通の流入を抑える。 ・住宅地域での安全な移動空間を確保するため、歩車共存道路等の整備を進めるとともに、快適な移動空間を確保するため、街路樹やバリアフリーなどの整備を推進する。
通学路での安全確保	<ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心な通学環境を確保するため、通学路の安全性を継続的にチェックし、学校・保護者等と連携した取組を推進する。
自転車の通行マナー向上のための教育・啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の小学校等の教育施設における交通安全教室等の実施、マナーアップキャンペーン等により、自転車の安全な活用を推進する。
健康的で環境にやさしい移動を促進するための教育・啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩・自転車による移動を促進するため、健康づくり教室等を介した情報発信、安全で快適なウォーキング・サイクリングコースを紹介するマップの作成・配布等を実施する。 ・環境にやさしい移動を促進するため、市内の小学校等の教育施設における公共交通に関する授業、バス乗車体験等の実施、転入者を対象とした公共交通の情報提供、事業者へのエコ通勤優良事業所認証取得の呼びかけ等、モビリティ・マネジメントを積極的に推進する。
次世代自動車の普及	<ul style="list-style-type: none"> ・環境にやさしい次世代自動車の普及を図る。
低炭素型パーソナルモビリティの普及	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等、自動車が利用できない方の交通手段として、公共交通の充実に加え、低炭素型パーソナルモビリティの普及に向けた導入試験を実施し、都心、拠点間移動や周辺地域内での移動を活発にするために新たな交通の選択肢を提供することを目指す。



図 4-31 住宅街での安全対策

資料:さいたま市ホームページ

- はじめに
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章**
- 第5章
- 資料
- 用語解説