

1 公共交通等の利用促進に関する取組(モビリティ・マネジメント)の必要性

○さいたま市に対するイメージ・満足度

- 本市のイメージは市民意識調査によると「交通の利便性が高いまち」が全体の3番目（20項目中）にあげられており、利便性が高いまちと認識されている【図1】
- 交通利便性に対する満足度は60%前後で推移しているが、コロナ禍で低下したR2からコロナ前のH29までの数値に回復するか懸念がある【図2】
- 交通手段別の重要度と満足度の関係性をみると、路線バスにおいて、重要度は高いものの満足度は低くなっており、次いでコミュニティバス・乗合タクシーも満足度が低い傾向がみられる【図3】

◆バス等の満足度が低いと自動車への依存が加速し、交通環境の悪化(渋滞等)につながる(図4)
＝「交通の利便性が高いまち」の価値が低下する

◆バス等の満足度増加のためには交通サービスの向上を図る必要があり、利用促進により収支を改善し、悪循環からの脱却・好循環への転換が必要

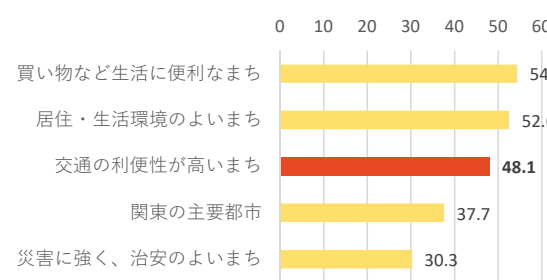


図1 さいたま市に対するイメージ

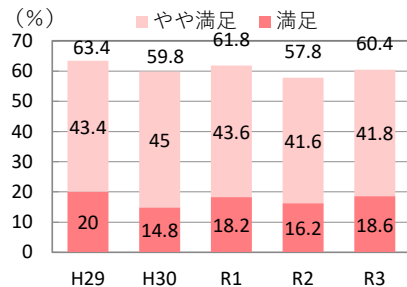


図2 さいたま市の交通利便性に対する総合的な満足度

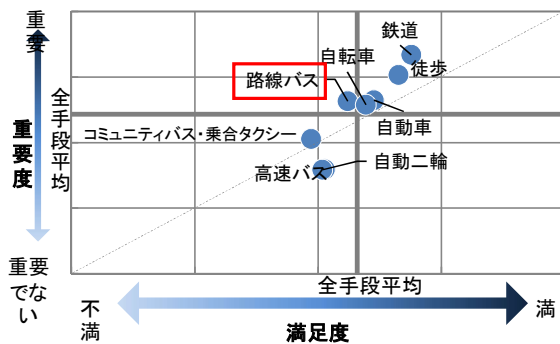


図3 さいたま市の交通手段別の重要度と満足度の関係性



図4 公共交通悪循環のイメージ

○公共交通に関する取組に対する市民意見

- 令和3年11月に市内17か所でオープンハウス※を実施し、公共交通全般に対して日頃思っていることのご意見いただいた結果、公共交通に関する情報不足から利用への不安を感じていることが把握できた【表1】
※市民を対象に、説明パネル等の展示とあわせ、来場した方に市の職員が公共交通の取り組み状況などについて情報提供を行う場
- インターネットアンケートによる交通に関する取組の重要度では、徒歩や自転車に関する取組に次いで、公共交通や手段選択を周知する取組が必要との結果が得られた【図5】



◆これまでバス利用経験のない方などの公共交通利用に対する不安を解消し、**安心して公共交通を利用してもらうための周知・啓発活動が必要**

表1 公共交通に対する市民の主なご意見

- バスには乗らないのは、乗り慣れてないこと、最短距離で行きたいことが理由。
- どのバスにのればいいかわからない。
- バスルートと乗っている時間が不明。
- 去年免許返納し、外出機会が減少。バス無料であれば、外出の機会が増える。
- バス停がわかりにくい。マップがあると良い。
- バスは将来一人になったときには必要になる。買い物に使う必要が出てくると思う。
- ゴミバスを増やすと車が減り環境が良くなる。

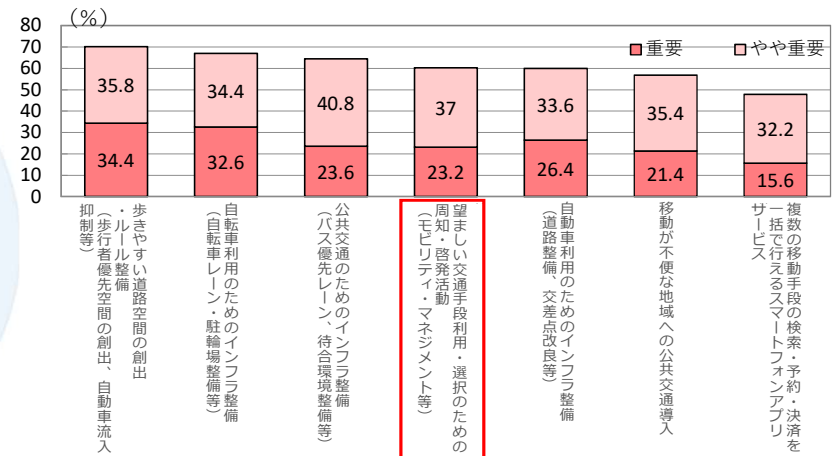


図5 さいたま市の交通に対する取組の重要度

○さいたま市の活動・移動の状況

- 過去のPT調査に比べ、H30PT調査において初めてトリップ数・外出率ともに減少した【図6,7】
(これまで同様の人口増加による利用者増加が見込めないことが判明)

◆トリップ・外出率の減少に伴う公共交通利用者数への影響が想定されるため、**交通手段として公共交通が選ばれるよう、公共交通の利用促進が必要**

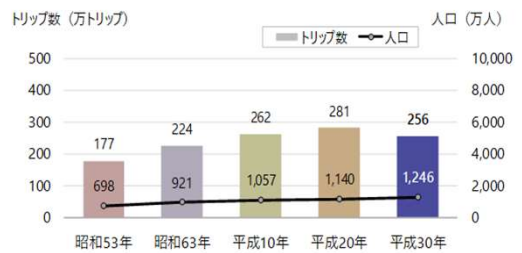


図6 東京都市圏のトリップ数の推移

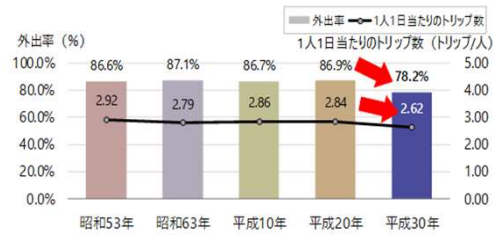


図7 東京都市圏の外出率の推移

○民間事業者・行政の状況

- 民間事業者が黒字路線で赤字路線分の補填を行う形での交通サービス維持の限界を迎えており、路線バスは減便・廃線の検討が加速していく可能性がある
- 行政としても厳しい財政状況の中で、さらに補助金で運営しているコミュニティバス等では収入の減少により財政負担が年々増加している
- 行政による道路整備などのハード事業には用地売買や整備に事業費が多くなるとともに、合意形成など実現までには時間を要する【資料2 P.1-3 参照】

◆コロナ禍に伴う利用者減少により公共交通の経営全体が非常に厳しい状況のため、**公共交通利用全体の底上げ(全体的な取組)が必要**

◆公共交通を支えるべき行政の役割として、**限られた財源のなかで効果的な利用促進施策の実施が必要（選択と集中の視点が不可欠）**

○関連計画・位置付け

【さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画】

- 公共交通の利用促進のための教育・啓発活動
- 自転車の通行マナー向上のための教育・啓発活動
- 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
- 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

【さいたま市都市交通戦略】

- モビリティ・マネジメントの推進

等

- 本市における自動車の分担率は約27%であり、都内・横浜市・川崎市に比べると高くなっている。また都内から郊外に行くにつれて高くなっている傾向がある【図8,9】
※H10以降自動車分担率は減少している。特にH20からH30にかけては、鉄道を除くすべての交通手段別のトリップが減少している。一方で、増減の内訳としては70歳以上は自動車トリップ及び分担率は増加しており、主に減少している目的は業務となっている。

◆都内近隣都市と比べ、ハード整備状況に対して自動車の分担率が高いことは、公共交通利用への意識問題が想定されるため、**公共交通利用への意識変容が必要**

◆増加している高齢者の自動車トリップに対して、免許返納などを見据えた**公共交通への転換を促していくことが必要**

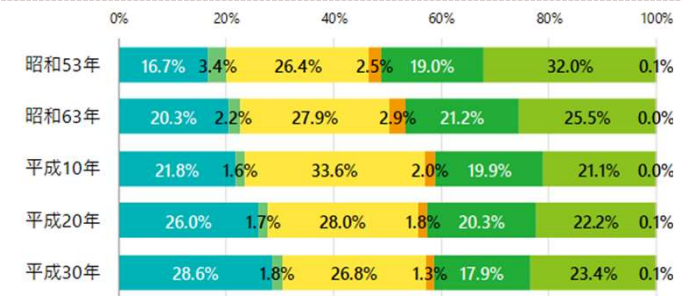


図8 さいたま市を発着する移動の代表交通手段別分担率の推移

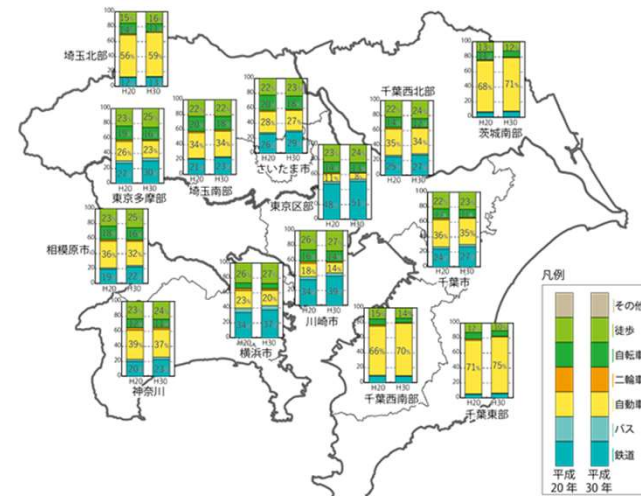


図9 地域別の代表交通手段分担率の変化

上記を踏まえ、ハード施策だけでなく、市民の意識変容により望ましい交通手段を選択してもらうソフト施策である

▶ **“モビリティ・マネジメント”を積極的に実施していきたい**

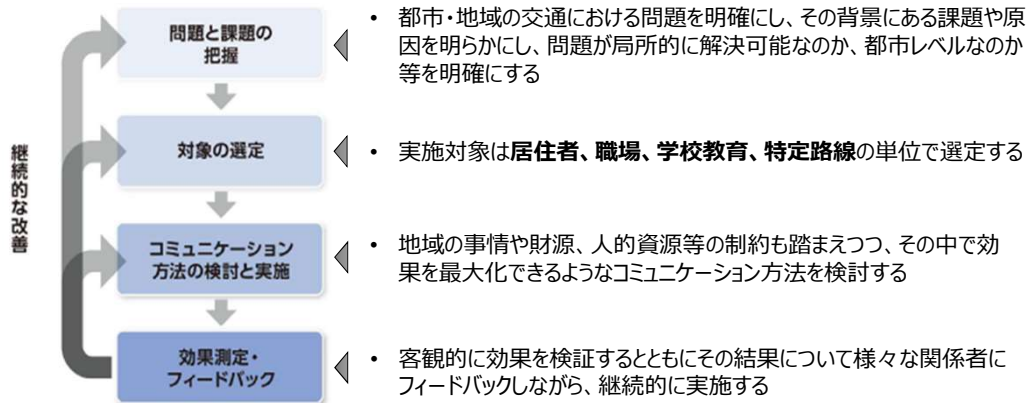
2 モビリティ・マネジメントとは

○モビリティ・マネジメント（MM）とは

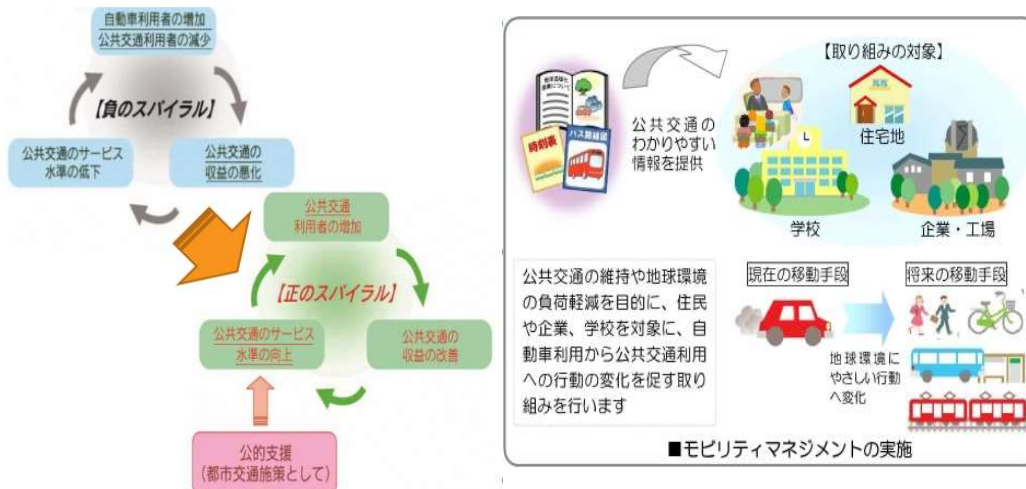
- 一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした多様な交通に関するソフト施策を活用した持続的な一連の取組

⇒『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り組み

○検討の流れ



○効果イメージ



・過度な自動車利用による影響の連鎖【悪循環】から、意識変容による【好循環】への転換を図る

・公共交通の利用促進やマイカーからの脱却のみならず、健康増進や環境対策として多様な効果が期待できる

3 モビリティ・マネジメントの取組

○本市の取組

- 居住者MM：転入者MM(チラシ配布・アンケート) 環境対策課
さいたま市健康マイレージ 健康増進課
- 職場MM：企業へのエコ通勤呼びかけ 環境対策課
- 学校教育MM：小学校への出前講座(随時) 交通政策課
- 特定路線MM：カーフリーデー(毎年 ※R2,3は中止) 交通政策課
：コミュニティバス等沿線の地域組織へのMM
(チラシ配布・説明会・アンケート) 交通政策課



○他都市における取組事例

A. 主に行政が主導

A-1. 高校オープンスクールでの「お守り」デザインのリーフレット配布【群馬県】

「お守り」デザインのリーフレット配布 (A-1)



A-2. 毎月第4金曜日のノーマイカーデー実施【秋田市】

A-3. 市内全小学校への体験を交えた学習【秦野市】

A-4. 転入者向けの統合バスマップ等の情報提供【仙台市】

A-5. 格安定期券の発行と市内全戸・大規模事業所等へのタブロイド紙の配布【小山市】

タブロイド紙「Bloom! Vol.1」(A-5)



B. 主に事業者が主導

B-1. バス路線沿線住民への戸別訪問によるMM【十勝バス】



B-2. 渋滞緩和による環境改善を目的としたエコ通勤活動【福山市】

B-3. 鉄道沿線居住者への健康づくりサービスの提供【阪急阪神HD】

B-4. 郊外の大規模店舗のパーク・アンド・ライド【イオン】

C. 行政・事業者の連携による取組

C-1. 長期的な通勤交通社会実験等の実施【京都府宇治市】



C-2. 市職員の取組をモデルに市民・企業・行政が連携・協働して取組むMM【愛知県豊橋市】

◆他都市と比べると取組が不足しており、**拡充を図っていく必要がある**

論点1. 行政におけるモビリティ・マネジメントの必要性について

論点2. 行政における優先すべきモビリティ・マネジメントの取組について