



# 熊谷市都市環境改善基本計画 (案)

～エコまちづくり熊谷～



## も く じ

1	上位・関連計画と計画の位置付け.....	1
2	熊谷市中心市街地を取り巻く現況.....	2
3	「エコまちづくり熊谷」の理念と基本方針.....	5
4	「エコまちづくり熊谷」の目指すまちづくりの姿.....	6
5	計画の目標値の設定.....	7
6	取組みの方向性（まとめ）.....	9
6-（1）	道路の位置付け.....	10
6-（2）	自転車通行環境整備の方針.....	11
6-（3）	駐輪場の整備・運用の方針.....	12
6-（4）	緑のネットワークづくり・暑さ対策の方針.....	13
●	主な道路空間の整備・運用イメージ.....	14
6-（5）	公共交通の改善方策.....	15
6-（6）	駅前広場改良の方針.....	16
6-（7）	市民意識啓発の方針.....	17
6-（8）	その他.....	18
7	想定される事業メニューの概要.....	19
8	推進方策.....	22



# 1 上位・関連計画と計画の位置付け



エコまちづくり熊谷のマーク  
(ECOの文字をクマにデザイン)

あつさはればれ  
熊谷流  
プロジェクト

暑いまちから  
ストップヒートアイランド  
・ストップ温暖化  
プロジェクト

## 地球温暖化対策に関する根拠法令、国の上位計画等

- ・地球温暖化対策の推進に関する法律（H10.10公布、H20.6改正）  
⇒都道府県及び市町村の計画策定を位置付け
- ・京都議定書目標達成計画（H17.4策定、H20.3全部改定）  
⇒第一約束期間の目標：H20～H24 H2年比6%削減に向けた具体的な取組を設定
- ・低炭素社会づくり行動計画（H20.7）  
⇒H62（2050）年までに現状から60～80%削減

## 国・県による関連計画

- ・21世紀環境立国戦略（H19.6）
- ・第2次循環型社会形成推進基本計画（H20.3）
- ・「ストップ温暖化・埼玉ナビゲーション2050」埼玉県地球温暖化対策実行計画（H21.2）  
⇒計画期間 H21～H32（2020） H17年比25%削減  
(運輸部門ではそのうち7%を割り当て)

## 熊谷市総合振興計画（H20.3）

《将来都市像》  
川と川 環境共生都市 熊谷

## 熊谷市環境基本計画（H20.3）

## 熊谷市地球温暖化対策地域推進計画（H21.3）

- ・市の温室効果ガスの削減目標を設定  
短期目標 H24年度 H2年度比7%削減  
中期目標 H32年度 H18年度比25%削減  
長期目標 H62年度 H18年度比50%削減

## 検討・進行中の関連事業

- ・自転車通行環境整備
- ・交通バリアフリー
- ・環状道路網整備
- ・公共交通の充実
- ・熊谷停車場線整備

「環境共生都市」  
の実現に向けて

まちづくり部門で  
の対策を推進する  
計画を策定する

関連事業と整合を  
図り、実効性の高い  
計画とする

## 先導的都市環境形成促進事業 （国土交通省）

都市交通分野、緑化分野、エネルギー分野などの先導的な都市環境対策を推進するための計画策定、関係者間のコーディネートや社会実験・実証実験等の実施を支援する

【計画対象区域：熊谷市中心市街地】

## 熊谷市都市環境改善基本計画 ～エコまちづくり熊谷～

### ●理念

[環境への負荷が少ない ひと中心のまちづくり]

**エコまちづくりで熊谷を元気に！**

「エコまちづくり熊谷」とは…

「交通の改善」・「暑さ対策・緑化」・「意識づくり」など、環境に配慮した取組みを通じて「ひとが中心のまちづくり」をめざすこと

社会実験の  
実施

各種調査の  
実施

委員会\*に  
よる検討

「エコまちづくり熊谷」  
の取組みを設定

「エコまちづくり熊谷」  
の目標値を設定  
(CO2削減量)



※検討にあたり、国・県・市・警察・地元関係団体等からなる熊谷市都市環境改善基本計画策定委員会を組織し、4回の委員会を開催した。



## 2 熊谷市中心市街地を取り巻く現況（各種アンケート・パーソントリップ調査など）

表1 過去に熊谷市で実施したアンケート調査結果の概要

項目	内容
市政の満足度及び重要度 (48施策の評価)	<ul style="list-style-type: none"> <li>「地球温暖化対策」の満足度は48施策中35番目、重要度は12番目</li> <li>中心市街地の「商業活性化」の満足度は48施策中48番目、重要度は27番目</li> <li>「公共交通の充実」の満足度は48施策中40番目、重要度は36番目</li> </ul> (市民生活の現状および満足度についてのアンケート調査(平成20年度実施)より)
環境への取組み	<b>■地球温暖化防止のために市に望むこと</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>(市民) 遮熱舗装や透水性舗装を望む回答が最も多い(76%)</li> <li>(市民) ノーカーデー実施を望まない回答(34%)よりも、望む回答の方が多く(38%)</li> <li>(事業者) 低公害車の導入支援が最も多い(76%)</li> </ul> <b>■熊谷市内の事業者の地球温暖化への取組み</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>エコ通勤は実施事業者は少ないが(19%)、検討課題と考えている事業者が多い(36%)</li> </ul> (熊谷市地球温暖化対策地域推進計画 アンケート調査(平成20年度実施)より)
熊谷市の居住	<b>■中心市街地に居住したくない理由</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地は自然が少なく、暑そうという印象が強い(回答者全体の56%)</li> <li>中心市街地は自動車が使いにくい印象がある(回答者全体の31%)</li> <li>中心市街地居住者はまちの魅力不足を感じている(中心市街地居住者の31%)</li> </ul> <b>■まちなか居住意向を高めるためのまちづくり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「環境に配慮したまちづくり」、「緑化」、「歩きやすい道路整備」が必要との回答が多い</li> </ul> (中心市街地に関する市民アンケート調査(平成20年度実施)より)
中心市街地(熊谷駅周辺)	<b>■中心市街地へ行く目的</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「買い物」が最も多い(回答者全体の71%)</li> </ul> <b>■中心市街地へ行く交通手段</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>市全域では「自動車」が最も多い(回答者全体の64%)</li> <li>中心市街地居住者では「徒歩」、「自転車」が最も多い(回答者全体の3割~4割)</li> </ul> <b>■中心市街地に対する満足度と必要度</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>緑、バリアフリー、公共交通の必要度が高い</li> <li>駐車場の満足度は低く、必要度は高い</li> <li>駐車場の必要度は、回答者全体では高いが、中心市街地居住者では低い</li> <li>駅前広場、まちの回遊性の満足度は低い</li> </ul> <b>■中心市街地における買い物の仕方</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>複数の大型店をまわる人が3割程度で2番目に多い(大型店単独利用が最も多い)</li> </ul> <b>■中心市街地での買い物における滞在時間</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>3時間未満が8~9割</li> </ul> (中心市街地に関する市民アンケート調査(平成20年度実施)より)
企業意識	<b>■社会貢献活動の取組み分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境保全に係る活動が最も多い(実施中22%、検討中43%)</li> </ul> <b>■社会貢献活動をすすめる上での課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>活動にあたってコスト面での問題がある</li> <li>魅力的なプログラム作成や情報提供が重要である</li> </ul> (企業の社会貢献活動に関するアンケート調査(平成19年度実施)より)

表2 自転車道等社会実験およびエコまちづくり熊谷に関するアンケート調査結果の概要

項目	内容
熊谷の市街地の印象	<ul style="list-style-type: none"> <li>徒歩や自転車で移動しやすいと思っている人が55%</li> <li>バス等の公共交通で移動しやすいと思っている人が53%</li> <li>緑が充実していると思っている人が44%</li> <li>暮らしやすく快適なまちであると思っている人が50%</li> </ul>
エコまちづくりの印象	<ul style="list-style-type: none"> <li>重要と感じている人が7~8割</li> </ul>
自動車からの利用転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験実施中に、クルマから自転車に転換した人が2~3割</li> <li>今後のエコな取組として自転車の利用意向が5~6割(高齢になるほど転換意向が高い)</li> <li>今後のエコな取組としてバスの利用意向が6~7割(高齢になるほど転換意向が高い)</li> </ul>
「エコまちづくり熊谷」の重要な施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの利便性向上を望む回答が6割程度と最も多い</li> <li>自転車道や駐輪スペースの整備を望む回答が4割程度</li> <li>渋滞緩和を望む回答が4割程度</li> <li>緑の充実を望む回答は3割程度</li> </ul>
自転車道や自転車レーンの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活道路へ自転車道等の整備を望む回答が5割程度</li> <li>道路の利用のされかたや沿道の状況に配慮した整備を望む回答が5割程度</li> </ul>
まちなか駐輪スペースの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺への整備を望む回答が5割程度</li> <li>商店街周辺への整備を望む回答が5割程度</li> </ul>
路線バスやゆうゆうバス等の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数増を望む回答が4割程度と最も多い</li> <li>情報提供の充実を望む回答が3割程度</li> </ul>
道路空間における緑の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路への低木や草花の充実を望む回答が5割程度と最も多い</li> <li>オープンスペースへの低木や草花の充実を望む回答が4割程度</li> </ul>
市民や地域が中心の重要な取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>クルマからの転換が重要との回答が4割程度と最も多い</li> <li>企業によるエコ通勤などの取組みが重要との回答が3割程度</li> </ul>

表3 その他

項目	内容
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>H19に日本最高気温40.9℃を記録。中心市街地ではヒートアイランド現象が起きており、郊外部と比較して気温が高い(駅西側で郊外より2.5℃高い)</li> <li>年間を通して快晴の日が多い(H17年度59日、H19年度53日は国内最高)</li> <li>自家用車に由来するCO2排出量は83千t-CO2であり、平成2年度より36%増加</li> </ul>
中心市街地の人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地東側で人口増加・西側で人口減少(H19:11491人)</li> <li>中心市街地で高齢化率(65歳以上の割合)が高い(H19:25.9% 市全体では18.9%)</li> </ul>
H20 東京都市圏パーソントリップ調査*	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊谷市在住の人の自動車平均乗員人員は1.24人(東京都市圏平均1.37人)(特に自宅一勤務目的の移動では1.03人)</li> <li>熊谷市で発生 or 熊谷市に到着する交通の59%が自動車を利用(特に勤務・業務による交通は82%が自動車を利用)</li> <li>東京都市圏全体と比較して、30代~50代の外出頻度(一日の平均トリップ数)は多いが、70代以上の外出頻度が少ない</li> </ul>

※パーソントリップ(PT)調査とは：どのような人が、どのような目的・交通手段で、どこからどこへ移動したかなど、ある人の平日1日の動きを調査するもの。東京都市圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)には約3,600万人(H17年国勢調査)の人々が暮らし、第5回東京都市圏PT調査(H20)は、満5歳以上の都市圏居住者のうち約2%の人々から1日の移動情報を調査している。



## 2 熊谷市中心市街地を取り巻く現況（広域）

### 荒川、利根川を結ぶ広域の自転車ネットワークの位置付け

- 熊谷市総合振興計画で、荒川、利根川、かめの道、西環状線等が位置付けられている

### バス路線が集中するが、中心市街地へのアクセスは自動車の割合が高い（H20 東京都市圏 PT 調査）

- 旧熊谷市中心部に到着する交通の52%が自動車
- バスは0.7%と少なく、減少傾向

### 他交通手段への転換可能性の高い自動車の内々トリップ\*が多い（H20 東京都市圏 PT 調査）

- 旧熊谷市中心部への自動車での移動の約4割が旧熊谷市中心部発

### 自転車活用のポテンシャルの高い都市圏

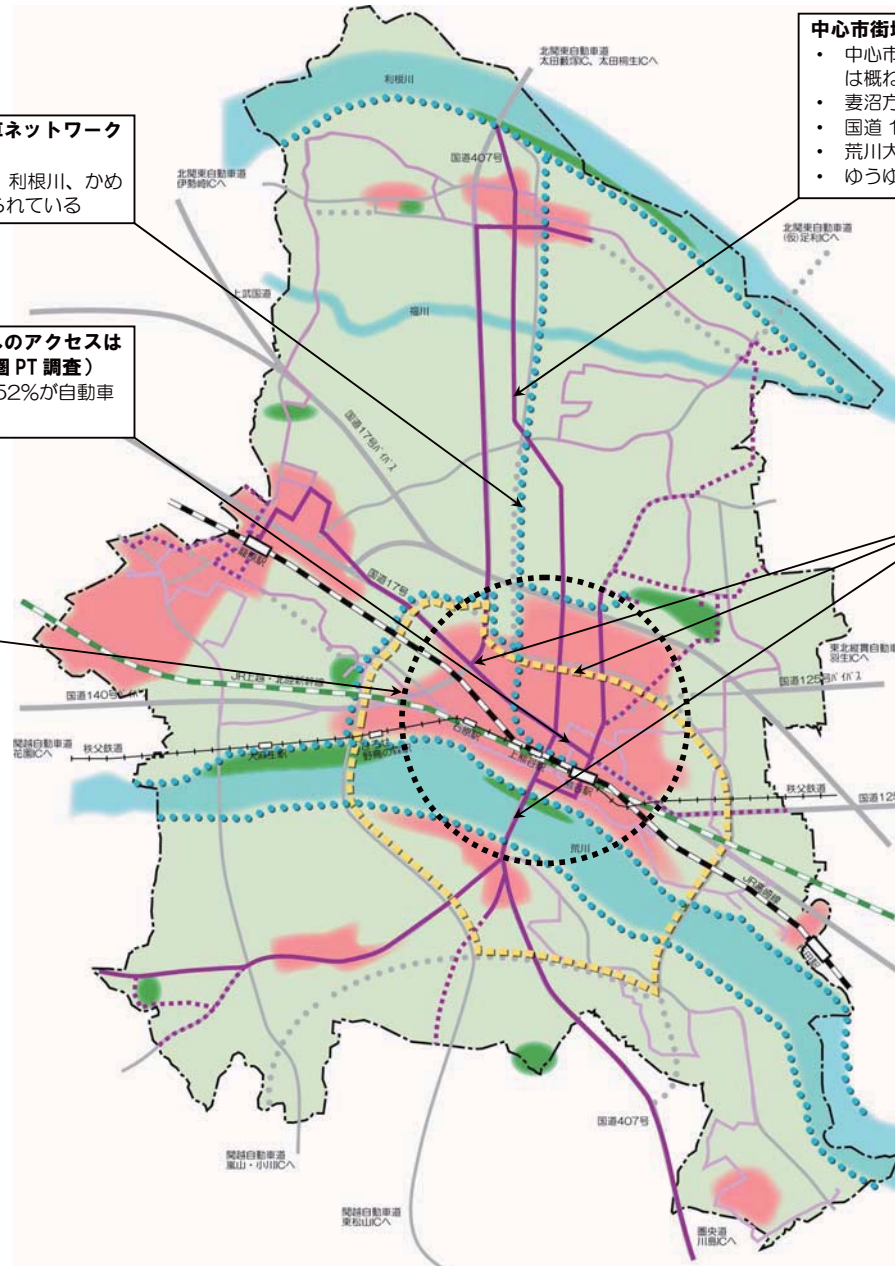
- 熊谷駅から5km圏内に人口の4割程度が居住
- 旧熊谷市エリアへの通勤・通学で自転車利用が一日当たり16,000人程度（H12 国勢調査）
- 快晴日数日本一・平坦な地形

### 中心市街地内、市街地間を結ぶ便利なバス網

- 中心市街地内、妻沼方面、立正大学方面、東松山方面、新島車庫方面は概ね1時間に4本以上
- 妻沼方面：平日150便程度（妻沼→熊谷駅 約25分 450円）
- 国道17号：平日300便以上（熊谷寺前→熊谷駅 約5分 100円）
- 荒川大橋：平日220便程度（大橋南→熊谷駅 約11分 180円）
- ゆうゆうバスの利用者数は増加傾向（H22.1 現在）

### 中心市街地周辺の慢性的な混雑と、解消に向けた取り組み

- 国道の合流点や荒川を渡る合流部等で慢性的な混雑発生
- 環状道路網の整備に向けた検討が進んでいる（第2北大通線、西環状線が整備予定）



### ※内々トリップ

ある地域のなかに（この場合「旧熊谷市中心部」）  
出発地と到着地をもつ交通のこと



## 2 熊谷市中心市街地を取り巻く現況（中心市街地）

### <土地利用>

- ・駅周辺および仲町・本石に商業拠点があり、宮町に公共的施設が集中している。
- ・中心市街地周辺に26の商店街、6店の大規模小売店舗（1,000㎡以上）がある。
- ・中心市街地周辺に2,000を超える事業所があり、市全体の2割を占める
- ・H17～H19頃にかけてマンション供給が活発化し、中心市街地の人口が増加した。

### <都市構造・歴史文化>

- ・中山道の宿場町として発展してきた熊谷市の中心市街地は、鉄道・道路ともに結節点となっており、広域的な都市連携の拠点となっている。
- ・中心市街地の中央を東西に国道17号が通っている。
- ・中心市街地周辺で、道路空間や川、神社などを利用したさまざまなイベントや祭りが行われている。

### <水・緑・景観>

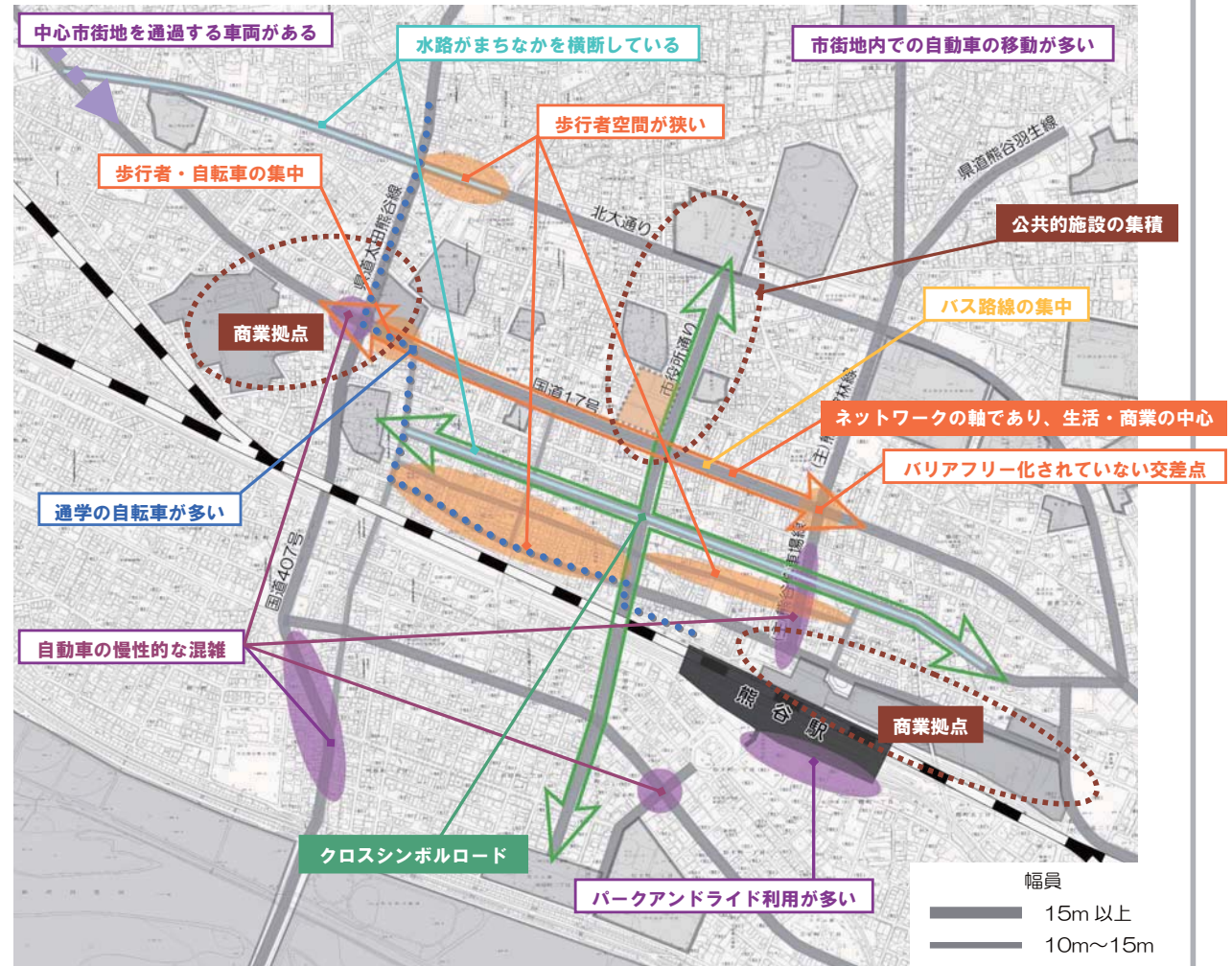
- ・熊谷駅正面口周辺は緑やオープンスペースが少ない。
- ・熊谷停車場線では老朽化したアーケードの撤去とあわせた景観・環境配慮型整備が進められている。
- ・市役所通り（ケヤキ並木）と星川通り（親水空間）でクロスシンボルロードを形成している。
- ・河川敷や公園などの緑地は比較的豊かだが、クロスシンボルロードを除いて、まちなかで身近に感じられる豊かな街路樹や水辺空間が少ない。
- ・中心市街地における緑の分布状況を調査し、「緑の地図」を作成している。

### <交通—自動車・バス>

- ・中心市街地の国道17号および国道407号（鎌倉陸橋・荒川大橋）は、バス路線が集中している。（熊谷寺前：約350台/日、荒川大橋：約220台/日）
- ・国道17号は、広域的なネットワークの軸でありながら、地域の生活軸でもあるため、商店の荷さばきやごみ収集・郵便集荷等による路肩への一時停車車両がある。
- ・駅や主要な施設の周辺では、自動車やバスが集中する路線・時間帯があり、局所的な混雑が起こっている。
- ・中心市街地内を通過する運送車両等があり、騒音等生活環境への悪影響が懸念されている。
- ・昼間の時間帯に業務や買い物等の自動車が多い。
- ・熊谷駅南口付近の駐車場を活用したパークアンドライドが多い。

### <交通—歩行者・自転車>

- ・中心市街地内における歩行者・自転車通行量が減少している。
- ・通学時など歩行者・自転車が集中する路線・時間帯があり、局所的な混雑や自転車と歩行者の錯綜がある。
- ・歩道、横断歩道、歩道橋など、バリアフリー化がされていない箇所がある。
- ・比較的幅員の広い生活道路であっても、十分な歩行空間が確保されていない路線がある。
- ・自転車専用の通行環境はほとんど確保されていない。
- ・歩道を併走しているなど、自転車利用マナーが浸透していない。
- ・駅周辺に路上駐輪が多い。
- ・一時利用できる駐輪場が少ない。





### 3 「エコまちづくり熊谷」の理念と基本方針

#### 熊谷市中心市街地の特徴

中心市街地内、市街地間を結ぶ便利なバス網を有する

自転車活用のポテンシャルが高い都市圏である

中心市街地にさまざまな都市機能が集約している

#### 熊谷市中心市街地のまちづくりの方向性

熊谷市中心市街地を取り巻く現況および社会的背景から、大きく3つのまちづくりの方向性を定める。

- ・ 超高齢社会の到来 (中心市街地で進展)
- ・ 人口減少・少子化 等

暮らしやすいまち

- ・ 自動車への高い依存度
- ・ 渋滞の発生
- ・ 歩行空間が未整備
- ・ 自転車、歩行者の錯綜
- ・ 緑陰の不足 等

環境にやさしいまち

魅力ある商業・業務のまち

- ・ 都市間競争の激化
- ・ 中心市街地の空洞化 等

- ・ 地球温暖化の進行
- ・ ヒートアイランドの進行
- ・ 40.9℃ (日本最高気温) 等

バスや自転車の利便性を活かし、よりコンパクトな都市構造へ導くことで、移動にかかるエネルギー (CO2 排出) を減らす (低炭素・集約型都市への転換)

⇒中心市街地の道路・交通分野における取組みが重要

#### 「エコまちづくり熊谷」の理念

【環境への負荷が少ない ひと中心のまちづくり】

## エコまちづくりで熊谷を元気に!



#### 環境にやさしく、暮らしやすく、魅力ある中心市街地を目指す「エコまちづくり熊谷」の基本方針

移動する人の利便性を損なわずに「自動車から環境負荷の少ない交通手段へ転換」を図る

自動車以外でも便利に利用できるように、「中心市街地へのアクセス・回遊の増加」を図る

市街地への流入を減らし混雑を緩和することで「自動車の走行性(燃費)の向上」を図る

(道路に関する環境分野) ヒートアイランド対策や緑化の推進により、「都市の快適性の向上」を図る

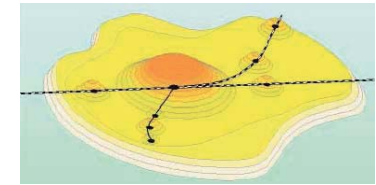
#### 参考：「集約型都市構造」の考え方 (国土交通省)

##### 拡散型都市の問題点

- 自動車運転に不安がある高齢者の生活移動が困難になる
- 郊外に人口が流出し、中心市街地の衰退が進む
- 一人当たりの交通エネルギーが増大し、環境負荷が高まる
- 都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストが増大する
- 自動車依存が促進され、更なる道路整備が必要になる

##### 求めるべき市街地像 (左下図)

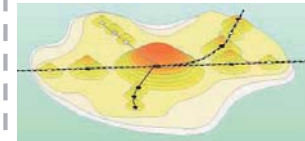
- 基幹的な公共交通沿いに集約拠点の形成を促進



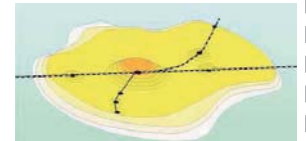
現在の市街地：市街化が進行し、都市が拡散

都市構造改革

低密化を放置



求めるべき市街地像：公共交通を中心に集約した拠点を形成



拡散が進んだ姿：中心市街地が衰退し、市街地が全体的に希薄化する



## 4 「エコまちづくり熊谷」の目指すまちづくりの姿

### 「エコまちづくり熊谷」の基本方針に基づく 中心市街地の課題及び目指すまちづくりの姿

#### 4つの基本方針

移動する人の利便性を損なわずに  
「自動車から環境負荷の少ない交通手段  
へ転換」を図る

自動車以外でも便利に利用できるように  
し、「中心市街地へのアクセス・回遊の増  
加」を図る

市街地への流入を減らし混雑を緩和する  
ことで「自動車の走行性（燃費）の向上」  
を図る

（道路に関する環境分野）  
ヒートアイランド対策や緑化の推進によ  
り、「都市の快適性の向上」を図る

#### 中心市街地の課題

##### ■公共交通の充実が必要

- ・自動車に頼らなくても郊外部から中心市街地により行きやすくなる
- ・自動車に頼らなくても公共交通で2つの商業拠点と市役所周辺間を回遊できるようにする
- ⇒バスで中心市街地にアクセス
- ⇒バスで中心市街地を回遊

##### ■歩行者・自転車等の安全性・利便性（ネットワーク化）・快適性の向上が必要

- ・自動車に頼らなくても自転車で周辺地域から中心市街地に行きやすくなる
- ・自動車に頼らなくても自転車で2つの商業拠点と市役所周辺間を回遊できるようにする
- ・誰もが安心して中心市街地を回遊できるよう、歩行者・自転車の交通安全やバリアフリーを推進する
- ⇒自転車で中心市街地にアクセス
- ⇒徒歩や自転車で中心市街地を回遊・活動

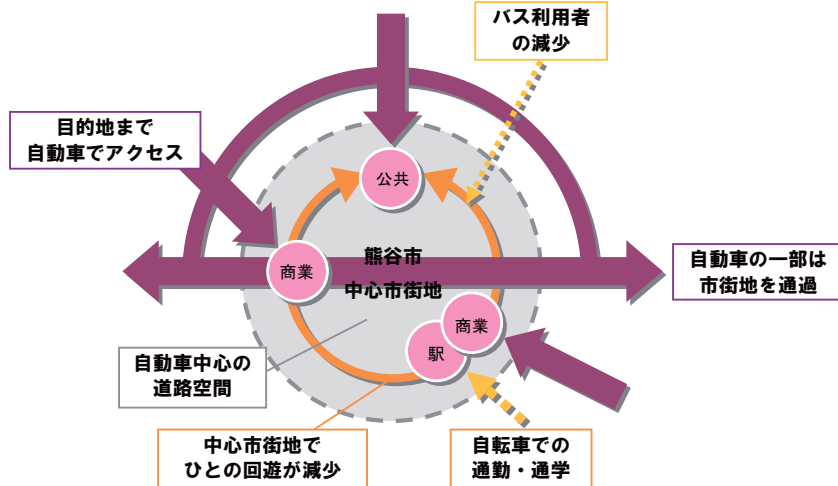
##### ■自動車の適正利用が必要

- ・中心市街地を利用しない車（通過交通）は、外縁の道路へ誘導する
- ・交通結節点における自動車の混雑を解消する
- ⇒車での利用が必要な交通が快適に中心市街地へアクセス
- ⇒通過交通は中心市街地を回避

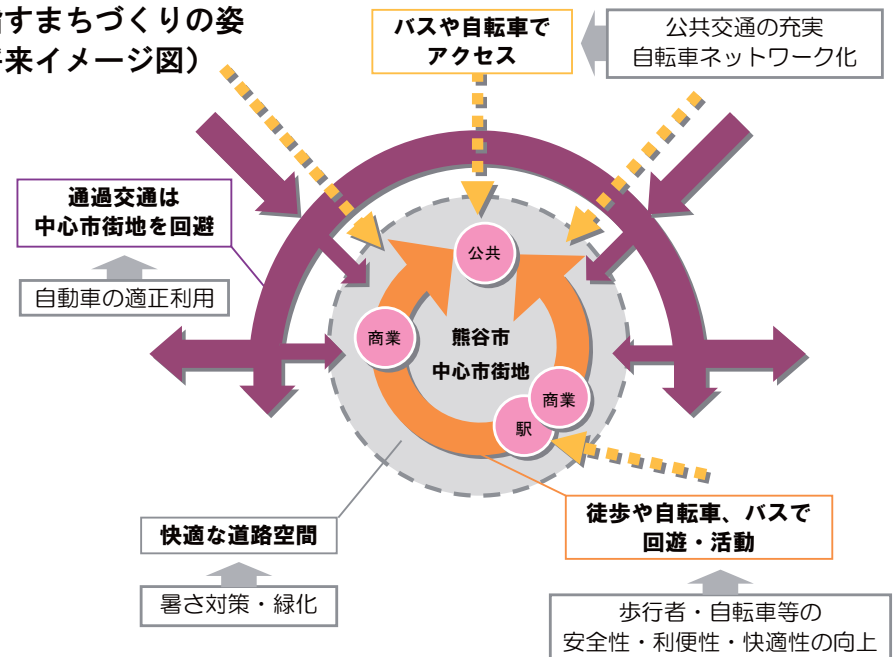
##### ■暑さ対策・緑化が必要

- ・適切に管理された緑や、水路を活用した水辺空間を増やす
- ・環境に配慮した整備や活動によりヒートアイランド対策を進める
- ⇒快適な道路空間の形成による都市の魅力向上

#### 現在の姿 （現状イメージ図）



#### 目指すまちづくりの姿 （将来イメージ図）





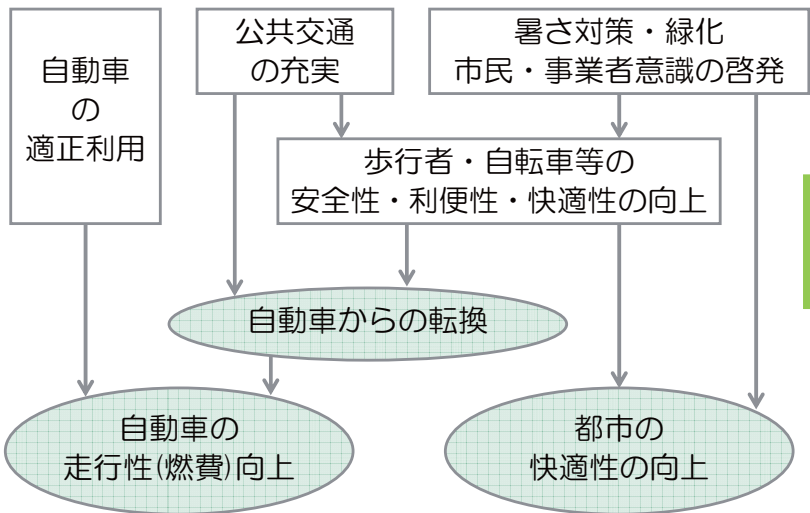


# 5 計画の目標値の設定 (1)

## エコまちづくり熊谷の取組みと目標値

「エコまちづくり熊谷」の実現に向け、以下の取組みを行うとともに、CO2 削減量の目標値を設定し、排出量の削減を図る。

### 取組み



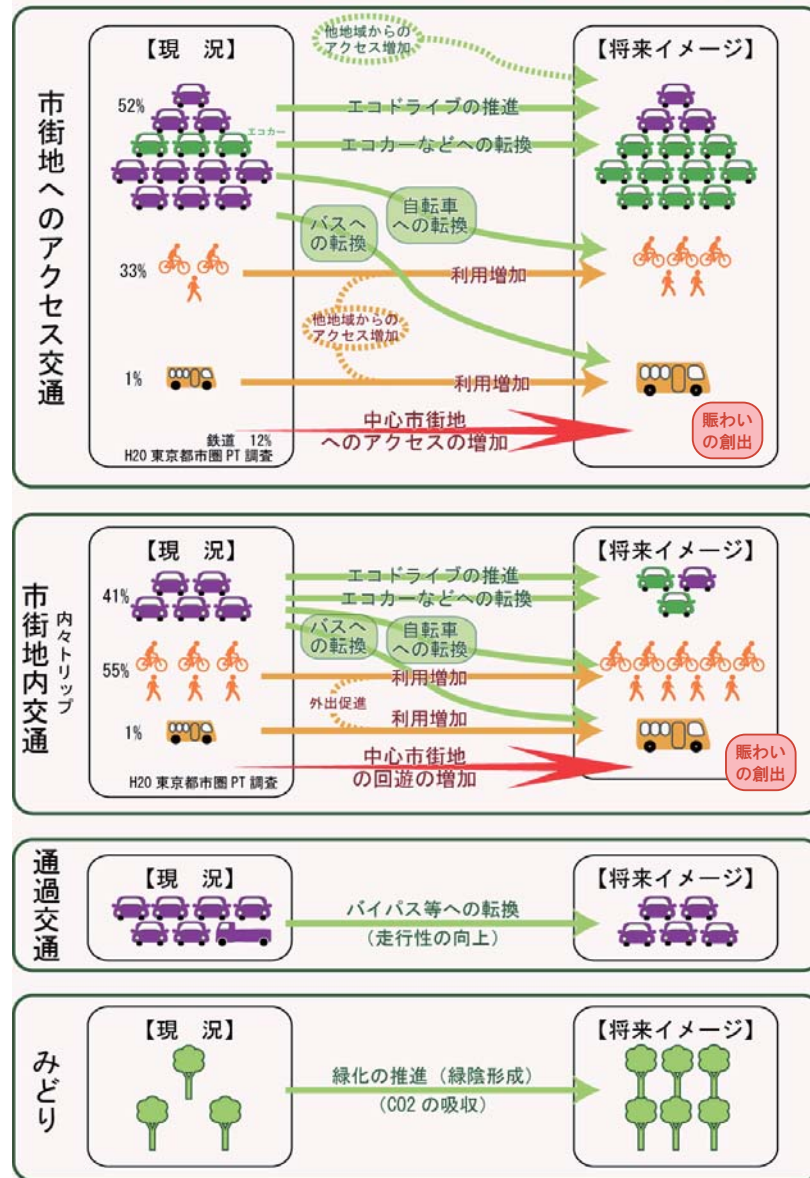
アクセス・回遊の増加

### 目標値の設定

CO2 排出量の削減  
CO2 削減量の目標値を設定

## 目標値設定のイメージ：全体として CO2 排出量を削減

このうち、クルマから自転車・バスへの転換量を目標値として設定：



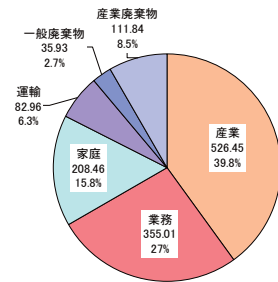


## 5 計画の目標値の設定(2)

### 目標値：CO2 排出量の削減⇒自動車からの転換による削減量

＜熊谷市地球温暖化対策地域推進計画より＞

- 熊谷市の温室効果ガスの排出量の96%をCO2が占めている。(H18年度)
- CO2の部門別の排出量(H18年度)は、産業部門が全体の39.8%を占めて最も多く、次いで業務部門、家庭部門、産業廃棄物部門、運輸部門(自家用車)、一般廃棄物部門の順になっている。
- 運輸部門のCO2排出量(H18年度)は82,96千t-CO2(自家用車)で、全体の6.3%にあたる。
- 同計画では、温室効果ガス排出量削減の目標(中期目標H32年度)として、平成18年度比マイナス25%を定めている。
- ⇒運輸部門のCO2では、20,74千t-CO2の削減が必要となる。
- これを踏まえ、「エコまちづくり熊谷」による目標削減量を以下に設定する。



CO2 排出量の部門別内訳(千 t-CO2)

⇒「エコまちづくり熊谷」によるCO2目標削減量：**10千t-CO2(平成32年度)**  
(運輸部門目標の約半分)

＜目標の根拠＞

- 中心市街地にアクセスする自動車から自転車・バスへの転換による削減を想定している。
- 市内居住者のゾーン別アンケート結果より、バスや自転車が便利になった場合に「積極的に転換する」「転換することもある」と回答した割合から、潜在的な転換量を算出すると、8.84千t-CO2であったことから、さらにさまざまな施策や市民意識啓発を充実させ、CO2削減量の増加を目指した目標値として設定したもの。
- この他、自動車の走行性向上(速度改善)による燃費向上、エコカー等の普及やエコドライブの励行による燃費向上、緑化によるCO2吸収等が考えられるが、削減量の想定が困難であることから目標値には含めていない。

### 目標値を達成するためには、市民一人ひとりの取り組みが必要

目標値は、市民全体が一人1日**約0.9km**車の利用を減らした場合の削減量に相当。

※1km車を運転すると157g-CO2を排出する。(熊谷市民の乗用車・軽自動車の利用割合を考慮した値)

●たとえば、熊谷駅まで7km(バスあり)のところに住む、3人家族(夫婦+子ども1人)の場合

家族の目標：0.9km×3人×7日=19km/週 一週間に19km車の利用を減らす

お父さん：中心市街地の仕事先まで車で通勤⇒週に1回バスで通勤すると、14km削減

仕事での車での移動(1km)を週に3回自転車に転換⇒往復2km×3=6km削減 ⇒目標達成!

●たとえば、熊谷駅まで3kmのところに住む、4人家族(夫婦+子ども2人)の場合

家族の目標：0.9km×4人×7日=25km/週 一週間に25km車の利用を減らす

お父さん：熊谷駅まで自動車移動、駅から電車で通勤⇒週3回駅まで自転車通勤すると、18km削減

お母さん：週に2回、中心市街地に自動車買い物、週1回子どもを駅まで送迎⇒買い物を1回自転車にして、

1回を子どもの送迎と一緒に済ませると、12km削減 ⇒目標達成!

### 参考：その他の「エコまちづくり熊谷」に係るモニタリング指標

CO2削減量は、取り組むさまざまな事業の複合的な効果として現れるため、具体的な事業効果を把握するためには、その他の指標を設定した方が適切な場合がある。ここでは目標値は定められないものの、事業効果を検証するのに有益な指標(アウトカム)と考えられる現況データを整理する。

#### 指標1：歩行者・自転車通行量(平成20年度交通量調査)

- 中心市街地8地点の歩行者・自転車通行量(平日・休日、10時~19時)の合計値。

現状数値(平成20年度)	16,560人(平日)	12,210人(休日)
--------------	-------------	-------------

#### 指標2：主要な幹線道路における自動車交通量等(平成17年道路交通センサス)

国道17号(筑波)	15,221台/12h、12h大型車混入率10.0%、平日混雑時平均旅行速度18.3km/h
国道17号BP(肥塚)	37,996台/12h、12h大型車混入率31.2%、平日混雑時平均旅行速度46.2km/h

#### 指標3：熊谷市中心部におけるトリップの集中量・代表交通手段の分担率(平成20年東京都圏PTデータ)

- 旧熊谷市中心部に到着する交通(約20.3万トリップ)の51.5%が自動車、バスは0.7%

交通手段	鉄道	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	その他・不明	合計
トリップ	24,149	1,356	104,270	2,730	34,805	31,762	3,565	202,637
割合	11.9%	0.7%	51.5%	1.3%	17.2%	15.7%	1.8%	100.0%

#### 指標4：移動や生活環境に関する市民の印象(平成21年度本計画アンケート)

- 「徒歩・自転車で移動しやすい」54.8%、「バス等の公共交通で移動しやすい」52.5%  
「緑が充実」43.9%、「暮らしやすく快適」49.8%

#### 指標5：企業の環境貢献活動実施割合(平成19年度企業意識アンケート)

- 「環境保全に係る活動を実施」21.7%

#### 指標6：中心市街地(本計画で設定している区域)の樹木本数(平成21年度緑の地図づくりデータ)

常緑樹：202本	落葉樹：1,306本	合計：1,508本
----------	------------	-----------

#### 指標7：中心市街地人口(平成22年2月住民基本台帳)・人口集中地区人口(平成17年国勢調査)

- 中心市街地人口(本計画で設定している区域)：20,185人、市全体に占める割合9.8%、9,417世帯
- 人口集中地区(DID)I(熊谷駅周辺)人口：73,656人、面積：21.29km<sup>2</sup>、人口密度：5,209人/km<sup>2</sup>

#### 指標8：中心市街地の郊外との気温差(立正大学による研究データ)

- 中心市街地の国道17号とJR高崎線に囲まれたエリアで、郊外より2℃高いヒートアイランドを形成。

※本計画で人口・CO2削減量試算、樹木本数等で計測対象としている区域：(計画策定区域とは異なる)  
桜木町、万平町、曙町、宮前町、宮本町、弥生、鎌倉町、銀座、末広、筑波、仲町、星川、本石、本町、宮町



## 6 取組みの方向性（まとめ）

### 歩行者：安全・便利・快適な歩行者空間の確保 6-（1）

#### <安全性の向上>

- ・中心市街地を歩行者・自転車優先ゾーンとして位置付け
- ・駅周辺を歩行者最優先ゾーンとして位置付け
- ・幹線道路・主要生活道路における歩道の確保・バリアフリー化
- ・生活道路への通過交通の抑制
- ・自転車との積極的な分離

#### <利便性・快適性の向上>

- ・幹線道路などにおけるゆとりある歩道の確保
- ・緑や花、舗装などによる「人のための道路」のイメージ形成
- ・休憩スペースの確保、道路空間のイベント等での積極的利用
- ・整備時に環境に配慮した素材等を積極的に採用

### 緑・環境：地域の協力による身近な緑の確保 環境に配慮した道路整備 6-（4）（7）

#### <道路空間周辺の緑の確保と維持管理>

- ・高木：緑化の推進、剪定に配慮し緑陰を形成
- ・低木・草花：住民等と連携して植栽やプランターの設置を推進
- ・緑の地図をベースに市街地の樹木の状況を継続的に把握
- ・沿道や駐車場等の緑化を推進

#### <環境配慮>

- ・沿道の協力を得て、保水性等の環境配慮型舗装を積極的に導入
- ・打ち水などの暑さ対策

### 公共交通：利便性向上と意識啓発による自動車からの 利用転換の促進 6-（5）（6）（7）

#### <利便性の向上>

- ・路線バス・ゆうゆうバスの増便、経路の見直し（中心市街地外）
- ・路線バスとゆうゆうバスの連携
- ・市街地循環バスの検討
- ・運行に係る情報提供の充実
- ・パークアンドバスライド等の検討（中心市街地外）
- ・駅前広場の改良

#### <意識啓発>

- ・バスの利便性や環境への貢献性のPR
- ・企業との連携

### 自転車：安全・便利・快適な自転車利用環境の確保 広域を含めたネットワーク化 6-（1）（2）（3）

#### <安全性の向上>

- ・主要な幹線道路・生活道路における自転車道・自転車レーンによる歩行者との構造的分離
- ・その他の道路における自転車通行位置の明示

#### <利便性・快適性の向上>

- ・駅や商店街周辺における駐輪場の確保
- ・違法駐輪の排除
- ・市街地内の回遊に利用できるレンタサイクル等の導入

#### <ネットワーク化>

- ・生活道路を含めた中心市街地内の自転車通行環境のネットワーク化
- ・幹線道路や緑道活用による広域ネットワーク形成（中心市街地外）
- ・幹線道路・自転車利用が多い生活道路・主要な施設等への経路を優先的に整備

### 意識：市・市民・事業者等の連携 継続的な取組みで機運を高める

#### <市・市民・事業者等の連携> 6-（7）（8）

- ・（市）エコまちづくりの取組みへの支援、バスや自転車の利便性や環境への貢献性のPR
- ・（市民）個人的活動（ノーカーデー等）、NPO等の活動
- ・（市内学生）通学マナー向上活動
- ・（事業者）従業員のエコ通勤、市民のバスや自転車利用の支援 等

#### <継続的取組>

- ・施策導入のための継続的な社会実験
- ・エコまちづくりに係る情報提供
- ・継続的な市民意見の抽出と公開

- 歩行者・自転車優先ゾーン
- 歩行者最優先ゾーン  
(自転車等放置防止条例に基づく放置整理区域)
- 自転車通行環境モデル地区(国土交通省指定)
- 歩行者・自転車通行環境形成経路

### 自動車：混雑の緩和、歩行者・自転車に配慮した利用 自転車・公共交通への利用転換の促進 6-（1）（6）

#### <混雑の緩和>

- ・通過交通のバイパス等への誘導（中心市街地外）
- ・環状道路網の整備（中心市街地外）
- ・交差点・信号・バス停等の改良
- ・駅前広場の改良及び適切な利用
- ・違法駐車等の排除

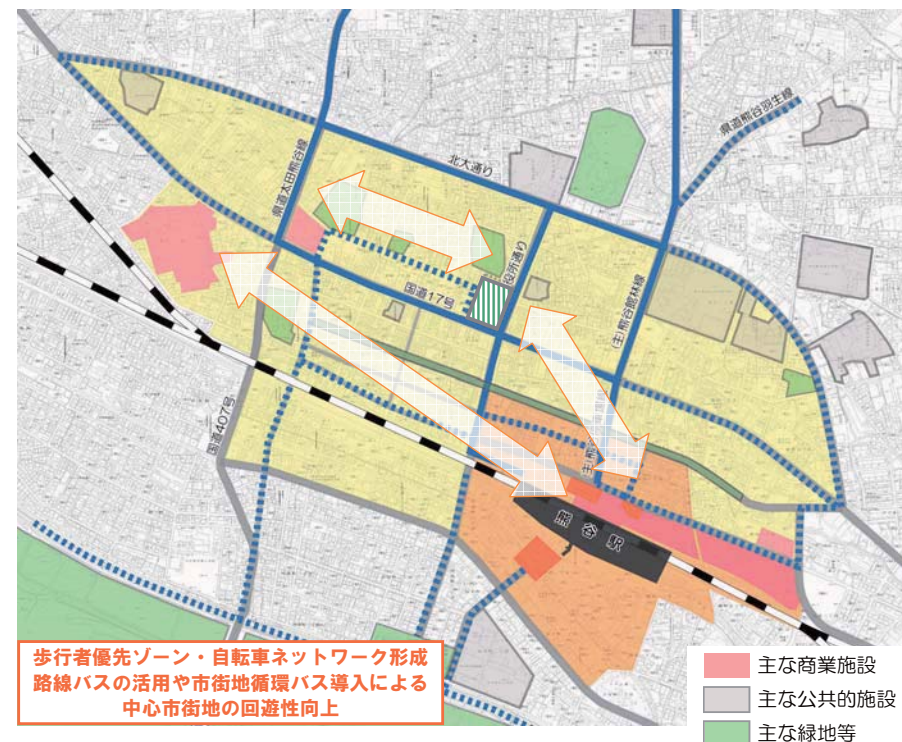
#### <市街地利用への配慮>

- ・現在ある駐車場の有効活用（情報提供など）
- ・駐車場待ちによる混雑の解消

#### <利用転換の促進>

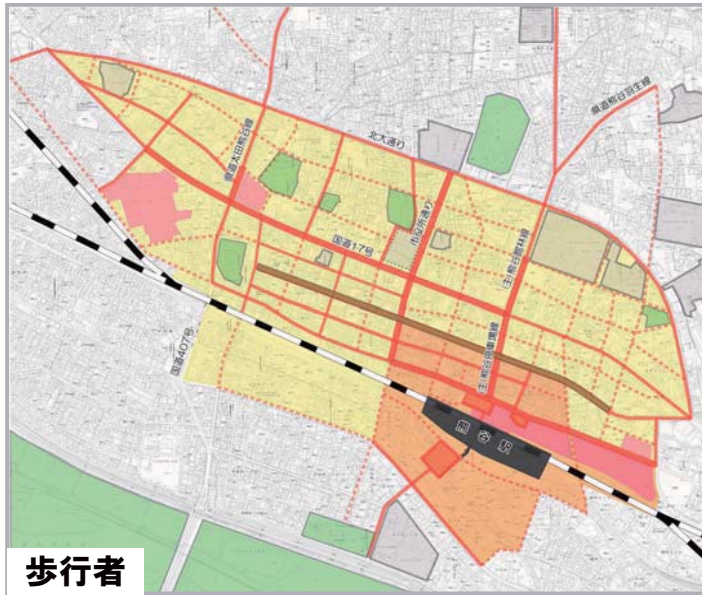
- ・混雑発生地点の外側にパークアンドバスライドのための駐車場を確保
- ・商業施設における自動車利用抑制対策

### 歩行者優先ゾーン及び自転車通行環境ネットワークのイメージ





## 6- (1) 道路の位置付け (歩行者・自転車・自動車)



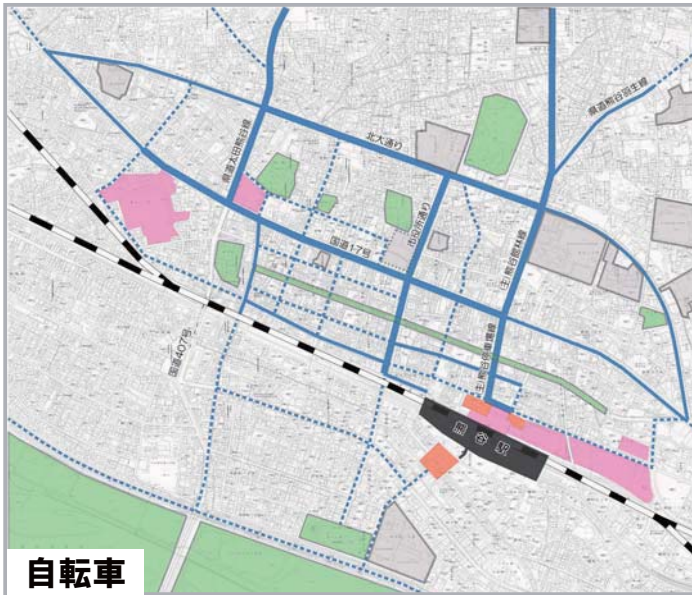
### 歩行者

歩行者ネットワーク

歩行者・自転車優先ゾーン

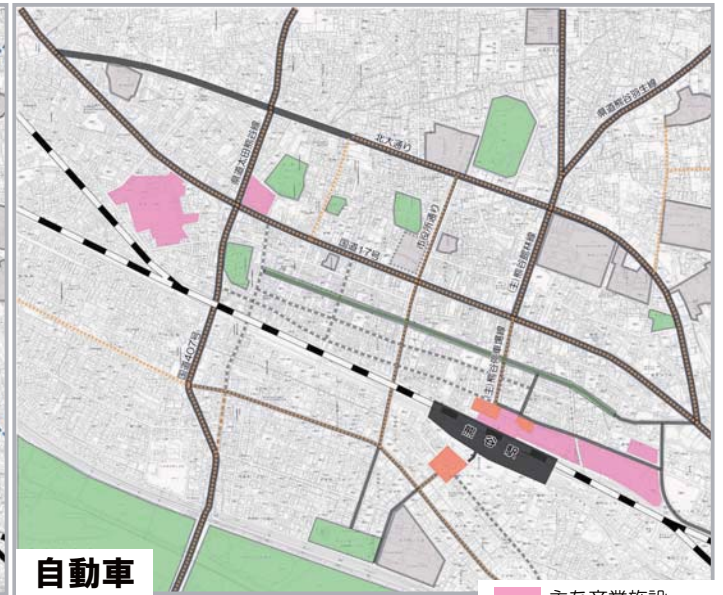
歩行者最優先ゾーン

(自転車等放置防止条例に基づく放置整理区域)



### 自転車

自転車ネットワーク



### 自動車

自動車ネットワーク

バス路線 (現況)

主な商業施設  
主な公共施設  
主な緑地等

#### 歩行者ネットワークの位置付け

□ 中心市街地全体を歩行者優先ゾーンとします。特に駅周辺部については、楽しく快適に歩ける道路整備・規制等を進める歩行者最優先ゾーンと位置付けます。

□ 幹線道路のうち駅周辺部、クロスシンボルロード、商業拠点周辺を**最も重要な道路** (赤線) とし、商店街、交通バリアフリー特定経路を**次に重要度の高い道路** (オレンジ線) と位置付けます。

□ その他の生活道路についても、中心市街地のすべての生活道路は、**歩行者にとって重要な通り** (点線) と考えます。

#### 自転車ネットワークの位置付け

□ 幹線道路は地域内交通の主要な動線となるとともに、中長距離の移動を快適に行うことのできる経路であり、特に交通量の多い中心部は自転車の安全性を確保すべき**最も重要な道路** (青線) と位置付けます。

□ 比較的広幅員の主要な生活道路は、買い物等に自転車を便利に利用できる道路であり、**次に重要度の高い道路** (水色線) と位置付けます。

□ その他の生活道路のうち、比較的延長の長い道路については、スムーズに移動できるため実際の自転車通行量も多く、**安全性を確保すべき道路** (点線) と考えます。

#### 自動車ネットワークの位置付け

□ 中心市街地の道路は原則として歩行者・自転車が優先ですが、国道・県道は周辺エリアと市街地を結ぶことで都市の拠点性を形成しており、自動車がスムーズに通行できることが特に**重要な道路** (黒線) です。

□ 駅周辺やクロスシンボルロードは、歩行者・自転車が優先されるべき道路 (水色線) ですが、駅や沿道を利用する自動車が便利に利用できる配慮が必要です。

□ 主要な生活道路は歩行者・自転車に配慮して通行する道路 (点線)、その他の生活道路は、必要時以外は極力利用を避けるべき道路と考えます。



## 6-(2) 自転車通行環境整備の方針

### 現況

- 地形が平坦で、晴れの日が多い（快晴日数日本一）熊谷市は、自転車利用に適した環境を有しています。
- 現在も通勤・通学・買い物などで多くの自転車が中心市街地を利用しています。
- 狭い道路を大量の自転車が通行したり、歩道上で自転車と歩行者が錯綜しているなど、適切な自転車通行環境が整っていません。
- 歩道を並進したり、高速で通行する自転車がも多く、利用者マナーの啓発も必要な状況です。

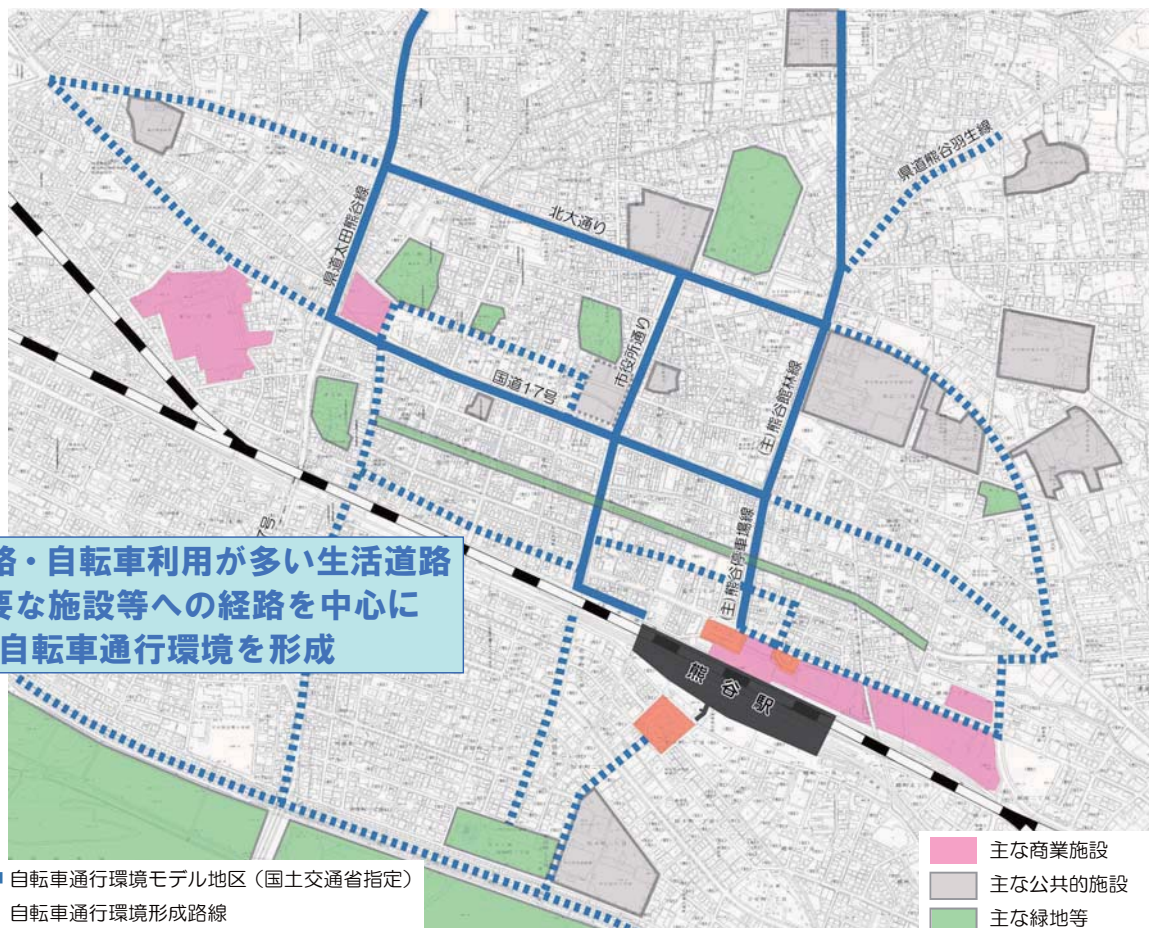
### 主な市民意見（アンケート結果など）

- 生活道路を中心に、道路の状況（幅員や交通量など）や沿道の利用に配慮した自転車通行環境整備が求められています。
- 整備にあたっては、自転車が通行するのに十分な幅員を確保することが求められています。
- 自転車利用ルールの周知の必要性を挙げる意見が多くあります。

### 取組みの方向性

- 安全な道路環境づくりから、長期的に中心市街地の歩行者・自転車の利用者増加を目指します。
- 幹線道路やかめの道などを活かした広域的な移動軸形成と、生活道路を含めた中心市街地内のネットワーク形成を進めます。
- 幹線道路・自転車利用が多い生活道路・主要な施設への経路を中心に、通勤・通学や業務利用、買い物利用の自転車が安全に通行できる経路の設定を進めます。
- 幹線道路、主要な生活道路では原則的に自転車道・自転車レーンによる歩行者との構造的分離を図ります。また、その他の生活道路でも自転車の通行位置を明示するなどの自転車通行環境形成を図ります。幅員や沿道の利用しやすさ、交差する道路の状況等に配慮し、適切な整備手法を検討していきます。
- 地元の学校等との連携により利用ルールの周知や通学マナーの啓発を行います。

### 方針図



### 整備イメージ・参考事例など

#### <自転車道>



植樹帯による分離



植樹帯と縁石による分離

#### <自転車歩行者道への通行位置の明示>



白線による明示



柵による簡易な分離

#### <自転車レーン>



植栽による簡易な分離



車道に自転車通行帯を設置



## 6 - (3) 駐輪場の整備・運用の方針

### 現況

- 駅周辺の違法駐輪が多く、歩行空間を狭めています。
- 市街地内で駐輪場を確保している店舗は少なく、店舗利用者の多くは道路に駐輪しています。
- 駅駐輪場は鉄道利用者の月極め利用が多く、駅周辺の商店利用等には必ずしも便利ではない状況です。

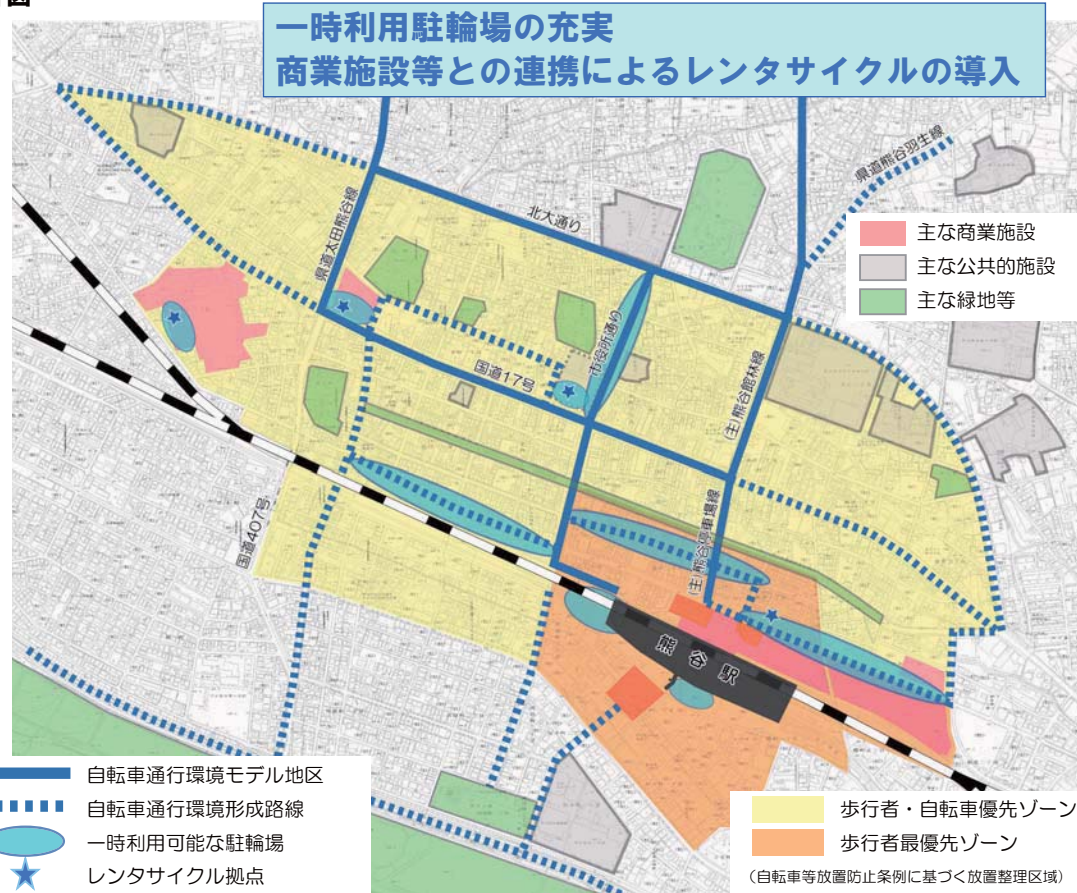
### 主な市民意見（アンケート結果など）

- 駅周辺や商店街への駐輪場確保が求められています。
- 一時利用できる駐輪場の確保が求められています。

### 取組みの方向性

- 道路空間や空き地等を有効活用し、駅周辺や商店街で一時利用できる駐輪場の設置を進めます。
- 商業施設等との連携によるレンタサイクル・コミュニティサイクル（レンタサイクルの発展型で、複数の駐輪場を相互利用でき、どの駐輪場に戻してもよい）の導入を検討します。

### 方針図



### 参考事例など



路上駐輪場（仙台市）  
自転車道から利用できる

こんな方なら、乗り放題でお得な1ヶ月・3ヶ月定期



こんな方なら、300円で翌朝（10時まで）返却でOKの一時利用



レンタサイクル（阪急電鉄 18 駅で展開）  
月極有料駐輪場よりも安く定期利用ができる仕組みで効果的な運用を図っている



コミュニティサイクル実証実験（松山市）



## 6-(4) 緑のネットワークづくり・暑さ対策の方針

### 現況

- 市役所通りや星川通りなどのシンボルロード以外には豊かな街路樹や水辺空間等のある通りが少ない状況です。
- 地域住民等が植樹帯等の管理を行っている箇所があります。
- 整備予定の道路において、地域による打ち水などの協力を前提とした保水性舗装の導入が検討されています。
- 地域や地元大学等が中心となった打ち水イベントが定期的に行われています。
- 「あっぱれ！熊谷流」事業でさまざまな暑さ対策が行われています。

### 主な市民意見（アンケート結果など）

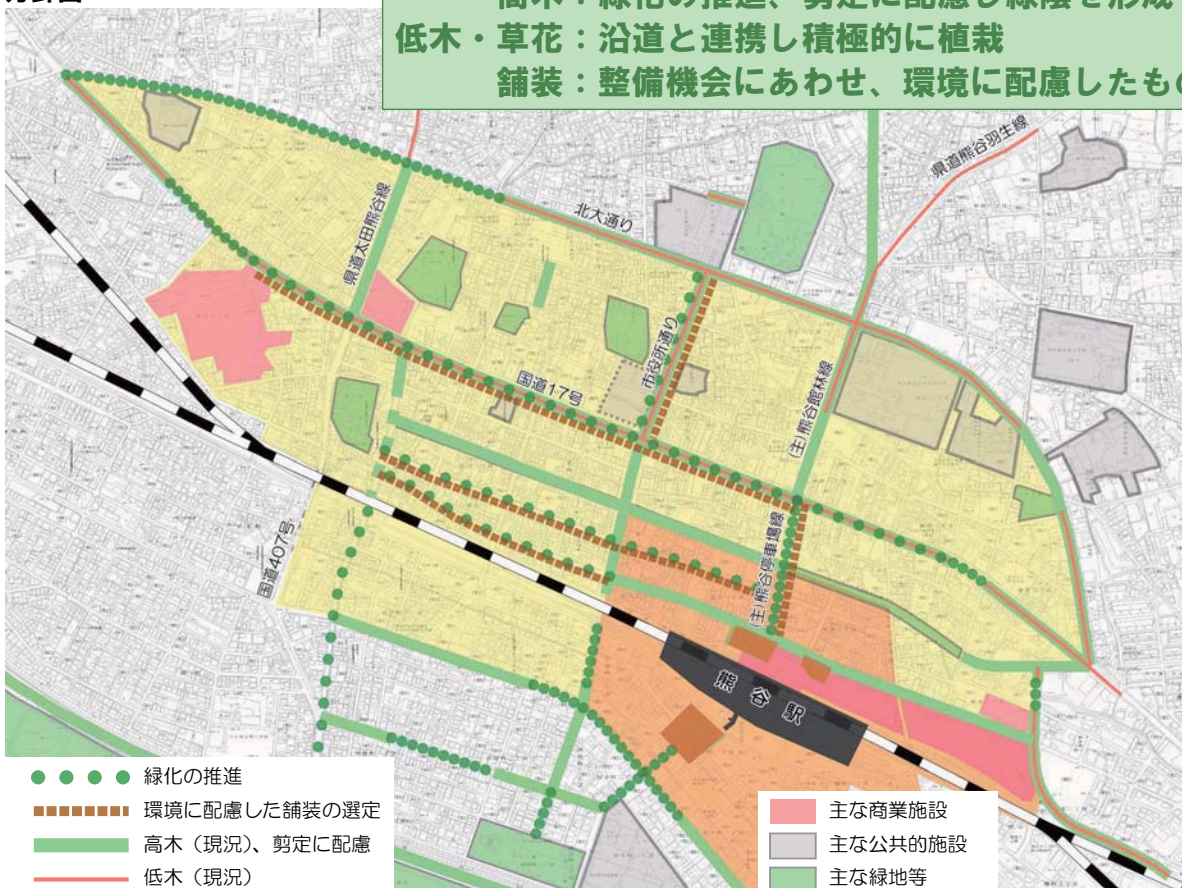
- 道路やオープンスペースに低木や草花をもっと植えるべきという意見が多くあります。
- 市民参加による道路管理等を進めていくべきという意見が多くあります。

### 取組みの方向性

- 幅員にゆとりのある道路では、積極的に緑化を進めていきます。
- 植樹帯の幅員をなるべく広く確保し、樹木の適切な生育環境を形成します。
- 街路樹の剪定に配慮し、できるだけ樹木が枝葉を伸ばし緑陰を形成できるよう努めます。
- 樹木の剪定回数を減らしたり、暑さを和らげる保水性舗装等を導入するため、地域が主体的に道路管理に参加するための仕組みづくりに取り組みます。
- 沿道の協力を得て、植樹帯への花植えや、沿道の緑化を進めます。
- 今年度作成した「緑の地図」をベースに、中心市街地の道路や沿道の樹木の状況を継続的に把握していきます。

### 方針図

**高木：緑化の推進、剪定に配慮し緑陰を形成**  
**低木・草花：沿道と連携し積極的に植栽**  
**舗装：整備機会にあわせ、環境に配慮したものに**



### 参考事例・これまでの取組みなど



広い植樹帯の確保による緑陰形成



剪定への配慮による緑陰形成



市民や子どもの参加による花植え（市内）



打ち水の実施（星川通り）



環境配慮舗装の導入（熊谷市役所前 遮熱性舗装）



緑のカーテン（市内）

# ●主な道路空間の整備・運用イメージ

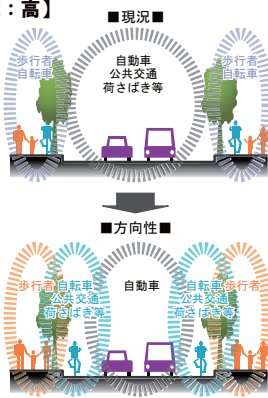
## 県道太田熊谷線・県道熊谷館林線・北大通り

【重要度 歩行者：中 自転車：高 自動車：高】

- 歩道や交差点のバリアフリー化
- 自転車レーン or 自転車道の整備による安全な歩行空間の確保
- 高木による緑陰の確保や低木・草花の植栽



イメージ写真



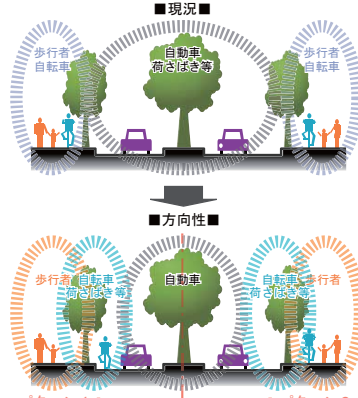
イメージ断面図

## 市役所通り【重要度 歩行者：高 自転車：高 自動車：中】

- 高木による緑陰の確保や低木・草花の植栽
- まちなかイベント等での道路空間の積極的利用
- 自転車道の整備によるゆとりある安全な歩行空間の確保
- 違法駐車および駐輪の排除・駐停車スペースの確保



イメージ写真



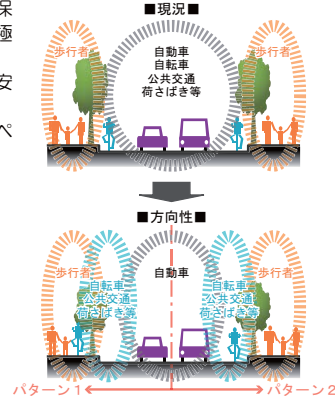
イメージ断面図

## 主要地方道熊谷停車場線【重要度 歩行者：高 自転車：高 自動車：中】

- 中低木・草花の植栽による緑空間の確保
- まちなかイベント等での道路空間の積極的利用
- 自転車レーンの整備によるゆとりある安全な歩行空間の確保
- 違法駐車および駐輪の排除・駐停車スペースの確保



イメージ写真



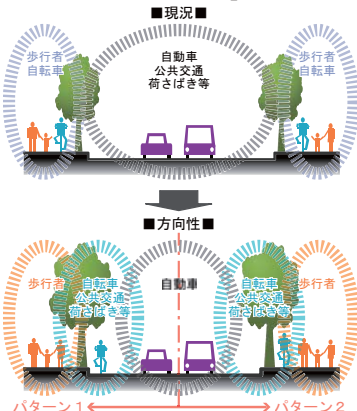
イメージ断面図

## 国道 17 号【重要度 歩行者：高 自転車：高 自動車：高】

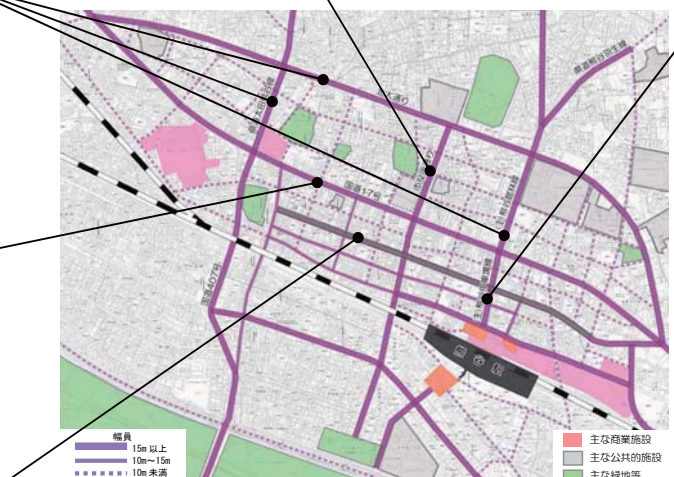
- 歩道や交差点のバリアフリー化
- 高木による緑陰の確保や低木・草花の植栽
- 自転車道の整備による安全な歩行空間の確保
- 外縁部でのバイパス等への誘導案内や交差点・信号、バス停の改良



イメージ写真



イメージ断面図

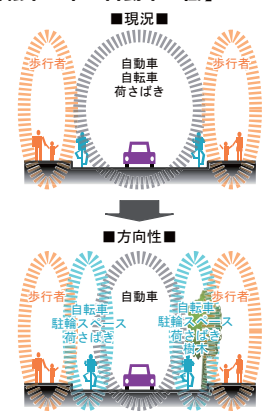


## 主要な生活道路【重要度 歩行者：中 自転車：中 自動車：低】

- 自転車レーンの整備 or 路肩のカラー化
- 自転車駐輪スペースの整備
- 違法駐車排除・駐停車スペースの確保
- 通過交通の抑制



イメージ写真



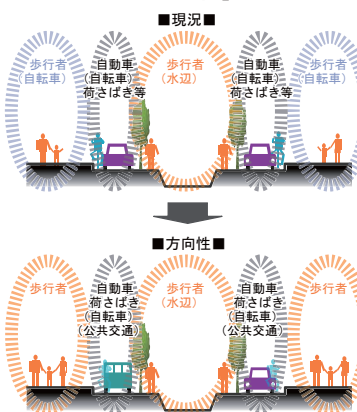
イメージ断面図

## 星川通り【重要度 歩行者：高 自転車：— 自動車：低】

- 歩きやすい歩行者空間への改良
- 歩行者の回遊を促進する市街地循環バスの導入検討
- まちなかイベント等での道路空間の積極的利用
- 通過交通の抑制



イメージ写真



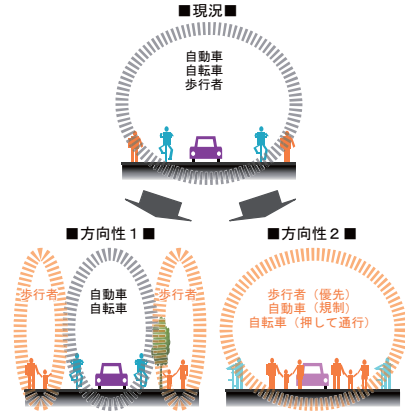
イメージ断面図

## その他の生活道路【重要度 歩行者：中～低 自転車：低 自動車：—】

- 路肩のカラー化や車道のイメージ狭さく
- 一方通行化、自動車の時間帯規制等の交通安全対策



イメージ写真



イメージ断面図

## その他の幹線道路【重要度 歩行者：中 自転車：中 自動車：中】

- 自転車レーン or 自転車歩行者道への通行位置の明示
- 違法駐車および駐輪の排除



イメージ写真





# 6 - (5) 公共交通の改善方針

## 現況

- 中心市街地への移動が自動車中心となっており、バスの利用率が低下しています。(熊谷市中心部への交通の1%)
- 路線バスの減便や廃線が増えています。
- ゆうゆうバスは利用者が増えつつあります。
- 路線が通っていないかったり運行本数が少ないなど、バス利用が不便なエリアがあります。
- バス運行に関する十分な情報提供が行われておらず、「市民の足」としての意識が定着していない可能性があります。

## 主な市民意見(アンケート結果など)

- 路線バスの運行本数の増加や情報提供、料金の引き下げを望む意見が多くあります。
- ゆうゆうバスに関しては、料金を上げて本数や経路を拡大してほしいという意見が多くあります。
- 特に江南地区のゆうゆうバスの路線設定を望む意見が多くあります。
- 市街地循環バスの運行を望む意見があります。

## 取組みの方向性

- バス運行に関する情報提供を積極的に進め、利用を促進します。
- バスの利便性や環境への貢献性のPR、公共交通は地域の財産であるという市民意識啓発(モビリティ・マネジメント)を進め、利用促進を図ります。
- バス事業者と連携し、路線バスの利用を促進するための駐輪場や駐車場の設置を検討します(パークアンドバスライド・サイクルアンドバスライド)。
- ゆうゆうバスの利便性向上(経路・ダイヤの見直し(路線バスとの連絡)・無料対象者の拡充など)を図ります。
- 市街地循環バスの導入について検討します(2010年度の社会実験を予定)。
- 公共交通ネットワークの一員として、タクシーの機能向上について検討します。

## 参考事例など



**「クルマ利用」の課題**

クルマは便利な乗り物ですが、燃費や渋滞、駐車場の不足、維持費の高さなど、課題もたくさんあります。最近からバスまでが便利になり、多くが利用されています。クルマをうまく使えば、生活がもっと楽になります。

**「クルマ利用」のコスト**

燃費、維持費、駐車料、保険料、税金など、クルマには多くのコストがかかります。バスは、これらのコストを大幅に削減できます。

**考えてみませんか？ バスとクルマのこと**

バスは、クルマよりも便利です。バスは、クルマよりも安全です。バスは、クルマよりも環境に優しいです。バスは、クルマよりも経済的です。バスは、クルマよりも楽です。

**バスルートMAP**

バス利用の啓発と情報提供(マップや時刻表)を組み合わせたパンフレットの作成(横浜市)

サイクルアンドバスライド実証実験(松山市)

## 利用しやすくする+市民意識を高める⇒利用を促進

**サイクルアンドバスライドの検討**

**パークアンドバスライドの検討**

**市街地循環バスの検討**

**江南地区の路線検討**

**バス利用に関する情報提供の充実**

**ゆうゆうバスの利便性向上**

**市民意識啓発**



## 6 - (6) 駅前広場改良の方針

### 現況

□ 駅南口は近隣に駐車場が多く、車通勤利用者（パークアンドライド）の多くは南口を利用します。

□ 駅北側には正面口と東口があり、正面口を公共交通、東口を一般車両と位置付けていますが、適切な利用分担が図れておらず、正面口にバス・タクシー・一般車両（送迎）が集中し、駅前広場や熊谷停車場線の混雑の原因となっています。



バスとタクシー、一般車両の集中・錯綜（正面口）



熊谷駅へ向かう道路の混雑（主）熊谷館林線



南口

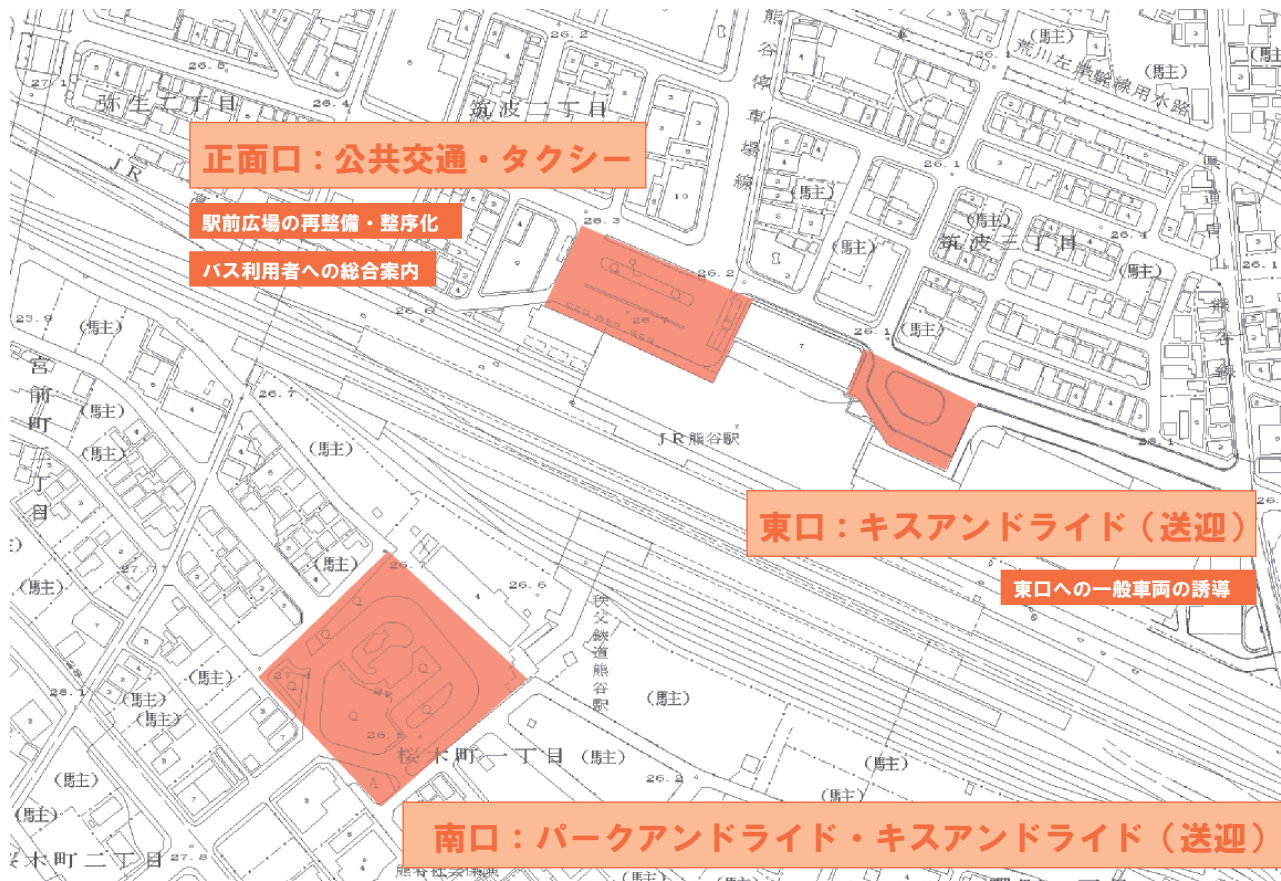


東口

### 取組みの方向性

- 各駅前広場の機能分担について周知を図り、市民の理解をさらに求めていきます。
- 熊谷停車場線の改良にあわせ、正面口駅前広場の改良を検討します。
- 熊谷停車場線のバス停留所を正面口に集約し、バス利用者の利便性向上を図ります。
- 東口への一般車両の誘導の強化及び利用促進を図り、正面口の混雑解消に努めます。
- 駅前広場にバス利用者への総合案内の掲示を検討します。

### 方針図



### 参考事例・これまでの取組みなど



バスの総合案内板（上田市）



送迎専用駐車場案内（上田市）



駅前広場の緑化ゲート（武蔵野市）ユニバーサルデザインベンチ（沼津市）



うちわ祭時の正面口駅前広場の使われ方



**現況**

- 熊谷市中心部への交通は自動車への依存度が高い(52%)状況です。
- 中心市街地内での自動車移動(内マトリップ)が多く、昼間に自動車交通量が多いことから、業務や買い物など、通勤・帰宅以外の利用による、距離の短い移動の自動車も多いことがうかがわれます。
- 地元高校生らによる自転車通学マナーアップ活動が行われています。
- 県・市・市民・民間事業者らにより、温暖化対策に関する各種の社会実験等が行われています。
- 夏季には道路での打ち水イベントが行われています。
- 「あっぱれ!熊谷流」事業で各種の暑さ対策が行われています。

**主な市民意見(アンケート結果など)**

- 市民が自動車より自転車や公共交通を利用するよう心がけることが重要という意見が多くあります。
- 企業などが自転車や公共交通による通勤を奨励することが重要という意見が多くあります。
- 商店などが連携してエコな取組みを推進することが重要という意見が多くあります。
- 市民などが協力して道路植栽の手入れをすることが重要という意見が多くあります。

**取組みの方向性**

- エコまちづくりの実現に向け、市・市民・企業等の意識と行動の転換を図ります。
- エコまちづくり施策導入のための社会実験等を継続的に実施し、機運を高めていくとともに、多様な方法で市民意見を収集します。
- ノーカーデーの普及促進を図ります。
- 企業の社会貢献活動としての「エコ通勤」を促進します。
- 市内の事業所を対象にしたモビリティ・マネジメント(交通に対する意識を変えるための情報提供など)の実施を検討します。
- 市民の自転車利用促進のための支援(高機能な自転車の購入補助等)を検討します。
- バス事業者や商店との連携による公共交通利用促進キャンペーン等を促進します。
- 「エコまちづくり」に関する事例紹介等の情報提供(WEBや市報など)に努めます。
- 地元高校生らによる自転車通学マナーアップ活動を継続的に実施します。

**参考事例・これまでの取組みなど**



横浜カーフリーデー2009 & モビリティウィーク  
春日部市、さいたま市、横浜市、逗子市、松本市、名古屋市、福井市、高松市、那覇市が参加



「エコ乗り」レール&ショッピング(阪急電鉄・阪神電車・商業施設)  
土・日・祝日の同一日に、対象鉄道を合計2回、「STACIA PiTaPaカード」(もしくは「HANA PLUSカード」)の「PiTaPa」機能で乗車し、対象施設で同じカードを使ってクレジット決済をした場合に、50ポイントのSTACIAポイントを進呈



エコ通勤ウィーク(前橋市)  
参加者 73団体 12,669人  
実施期間 平成21年11月2日(月)~11月8日(日)  
期間中延べ 3,537人がマイカー通勤から電車・バス・マイカー相乗り・自転車・徒歩等へ転換した。

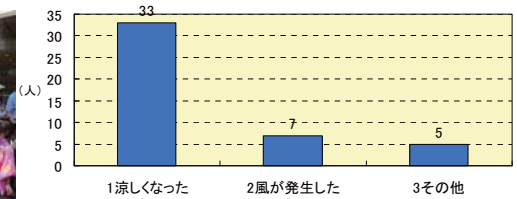
**高校・熊谷 自転車宣言**

私たち熊谷の高校生は、誰もが安心安全、快適に通行できる道路を実現するため、自転車利用に際し、ルールを守りマナーを高め、そして、それを一般市民へ波及させる役割を担うために、以下の通りの自転車利用ルールを定めます。

- ・自転車安全利用五則にのっとり、安全に通行する
- ・並進や斜め横断等の危険な行為を行わない
- ・歩行者に留意し、歩行者との共生を目指す
- ・自転車道や自転車レーンの意義を理解し、正しく利用する
- ・自転車利用のマナー啓発活動を継続的に実施し、地域のマナー向上に貢献する



熊谷の高校生による自転車利用マナーの啓発活動及び宣言(平成22年2月 第3回熊谷市都市環境改善基本計画策定委員会・熊谷市道路空間整備推進委員会)



打ち水の実施(熊谷市中心市街地内5箇所)  
平成21年8月16日

### 熊谷市内での取組み

#### □東京電力の取組み

- ・ロードサポーターとして近隣の清掃活動（月2回）
- ・2009年7月より電気自動車を業務車両として本格導入
- ・高効率機器の普及拡大の呼びかけ
- ・「CO2 ダイエット宣言」「CO2 家計簿」の利用推進によるパートナーシップ活動



#### □東京ガス・熊谷市の取組み

- ・「太陽熱エネルギー熱融通モデル事業」（国土交通省「住宅・建築物省CO2推進モデル事業」）  
東京ガス熊谷支社に設置した太陽熱集熱器から得られる太陽熱の余剰分を、熱融通導管で隣接するホテルに供給する。太陽熱を所有者の異なる民間建築物間で熱融通するのは日本初  
今年度中に竣工して熱融通を開始し、2010年度、11年度の2年間、データ収集と技術検証を行う。  
熊谷市はプロジェクトの計画指導、熱融通導管の道路占用許可などの行政的支援を担当する。

#### □その他、市民・企業の取組み

- ・一日エコライフ DAY 一日エコ家計簿（熊谷の環境を考える連絡協議会など）  
チェックシートを使って生活の中で削減したCO2を計算し、登録する。  
2008年31,716名、CO2削減量は24,781,617g
- ・脱深夜化社会実験（深夜化スタイル社会実験 in KUMAGAYA 実行委員会）  
午後10時以降の unnecessary 看板・ネオンの消灯（深夜も営業している店舗を除く）  
早めの退社（残業は遅くとも午後10時まで）、最終日は一斉消灯「ライトダウン in くまがや」  
2009年6月24日（水）～7月7日（火）熊谷駅北口約26ha  
店舗：253か所中88か所がアンケート回答(35%)  
オフィス：133か所中111か所がアンケート回答(83%)  
影響把握エリア 約170ha(1.7km<sup>2</sup>) 1,118世帯からアンケート回答(回収率28%)  
実験前と比べ夜間のCO2排出量を推定で2.3%削減
- ・電動アシスト付自転車によるエコ通勤社会実験  
JTB首都圏が提案し、株式会社オキナヤが実施したマイカー通勤から電動アシスト付自転車での通勤に転換する「エコ通勤」の実験  
2009年9月1日～11月30日 参加者14名  
片道2.1km～10kmを自転車で通勤



### 取組みの方向性

- 市内のまちづくりやボランティア等の取組みとの連携により、環境に配慮した取組みを充実させていきます。
- 駐車場を効率的に活用し、駐車待ちによる渋滞の緩和を図ります。
- 取組みや成果の「見える化」を意識し、「エコまちづくり熊谷」のイメージ形成を図ります。

### 参考事例など

#### トラベルフィードバックプログラム 参加者募集

地球温暖化対策、資源節約などを目的にTFPモニターを募集します。TFPとは、車中心の生活と、自転車や公共交通を使った生活の違いを、GPS携帯電話やWEBサイト等のITを活用して、実生活を基に比較するシステムのことです。具体的には前半1週間、往來通りの日常の行動（通勤や休日の余暇活動など）をGPS携帯を使って記録し、後半1週間の環境意識した場合の行動と比較するという内容です。自らの行動によってどれくらいCO2の排出量を減らしているか、自動車ではない移動方法を普段と比べてどれくらいCO2削減量に差があるかをモニターで実践してみたいです。



お申し込み・お問い合わせは  
E37等及周辺地域モデル事業2009運営事務局  
特定非営利活動法人まちづくり支援センター  
〒791-8025 松山市法皇町1540-1 TEL (089) 824-8823 FAX (089) 924-8828 r@kainkan.or.jp

TFPプログラム（松山市）  
普段の行動を記録し、環境を意識した行動によるCO2や消費カロリーの違いを検証することで市民意識に働きかける取組み



ボトルキャップベア  
（福岡市・大丸福岡天神店）ペットボトルのキャップを集め、CO2削減とポリオワクチンの寄付を行う取組み

「奈良公園の魅力向上」「奈良中心市街地の渋滞対策」を目標とし奈良公園での観光客の歩行の安全性や回遊性を高める施策、交通渋滞対策の有効性を検証します

**歩道道の設置**

歩道道を延長して設置します。

**周遊バスの運行**

現在、早稲田大学との協賛期間により、開路能力（乗客）などの能力の向上、差別化の取組を実施しています。社会実験では、乗客として高乗客の定期（バス）を運行させ、実際に付けた実験結果を調査します。

**パーク&ライド駐車場の利用促進**

国道24号高架下の駐車台数を拡大するとともに無料シャトルバスを昨年より増便予定です。

**一方通行規制の向きの検討**

昨年とは逆回り（東行東→大仏前→高畑）での一方通行規制を実施し、交通状況を検証します。実験当日は、奈良公園周辺は交通規制が予想されますので、公共交通機関の利用をお願いします。

**北方向からの交通対策**

北方向からの交通対策として、P&R駐車場の実用、無料シャトルバスの運行、通過交通の迂回案内などを実施

バスを使った総合的な観光交通対策（奈良市）  
電気周遊バス、パークアンドライド、無料シャトルバス、一方通行規制、歩道の設置などの一体的な取組で自動車の適正な利用を図る。



サイクルトレイン  
（埼玉県・秩父鉄道）  
自転車をそのまま電車に乗せて利用できるようにすることで、公共交通機関及び自転車の利用促進を図る。



駐車場の効率活用  
（横浜市・たまプラーザテラス）提携施設間の駐車場を共通で利用でき、買い物金額の合計で駐車料金が割引。空き駐車場の情報提供を行い、公道での駐車待ちを禁止している。





## 7 想定される事業メニューの概要

項目	事業名	事業予定内容	関連指標との関係（期待される効果）								備考
			1	2	3	4	6	8			
道路等整備事業	熊谷停車場線整備事業 国道17号整備事業 市役所通り整備事業 北大通り整備事業 主要な生活道路の整備事業	・景観整備・緑化・保水性舗装 ・自転車通行環境整備 ・歩道のバリアフリー化 ・交差点改良 ・歩行者空間の確保 ・実施内容の検討（委員会）等	1	2	3	4		6		8	
	熊谷駅正面口及び南口駅前広場改良事業	・駅前広場の配置変更 ・緑化 ・景観整備			3	4		6		8	
	参考：環状道路整備事業	・道路整備		2	3						中心市街地外
交通対策事業	歩行者優先ゾーン等の指定	・交通管理者協議 ・周知・啓発活動など	1		3	4					
	違法駐輪・駐車排除	・違法駐輪・駐車の排除	1			4					
	路上駐輪施設整備事業	・路上駐輪施設の整備	1		3	4	5				必要に応じ社会実験の実施
	まちなかレンタル自転車事業	・レンタル自転車施設、制度の整備	1		3	4					必要に応じ社会実験の実施
	ノーカーデー導入	・キャンペーンの実施	1	2	3		5				
	自転車利用マナーアップ	・高校・熊谷自転車宣言に基づく啓発活動など	1			4					高校との連携
	駐車場に関する情報提供	・各駐車場の満空情報の提供 ・公道での駐車待ちの排除		2			5				大規模商業施設管理者との連携
公共交通利便性向上事業	公共交通情報の充実	・駅前広場へ総合案内の設置（駅前広場改良） ・路線図・時刻表データの配布、WEBでの案内			3	4					
	エコ通勤支援事業	・エコ通勤事業者への自転車の貸し出し等	1		3		5				市内事業者等との連携
	パークアンドバスライド事業 サイクルアンドバスライド事業	・バス停付近への駐車場・駐輪場の設定		2	3		5				中心市街地外 必要に応じ社会実験の実施
	市街地循環バス運行事業	・電気自動車による循環バスの導入	1		3	4			7		必要に応じ社会実験の実施
	ゆうゆうバス見直し	・経路追加 ・本数の見直し ・無料対象者の拡充 ・路線バスとの連携			3	4					中心市街地外
	参考：中心市街地周辺での誘導方策検討	・バイパス等の利用を促す案内や交差点改良の検討		2							中心市街地外

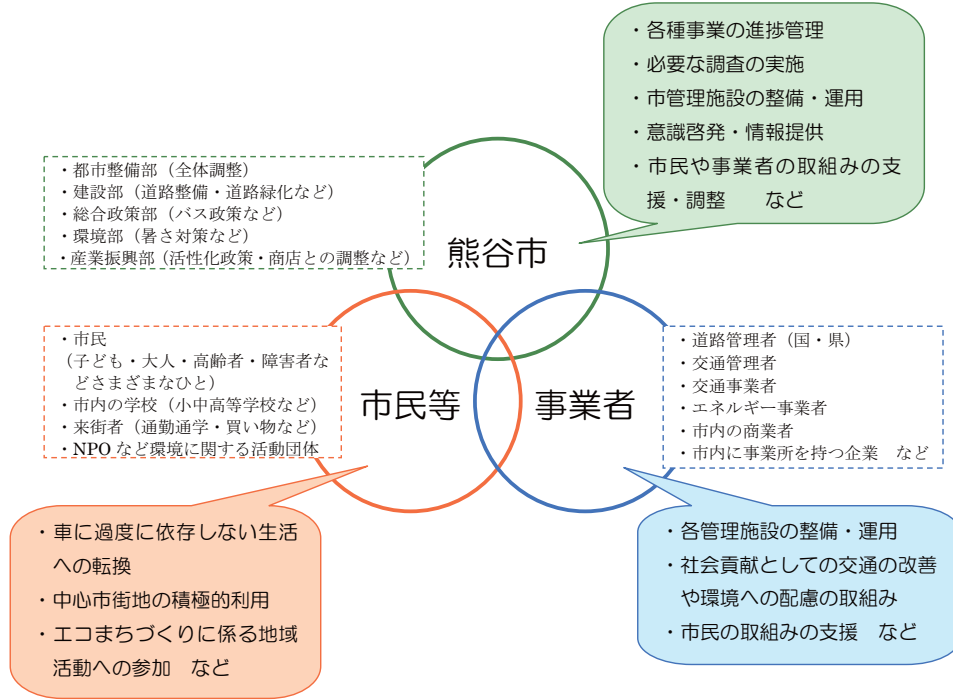
項目	事業名	事業予定内容	関連指標との関係（期待される効果）								備考	
			指標1	指標2	指標3	指標4	指標5	指標6	指標7	指標8		
その他	低公害車導入事業	・ 庁用車に低公害車を導入										
	自転車購入支援	・ 高機能自転車購入等への助成	1	3								
	沿道緑化支援事業	・ 「緑のカーテン」等の実施への助成、アドバイス						6				
	緑の地図管理	・ 街路樹等の本数、状況を管理						6				
	「あつさ はればれ 熊谷流」事業の検証	・ アンケート調査等による事業効果検証				4						
	「エコまちづくり」情報提供	・ WEB ページの作成 ・ シンポジウム等の実施				4						





## 8 推進方策

### 推進体制と役割



### 検討の経緯

- 方向性及び目標の検討
- 社会実験項目の検討

#### 第1回委員会

- 実験計画
- 関係者調整 等

#### 夏季イベント (打ち水)

#### 第2回委員会

- 地元説明会
- 関係者調整
- 実験準備 等

#### 自転車道等社会実験 (24日間)

- 調査結果まとめ
- 効果検討
- 計画案検討
- 推進方策検討 等

#### 第3回委員会

- 計画案作成

#### 第4回委員会

- パブリックコメント

#### 計画策定

#### 熊谷市都市環境改善基本計画策定委員会の実施

第1回：平成21年7月14日(火)

- 委員会の設置 (委員長：久保田尚教授 (埼玉大学))
- 計画の位置づけ・策定の流れ



第2回：平成21年8月27日(木)

- 社会実験について

視察会：平成21年11月10日(火)

- 実験区間の視察・通行体験

第3回：平成22年2月2日(火)

- アンケート調査結果

- 計画の骨子 (素案)

第4回：平成22年3月29日(月)

- 熊谷市都市環境改善基本計画 (素案)



#### 夏季イベント

くまがや打ち水大作戦2009

日時：平成21年8月16日(日)

スタッフ：熊谷市・立正大学・

NPO 法人熊谷の環境を考える連絡協議会

参加者：350名程度



#### 地元説明会

平成21年9月14日 (主に沿道商店)、平成21年9月18日 (主に沿道住民)

#### 社会実験の実施

- 自転車道等社会実験

平成21年10月28日(水)

～11月20日(金)

- まちなか自転車フェスタ

平成21年10月31日(土)

- 学生による自転車通学のマナーアップ活動

