



埼玉県マスコット
「コバトン」「さいたまっち」

第2次埼玉県自転車活用推進計画

令和4年（2022年）7月

彩の国  埼玉県





はじめに.....	1
-----------	---

第1章 総論.....	2
-------------	---

1. 計画の目的.....	2
2. 計画の区域.....	2
3. 計画の期間.....	2
4. 計画の位置付け.....	2
5. 目指すべき将来像.....	3
(1) 本県の将来像.....	3
(2) 埼玉版SDGsの推進.....	4
(3) 本県の自転車活用の将来像.....	5

第2章 現状と課題.....	6
----------------	---

1. 地勢や交通の状況.....	6
(1) 人口減少と人口構造の変化.....	6
(2) 県土の地勢.....	7
(3) 交通の状況.....	8
(4) 都市環境.....	9
(5) 気候.....	10
(6) 観光による地域の活性化.....	11
2. 自転車の利用実態.....	12
(1) 自転車の保有状況.....	12
(2) 自転車分担率.....	15
(3) 自転車の利用に関する県民調査.....	17
(4) 自転車の交通安全等に関する意識調査.....	20
3. 自転車事故の状況.....	22
(1) 埼玉県内の交通事故の推移.....	22
(2) 自転車事故の推移.....	22
(3) 全国との比較.....	23
(4) 原因別死者数.....	23
(5) 市町村別自転車事故の死傷者構成率.....	24
(6) 年齢別自転車事故の死傷者数.....	24
(7) 自転車損害保険等への加入状況.....	25
4. 自転車利用に関する施策や関連計画の状況.....	26
(1) サイクリングルートの設定状況.....	26
(2) 自転車通行空間の整備状況.....	27
(3) 自転車ネットワーク計画等の策定状況.....	28
(4) 放置自転車対策の状況.....	29
(5) シェアサイクルやレンタサイクルの状況.....	30
(6) 自転車活用に関連する計画.....	32

5. 自転車活用における課題	35
(1) 空間確保	35
(2) 地域振興	35
(3) 都市環境	35
(4) 健康増進	35
(5) 安心・安全	36
第3章 自転車活用の基本目標	37
1. 基本目標	37
第4章 施策	38
1. 安心・安全な自転車活用の推進による健康長寿埼玉の実現	38
(1) 自転車の安全な利用の促進	38
(2) 健康で環境に優しい自転車の活用推進	39
(3) 災害時における自転車活用の推進	39
2. サイクルツーリズムの推進による観光立県埼玉の実現	40
(1) 自転車に関する国際的な大会等の開催・支援	40
(2) 県内外に向けたサイクルツーリズムの促進	40
3. 良好な都市の形成による自転車が使いやすい埼玉の実現	41
(1) 自転車通行空間の計画的な整備の推進	41
(2) 自転車通行空間の確保	41
(3) 都市における自転車利用環境の向上	42
第5章 自転車通行空間の創出における基本的考え方	43
1. 自転車通行空間創出の基本となる考え方	43
2. 県管理道路における自転車通行空間の整備	43
第6章 計画のフォローアップ及び見直し方法	45
参考資料	46
取組一覧	46
用語の解説	48

はじめに

本県は県民一人あたりの自転車保有台数が全国トップクラスで、自転車関連企業も多く、自転車産業が活発である。また、川沿いを走る日本一長いサイクリングロードがあるなど、県民にとって自転車は手軽な移動手段やレジャーの楽しみとして身近なものとなっている。

新型コロナウイルス感染症の影響によりライフスタイルや交通行動が変化しており、人との接触を低減する移動手段として自転車が選ばれている。また、SDGsの理念を踏まえた地球温暖化対策をはじめとする環境負荷の軽減や、健康増進に関する社会的意識の高まりなどを背景に、自転車の活用ニーズが高まっている。

ポストコロナや急速なデジタル化など、社会環境の変化にもしっかりと対応しつつ、本県の優位性や魅力的な観光資源を生かした観光づくりをより一層進める必要がある。こうした中、公共交通機関と連携した手軽で柔軟な交通手段として自転車の活用が期待される。

さらに、情報通信技術の飛躍的発展に伴い、自転車を含め交通分野におけるデジタル化が加速し、更なる利便性の向上が期待される。

これらの状況を踏まえ、本県の地域の実情に応じた自転車の安心・安全な利活用を推進するため、自転車活用推進法（平成 29 年（2017 年）5 月施行）に基づく「第 2 次埼玉県自転車活用推進計画」を策定する。

コラム

埼玉県は自転車発祥の地

享保 14 年（1729 年）に、現在の本庄市で百姓をしていた庄田門弥が、世界最古の自転車機能を有する「陸船車」を発明した。自転車の文化はここ埼玉から発祥した。

これが、世界最古のじてんしゃ



1. 計画の目的

本計画は、本県の地域の実情に応じた自転車の安心・安全な利活用を推進し、もって環境負荷の軽減、多様な交通手段の確保、県民の健康増進等を図ることを目的として定めるものである。

2. 計画の区域

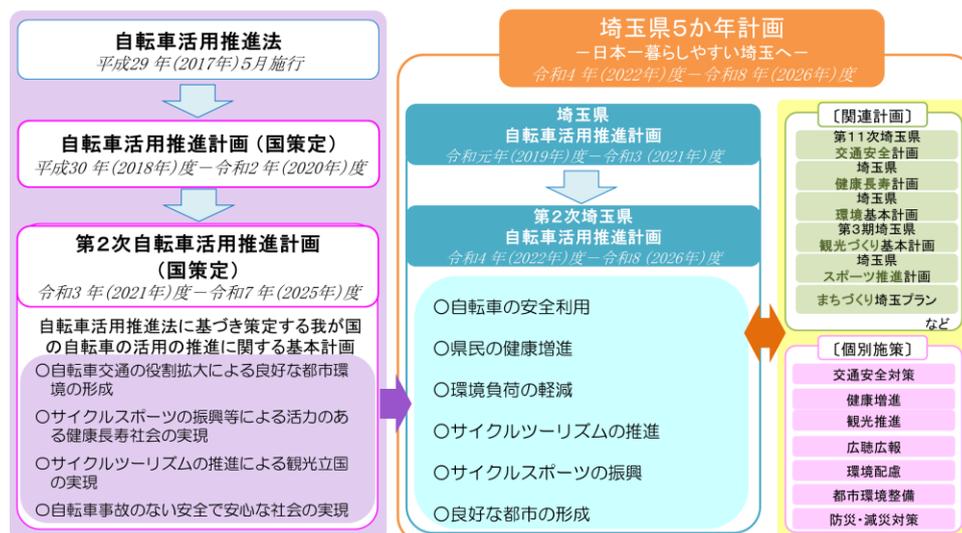
本計画の対象区域は、埼玉県全域とする。

3. 計画の期間

本計画の計画期間は、国の第2次自転車活用推進計画（令和3年（2021年）度～令和7年（2025年）度）を踏まえるとともに、埼玉県5か年計画（令和4年（2022年）度～令和8年（2026年）度）などの関連計画との整合を図るため、令和8年（2026年）度までとする。

4. 計画の位置付け

本計画は、国の自転車活用推進計画や埼玉県5か年計画の目指すべき将来像等を踏まえ、自転車活用推進法第10条に基づき、他の関連する計画や施策との整合を図りつつ、県の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として、以下のとおり位置付けるものである。



5. 目指すべき将来像

(1) 本県の将来像

本計画で目指すべき将来像は、埼玉県5か年計画において本県が目指す将来像を踏襲する。

〔将来像1 安心・安全の追究〕

危機や災害ごとのシナリオ作成や訓練の実施などを通じて、危機管理・防災体制が再構築され、あらゆる危機がいつ、どこで起きても被害を最小限に抑えられる社会を目指す。

警察・行政の対応力が強化され、犯罪や事故の発生が抑えられるとともに、県民のあらゆる生活ニーズへ支援が行き届き、誰もが不安を感じることなく暮らすことのできる社会を目指す。

医療・介護などのサービスが必要に応じてきめ細かく提供される体制が整うとともに、地域の見守り体制が強化されることで、高齢者が住み慣れた地域で安心して自分らしい生活を送ることができる社会を目指す。

〔将来像2 誰もが輝く社会〕

あらゆる子育てニーズが満たされるとともに、子供たちの学力に加えEQの向上や国際交流が進み、変化の激しい時代にあっても力強くグローバルに活躍できる人材が育つ社会を目指す。

人生100年時代に備え、いつまでも健康に、いつでも学べる環境が整うとともに、ポストコロナの新しい働き方やグローバル化に対応した職場や地域が増え、全ての県民が互いの人権を尊重し、高齢者や女性など誰もが意欲と能力に応じて生き生きと活躍できる社会を目指す。

交流や活動の活発化、デジタル技術による利便性の向上など、誰もが参画しやすい地域づくりが進むとともに、文化芸術やスポーツ、観光などがより多彩になり、県内外から人を引き付ける魅力あふれる社会を目指す。

〔将来像3 持続可能な成長〕

コンパクト・スマート・レジリエントの要素を含む持続可能なまちづくりが進むとともに、公共交通の安全性、利便性が向上し、誰もが安心して円滑に移動できる社会を目指す。

再生可能エネルギーの普及拡大や分散型エネルギーの利活用などによって脱炭素社会へ近づくとともに、水やみどりを守り育む県民や企業が増え、豊かな自然に人が集まり、にぎわう社会を目指す。

デジタル技術などを活用した新たな産業の育成や中小企業・農林業者の生産性の向上などが進み、スマート化の進展による持続的な経済成長や雇用が実現する社会を目指す。

(2) 埼玉版SDGsの推進



SDGs 未来都市
埼玉県

平成27年（2015年）の国連サミットにおいて、誰一人取り残すことのない持続可能な世界を2030年までに実現するための国際目標である「SDGs」の基本理念やゴールが、全加盟国（193か国）の全会一致で採択された。

本県では、誰一人取り残さない「日本一暮らしやすい埼玉」の実現を目指し、行政だけでなく県民、企業など民間主体も巻き込んだ埼玉版SDGsの推進を展開している。本計画においてもSDGsの基本理念やゴールをリンクさせていくこととする。関連する主なゴールは以下のとおりである。



本計画に関連する主なゴール



(3) 本県の自転車活用の将来像

本県の自転車活用の将来像は、埼玉県5か年計画における本県が目指す将来像を踏まえ、自転車が使いやすい都市環境の形成が進み、多くの県民が自転車を安心・安全に利用することで心身の健康増進が図られ、県内では多くの人々が観光地を自転車でめぐる姿『県民や本県を訪れる人誰もが手軽に自転車を活用できる埼玉』を目指すものとする。



第2章

現状と課題

1. 地勢や交通の状況

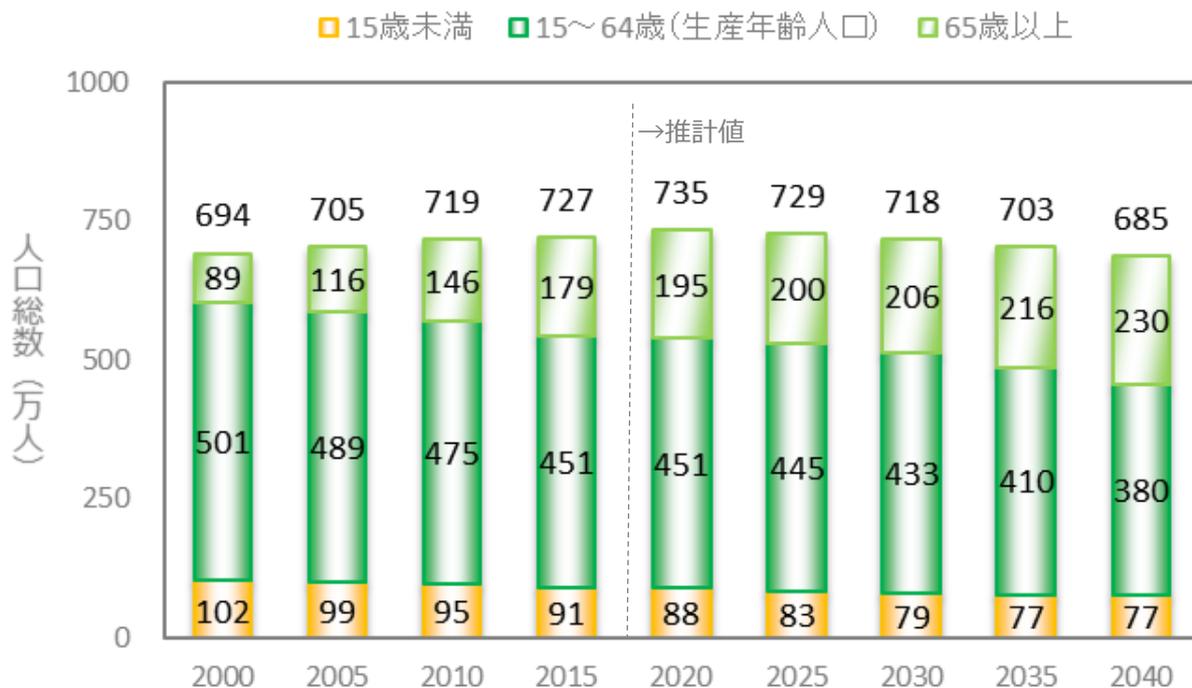
(1) 人口減少と人口構造の変化

本県の人口は、国勢調査の開始から令和2年（2020年）まで一貫して増加してきたが、間もなく減少に転じる見込みである。

令和2年（2020年）の推計人口は約735万人であり、転入数が転出数を上回る社会増の影響で現在も緩やかに増加しているが、今後、減少に転じ令和12年（2030年）年には約720万人に減少し、令和22年（2040年）には約700万人を下回ることが予想されている。

一方、15歳から64歳までの生産年齢人口は平成12年（2000年）の約501万人をピークに減少し、令和12年（2030年）には約433万人、令和22年（2040年）にはピーク時の7割に当たる約380万人まで減少する見通しである。

本県の将来人口の見通し（年齢3区分別）



出典：埼玉県5か年計画（令和4年度～令和8年度）から加筆

平成27年までは「国勢調査」（総務省）、令和2年以降は埼玉県推計

（国勢調査の人口総数には、年齢「不詳」を含むため、年齢3区分別人口の合計とは一致しない。
なお、端数処理の関係で年齢3区分別の合計と人口総数が一致しない場合もある。）

(2) 県土の地勢

本県は、関東地方の中央部から西部にわたる地域を占め、主な地形は、西部の山地、県中央部の台地、県東部の低地で構成されており、平地の占める割合は全面積の3分の2ほどで全国的に見ても高い割合となっている。

県西部の山地は、関東山地の北部を占め、甲武信ヶ岳をはじめとした山々が連なっており、秩父山地と総称されている。この秩父山地に源を発する荒川は、秩父山地で急峻な地形をつくって流下し、やがて秩父盆地に流れ込み、その下流には、地球の窓としても知られ県内有数の観光地となっている長瀬の岩畳が広がっている。

県中央部は、外秩父山地などに続く比企丘陵や狭山丘陵などが東西に横たわり、さらにその東には幾つもの台地が続いている。東京都にまで広がる武蔵野台地に象徴されるように関東ローム層で覆われ、一面に平地林の広がる景観を各地に残すとともに、埼玉を代表する畑作地帯であり、茶畑や桑畑などが広がっている。

県東部の低地は、かつて利根川や荒川の氾濫域で葦原の広がる池沼地帯だったが、近世初期の利根川、荒川の流路変更、それに続く新田開発により水田化が進み、穀倉地帯が広がっている。

本県の市街地は、交通や生活の利便性や経済社会諸活動の拡大を背景に、都心から放射状に伸びた鉄道網、道路網の沿線を中心に広がっている。



(出典：埼玉県の地形区分と名称図 (1975 村本達郎氏による))

(3) 交通の状況

本県の鉄道ネットワークは、北海道、東北、秋田、山形、上越、北陸新幹線といった高速鉄道網と併せて、東京から放射方向の路線と東西方向の路線で形成されている。

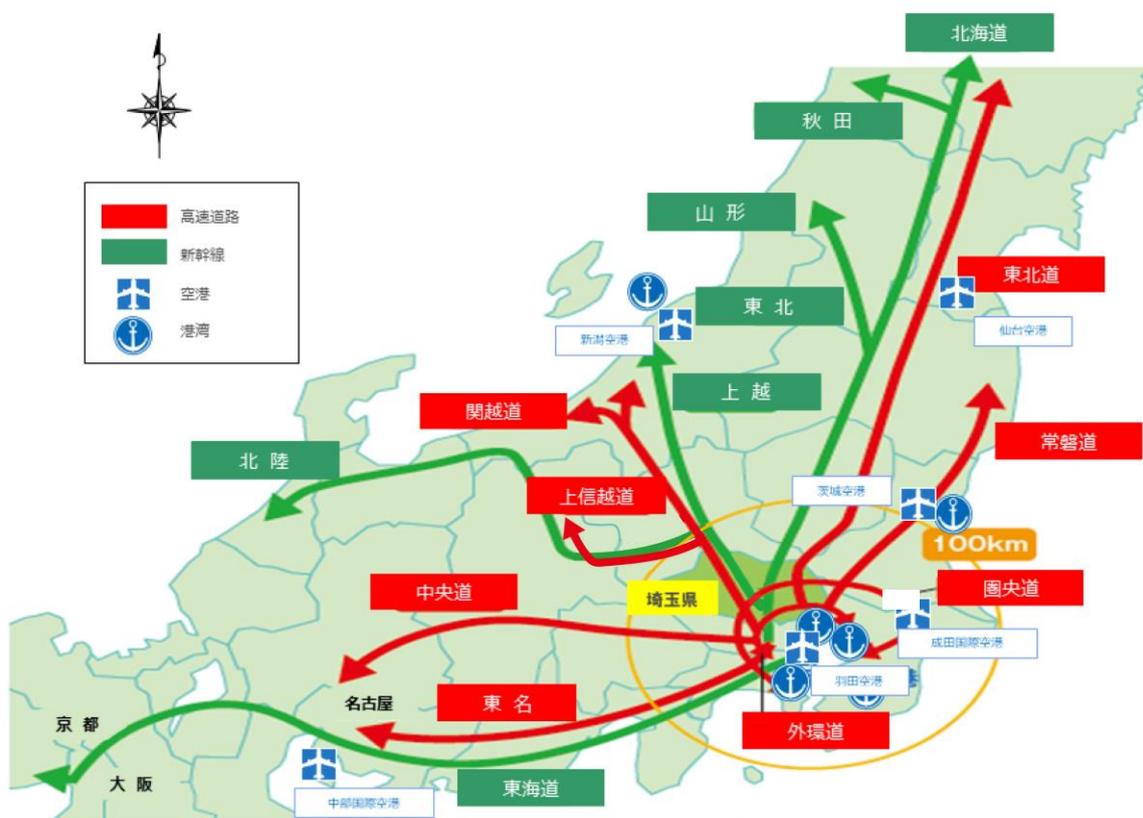
また、本県における道路（高速自動車国道を除く。）は、約 4.7 万km（令和 2 年（2020 年）4 月 1 日現在）で、全国第 5 位の延長となっている。

高速自動車国道については、東京から放射状に延びる関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道と東西方向の東京外環自動車道によるネットワークが形成されている。

また、平成 29 年（2017 年）2 月に首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の茨城県内区間が全線開通したことにより、東名高速道路から東関東自動車道までの 6 つの高速道路が圏央道で結ばれている。

このような充実した交通ネットワークにより近隣都県の空港などとの結節が強化され、国内外とつながる交通の要衝として本県の優位性は更に向上し、企業活動や観光など様々な分野における本県の活性化が可能となる。

広域交通ネットワーク



（出典：埼玉県 5 か年計画（2022-2026））

(4) 都市環境

若年層の転出超過数が多い県央・県北エリアでは顕著な人口減少が見込まれるとともに、県南・県央では高齢者の絶対数が増加することによる医療・福祉への負担増加も懸念されるところである。

また、県南・県央では交通の利便性を背景として東京 23 区への通勤率が高く、鉄道駅周辺に人口が集中している。その一方で、特に県北・県央部では鉄道駅から離れた場所にも人口が散在しており、高齢化率が上昇する地域における交通移動手段の確保が懸念される。

平成 23 年に発生した東日本大震災や令和元年東日本台風など、自然災害は本県でも大規模な被害をもたらし、レジリエント強化の必要性が改めて浮き彫りとなった。

このようなマイナス要因の一方で、本県は、交通・買い物・通勤等の利便性の高さとともに、河川沿いに広がる田園や丘陵等豊かな自然環境を有しており、これらは県民にとっても魅力として捉えられている。地域ごとに折り重なっている独特の歴史や文化は地域の魅力向上に寄与することが期待できる。

コロナ禍を契機としたテレワークの進展とともに、郊外志向や自然志向が拡大しており、今後の居住地として、「勤務地への距離の近さ」から「利便性の高さ」へのニーズが高まっている。

このような都市環境を取り巻く状況を踏まえ、本県では、超少子高齢社会を見据え、県内各地の特性を生かし、県民一人一人が支え合って日常生活を心豊かで安心・快適に暮らせる持続可能なまちをつくり、「日本一暮らしやすい埼玉県」を実現するため、コンパクト、スマート、レジリエントの3つをコンセプトとする「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」を展開していくこととしている。

埼玉版スーパー・シティプロジェクトのイメージ

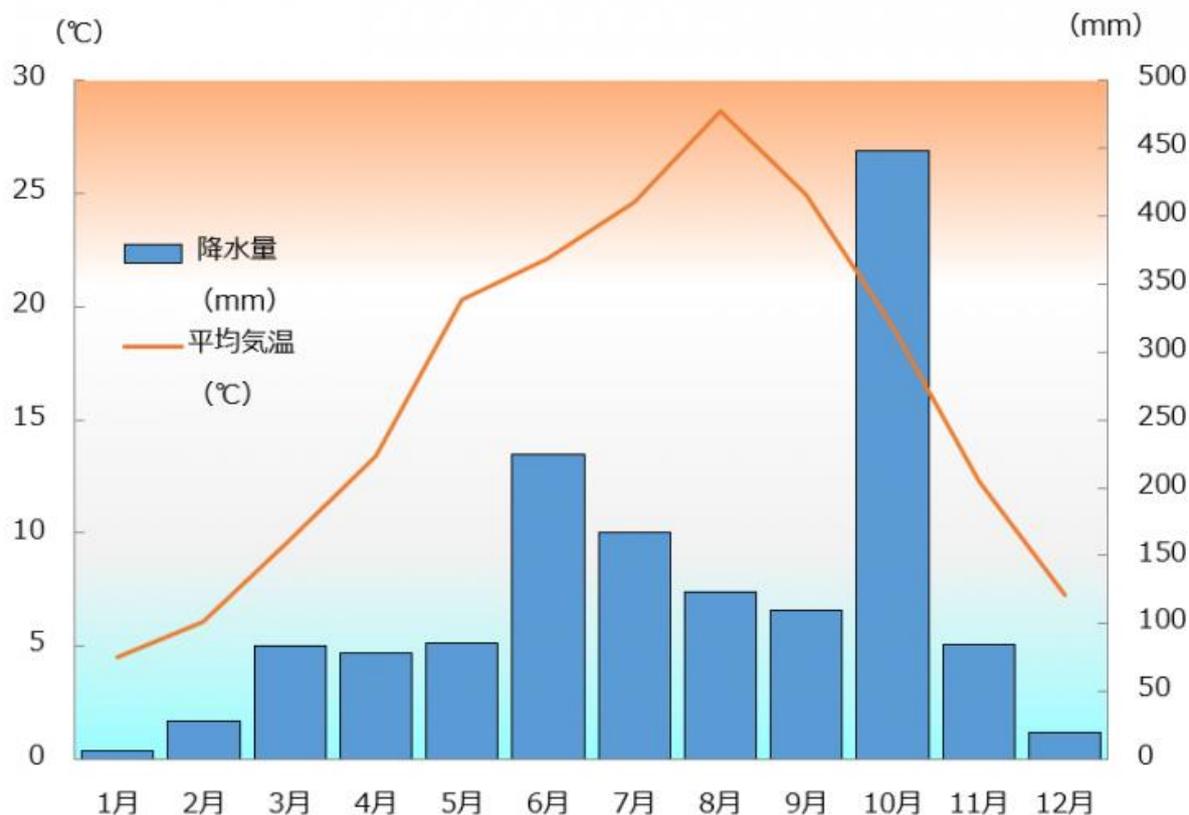


(5) 気候

本県の気候は、太平洋側気候に属しており、冬は北西の季節風が強く、晴れて空気の乾燥する日が多い。また、夏はかなりの高温になり、雷の発生が多く、降ひょうも多いことが特徴である。さらに、地形、海拔などを考慮すれば、北部をはじめ大部分は内陸性であるが、南部の平地では沿岸の気象特性が加わり、秩父地方の山地では、盆地型の気候や山岳気候が現れている。

四季の変化は規則正しく明瞭で、令和元年（2019年）の熊谷における年平均気温は16.1℃、年間降水量は1,460.5mmで、生活するにはおおむね好適といえるが、台風、雷などによる様々な気象災害に毎年のように見舞われている。

令和元年（2019年）年月別降水量・平均気温（熊谷）



(出典：気象庁資料を基に作成)

(6) 観光による地域の活性化

本県は、広域交通網が発達して県内外とのアクセス利便性が高く、アニメ・食・酒・伝統工芸・歴史・伝統文化・自然・スポーツ・各種体験など多彩な観光資源に恵まれている。

さらに近年、メツァ（平成30年） やところざわサクラタウン（令和2年）のオープン、西武園ゆうえんちのリニューアルオープン（令和3年）など、全国的にも注目度の高い観光施設のオープン等が続いたことや、本県出身の渋沢栄一翁が主人公のNHK大河ドラマ（令和3年）が放送されたことなどは、本県の観光にとって追い風になっている。

今後は、ポストコロナや急速なデジタル化など、社会環境の変化にもしっかりと対応しつつ、こうした本県の優位性や魅力的な観光資源を生かした観光づくりを、より一層進める必要がある。

こうした中、県内各地で観光客が自転車を活用して効率的に観光地をめぐるような施策展開や自転車愛好者を誘導するイベントの企画など、地域の活性化につなげる取組が期待されている。



(出典：埼玉県 HP「埼玉県政の基本方針 2019～日本一暮らしやすい埼玉の実現～」を一部加工)

2. 自転車の利用実態

(1) 自転車の保有状況

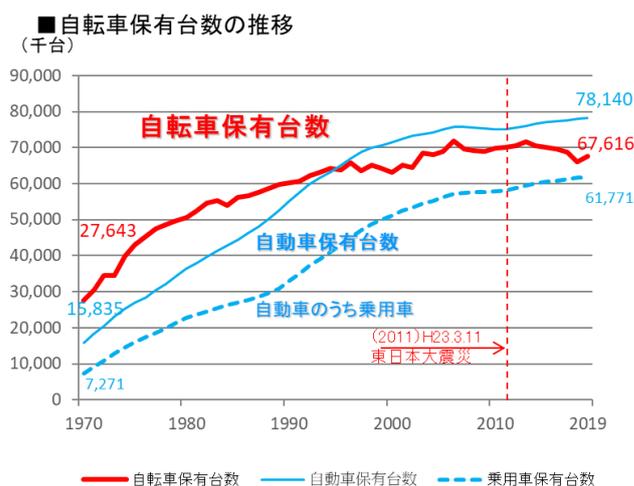
①我が国における自転車保有状況

我が国における自転車保有台数は令和元年（2019年）時点で約6,700万台と乗用車の所有台数より多い結果となっている。また、人口1人当たりの自転車保有台数は0.54台で、自転車先進国である欧米諸国と比較しても高い水準となっている。

国内における自転車の販売台数を見ると、近年ではスポーツ車や電動アシスト車の需要が高まっている。

また、自転車を日常的に利用する理由としては、健康向上、コスト削減、ストレス解消、環境負荷の軽減、コロナ禍における人との接触を低減する移動が挙げられるなど、自転車利用に対するニーズが多様化している。

自転車保有台数の推移



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

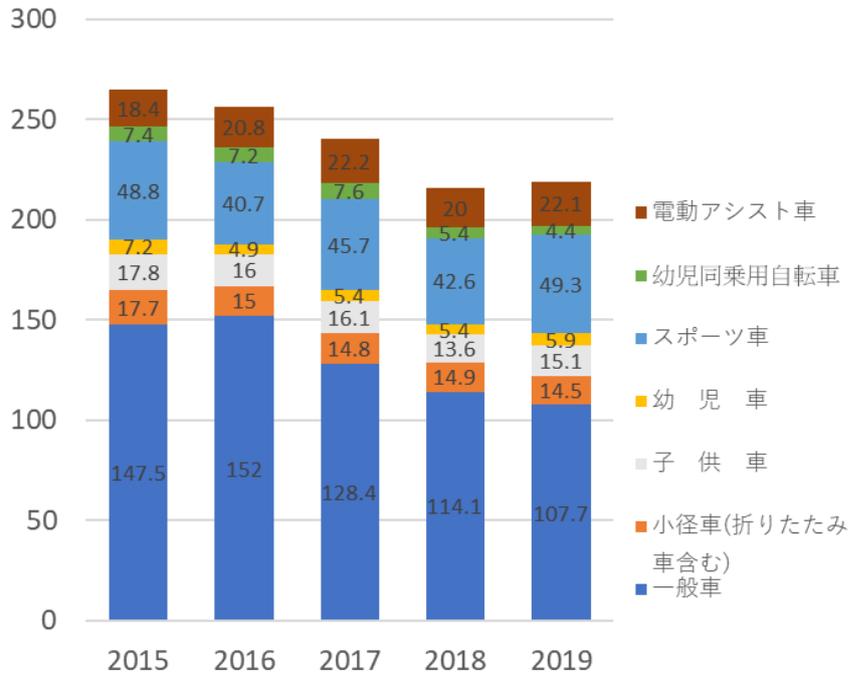
【出典：自転車(S45～H20)(社)自転車協会
(H21～H25)(財)自転車産業振興協会
(H26～H29)自転車保有台数推計報告書(財)自転車産業振興協会
自動車:(財)自動車検査登録情報協会】

人口あたりの自転車保有台数（国際比較）



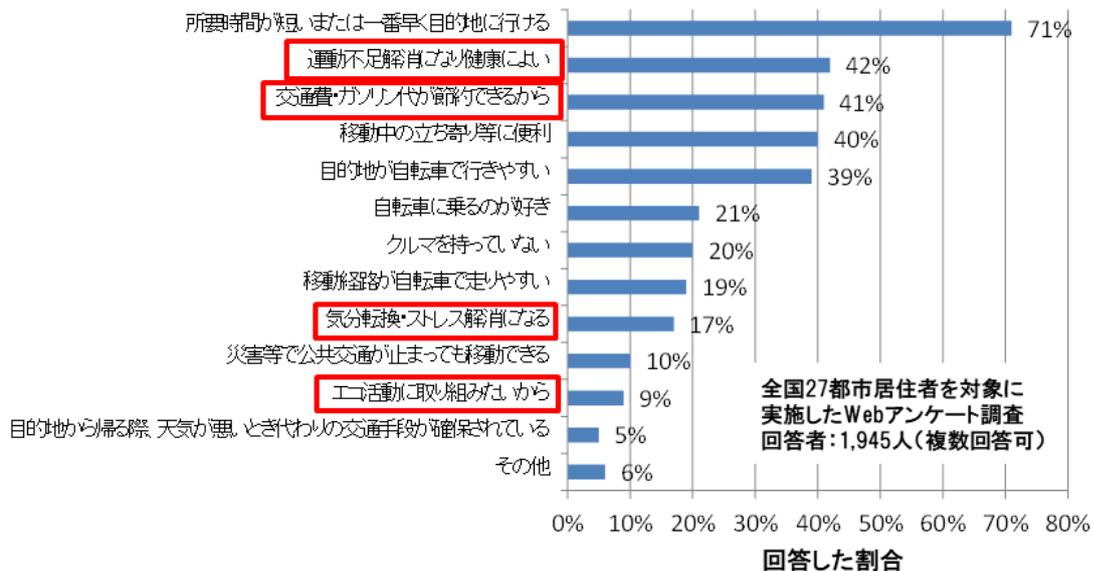
【出典：自転車産業振興協会統計要覧(H29.6)から国土交通省で推計】

1 店舗あたりの車種別販売台数の推移



【出典：(一財)自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査】

自転車を日常的に利用する理由



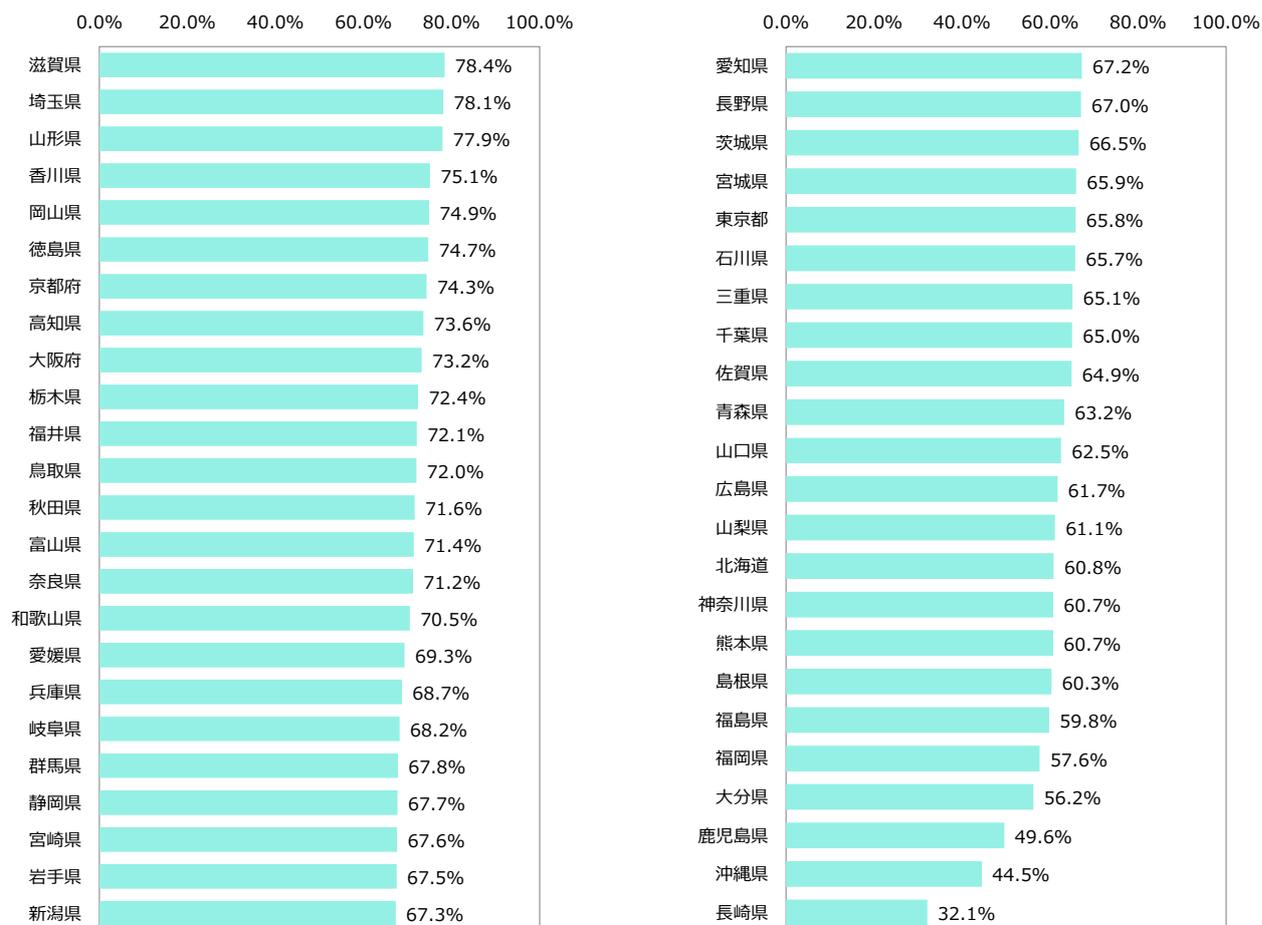
【出典：国土技術政策総合研究所
平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

②都道府県別の世帯における自転車保有状況

平成30年(2018年)時点の自転車の世帯保有率の全国平均は66.3%で、地域によって保有率が異なっており、地形条件、マイカーの普及度、通勤方法などが影響していると考えられる。

本県の自転車保有率は、滋賀県に次いで全国第2位となっており、大都市圏にあって平坦地が多いことが要因にあると考えられる。

都道府県別世帯自転車保有率



(出典：平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書・自転車産業振興協会)

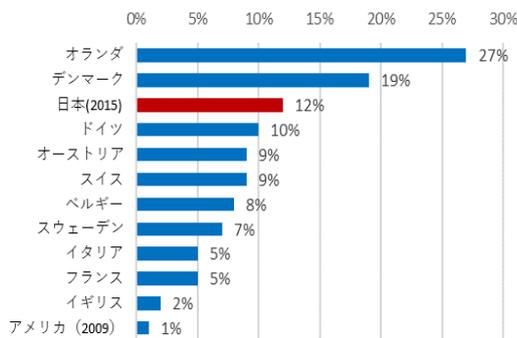
(2) 自転車分担率

①我が国の代表交通手段分担率

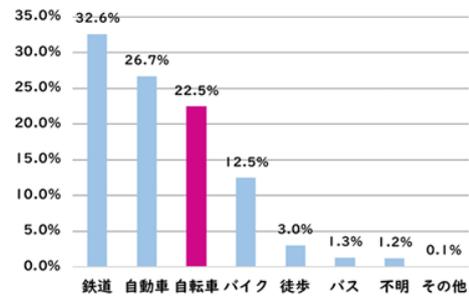
我が国における代表的な交通手段の分担率では自転車の割合が高く、自転車先進国の欧米諸国と比較しても高い水準となっており、特に三大都市圏では顕著である。

また、自転車のトリップ長分布をみると、自転車利用の約8割が5km未満の移動に使われている。同様に自動車のトリップ長分布では5km未満の移動が約4割となっていることから、比較的短い区間の移動において自転車への利用転換が期待される。

自転車分担率の国別比較



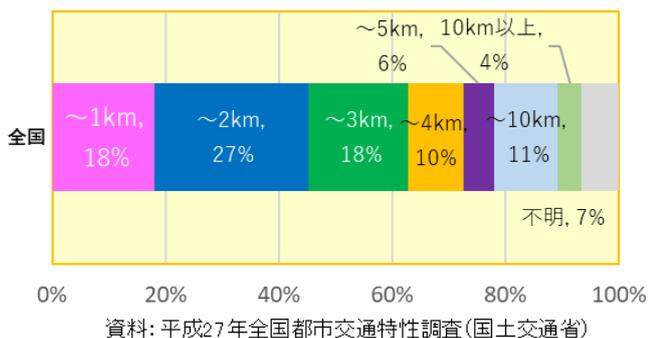
三大都市圏における自転車分担率



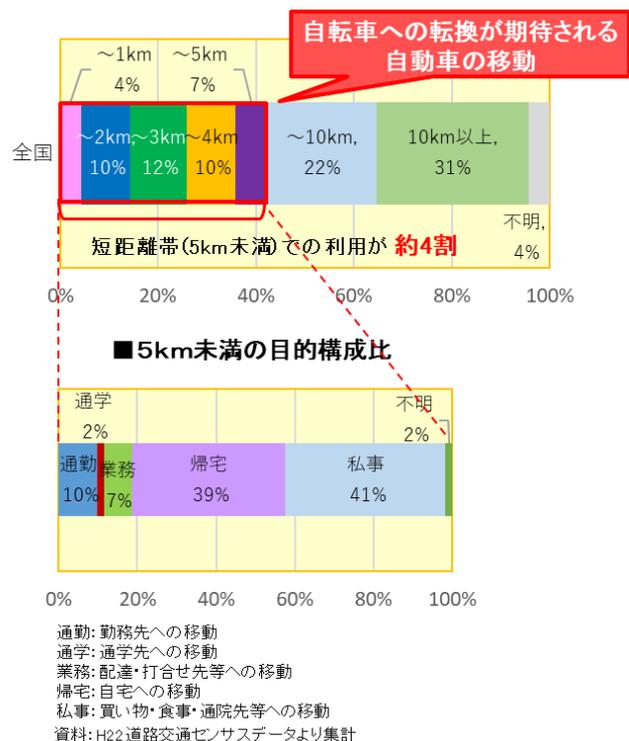
【出典】Cycling in the Netherlands (欧州)2009、平成27年全国PT(日本)、全米世帯トリップ調査(アメリカ)2009より作成

第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

自転車のトリップ長分布



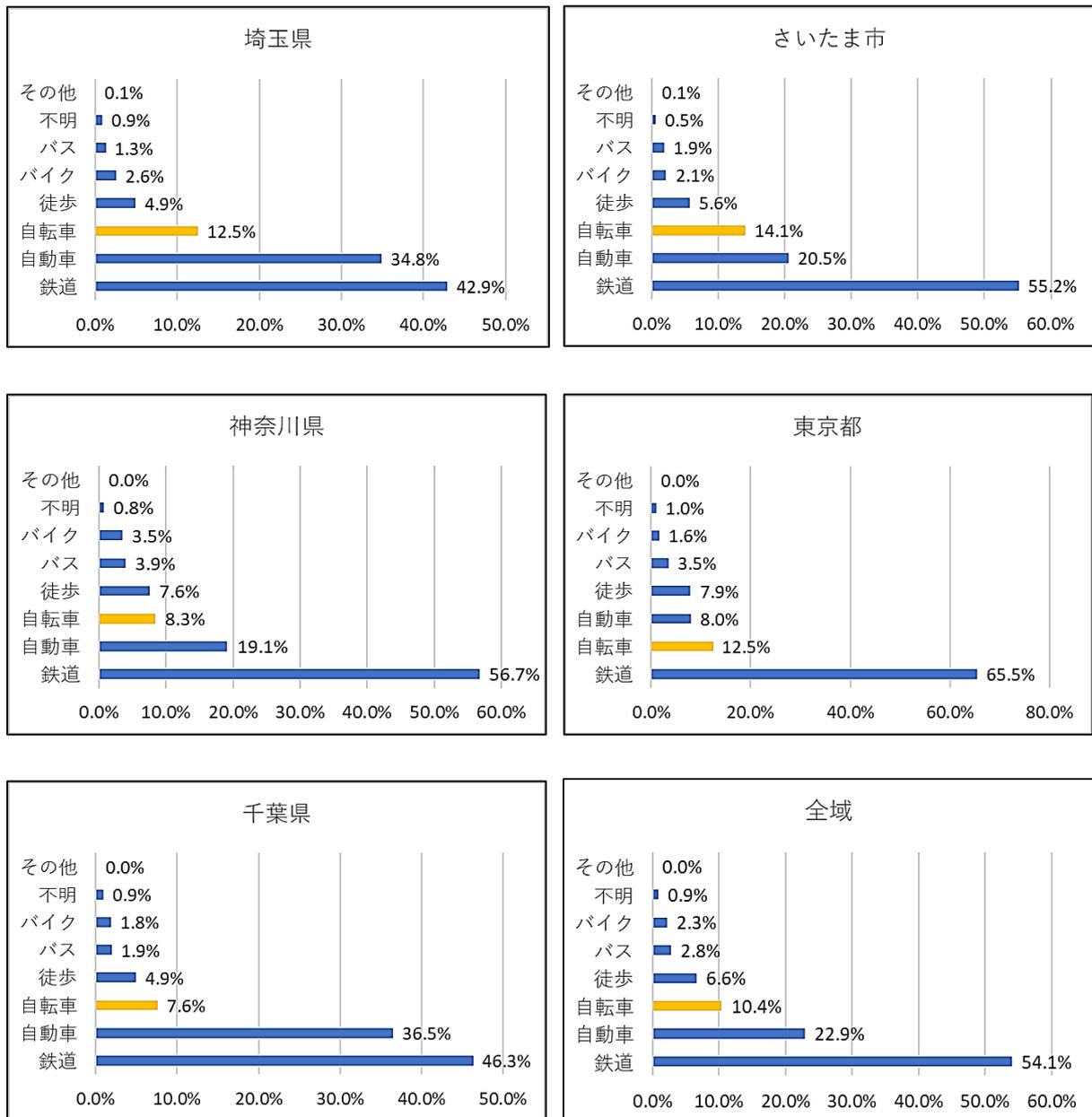
自動車のトリップ長分布



②地域別利用交通手段

平成30年（2018年）の第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果によると、通勤の利用交通手段として、鉄道や自動車に次いで自転車が利用されている。なかでも、埼玉県、さいたま市では、自転車利用率が東京都市圏の中でも高くなっている。

東京都市圏の通勤における利用交通手段

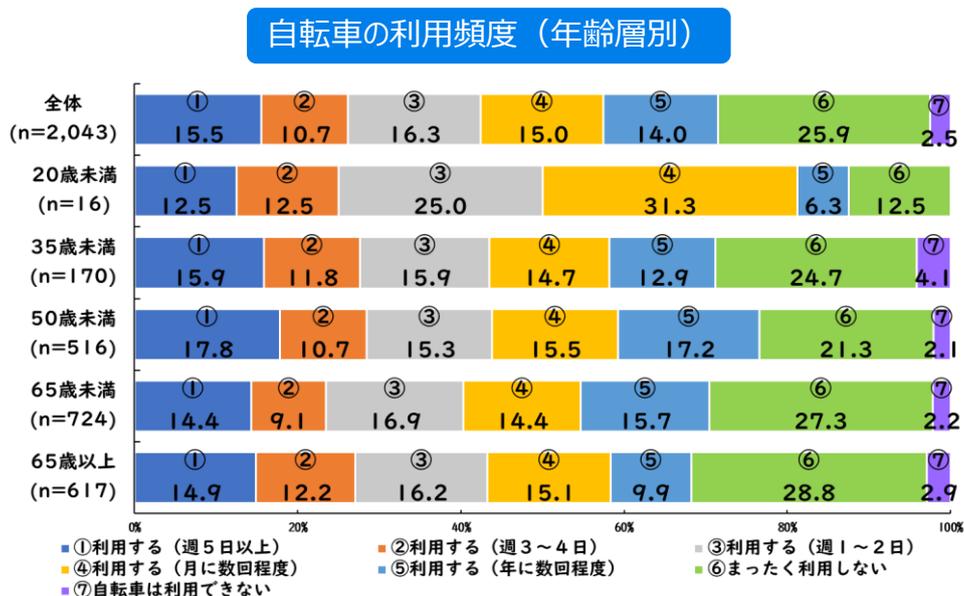


（出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果から作成）

(3) 自転車の利用に関する県民調査

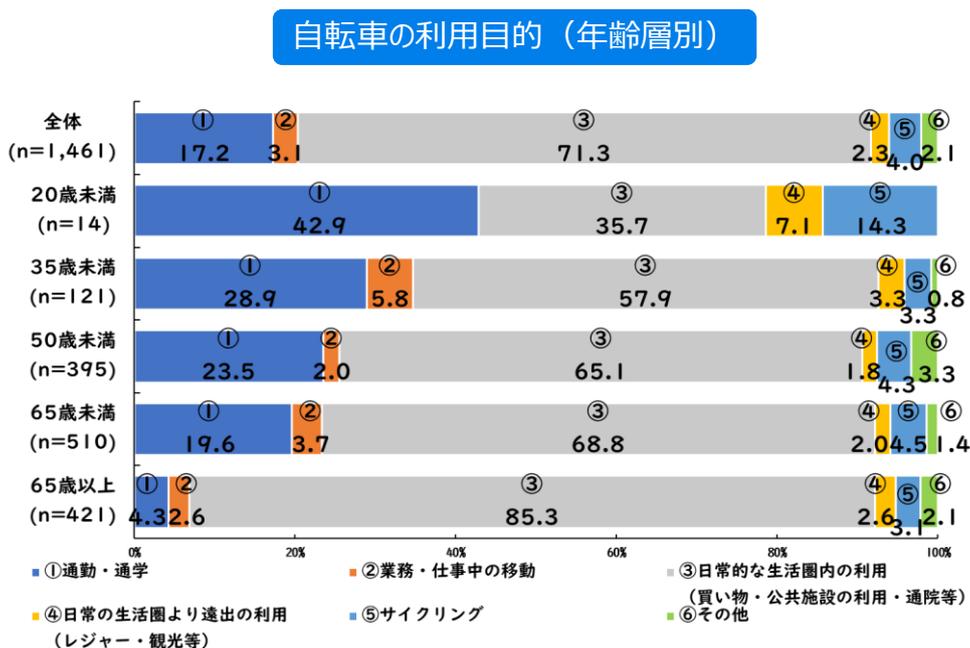
①自転車の利用頻度

自転車の利用頻度は、全体では約4割で週1日以上自転車を利用している。特に、20歳未満では約9割が自転車を利用しているなど、若年層の自転車利用の割合は高い。年齢が高くなるにしたがって自転車の利用割合が下がる傾向にあるが、全体的に見ると若年層を中心に幅広い年齢にわたって自転車が利用されている。



②自転車の利用目的

若年層では、自転車の利用目的において通学が占める割合が高い。年齢が上がるほど日常的な生活圏内の利用割合が高くなるが、各年齢で共通することは通学や通勤、買い物や通院といった社会生活を営む上で必要な移動手段として、自転車が用いられている。



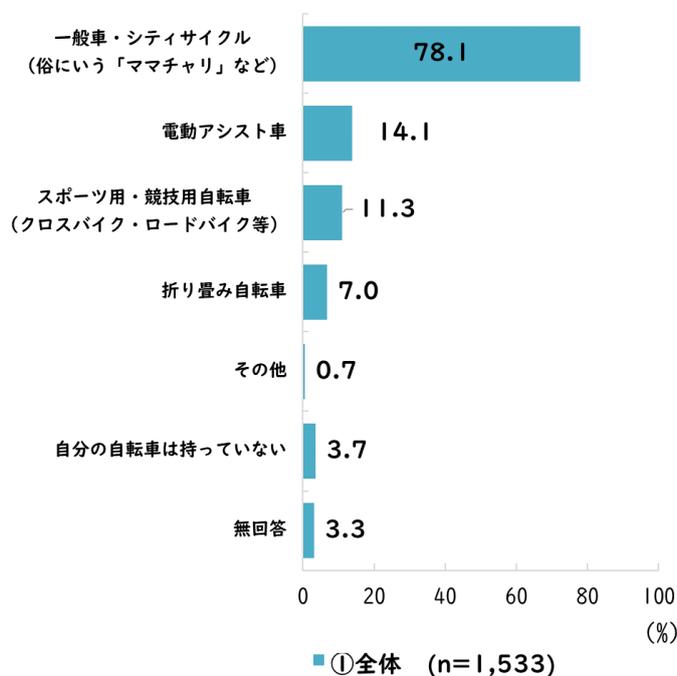
（出典：県政サポーターアンケート結果より）

③所有している自転車の種類

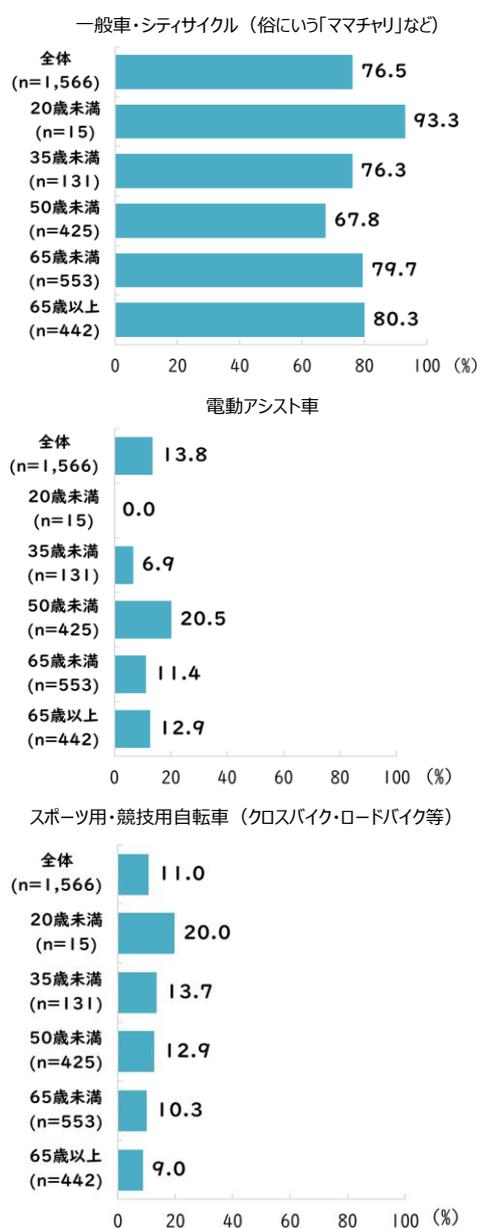
全年齢層を通して多くの人々が一般車・シティサイクルを所有している一方で、電動アシスト車やロードバイク等のスポーツ用自転車では所有年齢層に偏りが見られ、目的に合わせた所有状況が見られる。世代や暮らし方によって、生活のニーズにあった自転車が選ばれていることがうかがえる。

また、近年では2人乗りタンデム自転車の公道走行が可能となったことで、スポーツ、観光、視覚障害者の移動手段など、幅広い利活用が期待されており、安全利用の周知を行っている。

所有している自転車の種類



所有している自転車の種類 (年齢層別)



タンデム自転車の安全利用の周知

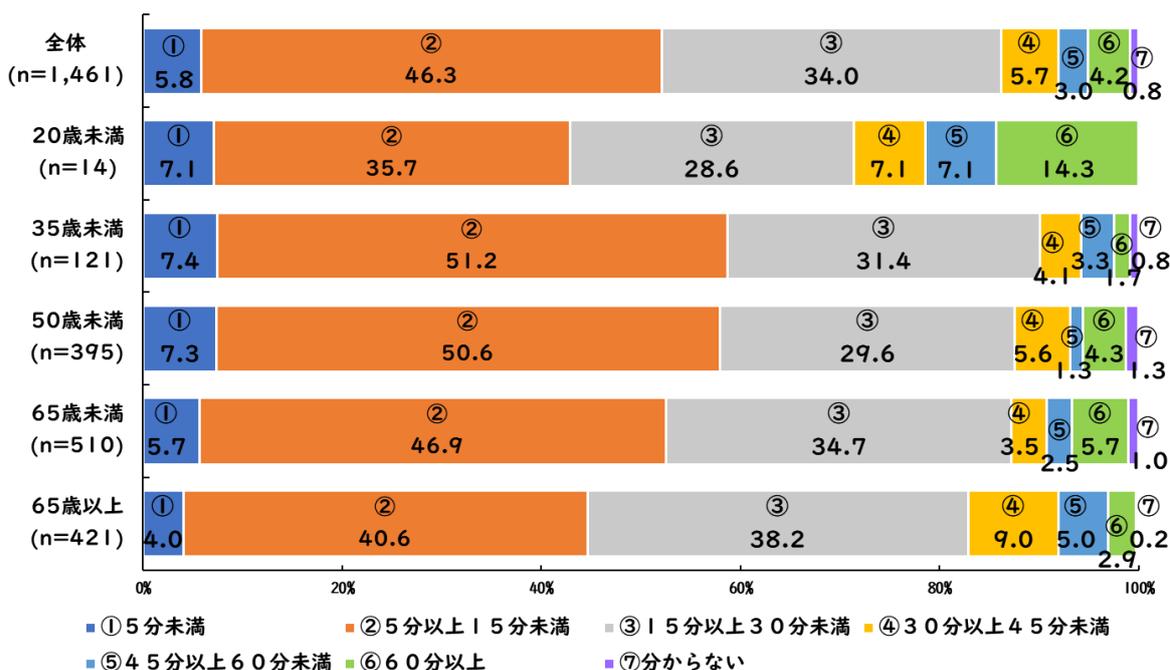
(出典：県政サポーターアンケート結果より)

④自転車利用1回当たりの走行時間

自転車を利用する場合の1回当たりの走行時間については、「5分以上 15分未満」の割合が最も高く、次いで「15分以上 30分未満」となっている。

年齢層別にみると、通勤・通学の自転車利用の割合が高い生産年齢では比較的走行時間が短く、日常的な生活圏内での利用の割合が高い高齢者等で走行時間が長い傾向にある。

1回当たりの走行時間（年齢別）



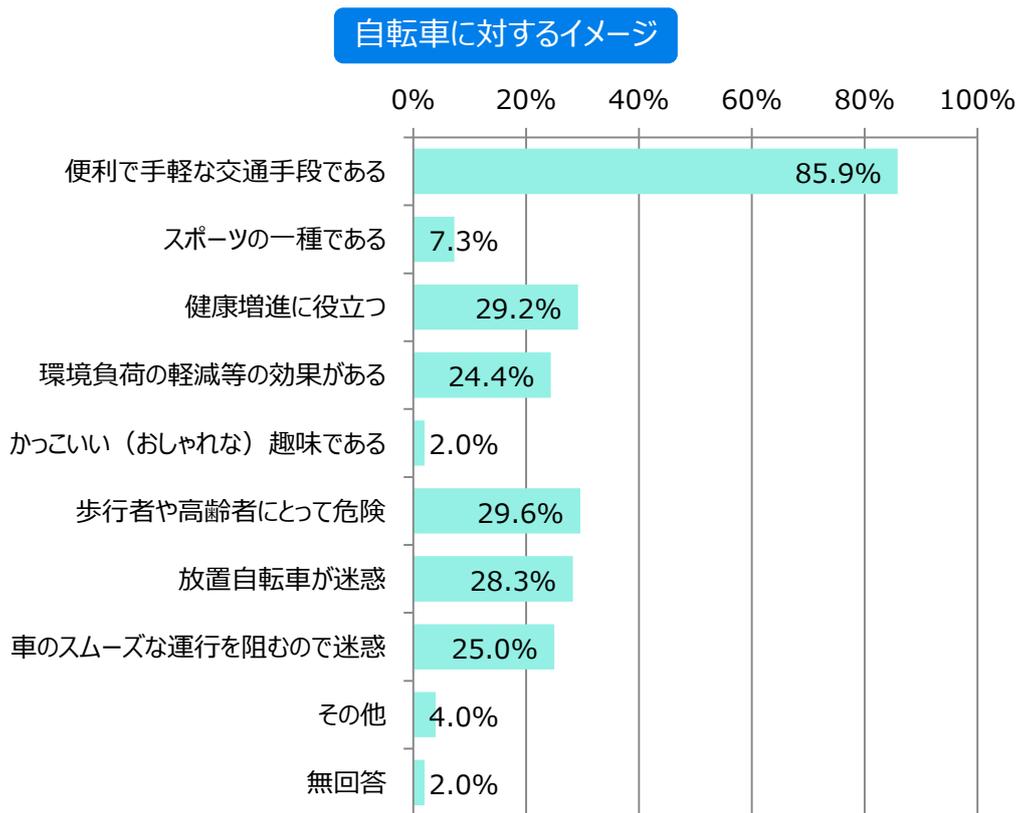
(出典：県政サポーターアンケート結果より)

(4) 自転車の交通安全等に関する意識調査

① 自転車に対するイメージ(自転車交通安全県民意識調査)

自転車に対するイメージは、「便利で手軽な交通手段である」の割合が最も高く、次いで「歩行者や高齢者にとって危険」、「健康増進に役立つ」、「放置自転車が迷惑」の順となっている。

このように、自転車に対して好意的な意見が多い一方で、交通安全やマナーに対する意見も多くある。

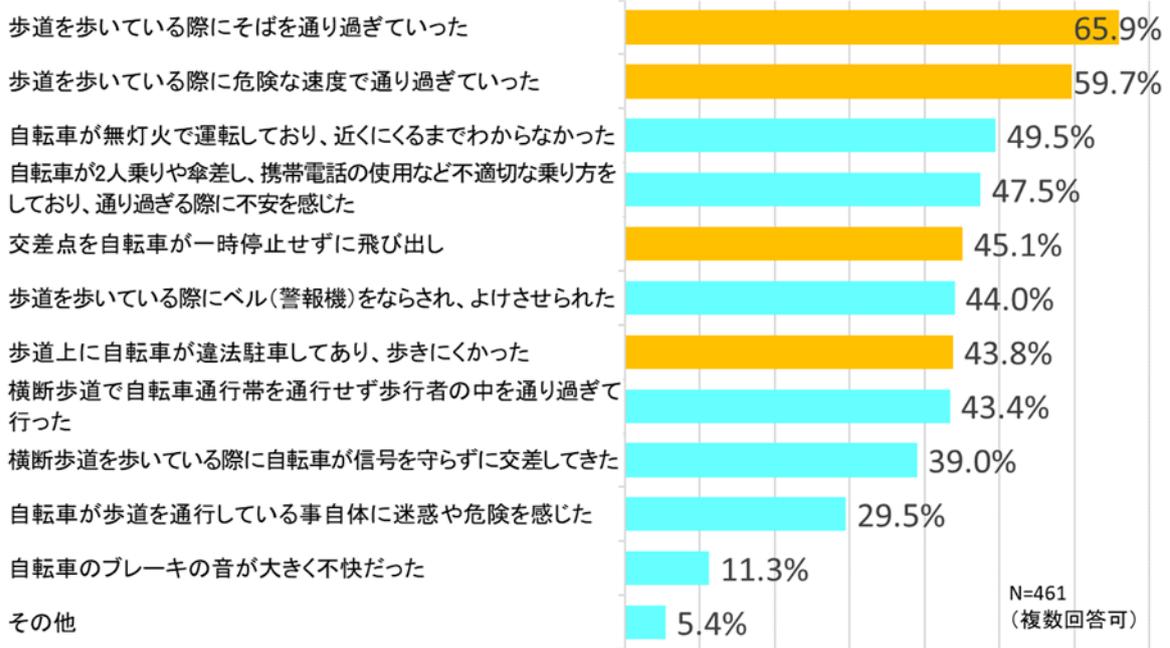


(出典：自転車交通安全県民意識調査(埼玉県 平成25年7月))

② 歩行者の意識

歩行者からみた自転車に対する意識では、約6～7割の人が「歩道を通行する自転車」に対して迷惑・危険を感じており、また、約5割の人が「放置自転車等の自転車利用ルールの不遵守」に対して迷惑・危険を感じている。

歩行者からみた自転車に対する意識

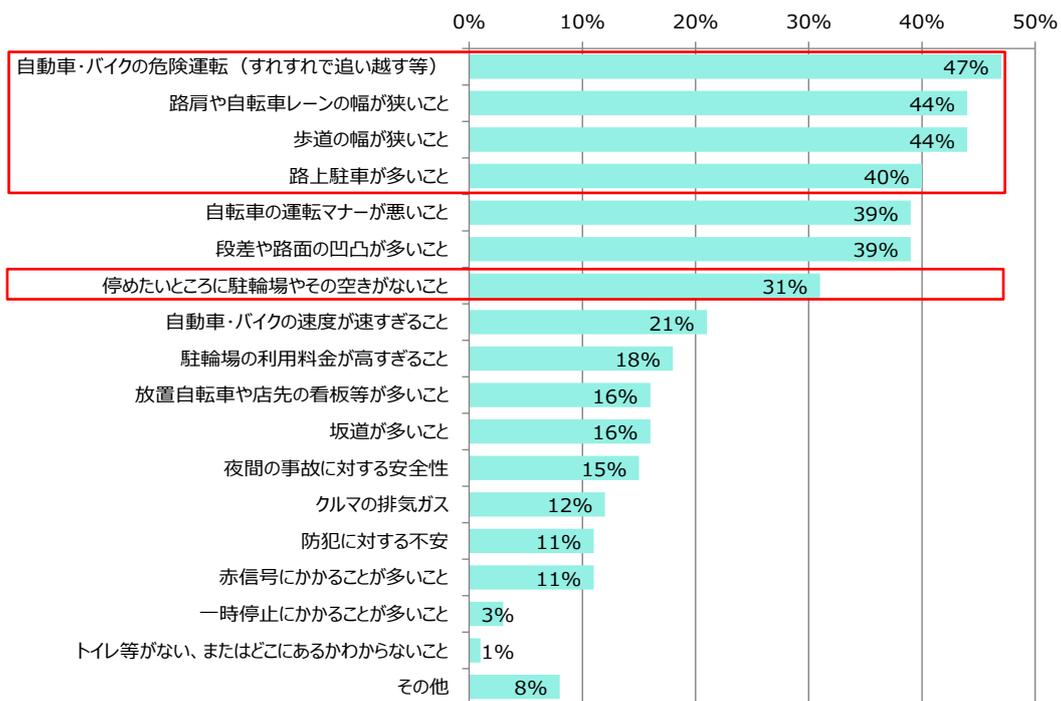


(出典：自転車交通安全県民意識調査(埼玉県 平成25年7月))

③自転車利用者の意識

自転車利用者の利用環境に対する意識では、約5割の人が自動車の危険運転等を理由に「車道走行」を危険と感じている。また、約4割の人が自転車通行空間に対して不満、自転車通行空間を阻害する路上駐車に対して迷惑と感じている。その他、約3割の人が「駐輪場の設置場所や容量」に関して不満を感じている。

自転車利用の問題点や課題に関する調査結果

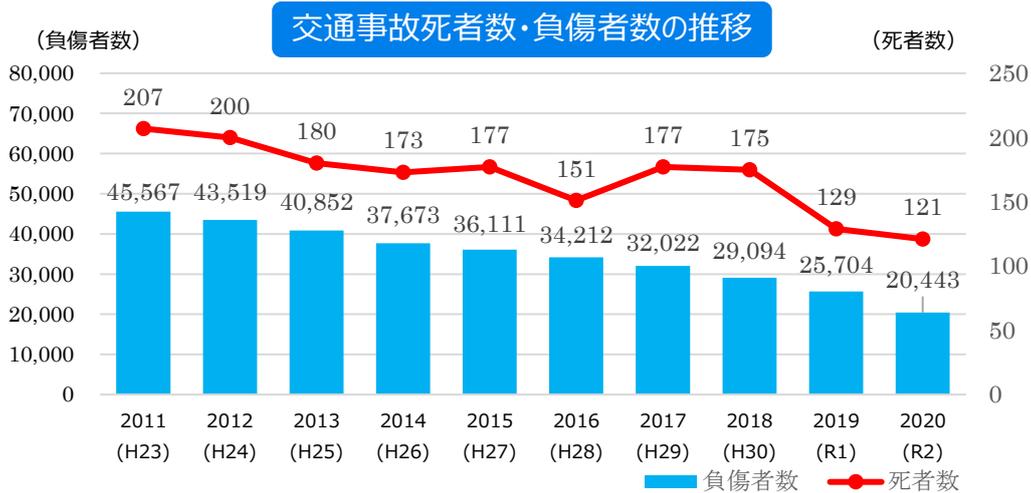


(出典：国土交通省・平成26年度政策レビュー結果(評価書))

3. 自転車事故の状況

(1) 埼玉県内の交通事故の推移

県内の交通事故は減少傾向で推移しており、令和2年（2020年）中の負傷者数は20,443人で、昭和56年（1981年）以降最少となり、10年連続で減少している。死者数も負傷者数に比例して減少傾向にある。



(出典：埼玉県警察資料から作成)

(2) 自転車事故の推移

全国の自転車事故の死傷者数は、平成23年（2011年）に12,094人であったが、その後減少傾向で推移し、令和2年（2020年）は4,765人と10年間で半数以上減少している。



(出典：埼玉県警察資料から作成)

(3) 全国との比較

全事故に占める自転車事故の割合は、全国が2割程度で推移しているのに対して、埼玉県は3割程度で推移しており、全国平均より高い傾向にある。

また、令和2年（2020年）中の自転車事故死者数は22人で全国ワースト5位であるなど、埼玉県は自転車事故死者数が例年全国ワースト上位に位置している。

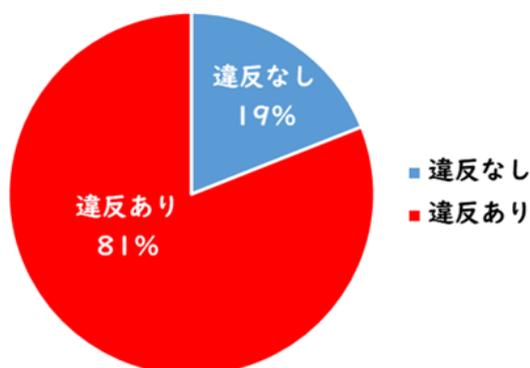


(出典：埼玉県警察資料から作成)

(4) 原因別死者数

原因別の発生状況を見ると、令和2年（2020年）中は信号無視や一時不停止など自転車側に何らかの法令違反が認められる割合が8割を超えているなど、自転車利用者の交通ルールの遵守、安全意識の醸成が課題となっている。

自転車側の違反の有無 令和2年（2020年）

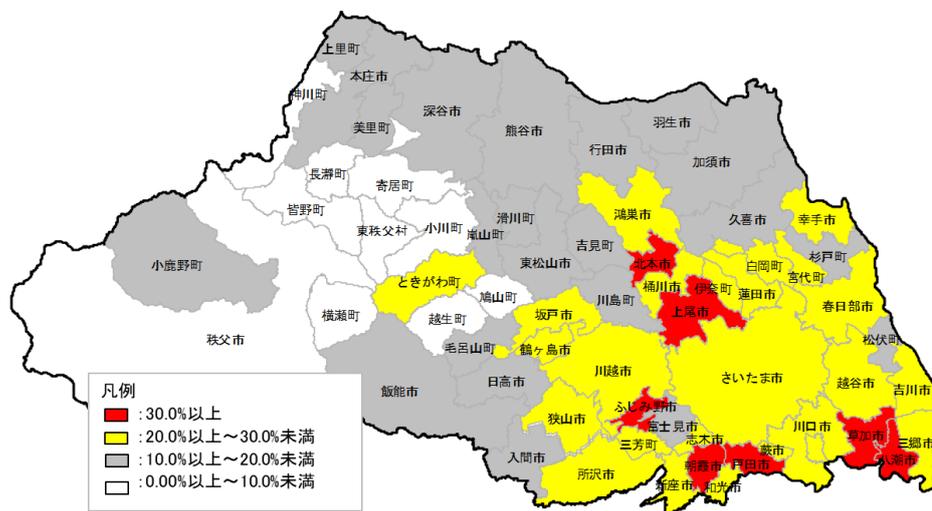


(出典：埼玉県警察資料から作成)

(5) 市町村別自転車事故の死傷者構成率

市町村別の全事故に占める自転車事故死傷者数の構成率をみると、県南東部の市町村で高い傾向にある。

市町村別自転車事故の死傷者構成率 令和2年（2020年）

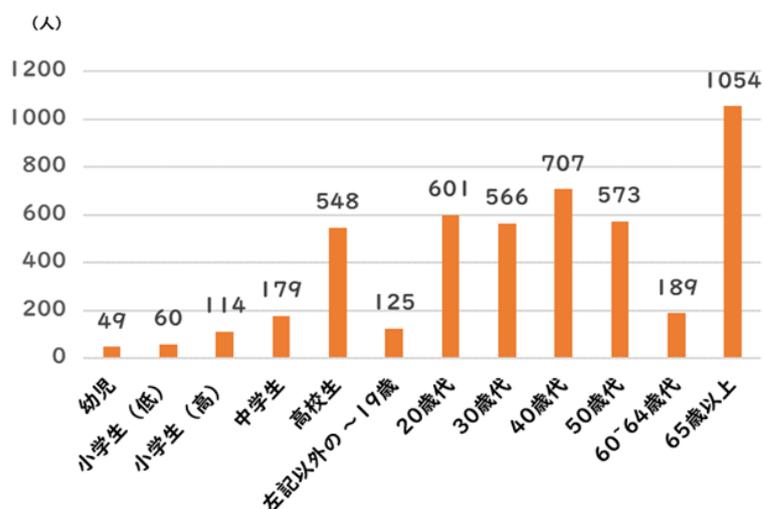


(出典：埼玉県警察資料から作成)

(6) 年齢別自転車事故の死傷者数

年齢別自転車事故の死傷者数をみると、65歳以上の占める割合が高く、高齢者が交通事故に遭うケースが多く見受けられる。また、若年層では特に高校生の死傷者数が多くなっており、通学時の安全対策などが課題となっている。

年齢別自転車事故の死傷者数 令和2年（2020年）



(出典：埼玉県警察資料から作成)

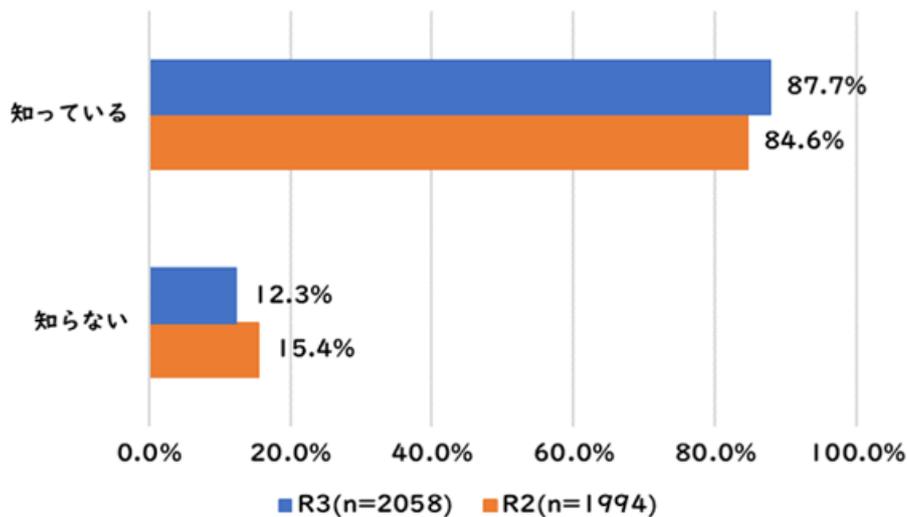
(7) 自転車損害保険等への加入状況

本県では、平成30年に「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を改正し、自転車損害保険への加入を義務化している。

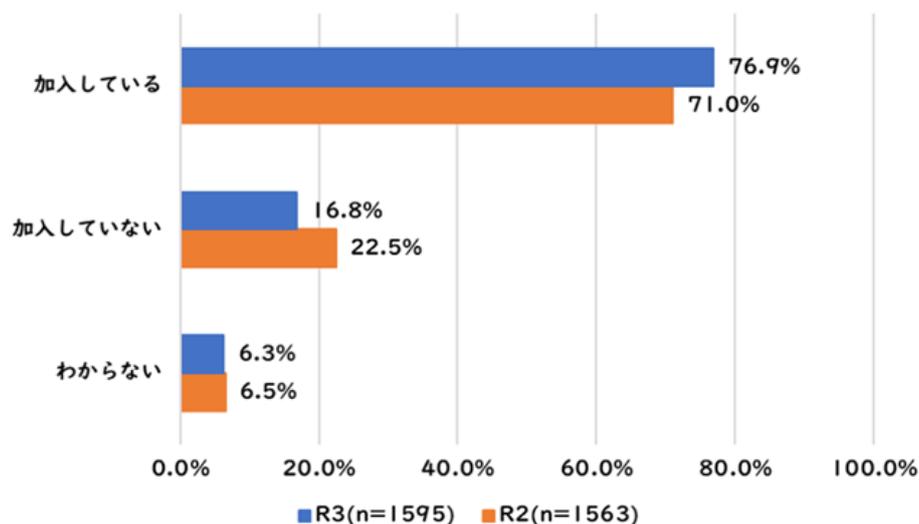
令和2年度の調査では約8割の県民が自転車損害保険への加入が義務化されたことを認知しており、令和3年度の調査結果からも義務化の認知が広がっていることがわかる。

また、令和2年度の時点で約7割の県民が自転車損害保険等（その他保険の特約を含む）に加入済みであり、令和3年度の調査結果では保険加入者が増加していることから、県民の自転車事故に対する危険意識が高まっていることがうかがえる。

埼玉県条例の認知度



自転車保険等への加入状況



(出典：県政サポーターアンケート結果)

4. 自転車利用に関する施策や関連計画の状況

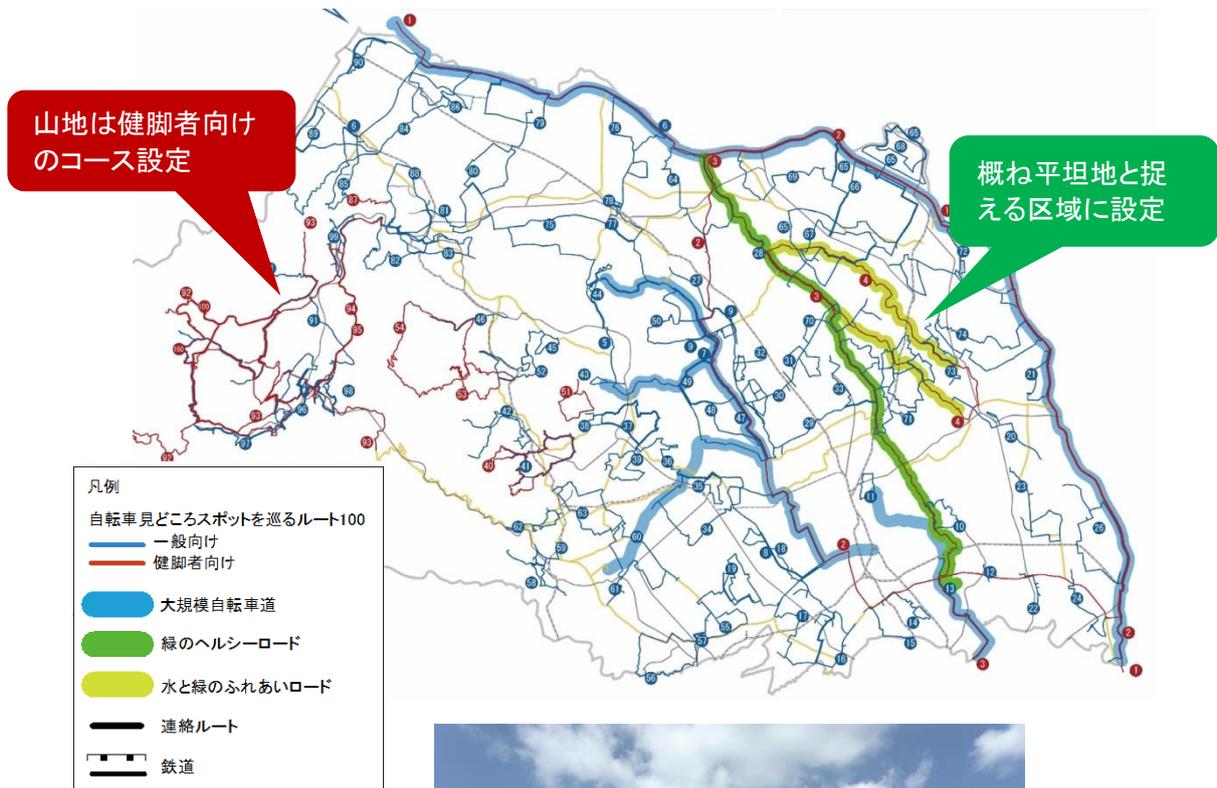
(1) サイクリングルートの設定状況

本県では、平成22年（2010年）において、県内各地のみどころスポットを巡る「自転車みどころスポットを巡るルート100」を設定した。

また、荒川や利根川をはじめ河川堤防上などに整備された6つの大規模自転車道と見沼代用水路などの農業用水路の管理用道路等を活用した田園地帯に広がる緑豊かな自然を体感できる緑のヘルシーロード、水と緑のふれあいロードといったサイクリングに適した広域的なルートがある。

この他、県内市町村などにも、観光などを目的としたサイクリングルートが存在している。

自転車みどころスポットを巡るルート100



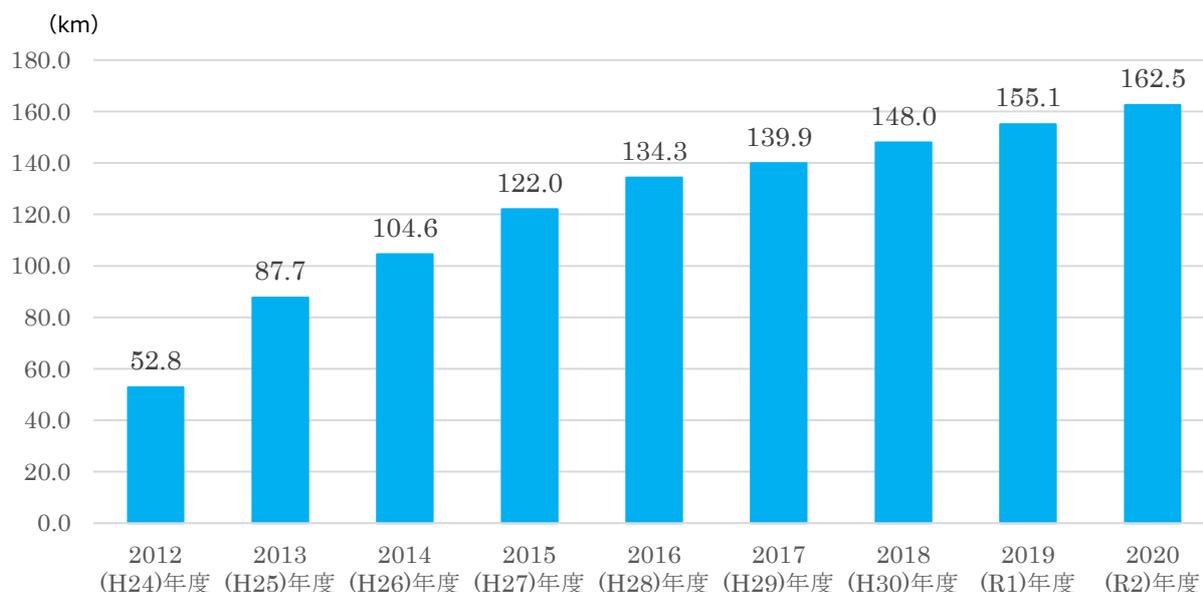
江戸川自転車道（三郷市）

(2) 自転車通行空間の整備状況

本県では、平成24年(2012年)12月に「埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例」を制定し、県道独自の基準として、車道における自転車レーンの技術的基準などを位置づけ、自転車通行空間の整備を推進してきた。

県管理道路における自転車通行空間の整備状況は令和2年(2020年)度末で162.5kmとなっている。

埼玉県管理道路における自転車通行空間整備延長の推移(累計)



コラム

リバチャリ

環境部水環境課では、川の保全や共生の活動を活性化するため「SAITAMA リバーサポーターズプロジェクト(リバサポ)」を推進し、川の魅力を発信している。

「リバチャリ(リバサポ×自転車)」とは、川沿いの道を守るサイクリストに、もっと「川好き」になってもらおうとする取組である。

川沿いのおすすめコース情報やイベント情報のSNSによる発信、ごみ拾いとサイクリングを組み合わせた「清掃ライド」の促進等により、サイクリング中に何気なく見ている川を好きになってもらい、少しずつ川に愛着を持ち、川に優しい行動につなげてもらうことを目指している。



リバサポ公式
ポータルサイト

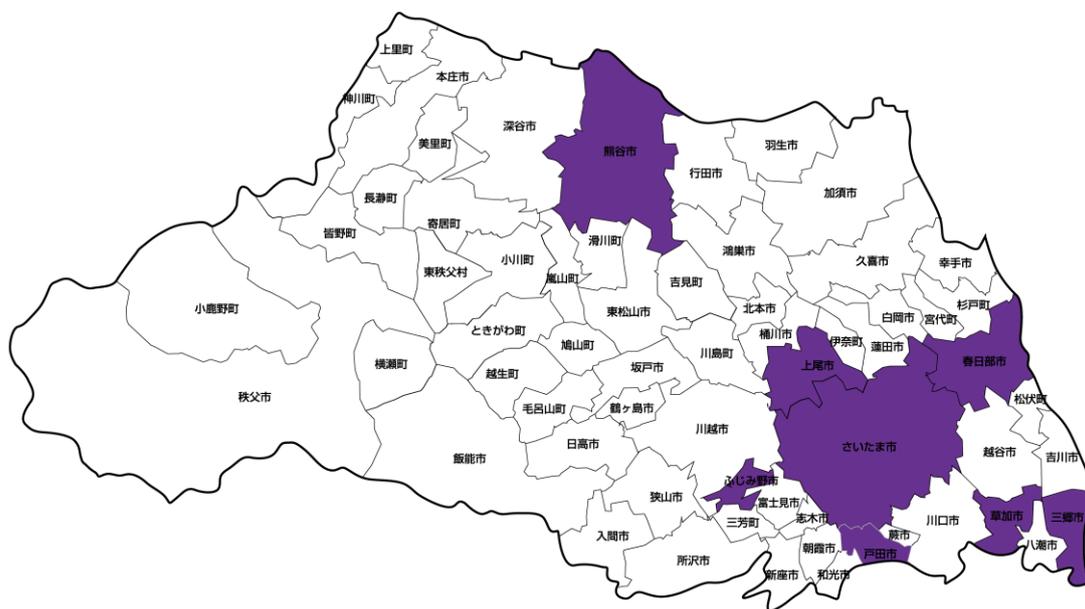


(3) 自転車ネットワーク計画等の策定状況

令和2年（2020年）度末時点で自転車ネットワーク計画や構想を策定している県内の市町村は8市となっている。また、県内3地区（さいたま市、熊谷市、三郷市）で国の自転車通行環境モデル地区が指定されている。

ネットワークとして連続した安全な自転車利用の環境を計画的に創出するため、市町村が策定する自転車活用推進計画と関連して、市街地や駅周辺など自転車利用が多い地区を対象とした自転車ネットワーク計画の策定を進める必要がある。

自転車ネットワーク計画等を策定している市町村



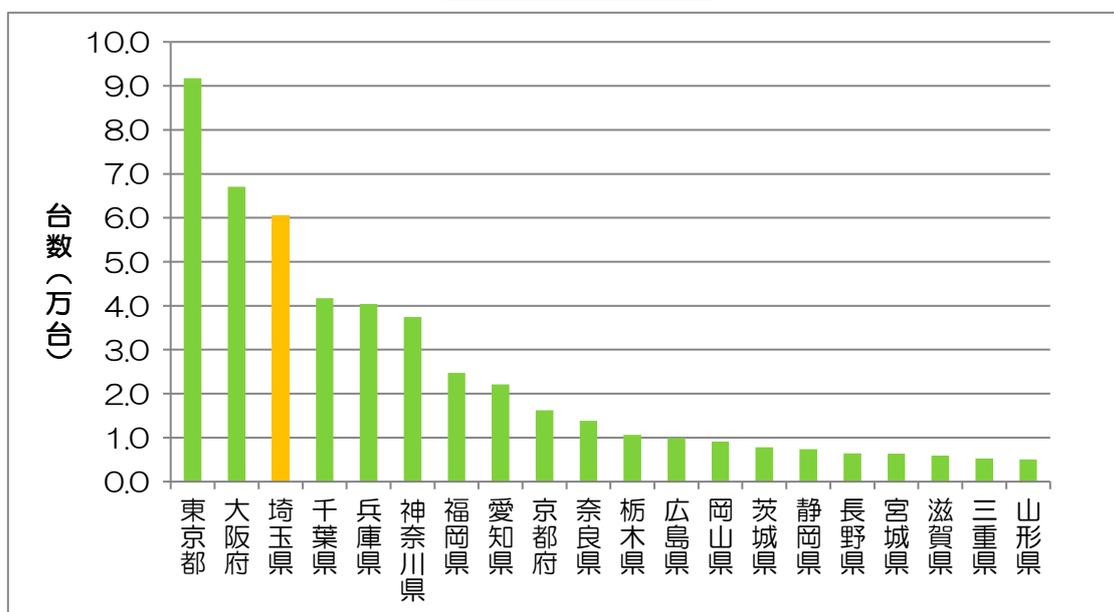
(4) 放置自転車対策の状況

放置自転車は、鉄道駅周辺や中心商業地などにおいて歩行者や他の車両の通行の支障となるほか、景観を損ねるものとなる。

県内における駐輪場の整備台数は約 6 万台であり、本県の自転車保有台数の高さ按比例して全国的に見ても上位となっている。

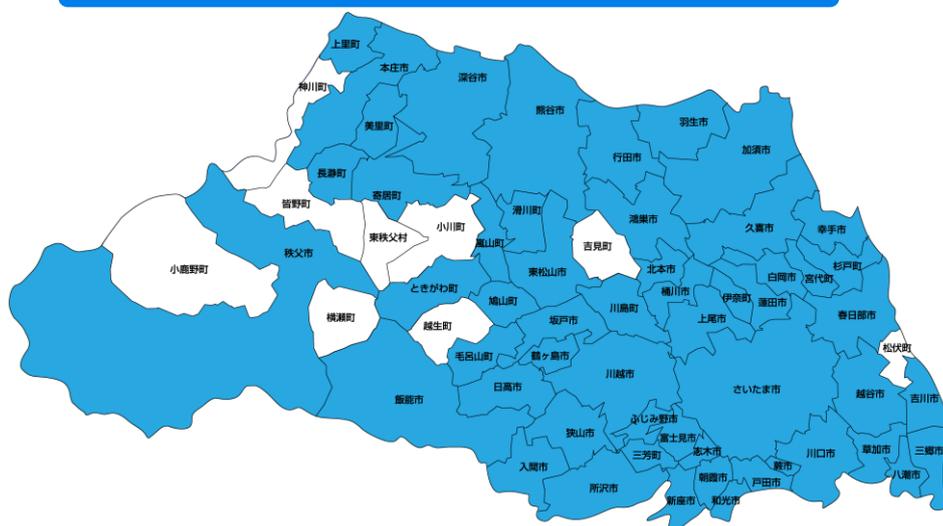
また、県内 63 市町村のうち、54 市町で自転車等の駐車対策に関する条例が制定されている。放置自転車を禁止する区域の設定などにより放置自転車の撤去・移動を規定する「自転車等放置防止条例」や、百貨店、スーパーマーケット、銀行などの大量の駐車需要を生じさせる施設に対する「自転車駐車場の設置を義務付ける条例（附置義務条例）」、公共の「自転車駐車場の管理に関する条例（駐車管理条例）」などがあり、環境保全条例の中で自転車の放置を禁止するケースもある。

駐輪場の整備状況



(出典：令和 2 年都市計画現況調査)

自転車等の駐車対策に関する条例を制定している市町村



(5) シェアサイクルやレンタサイクルの状況

シェアサイクルやレンタサイクルは、民間事業者により実施されている都市があるほか、観光振興や都市内の交通手段として積極的に自転車を位置づけ、公設民営などで実施している都市もある。

〔県内における市町村等の団体が推進するシェアサイクル等の状況〕

区域	名称	運営主体
さいたま市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
川越市	川越市自転車シェアリング	民間事業者
熊谷市	ワイルドナイツサイクルシェアリング	民間事業者
川口市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
行田市	観光レンタサイクル	民間事業者
秩父市、横瀬町、皆野町、長瀬町、小鹿野町	秩父広域観光レンタサイクルサイクルっとちちぶ	一般社団法人秩父地域おもてなし観光公社
所沢市	所沢市シェアサイクル実証実験	民間事業者
加須市	かぞ観光レンタサイクル	加須市経済部観光振興課
春日部市	レンタサイクル	一般社団法人春日部市観光協会
	レンタサイクル	道の駅「庄和」指定管理者 庄和商工会
志木市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
狭山市	(仮称)狭山市駅西口第1自転車駐車場レンタサイクル	指定管理者
羽生市	はにゆう観光レンタサイクル	一般社団法人羽生市観光協会
鴻巣市、北本市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
深谷市	レンタサイクル事業「フカペダル」	深谷商工会議所
朝霞市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
和光市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
新座市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
三郷市	三郷駅北口自転車駐車場レンタサイクル	公益財団法人自転車駐車場整備センター
幸手市	幸手市レンタサイクル	幸手市観光協会
ふじみ野市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
伊奈町	伊奈町レンタサイクル	伊奈町観光協会

コラム

災害時におけるシェアサイクルの活用

避難所にシェアサイクルポートを配置し、避難者の移動手段として活用するなど、シェアサイクルは災害時の活用としても有効的である。

(平成30年7月西日本豪雨の際の広島市の事例)



(出典：シェアサイクルの在り方検討委員会 資料(国土交通省)より)

MaaSとシェアサイクル

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことである。

公共交通手段の1つとして、シェアサイクルが期待されている。



（出典：和光市未来技術地域実装協議会 資料より）



（出典：国土交通省 HP より）

(6) 自転車活用に関連する計画

本県の自転車活用の推進にあたって、関連する基本計画の概要を以下に示す。

〔主な関連計画の状況〕

第11次埼玉県交通安全計画	
計画趣旨	埼玉県内の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、国の第11次交通安全基本計画に基づき、本県及び関係機関が実施する施策等を示したものの。
計画期間	令和3年度～令和7年度
基本理念	交通事故ゼロの「安心・安全 埼玉」を目指して
主要施策	道路交通環境の整備 交通安全思想の普及徹底 安全運転の確保 道路交通秩序の維持 被害者支援の充実と推進 研究開発及び調査研究の充実 鉄道と踏切道の安全確保
計画目標	令和7年までに ・年間の交通事故死者数を100人以下とする ・年間の重傷者数を1,500人以下とする。

第3期埼玉県観光づくり基本計画	
計画趣旨	埼玉県観光づくり推進条例に基づき、観光づくりに関する施策を総合的かつ計画的に推進する。この計画は、県、市町村、県民、観光事業者及び観光関係団体が一体となって観光づくりを進めるため、本県における観光の基本方針、基本施策などを示したものの。
計画期間	令和4年度～令和8年度
基本理念	旅したくなる また来たくなる ずっと居たくなる埼玉
基本方針 主要施策	ポストコロナを見据え、チャンスに変える ・安心・安全で誰もが楽しめる観光づくり推進 ・観光産業の持続的発展の促進 デジタル技術で創る・魅せる ・デジタル技術を活用した魅力と利便性の向上 ・国内外への効果的な魅力発信 埼玉らしさを磨く・極める ・アニメの聖地化の更なる推進 ・強みを生かした何度も訪れたくなる埼玉観光の確立

埼玉県スポーツ推進計画	
計画趣旨	埼玉県がスポーツを推進していく上で目指すべき施策の方向性や取組を示すもの。「埼玉県5か年計画－希望・活躍・うるおいの埼玉－」を踏まえたスポーツ推進に係る部門別計画であり、スポーツ基本法第10条第1項に定める「地方スポーツ推進計画」としても位置付ける。
計画期間	平成30年度～令和4年度
基本理念	これまでのスポーツ施策の推進を継承しつつ、こうしたスポーツの持つ大きな力を最大限に生かし「スポーツがつくる活力ある埼玉」の実現を目指す。
基本目標 主要施策	<p>県民誰もがスポーツを楽しむ元気な埼玉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スポーツ参画人口の拡大 ・子供のスポーツ活動の充実 <p>スポーツの力で築く魅力あふれる埼玉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スポーツ参画人口の拡大 ・子供のスポーツ活動の充実 ・スポーツを通じた地域の活性化 <p>世界を目指して飛躍するスポーツ王国埼玉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世界に羽ばたくトップアスリートの輩出

埼玉県健康長寿計画	
計画趣旨	健康増進法第8条に定める県の健康増進計画として、国の「国民の健康の増進の総合的な推進を図るための基本的な方針（健康日本21（第2次）」（平成25年度～令和4年度）を勘案して策定したもの。
計画期間	令和元年度～令和5年度
基本理念	誰もが、健康で、生き生きと暮らすことができる「健康長寿社会」の実現
長期的目標 施策	<p>健康寿命の延伸と健康格差の縮小</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活習慣病の予防や生活習慣の改善を促進し、健康寿命の延伸と健康格差の縮小を図る。 <p>生活習慣病の発症予防と重症化予防の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・がん、循環器疾患、糖尿病などの生活習慣病の予防を図る。 <p>生活習慣の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・食や運動などの生活習慣の改善を図る。 <p>社会生活を営むために必要な機能の維持及び向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乳幼児期から高齢期まで、それぞれのライフステージにおいて、心身機能の維持・向上を図る。 <p>生き生きと暮らすための社会環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域における健康づくりの取組を促進する。

埼玉県環境基本計画	
計画趣旨	埼玉県環境基本条例の基本的理念である「健全で恵み豊かな環境を維持しつつ、環境への負荷の少ない持続的に発展することができる社会」の構築を図るため、同条例に基づき環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定するもの。
計画期間	令和4年度～令和8年度
目指す社会	「安心・安全」が確保されることを前提として、「低炭素」・「循環」・「自然共生」の各分野で、各主体が「協働」して取り組み、健全で恵み豊かな環境を維持しつつ、環境への負荷の少ない持続的に発展することができる社会
長期的目標	温室効果ガス排出実質ゼロとする脱炭素社会、持続的な資源利用を可能とする循環型社会づくり 安心、安全な生活環境と生物の多様性が確保された自然共生社会づくり あらゆる主体の参画による持続可能な社会構築のための産業・地域・人づくり
施策展開	<ul style="list-style-type: none"> ・ 様々な環境問題の統合的解決 ・ 環境・経済・社会の諸課題の統合的解決 ・ 地域社会の持続可能性の向上 ・ 地球規模の影響を意識した地域からの行動 ・ 先進技術の活用、変化を捉えた意識や行動の変革 ・ 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた対応

まちづくり埼玉プラン	
計画趣旨	「まちづくり埼玉プラン」は埼玉県5か年計画や都市計画審議会からの提言を踏まえ、埼玉県の都市計画の基本指針として策定したもの。
目標期間	平成20年度から概ね20年間を想定
将来都市像	埼玉の将来都市像「みどり輝く 生きがい創造都市」 ～暮らし続けるふるさと埼玉～ <ul style="list-style-type: none"> ・ 暮らしやすく、ふるさととして愛着のもてる都市 ・ 誰もがいきいきと働いている元気な都市 ・ 地域の営みが未来につながる都市
まちづくりの目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンパクトなまちの実現 ・ 地域の個性ある発展 ・ 都市と自然・田園との共生



5. 自転車活用における課題

本県の自転車利用に関連する現状を踏まえると、今後の自転車活用推進にあたっては、以下のような課題がある。

(1) 空間確保

本県は、平坦な土地で鉄道網が充実していることから自転車が末端交通手段として利用しやすい環境にあり、全国的に見ても自転車保有率、自転車利用者の割合が非常に高い。自転車の利用目的別では、若年層では通勤・通学の自転車利用割合が高く、高齢者では買い物の自転車利用割合が高くなっている。

このような本県の高い自転車利用ニーズを踏まえた場合、自転車通行空間整備の推進など、安全で快適な通行空間の確保が急務となっている。

(2) 地域振興

自転車利用に適した本県の地域特性等を踏まえ、自転車を重要な交通手段として位置づけたまちづくりや地域の活性化施策の推進が不可欠である。

このようなまちづくりにあたっては、自転車関連企業等との連携による利用促進や安全利用啓発イベントの開催などの産業振興やサイクルスポーツの振興とあわせて取り組んでいく必要がある。

また、観光客等が名所・景勝地などを自転車で効率的に巡る観光ルートの充実や、自転車愛好家向けのサイクリングルートの整備、休憩施設の整備などが望まれており、自転車ネットワークにおける拠点施設の充実が必要である。

(3) 都市環境

コンパクト、スマート、レジリエントの3つをコンセプトとする「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」において、自転車の有効活用が求められている。

低炭素型ライフスタイルへの転換の観点から、日常的な交通手段を、自家用車から公共交通機関や自転車などエコな交通に転換していくことが求められている。

このようなことから、鉄道や路線バスなどの公共交通機関との交通結節点にアクセスする自転車交通の環境整備を促進するため、自転車活用推進計画や自転車ネットワークや拠点施設の整備計画の策定が求められている。

(4) 健康増進

健やかな生活を長く営めるよう、生涯にわたる生活の質の向上や社会生活に必要な機能を維持・向上することがますます重要となっており、ライフステージに合わせた運動習慣の定着や身体活動量の増加を目指し、身体活動や運動に取り組みやすい環境が

必要である。その環境づくりのひとつの手法として、身近な生活圏の中に自転車ネットワークを整備し、高齢者、障害者等を含むあらゆる利用者の目的に合った多様な自転車を健康的に利活用できる環境を整備する必要もある。

(5) 安心・安全

本県の自転車の保有・利用状況、自転車利用者における交通事故等の状況を踏まえ、県民の自転車の安心・安全な利用に資する情報提供、広報、安全教育が急務である。

中でも自転車乗用中の交通事故死傷者が最も多い年齢層が15歳～18歳であり、自転車に乗り始める児童や通学等で利用機会が増える生徒の安全意識や利用マナーの向上が不可欠である。

自転車の安全利用の先進県として、「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を核とした体系的な自転車安全利用対策の推進、交通安全教育の充実が求められている。

第3章

自転車活用の基本目標

1. 基本目標

本県の目指すべき「自転車活用の将来像」を踏まえ、次のとおり基本目標を定める。

基本目標1 安心・安全な自転車活用の推進による健康長寿埼玉の実現

安全教育等で事故のない安心・安全な自転車活用環境の創出を進めるとともに、身近なサイクリングの場や機会を提供し、心豊かで誰もが生き生きとした健康長寿埼玉の実現を目指す。また、災害時の交通機能を維持するための手段の一つとして自転車が活用できる環境の実現を目指し、平時から通勤、通学や業務などでの自転車活用を進め低炭素社会の実現に寄与する。

基本目標2 サイクルツーリズムの推進による観光立県埼玉の実現

首都に隣接し、みどりの空間や清流など豊かな自然に恵まれた田園都市という特性を生かし、自然や歴史・文化、スポーツなど本県の様々な魅力とサイクリングを活用した観光施策の促進と自転車通行空間の整備等によるホスピタリティの向上を図り、県内外から人が集う埼玉の実現を目指す。

基本目標3 良好な都市の形成による自転車が使いやすい埼玉の実現

「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」の推進に資する子育て世代から高齢者まで誰もが安全に自転車に乗れる良好な都市空間の整備を進め、快適な交通手段として自転車が使いやすい埼玉の実現を目指す。

1. 安心・安全な自転車活用の推進による健康長寿埼玉の実現

自転車を使いやすい空間づくりと連携し、あらゆる利用者の目的に合った多様な自転車の日常的な利用を促進することで、身体活動量の増加、底上げを図り、生活習慣の改善や心身のリフレッシュなどの健康増進に寄与していく。また、県民の体力の向上や余暇の充実に資するようサイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人々がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。

さらに、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の抑止や、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安心・安全を向上させる。

(1) 自転車の安全な利用の促進

内容

「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、広報・啓発、交通安全教育を通じて交通ルールを周知するとともに、自転車利用者に対する指導取締りを推進するなどして、県民の自転車の安全利用に対する意識の向上を図る。

主な取組

- 自転車安全利用五則を活用した交通ルールの周知（防犯・交通安全課、交通総務課）
- 子供自転車運転免許制度等の推進（交通総務課）
- 高齢者自転車安全講習制度の推進（交通総務課）
- 埼玉県高校生自転車安全教育プログラムの実施（保健体育課、交通総務課）
- 自転車用ヘルメットの着用促進（防犯・交通安全課、交通総務課）
- 自転車月間（5月）を中心とした広報・啓発活動等の強化（防犯・交通安全課、交通総務課）
- 自転車利用者に対する警告・指導取締り活動の重点的な実施（交通指導課）
- 自転車損害保険等の加入促進（防犯・交通安全課）

指標

交通事故死者数

現状値 ■ 121人

令和2年（2020年）

自転車事故の確実な減少により

目標値 ■ 96人

令和8年（2026年）



高齢者自転車安全講習



子供自転車運転免許制度

(2) 健康で環境に優しい自転車の活用推進

内容

県民の健康に関する理解力の底上げや、サイクルスポーツの振興を推進するとともに、低炭素で健康的な自転車の活用を促進する。

主な取組

- 公園等における既存のサイクリングコースの活用促進（公園スタジアム課）
- 多様なサイクルスポーツの普及促進・安全利用（スポーツ振興課）
- 健康長寿埼玉プロジェクトにおいて自転車活用を推奨（健康長寿課）
- 都市交通データの収集・分析による自転車の利用促進（都市計画課）
- マイカー通勤が多い企業への自転車通勤の推奨（大気環境課）

指標

自転車の日常的な利用率

現状値 ■ 26.2%

令和3年（2021年）

目標値 ■ 30.0%

令和8年（2026年）



公園内サイクリングコース（久喜市）



自転車通勤



公園内レンタサイクル（熊谷市）



タンデム自転車体験

(3) 災害時における自転車活用の推進

内容

災害時における自転車の活用を推進することにより、危機管理体制の強化、地域社会の安心・安全を確保する。

主な取組

- 地域機関における災害時の自転車の活用（県土整備部）

2. サイクルツーリズムの推進による観光立県埼玉の実現

自転車の走行環境、自転車利用者の受入環境、サイクルルート沿線の魅力づくりなど、ハード・ソフトの両面から官民様々な関係者と連携した取組を行い、サイクリストの期待に応えるホスピタリティを提供し、県内外の自転車利用者の誘客を図る。

(1) 自転車に関する国際的な大会等の開催・支援

内
容

サイクルスポーツの振興を図るため、関係機関が連携して自転車に関する国際的な大会等の開催や支援を行う。

主
な
取
組

- 秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会の開催（スポーツ振興課）
- ツール・ド・フランスさいたまクリテリウムの開催支援（スポーツ振興課）

(2) 県内外に向けたサイクルツーリズムの促進

内
容

サイクルツーリズムを推進するため県内外に向けて自然や歴史、文化など本県の魅力を発信するとともに自転車交通環境の整備等を促進する。

主
な
取
組

- 自転車みどころスポットを巡るルートの連携強化・広報（県土整備政策課、道路環境課）
- 自転車活用による県内観光の発掘やPR（観光課）
- サイクルトレインの導入拡大促進（交通政策課）

指
標

本県で観光・レジャーなどを楽しむ人の数

現状値 ■ 7,349 万人

令和2年（2020年）

サイクルツーリズムの促進などにより

目標値 ■ 1億6,000万人

令和8年（2026年）



秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会（秩父市）



秩父広域観光レンタサイクル
サイクルっとちちぶ（秩父市）

3. 良好な都市の形成による自転車が使いやすい埼玉の実現

コンパクトなまちづくりと合わせてコミュニティを育むまちづくりを推進し、徒歩や自転車等の緩やかでエコな交通を中心とした生活圏を構築する。また、誰もが安全で快適な交通手段として自転車に乗りたくなるような街並みや景観にマッチした通行空間の整備を進める。

(1) 自転車通行空間の計画的な整備の推進

内容 県内市町村における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

主な取組

- 自転車活用推進計画の策定の促進（自転車ネットワーク計画を含む）（県土整備政策課）
- 自転車通行空間の整備の推進（道路街路課、道路環境課）
- 市町村との連携による駅周辺などでの自転車通行空間の重点整備（道路環境課）
- 既設の自転車通行空間の適切な維持管理の推進（農村整備課、道路環境課）

指標

県が行う自転車通行空間の整備

現状値 ■ 162.5 km

令和2年（2020年）度末

目標値 ■ 212.5 km

令和8年（2026年）度末

(2) 自転車通行空間の確保

内容 自転車通行空間上の違法駐車取締りや道路の適切な維持管理により、自転車通行空間の確保を推進する。

主な取組

- 自転車通行帯の指定の推進（交通規制課）
- 違法駐車取締りの推進等（交通指導課）
- 既設の自転車通行空間の適切な維持管理の推進（農村整備課、道路環境課） **再掲**



（3）都市における自転車利用環境の向上

内容

市町村・公共交通機関・シェアサイクル事業者等との連携強化や ICT 技術の普及等により、地域の自転車利用ニーズに応じた駐輪場、サイクルポートの設置促進やシェアサイクルの普及促進など自転車が利用しやすい都市づくりを推進する。

主な取組

- 埼玉版スーパー・シティの推進に資する自転車活用の支援（県土整備政策課）
- ICT 技術を活用した自転車利用の支援（交通政策課、県土整備政策課、都市計画課）
- 市町村におけるシェアサイクル導入等の取組支援（県土整備政策課、都市計画課、市街地整備課）
- 駐輪場等の設置に関する支援（交通政策課、道路街路課、都市計画課、市街地整備課）
- 道の駅と連携した自転車利用環境の向上（道路環境課）



自転車シェアリングのサイクルポート（川越市）



自転車シェアリングのサイクルポート（さいたま市）

第5章

自転車通行空間の創出における基本的考え方

1. 自転車通行空間創出の基本となる考え方

自転車の活用を推進し、多様な交通手段が選べる環境を整備するため、次の考え方を基本に自転車通行空間の創出に取り組む。

●考え方1

市町村が策定する自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の創出

●考え方2

鉄道駅などの交通結節点と各地域拠点とを結節する自転車通行空間の創出

●考え方3

自転車の利用や事故が多い地区における安心・安全な自転車通行空間の創出

●考え方4

健康増進や観光振興、まちづくりなど県や市町村の関連施策に基づいた自転車通行空間の創出

2. 県管理道路における自転車通行空間の整備

自転車通行空間は、埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例など道路の種別に応じた道路構造の技術基準に基づき、次の項目を考慮して整備する。

- ①自転車通行空間の整備に必要な道路幅員
- ②交通状況（自転車交通量、自転車利用状況等）
- ③市町村の自転車通行空間のネットワーク

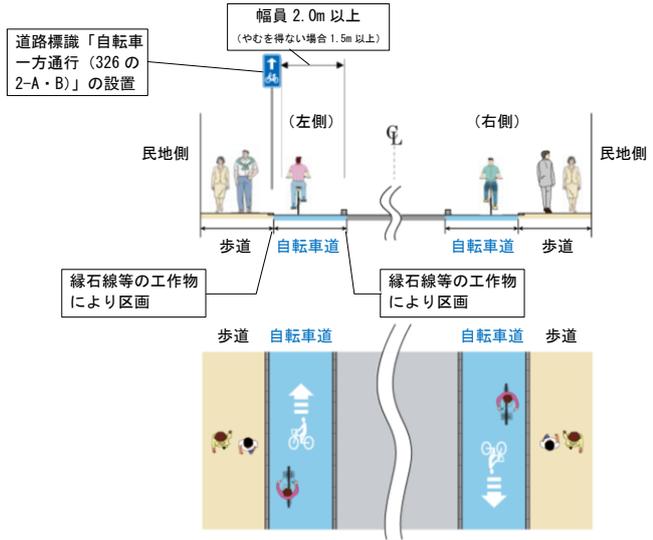
なお、地域の実情により、完成形態（本来の整備形態）による自転車通行空間の整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用し、自転車通行空間の整備を推進する。

<整備形態1 自転車道>

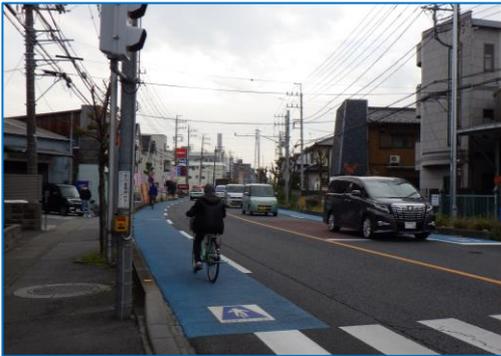
【一方通行の場合】



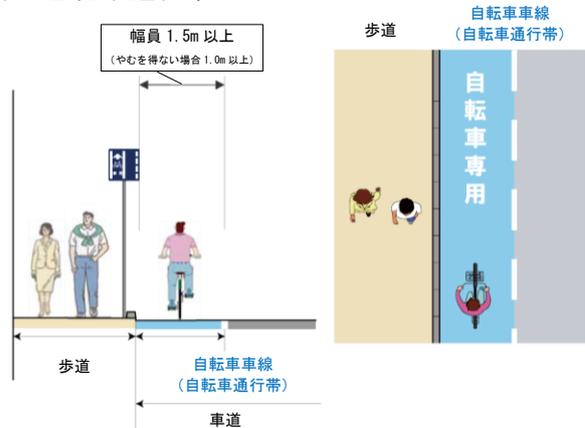
車道上で縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



<整備形態2 自転車車線 (自転車通行帯)>



交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。
自転車と自動車を視覚的に分離



<整備形態3 車道混在>

整備形態1又は2の整備が当面困難な場合



法定外標示により、自転車の走行位置等を明示



第6章

計画のフォローアップ 及び見直し方法

関係部局等で構成する推進会議を設置するなど、各年度において、施策の取組状況の把握、目標指標の達成度の検証、フォローアップを行う。

また、検証結果を踏まえて、令和9年（2027年）度以降の次期計画の検討を行う。



参考資料

取組一覧

基本目標 1 安心・安全な自転車活用による健康長寿埼玉の実現

施策	取組	指標
(1) 自転車の安全な利用の促進	①自転車安全利用五則を活用した交通ルールの周知（防犯・交通安全課、交通総務課）	交通事故死者数 121人 (2020年) ↓ 自転車事故の 確実な減少により 96人 (2026年)
	②子供自転車運転免許制度等の推進（交通総務課）	
	③高齢者自転車安全講習制度の推進（交通総務課）	
	④埼玉県高校生自転車安全教育プログラムの実施（保健体育課、交通総務課）	
	⑤自転車用ヘルメットの着用促進（防犯・交通安全課、交通総務課）	
	⑥自転車月間（5月）を中心とした広報・啓発活動等の強化（防犯・交通安全課、交通総務課）	
	⑦自転車利用者に対する警告・指導取締り活動の重点的な実施（交通指導課）	
	⑧自転車損害保険等の加入促進（防犯・交通安全課）	
(2) 健康で環境に優しい自転車の活用推進	①公園等における既存のサイクリングコースの活用促進（公園スタジアム課）	自転車の日常的な 利用率 26.2% (2021年) ↓ 30.0% (2026年)
	②多様なサイクリングスポーツの普及促進・安全利用（スポーツ振興課）	
	③健康長寿埼玉プロジェクトにおいて自転車活用を推奨（健康長寿課）	
	④都市交通データの収集・分析による自転車の利用促進（都市計画課）	
	⑤マイカー通勤が多い企業への自転車通勤の推奨（大気環境課）	
(3) 災害時における自転車活用の推進	①地域機関における災害時の自転車の活用（県土整備部）	

基本目標2 サイクルツーリズムの推進による観光立県埼玉の実現

施策	取組	指標
(1) 自転車に関する国際的な大会等の開催・支援	①秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会の開催 (スポーツ振興課)	本県で観光・レジャーなどを楽しむ人の数 7,349万人 (2020年) ↓ サイクルツーリズムの促進などにより 1億6,000万人 (2026年)
	②ツール・ド・フランスさいたまクリテリウムの開催支援(スポーツ振興課)	
(2) 県内外に向けたサイクルツーリズムの促進	①自転車みどころスポットを巡るルートの連携強化・広報(県土整備政策課・道路環境課)	
	②自転車活用による県内観光の発掘やPR(観光課) ③サイクルトレインの導入拡大促進(交通政策課)	

基本目標3 良好な都市の形成による自転車を使いやすい埼玉の実現

施策	取組	指標
(1) 自転車通行空間の計画的な整備の推進	①自転車活用推進計画の策定の促進(自転車ネットワーク計画を含む)(県土整備政策課)	県が行う自転車通行空間の整備 162.5km (2020年度末) ↓ 212.5km (2026年度末)
	②自転車通行空間の整備の推進(道路街路課、道路環境課)	
	③市町村との連携による駅周辺などでの自転車通行空間の重点整備(道路環境課)	
	④既設の自転車通行空間の適切な維持管理の推進(農村整備課、道路環境課)	
(2) 自転車通行空間の確保	①自転車通行帯の指定の推進(交通規制課)	
	②違法駐車取締りの推進等(交通指導課)	
	③既設の自転車通行空間の適切な維持管理の推進(農村整備課、道路環境課) 再掲	
(3) 駐輪場等の設置及びシェアサイクルの普及促進	①埼玉版スーパー・シティの推進に資する自転車活用の支援(県土整備政策課)	
	②ICT技術を活用した自転車利用促進(交通政策課、県土整備政策課、都市計画課)	
	③市町村におけるシェアサイクル導入等の取組支援(県土整備政策課、都市計画課、市街地整備課)	
	④駐輪場等の設置に関する支援(交通政策課、道路街路課、都市計画課、市街地整備課)	
	⑤道の駅と連携した自転車利用環境の向上(道路環境課)	

用語の解説

用語		説明
あ 行	EQ	Emotional intelligence Quotient の略。知能指数であるIQに対し、「こころの知能指数」と呼ばれる。主に、挫折しても頑張れる能力、衝動をコントロールできる能力、他人に共感できる能力などを指す。
か 行	観光入込客の数	日常生活圏以外の場所へ旅行し、滞在が報酬を得ることを目的としない人を対象とした来訪客数（観光地点及び行祭事・イベントを訪れた人数）。
	クロスバイク	マウンテンバイクやロードレーサを一般道路での走行に適するように設計された自転車の総称。
	健康経営	企業等が従業員等の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に実践すること。経済産業省では、健康経営に係る各種顕彰制度を創設。
	高速自動車国道	自動車の高速交通のための道路で、全国の自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化の重要な地域を連絡するもの国道や、国の利害に特に重大な関わりを持つ国道。いわゆる高速道路である国道。
	高速鉄道	専用路線をもち、高速・大量輸送の機能をもっている鉄道。日本では都市圏周辺のJR、私鉄、地下鉄路線が相当する。
	子供自転車運転免許制度	自転車を利用する小学生に対して、早い時期から安全な乗り方を指導することで、基本的な交通ルールを体得させて安全意識を高め、児童の将来にわたる交通事故を防止することを目的とした制度。
さ 行	サイクルツーリズム	サイクリング・自転車と観光・旅行を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的とした旅行事業。
	サイクルトレイン	乗客の自転車を、鉄道の車両内に、輪行状態ではなく解体せずに持ち込むことができる鉄道サービス。
	サイクルポート	直訳は自転車を駐輪するための場所のこと。ただし、日本のシェアサイクルで、利用者が、自転車の借り出しと返却を別の駐輪場で行えるシステムにおいて、その駐輪場をサイクルポートと呼ぶ。
	サイクルラック	主に手動操作で、個別に自転車を出し入れする駐車装置。平面的に収納する形式（前輪ラック、傾斜ラック等）、自転車を上下2段に収容する形式等がある。
	再生可能エネルギー	太陽光、太陽熱、風力、水力、地熱、バイオマス等、持続的に利用することが出来るエネルギーの総称。
	埼玉県5か年計画	埼玉県が、令和4年度からの5年間に取り組む施策の体系を明らかにした県政運営の基本となる計画。
	埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例	埼玉県が管理する県道について、道路の構造の技術的基準、道路標識の寸法の基準、道路移動等円滑化基準を定める条例。道路法及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の改正を受けて制定。
	埼玉県高校生自転車安全教育プログラム	自転車事故においては、高校生の占める割合が高い状況にあることを踏まえ、埼玉県警察と埼玉県教育委員会が連携して行う継続的・系統的な自転車安全教育。

さ 行	埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例	埼玉県が、自転車の安全な利用を促進するため、県、県民、自転車利用者、事業者、関係団体の責務や、自転車安全利用に関する施策の基本事項を定めた条例。
	シェアサイクル	自転車を共同利用する交通システム。特にコミュニティサイクルは多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこの拠点(ポート)からでも借り出して、好きなポートで返却ができる仕組み。
	シティ車(シティサイクル)	主に日常の交通手段やレジャーに用いられる短中距離、低中速走行用の一般用自転車。日本における自転車の中で最も一般的で多数を占める。
	自転車安全利用五則	国による自転車に乗るときの基本的ルールの中で特に重要な内容。「自転車は、車道が原則、歩道は例外」「車道は左側を通行」「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」「安全ルールを守る」「子どもはヘルメットを着用」。
	自転車活用推進計画(国策定)	自転車活用推進法に基づき、国における自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画。(平成 30 年 6 月 30 日閣議決定)
	自転車活用推進法	基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする法律。(平成 28 年法律第 113 号、平成 29 年 5 月 1 日施行)
	自転車専用通行帯 (普通自転車専用通行帯)	車両通行帯のうち、自転車を通らなければならない、また軽車両以外の車両が通行してはならない車両通行帯。(道路交通法)
	自転車駐車場の管理に関する条例 (駐車管理条例)	指定区域内において、基準に基づき設置した自転車駐車場の管理について定めた条例。
	自転車駐車場の設置を義務付ける条例 (附置義務条例)	指定区域内において、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる一定規模以上の施設を新築又は増築する場合、施設設置者が、その施設または近接する場所に、基準台数以上の自転車等駐車場を設置しなければならないことを定めた条例。
	自転車通行環境モデル地区	国土交通省と警察庁が合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となる地区を全国で指定した地区。分離された自転車走行空間を戦略的に整備するため、事業に対する助言や重点的な支援が受けられる。
	自転車等放置防止条例	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づき、公共の場所における自転車等の放置による住民の生活環境の障害を防止する条例。
	自転車ネットワーク計画	国土交通省と警察庁が共同で策定した、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにより、地域の課題やニーズに対応し、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、市区町村の策定を推進する面的なネットワーク計画。
	自転車みどころスポットを巡るルート 100	一般者からのみどころスポットなどの提案をもとに、県内を 11 ブロックに分け、県地域振興センター、県土整備事務所、市町村、県警、NPO などをメンバーとした地域別ワーキング、外部有識者のアドバイザー会議を経て決定した案内ルート。ルート上には案内板や距離標を設置。
ジモトの魅力伝え隊	埼玉県南西部地域6市1町の地域資源を案内する自転車ツアーガイドを養成し、毎年、自転車ツアーを開催。市町職員・商工会・NPO・ボランティア・南西部地域振興センターで構成される実行委員会が運営。	

さ 行	スケアード・ストレイト教育技法	恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。交通安全教育の場合、事故現場を再現してみせ、交通ルールの大切さを学ばせる等の手法がある。
	スポーツ車 (スポーツサイクル)	各種サイクルスポーツやレジャー用として長距離旅行、快速走行等に適する一般的な一般用自転車で、チェンジギヤを備えた自転車の総称。
	人生100年時代	ロンドン・ビジネス・スクールの教授が著書の中で提唱した言葉。寿命の長期化によって先進国の2007年(平成19年)生まれの2人に1人が103歳まで生きる「人生100年時代」が到来するとされている。
た 行	代表交通手段分担率	人がある目的地、ある地点からある地点まで移動する際に利用した交通手段のうち、代表的な交通手段(一般的に航空、鉄道、旅客船、路線バス、自家用車・自転車の優先順位)について、調査地域で移動する多数の人に関する集計を行い求めた割合(調査地域で利用される交通手段の割合)。
	タンDEM自転車	2輪又は3輪で、2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた自転車。令和3年7月1日からタンDEM自転車の2人乗りによる公道走行が可能になった。
	端末交通手段	人がある目的地、ある地点からある地点まで移動する際に利用した交通手段のうち、代表交通(鉄道・バス等)ではない、自宅等の出発地～代表交通等の間、あるいは目的地～代表交通等間の交通手段。
	秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会	埼玉県の子供の自転車競技の普及・発展を図るため、秩父宮杯を下賜し、昭和28年に始まった中距離ロードレース大会。
	駐輪場	自転車を駐輪(駐車)するために許可、指定された場所、施設の総称。
	ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム	世界最高峰のサイクルロードレース「ツール・ド・フランス」の名を冠した自転車競技イベント。ツール・ド・フランス本大会で活躍した選手が集結し、さいたま新都心周辺の特設コースでレースを行う。
	電動アシスト車 (電動アシスト自転車)	電動機を備え、乗る人のペダリングの力によって発生する回転出力が、電動機の駆動出力を発生させる仕組みの自転車の総称。
	東京2020オリンピック・パラリンピック	2021年夏季に東京及びその周辺で開催されたオリンピック・パラリンピック大会。埼玉県でもオリンピック4競技(バスケットボール、サッカー、ゴルフ、射撃)とパラリンピック1競技(射撃)を開催。
	ま 行	MaaS(マース)
や 行	幼児2人同乗基準適合自転車	幼児2人を同乗させる場合の安全基準((一社)自転車協会による)を満たした自転車。
ら 行	ラグビーワールドカップ2019	2019年に日本国内で開催された第9回ラグビーワールドカップ。大会は2019年9月20日～11月2日の日程で、熊谷ラグビー場を含む全国12の会場で開催。
	陸船車	刈せんしゃ。18世紀初めに、現在の本市で百姓をしていた庄田門弥が考案・発明した足踏み式自走四輪車。世界最古の自転車機能を有する乗り物とされている。



埼玉県自転車活用推進計画

(令和4年(2022年)度—令和8年(2026年)度)

埼玉県 県土整備部 県土整備政策課

〒330-9301

埼玉県さいたま市浦和区高砂3-15-1

TEL : 048-830-5018

FAX : 048-830-4863

メール : a5250-05@pref.saitama.lg.jp