



報道機関 各位

記者発表資料

平成 25 年 9 月 19 日(木)

問い合わせ先: 都市交通課

担当: 田口、山口

電話: 048-829-1053(直通)

さいたま市自転車ネットワーク構想について

さいたま市では現在「さいたま市自転車ネットワーク構想」を策定中であり、今回その中間報告案をとりまとめましたので、その概要についてお知らせします。

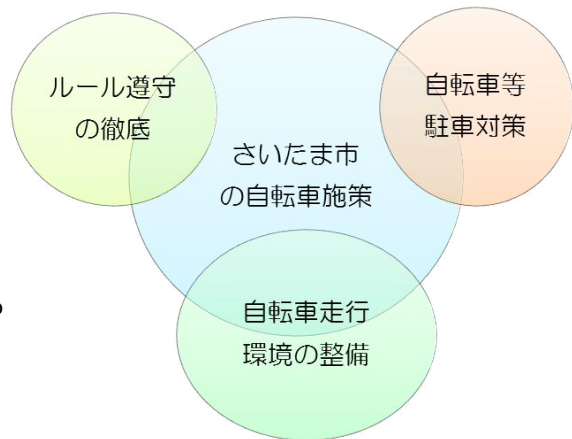
1. さいたま市自転車政策について(自転車ネットワーク構想の位置づけ)

さいたま市は、市内全体が比較的平坦であるため、以前から自転車利用が盛んでした。また、近年自転車が環境にやさしい乗り物として注目されるとともに、健康増進の手段としても幅広く利用されるようになりました。

埼玉県の自転車保有率は全国でもトップクラスであり、さいたま市においても鉄道利用者の15%が駅まで自転車を利用しているなど、自転車が都市交通手段のひとつとして重要なものになっています。

しかし、市内の車道における自転車走行空間が設置されているのは極わずかであり、必ずしも安全対策が十分であると言える状況ではありません。また、市内の放置自転車数は年々減少傾向にあるものの、いまだ1,500台以上が放置されており、引き続きその対策が必要な状況です。

そうした中、さいたま市の自転車政策は、自転車走行環境整備をはじめとした「はしる」、自転車等駐車対策を中心とした「とめる」、さらに自転車に関するルールの遵守を徹底する「まもる」を3つの柱として、自転車に係わる各種施策に取り組んでいます。



(1) 走行環境整備

平成24年11月に国土交通省及び警察庁から示された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を受け、さいたま市においても、昨年度から自転車ネットワーク構想の検討に着手し、現況の課題整理等を進めてきました。

今年度は、自転車利用状況を把握するため利用者へのアンケート調査を行うほか、ネットワーク候補路線の通行環境の現況を把握するため走行調査を行う予定です。

そのうえで、交通管理者や隣接自治体などの関係機関と調整しながら、200km程度のネットワーク、整備形態、整備スケジュールを含めた「自転車ネットワーク整備計画」を、今年度末までに策定する予定です。

(2) 駐車対策・利用転換

さいたま市の自転車等駐車対策については、これまでも自転車駐車場の整備や放置禁止区域の設定、放置自転車の撤去等を中心に行ってきました。

現在、市内には民間施設も含め、約12万台の自転車収容台数があり、駅周辺への集中台数約9万台を上回っているにもかかわらず、放置自転車が後を絶たない状況にあることから、駐車場利用率の向上と放置自転車対策の両面での施策推進が必要です。

そのため、これまでの放置自転車対策とあわせて、駐車施設の適正な配置や、位置情報発信をさらに充実させるなど、駐車施設利用率向上策を進めていきます。

さらには、コミュニティサイクルの導入により、自動車から自転車への利用転換を図るとともに、自転車をシェアすることによる放置自転車の減少などの効果が期待できます。



三橋総合公園サイクルポート（西区）

(3) ルール遵守の徹底

自転車利用に係るルール遵守の徹底策としては、幼児から高齢者までを対象とした交通安全教室の開催をはじめ、小学生を対象に自主的に基本的な交通ルールを体得させる「子ども自転車運転免許制度」の導入や、カーフリーデー等のイベント時における自転車の乗り方教室などを実施しています。



カーフリーデーイベント時の乗り方教室の様子

(4) 啓発

自転車政策に係る啓発としては、10月26日にさいたま新都心周辺で開催する「クリテリウム by ツールドフランス」や、9月21・22日に大宮駅西口鐘塚公園周辺で開催する「さいたまカーフリーデー」などにより、自転車への関心が高まり、自動車からの利用転換が進むことを期待しています。



2. 自転車ネットワーク構想の概要

(1) 基本方針

① 歩行者と自転車の安全確保

- 自転車が安心・安全に走行できる環境を創出する。
- 自転車のルール・マナーの啓発を徹底する。

② 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

- 自転車を都市交通体系の中で、重要な近距離交通手段(5km以内)として位置づけ、自動車に依存しない交通体系を構築する。

③ ネットワークの連続性・快適性確保による地域の魅力向上

- 自転車が目的地まで快適に走行できる連続したネットワークを構築することで、拠点間の回遊性が向上し、観光振興や地域活性化を生み出していく。

(2) 候補路線の視点

- ① 交通施設、学校、主な商業施設、主な居住地区等をつなぐ路線
- ② 安全性向上のため、自転車の通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズから自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車交通量が多い路線、及び自転車の利用増加が見込める路線
- ⑤ 既に自転車の通行空間が整備されている路線
- ⑥ ネットワークの連続性確保のために必要な路線

上記の視点から、次の位置づけにより路線を選定します。

◆広域ルート

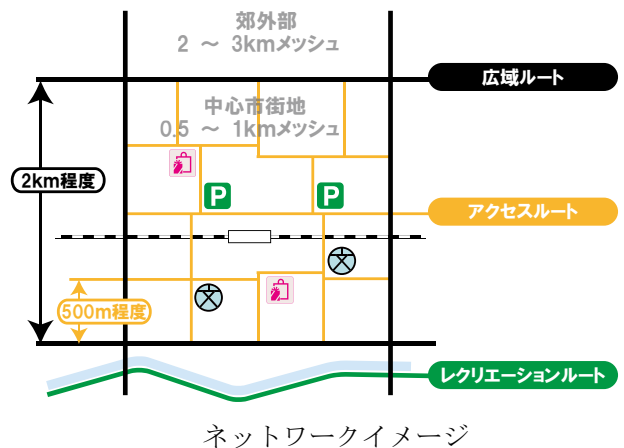
広域的移動のニーズと通行の円滑性を考慮し、概ね2km間隔で選定します。

◆アクセスルート

広域ルートと自転車利用が多く見込める主要施設をつなぐ路線、または広域ルート間をつなぐ路線で、概ね500m間隔で選定します。

◆レクリエーションルート

河川敷等を生かし屋外レクリエーションとしての機能を備えたルートを選定します。

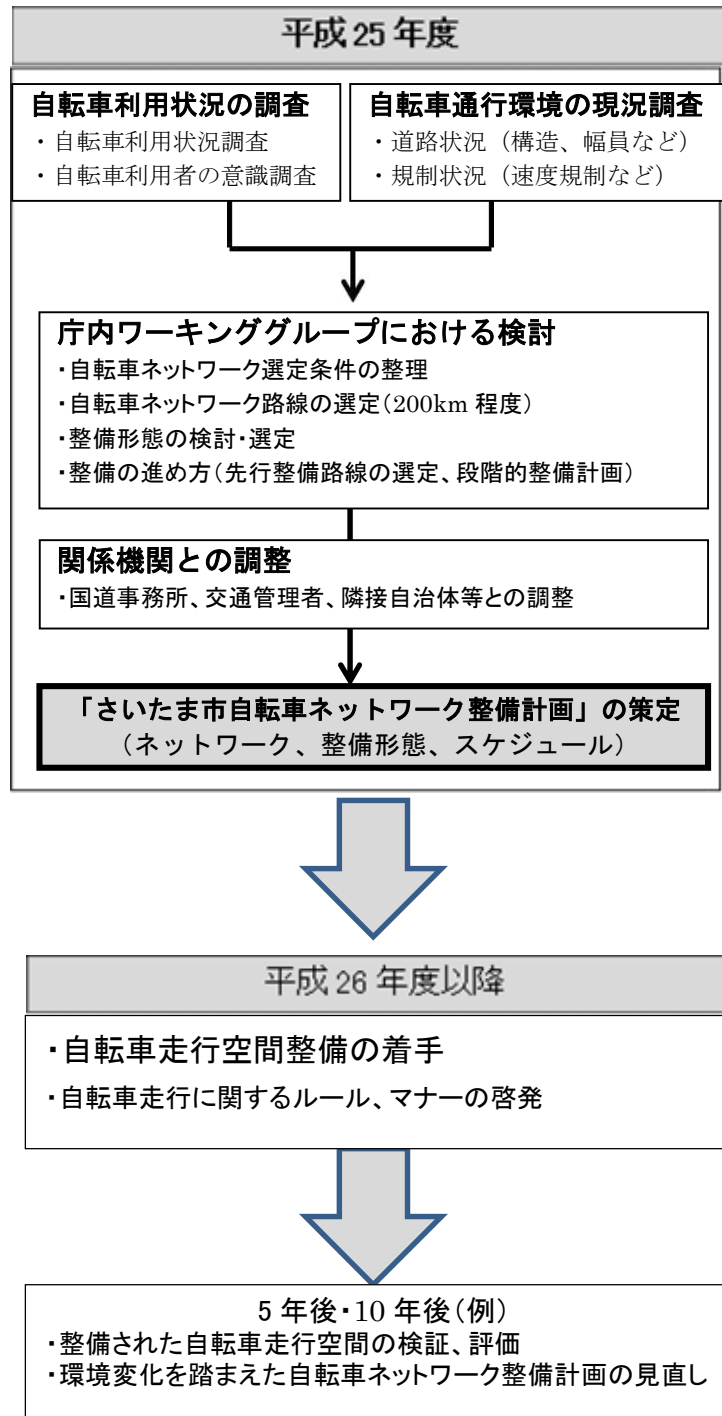


(3) 整備形態イメージ

各路線の状況に応じ、様々な整備形態を検討します。

自転車専用通行帯	自転車通行帯(法定外標示)
<p><市内事例> 岩槻区東町地区</p>	<p><市内事例> 埼大通り</p>
自転車通行位置明示(法定外標示)	自転車道
<p><他市事例> 小平市</p>	<p><市内事例> 大宮駅西口</p>

(4) 検討スケジュール



各検討段階において、住民等からの意見聴取を行う