

戸田市バイシクルシティ推進プラン（案） （戸田市自転車活用推進計画）

自転車を活用しているイメージのイラストを挿入

令和6年3月



戸田市



はじめに



自転車は、手軽で利便性が高く、環境にもやさしい移動手段として、子どもから高齢者まで幅広い世代にわたり日常生活で利用されています。また近年では、災害時における活用や地域活性化にも繋がることが注目され、「自転車を活かしたまちづくり」が各地で検討されはじめています。

国においても、新型コロナウイルス感染症の拡大などによる社会情勢の変化を踏まえ、令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」を策定し、自転車を活用した持続可能な社会の実現に向けた取組みを推進しているところです。

本市は市域がコンパクトかつ平坦な地形であることから、多くの市民が通勤や通学、買物などで自転車を利用しており、交通手段における自転車利用率の高さは埼玉県内で1位となっています。その一方で自転車が関連する交通事故も多く発生しており、身近な自転車の適正利用や環境整備を図るため、本市では平成25年に制定された「戸田市みんなで守ろう自転車の安全利用条例」に基づく交通安全ルール・マナーの周知・啓発や、「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」に基づく自転車通行空間の整備、また、駅前自転車駐車場の整備や放置自転車対策に加え、令和4年3月からは民間事業者との連携によるシェアサイクル事業を進めております。

こうした取組みに加え、本市の目標である人生100年時代に向けた「スマートウェルネスシティ構想」や、「SDGs未来都市」として、持続可能な「みんな輝く未来共創」のまちの実現を見据え、健康づくりや環境配慮、地域振興の観点からも、今後さらに自転車を活用したまちづくりを進めることが重要であると考えております。

このような状況を踏まえ、誰もが安心・快適に自転車を利用できる環境整備をハード・ソフトの両面から総合的かつ計画的に推進するため、戸田市版自転車活用推進計画となる「戸田市バイシクルシティ推進プラン」を策定しました。

本計画に基づき、市民の皆様や事業者の皆様とともに、安心・快適なサイクルシティ戸田の実現目指すと共に、「このまちで良かった」と思えるようなまちづくりに取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました市民の皆様、「戸田市バイシクルシティ推進プラン策定委員会」で熱心なご議論をいただきました委員の皆様、心より御礼申し上げます。

令和6年3月

戸田市長 菅原文仁

- 目次 -

第1章 総論(計画策定の趣旨)

1 - 1 計画策定の背景と目的	1
1 - 2 計画区域	2
1 - 3 計画期間	2
1 - 4 計画の位置付け	3
1 - 5 自転車を取り巻く社会の動向	6

第2章 現状と課題

2 - 1 自転車利用のメリット	9
2 - 2 市の地域特性	12
2 - 3 自転車利用状況	15
2 - 4 安全な自転車通行環境の整備	21
2 - 5 自転車の多様化と公共交通の補完	26
2 - 6 放置自転車対策と駐輪環境の整備	32
2 - 7 健康増進	40
2 - 8 市内の商業・観光資源	43
2 - 9 安全・安心	45
2 - 10 現状と課題まとめ	58

第3章 計画の目標と施策

3 - 1 目指すべき将来像	61
3 - 2 計画の基本目標	61
3 - 3 施策体系	62

第4章 施策の展開

4 - 1 【いかす】～自転車を活用しやすい環境づくり～	63
4 - 2 【まもる】～自転車の安全利用に向けた意識を高める環境づくり～	70
4 - 3 【はしる】～自転車が安全・快適に走行しやすい道路環境づくり～	74
4 - 4 【とめる】～自転車をとめやすい駐輪環境づくり～	77

第5章 計画の推進

- 5 - 1 目標指標の設定と目標値・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 84
- 5 - 2 進捗管理と実施スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・ 86
- 5 - 3 計画の推進体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 88
- 5 - 4 計画のフォローアップ及び見直し・・・・・・・・・・・・ 88

参考資料

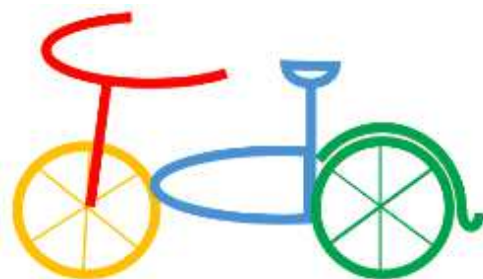
- 1 戸田市バイシクルシティ推進プラン策定委員会要綱・・・・・・・・ 89
- 2 策定委員会委員構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 91
- 3 策定委員会開催・検討経過・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 92

用語解説・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 93

【Toda をあしらった自転車ロゴマーク】

T はハンドル、o は前輪、d はフレーム、a は後輪を表し、色はハーモナイズドカラーを使用しています。自転車に関する取組みにおいて共有することで、相乗効果を図ります。

(デザイン: 文教・建設常任委員会)



第1章 総論(計画策定の趣旨)

1-1 計画策定の背景と目的

本市は市域がコンパクトかつ平坦な地形であり、自転車を利用しやすい環境が整っていることから、市内の移動手段として、自転車の分担率が埼玉県内でも高い割合となっています。一方で、自転車に関連する交通事故については、年々減少傾向にはあるものの、依然として多く発生しており、自転車利用環境の向上に向けた施策として、市民からは安全な自転車通行空間の整備や自転車のルール・マナーの向上、地域のニーズに応じた駐輪環境の整備などが求められています。

また、近年では、人々の健康志向や環境意識の高まりに加え、コロナ禍を契機とした生活様式や交通行動の変容等の観点からも自転車利用のニーズが高まっており、健康・環境・地域振興・災害時利用などの多様な分野における自転車活用の可能性が注目されています。

国においても、環境負荷の低減や国民の健康増進、交通としての自転車の機能拡大等を図るべく、交通安全の確保を図りつつ、自転車利用を増進することを基本理念とした「自転車活用推進法」が平成29年(2017年)5月に施行されており、これに基づき、埼玉県や全国の自治体において、「自転車を活用したまちづくり」が推進されているところです。

このような背景を踏まえ、SDGs未来都市として「持続可能な目標」達成に貢献するとともに、本市の地域性を考慮しつつ、誰もが安心・快適に自転車を利用できる環境整備をハード・ソフトの両面から総合的かつ計画的に推進することを目的とし、本計画を策定します。

1-2 計画区域

計画の対象区域は、戸田市全域とします。



図1-1 対象区域

1-3 計画期間

計画期間は、国や県の推進計画や市の上位計画等の期間を踏まえ、令和6年度(2024年度)から令和10年度(2028年度)の5年間とします。

年度		令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)	令和10 (2028)	令和11 (2029)
計画										
国	自転車活用推進計画	改訂	第2次計画				改訂			
県	自転車活用推進計画		改訂	第2次計画				改訂		
市	総合振興計画	改訂	第5次計画（前期）				第5次計画（後期）			
	歩行者自転車道路網整備計画	改訂	第2次計画（前期）				第2次計画（後期）			
	スマートウェルネス推進プラン				策定	第1次計画				改訂
	バイシクルシティ推進プラン				策定	第1次計画				改訂

図1-2 計画期間

1-4 計画の位置付け

(1) 自転車に関する上位計画及び関連計画との位置づけ

本計画は、国や埼玉県推進計画の基本目標や施策を勘案した上で、戸田市の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めるものであり、自転車活用推進法(平成29年(2017年)5月1日施行)第11条に基づく、「市町村自転車活用推進計画」として位置付けます。

また、自転車に関する政策の最上位計画として、本市の上位計画や関連計画との整合を図るとともに、個別施策の実行計画として、「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」を位置付けます。

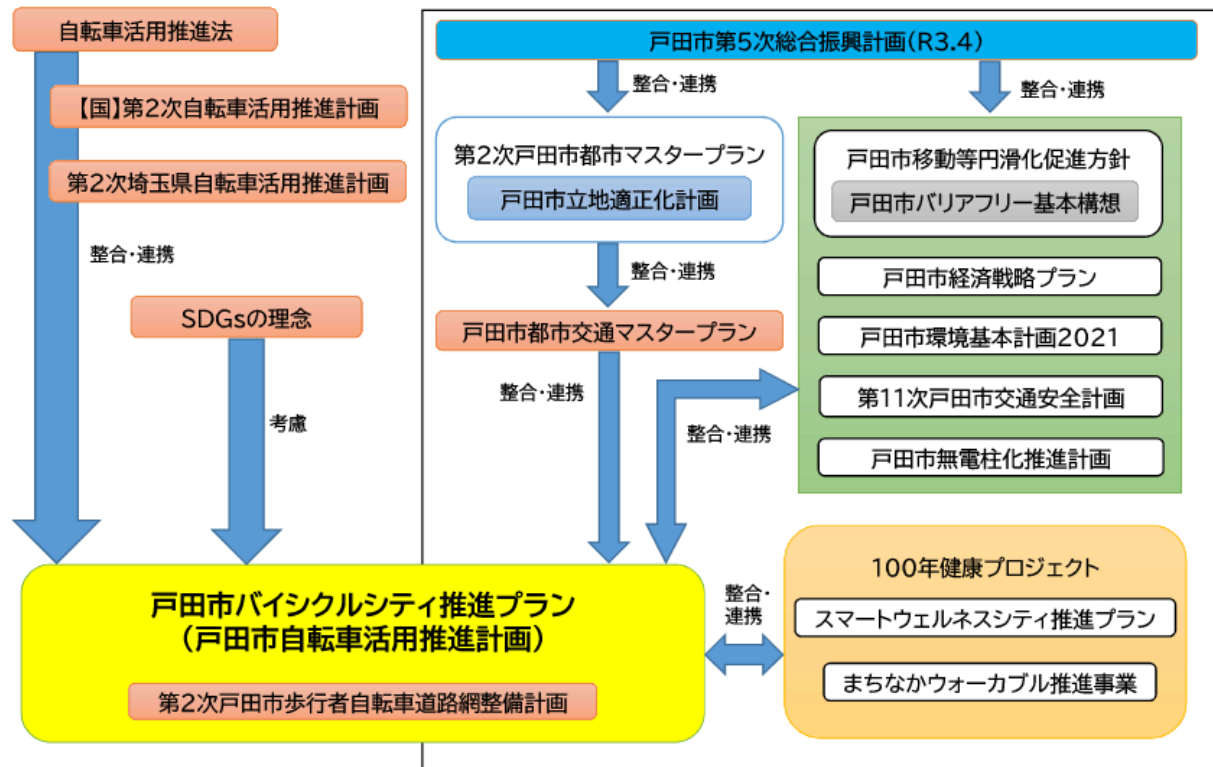


図1-3 計画の位置付けイメージ

(2) 自転車活用推進法の概要

【目的】 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。

【基本理念】 ・自転車は、二酸化炭素等を排出せず、災害時において機動的

- ・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保

【市町村自転車活用推進計画】

第11条 市町村は、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。

(3)【国】自転車活用推進計画の概要

第2次自転車活用推進計画			
策定年月	令和3年(2021年)5月	計画期間	令和7年(2025年)まで
概要	【計画の位置づけ】 自転車の活用推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法に基づき定めるものであり、我が国の自転車活用推進に関する基本計画となる。 【目標及び施策】 <目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成> 1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 4. シェアサイクルの普及促進 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進 6. 情報通信技術の活用の推進 7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 <目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現> 8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 11. 自転車通勤等の促進 <目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現> 12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 <目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現> 14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 15. 多様な自転車の開発・普及の促進 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進 19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進(再掲) 20. 自転車通行空間の計画的な整備(再掲) 21. 災害時における自転車の活用の推進 22. 損害賠償責任保険等への加入促進		

(4)【埼玉県】自転車活用推進計画の概要

第2次埼玉県自転車活用推進計画			
策定年月	令和4年(2022年)7月	計画期間	令和8年(2026年)まで
概要	【計画の位置づけ】 自転車活用推進法第10条に基づき、埼玉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位置付ける。 【目標・施策と主な取組】 <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> (1)自転車の安全な利用の促進 ●自転車安全利用五則を活用した交通ルール の周知 ●自転車用ヘルメットの着用促進 ●自転車月間(5月)を中心とした広報・啓発活動等の強化 ●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 ●自転車損害保険等の加入促進 (2)健康で環境に優しい自転車の活用推進 ●公園等における既存のサイクリングコースの活用促進 ●多様なサイクリススポーツの普及促進・安全利用 ●健康長寿埼玉プロジェクトにおいて自転車活用を推奨 (3)災害時における自転車活用の推進 ●地域機関における災害時の自転車の活用 <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> (1)自転車に関する国際的な大会等の開催・支援 ●秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会の開催 ●ツール・ド・フランスさいたまクリテリウムの開催支援 (2)県内外に向けたサイクルツーリズムの促進 ●自転車みどころスポットを巡るルート の連携強化・広報 ●自転車活用による県内観光の発掘やPR <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> (1)自転車通行空間の計画的な整備の推進 ●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) ●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 (2)自転車通行空間の確保 ●自転車通行帯の指定の推進 ●違法駐車取締りの推進等 (3)都市における自転車利用環境の向上 ●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 ●市町村におけるシェアサイクル導入等の取組支援 ●駐輪場等の設置に関する支援		

1-5 自転車を取り巻く社会の動向

(1)SDGs の取組

SDGsとは、平成27年(2015年)の国連サミットにおいて、全加盟国(193か国)の全会一致で採択された、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17の国際目標です。

本市では SDGsに関する普及・啓発に積極的に取り組んでおり、令和4年(2022年)5月20日には、持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として、「SDGs 未来都市」に選定されました。

自転車のまちづくりを通して、都市環境、健康増進、地域振興及び安心・安全の課題解決を図るとともに、SDGsの目標のうち、以下の目標達成に貢献することが期待されます。

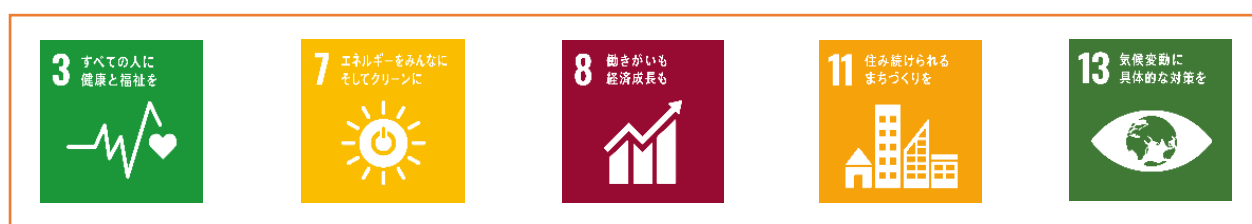


図1-4 本計画に関連する SDGsの目標



図1-5 SDGsの17の国際目標

(2)脱炭素社会の実現

日本は、令和2年(2020年)10月に、「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」を目指すことを宣言し、同年12月には「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定しました。

本戦略の物流・人流・土木インフラ産業分野における取組みにおいて、自転車活用の促進が掲げられており、国策として自転車を活用した脱炭素化の動きが活発化しています。

②スマート交通の導入、自転車移動の導入促進	・複数の交通機関の乗換の複雑さなど、利便性の面で更に改善を進めるべき課題が存在。 ・電動化・自動化によるCO₂排出の少ない輸送システムが導入された社会の実現：日常生活における車の使い方をはじめとした国民の行動変容を促し、公共交通の利用促進による自動車交通量の減少等を通じて環境負荷の低減に寄与する地域における公共交通機関の確保・維持や、利用促進を図ることが重要。 ・自転車活用：自転車通行空間の整備延長は約2,930km（令和元年度末）。	日常生活における車の使い方をはじめとした国民の行動変容を促す。 ⇒・MaaSの導入や地域公共交通活性化再生法の活用を通じて、まちづくりと連携しつつ、地域における公共交通の確保や利便性向上による利用促進を図る。 ・LRT・BRTへの転換や、電動化・自動化された公共交通の活用等、カーボンニュートラルの実現に向け、新たな技術を活用したCO₂排出の少ない輸送システムの導入を促進。 ・自転車活用：自転車通行空間の整備や自転車活用を促進し、2025年度に通勤目的の自転車分担率18.2%を目指す。
------------------------------	--	---

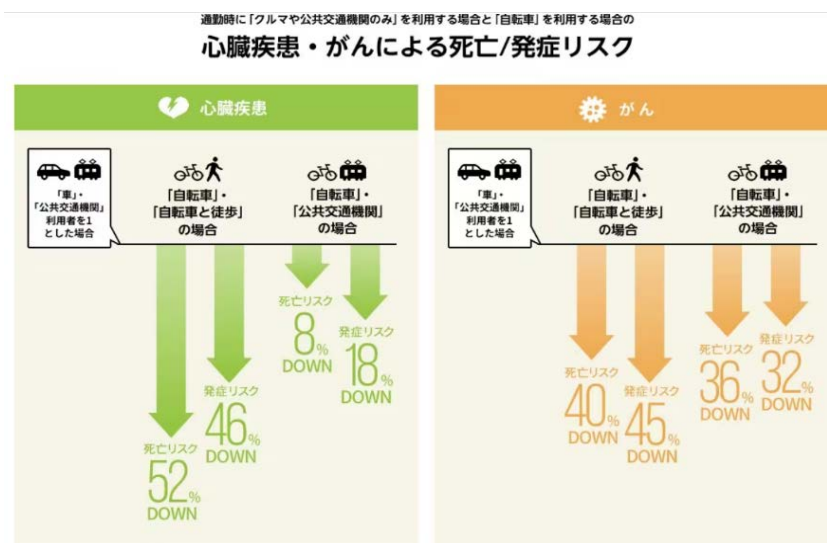
【出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略概要 経済産業省 HP】

(3)健康増進に向けた取組み

国では、「スマート・ライフ・プロジェクト」として、「健康寿命をのばそう」をスローガンに、国民全体が人生の最後まで元気に楽しみながら健康な毎日を送ることを目標とした国民運動を展開しており、本プロジェクトにおける活動の一つとして、自転車を活用した健康づくりに関する広報活動を推進しています。

【トピック】

2017年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車および徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが40%、心臓疾患による死亡リスクが52%も低いことが明らかにされています。



【出典：BMJ2017;357:j1456. 株式会社シマノ作成】

(4) 自転車通勤・通学の促進

新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に、通勤・通学時の公共交通機関の利用を避けた自転車利用のニーズが高まっており、政府では「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」において、自転車通勤・通学の促進を図ってきたところです。5類感染症移行後も、「新たな健康習慣」等を踏まえ、以下の取組について、より一層の促進を図ることで、自転車利用の推進につながることを期待されます。

【自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組(国の施策)】

1. 企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進について

⇒企業等への自転車通勤導入の促進及び「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの創設

自転車通勤を導入する企業・団体を自転車活用推進本部長（国土交通大臣）が認定し、 自転車通勤の取組を広く発信（事業所単位で申請可）		
	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が、100名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定
期間	5年間有効（更新可）	宣言企業の有効期間（更新可）
認定ロゴ		

【出典：「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト概要 国土交通省 HP】

2. 自転車通行空間の整備の推進について

⇒東京23区をはじめ、全国の国道及び主要道路における自転車専用通行帯等整備計画の策定及び整備の推進

3. シェアサイクルの拡大

⇒公共用地等へのポートの設置促進及びサイクルポートへの案内看板の設置促進

第2章 現状と課題

2-1 自転車利用のメリット

(1) 近距離移動における利便性、コスト

自転車はいつでも手軽に利用でき、通勤・通学や買物など、日常生活における短い距離の移動に最適な交通手段です。また、自転車は渋滞に巻き込まれることも無く、最短距離で目的地に移動することができることから、5km未満の移動において、最も早い交通手段となっています。

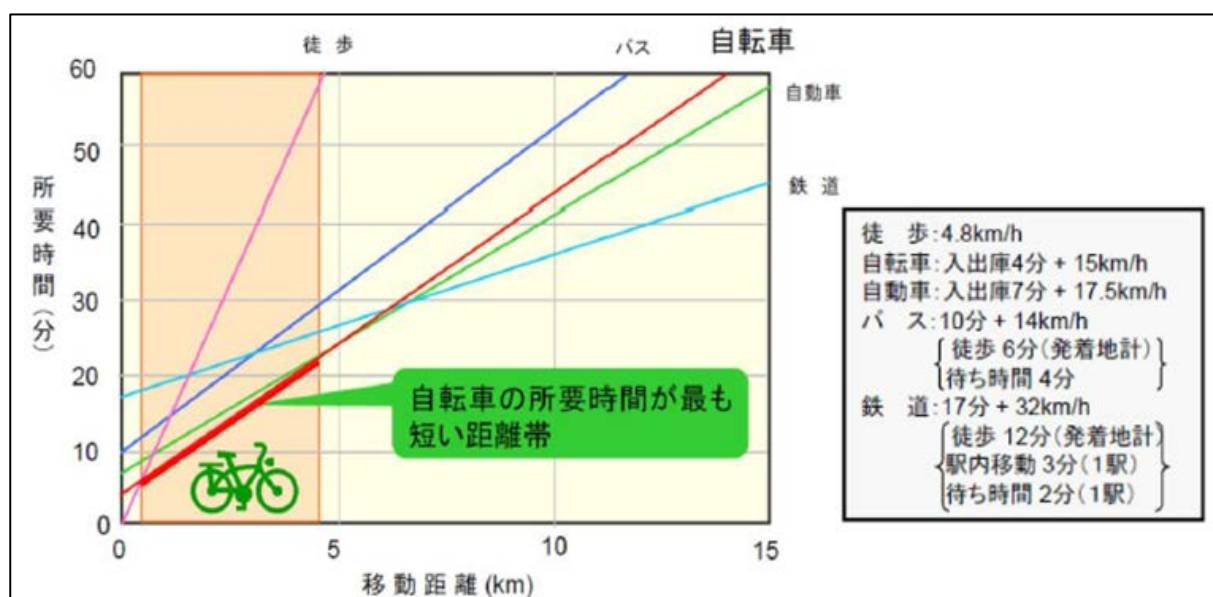


図2-1 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【出典：国土交通省「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」】

(2)健康面の有効性

自転車は体の中の多くの筋肉を使う身体運動であり、同じ運動時間であれば、自転車に乗る方が、散歩等よりも多くのカロリーを消費することができます。

「健康づくりのための身体活動基準 2013(厚生労働省)」によると、身体活動の強さと量を表す単位として4メッツ以上の活動を30分以上、週2日以上行う運動習慣をもつことで、生活習慣病及び生活機能低下等のリスクの低減効果が高まることが報告されています。

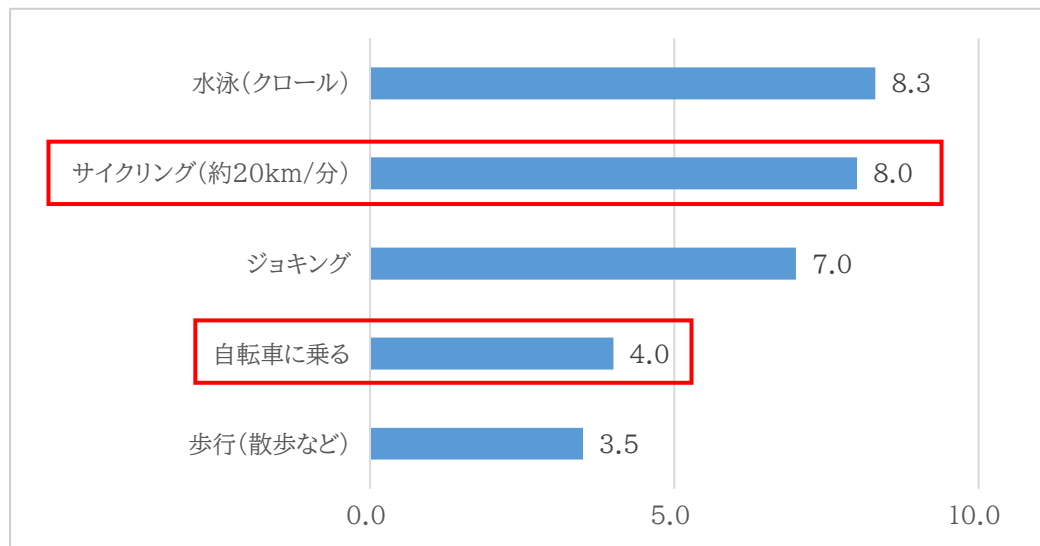


図2-2 運動種別と運動強度の関係

【出典:厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準 2013」より作成】

(3)環境負荷の軽減

自転車は自家用乗用車などとは異なり、二酸化炭素排出量がゼロであり、カーボンニュートラルに寄与する移動手段です。地球温暖化など、環境問題が深刻化していくなかで、環境面からも自転車の重要性が増しています。

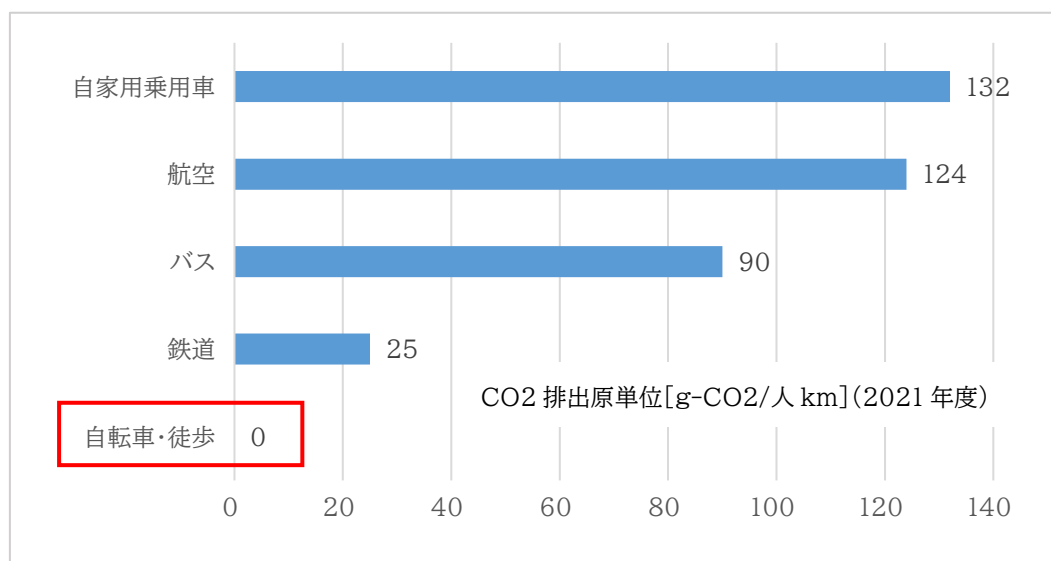


図2-3 旅客輸送機関別の二酸化炭素排出量

【出典:国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量(2021 年版)」より作成】

(4)災害時の機動性

大規模な災害時には、自動車や公共交通機関による移動が制限されることがあります。東日本大震災時には、自動車の利用が減少した一方で自転車の利用が増加しました。

また、平成30年度に変更された「国土強靱化基本計画」において、「避難方法」や「被害状況の把握手段」として、自転車の活用が示されました。

このような背景から、各自治体で、災害時に自転車を活用した避難方法や迅速な被災状況の把握、帰宅困難者の解消などについて検討が進められています。

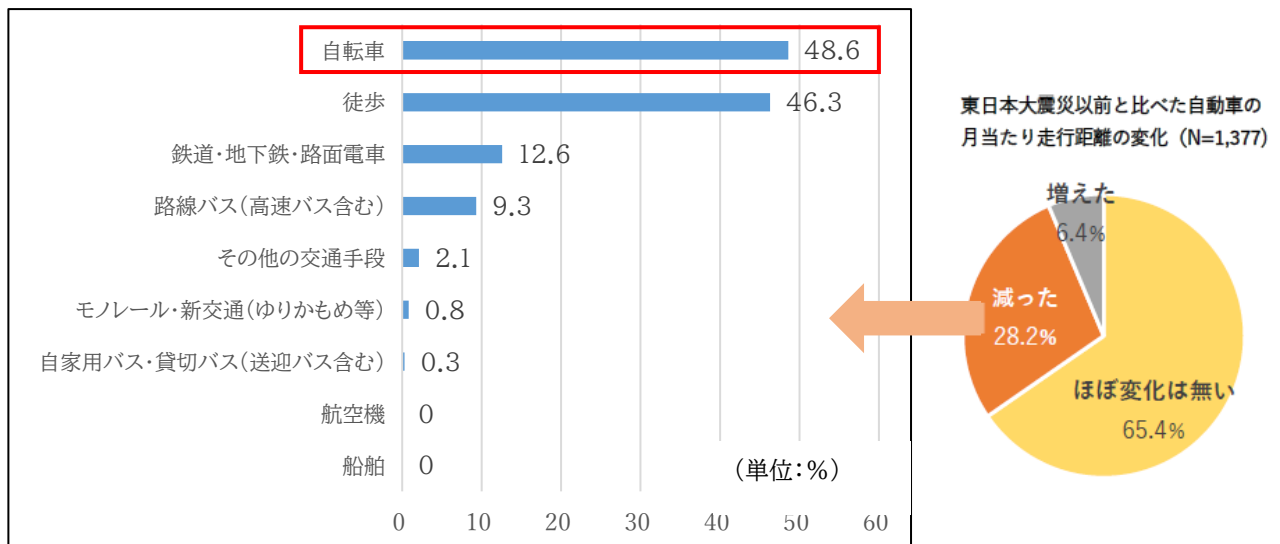


図2-4 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段

※震災後に自動車の利用が減ったと回答した人を対象

【出典: ㈱サーベイリサーチセンター

「大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査(第1回)」より作成】

2 - 2 市の地域特性

(1) 地勢

戸田市は埼玉県南東部に位置し、荒川を境に東京都と隣接する市です。市全体がほぼ平坦な低地となっており、日常生活で自転車が利用しやすい地形となっています。

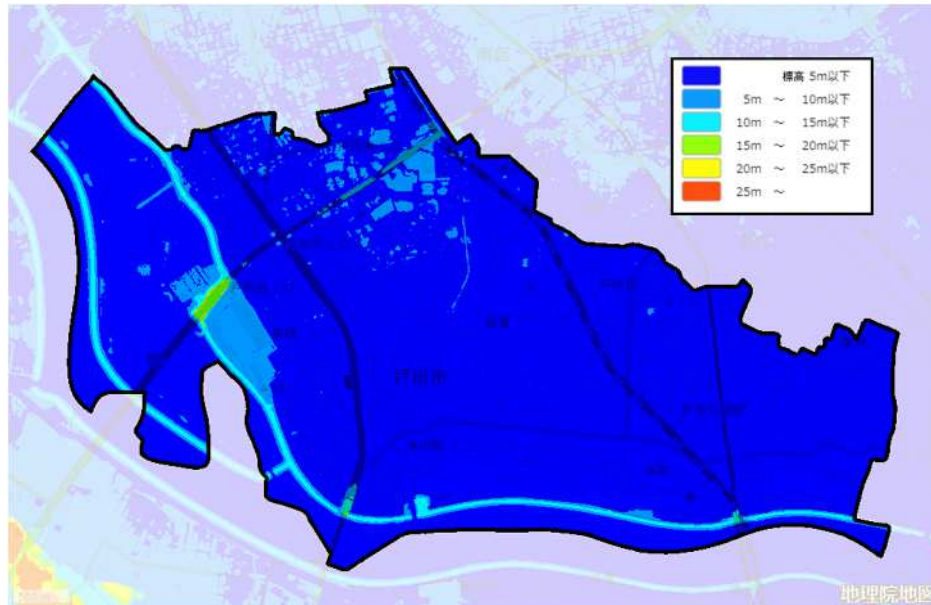


図2 - 5 戸田市の標高地形図

【出典：国土交通省「地理院地図」を基に作成】

(2) 平坦性と自転車利用率

市のほぼ全域が平坦であることに伴い、自転車を利用している人の割合も近隣自治体と比較して高い水準となっています（自転車分担率の高さは埼玉県内市町村のうち1位）。

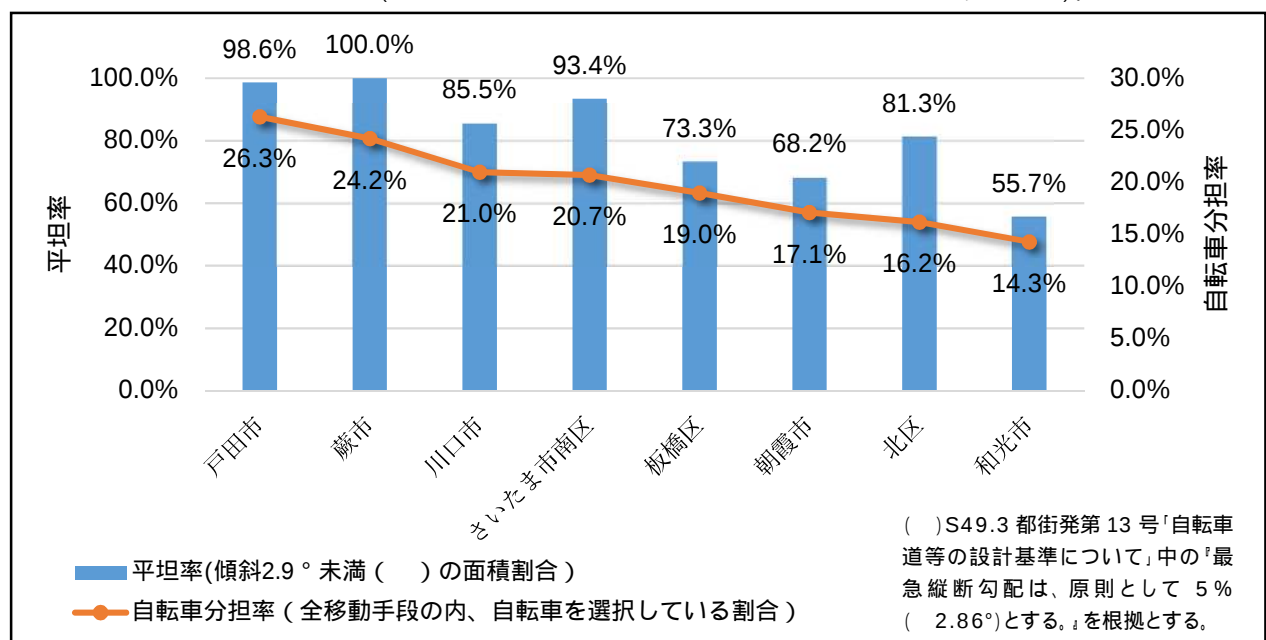


図2 - 6 平坦性と自転車分担率の関係

【出典：東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」
国土交通省「国土数値情報 標高・傾斜度 5 次メッシュデータ」】

(3)人口と世帯数、人口分布

戸田市は人口・世帯数ともに一定以上の増加傾向を示していますが、その中でも特に新曽地区及び下戸田地区の増加が顕著となっています。また、近年は外国人人口の増加が著しく、外国人人口割合は県内でも高い水準となっています。

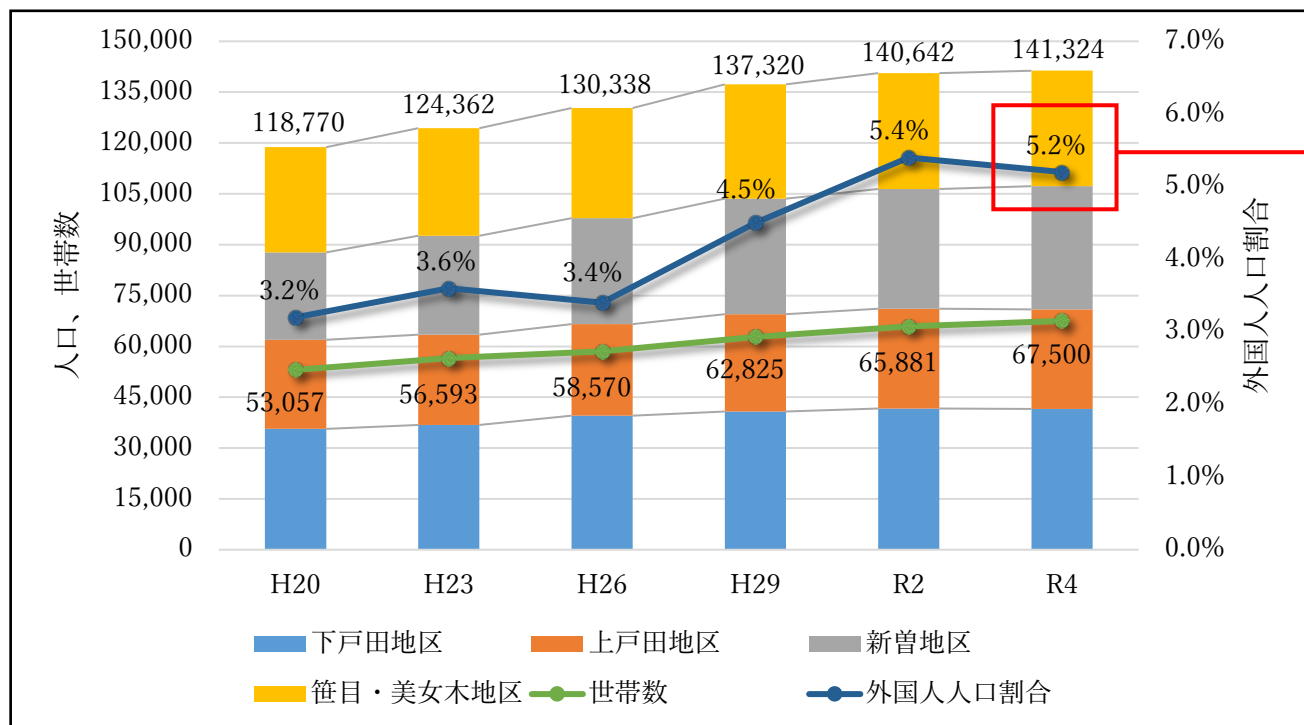
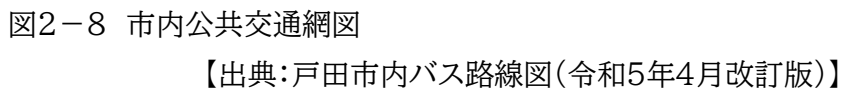


図2-7 戸田市の人口と世帯数(各年1月時点)の推移、及び外国人人口割合の推移と比較

【出典：戸田市「統計とだ」、埼玉県「住民基本台帳年報」】

埼玉県内自治体別 外国人 人口割合(降順) 【 R4 年 1 月 現在 】	
自治体名	割合
蕨市	9.9%
川口市	6.3%
戸田市	5.2%
八潮市	4.0%
上里町	3.7%

市内には、鉄道駅として、JR 埼京線北戸田駅、戸田駅、戸田公園駅の3駅があり、路線バスは鉄道駅や下笹目バスターミナルを起点として、周辺市区を結んでいます。また、路線バスの運行が困難な地域では、戸田市コミュニティバス toco が5つの循環により市内全域を運行しており、公共交通機能を補完しています。

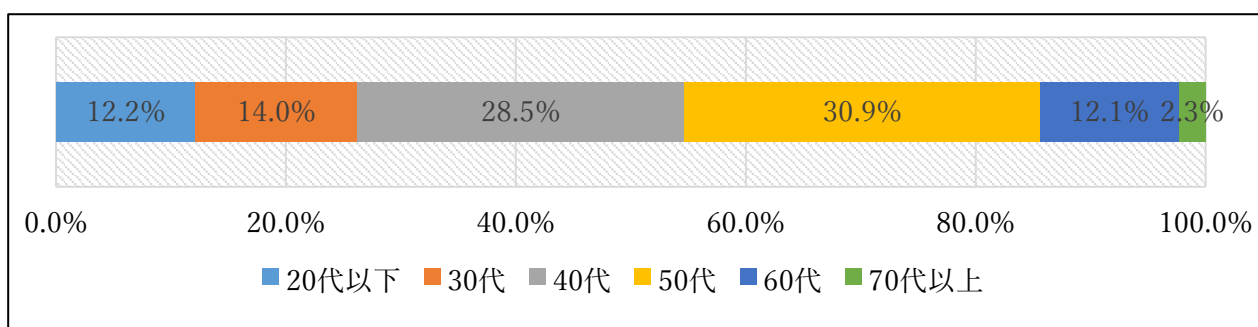


2-3 自転車利用状況

(1) 自転車の利用に関するアンケートの実施

当計画の策定に当たっては、様々な市民ニーズ等を把握するため、戸田市内で自転車を利用する人を対象として、「自転車の利用に関するアンケート」(以下、単に「WEB アンケート」という。)を、次のとおりを実施しました。

対象者	戸田市内で自転車を利用する人
アンケート方法	WEB アンケート方式(戸田市ホームページ)
質問数	24問
実施期間	令和5年(2023年)2月24日(金)～3月10日(金)(10日間)
回答数	1,119 件



回答者の年齢区分

(2) 自転車の利用頻度・目的

WEB アンケートでは、市内における自転車の利用頻度について、全体で約7割の方が「週5日以上」と回答しており、年代別に見ても、すべての世代において「週5日以上」の割合が最も高くなっています。さらに「週3～4日」以上のやや高頻度で利用している方の割合に着目すると、20代以下の91.1%に次いで60代が88.1%と高い割合となっており、幅広い世代で積極的に自転車が利用されていることが分かります(図2-10)。

また、自転車を利用する目的については、「通勤・通学」及び「買い物」が大半を占めており、日常生活において自転車は欠かすことができないツールであることが伺えます(図2-11)。

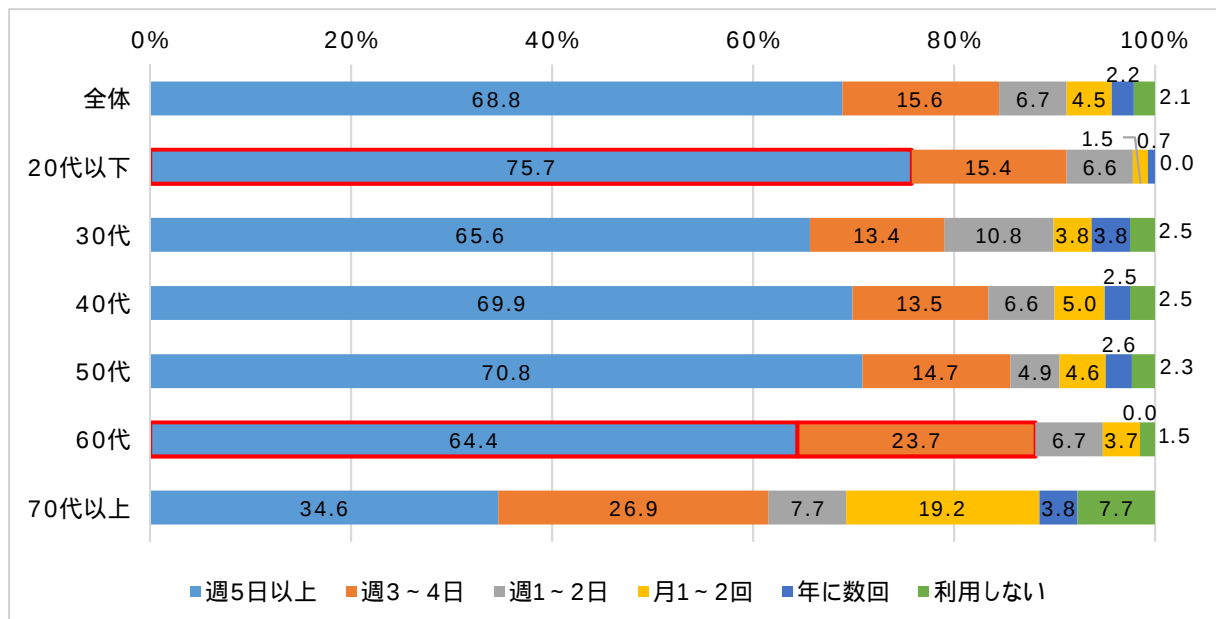


図2-10 自転車を利用する頻度

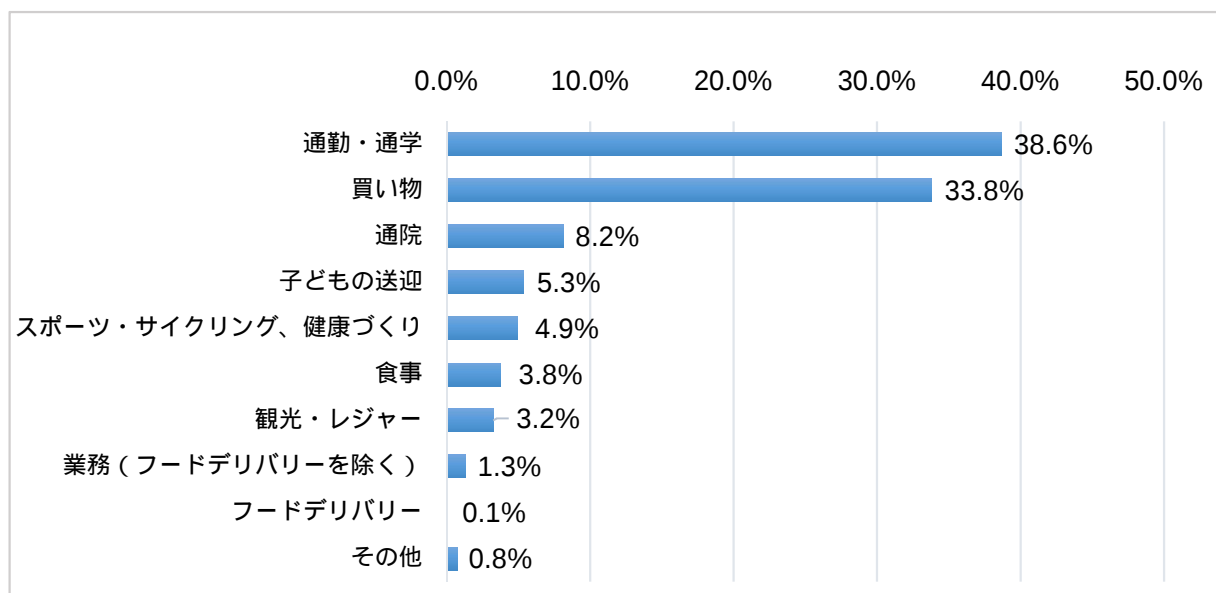


図2-11 自転車を利用する目的・用途

【出典：戸田市「自転車の利用に関するWEB アンケート(令和5年2月～3月実施)」】

(3) 自転車を利用する理由

自転車を利用する理由については、年代にかかわらず「手軽に早く移動できる」及び「目的地が自動車やバス・鉄道を使うほどの距離ではない」といった移動手段としての回答が多数となっています(図2-12)。

一方で、「健康に良い、運動不足解消」という理由は、年代が上がるほど回答率が高くなる傾向が見られることから、中高年の健康維持・増進を目的とした自転車の利用も注目すべき傾向となっています(図2-13)。

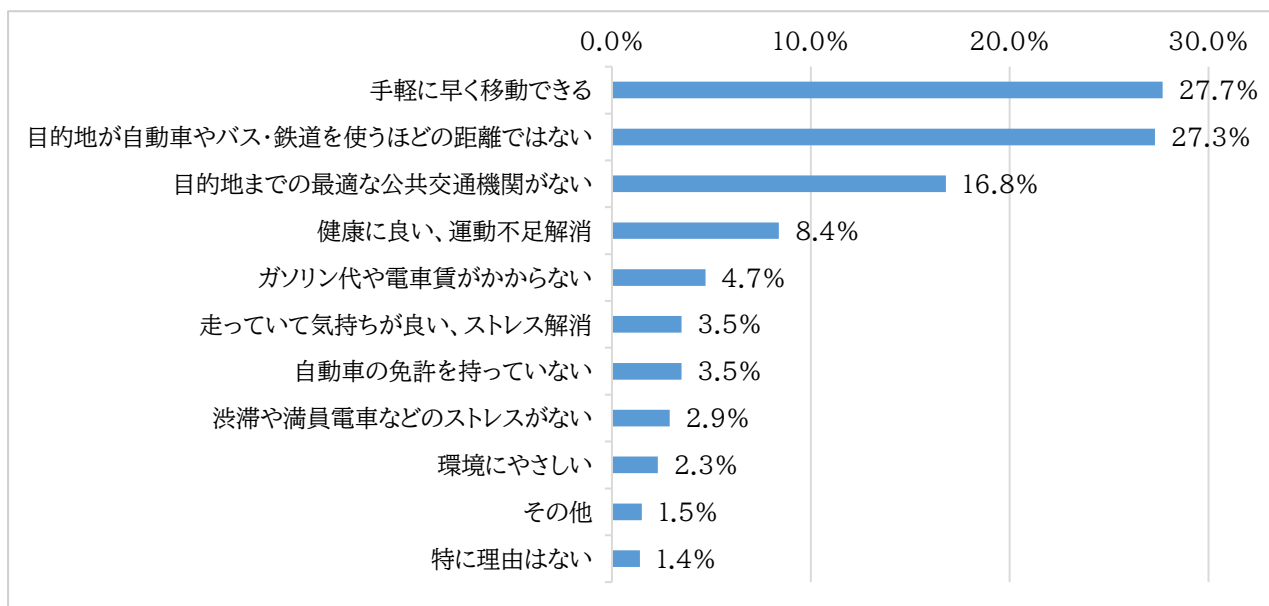


図2-12 自転車を利用する理由

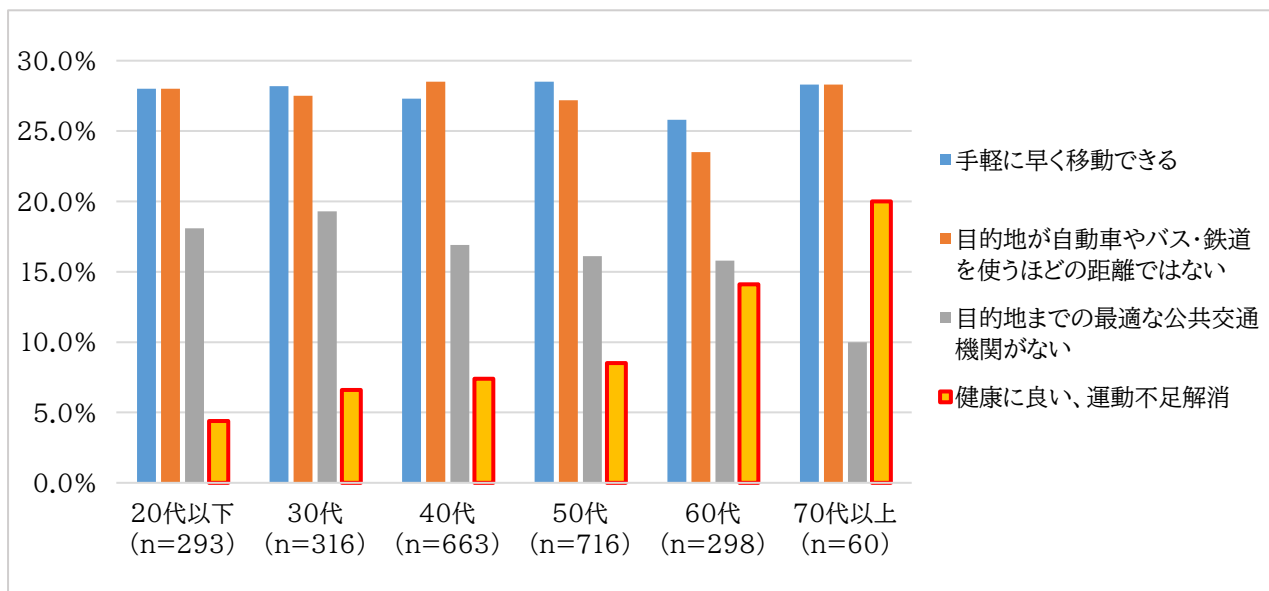


図2-13 自転車を利用する理由(年代別上位回答)

【出典:戸田市「自転車の利用に関する WEB アンケート(令和5年2月～3月実施)」】

(4)エリア別自転車利用割合(移動実態)

市内の自転車利用状況を地区別に見ると、市内近隣地区への移動時に自転車が多く利用されている傾向があります。市外への移動については、戸田市と同様に平坦な地形が多い川口市・蕨市への移動に自転車の利用が多く、他にも、笹目・美女木地区においては、近隣地区であるさいたま市への移動時に自転車が盛んに利用されています。同様に近隣市からの戸田市への移動も多く、広域的に相互の乗り入れが多い傾向が伺えます。

また、交通手段分担率に着目すると、移動全体で見ても2割以上の割合で自転車が利用されており、特に市内間の移動では各交通手段の中で自転車が最も利用されており、全体の約4割を占めています。

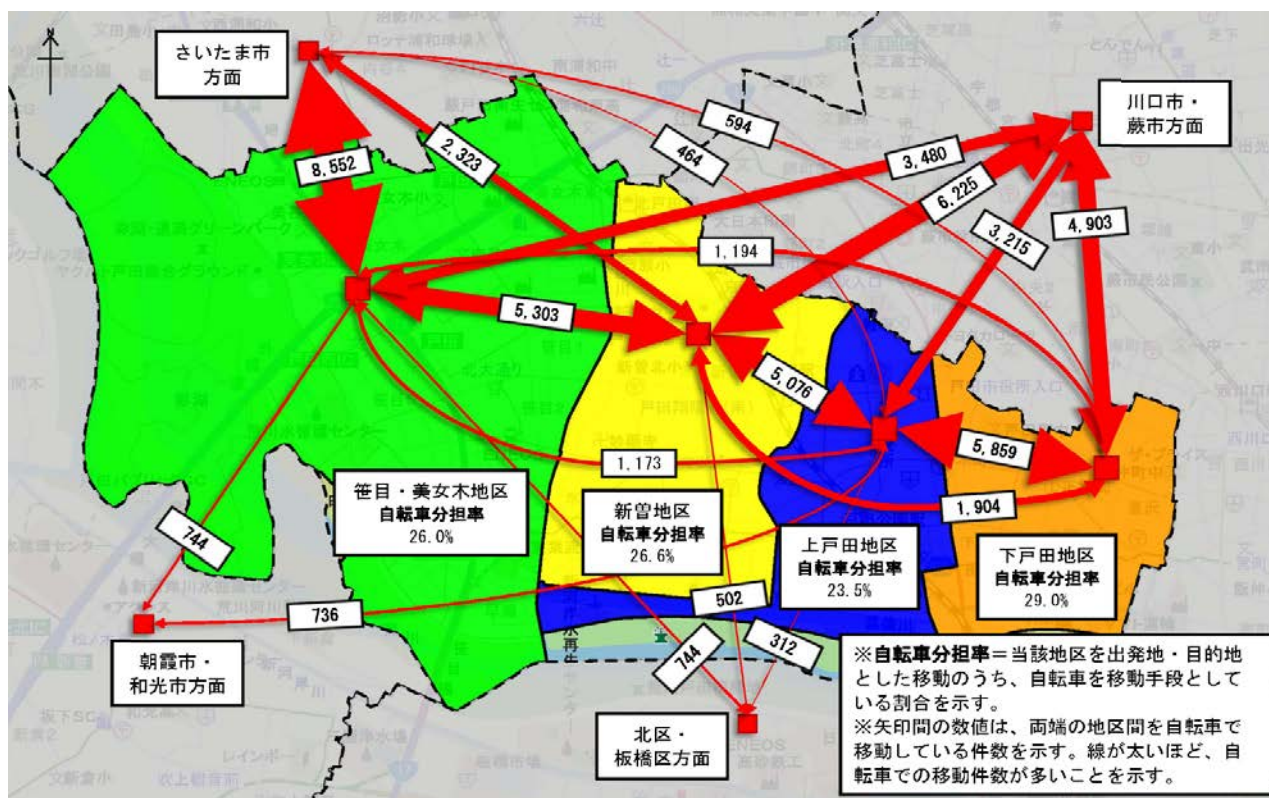


図2-14 戸田市内各地区間自転車利用図

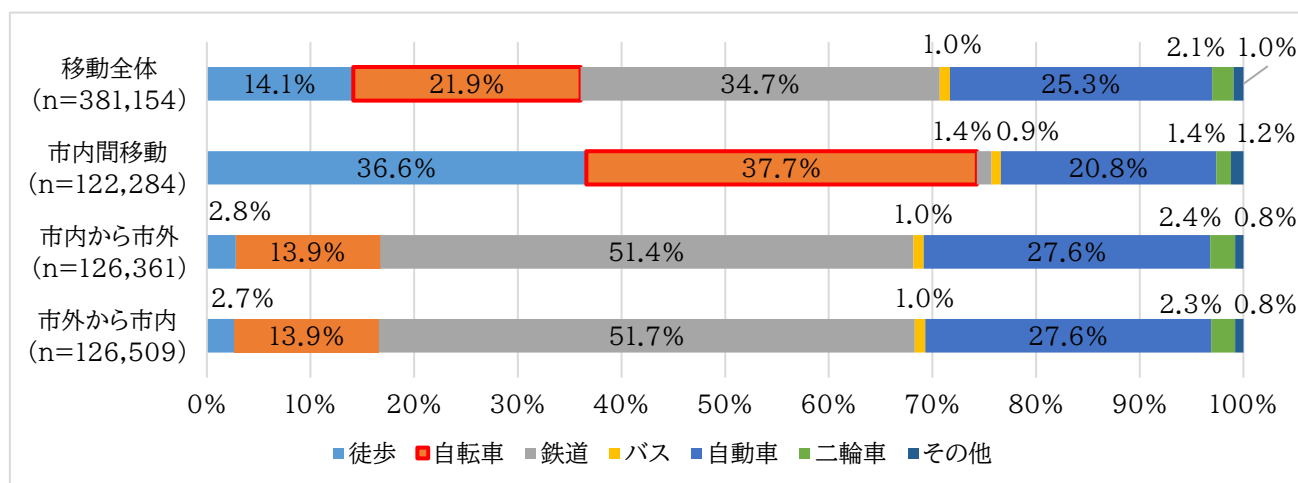


図2-15 戸田市交通手段分担率(全目的)

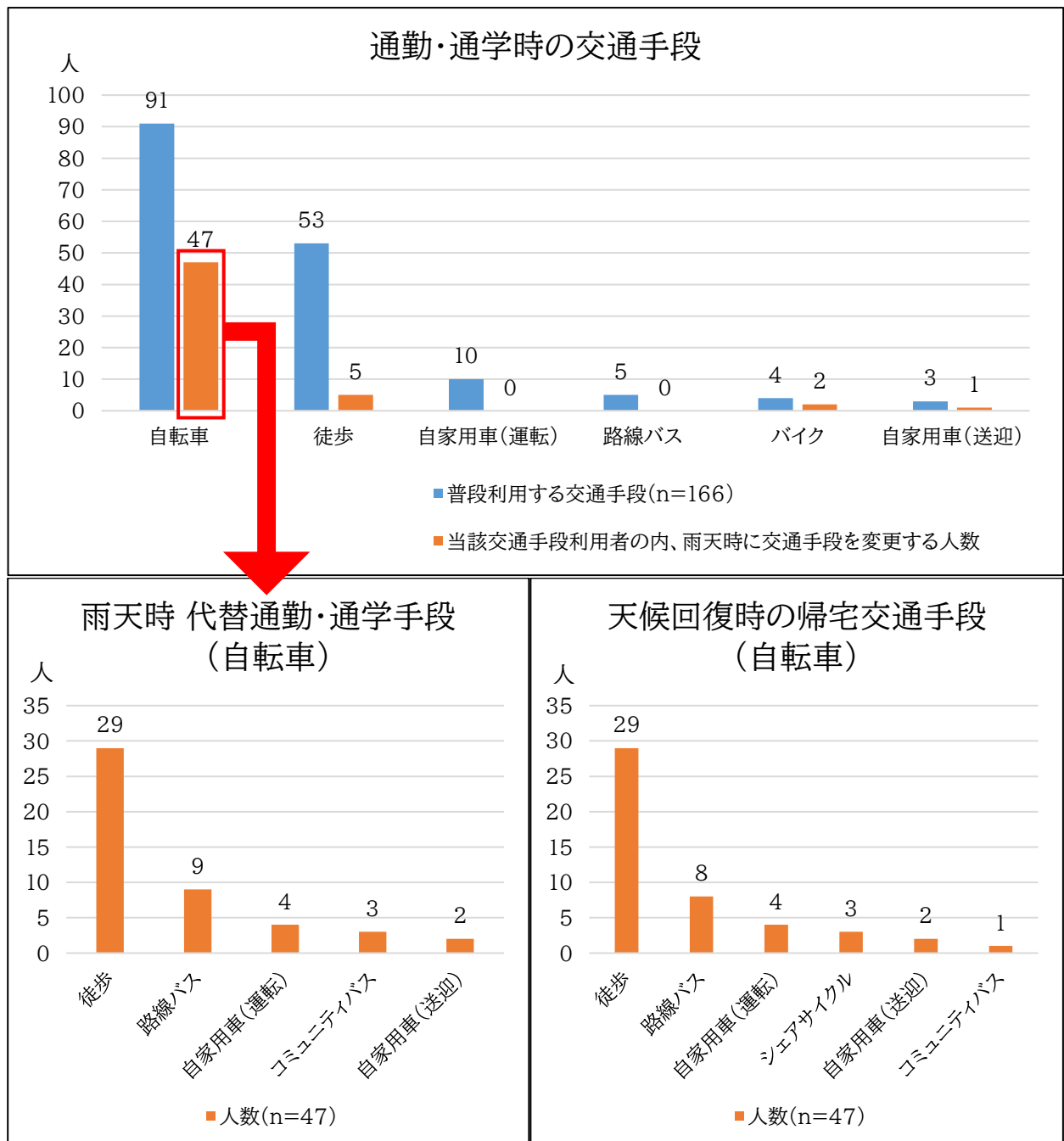
【出典:東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」を基に作成】

(5)通勤・通学時の交通手段

①通勤・通学時の天候別交通手段

天候別の交通手段について調査を行ったところ、自転車利用者の半数以上が雨天時は別の交通手段を利用すると回答しました。

代替交通手段の内訳としては徒歩が最も多くなっていますが、およそ1/4の方は路線バス及びコミュニティバスを利用すると回答しており、公共交通機関の需要の高さも伺えます。また、帰宅時に天候が回復した場合においては、シェアサイクルを利用するという回答も見られました。



<上段> 図2-16 通勤・通学時の交通手段

<下段> 図2-17 自転車利用者の悪天候時の代替通勤・通学手段及び天候回復時の帰宅交通手段

【出典:通勤・通学時の交通手段に関するアンケート(令和5年7月実施、戸田市)】

②雨天時のバス利用状況

悪天候時の交通手段の利用状況について、下の図は「朝の通勤・通学時間帯（平日午前7時及び8時）」の降水量に応じて戸田市コミュニティバスの利用者数がどのように変化するかを示したものとします。

これによると、降水量の増加に伴い、コミュニティバスの利用者数も増大し、降水量が1mmを超え、傘が必要となり始める天候となってくると、どの循環も晴天時と比較して約2割の利用者数増となる結果となっています。

ここからは、「普段は自転車を利用しているが、悪天候時にはコミュニティバスを利用するという方」が、一定数いることが予想されます。

(注)降水量は午前7時と午前8時の降水量(気象庁公表値)の平均値。

(注)集計期間は令和4年(2022年)4月1日～令和5年(2023年)5月31日。

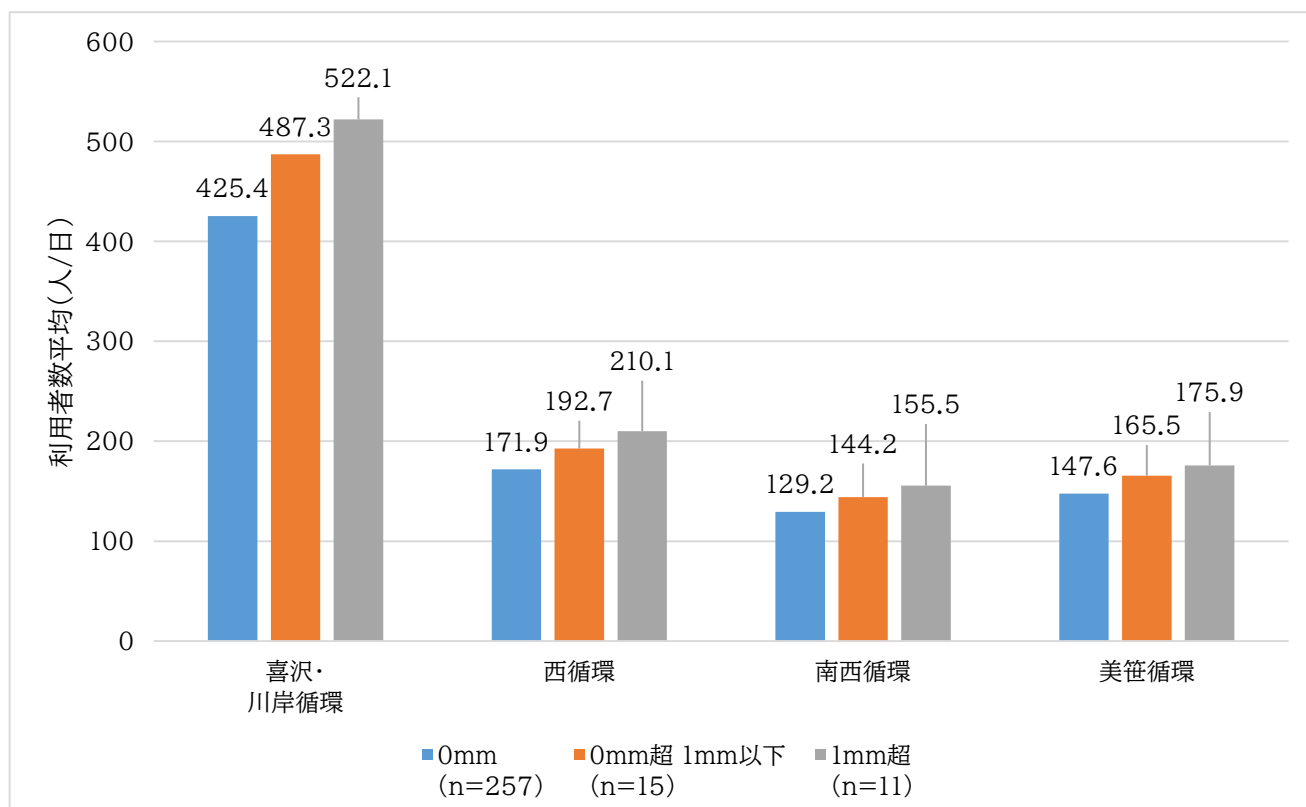


図2-18 通勤・通学時間帯の降水量に伴う toco バス利用者数の変化

【出典:戸田市コミュニティバス運行状況データ、気象庁「過去の気象データ検索」】

2-4 安全な自転車通行環境の整備

(1)第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画について

本市は、広範にわたり平坦な地域特性を有しており、市域の東西の端から端までの距離は6 km程度で、短距離の移動においては鉄道や自動車等の交通手段よりも自転車を利用した移動が効率的な地域です。

そのため、自動車を中心とした道路整備からの脱却を図りつつ、歩行者の安全対策を第一とした自転車通行空間の創出のため、平成24年度(2012年度)に「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」を策定し、整備を進めてきました。

しかし、その後、自転車活用推進法の施行や、自転車活用推進計画の閣議決定、また、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備の考え方等を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改正される等、自転車を取り巻く状況が変化してきました。

このような状況を踏まえ、令和2年度(2020年度)に、「第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画」として計画の見直しを行いました。当該計画に基づき、安全性と快適性の向上に向け「自転車ネットワーク」の整備を進めているところです。

①自転車ネットワーク路線の設定

自転車ネットワークは、次の3つの考え方を踏まえて選定しました(下図のとおり)。

1. 鉄道駅、学校、商業施設、公共施設等周辺で、自転車交通量が多い路線
2. 自転車に関係する交通事故発生件数が比較的多い路線
3. 自転車通行空間のネットワーク化を考慮すべき路線

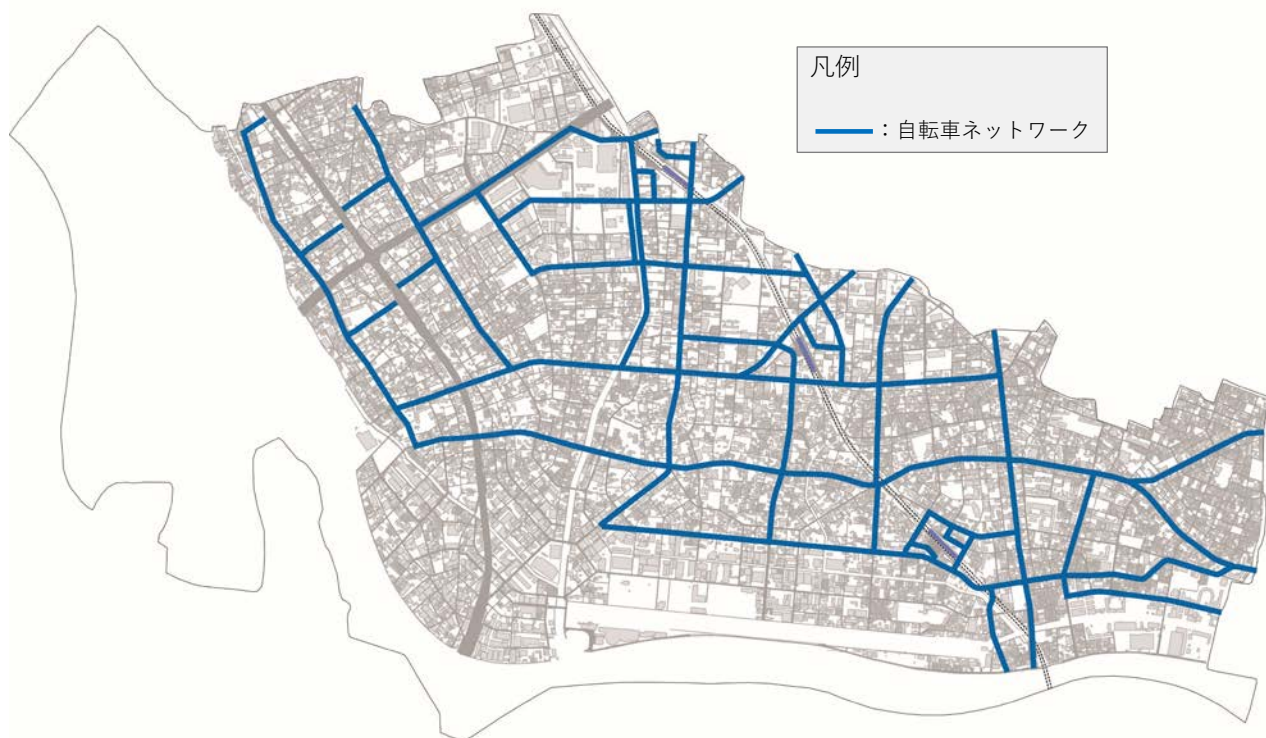


図2-19 自転車ネットワーク路線(総延長 L=38.6 km)

②自転車通行空間の整備手法

自転車は道路交通法上、軽車両であり、歩道と車道の区別があるところでは、車道を通行することが原則となります。そのため、自転車通行空間は、原則として車道部に整備します。

整備検討を行う際には、周辺の地形や沿道状況、歩行者・自転車、自動車の交通量、道路の特性等を十分把握する必要があるため、整備手法として以下の図のようになります。

整備手法	整備イメージ
1. 自転車道 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。	
2. 自転車専用通行帯 道路交通法の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯。	
3. 自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在） 必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置するもの。	

※右図は「路肩・停車内の対策」の図

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年、国土交通省・警察庁）を参考に作成

図2-20 自転車通行空間の整備手法と整備イメージ

③優先的に整備する路線

自転車ネットワークの実現化に向けて、より効果的な整備を行うためには、自転車ネットワーク路線において整備優先路線を設定する必要があります。整備優先路線は、次の4つの考え方を踏まえて抽出しました(下図のとおり)。

1. 自転車交通が多い路線(整備効果が高い路線)
2. 主要施設へのアクセス道路(整備効果が高い路線)
3. 自転車関連事故が多い路線等(早期の安全対策が必要な路線)
4. 現況のネットワークを接続する路線等(ネットワーク化の効果が期待できる路線)



図2-21 整備優先路線と整備済み路線

(2) 自転車通行空間への市民意識

自転車利用時における、自転車通行空間の通行率は 86.1%と高く、整備効果についても半数近くの方が「走りやすくなった」と回答しています。

一方で、より安全で快適な自転車通行空間の整備を求める回答が、依然として多いことから、今後も整備を進めていく必要があります。

問 自転車通行空間が整備された場所では自転車通行空間を通行している

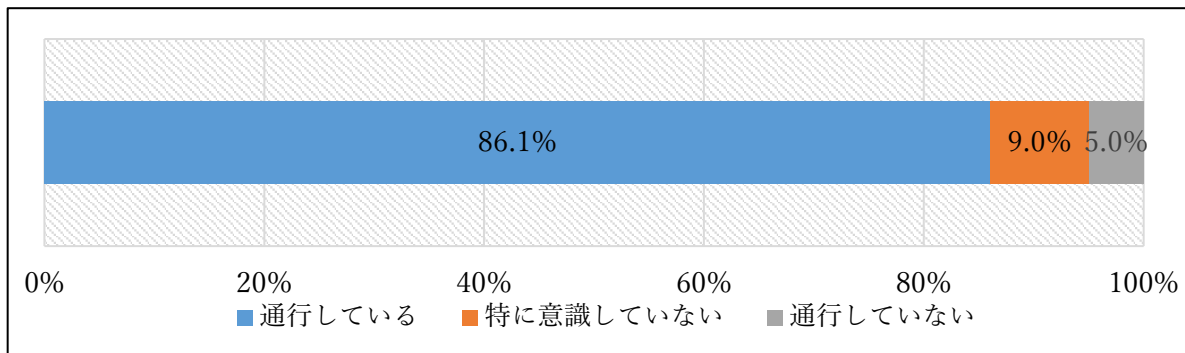


図2-22 自転車通行空間の通行率

問 自転車通行空間が整備されたことにより自転車が走りやすくなったと思うか

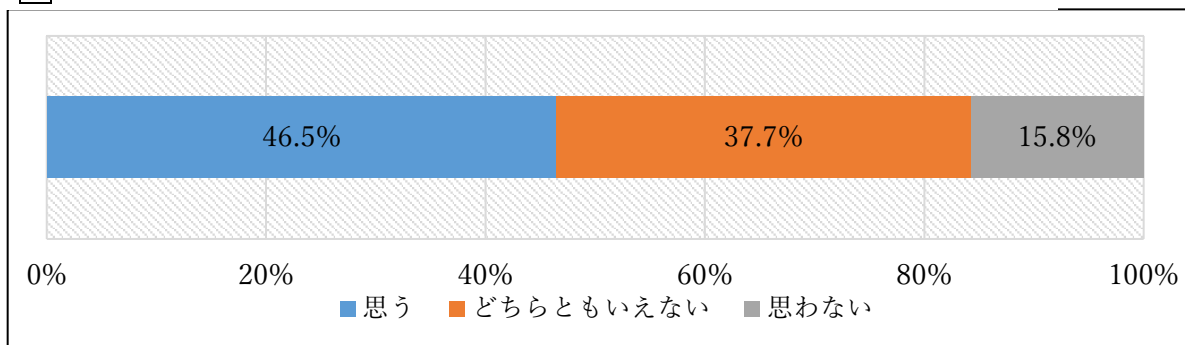


図2-23 自転車通行空間の快適性

問 今後市内で自転車利用を促進するため必要と思われる施策(複数回答)

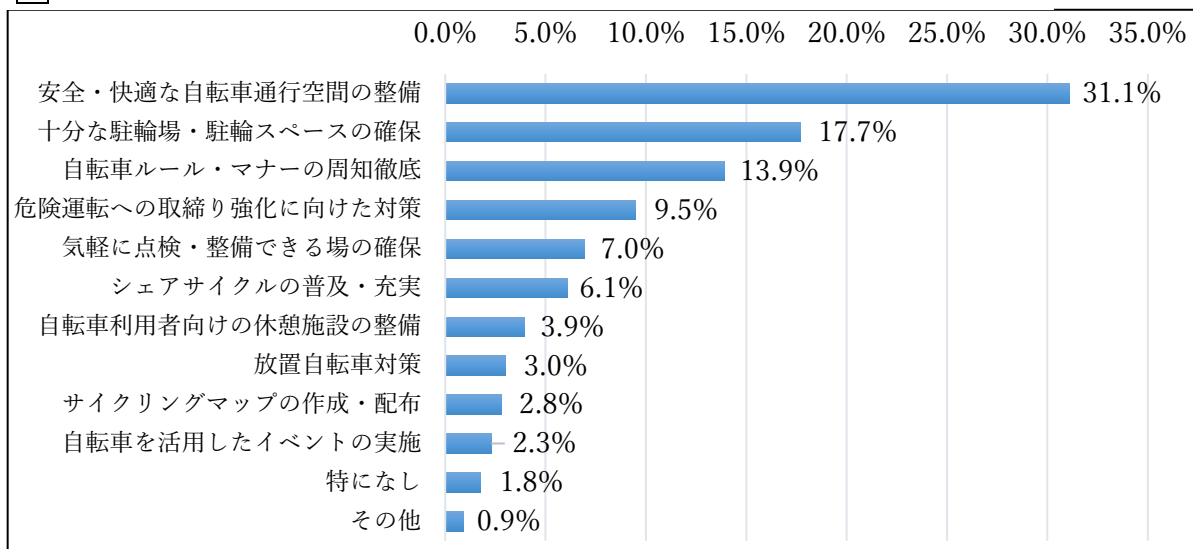


図2-24 自転車の利用促進に必要な施策

【出典:戸田市「自転車の利用に関する WEB アンケート(令和5年2月～3月実施)」】

(3)無電柱化の推進

電柱や張り巡らされた電線は、道路の利用者等の通行の妨げとなり、自然災害等においても、電柱倒壊によるライフラインの停止や道路閉塞による避難・緊急活動への障害発生などが懸念されており、安全・円滑な交通環境の確保、良好な景観形成の必要性が高まっています。これを受け、無電柱化の推進に関する法律が改正され、また、国及び県において無電柱化推進計画が策定されました。

こうした背景を踏まえ、本市においても、令和3年度(2021年度)に「戸田市無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化を進めています。無電柱化候補路線については、都市防災機能の強化、安全で歩きやすい快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出の3つの基本方針に基づいて選定し、以下の図のとおりとなります。



図2-25 無電柱化候補路線

(4)路上駐車状況

戸田市では工業地域と住居地域が混在しており、度々、路上駐車が発生しています。

自転車通行空間等における路上駐車は、自転車通行の妨げとなることから、市民からの路上駐車に関する通報があった際は、警察への取締り強化の依頼に加え、看板や電柱幕といった啓発物による環境改善に努めています。



図2-26 通行空間における路上駐車



図2-27 路上駐車禁止看板

2 - 5 自転車の多様化と公共交通の補完

(1) 公共交通が利用しにくい地域

市内の公共交通網においては、荒川・彩湖周辺を除くと、ほぼ全域が国土交通省の定める「基幹的公共交通路線の徒歩圏【注1】」に該当し、公共交通のカバー圏域となっていますが、笹目・美女木地区の一部地域について、片道30本／日未満のバス運行のみが公共交通手段となっており、「公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域」（図2 - 18 青斜線部）が見られます。

また、同圏域と令和2年（2020年）国勢調査による人口分布図とを重ね合わせると、当該圏域のうち、笹目地区の一部において、比較的人口が多い一方で公共交通が利用しにくい圏域に該当している地域が見られます。

近年では、こうした公共交通が利用しにくい地域等を補完する交通手段として、自転車の活用が注目されています。

【注1】運行頻度が片道30本／日以上サービスの水準を有する鉄道駅又はバス停の徒歩圏（鉄道については半径800m、バス停については半径300m）を指す。

（「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月、国土交通省都市局都市計画課）」より引用）

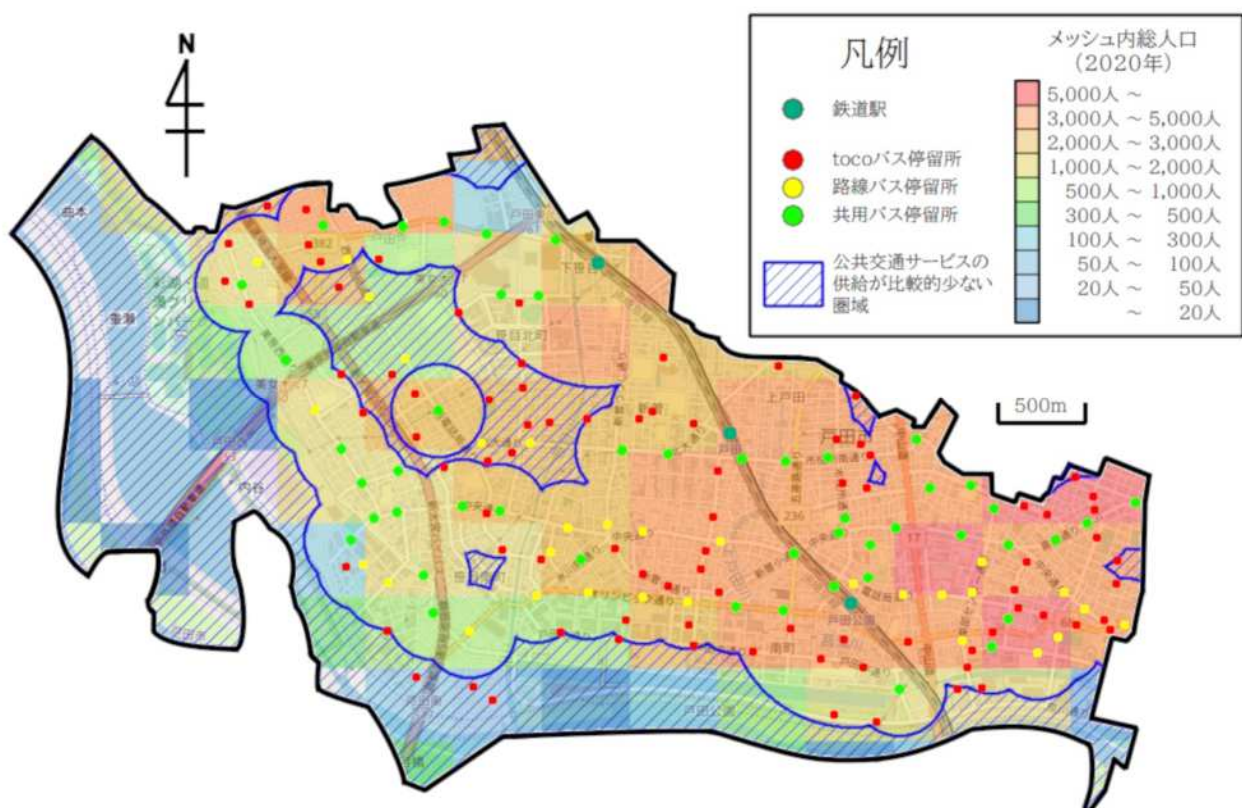


図2 - 28 公共交通サービスの供給が少ない圏域と2020年人口分布図

【出典：総務省「国勢調査に関する地域メッシュ統計」を基に作成】

(2)シェアサイクル

シェアサイクル事業の概要

シェアサイクルとは、自転車を共同利用する交通システムを指します。自転車の貸出、返却拠点であるシェアサイクルポートに自転車があれば借りられ、ラックに空きがあれば返却できます。レンタサイクルと異なり、専用のポートであればどこでも返却ができるという特徴があります。

本市においても、公共交通の補完、環境配慮や健康増進といった自転車によるまちづくりを推進していくとともに、都市交通システムとしてのシェアサイクルの有効性及び課題を検証していくため、令和4年3月にシェアサイクル事業者と連携協定を締結し、3年間の実証実験を開始しました。



【用語説明】

- シェアサイクルポート
→シェアサイクルの自転車、専用ラック、看板等が設置されている拠点のこと
- ラック
→シェアサイクル自転車を駐車するためのサイクルスタンドのこと。各ポートに設置されているポートの数が、最大駐車可能台数となる。

図2 - 29 シェアサイクルポート(戸田市役所)

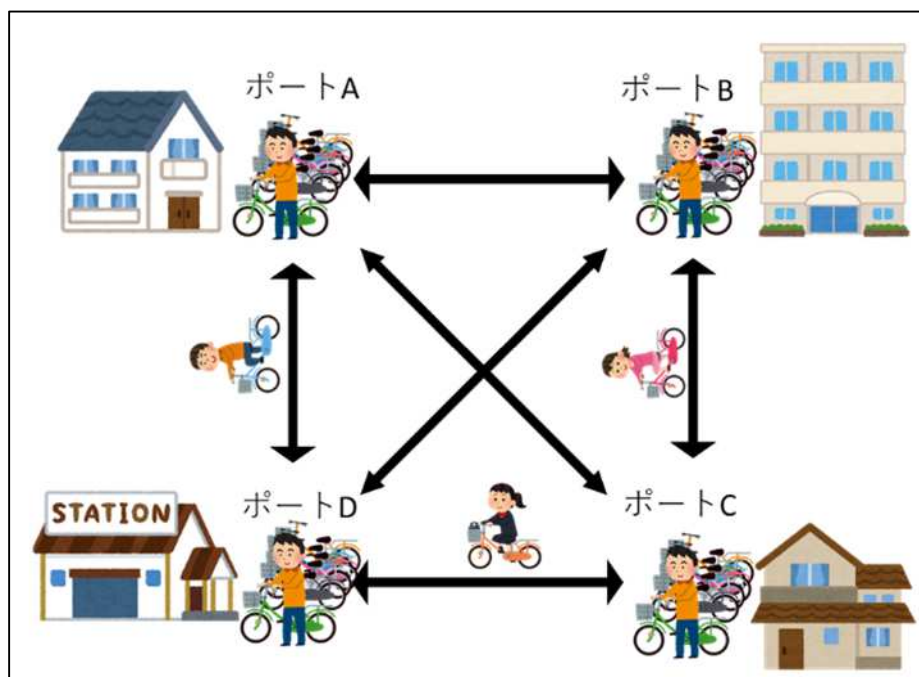


図2 - 30 シェアサイクルの利用イメージ

シェアサイクルポートの設置状況

実証実験開始前には市内の民間施設に26ポート、142ラックが設置されていました。実証実験開始後、市内全域の公用地に順次ポートを設置し、令和5年7月時点では59ポート、374ラックとなり、倍増しました。

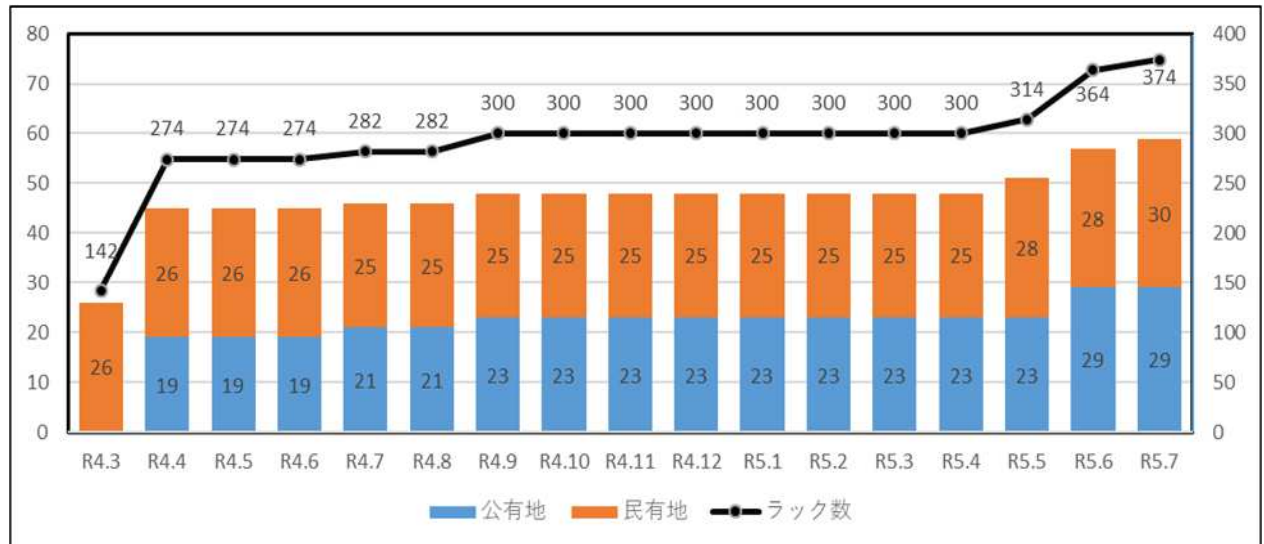


図2-31 市内シェアサイクルポート・ラックの設置状況

【出典：OpenStreet(株)提供データ】

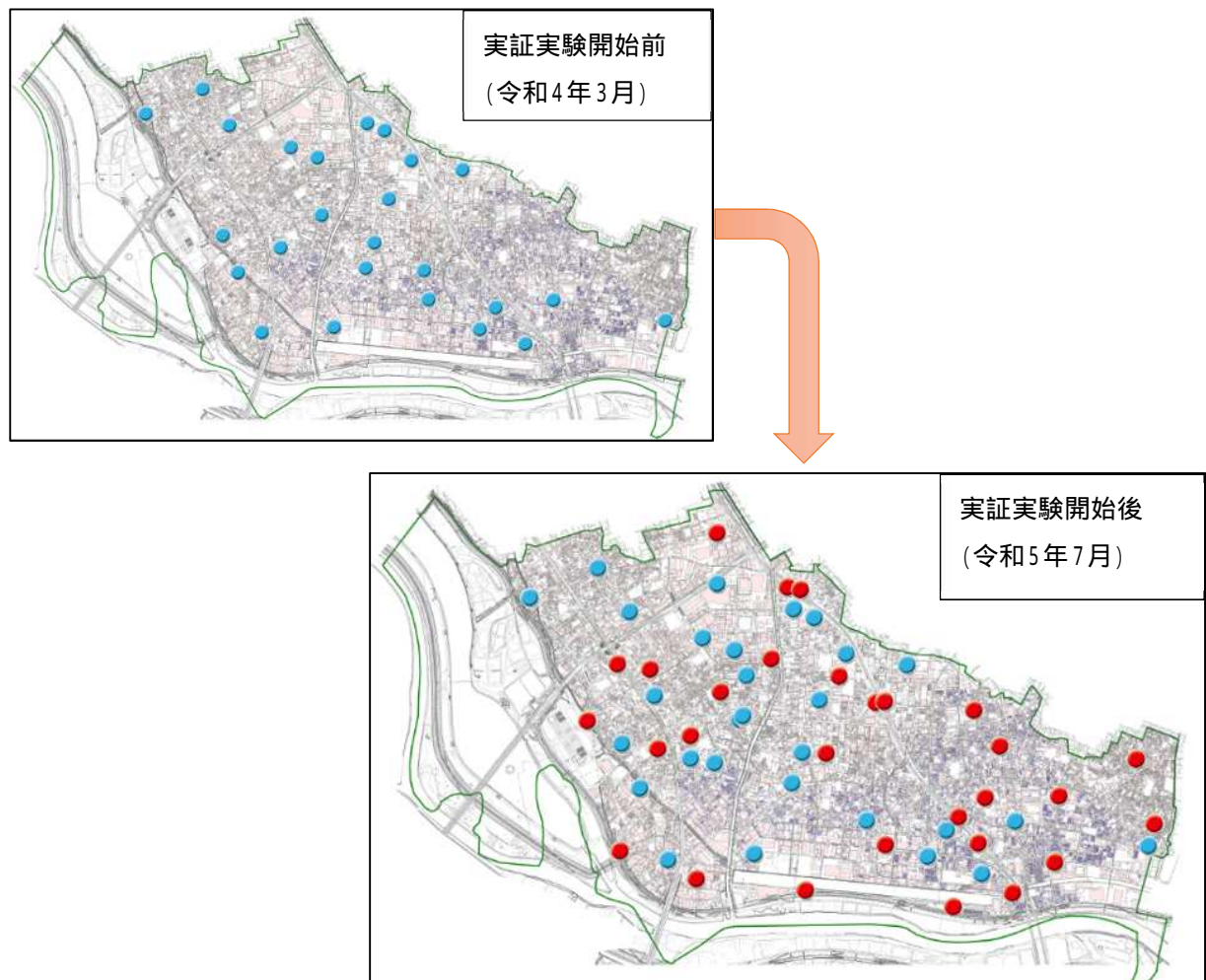


図2-32 市内シェアサイクルポート配置図

シェアサイクル利用者の動向

ポート数の増加に伴い、利用者数も増加しています。令和4年4月と令和5年4月の利用回数を比較すると、約 1.8 倍の増加となりました。

また、シェアサイクルの利用意向として、アンケート調査では、50%以上の人々が「利用したことがある」または「利用したい」との回答があり、市内でも徐々に普及していることが伺えます。

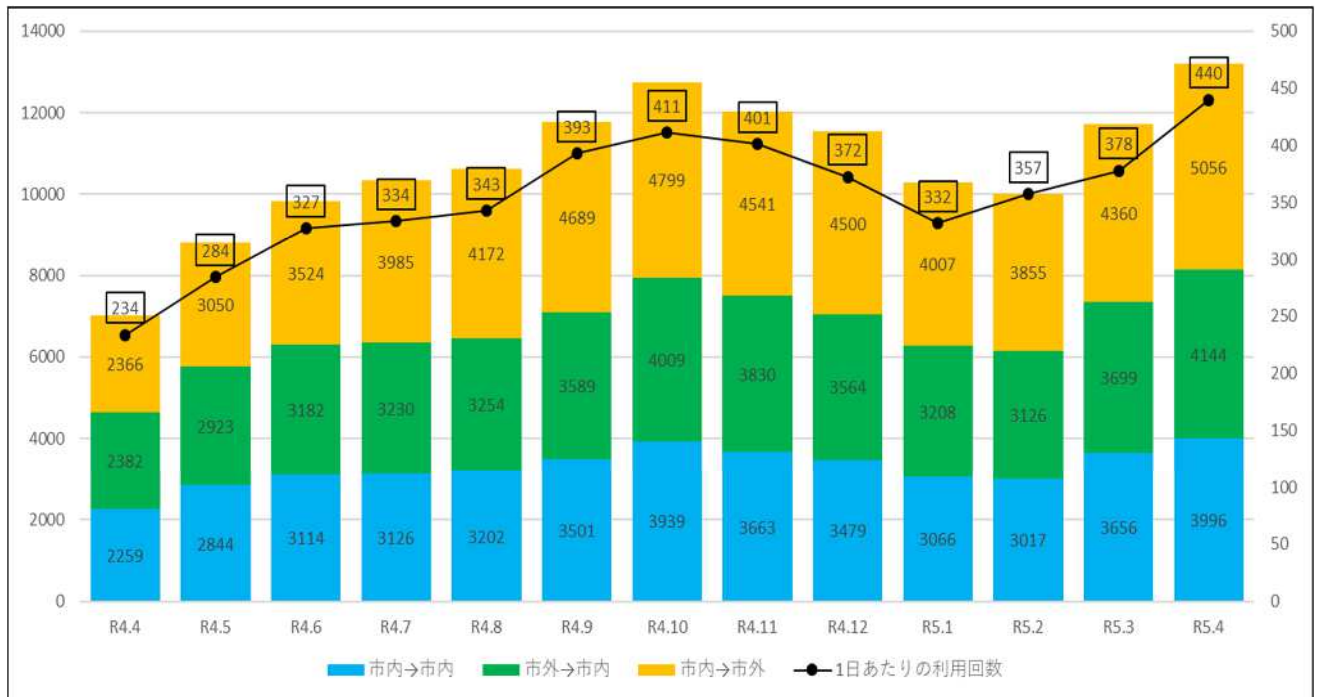


図2 - 33 市内シェアサイクル利用回数の推移

【出典：OpenStreet(株)提供データ】

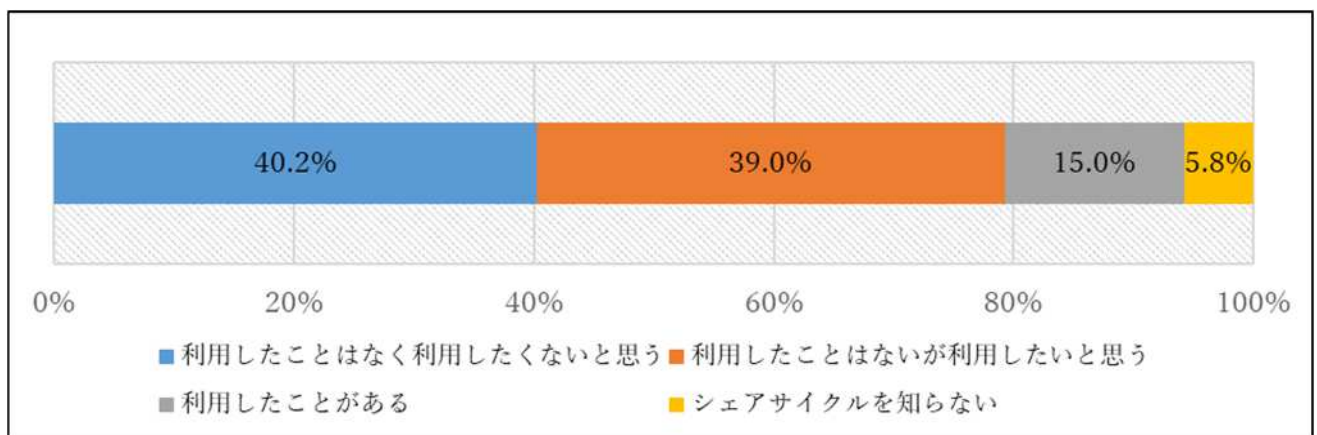


図2 - 34 シェアサイクルの利用有無と利用意向

【出典：戸田市「自転車の利用に関する WEB アンケート(令和5年2月～3月実施)」】

(3) その他のモビリティ

電動キックボード等

道路交通法の改正により令和5年7月1日から「特定小型原動機付自転車」が新設され、一定の基準を満たすものが該当となり、ルールが見直されました。

● 特定小型原動機付自転車とは

原動機付自転車のうち、以下の条件にすべて当てはまるものをいいます。

- ・電動機の定格出力が 0.6kW 以下
- ・長さ 190 cm、幅 60 cm以下
- ・最高速度 20km/h 以下のもの

上記以外に道路運送車両の保安基準に適合するものでなければ、公道走行不可。

● 特例特定小型原動機付自転車

特定小型原動機付自転車のうち、以下の条件にすべて当てはまるものをいいます。

「普通自転車等及び歩行者等専用」の道路標識のある歩道を通行することができます。

- ・歩道等を通行する間、最高速度表示灯を点滅させること
- ・最高速度表示灯を点滅させている間は、車体の構造上、6キロメートル毎時を超える速度を出すことができないものであること
- ・側車を付けていないこと
- ・ブレーキが走行中容易に操作できる位置にあること
- ・鋭い突出部のないこと

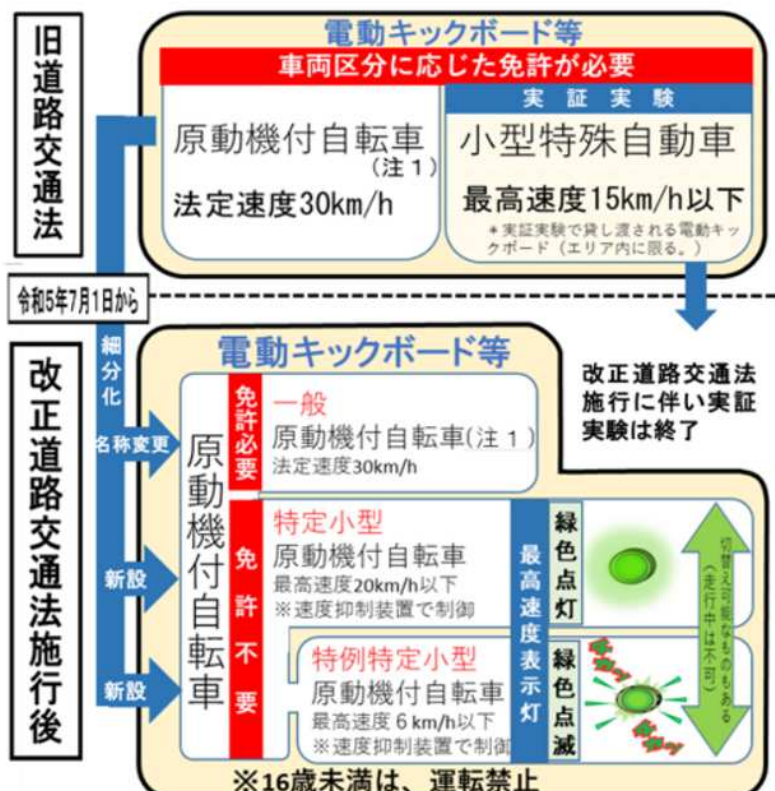


図2 - 35 道路交通法改正イメージ 【出典：警視庁 HP】

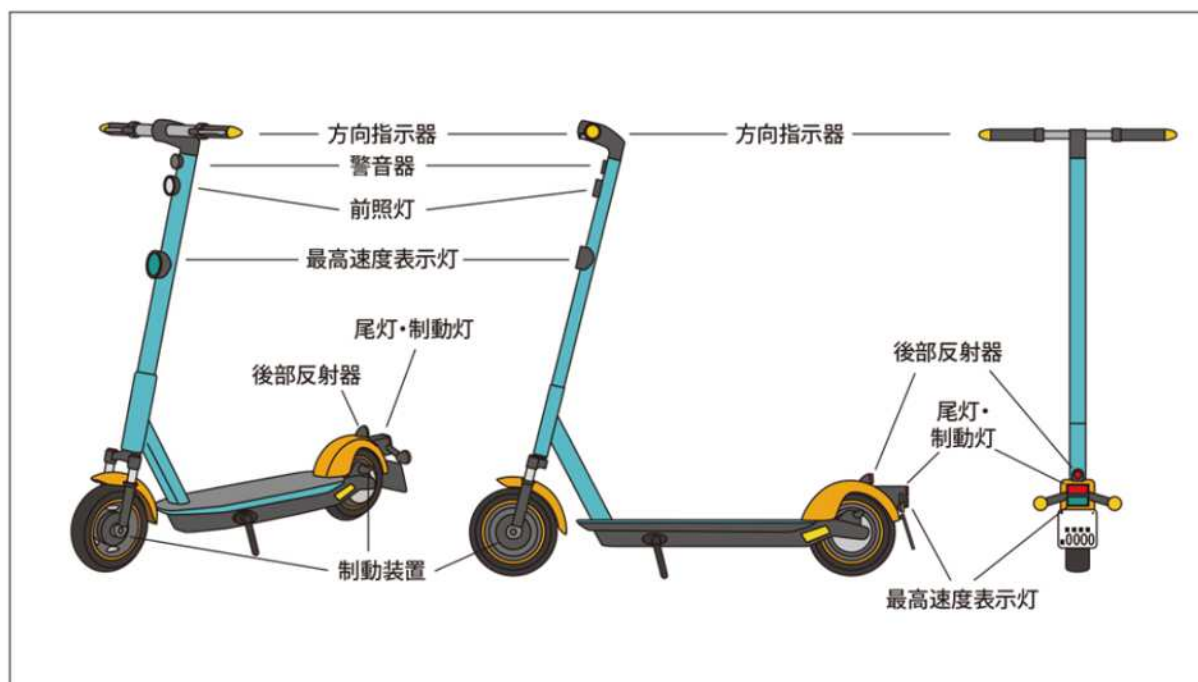


図2 - 36 電動キックボードの構造

【出典：政府広報オンライン】

タンデム自転車

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タンデム自転車は、令和3年7月から埼玉県内で公道を走行できるようになりました。後席でのハンドル操作が不要のため、障害を持つ人の移動やレジャーの幅を広げることも期待されています。



図2 - 37 タンデム自転車

【出典：公益財団法人戸田市水と緑の公社 HP】



図2 - 38 埼玉県規則改正チラシ

【出典：埼玉県警 HP】

2-6 放置自転車対策と駐輪環境の整備

(1) 放置自転車対策について

① 自転車等放置禁止区域

市内3駅周辺の概ね半径300メートル以内の区域を自転車等放置禁止区域と定め、放置自転車への警告・撤去を実施しています。放置禁止区域に放置されている自転車には警告札を貼り、一定時間経過の後、撤去を行っています。

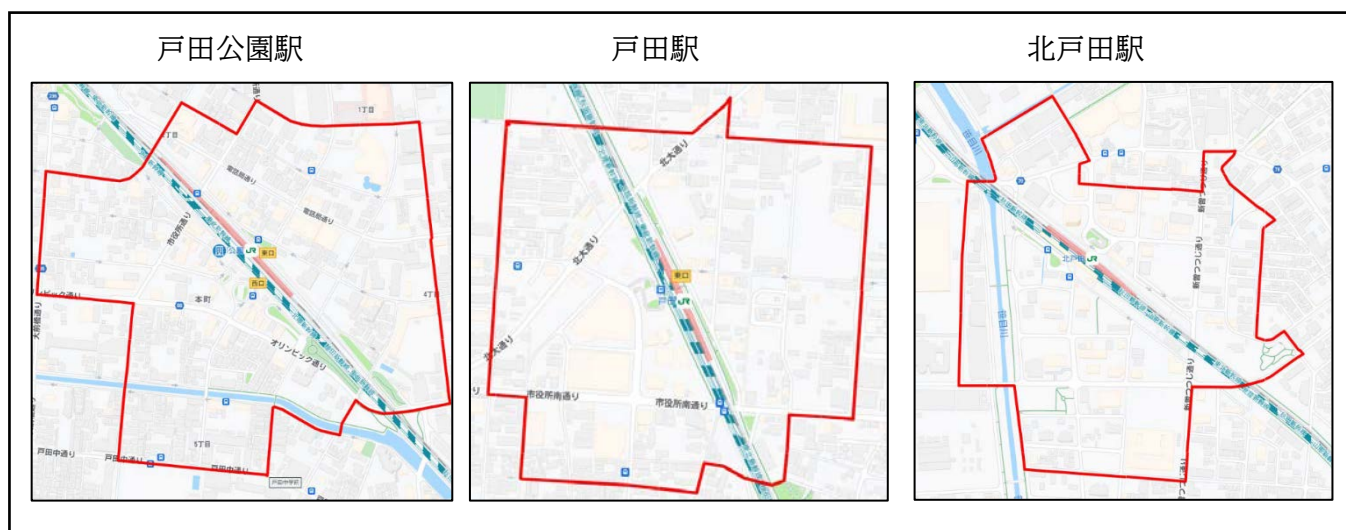


図2-39 市内駅別自転車等放置禁止区域

② 市内の放置自転車警告・撤去台数の推移

放置自転車の警告・撤去台数は平成27年度をピークに年々減少し、令和2年度(2020年度)には警告台数:1,069台、撤去台数813台となり、駅周辺における公道上の放置自転車はほとんど見られなくなりましたが、直近2年間では再び増加に転じています。

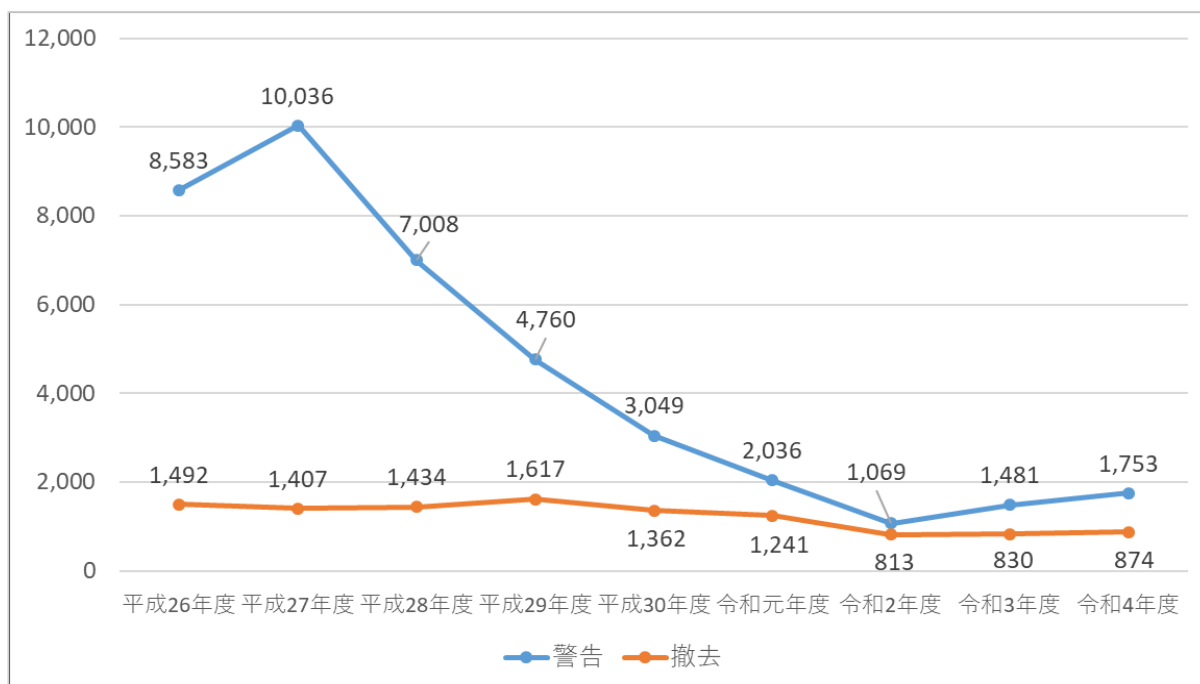


図2-40 市内放置自転車等警告・撤去台数の推移

③ 駅別放置自転車台数の推移

また、駅別の放置自転車台数をみると、平成27年度(2017年度)には、市営・民間を含め自転車駐車が不足していた北戸田駅を中心に放置台数が多く見られましたが、同年の市営自転車駐車場の大規模改修に加え、日々の警告・撤去や指導等の効果もあり、3駅とも放置台数は大きく減少しました。

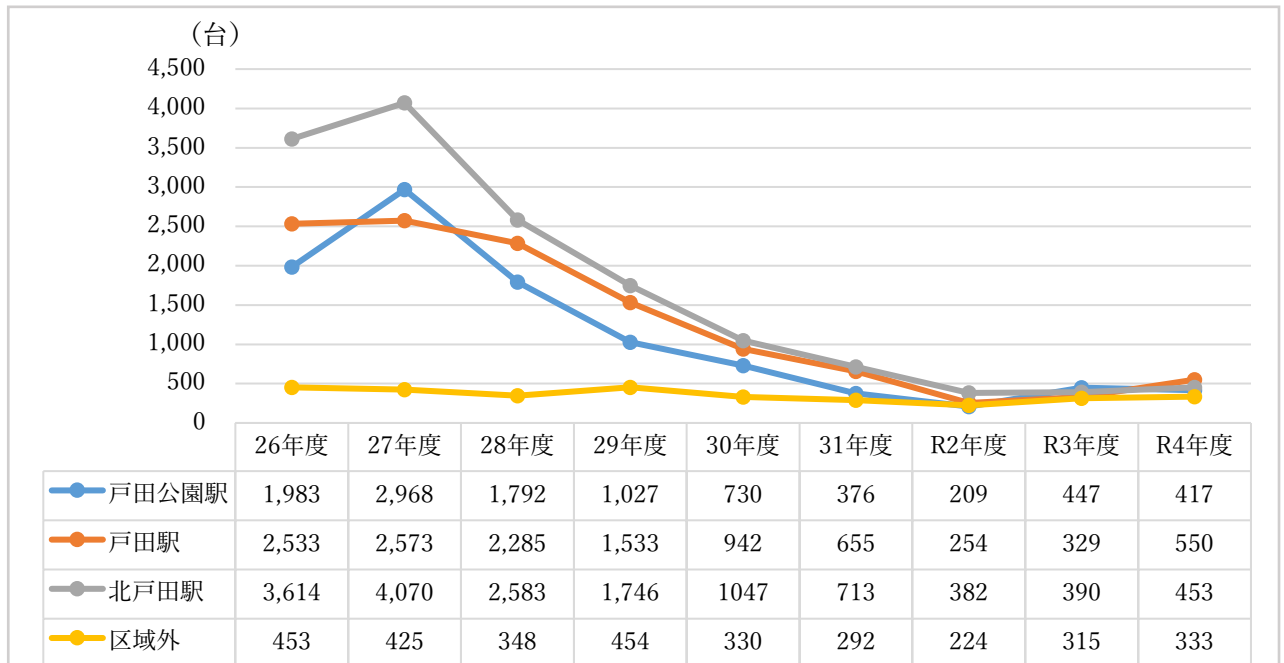


図2-41 市内駅別警告台数の推移

※「警告台数＝市が認知した放置自転車台数」であり、ここでの「警告台数」と「放置台数」は同義となる。

(2) 放置自転車に対する市民意識

WEB アンケートによると、市内の放置自転車の多さについて、半数以上の人々が「多いと思う」と回答しており、放置自転車対策に関する取組みが、快適な通行環境の維持に寄与しているものと伺えます。

問 戸田市内は放置自転車が多いと思うか。

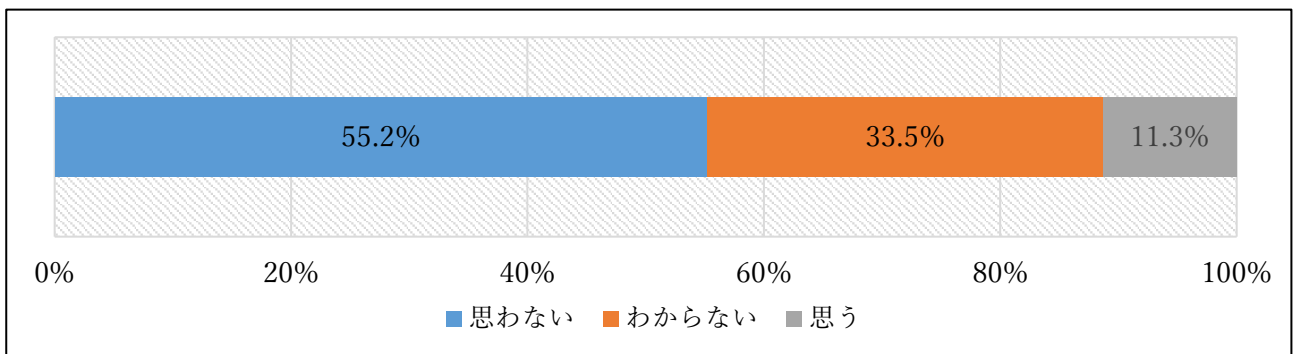


図2-42 市内の放置自転車に対する意識

【出典：戸田市自転車利用に関する WEB アンケート(令和5年2月～3月実施)】

(3) 駅周辺における自転車駐車場整備状況と稼働状況

市内3駅周辺には、市営・民間を問わず自転車駐車場が整備されており、市営は主に通勤・通学者の長時間駐輪向けとして、民間は長時間駐輪に加え、駅周辺施設利用者の短時間駐輪向けとして、それぞれ利用者のニーズに沿った運営を行っています。

市営自転車駐車場は、昭和60年(1985年)の埼京線開通に合わせて高架下スペースに開設し、市直営の自転車駐車場として管理・運営を行ってきましたが、平成28年度(2016年度)から施設の利便性やセキュリティの向上、及び民間事業者の自由な発想によるサービスの向上を目的として指定管理者制度を導入しました。

近年では、3駅共通して駅周辺の放置自転車はあまり見られなくなっており、自転車駐車場の収容台数にも余裕が見られることから、全体としては駅周辺の駐輪需要は充足していることが伺えます。

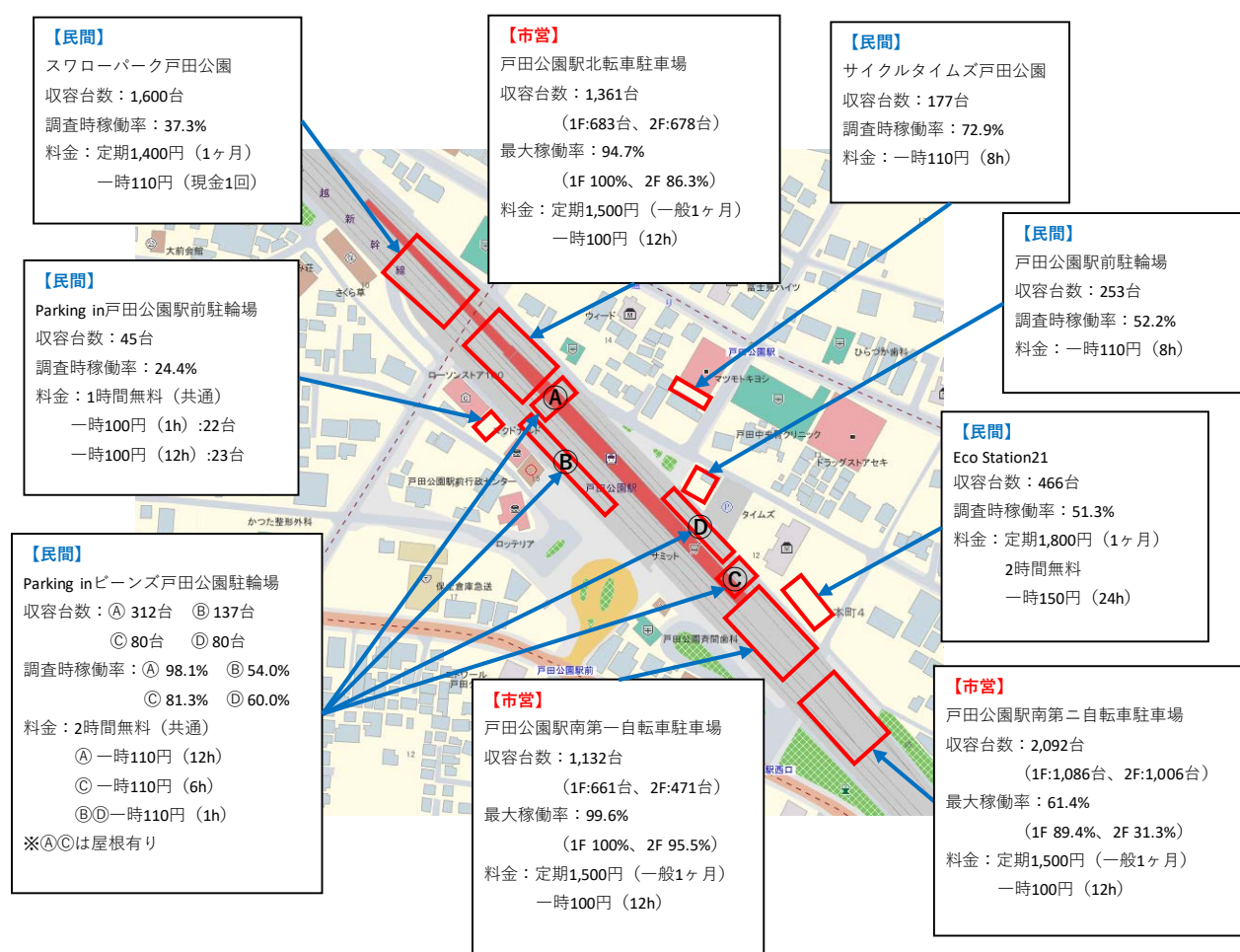


図2-43 戸田公園駅周辺の自転車駐車場整備状況と稼働率

- ※1. 自転車駐車場の整備状況及び収容台数、料金は令和5年6月現在のものです。
- ※2. 市営自転車駐車場の最大稼働率は、令和5年4月～5月のうちのピーク時間帯(11時～正午)における各駐車場の駐車台数が最も多かった日を採用し、駐車台数÷収容台数で算出しています。
- ※3. 民間駐輪場の稼働率は、令和5年6月のうち1日(平日・晴天日)を抽出して市が調査を行ったもので、市営自転車駐車場のピーク時間帯(11時～正午)と同時刻における各駐輪場の駐輪台数÷収容台数で算出しています。

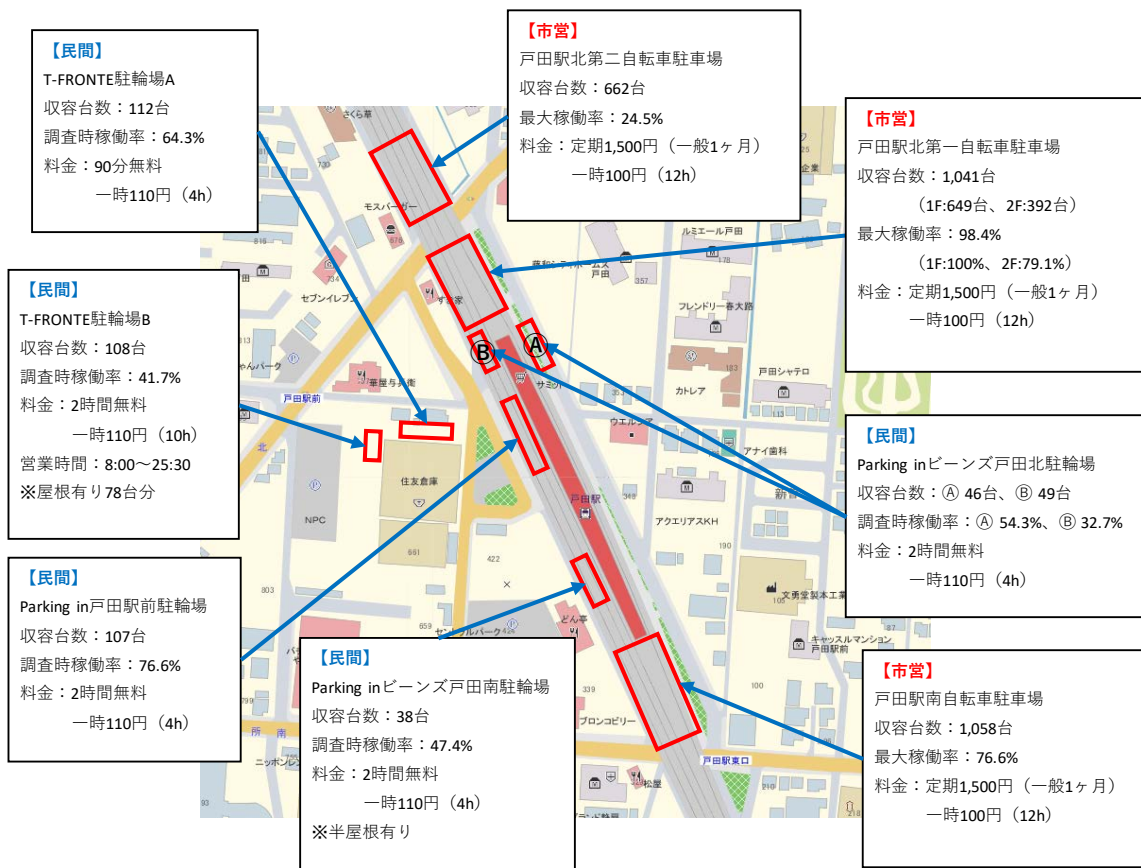


図2-44 戸田駅周辺の自転車駐車場整備状況と稼働率

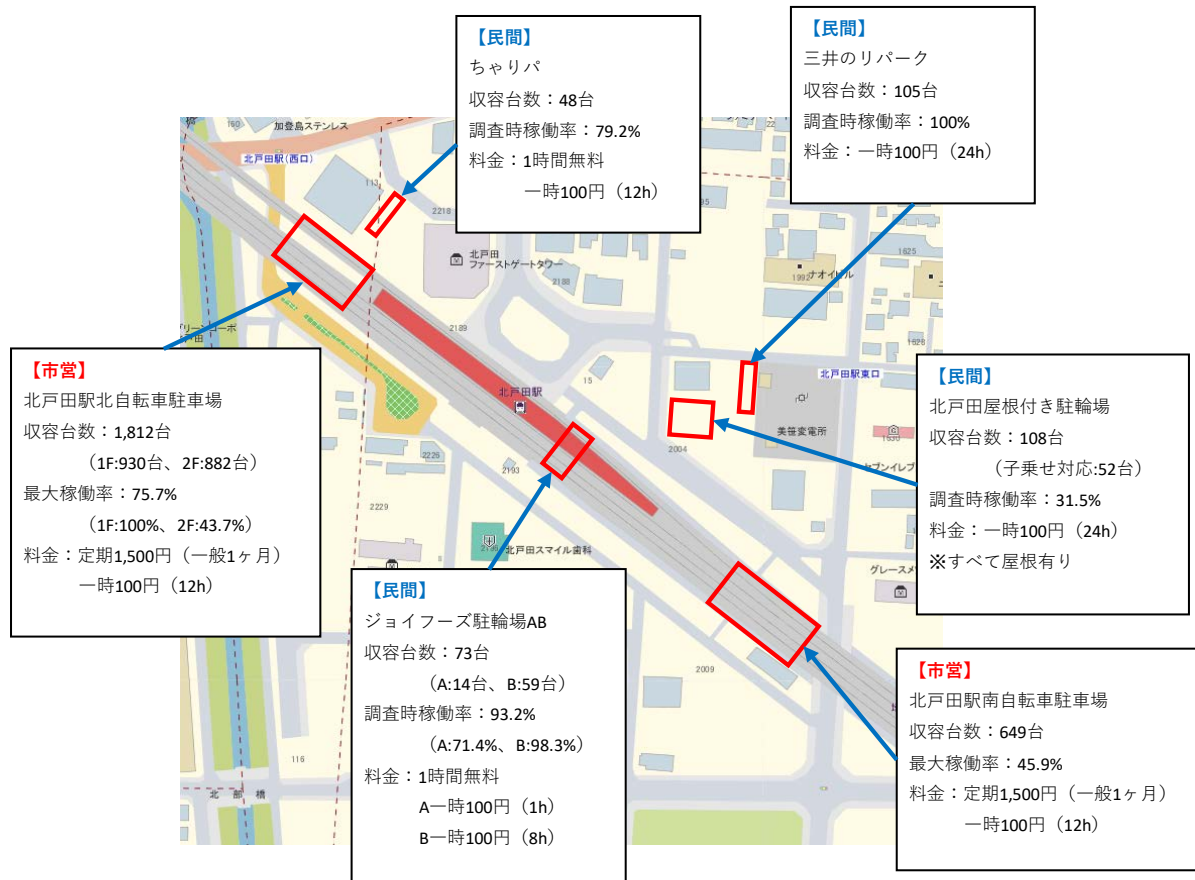


図2-45 北戸田駅周辺の自転車駐車場整備状況と稼働率

(4)市営自転車駐車場の状況

①利用者数の推移

定期利用については、自転車・バイク合わせて8,000人の定数に対して、令和元年度(2019年度)時点の年間平均契約者数は7,859人と、98%の契約率となっていました。その後コロナ禍を経て令和4年度(2022年度)には6,817人と、85%の契約率まで減少しています。

一時利用については、新型コロナの影響により、令和2年度(2020年度)に大きく減少しましたが、その後は生活様式の変化等の要因もあり、増加が続いています。

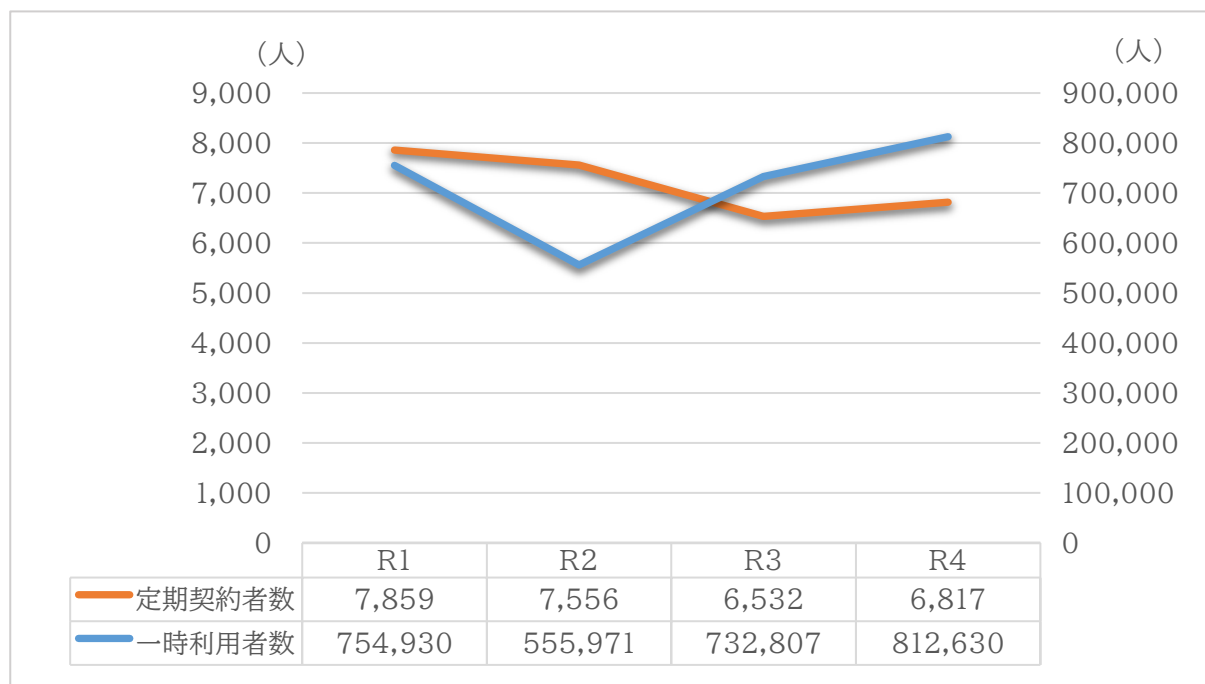


図2-46 定期利用契約者数及び一時利用者数の推移

②自転車駐車場から駅までの距離と稼働率の相関

各駅とも自転車駐車場から駅改札までの距離が近いと稼働率が高く、遠いと低くなる傾向にあります。特に大通りを隔てて信号待ちを要する戸田駅北第二については、稼働率の低さが顕著となっています。

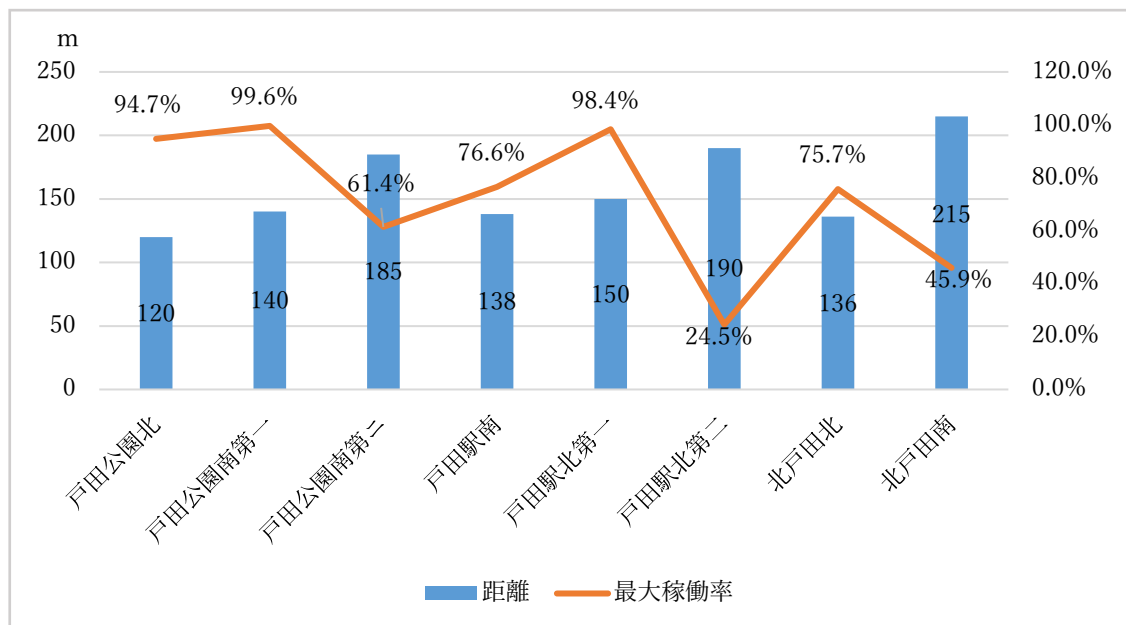


図2-47 自転車駐車場から駅改札までの距離と最大稼働率

③天候による利用状況の変化

市営自転車駐車場の駐車台数を天候別に比較すると、定期利用・一時利用ともに、雨天時は晴天時の7割程度の稼働率となります。雨天時の交通手段に関する調査では、雨天時に自転車から別の交通手段に切り替える人も一定数いましたが、一方で、雨の日でも自転車を利用する人も多く、雨天時でも快適に自転車駐車場を利用できるサービスの提供が求められます。

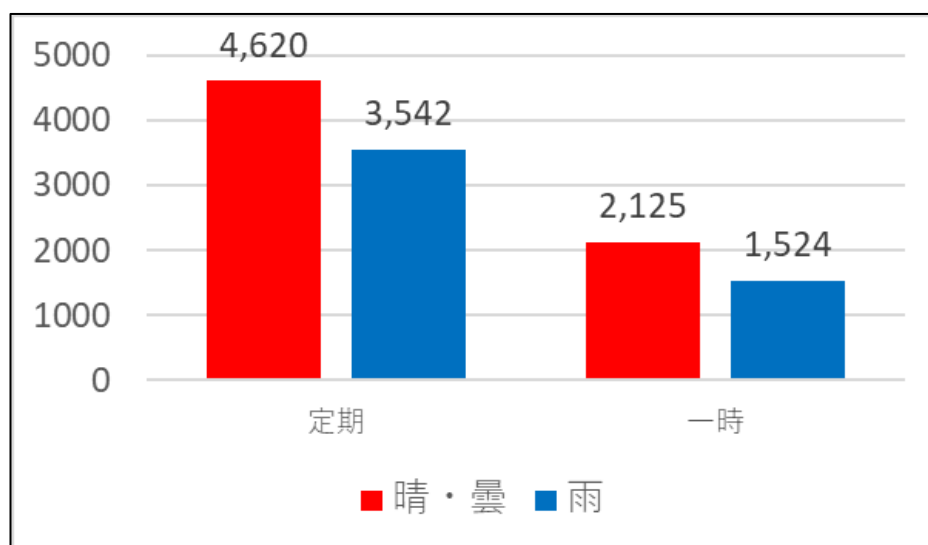


図2-48 天候別自転車駐車場利用平均台数(令和4年11月・平日・午前11時頃)

④多様な自転車の駐車需要

戸田市では子育て世代の人口が増加し続けているという要因もあり、3人乗りの子供乗せ大型自転車の駐車台数は、平成31年から令和5年にかけて5,346台増加しました。また、近年スポーツ自転車やファットバイクといったタイヤ幅の太い自転車の需要も増加傾向にありますが、これらの自転車は既存のスライド式ラックには駐車できないため、ラックを取り外すことで専用の平置きスペースを確保しています。ラックと平置きという利便性の差異がある一方で、利用料金は同一であるため、大型自転車等への配慮に対する不満意見も出ています。

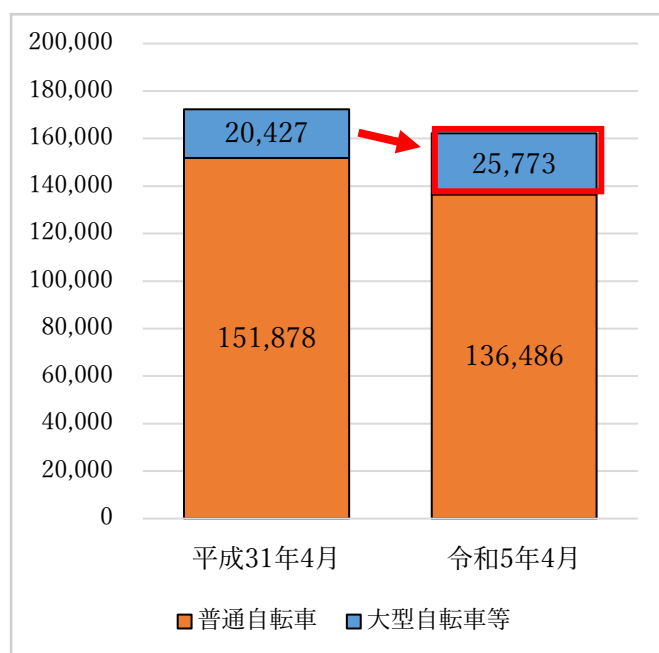


図2-49 大型自転車等の駐車台数比較(月間)



図2-50 大型自転車等の専用平置きスペース

(5) 駐輪環境への市民意識

WEB アンケートによると、駅周辺における駐輪場の充足度について、6割以上の人が「ちょうどよい」と回答しており、比較的充足していると考えられる人が多いことが伺えます。

また、駐輪場を選ぶ際に重視する点について、「駅改札までの近さ」が最も多く、次いで「料金の安さ」、「雨に濡れない(屋根がある)」となっています。

現在、市営自転車駐車場は駅からの距離等、施設条件に関係なく、一律の利用料金となっているため、「駅改札までの近さ」及び「料金の安さ」を求める利用者が条件のよい自転車駐車場に集中し、一時的に満車状態となることがあります。

問 駅周辺の駐輪場の数は足りていると思うか。

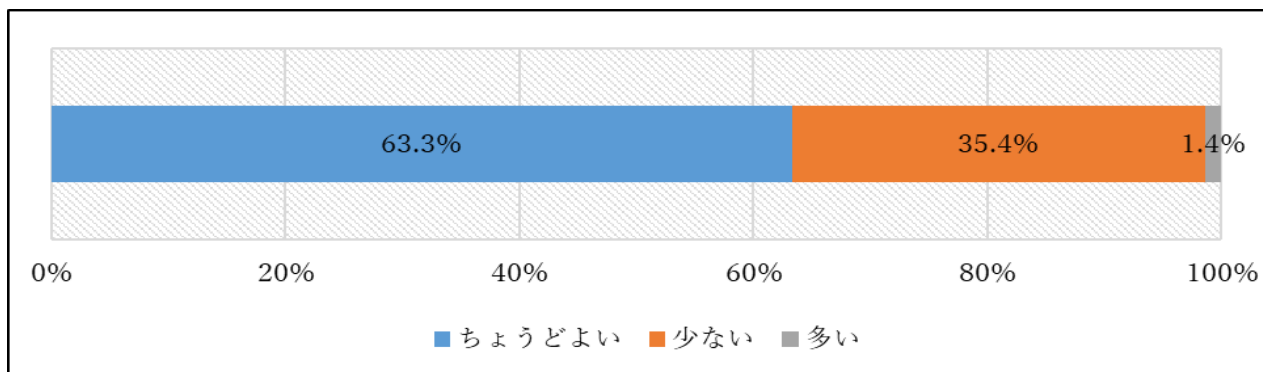


図2-51 駅周辺駐輪場の充足度

問 駅周辺の駐輪場を選ぶ際に最も重視していること。

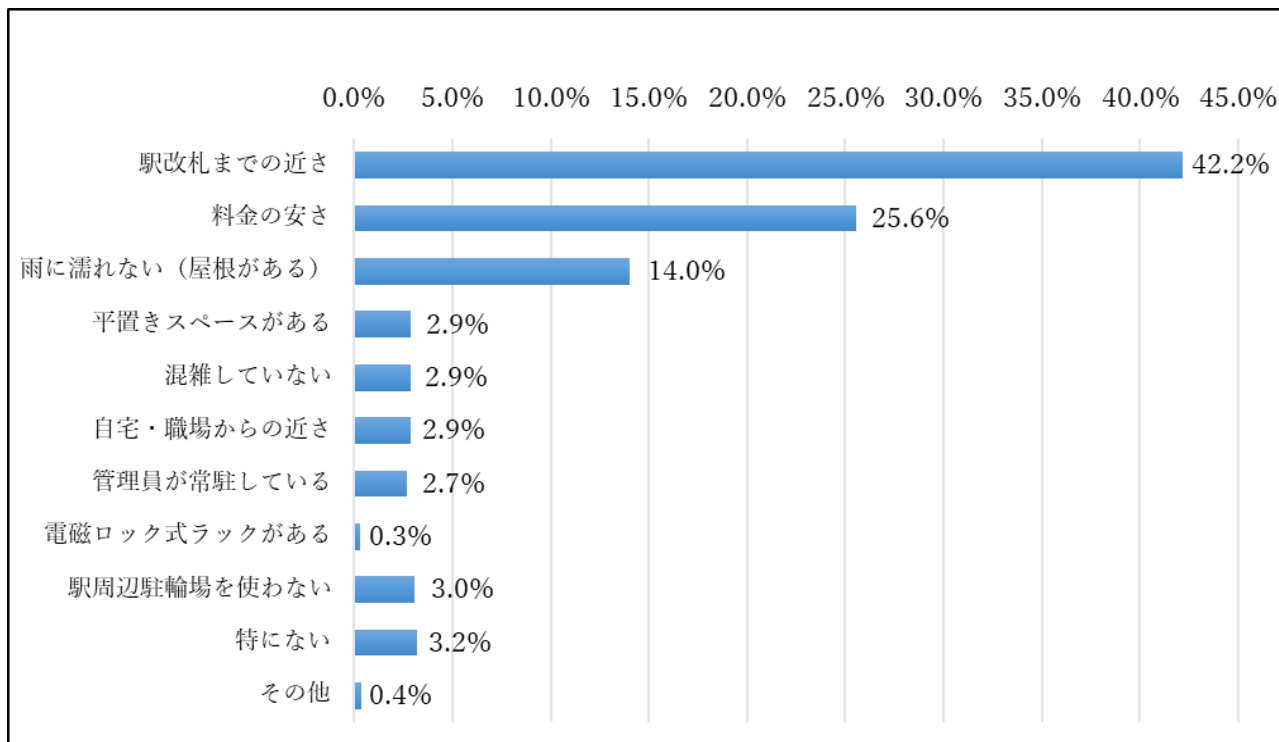


図2-52 駅周辺駐輪場を選ぶ際に重視すること

【出典：戸田市自転車利用に関する WEB アンケート(令和5年2月～3月実施)】

2 - 7 健康増進

(1) 市民の運動習慣と健康寿命

「戸田市健康づくりに関する市民アンケート(令和4年度)」によると、本市では、1日30分以上の軽く汗をかく運動を週2日以上実施している人の割合が、40.8%となっています。

また、埼玉県「地域別健康情報」によると、市民の65歳健康寿命につきましては、平成29年度(2017年度)から令和3年度(2021年度)にかけて、男女ともに延伸し、男性は17.17年、女性性は20.27年となっていますが、男女ともに埼玉県平均を下回っています。

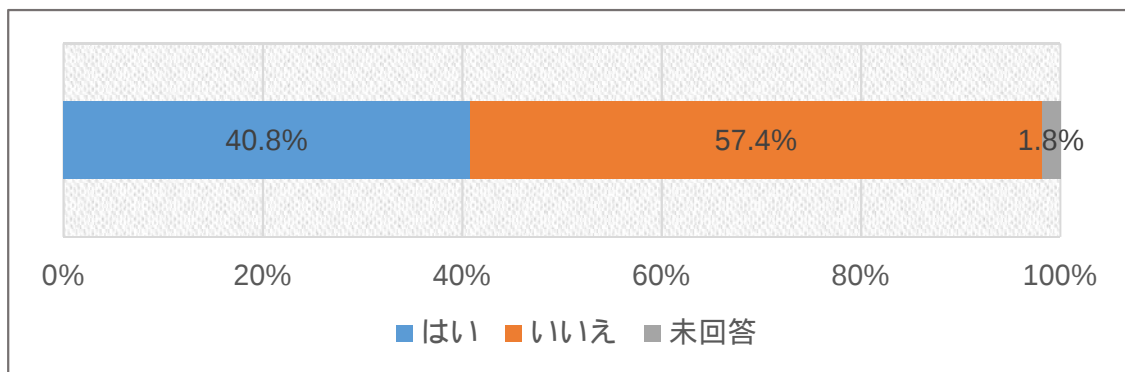


図2 - 53 1日30分以上の軽く汗をかく運動を週2回以上実施している人の割合

【出典:戸田市健康づくりに関する市民アンケート(令和4年度)より作成】

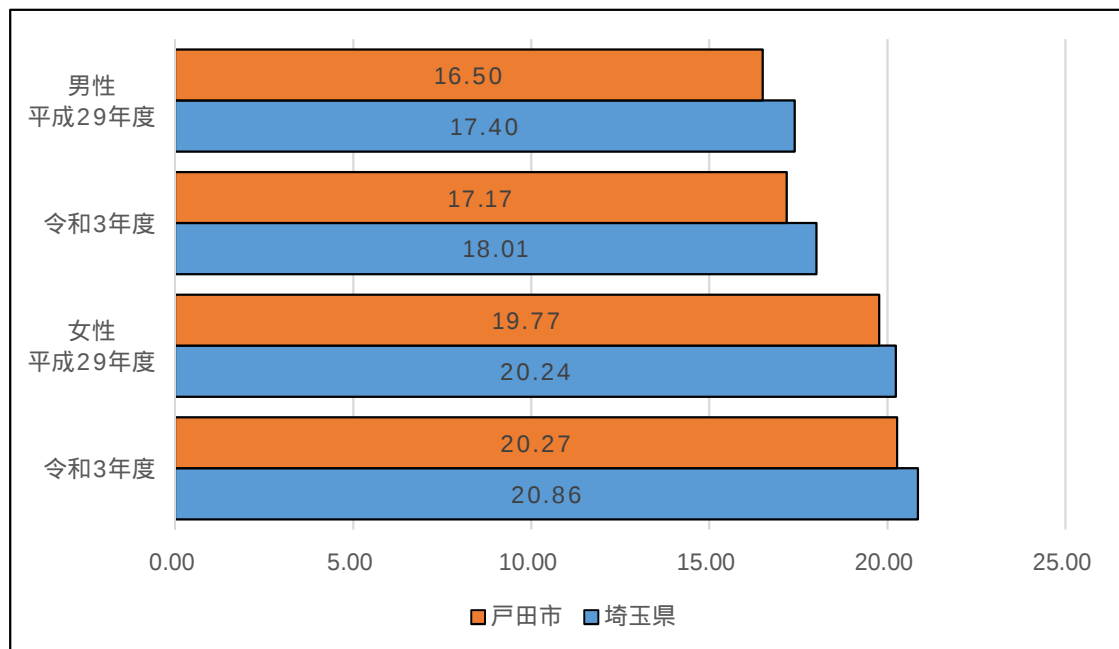


図2 - 54 戸田市と埼玉県の65歳健康寿命比較

【出典:埼玉県「地域別健康情報」より作成】

(2)市民の外出状況

本市の1日に外出する人の割合(外出率)の平均は約75.7%で、平成20年から12.3%減少しています。

また年代別に見ると、20歳代や30歳代の外出率が低下しており、平成30年の調査では、この傾向がより一層、加速したことが分かりました。

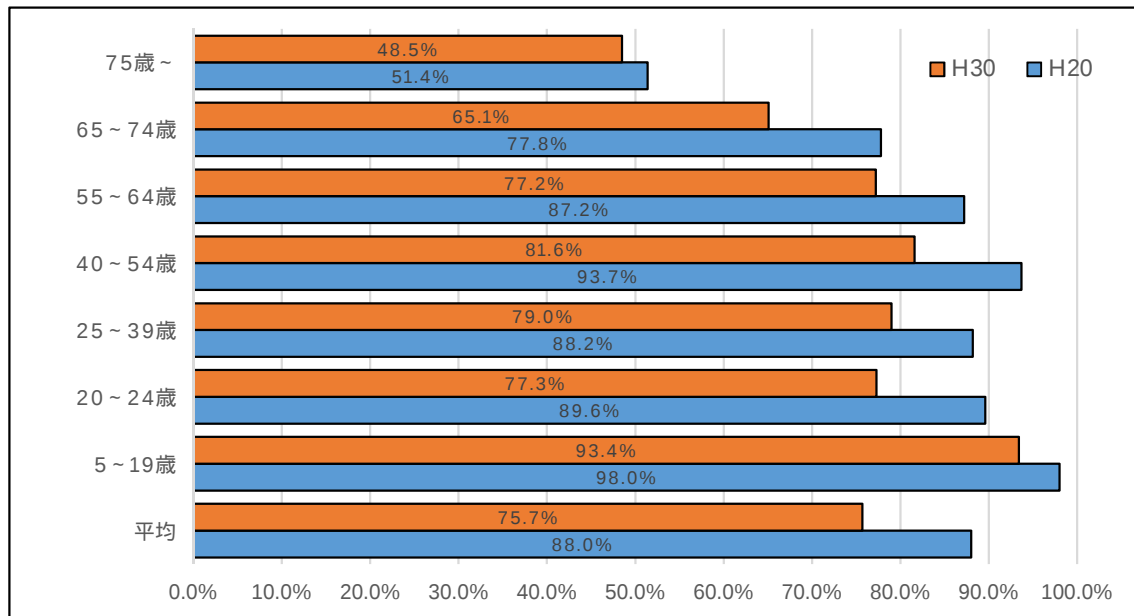


図2-55 戸田市民の外出率

【出典：東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」を基に作成】

【参考】新型コロナによる外出状況の変化

民間企業が令和2年(2020年)10月に実施した「新型コロナ禍における自転車利用についての調査」によると、4人に1人が新型コロナ流行後に自転車の利用頻度が増えたと回答していました。

また、自転車の利用が増えた理由については、「外出自粛による運動不足解消のため」や「外出自粛によるストレス解消のため」を回答する者が多い結果となりました。

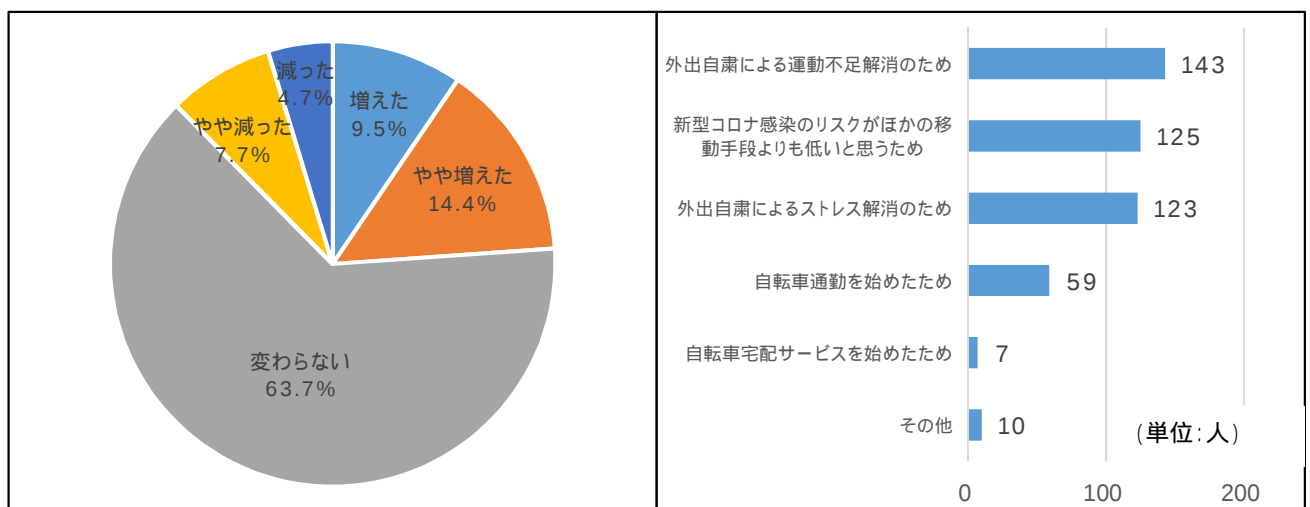


図2-56 新型コロナ流行後の自転車利用頻度の変化

図2-57 新型コロナ流行後に自転車利用が増えた理由

【出典：au 損害保険㈱「新型コロナ禍における自転車利用についての調査」より作成】

(3) 子どもの運動と自転車

「小学生がよく行った運動・スポーツに関する調査」によると、自転車は第4位となっています。自転車は子どもにとっても身近な存在であり、気軽に楽しめる運動手段として、良く行われる運動の1つとなっています。

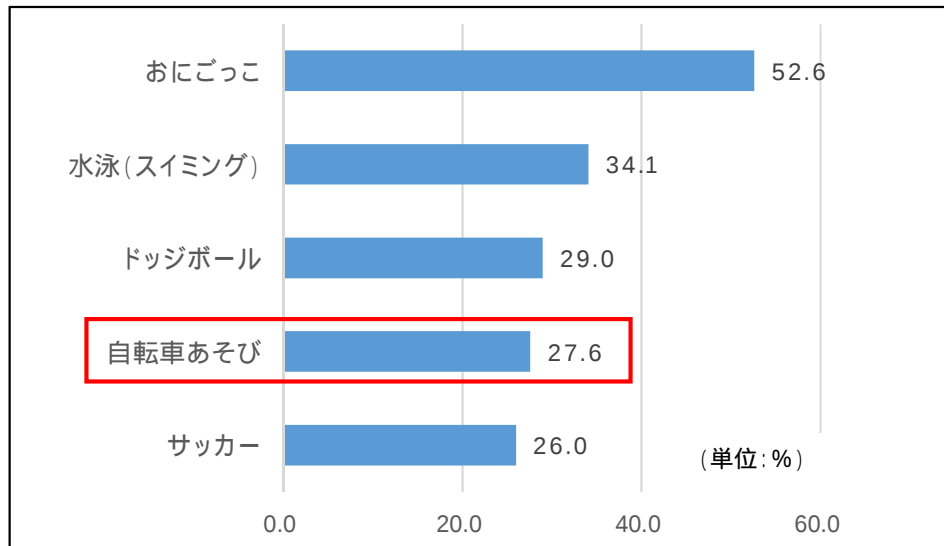


図2 - 58 過去1年間に「よく行った」運動・スポーツ種目

【出典：笹川スポーツ財団「子ども・青少年スポーツライフ・データ 2019」より作成】

(4) 自転車による健康効果

自転車の利用を通じて感じる健康効果としては、「体力・筋力向上」が最も高く、次いで「ストレス解消・軽減」となっています。

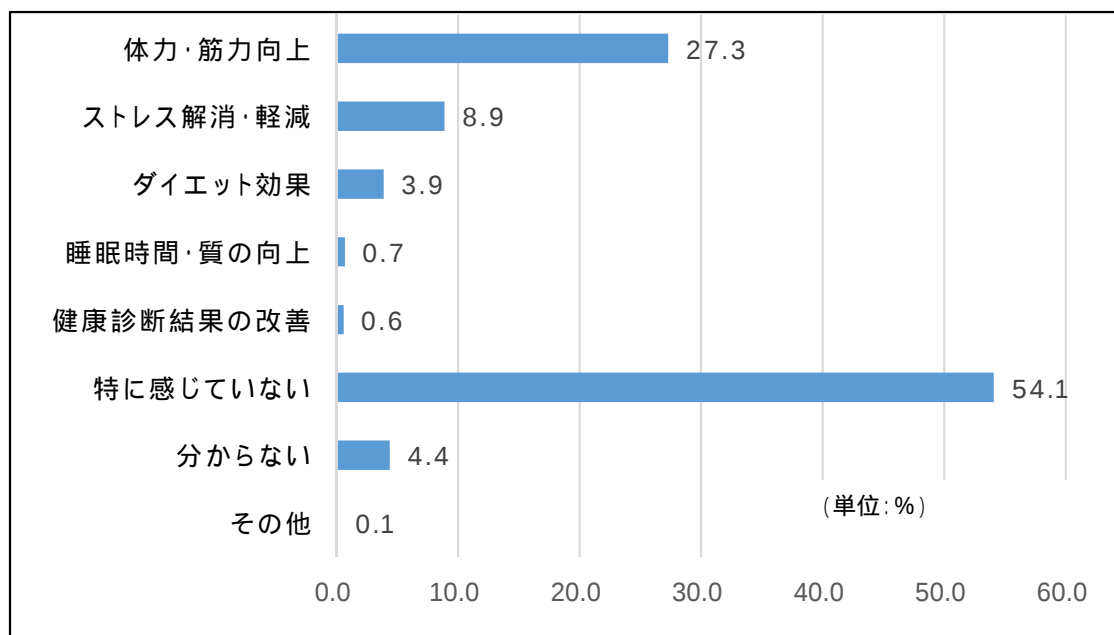


図2 - 59 自転車利用による健康効果

【出典：戸田市「自転車の利用に関する WEB アンケート(令和5年2月～3月実施)」】

2 - 8 市内の商業・観光資源

(1) 商業施設の立地状況

本市の商業施設の状況として、生鮮スーパーは、市の東部で相対的に多く立地しており、市の西部では、新大宮バイパス沿道等に立地しています。また、コンビニエンスストアは、ほぼ市内全域を網羅するように多く立地しています。

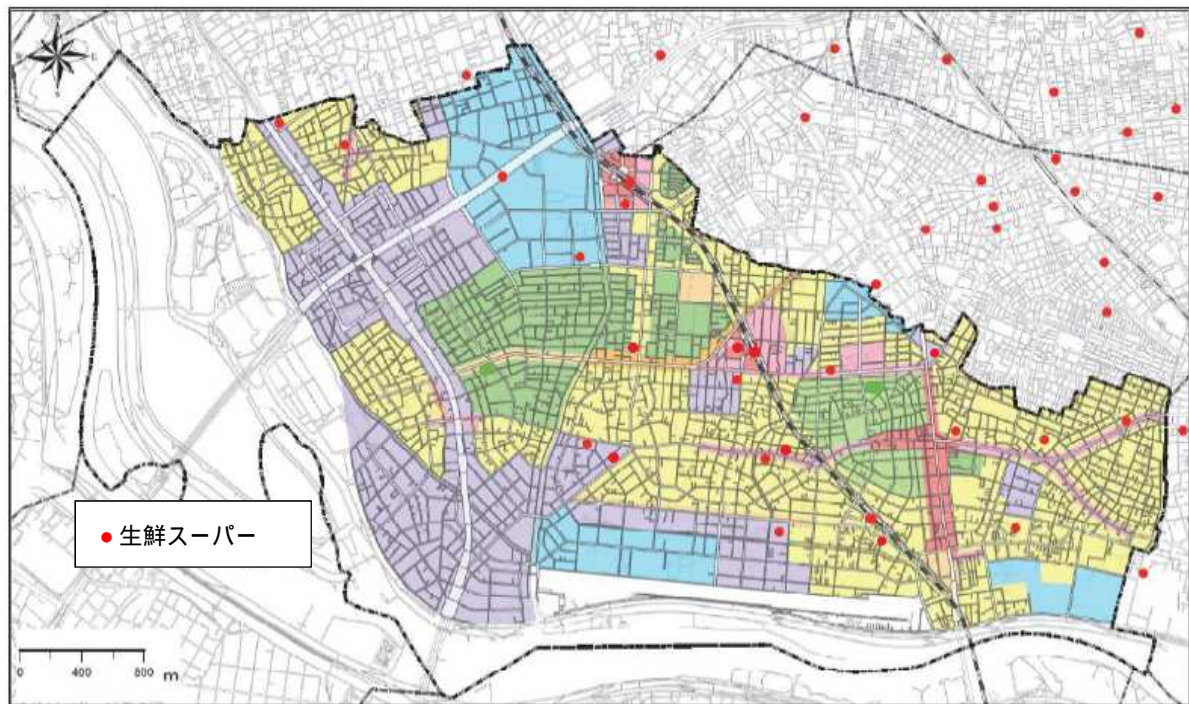


図2 - 60 生鮮スーパーの立地状況(令和5年(2023年)7月時点)

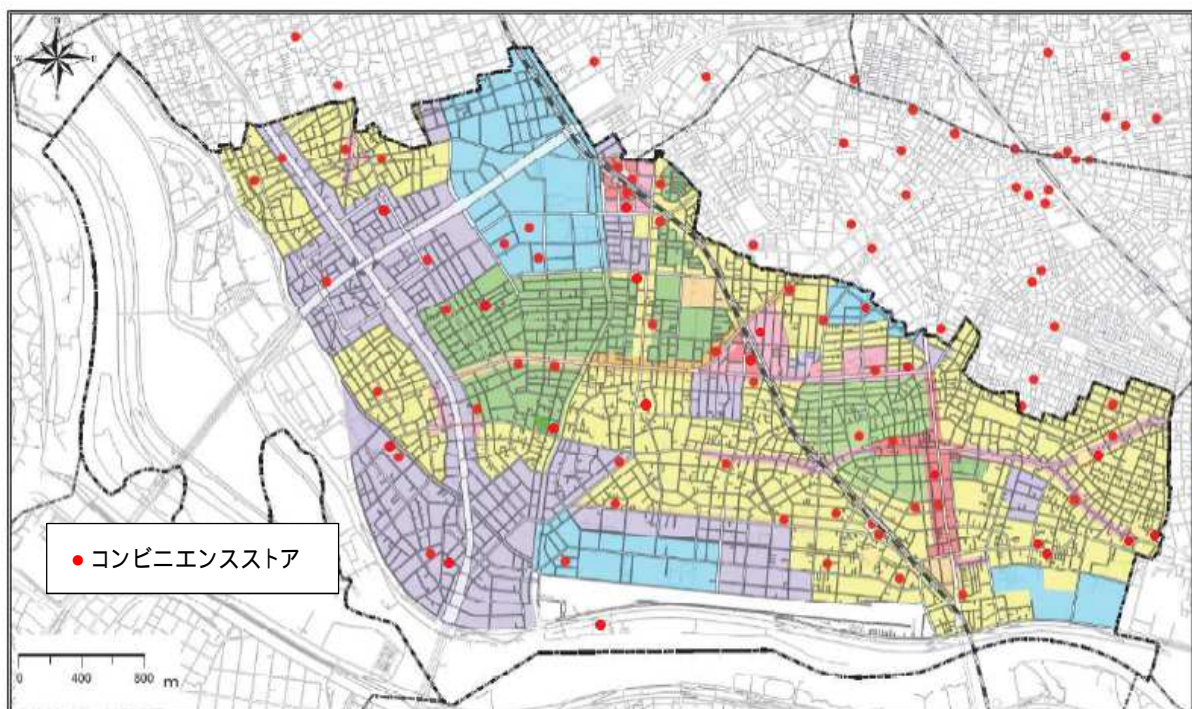


図2 - 61 コンビニエンスストアの立地状況(令和5年(2023年)7月時点)

【出典：戸田市立地適正化計画を基に情報更新】

(2) 観光資源【彩湖・道満グリーンパーク、戸田ボートコース】

本市は、彩湖・道満グリーンパークや戸田ボートコースなど、水と緑の潤いを感じながら、気持ち良くサイクリングを楽しめる街となっています。主要の観光スポットには駐輪場も整備されており、自転車で散策することが出来ます。

【主要観光スポット】**●彩湖・道満グリーンパーク**

荒川河川敷の調整池「彩湖」に沿って整備された約67haの市営公園。ドッグラン、バーベキューが楽しめる芝生の多目的広場、テニスコート、陸上競技場、ソフトボール場などがあり、1年を通してアウトドアを楽しむ多くの方が集まります。



図2 - 62 彩湖・道満グリーンパーク

●戸田ボートコース

昭和15年(1940年)に完成した戸田公園内にある日本唯一の人工的に作られた静水ボートコース。東京オリンピックではボート競技会場として使用されました。東西約2.4kmにも及ぶ本コースでは、国内の主要大会やボート教室が実施されるなど、ボートのまち戸田ならではの風景を眺めることができます。



図2 - 63 戸田ボートコース

2 - 9 安全・安心

(1) 自転車事故の発生状況

下表のとおり交通事故死傷者数は年々減少しており、自転車関連事故の死傷者数についても、平成24年(2012年)の1/4以下となっています。事故全体に占める自転車事故の割合も年々減少傾向にありますが、引き続き、交通事故を減らせるよう対策が必要となります。

発生場所としては、「自転車と他の車両との事故」や「自転車同士の事故」は交差点で多くが発生していますが、人对自転車の事故は単路(交差点以外の直線部・カーブ)で多く発生しています。また、幹線道路での事故が多くなっています。

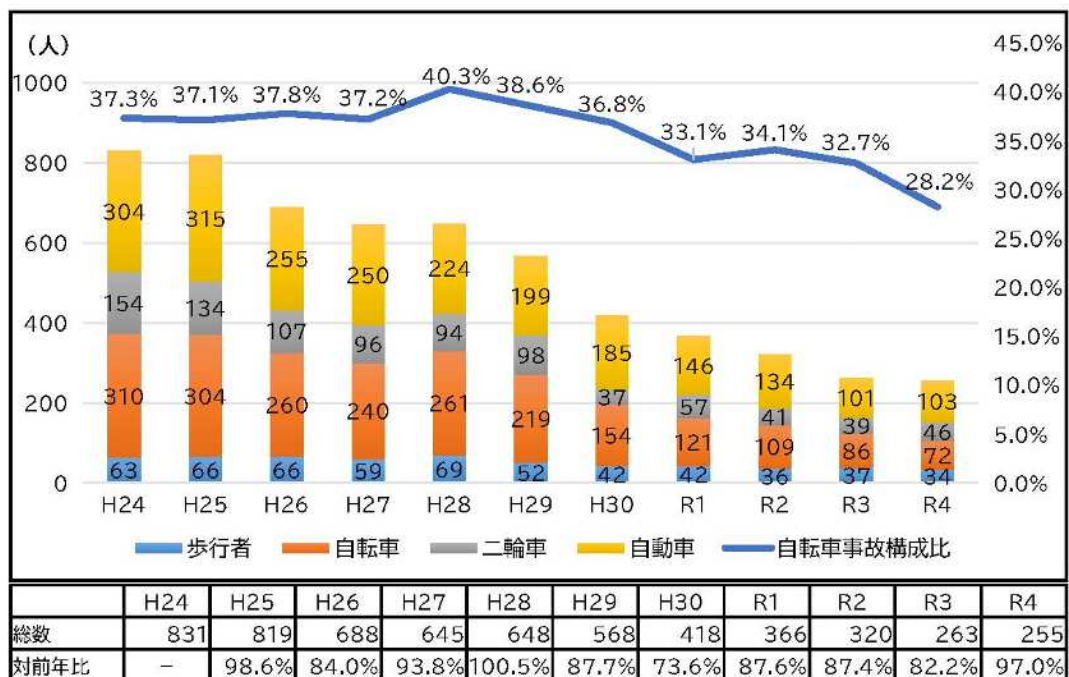


図2 - 64 市内における状態別交通事故死傷者数の推移

【出典：戸田市交通事故発生状況 各年1月～12月データ】

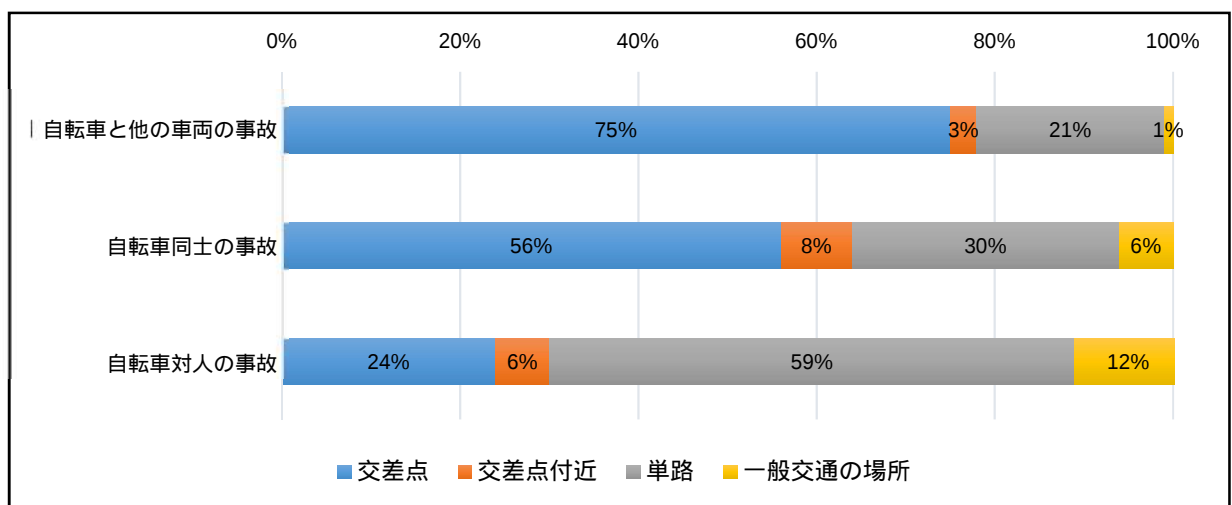


図2 - 65 自転車関連事故の発生場所 【埼玉県警察提供の事故データ】



図2 - 66 交通事故簡易集計レポート(概数)【令和4年度】

【出典: 埼玉県警事故マップ】

【参考】 自転車指導啓発重点路線

各警察署では、自転車の事故発生状況や自転車通勤者等が集中する駅周辺などを、重点的に自転車の指導取締りや啓発活動を行う路線として、「自転車指導啓発重点路線」に設定しています。

蕨警察署では、国道第17号線及びその周辺での自転車事故が多いことから、ここを自転車指導啓発重点路線として選定(赤い点線部分)しています(令和4年(2022年)8月1日現在)。



【出典: 埼玉県警察事故マップ】

(2) 運転免許証自主返納の状況

運転免許証の自主返納件数

身体機能や認知機能の低下などの理由により、自動車の運転に自信がなくなった方などは、自主的に免許証を返納することができます。

令和4年(2022年)中に運転免許証を自主返納した人の数は、全国で44万8,476人でした。なお、過去最多となったのは、令和元年(2019年)で60万1,022人という状況です。

また、戸田市における自主返納人数は、令和4年が436人となっており、ここ数年はやや減少傾向にあります。

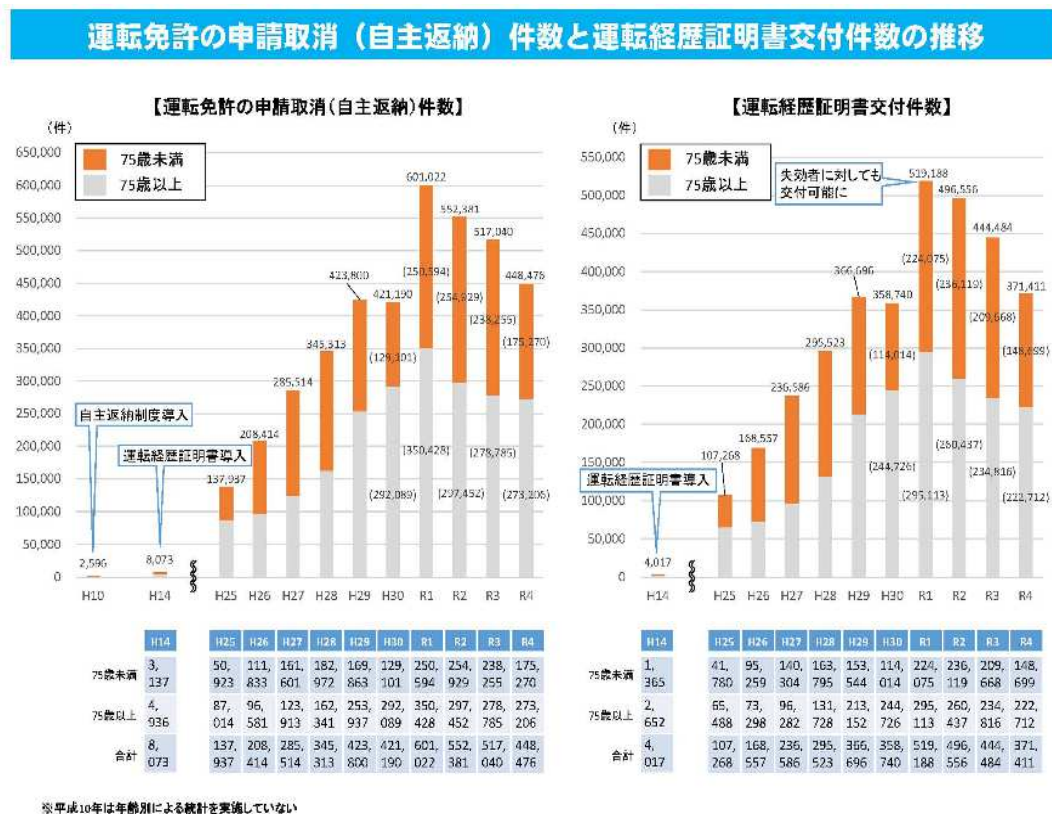


図2-67 全国の運転免許証自主返納件数と運転経歴証明書交付件数の推移

【出典:警察庁データ】

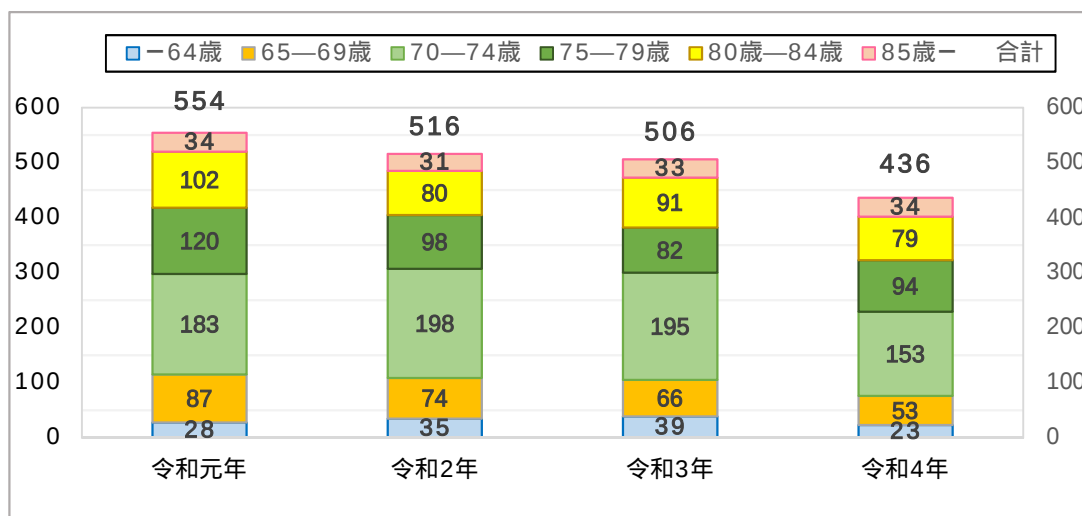


図2-68 戸田市における自主返納人数

【出典:埼玉県警察提供資料】

運転免許証自主返納促進事業と返納後の移動手段

戸田市では、身体機能の低下等により運転に不安を抱いている方に対して、自主返納制度の利用を促進し、交通事故発生を抑止につなげるため、運転免許証自主返納促進事業を実施しています。この制度は、自主返納をした方に対して、公共バスの利用を促すため、申請によりバス回数券を配布するものです(国際興業バス回数券:3,000円分、コミュニティバス回数券:2,000円分、計5,000円分)。

当該制度の申請受付の際、アンケートを実施しており、その中では、返納後の移動手段について質問しています。アンケート結果からは、返納後の移動手段として自転車を利用する方が、バスに次いで2番目に高い結果となっています。

- ・集計期間等:令和4年(2022年)1月1日～令和4年(2022年)12月31日
- ・回答者:357名(内訳:男性189名、女性168名)

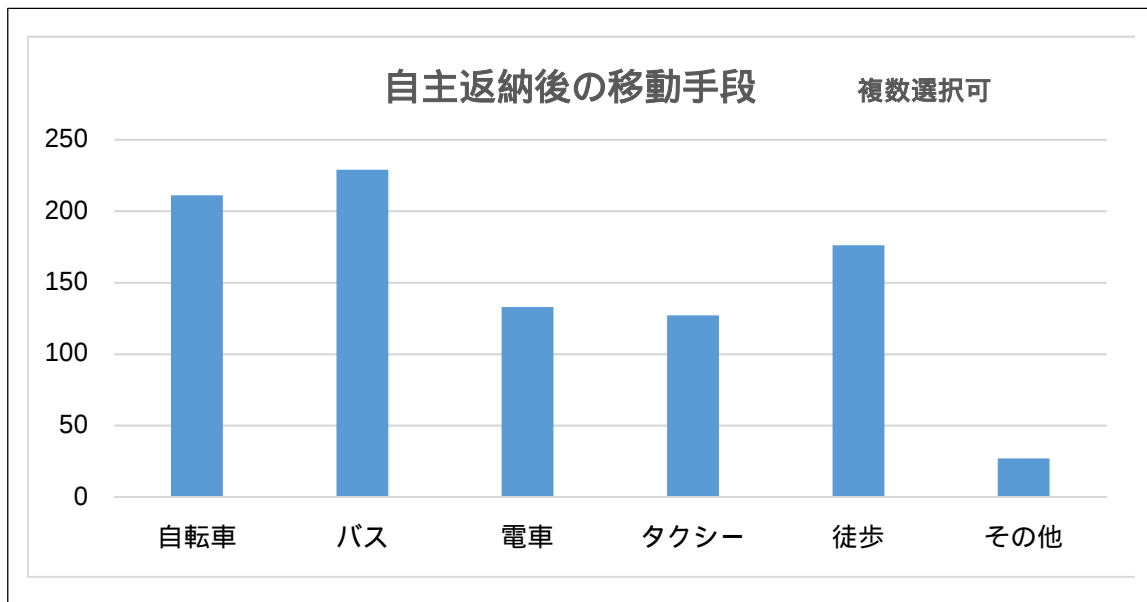


図2 - 69 運転免許証自主返納後の主な移動手段

(3) 自転車ルール・マナーの市民意識

自転車安全利用五則の認知度

WEB アンケートでは、自転車安全利用五則の認知度は、約 85%となっているが、約 15%の人は、知らないと回答しています。また、「知っており、守っている(35.8%)」を「知っているが、守られていない(49.4%)」が上回っています。

そのため、自転車安全利用五則等、自転車の安全利用について、さらなる積極的な周知・啓発が必要です。

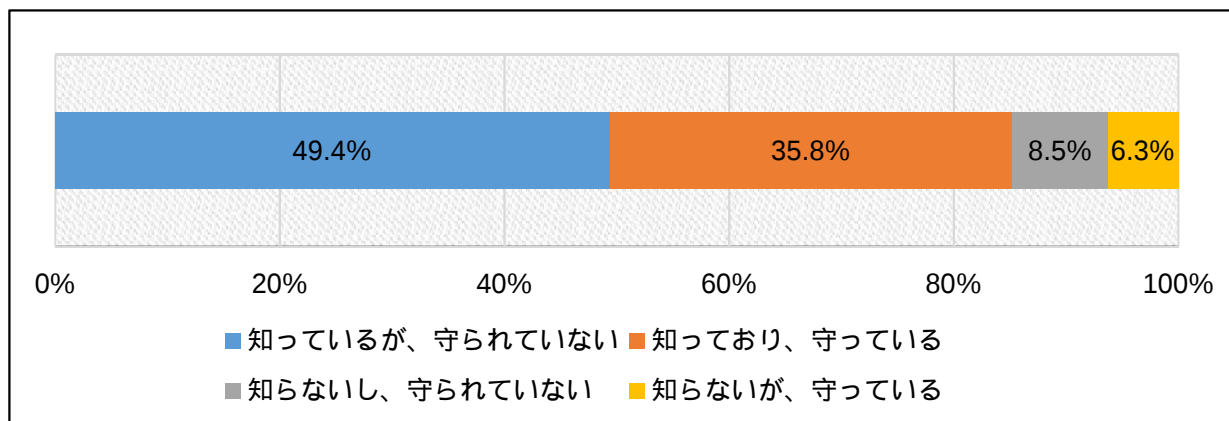


図2 - 70 自転車安全利用五則の認知・遵守度

【出典：戸田市自転車利用に関する WEB アンケート(令和5年2月～3月実施)】

自転車ヘルメット努力義務化の認知・遵守度

また、令和5年(2023年)4月1日からのヘルメットの努力義務化については、約75%は知っていると回答していますが、約25%は知らないと回答しています。

着用については、約15%が着用している(する予定含む)と回答しているのに対し、約85%が着用しないと回答しており、着用に対する意識はかなり低い状況にあります。

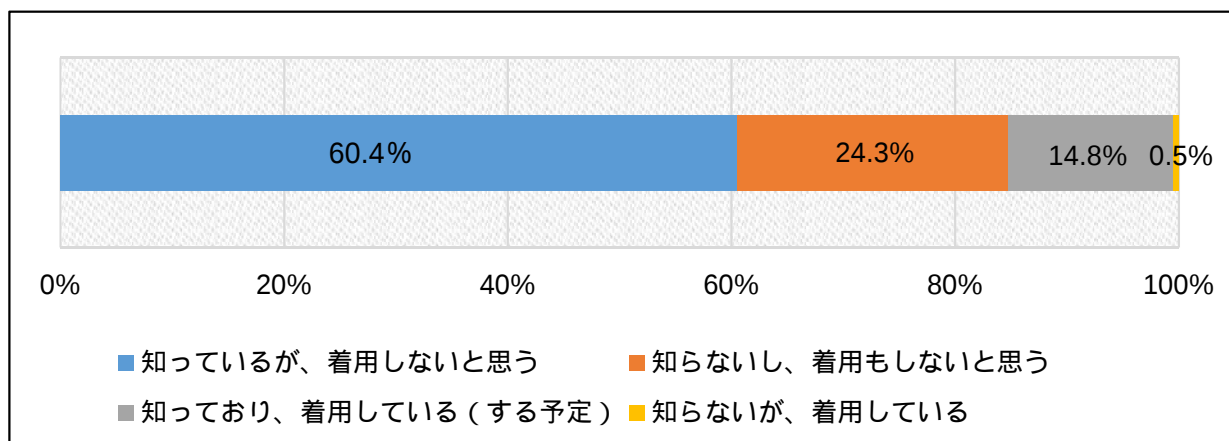


図2 - 71 自転車ヘルメット努力義務化の認知・遵守度

【出典：戸田市自転車利用に関する WEB アンケート(令和5年2月～3月実施)】

【参考】 令和4年(2022年)中に埼玉県内の自転車事故で亡くなった約7割の方が頭部に致命傷を負っています。また、ヘルメット非着用の致死率が着用時に比べて約2.2倍高くなっています。被害を軽減するためにも、ヘルメット着用の重要性について対策が必要となります。

<戸田市自転車用ヘルメット着用促進補助金>

令和5年(2023年)4月から改正道路交通法が施行され、すべての自転車利用者にヘルメット着用が努力義務となったことから、本市では「自転車用ヘルメット着用促進補助金」を創設しました(令和5年8月1日施行)。自転車用ヘルメットを購入する市民の負担を軽減し、ヘルメット着用の普及を図るとともに自転車利用者の安全運転を推進しています。

一人につき安全認証の付いた新品のヘルメットを対象として、2,000円を限度に補助を行っています(一人につき1個かつ1回限り)。

**8月1日から
開始します!**

自転車を利用する皆さんへ

戸田市



自転車用ヘルメット着用促進 補助金制度のご案内

※8月1日以降に購入した新品のヘルメットが対象



令和5年4月1日から努力義務化

自転車事故で死亡した方の**約7割は頭部に致命傷**を負っています。

この度、道路交通法が改正され、令和5年4月1日から全ての年齢でヘルメット着用が**努力義務**となりました。

自転車を利用するときはヘルメットを着用しましょう。



対象期間

- 令和5年8月1日から令和8年3月31日まで

※令和5年8月1日以降に購入した新品のヘルメットが対象

補助対象者

- ヘルメットの購入日及び補助金の交付申請をする日において、市内在住者であること(申請は一人につき1個かつ1回限り)
- 市税を滞納していない方

補助金額

- 「SGマーク」等の安全認証がついた新品の自転車用ヘルメット1個に対して**2,000円**(ただし、2,000円未満のヘルメットの購入については、その額までを補助)
- ポイント等を利用した場合、値引き後の実際の支払金額が対象となります。

【添付書類】

- 振込口座の預金通帳・キャッシュカード等の写し
(金融機関名、店名、預金種目、口座番号及び口座名義(カナ)がわかるもの)
- 支払いを証する書類の写し(領収書やレシート等)
※購入日、金額(ヘルメットとわかるもの)、購入品名が記載してあるもの
- SG認証等の安全基準を確認できるもの
※保証書、取扱説明書、認証シール等の写し、対象ヘルメットを持参しての提示も可

申請について
詳しくは↓



<問い合わせ> 戸田市 都市整備部 都市交通課 TEL048-441-1800 (内線286・329)

(4) 市内の交通規制図

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられ、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則となります。

しかし、歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識などがあるときは、歩行者優先ですが普通自転車が歩道を通行することができます。

下のマップは、市内の普通自転車歩道通行可の場所です。

普通自転車歩道通行可標識

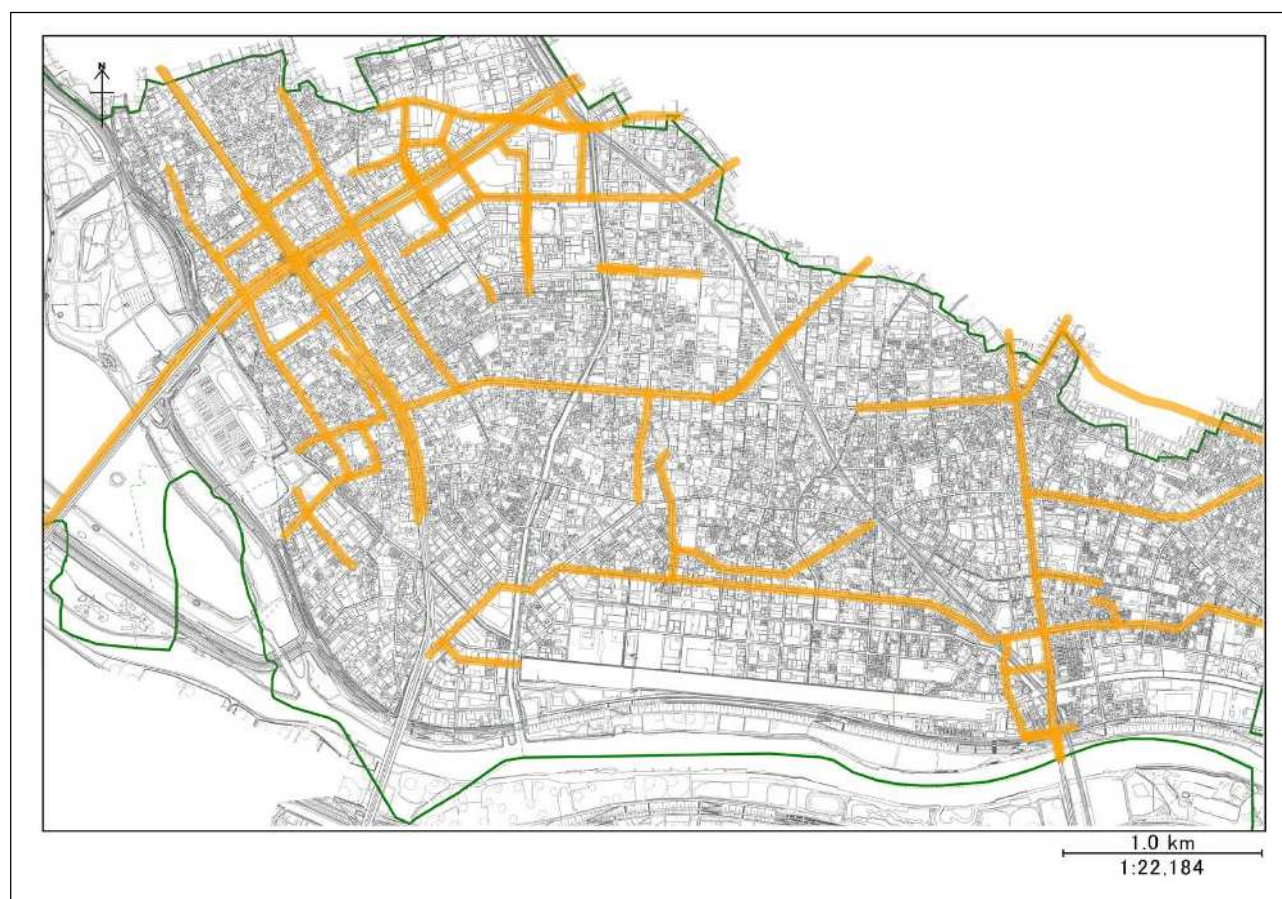


図2 - 72 市内の普通自転車歩道通行可能箇所マップ

(5)交通安全に対する取組と実施状況

交通安全啓発活動

啓発活動としては、春と秋の交通安全運動及び夏と冬の交通事故防止運動に加えて、「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に規定されている毎月10日の自転車安全利用の日には、蕨警察署と連携して、啓発活動を行っています。また、市内各所に交通安全啓発看板を設置し、注意喚起等を実施しています。

●実施状況

実施年度	実施回数
令和3年度(2021年度)	24回
令和4年度(2022年度)	19回



図2 - 73 啓発活動の様子



図2 - 74 啓発看板の設置例

交通安全教室

交通安全教室は、基本的な交通ルールやミニ信号機を使用した横断歩道の渡り方等を教示するもので、蕨警察署と連携しながら、市内の各保育園・幼稚園、小学校、また、出前講座などで実施しています。

●実施状況

実施年度	実施回数
令和3年度(2021年度)	30回
令和4年度(2022年度)	37回



図2 - 75 保育園での交通安全教室の様子

子ども自転車運転免許教室

子ども自転車運転免許教室として、行動範囲が広がり、自転車を利用する機会が増え始める小学4年生を対象に学科試験と実技試験からなる教室を開催しています。蕨警察署と連携して、自転車の安全利用を促進しています。受講者には子ども自転車運転免許証を交付します。市内小学校12校全校において実施しています。



子ども自転車免許証サンプル

氏名	ポッポくん	電話番号(学校)	048(441)1800
学校名	戸田市立とだ小学校	自転車運転免許証	
小学校卒業まで有効			
交付	平成29年4月1日		
交通ルールを守りましょう			
戸田市教育委員会・蕨警察署			

図2 - 76 小学校での免許教室の様子と自転車免許証サンプル

スケアード・ストレイト技法を用いた自転車交通安全教室

スケアード・ストレイト技法を用いた自転車交通安全教室は、プロのスタントマンが行う事故の再現を直視させることにより、その危険性を再認識し、交通安全意識の醸成を図る教育技法です。

学校向けスケアード・ストレイトは、3年に1度実施をしており、また、市民向けスケアード・ストレイトは、市内5地区に分けて、輪番により毎年1か所で実施しています。



図2 - 77 スケアード・ストレイトの様子

その他

その他、民間団体と連携し、事故防止やルール・マナーについて、交通安全に対する取組を実施しています。

(6) 自転車賠償保険の認知度・加入状況

埼玉県では、平成30年(2018年)4月1日に「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、埼玉県内で自転車を運転する場合には自転車損害保険等への加入が義務となりました。

加入義務の認知度は、85%が知っていると回答し、7.7%が知らなかったと回答しています。また、7割以上が認知・加入している状況ですが、まだ知らない人も一定数います。(図2-78)

一方で、加入義務を知らず、「それほど自転車を使わないから加入しない」という方も一定数います。(図2-79)

問: 埼玉県における自転車損害保険等への加入義務を知っているか

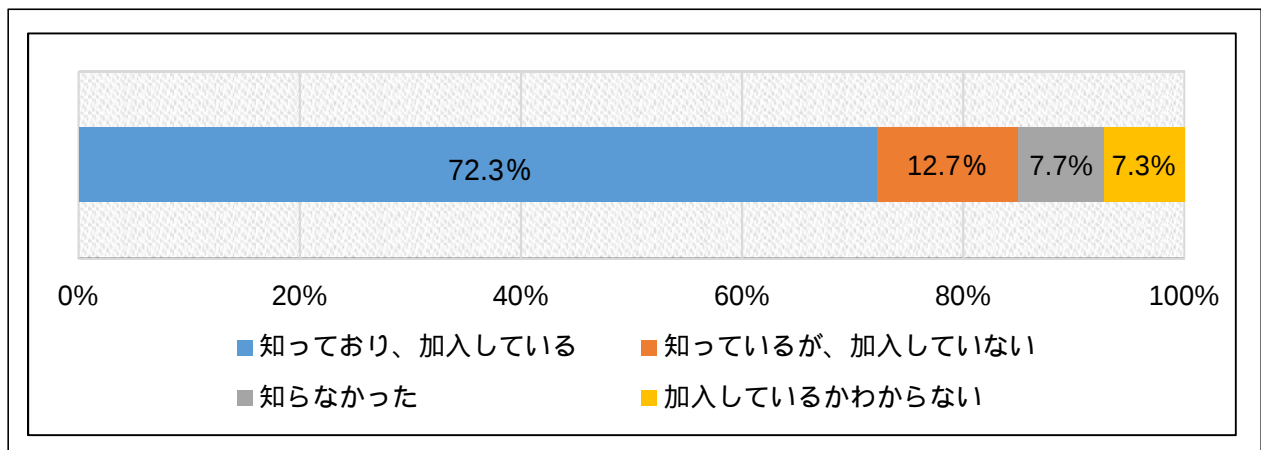


図2-78 自転車損害保険等加入義務の認知度・加入率

問: 自転車損害保険等に参加しない理由は何か

(上記の質問で知っているが、加入していないと回答した人のみが回答)

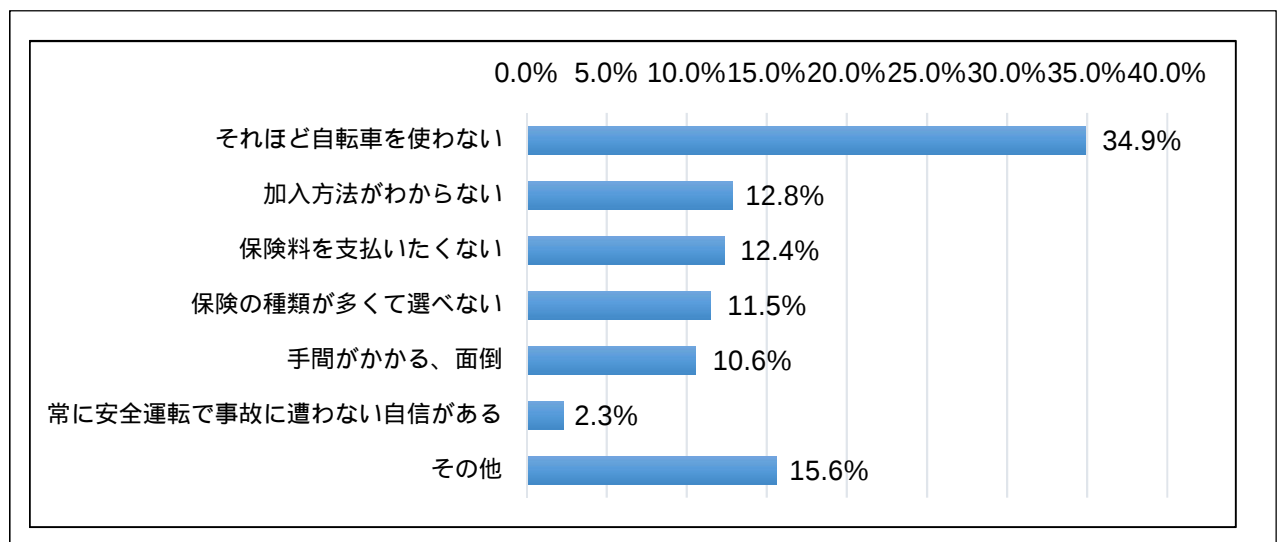


図2-79 自転車損害保険等に参加しない理由

【出典: 戸田市自転車利用に関するWEB アンケート(令和5年2月～3月実施)】

【コラム】自転車事故と高額賠償事例

自転車は、その気軽さや便利さの裏にさまざまな危険が潜んでいます。自分がケガをするだけでなく、歩行者にケガをさせたり、財物を壊したりするケースもあります。

また、自転車は、道路交通法上、車両の一種(軽車両)であり、法律違反をして事故を起こすと、自転車利用者は刑事上の責任が問われます。

相手にケガを負わせた場合、民事上の損害賠償責任も発生します。2つの責任のほか、被害者を見舞い、誠実に謝罪するという「道義的な責任」を果たすことも重要です。

【参考】自転車での加害事故例

賠償責任は、未成年といえども責任を免れることはできません。

判決認容額()	事故の概要
9,521 万円	男子小学生(11 歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62 歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。(神戸地方裁判所、平成 25 年(2013 年)7 月 4 日判決)
9,330 万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官(25 歳)と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約 2 か月後に死亡した。(高松高等裁判所、令和 2 年(2020 年)7 月 22 日判決)

() 判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です(金額は概算額)。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。

(出典:一般社団法人 日本損害保険協会ホームページ抜粋)

(7) 自転車の点検整備状況

自転車産業振興協会の自転車保有実態に関する調査報告書によると、点検を行ったことがない人が全体の6割を超えています。また、自転車販売店等での定期点検は最低でも年に1回程度行うことが望ましいとされていますが、3年以上の整備間隔の方が最も多くなっています。

以上のことから、自転車点検の習慣化を推進することが求められます。

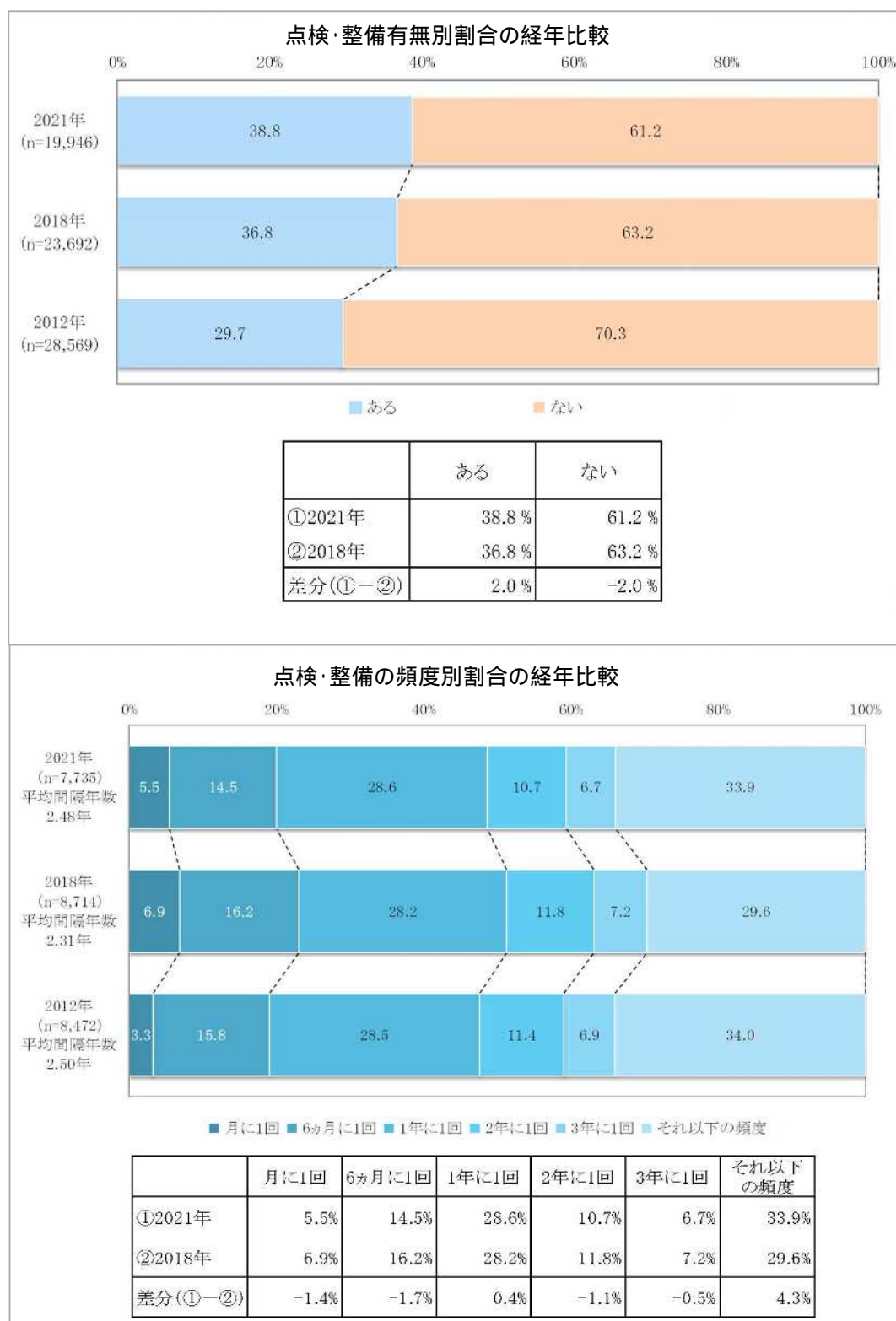


図2 - 80 自転車点検整備の有無と頻度

【出典: 自転車産業振興協会 2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書】

2 - 10 現状と課題まとめ

(1)現状整理

本市における自転車利用の現状を整理しました。

項目		現状
1	自転車利用の メリット	・自転車は近距離移動(5km 以内)の移動における最も早い交通手段 ・週2回以上の自転車運動を行うことで、生活習慣病や生活機能低下のリスクが低減され、健康面でも有効 ・二酸化炭素排出量がゼロであり、環境にやさしい ・災害時における有効利用が可能
2	市の地域特性	・市域の98.6%が平坦な低地であり、自転車の利用率が高い ・人口は増加傾向であり、外国人の占める割合が県内で3番目に高い ・公共交通網としては、JR 埼京線3駅や路線バスに加え、コミュニティバスにより公共交通機能を補完している
3	自転車利用 状況	・利用頻度は20代以下から60代までの各年代で6割以上の人が週5日以上利用しており、幅広い世代で積極的に利用されている ・年齢が上がるほど、健康維持・増進目的で利用する傾向がある ・地区別の移動実態では、市内間移動や各地区と隣接する他自治体との相互の移動手段として、自転車の分担率が高い
4	安全な自転車 通行環境の 整備	・第2次歩行者自転車道路網整備計画に基づき、自転車通行空間の整備を進めており、総延長38.6kmのうち、令和4年度末時点で11.5kmの整備が完了している ・アンケートでは、市の自転車施策で最も必要な取組として、自転車通行空間の整備に関する意見が最も多く、市民の関心・ニーズが高い ・公園や工場・倉庫の周辺を中心に自動車の路上駐車が多く、自転車の通行を阻害している
5	自転車の多様 化と公共交通 の補完	・シェアサイクルポート・ラック数については、実証実験を開始した令和4年3月から令和5年7月現在までで、ほぼ倍増しており、利用者も約1.8倍の増加となっている ・シェアサイクルの利用率は15%だが、施設の拡充や周知・広報次第では利用意向のある人は多い ・電動キックボードやタンDEM自転車など、新たなモビリティが普及し始めている
6	放置自転車 対策と駐輪 環境の整備	・市内3駅周辺の放置自転車台数は平成27年度をピークに年々減少していたが、コロナ禍を経て微増傾向にある ・3駅とも駅周辺全体としては駐輪可能台数に余裕があるが、駅までの距離や施設条件等によって利用者の偏りが生じており、混雑状況が二極化している ・子供乗せ大型自転車など、ラックに収まらない自転車が增加している

7	健康増進	・市民の7割が、1日合計 30 分以上・週2回以上の運動習慣がある一方で、健康寿命については男女とも埼玉県平均を下回っている ・自転車の利用により、体力・筋力向上の健康効果を感じる人が多い
8	市内の商業・観光資源	・生鮮スーパーは市の東部に多く、コンビニエンスストアは市内全域に立地している ・彩湖・道満グリーンパークや戸田ポートコースなど、サイクリングを楽しめるスポットがある
9	安全・安心	・平成24年度以降、市内の交通事故死傷者数は年々減少しており、自転車関与事故の割合も減少傾向にある ・運転免許証自主返納者数は令和元年度をピークに減少しており、返納後の移動手段として自転車を挙げる人が多い ・自転車安全利用五則やヘルメット着用等の自転車乗車ルールについては、8割以上の人認知はしているが、その半数以上が守られていない状況である ・幼児や小学生を中心に、自転車の安全利用に向けた啓発活動や交通安全教育を実施している ・自転車損害保険については7割以上の人加入している一方で、自転車の利用頻度が少ないという理由で加入しない人も一定数存在する

(2) 課題整理

現状を踏まえ、自転車活用を推進するにあたっての課題を整理しました。

1. 自転車の活用推進に関する課題

市民や来訪者が、交通手段として、また環境に配慮しつつ健康的に市内を周遊するためのツールとして、手軽に自転車を利用できる環境を整えるため、シェアサイクルポートの拡充を図ることが必要

公共交通の供給が比較的少ない地域から、交通結節点における公共交通へのアクセス向上を図るため、公共交通への乗り継ぎを意識した自転車利用環境の整備を行うことが必要

手軽に健康維持・増進を図ることのできるツールとして、自転車のメリットを市民に啓発することが必要

災害時における自転車利用の有効性を検討することが必要

自転車を活用したにぎわい創出や地域の活性化を図るため、市民や来訪者が安全・快適にサイクリングしやすい環境を整備することが必要

2. 自転車の安全・安心に関する課題

小学生や幼児に限らず、中高生や社会人、高齢者等、各世代に対応した自転車安全教育を実施することが必要

自転車ルール・マナーの認知度に対して、遵守している人が少ないため、ルール・マナーを守ることの重要性をより多くの人に知ってもらう機会を作ることが必要

外国人の人口割合が高いため、外国人向けの安全教育や、多言語対応のチラシや看板等により周知を図ることが必要

子供が自転車の乗り方やルールを学ぶ機会を創出し、安全に自転車の練習をすることができ環境を整備することが必要

自転車の定期的な点検・整備や自転車損害賠償保険加入の必要性について、多くの人に周知・啓発を図り、自転車の安全利用を促すことが必要

3. 自転車の通行環境に関する課題

整備優先路線を中心に自転車通行空間の整備を順次行っているが、無電柱化路線の整備と併せた効率的な整備を行うことが必要

多くの人が自転車通行空間を通行している一方で、通行のしやすさについては不満意見も多く、より安全・快適な自転車通行空間を整備することが必要

自転車通行の妨げとなる路上駐車を防止し、安全性を確保することが必要

自転車通行における危険箇所(事故多発箇所)を周知することで危機意識の醸成を図るとともに、危険な道路や交差点の安全対策を検討することが必要

4. 自転車の駐輪環境に関する課題

放置自転車台数が再度増加に転じているため、状況に応じた効果的な駐輪指導や警告・撤去、啓発活動等を継続して行うことが必要

市営自転車駐車場における利用者の偏りを解消し、快適な駐輪環境の創出を図るため、施設条件に応じた利用料金の設定や付加サービスの導入等について検討することが必要

ラックに収まらない自転車の増加に対応した、受け入れ環境の拡充が必要

新たな商業施設や共同住宅等の開発により駐輪需要が生じる場合に、路上駐輪を発生させないための措置を施すことが必要

今後費用の増大が見込まれる市営自転車駐車場の施設維持管理費の平準化に向け、計画的な施設改修の検討が必要

第3章 計画の目標と施策

3-1 目指すべき将来像

本市の自転車利用に関する現状と課題を踏まえ、市民や来訪者が安全・安心で快適に自転車利用をできる、まちづくりを進めることで、「このまちで良かった」と思う人が増えることを目的として、目指すべき将来像を以下のとおり定めます。

安心・快適 水と緑のスマートサイクルシティ 戸田

3-2 計画の基本目標

目指すべき将来像を実現するため、自転車活用推進に向けた施策の実施にあたり、「いかす（活用推進）」、「まもる（安全意識醸成）」、「はしる（通行環境整備）」、「とめる（駐輪環境整備）」の4つの基本目標を設定し、取組みを進めていきます。

【いかす】～自転車を活用しやすい環境づくり～

交通安全の確保を前提に、市民や来訪者など誰もが気軽に自転車を利用しやすい環境をつくることで、公共交通の補完としての役割に加え、健康増進や地域振興、レジャーやスポーツ、さらには災害時における活用など、自転車の役割拡大や活用促進を図ります。

【まもる】～自転車の安全利用に向けた意識を高める環境づくり～

誰もが安全で安心して移動できる地域社会の実現に向けて、誰もが交通ルールを守り、歩行者、自転車、自動車がお互いに配慮できるようなルール・マナーの周知をより幅広い人々に対し啓発することで、交通安全意識のさらなる醸成を図ります。

【はしる】～自転車が安全・快適に走行しやすい道路環境づくり～

良好な都市環境の形成に向けて、自転車が市内を安全で快適に通行できる環境を整備するとともに、本市の道路環境を踏まえ、歩行者、自転車、自動車が共存できるような道路環境整備を推進します。

【とめる】～自転車をとめやすい駐輪環境づくり～

通勤・通学や買物など様々な用途に応じて、適切に自転車を駐車できるよう、地域のニーズに応じた安全で快適に利用できる駐輪場の確保を図るとともに、駅周辺などの通行環境の確保や景観保持に向けた放置自転車対策を推進します。

3-3 施策体系

本計画では、自転車の活用推進並びに利用環境の向上にあたり、【いかす】(活用推進)、【まもる】(安全意識醸成)、【はしる】(通行環境整備)、【とめる】(駐輪環境整備)の4つの基本目標に基づいた、9の施策と23の取組みを実施することとし、施策体系を以下のとおり示します。

基本目標	施策	取組内容
【いかす】 ～自転車を活用しやすい環境づくり～	1. 自転車利用の利便性を高める交通環境づくりの推進	①シェアサイクルの普及促進 ②公共交通機関との接続性の向上
	2. 自転車の日常利用を促す取組の推進	③自転車を活用した健康づくりの推進 ④自転車通勤等の促進 ⑤災害時における自転車利用の推進
	3. 自転車を活かした地域活性化の推進	⑥サイクリング環境の充実 ⑦サイクリングマップによる情報発信
【まもる】 ～自転車の安全利用に向けた意識を高める環境づくり～	4. 自転車ルール・マナーの向上に向けた意識醸成の推進	⑧多世代に向けた自転車安全教育の推進 ⑨自転車等のルール・マナーに関する周知・啓発の推進 ⑩子供が安全な自転車の乗り方やルールを学ぶ機会の創出 ⑪自転車利用者に対する指導・取締り強化の要請
	5. 自転車利用時の安心感・安全性を高める取組の推進	⑫自転車用ヘルメット着用の推進 ⑬自転車損害賠償保険への加入促進 ⑭手軽に点検整備できる環境の充実
【はしる】 ～自転車が安全・快適に走行しやすい道路環境づくり～	6. 安全・快適に自転車が走行できる道路環境整備の推進	⑮無電柱化等を踏まえた自転車通行空間の計画的な整備の推進と維持管理 ⑯路上駐車削減に向けた取組みの促進 ⑰自転車通行危険箇所の把握と対策の推進
【とめる】 ～自転車をとめやすい駐輪環境づくり～	7. 誰もが利用しやすい市営自転車駐車場運営の推進	⑱地域のニーズを踏まえた利用環境の最適化 ⑲施設条件や目的に対応した利用料金の検討
	8. 駐輪需要に応じた駐輪スペースの確保と利用の促進	⑳駐輪需要を生じさせる施設等における自転車駐車場の整備促進 ㉑駅周辺駐輪場の利用促進に向けた周知・広報の推進
	9. 放置自転車のない快適な通行環境確保の推進	㉒放置自転車の抑制に向けた取組の強化 ㉓放置自転車の活用推進

第4章 施策の展開

4 - 1 【いかす】～自転車を活用しやすい環境づくり～

施策1:自転車利用の利便性を高める交通環境づくりの推進

取組 :シェアサイクルの普及促進 新規 **拡大** 継続 検討

鉄道やバスなどの公共交通機関を補完するラストワンマイルの交通手段として、また市民や来訪者の誰もが気軽に自転車を利用して市内を周遊することで、地域の活性化や環境にやさしいまちづくりを図るため、シェアサイクルのさらなる普及を促進します。促進にあたっては、事業者と連携し、実証実験中に収集したデータや、自転車による移動ニーズを把握・分析した上で、ポートの適正な配置や利用方法等の周知を進めるとともに、安全・快適に利用できるよう自転車等の維持管理や利用者への啓発を行います。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
シェアサイクルポート数 (公有地・民間用地合計)(延べ)	62箇所	75箇所

【参考】

アンケートによると、シェアサイクルの普及に向けて必要な取組として、「ステーションの拡充(新設・ラック増設)」の回答が最も多く、シェアサイクルを普及させるにはポートの拡充を図る必要があります。

ステーションとは、ポートと同義語で、シェアサイクルの貸出、返却拠点を指します。

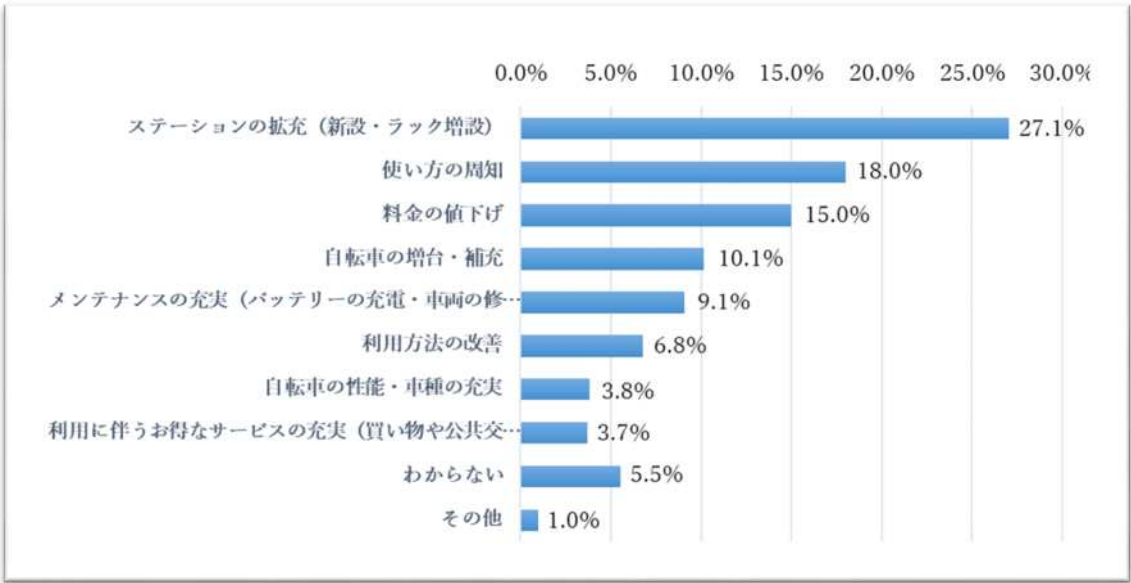


図4 - 1 シェアサイクルの普及に必要と思われる取組

【出典:戸田市「自転車の利用に関するWEB アンケート(令和5年2月～3月実施)」】

取組 : 公共交通機関との接続性の向上**● 駅やバス停周辺におけるシェアサイクルポートの増設** 新規 **拡大** 継続 検討

自転車から鉄道や路線バス等の公共交通機関へのスムーズな乗継ぎを可能とするため、市内3駅やバス停周辺におけるシェアサイクルポートの増設を進めます。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
駅やバス停周辺におけるシェアサイクルポート数(延べ)	14箇所	19箇所

駅やバス停周辺... 駅改札から概ね200m・バス停(路線バスのみ)から概ね50m圏内

● バス停留所における駐輪スペースの整備・拡充 新規 拡大 継続 **検討**

下笹目バスターミナルにおいて導入されている「サイクル&バスライド」の機能性を向上させるとともに、市内の他のバス停留所における駐輪スペースの整備・拡充についても検討を進めます。

サイクル&バスライド... 自宅等から自転車でバス停まで行き、バス停付近に設置された駐輪場に駐輪した後、バスに乗り換えて目的地に向かう交通手段

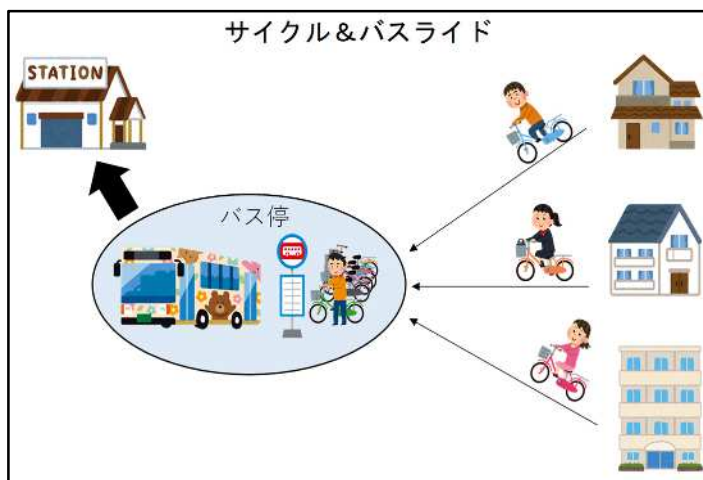


図4 - 2 サイクル&バスライドのイメージ



図4 - 3 下笹目バスターミナル

施策2：自転車の日常利用を促す取組の推進

取組：自転車を活用した健康づくりの推進 新規 拡大 継続 検討

自転車を活用することによる生活習慣病の予防や健康増進効果等に関する情報を積極的に発信することにより、日常生活やレジャー等における自転車の利用を促し、市民の健康づくりを推進します。情報発信に向けた具体的な取組については、スマートウェルネスシティ推進プランと連携しながら検討を進めていきます。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
自転車による健康づくりの周知啓発回数(年間)	—	5回(毎年)



図4 - 4 戸田市スマートウェルネスシティ構想イメージ

取組：自転車通勤等の促進 **新規** 拡大 継続 検討

通勤等における環境負荷の低減や、労働者の健康増進を図るため、市内の事業者等に対して、政府が推進する自転車通勤制度や「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト、自転車通勤導入に関する手引きの周知・啓発を行い、通勤時や業務における自転車利用を促進します。

	目的	企業・団体などが過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように作成したものであり、その広報啓発により自転車通勤の促進を図るもの
	制度導入時の検討事項	・対象者、対象とする自転車 ・自転車通勤手当 ・目的外使用の承認 ・安全教育・指導とルール・マナーの遵守 ・事故時の対応 ・必要な設備

図4 - 5 自転車通勤導入に関する手引き

【出典：自転車活用推進官民連携協議会 WEB サイト】

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
通勤・通学で主に自転車を利用する人の割合	38.6%	41%

取組：災害時における自転車利用の推進 **新規** 拡大 継続 **検討**

災害時における公共交通機関や道路の混乱等を回避し、職員の参集や住民の避難、被災状況の把握等における機動性の確保を図るため、安全なタイミング・安全な利用を前提としたシェアサイクルの活用等、状況に応じた自転車の利活用について検討を進めます。

施策3：自転車を活かした地域活性化の推進

取組：サイクリング環境の充実

● サイクルサポーター制度の導入 **新規** 拡大 継続 検討

市内外の自転車利用者が気軽に立ち寄り、休憩や自転車の整備を行うことができるスポットの創出により地域の活性化を図るため、市が認定する市内事業者や公共施設等において、市が貸与する自転車ラックの設置や空気入れ、工具、トイレの貸出等を行う「サイクルサポーター制度」の導入を推進します。



図4 - 6 サイクルサポーター認定施設等における設置物イメージ

【出典：さいクルステーション さいたま市 WEB サイト】

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
「サイクルサポーター制度」 認定施設数(延べ)	—	25施設

●荒川河川敷や戸田公園エリアを活用した自転車利用の促進 新規 拡大 継続 検討

荒川河川敷の道路(緊急用河川敷道路、戸田公園高規格堤防)や県営戸田公園周辺におけるにぎわい創出を図るため、国や県と連携し、当該エリアを活用した自転車と歩行者・ランナーが共存できる自転車の利用環境やサイクルサポート施設等の整備を検討します。



図4 - 7 サイクルサポート施設イメージ

【出典:国土交通省ホームページ】



図4 - 8 荒川河川敷活用イメージ

【出典:「RIVASITE」国土交通省報道発表資料】

取組：サイクリングマップによる情報発信 **新規** 拡大 継続 検討

市民のサイクリング機会の創出及びサイクリストの呼び込みを図るため、市内周遊のモデルルートや休憩可能施設、商店、レジャースポット等を掲載したサイクリングマップを作成し、自転車利用ルールの周知と併せた情報発信を行います。

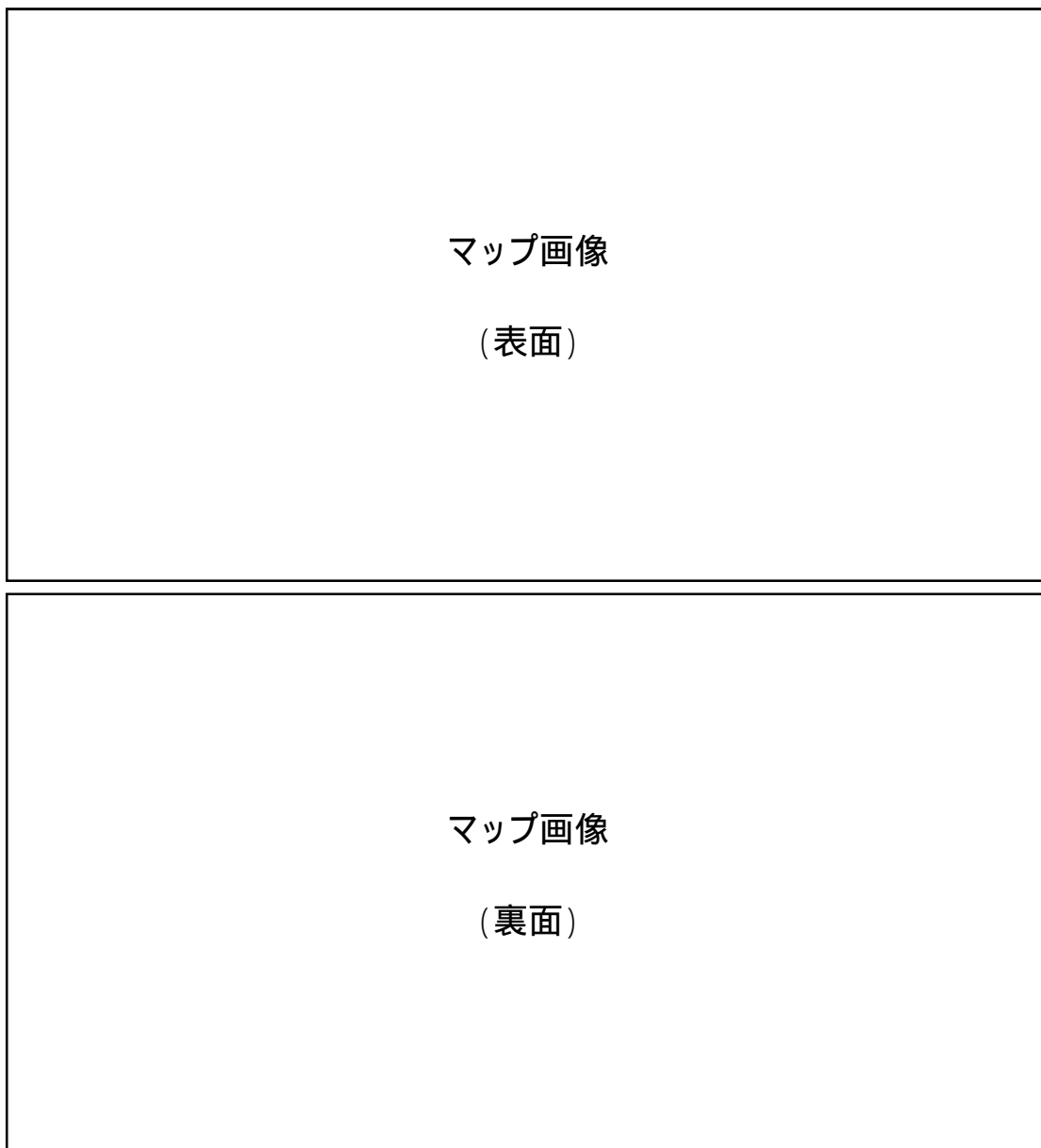


図4 - 9 サイクリングマップイメージ

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
サイクリングマップの更新回数(計画期間中)	—	計5回 (毎年度更新を実施)

4 - 2 【まもる】～自転車の安全利用に向けた意識を高める環境づくり～

施策4:自転車ルール・マナーの向上に向けた意識醸成の推進

取組 : 多世代に向けた自転車安全教育の推進 新規 拡大 **継続** 検討

市民を対象とした交通安全教室や出前講座など、各世代に合わせた交通安全教育を実施しております。市民向けスクアード・ストレイトは、毎年1箇所、学校向けスクアード・ストレイトは、3年に1度実施していきます。加えて、通学に自転車を利用する機会が多い高校生に対しての交通安全教室を実施していきます。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
交通安全教室開催回数(年間)	42回	46回

取組 : 自転車等のルール・マナーに関する周知・啓発の推進 新規 拡大 **継続** 検討

春と秋の交通安全運動及び夏と冬の交通事故防止運動や自転車安全利用の日などにおいて、「自転車安全利用五則」のチラシや外国人向けのテキスト等で自転車等のルール・マナーに関する周知啓発を推進していきます。

電動キックボード等やタンデム自転車については、それぞれルール・マナーに関する周知啓発を推進していきます。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
啓発活動開催回数	19回	21回



図4 - 10 外国人向け交通安全教育テキストイメージ

【出典:一般財団法人 埼玉県交通教育協会「交通安全教育テキスト」】

取組：子供が安全な自転車の乗り方やルールを学ぶ機会の創出 **新規 拡大 継続 検討**

小学4年生を対象に子ども自転車運転免許教室を実施します。行動範囲が広がり、自転車を利用する機会が増え始めるため、学科試験と実技試験からなる教室を開催し、自転車の安全利用を促進します。

また、民間団体と連携し、自転車の乗り方やルールについて学ぶことができる教室等を開催していきます。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
子ども自転車教室開催回数 (年間)	13 回	14 回



図4 - 11 子ども自転車運転免許教室



図4 - 12 戸田市サイクリング連盟主催の子ども自転車教室

取組 : 自転車利用者に対する指導・取締り強化の要請 新規 拡大 **継続** 検討

自転車利用者による無灯火、信号無視、一時不停止等や傘差し、イヤホン、携帯電話の使用等に対しての自転車指導警告カードを活用した指導警告や、違反を繰り返す悪質・危険な自転車利用者への検挙措置の推進を警察に要請します。

併せて、生活道路における車両の安全な走行方法の普及、指導取締り等の総合的な推進についても要請を行います。

施策 5 : 自転車利用時の安心感・安全性を高める取組の推進**取組 : 自転車用ヘルメット着用の推進** 新規 拡大 **継続** 検討

戸田市自転車用ヘルメット着用促進補助金の制度により、市民の方々に自転車用ヘルメットの購入を補助します。また、自転車事故において致命的な怪我を軽減させるため、自転車利用時にヘルメットの着用が安全であることをチラシ配布による啓発活動やホームページ等で推進していきます。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
自転車用ヘルメット着用率	15.3%	30%



図4 - 13 警察庁・都道府県警ヘルメット着用促進チラシ

取組 : 自転車損害賠償保険への加入促進 新規 拡大 継続 検討

埼玉県自転車安全利用条例に基づき、市民及び市内事業者が使用する自転車の損害保険等への加入について、チラシ配布による啓発活動やホームページ等で促進していきます。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
自転車損害賠償保険加入率	72.3%	79.4%

取組 : 手軽に点検整備できる環境の充実 新規 拡大 継続 検討

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成し、自転車の日常点検の習慣化を促進していきます。

これまで実施してきました交通安全教室や出前講座における自転車の安全点検の周知啓発に加え、さらなる促進に向け民間団体と連携し、公共施設やイベント等においても自転車安全点検の機会を創出していきます。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
自転車安全点検教室開催件数 (年間)	1回	2回



図4 - 14 公共施設における自転車安全点検キャンペーン

4 - 3 【はしる】～自転車が安全・快適に走行しやすい道路環境づくり～

施策6：安全・快適に自転車が走行できる道路環境整備の推進

取組：無電柱化等を踏まえた自転車通行空間の計画的な整備と維持管理

新規 拡大 **継続** 検討

自転車利用者が安全・快適に走行できるよう、第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画に基づき、優先的に整備を行う必要がある路線について、自転車通行空間の整備を計画的に進め、併せて自転車利用時に危険と感じる交差点において、安全対策を実施いたします。

また、自転車ネットワーク路線と無電柱化候補路線が重複する路線につきましては、電線等の無電柱化の整備とあわせて、自転車通行空間の整備を進めます。

さらに、整備済みの自転車通行空間の維持管理については、劣化状況について調査を行い、計画的に修繕を実施します。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
自転車通行空間整備総延長 (延べ)	12.83km	17.18km



図4 - 15 自転車通行空間の整備



図4 - 16 交差点強調による安全対策

取組 : 路上駐車削減に向けた取組の推進 新規 拡大 **継続** 検討

違法駐車車両に対する取締り等の対策として、警察等の関係機関と連携し、交通取締りの強化や車両のドライバーに対する啓発を実施し、自転車が安心・安全に通行できる環境の創出を推進します。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
不法放置車両撤去率(年間)	100%	100%

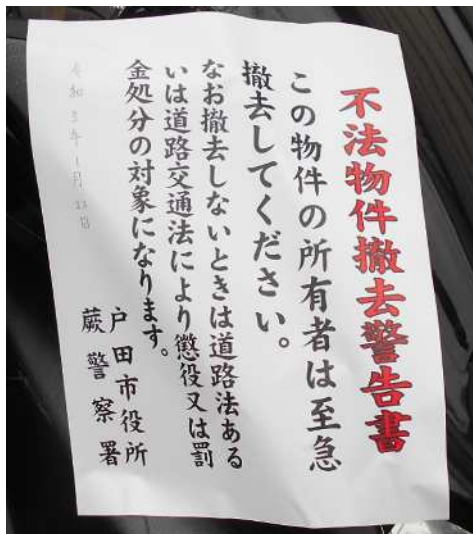


図4 - 17 不法放置車両への警告

取組 : 自転車通行危険箇所の把握と対策の推進 **新規 拡大 継続 検討**

自転車通行危険箇所について第5期埼玉県通学路計画(R4～R8)において、自転車通行時に危険と報告された箇所について、交差点内のカラー舗装、交差点標示等、外側線の整備を順次実施します。また、警察から定期的にデータを収集し、危険箇所の把握に努め、必要に応じてゾーン30プラスなどの対策で物理的デバイス等を検討します。さらに、ホームページ等において、市民に対し交通事故マップの危険箇所や、事故が発生しやすい危険な場所を周知すると共に、自転車指導啓発重点路線において警察と連携しながら、交差点内における安全不確認等の事故に関する周知・啓発を実施していきます。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和8年度(2026年度)
安全対策が必要な危険箇所 ()	9箇所	0箇所

第5期埼玉県通学路計画(R4～R8)において、自転車通行時に危険と報告された箇所



図4 - 18 施工例(狭さく)

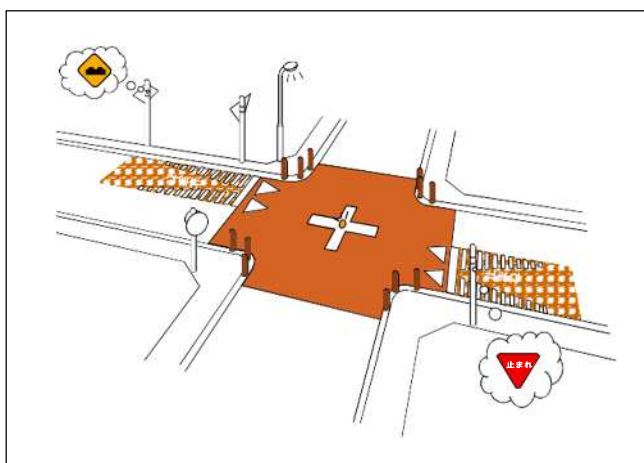


図4 - 19 物理的デバイス例(交差点ハンプ)

ハンプとは、過度な速度で車両が通過した際に、ドライバーへ不快感を与えることにより交差点部やその手前での速度抑制を促す構造物

【出典:国土交通省「生活道路の交通安全対策ポータル」】

4 - 4 【とめる】～自転車をとめやすい駐輪環境づくり～

施策7：誰もが利用しやすい市営自転車駐車場運営の推進

自転車駐車場整備に関する基本方針

市内3駅周辺における駐輪場の利用状況については、駐輪場の条件等により利用者の偏りはあるものの、市営・民間を合わせた全体の需給バランスについては、収容台数に余裕が見られる状態となっています。このことから、駅周辺における市営自転車駐車場の新たな整備は行わず、市営・民間それぞれの特性を活かしながら、既存駐輪場における利用者の平準化及び利便性の向上を図ることとします。

取組：地域のニーズを踏まえた利用環境の最適化

●多様な自転車ニーズに対応した駐車スペースの確保 新規 拡大 継続 検討

近年市内でも普及している子供乗せ大型自転車や電動自転車、スポーツ自転車、さらには今後増加が見込まれるファットバイクや電動キックボードなど、多様な車種に応じた専用駐車スペースの確保を推進します。



図4 - 20 多様な自転車の駐車スペースのイメージ

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
子供乗せ自転車等の多様な自転車()の収容台数(延べ)	1,178台	1,450台

多様な自転車...子供乗せ大型自転車、電動自転車、スポーツ自転車、ファットバイク、電動キックボード等

● 利便性向上に向けた場内設備改修の検討 新規 拡大 継続 **検討**

安全・快適に自転車駐車場を利用することができるよう、現状よりも利用しやすい入退場ゲートやサイクルラックの導入に加え、2階へのスロープにおけるサイクルコンベアの設置、既存の交通系以外の IC カードや二次元コード等のキャッシュレス決済に対応した精算機の導入など、さらなる利便性の向上に向けた場内設備の改修について検討を進めます。



図4 - 21 サイクルコンベアのイメージ



図4 - 22 キャッシュレス精算機のイメージ

● 自転車駐車場ごとの特色ある付加サービスの充実 新規 **拡大** 継続 検討

利用者向けの自転車安全点検キャンペーン等の既存の付加サービスをさらに拡充するとともに、自転車駐車場ごとの施設条件に応じ、ヘルメットや雨具等の保管場所の提供や宅配ロッカー、特定の車種に特化したより安心・快適なスペースの設置など、付加サービスのさらなる充実について検討します。



図4 - 23 駐輪場内宅配ロッカーのイメージ

取組 : 施設条件や目的に対応した利用料金の検討

● 施設条件に見合った利用料金の検討 新規 拡大 継続 **検討**

利便性の高い自転車駐車場の混雑緩和及び稼働率の低い自転車駐車場の有効利用を図るため、駅からの距離や、階層別、雨の吹き込み状況等、様々な要素を考慮しながら、定期・一時利用の料金設定について検討します。

● 利用目的に対応した一時利用料金の検討 新規 拡大 継続 **検討**

通勤・通学による長時間駐輪のみならず、駅周辺施設における買い物利用等による短時間の駐輪ニーズに対応した一時利用の料金設定について検討します。

施策8：駐輪需要に応じた駐輪スペースの確保と利用の促進

取組：駐輪需要を生じさせる施設等における自転車駐車場の整備促進

●自転車駐車場の附置義務に基づく整備促進 新規 拡大 継続 検討

集合住宅や商業施設等の開発により生じる路上駐輪の防止を図るため、戸田市宅地開発事業等指導条例技術基準に基づき、敷地内における自転車駐車場の設置を促進します。

自転車の駐車施設		
規格		(幅)0.6m以上 (奥行)2.0m以上
用途地域区分	種類	基準台数
共通	住宅	1戸2台以上 ただし、単身用()は1戸1台以上
	住宅以外	別途協議

「単身用住宅」の例

- ・1住戸の間取りが1LDKs(または1SLDK、1LDK+N)以下
- ・1住戸の床面積が40㎡未満の共同住宅(単身寮含む)

図4-24 戸田市宅地開発事業等指導条例における自転車駐車場設置基準

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
基準に適合した敷地内駐輪場を有する開発の割合(年間)	100%	100%

●既存施設等における路上駐輪防止対策 新規 拡大 継続 検討

既存の集合住宅や商店・飲食店等で十分な駐輪スペースがなく、路上駐輪を余儀なくされている施設の管理者や事業者等に対し、駐輪スペースの確保を要請するとともに、施設周辺における市有地や民間用地を活用した小規模短時間駐輪スポットの導入について検討します。

取組 : 駅周辺駐輪場の利用促進に向けた周知・広報の推進 新規 **拡大** 継続 検討

市営・民間を問わず、駅周辺駐輪場の位置や利用料金、車種ごとのスペースの有無や満空情報など、駐輪場の特性に応じた情報を、ICT の活用も検討しながら、様々な媒体を通して発信し、駐輪場の周知及び利用促進を図ります。



図4 - 25 WEB による駐輪場位置・満空情報のイメージ

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
市営自転車駐車場の一時 利用件数(年間)	812,630件 (R4 決算値)	837,000件

施策9：放置自転車のない快適な通行環境確保の推進

取組：放置自転車の抑制に向けた取組の強化

●駐輪指導・警告・撤去活動の強化 新規 拡大 **継続** 検討

駅周辺における良好な通行環境を確保するため、自転車等放置禁止区域内における警告・撤去活動について、頻度や時間帯等を工夫しながら効果的に実施するとともに、放置自転車の発生が著しい施設の利用者や管理者に対する駐輪指導を強化することにより、放置自転車の抑制を図ります。

また、放置禁止区域外においても、放置自転車が常態化している場所を把握し、継続的な指導・警告を実施します。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
市内の放置自転車が 多いと感じる人の割合	11.3%	11.3%以下

●放置自転車防止に向けた周知啓発の推進 新規 拡大 **継続** 検討

自転車等放置禁止区域内においては標識や看板等の設置により周知を図るとともに、地元町会や関係機関と連携し、ポスター掲示や広報誌など、様々な媒体を通して市内全域に向けた放置自転車防止の呼びかけを実施します。



図4 - 26 自転車放置禁止標識・看板・ポスター

取組 : 放置自転車の活用推進 新規 拡大 継続 検討

保管期間経過後も引き取りのない放置自転車の一部については、市内の自転車商組合加盟店舗と連携し、点検・整備の後、リサイクル自転車として販売するとともに、残りの自転車についても、国外輸出用として適切に売却することで、資源の有効活用を図ります。

成果指標	現状値	目標値
	令和5年度(2023年度)	令和10年度(2028年度)
リサイクル自転車販売回数 及び売却回数(年間)	8回	8回

第5章 計画の推進

5 - 1 目標指標の設定と目標値

計画の進捗に向けて、施策の進捗状況や効果を的確に把握していくため、基本目標ごとに評価指標を設定します。

基本 目標	目標(成果)指標	現況値 令和5年度 (2023年度)	目標値 令和10年度 (2028年度)	備考 (目標値設定の根拠等)
いかす	シェアサイクルポート数 (公・民合計 延べ)	62箇所	75箇所	実績値
	駅やバス停周辺における シェアサイクルポート 数(延べ)	14箇所	19箇所	実績値
	自転車による健康づくり の周知啓発回数(年間)	—	5回	実績値
	通勤・通学で主に自転車 を利用する人の割合	38.6%	41%	WEB アンケート
	「サイクルサポーター制 度」認定施設数(延べ)	—	25施設	実績値
	サイクリングマップの更 新回数(計画期間中)	—	計5回 (毎年度更新)	実績値
まもる	交通安全教室開催回数 (年間)	42回	46回	実績値
	啓発活動開催回数(年間)	19回	21回	実績値
	子ども自転車教室開催 回数(年間)	13回	14回	実績値
	自転車用ヘルメット着用 率	15.3%	30%	WEB アンケート
	自転車損害賠償保険加 入率	72.3%	79.4%	WEB アンケート
	自転車安全点検教室開 催件数(年間)	1回	2回	実績値

基本 目標	目標(成果)指標	現況値 令和5年度 (2023年度)	目標値 令和10年度 (2028年度)	備考 (目標値設定の根拠等)
はしる	自転車通行空間整備総延長(延べ)	12.83km	17.18km	実績値
	不法放置車両撤去率(年間)	100%	100%	実績値
	安全対策が必要な危険箇所	9箇所	0箇所	実績値
とめる	子供乗せ自転車等の多様な自転車の収容台数(延べ)	1,178台	1,450台	実績値
	基準に適合した敷地内駐輪場を有する開発の割合(年間)	100%	100%	実績値
	市営自転車駐車場の一時利用件数(年間)	812,630件 (R4 決算値)	837,000件	実績値
	市内の放置自転車が多いと感じる人の割合	11.3%	11.3%以下	WEB アンケート
	リサイクル自転車販売回数及び売却回数(年間)	8回	8回	実績値

5 - 2 進捗管理と実施スケジュール

計画の推進にあたっては、目標とする成果が得られたか評価することが重要であることから、各施策の取組内容ごとの実施スケジュールに応じた進捗管理を毎年度行います。

基本 目標	施策	取組内容	実施スケジュール				
			R6	R7	R8	R9	R10
いかす	1. 自転車利用の利便性を高める交通環境づくりの推進	シェアサイクルの普及促進	拡大実施				
		公共交通機関との接続性の向上	駅やバス停周辺におけるシェアサイクルポートの増設				
			拡大実施				
	2. 自転車の日常利用を促す取組の推進	自転車を活用した健康づくりの推進	新規実施				
		自転車通勤等の促進	新規実施				
		災害時における自転車利用の推進	調査・検討			新規実施	
	3. 自転車を活かした地域活性化の推進	サイクリング環境の充実	サイクルサポーター制度の導入				
			新規実施				
			荒川河川敷や戸田公園エリアを活用した自転車利用の促進				
			調査・検討				
	サイクリングマップによる情報発信	新規実施					
まもる	4. 自転車ルール・マナーの向上に向けた意識醸成の推進	多世代に向けた自転車安全教育の推進	継続実施				
		自転車等のルール・マナーに関する周知・啓発の推進	継続実施				
		子供が安全な自転車の乗り方やルールを学ぶ機会の創出	継続実施				
		自転車利用者に対する指導・取締り強化の要請	継続実施				
	5. 自転車利用時の安心感・安全性を高める取組の推進	自転車用ヘルメット着用の推進	拡大実施				
		自転車損害賠償保険への加入促進	継続実施				
		手軽に点検整備できる環境の充実	継続実施				

基本 目標	施策	取組内容	実施スケジュール				
			R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
はしる	6. 安全・快適に自転車が走行できる道路環境整備の推進	無電柱化等を踏まえた自転車通行空間の計画的な整備と維持管理	継続実施				
		路上駐車削減に向けた取組の促進	継続実施				
		自転車通行危険箇所の把握と対策の推進	継続実施				
とめる	7. 誰もが利用しやすい市営自転車駐車場運営の推進	地域のニーズを踏まえた利用環境の最適化	多様な自転車ニーズに対応した駐車スペースの確保				
			拡大実施				
			利便性向上に向けた場内設備改修の検討				
		調査・検討					
		自転車駐車場ごとの特色ある付加サービスの充実					
		調査・検討	必要に応じて実施				
	施設条件や目的に対応した利用料金の検討	施設条件に見合った利用料金の検討					
		調査・検討	必要に応じて実施				
		利用目的に対応した一時利用料金の検討					
	調査・検討	必要に応じて実施					
	8. 駐輪需要に応じた駐輪スペースの確保と利用の促進	駐輪需要を生じさせる施設等における自転車駐車場の整備促進	自転車駐車場の附置義務に基づく整備促進				
継続実施							
既存施設等における路上駐輪防止対策							
継続実施							
9. 放置自転車のない快適な通行環境確保の推進	放置自転車削減に向けた取組の強化	駐輪指導、警告・撤去活動の強化					
		拡大実施					
	放置自転車防止に向けた周知啓発の推進						
	継続実施						
放置自転車の活用推進	継続実施						

5 - 3 計画の推進体制

本計画を推進し、市民の健康増進、サイクルツーリズムによる地域振興、安心して自転車を利用できる環境整備を実現するため、市民、団体、企業、行政等が連携を図りながら、施策を展開します。

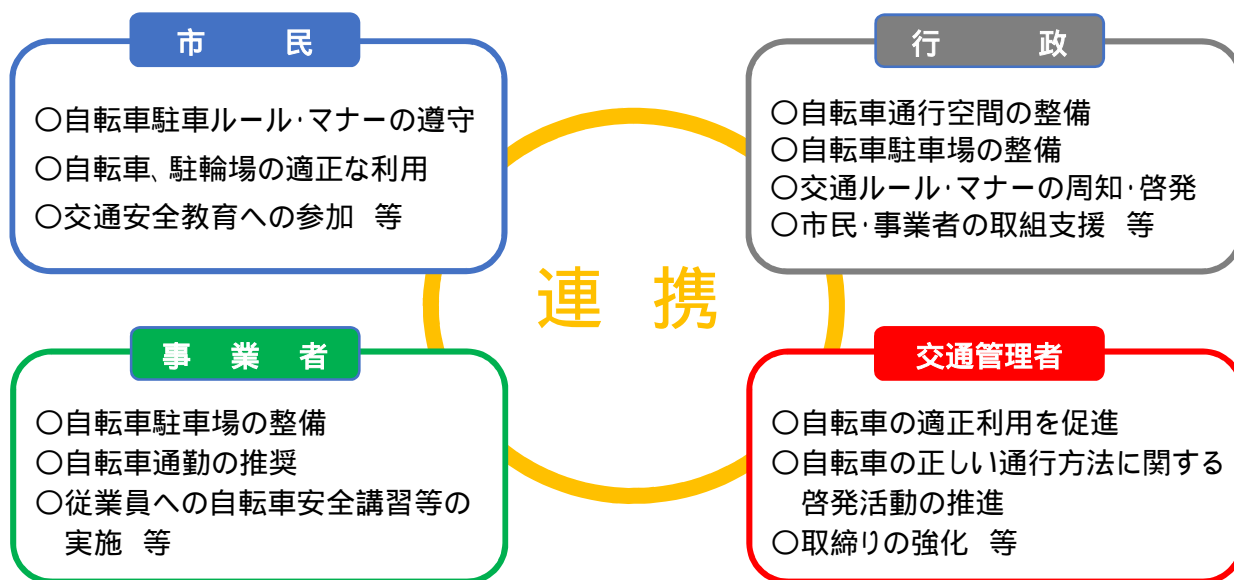


図5 - 1 各主体の連携イメージ

5 - 4 計画のフォローアップ及び見直し

計画を推進していくにあたり、図のような PDCA サイクルにより目標の達成状況の進捗管理を行い、施策の取組状況の把握や目標指標の達成度を検証します。

また、検証結果を踏まえて、最終年度の令和10年度(2025年)に評価を行い、次期計画に反映します。



図5 - 2 PDCA サイクル

参考資料

1 戸田市バイシクルシティ推進プラン策定委員会要綱

令和5年1月31日市長決裁

(設置)

第1条 自転車活用推進法(平成28年法律第113号)第11条第1項に規定する市町村自転車活用推進計画(以下「戸田市バイシクルシティ推進プラン」という。)の策定及び自転車活用推進施策の総合的かつ効果的な実施のため、戸田市バイシクルシティ推進プラン策定委員会(以下「策定委員会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 策定委員会は、次に掲げる事項を所掌するものとする。

- (1) 戸田市バイシクルシティ推進プランの策定に関すること
- (2) その他自転車活用推進施策の推進に関すること

(組織)

第3条 策定委員会は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱又は任命する委員12名以内をもって組織する。

- (1) 学識経験者
- (2) 自転車関連団体・事業者の代表者
- (3) 道路管理者又はその指名する者
- (4) 警察の代表者又はその指名する者
- (5) 地域団体の代表者
- (6) 関係行政機関の職員
- (7) 市職員

(任期)

第4条 委員の任期は1年とし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第5条 策定委員会に委員長及び副委員長を置く。

- 2 委員長は第3条第1号に掲げる者をもって充て、副委員長は委員長が指名する者とする。
- 3 委員長は、会務を総理し、提案委員会を代表する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 策定委員会の会議(以下「会議」という。)は、委員長が招集し、その議長となる。

- 2 会議の議決は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、委員長が決するものとする。
- 3 委員長は、必要がある認めるときは、委員以外の者に対して会議への出席を求め、意見を聴き、必要な資料の提出を求めることができる。

(謝金)

第7条 委員の謝金として、別に定める額を予算の範囲内で支払うものとする。

(庶務)

第8条 策定委員会の庶務は、都市整備部都市交通課において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか策定委員会の運営に関して必要な事項は、委員長が策定委員会に諮り定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、令和5年4月1日から施行する。

(準備行為)

- 2 委員の選任準備手続に関し必要な行為は、この要綱の施行前においても行うことができる。

2 策定委員会委員構成

(敬称略)

	区分	所属等	氏名
委員長	学識経験者	埼玉大学大学院 教授	久保田 尚
副委員長	地域団体	戸田市町会連合会 副会長	宮澤 正
委員	自転車関連団体・事業者	戸田市サイクリング連盟 会長	奥墨 常治
		日本コンピュータ・ダイナミクス株式会社 パーキングシステム事業部 事業推進室次長	古高 誠司
		シナネンモビリティ PLUS 株式会社 営業部 部長代理	森 幹生
	交通管理者	埼玉県警察本部 蕨警察署 交通課長	船津 宗和
	県自転車政策担当者	埼玉県 県土整備部 県土整備政策課 政策幹	飯塚 雅彦
	市職員	戸田市 都市整備部長	早川 昌彦
		戸田市 共創企画課長	山本 哲史
		戸田市 福祉保健センター 課長	遠藤 康雄
		戸田市 経済戦略室 課長	谷島 雅人
		戸田市 教育委員会事務局教育政策室 課長	杉森 雅之

3 策定委員会開催・検討経過

開催日	主な検討内容
令和5年5月15日	第1回委員会開催 ・自転車に関する国・県の動向と計画の概要について ・戸田市における自転車利用環境の状況について ・自転車利用に関するアンケート調査結果について ・戸田市バイシクルシティ推進プランの骨子案について
令和5年8月7日	第2回委員会開催 ・通勤・通学時の交通手段に関するWEBアンケート調査結果について ・戸田市バイシクルシティ推進プラン骨子案の修正・決定について ・戸田市バイシクルシティ推進プラン計画素案の確認・検討 ・今後のスケジュールについて
令和5年11月1日	第3回委員会開催 ・戸田市バイシクルシティ推進プラン計画原案の確認・検討について ・パブリック・コメントの実施について ・今後のスケジュールについて
令和5年12月12日 ～令和6年1月11日	パブリック・コメント制度による意見募集の実施 ・都市交通課、市政情報コーナー、戸田公園駅前行政センター、福祉センター、笹目コミュニティセンター、新曽南多世代交流館、上戸田地域交流センター及び対象施策等を所管する課等の事務所において閲覧及び配布。 ・市ホームページ及びソーシャルメディアに掲載。
令和6年1月24日 (予定)	第4回委員会開催 ・パブリック・コメントの結果報告について ・戸田市バイシクルシティ推進プラン計画原案の確認について ・今後のスケジュールについて

策定委員会の資料・議事録、アンケート調査結果及びパブリック・コメントの結果については市ホームページで公開しています。

(右の二次元コードからアクセス可能です。)



用語解説

用語	内容
ICT	「Information and Communication Technology(情報通信技術)」の略で、通信技術を利用した産業やサービスなどの総称のこと。
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量が、植物などの吸収量を超えないようにすることで、実質的な温室効果ガスの排出量をゼロにすることを目的とした取り組みのこと。
緊急用河川敷道路	河川敷に作られた緊急輸送路のこと。 平時は開放されているが、地震等の災害時には、救助救命活動や緊急物資輸送等を円滑かつ確実に実施するための施設となる。
健康寿命	健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間のこと。 特に、65歳の人々が、介護を必要とせず健康で日常生活を支障なく送ることができる期間を「65歳健康寿命」という。
交通手段分担率	ある交通手段による移動件数が全交通手段の移動件数に占める割合のこと。 特に自転車での移動件数が全体に占める割合を「自転車分担率」という。
サイクルツーリズム	自転車を用いて観光地を巡ること。国(国土交通省)においても、自転車を活用した観光地域づくりが有望であるとして、積極的に進められている施策。
自転車安全利用五則	自転車に乗る時に守るべきルールのうち、特に重要なもの。具体的には、「1.車道が原則、左側を通行。歩道は例外、歩行者を優先」、「2.交差点では信号と一時停止を守って、安全確認」、「3.夜間はライトを点灯」、「4.飲酒運転は禁止」、「5.ヘルメットを着用」の5つをいう。
自転車通行空間	自転車が通行するための道路、又は道路の部分のこと。
スケアード・ストレイト技法	プロのスタントマンによるリアルな交通事故の再現を間近に見ることで、交通事故の恐ろしさを実感し、交通ルール遵守や自転車マナー向上の啓発効果を高める教育技法のこと。
東京都市圏パーソントリップ調査	東京都市圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)を対象とし、「どのような人か」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを把握する調査のこと。
道路運送車両	自動車、原動機付自転車及び軽車両のこと。
PDCA サイクル	Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(見直し)の4つのプロセスをそれぞれ分析し、サイクルを継続的に循環させていくことで、計画の質を向上させていく方法。
メッツ(METs)	運動強度の単位のこと。安静時(静かに座っている状態)を1METとして、当該運動がその何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。
ラストワンマイル	鉄道駅やバス停等から最終目的地(職場、自宅等)までの移動のこと。