

第4回戸田市バイシクルシティ推進プラン策定委員会

次第

日時：令和6年1月24日(水) 午後2時～

場所：戸田市役所5階大会議室C

1 開 会

2 議 題

(1) パブリック・コメントの結果報告及び対応について

【資料1】

(2) 戸田市バイシクルシティ推進プランについて

【資料2】

3 その他

4 閉 会

パブリック・コメントの実施結果について

案 件 名 戸田市バイシクルシティ推進プラン（案）について
意見募集期間 令和5年12月12日（火）から令和6年1月11日（木）まで

パブリック・コメントとしてご意見を募集した結果、2名の方から2件のご意見をいただきました。いただいたご意見の内容と、それに対する市の考え方を次のとおり公表いたします。

【ご意見の概要とご意見に対する市の考え方】

	ご意見の内容	市からの回答（対応）
1	<p>戸田市の自転車利用者に、自転車が軽車両に分類されることを周知し、自転車の信号無視、一時停止違反等の交通ルールが守れるように、蕨警察と戸田市で取り締まり等や交通ルールを示す事から始めるべきだと思います。例えば、防犯パトロール車から、振り込み詐欺と自転車の信号無視や一時停止のアナウンスを交互に流せば良いと思います。</p> <p>また、オリンピック通りの一部に側溝とアスファルトの段差があり危険であるのに加え、同通りから中町多目的広場を経由して五差路に抜ける市道は大型トラックの抜け道となっているため、時間帯及びスピード違反の取り締まりを市からお願いしてほしいです。</p>	<p>自転車利用者に対し、自転車安全利用の日などにおいて、信号無視、一時停止違反等の交通ルールの遵守等の啓発活動を行うことが必要であると考えておりますので、ご意見を参考とさせていただき、交通管理者である警察と連携をとりながら周知を図ってまいります。</p> <p>また、オリンピック通りの段差の件については道路管理者である埼玉県に、スピード違反等の取り締まりについては交通管理者である警察にそれぞれ要請してまいります。</p>

2	<p>シェアサイクル設置箇所が増加にともない、利用させていただく機会が増えとても助かっています。</p> <p>以下の場所にも、新たにシェアサイクルの設置をご検討いただきたく、よろしく申し上げます。</p> <p>1 場所:本村公園</p> <p>2 理由:</p> <p>(1)戸田駅、戸田公園駅から800メートル前後の立地で徒歩では少し遠い場所にある</p> <p>(2)バスの経路から外れており公共交通機関では移動がしづらい場所にある</p> <p>(3)近くにあるシェアサイクルステーションでは、設置台数が2台と少なく利用ができないことが多い</p>	<p>自転車を活用しやすい環境づくりを進めるには、シェアサイクルのさらなる普及が必要だと認識しています。</p> <p>いただいたご意見を参考にしながらポートの適正配置について検討し、シェアサイクルのさらなる普及を促進してまいります。</p>
---	---	---

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のが注目され、「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。その一方で自転車に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を目指すと共に、「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	2
1-2	計画区域	3
1-3	計画期間	3
1-4	計画の位置付け	4
1-5	自転車を取り巻く社会の動向	7

第2章 現状と課題

2-1	自転車利用のメリット	12
2-2	市の地域特性	15
2-3	自転車利用状況	18
2-4	安全な自転車通行環境の整備	24
2-5	自転車の多様化と公共交通の補完	29
2-6	放置自転車対策と駐輪環境の整備	35
2-7	健康増進	43
2-8	市内の商業・観光資源	46
2-9	安全・安心	48
2-10	現状と課題まとめ	61

第3章 計画の目標と施策

3-1	目指すべき将来像	66
3-2	計画の基本目標	66
3-3	施策体系	66

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～	70
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～	77
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～	81
4-4	【とめる】～自転車をとめやすい駐輪環境づくり～	84

第5章 計画の推進

5-1	目標指標の設定と目標値	92
5-2	進捗管理と実施スケジュール	94
5-3	計画の推進体制	96
5-4	計画のフォローアップ及び見直し	96

参考資料

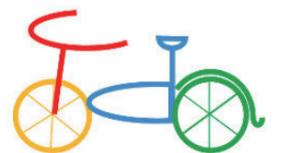
1	戸田市バイシクルシティ推進プラン策定委員会要綱	98
2	策定委員会委員構成	99
3	策定委員会開催・検討経過	100

用語解説	101
------	-----

【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）

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。

計画	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)	
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シティ推進プラン				策定	第1次計画				
	バイクシティ推進プラン				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。

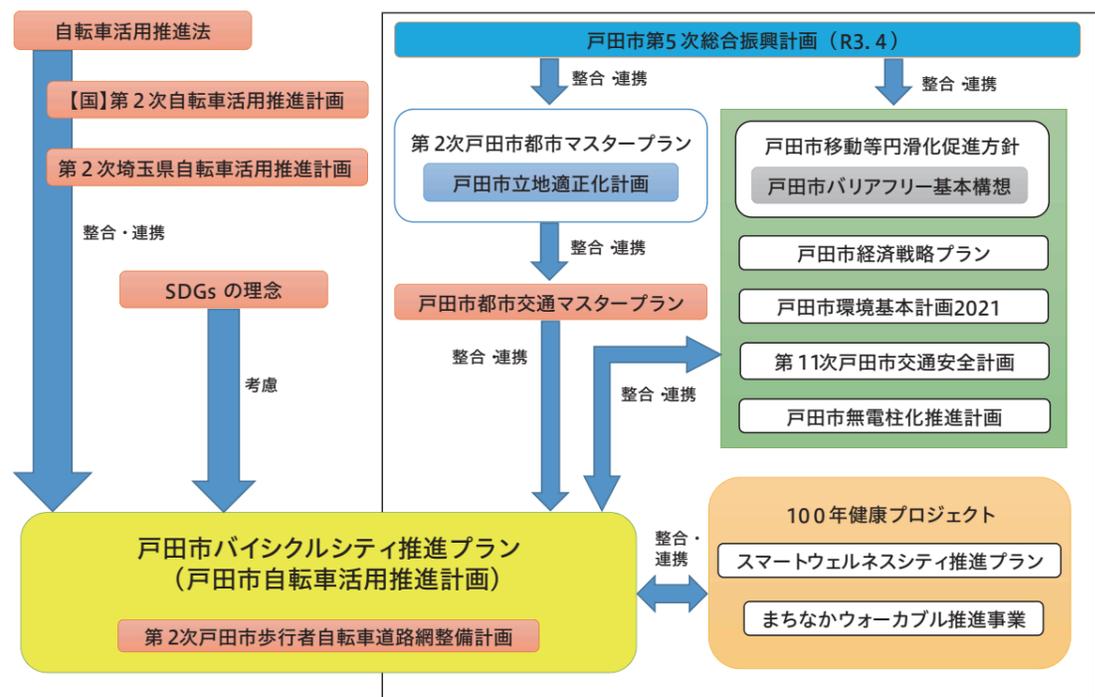


図1-3 計画の位置付けイメージ

(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	<p>【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。</p> <p>【目標及び施策】</p> <p>〈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〉</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>〈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〉</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>〈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〉</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>〈目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現〉</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<p>【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。</p> <p>〈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〉</p> <p>(1) 自転車の安全な利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 <p>(2) 健康で環境に優しい自転車の活用推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公園等における既存のサイクリングコースの活用促進 ●多様なサイクル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 <p>(3) 災害時における自転車活用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域機関における災害時の自転車の活用 <p>〈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〉</p> <p>(1) 自転車に関する国際的な大会等の開催・支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 <p>(2) 県内外に向けたサイクルツーリズムの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 <p>〈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〉</p> <p>(1) 自転車通行空間の計画的な整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 <p>(2) 自転車通行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自転車通行帯の指定の推進 ●違法駐車取締りの推進等 <p>(3) 都市における自転車利用環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



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。

<p>② スマート交通の導入、自転車移動の導入促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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)。 	<p>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。</p> <p>⇒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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>
-------------------------------	--	---

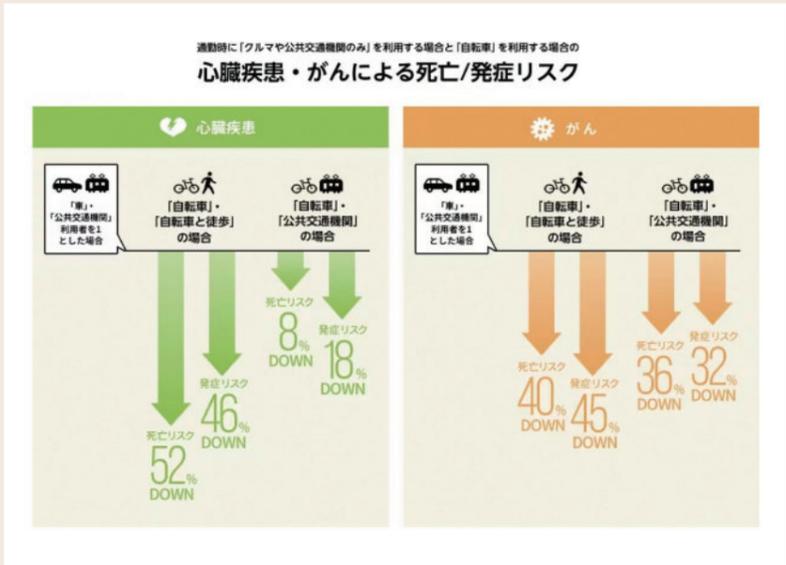
【出典:2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略概要 経済産業省HP】

(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が期待されます。

【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

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。

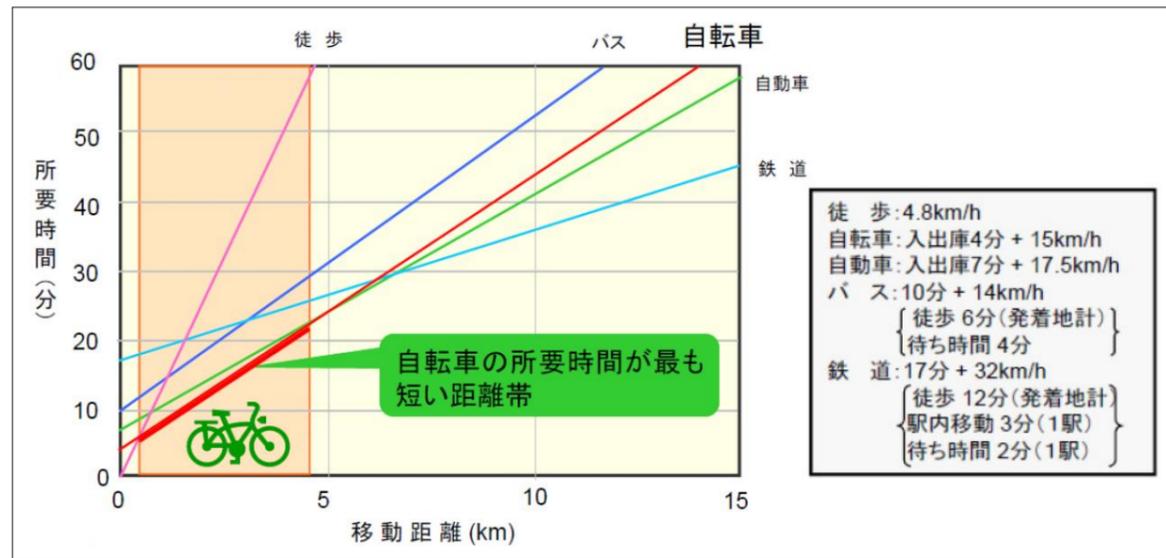


図2-1 交通手段別の移動距離と所要時間の関係
 【出典:国土交通省「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」】

(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。

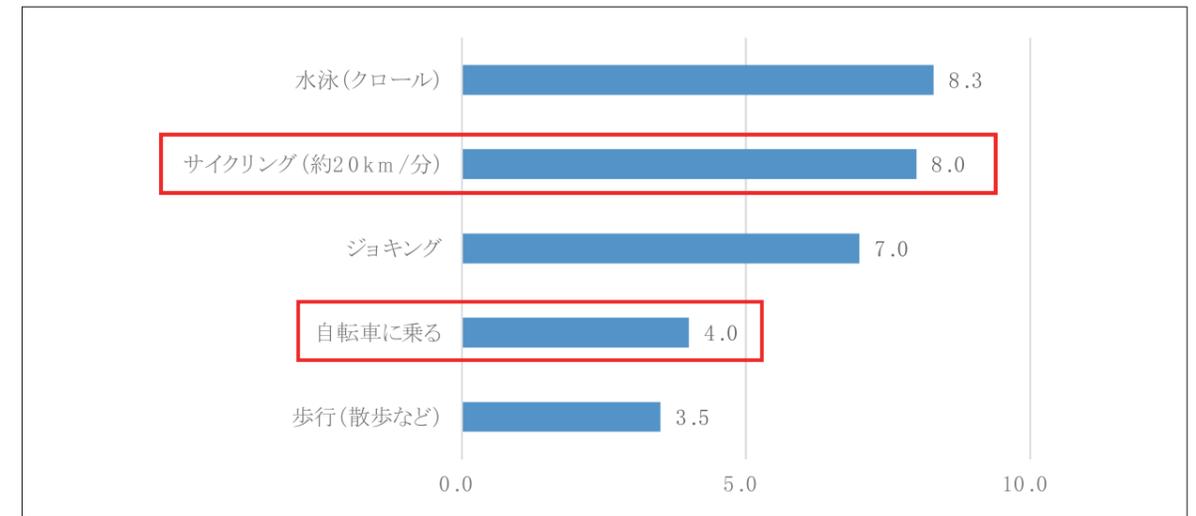


図2-2 運動種別と運動強度の関係
 【出典:厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準2013」より作成】

(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。

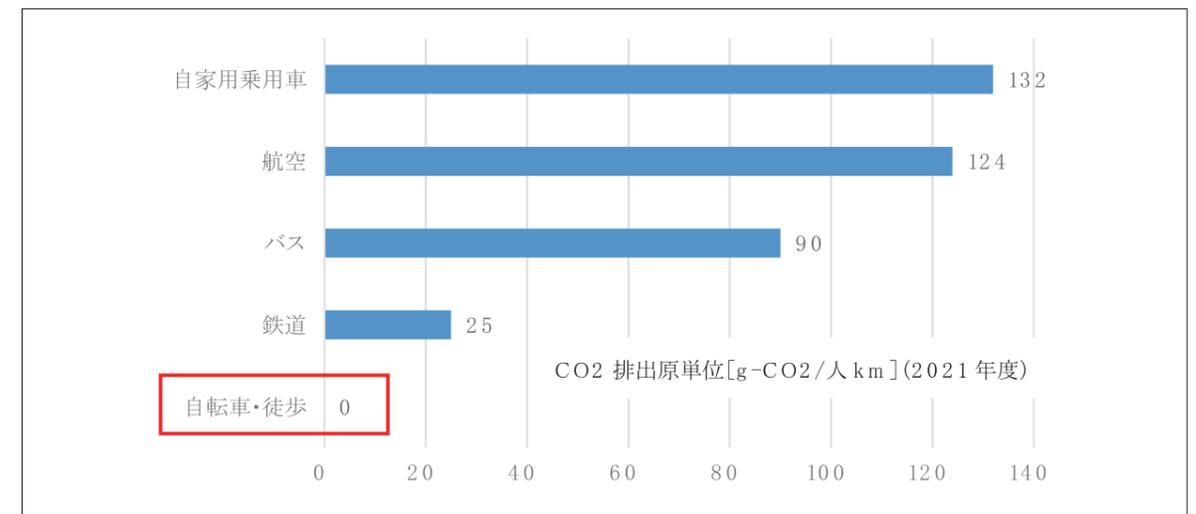


図2-3 旅客輸送機関別の二酸化炭素排出量
 【出典:国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量(2021年版)」より作成】

(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。

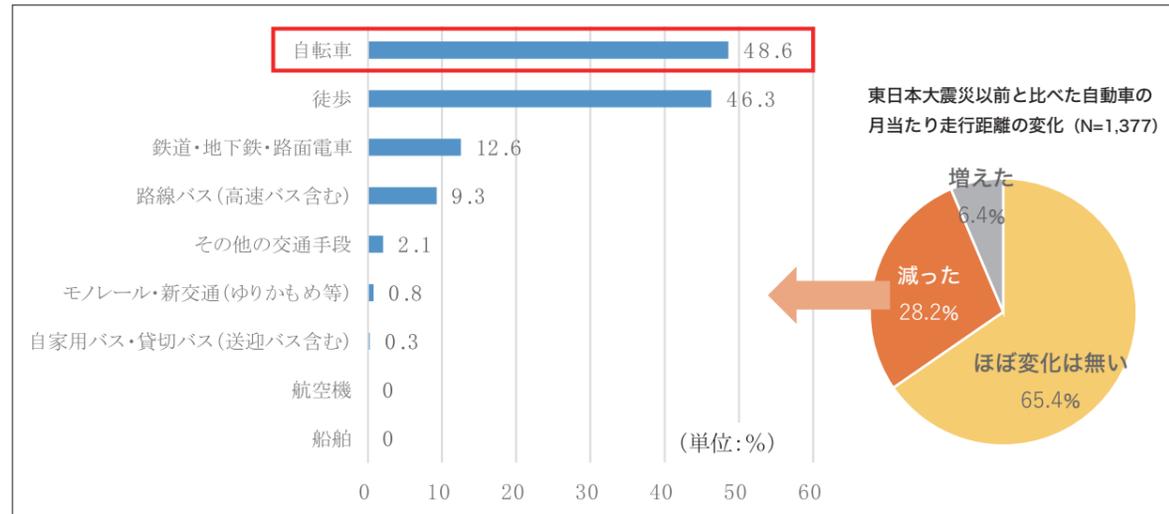


図2-4 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段

※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

戸田市は埼玉県の南東部に位置し、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。

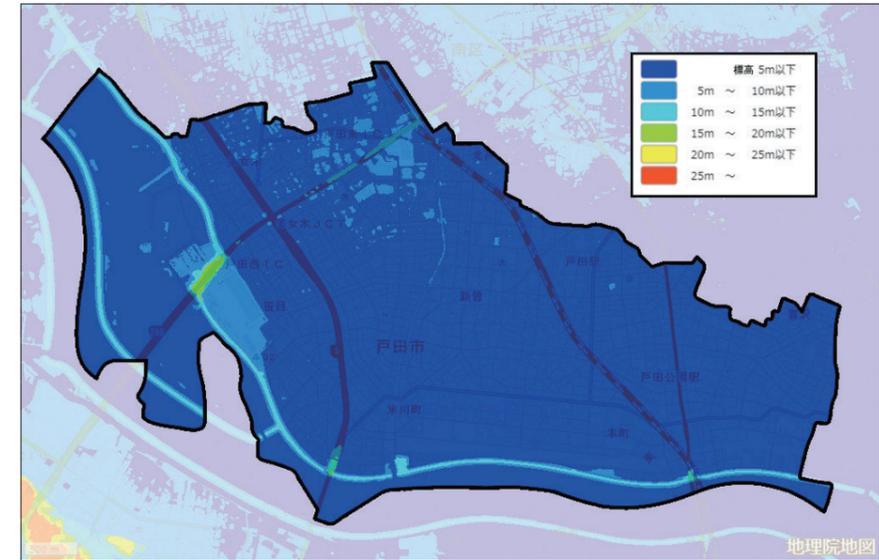


図2-5 戸田市の標高地形図

【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)。

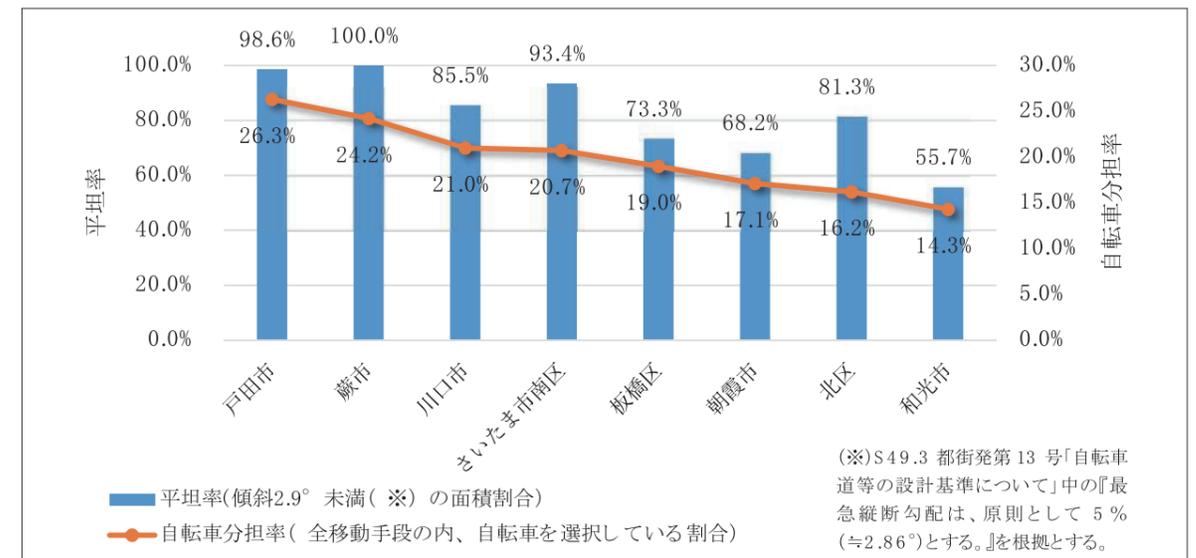


図2-6 平坦性と自転車分担率の関係

【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、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。

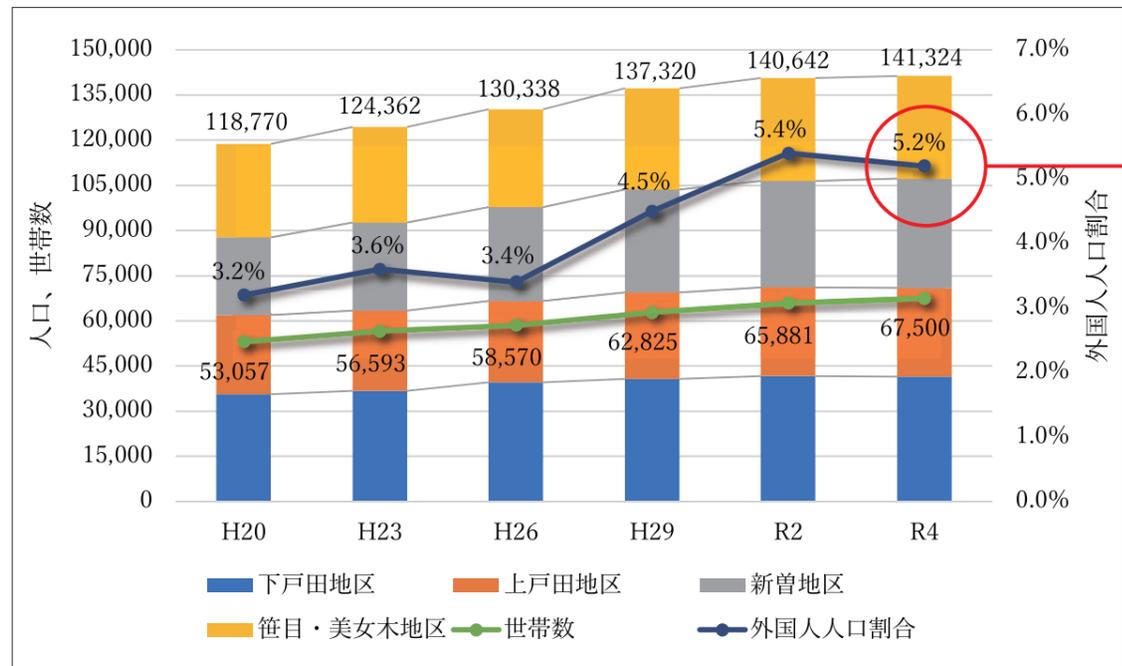


図2-7 戸田市の人口と世帯数(各年1月時点)の推移、及び外国人人口割合の推移と比較
【出典:戸田市「統計とだ」、埼玉県「住民基本台帳年報」】

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%

(4) 公共交通網

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。



図2-8 市内公共交通網図
【出典:戸田市内バス路線図(令和5年4月改訂版)】

第1章 総論
第2章 現状と課題
第3章 計画の目標と施策
第4章 施策の展開
第5章 計画の推進
参考資料
用語解説

第1章 総論
第2章 現状と課題
第3章 計画の目標と施策
第4章 施策の展開
第5章 計画の推進
参考資料
用語解説

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

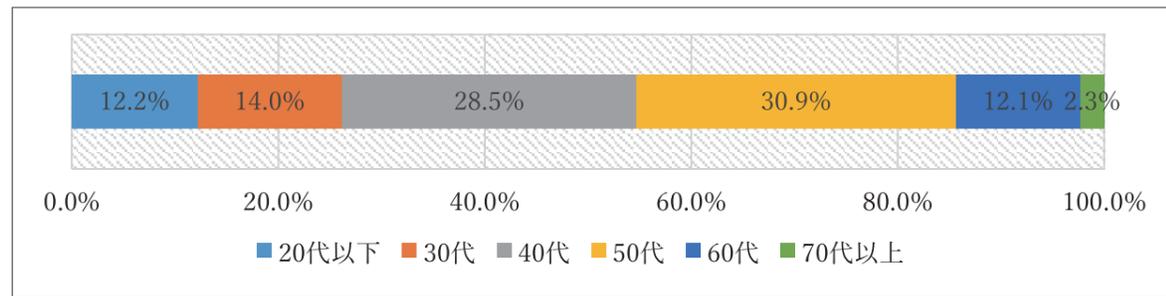


図2-9 回答者の年齢区分

(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)。

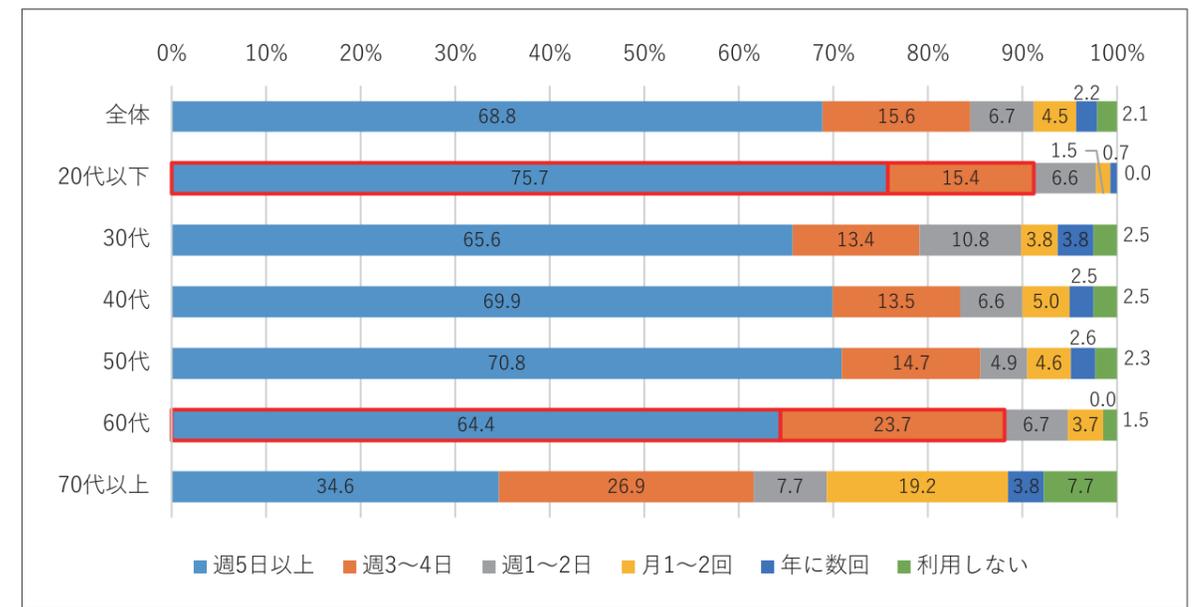


図2-10 自転車を利用する頻度

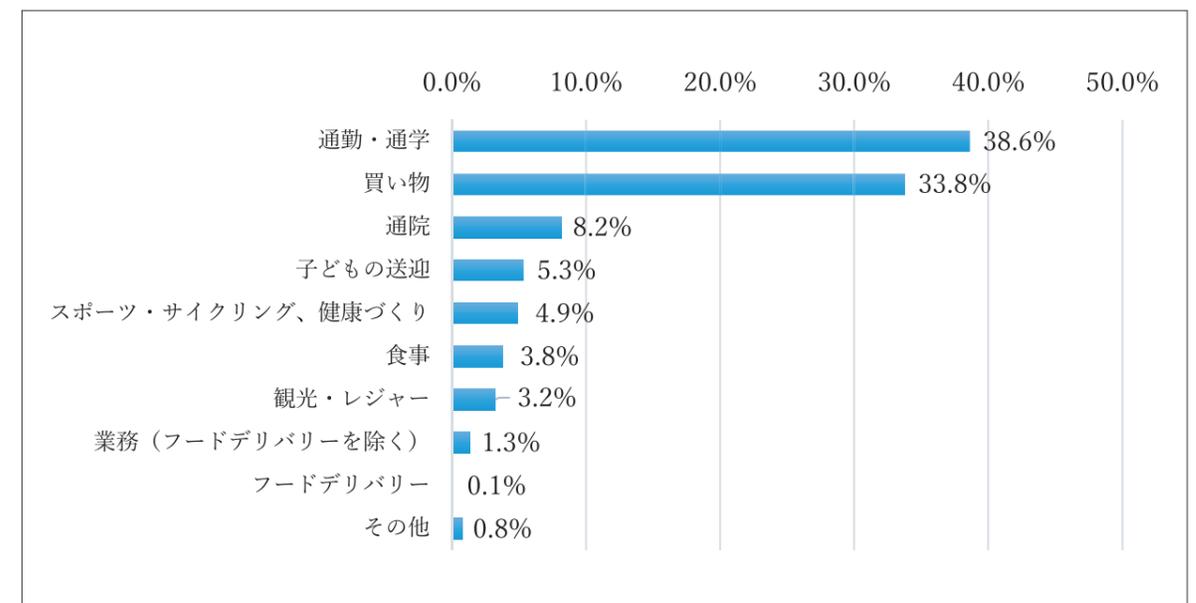


図2-11 自転車を利用する目的・用途

【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)。

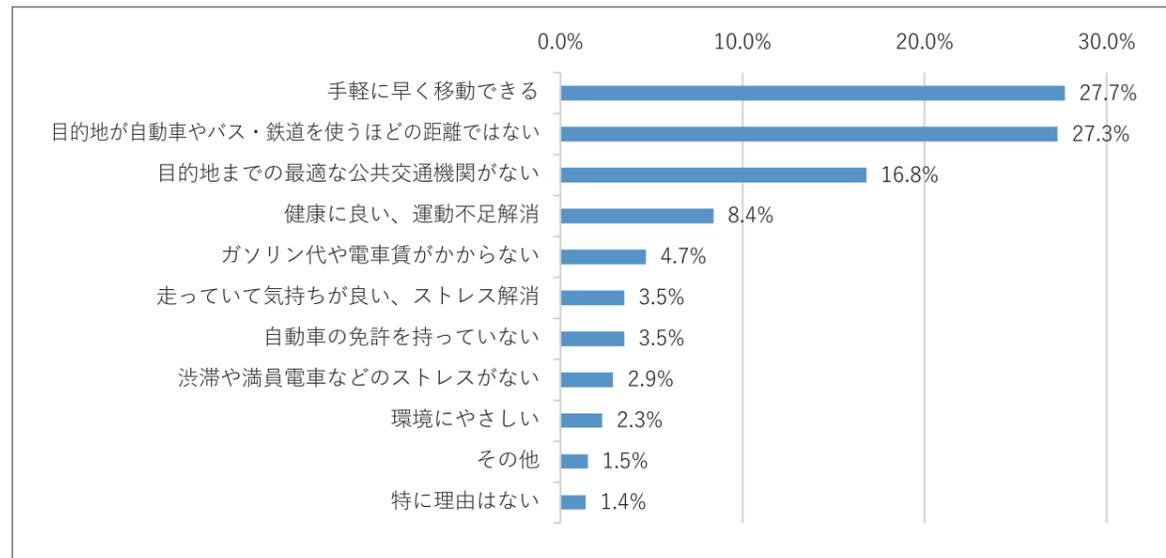


図2-12 自転車を利用する理由

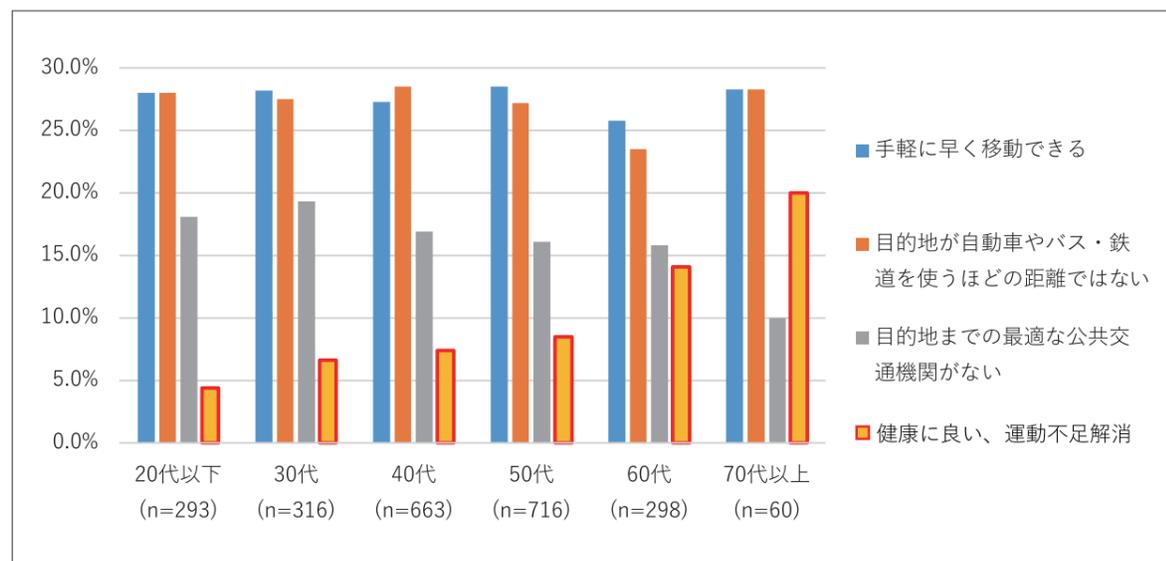


図2-13 自転車を利用する理由(年代別上位回答)

【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。

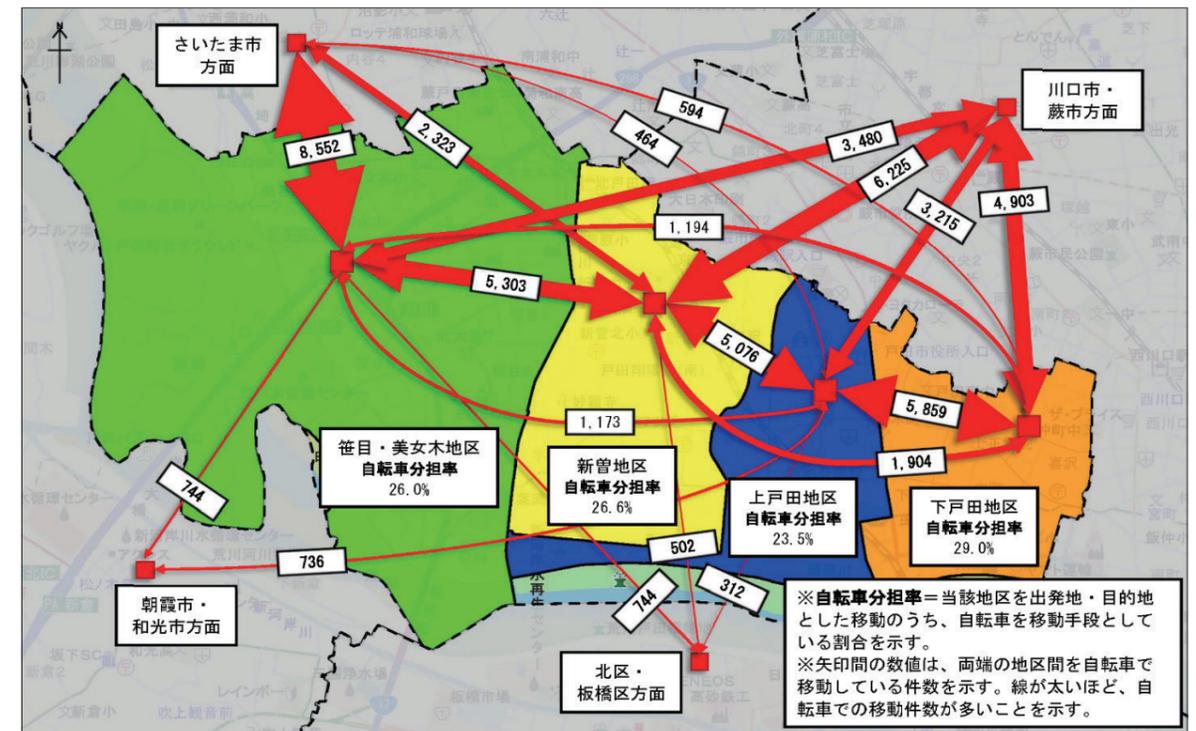


図2-14 戸田市内各地区間自転車利用図

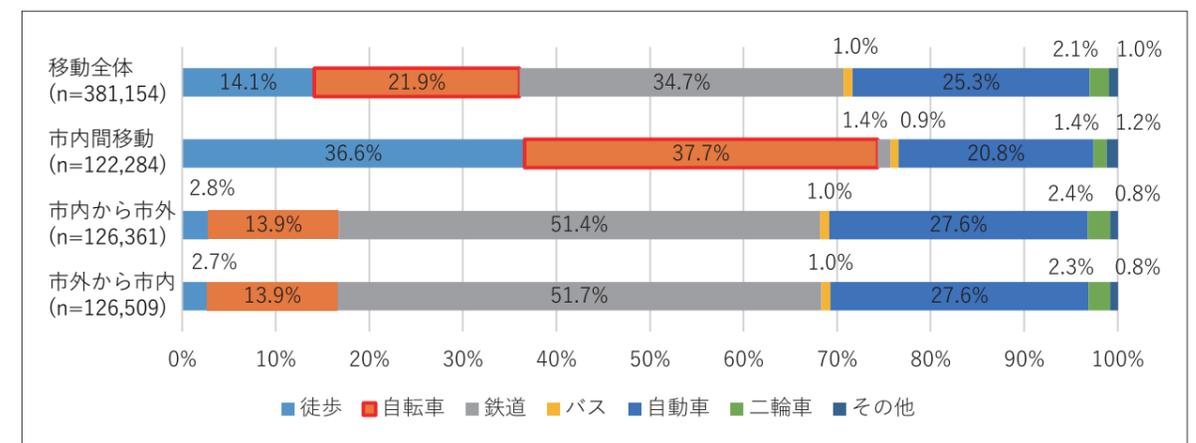


図2-15 戸田市交通手段分担率(全目的)

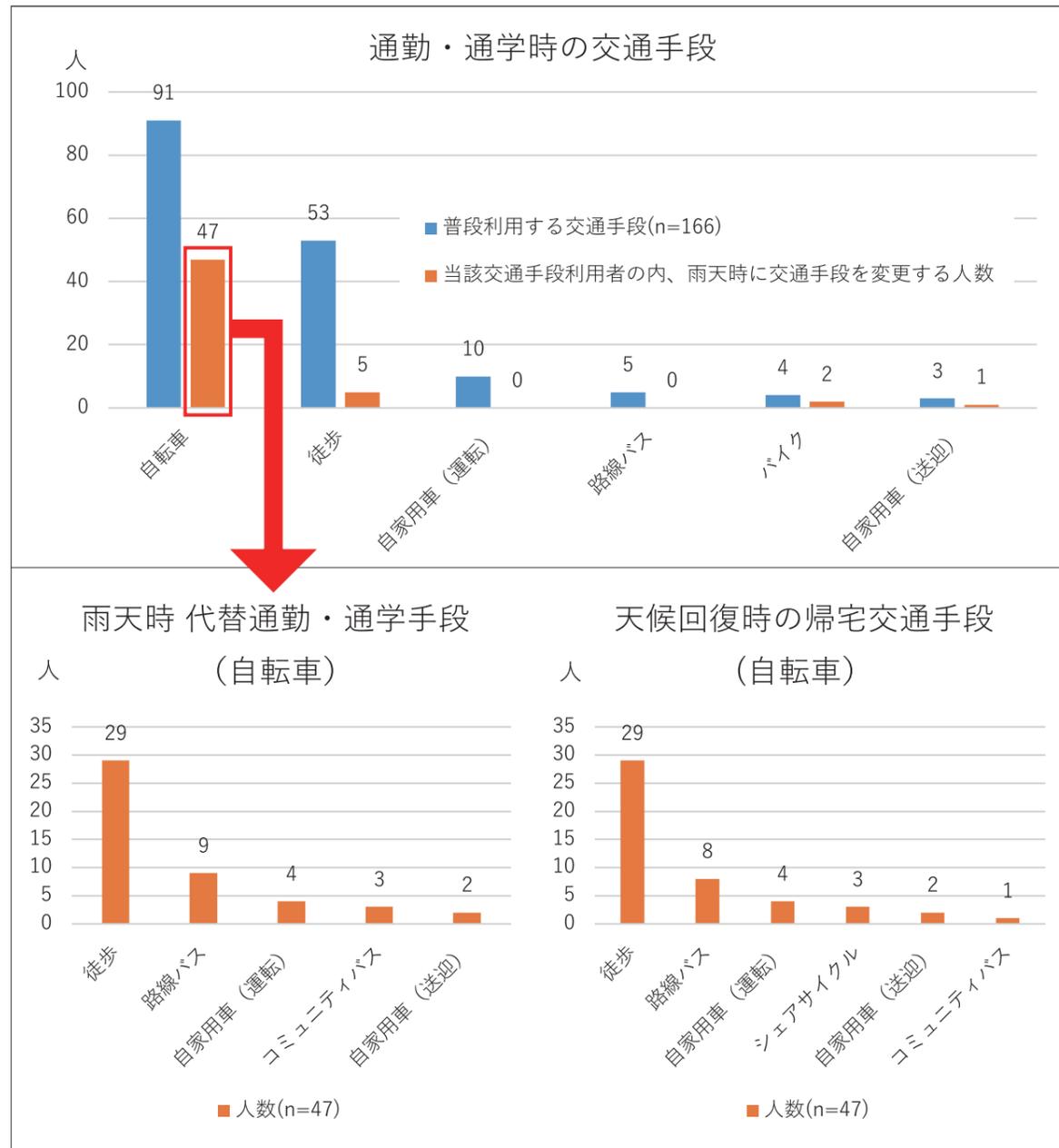
【出典:東京都圏交通計画協議会「第6回東京都圏パーソントリップ調査」を基に作成】

(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となります。

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。

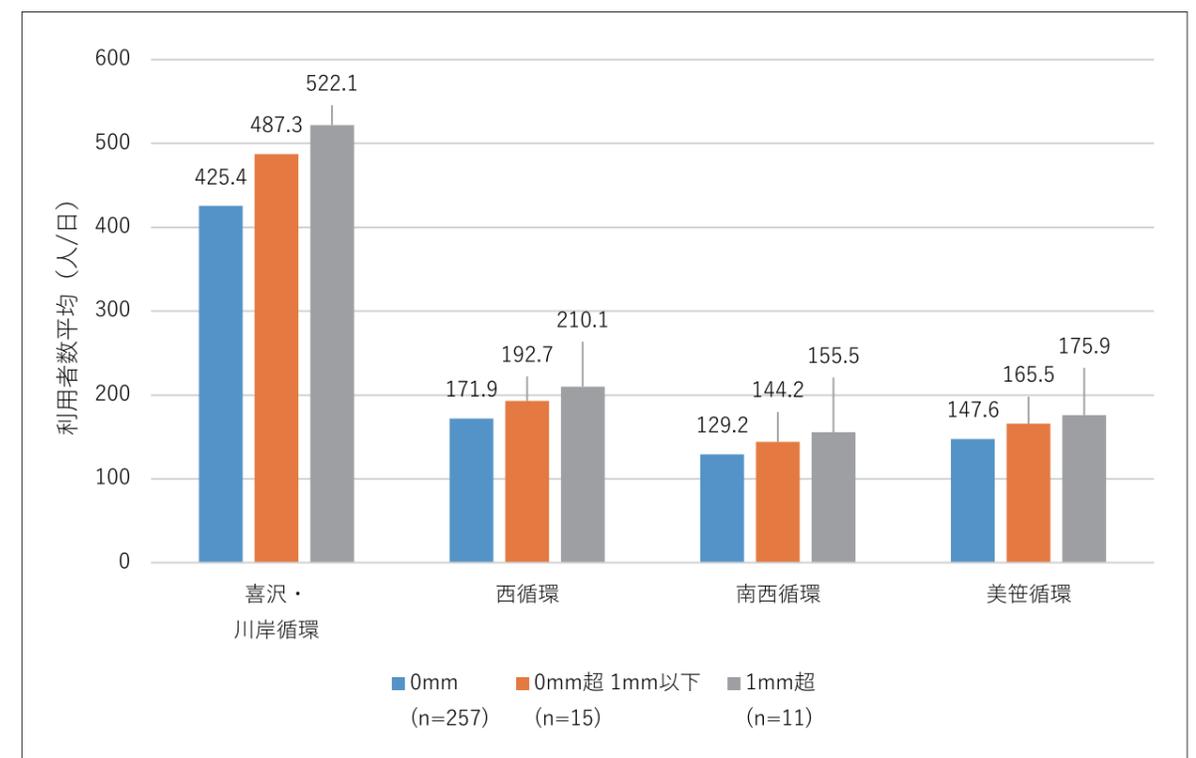


図2-18 通勤・通学時間帯の降水量に伴うtocoバス利用者数の変化

【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6km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 = 38.6km)

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り、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
<p>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。</p>	
<p>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</p>	
<p>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標示、自転車のピクトグラムを設置するもの</p>	

※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. 自転車交通量が多い路線(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)

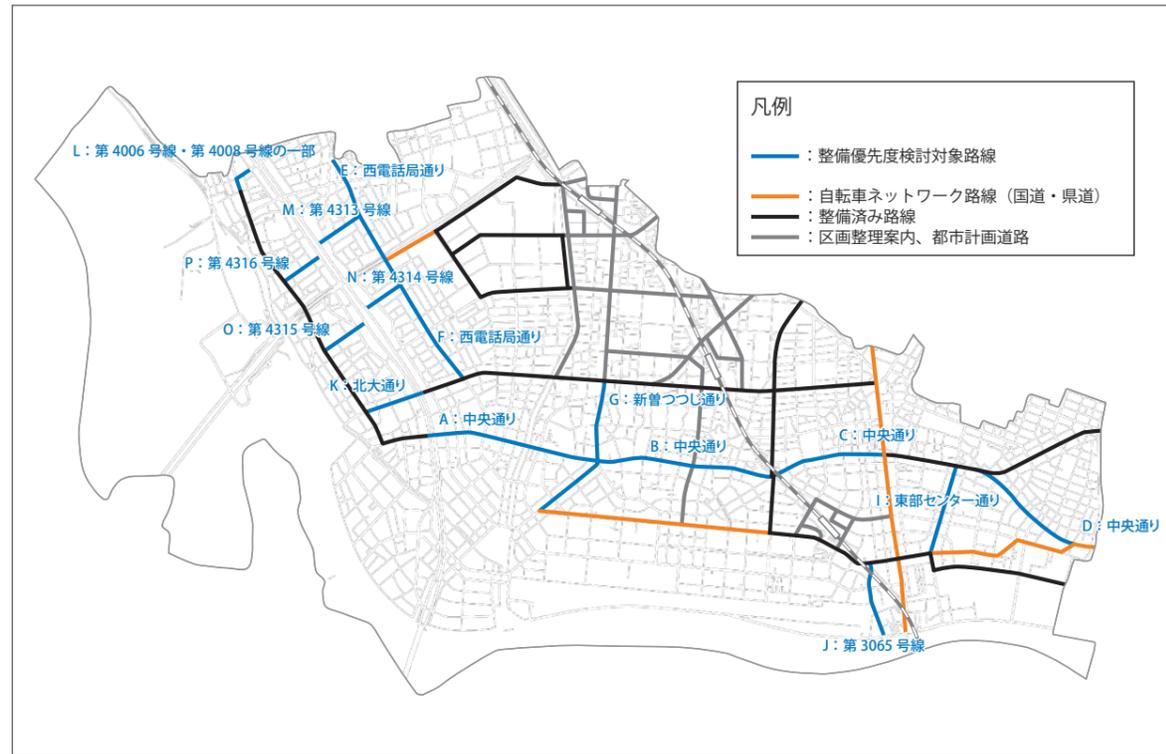


図2-21 整備優先路線と整備済み路線

(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

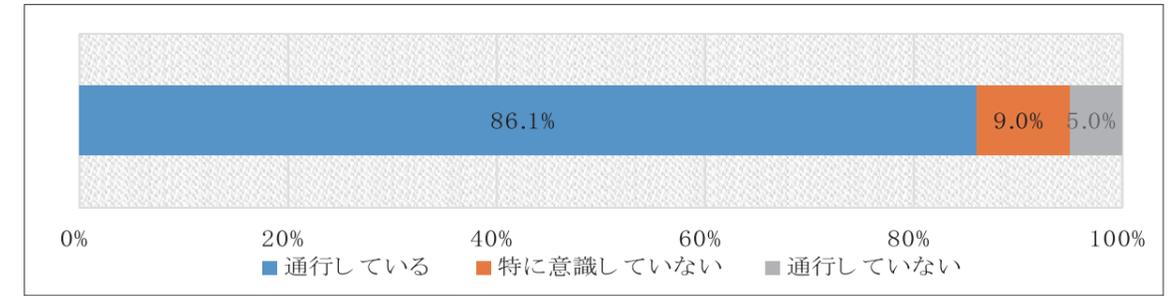


図2-22 自転車通行空間の通行率

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

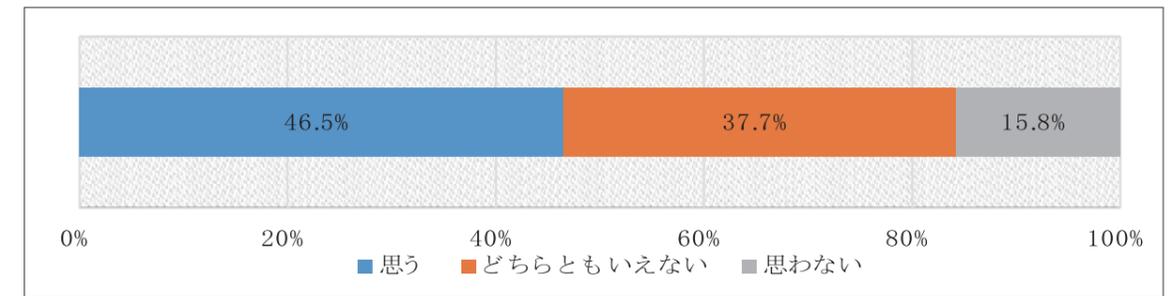


図2-23 自転車通行空間の快適性

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)

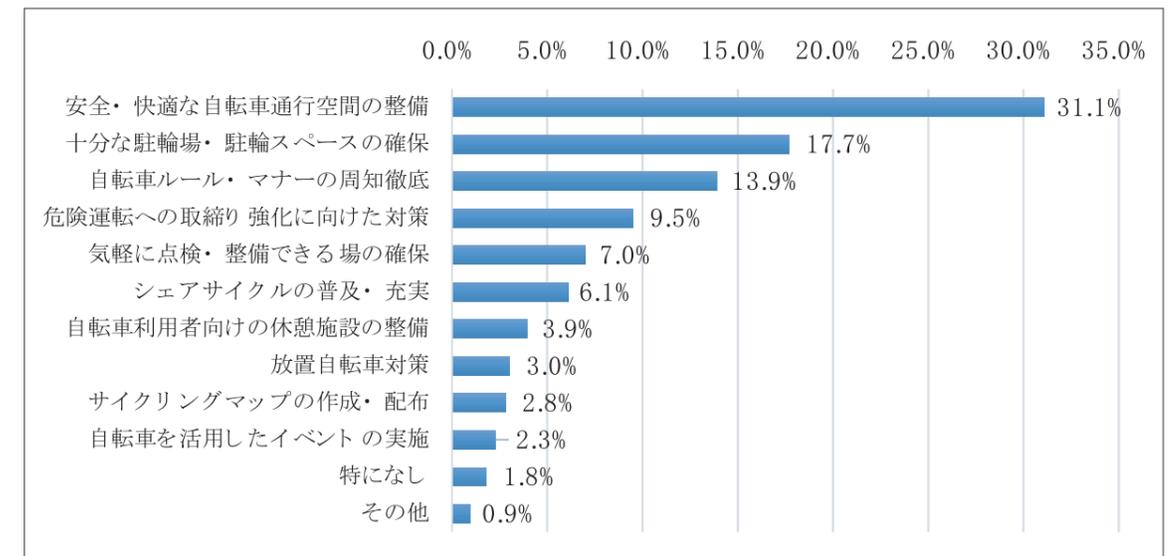


図2-24 自転車の利用促進に必要な施策

【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。

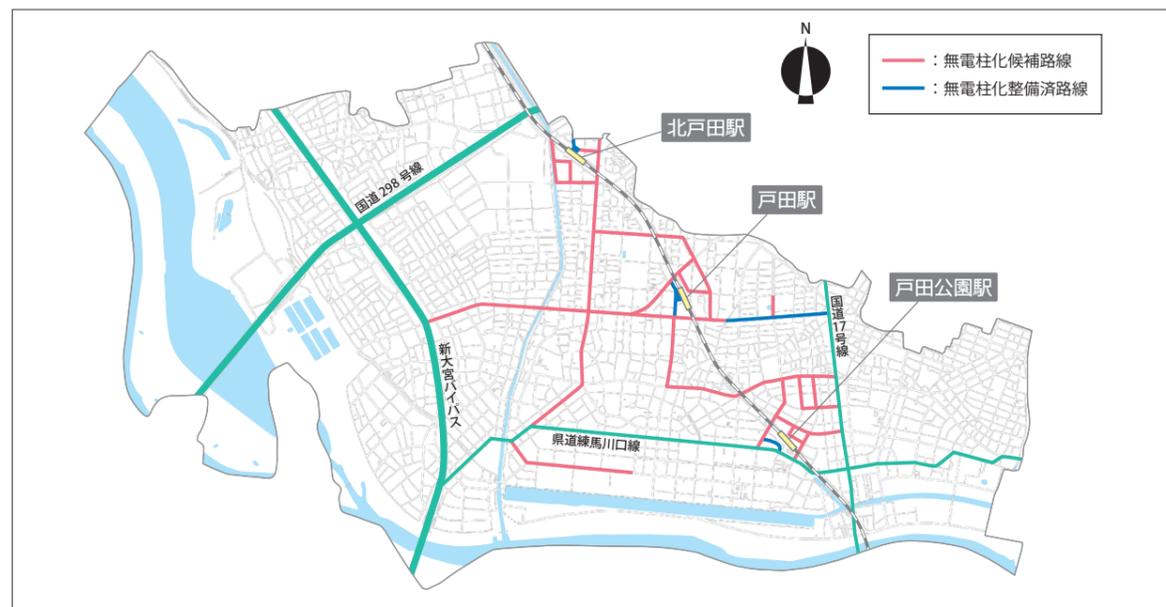


図2-25 無電柱化候補路線

(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「基幹的公共道路線の徒歩圏【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)

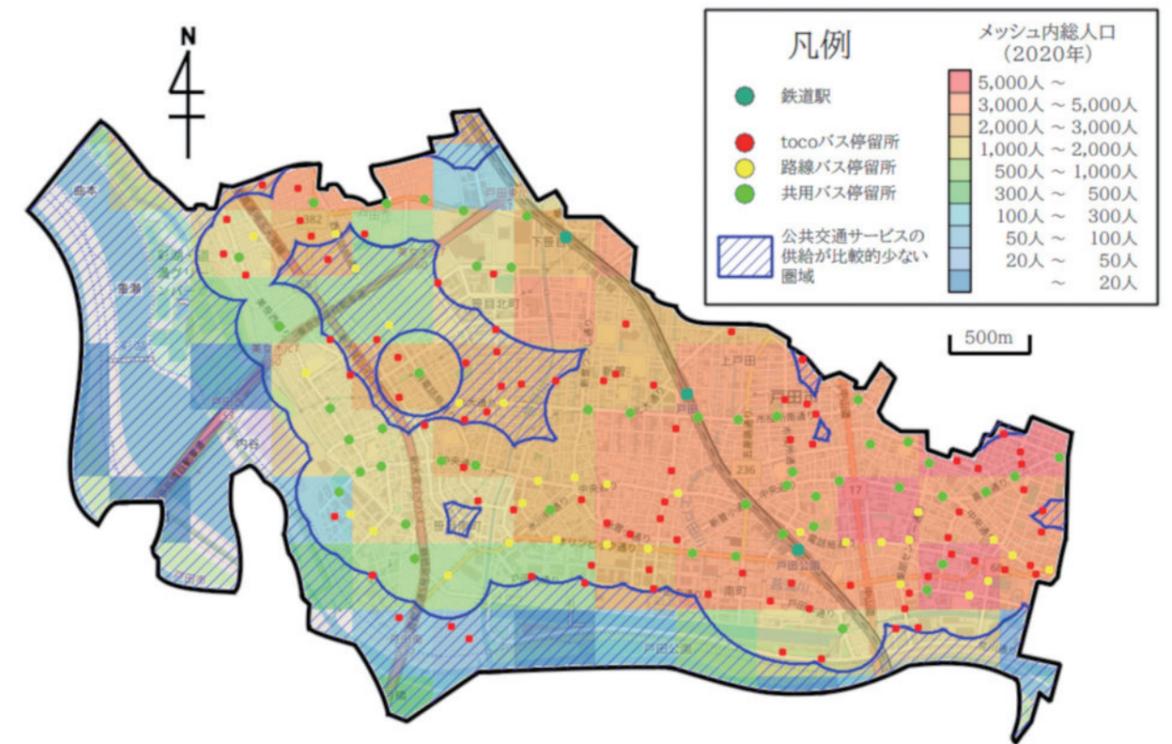


図2-28 公共交通サービスの供給が少ない圏域と2020年人口分布図

【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

①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)

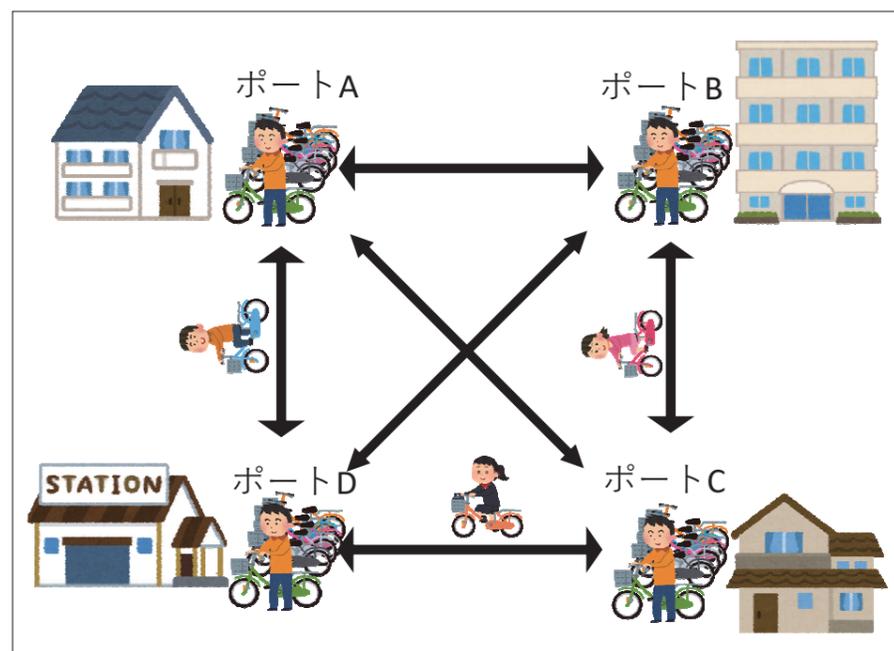


図2-30 シェアサイクルの利用イメージ

②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。

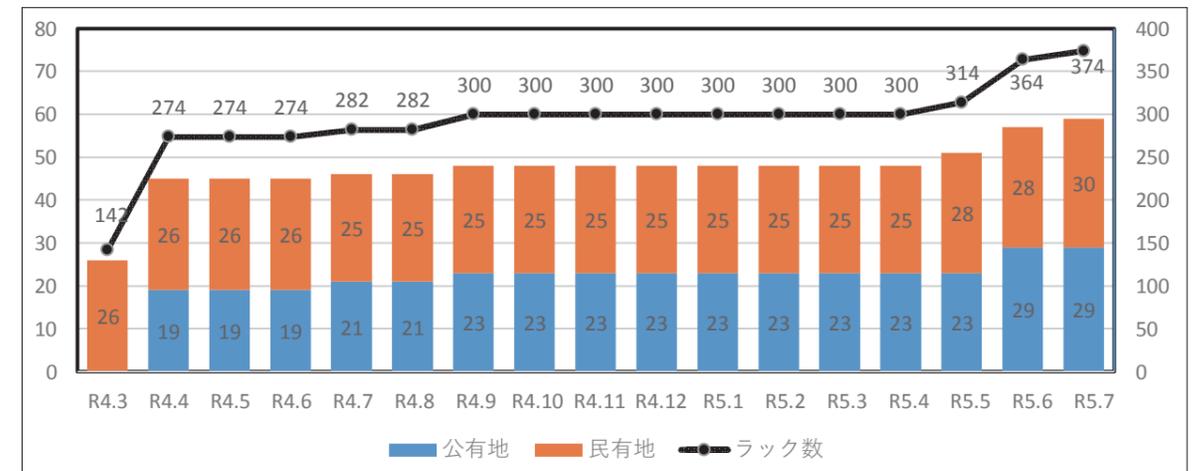


図2-31 市内シェアサイクルポート・ラックの設置状況

【出典:OpenStreet(株)提供データ】

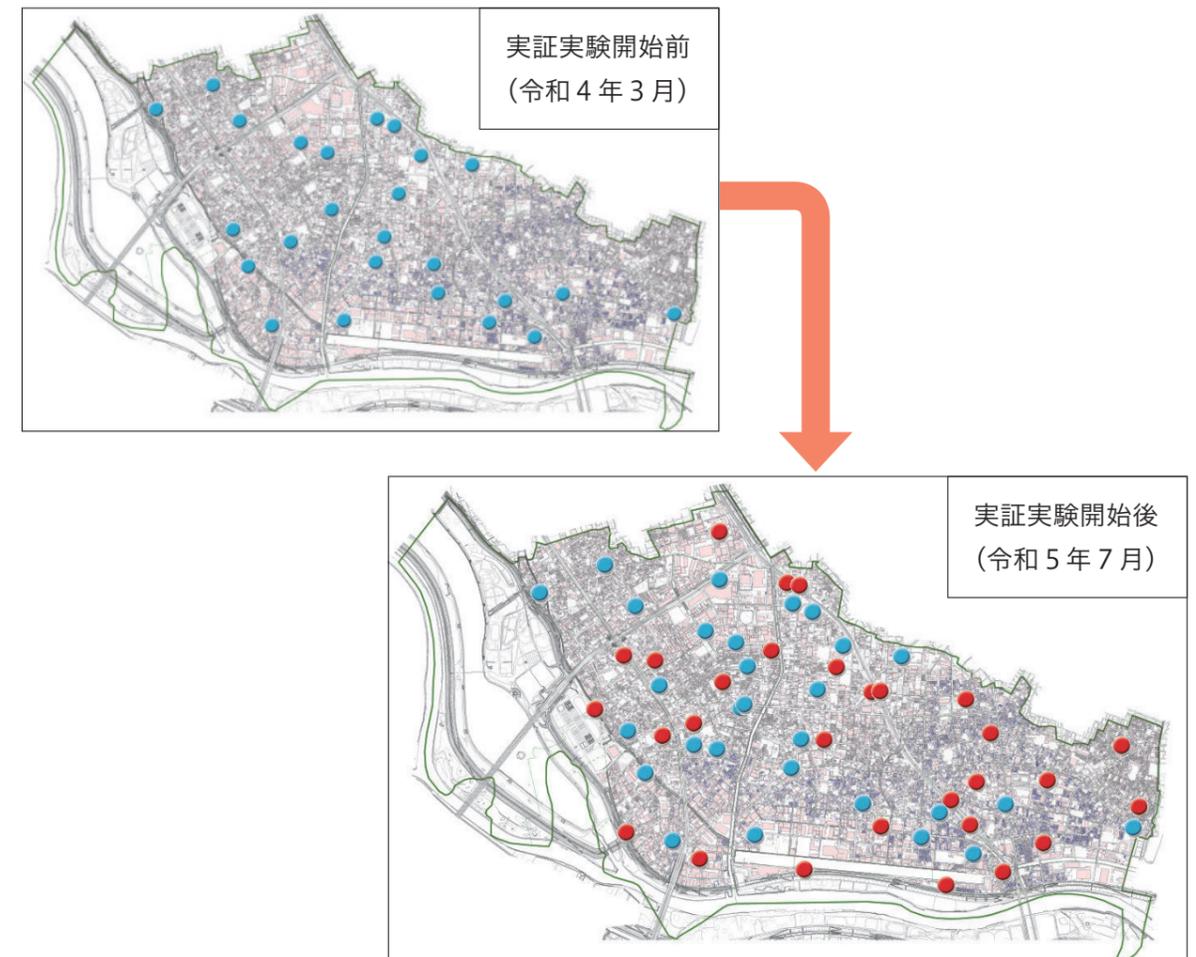


図2-32 市内シェアサイクルポート配置図

③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。

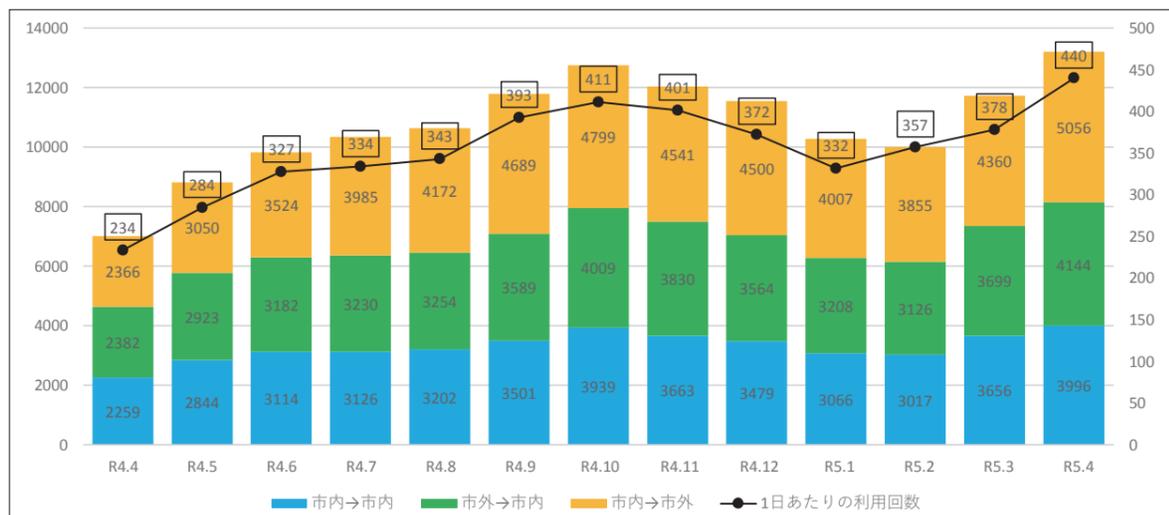


図2-32 市内シェアサイクル利用回数の推移

【出典:OpenStreet(提供データ)】

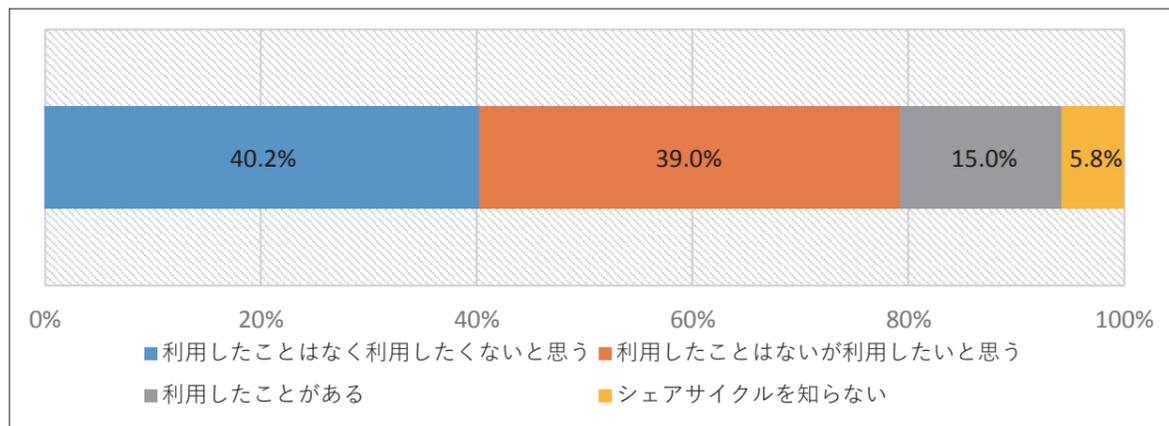


図2-34 シェアサイクルの利用有無と利用意向

【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

①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190cm、幅60cm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

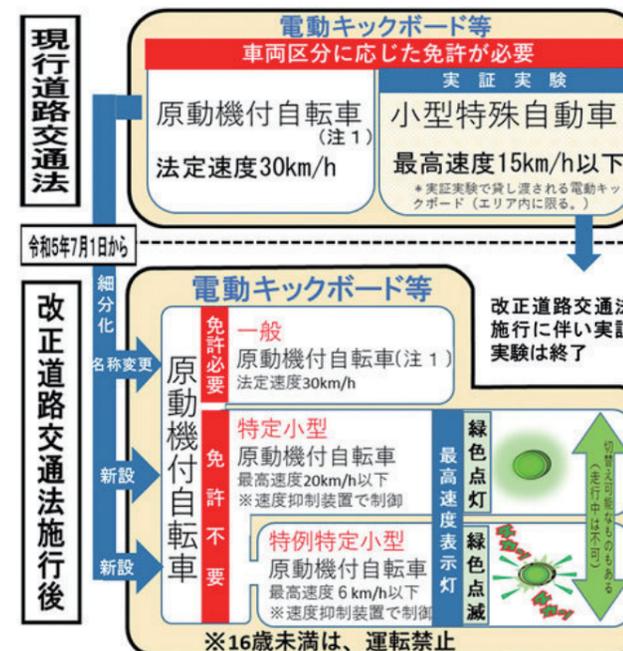


図2-35 道路交通法改正イメージ

【出典:警視庁 HP】

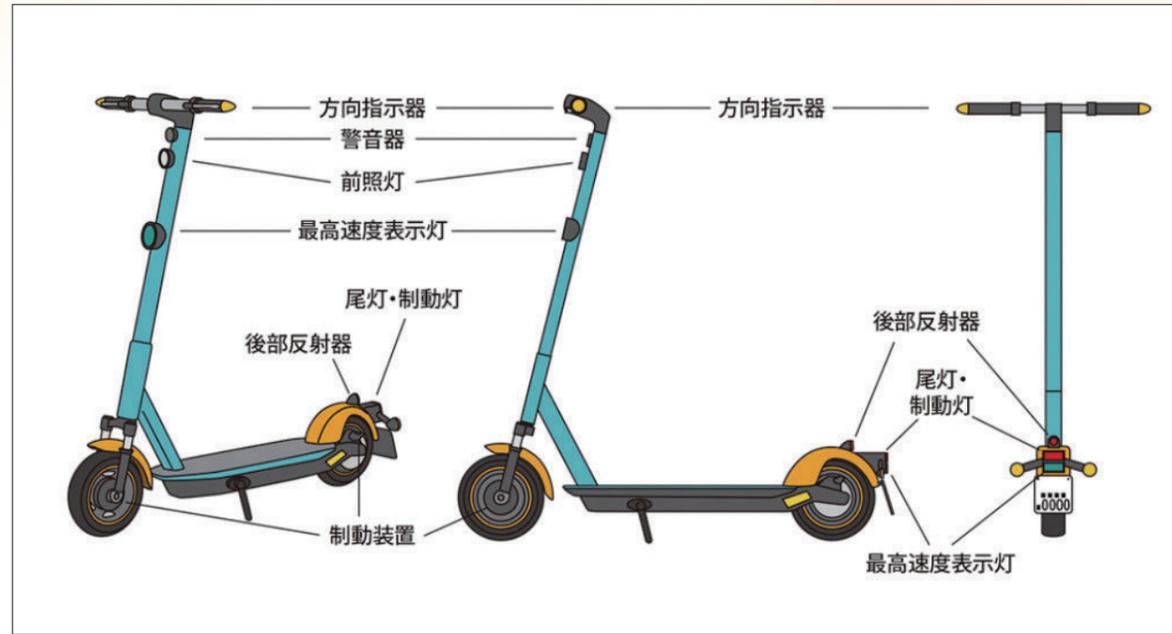


図2-36 電動キックボードの構造

【出典：政府広報オンライン】

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。

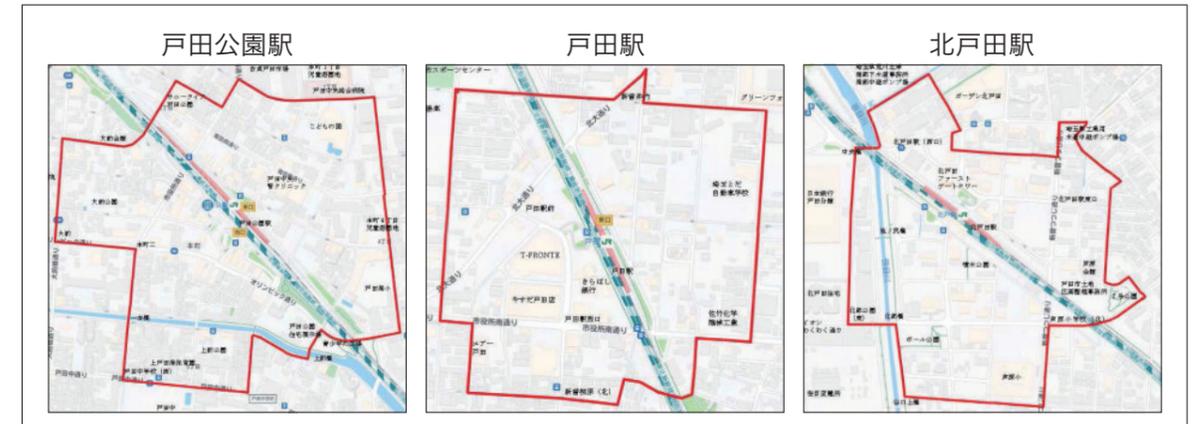


図2-39 市内駅別自転車等放置禁止区域

② 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 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。

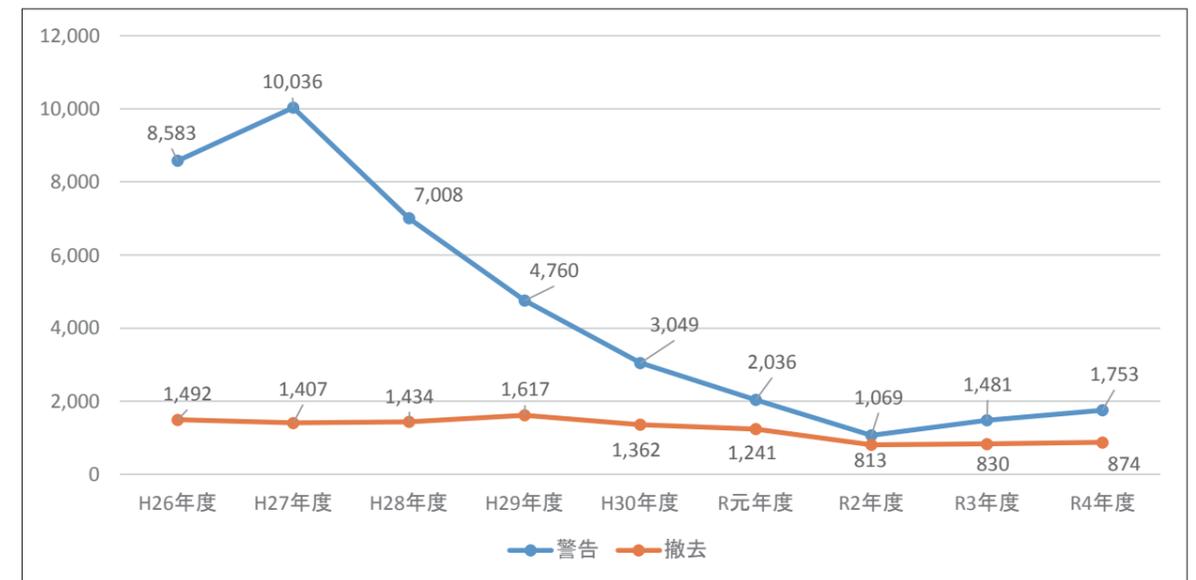


図2-39 市内駅別自転車等放置禁止区域

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。

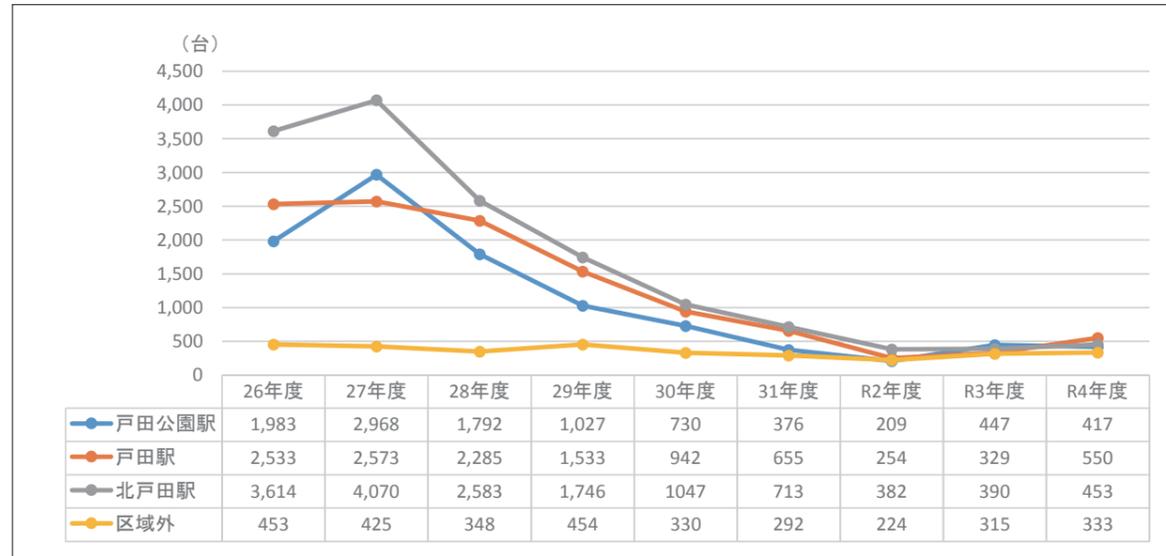


図2-41 市内駅別警告台数の推移

※「警告台数 = 市が認知した放置自転車台数」であり、ここでいう「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、半数以上の方が「多いと思わない」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。

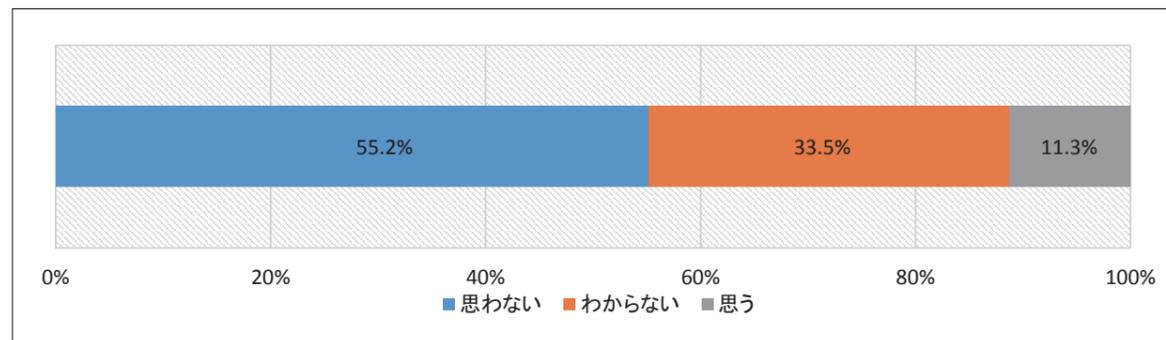


図2-42 市内の放置自転車に対する意識

【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。

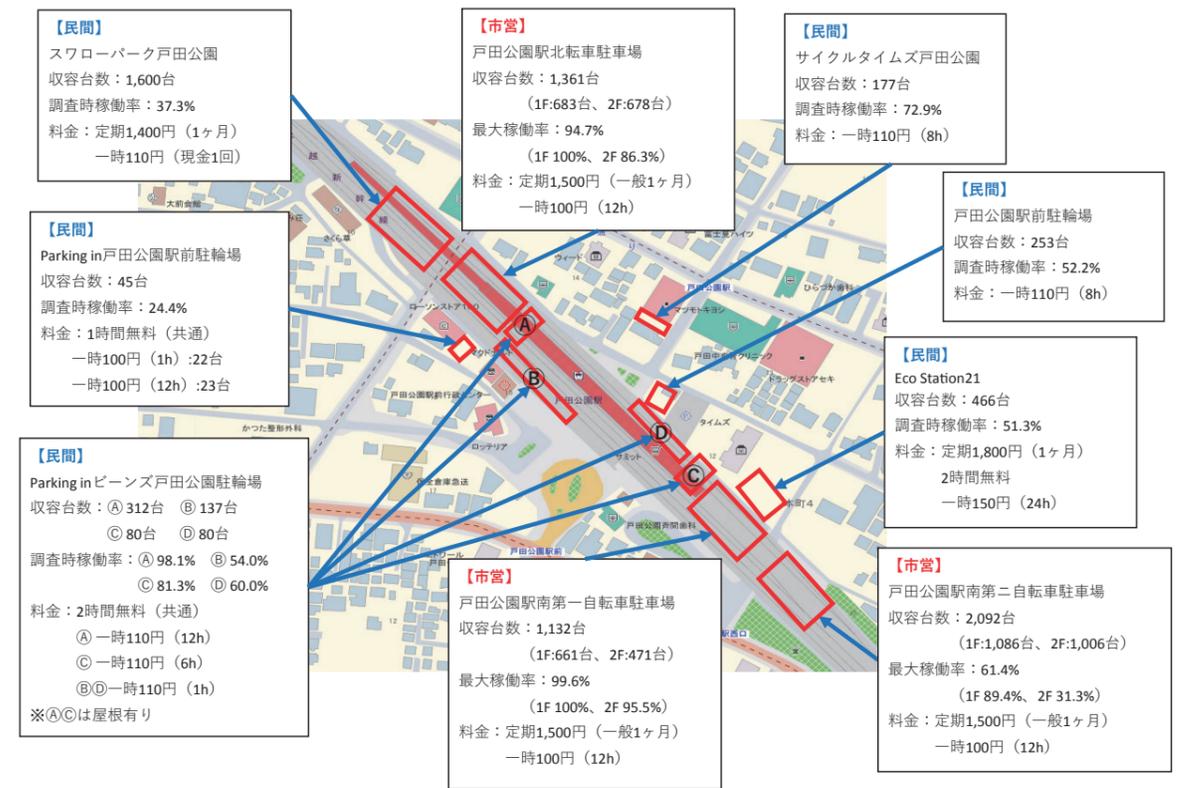


図2-43 戸田公園駅周辺の自転車駐車場整備状況と稼働率

- ※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。

(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、新型コロナウイルスの影響により、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。

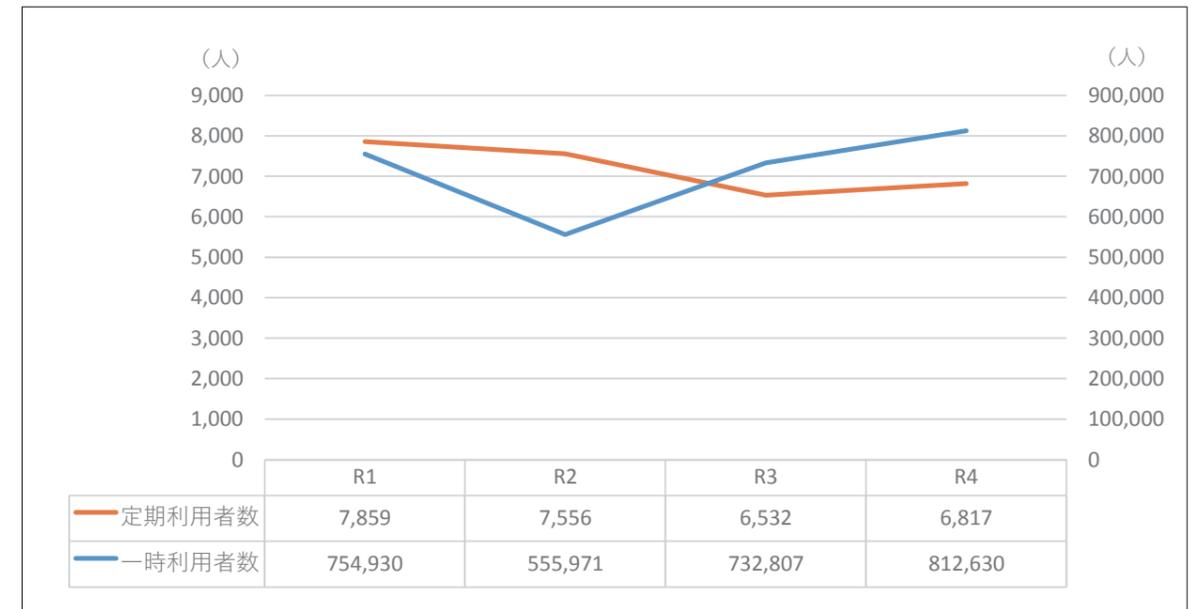


図2-46 定期利用契約者数及び一時利用者数の推移

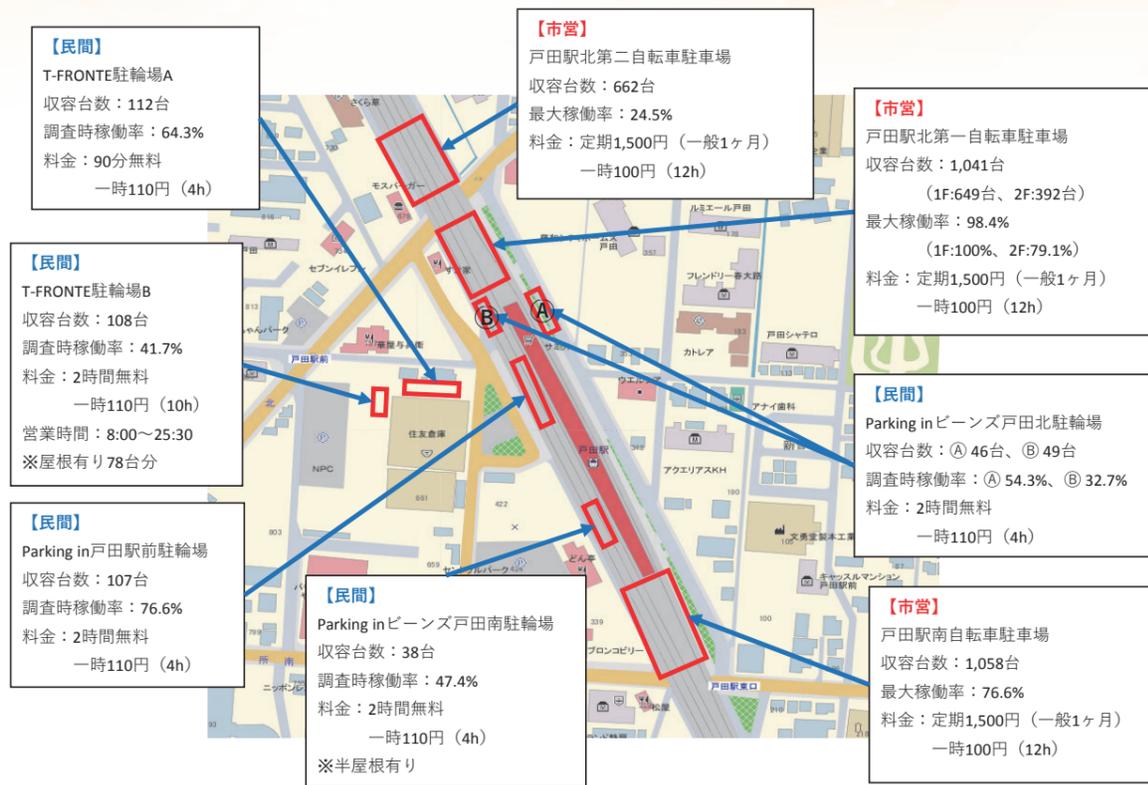


図2-44 戸田駅周辺の自転車駐車場整備状況と稼働率

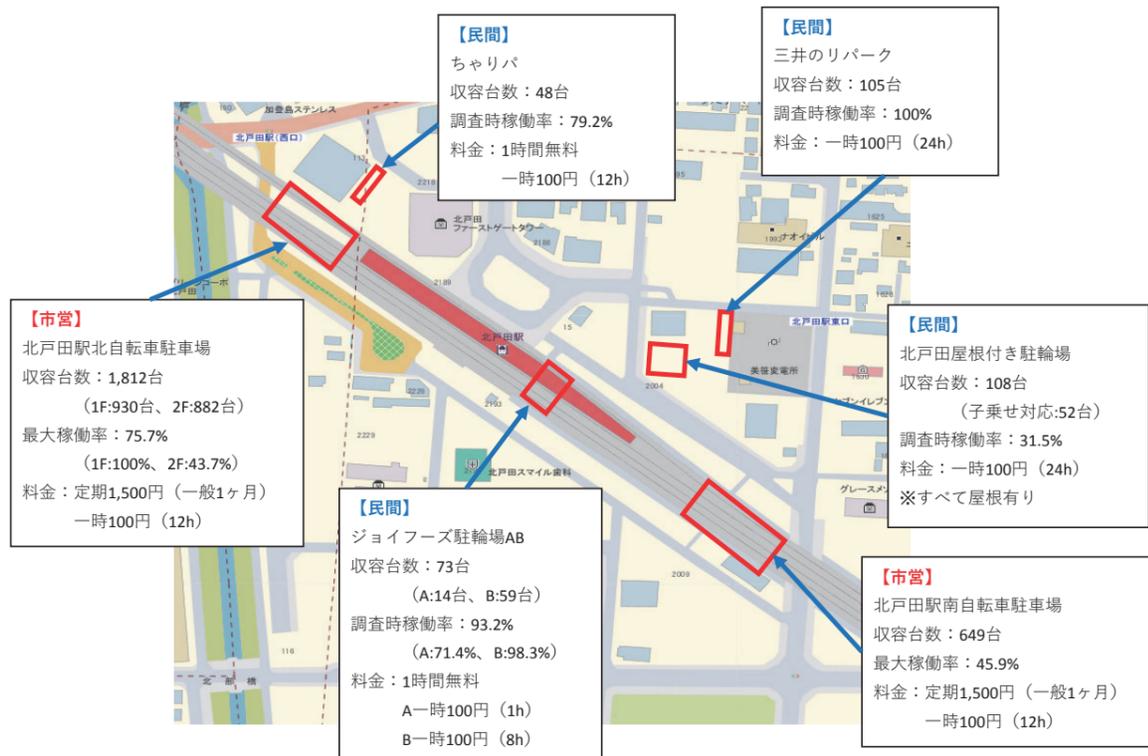


図2-45 北戸田駅周辺の自転車駐車場整備状況と稼働率

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。

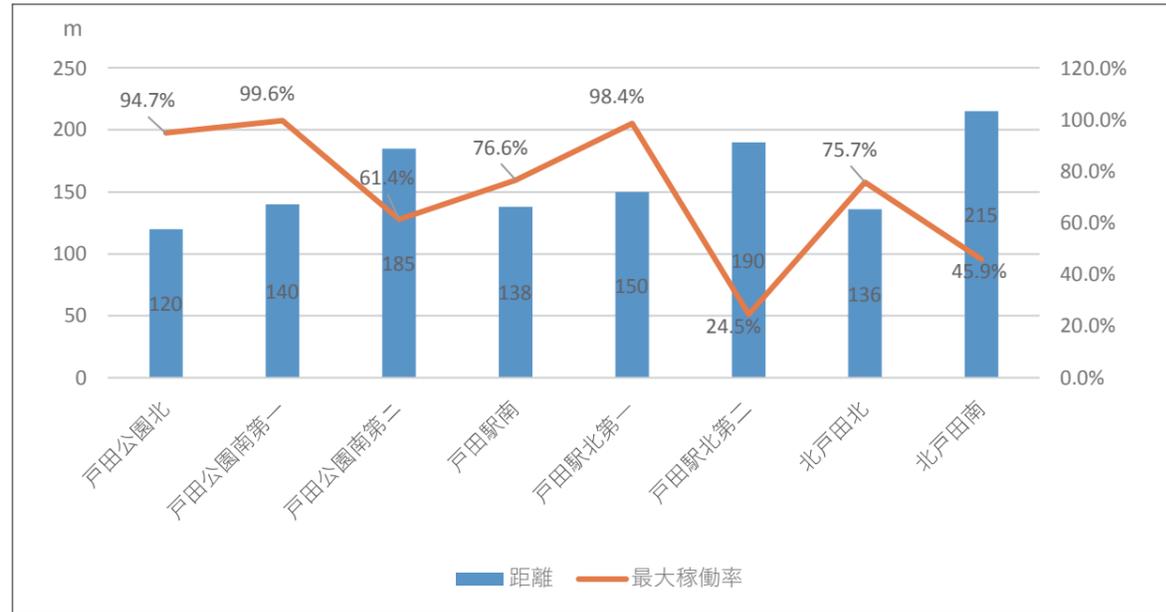


図2-47 自転車駐車場から駅改札までの距離と最大稼働率

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。

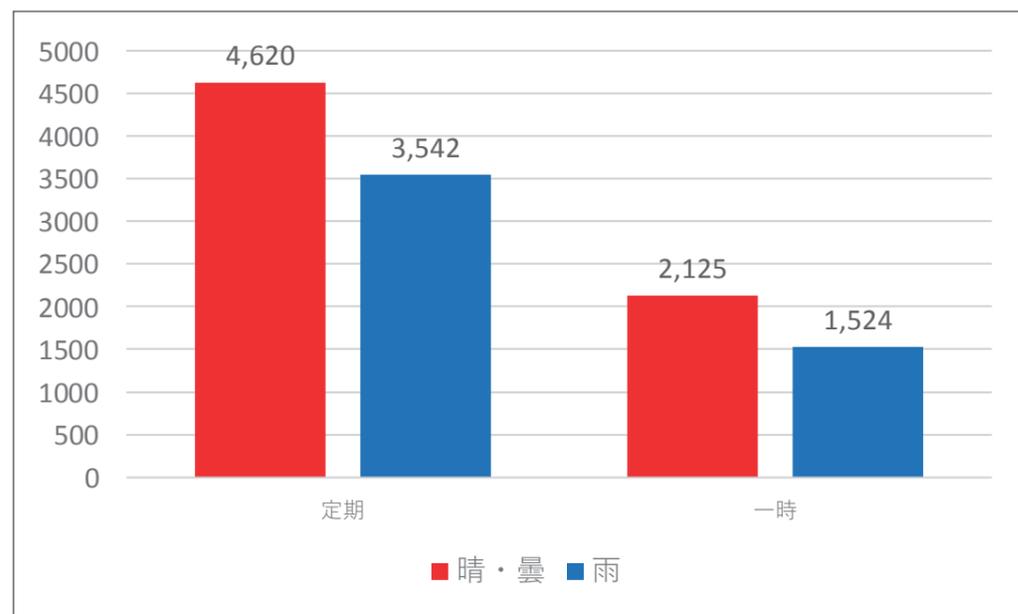


図2-48 天候別自転車駐車場利用平均台数 (令和4年11月・平日・午前11時頃)

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割以上の方が「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。

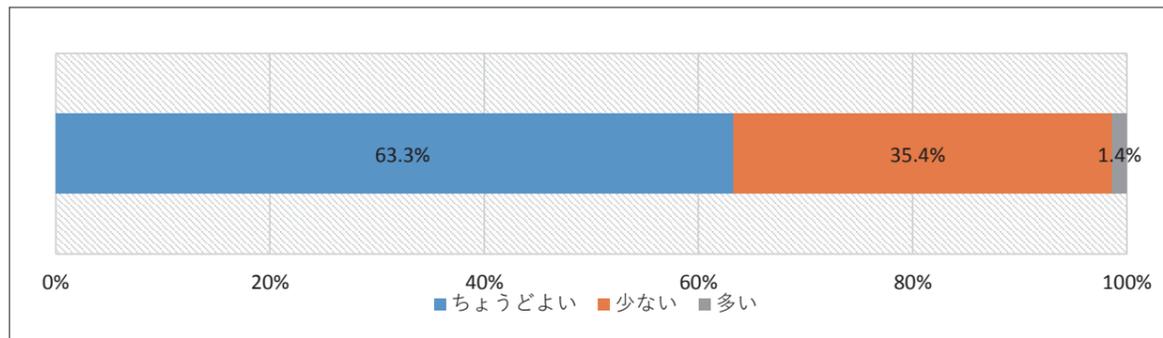


図2-51 駅周辺駐輪場の充足度

問 駅周辺の駐輪場を選ぶ際に最も重視していること。

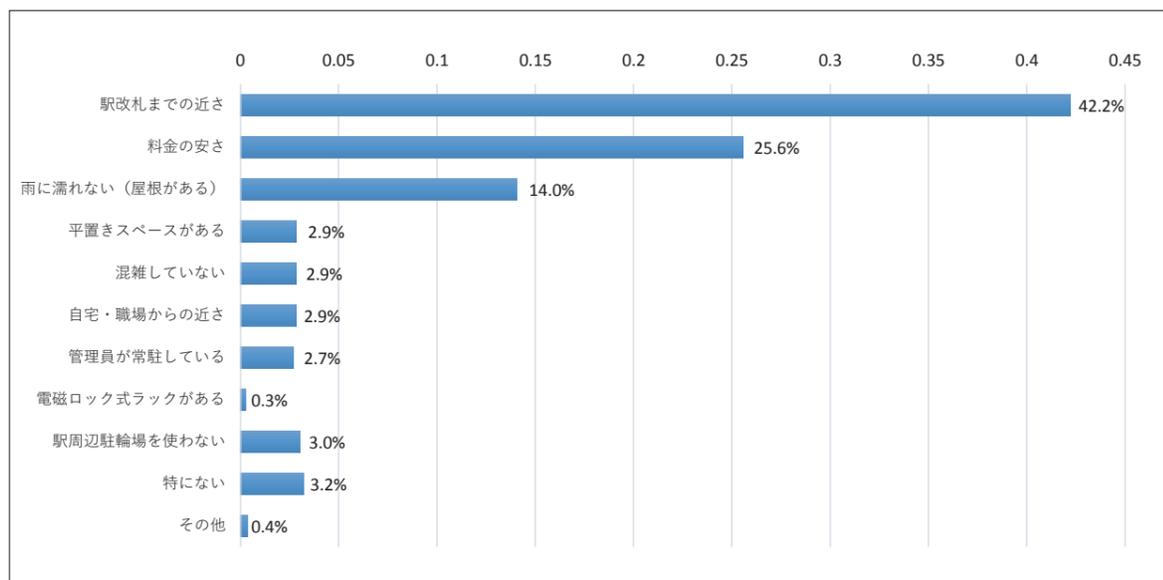


図2-52 駅周辺駐輪場を選ぶ際に重視すること

【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。

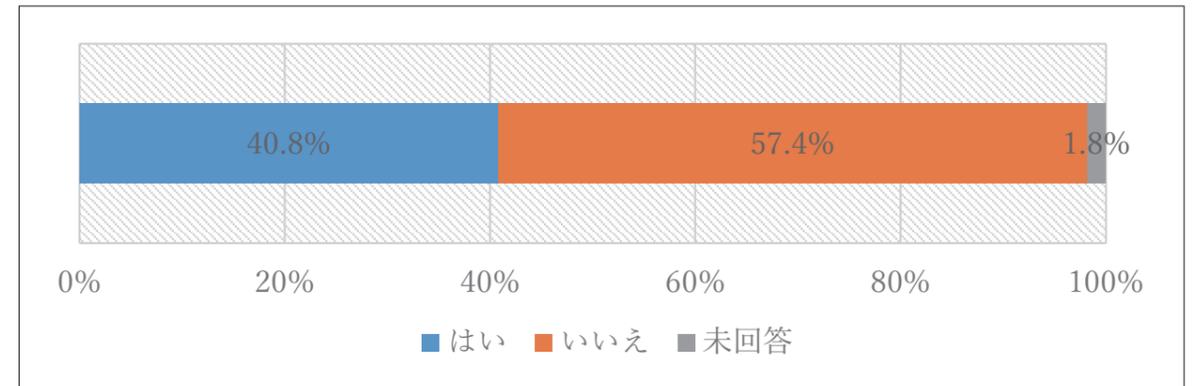


図2-53 1日30分以上の軽く汗をかく運動を週2回以上実施している人の割合

【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】

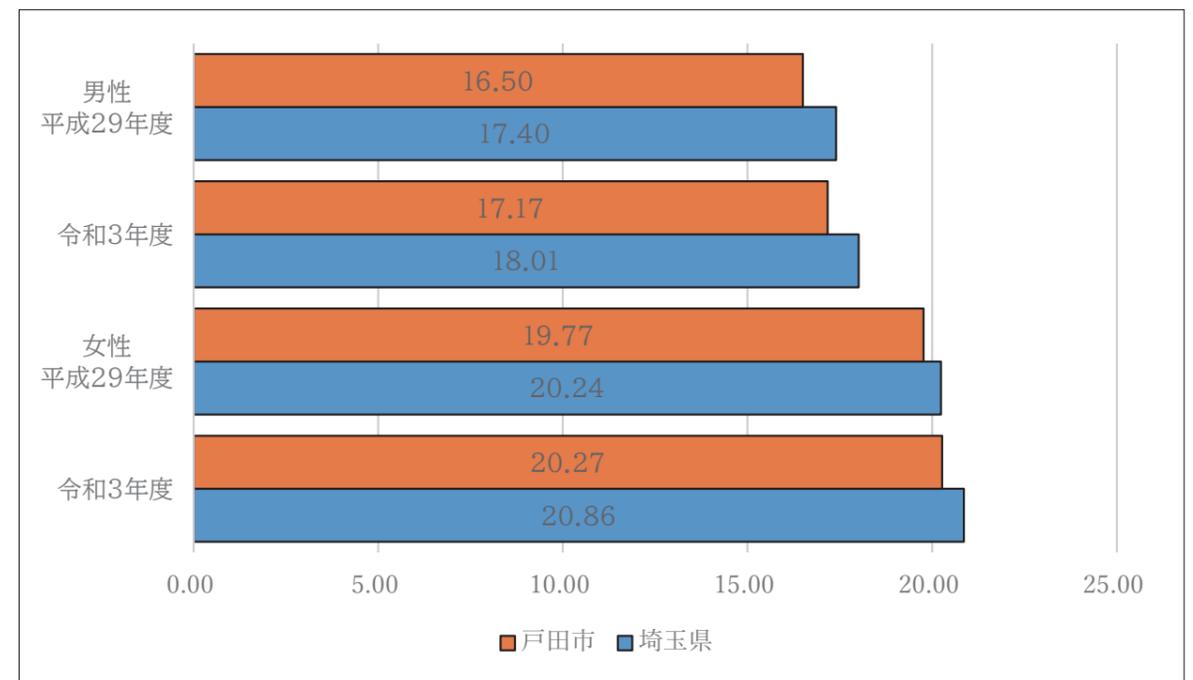


図2-54 戸田市と埼玉県の65歳健康寿命比較

【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。

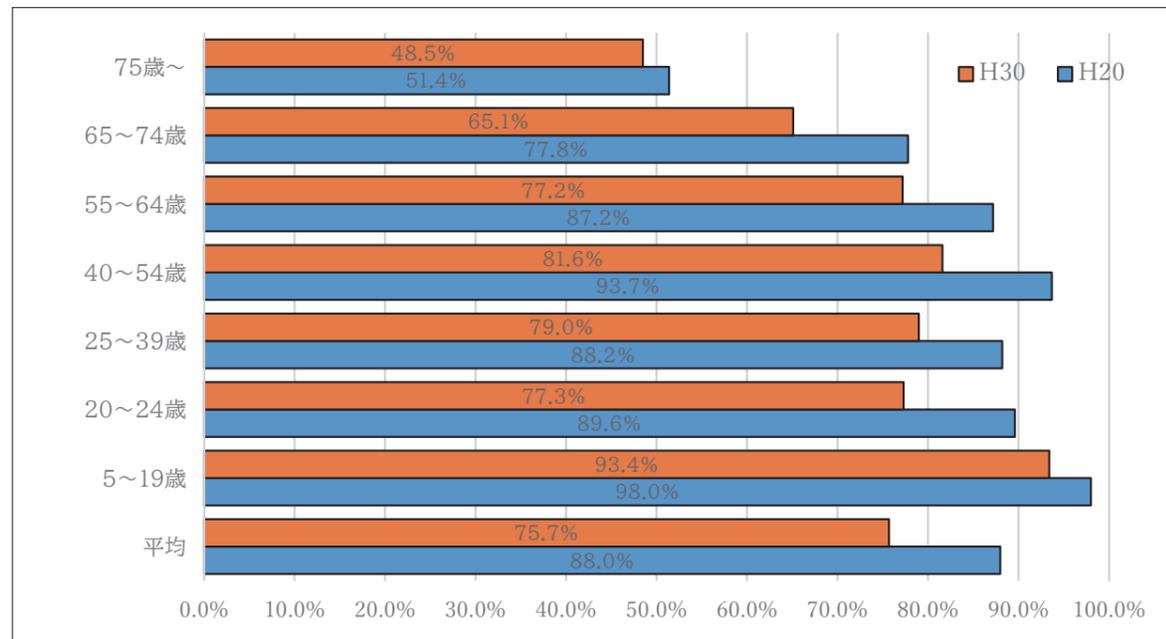


図2-55 戸田市民の外出率
【出典:東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」を基に作成】

(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。

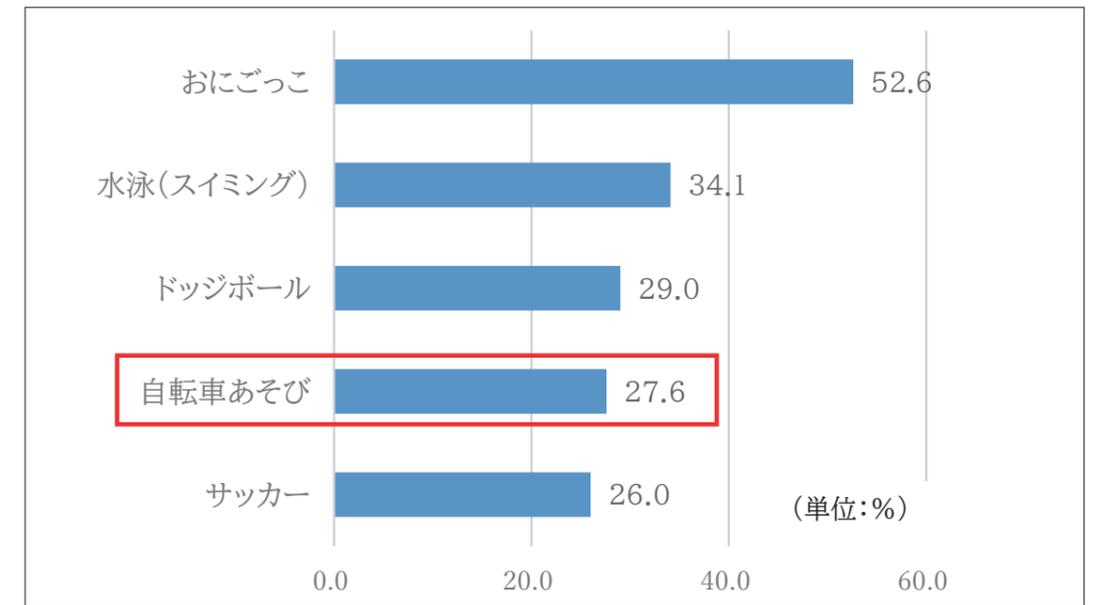


図2-58 過去1年間に「よく行った」運動・スポーツ種目
【出典:笹川スポーツ財団「子ども・青少年スポーツライフ・データ 2019」より作成】

(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。

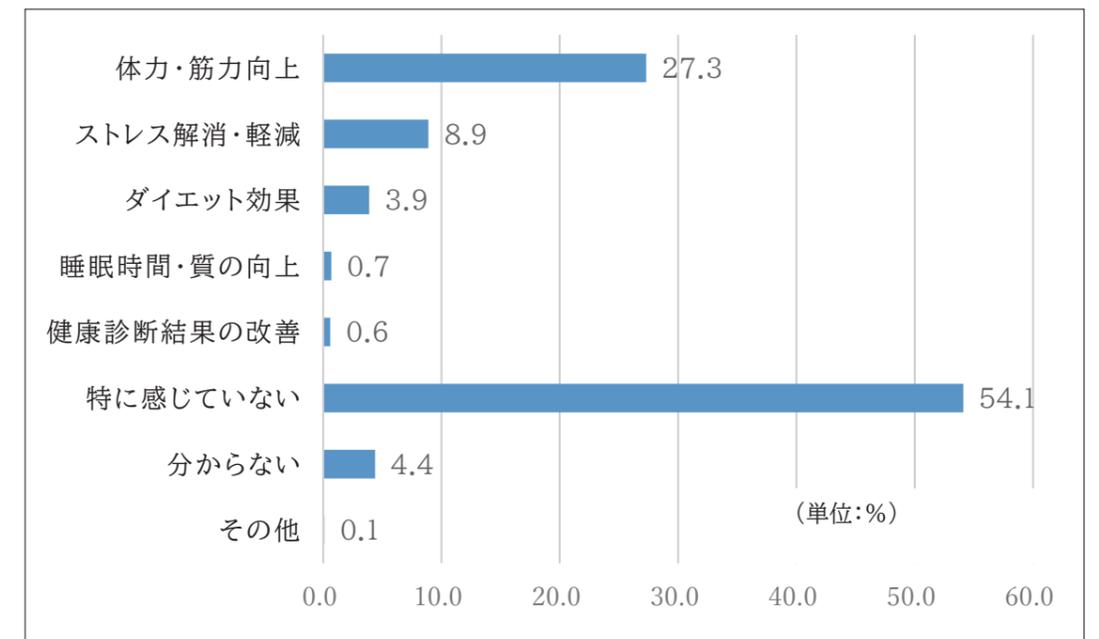


図2-59 自転車利用による健康効果
【出典:戸田市「自転車の利用に関するWEBアンケート(令和5年2月～3月実施)」】

【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。

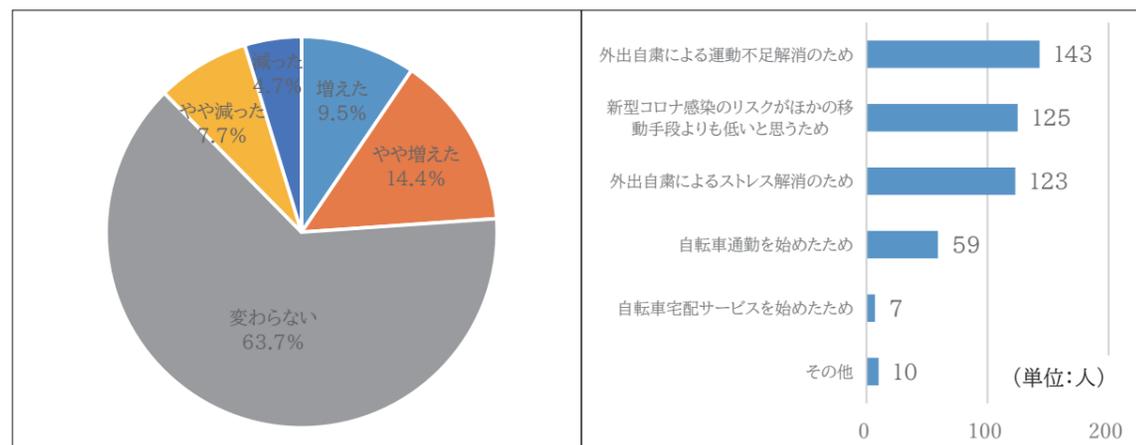


図2-56 新型コロナ流行後の自転車利用頻度の変化 図2-57 新型コロナ流行後に自転車利用が増えた理由
【出典:au損害保険㈱「新型コロナ禍における自転車利用についての調査」より作成】

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。

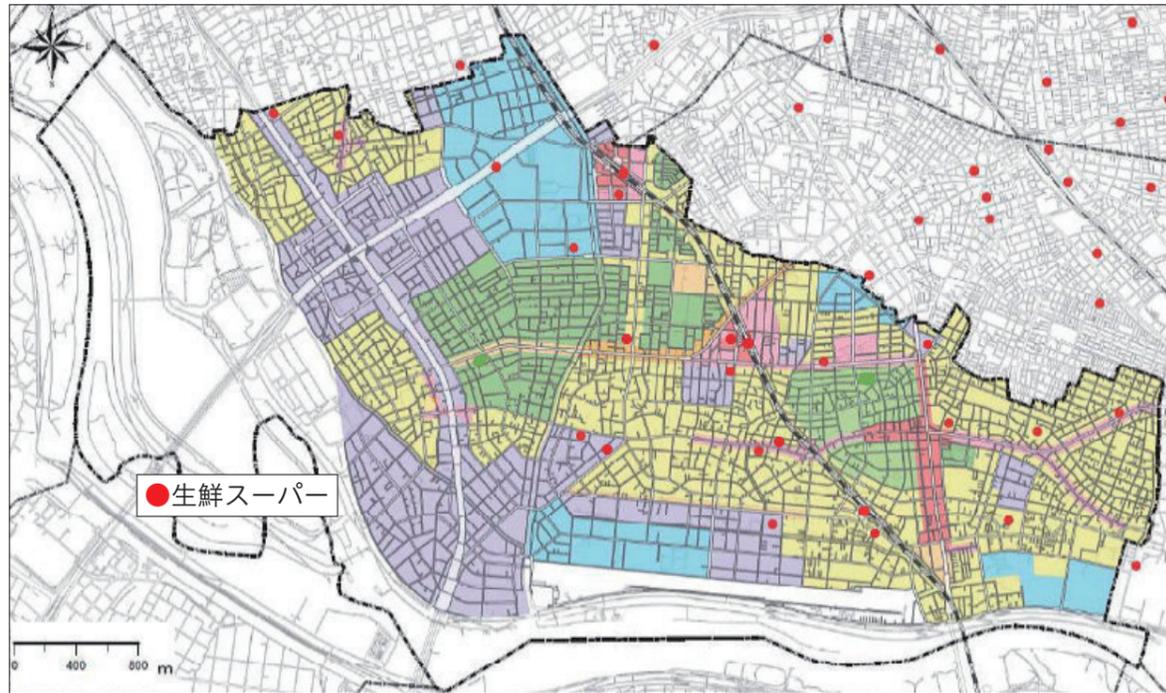


図2-60 生鮮スーパーの立地状況(令和5年(2023年)7月時点)

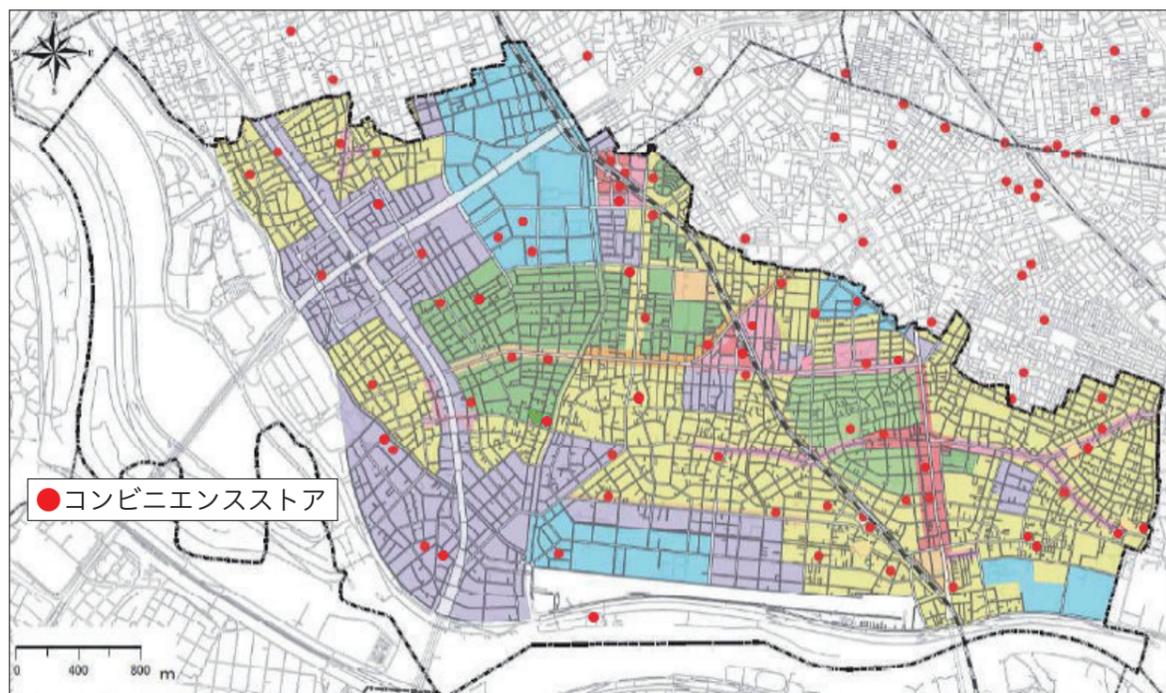


図2-61 コンビニエンスストアの立地状況(令和5年(2023年)7月時点)

【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。

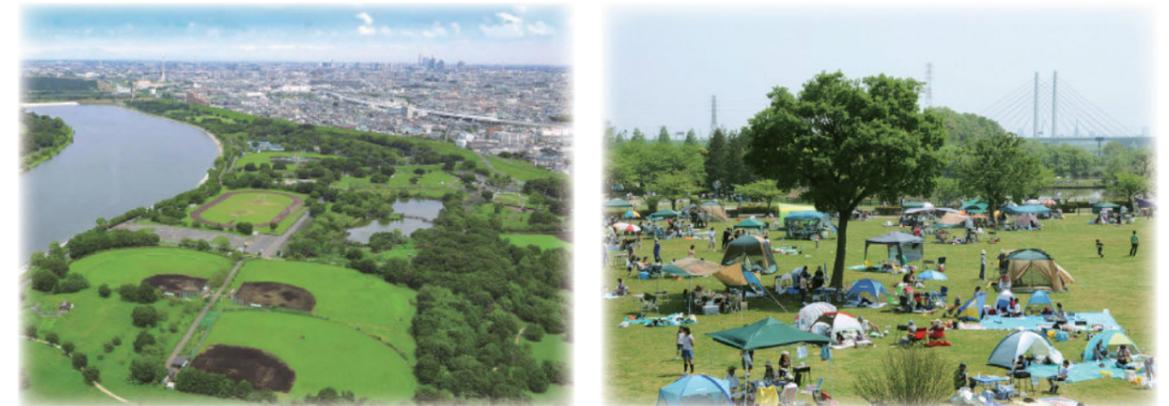


図2-62 彩湖・道満グリーンパーク

●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」が交差点で多く発生していますが、人対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。

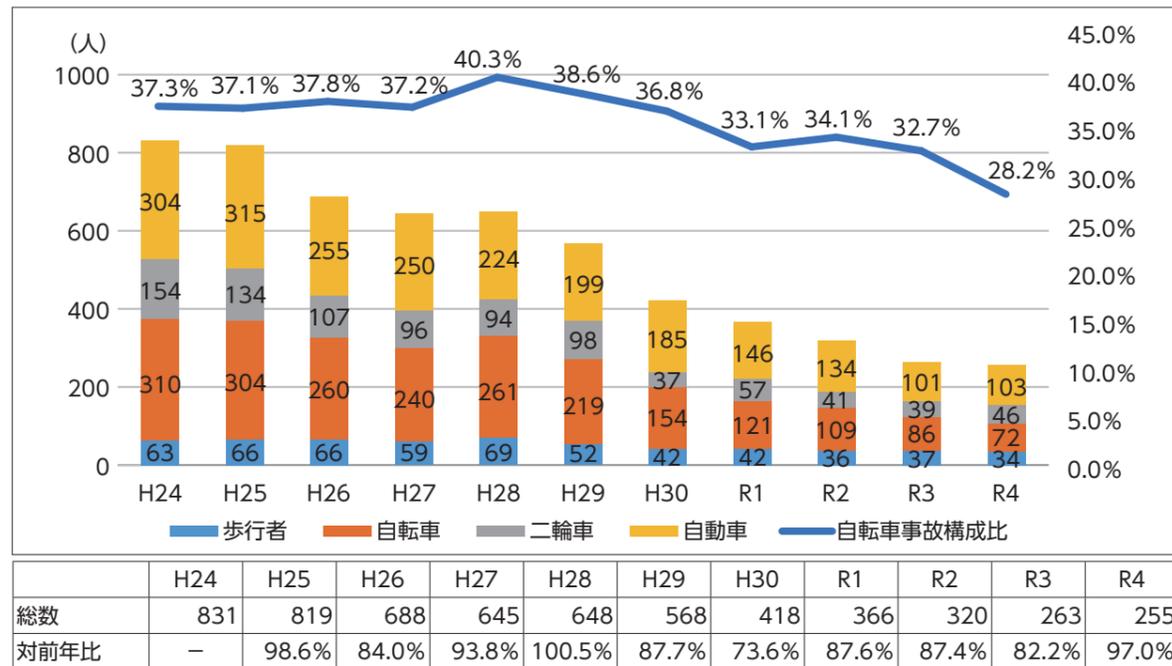


図2-64 市内における状態別交通事故死傷者数の推移
【戸田市交通事故発生状況 ※各年1月~12月データ】

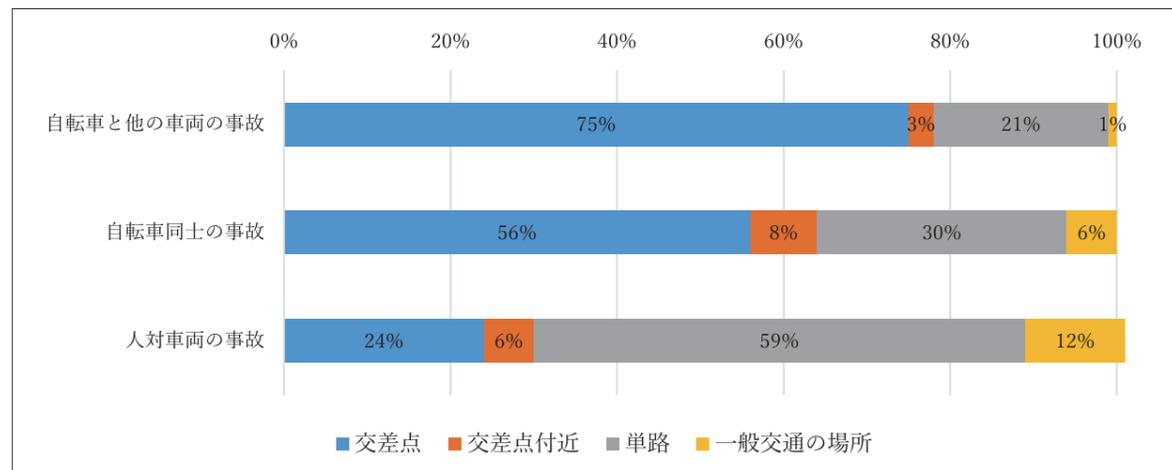


図2-65 自転車関連事故の発生場所
【埼玉県警察提供の事故データ】



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:埼玉県警事故マップ】

(2) 運転免許証自主返納の状況

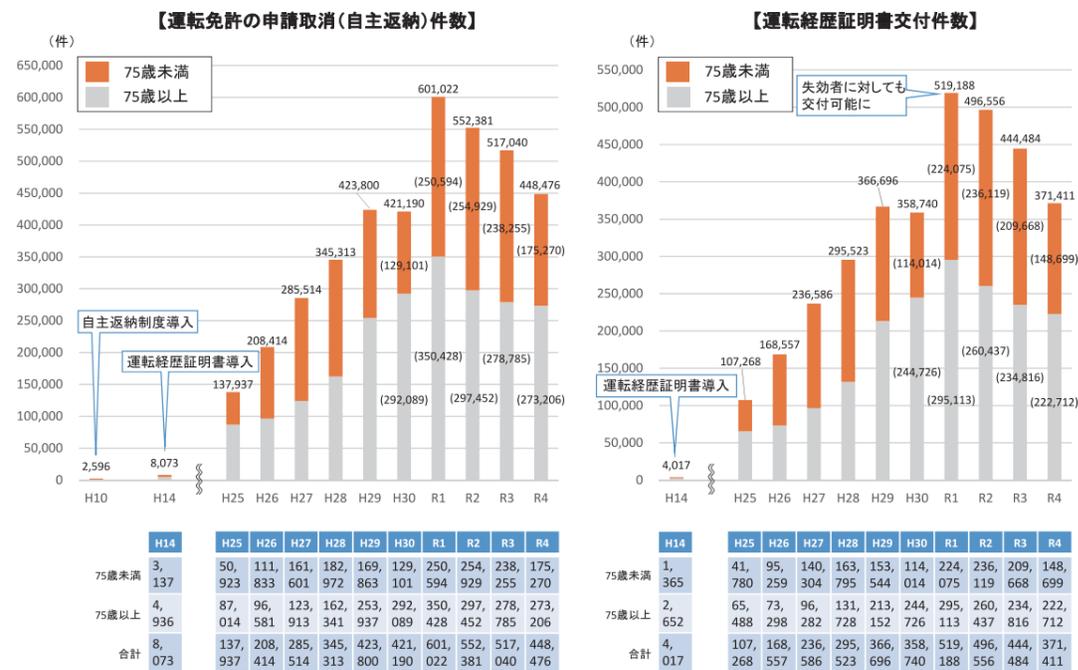
① 運転免許証の自主返納件数

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。

運転免許の申請取消(自主返納)件数と運転経歴証明書交付件数の推移



※平成10年は年齢別による統計を実施していない

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】

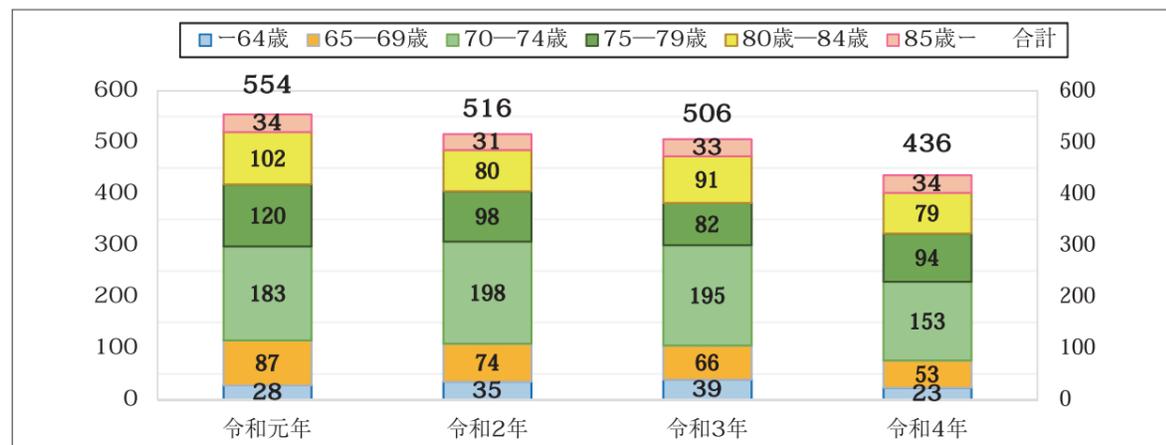


図2-68 戸田市における自主返納人数

【埼玉県警察提供資料データ】

② 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)

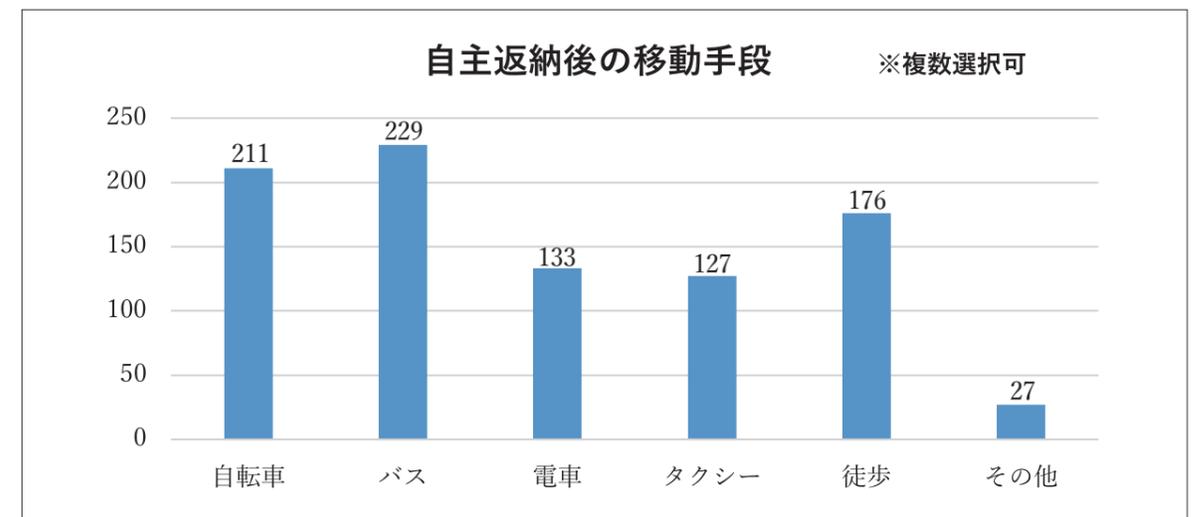


図2-69 運転免許証自主返納後の主な移動手段

(3) 自転車ルール・マナーの市民意識

① 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。

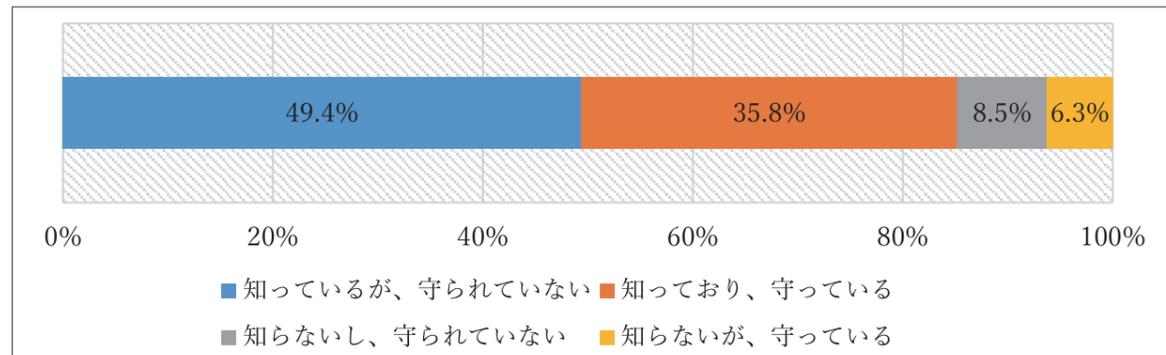


図2-70 自転車安全利用五則の認知・遵守度
【出典：戸田市自転車利用に関するWEB アンケート(令和5年2月～3月実施)】

② 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。

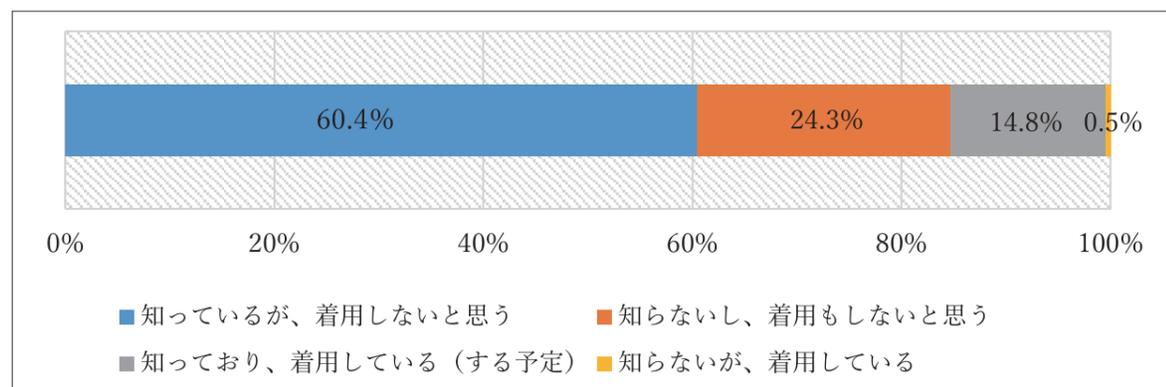


図2-71 自転車ヘルメット努力義務化の認知・遵守度
【出典：戸田市自転車利用に関するWEB アンケート(令和5年2月～3月実施)】

【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が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」等の安全認証が付きし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】 ※申請書兼請求書には印鑑が必要です。

- 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

①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

②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

③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	
交付	令和 年 月 日		
小学校卒業まで有効		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

④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

⑤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、加入義務を知りながら、「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

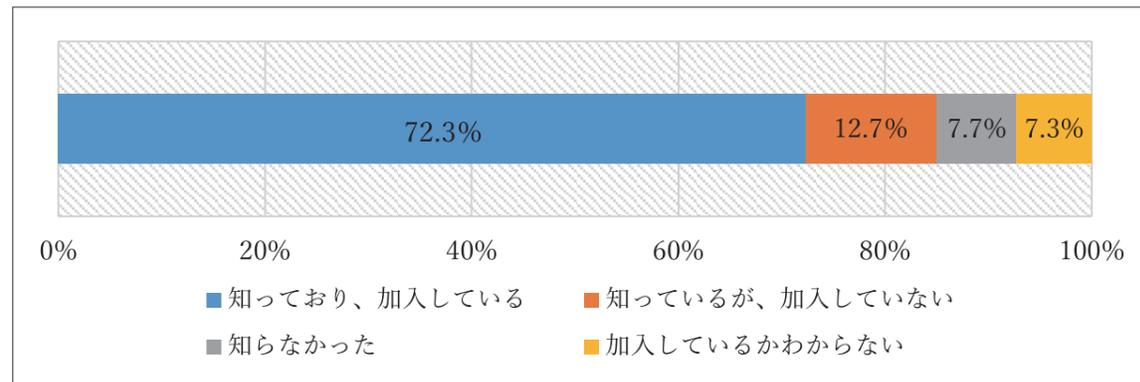


図2-78 自転車損害保険等加入義務の認知度・加入率

問 自転車損害保険等に加入しない理由は何か

(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)

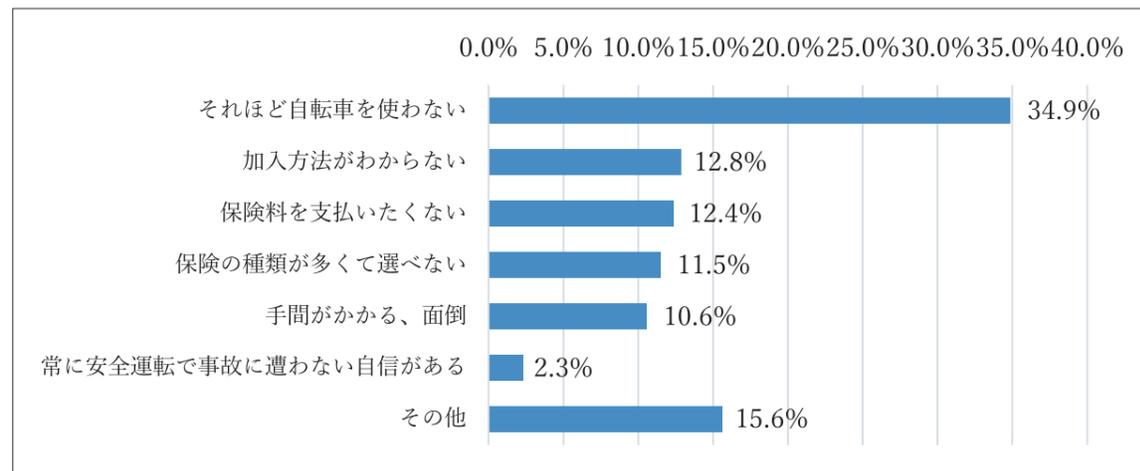


図2-79 自転車損害保険等に加入しない理由

【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(※)	実施回数
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。

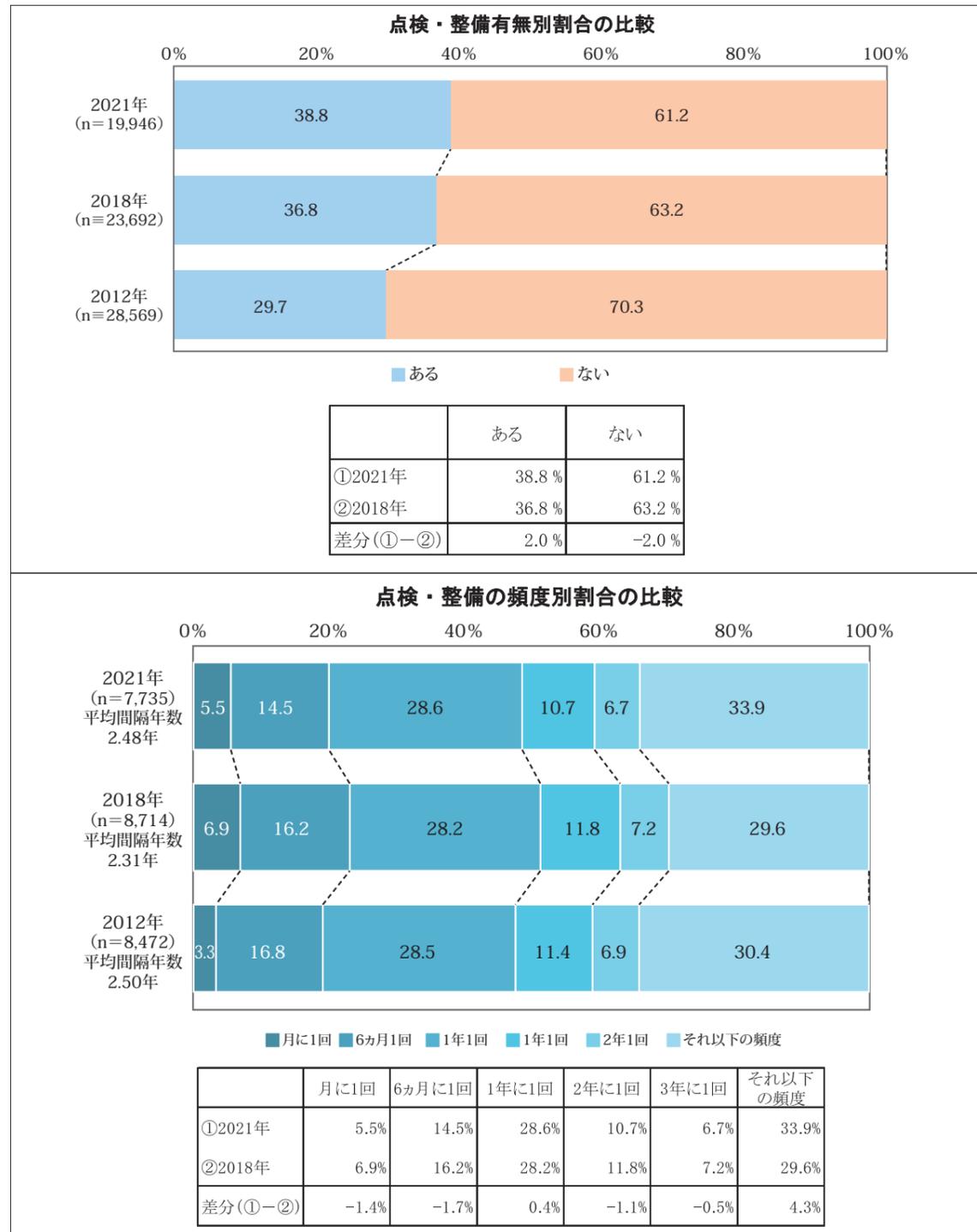


図2-80 自転車点検整備の有無と頻度

【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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度は20代以下から60代までの各年代で6割以上の方が週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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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増加している

7	健康増進	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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ボートコースなど、サイクリングを楽しめるスポットがある
9	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ・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割以上の人が認知はしているが、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割以上の人が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

- ①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
- ②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
- ③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
- ④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
- ⑤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

- ①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
- ②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
- ③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
- ④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
- ⑤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

- ①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
- ②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
- ③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
- ④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

- ①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
- ②市営自転車駐輪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
- ③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
- ④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
- ⑤今後費用の増大が見込まれる市営自転車駐輪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