

上尾市自転車のまちづくり基本計画

「自転車のまち“あげお”～自転車 de “元気” “健康” “ハッピー”～」



「乗って 暮して 楽しい 自転車のまち」

井上 あや（西中学校）



上尾市

〈目次〉

1. はじめに	1
2. 基本計画策定の趣旨	3
(1) 自転車のまちづくりの必要性	
(2) 基本計画策定の目的	
(3) 計画期間	
(4) 上位計画との関係	
3. 自転車利用のメリット	8
(1) 手軽で便利	
(2) 渋滞がなく早い	
(3) 健康的で環境に優しい	
(4) 経済的で安い	
(5) ゆっくり走れて楽しい	
4. 上尾市の特性（強み）	11
(1) 自転車利用が多いまち	
(2) 自転車利用に適した平坦でコンパクトなまち	
(3) 自転車利用に適した地域資源があるまち	
5. 現状と課題	14
(1) 自転車を取り巻く現状と課題	
(2) 国における自転車施策の現状	
(3) 上尾市における自転車施策の現状と課題	
6. 「自転車のまち“あげお”」の目標・ビジョン	35
(1) 自転車が快適に利用できるようなまち	
(2) 自転車マナーが良く安心・安全なまち	
(3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち	
7. 自転車のまちづくりの基本方針	47
(1) 「自転車のまち“あげお”」の将来像	
(2) 「自転車のまち“あげお”」のコンセプト	
(3) 「自転車のまち“あげお”」の目標値	
8. 重点事業	51
(1) 自転車が快適に利用できるまち	
(2) 自転車マナーが良く安心・安全なまち	
(3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち	
9. 「自転車のまち“あげお”」を目指して	57
(1) 実施に向けた取組み	
(2) 推進体制	
(3) 進捗管理	

1. はじめに



「”元気サイクルタウン” あげお」
山越 奏（大谷小学校）

1. はじめに

自転車は市民にとって身近な移動手段として、通勤・通学・買い物・スポーツ・レジャー等、広く日常生活で利用されてきました。

近年、健康志向や環境保全、災害時の移動手段として、自転車の利用が注目されています。

このようなことから、自転車の活用をまちづくり計画に位置付け、自転車走行空間整備やコミュニティサイクルなど様々な取り組みを積極的に展開する自治体も増えています。

本市でも、「上尾市都市計画マスタープラン2010」に将来都市ビジョンとして「質の高い居住環境と自転車のまち あげお」を位置づけ、市民・事業者・行政の協働の理念の下、自転車施策を推進し、住んでいてよかった・住んでみたいと感じられる魅力あるまちづくりに取り組むため「上尾市自転車のまちづくり基本計画」を作成しました。

この計画は、2023年度（平成35年度）までの10年間を計画期間として、「自転車のまち“あげお”」の基本となる3つの目標・ビジョンと、2023年度の将来像を示す「基本方針」、課題解決のために特に今後10年間重点的に取り組む「重点事業」などを定めたものです。これから、産・学・官・民協働により「自転車のまち“あげお”」を目指し、各種施策を着実に展開してまいりたいと考えております。

結びに、この基本計画を取りまとめていただきました「上尾市自転車のまちづくり協議会」の皆様はじめ、貴重なご意見をお寄せいただきました市民の皆様から感謝を申し上げますとともに、本計画の実現に向けて、さらなるご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。



平成26年3月

上尾市長

島村 豊



「未来の自転車スマートシティあげお」

外山 康生（鴨川小学校）

2. 基本計画策定の趣旨

2. 基本計画策定の趣旨

(1) 自転車のまちづくりの必要性

①都市計画マスタープランの位置づけ

本市では、平成 23 年 3 月に「上尾市都市計画マスタープラン 2010」を策定し、将来都市ビジョンを「質の高い居住環境と自転車のまち あげお」と定めました。

ここでの「自転車のまち」とは①自家用車に過度に依存しない街づくり、②地球環境に配慮した街づくり、③健康増進の街づくりの視点に基づき、本市の特徴と強みを活かした街づくりを目指しています。

上尾市都市計画マスタープラン2010

将来都市ビジョン

「質の高い居住環境と自転車のまち“あげお”」

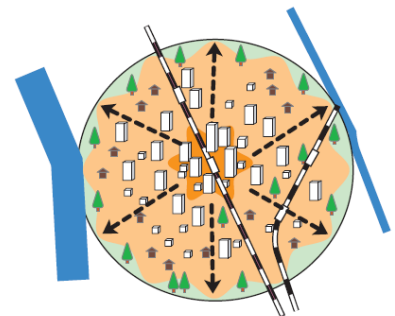
1) 質の高い居住環境

- ①日常生活圏を大事にする地域づくり
- ②美しくゆとりある都市づくり
- ③活力のある都市づくり

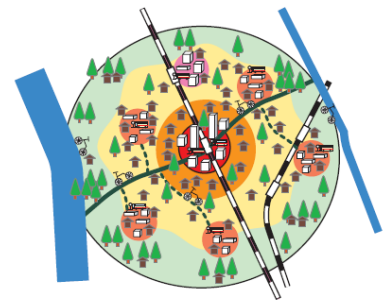
2) 自転車のまち

- ①自家用車に過度に依存しない街づくり
- ②地球環境に配慮した街づくり
- ③健康増進の街づくり

従来型の市街地拡大による都市形成イメージ



質の高い居住環境と自転車のまち あげお
都市づくりのイメージ図



都市として進むべき
方向性の転換

②人々の生活を支える大切な交通手段

本市の自転車利用の割合は全国や埼玉県と比較しても非常に高くなっており、今後ますます高齢化が進むにつれ、更に重要な交通手段となることが見込まれます。

平成 22 年度国勢調査のデータ（図 1）によると、市内における自転車利用の割合は非常に多く、交通手段の中で 41%を占め、2 番目に多い自動車の 31%と比較しても人々の生活に根付いた交通手段といえます。

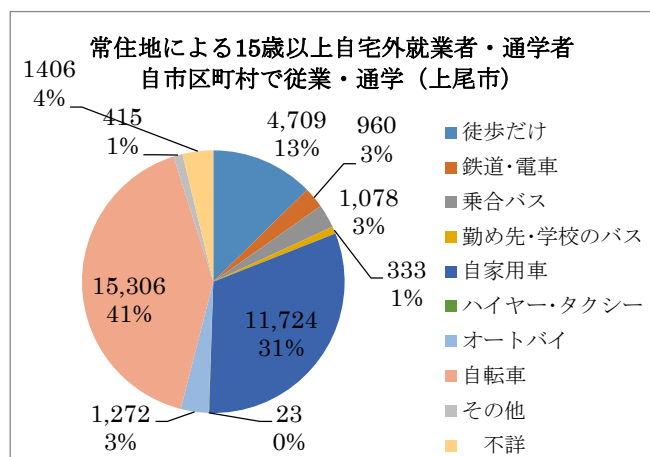


図 1 平成 22 年度国勢調査

平成 20 年度に実施した上尾市市民意識調査の結果（図 2）では、「歩行者が安全・快適に歩けるように（61.9%）」に次いで、「自転車の利用を便利に（45.7%）」という結果になっており、市における今後の交通対策の重点として、自転車は市民から望まれている交通手段であるといえます。

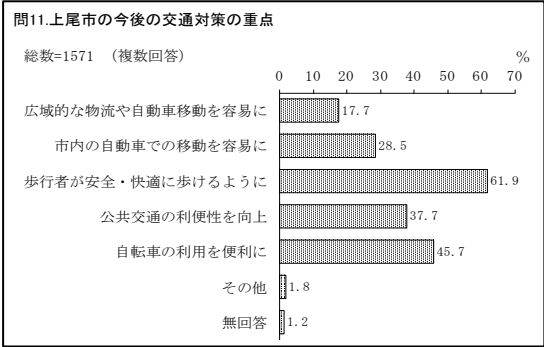


図 2 平成 20 年度上尾市市民意識調査

③超高齢社会に適応した総合的なまちづくり

市の高齢化率は、平成 23 年度に 21% を超えて超高齢社会に突入し、平成 25 年 10 月現在 23.2%（図 3）となっています。平成 32 年度には高齢化率は 28% に達するとともに、65 歳以上 75 歳未満の前期高齢者と 75 歳以上の後期高齢者の人口が逆転し、更に高齢化が加速していくと予測されています。（図 4）

超高齢社会に適応するためには、ハード施策とソフト施策を連携させた総合的なまちづくりをしていかなければなりません。公共交通との連携を図ることにより自家用車への依存度を減らしたり、健康づくりの視点を取り入れ徒歩や自転車による移動を推進したりすることで、生活習慣病予防や買物難民の防止を図ることが肝要です。

	H21	H22	H23	H24	H25
総人口	226,554	227,074	227,368	227,431	228,064
高齢化率	19.9%	20.6%	21.1%	22.2%	23.2%
0 歳～14 歳	31,955	31,547	31,103	30,638	30,218
15 歳～64 歳	149,408	148,863	148,287	146,252	144,843
65 歳以上	45,191	46,664	47,978	50,541	53,003

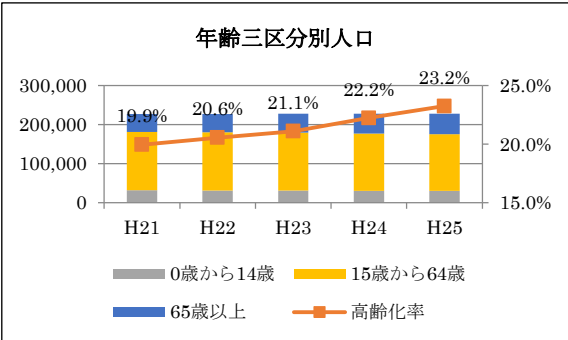


図 3 年齢三区分別人口（庶務課 いずれの年も 10 月現在）

	高齡化の推移と将来推計								
	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成47年
総人口	194,947	206,090	212,947	220,232	223,926	225,319	223,945	220,180	207,715
高齢化率	6.6%	8.6%	11.8%	16.1%	20.8%	25.6%	27.9%	28.8%	32.4%
高齢者人口 (65歳以上)	12,906	17,770	25,028	35,558	46,667	57,652	62,507	63,326	67,354
前期高齢者 (65～74歳)	8,291	11,355	16,426	23,714	29,831	33,015	29,795	24,234	28,432
後期高齢者 (75歳以上)	4,615	6,415	8,602	11,844	16,836	24,637	32,712	39,092	38,922

資料：平成22年までは国勢調査
平成27年以降は「日本の市町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」「(平成17年国勢調査人口を基準に推計)」

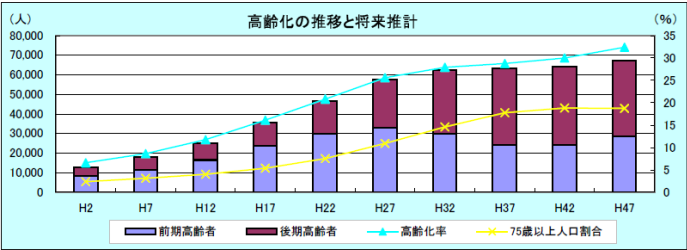


図 4 高齡化の推移と将来推計

(2) 基本計画策定の目的

都市計画マスタープランに掲げた「自転車のまち“あげお”」の実現を目指し、ハード施策からソフト施策まで総合的な自転車施策を横断的に展開することが基本計画策定の目的です。

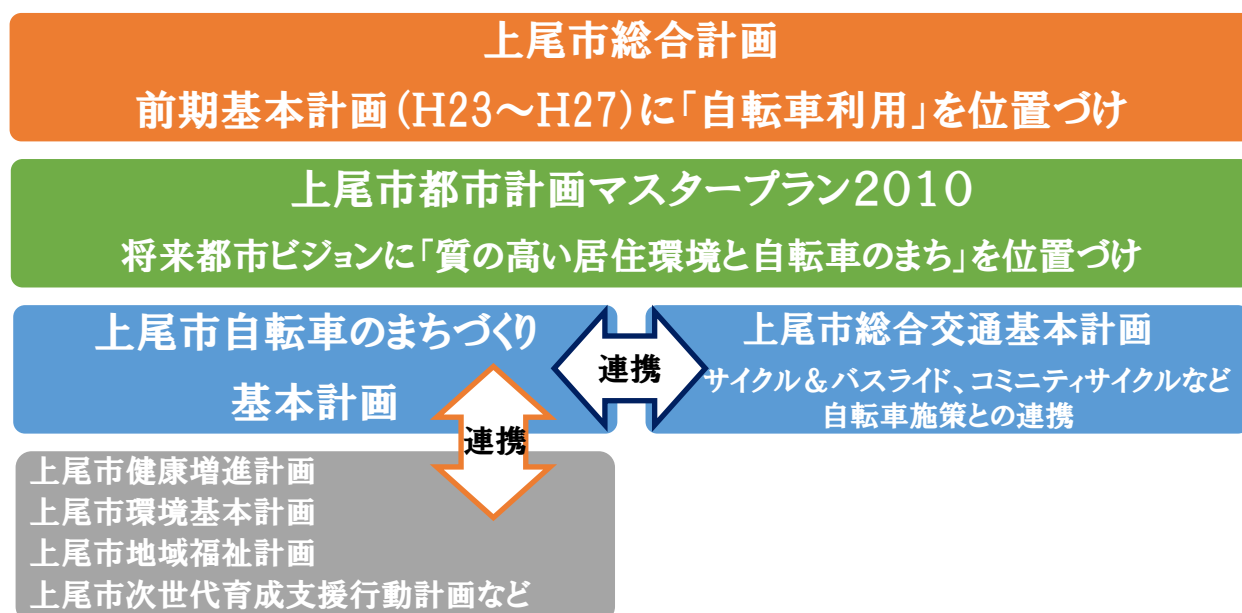


(3) 計画期間

平成26年度を初年度とし、計画期間は10年間とします。また、最終年度の平成35年度には国の制度や社会情勢の変化等を鑑みて基本計画の見直しを検討します。



(4) 上位計画との関係



〈上尾市総合計画〉

第5次上尾市総合計画の前期基本計画では、快適な都市空間づくりの1つに自転車利用が位置付けられています。

環境面だけでなく健康増進の観点から、自転車走行空間の整備、公共交通との連携、自転車利用ルールの啓発や駐輪場の整備・充実など、自転車利用の促進のための施策を、市民・事業者・行政が連携し、計画的かつ効率的に講じる必要性が明記されています。

③. 快適な都市空間づくり

3-2. 交通環境の充実と維持管理

3-2-4. 自転車利用

市民安全課・まちづくり計画課・道路整備課

現況と課題

- 上尾市都市計画マスタープラン2010の将来都市ビジョンである“質の高い居住環境と自転車のまち”を実現するため、「自転車道ネットワーク形成及び歩行環境改善路線」の積極的な整備推進が望まれます。第二次上尾市環境基本計画でも「歩行・自転車利用促進」が位置付けられており、これらの計画に基づく整備促進は緊急の課題です。☞施策1)へ
- 自転車利用の促進は、環境面だけではなく健康増進による効果も期待できます。一方で増加する放置自転車等への対策の強化や、的確な分析に基づく自転車駐車場の適正配置などについて、市民・事業者・行政が連携し、計画的かつ効果的な対策を講じる必要があります。☞施策2)へ

関連計画

上尾市都市計画マスタープラン2010(平成23～42年度)

〈上尾市都市計画マスタープラン2010〉

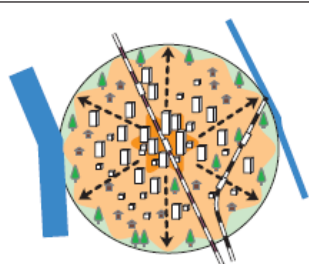
上尾市都市計画マスタープラン2010では、20年後の将来都市ビジョンを「質の高い居住環境と自転車のまち“あげお”」と掲げ、重点プロジェクトの1つに「自転車のまち環境整備プロジェクト」が位置づけられています。

1. 将来都市ビジョン

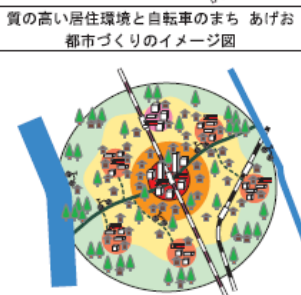
前章で述べた上尾市の都市計画における新たな課題を踏まえ、本市の特徴と強みを活かした将来都市ビジョンを次のように定めます。

「質の高い居住環境と自転車のまち あげお」

従来型の市街地拡大による都市形成イメージ



都市としての
方向性の転換
進むべき



2) 自転車のまち

① 自家用車に過度に依存しない街づくり

市街地の無秩序な拡大を抑制して公共交通の効率化を図るとともに、できるだけ徒歩や自転車での移動により生活の必要を満たせるような、自家用車に過度に依存しない街づくりを目指します。

徒歩や自転車で安心・安全な移動ができるように、歩行者の安全を確保した上で、利便性が高く快適な自転車利用環境のネットワークを構築します。

② 地球環境に配慮した街づくり

地球環境問題の観点からCO2の発生抑制に資するため、過度な自動車利用による環境負荷の軽減を図り、徒歩や自転車、公共交通の利用を促進し低炭素型の街づくりを目指します。

③ 健康増進の街づくり

市民が徒歩や自転車で積極的にまちや郊外に出て楽しく暮らせる街づくりを目指し、健康増進に資する都市を構築します。

3. 重点プロジェクトの推進

都市計画マスタープランに掲げた目標を実現する上で、都市戦略上重要となる取組みを「重点プロジェクト」として位置づけます。都市政策的観点から緊急性・重要性が比較的高く、都市づくりにおける先導的役割が期待されるものであり、特に庁内横断的に取り組む必要性が高いものを選定します。

1) 自転車のまち環境整備プロジェクト

■目的

「都市と自然の回遊軸・回遊路」における走行空間の整備をはじめとした自転車利用環境の充実のため、より詳細な計画策定とそれに続く事業の実施を、行政・企業・市民の協働の下に進めます。



「安全がいい！」
岩楯 歩美（大谷小学校）

3. 自転車利用のメリット

3. 自転車利用のメリット

自転車利用を促進する効果は多岐にわたりますが、手軽で便利、経済的で安い、渋滞がなく早い、健康的で環境に優しい、ゆっくり走れて楽しいことが自転車利用のメリットとして挙げられます。

(1) 手軽で便利

平成25年10月に実施した市民アンケート結果(図5)によると、自転車を利用する人のなかで1番多い理由は手軽に利用できることとなっています。

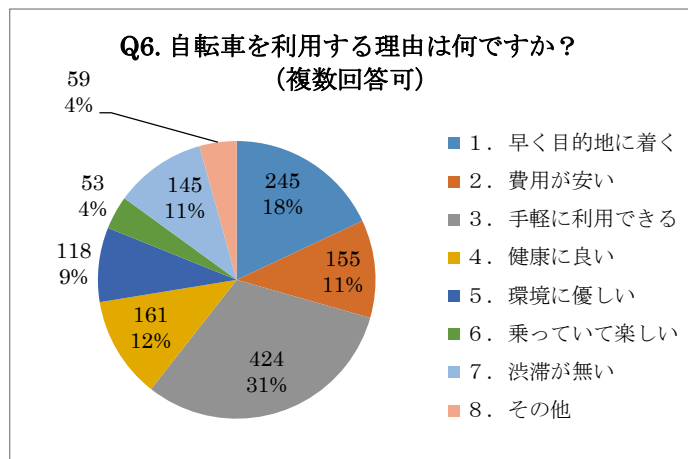


図5 市民アンケート結果

(2) 渋滞がなく早い

国土交通省の資料(図6)によると、5km以内の移動では自転車は最も所要時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段となっています。

また、市民アンケート結果(図5)にあるとおり、交通渋滞がなく、目的地に早く到着できることが自転車を利用する理由の1つであり、メリットといえます。

都市交通の手段としての自転車の特徴

国土交通省の資料によると、自転車は5km程度の短距離の移動において、鉄道や自動車を始めとした他の手段よりも所要時間が短く、都市交通として最も効率的な移動手段とされています。

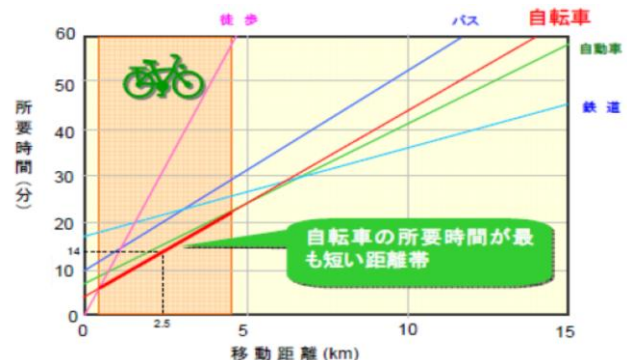


図6 国土交通省資料

(3) 健康的で環境に優しい

適度に自転車に乗ることは健康的かつ、温室効果ガスを発生させないため環境に優しいというメリットがあります。

自転車の健康効果として、長時間の有酸素運動により、脂肪が燃焼するダイエット効果が得られます。足腰を効果的に鍛えることができるので、転倒予防にもなります。また、ウォーキングでは体重の3倍の負荷が膝にかかるのに対して、自転車は体重以下の負荷であり、膝の関節に優しいというメリットもあります。

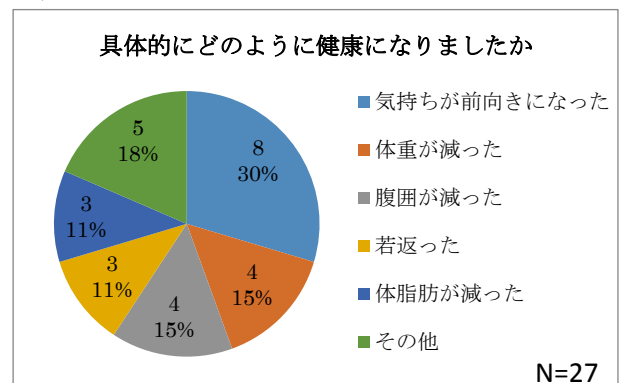


図7 自転車健康モニターアンケート結果

市で実施した自転車健康モニターのアンケート結果では、体重の減少など身体的効果のほかに、気持ちが前向きになるなどの精神的効果が見られました。(図7)

比較項目	自転車	ジョギング・徒歩	スイミング
場所の制約	自由	自由	限定(プール・海)
時間の制約	自由	自由	限定(泳げる時間)
行動範囲	広い	狭い	非常に狭い
運動持続時間	長時間	長くは続かない	比較的短い
膝・腰に悪い人	可能(体重の3割)	困難(体重の5～6倍)	可能(歩行で体重の1/2～1/3)
医学的安全性	高い	比較的高い	制約(血圧、狭心症等)

図8 自転車と他の運動形態との比較（出典「成功する自転車のまちづくり」古倉宗治）

（４）経済的で安い

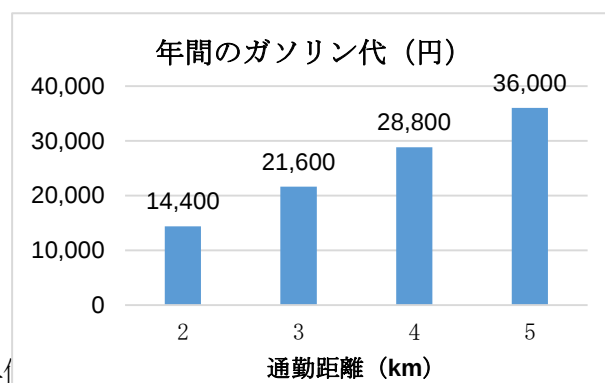
自転車にはガソリンなどの燃料が不要で、税金も非課税となっているため、経済的であるというメリットがあります。

仮に、片道5kmの通勤を自家用車で1年間通勤した場合に要するガソリン代は、36,000円となります。（図9）その他に車検、自動車保険や自動車税の費用が発生します。今後、原油高や円安などによって、ガソリン代が上昇すると、更に多くの費用が必要となりますが、自転車に転換すればこれらの費用は不要になります。

通勤距離 (km)	年間総距離 (km/年)	ガソリン (ℓ)	年間費用 (円)
2	960	96.0	14,400
3	1,440	144.0	21,600
4	1,920	192.0	28,800
5	2,400	240.0	36,000

図9 車通勤における費用試算

※通勤日数を週5日、燃費10km/ℓ、ガソリン単価



（５）ゆっくり走れて楽しい

自転車は、自分のペースで景色を楽しみながら走ることができる乗り物です。

最近では、余暇活動として、サイクリングを楽しむ人が増加しています。（図10）

子どもから高齢者までが楽しめることは、他の乗り物にはない自転車の魅力の1つであります。

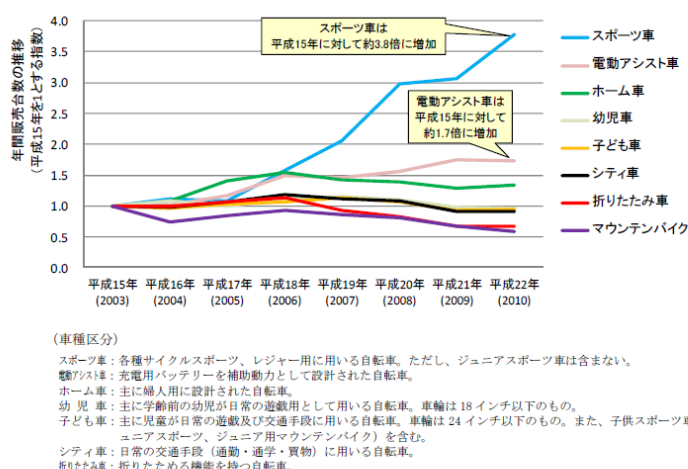


図10 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間1店あたり）



「” 元気サイクルタウン” あげお」

高橋 彩久良（上尾小学校）

4. 上尾市の特性（強み）

4. 上尾市の特性（強み）

（1）自転車利用が多いまち

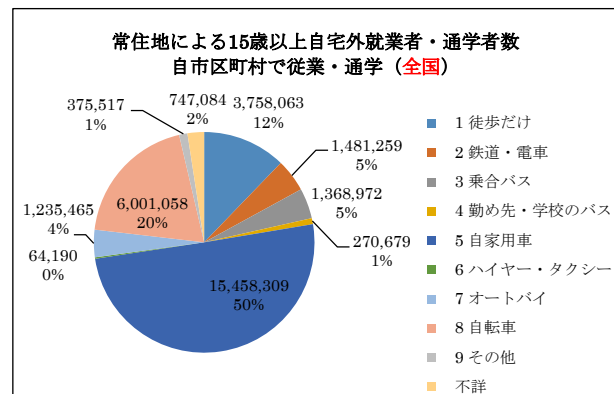
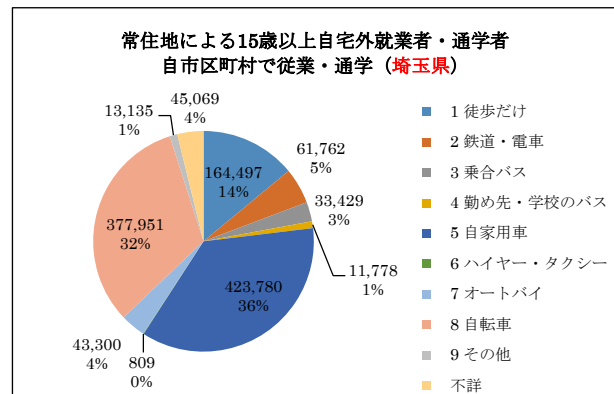
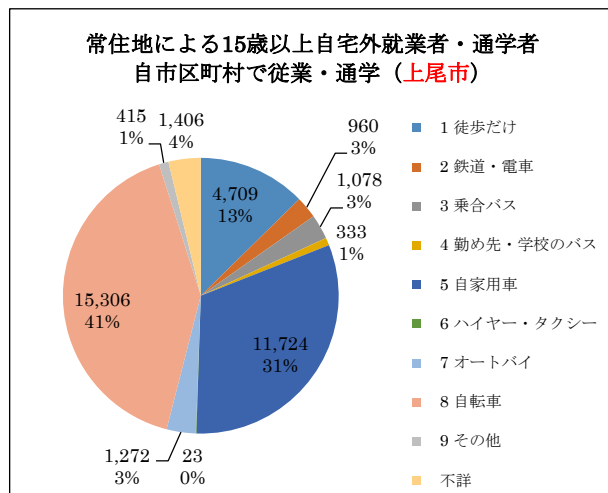
本市は、首都東京から 35km 圏内に位置しており、上尾駅や北上尾駅まで自転車でアクセスし、電車で通勤・通学する人が多いです。通勤・通学における自転車利用の割合は、上尾市が 23%、埼玉県が 20%、全国が 15%となっています。また、市内利用に限ると、上尾市が 41%、埼玉県が 33%、全国が 21%となっています。（図 11）

上尾市の自転車利用の割合（交通分担率）は全国や埼玉県と比較しても非常に高く、自転車利用が多いまちといえます。

	上尾市	埼玉県	全国
全体	23%	19%	15%
市内	41%	32%	20%
比率（※）	1.30	0.89	0.39

※市内で就業・通学している者の自転車／自家用車の比率

図 11 自転車利用の割合（交通分担率）

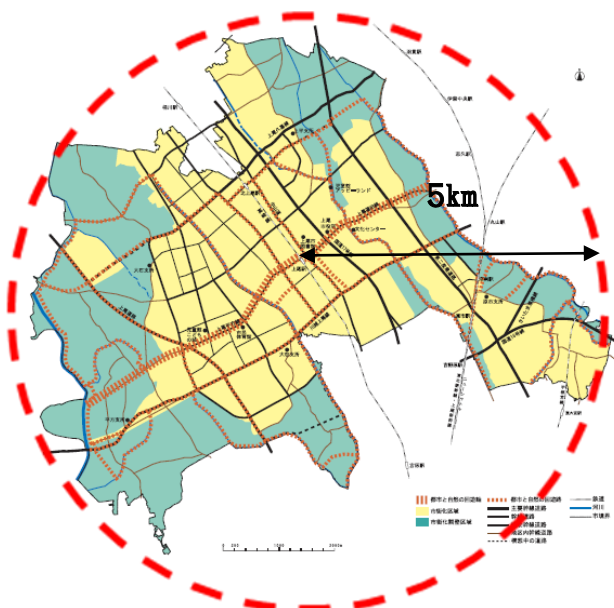


（2）自転車利用に適した平坦でコンパクトなまち

本市の面積は 45.55 km²、市域は、南北に 9.5km、東西に 10.5km に広がり、半径 5 km の円を描くと、ほぼ全体が収まるコンパクトなまちです。

また、大宮台地のほぼ中央に位置した平坦な地形で、自転車利用に適したまちです。

こうした上尾市の地理的メリットを生かしたまちづくりを考えた場合、5 km 以内の移動で最も効率的な自転車利用を推進することは当然のことといえます。



(3) 自転車利用に適した地域資源があるまち

本市には、ブリヂストンサイクル(株)、上尾サイクリングロードや榎本牧場など、自転車利用に適した地域資源が多く存在します。

① ブリヂストンサイクル(株)

本市に本社を置くブリヂストンサイクル(株)は、昭和 35 年に上尾工場を新設して以来、日本有数の自転車メーカーとして知られています。

ブリヂストンアンカーサイクリングチームは世界の自転車大会で活躍し、会社には元オリンピック選手も在籍しています。



② 上尾サイクリングロード

荒川沿いの上尾サイクリングロードは、放牧する牛を間近で見ることができ、牧歌的な風景が楽しめるコースとして知られています。

休日には、多くの自転車愛好家(サイクリスト)が県外・市外からサイクリングロードを目指して訪れます。



③ 農業法人榎本牧場

上尾サイクリングロード沿道の農業法人榎本牧場は、サイクリストや家族連れなど年間 8～10 万人が訪れる観光スポットとして有名です。





「安全に楽しく走れる町」
山口 紗弥（大石小学校）

5. 現状と課題

5. 現状と課題

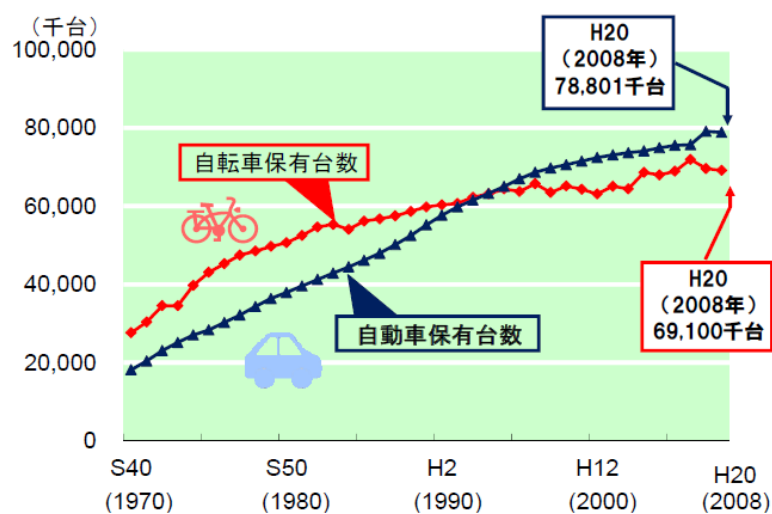
(1) 自転車を取り巻く現状と課題

①自転車の利用実態

近年、健康増進を目的として、通勤等に自転車を利用する人が増えています。また、東日本大震災以降、節電意識の高まりや、災害時の交通手段として注目が高まる中、自転車利用者の増加傾向は顕著になっています。

自転車の保有台数は、年によって増減はあるものの、中期的には増加傾向にあり、平成20年には約6,900万台となっています。

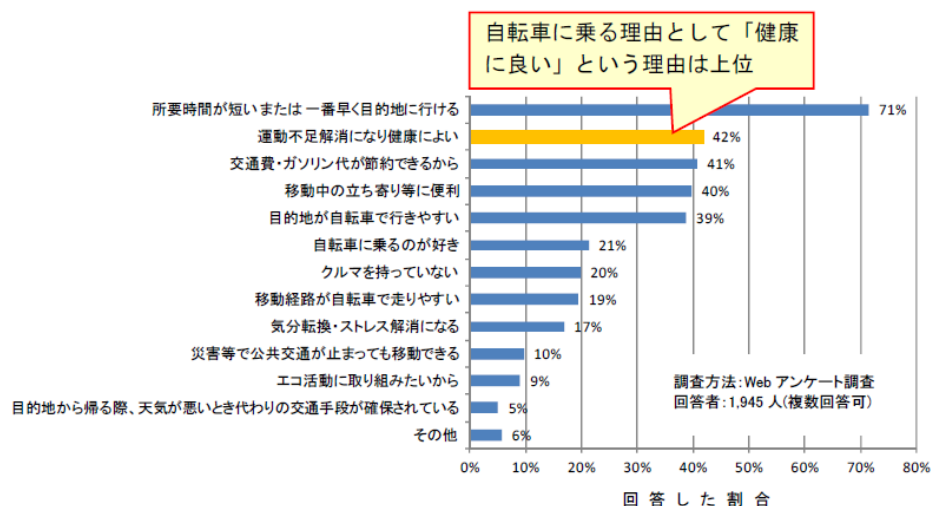
また、車種別の販売台数の伸び率は、スポーツ車が平成15年の約3.8倍に増加しています。



【出典：自転車保有台数：(社)自転車協会資料、

自動車保有台数：道路統計年報2007～2010（国土交通省道路局）】

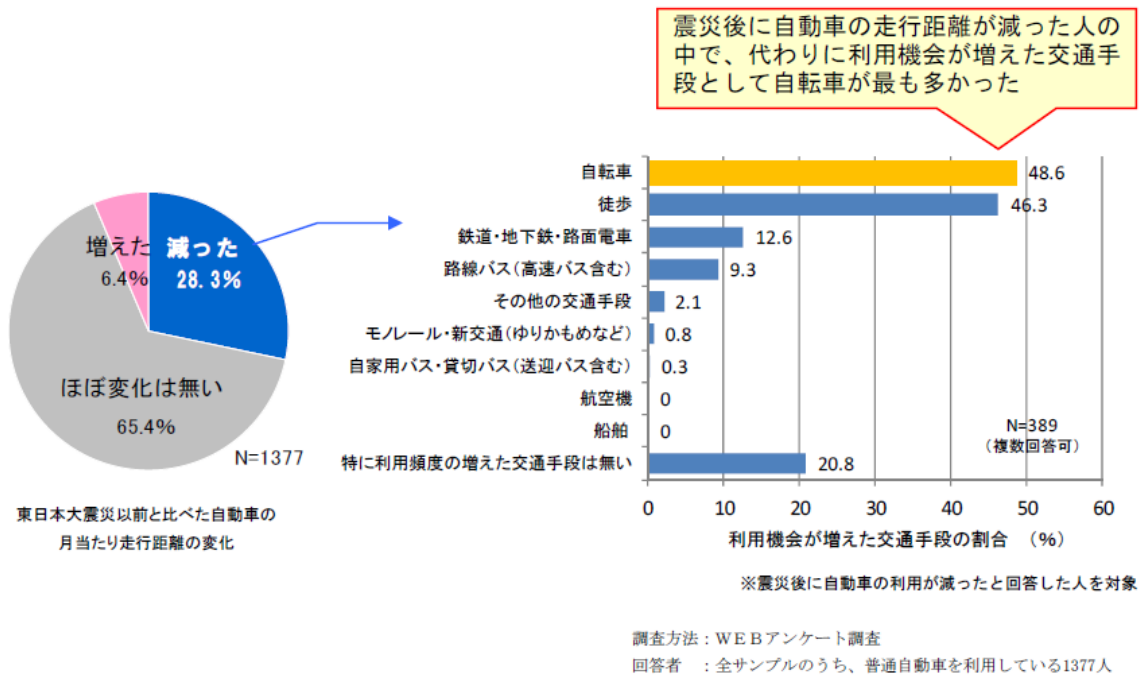
図1 自転車及び自転車保有台数の推移



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

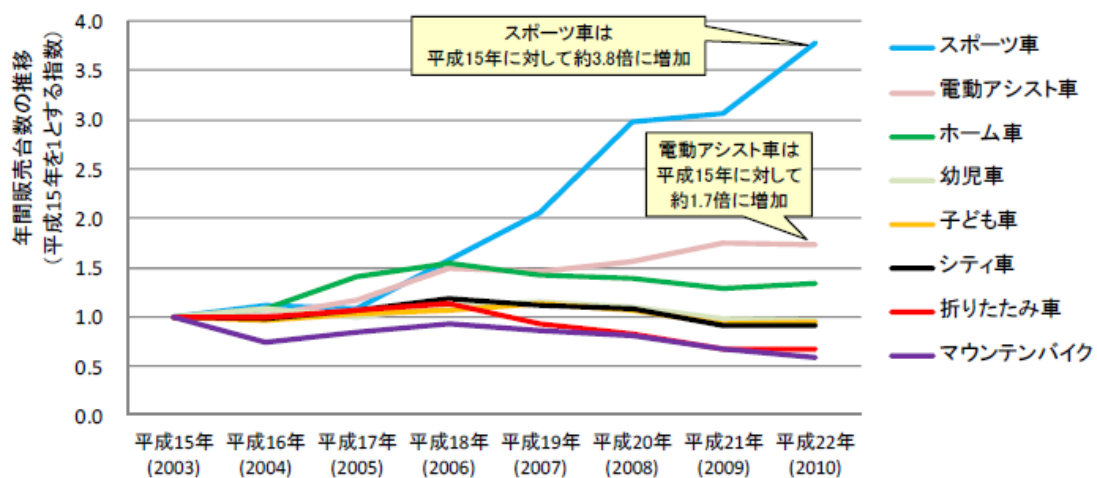
図6 自転車を利用する理由

(通勤や買い物などで主に自転車利用している人を対象にアンケート調査)



【出典: 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(1回目)(日本モビリティ・マネジメント会議)】

図7 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段



(車種区分)

スポーツ車: 各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。
電動アシスト車: 充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。
ホーム車: 主に婦人用に設計された自転車。
幼児車: 主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。
子ども車: 主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子供スポーツ車(ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク)を含む。
シティ車: 日常の交通手段(通勤・通学・買物)に用いる自転車。
折りたたみ車: 折りたたむための機能を持つ自転車。
マウンテンバイク: 荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。

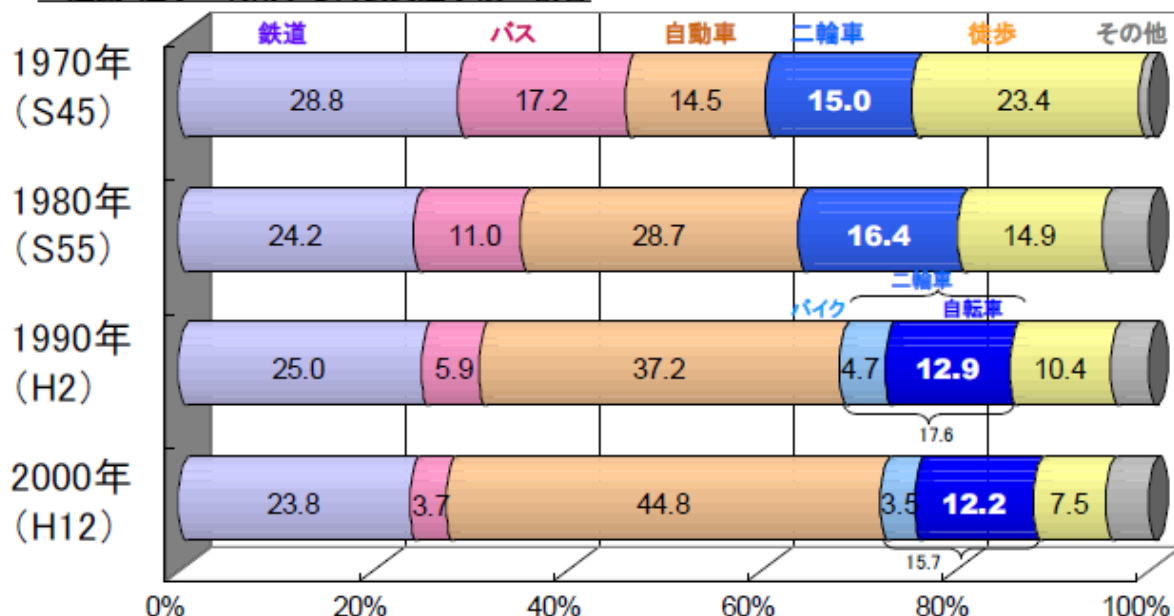
【出典: 自転車国内販売動向調査(財)自転車産業振興協会】

図9 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率(年間1店あたり)

② 通勤通学における交通手段の変化

過去 30 年間に代表交通手段はバス、徒歩が激減し、自動車の割合が増大しています。自転車は、2000 年調査では 12%を占め、ほぼ横ばいとなっています。

■通勤・通学に利用する代表交通手段の割合

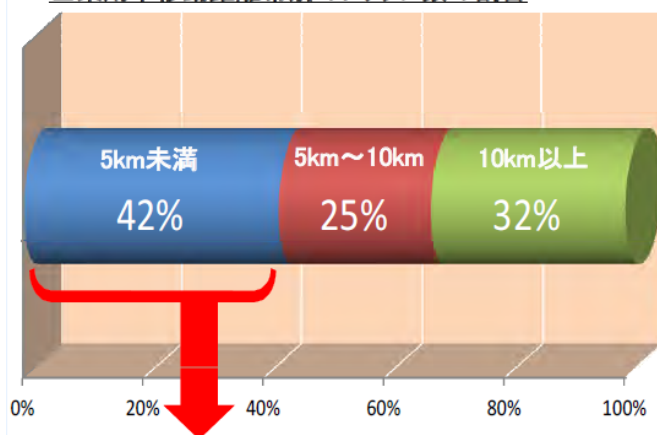


③自動車から自転車への転換可能性

乗用車による移動の 42%は、5 km 未満の移動となっています。

5 km 未満の交通手段の 2 割を自転車が占めていることから、自動車の 5 km 未満の一定程度は自転車へ転換する可能性を有しています。

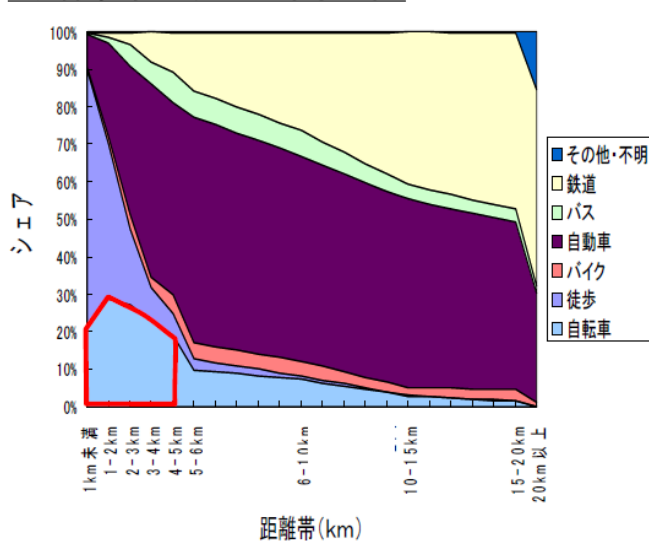
■乗用車移動距離帯別のトリップ数の割合



自転車への転換が期待される乗用車での移動

[出典:平成17年度道路交通センサス(国土交通省)]
※全国の乗用車種の平日全トリップを対象

■距離帯別の交通手段別利用割合



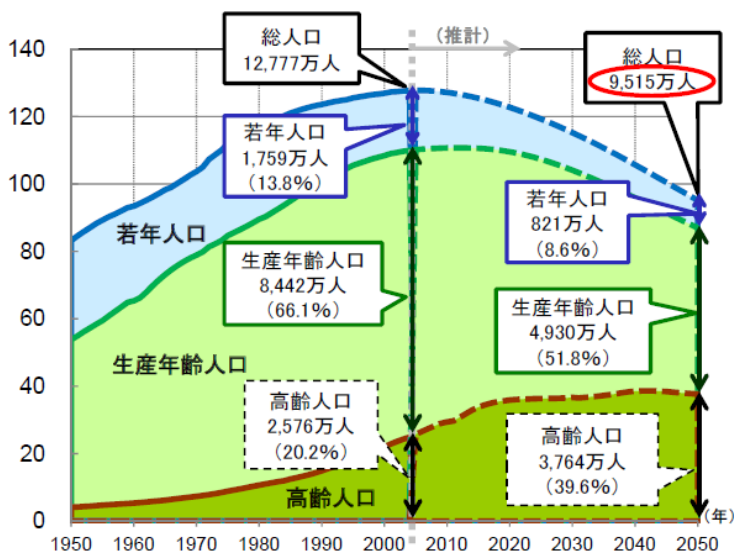
[出典:H17全国都市交通特性調査(全国PT)]
※6kmまでは1km刻み、6km以上は、5km刻みのみの集計中を直線で結んでいる。

④人口減少・少子高齢化を踏まえた移動手段の確保

2050年には人口が3,300万人減少（約25.5%減少）し、65歳以上の高齢人口が全体の約40%へ高まると予測されています。

特に東京圏はじめ都市部ほど高齢人口の増加傾向は強くなっています。

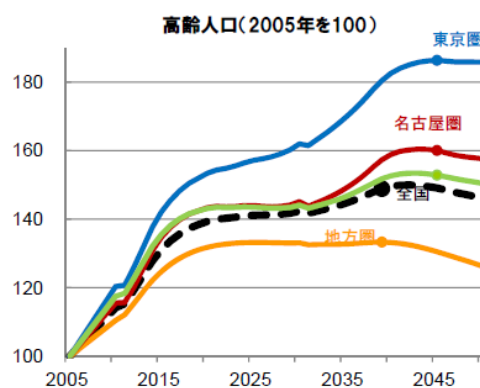
■年代別人口の推移



【出典】「国土の長期展望」中間とりまとめ概要 国土交通省国土計画局国土審議会政策部会長期展望委員会資料（平成23年2月）

（注1）「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口
（注2）（ ）内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合

■都市圏別高齢人口の推移

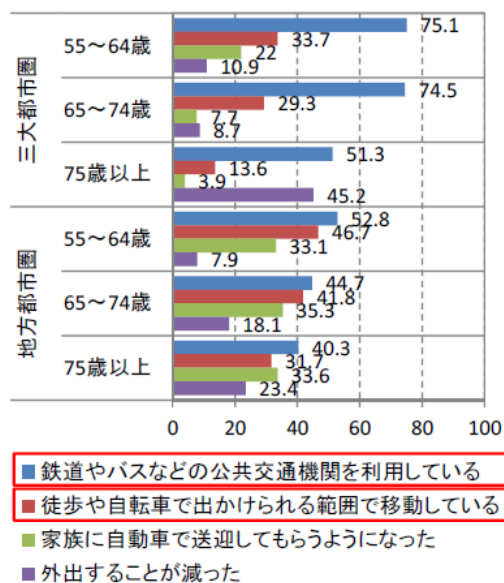


（注3）2005年は、年齢不詳の人口を各歳別に按分して含めている
（注4）1950～1969、1971年は沖縄を含まない

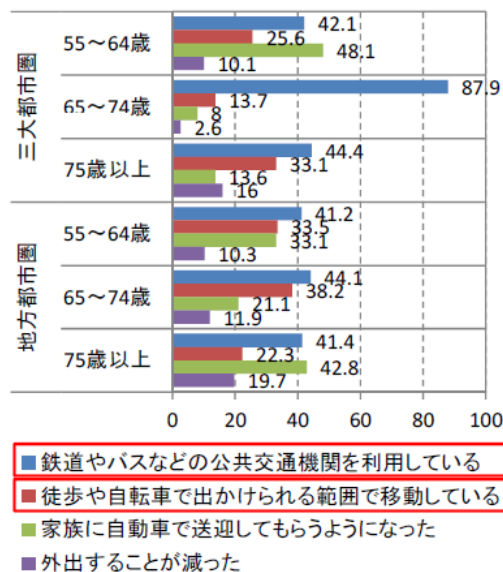
⑤自動車の代替交通としての自転車

自動車を運転しなくなった高齢者は代替交通手段として、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用に次いで、自転車を多く選択しています。

■運転しなくなってからの移動手段の変化
(免許を持っているがほとんど運転しない人)



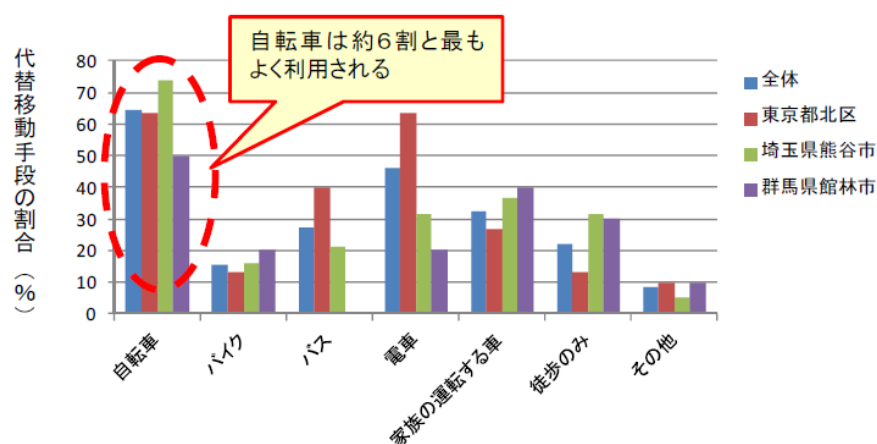
■運転免許を持たなくなってからの移動手段の変化
(過去に運転免許を持っていた、現在持っていない人)



【出典：平成17年全国都市交通特性調査集計結果2 平成20年3月 都市・地域整備局 都市計画課都市交通調査室】

⑥自動車運転しなくなった後に利用する交通手段

自動車運転しなくなった際に利用する交通手段としては、自転車を利用する割合が最も多く、全体では6割を超えています。



【出典：千葉大学 鈴木教授の論文（国際交通安全学会誌 vol.22, No.2, 平成8年9月掲載）より引用】

※自動車運転しなくなった55歳以上の高齢者300人（合計900人）を対象
 ※都市規模の異なる3都市（東京都北区、埼玉県熊谷市、群馬県館林市）において実施
 ※複数回答あり

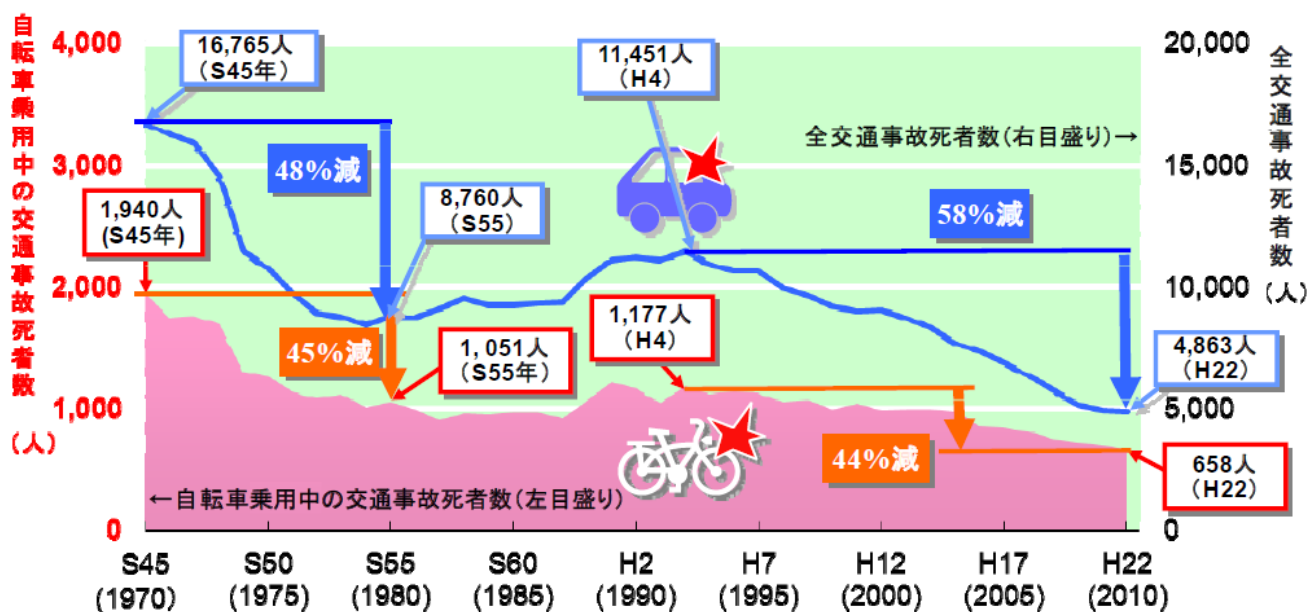
図3 自動車の代替手段としての交通手段

⑦自転車乗用中の交通事故死者数の動向

交通事故死者数のピークであった1970年から1980年の10年間で、全交通事故死者数が半減し、自転車乗用中の死者数も同様に半減しています。

1992年から2010年の約20年間では全交通事故死者数は約6割減少したものの、自転車乗用中の死者数は約4割減に留まっており、自転車事故の減少割合は低い状況です。

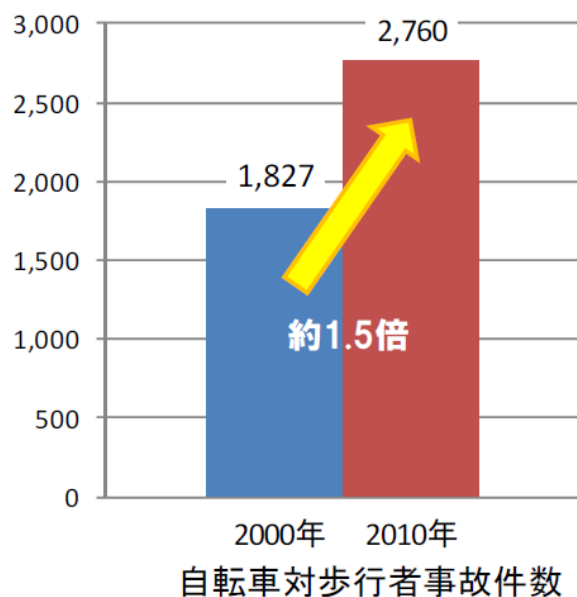
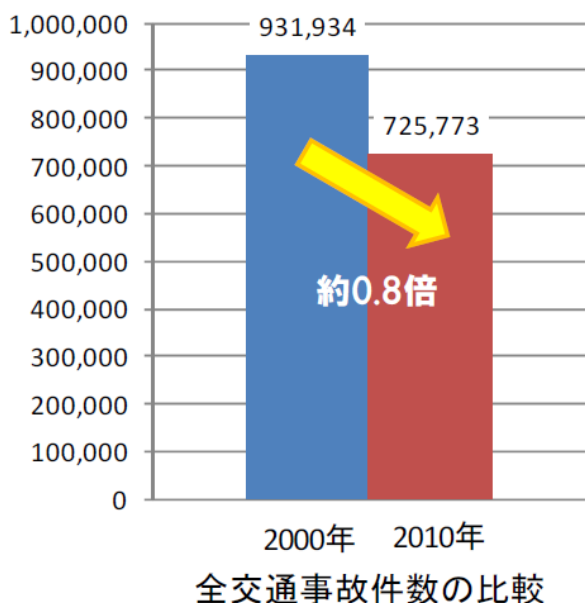
■自転車乗用中の交通事故死者数の推移



【出典：交通事故統計年報（平成20年版）：（財）交通事故総合分析センター】、平成22年中の交通事故の発生状況 警察庁交通局 平成23年2月28日】

⑧自転車対歩行者事故の増加

交通事故の総件数は、最近 10 年間で約 2 割減少していますが、自転車対歩行者の事故は、約 1.5 倍に増えています。



【出典:警察庁統計】

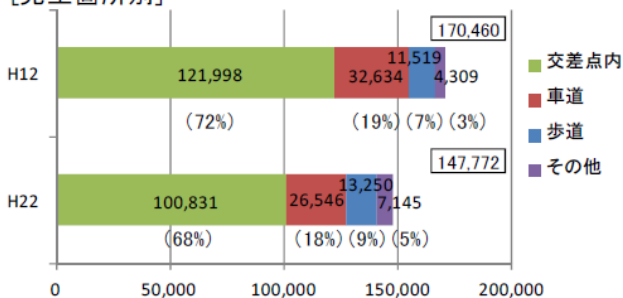
⑨自転車関係事故における発生箇所別の自転車の負傷者・死者数

自転車関係事故による自転車の負傷者数は年間 147,772 人（平成 22 年）であり、事故の発生箇所は交差点内（68%）、車道（18%）、歩道（9%）の順に多い状況です。なお、負傷者数はここ 10 年で 13%減少しています。

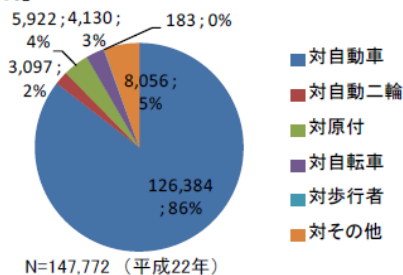
自転車関係事故による自転車の死者数は年間 652 人であり、その発生箇所は交差点内（55%）、車道（37%）の順に多い状況です。なお、事故死者数はここ 10 年で 33%減少しています。

■自転車関係事故における自転車の負傷者数

[発生箇所別]

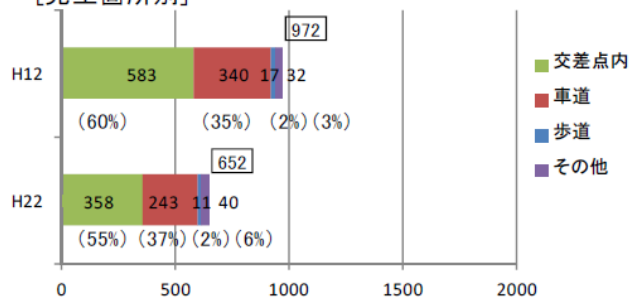


[相手別]

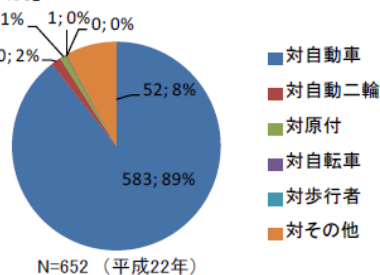


■自転車関係事故における自転車の死者数

[発生箇所別]



[相手別]



【出典:警察庁資料】

⑩交通ルール・マナーの周知の必要性

「歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた経験がある」と回答した人は **92.2%** となっています。

「歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況」は、歩道を歩いている際にすぐそばを通り過ぎていった（**65.9%**）、歩道を歩いている際に危険な速度で通り過ぎていった（**59.7%**）など歩道内での自転車との交錯において特に危険と感じる場面があることが分かります。

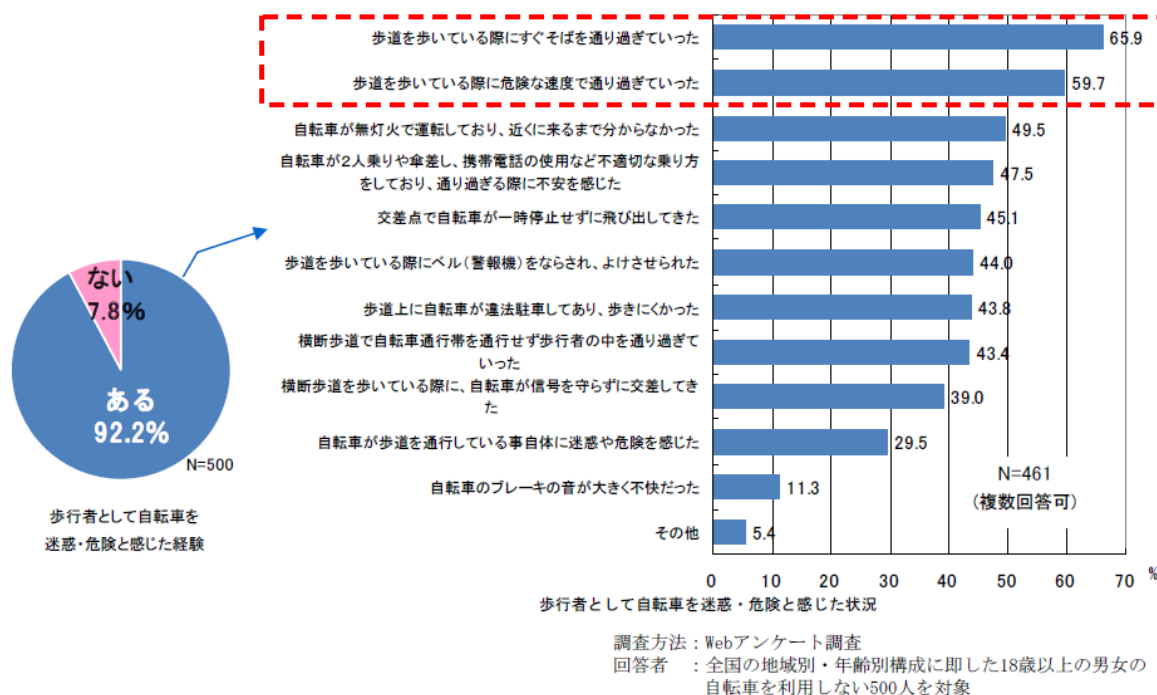
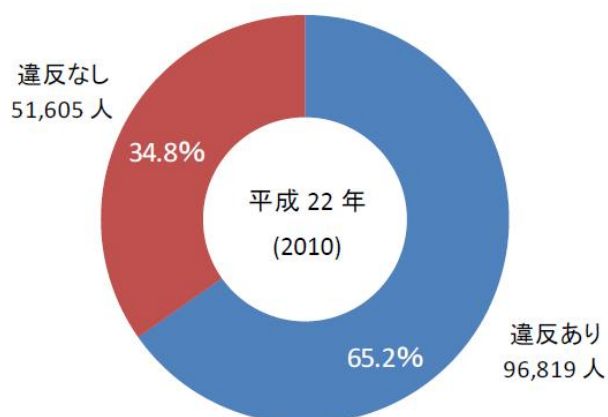


図 13 歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況

また図 14 を見ると、自転車乗用中の交通事故で死傷した人のうち、約 **65%** が何らかの法令違反によるものであったことが分かります。

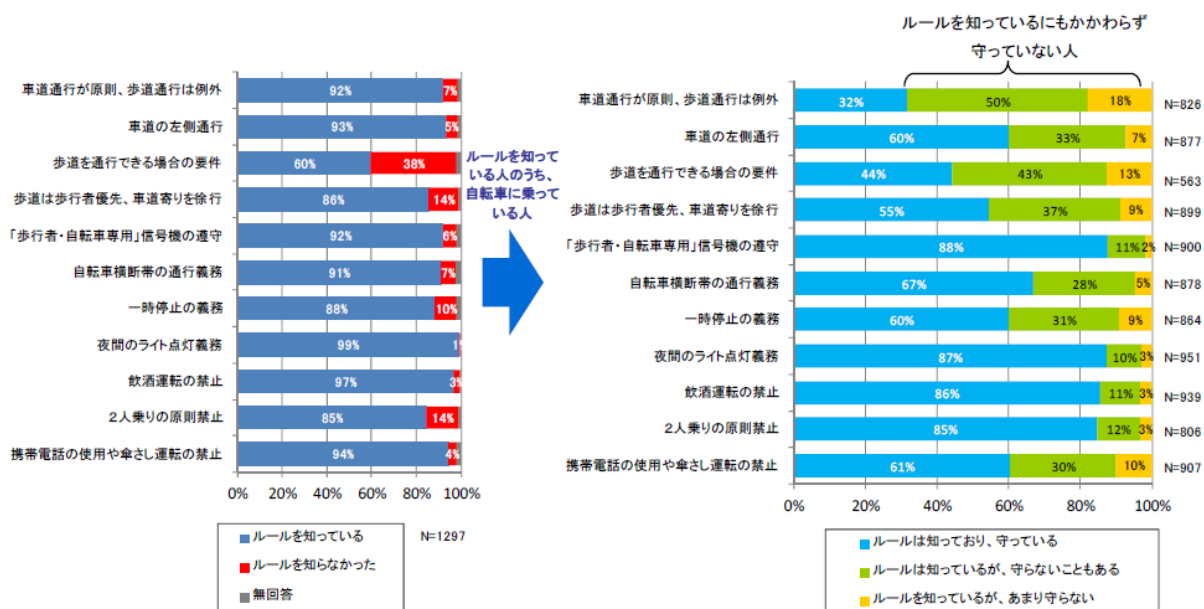


【出典：平成 22 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図 14 自転車乗用中の交通事故で死傷した人に関する法令違反の状況

自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査では、通行ルールを知っているにも関わらず、通行ルールを守っていない人が多いことが分かります。

特に車道通行が原則、歩道通行は例外、車道の左側通行、歩道を通行できる場合の要件、歩道は歩行者優先、車道寄りを徐行など場合によっては重大な事故になりかねないルール・マナーの違反が多いことが分かります。



※全国の運転免許試験場等の来場者 1297 人を対象としたアンケート

【出典：自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査（平成 23 年 10 月）（警察庁）】

図 15 自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査

（２）国における自転車施策の現状

昭和 35 年制定の道路交通法において「自転車は車道の左側部分を通行」とされていましたが、昭和 40 年代の交通事故の急増を受け、歩道（指定された区間）において自転車の通行が認められ、また同時期に自転車走行空間の確保のため、自転車道、自転車専用通行帯が規定されました。

国土交通省と警察庁は、自転車通行環境整備モデル地区を全国の 98 地区で指定し、今後の自転車通行環境整備事業の模範となる事業を実施してきました。自転車走行空間を整備した路線における自転車関連事故はいずれも減少し、特に自転車道や自転車専用通行帯を整備した路線における自転車関連事故の減少幅は大きい結果となりました。

また、放置自転車対策として平 17 年 4 月に道路上における道路管理者による自転車駐車場整備を可能にし、平成 18 年 11 月には道路占用（※）の対象に自転車等駐車器具を追加するなどの対策を行ってきました。

近年では、平成 23 年 10 月の警察庁交通局長通達（図 1）において、自転車は「車両」とであるということの徹底を基本的な考え方として、自転車道や自転車専用通行帯などの自転車通行環境整備、自転車利用者へのルール周知や安全教育を推進するよう方針が示され、平成 24 年 12 月には、警察庁の懇談会から「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言（図 2）」が警察庁へ提出され、道路交通法の一部改正がされました。（図 3、4）

また、平成 24 年 4 月には、警察庁・国土交通省の検討委員会において、「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言（図 5）」が提出され、自転車通行環境整備や自転車ネットワーク計画の考えが提示されるとともに、自転車に係る交通ルール・マナーの周知徹底や自転車利用促進のための総合的な取り組みなどの必要性が提示され、平成 24 年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（図 6）」が作成されました。

〈最近の動向〉

①良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（H23年10月 警察庁）

- （ア）自転車の通行環境の確立
- （イ）自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進
- （ウ）自転車に対する指導取締りの強化

②自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言（H24年12月 警察庁）

- （ア）対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方
 - Ⅰ.教育の主体と対象
 - Ⅱ.自転車安全教育への参加促進のための方策
 - Ⅲ.自転車安全教育の技法
- （イ）自転車の交通ルールの徹底のための指導取締りの在り方

③安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24年11月 国土交通省、警察庁）

- （ア）自転車通行空間の計画
- （イ）自転車通行空間の設計
- （ウ）利用ルールの徹底
- （エ）自転車利用の総合的な取組

※道路占用とは、本来の用以外に道路に一定の施設を設け、継続して道路を使用することをいいます。

①良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

(平成23年10月25日 警察庁交通局長通達)

自転車は「車両」であるということを徹底し、「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保

- ・ 自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進
- ・ 歩道を通行する者には歩行者優先を徹底

(ア)自転車の通行環境の確立

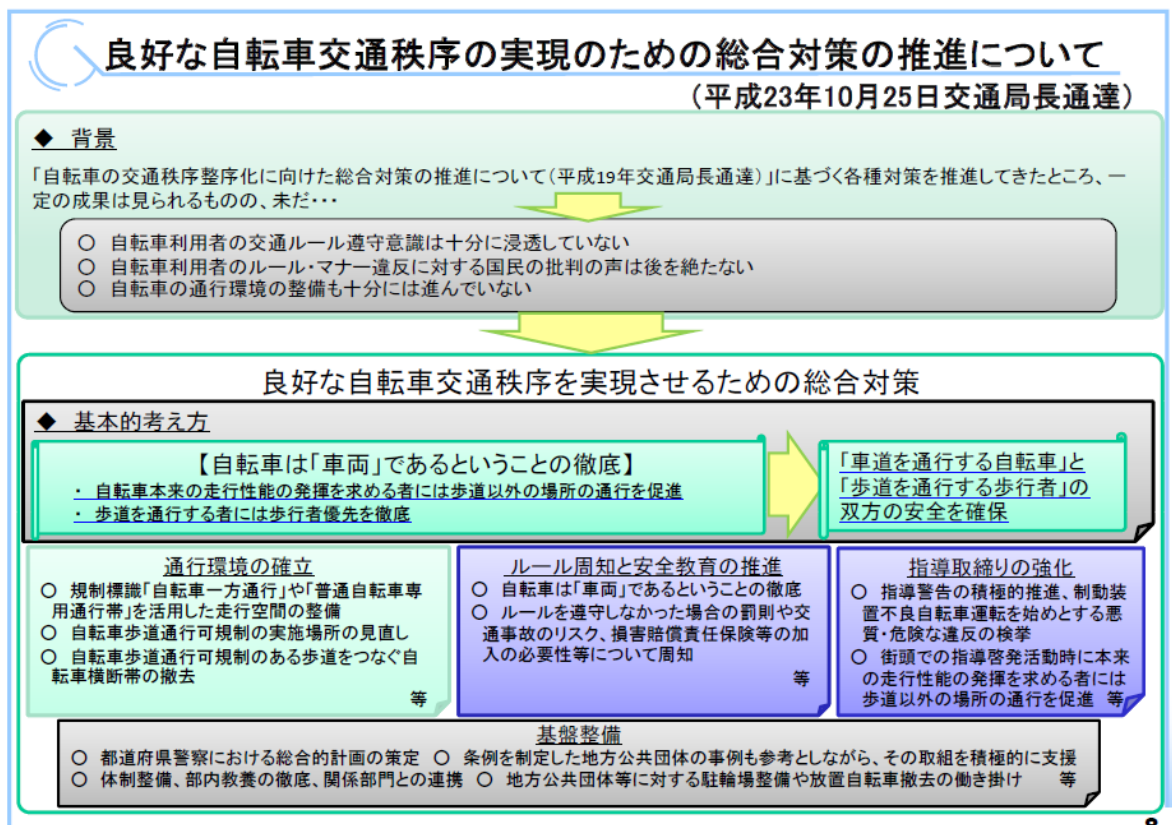
- I. 自転車専用の走行空間の整備
- II. 自転車と歩行者との分離

(イ)自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

- I. 自転車利用者に対するルールの周知徹底
- II. 自転車安全教育の推進

(ウ)自転車に対する指導取締りの強化

- I. 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化
- II. 交通ボランティア等と連携した街頭活動の強化



8

図1 警察庁交通局長通知

②自転車の交通ルール徹底方策に関する提言（平成24年12月27日 警察庁）

（ア）対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方

I.教育の主体と対象

現状の自転車安全教育の実施頻度については、その対象によって濃淡があり、警察としては、自らの取組を強化するとともに、以下の役割分担（自転車安全教育の主体とその対象）を踏まえ、自転車安全教育が不十分であると考えられる対象に対応する教育主体への働きかけを強化していく必要があります。

【対象】

- a.学校等の教育機関による小学生、中学生、高校生及び大学生等、b.企業による従業員、c.自転車販売店による自転車購入者、d.商店街（小売店）による消費者
- e.保育園・幼稚園による保護者、f.自治会、町内会等の地域コミュニティによる高齢者、g.警察による免許証更新者等

II.自転車安全教育への参加促進

Iの役割分担により行われる自転車安全教育への参加を促進するために、自転車教室を受講した者に限って自転車通勤・通学を認めるなど、インセンティブを与えることによって教育の場への参加を促します。また、悪質・危険な違反行為をするなどの自転車運転者に対しては、講習を行うなどによりその危険性を改善することが適当であり、効果的な教育内容・手法と併せて検討する必要があります。

【方策】

- a.自転車通勤・通学と自転車教室の関連付け、自転車安全教育の受講者への特典付与、c.各種機会を利用したチラシ、ポスター等の利用による広報啓発。d.場所に着目した広報啓発、e.ルール違反者に対する自転車安全教育の機会の提供

自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言

平成24年12月27日
自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会

III.自転車安全教育

発生しやすい事故類型、各ルールが定められている理由等についての教育、教育を受けるべき者を教育主体として巻き込むような教育等、現行の自転車安全教育を参考にしつつ、更に工夫を加えた教育を行う必要があります。

【教育技法】

- a.発生しやすい事故類型等の重点的な説明、b.各ルールが定められている理由とルール違反に起因する交通事故の説明、c.当事者を巻き込み、役割を与えて教育主体とする教育、d.自転車の交通ルール以外のマナーや被害軽減対策等の教育、e.自転車事故の賠償責任保険への加入の必要性に関する教育

自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言要旨

自転車に関連する交通事故（以下「自転車事故」という。）は、全交通事故の2割を占めるとともに、交通事故に関与した自転車運転者へのうち、法令違反がなかったものは全体の3分の1にとまわっている。他方、自転車教室の受講人員は増加傾向にあるものの、大半が学生、成人及び高齢者にはその約1割に過ぎず、対象に偏りがある。

今後、自転車事故の減少のためには自転車に係る交通安全教育（以下「自転車安全教育」という。）を幅広く推進していくことが不可欠であり、次のような方法で自転車の交通ルールの徹底を図っていくことが必要。

1 対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方

自転車は幅広い年齢層の者が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であることを踏まえ、現在教育が不十分な大学生等、成人及び高齢者への自転車安全教育を推進し、特定の年齢層等に偏らない連続的かつ体系的な自転車安全教育を推進していくことが重要。

- (1) 教育の主体と対象
大学生等、成人及び高齢者への自転車安全教育の機会を提供するため、学校、企業、自転車販売店等々の各教育主体に協力を求め、また、警察庁においては、具体的な教育内容等についての指針等を教育に資するための資料を示すことなどにより、各教育主体が適切に教育を行うことができるよう配慮することが必要。
- (2) 自転車安全教育への参加促進のための方策
① 役割分担により行われる自転車安全教育への参加を促進するための方策として、自転車教室を受講した者に限って自転車通勤・通学を認めるなど、インセンティブを与えることにより教育の場への参加を促し、また、悪意・危険な違反行為をするなどの自転車運転者に対しては、講習を行うことなどによりその危険性を改善することが適当であり、効果的な教育内容・手法と併せて検討することが必要。
- (3) 自転車安全教育の技法
発生しやすい事故類型、各ルールが定められている理由等についての教育、教育を受けべき者を教育主体として巻き込むような教育等、現行の自転車安全教育の技法を参考にしつつ、更に工夫を加えた技法で教育を行う必要。

2 自転車の交通ルールの徹底のための指導取締りの在り方

自転車安全教育和ルールを守らない者への指導取締りは、両者を両輪として推進すべき。指導取締りについては、指導警告を原則とし、悪質・危険な違反に対しては検挙するようの方針で引き続き推進すべき。しかし、自転車事故の発生、交通実態、取締り要望等に応じた重点的指導取締り、個々の指導警告時の指導内容の充実による再犯防止の徹底等、指導取締りの手法を工夫する必要。

また、携帯電話を利用しながら自転車運転することのように明らかに交通安全上危険と認められる行為については、自転車運転の実態に即した規範化を行うため、警察庁において都道府県警察を指導することが適当。



図 2 自転車の交通ルール徹底方策に関する提

図3 広報あげお 2013年12月号



図4 警視庁ホームページ

③「みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－」
(H24 年4月5日 国土交通省、警察庁)

④安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H24 年 11 月 国土交通省、警察庁)

(ア)自転車通行空間の計画

- I. 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画作成手順を示し、車の規制速度や交通量等に応じた整備形態（自転車道、自転車専用通行帯等の車道通行を基本）の選定方法を提示
- II. 選定された整備形態の整備が困難な場合、当面の対応として、自転車歩行者道を活用できる条件、車線内に自転車通行位置を明示し自動車と混在する方法を提示

(イ)自転車通行空間の設計

- I. 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的考え方（分離構造、幅員、路面標示等）を提示
- II. 直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の具体的な対応案を提示

(ウ)利用ルールの徹底

- 3つの観点から利用ルール徹底の取組を提示
- I. 全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許更新時等）
- II. ルール遵守のインセンティブ付与
(児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等)
- III. 指導取締り（信号無視等の悪質な違反への検挙措置等）

(エ)自転車利用の総合的な取組

- I. 駐停車・駐輪対策（自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等）を提示
- II. 利用促進として自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取組を提示

「みんなにやさしい自転車環境 －安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－」 H24.4.5 提言のポイント ○ 自転車通行空間の計画 ・自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画作成手順を示し、車の規制速度や交通量等に応じた整備形態（自転車道、自転車専用通行帯等の車道通行を基本）の選定方法を提示 ・選定された整備形態の整備が困難な場合、当面の対応として、自転車歩行者道を活用できる条件、車線内に自転車通行位置を明示し自動車と混在する方法を提示 等 ○ 自転車通行空間の設計 ・直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の具体的な対応案を提示 等 ○ 利用ルールの徹底 ・全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許更新時等）、ルール遵守のインセンティブ付与（事故の危険性周知等）、指導取締り（信号無視等の悪質な違反への検挙措置等）の3つの観点から取組を提示 ○ 自転車利用の総合的な取組 ・駐停車・駐輪対策（自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等）、利用促進（自転車マップ作成、レンタサイクル導入等）の観点から取組を提示	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて 1. 自転車施策の背景 ○自転車は、身近な移動手段として重要な役割を担っているが、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は拡大傾向にある。 ○健康や環境への意識の高まり等を背景に、利用ニーズが高まっている。 2. これまでの取り組み ○平成19年度、警察庁と連携し、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定。 ○平成23年度、警察庁と連携し、有識者による検討委員会を開催。 平成24年4月、同委員会は、各地域において、ハード・ソフトの取組を進めるためのガイドラインを早急に作成することを提言。 3. ガイドラインについて ○提言を踏まえ、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、ガイドラインを策定。 I. 自転車通行空間の計画 II. 自転車通行空間の設計 III. 利用ルールの徹底 IV. 自転車利用の総合的な取組 ○平成24年11月29日、国土交通省道路局及び警察庁交通局より道路管理者（直轄、自治体）、都道府県警察に発出。
--	---

図5 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言

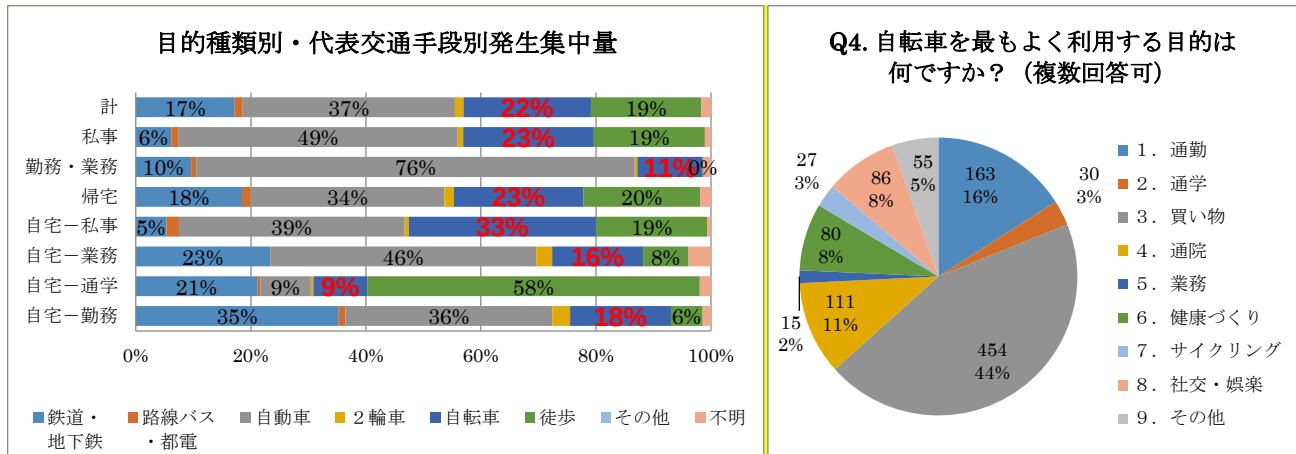
図6 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(3) 本市における自転車施策の現状と課題

① パーソントリップ調査による自転車利用状況

平成20年度パーソントリップ調査(※)では、自転車は22%となっており、自動車の37%に次いで交通手段として多く利用されていることが分かります。

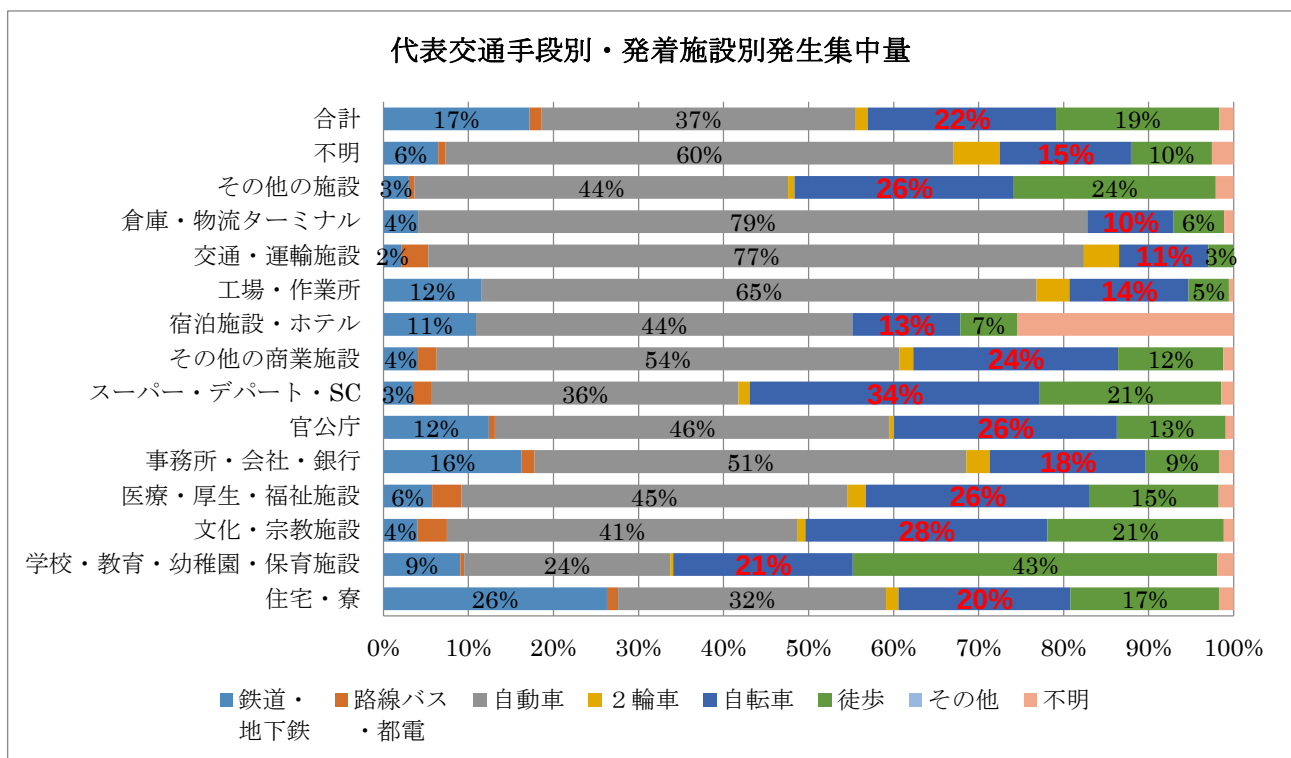
目的種別では、私事(自宅-私事 33%、私事 23%)の目的で自転車が多く利用されていることが分かります。私事とは買い物、通院、食事・社交・娯楽、観光・娯楽レジャーなどの目的が想定されますが、本市では、市民アンケートの結果から買い物や通院が主な目的であると推測されます。



【H20 パーソントリップ調査データ】

【自転車利用に関する市民アンケート】

※パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べるものです。そこから、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。



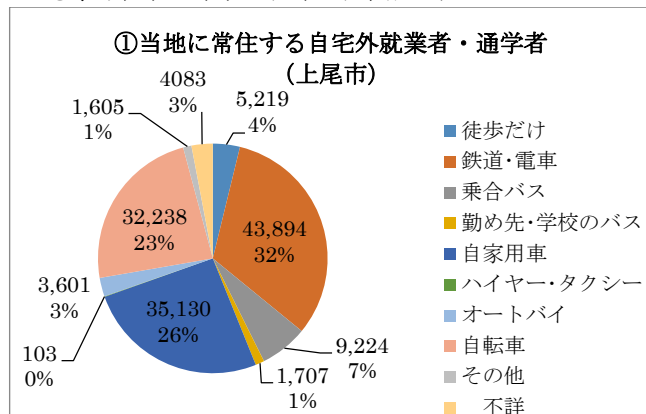
【H20 パーソントリップ調査データ】

施設別では、スーパー・デパート・ショッピングセンターの施設における自転車利用が34%と高いことが分かります。

②国勢調査による自転車利用状況

平成 22 年度国勢調査（※）では、本市内の通勤・通学における自転車利用は 41%と他の交通手段と比較しても多いことが分かります。

また、埼玉県における自転車利用率 32%や全国における自転車利用率 20%と比較しても、非常に高い自転車利用率であることが分かります。

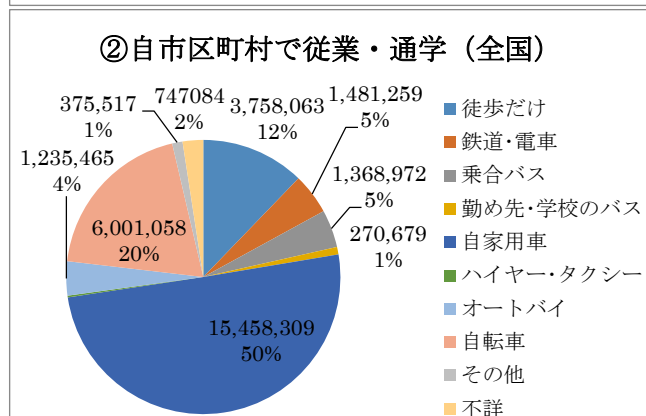
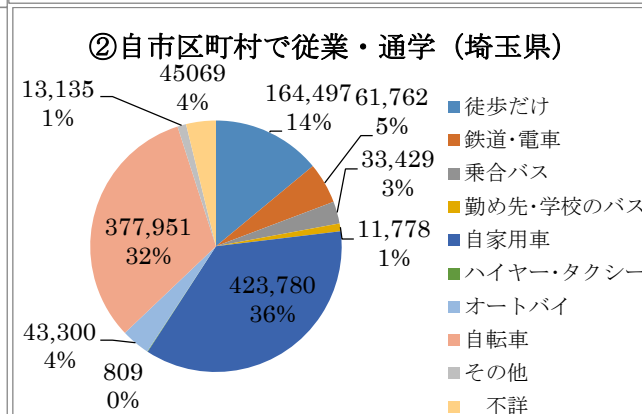
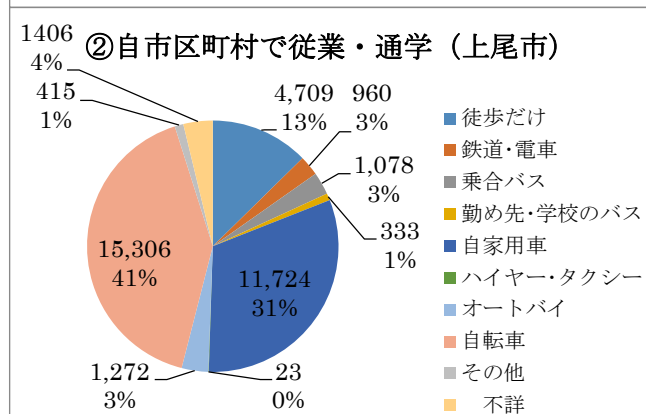
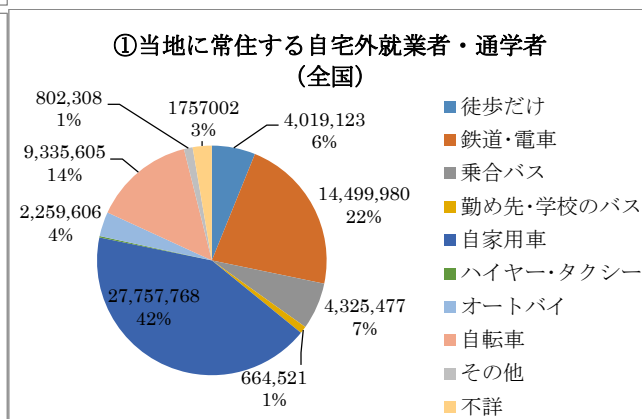
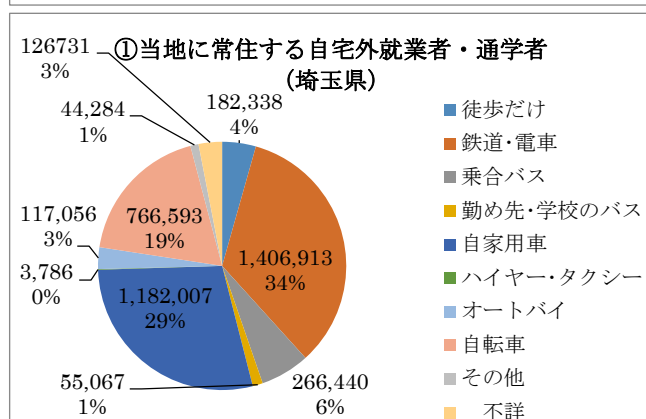


自転車利用率の状況

	上尾市	埼玉県	全国
①当地に常住する自宅外就業者・通学者	23%	19%	14%
②自市区町村で従業・通学	41%	32%	20%

参考（隣接市町村）

	さいたま市	川越市	桶川市	伊奈町	蓮田市
①	20%	19%	20%	20%	17%
②	38%	29%	40%	35%	32%



※平成 22 年度国勢調査における常住地による従業・通学市区町村、利用交通手段(9 区分)別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数（第 15 表）から以下をグラフにした。

①当地に常住する自宅外就業者・通学者

②自市区町村で従業・通学

③本市における自転車施策の現状と課題

(ア)自転車走行環境整備

本市内で実施されている自転車走行環境整備の多くは、歩道内に歩行者と自転車の通行区分を分離するものです。(図1, 2, 3)

平成24年には、市内で初めての自転車レーンが県道上尾停車場線に設置され、歩行者と自転車が交錯する機会が減少し、安全性が高まりました。また、平成25年度には中山道の一部に自転車レーンが設置され、今後さらに、上尾平方線の一部に自転車レーンが設置される予定となっています。

(図5) 市民アンケートでは、安全で快適な自転車利用環境をつくるために、最も重要だと思う施策として自転車レーンの整備が54%と最も多い回答となりました。(図4)

今後は、自転車レーン等をネットワーク化し、連続性のある自転車走行環境を構築することが課題です。



図1 中山道の自転車レーン



図2 県道上尾停車場線の自転車レーン



図3 上尾平方線の自転車歩行者道の分離

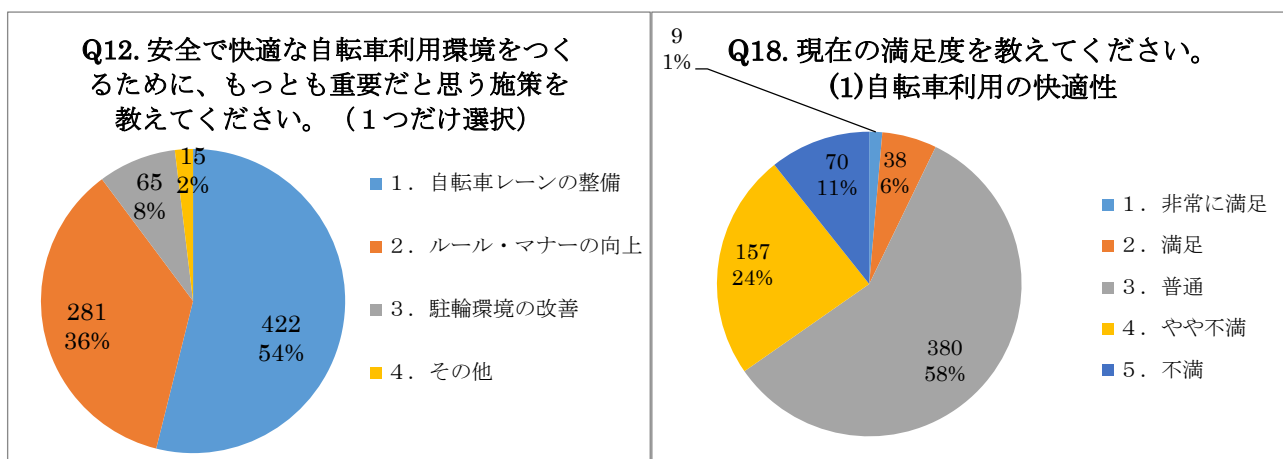


図 4 市民アンケート結果（重要施策）

図 5 市民アンケート結果（満足度）

（イ）自転車駐輪環境整備

平成 24 年度の上尾駅の乗車人員は 40,999 人、北上尾駅の乗車人員は 14,752 人となっており、上尾駅や北上尾駅周辺には、通勤・通学、買い物や通院など様々な目的で多くの自転車が集中します。

市では昭和 58 年に上尾市自転車放置防止条例を制定し、上尾駅・北上尾駅周辺を放置自転車禁止区域に指定しています。（図 6）

上尾駅の駐輪場は、東西併せて 22 施設、収容可能台数は月極 7,775 台、一時利用 2,076 台あるうち月極 666 台、一時利用 551 台の空きが生じています。また北上尾駅では、東西併せて 24 施設、収容可能台数は月極 4,100 台、一時利用 1,062 台あるうち月極 807 台、一時利用 167 台の空きが生じています

このように通勤・通学利用者のための駐輪場は確保されているとともに、朝 6 時 45 分から 9 時 45 分までは、上尾駅、北上尾駅に放置自転車等整理指導員を配置していることもあり、朝の時間帯の放置自転車は生じていません。しかし、朝 10 時以降の日中になると、商業施設等の利用者の自転車が路上に溢れているのが現状です。

市民アンケートでは、上尾駅周辺の駐輪場の整備・改善や商業施設周辺の駐輪場の整備・改善を求める意見が多くありました。（図 7）

今後は、一時利用の駐輪場へ商業施設等利用者の自転車を誘導するとともに、商業施設等駐輪場の附置義務の強化や路上駐輪場の整備を総合的に実施することが課題です。



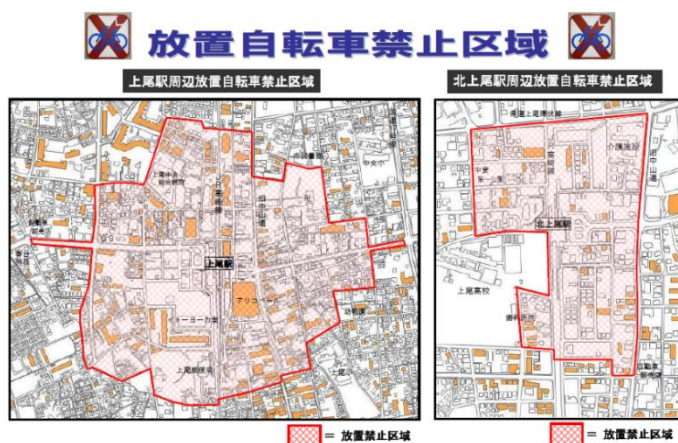


図 6 放置自転車禁止区域図

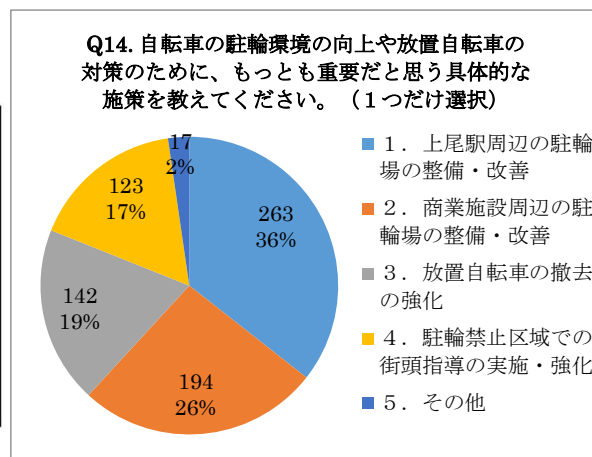


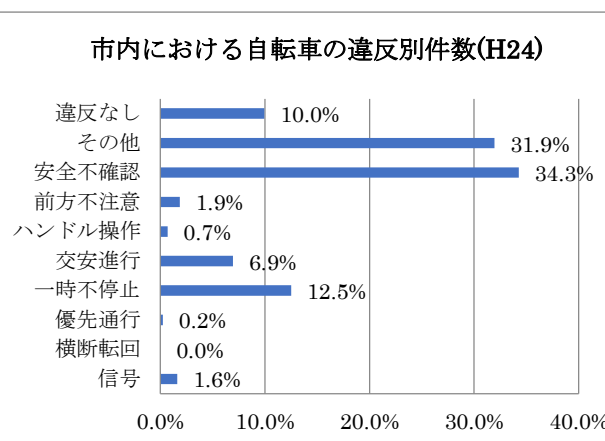
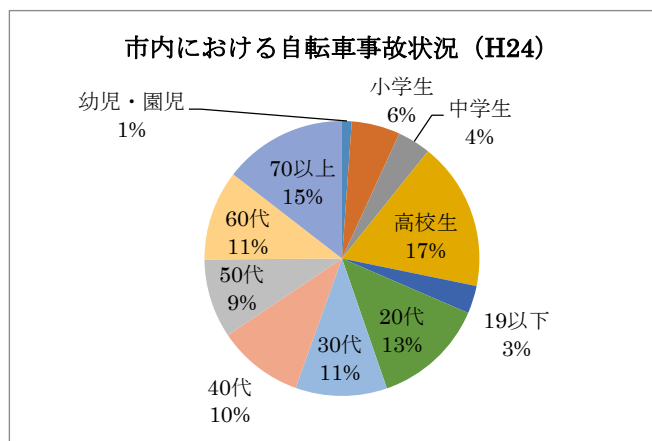
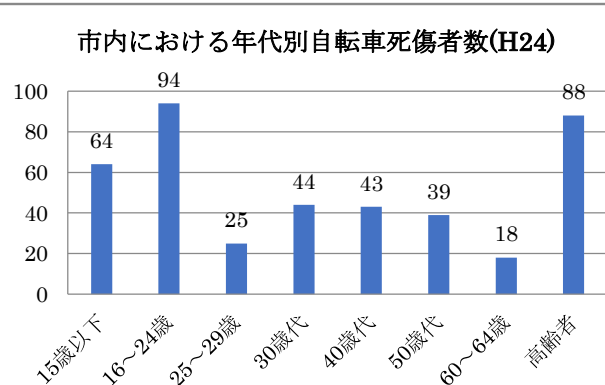
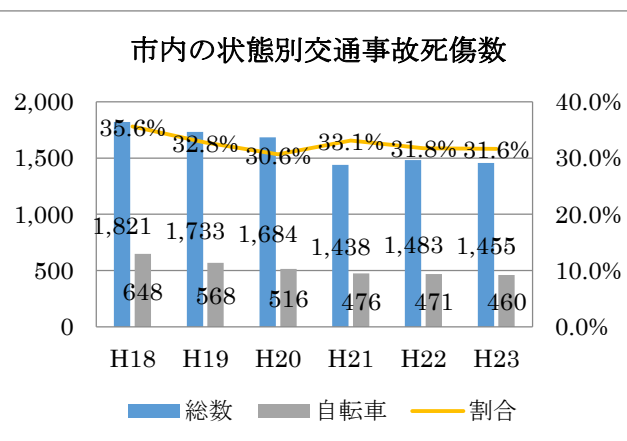
図 7 市民アンケート結果（駐輪場）

(ウ)自転車利用者の交通事故

本市における平成 18 年度から平成 23 年度まで 6 年間の自転車事故の状況は、平成 18 年度の 648 件から平成 23 年度の 460 件に減少しており、小学生を対象とした交通安全教室等の交通安全対策の効果が上がっていることが分かります。

一方で、全体から見る割合の推移では、3 割が自転車による事故となっており、6 年間あまり変化していません。また、年齢別でみると、自転車による事故、死傷者数ともに若年層と高齢者が多いことがデータから分かります。

今後は、事故の多い年代を対象を絞った自転車利用のルール・マナー教育や高齢者に対するヘルメット着用の啓発が必要になります。



(エ)自転車利用ルール・マナーの周知・啓発

市民アンケートでは、自転車の通行ルール（自転車安全利用五則）のうち、車道通行の原則、車道の左側通行や安全ルールを守る（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認）といった内容は、いずれも75%以上の人が知っていることが分かりました。

一方で、歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行（66%）や子どもはヘルメットを着用（52%）については前述のルールより知られていないことが分かりました。

また、市民アンケートによる自転車利用のマナーの満足度は、満足していない人が65%（「不満」と「やや不満」の合計）と低い水準であることが分かりました。

市では「ぐるっとサイクリング同好会」と協働し、かつ聖学院大学政治経済学部学生の協力を得て、平成23年10月下旬～11月上旬に上尾市協働のまちづくり推進モデル事業「自転車のまち“あげお”ステップアップ作戦」の一環として上尾駅近く東西各3地点で自転車の走行状況調査を実施しました。

結果を見ると（図8）、自転車利用者の約3割が何らかのマナー違反走行をしており、年代・性別によってマナー違反内容に差があることが分かりました。

自転車利用のルール・マナーについては、性別、年齢や運転免許証の有・無によって差が生じることから、対象に応じた自転車利用ルール・マナーの周知・啓発が必要となります。

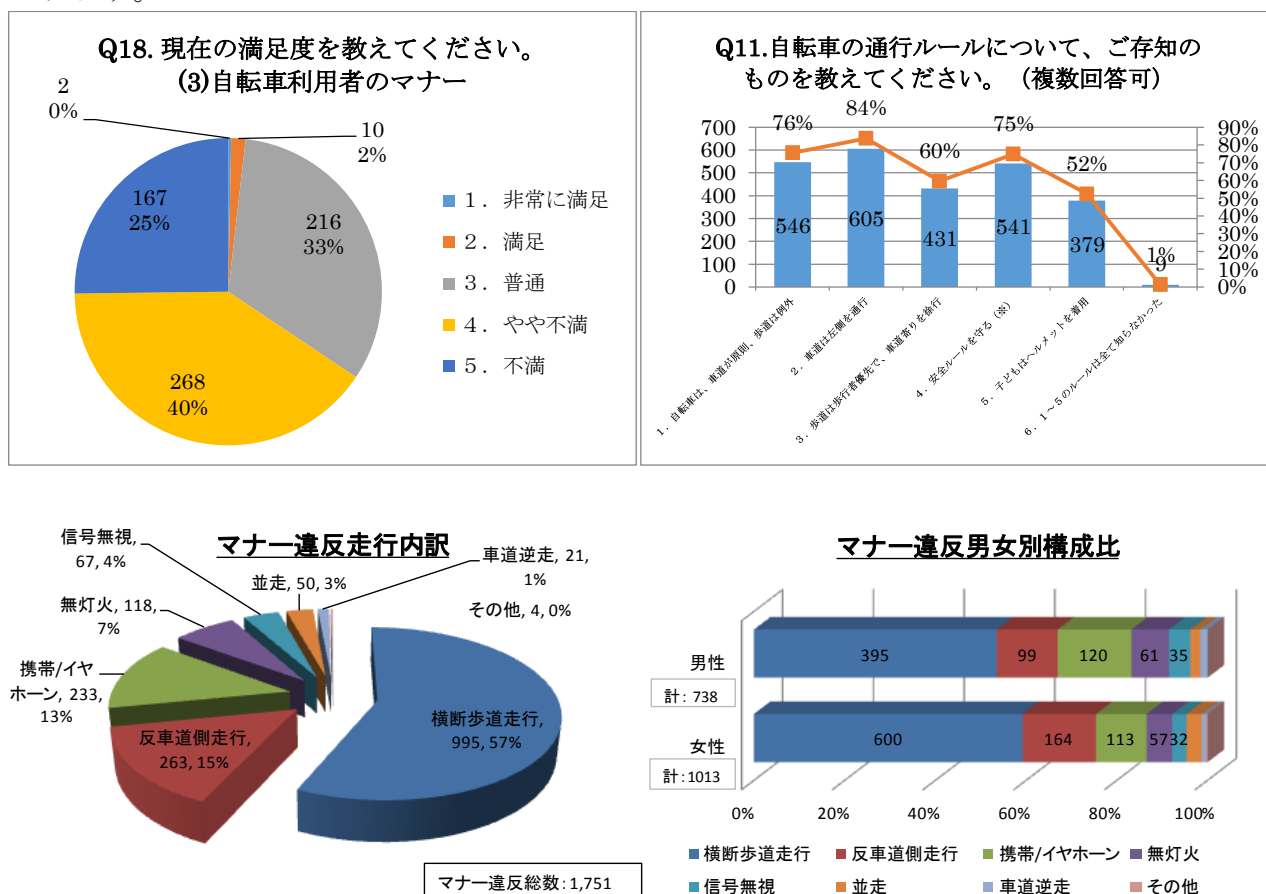


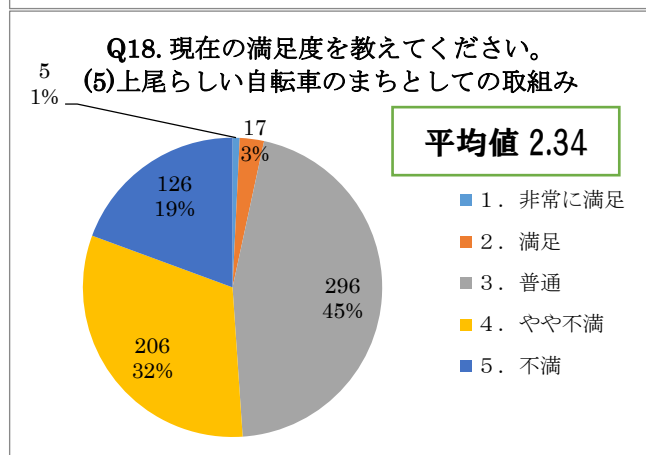
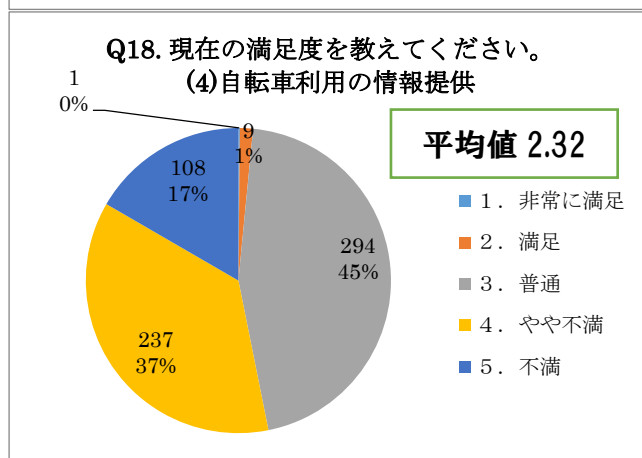
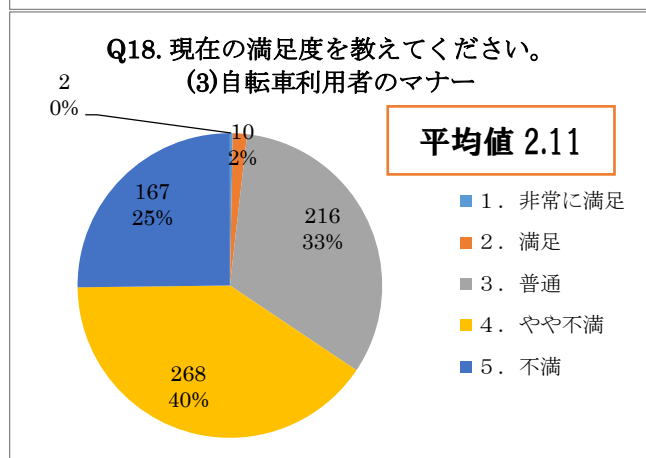
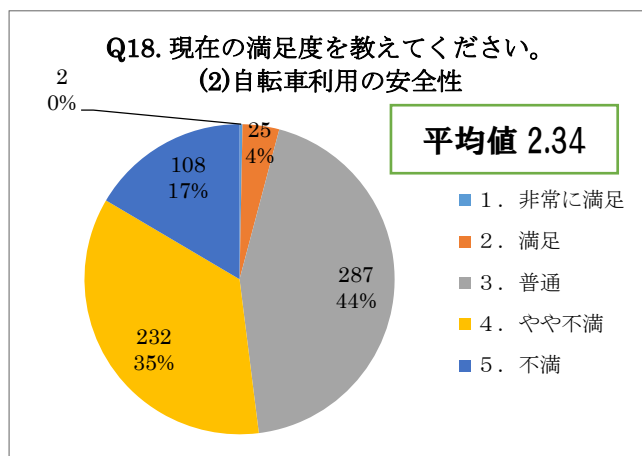
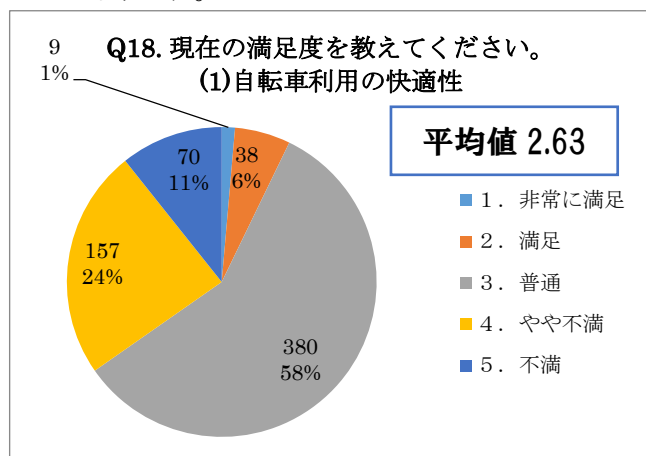
図8 自転車の走行状況調査結果（H23）

(オ)自転車利用促進のための総合的な取組み

自転車利用を促進するためには、自転車走行環境整備、駐輪環境整備、自転車ルール・マナーの周知・啓発、自転車利用に関する情報提供などが考えられます。

前述の市民アンケート結果の自転車利用に関する満足度（①快適性、②安全性、③利用マナー、④情報提供、⑤上尾らしさ）はいずれも低い状況です。特に自転車利用者のマナーは最低の数値となっております。

この結果を改善するために、①自転車利用者のマナーアップ、②安全に走れる自転車走行環境整備、③自転車ルールを含む情報提供、④駅、商業施設周辺の駐輪場整備の施策に加え、⑤自転車健康モニターのような自転車利用促進策を総合的に実施することが必要です。



(算出方法)

それぞれの満足度の平均値は、①非常に満足 5点、②満足 4点、③普通 3点、④やや不満 2点、⑤不満 1点として、合計点数の平均値



「空をとぶじてんしゃのゆめ」

大橋 朋佳（尾山台小学校）

6. 「自転車まち“あげお”」の目標・ビジョン

6. 「自転車のまち “あげお”」の目標・ビジョン

5. 現状と課題を整理し、3つの視点で目標・ビジョンを定め、目標・ビジョンごとに3つの政策・施策を以下のとおり決めました。

「自転車が快適に利用できるまち」は、自転車利用を促進するための自転車利用者目線の政策・施策を中心に立案しています。

また、「自転車マナーが良く安心・安全なまち」は、自転車利用の促進は歩道上での歩行者の安全性の確保を考え、歩行者を優先させた政策・施策を中心に立案しています。

「上尾市＝自転車とイメージされるまち」は、自転車のまちと言えば「上尾市」と言われるような政策・施策を立案しています。

〈目標・ビジョン〉

(1) 自転車が快適に利用できるまち

- ① 自転車走行空間整備・自転車ネットワーク構築
- ② 自転車ネットワークの拠点整備
- ③ 公共交通との連携・公共交通として活用

(2) 自転車マナーが良く安心・安全なまち

- ① 交通ルール・マナー教育のための人材育成
- ② 交通ルール・マナー教育と意識啓発の推進
- ③ 道路上の危険の排除による、交通弱者の安全確保

(3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち

- ① 「自転車のまち “あげお”」の情報発信
- ② 地域資源やイベントを活用した地域活性化
- ③ 自転車利用促進による健康づくりや環境保全

(1) 自転車が快適に利用できるまち

都市計画マスタープラン 2010 の目標である「自転車のまち “あげお”」を実現するためには、自転車が快適に利用できるような環境整備が必要です。

① 自転車走行空間整備・自転車ネットワーク構築

自転車が快適に利用できるまちを目指すにあたり、自転車が快適に走行できる自転車走行空間整備や自転車ネットワークの構築が必要となります。

自転車走行空間の点を自転車ネットワークの線にしていくため、歩行者や自転車の通行量、交通事故の危険性、道路幅員の状況などを考慮しながら、自転車走行空間整備、及び自転車ネットワークの構築をしていきます。

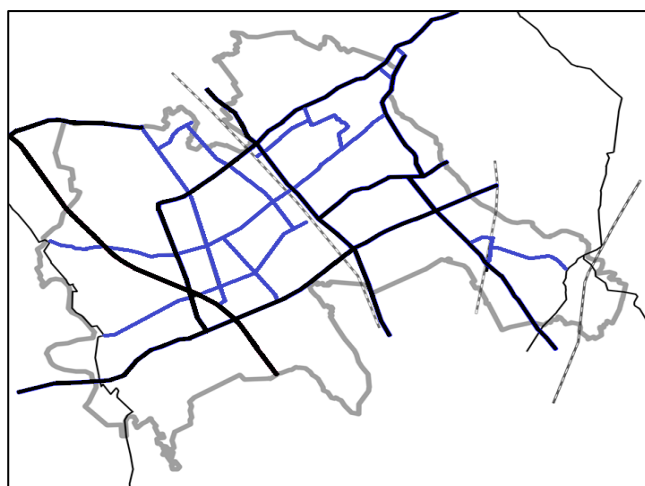


【自転車レーン（中山道）】

(ア)自転車レーンなど走行空間整備のネットワークを構築

自転車が通行しやすいような走行空間を整備するとともに、自転車走行空間整備の路線をネットワーク化していきます。

上尾市自転車ネットワーク計画においては、平成24年11月に国土交通省・警察庁が示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考にし、優先して整備すべき路線を位置づけました。



上尾市自転車ネットワーク図

上尾市自転車ネットワーク計画の考え方として、市内幹線道路を基本に、自転車利用が多い、あるいは転換の可能性がある商業施設や事業所、UR団地を中心として市内の拠点となる施設をネットワーク化しています。

(イ)案内サインなど視覚的に分かり易いネットワークを構築

自転車走行空間のネットワーク上に視覚的に分かり易い案内サインを整備するとともに、自転車走行空間のネットワーク同士を結ぶ路線に自転車利用者や車利用者双方の注意喚起なども含めた案内サインを整備していきます。

また、関係機関と連携しながら案内サインの周知を図り、自転車走行空間の適切な利用を推進していきます。



生活道路（交差点）サイン設置イメージ 幹線道路（交差点）サイン設置イメージ
奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン

②自転車ネットワークの拠点整備

一般的に自転車は稼働している時間よりも、停車（駐輪）している時間が多い乗り物です。自転車が快適に利用できるまちを目指すにあたり、自転車走行環境整備と並び、自転車が停める駐輪場や空気入れやパンク修理ができる拠点が重要です。

自転車が停められる駐輪場の拡充を図るほか、空気入れやパンク修理が可能な自転車の駅といわれる拠点をネットワーク上に位置づけ、自転車が快適に利用できる環境を創出していきます。

(ア)自転車駐輪場の拠点整備

自転車利用を促進するためには、適切な位置に駐輪場を配置することが重要です。

上尾駅、北上尾駅など自転車が集中する拠点（以下、駅前拠点）周辺や、上尾市自転車ネットワーク計画に位置づけられたネットワーク上の商業施設、事業所の拠点（以下、利用促進拠点）周辺における自転車駐輪場の整備や、路上駐輪場の設置場所の提供など支援を行います。

5 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン

- 中心市街地では、自転車が集中する施設が点在し、できるだけ目的地に駐輪する利用者に対応するため、小規模な自転車等駐車場の面的配置が効果的
- 用地確保が困難な場合で、道路の通行を阻害しない場合は、路上自転車駐車場の整備を検討、自転車ネットワーク計画との連携や料金施策による自転車の適切な利用を誘導



事例IV-7 路上駐輪場の整備事例

(イ)自転車の駅など休憩所等の拠点整備

自転車が快適に利用できるよう、自転車ネットワーク上に自転車の修理工具や空気入れを備えた拠点を整備し、その施設を自転車の駅と位置付けます。

駅前拠点や利用促進拠点の中で、特に自転車利用者が多く、あるいは利用転換の可能性が高い拠点については、「自転車のまち」のシンボルとなるような拠点整備を検討します。



自転車の駅（宇都宮市）



宮サイクルステーション（宇都宮市）

③公共交通との連携・公共交通として活用

国立社会保障人口問題研究所の推計によると、今後少子高齢化が進展して、65歳以上の人口は2010年の20.6%に対して2030年には38%になることが予測されており、高齢社会に対応できるまちづくりを早急に検討する必要があります。

上尾市	1990年	2010年	2030年予測
65歳～	6.5%	20.6%	38.0%
15歳～64歳	72.9%	65.7%	54.6%
0歳～14歳	20.6%	13.7%	7.4%

国立社会保障・人口問題研究所の
出生中位・死亡中位推計

具体的には、市内にある6つの地域や4か所の団地を1つの拠点と位置づけ、それらを民間路線バスや市内循環バスなど公共交通で繋いでネットワーク化します。基本的に、拠点までの移動は徒歩や自転車、拠点同士の移動は公共交通機関を利用することで、コンパクトシティの実現が可能となります。

自転車と公共交通機関とを併せて移動することは、安全で快適である上、環境への負荷を低減することにもつながります。

また、サイクル&バスライドの推進やコミュニティサイクルなどの共用自転車の導入についても検討していきます。

(ア)公共交通との連携を図り、サイクル&バスライドの推進

自家用車に過度に依存しない街づくりを推進する上で、バスなどの公共交通は自転車と並び、重要な交通手段の1つです。

バス交通の拠点であるUR都市機構の団地敷地内に、団地住民以外のバス利用者が利用可能な自転車駐輪場を整備し、サイクル&バスライドを推進します。



アッピー駐輪場（西上尾第二団地）

(イ)公共交通としてコミュニティサイクル（レンタサイクル）を活用

市内を移動するためのモビリティとして自転車は重要な交通手段の1つです。レンタサイクルを公共交通の手段として位置づけ、駅前拠点や利用推進拠点から移動するのに利便性の高いレンタサイクルやコミュニティサイクルの導入を市民のニーズから検討します。

自転車利用を促進する観点から、高齢者に対する電動付きアシスト自転車や子育て世代に対する子乗せ自転車など、利用者層に応じたレンタサイクルの支援も併せて検討します。



川越市コミュニティサイクル

(2) 自転車マナーが良く安心安全なまち

都市計画マスタープラン 2010 の目標である「自転車のまち“あげお”」を実現するためには、歩行者の安心・安全を確保しながら、自転車利用を促進することが重要です。

① 交通ルール・マナー教育のための人材育成

「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」では、自転車教室受講者のほとんどを小学生、中学生及び高校生が占め、その他の世代に対する自転車安全教育は明らかに不足している状況であり、多様な自転車利用者に対し、体系的な自転車安全教育を行っていくためには、社会全体で取り組んでいく必要があります。

あらゆる世代に対する交通ルール・マナー教育を行う人材を確保するため、短期的には既存の「埼玉県自転車安全利用指導員」を積極的に活用し、中・長期的には新たな人材育成の手法等を上尾警察署と連携・協力して検討します。

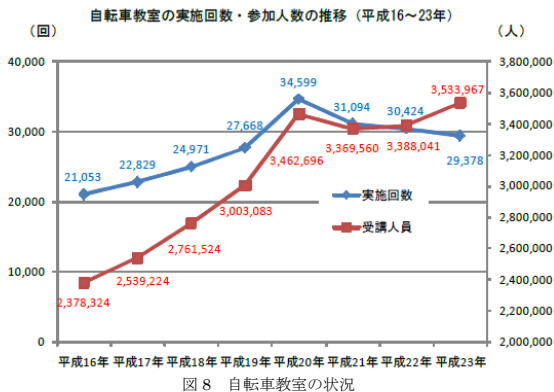
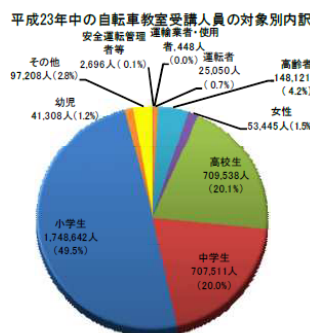


図8 自転車教室の状況



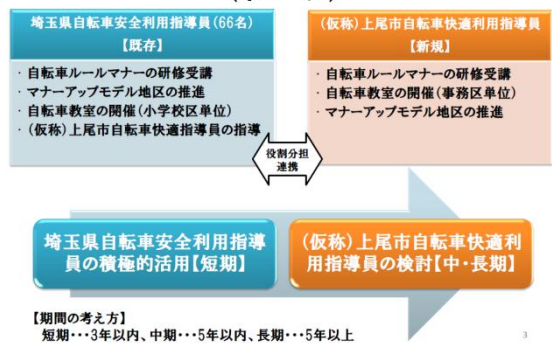
「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」(警察庁)

(ア) 埼玉県自転車安全利用指導員の積極的活用

平成24年度に埼玉県自転車安全利用指導員(以下、利用指導員)が創設され、小学校区ごとに地域指導員2名、小学校・中学校ごとに学校指導員1名(合計77名)が県知事から委嘱されていますが、積極的に活用されていません。

利用指導員に対し、交通ルール・マナー研修や先進都市の事例研究などの支援を実施し、利用指導員を積極的に活用します。

交通ルール・マナー教育のための人材育成(イメージ)



(イ) 新たな人材育成の手法等の検討

地域における交通ルール・マナー教育を行う人材を確保するため、交通ルール・マナー教育のほか、自転車の快適な乗り方や停め方、自転車利用の健康効果などを広報啓発する「上尾らしい」人材育成の手法等を上尾警察署と連携・協力して検討します。

上尾市自転車快適利用指導員(イメージ)



② 交通ルール・マナー教育と意識啓発の推進

小学生・中学生・高校生以外の世代に対する自転車安全教育は明らかに不足しており、多様な自転車運転者に対し、体系的な自転車安全教育を行っていくためには、社会全体で取り組んでいく必要があります。

全ての世代に対して、交通ルール・マナーを周知するため、既存の実施主体に加え、市民団体、地域及び事業者等による交通ルール・マナー教育の実施や、既存の交通安全団体による意識啓発に加え、新たなアプローチによる意識啓発を積極的に推進します。

(ア)交通ルール・マナー教育の推進

全ての世代に対する交通ルール・マナー教育を推進するため、上尾警察署と協力し、実施主体を役割分担した上で、体系的な交通ルール・マナー教育を実施します。

また、市民団体、地域及び事業者がそれぞれの役割を担えるような仕組みや支援制度の整備や、市民が交通ルール・マナー教育を受講したいと思えるようなインセンティブ（動機付け）を付与する取組を検討します。インセンティブを付与する際には、継続して交通ルール・マナー教育を受講できるように工夫します。



高齢者自転車運転免許講習会（上尾警察署）

教育主体 \ 対象	小中高生	大学生等	成 人			高齢者
			社 員	保護者	その他	
学校等の教育機関	A	C	C	C	C	C
保育園・幼稚園	C	C	C	B	C	C
企業	C	C	B	C	C	C
自治会、町内会等	B	C	C	C	C	B
交通安全関係団体	A	C	C	C	C	B
自転車販売店	B	B	B	B	B	B

A 多くの主体が自転車安全教育を行っている
B 一部の主体が自転車安全教育を行っている
C 自転車安全教育があまり行われていない

「自転車の交通ルールの徹底
方策に関する提言」（警察庁）

図 11 自転車安全教室の教育主体と対象

(イ)交通ルール・マナー意識啓発の推進

既存の活動として、交通安全母の会などの交通安全団体が交通安全運動週間における街頭啓発活動や地域への交通安全映画会を積極的に実施してきました。

全ての世代に対する交通ルール・マナー意識の醸成を図るため、既存の意識啓発に加え、聖学院大学や市内の高校と連携し、学生が主体的に取り組める交通ルール・マナー教育や意識啓発を積極的に推進します。



③ 道路上の危険の排除による、歩行者の安全確保

歩行者が安心・安全に移動するために、自転車利用者の交通ルールやマナーの向上を図り、かつ道路上の危険を排除します。

(ア)危険箇所の把握や明示による安全確保

小学校や中学校と連携し、危険な場所を地図に示した「ヒヤリはっとマップ」、「自転車止まれステッカー大作戦」などの取組みを通じて、危険箇所の把握や明示をし、未然に危険を排除します。

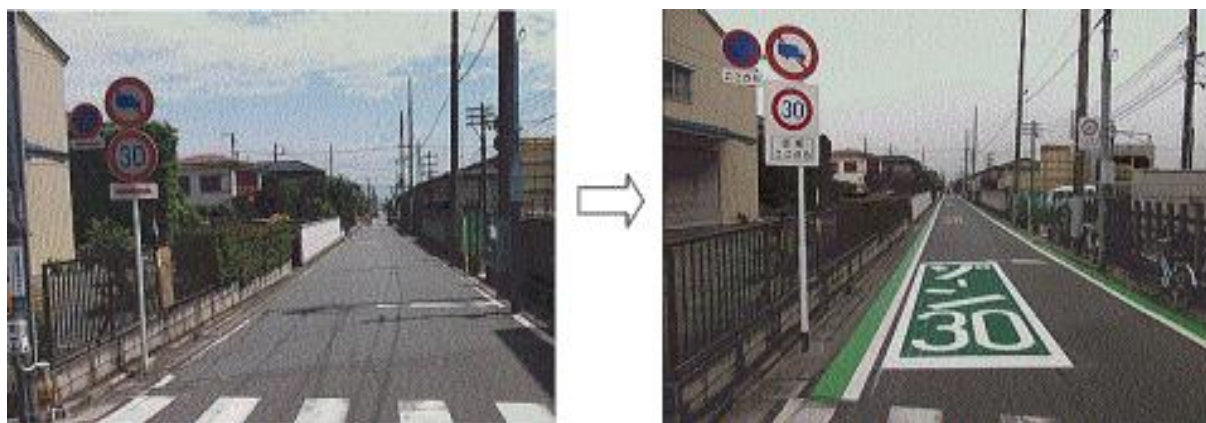


自転車止まれステッカーマップ（茅ヶ崎市）

自転車止まれステッカー大作戦（茅ヶ崎市）

(イ)面的な交通規制による安全確保

徒歩による登下校が多い小学校や徒歩又は自転車による登下校が多い中学校、親子で自転車による送迎が多い保育所や幼稚園の周辺は、「ゾーン 30」などの面的な交通規制を通じて、乳幼児や生徒の安全確保を図ります。



ゾーン 30 の規制の例（埼玉県警察）

(3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち

都市計画マスタープラン 2010 の目標である「自転車のまち“あげお”」を実現するためには、本市の特色を活かした健康づくりや環境保全の観点から自転車利用を促進する施策を展開するとともに、その取組みを様々なメディアを通じて市内外へ情報発信していくことが大切です。

① 「自転車のまち“あげお”」の情報発信

「自転車のまち“あげお”」として、自転車マナーの向上や自転車走行空間整備に加え、自転車利用等の様々な情報をあらゆる人に対して発信していくことが大切です。

(ア) 「上尾サイクルマップ」や「facebook」の活用と新たな情報発信の検討

市では、平成 24 年 6 月から「facebook」(フェイスブック)を開設し、「自転車のまち“あげお”」に関する取組みやまちづくり情報を発信しています。

「ぐるっとサイクリング同好会」が市と協働で作成した「上尾サイクルマップ」は、本市の見どころなどを紹介し、公共施設や自転車販売店舗等に設置されています。

引き続き、「上尾サイクルマップ」や「facebook」を活用し、積極的な情報発信をするとともに、街中からも「自転車のまち“あげお”」の機運を高める新たな情報発信について検討します。



facebook「自転車のまち“あげお”」



上尾サイクルマップ

(イ) 「(仮称) 自転車のまち“あげお” スマート・サポーター」の設立検討

「自転車のまち“あげお”」を推進するためには、自転車利用に対する理解者(サポーター)が必要です。

「自転車のまち“あげお”」の情報発信手段として、「(仮称) 自転車のまち“あげお” スマート・サポーター」の設立を検討します。

「(仮称) 自転車のまち“あげお” スマート・サポーター」では、自転車利用の促進やマナーアップなど「自転車のまち“あげお”」の積極的なPR活動を実施するとともに、サポーターへのインセンティブ付与について検討します。



「自転車のまち“あげお” サイクル・サポーター（イメージ）」

② 地域資源やイベントを活用した地域活性化

「自転車のまち“あげお”」を推進するにあたり、本市固有の地域資源や自転車を活用したイベントなどを通じて地域活性化を図ることが大切です。

(ア) 地域資源を活用した地域活性化

本市には、「上尾サイクリングロード」や、その沿道にある自転車愛好家（サイクリスト）の人気スポットとして有名な「榎本牧場」や日本を代表する自転車メーカーである「ブリヂストンサイクル(株)」など自転車に関連する地域資源が沢山あります。

自転車利用者に優しい店舗等の既存の地域資源を活用するとともに、自転車利用者に優しい隠れた地域資源を発掘し、積極的に地域活性化を図っていきます。



上尾サイクリングロード



榎本牧場



ブリヂストンサイクル(株)との意見交換



女子ポタ会 in 「自転車のまち“あげお”」

(イ)「上尾らしさ」を活かしたサイクルイベントの検討

「ブリヂストンサイクル(株)」や「ぐるっとサイクリング同好会」の協力を得て、「上尾サイクルマップ」を活用したイベントを定期的を開催し、本市の見どころや魅力を情報発信してきました。

本市の特色である地域資源を活かしたイベントを事業者や市民団体と連携しながら継続して実施し、地域活性化を図ります。

子どもから高齢者までが気軽に自転車に触れたり、乗れたりでき、かつ市の魅力を知ることができるサイクルイベントを産学官民(※)の連携により検討します。



「自転車のみち“あげお”」スタンプラリー

埼玉サイクリングフェスティバル

③ 自転車利用促進による健康づくりや環境保全

全国から「自転車のみち“あげお”」として認知されるために、本市の特色を活かした自転車利用促進による健康づくりや環境保全が大切です。

(ア)「健康づくり」の観点からの自転車利用の促進

超高齢社会を迎えるにあたり、市民・事業者・行政にとって、「健康づくり」は大切なキーワードです。

市では、平成 24 年度から「レッツ・サイクル健康モニター事業」を実施し、自転車と健康との相関関係を調査してきました。その結果、身体的な効果があるとともに、精神的な効果があることが分かってきました。

こうしたことから、引き続き、「健康づくり」の観点から自転車利用を促進し、市民の健康増進を図ります。emeter (ブリヂストンサイクル(株))



レッツ・サイクル健康モニター (H24・25 年度)

※ 産学官民とは、産業界（民間企業）、学校（教育・研究機関）、官公庁（国・地方自治体）、民間（地域住民・NPO）の4者のことをいいます。

(イ)「環境保全」の観点からの自転車利用の促進

企業の社会的責任（CSR）の観点から事業者・行政にとって、「環境保全」は「健康づくり」に並び、大切なキーワードです。

事業者へ自転車利用促進の働きかけをするために、行政自ら「環境保全」の観点からの自転車利用を促進する取り組みとして「エコ通勤優良事業所認証」の取得について、調査・検討します。

また、「環境保全」の具体的な施策として、公用自転車としての電動アシスト自転車の導入可能性について検討します。



大阪府泉大津市



さいたま市見沼区

電動アシスト公用自転車の導入事例

(ウ)自転車利用促進のための施策連携

「健康づくり」や「環境保全」の観点から自転車利用促進するため、他の施策との連携を検討します。

高齢者の移動手段の確保と健康増進の両立を図るため、自動車運転免許証自主返納制度と電動アシスト自転車の利用促進との連携を検討します。

子育て世代の支援と健康増進の両立を図るため、子育て世代支援と電動アシスト自転車の利用促進との連携を検討します。

また、電動アシスト自転車による利用促進を図るには、交通ルール・マナー教育の受講を義務付けし、自転車利用促進とマナーアップの両立を図ります。



子乗せ電動アシスト自転車



3輪電動アシスト自転車

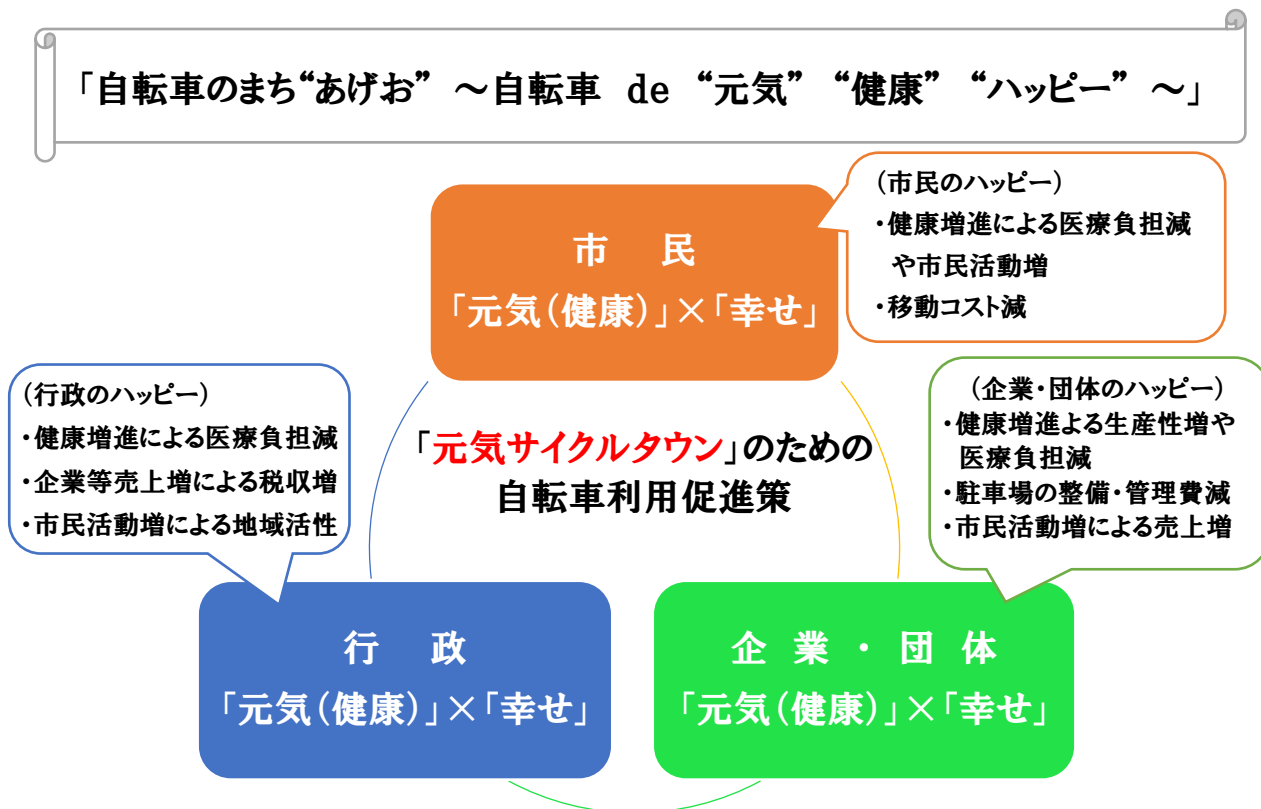


「安心して走れるまち上尾」
島村 菜穂（西中学校）

7. 自転車のまちづくりの基本方針

7. 自転車のまちづくりの基本方針

(1) 「自転車のまち“あげお”」の将来像



(2) 「自転車のまち“あげお”」のコンセプト

「自転車のまち“あげお”」のコンセプトは、産学官民（※）の協働による「3 Sサイクリング」を展開し、子どもから高齢者まで自転車に乗り続けられる「元気サイクルタウン」を構築することです。

このコンセプトに基づいた自転車のまちづくりを通じて、子どもから高齢者までが自転車に乗り続けることが可能となり、「元気（健康）」や「幸せ」のサイクル（循環）によって、まち全体（上尾市）が元気になることをイメージしています。

〈3 Sとは〉

①Slow(スロー)

- ・安心・安全に、ゆっくりと

②Smart(スマート)

- ・健康的な、合理的な

③Stylish(スタイリッシュ)

- ・お洒落な、格好良い

※ 産学官民とは、産業界（民間企業）、学校（教育・研究機関）、官公庁（国・地方自治体）、民間（地域住民・NPO）の4者のことをいいます。

(3)「自転車のまち“あげお”」の目標値

「自転車のまち“あげお”～自転車 de “元気”“健康”“ハッピー”～」を実現するための目標値として、①自転車交通分担率、②自転車事故件数、③元気サイクル指数の3つを定めます。

〈目標値〉

①自転車交通分担率(市民アンケートによる主な交通手段の割合)

・ 40% (H25) ⇒ 50% (H35)

②自転車事故件数

・ 460件 (H23) ⇒ 230件 (H35)

③元気サイクル指数(※)

・ 2.35 (H25) ⇒ 3.25 (H35)

※ 自転車利用に関する満足度(快適性、安全性、マナー、情報提供、上尾らしさ)を加重平均した指数

〈目標値の考え方〉

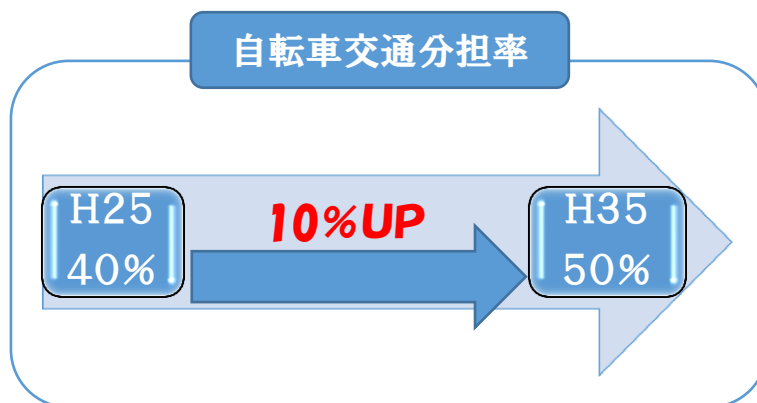
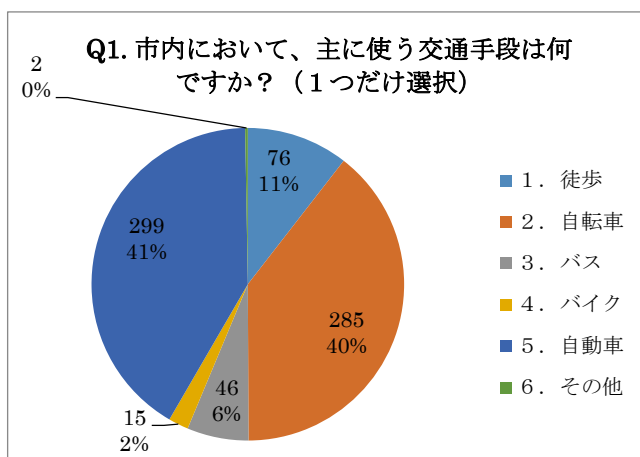
① 自転車交通分担率

ここでいう自転車交通分担率とは、市民アンケート調査結果から得られる主な交通手段として自転車を利用すると回答した割合をいいます。

平成25年10月に実施した市民アンケートでは、自転車交通分担率は40%でした。

計画終了年度の平成35年度末には、自転車交通分担率を50%(10%UP)にすることが目標の1つです。

また、このほか平成32年度国勢調査(平成22年度:41%)や平成30年度パーソントリップ調査(平成20年度:22%)の自転車交通分担率を参考としてモニタリングします。

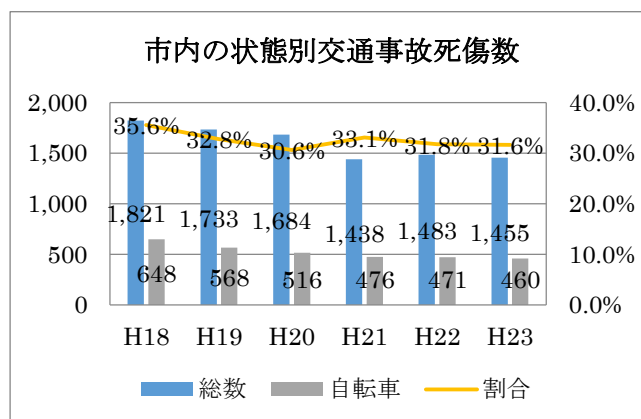


②自転車事故件数

自転車事故件数とは、自転車による死傷者（死者及び負傷者）の件数です。

平成 23 年度の自転車事故件数は、自動車(48%)に次いで多い 460 件(32%)でした。

計画終了年度の平成 35 年度には平成 23 年度と比較して 50%削減の 230 件にすることが目標です。



② 元気サイクル指数

元気サイクル指数とは、平成 25 年 10 月に実施した市民アンケートで調査した自転車利用の満足度（①快適性、②安全性、③利用マナー、④情報提供、⑤上尾らしさ）の加重平均の数値をいいます。

平成 25 年度に実施した市民アンケートでは、元気サイクル指数は 5 点満点中 2.35 という数値となりました。

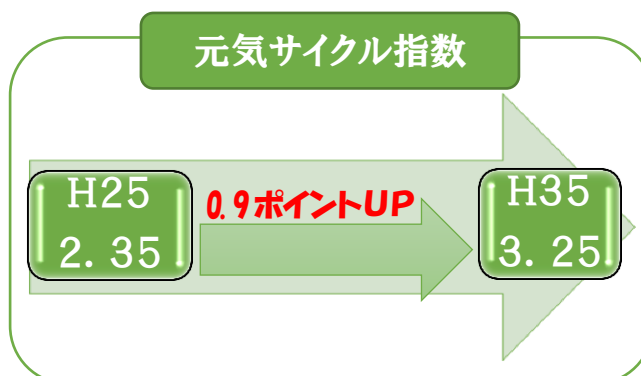
計画終了年度の平成 35 年度には、元気サイクル指数を 3.25（0.9 ポイント UP）にすることが目標です。



（算出方法）

それぞれの満足度の平均値は、①非常に満足 5 点、②満足 4 点、③普通 3 点、④やや不満 2 点、⑤不満 1 点として、合計の平均値

元気サイクル指数はそれぞれの満足度全ての合計の平均値（加重平均）





「わくわくアップロード」

伊藤 麻友（原市中学校）

8. 重点事業

8. 重点事業

今後、10 年間で重点的に実施すべき事業を目標・ビジョンごとに3つ、合計9つを重点事業とし、「自転車のまち“あげお”」を目指し、積極的に推進していきます。

〈重点事業一覧〉

(1) 自転車が快適に利用できるまち

- ①自転車レーンの整備
- ②路上駐輪場の整備
- ③サイクル&バスライドの推進

(2) 自転車マナーが良く安心・安全なまち

- ④埼玉県自転車安全利用指導員の育成・活用
- ⑤大学等との協働によるマナーアップ・意識啓発活動
- ⑥成人利用者向け講習会の実施

(3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち

- ⑦自転車のまち“あげお”の情報発信
- ⑧自転車のまち“あげお”スマート・サポーター
- ⑨自転車を活用した運動推進事業～アッピー・サイクリング・ライフ～

(1) 自転車が快適に利用できるまち

①自転車レーンの整備

市道 32km の路線に自転車レーン（※）を整備するとともに、国・埼玉県と連携し、自転車ネットワーク（※）を構築します。



※自転車レーンとは、自転車専用通行帯、路肩のカラー化、車道左側部の車線内に帯状の路面表示やピクトグラムの設置を含む自転車通行のための通行帯の総称です。

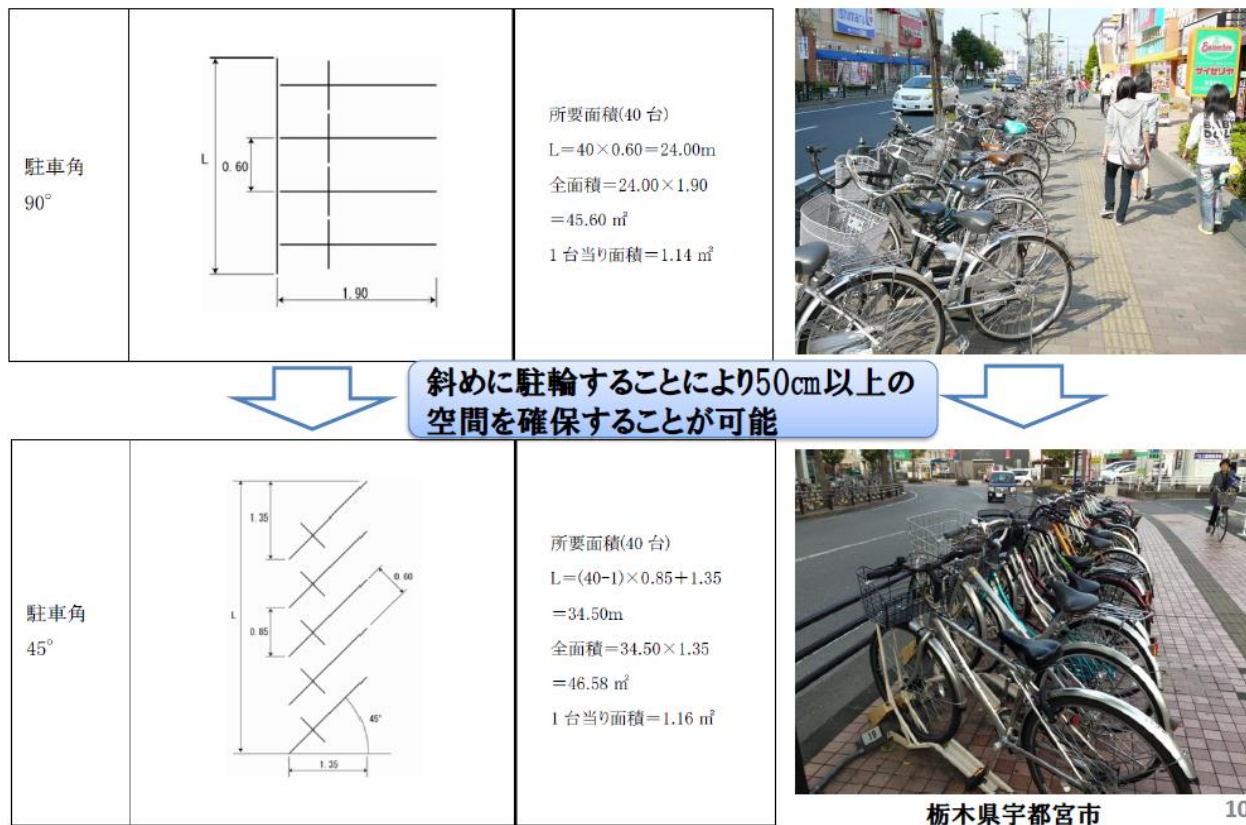
※自転車ネットワーク路線とは、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車走行空間を効果的効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワーク計画を構成する路線をいいます。

③ 路上駐輪場の整備

上尾駅や商業施設周辺の放置自転車対策として、路上駐輪場の整備について検討します。

現在、放置自転車が多くある商業施設前の路上において、歩行空間の改善を目指し、路上に垂直ではなく斜めに駐輪場所を表示し、歩行空間の改善を図ります。また、路上駐輪場の設置の可能性を確認するため、路上駐輪場の社会実験を実施します。

利用者アンケートから、路上駐輪場の設置についての利用者の意向、料金設定、建設・維持管理主体の選定など調査・研究を行い、早期の整備を目指します。



栃木県宇都宮市

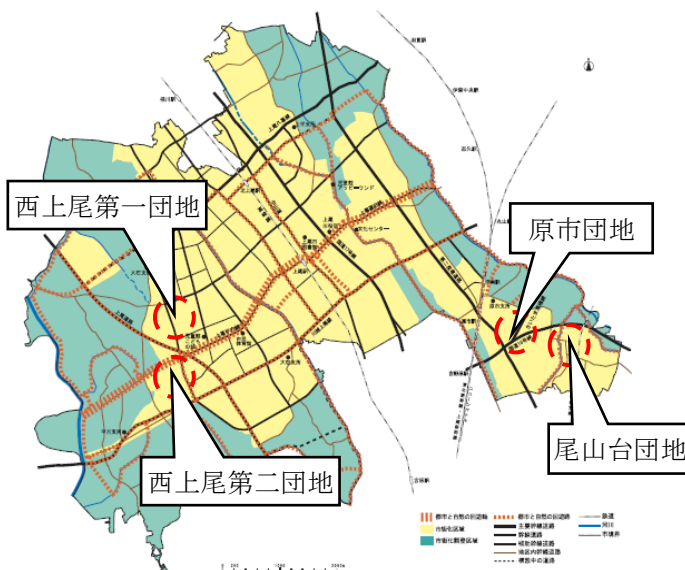
10

【都市と自然の回遊軸・回遊路】

③ サイクル&バスライドの推進

自転車利用の促進と自家用車からの転換を図るとともに、バスと自転車との連携を推進するため、公共交通であるバス停付近に駐輪場を設置するサイクル&バスライドの社会実験を実施します。

利用者アンケートから、サイクル&バスライドの利用者の意向やニーズ、維持管理手法などの調査・研究を行い、団地拠点を中心にサイクル&バスライドを推進します。



(2) 自転車マナーが良く安心・安全なまち

④埼玉県自転車安全利用指導員の育成・活用

埼玉県自転車安全利用指導員の能力の向上を目的に、上尾警察署と協力して埼玉県自転車安全利用指導員育成のための講習会を実施します。

また、体系的な交通ルール・マナー教育を実施するための検討協議会を設立し、効果的な自転車利用ルール・マナー教育を行うため、埼玉県自転車安全利用指導員の活用を検討します。



⑤大学等との協働によるマナーアップ・意識啓発活動

自転車に関する交通ルールやマナーアップに関する取組みをワークショップや実態調査、街頭マナーアップ活動などを通じて学生自らが学び、その成果を近隣の高校生に伝達・共有する活動を聖学院大学と協働で行い、広い対象に対して自転車利用のマナーアップや意識啓発を図ります。

「自転車のルールの周知、徹底に向けた取組み」大学との連携 大学や高校・大学との連携(大分市)

【事業内容】
・「地域社会特講」の講義を実施
・「自転車ヘルメットデザインコーナー」で“みんなの自転車ヘルメット”を製作
・卒業研究論文「自転車が似合うまちづくり」を作成

「自転車のルールの周知、徹底に向けた取組み」高校・大学との連携

【事業内容】
・高校生と大学生とのワークショップにより、学生向けの「クリアファイル」、市民向けの「回覧板」をデザイン。

高校との連携(茅ヶ崎市)

聖学院大学との連携により、上尾市内の中学校や高校を巻き込んで、様々な自転車ルール・マナーに関する意識啓発などの取組みができるのではないのでしょうか？

自転車安全利用五則を守りましょう。

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
道路交通法上、自転車は車道と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。
- ② 車道は左側を通行
自転車は、道路の左側に寄って通行しなければなりません。
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
歩道では、歩行者の通行を妨げるような速度で、歩行者の通行を妨げるような一時停止をしなければなりません。
- ④ 安全ルールを守る

■飲酒運転は禁止

■二人乗りは禁止

■並進は禁止

■夜間はライトを点灯

■信号を守る

■交差点での一時停止と安全確認
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用
児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットをかかせるようにしましょう。

⑥成人向け利用者講習会の実施

自転車安全教育の受講機会が少ない成人層に対して、駐輪場運営事業者や商業施設と協力し、自転車利用講習会を実施し、自転車安全利用五則を中心とした自転車利用ルールの周知やマナーアップを図ります。

対象	小中高生	大学生等	成人			高齢者
			社員	保護者	その他	
教育主体						
学校等の教育機関	A	C	C	C	C	C
保育園・幼稚園	C	C	C	B	C	C
企業	C	C	B	C	C	C
自治会、町内会等	B	C	C	C	C	B
交通安全関係団体	A	C	C	C	C	B
自転車販売店	B	B	B	B	B	B

- A** 多くの主体が自転車安全教育を行っている
B 一部の主体が自転車安全教育を行っている
C 自転車安全教育があまり行われていない

図 11 自転車安全教育の教育主体と対象

自転車ルールを学ぼう！

参加費 無料 武蔵野市自転車安全利用講習会(平成25年度後期)

武蔵野市は自転車利用者が多く、市内の交通事故の約50%は自転車関係の事故です。この状況を改善し、自転車利用の安全性を高めるため、自転車安全利用講習会を実施します。講習会では、自転車安全利用五則を中心とした自転車利用ルールの周知やマナーアップを図ります。

講習会参加費は無料です。講習会参加費は、講習会参加費として徴収されます。

講習会参加費は、講習会参加費として徴収されます。

講習会参加費は、講習会参加費として徴収されます。

講習会開催所と日程

開催日	会場	開催時間
10月26日(土)	武蔵野市役所 西棟6階 811会議室(会場費:1000円)	10:00~11:30 13:30~15:00 18:00~19:30
11月21日(土)	武蔵野市工芸館 4階 市民会議室(会場費:3000円)	10:00~11:30 13:30~15:00 18:00~19:30
11月24日(土)	武蔵野市インフォメーションセンター 11階 レインボーサロン(会場費:3000円)	10:00~11:30 13:30~15:00 18:00~19:30
12月1日(土)	武蔵野市役所 西棟6階 811会議室(会場費:1000円)	10:00~11:30 13:30~15:00 18:00~19:30

講習会参加費

武蔵野市内を自転車で行き来する中学生以上の方を対象に、講習会参加費として徴収されます。講習会参加費は、講習会参加費として徴収されます。

講習会参加費は、講習会参加費として徴収されます。

講習会参加費は、講習会参加費として徴収されます。

講習会申し込み方法:10月15日(火)必着

講習会申し込みは、講習会申し込みとして行われます。講習会申し込みは、講習会申し込みとして行われます。

講習会申し込みは、講習会申し込みとして行われます。

講習会申し込みは、講習会申し込みとして行われます。

講習会申し込みから

講習会申し込みは、講習会申し込みとして行われます。講習会申し込みは、講習会申し込みとして行われます。

講習会申し込みは、講習会申し込みとして行われます。

講習会申し込みは、講習会申し込みとして行われます。

(3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち

⑦自転車のまち“あげお”の情報発信

「自転車のまち“あげお”」に関する取り組みやまちづくり情報を市内・外へ発信するため、様々なメディアを活用し、積極的な情報発信を実施します。

また、高齢者や主婦層等に対して自転車利用ルールやマナーアップを図るため、「広報あげお」を活用した情報発信も積極的に実施します。



⑧自転車のまち“あげお”スマート・サポーター

上尾らしい「自転車のまち“あげお”」の情報発信手段として、「(仮称) 自転車のまち“あげお”スマート・サポーター」の設立を検討します。

「(仮称) 自転車のまち“あげお”スマート・サポーター」では、自転車利用の促進やマナーアップなど「自転車のまち“あげお”」の取り組みを積極的なPR活動を実施するとともに、サポーターへのインセンティブ付与について検討します。



「ボタガール上尾」



女子ボタ会イン「自転車のまち“あげお”」

【活動イメージ】

- ・自転車を積極的に利用する、自転車マナーアップを心がける、上尾市の魅力発信を行う等、自転車をスマートに利用する人を公募し、「自転車のまち“あげお”」スマート・ライダーに認定
- ・「自転車のまち“あげお”」をPRするオリジナル名刺を配布して貰う
- ・自転車の利用促進のPRやマナーアップキャンペーンの実施

「(仮称) 自転車のまち“あげお”スマート・ライダー」スキーム(案)

【公募】

・「広報あげお」や「市ホームページ」

【要件】

- ・自転車の利用促進に貢献すること
- ・自転車マナーアップに貢献すること
- ・「(仮称) 自転車のまち“あげお”スマート・ライダー」を積極的にPRすること

【応募】

- ・応募動機
- ・行動宣言
- ・定員100名

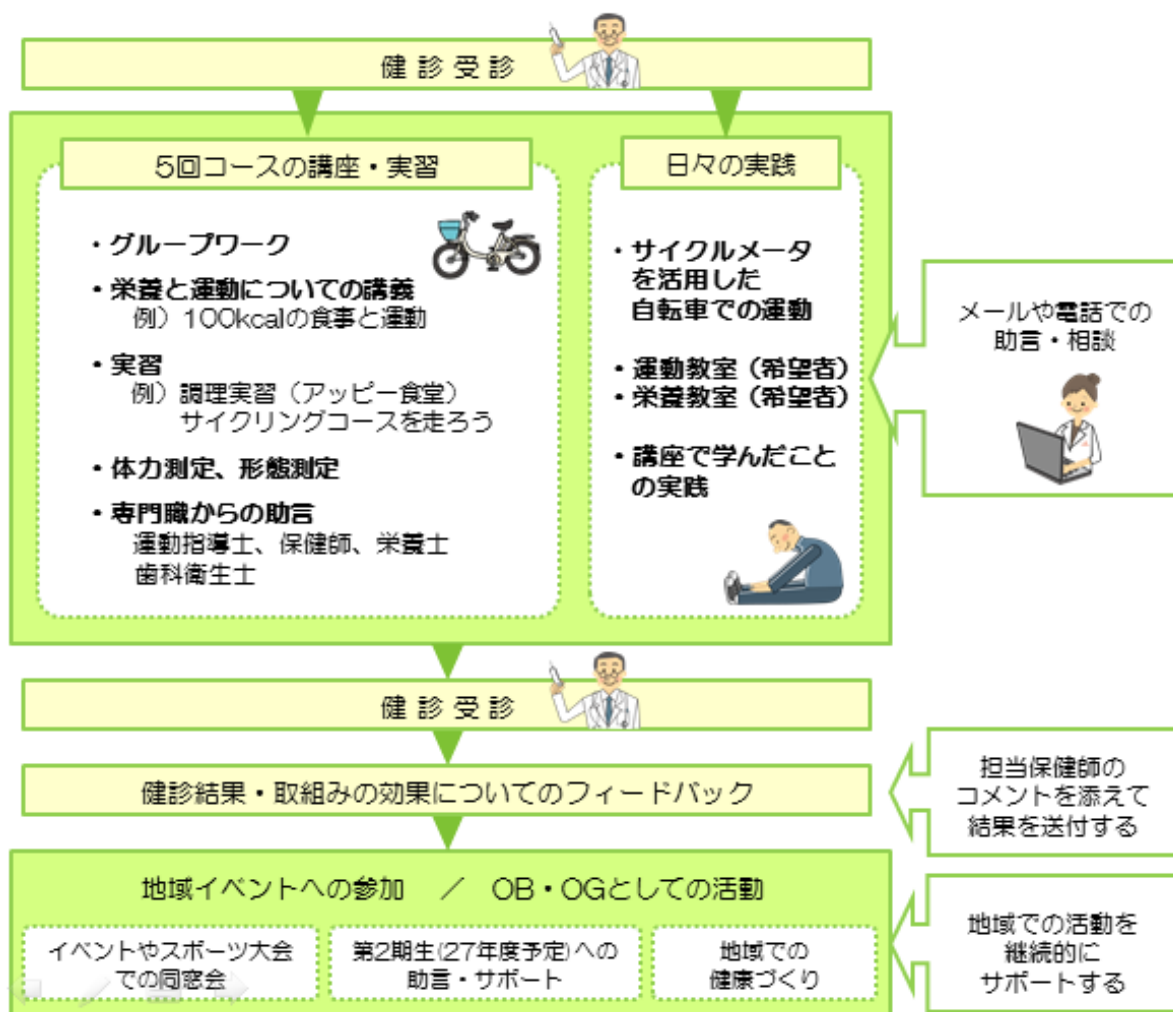
【認定】

- ・PR (オリジナル名刺を配布して貰い情報発信)
- ・行動 (マナーアップキャンペーンなど各種イベントに協力)

⑨自転車を活用した運動推進事業～アッピー・サイクリング・ライフ～

自転車と健康との相関関係を検証するため、自転車健康モニター事業を2年間実施してきました。この事業を通じて蓄積したノウハウを健康増進事業に転用し、有酸素運動(自転車)と栄養指導等の講座・実習を行う「アッピー・サイクリング・ライフ」を試験的に実施します。

また、自転車健康モニターや運動推進事業の参加者が継続して自転車による運動ができるようにするため、サークル活動の支援も検討します。





「笑顔と自転車」

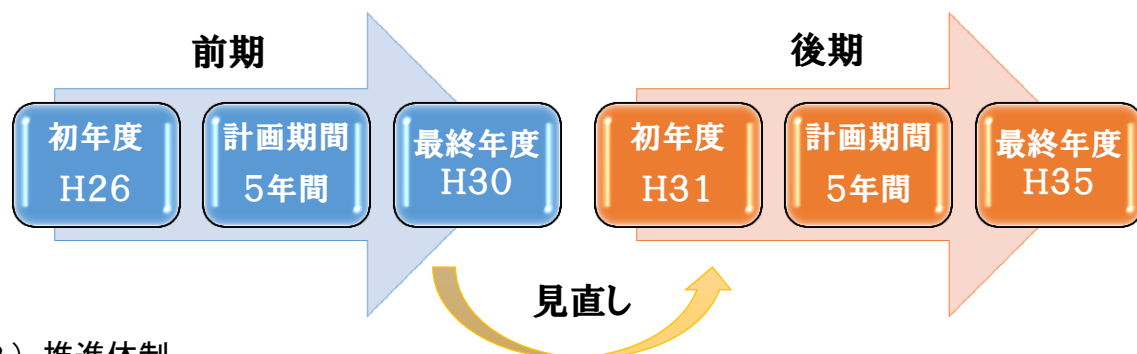
西海 日夏子（西中学校）

9. 「自転車のまち “あげお”」を目指して

9. 「自転車のまち “あげお”」を目指して

(1) 実施に向けた取組み

- ①基本計画に即した具体的な実施に向けた取組みを担当課と調整し、その取組みに基づき計画的に推進します。
- ②計画期間は平成26年度から平成30年度までの5ヵ年とします。
- ③社会情勢の変化や進捗状況に柔軟に対応し、5年後に取組みを見直します。

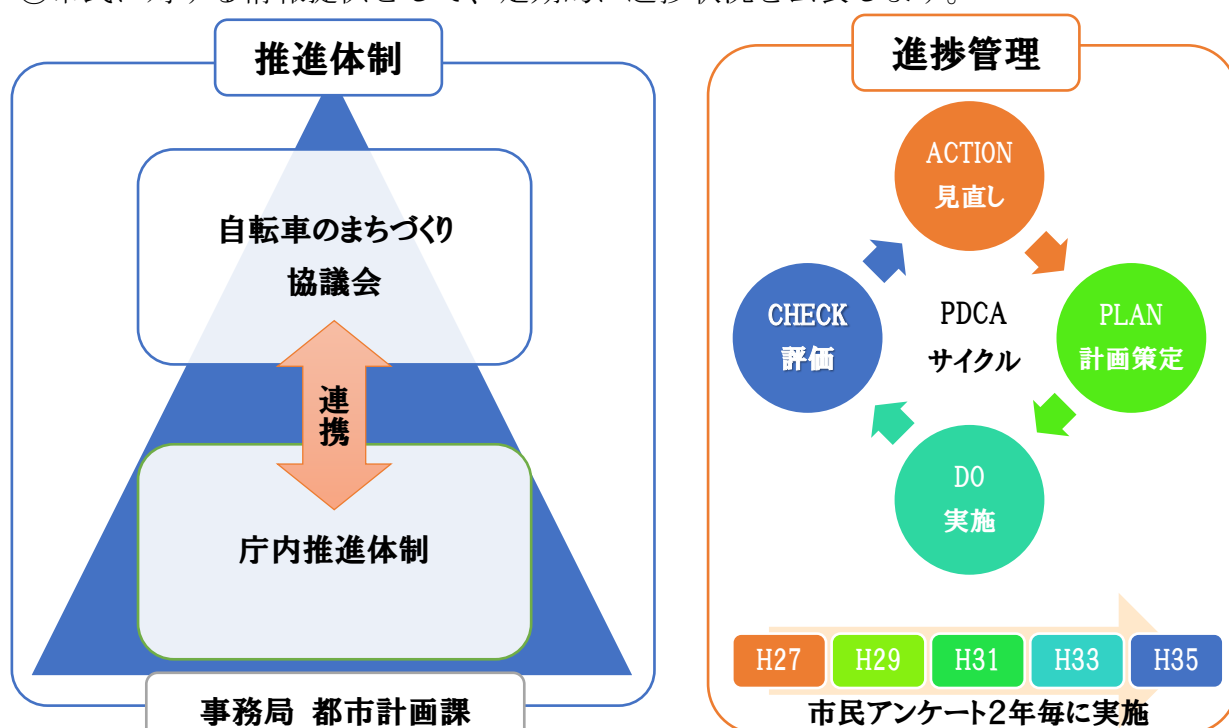


(2) 推進体制

- ①協働による自転車のまちづくりを推進するため、「上尾市自転車のまちづくり協議会」を存続します。
- ②庁内に自転車のまちづくり推進体制（以下、庁内推進体制）を新設します。
- ③上記組織を両輪として、「自転車のまち “あげお”」の取組みを推進します。

(3) 進捗管理

- ①「上尾市自転車のまちづくり協議会」や庁内推進体制によるPDCAサイクルのマネジメントシステムを構築し、計画的な進捗管理を行います。
- ②2年毎に自転車利用の市民満足度調査を実施し、元気サイクル指数の進捗状況を把握します。
- ③市民に対する情報提供として、定期的に進捗状況を公表します。



參考資料

上尾市自転車のまちづくり協議会設置要綱

平成24年 4月20日
市長 決 裁

(設置)

第1条 「自転車のまち あげお」を推進するため、上尾市自転車のまちづくり協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 「自転車のまちづくり基本計画（案）」の策定に関すること。
- (2) 「自転車のまち あげお」の推進に関すること。
- (3) その他自転車のまちづくりに関すること。

(組織)

第3条 協議会は、委員18人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市民を代表する者 6人以内
- (2) 事業者を代表する者 6人以内
- (3) 学識経験を有する者 2人以内
- (4) 行政を代表する者 4人以内

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 委員は、委嘱され、又は任命された時における当該身分を失ったときは、その職を失う。
- 3 委員は、再任されることができる。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に、会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 協議会の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(関係者の会議への出席等)

第7条 協議会は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を求めてその意見若しくは説明を聴くことができる。

(報告)

第8条 会長は、必要に応じ、協議会における協議の成果又は状況を市長に報告するものとする。

(報償金)

第8条 市は、委員が協議会の会議に出席したときは、予算の定めるところにより、報償金を支給する。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、都市整備部まちづくり計画課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

附 則

1 この要綱は、平成24年 7月 1日から施行する。

〈上尾市自転車のまちづくり協議会委員名簿〉

NO	委員氏名	肩書き(役職)	備 考
1	綾部 弘一郎	市民公募	
2	川島 一郎	市民公募	
3	斎藤 貴弘	市民公募	
4	小野 博	上尾市区長会連合会 理事	
5	田村 耕一	ぐるっとサイクリング同好会 リーダー 埼玉県自転車安全利用指導員	
6	大嶋 健司	上尾地方交通安全協会 副会長	
7	張替 裕司	ブリヂストンサイクル(株) 管理本部 総務部長	
8	山崎 好信	協同組合上尾モンシェリー 理事長	
9	大久保 雄二	東武バスウエスト株式会社 運輸統括部 業務課長	
10	三井田 晴宏	上尾商工会議所 事務局長	副会長
11	佐藤 茂	埼玉県自転車軽自動車商協同組合 上尾支部 埼玉県自転車防犯協会 上尾支部長	
12	田中 裕之	上尾中央総合病院 総務課長	
13	瀬名 浩一	聖学院大学 政治経済学部 コミュニティ政策学科 教授	会 長
14	鳥海 基樹	首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 准教授	
15	関谷 浩二	北本県土整備事務所 道路環境担当課長	
16	井達 初行	上尾警察署 交通課長	横塚 守 (H25.3 まで)
17	小川 厚則	上尾市 企画財政部長	
18	遠藤 次朗	上尾市教育委員会 教育総務部長	
19	古倉 宗治	(株)三井住友トラスト基礎研究所 研究理事	アドバイザー

〈上尾市自転車のまちづくり協議会事務局〉

NO	氏 名	肩書き(役職)	備 考
1	吉田 修三	都市整備部長	
2	町田 洋一	都市整備部参事兼次長	
3	長谷部 勝夫	都市整備部主席副参事兼まちづくり計画課長	
4	北島 享	まちづくり計画課主幹	
5	杉木 直也	まちづくり計画課主査	
6	下寄 拓	まちづくり計画課主任	
7	野口 尚徳	まちづくり計画課主任	

〈上尾市自転車のまちづくり協議会開催経過〉

年 月 日	会 議	内 容
H24年8月22日	委嘱式 第1回上尾市自転車のまちづくり協議会	設立趣旨、会議の進め方、上尾市の自転車施策の在り方、中間報告書など
H24年10月11日	第2回上尾市自転車のまちづくり協議会	上尾市の自転車施策の現状と課題、宇都宮市自転車のまち推進計画、上尾市自転車のまちづくり基本計画の基本方針
H24年11月29日	第3回上尾市自転車のまちづくり協議会	自転車通行の社会実験に係る速報結果、上尾市自転車のまちづくり基本計画の基本方針（コンセプト）
H25年1月23日	第4回上尾市自転車のまちづくり協議会	上尾市自転車のまちづくり基本計画の基本方針（コンセプト、利用目的、目標）
H25年3月19日	第5回上尾市自転車のまちづくり協議会	基本方針（コンセプト） 目標・ビジョン「快適なまち」
H25年5月16日	第6回上尾市自転車のまちづくり協議会	目標・ビジョン「快適なまち」、「安全なまち」 H25年度自転車のまちづくり推進事業
H25年8月1日	第7回上尾市自転車のまちづくり協議会	目標・ビジョン「快適なまち」、「安全なまち」、「上尾市＝自転車のまち」、市民アンケート（案）
H25年9月26日	第8回上尾市自転車のまちづくり協議会	目標・ビジョン「安全なまち」、「上尾市＝自転車のまち」、市民アンケート（案） 自転車のまちづくり産学官協働事業
H25年11月5日	第9回上尾市自転車のまちづくり協議会	目標・ビジョン「上尾市＝自転車のまち」 市民アンケート（速報） 自転車のまちづくり産学官協働事業
H25年12月19日	第10回上尾市自転車のまちづくり協議会	市民アンケート（結果）、自転車のまちづくり基本計画（素案）、自転車のまちづくり実施計画（素案）
H26年1月16日	第11回上尾市自転車のまちづくり協議会	自転車のまちづくり基本計画（素案） 市民コメント
H26年3月6日	第12回上尾市自転車のまちづくり協議会	市民コメント（結果） 自転車のまちづくり基本計画（案） 今後のスケジュール



平成 26 年 3 月発行：上尾市

編集：上尾市都市整備部まちづくり計画課（H26 年 4 月から都市計画課）

電話：048-775-7629

FAX：048-775-9906

ホームページアドレス：<http://www.city.ageo.lg.jp>

メールアドレス：s351000@city.ageo.lg.jp