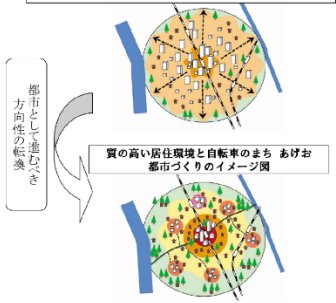

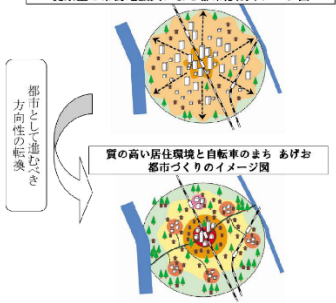



## 上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価 新旧対照表

新（令和 6 年 6 月時点）	旧（令和 6 年 3 月時点）
上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価 目次	上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価 目次
<p>上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価</p> <p>目 次</p> <p>1 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要 ..... 1</p> <p>1-1 計画策定の背景 ..... 1</p> <p>1-2 「自転車のまち“あげお”」の目標・ビジョン ..... 4</p> <p>1-3 計画の目標値 ..... 5</p> <p>2 評価の視点、手法 ..... 6</p> <p>2-1 施策について ..... 6</p> <p>2-2 市民アンケート調査について ..... 6</p> <p>3 施策の取組状況と評価 ..... 7</p> <p>3-1 施策の取組状況 ..... 7</p> <p>3-2 目標指標の状況 ..... 18</p> <p>3-3 目標・ビジョンの評価 ..... 23</p> <p>4 今後の自転車施策の方向性 ..... 26</p> <p>4-1 自転車を取り巻く国及び県の動向 ..... 26</p> <p>4-2 上尾市における自転車施策の位置付け ..... 29</p> <p>4-3 今後の自転車施策の方向性 ..... 30</p> <p>資料編 ..... 資 1</p> <p>資料-1 市民アンケート調査票 ..... 資 1</p> <p>資料-2 市民アンケート調査結果 ..... 資 5</p>	<p>上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価</p> <p>目 次</p> <p>1 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要 ..... 1</p> <p>1-1 計画策定の背景 ..... 1</p> <p>1-2 「自転車のまち“あげお”」の目標・ビジョン ..... 4</p> <p>1-3 計画の目標値 ..... 5</p> <p>2 評価の視点、手法 ..... 6</p> <p>2-1 施策について ..... 6</p> <p>2-2 市民アンケート調査について ..... 6</p> <p>3 施策の取組状況と評価 ..... 7</p> <p>3-1 施策の取組状況 ..... 7</p> <p>3-2 目標指標の状況 ..... 18</p> <p>4 今後の自転車施策の方向性 ..... 23</p> <p>4-1 自転車を取り巻く国及び県の動向 ..... 23</p> <p>4-2 上尾市における自転車施策の位置付け ..... 26</p> <p>4-3 今後の自転車施策の方向性 ..... 27</p> <p>資料編</p> <p>資料-1 市民アンケート調査票 ..... 資 1</p> <p>資料-2 市民アンケート調査結果 ..... 資 5</p>

# 上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価 新旧対照表

新（令和 6 年 6 月時点）	旧（令和 6 年 3 月時点）
<p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－Ⅰ 計画策定の背景 （PⅠ）</p> <div data-bbox="208 328 1008 1465"> <p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－Ⅰ 計画策定の背景</p> <p>➤ 本市の第 2 期都市計画マスタープラン「『上尾市都市計画マスタープラン 2010（平成 23 年（2011 年）3 月）』では、人口増加の受け皿として市街地を拡大させ、都市形成を図っていく従来のまちづくりから、今後の人口減少社会の到来を見据え、市街地をコンパクトに集約し、居住環境を充実させる新しいまちづくりへの方向性の転換が進められ、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”」を掲げた。</p> <p>➤ 本市は、都心へのアクセス性から通勤・通学の自転車利用が多いこと、また平坦でコンパクトな市域を形成していること、さらに自転車利用に適した地域資源があることなどの都市特性を生かした魅力あるまちづくりに取り組むため、市民・事業者・行政の協働の理念の下に自転車施策を推進し、かつハードからソフトまで総合的な自転車施策を横断的に展開するため、平成 26 年（2014 年）3 月に『上尾市自転車のまちづくり基本計画』を策定した。</p> <div data-bbox="293 836 918 1227"> <p>従来型の市街地拡大による都市形成イメージ図</p>  <p>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 での“元気”“健康”“ハッピー”～」</p>  <p>上尾市</p> </div> <p>※令和 5 年（2023 年）4 月 1 日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。</p> <p>都市計画マスタープラン：都市計画法第 18 条の 2 第 1 項に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針。本市では平成 12 年に最初の都市計画マスタープランを策定し、現在第 3 期となる『上尾市都市計画マスタープラン 2020』を令和 3 年（2021 年）3 月に策定し、持続可能な都市経営に資するまちづくりを推進。</p> </div>	<p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－Ⅰ 計画策定の背景 （PⅠ）</p> <div data-bbox="1245 328 2045 1465"> <p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－Ⅰ 計画策定の背景</p> <p>➤ 本市の第 2 期都市計画マスタープラン「『上尾市都市計画マスタープラン 2010（平成 23 年（2011 年）3 月）』では、人口増加の受け皿として市街地を拡大させ、都市形成を図っていく従来のまちづくりから、今後の人口減少社会の到来を見据え、市街地をコンパクトに集約し、居住環境を充実させる新しいまちづくりへの方向性の転換が進められ、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”」を掲げた。</p> <p>➤ 本市は、都心へのアクセス性から通勤・通学の自転車利用が多いこと、また平坦でコンパクトな市域を形成していること、さらに自転車利用に適した地域資源があることなどの都市特性を生かした魅力あるまちづくりに取り組むため、市民・事業者・行政の協働の理念の下に自転車施策を推進し、かつハードからソフトまで総合的な自転車施策を横断的に展開するため、平成 26 年 3 月に『上尾市自転車のまちづくり基本計画』を策定した。</p> <div data-bbox="1330 836 1955 1227"> <p>従来型の市街地拡大による都市形成イメージ図</p>  <p>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 での“元気”“健康”“ハッピー”～」</p>  <p>上尾市</p> </div> <p>都市計画マスタープラン：都市計画法第 18 条の 2 第 1 項に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針。本市では平成 12 年に最初の都市計画マスタープランを策定し、現在第 3 期となる『上尾市都市計画マスタープラン 2020』を令和 3 年 3 月に策定し、持続可能な都市経営に資するまちづくりを推進している。</p> </div>

新（令和 6 年 6 月時点）

旧（令和 6 年 3 月時点）


Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要

Ⅰ－Ⅰ 計画策定の背景 （P 3）

Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要


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。



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。



自転車利用のメリット

- (1) 手軽で便利 (convenience)
- (2) 渋滞がなく早い (speedy)
- (3) 健康的で環境に優しい (healthy & ecology)
- (4) 経済的で安い (economy)
- (5) ゆっくり走れて楽しい (slow & fun)



理由	回数	割合
1. 早く目的地に着く	59	4%
2. 費用が安い	143	10%
3. 手軽に利用できる	245	18%
4. 健康に良い	178	13%
5. 環境に優しい	155	11%
6. 楽々走っていて楽しい	424	31%
7. 渋滞が無い	130	10%
8. その他	155	11%



都市内の交通手段としての自転車の特徴

「自転車は国の制度や社会情勢の変化等に応じて、最適な自転車利用の手段となり、今後も引き続き、都市内交通の重要な役割を果たすことが期待される。」

自転車利用の増加傾向が顕著な理由

① 健康・環境に優しい  
② 経済的で安い  
③ 楽々走っていて楽しい  
④ 早く目的地に着く  
⑤ 渋滞が無い

※令和 5 年（2023 年）4 月 1 日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。

3

Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要

Ⅰ－Ⅰ 計画策定の背景 （P 3）

Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要


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。



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。

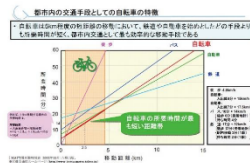


自転車利用のメリット

- (1) 手軽で便利 (convenience)
- (2) 渋滞がなく早い (speedy)
- (3) 健康的で環境に優しい (healthy & ecology)
- (4) 経済的で安い (economy)
- (5) ゆっくり走れて楽しい (slow & fun)



理由	回数	割合
1. 早く目的地に着く	59	4%
2. 費用が安い	143	10%
3. 手軽に利用できる	245	18%
4. 健康に良い	178	13%
5. 環境に優しい	155	11%
6. 楽々走っていて楽しい	424	31%
7. 渋滞が無い	130	10%
8. その他	155	11%



都市内の交通手段としての自転車の特徴

「自転車は国の制度や社会情勢の変化等に応じて、最適な自転車利用の手段となり、今後も引き続き、都市内交通の重要な役割を果たすことが期待される。」

自転車利用の増加傾向が顕著な理由

① 健康・環境に優しい  
② 経済的で安い  
③ 楽々走っていて楽しい  
④ 早く目的地に着く  
⑤ 渋滞が無い

3

上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価 新旧対照表

新（令和 6 年 6 月時点）	旧（令和 6 年 3 月時点）
<p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－2 「自転車のまち“あげお”」の目標・ビジョン （P 4）</p> <div><p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p><p>Ⅰ－2 「自転車のまち“あげお”」の目標・ビジョン</p><p>➤ 「自転車のまち」として、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3つの街づくりの視点を踏まえ、計画の目標・ビジョンを次のとおり定めた。</p><p>〈目標・ビジョン〉</p><p>（１）自転車が快適に利用できるまち</p><p>①自転車走行空間整備・自転車走行ネットワーク構築 ②自転車走行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</p><p>（２）自転車マナーが良く安心・安全なまち</p><p>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危険を排除し、交通弱者の安全確保</p><p>（３）上尾市＝自転車とイメージされるまち</p><p>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</p><p>※令和 5 年（2023 年）4 月 1 日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。</p></div>	<p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－2 「自転車のまち“あげお”」の目標・ビジョン （P 4）</p> <div><p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p><p>Ⅰ－2 「自転車のまち“あげお”」の目標・ビジョン</p><p>➤ 「自転車のまち」として、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を実現するため、計画の目標・ビジョンを次のとおり定めた。</p><p>〈目標・ビジョン〉</p><p>（１）自転車が快適に利用できるまち</p><p>①自転車走行空間整備・自転車走行ネットワーク構築 ②自転車走行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</p><p>（２）自転車マナーが良く安心・安全なまち</p><p>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危険を排除し、交通弱者の安全確保</p><p>（３）上尾市＝自転車とイメージされるまち</p><p>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</p></div>

上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価 新旧対照表

新（令和 6 年 6 月時点）	旧（令和 6 年 3 月時点）
<p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－3 計画の目標値 （P 5）</p> <p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－3 計画の目標値</p> <p>➤ 計画の目標値は、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（自転車利用の満足度）を目標指標として定めた。</p> <p>「自転車のまち“あげお”」の目標値</p> <p>①自転車交通分担率 H25 40% → 10ポイントUP → H35 50% (元気サイクル指数イメージ)</p> <p>②自転車事故件数 H23 460件 → 50%削減 → H35 230件</p> <p>③元気サイクル指数 (H25) H25 2.35 → 0.9ポイントUP → H35 3.25</p> <p>元気サイクル指数 平均値 2.35</p> <p>①自転車利用の快適性 平均値 2.63 ②自転車利用の安全性 平均値 2.34 ③自転車利用のマナー 平均値 2.11 ④自転車利用の情報提供 平均値 2.34</p> <p>※令和5年4月1日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。</p> <p>① 自転車交通分担率 指標の定義：自転車に関する市民アンケート調査において、市内で主に使う交通手段として“自転車を利用”と回答した割合。 基 準 値：40%（平成25年市民アンケート調査） 目 標 値：50%</p> <p>② 自転車事故件数 指標の定義：埼玉県警察公表の市町村別交通事故発生状況における、本市の自転車による死傷者（死者及び負傷者）数。 基 準 値：460件（平成23年（2011年）埼玉県警察作成「交通事故統計資料 HAND BOOK」） 目 標 値：230件</p> <p>③ 元気サイクル指数（自転車利用の満足度） 指標の定義：自転車に関する市民アンケート調査において、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）を5段階評価により数値換算した平均値。 基 準 値：2.35（平成25年市民アンケート調査） 目 標 値：3.25</p> <p>5</p>	<p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－3 計画の目標値 （P 5）</p> <p>Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要</p> <p>Ⅰ－3 計画の目標値</p> <p>➤ 計画の目標値は、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（自転車利用の満足度）を目標指標として定めた。</p> <p>「自転車のまち“あげお”」の目標値</p> <p>①自転車交通分担率 H25 40% → 10ポイントUP → H35 50% (元気サイクル指数イメージ)</p> <p>②自転車事故件数 H23 460件 → 50%削減 → H35 230件</p> <p>③元気サイクル指数 (H25) H25 2.35 → 0.9ポイントUP → H35 3.25</p> <p>元気サイクル指数 平均値 2.35</p> <p>①自転車利用の快適性 平均値 2.63 ②自転車利用の安全性 平均値 2.34 ③自転車利用のマナー 平均値 2.11 ④自転車利用の情報提供 平均値 2.34</p> <p>① 自転車交通分担率 指標の定義：自転車に関する市民アンケート調査において、市内で主に使う交通手段として“自転車を利用”と回答した割合。 基 準 値：40%（平成25年実施市民アンケート調査） 目 標 値：50%</p> <p>② 自転車事故件数 指標の定義：埼玉県警察公表の市町村別交通事故発生状況における、本市の自転車による死傷者（死者及び負傷者）数。 基 準 値：460件（平成23年埼玉県警察「交通事故統計資料 HAND BOOK」） 目 標 値：230件</p> <p>③ 元気サイクル指数（自転車利用の満足度） 指標の定義：自転車に関する市民アンケート調査において、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）を5段階評価により数値換算した平均値。 基 準 値：2.35（平成25年実施市民アンケート調査） 目 標 値：3.25</p> <p>5</p>

上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価 新旧対照表

新（令和 6 年 6 月時点）	旧（令和 6 年 3 月時点）																												
<div>2 評価の視点、手法</div> <div>2-1 施策について（P 6）</div> <div><div>2 評価の視点、手法</div><div>2 評価の視点、手法</div><div>2-1 施策について<div>➤ 計画に定めた目標・ビジョン「（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」について、施策の実施状況やその結果を考察するものとした。</div><div>➤ 加えて、自転車に関する市民アンケート調査を実施し、その結果を踏まえて計画の目標値（目標指標）の状況等や目標・ビジョンについて評価するものとした。</div></div><div>2-2 市民アンケート調査について<div>➤ 本市の自転車利用の現状把握や、これまでの自転車施策の取組を評価し、今後の本市の自転車施策のあり方検討の参考とするため、令和 5 年（2023 年）に市民アンケート調査を実施した。</div><div>➤ 令和 5 年市民アンケート調査票及び調査結果等の詳細は、本評価の資料編として掲載する。</div><div>＜令和 5 年市民アンケート調査結果概要＞<table><tr><td>対 象</td><td>16 歳以上の上尾市内在住者</td></tr><tr><td>抽 出</td><td>無作為（2,000 人）</td></tr><tr><td>実施方法</td><td>調査票を郵送配布し、郵送またはWEB 回答による回収</td></tr><tr><td>実施時期</td><td>令和 5 年（2023 年）11 月 30 日（木）～令和 5 年（2023 年）12 月 31 日（日）</td></tr><tr><td>回 収 数</td><td>668 通（郵送：453 通、WEB：213 通）</td></tr><tr><td>回 収 率</td><td>33.4%</td></tr><tr><td>設 問 数</td><td>15 問</td></tr></table></div></div></div>	対 象	16 歳以上の上尾市内在住者	抽 出	無作為（2,000 人）	実施方法	調査票を郵送配布し、郵送またはWEB 回答による回収	実施時期	令和 5 年（2023 年）11 月 30 日（木）～令和 5 年（2023 年）12 月 31 日（日）	回 収 数	668 通（郵送：453 通、WEB：213 通）	回 収 率	33.4%	設 問 数	15 問	<div>2 評価の視点、手法</div> <div>2-1 施策について（P 6）</div> <div><div>2 評価の視点、手法</div><div>2 評価の視点、手法</div><div>2-1 施策について<div>➤ 計画に定めた目標・ビジョン「（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」について、施策の実施状況やその結果を考察するものとした。</div><div>➤ 加えて、自転車に関する市民アンケート調査を実施し、その結果を踏まえて目標値（目標指標）の状況等について評価するものとした。</div></div><div>2-2 市民アンケート調査について<div>➤ 本市の自転車利用の現状把握や、これまでの自転車施策の取組を評価し、今後の本市の自転車施策のあり方検討の参考とするため、令和 5 年に市民アンケート調査を実施した。</div><div>➤ 令和 5 年市民アンケート調査票及び調査結果等の詳細は、本評価の資料編として掲載する。</div><div>＜令和 5 年市民アンケート調査結果概要＞<table><tr><td>対 象</td><td>16 歳以上の上尾市内在住者</td></tr><tr><td>抽 出</td><td>無作為（2,000 人）</td></tr><tr><td>実施方法</td><td>調査票を郵送配布し、郵送またはWEB 回答による回収</td></tr><tr><td>実施時期</td><td>令和 5 年 11 月 30 日（木）～令和 5 年 12 月 31 日（日）</td></tr><tr><td>回 収 数</td><td>668 通（郵送：453 通、WEB：213 通）</td></tr><tr><td>回 収 率</td><td>33.4%</td></tr><tr><td>設 問 数</td><td>15 問</td></tr></table></div></div></div>	対 象	16 歳以上の上尾市内在住者	抽 出	無作為（2,000 人）	実施方法	調査票を郵送配布し、郵送またはWEB 回答による回収	実施時期	令和 5 年 11 月 30 日（木）～令和 5 年 12 月 31 日（日）	回 収 数	668 通（郵送：453 通、WEB：213 通）	回 収 率	33.4%	設 問 数	15 問
対 象	16 歳以上の上尾市内在住者																												
抽 出	無作為（2,000 人）																												
実施方法	調査票を郵送配布し、郵送またはWEB 回答による回収																												
実施時期	令和 5 年（2023 年）11 月 30 日（木）～令和 5 年（2023 年）12 月 31 日（日）																												
回 収 数	668 通（郵送：453 通、WEB：213 通）																												
回 収 率	33.4%																												
設 問 数	15 問																												
対 象	16 歳以上の上尾市内在住者																												
抽 出	無作為（2,000 人）																												
実施方法	調査票を郵送配布し、郵送またはWEB 回答による回収																												
実施時期	令和 5 年 11 月 30 日（木）～令和 5 年 12 月 31 日（日）																												
回 収 数	668 通（郵送：453 通、WEB：213 通）																												
回 収 率	33.4%																												
設 問 数	15 問																												

上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価 新旧対照表

新（令和 6 年 6 月時点）	旧（令和 6 年 3 月時点）																								
<div>3 施策の取組状況と評価</div> <div>3-1 施策の取組状況（1）自転車が快適に利用できるまち（P7）</div> <div><div>3 施策の取組状況と評価</div><div>3 施策の取組状況と評価</div><div>3-1 施策の取組状況</div><div>(1)自転車が快適に利用できるまち</div><div>① 自転車レーンの整備</div><table><tr><td>概要</td><td>➤ 自転車利用者が多い商業施設や事業所、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する考えにより、『上尾市自転車ネットワーク計画<sup>2</sup>』を定め、市道3.2kmの区間に自転車レーンの整備するもの。</td></tr><tr><td>背景</td><td>➤ 「自転車が快適に利用できるまち」に向けて、特に市内幹線道路について、安心・安全に利用できる道路空間を確保するため、歩行者と自転車、そしてクルマの分離を進める“自転車通行箇所の明確化”を進めるとともに、自転車利用者の利便性向上に向けた“ネットワーク化”を図る。</td></tr><tr><td>取組</td><td>➤ 『上尾市自転車ネットワーク計画』に基づき、市道3.2kmの路線を対象に、自転車レーン<sup>3</sup>の整備を実施した。</td></tr><tr><td>時期</td><td>➤ 平成25年（2013年）から令和5年（2023年）</td></tr><tr><td>方法</td><td>➤ 歩行者と自転車の分離が必要かつ自転車レーンの幅員が確保でき、交通管理者との協議が整った路線から順次整備を進めている。</td></tr><tr><td>結果</td><td>➤ 令和5年（2023年）時点で、市道約10.3kmの区間（約32%）において自転車レーンの整備が完了し、自転車の通行箇所の明確化と自転車ネットワーク形成により、快適な自転車走行空間が創出された。</td></tr></table><div><sup>2</sup> 上尾市自転車ネットワーク計画：安全で快適な自転車走行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画。</div><div><sup>3</sup> 自転車レーン：自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示等、車道左側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。</div></div>	概要	➤ 自転車利用者が多い商業施設や事業所、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する考えにより、『上尾市自転車ネットワーク計画 <sup>2</sup> 』を定め、市道3.2kmの区間に自転車レーンの整備するもの。	背景	➤ 「自転車が快適に利用できるまち」に向けて、特に市内幹線道路について、安心・安全に利用できる道路空間を確保するため、歩行者と自転車、そしてクルマの分離を進める“自転車通行箇所の明確化”を進めるとともに、自転車利用者の利便性向上に向けた“ネットワーク化”を図る。	取組	➤ 『上尾市自転車ネットワーク計画』に基づき、市道3.2kmの路線を対象に、自転車レーン <sup>3</sup> の整備を実施した。	時期	➤ 平成25年（2013年）から令和5年（2023年）	方法	➤ 歩行者と自転車の分離が必要かつ自転車レーンの幅員が確保でき、交通管理者との協議が整った路線から順次整備を進めている。	結果	➤ 令和5年（2023年）時点で、市道約10.3kmの区間（約32%）において自転車レーンの整備が完了し、自転車の通行箇所の明確化と自転車ネットワーク形成により、快適な自転車走行空間が創出された。	<div>3 施策の取組状況と評価</div> <div>3-1 施策の取組状況（1）自転車が快適に利用できるまち（P7）</div> <div><div>3 施策の取組状況と評価</div><div>3 施策の取組状況と評価</div><div>3-1 施策の取組状況</div><div>(1)自転車が快適に利用できるまち</div><div>① 自転車レーンの整備</div><table><tr><td>概要</td><td>➤ 自転車利用者が多い商業施設や事業所、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する考えにより、『上尾市自転車ネットワーク計画<sup>2</sup>』を定め、市道3.2kmの区間に自転車レーンの整備するもの。</td></tr><tr><td>背景</td><td>➤ 「自転車が快適に利用できるまち」に向けて、特に市内幹線道路について、安心・安全に利用できる道路空間を確保するため、歩行者と自転車、そしてクルマの分離を進める“自転車通行箇所の明確化”を進めるとともに、自転車利用者の利便性向上に向けた“ネットワーク化”を図る。</td></tr><tr><td>取組</td><td>➤ 『上尾市自転車ネットワーク計画』に基づき、市道3.2kmの路線を対象に、自転車レーン<sup>3</sup>の整備を実施した。</td></tr><tr><td>時期</td><td>➤ 平成25年から令和5年</td></tr><tr><td>方法</td><td>➤ 歩行者と自転車の分離が必要かつ自転車レーンの幅員が確保でき、交通管理者との協議が整った路線から順次整備を進めている。</td></tr><tr><td>結果</td><td>➤ 令和5年時点で、市道約10.3kmの区間（約32%）において自転車レーンの整備が完了し、自転車の通行箇所の明確化と自転車ネットワーク形成により、快適な自転車走行空間が創出された。</td></tr></table><div><sup>2</sup> 上尾市自転車ネットワーク計画：安全で快適な自転車走行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画。</div><div><sup>3</sup> 自転車レーン：自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示等、車道左側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。</div></div>	概要	➤ 自転車利用者が多い商業施設や事業所、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する考えにより、『上尾市自転車ネットワーク計画 <sup>2</sup> 』を定め、市道3.2kmの区間に自転車レーンの整備するもの。	背景	➤ 「自転車が快適に利用できるまち」に向けて、特に市内幹線道路について、安心・安全に利用できる道路空間を確保するため、歩行者と自転車、そしてクルマの分離を進める“自転車通行箇所の明確化”を進めるとともに、自転車利用者の利便性向上に向けた“ネットワーク化”を図る。	取組	➤ 『上尾市自転車ネットワーク計画』に基づき、市道3.2kmの路線を対象に、自転車レーン <sup>3</sup> の整備を実施した。	時期	➤ 平成25年から令和5年	方法	➤ 歩行者と自転車の分離が必要かつ自転車レーンの幅員が確保でき、交通管理者との協議が整った路線から順次整備を進めている。	結果	➤ 令和5年時点で、市道約10.3kmの区間（約32%）において自転車レーンの整備が完了し、自転車の通行箇所の明確化と自転車ネットワーク形成により、快適な自転車走行空間が創出された。
概要	➤ 自転車利用者が多い商業施設や事業所、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する考えにより、『上尾市自転車ネットワーク計画 <sup>2</sup> 』を定め、市道3.2kmの区間に自転車レーンの整備するもの。																								
背景	➤ 「自転車が快適に利用できるまち」に向けて、特に市内幹線道路について、安心・安全に利用できる道路空間を確保するため、歩行者と自転車、そしてクルマの分離を進める“自転車通行箇所の明確化”を進めるとともに、自転車利用者の利便性向上に向けた“ネットワーク化”を図る。																								
取組	➤ 『上尾市自転車ネットワーク計画』に基づき、市道3.2kmの路線を対象に、自転車レーン <sup>3</sup> の整備を実施した。																								
時期	➤ 平成25年（2013年）から令和5年（2023年）																								
方法	➤ 歩行者と自転車の分離が必要かつ自転車レーンの幅員が確保でき、交通管理者との協議が整った路線から順次整備を進めている。																								
結果	➤ 令和5年（2023年）時点で、市道約10.3kmの区間（約32%）において自転車レーンの整備が完了し、自転車の通行箇所の明確化と自転車ネットワーク形成により、快適な自転車走行空間が創出された。																								
概要	➤ 自転車利用者が多い商業施設や事業所、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する考えにより、『上尾市自転車ネットワーク計画 <sup>2</sup> 』を定め、市道3.2kmの区間に自転車レーンの整備するもの。																								
背景	➤ 「自転車が快適に利用できるまち」に向けて、特に市内幹線道路について、安心・安全に利用できる道路空間を確保するため、歩行者と自転車、そしてクルマの分離を進める“自転車通行箇所の明確化”を進めるとともに、自転車利用者の利便性向上に向けた“ネットワーク化”を図る。																								
取組	➤ 『上尾市自転車ネットワーク計画』に基づき、市道3.2kmの路線を対象に、自転車レーン <sup>3</sup> の整備を実施した。																								
時期	➤ 平成25年から令和5年																								
方法	➤ 歩行者と自転車の分離が必要かつ自転車レーンの幅員が確保でき、交通管理者との協議が整った路線から順次整備を進めている。																								
結果	➤ 令和5年時点で、市道約10.3kmの区間（約32%）において自転車レーンの整備が完了し、自転車の通行箇所の明確化と自転車ネットワーク形成により、快適な自転車走行空間が創出された。																								



新（令和 6 年 6 月時点）	旧（令和 6 年 3 月時点）
<div data-bbox="114 229 448 260">3 施策の取組状況と評価</div> <div data-bbox="143 276 1046 308">3-1 施策の取組状況（1）自転車が快適に利用できるまち（P 8）</div> <div data-bbox="300 381 472 400"><div>3 施策の取組状況と評価</div></div> <div data-bbox="300 466 627 485">■上尾市自転車ネットワーク計画に基づく整備状況</div> <div data-bbox="336 491 918 748"><div><div>平成 25 年 (2013 年)</div></div><div><div>令和 5 年 (2023 年)</div></div></div> <div data-bbox="300 783 472 802">■自転車レーンの整備形態</div> <div data-bbox="367 828 896 916"><p>本市では、道路構造や交通状況に応じて、自転車専用の交通規制を設ける“自転車専用通行帯”の整備や、車道混在により、自動車に対して自転車が車道内で混在することを注意喚起するための“矢羽根型路面表示”の 2 つのケースにより、整備を進めている。</p></div> <div data-bbox="385 927 607 1107"></div> <div data-bbox="430 1109 564 1126">&lt;自転車専用通行帯&gt;</div> <div data-bbox="656 927 869 1107"></div> <div data-bbox="694 1109 828 1126">&lt;矢羽根型路面表示&gt;</div>	<div data-bbox="1142 229 1473 260">3 施策の取組状況と評価</div> <div data-bbox="1171 276 2074 308">3-1 施策の取組状況（1）自転車が快適に利用できるまち（P 8）</div> <div data-bbox="1339 381 1512 400"><div>3 施策の取組状況と評価</div></div> <div data-bbox="1339 466 1666 485">■上尾市自転車ネットワーク計画に基づく整備状況</div> <div data-bbox="1373 491 1955 734"><div><div>平成 25 年</div></div><div><div>令和 5 年</div></div></div> <div data-bbox="1339 783 1512 802">■自転車レーンの整備形態</div> <div data-bbox="1406 828 1935 916"><p>本市では、道路構造や交通状況に応じて、自転車専用の交通規制を設ける“自転車専用通行帯”の整備や、車道混在により、自動車に対して自転車が車道内で混在することを注意喚起するための“矢羽根型路面表示”の 2 つのケースにより、整備を進めている。</p></div> <div data-bbox="1424 927 1646 1107"></div> <div data-bbox="1469 1109 1603 1126">&lt;自転車専用通行帯&gt;</div> <div data-bbox="1695 927 1908 1107"></div> <div data-bbox="1733 1109 1868 1126">&lt;矢羽根型路面表示&gt;</div>



新（令和 6 年 6 月時点）

3 施策の取組状況と評価

3-2 目標指標の状況 ①自転車交通分担率 （P18）

3 施策の取組状況と評価

3-2 目標指標の状況

① 自転車交通分担率

➢ 令和 5 年市民アンケート調査結果では、市内で主に使う交通手段として“自転車”と回答した割合は 34%であり、平成 25 年市民アンケート調査結果から 6%減少した。

➢ 令和 5 年市民アンケート調査の回答を年齢別に分析した結果、若年層世代（16～29 歳）では“自転車”の割合が1.4%増加（4.2%→5.6%）したが、中年層以上の世代（50～75 歳以上）では1.6%減少（中年層以上の世代全体で4.6%→3.0%）した。

➢ 状況としては、自転車の利用目的の多くが買い物や通勤・通学などといった日常的な移動手段であり、特に若年層世代では、様々なモビリティの普及が進む中、手軽に使用できる自転車がより多く選択されている一方で、中年層以上の世代では、自転車の使用頻度が週5日以上と回答した割合についても減少していることから、日常的な移動手段に自転車が選ばれていないことが考えられる。

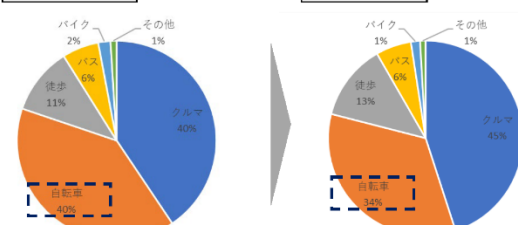
➢ なお、埼玉県における「自転車の日常的な利用率（令和 3 年時点）」が約 26%となっていることから、本市の自転車交通分担率は依然として高い水準となっている。

目標指標	平成 25 年 市民アンケート調査 （基準値／目標値）	令和 5 年 市民アンケート調査 （現状値）	基準値からの 増減	評価
自転車交通分担率	40%／50%	34%	-6%	未達成

＜市民アンケート調査結果の比較＞  
・市内で主に使う交通手段

平成 25 年（2013 年）

令和 5 年（2023 年）



18

旧（令和 6 年 3 月時点）

3 施策の取組状況と評価

3-2 目標指標の状況 ①自転車交通分担率 （P18）

3 施策の取組状況と評価

3-2 目標指標の状況

① 自転車交通分担率

➢ 令和 5 年市民アンケート調査結果では、市内で主に使う交通手段として“自転車”と回答した割合は 34%であり、平成 25 年市民アンケート調査結果から 6%減少した。

➢ 令和 5 年市民アンケート調査の回答を年齢別に分析した結果、若年層世代（16～29 歳）では“自転車”の割合が2.0%増加（3.6%→5.6%）したが、中年層以上の世代（50～75 歳以上）ではそれぞれ減少した。

➢ その要因としては、若年層世代（16～29 歳）では、クルマに代わる交通手段として自転車をはじめ様々なモビリティが普及する一方で、近年の新型コロナウイルス感染症拡大防止のため生活様式が変化したことなどが考えられる。

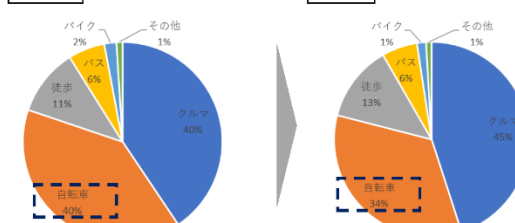
➢ また、埼玉県における「自転車の日常的な利用率（令和 3 年時点）」が約 26%となっていることから、本市の自転車交通分担率は依然として高い水準であることが窺える。

目標指標	平成 25 年 市民アンケート調査 （基準値／目標値）	令和 5 年 市民アンケート調査 （現状値）	増減	評価
自転車交通分担率	40%／50%	34%	-6%	未達成

＜市民アンケート調査結果の比較＞  
・市内で主に使う交通手段

平成 25 年

令和 5 年



18

新（令和 6 年 6 月時点）

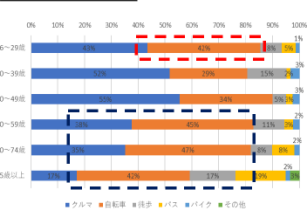
3 施策の取組状況と評価

3-2 目標指標の状況 ①自転車交通分担率（P19）

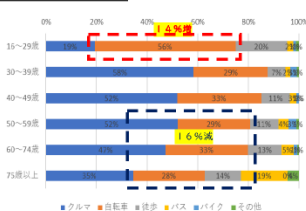
3 施策の取組状況と評価

・市内で主に使う交通手段（年齢層別）

平成 25 年（2013 年）

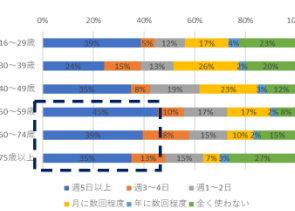


令和 5 年（2023 年）

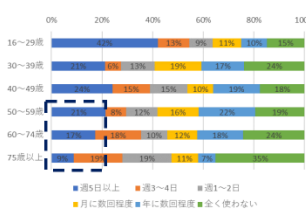


・自転車の使用頻度（年齢層別）

平成 25 年（2013 年）



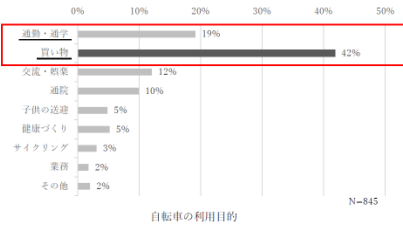
令和 5 年（2023 年）



〈市民アンケート調査結果抜粋〉

■問7 自転車の利用目的

・自転車の利用目的は、買い物や通勤・通学などの日常的な利用に多く使われている。



旧（令和 6 年 3 月時点）

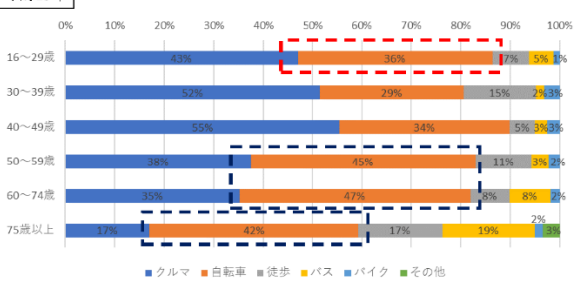
3 施策の取組状況と評価

3-2 目標指標の状況 ①自転車交通分担率（P19）

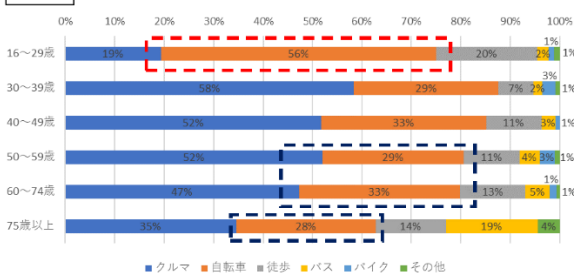
3 施策の取組状況と評価

・市内で主に使う交通手段（年齢層別）

平成 25 年



令和 5 年



新（令和 6 年 6 月時点）

3 施策の取組状況と評価

3-2 目標指標の状況 ③元気サイクル指数 （P 2 2）

3 施策の取組状況と評価

③ 元気サイクル指数（自転車利用の満足度）

➤ 令和 5 年市民アンケート調査結果では、元気サイクル指数は 2.69（最高値 5.00）であり、目標値 3.25 に対して 0.56 下回ったが、平成 25 年市民アンケート調査における基準値 2.35 に対して 0.34 増加した。

➤ 自転車利用の満足度に関する調査項目別に確認すると、「自転車の快適性」の満足度がその他の項目と比較して高く、自転車レーン整備の推進など、自転車通行箇所を明確化し、走行空間の確保に係る施策の効果が一定程度あったと考えられる。

➤ 一方で、平成 25 年市民アンケート調査時と同様に「自転車利用のマナー」の満足度がその他の項目と比較して低く、自転車利用者の意識の改善が引き続き課題である。

➤ なお、本目標指標の推移については、後述する「目標・ビジョンの評価」の参考とする。

目標指標	平成 25 年 市民アンケート調査 (基準値/目標値)	令和 5 年 市民アンケート調査 (現状値)	基準値からの 増減	評価
元気サイクル指数	2.35/3.25	2.69	+0.34	未達成

〈市民アンケート調査結果の比較〉

自転車利用の満足度に関する調査項目	平成 25 年 (2013 年)	令和 5 年 (2023 年)	変化率
・ 自転車の快適性	2.63	2.88	+9%
・ 自転車の安全性	2.34	2.73	+16%
・ 自転車利用のマナー	2.11	2.40	+14%
・ 自転車利用の情報提供	2.34	2.68	+15%
・ 上尾市らしい自転車のまちとしての取組み	2.34	2.75	+17%
元気サイクル指数（平均）	2.35	2.69	+14%

旧（令和 6 年 3 月時点）

3 施策の取組状況と評価

3-2 目標指標の状況 ③元気サイクル指数 （P 2 2）

3 施策の取組状況と評価

③ 元気サイクル指数（自転車利用の満足度）

➤ 令和 5 年市民アンケート調査結果では、元気サイクル指数は 2.69（最高値 5.00）であり、目標値 3.25 に対して 0.56 下回ったが、平成 25 年市民アンケート調査における基準値 2.35 に対して 0.34 増加した。

➤ 自転車利用の満足度に関する調査項目別に確認すると、「自転車の快適性」の満足度がその他の項目と比較して高く、自転車レーン整備の推進など、自転車通行箇所を明確化し、走行空間の確保に係る施策の効果が一定程度あったと考えられる。

➤ 一方で、平成 25 年市民アンケート調査時と同様に「自転車利用のマナー」の満足度がその他の項目と比較して低く、自転車利用者の意識の改善が引き続き課題である。

目標指標	平成 25 年 市民アンケート調査 (基準値/目標値)	令和 5 年 市民アンケート調査 (現状値)	増減	評価
元気サイクル指数	2.35/3.25	2.69	-0.56	未達成

〈市民アンケート調査結果の比較〉

自転車利用の満足度に関する調査項目	平成 25 年	令和 5 年	変化率
・ 自転車の快適性	2.63	2.88	+9%
・ 自転車の安全性	2.34	2.73	+16%
・ 自転車利用のマナー	2.11	2.40	+14%
・ 自転車利用の情報提供	2.34	2.68	+15%
・ 上尾市らしい自転車のまちとしての取組み	2.34	2.75	+17%
元気サイクル指数（平均）	2.35	2.69	+14%

新（令和 6 年 6 月時点）

旧（令和 6 年 3 月時点）

3 施策の取組状況と評価

3 施策の取組状況と評価

3-3 目標・ビジョンの評価（新規）（P 23）

3-3 -

3 施策の取組状況と評価

3-3 目標・ビジョンの評価

(1)自転車が快適に利用できるまち

➤ 自転車レーン整備としては、上尾市自転車ネットワーク計画に基づき、市内幹線道路において着実に進捗し、国道や県道とも連携したネットワークの構築が進められており、自転車の通行状況としても、自転車の歩道内走行が減少し車道への誘導が図られていることが確認できた。

➤ また、路上駐輪場設置の社会実験や、公共交通との連携などの取組みも実施し、公共空間を活用した自転車駐輪方策についても検討が進められている。

➤ その上で、計画の目標指標である「元気サイクル指数」における“自転車利用の快適性”や“自転車利用の安全性”の満足度は向上していることから、自転車の走行環境整備等は、“自転車が快適に利用できるまち”の実現に向けて、効果があったものと評価できる。

➤ 一方、計画期間内における自転車の利用状況は、計画の目標指標である「自転車交通分担率」をみると、前述したとおり特に中年層以上の世代で顕著に減少しており、身近な移動手段としての日常的な自転車の利用促進については課題がある。

➤ 従って、今後の自転車施策の方向性としては、自転車走行環境の整備・改善として、引き続き自転車の通行箇所を明確化し、国道や県道、市道の区別なく連続したネットワークを構築するための自転車レーン整備を進めていくに加えて、その整備効果の見える化（自転車レーンの走行安全性の啓発や身近な施設等への自転車走行を誘導する推奨ルート等）についても検討していく必要がある。

〈市民アンケート調査結果の比較（抜粋）〉

自転車利用の満足度に関する調査項目	平成 25 年 (2013 年)	令和 5 年 (2023 年)	変化率
・ 自転車利用の快適性	2.63	2.88	+9%
・ 自転車利用の安全性	2.34	2.73	+16%

23

新（令和 6 年 6 月時点）

旧（令和 6 年 3 月時点）

3 施策の取組状況と評価

3-3 目標・ビジョンの評価（新規）（P 2 4）

3 施策の取組状況と評価

(2)自転車マナーが良く安心・安全なまち

➢ 自転車マナーアップ教室の開催や自転車運転免許取得講習会の実施、自転車の乗り方・楽しみ方講座の開催など、特にこれから自転車に乗り始める子どもや、これまで自転車の安全教育を受ける機会が少なかった中・高齢層世代を対象とした、自転車の安全な利用に向けた取組みが行われてきた。

➢ また、計画の目標指標である「元気サイクル指数」における“自転車利用のマナー”の満足度は向上していることから、自転車の安全教育等は“自転車マナーが良く安心・安全なまち”の実現に向けて、効果があったものと評価できる。

➢ 一方、令和 5 年市民アンケート調査結果においては、自転車利用のマナーに関する意見が多く寄せられており、自転車利用のマナーの満足度は向上しているものの、依然として低く推移している状況である。

➢ 加えて、自転車の交通ルールを取り巻く状況として、平成 27 年（2015 年）7 月から自転車運転者講習制度<sup>7</sup>が開始されたこと、令和 4 年（2022 年）11 月に自転車安全利用五則<sup>8</sup>が改定され、令和 5 年（2023 年）4 月から全ての自転車利用者に対してヘルメットの着用が努力義務化されたことや、令和 6 年（2024 年）3 月には自転車利用者へ対する交通違反時の反則制度の規定（軽微な違反に対して反則金を科すいわゆる青切符）を盛り込んだ道路交通法の改正案が閣議決定され、およそ 2 年後の施行に向けた法改正手続きが進められていることなど、安心・安全な自転車利用を促進するための交通施策は、近年目まぐるしく変化している。

➢ 従って、今後の自転車施策の方向性としては、自転車の安全な利用についての交通ルール順守に向けた周知徹底が引き続き課題であることを念頭に、新たな交通ルールの施行と連動した取組みや、交通管理者（警察）や地域等との連携による取組みについても検討していく必要がある。

〈市民アンケート調査結果の比較（抜粋）〉

自転車利用の満足度に関する調査項目	平成 25 年 (2013 年)	令和 5 年 (2023 年)	変化率
・ 自転車利用のマナー	2.11	2.40	+14%

<sup>7</sup> 自転車運転者講習制度：自転車の交通ルール遵守を徹底するため、自転車の運転に関し一定の違反行為（信号無視等の危険行為）を 3 年以内に 2 回以上反復して行った者に対し、都道府県公安委員会が講習の受講を命ずるもの。受講命令に従わなかった場合、5 万円以下の罰金が科される。

<sup>8</sup> 自転車安全利用五則：自転車利用における基本的な交通ルール。「①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認③夜間はライトを点灯④飲酒運転は禁止⑤ヘルメットを着用」

3 施策の取組状況と評価

3-3 -

24

新（令和 6 年 6 月時点）

旧（令和 6 年 3 月時点）

3 施策の取組状況と評価

3 施策の取組状況と評価

3-3 目標・ビジョンの評価（新規）（P 25）

3-3 -

3 施策の取組状況と評価

(3)上尾市＝自転車とイメージされるまち

➤ サイクルマップの作成やサイクリイベントの開催など、本市の地域資源とともに自転車の魅力をPRする取組により、本市の自転車のまちとしての認知度向上が図られている。

➤ また、健康モニターとして自転車による身体面・精神面への影響など、移動手段以外の自転車の効果検証を行ってきた。

➤ その上で、計画の目標指標である「元気サイクル指数」における“自転車利用の情報提供”や“上尾市らしい自転車のまちとしての取組”の満足度は向上していることから、本市の自転車の情報発信等は“上尾市＝自転車とイメージされるまち”の実現に向けて、効果があったものと評価できる。

➤ 一方、サイクリイベント等の自転車のまちのPRに向けた取組は、現在行われておらず実行主体や予算面等での課題がある。

➤ また、本市には東西の地域にサイクリングロードが整備されており、特に西部の荒川沿いに位置する上尾サイクリングロードは、今後、上尾市平方地区堤防整備事業<sup>1</sup>により創出される公共空間の利活用が期待でき、近隣の公園や店舗等も含めた重要な地域資源として、自転車活用による新たな賑わいの潜在性がある。

➤ 従って、今後の自転車施策の方向性としては、本市のサイクリングロードを起点とする賑わい創出の可能性を検証するとともに、国や県をはじめ、周辺自治体との連携や民間活力の活用も含めた持続可能な取組の実施方策を検討していく必要がある。

〈市民アンケート調査結果の比較（抜粋）〉

自転車利用の満足度に関する調査項目	平成 25 年 (2013 年)	令和 5 年 (2023 年)	変化率
・ 自転車利用の情報提供	2.34	2.68	+15%
・ 上尾市らしい自転車のまちとしての取組	2.34	2.75	+17%

<sup>1</sup> 上尾市平方地区堤防整備事業：令和元年東日本台風において浸水被害のあった上尾市平方地区において、無堤防部の解消により再度災害を防止し、流域の治水安全度の向上を図るための堤防整備事業。事業主体は国（国土交通省関東地方整備局荒川上流河川事務所）。

25

新（令和 6 年 6 月時点）

旧（令和 6 年 3 月時点）

4 今後の自転車施策の方向性

4 今後の自転車施策の方向性

4－3 今後の自転車施策の方向性 （P 3 2）

4－3 今後の自転車施策の方向性 （P 2 8）

4 今後の自転車施策の方向性

4 今後の自転車施策の方向性

（1）安心・安全な自転車利用に向けた周辺環境整備

（1）安心・安全な自転車利用に向けた周辺環境整備

① 自転車走行環境の整備・改善

① 自転車走行環境の整備・改善

- 歩行者や自転車それぞれが安心・安全に利用できる道路環境を創出するため、自転車の通行箇所を明確化する自転車レーンの整備を引き続き推進する。
- その際、道路ごとの特性と総合的なネットワークの形成の観点から、上尾市自転車ネットワーク計画の整備選定路線や、都市計画道路などの幹線道路で囲まれた区域内を優先的に整備するとともに、今後新たに整備する幹線道路においては、自転車走行環境の改善の契機として捉え、積極的に自転車レーンの設置について検討する。
- また、自転車レーンの整備効果を周知するための方策について検討する。

- 歩行者や自転車それぞれが安心・安全に利用できる道路環境を創出するため、自転車の通行箇所を明確化する自転車レーンの設置を引き続き推進する。
- その際、道路ごとの特性と総合的なネットワークの形成の観点から、上尾市自転車ネットワーク計画の整備選定路線や、都市計画道路などの幹線道路で囲まれた区域内を優先的に整備する。
- また、今後新たに整備する幹線道路においては、自転車走行環境の改善の契機として捉え、積極的に自転車レーンの設置について検討する。

〈市民アンケート調査結果抜粋〉

〈市民アンケート調査結果抜粋〉

■問 1.0 自転車レーンの整備状況

- ・ 自転車の走行時に危険を感じる方や、整備状況に満足していない方が多い。
- ・ 一方で、自転車レーンの整備により、自転車や歩行者が安心して通行できるようになったとの回答も一定数得られた。

整備状況	割合
アスファルトが剥離や凹凸で、滑りやすい	22%
自転車レーンの整備が足りない	21%
路上駐車が頻りにあり、邪魔を走りづらい	16%
自転車レーンの幅が狭い	13%
自転車レーンが、より安心して走れるようになる	12%
歩道を歩かなくて済むようになる	9%
自転車レーンが平坦でなく走りづらい	4%
自転車レーンの表示が分かりづらい、見えない	4%
その他	2%

自転車レーンの整備状況 N=1303

■問 1.0 自転車レーンの整備状況

- ・ 自転車の走行時に危険を感じる方や、整備状況に満足していない方が多い。
- ・ 一方で、自転車レーンの整備により、自転車や歩行者が安心して通行できるようになったとの回答も一定数得られた。

整備状況	割合
アスファルトが剥離や凹凸で、滑りやすい	22%
自転車レーンの整備が足りない	21%
路上駐車が頻りにあり、邪魔を走りづらい	16%
自転車レーンの幅が狭い	13%
自転車レーンが、より安心して走れるようになる	12%
歩道を歩かなくて済むようになる	9%
自転車レーンが平坦でなく走りづらい	4%
自転車レーンの表示が分かりづらい、見えない	4%
その他	2%

自転車レーンの整備状況 N=1303

■問 1.1 自転車レーンを整備すべき場所

- ・ 駅前通りや大通りが多い道路や場所のほか、学校周辺の通学路や地域の生活道路に、自転車レーンを整備すべきと思う意見が多い。

整備すべき場所	割合
駅前通りや大通りが多い道路や場所	28%
学校周辺の通学路	23%
地域の生活道路	22%
商店街周辺の道路	13%
バイパスや特設道路	10%
整備する必要はない	2%
その他	1%

自転車レーンを整備すべき場所 N=1377

■問 1.1 自転車レーンを整備すべき場所

- ・ 駅前通りや大通りが多い道路や場所のほか、学校周辺の通学路や地域の生活道路に、自転車レーンを整備すべきと思う意見が多い。

整備すべき場所	割合
駅前通りや大通りが多い道路や場所	28%
学校周辺の通学路	23%
地域の生活道路	22%
商店街周辺の道路	13%
バイパスや特設道路	10%
整備する必要はない	2%
その他	1%

自転車レーンを整備すべき場所 N=1377

32

28