

さいたま市自転車ネットワーク整備計画
（改定版）概要版



令和6年10月



さいたま市

1 背景と目的

自転車は、環境にやさしく、健康増進や災害時にも役立つ身近で便利な乗り物であることから、様々な手段で幅広く利用されています。一方で、交通事故に占める自転車関連事故の割合も高く、ルールへの遵守やマナーの意識が低い状況であり、安全で快適に自転車を利用しやすい環境づくりが必要となっています。そのため本市では、自転車の安全かつ快適な通行環境を計画的に整備するため、「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」を平成26年4月に策定し、令和5年度末時点で約216kmの整備が完了したところです。

この度、策定から10年が経過し、国の法律制定や、「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～」の策定、「さいたま市自転車のまちづくり推進条例」の施行など、この間の自転車を取り巻く環境の変化等を踏まえ、より一層効率的かつ効果的に自転車通行環境の整備を推進することを目的に、計画改定を行いました。

2 本計画の計画期間

本計画の計画期間は、令和10年度までの5年間とします。対象地域は市内全域です。

3 本計画の位置づけ

本計画は、「さいたま市総合振興計画」、「さいたま市都市計画マスタープラン」、「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～」を上位計画とし、個別施策の実行計画として位置づけられています。

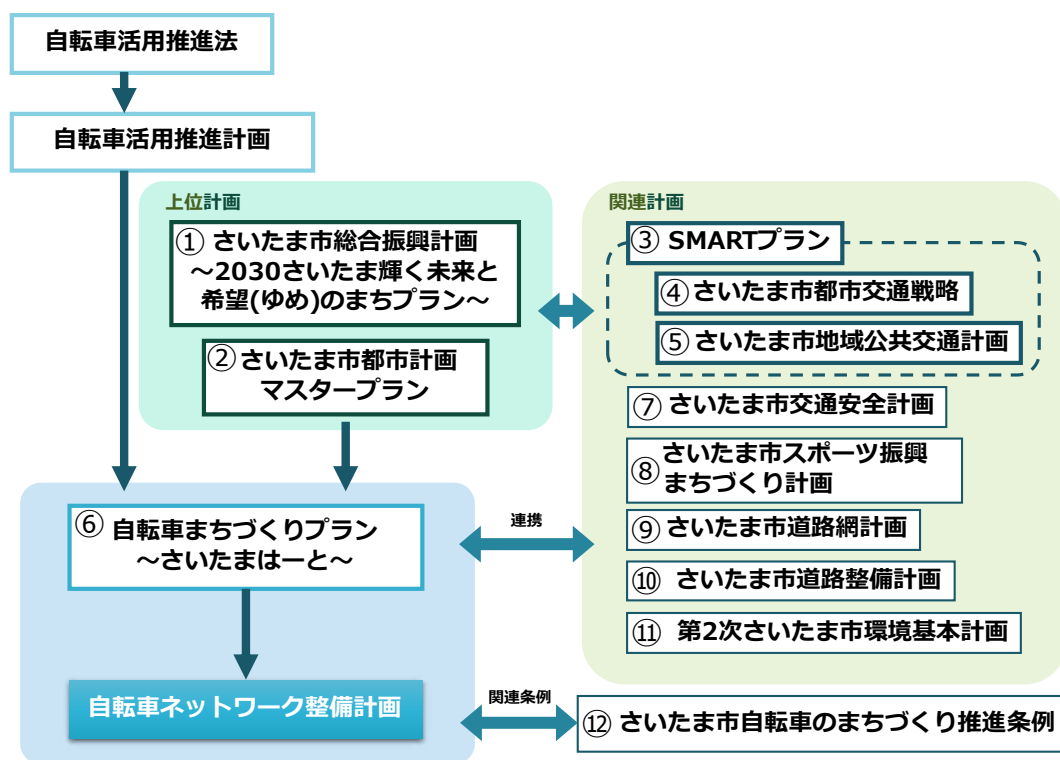


図 自転車ネットワーク整備計画の位置づけ

4 自転車利用の状況

本市は、人が住む地域の99.9%が傾斜3°未満となっており、地形が平坦で自転車が使いやすい環境です。そのため、買い物や通勤・通学など日常的に自転車を利用されています。特に駅周辺の利用が多く、鉄道との乗継ぎで自転車を利用する割合が高くなっています。また、市内には荒川自転車道、緑のヘルシーロード等の埼玉県が指定したサイクリングルートのほか、さいたま市のサイクリングルート、その他芝川や元荒川などの河川沿いの道路があり、多くのサイクリストに利用されています。

令和5年度さいたま市民意識調査の中間報告書において、「今後力を入れて取り組んでほしいと思うもの（複数回答）」では、「高齢者福祉の充実」に次いで「身近な公共交通／生活道路・自転車利用環境の整備」が44.9%と2番目に高くなっています。そして、その中の特に重視することでは、「自転車通行環境の整備」が57.2%と最も高くなっています。自転車利用環境の整備は市民にとってニーズが高いことがわかります。

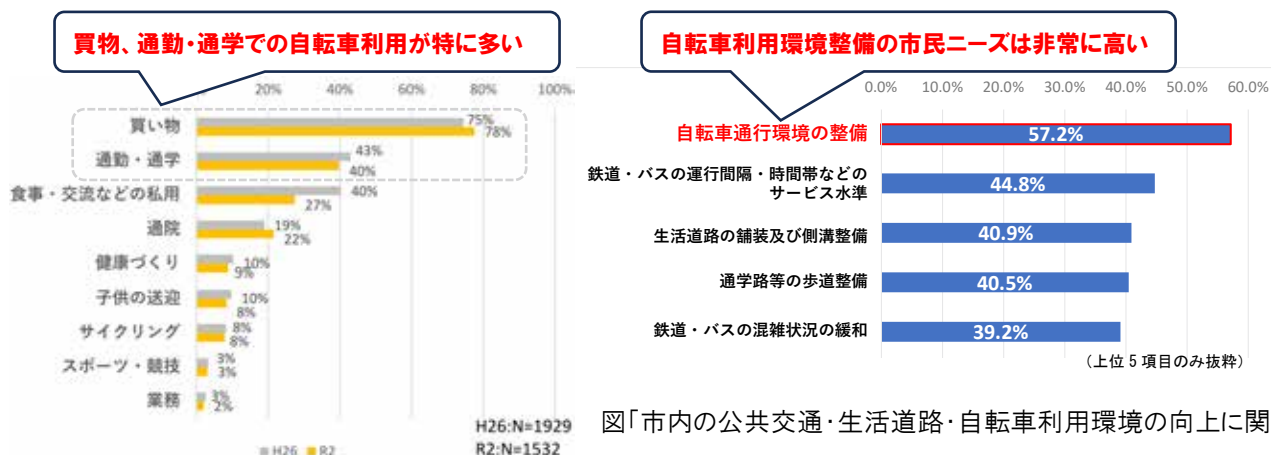


図 自転車の利用目的
(出典) 市民アンケート調査 (R2年10月)

図「市内の公共交通・生活道路・自転車利用環境の向上に関して、あなたが特に重視することは何ですか。」の回答結果
(出典) 令和5年度さいたま市民意識調査 中間報告書

5 自転車通行環境の整備状況

計画策定から現在まで、鉄道駅周辺を中心とした自転車通行環境の整備を進め、令和5年度末時点で約216kmの整備が完了しました。

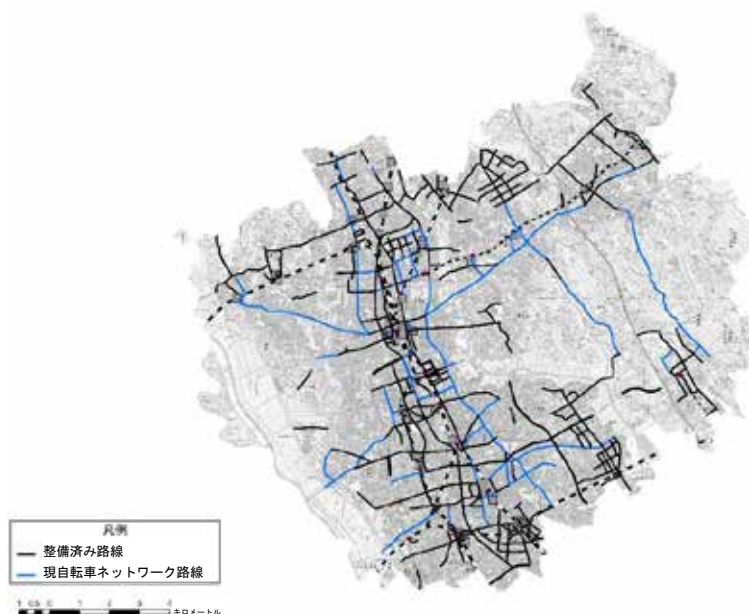


図 自転車ネットワーク路線の整備状況

6 自転車関連事故の発生状況

市内の自転車関連事故死傷者数は減少傾向にあります。しかし、依然として年間1,000人前後の方が、自転車利用中の事故により死傷しています。

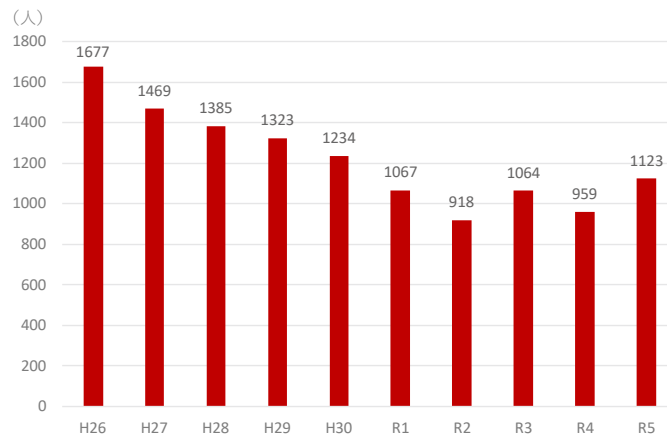


図 自転車関連事故における死傷者数の推移

7 自転車通行環境に関するルール認知状況

「自転車通行環境に関するアンケート調査(令和5年3月実施)」では、自転車専用通行帯と車道混在型(青い矢羽根等)の違いは半数以上の方が認知しておらず、市内で最も整備されている車道混在型の通行ルールについては約7割の方が認知していませんでした。また、本市のルール・マナー等の周知啓発活動に関するニーズは高い状況です。

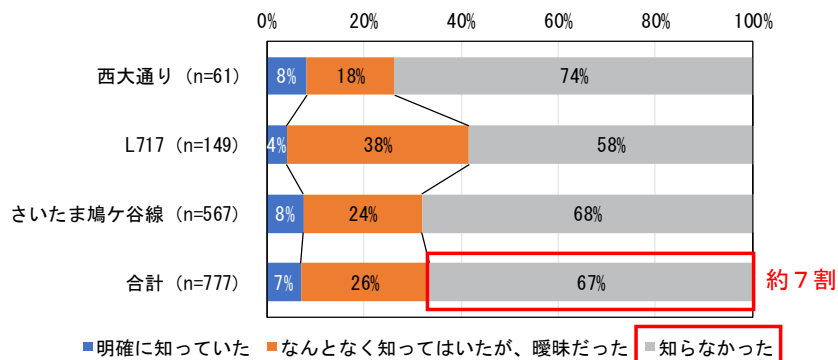


図 「車道混在型」(青い矢羽根等)の認知状況※

(※自転車だけでなくクルマやバイクも通行できることを認知している割合)

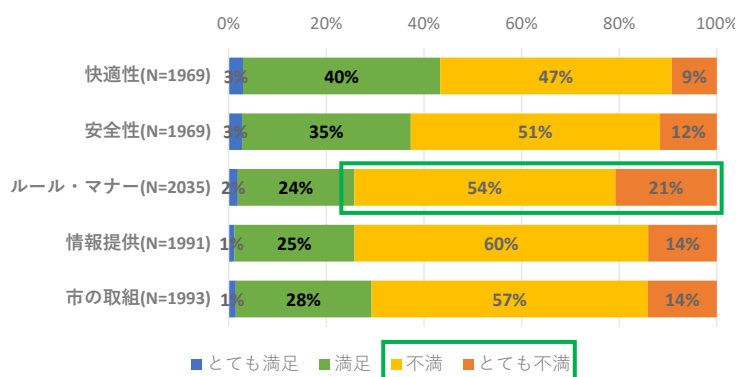


図 自転車利用環境の満足度

(出典) 令和2年度 自転車利用に関するアンケート調査

8 効果検証会議での整備効果の検証について

学識経験者、交通管理者、道路管理者、事業者管理者から構成される「さいたま市自転車走行環境効果検証会議」を立ち上げ、交通量やアンケート調査、事故などの様々なデータを用いて、整備路線と未整備路線を比較することで、整備効果を検証しました。

その結果、自転車の車道走行率向上、自転車交通量増加、自転車関連事故件数減少などの定量的な効果のほか、道路利用者（自転車、歩行者、クルマ）が感じる安全性や通行しやすさといった定性的事項でも効果が見られました。また、整備路線に自転車交通が集まることで、未整備路線では自転車交通量が減少し、それに伴い自転車関連事故も減少していると考えられます。これらのことから、自転車通行環境整備は、本市全体の安全に寄与していると考えられます。

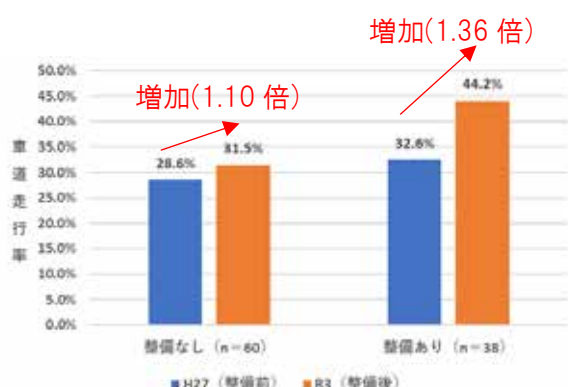


図 整備有無別の車道走行率の推移

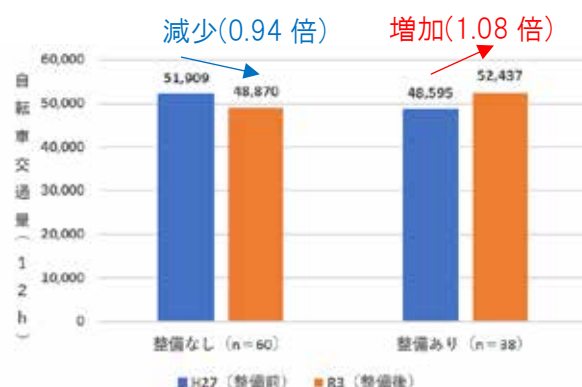


図 整備有無別の自転車交通量の推移

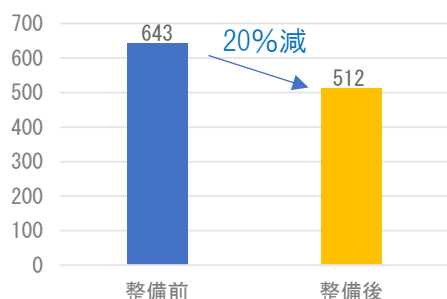


図 整備路線の自転車関連事故件数
(前後3か年)の変化※

※平成 28～令和元年度に自転車通行空間を整備した路線
※事故件数は年によりバラつきがあり、単年の比較では正しく評価できないため、3 か年平均で比較しています。

表 効果検証結果

	車道 走行率	自転車 交通量	自転車 関連事故
整備あり	増	増	減
整備無し	微増	減	〔交通量減に伴い減〕

9 自転車ネットワーク整備に関する本市の主な課題

本市での自転車関連事故死傷者数は減少傾向ですが、依然として年間1,000人程度の死傷者がいます。自転車通行環境整備を行った結果、自転車関連事故の減少が確認されており、整備した路線だけでなくその周辺に対しても影響があると考えられています。そのため、駅周辺などの人、自転車、クルマが多い場所に加え、市全体のネットワーク化を進め、安全性を高めていくことが重要です。

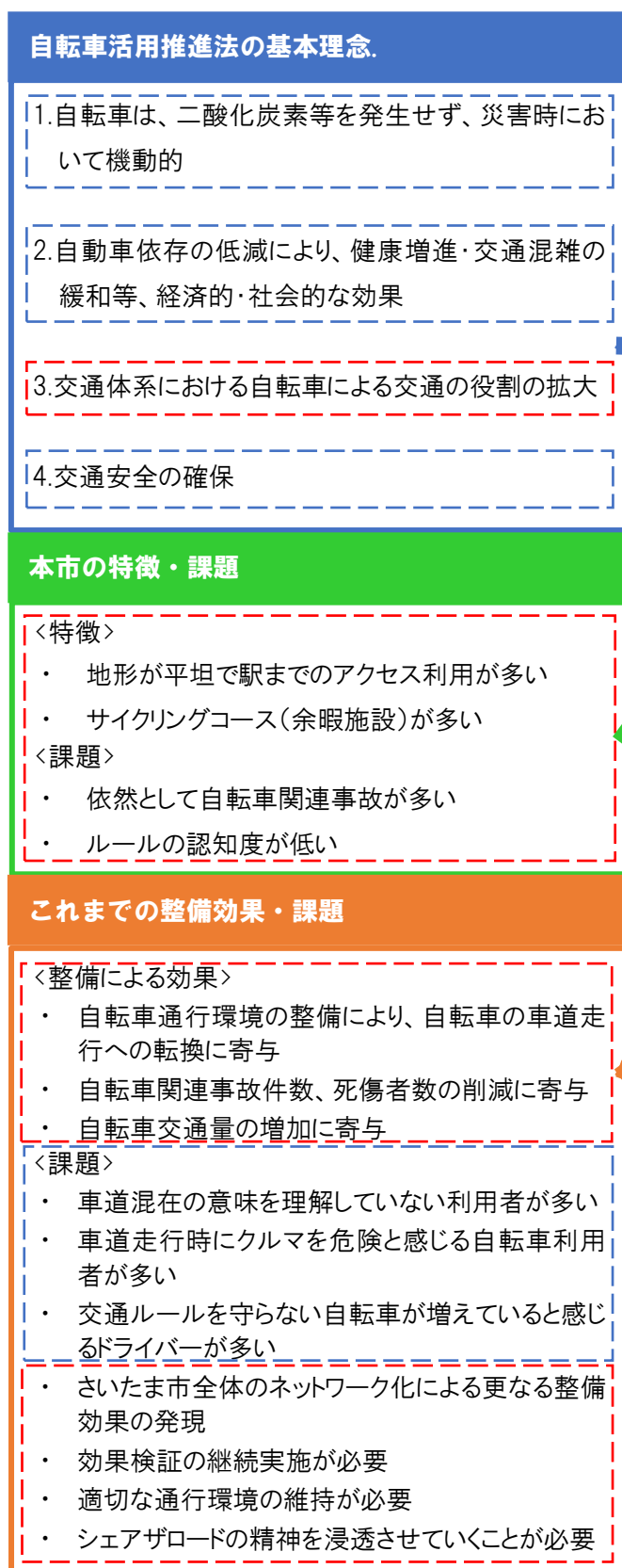
また、整備が進む一方で、車道幅員が狭い、クルマの交通量が多い等、条件が厳しい未整備路線が残っているため、引き続き試験施工や効果検証を実施し、施工方法に関する知見を蓄積していく必要があります。

加えて、整備済みの路線の維持修繕のほか、自転車通行環境の利用方法や自転車に関するルール・マナーの周知を行うとともに、すべての道路利用者に「歩行者、自転車、クルマなどがお互い思いやりを持って道路を共有する」というシェアザロードの精神を浸透させていく必要があります。

10 本市の自転車ネットワーク整備の方向性

これまでの整備効果と課題や自転車活用推進法の基本理念より、本計画に求められる方向性を以下の4つの観点として整理しました。

…新たな項目 …既存方針に係る項目



さいたま市の自転車ネットワークに求められる方向性

1. 安全性・快適性確保の観点

● 新たな路線の整備

自転車ネットワークを本市全体に拡大することで、市内全体の歩行者、自転車、自動車の安全性・快適性の向上に繋げ、さらに自転車通行環境の整備によって自転車の通行位置を明示することにより、自転車を本来の通行位置である車道へ転換させていきます。

● 既整備路線の維持管理

自転車通行環境の状況を踏まえ、舗装や植栽等を適切に維持管理します。

2. 環境負荷軽減の観点

自動車への過度な依存の抑制を目指し、公共交通へのアクセス交通としての自転車の活用を促進するため、自転車通行環境を整備していきます。

3. 自転車交通の役割拡大等の観点

自転車ネットワークを市内全体に拡大することで、駅や余暇施設等へのアクセス性の向上による観光振興や地域活性化、地域の防災力の向上等を目指し、市民の健康増進のためにも自転車通行環境を整備していきます。

さいたま市の更なるネットワーク化のため、効果検証を継続的に実施していきます。

4. ソフト施策との連携の観点

「さいたまはーと」の各施策と連携し、ハードだけでなくソフト施策を含めた複合的な施策を実施していきます。

ソフト施策は、自転車通行環境の適正な利用や交通ルール遵守の徹底等に関する周知啓発や安全教育等を実施していきます。

1 1 自転車ネットワーク整備計画の基本方針

本計画に求められる方向性を踏まえ、基本方針を以下のとおり設定しました。

基本方針1 歩行者、自転車、自動車の安全性・快適性確保

自転車ネットワーク路線を新たに追加し、市内の限られた道路空間において、歩行者、自転車、自動車が安全・快適に移動できる環境を創出します。

維持管理の観点を追加し、整備された自転車通行空間が、継続的に安全・快適に利用できるよう、道路の維持管理を行います。

基本方針2 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

自転車を都市交通体系の中で、重要な近距離交通手段として位置づけ、自動車に過度に依存しない交通体系を構築します。

基本方針3 骨格となるネットワークの構築及び連続性・快適性確保による地域の魅力向上

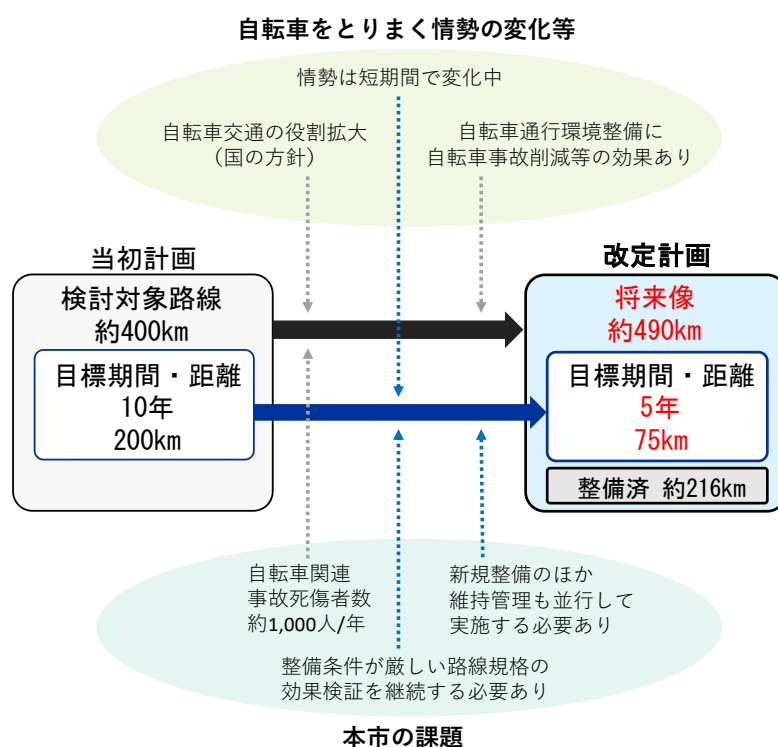
国の方針や効果検証会議の結果を踏まえ、自転車が目的地まで円滑、快適に通行するための骨格となる連続したネットワークを構築し、自転車利便性の向上、拠点間の回遊性向上、観光振興や地域活性化を生み出していきます。

基本方針4 ハード・ソフトの複合的な展開による自転車利用環境の向上

「さいたまはーと」の各施策と連携して、ハードだけでなくソフト施策も複合的に実施し、総合的な自転車利用環境の整備を推進します。

1 2 自転車ネットワーク路線の見直し

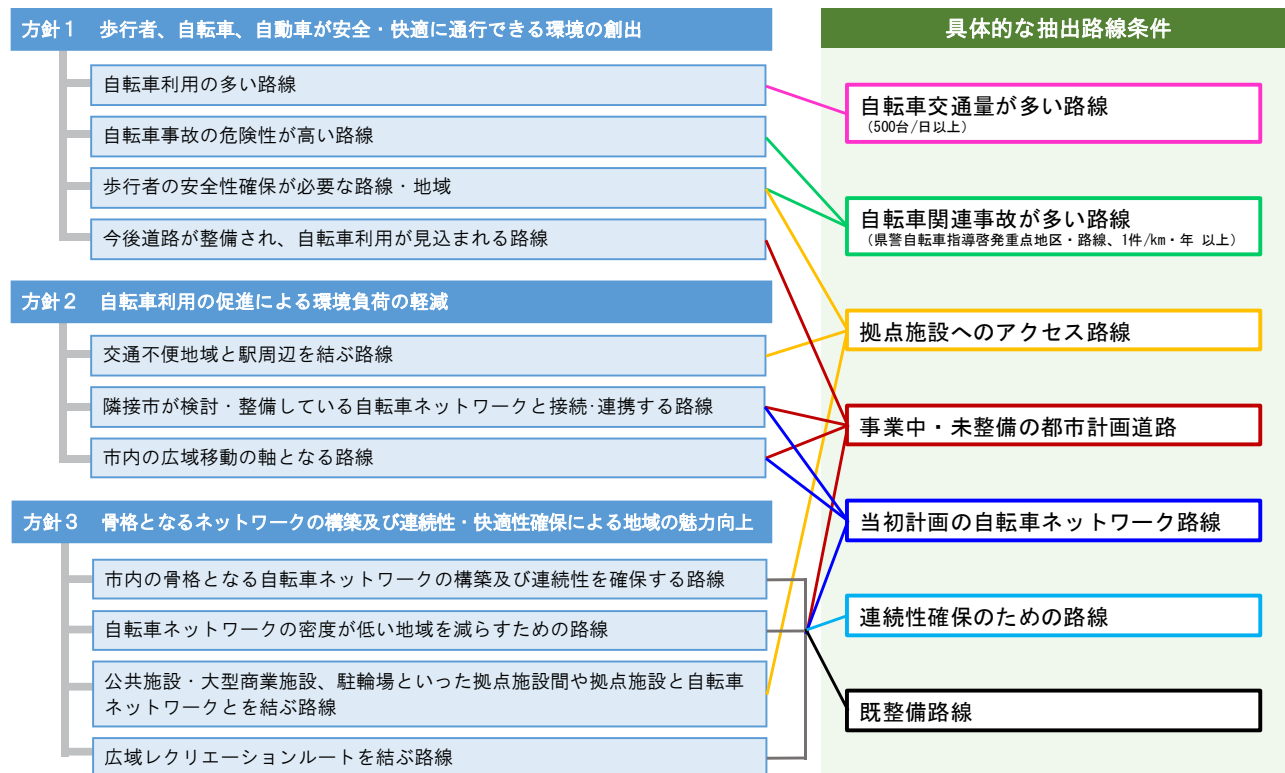
当初計画策定以降の自転車をとりまく情勢の変化や本市の課題を踏まえ、自転車ネットワーク路線を拡大することとし、将来像として約490km、改定計画期間5年間の整備対象路線を75kmに設定しました。



1 3 自転車ネットワーク路線（将来像）の選定方法及び結果

① 方針及び具体的な抽出路線条件

計画の基本方針から、路線選定方針 1～3を定め、その方針に対応する路線を抽出し、「自転車ネットワーク路線（将来像）」に位置づけました。



② 自転車ネットワーク路線(将来像)の選定結果(約 490km)

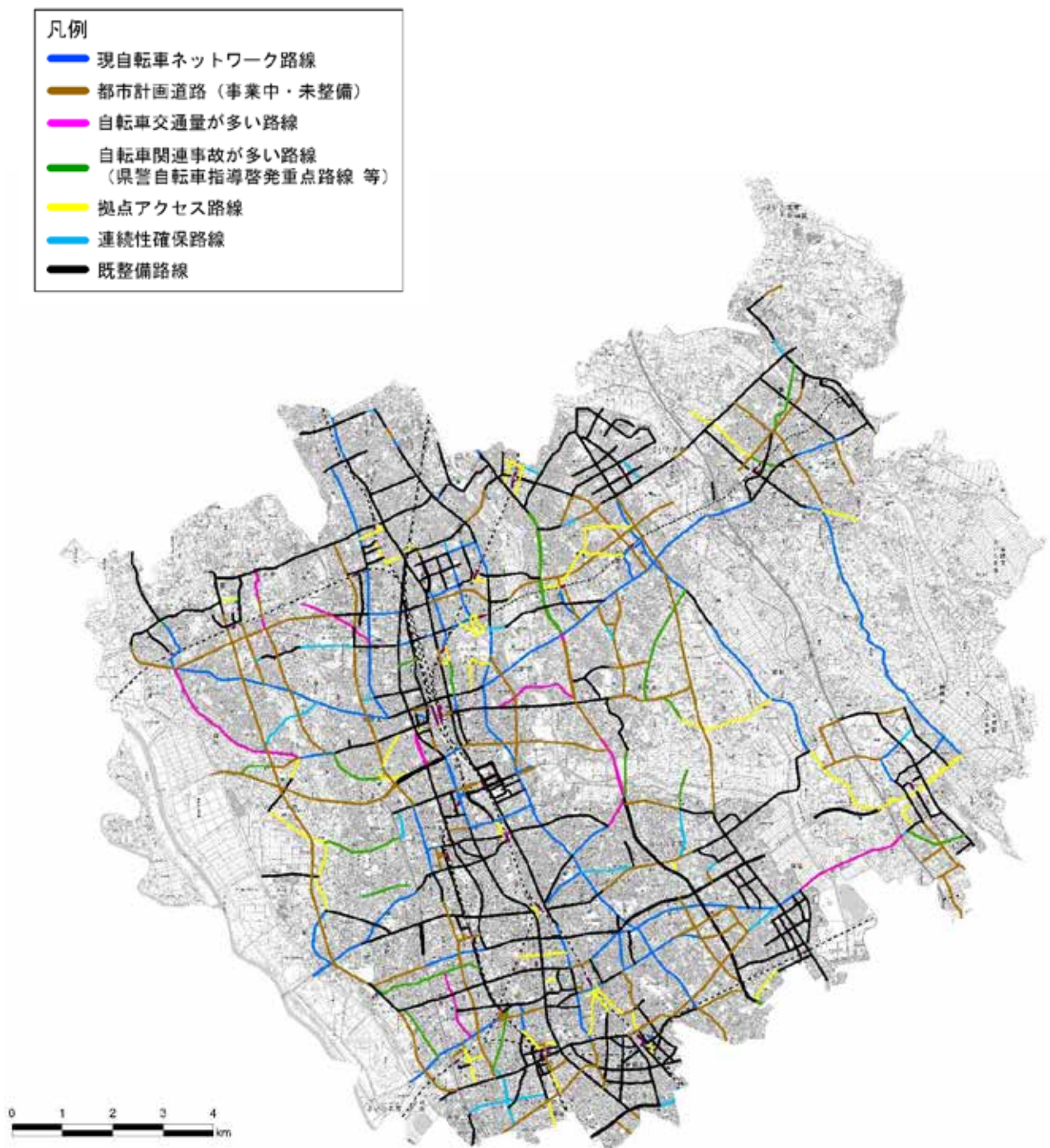


図 自転車ネットワーク路線(将来像)

1 4 自転車ネットワーク路線（整備対象路線）の選定方法及び結果

設定した「自転車ネットワーク路線（将来像）」から、本計画期間内に整備する路線を抽出しました。

① 整備計画

国の動向が変化し続けていること、およびさいたま市内の整備条件が厳しい路線での試験施工・効果検証を行い、市の現状に則した整備に関する知見を蓄積させる必要があることから、これらを次の計画に反映させやすいよう、計画期間は5年としました。

また、新規の整備、試験施工・効果検証のほか、既整備路線の維持管理も並行して行っていく必要があることから、年間の整備距離はこれまでの整備実績を踏まえ、約15km/年程度としました。

表 自転車ネットワーク整備計画（改定版）における整備延長等

		改定計画期間（令和6年度～令和10年度）				
年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10
整備延長 目標値 () は実績値	215km※ (216km)	約15km/年程度のペースで整備実施				
効果検証	整備条件が厳しい路線での整備に関する知見を蓄積					
維持管理						

※さいたま市総合振興計画で示している目標値

② 路線抽出の考え方と具体的な抽出路線条件

早期に整備効果を発現すべきという観点から、以下の考え方に基づき路線を抽出しました。

なお、事業中・未整備の都市計画道路については、道路整備にあわせて自転車通行環境が整備されるよう、計画期間内に供用開始予定の路線を抽出し、それ以外の路線で現道がある路線については、現道を対象として以下の抽出路線条件に合致した路線を抽出しました。

<優先して抽出する路線の考え方>

- ・歩行者と自転車利用者が特に多く、歩行者の安全性・快適性を確保すべき路線
- ・自転車交通量や自転車関連事故が特に多く、自転車の安全性・快適性を確保すべき路線
- ・自転車ネットワーク路線の密度が著しく低い駅周辺の路線
- ・ネットワークの連続性を確保するための路線

<具体的な抽出路線条件>

1. 歩行者・自転車のトリップ数がともに多い駅から徒歩5分(400m)圏内の主要路線
2. 自転車交通量が多く(500台/日以上)かつ自転車関連事故が多い(1件/km・年以上)路線
3. 埼玉県警察が指定する自転車指導啓発重点地区・路線
4. 1の駅以外で自転車ネットワーク路線の密度が特に低い路線
5. 1の駅から2km圏内で自転車関連事故または自転車交通量が多く、特に優先すべき路線
6. ネットワークとしての連続性を優先して確保すべき路線

③ 自転車ネットワーク路線(整備対象路線)の抽出結果(約 75km)

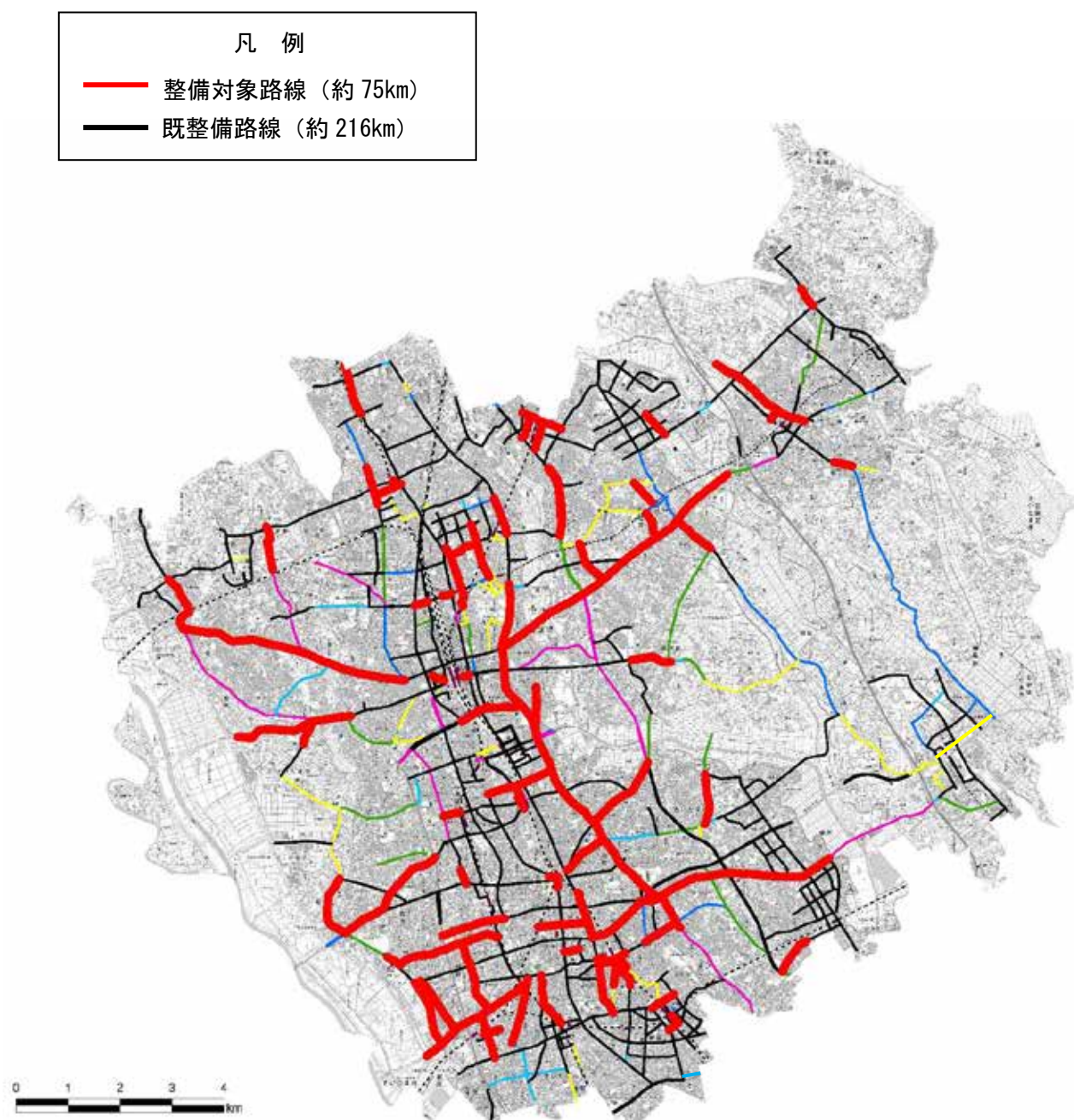


図 自転車ネットワーク路線(整備対象路線)

15 自転車ネットワーク路線（整備対象路線）の整備の進め方

歩行者・自転車が特に多い駅周辺、自転車交通量や自転車関連事故が多い路線やエリア、及びすでに自転車通行環境が整備されている路線と連続性が確保できる路線を優先的に整備する条件として考慮し、交通管理者と調整が完了した路線から整備を進めていきます。

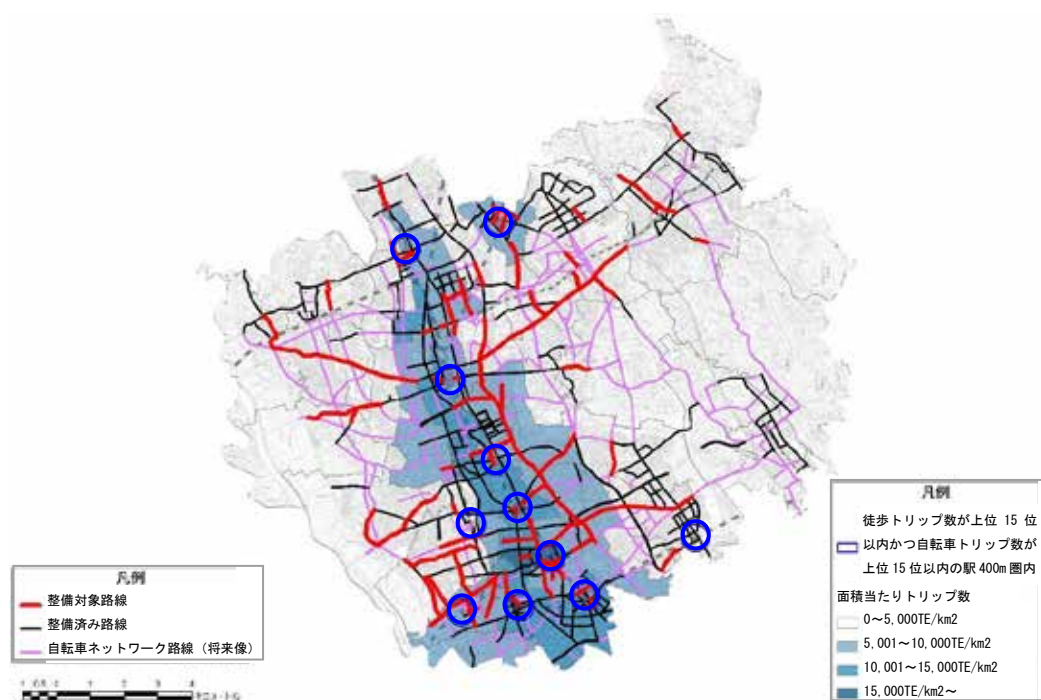


図 徒歩のトリップ数15位以内の駅かつ自転車のトリップ数が15位以内の駅(代表交通手段)

(出典)第6回東京都市圏パーソントリップ調査

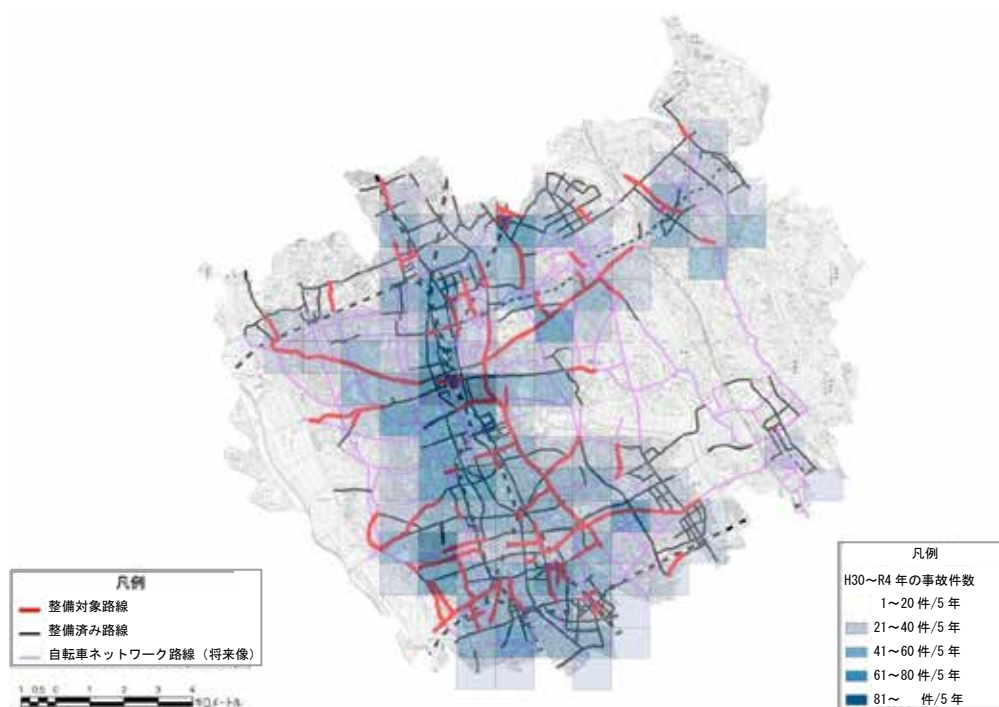


図 自転車関連事故が多いエリア

1 6 整備手法等

自転車ネットワーク路線として選定した道路の構造にあわせて、標準的な整備手法のほか効果検証会議(P32)を通じて効果が確認された本市独自の整備手法を用いて、自転車通行環境の整備を進めていきます。具体的には以下のとおりです。なお、個別の整備形態は詳細に調査・設計をしたうえで、交通管理者と協議・調整して決定します。

自転車道

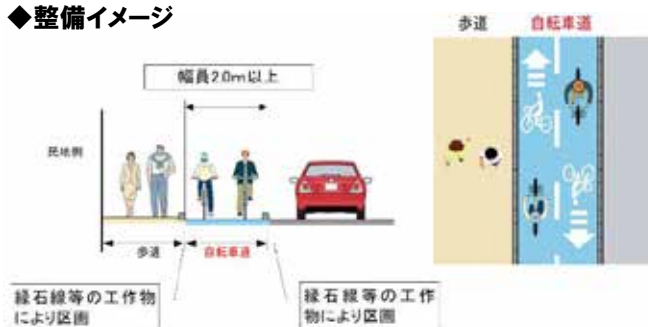
<特徴・適用となる道路のイメージ>

- 縁石や柵等の工作物によって、車道とも歩道とも分離した車道空間です。
- 主に道路幅員に余裕があり、クルマの速度が速い道路等で適用となります。

<主な通行ルール>

- 自転車等は自転車道を通行しなければなりません。
(歩道や車道は原則通行できません)
- 一方通行規制がされている場合を除き、双方方向通行可能です。

◆整備イメージ



◆整備事例



国道 50 号バイパス

自転車専用通行帯

<特徴・適用となる道路のイメージ>

- 車道内に自転車専用の車線を設けて自転車専用の空間を創出するものです。
青色の舗装に「自転車専用」と道路標示がされます。
- 主に道路幅員に余裕があり、クルマの速度がやや早く交通量がやや多い路線で適用となります。

<主な通行ルール>

- 自転車等は自転車専用通行帯を通行しなければなりません。
(歩道や車道は原則通行できません)
- クルマやバイクは通行できません。

◆整備イメージ



◆整備事例



上木崎与野停車場線

車道混在型(青い矢羽根等)

<特徴・適用となる道路のイメージ>

- 自転車とクルマが車道上で混在することを注意喚起するため、矢羽根型路面表示やピクトグラムを設置するものです。
- 主に道路幅員が狭く、クルマの速度が遅く交通量が少ない道路や、自転車専用通行帯を整備できない道路で適用となります。

<主な通行ルール>

- 自転車等は路面表示の位置を目安に通行することが期待されます。
- 自転車だけでなくクルマやバイクも通行できます。

◆整備イメージ

矢羽根型路面表示等を設置



[歩道のある道路]

矢羽根型路面表示等で注意喚起



[歩道のない道路]

◆整備事例



一般国道 463 号
(矢羽根型路面表示の例)



市道 I-203 号線
(ピクトグラム設置の例)

◆追加で実施する安全対策の事例

車道が狭い道路等では、必要に応じて追加の路面表示や啓発看板等を設置して安全対策を行います。



自転車に対して左折時のクルマ導線を意識させ、自己防衛運転を促す



クルマに対して自転車を意識させ、巻き込み事故を防止



啓発看板による注意喚起

自転車歩行者道

<特徴・適用となる道路のイメージ>

- 歩道内に自転車の通行位置を明示するものです。
- 4車線道路などの自転車の車道走行率の上昇が見込みづらい路線で、広幅員の歩道が既にあり、歩行者への影響が少ないと思われる場合に適用します。

<主な通行ルール>

- 歩道という扱いであるため、自転車の通行位置を明示した場所でも歩行者優先であり、自転車は徐行する必要があります。

◆整備イメージ



自転車歩行者道
(普通自転車歩道通行可)



道路標示
(普通自転車歩道通行可)

◆整備事例



都市計画道路三橋中央通線

17 さいたまはーとの各施策との連携等

「さいたまはーと」の各施策と連携することで、ハードだけでなくソフト施策も複合的に実施し、総合的な自転車利用環境の整備を推進します。



図 「さいたまはーと」と自転車ネットワーク整備計画の連携

また、学識経験者、交通管理者、道路管理者、自転車関連事業者などから構成される既存の効果検証会議や、さいたまはーと推進協議会などを活用し、以下の通りPDCAサイクルを活用して進捗管理を行います。

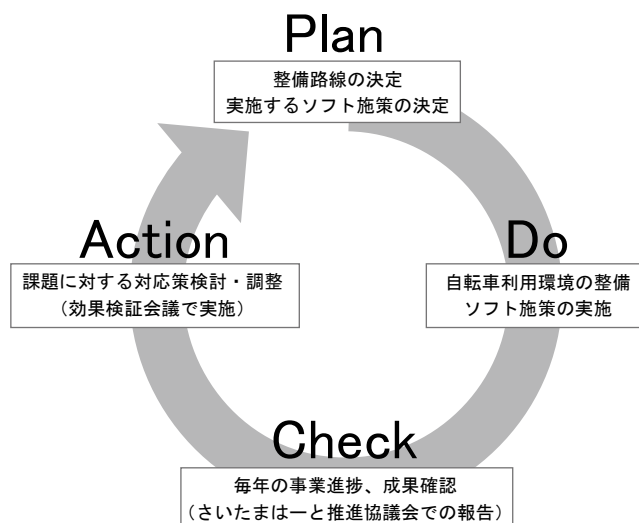


図 毎年の PDCA サイクル



発行：令和6年10月

編集：さいたま市 都市局 都市計画部 自転車まちづくり推進課

〒330-9588 さいたま市浦和区常盤6-4-4 電話：048-829-1398 FAX：048-829-1979

E-mail : jitensha-machizukuri-suishin@city.saitama.lg.jp