

自転車利用環境の変化

自転車まちづくり推進課

令和2年7月3日

1. 社会的な動向の変化

① 自転車活用推進計画の策定

○2016年3月、さいたま市の自転車に関する様々な取組を総合的にとりまとめる「自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～」が策定された。

○その後、2017年5月に自転車活用推進法が施行され、国の計画策定とともに、地方公共団体の計画策定が義務付けられた（地方公共団体は努力義務）。

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
【実績値】0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数
【実績値】1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
【指標】サイクルポートの設置数 【実績値】852箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIoT化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

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

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 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
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進
【指標】通勤目的の自転車分担率 【実績値】15.2%(2015年度)→目標値 16.4%(2020年度)

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

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 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
【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
【実績値】0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
【実績値】29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数* 【実績値】480人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度) ※(13-17)の関連指標
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士の資格取得者数*
【実績値】80,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度) ※(13,14)の関連指標
15. 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
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。
【指標】交通安全について指導している学校の割合
【実績値】99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18. 災害時における自転車の活用の推進

図 国の自転車活用推進計画の目標・施策（2018.6策定）

1. 社会的な動向の変化

② 地方版自転車活用推進計画の策定状況

○ 地方公共団体の自転車活用推進計画の策定が進んでおり、23都道府県、18市区町村が策定済みである。

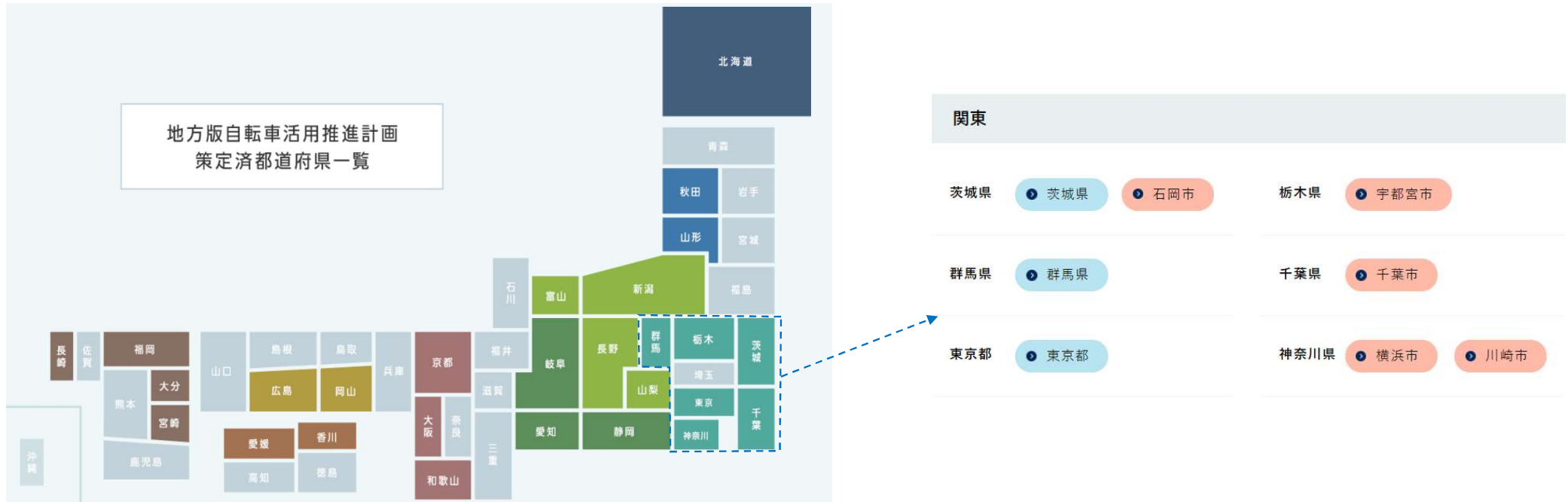


図 地方版自転車活用推進計画の策定状況

資料：自転車活用推進本部HP

1. 社会的な動向の変化 ③シェアサイクルの普及拡大

○シェアサイクルは全国で普及が進んでおり、昨年3月時点で、159都市で展開されている。

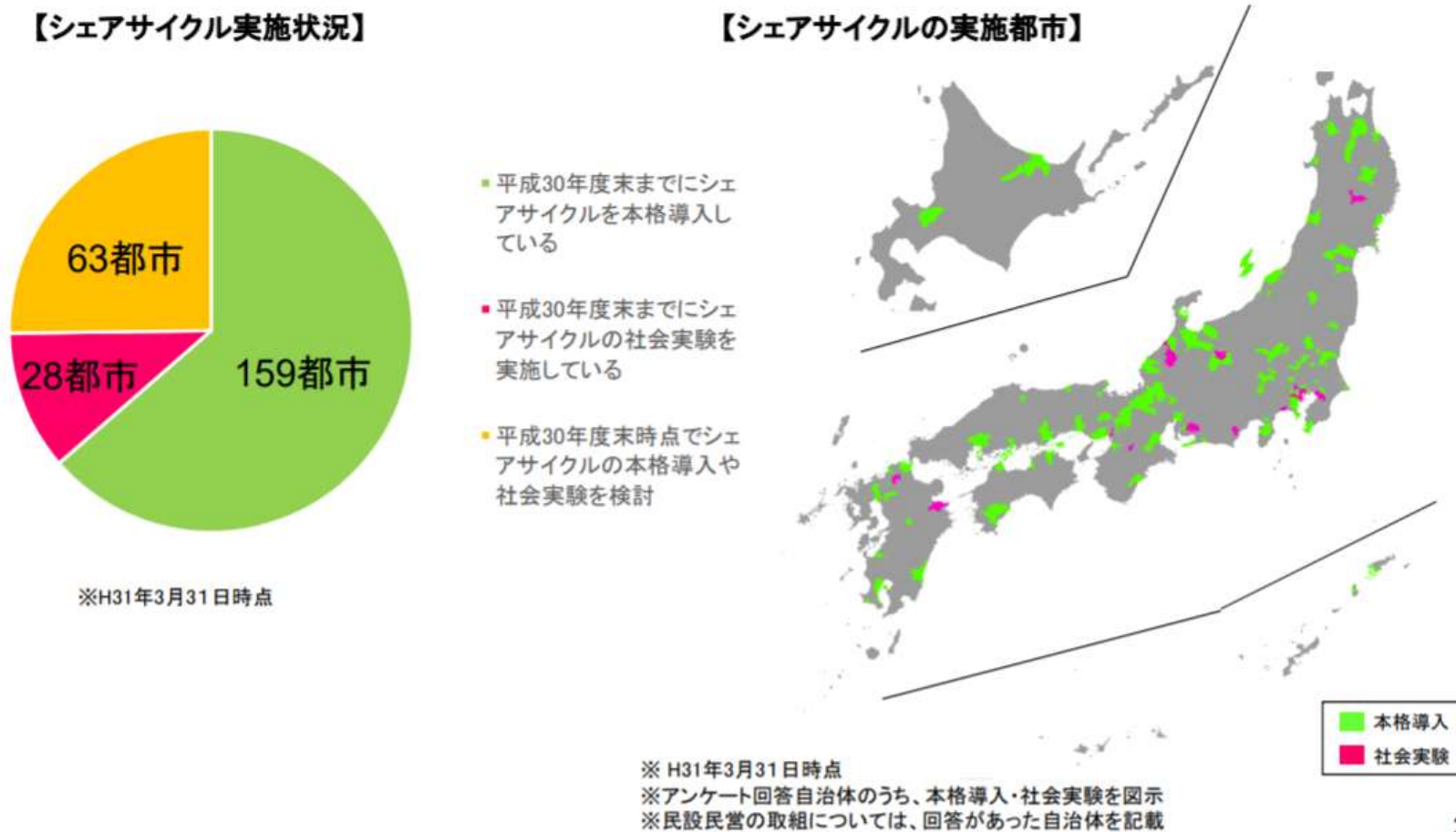


図 シェアサイクル実施都市（H31.3、159都市）

1. 社会的な動向の変化 ③シェアサイクルの普及拡大

○シェアサイクルは、今後、MaaS (Mobility as a Service) への展開、ラストワンマイルとしての活用が期待されている。

○ENEOSホールディングス(株)とOpenStreet(株)が協働で、データプラットフォーム構築や新たなモビリティサービス展開を目指している。



ENEOS

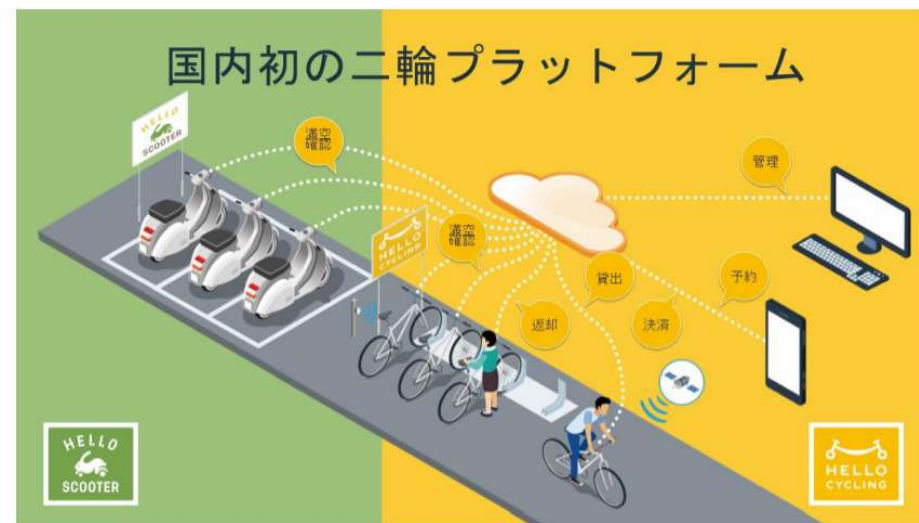
(エネルギー供給&マネジメント)

Open Street

(事業プラットフォームの提供)

© OpenStreet co,Ltd

図 モビリティステーションのイメージ



© OpenStreet co,Ltd

図 Open Street(株)のプラットフォーム

資料：ENEOSホールディングス株式会社プレス資料 (2020.1.31)

1. 社会的な動向の変化 ③シェアサイクルの普及拡大

- 海外では、MaaSによって鉄道・レンタカー等と組み合わせてシェアサイクルが利用できる環境がある。
- 国内でも、シェアサイクルと鉄道のマルチモーダルな経路案内アプリも利用されつつある。

MaaSアプリ「Whim」

【登録方法】
 ・「Whim」のホームページから「Whim」アプリのダウンロードをリクエスト、もしくはストアから直接ダウンロード
 ・プラン、決済方法を選択

【決済方法】
 ・クレジットカード、デビットカード、Apple Pay

【プラン(4タイプ)】 €1.0=120.6円(3/26 15:00)

	Urban30	Weekend	Unlimited	to Go
有効期間	30日	30日	1か月	—
価格※	€59.7(約7,200円)	€249(約30,030円)	€499(約60,179円)	使った分だけ 通常価格
電車・バス トラム・フェリー	指定エリア内は回数無制限で利用可能			
シェアサイクル (2020年シーズン)	回数無制限で30分以内の利用が可能			€24.9(約3003円)/1 シーズンを支払えば 回数無制限で30分 以内の利用が可能
タクシー	5kmまでの利用 は最大€10(約 1206円) その他は通常価格	15%割引	80回まで利用可 能 (最大5kmまで)	通常価格
レンタカー	1日€49(約5909円)で 利用可能	週末のみ無制限 で利用可能	回数無制限で利 用可能	通常価格
E-スクーター	通常価格	通常価格	通常価格	通常価格

※価格は決められたゾーン内での有効(ヘルシンキ市全域と、ヴァンター市、エスポー市の一部)

【利用方法】
 経路検索を行い、その結果のルートから利用交通手段を選択

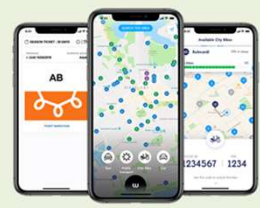


図 マルチモーダルの経路情報案内の事例 (鉄道+シェアサイクル、mixway)

資料：第1回 シェアサイクルの在り方検討委員会 (国交省、R2.3.31)

資料：ヴァル研究所

1. 社会的な動向の変化 ④スポーツサイクルの盛り上がり

○東京2020オリンピックで、ロードレースやBMXレーシング等が開催されることで、自転車競技が注目され、世界トップレベルの選手を体感し、今後、国内スポーツサイクルの盛り上がりが期待される。



図 ロードレース
(武蔵野の森～富士スピードウェイで開催)



図 BMXレーシング
(有明アーバンスポーツパークで開催)

1. 社会的な動向の変化 ④スポーツサイクルの盛り上がり

○スポーツ車の販売台数の推移をみると、クロスバイクが最も多く、次にロードバイクとなっている。販売台数は近年横ばいが続いているが、全車種に占めるスポーツ車の割合は若干増加している。

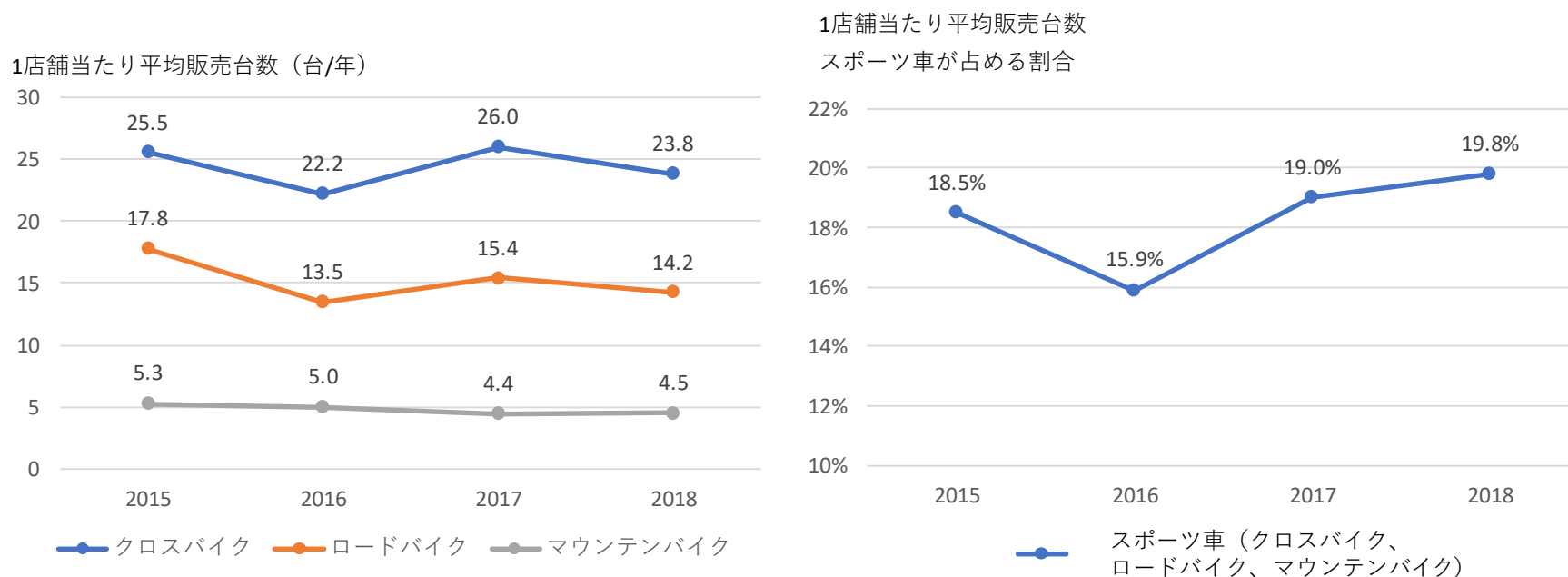


図 1 店舗当たりのスポーツ車の平均販売台数の推移 (全国)

1. 社会的な動向の変化 ⑤サイクルツーリズムの盛り上がり

○しまなみ海道、ビワイチ等、サイクルツーリズムによる観光増進・地域活性化の取組みが全国で展開されており、2019年9月に国がナショナルサイクルルート制度を設立し国内外へのPR推進を行っている。



図 ビワイチのポータルサイト・WEBマップ（滋賀県）



図 ナショナルサイクルルートのHP

1. 社会的な動向の変化 ⑤サイクルツーリズムの盛り上がり

○国内の15歳以上70未満の方で、サイクルツーリズム※を経験したことがある人は53.2%、1年以内に経験した人が20.3%となっている。また、その際の平均消費額は1回あたり約3.1万円/人である。

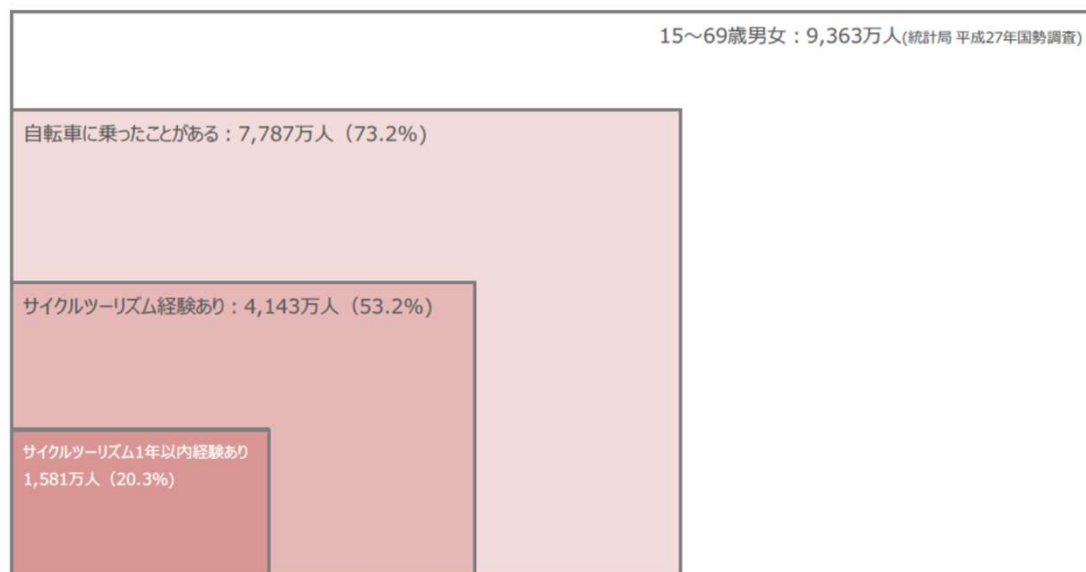


図 サイクルツーリズムの経験人口・割合

表 サイクルツーリズムでの平均消費額

	予算	比率
宿泊施設	8,119円	26.0%
飲料・補給物	2,285円	7.3%
飲食店	2,895円	9.3%
温泉・銭湯	2,006円	6.4%
アクティビティ	3,488円	11.2%
地元ガイド	3,363円	10.8%
お土産	3,439円	11.0%
レジャー施設	2,970円	9.5%
レンタサイクル	2,639円	8.5%
合計	31,204円	100%

※サイクルツーリズムとは、生活圏ではない地域を訪れ自転車で走ること
資料：ツール・ド・ニッポン（一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン） 10

1. 社会的な動向の変化 ⑤サイクルツーリズムの盛り上がり

○サイクリング拠点の整備や、自転車観光案内等、サイクルツーリズム、観光周遊の環境が充実しつつある。



図 サイクリング拠点
(りんりんスクエア土浦)



図 荒川サイクリング
(西来る(サイクル)フェスタ、
大宮経済新聞)



図 12言語に対応する自転車観光アプリ
(スポットツアー、大阪市ハブチャリ)



図 サイクルナビによる観光案内 (パナソニック) 11

1. 社会的な動向の変化 ⑥健康増進

- 全国的に肥満者割合は増加傾向で、運動習慣割合が横ばい（女性は減少）傾向である。
- サイクリングは、ランニングやジョギングと同程度の運動強度があり、生活習慣病防止等、健康増進効果が期待できる。

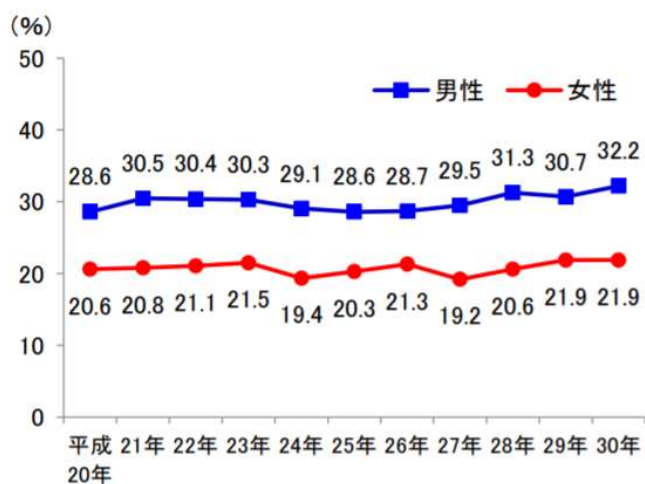


図 肥満者（BMI ≥ 25 kg/m²）の割合の年次推移（20歳以上）

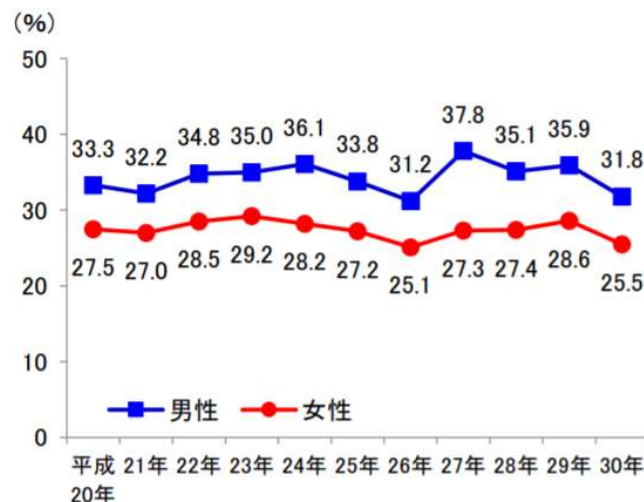


図 運動習慣のある者の割合の年次推移（20歳以上）

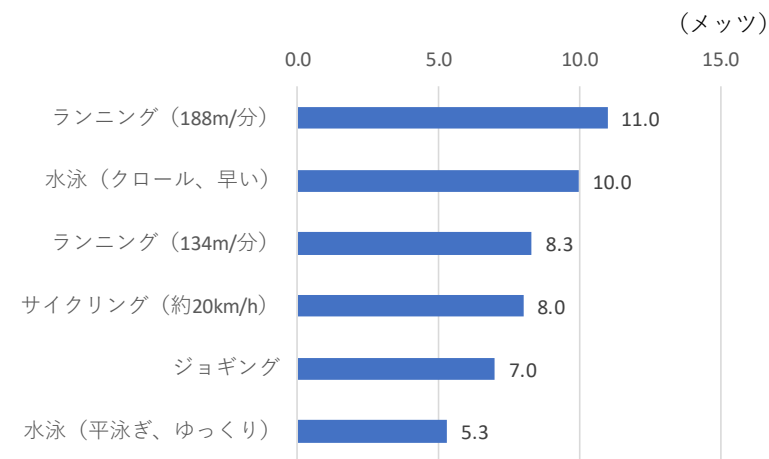


図 運動種類別運動強度（メッツ※）

※メッツとは、身体活動の強さを、安静時の何倍に相当するかで表す単位で、座って安静にしている状態が1メッツ、普通歩行が3メッツに相当する。
資料：健康づくりのための身体活動基準2013（厚生労働省）

資料：平成30年国民健康・栄養調査（厚生労働省）

1. 社会的な動向の変化 ⑥健康増進

○自転車の健康効用が、利用者だけでなく、企業側にもメリットが大きいことを経営者側に周知することも、自転車通勤促進につながる。

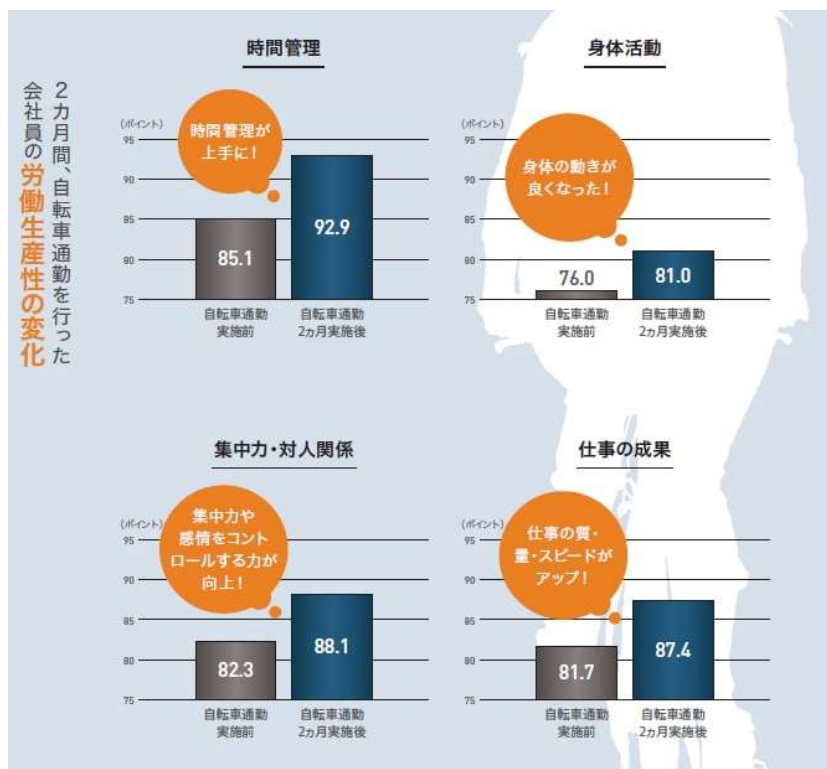


図 労働生産性の向上※Shimano

主にスポーツ系自転車に乗っている人が、4年間を通して医療費が低いという結果になりました。

通勤形態別の医療費をまとめたところ、4年間を通して最も医療費が高いのは自家用車で通勤している人、最も少ない状態で推移しているのは主にスポーツ系自転車で通勤している人という結果になりました。2011年は特に自転車のタイプによっても大きな差があることから、スポーツ系自転車は高い運動強度を実現しやすく、それが血液や体脂肪等に好影響を及ぼし、健康な身体づくりにつながっていると考えられます。「通勤」に利用することで日常的に運動できていることも、健康づくりの大きな要因であると推察されます。

Data 1 2008～2011年度の医療費データ(中央値)の比較



4年間を通して全般的にスポーツ系自転車の医療費が低く推移!

図 医療費の削減(保険負担軽減) ※Shimano

1. 社会的な動向の変化 ⑧ コロナウィルス感染予防

- 首都圏のシェアサイクルは、4月の緊急事態宣言で利用回数は減少したが、利用時間が増加しており、鉄道利用を避けた通勤やデリバリー利用が増えていることが考えられる。
- 三密を避けたレジャーとして、近隣の大規模公園やサイクリングロードにシェアサイクルで移動するマイクロツーリズムでの利用も増加している。
- 海外では、ソーシャルディスタンスを保つため、自転車や歩行者等の空間拡大の検討が進んでいる。

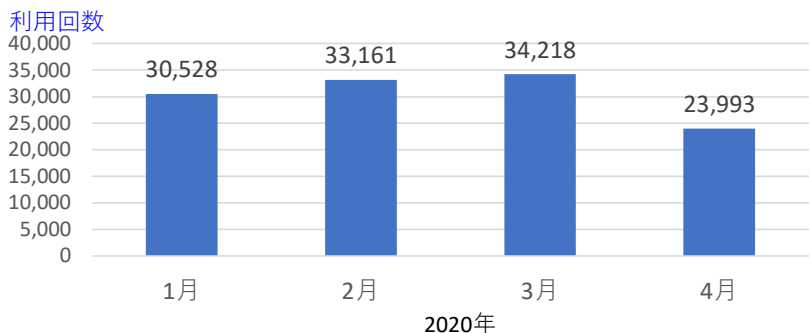


図 利用回数の推移

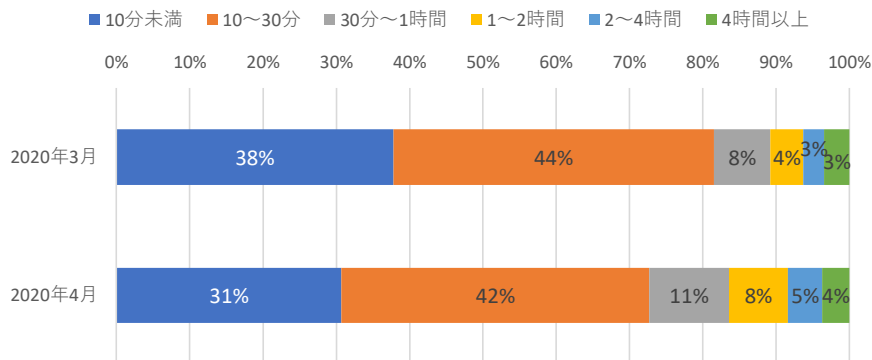


図 利用時間の推移

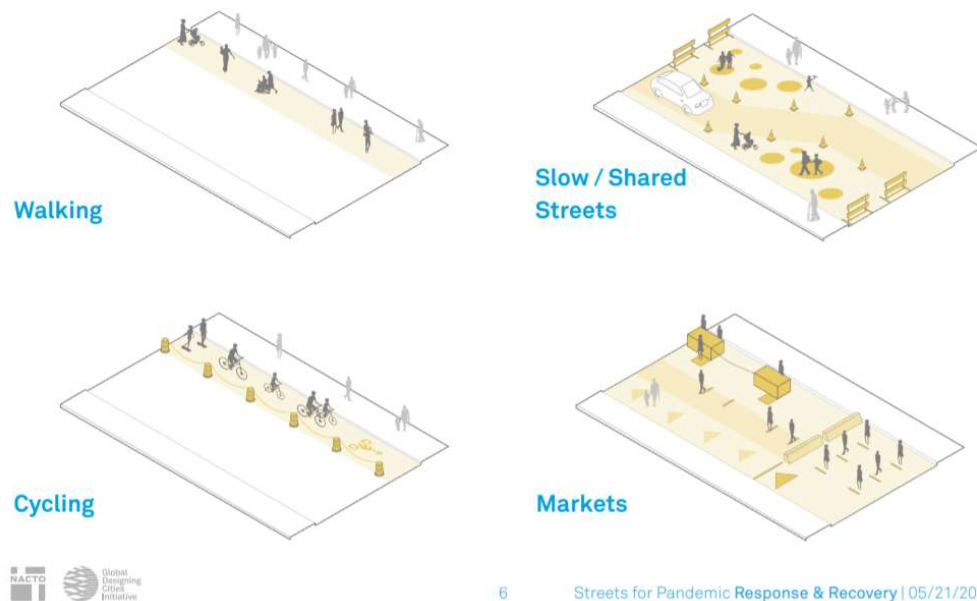


図 物理的距離を保つための道路空間の見直し

資料：Streets for Pandemic Response & Recovery (NACTO)

2. さいたま市の現状

- 市街地がコンパクト、平坦で鉄道までの自転車利用が多い。
- 自転車保有率は、14大都市の中では最も高い。

表 自転車保有率 (H30)

14大都市	世帯での 自転車保有率
さいたま市	78.2%
京都市	75.8%
大阪市	74.0%
千葉市	66.6%
仙台市	65.9%
広島市	64.6%
名古屋市	64.6%
東京区部	62.3%
福岡市	61.2%
札幌市	60.3%
川崎市	59.8%
横浜市	57.5%
神戸市	48.4%
北九州市	47.6%

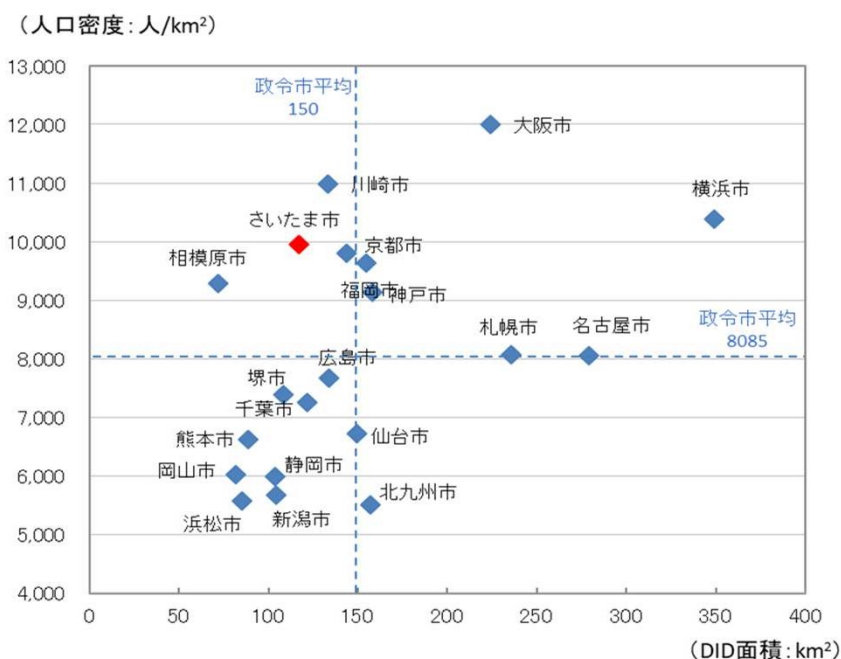


図 市街地の密度・面積の比較 (H27)

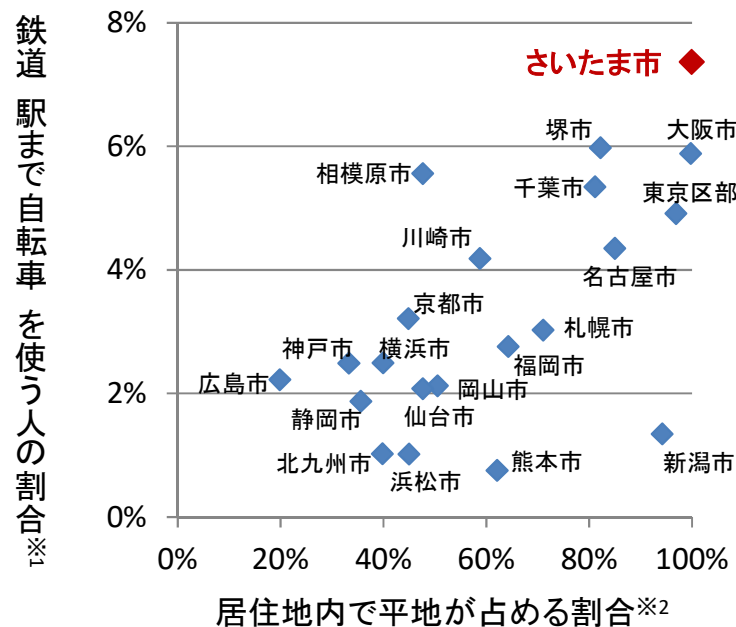
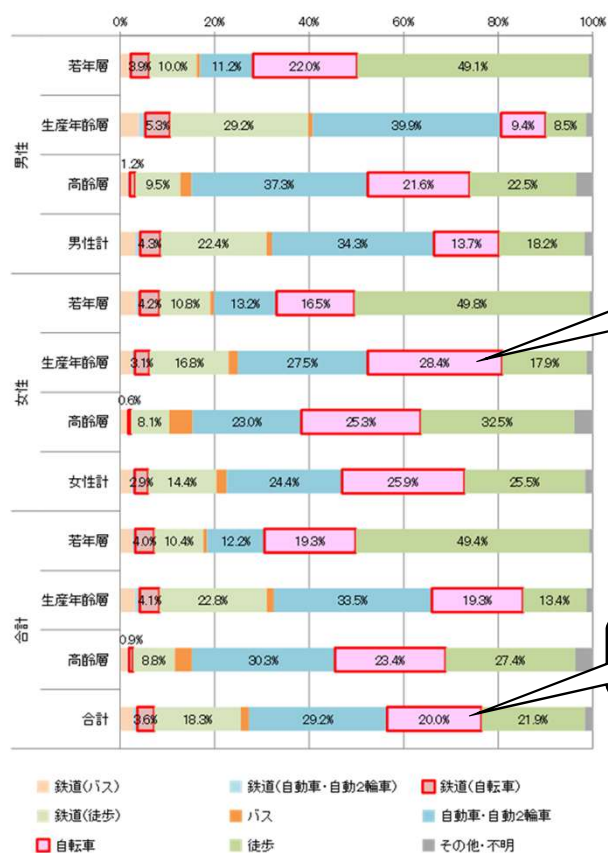


図 平坦性と自転車利用の関係 (H22)

2. さいたま市の現状

○性・年齢階層別の自転車トリップ割合では、H30において女性の生産年齢層や高齢層の利用が多い。
 ○H20と比較すると、全体的に減少傾向であり、特に女性の生産年齢層の減少が大きい。



女性 生産年齢層
28.4%

合計 20.0%



女性 生産年齢層
23.4%

女性 高齢層
22.6%

合計 17.7%

図 性・年齢階層別交通手段分担率 (H20、さいたま市) 図 性・年齢階層別交通手段分担率 (H30、さいたま市)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査

2. さいたま市の現状

- 移動目的別の自転車トリップ割合では、H30において買い物、通院の利用が多い。
- H20と比較すると通勤・通学は増加しているが、買物等の私事が減少している。

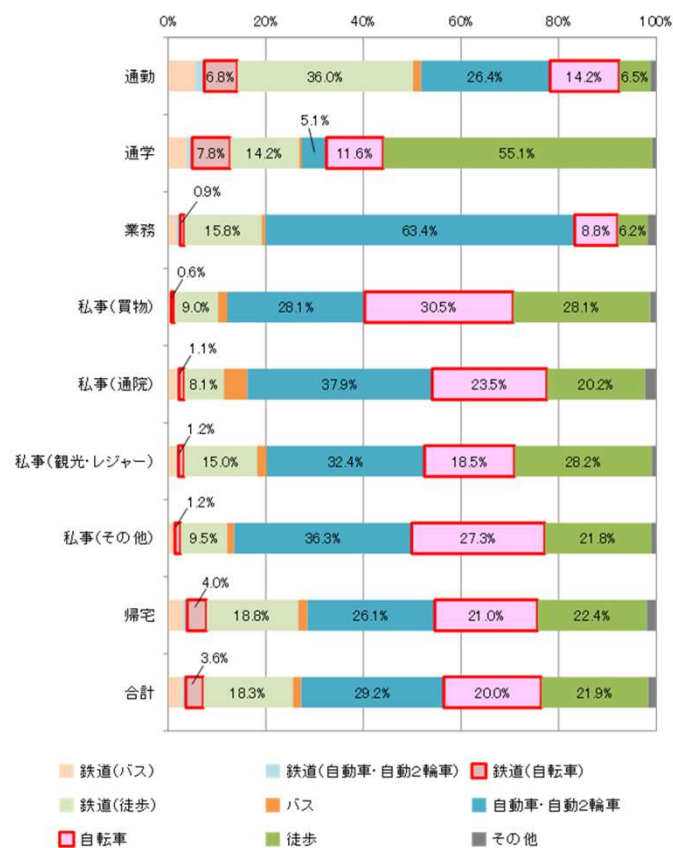


図 移動目的別交通手段分担率 (H20、さいたま市)

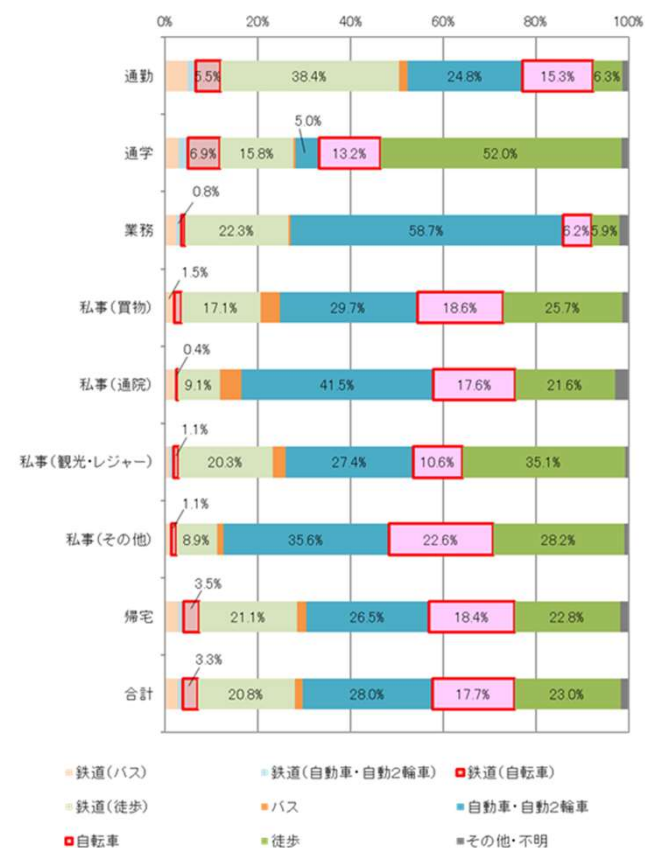


図 移動目的別交通手段分担率 (H30、さいたま市)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査

2. さいたま市の現状

○国際的なロードレース『ツール・ド・フランス さいたまクリテリウム』を2013年から継続的に開催している。

○市内には盆栽・人形・うなぎ・鉄道・サッカー等、多くの観光資源が分布している。



図 ツール・ド・フランス さいたまクリテリウム

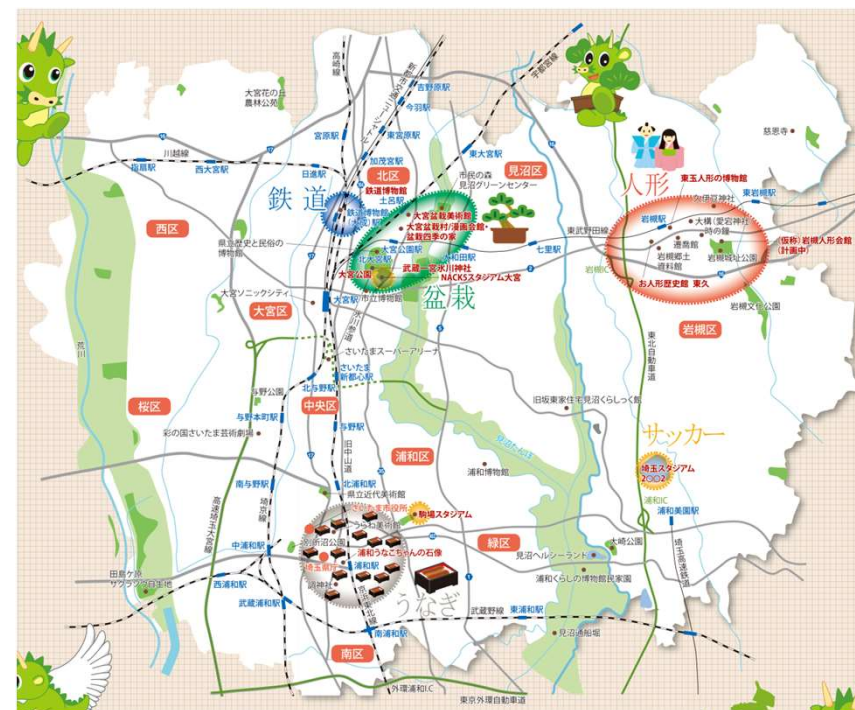
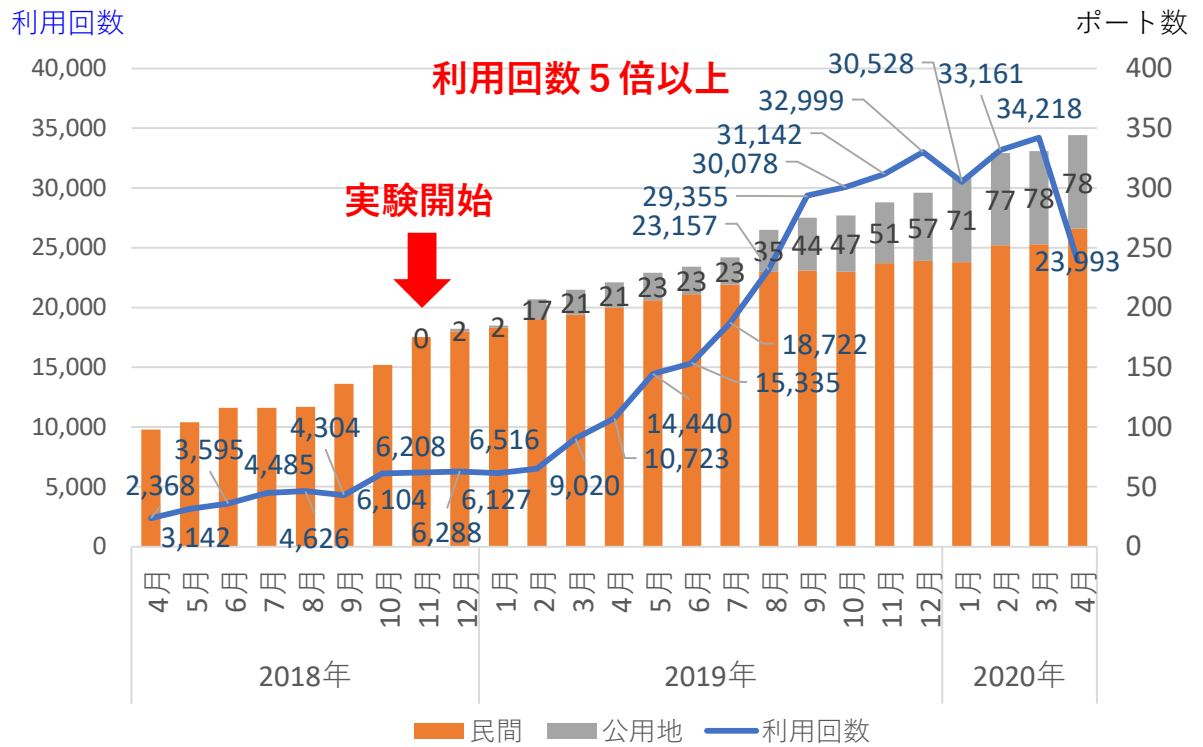


図 さいたま市における商業・観光資源の分布

2. さいたま市の現状

○さいたま市では、民間事業者と連携してシェアサイクル実証実験を行っており、R2.4時点でサイクルポートが344箇所、緊急事態宣言前の3月時点で約3.4万人/月となっている。



※民間ポート数は当該月に1回以上の利用(返却)があったものを計上

図 シェアサイクルのポート配置と利用状況の推移

2. さいたま市の現状

○さいたま市自転車のまちづくり推進条例は平成31年4月1日に施行された条例であり、自転車損害保険等の加入、自転車の安全利用の啓発、自転車利用環境整備、交通ルール・マナーの遵守などの内容が盛り込まれている。

さいたま市自転車のまちづくり推進条例

平成31年(2019年)4月1日施行

さいたま市では、自転車のまちづくりを総合的・計画的に推進することを目的に「さいたま市自転車のまちづくり推進条例」を制定しました。

自転車損害保険等の加入義務化や利用マナーの向上など、市・自転車利用者・事業者、等が相互に連携し、安全で快適に自転車を利用することができるまちづくりを進めていきます。

自転車損害保険等の加入

自転車の安全利用 **自転車利用環境の整備**

交通ルール・マナーの遵守

さいたま市

さいたま市自転車のまちづくり推進条例のポイント

●以下の項目が義務となりました。

- 1 自転車損害保険等への加入

●以下の項目に努めましょう。

- 2 子どもと高齢者はヘルメット着用
- 3 歩道・横断歩道等を通るときは歩行者の安全を考え、必要な場合は押し歩き
- 4 自転車の定期的な点検整備
- 5 反射器材の装着
- 6 自転車購入時の防犯登録を受けるとともに、自転車の施錠やひったくり防止カバーで防犯対策

交通安全教室・啓発活動の実施

- 交通安全教室では自転車の安全利用について講習を実施しています。
- 交通安全啓発品の配布などの交通ルール・マナーについて啓発活動を実施しています。

自転車通行空間整備の推進

- 安全・快適な通行環境を整えるため、自転車通行空間の整備を進めています。
- 自転車専用通行帯は自転車のみ通行できます。また、車道帯には自動車、バイク、原動機付自転車も通行できます。

交通ルールとマナー

車両の運転者としての責任を自覚し、交通ルールとマナーを守りましょう。

- 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 車道の左側を通行
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 自転車も飲酒運転禁止
- 傘さし・イヤホン・スマートフォンなどの「ながら運転」禁止

詳しくは市のホームページをご覧ください。さいたま市 自転車条例 検索

問い合わせ先

- 交通安全に関すること
市民生活安全課 (さいたま市交通安全対策協議会事務局)
TEL:048-829-1219 FAX:048-829-1969
- 自転車利用環境に関すること
自転車まちづくり推進課
TEL:048-829-1399 FAX:048-829-1979

©2019さいたま市。70,000円付。12/15/2019現在

図 さいたま市自転車のまちづくり推進条例のポスター

3. さいたま市の課題

○さいたま市の自転車トリップ数の10年間の変化をみると、全体的に減少傾向である。
 ○属性別には女性の生産年齢層の減少が大きく、移動目的では買い物等の私事目的の減少が大きい。これは、自転車に限らず全交通手段のトリップ数もおおむね同様の傾向である。

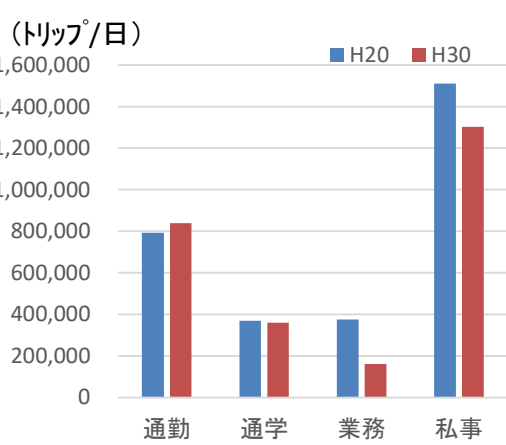
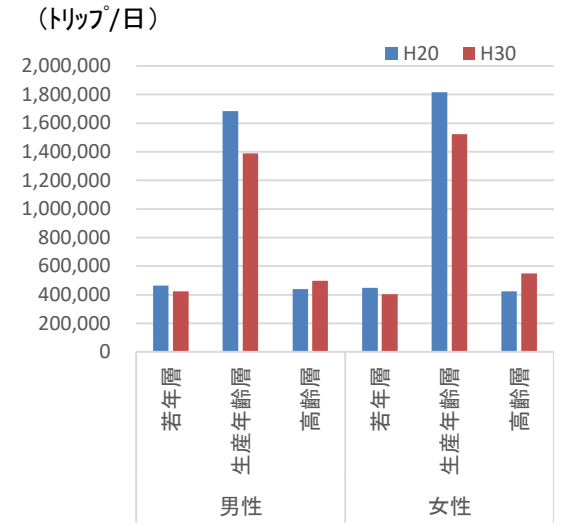
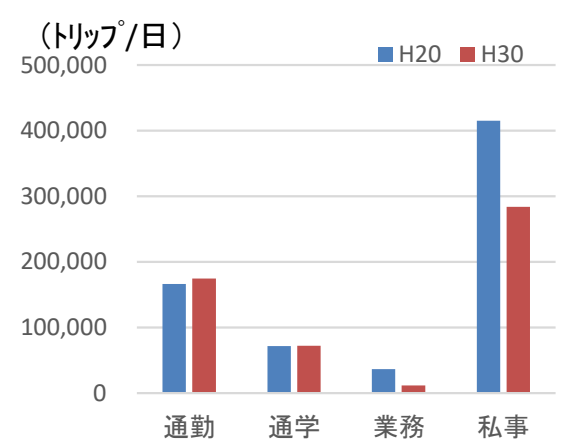
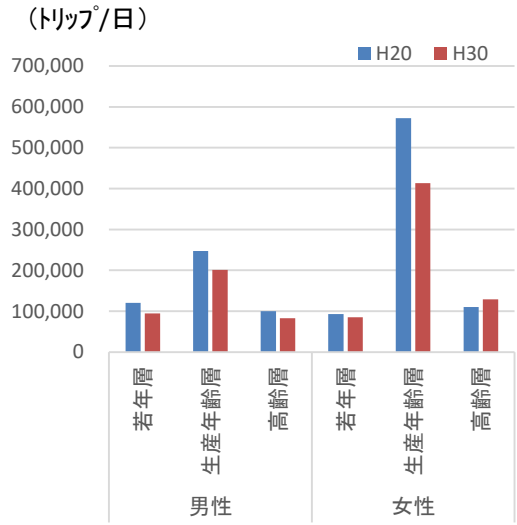


図 自転車トリップ数の比較
 (さいたま市、鉄道端末自転車含む)

図 全交通手段トリップ数の比較
 (さいたま市)

3. さいたま市の課題

- さいたま市の人口あたりの自転車トリップ数は、女性の生産年齢層、若年層の利用が多い。
- 10年間の自転車トリップ数の変化をみると、女性の生産年齢層が大きく減少し、女性の高齢層が増加した。これは全交通手段も同様の傾向であり、高齢層を除いて外出回数自体が減少傾向にある。

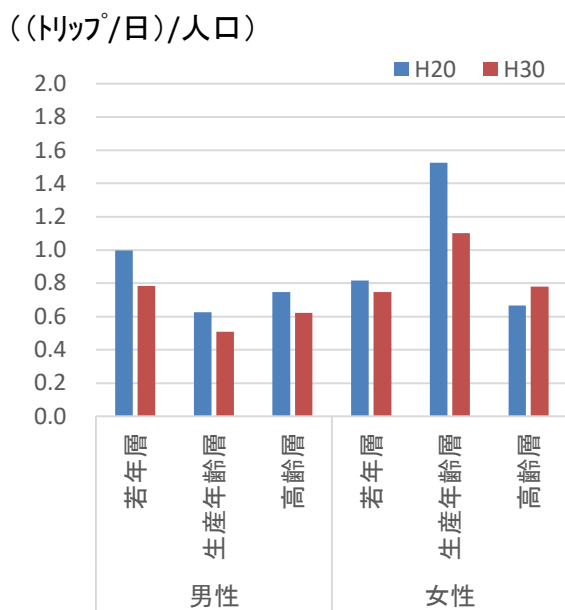


図 自転車トリップ数の比較（人口あたり）
（さいたま市、鉄道端末自転車含む）

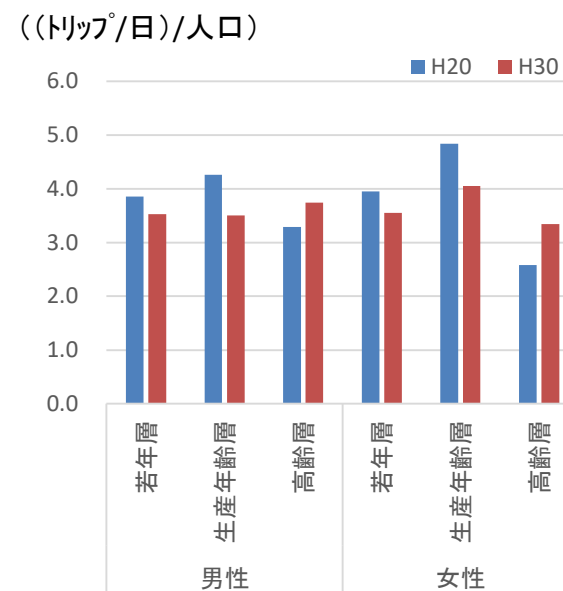


図 全交通手段トリップ数の比較（人口あたり）
（さいたま市）

3. さいたま市の課題

○全国的には、ここ10年でスマートフォン・SNSが普及し、宅配取扱数が増えたことも外出減少の要因になっていることが考えられる。

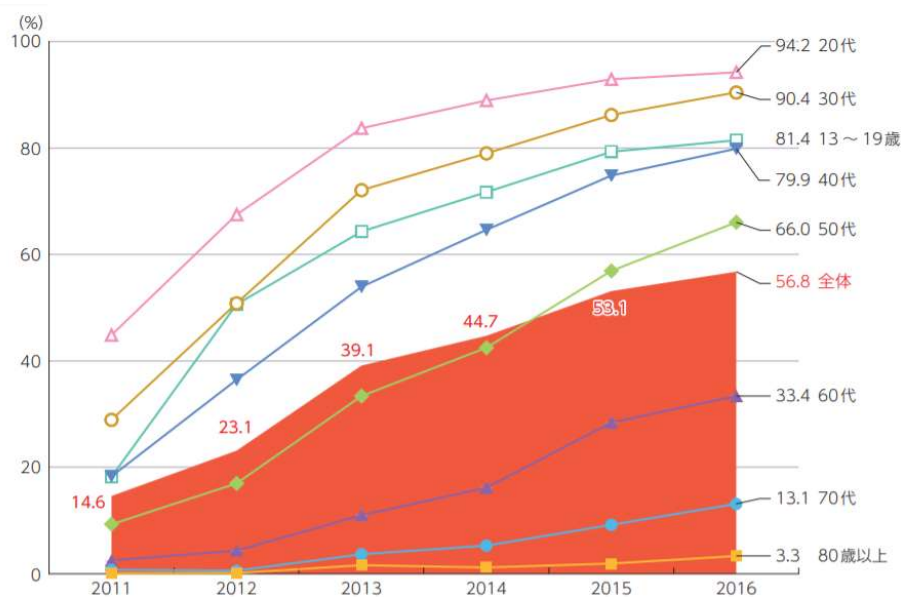


図 スマートフォン個人保有率の推移 (全国)

出典：通信利用動向調査 (総務省)

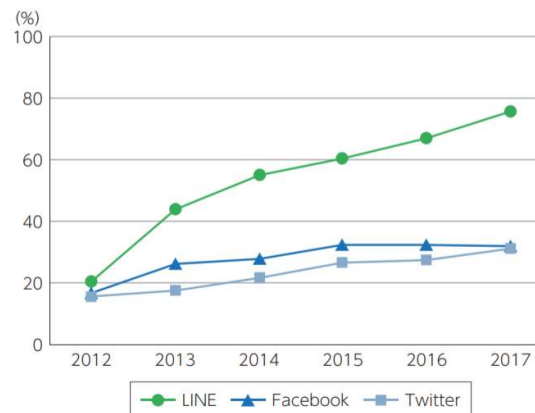


図 SNS利用率の推移 (全国、全世代)

出典：情報通信白書 (総務省)

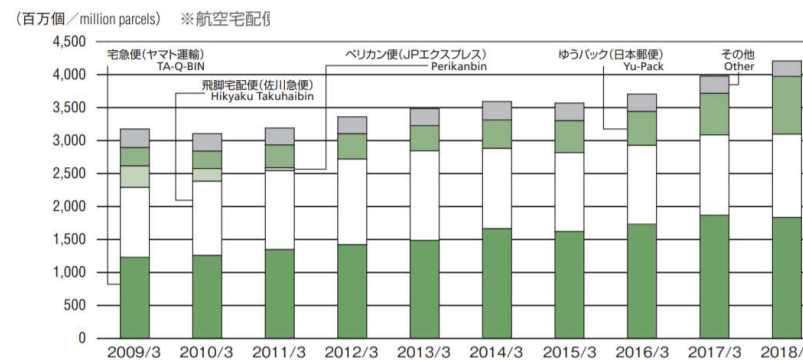


図 宅配取扱数の推移 (全国)

出典：国土交通省

3. さいたま市の課題

○自転車は短距離では最も所要時間が短い。

○5km未満の交通手段分担率をみると、自転車と同程度の自動車利用もみられる（短い距離にも関わらず自動車を利用している人が多い）。また、H20と比較すると自転車が減少し、鉄道が増加している。

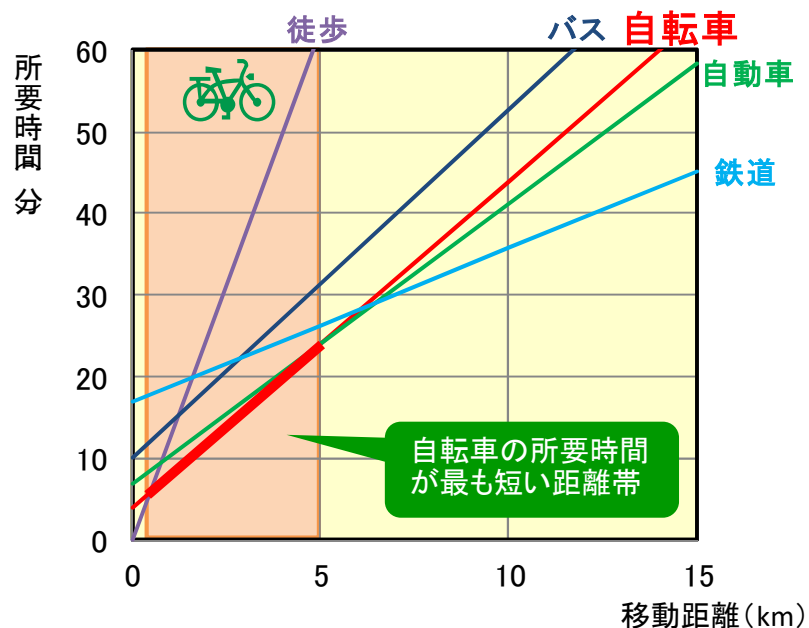


図. 自転車利用の時間的利便性

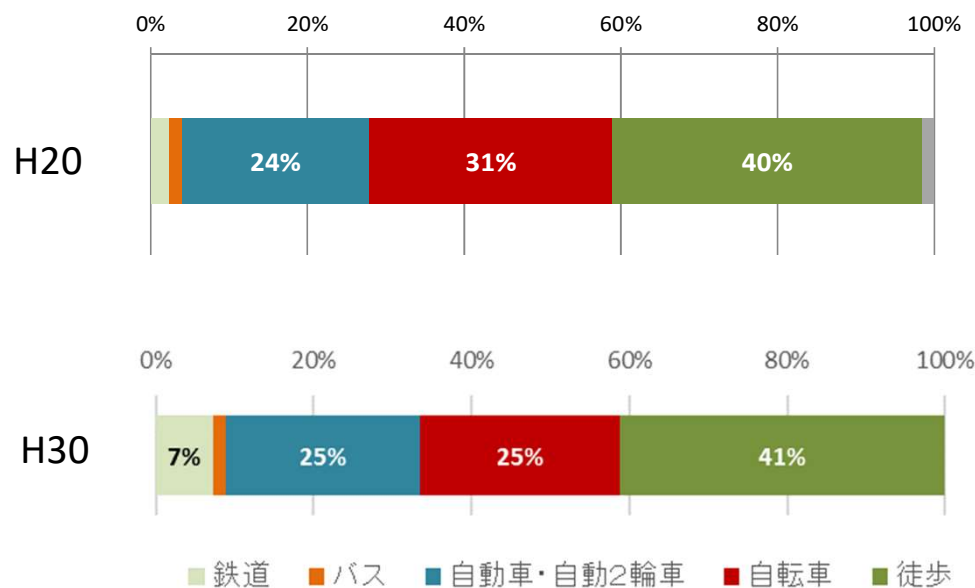


図. 5km未満の交通手段分担率 (さいたま市)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査

3. さいたま市の課題

- 放置自転車の撤去台数は年々減少傾向にあるが、H31時点で約8千台とまだまだ多い状況。
- さいたま市の自転車関連死傷者数は減少が続いているが、全体の事故の中の自転車関連比率は横ばい。

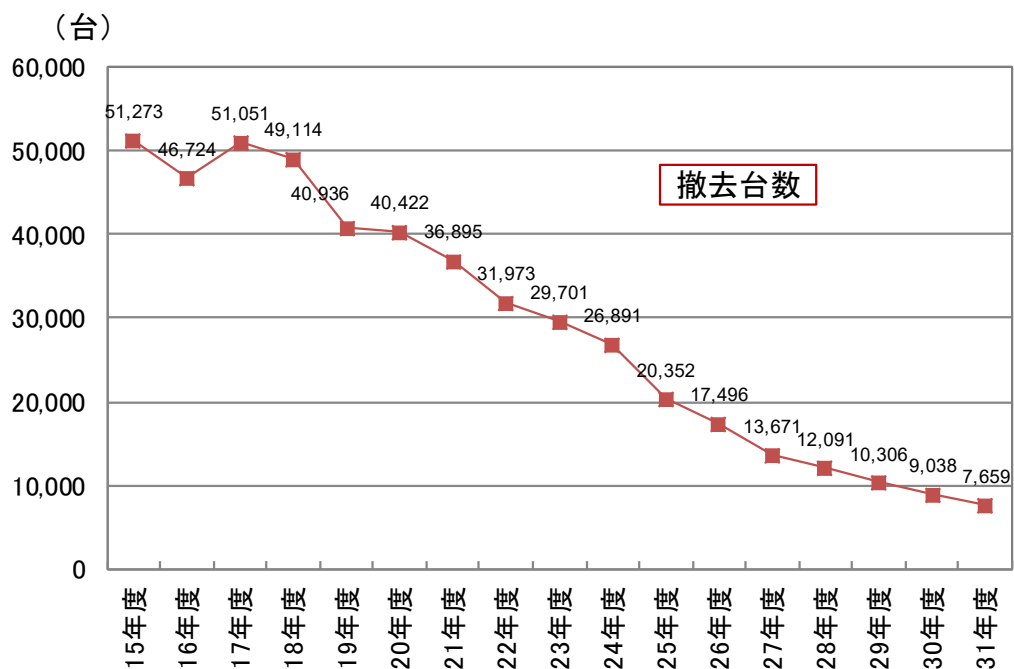


図 放置自転車の撤去台数の推移
(さいたま市内32駅合計)

資料：放置自転車統計 (H15～H31)

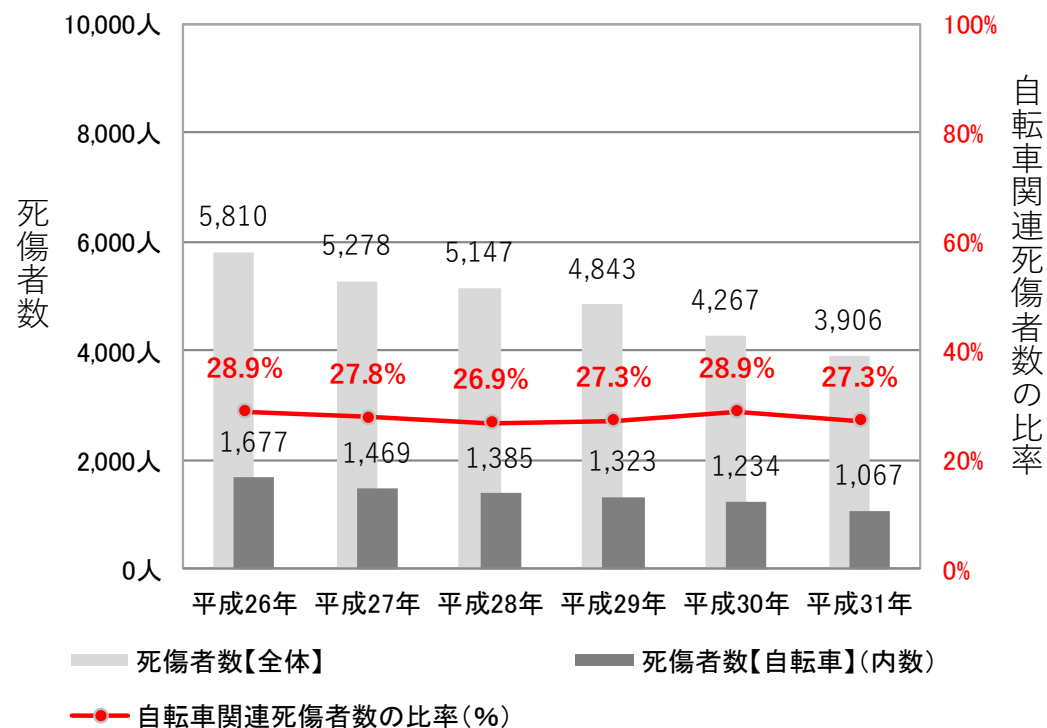


図 自転車関連の死傷者数・自転車関連比率の推移
(さいたま市)

資料：埼玉県警資料

3. さいたま市の課題

- さいたま市の事故の特徴として、全国と比較すると、出会い頭が多く、右左折時の事故が少ない。
- 人口当たりの年齢別では、16～18歳の事故率が高い。

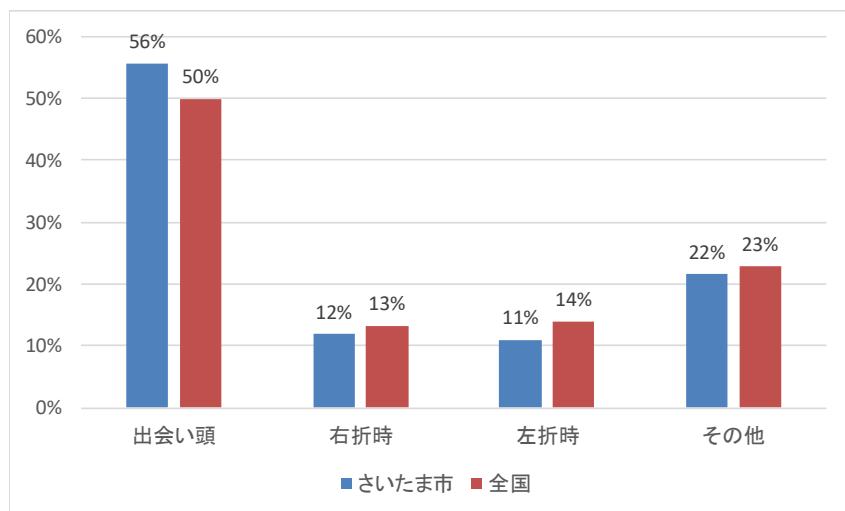


図 事故形態別の自転車事故割合 (H30)

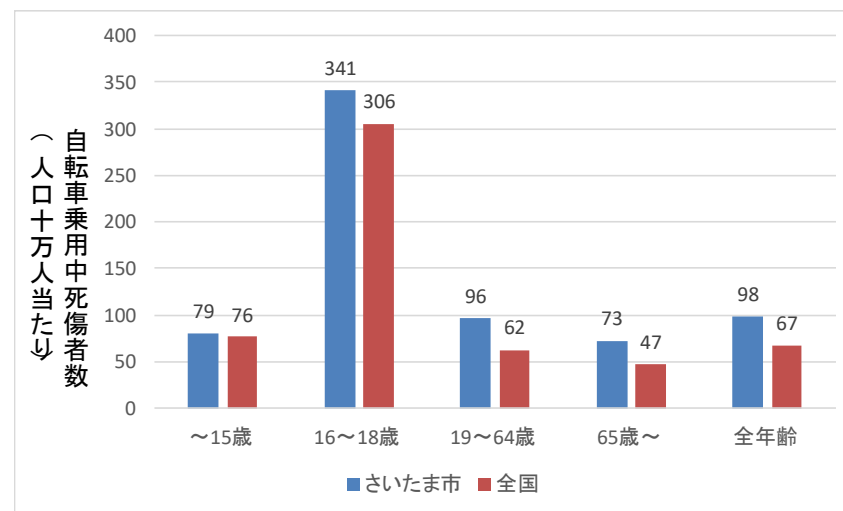


図 人口当たりの自転車関連事故件数 (H30)

資料：埼玉県警資料、イタルダデータ

4. さいたま市の自転車に関する現状と課題

■ さいたま市の現状（特徴）

- 市街地がコンパクト（身近な範囲に住宅や施設が立地）
- 南北の鉄道ネットワークがあり、公共交通サービスが充実（駅を中心に商業施設・居住지가広がっており、駅までのアクセスとして自転車が利用しやすい環境）
- 市全域的に地形が平坦（自転車が走りやすい）
- 全国的にも自転車保有台数が多く、多くの市民が自転車を利用（生活の中で自転車の利用が定着している）
- 国際的なロードレース等、多様な自転車イベントが開催（国際レベルのサイクルスポーツを観戦できる）
- 郊外には観光施設・自然景観が豊富（自然の中のサイクリングが身近に楽しめる）
- 自転車店が多く、シェアサイクルの利用環境も拡大（自転車を気軽に利用できる環境が充実しつつある）

■ さいたま市の課題

- 自転車利用者数が減少傾向で、特に自転車での買物が減少（スマートフォン普及、SNS・EC利用拡大により人の移動自体が減っていることも影響）
- 近距離での自動車利用もまだまだ多い状況
- 駅前等の撤去台数は減少傾向だがまだまだ多い状況
- 全体の交通事故が減少する中、自転車関連事故の割合は横ばい
- 出会い頭や右左折時等、交差点での事故が多く、高校生の事故率が高い（利用率が高いことも影響）

**現計画の「たのしむ」「まもる」「はしる」「とめる」を柱とした
総合的な自転車利用施策を、今後も継続して進める必要がある。**