熊谷市自転車活用推進計画（案）に対する意見及び市の考え方

1　意見募集期間
令和３年１２月２２日（水曜日）から令和４年１月２１日（金曜日）まで

2　意見の提出者数及び意見の件数
提出者数　　８名
意見の件数　３４件

3　意見の概要及び市の考え方

【意見番号】 該当箇所	意見の内容	市の考え方
【1】P7 2.1.2 気象	熊谷市の特徴ある気象として（県全体か）「強風」も加えるべきだ	「冬は強い北西の季節風が吹き、晴天の日が多くなっています。」との記述を追記します。
【2】P17 2)民間事業者の取組	本事業が電動アシストサイクルで運営されている旨の記述をお願いします。	「市内では、電動アシスト自転車を活用したシェアサイクル事業が展開されています。この事業では、市と民間事業者で締結した「熊谷市内におけるサイクルシェアリング事業の推進に向けた基本協定書」に基づき、官民連携により、市有敷地内にサイクルポートを開設しています。」との記述を追記します。
【3】P27 (3)子供自転車運転免許制度	コラムを熊谷市の事例に変えてはどうか。 また実際の免許証の写真を掲載してはどうか。	「未就学児童に対する自転車安全教育」は先進事例として掲載しています。
【4】P28 2.3 課題のまとめ 「都市環境」の「課題」	自転車と路線バスの乗り継ぎの円滑化を「課題」として明記すべきではないでしょうか	いただいた御意見は、課題として認識しておりますが、まとめには主なものを記載しています。
【5】P28 2.3 課題のまとめ	自転車を利用していないとアンケートに回答した人の割合で南部エリアが 60.9%と最も高いとあるが、まさに起伏のある土地でこそ電動アシスト	都市環境【市民の自転車利用等に関する意識・ニーズ】に、「自転車ニーズの多様化により電動アシスト自転車等が普及している。」を追記します。

	サイクルが有効です。やはり、同自転車の記述をお願いしたい。	
【6】P28 2.3 課題のまとめ	字が小さく見づらい。 活字のポイントを挙げて見やすくしてほしい、また、レイアウトが A4 縦となっているが、A3 横にしてはどうか。	様々な御意見がありますが、A4 とします。
【7】P28 2.3 課題のまとめ 健康増進欄	スポーツ文化公園でのレンタサイクルの利用率について記載してほしい。	公園内の移動に限定されるため、本計画では記載していません。
【8】P29 3.1 計画目標設定の考え方	○都市環境「市内を自転車で快適に通行できる環境を創出し～」の部分について、“熱い熊谷”だからこそ木陰が必要となる。○安心・安全の面と併せて考えると、街路樹を分離帯に植樹する（車道と物理的に区分する）ことが望ましい。(P33 に表示した形) 「交通機関と連携～」については、電車・バスに自転車の持ち込み可とする“サイクルトレイン”の導入を進めることで、自転車の利用が加速するものと思われる。 「市内を回遊～」については、○観光振興の項にも記載されているが、これは○健康増進の「緑の拠点～」の“拠点”を“線”“帯”とすることで、より効果的になると思う。 “暑い熊谷”だからこそ、高額な費用をかけたミストや遮熱舗装でなく、遮熱とともに CO2 を吸収し、緑陰を提供してくれる植樹を推進すべきである。 自動車のまち・豊田市では、自転車での“エコ通勤運動”を推進している。また、過日の新聞報道では、国会議員も自転車を公務に使用しているとのこと。ならば、暑さ対策日本一の熊谷市	道路幅員に応じて整備形態が異なりますが、自転車通行空間の整備を着実に進めます。また、いただいた御意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。

	の名に懸けても、市長はじめ市職員の率先垂範を望むものである。	
【9】P29 3.1 計画目標設定の考え方 〇都市環境	前出の 2.3 の「課題のまとめ」において、エコなまちづくりの評価指標は盛り込まれていませんが、エコなまちづくりに対応する「現状」はないのでしょうか	自転車通行空間を整備することで、都市環境改善に貢献できると考えています。
【10】P29 3.1 計画目標設定の考え方 通勤･通学利用での日常的な健康づくり	通学での自転車利用促進を図るとしながら、一部の中学校では自転車通学の原則禁止が継続されており目標と整合しないため将来的には中学校への自転車通学を可能とするよう方向づけてほしい。	通学方法は、生徒の安全を優先し、各学校の実情に応じて決定しています。
【11】P30 3.2 計画目標の設定	総花的でなく、熊谷市の特徴たる生活利用（買い物 etc）を先ず大目標に掲げるべきだ。都市環境重視へ（健康・観光・安心は自然とついてくるはず）	基本目標の実現に向けては、4 つの方針の各施策を相互に連携しながら推進しなければならないと考えています。
【12】P32 施策①自転車通行空間の整備 P42 施策③安全な自転車利用の促進 P34 施策②自転車通行空間ネットワークの構築	自転車の通る歩行者・自転車専用道路を車道とは別に設定すべき。 塞がれてしまう家には専用駐車場と 4 人乗り以上可能な専用電動自転車を与える（ゴルフカータイプ）	原則、国土交通省と警察庁が作成した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）」に示された整備形態に則って整備していきます。
【13】P32、37、38、40	4.1 施策 2 などで、自転車ネットワークとして線状の整備が挙げられてい	いただいた御意見は、今後、具体的な整備形態を検討する際の参考とさせ

計画内容 取組項目 「自転車通行空間の整備」	るが、点の整備として交差点の改良（二段階右折の待機スペース確保やラウンドアバウト化など）や、地区全体を対象とした自動車規制による面での自転車歩行者優先化なども検討してほしい。二段階右折や直進が安全にできない交差点も少なくなく、また自転車通行空間の連続性が交差点で途切れてしまっているところもあるので点での改善も意識した記述としてほしい。	ていただきます。
【14】P34 4-1 施策 表 4-1 ②都市環境	既存計画、課題（追加） ・県や国の道路管理者と連携した整備の推進 ・選定要件（追加） 郊外から市街地への移動を目的とした主要道路	自転車通行空間ネットワーク計画策定には、国、県及び市の道路管理者や熊谷警察署に参画いただいています。いただいた御意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
【15】P34 施策② 自転車通行空間ネットワークの構築 計画内容 P35 図 4-2 自転車通行空間ネットワーク計画路線図	施策②において「計画を作成する」とありますが、ネットワーク構築に向けてサイクルスタンドの設置店舗など協力企業を募り、その店舗を含めたネットワーク計画の構築が必要ではないでしょうか。	まずは計画に基づき、自転車通行空間ネットワークの充実を図りたいと考えています。
【16】P33、35 自転車通行空間ネットワークの構築	P33 の自転車通行空間の整備形態を P35 のネットワーク計画路線図に反映できないか。難しければ、イメージ図で代替していただいても可です。	自転車通行空間の整備形態は、道路管理者と交通管理者との協議により、実施の段階で決定します。

【17】P35 図 4-2 自転車通行空間ネットワーク計画路線図	整備済路線などが描かれているが、完全に整備の「済んだもの」とせず状況に応じて改善に努めることをどこかに明記してほしい。	4.1 施策①取組項目『自転車道等の整備』の計画内容に、「・・・に基づき、連続した自転車通行空間の整備・・・」との記述を追記します。 道路事情により暫定的な整備となる区間もありますが、整備形態に基づく連続した自転車通行空間の整備を着実に進めます。また、整備済み区間については、適切な維持管理に努めます。
【18】P36 施策④ シェアサイクル事業の促進	電動自転車の配置を	本市で展開されているシェアサイクル事業では、すでに電動アシスト自転車が活用されています。
【19】P36 施策④ シェアサイクル事業の促進	①シェアサイクル事業は、他市の例では、行政や第 3 セクターが事業主体の例が多いが、熊谷市では何故主体とならないのか。 ②促進するために民間事業者への助成等は検討しているか。 ③自転車は何台すれば事業として採算ベースにのるかシミュレーションしているか。	本市では、令和元年に自転車シェアリング事業の社会実験を実施しましたが、採算面において課題があることから、本格実施には至っていません。 民間事業者への支援として、市有敷地へのサイクルポート設置について協力をしています。 また、シミュレーションは実施していません。
【20】P36 施策③ 放置自転車対策	既存商業施設運営者へ駐輪場充実・地区内の相互利用化などを要望、奨励するなども取り組み項目として検討してほしい。	いただいた御意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
【21】P37 4-2 前文及び施策②の方針	通勤や通学などの日常生活でのを⇒ 通勤や通学並びに一般市民の買い物等の日常生活での と 12 文字追加する	「通勤・通学や買い物などの日常・・・」との記述を追記します。
【22】P37 施策②通勤・通学における自転車の	ノーカーデーでは頻度が低く認知させる効果が薄いと思うので、一部区間でも毎日や毎週時間帯で行う「ノーカーアワー」というようなものも検討し	いただいた御意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。

活用 ノーカーデーの普及啓発	てみてほしい。たとえば国道１７号などの４車線区間で混雑に配慮しつつ日中の一定の時間帯だけ１車線まるごと自転車専用車線としてしまったり、星川通りなどシンボル的な道路で自転車専用の時間帯を用意するなどしてしまえばとても認知されるのではないかと思う。	
【23】P38 まちづくり関係	突風やにわか雨、休憩を考えたサイクルポート的な場所の設置（スーパー等大手施設でも可）を加える。	本計画では、サイクルステーションの設置を促進することとしています。
【24】P39 4.3 自転車を活用した回遊性のあるまちづくりの推進	サイクリングマップの作成というのも書かれているが、パンフレットやウェブのみでなく看板型のマップ設置も検討してほしい。サイクリングロード沿いや大通り沿いの要所にあると通りすがりのサイクリストにも好印象だと思う。	いただいた御意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
【25】P41 4-4 施策② 計画事業 自転車ルール･マナーの周知・啓発 取組項目 自転車用ヘルメット着用の広報啓発	内容 小中学校や交通安全教室にて ⇒小中学校や一般市民などの交通安全教室にて と７文字追加する。	「小中学生や市民を対象にした交通安全教室・・・」との記述を追記します。
【26】P41 施策② 交通安全教室の充実	安全教育を進めるために常設の自転車公園（サイクルパーク）を設けてほしい。（全世代にわたって自転車について学ぶことができるようになってほしい）	以前は市内に交通公園を設置していましたが、現在は交通安全教室が自転車を含めた交通安全について学ぶ場となっています。
【27】P41 施策③	自転車事故の多発箇所の解消の為に典型的な自転車事故例をコラムで紹	自転車事故事例を追加しました。

安全な自転車利用の促進	介してほしい。	
【28】P41 施策③ 安全な自転車利用の促進中の「交通安全対策の推進」	事故多発箇所とあるが、どこなのか、記載してほしい。	埼玉県警察ホームページ「事件事故発生マップ」を御参照ください。
【29】P37、40、43 第4章 第5章 推進目標	・利用状況の指標 年数日→月数日の値へ（41.1％→60%)(年数日は「活用」と言えない) ・走りやすさ 17%→25～30%へ	『自転車の利用状況』の現状値は、利用していない人を除いた値としています。 『自転車の走りやすさ』の目標値は、熊谷市全域を対象としていることから、まずは年に1%の改善を目標としています。
【30】P37、43 自転車の利用状況 現状値54.5% 目標値60%	利用値状況の構成値として、現状値54.5%　目標値 60%と記載してありますが、この値を現状値24.4%　目標値 41.1%に変更したらいかがでししょうか。	
【31】P41 自転車関連事故件数	どのように事故件数を下げるのか？できれば記述いただきたい。	3.1『基本目標設定の考え方』に記載しています。
【32】P44 5.2計画の推進体制･他分野との連携	通勤イベント参加等々、市内の移動手段として自転車、徒歩（公共交通機関利用含む）利用者にエコポイントを付与する制度を設けることを提案します。ポイントは、地域振興券と引き換えられる制度とし、ばらまき政策ではなく社会に貢献する人(CO2削減や健康保険事業の健全化に寄与等）が意義をもって行動することを促します。	いただいた御意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
【33】 その他	①市役所や駅・郵便局・公民館等の公共施設並びに百貨店やスーパーなど民間施設への移動手段として、熊谷市	本計画は、市民の皆様に日常的に自転車を活用していただくために策定しています。

	民の自動車依存体質からの脱却を図る意味からも「通勤・通学」だけでなく、「一般市民の自転車利用拡大策」をもっとしっかりと視野に入れてほしいと思います。 ②そのためには、例えば公共施設はもちろん民間商業施設などでの自転車置き場の整備が必要です。今は、どこも自転車置き場があまりにも不備です。お粗末な一つの例ですが、熊谷駅の市営駐輪場でも、あの急坂を自転車で上り下りするのも、一般市民には大変な重労働ですよ	いただいた御意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
【34】 その他	配達システムを構築する ↓ スーパーの宅配の充実。（自転車に運べない買い物を配達するシステム）	いただいた御意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。