第２章　熊谷市における現状と課題

２.１ 地域概況

２.１.１ 位置・地勢

本市は関東平野の中央、埼玉県の北部に位置し、東西に約 14km、南北に約 20km、面積 159.82k ㎡で、東京都心までは、50～70km 圏にあり、東は行田市、鴻巣市、西は深谷市、南は東松山市、吉見町、滑川町、嵐山町、北は群馬県に接し、秩父や比企地域への玄関口となっています。また、市の南部に荒川、北部に利根川が流れ、西部は櫛挽(くしびき)台地、南部は江南台地及び比企丘陵の一部となっています。市域のほとんどが平坦な地形で自転車利用に適した地形です。

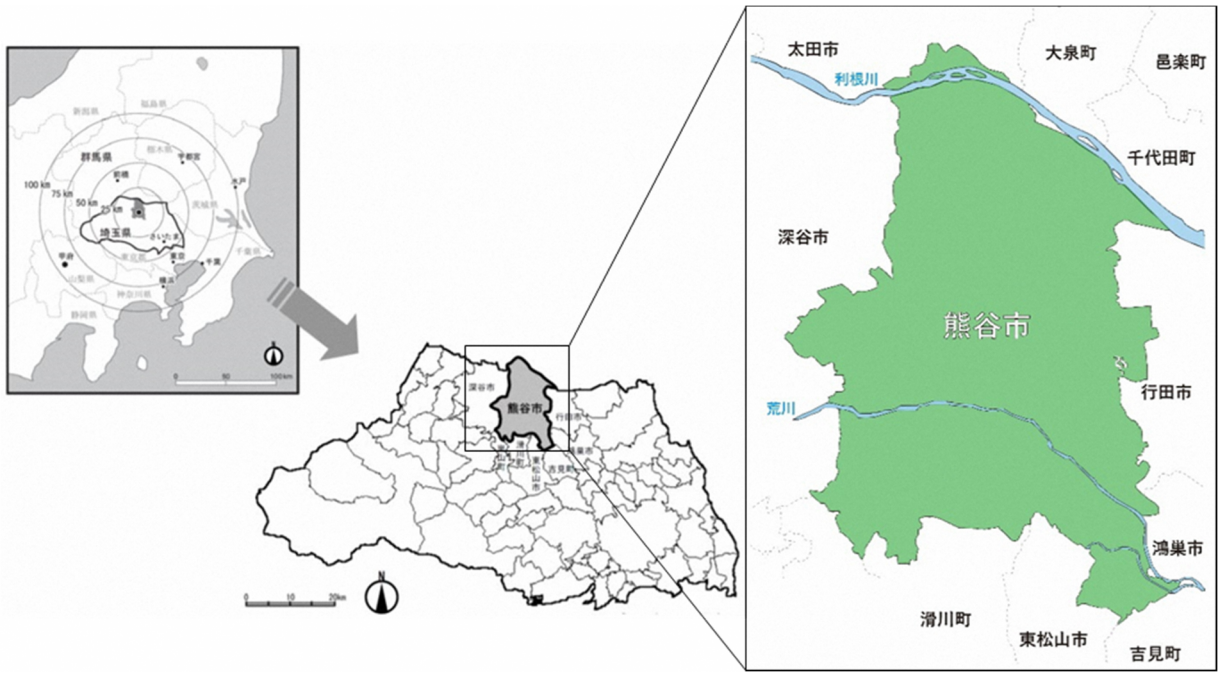


図 ２-１　位置図

2.1.2 気象

市内の気候は内陸性の太平洋側気候であり、夏は暑く、冬は寒い、寒暖差が大きい特色ある気候となっています。夏は日中の気温が高くなり、平成 30（2018）年 7 月 23 日には国内最高気温 41.1℃を記録しました。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。

また、平均年間日照時間は約 2,100 時間（1991～2020）であり、全国平均の約 1,900 時間と比較して長く、平成 26 年度の年間快晴日数は 64 日と全国で 1 位となっています。（第 65 回日本統計年鑑より）

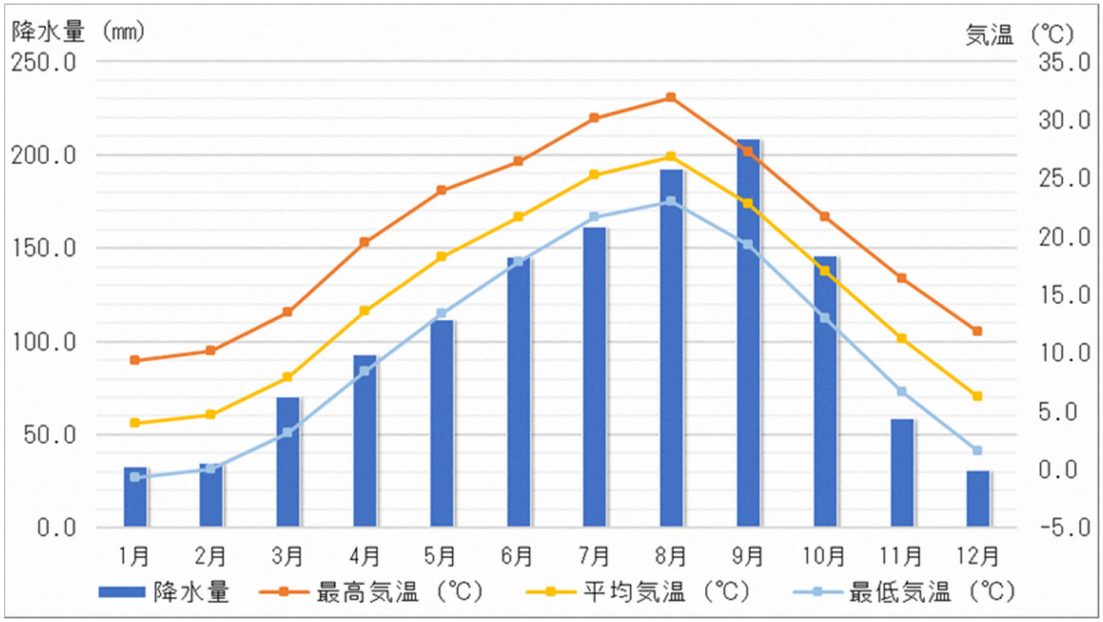


図 2-2　月ごとの平均気温と平均降水量（1991～2020 年）

（出典：気象庁オープンデータより）

2.1.3 人口及び世帯数

市の総人口は、近年減少傾向にあり、平成 28 年度 199,881 人から、令和 3 年度 195,542 人となっています。一方、世帯数は増加傾向にあり、平成 28 年度 84,381 世帯から、令和 3 年度 87,758 世帯となっています。

年少人口、生産年齢人口共に減少傾向、老年人口は増加傾向にあり、核家族化、少子高齢化が進んでいます。

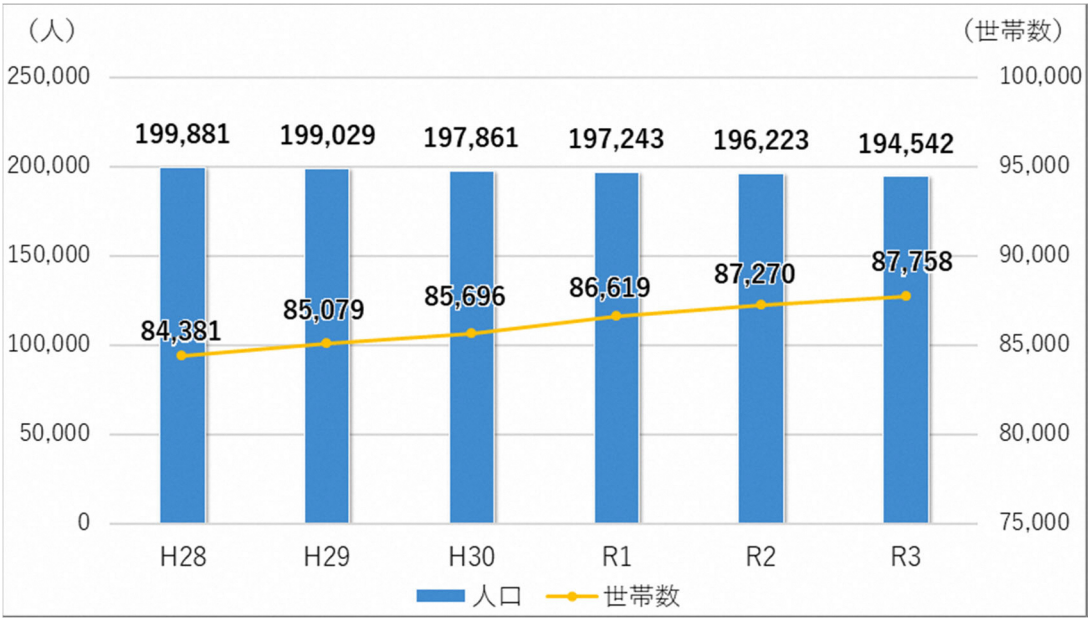


図 2-3 市内の人口と世帯数

※各年度 4 月 1 日時点
（出典：熊谷市 HP 熊谷市の人口を基に作成）

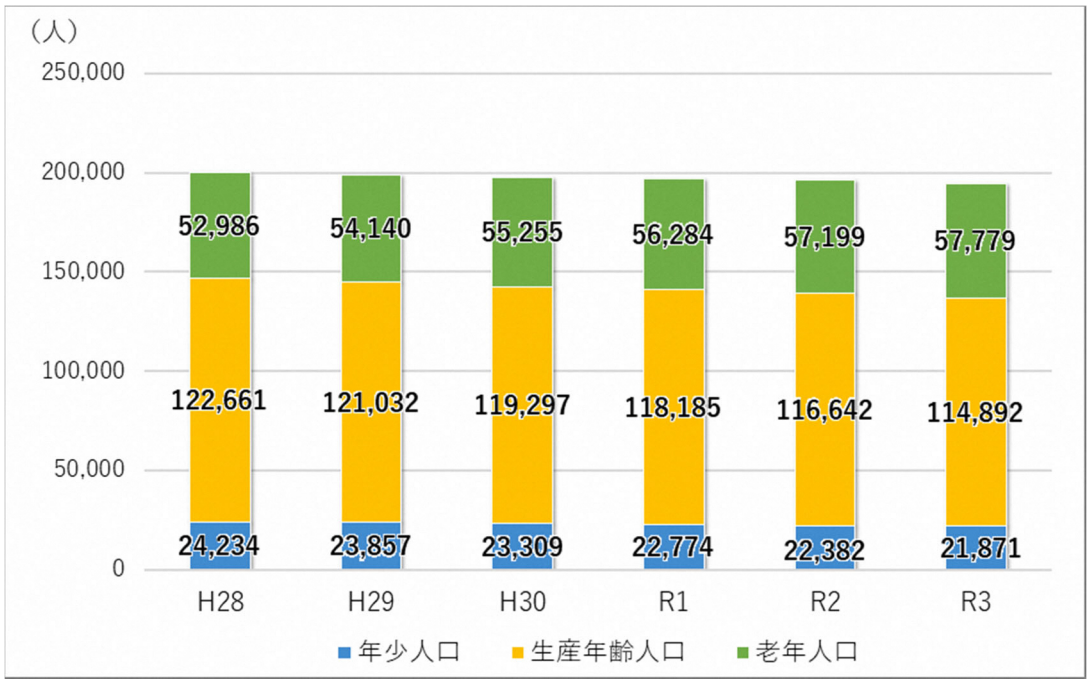


図 2-4 市内の人口（年齢分布）

※各年度 4 月 1 日時点
（出典：熊谷市 HP 年齢別・男女別人口を基に作成）

2.1.4 交通ネットワーク

本市は古くから中山道の宿場町として栄え、現在も多くの幹線道路や鉄道が市内を通り、広域交通網が整備されています。

幹線道路は、東西に国道 17 号が、南北に国道 407 号が走っているほか、国道 140 号、国道 125 号が市の中心部を起点として、関越自動車道、東北縦貫自動車道、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）及び北関東自動車道へとつながっています。

鉄道は、JR 上越・北陸新幹線や JR 高崎線、秩父鉄道が東西方向に走っており、本市の公共交通の主要な結節点となっている熊谷駅や JR 高崎線の始発駅でもある籠原駅、そして秩父鉄道の各駅を有しています。JR 熊谷駅の乗降客数は市内で最も多く、1 日当たり 60,128 人となっています。

路線バスは、熊谷駅を起点とし、近隣の駅等を結ぶ路線や、東武鉄道太田駅を結ぶシャトルバスといった民間路線バスが運行しています。また、民間路線バスを補完する形でゆうゆうバス（市内循環バス）が運行しています。

表 2-1　市内の各鉄道駅における一日当たりの乗降客数

鉄道事業者	駅名	乗降客数（人/日）
東日本旅客鉄道株式会社	JR熊谷駅	60,128
	JR籠原駅	29,840
秩父鉄道株式会社	ソシオ流通センター駅	693
	熊谷駅	10,927
	上熊谷駅	898
	石原駅	1,026
	ひろせ野鳥の森駅	1,218
	大麻生駅	233

※JR 乗降客数は乗車人員を 2 倍して算出

（出典：JR 東日本旅客鉄道 HP　各駅の乗車人員(2019)、国土交通省駅別乗降客数データ(2018) を基に作成）



図 2-5 熊谷市バスマップ

(出典：熊谷市バスマップ令和２年９月１日現在)

2.2 自転車に関する現状整理

2.2.1 都市環境

（1） 自転車通行空間の整備状況

熊谷駅周辺を中心に自転車通行空間の整備が進捗し、県道太田熊谷線では自転車道が整備されています。籠原駅周辺では、県道美土里町新堀線に自転車専用通行帯が整備されています。また、利根川・荒川の堤防を活用して、サイクリングロードが整備されています。しかしながら、現在のところ市内を回遊できる自転車通行空間ネットワークは整備されていません。

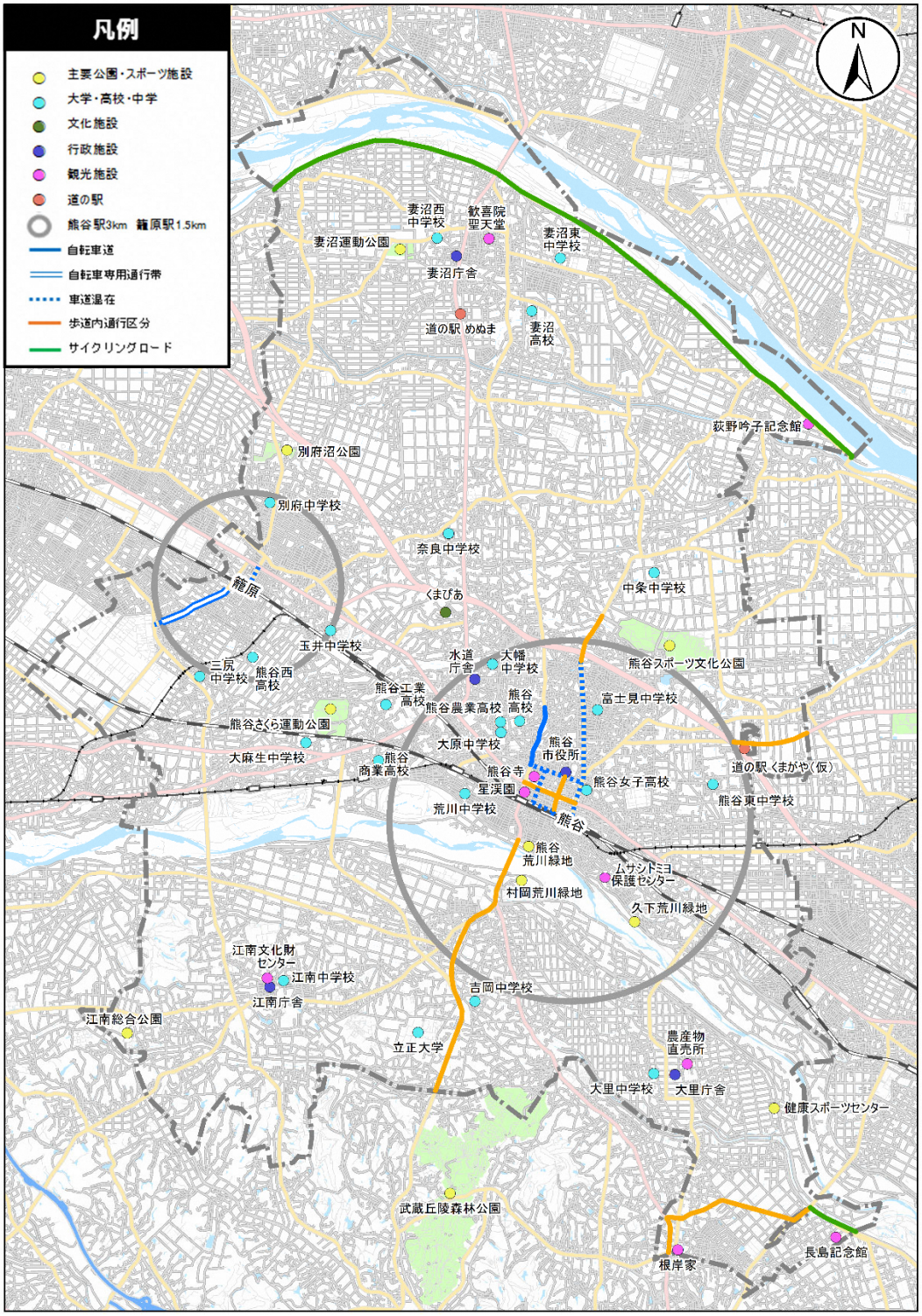


図 2-6 市内の自転車通行空間整備状況

（２） 自転車の利用実態

１） 自転車の利用状況

市内における自転車の利用状況は、利用していると回答した人が 54.5%となっており、内訳は、「ほぼ毎日」が 11.8%、「週に数日」が 12.6%、「月に数日」が 16.7%、「年に数日」が 13.4%となっています。「利用していない」と回答した人は 45.4%となっています。

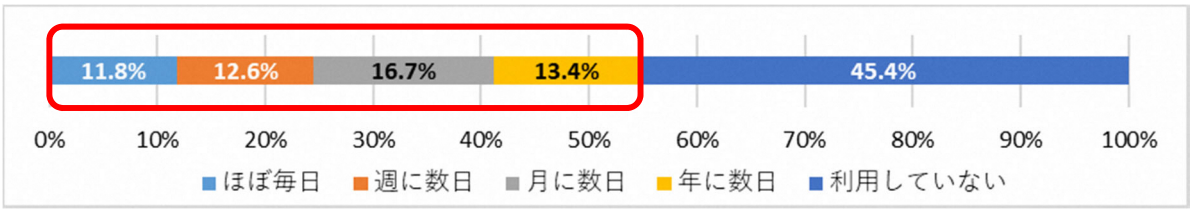


図 2-7 自転車の利用状況

（出典：令和元年度 熊谷市まちづくりに関するアンケート調査）

２） 自転車利用の主な目的

自転車の利用目的として「買い物」が 39.0%と最も多くの割合を占めており、普段の日常生活での自転車の利用が最も多くなっています。また、「健康づくり」と回答した人の割合は 14.3%、「通勤・通学」と回答した人の割合は 10.0%となっています。

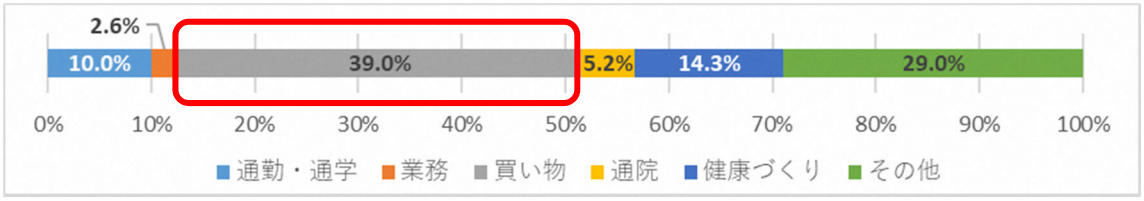


図 2-8 自転車利用の主な目的

（出典：令和元年度 熊谷市まちづくりに関するアンケート調査）

３） 市内道路での自転車の走りやすさ

市内道路での自転車の走りやすさに対して、「満足」、「ほぼ満足」と回答した人の割合の合計は 12.1%ですが、「不満」、「やや不満」と回答した人の割合の合計は 43.7%となっており、不満を持っている人の割合が高くなっています。

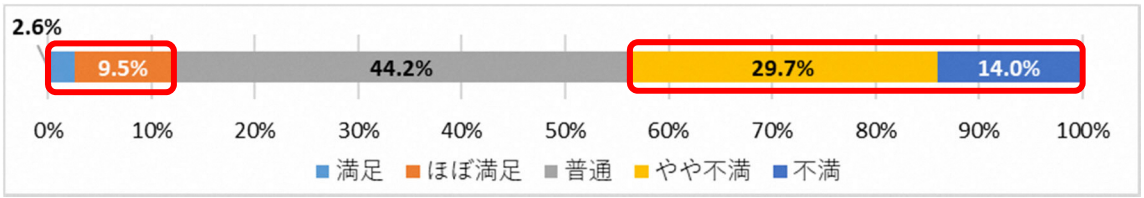


図 2-9 市内道路での自転車の走りやすさ

（出典：令和元年度 熊谷市まちづくりに関するアンケート調査）

４） 自転車通行ルール（自転車安全利用五則）の認知度

自転車通行ルール（自転車安全利用五則）について、「知っている」と答えた人の割合は51.0%、「聞いたことはある」と答えた人の割合は36.8%と8割以上の方が存在自体を認識している一方、知らないと答えた人の割合は12.2%と全体の1割程度になっています。

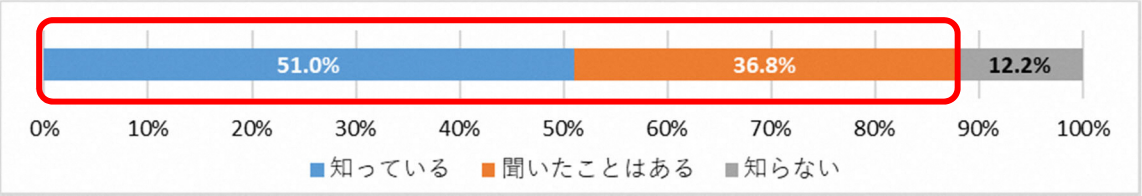


図 2-１０ 自転車通行ルール（自転車安全利用五則）の認知度

（出典：令和元年度 熊谷市まちづくりに関するアンケート調査）

表 2-2 自転車安全利用五則

自転車安全利用五則とは
① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
➢ 道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。
② 車道は左側を通行
➢ 自転車は道路の左端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、すぐに停止できる速度で通行し、歩行者の通行を妨げる場合は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 ➢ 交差点での信号遵守と一時停止・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ぶらせるようにしましょう。

（３） 放置自転車について

市内における路上放置自転車撤去台数は、平成 24 年度の 1,312 台から毎年減少傾向にあり、平成 30 年度時点で 444 台と大きく減少しましたが、令和元年度には 586 台と増加しています。その後、令和 2 年度時点では 190 台と大きく減少しましたが、これはコロナ禍の影響が考えられます。

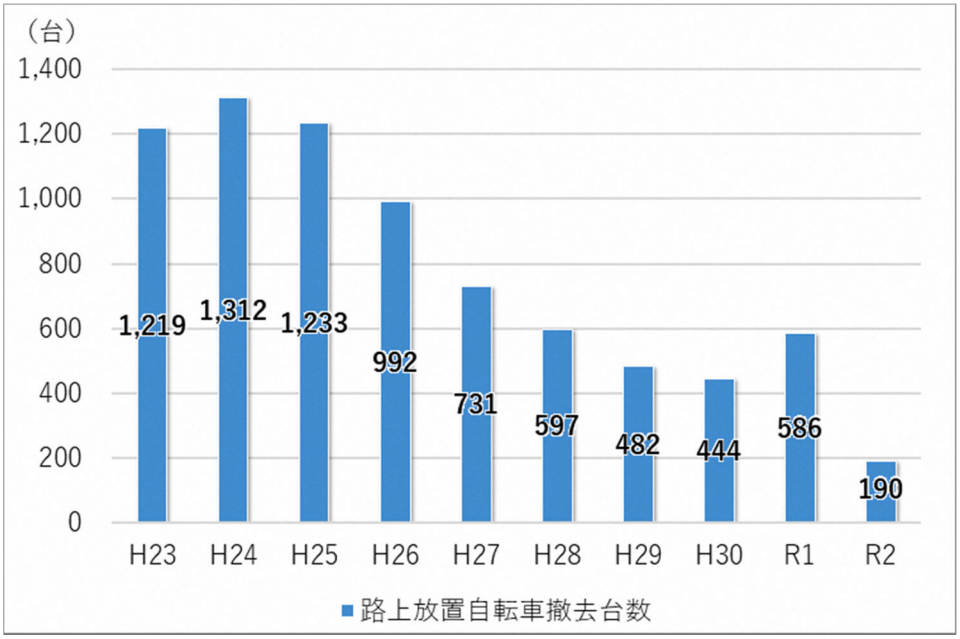


図 2－１１ 市内の路上放置自転車撤去台数

（出典：熊谷市 安心安全課資料）

（４） 公共の自転車駐車場整備状況

市内には 6 箇所の市立自転車駐車場が整備されており、熊谷駅自転車駐車場は最も収容台数が多く、3,345 台となっています。そのほか、籠原駅周辺、行田駅周辺、ソシオ流通センター駅に自転車駐車場が整備されています。（行田駅周辺及びソシオ流通センター駅の公共の自転車駐車場は行田市管理）

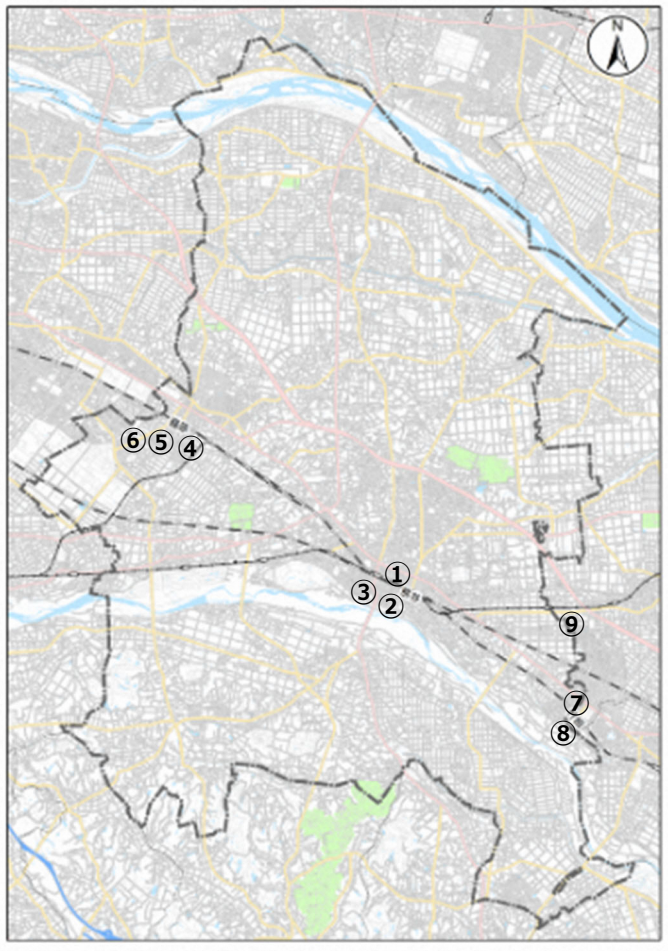


図 2-１２　公共の自転車駐車場の位置

（出典：熊谷市公共施設白書）

表 2-3　公共の自転車駐車場一覧

	名称	収容台数
熊谷駅周辺	①熊谷駅自転車駐車場	3, 345 台
	②熊谷駅西自転車駐車場	800 台
	③上熊谷駅東自転車駐車場	120 台
籠原駅周辺	④籠原駅東自転車駐車場	330 台
	⑤籠原駅西自転車駐車場	500 台
	⑥籠原駅西陸橋下自転車駐車場	310 台
行田駅周辺	⑦行田駅西自転車駐車場※	630 台
	⑧清水町自転車駐車場※	470 台
ソシオ流通センター駅	⑨ソシオ流通センター駅前自転車駐車場※	60 台

※行田市管理の自転車駐車場

（５） シェアサイクル事業

１） 市の取組

熊谷駅周辺における短距離移動の利便性・回遊性の向上により、来街者をまちなかへ誘導することでまちなかの活性化を図ることを目的に社会実験を実施しました。

事 業 名	熊谷市自転車シェアリング事業
実施期間	令和元年６月１日（土）～令和２年５月 31 日（日）

コラム

－『新しい生活様式を踏まえた自転車通勤の推進』－

厚生労働省では、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において、日常生活の中で取り入れてほしい実践例を公表し、公共交通機関の利用と併せた徒歩や自転車利用を推進しています。これを踏まえ、国土交通省においても自転車通勤・通学の一層の促進を図ることとしています。

1）企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進

■企業等への自転車通勤導入の促進

・企業等が過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように、「自転車通勤導入に関する手引き」の活用や、チラシの配布、ホームページにおける情報発信等により、企業・団体等による自転車通勤制度の導入を促進。

■「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

・自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信するとともに、企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するプロジェクトを創設。





2）自転車通行空間の整備の推進

■東京 23 区内における自転車専用通行帯等の整備推進

・東京 23 区内の国道及び主要都道において、自転車専用通行帯等を令和３年度で約 17 ㎞を整備。

・東京 23 区内を対象とした自転車通行空間の整備計画を策定し、おおむね３年で整備予定。

■全国で同様の整備計画を策定し、整備を推進



3）シェアサイクルの拡大

・自転車通勤の１つの形態として考えられるシェアサイクルについて、以下の取組の促進により、利便性の向上を図る。

①公共用地へのサイクルポートの設置について、規制緩和、ルールの明確化を検討し、道路上等利便性の高い場所へのポートの設置を促進。

②サイクルポートへの案内看板の仕様・設置基準の統一について検討し、鉄道駅等への案内看板の設置を促進。



（出典：国土交通省　https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/bicycle-commuting.html）

２） 民間事業者の取組

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。

名　称	ワイルドナイツサイクルシェアリング
場　所	熊谷市内（サイクルポート：熊谷駅東口前　外 17 箇所　令和 4 年 3 月現在）
開　始	令和 3 年 9 月 1 日



図 2-１３　ワイルドナイツ　サイクルシェアリング

2.2.2 健康増進

（1） 市内の自転車競技施設

スポーツ・文化・レクリエーションの拠点として整備された熊谷スポーツ文化公園は、熊谷駅から北東約 3㎞に位置し、ドーム体育館、陸上競技場、ラグビー場等が整備されています。園内にはレンタサイクルがあり、一部エリア（東側）でサイクリングを楽しむことができるほか、特設コースを設けて開催するサイクリングイベント「バーニングマンレース」の会場になっています。

表 2-4 熊谷スポーツ文化公園の概要

施設名	熊谷スポーツ文化公園	面積	88.3ha
			
配置施設	・ドーム多目的広場（テニス、フットサル等） ・陸上競技場 ・ラグビー場 ・ドーム体育館 ・ソフトボール場 ・グラウンド ・ゴルフ場 ・トレーニングルーム ・ジョギングコース　等		
概要	熊谷スポーツ文化公園は埼玉県が児玉・大里地域の魅力ある地域づくりを推進するため、スポーツ・文化・レクリエーションの拠点として整備した公園であり、令和元年（2019 年）秋にはラグビーワールドカップ 2019 の会場になった。また、自転車競技大会「バーニングマンレース」が特設コースを設け、毎年開催されている。園内の一部エリア（東側）のみ利用可能なレンタサイクルが設置されている。		

（出典：熊谷スポーツ文化公園 HP）

（２） 市民の運動習慣

１） スポーツの応援や協力に関わる人の割合

市内におけるスポーツ活動に関わる人の割合は、平成 29 年度の 35.3%から令和元年度の 52.7%に大きく増加しましたが、令和 2 年度時点には 48.1%へと微減しています。

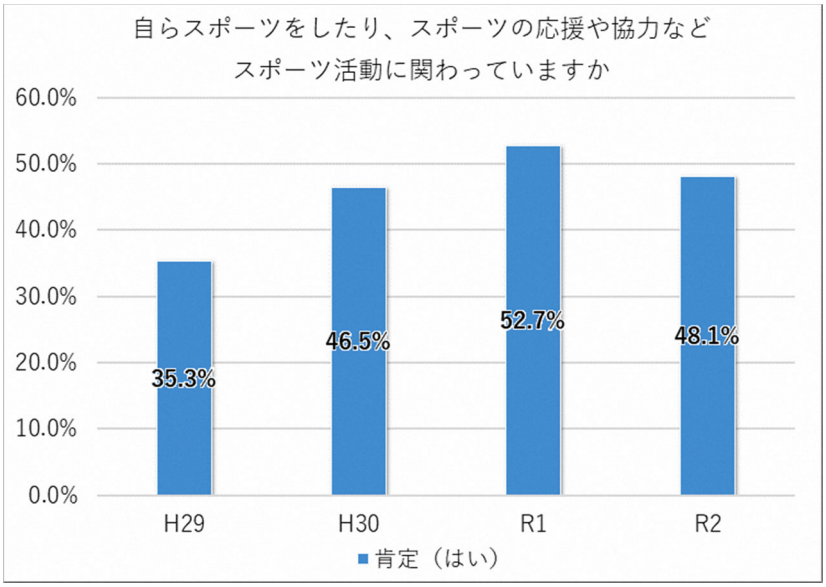


図 2-１４ スポーツ活動に関わる人の割合

（出典：まちづくり市民アンケート調査報告書（平成 29 年度～令和 2 年度）を基に作成）

２） １年間にスポーツやレクリエーションを実施した頻度

スポーツやレクリエーション活動を「週に 3 日以上」行っていると回答した人は 15.3%、「週に 1～3 日」行っていると回答した人は 20.4%となっており、週に 1 日以上スポーツやレクリエーション活動を行っている人は合わせて 35.7%となっています。

また、「月に 1～3 日」行っていると回答した人は 25.0%、「年に 1～3 日」と回答した人は 11.6%となっています。「まったく行わない」と回答した人は 27.7%と最も多くなっており、理由として「忙しく時間がない」と回答した人が 33.9%と最も多く、次いで「健康上の理由」が 19.8%、「運動が好きでない」が 14.5%となっています。

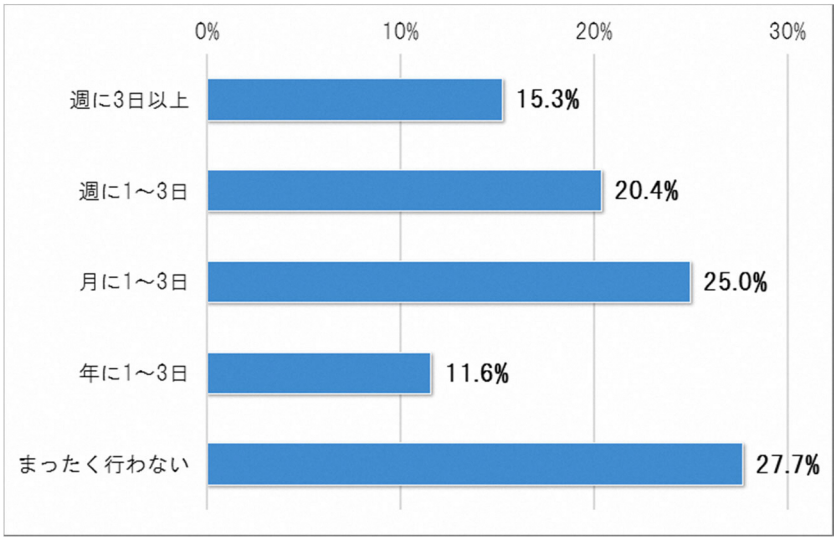


図 2-１５ １年間にスポーツやレクリエーションを実施した頻度

（出典：『「スポーツやレクリエーション」についてのアンケート』（平成 28 年 9 月））

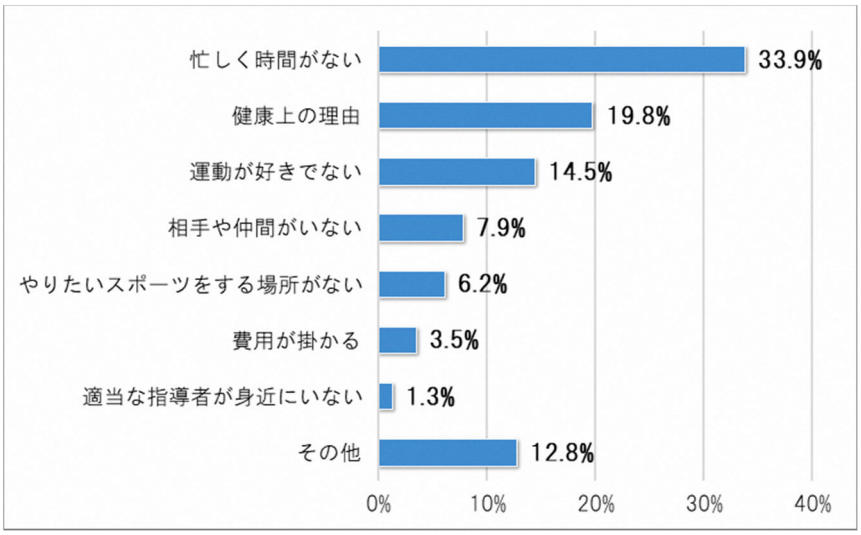


図 2-１６　スポーツやレクリエーション活動を「まったく行わない」と回答した理由

（出典：『「スポーツやレクリエーション」についてのアンケート』（平成 28 年 9 月））

３） 市民のスポーツに対する関心

日常生活でのスポーツやレクリエーション活動の重要度について、「重要」と回答した人が 32.6%、「やや重要」と回答した人が 22.6%となっており、半数以上の人がその重要度を感じています。また、「ふつう」と回答した人が 36.0%と最も多くなっています。

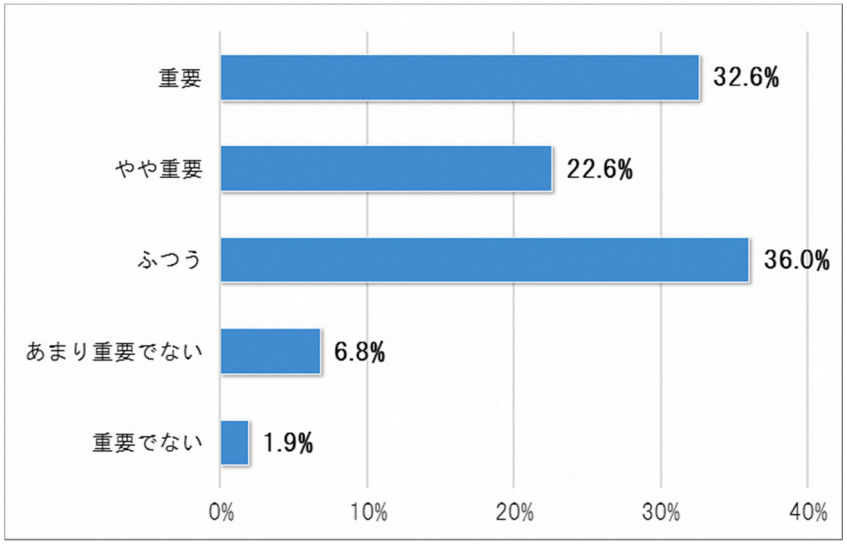


図 2-１７　日常生活でのスポーツやレクリエーション活動の重要度

（出典：『「スポーツやレクリエーション」についてのアンケート』（平成 28 年 9 月））

（3） 自転車分担率

市内における交通手段分担率は自動車が 60.9%と最も多くの割合を占めており、埼玉県全域の分担率 37.4%と比較しても自動車への依存度が高いことが分かります。自動車の次に徒歩が 15.1%、自転車は 8.4%と全体で 4 番目に高い割合となっています。

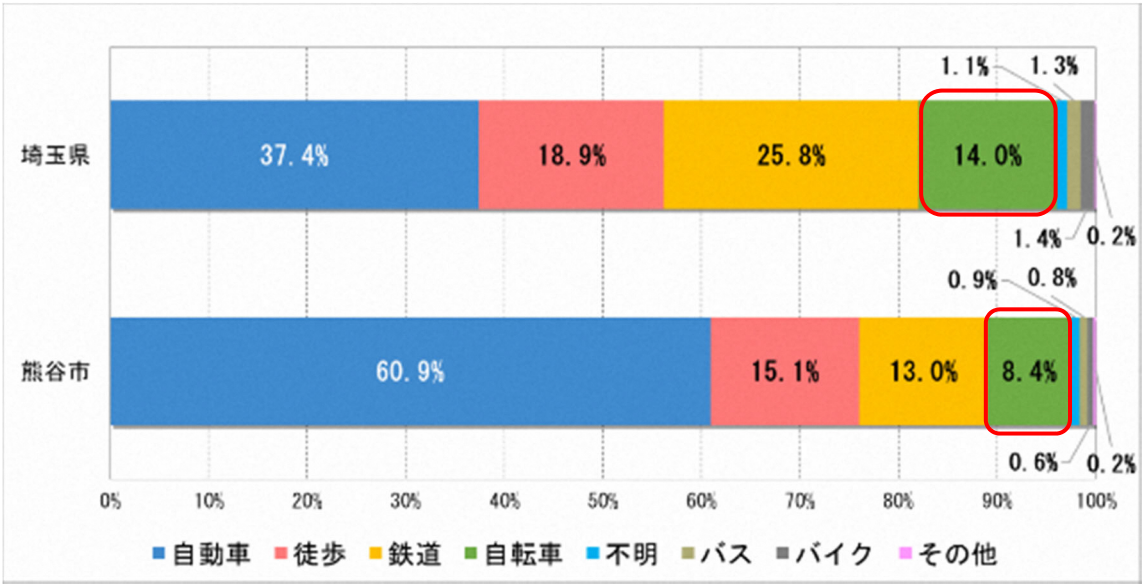


図 2-１８ 市内における自転車分担率

（出典：「東京 PT インフォグラフ～ひと目でわかるあなたのまちの交通特性～」を基に作成）

※調査時期：平成 30 年

2.2.3 観光振興

（1） 自転車関連イベントの開催状況

市内では熊谷スポーツ文化公園を会場としたバーニングマンレースが平成 24 年（2012 年）から開催されており、多くの方が参加しています。

また、平成 27 年（2015 年）まで熊谷スポーツ文化公園で埼玉サイクリングフェスティバルが開催され、多くの方が参加しました。

表 2-5 バーニングマンレースの概要

BURNING MAN RACE		
①概要	・実施時期	8 月下旬
	・主催者	一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン
	・場所/コース	熊谷スポーツ文化公園/熊谷スポーツ文化公園内をスタート・ゴールにした周回コース
	・参加費用	【ロードソロの部】男女 8,500 円（高校生のみのレース 7,000 円） 【ペア＆ソロの部】ソロ男女ロード以外：7,000 円、ソロ男女ロードⅡ：7,500 円、ペア男女・男女混成：11,000 円 【チームの部】12,000/2 名、18,000 円/3 名、22,000 円/4 名、27,500 円/5 名、33,000 円/6 名
②実績	・開催実績回数	8 回
	・参加者数（推移等）	200 名＋370 組（2020 年大会）
③出典		BURNING MAN RACE 公式サイト https://www.tour-de-nippon.jp/series/burningmanrace-bike/overview/?pos=anchor_feature





（出典：BURNING MAN RACE 公式サイト）

表 2-6　埼玉サイクリングフェスティバルの概要

埼玉サイクリングフェスティバル		
①概要	・実施時期	10 月上旬
	・主催者	埼玉サイクリングフェスティバル実行委員会
	・場所/コース	熊谷スポーツ文化公園をスタート及びゴールとし、荒川自転車道、荒川河川敷管理用道路及び一般道を走行するコース
	・参加費用	2,000 円～4,500 円
②実績	・開催実績回数	6 回（第 2 回は上尾運動公園が会場）
	・参加者数（推移等）	1,500 名
③出典		埼玉サイクリングフェスティバル 2015　公式サイト



（出典：埼玉サイクリングフェスティバル 2015　公式サイト）

（2） 観光資源の立地状況

熊谷市観光協会により観光パンフレットが発行されており、市内の観光施設を巡る「おすすめ観光モデルコース」を広報・PR しています。年間を通して 1 か月当たりの観光入込客数が 3 万人を超える「道の駅めぬま」をはじめ、妻沼聖天山や熊谷スポーツ文化公園、平山家住宅、根岸家長屋門などがコースに含まれています。



図 2-19 熊谷観光マップ

（出典：（一社）熊谷市観光協会資料）

（3） 市内のサイクリングロードの指定状況

埼玉県には、荒川や利根川をはじめ河川堤防上などに整備された 6 つの大規模自転車道があり、市内には荒川自転車道、利根川自転車道が整備されています。

また、埼玉県は自転車保有率が高い、平坦地が多い、公園や観光スポットも近距離に点在し、サイクリングに適した土地柄といえます。この特色を生かし、地域の活性化、自転車の交通安全、県民の健康増進を目的とした「ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想」が策定され、「みどころスポット」をつなぎ合わせた 100 ルートが設定されました。市内には「No.6 三偉人を巡るルート」、「No.75 熊谷南部荒川ふれあいルート」をはじめとする複数のルートが存在しています。



図 2-20 上：サイクリングロード位置図 左下：利根川自転車道、右下：荒川自転車道

（出典：彩の国 埼玉県 HP 県内のサイクリングロード）

2.2.4 安心・安全

（1） 自転車関連事故発生状況

市内における交通事故（人身事故）件数、自転車事故件数はともに毎年減少傾向にあり、令和 2 年は、全体事故件数 557 件、自転車事故件数 116 件と平成 23 年の事故件数から半数以上減少しています。また、自転車関連死亡事故件数は 0～3 件で推移しています。

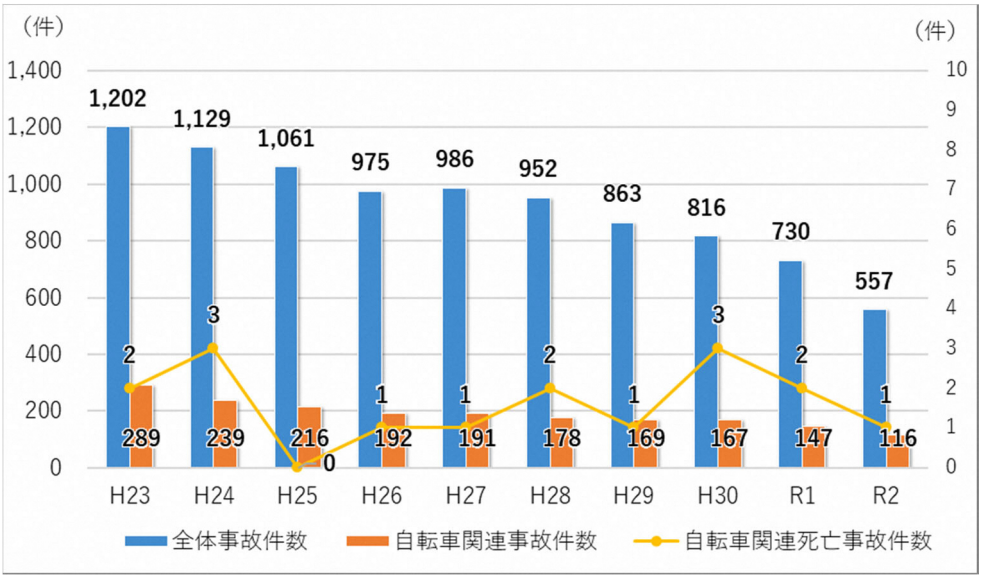


図 2-２１ 市内における全体事故件数と自転車関連事故・死亡事故件数

（出典：埼玉県警察資料）

（2） 交通安全教育の実施状況

本市では、熊谷警察署と連携し、小中学校や保育施設、幼稚園などのほか、長寿会や地域の会合などを対象に交通安全教室を実施しています。

毎年 40 回程度の自転車安全利用啓発を行っており、啓発人数は平成 26 年度に 4,000 人を超えましたが、少子化により減少傾向にあります。令和 2 年度は啓発回数、人数ともに大きく減少していますが、これはコロナ禍の影響が考えられます。

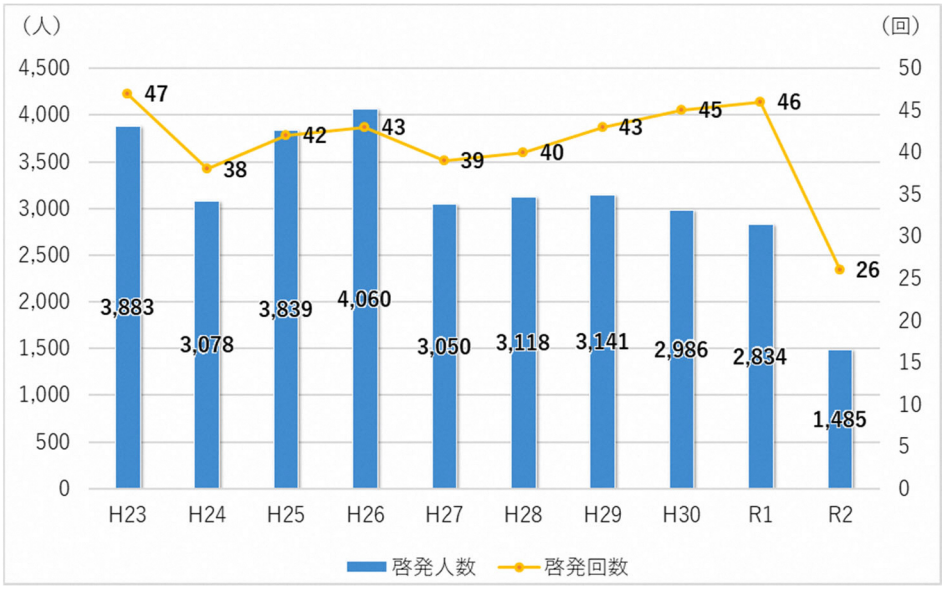


図 2-２２ 市内における自転車安全利用啓発人数と回数

（出典：熊谷市　安心安全課資料）

コラム

－『事例：横断歩道横断中の自転車と右折の軽乗用車の事故』－

交通事故総合分析センターでは、自転車事故の典型的な例として、下記の事例が紹介されています。自動車だけでなく、自転車も基本的な交通ルールを守ったり、夜間は目立つ灯火や反射材をつけたりすることが事故防止にとって大切です。

■事故の概況



事故類型：出会い頭
発生日時：平日　午後 10 時頃
当事者Ａ：軽乗用車　20 歳代　男性
当事者Ｂ：自転車　20 歳代　男性

■事故の概要

Ａは交差点を右折した際、前から来る車に注意が向いていたこともあり、右折した先の横断歩道上の自転車に乗ったＢに気付いたのは衝突する直前でした。「あっ」と思って急ブレーキを掛けましたが間に合わず衝突しました。

Ｂは往復 2 車線の道路にある歩道上を自転車で時速約 10 ㎞で走行していました。前方の交差点の信号が青だったので渡ろうと横断歩道に出た時、右折してきたＡと衝突してしまいました。

■事故から学ぶ

今回の事故原因はＡが横断歩道上のＢを見落として進行したことです。しかし、Ｂにも見落とされた理由があると考えられます。自転車の速度は、時速約 7～8 ㎞から速い人だと時速約 30 ㎞以上出す人もいます。歩道上を速い速度で走っている自転車は、歩行者との接触事故の危険が増えるだけでなく、車道から少し距離がある所を走るので見落とされやすくなります。また、道交法では、自転車は車道の左側を走る事になっていますが守られておらず、歩道上を走る自転車が多く、事故が多発しています。そこで「自転車は車両です。車道の左側を走りましょう。」と改めて強調されています。

四輪運転者は自転車を見落とさないように注意して運転することが事故防止の上で重要ですが、自転車に乗る人も四輪車に見落とされないように車道の左側を走るという基本的な交通ルールを守ったり、夜間は目立つ灯火や反射材をつけたりすることが事故防止にとって大切です。

（出典：公益財団法人交通事故総合分析センター　事例集）

（3） 子ども自転車運転免許制度

本市では、子ども自転車免許制度を推進しており、免許証交付や試験、乗り方指導を行っています。令和 2 年度は免許交付数 1,161 枚、試験・乗り方指導は 21 回実施しております。平成 23 年度から平成 26 年度にかけて免許交付枚数、制度推進ともに増加しましたが、その後は少子化により減少傾向にあります。

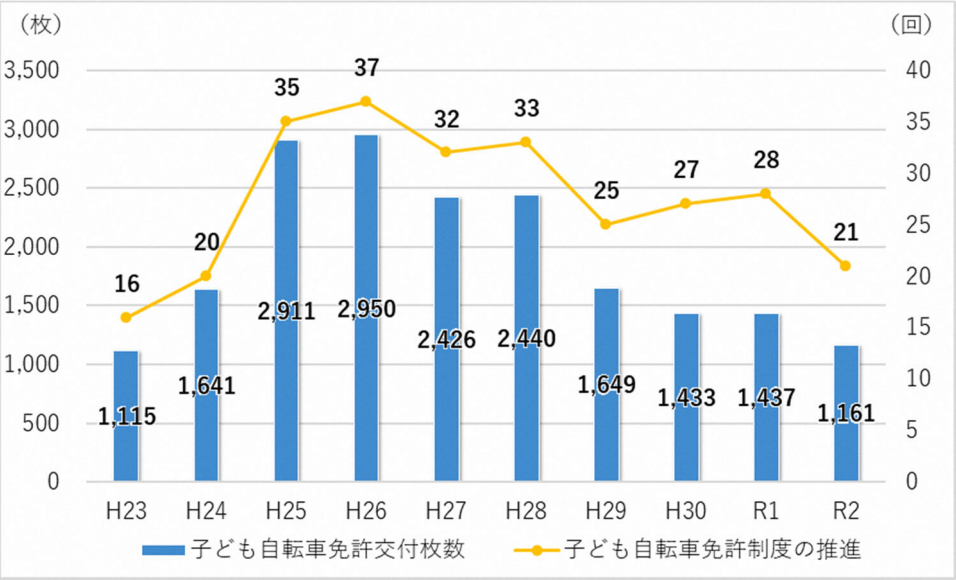


図 2-２３ 市内における子ども自転車免許交付枚数と制度の推進

※子ども自転車免許制度の推進は試験、乗り方指導の実施回数

（出典：熊谷市 安心安全課資料）

コラム

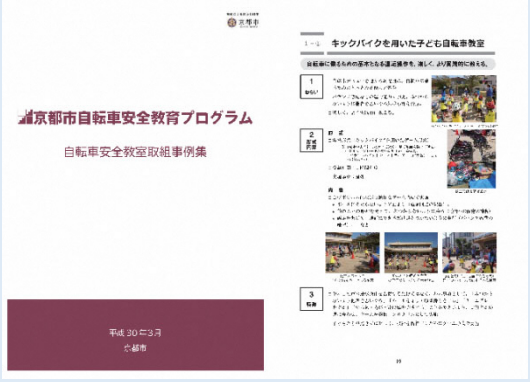
－『未就学児童に対する自転車安全教育』－

未就学児童を対象に、楽しみながら学ぶことができる自転車教室が、民間事業者や全国の自治体で開催されています。

京都市では、自転車の安全教育について自転車安全教室の取組事例をまとめた「京都市自転車安全教育プログラム」を作成し、世代別の体系だった自転車安全教育が実施されています。

なかでも、平成 28 年度から市内の保育園・幼稚園等を対象に実施している「キックバイクを用いた子ども自転車教室」は、未就学児童用のキックバイクを活用し、自転車操作の基本的なスキルを学ぶだけでなく、他者への思いやりや危険回避能力についても学ぶことができる実技型の教室となっています。





（出典：京都市自転車安全教育プログラム
https://www.city.kyoto.lg.jp/digitalbook/book_cmsfiles/591/book.html）

2.3 課題のまとめ

表 2-7　課題一覧

項目		都市環境	健康増進	観光振興	安心・安全
現状	自転車活用に関する現状	● 拠点間交通ネットワークを充実させる「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくり実現のため自転車利用環境の整備を推進している。 ● 公共交通機関は東西方向に JR、秩父鉄道の鉄道網が存在しているが、南北方向はバスのみとなっている。 ● 放置自転車撤去台数は年々減少傾向にある。平成 24 年度の 1,312 台から令和 2 年度時点で 190 台と大きく減少しており、これはコロナ禍の影響が考えられる。 ● 駅周辺に公共の自転車駐車場が整備されている。 ● 令和 3 年 9 月から民間事業者によるシェアサイクル事業が実施されている。	● スポーツ・文化・レクリエーションの拠点として整備された熊谷スポーツ文化公園にはレンタサイクルがあり、一部エリア（東側）でサイクリングを楽しむことができるほか、園内に特設コースを設けて開催するサイクリングイベント「バーニングマンレース」の会場になっている。	● 埼玉県のサイクリングルート「自転車みどころスポットを巡るルート 100」が市内に複数指定されている。 ● 河川堤防を利用した県の広域自転車ネットワークである荒川自転車道、利根川自転車道の利用が近年増加している。 ● 熊谷スポーツ文化公園では「バーニングマンレース」が 2012 年から毎年開催されている。（※2018、2019 年度はラグビーワールドカップに伴う改修工事の影響で未開催） ● 市内における交通手段分担率は自動車が 60.9%と最も高く、自転車は 8.4%と全体で 4 番目となっている。	● 自転車関連事故件数は毎年減少傾向にあり、平成 23 年度の 289 件から比較すると、令和 2 年度時点では 116 件と半数以上減少している。また、自転車関連死亡事故件数は 0～3 件で推移している。 ● 熊谷警察署と連携し、市内の小中学校や長寿会等で交通安全教育を実施しており、毎年 40 回程度開催していたが、令和 2 年度は 26 回となっている。これはコロナ禍の影響が考えられる。 ● 市内では子ども自転車免許制度が推進されているが、少子化の影響により、免許証交付枚数、試験、指導実施回数共に平成 26 年度から令和 2 年度にかけて減少傾向にある。
	市民の自転車利用等に関する意識・ニーズ	● まちづくり市民アンケート（R3.2）では、政策6「快適で暮らしやすいまち」の施策3「機能的で安全な道路を整備する」が重要とする意見が 80%以上となっている。 ● 市内道路での自転車の走りやすさは、不満・やや不満が計 43.7%となっている。 ● 自転車利用環境向上のために必要と考えるものは、「自転車で安全に走行できる道路の整備」が最も高くなっている。 ● 駅周辺で自転車が迷惑だと感じたことがある人の割合は 61.6%となっている。 ● エリア別にみると自転車を「利用していない」と回答した人の割合が南部エリアで 60.9%と最も高い。 ● 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。	● まちづくり市民アンケート（R3.2）では、政策2「健康で安全・安心に暮らせるまち」の施策5「健康づくりを推進する」が重要とする意見が 80%弱となっている。 ● 年代が上がるほど健康づくりの割合が増加する傾向にある。 ● スポーツやレクリエーションについてのアンケート（H28.9）では、スポーツ活動に関わる人は、令和 2 年度時点で 48.1%となっており、令和元年度の 52.7%から減少しており、これはコロナ禍の影響が考えられる。 ● 55.2%の人が日常生活でのスポーツ活動やレクリエーションに重要さを感じている。 ● 「週に1日以上」スポーツやレクリエーション活動を行っていると回答した人は 35.7%であり、種目としては「ヨガ」、「軽い運動（ラジオ体操など）」や「軽い水泳（水中運動など）」といった少人数で行うことができるものが多い。	● まちづくり市民アンケート（R3.2）では、政策1「スポーツ・観光を通じて魅力を発信するまち」の施策3「観光を推進する」を重要とする意見が 70%程度と高くなっている。	● まちづくり市民アンケート（R3.2）では、政策2「健康で安全・安心に暮らせるまち」の施策4「交通安全を推進する」が重要とする意見が 80%以上となっている。 ● 熊谷市まちづくりに関するアンケート調査（R1）では、自転車通行ルールの認知度は 51.0%となっており、特に 30 歳代、70 歳代で 50%以下と低くなっている。
課題		● 市民や本市を訪れる方が気軽に利用できるシェアサイクル事業の促進 ● 市民や本市を訪れる方が自転車で快適に市内を回遊することができる自転車通行空間の整備 ● 公共交通機関と連携したエコなまちづくりの推進	● 自転車の活用による運動習慣づくり ● 日常生活で手軽に自転車が利用できる環境づくり ● 通勤通学利用での日常的な健康づくり	● 自転車通行空間ネットワークを活用した市内観光における回遊性の促進 ● サイクリングイベントの継続実施 ● バス等公共交通機関と連携した自転車の活用	● 子ども自転車運転免許制度の推進 ● 幼児から高齢者まで自転車利用における交通安全教育の継続実施 ● 自転車利用者に対する取締りや啓発活動の実施