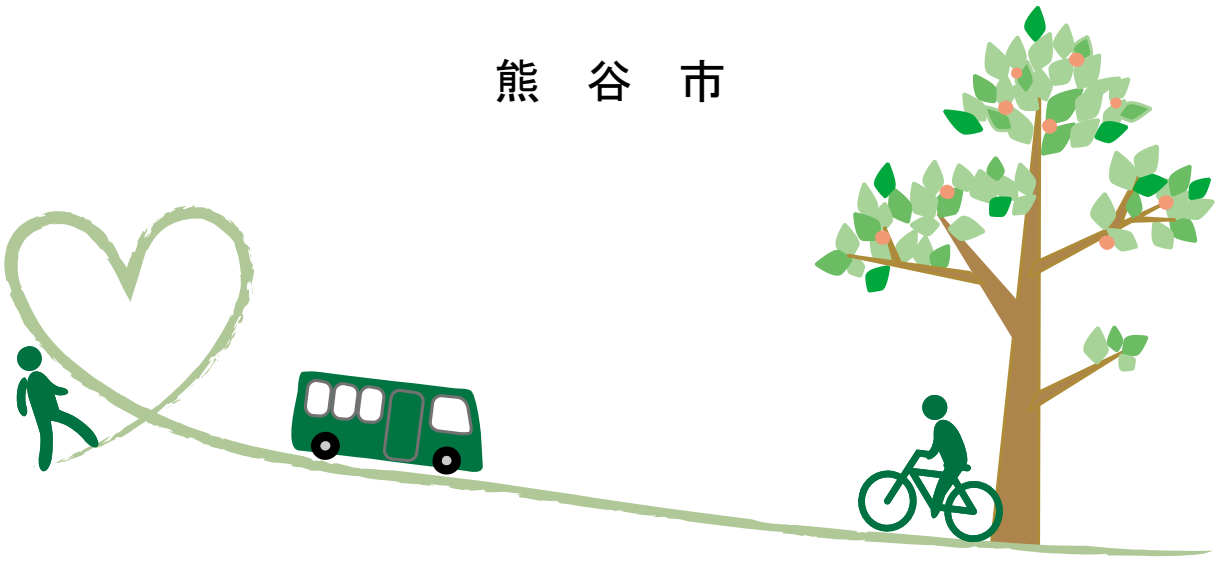
熊 谷 市 自 転 車 活 用 推 進 計 画

令和４年３月

熊　谷　市



目　次

第１章　熊谷市自転車活用推進計画の趣旨 1
１．１　計画策定の背景 1
１．２　計画の位置付け 4
１．３　ＳＤＧｓの取組 5
１．４　計画の期間 5

第２章　熊谷市における現状と課題 6
２．１　地域概況 6
２．１．１　位置・地勢 6
２．１．２　気象 7
２．１．３　人口及び世帯数 8
２．１．４　交通ネットワーク 9
２．２　自転車に関する現状整理 11
２．２．１　都市環境 11
２．２．２　健康増進 18
２．２．３　観光振興 22
２．２．４　安心・安全 26
２．３　課題のまとめ 29

第３章　計画目標と施策体系 30
３．１　計画目標設定の考え方 30
３．２　計画目標の設定 31
３．３　施策体系 32

第４章　計画・施策内容 33
４．１　自転車を活用したエコなまちづくりの推進 33
４．２　自転車を活用した健康づくりの推進 38
４．３　自転車を活用した回遊性のあるまちづくりの推進 39
４．４　誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境づくりの推進 41

第５章　計画の推進に向けて 44
５．１　計画推進の指標 44
５．２　計画の推進体制 45
５．３　計画のフォローアップと見直し方法 45

参考資料 46
熊谷市自転車活用推進計画策定委員会設置要綱 46
用語集 48

第１章　熊谷市自転車活用推進計画の趣旨



１.１ 計画策定の背景

近年、我が国では自転車利用を促す取組が急速に進められており、平成 29 年（2017 年）5 月 1 日に「自転車活用推進法」が施行され、国は自転車活用推進計画の策定が義務付けられました。都道府県は国の推進計画を勘案して都道府県自転車活用推進計画を策定するよう努め、市町村は都道府県の推進計画を勘案して市町村自転車活用推進計画を策定するよう努めるものとされています。

国は、平成 30 年（2018 年）6 月に、自転車活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図ることを目的とし、令和 2 年（2020 年）までを計画期間とする「自転車活用推進計画」を閣議決定しました。

その後、コロナ禍における生活様式・交通行動の変容、情報通信技術の発展、高齢化等も踏まえた「安全・安心」の要請といった社会情勢の変化や今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車活用の推進を一層図るため、令和 3 年（2021 年）5 月 28 日に「第 2 次自転車活用推進計画」（以下「国の推進計画」という。）を閣議決定し、「都市環境」、「健康増進」、「観光振興」、「安全・安心」に関する 4 つの目標を基に、実施すべき 22 施策を掲げています。

埼玉県では、令和 2 年（2020 年）3 月に埼玉県自転車活用推進計画（以下「県の推進計画」という。）が策定され、「安心・安全な自転車活用による健康長寿埼玉の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立県埼玉の実現」、「良好な都市の形成による自転車が使いやすい埼玉の実現」に関する 3 つの基本目標に 8 施策が掲げられています。

このことから、本市では、近年の健康ブームや環境負荷の軽減に関する意識の高まりなどを背景に自転車利用のニーズが高まってきていることを踏まえ、「熊谷市環境基本条例」の基本理念に基づき、環境負荷の少ないまちづくりを推進していくとともに、自転車の利活用を推進し、環境負荷の軽減、市民の健康増進、観光振興、安心・安全を総合的かつ計画的に推進するために「熊谷市自転車活用推進計画」を策定します。

第2次自転車活用推進計画（案）の概要

1．総論

※128団体/者からヒアリング（書面）を行ったほか、WEBアンケート（約5,000名から回答）を行うなど幅広く意見を求めた上で策定。

（1）自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、
我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

（2）計画期間

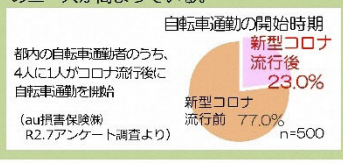
長期的な展望を視野に入れつつ、**2025年度まで**

（3）自転車を巡る現状及び課題

第１次計画からの社会情勢の変化等

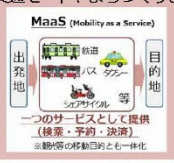
コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

○ コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。



情報通信技術の発展

○ 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。
（複数の交通モードやまちづくりとの連携等）



高齢化等も踏まえた「安全・安心」

○ 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。
○ 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
○ 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場
（自転車通行空間への影響）

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

施策

1．地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
2．自転車通行空間の計画的な整備
3．路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4．シェアサイクルの普及促進
5．地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
6．情報通信技術の活用の推進
7．生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

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

施策

8．国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9．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
10．自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11．自転車通勤等の促進

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

施策

12．国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13．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

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

14．高い安全性を備えた自転車の普及促進
15．多様な自転車の開発・普及 **【新規】**
16．自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17．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
18．学校等における交通安全教室の開催等の推進
19．地方公共団体における計画策定・取組実施の促進（再掲）
20．自転車通行空間の計画的な整備（再掲）
21．災害時における自転車の活用の推進
22．損害賠償責任保険等への加入促進 **【新規】**

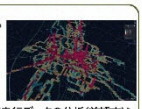
3．自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第１次計画からの主な強化措置

○地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
・**計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
・**計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
○安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。
（利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）


<自転車の走行性に配慮した排水構造の例>

○自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
・**データを活用した計画策定**への支援
・自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
・**シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用　等


<自転車走行データの分析（前橋市）>

○**企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
・環境整備のための支援策の具体化　等


<企業の駐輪スペースの設置>
【出典：国土交通省】

○サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
・コンビニ等の**商業施設等と連携**した受入サービスの充実
・サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
・**マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
○サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
（ナショナルサイクルルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）


<森林でのMTB走行>
【出典：林野庁】

○高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を推進。
○**身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。


<三輪アシスト自転車研究>
【出典：東北大学川越研究室】

○交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
・対象：**配達員**や**自動車運転者**を含む道路利用者全体、
（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
・機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）

○条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4．自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力　○計画のフォローアップと見直し　○調査・研究、広報活動等　等

図 1－1 第２次自転車活用推進計画の概要

（出典：国土交通省 HP）

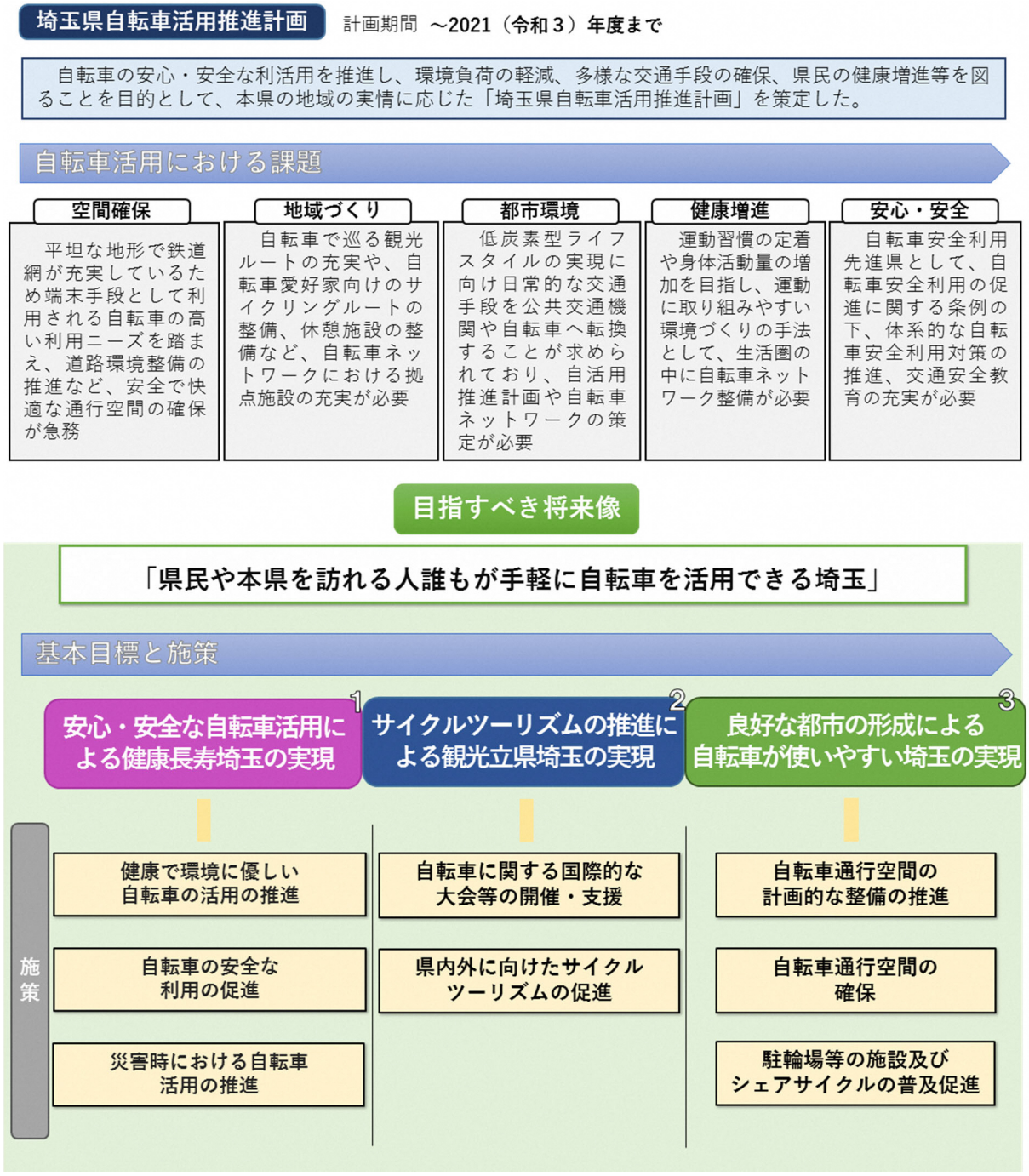


図　1－2　埼玉県自転車活用推進計画の概要

（出典：埼玉県自転車活用推進計画より作成）

1.2 計画の位置付け

本計画は、国や県の推進計画の基本目標や施策を勘案し、市の上位・関連計画との整合を図りつつ、本市の自転車活用に関する最上位計画として以下のように位置付けます。また、関連計画は、国の推進計画の４つの目標に基づき、分野ごとに整理します。

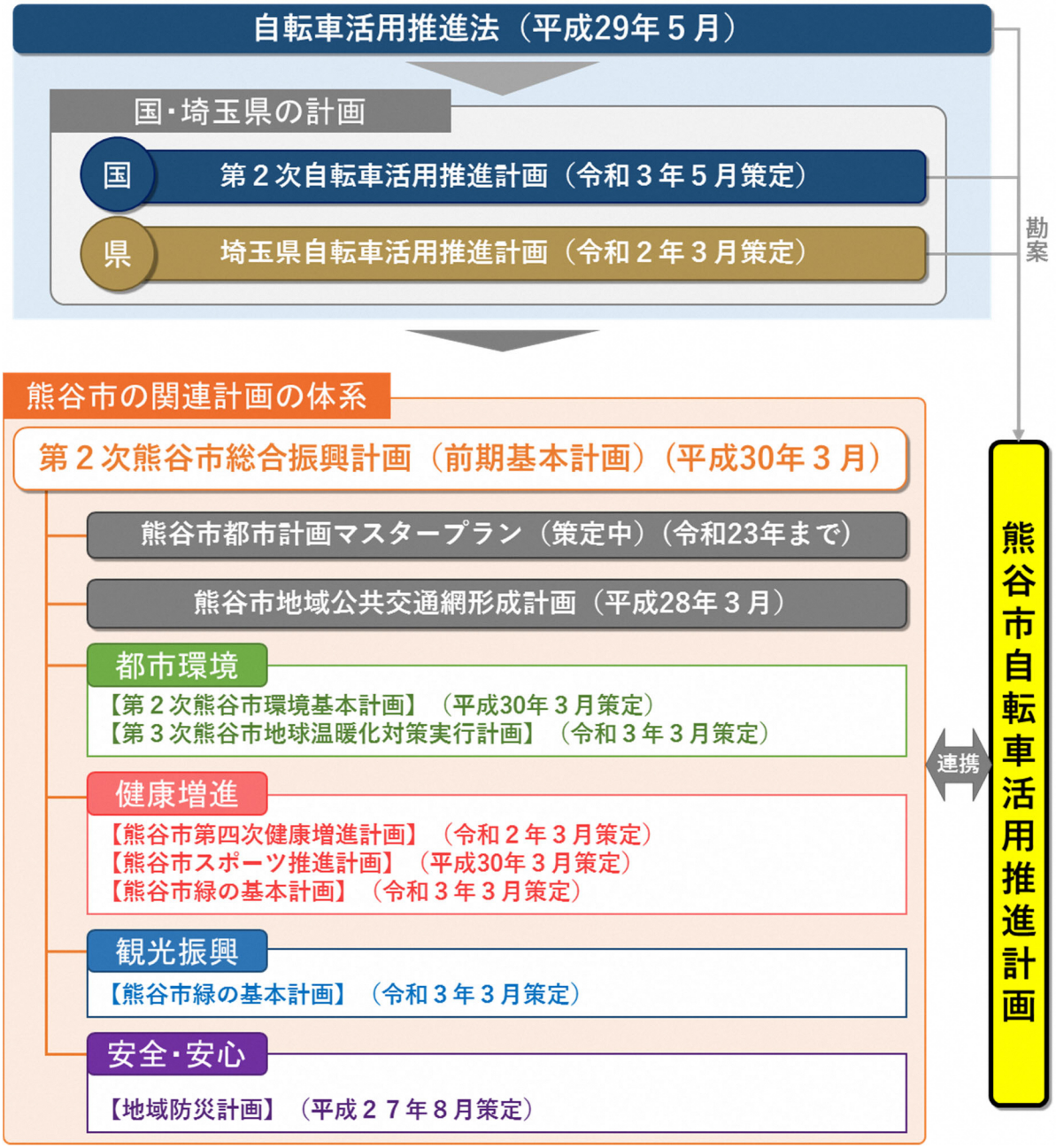


図 1－3　本計画の位置づけ

1.3 ＳＤＧｓの取組

本市は「ＳＤＧｓ日本モデル」宣言に賛同しており、市の実情に合わせた目標の選択を行い、多様な取組によりＳＤＧｓの浸透と達成を推進していきます。

自転車の活用を推進することにより、持続可能な開発目標であるＳＤＧｓにおける 17 の目標のうち、「目標 3：すべての人に健康と福祉を」、「目標 8：働きがいも経済成長も」、「目標 11：住み続けられるまちづくりを」、「目標 13：気候変動に具体的な対策を」の目標に貢献することが期待できます。

表　1－1　本市の自転車の活用推進と関連するＳＤＧｓの目標

健康増進	観光振興	都市環境	
3 すべての人に健康と福祉を	8 働きがいも経済成長も	11 住み続けられるまちづくりを	13 気候変動に具体的な対策を

■持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）とは

持続可能な世界を実現するための包括的な 17 の国際目標です。地球上の「誰一人」として取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題に対する統合的な取組が示されています。



1.4 計画の期間

熊谷市自転車活用推進計画の計画期間は、国や県の推進計画や市の上位計画を踏まえ、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 か年とします。

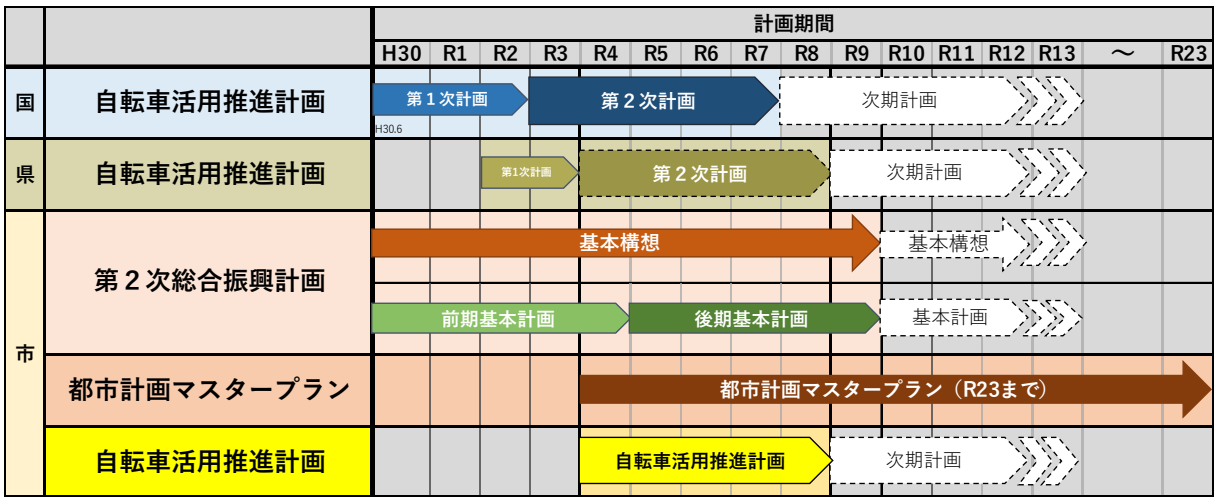


図　1－4　本計画の計画期間

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。

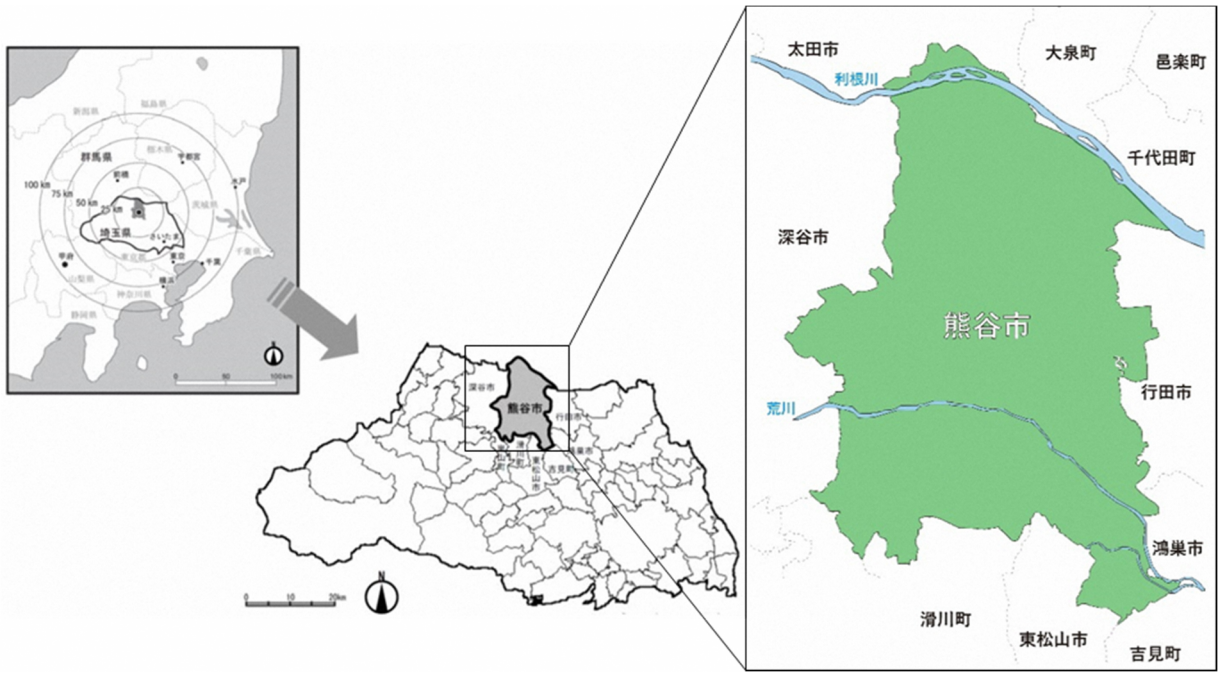


図 ２-１　位置図

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）

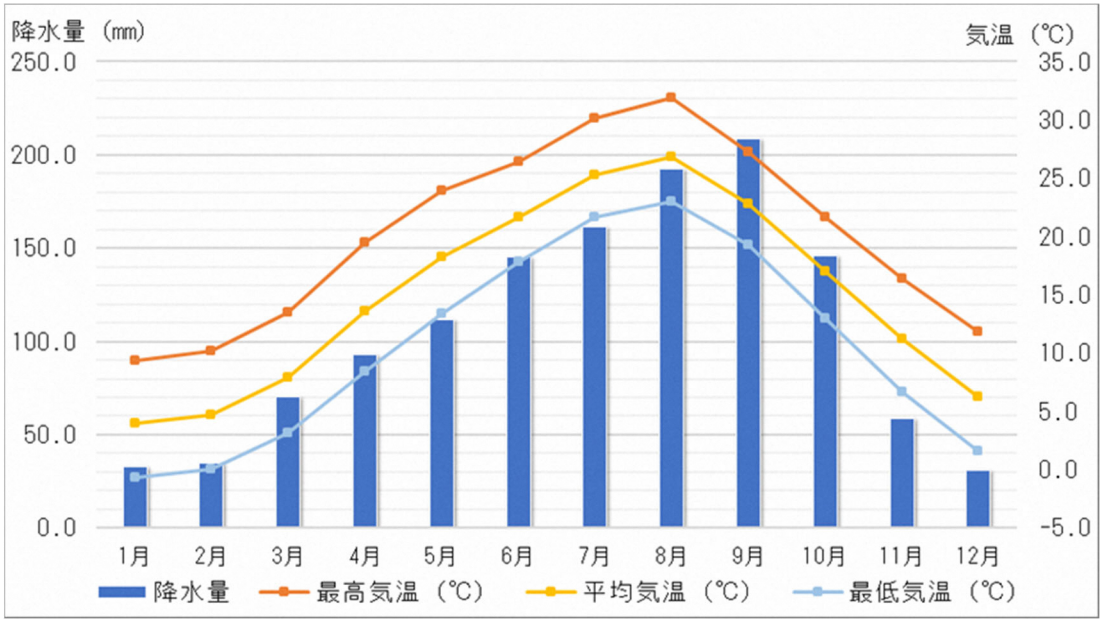


図 2-2　月ごとの平均気温と平均降水量（1991～2020 年）

（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。

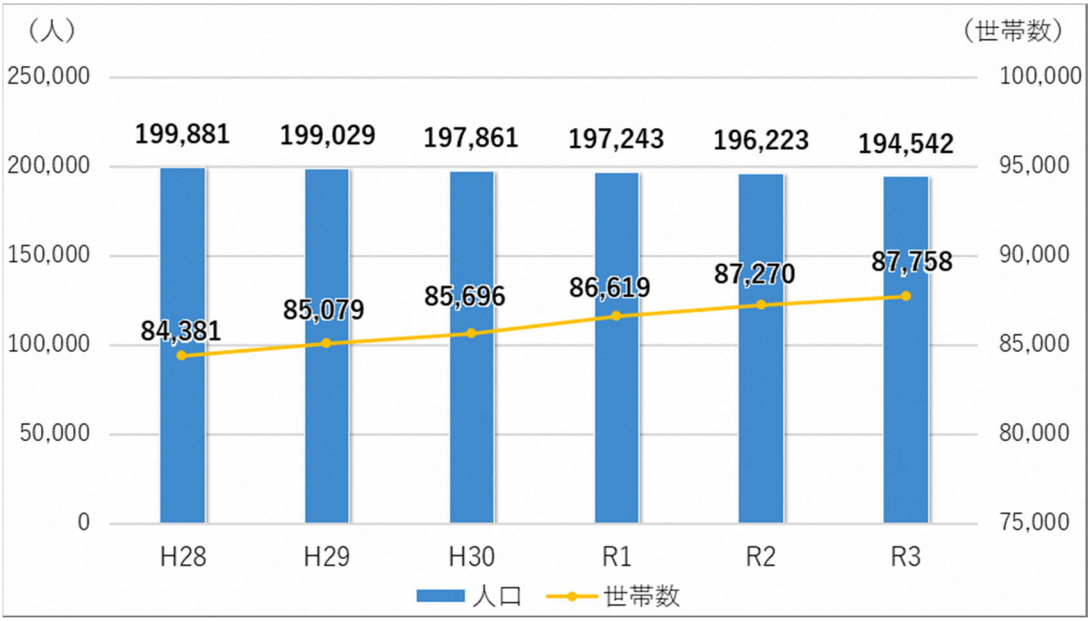


図 2-3 市内の人口と世帯数

※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）

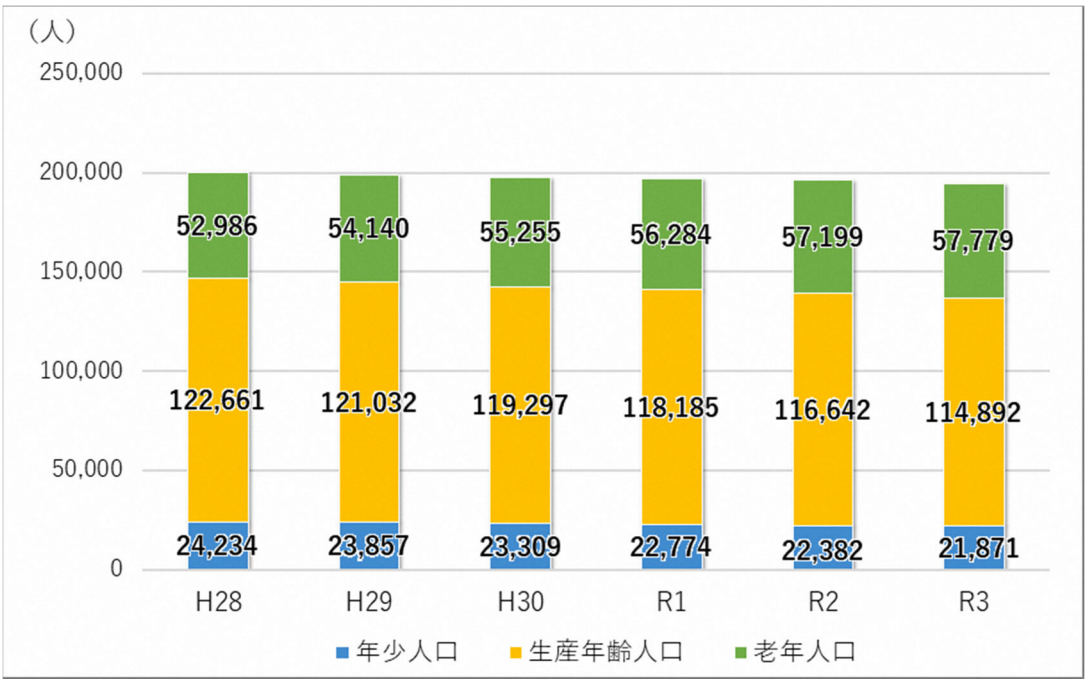


図 2-4 市内の人口（年齢分布）

※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。

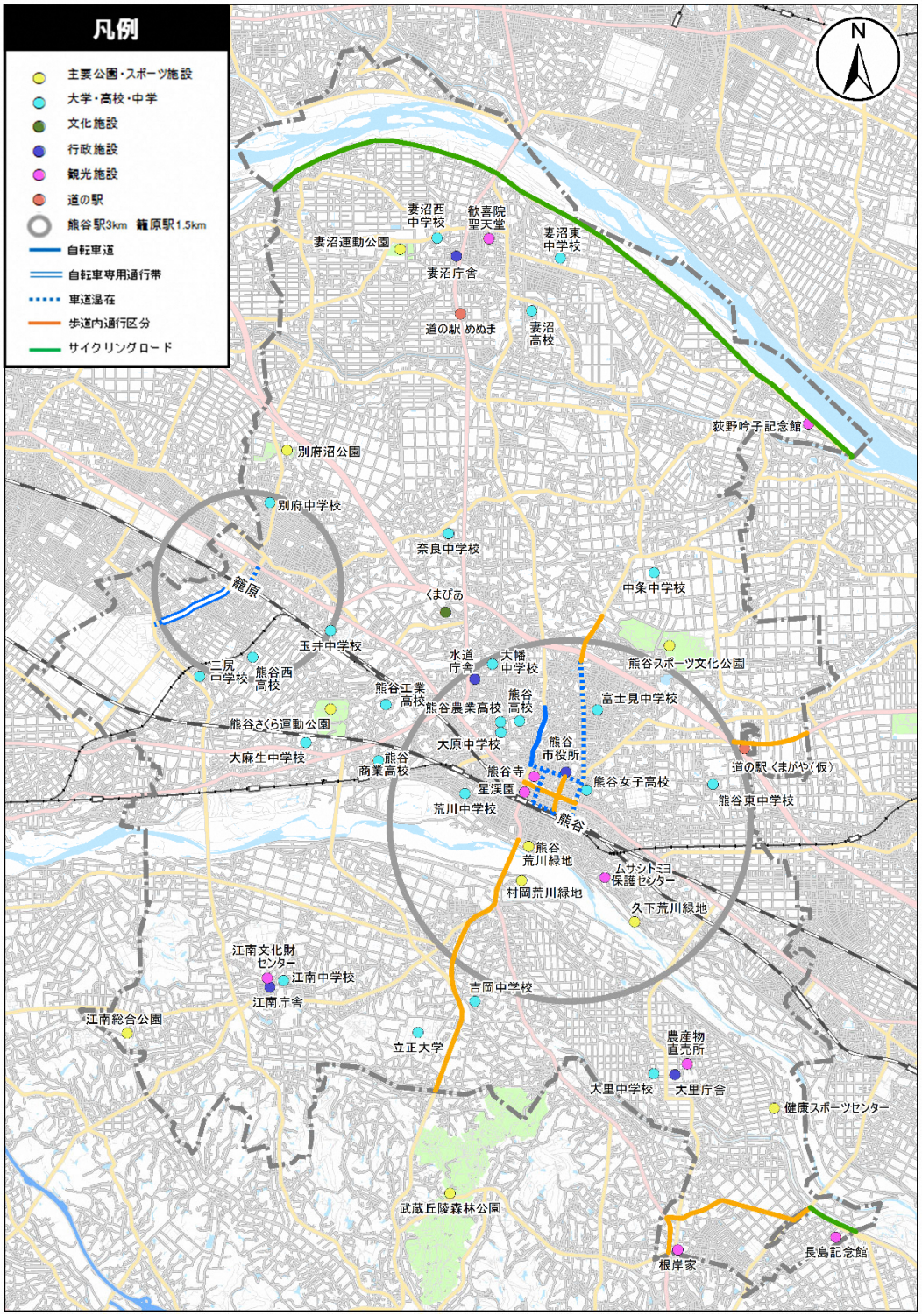


図 2-6 市内の自転車通行空間整備状況

（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。

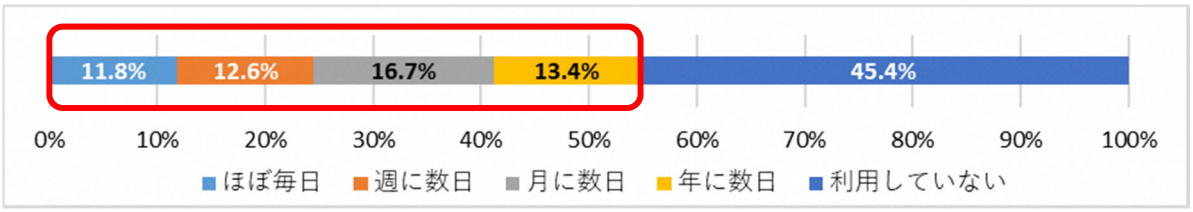


図 2-7 自転車の利用状況

（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。

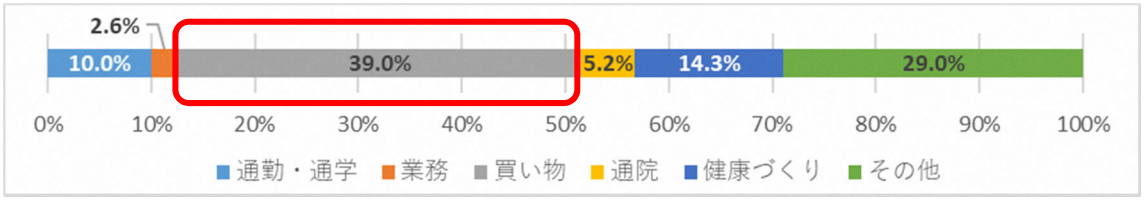


図 2-8 自転車利用の主な目的

（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。

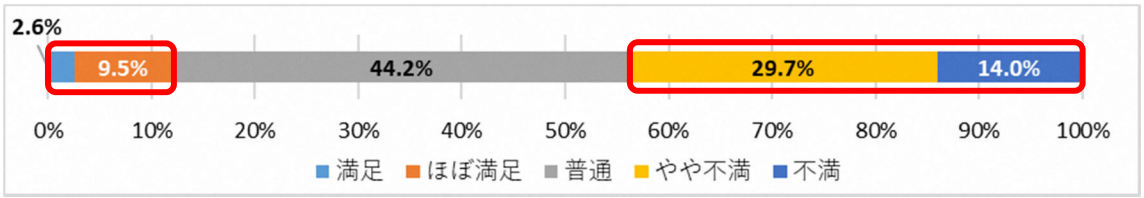


図 2-9 市内道路での自転車の走りやすさ

（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。

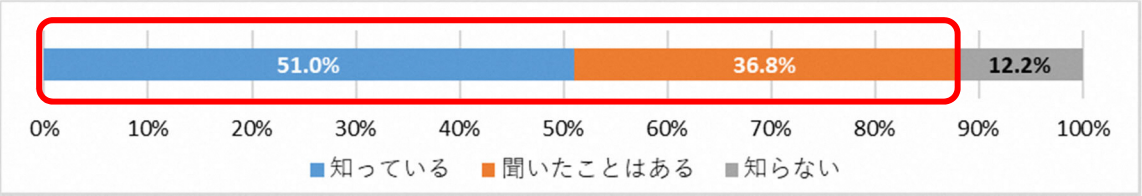


図 2-１０ 自転車通行ルール（自転車安全利用五則）の認知度

（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。

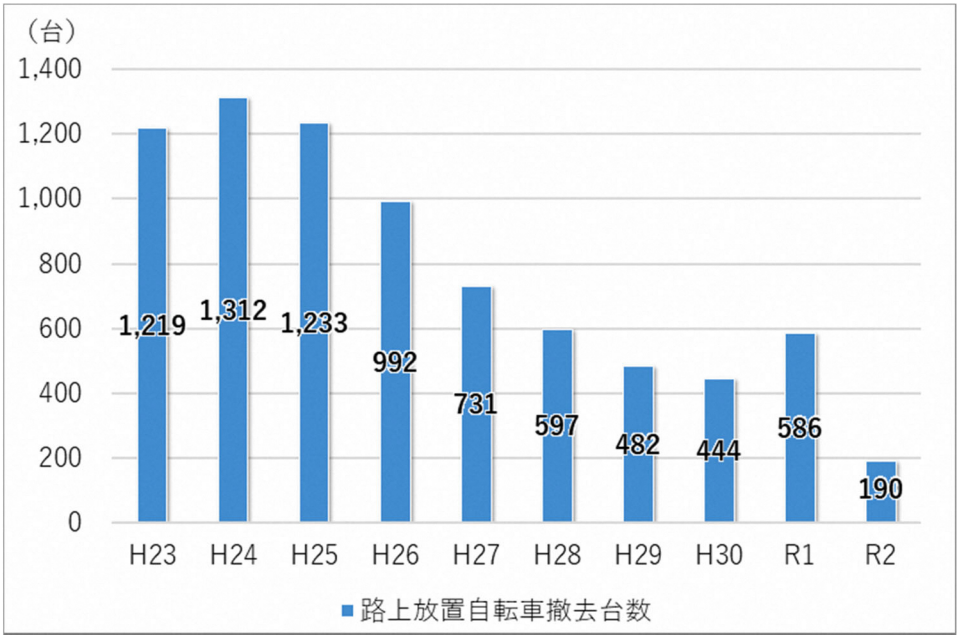


図 2－１１ 市内の路上放置自転車撤去台数

（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）

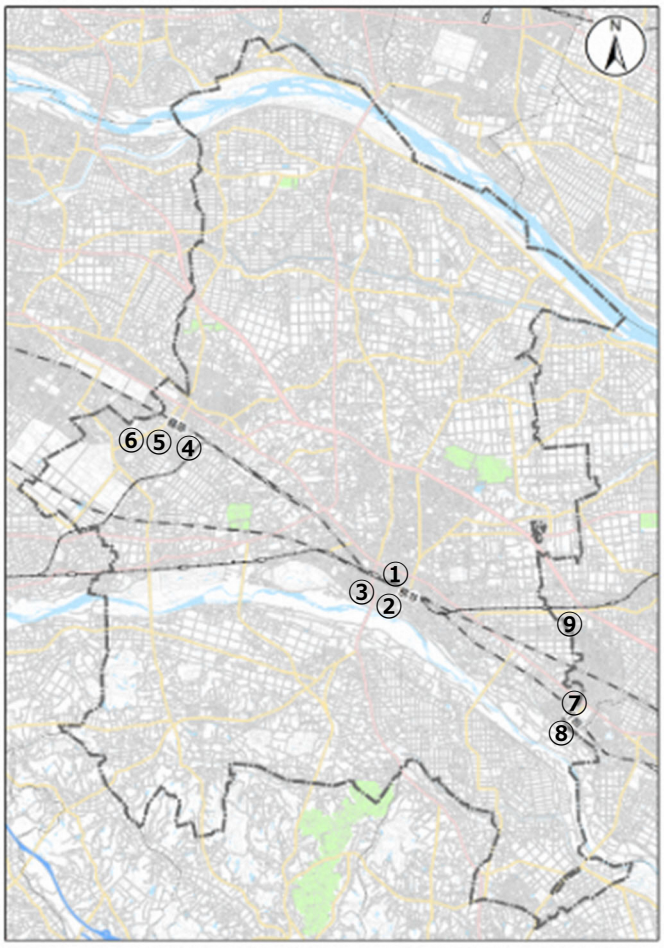


図 2-１２　公共の自転車駐車場の位置

（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。

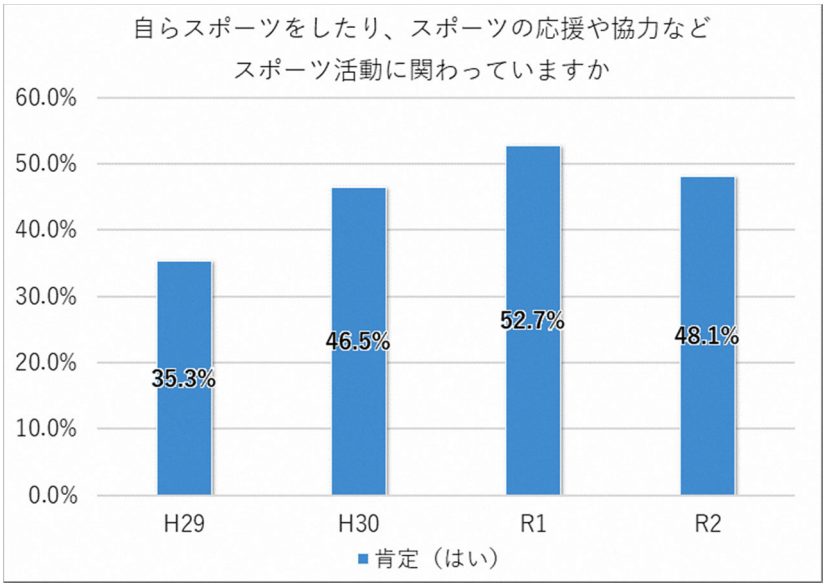


図 2-１４ スポーツ活動に関わる人の割合

（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。

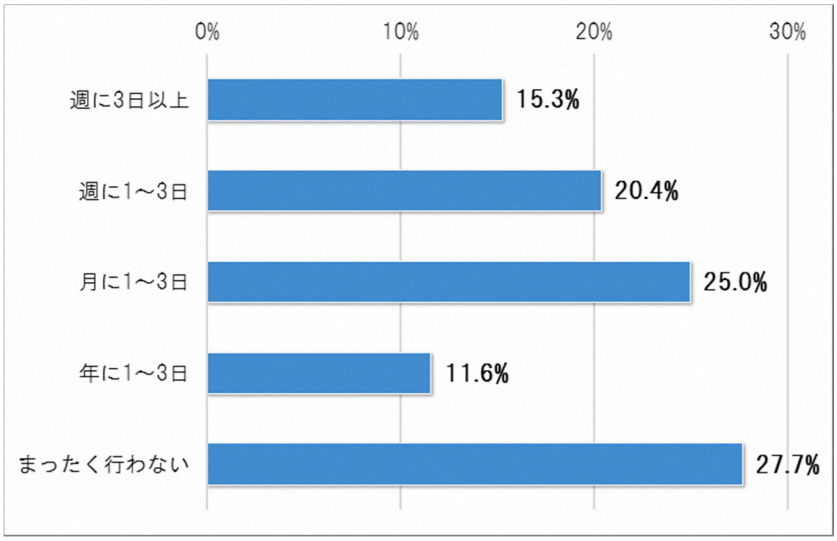


図 2-１５ １年間にスポーツやレクリエーションを実施した頻度

（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））

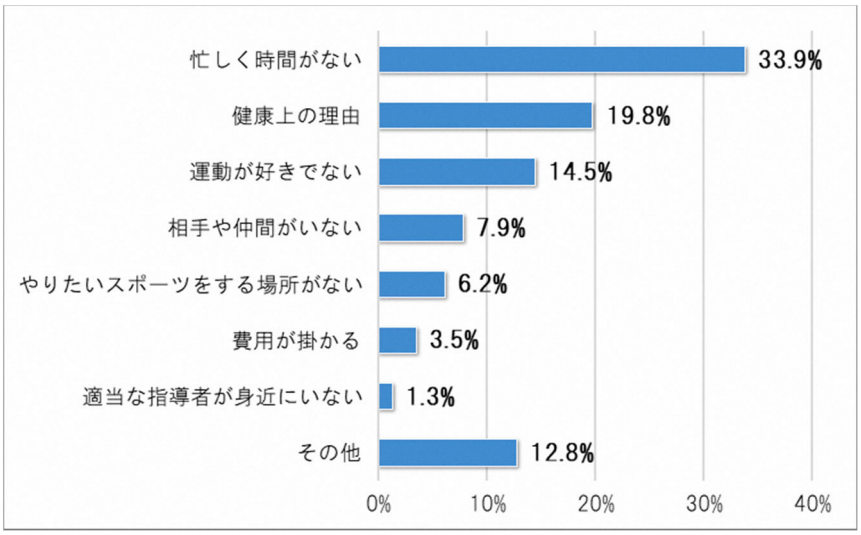


図 2-16　スポーツやレクリエーション活動を「まったく行わない」と回答した理由

（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。

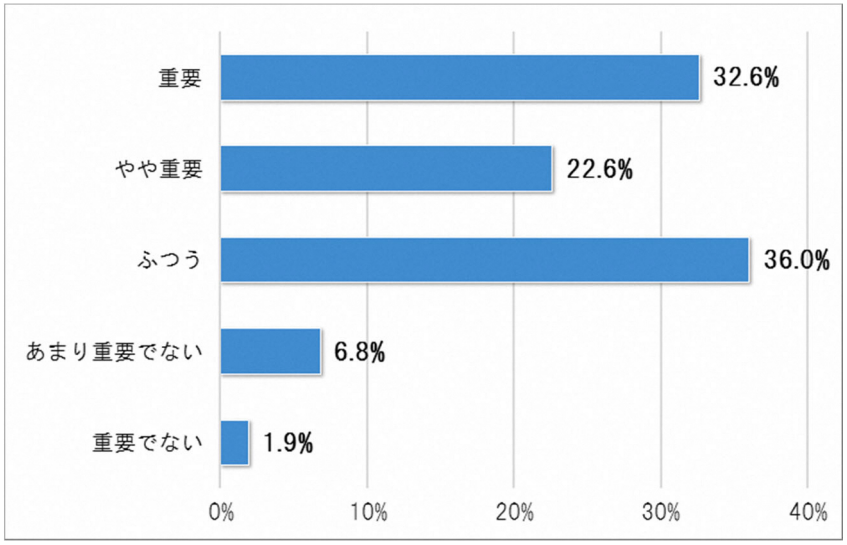


図 2-17　日常生活でのスポーツやレクリエーション活動の重要度

（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。

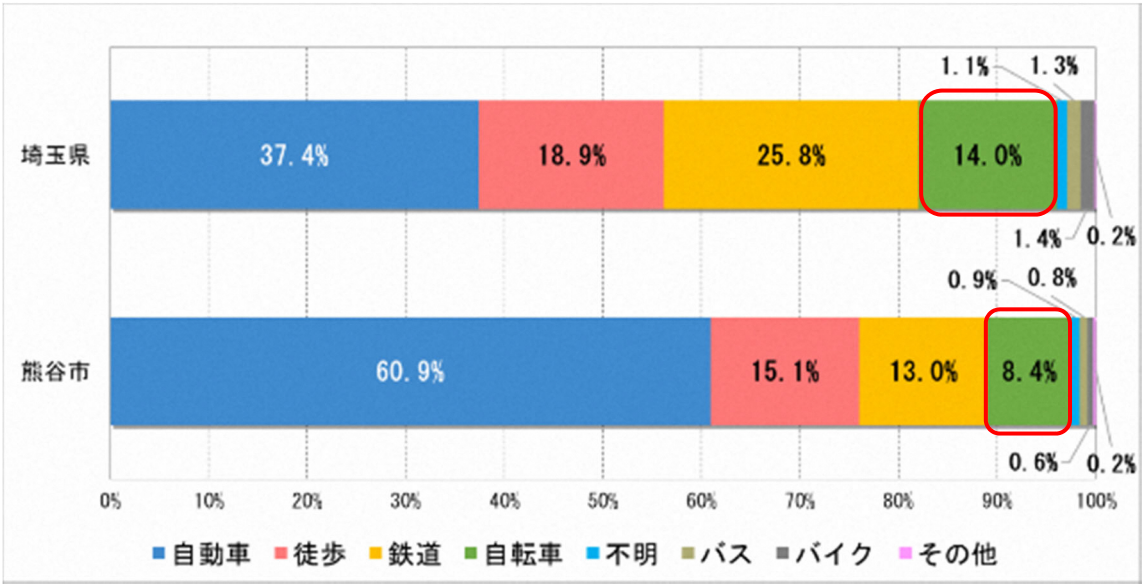


図 2-１８ 市内における自転車分担率

（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。

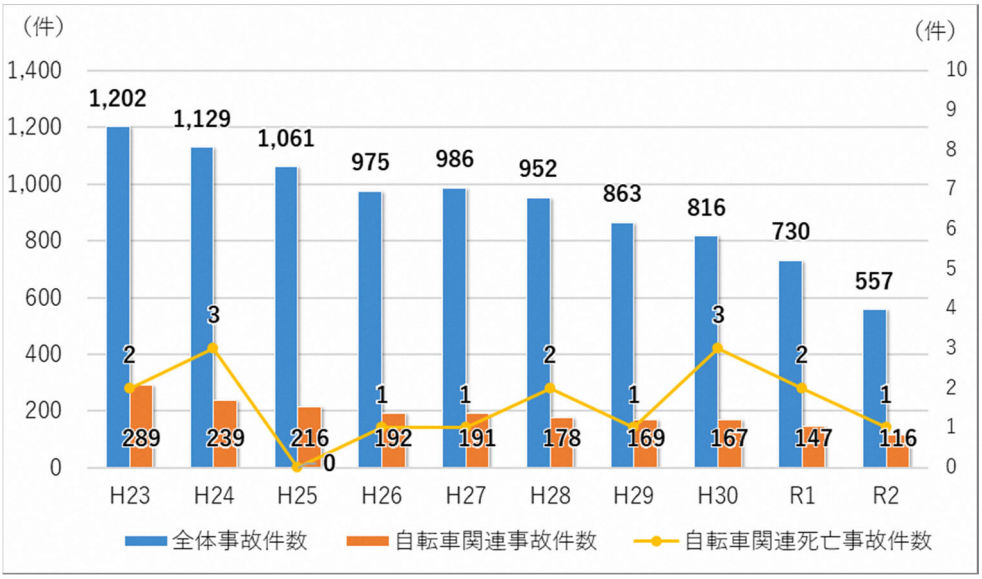


図 2-２１ 市内における全体事故件数と自転車関連事故・死亡事故件数

（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。

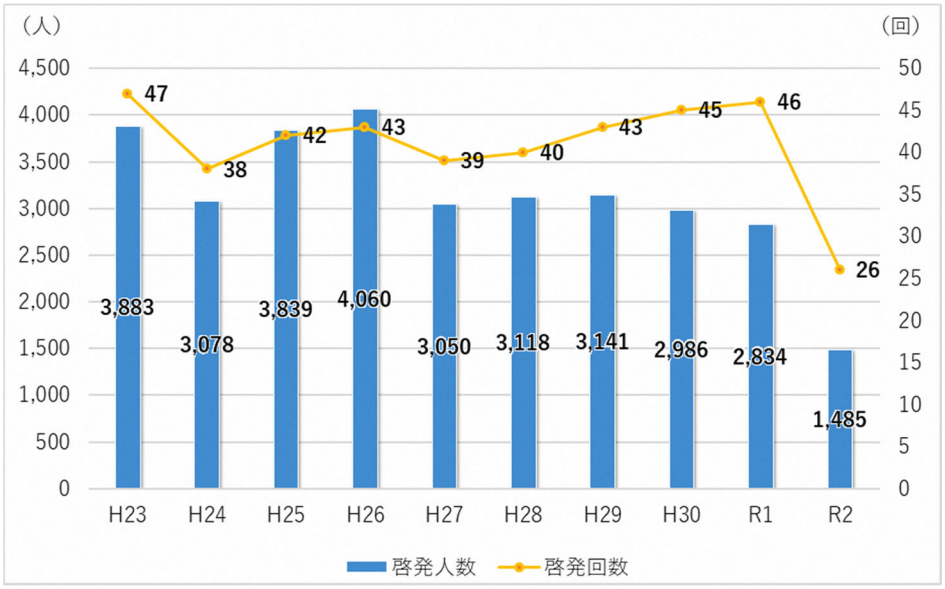


図 2-２２ 市内における自転車安全利用啓発人数と回数

（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。

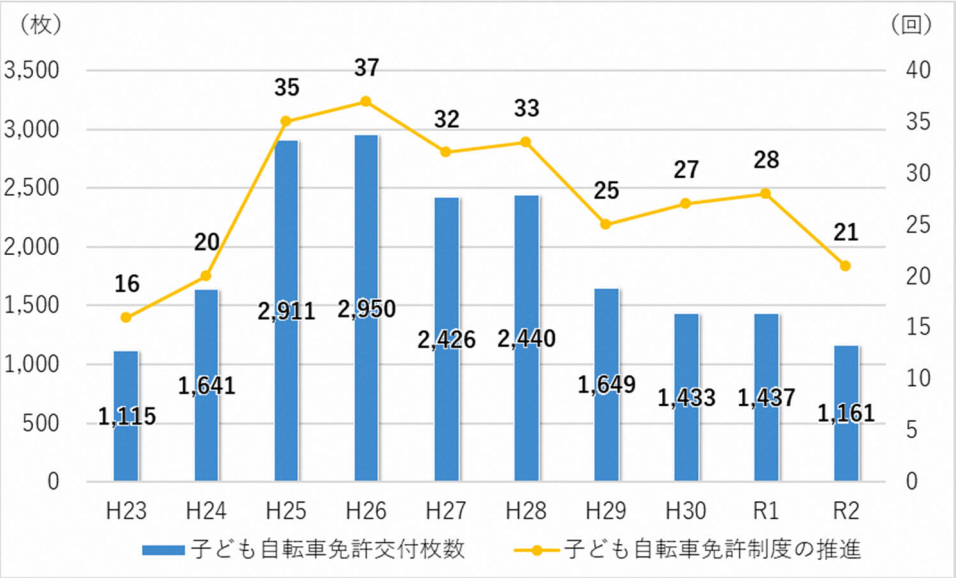


図 2-２３ 市内における子ども自転車免許交付枚数と制度の推進

※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

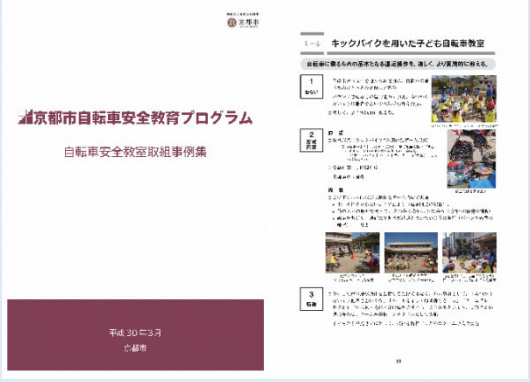
－『未就学児童に対する自転車安全教育』－

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

第３章　計画目標と施策体系

3.1 計画目標設定の考え方

本市における自転車利用の現状を踏まえ、自転車の活用推進に関する課題を整理しました。

○都市環境

［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

［基本目標設定の考え方］
市民や本市を訪れる方が、市内を自転車で快適に通行できる環境を創出し、自動車主体のまちづくりから、自転車や公共交通を活用した環境負荷の少ないエコなまちづくりを目指します。

○健康増進

［課題］
・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

［基本目標設定の考え方］
通勤、通学や買い物などの日常生活での自転車の利用を推進するとともに、緑の拠点やスポーツ施設を生かした自転車利用の促進を図り、市民の健康増進を目指します。

○観光振興

［課題］
・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

［基本目標設定の考え方］
市内の観光・文化・スポーツ拠点など、拠点間を結ぶ自転車通行空間ネットワークの形成や公共交通機関との連携を図り、回遊性のあるまちづくりを目指します。

○安心・安全

［課題］
・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・啓発活動の実施

［基本目標設定の考え方］
安全で快適な自転車通行空間を整備していくとともに、幼児から高齢者まで幅広い年代層への交通安全教育によるマナー向上や自転車利用者への指導、違法駐輪や自転車の通行空間確保のための違法駐車の取締り強化などにより、誰もが安心・安全に自転車を利用できるまちづくりを目指します。

3.2 計画目標の設定

以上の考え方を踏まえ、本市の自転車活用推進における各分野の方針、本計画の目標を設定し、自転車活用によるまちづくりの実現を目指します。



図　3－1　熊谷市自転車活用推進計画の基本目標

3.3 施策体系

基本目標を踏まえ、本市が目指す将来像の実現に向けて、実施すべき施策の体系を以下に示します。なお、以下の施策内容については、「第４章　計画・施策内容」に示します。

表　3－1　施策体系

分野	方針	施策
都市環境	自転車を活用した エコなまちづくりの推進	施策①　自転車通行空間の整備
		施策②　自転車通行空間ネットワークの構築
		施策③　放置自転車対策
		施策④　シェアサイクル事業の促進
健康増進	自転車を活用した 健康づくりの推進	施策①　自転車通行空間の整備（再掲）
		施策②　通勤・通学における自転車の活用
観光振興	自転車を活用した 回遊性のあるまちづくりの推進	施策①　自転車通行空間の整備（再掲）
		施策②　サイクリストの受入環境の整備
		施策③　サイクルイベントの振興
		施策④　市内サイクル観光スポットの広報・PR
安心・安全	誰もが安心・安全に 自転車を利用できる 環境づくりの推進	施策①　自転車通行空間の整備（再掲）
		施策②　交通安全教育の充実
		施策③　安全な自転車利用の促進
		施策④　災害時における自転車活用の推進

4.1 自転車を活用したエコなまちづくりの推進

市民や本市を訪れる方が市内を自転車で快適に通行できる環境を創出し、自動車主体のまちづくりから、自転車や公共交通を活用した環境負荷の少ないエコなまちづくりを目指します。

施策①　自転車通行空間の整備

方　針

エコなまちづくりを目指し、過度な自動車利用への依存の抑制を図るため、自転車レーンの設置等、市民や本市を訪れる方が市内を自転車で快適に通行できる自転車通行空間の整備を行います。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
自転車通行空間の整備	自転車道等の整備	自転車通行空間ネットワーク計画に基づき、連続した自転車通行空間の整備を行います。
	適切な道路の維持管理	安全に自転車が通行できるよう、適切な道路の維持管理を行います。

評価指標

指標	目標
自転車通行空間の整備延長（自転車通行空間ネットワーク計画）	現状値：27.1km（令和３（2021）年）→ 目標値：64km（令和８（2026）年）

■自転車通行空間の整備形態

◇整備形態の選定基準

自転車通行空間の整備形態は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）」に記載された「A.自転車道」「B.自転車専用通行帯」「C.車道混在」の 3 つの整備形態と「D.自転車歩行者道（歩行者と分離）」とします。また、道路管理者と交通管理者との協議により整備形態を選定・決定します。

地域の実情により、A～D の整備形態による自転車通行空間の整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定的な整備を活用し、自転車通行空間の向上に努めます。

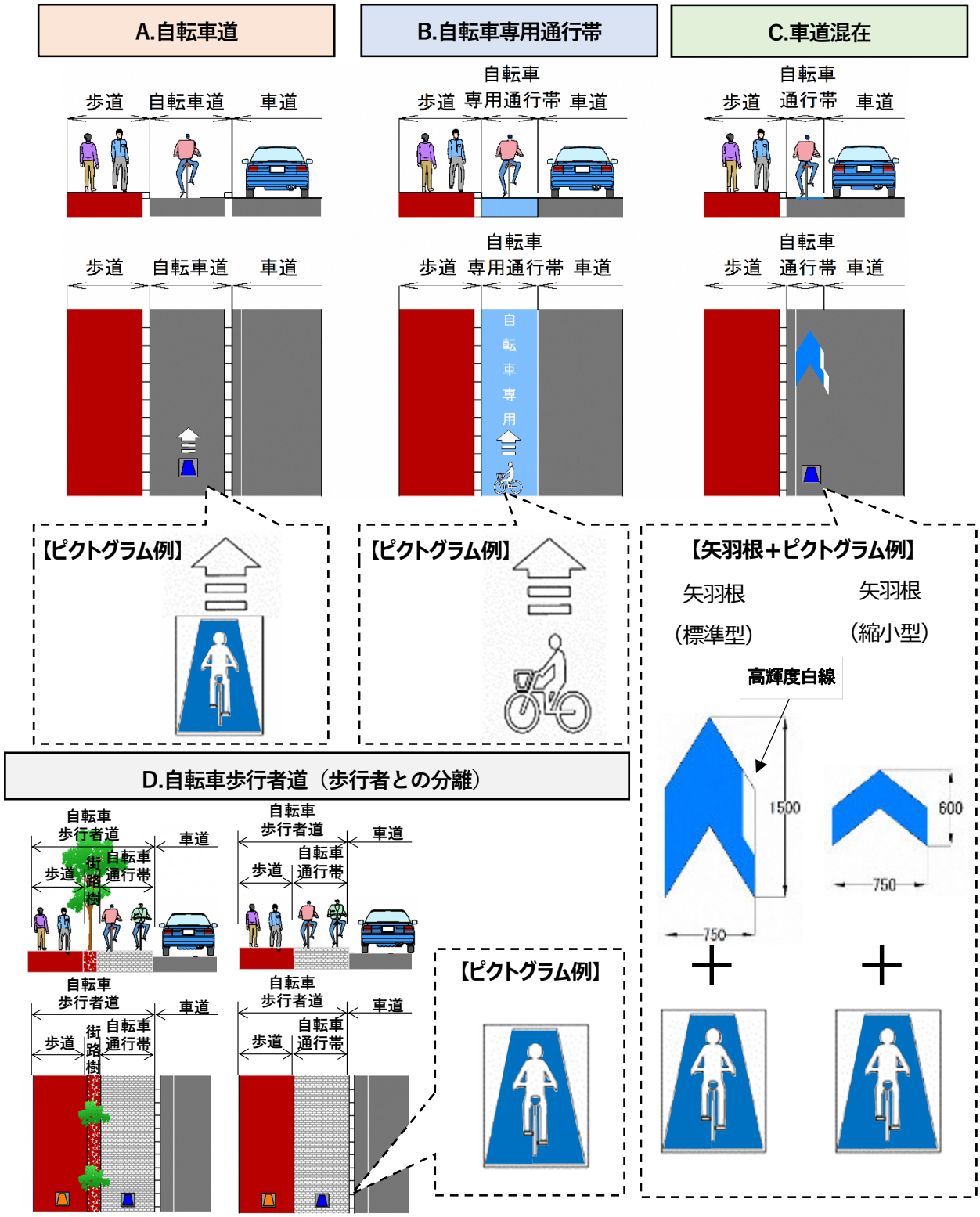


図　4－1　整備形態

施策②　自転車通行空間ネットワークの構築

方　針

自転車通行空間の連続性を確保するとともに、拠点間の交通ネットワークを充実させる自転車通行空間ネットワーク計画を作成し、自転車活用の推進及び推進に係る課題の解決を図ります。

計画内容

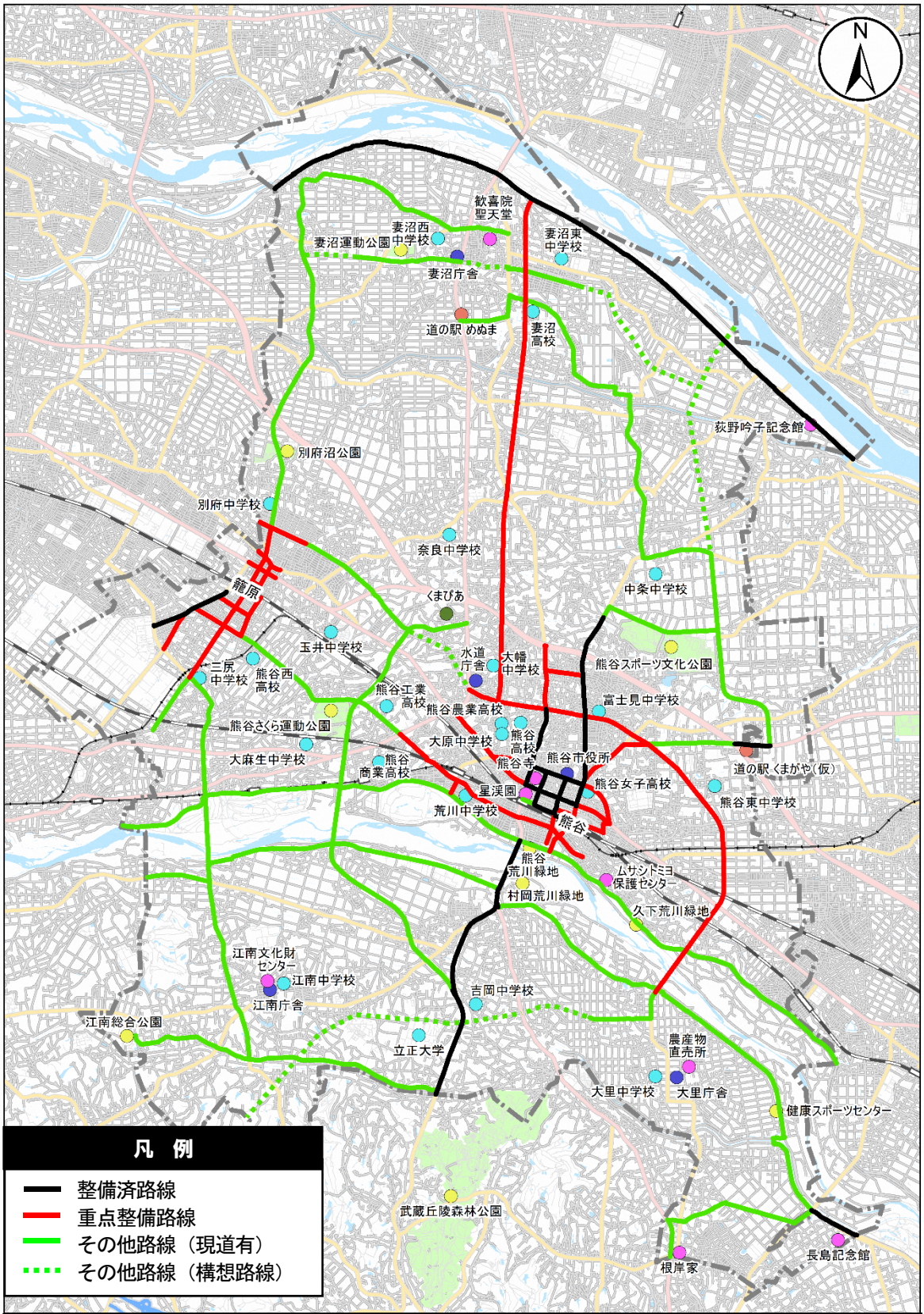
計画事業	取組項目	内容
自転車通行空間ネットワークの構築	自転車通行空間ネットワーク計画の作成	安全で快適な自転車通行空間ネットワークを構築するための自転車通行空間ネットワーク計画を作成します。

◇ネットワーク路線の選定

本市の既存計画及び基本目標毎の課題を踏まえ、選定要件を表４－１のとおり設定し、自転車通行空間ネットワーク路線を選定しました。次項にネットワーク計画路線を示します。

表　4－1　ネットワーク路線の選定の考え方

分野	既存計画、課題	選定要件
①既存計画	・利根川自転車道　《レクリエーション路線》 ・荒川自転車道　《レクリエーション路線》 ・熊谷市総合振興計画　《レクリエーション路線》 ・熊谷市自転車通行空間ネットワーク計画《生活路線》	左記の既存計画路線
②都市環境《生活路線》	・通勤、通学、買物等、日常生活で手軽に自転車が利用できる環境づくり ・公共交通機関と連携したエコなまちづくりの推進	市街地を形成する熊谷駅半径 3km、籠原駅半径 1.5km について日常的な移動を目的とした路線
③健康増進《レクリエーション路線》	・自転車の活用による運動習慣づくり ・市民や市に来訪さ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	JR 熊谷駅、JR 籠原駅を起点とし、主要な公園・スポーツ施設を接続する路線、利根川自転車道と荒川自転車道を接続する路線
④観光振興《レクリエーション路線》	・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	JR 熊谷駅、JR 籠原駅を起点とし、観光施設、道の駅を接続する路線
⑤安心・安全	・自転車利用者の安全確保 ・歩行者と自転車の輻そう防止	「埼玉県警察ＨＰ　事件事故発生マップ　自転車事故発生状況　H30.4.1～R3.3.31」を基に、事故が多発している路線



自転車通行空間ネットワーク計画延長（km）			
整備済路線	重点整備路線	その他路線（現道有）	その他路線（構想路線）
27.1	37.1	87.4	16.2

図　4－2　自転車通行空間ネットワーク計画路線図

施策③　放置自転車対策

方　針

放置自転車対策の推進に向け、駅周辺等の自転車等放置整理区域では放置されている自転車の撤去・保管を行うとともに、立しょう指導を行います。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
放置自転車の対策の推進	自転車等放置整理区域と既存駐輪場の継続的な広報	自転車等放置整理区域及び市営自転車駐車場について継続的な広報を行います。
	歩道等の道路敷地における駐輪施設の設置検討	歩道等を活用した駐輪施設の設置検討を行います。
	放置自転車の撤去・指導	自転車放置整理区域における放置自転車の撤去・指導及び保管を行います。

施策④　シェアサイクル事業の促進

方　針

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を促進し、自転車の活用を推進します。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
シェアサイクル（レンタサイクル）事業の促進	シェアサイクルの展開促進	シェアサイクル事業者や関係機関と連携したサイクルポートの設置等、シェアサイクル事業を促進します。
	シェアサイクルの利用促進	シェアサイクル利用促進の普及・啓発を行います。

4.2 自転車を活用した健康づくりの推進

通勤・通学、買い物などの日常生活での自転車の利用を推進するとともに、緑の拠点やスポーツ施設を生かした自転車利用の促進を図り、市民の健康増進を目指します。

施策①　自転車通行空間の整備（再掲）

方　針

市内に存在する利根川・荒川の河川敷や緑地・公園等の緑の拠点を街路樹等でつなぐ自転車通行空間の整備を行い、市民の健康増進を図ります。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
自転車通行空間の整備（再掲）	自転車道等の整備（再掲）※日常的な市民の運動習慣づくり	自転車通行空間ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備を行い、市民の日常的な利用による健康増進を図ります。

施策②　通勤・通学における自転車の活用

方　針

通勤・通学や買い物などの日常生活での自転車利用を促進し、自転車利用による日常的な健康づくりを推進します。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
利用機会の促進に向けた取組	自転車を利用した環境対策に対する広報	自転車は CO^2 を排出しない環境に優しい交通手段であり、気軽に始められる活動であることから、広報・啓発を行い、自転車の利用促進を図ります。
	ノーカーデーの普及啓発	公共交通機関の利用と併せた自転車活用の推進を図るため、事業者へ周知・啓発を行います。
周辺への営業活動における自転車活用等の促進	事業者への協力呼びかけ	事業者へ周辺の活動等における自転車活用の協力を呼びかけます。
日常的な健康づくりの推進	運動習慣の定着に向けた周知	日常的な健康づくりの推進に向け、運動習慣の定着を促進するためのリーフレット配布など周知を行います。

評価指標

指標	自転車の利用状況 （熊谷市まちづくりに関するアンケート調査）	
目標	「利用している」 現状値：54.6%	令和元（2019）年
	「利用している」 目標値：60%	令和8（2026）年

4.3 自転車を活用した回遊性のあるまちづくりの推進

市内の観光・文化・スポーツ拠点など、拠点間を結ぶ自転車通行空間ネットワークの活用や公共交通機関との連携を図り、回遊性のあるまちづくりを目指します。

施策①　自転車通行空間の整備（再掲）

方　針

自転車通行空間の整備を推進するとともに、市内の観光・文化・スポーツ拠点など拠点間を結ぶ回遊性のある自転車通行空間ネットワークの構築を目指します。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
自転車通行空間の整備（再掲）	自転車道等の整備（再掲）※観光拠点等の回遊性の向上	自転車通行空間ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備を行い、市内における観光客の回遊を促します。

施策②　サイクリストの受入環境の整備

方　針

サイクリストが市内を訪れやすいよう、サイクルトレインの実施に向け鉄道事業者に呼びかけを行うとともに、市内を回遊できるよう観光スポットにおけるサイクルスタンドの設置を促進し、受入環境の整備を推進します。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
公共交通機関との連携	サイクルトレイン実施に向けた呼びかけ	鉄道などの公共交通機関へ連携を働きかけます。
サイクルステーションの設置	サイクルステーションの設置の促進	サイクリストの休憩所であるサイクルステーションの設置を促進します。
サイクルスタンドの設置	サイクルスタンドの設置の促進	観光スポットなどへのサイクルスタンドの設置を促進します。

施策③　サイクルイベントの振興

方　針

市内で開催されている自転車関連イベントの後援や、新たな自転車関連イベントの誘致・支援を行い、サイクルイベントを振興します。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
サイクルイベントの開催支援	市内で開催されるサイクルイベントの後援	市内で開催されるバーニングマンレース等サイクルイベントの後援を行います。
	自転車関連イベントの誘致・支援	熊谷スポーツコミッションと連携し、自転車関連イベントの誘致・支援を進めます。

施策④　市内サイクル観光スポットの広報・PR

方　針

自転車みどころスポットを巡るルート 100 や熊谷観光マップ、くまっぷと連携し、市内を回遊するサイクリングルートや観光スポットの広報・PR を行います。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
市内を回遊するサイクリングルートの広報	サイクリングマップの作成	自転車みどころスポットを巡るルート 100 や熊谷観光マップ、くまっぷと連携したサイクリングマップを作成します。
	市内を回遊するサイクリングルートの広報	自転車みどころスポットを巡るルート 100 や熊谷観光マップ、くまっぷと連携を図り、市ＨＰにて引き続き広報していきます。
	回遊性の向上に寄与する取組の推進	観光マップなどにシェアサイクルポートを掲載するなど、市内の回遊性の向上を図ります。

4.4 誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境づくりの推進

安全で快適な自転車通行空間を整備していくとともに、幼児から高齢者まで幅広い年代層への交通安全教育によるマナー向上や自転車利用者への指導、違法駐輪や自転車の通行空間確保のための違法駐車の取締り強化などにより、誰もが安心・安全に自転車を利用できるまちづくりを目指します。

施策①　自転車通行空間の整備（再掲）

方　針

安全で快適な自転車通行空間の創出に向けて、自転車道や自転車専用通行帯の整備を継続して進めるとともに、適切な道路の維持管理を行います。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
自転車通行空間の整備	自転車道等の整備	自転車通行空間ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備を行います。
	適切な道路の維持管理	安全に自転車が通行できるよう、適切な道路の維持管理を行います。

評価指標

指標	自転車の走りやすさ （熊谷市まちづくりに関するアンケート調査）	
目標	「満足、やや満足」 現状値：12.1%	令和元（2019）年
	「満足、やや満足」 目標値：17%	令和8（2026）年

施策②　交通安全教育の充実

方　針

市内の小中学生や市民を対象にした交通安全教室を実施し、引き続き交通安全教育を推進します。また、自転車用ヘルメット着用の広報や自転車安全利用の日を中心とした広報・啓発活動等の強化を行い、自転車ルール・マナーの周知・啓発を行います。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
交通安全教育の推進	交通安全意識の普及・啓発	自転車通学をしている中学校を中心に呼びかけを行います。また、交通安全子供自転車埼玉県大会を通じて、交通安全への意識を高めます。
	交通安全教室の実施	小中学校を中心に交通安全教室を実施します。また、市政宅配講座による安全教育を実施します。
自転車ルール・マナーの周知・啓発	自転車用ヘルメット着用の広報啓発	小中学生や市民を対象にした交通安全教室にて自転車乗車時のヘルメット装着を呼びかけます。
	自転車月間（5 月）・自転車安全利用の日（毎月 10 日）を中心とした広報・啓発活動等の強化	自転車月間（5 月）・自転車安全利用の日（毎月 10 日）を中心とした広報・啓発活動等の強化を行います。
	自転車安全利用五則(P13 を参照)を活用した交通ルールの周知	自転車安全利用五則を活用した交通ルールの周知を行います。

評価指標

指標：自転車関連事故件数（埼玉県警察資料）

目標：現状値：147 件（令和元（2019）年）→ 目標値：120 件（令和 8（2026）年）

施策③　安全な自転車利用の促進

方　針

自転車利用者の安全を守るため、自転車事故多発箇所における交通安全対策や、県警と連携し自転車利用者への指導を行っていきます。また、県条例により平成 30 年（2018 年）4 月から義務化された自転車保険等への加入啓発を行っていきます。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
交通安全対策の推進	自転車事故多発箇所における交通安全対策の推進	自転車事故多発箇所における交通安全対策を実施します。
自転車の点検・整備方法の周知啓発	適切な点検・整備の必要性等の周知・啓発	ルールブックや交通安全教室等により、自分でできる日常点検の方法、適切な点検・整備の必要性等の周知・啓発を行います。
自転車保険等への加入啓発	自転車利用者への周知、加入啓発	ポスター掲示による周知や自転車安全整備士の点検整備を受けると保険に加入できる（TS マーク）といった案内を行います。 また、小中学校を対象に自転車保険の加入を啓発します。
子育て応援自転車おでかけ事業	子育て応援自転車おでかけ事業の推進	親子での外出を容易にし、育児の負担軽減を図るとともに、子育て家庭の経済的負担を軽減するために、幼児 2 人同乗用自転車の購入者に購入費の一部を補助します。

施策④　災害時における自転車活用の推進

方　針

災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心を確保します。本市では防災用資機材における移送用具として自転車の備蓄を行います。

計画内容

計画事業	取組項目	内容
災害時における自転車の活用	防災用資機材の備蓄及び調達	熊谷市地域防災計画に基づき、自転車を含む移送用具の備蓄を行い、災害時の自転車活用を推進します。

第５章　計画の推進に向けて

５.１ 計画推進の指標

本計画では、4 つの方針を踏まえた自転車施策を推進することから、各基本方針や施策に対応した計画の進捗、達成状況をフォローアップする指標を設定します。

表 ５－１　計画の目標指標と目標値

熊谷市自転車活用推進計画の指標		
指標名	現状値	目標値
自転車通行空間の整備延長	27.1km （令和 3 年度）	64km （令和 8 年度）
自転車の利用状況	「利用している」 54.6% （令和元年度）	「利用している」 60% （令和 8 年度）
自転車の走りやすさ	「満足、やや満足」 12.1% （令和元年度）	「満足、やや満足」 17% （令和 8 年度）
自転車関連事故件数	147 件 （令和元年）	120 件 （令和 8 年）

5.2 計画の推進体制

計画を着実に推進するためは、市関係所管課をはじめ、国、県、民間企業、関係団体などの多様な主体との連絡体制を確立し、目標年である令和８（2026）年度まで、適宜、計画の進捗、達成状況のフォローアップを行い、指標や数値の見直し検討を行っていきます。

5.3 計画のフォローアップと見直し方法

施策の進捗状況等について設定した評価指標に基づき評価を行うとともに、社会情勢の変化を踏まえ、施策・計画内容の見直しを図って行くものとします。

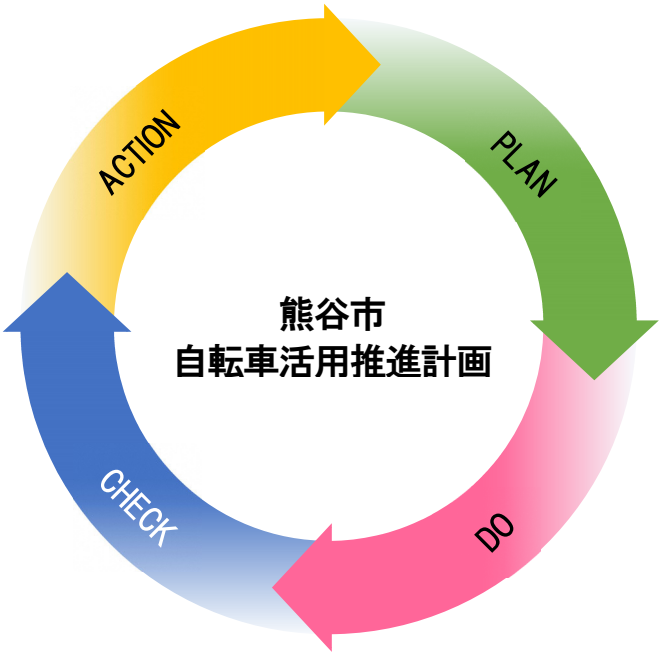


図　5－1　計画のフォローアップイメージ

参考資料

熊谷市自転車活用推進計画策定委員会設置要綱

（設置）

第１条　自転車活用推進法第３章第１１条第１項にある市町村自転車活用推進計画の策定及びその検討や自転車活用推進施策を総合的かつ効果的に実施するため、熊谷市自転車活用推進計画策定委員会（以下、「策定委員会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第２条　策定委員会は、次に掲げる事務を所掌する。

（１）熊谷市自転車活用推進計画の策定に関すること。

（２）市内の自転車活用推進施策に関すること。

（３）その他、自転車施策に関すること。

（構成）

第３条　策定委員会は、委員長及び委員をもって構成する。

２　委員長は、都市整備部長をもってこれに充て、委員は、別表に掲げる職にある者又はその指名する者をもって充てる。

３　委員長が職務を遂行できない場合は、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代行することとする。

（運営）

第４条　策定委員会は、原則、委員長の招集により開催する。

２　委員長は、委員以外で委員長が必要と認め、出席を要請した者を会議に参加させ、意見を聞くことができる。

（事務局）

第５条　事務局は、熊谷市都市整備部都市計画課に置く。

（その他）

第６条　この要綱に定めるもののほか、必要な事項はその都度協議して定めるものとする。

附則

この要綱は、令和３年５月１７日から施行する。

別表（第３条関係）

職名		
県	県土整備部	県土整備政策課政策幹
警察	埼玉県警察本部	交通規制課長
	熊谷警察署	交通課長
市	総合政策部	企画課長
		スポーツ観光課長
	市民部	安心安全課長
		健康づくり課長
	環境部	環境政策課長
	産業振興部	商工業振興課長
	都市整備部	都市計画課長
	建設部	道路課長
		維持課長
	教育委員会	学校教育課長

用語集

	用語	説明
あ行	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	自転車を安心して利用できる環境を全国で整えるため、国土交通省と警察庁交通局が平成 24 年 11 月に策定したガイドライン。 自転車は「車両」と扱う観点に基づき、自転車ネットワーク計画の作成方法や自転車通行空間設計の考え方などについて提示されている。平成 28 年（2016 年）に一部改訂。
	違法駐輪	私有地以外の場所に無許可で駐輪した状態のことを指す。
	エコなまちづくり	熊谷市では、「環境への負荷が少ない、ひと中心のまちづくり」を推進していくため、主に、中心市街地における交通の改善、暑さ対策、緑化などの施策を中心とした熊谷市都市環境改善基本計画「エコまちづくり熊谷」を策定した。3つのまちづくりの方向性に基づき、移動にかかるエネルギー（CO2 排出）を減らすための様々な取組みが行われている。
か行	キックバイク	自転車のようにまたがって乗り、足で地面を蹴って進む、ペダルのない幼児用の二輪遊具。直感的にバランスをとってコントロール乗り物であり、自転車へ移行しやすいという特徴がある。
	高輝度白線	夜間、雨天時においても良好な視認性を確保するための白線（区画線）のこと。
	交通安全教室	本市では、熊谷警察署と連携し、小中学校や保育園、幼稚園などのほかに、長寿会や地域の会合などを対象に実施している。
	交通安全子供自転車埼玉県大会	県内の小学校児童を対象に、交通安全教育の一環として、「熊谷スポーツ文化公園」内の「彩の国くまがやドーム」で毎年開催されている自転車交通安全の大会。 自転車競技を通じて自転車の安全走行に関する知識と技能を身につけさせるとともに、交通安全についての興味と関心を高め、更にはその習慣化を図ることにより交通事故防止の目的を達成しようとするもの。
	交通手段分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段の※トリップ数に占める割合を交通手段分担率という。 ※トリップとは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のことで、１回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても１トリップと数える。
	子育て応援自転車おでかけ事業	親子での外出を容易にし、育児の負担軽減を図るとともに、子育て家庭の経済的負担を軽減するため、幼児 2 人同乗用自転車の購入者に、購入費の一部を補助する制度のこと。
	子ども自転車運転免許制度	自転車を利用する小学生に対して、早い時期から安全な乗り方を指導することで、基本的な交通ルールを体得させて安全意識を高め、児童の将来にわたる交通事故を防止することを目的とした制度。

	コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中でも地域の活力を維持し、医療・福祉・商業等の生活機能と居住を集約・誘導し、人口を集積するとともに、市民が安心して暮らせるよう、公共交通ネットワークと連携した、持続可能なまちづくりを進める都市計画上の考え方のこと。
さ行	サイクリングロード	本計画では、主にスポーツやレクリエーションを目的とした自転車の利用がされる道路を指す。
	サイクリスト	サイクリングをする人。または自転車競技の選手。
	サイクルスタンド	自転車を立てて固定するための装置。走行の効率性を上げるため、スタンドが装着されていないことが多いロードバイクやクロスバイクの駐輪、保管等には独立型が用いられる。
	サイクルステーション	サイクリングの途中でトイレや食事、水分補給等のために立ち寄ることができる休憩スポット。
	サイクルトレイン	自転車を分解（輪行）した状態ではなく、解体せずに鉄道車両に乗車できるサービスのこと。
	サイクルポート	直訳は自転車を駐輪するための場所のこと。ただし、日本のシェアサイクルで、利用者が、自転車の借り出しと返却を別の駐輪場で行えるシステムにおいて、その駐輪場をサイクルポートと呼ぶ。
	シェアサイクル（自転車シェアリング）	相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステムのこと。他人と自転車をシェア（共有）し、必要なタイミングで自転車を利用することができる仕組み。IC カード等の利用で手軽に借りることができるサービスが普及している。
	自転車安全利用の日	埼玉県は、平成 24 年（2012 年）4 月 1 日に施行された「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」より、埼玉県民に自転車の安全な利用についての関心と理解を深めるため、毎月 10 日を「自転車安全利用の日」と設定している。
	自転車活用推進計画（国策定）	自転車活用推進法に基づき、国における自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、平成 30 年（2018 年）6 月 30 日に閣議決定された。
	自転車活用推進法	基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的として、平成 29 年（2017 年）5 月 1 日に施行された法律。 基本方針として 14 の施策を設定し、国土交通省に自転車活用推進本部が設置された。
	自転車関連事故	自転車乗用者が第 1 又は第 2 当事者（自転車相互含む）となった交通事故のことを指す。
	自転車月間	昭和 56 年（1981 年）5 月に日本で「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」（自転車法）が施行されたことを記念して設定された月間。5 月 1 日～5 月 31 日までの 1 ヶ月の間、対歩行者事故の防止等をを目的とし、自転車利用者の交通ルールの遵守及び交通マナーの向上を図ることを目的としている。

	自転車専用通行帯	道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。
	自転車駐車場（駐輪場）	自転車を駐輪するために許可、指定された場所、または施設のことを指す。
	自転車通勤導入に関する手引き	自転車活用推進計画（国策定）に基づき、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため策定された手引き。企業・団体などが過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように作成したものでその広報啓発により自転車通勤の促進を図る。
	自転車通行空間	自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。
	自転車道	道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上も自転車道として扱われる。
	自転車保険	個人賠償責任保証が特約で付く傷害保険又は個人賠償責任保険のことで、埼玉県では被害者の救済を確保する必要から加入を義務化している。
	自転車歩行者道	道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。
た行	TS マーク	「Traffic Safety（交通安全）」の頭文字をとったもので、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるマーク。マークには、付帯保険として、傷害保険と賠償責任保険、被害者見舞金（赤色ＴＳマークのみ）が付いている。
	電動アシスト自転車	ペダルを踏む際に、電動モーターが人力での走行を補助する自転車のこと。
は行	反射材	リフレクターとも呼ばれる反射材は、道路交通法上、自転車で公道を走る際に必須となるパーツのうちの一つとして定められており、夜間でも光が当たった際に反射する性質を持つため、周囲に自転車の存在を認識させる役割を持つ。
	ピクトグラム	情報を誰にでも伝わりやすいデザインに単純化したサインのこと。
	放置自転車	自転車の利用者が自転車を離れて、その自転車を移動させることができない状況にあること。
	放置整理区域	「熊谷市自転車等放置防止条例」に基づき設定した、放置自転車等が大量に集積されるおそれがある区域。熊谷駅周辺区域を指定しており、放置整理区域内に放置されている自転車等については、当該条例に基づき撤去を行っている。
や行	矢羽根	自転車の通行位置を示し、自動車に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。
ら行	レンタサイクル	一つのサイクルポートを中心に都市交通に供されるシステムのこと。

熊谷市自転車活用推進計画

発 行 年 月　令和４年３月

編集・発行　熊谷市都市整備部都市計画課