

上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価

報告書（案）

令和 6 年 6 月

上尾市 都市整備部 都市計画課

上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価

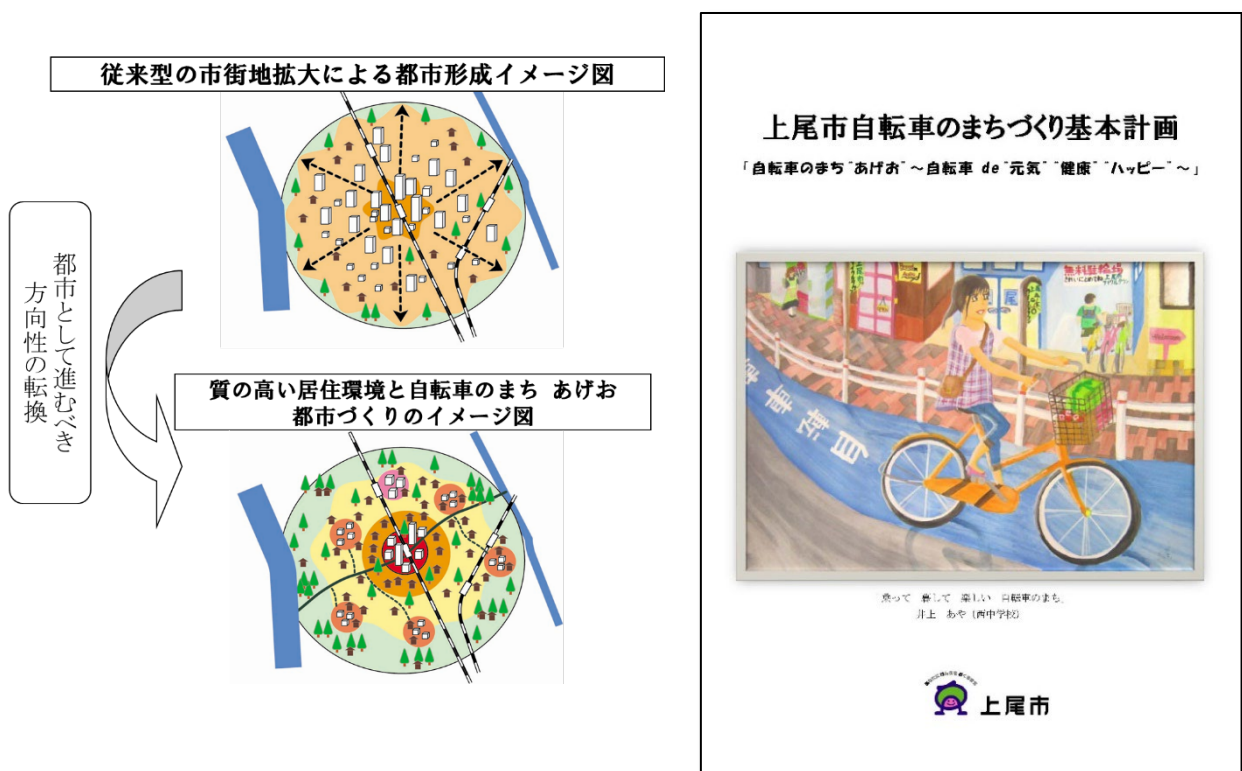
目 次

1	上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要	1
1-1	計画策定の背景	1
1-2	「自転車のまち“あげお”」の目標・ビジョン	4
1-3	計画の目標値	5
2	評価の視点、手法	6
2-1	施策について	6
2-2	市民アンケート調査について	6
3	施策の取組状況と評価	7
3-1	施策の取組状況	7
3-2	目標指標の状況	18
3-3	目標・ビジョンの評価	23
4	今後の自転車施策の方向性	26
4-1	自転車を取り巻く国及び県の動向	26
4-2	上尾市における自転車施策の位置付け	30
4-3	今後の自転車施策の方向性	31
資料編	資料 1
資料-1	市民アンケート調査票	資料 1
資料-2	市民アンケート調査結果	資料 5

Ⅰ 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要

Ⅰ－Ⅰ 計画策定の背景

- 本市の第2期都市計画マスタープラン¹『上尾市都市計画マスタープラン2010（平成23年（2011年）3月）』では、人口増加の受け皿として市街地を拡大させ、都市形成を図っていく従来のまちづくりから、今後の人口減少社会の到来を見据え、市街地をコンパクトに集約し、居住環境を充実させる新しいまちづくりへの方向性の転換が進められ、将来都市ビジョンとして「質の高い居住環境と自転車のまち“あげお”」を掲げた。
- 本市は、都心へのアクセス性から通勤・通学の自転車利用が多いこと、また平坦でコンパクトな市域を形成していること、さらに自転車利用に適した地域資源があることなどの都市特性を生かした魅力あるまちづくりに取り組むため、市民・事業者・行政の協働の理念の下に自転車施策を推進し、かつハードからソフトまで総合的な自転車施策を横断的に展開するため、平成26年（2014年）3月に『上尾市自転車のまちづくり基本計画』を策定した。



※令和5年（2023年）4月1日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。

¹ 都市計画マスタープラン：都市計画法第18条の2第1項に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針。本市では平成12年に最初の都市計画マスタープランを策定し、現在第3期となる『上尾市都市計画マスタープラン2020』を令和3年（2021年）3月に策定し、持続可能な都市経営に資するまちづくりを推進。

現状と課題



自転車を取り巻く現状と課題

①自転車の利用実態

近年、健康増進を目的に、通勤等に自転車を利用する人が増えており、特に、東日本大震災以降、通勤等に自転車を利用する人が増えています。

②自動車から自転車への転換可能性

乗用車による移動の 42%は、5 km 未満の移動となっています。自動車の 5 km 未満の一定程度は自転車へ転換する可能性を有しているといえます。

③人口減少・少子高齢化を踏まえた移動手段の確保

2050 年には人口が 3,300 万人減少（約 25.5%減少）し、65 歳以上の高齢人口が全体の約 40%へと高まると予測されています。

④自転車乗用中の交通事故死者数の動向

1992 年から 2010 年の約 20 年間では全交通事故死者数は約 6 割減少したものの、自転車乗用中の死者数は 44% 減に留り、自転車事故の減少割合は低い状況です。

⑤自転車対歩行者事故の増加

交通事故の総件数は、最近 10 年間で約 2 割減少しているが、自転車対歩行者の事故は、約 1.5 倍に増えています。

上尾市における自転車施策の現状と課題

①自転車走行環境整備

（現状）自転車走行環境整備は少しずつ進められているが、連続性がない。

（課題）連続性ある自転車ネットワークの構築が課題である。

②自転車駐輪環境整備

（現状）買い物利用者の自転車が路上等に放置されている。

（課題）自転車を放置されない仕組みや路上駐輪場を確保する必要がある。

③自転車利用者の交通事故

（現状）自転車事故件数は減少しているが、自動車に次いで全体に占める割合が高い。特に 18 歳～24 歳や 65 歳以上の自転車事故が多い。

（課題）年齢別に絞った自転車利用のルール・マナー教育が必要である。

④自転車利用ルール・マナーの周知・啓発

（現状）自転車利用のルールの周知状況は年代や性別により異なるが、交通ルールを知っているにも関わらず守らないマナー違反者がいる。

（課題）今までの啓発に加えてマナーアップ活動を強化する必要がある。

⑤自転車利用促進のための総合的な取り組み

（現状）自転車の利用割合は高いが、自転車利用環境の未整備やマナーが悪いため、自転車利用者の不満が多い。

（課題）自転車を積極的に利用できるように環境整備や自転車利用者のマナーアップを総合的に取り組むことが課題である。

基本計画策定の目的

都市計画マスタープランに掲げた「自転車のまち“あげお”」の実現を目指し、ハード施策からソフト施策まで総合的な自転車施策を横断的に展開することが基本計画策定の目的です。



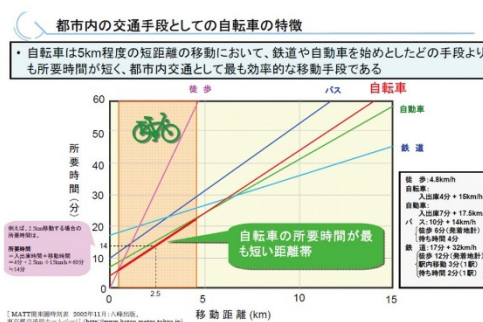
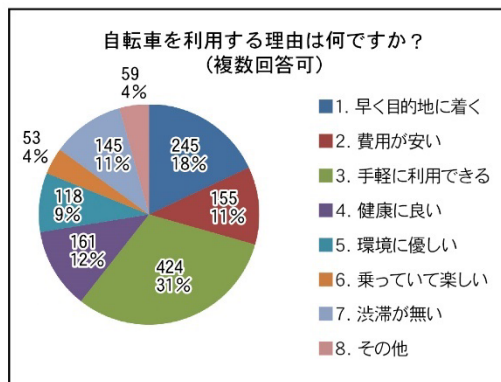
計画期間

平成26年度を初年度とし、計画期間は10年間とします。また、最終年度の平成35年度には国の制度や社会情勢の変化等を鑑みて基本計画の見直しを検討します。



自転車利用のメリット

- (1) 手軽で便利 (convenience)
- (2) 渋滞がなく早い (speedy)
- (3) 健康的で環境に優しい (healthy & ecology)
- (4) 経済的で安い (economy)
- (5) ゆっくり走れて楽しい (slow & fun)



※令和5年(2023年)4月1日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。

I 上尾市自転車のまちづくり基本計画の概要

I-2 「自転車のまち“あげお”」の目標・ビジョン

- 「自転車のまち」として、①自家用車に過度に依存しない街づくり、②地球環境に配慮した街づくり、③健康増進の街づくりの3つの街づくりの視点を踏まえ、計画の目標・ビジョンを次のとおり定めた。

〈目標・ビジョン〉

(1) 自転車が快適に利用できるまち

- ①自転車走行空間整備・自転車走行ネットワーク構築
- ②自転車走行ネットワークの拠点整備
- ③公共交通との連携・公共交通として活用



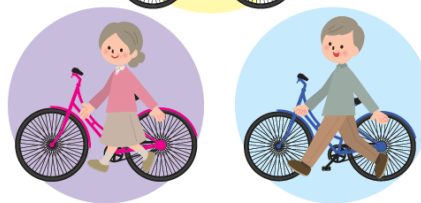
(2) 自転車マナーが良く安心・安全なまち

- ①交通ルール・マナー教育のための人材育成
- ②交通ルール・マナー教育と意識啓発の推進
- ③危険を排除し、交通弱者の安全確保



(3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち

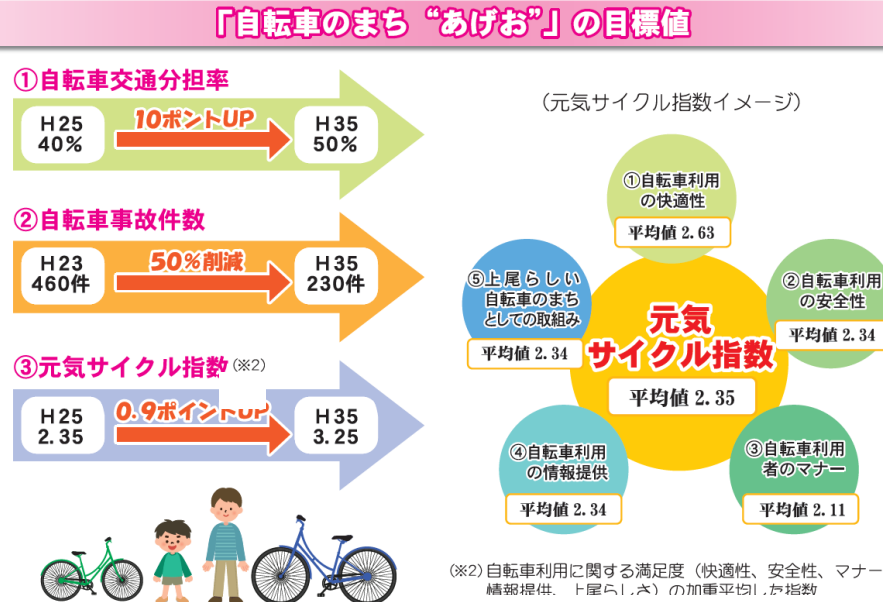
- ①「自転車のまち“あげお”」の情報発信
- ②地域資源やイベントを活用した地域活性化
- ③自転車利用促進による健康づくりや環境保全



※令和5年（2023年）4月1日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。

Ⅰ－３ 計画の目標値

- 計画の目標値は、①自転車交通分担率、②自転車事故件数、③元気サイクル指数（自転車利用の満足度）を目標指標として定めた。



※令和5年4月1日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。

① 自転車交通分担率

指標の定義：自転車に関する市民アンケート調査において、市内で主に使う交通手段として“自転車を利用”と回答した割合。

基準値：40%（平成25年市民アンケート調査）

目標値：50%

② 自転車事故件数

指標の定義：埼玉県警察公表の市町村別交通事故発生状況における、本市の自転車による死傷者（死者及び負傷者）数。

基準値：460件（平成23年（2011年）埼玉県警察作成「交通事故統計資料 HAND BOOK」）

目標値：230件

③ 元気サイクル指数（自転車利用の満足度）

指標の定義：自転車に関する市民アンケート調査において、自転車利用の満足度（①快適性、②安全性、③利用マナー、④情報提供、⑤上尾らしさ）を5段階評価により数値換算した平均値。

基準値：2.35（平成25年市民アンケート調査）

目標値：3.25

2 評価の視点、手法

2 評価の視点、手法

2-1 施策について

- 計画に定めた目標・ビジョン「(1) 自転車が快適に利用できるまち (2) 自転車マナーが良く安心・安全なまち (3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち」について、施策の実施状況やその結果を考察するものとした。
- 加えて、自転車に関する市民アンケート調査を実施し、その結果を踏まえて計画の目標値（目標指標）の状況等や目標・ビジョンについて評価するものとした。

2-2 市民アンケート調査について

- 本市の自転車利用の現状把握や、これまでの自転車施策の取組を評価し、今後の本市の自転車施策のあり方検討の参考とするため、令和5年（2023年）に市民アンケート調査を実施した。
- 令和5年市民アンケート調査票及び調査結果等の詳細は、本評価の資料編として掲載する。

〈令和5年市民アンケート調査結果概要〉

対 象	16歳以上の上尾市内在住者
抽 出	無作為（2,000人）
実施方法	調査票を郵送配布し、郵送またはWEB回答による回収
実施時期	令和5年（2023年）11月30日（木）～令和5年（2023年）12月31日（日）
回 収 数	668通（郵送：453通、WEB：213通）
回 収 率	33.4%
設 問 数	15問

3 施策の取組状況と評価

3-1 施策の取組状況

(1) 自転車が快適に利用できるまち

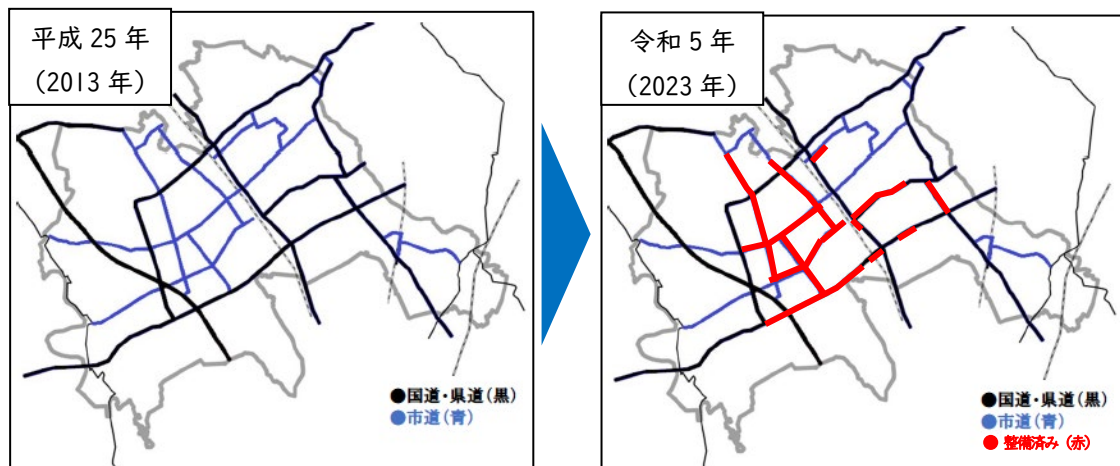
① 自転車レーンの整備

概 要	<p>➤ 自転車利用者が多い商業施設や事業所、UR団地を中心として、市内の拠点となる施設をネットワーク化する考えにより、『上尾市自転車ネットワーク計画²』を定め、市道32kmの区間に自転車レーンの整備するもの。</p>
背 景	<p>➤ 「自転車が快適に利用できるまち」に向けて、特に市内幹線道路について、安心・安全に利用できる道路空間を確保するため、歩行者と自転車、そしてクルマの分離を進める“自転車通行箇所の明確化”を進めるとともに、自転車利用者の利便性向上に向けた“ネットワーク化”を図る。</p>
取 組	<p>➤ 『上尾市自転車ネットワーク計画』に基づき、市道32kmの路線を対象に、自転車レーン³の整備を実施した。</p>
時 期	<p>➤ 平成25年（2013年）から令和5年（2023年）</p>
方 法	<p>➤ 歩行者と自転車の分離が必要かつ自転車レーンの幅員が確保でき、交通管理者との協議が整った路線から順次整備を進めている。</p>
結 果	<p>➤ 令和5年（2023年）時点で、市道約10.3kmの区間（約32%）において自転車レーンの整備が完了し、自転車の通行箇所の明確化と自転車ネットワーク形成により、快適な自転車走行空間が創出された。</p>

² 上尾市自転車ネットワーク計画：安全で快適な自転車走行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画。

³ 自転車レーン：自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示等、車道左側部の車線内に帯状の路面表示やピクトグラムの設置を含む自転車通行のための通行帯の総称。

■上尾市自転車ネットワーク計画に基づく整備状況



■自転車レーンの整備形態

本市では、道路構造や交通状況に応じて、自転車専用の交通規制を設ける“自転車専用通行帯”の整備や、車道混在により、自動車に対して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”の2つのケースにより、整備を進めている。



<自転車専用通行帯>



<矢羽根型路面表示>

② 自転車レーン通行状況の調査

概 要	➤ 自転車レーンの整備が完了した路線において、自転車レーン整備前と整備後の自転車の通行状況（歩道通行、車道通行）を把握するもの。
背 景	➤ 自転車レーンの整備効果を検証することで、今後の自転車レーンの整備等の参考とする。
取 組	➤ 自転車レーンを整備した市道の4路線において、整備前後の自転車の通行状況を調査した。
時 期	➤ 平成26年（2014年）から平成28年（2016年）
方 法	➤ 車道歩道別、通行方向別（逆走の有無）に自転車の通行台数を調査した。
結 果	<p>➤ 自転車レーン整備前後において、歩道を通行する自転車の割合が10%減少し、車道（自転車レーン）を通行する自転車が12%増加したことから、自転車レーンの整備によって自転車の通行空間が明確になり、車道（自転車レーン）への自転車の誘導効果が一定程度確認できた。</p> <p>➤ 一方で、車道や歩道を右側通行（逆走）する自転車も依然として多いことが確認できたことから、自転車の正しい通行ルールの理解周知が課題である。</p>

■自転車の通行状況調査結果の一部（都市計画道路中新井小泉線）

（整備前）		（整備後）
車道左側： 966 台（28%）		車道左側：1,142 台（40%）
歩道左側：1,358 台（40%）		歩道左側： 847 台（30%）
車道右側： 58 台（2%）※逆走		車道右側： 76 台（3%）※逆走
歩道右側：1,016 台（30%）※逆走		歩道右側： 780 台（27%）※逆走
<p>＜整備前後における車道歩道別、通行方向別の自転車通行台数と割合＞</p>		

③ 路上駐輪場の設置可能性

概 要	<p>➤ 自転車利用者が多く利用する駅や商業施設周辺の違法駐輪対策として、一部歩道空間を活用した“路上駐輪場の設置可能性”について検討するもの。</p>
背 景	<p>➤ 北上尾駅東口の商業施設（PAPA上尾ショッピングアベニュー）前の歩道上において、店舗利用者等の乱雑な自転車の駐輪を解消し、歩道環境を改善する。</p>
取 組	<p>➤ 商業施設前面道路において、自転車駐輪スペースを設置する社会実験を行った。</p>
時 期	<p>➤ 平成27年（2015年）1月28日から平成28（2016年）年3月25日まで（約1年2か月間）</p>
方 法	<p>➤ 商業施設管理事業者や、上尾警察署などと協議を行った上で、歩道の一部の区間において、歩行空間を確保しつつ整列駐輪を誘導するよう、仮設テープで斜めに路面標示することで仮設の自転車駐輪スペースを設置し、合わせて案内看板の掲示と実施期間中の駐輪台数を計測した。</p>
結 果	<p>➤ 社会実験の結果、無秩序な自転車の歩道内駐輪は大幅に改善し、視覚障害者誘導用ブロックが塞がれることがなくなるなど、歩道環境が改善された一方で、北上尾駅利用者等による放置自転車が増加するなどの課題もあった。</p> <p>➤ なお、本社会実験の結果等を踏まえ、商業施設管理事業者と協議を重ね、商業施設敷地内において自転車駐輪スペースの増設や自転車利用者の誘導を強化することとした。</p>

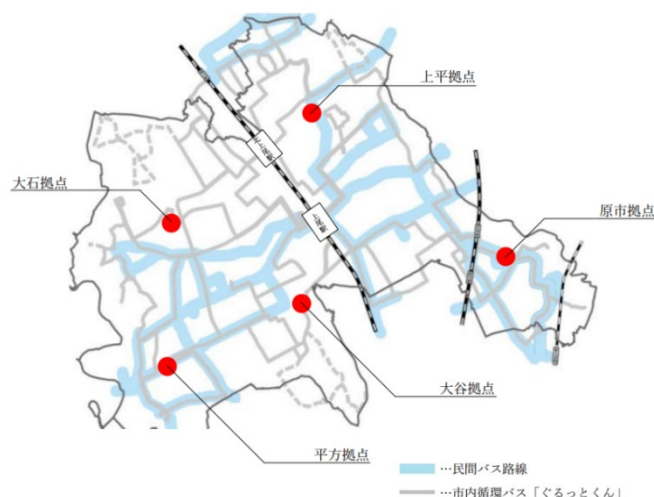
■社会実験の実施状況



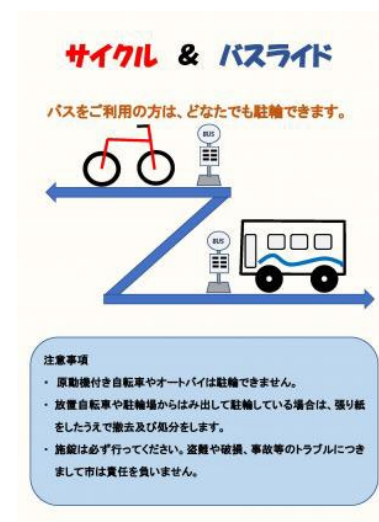
④ 公共交通との連携

概 要	<p>➤ 市民の移動手段の選択肢を増やすとともに、クルマから自転車および路線バスへの転換による市中心部の渋滞緩和、環境負荷の軽減、自転車とバスの相互利用促進を図るため、サイクル&バスライド⁴を推進するもの。</p>
背 景	<p>➤ コンパクトなまちづくりの推進に向けて、自転車利用者と市内循環バス“ぐるっとくん”や民間バス事業者の連携強化を図る。</p>
取 組	<p>➤ 『上尾市都市計画マスタープラン2020』において、市内5か所の支所周辺を“バスライド整備エリア”として位置付け、各支所の駐輪場内に、サイクル&バスライド利用者用駐輪スペースを設置した。</p>
時 期	<p>➤ 令和5年（2023年）から</p>
方 法	<p>➤ 各支所内の既存駐輪スペースにサイクル&バスライド利用者に向けた案内看板を設置するとともに、市ホームページ等による周知を行った。</p>
結 果	<p>➤ 今後バス利用者の自転車利用状況について確認するとともに、さらなる展開の必要性や課題等について検証する。</p>

■サイクル&バスライドの試行状況



<設置場所位置図>



<駐輪スペース掲示の案内看板>

⁴ サイクル&バスライド：自宅等から自転車でバス停付近の駐輪場まで行き、そこからバスに乗り換えて目的地へ向かう取組み。

(2) 自転車マナーが良く安心・安全なまち

① 自転車マナーアップ教室の開催

概 要	➤ 小中学生を対象として、安全な自転車利用に向けた走行指導や講習を行うもの。
背 景	➤ 放課後や通学に自転車を利用する小中学生に向けて、自転車を安全に利用する技能指導に加えて、将来を担う若い学生にマナーアップへの意識醸成を行う。
取 組	➤ 市内の小中学校において、自転車に乗る時のルールや、車道及び歩道での自転車の乗り方、交差点の通過方法、Ｔ字路上でのブレーキ操作等の走行指導を行ったほか、安全な自転車利用の意識を高めるために、学生に自転車安全標語の募集を行い、選出した標語の横断幕を作成して学校のフェンスに掲示を行った。
時 期	➤ 平成 25 年（2013 年）から平成 29 年（2017 年）
方 法	➤ 市民団体「ぐるサイクラブ」 ⁵ による自転車の走行指導や安全利用講座を開催した。
結 果	➤ 小中学生への自転車ルールの認識や、マナー意識向上が図られ、将来にわたる安全な自転車利用に資する取組みとなった。

■自転車マナーアップ教室



<走行指導>



<自転車安全標語>

⁵ ぐるサイクラブ：上尾・アブセック（中小企業の経営支援、地域の課題解決を行う企業OB人材組織）会員のうち、自転車愛好家によって平成 22 年に結成された団体。

② 自転車運転免許取得講習会の実施

概 要	<p>➤ 高齢者を対象として、自転車の安全な運転技能や交通ルールを習得し、講習会の受講後に実施する試験の合格者に「自転車運転免許証⁶」を交付するもの。</p>
背 景	<p>➤ 高齢者による自転車関連事故が多数発生し、高齢者への交通安全対策が課題となっている中、高齢者に安全な自転車利用に関する技術や知識を習得してもらうことで、交通事故のリスクを減らすことにつなげるとともに、免許取得者には、模擬運転者となって、自転車の安全利用に対する地域への浸透を期待する。</p>
取 組	<p>➤ 自転車に関する法令や、正しい利用方法に関する座学講習と、学科及び実技試験を実施し、合格者には上尾警察署から「自転車運転免許証」の交付を行った。</p>
時 期	<p>➤ 平成 25 年（2013 年）から平成 29 年（2017 年）</p>
方 法	<p>➤ 市民団体「ぐるサイクラブ」と協働により、上尾警察署の協力を得て実施した。</p>
結 果	<p>➤ 市民団体と上尾警察署にて役割を分担した体系的な交通ルール・マナー教育が実施でき、高齢者の安全な自転車資料に資する取組みとなった。</p>

■ 高齢者自転車運転免許取得講習会



<座学講習>



<実技試験>

⁶ 自転車運転免許証：埼玉県警察による自転車の交通安全に関する独自の取組みであり、自転車の安全な乗り方を指導し、基本的な交通ルールを体得させて、試験合格者に交付するもの。現在は小学生のみに交付を行い、高齢者への交付は行っていない。

③ 自転車の乗り方・楽しみ方講座の開催

概 要	<p>➤ 中高年層の自転車利用を広めるため、自転車の乗り方・楽しみ方講座を実施するもの。</p>
背 景	<p>➤ 自転車の安全教育の受講機会が少ない中高年層に向けて、ルールやマナーの講座や、自転車での健康づくりに関する講座を受講することで、移動手段としてだけでなく、自転車利用の効果を含めて、自転車の利用促進につなげる。</p>
取 組	<p>➤ ルール・マナーの講座として、自転車事故が起きやすい状況や事故による責任、正しい自転車の乗り方について指導を行った。</p> <p>➤ また、健康づくりに関する講座として、上尾中央総合病院の理学療法士を講師として招き、自転車のトレーニング効果や注意点等について紹介した。</p>
時 期	<p>➤ 平成 25 年（2013 年）から平成 29 年（2017 年）</p>
方 法	<p>➤ 市民団体「ぐるサイクラブ」によるルール・マナーの講座と、上尾中央総合病院の理学療法士による健康づくりに関する講座を実施した。</p>
結 果	<p>➤ 安全教育等の実施に加えて、医学的見地からの説明により、中高年層への安全な自転車利用や、健康面での自転車利用促進につながる取組みとなった。</p>

■ 中高年のための自転車の乗り方・楽しみ方講座

回 覧

平成 28 年度 上尾市自転車のまちづくり推進事業
自転車のまちづくり市民協働事業
主 催：上尾・アプセック ぐるサイクラブ
原市 2 区 上尾市
後 援：プリヂストンサイクル株式会社 上尾商工会議所

中高年のための自転車の乗り方・楽しみ方講座

【自転車のまち「あけお」ステップアップ作戦～パート 6】

中高年の皆様が安全に自転車に乗るための、また、自転車での健康づくりのための講座です。自転車を楽しく乗るためにご参加ください。
今人気の講座です。お早目にお申し込みください。

開 催 日 時：平成 28 年 11 月 6 日（日）午前 9 時～11 時
場 所：原市 2 区集会所
参 加 者：原市 2 区民
定 員：30 名（先着順）




＜左：講座開催案内、右上（下）：講座写真＞

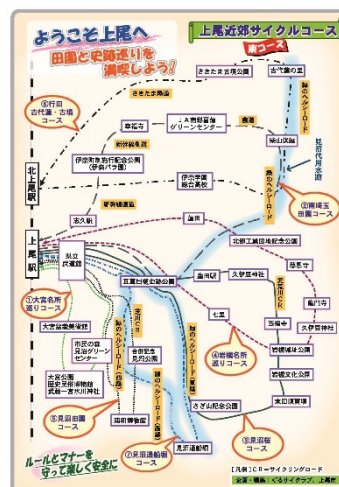
(3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち

① サイクルマップの作成

概 要	<p>➤ 寺社仏閣や公園など、市内の見どころスポットを安全・安心に見て回ることができるルートを選定した「上尾サイクルマップ」や、上尾市近郊を巡ることができる「上尾近郊サイクルコースマップ」を作成し、市内外の自転車利用者等へ周知するもの。</p>
背 景	<p>➤ 地域資源を活用したサイクルマップの作成により「自転車のまち“あげお”」のPRを行い、市内外サイクリストの自転車周遊を促進する。</p>
取 組	<p>➤ 市民団体「ぐるサイクラブ」が、サイクルコースを選定し、市内の見どころスポットを紹介するマップを作成した。</p>
時 期	<p>➤ 平成 23 年（2011 年）から平成 29 年（2017 年）</p>
方 法	<p>➤ 市民団体「ぐるサイクラブ」との協働により、平成 23 年度に「上尾サイクルマップ（平成 29 年度に改定）」を、平成 27 年度「上尾近郊サイクルコースマップ」を作成し、市内の公共施設や自転車店などで配布した。</p>
結 果	<p>➤ 市内公共施設や自転車店などで配布を行ったことで多くの市民に広まったことや、市民がつくったサイクルマップとして新聞記事に掲載されたことで、「自転車のまち“あげお”」というイメージの浸透に貢献した。</p>



<上尾サイクルマップ>



<上尾近郊サイクルコースマップ>

② サイクルイベントの開催

概 要	<p>➤ 産官学の協働により、市内サイクルイベント「スマートサイクルフェスタ」を開催し、自転車の魅力発信を行ったもの。</p>
背 景	<p>➤ 市の地域資源や自転車の魅力に触れる機会を創出することで「自転車のまち“あげお”」のPR及び定着を図る。</p>
取 組	<p>➤ 市内の各地名所を巡るスタンプラリーや、スポーツバイクの体験試乗会、小児向けのストライダー（ランニングバイク）体験、元オリンピックの選手と一緒にサイクリングロードを走るロングラン、ステージイベントなど、多彩なプログラムを実施した。</p>
時 期	<p>➤ 平成 25 年（2013 年）から平成 28 年（2016 年）</p>
方 法	<p>➤ ブリヂストンサイクル株式会社や、聖学院大学と実行委員会を組織し、産学官の協働により運営を行った。</p>
結 果	<p>➤ 自転車の魅力発信を積極的に行ったことで、「自転車のまち“あげお”」のPRに寄与したと考えられる。</p> <p>➤ 一方で、市が主導する事業として、財政的な負担も考慮しつつ、これまでの実績と効果等により、イベントの役割は一定程度果たされたことから、現在は実施していない。</p>

各回の会場および参加人数

	開催年	会場	参加人数
第1回	平成 25 年（2013 年）	上尾丸山公園	2, 500 人
第2回	平成 26 年（2014 年）	上尾丸山公園	2, 700 人
第3回	平成 27 年（2015 年）	上尾丸山公園	3, 000 人
第4回	平成 28 年（2015 年）	アリオ上尾	3, 500 人



<スタンプラリー>



<ストライダー（ランニングバイク）体験>

③ 健康モニターの実施

概 要	➤ 自転車と健康の相関関係を指標データにより客観的に検証し、効果を明らかにすることで、自転車利用による市民の健康増進を図るもの。
背 景	➤ 「健康づくり」の観点から自転車利用の促進を図るため、具体的効果や因果の検証を行う。
取 組	➤ 市民や企業から参加者を募集し、ブリヂストンサイクル株式会社から貸与を受けたサイクルメーターにより走行データを計測したほか、上尾中央総合病院の協力により、身体測定や血液検査を行い、指標データを収集した。
時 期	➤ 平成 25 年（2013 年）から平成 26 年（2014 年）
方 法	➤ ブリヂストンサイクル株式会社と上尾中央総合病院と協力して実施するとともに、市民団体「ぐるサイクラブ」との協働により実施。
結 果	➤ 半年間の検証の結果、体重や腹囲、中性脂肪といった各種数値の改善がみられた。 ➤ また、参加者の多くから「体を動かすことが精神面での良い影響を感じる」という意見がみられたことから、自転車利用が身体的かつ精神的な健康増進に対して効果があると実証できた。

【身体測定結果】

※表中の▲はマイナス

	平均値	最大減少値
体重(kg)	▲1.0	▲1.9
体脂肪率(%)	1.0	▲1.7
腹囲(cm)	▲1.7	▲11.0
BMI	▲0.4	▲2.1

[n=22(体重)、21(体脂肪率)、20(腹囲、BMI)]

各種数値の改善が見られ、腹囲については15名の方が減少もしくは維持しました

【血液検査結果】

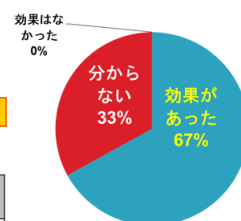
(上尾中央総合病院健康診断結果)

モニター前に異常高値があった方のうち、モニター後に正常値に戻った方の割合

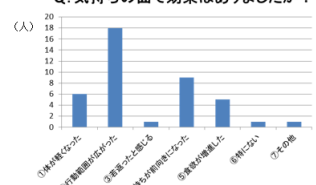
項目	正常値 回復割合	人数 [前]異常 [後]改善	実施後-実施前 平均増減値
GOT	—	0 0	▲1.7
GPT	0%	1 0	▲1.0
γ-GDP	16%	6 1	▲5.2
中性脂肪	50%	4 2	▲22.5
HDL	50%	4 2	▲8.7
血糖値	33%	3 1	▲13.5
HbA1c	0%	3 0	▲0.7

中性脂肪減少に自転車利用が寄与している可能性があります

アンケート結果(健康増進への効果)



Q: 気持ちの面で効果はありましたか？



【その他ご意見】

- ・走行の機会を増やすことができた
- ・メーターをつけて走ること、目標設定や自己管理ができた

3分の2の方が健康増進への効果を実感されています
精神面での良い影響を感じる方が多くいらっしゃいました。

出典：第19回上尾市街づくり推進会議資料

3 施策の取組状況と評価

3-2 目標指標の状況

① 自転車交通分担率

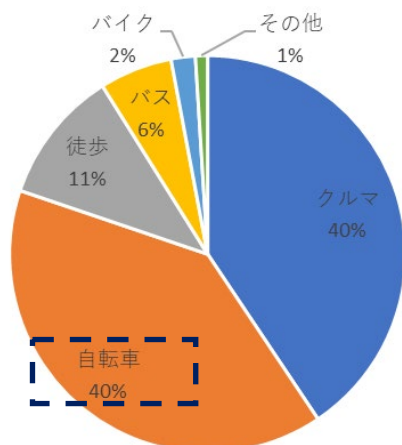
- 令和5年市民アンケート調査結果では、市内で主に使う交通手段として“自転車”と回答した割合は34%であり、平成25年市民アンケート調査結果から6%減少した。
- 令和5年市民アンケート調査の回答を年齢別に分析した結果、若年層世代（16～29歳）では“自転車”の割合が14%増加（42%→56%）したが、中年層以上の世代（50～75歳以上）では16%減少（中年層以上の世代全体で46%→30%）した。
- 状況としては、自転車の利用目的の多くが買い物や通勤・通学などといった日常的な移動手段であり、特に若年層世代では、様々なモビリティの普及が進む中、手軽に使用できる自転車がより多く選択されている一方で、中年層以上の世代では、自転車の使用頻度が週5日以上と回答した割合についても減少していることから、日常的な移動手段に自転車が選ばれていないことが考えられる。
- なお、埼玉県における「自転車の日常的な利用率（令和3年時点）」が約26%となっていることから、本市の自転車交通分担率は依然として高い水準となっている。

目標指標	平成25年 市民アンケート調査 (基準値/目標値)	令和5年 市民アンケート調査 (現状値)	基準値からの 増減	評価
自転車交通分担率	40%/50%	34%	-6%	未達成

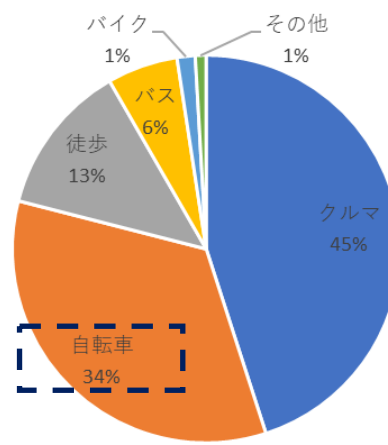
〈市民アンケート調査結果の比較〉

・市内で主に使う交通手段

平成25年（2013年）



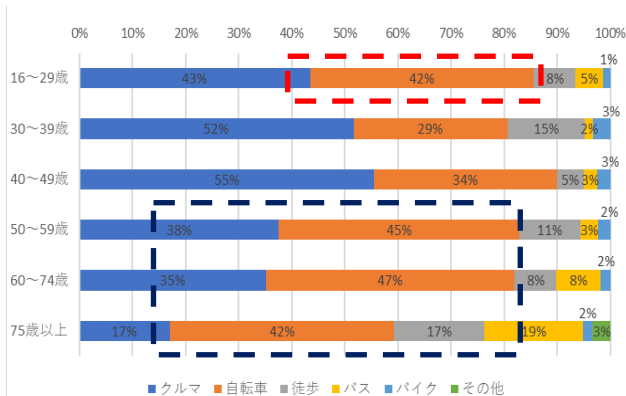
令和5年（2023年）



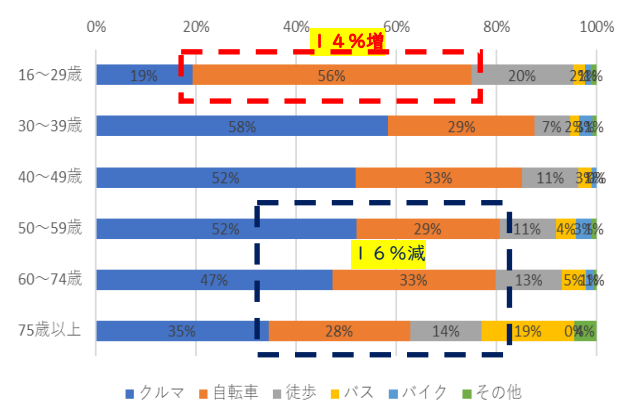
3 施策の取組状況と評価

・市内で主に使う交通手段（年齢層別）

平成 25 年（2013 年）

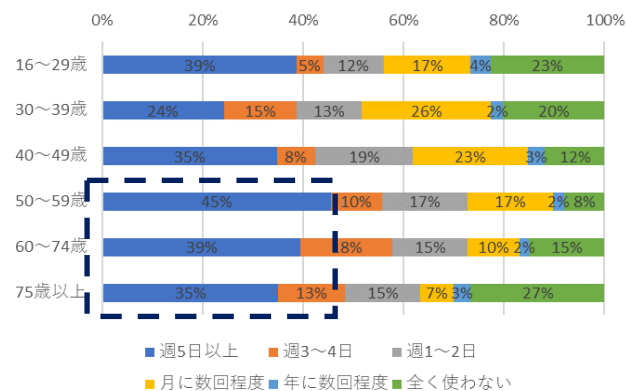


令和 5 年（2023 年）

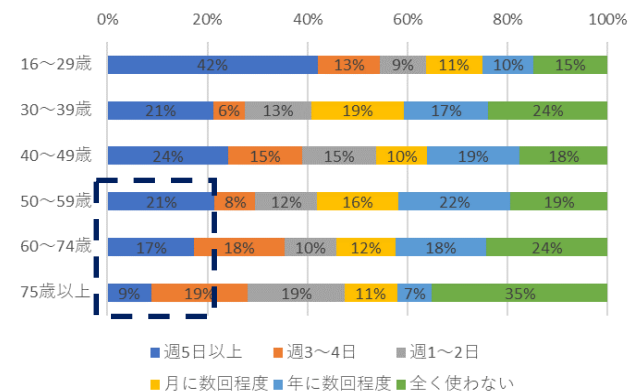


・自転車の使用頻度（年齢層別）

平成 25 年（2013 年）



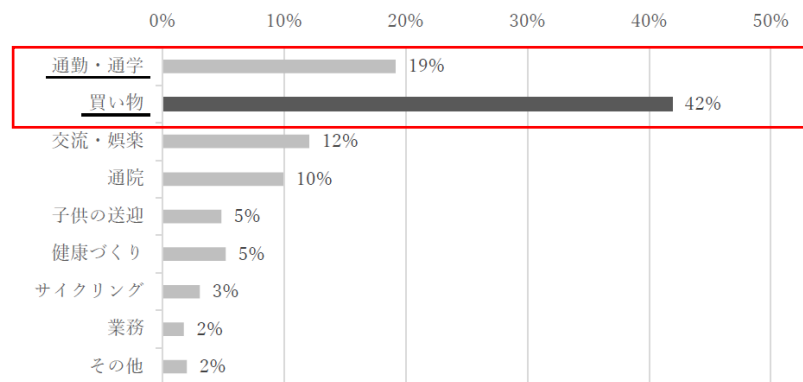
令和 5 年（2023 年）



〈市民アンケート調査結果抜粋〉

■問7 自転車の利用目的

- ・ 自転車の利用目的は、買い物や通勤・通学などの日常的な利用に多く使われている。



N=845

自転車の利用目的

3 施策の取組状況と評価

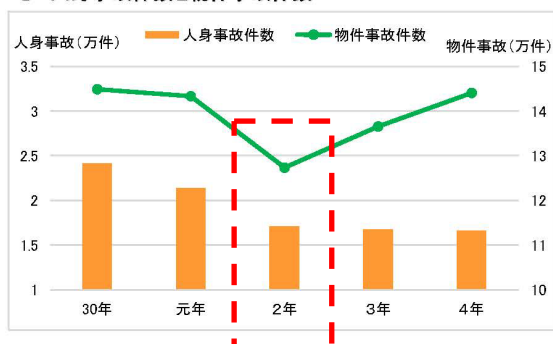
② 自転車事故件数

- 自転車事故件数は令和4年（2022年）時点（埼玉県警察公表最新値）で162件となっており、目標値である230件（平成23年（2011年）基準値460件）を下回った。
- 埼玉県警察が公表する「令和4年中の交通事故の特徴」を確認すると、死傷者の有無に関わらず全体の人身事故や物損事故が減少しており、また自転車の交通事故としても同様の状況であり、特に令和2年（2020年）を境に減少幅が大きくなっていることが確認できた。
- また、埼玉県警察が公表する資料から「本市の状態別交通事故死傷者数」の推移を確認すると、死傷者数の総数も減少傾向にあることから、総合的な交通施策の結果に加えて、社会情勢の変化等についても要因であると考えられる。

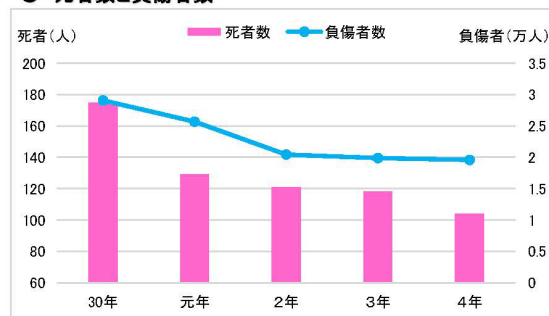
目標指標	平成23年（2011年） 「交通事故統計資料 HAND BOOK」 （基準値／目標値）	令和4年（2020年） 「交通事故統計資料 HAND BOOK」 （現状値）	基準値からの 増減	評価
自転車事故件数	460件／230件	162件	-298件	達成

〈交通事故件数の推移（全体）〉

● 人身事故件数と物件事故件数



● 死者数と負傷者数

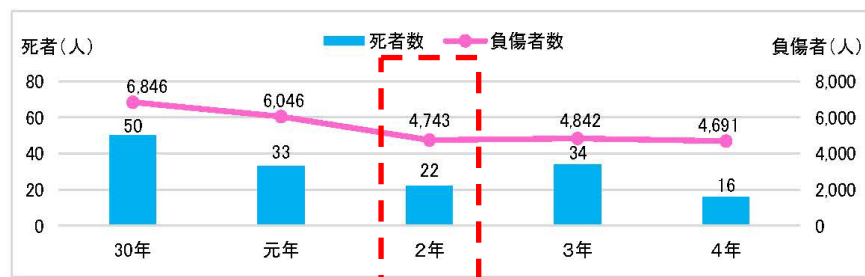


	30年	元年	2年	3年	4年
人身事故件数	24.123	21.359	17.115	16.707	16.576
死者数	175	129	121	118	104
負傷者数	29.094	25.704	20.443	19.877	19.596
物件事故件数	144.880	143.297	127.342	136.559	144.039

出典：埼玉県警察「交通安全のために～令和4年中の交通事故の特徴～」

〈交通事故件数の推移（自転車）〉

● 死傷者の年別推移



出典：埼玉県警察「交通安全のために～令和4年中の交通事故の特徴～」

〈本市の状態別交通事故死傷者数推移※〉

	総数	歩行者	自転車	原付車	自二車	自動車	その他
H23年 (2011年)	1,458	121	460	106	70	698	3
H24年 (2012年)	1,397	139	416	94	81	666	1
H25年 (2013年)	1,371	114	452	90	65	650	0
H26年 (2014年)	1,206	130	385	70	62	559	0
H27年 (2015年)	1,244	106	384	80	59	615	0
H28年 (2016年)	1,127	92	335	66	53	581	0
H29年 (2017年)	1,058	96	360	54	53	494	1
H30年 (2018年)	949	101	316	49	33	450	0
R元年 (2019年)	812	75	264	34	29	410	0
R2年 (2020年)	738	81	242	32	41	342	0
R3年 (2021年)	643	60	208	16	32	325	2
R4年 (2022年)	564	66	162	19	46	271	0

※埼玉県警察「交通事故統計資料 HAND BOOK」より作成

③ 元気サイクル指数（自転車利用の満足度）

- 令和5年市民アンケート調査結果では、元気サイクル指数は2.69（最高値5.00）であり、目標値3.25に対して0.56下回ったが、平成25年市民アンケート調査における基準値2.35に対して0.34増加した。
- 自転車利用の満足度に関する調査項目別に確認すると、「自転車の快適性」の満足度がその他の項目と比較して高く、自転車レーン整備の推進など、自転車通行箇所を明確化し、走行空間の確保に係る施策の効果が一定程度あったと考えられる。
- 一方で、平成25年市民アンケート調査時と同様に「自転車利用のマナー」の満足度がその他の項目と比較して低く、自転車利用者の意識の改善が引き続き課題である。
- なお、本目標指標の推移については、後述する「目標・ビジョンの評価」の参考とする。

目標指標	平成25年 市民アンケート調査 (基準値/目標値)	令和5年 市民アンケート調査 (現状値)	基準値からの 増減	評価
元気サイクル指数	2.35/3.25	2.69	+0.34	未達成

〈市民アンケート調査結果の比較〉

自転車利用の満足度に関する調査項目	平成25年 (2013年)	令和5年 (2023年)	変化率
・ 自転車利用の快適性	2.63	2.88	+9%
・ 自転車利用の安全性	2.34	2.73	+16%
・ 自転車利用のマナー	2.11	2.40	+14%
・ 自転車利用の情報提供	2.34	2.68	+15%
・ 上尾市らしい自転車のまちとしての取組み	2.34	2.75	+17%
元気サイクル指数（平均）	2.35	2.69	+14%

3 施策の取組状況と評価

3-3 目標・ビジョンの評価

(1) 自転車が快適に利用できるまち

- 自転車レーン整備としては、上尾市自転車ネットワーク計画に基づき、市内幹線道路において着実に進捗し、国道や県道とも連携したネットワークの構築が進められており、自転車の通行状況としても、自転車の歩道内走行が減少し車道への誘導が図られていることが確認できた。
- また、路上駐輪場設置の社会実験や、公共交通との連携などの取組みも実施し、公共空間を活用した自転車駐輪方策についても検討が進められている。
- その上で、計画の目標指標である「元気サイクル指数」における“自転車利用の快適性”や“自転車利用の安全性”の満足度は向上していることから、自転車の走行環境整備等は、“自転車が快適に利用できるまち”の実現に向けて、効果があったものと評価できる。
- 一方、計画期間内における自転車の利用状況は、計画の目標指標である「自転車交通分担率」をみると、前述したとおり特に中年層以上の世代で顕著に減少しており、身近な移動手段としての日常的な自転車の利用促進については課題がある。
- 従って、今後の自転車施策の方向性としては、自転車走行環境の整備・改善として、引き続き自転車の通行箇所を明確化し、国道や県道、市道の区別なく連続したネットワークを構築するための自転車レーン整備を進めていくことに加えて、その整備効果の見える化（自転車レーンの走行安全性の啓発や身近な施設等への自転車走行を誘導する推奨ルート等）についても検討していく必要がある。

〈市民アンケート調査結果の比較（抜粋）〉

自転車利用の満足度に関する調査項目	平成 25 年 (2013 年)	令和 5 年 (2023 年)	変化率
・ 自転車利用の快適性	2.63	2.88	+9%
・ 自転車利用の安全性	2.34	2.73	+16%

(2) 自転車マナーが良く安心・安全なまち

- 自転車マナーアップ教室の開催や自転車運転免許取得講習会の実施、自転車の乗り方・楽しみ方講座の開催など、特にこれから自転車に乗り始める子どもや、これまで自転車の安全教育を受ける機会が少なかった中・高年層世代を対象とした、自転車の安全な利用に向けた取組みが行われてきた。
- また、計画の目標指標である「元気サイクル指数」における“自転車利用のマナー”の満足度は向上していることから、自転車の安全教育等は“自転車マナーが良く安心・安全なまち”の実現に向けて、効果があったものと評価できる。
- 一方、令和5年市民アンケート調査結果においては、自転車利用のマナーに関する意見が多く寄せられており、自転車利用のマナーの満足度は向上しているものの、依然として低く推移している状況である。
- 加えて、自転車の交通ルールを取り巻く状況として、平成27年（2015年）7月から自転車運転者講習制度⁷が開始されたこと、令和4年（2022年）11月に自転車安全利用五則⁸が改定され、令和5年（2023年）4月から全ての自転車利用者に対してヘルメットの着用が努力義務化されたことや、令和6年（2024年）3月には自転車利用者へ対する交通違反時の反則制度の規定（軽微な違反に対して反則金を科すいわゆる青切符）を盛り込んだ道路交通法の改正案が閣議決定され、およそ2年後の施行に向けた法改正手続きが進められていることなど、安心・安全な自転車利用を促進するための交通施策は、近年目まぐるしく変化している。
- 従って、今後の自転車施策の方向性としては、自転車の安全な利用についての交通ルール順守に向けた周知徹底が引き続き課題であることを念頭に、新たな交通ルールの施行と連動した取組みや、交通管理者（警察）や地域等との連携による取組みについても検討していく必要がある。

〈市民アンケート調査結果の比較（抜粋）〉

自転車利用の満足度に関する調査項目	平成25年 (2013年)	令和5年 (2023年)	変化率
・ 自転車利用のマナー	2.11	2.40	+14%

⁷ 自転車運転者講習制度：自転車の交通ルール遵守を徹底するため、自転車の運転に関し一定の違反行為（信号無視等の危険行為）を3年以内に2回以上反復して行った者に対し、都道府県公安委員会が講習の受講を命ずるもの。受講命令に従わなかった場合、5万円以下の罰金が科される。

⁸ 自転車安全利用五則：自転車利用における基本的な交通ルール。「①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認③夜間はライトを点灯④飲酒運転は禁止⑤ヘルメットを着用」

(3) 上尾市＝自転車とイメージされるまち

- サイクルマップの作成やサイクリイベントの開催など、本市の地域資源とともに自転車の魅力をPRする取組みにより、本市の自転車のまちとしての認知度向上が図られている。
- また、健康モニターとして自転車による身体面・精神面への影響など、移動手段以外の自転車の効果検証を行ってきた。
- その上で、計画の目標指標である「元気サイクル指数」における“自転車利用の情報提供”や“上尾市らしい自転車のまちとしての取組み”の満足度は向上していることから、本市の自転車の情報発信等は“上尾市＝自転車とイメージされるまち”の実現に向けて、効果があったものと評価できる。
- 一方、サイクリイベント等の自転車のまちのPRに向けた取組みは、現在は行われておらず実行主体や予算面等での課題がある。
- また、本市には東西の地域にサイクリングロードが整備されており、特に西部の荒川沿いに位置する上尾サイクリングロードは、今後、上尾市平方地区堤防整備事業⁹により創出される公共空間の利活用が期待でき、近隣の公園や店舗等も含めた重要な地域資源として、自転車活用による新たな賑わいの潜在性がある。
- 従って、今後の自転車施策の方向性としては、本市のサイクリングロードを起点とする賑わい創出の可能性を検証するとともに、国や県をはじめ、周辺自治体との連携や民間活力の活用も含めた持続可能な取組みの実施方策を検討していく必要がある。

〈市民アンケート調査結果の比較（抜粋）〉

自転車利用の満足度に関する調査項目	平成 25 年 (2013 年)	令和 5 年 (2023 年)	変化率
・ 自転車利用の情報提供	2.34	2.68	+15%
・ 上尾市らしい自転車のまちとしての取組み	2.34	2.75	+17%

⁹ 上尾市平方地区堤防整備事業：令和元年東日本台風において浸水被害のあった上尾市平方地区において、無堤防部の解消により再度災害を防止し、流域の治水安全度の向上を図るための堤防整備事業。事業主体は国（国土交通省関東地方整備局荒川上流河川事務所）。

4 今後の自転車施策の方向性

4-1 自転車を取り巻く国及び県の動向

(1) 国の動向

- 自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする『自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）』を平成 28 年（2016 年）12 月に公布。
- その後、『自転車の活用の推進に関する業務の基本方針について』が閣議決定（平成 29 年 3 月）され、国土交通省（道路局）に「自転車活用推進本部」を設置することとし、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の基本計画である『自転車活用推進計画』を平成 30 年（2018 年）6 月に策定。
- 現在、2 期計画となる『第 2 次自転車活用推進計画』を令和 3 年（2021 年）5 月に策定し、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、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の活用の推進を一層図るとともに、地方公共団体（都道府県や市町村）に対して、地域の実情に応じた自転車施策の実施について努めるよう求めているところ。

〈自転車活用推進法の概要〉

基本理念

- 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- 国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- 公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携**等に努める
- 国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

出典：国土交通省 HP「自転車活用推進法の概要」

〈第2次自転車活用推進計画の概要〉

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論

※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて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

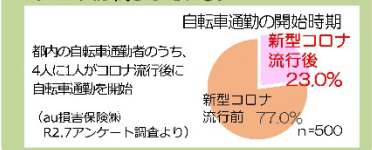
長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度まで

(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・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
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. 地域の駐輪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. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

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。

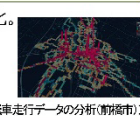
- ・計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
- ・計画に基づく取組の実施のフォロー（整備事例の効果分析）等

- 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、将来に渡る使い分け等に留意しガイドラインも見直し）



- 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



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. 自転車を利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

- 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



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

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。

- ・商業施設（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
- ・サイクリング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。（ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）



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・普及の促進【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の推進や指導・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・施策実施の促進（再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（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】

- 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・普及を促進。

- 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。



- 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

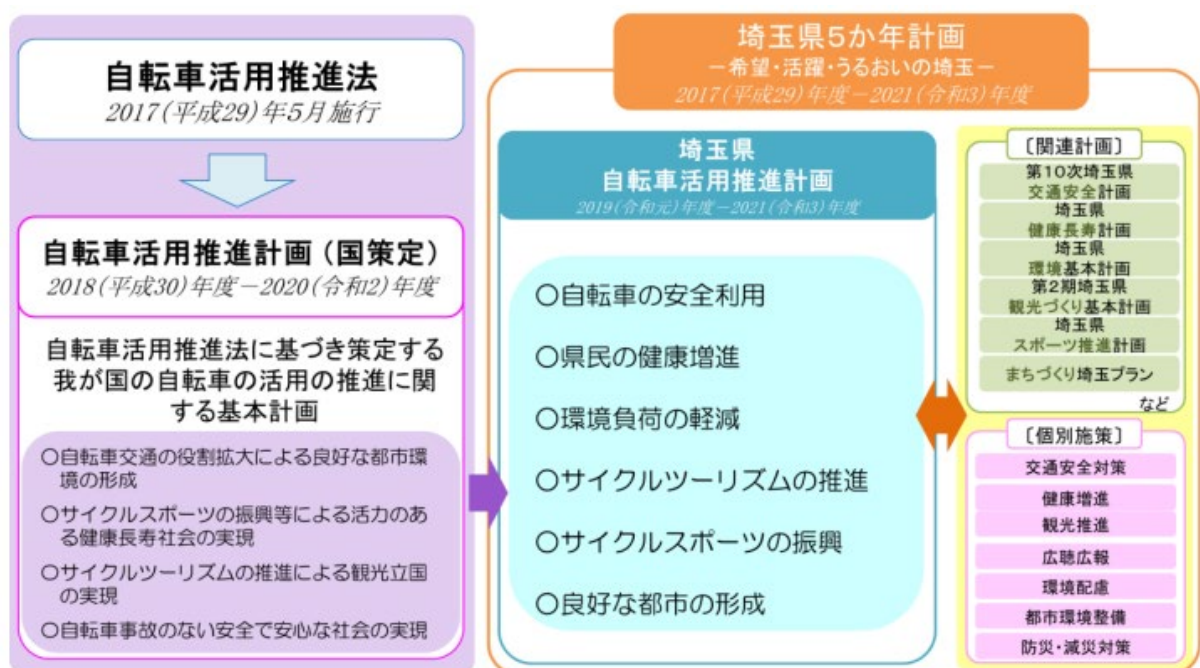
出典：国土交通省 HP「第2次自転車活用推進計画の概要」

4 今後の自転車施策の方向性

(2) 埼玉県動向

- 埼玉県では『自転車活用推進法』に基づき、令和2年(2020年)3月に「埼玉県自転車活用推進計画」を策定し、自転車の安心・安全な利活用による環境負荷の軽減、多様な交通手段の確保、県民の健康増進等に係る施策を展開。
- 国による『第2次自転車活用推進計画』の策定を受け、令和4年(2022年)7月に「第2次埼玉県自転車活用推進計画」を策定し、さらに地域の実情に応じた自転車施策を推進している。

〈第2次埼玉県自転車活用推進計画の位置付け〉



出典：埼玉県 HP「第2次埼玉県自転車活用推進計画」概要資料より抜粋

4 今後の自転車施策の方向性

〈第2次埼玉県自転車活用推進計画の概要〉

🍃 計画の期間

令和4年度(2022年度)から令和8年度(2026年度)まで

🍃 将来像と基本目標

(1) 将来像

県民や本県を訪れる人誰もが手軽に自転車を活用できる埼玉

(2) 基本目標

- 1) 安心・安全な自転車活用による健康長寿埼玉の実現
- 2) サイクルツーリズムの推進による観光立県埼玉の実現
- 3) 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

🍃 主な施策と取組

健康で環境に優しい自転車の活用や自転車の安全利用の促進

- 自転車安全利用五則を活用した交通ルールの周知
- 自転車損害保険等への加入促進
- 多様なサイクルスポーツの普及促進・安全利用
- マイカー通勤から自転車通勤への転換の推奨

自転車に関する大会等の開催やサイクルツーリズムの促進

- 秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会の開催
- 自転車みどころスポットを巡るルートの連携強化・広報
- 自転車活用による県内観光の発掘やPR

自転車通行空間等の計画的な整備の推進

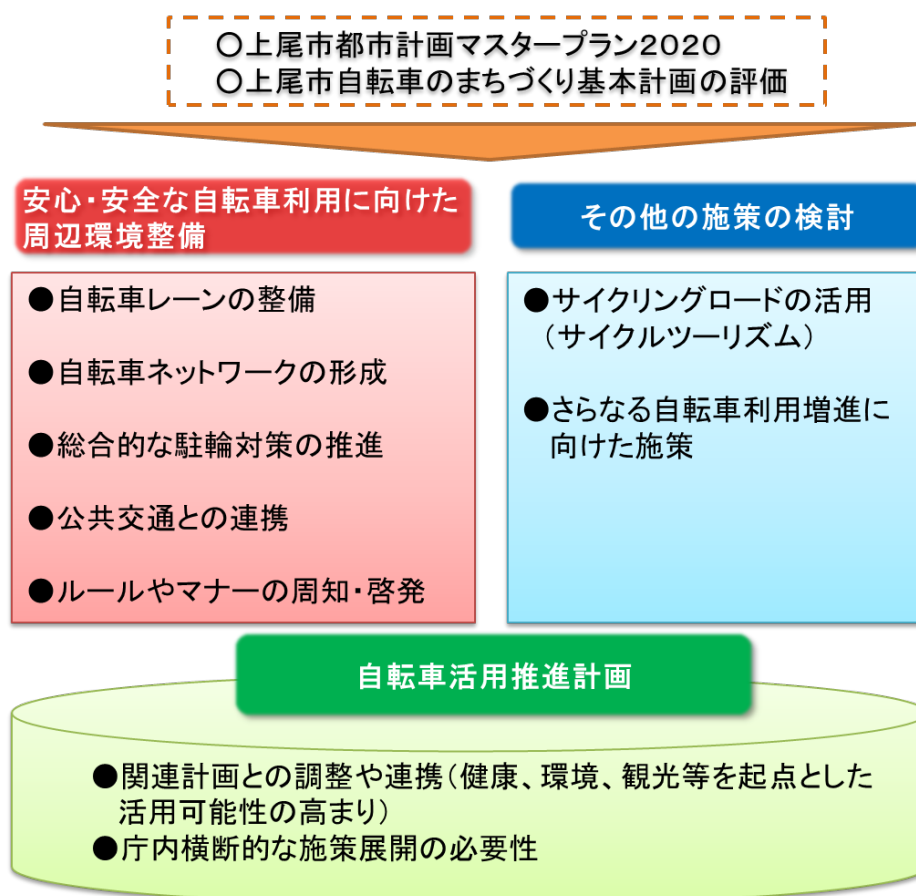
- 埼玉版スーパー・シティプロジェクトの推進
- ICT技術を活用した自転車利用（シェアサイクル等）の促進
- 自転車通行空間の整備の推進

4 今後の自転車施策の方向性

4-3 今後の自転車施策の方向性

- 本市ではこれまで、国や県の動向に先駆け、都市特性を生かしたまちづくりへの自転車の活用を念頭に、各種施策を実施してきたところ。
- 本計画の計画期間としては、令和5年度が最終年度となるが、今後は本市の都市計画マスタープランにおける“公共交通の補完”となる身近な移動手段との位置付けや本計画の評価を踏まえ、注力すべき施策について検討する。
- その際、令和5年市民アンケート調査結果などから、本市の自転車に対する需要や課題の変化を的確に捉えて、さらに必要な施策のあり方について検討する。

〈今後の自転車施策の方向性のイメージ〉



4 今後の自転車施策の方向性

(1) 安心・安全な自転車利用に向けた周辺環境整備

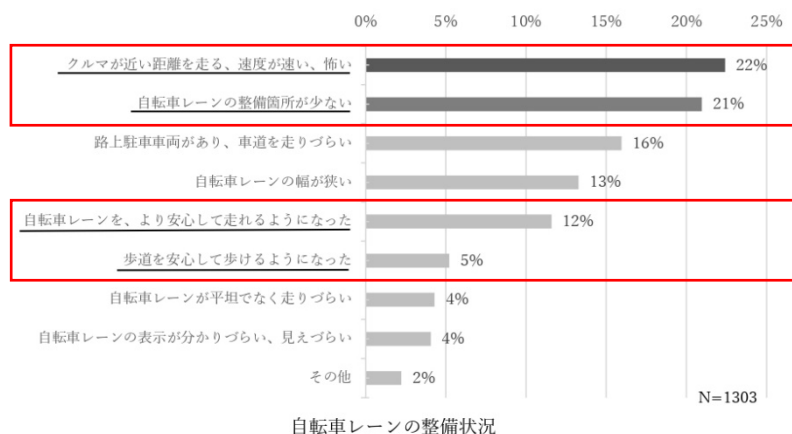
① 自転車走行環境の整備・改善

- 歩行者や自転車それぞれが安心・安全に利用できる道路環境を創出するため、自転車の通行箇所を明確化する自転車レーンの整備を引き続き推進する。
- その際、道路ごとの特性と総合的なネットワークの形成の観点から、上尾市自転車ネットワーク計画の整備選定路線や、都市計画道路などの幹線道路で囲まれた区域内を優先的に整備するとともに、今後新たに整備する幹線道路においては、自転車走行環境の改善の契機として捉え、積極的に自転車レーンの設置について検討する。
- また、自転車レーンの整備効果を周知するための方策について検討する。

〈市民アンケート調査結果抜粋〉

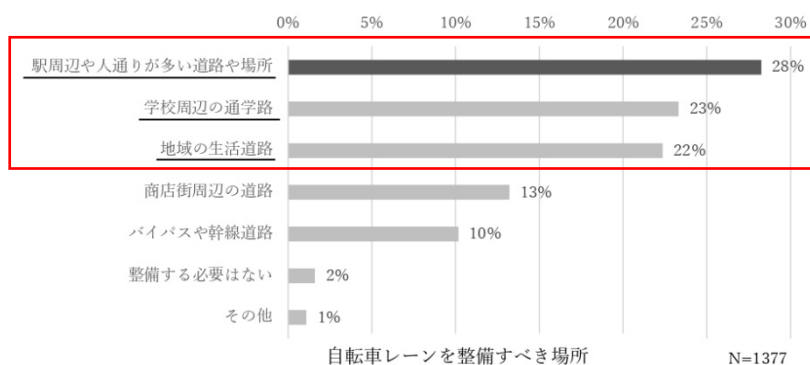
■問10 自転車レーンの整備状況

- ・ 自転車の走行時に危険を感じる方や、整備状況に満足していない方が多い。
- ・ 一方で、自転車レーンの整備により、自転車や歩行者が安心して通行できるようになったとの回答も一定数得られた。

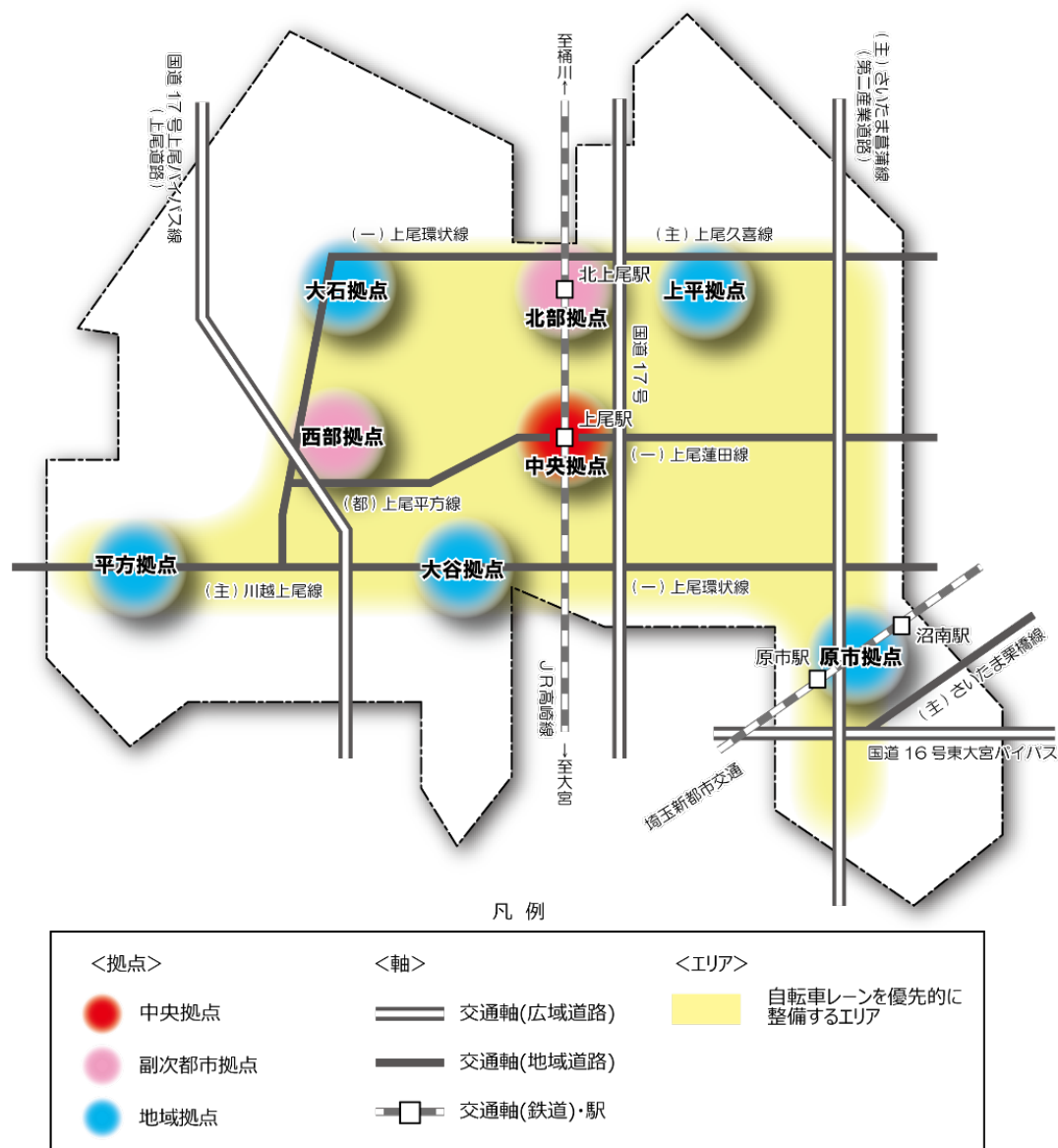


■問11 自転車レーンを整備すべき場所

- ・ 駅周辺や人通りが多い道路や場所のほか、学校周辺の通学路や地域の生活道路に、自転車レーンを整備すべきと思う意見が多い。



〈自転車レーン整備優先エリア〉

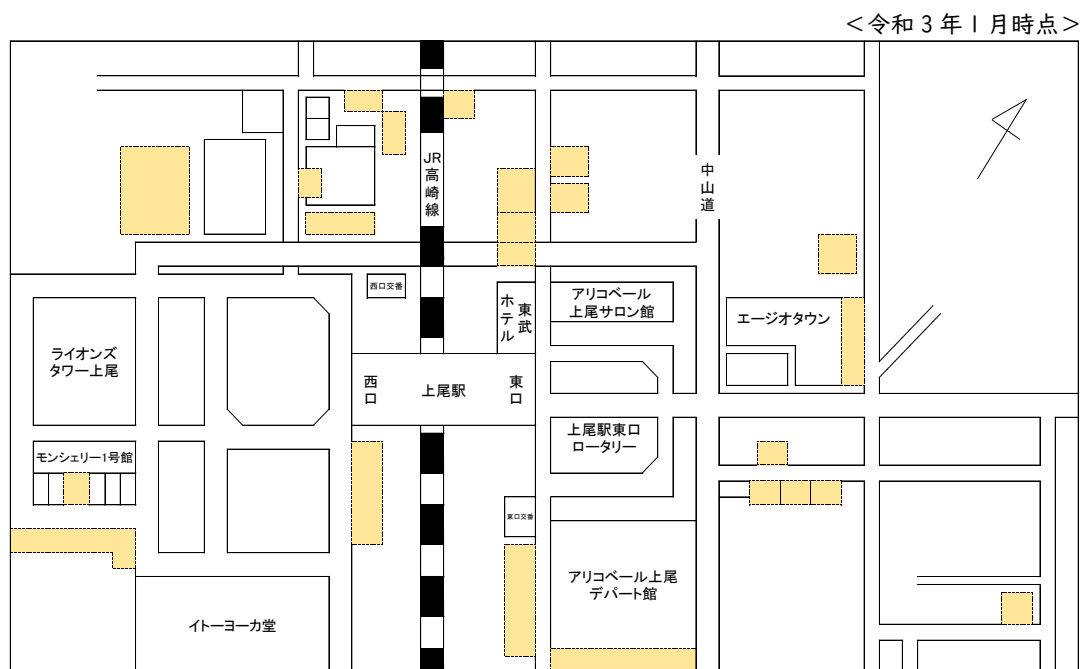


出典：上尾市都市計画マスタープラン2020

② 総合的な駐輪対策と公共交通との連携の推進

- 自転車駐車場の需給バランスや利用者の平準化を図るため、特に利用者が多い上尾駅周辺の自転車駐車場について、その利用状況等を確認するとともに、市営・民営の自転車駐車場設置箇所について周知する。
- 上尾駅や北上尾駅、ニューシャトル沼南駅や原市駅周辺の市営自転車駐車場の維持・運用により、引き続き適切な駐輪台数確保に努める。
- 放置自転車のない快適な歩行者通行環境を確保するため、「上尾市自転車放置防止条例」に基づく「自転車放置禁止区域」の周知徹底と、区域内の放置自転車の撤去を実施する。
- 公共交通（コミュニティバス等）との連携促進のため、各支所に設置しているサイクル&バスライド駐輪スペースについて、運用の状況を確認しながら、さらなる候補地の検討を進める。

〈上尾駅周辺自転車駐車場案内図〉



出典：上尾市交通防犯課 HP

〈大分県大分市によるサイクルアンドバスライド実証実験事例〉



大分市 \実証実験スタート!/\ AEON HO-WIDE WIDE MART B&P

サイクルアンドバスライド

開始時期

4月1日開始

事前申し込み

3月16日開始

利用無料

イオングループ各店舗にご協力いただき、サイクルアンドバスライド専用駐輪場を設置することで、利用者ニーズを調査します。通勤・通学・お出かけの際にぜひご利用ください。

■ サイクルアンドバスライドとは

サイクルアンドバスライドとは、出発地（ご自宅）から自転車で最寄りのバス停まで行き、バス停付近の自転車駐車場に駐車してバスに乗り換え、目的地に向かうことです。

ご利用イメージ



ご自宅



自転車で



専用駐輪場



バス停



バスで



目的地へ
ショップ・学校・会社 など

■ サイクルアンドバスライドのメリット

自転車に乗る機会が増えて健康にもいいね!



1

バスを利用するから、移動時間に仕事の準備をしたり本を読んだりできて自分の時間が増えたわ



2

車の駐車場代やガソリン代と比べてお得になった
※実際にお得になるかは場所によります



3

一人ひとりが自家用車に乗るより、CO₂の排出量が減って地球にもやさしいね



4

利 用 方 法

窓 口で申込

事前に市へ利用申込書を提出してください
●都市交通対策課または最寄りの支所窓口 ※イオン九州各店舗は除く

もしくは

ネットで申込

QRコードにあるサイトより申込してください。



駐輪場を利用

利用登録が決定した方は、下記デザインの床サインがある専用駐輪場をご利用ください。



注 意 事 項

- 鍵は必ずかけましょう。盗難や事故等による損害は、責任を負いかねます。
- 原付と自動二輪車を置くことはできません。
- 駐輪台数には限りがあるため、先着順となります。

問い合わせ先

大分市都市交通対策課 TEL. 097-537-5690

出典：大分県大分市都市交通対策課ホームページ

③ ルールやマナーの周知・啓発

- 自転車交通事故の発生抑止のため、学校や警察、関係団体などと連携を図りながら、自転車安全利用を啓発する。
- 上尾市立小学校の3年生以上の児童に対し、自転車の安全な利用をテーマにした交通安全教室を実施する（JR 高崎線から東西に分けて隔年開催）。
- 全年齢において努力義務化された自転車利用者のヘルメット着用を推進するため、周知などの各種施策を実施する。
- 「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車損害保険等への加入について、自転車事故による加害事例なども含め、市ホームページ等で周知・促進する。

〈自転車交通安全教育の実施〉



出典：警視庁 HP（自転車の正しい乗り方）

〈道路交通法改正に伴う全年齢への自転車ヘルメットの着用努力義務化の周知促進〉



警察庁・都道府県警察



出典：警察庁 HP（警察庁・都道府県警ヘルメット着用促進チラシ）

4 今後の自転車施策の方向性

(2) その他の施策の検討

① サイクリングロードの活用

- 本市西部の荒川沿いに位置する上尾サイクリングロードや、本市東部の見沼代用水路沿いに位置する緑のヘルシーロードについて、地域資源を生かした活用方策について引き続き検討する。
- また、荒川における上尾市平方地区堤防整備事業や、事業と合わせて検討を進めている「かわまちづくり計画」に従い、無堤防区間の解消により上尾サイクリングロードの連続性が確保された際には、国が推進するサイクルツーリズム施策である「モデルルート」の登録について、埼玉県や周辺自治体と連携して対応する。

〈サイクルツーリズムモデルルートの概要〉

サイクルツーリズム推進の考え方



- 自転車を活用した観光振興の方策として、
自転車で**特有の道路環境**を走ることを楽しんだり、**地域独自の資源や魅力**等を楽しむことを促す
サイクルツーリズムの取組が効果的である。
- そのための**走行環境確保**や**拠点・受入環境確保**、**魅力づくり**、**情報発信**等を、
官民が連携しながら進めることが必要。

走行環境確保



＜路面表示＞



＜案内看板＞

魅力づくり



＜組織・体制の構築※1＞

拠点・受入環境確保



＜地域特有の体験型観光※2＞

情報発信



中国語
韓国語
日本語
＜多言語化した自転車マップ※1＞

【資料】※1:しまなみジャパン
※2:SATOYAMA EXPERIENCE

出典：国土交通省 HP「自転車活用推進計画ポータルサイト」

〈サイクルツーリズムモデルルートの事例（山梨県）〉

オリンピックレガシーロード

○東京2020オリンピックの自転車競技ロードレースコースをレガシーとして活用した広域サイクリングルートを整備し、首都圏から富士山エリアへのサイクリストの誘致とともに、地域の活性化につなげる。

やまなし自転車活用戦略会議・地域部会（富士北麓・レガシーロード部会）

- ・地域における取組の強化を図るため、市町村や民間（関連団体）等と連携、及び連絡調整や情報共有、意見交換等を行うことを目的に設置。
- ・メンバー（学識経験者、NPO、民間企業、観光団体、商工会議所、サイクリングチーム、行政等）

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車通行空間整備

- ・矢羽根等の路面表示を用いた自転車走行位置の明示
- ・注意喚起法定外標識の設置
- ・舗装の打ち換え

○案内看板の整備

- ・自転車用の案内誘導法定外標識の設置

○サイクリングロードの整備

- ・山中湖を1周できるサイクリングロードを整備



▲路面表示（イメージ）

▲案内看板（イメージ）

▲山中湖サイクリングロード（山中湖村提供）

サイクルツーリズム推進のための取組

○サイクルサポートステーションの設置

- ・沿道に公共施設、民間施設を活用したサイクルサポートステーションを設置

○沿線景観の整備

- ・ビュースポットの整備（案内看板、ベンチ、カメラ・スマートフォン台等の設置）

○オリンピック開催記念整備

- ・モニュメント等の設置

○イベントの開催

- ・オリンピックのレガシーレースとして山中湖サイクルクラシックを2019年より開催

○ルートマップの作成

- ・サイクリングルートマップを作成、配布

○ロードレースコースのPR動画の作成

- ・オリンピック開催を契機としたコース沿線のPR動画の作成、配信

○ホームページやSNSを活用した情報発信

- ・山梨県および関連市町村のホームページやSNSでサイクリング関連情報を発信



▲サイクルサポートステーション（富士北麓市提供）

▲山中湖（ベンチ）（山中湖村提供）

▲東京2020大会PRイベント（PR動画：山梨県）



出典：国土交通省 HP「自転車活用推進計画ポータルサイト」

4 今後の自転車施策の方向性

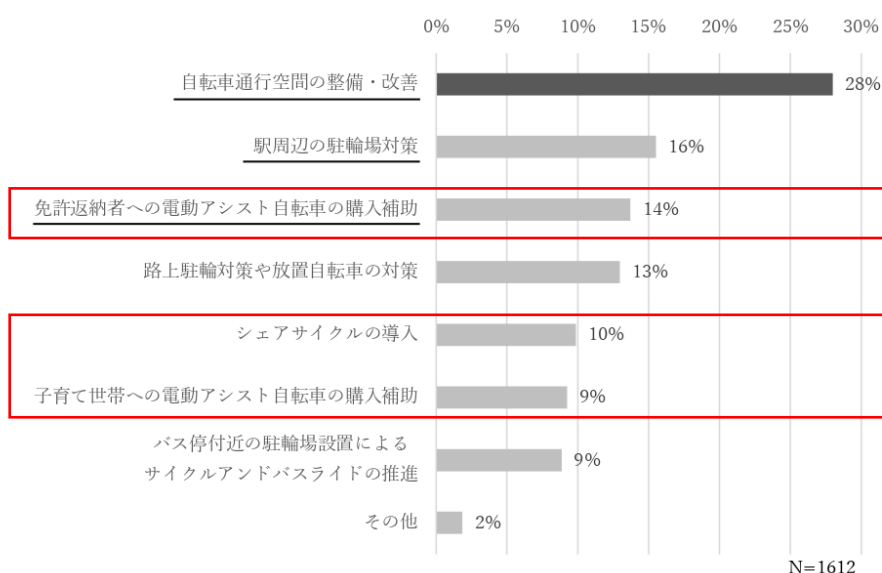
② 自転車利用増進に向けた施策

- あらゆるライフステージを支えるモビリティとして、身近な移動手段の確保に向けた支援施策の必要性やあり方について検討する。

〈市民アンケート調査結果抜粋〉

■問14 自転車の利用環境向上のために必要な取り組み

- 自転車の利用環境向上のために必要な取り組みとして、自転車通行空間の整備・改善を挙げる方が最も多い。
- そのほか、駐輪対策や免許返納者への電動アシスト自転車の購入補助を挙げる方が多い。



自転車の利用環境向上のために必要な取り組み

4 今後の自転車施策の方向性

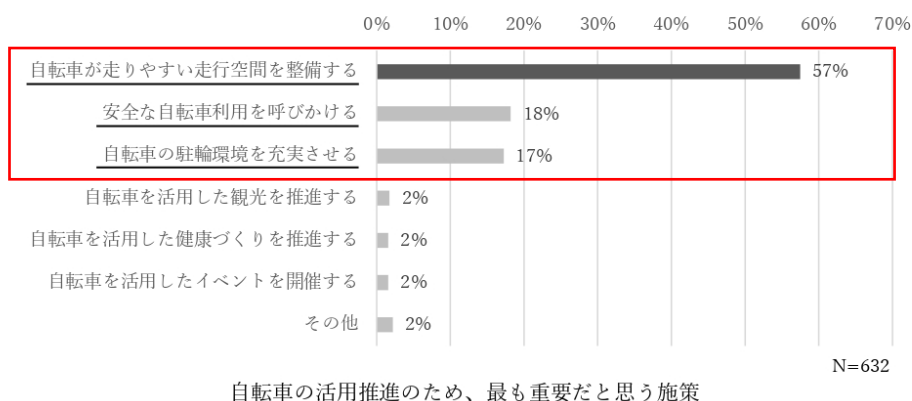
(3) 自転車活用推進計画

- 本市の自転車の利用状況は、自転車利用に有利な条件が揃っている都市特性から、自転車交通分担率として高い水準にあり、特に移動・交通面でのさらなる充実が求められていることから、安心・安全な自転車利用に向けた周辺環境整備に重点を置いた施策を展開することとし、現時点では『自転車活用推進計画』の策定に向けた検討には着手していない。
- 今後、安心・安全な自転車利用に向けた周辺環境整備による移動・交通面での充実に加えて、自転車活用の効果として期待できる「健康」「環境」「観光」などといった各分野が所管する計画において、自転車と連携した取組みが位置付けられ、さらなる自転車活用促進が掲げられる際には、それらの計画を調整し、総合的な自転車施策について取りまとめる『上尾市版自転車活用推進計画』策定の必要性について検討していくものとする。

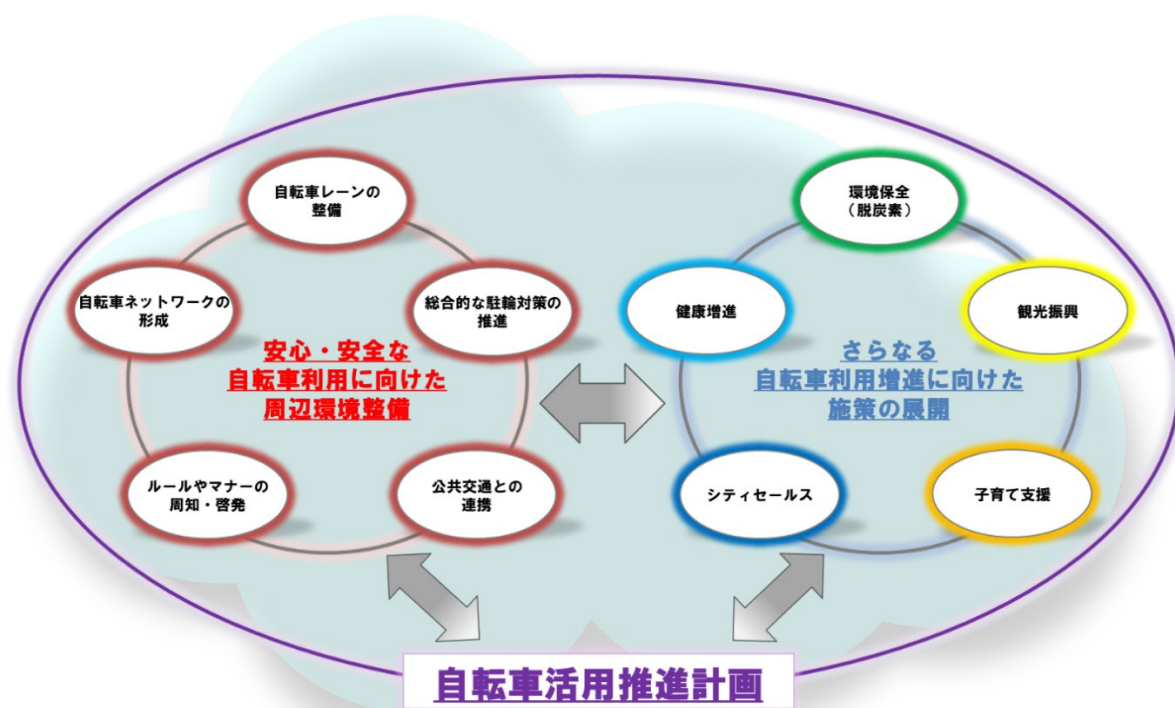
〈市民アンケート調査結果抜粋〉

■問12 自転車活用推進の重要施策

- 自転車の活用推進のため、自転車が走りやすい走行空間を整備することが重要と回答した方が最も多い。
- また、安全な自転車利用の呼びかけや、自転車の駐輪環境の充実を挙げる方も多い。



〈自転車活用推進計画による各種計画調整のイメージ〉



資料編

資料編

資料－Ⅰ 市民アンケート調査票

自転車利用に関するアンケート調査票



- 設問の末尾に、(○は1つ)とあるものは該当するいずれか1つに○を、(○はいくつでも)とあるものは該当するもの全てに○を記入ください。
- ホームページから回答いただく場合は、Q1に以下の調査票番号(4桁半角)を入力ください。

調査票番号 《 0000 》

1 あなたご自身について質問します

問1 年齢を教えてください。(○は1つ)

- | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1 16～24 歳 | 2 25～29 歳 | 3 30～39 歳 | 4 40～49 歳 |
| 5 50～59 歳 | 6 60～64 歳 | 7 65～74 歳 | 8 75 歳以上 |

問2 職業を教えてください。(○は1つ)

- | | | | |
|-----------|-------------|--------|-----------|
| 1 会社員・公務員 | 2 自営業・自由業 | 3 会社役員 | 4 専業主婦(夫) |
| 5 学生 | 6 パート・アルバイト | 7 無職 | |

問3 お住いの地区を教えてください。(○は1つ)

- | | | | |
|--------|--------|--------|--------|
| 1 上尾地区 | 2 平方地区 | 3 原市地区 | 4 大石地区 |
| 5 上平地区 | 6 大谷地区 | | |

問4 運転免許証の保有状況を教えてください。(○は1つ)

- | | |
|----------|-----------|
| 1 保有している | 2 保有していない |
|----------|-----------|

2 自転車の利用状況について質問します

問5 市内で主に使う交通手段を教えてください。(○は1つ)

- | | | | |
|-------|--------|----------|------|
| 1 徒歩 | 2 自転車 | 3 クルマ | 4 バス |
| 5 バイク | 6 タクシー | 7 その他() | |

問6 自転車を週にどれくらい使っていますか。(○は1つ)

- | | | |
|----------|----------|----------|
| 1 週5日以上 | 2 週3～4日 | 3 週1～2日 |
| 4 月に数回程度 | 5 年に数回程度 | 6 全く使わない |

問7 自転車の利用目的を教えてください。(○はいくつでも)

- | | | |
|----------|---------|---------------|
| 1 通勤・通学 | 2 買い物 | 3 交流・娯楽 |
| 4 通院 | 5 子供の送迎 | 6 健康づくり |
| 7 サイクリング | 8 業務 | 9 その他 (_____) |

問8 自転車を使う理由を教えてください。(○はいくつでも)

- | | |
|---------------------|-------------------------|
| 1 手軽に利用できる、自由に立ち寄れる | 2 早く目的地に着く |
| 3 健康に良い、運動不足解消 | 4 費用が安い、ガソリン代・電車代がかからない |
| 5 渋滞や満員電車などのストレスがない | 6 楽しい、リフレッシュ |
| 7 環境にやさしい | 8 他の交通手段がない |
| 9 新型コロナウイルスの感染予防 | 10 かわいい、おしゃれ |
| 11 その他 (_____) | |

問9 自転車を使うときに不満や不便に思うことを教えてください。(○はいくつでも)

- | | |
|---------------|---------------|
| 1 走行環境が整っていない | 2 運転時に危険を感じる |
| 3 駐輪環境が整っていない | 4 悪天候時に利用しにくい |
| 5 荷物を運ぶのに不便 | 6 運転に自信がない |
| 7 その他 (_____) | |
| 8 特になし | |

3 上尾市の自転車施策について質問します

問10 上尾市では、自転車が安全かつ快適に走れるように、自転車レーン(※)の整備を進めています。これまでの自転車レーンの整備状況について、どのように感じていますか。

(○はいくつでも)

- | |
|---------------------------------------|
| 1 自転車レーンの整備により、自転車でより安心して走れるようになった |
| 2 歩道を走る自転車が少なくなり、歩道を安心して歩けるようになった |
| 3 クルマが近い距離を走る、速度が速い、自転車へ配慮がない運転を感じて怖い |
| 4 路上駐車車両があり、車道を走りづらい |
| 5 自転車レーンの表示が分かりづらい、見えづらい |
| 6 自転車レーンが平坦でなく走りづらい、滑りやすい |
| 7 自転車レーンの幅が狭い |
| 8 自転車レーンの整備箇所が少ない |
| 9 その他 (_____) |

※自転車レーンとは、路面表示などにより自転車が通行する箇所を明示した部分を指します。

問 11 どのような場所に今後自転車レーンを整備すべきと思いますか。(○はいくつでも)

- | | |
|-------------------|-------------|
| 1 駅周辺の人通りが多い道路や場所 | 2 学校周辺の通学路 |
| 3 バイパスや幹線道路 | 4 地域の生活道路 |
| 5 商店街周辺の道路 | 6 整備する必要はない |
| 7 その他 (_____) | |

問 12 上尾市において自転車の活用を推進するためには、どのような施策が最も重要だと思いますか。(○は1つ)

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1 自転車が走りやすい走行空間を整備する | 2 自転車の駐輪環境を充実させる |
| 3 安全な自転車利用を呼びかける | 4 自転車を活用した健康づくりを推進する |
| 5 自転車を活用した観光を推進する | 6 自転車を活用したイベントを開催する |
| 7 その他 (_____) | |

問 13 上尾市における自転車利用の取組み(※)について、現在の満足度を教えてください。
(それぞれ1つに○)

	非常に満足	満足	普通	やや不満	不満
①自転車利用の快適性	5	4	3	2	1
②自転車利用の安全性	5	4	3	2	1
③自転車利用者のマナー	5	4	3	2	1
④自転車利用の情報提供	5	4	3	2	1
⑤上尾市らしい自転車の まちとしての取組み	5	4	3	2	1

※これまで上尾市が実施した取組みの一部を別紙に紹介しておりますので参考としてください。

4 今後の自転車施策について質問します

問 14 上尾市において自転車の利用環境を向上させるために、必要だと思う取組みを教えてください。(○はいくつでも)

- | | |
|-------------------------------------|------------------|
| 1 自転車通行空間の整備・改善 | 2 路上駐輪や放置自転車の対策 |
| 3 駅周辺の駐輪場整備 | 4 シェアサイクル(※1)の導入 |
| 5 バス停付近の駐輪場設置によるサイクルアンドバスライド(※2)の推進 | |
| 6 子育て世帯への電動アシスト自転車の購入補助 | |
| 7 免許返納者への電動アシスト自転車の購入補助 | |
| 8 その他 (_____) | |

※1 都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる(借りたいサイクルポートで借り、返したいサイクルポートで返す)交通システムのことです。

※2 出発地(ご自宅など)から自転車でバス停付近の駐輪場に駐車し、バスに乗り換えて目的地に向かうことです。

問 15 その他、ご意見等ございましたら、ご記入ください。

アンケートは以上になります。ご協力ありがとうございました。

資料－２ 市民アンケート調査結果

自転車利用に関するアンケート調査結果について

○ 調査概要

目 的	「上尾市自転車のまちづくり基本計画」の策定から１０年が経過する中、本市の自転車利用の現状把握や、これまでの自転車施策の取組を評価し、今後の本市の自転車施策のあり方検討の参考とするもの
対 象	１６歳以上の上尾市内在住者
抽 出	無作為（２，０００人）
実施方法	調査票を郵送配布し、郵送またはWEB回答による回収
実施時期	令和５年１１月３０日（木）～令和５年１２月３１日（日）
回 収 数	６６８通（郵送：４５３通、WEB：２１３通）
回 収 率	３３．４％
設 問 数	１５問

○ 設問概要

設問分類	設問	目的
① 回答者属性	・問１ 年齢 ・問２ 職業 ・問３ 居住地区 ・問４ 車の運転免許保有状況	・回答者属性による利用、ニーズの違いの把握
② 利用状況と課題	・問５ 主な交通手段 ・問６ 自転車の利用頻度 ・問７ 自転車の利用目的 ・問８ 自転車の使用理由 ・問９ 自転車利用の不満	・利用状況の現状や利用者の自転車に対する意識の把握 ・自転車利用に係る課題（改善点）の把握
③ 上尾市の自転車施策	・問１０ 自転車レーンの整備状況 ・問１１ 自転車レーンを整備すべき場所 ・問１２ 自転車活用推進の重要施策 ・問１３ 自転車利用の取組みの満足度	・自転車施策の取組評価の把握
④ 今後の自転車施策	・問１４ 自転車利用環境の向上のため、今後必要な自転車施策	・自転車施策に係るニーズ等の把握
⑤ 自由意見	・問１５ 自由記述	・自由意見の聴取

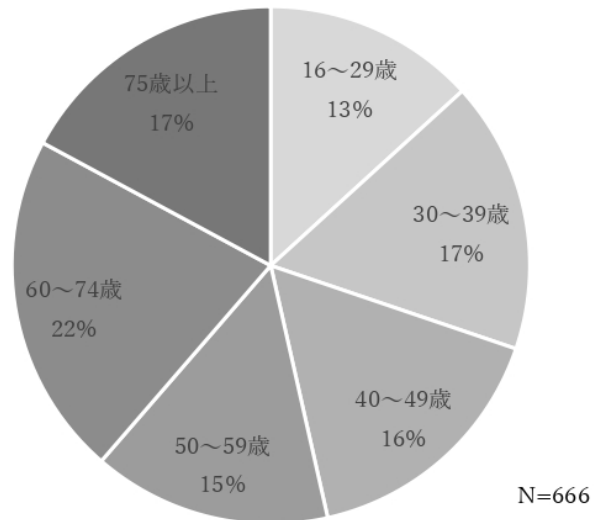
○ 調査結果

<① 回答者属性>

- ・ 郵送とWEBによる回答を組み合わせることで、地域や年代等に偏りのない回答を得られた。

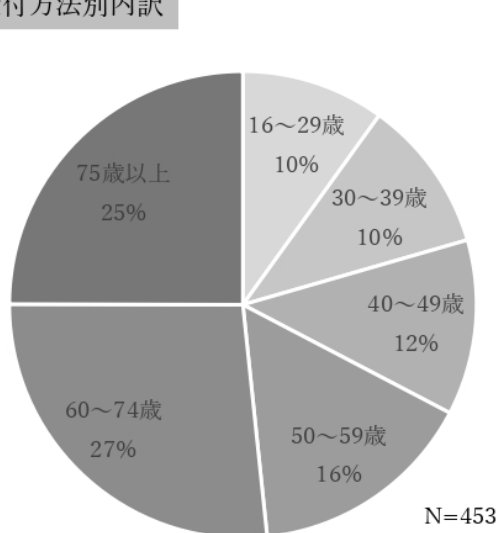
■問1 年齢

全体

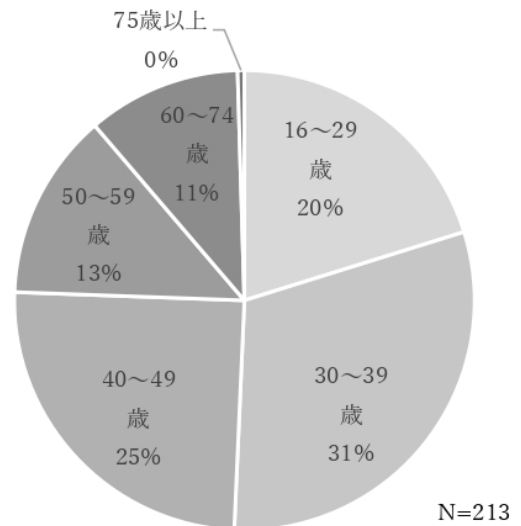


回答者年齢

受付方法別内訳

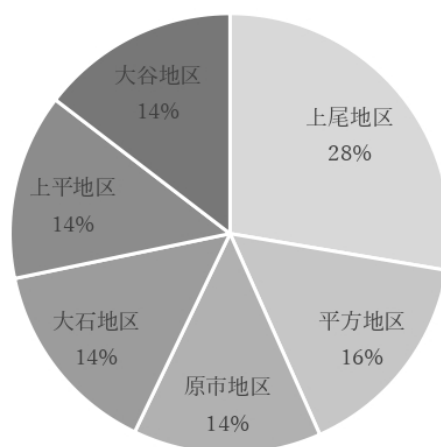


回答者年齢
(郵送)



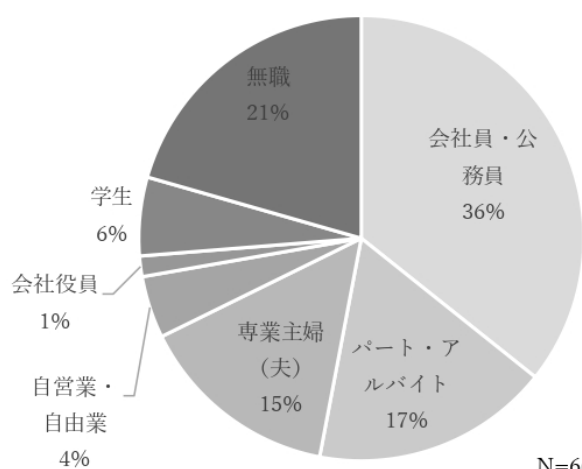
回答者年齢
(WEB)

■問2～問4 居住地区、職業、運転免許保有状況



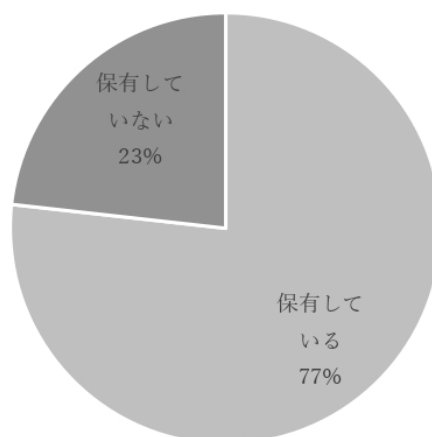
N=665

回答者居住地区



N=666

回答者職業



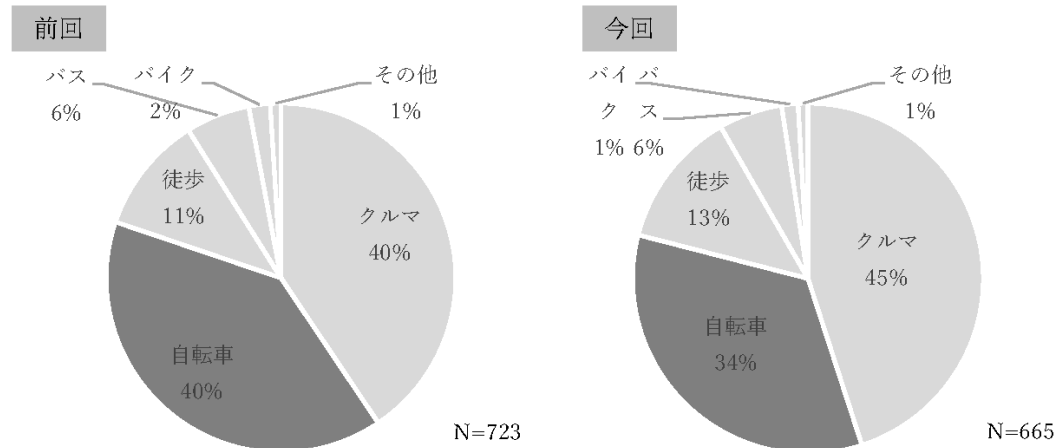
N=659

車の運転免許保有状況

<② 利用状況と課題>

■問5 主な交通手段

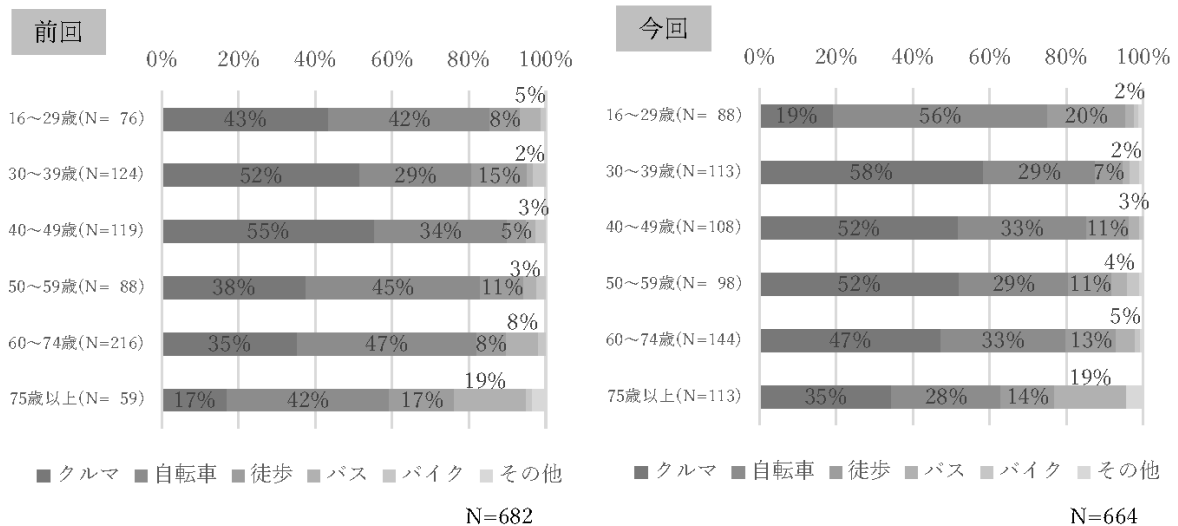
- 自転車を中心に交通手段と答えた方の割合は34%であり、10年前の調査より6%減少した。



市内で主に使う交通手段（左：前回アンケート、右：今回アンケート）

□主な交通手段（年齢別）

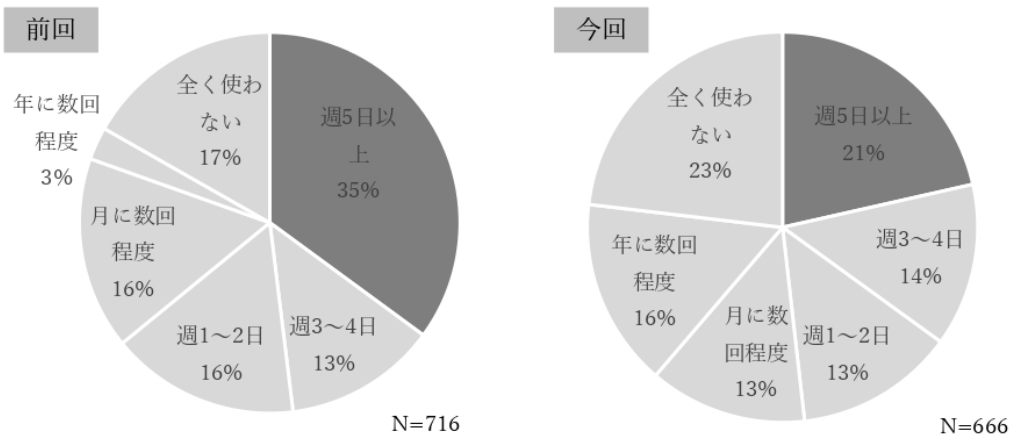
- 16～29歳の年代において、自転車を中心に交通手段と答えた方の割合が増加した。
- 一方で、50歳以上の年代においては、自転車を中心に交通手段と答えた方の割合が減少した。



市内で主に使う交通手段（年齢別）（左：前回アンケート、右：今回アンケート）

■問 6 自転車の使用頻度

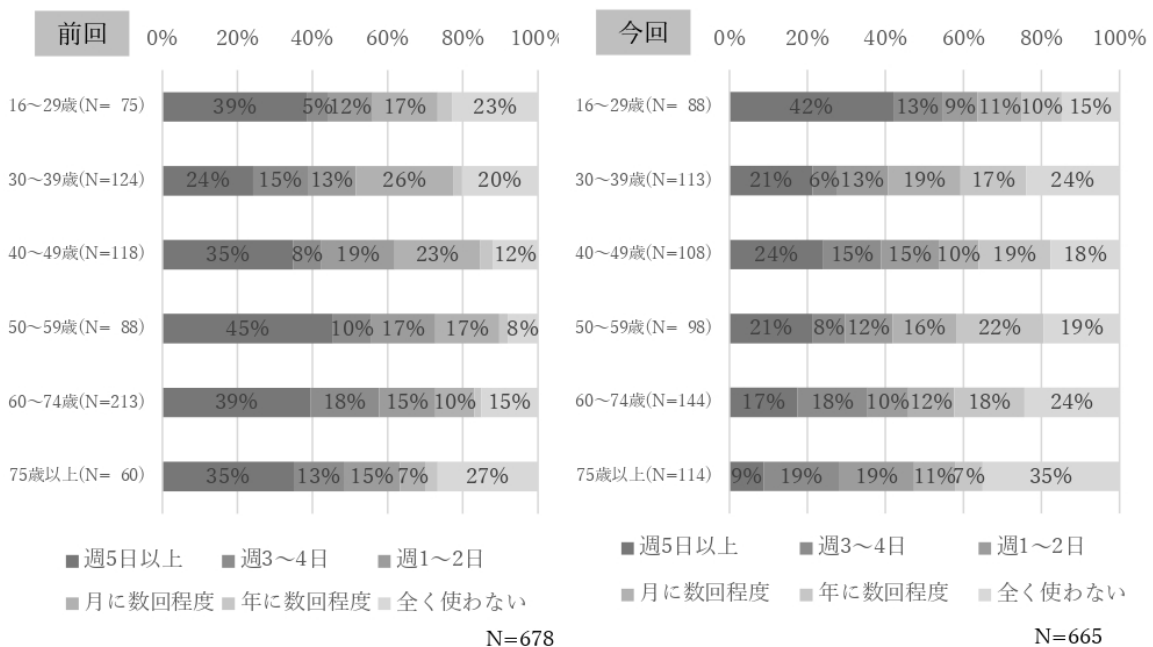
- 自転車を週5日以上使用する人の割合は、10年前の調査より減少した。
- また、自転車を全く使わないと回答した人の割合が増加した。



自転車の使用頻度（左：前回アンケート、右：今回アンケート）

□自転車の使用頻度（年齢別）

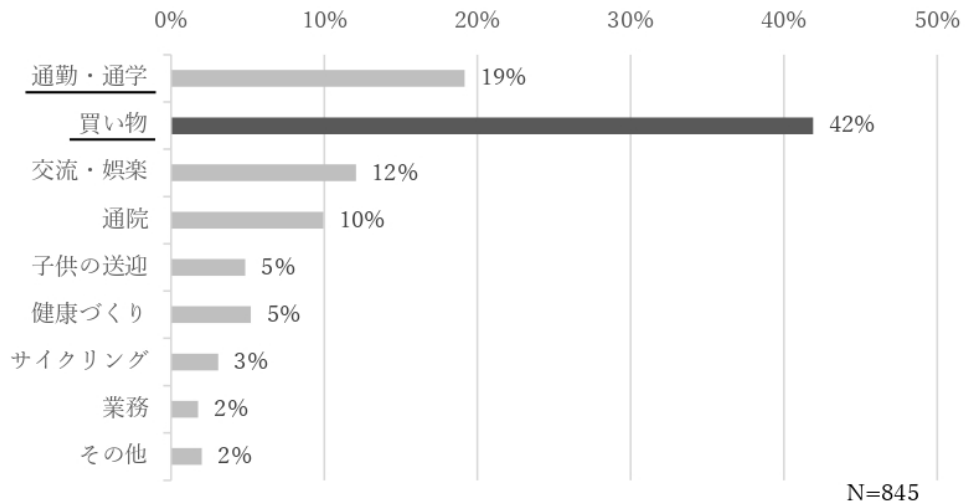
- 自転車を週5日以上使用する人の割合は、30歳以上のすべての年代で減少した一方で、16～29歳の年代では増加した。



自転車の使用頻度（年齢別）（左：前回アンケート、右：今回アンケート）

■問7 自転車の利用目的

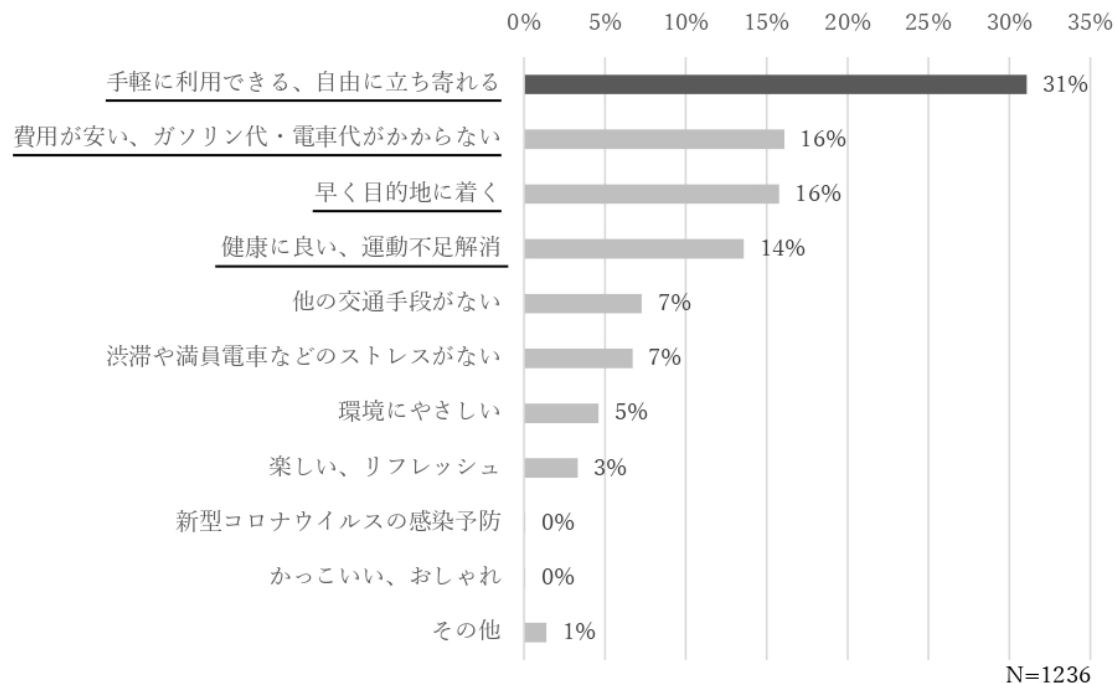
- 自転車の利用目的は、買い物や通勤・通学などの日常的な利用に多く使われている。



自転車の利用目的

■問8 自転車の使用理由

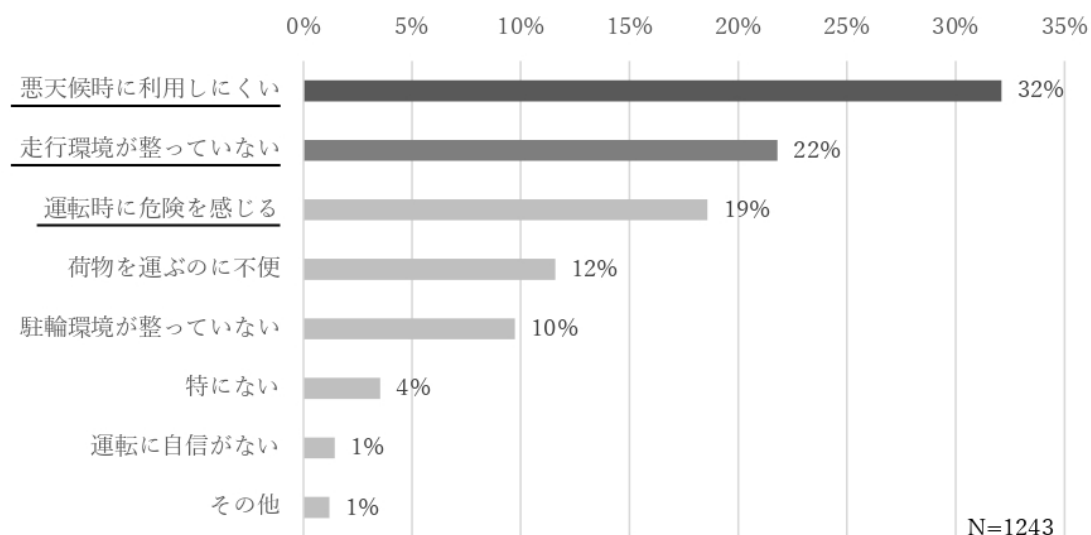
- 自転車を使用する理由は、手軽に利用でき、自由に立ち寄れる点のほか、費用が安い、早く目的地に着ける、運動不足解消など、多岐にわたる。



自転車の使用理由

■問 9 自転車利用の不満

- 自転車を利用するときの不満な点は、悪天候時に利用しにくい点のほか、走行環境が整っていない、運転時に危険を感じるといった点を挙げる方が多い。

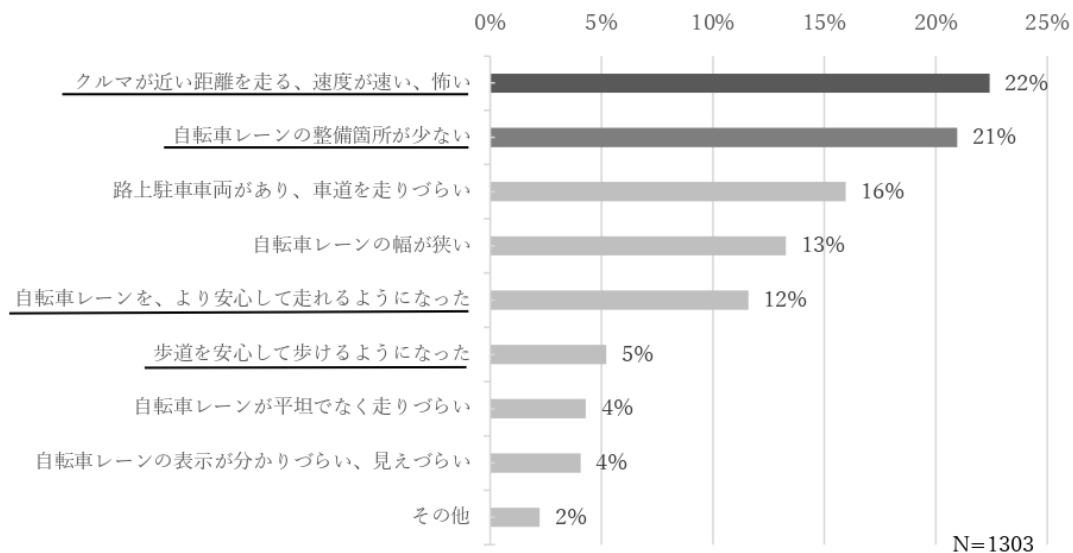


自転車利用の不満

<③ 上尾市の自転車施策>

■問10 自転車レーンの整備状況

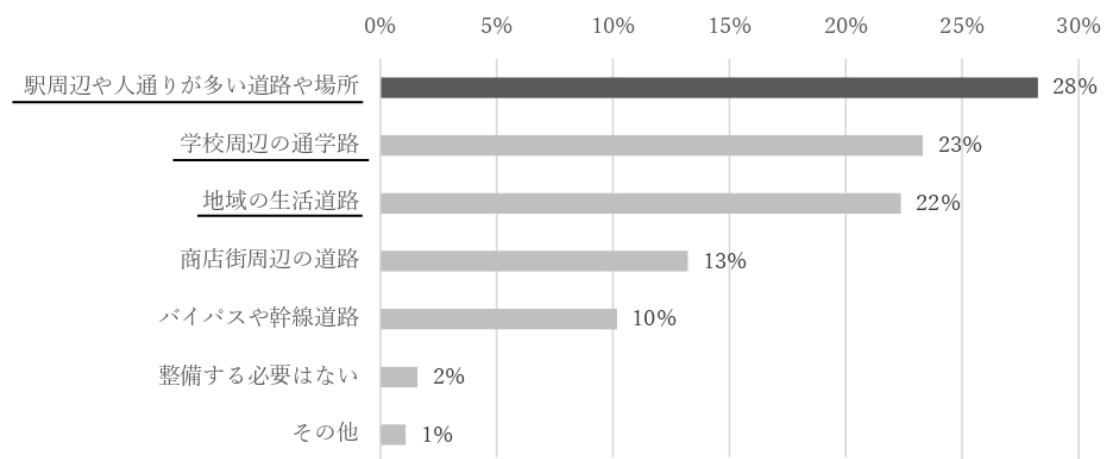
- 自転車の走行時に危険を感じる方や、整備状況に満足していない方が多い。
- 一方で、自転車レーンの整備により、自転車や歩行者が安心して通行できるようになったとの回答も一定数得られた。



自転車レーンの整備状況

■問11 自転車レーンを整備すべき場所

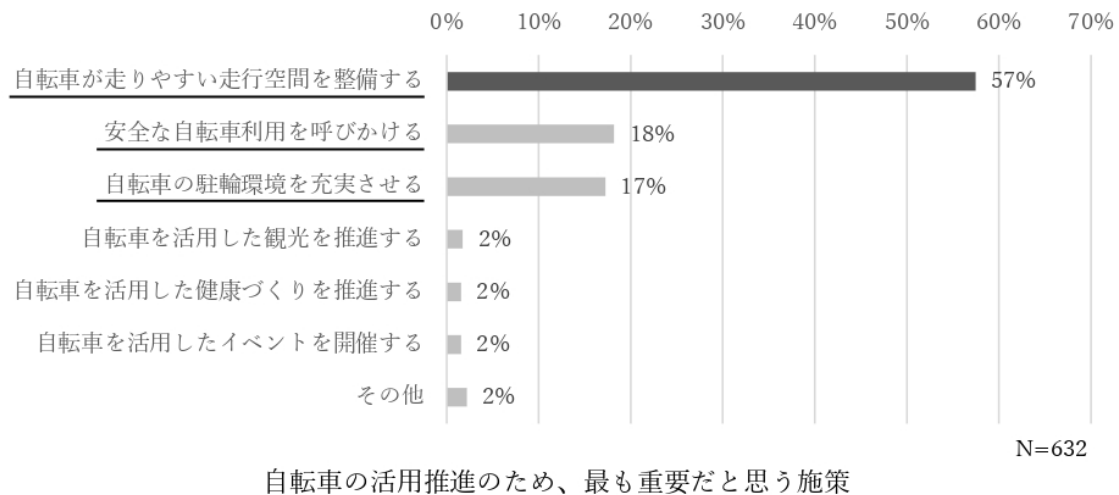
- 駅周辺や人通りが多い道路や場所のほか、学校周辺の通学路や地域の生活道路に、自転車レーンを整備すべきと思う意見が多い。



自転車レーンを整備すべき場所

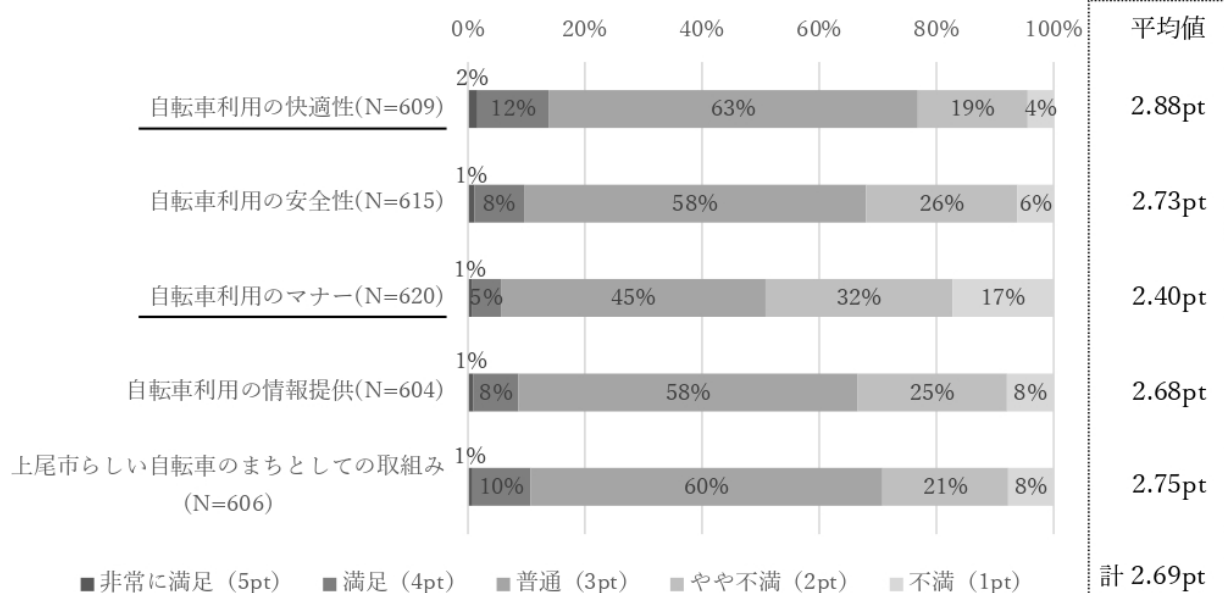
■問 1 2 自転車活用推進の重要施策

- 自転車の活用推進のため、自転車が走りやすい走行空間を整備することが重要と回答した方が最も多い。
- また、安全な自転車利用の呼びかけや、自転車の駐輪環境の充実を挙げる方も多い。



■問 1 3 自転車利用の取組みに対する満足度

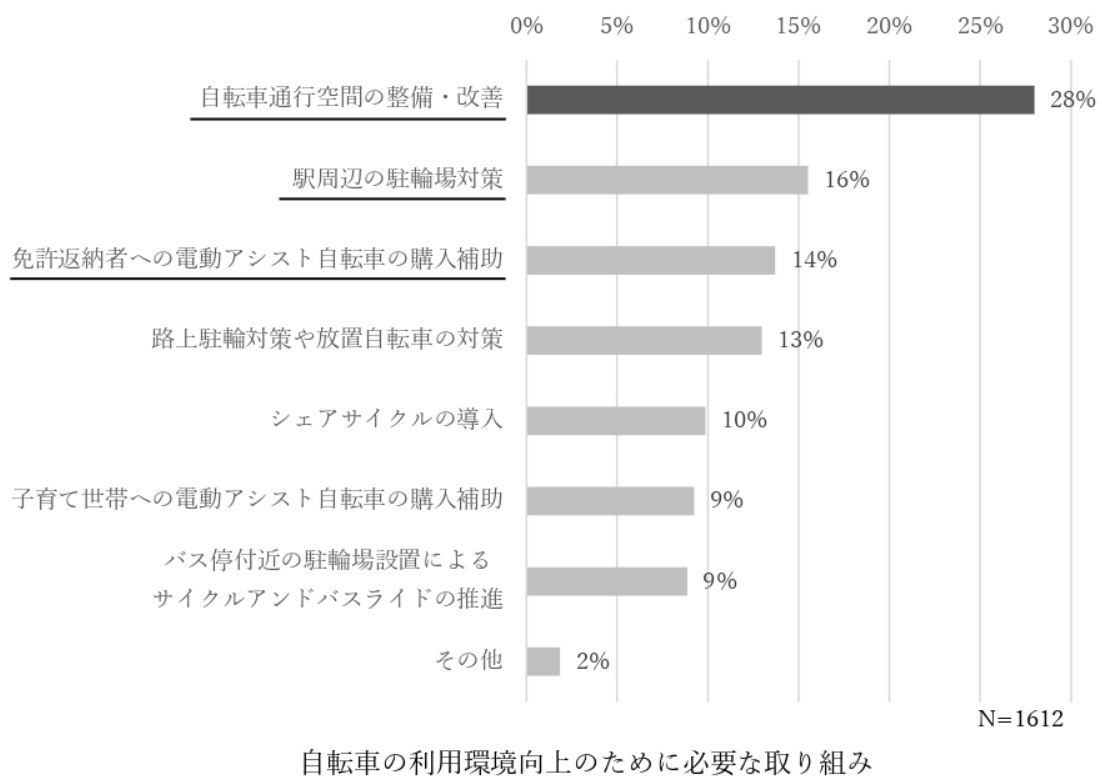
- 自転車利用の快適性に関する取組みに対する満足度が、他の項目に対して相対的に高い。
- 一方で、自転車利用のマナーに関する取組みに対する満足度が、他の項目に対して相対的に低い。



<④ 今後の自転車施策>

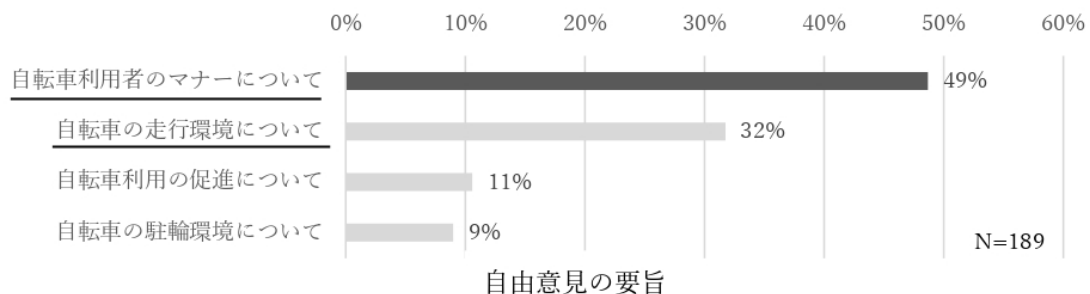
■問14 自転車の利用環境向上のために必要な取り組み

- 自転車の利用環境向上のために必要な取り組みとして、自転車通行空間の整備・改善を挙げる方が最も多い。
- そのほか、駐輪対策や免許返納者への電動アシスト自転車の購入補助を挙げる方が多い。



<⑤ 自由意見>

- ・ 自転車利用者のマナー向上や交通ルールの遵守に対する意見が多い。
- ・ そのほか、自転車レーンなどの自転車の走行環境に関する意見もみられた。



○自由意見（一部抜粋）

【自転車利用者のマナー】

- ・ 学生が横に広がり周りをよく見ないで走っていて、時々ヒヤッとすることがある。
- ・ 主に自転車を通学で利用するのは高校生。通学時の高校生は、スピードが出すぎていたり、2列走行をしていたりする。小中学校だけでなく、高校での自転車教室も考えてはどうか。
- ・ 車を運転していると、高齢者の自転車の乗り方が非常に怖い（自転車から降りずに急に横断する）ため、指導してほしい。
- ・ 自転車にも免許制を取り入れ、技能の確認や交通ルールの認知を行い、違反者には罰則を厳密に行うべき。

【自転車の走行環境】

- ・ 自転車専用通行帯があるところを走っていても、途中から通行帯がなくなってしまう、子供を後ろに乗せているときは車通りが多いところを走るの不安。
- ・ 自転車専用通行帯は車道と歩道の間にあるが、自転車側、車側の双方に危険だと思うので、歩道の中に自転車の通行空間があるのが良いと思う。
- ・ 大通り沿いの自転車専用通行帯の設置によって以前よりも安心して走行することができるようになった。引き続き、整備の推進をお願いしたい。

【自転車利用の促進】

- ・ 災害時に電車が止まってしまうと帰宅することができなくなってしまうため、せめて駅周辺だけでもシェアサイクルを設置してほしい。
- ・ 上尾は平たんな道が多く、日本中を見てもこれほど自転車利用に適した場所はないと思う。ぜひ自転車利用推進に取り組んでもらいたい。

【自転車の駐輪環境】

- ・ 上尾駅周辺に、無料で短時間駐輪できる場所を何か所か作って欲しい。一時的にとめる駐輪場所が足りない。