



埼玉県マスコット

「コバトン」「さいたまっち」

埼玉県自転車活用推進計画

2020（令和2）年3月

彩の国  埼玉県





はじめに.....	1
第1章 総論	2
1. 計画の目的.....	2
2. 計画の区域.....	2
3. 計画の期間.....	2
4. 計画の位置付け.....	2
5. 目指すべき将来像.....	3
(1) 本県の将来像.....	3
(2) 本県の自転車活用の将来像.....	4
第2章 現状と課題	5
1. 地勢や交通の状況.....	5
(1) 人口減少と人口構造の変化.....	5
(2) 県土の地勢.....	6
(3) 交通の状況.....	7
(4) 気候.....	8
(5) 観光による地域の活性化.....	9
2. 自転車の利用実態.....	10
(1) 自転車の保有状況.....	10
(2) 自転車分担率.....	13
(3) 自転車の利用に関する県民調査.....	16
(4) 自転車の交通安全等に関する意識調査.....	19
3. 自転車事故の状況.....	21
(1) 埼玉県内の交通事故の推移.....	21
(2) 自転車事故の推移.....	21
(3) 全国との比較.....	22
(4) 原因別死傷者数.....	22
(5) 市町村別自転車事故の死傷者構成率.....	23
(6) 年齢別交通事故死傷者数.....	23
4. 自転車利用に関する施策や関連計画の状況.....	24
(1) 自転車利用に関する施策の状況.....	24
(2) サイクリングルートの設定状況.....	25
(3) 自転車通行空間の整備状況.....	26
(4) 自転車ネットワーク計画等の策定状況.....	27
(5) 放置自転車対策の状況.....	28
(6) シェアサイクルやレンタサイクルの状況.....	29
(7) 自転車活用に関連する計画.....	30
5. 自転車活用における課題.....	34
(1) 空間確保.....	34
(2) 地域づくり.....	34

(3) 都市環境	34
(4) 健康増進	34
(5) 安心・安全	35
第3章 自転車活用の基本目標	36
1. 基本目標	36
第4章 施策	37
1. 安心・安全な自転車活用による健康長寿埼玉の実現	37
(1) 健康で環境に優しい自転車の活用推進	37
(2) 自転車の安全な利用の促進	38
(3) 災害時における自転車活用の推進	38
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	39
(1) 自転車に関する国際的な大会等の開催・支援	39
(2) 県内外に向けたサイクルツーリズムの促進	39
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	40
(1) 自転車通行空間の計画的な整備の推進	40
(2) 自転車通行空間の確保	40
(3) 駐輪場等の設置及びシェアサイクルの普及促進	41
第5章 自転車通行空間の創出における基本的考え方	42
1. 自転車通行空間創出の基本となる考え方	42
2. 県管理道路における自転車通行空間の整備	42
第6章 計画のフォローアップ及び見直し方法	44
参考資料	45
取組一覧	45
用語の解説	47

はじめに

本県は県民一人あたりの自転車保有台数が全国トップクラスで、自転車関連企業も多く、自転車産業が活発である。また、川沿いを走る日本一長いサイクリングロードがあるなど、県民にとって自転車は手軽な移動手段やレジャーの楽しみとして身近なものとなっている。

さらに昨今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、自転車の利用ニーズが高まっている。

県内では国際的なスポーツの祭典が相次ぎ、2019（令和元）年は熊谷ラグビー場でラグビーワールドカップ 2019、2020（令和2）年には、さいたまスーパーアリーナや埼玉スタジアム2002など県内4施設で東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される。これを契機に国内外から多くの人々が本県を訪れ、観光や国際交流が活発化し、公共交通機関と連携した手軽で柔軟な交通手段として自転車の活用が期待される。

これらの状況を踏まえ、本県の地域の実情などに対応した自転車の利活用を推進するため、自転車活用推進法（2017（平成29）年5月施行）に基づく「埼玉県自転車活用推進計画」を策定する。

コラム

埼玉県は自転車発祥の地

1729（享保 14）年に、現在の本庄市で百姓をしていた庄田門弥が、世界最古の自転車機能を有する「陸船車」を発明しました。

自転車の文化はここ埼玉から発祥したということです。

これが、世界最古のじてんしゃ



第1章

総論

1. 計画の目的

本計画は、本県の地域の実情に応じた自転車の安心・安全な利活用を推進し、もって環境負荷の軽減、多様な交通手段の確保、県民の健康増進等を図ることを目的として定めるものである。

2. 計画の区域

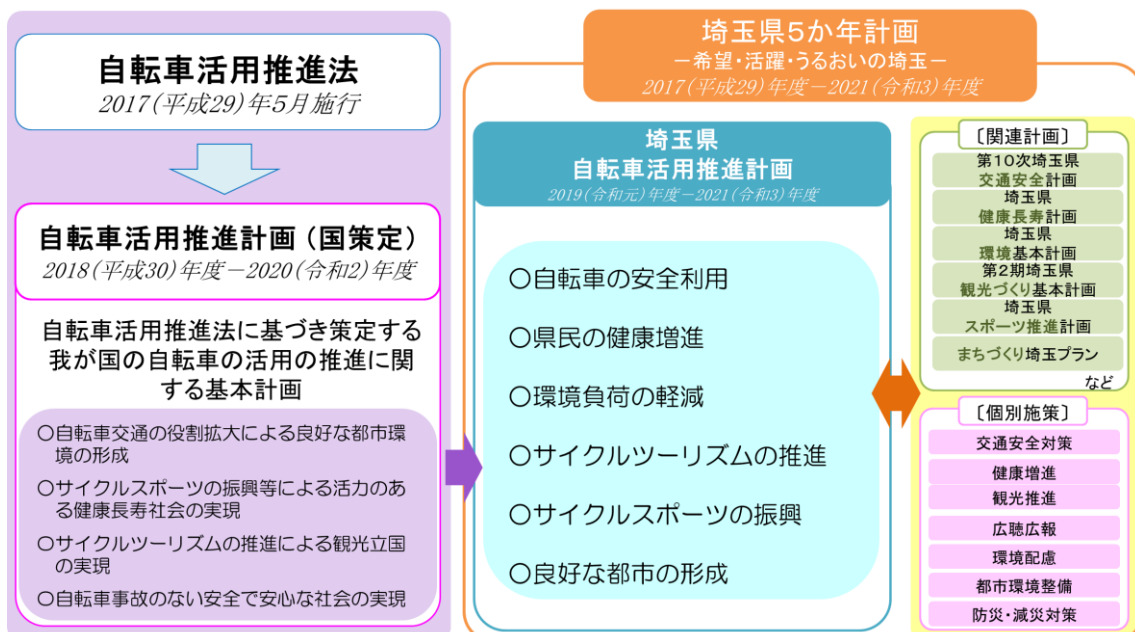
本計画の対象区域は、埼玉県全域とする。

3. 計画の期間

本計画の目標期間は、国の自転車活用推進計画（2018（平成30）年度～2020（令和2）年度）を踏まえるとともに、埼玉県5か年計画（2017（平成29）年度～2021（令和3）年度）などの関連計画との整合を図るため、2021（令和3）年度までとする。

4. 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画や埼玉県5か年計画の目指すべき将来像等を踏まえ、他の関連する計画や施策との整合を図りつつ、県の自転車活用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となる計画として、以下のとおり位置付けるものである。



5. 目指すべき将来像

(1) 本県の将来像

本計画で目指すべき将来像は、埼玉県 5 か年計画において本県が目指す将来像を踏襲する。

【将来像1 希望と安心の埼玉】

子供を生み育てる希望がかない、高齢になっても住み慣れた地域で健康に暮らせる安心な社会を目指す。このため、子育て支援の充実や暮らしの不安の解消、医療や介護の体制整備を進め、誰もが未来に展望を持てる社会をつくる。

また、大地震などの災害や犯罪などへの備えを固め、安心・安全に暮らせる社会を目指す。

【将来像2 活躍と成長の埼玉】

全ての県民、女性も男性も、若者も高齢者も、障害のある人もない人も誰もが存分に力を発揮し、多彩な「人財」として活躍できる社会を目指す。特にグローバル化が進む中、地球規模の視点から発想し行動するなど、県民や企業が夢に向かって挑戦できる社会をつくる。

また、一人一人の県民や企業が持つ能力を伸ばすことにより、人口が減少する中でも持続的な成長を実現できる社会を構築する。

【将来像3 うるおいと誇りの埼玉】

みどりの空間や清流など豊かな自然環境に県民が親しみ、誇りを実感できる社会を目指す。うるおいのある環境を守り育て、それにふさわしいライフスタイルや社会をつくる。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会などを機に、これまで育んできたスポーツや文化などの力を更に高めて国内外に発信する。

さらに、地域の多様な主体が本県の魅力づくりに参画し、行政と協働しながら活力ある地域社会をつくる。

(2) 本県の自転車活用の将来像

本県の自転車活用の将来像は、埼玉県 5 か年計画における本県が目指す将来像を踏まえ、自転車が使いやすい都市環境の形成が進み、多くの県民が自転車を安心・安全に利用することで心身の健康増進が図られ、県内の観光地では多くの人々が自転車で観光地をめぐる姿『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』を目指すものとする。



第2章

現状と課題

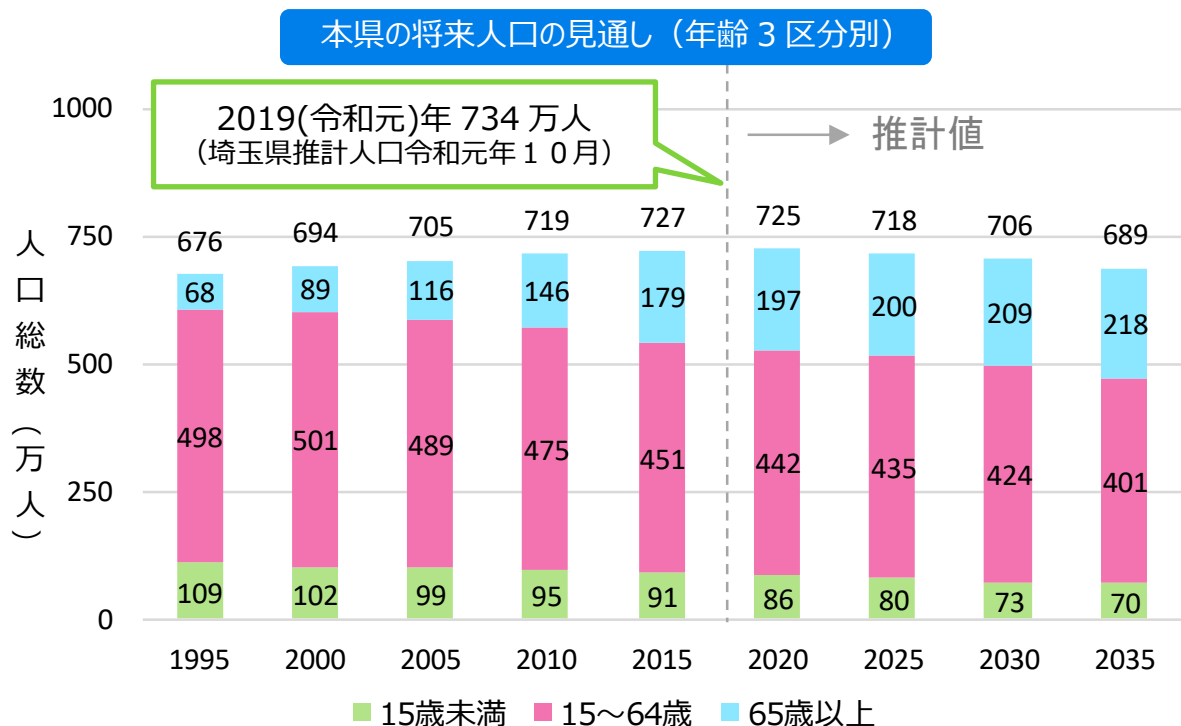
1. 地勢や交通の状況

(1) 人口減少と人口構造の変化

本県の人口は戦後一貫して増加してきたが、間もなく減少に転じる見込みである。

2019（令和元）年の推計人口は734万人であり、現在も緩やかな増加傾向が続いているが、2025（令和7）年には718万人に減少し、2035（令和17）年には700万人を割るものと予想されている。

一方、15歳から64歳までの生産年齢人口は2000（平成12）年をピークに減少が続いており、2025（令和7）年には435万人まで減少し、2035（令和17）年にはピーク時の8割に当たる401万人まで減少する見通しである。



（出典：2015年までは「国勢調査」2020年以降は「埼玉県推計」）

(2) 県土の地勢

本県は、関東地方の中央部から西部にわたる地域を占め、主な地形は、西部の山地、県中央部の台地、県東部の低地で構成されており、平地の占める割合は全面積の3分の2ほどで全国的に見ても高い割合となっている。

県西部の山地は、関東山地の北部を占め、甲武信ヶ岳をはじめとした山々が連なっており、秩父山地と総称されている。この秩父山地に源を発する荒川は、秩父山地で急峻な地形をつくって流下し、やがて秩父盆地に流れ込み、その下流には、地球の窓としても知られ県内有数の観光地となっている長瀨の岩畳が広がっている。

県中央部は、外秩父山地などに続く比企丘陵や狭山丘陵などが東西に横たわり、さらにその東には幾つもの台地が続いている。東京都にまで広がる武蔵野台地に象徴されるように関東ローム層で覆われ、一面に平地林の広がる景観を各地に残すとともに、埼玉を代表する畑作地帯であり、茶畑や桑畑などが広がっている。

県東部の低地は、かつて利根川や荒川の氾濫域で葦原の広がる池沼地帯だったが、近世初期の利根川、荒川の流路変更、それに続く新田開発により水田化が進み、県の穀倉地帯となっている。

本県の市街地は、交通や生活の利便性や経済社会諸活動の拡大を背景に、都心から放射状に伸びた鉄道網、道路網の沿線を中心に広がっている。



(3) 交通の状況

本県の鉄道ネットワークは、北海道、東北、秋田、山形、上越、北陸新幹線といった高速鉄道網と併せて、東京から放射方向の路線と東西方向の路線で形成されている。

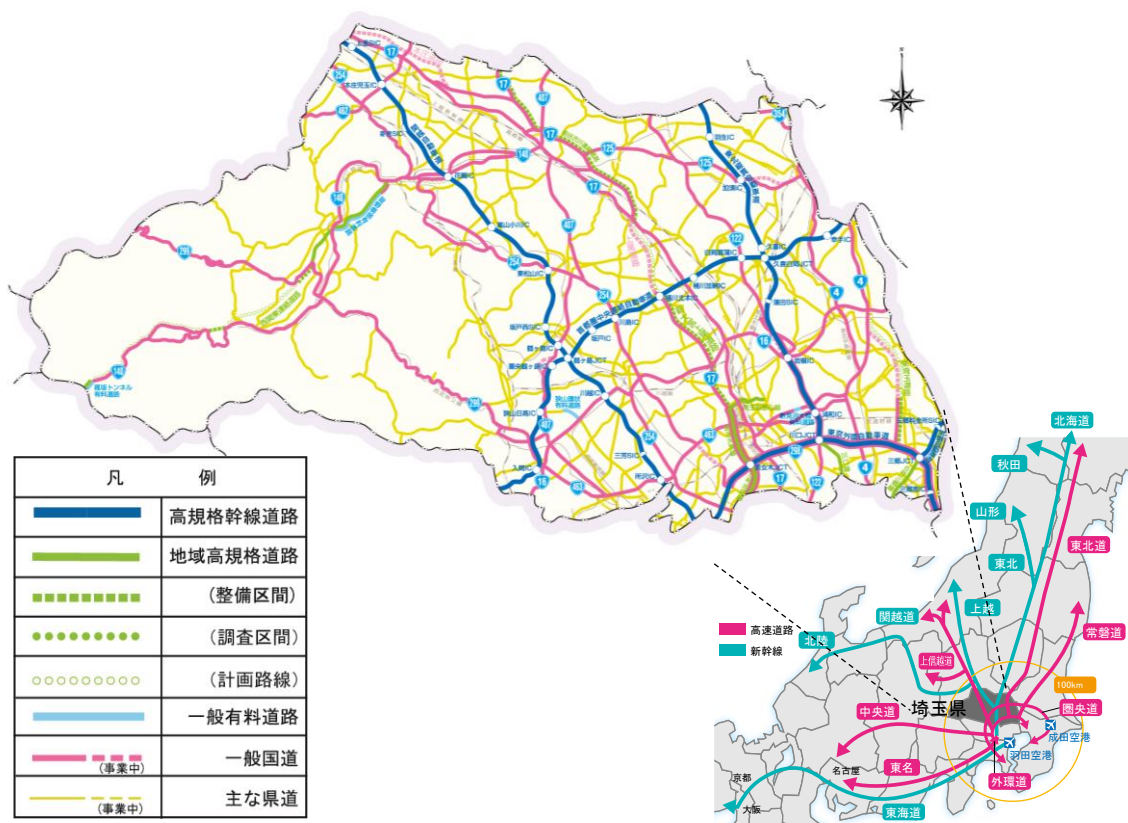
また、本県における道路（高速自動車国道を除く。）は、約 4.7 万km（2017（平成 29）年 4 月 1 日現在）で、全国第 5 位の延長となっている。

高速自動車国道については、東京から放射状に延びる関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道と東西方向の東京外環自動車道によるネットワークが形成されている。

また、2017（平成 29）年 2 月に首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の茨城県内区間が全線開通したことにより、東名高速道路から東関東自動車道までの 6 つの高速道路が圏央道で結ばれている。

このような充実した交通ネットワークにより近隣都県の空港などとの結節が強化され、国内外とつながる交通の要衝として本県の優位性は更に向上し、企業活動や観光など様々な分野における本県の活性化が可能となる。

埼玉県の広域交通ネットワーク



(出典：埼玉県 5 か年計画 (2017-2021))

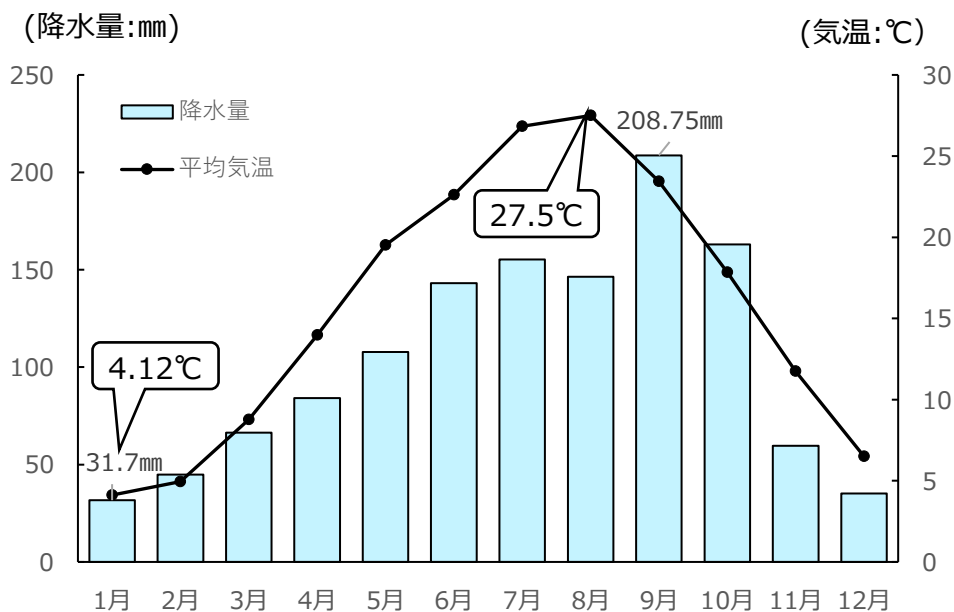
(4) 気候

本県の気候は、太平洋側気候に属し、年間快晴日数は61日で、全国第2位となっている。

冬は北西の季節風が強く、晴れて空気の乾燥する日が多い。夏はかなりの高温になり、雷の発生が多く、降ひょうも多いことが特徴である。さらに、地形、海拔などを考慮すれば、北部をはじめ大部分は内陸性であるが、南部の平地では沿岸の気象特性が加わり、秩父地方の山地では、盆地型の気候や山岳気候となっている。

四季の変化は規則正しく明瞭で、熊谷における年平均気温は15.0℃、と年間降水量は1286.3mmと、生活するにはおおむね好適といえるが、台風、雷などによる様々な気象災害に毎年のように見舞われている。

2018（平成30）年月別降水量・平均気温（熊谷）



(出典：気象庁資料を基に作成)

(5) 観光による地域の活性化

本県は、広域交通網が発達して県内外とのアクセス利便性が高く、アニメ・文化・歴史・自然環境・産業など多彩な観光資源に恵まれており、訪日外国人の観光入込客数も増加している。

また、国際的なスポーツの祭典が相次ぎ、2019（令和元）年に熊谷ラグビー場でラグビーワールドカップ2019が開催され、2020（令和2）年には、さいたまスーパーアリーナや埼玉スタジアム2002など4施設で東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される。そのほか、さいたま市では、ツール・ド・フランスさいたまクリテリウムも開催されている。

これらの大会期間中は、国内外から多くの人々が本県を訪れ、観光、国際交流が活発化し、にぎわいが生まれるとともに、本県の魅力を発信する絶好の機会となる。

これを機に、県内各地で観光客が自転車を活用して効率的に観光地を巡れるような施策展開や自転車愛好者を誘導するイベントの企画など、地域の活性化につなげる取組が期待されている。

埼玉県の観光資源

- ◆ 東京のすぐ北に位置し、交通の便も良い埼玉県には、魅力的な観光コンテンツが豊富
- ◆ 「SAITAMAプラチナルート」で埼玉県へのインバウンドを促進



（出典：埼玉県 HP「埼玉県政の基本方針 2018～高齢化・人口減少社会への挑戦～」）

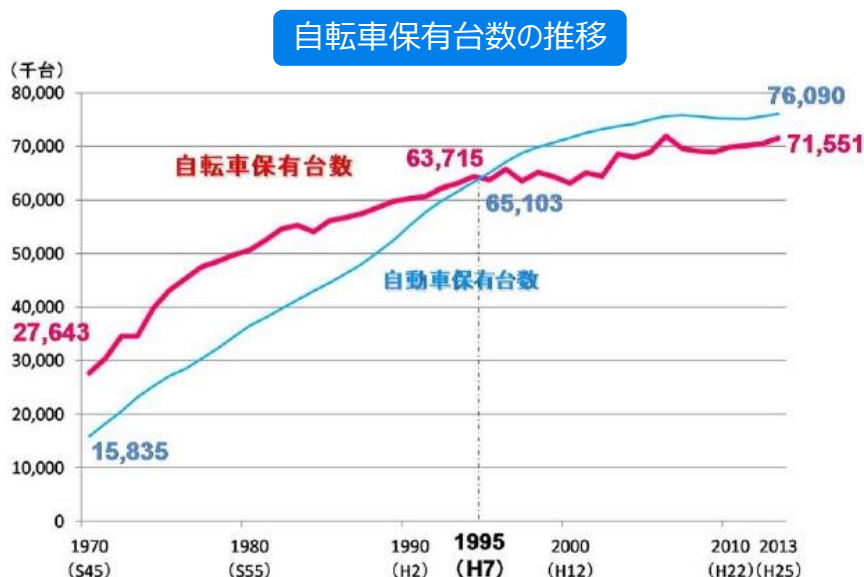
2. 自転車の利用実態

(1) 自転車の保有状況

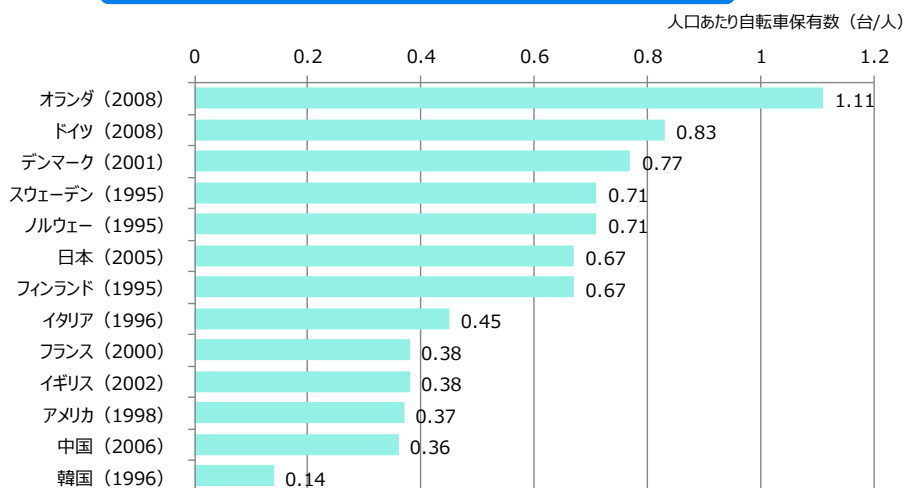
①我が国における自転車保有状況

我が国における自転車保有台数は増加傾向にあり、2013(平成25)年時点で約7,200万台と自動車保有台数と同程度となっている。また、人口1人当たりの自転車保有台数は0.67台で、自転車先進国である欧米諸国と比較しても高い水準となっている。

これまで、自転車の種類は、シティ車が大半を占めていたが、最近は、スポーツ車や電動アシスト車の販売台数が伸びている。また、自転車を日常的に利用する理由として、健康向上、コスト削減、ストレス解消、環境負荷の軽減が挙げられるなど、自転車利用に対するニーズが多様化している。

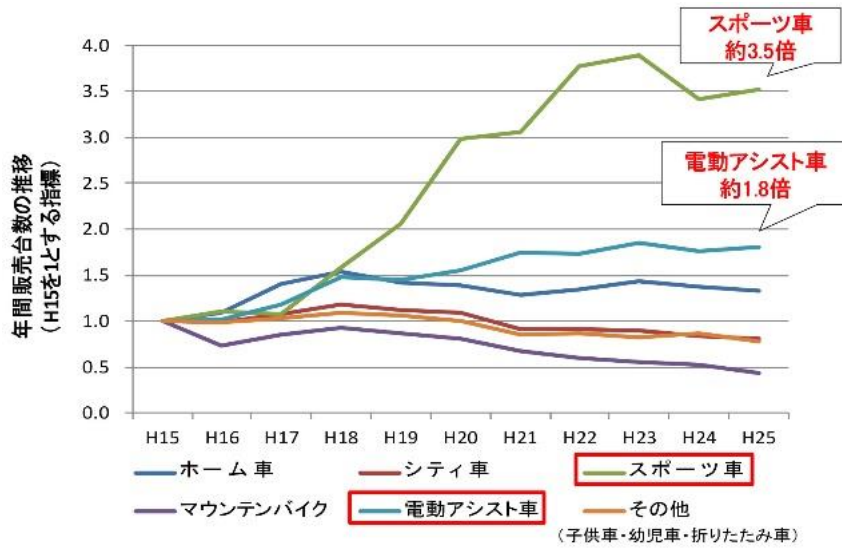


人口あたりの自転車保有台数 (国際比較)

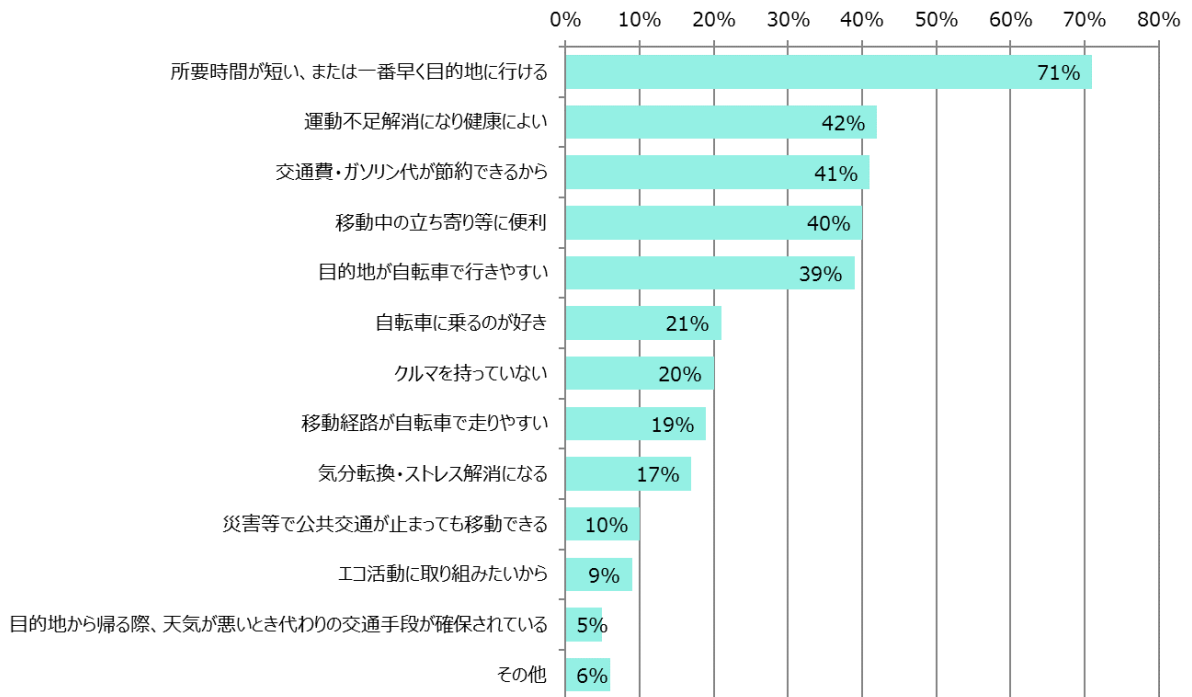


(出典：国土交通省・平成26年度政策レビュー結果(評価書))

1 店舗あたりの車種別販売台数の推移



自転車を日常的に利用する理由



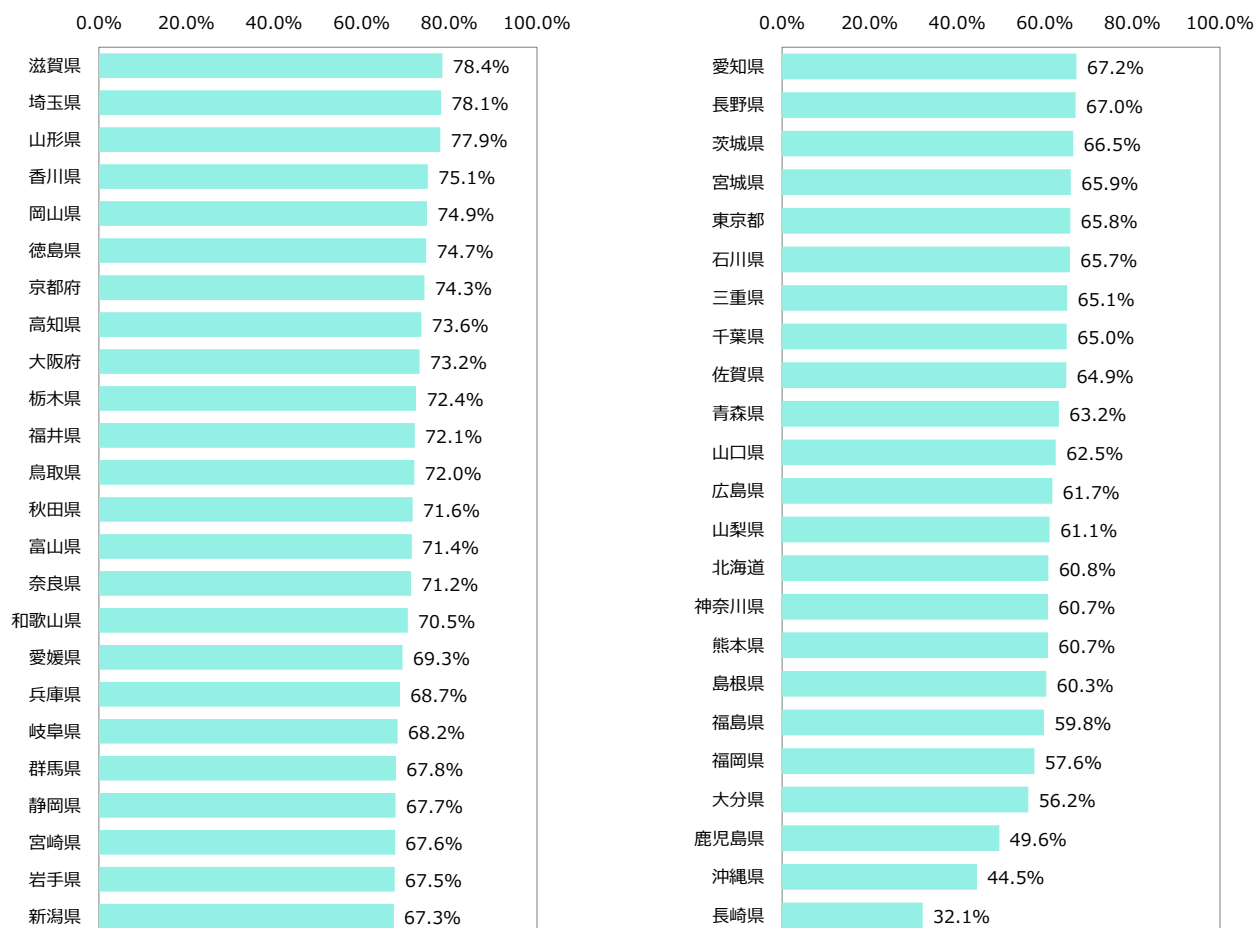
(出典：国土交通省・平成26年度政策レビュー結果(評価書))

②都道府県別の世帯における自転車保有状況

2018（平成30）年時点の自転車の世帯保有率の全国平均は66.3%で、地域によって保有率が異なっており、地形条件、マイカーの普及度、通勤方法などが影響していると考えられる。

本県の自転車保有率は、滋賀県に次いで全国第2位となっており、大都市圏にあって平坦地が多いことが要因にあると考えられる。

都道府県別世帯自転車保有率



(出典：平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書・自転車産業振興協会)

(2) 自転車分担率

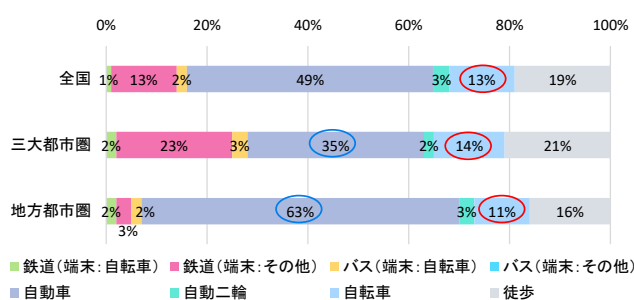
①我が国の代表交通手段分担率

我が国における代表的な交通手段の分担率は、自転車の割合が高く、自転車先進国の欧米諸国と比較しても高い水準となっている。

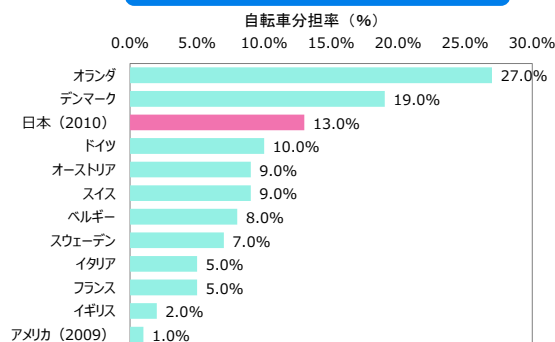
一方、都市規模別で見ると、三大都市圏では自転車分担率が高くなっているが、地方都市圏では三大都市圏に比べて自転車分担率が低く、自転車や徒歩で行ける近距離の移動にも自動車が使われる等、自動車への依存度が高いことがうかがえる。

また、性別や年齢別の自転車利用状況をみると、男性では5歳～19歳の利用が多く、女性では各年代で幅広く利用されている。さらに、移動距離帯別にみると、自転車は5km未満の分担率が20%となっており、中高生の通学や主婦層の買物等の日常生活において重要な移動手段として利用されていることがうかがえる。

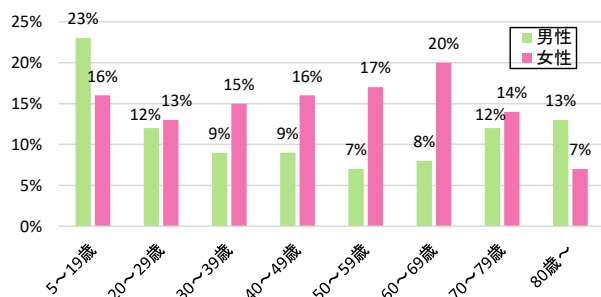
代表交通手段分担率



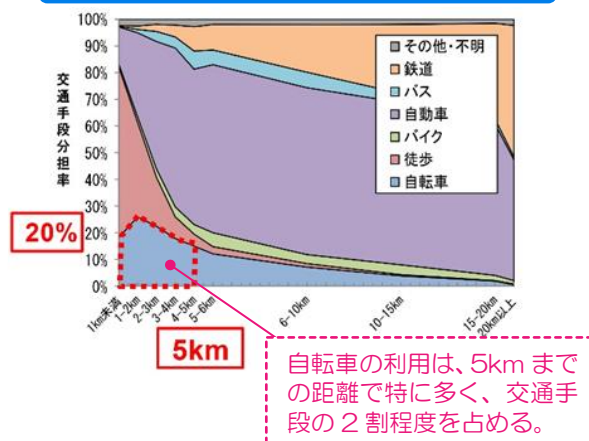
自転車分担率の国別比較



性別・年齢別自転車分担率



移動距離帯別代用交通手段分担率

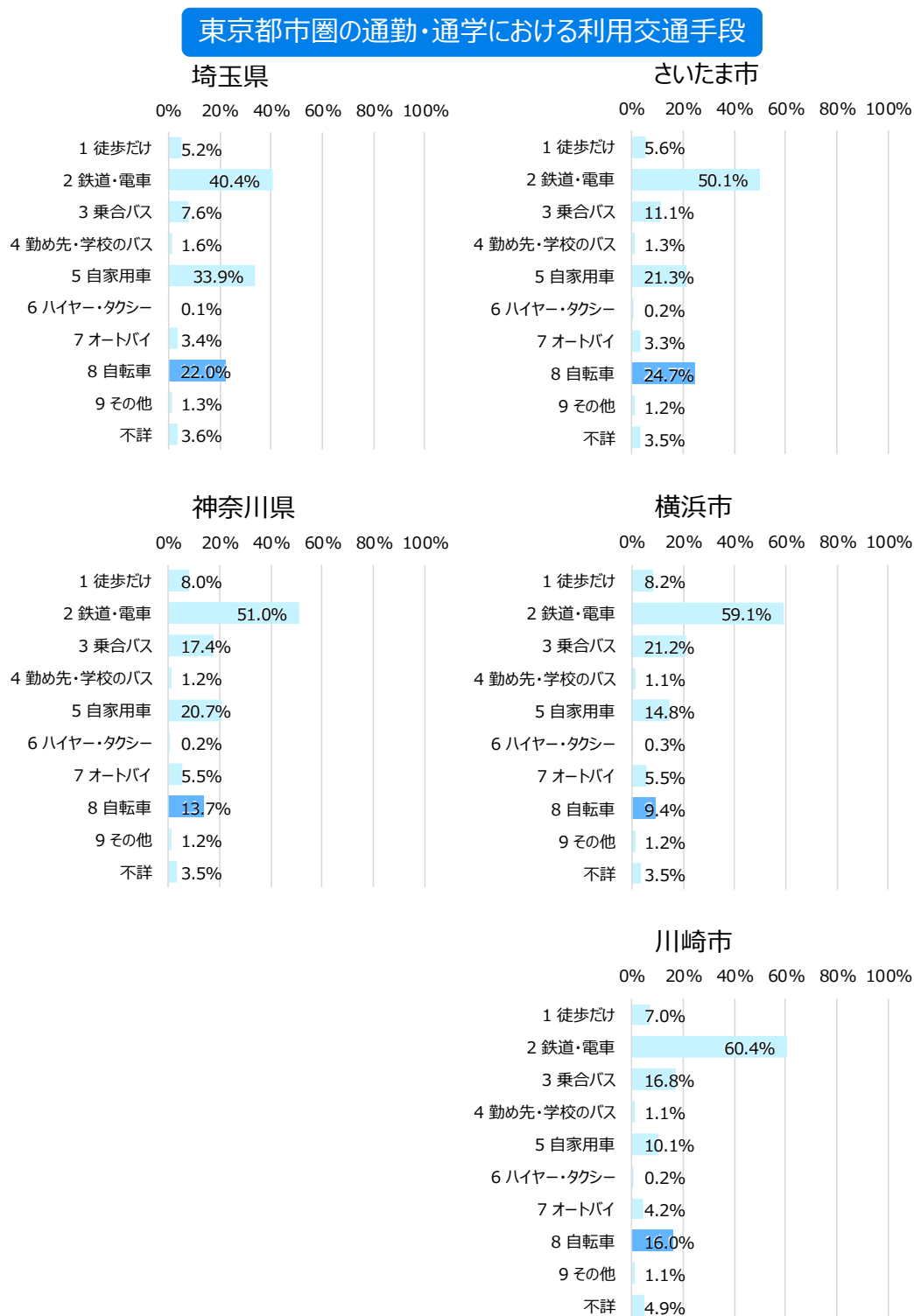


(出典：国土交通省・平成26年度政策レビュー結果(評価書))

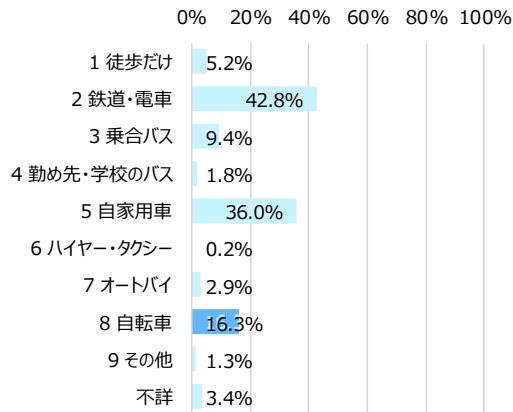
②地域別利用交通手段

2010（平成22）年の国勢調査の通勤・通学の利用交通手段（常住地による集計）によると、東京都や政令市などで概ね鉄道利用の割合が高く、自家用車利用の割合が低い傾向であるが、郊外部を含む埼玉県、千葉県などでは自動車利用の割合が高い傾向にある。

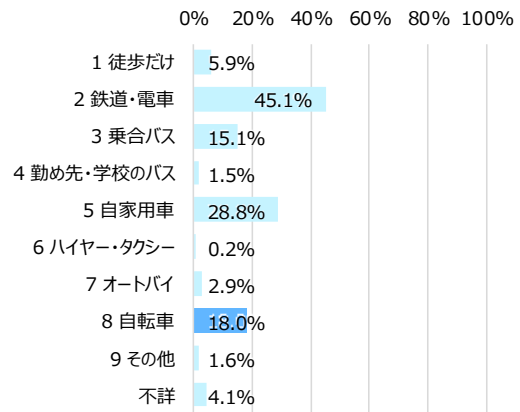
埼玉県やさいたま市における自転車利用の割合は、各都県あるいは各市の中でも高い値となっている。



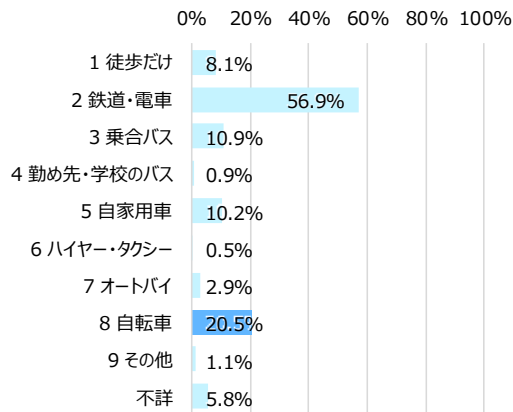
千葉県



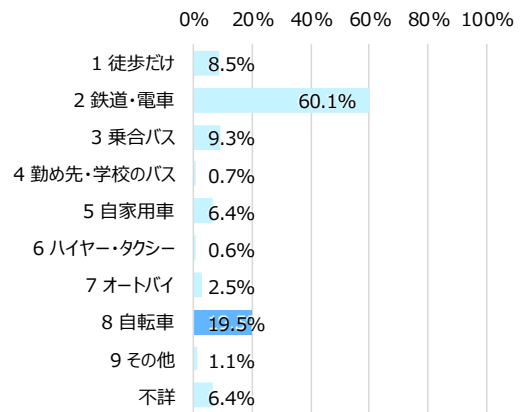
千葉市



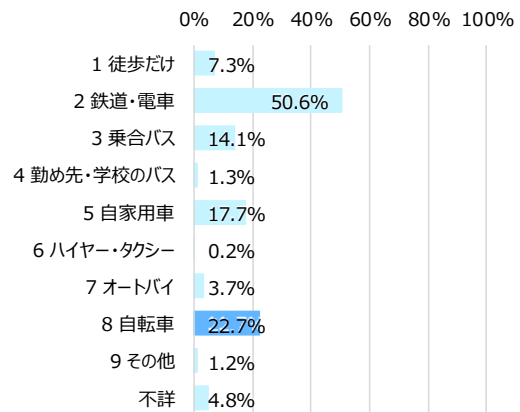
東京都



特別区部



特別区部外



(出典：国勢調査(平成22年度))

(3) 自転車の利用に関する県民調査

①自転車の利用頻度

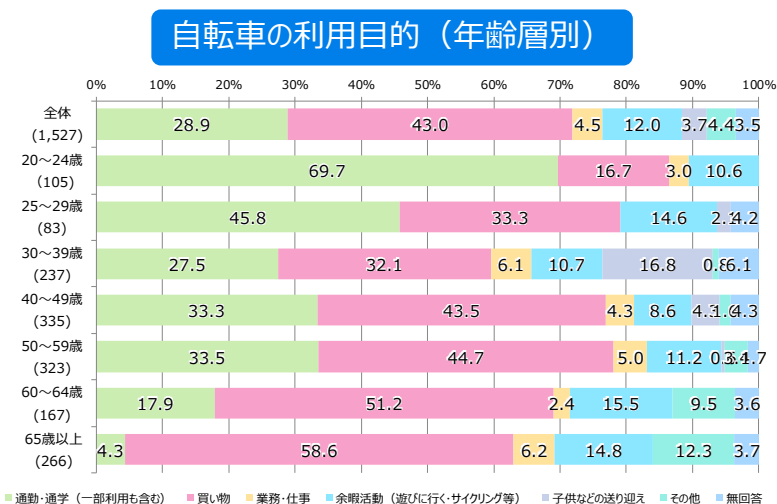
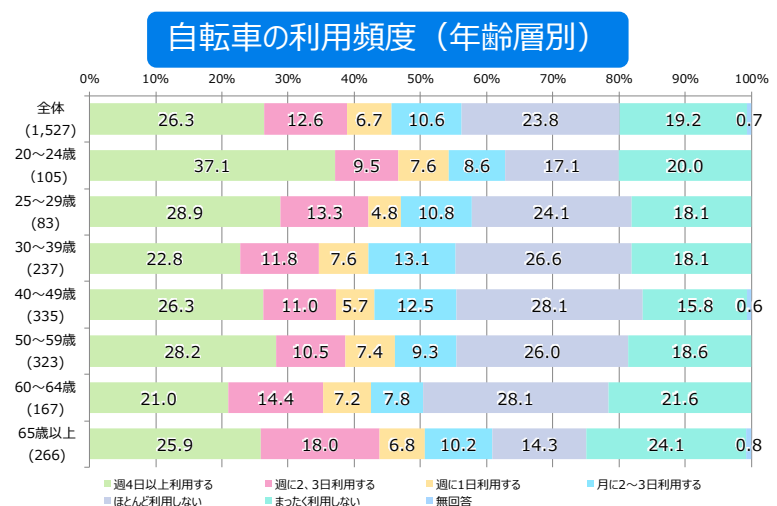
自転車の利用頻度は、「週4日以上利用する」の割合が最も高く、次いで「ほとんど利用しない」、「まったく利用しない」が高くなっている。

年齢層別でみると、「週4日以上利用する」の割合が最も高いのは20～24歳、次いで25～29歳であり、20歳代の自転車利用が圧倒的に高い。逆に「まったく利用しない」の割合が最も高いのは65歳以上、次いで60～64歳であり、60歳以上の年齢層で自転車を利用していない人が多い傾向となっている。

②自転車の利用目的

自転車の利用目的については、「買い物」の割合が最も高く、次いで「通勤・通学」、「余暇活動」が高くなっている。

年齢層別にみると、「通勤・通学」の割合が最も高いのは20～24歳、次いで25～29歳であり、20歳代の通勤・通学の自転車利用が高くなっている。一方、「買い物」の割合が最も高いのは65歳以上、次いで60～64歳であり、60歳以上の年齢層の買い物の自転車利用が多い傾向となっている。



（出典：自転車交通安全県民意識調査（埼玉県 平成25.7））

③所有している自転車の種類

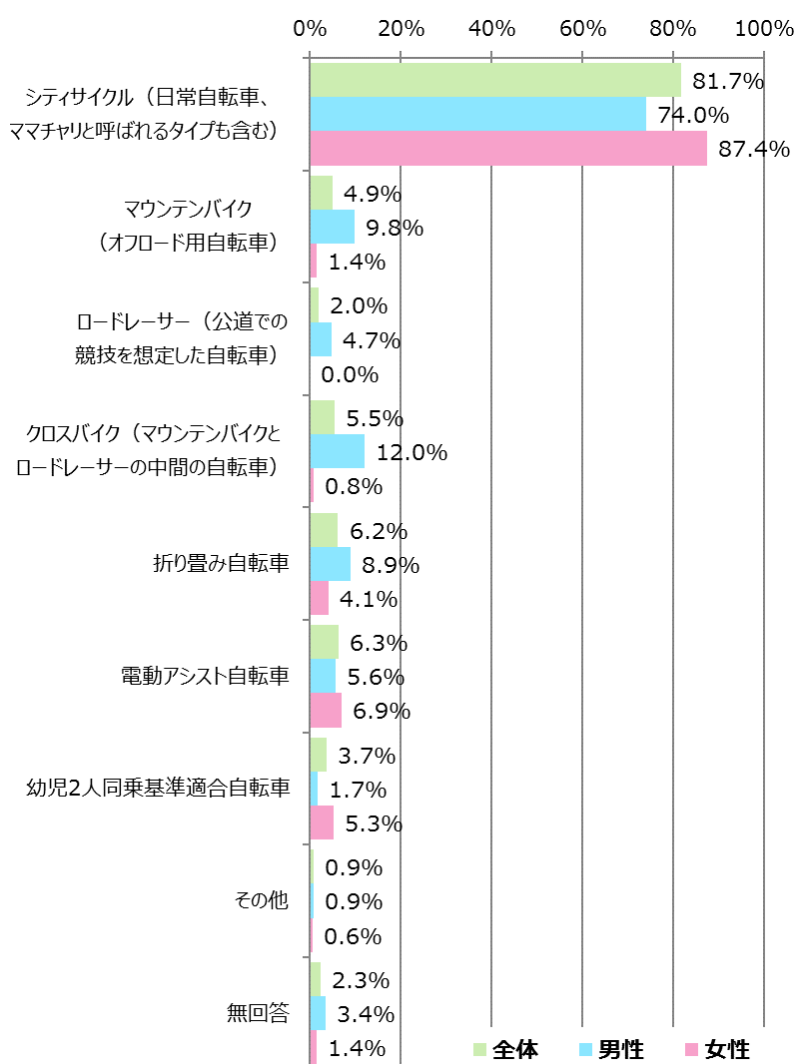
所有している自転車の種類については、「シティサイクル」の割合が最も高く 8 割を超えている。次いで「電動アシスト自転車」、「折りたたみ自転車」が高くなっている。

年齢層別では、「シティサイクル」は、65 歳以上の割合が最も高く、次いで 50～59 歳で高くなっている。「クロスバイク」は 20～24 歳の割合が最も高く、「電動アシスト自転車」は 30～39 歳の割合が最も高くなっている。

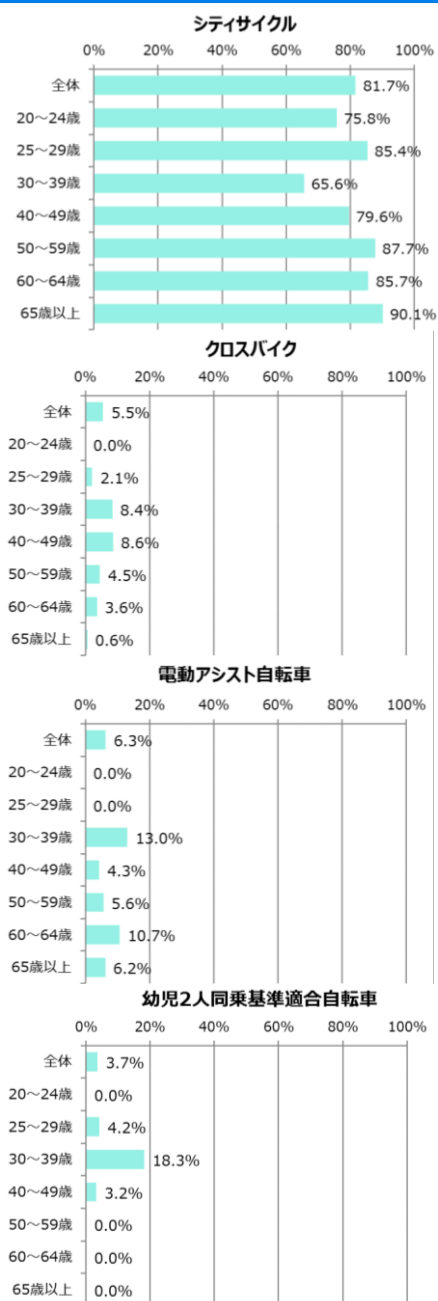
「幼児 2 人同乗基準適合自転車」は、子育て世代である 30～39 歳の割合が最も高くなっている。

このように、世代や暮らし方によって、生活のニーズにあった自転車が選ばれていることがうかがえる。

所有している自転車の種類（性別）



所有している自転車の種類（年齢層別）



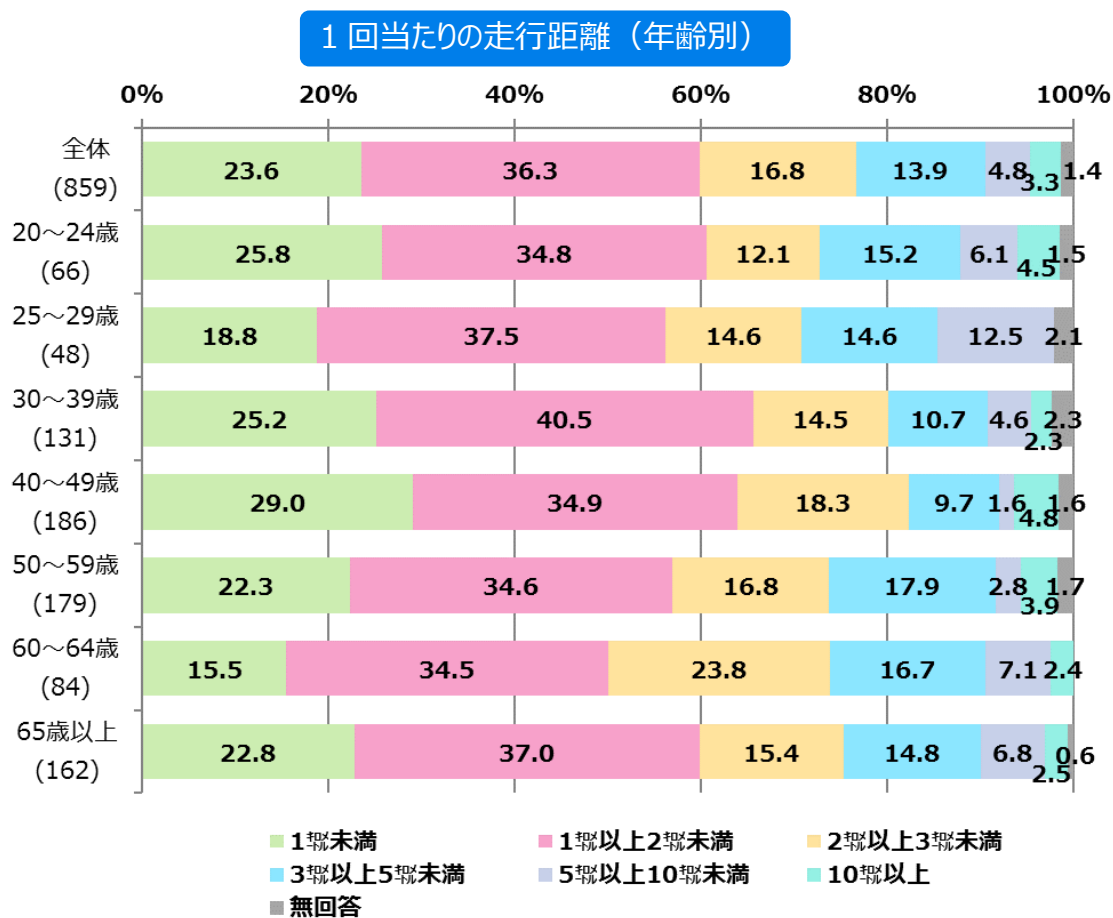
（出典：自転車交通安全県民意識調査（埼玉県 平成 25 年 7 月）

④自転車利用1回当たりの走行距離

自転車を利用する場合の1回当たりの走行距離については、「1 km以上 2 km未満」の割合が最も高く、次いで「1 km未満」、「2 km以上 3 km未満」となっている。

年齢層別にみると、全ての年齢層で「1 km以上 2 km未満」は3割を超えており、30～39歳の割合が最も高くなっている。「1 km未満」は40～49歳の割合が最も高く、「2 km以上 3 km未満」は60～64歳の割合が最も高くなっている。

60歳代は、自転車の利用頻度（年齢層別）が低いにもかかわらず、自転車利用者の中では買い物目的の自転車利用が多く、1回当たりの自転車走行距離が長い傾向にある。



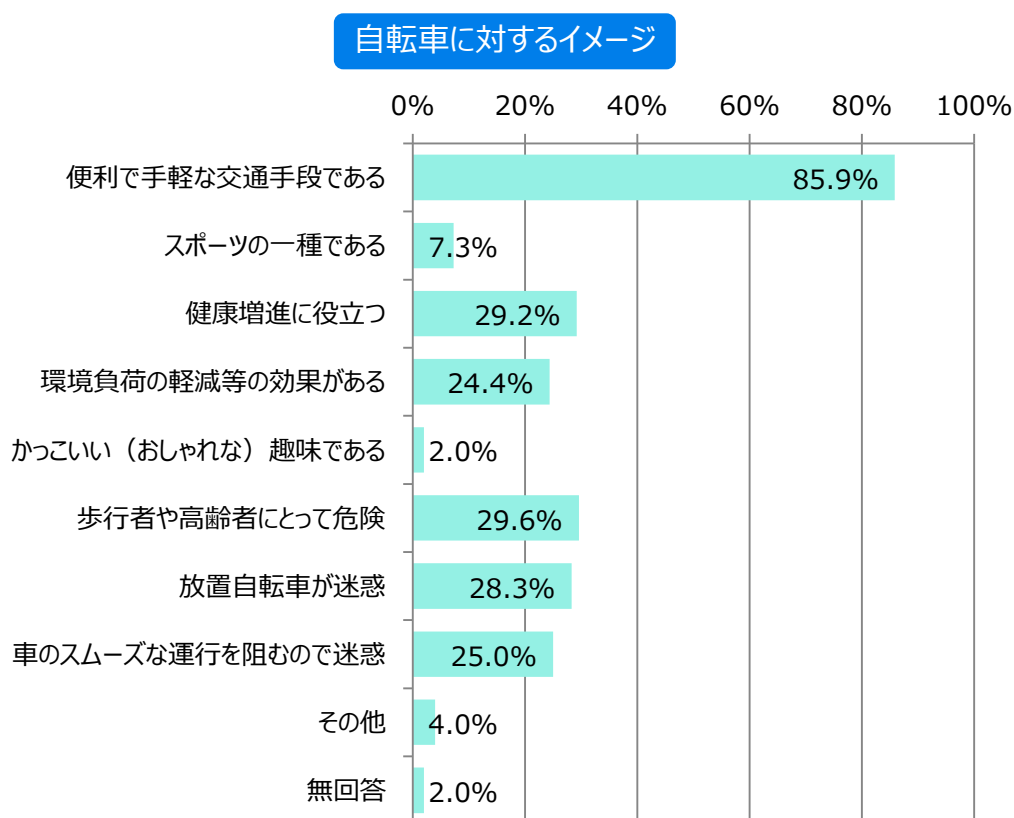
（出典：自転車交通安全県民意識調査（埼玉県 平成25年7月））

(4) 自転車の交通安全等に関する意識調査

① 自転車に対するイメージ(自転車交通安全県民意識調査)

自転車に対するイメージは、「便利で手軽な交通手段である」の割合が最も高く、次いで「歩行者や高齢者にとって危険」、「健康増進に役立つ」、「放置自転車が迷惑」の順となっている。

このように、自転車に対して好意的な意見が多い一方で、交通安全やマナーに対する意見も多くある。



(出典：自転車交通安全県民意識調査(埼玉県 平成25年7月))

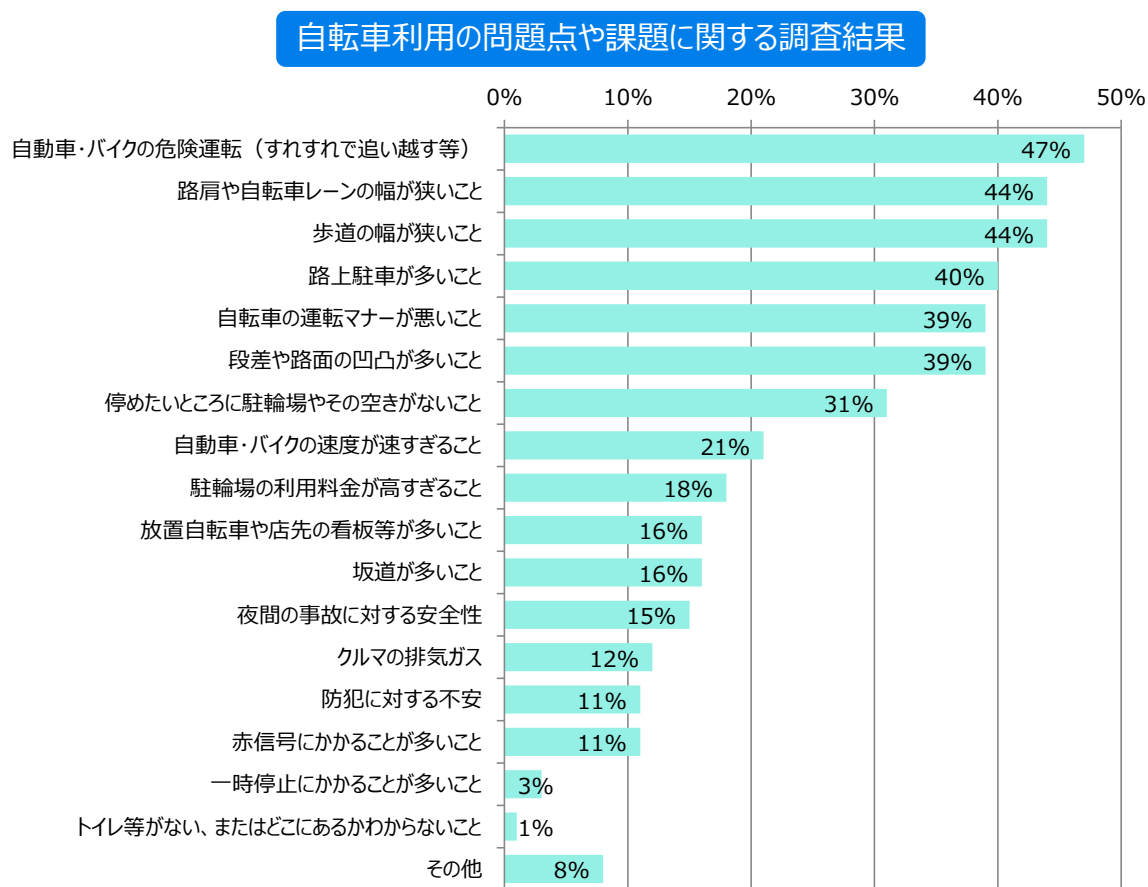
② 歩行者の意識

歩行者からみた自転車に対する意識では、約6~7割の人が「歩道を通行する自転車」に対して迷惑・危険を感じており、また、約5割の人が「放置自転車等の自転車利用ルールの不遵守」に対して迷惑・危険を感じている。

③自転車利用者の意識

自転車利用者の利用環境に対する意識では、約 5 割の人が自動車の危険運転等を理由に「車道走行」を危険と感じている。また、約 4 割の人が自転車通行空間に対して不満、自転車通行空間を阻害する路上駐車に対して迷惑と感じている。その他、約 3 割の人が「駐輪場の設置場所や容量」に関して不満を感じている。

他の自転車利用者に対する意識では、約 7 割の人が「自転車の走行位置」に対し危険を感じている。また、約 4~5 割の人が「自転車利用ルールの不遵守」に対して迷惑を感じており、さらに、自転車は「車両」であり、「車道通行が原則」にも係わらず、約 4 割の人が「自転車の車道通行」自体に対して迷惑や危険を感じている。



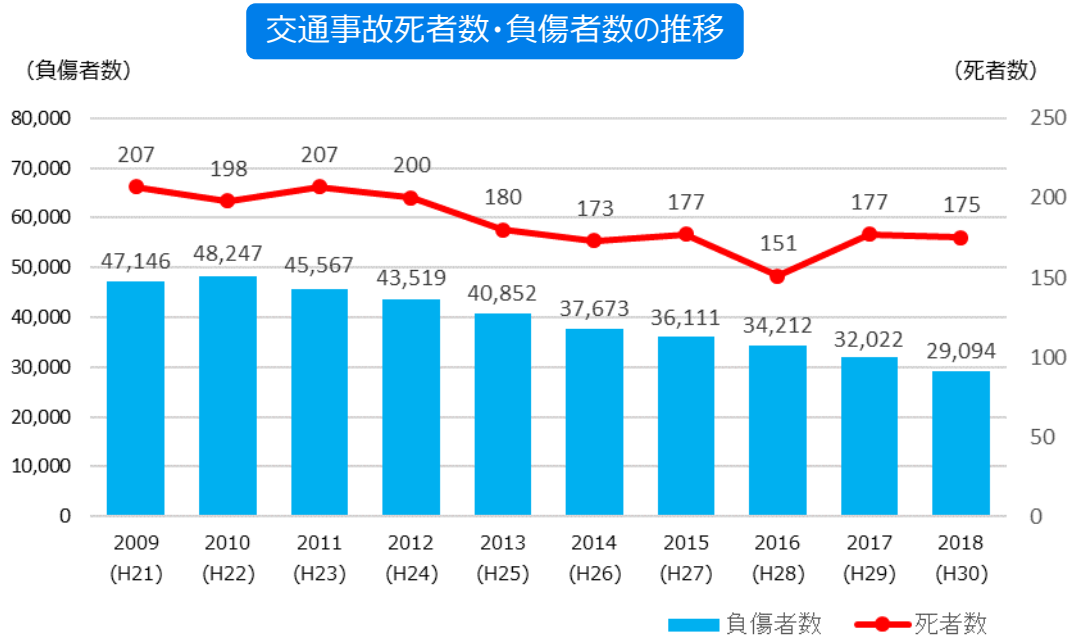
（出典：国土交通省・平成 26 年度政策レビュー結果（評価書））

3. 自転車事故の状況

(1) 埼玉県内の交通事故の推移

県内の交通事故は減少傾向で推移しており、2018（平成30）年中の負傷者数は29,094人で、1981（昭和56）年以降最少となり、8年連続で減少している。

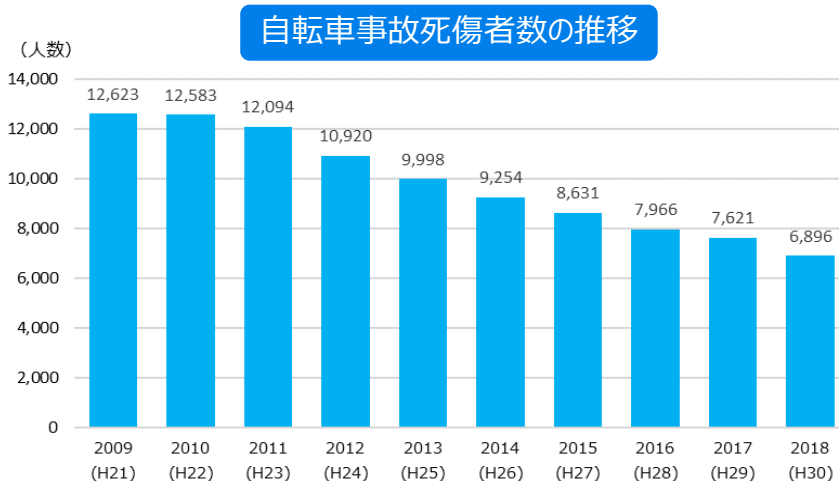
死者数は、近年交通事故に遭った際の致死率が高い高齢者の人口増加に伴い、減少しにくい状況にある。



(出典：埼玉県警察資料から作成)

(2) 自転車事故の推移

自転車事故の死傷者数は、2009（平成21）年に12,623人であったが、その後減少傾向で推移し、2018（平成30）年は6,896人と10年間で半数近く減少している。

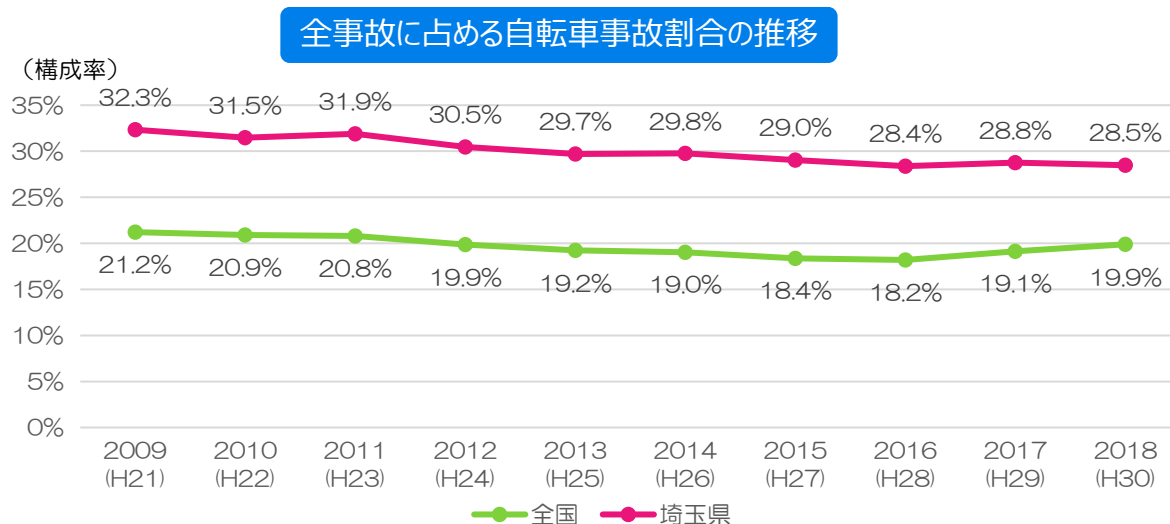


(出典：埼玉県警察資料から作成)

(3) 全国との比較

自転車事故に占める割合は、全国が2割程度で推移しているのに対して、埼玉県は3割程度で推移しており、全事故に占める自転車事故の割合が全国平均より高い傾向にある。

また、2018（平成30）年中の自転車事故死者数は50人で全国ワースト1位であるなど、埼玉県は自転車事故死者数が例年全国ワースト上位に位置している。

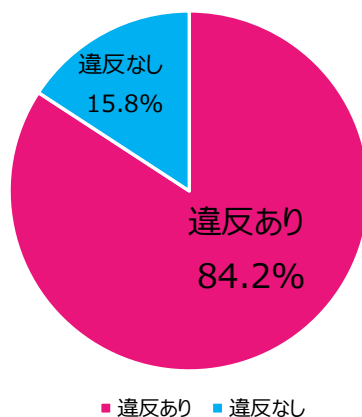


(出典：埼玉県警察資料から作成)

(4) 原因別死傷者数

原因別の発生状況を見ると、2018（平成30）年中は信号無視や一時不停止など自転車側に何らかの法令違反が認められる割合が8割を超えているなど、自転車利用者の交通ルールの遵守、安全意識の醸成が課題となっている。

自転車側の違反の有無（2018（平成30）年中）

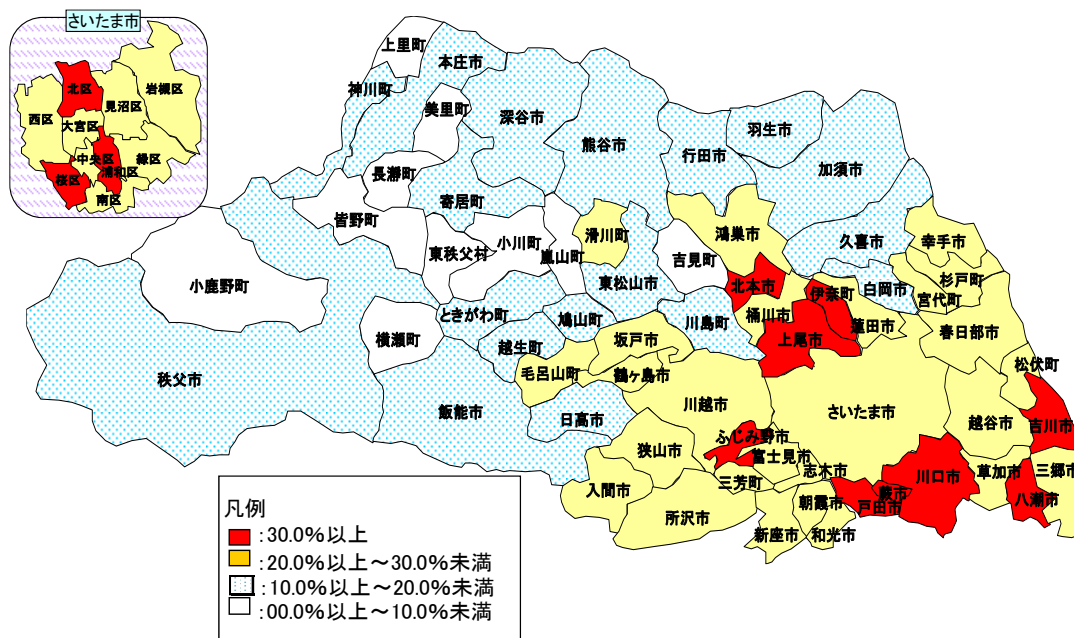


(出典：埼玉県警察資料から作成)

(5) 市町村別自転車事故の死傷者構成率

市町村別の全事故に占める自転車事故死傷者数の構成率をみると、県南東部の市町村で高い傾向にある。

市町村別自転車の死傷者構成率（2018（平成30）年）

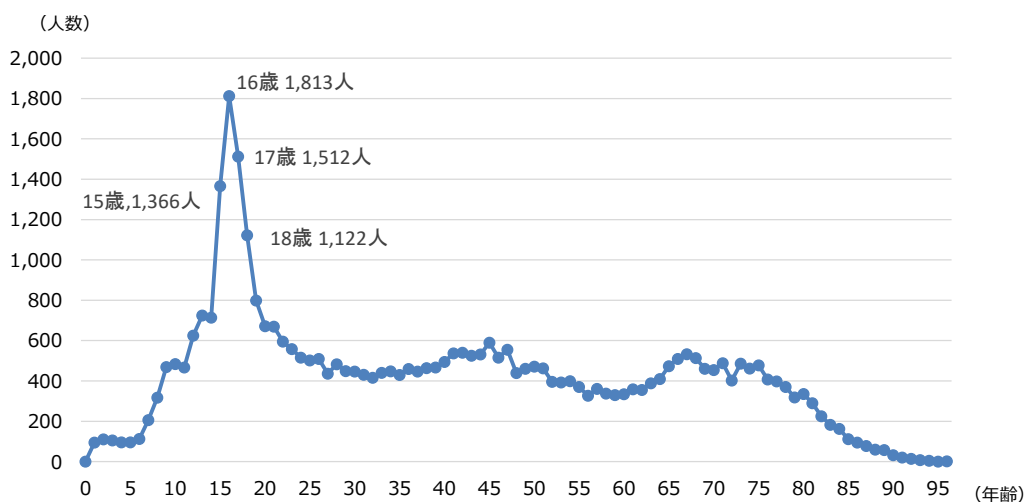


（出典：埼玉県警察資料から作成）

(6) 年齢別交通事故死傷者数

年齢別自転車事故の死傷者数をみると、15歳～18歳が突出して多く、自転車で通学する機会が増える高校生が交通事故に遭うケースが多く見受けられる。

年齢別自転車の死傷者数（2014～2018（平成26～30）年累計）



（出典：埼玉県警察資料から作成）

4. 自転車利用に関する施策や関連計画の状況

(1) 自転車利用に関する施策の状況

本県では、自転車利用を促進する各種キャンペーン事業や安全利用の普及啓発などのソフト施策や、安全施設整備事業などのハード施策に取り組んでいる。

今後は、環境・健康の分野の計画などに、自転車利用を促進する具体的な施策を位置づけ、多方面から支援していくことが期待される。

【主な施策・取組の状況】

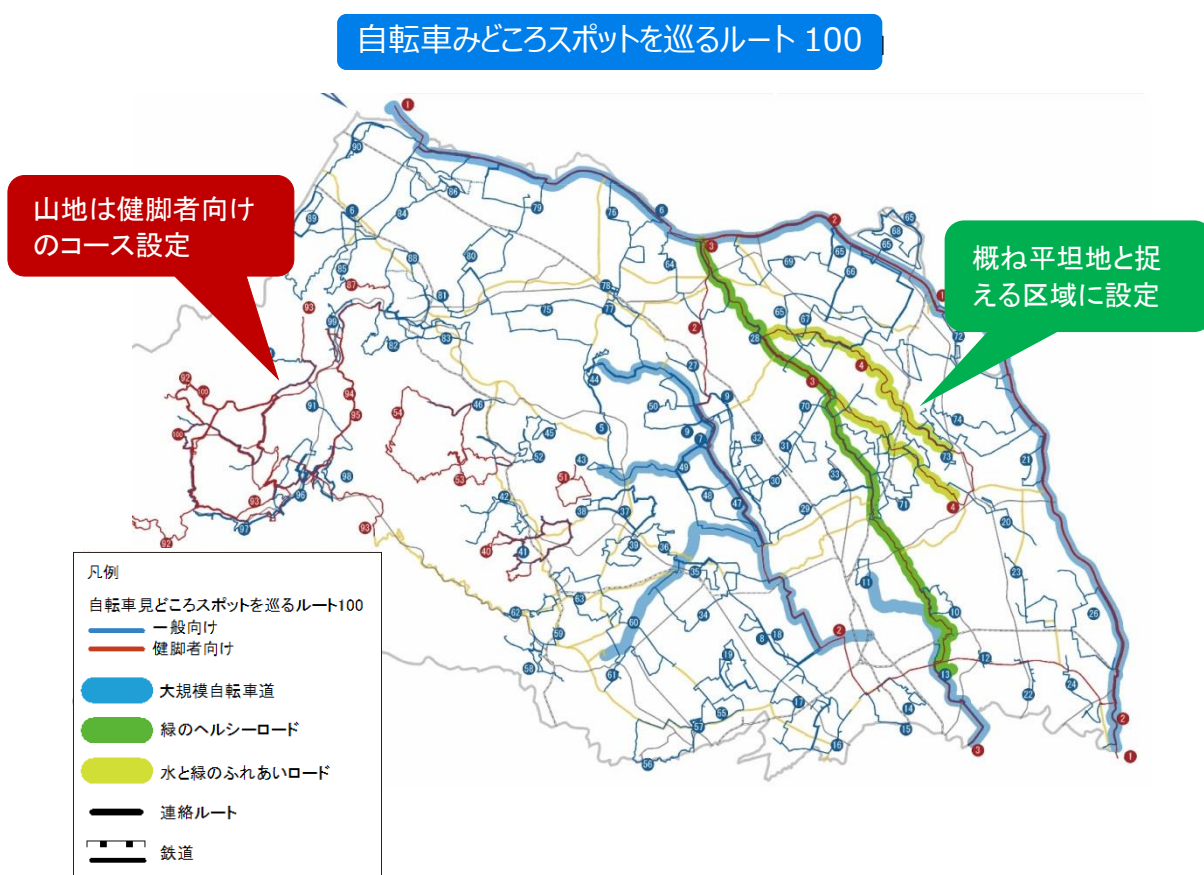
自転車利用のイベントやスポーツ振興に関すること	
秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会（スポーツ振興課）	
県南西部地域の見どころをボランティアガイド（ジモトの魅力伝え隊）と巡る自転車ツアー（地域政策課）	
環境政策（環境負荷の軽減等）の推進に関すること	
職員向け電動アシスト自転車の貸出し（大気環境課）	
埼玉県地球温暖化対策実行計画の推進（温暖化対策課）	
自転車の安全利用等に関すること	
共助による自転車安全利用の県づくり推進事業（防犯・交通安全課）	
埼玉県高校生自転車安全教育プログラム（保健体育課・交通総務課）	
スクアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教育（保健体育課・交通総務課）	
子ども自転車運転免許制度（交通総務課）	
サイクルマナーアップ&セーフティ推進企業（交通総務課）	
啓発歌「5Song」（ごそんぐ）（自転車安全利用五則の周知）（交通総務課）	
自転車保険加入義務化の広報（防犯・交通安全課）	
自転車の通行環境等の整備に関すること	
自転車活用推進計画の策定（県土整備政策課）	
自転車通行空間の整備（道路街路課・道路環境課）	
自転車みどころスポットを巡るルート100の広報（道路環境課）	
水と緑に親しむみち管理事業（農村整備課）	
自転車専用通行帯の整備（交通規制課）	
都市施設（自転車駐車場）の都市計画決定等（都市計画課）	

(2) サイクリングルートの設定状況

本県では、2010（平成22）年において、県内各地のみどころスポットを巡る「自転車みどころスポットを巡るルート100」を設定した。

また、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と見沼代用水路などの農業用水路の管理用道路等を活用した田園地帯に広がる緑豊かな自然を体感できる緑のヘルシーロード、水と緑のふれあいロードといったサイクリングに適した広域的なルートがある。

この他、県内市町村などにも、観光などを目的としたサイクリングルートが存在している。



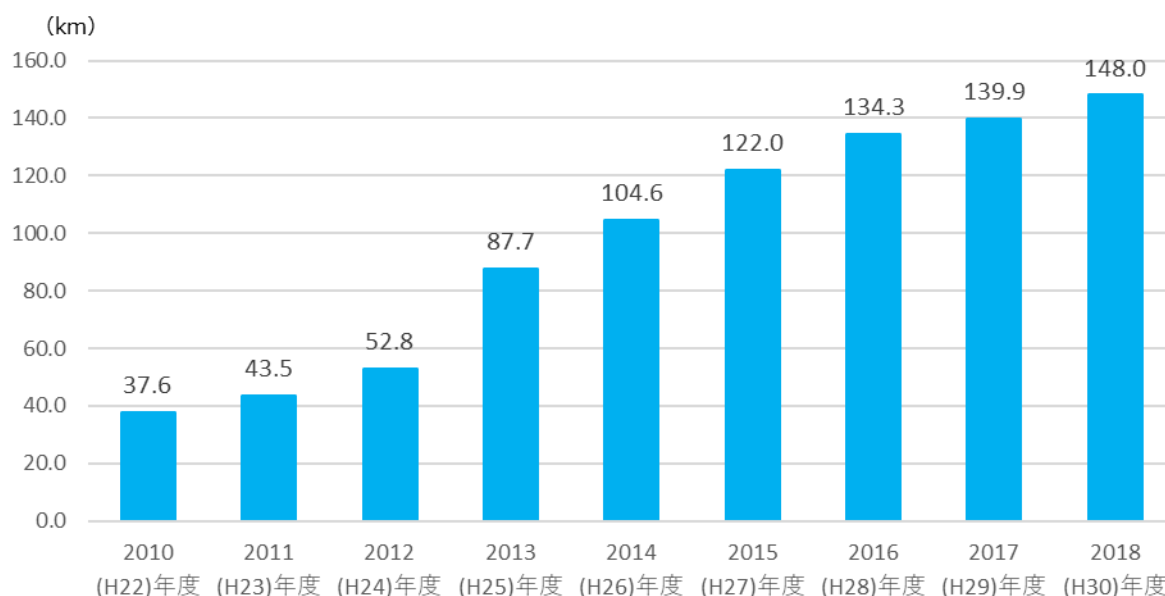
江戸川自転車道（三郷市）

(3) 自転車通行空間の整備状況

本県では、2012（平成24）年12月に「埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例」を制定し、県道独自の基準として、車道における自転車レーンの技術的基準などを位置づけ、自転車通行空間の整備を推進してきた。

県管理道路における自転車通行空間の整備状況は2018（平成30）年度末で148kmとなっている。

埼玉県管理道路における自転車通行空間整備延長の推移（累計）



(5) 放置自転車対策の状況

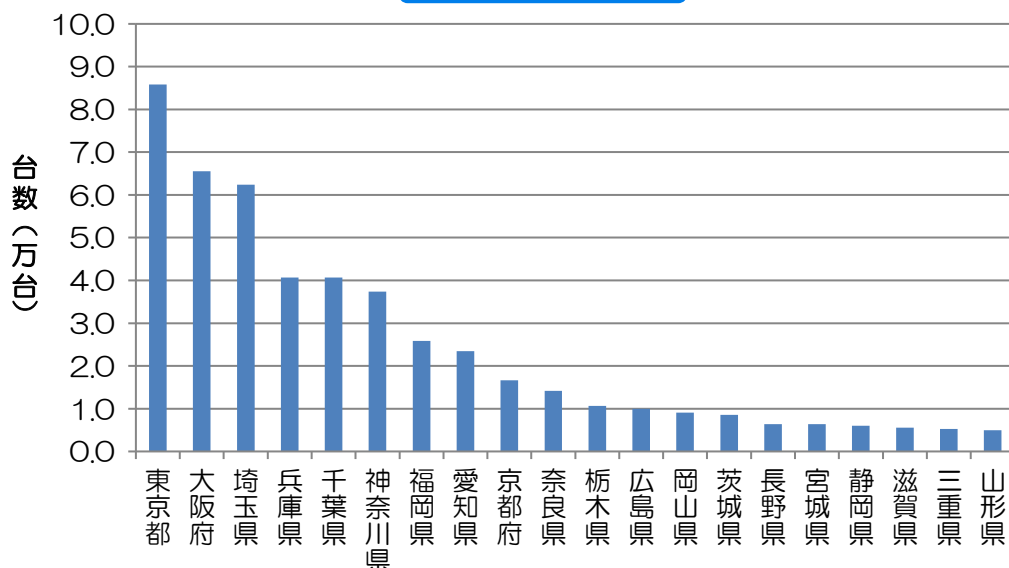
放置自転車は、鉄道駅周辺や中心商業地などにおいて、歩行者や他の車両の通行の支障となるほか、景観を損ねるものとなる。

県内における駐輪場の整備台数は 6.2 万台であり、本県の自転車保有台数の高さ按比例して全国的に見ても上位となっている。

県下の 63 市町村のうち、54 市町村で自転車等の駐車対策に関する条例を制定している。

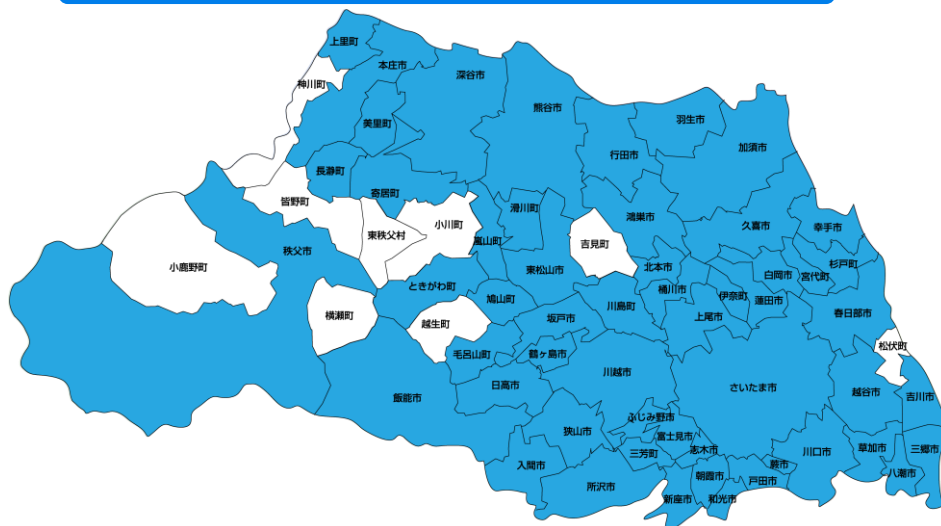
放置自転車を禁止する区域の設定などにより放置自転車の撤去・移動を規定する「自転車等放置防止条例」や、百貨店、スーパーマーケット、銀行などの大量の駐車需要を生じさせる施設に対する「自転車駐車場の設置を義務付ける条例（附置義務条例）」、公共の「自転車駐車場の管理に関する条例（駐車管理条例）」などがあり、環境保全条例の中で自転車の放置を禁止するケースもある。

駐輪場の整備状況



(出典：都市計画年報(2017年)都市計画自転車駐車場)

自転車等の駐車対策に関する条例を制定している市町村



(6) シェアサイクルやレンタサイクルの状況

シェアサイクルやレンタサイクルは、民間事業者により実施されている都市があるほか、観光振興や都市内の交通手段として積極的に自転車を位置づけ、公設民営などで実施している都市もある。

〔県内における市町村等の団体が推進するシェアサイクル等の状況〕

区域	名称	運営主体
さいたま市	さいたま市コミュニティサイクル	民間事業者
川越市	川越市自転車シェアリング	民間事業者
熊谷市	熊谷市自転車シェアリング	まちづくり会社
秩父市、横瀬町、皆野町、長瀬町、小鹿野町	秩父広域観光レンタサイクルっとちちぶ	一般社団法人秩父地域おもてなし観光公社
加須市	かぞ観光レンタサイクル	加須市経済部商業観光課
朝霞市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
和光市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
伊奈町	伊奈町レンタサイクル	伊奈町観光協会

(7) 自転車活用に関連する計画

本県の自転車活用の推進にあたって、関連する基本計画の概要を以下に示す。

〔主な関連計画の状況〕

第10 次埼玉県交通安全計画	
計画趣旨	埼玉県内の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、国の第10次交通安全基本計画に基づき、本県及び関係機関が実施する施策等を示したものの。
計画期間	平成28年度～令和2年度
基本理念	交通事故ゼロの「安心・安全 埼玉」を目指して
主要施策	人と環境にやさしい道路交通環境の整備
	交通安全思想の普及徹底
	安全運転と車両の安全性の確保
	道路交通秩序の維持
	救急・救助活動の充実
	被害者支援の推進
	調査研究の推進
計画目標	令和2年までに
	年間の交通事故死者数を125人以下とする
	人口10万人当たりの交通事故死傷者数を366人以下とする

第2 期埼玉県観光づくり基本計画	
計画趣旨	埼玉県観光づくり推進条例に基づき、観光づくりに関する施策を総合的かつ計画的に推進する。この計画は、県、市町村、県民、観光事業者及び観光関係団体が一体となって観光づくりを進めるため、本県における観光の基本方針、基本施策などを示したものの。
計画期間	平成29年度～令和3年度
基本理念	知ってもらって、来てもらって、楽しんでもらえる観光立県埼玉
基本方針 主要施策	東京2020オリンピック・パラリンピック等を契機とした外国人観光客100万人の誘致
	外国人観光客100万人の誘致
	多彩な観光資源による個性豊かな観光地の形成促進
	既存資源の徹底活用と観光基盤の整備
	アニメの聖地化推進
SAITAMA ブランドの確立による地域経済の活性化	SAITAMA ブランドプロモーションの推進

埼玉県スポーツ推進計画	
計画趣旨	埼玉県がスポーツを推進していく上で目指すべき施策の方向性や取組を示すもの。「埼玉県 5 か年計画 ー希望・活躍・うろおいの埼玉ー」を踏まえたスポーツ推進に係る部門別計画であり、スポーツ基本法第 10 条第 1 項に定める「地方スポーツ推進計画」としても位置付ける。
計画期間	平成 30 年度～令和 4 年度
基本理念	これまでのスポーツ施策の推進を継承しつつ、こうしたスポーツの持つ大きな力を最大限に生かし「スポーツがつくる活力ある埼玉」の実現を目指す。
基本目標 主要施策	県民誰もがスポーツを楽しむ元気な埼玉
	スポーツ参画人口の拡大
	子供のスポーツ活動の充実
	スポーツの力で築く魅力あふれる埼玉
	スポーツ参画人口の拡大
	子供のスポーツ活動の充実
	スポーツを通じた地域の活性化
	世界を目指して飛躍するスポーツ王国埼玉
世界に羽ばたくトップアスリートの輩出	

埼玉県健康長寿計画	
計画趣旨	健康増進法第 8 条に定める県の健康増進計画として、国の「国民の健康の増進の総合的な推進を図るための基本的な方針（健康日本 21（第 2 次）」（平成 25 年度～平成 34 年度）を勘案して策定したもの。
計画期間	令和元年度～令和 5 年度
基本理念	誰もが、健康で、生き生きと暮らすことができる「健康長寿社会」の実現
長期的目標 施策	健康寿命の延伸と健康格差の縮小
	生活習慣病の予防や生活習慣の改善を促進し、健康寿命の延伸と健康格差の縮小を図る。
	生活習慣病の発症予防と重症化予防の徹底
	がん、循環器疾患、糖尿病などの生活習慣病の予防を図る。
	生活習慣の改善
	食や運動などの生活習慣の改善を図ります。
	社会生活を営むために必要な機能の維持及び向上
乳幼児期から高齢期まで、それぞれのライフステージにおいて、心身機能の維持・向上を図る。	
生き生きと暮らすための社会環境の整備	
地域における健康づくりの取組を促進する。	

埼玉県環境基本計画

計画趣旨	埼玉県環境基本条例の基本的理念である「健全で恵み豊かな環境を維持しつつ、環境への負荷の少ない持続的に発展することができる社会」の構築を図るため、同条例に基づき環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定するもの。
計画期間	平成 24 年度～令和 3 年度
目指す社会	「安心・安全」が確保されることを前提として、「低炭素」・「循環」・「自然共生」の各分野で、各主体が「協働」して取り組み、健全で恵み豊かな環境を維持しつつ、環境への負荷の少ない持続的に発展することができる社会
長期的目標 主要施策	新たなエネルギーが普及した自立分散型の低炭素社会づくり
	新たなエネルギー社会の構築
	地球温暖化対策の総合的推進
	ヒートアイランド対策の推進
	限りある資源を大切に作る循環型社会づくり
	廃棄物の減量化・循環利用の推進
	廃棄物の適正処理の推進
	水循環の健全化と地盤環境の保全
	恵み豊かなみどりや川に彩られ、生物の多様性に富んだ自然共生社会づくり
	川の保全と再生
	みどりの保全と再生
	森林の整備と保全
	生物多様性の保全
	安心・安全な環境保全型社会づくり
	大気環境の保全
	公共用水域・地下水及び土壌の汚染防止
	化学物質・放射性物質対策の推進
	身近な生活環境の保全
	環境分野の災害への備えの推進
	環境の保全・創造に向けて各主体が取り組む協働社会づくり
	環境と経済発展の好循環の創出
環境と共生する地域づくりの推進	
連携・協働による取組の拡大	
環境を守り育てる人材育成	
環境科学・技術の振興と国際協力の推進	

まちづくり埼玉プラン

計画趣旨	「まちづくり埼玉プラン」は埼玉県5か年計画や都市計画審議会からの提言を踏まえ、埼玉県の都市計画の基本指針として策定したものの。
計画期間	平成20年度～令和10年度
将来都市像	埼玉の将来都市像「みどり輝く 生きがい創造都市」 ～暮らし続けるふるさと埼玉～
	暮らしやすく、ふるさととして愛着のもてる都市
	誰もがいきいきと働いている元気な都市
まちづくりの目標	地域の営みが未来につながる都市
	コンパクトなまちの実現
	地域の個性ある発展
	都市と自然・田園との共生



5. 自転車活用における課題

本県の自転車利用に関連する現状を踏まえると、今後の自転車活用推進にあたっては、以下のような課題がある。

(1) 空間確保

本県は、平坦な土地で鉄道網が充実していることから自転車が末端交通手段として利用しやすい環境にあり、全国的に見ても自転車保有率、自転車利用者の割合が非常に高い。

自転車の利用目的別では、若年層では通勤・通学の自転車利用割合が高く、高齢者では買い物の自転車利用割合が高くなっている。

このような、本県の高い自転車利用ニーズを踏まえた場合、道路環境整備の推進など、安全で快適な通行空間の確保が急務となっている。

(2) 地域づくり

自転車利用に適した本県の地域特性等を踏まえ、自転車を重要な交通手段として位置づけたまちづくりや地域の活性化施策の推進が不可欠である。

このようなまちづくりにあたっては、自転車関連企業等との連携による利用促進や安全利用啓発イベントの開催などの産業振興やサイクリングスポーツの振興とあわせて取り組んでいく必要がある。

また、観光客等が名所・景勝地などを自転車で効率的に巡る観光ルートの充実や、自転車愛好家向けのサイクリングルートの整備、休憩施設の整備などが望まれており、自転車ネットワークにおける拠点施設の充実が必要である。

(3) 都市環境

低炭素型ライフスタイルへの転換の観点から、日常的な交通手段を、自家用車から公共交通機関や自転車などエコな交通に転換していくことが求められる。

このようなことから、鉄道や路線バスなどの公共交通機関との交通結節点にアクセスする自転車交通の環境整備を促進するため、自転車活用推進計画や自転車ネットワークや拠点施設の整備計画の策定が求められている。

(4) 健康増進

健やかな生活を長く営めるよう、生涯にわたる生活の質の向上や社会生活に必要な機能を維持・向上することがますます重要となっており、ライフステージに合わせた運

動習慣の定着や身体活動量の増加を目指し、身体活動や運動に取り組みやすい環境が必要である。その環境づくりのひとつの手法として、身近な生活圏の中に自転車ネットワークを整備する必要もある。

(5) 安心・安全

本県の自転車の保有・利用状況、自転車利用者における交通事故等の状況を踏まえ、県民の自転車の安心・安全な利用に資する情報提供、広報、安全教育が急務である。

中でも自転車乗用中の交通事故死傷者が最も多い年齢層が15歳～18歳であり、自転車に乗り始める児童や通学等で利用機会が増える生徒の安全意識や利用マナーの向上が不可欠である。

自転車の安全利用の先進県として、「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を核とした体系的な自転車安全利用対策の推進、交通安全教育の充実が求められている。

第3章

自転車活用の基本目標

1. 基本目標

本県の目指すべき「自転車活用の将来像」を踏まえ、次のとおり基本目標を定める。

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

安全教育等で事故のない安心・安全な自転車活用環境の創出を進めるとともに、身近なサイクリングスポットの場や機会を提供し、心豊かで誰もが生き生きとした健康長寿埼玉の実現を目指す。また、災害時の交通機能を維持するための手段の一つとして自転車が活用できる環境の実現を目指し、平時から通勤、通学や業務などでの自転車活用を進め低炭素社会の実現に寄与する。

基本目標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

首都に隣接し、みどりの空間や清流など豊かな自然に恵まれた田園都市という特性を生かし、自然や歴史・文化、スポーツなど本県の様々な魅力とサイクリングを活用した観光施策の促進と自転車走行環境の整備等によるホスピタリティの向上を図り、県内外から人が集う埼玉の実現を目指す。

基本目標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

子育て世代から高齢者まで誰もが安全に自転車が乗れる良好な都市空間の整備を進め、快適な交通手段として自転車が使いやすい埼玉の実現を目指す。

第4章

施策

1. 安心・安全な自転車活用による健康長寿埼玉の実現

自転車がいやすい空間づくりと連携し、日常的な自転車の利用を促進することで、身体活動量の増加、底上げを図り、生活習慣の改善や心身のリフレッシュなどの健康増進に寄与していく。また、県民の体力の向上や余暇の充実に資するようサイクリススポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人々がサイクリススポーツを楽しめる機会の創出を図る。

さらに、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の抑止や、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安心・安全を向上させる。

(1) 健康で環境に優しい自転車の活用推進

内容

県民の健康に関する理解力の底上げや、サイクリススポーツの振興を推進するとともに、低炭素で健康的な自転車の活用を促進する。

主な取組

- 公園等における既存のサイクリングコースの活用促進（公園スタジアム課）
- 幅広い年齢層におけるサイクリススポーツの振興（スポーツ振興課）
- 健康長寿埼玉プロジェクトにおいて自転車活用を推奨（健康長寿課）
- 都市交通データの収集・分析による自転車の利用促進（都市計画課）
- マイカー通勤が多い企業への自転車通勤の推奨（大気環境課）

指標

通勤・通学目的の自転車分担率

実績値 ■ 22.0%

2010（平成22）年

目標値 ■ 23.2%

2020（令和2）年



久喜菖蒲公園 サイクリングコース（久喜市）



自転車通勤・通学状況（さいたま市）

(2) 自転車の安全な利用の促進

内容

「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、広報・啓発、交通安全教育を通じて交通ルールを周知するとともに、自転車利用者に対する指導取締りを推進するなどして、県民の自転車の安全利用に対する意識の向上を図る。

主な取組

- 自転車安全利用五則を活用した交通ルールの周知（防犯・交通安全課、交通総務課）
- 子ども自転車運転免許制度の推進（交通総務課）
- 埼玉県高校生自転車安全教育プログラムの実施（保健体育課、交通総務課）
- 自転車用ヘルメットの普及促進（防犯・交通安全課、交通総務課）
- 自転車月間（5月）を中心とした広報・啓発活動等の強化（防犯・交通安全課、交通総務課）
- 自転車利用者に対する警告・指導取締り活動の重点的な実施（交通指導課）
- 自転車損害保険等の加入促進（防犯・交通安全課）

指標

交通事故死者数

実績値 ■ 175 人

2018（平成30）年

自転車事故の確実な減少により

目標値 ■ 125 人未滿

2021（令和3）年



自転車交通安全教室

(3) 災害時における自転車活用の推進

内容

危機管理体制を強化する等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安心・安全を確保する。

主な取組

- 地域機関における災害時の自転車の活用（県土整備部）

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

自転車の走行環境、自転車利用者の受入環境、サイクルルート沿線の魅力づくりなど、ハード・ソフトの両面から官民様々な関係者と連携した取組を行い、サイクリストの期待に応えるホスピタリティを提供し、県内外の自転車利用者の誘客を図る。

(1) 自転車に関する国際的な大会等の開催・支援

内
容

サイクルスポーツの振興を図るため、関係機関が連携して自転車に関する国際的な大会等の開催や支援を行う。

主
な
取
組

- 秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会の開催（スポーツ振興課）
- ツール・ド・フランスさいたまクリテリウムの開催支援（スポーツ振興課）

(2) 県内外に向けたサイクルツーリズムの促進

内
容

サイクルツーリズムを推進するため県内外に向けて自然や歴史、文化など本県の魅力を発信するとともに自転車交通環境の整備等を促進する。

主
な
取
組

- 自転車みどころスポットを巡るルート 100 の広報（道路環境課）
- 自転車活用による県内観光の発掘やPR（観光課）
- サイクルレーンの導入拡大促進（交通政策課）

指
標

本県で観光・レジャーなどを楽しむ人の数

実績値 ■ 1 億 4,039.4 万人

2015（平成 27）年

サイクルツーリズムの促進などにより

目標値 ■ 1 億 5,800 万人

2021（令和 3）年



秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会（秩父市）



秩父広域観光レンタサイクルとちちぶ（秩父市）

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

コンパクトなまちづくりと合わせてコミュニティを育むまちづくりを推進し、徒歩や自転車等の緩やかでエコな交通を中心とした生活圏を構築する。また、誰もが安全で快適な交通手段として自転車に乗りたくなるような街並みや景観にマッチした通行空間の整備を進める。

(1) 自転車通行空間の計画的な整備の推進

内容 県内市町村における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

- 主な取組**
- 自転車活用推進計画の策定の促進（自転車ネットワーク計画を含む）（県土整備政策課）
 - 自転車通行空間の整備の推進（道路街路課、道路環境課）
 - 既設の自転車道等の適切な維持管理の推進（農村整備課、道路環境課）

指標

県が行う自転車通行空間の整備

実績値 ■ 148.0 km

2018（平成30）年度末

目標値 ■ 172.0 km

2021（令和3）年度末

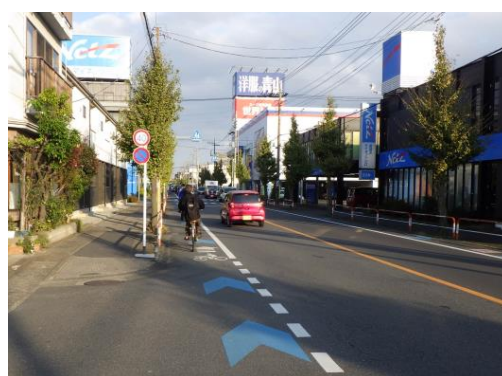
(2) 自転車通行空間の確保

内容 自転車通行空間上の違法駐車取締りや道路の適切な維持管理により、自転車通行空間の確保を推進する。

- 主な取組**
- 自転車通行帯の指定の推進（交通規制課）
 - 違法駐車取締りの推進等（交通指導課）
 - 既設の自転車道等の適切な維持管理の推進（農村整備課、道路環境課） **再掲**



自転車通行空間：自転車車線（越谷市）



自転車通行空間：車道混在（川口市）

(3) 駐輪場等の設置及びシェアサイクルの普及促進

内容

市町村・公共交通機関・シェアサイクル事業者等の連携を強化すること等により、地域の自転車利用ニーズに応じた駐輪場、サイクルポートの設置促進やシェアサイクルの普及促進を図る。

主な取組

- 市町村におけるシェアサイクル導入等の取組支援（県土整備政策課、道路街路課、都市計画課）
- 駐輪場の設置に関する支援（交通政策課、道路街路課、都市計画課、市街地整備課）
- 道の駅におけるサイクルラックの設置支援（道路環境課）



自転車シェアリングのサイクルポート（川越市）

第5章

自転車通行空間の創出における基本的考え方

1. 自転車通行空間創出の基本となる考え方

自転車の活用を推進し、多様な交通手段が選べる環境を整備するため、次の考え方を基本に自転車通行空間の創出に取り組む。

●考え方1

市町村が策定する自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の創出

●考え方2

鉄道駅などの交通結節点と各地域拠点とを結節する自転車通行空間の創出

●考え方3

自転車の利用や事故が多い地区における安心・安全な自転車通行空間の創出

●考え方4

健康増進や観光振興、まちづくりなど県や市町村の関連施策に基づいた自転車通行空間の創出

2. 県管理道路における自転車通行空間の整備

自転車通行空間は、国の道路構造令や埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例など道路の種別に応じた道路構造の技術基準に基づき、次の項目を考慮して整備する。

- ①自転車通行空間の整備に必要な道路幅員
- ②交通状況（自転車交通量、自転車利用状況等）
- ③市町村の自転車通行空間のネットワーク

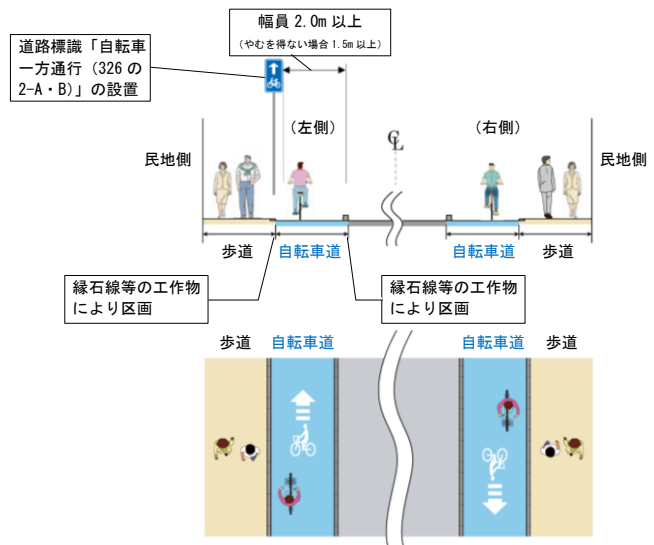
なお、地域の実情により、完成形態（本来の整備形態）による自転車通行空間の整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用し、自転車通行空間の整備を推進する。

<整備形態1 自転車道>

【一方通行の場合】



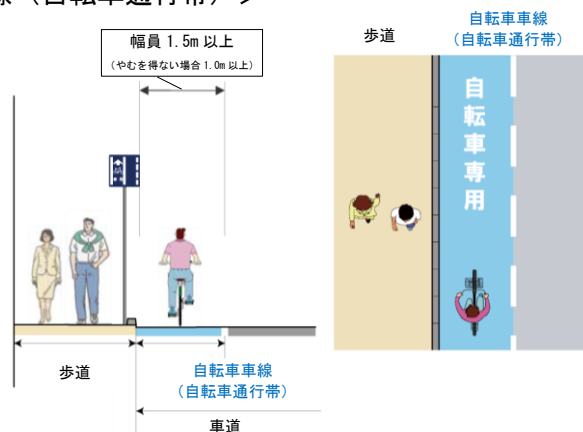
車道上で縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



<整備形態2 自転車車線（自転車通行帯）>



交通規制により指定された、自転車専用で通行する車両通行帯。
自転車と自動車を視覚的に分離



<整備形態3 車道混在>

整備形態1又は2の整備が当面困難な場合



法定外標示により、自転車の走行位置等を明示



第6章

計画のフォローアップ 及び見直し方法

関係部局等で構成する推進会議を設置するなど、各年度において、施策の取組状況の把握、目標指標の達成度の検証、フォローアップを行う。

また、検証結果を踏まえて、2022（令和4）年度以降の次期計画の検討を行う。



参考資料

取組一覧

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

施策	取組	指標
(1) 健康で環境に優しい自転車の活用推進	①公園等における既存のサイクリングコースの活用促進（公園スタジアム課）	通勤・通学目的の自転車分担率 22.0% (2010年) ↓ 23.2% (2020年)
	②幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興（スポーツ振興課）	
	③健康長寿埼玉プロジェクトにおいて自転車活用を推奨（健康長寿課）	
	④都市交通データの収集・分析による自転車の利用促進（都市計画課）	
	⑤マイカー通勤が多い企業への自転車通勤の推奨（大気環境課）	
(2) 自転車の安全な利用の促進	①自転車安全利用五則を活用した交通ルールの周知（防犯・交通安全課、交通総務課）	交通事故死者数 175人 (2018年) ↓ 自転車事故の 確実な減少により 125人未満 (2021年)
	②子ども自転車運転免許制度の推進（交通総務課）	
	③埼玉県高校生自転車安全教育プログラムの実施（保健体育課、交通総務課）	
	④自転車用ヘルメットの普及促進（防犯・交通安全課、交通総務課）	
	⑤自転車月間（5月）を中心とした広報・啓発活動等の強化（防犯・交通安全課、交通総務課）	
	⑥自転車利用者に対する警告・指導取締り活動の重点的な実施（交通指導課）	
	⑦自転車損害保険等の加入促進（防犯・交通安全課）	
(3) 災害時における自転車活用の推進	①地域機関における災害時の自転車の活用（県土整備部）	

基本目標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

施策	取組	指標
(1) 自転車に関する国際的な大会等の開催・支援	①秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会の開催（スポーツ振興課）	本県で観光・レジャーなどを楽しむ人の数 1億4,039.4万人 (2015年) ↓ サイクルツーリズムの促進などにより 1億5,800万人 (2021年)
	②ツール・ド・フランスさいたまクリテリウムの開催支援（スポーツ振興課）	
(2) 県内外に向けたサイクルツーリズムの促進	①自転車みどころスポットを巡るルート100の広報（道路環境課）	
	②自転車活用による県内観光の発掘やPR（観光課）	
	③サイクルトレインの導入拡大促進（交通政策課）	

基本目標3 良好な都市の形成による自転車が使しやすい埼玉の実現

施策	取組	指標
(1) 自転車通行空間の計画的な整備の推進	①自転車活用推進計画の策定の促進（自転車ネットワーク計画を含む）（県土整備政策課）	県が行う自転車通行空間の整備 148.0km (2018年度末) ↓ 172.0km (2021年度末)
	②自転車通行空間の整備の推進（道路街路課、道路環境課）	
	③既設の自転車道等の適切な維持管理（農村整備課、道路環境課）	
(2) 自転車通行空間の確保	①自転車通行帯の指定の推進（交通規制課）	
	②違法駐車取締りの推進等（交通指導課）	
	③既設の自転車道等の適切な維持管理の推進（農村整備課、道路環境課） 再掲	
(3) 駐輪場等の設置及びシェアサイクルの普及促進	①市町村におけるシェアサイクル導入等の取組支援（県土整備政策課、道路街路課、都市計画課）	
	②駐輪場の設置に関する支援（交通政策課、道路街路課、都市計画課、市街地整備課）	
	③道の駅におけるサイクルラックの設置支援（道路環境課）	

用語の解説

	用語	説明
か行	観光入込客数	日常生活圏以外の場所へ旅行し、滞在が報酬を得ることを目的としない人を対象とした来訪客数(観光地点及び行祭事・イベントを訪れた人数)。
	共助による自転車安全利用の県づくり	埼玉県の条例に基づく自転車安全利用指導員による、自転車利用者のマナー向上と自転車に関係する交通事故を防止する県民運動。
	クロスバイク	マウンテンバイクやロードレーサを一般道路での走行に適するように設計された自転車の総称。
	健康経営	企業等が従業員等の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に実践すること。経済産業省では、健康経営に係る各種顕彰制度を創設。
	高速自動車国道	自動車の高速交通のための道路で、全国の自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化の重要な地域を連絡するもの国道や、国の利害に特に重大な関わりを持つ国道。いわゆる高速道路である国道。
	高速鉄道	専用路線をもち、高速・大量輸送の機能をもっている鉄道。日本では都市圏周辺のJR、私鉄、地下鉄路線が相当する。
	5Song	ごそんぐ。埼玉県警察が、自転車安全利用五則を広く普及させるため、幼児・児童でも分かり易く理解できる内容とした啓発歌。(歌:すたーふらわー)
	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。
さ行	サイクルツーリズム	サイクリング・自転車と観光・旅行を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的とした旅行事業。
	サイクルトレイン	乗客の自転車を、鉄道の車両内に、輸行状態ではなく解体せずに持ち込むことができる鉄道サービス。
	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。
	サイクルマナーアップ&セーフティ推進企業	県内に所在する企業及び事業所のうち、従業員に対する自転車安全教育や地域における自転車安全利用の推進に貢献する企業等を広く募集し、参加要件を満たす企業等を埼玉県警察本部交通部長が指定。
	サイクルラック	主に手動操作で、個別に自転車を出し入れする駐車装置。平面的に収納する形式(前輪ラック、傾斜ラック等)、自転車を上下2段に収容する形式等がある。
	埼玉県5か年計画	「埼玉県5か年計画 -希望・活躍・うるおいの埼玉-」。埼玉県が、平成29年度からの5年間に取り組む施策の体系を明らかにした県政運営の基本となる計画。
	埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例	埼玉県が管理する県道について、道路の構造の技術的基準、道路標識の寸法の基準、道路移動等円滑化基準を定める条例。道路法及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の改正を受けて制定。
	埼玉県高校生自転車安全教育プログラム	自転車事故においては、高校生の占める割合が高い状況にあることを踏まえ、埼玉県警察と埼玉県教育委員会が連携して行う継続的・統計的な自転車安全教育。

さ 行	埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例	埼玉県が、自転車の安全な利用を促進するため、県、県民、自転車利用者、事業者、関係団体の責務や、自転車安全利用に関する施策の基本事項を定めた条例。
	埼玉サイクルエキスポ	「見て、乗って、買って、学べる」をテーマとした自転車と埼玉の魅力を発信するイベント。2019 年は、2 月にさいたまスーパーアリーナで開催。
	シェアサイクル	自転車を共同利用する交通システム。特にコミュニティサイクルは多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこの拠点(ポート)からでも借り出して、好きなポートで返却ができる仕組み。
	シティ車(シティサイクル)	主に日常の交通手段やレジャーに用いられる短中距離、低中速走行用の一般用自転車。日本における自転車の中で最も一般的で多数を占める。
	自転車安全利用五則	国による自転車に乗るときの基本的ルールの中で特に重要な内容。「自転車は、車道が原則、歩道は例外」「車道は左側を通行」「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」「安全ルールを守る」「子どもはヘルメットを着用」。
	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の基本計画。(平成 30 年 6 月 30 日閣議決定)
	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、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする法律。(平成 28 年法律第 113 号、平成 29 年 5 月 1 日施行)
	自転車専用通行帯 (普通自転車専用通行帯)	車両通行帯のうち、自転車を通らなければならない、また軽車両以外の車両が通行してはならない車両通行帯。(道路交通法)
	自転車駐車場の管理に関する条例 (駐車管理条例)	指定区域内において、基準に基づき設置した自転車駐車場の管理について定めた条例。
	自転車駐車場の設置を義務付ける条例 (附置義務条例)	指定区域内において、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる一定規模以上の施設を新築又は増築する場合、施設設置者が、その施設または近接する場所に、基準台数以上の自転車等駐車場を設置しなければならないことを定めた条例。
	自転車通行環境モデル地区	国土交通省と警察庁が合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となる地区を全国で指定した地区。分離された自転車走行空間を戦略的に整備するため、事業に対する助言や重点的な支援が受けられる。
	自転車等放置防止条例	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づき、公共の場所における自転車等の放置による住民の生活環境の障害を防止する条例。
	自転車ネットワーク計画	国土交通省と警察庁が共同で策定した、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにより、地域の課題やニーズに対応し、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、市区町村の策定を推進する面的なネットワーク計画。
	自転車みどころスポットを巡るルート 100	一般者からのみどころスポットなどの提案をもとに、県内を 11 ブロックに分け、県地域振興センター、県土整備事務所、市町村、県警、NPO などをメンバーとした地域別ワーキング、外部有識者のアドバイザー会議を経て決定した案内ルート。ルート上には案内板や距離標を設置。
ジモトの魅力伝え隊	埼玉県南西部地域6市1町の地域資源を案内する自転車ツアーガイドを養成し、毎年、自転車ツアーを開催。市町職員・商工会・NPO・ボランティア・南西部地域振興センターで構成される実行委員会が運営。	
スケアード・ストレイト教育技法	恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。交通安全教育の場合、事故現場を再現してみせ、交通ルールの大切さを学ばせる等の手法がある。	
スポーツ車 (スポーツサイクル)	各種サイクルスポーツやレジャー用として長距離旅行、快速走行等に適するような一般用自転車で、チェンジギヤを備えた自転車の総称。	

た 行	代表交通手段分担率	人がある目的で、ある地点からある地点まで移動する際に利用した交通手段のうち、代表的な交通手段(一般的に航空、鉄道、旅客船、路線バス、自家用車・自転車の優先順位)について、調査地域で移動する多数の人に関する集計を行い求めた割合(調査地域で利用される交通手段の割合)。
	端末交通手段	人がある目的で、ある地点からある地点まで移動する際に利用した交通手段のうち、代表交通(鉄道・バス等)ではない、自宅等の出発地～代表交通等の間、あるいは目的地～代表交通等の中の交通手段。
	秩父宮杯埼玉県自転車道路競走大会	埼玉県の自転車競技の普及・発展を図るため、秩父宮杯を下賜し、昭和28年に始まった中距離ロードレース大会。
	駐輪場	自転車を駐輪(駐車)するために許可、指定された場所、施設の総称。
	ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム	世界最高峰のサイクルロードレース「ツール・ド・フランス」の名を冠した自転車競技イベント。ツール・ド・フランス本大会で活躍した選手が集結し、さいたま新都心周辺の特設コースでレースを行う。2019年は10月開催。
	電動アシスト車 (電動アシスト自転車)	電動機を備え、乗る人のペダリングの力によって発生する回転出力が、電動機の駆動出力を発生させる仕組みの自転車の総称。
	東京2020オリンピック・パラリンピック	2020年夏季に東京及びその周辺で開催されるオリンピック・パラリンピック大会。オリンピックは2020年7月24日～8月9日の日程で、パラリンピックは2020年8月25日～9月6日の日程で開催。埼玉県でもオリンピック4競技(バスケットボール、サッカー、ゴルフ、射撃)とパラリンピック1競技(射撃)を開催。
や 行 ら 行	幼児2人同乗基準適合自転車	幼児2人を同乗させる場合の安全基準((社)自転車協会による)を満たした自転車。
	ラグビーワールドカップ2019	2019年に日本国内で開催された第9回ラグビーワールドカップ。大会は2019年9月20日～11月2日の日程で、熊谷ラグビー場を含む全国12の会場で開催。
	陸船車	りくせんしゃ。18世紀初めに、現在の本庄市で百姓をしていた庄田門弥が考案・発明した足踏み式自走四輪車。世界最古の自転車機能を有する乗り物とされている。



埼玉県自転車活用推進計画

(2019(令和元)年度—2021(令和3)年度)

埼玉県 県土整備部 県土整備政策課

〒330-9301

埼玉県さいたま市浦和区高砂3-15-1

TEL : 048-830-5018

FAX : 048-830-4863

メール : a5250-05@pref.saitama.lg.jp