



全国自転車議員ネットワーク リレー寄稿 No.12

## 「たのしむ、まもる、はしる、とめる」を柱とした さいたま市の自転車施策

文

さいたま市市議会議員 池田 まり (いけだまり)  
http://www.kmachi.net

本ページの担当事務局：特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 事務局  
〒141-0021 東京都品川区上大崎3-3-1 自転車総合ビル4階  
TEL 080-3918-2932 URL http://www.cyclists.jp/



さいたま市は平坦な地形に恵まれていることもあり、世帯当たりの自転車保有率が高く、移動における交通手段として自転車を利用する人の割合が多くなっています。

さいたま市議会においては2010年に議員提案で「さいたま市自転車の安全な利用を促進する条例」が審議されましたが、成立せず、2015年になって、埼玉県で条例が制定されました。この間もさいたま市議会では、各党派から児童生徒に対する自転車安全利用教室の取組みや自転車専用走行帯の整備、市内主要駅を拠点としたレンタサイクルなどの提案がなされ、その多くが施策として反映されました。

併せて、環境負荷の低減や健康への関心の高まり、コンパクトシティを進めていくなかで、自転車を中心とした総合的な政策形成の必要性が生じ、さいたま市では2016年3月に「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはとと～」を策定しました。

さいたま市の自転車に関わる特徴は保有率が高く、駅までの通勤通学で利用する方が多いということ。同時に、近年減少傾向とはいえ、自転車事故による死傷者数が年間1,700件ほどで推移しているということにあります。

そうした点を踏まえ、自転車まちづくりプランでは、自転車利用路線の調査や自転車利用ルールの認知

状況、事故発生個所の特定を行うことで課題を明らかにし、課題解決に向けた具体的な諸事業が計画されています。

### 計画の柱その1、たのしむ

自転車を活用したまちづくりのための総合的な計画の柱として、真っ先に「たのしむ」が掲げられている点は、行政計画においては非常に特徴的と言えると考えます。この象徴的な事業として、国際的サイクルレース「ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム」を2013年より毎年秋にさいたま新都心を中心会場として開催しています。一方で、さいたまクリテリウムは開催経費が非常に高額であることから、議会で多くの議論を呼んでいるのも事実です。私たちの会派では、さいたま市の魅力を国際的に発信できること、レースに合わせた事業を展開し、地域経済に対する効果が得られること、ロードバイク利用者の増加が自転車利用ルールの認知につながるものと



世界最高峰の自転車レースを体感することで、自転車まちづくりを促進



2013年より毎年、さいたま新都心周辺で開催されている「ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム」

考え、積極的に支援しています。

また、サイクリングを楽しむための環境づくりとして、リクリエーションルートの整備とサイクルサポート施設の設置、現在、市内24カ所、自転車台数400台で運営しているコミュニティサイクルのエリア拡大を進めています。

### 計画の柱その2、まもる

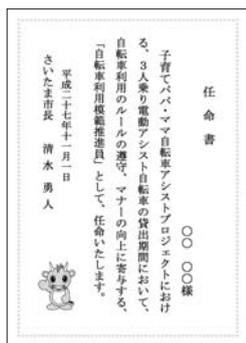
自転車の利用を促進していく上で最も大切なことは、市民の命を守るために、安全な利用を遵守していただくことだと思います。児童生徒、高齢者、ママチャリの利用者など、属性に合わせた施策を展開していく必要があります。さいたま市では、小学生を対象とした「こども自転車運転免許制度」やスケアード・ストリート教育技法を用いた交通安全教室の実施など、一般的な施策に加え、独自事業として「子育てパパ・マ



交通ルールや安全利用を学ぶ講習会



子育てパパママ自転車アシストプロジェクトで貸出される自転車



自転車安全利用の模範となっていた  
だくための任命書

マ自転車アシストプロジェクト」を行っています。この取組みは、さいたま市内に住所があり、満1歳以上6歳未満の幼児を2人以上養育している方を対象に、1か月1,000円で電動アシスト自転車を貸し出すものです。その貸し出しにあたって、自転車安全講習会の受講が必須となっており、利用中は自らが自転車利用模範推進員として、正しく自転車に乗ることに努めなくてはなりません。

自動車の運転免許を保持していない方は交通ルールを学ぶ機会に乏しく、自転車のルールに対する理解も低いと考えられることから、特に女性にターゲットを絞った事業は非常に効果的だと考えています。

### 計画の柱その3、はしる

国では、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて各自治体において自転車ネットワーク計画を策定するよう求めています。2013年4月時点での国土交通省による調査では、検討に着手済みの市区町村の割合は、全市区町村では7%（119市区町村）、「市街地のある市区町村」では14%（117市区町村）に留まっています。さいたま市では、2014年4月に「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」を策定しました。この計画では、自転車交通量が多い幹線道路や、駅周辺自転車駐車場利用者・自転車通学者対象のルート調査で多く利用されている路線、約450kmのうち、日常生活において整備の必要性が高いと考えられる路線を、自転車ネットワーク路線として約200km選定し、2023年を目途に整備を進めていくことになります。

ひと昔前に見受けられた自転車通行環境整備モデル事業では、高規格道路に数百メートルのどこにもつながらない走行レーンが整備され、何の事業効果ももたらさませんでした。やはり駅を中心とした市街地に面的な整備を進めていくことが非常に重要だと考えます。

また、急ピッチに整備を進めてきた反動なのか、路線によって矢羽の間隔やピクトグラム表記などにバラつきが見られます。自動車を運転する人からの視認性も高めていかなければなりません。改善すべき点を改めながら、前倒しでネットワーク化が図られるよう努めてまいります。

尚、計画に事業として位置づけられてはいないものの、区役所職員を中心に2キロ以内の職務上の移動についてはなるべく自転車を利用する習慣も身につくようあり「自転車のまち さいたま」をけん引しています。



自転車ネットワーク。交差点内も矢羽表示で誘導。

### 計画の柱その4、とめる

さいたま市における放置自転車の台数は、2003年の51,273台をピークに、2013年には20,352台と半数以下まで減少していますが、監視員の配置など多額の経費を使っているのが現状です。市内駐輪場の運営形態は、全体の約2/3を民間が、約1/3を市が行っています。今後の課題として、主要駅付近など駐輪場として必要な広い面積を確保することができない場所においては、サイクルツリーの導入も必要だと考えています。

\* \* \*

以上、計画の4つの柱に沿ってさいたま市の自転車施策について述べてきましたが、自転車に関わる施策は多岐に渡っており、本市のように専門部署を設けている自治体はまだ少ないのが現状です。とは言え、警察や教育委員会など市長部局以外との連携も深めていくことが大切であり、今後の取組みについても、議会としてしっかりと注視し、提言も行っていきたいと考えています。

自転車活用推進研究会の小林成基理事長からは、日本で初開催となる国際自転車会議「ベロシティ」のさいたま市への誘致にもご期待いただいております。日本を代表とする「人と環境にやさしい 安全で元気な自転車のまち さいたま」の実現へ向け、努力してまいります。

PP