

## <資料 2 >

# 自転車ネットワーク整備計画について

「さいたま市自転車ネットワーク整備計画は、国土交通省道路局及び警察庁交通局より発出された『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』を受け、10年間で200kmの自転車ネットワーク（自転車レーン）の整備を目的として、平成26年4月に策定したものです。

計画策定から4年目を迎えた平成29年度末の整備の実績延長は約90kmであり、目標は概ね達成しています。

しかしながら、現在の道路幅員の中で整備をするうえで、車道の幅員が狭く、自転車専用通行帯の確保が難しい場所も多くあり、暫定形態として車道混在型で整備を実施しています。

また、自動車交通量が多い道路や狭い道路は、交通管理者との協議が難航し、整備実施が困難な路線もあります。他にも、自転車通行空間への自動車の駐停車により、自転車利用者の走行を妨げるなどの問題も発生しています。

## 1. 平成29年度の取り組み

自転車ネットワーク整備完了区間でモニタリング調査及び駐輪場利用者のアンケート調査を実施するとともに、市内全域の自転車関連事故発生状況から整備効果の検証を実施しました。

### 【調査結果から分かった整備による効果と課題】

- ① 自転車専用通行帯の認知度は8割、車道混在別の認知度は4割であり、車道混在別の認知度が低い。
- ② 自転車専用通行帯、車道混在の整備により、車道走行に転換した利用者、車道走行の割合が高まった利用者は全体の5割である。
- ③ 自転車通行空間の整備により、6割の利用者が自転車利用時の安全性・快適性が良くなったと回答した。
- ④ 依然として、自転車専用通行帯整備箇所では1割、車道混在整備箇所では2割の利用者が歩道上を走行している。
- ④ 自転車利用者が歩道を走行する理由としては、「車道が狭くて走りにくいから」「自転車で走行するための専用空間がないから」「歩道の方が安全で走りやすいから」「路上駐車などが邪魔だから」という理由が多い。

## <資料 2 >

### 2. 整備による効果

自転車関連事故の分析や、調査結果から、以下のとおり整備効果を整理しました。

- (ア) 車道走行への転換（車道上での順走の徹底）
- (イ) 自転車走行時の安全性・快適性の向上
- (ウ) 歩道上での歩行者事故の減少
- (エ) 歩道上での自転車と自動車事故の減少
- (オ) 自転車交通の整序化や出会い頭等の事故リスクの低減
- (カ) 車道上での自動車と自転車事故の減少（正面衝突の事故の減少）

### 3. 新ネットワーク路線選定の考え方

現在の自転車ネットワーク整備計画に位置付けられている路線(約200km)をもとに、様々な視点から望ましい路線を追加します。

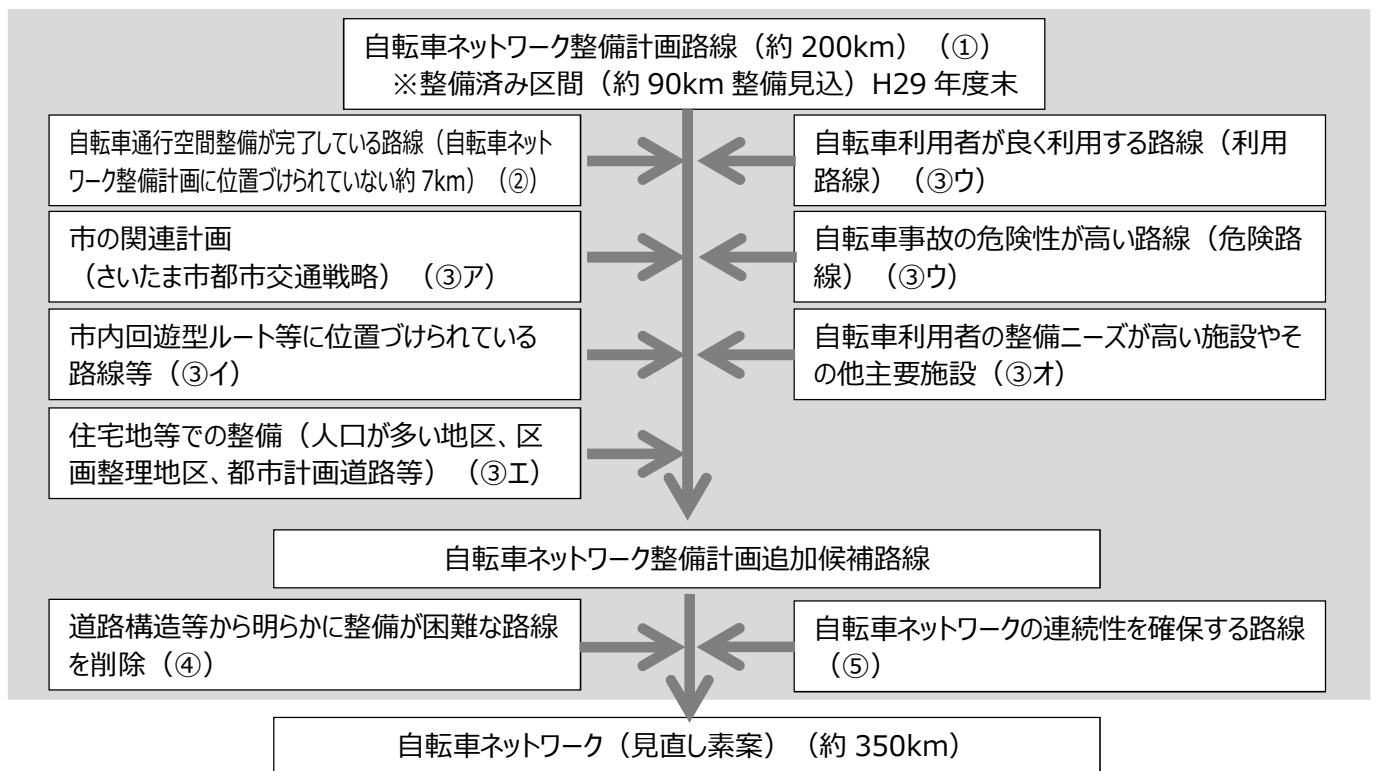


図 ネットワーク候補路線選定の考え方

※新たなネットワーク路線の候補については、まず、上記の考え方のもと候補路線を選定の上、幅員等を考慮し、取捨選択する。

## <資料 2 >

### 4. 平成30年度の取り組み

平成30年度は、この自転車ネットワーク素案（※別紙参照）について、庁内関係部局・交通管理者との協議会及びパブリックコメントから出た意見に基づき、素案の修正を行うとともに、国土交通省の新ガイドラインやさいたま市の自転車通行環境整備設計マニュアルに基づき、新たな整備形態について、イメージの整理を行います。

また、自転車の安全利用を総合的に高めるため、さいたま市独自の整備方法の検討や自転車ネットワーク及び自転車レーンの適切な利用に向けた周知・啓発方法などソフト面についても検討し、計画の見直しを図ります。

# 自転車ネットワーク整備によって増加した自転車利用者の過去3年間の動向及び自転車レーン整備前後の事故件数の推移について

## 1 調査概要

市内3地点において  
 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査と  
 平成29年度に市で実施した交通量調査の調査結果を比較

整備形態／場所	調査日	調査時間
自転車専用通行帯 (北区日進町3丁目)	平成27年12月1日	7:00～19:00
	平成29年9月13日	
自転車専用通行帯 (南区南本町2丁目)	平成27年12月3日	7:00～19:00
	平成29年9月13日	
車道混在 (大宮区下町1丁目)	平成27年11月26日	7:00～19:00
	平成29年9月13日	

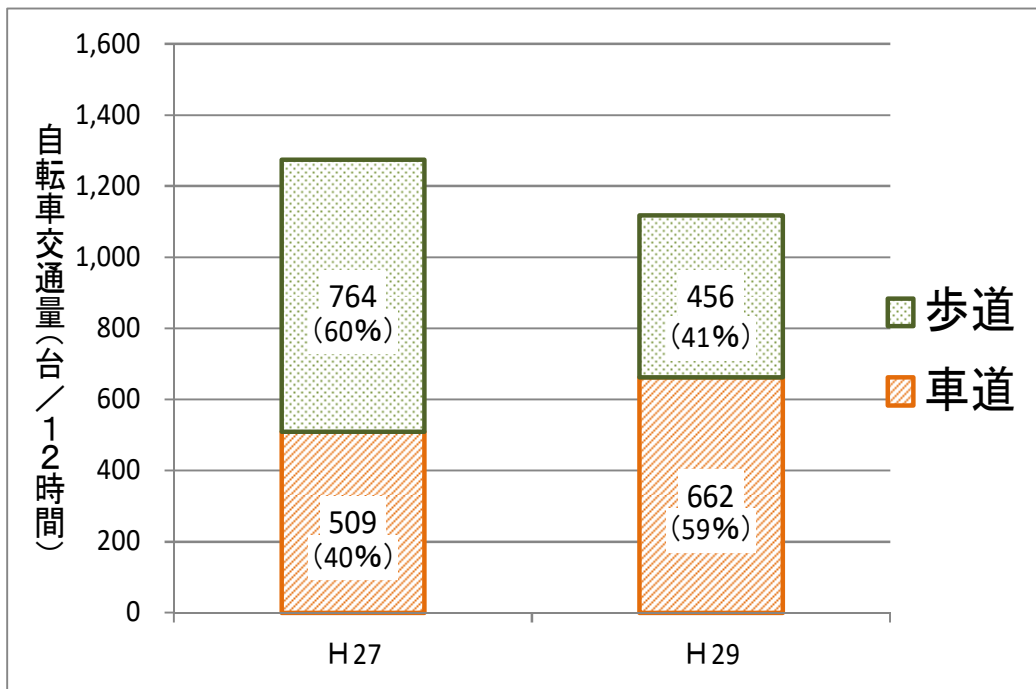
## 2 調査結果

自転車の車道走行の割合は、交通量が比較できたいずれの調査箇所においても、増加しており、自転車レーンの整備が車道走行への転換に寄与していることが伺える。

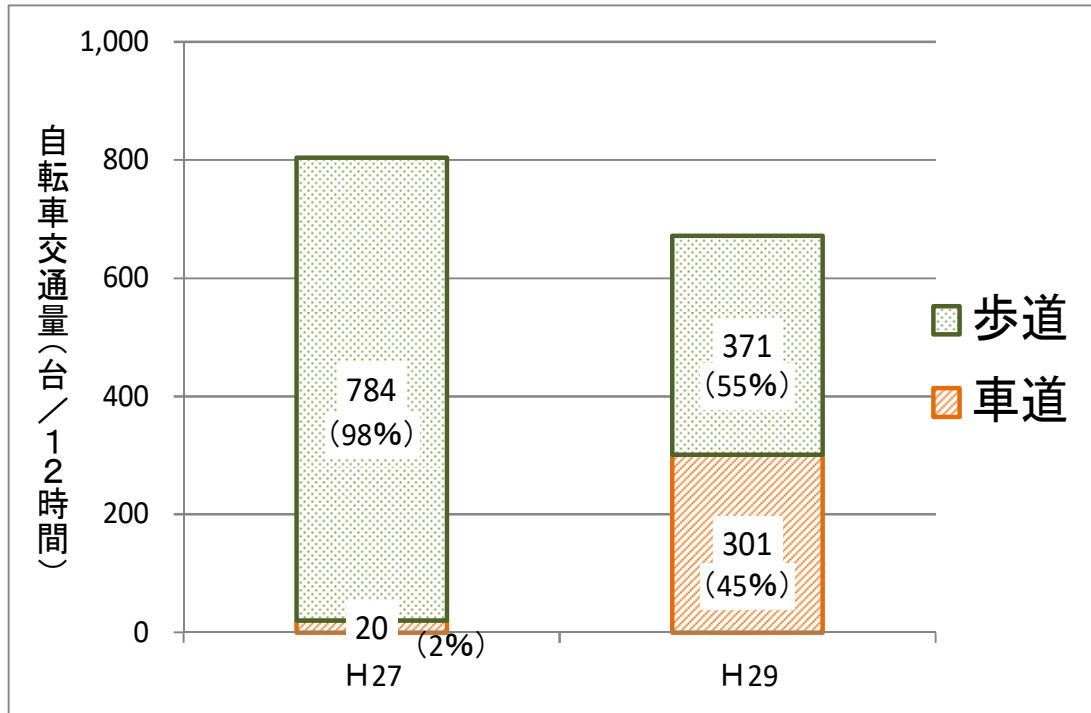
自転車交通量の変化として、車道混在(大宮区下町1丁目)でやや増加しているが、他の調査箇所では微減となっている。

### (1) 整備区間の自転車走行台数の推移

#### ア 自転車専用通行帯(北区日進町3丁目)

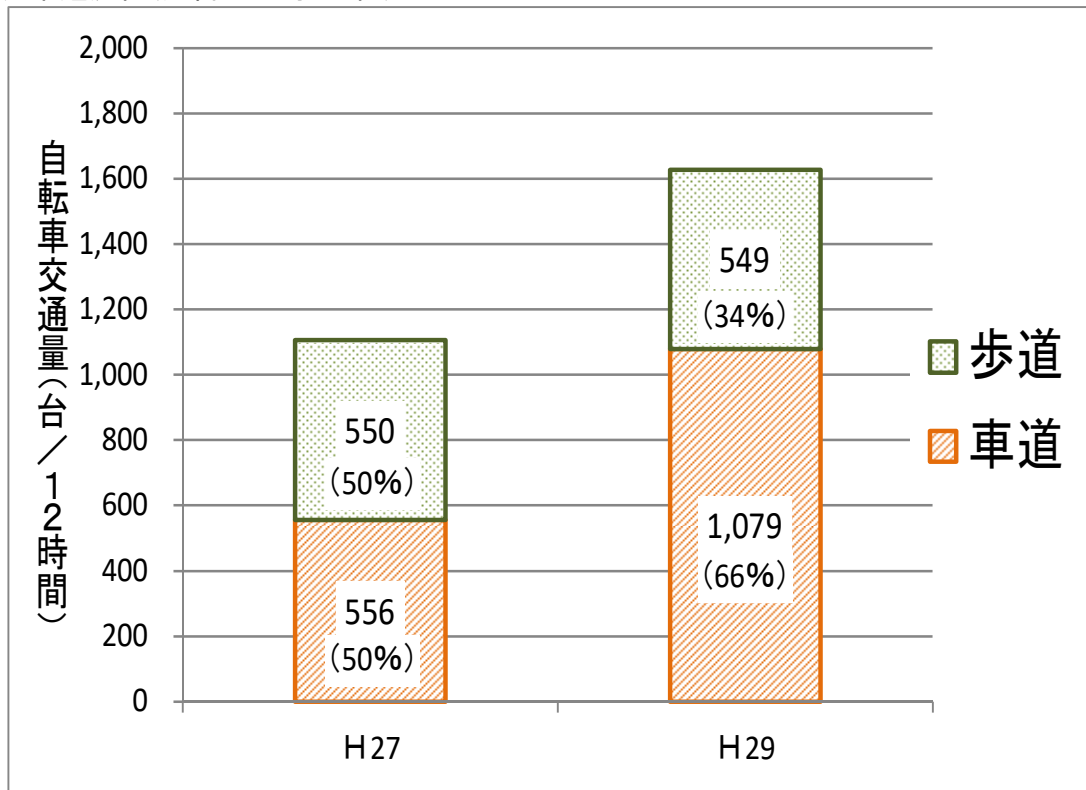


イ 自転車専用通行帯(南区南本町2丁目)



※平成27年調査箇所とH29年調査箇所は交差点を挟んで離れた箇所となっている。

ウ 車道混在(大宮区下町1丁目)



## (2) 具体的な調査箇所

### ア 北区日進町3丁目(自転車専用通行帯)

H29調査は、H27調査とほぼ同一箇所、対象道路の断面交通量を調査する。



### イ 南区南本町2丁目(自転車専用通行帯)

H29調査は、H27調査の近傍の調査箇所とする。





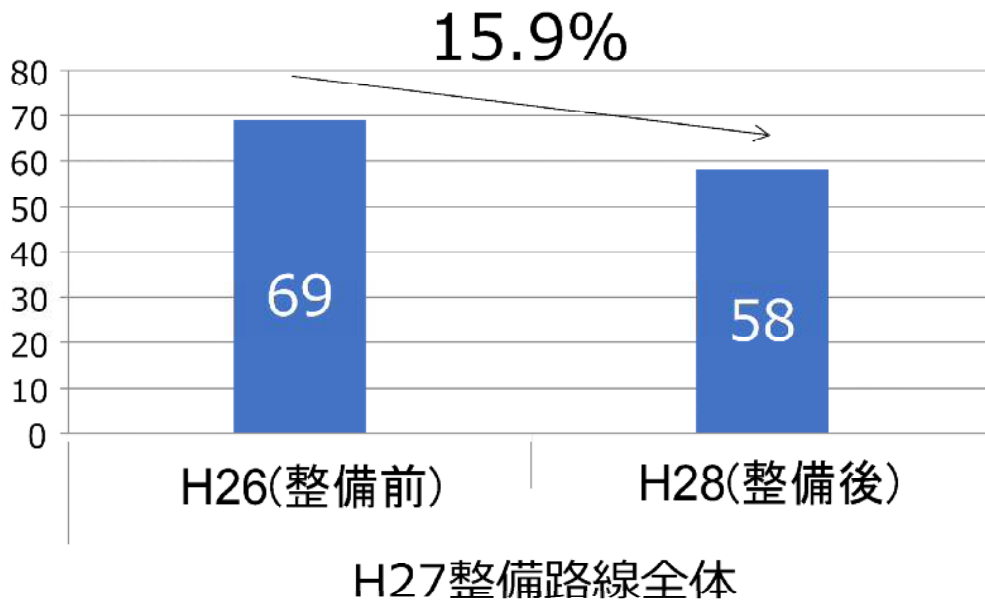
ウ 大宮区下町1丁目(車道混在(矢羽根))

H29調査は、H27調査とほぼ同一箇所、対象道路の断面交通量を調査する。

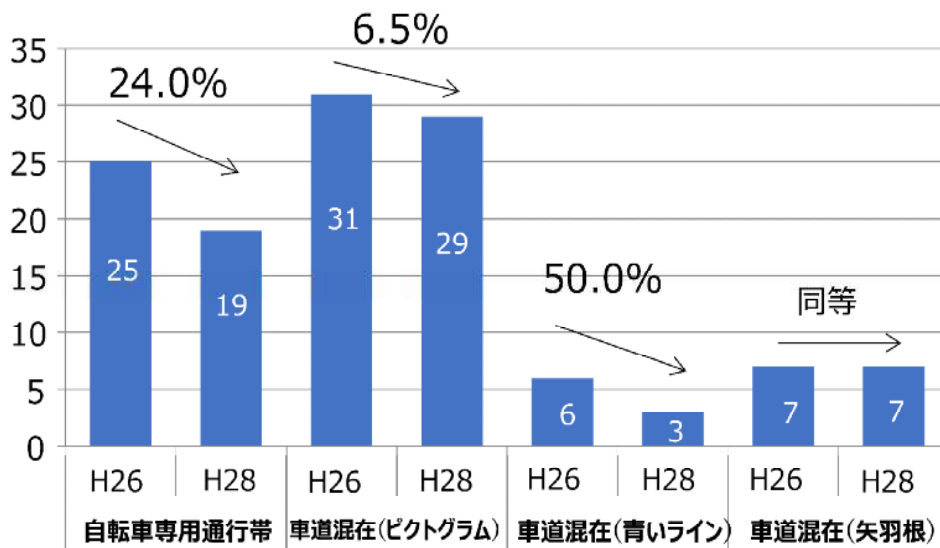




自転車レーン整備前後の自転車関連事故を比較(全体)



自転車レーン整備前後の自転車関連事故を比較(整備形態別)



### 6.3.2. 自転車ネットワーク路線（見直し素案）

#### (1) 自転車ネットワーク路線（見直し素案）

前頁までの視点で整理した自転車ネットワーク路線（見直し素案）は以下の図の通りであり、現状の自転車ネットワーク路線とあわせると、総延長は約350kmとなる。

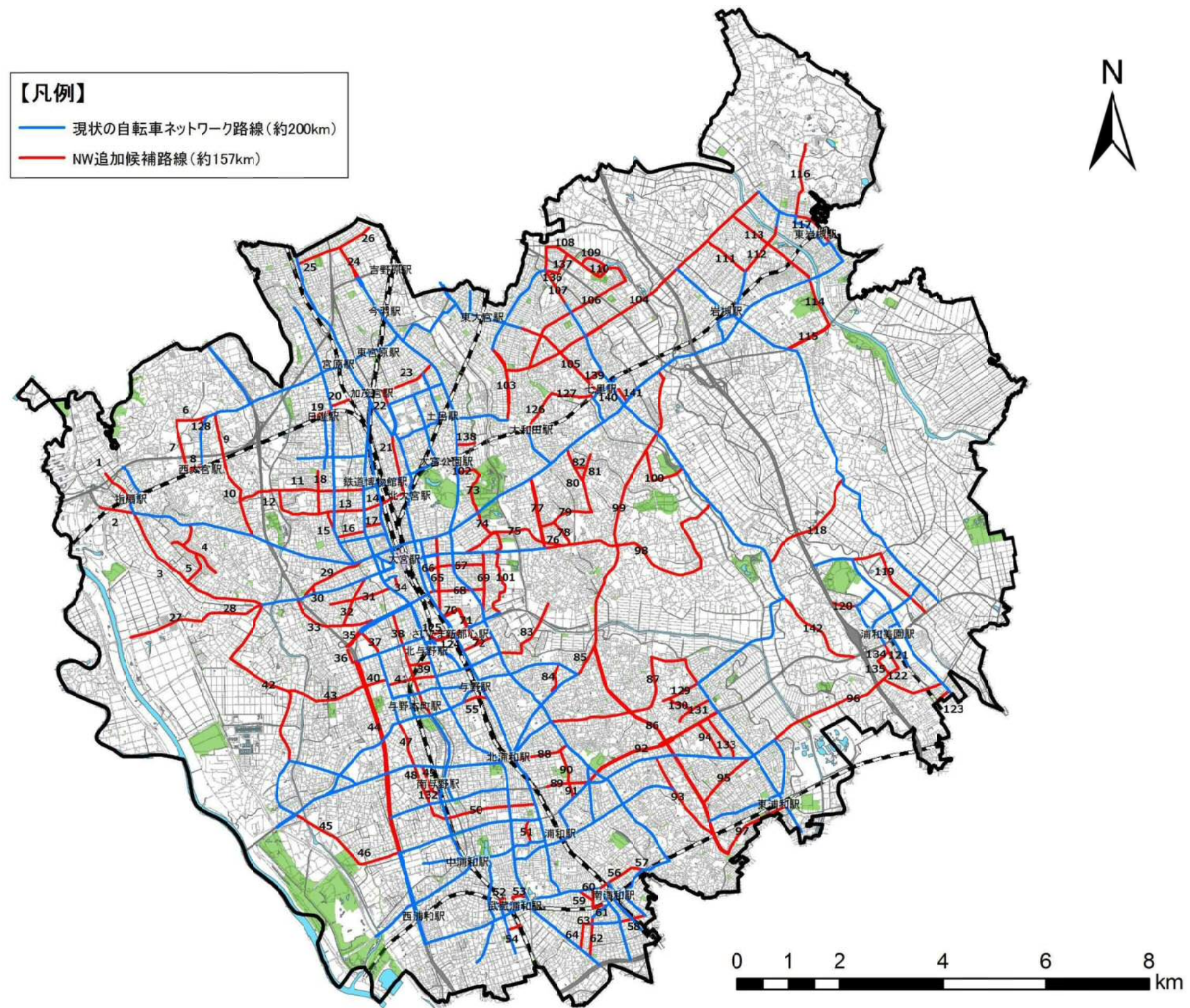


図 6-3-3 自転車ネットワーク路線（見直し素案）