

行政視察報告書

令和8年3月12日

会派名 江南政策研究会
会派代表者 片山裕之

(参加者：片山裕之、中野裕二、長尾光春、土井紫)
行政視察の結果について、次のとおり報告します。

年月日	令和8年1月19日(月)
視察時間	13:30~15:30
視察場所	さいたま市役所
視察内容	自転車でのまちづくり推進について

行政視察報告書

年月日	令和8年1月19日（月）
視察時間	13:30～15:30
視察場所	さいたま市役所
視察内容	自転車でのまちづくり推進について
<p>■目的</p> <p>江南市は、なだらかな土地が続く濃尾平野に位置し、東西6.1km、南北8.8kmと、暮らしに程よい住みやすいまちである。しかしながら少子高齢化が進む現代、将来にわたる維持管理の安定性を高めるための公共施設の集約、生産年齢人口の減少に伴う公共交通の担い手不足、それらに伴う高齢世帯及び子育て世帯の孤立といった課題は避けられなくなっている。また、気候変動や環境変化の影響はますます激甚化している状況にあり、長きにわたり市民の主な交通手段であった自家用自動車への、過度な依存からの脱却が求められるところである。</p> <p>同様に、都市圏へのアクセスが良く平坦な土地に位置し「生活都市」としての基盤を築いているさいたま市は、「自動車に過度に依存しない交通体系」の実現を目指し、自転車を利用しやすいまちづくりを一体的に進めている。自転車まちづくり推進課、自転車まちづくり推進計画、自転車まちづくり推進条例などを擁してハード面のみならずソフト面、幹線道路のみならず狭隘な道路での整備も実現している実績は目覚ましい。庁内での、また関係機関との連携においても先進的である。</p> <p>江南市としても、市民の豊かな暮らしに寄与する自転車交通の活性化を推進するために、縦割り行政や他機関との間に横串を入れた、体系的なまちづくりを学び、実践する必要があるといえるだろう。これが本視察の目的である。</p>	
<p>■内容</p> <p>【調査事項】自転車でのまちづくりの推進について</p> <ul style="list-style-type: none">◎さいたま市の状況について<ul style="list-style-type: none">・さいたま市の地理的・交通上の特色はどうか。◎さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～について○制定の経緯について<ul style="list-style-type: none">・計画策定に至った直接のきっかけは何だったのか。・計画策定に至るまでのさいたま市における自転車利用についての状況、課題はどのようなものだったか。	

- ・計画上の自転車活用の利点、市内交通事情の課題の分析は、こういった主体が主導して行ったのか。

- ・計画策定において、市長・議会・市民が果たした役割はあるか。

○計画の位置づけについて

- ・さいたま市総合振興計画にはどの段階で反映されたのか。

- ・さいたま市地域公共交通計画における位置づけはどのようになっているのか。

- ・国の法令や規制と照らし合わせるに当たって、苦勞したことや課題はあるか。

○組織と予算について

- ・自転車まちづくり推進課が設置されるまでの経緯はどうであったのか、障壁はなかったか。

- ・庁内他部課、民間との連携はどのようになっているのか。また、課題はあるか。

- ・計画の制定によって新たに必要となった予算はどれくらいか。また推移や財源確保の背景はどうか。

- ・計画に基づき実施される事業のうち、特段の予算措置を必要としないものはあるか。

○計画の実施と効果について

- ・計画の制定前後で、市内における自転車利用状況はハード面・ソフト面でどう変化し、どのような効果があったか。

- ・計画の実施に当たり、最も注力している事業、最も苦勞している事業は何か。

- ・市民への周知・啓発、市民意識の変化について、工夫していること、実感している効果や課題はあるか。

- ・公共交通事業者・民間等との競合、また協働など関係性や調整はどのようになっているか。

- ・市外から市を訪れる人への周知、啓発をどのように実施しているか。

- ・計画実施において、市長・議会・市民・事業者等はそれぞれどのような働きをしているか。

- ・今後の方向性や課題はどのように考えているか。

○さいたま市自転車ネットワーク整備計画について

- ・道路整備の優先順位や、ネットワークの構築はどのように検討しているのか。

- ・市全体で自転車交通量が減っていることはどのように分析しているのか。

- ・自転車専用通行帯と車道混在型（青い矢羽根等）との整備・維持コスト、効果等の違いはどうか。また、どのように使い分けているか。

- ・車道混在型（青い矢羽根等）について、路面表示と看板等との啓発方法の違いによる整備・維持コスト、効果等の違いはどうか。またどのように使い分けているか。

- ・優先度が高い一方で、幅員が十分でない、交通量の多い路線での環境整備について、どのような解決策を検討しているか。

- ・「さいたま鳩ヶ谷線」での自転車通行環境整備の内容はどのようなものか。

- ・歩道のない道路について、交通環境の整理や誘導をどのように考えているか。

- ・交通不便地域と市中心部・駅周辺とのネットワークの構築についての検討状況はどうか。
- ・高齢者等、道路交通や規制の変化を学ぶ機会の少ない世代へのルール・マナーの教育・啓発・普及はどのように実施しているのか。

【説明】

- ◎都市局交通政策部 部長、自転車まちづくり推進課 課長、課長補佐兼自転車政策係長、主査、技師
- ◎さいたま市の地理的な特色として、居住地内で平地が占める割合がほぼ100%と平坦な地形であることから、以前から自転車利用が盛んだった。31ある鉄道駅利用者の15%が駅まで自転車を利用しており、世帯での自転車保有率は平成24年に83.5%と大都市で1位。
- ◎一方で、ルール・マナーの満足率は低く、平成25年には自転車乗車中の交通事故死者数が全国ワースト2位だった。
- ◎自転車利用が多いのは、南北を走る鉄道の駅周辺を基点としたエリア。
- ◎「自動車に過度に依存しない交通体系」の実現を目指しているが、道路網は発展途中で、自転車通行環境が整備されているのはわずか。
- ◎0～14歳の転入超過率が9年連続で全国1位であり、若年層の多いまち。
- ◎こうした背景から、平成26年度に自転車まちづくり推進課を新設。ハード・ソフト施策を合わせて充実させ、全庁的な連携のもとで自転車施策をより効率的に推進していくため「自転車まちづくり推進計画」の策定に着手。
- ◎平成26年度、「たのしむ」「まもる」「はしる」「とめる」の4つの施策を柱とした「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」を策定。
- ◎平成27年度、「自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～」策定。国の計画や法律が未整備であり、手探りの中での作業となった。
- ◎計画は庁内で苦労して手作り。最初の検討懇話会に関係しそうな部署を集めて考えをまとめ、関係性ができてくるとともに自発的な動きも増加。
- ◎計画掲載後も、個別方策の事業関連課に対して事業状況を照会し、進捗管理を行っている。第2次計画策定に当たっては「さいたまは一と策定庁内検討会」を設置し、意見聴取しながら計画案を取りまとめている。
- ◎タウンミーティングでは、市長が市内10区を全て周り、市民から課題を聞いて回った。「何を望んでいるのか」市民の生の声を聞くことをスタートに位置づけた。参加者は1回当たり20～30人程度で、ルールやマナーに関する意見が多かった。
- ◎無作為抽出による市民アンケートも実施し、自転車の利用状況や課題を調査。
- ◎「さいたまは一と」のロゴ等も職員が自作。自転車交通が安全を守らないといけぬものである反面、「押し付ける」前に「楽しいもの」「良いもの」であることを強調。
- ◎さいたまは一とは、地域公共交通計画を補完する地方版法定計画として位置づけ。目標として「自転車利用の増加」「自転車事故の減少」「市民満足度の向上」を掲げる。

- ◎「自転車は快適で楽しい」ものであることを市民に知ってもらおうと「たのしむ」施策を核に。国際的サイクルレースの開催・支援など計30事業を実施。
- ◎自転車競技イベント「ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム」を新都心中心のコースで実施すると同時に、子どもから高齢者まで楽しめる「サイクルフェスタ」も開催。
- ◎自転車利用者が気軽に立ち寄れる「サイクルサポート施設」の認定、アプリで発着場所を指定・事前予約して乗り捨てできるシェアサイクルの利用促進なども取り組み「自転車のまち」としての魅力向上に努める。
- ◎「まもる」施策では、健康教育課や市教育委員会が主体となり、交通安全教育を実施。安全講習会・安全推進サポーター活動と抱き合わせでの電動アシスト付3人乗り自転車購入補助（現在は廃止）で、市民を巻き込んだ自転車安全利用の人材育成も。自転車ヘルメット購入費用の一部補助も、安全講習を受講した高齢者を対象としている。
- ◎令和元年度、埼玉県警の監修により「さいたま自転車ルールブック」を発行。これを機に県警との連携を強め、路線整備等においても密な協力関係を築く。
- ◎整備条件に課題のある路線について、県警に対して担当課が個別に要望する「協議」から「調整」へと転換し、相互に理解し合うことで危険な路線を一つ一つ潰している。事故を減らすという目標を共有していることから、対話を重ねて関係を深め、仕組みづくりに参画してもらっている。整備効果を確認し、警察にも証明することで、整備可能な道路規格を拡大してきた。
- ◎「はしる」施策では、自転車ネットワーク整備を進め、自転車通行環境整備延長を令和4年度末までに200kmを目標とする。平成26年度に16kmであったが、令和6年度末には232kmを整備。
- ◎車道走行率増、自転車事故件数減、アンケート調査による「走行しやすさ」の満足度増を達成。
- ◎サイクルラックや空気入れの貸出しなどを実施する「さいくるステーション」を認定して、自転車利用者が気軽に立ち寄れる休憩所を整備。民営34カ所、公営19カ所。
- ◎「とめる」施策では民間駐輪場に対して補助制度を実施。主要駅周辺の動線上に利用しやすい駐輪場を配置するよう検討。令和5年度末で民営が3分の2。
- ◎放置自転車対策も強化し、一定期間が経過した撤去自転車は海外へ譲渡。
- ◎計画は「さいたまは一と推進協議会」のもとで事業展開。各事業で1年ごとに進捗状況を確認している。PDCAサイクルは5年1区切りとして回し、効果検証・次期への反映を行っている。
- ◎道路幅員が狭い一方で交通量が多いなど、既存の手法では整備が難しい路線については、モデル路線を選定して試験試行し、自転車利用者の意識変化を検証するサイクルを実施。
- ◎令和2年度、県警や事業者、大学等も構成員とした「さいたま市自転車走行環境効果検証会議」を発足。整備困難な路線をいかに整備していくか、合意形成を図りながら自動車と自転車の運転手の特徴に着目するなどして効果検証を行っている。

- ◎例：自動車に自転車を意識させ、巻き込み事故防止を図る「自転車マーク」設置。自転車に対して左折する自動車の動線を意識させ、巻き込まれ事故防止を図る「矢羽根横断クルマ動線表示」など。
- ◎自動車運転手への啓発は大きな課題で、県警や交通安全協会とともに模索中。
- ◎自転車通行環境整備の効果検証は、「自転車の走行場所等の変化」「整備箇所における安全性の向上」「走行しやすさ、歩行しやすさ等の改善」「自転車交通量の増加」を4つの視点とし、アンケートや挙動調査により行う。
- ◎整備路線では、8年間で自転車交通量が1.08倍増、自転車関連交通事故件数が20%減。いずれの路線でも、整備による効果が定量的・定性的ともに確認された。
- ◎自転車ネットワーク整備計画により、交通管理者や庁内部署等が行動しやすくなり、市内全域で自転車通行環境・交通安全の向上に寄与した。
- ◎財源として、平成27年度に国補助金を活用し、債務負担行為を設定した。平成30年度以降は、縮減に努めている。
- ◎シェアサイクル事業は、一部公有財産を無償貸し付けしているものの、民間業者が独立採算により実施。交通安全教室も民間事業者やサイクリングのプロチームの協力により無償で実施。通行環境整備も、あらかじめ都市計画道路の整備に組み込むことで、経費を縮減して実施している。
- ◎自転車のルール・マナーについての満足度は、改善傾向にあるものの依然として低い。イベントや駅前ビジョンを活用した啓発に努めている。
- ◎今後の課題として、幅員が狭く国のガイドライン通りに整備できる路線が少なくなっており、更なる協議が必要。また自転車関連事故死傷者数が近年横ばいであることから、事故分析の深度化や安全啓発方法の改善が求められる。
- ◎自転車専用通行帯、青い矢羽根は維持コストも整備コストと同等にかかり、新規整備に力を入れていることから、計画的な維持管理に至っていない現状。
- ◎次期計画においては、自転車でのしむ機運の醸成に向け、新たに「自転車活用の担い手の育成」も位置づけていく予定。

【提供資料（調査事項関連）】

- ・ 調査事項に対する回答
- ・ さいたま市における自転車活用の推進について
- ・ さいたま市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（改訂版）概要版
- ・ さいたま自転車まちづくりプラン「さいたまは一と」（改訂版）概要版
- ・ さいたま自転車ルールブック
- ・ 子ども乗せ自転車を楽しむためのハンドブック

■所感

江南市は、成人1人がほぼ1台の自家用車を所有し、駅やショッピングモールを訪れることが主な生活様式である、一般的な「郊外型都市」の体をなしている。このため、バス路線には廃止・減便の傾向がみられ、市が公費を投入して維持している。また、バス路線を外れた交通不便地域においては、交通弱者の買い物・通院等における不便が訴えられている。これを補完するために市独自の「いこまいCAR」制度があり、一定の評価を得ているが、利用希望時間の集中による予約困難や、運賃値上げに伴う負担増、市外での利用不可、また利用者が増加するほど市の財政負担が増すといった構造上の問題がある。令和8年度には市内3カ所にあった児童館が1カ所に集約されるなど、公共施設再配置計画も進む中、市民の持続可能な交通手段の確保は喫緊の課題である。

他方でさいたま市は、首都圏に属する大都市であり、市内に31の鉄道駅が位置する。さいたま市は、もともと多かった自転車利用を、いかに安全で満足度の高いものにするか、という視点からスタートしており、交通不便地域や郊外型都市といった江南市の起点とは異なるかもしれない。他方で、市域が平坦で生活都市であるという江南市との共通点も確かにあり、学ぶことは多かった。特徴的なのは、県警・交通安全協会・民間事業者等との連携はもちろん、江南市では所管課がまたがるため一体的な計画を立てづらい課題を組織的にまとめ上げている点である。これには「自転車まちづくり推進課」という専門部署の果たす役割が大きい。視察前の疑問であった、幅員が狭いなどで国が定める路線整備ができない区間を、いかにして整備可能にしたのか、という問いであるが、県警との綿密な関係づくりが寄与していたことが分かった。要望・協議という二者が向かい合った関係を脱し、「できないならどうするか、これにどのような効果があるか」両者が同じ方向を向いた関係を築けていることに驚いた。

今後何十年という未来を見据えて、持続可能なまちをつくっていく上では、既存の交通体系の維持、拡大という視点には限界がある。それを転換させるために必要な部署間連携、目的の共有、計画づけといった具体的な取組と、一方でハード面や経済面での課題をさいたま市に学んだ。持続可能なまちづくりには、市・議会・市民と、あらゆる関係者の意識高揚が必要であり、どの文脈において軌道に乗せるかは自治体によって異なる。ハード面・経済面で課題の多い江南市において、自転車ネットワークを整備することは容易ではないが、まずは「自転車を中心とした交通体系を目指す」という意識の共有から、長期的な計画をもって取り組んでいく策もあるだろう。