

戸田市バイシクルシティ推進プラン策定委員会 委嘱状交付式及び第1回委員会 次 第

令和5年5月15日(月) 午後2時～

於：戸田市役所5階大会議室C

1 開 会

2 都市整備部長挨拶

3 委嘱状交付

4 委員・事務局紹介

5 委員長及び副委員長の選任

6 報告事項

(1) 自転車に関する国・県の動向と計画の概要について 【資料1】

(2) 戸田市における自転車利用環境の状況について 【資料2】

(3) 自転車利用に関するアンケート調査結果について 【資料3】

7 議 題

(1) 戸田市バイシクルシティ推進プランの骨子案について【資料4】

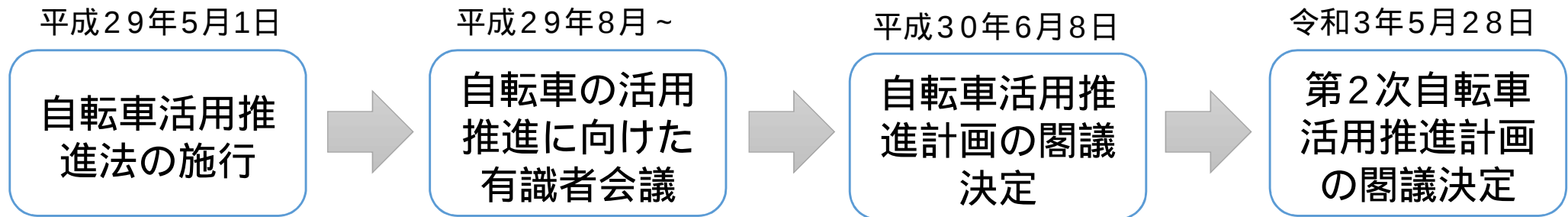
8 その他

9 閉 会

自転車に関する国・県の動向と計画の概要 について

国の動向と自転車活用推進法の概要

● 自転車をめぐる国の動向



● 自転車活用推進法の概要

【基本理念】

- ・自転車は、二酸化炭素等を排出せず、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

【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、自治体施策への協力に努める
- ・国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力に努める

➡ 国自転車活用推進計画の策定義務、**地方版自転車活用推進計画策定の努力義務**

国の第2次自転車活用推進計画の概要

- 計画期間：令和7年度まで
- 第1次計画の4つの目標である、**都市環境**、**健康長寿**、**観光立国**、**安全・安心**を踏襲しつつ、直近の**社会情勢の変化**踏まえ、以下の4つの目標と22の施策を掲げている。

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容 通勤・配達等における自転車ニーズの高まり
交通分野における情報通信技術(デジタル化)の進展 MaaSによる交通サービスの一体化、データの活用
高齢化等も踏まえた「安全・安心」 運転免許自主返納者の増加、賠償保険加入の促進
その他、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

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

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

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

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

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

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

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

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
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（1. の再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（2. の再掲）
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

第2次埼玉県自転車活用推進計画の概要

● 計画の骨子

- 第1章 総論（計画期間：令和4年度～令和8年度）
- 第2章 現状と課題
- 第3章 自転車活用の基本目標
- 第4章 施策
- 第5章 自転車通行空間の創出における基本的考え方
- 第6章 計画のフォローアップ及び見直し方法

【県内市町村の策定状況】
・さいたま市「さいたまはーと」
・熊谷市「熊谷市自転車活用推進計画」

● 3つの基本目標

安心・安全な自転車活用の推進による健康長寿埼玉の実現

- ・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
- ・多様なサイクリスポートの普及促進・安全利用
- ・マイカー通勤から自転車通勤への転換の推奨

【指標】
交通事故死者数
121人(R2) 96人(R8)
自転車の日常的な利用率
26.2%(R2) 30.0%(R8)

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

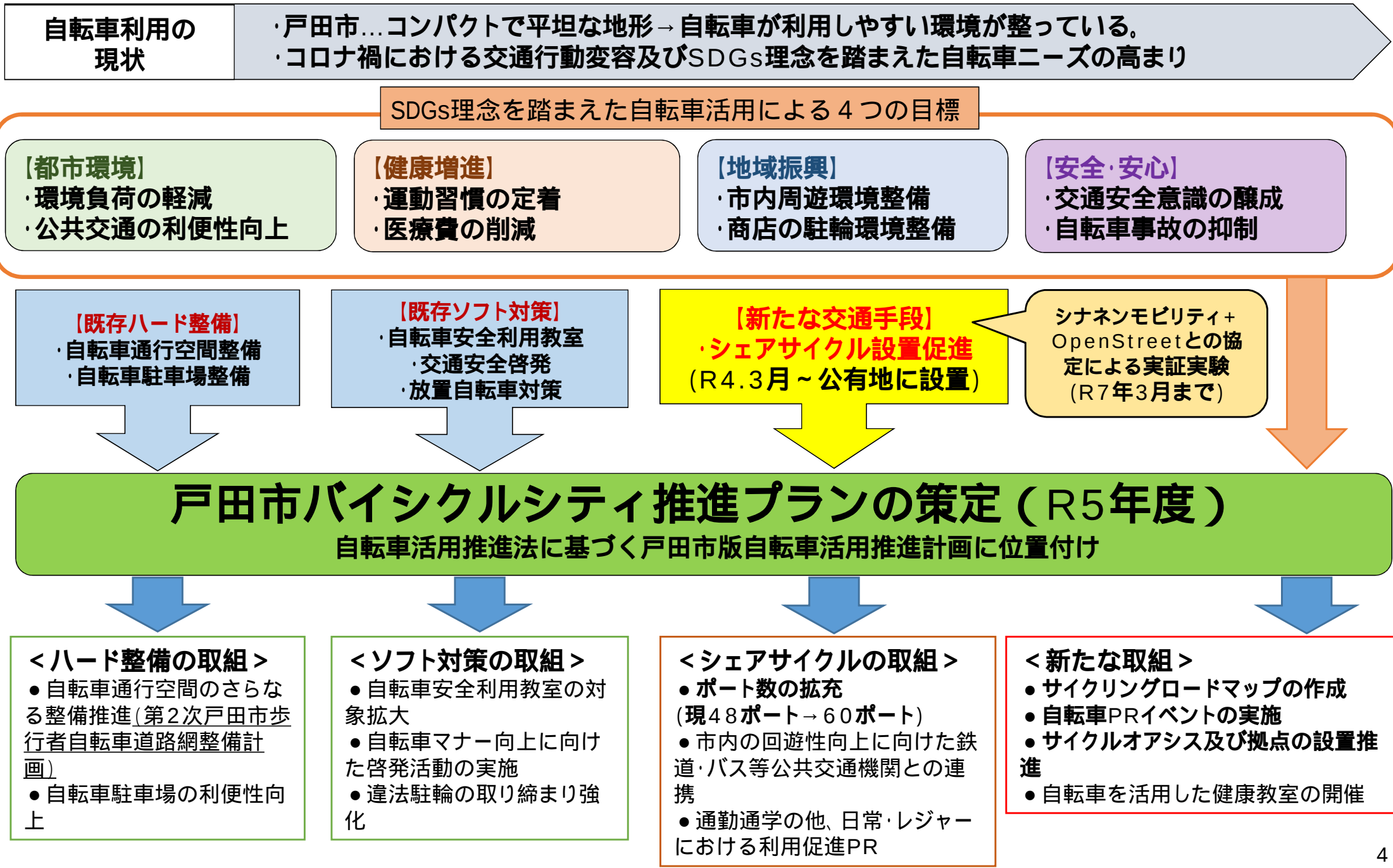
【指標】
県内で観光レジャーを楽しむ人の数
7,349万人(R2) 1億6千万人(R8)

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

- ・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

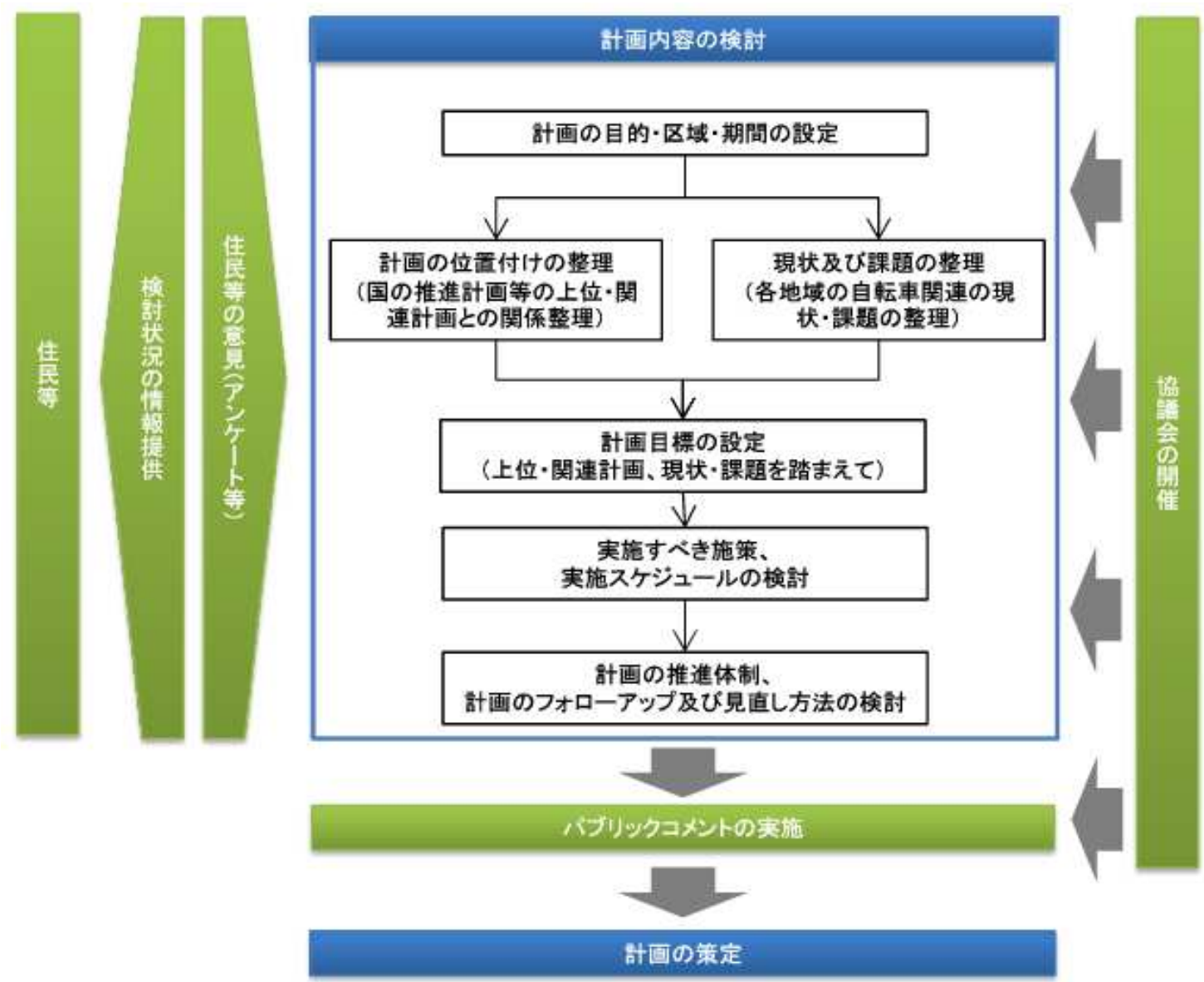
【指標】
県が行う自転車通行空間の整備
162.5km(R2末) 212.5km(R8末)

市長公約「戸田市バイシクルシティ推進プランの策定と自転車まちづくりの推進」





国が公開する「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」には、検討体制として関係者による協議会の設置及び、下記のとおり策定手順が示されている。





令和5年											令和6年		
2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
現況整理、基本方針、 骨子案作成			計画素案作成			計画素案修正 計画原案作成			計画原案修正 レイアウト調整			計画策定	
WEBアン ケート調査			ヒアリング調査 等実施の検討						パブコメ 実施			印刷発注(中旬)	
			● 第1回策定委員会 (中旬)			● 第2回策定委員会 (上旬)			● 第3回策定委員会 (上旬) ● 議会報告 ・計画素案 ・パブコメ実施			● 第4回策定委員会 (上旬) ● 議会報告 ・パブコメ報告 ・計画策定	

● 委員会の主な議題(案)

第1回
・現状整理
・骨子案の確認、検討
 (基本理念、基本方針、
 施策の方向性)
・アンケート結果

第2回
・骨子案の修正・決定
・計画素案の確認、検討
 (骨子案に基づく具体
 的な事務事業、目標の
 指標設定)

第3回
・計画素案の修正・決定
・計画原案の確認、検討
・パブリックコメントの実施

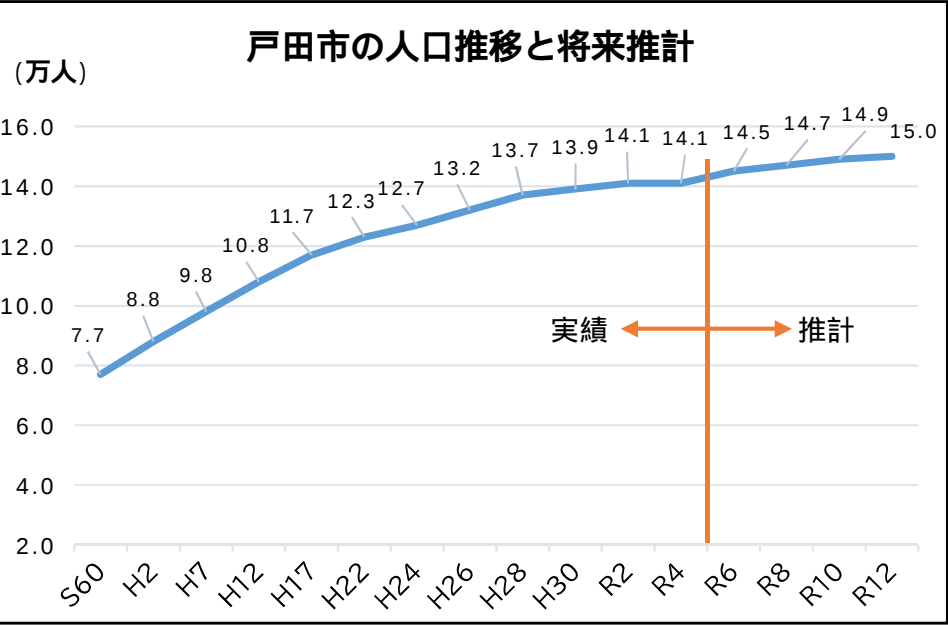
第4回
・パブリックコメントの実施
 結果
・計画原案の修正・決定

戸田市における自転車利用環境の現状について

戸田市の人口

●市の概要(R5.3.1現在)

面積 18.19km²
人口 141,812人(68,364世帯)
平均年齢 41.7歳(県内で1番若い)

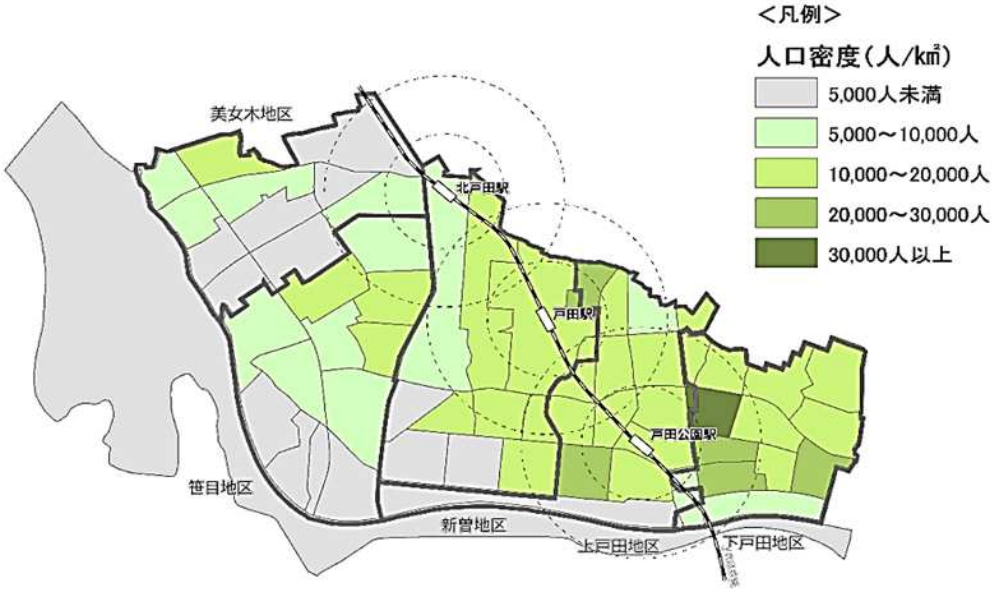


(出典:実績部分は戸田市オープンデータ、推計部分は戸田市第5次総合振興計画(令和3年3月)を基に作成)

●年齢階層別人口割合(R3.1.1現在)

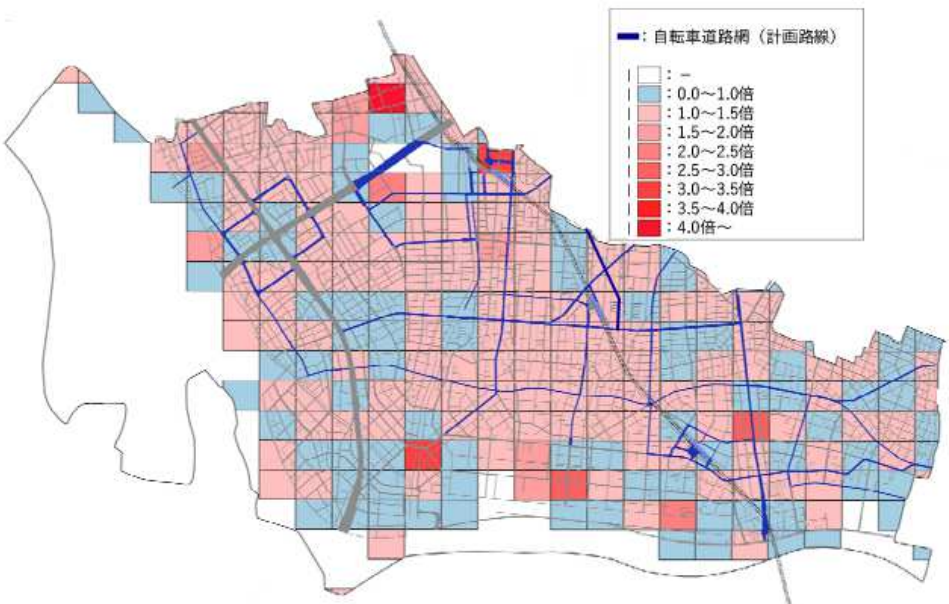
年少人口(0～14歳) 14.3%(県内2番目に高い)
生産人口(15～64歳) 69.1%(県内で1番高い)
老年人口(65歳～) 16.6%(県内で1番低い)

●市内地区別人口密度



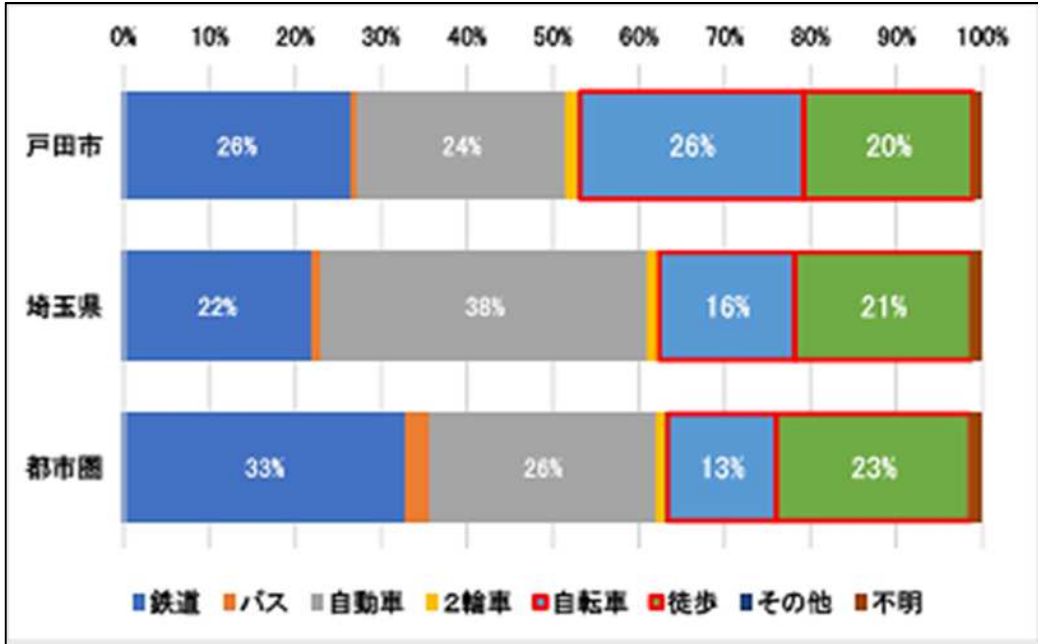
(出典:H27年国勢調査 政府統計の総合窓口(e-Stat))

●人口分布の経年変化

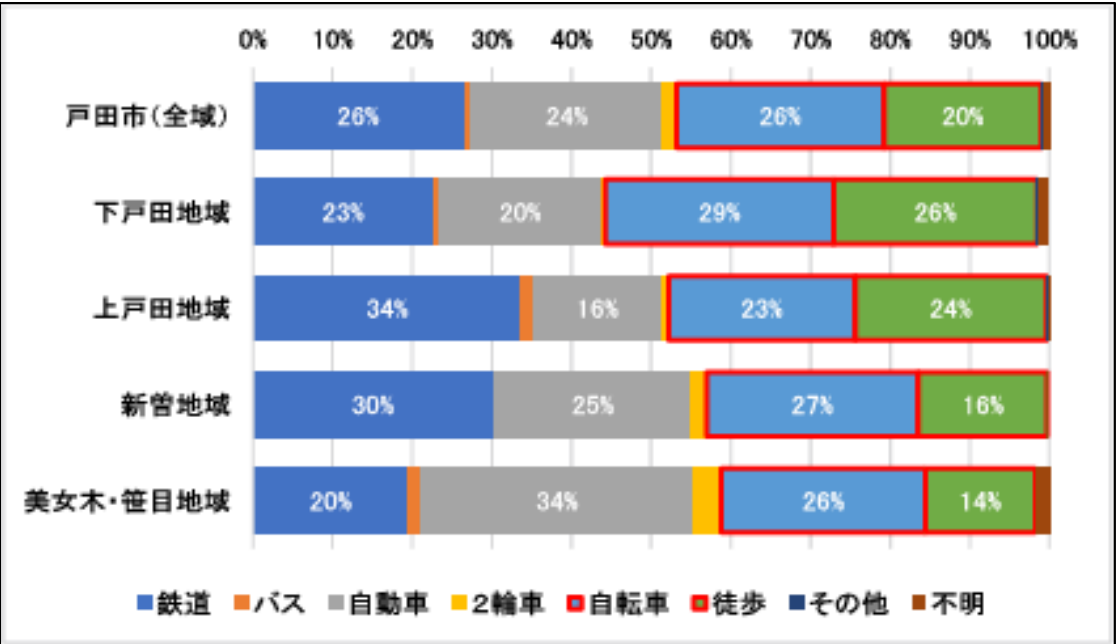


(出典:H22、H27年国勢調査 政府統計の総合窓口(e-Stat))

● 代表交通分担率の比較



● 地域別代表交通手段別分担率



(出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果 H30 東京都市圏交通計画協議会)

【戸田市全体の傾向】

- ・市内全体の自転車交通分担率は26%と、埼玉県やその他都市圏と比較しても、高い傾向にある。
- ・全地域を通して、自転車の分担率が高いという点において地域差はそれほどない。

【地域別の傾向】

- ・下戸田地域は、駅や公共施設までやや距離があり、商業施設の立地間隔も広いことから、「自転車」の割合が最も高い。
- ・上戸田、新曽地域では、エリア内に駅があるため「鉄道」利用の割合が高い。
- ・美女木、笹目地域では、駅までの距離があることや、地域内に高速道路IC4箇所すべてがあること、新大宮バイパスと国道298号が交差していることから、「自動車」の利用が高く、相対的に「鉄道」、「徒歩」の割合が低い。

市内における自転車利用環境の状況：通行空間

● 戸田市歩行者自転車道路網整備計画(ネットワーク計画)の概要

目的：市域全体が平坦であるという特性から自転車利用が高いことから、自転車対歩行者の交通事故件数を抑制し、歩行者・自転車が安全かつ快適に通行できるよう、歩道から分離した自転車通行空間の整備を進めている。

計画期間：第1次 H24年度～R2年度
第2次 <前期> R3～R7年度 <後期> R8～R12年度

達成状況：R4年度末で、第2次の目標整備延長29.7kmのうち、11.7kmの整備が完了(達成率：約39%)

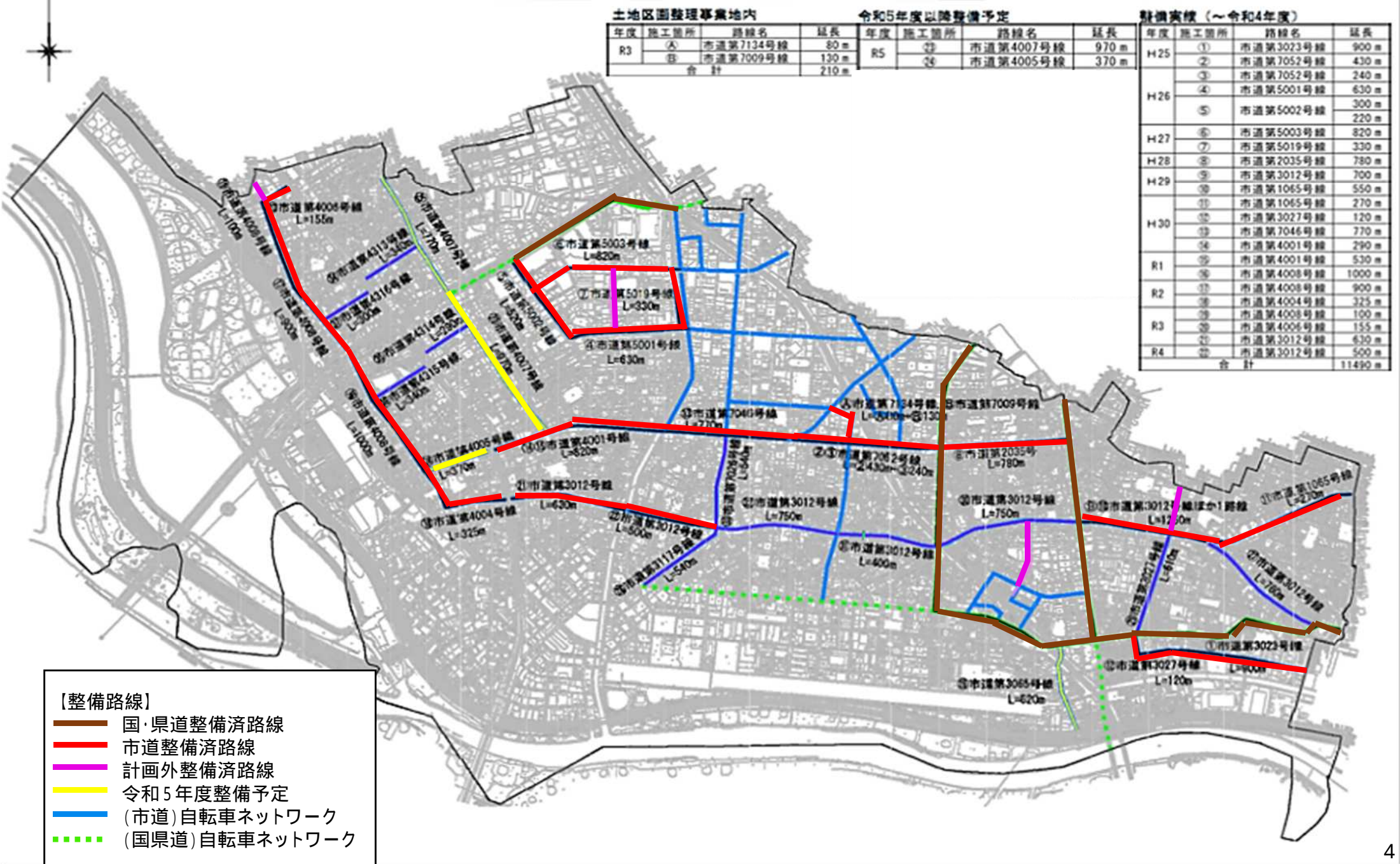
● 自転車通行空間整備手法とイメージ

整備手法	整備イメージ
1. 自転車道 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。	
2. 自転車専用通行帯 道路交通法の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯。	
3. 自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在) 必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に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、自転車のピクトグラムを設置するもの。	



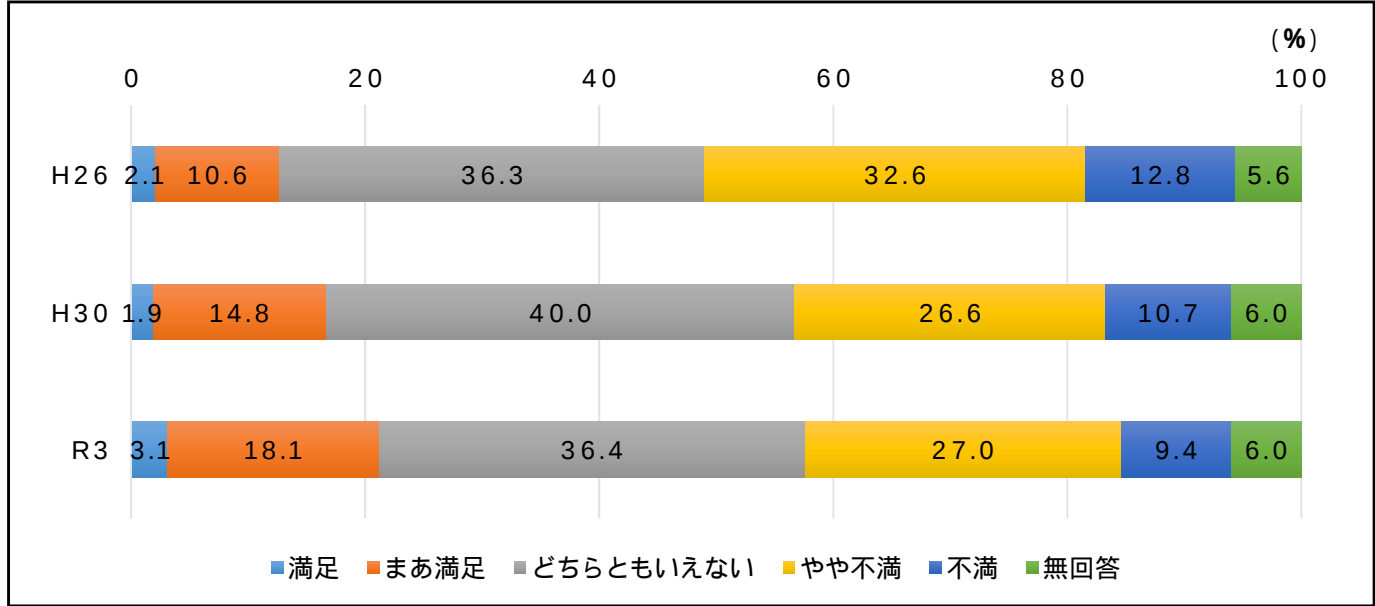
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年、国土交通省・警察庁)を参考に作成

自転車ネットワーク整備状況・整備予定図





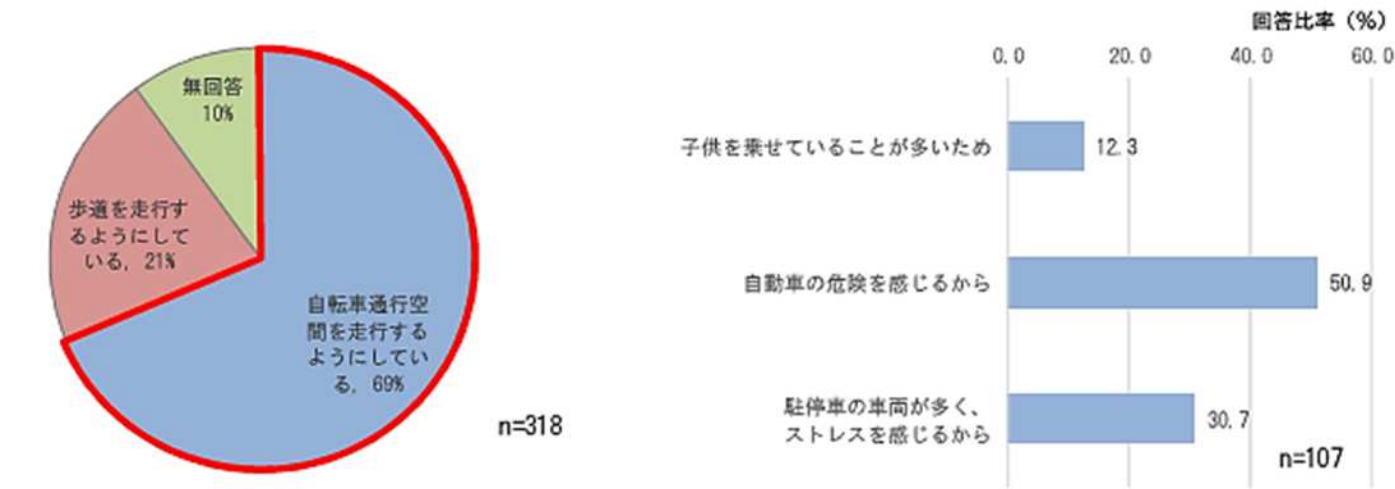
● 安全な自転車走行空間の確保に向けた取り組みへの満足度



自転車通行空間の整備拡大に伴い、通行空間に関する市民の満足度は年々向上している。

(出典：戸田市市民意識調査)

● 自転車で通行する場所と歩道を通行する理由

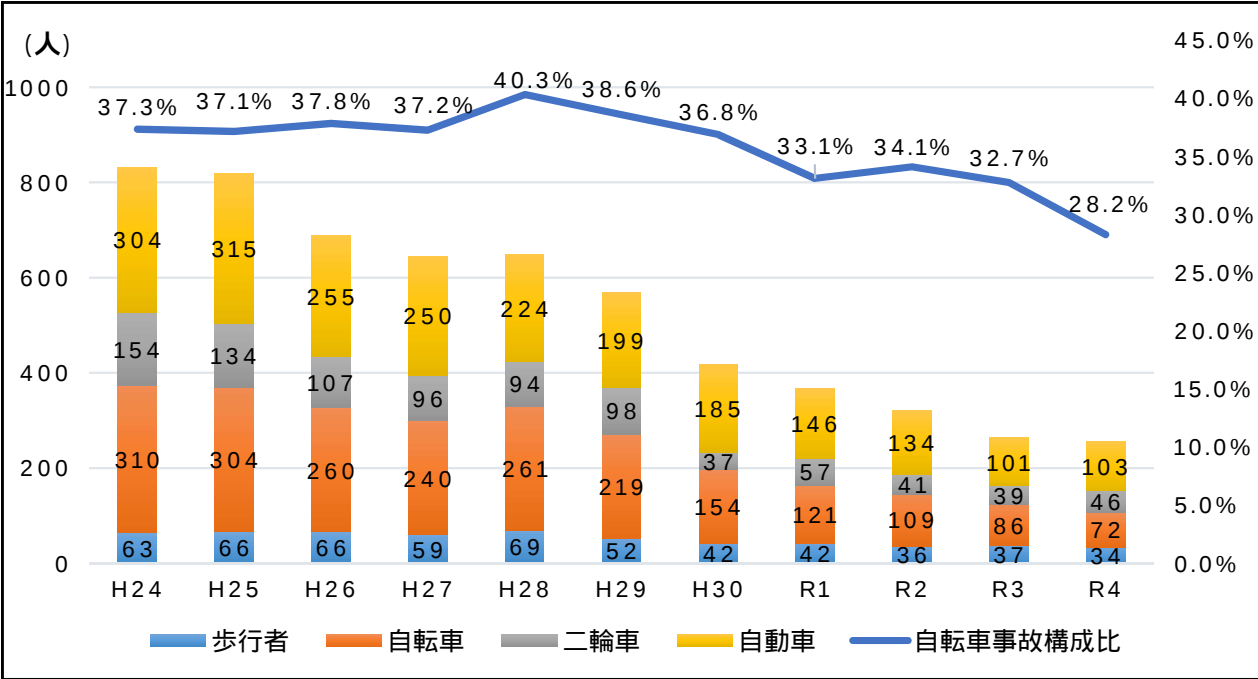


約7割が自転車通行空間を走行するようにしている一方で、歩道を走行する自転車利用者に関しては、自動車を同じ車道を走行することに危険を感じるという意見がみられる。

(出典：歩行者自転車道路整備に関する実態・意識調査 H29.7実施 戸田市)



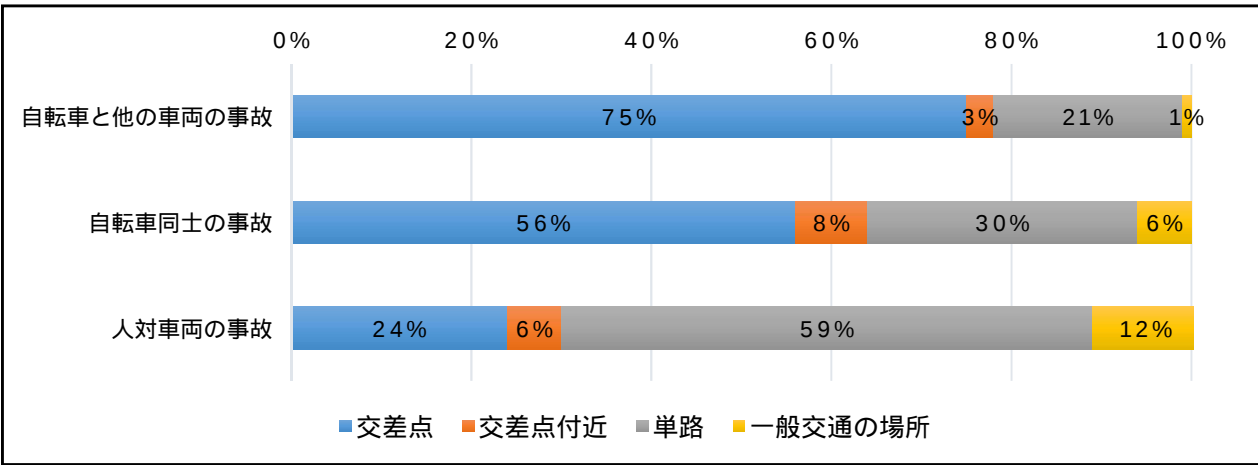
● 市内における状態別交通事故死傷者数の推移



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
総数	831	819	688	645	648	568	418	366	320	263	255
対前年比	-	98.6%	84.0%	93.8%	100.5%	87.7%	73.6%	87.6%	87.4%	82.2%	97.0%

(出典:戸田市交通事故発生状況 各年1月～12月のデータ)

● 自転車関連事故の発生場所



● 自転車死傷者数の県内順位の推移

H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
2位	2位	3位	2位	1位	1位	14位	22位	13位	32位	42位

人口1万人あたりの自転車死傷者数により比較
各年12月末時点の順位

- ・交通事故死傷者数は年々減少しており、自転車関連事故の死傷者数についても、H24の1/4以下となっている。
- ・事故全体に占める自転車事故の割合も年々減少傾向にある。
- ・埼玉県内における自転車死傷者数の順位について、H29までは県内でも上位に位置していたが、近年の自転車通行区間整備や自転車安全利用に関する教育・啓発の効果もあり、市内における自転車利用の安全性が向上している。

- ・「自転車と他の車両の事故」は交差点、「自転車同士の事故」は交差点と単路、「人対車両の事故」は単路で多く発生している。
- ・自転車が関連する事故では、交差点等における出会い頭の事故が多く発生しており、「自転車安全利用五則」をはじめ、自転車乗車ルール・マナーの周知徹底が必要。

(出典:第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画)

● 自転車安全利用に関する主な取組み（第11次戸田市交通安全計画に基づき事業実施）

子ども自転車運転免許教室

【概要】小学4年生を対象に、自転車ルールに関する学科試験・実技試験を行い、受講者に自転車運転免許証を交付する。
【実績】参加人数 R3:1,366人 R4:1,403人



免許証サンプル



スケアード・ストレイト技法による交通安全教室

【概要】プロのスタントマンが行う事故の再現を直視させることにより、その危険性を再認識し、交通安全意識の醸成を図る教育技法(市民向け年1回、中学校向け3年に1回全中学校で実施)
【実績】参加人数 市民向け:約300人 学校向け:2,366人



交通安全教室

【概要】市内の保育園、幼稚園、小学校、高齢者向けとしてシルバー人材センターなどから依頼を受けて実施。基本的な交通ルールやミニ信号機を使用した横断歩道の渡り方等を教示。
【実績】実施回数 R3:40回 R4:42回



交通安全啓発活動

【概要】毎月10日の自転車安全利用の日や四季の交通安全運動などで街頭や店頭における啓発活動を実施。また、市内各所に交通安全啓発看板を設置。
【実績】啓発実施回数 R3:24回 R4:19回、看板設置R4:54基



1. 整備状況

市営の自転車駐車場は、市内のJR3駅周辺の高架下にて、計8施設、10,020台分が整備されている。
その他、各駅周辺に民間駐輪場あり

2. 運営方式・・・指定管理者

指定管理事業者：日本コンピュータ・ダイナミクス(株)
指定管理期間：H27.12.1～R8.3.31(10年間)

3. 利用料金

定期利用(1ヶ月)・・・一般・市内：1,500円、学生・市内：1,000円、一般・市外：2,430円、学生・市外：1,620円
一時利用・・・自転車：12時間100円 24時間150円 バイク：12時間200円、24時間250円

【戸田公園駅周辺】



【戸田駅周辺】

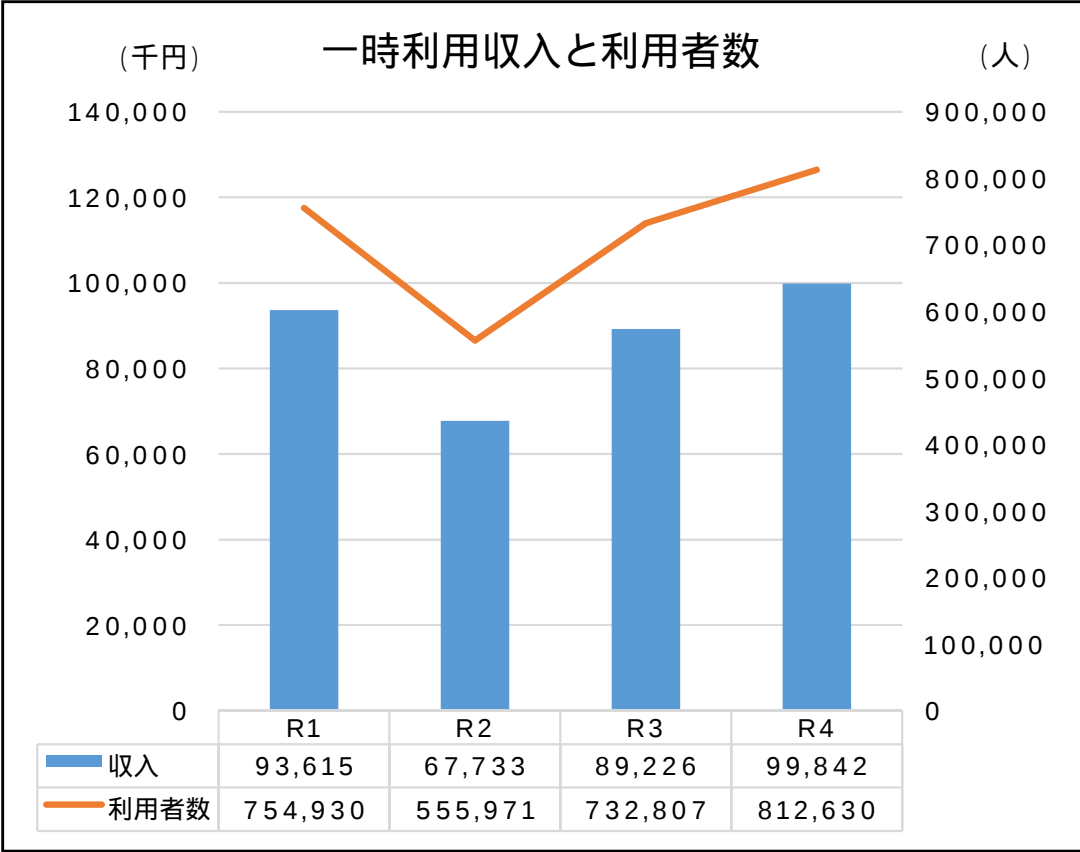
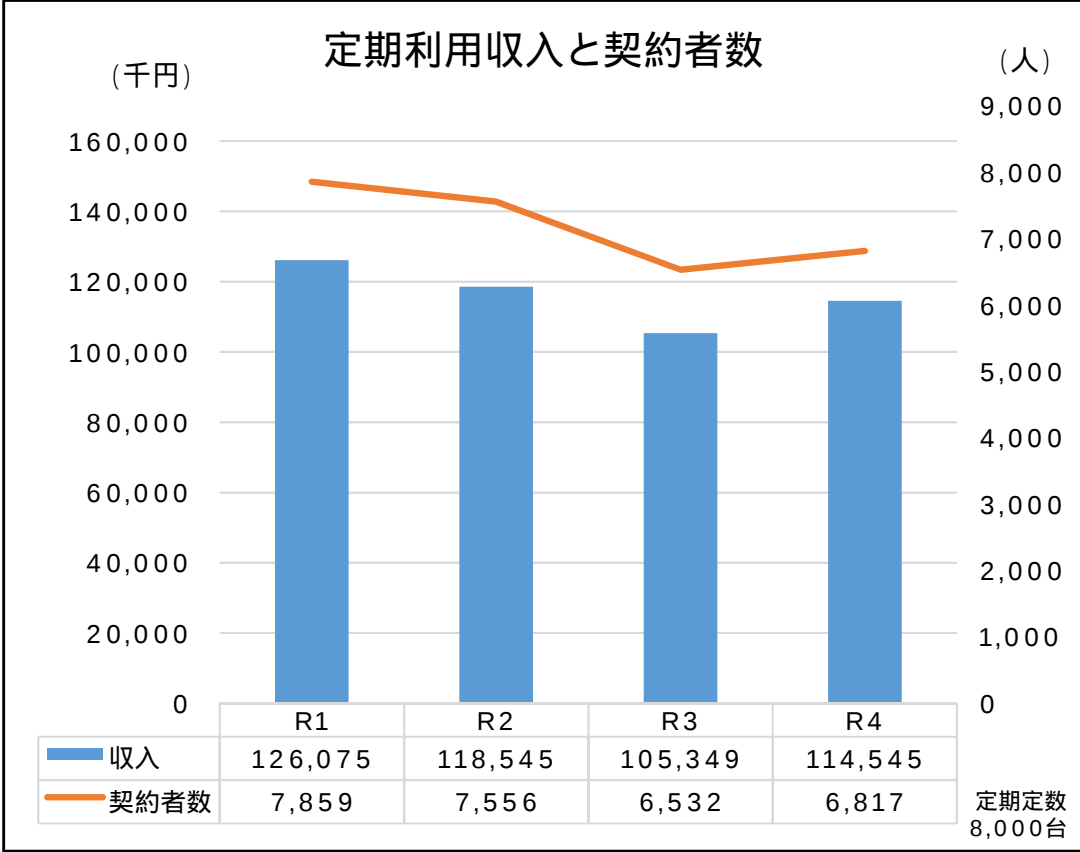


【北戸田駅周辺】





● 自転車駐車場の収入と利用状況



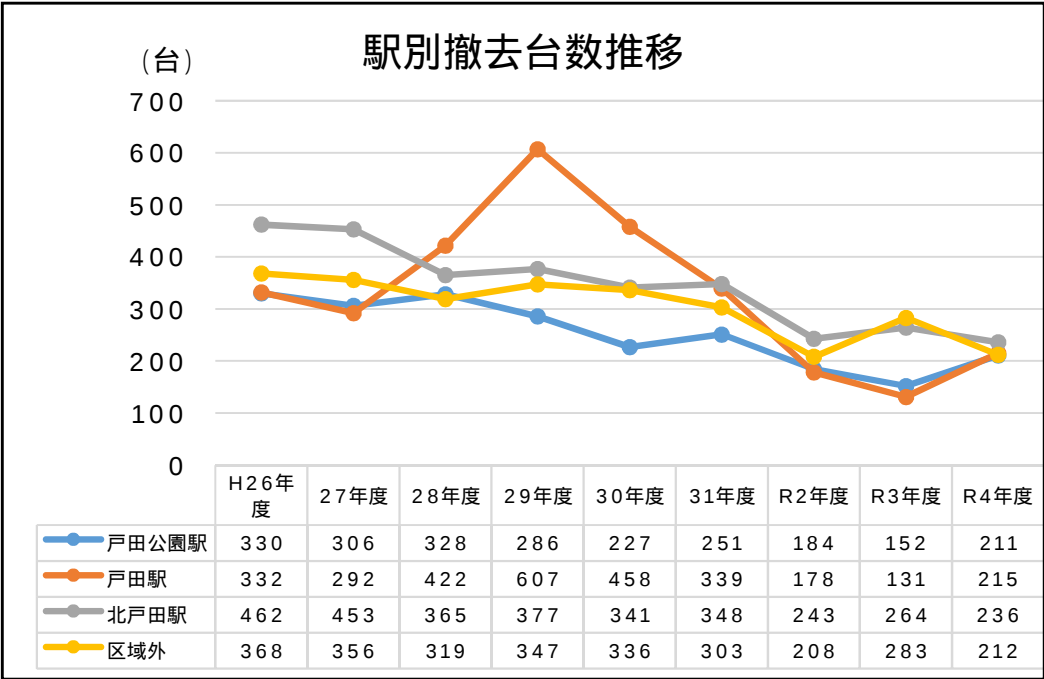
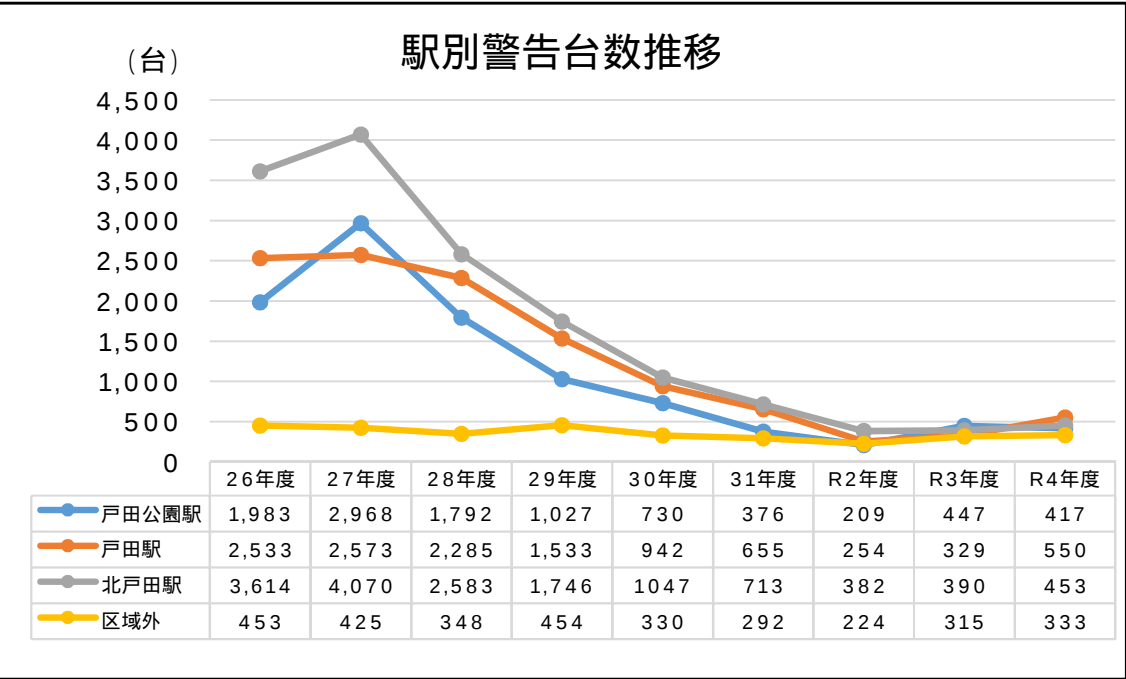
● 自転車駐車場における課題

- ・新型コロナの影響に伴う生活様式の変化により、定期契約者数は減少。一時利用への転換者もあり、一時利用者数は増加しているが、全体収入が、コロナ禍以前に戻ることは厳しく、営業赤字が続く状況となっている。
- ・各駅とも全体としてみると駐車台数は充足しているが、立地条件や階層による料金差がないため、駐車場ごとの利用状況に偏りがみられる。(駅に近い駐車場では常に満車、少し離れると利用率が低い)
- ・近年増加する子乗せ自転車など、現行のスライド式ラックに駐輪できない車種が増加してきており、平置き駐輪スペースの確保が必要。また、平置きスペースとラックへの駐輪料金に格差がないことから、利用者間で不公平感が生じている。



- 1. 撤去業務の概要
市内の道路や公共の場所に放置された自転車や50cc以下のバイクに対し、警告を行ったのち撤去し、笹目にある撤去自転車等保管所へ移送を行う。特に各駅から概ね300m以内の区域を「自転車等放置禁止区域」に指定し、重点的に実施している。
- 2. 運営方式・・・業務委託 撤去業務:(株)三幸コミュニティマネジメント 保管業務:シルバー人材センター
- 3. 撤去作業頻度
月～金曜日(7:30～16:30)、平日夜間(17～20時 年20回)、土日(7:30～16:30 年12～24回)

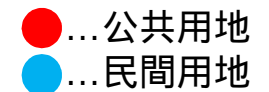
● 駅別警告台数と撤去台数推移



駅前自転車駐車場の整備に伴い、H27年度以降、全体として放置自転車台数は大幅に減少しているが、コロナ禍における自転車需要の拡大とともに、場所によっては微増の傾向が見られる。

やさしいまちに、なりたい。

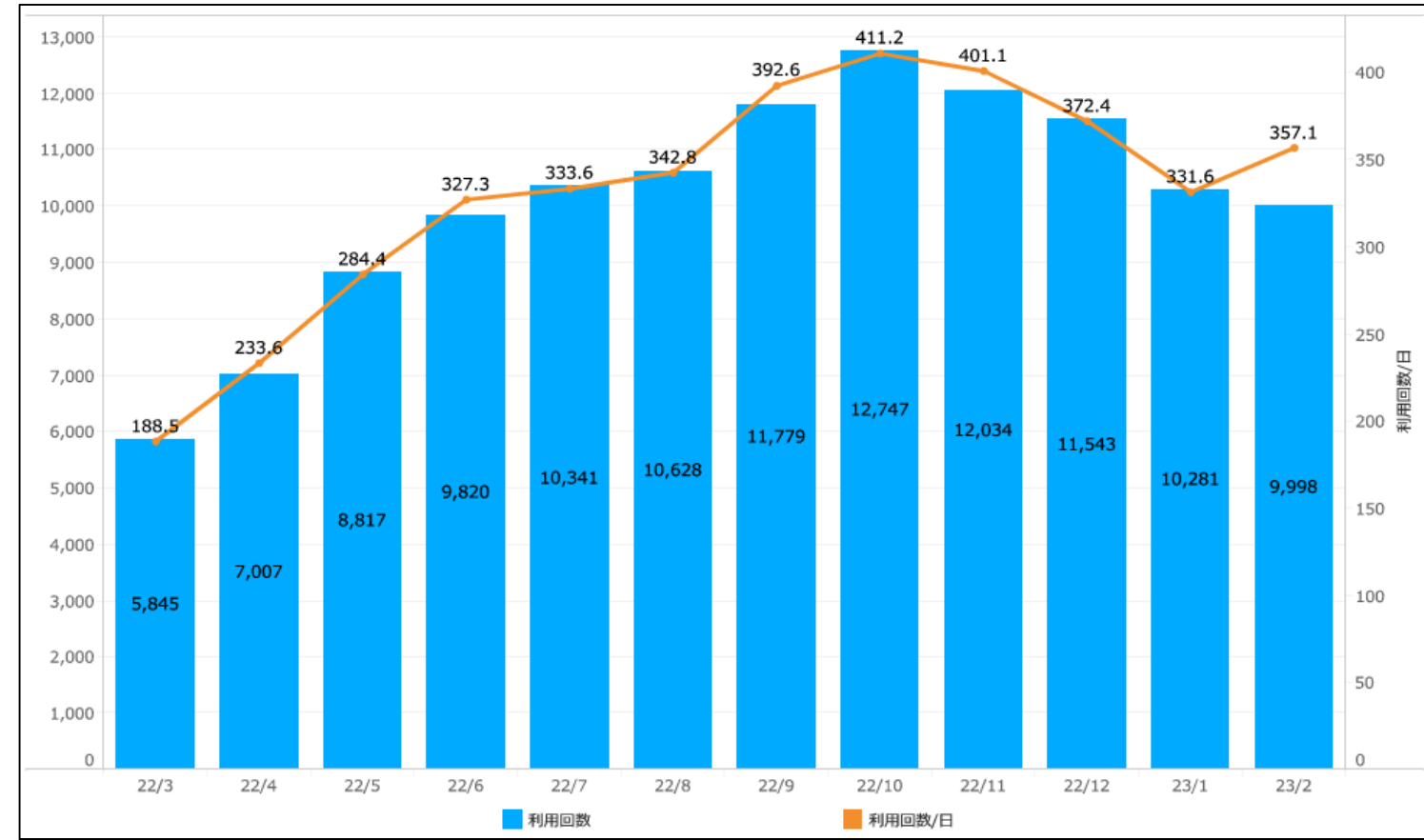
役割:市は主に公有財産(公共施設や道路等)におけるステーション候補地の選定及び無償貸与及び民間用地への設置の推進・仲介等を行い、事業者がラック・自転車等の設置・維持管理及びアプリの管理等を行う。



R4.3月から9月にかけて順次23ポートを設置した。



● 令和4年度月間利用回数推移



【傾向】

- ・ステーションの増設に伴い、利用も増加し、冬季に向けて減少
- ・休日よりも平日の方が1.5～2.5倍利用が多い
- ・時間帯別では8時台と18時台が最も多い

● 貸出ステーションランキング(R5.2)

ステーション名	回数
1 戸田公園駅南(歩道)	827
2 戸田駅西口	796
3 北戸田駅西口	490
4 ローソン 戸田喜沢橋店	334
5 北戸田駅東口	306
6 ファミリーマート戸田氷川町店	252
7 ローソン戸田笹目北町店	226
8 ファミリーマート戸田笹目二丁目店	215
9 ローソン戸田早瀬二丁目店	190
10 戸田市役所	182

(出典: OpenStreet提供データより)

● 今後の展開

令和5年度...現状のステーション空白地や要望箇所を中心に15箇所の候補地を選定済み。
事業者と協議の上、公共用地への設置を進めるとともに、民間施設への設置についても交渉を行う。

実証実験終了後の展開...現時点では未定だが、近隣自治体において本市よりも早く実証実験が終了することや、国としてシェアサイクルを推進する流れもあることから、社会的な動向を注視しながら、事業者から提供されるデータの分析により、本市における有効性を検証した上で、方向性を検討する。

彩湖・道満グリーンパーク園内図とレンタサイクル

彩湖・道満グリーンパーク
進入・退出経路のご案内
市道に車が集中しないよう国道298号線をご利用ください

※市道は渋滞します
彩湖・道満グリーンパーク
管理事務所 8:30~17:00

戸田公園高規格堤防

荒川下流域の河川敷については、現在、「緊急用河川道路」とされており、サイクリングロードとしての運用は行われていない。サイクリングロードとして位置づけについては、管理する荒川下流河川事務所の動向を注視するとともに、関係自治体と引き続き、意見交換等を行っていく。

「自転車の利用に関するアンケート」調査結果報告

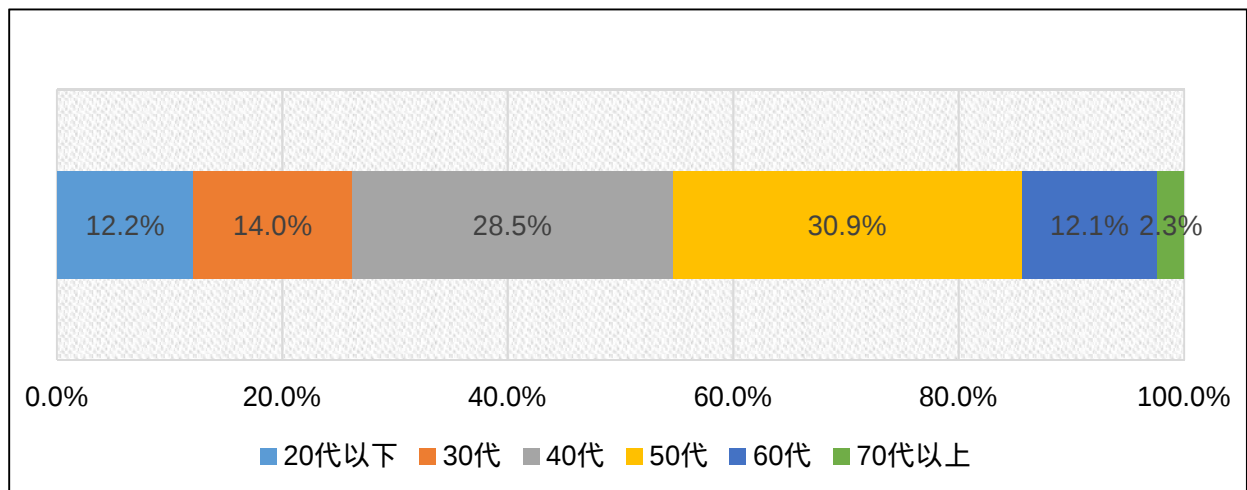
1 調査の概要

「戸田市バイシクルシティ推進プラン」の策定にあたり、市内における自転車の利用状況や自転車走行環境等についてご意見を伺うことを目的として、アンケートを実施しました。

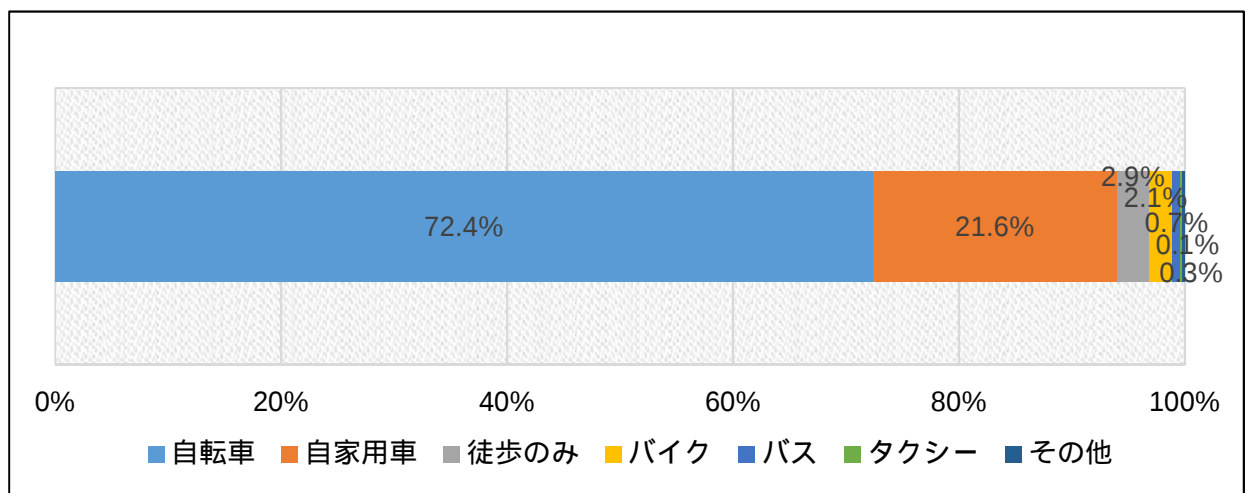
対象者	戸田市内で自転車を利用する人
方法	WEB アンケート調査方式
実施期間	令和5(2023)年2月24日(金)～3月10日(金) 10日間
回答数	1,119 件

2 調査結果(選択設問)

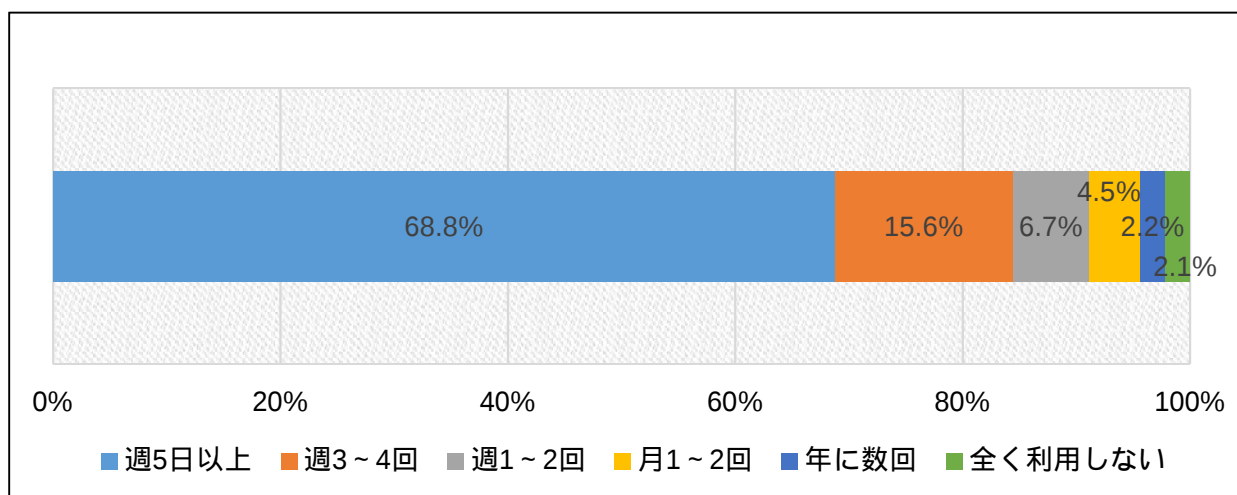
Q1. 年齢区分



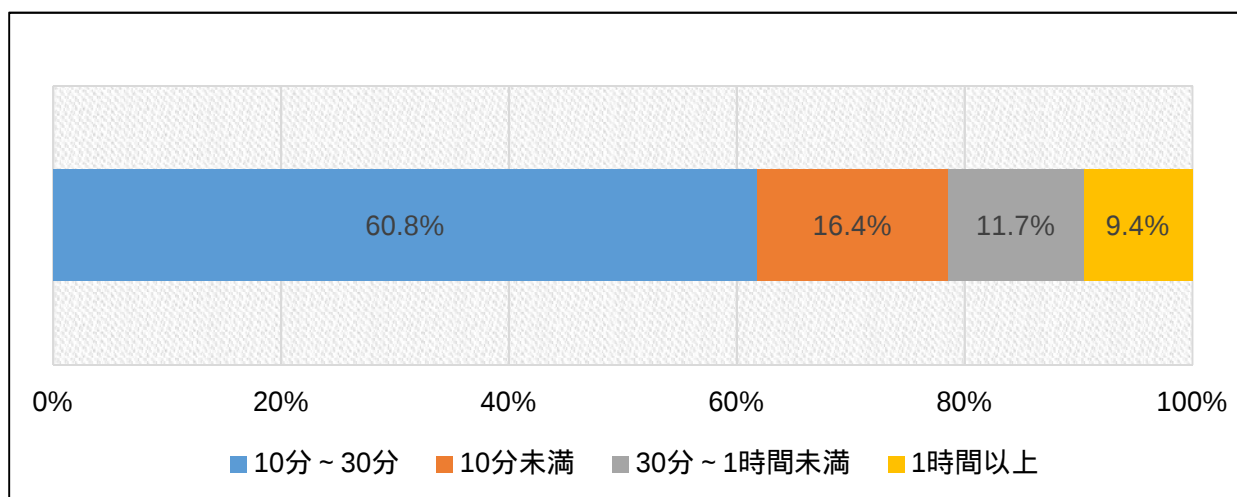
Q2. 戸田市内を移動するときの主な手段



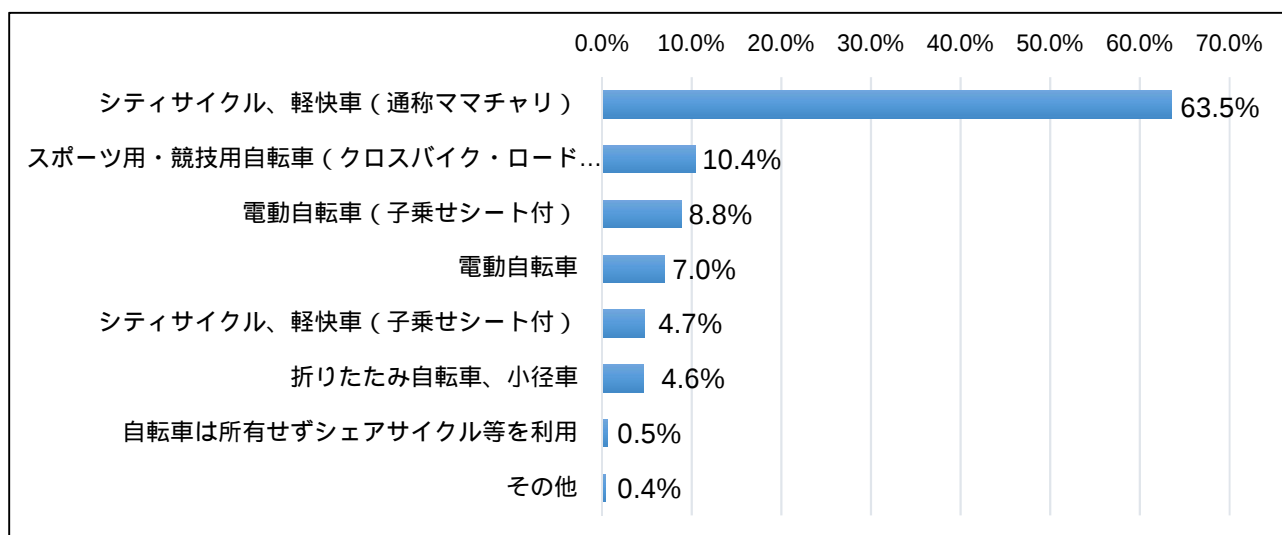
Q3. 自転車を利用する頻度



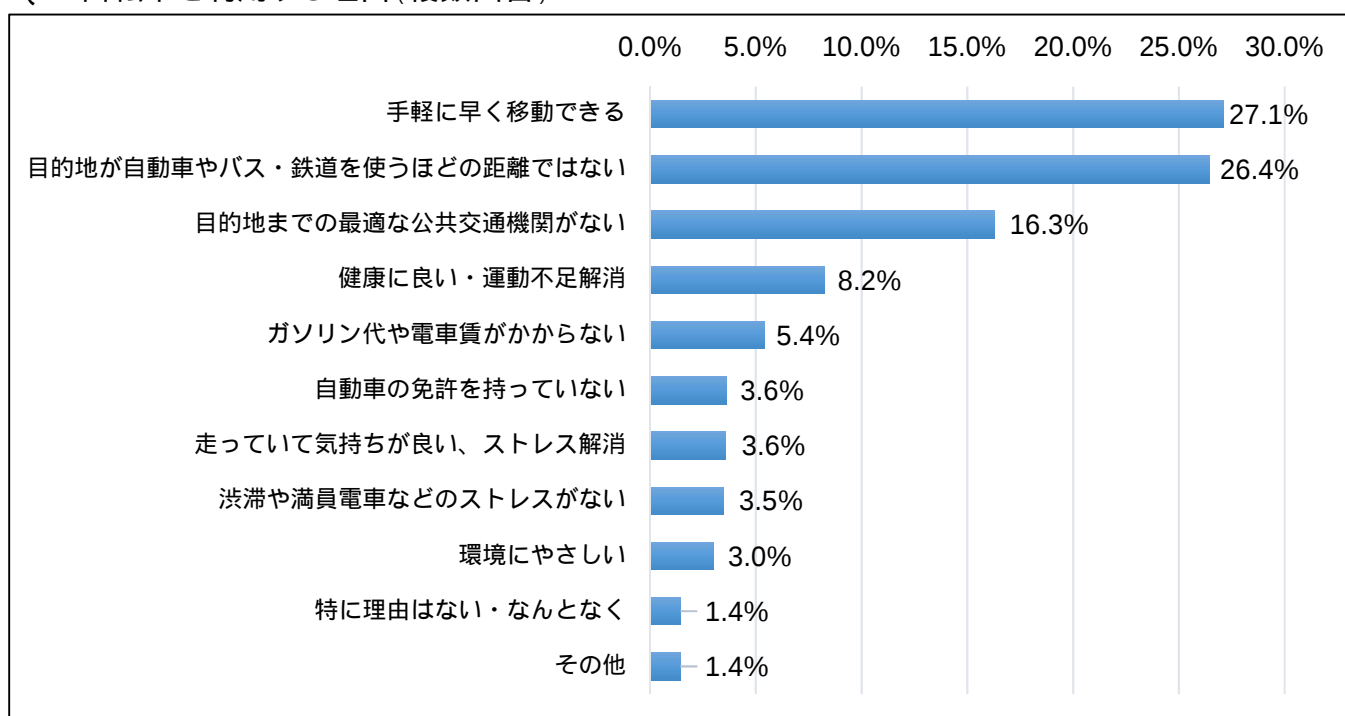
Q4. 自転車の1回あたりの利用時間



Q5. 主に利用する自転車の種類

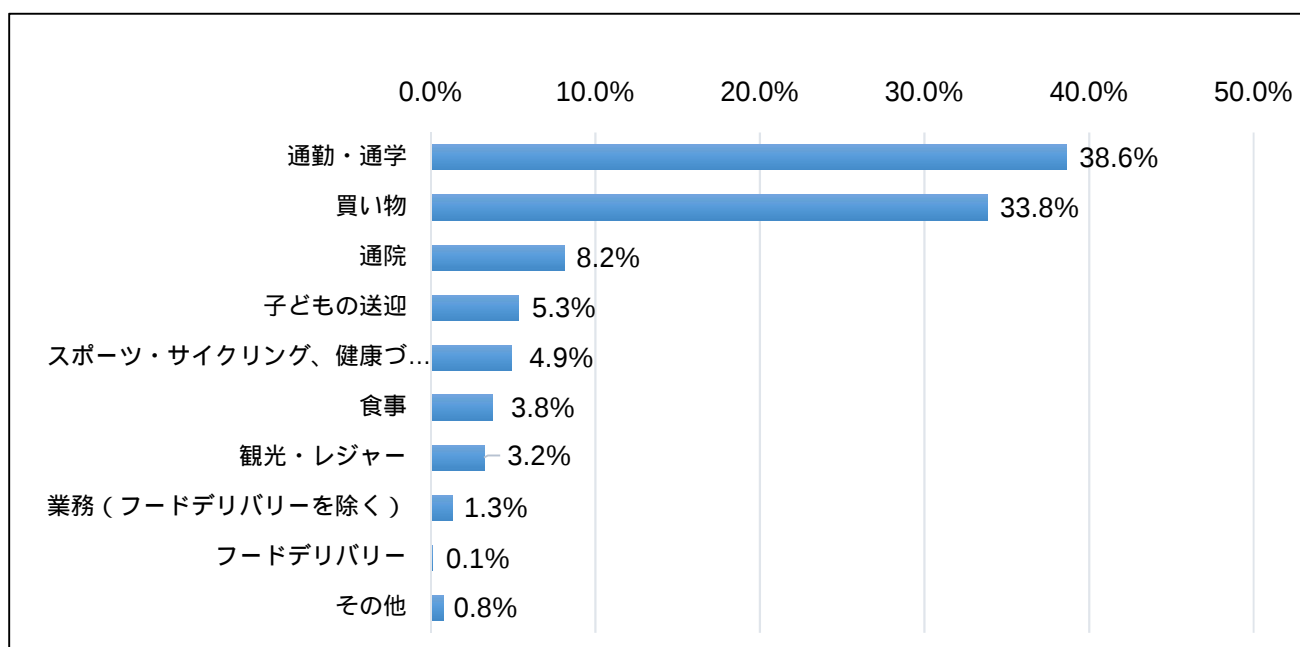


Q6. 自転車を利用する理由(複数回答)

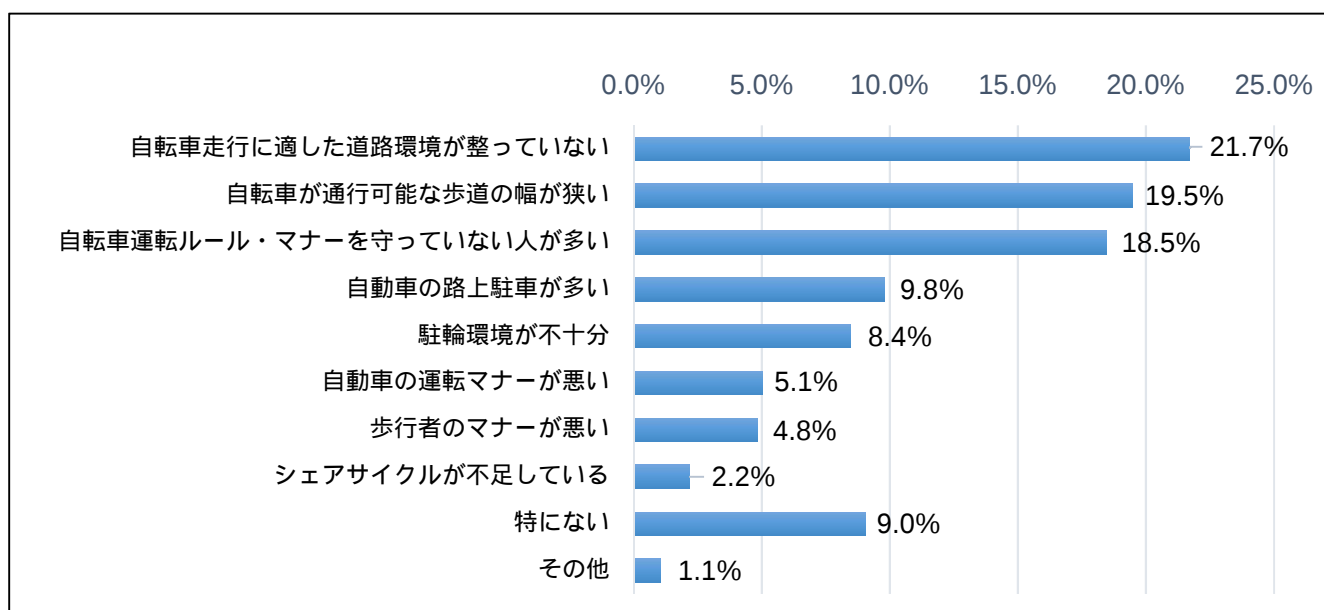


- その他意見: 目的地に駐車場がない、バスの本数が少なくて不便、車に比べ置場に困らない
免許はあるが車がない、帰宅時間にバスの運行が終わっている

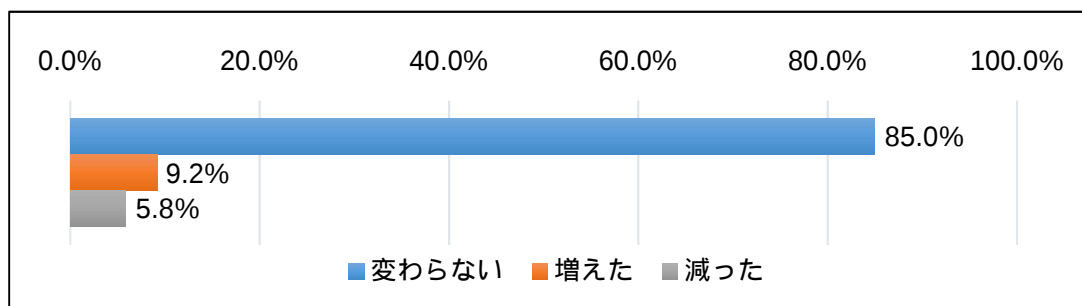
Q7. 自転車を利用する主な用途(複数回答)



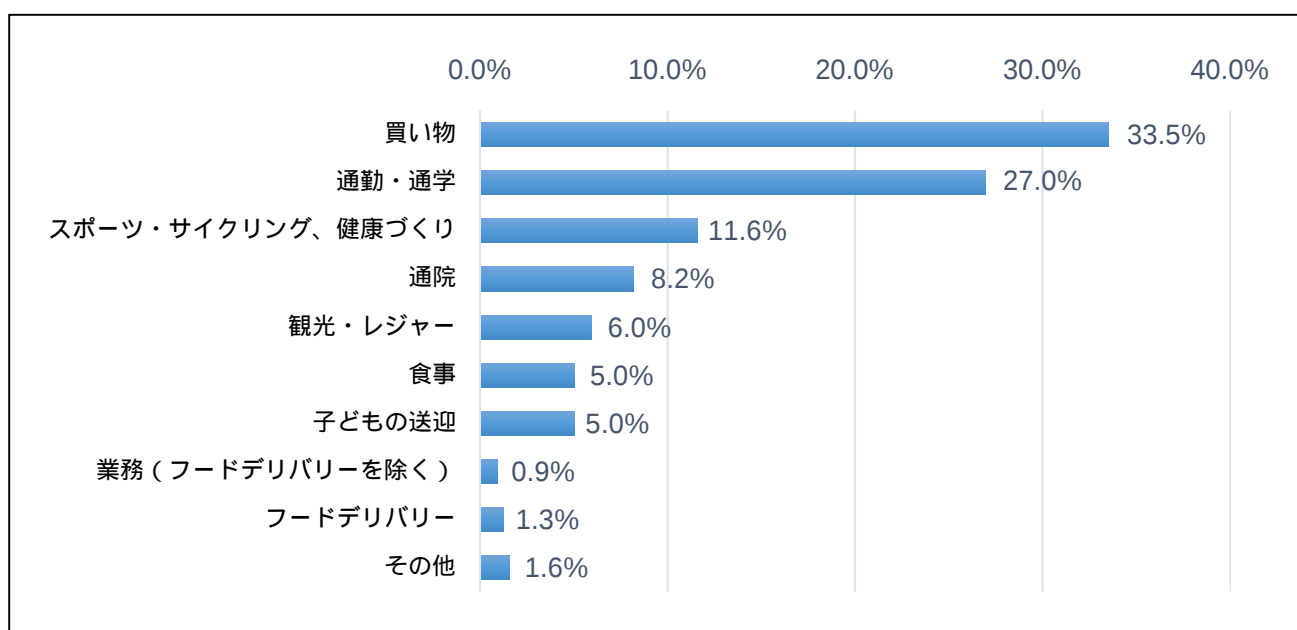
Q8. 戸田市内で自転車を利用する際に不便・不満に思う点 (複数回答)



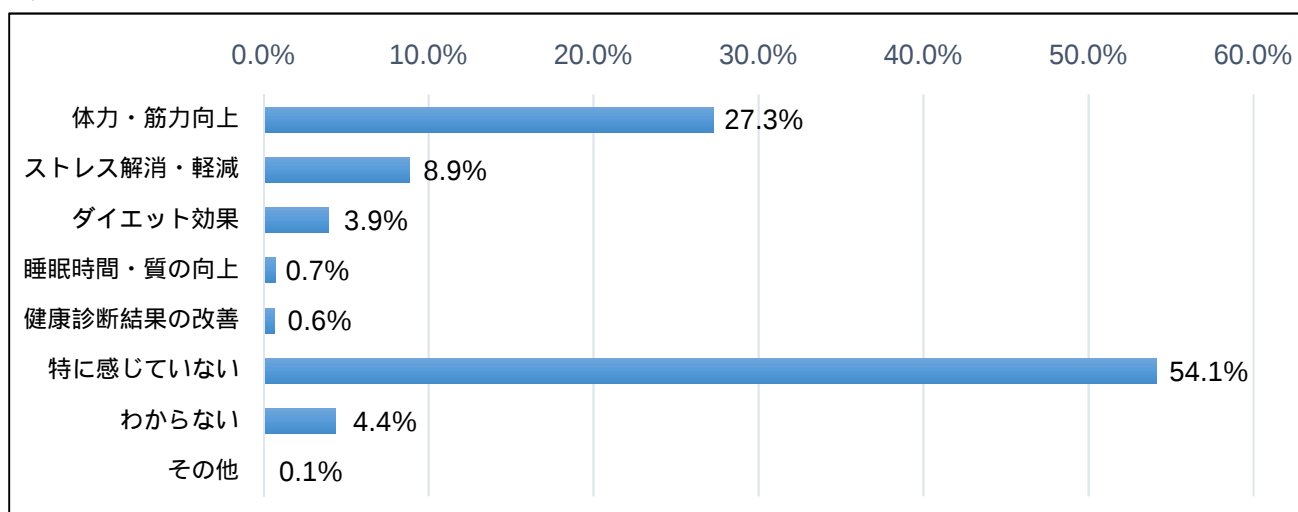
Q9. コロナ前と比較して自転車の利用に変化はあったか



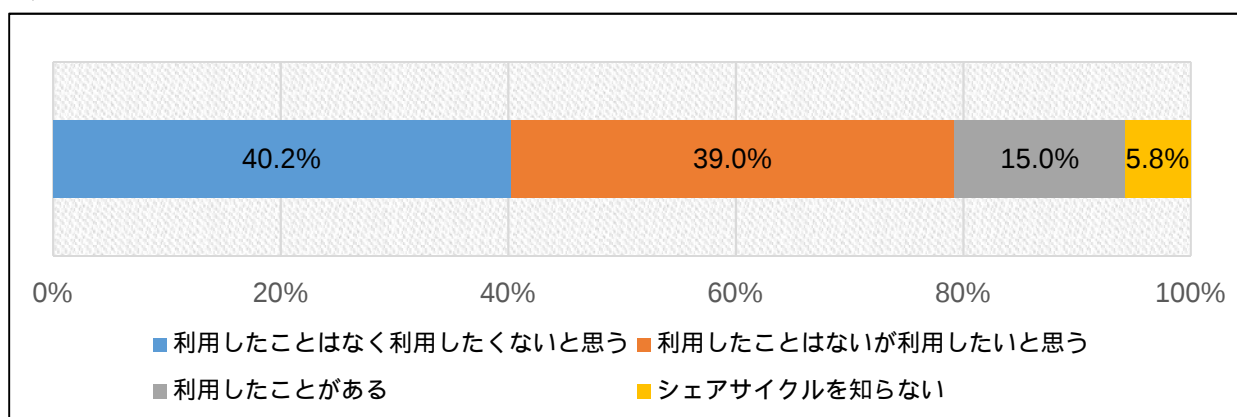
Q10. コロナ前と比較してどの用途で自転車利用が増えたか (複数回答)



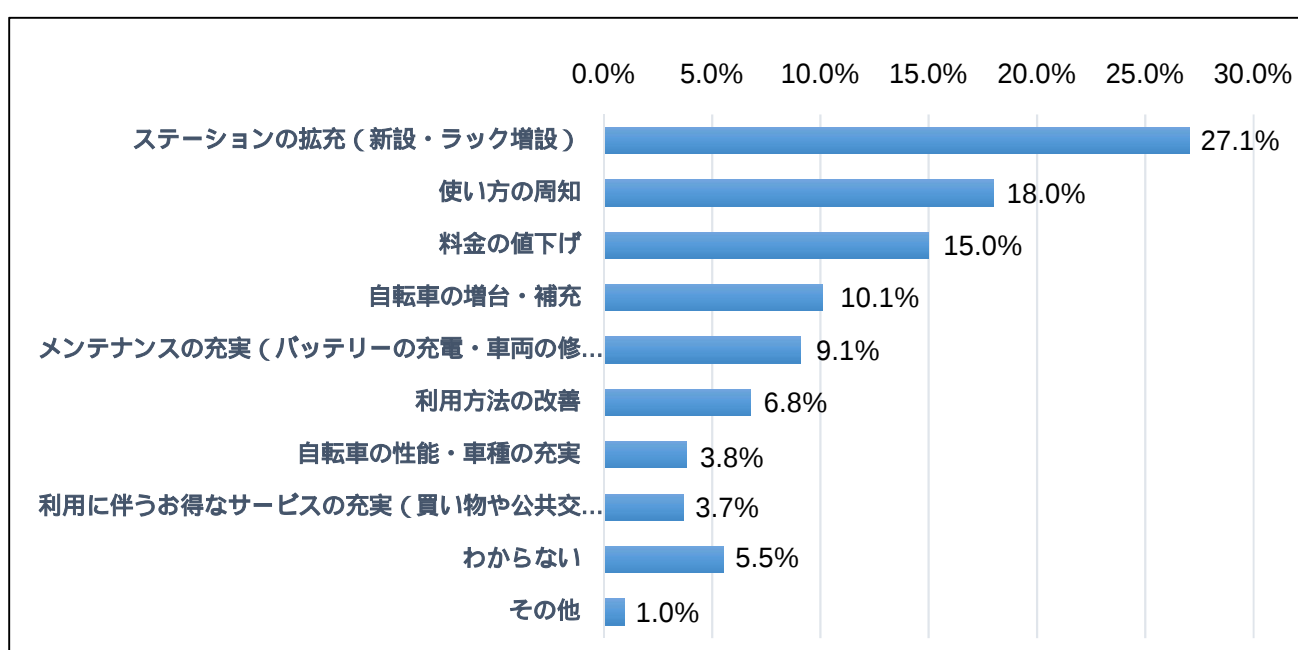
Q11. 自転車を利用することで何かしらの健康効果を感じているか



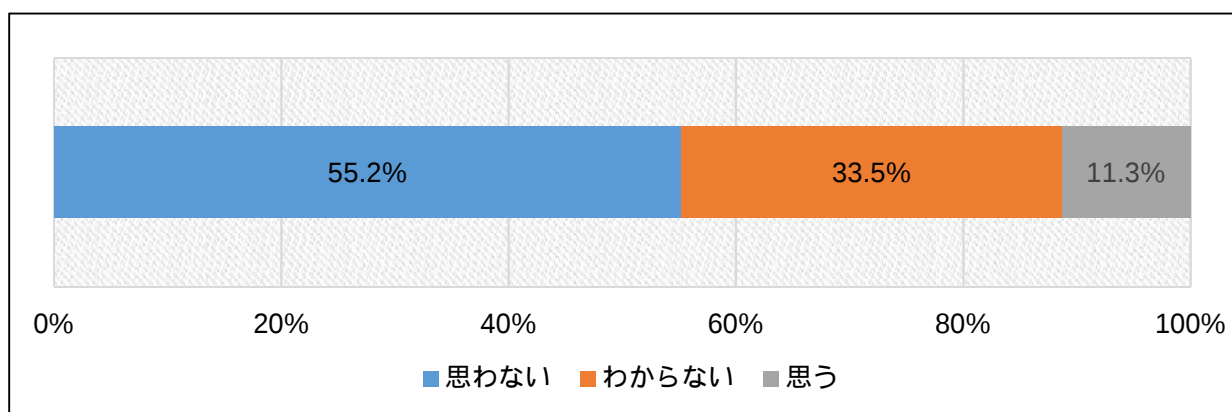
Q12. シェアサイクルを利用したことがあるか



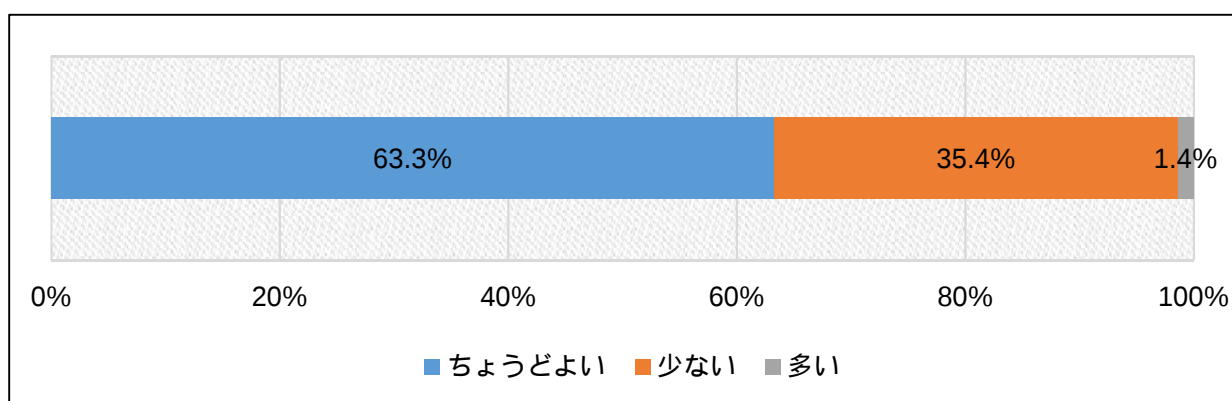
Q13. シェアサイクルの普及に向けて必要と思われるもの(複数回答)



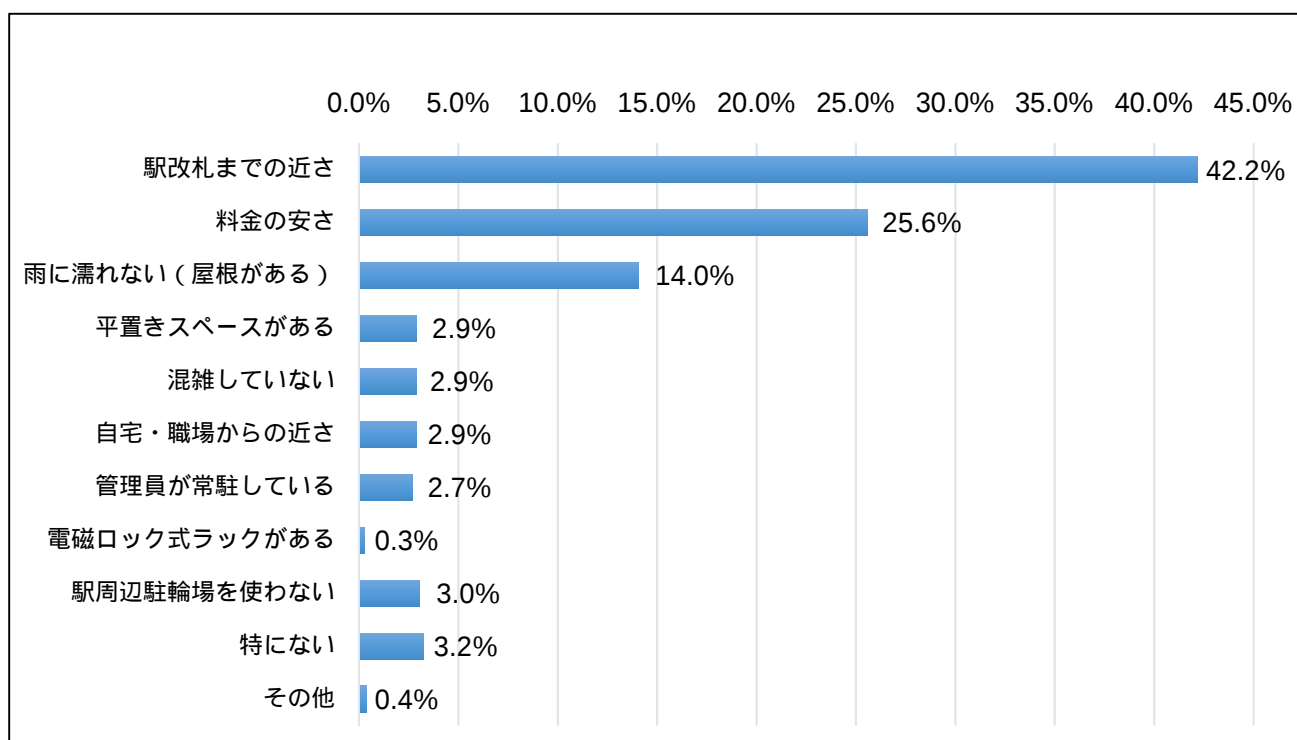
Q14. 戸田市内は放置自転車が多いと思うか



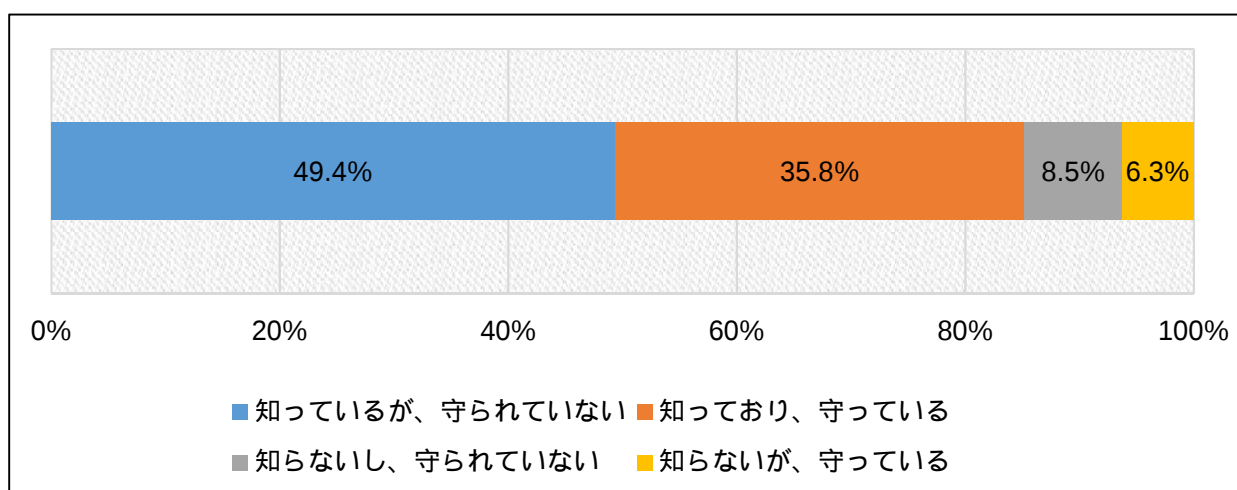
Q15. 駅周辺の駐輪場の数は足りていると思うか



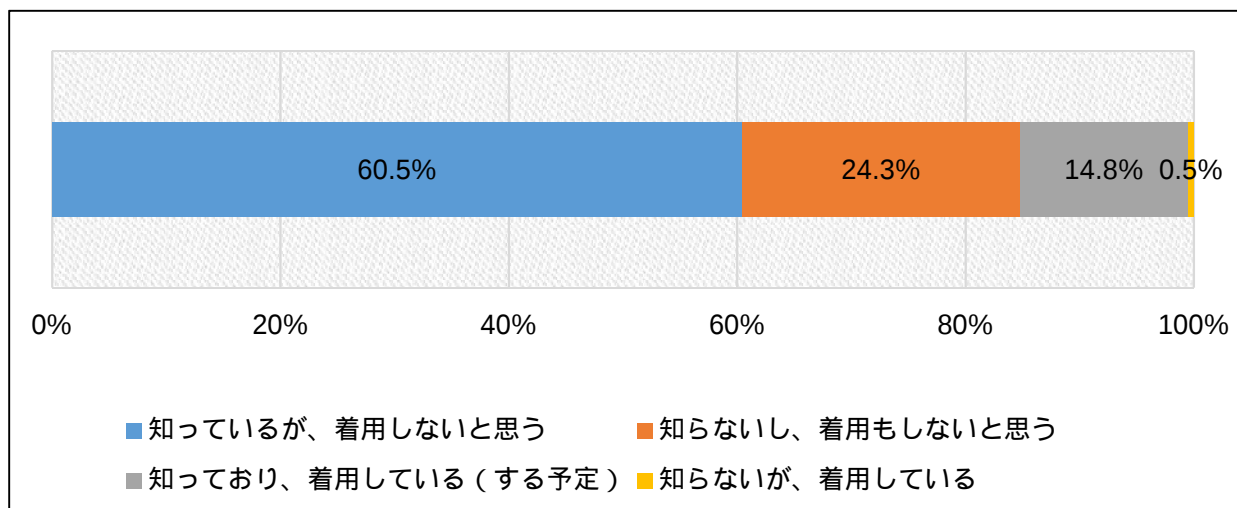
Q16. 駅周辺の駐輪場を選ぶ際に最も重視していること



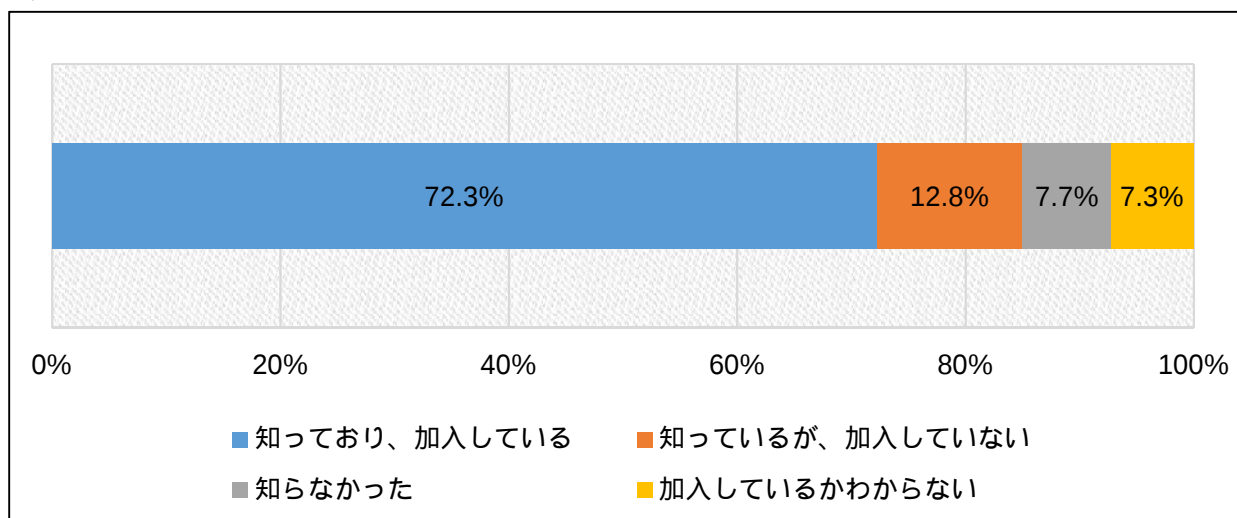
Q17. 自転車乗車時の基本ルール「自転車安全利用五則」を知っているか



Q18. 令和5年4月1日からのヘルメットの努力義務化を知っているか

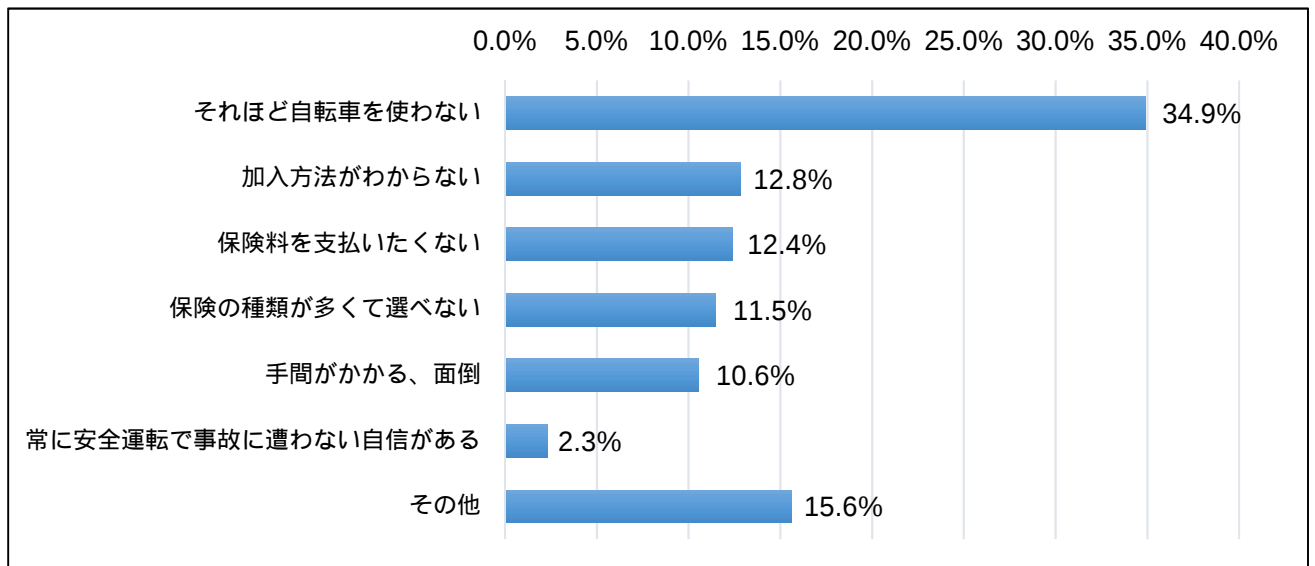


Q19. 埼玉県における自転車損害保険等への加入義務を知っているか

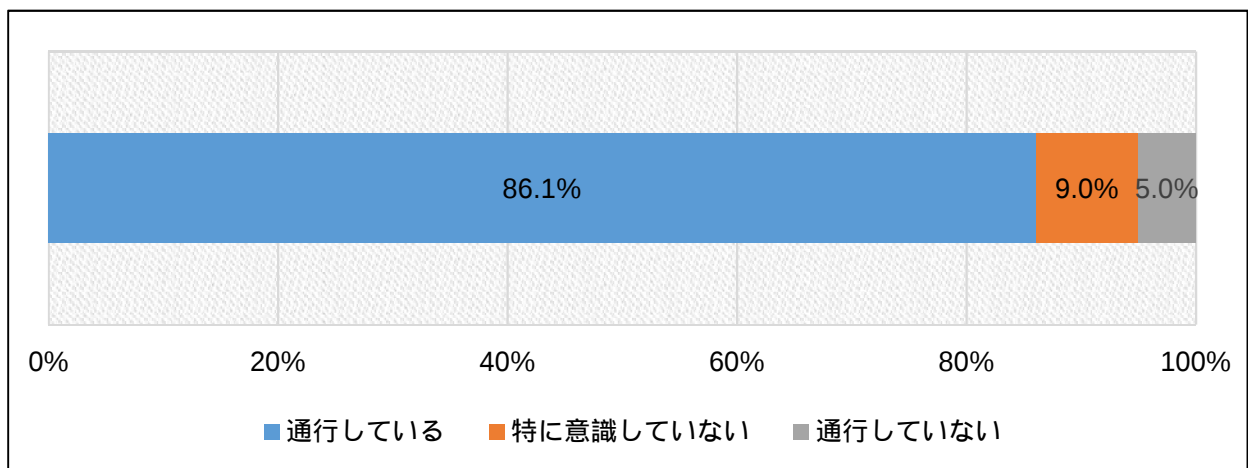


(Q19 で知っているが、加入していないと回答した人のみが回答)

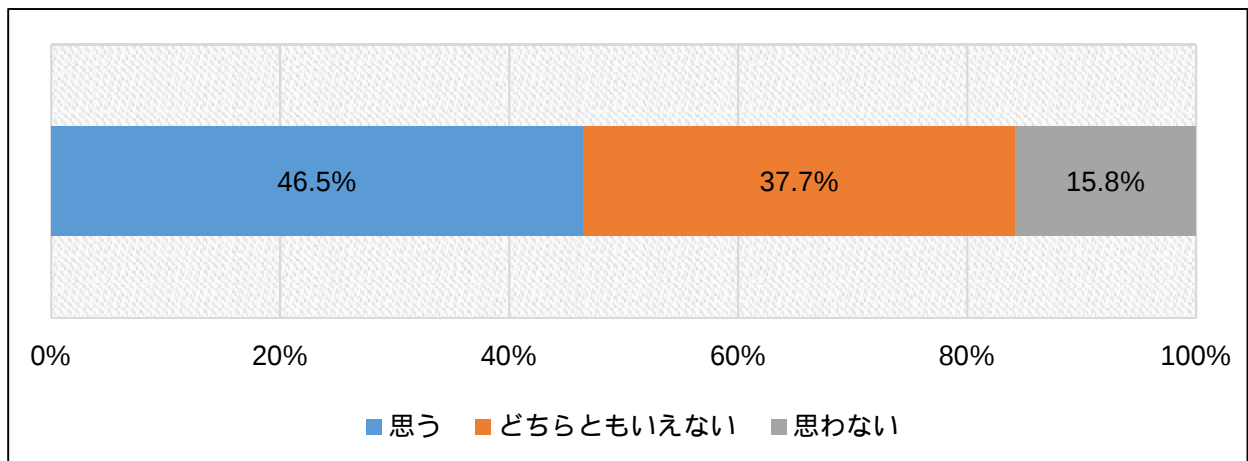
Q20. 自転車損害保険等に加入しない理由は何か



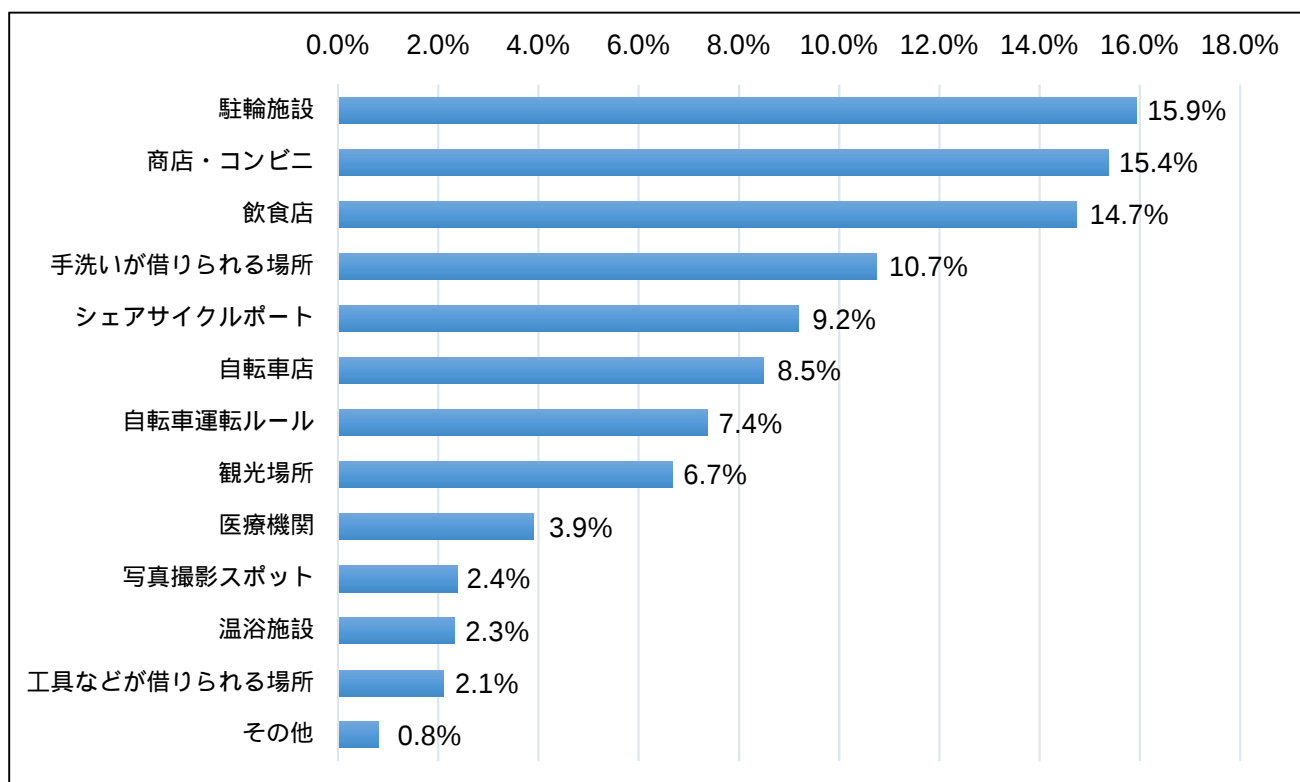
Q21. 自転車通行空間が整備された場所では自転車通行空間を通行しているか



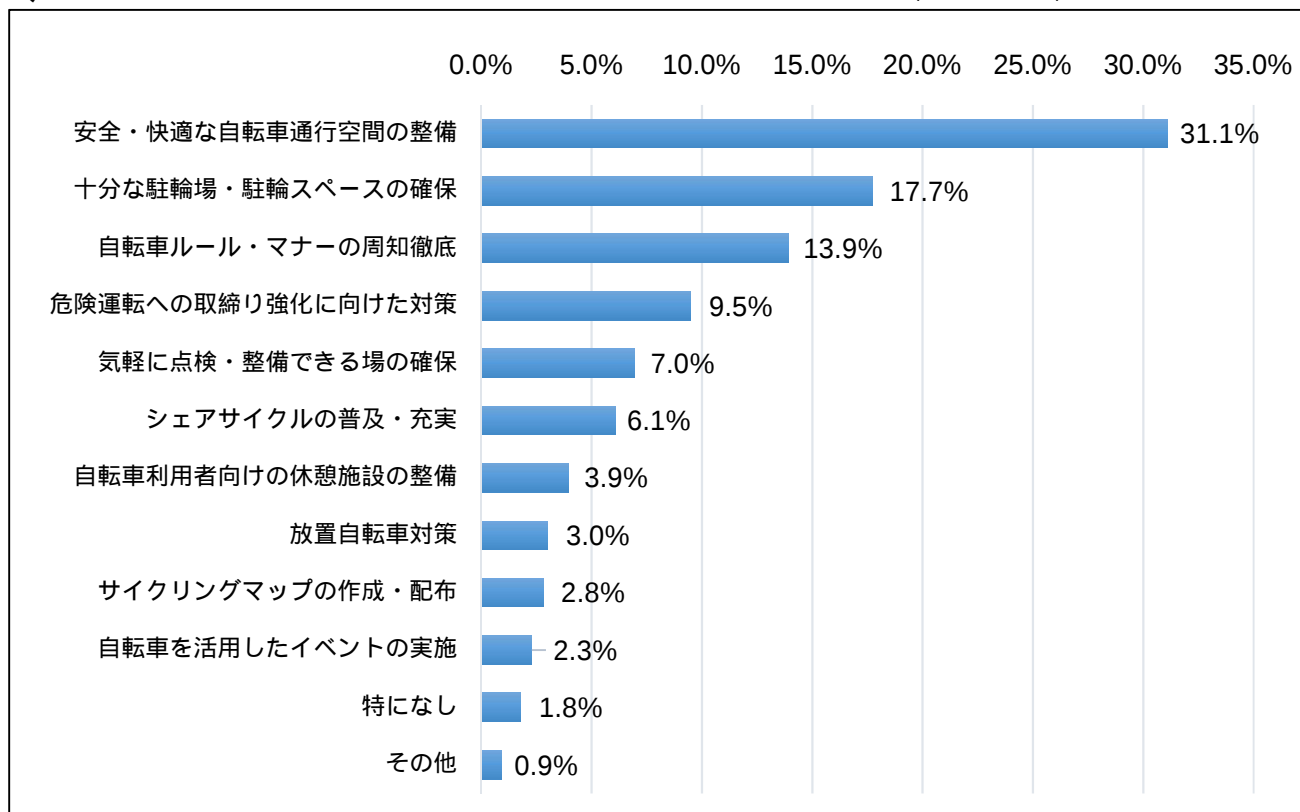
Q22. 自転車通行空間が整備されたことにより自転車が走りやすくなったと思うか



Q23. サイクリングマップに記載してほしい情報(複数回答)



Q24. 今後市内で自転車利用を促進するため必要と思われる施策(複数回答)



3 調査結果(自由記述)

(1)自転車通行空間(道路整備)に関する自由意見

「自転車通行空間」を堂々と逆走している人を多く見かける。あそこは「自転車通行空間」だから「どう走ってもよい」と思っているようだ。とにかく「左側通行」が徹底されていないのが目に余る。これをどうにかしてほしい。取り締まって欲しい。
とにかく自転車レーン等自転車が走行できる場所の整備をして欲しい。
サイクリングを楽しむというより移動手段として自転車を活用している。なので自転車が走りやすい道路環境づくりをして欲しい。
・多くの道では車道が狭く、自転車の横スレスレに車が走るの怖い。 ・車道の端はアスファルトの切れ目になっている等で道路の状態が悪く、快適に走行できない。 ・自転車道を広く確保し、自動車道との間にレーンを設置してもらいたい
自転車レーン上に路上駐車している車が多い。特にトラック。注意喚起してほしい。
自転車通行空間ができた狭い道路があり危ないと感じる事がある。
自転車通行空間(青色レーン)の隣を車がスピードを出して走るので、子供を走らせるのはすごく怖いです。 子供が転倒した時の安全確保、車の風でバランスを崩す事のないような道路整備をしない限り、歩行者通路を走る自転車は減らないと思います。
青の自転車通行帯は整備されているが、17号(新中仙道)、北大通り、朝霞蔭線は整備が追いついていないと感じる。 特に朝霞蔭線は歩道も狭く危険を感じることが多いので優先して対策をとってくれるとありがたい。よろしくお願いいたします。
車道左側の青いレーンはスピード出している車が多くて恐くて走れない。17号、オリンピック通りなど。他の自転車利用者も歩道を走っているので同じだと思う。ただ、反対車線の歩道を逆走されるのはとても恐いので、特に通勤・帰路時間帯は注意を徹底してもらいたい。逆走する電動自転車にぶつかったら怪我しそうです。あとは川口市内みたく歩道を歩行者と自転車走行とで分けてほしい。
自転車は車と同じ扱いだと思うが、歩車分離の信号などで、歩行者信号が赤で渡ると信号無視をしていると思われるのではないかと少し不安を感じる。 また、戸田は、大通りなどは歩道を広く取っているので、自転車通行可の道も多いように思われるが、どこが歩道を走ってよい道で、どこがダメなのか区別がつきづらく、仕方がないので車道を走っている。過渡期だとは思いますが、自転車のルールを守りたい気持ちはあるので、守りやすいようにルールの周知や道の整備を進めてほしい。
自転車通行空間(?)について、狭い道路に無理矢理作っている感が否めない。とても怖くて通行できないし、車に乗っている時には、そこを通行している自転車が怖くてたまらないです。特にお年寄りに限って律儀に通っていたりして、尚更怖いです。作るならもっとスペースに余裕をもって作ってもらいたい。そもそも道路がそんなに広いわけではないので、無理があると思いますが。
自転車通行空間が多く設置されて良いと思う。ただ、走ると車との距離が近くて怖くなり、結局歩道を走ってしまうことが多い。特に子供(小学生)には走らせられない。
車道が狭い場所や交通量が多く車がスピードを出していたり、路上駐車が場所では、いくら自転車通行空間があったとしても、そこを走る事にたいして命の危険を感じる。また自転車に乗る子供と一緒にいる場合は、特に危険なので子供だけをやむを得ず歩道をゆっくり走らせたりもするが、特に老人などに、自転車は車道だと怒鳴られたりする事もあるので、そういった場合にどうすべきなのか、周知徹底してほしい。
自転車専用レーンは増やして欲しいです。
青いレーンがあっても、交通量が多い場所では、通行するのが怖いです。

自転車用の青い矢印を引いている道でも車道が狭く、自動車に幅寄せされることが多い。
戸田市は大型トラックの多い街で道が狭く、自転車で通っていても怖いです。また、現状は自転車レーンをバイクが通行しており、バイクレーンとなっていますし、自転車レーンがある道路には必ず路駐している車があります。
自転車専用スペースを走行しているが自動車の路上駐車が多く、歩道や車道を走行せざるをえない状況が多々ある。自動車の路上駐車についての整備もして欲しい。
(2)自転車専用のブルーの幅の狭さ
自転車通行空間に自動車が入っている。 そもそも道幅が狭いののに無理やり自転車通行空間が作られている。
自転車専用レーンを近所で見かけない。 これ、あるのと無いのでは全然違うので切実にレーンの整備してほしい。けど無理だとわかっております。
自転車通行空間が表示されている所の走行は自動車との距離が近くて怖くて走行したくない。 中央通りはバスも通行するのに無理やりつくった自転車レーンは今後改善して欲しい。
自転車レーンを整備しているが、怖くてそこを走れない。事故で、車に跳ねられても自己責任ですし、いくら保険に入っているとはいっても死と隣り合わせのリスクを負って、そこを走ろうとは思わない。原付バイクとかなら、しょうがないと思うが、ママチャリで車と隣を走ることに違和感しか感じない。ヘルメットをすれば死亡事故が減るから良いという問題ではなく、事故が起きない環境に整備することを目指したほうが良いと思う。
自転車通行空間を走っていると、後ろから走行してくる車がわざと接近してきて自転車通行空間に寄せて信号待ちされると青色レーンに沿って自転車走行してるのにレーンに車が寄せすぎて通過出来ない事が何度かある。自転車のルールに従って乗っていても自転車は避けてくれる車だけではなく車道での走行は少し怖いです。尚更子供乗せていると道路端の溝にタイヤハマりそうで怖いし凸凹している歩道もありもう少し笹目地区の道路も整備してほしい。
左側通行が守られていないと感じます。自分は左側を通行しているのに、前からどんどん右側通行の自転車が来て、怖いと感じることが多々あります。気まずそうにしていたり申し訳なさそうな感じもなく、ルールを守っている側が道を譲るような時もあります。 ルールを知らないということもあると思いますし、ルートによってはわざわざ左側に渡らなければいけないこともあるかもしれません。水色のレーンの整備が進みますと、こういった方々は減るのではないかと思いますので、どうかよろしくお願い致します。
自転車レーンが設けられていても、大型トラックやスピードを出す車などが怖くて安心して通行できません。 実際に死亡事故(市内ではないが)も起きていますし、車も安全に通行するよう周知した方がよい。
自転車通行場所をバイクが我が物顔で走っている。特にピザ配達が猛スピードで車を追い抜いていくことをよく見る。 また配達系の運転が酷い。
自転車レーンがあっても逆走している人に遭遇することがあり、命の危険を感じたこともありました。可能なら、車道との間にガードレールなど車との接触の危険がない環境が欲しいです。 また、専用レーンをママチャリで走っていると、脇を追い越されることも多く、走行するのが申し訳なく感じるがあります。スポーツタイプの自転車や電動自転車を使用している人と、ママチャリの人とは別のレーンがあると嬉しいです。 あとは、歩道が狭い場所では車道を走らなければならないですが、車輪がはまりそうで、転倒の恐怖を感じる亀裂や凹凸のある道路が多く、正直、走っていて怖いです。そういう道路では自転車を降りて歩くこともあります。自転車を引いていると歩道を歩くのも迷惑だし、車道を歩くと危険だし、途方にくれます。兎に角、すべての道路の車道と歩道の間の自転車が走行するであろう場所をフラットにして貰いたいです。
自転車レーンをもっと増やしていただきたい。自転車レーン上の駐車を取り締まって欲しい。

自転車通行空間(車道左側の青いレーンや青い矢印マークなど)は、無理矢理つくっているような感じがします。 ハードオフ前の道は車とぶつかりそうで使えません。また逆走してくる方もいる為、使うことに少し抵抗があります。 もう少し広い自転車通行空間にして頂けると助かります。
自転車通行空間が描かれている道路でも道幅が狭いところがあり、そういう道路では車と接触しそうで怖いので歩道を走ることがあります。歩道を少し狭くしてでも自転車用の幅を確保して欲しいと思ってしまいます。
狭い道でも自転車通行帯があり自動車と自転車の距離が近く非常に危ない。自動車はキープレフトが基本であるがそれを守っていても自転車と接触する。逆に事故が増えると感じる。道路交通法の決まりがあり仕方がないと思うが何でもかんでも車道の左を走るのは危険であると感じる。自動車を運転していても非常に危ないと感じることが多々ある。
自転車専用レーンに停めている車をなんとかしてほしい
自転車走行レーンを交差点にも表示してほしい
自転車専用レーンが狭く車にはねられそうになる。欧米のように歩道とも車道とも別で独立した自転車専用レーンを作って欲しい。
自転車レーンを走っているが、車道が狭くレーンに車が近づいて危ないと思うことがよくある。そのために、やむなく歩道を走らざるを得ないことも多い。広い自転車レーンの確保、歩道での自転車レーンの確保に加え、歩道は歩行者が優先であることを徹底して、車、自転車、歩行者の安全と快適を確保すべき
戸田市では自転車通行空間 車側からすれば危ない乗り方をしている自転車が増えた気がする。
自転車専用スペースがある道路でも、戸田市はトラックなど大型車両が多く、また、停まっている車も多くて、危険を感じます。
自動車通行空間を設けたはいいが道幅が狭く危険と感じる道路が多いので改善してほしい。
自転車専用道路は知っており、適時使用はしています。しかし、戸田市はトラックの交通が多く、横をトラックが走ると不安にもなります。子供(小学生)にもなるべく歩道を走るように指導しています。 国全体の話ですが、自転車専用道路に車が入れないような工夫をすれば自転車専用道路の利用は増えると思います。
青いレーンがあるところは出来るだけレーンを走行しようと思いますが、大通りなど大型車が多く通行するところは怖いなーと感じています。
自転車通行空間への駐車をしない等、自動車を運転する側への自転車ルールの周知
荷下ろし中などで路肩駐車している車が多く、車道に大きくはみ出さなければならなかったり、自転車通行空間を通れなかったりすることも多いです。そちらについても何か対策していただけると嬉しいです。
戸田翔陽高校前の道の自転車運転は車に接触しそうで怖い。北大通り戸田駅周辺自転車レーンあるが、こちらも同じく車に接触しそうで怖くて走れない。
自動車通行レーンと車道が狭く、トラックやバスなど大型車やスピードが早い車が通ると怖い時が多々ある。また、自転車通行レーンにバイクが追い越すために入って来る時があり、怖い時がある。また、自転車通行レーンに路駐している車が多く、それを避けてる時に後続車に追突されないか不安になる。あとは、自転車の逆走が多く、歩行者がいてもスピードを落とさない、避けないなどマナーが守れてない利用者が多いとおもいます。
自転車通行空間を増やしてほしい。あっても狭い場所が多く、危険だと思う。
自転車通行空間を走るようにしていますが、街路樹の飛び出し(ブックオフと消防署の間)、自動車の接近、自転車の逆走、横断歩道から斜めに反れて渡る歩行者 等、ルールを守っての安全な走行が難しいと感じることが多いです
自転車通行帯の駐車の取り締まり強化
車道を自転車で走る時にトラック等の大型車が来ると引かれそうになり、怖い思いをしている。 車道を自転車で走ろうと思っても、大型車が自転車道を走っており、自転車道を走れない。

自転車道にもガードレールを付け、安全に走れる環境を整える必要がある。事故にあった時のことを考えると、歩道を走る方が安全。 自転車道の安心安全な環境を整えるまでは完全に車道に出ることは難しい。
自転車通行空間が狭い道路があり危険。
自転車専用レーンの整備を進めてほしい。
自転車通行空間は、まだまだ不十分だと思うので整備の充実化。
バイクがブルーのレーン走行している。車道側ではなく歩道の幅を拡張しブルーレーンを設置して欲しい。その際は等間隔の矢印ではなく舗装にベタ塗りして色によって境界線を明確にして欲しい。車道側は車が近すぎて怖い。
車道走行が基本ならば、路肩の整備や路駐できないように自転車専用の走行スペースを設けるべき。現状怖くて車道なんか走れない。 倒れたり、車に接触されて轢かれるくらいなら違反してでも歩道を走る。自転車が安全に走行できるように整備されない限り車道は走れません。ルールを守って亡くなった人がいる現実をどう考えて車道を走れと言うのか問いたい。道路整備が最優先。
市内で自転車専用レーンが整ってきたが、自転車専用レーンに駐車している車やトラックが多い。車道に膨らむしかなく、後ろから来るクルマに轢かれそうになることが多い いつか、死人が出るのでは？
自転車用通行レーンまで車をはみ出して走行してることが多く危ない。
サイクリングで自転車を利用していないので、自転車レーンがあろうがなかろうが通るルートは変わらない。(自転車レーンを基準に通るルートを決めていない。)道が広くなり、構造的に自転車を分離しないとほぼ意味がない。
自転車通行空間ですが、無理やり作ったような狭い所がありますが、とても危険で通れない場所があります。それでもそこを通らなければならないのでしょうか？危険を感じるのですその時は、歩道を走ってしまいますが、
自転車通行空間も交通量の多い道では幅が狭く、車が寄せてきて怖い。
逆走や並列走行など危険を感じる事が多く、自転車専用レーンが走りづらいことが多い。外を走る上では自転車は自動車と同じ扱いであることを広く認知してほしい。事故を起こした際の危険度をバイクや自動車と同じように広報してほしい。
自転車通行空間の幅が狭く、大型トラックの通行がある際など危険を感じる事が多い。 路上駐車により、一度歩道に入ったり車道に出る必要があり、危険を感じる事が多い。
段差のない走りやすい専用の青いレーンをしっかり整備してほしい。合わせて、危険な場所には信号を設けて欲しい。
自転車通行空間について要望がございます。もともと車 1 台走る幅に自転車通行空間として作ってますが、自動車の接触や事故になる恐れがあります。改善できるのであれば車と接触しないように歩道に作るなどして欲しいと思います。
自転車通行空間が作られているが、車やトラック、バイクなどとの距離感が せますぎて、怖い。事故にあいそうで、混雑時はあまり 使いません。もっと広い道路でなら 可能だと思うが、狭い道路や、車線変更などがある 道路には 向かない。
道路の端に青い自転車用の通路が設けられているが子供乗せ自転車だと幅がギリギリで怖い。 車が脇見運転をしていない、居眠り運転でないことも確実ではないので青い自転車用の通路のところにもガードレールがあると安心して使用できる。子どもが同乗してる場合、事故にあったら死ぬ可能性もあるので青い自転車用の通路を使用したくない。
自転車通行路を、歩く人がおり迷惑だと感じる。 右側通行禁止だが、右側にある場所へはどう行けば良いのかわからない。
もともと狭い車道に自転車通行区間作られており、通るのが怖い
自転車通行帯横の街路樹のヒコバエが広がってあぶないのできちんと管理していただきたいです

横断歩道に自転車専用マークがあるが、歩行者がかなり歩いていて、危ない。特に通勤通学時間帯。
自転車通行空間を設置しても自動車に幅寄せされたりするので安心して通行できない。 歩道を拡げて歩行者レーンと自転車レーンを作ったほうが良いと思う。
自転車通行空間が狭く、車を運転していて危険に感じることがあります。
車の運転に自信がなく、駐車場が狭かったり混んでいる場所には自転車を利用しています。自転車レーンはあれば利用しますが、駐停車している車が必ずいるため途中で歩道に逃げてしまうことが多いです。自転車が安全に走れる道があれば、もっと自転車を利用すると思います。
戸田市の自転車通行空間は幅が十分でないし、戸田市の特徴として大型トラックが多く走行する環境では危険でとても走行する気にはなれない。
自転車通行空間(？)について、狭い道路に無理矢理作っている感が否めない。とても怖くて通行できないし、車に乗っている時には、そこを通行している自転車が怖くてたまらないです。特にお年寄りに限って律儀に通っていたりして、尚更怖いです。作るならもっとスペースに余裕をもって作ってもらいたい。そもそも道路がそんなに広いわけではないので、無理があると思いますが。
もともと狭い道路に無理やり自転車専用通路を作っている場所が多数あり、車同士の対面が怖い箇所がいくつかある。 幼児用を乗せるママチャリがすごい勢いで走ってくるので、とても怖い。 自転車マナーが追いついていない事もあり、自転車人口が増えたら益々事故は増えるでしょう。
車道が狭い場所や交通量が多く車がスピードを出していたり、路上駐車がが多い場所では、いくら自転車通行空間があったとしても、そこを走る事にたいして命の危険を感じる。また自転車に乗る子供と一緒に場合は、特に危険なので子供だけをやむを得ず歩道をゆっくり走らせたりもするが、特に老人などに、自転車は車道だと怒鳴られたりする事もあるので、そういった場合にどうすべきなのか、周知徹底してほしい。
矢印マークの自転車走行空間は走りづらいです。 (破線状なので自転車で走るとボコボコするのです。) なので、矢印マークのところを避けて(車道側に出て)走行しています。 一方で青いレーンは走りやすいです。 どうして2種類あるのかわかりません。 全て青いレーンにして欲しいです。 しまなみ海道は走りやすかったです。 手本にするといいと思います。
バスやトラックなどの大型車両が通る道路では、自転車レーンがあっても怖いと感ずることがあるため、通常よりも広い幅を確保してほしい。
自転車走行道路の幅を狭い、程よい、ひろいの色分けで、マップに記入して欲しい。 一目で、走行のし易さがわかる。
・規則ばかり一人歩きで、現状の道路環境が自転車に適していない。 ・幅の確保ができない細い道はどうするのか？ ・自転車と車の車道(自転車の青い線があっても)でも、車が横に寄せてくる場合があり危険なので歩道に入ることも多いのが現状。

(2) 自転車ルール・マナーに関する自由意見

徒歩で歩いているとヘッドフォン/イヤフォンをつけたまま、あるいは手元のスマホをみながら、自転車に乗っている人がとても多くて怖いです。 加えて、そのような人たちが無灯火で走っているのも多くみるので本当に怖いです。
(1) 車道を走らない理由 高齢者の車やながら運転の車に殺されたくない。カーナビのテレビやスマホ見ながらの運転してる人間を毎日見ます、信号変わっても動かず渋滞の要因。そして気付くと急発進しながらフラフラ。こんな車道を走るなんて自殺行為。警察が取り締まるのはわかりずらい道での小銭稼ぎのネズミ取り。両耳イヤホンしようが逆走しようが警察は黙認。自転車は車道ガーの掛け声だけを満足げにアピールするのやめろ。
完全な悪に対する厳正な対処。2 人乗りでタバコ吸いながら自転車の中学生。車道逆走、赤信号でも無視する高齢者。両耳イヤホンでスマホいじりながらの若者。 これらをのうのうと闊歩させといての自転車使おう！車道走ろう！はちゃんちゃらおかしい。
無灯火の学生、青の自転車通行帯を逆走する女性が多く危ないと感じる。 基本的な交通ルールを知らない学生や免許のない女性などだと思うので、そのような方への啓蒙活動をして欲しい。 また青の自転車通行帯は整備されているが、17 号(新中仙道)、北大通り、朝霞蔭線は整備が追いついていないと感じる。 特に朝霞蔭線は歩道も狭く危険を感じる人が多いので優先して対策をとってくれるとありがたい。よろしく願いいたします。
自転車は車道と言われても車と区別されていなければとても危険を感じながら走っている。 私は車も運転するので車側の危険もとても感じる。 ルールだけを定める上の方！一日自転車で市内をくまなく走ってみてはいかがでしょう？
防犯カメラの増設を希望します。 横断歩道の真ん中を自転車に乗ったまま横断するなど、事故につながる乗り方が散見されてます。 標識以外に交差点に告知するなど(とくに一時停止)、もう少し年齢に関係なく目立つように注意喚起してほしいです。 可能であれば、自由に自転車の練習(補助輪外しなど)が、普段から出来るような施設(交通公園などの)が、あったらいいなと思います。 (昔は放課後、学校の校庭で練習したりしていましたが、今はそれも難しいかと思いますので。)
自転車乗車時のルール等、変更された事も多く情報を知る機会が少ない為、子供の頃から乗ってきているルールがあっても不安です。道路整備等も必要だと思いますが、最新の自転車乗車時のマナールールなどの徹底も必要かと思います。 (1) 自転車を利用している方のルール違反となるはずの逆走 (3) 学生等ヘルメット着用の少なさ (必要とは分かっているけど着用は現状恥ずかしいそうです。) (5) 自転車専用帯のない道路などでの危険な運転 (6) 無灯火、反射材等ない状態での乗車"
自転車用の青い矢印を引いている道でも車道が狭く、自動車に幅寄せされることが多い。
自転車ルールを周知することが何よりも大事なことだと思います。自転車レーンに進行方向が定められていること、信号・交差点の渡り方、特に五差路と戸田駅周辺で危険を感じる人が多いです。
自転車マナーが悪い。 一時停止をしない人が多く危ない。 譲ってもらって当たり前と思っている。

朝は忙しい方が多いと思いますが、危険運転が多く見受けられます 特に電動自転車です
色々な土地に住みましたが、戸田市民の自転車の運転の荒さはひどいです。 歩行者にも平気でぶつかってきますし、私の知人は歩道を歩いていると後ろから自転車に乗った男に「邪魔！」と怒鳴られました。 戸田公園駅の、自転車は降りて通行とのサミット横の道がありますが、かなりの確率で、自転車で走っている奴を見かけます。 老若男女、性別年齢問わず、マナー悪いやつが多すぎます。 こんな街で小さい子どもを育てたくありません。
普段は車を利用しており、運動代わりや駐車場がない(もしくは停めにくい)時に自転車を利用しています。車は免許が必要なのに対し、自転車の場合は簡単に乗ることが出来るので交通ルールが曖昧な場面もたくさんあります。個人的には講習が受けられる場所があれば子どもと通いたいと思うのですが、なかなか見つけれられません。大人向けの自転車講習なども増やしてもらえればありがたいです。
右側走行、無灯火、雨ふりの傘使用が平気で行われているので厳しい取締を本当に実施してほしい。
ママさんの、マナーが？特に 悪い。 子供を、乗せ、我が物顔で、危ない？ やはり、一時停止は 必要でわ?? 自転車の、取り締まりが、今、必要でわ、 ルールを、子供たちと、いっしょに、 勉強すべきだ。私は、怒って???る
自転車も、いわゆる電動ママチャリの運転が酷く、一時停止はノーブレーキで通過、並走は当たり前、傘さし運転などがまかり通っている。 ただしヘルメットの強制は自転車人口を大幅に減らすと思う。
左側通行が守られていないと感じます。自分は左側を通行しているのに、前からどんどん右側通行の自転車が来て、怖いと感じることが多々あります。気まずそうにしていたり申し訳なさそうな感じもなく、ルールを守っている側が道を譲るような時もあります。ルールを知らないということもあると思いますし、ルートによってはわざわざ左側に渡らなければいけないこともあるかもしれません。水色のレーンの整備が進みますと、こういった方々は減るのではないかと思いますので、どうかよろしく願い致します。
自転車通勤を初めて間もないですが、右側通行をしてくる自転車が多いことに驚くと同時に恐怖を感じています。車も運転するので、運転手の観点から見ても、右側を走られていると怖いと感じるので、朝夕の通行量の多い時間帯だけでも声掛け等の取り締まりをしていただきたいです。
交通ルールを守らない、傘さしは平気で行う、止まれは一切止まらず、信号も守らない。 はっきり言って、自動車交通の妨げにしかありません。 交通違反に対する認識の欠如やそもそもが交通違反の罰則が甘すぎです。 子供を後ろに乗せた親が平気で交通違反をしている現状です。 サイクリングがどうの、イベントがどうのいう前に、まずは自転車交通違反の厳罰化が必要だと思います。
子供を乗せて送迎する自転車とフードデリバリーの自転車は電動タイプで猛スピードで走り、突然曲がったり、追い抜かしたり、大変怖いです。取り締まって欲しい。
歩行者が故意に自転車の通行を妨害する場合があるので、広い歩道では自転車の通行を認めて頂きたい。
電動自転車のマナーに関し、若い方が多く乗車されているのでスピードもかなり速く危険を感じることが多々あります。

大事故が起きる前に何からの施策を考えるべきでは？と考えます。
埼玉県では横断歩道で止まらない車、傘差し自転車、右側通行が大変多いと感じます。
自転車利用者の傘差し、逆進、二人乗り、無灯火など違法行為が多い。
自転車の運転マナーがあまりに悪いです。 通勤時間帯は我先にと自転車同士の危険な追い越しや車道と歩道での並走を行っています。歩行者が横断歩道から歩道に入らず立ち止まっている状況も見かけます。 また時間帯に関わらず、後方確認をせず歩道から車道に出てきたり路地に右左折したりし、衝突しそうなことが何度もあります。 自らを歩行者と同じ立場だと勘違いし、もしくは都合よく立場を切り替えているのか。人を傷つけうる道具を使用しているという意識が欠如しているのか。 警察にも相談したものの、一番重要な通勤時間帯は取り締まりをしないため、黙認しているようなものです。頼りになりません。 長期的な視点を踏まえ、例えば小 3 だけでなく毎年扱うなど、義務教育にて自転車マナーの指導を徹底するのが良いと思います。 情けないことに保護者世代は自転車マナーを知らない(守らない)ので家庭での教育は期待できません。 自転車利用者の多い戸田市だからこそ、自転車マナーの良い戸田市であってほしいものです。
戸田市民は自転車運転で右側通行が多い。特に駅前などでは顕著。 自転車は左側通行と言うアナウンスをして頂きたい。
自転車利用ルール講習会を当面は無料で実施し、自転車運転許可証を発行し携帯させる。 (小学校 3 年から単独で自転車利用可能とし、許可証発行等) また、高齢者にも講習により許可証を発行する。
本取り組みへの理解はあるが、自転車利用者への交通ルールの徹底も必要で有る。高速で走行する自転車も少なくないので啓蒙活動にも取り組んでほしい。
歩道で飛ばす、一時停止無視、無点灯、歩道や車道へ合流する際の後方確認無視。
自転車の逆走が多く、怖くて自転車通行空間を走れない
チャリのマナーがなってない人が多い。特に交差点の一時停止無視。 モラルの問題で、守ってもらうには取締りしかないと思うが、そこまでは出来ないだろうから、仕方ないであきらめるしかないのかな...
自転車の免許証制度を導入してほしい。自動車は交通ルールで走っても自転車のマナー違反が著しいです。大人より子どもに特化して特典をつければ啓蒙にもなる。全国のモデルケースになって欲しい。
逆走や斜め横断など自転車のルール違反がひどく感じます。車を運転する方も自転車も安心して運転できるようもっと自転車に乗る人にルールを周知して皆が安心して過ごせたらよいなと思っています。
逆走する自転車が多い。取り締まりや注意喚起をしてほしい。
逆走、無灯火の自転車がとても多い。特に無灯火は危ない。設問にもないので問題視してほしい。
自転車乗り始めの子供に対する交通ルール等の講習会を希望します
よく見かける危険を感じるケースは、チャイルドシート付きの電動アシスト自転車が周りの状況関係なく爆走している。交差点などで車が左折や右折しようとしている時他の歩行者・自転車が待っている中を、全く関係なく突っ込んでくるのが非常に危険だと思う。
通学の時間と重なると、中学生が車道にはみ出して 3 列くらいで歩いているので、自転車で左側通行したくてもできないことがあります。歩道が狭い関係もあるかとは思いますが、危ないので歩道に入って欲しいと思います。

戸田市独自で良いので免許制度を希望します。全世代が理想だが啓蒙のためにも小学生だけでも良い。免許証を持っていればポイントが付与されるなど特典を付ける。大人のモラル改善を促すより効果は直ぐに出ると思う。勿論きちんと講習会もします。場所はドライブスクールを借りることを提案。将来の自動車ユーザーの布石にもなる。
オリンピック道路で、歩道を逆走してる自転車が非常に多い。(新曽南方面) また、ガードレールが邪魔で、自転車が車道を走るのに支障あり。
自転車使用者で道交法知らない人多すぎです できれば免許制にすべき 違反したら反則金があることも 全ての人が理解し実行すれば事故も激減します 正しく使用すれば自転車はいい乗り物です 定期的な点検整備も必要です
本町四丁目の T 字路の直進で、自転車が車道を通る時に、車道用の信号を見ていないため、横断歩道を渡る人にぶつかりそうになって非常に危険です。近くに保育園や小学校もあるため、自転車は車道の信号を守るよう早急な対策が必要です。
自転車の信号無視、一時不停止が多すぎる。(例:川岸二丁目の信号で、東部センター通りを土手方面から左側の車道を走行してくる自転車が一時停止しない。信号が赤で自動車が停車しているのに、自転車がそのまま走ってくるので横断歩道を渡っている時に何度も危ない目にあったことがあり憤りを感じる。
自転車の逆走が一番気になります。
歩道を走っている自転車が多すぎる子育て世代も多い中、わたしも0歳児と移動が多いので本当にやめて欲しい。 また、これから自転車移動が多くなるので自転車のレーンを広く安全にして欲しい
・イヤホンを着けて乗車している違反者を厳しく取り締まって欲しい。(戸田市に戸田警察署が無いから緩い? 蕨警察は所詮他人事?) ・右側通行して、こちらに向かってくる逆走車両が非常に多く、厳しく取り締まって欲しい。(戸田市に戸田警察署が無いから緩い? 蕨警察は所詮他人事?)

(3) 駐輪場に関する自由意見

戸田公園駅東口の赤羽側の駐輪場入り口付近、朝通勤時間帯が非常に危険です。 自転車は原則せずに爆走、歩行者がいても速度を下げない、歩行者の合間を縫うようにすり抜けて運転してくるので恐ろしいです。 特に駐輪場入り口付近は、駐輪場に入場する人が急に目の前を横切ってきてびっくりします。 昼間や夕方でも子供連れの方も多いですできれば戸田公園駅東口の喫煙禁止エリアは、歩行者専用にして、自転車での走行を禁止してほしいです。
輪止めがかかる自転車スタンド(個人の自転車 OK)を各所設置(短時間無料)。アプリや QR コードで解除する。
空気を入れられるところ
電動自転車のようなタイヤの幅が広い自転車をとめられる駐輪場を増やして欲しいです。
駅や商業施設の駐輪ラックが満車だったり、隣りとの間隔が狭すぎて困ることがある。前後にチャイルドシートをつけた電動アシスト自転車のため、重量的や腕力的に、ラックは低い方しか使えない。固定式で左右にずらせないラックだと、せっかく空いていても両脇が埋まっていて、スペースが狭すぎて入れられずに諦めることもある。
自転車の空気入れの接続部の種類を増やしてほしい。(当方クロスバイク使用していますが、タイヤの空気入れが凸型のため、通常の空気入れと形状が違うため)
自動空気入れの設置ポイント増設・設置場所の広報を希望。 空気入れがあっても手押しばかりで使いにくい。
自転車置き場には余裕を持った方が良いと思います。 私は仕事場が赤羽で赤羽駅周辺は商店街を含めてみんな自転車置き場を探して自転車を押してお年寄りを含めてずっと探して歩いています。とても危ないし、良くないことだなと思います。 ルールを守ろうとしても全然足りてないので別の問題が起きてしまうので良くないと思います。 戸田市は、駅前はその程度足りないと言うことはありませんがこれから駅以外にも色々な場所にも余裕を持って作って頂けたらと思います。
(1)戸田駅の駐輪場を時々利用しているが午後だと置きスペースを探すのに苦労する。
いつも戸田公園駅に一番近い駐輪場を利用しています。綺麗なのは安心なのですが、もう少し自転車の間隔にゆとりを持って置けると助かります。料金ももう少し安くなると生活もしやすくなります... 無理な要望ですが、よろしくお願いいたします。
自動で空気が入られる空気入れを駐輪場に整備して、マップ等に記載して教えてほしい。
普段は車を利用しており、運動代わりや駐車場がない(もしくは停めにくい)時に自転車を利用しています。車は免許が必要なのに対し、自転車の場合は簡単に乗ることが出来るので交通ルールが曖昧な場面もたくさんあります。個人的には講習が受けられる場所があれば子どもと通いたいと思うのですが、なかなか見つけれられません。大人向けの自転車講習なども増やしてもらえればありがたいです。 あと駐輪場のことですが、レールにタイヤをはめてカチャッとロックするタイプだとスタンドが使えないものが多いので、出来れば前輪だけを止めるものとかに改良出来ませんか？タイヤに負担がかかってパンクしやすくなりそうで (個人的な意見で申し訳ないですが、)
ロードバイク用のサイクルラックが少ない。 ロードバイク用の駐輪場を増やして欲しい
電動自転車の子ども乗せ付きは駐輪場の幅が狭いととめにくい。川口駅西口駐輪場を利用したとき、専用の場所があった。の

無料でコンプレッサーが使える場所があったら便利です。
空気補充場所の増設
(1)電動の空気入れがあるといい。 (2)子供乗せ自転車は幅をとるが、隣との駐輪感覚が狭くて車体に傷がつく。 (3)電動アシスト付き自転車を駐輪場 2 階まで運ぶのが大変。
自転車のシールがはがれやすい 年度末 3 月にはボロボロになりますい
いつも管理人の方々には誘導等大変お世話になっております。
利用している駐輪場の階段に登り下りの印をつけて欲しい。 どちらを歩行すれば良いのか、皆バラバラ
Q25：その他 駅前駐輪場の抽選をやめたが 現在第 2 希望で使っている人はそのまま継続になり、第一希望に移るチャンスはなくなった？ 何この不公平さ？？ ふざけてる
北戸田南の監視員が、話でばかりで何もしない。見てて気分悪い。管理所にいて遊んでいる。監視員いらないので無人にしてください。
北戸田駅 北駐輪場の原付バイクの駐車台数を増やしてください。
駐輪場の料金が高すぎる。仕方なく利用しているが、改善して欲しい。
戸田公園駅駐輪場(駅に近い方)を利用していますが、2階駐輪場に上り下りする階段がとても危険です。 直下のバス停がボートレース場ということもあり、階段の左右を利用されて、自転車を押して上り下りできない事がしばしばあります。 歩行者及び自転車押しの方の右側通行の周知徹底をお願いできないでしょうか。 このままだと、いずれ事故に繋がることになるかと思います。
駅の駐輪場について、電動自転車だと重くて 2 階へ行く事が非常に大変だが 2 階の駐輪場しか空きがなくいつも大変です。 事故が起きたりしないと良いなと思ってます。駐輪場から駅まで行く道のが、傘が無くて平気な様にしてほしいです。
駐輪場内での走行も多すぎる。係員が注意している旨を告げられたことがあるが、そのような光景は見たことがない。
駐輪場の市外在住の利用料が高い(市境に住んでいるので尚更不公平さを感じる)
戸田公園の駅前の自転車置き場を利用しています。希望は駅直結の第 1 を希望していましたが昨年抽選に外れてしまいました。今年こそはと再挑戦するつもりでしたが、もう抽選はしないというお知らせ。なぜ廃止になったのですか？周りも皆不満を口にしています、とても不公平だと思います。また抽選方式に戻す事を希望します。
戸田公園駅駐輪場の 2 階以上に上がる階段は自転車も歩行者も右側通行を徹底してほしい 歩行者が逆走していると降りるまで待つのが出勤時に厳しい 矢印は貼られているが小さすぎて、誰も見てない 特に競艇場に向かう老人はほぼ守ってないのでかなり邪魔になる
駅の駐輪場を年間契約している人と、スポット利用の人が同じ置き場は違うと思う。 駐輪場の自転車を卒業、転勤、退職等で置いたままの物が結構あると思う。しっかり撤去してスペース確保に努めて頂きたい。 最後に意見を聞いて実行に移して、こうなりました等の結果をしっかり掲示板などにお知らせください。
戸田駅北第一駐輪場を利用中 子供乗せ自転車はスタンドを解除する際、グッと前に自転車を押します。重たいので、後輪を持ち上げてスタンドを解除するのは大変です。

それなのにぎゅうぎゅうにつめられて、柱と柱の間にすっぽりハマるように移動されている時があります。なので子供を乗せることもできないし、スタンドを外すこともできません。かと言ってすぐ近くに管理人さんがいるわけではありません。 とても迷惑していて困っています。 どうか、前のタイヤをぎゅうぎゅうにつめないでください。左右は仕方ないと思いますが、向かい合わせで停める場所(階段下)で前に詰められると非常にスタンド解除がしずらいです。子供乗せ自転車です。前をつめられると前に目が離せない子供を乗せられないです絶対に改善してください。お金を払っています。
駐輪場の料金が高い。
一時利用したい時に、どこも空きがなくて困ることが多かったので、登録申込みをしました。 本当は徒歩の方が健康に良いと思うのですが、たまに時間がなくて自転車で駅まで行った時に停める場所がなく電車に乗り遅れそうになったことが何度かあり、悩んだ末に駐輪場契約してしまいました。 戸田公園駅全体の駐輪場のスペース自体は足りていると思うのですが、南側の「一時利用できる」駐輪場は少ないと思います。
ちょっと駐輪代が高いので、もう少し安くして欲しい。 それから、チャイルドシート用を増やした為、普通の自転車が停められない時があり、困る。
駅前の駐輪場を定期で使っています。子供がいるので家に 2 台ある自転車で仕事に使う際の自転車で行った場合は、定期があってもステッカーがないので、張り紙がされてしまいます。わけを話してはいますが、ステッカーは二枚出さないとのことでした。定期があるわけですから、そう言った場合は許可していただきたいです。張り紙も紙の無駄だと思います。 もし、戸田市が管理している駐輪場であればぜひ検討をお願いしたいなと思いました。わたしのよう子育で電動自転車を使っている人でもしかしたら同じ境遇の人がきっと戸田市は多いと思いますので、改善をお願いしたいです。
北戸田駅北側駐輪場内で乗車している人が多いので取り締まってほしい。
駐輪場の料金を値下げしてほしい
通勤で利用しています。駐車場のゲートについて、朝は入口側を開放しているので減速しないで入ってくる人がいるので危ないと思っている。
駅の通勤通学用の駐輪料金を安くしてほしい
駐輪所がリニューアルされてから年間利用料金が大幅に値上げになった。 値下げ希望。
いつも駐輪場の係りの方にはよくしていただいていると思います。挨拶など気持ちがいいです。
勝手に駐輪場を決められたことにまだ納得が出来ない。息子たちはこの先もずっと第 2 駐輪場のままなのか?お年寄りを駅から近い場所にするとか、料金を変えとか、納得のいく分け方を何故しなかったのか、理解に苦しむ。ただの怠慢としか思えない。同じ税金を払い、同じ料金を払っている市民を馬鹿にしている。
駅駐輪場を公平に使えるよう、今年から無くした抽選を復活させてください
戸田駅北第一駐輪場の整理をしている男性スタッフの方々が親切で、駐輪を手伝ってくれたり挨拶をしてくれます。いつもありがとうございます。
戸田公園の第二駐輪場の一階駐輪スペースですが、電動アシスト自転車用スペースが増えて一般自転車用スペースがとても少ないです。工事が多いこともあり、朝少し遅く行くとどんどん スペースがなくなっていくきます。力がないので 2 階に停めるのが苦痛です。どうかしてください。"
駅の駐輪場代が高い

駅前のコンビニに自転車を置いて行く人がかなりいて、気に入らない。お金をきちんと払って駐輪場を、使用してほしい。コンビニ側も市としてももっと対策してほしい。
駐輪場内での自転車の走行の禁止の徹底。 朝は混雑し、急いでいるので特に危険。 声掛けを強化してほしい。
改札から遠い駐輪場を利用しているが駐輪場につき、ゲートを出るまでにほんとうにじかんがかかるこれなら歩いても変わらない、と、何度も解約しようとするが夏の炎天下を歩く気がせずなんとなく借り続けている民間の安くて改札から近い駐輪場があったら乗り換えたいと思っている
駐輪場にカメラを設置希望。過去に3回もパンクさせられた事があります。 他の方に話している所を目撃したのですが、管理員は挨拶以外、個人的な事を使用者に質問しない方が良いと思います。例えば毎日通ってるねとか休みはあるの？とか人には様々な事情があるはず。せめて、頑張っているね等、励まし形式の方が良いと思います。
戸田駅の駐輪場を借りていますが、そこの職員さんたちはとても素晴らしい仕事をしています。 特に挨拶が気持ち良く今日も一日頑張ろうと思えますいつも本当にありがとうございます。
駅駐輪場の料金が高すぎる。 外部に委託する必要があるのか疑問です。
・戸田公園駅前駐輪場のシルバー人材さん、ボケッと立っているだけなら要らない。 ・人員削減して、利用料金を下げるべき。 ・電動自転車や子供を乗せる為に加工された大きな自転車が、いつも決まった専用置場(平場)に置いて、結果的に優遇されているのはおかしい。 ・上記のような自転車はどこにでも置ける通常タイプの自転車より利用料金を高く払って欲しい(不公平)
駅周辺の駐輪場を使用していますが、折り畳み式自転車を使っているので両隣にぎゅうぎゅうに詰められている為、ハンドルに傷が付いたり、蓋がスライド式ライト(ハンドルに付いてる)のカバーが外れてたりしている事があります。外れないように、太めのゴムで止めていたにもかかわらず、外れていました。お隣が自転車を出す時に当たったのだと思いますが、せめて、直して行って欲しいです。 電動自転車以外でも、平場スペースがあると良いと思います。重い荷物が有る時に、荷物持ったまま、自転車を高いレーンから降ろすだけでも一苦労です。
ハトが群れてる場所が怖い
駅に設置されている駐輪場使用料が高すぎます。もう少し下げを希望します。
駐輪場料金が高い。
4月のゲート解放時に自転車を盗難されたので、ゲート解放はしないで頂きたい。

(4) 放置自転車に関する自由意見

個人的かもしれませんが、住んでいるマンションの駐輪場も整備が進んでおらず駐輪ステッカーなどもなく、放置自転車も置いてあり、最近越してきたのですが場所を確保するのも難しい状態になっています。管理人に相談しても「自転車の廃棄もお金がかかる」と言ってなかなか対応してくれません。

放置自転車について取り組むことがありましたら、住まいの駐輪場にも何かしら働きかけをしていただけると幸いです。

撤去自転車保管場所の交通の便が悪く取りに行くのが大変。盗まれた自転車を取りに行ったのに罰走のような感じがしました。

北戸田駅西口のセイムス付近にあった放置自転車はかなり改善されました。

ありがとうございます。

それでもまだ悪質な放置自転車が散見されます。引き続き取り締まり強化をお願いします。

戸田駅前のパチンコ店の駐輪状況は、歩道にまではみ出しており、ひどいと思います。パチンコ店の利用者だけでなく、駅利用者も止めているのでは？

(5) 自転車活用推進(マップ含む)に関する自由意見

公園や子供が遊べる場所をマップに加えてほしいです
荒川の土手の付近に、スポーツ自転車の総合施設が欲しい。 そこには、セキュアな駐輪場、自転車メンテナンス屋、飲食店、子供向け自転車練習場などが欲しい また、スポーツ自転車メーカーのオフィスを誘致して欲しい。
サイクリングマップの作成や休憩施設の整備、点検整備の場などは市外居住者のために行うのでしょうか。市内在住者としては、必要性を感じません。 サイクリングマップについては、桜スポットや道満グリーンパークなど、観光を目的にするのであれば、サイクリングとしてのマップである必要はなく、観光マップとして作成すればよいと思います。
自転車を利用する時はなるべく裏道(普段車で通らない道)を冒険するのが好きなので、 自転車でしか行けないような隠れ家的な場所(カフェや雑貨屋さん)めぐりのマップがあれば嬉しいです！ (いろんなシリーズのマップを発行して1冊にまとめると戸田市マップが出来上がるとか！)
私はスポーツバイクが大好きです。 ですので、彩湖を中心としてスポーツバイクを楽しめるイベントや施設を作ってサイクリストを呼び込んで欲しいと思います。
彩湖周辺にサイクル施設やイベント等を誘致して「自転車の町とだ」で発展させてほしい。 霞ヶ浦のようなサイクルベースや観光案内などが出来ればよいと思う。
さいたま市のようなツールドさいたまのようなイベントを、彩湖などを活用して行っても良いのではないかと思います。 サイクルスポーツを伸ばしていきやすい環境に戸田市はあると思うのでマナーと合わせて今後発展させていただけたらより良い形になるのではないかと思います。
隣の蕨市にある交通公園が素晴らしい 左側通行等きちんとした交通ルールを自転車に乗り始める小さなうちから身に付けられる機会や場所がある事は、利用者は勿論、ひいては地域への大きな財産にもなる
スーパーにマップを置いて欲しい
自転車走行道路の幅を狭い、程よい、ひろいの色分けで、マップに記入して欲しい。一目で、走行のし易さがわかる。
戸田市にはトラックターミナルが新設されたりで大型トラックが多く通行している道路があるので怖い。大型トラック走行可能道路や順路を決めて自転車ルートに記載してほしい。
サイクリングマップってそもそも何??
自転車利用を促進する事とヘルメット着用などルールを厳正化する事は相反する行為です。 正直、どうしたいのか全く理解できません。
戸田市だけでなく、隣接する市区町村とも連携した施策を行って欲しい。 道満グリーンパークや街中の自転車休憩所を巡るスタンプラリー等、自転車のイベントを開催し、自転車の利用促進に力を入れている街のイメージがつくとよいと思います。
自転車でイオンモール北戸田へ行くことが多く、位置だけ把握してなんとなくで道を選ぶことがあるので、「ここにこういうスポットがあるよ!」などのマップがあると道中もさらに楽しめるかなと思います。イオンモール北戸田だけでなく、戸田駅から蕨駅とか、戸田駅から西川口駅とかとてもいい立地なので、チェックポイントみたいなものはあると普段使いにも楽しめます。
通勤には、クロスバイク、休みにはロードバイクを使い荒川サイクリングロードで市街に出かけます。 他市と比較し戸田に足りないのは自転車を快適に止める事ができるカフェやレストランの不足。 荒川近辺にそういった施設が無いため通過点になっている所です。

都内や近隣から多くの方々、通過する戸田公園をポートだけではなくサイクリングに優しい街として成長させられるチャンスは多分にあると感じています。

トイレ・休憩施設をマップに入れる

市内の公共施設を、サイクリング施設を充実させる

コロナ禍で、在宅勤務が増え外出が減り、自転車の利用頻度も減りました。

健康に歳を取るために運動はしたいのですが、なかなか出来ないので、イベント等開催していただければ、外出する機会も増えると思いますので今回の企画は大歓迎です。よろしくお願いします。

(6)シェアサイクルに関する自由意見

シェアサイクルも近所のコンビニで見かけますが、拠点が少ないのでユーザ登録したものの未だ利用していません。
シェアサイクルは使ってみたけれど、返却場所が満車なことが多く使いにくい。 台数を増やすことよりも実質的な使い勝手を考えてほしい。 道満公園内に返却場所がほしい。 バスでも行きにくいし、土手の手前に返却場所があるので使う気にならない。
シェアサイクルの使い方、料金の支払い方法がよく解らないので広報紙等に掲載してほしいです。
シェアサイクルも素晴らしい事だと思います。 ヘルメットとセットでレンタルして頂ければ少しは被る方も増えていくのでは？ なかなかそう上手くはいきませんか。
シェアサイクルポートを戸田市役所で見かけましたが、その時は説明書とか無くて、自分で検索するのも面倒で、それきりです。 シェアサイクルは、もしスーパーやショッピングモールにあると、買い物が多くなった時とかにあると便利だと思う。
急に自転車をシェアしたくなった時、ヘルメットは何処にありますか？
シェアサイクルの場合ヘルメットや保険加入のルールがどうなっているのか、罰則はあるのか、もっと周知してほしいと感じる コンビニや市役所などではシェアサイクルを見かけるようになりましたが、病院などにも設置してほしいです。
たまにシェアサイクルを利用していますが、貸し出し可能車輛を見つけるのはたやすいのですが、返却したい場所のラックに空 きがないことが多々あるので、解消して欲しいです。 車輛メンテナンス状態では、タイヤの空気が抜けている車輛が多いのが不満です。
シェアサイクルを気軽に乗り捨てられるようにポートの空きを確保してほしい。行きたい場所のポートがいつも満車で困ってい る。シェアサイクルを減らすか、空きポートを増やして欲しい。
・シェアサイクルが雨晒しなのが気になる。せめて、屋根つけられていれば。 ・公園に必要？ ・タイムパーキングのようにパッと見、目立つところ(+ここならある)にあったほうが気付きやすいのでは？
子供乗せがついたシェアサイクルがあれば良いと思う。
シェアサイクルは駅にあると便利だと思う。あとは観光地等の目的地近くにある駐輪場、トイレの記載等が分かると便利。
シェアサイクルの普及に向けて必要と思われるものを教えてください →トコバスの代替的手段として、駅からショッピングモールや温泉施設、余暇施設、観光施設へのアクセスを考えて配置する
シェアサイクルのポートを市街地に増やして欲しい。駅前で借りれても家の近くにポートがない
シェアサイクル普及を意識したアンケートの側面があると見られますが、シェアサイクルの必要性が理解出来ません。自転車が 所有出来なくて困っている市民の方がいるのであれば必要だと思うので、まずはその観点でニーズ調査をした方が良いと考え ます。 CO2 削減意義に関しては利用頻度、並びにシェアサイクル用自転車生産時、廃棄時の発生 CO2 も考慮した上で有効性を検 証下さい。 健康促進の観点から自転車利用を進めるには訴求力が弱いと感じます。 趣味として健康も意識して自転車を利用するユーザー層はスポーツタイプの高級サイクルを好む傾向にあり、自ら所有するケ ースが多く、シェアサイクルで整備されるシティーサイクルが健康意識の新たな需要拡大に繋がるかには疑問を感じます。 自転車は比較的手軽に整備拡大しやすいと思いますが、一方でいずれ廃棄すべき物を増やしている側面もあります。 (シェアサイクルを増やしても、自転車所有分を置き換える事には繋がらないと考えます)

市として市税にてシェアサイクル拡充を検討されてるのであれば、上記考慮の上でご検討いただようお願い致します。
シェアマップの充実と利用料金の促進
シェアサイクルで空気がない、汚い等の不備があることがある。キレイなのに乗りたい。 高架下の駐輪場内を走行している人がいるので危ない。
お年寄りや足の不自由な方の為に、三輪自転車のシェアがあると良いと思います。
シェアサイクル乗車時の事故の保険等がどの程度担保されているか明確にして欲しい。
シェアサイクルについてです。電動自転車は重くて指向性も鈍い様に感じられるので、積極的に利用したいとは思えません。軽くて扱い易いバイクの方が乗り心地も気持ち良いですし、安心です。
シェアサイクルはスマホアプリで返却時も予約しないといけないと制約があり簡単に使いづらい
シェアサイクルは、借りたいときに無く、駅近くまでシェアサイクルで行きたいが、駐輪可能な空きが無いことが、利用の機会を減らしている。
雨ざらしのシェアサイクルには乗る気がしない。またどこでも返却できるのは良いが、返却したいポートに空きがなかった場合はどうしたら良いのかわからない。

(7)車や歩行者のマナーに関する自由意見

車用信号機が青で、自転車で通行しようすると、車やバイクにクラクションを鳴らされます。 自転車の交通ルールを周知する必要があると思います。
戸田市は大宮バイパスという大きな道路がありますが、特に早瀬の交差点は右折の車が横断中に突っ込んでくることが多々あります。
(4)路上駐車のださ
自転車通行空間(青色レーン)の隣を車がスピードを出して走るので、子供を走らせるのはすごく怖いです。 子供が転倒した時の安全確保、車の風でバランスを崩す事のないような道路整備をしない限り、歩行者通路を走る自転車は減らないと思います。
歩行者は右側通行を守ってほしい。その啓発活動をしてほしい。
まずは運転マナーの徹底が先かと考えます。 何が良くて何が悪いかの両方を明確に周知できると良い。
自動車の走行車線との完全分断。 自動車の運転マナーが悪く、何度もヒヤリとする場面があった。
戸田で自転車に乗って思うことは。 信号のない横断歩道を渡ろうとしても中々、車(トラック)が止まらないので車側に歩行者優先であることを周知して欲しい。
歩行者:自転車専用レーンを歩く (車の切り下げで歩道がボコボコしてて歩きづらいからと思われる) 自動車:自転車専用レーンへ駐停車する (車道に出て避けると怖いので、歩道に入ってしまう)
路駐自動車が多く、避けるためには専用道路ではなく歩道を走行してしまいがちです。大型車の路駐は、有人のケースも多く、法律上は問題ないのかもしれませんが、並行して対策を取って欲しいです。
道路を自転車で走っていると、幅寄せしたり、自転車走行レーンを塞いだり、邪魔してくる車が多い。取り締まりを強化して欲しい。
小学生の通学マナーが悪すぎる
戸田市は本当に道が狭くて車道を走っているとトラックが横スレスレを走って行く事が多くわざとスレスレに寄せてくる人やクラクションを鳴らしまくって煽ってくる人もいるし、車道を車と同じ進行方向で走っていると交通ルールを知らない人が普通に逆走して来る事も多いので、余計に道が狭くて危険を感じる。
歩行者も含め、マナーの悪い人が多い。 取締をもっと強化するべき。

(8)その他の自由意見

戸田市に引っ越してきて一番驚いた&良いと思ったところは「道が平坦」なことなので、もっとアピールしてもよいと思っています。
注目の高い事業ですので色々大変ですね。是非、頑張ってください！
海外では～、先進国では～、と自分達の利権に都合が良くなるようにルール作りだけを先行し、日本の土地柄(雨、雪対策をした斜めな車道)、道路幅(そもそも狭いのにもりやり自転車分を作っている)、車及び自転車の実際の運転環境を全く考えていない。 (2)行政に求めること 無理やり自転車レーンを作って対外にアピールするのをやめろ。追い越せない自動車はイライラして運転に荒っぽさが出る可能性があり、渋滞も頻発する。そもそも気軽に自転車を止められる場所も駅以外作ってない。道端に停めるのか？車も自転車も高齢者をなんとかしろ。自転車は車両だ！のフレーズだけ流してるせいで車の信号の青でも突っ走るし歩行者信号の青でも走る。昔なら歩行者信号が赤なら止まっていた。今は自由、逆走しようが車の信号が青なら突っ切る。高齢者は無敵でうらやましい。歩行者信号は降りて渡りましょう...そんな面倒な事やる？都内の人だからが凄い場所みたいなら分かるが。
(3)持論を失礼 グレーゾーンを白黒はっきりさせたのが悪い。歩道を通る時は歩行者優先で速度を出すのは厳禁、すれ違いや通り越す時は降りるか徐行しよう。通勤通学で速度を出す、スポーツとしての運転はヘルメット着用。軽車両として車のルール、信号に則る。これを条例化。自動車運転の監視徹底、交差点にカメラ設置。交通の安全、渋滞抑止としてアナウンス。前を向いて運転に集中させる。 歩行者と自転車が一緒に通れる歩道作り。双方向に作られたスペースを片側に寄せて確保。戸田独自の交通ルール作り。それくらいは別に良いだろう、それは危険が過ぎるだろうの判断。ルールとしてではない気遣う認識の習慣化？
今の道交法上は、小学生の子供を一人で走行させるときは歩道、親は車道を並行して走ることになっています。危険を感じます。親も歩道を走行したいです。
市役所通りの上戸田三丁目の交差点から五差路にかけて、夏場に植え込みの枝が横(自転車通路側)伸びており、自転車の通行に支障があるので、伸びないうちに切りそろえてほしい
何ヵ所か買い物で回りたい時、荷物をかごに置いておけないので、自家用車で行くことになります。 お店に荷物を預ける所があると、自転車で行く機会が増えると思います。
荒川河川敷のボールの間隔が狭く、他県のサイクリングロード(茨城県りんりんロード等)を参考にしてほしい。 道路のグレーチングが自転車の進行方向と平行に長い穴の開いているものも多く、タイヤがグレーチングに挟まるのを防ぐために、車道側に回避しているのをよく見かける。 この車道側に回避している行動をドライバー視点で見ると、「自転車が蛇行していて危険、不愉快」などと受け止められるおそれがある。自転車活用推進するのであれば、自動車ドライバーの自転車に対する偏見を無くすための道路環境整備も必要と提言いたします。
(2)市役所周辺は電柱の地中化が整備されているが新曽地区は全く整備されていない。 (3)自転車の走行ライン上に電柱があるのでよけると自動車と接触しそうになる。 (4)笹目地区は電球型の古い信号機が多く視力が低下している高齢者はとても見づらい。 (5)信号機の老朽化で青の矢印信号の輝度が低下しており見づらい。(ドイト交差点) (6)道路標示のペイントがかすれており停止ラインなどが見づらい。 (7)定期的に道路や信号の点検を実施して欲しい。

(8)戸田市は道路の整備が遅れている。
市内だけでなく、川口、蕨など周辺都市との連携もしてほしい。 車の運転も、自転車に優しい運転をお願いしたい。
部活等での自転車移動がある場合、ヘルメット着用を徹底して頂けたら幸いです。 隣市、友人の中学校では、部活移動で自転車を利用する場合、ヘルメットは必須着用で、被らない子は、歩いての移動になるそうです。 購入が難しいご家庭には、学校、市、町会など貸し出して頂けたら中学生での部活時ヘルメット着用を徹底できるのではと考えます。
自転車利用に関して車同様の取り締まりをするべき。 左側通行、一旦停止、信号無視等々徹底的に取り締まるべき。罰金も課して。
戸田の人口は増える一方で車の往来もすごく増えてると感じますが、既存の道路は歩道の車線幅も狭く歩いてるのも怖いし、自転車で走行もかなり怖い。 トコバス増やした方が便利なのではとも思う。 ある程度広い道路で、(ビバモール蕨錦町辺りとか)歩道と車道の間に縁石があるが、道路と同じコンクリートの色で見えにくくて怖い。夜やお年寄りの方が自転車走行で縁石にぶつかり倒れた人を何人も見かけてる。どの人も無事だったが、後ろから自動車が来ていたら事故になっていただろうとヒヤヒヤする。縁石には色を塗り分かりやすく整備して欲しい。一部に白色が塗られたが、その時はすごい！と思ったけど、本当に一部で終わってて笑、蕨市内だから？戸田じゃないのか？と残念だった。それだけでも、安心して自転車に乗れる。 この企画の促進委員会の方は、年代別に朝、昼、夕、平日、休日で市内を自転車周ってみて下さい。特に通勤通学、夕方の買い物ピーク時間帯とか。安全な道だけで無く、狭くて注意が必要な通りもアナウンスして欲しい。
市内はとにかく道路が狭いので自転車の利用を推進されると迷惑でしかありません。 物流ハブ基地だからか 10t オーバーの車両の通行が多いのに、そのサイズの車両がすれ違うのはギリギリな幅の道路ばかり。そんな道路で自転車が走行するのは、スムーズな交通の妨げですし、それをかわそうとした対向車が車線をはみ出してきて怖い思いをすることもしばしばです。 歩道は徒歩でも真っ直ぐ歩くのが難しいほど狭いので、自転車ではとても走れませんし押して歩くこともできません。 また超大型車両の入庫待ち列が市内あちこちで散見され、自転車が走行するのに向いていません。 場所によっては道路の幅の半分を入庫待ちの大型～超大型トラックが塞いでいる状態で、どのようにしたら自転車が走れるのでしょうか？まずは道路と入庫待ちの大型車両を格納するスペースを用意してから進めていただきたいです。 Q3 から Q24 に飛べと指示されて間を省略したら「Q は必須です！」を連発されて送信できないのですが自転車は今使っていないと記入したのに自転車の利用について答えなければいけないのはなぜですか？ Q21 の答えは「車で走行時、自転車通行帯を妨げないように気をつけている」とでも読み替えてください。
自転車に乗りながらタバコを吸う方がいらっしゃいますが、煙が広範囲に拡散され、煙が苦手な人や乳幼児、未成年者は困ってしまうと思います。 自転車に限らず、もともと喫煙場所以外では禁煙だと存じますが、自転車の運転マナーと併せて対策を講じていただけましたら幸いです。
自転車は、駐車場を考えた調整や段取りをしなくて済むため、天候が良ければ戸田市のような面積のなかでの移動は、最も最適なのではないかと思います。 また、運動効果も期待されるのですが、いつも電動自転車を選んで 乗ってしまいます…。

また、新曽や喜沢など、一方通行が多いところもあるため、「自転車に来てよかった。」と後から思うこともありました。 大通りは夕方あたりから込み始めるため、自転車だと、戸田南小から上戸田あたりまで5分で行けた時は、車よりも時間短縮において利便性を感じました。
戸田市は坂が少なく自転車走行がしやすい反面、倉庫が多いため大型自動車の交通量が激しい箇所や、自転車では不向きな狭い道も多いことから、自転車走行が不安に感じる場面もあります。 また、子ども乗せ自転車も多いことが思わぬ事故につながらないかも心配です。市内全域の道路環境の整備をお願いしたいです。
・根木橋(笹目南町)の花壇が自転車走行の際に大変危険だと思います。移設していただけたら有難い。また、この前後はブルーラインがあるので橋の上にもブルーラインの設置を...
児童生徒も市内の主な交通手段は自転車なので、ヘルメットは市からの配布がよい。(これは是非お願いしたい。)
自転車とは直接関係ありませんが、笹目川と遊歩道のゴミボイ捨てがあまりにも酷すぎます。 せっかく川が身近になるように整備されたのにもったいないです。 遊歩道をウォーキングしていると悲しくなり、ゴミを見たくなくてわざと違う道を歩いたりしています。 ゴミが少なくなれば自転車はもちろんウォーキングも快適にできるようになると思いますので、市民を巻き込んだ啓発活動をぜひご検討ください。 よろしく願いいたします。
各企業・施設において駐輪環境が悪いです。 コンビニは明確な駐輪スペースが無い事がほとんどです。 雨除け屋根等が無い施設も多く、違法行為である傘差し運転を前提としているのかと思ってしまいます。 だいぶ前から思っていたが、市役所の正面側の駐輪スペースが職員用来客用共に足りてないです。 レインコートどこで脱ぐの？って施設多いです。置き場も無いし。 戸田・北戸田駅前に自転車店を置くべき、通勤通学者は生活時間が限られているので、生活行動範囲内にあると助かりますよ。 戸田中通りは歩道走行可能標識無しなので、大型車両が多く通る車道側にでて走行しなければならないのは苦行です。 ミニ自転車レーン位は作っていただきたいです。 土手へのアクセスが悪い。土手周辺は工場等が多く複雑な道が多いので、気軽に行ける通路作成を期待したい。 車ではなく環境に配慮して自転車を使用しているのに、メリットになるサービス等が無さ過ぎです。 路上駐停車が非常に多く、自転車レーンを塞がれては意味が無い。 一時停止無視も非常に多く、進路を妨害される、余計な思考をしなければならない状況にしている事を理解させる必要有り。 北部野球場付近の長時間による複数台の停車行為は何度も警察に相談しても改善されません。 人口に対して警察官が足りていないことはこの街の課題となっているので、人口をこれ以上増やす方針は良くないと思います。 毎日のように道交法違反車両がいても取り締まりが追いついて無い事は明らかですから。 歩道の悪路も多く、自転車レーンをベビーカー・車いすの方が通行せざるを得ない状況を確認しております。 子供達が自転車を練習しても文句を言われないスペースを使って欲しい。 自転車レーンをバイクが走行するの危険です。自転車が一番の交通弱者な気がします。 車に依存し過ぎないサイクルタウンを目指しましょう。
車道の自転車道は車と近く怖い。また道路端は凹凸が多いので走りづらい。
自転車保険義務化と言いつつ、70 歳以上が入れる保険が少なく困ってます。家族保険であれば入れそうなので検討中です

が、自転車保険の情報がほしいです。
危険運転をする自転車に毎日遭遇している。この状況で、自転車の利用を促進するのは常軌を逸しているのではないか。子供や高齢者に被害が出た時には市長が責任を取っていただけるのか、責任の所在を明確にして臨んでいただきたい。
ヘルメットだけ守っていない。髪の毛がくずれるから嫌。
自転車利用者の数が非常に多いため、走行しづらい。
市内集合住宅において、公道の一部を駐輪スペースとして事実上占有している場所がある。 自動車・自転車・歩行とも通行に支障がある。自転車運転中の喫煙は後ろを走る際に、煙を吸わされ続けることとなり、灰をかぶらされることとなる。非常に迷惑な行為である。
自転車のまちを目指すなら、街中の自動車を減らす努力も併せておこなうべきと考える
オリンピックどおりの端の方は、全然よくありません。走りづらいです。きちんと道を舗装してから、行ってください。トラックも多いのに、事故がおきてからでは遅いです。
サミットなどにある２段(高いのと低いとなってるやつ)の駐輪場は使いづらい。 電動自転車は重いので高い方には止められない。あの駐輪場が面倒で買い物する場所を選んでしまう。
戸田駅の交番のおまわりさんが、駐輪場付近で物陰に隠れて物欲しそうに違反者がいないか待ち構えている。 安全指導は大切だけれども、夜中に数人で取り囲んで違反箇所を探している様子は本当に気味が悪い。
戸田公園のジェクサーを利用する人間のマナーが悪い。所定の駐輪場を利用せずに、公園スペース等に止めている。 道路前でもたむろしており非常に邪魔で迷惑である。自転車を即時撤去していただきたい。
戸田市の道路がデコボコすぎて舗装の必要性を感じる、自転車もベビーカーもとても走行しにくい。
自転車が任意でヘルメット着用をするのであれば、電動キックボードのような自転車よりも危険な車両の規制を緩和するのオカシイと思う。 一部の政治家がキックボードの製造業者から賄賂を貰い国民の安全よりも己の私腹を肥やすだけの法整備はどうなんだろうね。
街灯が少なく夜がとても危険な所がある。
歩行者の安全の確保
標識を整備して欲しい。
歩車分離信号は、歩行者用信号で走行する自転車がいて危ないので避けている。 ルールが周知されていないなら、普通の信号のほうがいい。 トラックなどが多い道ではアスファルトが沈んでいる箇所が多く、縁石の土台のコンクリートとの段差で転びそうになるため車道を走ることができない。
戸田市は、道路幅も広く、自転車通行帯も整備されており、駐輪場も各駅にあり、最高です??
営業の仕事柄 埼玉県 東京都 神奈川県へよく行くが戸田市は平坦で自転車がすごく便利と思う さいたま市西区や浦和区など戸田市より道が細く坂道もあるため戸田市の良さが改めてわかった。
戸田市は、他の街と比べてもアップダウンが少なく自転車で移動するのにとても向いている所だと思うので、もっと走りやすくなれば良いな、と以前から思っていました。それこそヤル気になれば、全国一の自転車王国になろうと思えばなれるんじゃないかとも思ったりします。
自動車を保有すると重量税、ガソリン代、駐車代、保険代等、いわゆる費用対効果が見込めない 自転車や徒歩をすることによって体力の現状維持に繋がると考える 自転車購入補助金等で購入を促す

自転車利用者へのサービス
戸田公園駅の駅以外、駅の側にパンクを直すお店があると便利だと思います。 朝、途中でパンクしても、帰りが遅いと自転車屋さんも閉まっているし、駅の側にない為、自転車を転がして行くのも大変です。 駐輪場の側でせめて 21 時とかまで開いていると便利だと思います。
道路整備をしてほしい(自転車と車との車間距離が狭く)事故になる可能性もある
自転車の環境整備はあくまで手段の充実でしかない 何をさせたいか？ 何を見てもらえるか？ 目的を見据えて、メリハリのある施策を明確にすべきであろう。
大きな車両が通るので車道を走るのは怖いです
自転車用のヘルメットが高いので、補助が欲しい
大人にヘルメットは必要ないと思います 自己判断で、着用でいいのではないのでしょうか

戸田市バイシクルシティ推進プランの骨子案 について

● 計画の主な構成・掲載事項

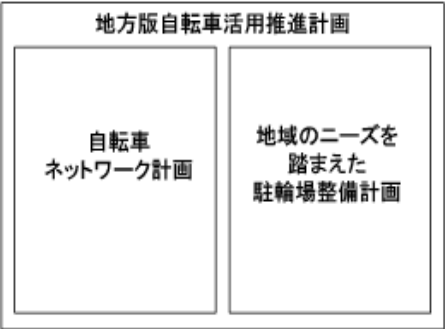
大項目	中項目	小項目
計画の目的・区域・期間、計画の位置付け	計画目的	
	計画区域の設定	
	計画期間(目標年を西暦で記載)	
	計画の位置付け	国の推進計画及び地方版推進計画との関連
		自転車に関する既存計画との関連
		その他関連計画との関連
現状及び課題	現状分析及び課題	自転車に関する現状分析(人口)
		〃 (地勢)
		〃 (自転車交通関連情報)
		〃 (自転車利用状況)
		〃 (施設の立地状況)
		〃 (財政状況)
		〃 (自転車に関する市民意識)
		自転車に関する課題
計画の目標	計画目標(目標数を記載)	
実施すべき施策、実施スケジュール	施策(施策数を記載)	
	措置(措置数を記載)	
	実施スケジュール	
計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法	計画の推進体制	
	計画のフォローアップ及び見直し方法	計画のフォローアップ
		計画の見直し



計画の位置づけの整理

- (1) 国の推進計画及び埼玉県推進計画との整合
- (2) 自転車に関する既存計画との関連

➤ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成 28 年 7 月 19 日道路局長・交通局長通知)に基づく「自転車ネットワーク計画」及び地域のニーズを踏まえた駐輪場整備計画を、地方版推進計画内に位置付けることを検討する。



(出典:地方版自転車活用推進計画策定の手引き)

本市の方向性

- ・「自転車ネットワーク計画」については、「第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画」がこれに該当するため、バイシクルシティ推進プランでは、通行空間の整備について整備計画に基づき推進することを位置付けることとする。
- ・「地域のニーズを踏まえた駐輪場整備計画」については、既存計画がないため、バイシクルシティ推進プラン内において、新たに策定する。

- (3) その他関連計画等との関連・整合
- 【本市における主な関連計画等】

- ・第5次総合振興計画、・第2次都市マスタープラン、・立地適正化計画、・都市交通マスタープラン、
- ・バリアフリー基本構想、・移動等円滑化促進方針、・第11次交通安全計画等



自転車に関する現状分析及び課題整理

表 現状分析の項目（例）

現状分析項目	使用データ（例）
人口	・国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所 将来人口予測結果 等
地勢	・基盤地図情報 等
自転車交通関連情報 ◇ 道路 ◇ 公共交通ネットワーク（駅・バス停位 置も含む） ◇ 自転車走行空間 ◇ 駐輪場位置・規模 ◇ レンタサイクル、シェアサイクル 等	・地方公共団体資料 ・民間事業者提供資料 ・国土数値情報 ・駐輪場台数調査 等
自転車利用状況 ◇ 自転車発生集中量 ◇ 自転車流動状況 ◇ 自転車断面交通量 ◇ 自転車関連事故状況 等	・パーソントリップ調査結果 ・プローブデータ ・道路交通センサス調査 ・警察資料 等
施設の立地状況 ◇ 大規模商業施設 ◇ 観光施設（観光ルートも含む） ◇ 学校（高校・大学など） 等	・地図 ・国土数値情報 等
財政状況	・地方公共団体内部資料
自転車に関する市民意識 ◇ 自転車に関するアンケート結果 等	・市民アンケート ・利用者アンケート 等

（出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き）

現状分析・課題整理にあたっては、左表のすべての項目を把握する必要はなく、地域の実情や計画策定の背景を踏まえて、必要と思われる項目を適宜抽出・追加する。

計画目標の設定方法

- ・目標設定にあたっては、地域の関連計画や、自転車に関する現状・課題を踏まえるとともに、国の推進計画の目標を勘案した上で、設定する。
- ・地域別による設定、テーマ別（交通安全編、観光編など）による設定等も可。

参考：国の推進計画における自転車の活用推進に関する目標

- 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
- 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
- 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
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

実施すべき施策の検討・実施スケジュール

- ・施策の実効性を確保するため、何を、どのような目的で、誰が、どのように、いつまでに実施するのかを明確にする。
- ・スケジュールについては、施策ごとに、誰が、いつまでに取り組むのかを示す。

計画の推進体制・フォローアップ

- ・推進計画の進捗を把握するための協議会を設置し、進捗状況を共有する（メンバーは策定時と同一でも可）。
- ・毎年度当初に施策の進捗状況に関するフォローアップを実施し、その結果を公表する。

【参考】他自治体計画における将来像と目標設定

● 目指すべき将来像(例)

- | | |
|---------|---|
| 【埼玉県】 | 「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」 |
| 【さいたま市】 | 「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」 |
| 【熊谷市】 | 「快適・健康・にぎわい・安全サイクルシティ熊谷」
～誰もが健康で安全・快適に自転車を利用できる にぎわいと回遊性のあるまち～ |
| 【板橋区】 | 「安心・安全 スマートなサイクルライフの実現 ～自転車+で出かけたくなるまち いたばし～」 |
| 【荒川区】 | 「自転車とつくる豊かな暮らし ～自転車を活用した安全安心で住みやすいまちづくり～」 |

● 目標分類パターンと施策例

(1) 国推進計画との整合パターン (熊谷市、荒川区)

都市環境

- ・自転車通行空間整備
- ・まちづくりと連携した取組
- ・放置自転車対策
- ・地域ニーズに応じた駐輪場整備
- ・シェアサイクル促進

健康増進

- ・自転車を活用した健康づくりの推進
- ・通勤、通学での自転車活用

観光振興

- ・サイクリスト受入環境整備
- ・サイクルイベントの振興
- ・サイクル・観光スポットのPR

安心・安全

- ・交通安全教育の充実
- ・安全な自転車利用の促進
- ・点検整備の促進
- ・賠償責任保険への加入促進
- ・災害時の自転車活用推進

(2) 目的別分類パターン (さいたま市、葛飾区、文京区)

まもる

- ・交通安全教育の充実
- ・安全な自転車利用の促進
- ・点検整備の促進
- ・賠償責任保険への加入促進
- ・災害時の自転車活用推進

はしる

- ・自転車通行空間整備
- ・路上駐車削減への取組推進

とめる

- ・地域ニーズに応じた駐輪場整備
- ・放置自転車対策

つかう・たのしむ

- ・公共交通との連携強化
- ・シェアサイクル促進
- ・サイクリング環境の充実
- ・自転車の日常利用の促進
- ・サイクルイベントの振興
- ・通勤、通学での自転車活用

【参考】国計画における施策・措置（目標：都市環境）



目標	施策	措置
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. 自転車活用推進計画の策定、施策の着実な実施を促進	自転車活用推進計画の策定
		計画への自転車ネットワーク計画の位置づけ
		自転車ネットワーク計画の策定
		自転車通行空間の整備
		「自転車専用通行帯」の設置
		自転車通行空間の改善
		道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用
		自転車通行空間の整備状況や駐輪場位置のオープンデータ化
	施策2. 安全快適な自転車通行空間の計画的な整備推進	環境保全及び地球温暖化防止に関する広報啓発
		路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備
		パーキング・メーター等の撤去の検討
		駐車禁止等の規制実施
		違法駐車 of 積極的な取締り
		駐車監視員による違反車両の確認
	施策3. 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進	シェアサイクルの導入検討
		公共用地・民地等へのサイクルポートの設置検討
		鉄道駅周辺へのサイクルポート設置の推進
		サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備促進
		災害時のシェアサイクルの活用の推進
		AI等を活用した再配置やMaaSによる活用等を推進
		歩行者利便増進道路(ほこみち)等におけるサイクルポート設置の推進
	施策4. 公共的な交通であるシェアサイクルの普及促進	ニーズに対応した駐輪場の整備
		鉄道事業者への積極的な協力の要請
	施策5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進	IoTを用いた駐輪場やシェアサイクルの運営の効率化
		新しいモビリティサービスとのMaaS活用
		他の交通手段との間でのデータ連携
	施策6. 自転車の情報通信技術活用の推進	まちづくりと連携した自転車施策の推進
		歩行者利便増進道路(ほこみち)等活用したシェアサイクルのサイクルポートや自転車通行空間の整備
	施策7. まちづくりと連携した総合的な取組の実施	ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施
		無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標	施策	措置
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	競技施設整備に関する検討
	施策9. サイクルスポーツ振興の推進	既設競輪場や公園等の有効活用の促進
		タンDEM自転車の公道走行に関する検討
	施策10. 自転車を活用した健康づくりの推進	健康増進の広報啓発
		健康増進効果に関する調査研究
	施策11. 自転車通勤促進のための、取組を推進	自転車通勤の広報啓発
		地方公共団体の庁舎における駐輪場の整備
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. 国際的なサイクリング大会等の誘致	国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
	施策13. 世界に誇るサイクリング環境の創出、国内外へのPR推進	官民連携による先進的なサイクリング環境の整備
		河川等の施設管理者や都道府県警察等との横断的協議機関の設置
		サイクルトレイン等の実施検討
		サイクリスト受入サービスの充実の要請
		体験型・滞在型コンテンツの充実
		マウンテンバイクを活用した森林の保全管理等の推進

【参考】国計画における施策・措置（目標：安全・安心）

第1回戸田市バイシクルシティ推進プラン
策定委員会【資料4 - 】



目標	施策	措置
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.安全性の高い自転車普及の促進	安全性の高い製品購入につながる広報啓発
		自転車の積載制限に関する検討
	施策15.多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車開発及び普及を促進	高齢者等の多様なニーズに関して民間企業等の技術・製品開発等を支援
	施策16.自転車の点検整備の促進	より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発
		自転車選びをアドバイスする人材を通じた適切な自転車の購入支援
	施策17.道路利用者全体の安全意識の醸成、自転車の安全な利用の促進	自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知
		配達目的での自転車利用の関係事業者への交通安全対策の働きかけ
		交通安全意識向上を図る広報啓発
		ヘルメット着用の広報啓発
		自転車運転者講習制度の着実な運用
		交通安全に関する指導技術の向上
		高齢者向けの安全教室の実施
		自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発
		公務員に対するルールの遵守の徹底
		自動車教習所における教育の実施
		自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施
		地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進
	施策18.教職員向け研修及び学校における交通安全教育の推進	交通安全教室の講師へ向けた講習会実施
		交通安全教室の開催
		通学路周辺の安全点検の実施
	施策21.災害時における避難行動への活用の推進	災害時における正しい自転車利用の推進
		庁舎等への自転車配備
	施策22.自転車損害賠償責任保険等への加入の促進、情報提供強化、促進	加入義務付けの条例制定
		保険加入の必要性等に関する情報発信、広報啓発
		自転車販売店等による加入状況の確認・必要性の説明

章	中項目	小項目	主な掲載内容・取組事業案
第1章 総論(計画策定の趣旨)			
	1.計画策定の背景と目的		
	2.計画区域		戸田市内
	3.計画期間(目標年を西暦で記載)		2024(令和6)年度～2028(令和10)年度までの5年間
	4.計画の位置付け		
		(1)国の推進計画及び埼玉県推進計画の概要	
		(2)自転車に関する既存計画との関連	第2次歩行者自転車道路網整備計画の位置づけ
		(3)その他関連計画との関連	都市環境、健康増進、観光振興、安全・安心に係る計画との関連
	5.自転車を取り巻く社会の動向		
		(1)自転車活用推進法の施行	自転車活用推進法の概要
		(2)SDGsの取組	関連するSDGsの目標番号とロゴ
		(3)脱炭素社会の実現	グリーン成長戦略「実行計画」より資料引用
		(4)新型コロナ拡大に伴う政府の自転車施策	自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について(国土交通省資料)
		(5)自転車保有台数の推移と車種の変化	自転車産業振興協会調査データより資料引用
第2章 現状と課題			
	1.自転車利用のメリット		
		(1)近距離移動における利便性、コスト	自転車利用の時間的利便性データ
		(2)健康面の有効性	生活活動のメッツ表、自転車通勤のメリット
		(3)環境負荷の低減	旅客輸送機関別二酸化炭素排出量
		(4)災害時の機動性	震災前後の利用交通手段構成
	2.市の地域特性		
		(1)地勢	戸田市の地形図
		(2)平坦性と自転車利用率	平坦性比較表と自転車利用率との関係
		(3)人口と世帯数、人口分布	人口・世帯数推移、人口分布図
		(4)公共交通網	市内バス路線図
	3.自転車利用状況		
		(1)頻度、目的、理由	自転車利用に関するアンケート集計グラフ
		(2)エリア別利用割合(移動実態)	市内エリア間自転車利用図
		(3)市内の交通分担率(地区別)	市内地区別交通分担率グラフ
		(4)自転車利用の主要路線	自転車利用の主要路線図
	4.安全な自転車通行環境の整備		
		(1)自転車通行空間への市民意識	自転車利用に関するアンケート集計グラフ、市民意識調査
		(2)ネットワーク計画の概要、整備状況	第2次歩行者自転車道路網整備計画概要、直近の整備状況図
		(3)無電柱化の推進	無電柱化推進計画概要
		(4)路上駐車状況	市内路上駐車が多い場所の図等
	5.自転車の多様化と公共交通の補完		
		(1)公共交通が利用しにくい地域	公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域と人口分布図(都市交通マスタープラン)
		(2)シェアサイクル	概要と利用方法、ポートの設置状況、利用者数の推移、走行データ、実証実験の検証と今後の展開
		(3)電動キックボード	法整備の概要とルール
		(4)その他	タンDEM自転車の紹介など
	6.放置自転車対策と駐輪環境の整備		
		(1)放置自転車台数の推移	放置自転車台数推移グラフ
		(2)自転車駐車場整備状況と利用状況	民間駐輪場も含めた市内の駐輪場整備状況図、市営自転車駐車場利用状況グラフ
		(3)駐輪環境への市民意識	自転車利用に関するアンケート集計グラフ
	7.健康増進		
		(1)市民の運動習慣と健康状態	市民の運動習慣・頻度、市民の健康寿命、健康寿命の市町村比較
		(2)新型コロナによる外出状況変化	自転車利用に関するアンケート集計グラフ
		(3)市民の外出状況	戸田市民の外出状況、外出頻度と健康の関係
		(4)子どもの運動と自転車	よく行った運動、自転車遊びの場所
		(5)自転車による健康効果	自転車利用に関するアンケート集計グラフ

8.市内の商業・観光資源		
	(1)商業施設の立地状況	市内商業施設等の分布図等
	(2)ポートコース、彩湖道満グリーンパーク	各施設のサイクリング環境の状況
9.安全・安心		
	(1)自転車事故の発生状況	市内自転車関与事故発生件数推移、市内自転車関与事故マップ、県内自転車事故件数ランキング
	(2)運転免許証自主返納の状況	自主返納件数・県内での割合、返納後の移動手段アンケート結果
	(3)自転車ルール・マナーの市民意識	自転車利用に関するアンケート集計グラフ
	(4)市内の交通規制図	自転車歩道通行可の場所など
	(5)交通安全に対する取組紹介	啓発活動、自転車免許教室、スクアードストレイト、サイクリング連盟イベント(公民連携)
	(6)交通安全・自転車免許教室の実施状況	過去の実施結果データ
	(7)自転車賠償保険の認知度・加入状況	自転車利用に関するアンケート集計グラフ、高額賠償事例紹介
	(8)自転車の点検整備状況	自転車点検整備の有無に関する調査データ
10.現状と課題まとめ		
第3章 計画の目標と施策		
	1.目指すべき将来像	キャッチフレーズの検討
	2.計画の基本目標	4つ程度が一般的
	3.施策体系	目標と施策のリンク表
第4章 施策の展開 各施策ごとに成果指標と目標値を設定		
1.【いかす】自転車を活用しやすい環境づくり		
	(1)シェアサイクルの普及促進	
	(2)公共交通機関との接続性の向上	サイクル&バスライドの整備
	(3)サイクリング環境の充実	河川敷や公園のサイクリング環境整備、サイクリスト受入れ環境整備、サイクリングマップによる情報発信
	(4)自転車の日常利用の促進	自転車用ヘルメット着用の推進、自転車を活用した健康づくりの推進、自転車通勤・通学の推進、手軽に点検整備できる環境の整備等の検討
2.【まもる】自転車ルール・マナーの意識を高める環境づくり		
	(1)自転車安全教育の推進	交通安全教室及びスクアードストレイトの実施、関連団体主催イベントの後援
	(2)自転車ルールやマナーの周知・啓発の強化	交通安全運動・啓発活動の実施、サイクルイベントの企画・開催、啓発看板・路面標示等の設置
	(3)子どもが安全に自転車の乗り方やルールを学ぶことができる場の確保	自転車の練習ができる公園・広場の整備検討(交通公園等)
	(4)自転車賠償保険の加入促進	TSマーク取得促進・支援の検討
	(5)多様なモビリティのルールの周知	電動キックボード等のルールの周知に向けた取組み
3.【はしる】安全・快適に走行しやすい道路環境づくり		
	(1)自転車通行空間の整備促進	第2次歩行者自転車道路網整備計画に基づき推進
	(2)無電柱化の推進	無電柱化推進計画に基づき推進
	(3)路上駐車削減に向けた取組み	警察との連携、注意喚起看板の設置や取締り体制の強化を検討
	(4)自転車通行危険箇所の把握と対策	警察との連携、危険箇所の情報収集と対策案を検討
4.【とめる】自転車をとめやすい駐輪環境づくり(自転車駐車場整備計画)		
	(1)駐輪場の適正配置の検討	公営・民営問わず、駅への利便性向上に向けた適正な駐輪場の配置を検討
	(2)安心で利用しやすい駐輪場運営	既存サービスや利用者からの意見等を踏まえ今後のサービス内容を検討
	(3)施設条件に見合った利用料金の検討	立地条件や階層等の条件を踏まえた料金形態の検討
	(4)民間用地による駐輪場整備の促進	民間用地の空きスペースの活用、民間事業者による駐輪場整備に係る支援等を検討
	(5)宅地開発等における駐輪場付置義務	駐輪需要を生じさせる施設等の整備に併せた駐輪場の整備促進
	(6)放置自転車削減に向けた取組みの強化	指導・警告・周知活動の強化
	(7)放置自転車の活用推進	自転車リサイクル・売り払い事業の推進
第5章 計画の推進		
	1.目標指標の設定と目標値	指標と対応する目標値の一覧表
	2.進捗管理と実施スケジュール	
	3.計画の推進体制	推進委員会を設置するか、議会常任委員会における報告のみとするか検討
	4.計画のフォローアップ及び見直し	フォローアップの実施時期・公表、見直し時期の検討
参考資料		
	1.WEBアンケートデータ	
	2.策定委員会設置要綱	
	3.策定委員会委員構成	
	4.策定委員会開催・検討経過	

戸田市サイクリングロードマップの 作成状況について



戸田市サイクリングロードマップの概要

●目的

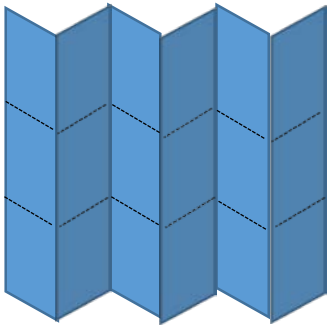
市民への自転車利用を促し、市内を楽しく周遊してもらうことで、地域活性化及び健康増進を図るとともに、自転車のメリットを周知させる。

●ターゲット

初版は普段自転車に乗る機会が少ない人に、自転車利用を促すような内容構成とする。自家用自転車に加え、シェアサイクルの利用促進も併せて図る。
第2版以降はバイシクルシティ推進プランに盛り込む事業の進捗状況も踏まえながら、拠点情報等、サイクリストも呼び込めるような内容を徐々に盛り込む。

●配布形態

A2を5つ山蛇腹で三つ折
両面フルカラーコート紙
※初版は1,000部を印刷し、
公共施設等で配布。電子
データを市HPでも公開。



●スケジュール

令和 5 年											令和 6 年		
2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
コース案、 掲載事項検討		掲載候補店舗等 の抽出、 コース案の検討			コース案等の 修正、 仮コース試走		掲載店舗等 との調整		最終 試走	印刷業者との 調整・発注		★ 初版完成・納品	
● 第1回検討会 (上旬) ・方向性、 スケジュール、 役割分担等の 確認		● 第2回検討会 (中旬) ・コース案 掲載事項 掲載店舗等 の検討			● 第3回検討会 (中旬) ・コース 掲載店舗の 仮決定		● 第4回検討会 (上旬) ・仮コースの修正 ・店舗等の再抽出		● 第5回検討会 (中旬) ・掲載内容の決定				
● 第1回策定委員会 (進捗報告)				● 第2回策定委員会 (進捗報告)				● 第3回策定委員会 (進捗報告)				● 第4回策定委員会 (完成報告)	

情報面



- 1.表紙
- 2.自転車乗車ルール
- 3.自転車利用のメリット
- 4.シェアサイクルの利用方法
- 5.各コースの概要(距離、所要時間等)
- 6.商店や各施設の情報
- 7.自転車通行空間の概要
- 8.戸田市周辺交通図
- 9.放置禁止区域、駐輪場案内
- 10.問合せ先
- 11.その他