

入間市自転車活用推進計画（案）

令和 7 年 3 月

入間市

はじめに

市長あいさつ

〈 目 次 〉

第1章 計画策定の趣旨

1-1	計画策定の背景と目的	2
1-2	計画の位置付け	3
1-3	計画の期間	5
1-4	計画の区域	5
1-5	SDGsの取組	6

第2章 現状と課題

2-1	自転車のメリット	8
2-2	地域特性	18
2-3	自転車利用の現状	22
2-4	現状と課題のまとめ	33

第3章 計画の目標と施策体系

3-1	目指すべき将来像	36
3-2	計画推進にあたっての基本姿勢	36
3-3	計画の目標	36
3-4	施策体系	37

第4章 施策の内容

4-1	環境への負荷の低減	40
4-2	健康づくりの推進	41
4-3	観光の振興	42
4-4	地域経済・産業の活性化	43
4-5	災害時における自転車の有効活用	43
4-6	自転車を安全で快適に利用することができる環境の整備	44
4-7	自転車の安全な利用に関する教育	46
4-8	多様な交通手段の確保	48

第5章 計画の推進

5-1	計画推進の指標	50
5-2	計画の推進体制	51
5-3	計画のフォローアップと見直し	52

参考資料

1	入間市自転車活用まちづくり条例	54
2	用語解説	57

第1章

計画策定の趣旨



第1章 計画策定の趣旨

1-1 計画策定の背景と目的

自転車は環境に優しい交通手段であり、災害時の移動・輸送や健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものであることから、自転車の活用の推進に関する施策の充実が重要となっています。

平成29年（2017年）5月には、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した自転車活用推進法が施行され、平成30年（2018年）6月には、自転車活用推進法に基づき、国により自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けられる「自転車活用推進計画」が策定されました。

本市においても、地域資源と自転車のもつ有用性を最大限に活かし、また、自転車を取り巻く課題の解決に取り組む必要があることから、令和5年（2023年）9月に「入間市自転車活用まちづくり条例」を制定しました。この条例では、自転車を活用した健康的で魅力あるまちづくりを総合的に推進するため、基本理念を定め、市及び自転車利用者の責務や市民等の役割を明らかにし、市の基本施策を定めています。

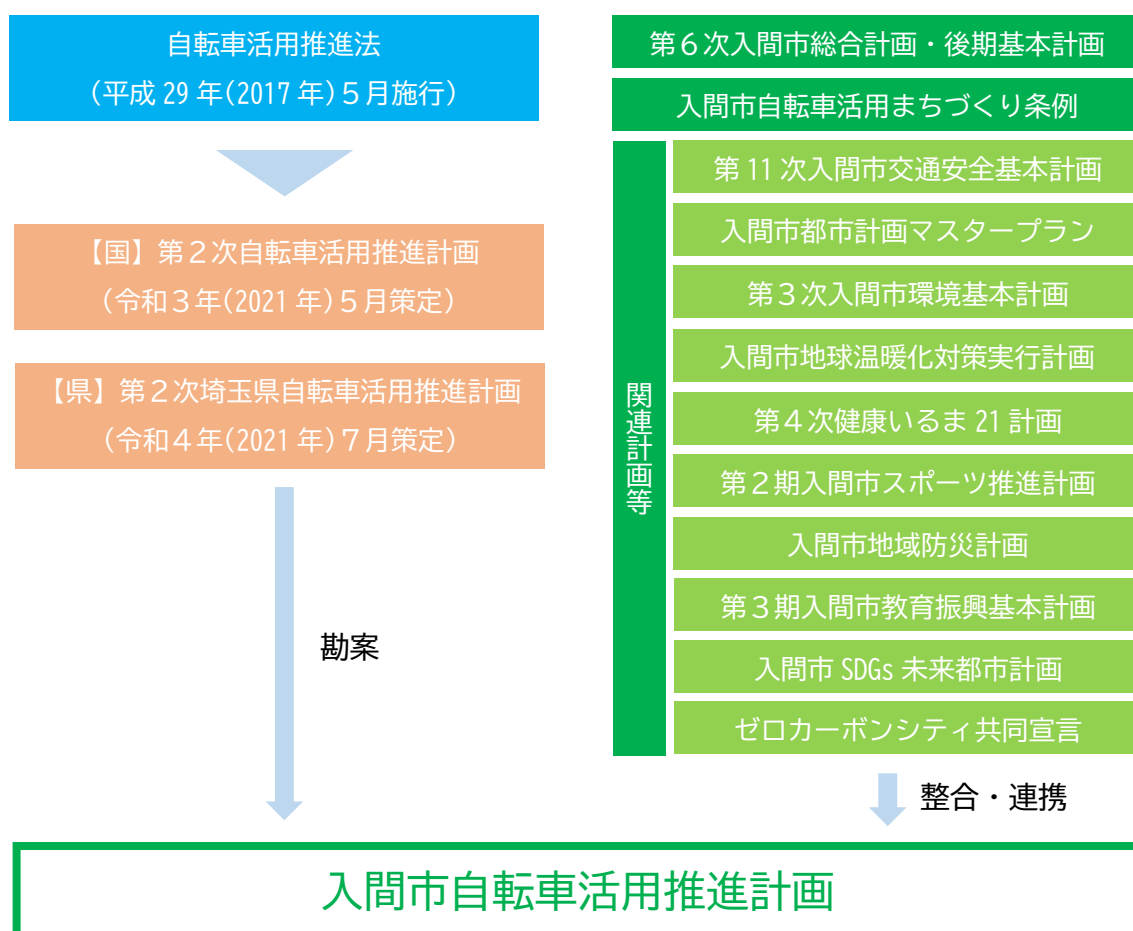
このような背景を踏まえ、「入間市自転車活用まちづくり条例」に基づいて実施する自転車に関するさまざまな取組をより実効性のあるものとするため、自転車を活用したまちづくりの総合的な計画として「入間市自転車活用推進計画」を策定します。



1-2 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法（平成 29 年（2017 年）5 月 1 日施行）第 11 条に基づく「市町村自転車活用推進計画」として位置付けるものであり、国や県の自転車活用推進計画を勘案し、本市の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めるものです。

また、自転車に関する政策の最上位計画として、本市の上位計画や関連計画等との整合・連携を図ります。



第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等



2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

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. 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

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ 計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・ 計画に基づく取組の実施のフォロー（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進。（利用者の多様性、将来に渡る使い方を等に留意しガイドラインも見直し）
 <自転車の走行性に配慮した排水構造の例>
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ データを活用した計画策定への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
 - ・ シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等
 <自転車走行データの分析（前橋市）>

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
 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

- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等
 <企業の駐輪スペースの設置>
 【出典：国土交通省】

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

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ 商業施設（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
 - ・ マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングレートの持続的な磨き上げを実施。（ナショナルサイクルレート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）
 <森林でのMTB走行>
 【出典：林野庁】

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. 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【新規】
 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（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（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【新規】

- 高齢者、障害者等も含め、身体に合った多様な自転車の開発・普及を促進。
- 身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
 <三輪アシスト自転車研究>
 【出典：東北大学大学院】

- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）未就学児やその保護者
 - ・ 機会：自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習（高齢者講習）

- 条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

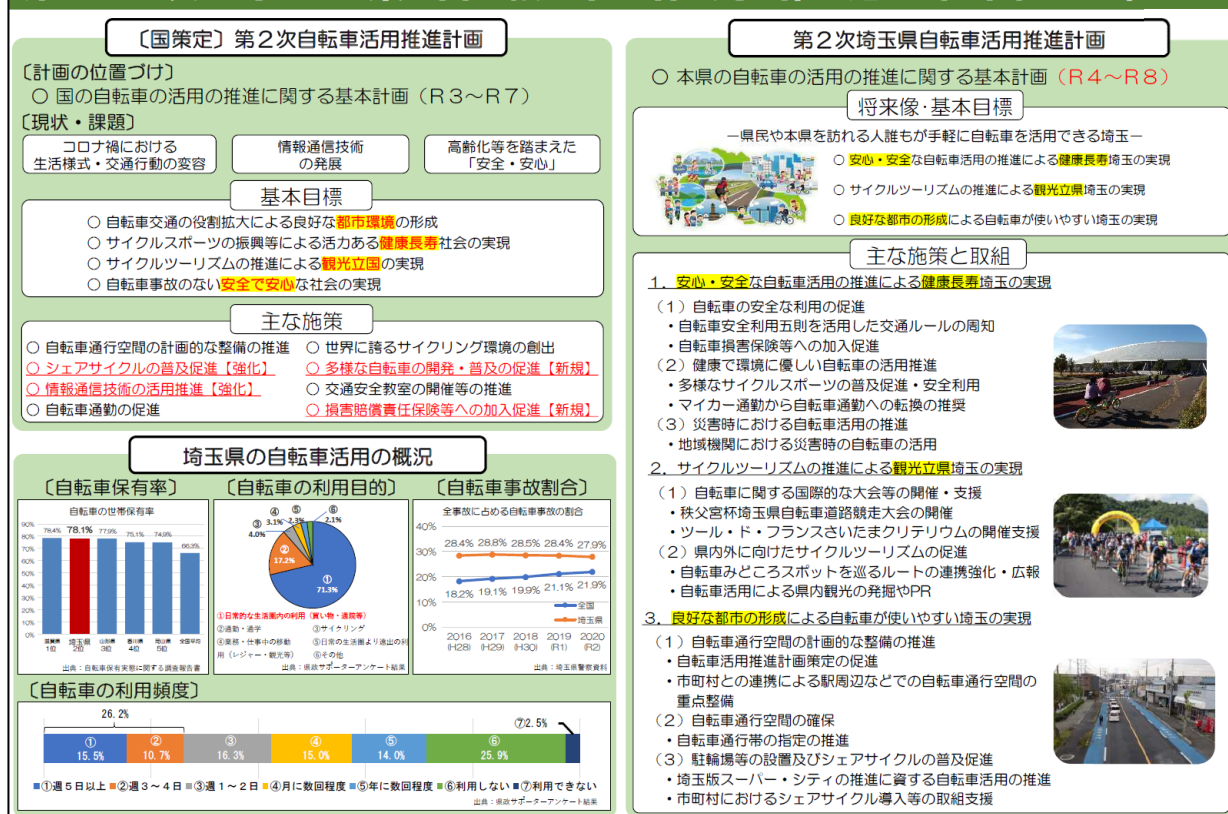
- 関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

出典：国土交通省ホームページ

図1-1 第2次自転車活用推進計画の概要



第2次埼玉県自転車活用推進計画の概要



出典：埼玉県資料

図1-2 第2次埼玉県自転車活用推進計画の概要

1-3 計画の期間

本計画の期間は、令和7年度（2025年度）から令和11年度（2029年度）までの5年間とします。ただし、国や県の推進計画や市の上位計画等の期間を踏まえ、必要に応じて見直しを行うものとしします。

1-4 計画の区域

本計画の対象区域は、入間市全域とします。

1-5 SDGsの取組

本市は令和4年（2022年）に「SDGs未来都市」に選定されており、SDGsの目標年である令和12年（2030年）にあるべき入間市の姿を「健康と幸せを実感できる Well-being City いるま」として、経済・社会・環境の三側面から、地域資源を生かした持続可能なまちづくりに取り組むため、「入間市SDGs未来都市計画」を策定しています。

同計画の中で、自転車活用については、周遊観光に適した交通手段として、また健康づくりの一環としての自転車利用促進等を目指しています。

自転車の活用を推進することにより、持続可能な開発目標であるSDGsにおける17の目標のうち、特に「目標3：すべての人に健康と福祉を」、「目標7：エネルギーをみんなにそしてクリーンに」、「目標11：住み続けられるまちづくりを」、「目標13：気候変動に具体的な対策を」の目標に貢献することが期待できます。



第2章

現状と課題



第2章 現状と課題

2-1 自転車のメリット

(1) 近距離移動における利便性

交通手段別に移動距離にかかる所要時間を比較すると、5 km以内の移動においては自転車の所要時間が最も短くなり、近距離移動における利便性に優れた交通手段であるといえます。

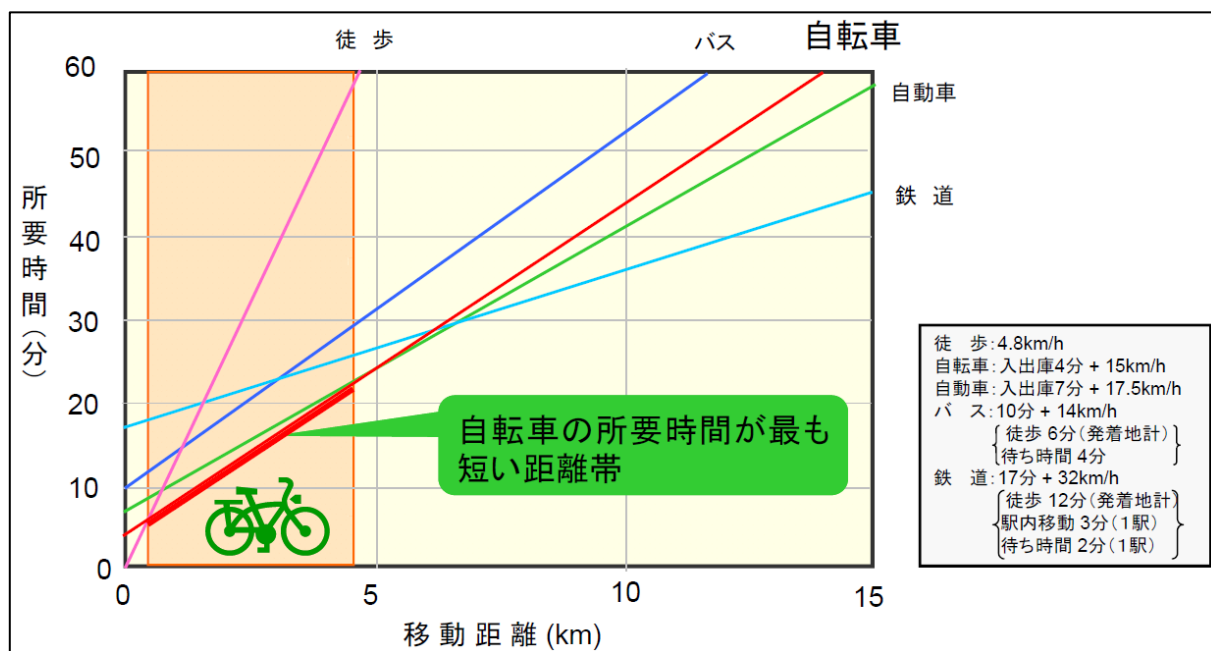
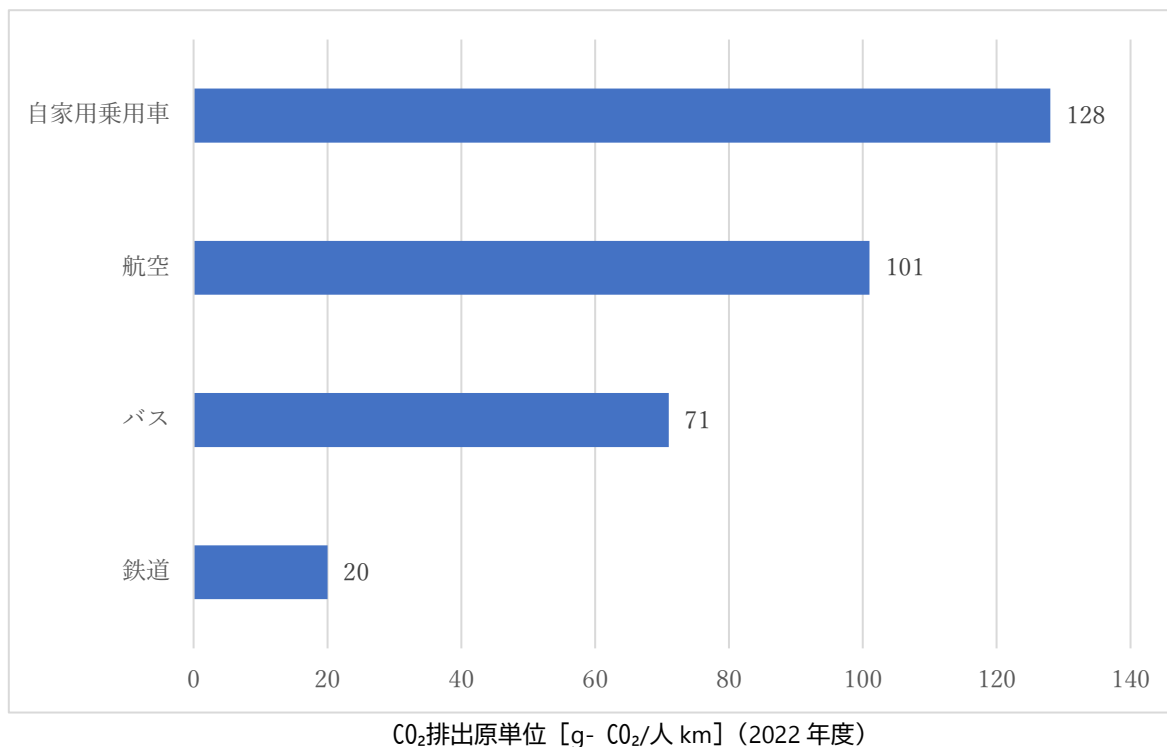


図 2-1 交通手段別の移動距離と所要時間の関係



(2) 環境負荷の低減

交通手段別に人ひとりを輸送する際に排出される二酸化炭素の量を比較すると、自家用乗用車が最も多く、航空やバスも多くの二酸化炭素を排出しています。自転車は二酸化炭素を排出しないため、環境負荷を低減する交通手段として注目されています。

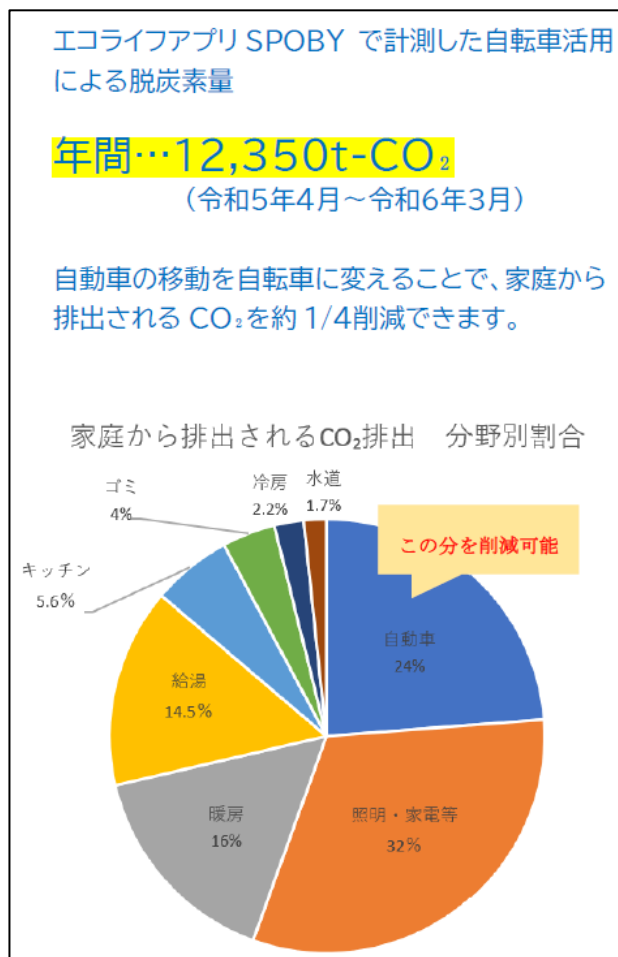


出典：国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量（2022 年版）」から作成
図 2-2 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）

本市は、令和3年（2021年）2月に近隣4市とともに、『ゼロカーボンシティ共同宣言』を表明し、また、令和5年（2023年）3月には『入間市地球温暖化対策実行計画』を策定し、二酸化炭素排出削減に取り組んでいます。

脱炭素に向けた取組の一つとして、日常の交通手段の低炭素化があります。具体的には、自動車やバスでの移動を可能な限り自転車・徒歩に切り替えることです。国も二酸化炭素を全く出さない移動方法であるとして、自転車や徒歩での移動を推奨しています。

本市では、令和5年度（2023年度）から実施している「サステナブルウォークいるまいる」にて導入したエコライフアプリ「SPOBY（スポビー）」により、徒歩や自転車の利用による脱炭素量を可視化（「見える化」）し、市内の協賛店舗の特典等を受けられるポイントを付与することによって、市民による自転車活用の促進を図っています。



出典：国立研究開発法人国立環境研究所
ホームページ



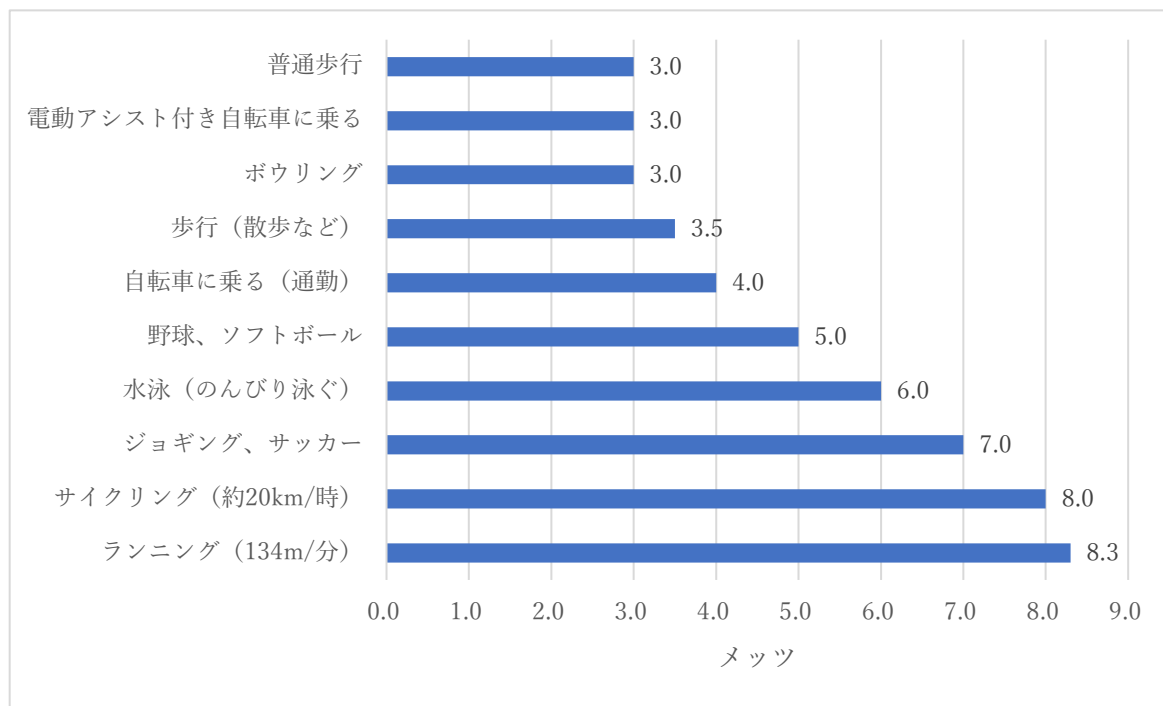
出典：株式会社スタジオスポビー提供資料

図 2-3 SPOBY による令和 6 年 4 月時点の CO₂削減量



(3) 健康面の有効性

自転車による移動は、歩行よりも身体活動の運動強度が高く長距離の移動も可能なことから、有酸素運動としての効果が高く、健康づくりや生活習慣病の予防効果も期待できます。



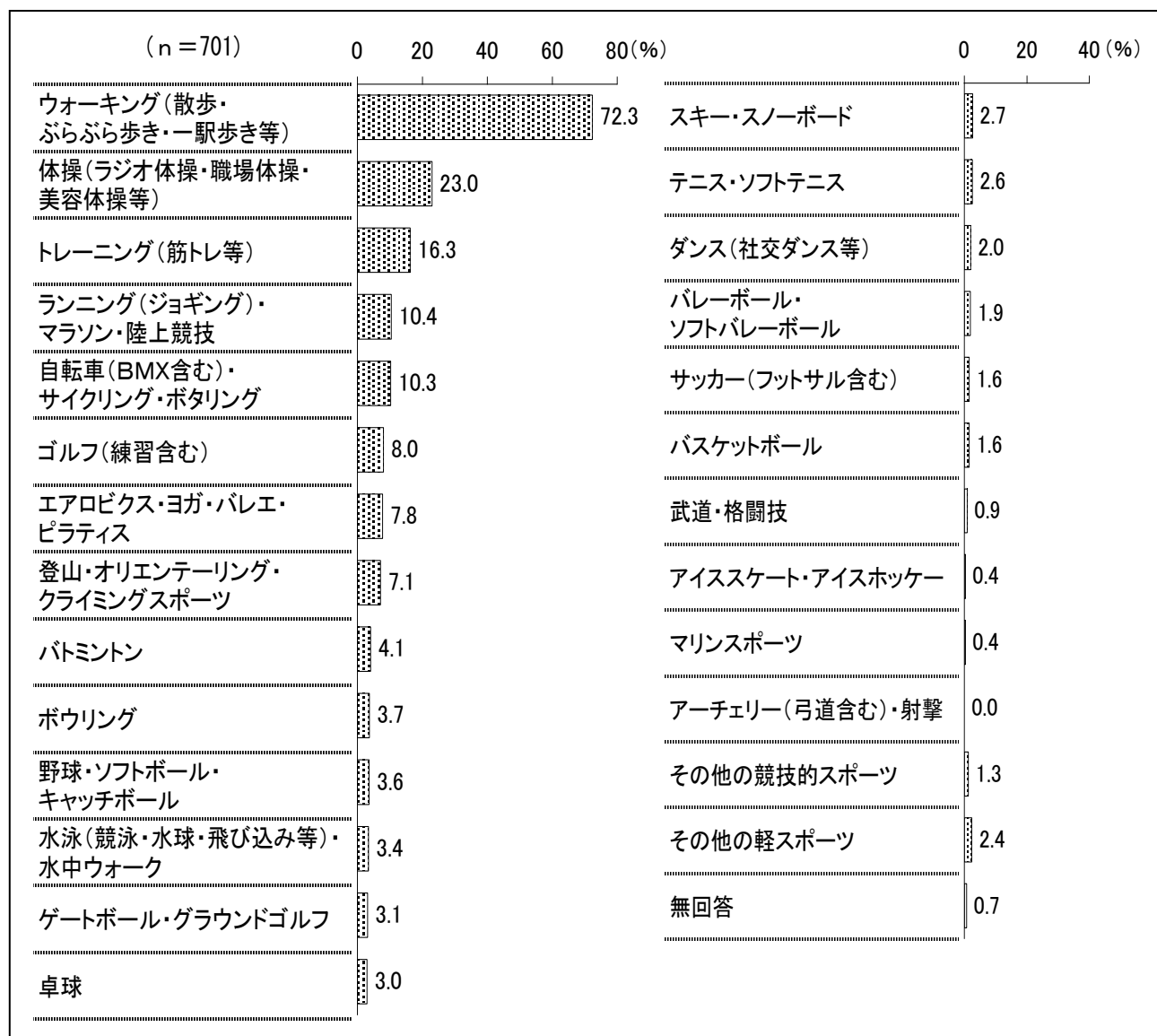
※メッツとは、身体活動の強度を表し、安静座位時を1メッツとし、その何倍のエネルギーを消費するかという指標。

身体活動によるエネルギー消費量(kcal)は、メッツ×時間(h)×体重(kg)で推定することが可能である。
例：歩行(3メッツ)を30分間、体重50kgの人が行った場合のエネルギー消費量は、 $3(\text{メッツ}) \times 0.5(\text{h}) \times 50(\text{kg}) = 75\text{kcal}$ と推定できる。

出典：健康づくりのための身体活動・運動ガイド 2023 から作成

図 2-4 運動種類別の運動強度

また、令和3年度（2021年度）に実施した「入間市市民意識調査」では、この1年間に運動やスポーツを行った人の割合は、43.9%でした。その中で、具体的にどのような運動・スポーツを実施したか聞いたところ（複数回答可）、ウォーキングや体操、トレーニングが上位を占めていますが、自転車（サイクリング他）を行っている人も10.3%と高い割合を示しました。



出典：第13回入間市市民意識調査（令和3年9月）

図2-5 行っている運動やスポーツの内容



更に、健康づくりを担う取組の一つとして、健康福祉センターのトレーニング室における自転車エルゴメーター（バイク）の利用があります。自転車エルゴメーターは、膝に痛みのある方や障がいがある方でも、安心して利用できる有酸素運動機器として有効といえます。また、トレーニング室の利用者は、高齢者の利用割合が高いことから、自転車エルゴメーターを利用したトレーニングは、健康づくりや介護予防の一助となっています。

利 用 形 態		利用延人数（人）	利用率（％）
個人利用者	70歳以上	16,087	47.6
	60歳代	7,091	21.0
	50歳代	5,638	16.7
	40歳代	2,464	7.3
	30歳代	1,395	4.1
	20歳代	923	2.7
	10歳代	207	0.6
	小 計	33,805	100.0

出典：入間市地域保健課資料

図2-6 トレーニング室の利用状況（令和5年度）

	令和4年度	令和5年度
トレーニング室初回利用者	504人	331人
延べ利用者数（初回講習・体力測定者含む）	41,282人	34,207人

出典：入間市地域保健課資料

図2-7 トレーニング室利用登録者数・利用者数

(4) 周遊観光の利便性

自転車による周遊観光は、交通手段が限られている地域での移動がスムーズに行え、交通渋滞の影響も受けにくく、自分のペースで風景を楽しむことができるなど、観光体験をより楽しく、便利にすることが可能です。シェアサイクルやレンタサイクルによる周遊観光も広く行われています。

埼玉県内では多くの自治体において、区域内の交通手段としてだけではなく観光振興としても自転車を位置付け、公設民営などでシェアサイクルやレンタサイクルを積極的に実施しています。

区域	名称	運営主体
さいたま市	シェアサイクル実証実験	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	ワイルドナイツサイクルシェアリング	民間事業者
川口市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
行田市	観光レンタサイクル	民間事業者
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 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
所沢市	所沢市シェアサイクル実証実験	民間事業者
加須市	かぞ観光レンタサイクル	加須市経済部観光振興課
春日部市	レンタサイクル	一般社団法人春日部市観光協会
	レンタサイクル	道の駅「庄和」指定管理者 庄和 商工会
志木市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
狭山市	(仮称)狭山市駅西口第1自転車駐車場 レンタサイクル	指定管理者
羽生市	はにゅう観光レンタサイクル	一般社団法人羽生市観光協会
鴻巣市、北本市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
深谷市	レンタサイクル事業「フカペダル」	深谷商工会議所
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
新座市	シェアサイクル実証実験	民間事業者
三郷市	三郷駅北口自転車駐車場 レンタサイクル	公益財団法人 自転車駐車場整備センター
幸手市	幸手市レンタサイクル	幸手市観光協会
ふじみ野市	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

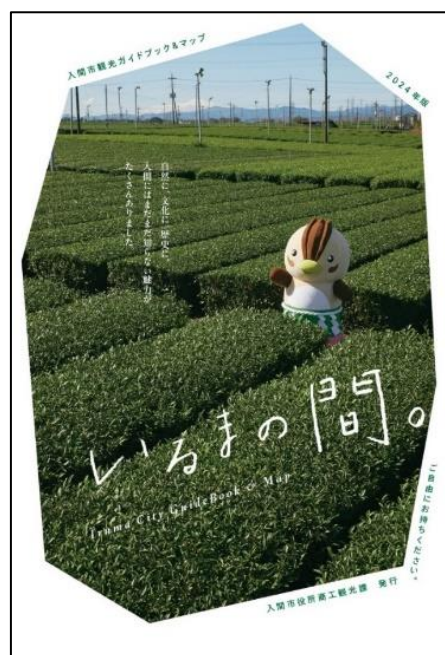
出典：第2次埼玉県自転車活用推進計画

図2-8 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



本市では、自転車観光の快適性を高め、自転車による周遊観光を促進することを企画し、令和6年（2024年）3月に制作した観光パンフレット「いるまの間。」にポタリングに関する情報を掲載し、自転車による市内周遊観光の案内を行っています。

また、令和6年（2024年）4月より、市内を自転車で観光する方が利用できる休憩スポットとして「自転車の駅」を市内4施設に設置し、スポーツ自転車用のサイクルスタンドの設置、自転車の修理工具及びエアポンプの貸出、観光パンフレットの配架を行いました。自転車の駅については「いるまの間。」内でも紹介しています。



観光パンフレット「いるまの間。」表紙

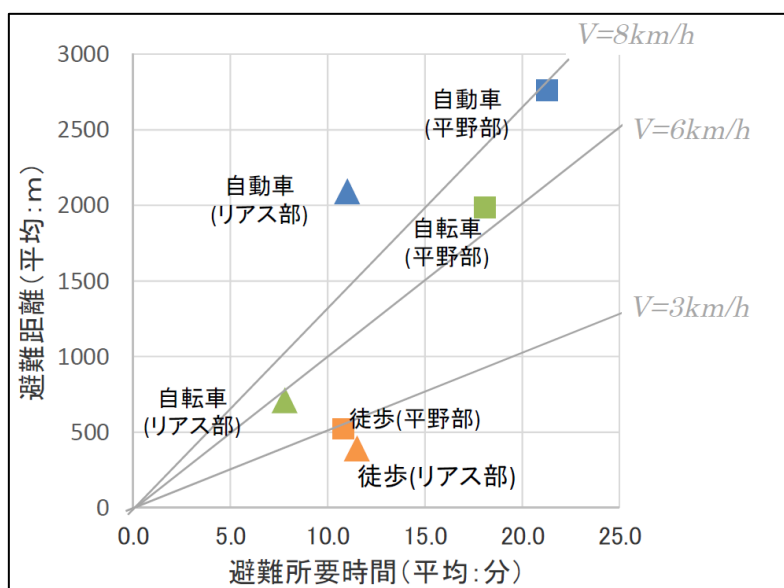
自転車の駅設置施設一覧

- ・ 入間市博物館 ALIT
- ・ 入間市文化創造アトリエ・アミーゴ
- ・ 入間市健康福祉センター
- ・ さいたま緑の森博物館



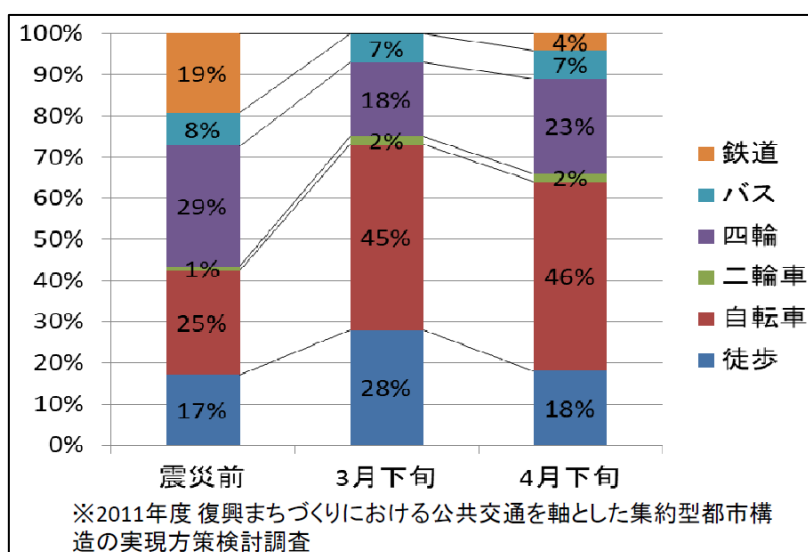
(5) 災害時の機動性

災害時には道路の破損や、樹木や建物の倒壊により自動車の利用が困難となることが予想され、主な交通手段が自転車や徒歩に制限されることから、最寄りの避難所や避難所間の移動には自転車が有効です。また、近年では電動自転車のバッテリーがポータブルバッテリー・モバイルバッテリーとして利用できるメーカーもあり、移動手段を兼ねた災害への備えとなります。



出典：国土交通省資料

図 2-9 東日本大震災における避難距離と所要時間



出典：国土交通省資料

図 2-10 東日本大震災における震災前後の交通行動変化



地区	番号	施設名	地区	番号	施設名
豊岡	1	豊岡小学校	金子	32	金子地区センター
	2	豊岡高等学校		33	金子小学校
	3	入間向陽高等学校		34	金子中学校
	4	豊岡中学校		35	埼玉県茶業研究所
	5	東町地区センター	宮寺・二本木	36	宮寺・二本木地区センター
	6	富士見公園		37	宮寺小学校
	7	東町小学校		38	宮寺地区体育館
	8	東町中学校		39	武蔵中学校
	9	黒須地区センター高倉分館	藤沢	40	老人福祉センターやまゆり荘
	10	高倉小学校		41	宮寺・二本木地区センター二本木分館
	11	扇町屋地区センター		42	狭山小学校
	12	扇小学校		43	藤沢地区センター
	13	向原中学校		44	藤沢小学校
	14	扇町屋地区センター久保稲荷分館		45	藤沢南小学校
	15	黒須地区センター		46	上藤沢中学校
	16	黒須小学校		47	藤沢東小学校
	17	黒須中学校		48	東藤沢地区センター
	18	武道館		49	藤沢中学校
	19	黒須地区体育館		50	藤沢北小学校
	20	彩の森入間公園		51	藤沢地区センター藤の台分館
	21	産業文化センター		52	藤沢地区体育館
	22	市民体育館		53	藤沢中央公園
	23	入間市運動公園	西武	54	西武地区センター
	24	中央公園		55	仏子小学校
東金子	25	東金子地区センター		56	西武中学校
	26	東金子小学校		57	西武小学校
	27	新久小学校		58	新光中央公園
	28	東金子中学校		59	野田中学校
	29	東金子地区体育館		60	西武地区体育館
	30	青少年活動センター		61	西武市民運動場
	31	入間わかくさ高等特別支援学校		62	図書館西武分館

出典：入間市地域防災計画

※「40 老人福祉センターやまゆり荘」は令和7年3月31日で閉鎖。

※「56 西武中学校」「59 野田中学校」は令和7年度から統合。

図 2-11 指定緊急避難場所・避難所一覧

2-2 地域特性

(1) 位置・地勢

本市は、埼玉県域の南端で東西方向のほぼ中央に位置し、都心から北西約40km圏にあり、東西9.3km、南北9.8kmで面積44.69km²の広がりを持つ都市であり、埼玉県狭山市、所沢市、飯能市及び東京都青梅市、瑞穂町と接しています。

市域全体は、海拔200mから60mで西から東になだらかに傾斜し、市北西部と南東部のやや起伏のある丘陵（加治丘陵、狭山丘陵）と北部の入間川沿いの低地部とにより部分的に変化のある地勢が形成されています。

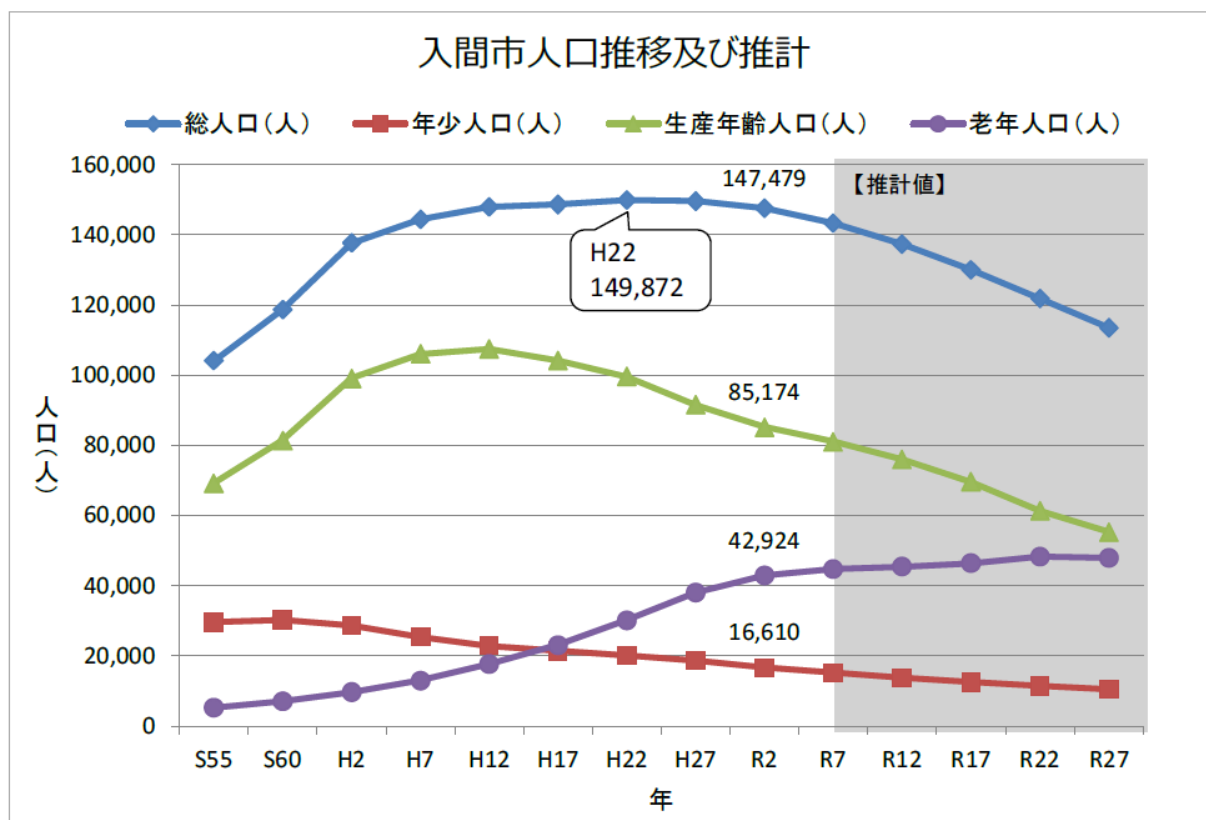


図2-12 位置図



(2) 人口

本市の総人口は、国勢調査によると平成 22 年（2010 年）の約 15 万人をピークに減少傾向にあり、将来も減少し続けると推計されています。生産年齢人口（15～64 歳）が減少する一方、老年人口（65 歳以上）は増加する傾向にあります。



出典：総務省統計局「国勢調査」

入間市人口ビジョン 2015 から作成

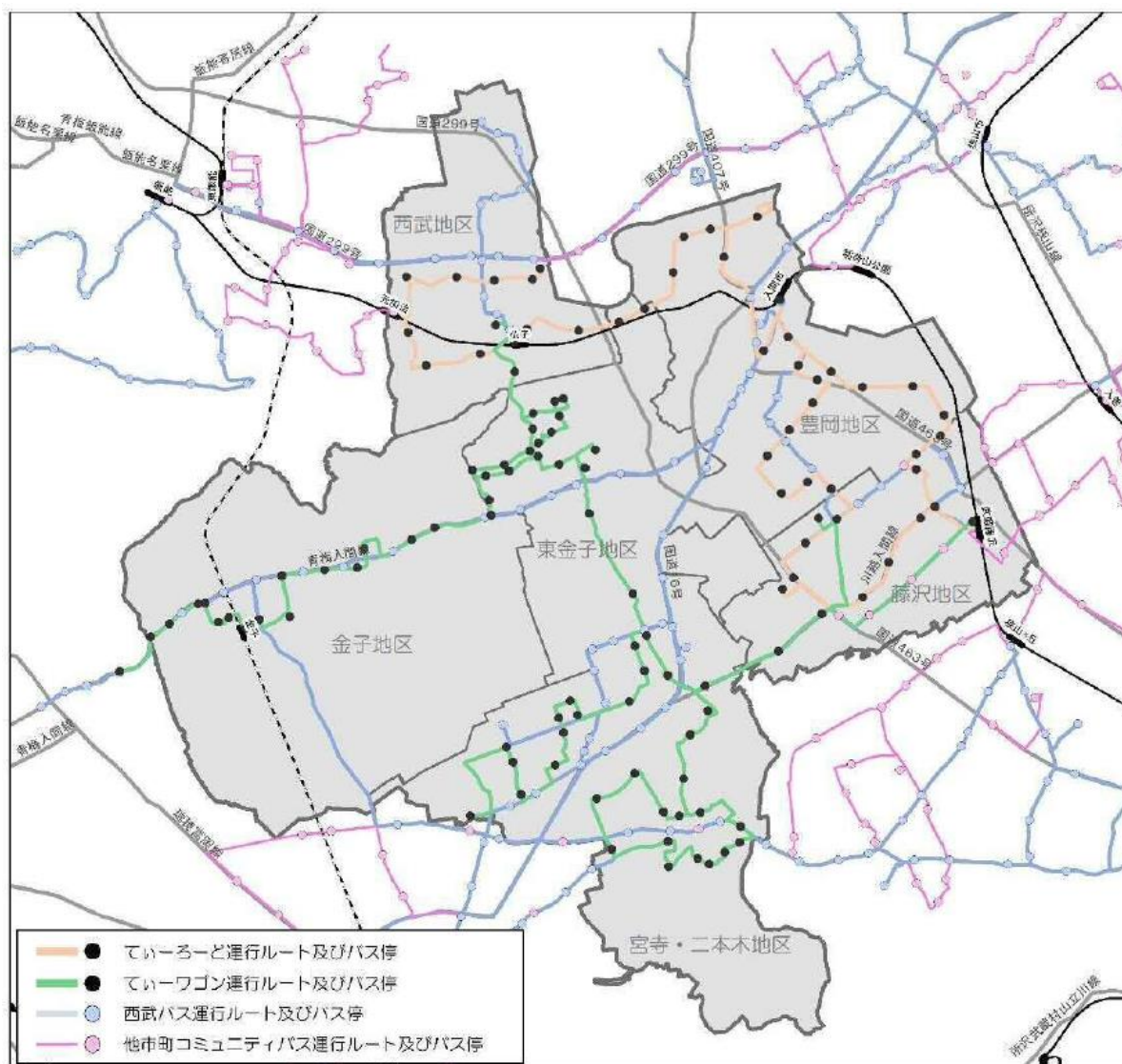
図 2-13 人口の推移

(3) 公共交通網

①公共交通の運行状況

入間市内の鉄道は、西武池袋線とＪＲ八高線が運行しています。

バス交通は、路線バス及び市が運営するコミュニティバス「ていーろーど」と「ていーワゴン」が運行しています。



出典：入間市地域公共交通計画

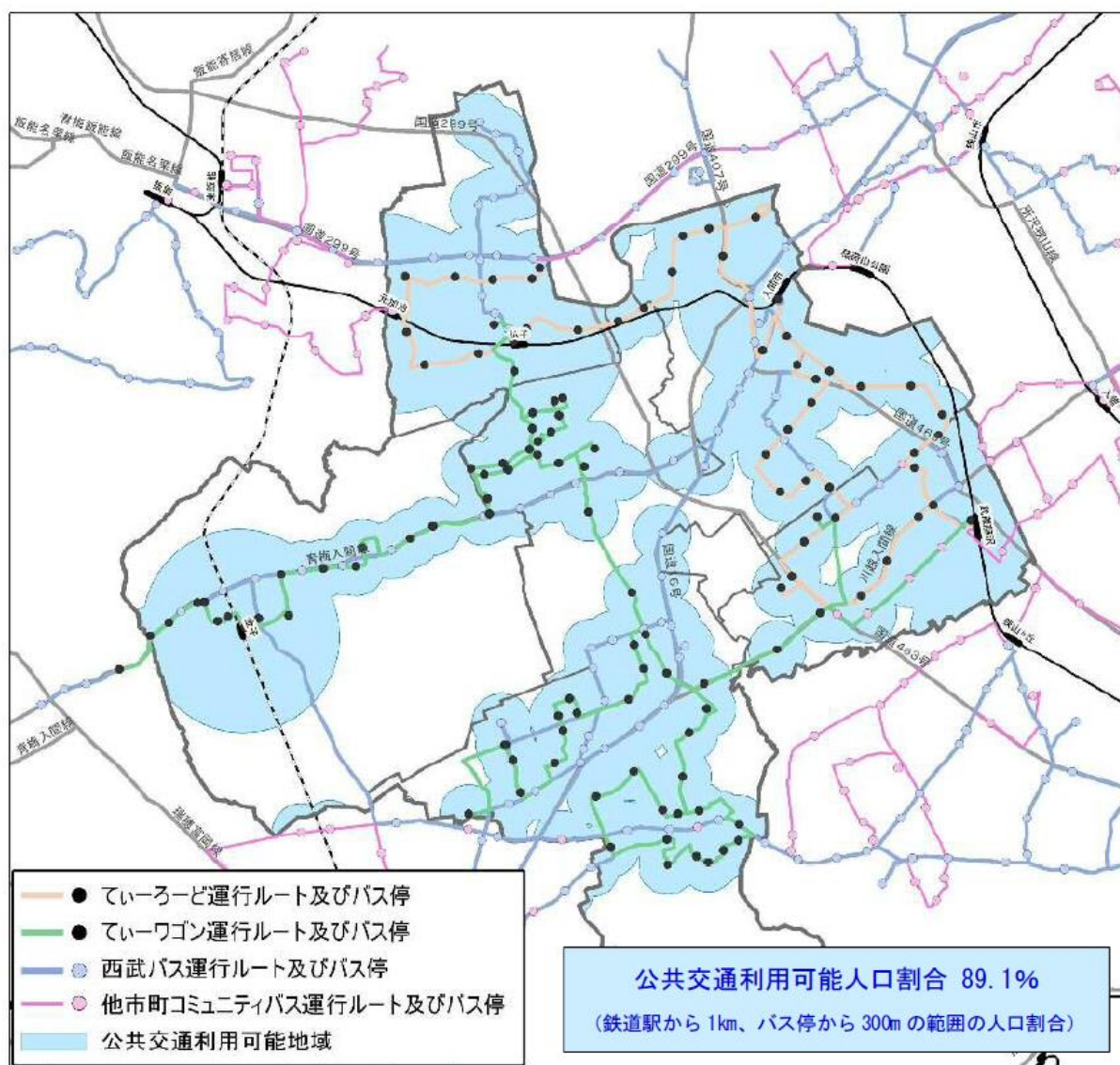
図 2-14 市内公共交通網



②公共交通利用可能地域

本市の公共交通利用可能地域は図2-15に示すとおりであり、公共交通を利用できる人口の割合（公共交通利用可能人口割合）は89.1%となっています。

※公共交通利用可能地域：入間市地域公共交通計画では、「鉄道駅から1km、バス停から300m」の範囲を公共交通利用可能地域としています。



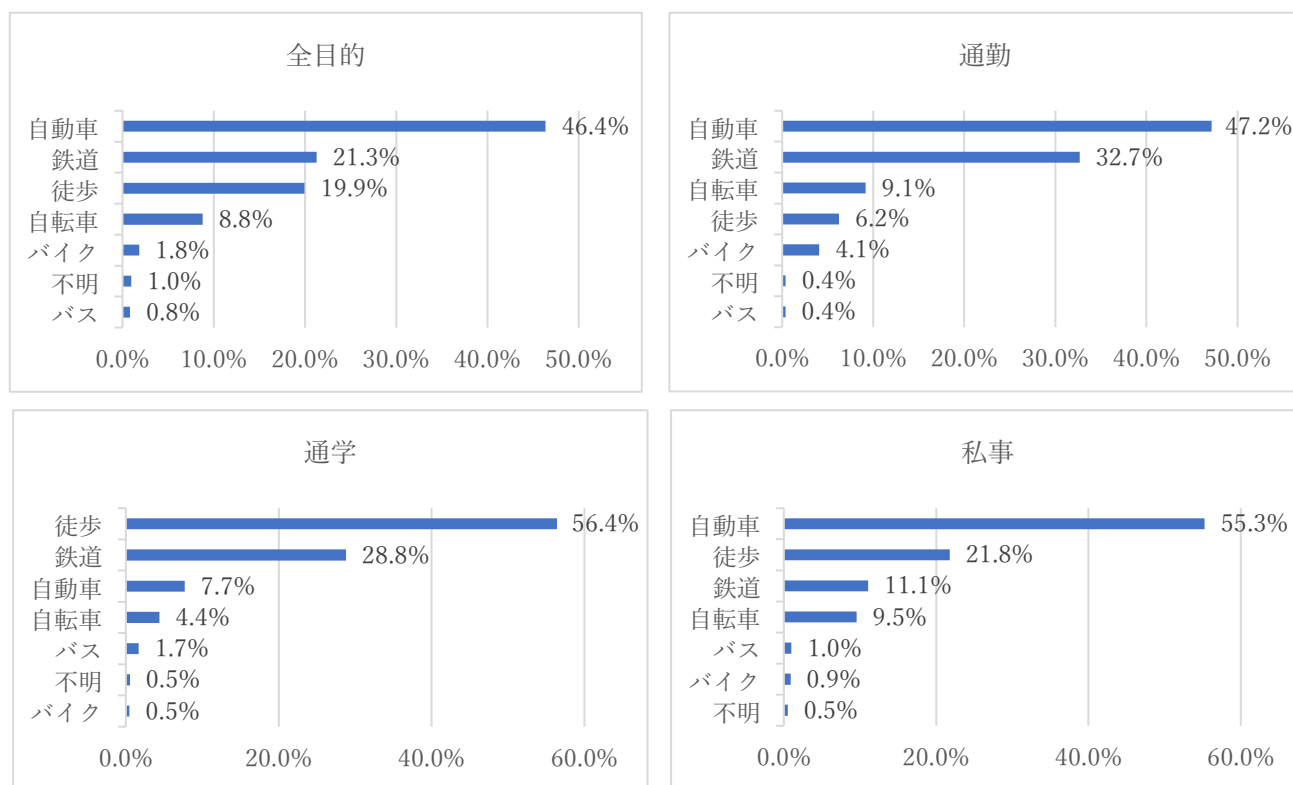
出典：入間市地域公共交通計画

図2-15 公共交通利用可能地域

2-3 自転車利用の現状

(1) 自転車の利用状況

東京都市圏交通計画協議会が実施した各交通手段の利用割合や交通量など人の移動に関するパーソントリップ調査の結果によると、入間市では、通勤や私事の利用交通手段として、自転車を利用する割合は9%以上です。

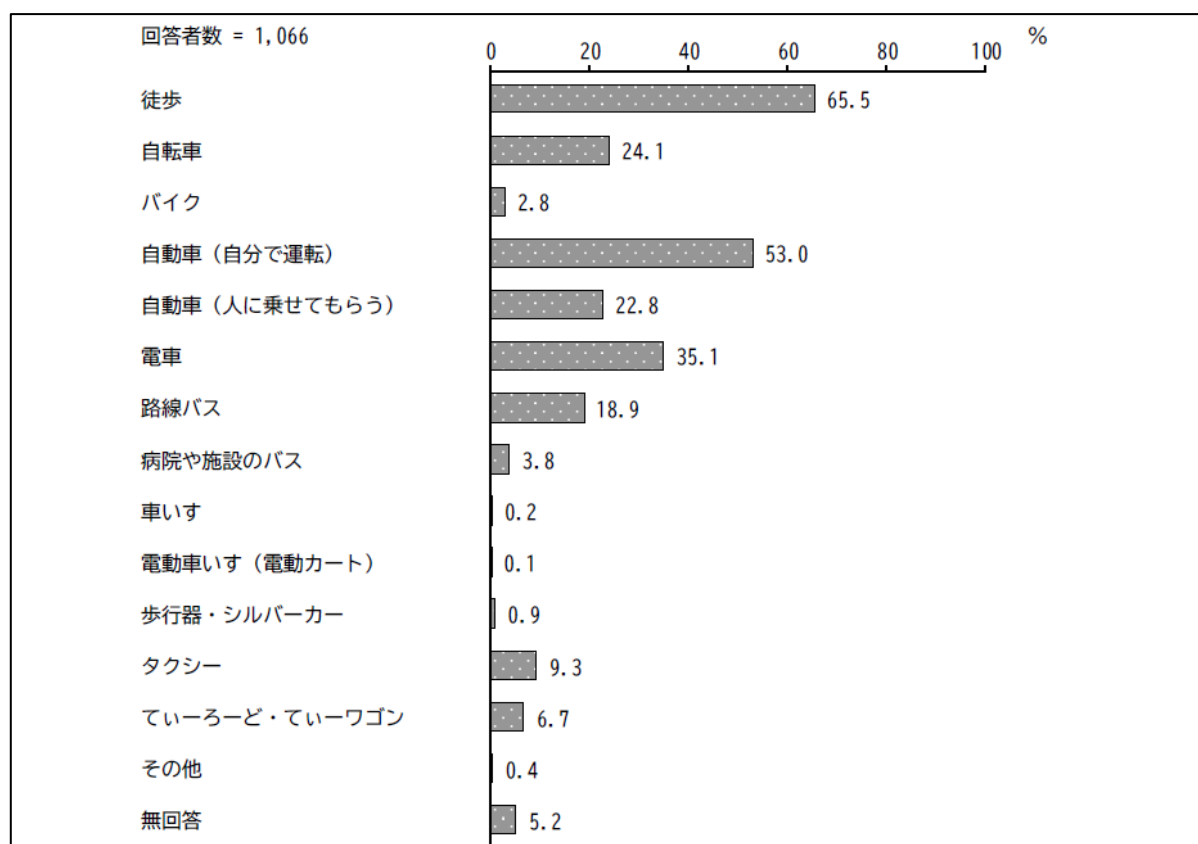


出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果から作成

図 2-16 市内における目的別利用交通手段



高齢者が外出する際の移動手段として自転車を利用する割合は24.1%です。



出典：令和4年度入間市高齢者等実態調査報告書

図2-17 外出する際の移動手段（高齢者）

（2）自転車駐車場・放置自転車

入間市内5駅周辺には、市営・民営を問わず自転車駐車場が設置されています。

市営自転車駐車場は、有料1箇所、無料12箇所を設置しています。1日当たりの利用台数は、令和元年度（2019年度）は3,748台だったものが、新型コロナの影響により、令和2年度（2020年度）に大きく減少し、その後は微増が続いています。

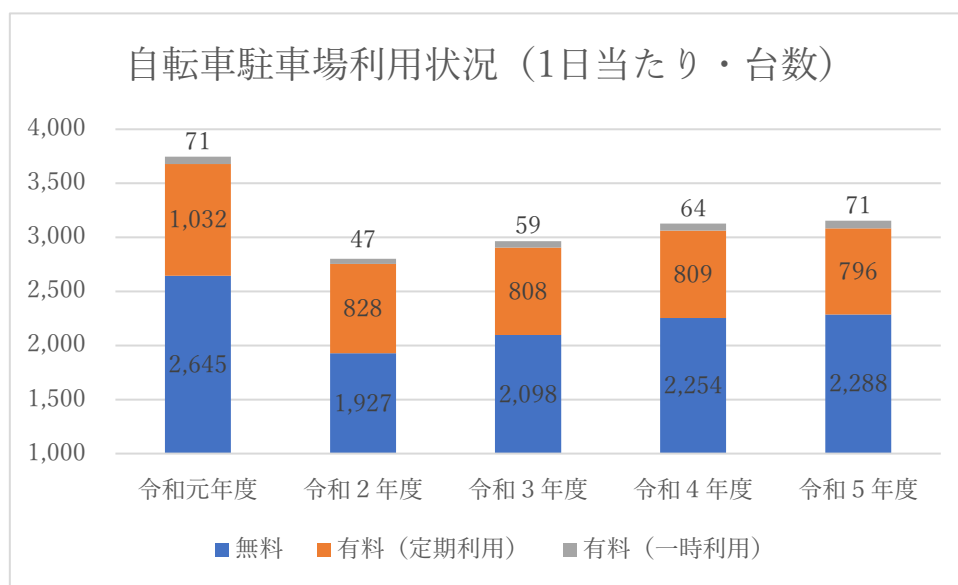


図 2-18 市営自転車駐車場の利用の状況



自転車等の放置による生活環境の障害を防止するため、入間市駅・仏子駅・武蔵藤沢駅・元加治駅周辺に自転車放置整理区域を指定し、放置された自転車等への警告・撤去を実施しています。

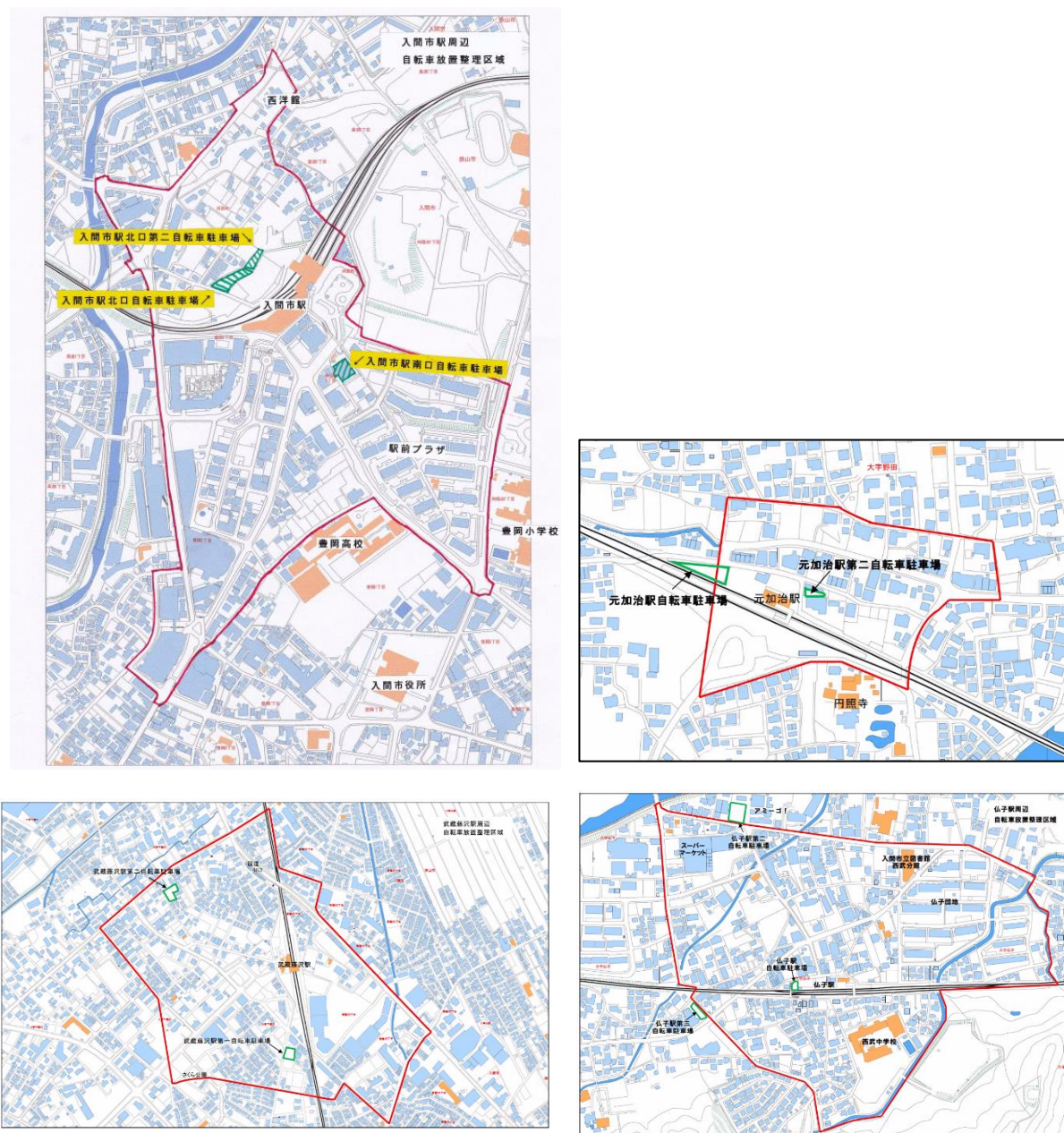


図 2-19 自転車放置整理区域

自転車放置整理区域に指定した入間市駅・仏子駅・武蔵藤沢駅・元加治駅周辺における1日当たりの放置自転車の台数は、入間市駅周辺が最も多く、近年は10台前後で推移しています。

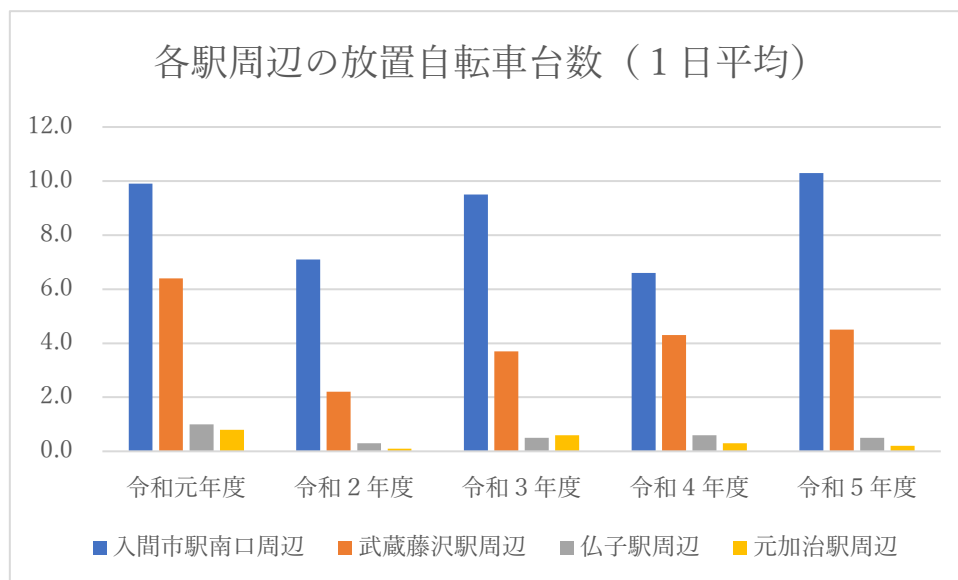


図 2-20 各駅周辺の放置自転車台数

放置自転車の撤去台数は、近年は減少傾向にあります、また、撤去した自転車のほとんどが、入間市駅周辺に放置された自転車となっています。

なお、市営自転車駐車場に長期間放置された自転車は、保管場所に移送しています。

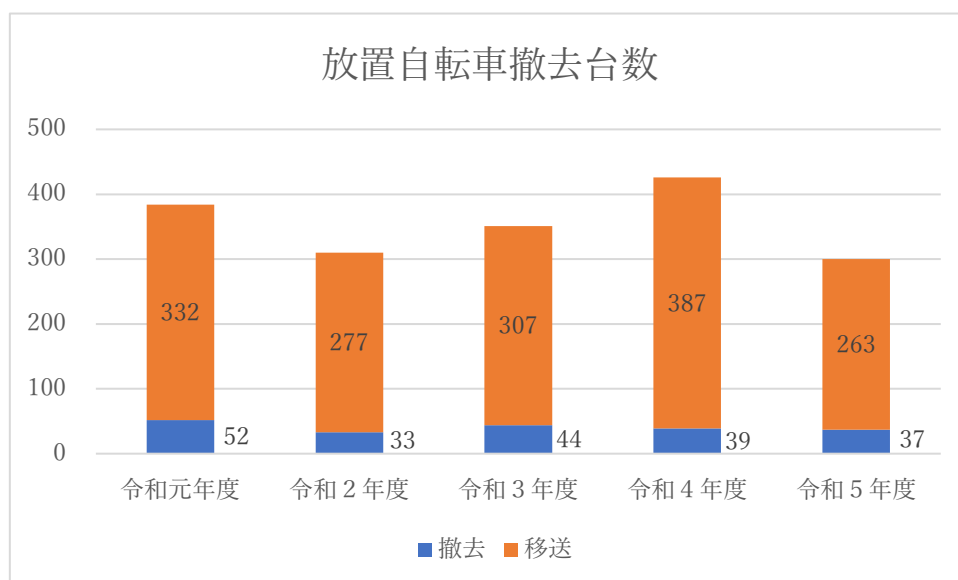
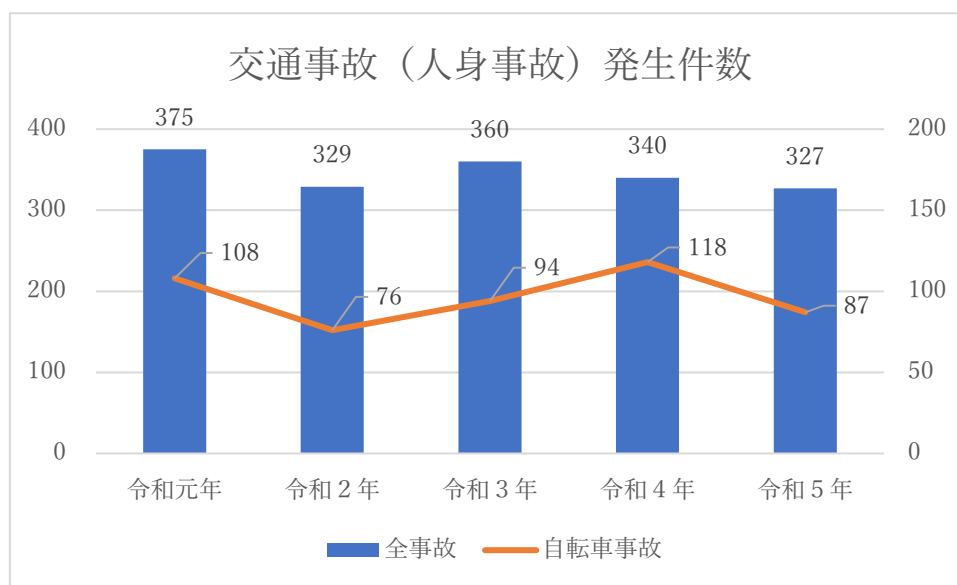


図 2-21 放置自転車の撤去台数



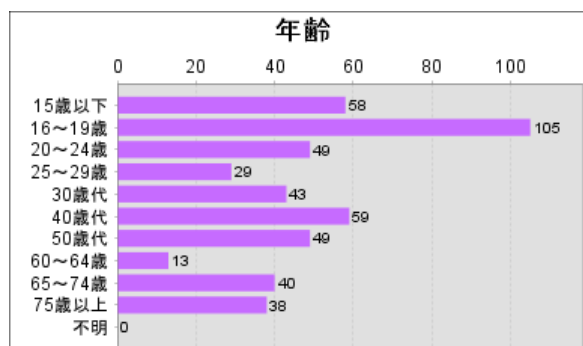
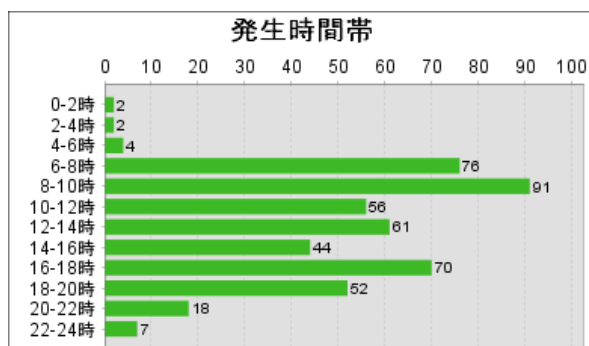
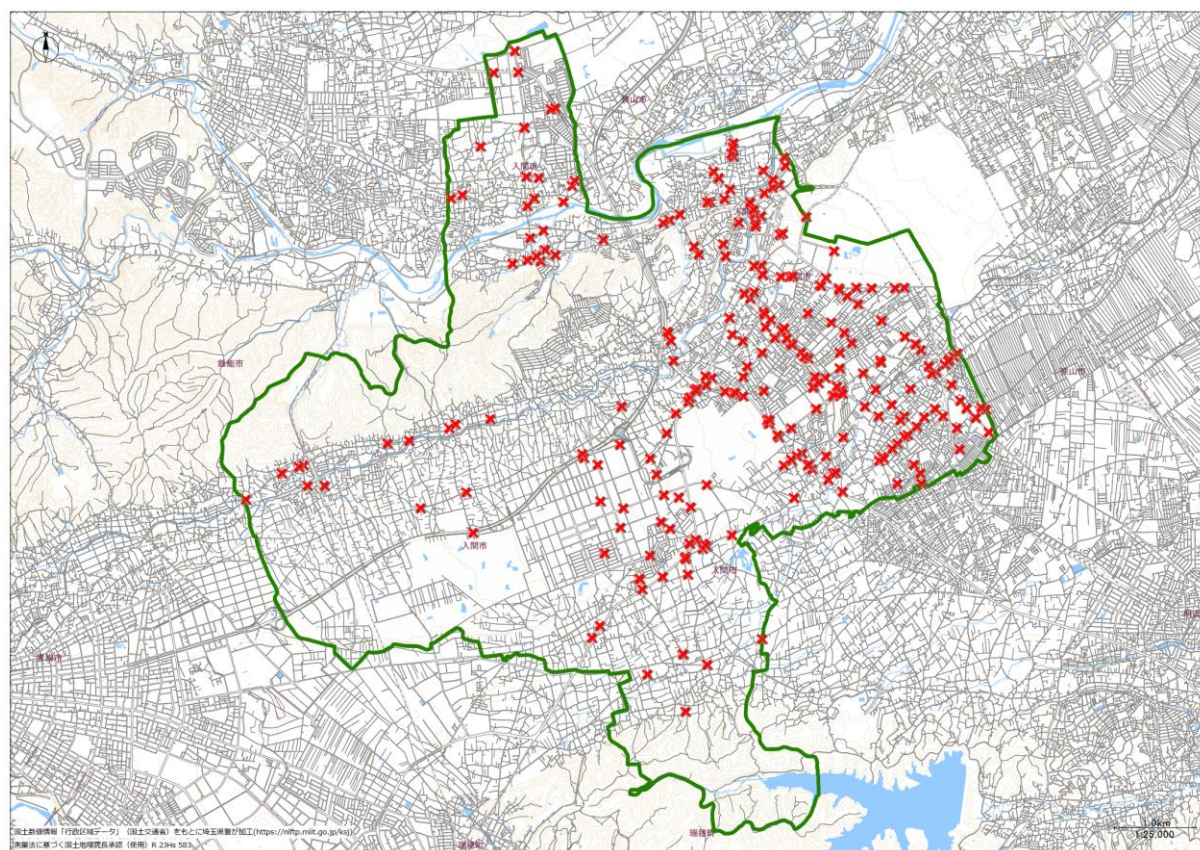
(3) 交通安全

入間市内における交通事故（人身事故）の発生件数は減少傾向にあり、令和5年（2023年）は327件でした。一方、自転車事故の発生件数は、年によって増減はあるもののほぼ横ばいとなっており、令和5年（2023年）は87件でした。特に豊岡地区や藤沢地区の幹線道路で多く発生しています。



出典：埼玉県警察資料から作成

図 2-22 市内の交通事故（人身事故）発生件数



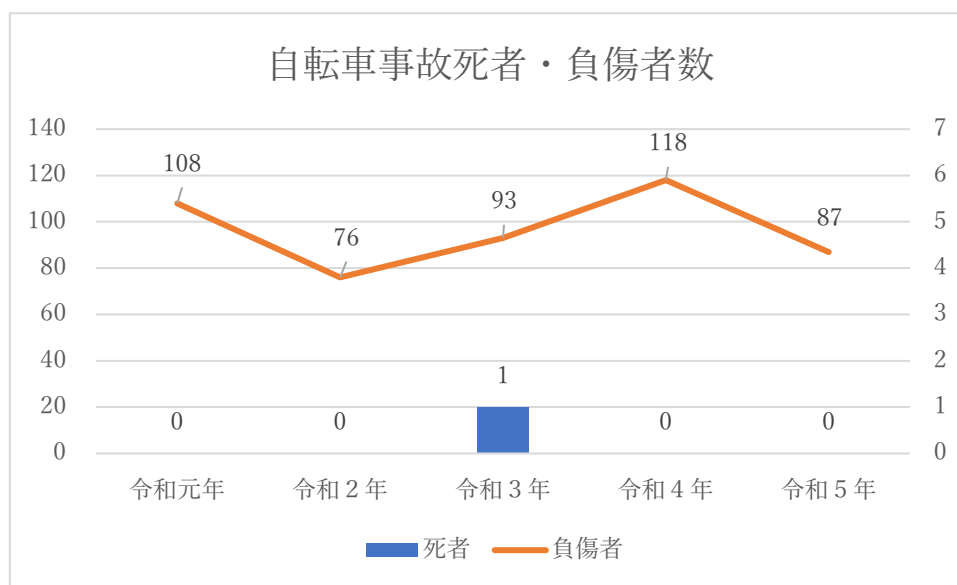
出典：埼玉県警察資料

図 2-23 自転車事故発生マップと発生状況



入間市内における自転車事故では、令和元年（2019 年）から令和 5 年（2023 年）までの 5 年間で延 482 人、年平均 96 名の方が受傷しており、また、令和 3 年（2021 年）の事故では 1 名の方が亡くなりました。

令和 5 年（2023 年）の自転車事故により亡くなられた方は全国で 346 人。約半数の 176 人が頭部を受傷し、9 割以上の方がヘルメットを着用していなかったとされています。

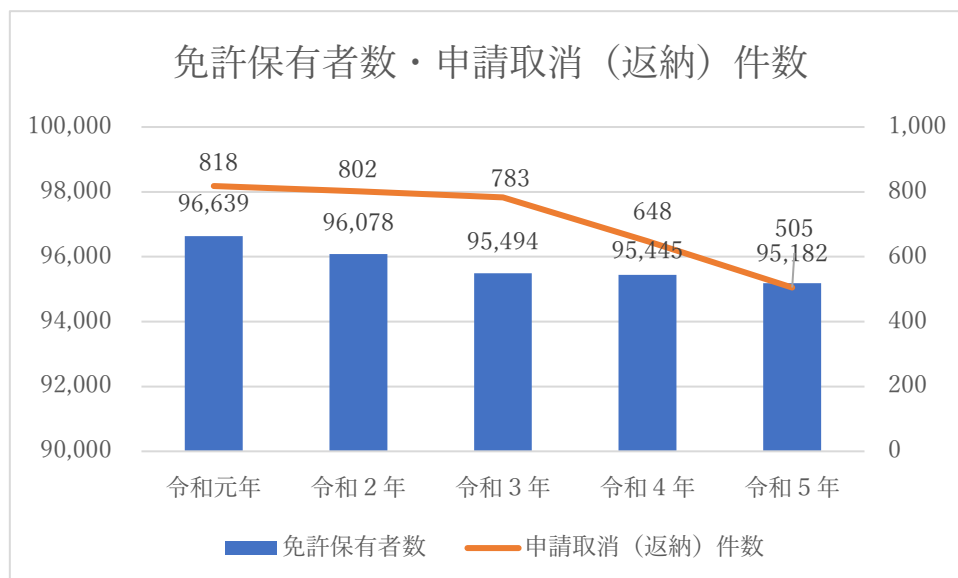


出典：埼玉県警察資料から作成

図 2-24 自転車事故による死者・負傷者数

人口の減少とともに、近年は運転免許保有者数も減少傾向となっています。

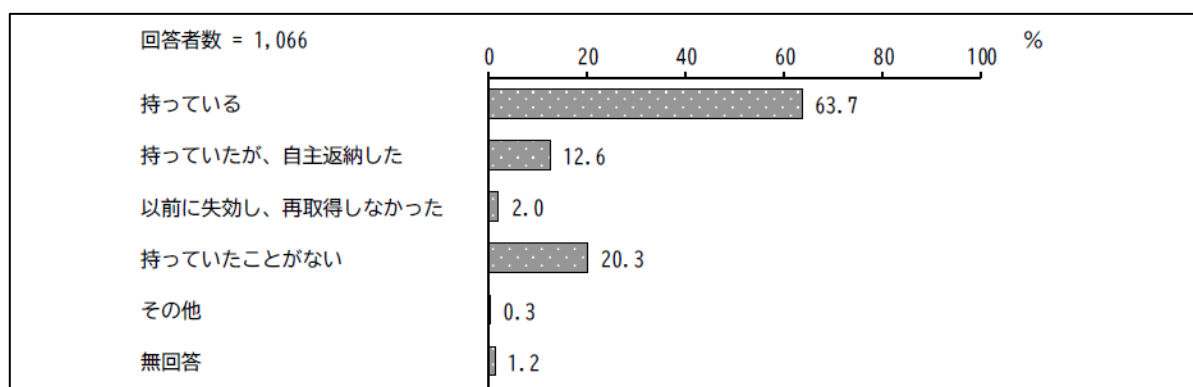
また、申請取消（免許返納）件数も、令和元年（2019年）の818件をピークに減少傾向となっています。



出典：埼玉県警察資料から作成

図 2-25 運転免許保有者数・申請取消件数

65 歳以上の高齢者の運転免許証保有率は 63.7%であり、自主返納した割合は 12.6%となっています。



出典：令和4年度入間市高齢者等実態調査報告書

図 2-26 運転免許証保有率（高齢者）



交通安全教育を推進するため、保育所（園）・幼稚園、小・中学校等において、各年齢層に応じた内容で交通安全教室を実施しています。

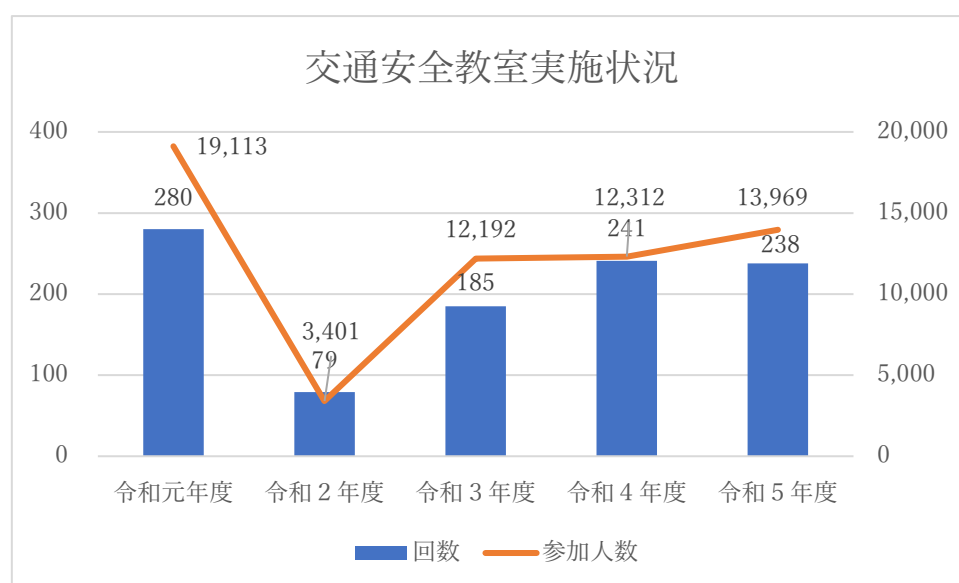


図 2-27 交通安全教室実施状況

なお、小学4年生を対象とした交通安全教室は「こども自転車運転免許制度」として実施し、試験合格者には「こども自転車運転免許証」を交付しています。

実施年度	交付枚数
令和4年度	1, 1 5 5 枚
令和5年度	1, 0 9 8 枚
令和6年度	1, 0 9 0 枚

出典：入間市学校教育課資料

図 2-28 こども自転車運転免許証交付枚数

道路交通法の一部改正により、令和5年（2023年）4月1日から全ての自転車利用者についてヘルメットの着用が努力義務化されています。

市では、定期的に職員による自転車用ヘルメット着用率調査を実施していますが、特に、高校生や一般の着用率が低い状況です。

自転車用ヘルメット着用率（％）							
調査時期	幼児	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	合計
令和5年5月	75.0	55.6	27.3	0.0	6.1	4.3	9.1
令和6年2月	81.8	91.7	22.2	4.2	8.1	10.6	13.8
令和6年5月	76.2	68.0	28.6	2.4	12.1	15.3	16.4

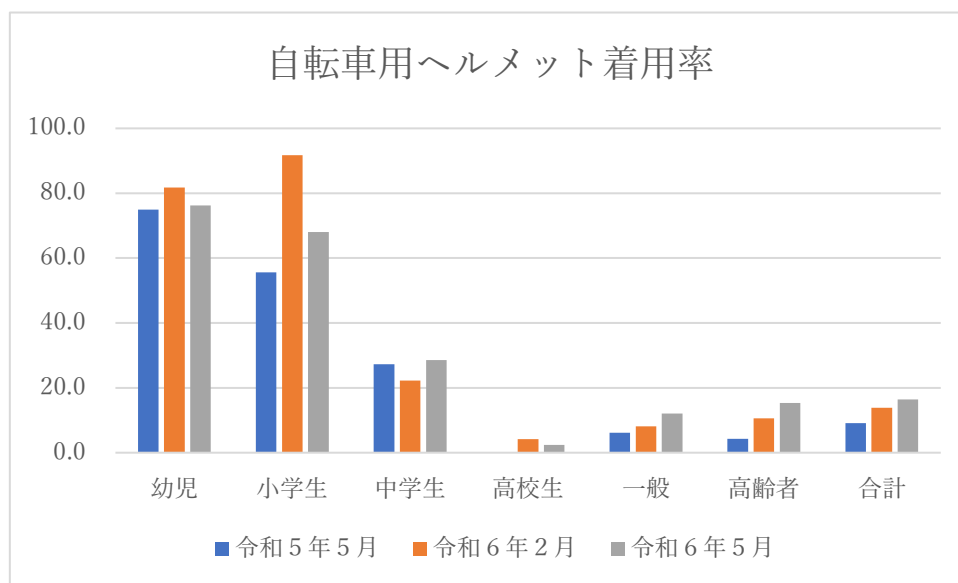


図 2-29 自転車用ヘルメット着用率

自転車を利用する子ども及び高齢者のヘルメットの着用を促進することを目的として、令和5年（2023年）10月から令和8年（2026年）3月までの予定で、「自転車用ヘルメット購入費用補助制度」を実施しています。

	令和5年度	令和6年度 (令和6年12月まで)
交付件数	202件	194件
交付金額	381,000円	363,800円

図 2-30 自転車用ヘルメット購入費補助金交付件数



2-4 現状と課題のまとめ

本市における自転車利用の現状を踏まえ、自転車活用を推進するにあたっての課題を整理すると、以下のようになります。

項目	現状	課題
自転車のメリット	・免許不要な交通手段として、幅広い年代で利用されている	・免許が必要ないため、交通ルールを守ることが自転車利用者の努力に委ねられていることから、歩行の延長で利用する人が多く、交通事故の危険性が高まっている
	・健康的で足腰に負担をかけず、また景色を楽しめる趣味・スポーツとして認知されている	・自転車を楽しむためには、サイクリングコースだけではなく、一般道を安全に走行するための環境整備も必要 ・手軽に健康増進を図ることができるものとして、自転車のメリットを啓発し、活用の機会を提供することが必要
地域特性	・人口は減少傾向にあるが、老年人口は増加傾向にある	・今後の少子高齢化を見据えて、より安全で快適な自転車通行空間を整備することが必要
	・入間川や金子台の茶畑など、「走っていて気持ちいい」空間がある	・自転車利用を想定した道路整備は行われていない ・起伏の多い地域があり、高齢者等の利用は難しい
	・自転車通行帯等のある路線がほとんどなく、自動車や歩行者と交差する危険性がある	・歩行者、自転車、自動車がともに安全に通行するためには、自転車通行帯等を整備し、通行区分を分けることが必要

項目	現状	課題
自転車利用の現状	・電動アシスト自転車の普及が拡大している	・通常の自転車と比較して価格が高い ・純正バッテリーを使用しない場合、劣化による火災等のトラブルのリスクがある
	・放置自転車は、依然として、入間市駅周辺・武蔵藤沢駅周辺で発生している	・放置自転車を増加させないために、指導や警告・撤去、啓発活動等を継続して行うことが必要 ・市営・民営を問わず、駅周辺の駐輪需要に応じた駐車施設の確保が必要
	・自転車事故件数は、近年は横ばいで推移している	・警察や交通関係団体等と連携し、交通安全教室や交通安全キャンペーン、インターネットの活用等により、広く交通安全を周知・啓発することが必要
	・保育所（園）・幼稚園、小・中学校等において、各年齢層に応じた内容で交通安全教室を実施している	・幼児や小・中学生に限らず、高校生や社会人、高齢者等、各世代に対応した自転車安全教育を実施することが必要 ・自転車小売業者等を含む関係機関との連携による自転車利用者への交通安全の啓発が必要
	・自転車用ヘルメットの着用率が、高校生・一般の年代で低い	・自転車用ヘルメットの重要性を周知・啓発し、着用を促すことが必要

第3章

計画の目標と 施策体系



第3章 計画の目標と施策体系

3-1 目指すべき将来像

本市の自転車利用に関する現状と課題を踏まえ、自転車を持続可能なまちづくりに貢献できる未来への移動手段として位置付けるとともに、市民や来訪者に自転車利用の重要性を伝え、安全・安心で快適に自転車を利用できる健康的で魅力あるまちづくりを進めることを目的として、目指すべき将来像を次のとおり定めます。

「自転車で未来を走る 健康的で魅力あるまち いるま」

3-2 計画推進にあたっての基本姿勢

「自転車を文化に」を推進の基本姿勢とします。

将来像の実現に向けて、自転車をもっと身近なパートナーとしてとらえ、自転車のある生活が当たり前になっていくことや、自転車や交通に関わる法規やルール、マナーを自然と守れる社会づくりを意識して計画を推進します。「自転車を文化に」していくことを計画推進、将来像に実現に向けた基本姿勢とし、香り豊かな緑の文化都市に向けた取組の一環とします。

3-3 計画の目標

目指すべき将来像を実現するため、自転車活用の推進に向けた施策の実施にあたり、自転車に関する現状や課題を踏まえるとともに、国や埼玉県の推進計画の目標を勘案し、次の4つの基本目標を設定し、取組を進めていきます。

- 基本目標1 【都市環境】 自転車利用の促進による快適で良好な都市環境の形成
- 基本目標2 【健康増進】 自転車活用による健康づくりの推進
- 基本目標3 【観光振興】 回遊性の向上による魅力ある地域づくりの推進
- 基本目標4 【安全・安心】 誰もが安全・安心して自転車を利用できる社会の実現



3-4 施策体系

4つの基本目標を踏まえ、本市が目指す将来像の実現に向けて実施すべき8の基本施策と16の取組を、施策体系として以下に示します。

分野	基本施策	取組内容
環境	環境への負荷の低減を図るための自転車を活用した取組に関すること。	①移動手段の低炭素化
健康	自転車を活用した健康づくりの推進に関すること。	②サイクリススポーツの推進
		③トレーニング室利用の促進
観光	自転車を活用した観光の振興に関すること。	④自転車周遊環境の整備
産業	自転車を活用した地域経済・産業の活性化に関すること。	⑤自転車関係団体等との連携イベントの開催
災害	災害時における自転車の有効活用に関すること。	⑥災害時の主たる移動手段としての活用
空間	自転車を安全で快適に利用することができる環境の整備に関すること。	⑦自転車通行帯等の整備
		⑧自転車駐車場の確保
		⑨放置自転車対策の推進
安全教育	自転車の安全な利用に関する教育に関すること。	⑩交通安全教室の実施
		⑪自転車利用者への啓発
		⑫安全な自転車の乗り方やルールを学ぶ機会の創出
		⑬自転車用ヘルメットの着用促進
交通手段	多様な交通手段を確保するための自転車を活用した取組に関すること。	⑭サイクルアンドバスライドの検討
		⑮シェアサイクルの検討
		⑯将来像の実現に向けた、市民との協働を踏まえた枠組みの検討

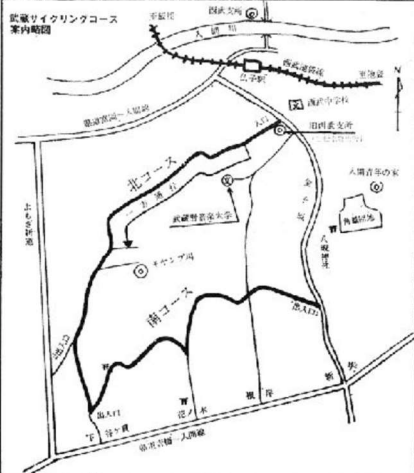
全国で初めてのサイクリング専用道路!?

武蔵サイクリングコース

昭和44年（1969年）8月から昭和61年（1986年）3月まで、市では加治丘陵に「武蔵サイクリングコース」を設置していました。このサイクリングコースは、サイクリング専用道路として全国に先駆けて開通し、自然の美しさに親しみ、健全な余暇を楽しみながら、体力の増進をはかれるようにつくられたコースとして、子供から大人まで多くの方々に利用されるなど、以前から交通手段以外にも自転車を活用した取り組みが行われてきました。

〔3〕(第三版新報社刊) 市報いるま 昭和44年9月1日

景勝随一、快適で楽しい 武蔵サイクリングコース が オープン



武蔵サイクリングコースの第一期工事分が、八月二十六日にオープンしました。

この武蔵サイクリングコースは、青少年のみなさんが、緑の香りにつつまれた加治丘陵の自然の美しさに親しみ、健全な余暇を楽しむながら体力の増進をはかれるようにつくられたコースです。

コースは南コース、北コースの二コースで、南コースは往復できますが、北コースは旧西武支所側から、お互いの安全をすること。

安全で楽しいサイクリングを
サイクリングコースに乗り入れるには、次のことに注意してサイクリングを楽しみましょう。

- 乗る前に必ず自転車の調整点検をすること。
- このコースは、左側を一列に並んで、お互いの安全をすること。

全長六・一キロの丘陵を走る

交通標識は必ず守り、曲るときには必ず正しく合図をし、安全を確認してから曲ること。

お互いの競争などは絶対に行ないません。

走行中手をはなして乗ることは危険のため、ハンドグリップはしっかり握っていること。

コース内では指導員の指示に従うこと。

雨の日などは視界が悪かったりスリップなどを恐れることがありますから、コース内への乗り入れを禁止します。

貸出自転車を用意
旧西武支所（北コース入口）で入間市輪商組合が、サイクリング車を次の料金で貸し出しています。

- ▽使用料 一日 五百円
- ▽補償料 五百円

補償料は、自転車返却ときに返します。

▽貸出時間 午前九時と午後五時

車の進入を制限
コース内の交通安全のために、自転車以外の車両は乗り入れ制限をしています。

ただし、山林の手入れなどのため許可を受けた指定車両は、コース内へ乗り入れができます。



「市報いるま」昭和44年9月1日号（抜粋）とサイクリングコース開通式典の様子

第4章

施策の内容



第4章 施策の内容

4-1 環境への負荷の低減

取組①移動手段の低炭素化

日常生活のさまざまな移動手段を工夫し、二酸化炭素排出量を削減しようという取組「スマートムーブ」を進めるため、日常の二酸化炭素排出削減量を計測できるスマートフォンアプリ「SPOBY（スポビー）」の活用や市公式ホームページ、市公式SNSにおけるPRなどにより、日々の自動車での移動を自転車の利用や徒歩に変換する、脱炭素型ライフスタイルを促進していきます。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和3年度（2021年度）	令和11年度（2029年度）
外出するときは、できるだけバスや電車などの公共交通機関や自転車を利用している市民の割合	21.0%	25.0%



4-2 健康づくりの推進

取組②サイクルスポーツの推進

サイクルイベント等の開催を通して、市民がサイクルスポーツに親しむ機会を創出し、健康づくりや趣味として自転車活用の推進を図ります。通勤や買い物等、日常の身体活動として自転車利用を促進します。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和3年度（2021年度）	令和11年度（2029年度）
スポーツとして「自転車・サイクリング・ポタリング」を行っている市民の割合	10.3%	現状値以上

取組③トレーニング室利用の促進

健康づくり・生きがい・介護予防の一環としてトレーニング室を利用し、自転車エルゴメーターによる体力の維持・増進を図ります。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和5年度（2023年度）	令和11年度（2029年度）
健康福祉センタートレーニング室における65歳以上の利用者数（延べ）	20,428人	現状値以上



図4-1 健康福祉センタートレーニング室

4-3 観光の振興

取組④自転車周遊環境の整備

●観光パンフレット等を活用した自転車周遊モデルコースの普及促進

令和5年度に本市で制作した観光パンフレット「いるまの間。」に掲載したポタリングコースや、令和5年度に埼玉県西部地域まちづくり協議会で制作した「狭山茶の香り漂う サイクリングマップ」など、近年作成された自転車周遊モデルコースについて、その普及促進を図ります。スタンプラリー等の自転車周遊観光を促すイベントを開催するなど、既存のモデルコースを活用するきっかけづくりを行います。また、利用者の傾向を調査し、新規コースの追加等、より活用しやすいコースづくりを行います。

●ポタリング環境の整備

令和6年度に市内4施設に設置した自転車を利用する観光客向けの休憩スポット「自転車の駅」について、市内外への周知を行うことで認知度を高め、利用率向上を図ります。常設の「自転車の駅」の利用状況や、イベントでの一時的なサイクルスタンド設置を通し、利用者のニーズを検証し、新規スポットの設置等について検討していきます。

これらの他、他市町村で実施しているサイクルツーリズムの事例を参考に、その他の観光の側面での活用可能性を模索します。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和6年度（2024年度）	令和11年度（2029年度）
自転車の駅設置数	4箇所	現状値以上



4-4 地域経済・産業の活性化

取組⑤自転車関係団体等との連携イベントの開催

サイクルイベントを開催する際に、地域の自転車関係団体等と連携した取組を行い、自転車を活用した地域の活性化を推進します。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和6年度（2024年度）	令和11年度（2029年度）
イベント開催件数	1件	現状値以上



図4-2 サイクルイベント（茶リンコ FESTIVAL）

4-5 災害時における自転車の有効活用

取組⑥災害時の主たる移動手段としての活用

災害時には道路の破損や、樹木や建物の倒壊により自動車の利用が困難となることがあり、主な交通手段として自転車が有効であることから、災害時の活用について検討していきます。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和6年度（2024年度）	令和11年度（2029年度）
自転車活用を包含する災害協定の締結件数	1件	2件以上

4-6 自転車を安全で快適に利用することができる環境の整備

取組⑦自転車通行帯等の整備

既存道路において、歩行者・自転車の通行に支障がない環境を整備していくには、通行幅員の確保が重要です。まずは、整備路線を別途定める必要がありますので、協議していきます。また、新たに計画する路線には、自転車が安全に通行できる自転車通行帯等の整備を検討します。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和6年度（2024年度）	令和11年度（2029年度）
市道の自転車通行帯等の整備状況	0.7 km	1.0 km



図 4-3 車道混在（矢羽根型路面表示）

取組⑧自転車駐車場の確保

市内5駅周辺の自転車駐車場の需給バランスに対応するため、市営・民間それぞれの特性を活かしながら自転車駐車場を確保し、良好な自転車利用の環境づくりを進めます。



図 4-4 入間市駅南口自転車駐車場



取組⑨放置自転車対策の推進

駅周辺などの公共の場所等における良好な環境を保持するため、自転車放置整理区域において放置自転車防止の啓発活動や放置自転車の撤去等を継続して実施し、放置自転車の解消を図ります。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和5年度（2023年度）	令和11年度（2029年度）
放置自転車台数 （1日平均）	15.5台	8.0台

4-7 自転車の安全な利用に関する教育

取組⑩交通安全教室の実施

小・中学生を対象として、講話やDVD視聴などにより発達段階に応じた自転車交通安全教室を警察署等との連携により実施し、交通安全意識の向上を図ります。また、小学4年生は「子ども自転車運転免許制度」に取り組み、自転車の安全な乗り方や基本的な交通ルールを身につけることで、将来にわたる長期的な交通事故防止を図ります。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和5年度（2023年度）	令和11年度（2029年度）
交通安全教室実施回数	238回	現状値以上
自転車事故発生件数	87件 （令和5年（2023年））	40件 （令和11年（2029年））

取組⑪自転車利用者への啓発

自転車利用者へ、「自転車安全利用五則」等の自転車乗車のルールやマナー、自転車の点検整備の必要性、自転車保険の加入等を啓発するため、関係機関と連携した街頭啓発活動や自転車駐車場へのポスター掲示、市公式ホームページにおける広報等を実施します。

取組⑫安全な自転車の乗り方やルールを学ぶ機会の創出

関係団体等と連携し、市民が自転車の乗り方やルールについて学ぶことができる機会を創出し、安全に自転車に親しむことができる機運を育みます。



取組⑬自転車用ヘルメットの着用促進

自転車事故における致命傷を避けるため、道路交通法により努力義務化されている自転車利用者のヘルメット着用について、その必要性を周知し着用を促進していきます。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和 6 年度（2024 年度）	令和 11 年度（2029 年度）
自転車用ヘルメット 着用率	16.4%	30.0%



図 4-4 自転車安全利用五則

4-8 多様な交通手段の確保

取組⑭サイクルアンドバスライドの検討

自宅などからバス停まで自転車で行き、バス停付近の所定の場所へ駐輪させた後、バスに乗りし目的地へ向かうことができる、サイクルアンドバスライド駐輪場の整備について検討します。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和6年度（2024年度）	令和11年度（2029年度）
サイクルアンドバスライド 駐輪場整備候補バス停数	0件	1件

取組⑮シェアサイクルの導入

シェアサイクルは、日常の交通手段や観光の振興としての活用が期待できることから、その効果等を確認・検証し、シェアサイクルの導入について検討します。

取組⑯将来像の実現に向けた、市民との協働を踏まえた枠組みの検討

多様な交通手段を確保し、自転車を文化として新たな交通施策を発展させていくために、先進的な取組みや研究に取り組んでいる機関・事業者等への視察・照会等を行い、実現可能な手法の研究を行います。

評価指標

評価指標	現状値	目標値
	令和6年度（2024年度）	令和11年度（2029年度）
視察・研究件数	1件	3件以上

第5章

計画の推進



第5章 計画の推進

5-1 計画推進の指標

効果的・効率的な計画の推進に向けて、施策の進捗状況や効果を的確に把握していくため、評価指標を設定します。

分野	評価指標	現状値	目標値 (令和11年度)
環境	外出するときは、できるだけバスや電車などの公共交通機関や自転車を利用している市民の割合	21.0%	25.0%
健康	スポーツとして「自転車・サイクリング・ポタリング」を行っている市民の割合	10.3%	現状値以上
	健康福祉センタートレーニング室における65歳以上の利用者数（延べ）	20,428人	現状値以上
観光	自転車の駅設置数	4箇所	現状値以上
産業	イベント開催件数	1件	現状値以上
災害	自転車活用を包含する災害協定の締結件数	1件	2件以上
空間	市道の自転車通行帯等の整備状況	0.7km	1.0km
	放置自転車台数（1日平均）	15.5台	8.0台
安全教育	交通安全教室実施回数	238回	現状値以上
	自転車事故発生件数	87件	40件
	自転車用ヘルメット着用率	16.4%	30.0%
交通手段	サイクルアンドバスライド駐輪場整備候補バス停数	0件	1件
	視察・研究件数	1件	3件以上



5-2 計画の推進体制

本計画を推進し、安全・安心で快適に自転車を利用できる健康的で魅力あるまちづくりを進めるため、自転車利用者、市民、関係団体、他の行政機関等の多様な主体と連携を図りながら、施策を展開します。



図 5-1 計画の推進体制のイメージ

5-3 計画のフォローアップと見直し

計画の進行管理にあたっては、PDCAサイクルにより目標の達成状況の進捗管理を行い、施策の取組状況の把握や目標指標の達成度を検証します。

また、検証結果を踏まえて、必要に応じて事業内容の見直しや次期計画への反映を行います。

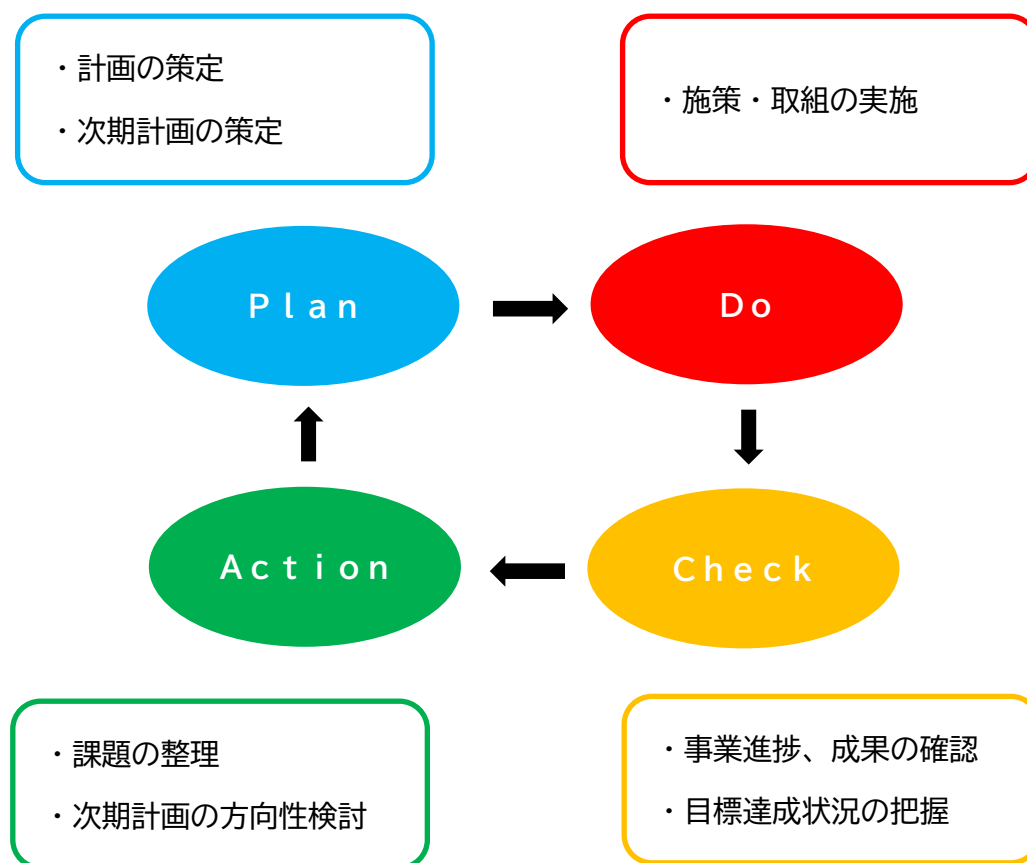


図 5-2 PDCAサイクル

参考資料



○入間市自転車活用まちづくり条例

入間市は、なだらかな起伏のある台地と2つの丘陵からなり、狭山茶の主産地として広がる茶畑や、市内を東西に流れる3つの河川とともに四季折々の景観をなしています。また、鉄道の駅を中心に自転車利用に適した市街地や住宅地が広がっており、市民にとって身近で手軽な交通手段である自転車が多く利用されてきました。そして、自然に親しみ、余暇を楽しみながら体力の増進を図ることを目的として、全国に先駆けてサイクリングコースを整備したまちでもあります。

自転車は、環境への負荷が低く、健康の増進や観光の振興につながる乗り物であり、災害時における交通手段としてもその有用性が見直されているところです。また、新たな交通手段として、電力の活用等により手軽に利用できる自転車の普及も進んでいます。その一方で、自転車に関する重大な事故及び犯罪、放置自転車への対策等が必要であり、自転車を安全で快適に利用することができる都市環境の整備や交通安全の確保等の課題解決に向け、より一層取り組まなければなりません。

本市の地域資源と自転車の持つ有用性を最大限に活かし、市、市民、事業者等が協働して自転車を活用した健康的で魅力あるまちづくりを推進するため、この条例を制定します。

（目的）

第1条 この条例は、自転車を活用したまちづくりに関し、基本理念を定め、市及び自転車利用者の責務並びに市民等の役割を明らかにするとともに、市の基本施策を定めることにより、自転車を活用した健康的で魅力あるまちづくりを総合的に推進することを目的とする。

（定義）

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車 道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第11号の2に規定する自転車及び同項第10号ロに規定するものをいう。
- (2) 自転車を活用したまちづくり 自転車の活用が本市の魅力となるよう、市、市民、事業者等が協働して必要な活動に取り組むことにより、市民が積極的に自転車を利用することができる地域社会を形成することをいう。
- (3) 自転車利用者 市内で自転車を利用する者をいう。
- (4) 市民 市内に居住、滞在、通勤又は通学をする者をいう。
- (5) 事業者 市内で事業活動を行う法人及び個人をいう。
- (6) 関係団体 市内で自転車に関する活動を行う団体をいう。
- (7) 学校 市内に所在する学校教育法（昭和22年法律第26号）第1条に規定する学校をいう。



(8) 自転車小売業者等 市内で自転車の販売、修理又は貸出しを業とする者をいう。

(基本理念)

第3条 自転車を活用したまちづくりは、自転車の利用が環境負荷の低減、市民の健康増進、観光の振興、災害時における交通手段の確保等に資するものであるという基本的認識の下、市、自転車利用者、市民、事業者、関係団体、学校及び自転車小売業者等が相互に連携し、及び協力して推進されなければならない。

(市の責務)

第4条 市は、前条の基本理念にのっとり、第11条に規定する基本施策を総合的に実施するものとする。

2 市は、前項の規定による施策の実施に当たっては、国及び県その他の地方公共団体と連携を図るものとする。

(自転車利用者の責務)

第5条 自転車利用者は、道路交通法その他の自転車の利用に関する法令等を遵守するとともに、歩行者の安全を確保し、及び他の車両等の交通を妨げないよう、十分な配慮に努めなければならない。

(市民の役割)

第6条 市民は、自転車を活用したまちづくりに関する理解を深めるとともに、家庭、職場、学校、地域等において自転車を活用したまちづくりの推進に協力するよう努めるものとする。

(事業者の役割)

第7条 事業者は、自転車の安全な利用について従業員へ啓発する等、自転車を活用したまちづくりの推進に協力するよう努めるものとする。

(関係団体の役割)

第8条 関係団体は、自転車を活用したまちづくりに関する市民の理解と協力が得られるよう、自転車を活用したまちづくりの推進に関する取組を積極的に行うよう努めるものとする。

(学校の役割)

第9条 学校の長は、当該学校における教育活動として、児童、生徒又は学生に対し、自転車の安全利用に関する啓発及び教育を行うよう努めるものとする。

(自転車小売業者等の役割)

第10条 自転車小売業者等は、自転車の定期的な点検及び整備の必要性について自転車利用者へ啓発する等、自転車を活用したまちづくりの推進に協力するよう努めるものとする。

（基本施策）

第11条 自転車を活用したまちづくりは、次に掲げる基本施策により推進するものとする。

- (1) 環境への負荷の低減を図るための自転車を活用した取組に関する事。
- (2) 自転車を活用した健康づくりの推進に関する事。
- (3) 自転車を活用した観光の振興に関する事。
- (4) 自転車を活用した地域経済・産業の活性化に関する事。
- (5) 災害時における自転車の有効活用に関する事。
- (6) 自転車を安全で快適に利用することができる環境の整備に関する事。
- (7) 自転車の安全な利用に関する教育に関する事。
- (8) 多様な交通手段を確保するための自転車を活用した取組に関する事。
- (9) 前各号に掲げるもののほか、自転車を活用したまちづくりに関する事。

（啓発活動及び広報活動）

第12条 市は、自転車を活用したまちづくりに関し、自転車利用者、市民、事業者、関係団体、学校及び自転車小売業者等の理解と協力を得られるよう啓発活動及び広報活動を行うものとする。

（委任）

第13条 この条例に定めるもののほか、必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例は、令和5年10月1日から施行する。



○用語解説

用 語	内 容
J N T O	日本政府観光局（JNTO：Japan National Tourism Organization、正式名称：独立行政法人 国際観光振興機構）
M a a S	マース：Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
P D C A サイクル	「Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）」という一連のプロセスを繰り返し行うことで、業務の改善や効率化を図る手法の一つ。
S D G s 未来都市	自治体による SDGs の達成に向けた取組を推進するため、他自治体のモデルとなるような先進的な取組を進める地方自治体。
S P O B Y（スポビー）	ガソリン車や鉄道等を利用した二酸化炭素を排出する移動を徒歩・自転車に変えることによって、どれだけ脱炭素が達成できたかを計測する、脱炭素と健康を実現するアプリ。
こども自転車免許制度	埼玉県が交通安全に対する意識を高めるため、小学生を対象に実施している制度。早い時期から自転車の安全な乗り方を指導し、基本的な交通ルールを体得させて、試験合格者には、「自転車運転免許証」を交付している。
サイクルアンドバスライド	自宅等から自転車でバス停まで行き、バス停付近の自転車駐車場に自転車を止め、バスに乗り換えて目的地へ向かうこと。
埼玉県西部地域まちづくり協議会	所沢市、飯能市、狭山市、入間市、日高市で組織する協議会。この5市は、同一鉄道沿線に位置し、歴史的にも地理的にも類似性をもっており、交流や連携を通して、「5市を首都圏における魅力あふれる都市圏とすること」を目的として活動している。
サスティナブルウォークいるまいる	エコライフアプリ S P O B Y を活用し、市民等の脱炭素に向けた行動変容を促進しつつ、地域経済の活性化を実現し、加えて徒歩や自転車の利用を促進することで、健康増進にも寄与する取組。
シェアサイクル	都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い、自転車の交通システム。
自転車エルゴメーター（バイク）	ペダルを漕ぐことで運動を行い、心肺機能や筋力を鍛えることができる固定された自転車型の運動器具。
スマートムーブ	通勤や通学、買い物、旅行など日々の暮らしの中での移動について、地球温暖化の原因の一つとされる二酸化炭素排出量の少ない方法を選択しようという取組。
ゼロカーボンシティ共同宣言	埼玉県西部地域まちづくり協議会構成5市（所沢市、飯能市、狭山市、入間市、日高市）で、2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指すことを表明したもの。
パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目した調査。世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこから どこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができる。
ヘルスケアツーリズム	旅行という楽しみの中で、健康の回復や健康増進を図る活動、そして旅をきっかけに健康へのリスクを軽減する活動。
ポタリング	「Potter または Putter（のんびりブラブラする）」を語源とした言葉で、特に目的地を定めることなく気分や体調に合わせて周辺を自転車で散歩のようにのんびりすること。
レンタサイクル	一つのサイクルポートを中心に往復利用に供される、自転車の交通システム。

入間市自転車活用推進計画

令和7年（2025年）3月

発 行 入間市 危機管理安全部 市民安全課

埼玉県入間市豊岡一丁目16番1号

TEL 04-2964-1111（代表）