

# さいたま市自転車ネットワーク整備計画



平成26年4月



さいたま市

## はじめに



自転車は環境にやさしく、健康増進や災害時にも役立つ優れた乗り物であり、様々な手段として幅広く利用されるようになってきました。

本市においても、市内全体が比較的平坦な地形であることもあり、以前から自転車利用が盛んでした。

本市では、「自動車に過度に依存しない交通体系」の実現を目指し、自転車政策の柱である「はしる」、「とめる」、「まもる」という視点、さらには「たのしむ」という視点から、自転車に関する様々な事業に取り組んでいます。

そのなかの「はしる」という視点からは、自転車が利用しやすい通行環境の整備が求められてきていますが、市内の道路で整備されている部分はわずかであるのが現状です。

このたび、自転車の安全かつ快適な通行環境を計画的に整備するため、「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」を策定しました。本計画では、概ね10年で整備効果を発現することを目標に、実現可能なネットワークの計画を定めています。

今後、本計画に基づき、自転車だけでなく歩行者の安全性も高まるような自転車通行環境の整備を進め、さいたま市の魅力と活力をより一層高めていきたいと考えております。

市民の皆様、ご関係の皆様には、今後ともご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後に、本計画を策定するにあたり、貴重なご意見を賜りました皆様に心からお礼申し上げます。

平成26年4月

さいたま市長 清水 勇人

# さいたま市自転車ネットワーク整備計画 目次

|      |                             |    |
|------|-----------------------------|----|
| I.   | 自転車利用環境の現況と課題               | 1  |
| 1.   | 自転車の特性と全国の現況                | 1  |
| 2.   | 埼玉県における自転車の現況               | 2  |
| 3.   | さいたま市における自転車の現況             | 3  |
| 4.   | さいたま市における自転車の課題             | 4  |
| II.  | さいたま市の自転車政策体系と自転車ネットワーク整備計画 | 5  |
| 1.   | さいたま市自転車ネットワーク整備計画の位置づけ     | 5  |
| 2.   | 自転車政策体系とこれまでの取り組み           | 6  |
| 3.   | さいたま市自転車ネットワーク整備計画のスケジュール   | 8  |
| III. | さいたま市自転車ネットワーク整備計画の基本方針     | 9  |
| IV.  | 自転車ネットワーク路線の選定              | 10 |
| 1.   | 自転車ネットワーク路線の選定の考え方          | 10 |
| 2.   | 自転車ネットワーク路線の選定フロー           | 11 |
| V.   | 自転車ネットワーク路線・レクリエーションルート(案)  | 14 |
| VI.  | 整備の進め方                      | 15 |
| VII. | 整備形態のイメージ                   | 15 |
| 1.   | 自転車交通のための専用の空間づくり           | 15 |
| 2.   | 他の交通と共存した空間づくり              | 16 |

# I. 自転車利用環境の現況と課題

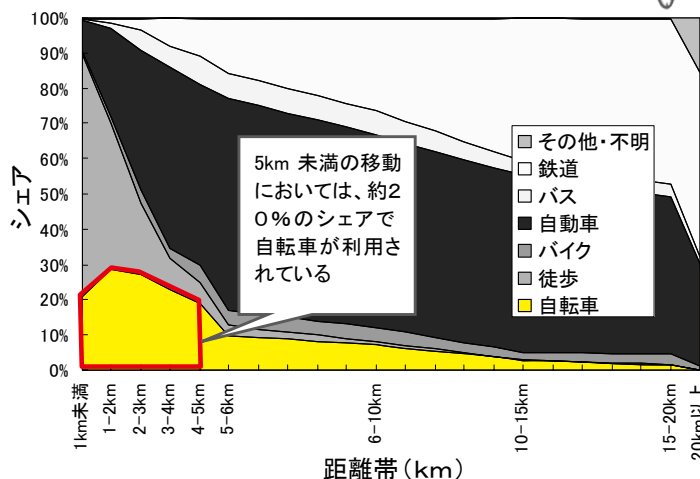
## 1. 自転車の特性と全国の現況

自転車は、都市内交通等における身近な移動手段として、また健康や環境への意識の高まり等を背景として利用ニーズが高まっています。一方、交通事故全体に占める自転車関連の事故の割合は増加傾向にあります。このような状況を踏まえ、各地域において、自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めることを目的として、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が共同で、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出しました。



### 5 km以内の移動は、自転車が 20%のシェア

国土交通省が全国で行った調査では、5km 未満の移動においては自転車を利用する移動が全体の約 20%を占めています。

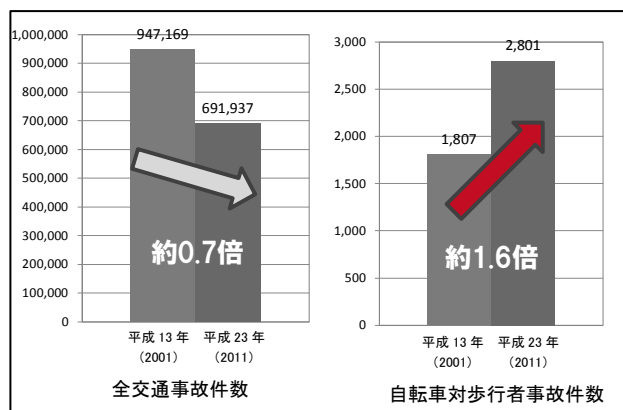
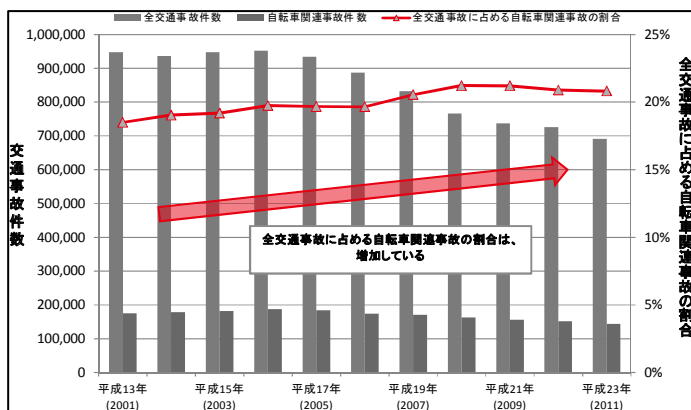


※6km までは 1km 刻み、6km 以上は、5km 刻みの集計値を直線で結んでいる。

移動距離帯別の交通手段別利用割合  
出典：平成 17 年全国都市交通特性調査

### 自転車関連事故の割合が増加しています

交通事故全体は減少傾向にある一方で、自転車が関与する事故の割合は増加傾向にあります。特に、自転車対歩行者の事故件数は、過去 10 年で 1.6 倍となっています。



### 自転車関連事故の推移

出典：平成 23 年中の交通事故の発生状況(警察庁)





国土交通省と警察庁は、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルール遵守の徹底等を各地域において進められるよう、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を平成24年11月に発出しました。

## 2. 埼玉県における自転車の現況

### 自転車保有率が全国トップクラス



県の一人当たり自転車保有台数は全国トップクラスであり、全国平均と比較しても、伸び率が高くなっています。

一人当たり自転車保有台数(都道府県別、5位まで)

| 一人当たり保有台数(平成25年)順位 | 都道府県 | 自転車保有台数(千台) |        | 住民基本台帳に基づく人口(人) |             | 一人当たり保有台数 |          |      |
|--------------------|------|-------------|--------|-----------------|-------------|-----------|----------|------|
|                    |      | 平成24年       | 平成25年  | 平成24年3月末        | 平成25年3月末    | 平成24年     | 平成25年    | 伸び率  |
| 1                  | 大阪府  | 6,301       | 6,488  | 8,679,933       | 8,673,898   | 0.726台/人  | 0.748台/人 | 3.0% |
| 2                  | 埼玉県  | 4,828       | 4,927  | 7,149,503       | 7,156,223   | 0.675台/人  | 0.688台/人 | 2.0% |
| 3                  | 東京都  | 8,303       | 8,553  | 12,699,271      | 12,757,445  | 0.654台/人  | 0.670台/人 | 2.5% |
| 4                  | 京都府  | 1,657       | 1,682  | 2,542,740       | 2,536,238   | 0.652台/人  | 0.663台/人 | 1.8% |
| 5                  | 滋賀県  | 896         | 923    | 1,394,472       | 1,395,363   | 0.643台/人  | 0.661台/人 | 2.9% |
|                    | 全国   | 70,472      | 71,551 | 126,659,683     | 126,393,679 | 0.556台/人  | 0.566台/人 | 1.7% |

出典:[自転車保有台数]平成24年度自転車保有実態に関する調査報告書(平成25年3月(一財)自転車産業振興協会)、[住民基本台帳に基づく人口]総務省〔日本人のみ〕。から作成

### 自転車乗車中の交通事故死者数全国ワースト2位

平成25年中の県内の自転車乗車中の交通事故死者数は、全国ワースト2位となっています。

都道府県別交通事故死者数(平成25年、自転車乗車中、5位まで)

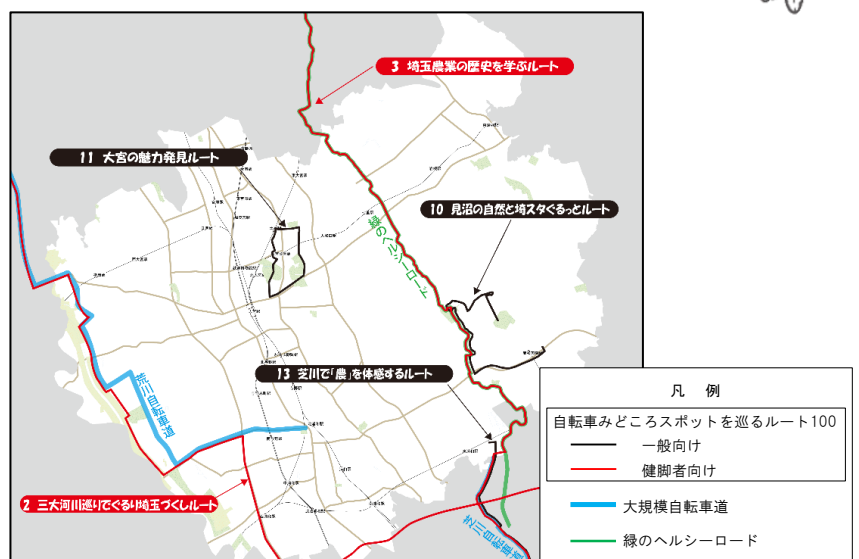
| ワースト | 都道府県 | 自転車乗車中死者数 | 全死者数  | 自転車乗車中死者数の構成比 |
|------|------|-----------|-------|---------------|
| 1    | 大阪府  | 44        | 179   | 24.6%         |
| 2    | 埼玉県  | 42        | 180   | 23.3%         |
| 3    | 愛知県  | 42        | 219   | 19.2%         |
| 4    | 東京都  | 31        | 168   | 18.5%         |
| 5    | 茨城県  | 29        | 163   | 17.8%         |
|      | 千葉県  | 29        | 186   | 15.6%         |
|      | 全国   | 600       | 4,373 | 13.7%         |

出典:自転車事故発生状況(平成25年12月末)(埼玉県警)

### ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想

埼玉県は、県民の自転車保有率が高いこと、平野部が多いこと、公園や観光スポットも近距離に点在することから、サイクリングに適した土地柄といえます。

このような県の特徴を活かし、地域の活性化、自転車の交通安全、県民の健康増進を目的とした「ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想」を策定しています。



ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想に位置づけられているルート(市内)

出典:埼玉県資料から作成



### 3. さいたま市における自転車の現況

さいたま市は、市内全体が比較的平坦であるため、以前から自転車利用が盛んです。また、自転車利用が増加しています。

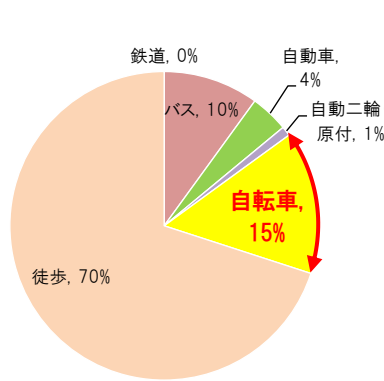


#### 自転車利用概況

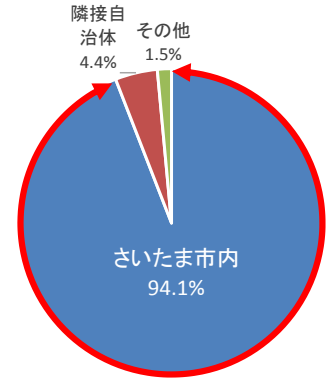
##### ◆ 自転車分担率

鉄道利用者の 15%が駅まで自転車を利用しています。

市内発の自転車利用(代表交通手段)の 94%が、市内を目的地としています。



市内駅の端末交通手段比率  
出典：第5回(平成20年)東京都市圏パーソントリップ調査から作成



市内発自転車トリップの目的地  
出典：第5回(平成20年)東京都市圏パーソントリップ調査から作成

##### ◆ 駅周辺自転車駐車場集中台数

駅周辺への自転車集中台数が最も多い駅は大宮駅で、南浦和駅や武蔵浦和駅など市南部にも集中台数の多い駅が集中しています。

市内駅周辺の自転車集中台数(5位まで)

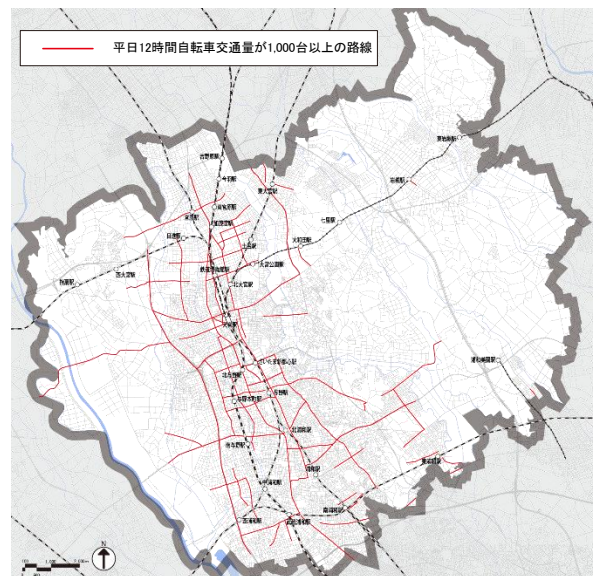
| 順位    | 駅名   | 自転車集中台数(平日11時) |
|-------|------|----------------|
| 1     | 大宮   | 12,386 台       |
| 2     | 南浦和  | 8,756 台        |
| 3     | 東大宮  | 6,393 台        |
| 4     | 武蔵浦和 | 5,897 台        |
| 5     | 北浦和  | 5,881 台        |
| 市内駅 計 |      | 86,833 台       |

出典：平成23年10月さいたま市調査

##### ◆ 自転車交通量

市内には、1,000 台/12h 以上の自転車交通量のある路線が多くあります。

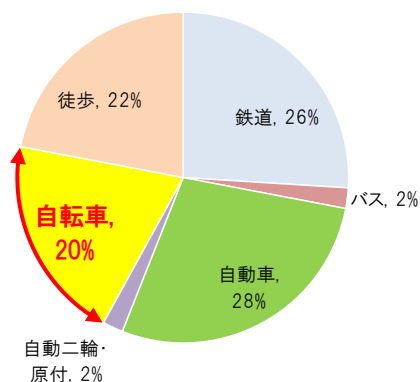
JR 京浜東北線や埼京線等沿線の、南北方向に伸びる都市軸を中心に自転車交通量が多くなっています。



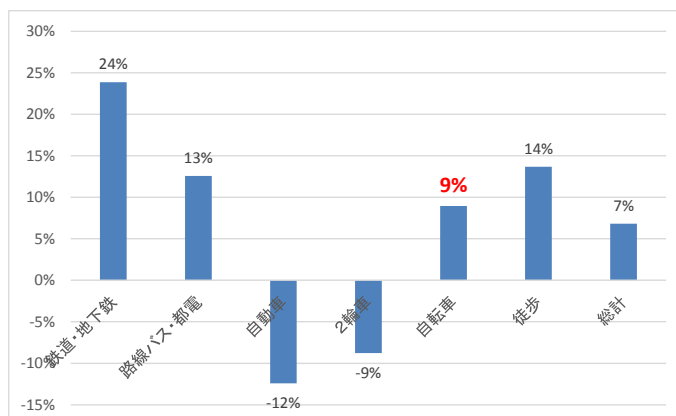
自転車交通量が 1,000 台/12h 以上の路線  
出典：平成22年度道路交通センサス、平成22年度さいたま市一般交通量調査から作成

### ◆ 過去 10 年間で自転車トリップが 9%増加

代表交通手段分担率における自転車利用は全体の 20%を占めています。また、代表交通手段別のトリップ数は、平成 10 年からの 10 年間で 9%増加しています。



代表交通手段分担率  
出典：第 5 回(平成 20 年)東京都市圏  
パーソントリップ調査



平成 10 年から平成 20 年の代表交通手段別のトリップ数増加率  
出典：第 4 回(平成 10 年)、第 5 回(平成 20 年)  
東京都市圏パーソントリップ調査から作成

## 4. さいたま市における自転車の課題

### 自転車通行環境の整備の必要性



市管理の道路約 4,200km のうち、自転車通行環境が整備されているのは約 13km です。市内の道路の多くは自転車の通行環境が確保されておらず、歩道で自転車と歩行者との交錯が見受けられます。



駐車車両を追い越す自転車

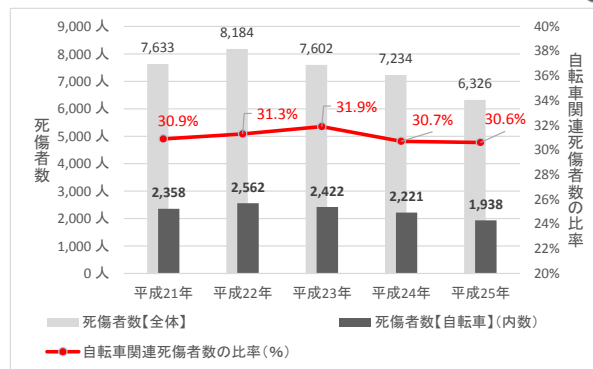


狭い歩道(普通自転車歩道通行可規制なし)を通行する自転車

### 自転車関連事故の増加



市内における自転車乗車中の交通事故死傷者数は減少傾向にあるものの、全交通事故の 30%を超える水準で推移しています。



自転車乗車中の交通事故死傷者数の推移(市内)  
出典：埼玉県警資料から作成

## II. さいたま市の自転車政策体系と自転車ネットワーク整備計画

### 1. さいたま市自転車ネットワーク整備計画の位置づけ

市は上位計画の中で、「自転車利用環境の整備」、「自転車利用環境の向上」、「自転車利用の促進」などの自転車施策を計画しています。また、関連計画の中でも「自転車通行空間の整備」、「自転車ネットワークの整備」などを計画しています。

さいたま市自転車ネットワーク整備計画は、これらの上位計画や関連計画に基づき、自転車の通行環境整備による安全性の向上及び利用促進などを目的として策定するものです。

#### 上位計画

##### さいたま市総合振興計画(平成18年1月改訂)

###### ◆ 環境にやさしい自転車の利用環境の整備

道路幅員や自動車交通量の状況を考慮しながら、自転車の走行空間の確保に努めます。

##### さいたま市都市計画 マスタープラン (平成17年12月策定)

###### ◆ 自転車利用環境の向上

道路幅員や自動車交通量の状況を考慮しながら、自転車の走行空間の確保や自転車駐車場の整備などを促進し、自転車の利用環境を高めていきます。

レクリエーションとしての自転車利用の増加に対応し、河川沿いのサイクリングロードと連絡する自転車道の整備などを検討していきます。

##### さいたま市総合都市交通体系 マスタープラン基本計画 (平成18年4月改訂)

###### ◆ 自転車利用の促進

比較的平坦な地形をいかして、拠点地区への自転車でのアクセス性を高める。

##### さいたま市都市交通戦略 (平成23年3月策定)

###### ◆ 自転車交通

自転車事故の防止対策  
自転車走行空間の整備

#### 関連計画

##### 第9次さいたま市交通安全計画(平成23年10月策定)

###### ◆ 自転車通行空間の整備

##### さいたま市交通環境プラン(平成23年3月改訂)

###### ◆ 自転車ネットワークの整備

### さいたま市自転車ネットワーク整備計画

さいたま市自転車ネットワーク整備計画の位置づけ





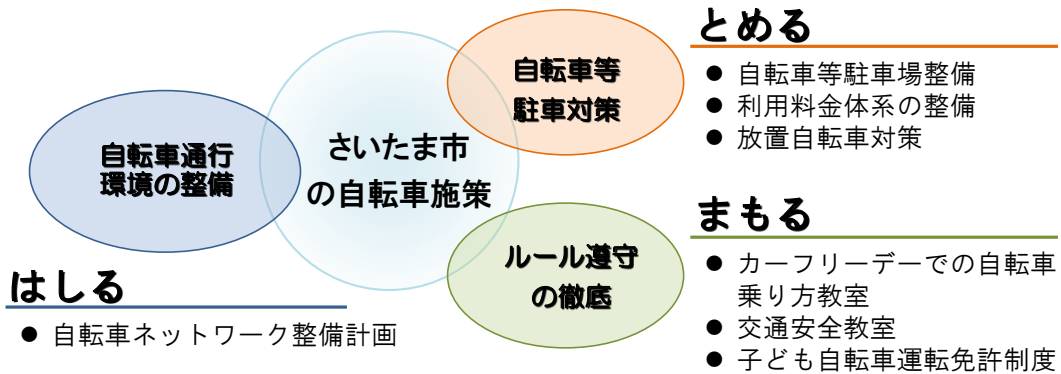
## 2. 自転車政策体系とこれまでの取り組み

さいたま市は、市内全体が比較的平坦であるため、以前から自転車利用が盛んです。また、近年自転車が環境にやさしい乗り物として注目されるとともに、健康増進の手段としても幅広く利用されるようになりました。

埼玉県の自転車保有率は全国でもトップクラスであり、さいたま市においても鉄道利用者の15%が駅まで自転車を利用しているなど、自転車が交通手段のひとつとして重要なものになっています。特に市の施策である「自動車に過度に依存しない交通体系の実現」の達成のためにも、公共交通へのアクセス交通としての自転車の活用が有効です。

しかし、市内の自転車通行環境が整備されているのはわずかであり、必ずしも理想的な状況とは言えません。また、市内の放置自転車台数は年々減少傾向にあるものの、未だ1,000台以上が放置されており、引き続きその対策が必要な状況です。

こうした中、市の自転車政策は、自転車通行環境整備をはじめとした「はしる」、自転車等駐車対策を中心とした「とめる」、さらに自転車に関するルールの遵守を徹底する「まもる」を3つの柱として、自転車に係わる各種施策に取り組んでいます。



### はしる(自転車通行環境の整備)



#### ◆ 自転車通行環境の整備

市ではこれまでに、自転車専用通行帯約1.6km、車道混在約2.6km、歩道内通行約8.3km、合計約13kmを整備してきました。この整備済み路線を含め、今後10年で約200kmの自転車通行環境整備を目指していきます。

また、サイクリングを通じて、市民が健康増進や余暇を楽しんでいただけるよう、レクリエーションルートの充実を目指していきます。

| 自転車専用通行帯  | 車道混在<br>(法定外表示)   | 歩道内通行  | 自転車道  |
|---|---|--|---|
|  |  |  |  |
| 一般県道蒲生岩槻線<br>岩槻区東町1丁目   | 一般国道463号(県庁通り)<br>浦和区高砂3丁目  | 都市計画道路 与野中央通り線<br>中央区大戸2丁目   | 国道50号バイパス<br>水戸市  |





## とめる(自転車等駐車対策)

### ◆ 自転車駐車場の整備

市内には、民間施設も含め約 123,000 台分の自転車駐車場が整備されています。そのうち、市が管理する自転車駐車場は、27 か所約 37,000 台(全体の約 30%)で、平均利用率が 75%程度となっています。



大宮駅西口自転車駐車場

### ◆ 放置自転車対策

#### (放置禁止区域・放置防止指導員の配置・撤去・処分等)

駅周辺における放置自転車は、平成 19 年で約 6,000 台ありましたが、平成 25 年には約 1,100 台となり、大きく減少しています。



与野本町駅サイクルポート(中央区)

### ◆ コミュニティサイクル

市では、さいたま市コミュニティサイクル事業を平成 25 年 5 月 3 日より市内 4 か所で先行スタートし、現在 20 か所で運用しています。



## まもる(ルール遵守の徹底)

### ◆ 交通安全教室の開催

自転車利用に係るルール遵守を図るため、幼児から高齢者までを対象とした交通安全教室の開催をはじめ、小学生を対象に自主的に基本的な交通ルールを体得させる「子ども自転車運転免許制度」の導入や、イベント時における自転車の乗り方教室などを実施しています。



自転車乗り方教室

## 広報・啓発



### ◆ さいたまカーフリーデー

毎年 9 月に世界各地で「ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー」という社会的なイベントが行われています。平成 25 年には全国 13 都市が参加しました。

「さいたまカーフリーデー2013」では、自転車の乗り方教室の他、電動アシスト自転車の試乗会やコミュニティサイクルを使用したスタンプラリーを実施しました。



さいたまカーフリーデー2013

### ◆ さいたまクリテリウム by ツールドフランス

市では、スポーツの振興及びスポーツを活用し地域経済の活性化などを図る事を目的に、世界最高峰の自転車競技レースである「ツールドフランス」の名を本国以外で初めて冠した「SAITAMA Criterium by Le Tour de France」を平成 25 年 10 月にさいたま新都心周辺で開催しました。

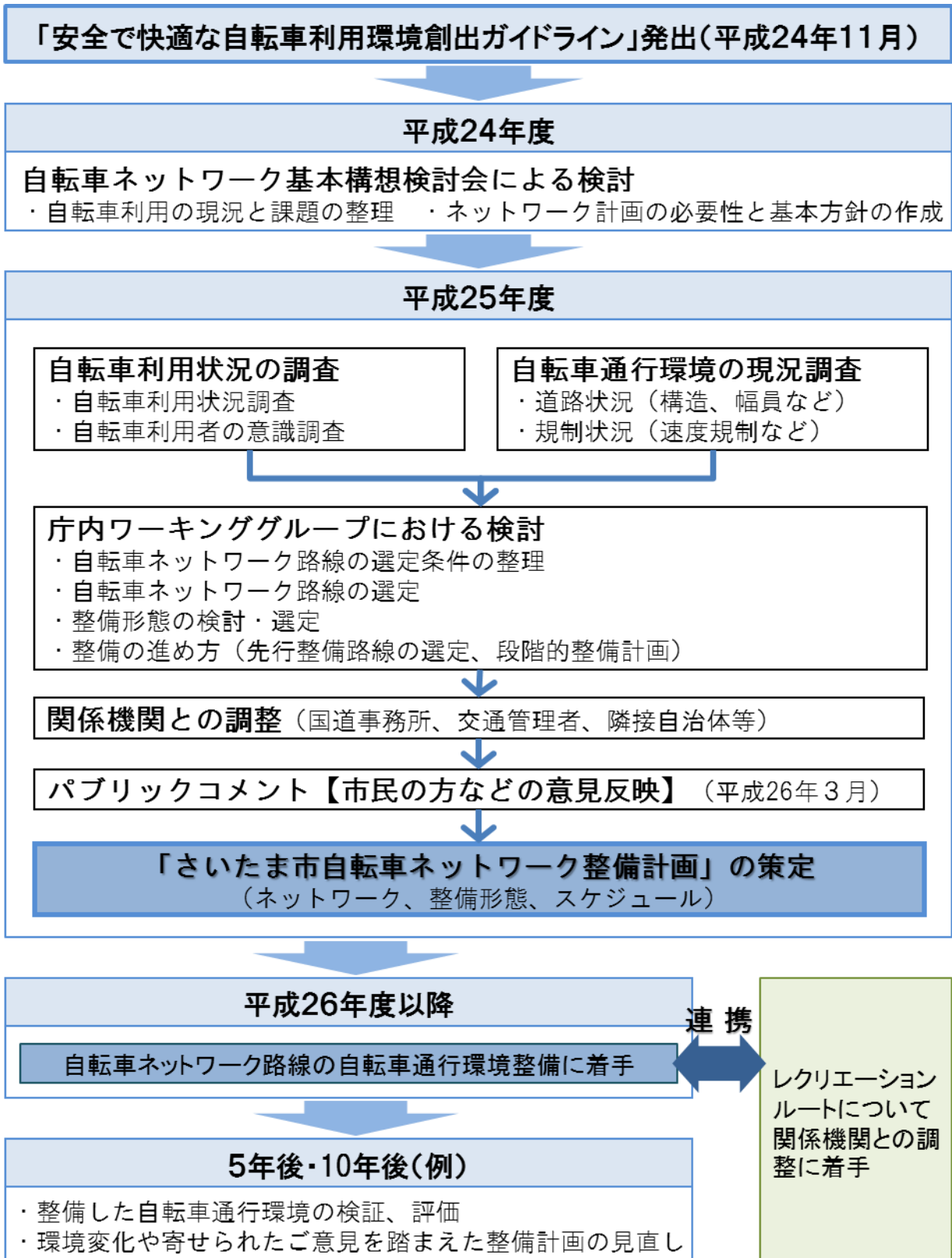


さいたまクリテリウム by ツールドフランス



### 3. さいたま市自転車ネットワーク整備計画のスケジュール

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の発出を受け、平成 24 年度からさいたま市自転車ネットワーク整備計画の検討を開始しました。この整備計画に基づき、平成 26 年度から自転車通行環境の整備に着手する予定です。



さいたま市自転車ネットワーク整備計画のスケジュール

### III. さいたま市自転車ネットワーク整備計画の基本方針

#### さいたま市における自転車利用の現況と課題

- 自転車利用が盛んで、自転車利用ニーズが増加傾向にあります。
- 埼玉県は全国トップクラスの自転車保有率である中、さいたま市内全体も比較的平坦であるため、以前から自転車利用が盛んです。
- 埼玉県は、自転車関連事故が多く、自転車乗車中の死亡事故が都道府県別で全国ワースト2位となっています。
- 市管理の道路約 4,200km のうち、自転車通行環境が整備されているのは約 13km です。市内の道路の多くは自転車通行環境が整備されておらず、歩道で自転車と歩行者との交錯が見受けられます。

#### さいたま市の自転車ネットワークに求められる方向性

- **交通安全の観点**  
歩行者と自転車の安全確保を目指し、自転車の通行位置を明示することにより、自転車を本来の通行位置である車道へ転換させるため、自転車通行環境を整備していきます。
- **環境の観点**  
自動車への過度な依存の抑制を目指し、公共交通へのアクセス交通としての自転車の活用を促進するため、自転車通行環境を整備していきます。
- **その他**  
観光振興や地域活性化を目指し、市民の健康増進のためにも自転車通行環境を整備していきます。

#### 基本方針 1 歩行者と自転車の安全確保

自転車が安心・安全に通行できる環境を創出します。  
自転車のルール遵守の徹底を図ります。

#### 基本方針 2 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

自転車を都市交通体系の中で、重要な近距離交通手段として位置づけ、自動車に過度に依存しない交通体系を構築します。

#### 基本方針 3 ネットワークの連続性・快適性確保による地域の魅力向上

自転車が目的地まで快適に通行できる連続したネットワークを構築し、拠点間の回遊性向上、観光振興や地域活性化を生み出していきます。



## IV. 自転車ネットワーク路線の選定

### 1. 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

さいたま市自転車ネットワーク整備計画の基本方針の実現に向け、自転車ネットワーク路線として選定するための具体的な視点を設定しました。

#### 方針1 歩行者と自転車の安全確保

自転車利用の多い路線

自転車事故の危険性が高い路線

歩行者の安全性確保が必要な路線  
・さいたま市バリアフリー基本構想の主要経路

今後道路が整備され、自転車利用が見込まれる路線

#### 方針2 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

人口集中地区における交通不便地域へアクセスする路線

隣接市が検討している自転車ネットワークと接続・連携する路線

市内の広域移動の軸となる路線

#### 方針3 ネットワークの連続性・快適性確保による地域の魅力向上

市内の自転車ネットワーク間を接続し連続性を確保する路線

自転車ネットワークの密度が低い地域を減らすための路線

公共施設・大型商業施設・コミュニティサイクルポートといった拠点施設と自転車ネットワークとを結ぶ路線

地域の魅力向上に資する路線  
・さいたまクリテリウムbyツールドフランスのコース

#### レクリエーションルートとして検討する路線

自転車みどころスポットをめぐるルート100、大規模自転車道、緑のヘルシーロードなどのサイクリングコース

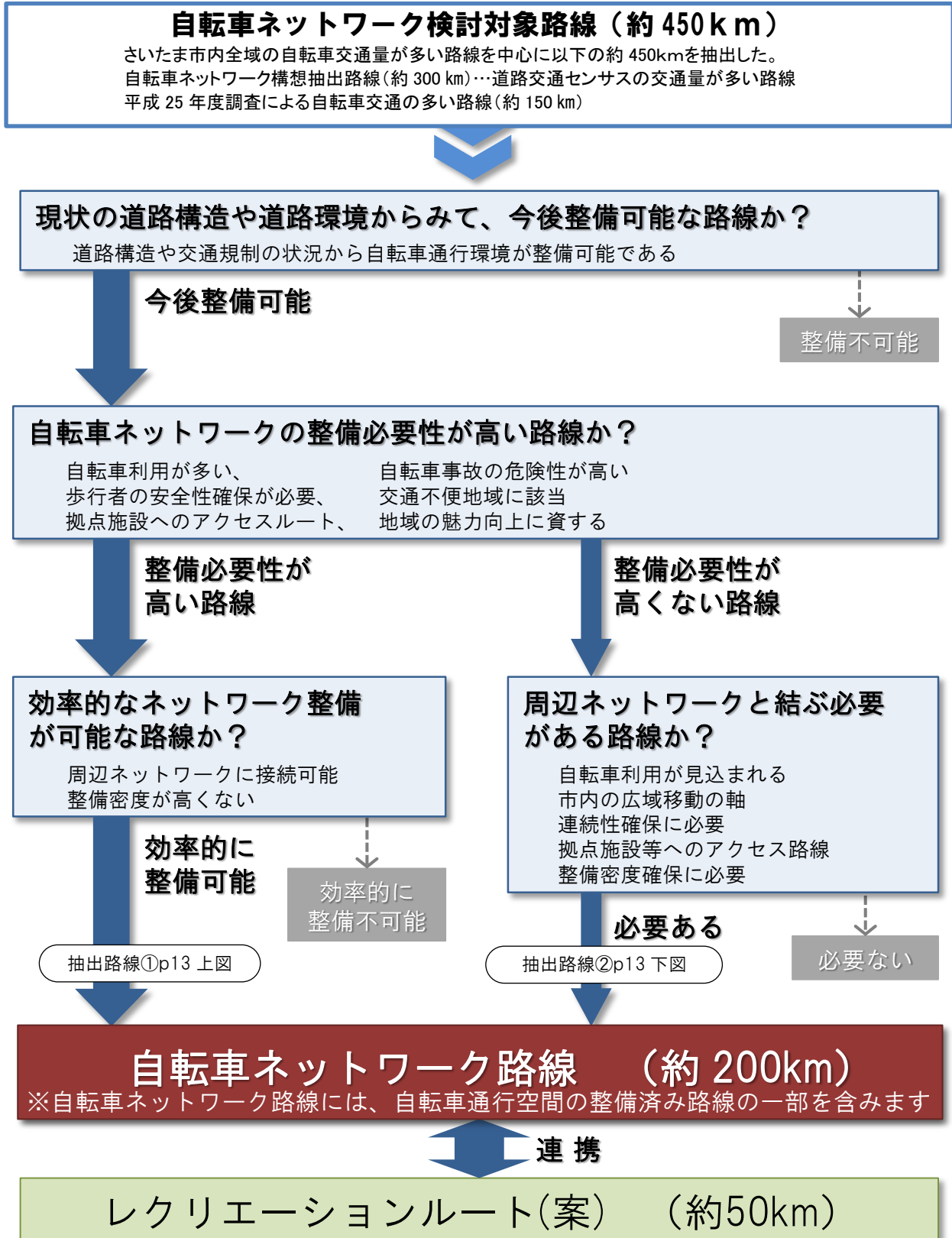
レクリエーションルートは、河川管理者など関係機関と調整のうえ今後検討をしていくルートです  
さいたま市自転車ネットワーク整備計画で示す整備形態は、レクリエーションルートを除く約200kmを対象とします



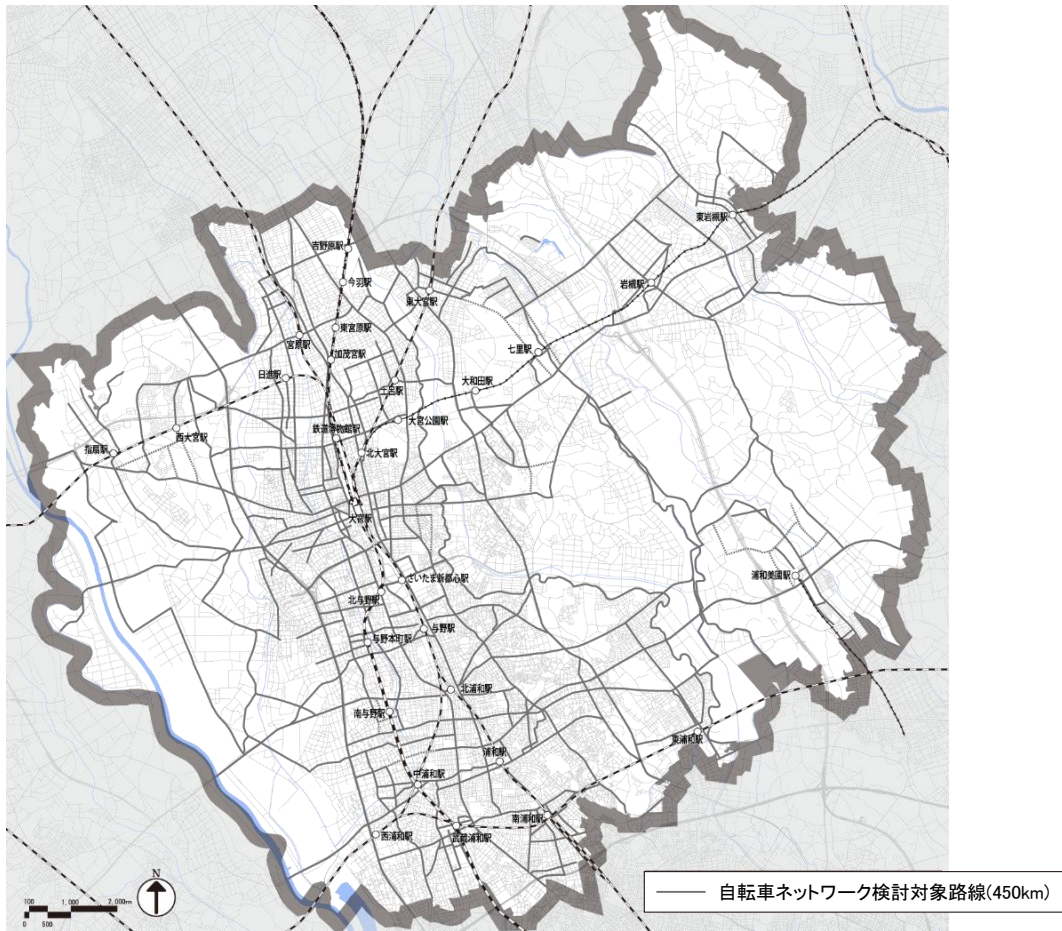
## 2. 自転車ネットワーク路線の選定フロー

自転車交通量が多い幹線道路や、駅周辺自転車駐車場利用者・自転車通学者対象のルート調査で多く利用されている路線を中心に自転車ネットワーク検討対象路線(約 450km)を抽出しました。

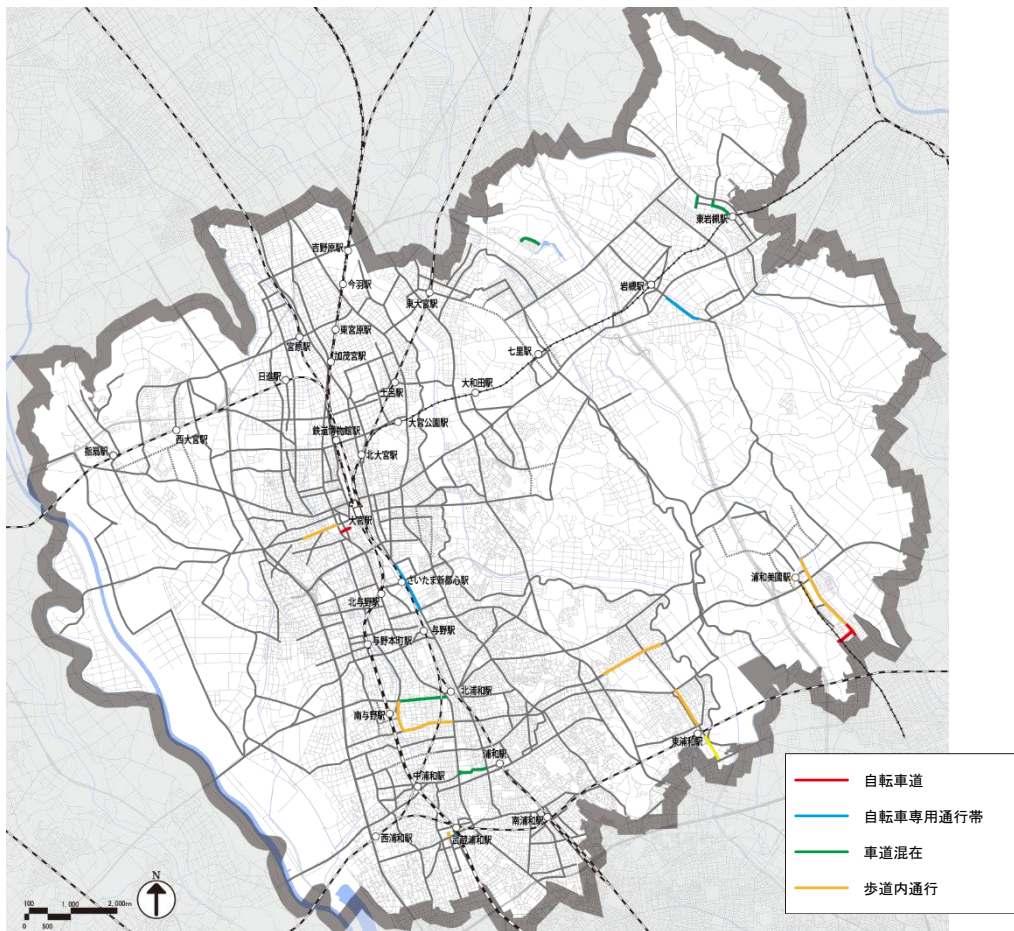
検討対象路線から、以下のフローに従い、日常生活において整備の必要性が高いと考えられる路線を、自転車ネットワーク路線として約 200km選定しました。また、市民の余暇に寄与するレクリエーションルート(案)約 50kmとの連携を図っていきます。



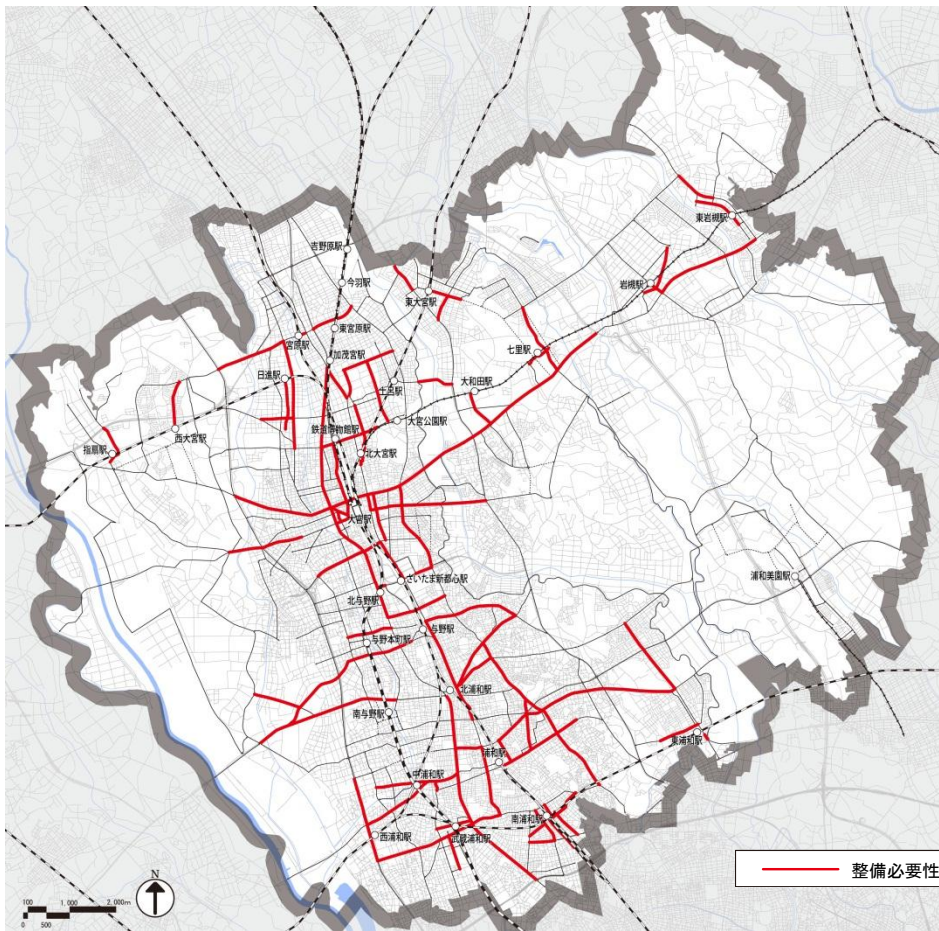
## 自転車ネットワーク検討対象路線



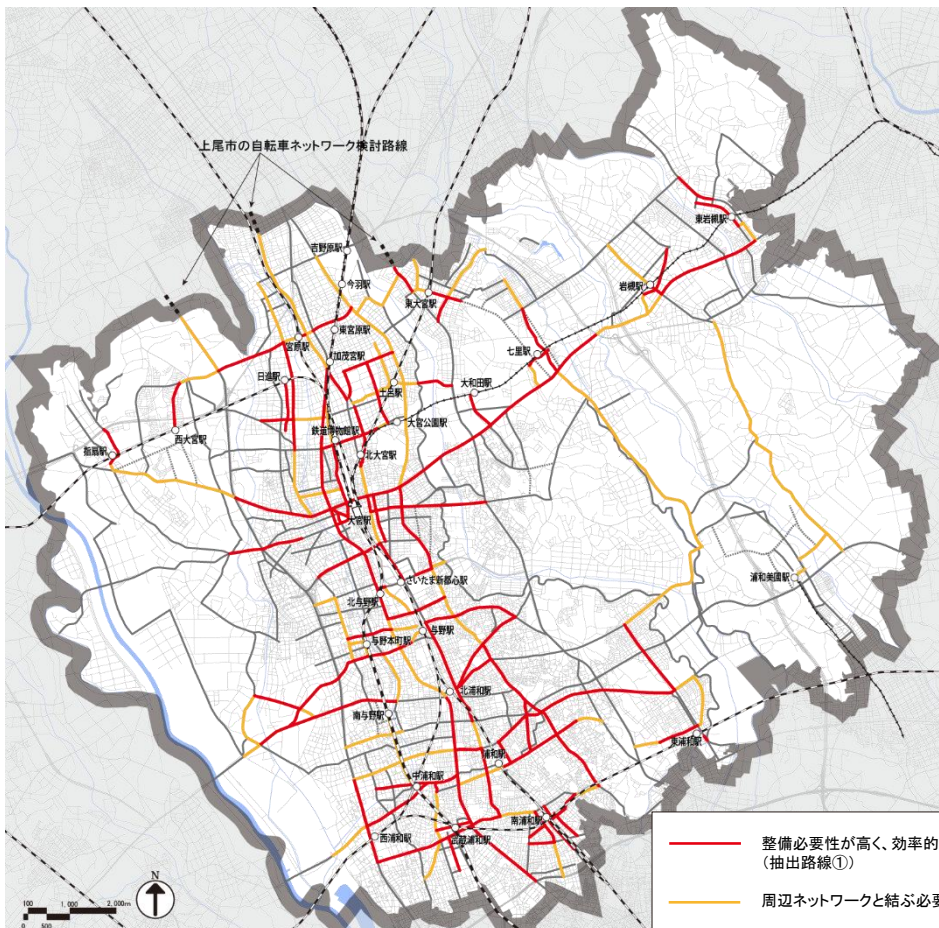
## 自転車通行環境整備済路線



【抽出路線①】整備必要性の高い路線 かつ 効率的に整備可能な路線



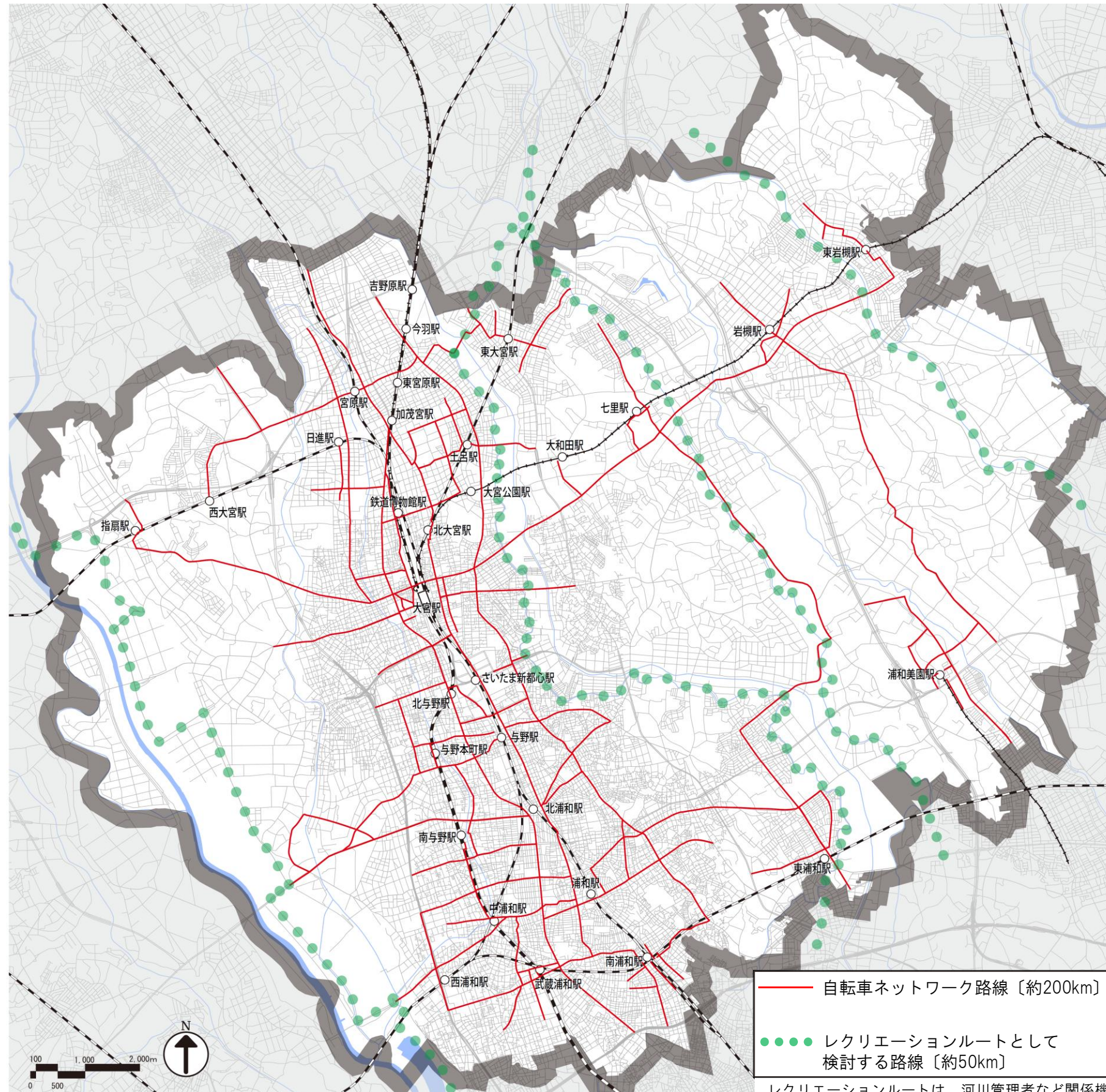
【抽出路線②】周辺ネットワークと結ぶ必要がある路線



自転車ネットワーク  
路線(案)  
200km



V. 自転車ネットワーク路線・レクリエーションルート(案)



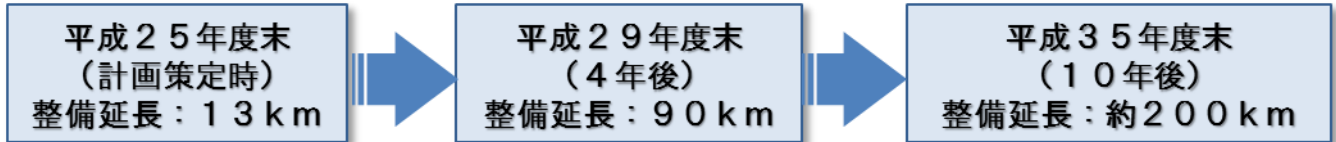
レクリエーションルートは、河川管理者など関係機関と調整のうえ今後検討をしていくルートです

## VI. 整備の進め方

自転車ネットワークの整備にあたっては、整備効果の早期発現のために、自転車利用者が多い駅周辺や路線を優先的に整備していきます。

また、スピード感をもって整備を進めていきます。

### 整備目標



## VII. 整備形態のイメージ

自転車ネットワーク路線として選定した道路の構造によって、以下のような整備形態で整備を進めていきます。個別の整備形態は詳細に調査・設計をしたうえで、交通管理者と協議し、決定します。

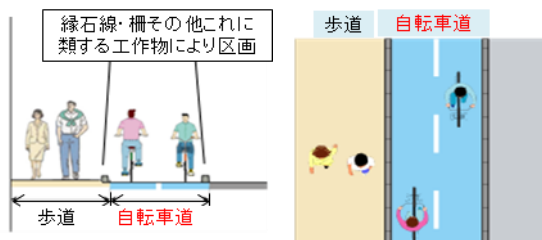
### 1. 自転車交通のための専用の空間づくり

#### 自転車道



- 縁石や植樹帯等の工作物によって、車道とも歩道とも分離した空間です。
- 主に道路幅員に余裕がある道路で整備が可能となります。
- 自転車道内の一方通行規制がされている場合を除き、双方向通行可能です。

#### ◆ 整備イメージ



※図では自転車道内が青く表現されていますが、実際の整備にあたっては通常の舗装となります。

#### ◆ 整備事例



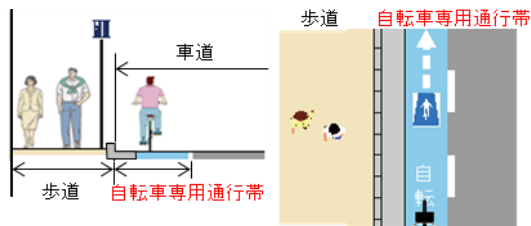
国道50号バイパス(水戸市)



## 自転車専用通行帯

- 車道内に自転車専用の車線を設けて自転車専用の空間を創出します。
- 道路交通法による公安委員会の交通規制がなされているため、車両のうち、自転車しか通行できません。
- 自転車専用通行帯は青色で舗装し、『自転車専用』と道路標示が設置されます。
- 進行方向を示すピクトグラムを設置します。
- 停車禁止の規制がなされていない道路では、自転車専用通行帯上の停車(人の乗り降りや荷下ろし等)が可能です。

### ◆ 整備イメージ



### ◆ 整備事例



一般県道蒲生岩槻線(岩槻区東町1丁目)

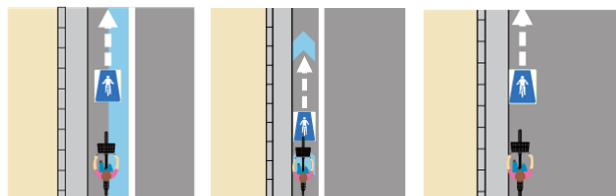
## 2. 他の交通と共存した空間づくり

### 車道混在(他の車両と共存)



- 自転車は車道通行が原則ですが、自動車利用者にも自転車が車道を通行することが分かりやすいように各種ピクトグラムを設置します。
- 車道の幅員は道路ごとで異なるので、自動車通行幅員を差し引いた幅員の余裕に応じて3種類の整備を行います。
- 他の車両も通行可能な空間なので、自転車利用者だけでなく、自動車利用者等も注意して通行する必要があります。

### ◆ 整備イメージ



幅員<sup>※</sup>が1m以上確保できる場合      幅員<sup>※</sup>が0.6m～1m確保できる場合      幅員<sup>※</sup>が0.6m未満しか確保できない場合

※幅員：排水構造物を除く舗装部分のみの幅員

### ◆ 整備事例



一般国道463号(県庁通り)(浦和区高砂3丁目)



## 歩道内通行(歩行者と共存)

- 自動車の速度が速い道路で自転車の専用空間が創出できない道路において、広幅員の歩道が既に設置されている場合には、自転車の通行位置を歩道に明示し、自転車通行環境を整備します。
- ただし、自転車は車道通行が原則であり、歩道は歩行者優先であるため、歩道内を通行する場合は、自転車は徐行して通行しなければなりません。

### ◆ 整備イメージ



### ◆ 整備事例



都市計画道路 与野中央通り線  
(中央区大戸2丁目)

自転車に乗る場合は交通ルールを守りましょう。  
走行中は歩行者を優先し、安全運転を心がけましょう。  
スピードは控えめに、早めのブレーキ・ライトの点灯をお願いします。

