



神奈川県

県土整備局道路部道路企画課

神奈川県自転車活用推進計画

2020（令和2）年3月

目 次

第1章 計画策定の趣旨	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画区域	2
1.3 計画期間	2
第2章 神奈川県自転車を巡る現状及び課題	3
2.1 地形	3
2.2 人口	4
2.3 自転車利用の現状	5
2.3.1 自転車に関する県民の意識	5
2.3.2 通勤・通学時の自転車利用	6
2.3.3 通勤・通学時以外の自転車利用	8
2.3.4 地域毎の自転車利用形態	9
2.4 観光やサイクリススポーツなどでの自転車利用の現状	10
2.4.1 自転車旅行、自転車レジャー	10
2.4.2 サイクリススポーツ環境	11
2.5 自転車通行空間整備の現状	12
2.5.1 自転車通行空間整備状況	12
2.5.2 自転車ネットワーク計画の策定状況	14
2.6 自転車関連事故の発生状況	15
2.6.1 状態別交通事故死者数の推移	15
2.6.2 自転車事故の発生形態	16
2.7 自転車活用に関する取組み状況	17
2.7.1 「自転車の駅」の設置	17
2.7.2 シェアサイクルの普及	18
2.7.3 災害時の自転車利用	18
2.8 自転車を取り巻く環境	19
2.8.1 エネルギー政策	19
2.8.2 地球温暖化対策	19
2.9 現状を踏まえた課題の整理	20
第3章 自転車活用の推進に関する目標及び実施すべき施策	22
3.1 【目標1】自転車を快適に利用できる環境の整備	24
3.2 【目標2】自転車活用を通じた未病改善の推進	26

3.3	【目標3】観光・サイクルスポーツの振興による地域の活性化	27
3.4	【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現	28
3.5	施策体系	30
第4章	計画のフォローアップ	37
4.1	計画のフォローアップ	37

第1章 計画策定の趣旨

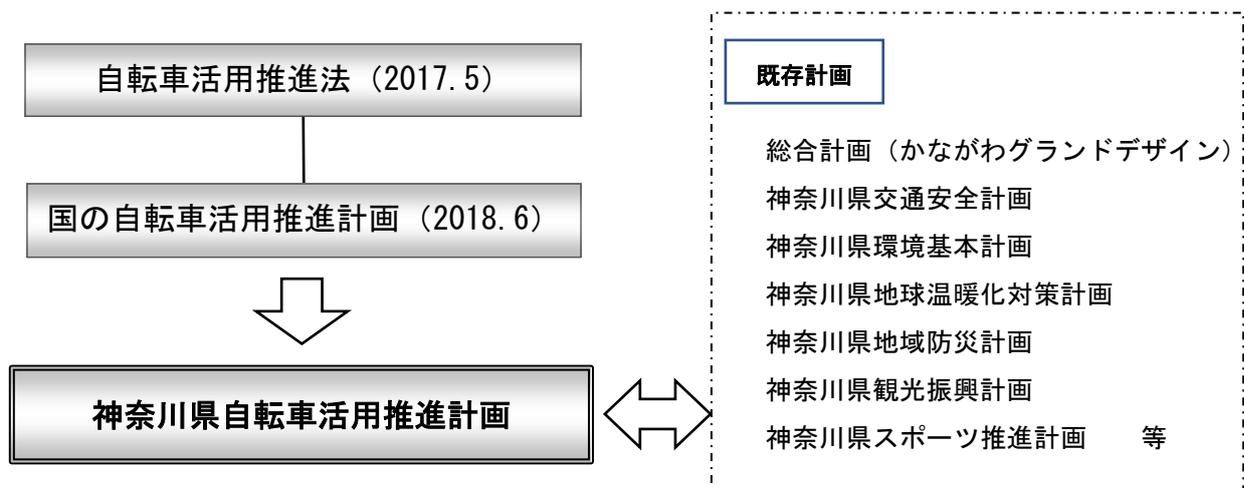
1.1 計画策定の背景と目的

自転車は、鉄道駅等へのアクセスの交通手段であり、通勤・通学、買物等比較的近距離の日常の足として、広く利用されています。また、近年は、環境にやさしく、健康の増進に寄与し、災害時にも活用可能な乗り物として、注目されており、自転車を活用した観光振興などにも期待が寄せられています。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、国民の健康増進、災害時における交通機能の維持等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が2017年5月に施行されました。この法律では、第9条において、国は自転車活用推進計画の策定が義務付けられ、第10条において、都道府県は国の計画を勘案して都道府県自転車活用推進計画の策定に努めるよう規定しています。

これを踏まえ、国は自転車の活用の推進に関して基本となる計画として、2018年6月に自転車活用推進計画を策定しました。

「神奈川県自転車活用推進計画」は、国の計画を勘案して、自転車活用推進法第10条に基づき定めるもので、SDGs（持続可能な開発目標）の理念と軌を一にする「かながわグランドデザイン」等の既存計画との整合を図り、本県の実情に応じた自転車の活用に関する施策を総合的に進める指針として位置付けるものです。



1.2 計画区域

神奈川県全域

1.3 計画期間

「かながわランドデザイン 第3期実施計画」との整合を図り、長期的な展望を踏まえつつ、計画期間は、2022年度までとします。

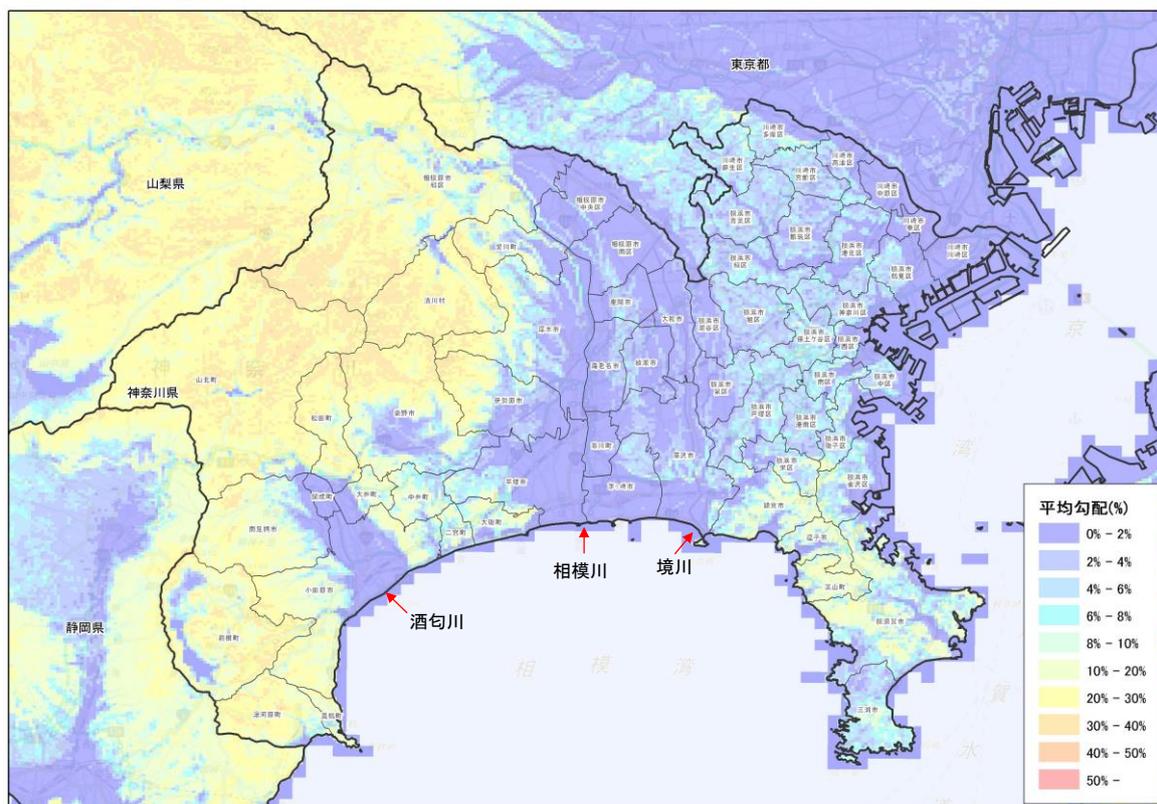
第2章 神奈川県自転車を巡る現状及び課題

2.1 地形

本県の地形は大きく分けて、西部は山地、中央は平野と台地、東部は丘陵と沿岸部の三つに分けられます。

このうちいずれも南部は太平洋に面しており、川崎市から小田原市にかけては急峻な斜面もみられるものの、比較的地形がゆるやかなところが多くなっています。

■ 神奈川県地形



(出典：国土数値情報(国土交通省国土政策局)「標高・傾斜度5次メッシュデータ」より作成)

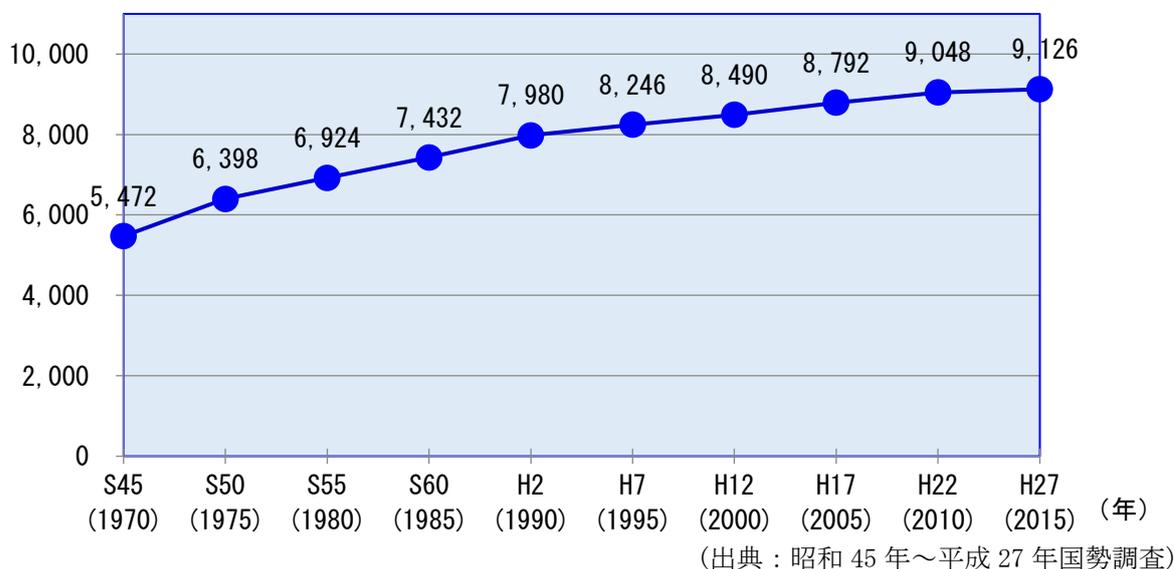
2.2 人口

神奈川県は、平成27年の国勢調査によると、9,126,214人で、全都道府県のうち、東京都に続いて2番目に人口が多くなっています。

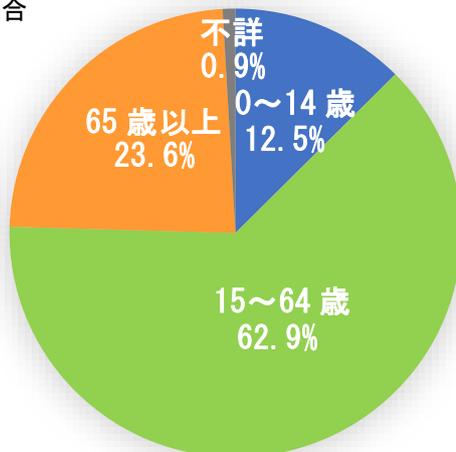
昭和45年からの人口の推移をみると、近年でも微増の傾向がみられます。

年齢別人口割合で見ると、14歳以下と65歳以上は、合わせて約4割となっています。

■ 神奈川県の人口の推移
(千人)



■ 神奈川県の年齢別人口割合



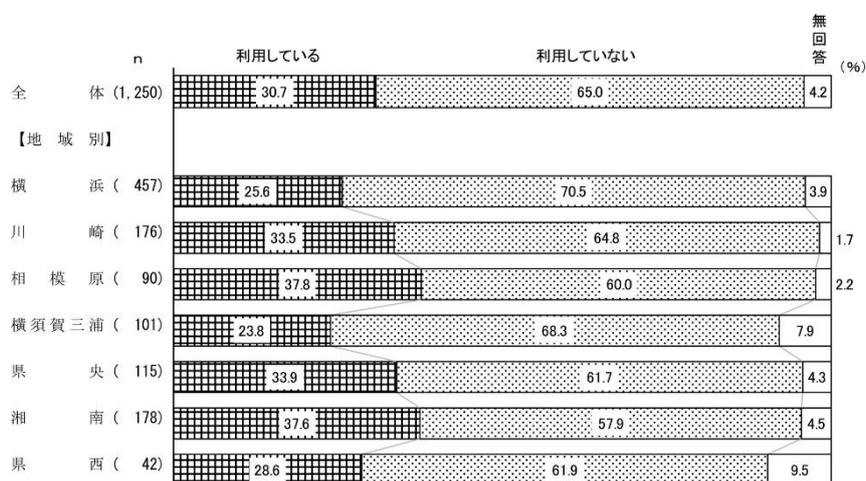
2.3 自転車利用の現状

2.3.1 自転車に関する県民の意識

県民ニーズ調査では、約3割の方々が日常生活で自転車を利用しています。

- 通勤や通学、その他日常生活で自転車を利用しているかについては、「利用している」が30.7%、「利用していない」は65.0%との回答でした。
- 地域別では、「利用している」は、相模原が37.8%で最も多く、次いで湘南が37.6%となっています。

■ 県民ニーズ調査の結果（平成30年実施）

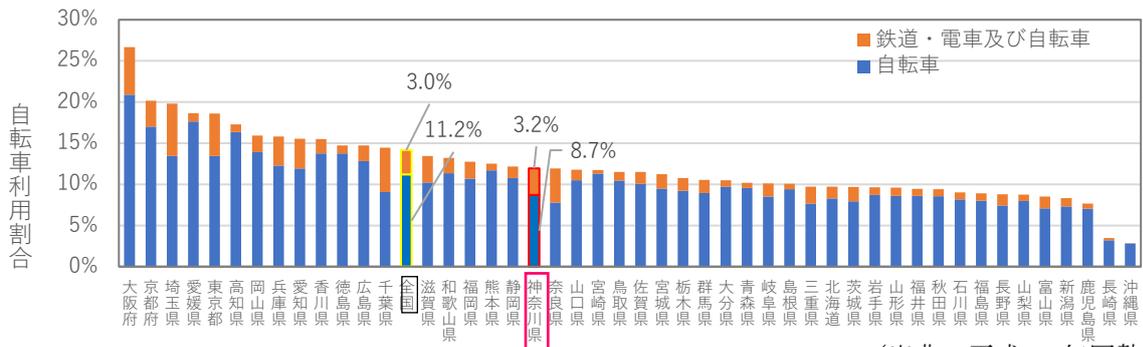


2.3.2 通勤・通学時の自転車利用

本県では、通勤・通学時に自転車を利用する人の割合は約 11.9%となっています。
 この割合は、約 8 人に一人が通勤・通学で自転車を利用していることを示しており、過去 20 年間で増加しています。

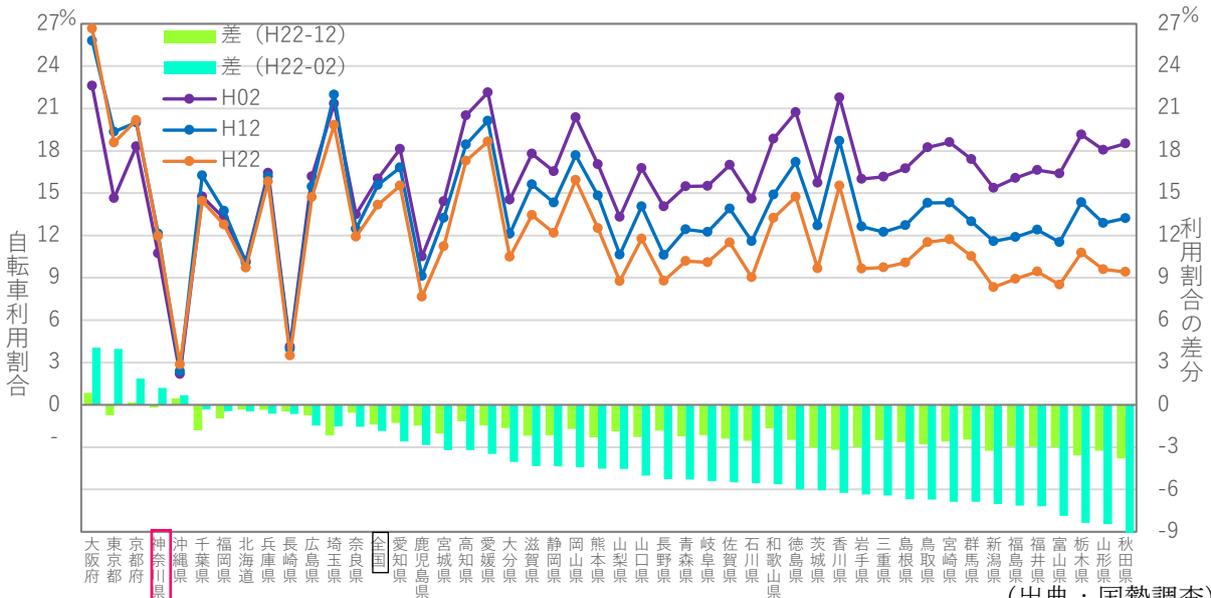
- 自転車は、通勤・通学や買物、得意先回りなど、生活に身近なシーンで様々な利用がされています。10年に一度行われる国勢調査の通勤・通学手段調査(平成22年)において、本県では、通勤・通学時に自転車を利用している人の割合は約 11.9%で、約 8 人に一人が通勤・通学に自転車を利用しています。
- この数値は、全国の都道府県と比べると第 19 位となっており、過去 20 年間の通勤・通学時に自転車を利用する割合は、多くの県で減少する中、本県では、大阪府、東京都、京都府に次いで、増加しています。

■通勤・通学時に自転車を利用する人の割合 (H22 年)



(出典：平成 22 年国勢調査)

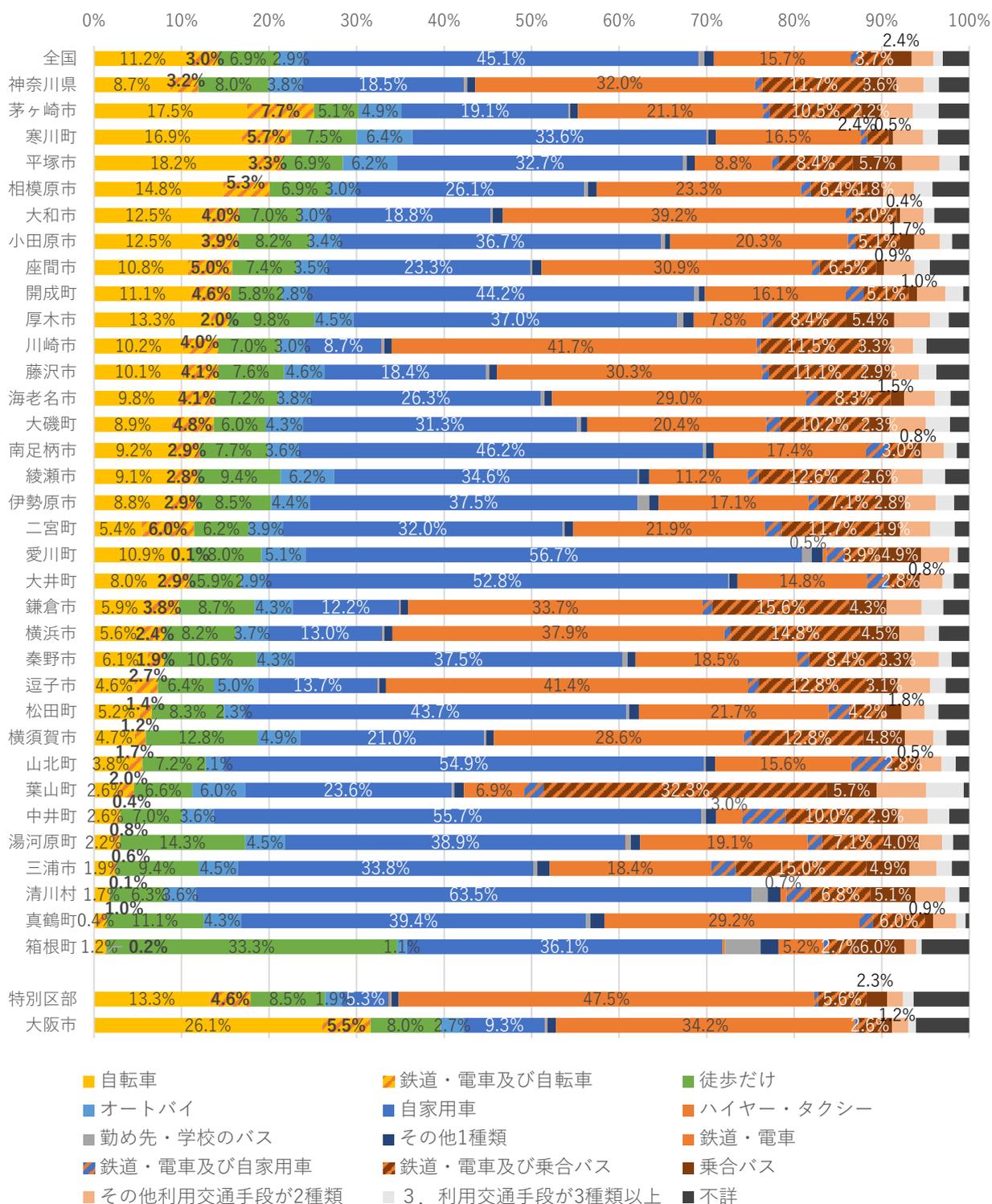
■通勤・通学時に自転車を利用する人の割合の変遷と差分 (H2 年, H12 年, H22 年)



(出典：国勢調査)



■通勤・通学時の交通手段（市町村別）



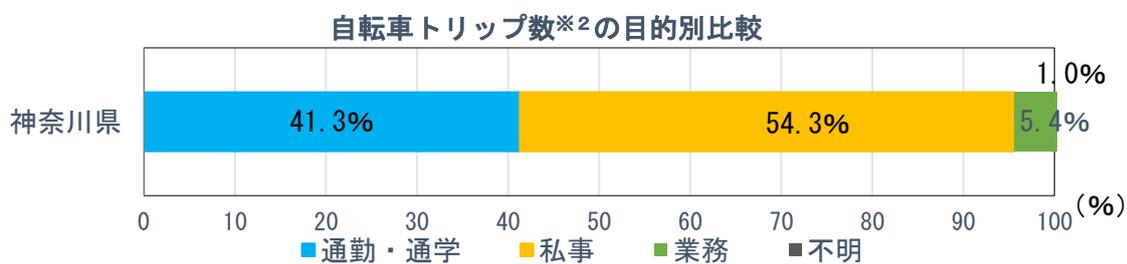
(出典：平成22年国勢調査)

2.3.3 通勤・通学時以外の自転車利用

本県では、通勤・通学時に自転車を利用する人より、通勤・通学時以外（私事^{※1}や業務）で自転車を利用する人の方が多くいます。

- 自転車を利用する人を目的別に見てみると、通勤・通学時に利用する人が約41.3%、通勤・通学以外の私事（買物など）で自転車を利用する人が約54.3%、業務で利用する人が約5.4%となっており、通勤・通学時に自転車を利用する人より、多くの人が通勤・通学以外で自転車を利用しています。

■ 通勤・通学時以外の自転車トリップの割合



（出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果）

※1 買物など、通勤・通学、業務以外の自転車利用

※2 鉄道やバスを利用するために駅やバス停まで自転車を利用する人を含む

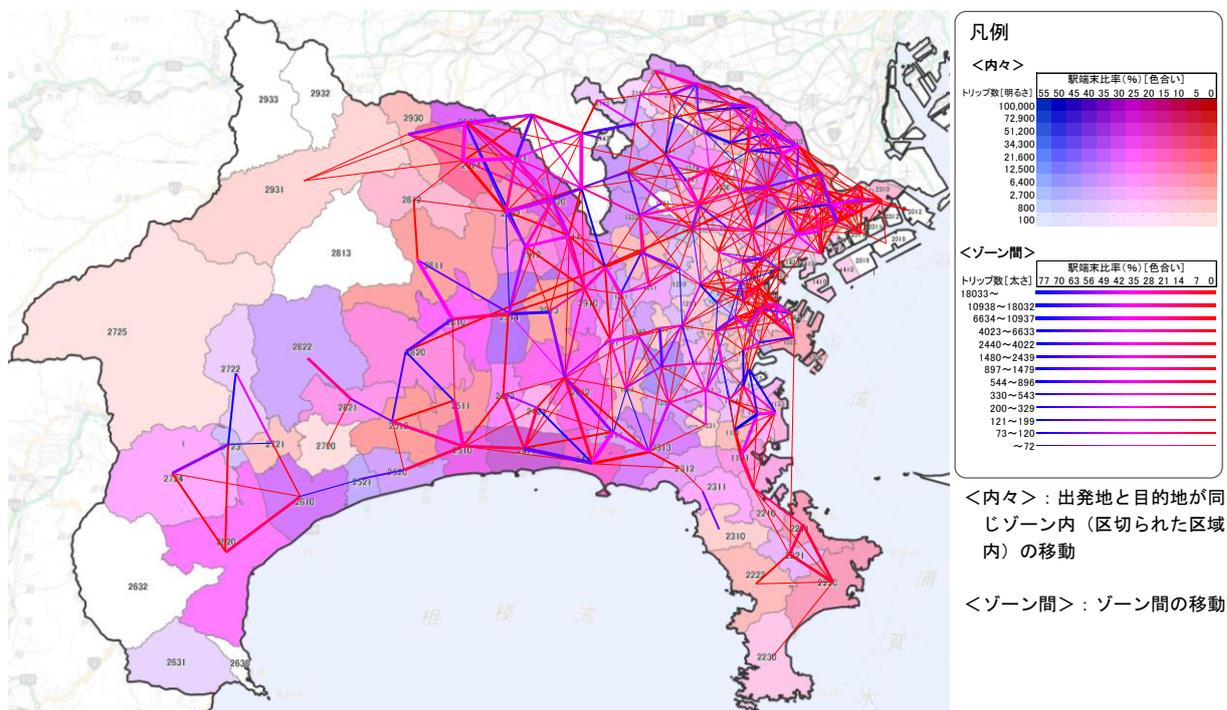
2.3.4 地域毎の自転車利用形態

県内でも自転車利用の多い地域と少ない地域があります。

湘南海岸から相模原にかけての、比較的なだらかな丘陵が続く地域と、川崎から横浜にかけての平らな湾岸地域で、自転車利用は多くなっています。

- 自転車利用の多い地域と少ない地域があり、湘南海岸から相模原にかけての比較的なだらかな丘陵が続く地域と、川崎から横浜にかけての平らな湾岸地域で、自転車利用は多くなっています。

■ ゾーン別の自転車トリップの割合



(出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果)

<図の色合い等について>

- 色合い(ゾーン、線共通) : 赤に近いほど、自転車で直接目的地まで行く人の割合が多く、青に近いほど、鉄道やバス利用を含む自転車利用をする人の割合が多い。
- ゾーン着色 : 色が濃いほど移動する人が多い。
- 線の太さ : 太いほど移動する人が多い。

2.4 観光やサイクルスポーツなどでの自転車利用の現状

2.4.1 自転車旅行、自転車レジャー

三浦半島や湘南海岸、道志みち（国道413号）、ヤビツ峠などの地域で、休日の自転車利用が進んでいます。

- 自転車は、通勤・通学など日常生活の中で利用されるほか、自転車競技（サイクルスポーツ）や自転車旅行（サイクルツーリズム）、観光地での二次交通手段でも利用されています。
- こうした自転車利用については、本県でも、三浦半島や湘南海岸、道志みち（国道413号）、ヤビツ峠などの地域では休日にレジャーとして自転車が利用されています。
- また、本県は訪日外国人旅行者のゴールデンルートである東京～大阪間の途中にあり、鎌倉や横浜港周辺などには、多数の外国人が観光に訪れています。観光庁では、外国人の訪日観光は、今後はリピーターが増加していくと推計しており、既に主要な観光地を見て回ったリピーターは、新たな付加価値・新たな体験、特に日本の自然・気候・食の体験を求めていると考えられています。
- こうした状況を生かし、自転車旅行や、自転車による駅から少し離れたスポット巡り等を仕掛け、観光産業を活性化させていくことも重要です。



（出典：横須賀市）



（出典：茅ヶ崎市）



2.4.2 サイクルスポーツ環境

県内で、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）の自転車ロードレース競技が開催されることなどを契機として、サイクルスポーツのすそ野を広げていくことが求められます。

- 県内では、相模川自転車道などの整備が進み、寒川町では BMX など、さまざまなホイールスポーツが楽しめるパンプトラックが整備されています。また、3つの競輪場（川崎競輪場、平塚競輪場、小田原競輪場）では、トラック競技が練習できる環境にあります。
- 自転車ロードレース競技は、欧州を中心に人気の高いスポーツで、県内（相模原市及び山北町）にコースの一部が設定された東京 2020 大会では、本県も海外から注目が集まります。
- 東京 2020 大会の開催などを契機に、サイクルスポーツのすそ野を広げていくことが求められています。

■パンプトラックさむかわ



■サイクルチャレンジカップ藤沢



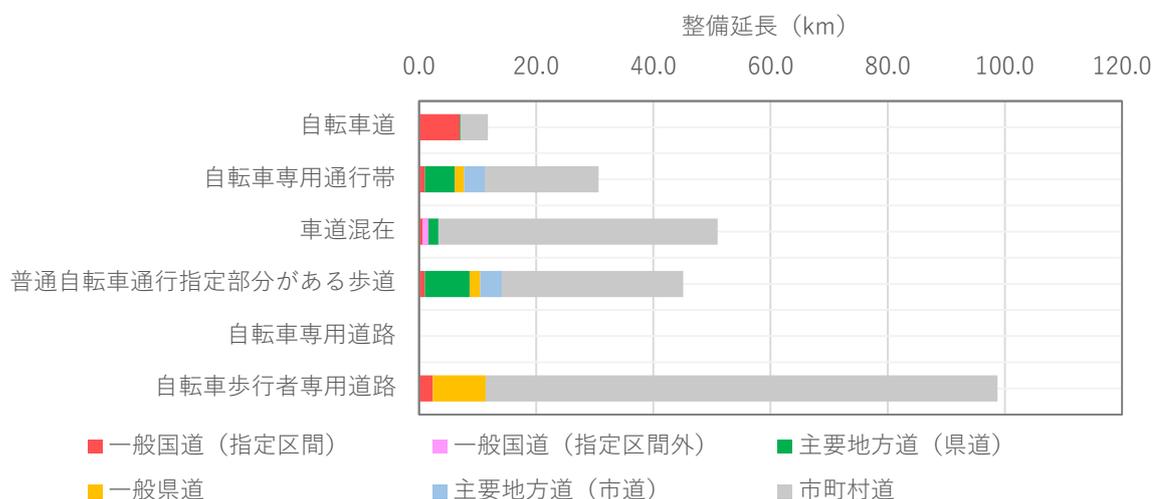
2.5 自転車通行空間整備の現状

2.5.1 自転車通行空間整備状況

本県では、自転車道や自転車専用通行帯、自転車歩行者専用道路など、自転車通行空間の整備がなされている道路の延長は、237.2kmとなっています。

- 本県の道路（高速自動車国道を除く）25,726km(平成30年4月1日現在)のうち、自転車道や自転車専用通行帯、自転車歩行者専用道路などの自転車通行空間の整備がなされている道路の延長は、237.2km(0.92%)となっており、自転車の活用を図るには、自転車通行空間の整備が求められます。

■自転車通行空間の整備延長



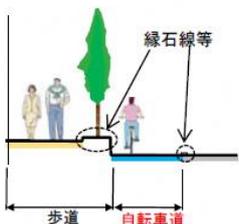
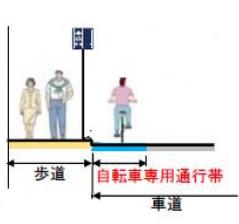
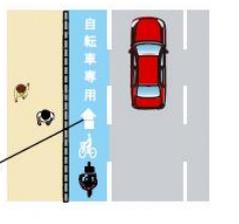
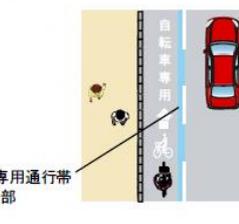
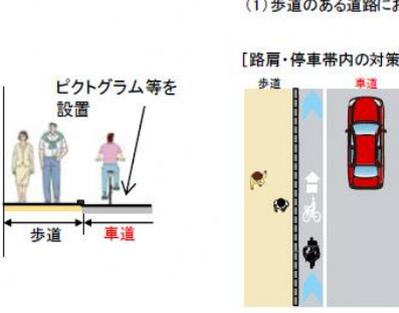
(単位：km)

	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	普通自転車通行指定部分がある歩道	自転車専用道路	自転車歩行者専用道路	計
一般国道（指定区間）	7.0	1.0	0.6	1.0	0.0	2.4	12.0
一般国道（指定区間外）	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0
主要地方道（県道）	0.2	5.1	1.7	7.6	0.0	0.0	14.6
一般県道	0.0	1.6	0.0	1.8	0.0	9.0	12.4
主要地方道（市道）	0.0	3.5	0.0	3.7	0.0	0.0	7.2
市町村道	4.6	19.5	47.6	31.0	0.0	87.3	190.0
合計	11.8	30.7	50.9	45.1	0.0	98.7	237.2

※平成30年4月1日時点

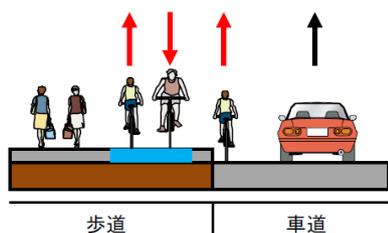
(出典：神奈川県調べ)

■自転車通行空間の基本的な整備形態(イメージ)

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 
自転車専用通行帯	  
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p>  <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> 

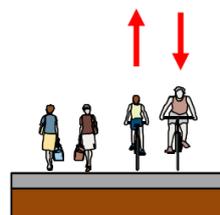
(出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 平成28年7月 国土交通省道路局警察庁交通局)

普通自転車通行指定部分がある歩道



歩道を区分けし、自転車通行区分が明示されている歩道

自転車歩行者専用道路



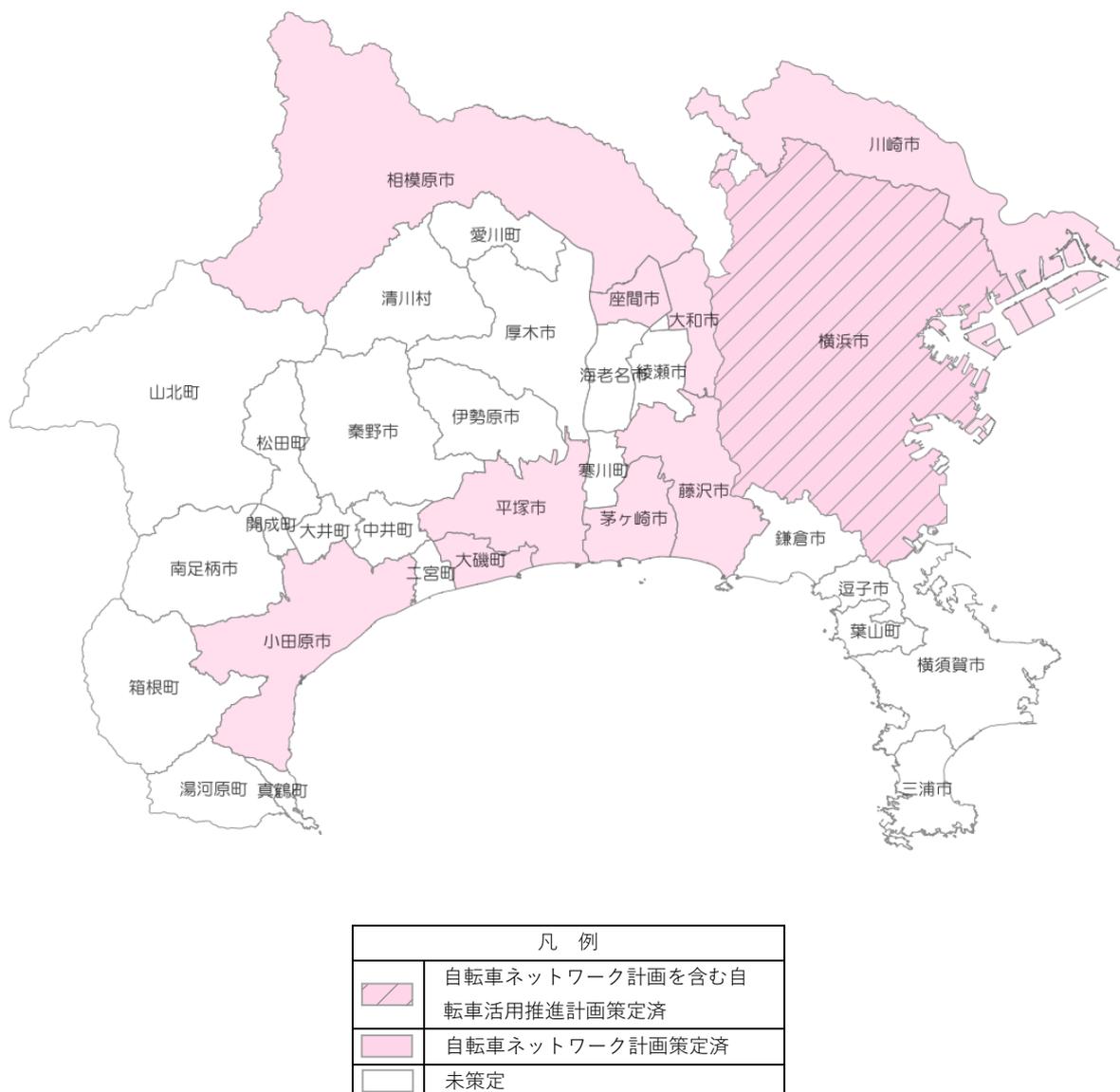
自転車及び歩行者の交通のために設けられる独立した道路

2.5.2 自転車ネットワーク計画の策定状況

県内 10 市町で自転車ネットワーク計画が策定されています。

- 平成 31 年 3 月末時点で県内 10 市町（横浜市、川崎市、相模原市、平塚市、藤沢市、小田原市、茅ヶ崎市、大和市、座間市、大磯町）で自転車ネットワーク計画が策定されています。
- 山地や丘陵地を抱える多くの市町村では、自転車ネットワーク計画が未策定となっており、自転車ネットワーク計画を含めた自転車活用推進計画の策定に努める必要があります。

■ 県内市町村の自転車ネットワーク計画等の策定状況図



2.6 自転車関連事故の発生状況

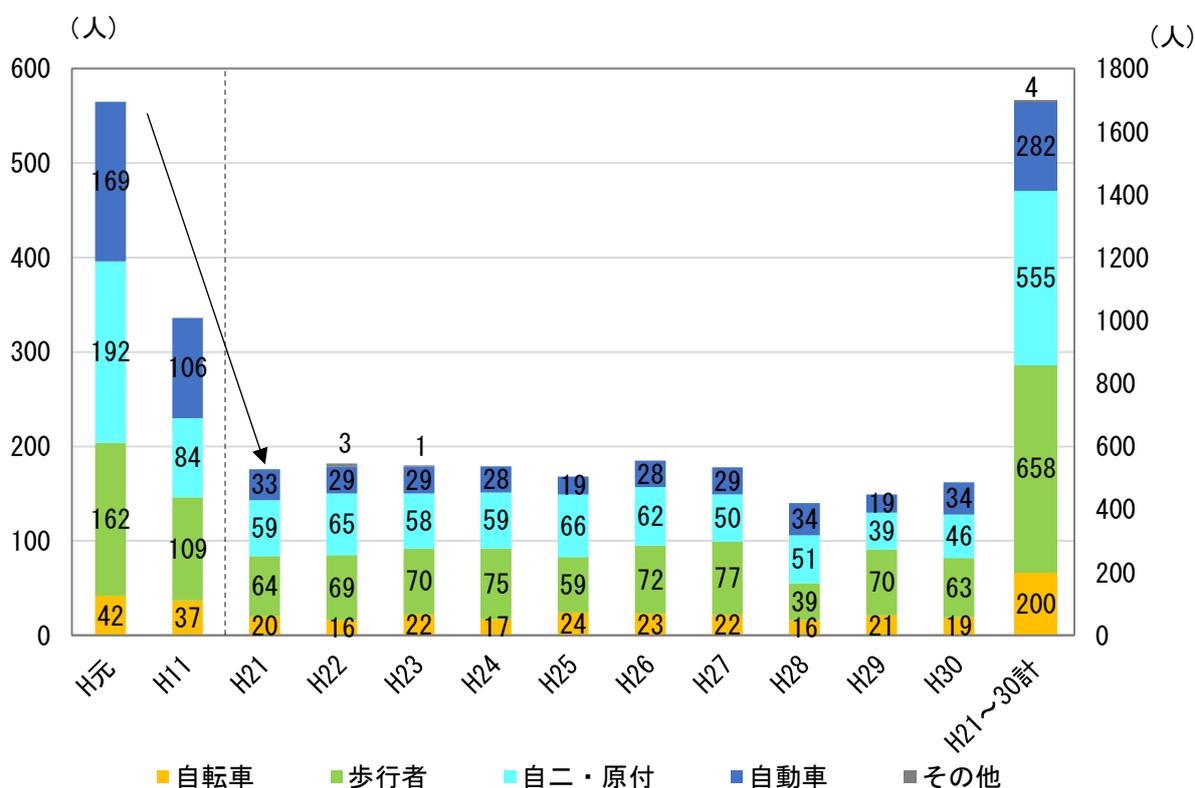
2.6.1 状態別交通事故死者数の推移

自転車乗用中の交通事故死者数は全事故の死者数の減少ペースに比べ遅く、近年では、横ばいとなっています。

県内で発生した平成21年～平成30年の交通事故により亡くなった方は1,699人にのぼり、うち200人（約11.8%）が自転車乗用中に亡くなっています。

- 県内の交通事故死者数は、平成元年に565人、平成11年に336人、平成21年に176人と着実に減少していますが、そのペースに比べて自転車乗用中の交通事故死者数の減少ペースは遅く、近年では、横ばいとなっています。
- また、県内で発生した平成21年～平成30年の交通事故により亡くなった方は1,699人にのぼり、うち200人（約11.8%）が自転車乗用中に亡くなっています。

■ 神奈川県内の状態別交通事故死者数の推移



（出典：交通事故統計年報、交通事故総合分析センター）

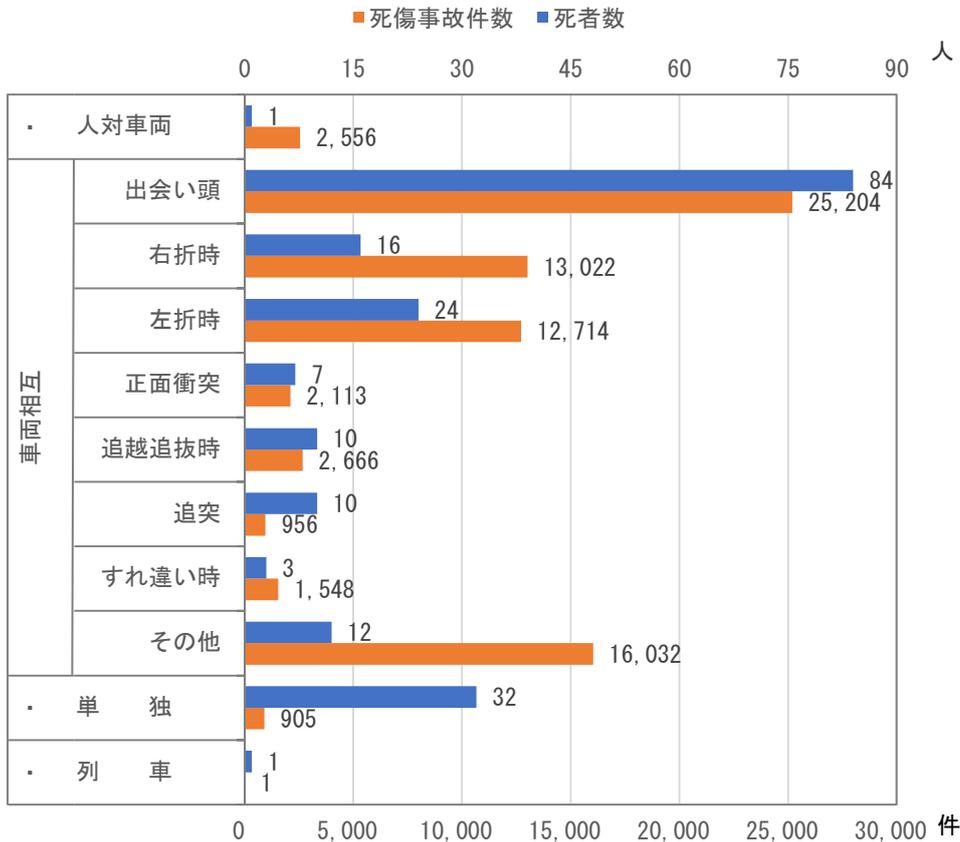
2.6.2 自転車事故の発生形態

自転車事故の発生形態は、発生件数・死傷者ともに出会い頭事故が最も多くなっており、次いで右左折時などの交差点での事故が多くを占めています。

また、自転車利用者が加害者となって、歩行者を死傷させる事故も発生しています。

- 平成21年から平成30年の10年間の自転車事故の発生形態を見ると、発生件数・死傷者ともに出会い頭事故が最も多くなっており、次いで右左折時などの交差点での事故が多くを占めており、交差点などにおける交通安全対策に取り組む必要があります。
- また、自転車利用者が加害者となって、歩行者を死傷させる事故も発生しており、自転車は免許が不要な手軽な乗り物であるものの、車両としてのルールが正しく理解され、守られるよう啓発していくことや、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進することが必要です。

■ 自転車事故の発生形態（平成21年～平成30年の10年間）



(出典：かながわの交通事故、神奈川県警察本部)

2.7 自転車活用に関する取組み状況

2.7.1 「自転車の駅」の設置

県西地域では、未病いやしの里の駅など「未病を改善する」地域資源における、観光客の回遊性を高めるための取組みを進めており、県西地域を訪れるサイクリストのため、駐輪用のバイクラックを設置し、空気入れ等の貸出サービスを提供する「自転車の駅」を2市8町に配置しています。

■自転車の駅



自転車の駅のステッカー

神奈川県 県西地域
サイクリングガイド
～かながわ県西を巡り、未病を改善しましょう～



バイクラック



空気圧計付 アーレンキー バルブ



(出典：神奈川県県西地域県政総合センターHP)

2.7.2 シェアサイクルの普及

県内には、横浜市、川崎市、横須賀三浦地域、湘南地域などにおいてシェアサイクルを導入する取組みが進められています。

- 県内では、二次交通のネットワーク構築のため、シェアサイクルを導入する取組みが進められており、今後も、周遊観光の促進などに資するシェアサイクルの導入に向けた取組みを進めていく必要があります。

2.7.3 災害時の自転車利用

県内の一部市町では、災害時の自転車利用に備える取組みを進めています。

- 東日本大震災における被災地では、長期にわたる鉄道の不通、道路の通行障害、一般車の通行制限が行われ、市民は日常生活を取り戻すために、自転車での通勤に切り替える動きが見られたことから、災害時に自転車がどのように活用されるのかを想定し、備えておく必要があります。
- 首都直下地震が発生した場合、本県を含む首都圏への影響は甚大なものとなると考えられます。また、国の国土強靱化基本計画では、大規模災害時に、情報を効率的に収集するため、自転車を活用したパトロール等を検討することなどを記載しています。
- 平成31年3月時点で、県内8市町（横浜市、横須賀市、平塚市、鎌倉市、小田原市、逗子市、三浦市、葉山町）は、神奈川県自転車商協同組合と、災害時における自転車の調達等に関する協定を締結し、発災時のより確実な移動手段を調達する取組みを進めています。

2.8 自転車を取り巻く環境

2.8.1 エネルギー政策

東日本大震災では、電力不足が深刻な社会問題となり、県民生活や経済活動に大きな支障が生じました。自転車は、エネルギー危機にも強い交通手段として、利用促進を図る必要があります。

2.8.2 地球温暖化対策

自動車などの運輸部門から排出される二酸化炭素の排出量は、県全体の二酸化炭素排出量のうち約1割となっています。地球温暖化対策を進める上で、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが重要です。

2.9 現状を踏まえた課題の整理

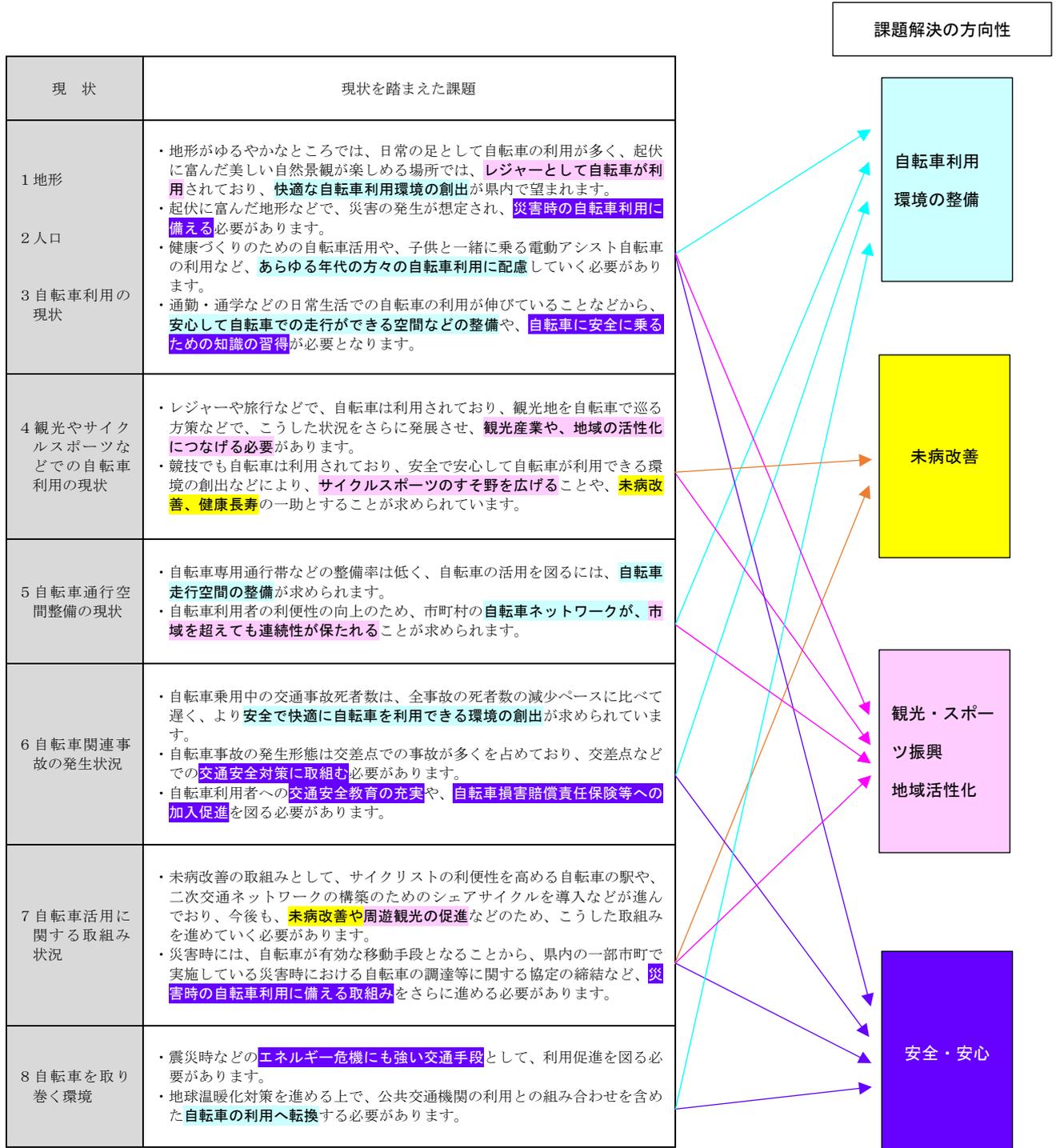
■現状を踏まえた課題の整理

現 状	現状を踏まえた課題
<p>1 地形</p> <p>2 人口</p> <p>3 自転車利用の現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地形がゆるやかなところでは、日常の足として自転車の利用が多く、起伏に富んだ美しい自然景観が楽しめる場所では、レジャーとして自転車が利用されており、快適な自転車環境の創出が県内で望まれます。 ・起伏に富んだ地形などで、災害の発生が想定され、災害時の自転車利用に備える必要があります。 ・健康づくりのための自転車活用や、子供と一緒に乗る電動アシスト自転車の利用など、あらゆる年代の方々の自転車利用に配慮していく必要があります。 ・通勤・通学などの日常生活での自転車の利用が伸びていることなどから、安心して自転車での走行ができる空間などの整備や、自転車に安全に乗るための知識の習得が必要となります。
<p>4 観光やサイクルスポーツなどでの自転車利用の現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・レジャーや旅行などで、自転車は利用されており、観光地を自転車で巡る方策などで、こうした状況をさらに発展させ、観光産業や、地域の活性化につなげる必要があります。 ・競技でも自転車は利用されており、安全で安心して自転車が利用できる環境の創出などにより、サイクルスポーツのすそ野を広げることや、未病改善、健康長寿の一助とすることが求められています。
<p>5 自転車通行空間整備の現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用通行帯などの整備率は低く、自転車の活用を図るには、自転車走行空間の整備が求められます。 ・自転車利用者の利便性の向上のため、市町村の自転車ネットワークが、市域を超えても連続性が保たれることが求められます。

現 状	現状を踏まえた課題
6 自転車関連事故の発生状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車乗用中の交通事故死者数は、全事故の死者数の減少ペースに比べて遅く、近年では、横ばいとなっており、より安全で快適に自転車を利用できる環境の創出が求められています。 ・ 自転車事故の発生形態は交差点での事故が多くを占めており、交差点などでの交通安全対策に取り組む必要があります。 ・ 自転車利用者への交通安全教育の充実や、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る必要があります。
7 自転車活用に関する取り組み状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 未病改善の取り組みとして、サイクリストの利便性を高める自転車の駅の設置や、二次交通ネットワークの構築のためのシェアサイクルを導入などが進んでおり、今後も、未病改善や周遊観光の促進などのため、こうした取り組みを進めていく必要があります。 ・ 災害時には、自転車が有効な移動手段となることから、県内の一部市町で実施している災害時における自転車の調達等に関する協定の締結など、災害時の自転車利用に備える取り組みをさらに進める必要があります。
8 自転車を取り巻く環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 震災時などのエネルギー危機にも強い交通手段として、利用促進を図る必要があります。 ・ 地球温暖化対策を進める上で、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換する必要があります。

第3章 自転車活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

現状を踏まえた課題から、4つの目標を整理します。



神奈川県自転車活用推進計画がめざすところ

目標



【目標1】
 自転車を快適に利用できる
 環境の整備



【目標2】
 自転車活用を通じた未病
 改善の推進



【目標3】
 観光・サイクルスポーツの
 振興による地域の活性化



【目標4】
 自転車事故のない安全で
 安心な社会の実現



これら目標の達成に向けて実施すべき施策を定めます。

3.1 【目標1】自転車を快適に利用できる環境の整備

自転車は都市交通を支える公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を整備するとともに、シェアサイクルの普及などで自転車利用を促進し、自動車への過度な依存を低減します。

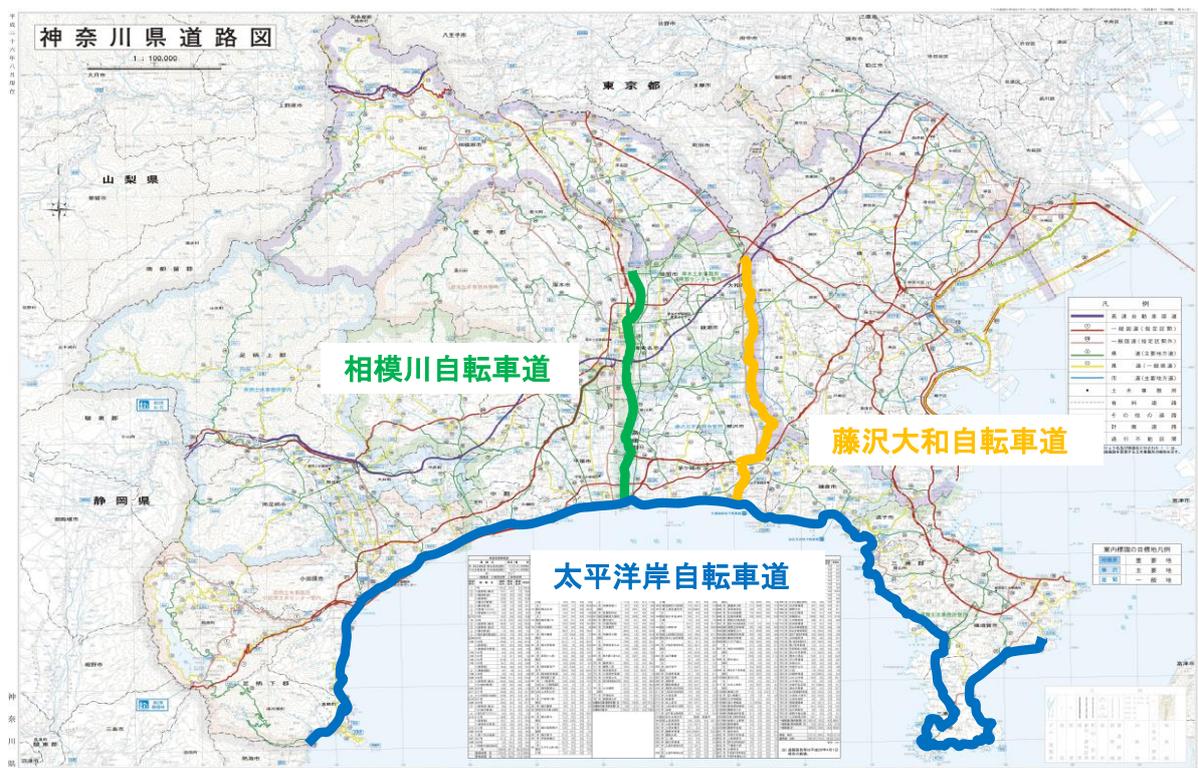
【実施すべき施策】

(1) 自転車通行空間の整備等

- ① 自転車ネットワーク計画などを踏まえ、自転車通行空間や自転車の走行位置を明示するピクトグラム等を設置する走行環境の整備を進めます。
- ② 市町村における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援するとともに、自転車通行空間の整備における行政間の調整を図ります。
- ③ 「神奈川県が管理する県道の構造の技術的基準及び県道に設ける道路標識の寸法を定める条例」に、道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として運用可能な「自転車通行帯」の構造基準を規定します。
- ④ 駐車監視員を活用し、自転車通行の妨げとなる駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進します。

(2) 県内の連続したサイクリング環境の整備

- ⑤ 快適に利用できるサイクリング環境の実現を目指すモデルルートを設定し、サイクリングロードの整備など、誰でも迷わず安全に走行できる環境を創出します。
- ⑥ サイクリングロード周辺の観光施設の情報を発信します。



(3) シェアサイクルの普及

- ⑦ 観光客の回遊性を高めることや、公共交通を補完する二次交通としてシェアサイクルの普及を促進します。

(4) 駐輪場の整備等

- ⑧ 市町村や鉄道事業者等が実施する、駅周辺や公共交通網密度の薄い地域のバス停周辺における駐輪場の整備を促進します。
- ⑨ 地球温暖化対策を進める上でも、既存の交通結節点におけるサイクルアンドライドの導入など、公共交通機関の利用を含めた自転車利用を促進します。

3.2 【目標2】自転車活用を通じた未病*改善の推進

本県では、「健康長寿」の実現を目指し、「食・運動・社会参加」の3つを柱とする未病改善の取り組みを進めています。

自転車は、適度な運動強度を維持しやすく、外出することで社会参加の機会の増加も期待できるなど、未病改善に資するものであり、自転車を活用しながら誰もがその人らしく笑って生き生きとくらし、健康で長生きできる神奈川を実現していきます。

※ 神奈川県では、心身の状態を健康と病気の二分論の概念で捉えるのではなく、「健康」と「病気」の間を連続的に変化するものとして捉え、この全ての変化の過程を表す概念を「未病」としています。日常生活において、「未病改善」により、心身をより健康な状態に近づけていくことが重要になります。

【実施すべき施策】

（5）県内の連続したサイクリング環境の整備

（2）の再掲

（6）サイクルツーリズム（自転車による回遊）の促進

- ⑩ 行政間の調整を図り、観光地を巡る健康的なサイクルツーリズムを促進し、サイクリスト向けのルートマップや緊急時サービスなど、情報を容易に得られるような環境整備を促進します。
- ⑪ サイクリストをサポートするために駐輪用のバイクラックや工具を備えたサービス拠点である飲食店などの「自転車の駅」を広報し、自転車による回遊を促進します。

3.3 【目標3】観光・サイクルスポーツの振興による地域の活性化

訪日外国人旅行者のゴールデンルートである東京～大阪間の途中にある地の利を生かし、東京から各地を滞在しながら自転車で京都・大阪を目指す旅行や、自転車による駅から少し離れたスポット巡り等を仕掛け、新たな宿泊需要や飲食需要を掘り起こすとともに、東京2020大会で自転車ロードレース競技コースの一部が本県に設定されたことを契機に、サイクルスポーツのすそ野を広げ、地域の活性化を図ります。

【実施すべき施策】

(7) 県内の連続したサイクリング環境の整備

(2) の再掲

(8) シェアサイクルの普及

(3) の再掲

(9) サイクルツーリズム（自転車による回遊）の促進

(6) の再掲

(10) ナショナルサイクルルートの指定

- ⑫ 太平洋岸自転車道^{※1}において、誰もが安全・快適に走行できる環境や、休憩できる受入環境等の整備を進め、新たに創設されたナショナルサイクルルート^{※2}の指定を目指し、地域の活性化を図ります。

※1 千葉県銚子市から神奈川、静岡、愛知、三重、和歌山県の各太平洋沿岸を走り和歌山県和歌山市に至る延長約1,400kmの自転車道

※2 自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るもの。

3.4 【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

安全で安心できる自転車利用環境の整備や道路の交通事故対策を推進します。合わせて、自転車利用者が、車両としての交通ルールを正しく理解するとともに、交通安全意識と交通マナーの向上に努めることを促し、自転車事故を削減していくことを目指します。

また、災害時には、日常使用している鉄道や自家用車が、線路・道路等の被害などにより、利用できない事態が想定されることから、災害時の自転車利用に備える取組みを進め、地域の安全・安心の向上を目指します。

【実施すべき施策】

(11) 自転車通行空間の整備等

(1) の再掲

(12) 道路の交通事故防止対策

⑬ 道路管理者、交通管理者や教育委員会などの関係機関が連携し、道路の交通事故防止対策を推進します。

(13) 広報啓発活動の推進や自転車利用者に対する交通指導取締りの実施による自転車安全利用の促進

⑭ 自転車利用時の様々な場面に対応した交通ルールを周知します。

⑮ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りを行います。

⑯ 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の着実な運用を図ります。

(14) 学校における自転車利用を含む安全教育

⑰ 児童生徒が交通事故の被害者にも加害者にもならないよう、「生命尊重」と「遵法」及び「思いやり」の精神を基盤とした態度・行動と、歩行者及び自転車運転者として必要な危険予測などの知識や技能を習得させます。

(15) 自転車損害賠償責任保険等の加入義務化

- ⑱ 自転車利用者には自転車損害賠償責任保険等の加入を義務化し、自転車小売等業者には客が自転車損害賠償責任保険等に加入しているかどうかを確認することを義務化しました。これを踏まえて、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

(16) 自転車の点検整備の義務化

- ⑲ 自転車貸付事業者は、その貸付けの用に供する自転車について、必要な点検及び整備を行うことを義務化しました。また、自転車利用者及び事業活動において自転車を利用する事業者は、その利用する自転車について、必要な点検及び整備を行うことを努力義務としました。これらを踏まえて、自転車の点検整備を推進します。

(17) 災害時の自転車活用に向けた備え

- ⑳ 地域防災計画に災害時の自転車活用方法について記載していきます。
- ㉑ 災害時に被災状況を迅速に把握するため、自転車を活用します。
- ㉒ 発災時に迅速な応急対策を実施するため、より確実に移動手段を調達する取組みとして、災害時における自転車の調達等に関する協定の締結を促進します。

3.5 施策体系

目標	施策	措置	取組状況
<p>目標 1</p> <p>自転車 を快適 に利用 できる 環境の 整備</p>	<p>(1) 自転車 通行空間 の整備等</p>	<p>① 自転車ネットワーク計画などを踏まえ、自転車通行空間や自転車の走行位置を明示するピクトグラム等を設置する走行環境の整備を進めます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自転車ネットワーク計画などを踏まえ、県管理道路にピクトグラム等を設置  <p>藤沢市内の自転車通行帯の設置例</p>
		<p>② 市町村における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援するとともに、自転車通行空間の整備における行政間の調整を図ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 県内 10 市町で自転車ネットワーク計画策定済 <p>[指標]</p> <p>自転車活用推進計画策定市町村数 1 団体 (2018 年度) → 5 団体 (2022 年度)</p>
		<p>③ 「神奈川県が管理する県道の構造の技術的基準及び県道に設ける道路標識の寸法を定める条例」に、道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として運用可能な「自転車通行帯」の構造基準を規定します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 構造基準規定に向けた検討
		<p>④ 駐車監視員を活用し、自転車通行の妨げとなる駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駐車監視員を活用した違反車両取締  <p>出典：神奈川県警察 HP</p>

目標	施策	措置	取組状況
<p>目標 1</p> <p>自転車 を快適 に利用 できる 環境の 整備</p>	<p>(2) 県内の連続したサイクリング環境の整備</p>	<p>⑤ 快適に利用できるサイクリング環境の実現を目指すモデルルートを設定し、サイクリングロードの整備など、誰でも迷わず安全に走行できる環境を創出します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 太平洋岸自転車道の整備 藤沢大和自転車道の整備 相模川自転車道の整備  <p>整備済み区間の状況 海老名市社家地区内（平成31年3月供用）</p> <p>[指標] 相模川自転車道の整備 2.6km(2018年度) → 10km(2025年度)</p>
	<p>(3) シェアサイクルの普及</p>	<p>⑥ サイクリングロード周辺の観光施設の情報を発信します。</p> <p>⑦ 観光客の回遊性を高めることや、公共交通を補完する二次交通としてシェアサイクルの普及を促進します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 湘南地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験事業の実施 県西地域コミュニティサイクルの実施 横須賀シェアサイクルの実施 横浜都心部コミュニティサイクル事業の実施 逗子市シェアサイクル実証実験事業の実施  <p>出典：平塚市 HP</p>
	<p>(4) 駐輪場の整備等</p>	<p>⑧ 市町村や鉄道事業者等が実施する、駅周辺や公共交通網密度の薄い地域のバス停周辺における駐輪場の整備を促進します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市町と連携して駅周辺で駐輪場を整備 高架下の遊休地で駐輪場を整備

目標	施策	措置	取組状況
<p>目標 1</p> <p>自転車 を快適 に利用 できる 環境の 整備</p>	<p>(4) 駐輪 場の整備等</p>	<p>⑨ 地球温暖化対策を進める上でも、既存の交通結節点におけるサイクルアンドライドの導入など、公共交通機関の利用を含めた自転車利用を促進します。</p>	<p>・茅ヶ崎市や厚木市などで、サイクルアンドバスライドを実施</p>  <p>出典：厚木市 HP</p> <p>[指標] 自動車などの運輸部門から排出される二酸化炭素の総排出量削減 1,066 万 t-CO₂ (2013 年) → 2013 年度比で約 3 割削減： 741 万 t-CO₂* (2030 年)</p> <p>* 記載されている排出量は、平成 28 年 10 月に改定した地球温暖化対策計画に記載されている推計値。今後、排出量の推計値の基となる統計資料等が適及改定された場合等は、本数値も変更される可能性がある</p>
<p>目標 2</p> <p>自転車 活用を 通じた 未病改 善の推 進</p>	<p>(5) 県内の連続したサイクリング環境の整備</p> <p>(6) サイクルツーリズム（自転車による回遊）の促進</p>	<p>(2) の再掲</p> <p>⑩ 行政間の調整を図り、観光地を巡る健康的なサイクルツーリズムを促進し、サイクリスト向けのルートマップや緊急時サービスなど、情報を容易に得られるような環境整備を促進します。</p>	<p>・自転車半島宣言推進事業を実施</p>  <p>出典：三浦半島観光連絡協議会 HP</p>

目標	施策	措置	取組状況
<p>目標2</p> <p>自転車活用を通じた未病改善の推進</p>	<p>(6) サイクルツーリズム(自転車による回遊)の促進</p>	<p>⑪ サイクリストをサポートするために駐輪用のバイクラックや工具を備えたサービス拠点である飲食店などの「自転車の駅」を広報し、自転車による回遊を促進します。</p>	<p>・自転車の駅の広報</p>  <p>(画像左)「自転車の駅」ステッカー(各施設で掲) (画像右)自転車の駅(山北町CafeNICO)</p> <p>出典：神奈川県西地域県政総合センターHP</p>
<p>目標3</p> <p>観光・サイクルスポーツの振興による地域の活性化</p>	<p>(7) 県内の連続したサイクリング環境の整備</p>	<p>(2) の再掲</p>	
	<p>(8) シェアサイクルの普及</p>	<p>(3) の再掲</p>	
	<p>(9) サイクルツーリズム(自転車による回遊)の促進</p>	<p>(6) の再掲</p>	
	<p>(10) ナショナルサイクルルートの指定</p>	<p>⑫ 太平洋岸自転車道において、誰もが安全・快適に走行できる環境や、休憩できる受入環境等の整備を進め、新たに創設されたナショナルサイクルルート制度の指定を目指し、地域の活性化を図ります。</p>	<p>・太平洋岸自転車道において、ナショナルサイクルルートの指定に向け検討</p>  <p>ロゴマーク</p> <p>[指標] 新たに創設されたナショナルサイクルルートの数 0 ルート(2018年度) → 1 ルート(2022年度)</p>



目標	施策	措置	取組状況
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	(11) 自転車通行空間の整備等	(1) の再掲	
	(12) 道路の交通事故防止対策	⑬ 道路管理者、交通管理者や教育委員会などの関係機関が連携し、道路の交通事故防止対策を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全施設の設置などの道路の交通事故防止対策の実施 通学路安全対策連絡会議などによる関係機関の情報共有、対策の実施
	(13) 広報啓発活動の推進や自転車利用者に対する交通指導取締りの実施による自転車安全利用の促進	⑭ 自転車利用時の様々な場面に対応した交通ルールを周知します。	<ul style="list-style-type: none"> 神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の施行 自転車マナーアップ運動の実施 児童・幼児のヘルメット等の着用の推進 ドライバー講習の実施 <p>[指標] 自転車事故件数 6,086件(2018年) → 2018年の件数以下 (2022年)</p>
		⑮ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りを行います。	<ul style="list-style-type: none"> 自転車指導啓発重点地区・路線における取締の実施
	⑯ 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の着実な運用を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> 自転車運転者講習制度の運用 	

目標	施策	措置	取組状況
<p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>	<p>(14) 学校における自転車利用を含む安全教育</p>	<p>⑰ 児童生徒が交通事故の被害者にも加害者にもならないよう、「生命尊重」と「遵法」及び「思いやり」の精神を基盤とした態度・行動と歩行者及び自転車運転者として必要な危険予測などの知識や技能を習得させます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の施行 ・みんなの交通安全教育推進運動「スタートかながわ」の推進 ・自転車交通安全講習「チリリン・スクール」の実施 ・自転車交通安全教育の時間「チリリン・タイム」の配信 ・小学校でバス運転者の死角体験の実施 ・事故防止の教室の実施 ・交通安全子供ショーの実施 ・自転車の講習会の実施  <p style="text-align: right; font-size: small;">チリリン・スクール</p> <p>[指標] みんなの交通安全教育推進運動（スタートかながわ）の推進 実施済み（2018年） → 継続実施（2022年）</p>
	<p>(15) 自転車損害賠償責任保険等の加入義務化</p>	<p>⑱ 自転車利用者には自転車損害賠償責任保険等の加入を義務化し、自転車小売等業者には客が自転車損害賠償責任保険等に加入しているかどうかを確認することを義務化しました。これを踏まえて、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の施行



目標	施策	措置	取組状況
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	(16) 自転車の点検整備の義務化	⑱ 自転車貸付事業者は、その貸付けの用に供する自転車について、必要な点検及び整備を行うことを義務化しました。また、自転車利用者及び事業活動において自転車を利用する事業者は、その利用する自転車について、必要な点検及び整備を行うことを努力義務としました。これらを踏まえて、自転車の点検整備を推進します。	・神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の施行
	(17) 災害時の自転車活用に向けた備え	⑳ 地域防災計画に災害時の自転車活用方法について記載していきます。	・計画改訂時に記載を検討
		㉑ 災害時に被災状況を迅速に把握するため、自転車を活用します。	・災害訓練時に自転車を活用するなど危機管理体制を強化
		㉒ 発災時に迅速な応急対策を実施するため、より確実に移動手段を調達する取組みとして、災害時における自転車の調達等に関する協定の締結を促進します。	・災害時に自転車を優先的に調達できる協定の締結（県内8市町が協定を締結）

※取組状況には、県、市町村以外が事業主体となっている取組みを含む。

第4章 計画のフォローアップ

4.1 計画のフォローアップ

施策の推進を図るため、関係部局で構成する連絡調整会議で緊密に連携し、施策の取組状況や指標の達成度の検証を行うとともに、検証結果や社会情勢の変化、国の自転車活用推進計画の動向などを踏まえ、必要に応じて計画を見直します。



神奈川県

県土整備局道路部 道路企画課

横浜市中区日本大通 1 丁目 231-8588 電話(045)210-1111 (代表)