

神奈川県自転車活用推進計画

2023（令和5）年3月改定

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 新型コロナの流行による自転車利用の変化	6
2.3.3 通勤・通学時の自転車利用	7
2.3.4 通勤・通学時以外の自転車利用	9
2.3.5 地域毎の自転車利用形態	10
2.4 観光やサイクリスポーツなどでの自転車利用の現状	11
2.4.1 自転車旅行、自転車レジャー	11
2.4.2 サイクリスポーツ環境	12
2.5 自転車通行空間整備の現状	13
2.5.1 自転車通行空間整備状況	13
2.5.2 自転車活用推進計画と自転車ネットワーク計画の策定状況	15
2.6 自転車関係事故の発生状況	16
2.6.1 自転車乗用中の交通事故死者数の推移	16
2.6.2 自転車関係事故における高齢者の死傷者数の推移	17
2.6.3 自転車の通行目的別の対歩行者事故件数の推移	17
2.6.4 自転車関係事故の発生形態	18
2.7 自転車活用に関する取組状況	20
2.7.1 「自転車の駅」の設置	20
2.7.2 ルートの設定・情報発信	21
2.7.3 シェアサイクルの普及	22
2.7.4 災害時の自転車利用	22
2.8 自転車を取り巻く環境	23
2.8.1 エネルギー政策	23
2.8.2 脱炭素の取組（地球温暖化対策）	23
2.9 現状を踏まえた課題の整理	24

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	26
3.1 【目標1】自転車を快適に利用できる環境の整備	28
3.2 【目標2】自転車活用を通じた未病*改善の推進	30
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	31
3.4 【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現	32
3.5 施策体系	34
第4章 計画のフォローアップ	42
4.1 計画のフォローアップ	42

第1章 計画策定の趣旨

1.1 計画策定の背景と目的

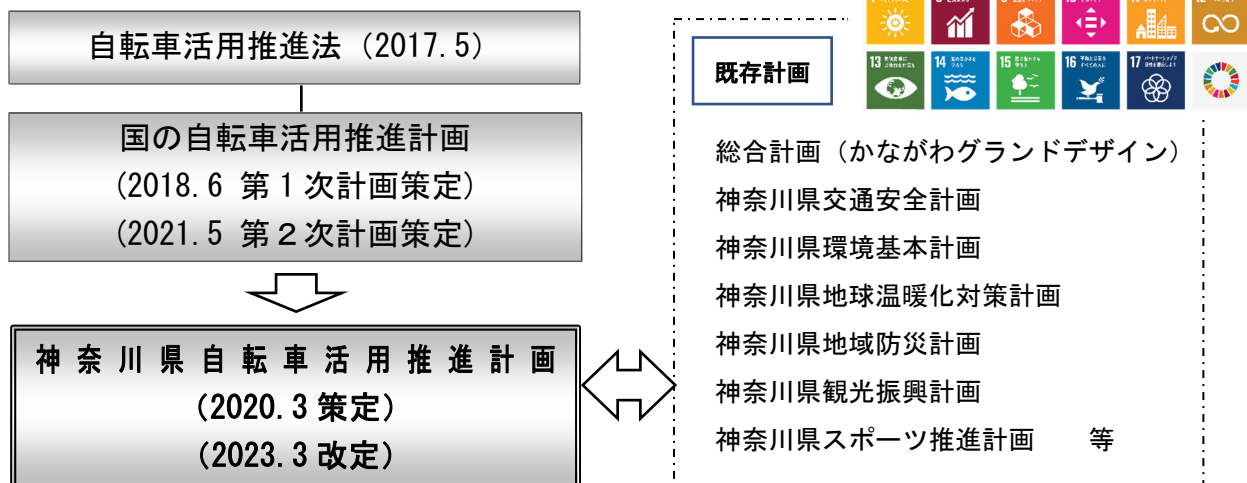
自転車は、鉄道駅等へのアクセスの交通手段であり、通勤・通学、買物等比較的近距離の日常の足として、広く利用されています。また、近年は、環境にやさしく、健康の増進に寄与し、災害時にも活用可能な乗り物として、注目されており、自転車を活用した観光振興などにも期待が寄せられています。

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。

「神奈川県自転車活用推進計画」は、国の計画を勘案し、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」等の既存計画や、未病の改善、脱炭素社会の実現などの本県の重要施策との整合を図り、「いのち輝くマグネット神奈川」の実現を目指して、通勤・通学、レジャー・スポーツなど様々なシーンにおける自転車利用者等の目線を大切にしながら、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。

2020年3月の策定後、国が2021年5月に第2次自転車活用推進計画を策定したことなどを踏まえ、このたび計画を改定しました。

■計画の位置付け



1.2 計画区域

神奈川県全域

1.3 計画期間

国の第2次自転車活用推進計画（5年間）を踏まえ、2023（令和5）年度から2027（令和9）年度までの5年間とします。

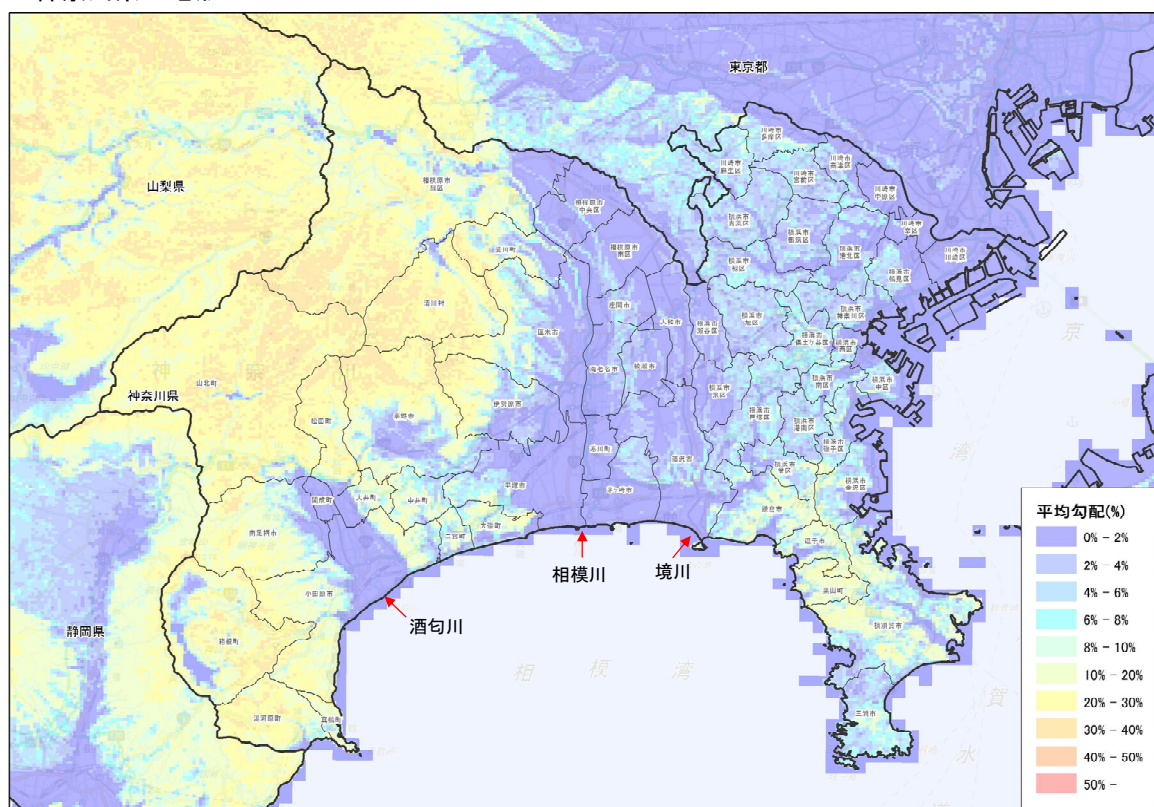
第2章 神奈川県 of 自転車を巡る現状及び課題

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側は太平洋に面しており、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 of 地形



(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)

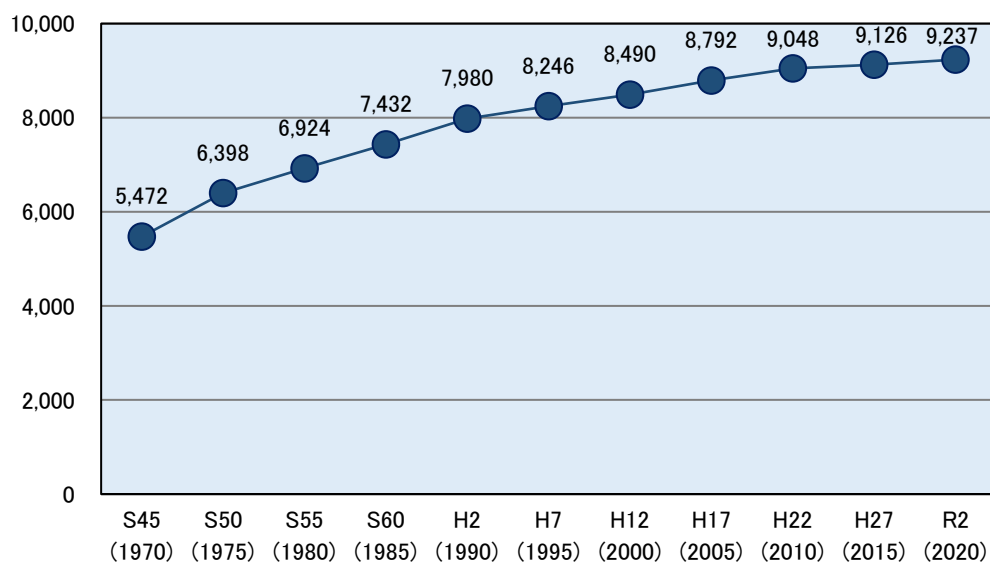
2.2 人口

神奈川県は、令和2年の国勢調査によると9,237,337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。

年齢別人口割合で見ると、高齢者（65歳以上）が占める割合が増加しており、令和17年には全体の3割を超えることが推計されます。

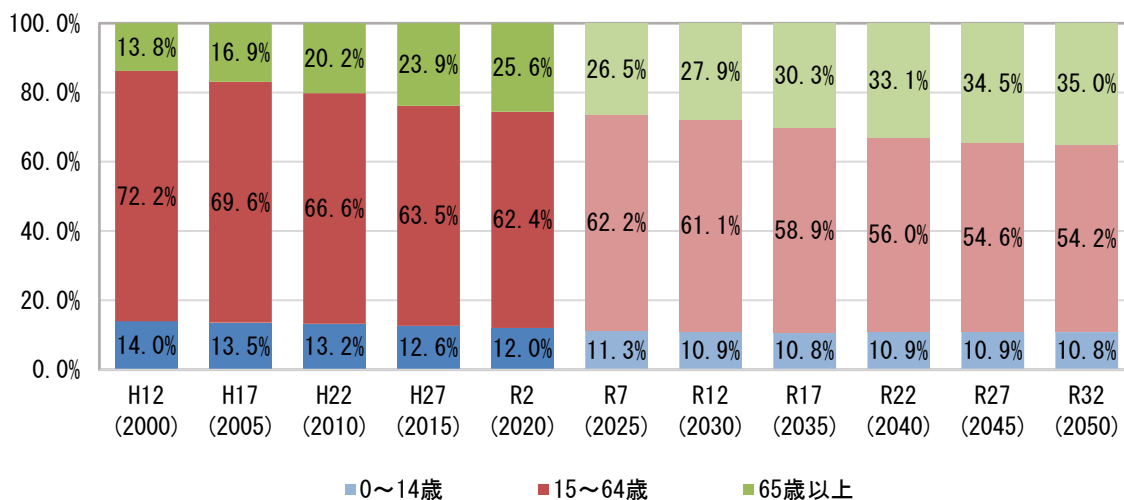
■ 神奈川県の人口の推移

(千人)



(出典：昭和45年～令和2年国勢調査)

■ 神奈川県の年齢別人口割合



(出典：令和2年国勢調査、神奈川県将来人口推計・将来世帯推計)

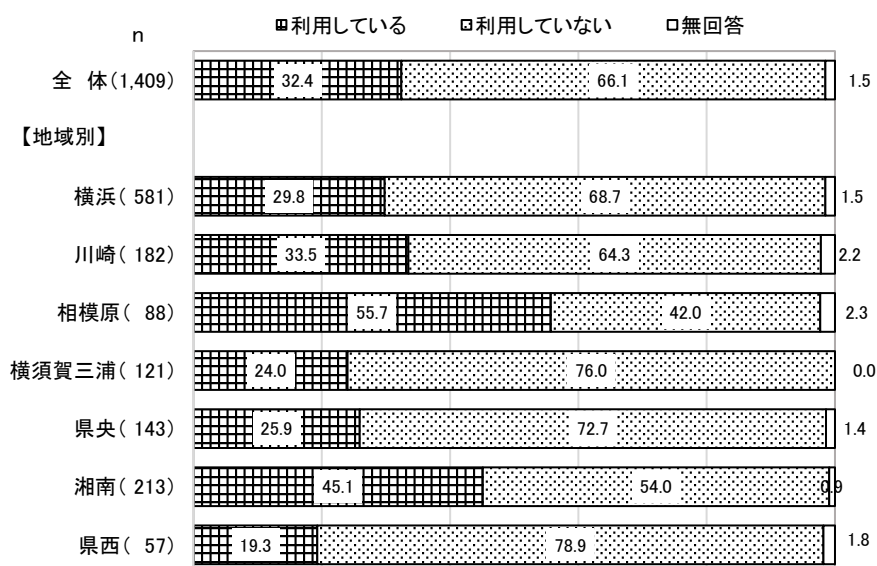
2.3 自転車利用の現状

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おり、その割合は、この3年間で増加しています。

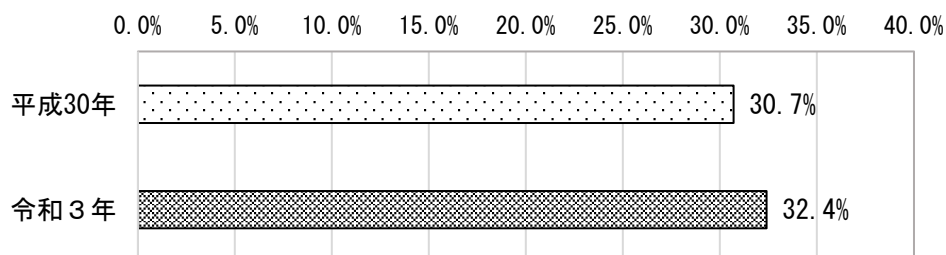
- 通勤・通学や買物、その他日常生活で自転車を利用しているかについては、「利用している」が32.4%、「利用していない」が66.1%との回答で、「利用している」は3年前と比べ1.7ポイント増加しています。
- 地域別では、「利用している」は、相模原が55.7%で最も多く、次いで湘南が45.1%となっています。

■ 自転車の地域別利用状況



(出典：令和3年度県民ニーズ調査（県政策局情報公開広聴課）)

■ 自転車の利用割合の変化



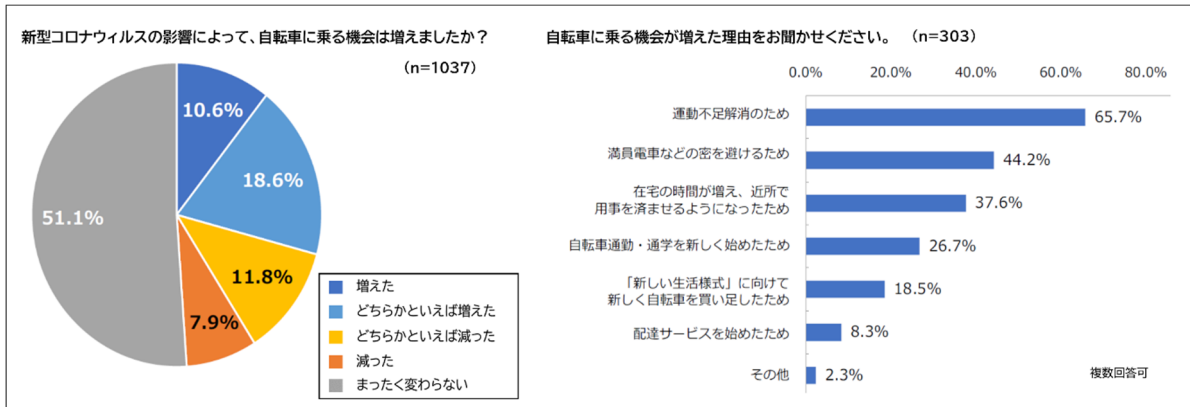
(出典：令和3年度県民ニーズ調査（県政策局情報公開広聴課）)

2.3.2 新型コロナの流行による自転車利用の変化

新型コロナウイルスの流行により、ライフスタイルや交通行動までに影響を及ぼすなか、運動不足の解消や人との接触を低減する移動手段として自転車利用のニーズが高まっています。

- 自転車利用者への調査では、新型コロナの流行に伴い、運動不足の解消や満員電車などの密を避けることなどを目的として、自転車に乗る機会が増えています。
- 都内通勤者への調査では、自転車通勤者の4人に1人が新型コロナ流行後に自転車通勤を開始し、以前よりも自転車通勤への関心が高まっているとの結果が報告されています。
- 「新しい生活様式」の浸透に伴い、デリバリーサービスなども多くなってきており、こうした場面などでも自転車は利用されています。

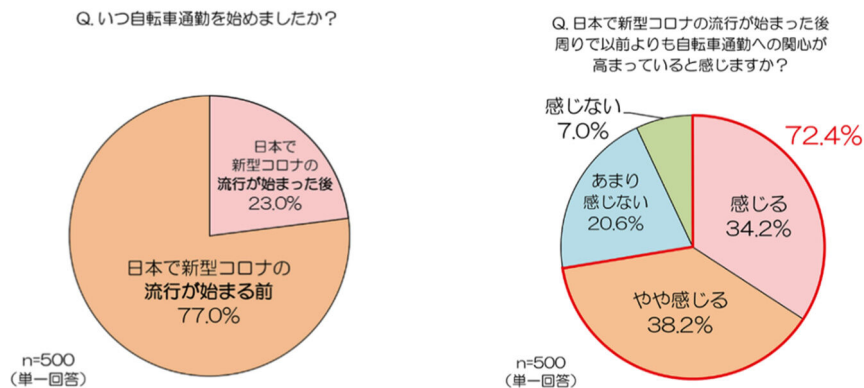
■新型コロナが与えた自転車利用の変化



(出典：コロナ禍における自転車利用の変化に関するアンケート調査 (SBI 日本少額短期保険㈱))

<全国20歳～69歳の自転車利用者1,037名よりインターネットリサーチ>

■「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響



(出典：東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響を調査 (au 損害保険㈱))

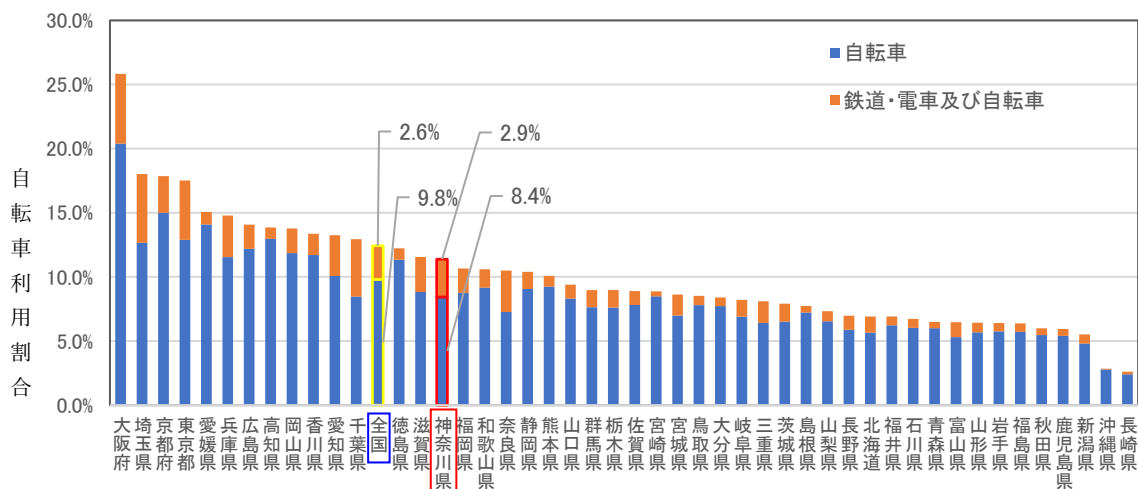
<東京都在住で週1回以上自転車通勤をしており、かつ勤務先から自転車通勤を認められている会社員の男女500人を対象に調査>

2.3.3 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11.3%となっており、約9人に1人が通勤・通学で自転車を利用しています。

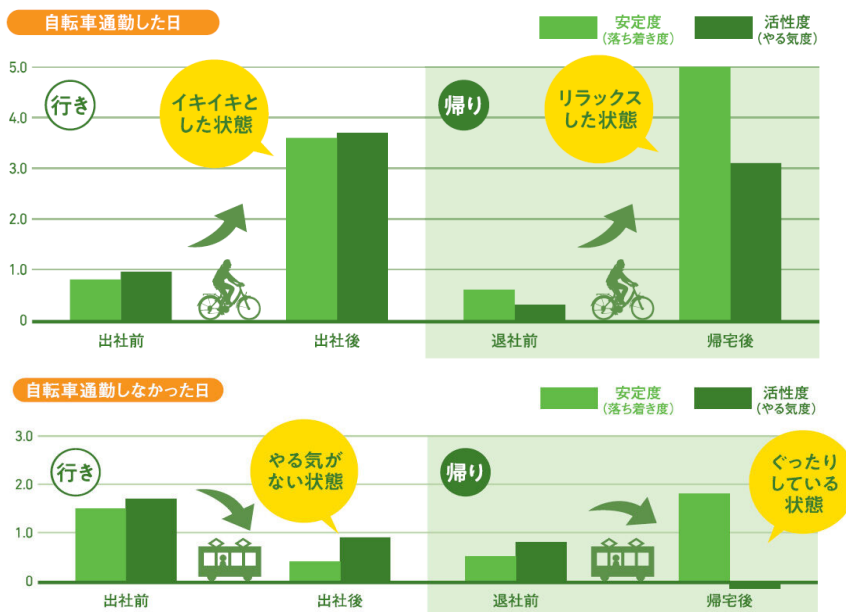
- 国勢調査の通勤・通学手段調査(令和2年)では、本県で、通勤・通学時に自転車を利用している人の割合は約11.3%で、約9人に1人が通勤・通学に自転車を利用しています。
- 自転車通勤は、気持ちを安定させ、気分を前向きにさせるアンケート結果もあります。

■通勤・通学時に自転車を利用する人の割合 (R2年)



(出典：令和2年国勢調査)

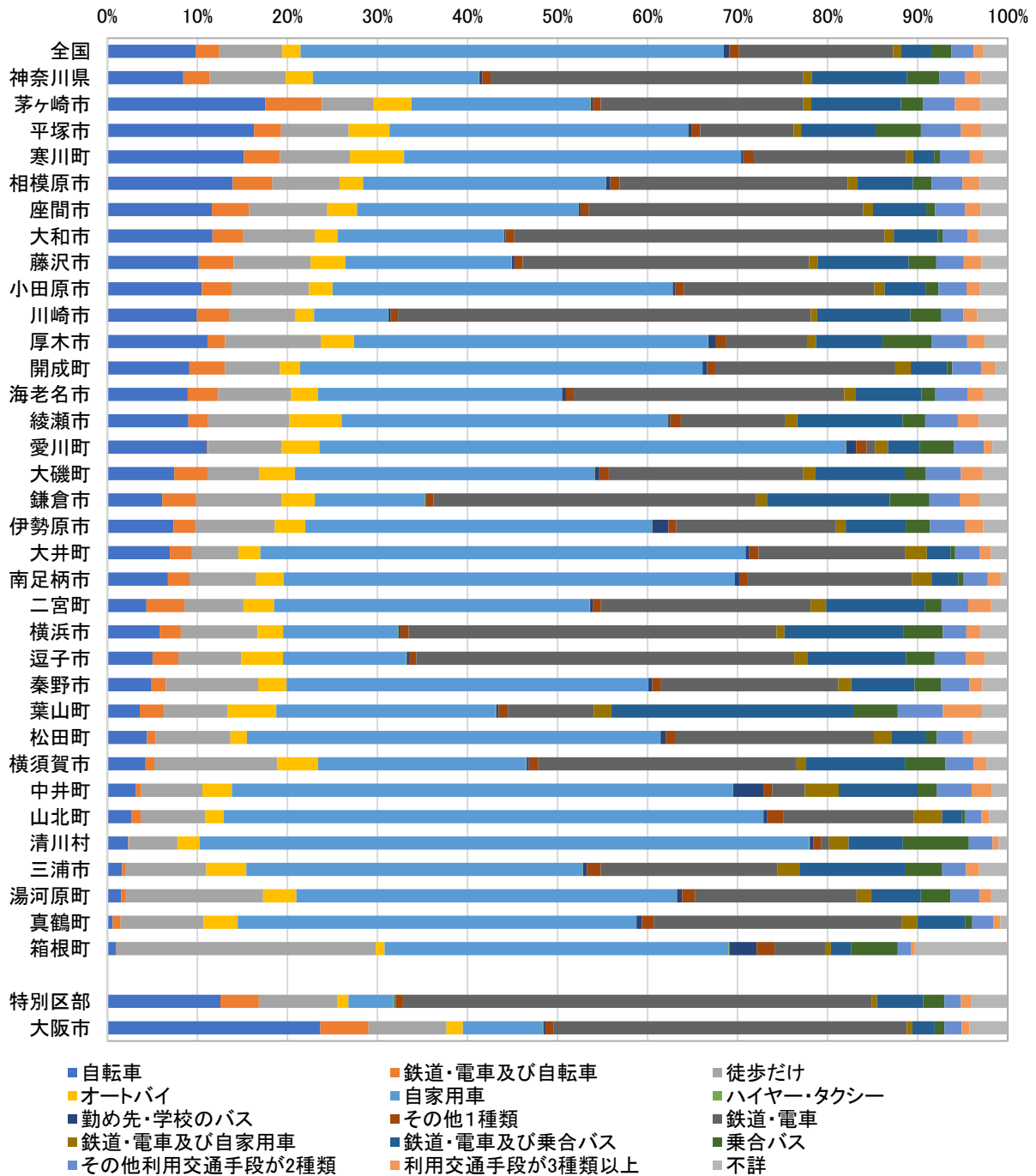
■自転車通勤による気分・情動の変化



自転車通勤を2カ月間継続した10名に毎日4回心理アンケートを行った結果

(出典：Health date file (㈱シマノ))

■通勤・通学時の交通手段（市町村別）



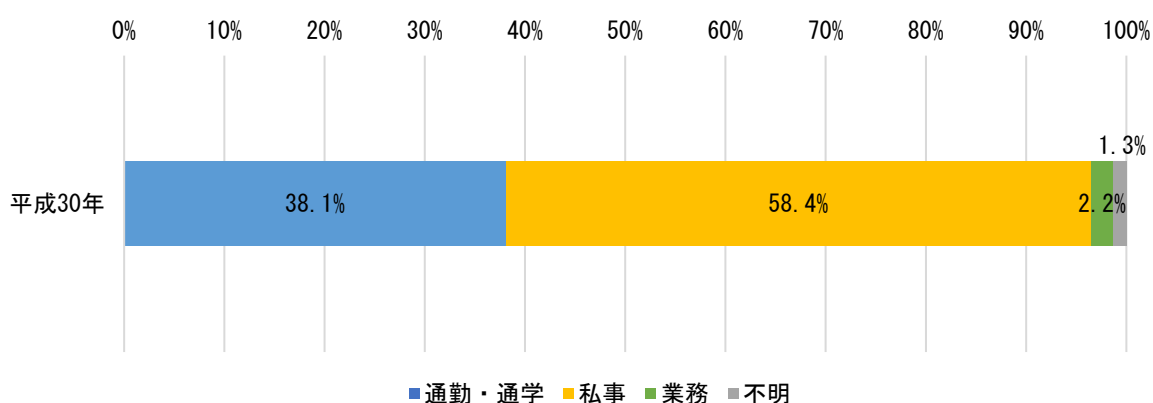
(出典：令和2年国勢調査)

2.3.4 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なっています。

- 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38.1%、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58.4%、業務で利用する人が約2.2%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。

■ 自転車トリップ数^{※2}の利用目的別割合



（第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成）

※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まない

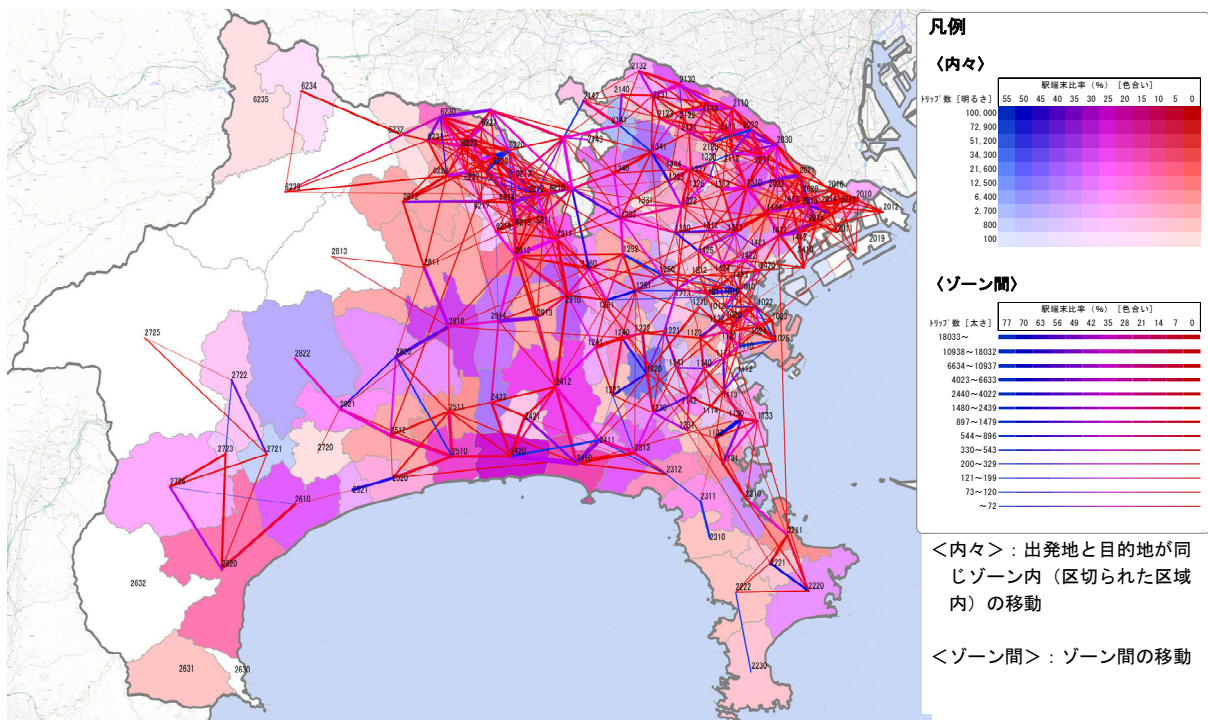
2.3.5 地域毎の自転車利用形態

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



(第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成)

<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 観光やサイクリング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（サイクリングスポーツ）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。今後は、外国人の訪日リピーターが増加していくと考えられており、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・食の体験を求めることが考えられます。
- 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積極的に提案し、観光産業を活性化させていくことも重要です。



2.4.2 サイクルスポーツ環境

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の自転車ロードレース競技が開催された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、横須賀市や寒川町ではBMXなど、さまざまなホイールスポーツが楽しめるパークや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、東京2020オリンピック競技大会において、県内（相模原市及び山北町）で自転車ロードレース競技が開催された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、健康づくりにつなげていくことが求められています。

■東京2020オリンピック競技大会 （自転車ロードレース競技）



（提供：相模原市）

■BMX大会「JapanCupYokosuka」 （うみかぜ公園BMXパーク）

（提供：横須賀市）



■パンプトラックさむかわ



（提供：寒川町）

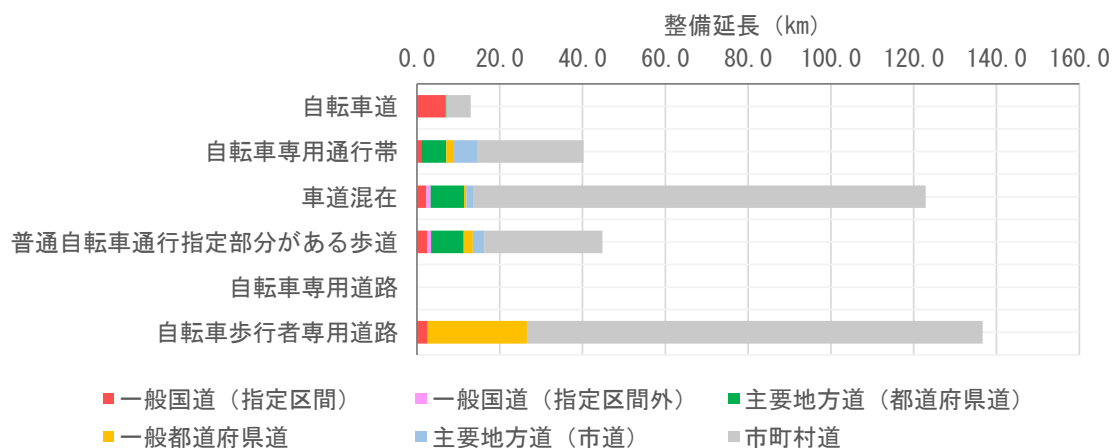
2.5 自転車通行空間整備の現状

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、357.6kmとなっています。

- 本県の道路（高速自動車国道を除く）25,815km(令和3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、357.6km（1.39%）となっています。
- この3年間で120.4kmが整備され、自転車通行空間の整備がなされた道路の延長は約1.5倍となりましたが、自転車の活用を図るには、更なる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	2.3	2.5	0.0	2.6	15.4
一般国道（指定区間外）	0.0	0.0	1.0	0.9	0.0	0.0	1.9
主要地方道（県道）	0.2	6.1	8.1	7.9	0.0	0.0	22.3
一般県道	0.0	1.9	0.5	2.2	0.0	24.0	28.6
主要地方道（市道）	0.0	5.5	1.8	2.8	0.0	0.0	10.1
市町村道	5.8	25.8	109.2	28.5	0.0	110.1	279.4
合計	13.0	40.3	122.9	44.7	0.0	136.7	357.6

※令和4年4月1日時点

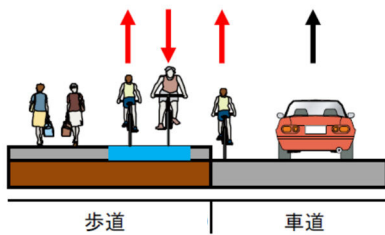
(神奈川県調べ)

(参考) 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	<p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車と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>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重ねさせることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯</p>

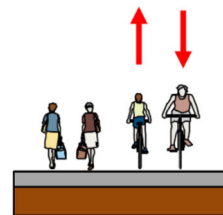
(出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 平成28年7月(国土交通省道路局警察庁交通局))

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



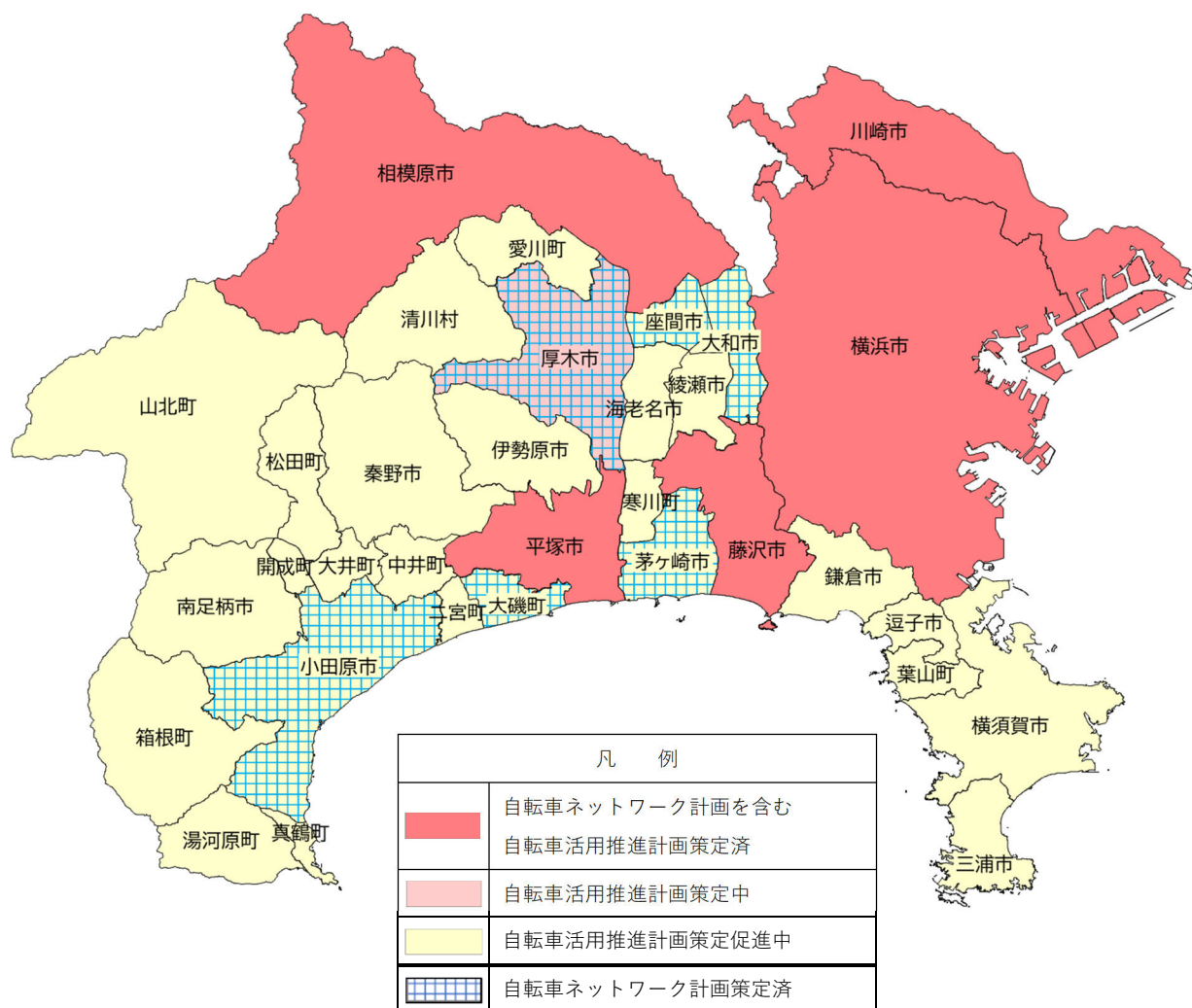
自転車及び歩行者の交通のために設けられる独立した道路

2.5.2 自転車活用推進計画と自転車ネットワーク計画の策定状況

県内の5市で自転車活用推進計画が、11市町で自転車ネットワーク計画が策定されています。

- 令和3年度末時点で、5市の自転車活用推進計画と11市町の自転車ネットワーク計画が策定済みとなっており、この3年間で、4市の自転車活用推進計画と1市の自転車ネットワーク計画が策定されましたが、引き続き、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活用推進計画と自転車ネットワーク計画の策定状況図（令和4年10月時点）



※ 自転車活用推進計画：地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する各種施策を定めた計画。
 自転車ネットワーク計画：地域の道路状況を踏まえ自転車通行空間を計画的に整備するために定めた計画（自転車活用推進計画の一部を構成）。

2.6 自転車関係事故の発生状況

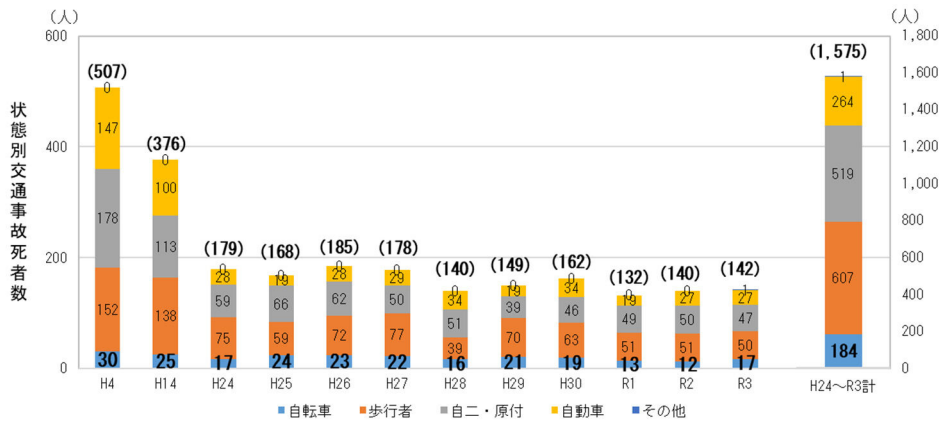
2.6.1 自転車乗用中の交通事故死者数の推移

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24年～令和3年の交通事故により亡くなった方は1,575人にのぼり、うち184人（約11.7%）が自転車乗用中に亡くなっています。

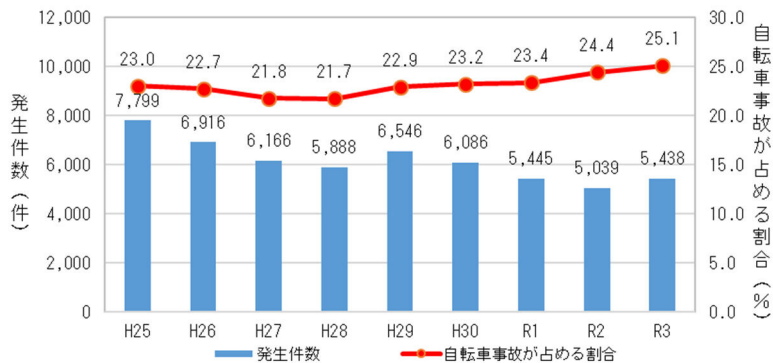
- 県内の交通事故死者数は、平成4年に507人、平成14年に376人、平成24年に179人と着実に減少していますが、そのペースと比べて自転車乗用中の交通事故死者数の減少ペースは遅く、近年では、横ばいとなっています。
- また、県内で発生した平成24年～令和3年の交通事故により亡くなった方は1,575人にのぼり、うち184人（約11.7%）が自転車乗用中に亡くなっています。
- なお、この3年間の自転車関係事故件数は、改定前計画で指標としていた平成30年の自転車関係事故件数以下で推移しています。

■ 神奈川県内の状態別交通事故死者数の推移



（「交通事故統計年報」（交通事故総合分析センター）より作成）

■ 自転車関係事故の推移



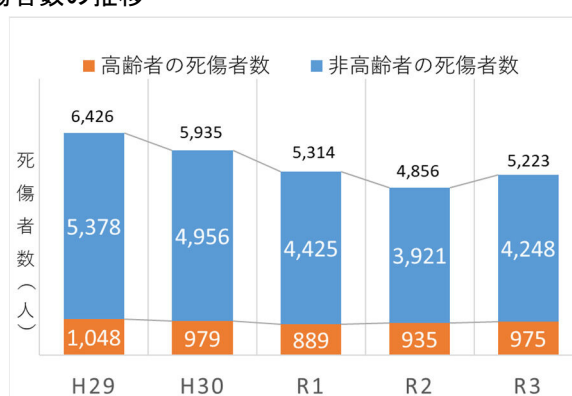
（神奈川県くらし安全防災局くらし安全部提供データより作成）

2.6.2 自転車関係事故における高齢者の死傷者数の推移

自転車関係事故における死傷者数が減少傾向にある一方、高齢者の自転車関係事故における死傷者数は横ばいとなっています。

- この5年間で、自転車関係事故における死傷者数は約2割減少してきましたが、そのうち高齢者（65歳以上）の死傷者数は横ばいで推移しています。
- 免許返納後の移動手段として、電動アシスト自転車を利用する高齢者が増えていると言われています。

■ 自転車関係事故の死傷者数の推移



※死傷者数は自転車乗用中の死傷者

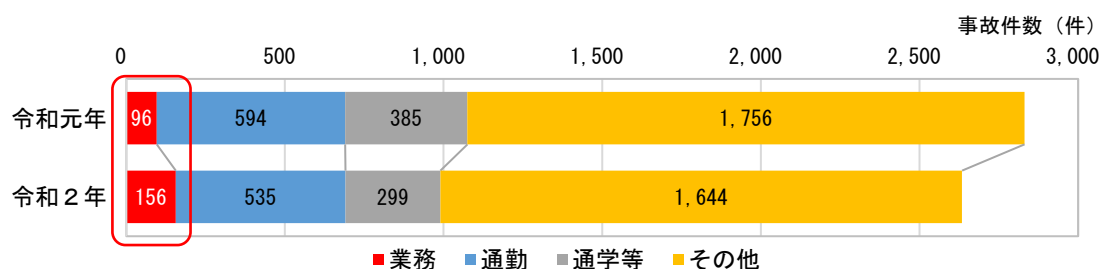
(かながわの交通事故(神奈川県警察本部)データより作成)

2.6.3 自転車の通行目的別の対歩行者事故件数の推移

通行目的別の対歩行者事故件数は、通勤・通学等の目的では減少していますが、デリバリーサービスなど業務目的では増加しています。

- コロナ前の令和元年とコロナ流行後の令和2年の比較で、業務目的で利用していた自転車と歩行者との事故が6割増加しており、業務目的で自転車を利用する人への交通安全教育が課題となっています。

■ 自転車の通行目的別の対歩行者事故件数(全国)



(令和3年版交通安全白書データより作成)

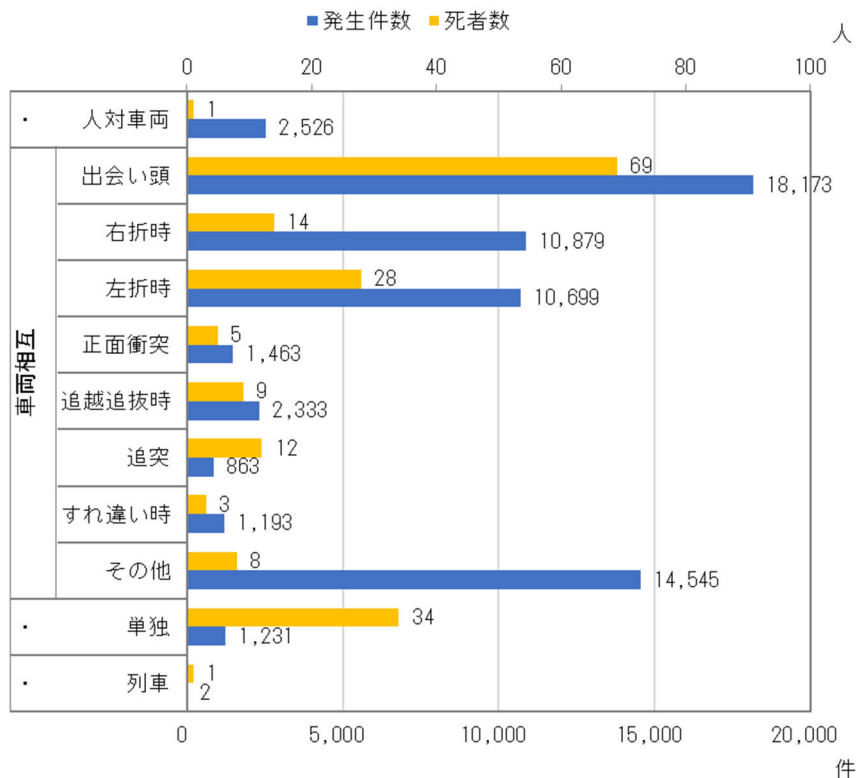
2.6.4 自転車関係事故の発生形態

自転車関係事故の発生形態は、発生件数・死者数ともに出会い頭事故が最も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24年から令和3年の10年間の自転車関係事故の発生形態を見ると、発生件数・死者数ともに出会い頭事故が最も多くなっており、引き続き、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。
- なお、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。
- また、自転車関係事故において、自転車側に違反が認められる割合が約7割と高いことから、交通安全教育が重要となります。
- 自転車乗用中の死者数において、頭部が致命傷となった割合が約7割と高いことから、ヘルメット着用の取組が必要です。

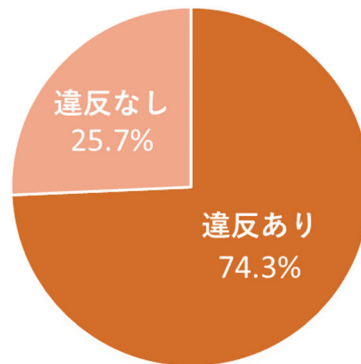
■ 自転車関係事故の発生形態（平成24年～令和3年の10年間）



※死者数は自転車乗用中の死傷

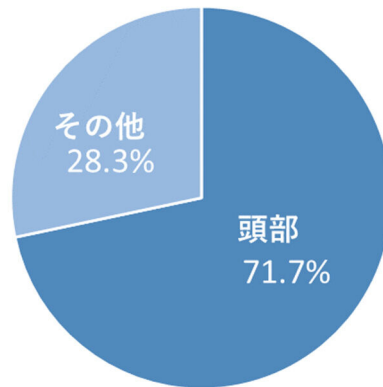
(かながわの交通事故(神奈川県警察本部)データより作成)

■自転車関係事故における自転車側の違反割合（令和3年）



（神奈川県警察本部提供データより作成）

■自転車乗用中の事故で致命傷となった部位の割合（平成24年～令和3年の10年間）



（神奈川県警察本部提供データより作成）

2.7 自転車活用に関する取組状況

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



バイクラック



空気圧計付 空気入れ アーレンキー (六角レンチ) パルプアダプター

(提供：神奈川県県西地域県政総合センター)

2.7.2 ルートの設定・情報発信

令和3年5月に、太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されました。本ルートの沿線には、鎌倉や江の島など魅力ある観光地が数多く存在しており、サイクルツーリズムの更なる促進が期待されます。

また、県内各所で健康的なサイクルツーリズムを楽しめるよう、体力などに合わせたルート設定や周辺の観光スポットの情報発信など、回遊性を高める取組を推進しています。

■サイクリングルートの例

<太平洋岸自転車道>



(出典：太平洋岸自転車道 HP)

<三浦半島のサイクリングルート>



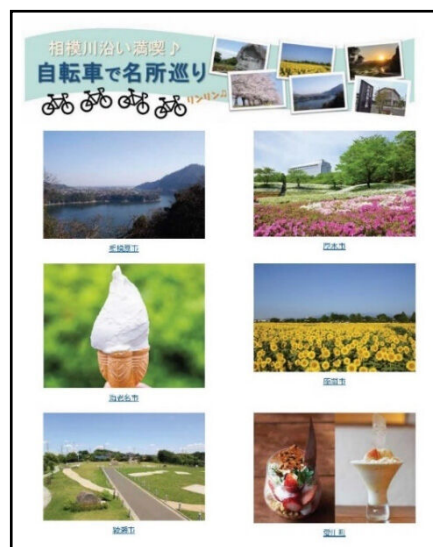
(提供：三浦半島観光連絡協議会)

<山北・中井のサイクリングルート>



(出典：県西地域県政総合センターHP)

<その他取組（県央地域）>



(出典：県央地域県政総合センターHP)

2.7.3 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が進められており、湘南地域では、協働事業者とともに公有地、民有地にサイクルポートを設置し、シェアサイクルを活用した周遊観光の実証実験事業が実施されています。
- 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を進めていく必要があります。

■サイクルポート



2.7.4 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や県の地域防災計画では、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を記載しています。
- 令和3年度末時点で、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 脱炭素の取組（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。脱炭素の取組（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
1 地形 2 人口 3 自転車利用の現状	<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。 ・自転車通勤への関心の高まりを踏まえて、これを促進するための取組を進める必要があります。
4 観光やサイクルスポーツなどでの自転車利用の現状	<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、観光産業の活性化などにつなげる必要があります。 ・サイクルスポーツ環境の整備が進んでおり、サイクルスポーツのすそ野を広げ、健康づくりにつなげていくことが求められています。
5 自転車通行空間整備の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行帯などの整備率は低く、自転車の活用を図るには、自転車通行空間の整備を進める必要があります。 ・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。

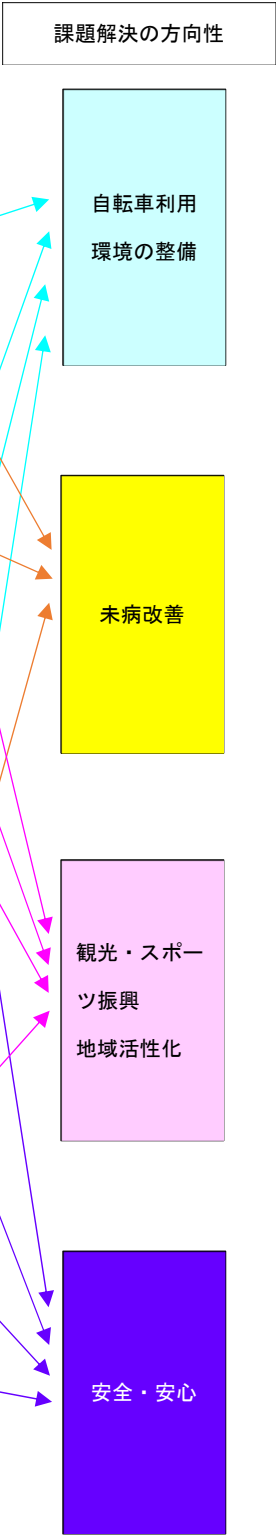
現 状	現状を踏まえた課題
6 自転車関係事故の発生状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車乗用中の交通事故死者数は、全事故の死者数の減少ペースに比べて遅く、近年では、横ばいとなっており、より安全で快適に自転車を利用できる環境の創出が求められています。 ・ 自転車事故の発生形態は交差点での事故が多くを占めており、交差点などでの交通安全対策に取り組む必要があります。 ・ 自転車関係事故における死傷者数が減少傾向にあるなか、高齢者の死傷者数は横ばいで推移しており、また、配達などの業務目的での自転車関係事故が増加していることなどを踏まえ、事業者向け講習の実施などの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組状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 未病改善の取組として、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の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、こうした取組を進めていく必要があります。特に、ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道は、その活用を図っていくことが求められます。 ・ 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組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。 ・ 脱炭素の取組（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。

現 状	現状を踏まえた課題
1 地形 2 人口 3 自転車利用の現状	<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を利用されており、快適な自転車利用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。 自転車通勤への関心の高まりを踏まえて、これを促進するための取組を進める必要があります。
4 観光やサイクルスポーツなどでの自転車利用の現状	<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、観光産業の活性化などにつなげる必要があります。 サイクルスポーツ環境の整備が進んでおり、サイクルスポーツのすそ野を広げ、健康づくりにつなげていくことが求められています。
5 自転車通行空間整備の現状	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行帯などの整備率は低く、自転車の活用を図るには、自転車通行空間の整備を進める必要があります。 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。
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組む必要があります。 自転車関係事故における死傷者数が減少傾向にあるなか、高齢者の死傷者数は横ばいで推移しており、また、配達などの業務目的での自転車関係事故が増加していることなどを踏まえ、事業者向け講習の実施などの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組状況	<ul style="list-style-type: none"> 未病改善の取組として、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の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、こうした取組を進めていく必要があります。特に、ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道は、その活用を図っていくことが求められます。 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組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。 脱炭素の取組（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。

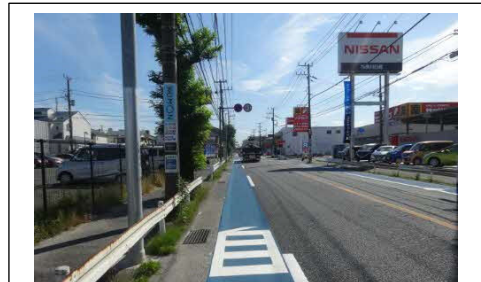


神奈川県自転車活用推進計画がめざすところ

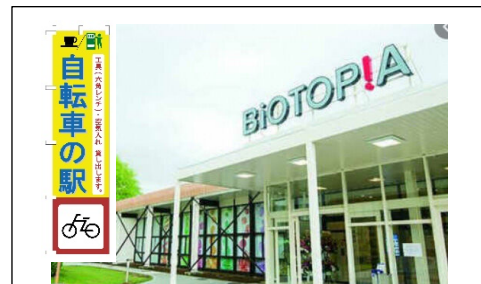
目標



【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。

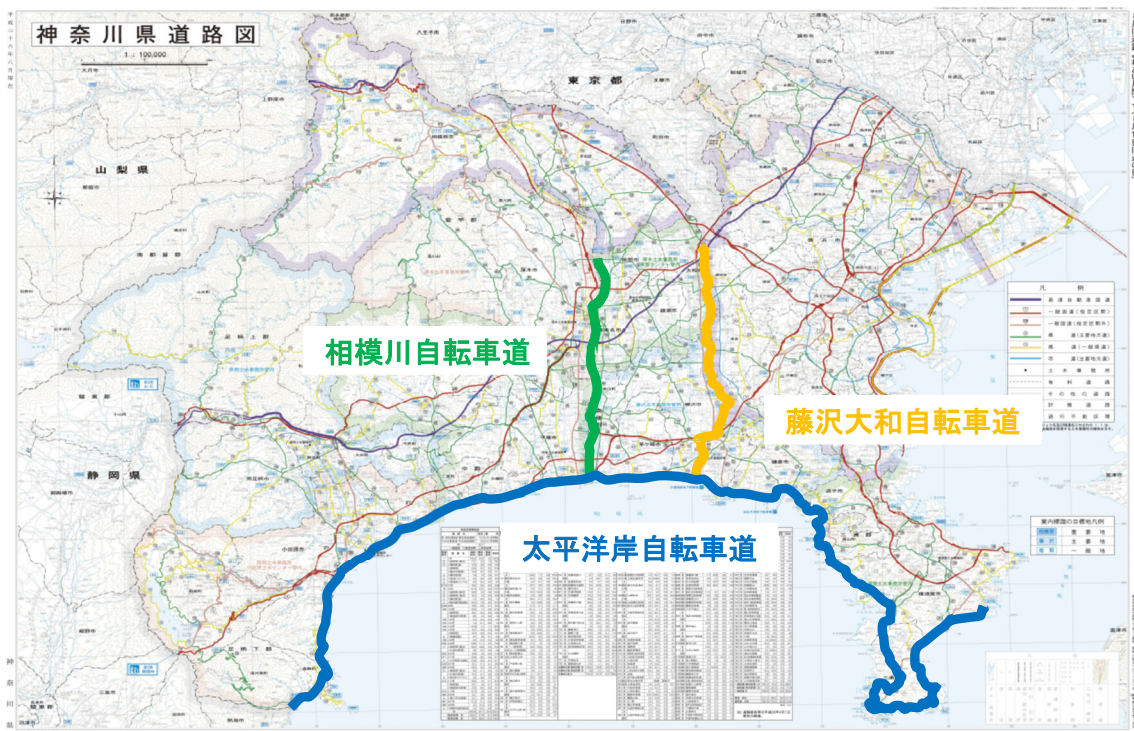
【実施すべき施策】

(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 市町村との連絡調整会議などを通じ、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、促進するとともに、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 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

- ④ 快適に利用できるサイクリング環境の実現を目指し、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。
- ⑤ ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道では、更なる走行環境の整備や休憩場所などの利用環境の充実を図ります。



(3) シェアサイクルの普及

- ⑥ 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

- ⑦ 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。
- ⑧ 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組を進めています。

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）の推進

- ⑨ 誰もが健康的なサイクルツーリズムを楽しめるよう、様々な主体との連携を図り、体力などに合わせたルートを設定するとともに、ルートマップや周辺の観光スポットなどの情報発信を推進します。
- ⑩ 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貸し出すなどのサービスを提供する飲食店などの普及を推進します。

（7）自転車通勤の促進

- ⑪ 自転車通勤に寄与する駐輪場の整備やシェアサイクル事業などを促進するとともに、国や市町村と連携し、自転車通勤の拡大のための広報啓発を推進します。

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や、本県の有する海、山、川、湖などの豊かな自然環境と観光資源を生かし、地域の魅力を感じられるサイクルルートの設定・情報発信をはじめとした自転車を活用した取組を、様々な主体と連携しながら進めることにより、サイクルスポーツのすそ野を広げるとともに、誘客を促進し、地域の活性化を図ります。

【実施すべき施策】

（8）県内の連続したサイクリング環境の整備

（2）の再掲

（9）シェアサイクルの普及

（3）の再掲

（10）サイクルツーリズム（自転車による回遊）の推進

（6）の再掲

（11）ナショナルサイクルルートの活用推進

- ⑫ ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道の魅力を広く発信するとともに、太平洋岸自転車道と連携した地域の魅力を感じられるルート設定や情報発信などを推進します。

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】

(12) 自転車通行空間の整備等

- (1) の再掲

(13) 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。

(14) 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。

(15) 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るため、学校における交通安全教育を推進します。
- ⑱ デリバリーサービスを行う事業者や高齢者、通勤通学での自転車利用者にも目を向けた交通安全教育を推進します。

(16) 自転車損害賠償責任保険等の加入義務化

- ⑲ 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。

(17) 自転車の点検整備の義務化

- ⑳ 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。


(18) 災害時の自転車活用に向けた備え



- 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 市町村との連絡調整会議などを通じ、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、促進するとともに、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 5 市で自転車活用推進計画を策定済 県内 11 市町で自転車ネットワーク計画策定済 <p>[指標] 自転車活用推進計画策定市町村数 5 団体(2021 年度) → 11 団体(2027 年度)</p>
		<p>③ 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り  <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>④ 快適に利用できるサイクリング環境の実現を目指し、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"> ・藤沢大和自転車道の整備 ・相模川自転車道の整備  <p>相模川自転車道の整備状況</p> <p>[指標] 相模川自転車道の整備 整備済延長 4.9km(2021年度) → 10km(2025年度)</p>
		<p>⑤ ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道では、更なる走行環境の整備や休憩場所などの利用環境の充実を図ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・太平洋岸自転車道の整備  <p>案内看板の設置状況</p>  <p>矢羽根の設置状況 (10m 間隔)</p> <p>[指標] 矢羽根 (100m 間隔) 設置済区間 (101.0km) のうち、交通量が多い区間等で 10m 間隔の矢羽根を設置 設置済延長 0.1km(2021年度) → 85.9km(2027年度)</p>



目標	施策	措置	取組状況
<p>目標1 自転車を快適に利用できる環境の整備</p>	<p>(3) シェアサイクルの普及</p>	<p>⑥ 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 ・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 style="text-align: right;">など</p>  <p style="text-align: center; font-size: small;">茅ヶ崎公園のサイクルポート 提供：茅ヶ崎市</p>
	<p>(4) 駐輪場の整備等</p>	<p>⑦ 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>⑧ 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>	<ul style="list-style-type: none"> 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 小田原駅西口に自転車を組み立てるためのスペースを設置  <p>提供：厚木市</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) * 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遡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) サイクルーツリズム(自転車による回遊)の推進</p>	<p>(2) の再掲</p> <p>⑨ 誰もが健康的なサイクルーツリズムを楽しめるよう、様々な主体との連携を図り、体力などに合わせたルートを設定するとともに、ルートマップや周辺の観光スポットなどの情報発信を推進します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自転車半島宣言推進事業を実施 県西地域や湘南地域にサイクリングルートを設定・情報発信 県央地域で自転車による名所巡りの紹介 地域の魅力を感じられるルート設定・情報発信 イベントの開催  <p>提供：三浦半島観光連絡協議会</p>



目標	施策	措置	取組状況
目標2 自転車活用を通じた未病改善の推進	(6) サイクルツーリズム(自転車による回遊)の推進	⑩ 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貸し出すなどのサービスを提供する飲食店などの普及を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪用のバイクラックや工具を貸し出すなどのサービスを提供する自転車の駅等の普及・推進  <p>自転車の駅 提供：神奈川県西地域県政総合センター</p>
	(7) 自転車通勤の促進	⑪ 自転車通勤に寄与する駐輪場の整備やシェアサイクル事業などを促進するとともに、国や市町村と連携し、自転車通勤の拡大のための広報啓発を推進します。	⑥の再掲
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	(8) 県内の連続したサイクリング環境の整備	(2) の再掲	
	(9) シェアサイクルの普及	(3) の再掲	
	(10) サイクルツーリズム(自転車による回遊)の推進	(6) の再掲	

目標	施策	措置	取組状況
<p>目標 3</p> <p>観光・サイクリスポートの振興による地域の活性化</p>	<p>(11) ナショナルサイクルートの活用推進</p>	<p>⑫ ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道の魅力を広く発信するとともに、太平洋岸自転車道と連携した地域の魅力を感じられるルート設定や情報発信などを推進します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国と連携してホームページでの情報発信 ・太平洋岸自転車道と連携した地域の魅力を感じられるルート設定と情報発信の実施  <p>出典：太平洋岸自転車道 HP</p>
<p>目標 4</p> <p>自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>	<p>(12) 自転車通行空間の整備等</p>	<p>(1) の再掲</p>	
	<p>(13) 道路の交通事故防止対策</p>	<p>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。</p>	<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
	<p>(14) 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</p>	<p>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。</p> <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。</p> <p>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。</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 ・自転車マナーアップ運動の実施 ・ドライバー講習の実施 ・自転車に乗車する全ての人のヘルメット着用（努力義務）を推進 ・タンDEM自転車に係る交通ルール等の啓発活動の実施 <p>[指標]</p> <p>自転車事故件数 5,438件(2021年) → 2021年の件数以下(2027年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車指導啓発重点地区・路線における取締りの実施 ・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</p> <p>自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>	<p>(15) 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るため、学校における交通安全教育を推進します。</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 ・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: center;">自転車の講習会 提供：神奈川県警察</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(2021年) → 継続実施(2027年)</p>
		<p>⑱ デリバリーサービスを行う事業者や高齢者、通勤通学での自転車利用者にも目を向けた交通安全教育を推進します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・デリバリーサービス事業者や高齢者にも目を向けた交通安全講習の実施 ・通勤通学での自転車利用者を対象とした安全啓発の実施  <p style="text-align: center;">デリバリーサービス事業者に対する交通安全講習 提供：神奈川県警察</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	(16) 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。	・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) 自転車の点検整備の義務化	⑳ 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
	(18) 災害時の自転車活用に向けた備え	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。	・災害訓練時に自転車を活用するなど危機管理体制を強化 ・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)