

厚木市自転車活用推進計画

～安全で快適に移動できるまち“セーフサイクリングあつぎ”を目指して～



目 次

第1章 策定の趣旨	1
1 策定の背景と目的	2
2 計画の位置付け	3
3 計画期間	4
第2章 自転車を取り巻く情勢	5
1 近年の自転車関連の法令制定状況	6
2 自転車利用のメリット	9
3 新型コロナウイルス感染症対策における位置付け	12
4 新たな乗り物（自転車利用の多様化）	13
第3章 自転車利用の現状と課題	15
1 本市の概況	16
2 自転車利用環境の現状	18
3 自転車に関する意識調査	29
4 現状と課題の整理	32
第4章 基本方針	35
1 交通マスタープランにおける基本理念と方針	36
2 自転車活用推進計画の基本方針	37
第5章 具体的な取組	39
1 安全・快適に移動できる利用環境の創出	42
2 誰もがルールとマナーを守る交通安全意識の醸成	48
3 自転車を活用したライフスタイルへの転換	54
第6章 目標の設定と進行管理	57
1 目標値	58
2 進行管理	59

第1章 策定の趣旨

1 策定の背景と目的.....	2
2 計画の位置付け	3
3 計画期間.....	4

第1章 策定の趣旨

1 策定の背景と目的

自転車は、通勤・通学、買物など比較的近距离の移動手段として広く利用されていますが、近年では、道路交通法の改正による車道通行規定の明確化や、自転車ルール違反者に対する罰則の強化などが進められ、また、コロナ禍における交通行動の変容や、電動キックボードなどの新たな乗り物の進展など、自転車に関する大きな社会的変化が起きています。

このような中、平成29（2017）年5月に施行された「自転車活用推進法」により、交通混雑緩和や環境保全、健康増進、観光振興など新たな乗り物の活用が求められ、国では、自転車の活用の推進に関する基本的な計画となる自転車活用推進計画を策定し、神奈川県でも国の計画を勘案して、令和2（2020）年3月に神奈川県自転車活用推進計画を策定しました。

本市においては、厚木市交通マスタープラン（以下「交通マスタープラン」という。）に示すコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造をいかしたまちづくりに向けて、市民一人一人の移動の質の向上を図ることや、様々な移動手段の充実が必要であり、また、セーフコミュニティの理念のもと、自転車の安全な利用の促進を図り、「交通死亡事故ゼロ」に向けた取組を進めるとともに、2050年カーボンニュートラルの実現等に向け、環境負荷の少ない自転車を活用した取組を進めることも必要です。

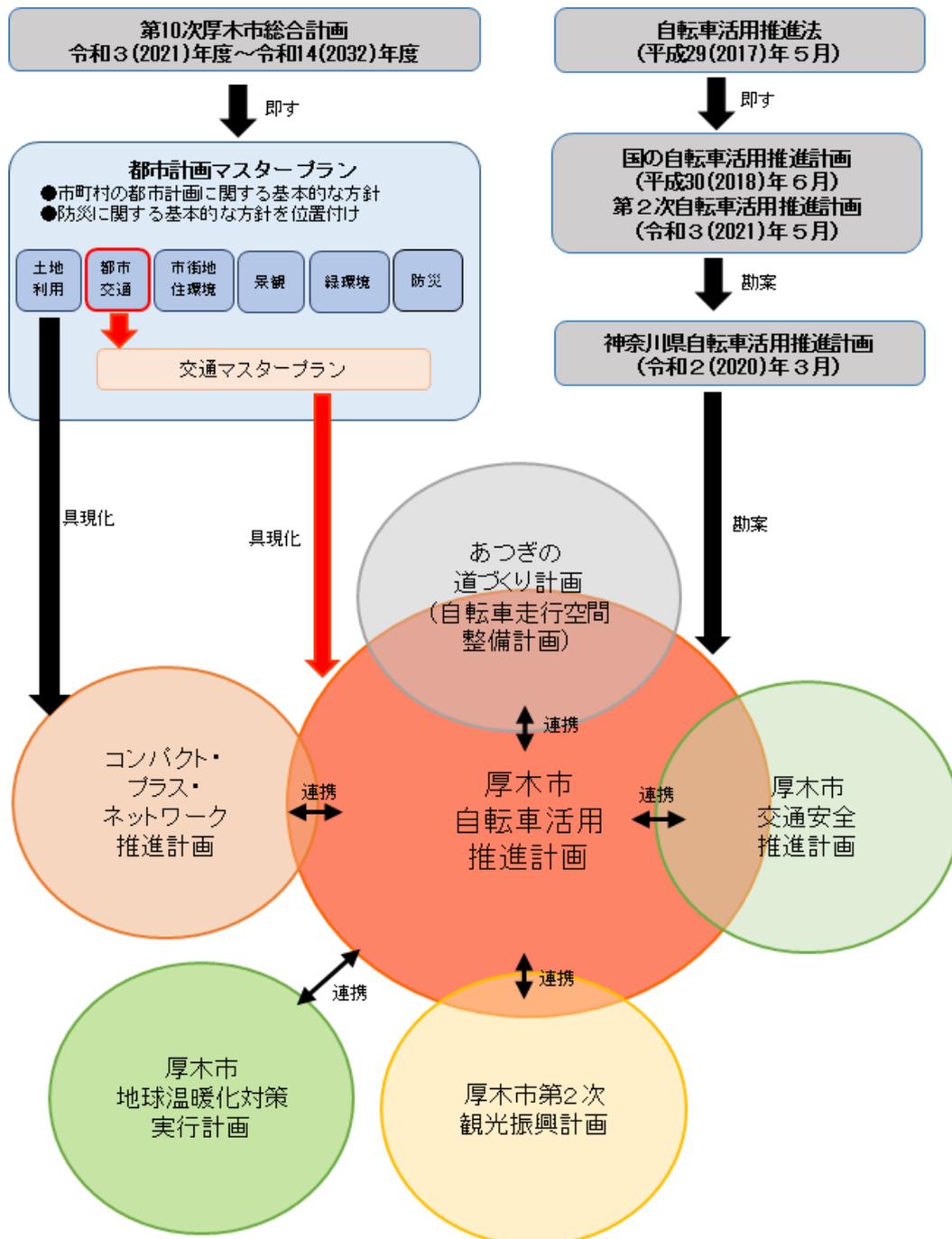
さらに自転車は、健康の増進に寄与し、災害時にも活用可能な乗り物として注目されており、また、自転車を活用した観光振興などにも期待が寄せられています。

「厚木市自転車活用推進計画（以下「本計画」という。）」は、環境保全、観光振興、健康増進など、様々な効果が期待される自転車の活用について、行政の役割を明確にし、本市の自転車に関する様々な取組について、①コンパクト・プラス・ネットワーク、②セーフコミュニティ、③カーボンニュートラル等の3つの視点から、自転車活用の総合的な指針として策定するものです。

2 計画の位置付け

本計画は、第10次厚木市総合計画における「人が集い、交流し、新たな価値を生むまち（発展政策）」分野の個別計画とします。

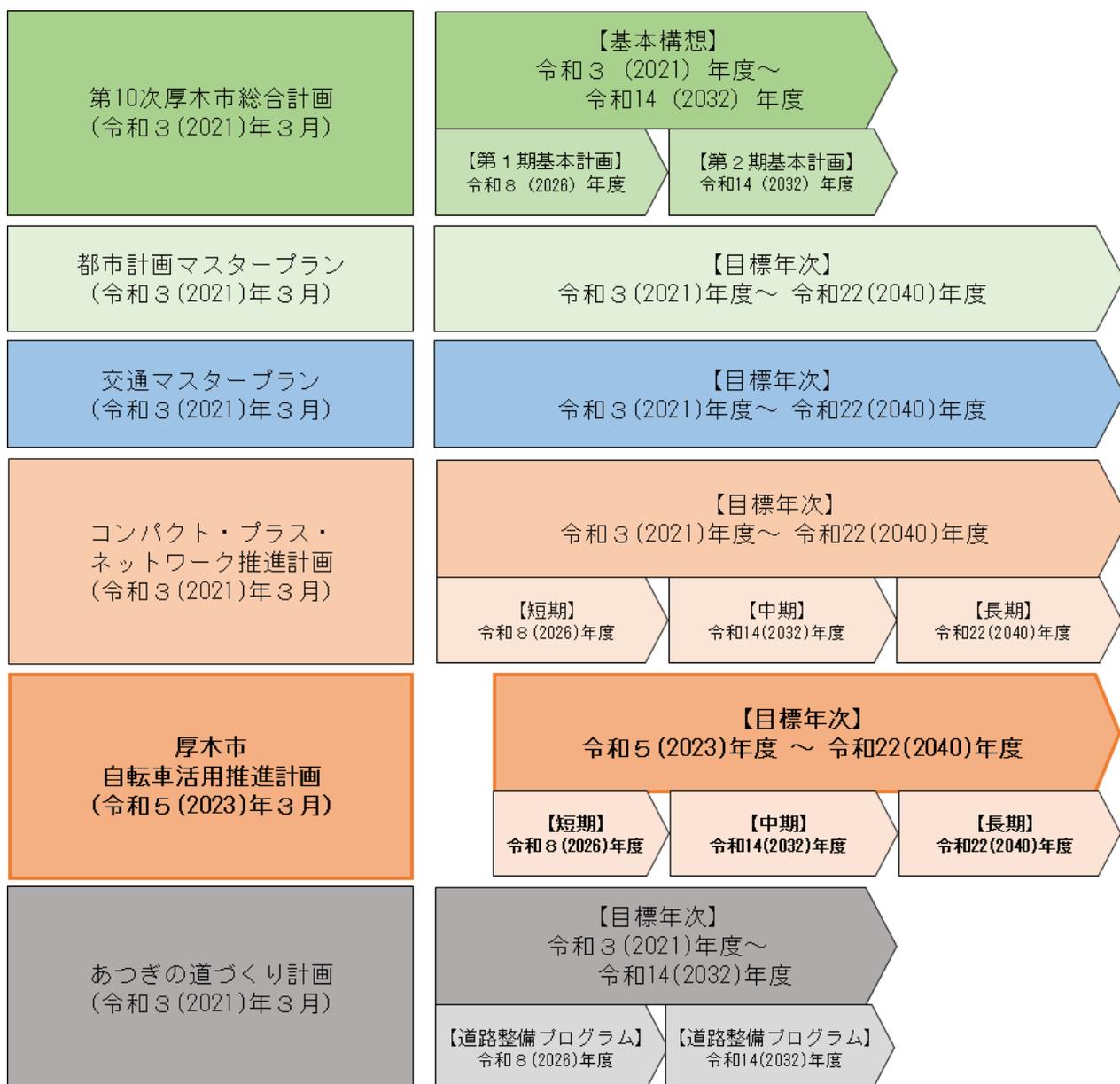
また、本市が定める厚木市都市計画マスタープラン（以下「都市計画マスタープラン」という。）、交通マスタープラン、厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画（以下「コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画」という。）等の計画と整合を図りつつ、セーフコミュニティの推進やカーボンニュートラルの実現を見据えた、本市の実情に応じた自転車の活用に関する総合的な計画とします。



3 計画期間

本計画の計画期間は、都市計画マスタープラン、交通マスタープラン、コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画との整合を図り、令和5（2023）年度から令和22（2040）年度までとします。

また、短期・中期・長期で定める目標値等の達成状況や施策の進捗状況の評価検証をコンパクト・プラス・ネットワーク推進計画の見直し（令和8（2026）年度、令和14（2032）年度、令和22（2040）年度）と併せて実施するとともに、国や県の自転車活用推進計画の改定状況などを踏まえ、必要に応じて見直しを実施します。



第2章 自転車を取り巻く情勢

1 近年の自転車関連の法令制定状況.....	6
2 自転車利用のメリット.....	9
3 新型コロナウイルス感染症対策における位置付け.....	12
4 新たな乗り物(自転車利用の多様化).....	13

第2章 自転車を取り巻く情勢

1 近年の自転車関連の法令制定状況

(1) 法令制定状況

平成 24 (2012) 年 11 月に国から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、自転車ネットワーク計画の策定手順や自転車通行空間の整備方法が示されるなど、自転車が安全で快適に利用できる道路環境整備の基準が定められました。

平成 25 (2013) 年 12 月には、道路交通法の改正による自転車の車道通行規定の明確化や、自転車ルール違反者に対する講習制度の導入などが進められ、自転車ルールを周知徹底するための制度が整備されてきています。

さらに、平成 29 (2017) 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行され、交通混雑緩和や環境保全、健康増進、観光振興など、新たな乗り物の活用が求められ、国では、自転車の活用の推進に関する基本的な計画となる自転車活用推進計画を策定し、神奈川県でも国の計画を勘案して、令和 2 (2020) 年 3 月に神奈川県自転車活用推進計画を策定しました。

年月	法令等の名称 (所管)	内容
平成 24 (2012) 年 11 月	安全で快適な自転車利用環境 創出ガイドラインの策定 (国土交通省、警察庁)	自転車ネットワーク計画の策定手順や 自転車通行空間の整備方法を明確化
平成 25 (2013) 年 12 月	改正道路交通法施行 (警察庁)	車道の左側を自転車が通行することを規 定
平成 27 (2015) 年 6 月	改正道路交通法施行 (警察庁)	自転車の運転による危険行為 14 項目を規 定 (信号無視、一時不停止、飲酒運転、携 帯電話の使用運転等)
平成 28 (2016) 年 7 月	安全で快適な自転車利用環境 創出ガイドラインの改定 (国土交通省、警察庁)	自転車走行空間の路面表示の仕様の標準 化等を追加
平成 29 (2017) 年 5 月	自転車活用推進法施行 (国土交通省)	自転車の活用を総合的、計画的に推進
平成 30 (2018) 年 6 月	自転車活用推進計画策定 (国土交通省)	自転車活用推進法に基づき、自転車の活用 を推進する総合的な計画として策定
平成 31 (2019) 年 4 月	道路構造令改正 (国土交通省)	自転車通行帯の新設及び自転車道の設置 要件を追加
令和 2 (2020) 年 3 月	神奈川県自転車活用 推進計画策定	国の自転車活用推進計画を勘案し、自転車 の活用に関する施策を総合的に進める指 針として策定
令和 2 (2020) 年 6 月	改正道路交通法施行 (警察庁)	自転車の「妨害運転」を危険行為として追 加 (15 項目に)
令和 3 (2021) 年 5 月	第 2 次 自転車活用推進計画策定 (国土交通省)	持続可能な社会の実現に向けた自転車の 活用の推進を一層図る計画として策定
令和 4 (2022) 年 4 月	改正道路交通法公布 (警察庁)	全ての自転車利用者に対する乗車用ヘル メット着用の努力義務化

(2) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成 24 (2012) 年 11 月に国土交通省、警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、自転車の車道通行を前提とした自転車通行空間整備の標準的な考え方が示されました。

また、平成 28 (2016) 年 7 月の改定では、歩行者の安全確保の観点から、自転車の車道通行についての方針が強化されています。



写真 I-1 自転車道の事例



写真 I-2 自転車専用通行帯の事例
(幅の全部をカラー化)



写真 I-3 自転車専用通行帯の事例
(幅の一部をカラー化)



写真 I-4 車道左側部の路肩内に矢羽根型の路面表示を設置した事例



写真 I-5 車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例 (歩道のある道路)



写真 I-6 車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例 (歩道のない道路)

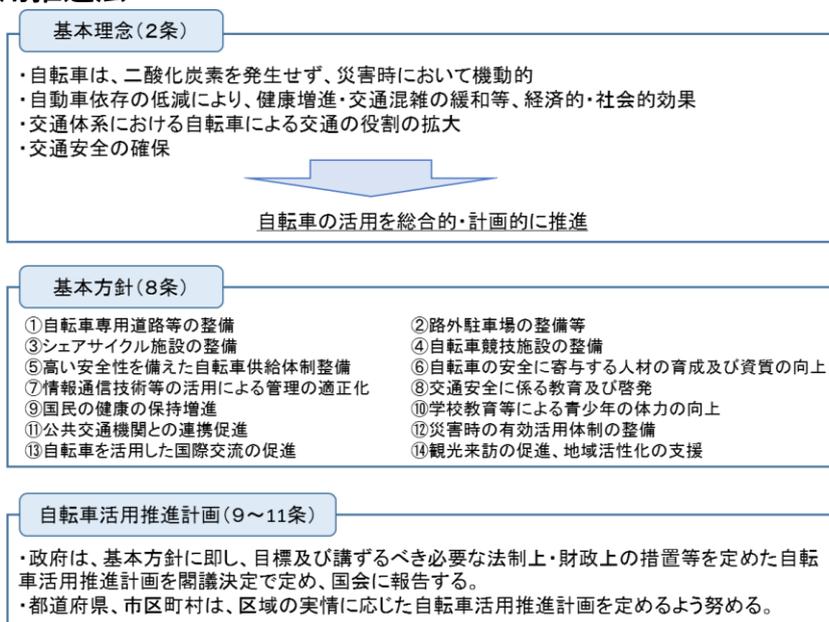
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省、警察庁)

(3) 自転車活用推進法

平成 29 (2017) 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行され、自転車専用道路の整備や駐輪場整備、交通安全に係る教育及び啓発、健康の保持増進等の 14 項目の基本方針が設定されています。

令和 3 (2021) 年 5 月には国土交通省により「第 2 次自転車活用推進計画」が策定され (計画期間 : 長期的な展望を視野に入れつつ、令和 7 (2025) 年まで)、四つの視点で目標を設定するとともに、自転車活用推進法における基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策を定めています。

■ 自転車活用推進法



■ 第 2 次自転車活用推進計画 (国土交通省)

- 【第 2 次自転車活用推進計画における 4 つの目標】**
- 目標 1 : 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成**
 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及び違法駐車取締りの推進
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用の推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取り組みの実施
 - 目標 2 : サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現**
 8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進
 - 目標 3 : サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現**
 12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
 - 目標 4 : 自転車事故のない安全で安心な社会の実現**
 14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及の促進
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報系活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教育の開催等の推進
 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

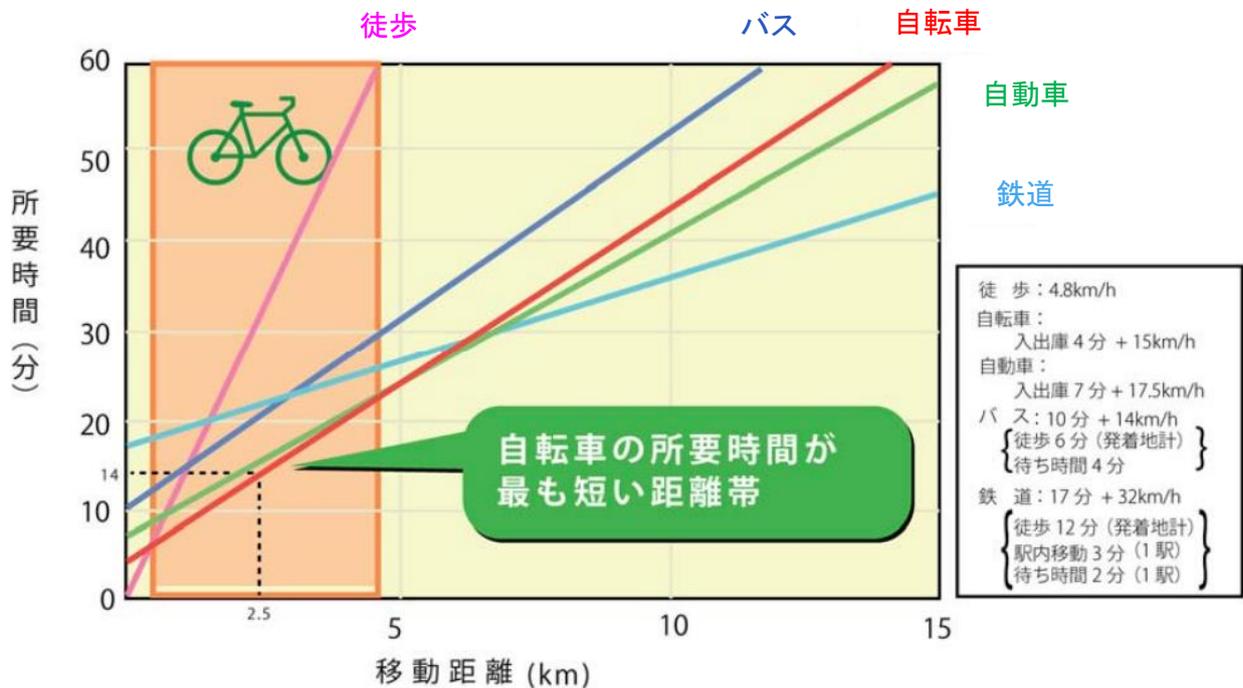
2 自転車利用のメリット

自転車は、手軽に利用できる交通手段であるとともに、その利用を日常の移動手段に取り入れることにより、経済、環境、健康等の面でメリットが期待できます。

(1) 近距離の移動に最適

自転車は、手軽に利用でき、交通混雑等の影響も少なく、効率的に移動できることから、約 500m から 5 km 弱の距離において、徒歩や自動車、バス、鉄道のいずれの交通手段よりも早く目的地まで着くことができる交通手段であると言われています。

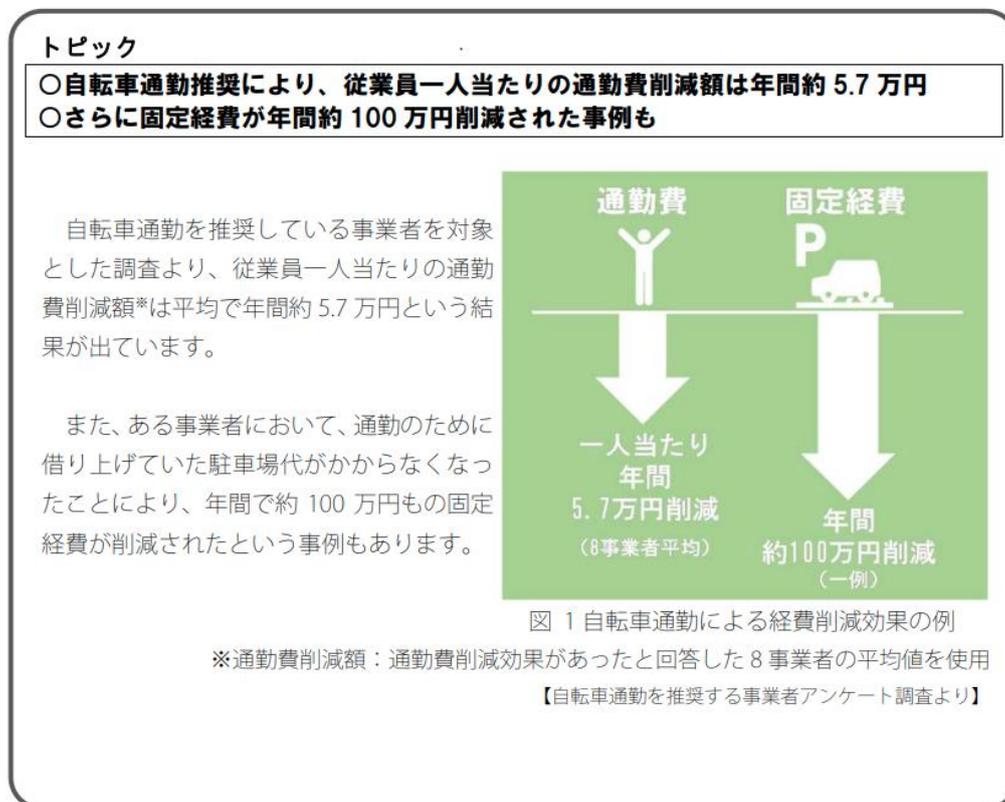
■ 交通手段別の移動距離と所要時間の関係



出典：自転車通勤導入に関する手引き（国土交通省）

(2) コストが安い

自転車は、交通手段として自動車に比べて購入時のコストが安く、また、燃料費や自動車税などの固定費用も発生しないため、ランニングコストも抑えられ、経済的に優れています。

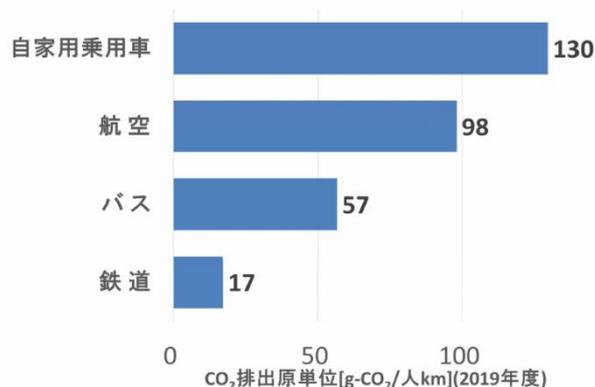


出典：自転車通勤導入に関する手引き（国土交通省）

(3) 環境に優しい

自転車は、徒歩と同じように二酸化炭素や大気汚染物質を排出しないため、地球環境に優しい乗り物です。自家用乗用車から自転車に転換し、自転車の利用が増えることは、本市の大気環境の改善や、地球温暖化対策にもつながります。

■ 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



出典：国土交通省総合政策局環境政策課資料

(4) 健康に良い

自転車に乗ることは、体の中の多くの筋肉を使う身体運動であり、体力・筋力の維持・増進に役立ち、生活習慣病予防や体脂肪の減少、高血圧の改善などに効果があります。

「健康づくりのための身体活動基準 2013（厚生労働省）」によると、身体活動の強さと量を表す単位として4メッツ以上の活動を30分以上、週2日以上行う運動習慣をもつことで、生活習慣病及び生活機能低下等のリスクの低減効果が高まることが報告されています。

また、自転車は、風を受けて走ることで爽快な気分を得ることができるとともに、季節の変化を敏感に感じ、自然をダイレクトに味わうことができるなど、自転車をもたらす気持ちよさは気分の向上につながり、精神面での健康増進にも寄与します。

生活活動のメッツ表	
メッツ	3メッツ以上の生活活動の例
3.0	普通歩行(平地、67m/分、犬を連れて)、電動アシスト付き自転車に乗る、家財道具の片付け、子どもの世話(立位)、台所の手伝い、大工仕事、梱包、ギター演奏(立位)
3.3	カーペット掃き、フロア掃き、掃除機、電気関係の仕事:配線工事、身体の動きを伴うスポーツ観戦
3.5	歩行(平地、75~85m/分、ほどほどの速さ、散歩など)、楽に自転車に乗る(8.9km/時)、階段を下りる、軽い荷物運び、車の荷物の積み下ろし、荷づくり、モップがけ、床磨き、風呂掃除、庭の草むしり、子どもと遊ぶ(歩く/走る、中強度)、車椅子を押す、釣り(全般)、スクーター(原付)・オートバイの運転
4.0	自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤)、階段を上る(ゆっくり)、動物と遊ぶ(歩く/走る、中強度)、高齢者や障がい者の介護(身支度、風呂、ベッドの乗り降り)、屋根の雪下ろし
4.3	やや速歩(平地、やや速めに=93m/分)、苗木の植栽、農作業(家畜に餌を与える)
4.5	耕作、家の修繕
5.0	かなり速歩(平地、速く=107m/分)、動物と遊ぶ(歩く/走る、活発に)

出典：厚生労働省

※メッツとは

運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。

3 新型コロナウイルス感染症対策における位置付け

国の新型コロナウイルス感染症対策本部により決定された「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2（2020）年4月7日改正）において、自転車通勤の推進が位置付けられており、感染症対策として3密（密閉、密集、密接）を回避する有効な手段とされています。

「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（抜粋）

三 新型コロナウイルス感染症対策の実施に関する重要事項

(3)まん延防止

4)職場への出勤等

- ① 特定警戒都道府県は、事業者に対して、以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
 - ・ 職場に出勤する場合でも、時差出勤、**自転車通勤**等の人との接触を低減する取組を引き続き強力に推進すること。
- ② 特定警戒都道府県以外の特定都道府県は、今後、持続的な対策が必要になると見込まれることを踏まえ、事業者に対して、以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
 - ・ 引き続き、在宅勤務（テレワーク）を推進するとともに、職場に出勤する場合でも、ローテーション勤務、時差出勤、**自転車通勤**等の人との接触を低減する取組を推進すること。
- ③ 政府及び地方公共団体は、在宅勤務（テレワーク）、ローテーション勤務、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行う。

6)緊急事態宣言解除後の都道府県における取組等

（職場への出勤等）

- ・ 事業者に対して、引き続き、在宅勤務（テレワーク）、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を働きかけるとともに、職場や店舗等に関して、業種ごとに策定される感染拡大予防ガイドライン等の実践をはじめとして、感染拡大防止のための取組が適切に行われるよう働きかけること。

出典：内閣府

4 新たな乗り物（自転車利用の多様化）

情報技術の進展や交通社会におけるニーズの多様化を背景として、自転車利用環境に影響を与える可能性がある新たなモビリティが進展しています。例えば、電動キックボードは、現行の道路交通法では、原動機付自転車に分類され、免許取得やヘルメット着用が義務化されていますが、令和5年7月から最高時速などの基準を満たせば「特定小型原動機付自転車」として分類できる新たな制度が法律に設けられます。運転免許は不要で、ヘルメットの着用も努力義務とされます。



パーソナルモビリティに関する新たな交通ルール

○ 一定の大きさ以下の電動モビリティは、最高速度に応じて以下の3類型に分ける

① 歩道通行車（6 km/h以下）

- ・ 電動車椅子相当の大きさ（長さ120cm×幅70cm×高さ120cm）
- ・ 歩道・路側帯を通行（歩行者扱い）
- ・ 立ち乗り・座り乗りで区別しない



② 小型低速車（20km/h以下）

- ・ 普通自転車相当の大きさ（長さ190cm×幅60cm）
- ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
- ※ 歩道、路側帯通行時は、最高速度の制御とそれに連動する表示が必要



③ 既存の原動機付自転車等（20km/h超）

- ・ 車道のみ通行
- ・ 免許やヘルメット等のルールは維持



出典：新たな交通ルール（警視庁）

電動キックボードについて

電動キックボードの新しいルールを盛り込んだ道路交通法が令和4（2022）年4月に公布され、「16歳以上という年齢制限をクリアすれば免許不要になる」という内容が決まりました。

令和5年7月に施行が予定されています。

改正道路交通法の概要（特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等について）

公布日：令和4年4月27日

施行日：公布日から2年以内の政令で定める日 → 令和5年7月1日（予定）

(1) 最高速度、車体の大きさ

- ・ 最高速度：一般的な自転車利用者の速度(20km/h)
- ・ 車体の大きさ：長さ190cm×幅60cm ※普通自転車相当



(2) 運転することができる者

- ・ **運転免許は要しない**こととするが、16歳未満の者については運転を禁止
- ・ 特定小型原動機付自転車の販売やシェアリング事業を行う者に対して、**特定小型原動機付自転車の利用者への交通安全教育を行う努力義務**を課す

(3) 通行場所

- ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
- ※ 最高速度の制御(6km/h) とそれに連動する表示をした場合には、例外的に歩道(自転車通行可の歩道のみ)等の通行可



車道



普通自転車専用通行帯



自転車道



歩道



路側帯

(4) 乗車用ヘルメット

- ・ 特定小型原動機付自転車の運転者に乗車用ヘルメット着用の努力義務を課す

出典：警察庁

【電動キックボードによる事故】

警察による交通反則告知書（青キップ）の交付など電動キックボード利用者の摘発が、令和3（2021）年9月から令和4（2022）年8月までの1年間で1,015件（暫定値）ありました。歩道や車道の右側走行といった「通行区分」違反が6割に当たる610件と最も多く、酒気帯び運転も23件ありました。

また、令和4（2022）年9月には、東京都中央区のマンションの駐車場で、男性が乗る電動キックボードが車止めにぶつかり、男性は前方に向かって転倒し、頭を強く打ったことによる死亡事故が発生しました。

第3章 自転車利用の現状と課題

1 本市の概況	16
2 自転車利用環境の現状.....	18
3 自転車に関する意識調査	29
4 現状と課題の整理	32

第3章 自転車利用の現状と課題

1 本市の概況

(1) 地勢・地形

本市は、神奈川県のおぼ中央にあり、市域は東西に約 13.8km、南北に約 14.7km、総面積は 93.84 km²です。北西部に広がる丹沢山地、尼寺原台地及び荻野台地などの洪積台地、並びに南東部に広がる沖積平野の「三段構えの地相」と呼ばれる地域にあり、標高差が約 1,200m にも及ぶ起伏に富んだ地形となっています。

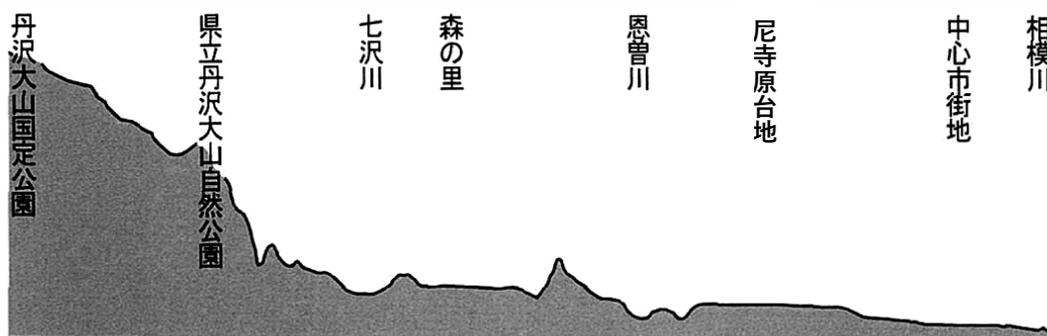
また、東側の市境に相模川が流れているほか、丹沢山地を源流とする中津川、小鮎川を始めとする多くの河川が流れており、市域の北西から南東にかけてゆるやかに傾斜した扇状の地形を形成しています。自転車での中心市街地へのアクセスは、北部郊外部からは下り坂、本厚木駅からは上り坂となる地形となっています。

■ 3D表示で見た厚木市主要部の地形



出典：地理院地図3D（国土地理院HP）に地名等を加筆 ※高さ方向を強調しています。

■ 変化に富んだ本市の地形

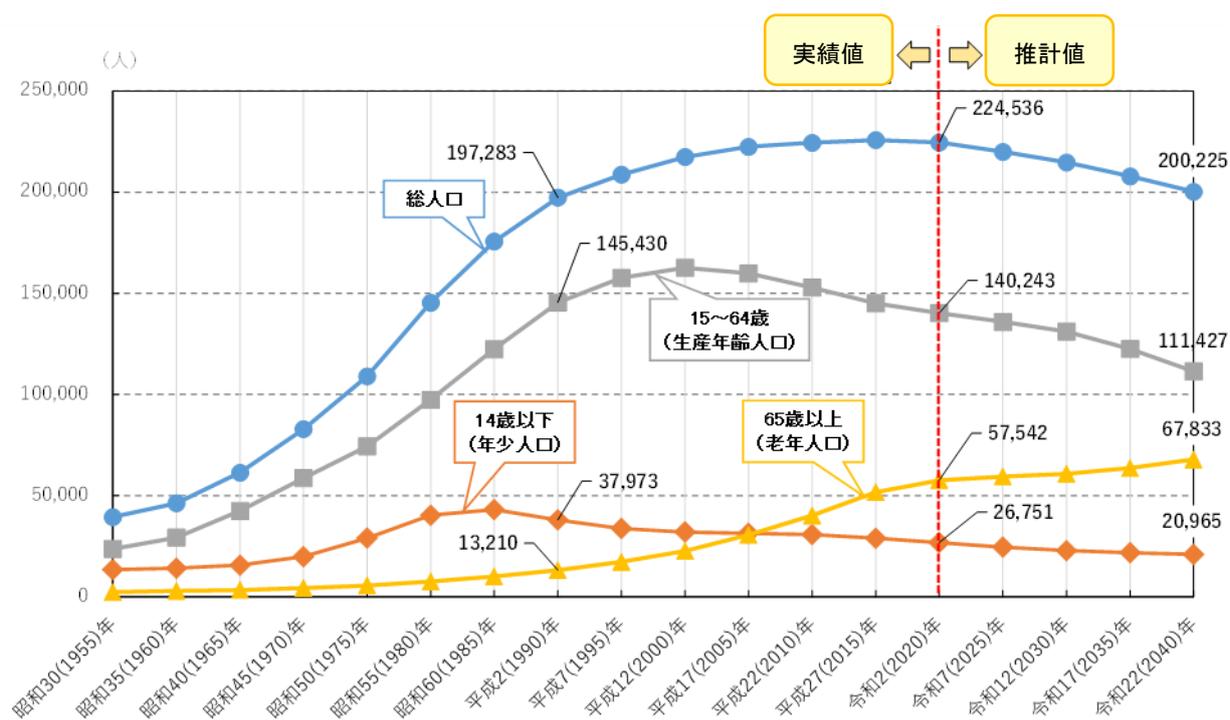


(2) 人口

本市の総人口は、平成 27 (2015) 年をピークにゆるやかに減少し始め、令和 22 (2040) 年には、200,225 人になると予測されます。

総人口は減少するものの、老年人口 (65 歳以上人口) は年々増加し、結果、高齢化率も増加し続けることが予測されており、令和 22 (2040) 年の高齢化率は 33.9% になると予測され、市民の 3 人に 1 人が高齢者になると見込まれています。

■ 年齢 3 区分別人口の推移 (昭和 30 (1955) 年～令和 22 (2040) 年)



※平成 27 (2015) 年及び令和 2 (2020) 年の年齢 3 区分別人口は、年齢不詳分を按分し、各区分別人口に加えています。
令和 7 (2025) 年以降の推計値は年齢不詳分を除き、推計しています。

出典：昭和 30 (1955) ～平成 27 (2015) 年：総務省「国勢調査 (各年)」

令和 2 (2020) 年：神奈川県「年齢別人口統計調査 (令和 2 (2020) 年)」

令和 7 (2025) ～令和 22 (2040) 年：第 2 期厚木市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

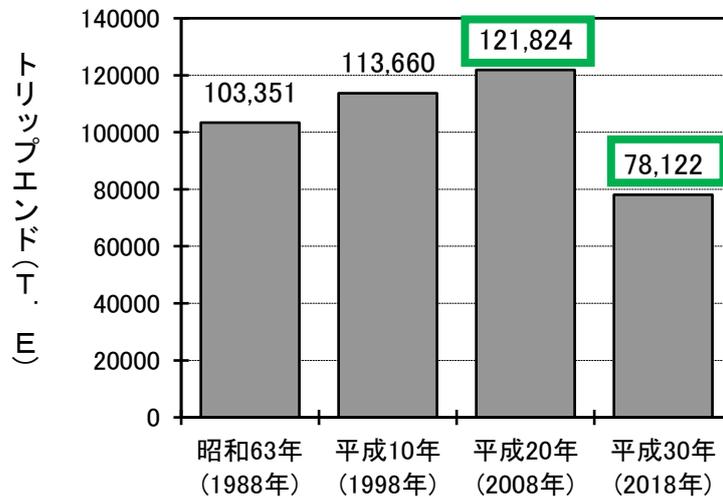
2 自転車利用環境の現状

(1) 自転車交通量

本市の自転車の交通実態を東京都市圏パーソントリップ調査（以下「PT調査」という。）及び全国道路・街路交通情勢調査（以下「道路交通センサス」という。）の結果からみると、次のようになっています。

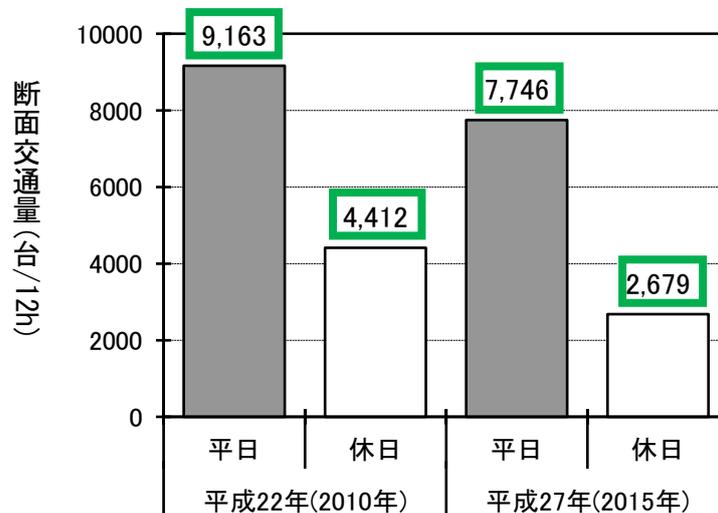
平成30（2018）年の自転車発生集中量は、平成20（2008）年調査より36%ほど減少しています。また、市内主要路線の自転車交通量は、平成22（2010）年の調査と比較して平成27（2015）年では平日で15%、休日でも39%程度減少しています。

■ 厚木市内を発着する自転車の発生集中量



※過去4回のPT調査における自転車発生集中量

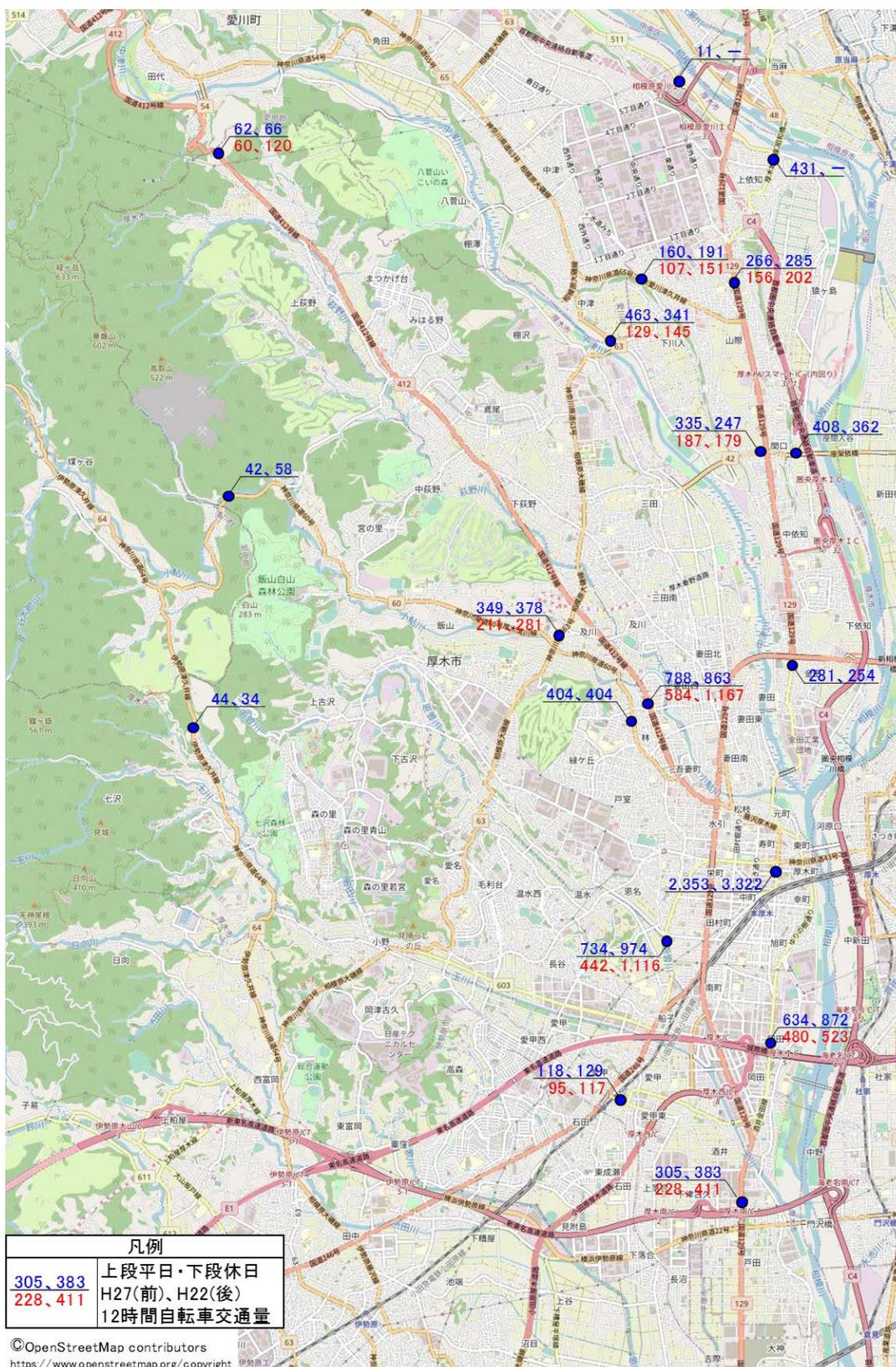
■ 厚木市内主要路線の自転車12時間断面交通量



※道路交通センサスの同一地点（17箇所）の合計

本市の主要地点の自転車交通量は、本厚木駅周辺は多くなっていますが、中心市街地から離れた市の周辺部では少ない傾向にあります。

■ 厚木市内の12時間（7～19時）自転車交通量



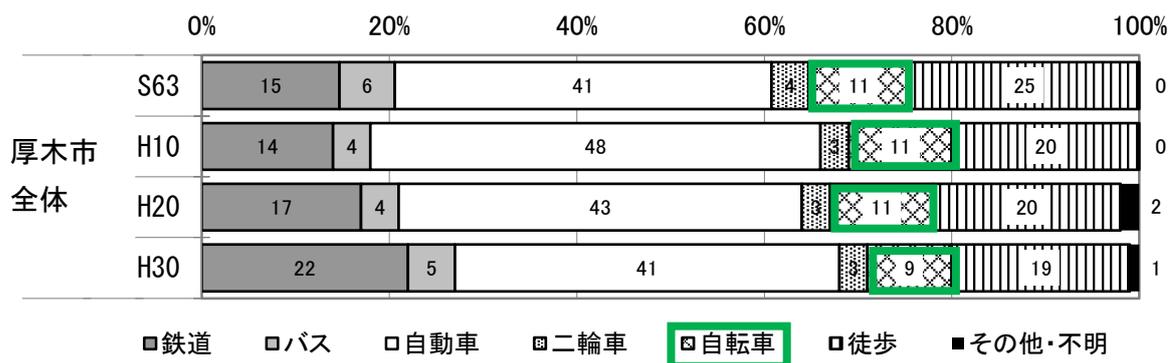
出典：平成 27（2015）年・平成 22（2010）年道路交通センサス

(2) 自転車分担率

本市の移動手段を比率で示した代表交通手段分担率をみると、自転車の分担率は平成30（2018）年は9%とそれまでの調査より若干減少しています。

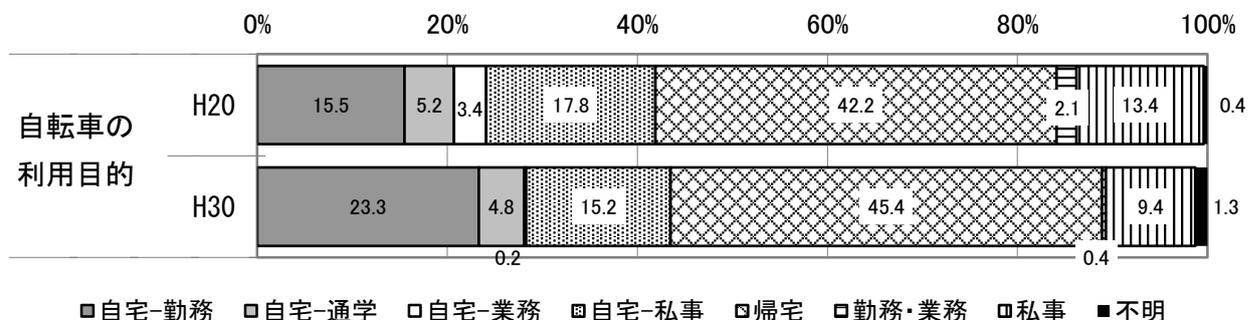
自転車利用の目的別構成割合をみると、通勤は増加傾向にあり、私事は減少しています。

■ 厚木市の代表交通手段分担率



※過去4回のPT調査における厚木市全体の交通手段分担率

■ 自転車の利用目的



※PT調査における自転車の目的別発生集中量を基に作成

※東京都市圏パーソントリップ調査：東京都市圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部）において、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなど、人の一日の全ての動きをとらえるものです。（パーソン=人、トリップ=動き）

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えますが、移動の目的が変わるごとに一つのトリップと数えます。

例えば、朝、自宅を出て会社に到着し、夕方に会社を出て自宅に帰った場合は、勤務1トリップ、帰宅1トリップの合計2トリップになります。

※トリップ目的：トリップ目的は大きく「勤務」「通学」「業務」「私事」「帰宅」に分けられます。このうち、私事は買い物、食事、レクリエーションなど、生活関連のトリップです。また、業務は販売、配達、会議、作業、農作業など、仕事上のトリップです。

※OD：出発地（origin）・目的地（destination）をODといいます。

※トリップエンド：一つのトリップにおける出発地と到着地をトリップエンドといいます。

※発生集中量：ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計をその地域の発生集中量といい、単位はトリップエンド(T.E)です。

※代表交通手段と端末交通手段：一つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中で利用した最も優先順位の高い交通手段を代表交通手段といいます。代表交通手段を決める優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪(自転車、原付・自動二輪車)→徒歩の順です。端末交通手段は、出発地から鉄道駅・バス停、または鉄道駅・バス停から目的地までの交通手段をいいます。

下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社（目的地）では端末交通手段（徒歩）となります。



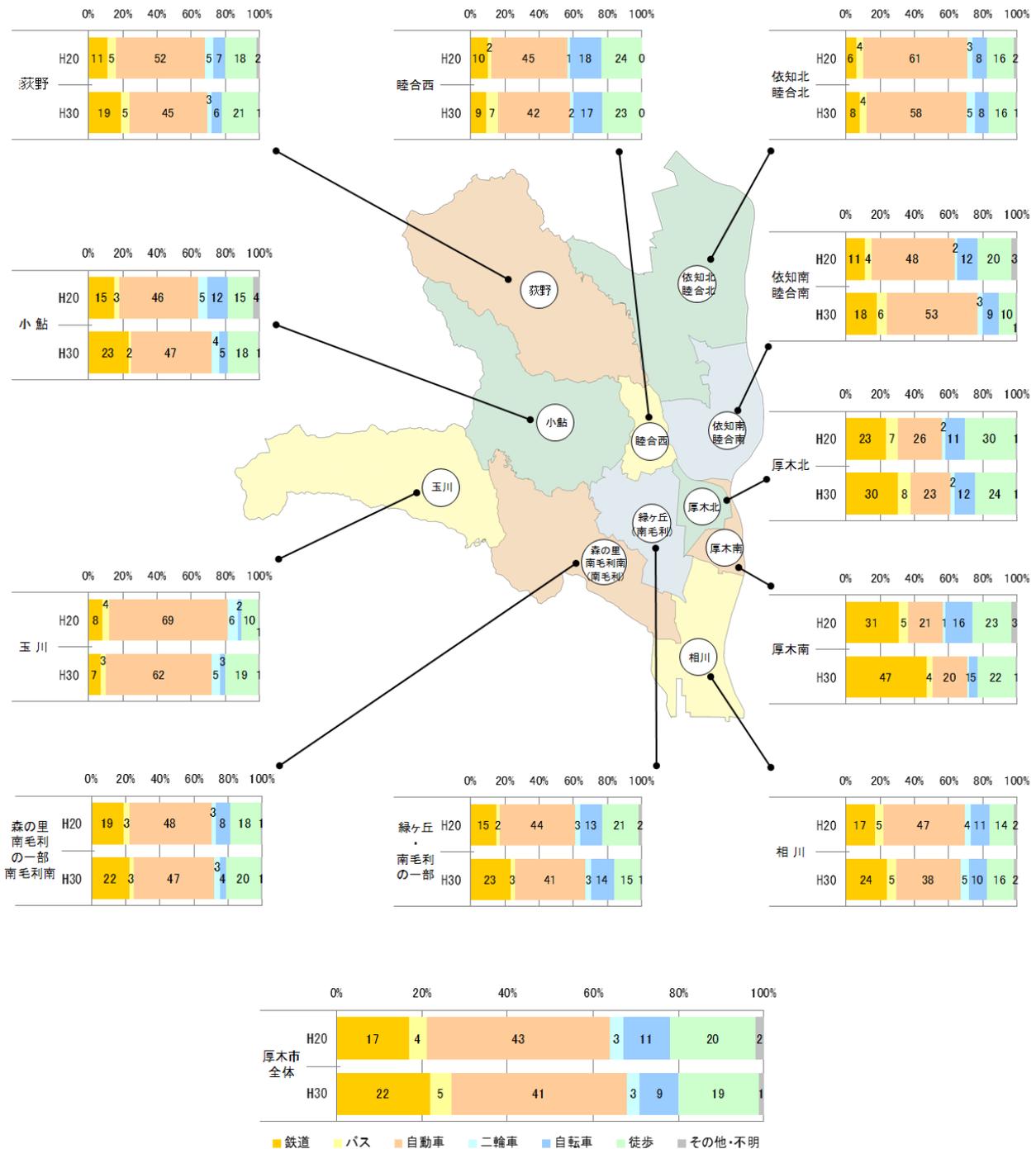
※分担率：全体のトリップに対するある交通手段利用を利用したトリップの割合をその交通手段利用の分担率といいます。例えば、ある地域の発生集中量が100トリップエンドあり、そのうち自動車利用発生集中量が20トリップエンドあった場合、自動車利用の分担率は20/100で20%となります。

(3) 地区別自転車分担率

地区別の自転車分担率は、睦合西、緑ヶ丘（南毛利）地区が高く、平野部での自転車分担率が高くなっています。

しかしながら、駅から遠い玉川、森の里（南毛利）地区では、分担率が低くなっています。

■ 地区別代表交通手段分担率



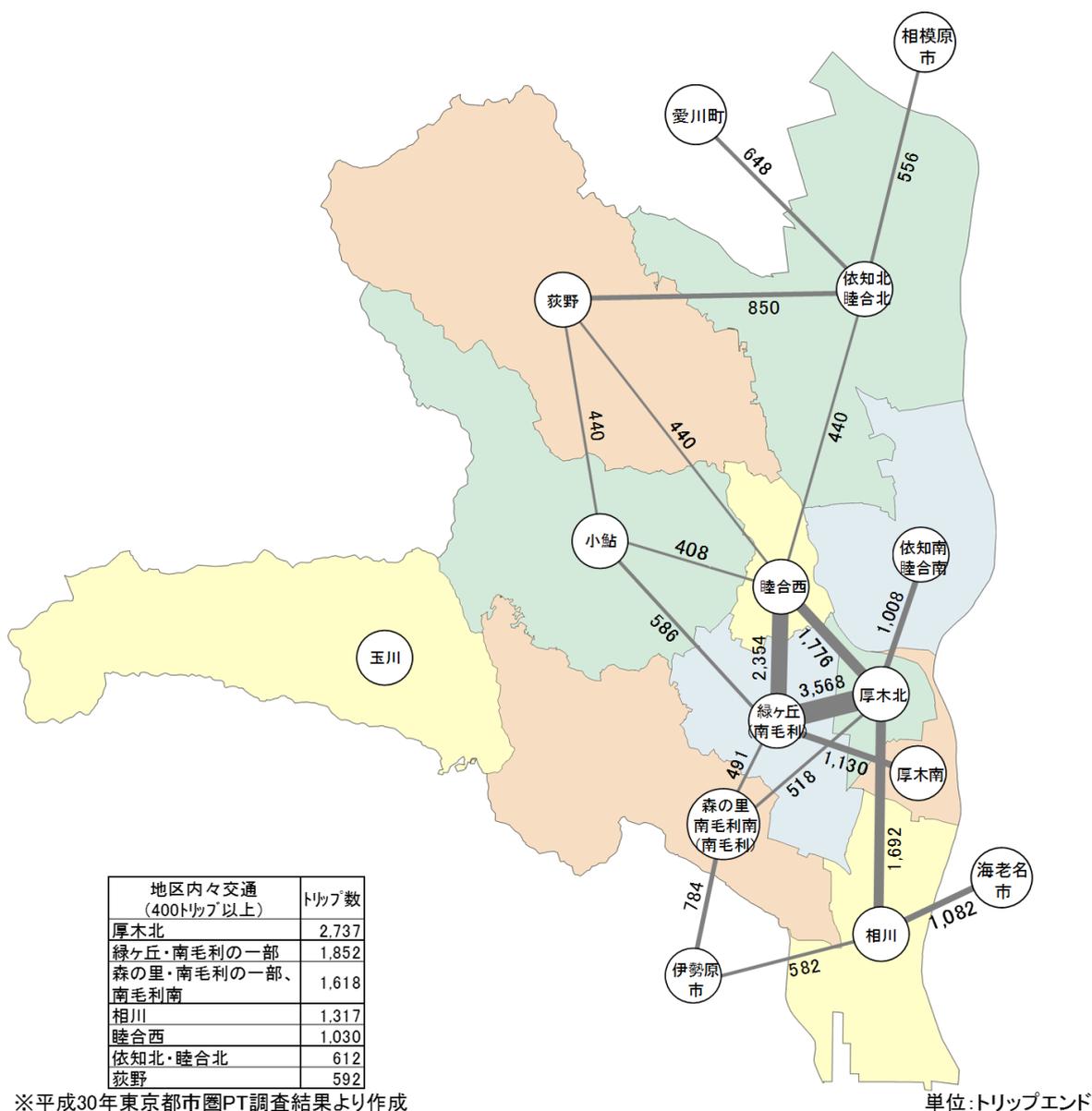
※平成 30 年 P T 調査結果より作成

(4) 本市の自転車交通の動き

市内での自転車交通の動きは、本厚木駅周辺での発着トリップ数が多く、地区内の移動では、厚木北地区内の発着トリップ数が多くなっています。

これは、厚木北地区に自転車等駐車場が多いことが要因であると考えられます。

■ 地区別自転車発着トリップ数

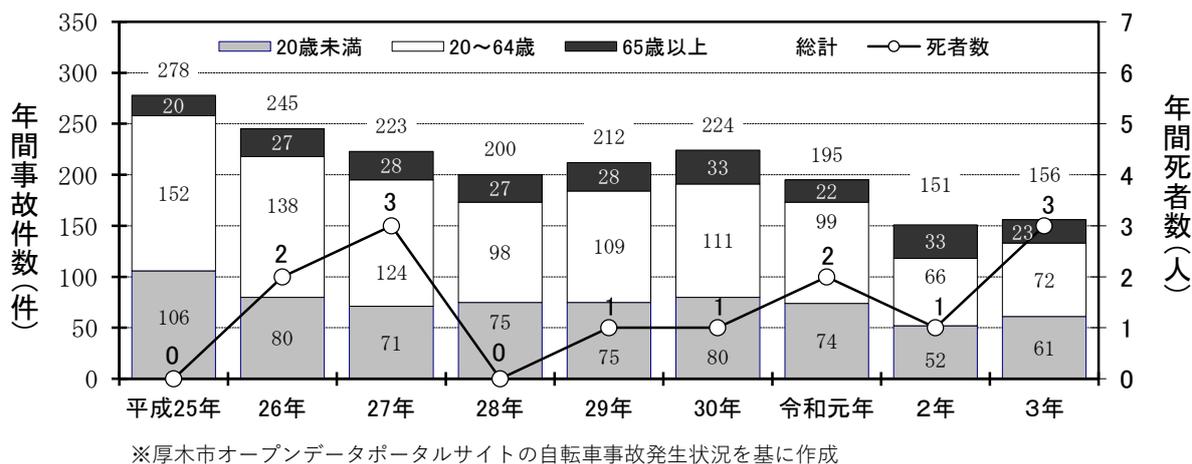


自転車の地区別移動状況(地区内発着1日400トリップ以上)

(5) 自転車事故発生状況

市内の自転車交通事故状況は、自転車の事故件数はゆるやかに減少傾向ではあるものの、自転車による交通死亡事故は、平成 29 年（2017）年以後、毎年発生している状況です。

■ 厚木市内の自転車交通事故件数



(6) 自転車等駐車場状況

鉄道駅周辺では、放置自転車の解消を目指し、自転車等駐車場の整備が進められ、本厚木駅周辺で 20 か所、愛甲石田駅周辺で 6 か所の自転車等駐車場が整備されています。

本厚木駅周辺の市営自転車等駐車場（6 か所）の利用率は、定期利用者 77%（収容台数 4,328 台、利用台数 3,317 台）、一時利用者 86%（収容台数 837 台、利用台数 719 台）となっています。

愛甲石田駅周辺の市営自転車等駐車場（3 か所）の利用率は、定期利用者 88%（収容台数 778 台、利用台数 686 台）、一時利用者 112%（収容台数 50 台、利用台数 56 台）となっています。

■ 自転車等駐車場位置



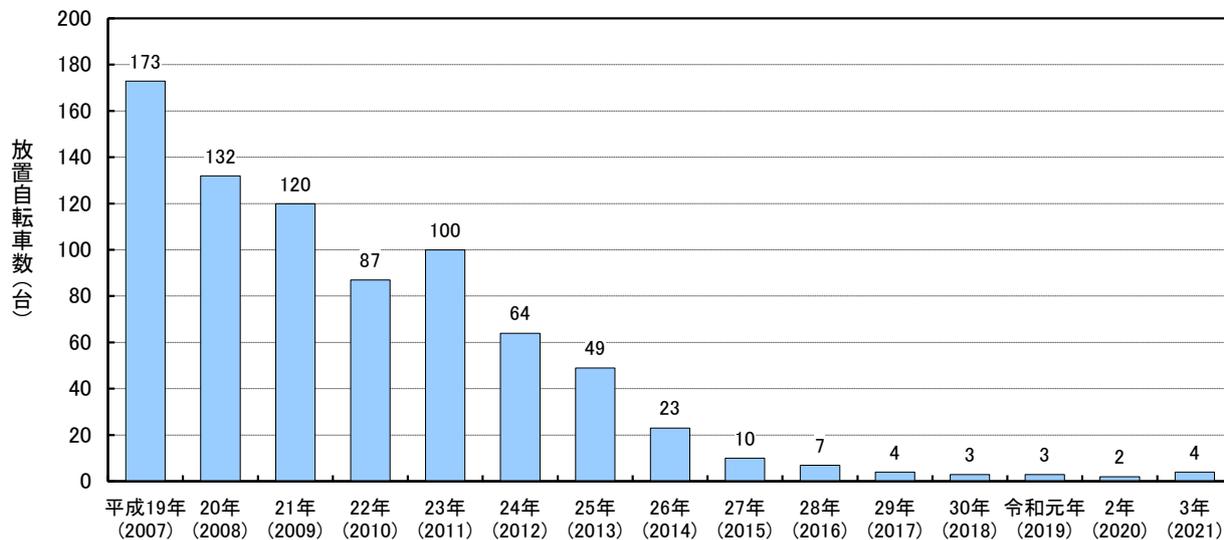
■ 市営自転車等駐車場利用台数

No.	名称	経営	区分	収容台数	利用台数	利用率
1	本厚木駅高架下旭町 自転車駐車場	市営	定期	630	630	100%
			一時	80	72	90%
2	本厚木駅高架下泉町 自転車駐車場	市営	定期	424	392	92%
			一時	35	19	54%
3	中町2丁目 自転車駐車場	市営	定期	1,406	1,087	77%
			一時	385	343	89%
4	本厚木駅北口 自転車等駐車場	市営	定期	797	785	98%
			一時	189	150	79%
5	旭町2丁目 自転車等駐車場	市営	定期	571	269	47%
			一時	36	30	83%
6	本厚木駅南口 自転車駐車場	市営	定期	500	154	31%
			一時	112	105	94%
-	合計	市営	定期	4,328	3,317	77%
			一時	837	719	86%

No.	名称	経営	区分	収容台数	利用台数	利用率
1	愛甲石田駅北口 自転車等駐車場	市営	定期	398	343	86%
			一時	30	46	153%
2	愛甲石田駅北口第2 自転車等駐車場	市営	定期	209	209	100%
			一時	-	-	-
3	愛甲石田駅南口 自転車等駐車場	市営	定期	171	134	78%
			一時	20	10	50%
-	合計	市営	定期	778	686	88%
			一時	50	56	112%

平成23（2011）年3月に放置自転車ゼロ戦略として、中心市街地における放置自転車対策を講じてきた結果、近年では放置自転車がほとんどない状況となっています。

■ 放置禁止区域内の放置自転車数（1か月あたりの平均台数）

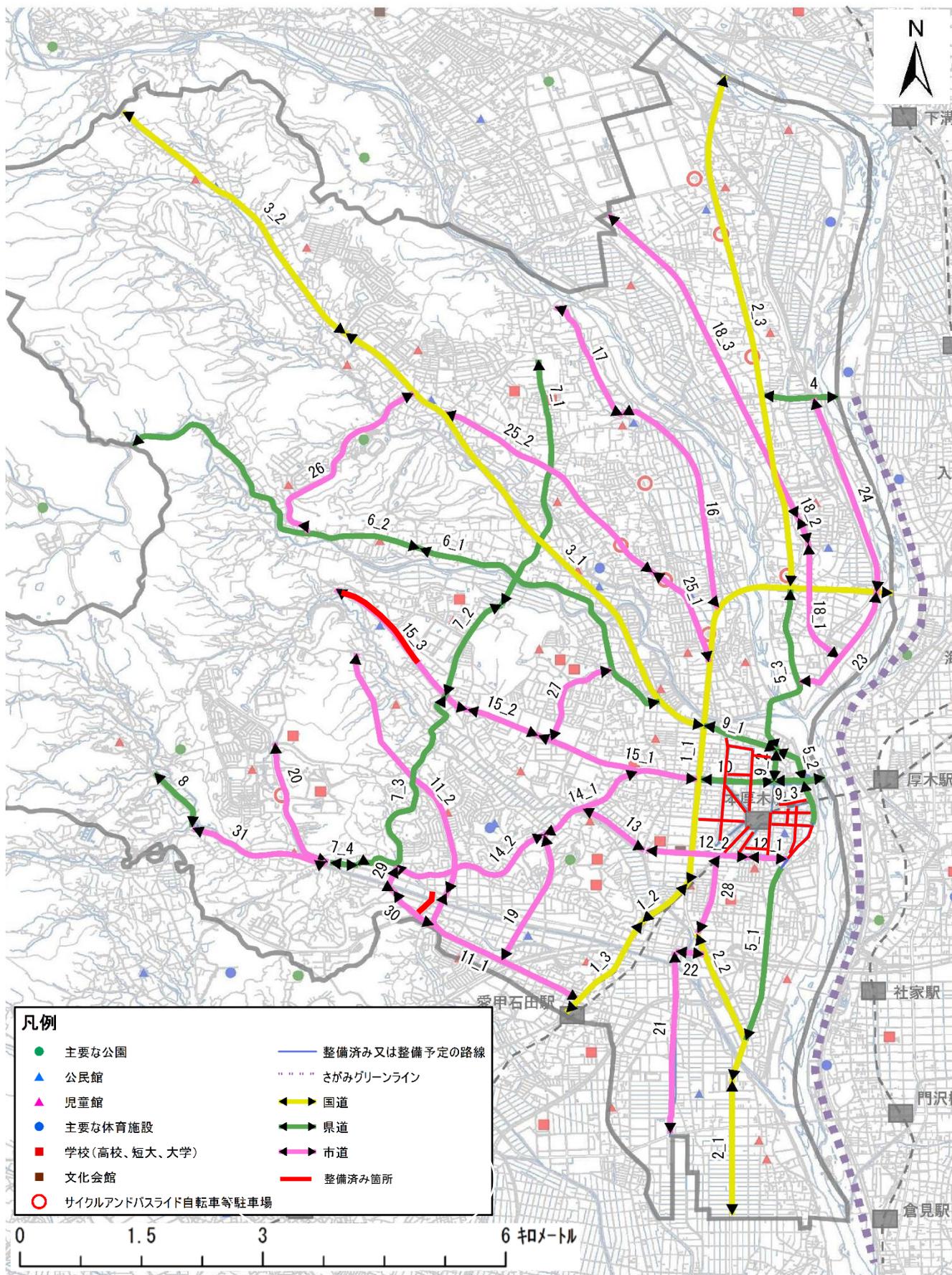


(7) 自転車走行空間の整備状況（令和4（2022）年3月末現在）

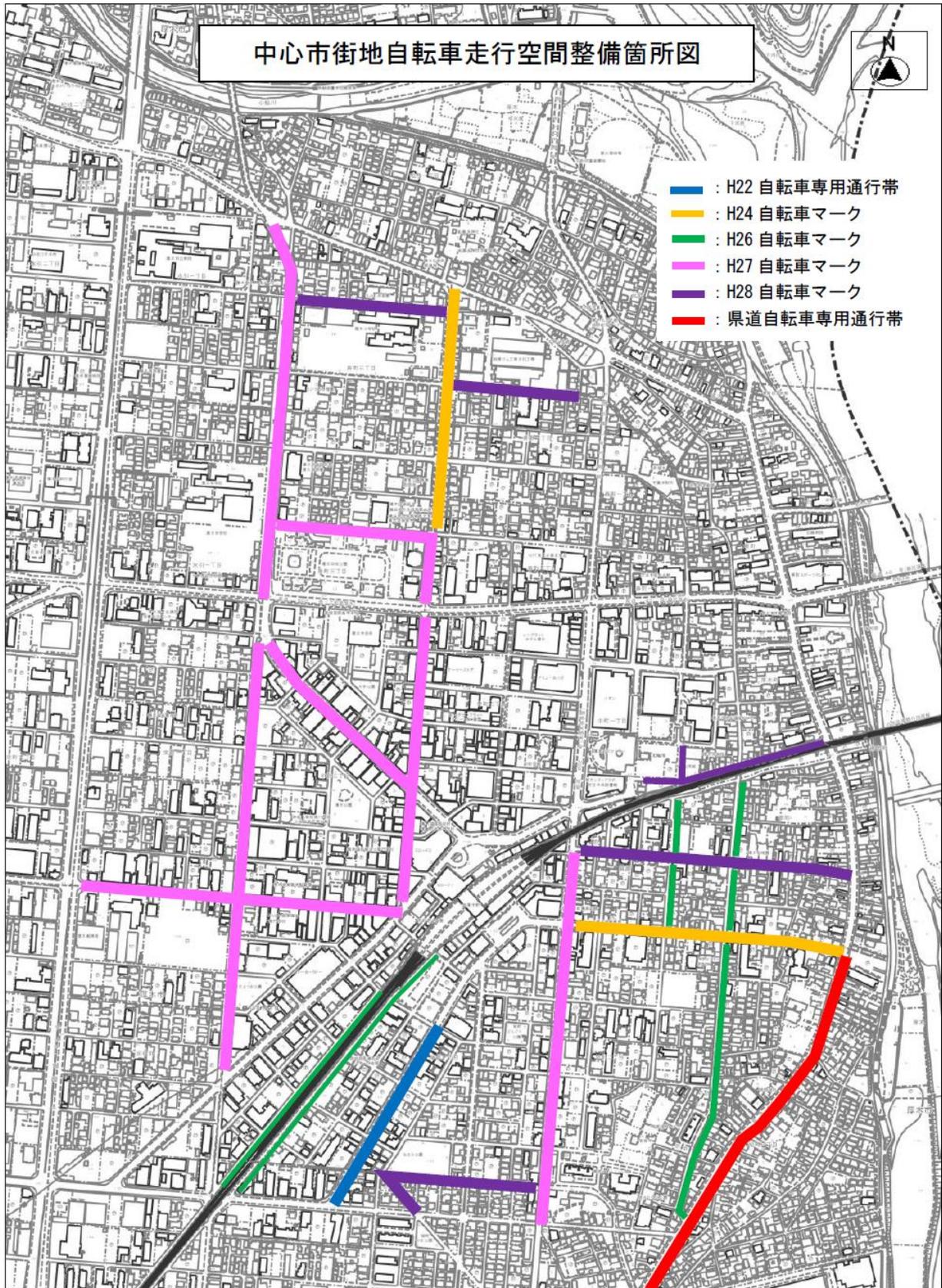
市内の自転車走行空間の整備状況は、あつぎの道づくり計画で定めた自転車ネットワーク計画延長 108.4km に対し、10.7km が整備済となっており、整備率は約 9.9% となっています。

No.	路線名	区間数	計画延長 (km)	整備済延長 (km)
1	国道246号	3	7.4	
2	国道129号	3	10.0	
3	国道412号	2	9.8	
4	県道42号(藤沢座間厚木)	1	0.8	
5	県道601号(酒井金田)	4	6.0	0.6
6	県道60号(厚木清川)	2	7.4	
7	県道63号(相模原大磯)	5	8.3	
8	県道64号(伊勢原津久井)	1	0.8	
9	県道43号(藤沢厚木)	3	1.7	
10	県道603号(上粕屋厚木)	1	0.7	
11	市道1-06号(愛甲長谷線)	2	5.5	
12	市道1-01号(厚木環状1号線)	2	1.4	
13	市道F-845号	1	0.8	
14	市道1-23号(水引小野線)	2	3.2	
15	市道1-09号(辻戸室線)	3	4.5	1.2
16	市道1-24号(妻田三田幹線)	1	2.8	
17	市道2-30号(白根才戸線)	1	1.6	
18	市道2-48号(横須賀水道路線)	3	6.1	
19	市道1-27号(厚木環状2号線)	1	1.7	
20	市道1-12号(小野森の里幹線)	1	1.7	
21	本厚木下津古久線市道1-31号(酒井下津久線)	1	1.7	
22	市道G-319号	1	0.3	
23	市道B-1号	1	1.5	
24	市道2-52号(金田座架依橋線)	1	2.5	
25	市道1-30号(妻田中荻野線)	2	4.3	
26	市道1-15号(中荻野飯山線)	1	2.4	
27	市道1-10号(緑ヶ丘幹線)	1	1.2	
28	市道2-04号(昭和用水線)	1	1.0	
29	市道2-12号(防中竹ノ内線)	1	0.3	
30	市道1-21号(赤坂津古久環状線)	2	0.6	
31	市道1-11(堀合日向川線)	1	1.5	
32	市道2-01号(本厚木停車場旭町線)	2	0.7	0.7
33	市道A-275号	1	0.6	0.6
34	市道A-242号	1	0.4	0.4
35	市道A-61号	1	0.4	0.4
36	市道A-18号	1	0.2	0.2
37	市道A-15号	1	0.2	0.2
38	市道A-44号	1	0.3	0.3
39	市道1-03号(本厚木松枝線)	1	1.3	1.3
40	市道2-03号(下之谷思名線)	1	0.6	0.6
41	市道2-02号(本厚木岡田線)	1	0.8	0.8
42	市道A-333号	1	0.3	0.3
43	市道A-108号	1	0.8	0.8
44	市道A-329号	1	0.2	0.2
45	市道A-4号	1	0.3	0.3
46	市道A-9号	1	0.1	0.1
47	市道A-30号	1	0.1	0.1
48	市道A-103号	1	0.2	0.2
49	市道2-04号(昭和用水線)	1	0.1	0.1
50	市道A-254号	1	0.3	0.3
51	市道A-254-1号	1	0.4	0.4
52	市道A-306号	1	0.2	0.2
53	市道2-54号(赤坂竹ノ内線)	1	0.4	0.4
	国道	8	27.2	
	県道	17	25.7	0.6
	市道	53	55.5	10.1
	合計	78	108.4	10.7

■ 厚木市自転車ネットワーク計画図



■ 厚木市自転車ネットワーク計画図



3 自転車に関する意識調査

(1) 市民意識調査

本市では、市民の意識やニーズを把握し、今後の市政運営等の基礎資料とするために、概ね2年おきに市民意識調査を実施しています。

市内に5年以上住んでいる方に、5年前と比べたまちづくり全般の変化について意識調査を行った中で、「自転車の安全な利用」について、17.5%が「悪くなった」と回答しています。

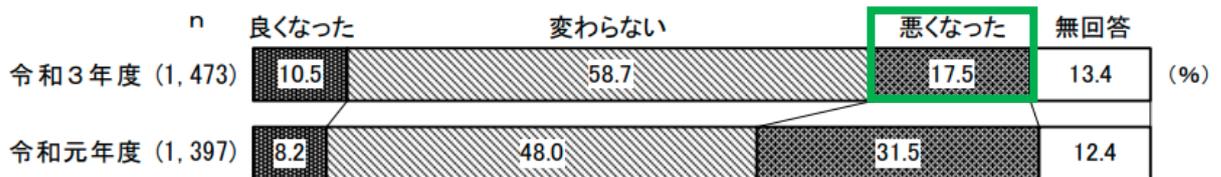
■ まちづくり全般の変化（良くなったもの、変わらないもの、悪くなったもの）

(n=1,473) (%)

順位	良くなった	変わらない	悪くなった
1	①子育てへの支援 44.7	⑩市民協働の推進 74.2	⑯企業・商業の活性化 26.9
2	②福祉サービスの充実 26.5	⑪河川など水辺空間の活用 69.2	⑤自転車の安全な利用 17.5
3	⑦健康増進の対策や支援 23.4	⑩地球温暖化防止や環境美化の対策 68.3	⑮交通混雑の緩和対策 14.5
4	⑫公園や自然環境など緑の空間 19.6	⑬市街地のユニバーサルデザイン化 67.7	⑰地域資源を活用した観光振興 10.5
5	⑱行政サービスの情報化 18.9	⑰地域資源を活用した観光振興 67.2	⑥犯罪や非行の防止 8.9

出典：厚木市市民意識調査報告書

■ まちづくり全般の変化（自転車の安全な利用－経年変化）



(注) 令和元年度調査では、「自転車のマナー」として質問していた。

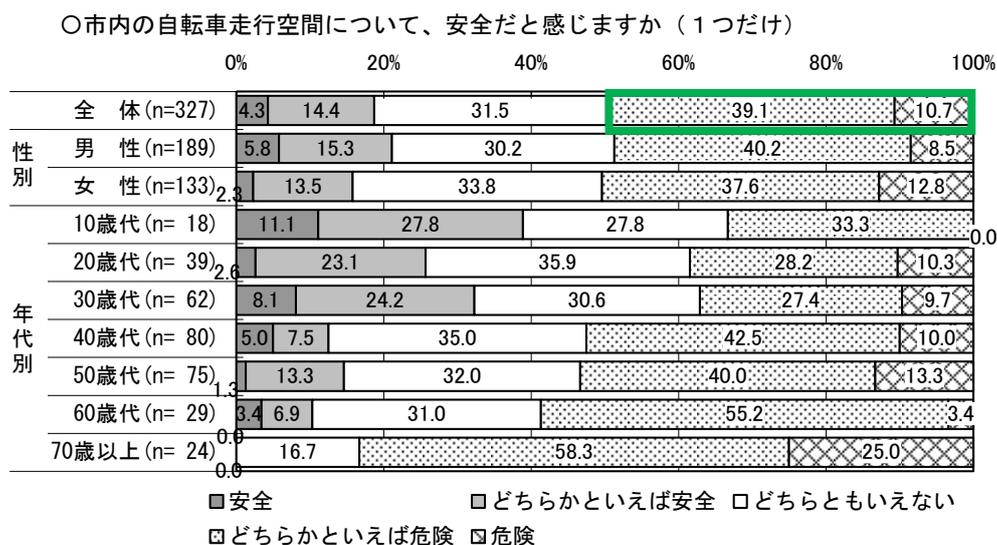
出典：厚木市市民意識調査報告書

(2) アンケート調査（令和4（2022）年10月実施）

本計画を策定するにあたり、市民の日常的な自転車利用実態を把握するため、主に市内の自転車等駐車場を利用している方を対象に、自転車に関するアンケート調査を行いました。

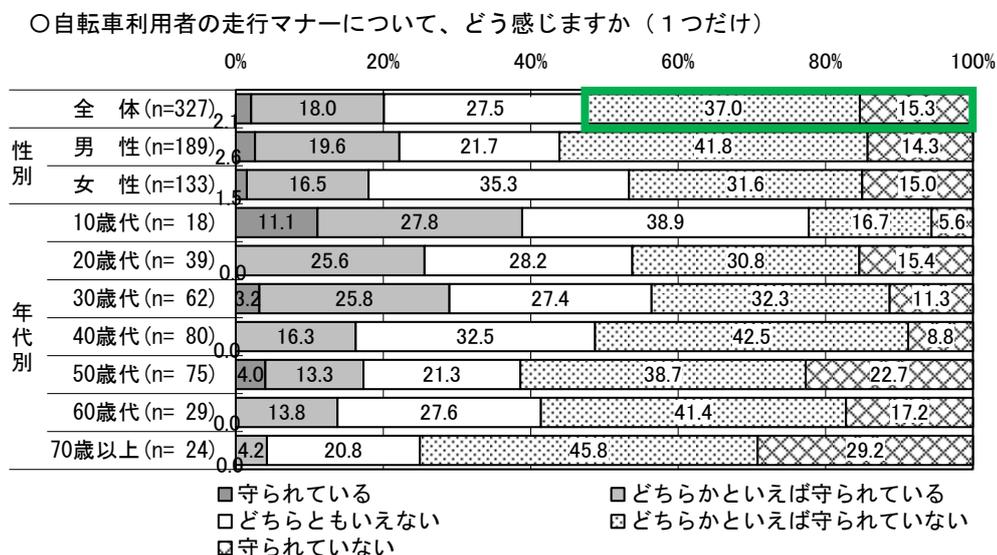
ア 自転車走行空間について

自転車走行空間の安全性については、49.8%が「どちらかといえば危険」または「危険」と感じています。



イ 自転車走行マナーについて

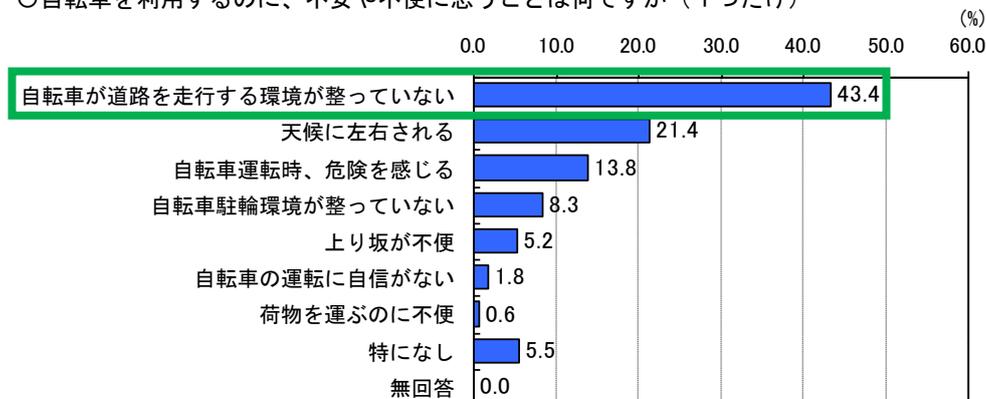
自転車の走行マナーについては、52.3%が「どちらかといえば守られていない」または「守られていない」と感じています。



ウ 自転車を利用するのに不安や不便に思うこと

「道路を走行する環境が整っていない」とする意見が43.4%と最も多くなっています。

○自転車を利用するのに、不安や不便に思うことは何ですか（1つだけ）

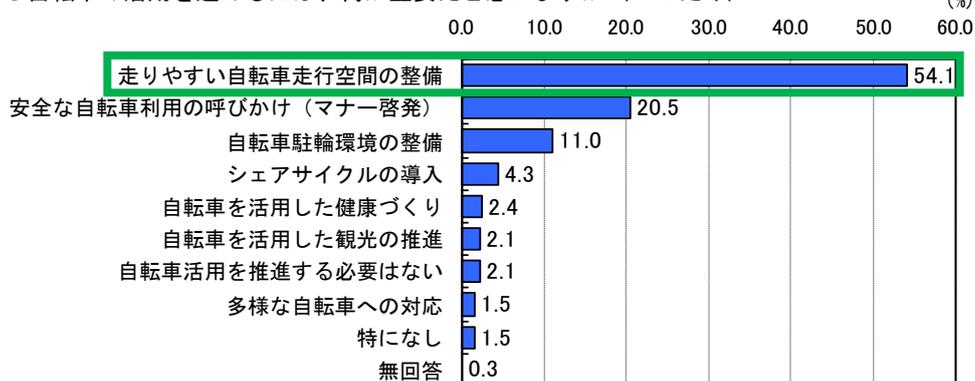


エ 自転車を活用するために重要なこと

「走りやすい自転車走行空間の整備」とする意見が54.1%と最も多くなっています。

また、「安全な自転車利用の呼びかけ（マナー啓発）」に対しても重要性が高い結果となっています。

○自転車の活用を進めるには、何が重要だと思いますか（1つだけ）



4 現状と課題の整理

自転車利用の現状を踏まえて、今後取り組むべき課題を、以下のように整理しました。

自転車利用の現状
<ul style="list-style-type: none"> ○本市の自転車の交通実態は、P T調査や道路交通センサスの結果によると移動量等は減少傾向です。 ○市内の自転車交通事故状況は、事故件数はゆるやかに減少傾向ではあるものの、自転車による交通死亡事故は、平成 29 年（2017）年以後、毎年発生している状況です。 ○鉄道駅周辺では、放置自転車の解消を目指し、自転車等駐車場の整備が進められ、本厚木駅周辺で 20 か所、愛甲石田駅周辺で 6 か所の自転車等駐車場が整備されています。 ○中心市街地における放置自転車対策を講じてきた結果、近年では放置自転車がほとんどない状況となっています。 ○市内の道路における自転車走行空間の整備率は、約 9.9%となっています。 ○自転車に関するアンケート調査結果では、「走りやすい自転車走行空間の整備」を重要とする意見が最も多く、また、「安全な自転車利用の呼びかけ（マナー啓発）」に対しても重要性が高い結果となっています。



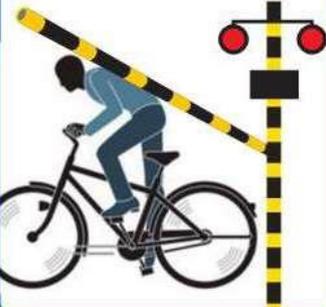
自転車利用の課題		
自転車利用環境の整備	ルール・マナーの徹底	環境・観光・健康のための自転車利用
<p>本市では、自転車利用の多い本厚木駅周辺を中心に自転車走行空間の整備が行われていますが、郊外部では、整備が進んでいない状況です。</p> <p>また、アンケート調査からも、自転車走行空間が危険であるという意見が多く、安全な自転車走行空間の整備が求められています。</p>	<p>自転車を安全に安心して利用してもらうためには、現在学校関係者や警察等を中心に行われている様々な交通安全に関する取組を継続していくとともに、自転車利用者だけでなく、歩行者やドライバー等すべての人が交通ルールを遵守すべく、マナー向上に向けた更なる取組が必要です。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症が拡大し、国民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられました。</p> <p>環境負荷の低減や、災害時における交通機能の維持、生活習慣病の予防など、自転車を活用することによるメリットは大きいため、今後、積極的な取組が必要です。</p>

危険行為で自転車運転者講習の受講

自転車乗用中に交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為（危険行為）を3年以内に2回以上繰り返した自転車の運転者は、公安委員会から自転車運転者講習の受講が命ぜられます。講習は3時間で講習手数料は6,000円となり、期間内に受講しなかった場合は5万円以下の罰金になります。

自転車に関係する事故は、自転車運転者側のルール違反も多くあります。自転車の交通事故を防止するために、自転車運転者は交通ルールを遵守することが必要です。

■対象となる危険行為

<p>信号無視</p> 	<p>遮断踏切立入り</p> 	<p>指定場所一時不停止等</p> 
<p>歩道通行時の通行方法違反</p> 	<p>制動装置（ブレーキ） 不良自転車運転</p> 	<p>酒酔い運転</p> 
<p>その他の危険行為</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通行禁止違反 ● 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反） ● 通行区分違反 ● 路側帯通行時の歩行者の通行妨害 ● 妨害運転（交通の危険のおそれ・著しい交通の危険） ● 交差点安全進行義務違反等 ● 交差点優先車妨害 ● 環状交差点安全進行義務違反等 ● 安全運転義務違反 		

出典：警察庁

第4章 基本方針

- 1 交通マスタープランにおける基本理念と方針 36
- 2 自転車活用推進計画の基本方針 37

第4章 基本方針

1 交通マスタープランにおける基本理念と方針

都市計画マスタープランにおける将来都市構造の基本的な考え方や、都市交通の方針を踏まえた「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実」を目指すために、交通マスタープランでは安心・安全な交通環境を前提とし、基本理念と基本方針を次のように定めています。

本計画では、交通マスタープランに示される「基本理念」の考えのもと「安全で快適に移動できる歩行者及び自転車空間の整備」を進めます。

《交通マスタープランにおける基本理念及び方針》

基本理念

**市民生活と産業活動を支えるコンパクト・プラス・ネットワーク型
都市構造をいかした質の高いモビリティサービスの実現**

【基本方針1（道路交通における方針）】

市民生活や産業活動を支える効果的な道路ネットワークの実現

- 高規格幹線道路へのアクセス強化
- 効率的及び効果的な市内道路の整備
- 国道246号との交差点を中心とした混雑の解消
- 安全で快適に移動できる歩行者及び自転車空間の整備
- 災害時等に備えた道路交通環境の整備

2 自転車活用推進計画の基本方針

交通マスタープランの基本方針「安全で快適に移動できる歩行者及び自転車空間の整備」や、自転車利用の現状と課題から本計画の基本方針を設定します。

【基本方針1（コンパクト・プラス・ネットワークの視点）】 安全・快適に移動できる利用環境の創出

- 自転車走行空間のネットワーク化や、通勤・通学や買物、観光等、様々な自転車利用に対応した駐輪スペースを確保するなど、安全で快適な自転車利用環境を創出します。
- まちづくりと連携した、自転車走行空間の確保による自転車利用環境の整備を推進します。

【基本方針2（セーフコミュニティの視点）】 誰もがルールとマナーを守る交通安全意識の醸成

- 歩行者、自転車、自動車が、お互いの交通ルール及びマナーを理解し、尊重する交通環境の形成を進めます。
- 地域、学校、家庭など社会全体で場面に合わせ、隙間なく自転車利用の安全教育を進めることで、誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境を向上させます。
- 電動キックボードなど新たな乗り物の規制等の動向を基に、課題を整理し安全対策の検討を進めます。

【基本方針3（カーボンニュートラル等の視点）】 自転車を活用したライフスタイルへの転換

- 二酸化炭素排出量の削減や大気汚染の改善を図るため、自転車利用が進み自動車交通へ過度に依存しない、誰もが環境に配慮した移動手段を活用できる社会の実現を目指します。
- 自転車を活用し豊かな自然や交通利便性の高さをいかした広域観光を推進します。
- 日常生活や余暇において、自転車で楽しみながら移動をすることにより、健康長寿社会の実現を目指します。

第5章 具体的な取組

- 1 安全・快適に移動できる利用環境の創出 42
- 2 誰もがルールとマナーを守る交通安全意識の醸成 48
- 3 自転車を活用したライフスタイルへの転換 54

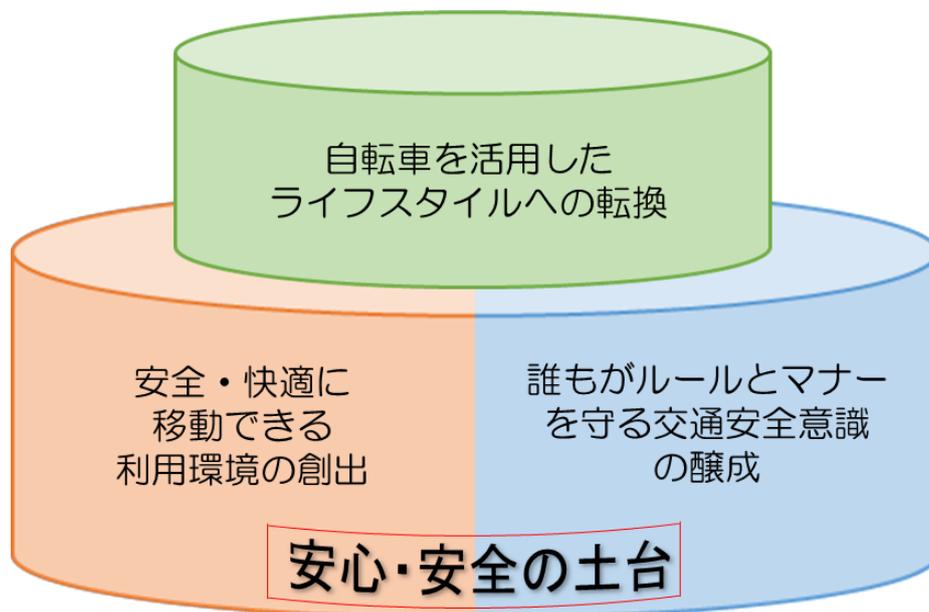
第5章 具体的な取組

自転車のメリットを最大限に発揮するには、安全かつ快適に移動できる走行空間を整備するとともに、利用者のルール遵守やマナー向上が重要です。

自転車走行空間の整備は、自転車に関するアンケート調査から半数以上が重要と捉えていることから、利用者にとっては、最も自転車利用環境の向上を実感しやすい取組であると考えられます。

また、走行空間の整備だけでなく、自転車利用者等に対し、安全教育の徹底やマナー啓発をセットで行うことにより、自転車利用の効果をより高めることができると考えます。

そのため、安全・快適に移動できる利用環境の創出に向けたハード事業と、誰もがルールとマナーを守る交通安全意識の醸成に向けたソフト事業を土台とし、その上で環境保全、観光振興、健康増進などの自転車を活用したライフスタイルへの転換に向けた施策を展開していきます。



基本方針	具体的な取組
<p>1 安全・快適に移動できる利用環境の創出</p>	<p>施策1-(1) 安全で快適な自転車ネットワークの整備</p> <p>施策1-(2) まちづくりと連携した自転車利用環境の整備</p> <p>施策1-(3) 自転車走行空間の適正管理</p> <p>施策1-(4) 自転車等駐車場の維持管理・運営及び施設整備</p> <p>施策1-(5) 都市特性に合わせた自転車利用の環境創出</p>
<p>2 誰もがルールとマナーを守る交通安全意識の醸成</p>	<p>施策2-(1) 世代別に応じた交通安全教育の実施</p> <p>施策2-(2) 放置自転車対策の継続</p> <p>施策2-(3) 自転車損害賠償責任保険の加入促進</p> <p>施策2-(4) 自転車乗車用ヘルメットの着用促進</p> <p>施策2-(5) 自転車の点検整備の促進</p> <p>施策2-(6) 電動キックボードなど新たな乗り物への対応</p>
<p>3 自転車を活用したライフスタイルへの転換</p>	<p>施策3-(1) 自転車による環境負荷の低減</p> <p>施策3-(2) 広域サイクルツーリズムの推進</p> <p>施策3-(3) 自転車による健康づくりの周知啓発</p> <p>施策3-(4) 災害時における自転車活用の推進</p>

1 安全・快適に移動できる利用環境の創出

(1) 安全で快適な自転車ネットワークの整備

- ・あつぎの道づくり計画に基づき、安全で快適な自転車走行空間の形成を図るため、自転車専用通行帯や走行位置を明示するピクトグラム等の設置を進めます。
- ・自転車ネットワークを構築するため、自転車走行空間の整備を国・県の関係機関と調整し、推進します。
- ・電動キックボードなど新たな乗り物については、現行法では原動機付自転車と同様、車道を走行しなければなりません。今後は、自転車と同様な扱いとなるため、動向を注視し施策に反映します。

■施策1- (1) 安全で快適な自転車ネットワークの整備

施策名	施策1- (1) 安全で快適な自転車ネットワークの整備
実施事業	自転車走行空間の整備
実施対象エリア	市内全域
実施主体	国、県、市（道路管理者）

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
自転車走行空間の整備				

■ 市内における自転車走行空間整備例



厚木市道2-01号：本厚木停車場旭町線
(自転車専用通行帯)



厚木市道1-09号：辻戸室線
(自転車と自動車を混在通行する道路、車道混在)

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <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>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</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複させることができる</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路肩帯 車道</p>



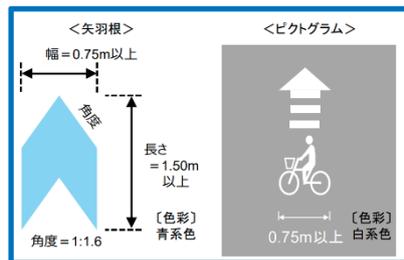
自転車道



自転車専用通行帯



車道混在



車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、警察庁）

■施策1 - (3) 自転車走行空間の適正管理

施策名	施策1 - (3) 自転車走行空間の適正管理
実施事業	自転車走行空間の維持管理
実施対象エリア	市内全域
実施主体	国、県、市（道路管理者）、交通管理者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
自転車走行空間の維持管理				

(4) 自転車等駐車場の維持管理・運営及び施設整備

- ・自転車等駐車場については、各施設の利用状況や民間施設の収容状況、利用者ニーズ等を踏まえた適切な維持管理・運営及び施設整備に取り組みます。

■施策1 - (4) 自転車等駐車場の維持管理・運営及び施設整備

施策名	施策1 - (4) 自転車等駐車場の維持管理・運営及び施設整備
実施事業	自転車等駐車場の維持管理等
実施対象エリア	駅周辺地域
実施主体	市、民間事業者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
自転車等駐車場の維持管理等				



自転車等駐車場の維持管理

(5) 都市特性に合わせた自転車利用の環境創出

- ・バス停から離れた地域でも路線バスが利用しやすくなるよう、自転車でバス停までアクセスできるサイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備を推進します。
- ・幼児や児童など初めて自転車に乗る人に対し、練習ができる環境の整備に取り組みます。
- ・豊かな自然を活用したアウトドアツーリズム推進を目的に、地域振興や森林資源を有効活用したマウンテンバイクのコース整備に取り組みます。

■施策1 - (5) 都市特性に合わせた自転車利用の環境創出

施策名	施策1 - (5) 都市特性に合わせた自転車利用の環境創出
実施事業	サイクルアンドバスライドの整備
実施対象エリア	通勤通学者が多い地域
実施主体	市、交通事業者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
サイクルアンドバスライドの整備				



アウトドアツーリズムの推進

■ サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備イメージ



■ サイクルアンドバスライドの整備場所

バス停	車場名	台数
① 妻田薬師バス停	妻田薬師自転車駐車場	154台
② 妻田バス停	妻田バス停前自転車駐車場	52台
③ 松蓮寺バス停	松蓮寺バス停前自転車駐車場	100台
④ 鳶尾団地バス停	鳶尾団地自転車駐車場	47台
⑤ 藤塚バス停	藤塚公園前自転車駐車場	35台
⑥ 依知小学校前バス停	依知小学校前自転車駐車場	50台
⑦ 若宮橋バス停	若宮橋バス停前自転車駐車場	45台
⑧ 山際バス停	山際バス停前自転車駐車場	26台
⑨ 屋際バス停	屋際バス停前自転車駐車場	30台
⑩ 金田神社前バス停	金田神社前バス停前自転車駐車場	25台
⑪ 相川中学校前バス停	相川中学校前自転車駐車場	10台

(2) 放置自転車対策の継続

- ・「厚木市自転車の放置防止に関する条例」に基づき、自転車利用者、事業者等がそれぞれの責務を遵守するよう自転車放置防止広報啓発活動を重点的に展開します。
- ・自転車等の放置防止により歩行空間の確保に努めます。

■施策2 - (2) 放置自転車対策の継続

施策名	施策2 - (2) 放置自転車対策の継続
実施事業	放置自転車対策の実施
実施対象エリア	自転車放置禁止区域
実施主体	市

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
放置自転車対策の実施				



交通安全教育



放置自転車の撤去

(3) 自転車損害賠償責任保険の加入促進

- ・子どもを含めた自転車利用者が加害者となる高額な賠償事例も見受けられ、当事者だけでなく、家族等にも大きな影響を及ぼすことから「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」に基づき、損害賠償責任保険等加入の促進を図ります。

■施策2 - (3) 自転車損害賠償責任保険の加入促進

施策名	施策2 - (3) 自転車損害賠償責任保険の加入促進
実施事業	自転車損害賠償責任保険の加入促進
実施対象者	市民
実施主体	県、市、交通管理者、民間事業者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
自転車損害賠償責任保険の加入促進				

(4) 自転車乗車用ヘルメットの着用促進

- ・「厚木市自転車安全利用促進条例」に基づき、幼児や児童へのヘルメットの着用を進めるとともに、道路交通法の改正により全年齢に対する自転車乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されたことを受け、全年齢へのヘルメット着用を促進します。特に、事故率の高い高校生に対し、ヘルメット着用の促進事業に取り組みます。

■施策2 - (4) 自転車乗車用ヘルメットの着用促進

施策名	施策2 - (4) 自転車乗車用ヘルメットの着用促進
実施事業	自転車乗車用ヘルメットの着用努力義務化の周知
実施対象者	市民
実施主体	県、市、交通管理者、民間事業者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
自転車乗車用ヘルメットの着用努力義務化の周知				

(5) 自転車の点検整備の促進

- ・「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」や「厚木市自転車安全利用促進条例」に基づき、自転車に必要な点検や整備を行うことを努めるよう、自転車利用者及び自転車関連の事業者等に対し、意識啓発を行います。また、関係団体と協力し、自転車街頭点検を継続します。

■施策2 - (5) 自転車の点検整備の促進

施策名	施策2 - (5) 自転車の点検整備の促進
実施事業	自転車の点検整備の促進
実施対象者	市民、民間事業者
実施主体	県、市、民間事業者、関係団体

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
自転車の点検整備の促進				



自転車損害賠償責任保険加入の促進



自転車街頭点検



ヘルメット着用の促進

(6) 電動キックボードなど新たな乗り物への対応

- ・電動キックボードなど新たな乗り物の利用環境が良好に保たれるよう、警察や関係機関等と連携し、正しい乗り方や交通ルールなどの情報を、購入者や利用者に対して意識啓発を行います。

■施策2-(6) 電動キックボードなどの新たな乗り物への対応

施策名	施策2-(6) 電動キックボードなどの新たな乗り物への対応
実施事業	電動キックボードなどの新たな乗り物への対応
実施対象者	市民、民間事業者
実施主体	県、市、交通管理者、民間事業者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
電動キックボードなどの新たな乗り物への対応				



自転車交通ルールの周知

自転車安全利用五則が制定

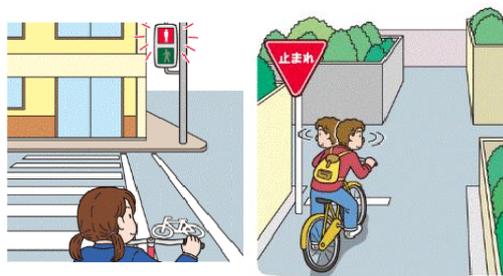
令和4年11月1日の中央交通安全対策会議（内閣府所管）交通対策本部決定により、「自転車安全利用五則」の内容が変わりました。自転車の交通ルール及び道路交通法の改正により、より一層、自転車の安全運転が求められるようになりました。

■自転車安全利用五則

- ① 車道が原則、左側を走行
歩道は例外、歩行者を優先



- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認



- ③ 飲酒運転は禁止



- ④ 夜間はライトを点灯



- ⑤ ヘルメットを着用



※自転車安全利用五則は、自転車に乗るときに守るべきルールのうち、特に重要なものを取り上げていますが、このほかにも様々なルールがあります。

出典：警察庁、警視庁

3 自転車を活用したライフスタイルへの転換

(1) 自転車による環境負荷の低減

- ・日々の生活での移動の際、自動車から公共交通、自転車、徒歩などに転換を促すため、モビリティ・マネジメントの取組として、自転車利用を促進します。
- ・自転車を個人で所有しないことによる資源の効率的な活用や、二酸化炭素の排出量削減へつなげるため、環境負荷の少ない自転車を共有して利用するシェアリング等の取組を進めます。
- ・市内企業等に対し、自転車通勤の促進を図ります。

■施策3 - (1) 自転車による環境負荷の低減

施策名	施策3 - (1) 自転車による環境負荷の低減
実施事業	モビリティ・マネジメントの実施
実施対象者	市民、民間事業者
実施主体	市、民間事業者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
モビリティ・マネジメントの実施				

※モビリティ・マネジメントとは

過度な自動車利用に起因する様々な社会問題を緩和するため、地域公共交通や自転車への自発的転換を促す交通施策。

(2) 広域サイクルツーリズムの推進

- ・本市や周辺市町村の魅力的な観光資源をつなぎ、サイクリングルートやおすすめスポットなどサイクリングに役立つ情報を発信するとともに、サイクリングのルール・マナーを周知啓発するための情報の充実を図ります。
- ・サイクリングルート沿線へサイクルスタンドを設置するなど、サイクリスト受入サービスの充実を図ります。
- ・自転車専門店が中心市街地に多い特性を活かし、レンタサイクル等のサイクルツーリズムを協働して進めます。
- ・近隣市町村と連携したサイクリングコースの拡充を図ります。

■施策3-(2) 広域サイクルツーリズムの推進

施策名	施策3-(2) 広域サイクルツーリズムの推進
実施事業	サイクルツーリズムの推進
実施対象エリア	周辺市町村含む市内全域
実施主体	市、民間事業者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
サイクルツーリズムの推進				

■あつぎ大山 Great-Oval (グレート・オーバル)

Atsugi Outdoor Information

あつぎ大山 Great-Oval

厚木温泉郷

峠

×

温泉

グレート・オーバルの心地よい関係。



あつぎ大山グレート・オーバル
それは大山を一周する
約40kmのロードコースです





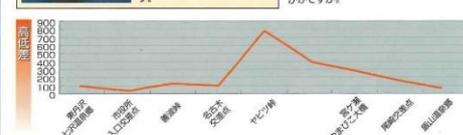
あつぎの温泉を起点として、関東屈指のヒルクライムコースである「ヤビツ峠」やフラットな高速コーナーの続く「宮ヶ瀬湖」周辺などを含む、大きな橋脚の周囲コースが楽しめます。

交通アクセスの良い「東丹沢七沢温泉郷」と「飯山温泉郷」を起点に、このグレート・オーバルコースを建ててみませんか。(広沢寺駐車場と飯山グラウンド駐車場がご利用いただけます。)

そして、ロードを存分に走った後は、温泉に浸かるのがこの「あつぎ」スタイル。「東丹沢七沢温泉郷」と「飯山温泉郷」のどちらも、独力分りの趣向で「美肌の湯」として有名です。乳脂肪のたまった純に温泉成分が作用し心と身体を心地よく癒してくれます。

いつも「ロード」「バイク」に「温泉」をプラスして、「バイク」と「温泉」のデュアルはいいがですか。

Recommendation もっと気軽にこのコースを楽しみたいという方は、神奈川中央交通が運行する「自転車タクシー」を利用していただけでしょうか。小田急本厚木駅から宮ヶ瀬まで、自転車をそのまま載せられる路線バスが運行されているので、手軽に骑行を楽しむことができます。



※山間部の道路では、積雪や路面凍結の可能性があるのでご注意ください。

厚木市観光協会 厚木市観光協会員 046-225-2820 / 厚木市観光協会 046-228-1131



広域サイクルツーリズム

(3) 自転車による健康づくりの周知啓発

- ・ 自転車利用による生活習慣病の予防や健康増進への効果を周知することにより、日常生活やレジャーなどでの自転車利用を促進し、市民の健康づくりを支援します。
- ・ 休日やレクリエーションでの自転車利用のため、観光やスポーツなど目的に合ったサイクリングコースの環境整備に取り組みます。

■施策3-(3) 自転車による健康づくりの周知啓発

施策名	施策3-(1) 自転車による健康づくりの周知啓発
実施事業	自転車による健康づくりの周知
実施対象者	市民
実施主体	市、民間事業者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
自転車による健康づくりの周知	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ 	

(4) 災害時における自転車活用の推進

- ・ 自転車の機動性に着目し、大規模災害が発生した際の職員の参集や被災状況等の把握に、自転車を活用します。また、神奈川県自転車商協同組合と災害時に自転車が活用できる仕組みづくりに取り組みます。

■施策3-(4) 災害時における自転車活用の推進

施策名	施策3-(4) 災害時における自転車活用の推進
実施事業	災害時における自転車活用の推進
実施対象者	市、市民
実施主体	市、民間事業者

スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R5~R8)	中期 (R9~R14)	長期 (R15~R22)	
災害時における自転車活用の推進	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ 	

第6章 目標の設定と進行管理

1 目標値.....	58
2 進行管理.....	59

第6章 目標の設定と進行管理

1 目標値

PDC Aサイクルを適切に行うため、短期（4年後）、中期（10年後）、長期（計画期間終了時となる18年後）に効果を検証する指標を方針ごとに定めます。

(1) 基本方針1:安全・快適に移動できる利用環境の創出

「基本方針1 安全・快適に移動できる利用環境の創出」については、自転車走行空間の整備率を指標とします。

指標：自転車走行空間の整備率			
現状値	目標値		
	令和8年	令和14年	令和22年
9.9% (令和3年)	27.4%	52.3%	85.5%

(2) 基本方針2:誰もがルールとマナーを守る交通安全意識の醸成

「基本方針2 誰もがルールとマナーを守る交通安全意識の醸成」については、自転車の安全のために心掛けていることがある市民の割合を指標とします。

指標：自転車の安全のために心掛けていることがある市民の割合			
現状値	目標値		
	令和8年	令和14年	令和22年
60.8% (令和3年)	67.6%	73.6%	81.6%

(3) 基本方針3:自転車を活用したライフスタイルへの転換

「基本方針3 自転車を活用したライフスタイルへの転換」については、自動車の利用抑制が地球温暖化のために重要と考える市民の割合を指標とします。

指標：自動車の利用抑制が地球温暖化のために重要と考える市民の割合			
現状値	目標値		
	令和8年	令和14年	令和22年
10.3% (令和3年)	20.0%	30.0%	40.0%

2 進行管理

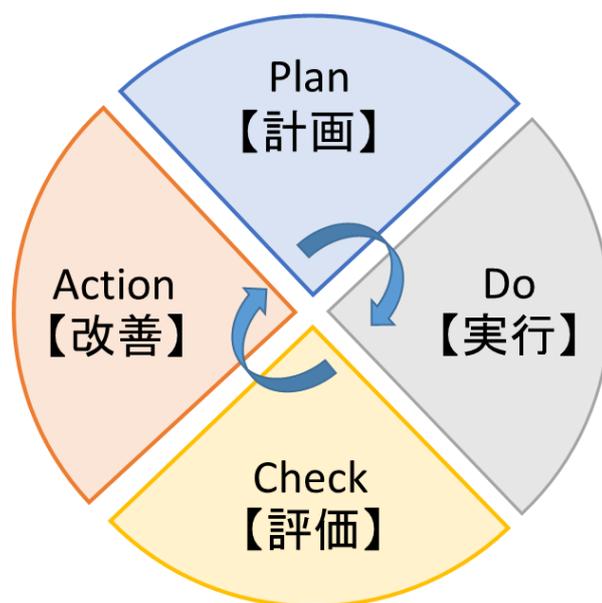
(1) 進行管理の考え方

本計画に掲げる基本方針、指標が達成されるよう、計画的・戦略的な事業実施と継続的な改善を行っていく必要があります。

そこで、本計画の進行管理にあたっては、国、県、市の道路管理者や交通管理者、交通事業者等で組織する「厚木市公共交通利便性向上実務者会議」において行います。当会議を定期的で開催し、P D C Aサイクルに基づき、施策の進捗や指標の達成状況を評価・検証し、フォローアップを実施します。

(2) 見直しの考え方

施策の進捗や指標の達成状況を評価・検証するとともに、今後の社会情勢の変化や関連計画等の変更により、本計画に影響が出る場合は、必要に応じて計画の見直しを行います。



※P D C Aサイクル：品質管理など業務管理における継続的な改善方法のこと。

Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action(改善)の4段階を繰り返して業務を継続的に改善する。

厚木市自転車活用推進計画

令和5年3月

発行 厚木市

編集 厚木市まちづくり計画部都市計画課

〒243-8511 神奈川県厚木市中町3丁目17番17号

電話 (046) 225-2357 (直通)

ホームページ URL <https://www.city.atsugi.kanagawa.jp/>

