

厚木市自転車活用推進計画【概要版】

第1章 策定の趣旨 (計画書案p1~4)

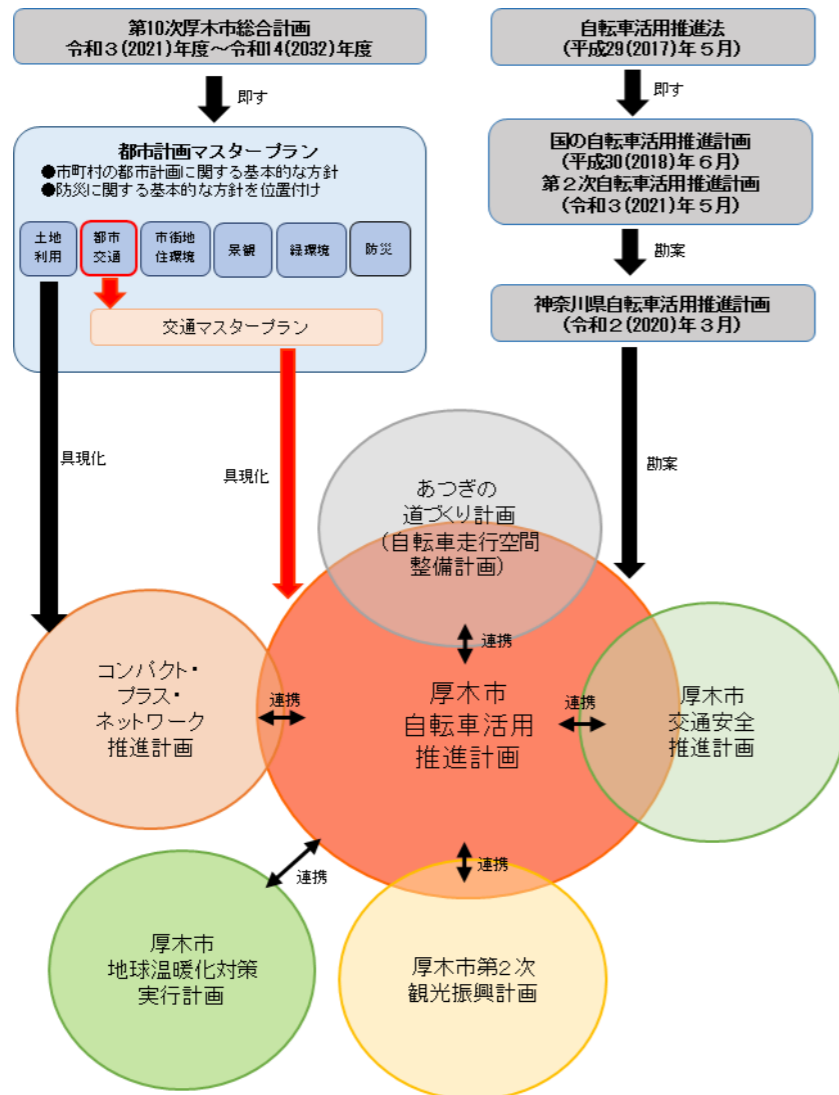
(1) 計画策定の目的

「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) 計画の位置づけ

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」、「厚木市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」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。

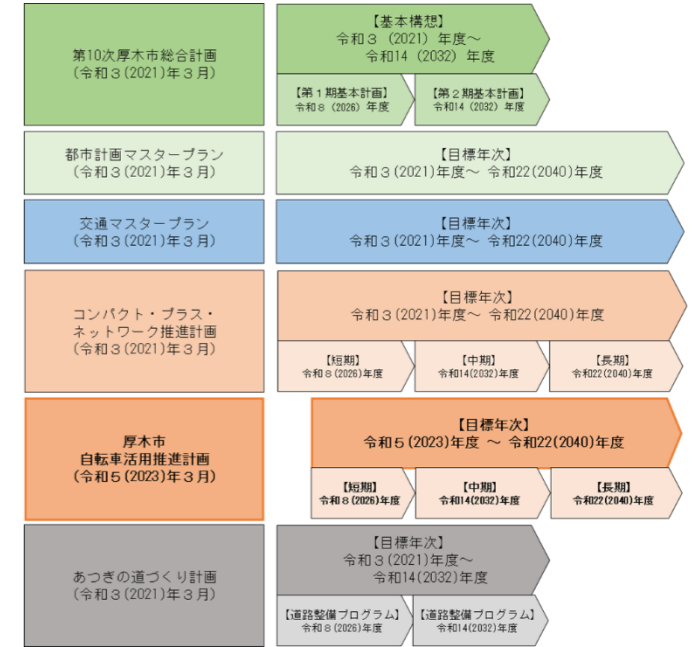


(3) 計画期間

令和5年(2023年)から 令和22年(2040年)の18年間

「厚木市都市計画マスタープラン」、「厚木市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」における目標年次との整合を図ります。

また、目標値等の達成状況や進捗状況の評価検証を厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画の見直しと併せて実施するとともに、国や県の計画改定状況などを踏まえ、必要に応じて見直します。



第2章 自転車を取り巻く情勢 (計画書案p5~14)

自転車は、手軽に利用できる交通手段ですが、近年では、道路交通法の改正により車道通行規定が明確化されるなど、自転車利用のルール・マナーに関する制度が整備されてきています。この様な中で、自転車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、健康等の面でのメリットが期待できます。

(1) 近距離移動に最適

自転車は、手軽に利用でき、渋滞等の影響もあまり受けず効率的に移動できることから、約500mから5km弱の距離において、徒歩や自動車、バス、鉄道など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。

(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。

(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、地球環境にやさしい乗り物です。自動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、地球温暖化防止にもつながります。

(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、血圧の低下などに効果があります。

自転車は、風を受けて走ることによって爽やか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。

(5) コロナ禍における3密回避及び交通混雑解消

自転車は、感染症対策として3密(密閉、密集、密接)を回避する有効な移動手段とされています。また、自動車より小回りが利き、交通混雑時でも快適に移動ができ、道路の交通混雑の緩和にもつながります。

第3章 自転車利用の現状と課題 (計画書案 p15~34)

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

自転車利用の現状
○本市の自転車の交通実態は、各種交通関連の調査の結果によると移動量等は減少傾向です。【p18】
○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。【p24】
○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。【p24~25】
○中心市街地における放置自転車対策を講じた結果、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。【p25】
○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。【p26~28】
○自転車に関するアンケート結果では、「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。【p30~31】



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>自転車を安心して安全に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と、今後、積極的な取組が必要です。</p>

第4章 基本方針 (計画書案 p35~38)

本市の自転車活用推進における課題や本市が進める施策の方向性を踏まえ、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、次の事項を基本方針として定めます。

【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あわせ、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。

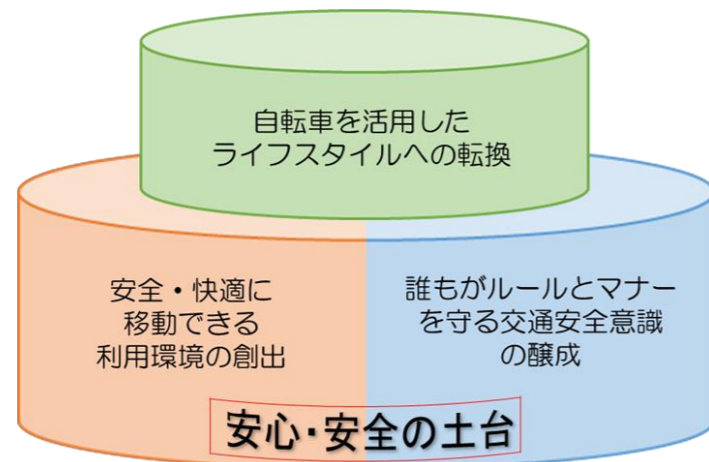
【基本方針3 (カーボンニュートラル等の視点)】 自転車を活用したライフスタイルへの転換

- 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 (計画書案 p39~56)

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。

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

【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

1 安全で快適な自転車ネットワークの整備【p42~43】

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。



厚木市道2-01号：本厚木停車場旭町線
(自転車専用通行帯)



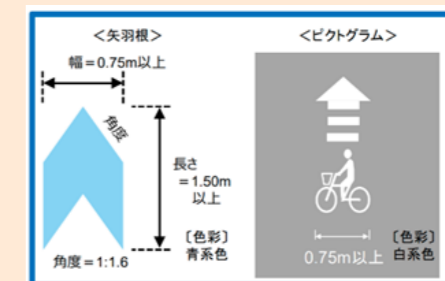
厚木市道1-09号：辻戸室線
(自転車と自動車とを混在通行する道路、車道混在)

2 まちづくりと連携した自転車利用環境の整備【p44】

都市計画道路などの道路新設改良に併せ、自転車走行空間の整備を進めます。

3 自転車走行環境の適正管理【p44】

ピクトグラム等の路面標示の老朽化は、快適な自転車走行空間の妨げにつながることから、適切な維持管理に努めます。



<車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様>

4 自転車等駐車場の維持管理・運営及び施設整備【p45】

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。

5 都市特性に合わせた自転車利用の環境創出【p46~47】

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。



妻田薬師バス停



鷲尾団地バス停

**【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**

1 世代別に応じた交通安全教育の実施【p48】

幼児から高齢者まで幅広い層を対象に隙間のない交通安全教育を行います。



交通安全教室



スケアードストレイト実施状況

2 放置自転車対策の継続【p49】

「厚木市自転車の放置防止に関する条例」に基づき、自転車等の放置防止に努めます。



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【p50】

「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。



自転車損害賠償責任保険加入の促進

4 自転車乗車用ヘルメットの着用促進【p50】

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。

5 自転車の点検整備の促進【p51】

自転車に必要な点検や整備を行うよう努めることを、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。



自転車街頭点検

6 電動キックボードなど新たな乗り物への対応【p52】

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。

**【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**

1 自転車による環境負荷の低減【p54】

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。

2 広域サイクルツーリズムの推進【p54～55】

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。



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【p56】

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。

4 災害時における自転車活用の推進【p56】

自転車の機動性に着目し、大規模災害が発生した際に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。

第6章 目標設定と進行管理（計画書案p57～59）

P D C 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。

基本方針1：安全・快適に移動できる利用環境の創出

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

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

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 (令和3年)	目標値		
	令和8年	令和14年	令和22年
60.8%	67.6%	73.6%	81.6%

基本方針3：自転車を活用したライフスタイルへの転換

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 (令和3年)	目標値		
	令和8年	令和14年	令和22年
10.3%	20.0%	30.0%	40.0%