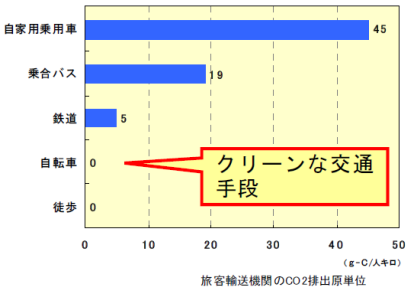
序章　計画策定にあたって

１．策定の背景

自転車は、免許が不要で手軽な交通手段として通勤、通学、買物等の日常生活に幅広く利用されています。また、環境負荷の少ないクリーンな交通手段として見直されているほか、近年では健康志向の高まりや観光・スポーツのレクリエーションツールとしてのニーズの拡大を背景に、利用者の多様化が進んでいます。

さらに、東日本大震災以降、節電意識の高まりや公共交通機関のダイヤの乱れがきっかけで、通勤等に自転車を利用する人が増えてきています。

CO2 排出量の比較

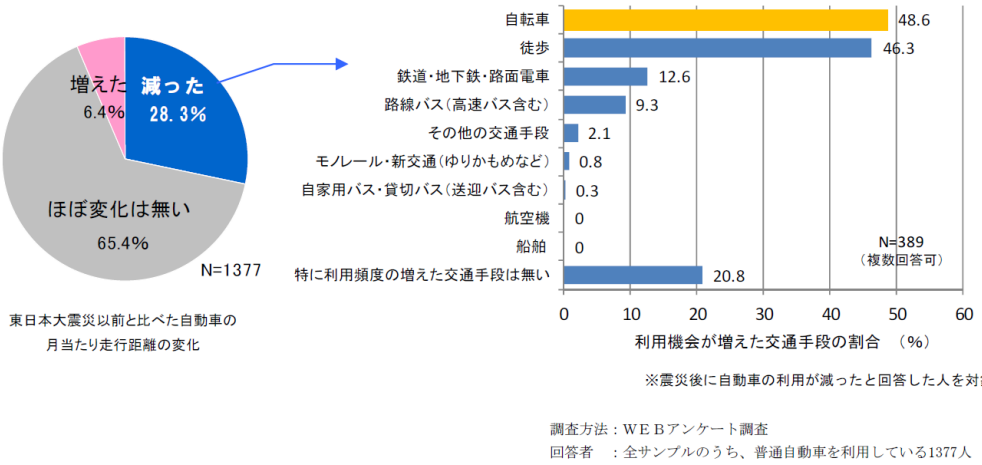


旅客輸送機関のCO2排出原単位

1人を1km運ぶのに排出するCO2量

【出典：地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料より作成】

東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段



東日本大震災以前と比べた自動車の月当たり走行距離の変化

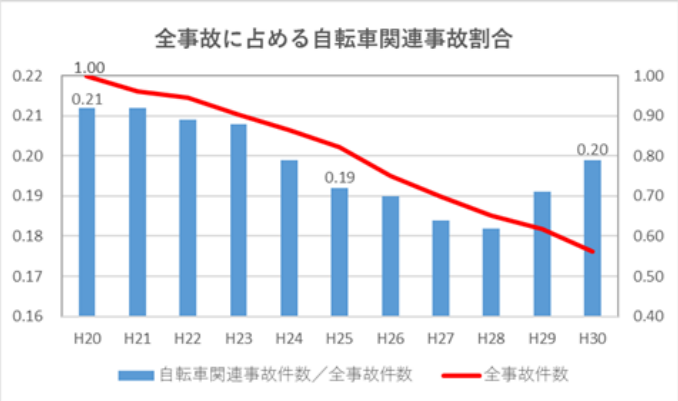
利用機会が増えた交通手段の割合　（%）

※震災後に自動車の利用が減ったと回答した人を対象

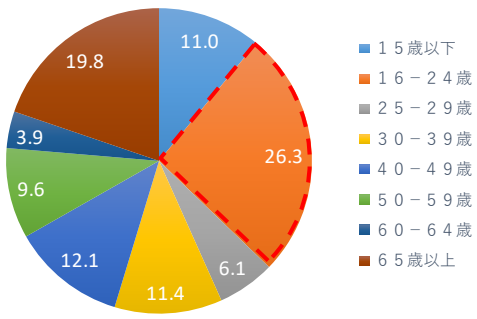
調査方法：ＷＥＢアンケート調査
回答者　：全サンプルのうち、普通自動車を利用している1377人

出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査（日本モビリティ・マネジメント会議）

一方、自転車利用の増加とともに、自転車利用者のマナー違反や交通ルールを無視した走行などにより、全事故件数は大幅に減少（平成２０年を基準にした変化率）していますが、全事故に占める自転車関連事故の割合は減少していません。自転車乗車中の負傷者数を年齢層別にみると、１６－２４歳（構成率２６.３%）が最も多く、次いで６５歳以上（同１９.８%）、４０－４９歳（同１２.１%）の順となっています。

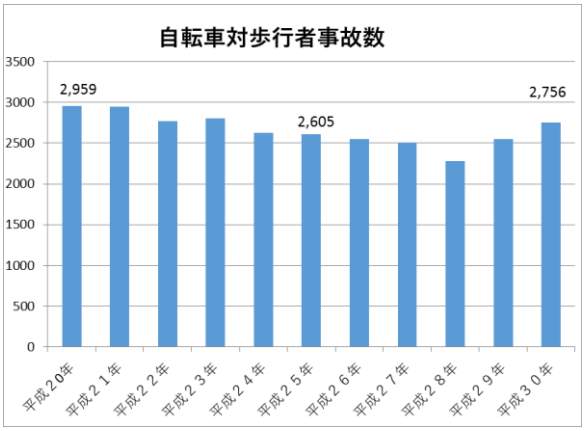


自転車乗車中の年齢階層別負傷者数構成比（%）



出典：平成３０年中の交通事故の発生状況（警察庁）

また、自転車利用者の交通ルール遵守意識の浸透が十分に進まないことや、自転車の走行環境の整備も十分に進展しないことから、自転車対歩行者の事故件数は減少せず、近年、自転車対歩行者の事故で、多額の損害賠償を求められる事例も相次いでいます。



出典：平成３０年中の交通事故の発生状況（警察庁）

このような現状や自転車に関する事故傾向を踏まえ、国において、自転車を安全で快適に利用するための法整備が進められてきました。

平成１９年における道路交通法の一部改正※1、平成２３年における警察庁による「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の発出※2、平成２４年１１月における国土交通省・警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」）の策定※3、平成２５年における道路交通法の一部改正※4、平成３１年における道路構造令の一部改正※5 などが主要な整備です。

さらに、平成２９年５月には、自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進を図り、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的に「自転車活用推進法」が施行され、平成３０年６月には、同法に基づく国の基本計画である「自転車活用推進計画」（以下「国計画」）が閣議決定されています。なお、同法第１１条には、国計画や都道府県が策定する「都道府県自転車活用推進計画」（以下「県計画」）を勘案して、区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画である「市町村自転車活用推進計画」を策定することが市町村の努力義務として規定されています。

※１　平成２０年６月１日施行。歩道上の安全確保と自転車が関係する交通事故の削減を目的としている。自転車が歩道を通行することができるのは道路標識などにより歩道を通行することができるとされている場合のほか、児童及び幼児や７０歳以上の高齢者が運転する場合など、自転車の歩道通行に関する要件が明確化された。

※２　自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方としたもの。

※３　自転車ネットワークの整備や自転車走行空間整備のためのガイドライン。平成２８年７月に一部改訂された。

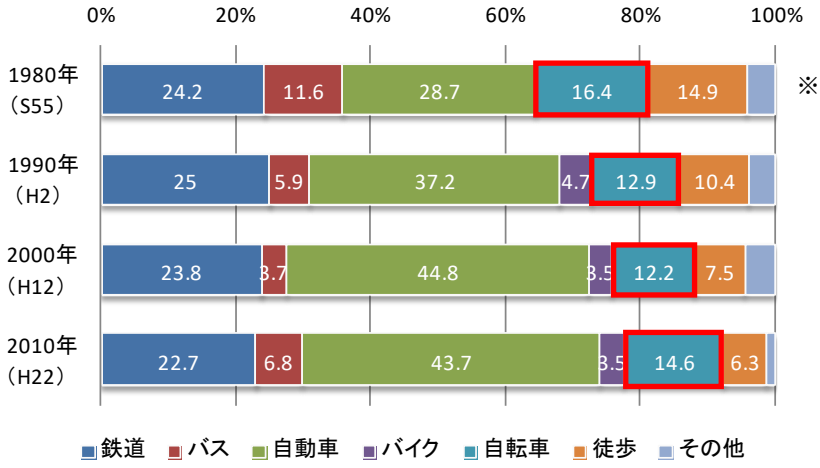
※４　平成２５年１２月１日施行。自転車などの軽車両の路側帯通行は道路左側部分にある路側帯に限られ、道路右側にある路側帯での通行が禁止された。

※５　平成３１年４月２５日施行。自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」とその設置要件が新たに規定された。また、自転車道の設置要件が追加された。

（参考）自転車の利用状況

- 通勤・通学に利用する代表交通手段（国勢調査）の３０年の推移を見ると、自転車の利用割合は増えてきています。
- 自転車は5km 程度の短距離の移動では、他の交通手段よりも所要時間が比較的短く、自動車による道路混雑を回避する事が可能であるため、都市内交通として極めて効率的な移動手段である。

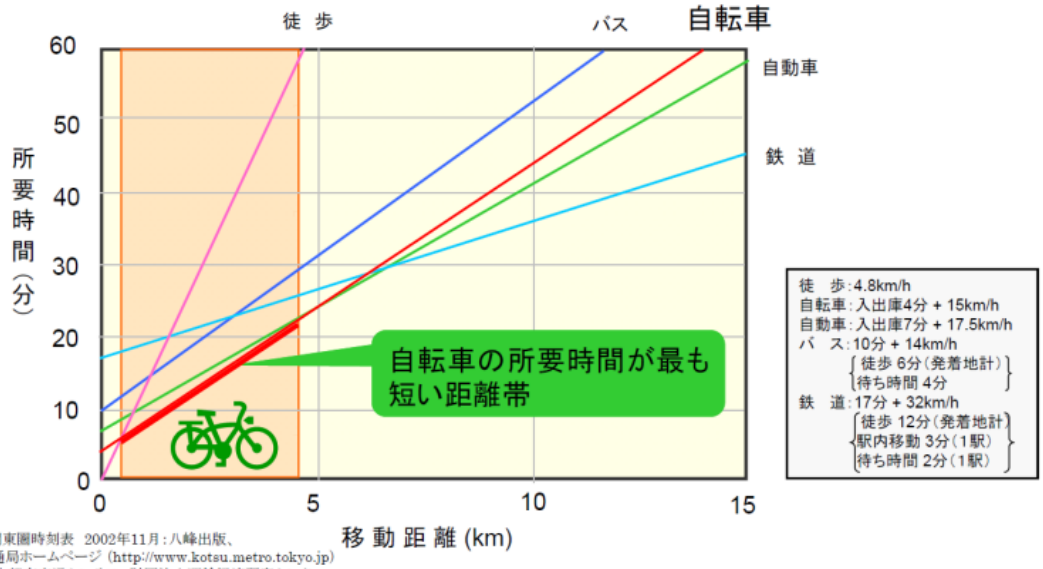
通勤・通学に利用する代表交通手段の推移



※1980 年の自転車にはバイクも含む

出典：国勢調査

交通手段別の利用距離と所要時間の関係



「MATT関東圏時刻表 2002年11月：八峰出版、
東京都交通局ホームページ（http://www.kotsu.metro.tokyo.jp）
平成7年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター、
平成11年 道路交通センサス：建設省道路局、
自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修、
自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10 を基に分析」

２．策定の目的

本市は、戦災の復興を基に道路基盤が築かれ、唯一の鉄道駅であるＪＲ東海道本線平塚駅を交通の拠点として、道路網やバス路線網が形成されています。また、市域の大部分が平坦な地形であることから、通勤や通学、買物などの移動手段として多くの市民が自転車を利用しています。

平成２２年度大都市交通センサスの平塚駅における居住地からの交通手段に関する調査では、自転車の利用割合は約３割であり、近隣の駅と比較しても高い部類になっており、前回の調査時の平成１７年度と比較しても自転車の利用割合が増加しています。

しかし、その反面、自転車に関連する事故も多く、神奈川県交通安全対策協議会より、平成１６年度から１５年連続で「自転車交通事故多発地域」に指定されています。さらに、近年では歩道上における歩行者と自転車の事故も問題視されています。また、放置自転車については、平塚駅を中心として、駐輪場の整備や放置自転車の撤去徹底により一定の効果は上げつつも、未だに抜本的な解消には至っていないなどの課題も抱えています。

本市では、それらの課題に対応するため、ガイドラインを踏まえつつ、自転車の走行環境整備や放置自転車対策、交通ルール・マナー啓発、さらにはまちの活性化につながるような自転車の利用促進策など、ハード、ソフトが一体となり、自転車の利用しやすいまちづくりを推進するため、「平塚市自転車利用環境推進計画」（以下「既存自転車計画」）を平成２７年３月に策定し、自転車利用に関する施策について取り組んできました。

今般、平成２９年５月の「自転車活用推進法」の施行を受け、これらの施策に継続して取り組むことに加え、本市においても「自転車を活用した観光やスポーツの振興」、「自転車を活用した健康づくり」、「災害時の自転車活用」等を既存自転車計画に「新たな分野」として盛り込み、本市の自転車活用を推進することを目的として、新たに「平塚市自転車活用推進計画」を策定します。

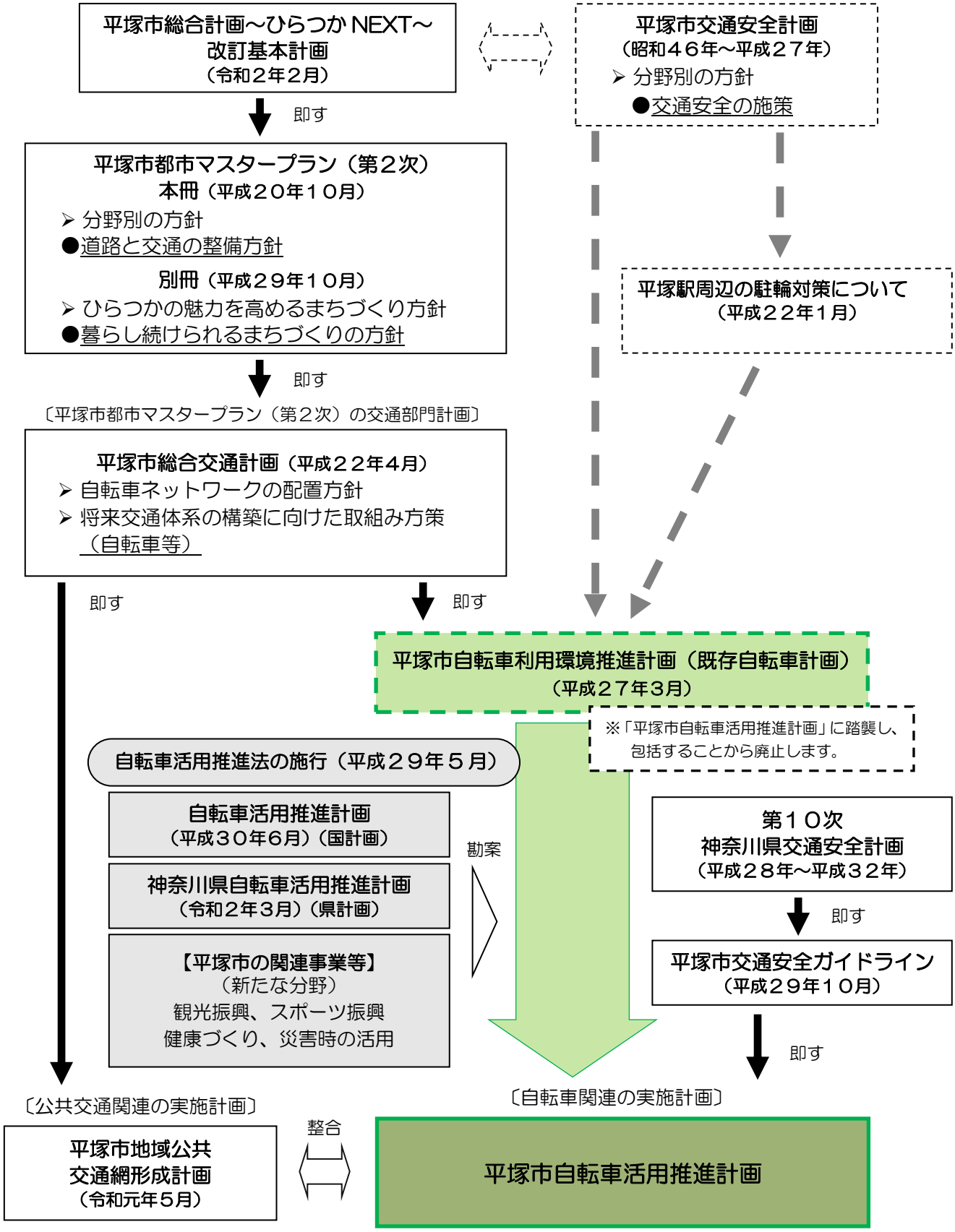
３．計画の位置づけと体系

本計画は、上位計画である「平塚市総合交通計画」における「自転車ネットワークの配置方針」及び「将来交通体系の構築に向けた取組み方策（主に自転車等）」に位置づけられている自転車の走行環境整備の分野と、「平塚市交通安全ガイドライン」における「自転車利用環境の総合的整備」及び「交通安全思想の普及徹底」に位置づけられている放置自転車対策、自転車の利用促進策、交通ルール・マナー啓発の分野、国計画や県計画を勘案した本市の実情に応じた自転車活用の分野の具現化を総合的に図るため、自転車関連の実施計画として位置づけ、ハード、ソフトの両面からの自転車施策を推進します。なお、既存自転車計画は、本計画に踏襲し包括することから、今回の計画策定に合わせて廃止するものとします。

また、本計画は、「平塚市総合交通計画」の公共交通関連の実施計画である「平塚市地域公共交通網形成計画」との整合を図ります。併せて、上位計画である「平塚市総合計画～ひらつか NEXT～」に即して策定することから、ＳＤＧｓ※に掲げられた目標への貢献を目指すものとします。

※　ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）とは、２０１５年９月に国連サミットで採択された持続可能な世界を実現するための開発目標（１７の目標、１６９の個別目標で構成）です。「平塚市総合計画～ひらつか NEXT～改訂基本計画（２０２０～２０２３年度）」では、重点施策Ⅳの個別施策Ⅳ-(3)「交通安全対策を推進する」の主な取組に「自転車を利用しやすい環境づくり」を位置づけ、ＳＤＧｓの目標との関連に、目標３「すべての人に健康と福祉を」、目標１１「住み続けられるまちづくりを」、目標１７「パートナーシップで目標を達成しよう」を掲げています。

平塚市自転車活用推進計画の位置づけと体系

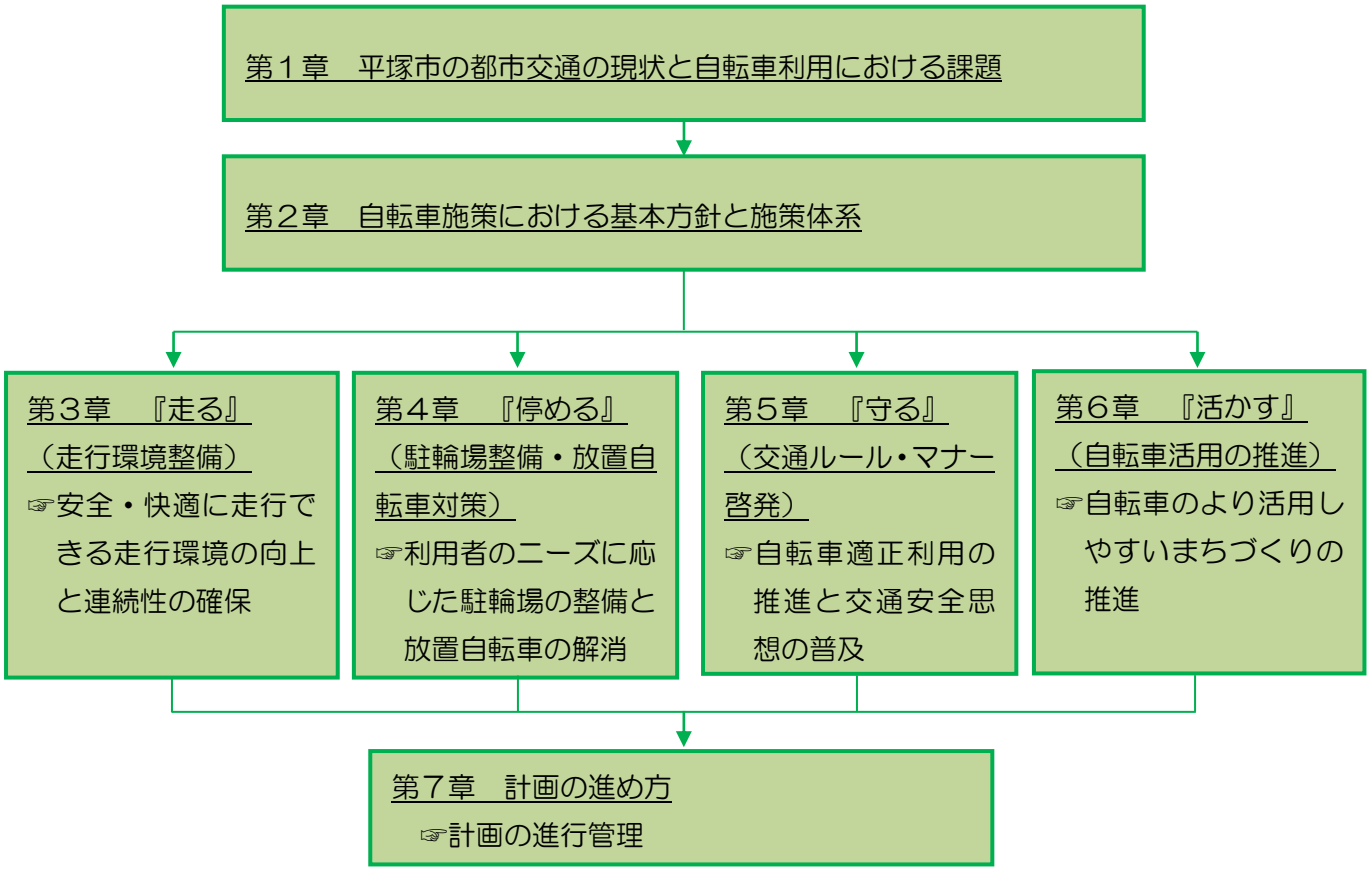


※　破線標示は、別の計画等への運用の移行により、現在は廃止されていることを示します。

４．計画の概要

本計画では、本市における自動車やバス交通等の都市交通の特徴、人々の移動特性を分析・整理するとともに、自転車交通を取り巻く環境変化や交通事故及び交通基盤の状況を把握して、自転車利用における課題を整理します。

その上で、平塚市総合交通計画の基本理念を踏襲し、国のガイドラインで示されている自転車走行空間の創出方法、整備の方法を踏まえつつ、国計画や県計画を勘案した上で、本市の目指すべき自転車施策の方針を示し、その方針を実現するための自転車の走行環境整備、平塚駅を中心とした市街地における駐輪対策、皆が安全・快適に自転車を利用するための自転車利用ルールの周知や利用マナー向上、これらの施策と一体となって自転車のより活用しやすいまちづくりを推進するための取組について取りまとめました。



※　本計画は、形式的には平成２７年３月に策定した既存自転車計画を廃止し新たに策定するものですが、策定方法については、既存自転車計画を踏襲し、内容の一部を変更（各種データの時点更新を含む。）するとともに新規施策を追加するものです。既存自転車計画の施策は本計画に移行し、継続的に推進していくことから、本計画では既存自転車計画の廃止に伴う施策実施に係る効果の検証等については、行わないものとします。

このほか、現状分析等については、直近の各種データと既存自転車計画策定時との傾向が大きく変わらないものは、時点更新の対象外とします。