

第 2 次

# ちがさき自転車プラン

「人と環境にやさしい自転車のまち 茅ヶ崎」を目指して



平成26年4月  
茅ヶ崎市





## はじめに

「人・自転車を優先したまちづくり」を進めます

茅ヶ崎市民にとって、自転車は手軽な交通手段として生活の中で欠くことのできない存在となっています。

自転車が市民生活に溶け込んでおり、もはやまちの風景の一つともなっている、そのような私たちのまち茅ヶ崎に10年前に誕生したのが、「ちがさき自転車プラン」でした。そして、策定当時の意志は受け継がれ、この10年間で関係者が協働しながら数々の取り組みを展開してまいりました。

他方、この10年間での社会の変化に目を転じますと、東日本大震災や超高齢社会の進展、地球温暖化対策の強化、道路交通法の改正など、市民と自転車を取り巻く環境も様変わりしています。また、本市における現状としては、自転車関係の事故防止対策や自転車が走りやすい環境の充実など、引き続き取り組んでいくべき課題は多く残されています。

「第2次ちがさき自転車プラン」は、前プランの意志を引き継ぎ、「人と環境にやさしい自転車のまち 茅ヶ崎」を将来都市像として掲げるとともに、新たに「おもいやりの人づくり」、「風を感じる空間づくり」、「暮らしを楽しむ仕組みづくり」の3つをまちづくりの方向性として設定しました。これまでの取り組みや課題、本市の特性などを踏まえると、これからは、より一層『人・自転車を優先したまちづくり』が求められる、そのような時代のさ中にあると感じます。このことを念頭に、私たちがこれまで培ってきた「協働」の力を存分に発揮しながら、これから各事業を進めてまいります。

最後になりますが、プランの検討に当たりましては、活発な議論をいただきました「(仮称)第2次ちがさき自転車プラン策定検討委員会」委員の皆様をはじめとして、市民アンケートにご回答いただいた皆様、ワークショップ『みんなで語ろう「自転車のまち 茅ヶ崎」』にご参加いただいた皆様、パブリックコメントに貴重なご意見をお寄せいただいた皆様、ならびに関係者各位の多大なるご協力をいただき、新たなプランの策定ができましたことを心からお礼申し上げます。

平成26年4月



茅ヶ崎市長 服部 信明







# CONTENTS

1 「第2次ちがさき自転車プラン」 策定の背景.....	1
2 「第2次ちがさき自転車プラン」 の位置づけ・計画期間.....	5
3 茅ヶ崎市の自転車利用の概況や市民意識から見た課題 .....	6
4 「第2次ちがさき自転車プラン」 が目指すもの .....	10
5 「第2次ちがさき自転車プラン」 の基本的な考え方 .....	11
6 「第2次ちがさき自転車プラン」 推進の目安となる指標の設定 .....	13
7 まちづくりの方向性ごとの取り組み .....	17
① おもいやりの人づくり ～自転車の利用ルールの周知徹底～ .....	17
② 風を感じる空間づくり ～自転車の走行空間・駐輪場の確保～ .....	27
③ 暮らしを楽しむ仕組みづくり ～自転車の有効活用・利用促進～ .....	41
8 推進体制.....	56
資料編 .....	58
1 過去10年間の取り組み内容（概要）.....	59
2 過去10年間の取り組みの総括 .....	61
3 自転車を取り巻く数値の変化.....	65
4 自転車利用に関するアンケート調査（主要な結果）.....	69
5 市民の意見（ワールドカフェの結果） .....	71
6 検討の経過・委員名簿.....	72
7 パブリックコメントの実施結果.....	77





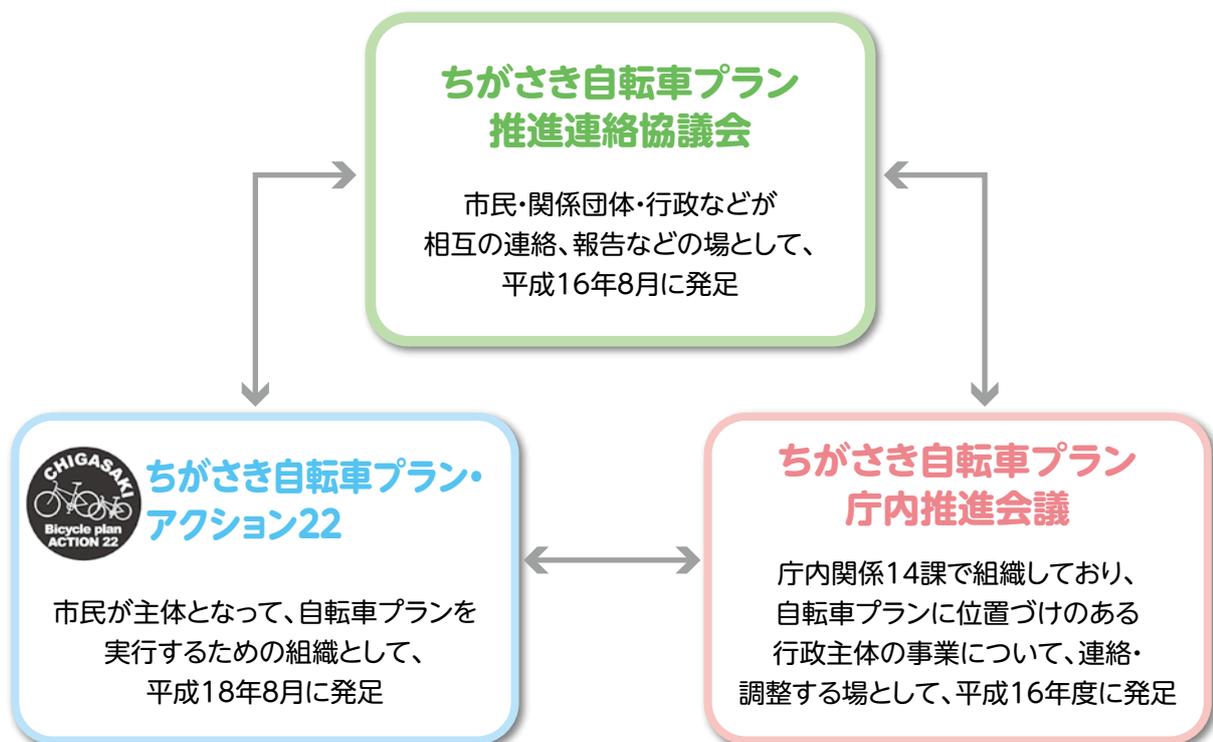
# 1 「第2次ちがさき自転車プラン」 策定の背景

『茅ヶ崎市総合交通プラン』の基本方針に基づいて、『ちがさき自転車プラン』を策定し、「自転車のまち茅ヶ崎」を目指して、様々な取り組みを行ってきました。

茅ヶ崎市は、地理的な条件などから、自転車利用が多いまちです。手軽に利用できる交通手段として自転車は広く市民の皆様に親しまれており、生活の中で欠かすことのできない移動手段となっています。

平成14年3月に策定した『茅ヶ崎市総合交通プラン』の「ひとを中心に考え、徒歩・自転車・公共交通を主体としたバランスのある交通体系の構築」の基本方針に基づき、自転車利用促進を、まちづくりを進めていく上で重要な施策と位置づけ、『ちがさき自転車プラン』（以下、前プラン）を平成16年3月に策定し、自転車利用ルール<sup>\*</sup>の周知・徹底など、様々な取り組みを展開してきました。

前プランでは、市民・関係団体・行政などが相互の連絡、報告などを行う「ちがさき自転車プラン推進連絡協議会」、市民が主体となって、自転車プランを実行するための組織である「ちがさき自転車プラン・アクション22」、自転車プランに位置づけのある行政主体の事業について、庁内関係14課で連絡・調整する「ちがさき自転車プラン庁内推進会議」を組織し、プランを推進してきました。



<sup>\*</sup>ルールは、車道の左側通行など、法律的な義務のこと。マナーは、法律で定められていなくても相手を尊重しながら行動する規範にあたるものであり、ルールとは区別している。





これまで、警察をはじめとする様々な主体と協働<sup>\*</sup>で、自転車ルール講習会や自転車安全運転街頭指導などを継続して実施してきました。市と市民による協働組織「ちがさき自転車プラン・アクション22」と高校生による「レインウェアプロジェクト」や小学生や地域のおとなとの協働によるモデル事業「オリジナル『自転車とまれ』ステッカー大作戦!」など工夫を凝らしながら、啓発活動などを実施しました。また、自転車と歩行者を分離する自転車走行環境社会実験をはじめ、ちがさき法定外路面標示有効活用社会実験、茅ヶ崎市商店会連合会(以下、商店会連合会)による「のきさき駐輪場」の整備や潮風散歩ツーリングの実施、made in chigasaki自転車の開発など、市民、事業者、市が協働・連携しながら、安全啓発や走行環境の整備に関する取り組みを行ってきました。

自転車ルール講習会



商店会連合会の左・左プレート  
「自転車はみんな左・左・左だよ」



アクション22の  
キープレフトプロジェクト



オリジナル『自転車とまれ』  
ステッカー大作戦!



県道45号自転車レーン



自転車走行環境社会実験



法定外路面標示社会実験



駐輪場の整備



商店会連合会の  
のきさき駐輪場



茅ヶ崎方式レンタサイクル  
社会実験



潮風散歩ツーリング



自転車点検



※市、市民活動を行うもの、市民及び事業者が共通する目的の実現に向けて、それぞれの果たすべき役割と責任を理解し、互いの特性を生かして協力し行動すること。





自転車には様々なメリットがあり、自転車利用はまちが抱える様々な課題への対応につながります。また、自転車利用が推進される社会的な流れとなっており、より一層の自転車利用ルールの周知徹底、安全・安心な歩行環境や走行環境の整備などを推進し、人・自転車を優先するまちづくりを行っていきます。

自転車には、「気軽に利用できる」「環境にやさしい」「観光利用に活用できる」「燃料代や運賃がかからず経済的」「カロリー消費量が多く健康的」などのメリットがあり、自転車利用の推進は、地球温暖化対策、高齢者の外出機会の増加や健康増進、市内における回遊性の向上によるまちの活性化などにつながります。

### 低炭素社会を創る

- 環境にやさしい交通手段として、市民の経済活動・社会活動に積極的に活用し、低炭素社会の構築を図る



### 市民の健康増進を図る

- 移動手段にとどまらず、余暇・健康増進の機会として活用
- 高齢者も安全に自転車を利用できる環境を確保し、高齢者の社会参加・健康増進を支援

### まちの活性化を図る

- 豊かな自然とともに、まちの活性化を図るための資源として活用
- 市内を自転車で移動する来街者を増やし、賑わいのあるまちを形成

特に地球温暖化対策については、平成24年12月に「都市の低炭素化の促進に関する法律」が施行され、低炭素まちづくり\*に関する取り組みの強化が求められており、走行する際にCO<sub>2</sub>を出さない自転車の役割はこれまで以上に重要となります。

また、自転車利用に関しては、平成24年11月に国土交通省と警察庁より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が定められ、自転車は軽車両であることをすべての交通社会を構成する主体へ徹底し、自転車は車道を走行するよう道路整備の方針が示されました。また、企業などでも自転車通勤など自転車利用が推進される社会的な流れにあります。

前プランの計画期間の終了を迎え、現在の市民の自転車利用の実態やニーズを把握するために自転車利用に関するアンケート調査(平成25年7月調査)を実施したところ、多くの市民が「安全で快適な自転車利用ができるまち」を素晴らしいと思うと回答しました。

そこで、茅ヶ崎市では、「第2次ちがさき自転車プラン」を策定し、より一層の自転車利用ルールの周知徹底、安全・安心な走行環境の整備などを行い、自転車利用環境の質を高め、人・自転車を優先したまちづくりを進めます。

## コラム

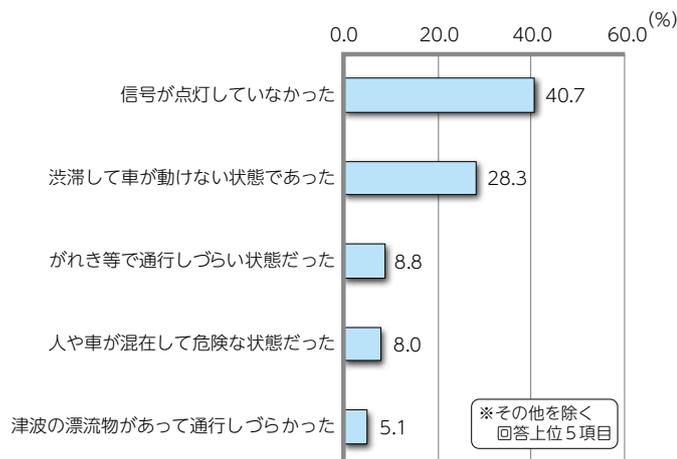
### 災害時に活躍する自転車



自転車は災害時に、道路上にガレキがあったり、自動車で渋滞したり、ガソリンが供給されなくなっても、移動や帰宅のために利用できます。

茅ヶ崎市においても、東日本大震災の際には、自転車を利用して被害状況の確認を行いました。

図表 東日本大震災での避難時の問題点



(出典)津波からの避難実態調査(国土交通省)

※都市(まち)の建物や移動手段としての自動車などに由来して発生している二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)やエネルギーの排出を削減するとともに、二酸化炭素を吸収するみどりの保全・創出など、持続可能で活力あるまちづくりを進めること。





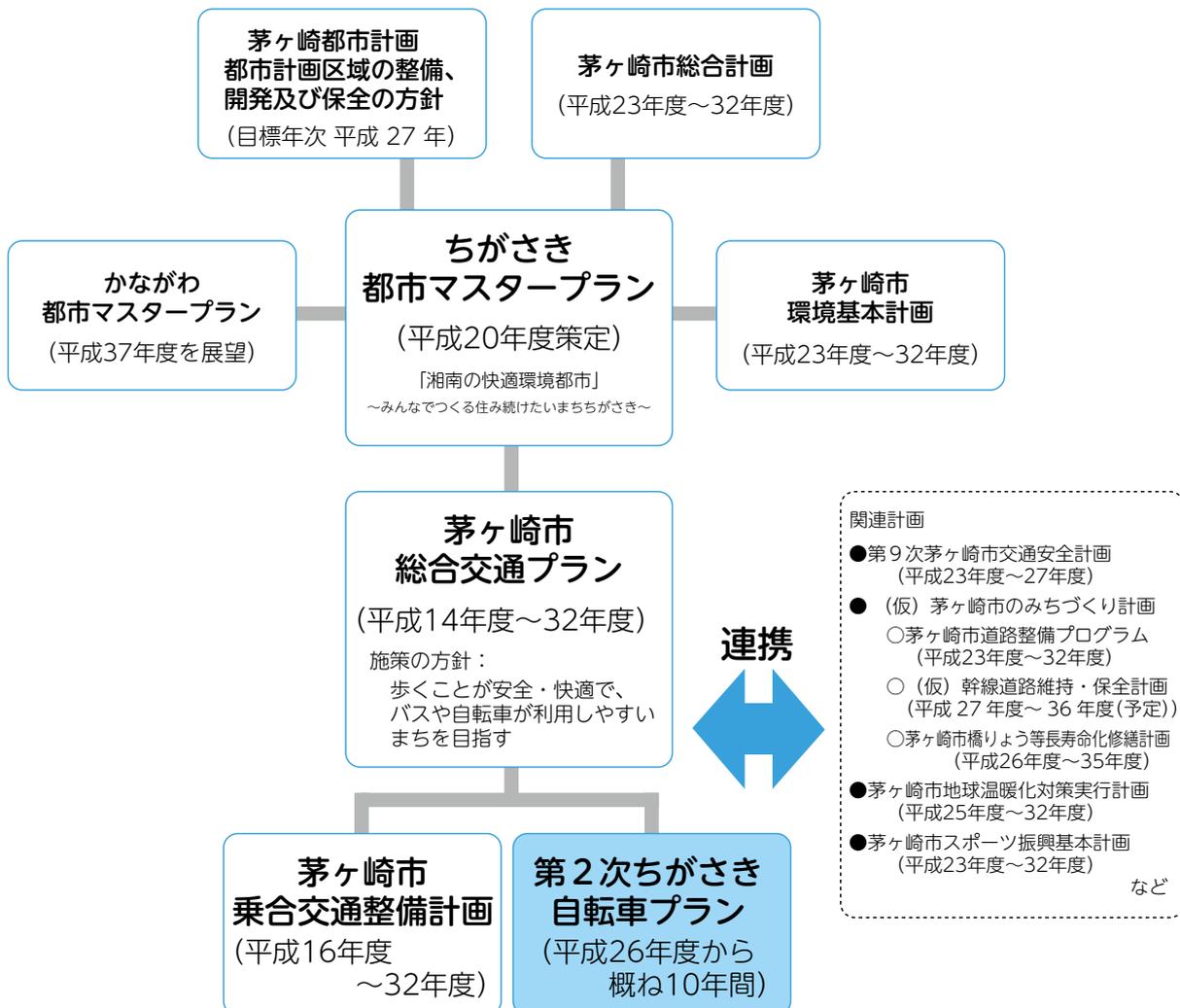
## 2 「第2次ちがさき自転車プラン」の位置づけ・計画期間

「第2次ちがさき自転車プラン」は、前プランと同様に「茅ヶ崎市総合交通プラン」の個別計画とし、計画期間は平成26年度から概ね10年間とします。

「第2次ちがさき自転車プラン」は、「茅ヶ崎市総合交通プラン」の基本方針である「ひとを中心に考え、徒歩・自転車・公共交通を主体としたバランスのある交通体系の構築」を踏まえて策定し、取り組みや事業を推進していきます。

なお、社会情勢の変化、国の自転車施策の変化や上位計画である「茅ヶ崎市総合計画」の目標年次に合わせて、必要に応じて取り組み内容などを見直します。

図表 「第2次ちがさき自転車プラン」の位置づけ



※図中( )内は各計画・プランの計画期間



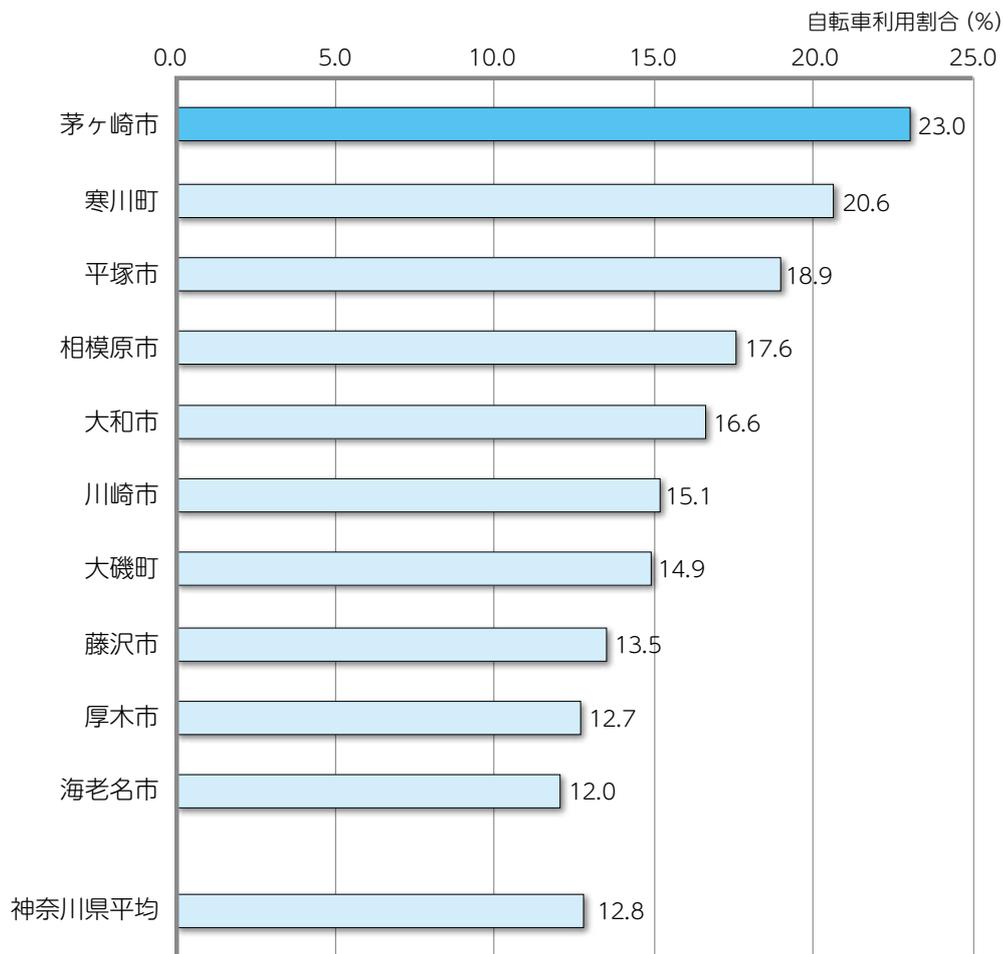


# 3 茅ヶ崎市の自転車利用の概況や市民意識から見た課題

市民、事業者、市が協働で前プランを進めてきました。その結果、放置自転車対策など大きな成果があった取り組みもみられますが、自転車利用ルールの遵守、車道走行の徹底、自転車事故の削減など自転車利用に関する課題は残っており、引き続きハード、ソフト両面からの対策が必要となります。

茅ヶ崎市の自転車利用割合<sup>※1</sup>は23%であり、神奈川県内の他の市町村と比較すると茅ヶ崎市は最も自転車利用割合が高くなっています。

図表 自転車利用割合が最も高い茅ヶ崎市（神奈川県内上位10市町村）<sup>\*</sup>



(出典)第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果<sup>※2</sup>

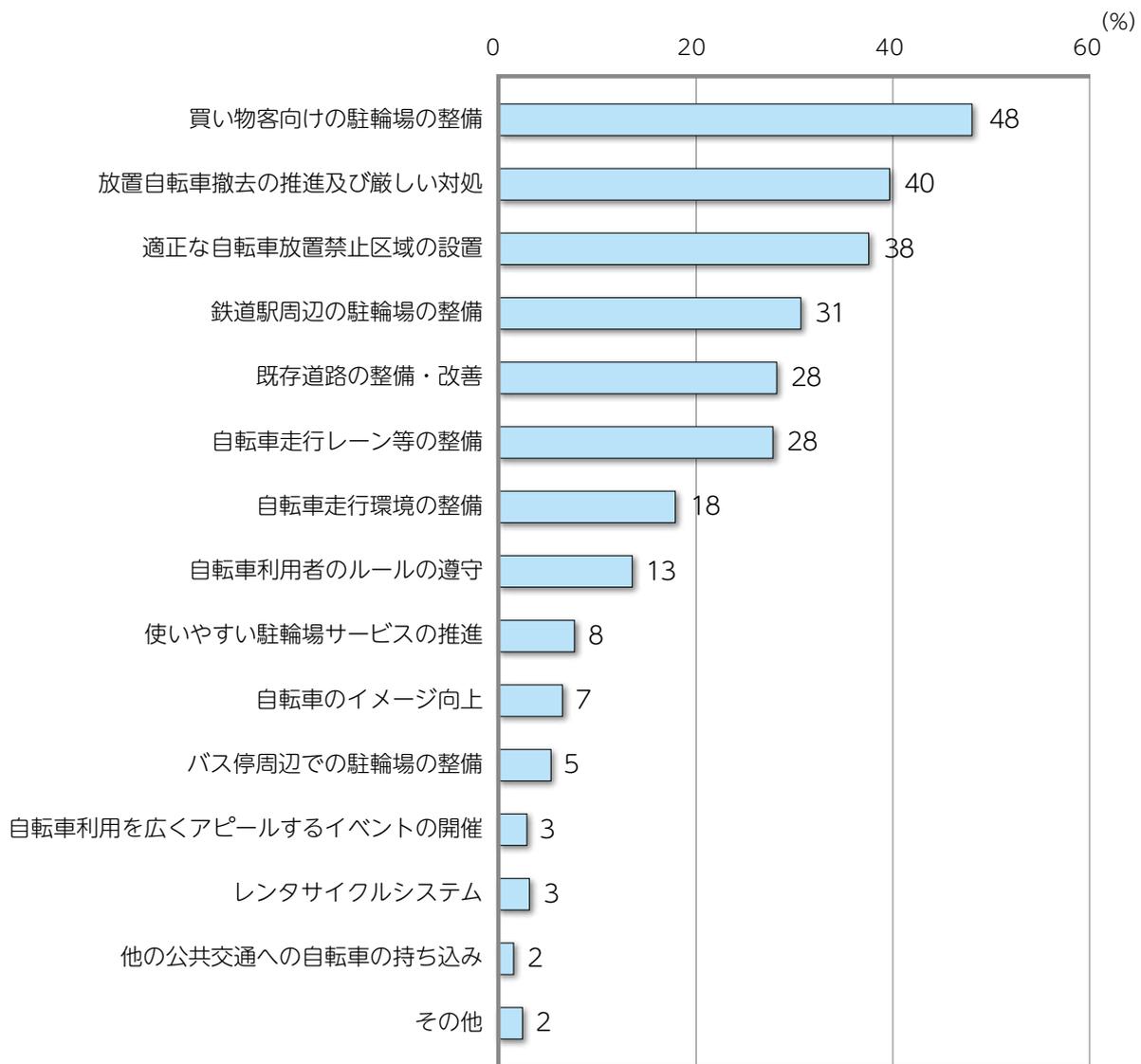
- ※1 自転車利用割合=自転車の移動回数(鉄道、バスへの乗り継ぎ除く)/徒歩を含む全移動回数(第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果 平成20年)
- ※2 パーソントリップ調査は、ある一日の人の動きを「人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位(トリップ)」で捉えたもので、そのトリップ数から交通手段利用割合、目的構成比を計算しています。また、代表交通手段は1回のトリップで交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段をいうもので、集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の順としています。





市民へのアンケート結果では、10年前の自転車利用環境と比べ、「買い物客向けの駐輪場の整備」など駐輪場の整備や「放置自転車撤去の推進及び厳しい対処」など放置自転車対策について「よくなった」と回答した人が多くみられました。その一方で、「自転車利用者のルールの遵守」について、「よくなった」と回答した人は全体の13%にとどまりました。

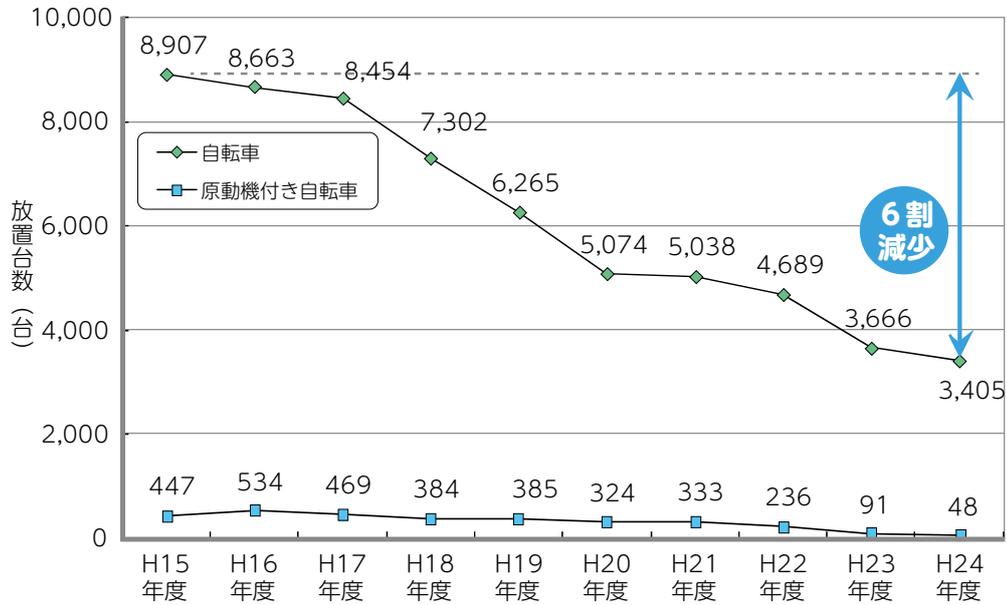
図表 10年前と比べて自転車を利用する環境としてよくなった点（複数回答）



(出典)自転車利用に関するアンケート(平成25年度 都市政策課)

自転車の放置台数をみると、平成15年度の約8,900台から平成24年度の約3,400台へと6割減少しました。自転車放置禁止区域の設定や啓発活動などの取り組みの成果がみられます。

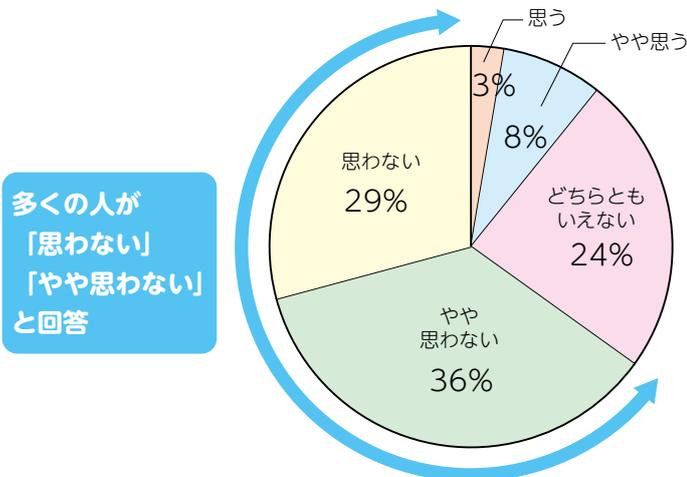
図表 自転車などの放置台数の推移



(出典)茅ヶ崎市(安全対策課調べ)

その一方、自転車利用ルールは必ずしも徹底されておらず、多くの自動車ドライバー、歩行者が、「自転車利用者は自転車利用ルールを守っていない」と思っています。

図表 自動車ドライバーや歩行者からみて自転車利用者は自転車利用ルールを遵守していると思うか



多くの方が「思わない」「やや思わない」と回答

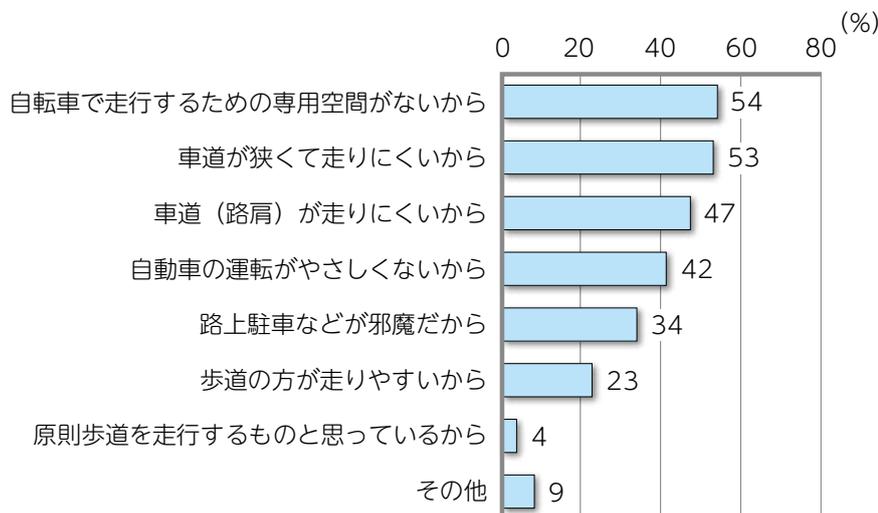
(出典)自転車利用に関するアンケート(平成25年度 都市政策課)





また、自転車走行環境の整備は十分とは言えず、「車道で走行するための専用空間がないから」「車道が狭くて走りにくいから」といった理由から、自転車の車道走行が徹底されていない現状もみられます。

図表 自転車で歩道を走行する理由（複数回答）



(出典)自転車利用に関するアンケート(平成25年度 都市政策課)

そして、自転車を利用する市民が多いこともあり、全事故に占める自転車事故の割合は35.9%(平成24年)と県内の市区町村で5番目に高く、9年連続自転車交通事故多発地域<sup>\*</sup>に指定されている現状があります。

図表 平成24年の市区町村別自転車関係事故発生状況（ワースト10位）

順位	市区町村	全事故発生件数	自転車事故発生件数	全事故に占める自転車事故の割合
1位	川崎市川崎区	939	369	39.3%
2位	川崎市中原区	506	189	37.4%
3位	開成町	52	19	36.5%
4位	川崎市幸区	540	196	36.3%
5位	<b>茅ヶ崎市</b>	<b>873</b>	<b>313</b>	<b>35.9%</b>
6位	相模原市中央区	1,369	475	34.7%
7位	相模原市南区	1,248	420	33.7%
8位	大和市	1,267	409	32.3%
9位	相模原市緑区	878	260	29.6%
10位	寒川町	287	84	29.3%
	神奈川県合計	37,049	8,584	23.2%

(出典)神奈川県ホームページ

前プランの推進により大きな成果があった取り組みもみられますが、自転車事故削減などの課題が残っています。そのような課題を解消し、安全・安心な歩行環境、自転車の利用環境を実現するためには、引き続きハード、ソフトの両面からの対策が必要です。

<sup>\*</sup>全事故に占める自転車事故の割合が県内平均より3ポイント以上高い地域(神奈川県交通安全対策協議会が指定)。



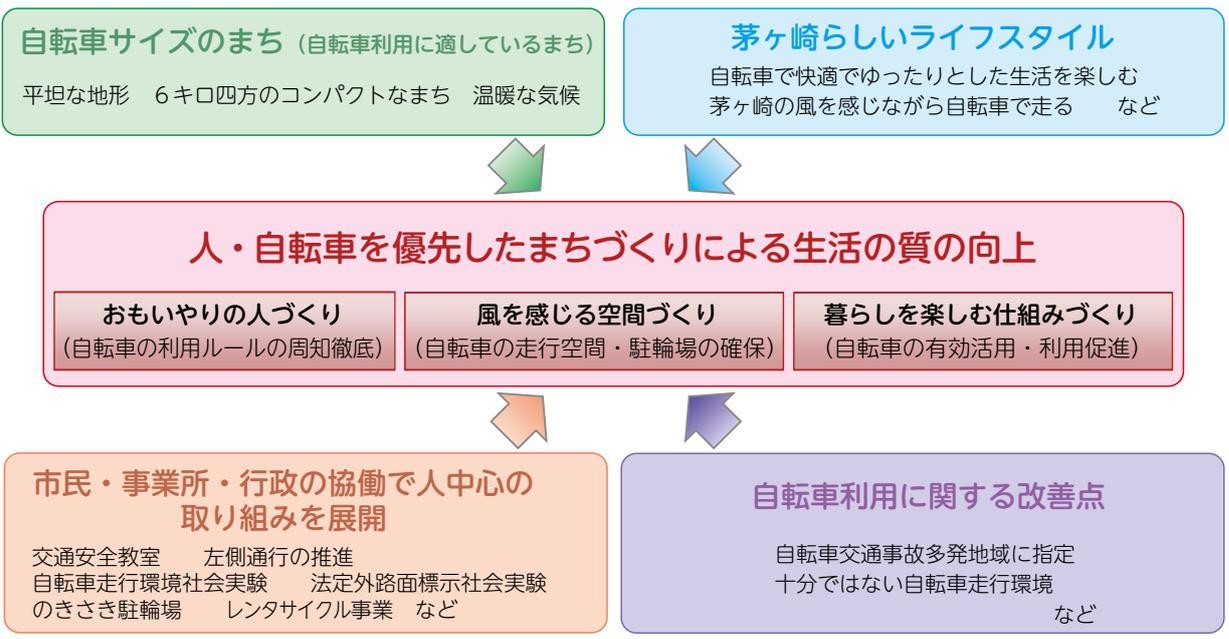
# 4 「第2次ちがさき自転車プラン」が 目指すもの

茅ヶ崎市の道路は、これまでも自動車交通の増加や市街地の拡大などを踏まえて整備が進められてきましたが、狭く入りくんだ道路が多く、歩道の整備などがまだ十分ではないなど、歩行者等<sup>※1</sup>や自転車の安全性などの面で多くの課題を抱えているのが実情です。

そのような道路環境では、自転車の走行空間を確保することが容易ではなく、「自動車は走行速度を落とす」「譲り合って道路を利用する」「歩行者が多いところでは自転車から降りる」など道路利用者がより一層お互いに“おもいやり<sup>※2</sup>”の心を持って移動することが求められます。今後は自転車の快適な走行空間の確保に努めながらも、“おもいやり”の心を育み、歩行者等、自転車、自動車が安全に移動できる、ハード、ソフト両面からの取り組みが必要です。

また、茅ヶ崎市は「平坦な地形」、「6キロ四方のコンパクトなまち」、「温暖な気候」(＝「自転車サイズのまち」)という条件から、自転車と市民生活が切り離せない関係にあります。茅ヶ崎市ならではのゆったりとした生活スタイルに自転車が溶け込み、茅ヶ崎市らしいまちなみと調和して風景のひとつにもなっています。私たちの生活で当たり前存在となっている自転車がまちの雰囲気と一体となっていることは、茅ヶ崎市の特徴であることをしっかりと認識し、自転車がある生活を茅ヶ崎市の魅力とする、そんな取り組みが求められています。

これまでも力を入れてきた、人・自転車を優先した取り組みをこれからも着実に進めていくことにより、市民にとっては暮らしの満足感を、市外から訪れる人にとっては茅ヶ崎市の魅力を高めることにより、生活の質を向上させていきます。



※1 歩行者等とは、車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いすを利用されている方を含む(以下同)。  
 ※2 本プランでは、“おもいやり”を「他者への配慮を重視し、ルールを守り、マナーを持った行動を取る」と定義するものとする。





# 5 「第2次ちがさき自転車プラン」の基本的な考え方

市民、事業者、市が協働で推進してきた前プランの将来都市像「人と環境にやさしい 自転車のまち 茅ヶ崎」を引き続き目標とします。将来都市像を実現するためのまちづくりの方向性として、「おもいやりの人づくり」「風を感じる空間づくり」「暮らしを楽しむ仕組みづくり」を位置付け、各種取り組みを総合的に展開していきます。

特に自転車利用ルールの遵守、自転車走行環境の整備、自転車事故の削減などの課題を踏まえ、“おもいやり”の精神に着目した自発的に交通ルールを守るための取り組みや法定外路面標示などを活用した自転車走行環境の整備などに重点的に取り組みます。

## 【将来都市像】

### 人と環境にやさしい 自転車のまち 茅ヶ崎

～人を思い 風を感じ 暮らしを楽しむ 人・自転車を優先するまち～

## 【まちづくりの方向性】

### おもいやりの人づくり

(自転車の利用ルールの周知徹底)

#### 【重点取り組み】

- ・自転車利用ルールの周知徹底
- ・他者への“おもいやり”精神の醸成
- ・自動車ドライバーへの啓発

### 風を感じる空間づくり

(自転車の走行空間・駐輪場の確保)

#### 【重点取り組み】

- ・自転車走行空間の整備

### 暮らしを楽しむ仕組みづくり

(自転車の有効活用・利用促進)

#### 【重点取り組み】

- ・「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR

## 【自転車利用に関する現状と課題】

多くの自動車ドライバー、歩行者が、「自転車利用者は自転車利用ルールを守っていない」と思っている。

自転車走行環境の整備は十分とは言えず、自転車が車道を走行しにくい現状がみられる。

茅ヶ崎市は県内でも最も自転車利用割合が高い市町村となっている。

全事故に占める自転車事故の割合は35.9%（平成24年）と県内の市区町村で5番目に高く、9年連続自転車交通事故多発地域に指定されている。

自転車の特徴を生かし、「低炭素社会の構築」「市民の健康増進」「まちの活性化」に自転車を積極的に活用する。

## 1 おもいやりの人づくり ～自転車の利用ルールの周知徹底～

お互いに“おもいやり”の心を持ち、ゆとりをもった行動を心がけることにより、自転車を利用する際、時間に余裕をもって出かけたり、スピードを出しすぎないなど、自分勝手な行動が抑制され、交通事故の減少につながると考えます。特に、茅ヶ崎市の道路事情を踏まえると、歩行者等、自転車、自動車がお互いに“おもいやり”をもって、限られた空間を譲り合うことが重要です。そこで、“おもいやり”の精神を育むことにより、自発的に交通ルールを守る取り組みを展開します。あわせて、啓発活動、取り締まりなども関係機関と協働で実施します。

## 2 風を感じる空間づくり ～自転車の走行空間・駐輪場の確保～

自転車利用者が、自ら軽車両<sup>※1</sup>の運転者としての自覚をもち、自転車利用ルールを守るよう啓発活動を行います。

その上で、限られた道路空間では、歩行者等、自転車、バスなどの公共交通を優先し、自転車の走行環境を確保するとともに、バリアフリー対策を進めることにより、誰もが安全・安心に移動できる環境を整備します。

また、高齢者や障害者、子ども連れの利用者などが利用しやすい駐輪場を提供するとともに、必要な人が駐輪場を利用できる環境を整備します。

自転車利用ルールの遵守、走行環境の整備、自転車の利用実態などを踏まえた自転車ネットワーク<sup>※2</sup>の整備などを進めることにより、茅ヶ崎の風を感じながら、誰もが安全・安心で、ストレスを感じることなく移動できる環境の整備に努めます。

## 3 暮らしを楽しむ仕組みづくり ～自転車の有効活用・利用促進～

「自転車の楽しさ」や「環境にやさしい」「観光面での利用に適している」「スポーツとしての楽しさ」「健康増進」などの自転車のメリットを広く発信するとともに、自転車のある生活スタイルを提案するなど、利用促進を図ります。

自転車をまちの特徴のひとつとして位置づけ、各種施策を展開することにより、自転車を楽しむ市民を増やしていきます。また、交通手段の選択肢を増やし、自転車でまちを回遊する来街者を増やすことにより、まちの活性化につなげます。

※1 原動機を持たない車両の総称。運転免許は不要なものの、自動車などと同様の交通ルールが定められている(道路交通法第2条)。

※2 連続的かつ、駅や施設などの拠点を結ぶ面的広がりを持つ自転車走行空間のこと。





また、「まちづくりの方向性」ごとに重点施策の内容や期待される効果から、取り組みの進捗状況を把握する実施指標を設定するとともに、取り組みを総合的に行った場合の成果指標を目安として設定し、プランの進捗状況を確認します。

### ■まちづくりの方向性ごとの指標（チャレンジ目標）

まちづくりの方向性	実施指標
おもいやりの人づくり	交通安全教室受講者数 <sup>※1</sup> 16,992人（平成24年） →約18,000人（5年後） →約19,000人（10年後）
風を感じる空間づくり	法定外路面標示などの整備延長 <sup>※2</sup> 1.5km（平成25年12月現在） →約15km（5年後） →約30km（10年後）
暮らしを楽しむ仕組みづくり	自転車の有効活用・利用促進施策の取り組み回数 <sup>※3</sup> －（平成25年度） →2回以上/年（5年後） →2回以上/年（10年後）

成果指標
全交通人身事故のうち自転車事故件数 313件（平成24年） →約280件（5年後） →約250件（10年後）
自転車の走りやすさに関する満足度 <sup>※4</sup> 22%（平成25年度） →30%（5年後） →35%（10年後）
自転車が走行しやすい道路の整備に関する満足度 <sup>※4</sup> 22%（平成25年度） →30%（5年後） →35%（10年後）
「健康増進・体力づくり」での利用割合 8%（平成25年度） →15%（5年後） →20%（10年後）
「趣味・レジャー」での利用割合 24%（平成25年度） →30%（5年後） →35%（10年後）

※1 毎年1%の増加を見込み設定

※2 国道・県道を含む

※3 「健康づくりに着目した自転車利用促進」「自転車を活用したライフスタイルの提案による自転車利用促進など」など新たな取り組みを毎年2回以上実施

※4 10年後に「満足」「やや満足」と回答した割合が、「不満」「やや不満」と回答した割合を上回るように設定（現況で「どちらとも言えない」が30%程度であるため、残りの70%程度の過半数の35%を10年後の目標として設定）





将来都市像

# 人と環境にやさしい 自転車のまち 茅ヶ崎

## まちづくりの方向性

**おもいやりの人づくり**  
(自転車の利用ルール周知徹底)



**風を感じる空間づくり**  
(自転車の走行空間・駐輪場の確保)



**暮らしを楽しむ仕組みづくり**  
(自転車の有効活用・利用促進)



人・自転車を優先したまちづくりによる生活の質の向上

※ 図中「市民」「事業者」「市・国・県」は各取り組みを主に推進する主体を記載(「●」印が取り組みを推進する上での主体)



～人を思い 風を感じ 暮らしを楽しみ 人・自転車を優先するまち～

取り組み内容	市民	事業者	国・県・市	主要な取り組み
(重点) 自転車利用ルールの周知徹底	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>【拡充】 すき間のない交通安全教育の実施</li> <li>【拡充】 地域、関係団体との協働による啓発活動</li> </ul>
(重点) 他者への“おもいやり”精神の醸成	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>【新規】 段階的かつ体系的で、地域・学校の環境に応じた自転車交通安全教育の推進</li> <li>【新規】 市民が問題意識に気づき、考え、正しい行動を自発的にとるような啓発活動</li> </ul>
(重点) 自動車ドライバーへの啓発	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>【新規】 自動車ドライバーへの自転車の車道走行などに関する啓発活動</li> </ul>
.....				
(重点) 自転車走行空間の整備			●	<ul style="list-style-type: none"> <li>【拡充】 自転車ネットワーク計画づくり</li> <li>【拡充】 自転車専用レーンや法定外路面標示を活用した自転車走行空間の確保</li> <li>【継続】 既存道路の整備・改善（道路空間の再配分）</li> <li>【拡充】 自動車走行速度の抑制</li> </ul>
利用しやすい駐輪場の確保		●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>【拡充】 利用しやすい駐輪場の整備・運営</li> </ul>
放置自転車の解消			●	<ul style="list-style-type: none"> <li>【継続】 自転車放置禁止区域の見直し・啓発活動</li> </ul>
.....				
自転車シェアシステムの検討・実施		●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>【拡充】 レンタサイクルシステムの促進</li> </ul>
自転車利用による健康づくり	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>【新規】 健康づくりに着目した自転車利用促進</li> </ul>
(重点) 「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>【継続】 ホームページやイベントでの情報発信、看板設置</li> <li>【新規】 (仮称) サイクルステーション設置の検討</li> <li>【新規】 自転車を活用したライフスタイルの提案による自転車利用促進など</li> <li>【新規】 ブランドマークの創出による一体的な取り組みの推進</li> </ul>
公共交通機関との連携	●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>【継続】 公共交通との乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>【継続】 公共交通機関への自転車の持ち込みの普及</li> </ul>





# 7 まちづくりの方向性ごとの取り組み

## 1 おもいやりの人づくり ～自転車利用ルールの周知徹底～

### 目指すべき姿

これまで継続的に行ってきた自転車利用ルールに関する取り組みの経験を活かしつつ、新たに自転車利用者などの“おもいやり”の心を育むことを意識した取り組みを展開します。また、家庭や事業所、高齢者など、子どもからおとなまで幅広い層を対象にすき間のない交通安全教育を行うことにより、自転車利用ルールを守って、自転車を運転するようになります。

自動車ドライバーに、歩行者等、自転車に対する“おもいやり”のある運転を行うよう促します。

その結果、自転車関連の交通事故が減少するとともに、歩行者等、自転車利用者、自動車ドライバーなど誰もが安全・安心、快適に移動できる生活空間になります。



## 重点

## 1

## 自転車利用ルールの周知徹底

〔市民、事業者、市など〕

## 拡充

## すき間のない交通安全教育の実施

幅広い層を対象とした自転車の交通安全教育を実施し、引き続き自転車利用ルール(自転車安全利用五則)の周知徹底を図ります。子どもだけでなく、高齢者や事業所にも重きを置いて、子どもからおとなまですき間のない交通安全教育を行います。周知徹底にあたり、自転車安全利用五則の基本となる車道の左側通行(キープレフト)の重要性を強調します。また、自転車利用ルールに関する罰則規定や自転車事故加害者の損害賠償の大きさなどから、自転車利用ルール遵守の必要性を訴えます。さらには、自転車利用者の軽車両の運転者としての自覚を促すため、交通安全教室を受けた人への自転車運転免許証などの交付を検討します。

なお、自転車関連の事故が多い茅ヶ崎市の現状を踏まえると、自転車保険への加入が望まれます。そこで、自転車利用者に対して、自転車保険への加入の必要性をPRします。

- 自転車安全利用五則の周知徹底など自転車利用教育の推進(ルール講習会や学校での交通安全教室の実施、高齢者向け交通安全教室の充実、事業所での交通安全教室の拡充、親子交通安全教室の検討)
- 新たな啓発事業の検討やモデル事業の実施(「オリジナル『自転車止まれ』ステッカー大作戦!」など)
- 自転車運転免許証などの交付検討(地域と連携した買い物の割引サービスなどの特典についてもあわせて検討)

など

これまでの  
取り組み

## 交通安全教育の実施

児童などを対象とした交通安全教室や、自転車利用者の注意喚起と小学生自身の意識啓発を目的に、学区内でのまち歩きなどを通じ、危険な箇所を選び、子ども達の手でデザインした「自転車止まれ」ステッカーを貼る取り組みなどを行ってきました。



自転車ルール講習会



「オリジナル『自転車止まれ』ステッカー大作戦!」





## コラム

# 自転車安全利用五則って何？



自転車安全利用五則は、自転車の基本的な通行ルールです。ルールを守って、正しく自転車に乗りましょう。

### 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

自転車は『(軽)車両』です。なお、自転車事故の発生状況を見ると、歩道での事故が車道での事故を上回っています。車道を通行するようにしましょう。

### 2 車道は左側を通行

自転車は自動車やバイクと同じ車両の仲間です。車道の左側を通行を守りましょう。

### 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道は歩行者の方が優先です。やむを得ず歩道を通行するときは、歩行者の通行を妨げないようにしましょう。また、車道寄りを徐行(すぐに止まれる速度で通行すること)しましょう。

### 4 安全ルールを守る

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

### 5 子どもはヘルメットを着用

自転車事故の死亡原因は、大半が頭部損傷です。子どもの安全のためにも、ヘルメットを着用させましょう。

## 参考

### 宇都宮市の安全教育の例

- 宇都宮市では、平成20年度より学校や警察との連携のもと、全ての小学4年生を対象に子ども自転車免許事業を実施し、合格者に自転車免許証を発行しています。
- この事業をとおして、子どもたちは自転車の交通ルールや安全な乗り方を学びます。安全確認の大切さや、自分の身は自分で守ることを再確認することで、交通安全の意識を向上させ、自転車の事故防止を図るものです。

氏名	宇都宮 花子	№	21-1-1
学校名	宇都宮小学校	自転車運転免許証	
	小学校卒業まで有効		
有効期	平成21年11月30日		
	交通ルールを守ります		
栃木県警察・宇都宮市			

(出典)宇都宮市自転車のまち推進計画

## 拡充

## 地域、関係団体との協働による啓発活動

これまで地域や関係団体などと協働で行ってきた街頭啓発活動を継続して行うとともに、市民が主体となって交通安全啓発できるような事業の検討を行います。また、転入者への交通安全リーフレットの配付など、様々な場面を通じて安全啓発していきます。啓発活動としては、自転車乗用中の携帯電話・スマートフォン、イヤホンなどの使用の禁止に関する街頭指導も行っていきます。

また、警察や交通安全関係団体などと協働で、自転車利用ルールの周知・啓発に係る新たな手法を検討します。それでも自転車利用ルールを守らない利用者に対しては、街頭啓発活動などにおける指導や警告をより一層推進します。

- 地域ぐるみのイベント・街頭啓発活動の実施(自転車安全運転街頭指導など)(再掲)
- 転入者への交通安全リーフレットの配付など
- 啓発活動の拡充  
(自転車販売時の自転車利用ルールの説明や啓発ポスターの掲示など)
- 自転車利用ルールの周知・啓発に係る新たな手法の検討

など

これまでの  
取り組み

## 自転車無灯火撲滅キャンペーン

警察、関係団体等と協働で、夜間の自転車無灯火防止を啓発しています。



転入者へ配布している交通安全リーフレット(ミヤタサイクル(株)の協力により作成)





## 「自転車利用ルール」の周知徹底」の推進における関係者の役割

市民は

- 交通安全教室などに積極的に参加し、自転車利用ルールを学びましょう。
- 地域ぐるみのイベントや街頭啓発活動などに積極的に参加しましょう。
- 家庭内で自転車利用について話し合いましょう。
- 自転車利用ルールを守り、正しく自転車に乗りましょう。
- 万が一の事故に備え、自転車保険に加入しましょう。

警察は

- 自転車利用ルールについて指導します。

関係団体・市は  
【協働で実施】

- 自転車利用ルールの周知・啓発を行います。

## 「自転車利用ルール」の周知徹底」の推進で期待される効果

- ルールの遵守
- 安全性の向上

## 「自転車利用ルール」の周知徹底」の推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
すき間のない 交通安全教育の実施	自転車安全利用五則の周知徹底など 自転車利用教育の推進	交通安全教育の充実		
	新たな啓発事業の検討や モデル事業の実施	新たな啓発事業などの検討・実施		
	自転車運転免許証などの 検討	免許証制度等に関する検討		導入の検討
地域、関係団体との 協働による啓発活動	地域ぐるみの イベント・街頭啓発活動の実施	自転車利用ルールの啓発活動の実施		
	転入者への 交通安全リーフレットの配付など	リーフレットの配付などによる啓発活動の実施		
	啓発活動の拡充	啓発活動の実施		
	自転車利用ルールの周知・啓発に 係る新たな手法の検討	手法の検討	試行・実施	



## 重点

## 2

## 他者への“おもいやり”精神の醸成

〔市民、事業者、市など〕

## 新規

## 段階的かつ体系的で、地域・学校の環境に応じた自転車交通安全教育の推進

現在行っている自転車交通安全教室について、自転車に乗り始める幼児から通学に利用する高校生までを対象とした段階的かつ体系的な自転車交通安全教育の拡充を検討します。

学校での教育としては、交通安全教室以外に、道徳の授業、ホームルームの時間など既存の学習機会を活用するとともに、地域・学校の環境に応じた自転車交通安全教育の実施を検討します。

また、親子交通安全教室の実施や副読本などの教材の作成など、子どもを通じたおとな(保護者や地域の住民)への交通安全教育を検討します。

- 学校などでの自転車交通安全教室の再検討(幼児から高校生までの段階的かつ体系的で地域・学校の環境に応じた自転車交通安全教室の検討)
- 学校教育と連携した家庭教育の支援の検討(家庭において親子で自転車利用ルールを学べる副読本の製作・配布など)
- 親子交通安全教室の検討(再掲) など

## 新規

## 市民が問題意識に気づき、考え、正しい行動を自発的にとるような啓発活動

狭く入りくんだ道路が多い茅ヶ崎市の道路事情を踏まえると、歩行者等、自転車、自動車がお互いに“おもいやり”をもって、限られた空間を譲り合うことが重要です。“おもいやり”の精神を育むことによって、自発的に交通ルールを守ろうとする姿勢が生まれます。そこで、市民の心に訴える啓発活動を検討します。

他者への“おもいやり”の精神を育むには、他者を知ることが重要となります。そこで、子どもから高齢者まで様々な世代が自転車利用を通じ交流し、お互いを理解する機会をつくります。そして、お互いが理解し合い、他者へ“おもいやり”をもった自転車利用ができる精神を育みます。

市民の心に訴える啓発活動としては、市民が問題意識に気づき、考え、正しい行動をとることを促す看板の製作・設置を検討します。

また、交差点での停止位置(横断歩道上に止まらない、歩行者等や他の自転車利用者の邪魔にならないように止まるなど)や点字ブロック上へ駐輪しないなど他者への“おもいやり”をもった自転車利用が行えるよう啓発に努めます。

- 市民の“おもいやり”精神を育む方法の検討(多世代が参加する自転車交通安全教室の実施などによる自転車を通じた世代間交流の実施)
- 市民の心に訴える啓発の検討(市民が問題意識に気づき、考え、正しい行動をとることを促す看板など)





### 市民の心に訴える啓発コメント事例

- ルールマナーで自転車に乗る人の人柄がわかります。
- ルールを無視するとあなたの人柄が周りからルールも守らない人だと低く見られます。
- あなたの正しいルールマナーは、周りから喜ばれ、あなたが高く評価されます。

(出典)あなたの人柄があらわれる自転車の安全利用とスマート駐輪(日本コンピューター・ダイナミクス株式会社)

### これまでの取り組み

### 地域との協働で作成した看板の事例 (平成 25 年度)

ラチエン通りの安全・安心を進める会は、自動車ドライバー向けの啓発看板として、「30km守ってネ!」の看板を設置しました。



## コラム 交通の優先順位

東京都市圏パーソントリップ調査によると、平成10年から20年の10年間の間に、自動車の利用割合が4ポイント減少し、鉄道利用が2ポイント増加するなどの動きが見られます。

第2次ちがさき自転車プランでは、「人・自転車を優先するまち」を将来都市像の副題に掲げており、これは、交通安全の啓発活動や道路空間の配分など、全ての施策を展開する際に重視される考え方です。

茅ヶ崎市が今後10年間で、人・自転車を優先した一歩先の「自転車のまち」となれるよう、取り組みを進めていきます。



\*各交通手段の10年間の推移

	H20	H10	増減
徒歩など	26	23	3
自転車	23	24	▲1
バス	2	2	0
鉄道	18	16	2
二輪車	3	3	0
自動車	28	32	▲4

図 代表交通手段別分担率

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査結果



## 「他者への“おもいやり”精神の醸成」の推進における関係者の役割

市民は

- 学校での交通安全教育を通じ、家族で自転車利用ルールを学びましょう。
- 他者への“おもいやり”の心で、正しく自転車に乗りましょう。

警察は

- 自転車利用ルールについて指導します。
- “おもいやり”精神を育む方法や市民の心に訴える啓発方法を検討します。  
【関係団体・市と協働で実施】

関係団体・市は  
【協働で実施】

- 自転車利用ルールの周知・啓発を行います。
- “おもいやり”精神を育む方法や市民の心に訴える啓発方法を検討します。  
【警察と協働で実施】

## 「他者への“おもいやり”精神の醸成」の推進で期待される効果

- ルールの遵守
- 安全性の向上

## 「他者への“おもいやり”精神の醸成」の推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
段階的かつ体系的で、 地域・学校の環境に応じた 自転車交通安全教育の推進	学校などでの 自転車交通安全教室の再検討	段階的・体系的な方策の拡大可能性の検討		
	学校教育と連携した 家庭教育の支援の検討	教材の作成等	教材等を活用した支援の検討	
	親子交通安全教室の検討	交通安全教育の充実		
市民が問題意識に気づき、 考え、正しい行動を自発的に とるような啓発活動	市民の“おもいやり”精神を 育む方法の検討	活動の検討	活動の実施	
	市民の心に訴える 啓発の検討	市民の心に訴える啓発活動の検討・実施		





重点

3

## 自動車ドライバーへの啓発

〔市民、事業者、市など〕

新規

### 自動車ドライバーへの自転車の車道走行などに関する啓発活動

自転車は車道走行が原則ですが、必ずしも徹底されていません。自転車の走行空間が十分に確保されていないことに加え、自動車ドライバーが違法駐車を行うなど、自転車の車道走行に対する配慮が足りないことが考えられます。

また、自転車事故をみると、全体の81%(平成24年、茅ヶ崎警察署)が自動車との事故です。自転車と自動車の事故は重大な事故につながる可能性があります。

したがって、自転車が安心して車道を走行するためには、自転車利用ルールの徹底に加え、自動車ドライバーが、自転車が同じ車道を走行することを認識することが重要となります。

そこで、自動車ドライバーに対して、自転車が軽車両であり、同じ道路空間を走行することを認識させた上で、路上駐車の禁止や追い越しの際の自転車との間隔の確保など自転車に配慮した運転に関するポスターの掲示や注意看板の設置などの啓発活動を行い、自転車と自動車の事故の抑制、自転車の安全・安心な走行環境の確保に努めます。

また、自動車ドライバーに対して、自転車と自動車の事故原因や事故が多い箇所などについて周知することにより、注意喚起を促します。

- ドライバー向け啓発ポスターや啓発用看板の設置の検討
- ドライバーが集まる機会を捉えた啓発活動の検討  
(運転免許更新時の講習での啓発など) など

### 「自動車ドライバーへの啓発」の推進における関係者の役割

市民は

- 自転車が車道を走行することを認識し、自転車に配慮した運転を心がけましょう。

警察・関係団体・市は【協働で実施】

- 自動車ドライバーに対して、自転車に配慮した運転に関する啓発活動を行います。

### 「自動車ドライバーへの啓発」の推進で期待される効果

- ルールの遵守
- 安全性の向上



## 「自動車ドライバーへの啓発」の推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
自動車ドライバーへの 自転車の車道走行など に関する啓発活動	ドライバー向け啓発ポスターや 啓発用看板の設置の検討	啓発方法の検討	啓発活動の実施	
	ドライバーが集まる機会を捉えた 啓発活動の検討			啓発方法の検討

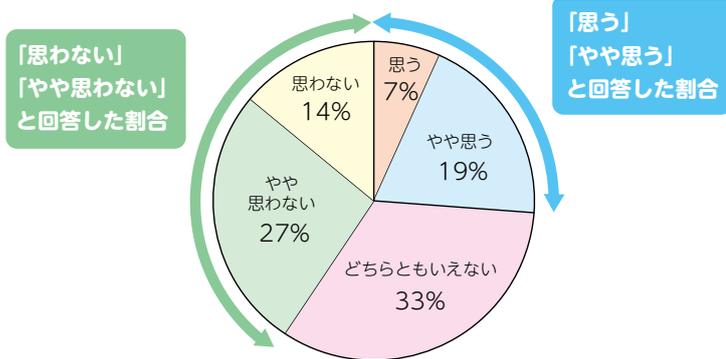
## コラム

自動車ドライバーに守って  
欲しい交通ルールとは？

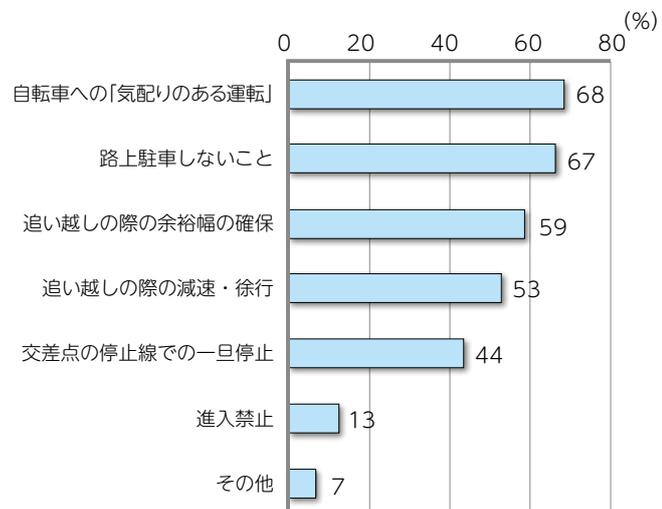
- 自動車ドライバーは自転車に配慮した運転をしていると「思わない」「やや思わない」と回答した人は41%であり、「思う」「やや思う」と回答した人(26%)を上回っています。
- 自動車ドライバーは自転車に配慮した運転をしていると「思わない」「やや思わない」と回答した人に守って欲しい交通ルールやマナーをお聞きしたところ、「自転車への「気配りのある運転」のほか、「路上駐車しないこと」「追い越しの際の余裕幅の確保」と回答した人が多い結果となりました。

(出典)自転車利用に関するアンケート  
(平成25年度 都市政策課)

図表 自動車ドライバーは自転車に配慮した運転をしていると思うか



図表 自動車運転者に守って欲しい交通ルールやマナー（複数回答）





## 2

# 風を感じる空間づくり ～自転車の走行空間・駐輪場の確保～

### 目指すべき姿

歩行者等、自転車、自動車がそれぞれ快適に移動できる空間を形成するため、歩道のバリアフリー化、自転車専用レーンの整備や法定外路面標示\*など茅ヶ崎市の道路事情を踏まえた歩行環境、自転車走行空間が整備されます。

自転車利用ルールの啓発とあわせて、自転車走行空間及び自転車ネットワークの整備が進むことにより、自転車の回遊性が高まるとともに、歩行者等、自転車利用者が安全・安心、快適に移動できるようになります。

市民の駐輪場の利用状況やニーズを踏まえて駐輪場を整備することにより、路上駐輪が抑制され、まちの景観、歩きやすさなどが更に向上します。そして、駐輪場の出入口付近などに高齢者や障害者、子ども連れ利用者の優先駐輪スペースを設けるなど、利用しやすい駐輪場が整備されます。

自転車走行空間、駐輪場の整備により、目的地まで徒歩や自転車で移動する人が増え、まちの活性化、地球温暖化対策、市民の健康増進などにつながります。

※ 法律で定められたもの以外の路面標示のこと。



## 重点

## 1

## 自転車走行空間の整備

〔市など〕

## 拡充

## 自転車ネットワーク計画づくり

茅ヶ崎市では平成22年3月に、県道45号丸子中山茅ヶ崎線において自転車専用レーン(900m)が設置されました。その後も国道1号への自転車専用レーンの設置、左富士通り、赤松通りでの法定外路面標示の設置など道路状況に応じた整備を行ってきました。しかし、接続するほかの道路では自転車専用レーンなど自転車走行環境が整備されていません。

安全・安心で、快適な自転車走行環境を実現するためには、自転車ネットワーク計画を策定し、自転車ネットワークの整備を推進する必要があります。

本市では、平成25年度より自転車ネットワーク計画の策定に着手しており、平成26年度中の公表を目指しています。

なお、計画策定においては、比較的、道路幅員に余裕のある幹線道路を中心に、自転車の利用実態や神奈川県が策定している「湘南地区自転車道ネットワークモデル」との整合等に配慮し、自転車走行環境を整備する路線を選定し、費用対効果などの評価により整備優先順位を示します。

自転車ネットワーク計画の策定により、快適な自転車走行環境の整備を推進することで、自動車から自転車への利用転換を図り、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量削減等に努めます。

## ● 自転車ネットワーク計画の策定

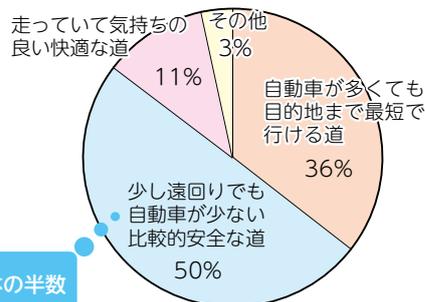
など





## [市民の自転車利用実態や自転車ネットワークに対する整備意向など]

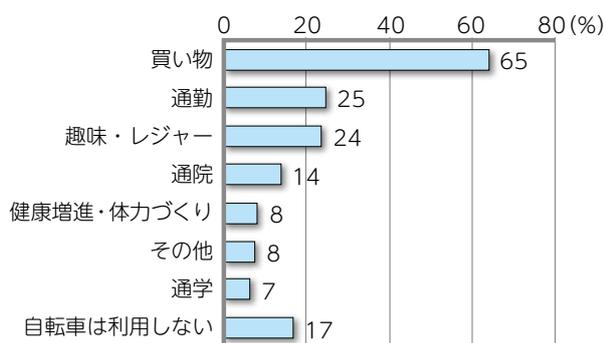
自転車を利用する際の経路の選定理由として、「少し遠回りでも自動車が少ない比較的安全な道」と回答した人が全体の半数を占め、安全性が重視されていることがわかりました。



全体の半数

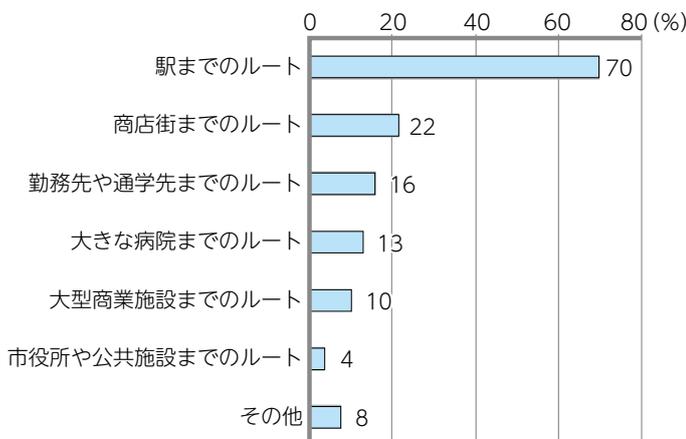
図表 自転車を利用する際の経路の選定理由 (①)

自転車を利用する目的としては、「買い物」が65%と最も多く、日常的に自転車が使われていることがわかります。



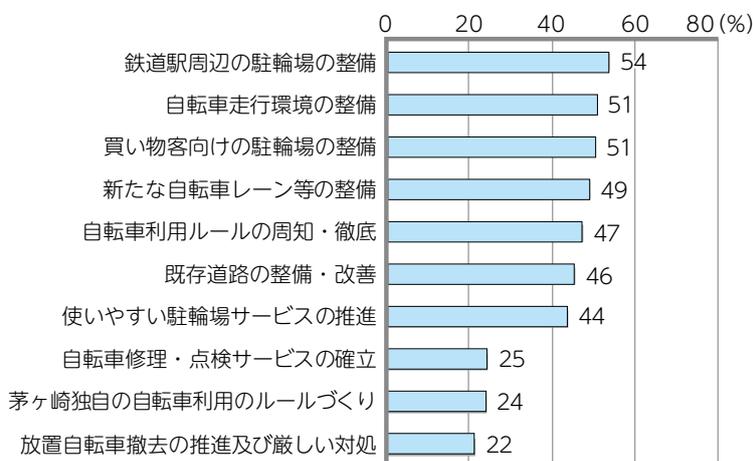
図表 自転車の利用目的 (複数回答) (②)

自宅から目的地に向かうルートについて不満を感じている市民の多くが「駅までのルート」を整備して欲しいと回答しました。



図表 整備して欲しいルート (複数回答) (③)

駐輪場整備や走行環境の整備、自転車利用ルールの周知・徹底に取り組むべきと回答した人が多いことがわかりました。



図表 自転車の利用回数を増やすために取り組むべき事項 (複数回答) (④)

(出典)自転車利用に関するアンケート(平成25年度 都市政策課)

図表 (仮称) 第2次ちがさき自転車プラン策定検討委員会での委員の意見 (⑤)



図表 自転車ネットワークを検討する上での留意事項

### 自転車利用に関する社会環境の変化と課題

#### [社会環境の変化]

- ・「自転車安全利用五則」のなかで、「自転車は車道が原則、歩道が例外」を自転車の安全利用のための大原則として方針決定（警察庁交通対策本部決定（平成 19 年））
- ・自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるためのガイドラインを策定（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年））

#### [茅ヶ崎市の現状と課題]

- ・自転車を利用する際の経路は、安全性を重視して選択（左ページ①）
- ・自転車は買い物利用が多い。（左ページ②）
- ・鉄道駅までの連続性の確保に対する要望が多い。（左ページ③）
- ・自転車走行環境の整備は十分ではなく、自転車の走行環境の整備に対する意向が強い。（左ページ④）

自転車利用に関する  
アンケート調査  
(平成25年度)

- ・全事故に占める自転車の事故の割合が県内ワースト 5 位で、9 年連続自転車交通事故多発地域に指定（平成 24 年）

人・自転車  
優先した  
取り組み

- ・歩行者、自転車に乗る人のストレスがたまらないまちづくり
- ・茅ヶ崎の自然環境を活かす。
- ・自転車を活用し、快適でゆったりとした生活を楽しむ。等  
(上記⑤)

第2次ちがさき自転車  
プラン策定検討委  
員会での議論から

### 自転車ネットワーク整備の考え方

- 自転車走行空間を車道に確保することを前提とします。（自転車は車道が原則）
- 幹線道路を中心に、鉄道駅、商業施設、高校、公共施設等、自転車利用が見込まれる拠点間の移動を考慮します。
- 茅ヶ崎市の魅力のひとつである自然環境と市中心部を結ぶネットワークを考慮します。
- 各路線の具体的な整備方針は、既往の道路幅員に応じて、自転車専用レーンや法定外路面標示等を検討します。
- 道路幅員が狭く、法定外路面標示も困難な道路は、看板等により自転車走行に対する安全性の向上を検討します。
- 本プランの「まちづくりの方向性」に対する評価指標を設定し、各路線を評価することで、整備優先順位を設定します。
- 自転車走行環境調査結果などや、道路の修繕にあわせて整備時期を検討します。





## 拡充

### 自転車専用レーンや法定外路面標示を活用した自転車走行空間の確保

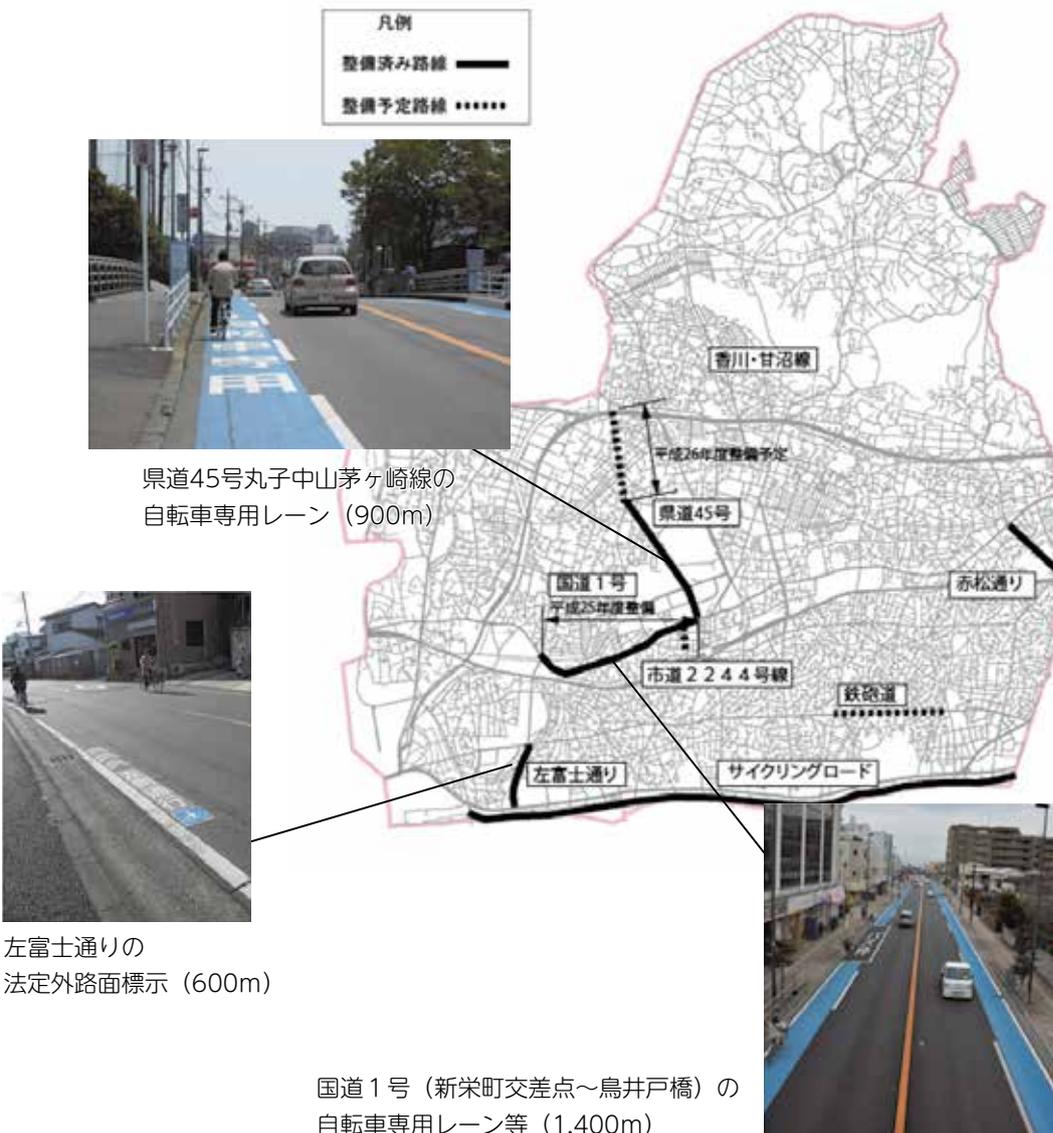
自転車は軽車両であり、車道走行が原則です。しかし、「自転車で走行するための専用空間がないから」「車道が狭くて走りにくいから」といった理由から、歩道を走行する実態がみられます。歩行者等が安全・安心に移動するためにも、自転車の車道走行を徹底させる必要があります。

そこで、主な路線において自転車走行空間の整備を進めます。茅ヶ崎市の道路事情を踏まえると、自転車専用レーンの確保などは容易ではないことから、自転車専用レーンや法定外路面標示など茅ヶ崎市の道路事情にあった方法で、誰もが快適に移動できる空間の確保に努めます。

- 自転車専用レーンや法定外路面標示、看板を活用した道路環境整備

など

### 整備済及び整備予定路線 国道1号、県道45号、鉄砲道など



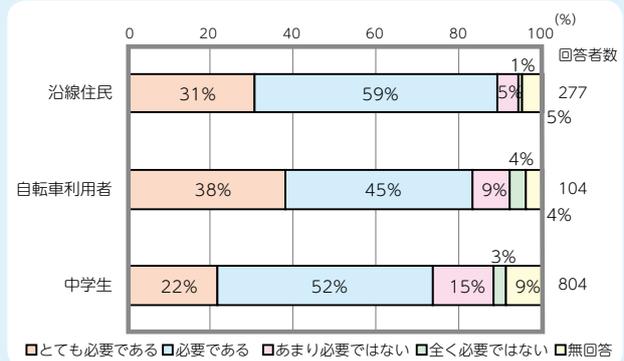
これまでの  
取り組みちがさき法定外路面標示有効活用社会実験  
(平成24年度)

茅ヶ崎市の道路事情を考慮すると、法定の自転車専用レーンの設置は難しいため、自転車の走行位置を路面標示で示し、自転車の走行空間を確保しようという実験を行いました。

アンケート調査によって、路面標示の有効性を確認することができました(路面標示について沿線住民・自転車利用者ともに8割以上の方が「とても必要である」「必要である」と回答しました)。



車道に設置した路面標示



図表 アンケート結果

(出典)ちがさき法定外路面標示有効活用社会実験におけるアンケート結果(平成24年度 都市政策課)

## コラム

## 自転車走行空間の整備方法とは？

## 自転車道

自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された車道の部分のことで、幅員は2.0m以上とし、当該道路の自転車の交通状況を考慮して定めるものとします。

## 自転車専用通行帯(自転車レーン)

道路標識などにより、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯を指定したものです。幅員は自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保することが望ましいですが、道路の状況などによりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満とすることができます。

## 車道混在

(自転車と自動車を混在通行とする道路)

路面標示などにより車道内における自転車の通行位置を明示するものです。



(出典)「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」地方説明会 資料(国土交通省 平成25年1月)





継続

## 既存道路の整備・改善（道路空間の再配分）

既存道路の改善の際には、歩行者等や自転車に配慮した整備・改善（道路空間の再配分など）を検討します。

また、路肩など車道端部の路面において、通行の妨げとなる段差や溝の解消、滑りにくい構造への改修、路面の修繕にあわせた整備など、自転車が車道を安全に走行できる道路環境の整備を推進します。

なお、平成20～22年度に行った自転車走行環境調査結果などに基づき、自転車走行環境を安全性、快適性の面から客観的に評価しながら道路の整備・改善を進めます。

- 既存道路における自転車に配慮した整備・改善（道路空間の再配分など）
- 路面を平らにするための整備や段差の解消

など

### これまでの 取り組み

## 自転車走行環境調査（平成20～22年度）

既存道路における危険箇所などを把握し、走行環境として安全性や快適性を定量的に評価するため、シティサイクル（ママチャリ）を使った走行環境調査を実施しました。

市内の主要な道路を対象に幅員や段差の有無などの道路構造や、自転車の安全性・快適性からみた評価を行い、結果の概要が一覧できる地図をとりまとめました。調査結果は、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」の参考とするなど道路整備に活用しています。



自転車走行環境調査の様子

## コラム

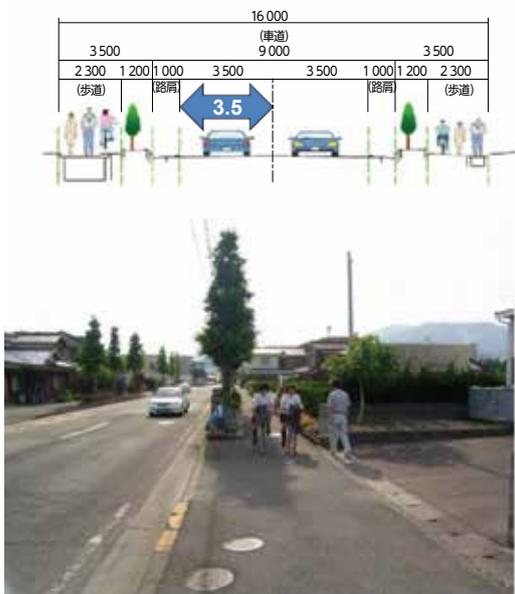
## 道路空間の再配分って何？



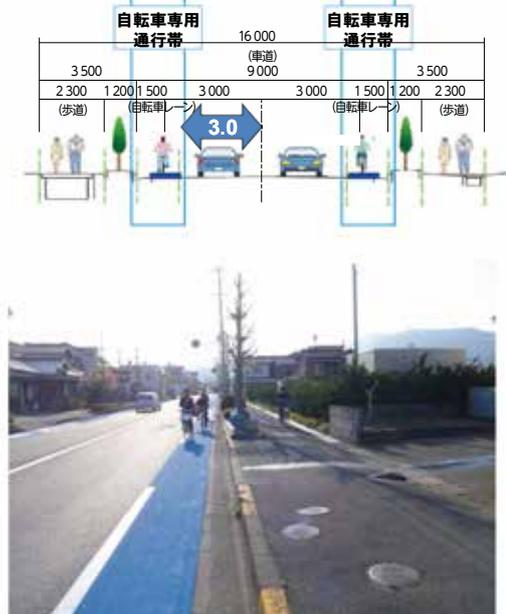
道路の車線数を見直したり、幅員(車線の幅)を狭めることにより、自転車の走行環境や歩行者の歩行空間を確保する取り組みです。

- 車線幅員を縮小(3.5m→3.0m)し、両側に自転車専用通行帯(1.5m)を整備

## ■整備前



## ■整備後



(出典)「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」地方説明会 資料(国土交通省 平成25年1月)





## 拡充

### 自動車走行速度の抑制

茅ヶ崎市は狭く入りくんだ道路が多く、道路上に歩行者等、自転車、自動車が混在しています。そのような状況では、自動車は歩行者等や自転車に、自転車は歩行者等に配慮し、ゆっくり走ることが求められます。

そこで、一方通行化やゾーン30<sup>\*1</sup>など一般車両の通行規制や制限速度の見直し、イメージハンプ<sup>\*2</sup>や狭さく<sup>\*3</sup>などの道路づくりの両面から自動車走行速度の抑制策の導入に向けた検討を行います。

- 一方通行化、ゾーン30など一般車両の走行速度抑制策の検討
- イメージハンプなどの道路づくりによる一般車両の走行速度抑制策の検討

など



イメージハンプの例



狭さくの例

- 
- ※1 ゾーン30とは、住宅地域などをゾーンとして区域設定し、その区域の抜け道利用や自動車の走行速度を抑制することで、歩行者等の安全を確保するものこと。
  - ※2 道路の舗装の色や材料を一部分だけ変え、凹凸があるように見せかけて、ドライバーに注意をうながし、自動車の速度を落とさせるために設けるものこと。
  - ※3 車両の通行部分の幅を物理的に狭くしたり、視覚的に狭く見せたりすることにより、車両に減速を促す装置のこと。

## 「自転車走行空間の整備」の推進における関係者の役割

市民は

- 車道走行の原則を守り、正しく自転車に乗りましょう。

警察は

- 国・県・市が行う自転車走行空間の整備に助言を行うなど協力します。

国・県・市は

- 車道での自転車走行空間の整備に努めます。

## 「自転車走行空間の整備」の推進で期待される効果

- 安全性の向上
- 自転車利用者の増加

## 「自転車走行空間の整備」の推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
自転車ネットワーク計画づくり	自転車ネットワーク計画の策定	計画策定		
自転車専用レーンや法定外路面標示を活用した自転車走行空間の確保	自転車専用レーンや法定外路面標示、看板を活用した道路環境整備	道路の修善などに合わせた整備	ネットワーク計画などに応じた段階的な整備	
既存道路の整備・改善 (道路空間の再配分)	既存道路における自転車に配慮した整備・改善（道路空間の再配分など） 路面を平らにするための整備や段差の解消など			
自動車走行速度の抑制	一方通行化、ゾーン30など一般車両の走行速度抑制策の検討	規制による走行速度抑制策の検討		
	イメージハンブなどの道路づくりによる一般車両の走行速度抑制策の検討	道路づくりによる走行速度抑制策の検討・実施		





## 2

# 利用しやすい駐輪場の確保

[ 事業者、市など ]

### 拡充

### 利用しやすい駐輪場の整備・運営

鉄道駅周辺など自転車利用が多い地区において、関係者と連携して需要に応じた駐輪場の整備を検討するとともに、駅周辺における放置自転車対策の一環として、民営自転車等駐車場施設の整備費の補助を引き続き行います。

一部に稼働率(=年間利用台数/年間収容台数)が100%を超える駐輪場\*がみられます。限られた駐輪スペースの中、駐輪場の需要量と供給量を調整するような啓発活動(徒歩利用が可能な利用者の徒歩への転換を促すための啓発)や短距離利用者の駐輪を制限するなど駐輪場利用の適正化を検討します。

また、市営駐輪場などでは、身障者や高齢者などへの優先スペースの確保などのサービスを行うとともに、質の高いサービスができるよう利用者のニーズを把握するための意見箱の設置や指定管理者とのサービス改善の検討などを行っています。引き続き、駐車場管理者と連携して、高齢者や障害者、子ども連れ利用者に配慮したサービス(入口付近の駐輪スペースの確保など)の推進など、市民ニーズに応じた駐輪場の整備を進めます。

茅ヶ崎市では自転車の買い物利用が多いことから、引き続き大型店での駐輪場の整備や商店街の店舗近隣の空きスペースを活用した「のきさき駐輪場」の拡充など買い物で自転車を利用しやすい駐輪場の整備を促進します。

- 駐輪需要に応じた駐輪場の整備
- 駐輪場利用の適正化に向けた検討(徒歩利用が可能な利用者の徒歩への転換に関する啓発や駅周辺の駐輪場の利用を駅から一定距離離れた利用者に制限するなど)
- 高齢者や障害者、子ども連れ利用者に配慮したサービスの検討(入口付近の駐輪スペースの確保など)
- 「のきさき駐輪場」など買い物客向け駐輪場の整備の促進

など

### これまでの取り組み

### 駐輪場の整備

茅ヶ崎市では駅周辺の自転車利用者の利便性の向上と放置自転車の一掃を図るため駐輪場を設置しています。また、商店会連合会では、商店街での買い物客のためにのきさきを利用した駐輪場を整備しています。



香川駅自転車駐車場



商店会連合会ののきさき駐輪場 (無料)

\*ひとつの駐輪スペースを複数の自転車が時間差(日中に駐輪する自転車と夜間に駐輪する自転車など)で利用することもあるため、稼働率が100%を超える場合がある

## 「利用しやすい駐輪場の確保」の推進における関係者の役割

市民は

- 路上ではなく駐輪場に駐輪します。

施設管理者は

- 利用しやすい駐輪場とするための駐輪サービスを検討します。

市は

- 駐輪需要を調査し、駐輪場の整備を検討します。

## 「利用しやすい駐輪場の確保」の推進で期待される効果

- 安全性の向上
- 自転車利用者の増加

## 「利用しやすい駐輪場の確保」の推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
利用しやすい駐輪場の 整備・運営	駐輪需要に応じた駐輪場の整備	駐輪需要の把握及び需要に応じた整備等の検討		
	駐輪場利用の適正化に向けた検討	駐輪需要の把握及び適正化に向けた検討		
	高齢者や障害者、子ども連れ利用者に配慮したサービスの検討	市民ニーズに応じた新たなサービスの検討・実施		
	「のきさき駐輪場」など買い物客向け駐輪場の整備の促進	買い物客向け駐輪場の整備の促進		





### 3

## 放置自転車の解消

[市など]

継続

### 自転車放置禁止区域の見直し・啓発活動

茅ヶ崎市では放置自転車対策として、茅ヶ崎駅、香川駅周辺に自転車放置禁止区域を指定するとともに、平成23年7月から撤去した放置自転車の引取りを有料化し、放置自転車の削減に努めています。その結果、放置自転車台数はこの10年間で6割減少しました。しかし、現在も年間3,000台を超える放置自転車が発生し、放置自転車対策として平成24年度は4,700万円の税金が使われています。

放置自転車の解消のため、自転車放置禁止に関する啓発活動を行います。また、自転車放置禁止区域の設定については、自転車放置の実態を踏まえ、必要に応じ見直します。

- 自転車放置対策の啓発活動の実施(児童が描いたポスターの路面標示、駐輪場に関する情報提供、駐輪場のメリットのPR、放置自転車対策に使っている税金(金額)の公表など)
- 自転車放置禁止区域の見直し

など



自転車等放置禁止区域の標識と看板

## 「放置自転車の解消」の推進における関係者の役割

市民は

- 路上ではなく駐輪場に駐輪します。

関係団体は

- 自転車放置対策の啓発活動を行います。【市と協働で実施】

市は

- 自転車放置対策の啓発活動を行います。【関係団体と協働で実施】
- 必要に応じ、自転車放置禁止区域を見直します。

## 「放置自転車の解消」の推進で期待される効果

- ルールの遵守
- 安全性の向上

## 「放置自転車の解消」の推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
自転車放置禁止区域の 見直し・啓発活動	自転車放置対策の啓発活動の実施	自転車放置台数削減に向けた啓発活動の実施		
	自転車放置禁止区域の見直し	必要に応じ区域の見直し		





### 3

## 暮らしを楽しむ仕組みづくり ～自転車の有効活用・利用促進～

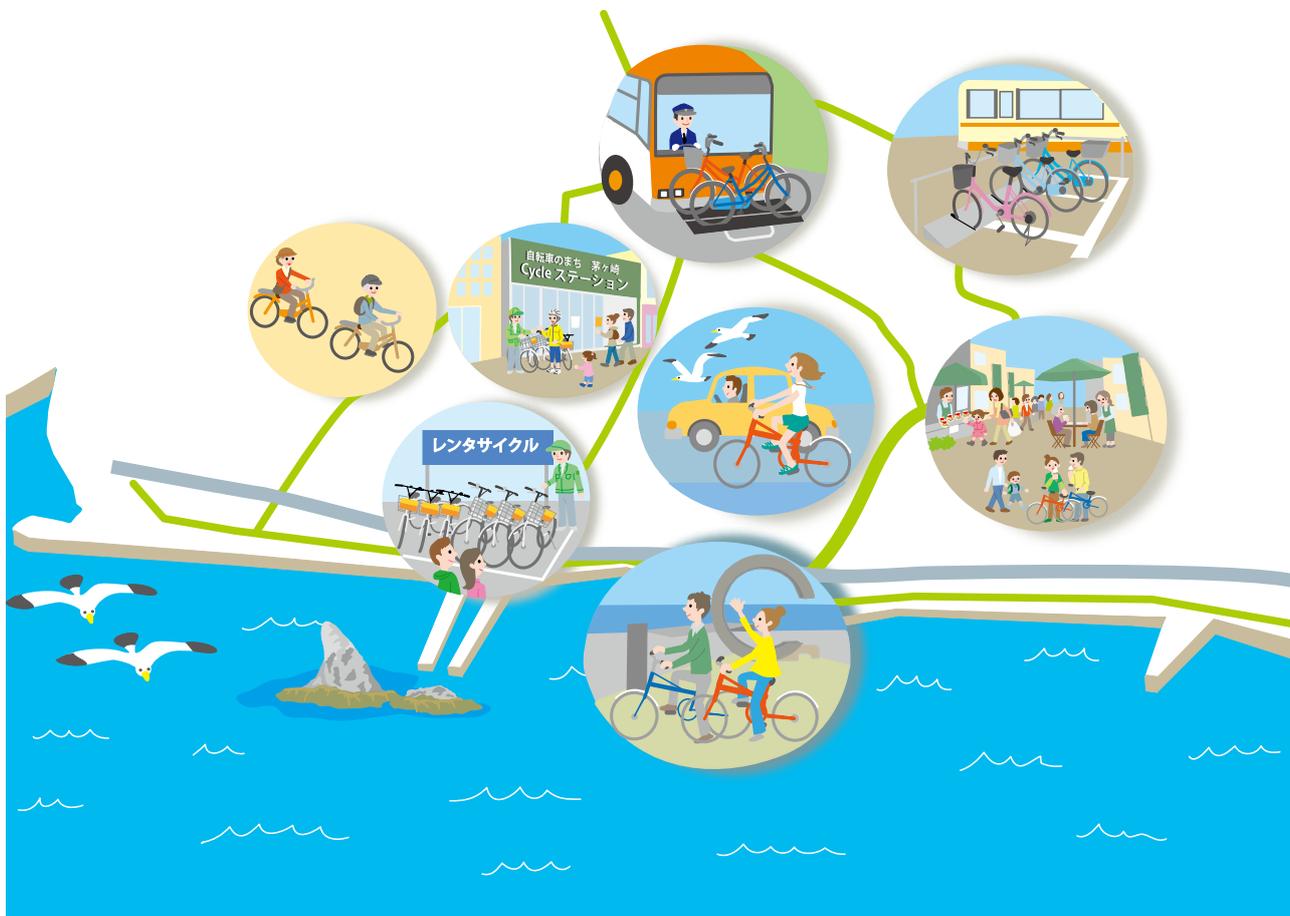
### 目指すべき姿

湘南の海など茅ヶ崎市の魅力を活かしながら自転車利用を促進することにより、自転車を楽しむ市民、自転車でまちを回遊する来街者が増えます。

自転車ラックバスやサイクル&バスライドなど自転車利用との連携によって公共交通の利用促進が図られることにより、市中心部への自動車流入が抑制され、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減(CO<sub>2</sub>排出量の削減)が図られます。

市民は日々の暮らしの中で自転車を利用する回数が増加することにより、外出機会の増加、健康増進につながります。来街者などは自転車利用を通じ、車ではわからない茅ヶ崎市の魅力を発見します。

自転車で茅ヶ崎市に訪れる人、茅ヶ崎市内をレンタサイクルで移動する来街者が増加することにより、茅ヶ崎市のまちは活性化されます。



## 1

## 自転車シェアシステムの検討・実施

[事業者、市など]

## 拡充

## レンタサイクルシステムの促進

現在、商店会連合会、茅ヶ崎市観光協会(以下、観光協会)が対面方式のレンタサイクル事業を行っています。商店会連合会では、商店街の一部の店舗でレンタサイクルを貸し出し、ビジネスや観光での利用が多くみられます。一方、観光協会では、のどかな里山をのんびりサイクリングできるよう、県立里山公園で電動アシスト付き自転車を使ったレンタサイクル事業を実施しています。

既存のレンタサイクル事業の特性、利用実態などを踏まえ、商店会連合会、観光協会に、市営駐輪場の指定管理者を加えた三者の連携による新たなレンタサイクルシステムなどを検討します。なお、一世帯あたりの自転車保有台数は2.38台/世帯<sup>※1</sup>と多くの市民が自転車を持っています。したがって、主に観光目的やビジネスなど来街者の利用を想定したレンタサイクルシステムを検討することが考えられます。

観光目的に応じたレンタサイクルシステムとしては、江ノ島、寒川神社など、近隣の観光スポットに着目し、それら観光スポットを自転車で回遊できるような、周辺自治体と連携した広域コミュニティサイクル<sup>※2</sup>の導入に向けた検討などを行います。

また、過去に社会実験を行った企業などに一括して自転車を貸し出す「茅ヶ崎方式レンタサイクル」の事業化を検討します。

- 既存のレンタサイクルシステムの利用促進
- 自転車の一括貸し出しによる「茅ヶ崎方式レンタサイクル」の事業化の検討
- 新たなレンタサイクルシステムの検討及び社会実験の実施
- 周辺自治体と連携した広域コミュニティサイクル<sup>※2</sup>の導入に向けた検討

など

※1 自転車利用に関するアンケート(平成25年度 都市政策課)

※2 従来のレンタサイクルとは異なり、複数かつ高密度に設置された専用の駐輪場(ステーション)間であれば、いつでもどこでも自転車を借りたり、返したりできる自転車共有システムのこと。





商店会連合会が貸し出しているレンタ号



観光協会が行っている里山公園レンタサイクル  
(電動アシスト付自転車)

### 「自転車をシェアするシステムの検討・実施」の推進における関係者の役割

関係団体・市は

- 既存のレンタサイクルシステムの利用促進策を検討し、実施します。
- 「ちがさき方式レンタサイクル」の事業化、新たなレンタサイクルシステム、広域コミュニティサイクルを検討します。

### 「自転車をシェアするシステムの検討・実施」の推進で期待される効果

- 自転車利用者の増加
- 健康増進
- 自転車のまちとしてのアピール

### 「自転車をシェアするシステムの検討・実施」の推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
レンタサイクルシステムの促進	既存のレンタサイクルシステムの利用促進	利用促進策の検討・実施		
	自転車の一括貸し出しによる「茅ヶ崎方式レンタサイクル」の事業化の検討	事業化に向けた検討		
	新たなレンタサイクルシステムの検討及び社会実験の実施	システムの検討	新システムの導入等	
	広域コミュニティサイクルの導入に向けた検討	導入に向けた検討		

## 2

## 自転車利用による健康づくり

[ 市民、市など ]

新規

## 健康づくりに着目した自転車利用促進

自転車は「息切れするような激しい運動ではなく、長続きする」「ひざにかかる体重が少ないため、ひざの悪い方や高齢者にも利用可能」であり、健康的な乗り物です。特に高齢者にとっては、日常生活の中で自転車を利用することにより、無理なく体力の維持・向上を図ることが可能となります。そこで、そのような自転車のメリットを生かし、市民の健康増進施策のひとつとして、自転車の活用を提案していきます。

まず、自動車通勤者に対して、自転車による健康づくりをPRしたエコ通勤の啓発活動を行います。また、従業員向けの駐輪場などの整備や自転車通勤手当の支給など自転車通勤を推進している事業所について、PRをするなど、自転車通勤を推進している事業所を支援します。

また、買い物で利用しやすい駐輪場を整備するとともに、自転車利用のダイエット効果などをPRすることにより、買い物での自転車利用を促進します。

さらに、自転車による健康づくりに着目した広報活動やイベントなどによる自転車利用促進を検討します。そして、今後の超高齢社会の到来を見据え、高齢者が安全・安心かつ健康に自転車を利用できるよう、交通ルールの啓発活動などをあわせて行います。

- 健康づくりをPRしたエコ通勤の推進(自動車通勤者などへの啓発、自転車通勤を推進している事業所の支援など)
- 健康づくりに着目した自転車利用促進の検討(自転車マップを活用した自転車で健康づくり、健康関連イベントでの広報活動、自転車モニターによる効果の検証など)

など





## 「自転車利用による健康づくり」の推進における関係者の役割

市民は  
(事業所は)

- 自身の健康づくりに配慮し、通勤や日常的な移動に自転車を利用しましょう。
- 事業所は通勤用の駐輪場を整備し、自転車通勤を推進しましょう。

市は

- エコ通勤、自転車利用による健康づくりを推進します。

## 「自転車利用による健康づくり」の推進で期待される効果

- 自転車利用者の増加
- 健康増進

## 「自転車利用による健康づくり」の推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
健康づくりに着目した 自転車利用促進	健康づくりをPRした エコ通勤の推進	推進施策の検討・実施		
	健康づくりに着目した 自転車利用促進の検討	利用促進策の検討・実施		

## 重点

## 3

## 「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR

〔市民、事業者、市など〕

## 継続

## ホームページやイベントでの情報発信、看板設置

茅ヶ崎市では、「自転車のまち 茅ヶ崎」やその活動を広く発信するため、「ちがさきヴェロ・フェスティバル」(主催 ちがさきVELO FESTIVAL実行委員会)や潮風散歩ツーリング(商店会連合会)など多くのイベントが開催されてきました。

今後も、自転車利用に適した茅ヶ崎市の地理的な条件などを踏まえ、自転車をまちの特徴のひとつとして位置付け、既存のホームページや多くの市民などが集まるイベントを活用しながら、「自転車のまち 茅ヶ崎」を市内外に広く発信します。

茅ヶ崎市内におけるレンタサイクルの貸出施設やレンタル方法などの自転車関連情報、自転車でめぐる茅ヶ崎市のおすすめポイント、健康や環境に関する自転車のメリットを実感できるツール(例:自動車から自転車へ転換した場合のカロリー消費量、CO<sub>2</sub>削減量の計算ツール)の提供などを検討します。また、茅ヶ崎市への来街者に「自転車のまち 茅ヶ崎」をPRするための看板などの設置を検討します。

- 既存のホームページを活用した「自転車のまち 茅ヶ崎」のPRや自転車利用促進策の検討
- 様々なイベントでの広報活動の検討

など



既存イベント（環境フェア）での展示



潮風散歩ツーリング



自転車イベント（ちがさきヴェロ・フェスティバル）





新規

(仮称) サイクルステーション設置の検討

「自転車のまち 茅ヶ崎」における拠点として、(仮称)サイクルステーションの設置に関する検討を行います。  
(仮称)サイクルステーションの役割としては、市民に対しては、自転車利用ルールや自転車利用促進に関する情報発信、自転車の修理、市民が自転車に関して語り合う場としての提供などが考えられます。また、来街者に対しては、休憩・滞在施設の提供や茅ヶ崎市に関する情報提供などが考えられます。  
それらを踏まえ、(仮称)サイクルステーション設置の必要性や整備主体、設置箇所、機能などを検討します。

● サイクルステーションの設置の検討

など



茅ヶ崎市商店会連合会が期間限定で設置した「茅ヶ崎 自転車・まちの駅」

コラム

自転車事故防止のために

～点検・整備は自転車利用者の責任～



自転車は、道路交通法では「車両」の一種と位置付けられています。ルール違反をすれば罰則を適用されることもありますし、最近では自転車事故が原因で損害賠償を求められるケースも出てきています。車両である以上、点検整備や保険加入についても自動車と同じ認識が必要です。

神奈川県自転車商協同組合茅ヶ崎・寒川支部では、県立高校や小学校での自転車点検サービスやイベントでの修理・点検サービスの活動を行っています。

自転車に乗る前には必ず点検をし、異常が見つかったり、定期的な整備をするときには、自転車専門店で依頼するなど、自転車をいつも安全な状態に維持するようにしましょう。

～点検の合言葉～

ブレーキ タイヤ ハンドル 車体 ベル



神奈川県自転車商協同組合のイベント時の自転車点検サービス

自転車に乗る前には点検を！



## 新規

## 自転車を活用したライフスタイルの提案による自転車利用促進など

自転車を単なる移動手段としてだけでなく、自転車のもつ魅力や楽しさに日常的に触れられる機会を提供するため、自転車を活用したライフスタイルを提案します。

市民に対しては、通勤や買い物などの日常的な自転車の利用方法に加えて、スポーツや趣味などの余暇・健康づくりの手段としての自転車など様々な自転車の楽しみ方、自転車を使うことによるメリットなどの発信を検討します。

自転車は点検・整備しながら使えば長い期間利用できます。自転車を長く大切に使うことが、環境対策にもつながります。そこで、市民に対して、自転車を点検・整備し、大切に使う意識を育てます。また、茅ヶ崎市では無施錠による自転車の盗難が多いことから、施錠の徹底及びダブル施錠の実践など防犯対策に関する啓発を行います。

そして、自転車を大切に使い、楽しむことを茅ヶ崎市におけるライフスタイルとして定着させるとともに、市外へ発信することにより、茅ヶ崎市の魅力を広めます。

- 広報ちがさきや既存ホームページなどでの自転車を活用したライフスタイルの提案
- 各種メディアと連携した自転車、茅ヶ崎市の魅力の発信
- 自転車の点検・整備の促進
- 自転車への施錠の徹底、ダブル施錠の実践など防犯対策の促進

など

## コラム 自転車を活用した ライフスタイルの提案



- 自転車通勤は、経済的で環境にもやさしく、運動不足も解消できます。
- 毎日の買い物は、商店街、近所のスーパーへ自転車で移動します。  
適度な運動がダイエットにもつながりますし、家計の節約にもつながります。
- 自転車を長く大切に使うことにより、モノを大切に作る心が身に付きます。
- 自転車を使い始めた子どもたちは交通安全教室に参加し、  
自転車利用ルールを学びます。自転車利用ルールを知ることにより、  
ルールを守ることの大切さ、人へのおもいやりも学びます。
- 休日は海辺で湘南の風を感じながら、快適にサイクリングができます。  
茅ヶ崎市でのサイクリングの良さを知り、また、茅ヶ崎市が好きになります。
- 自転車でゆったりと移動することにより、新たな茅ヶ崎市の魅力を発見できます。  
また、自転車では他者とふれあうことにより、  
茅ヶ崎市民のあたたかさを感じることができます。





## 新規

### ブランドマークの創出による一体的な取り組みの推進

茅ヶ崎市ではこれまで様々な主体が自転車関連施策に取り組んできました。それらの取り組みが「自転車のまち 茅ヶ崎」を目指した一体的な取り組みであることを市内外に発信するとともに、各主体が行う取り組みの相乗効果を期待し、共通のブランドマークの創出を検討します。そして、創出したブランドマークを有効活用し、これまで以上に自転車関連施策を一体的に進めていきます。

● ブランドマークの創出の検討

など

## 参考

### ブランドマーク（シンボルマーク）の例

「ちがさき丸ごとふるさと発見博物館」は、茅ヶ崎市全域を建物のない博物館と見立て、文化、歴史、自然、産業、商業、公共施設、人材などを幅広く抽出し（これらを都市資源と呼ぶ）、調査・研究し、魅力を整理・周知し、相互に関連づけ、活用することで全体の活性化などを図ろうとするものです。

同取り組みでは、ちがさき丸ごと博物館で設置している案内柱や説明板などのサイン、「まちの宝もの=都市資源」を生かした事業のポスター・ちらしなどにシンボルマークを使用することにより、同取り組みに参加していることが一目でわかります。



## 「自転車のまち 茅ヶ崎」のPRの推進における関係者の役割

市民は

- 自らが「自転車のまち 茅ヶ崎」を作る一員であることを認識しましょう。
- 自転車を大切に、長く使いましょう。

関係団体・市は

- ホームページや既存イベントなどへの参加及び(仮称)サイクルステーションの設置の検討などを通じ、「自転車のまち 茅ヶ崎」を積極的にPRします。
- 新たに検討するブランドマークを活用し、自転車関連施策を一体的に推進します。

## 「自転車のまち 茅ヶ崎」のPRの推進で期待される効果

- 自転車利用者の増加
- 自転車の価値向上
- まちの活性化

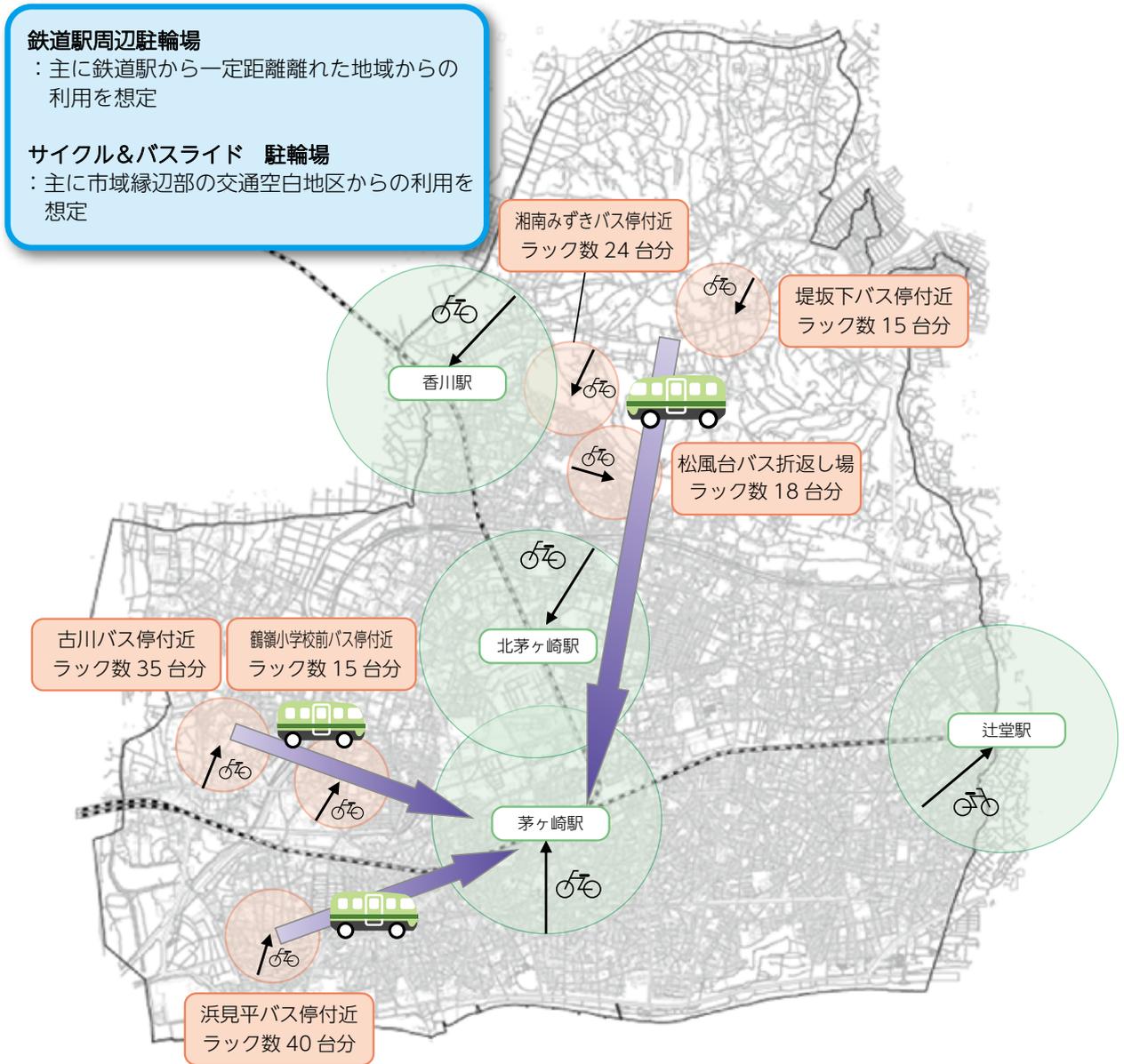
## 「自転車のまち 茅ヶ崎」のPRの推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
ホームページやイベントでの情報発信、看板設置	既存のホームページを活用した「自転車のまち 茅ヶ崎」のPRや自転車利用促進策の検討	PR方法などの検討・実施		
	様々なイベントでの広報活動の検討	様々なイベントでの広報活動の実施		
(仮称)サイクルステーション設置の検討	サイクルステーションの設置の検討	サイクルステーション設置に関する検討		
自転車を活用したライフスタイルの提案による自転車利用促進など	広報ちがさきや既存ホームページなどでの自転車を活用したライフスタイルの提案	提案するライフスタイルの検討		
	各種メディアと連携した自転車、茅ヶ崎市の魅力の発信	ライフスタイルの提案を通じた広報の実施		
	自転車の点検・整備の促進	自転車の点検・整備の促進に向けた啓発活動の実施		
	自転車への施錠の徹底、ダブル施錠の実践など防犯対策の促進	防犯対策の促進に向けた啓発活動の実施		
ブランドマークの創出による一体的な取り組みの推進	ブランドマークの創出の検討	ブランドマークの検討・製作・活用		





図表 公共交通との乗り継ぎ利便性の向上イメージ





継続

## 公共交通機関への自転車の持ち込みの普及

茅ヶ崎市の一部の路線で、路線バスの前面に自転車が積載できる自転車ラックバスが運行しています。平成21年に社会実験を行い、現在は辻堂駅南口と茅ヶ崎駅南口を結ぶ系統、茅ヶ崎駅南口から東海岸を經由して茅ヶ崎駅南口へ戻る系統の計4系統で運行しています。この自転車ラックバスを活用することにより、お気に入りの自転車での行動範囲が広くなるとともに、公共交通機関の利用促進にもなります。

しかし、一般的に鉄道やバスなどの公共交通機関での自転車の受入体制は十分ではありません。そこで、自転車ラックバスや鉄道への自転車の持ち込み方法に関する情報を発信することにより、公共交通機関への自転車の持ち込みに対する需要の掘り起こしを行います。

また、公共交通機関への自転車の持ち込みに対する需要に応じ、自転車ラックバスの導入路線の拡大、鉄道駅舎などでの自転車の分解組立スペースの整備やサイクルトレイン<sup>\*</sup>の導入に向けた検討などを行います。

- 鉄道やバスへの正しい自転車の持ち込み方法に関する情報発信
- 自転車ラックバスの利用促進や駅舎などでの自転車の分解組立スペースの整備、サイクルトレインの導入に向けた検討

など



自転車ラックバス

※ 自転車を鉄道車両内に、解体せずに持ち込むことができるサービス



## 「公共交通機関との連携」の推進における関係者の役割

市民は

- 公共交通機関への正しい自転車の持ち込み方を理解しましょう。
- 最寄りのバス停まで遠い場合は、バス停周辺のサイクルラック(駐輪場)に駐輪し、バスを利用しましょう。

交通事業者・市は

- 正しい自転車の持ち込み方を発信します。
- 自転車利用者のニーズに応じ、公共交通機関との連携を検討します。

## 「公共交通機関との連携」の推進で期待される効果

- 自転車利用者の増加
- 公共交通の利用促進

## 「公共交通機関との連携」の推進に関するスケジュール

主要な取り組み	事業	短期 (1～2年)	中期 (3～5年)	長期 (6～10年)
公共交通との乗り継ぎ 利便性の向上	鉄道駅周辺の駐輪需要に応じた 駐輪場の整備など	駐輪需要の把握及び需要に応じた整備等の検討		
	サイクル&バスライド用ラックの 管理方法の検討	ラックの管理方法の検討		
	サイクル&バスライドの拡充	需要調査などを通じた拡充の検討		
公共交通機関への自転 車の持ち込みの普及	鉄道やバスへの正しい自転車の 持ち込み方の発信	正しい自転車の持ち込み方の発信		
	自転車ラックバスの利用促進や 駅舎などでの自転車の分解組立 スペースの整備、サイクルトレイン の導入に向けた検討	交通事業者との調整		





## コラム 環境にやさしい交通手段

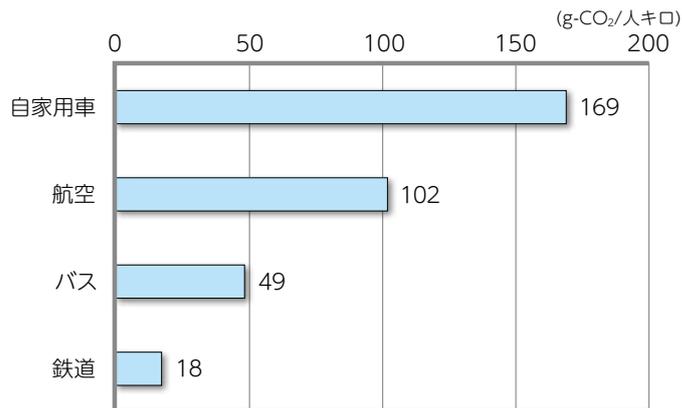


旅客輸送機関別に「ひとりを1km運ぶ際のCO<sub>2</sub>排出量」を比較すると、自家用乗用車は鉄道の9.4倍、バスの3.4倍ものCO<sub>2</sub>を排出しています。もちろん、自転車を走行する際に排出するCO<sub>2</sub>は“ゼロ”です。

したがって、自転車の利用促進、自転車と公共交通機関の連携による公共交通機関の利用促進は、地球温暖化対策として有効です。

自転車利用に関するアンケート調査結果によると、自転車利用可能な距離(平均)は5.2kmという結果でした。仮に5kmの移動(往復10km)を自動車から自転車に変更すると、1,690gのCO<sub>2</sub>を削減(試算)することが可能となり、1年間週1回ずつ取り組むと88kgのCO<sub>2</sub>を削減することになります、その効果は植樹1.3本に相当\*します。地球温暖化対策の一環として、自転車や公共交通手段を積極的に利用しましょう。

図表 旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位(2010年度)



(出典) 2013年版 運輸・交通と環境

(公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団(原出典 国土交通省ホームページ))

\*胸高直径5cm、樹高3mの落葉広葉樹高木の年間総CO<sub>2</sub>吸収量70kgを使用(環境再生保全機構「大気浄化植樹マニュアル」データを参考)



# 8 推進体制

## 1 市民、事業者、市の役割

プランを推進し、安全・安心で、快適に自転車を利用していくためには、市はもちろんですが、市民一人ひとり、そして事業者の理解と協力が不可欠です。そして、それぞれの役割分担により、立場にあった責任ある行動・働きかけが「自転車のまち 茅ヶ崎」を育てていくことにつながります。市民、事業者、市が連携を図りながら、創造的に施策を進めていきます。

### 市民の役割

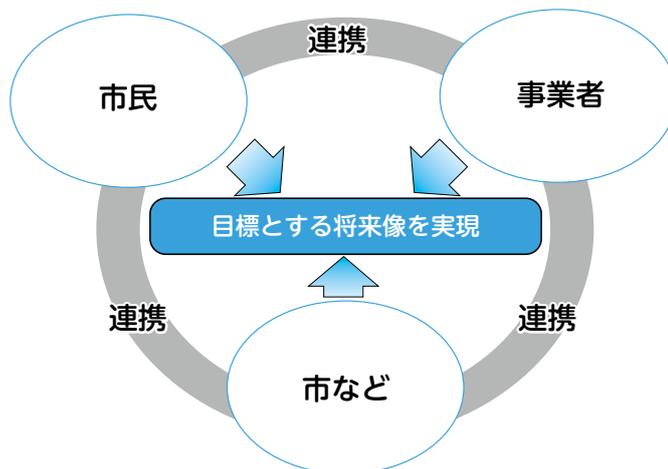
- 自らが主体性と問題意識を持って行動
- 一人ひとりが自転車を正しく利用
- 自分のライフスタイルを見直し、出来ることから確実に改善・実行
- 社会実験や計画策定に積極的に参加
- 一時的な行動ではなく、継続的に実施

### 事業者の役割

- まちづくりを担う一員として社会的責任と誇りを自覚
- プランを推進するため、自主的かつ積極的なサービスや取り組みの実施、アイデアの創出に努める
- 市民・市と緊密に連携し、検討へ積極的に参加

### 市の役割

- プランの進捗状況や市民ニーズなどの把握
- 市民、事業者と緊密に連携し、事業を推進
- 関係機関(警察、国・県)と緊密に連携し、事業を推進
- 庁内推進体制の強化や近隣市と緊密に調整を行い、取り組みを円滑かつ継続的に推進

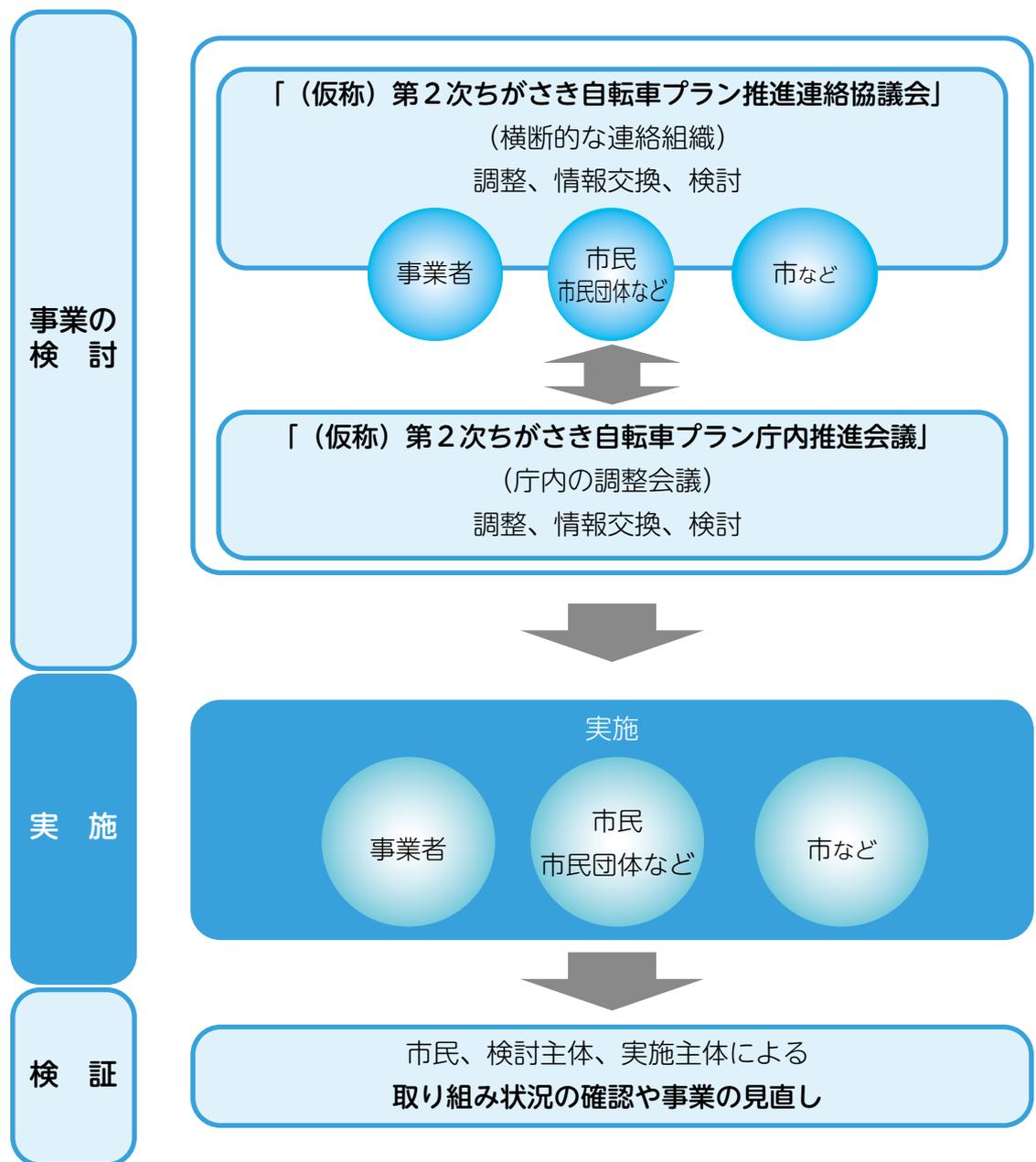


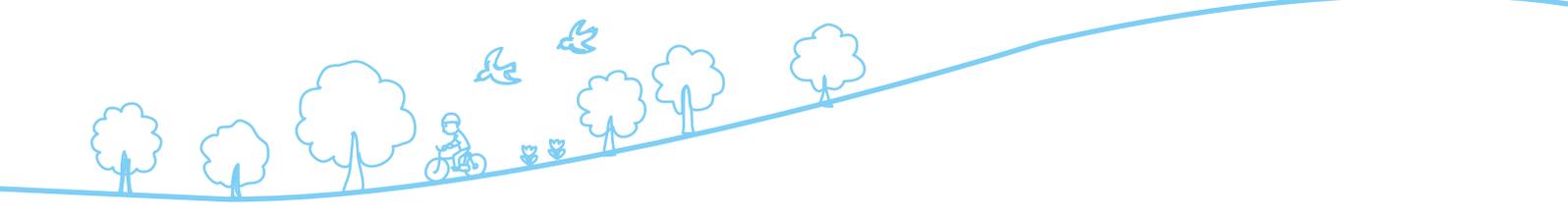


## 2 「第2次ちがさき自転車プラン」の推進体制

市民、事業者、市などが、緊密に連携してプランを推進するため、前プランの推進体制を引き継ぎ、市民、事業者、市などから構成される「(仮称)第2次ちがさき自転車プラン推進連絡協議会」を設置します。ここでは、取り組み状況の確認及び団体相互の連絡・調整、情報交換などを行うとともに、必要に応じ個別部会を設置し、事業の推進に関する検討などを行います。

また、前プランでは、市と市民による協働のための組織「ちがさき自転車プラン・アクション22」を設置し、様々な事業を実施してきました。今後も市民と協働・連携しながら事業を行う仕組みを検討するとともに、各団体と協働でプランを推進していきます。



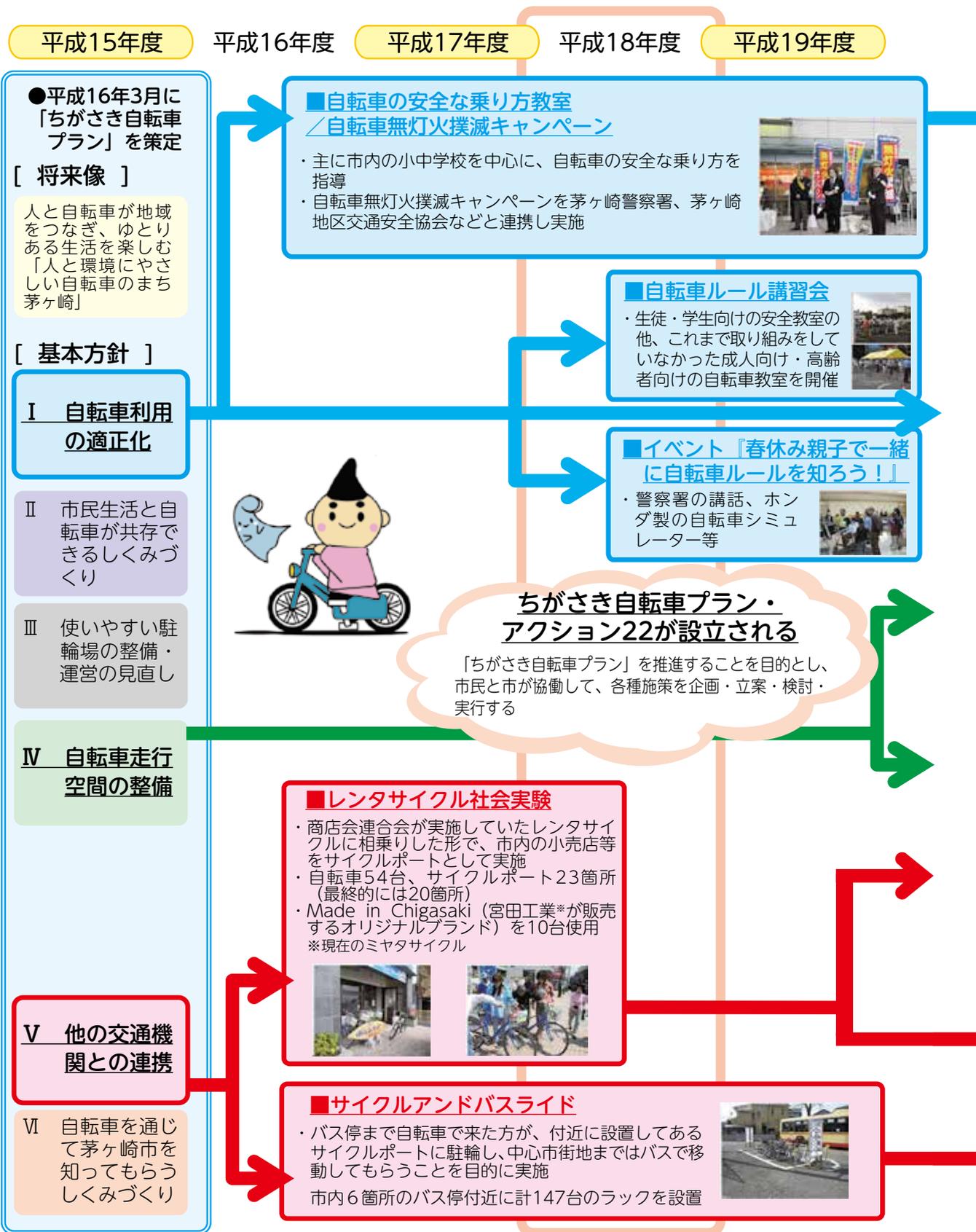


# 資料編





# 資料編 1 過去10年間の取り組み内容（概要）





平成20年度

平成21年度

平成22年度

平成23年度

平成24年度

平成25年度

継続して実施中

■レインウェアプロジェクト

- ・市内の県立高等学校では、生徒の約9割が自転車通学をしているが、市内の状況と同じく、雨の日に傘差しが多く見られるので、
  - ・中高生の自転車での傘差し運転を無くす。
  - ・傘に代わる、中高生が着たくなるようなレインウェアの開発を高校生ならではのアイデアをもとに行う
- ☆ポスターコンクール (平成22年2月)
- ☆レインウェア開発 (平成22年2月、9月)



■レインウェアプロジェクトフォーラム

- ・これまでのレインウェアプロジェクトの活動報告や基調講演などを実施。
- ・「私の行動宣言」を宣言。



■キープレフトプロジェクト

- ・自転車の車道左側通行を推進すべく高校生が主体となり啓発グッズや啓発ポスターを作成。啓発行動計画書に沿って啓発



- 前プランの総括と、「第2次ちがさき自転車プラン」の策定

■自転車走行環境調査

- ・自転車の走行環境が課題となっていることを受け、市内の主な道路の安全性、快適性などについて、実態調査実施



■オリジナル

「自転車止まれステッカー大作戦！」

- ・小学生が描いた絵をステッカー化したものを、小学生と地域のおとなと一緒に通学路の危ない場所の路面に設置



■自転車走行環境社会実験

- ・茅ヶ崎中央通りにおいて、自転車専用レーンの設置に係る社会実験を実施



■自転車専用レーンの設置

- ・茅ヶ崎駅北口付近の県道で自転車専用レーンの設置事業を実施



■法定外路面標示社会実験

- ・法定の自転車レーンを設置できない路線に法定外の路面標示(6パターン)を設置。



- 自転車ネットワーク計画の策定 (平成25年度～26年度)

継続

■自転車レーンの設置

- 国道1号(新栄町交差点～鳥井戸橋間)において自転車レーンを設置



■ちがさき方式レンタサイクル事業

- ・企業活動において促進されていなかった自転車利用について市が準備した自転車を一括貸付
- ・車利用からの転換により、環境負荷の低減と利用者(従業員等)の健康増進を目指す



■コミュニティサイクル社会実験

- ・パリの「ヴェリブ」に代表される「コミュニティサイクル」システムについて、日本での導入を検討するため、国土交通省が全国に募集を行い選定を受けた7都市でケーススタディ実証実験を実施



■ちがさきヴェロ・フェスティバル

- ・自転車のまち茅ヶ崎のPRのためのイベントを実施



継続

■自転車積載ラックバス

- ・神奈川中央交通(株)が、自転車を積載できる路線バスの本格運行を開始(9月)



継続





テーマ	施策	施策	取り組み状況
2 「自転車のまち 茅ヶ崎」を知ろう	施策 4 「自転車のまち 茅ヶ崎」を実現するための条例化の検討	条例化の検討	放置自転車の引取り有料化を実施したが、その他の条例化には至っていない。
	施策 5 茅ヶ崎自転車スタイルの追求	自転車の似合う景観づくり	平成23年4月1日に浜見平特別景観まちづくり地区を指定し、「快適で安心できる歩行者・自転車空間の創造」景観形成基準の運用を開始した。
		自転車のイメージ向上	まちなか自転車ショールームの設置等には至っていないが、自転車のまちのPRなどを目的に平成24年に「ちがさきヴェロ・フェスティバル」を開催した（同イベントの中で別府選手のオリンピック報告会を実施）。【★】
		茅ヶ崎ブランド開発	高校生とアクション22の協働により、レインウエアの商品化・販売、「キープレフトプロジェクト」を推進するため啓発グッズ、啓発ポスターを作成した。商店会連合会は、茅ヶ崎ブランド自転車を開発した。【★】
		BMXコース設置の検討	湘南夢わくわく公園内にBMXコースを設置した。
	施策 6 「自転車のまち 茅ヶ崎」を広くアピールするイベントの開催	イベントの開催	茅ヶ崎市商店会連合会（サイクルライフ研究委員会）が「潮風散歩ツーリング」を開催した。また、自転車のまちのPRなどを目的に平成24年に実行委員会による「ちがさきヴェロ・フェスティバル」を開催した。【★】
3 自転車をながく大事に使用します	施策 7 自転車修理・点検サービスの確立	全市的なメンテナンス体制の確立	自転車商組合による県立高校・小学校での自転車点検サービス、イベント時の修理・点検サービスや、スタッフ修理講座を実施したが、全市的なメンテナンス体制の確立には至っていない。【★】
		自転車情報発信	自転車販売店への啓発ポスター等の掲示を行ったが、自転車マップやメンテナンスブックの作成には至っていない。
	施策 8 自転車整備技術者養成機関の設立の検討	サイクルアカデミーとの連携	実績なし
4 自転車放置禁止区域の見直し	施策 9 適正な自転車放置禁止区域の設置	適正な自転車放置禁止区域の設定	自転車等放置禁止区域の指定や重点地区への強化等を実施してきた。
	施策 10 自転車放置禁止区域の周知	放置自転車禁止区域の周知	自転車等放置禁止区域の路面表示や案内版の設置等を実施してきたが、啓発パンフレットの配布は実施できなかった。

※表中「取り組み状況」欄の★は市民などと協働・連携しながら行った取り組みを示す。  
 テーマ、施策名は前プランのもの。





テーマ	施策	施策	取り組み状況
5 放置自転車の撤去、引取り有料化	施策 11 放置自転車撤去の推進及び引取り有料化の検討	放置自転車撤去のさらなる推進	放置自転車の撤去や市広報での広報活動を行ったが、啓発パンフレットの配布は実施できなかった。
		放置自転車引取り有料化制度の検討	放置自転車の引取り有料化を実施した。
6 鉄道駅周辺の駐輪場配置	施策 12 鉄道駅周辺の駐輪場整備	整備目標に基づく駐輪場整備	共恵自転車駐車場、香川駅自転車駐車場の供用を開始するとともに、民営駐車場2件を補助事業で建設した。
7 お買い物は自転車で	施策 13 買い物客向けの駐輪場の整備	商業地におけるまちなか駐輪場の整備	茅ヶ崎市商店会連合会（サイクルライフ研究委員会）が「のきさき駐輪場」「レンタサイクル」の取り組みを行った。【★】
		商店街駐輪場利用マップの作成	茅ヶ崎市商店会連合会がマップの作成・配布を行った。【★】
8 駐輪場は使いやすい	施策 14 使いやすい駐輪場サービスの推進	既存駐輪場サービスの改善	継続的に駐輪場の老朽化部分の修繕等を行っているが、料金の見直しや優先的駐輪スペースの設置等には至っていない。
		駐輪場利用促進サービスの検討	ホームページやチラシを活用した広報活動は継続的に実施してきたが、サービス券の発行や点検サービス等の実施には至っていない。
9 既存道路における走行空間の整備	施策 15 既存道路の整備・改善	問題箇所の整理	自転車事故発生箇所の把握など問題箇所の情報収集は継続的に行ってきたが、問題箇所マップの作成などには至っていない。
		計画的な整備・改善	道路の舗装整備や段差の解消等は継続的に実施した。
		茅ヶ崎独自ルールづくりによる対応	実績なし
	施策 16 モデル路線の整備	道路環境の整備	歩道上の自転車・歩行者の通行位置の明示なども実施したが、今後は車道における自転車の走行位置を示す法定外路面標示を展開する。 ラチエン通りの安全・安心を進める会が路面標示「自転車ナビシート」を設置した。【★】
		一般車両通行規制の検討	主要幹線道路等での定期的な交通量調査の実施にとどまった。
	自転車乗り入れ規制の検討	実績なし	

テーマ	施策	施策	取り組み状況
10 新たな自転車道の整備	施策 17 新たな自転車道の整備	整備計画案の検討	自転車道や自転車専用レーンが設置できる幅員の道路が少ないため、自転車の走行空間として自転車歩行者道の整備を行ってきた（市内での自転車専用レーンは、県道45号L-900m）。今後は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月）に沿った自転車の車道通行を基本とした道路整備を検討していく。
		計画道路整備にあわせた段階的な事業化	
11 新たな自転車システムの導入	施策 18 サイクルアンドバスライド	整備計画案の検討	社会実験を行い、本格実施に至っている（6箇所・ラック数147台）。
		社会実験の実施	
	施策 19 パークアンドサイクル	既存駐車場を利用しての貸出自転車の実施	社会実験の実施にとどまっている。
	施策 20 茅ヶ崎レンタサイクルシステムの導入	レンタサイクルシステムの導入	茅ヶ崎市商店会連合会（サイクルライフ研究委員会）がレンタサイクル事業を実施。市では、相乗りする形で社会実験を実施。「ちがさき方式レンタサイクル」社会実験では企業を対象とした。【★】
12 すいすい乗って、どんどん発見	施策 22 「自転車のまち茅ヶ崎」マップづくり	マップの作成	各団体が個別にガイドマップ等を作成しているが連携等には至っていない。
		社会実験の実施	

※表中「取り組み状況」欄の★は市民などと協働・連携しながら行った取り組みを示す。  
テーマ、施策名は前プランのもの。



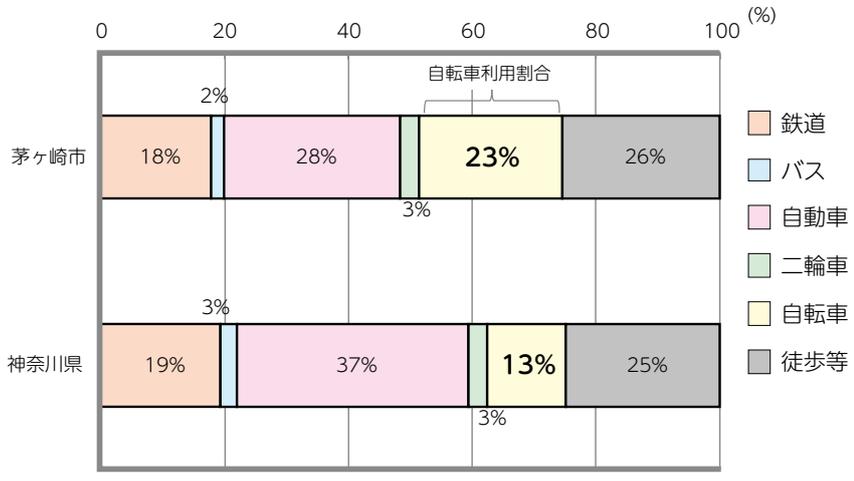


# 資料編 3 自転車を取り巻く数値の変化

## (1) 自転車利用割合と目的構成

- 茅ヶ崎市の自転車利用割合は23%であり、神奈川県全域の自転車利用割合12.8%と比較すると約10ポイント程度高い。
- 神奈川県全域の自動車利用割合は、自転車利用割合の約3倍の37%であるが、茅ヶ崎市の自転車利用割合は23%であり、28%の自動車、26%の徒歩とほぼ同じ割合となっている。
- 自転車利用割合を神奈川県内の他の市町村と比較すると、茅ヶ崎市が最も高くなっている。
- 平成20年の構成比をみると、「帰宅」目的を除くと、「自宅から買い物や通院などの際に利用する「自宅-私事」の割合が25%と最も多く、「私事(買い物など)」、「自宅-勤務(通勤)」が続く。
- この10年の変化をみると、「自宅-勤務(通勤目的)」や買い物などの私事目的の占める割合が高くなっている。

図表 代表交通手段利用割合

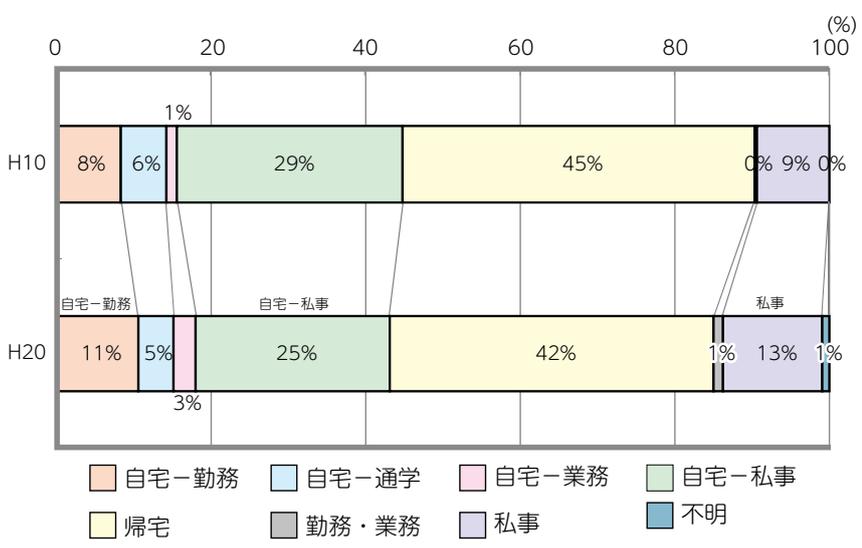


※神奈川県には調査当時政令指定市である横浜市、川崎市は除く

図表 県内の市町村別利用割合 (自転車利用割合上位10市町)

	鉄道	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩等	順位
茅ヶ崎市	18.0%	2.0%	28.4%	3.0%	23.0%	25.5%	1位
寒川町	12.1%	0.5%	44.0%	4.7%	20.6%	18.2%	2位
平塚市	14.2%	3.2%	37.4%	3.6%	18.9%	22.7%	3位
相模原市	18.9%	1.7%	34.7%	2.1%	17.6%	25.0%	4位
大和市	23.9%	1.1%	28.7%	2.3%	16.6%	27.5%	5位
川崎市	33.7%	4.0%	17.1%	2.5%	15.1%	27.6%	6位
大磯町	17.8%	2.9%	44.0%	3.7%	14.9%	16.7%	7位
藤沢市	25.3%	3.1%	28.9%	3.0%	13.5%	26.2%	8位
小田原市	16.6%	1.2%	44.8%	2.7%	12.7%	22.0%	9位
座間市	19.9%	0.7%	35.3%	3.4%	12.0%	28.7%	10位

図表 自転車利用における目的構成比 (茅ヶ崎市)



(出典) 東京都市圏パーソントリップ調査結果、平成20年度

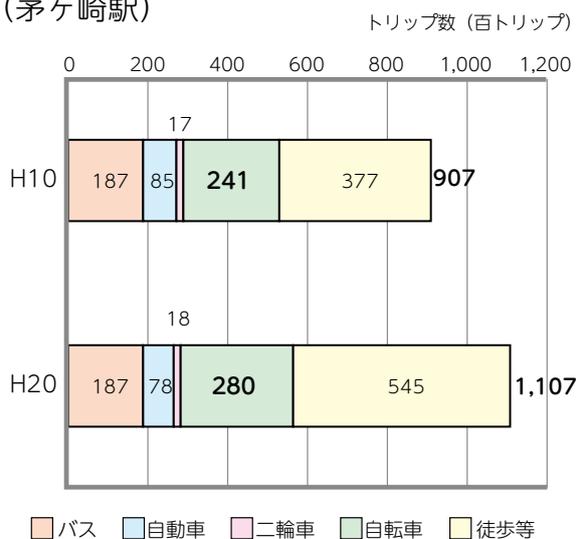


## (2) 鉄道端末交通手段としての利用割合

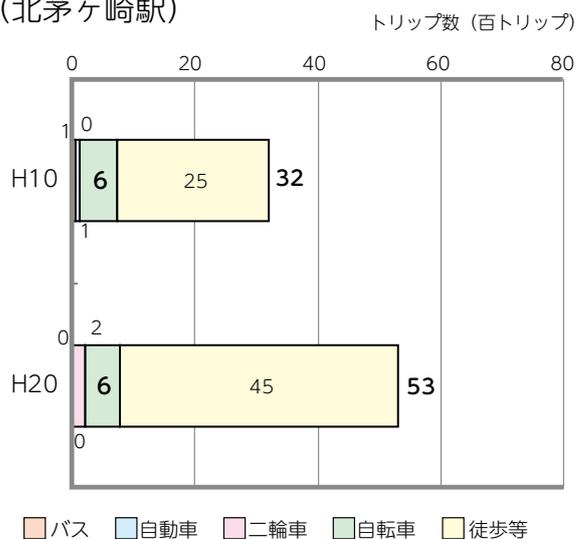
- 駅別に端末交通手段の利用数をみると、茅ヶ崎駅、香川駅は自転車利用が増加し、この10年間でそれぞれ1.16倍、1.20倍に増加した。
- 一方、北茅ヶ崎駅の自転車利用は微減(0.93倍)となっている。

図表 駅別端末交通手段別利用数の推移

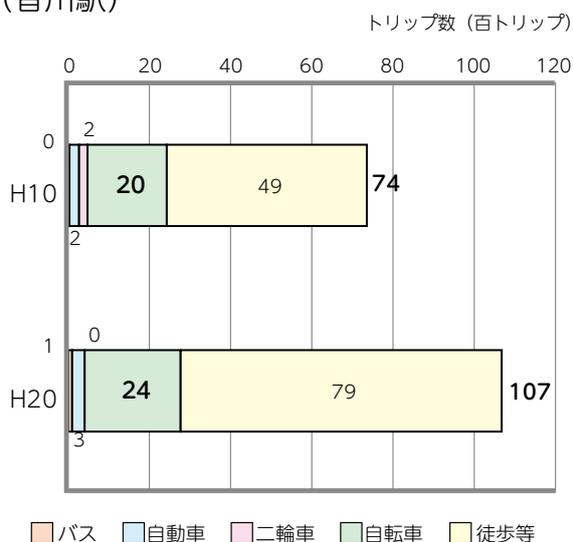
(茅ヶ崎駅)



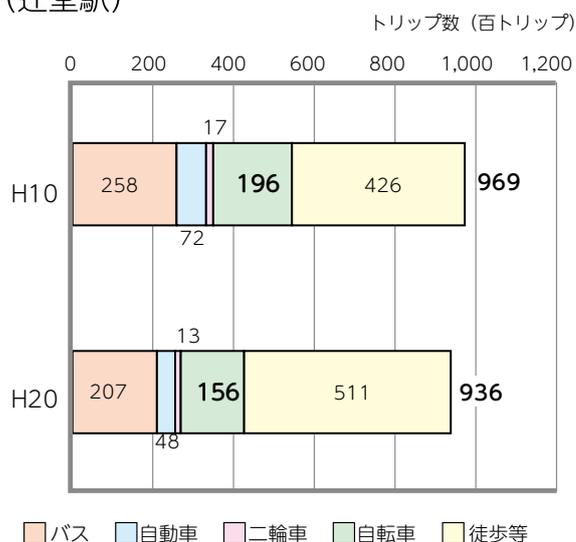
(北茅ヶ崎駅)



(香川駅)



(辻堂駅)



(出典)京都市圏パーソントリップ調査結果



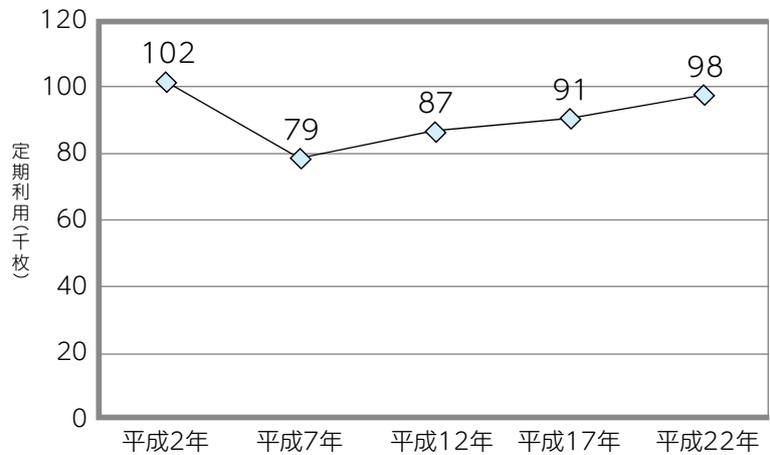


### (3) 自転車駐車場の利用 台数の推移

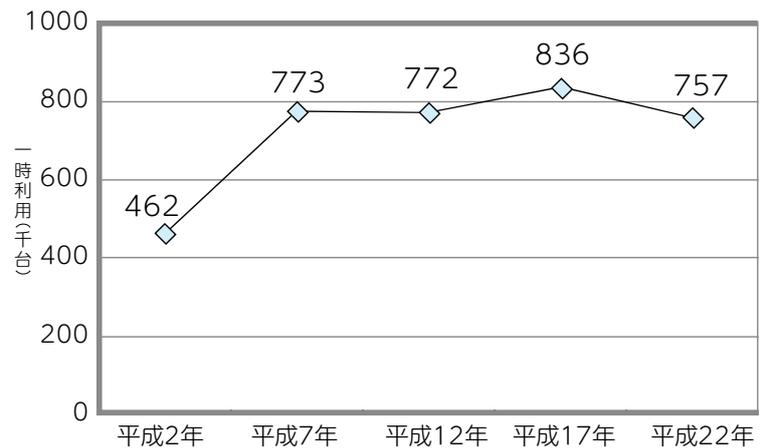
● 自転車駐車場の利用台数は、定期利用が10万台前後で、一時利用が80万台前後で推移している。

図表 自転車駐車場利用台数の推移

#### 【定期利用】

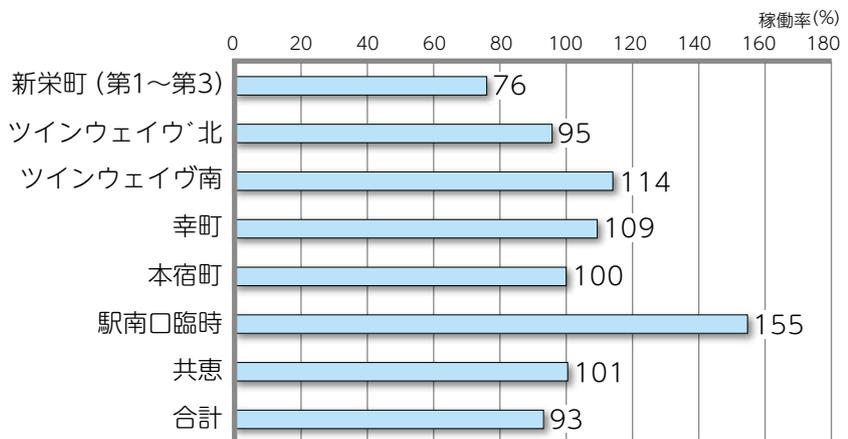


#### 【一時利用】



● 駐車場別の稼働率をみると、駅南口臨時自転車駐車場、ツインウェイ南自転車駐車場、幸町自転車駐車場の稼働率が高い。

図表 駐車場別稼働率(平成23年度)



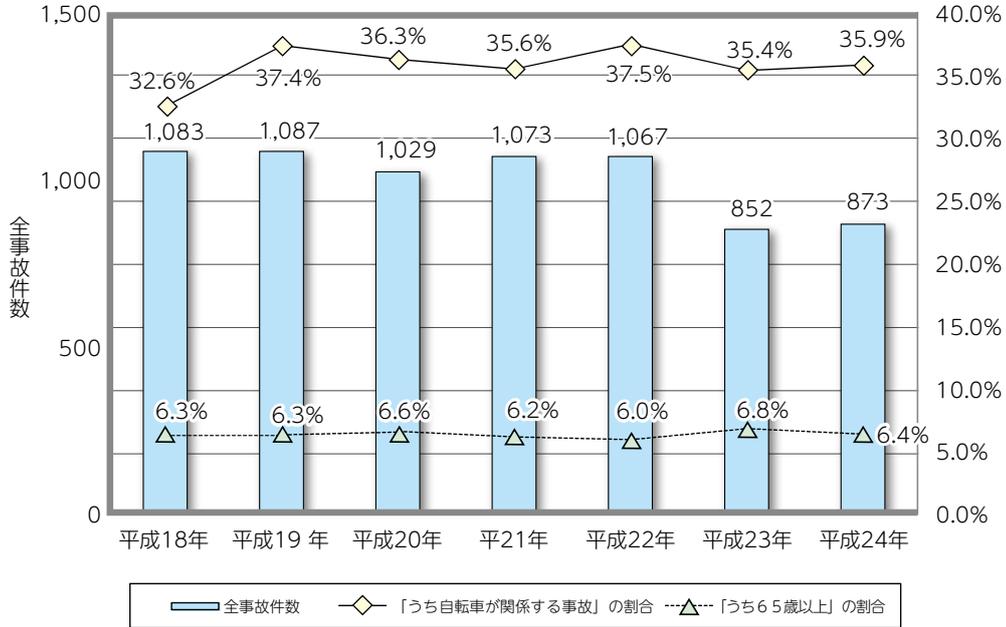
(出典) 安全対策課

\*稼働率=年間利用台数/年間収容台数(バイク含む)

(4) 自転車交通事故の推移など

- 全事件数は減少傾向にあるが、自転車事故の占める割合、高齢者の事故の割合は横ばいとなっている。

図表 事故件数の推移



(出典) 安全対策課

- 茅ヶ崎市の自転車交通事故の構成率は35.9%と県内の市区町村で5番目に高い。
- 神奈川県交通安全対策協議会では、平成24年中の自転車交通事故の割合(構成率)が県内平均より3ポイント以上高い茅ヶ崎市を含む17地域を、5月1日付けで「自転車交通事故多発地域」に指定している。
- なお、茅ヶ崎市は9年連続自転車交通事故多発地域に指定されている。

図表 指定市区町村

市区町村	全事故			自転車事故								
	発生日数	死者数	負傷者数	発生日数		死者数			負傷者数			
				増減数	構成率(%)	増減数	構成率(%)	増減数	構成率(%)			
川崎市川崎区	939	5	1,058	369	-16	39.3%	1	-1	20.0%	371	-18	35.1%
川崎市中原区	506	2	606	189	+1	37.4%	0	-1	0.0%	193	+3	31.8%
開成町	52	0	58	19	+4	36.5%	0	0	0.0%	19	+4	32.8%
川崎市幸区	540	2	648	196	-8	36.3%	0	-2	0.0%	194	-9	29.9%
<b>茅ヶ崎市</b>	<b>873</b>	<b>5</b>	<b>994</b>	<b>313</b>	<b>+11</b>	<b>35.9%</b>	<b>2</b>	<b>+2</b>	<b>40.0%</b>	<b>305</b>	<b>+7</b>	<b>30.7%</b>
相模原中央区	1,369	7	1,611	475	+21	34.7%	2	0	28.6%	479	+29	29.7%
相模原市南区	1,248	5	1,469	420	-36	33.7%	1	-1	20.0%	424	-31	28.9%
大和市	1,267	2	1,459	409	+13	32.3%	0	-1	0.0%	406	-3	27.8%
相模原市緑区	878	5	1,043	260	-18	29.6%	0	0	0.0%	250	-22	24.0%
寒川町	287	0	332	84	-6	29.3%	0	0	0.0%	84	-3	25.3%
横浜市港北区	1,102	4	1,255	317	-37	28.8%	1	+1	25.0%	284	-57	22.6%
川崎市高津区	742	3	849	209	-36	28.2%	0	0	0.0%	203	-42	23.9%
横浜市瀬谷区	563	3	671	154	+8	27.4%	0	0	0.0%	149	+6	22.2%
平塚市	1,508	0	1,826	405	-106	26.9%	0	0	0.0%	406	-106	22.2%
座間市	620	1	716	165	-69	26.6%	0	0	0.0%	164	-66	22.9%
藤沢市	1,799	9	2,157	478	-25	26.6%	1	0	11.1%	475	-17	22.0%
川崎市多摩区	630	2	713	165	-8	26.2%	1	0	50.0%	164	-8	23.0%
神奈川県合計	37,049	179	44,135	8,584	-881	23.2%	17	-5	9.5%	8,452	-886	19.2%

(出典) 神奈川県ホームページ (平成24年中)





## 資料編 4 自転車利用に関するアンケート調査(主要な結果)

### (1) 調査目的

市民の自転車利用の実態や施策の進捗状況や要望、ニーズなどを把握するため、アンケート調査を実施し、次期プランの目指すべき計画目標や重要施策抽出の検討基礎データとする。また、調査項目については、今後同様の調査を定期的実施し、達成度の把握に活用可能なものとする。

#### (アンケート調査で把握する事項)

- ① 回答者に関する基礎データ
- ② 市民の自転車利用の実態
- ③ 茅ヶ崎市の自転車利用環境に対する満足度、問題点・改善点
- ④ 交通ルールの遵守状況について
- ⑤ 今後の自転車施策の推進について

### (2) 調査票配布数

市内居住者(15~84歳)から無作為に抽出した3,000人を対象に調査票を郵送配布

### (3) 調査時期

平成25年7月

### (4) 回収状況

1,347人が回答(回収率は44.9%)。

## (5) 主な回答状況

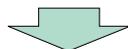
## 【自転車の保有状況】

- ・自転車の保有台数は **2.38 台 / 世帯 (0.74 台 / 人)**
- ・よく利用する自転車は、**シティサイクル (ママチャリ) が 78% と最も多く、電動アシスト機能がついている割合は 7% (高齢者ほど高い)**
- ・市内での日常的な移動で最も利用回数が多い交通手段は、**自転車が 46% と最も多く**、次いで自動車 (自分で運転) が 22% となっている。

↓ 自転車を利用する市民 83%

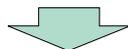
## 【自転車利用実態】

- ・「**買い物**」目的が **65% と最も多く**、「通勤」「趣味・レジャー」目的が続く
- ・自転車を利用する理由は「**便利だから (利便性)**」と回答した人が **73% と最も多く**、「気楽に乗れるから (手軽さ)」が 68% と続く (高齢者ほど「病気予防や健康によいから (健康的)」が高い)
- ・経路の選定理由は、「**少し遠回りでも自動車が少ない比較的 안전한道 (安全性を重視)**」が **50% と最も多い** (年齢が高くなるにしたがい「安全性を重視」する割合が増加)
- ・5割以上車道を走行すると回答した割合は4割程度であり、**年齢階層が高くなるに従い、歩道の走行割合が高まる**
- ・自転車利用可能な距離 (平均) は 5.2km
- ・駐輪施設としては、「目的施設の駐輪場」が最も多い
- ・**回答者の約半数が事故にあった、もしくは事故に会いそうになったと回答** (場所は「**裏道の交差点**」「**幹線道路と脇道の交差点**」が多く、全体の7割)



## 【自転車利用者の満足度】

- ・市内を自転車で移動する際の満足度は「**満足**」「**やや満足**」と回答した人が「**不満**」「**やや不満**」と回答した人をやや上回った
- ・ただし、「**自転車の走りやすさ (安全性や快適性)**」「**自転車が走行しやすい道路が整備**」「**駐輪場の数やスペース**」のいずれも「**不満**」「**やや不満**」が「**満足**」「**やや満足**」を上回る

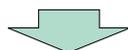


## 【自転車利用ルールなどの遵守状況など】

- ・「**原則車道を走行する (歩道は例外)**」は他の交通ルールに比べて守られていない
- ・**3割以上の利用者が「車道は左側を通行」を守れていない**

## 【自動車、歩行者からみた自転車利用者の利用ルールに対する意見】

- ・**自転車利用者は交通ルールを守っていると「思わない」「やや思わない」と回答した人は全体の 65%**



## 【本市における自転車のありかた】

- ・**8割以上の回答者が、「安全で快適な自転車利用ができるまち」が素晴らしいと回答した** (素晴らしいと思わないと回答した人は3%)。
- ・**半数以上の回答者が茅ヶ崎市で自転車利用を推進したほうが良いと回答した** (「推進しない方が良い」と思わないと回答した人は9%)
- ・自転車の利用回数を増やすために取り組むべき事項としては、「**鉄道駅周辺の駐輪場の整備**」など**駐輪場整備や走行環境の整備などハード対策**、「**自転車利用ルールの周知・徹底**」と回答した人が多い





## 資料編 5 市民の意見（ワールドカフェの結果）

市民が日頃感じている自転車を利用する際の問題点や「こんなところを工夫するともっと良いのでは」というアイデアなどを募るため、自転車利用に関するアンケート調査で参加意向のあった市民など14名を対象に、ワールドカフェ<sup>※</sup>方式の意見交換会を実施しました。

『10年後の「自転車のまち 茅ヶ崎」を想像してみてください。あなたには何が見えますか?』を意見交換のテーマとし、様々な意見をいただきました。

図表 ワールドカフェで出た主な意見

<p><b>(A班)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・「車も自転車も歩行者も安心して楽しく暮らせるまち」が重要</li><li>・安心して自転車に乗るためには、みんなの自覚が最も大事である。自分たちがマナーを守らなければならないし、また、保証もないと困る。10年後の「自転車のまち 茅ヶ崎」ということで、マナーを守れるような人になって欲しい。</li></ul>
<p><b>(B班)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・意外と大人がルールやマナーを知らなくて、子どもから教わることもあるので、まず子どもから教えていけば、大人にも教育できるのではないかと。</li><li>・今後高齢者が増えるので、高齢者が駐輪しやすいシルバーシートを設け、1階の平置きに駐輪するスペースがあれば、すごく便利になると思う。</li><li>・10年後は、自転車のルールを徹底していくのと、駐輪場を整備していけば、人も車も自転車も共存していけるのではないかと。</li></ul>
<p><b>(C班)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・安心して自転車、歩行者も移動できる、お互いのおもいやりが重要である。茅ヶ崎にきたら自転車がたくさん走っているけれど、安心して歩ける、買い物もできるようになれば良い。そのあたりの心の問題、人づくりが重要で、そういうところにも力を入れていかなければならない。</li><li>・10年後ということ、夢のあることも入れていなければならぬ。例えば、茅ヶ崎市内にサイクリングロードを設定して、海から山まで安心して、楽しく、観光できるような施設なども将来考えて欲しい。</li></ul>

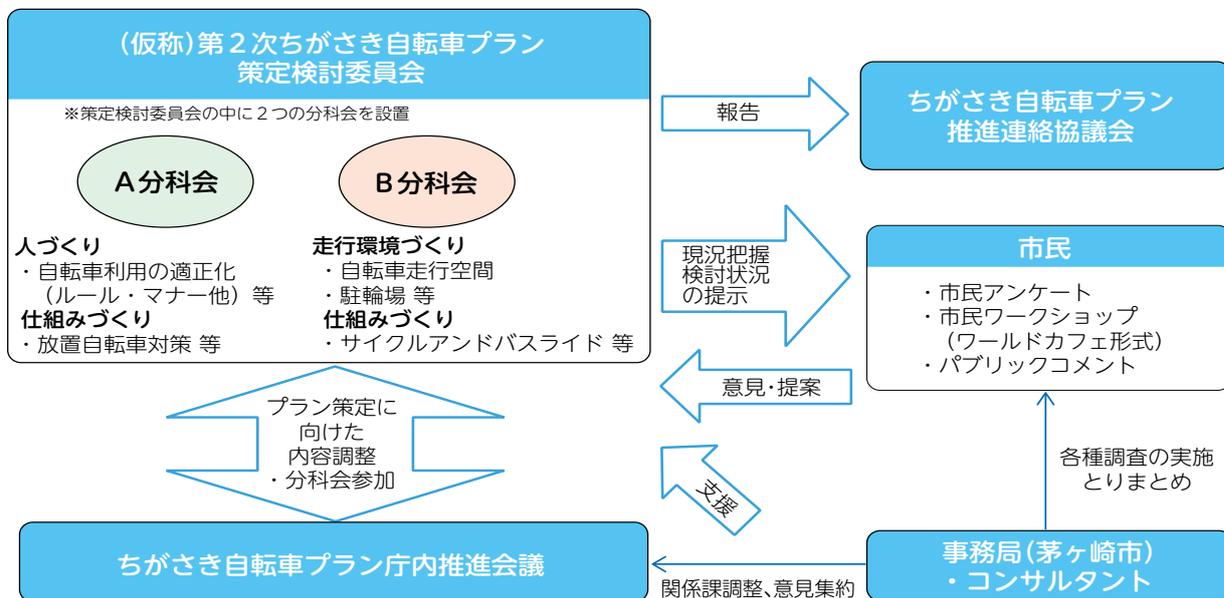


図表 ワールドカフェの実施風景

※ワールドカフェとは、“カフェ”のようなくつろいだ空間の中で、参加者がルールに沿って自由に会話をを行い、創造的なアイデアや知識を生み出したり、互いの理解を深めることができる手法

## 資料編 6 検討の経過・委員名簿

### ○検討体制



### ○「(仮称) 第2次ちがさき自転車プラン策定検討委員会」委員名簿

(敬称略)

所属など	区分	委員名
産業能率大学	学識経験者	斉藤 進 ◎
株式会社 三井住友トラスト基礎研究所	学識経験者	古倉 宗治 ○
ちがさき自転車プラン・アクション2 2	関係団体の代表者	益田 和子
茅ヶ崎市自治会連絡協議会		中田 一夫
茅ヶ崎市青少年育成推進連絡会議		砂山 好一
茅ヶ崎市老人クラブ連合会		柏崎 周一
公益社団法人茅ヶ崎市シルバー人材センター		田中 敏博
環境市民会議ちがさきエコワーク		平本 善昭
茅ヶ崎地区交通安全協会		佐藤 たふ子
茅ヶ崎商工会議所		山上 著
茅ヶ崎市商店会連合会		岩澤 裕
茅ヶ崎市大型店連絡協議会		浦山 勤
公益社団法人 茅ヶ崎青年会議所		楡井 宏志
東日本旅客鉄道株式会社茅ヶ崎駅		中村 博信 (福井 勝弘)
神奈川県自転車商協同組合茅ヶ崎・寒川支部		田中 晴男
株式会社ミヤタサイクル		福田 三朗
一般社団法人 茅ヶ崎市観光協会		新谷 雅之
茅ヶ崎警察署交通課	佐藤 正三	
神奈川中央交通株式会社	永山 輝彦	

◎：委員長 ○：副委員長 ( )：前任者





○A分科会 委員名簿

(敬称略)

所属など	区分	委員名
産業能率大学	学識経験者	齊藤 進 ※
ちがさき自転車プラン・アクション22	関係団体の代表者	益田 和子 ◎
茅ヶ崎市自治会連絡協議会		中田 一夫
茅ヶ崎市青少年育成推進連絡会議		砂山 好一 ○
茅ヶ崎地区交通安全協会		佐藤 たゑ子
茅ヶ崎商工会議所		山上 著
神奈川県自転車商協同組合茅ヶ崎・寒川支部		田中 晴男
株式会社ミヤタサイクル		福田 三朗
茅ヶ崎警察署交通課		佐藤 正三

◎：部会長 ○：副部会長 ※：アドバイザー

○B分科会 委員名簿

(敬称略)

所属など	区分	委員名
株式会社 三井住友トラスト基礎研究所	学識経験者	古倉 宗治 ※
茅ヶ崎市老人クラブ連合会	関係団体の代表者	柏崎 周一
公益社団法人茅ヶ崎市シルバー人材センター		田中 敏博
環境市民会議ちがさきエコワーク		平本 善昭
茅ヶ崎市商店会連合会		岩澤 裕 ◎
茅ヶ崎市大型店連絡協議会		浦山 勤
公益社団法人 茅ヶ崎青年会議所		楡井 宏志 ○
東日本旅客鉄道株式会社茅ヶ崎駅		中村 博信
一般社団法人 茅ヶ崎市観光協会		新谷 雅之
神奈川中央交通株式会社		永山 輝彦

◎：部会長 ○：副部会長 ※：アドバイザー

## ○ 「ちがさき自転車プラン庁内推進会議」 委員名簿

(敬称略)

所属	役職	委員名
総務部 市民自治推進課	課長	山田 憲
企画部 企画経営課	参事兼課長	栗原 敏
市民安全部 安全対策課	課長	小菅 信二
経済部 産業振興課	課長	秋津 伸一
経済部 拠点整備課	課長	野崎 栄
文化生涯学習部 スポーツ健康課	課長	川口 稔
保健福祉部 障害福祉課	課長	熊澤 克彦
環境部 環境政策課	課長	後藤 淳一郎
都市部 景観みどり課	参事兼課長	森 俊彦
建設部 道路管理課	課長	岩澤 斉朗
建設部 道路建設課	参事兼課長	川口 和夫
教育推進部 学校教育指導課	課長	野上 美津子
教育推進部 社会教育課	課長	飯田 直士
都市部 都市政策課	課長	大谷 篤 ◎

◎：会長 (事務局) 安全対策課・都市政策課





## ○検討経緯

### 会議などの開催

#### ■「(仮称) 第2次ちがさき自転車プラン策定検討委員会」の開催

回	会議名	開催日	内容
1	第1回策定検討委員会	平成25年6月5日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○検討の進め方について</li> <li>○講演「自転車総合計画の策定について」</li> <li>○市民アンケートの実施について</li> <li>○分科会での検討について</li> </ul>
2	第2回策定検討委員会 兼 A分科会・B分科会	平成25年7月9日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○取組内容の振り返り・自転車利用の現状</li> <li>○次期プランの考え方(案)</li> <li>○部会長・副部会長の選出</li> <li>○次回の分科会日程</li> </ul>
3	第2回B分科会	平成25年7月23日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○第2回策定検討委員会のまとめと次期プランの方針(素案)</li> <li>○次期プランの考え方(案)</li> </ul>
4	第2回A分科会	平成25年8月5日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○部会長・副部会長の選出</li> <li>○第2回策定検討委員会のまとめと次期プランの方針(素案)</li> <li>○次期プランの考え方(案)</li> </ul>
5	第3回B分科会	平成25年8月7日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○第2回B分科会での検討内容の報告</li> <li>○次期プランの考え方(案)</li> </ul>
6	第3回A分科会	平成25年8月23日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○次期プランの考え方(案)</li> </ul>
7	第3回策定検討委員会	平成25年10月16日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○分科会、ワールドカフェ及び市民アンケートなどのまとめ</li> <li>○次期プラン素案について</li> </ul>
8	第4回策定検討委員会	平成25年12月11日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○第2次ちがさき自転車プラン素案について</li> <li>○策定スケジュールについて</li> </ul>
9	第5回策定検討委員会	平成25年3月24日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○パブリックコメント結果について</li> <li>○素案の修正について</li> <li>○その他</li> </ul>

## ■「ちがさき自転車プラン庁内推進会議」の開催

回	会議名	開催日	内容
1	第1回庁内推進会議	平成25年5月23日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ちがさき自転車プラン 平成25年度市の取組予定</li> <li>○（仮称）第2次ちがさき自転車プランの策定に向けて</li> <li>○市民意識調査（アンケート）項目（案）について</li> </ul>
2	第2回庁内推進会議	平成25年10月3日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「（仮称）第2次ちがさき自転車プラン」策定検討委員会での意見について</li> <li>○市民アンケート及びワールドカフェでの意見について</li> <li>○次期プランの構成及び基本方針などについて</li> <li>○次期プラン素案について</li> </ul>
3	第3回庁内推進会議	平成25年11月19日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○第2次ちがさき自転車プラン素案について</li> <li>○策定スケジュールについて</li> </ul>

## ■市民からの意見聴取など

	意見聴取など	開催日	内容
1	自転車利用に関するアンケート調査（市民アンケート調査）	平成25年7月13日～7月29日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車の利用目的と利用実態</li> <li>○自転車での事故や危険と感じた経験</li> <li>○自転車を利用する際の満足度</li> <li>○交通ルールなどの遵守状況について</li> <li>○本市における今後の自転車のあり方について など</li> </ul>
2	宇都宮市視察	平成25年7月29日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○宇都宮市の自転車施策についての説明（宇都宮市役所）</li> <li>○市内視察</li> </ul>
3	ちがさき 自転車カフェ（ワールド・カフェ）	平成25年8月10日	○『10年後の「自転車のまち 茅ヶ崎」を想像してみてください。あなたには何が見えますか？』をテーマに市民の皆さんがアイデアを出し合う
4	パブリックコメント	平成26年2月3日～3月2日	○パブリックコメントの募集





## 資料編 7 パブリックコメントの実施結果

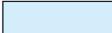
1 募集期間 平成26年2月3日（月）～ 平成26年3月2日（日）

2 意見の件数 91件（うち、団体からの意見14件）

3 意見提出者数 17人、1団体

### 4 内容別の意見件数

分類	項目	件数
1	プラン策定の背景について	2件
2	プランの位置づけ・計画期間について	3件
3	市の自転車利用の概況や市民意識からみた課題について	3件
4	プランが目指すもの	2件
5	プランの基本的な考え方	16件
6	プラン推進の目安となる指標の設定について	2件
7	方向性ごとの取り組み（1）おもいやりの人づくり	20件
8	方向性ごとの取り組み（2）風を感じる空間づくり	19件
9	方向性ごとの取り組み（3）暮らしを楽しむ仕組みづくり	7件
10	推進体制について	8件
11	計画全体に対する意見について	9件
		91件

 = 一部修正を加えた項目

市民のみなさまから寄せられたご意見及び市の考え方についての詳細は、都市政策課窓口、市政情報コーナーまたは市のホームページ (<http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/>) の「市民参加」をご覧ください。

## 5 一部修正を加えた項目の修正箇所（新旧対照表）

修正後	修正前
<p>1 ページ 注釈</p> <p>※ <u>ルールは、車道の左側通行など、法律的な義務のこと。マナーは、法律で定められていなくても相手を尊重しながら行動する規範にあたるものであり、ルールとは区別している。</u></p>	<p>1 ページ 注釈</p> <p>※ <u>道路交通法で定められた自転車の乗り方に関する規定や義務のこと。</u></p>
<p>10 ページ</p> <p>歩行者等<sup>※1</sup></p> <p>“おもいやり”<sup>※2</sup></p> <p>10 ページ 注釈</p> <p>※1 <u>歩行者等とは、車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いすを利用されている方を含む（以下同）。</u></p> <p>※2 <u>本プランでは、“おもいやり”を「他者への配慮を重視し、ルールを守り、マナーを持った行動を取ること」と定義するものとする。</u></p>	<p>10 ページ</p> <p>歩行者等<sup>*</sup></p> <p>10 ページ 注釈</p> <p>※__ <u>歩行者等とは、車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いす _____ を含む（以下同）。</u></p>
<p>11 ページ</p> <p>自転車走行環境の整備は十分とは言えず、<u>自転車が車道を走行しにくい現状がみられる。</u></p>	<p>11 ページ</p> <p>自転車走行環境の整備は十分とは言えず、<u>自転車の車道走行が徹底されていない現状がみられる。</u></p>
<p>12 ページ 注釈</p> <p>※1 <u>原動機を持たない車両の総称。運転免許は不要なものの、自動車など同様の交通ルールが定められている（道路交通法第2条）。</u></p> <p>※2 <u>連続的かつ、駅や施設などの拠点を結ぶ面的広がりを持つ自転車走行空間のこと。</u></p>	<p>12 ページ 注釈</p> <p>※__ <u>原動機を持たない車両の総称。運転免許は不要なものの、自動車など同様の交通ルールが定められている。</u></p>
<p>28 ページ</p> <p>____ <u>自転車ネットワークの整備を推進する必要があります。</u></p>	<p>28 ページ</p> <p><u>面的な自転車ネットワークの整備を推進する必要があります。</u></p>





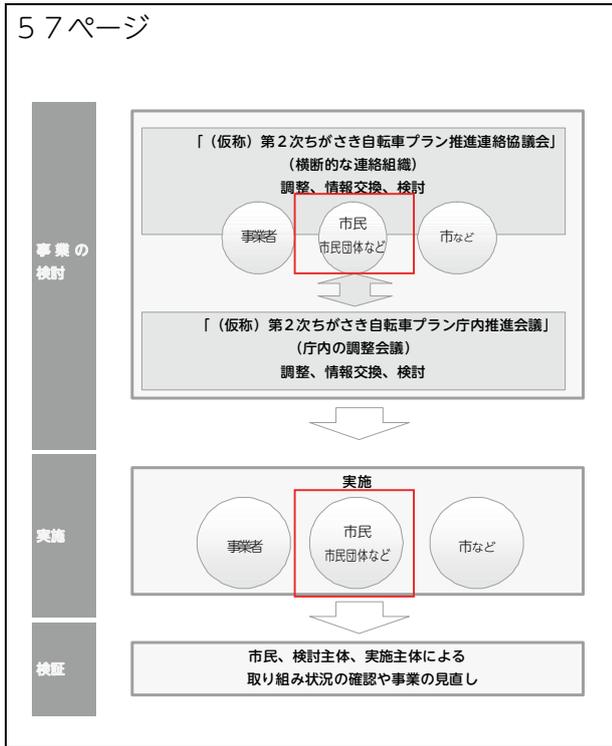


<p>46ページ</p>  <p>既存イベント（環境フェア）での展示</p>  <p>海風散歩ツーリング</p>  <p>自転車イベント（ちがさきヴェロ・フェスティバル）</p> 	<p>46ページ</p>  <p>既存イベント（環境フェア）での展示</p>  <p>自転車イベント（ちがさきヴェロ・フェスティバル）</p>  <p>自転車イベント（ちがさきヴェロ・フェスティバル）</p> 
<p>15ページ <u>自動車走行速度の抑制</u></p> <p>35ページ <u>自動車走行速度の抑制</u></p> <p>35ページ <u>自動車走行速度の抑制策の導入に向けた検討を行います</u></p> <p>36ページ <u>自動車走行速度の抑制</u></p>	<p>15ページ <u>ゾーン30などの導入の検討</u></p> <p>35ページ <u>ゾーン30などの導入の検討</u></p> <p>35ページ <u>自動車走行速度の抑制を検討します。</u></p> <p>36ページ <u>ゾーン30などの導入の検討</u></p>
<p>42ページ <u>既存のレンタサイクル事業の特性、利用実態等を踏まえ、</u></p> <p>_____ 商店会連 合会、観光協会に、市営駐輪場の指定管理者を加えた三者の連携による新たなレンタサイクルシステム等を検討します。</p>	<p>42ページ <u>商店会連合会のレンタサイクルについては、貸出店舗が分散しており大量の利用需要に応じることが難しいこと、空き状況が利用者からわからないことなどの課題があります。そこで、商店会連合会、観光協会に、市営駐輪場の指定管理者を加えた三者の連携による新たなレンタサイクルシステム等を検討します。</u></p>
<p>57ページ 各団体 _____ と協働でプ ランを推進していきます。</p>	<p>57ページ 各団体（自治会、スポーツ団体等）と協働でプ ランを推進していきます。</p>

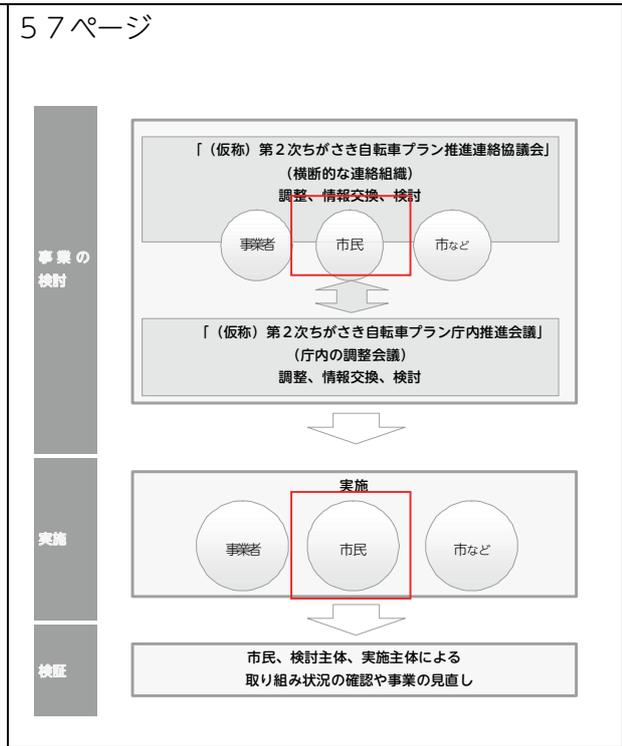


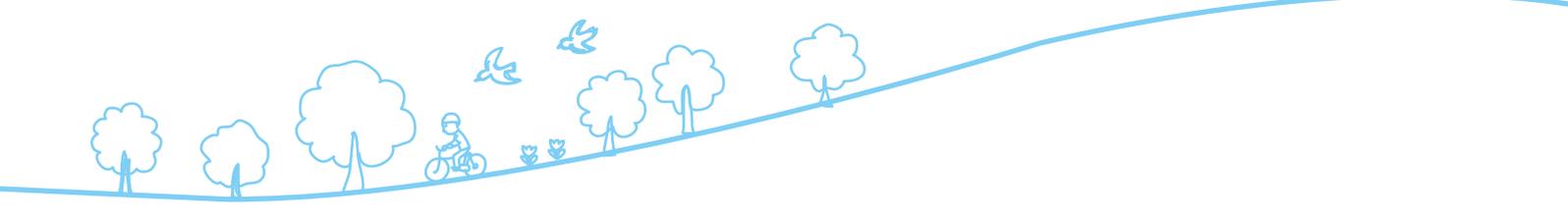


57ページ



57ページ





## 第2次ちがさき自転車プラン

平成26年（2014年）4月発行 100部作成

発行 茅ヶ崎市  
編集 都市部都市政策課交通計画担当  
〒253-8686  
神奈川県茅ヶ崎市茅ヶ崎一丁目1番1号

電話 0467-82-1111（代表）

内線 2516

FAX 0467-57-8377

ホームページ <http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/>

メールアドレス [toshiseisaku@city.chigasaki.kanagawa.jp](mailto:toshiseisaku@city.chigasaki.kanagawa.jp)

携帯サイト  
QRコード







茅ヶ崎市