

**「第2次ちがさき自転車プラン」  
中間評価（答申）**

**（平成26年度～平成30年度）**

**平成30年11月**

**ちがさき自転車プラン推進委員会**

<b>1</b>	<b>中間評価の目的</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>第2次ちがさき自転車プランの位置付けとは</b> .....	<b>1</b>
	(1) プランの位置付け .....	1
	(2) プランの全体像 .....	2
	(3) プラン推進の目安となる指標 .....	4
<b>3</b>	<b>近年の自転車を取り巻く状況の変化</b> .....	<b>6</b>
	(1) 自転車活用推進法について .....	6
	(2) プランと自転車活用推進法との整合 .....	7
<b>4</b>	<b>中間評価</b> .....	<b>8</b>
<b>4-1</b>	<b>評価方法</b> .....	<b>8</b>
	(1) 指標に対する評価【定量的な評価】 .....	8
	(2) 主要な取組に対する評価【定性的な評価】 .....	8
<b>4-2</b>	<b>指標に対する評価（総合指標、まちづくりの方向性ごとの指標）</b> .....	<b>8</b>
	(1) 評価の考え方 .....	8
	(2) 指標に対する達成状況について .....	9
	(3) 今後の取組の方向性について .....	10
<b>4-3</b>	<b>主要な取組に対する評価</b> .....	<b>18</b>
	(1) 評価の考え方 .....	18
	(2) 主要な取組に対する達成状況について .....	18
	(3) 今後の取組の方向性について .....	19
<b>5</b>	<b>まとめ</b> .....	<b>41</b>
<b>5-1</b>	<b>評価のまとめ</b> .....	<b>41</b>
	(1) 指標に対する評価（総合指標、まちづくりの方向性ごとの指標） .....	41
	(2) 主要な取組に対する評価 .....	42
	(3) その他 .....	43
<b>5-2</b>	<b>プランの指標や取組内容の見直しについて</b> .....	<b>44</b>
	(1) 自転車活用推進法との整合 .....	44
	(2) 目安となる指標の見直し .....	44
	(3) 主要な取組内容の見直し .....	44
	<b>(参考) 自転車利用に関するアンケート調査結果（抜粋）</b> .....	<b>45</b>
	(1) アンケート概要 .....	45
	(2) 回答者属性 .....	46
	(3) 自転車の利用目的と利用実態 .....	51
	(4) 自転車での事故の経験 .....	56
	(5) 自転車を利用する際の満足度 .....	58
	(6) 交通ルール等の遵守状況について .....	63
	(7) 自転車の利用回数を増やすために取り組むべき事項 .....	68
	<b>(参考) 自転車事故発生件数及び自転車事故の割合の推移</b> .....	<b>69</b>

## 第2次ちがさき自転車プラン 中間評価

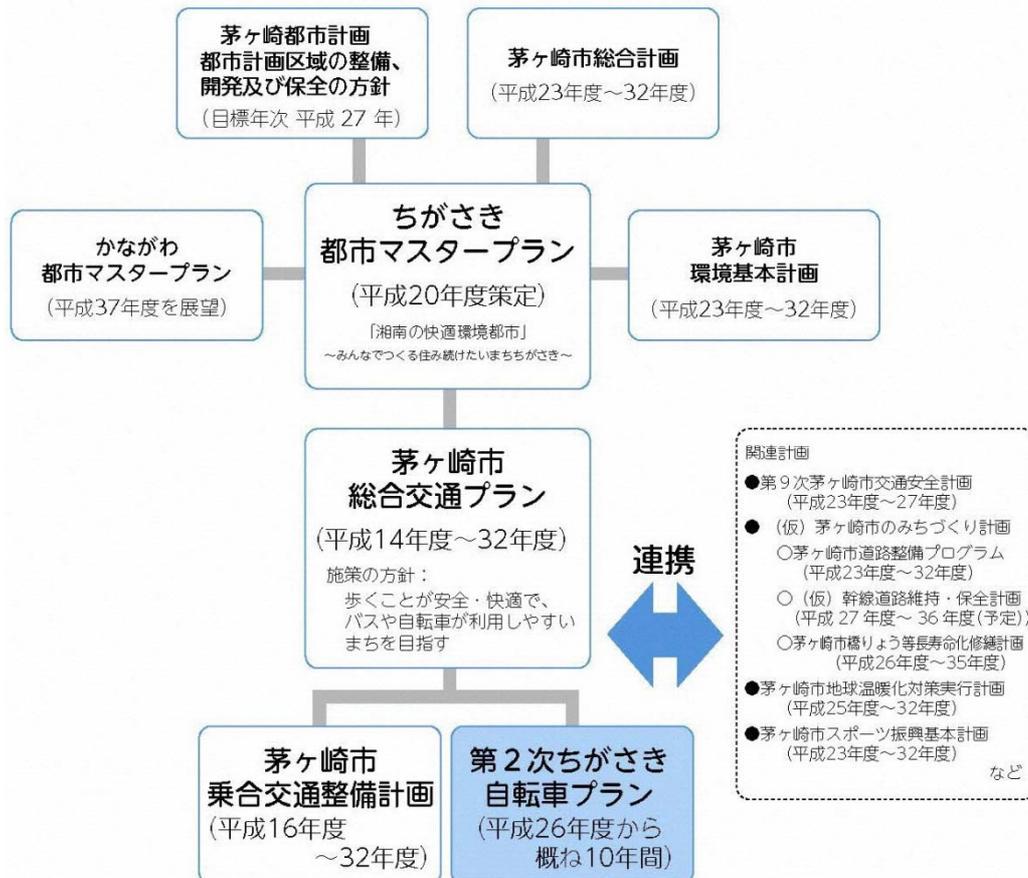
### 1 中間評価の目的

- ・本年度は第2次ちがさき自転車プラン（以下、「プラン」という。）の目標年次までの中間年であり、プランの推進の目安となる指標に対する進捗状況や、プランに位置付けた主要な取組の実施状況等から、プランの進捗状況を検証します。
- ・また、上記の検証結果や国の自転車施策の変化等を踏まえ、プランに位置付けた目安となる指標や取組内容の見直しの必要性等を検討するとともに、残りの計画期間での取組の方向性を見出すことを目的とします。

### 2 第2次ちがさき自転車プランの位置付けとは

#### (1) プランの位置付け

- ・プランは、「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年間としています。
- ・プランは、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、必要に応じて取組内容などを見直すこととしています。



※プラン p 5 より

図 2-1 「第2次ちがさき自転車プラン」の位置づけ

## (2) プランの全体像

- ・「人と環境にやさしい 自転車のまち茅ヶ崎」を将来都市像の目標とするとともに、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、各種取組を総合的に展開していくこととしています。

将来都市像

人と環境にやさしい 自転車のまち 茅ヶ崎

### 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



### (3) プラン推進の目安となる指標

- ・プランでは、目標とする将来像を実現するために、目安となる数値（指標）を設定し、プランの進捗状況を確認することとしています。
- ・また、「まちづくりの方向性」ごとに、取組の進捗状況を把握する実施指標を設定するとともに、取組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することとしています。
- ・なお、目安となる数値や取組内容については、市民ニーズや社会状況、国の自転車施策の変化等を踏まえ、見直しを検討することとしています。

表 2-1 総合指標

	現状値 (平成 25 年度)	チャレンジ目標	
		(5 年後)	(10 年後)
「市内を自転車で移動する際の満足度」を高める <sup>※1</sup>	33%	40%	50%
「原則車道を走行する(歩道は例外)」を遵守している割合 <sup>※2</sup>	29%	60%	80%

※1 「市内を自転車で移動する際の満足度」について満足、やや満足と回答した割合

10 年後に半数の自転車利用者が「満足」「やや満足」と回答することをチャレンジ目標とする

※2 「原則車道を走行する(歩道は例外)」を遵守していると回答した割合

10 年後には8割の自転車利用者が「原則車道を走行する」を遵守していると回答することをチャレンジ目標とする

表 2-2 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	成果指標
おもいやりの人づくり	<b>交通安全教室受講者数</b> <sup>※1</sup>  16,992人（平成24年） →約18,000人（5年後） →約19,000人（10年後）	<b>全交通人身事故のうち自転車事故件数</b> 313件（平成24年） →約280件（5年後） →約250件（10年後）  <b>自転車の走りやすさに関する満足度</b> <sup>※4</sup> 22%（平成25年度） →30%（5年後） →35%（10年後）
風を感じる空間づくり	<b>法定外路面標示などの整備延長</b> <sup>※2</sup>  1.5km（平成25年12月現在） →約15km（5年後） →約30km（10年後）	<b>自転車が走行しやすい道路の整備に関する満足度</b> <sup>※4</sup> 22%（平成25年度） →30%（5年後） →35%（10年後）
暮らしを楽しむ仕組みづくり	<b>自転車の有効活用・利用促進施策の取り組み回数</b> <sup>※3</sup>  ー（平成25年度） →2回以上/年（5年後） →2回以上/年（10年後）	<b>「健康増進・体力づくり」での利用割合</b> 8%（平成25年度） →15%（5年後） →20%（10年後）  <b>「趣味・レジャー」での利用割合</b> 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」など新たな取組を毎年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）

### 3 近年の自転車を取り巻く状況の変化

#### (1) 自転車活用推進法について

- ・プランの策定後の平成 29 年 5 月 1 日に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とした自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）が施行されました。
- ・同法では、地方公共団体の責務を、「国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する」「情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める」こととしています。
- ・プランに位置付けた取組と同法における基本方針との整合を確認する必要があります。

自転車活用推進法の概要	
<p><b>目的・基本理念</b> (1・2条)</p> <p>&lt;目的&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること</li> </ul> <p>&lt;基本理念&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること</li> <li>・自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと</li> <li>・交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること</li> <li>・交通の安全の確保が図られること</li> </ul>	<p><b>基本方針</b> (8条)</p> <p>①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する</p>
<p><b>国等の責務</b> (3・4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する</li> <li>・地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する</li> <li>・国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める</li> </ul>	<p><b>自転車活用推進計画</b> (9～11条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する</li> <li>・都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める</li> </ul>
<p><b>公共交通関係事業者の責務等</b> (5～7条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める</li> <li>・国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める</li> </ul>	<p><b>自転車活用推進本部</b> (12・13条)</p> <p>国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))</p> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条)</li> <li>・自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条)</li> <li>・市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)</li> </ul>

施行期日:公布の日(平成28年12月16日)から6月以内で政令で定める日(附則1条)

図 3-1 自転車活用推進法の概要

(出典) 国土交通省 自転車活用推進本部

(2) プランと自転車活用推進法との整合

- ・プランに位置付けられていない方針としては、「④自転車競技施設の整備」「⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備」の2つがあります。
- ・「④自転車競技施設の整備」について、自転車競技施設を整備するのではなく、ヴェロ・フェスティバルの実施などにより、自転車競技の普及・振興に貢献することが考えられます。
- ・「⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備」については、防災関連計画と整合を図りながら検討する必要があると考えられます。
- ・プランに位置付けた取組は、表3-1に記載のとおり、自転車活用推進法の基本方針を概ね網羅しているため、大きな方針の転換、新たな視点の追加の必要性は低いと考えます。ただし、国の動向等を鑑みながらプランの見直しが必要な場合にはその都度検討いたします。

表3-1 プランにおける主要な取組と自転車活用推進法における基本方針との対応

第2次ちがさき自転車プラン			自転車活用推進法(平成29年5月施行)における基本方針															
まちづくりの方向	取り組み内容	主要な取り組み	① 帯等 の整備	② 路外 駐車の 指定見直し	③ シェア サイクル 施設の整備	④ 自転車 競技施設 の整備	⑤ 高い安全 性を備えた 良質な自転車 の供給体制 の整備	⑥ 自転車 安全に寄与 する人材の 育成	⑦ 情報通信 技術等の活 用による自 転車の管理 の適正化	⑧ 交通安全 に係る教育 及び啓発	⑨ 自転車活 用による国民 の健康の保 持増進	⑩ 学校教育 等における 自転車の活 用の向上	⑪ 自転車と 公共交通機 関との連携 の促進	⑫ 災害時の 自転車の有 効活用体制 の整備	⑬ 自転車を 活用した国 際交流の促 進	⑭ 観光旅客 の来訪の促 進その他の 地域活性化 の支援		
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)自転車利用ルールの周知徹底	【拡充】 すきのない交通安全教育の実施																
		【拡充】 地域、関係団体との協働による啓発活動																
	(重点)他者への"おもいやり"精神の醸成	【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																
		【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																
	(重点)自動車ドライバーへの啓発	【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		△														
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)自転車走行空間の整備	【拡充】 自転車ネットワーク計画づくり	○															
		【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	○															
		【継続】 既存道路の整備・改善(道路空間の再配分)																
		【拡充】 自動車走行速度の抑制																
	利用しやすい駐輪場の確保	【拡充】 利用しやすい駐輪場の整備・運営																
放置自転車の解消	【継続】 自転車放置禁止区域の見直し・啓発活動																	
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)	自転車シェアリングシステムの検討・実施	【拡充】 レンタサイクルシステムの促進			○				○								○	
	自転車利用による健康づくり	【新規】 健康づくりに着目した自転車利用促進										○	○					
	(重点)「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR	【継続】 ホームページやイベントでの情報発信、看板設置															△	○
		【新規】 (仮称)サイクルステーション設置の検討																○
		【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						△	△									○
		【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																○
	公共交通機関との連携	【継続】 公共交通との乗り継ぎ利便性の向上												○				
		【継続】 公共交通機関への自転車の持ち込みの普及																

※○：合致、△：やや合致

## 4 中間評価

### 4-1 評価方法

#### (1) 指標に対する評価【定量的な評価】(4-2 (1)～(3)を参照)

- ・プランでは、「総合指標」、「まちづくりの方向性ごとの指標」として目標値を設定しています。(p 4, 5 参照)
- ・中間評価に際しては、計画策定時に設定した目標値に対する達成状況から、定量的な評価を行います。また、定量的な評価に加え、今後の取組の方向性について、整理を行います。

#### (2) 主要な取組に対する評価【定性的な評価】(4-3 (1)～(3)を参照)

- ・主要な取組については、個別に数値目標(指標)は設定しておらず、事業ごとにプラン策定後の短期(1～2年)、中期(3～5年)、長期(6～10年)毎のスケジュールを整理しています。
- ・中間評価に際しては、事業ごとにプラン策定後の5年間(平成26年度～平成30年度(予定を含む。))の取組実績から進捗状況を3段階で定性的に評価した上で、取組に関する評価、今後の取組の方向性について整理を行います。

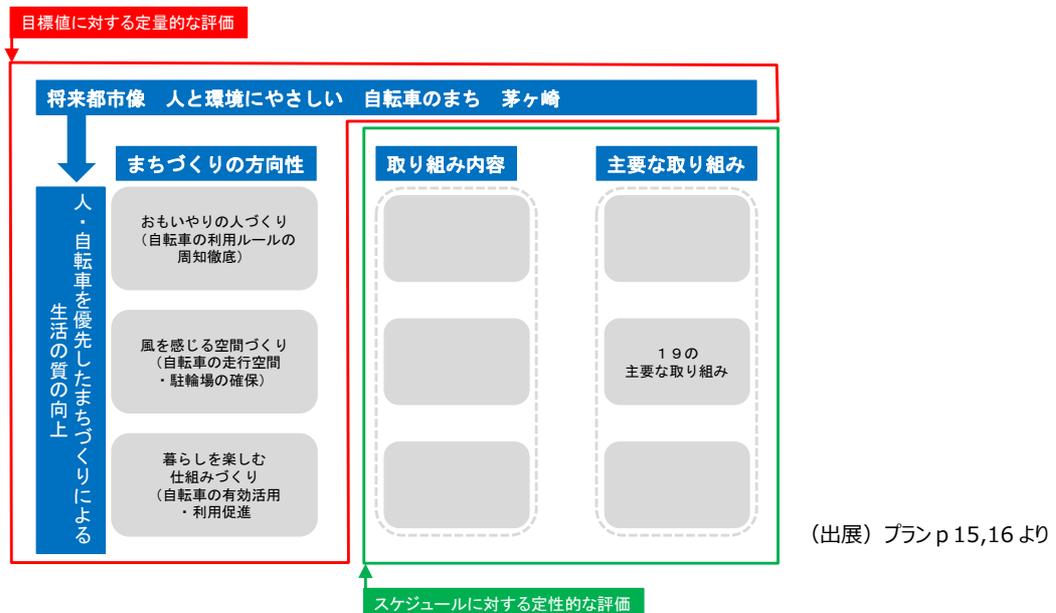


図 4-1 プランの全体像と評価の関係

### 4-2 指標に対する評価(総合指標、まちづくりの方向性ごとの指標)

#### (1) 評価の考え方

- 「○: 目標値に対して100%以上達成」
- 「△: 現状値と目標値の差分の70%以上達成」
- 「×: 現状値と目標値の差分の70%以上達成できていない」

(2) 指標に対する達成状況について

■総合指標

※目標値欄の下段の [ ] 内の数値は、現状値と目標値の差分の70%の値

	現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
「市内を自転車で移動する際の満足度」を高める	33%	40% [37.9%]	38% ※1	△ (概ね達成) 71%達成	50%
「原則車道を走行する(歩道は例外)」を遵守している割合	29%	60% [50.7%]	38% ※2	× (未達成) 29%達成	80%

※1 アンケート調査結果より (p61)

※2 アンケート調査結果より (p63)

■まちづくりの方向性ごとの指標

「実施指標 (アウトプット指標)」

		現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
① おもいやりの人づくり	交通安全教室 受講者数	16,992人 (平成24年度)	18,000人 [17,697.6人]	22,225人 (平成29年度)	○ (達成) 519%達成	19,000人
② 風を感じる空間づくり	法定外路面標示な どの整備延長	1.5km (平成25年12月)	15km [10.95km]	7.0km (平成30年12月)	× (未達成) 41%達成	30km
③ 暮らしを楽しむ仕組み づくり	自転車の有効活 用・利用促進施策 の取り組み回数	—	2回以上 [1.4回以上]	2回以上	○ (達成) 100%達成	2回以上

「成果指標 (アウトカム指標)」

		現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
① おもいやりの人づくり	全交通人身事故の うち自転車事故件 数	313件 (平成24年)	280件 [289.9件]	185件※3 (平成29年)	○ (達成) 388%達成	250件
② 風を感じる空間づくり	自転車の走りやすさ に関する満足度	22%	30% [27.6%]	25% ※4	× (未達成) 38%達成	35%
	自転車が走行しや すい道路の整備に 関する満足度	22%	30% [27.6%]	27% ※5	× (未達成) 63%達成	35%
③ 暮らしを楽しむ仕組み づくり	「健康増進・体力づ くり」での利用割合	8%	15% [12.9%]	9% ※6	× (未達成) 14%達成	20%
	「趣味・レジャー」で の利用割合	24%	30% [28.2%]	23% ※6	× (未達成) -17%達成	35%

※3 神奈川県統計より (p69)

※4 アンケート調査結果より (p58)

※5 アンケート調査結果より (p59)

※6 アンケート調査結果より (p51)

(3) 今後の取組の方向性について

■総合指標の評価

表 4-1 総合指標に関する達成状況

	現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
「市内を自転車で移動する際の満足度」を高める	33%	40% [37.9%]	38% ※1	△ (概ね達成) 71%達成	50%
「原則車道を走行する(歩道は例外)」を遵守している割合	29%	60% [50.7%]	38% ※2	× (未達成) 29%達成	80%

※目標値欄の下段の [ ] 内の数値は、現状値と目標値の差分の70%の値

※1 アンケート調査結果より (p61)

※2 アンケート調査結果より (p63)

評価、今後の取組 (市記入)

(評価)

- ・「市内を自転車で移動する際の満足度」はプランに位置付けた各取組を総合的に推進したこともあり、満足度は5年前と比べて向上しています。目標値には及ばないものの概ね目標は達成していることから、これまでの取組の効果が現れてきているものと考えられます。
- ・「原則車道を走行する(歩道は例外)を遵守している割合」は、これまで自転車利用ルールの周知徹底や自転車走行空間整備を進めてきたこともあり、プラン策定時よりも向上しています。ただし、目標値には及ばない状況ですので、車道走行に関する自転車利用ルールの周知徹底や自転車走行空間の整備について手法の見直しも含めて検討する必要があると考えます。

(今後の取組)

- ・「市内を自転車で移動する際の満足度」をさらに向上させるため、引き続きプランに位置付けた各取組を総合的に推進します。
- ・「原則車道を走行する(歩道は例外)を遵守している割合」は、車道走行に関する自転車利用ルールの周知徹底や自転車走行空間の整備について手法の見直しも含めて検討していきます。

評価及び今後の取組に関する意見 (委員会記入)

(評価)

- ・「市内を自転車で移動する際の満足度」が目標値を概ね達成していることについては、これまでの取組の成果が現れていると考えます。
- ・「市内を自転車で移動する際の満足度」が概ね達成とは言え70%値を1%上回っているに過ぎません。また、「原則車道を走行する」については、目標値の22%DOWN。H25年値を上回っていることは効果が出ているものと評価しますが、総合指標の評価が低評価であることは、課題と問題点の整理をして検討する必要があると思います。
- ・「市内を自転車で移動する際の満足度」は、概ね目標値を達成しこれまでの取組の成果が現れているが、満足度は年代によりばらつきもあり、平準化に向けた取組が必要です。  
「原則車道を走行する(歩道は例外)」については、目標値との乖離があり、法令遵守の意識をいかに醸成するか、手法等の再検討、的確な取組が必要です。

(今後の取組)

- ・「原則車道を走行する」項目については、現状の実績値(38%)から見て、H35年目標値80%は乖離し過ぎている。この目標を実現するためには、何が必要なのか？市民が抱えている問題は何なのか？を再度検証して、達成に向けて成すべき事を手法の見直しも含めて整理する必要があると思います。
- ・満足度は個人の総合評価に係る感覚に依存することから、あまり拘泥することなく、引き続き、今の施策を推進することが期待されます。
- ・施策のどの部分で満足度の向上につながっているかの検討を行うことも必要です。
- ・原則車道通行の遵守の割合については、歩道通行での事故発生の高い可能性、車道での事故の少なさなど、引き続き丁寧な説明の広報啓発が必要です。単に「五則があるから」などでは普及しないと思われます。
- ・「市内を自転車で移動する際の満足度」は、自転車走行空間の整備など、これまでの取組を継続し、各年代に亘り満足度をアップする必要があります。
- ・法定外路面標示の整備が走り易さの満足度に反映されると思われる。全体的にプランを推進する事も大切であるが、走り易いという点が全ての自転車の問題に関わる事を考え、路面標示に特化して取組を推進する考え方も必要と思われます。
- ・何歳以上が歩道走行が可能かハッキリ表示すべきです。
- ・道路交通法では、13歳未満及び70歳以上の者は歩道を自転車で通行することができることを周知してほしいです。
- ・原則車道走行のルールは徹底されていないので引き続き取組を強化してほしいです。

■まちづくりの方向性ごとの指標の評価

① おもいやりの人づくり

表 4-2 「おもいやりの人づくり」に関するチャレンジ指標に関する達成状況

「実施指標（アウトプット指標）」

	現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
交通安全教室 受講者数	16,992人 (平成24年度)	18,000人 [17,697.6人]	22,225人 (平成29年度)	○ (達成) 519%達成	19,000人

「成果指標（アウトカム指標）」

	現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
全交通人身事故 のうち自転車事故 件数	313件 (平成24年)	280件 [289.9件]	185件※3 (平成29年)	○ (達成) 388%達成	250件

※目標値欄の下段の [ ] 内の数値は、現状値と目標値の差分の70%の値

※3 神奈川県統計より (p69)

評価、今後の取組（市記入）

(評価)

- ・これまで市民、関係団体、行政と協働にて交通安全教室や街頭啓発活動を継続的に行ってきた結果、事故件数の減少という成果につながっていると考えられます。

(今後の取組)

- ・自転車運転免許証の交付や効果的な自転車利用ルールの周知・啓発手法、学校教育と連携した家庭教育の支援策、「他者への“おもいやり精神”の醸成」に向けた具体的な手法、自動車ドライバーへの自転車に配慮した運転に関する啓発活動などについて、導入に向けた検討を進めていきます。

評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

(評価)

- ・自転車の利用ルールの周知徹底に関する取組を着実に進めてきた結果、実施指標及び成果指標を大きく上回っていることは評価できると思われま。
- ・交通安全啓発の分野では、着実に実績を積み重ね評価できるが、一方で前ページの自転車走行のルールの徹底との関連においては、まだまだ工夫の余地があると考えます。

(今後の取組)

- ・既に5年後（平成35年度）の目標値も上回っていることから、目標値の見直しを行い、引き続き自転車事故を減らす取組を推進すべきと考えます。
- ・全国又は神奈川県との事故の減少率の比較を行い、全国又は神奈川県より上回れば、より素晴らしいと思われま。
- ・今後、交通安全教室の受講の量的な確保とともに、内容の質の確保として、より一層自転車事故を減少させるために必要かつ有効な啓発の方策を実験も含めて検討することが望ましいと思われま。
- ・今後とも良い点を伸ばし、取組を継続して欲しいです。
- ・啓発の対象として児童生徒は、その中心となっていますが、今後は年代の幅を広げ、大人世代に対する啓発にも重点を置き取り組む必要があります。

・更に自転車事故を減らす様取り組むべきである。スマホのながら運転の絶対禁止による自転車事故対策が必要です。

② 風を感じる空間づくり

表 4-3 「風を感じる空間づくり」に関するチャレンジ指標に関する達成状況

「実施指標（アウトプット指標）」

	現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
法定外路面標示 などの整備延長	1.5km (平成25年12月)	15km [10.95km]	7.0km (平成30年12月)	× (未達成) 41%達成	30km

「成果指標（アウトカム指標）」

	現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
自転車の走りやす さに関する満足度	22%	30% [27.6%]	25%※4	× (未達成) 38%達成	35%
自転車が走行しや すい道路の整備に 関する満足度	22%	30% [27.6%]	27%※5	× (未達成) 63%達成	35%

※目標値欄の下段の [ ] 内の数値は、現状値と目標値の差分の70%の値

※4 アンケート調査結果より (p58)

※5 アンケート調査結果より (p59)

評価、今後の取組（市記入）

(評価)

- ・「法定外路面標示などの整備延長」はこれまで自転車走行空間整備を進めてきたこともあり、プラン策定時に比べ増加していますが、その距離は7kmにとどまり、整備延長の目標値15kmには及びませんので、自転車走行空間の整備を推進する必要があると考えます。
- ・「自転車の走りやすさに関する満足度」、「自転車が走行しやすい道路の整備に関する満足度」は、これまで自転車走行空間整備等を進めてきたこともあり、プラン策定時よりも向上しています。ただし、目標値には及ばない状況ですので、手法の見直しも含めて検討すべきと考えます。

(今後の取組)

- ・自転車走行空間の整備だけではなく、茅ヶ崎市の特性に応じた自転車が走行しやすくなる施策の検討も併せて行うことで、上記2つの満足度の向上を目指します。

評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

(評価)

- ・市評価のとおりでよいです。
- ・インフラ整備については、市として決定して推進して行けば実現できるものと思います。その事が実施出来ない理由が何なのか？ それとも、そもそも15kmという目標値の設定が絵に描いた餅なのか？ 総合指標の評価にも影響を与えていると思います。
- ・整備延長は目標には及びませんが、満足度はこれに応じた程度にわずかに改善していると思われまます。この整備延長が伸びればこれに応じて満足度もより高まるものと考えられます。
- ・法定外路面標示による自転車走行レーンの整備については、高齢者層から評価されています。整

備は困難な側面もあるが、今後も計画的に進める必要があります。

- いずれも未達成であり、早急に対応が望まれます。

(今後の取組)

- 路面標示などの走行空間整備は手法の見直しも含めて再検討すべきです。
- H35年目標値の達成が難しい理由を開示して欲しいです。達成するために何が出来るかを検討していくべきです。
- 整備の予算の確保や推進施策には市民の理解がより必要です。自転車の健康、環境、経済及び時間のメリットにより自転車利用を推進する必要があることをもっと広報啓発をする必要があります。
- 自転車走行のしやすさは、自転車走行空間の安全確保が欠かせません。既存道路の整備を進めるにあたっては、どのようなところに不満を感じるかなど、もう一段階掘り下げた意識調査の工夫が必要です。
- いずれも未達成であり、早急に対応が望まれます。
- 法定外路面標示の整備延長が自転車の走り易さにつながる事を考慮し、取組を特化する必要があると考えます。

③ 暮らしを楽しむ仕組みづくり

表 4-4 「暮らしを楽しむ仕組みづくり」に関するチャレンジ指標に関する達成状況

「実施指標（アウトプット指標）」

	現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
自転車の有効活用・利用促進施策の取り組み回数	—	2回以上 [1.4回以上]	2回以上	○（達成） 100%達成	2回以上

※自転車の有効活用・利用促進施策の取組状況はP 1 7を参照

「成果指標（アウトカム指標）」

	現状値 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)	実績値 (平成30年度)	評価	目標値 (平成35年度)
「健康増進・体力づくり」での利用割合	8%	15% [12.9%]	9% ※6	×（未達成） 14%達成	20%
「趣味・レジャー」での利用割合	24%	30% [28.2%]	23%※6	×（未達成） -17%達成	35%

※目標値欄の下段の [ ] 内の数値は、現状値と目標値の差分の70%の値

※6 アンケート調査結果より (p51)

評価、今後の取組（市記入）

（評価）

・実施指標である「自転車の有効活用・利用促進施策の取り組み回数」は各年度に取組を2回以上行い、目標値を達成していますが、それに伴う成果指標の「健康増進・体力づくりでの利用割合」や「趣味・レジャーでの利用割合」はともに目標値には達していませんので、取組が成果に結びついていないと考えます。

（今後の取組）

・健康づくりに着目した自転車利用促進として平成30年度に実施したキャンペーン等の継続実施や、柳島スポーツ公園内のサイクルステーションの積極的な活用により市民が健康増進・体力づくりを目的に自転車を利用する機会が増えるような取組を推進します。  
・市内の既存のレンタサイクルについては、引き続き利用促進を図ります。また、周辺市町と連携した広域コミュニティサイクルの導入について引き続き検討していきます。

評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

（評価）

・様々な取組は行っているが成果に結びついていないと考えます。「健康増進・体力づくり」は+1%、「趣味・レジャー」は-1%ですのでほとんど影響を与えていないものと考えます。  
・取組回数は目標達成としているが、取組内容が単発で、イベント的な側面があります。日常生活面での浸透は、さらに工夫の余地があると考えます。

#### (今後の取組)

- ・成果指標に現れるような取組内容への変更・見直しが必要ではないでしょうか。
- ・自転車は健康・生活習慣病の予防のため、生活時間と生活費を切り詰めずに買い物通勤等の時間内で無料でできる有効な運動です。また、地域の再発見やリフレッシュなどに有効な余暇活動としての自転車利用も効果的です。これらの点を強調して、健康・趣味レジャーにもっと自転車を活用することを具体的なパターンを示して広報啓発をする必要があります(健康・生活習慣病予防では、一日片道20分の自転車の買物・通勤等利用が適当、自転車で地域の再発見ができる地域資源・食べ歩きなどを提案解説するなど)。
- ・これまで取り組んできた啓発事業やインフラの整備を基礎として、より多くの市民が参加し利活用の楽しみを実感できる体験型事業の実施など工夫が必要です。
- ・少なくとも茅ヶ崎市内のロードマップを見直し作成すべきです。
- ・市記入のとおり、コミュニティサイクルについて周辺都市との連携は多いに進めるべきです。

#### [参考 自転車の有効活用・利用促進策の取組状況]

##### (平成26年度)

- 中島・新田地区へのサイクルアンドバスライドを新たに整備
- 第3回ちがさきヴェロ・フェスティバルにて初めて全コース車道でのクリテリウムを実施

##### (平成27年度)

- 平成28年3月18日より、茅ヶ崎駅改札横の観光案内所にて茅ヶ崎レンタサイクルを開始
- 「茅ヶ崎市のシェアサイクル推進に係る基本的な考え方」を策定

##### (平成28年度)

- 観光案内所にて茅ヶ崎レンタサイクル利用者にアンケートを行い、利用状況の把握を実施
- レンタサイクルを利用して市内の観光スポットをめぐるガイドブック「ことりっぷ茅ヶ崎」を発行

##### (平成29年度)

- 観光案内所及び商店会連合会にて実施しているレンタサイクルについて情報の一元化を図り、各ポートの自転車の利用可能な台数が分かるシステムを導入
- 柳島スポーツ公園の整備に併せて、サイクルステーションを設置

##### (平成30年度)

- 平成30年6月2日(土)にイオン茅ヶ崎中央店にて、「自転車利用で健康増進キャンペーン」を開催
- ブランドマークの創出に向けた取組を実施

### 4-3 主要な取組に対する評価

#### (1) 評価の考え方

主要な取組については、事業ごとにプラン策定後の5年間（平成26年度～平成30年度（予定を含む。））の取組状況を整理した上で、プランで定めたスケジュールと比較し、その結果を総合的に判断し、次の基準で評価を行いました。

- ：多くの事業がプランどおりに進んでいるもの
- △：多くの事業が一部プランどおりに進んでいるもの
- ×：多くの事業がプランどおり進んでいないもの

※「○」「△」「×」の評価については、各委員からの意見を踏まえ実施

#### (2) 主要な取組に対する達成状況について

主要な取組に対する評価結果一覧を図4-2に記載します。

まちづくりの方向性	取り組み内容	主要な取り組み	評価
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) 自転車利用ルールの周知徹底	【拡充】 すき間のない交通安全教育の実施 【拡充】 地域、関係団体との協働による啓発活動	○ ○
	(重点) 他者への“おもいやり”精神の醸成	【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 【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	△ △
	(重点) 自動車ドライバーへの啓発	【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	△
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) 自転車走行空間の整備	【拡充】 自転車ネットワーク計画づくり 【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 【継続】 既存道路の整備・改善（道路空間の再配分） 【拡充】 自動車走行速度の抑制	○ △ △ △
	利用しやすい駐輪場の確保	【拡充】 利用しやすい駐輪場の整備・運営	○
	放置自転車の解消	【継続】 自転車放置禁止区域の見直し・啓発活動	○
	暮らしを楽しむ仕組みづく (自転車の有効活用・利用促進)	自転車をシェアするシステムの検討・実施	【拡充】 レンタサイクルシステムの促進
自転車利用による健康づくり		【新規】 健康づくりに着目した自転車利用促進	△
(重点) 「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR		【継続】 ホームページやイベントでの情報発信、看板設置 【新規】 (仮称) サイクルステーション設置の検討 【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 【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	○ ○ △ △
公共交通機関との連携		【継続】 公共交通との乗り継ぎ利便性の向上 【継続】 公共交通機関への自転車の持ち込みの普及	○ △

図4-2 主要な取組に対する評価一覧

主要な取組ごとの実績、評価、今後の取組については、次項以降に記載します。

(3) 今後の取組の方向性について

■主な取組ごとの中間評価シート

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）

(重点) 自転車利用ルールの周知徹底

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(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			<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教室の実施【H26~H30】 (保育園・幼稚園・小中高・事業者・高齢者向け) H26:20,451人、H27:22,418人 H28:22,135人、H29:22,225人</li> <li>ルール講習会の実施【H26~H30】</li> </ul>
	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			<ul style="list-style-type: none"> <li>「自転車止まれ」ステッカー大作戦実施【H26~H30】 H26:汐見台小学校 H30:東海岸小学校(予定) H27:鶴嶺小学校 H28:西浜小学校 H29:今宿小学校</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>他自治体の先行事例等を研究【H26~H30】</li> </ul>

評価	市記入	委員会記入
	○	○

「○：プランどおり進んでいる」  
 「△：一部プランどおり進んでいる」  
 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

取組に関する評価、今後の取組（市記入）

(評価)

・様々な取組の継続的な実施により、交通安全教育を推進してきました。自転車事故件数も目標値を大きく上回っていると同時に、市民アンケートから多くの自転車ルールについて守っていると回答した利用者が増加していることから、取組に関して一定の効果ができていると考えられます。

(今後の取組)

・自転車運転免許証などの交付については、引き続き他の自治体の先行事例等を参考に導入のメリット等も踏まえ検討していきます。

評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

(評価)

・市評価のとおり一定の成果が得られている。  
 ・交通安全教育活動の普及が人身交通事故件数の減少に繋がっていると評価します。

(今後の取組)

・引き続き交通安全教室等を実施するとともに車道走行や左側通行、その他自転車利用者が守っていないと思う交通ルールで上位の項目などに対して重点的に周知啓発・教育を行うことが望ましいです。  
 ・交通ルールやマナーを、安全教室等の開催を増やすなど啓もう活動の徹底をすすめて欲しいです。  
 ・すでにルールを知っている人が大幅に増加していると思われませんが、ルールをしっかりと理解することとは異なります。ルールに対する理解が進むように質的な向上が今後の課題です。  
 ・アンケートの回答者の男女別、年齢別に見ると、30歳~59歳に関しては、男性の回答が少ない。隙間のない啓発に向けてより幅広い年齢層に向けた取組をしてほしいです。  
 ・中高年女性への左側通行徹底指導をしてほしいです。

**(重点) 自転車利用ルールの周知徹底**

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(6~10年)	
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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ちがさき自転車プラン・アクション22、茅ヶ崎警察署、高校生による「自転車レーン等のデモンストレーション走行」【H26, H27, H28, H30】</li> <li>・交通安全・総ぐるみ運動推進大会の開催【H26~H30】</li> </ul>
	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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・転入者等へ配布する市民便利帳の中に自転車安全利用五則を掲載【H26~H30】</li> </ul>
	啓発活動の拡充	啓発活動の実施			<ul style="list-style-type: none"> <li>・無灯火自転車撲滅街頭キャンペーン【H26~H30】</li> <li>・交通安全街頭キャンペーン【H26~H30】</li> <li>・市民ふれあいまつりでの啓発【H26~H30】</li> </ul>
	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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者等の関係機関と連携した周知・啓発方法の検討・実施【H26~H30】</li> <li>・啓発内容に合わせた効果的な広報媒体の活用に向けた検討・実施【H26~H30】</li> </ul>

評価	市記入	委員会記入
	○	○

「○：プランどおり進んでいる」  
 「△：一部プランどおり進んでいる」  
 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

**取組に関する評価、今後の取組（市記入）**

(評価)

・地域、関係団体との協働により、様々な啓発活動を継続的に実施してきました。自転車事故件数も目標値を大きく上回っているとともに、市民アンケートから多くの自転車ルールについて守っていると回答した利用者が増加していることから、取組に関して一定の効果が出ていると考えられます。

(今後の取組)

・引き続き、地域、関係団体と協働で啓発活動を継続するとともに、より効果的に自転車利用ルールの周知・啓発を行うための新たな手法を検討していきます。

**評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）**

(評価)

・市評価のとおりでよいです。  
 ・アンケートでは高評価ですが、実態を観察してはどうでしょうか。  
 ・地域、関係団体との協働による取組が計画的、継続的に実施されており、自転車事故件数の減少に繋がっていると評価します。

(今後の取組)

- より効果的に自転車利用ルールの周知・啓発を行うための新たな手法を検討していただきたいと思います。
- さらに効果を高めるには、ルールの根拠、実態、守らないときの降りかかるマイナス点、他人から低く評価されている点など、ルールを単に知っていることから、ルールを理解していること、さらに遵守する気を起させることにより質的向上を図るべきであると考えます。
- 取組については、継続性を維持するとともに、守ってほしい交通ルールなどは的を絞って、重点的に啓発活動を行うなどの工夫が必要です。

**(重点) 他者への“おもいやり”精神の醸成**

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(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			<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教室の実施【H26~H30】 (保育園・幼稚園・小中高・事業者・高齢者向け) H26:20,451人、H27:22,418人 H28:22,135人、H29:22,225人</li> </ul>
	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		<ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県警察が作成した自転車交通安全用教材「チリリン・タイム」を活用し、各小学校、中学校にて交通安全教育を実施【H26~H30】</li> </ul>
	親子交通安全教室の検討	交通安全教育の充実			<ul style="list-style-type: none"> <li>ルール講習会の実施【H26~H30】</li> </ul>

評価	市記入	委員会記入
	△	△

「○：プランどおり進んでいる」  
 「△：一部プランどおり進んでいる」  
 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

**取組に関する評価、今後の取組（市記入）**

(評価)

- 交通安全教室やルール講習会を通じて、地域・学校教育の環境に応じた自転車交通安全教育の推進ができていると考えます。

(今後の取組)

- 学校教育と連携した家庭教育の支援については、引き続き検討していきます。

**評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）**

(評価)

- 市評価のとおりでよいです。
- 思いやりは、自転車が歩行者やクルマの立場を理解するとともに、クルマや歩行者が自転車の必要性や立場を理解することにより成り立ちます。この点で講習会がクルマや歩行者に対するものが欠けているように見えます。自転車の利用促進を図るには、この視点が必要です。
- 交通安全教室の実施により、児童生徒への普及啓発は着実に成果を上げています。一方で家庭環境のもとでの実状把握は不十分で、課題のひとつです。

(今後の取組)

- 家庭教育の支援の検討については、引き続き取組内容について検討することを期待します。
- 家庭教育の支援については、交通安全教室への保護者の参加を促すとともに、親子交通安全教室への参加者の拡大にも工夫が必要です。
- 自転車向けの教育は一層充実することが必要ですが、より重要な点は思いやりとしてクルマや歩行者の自転車に対する理解を進めることです。(この中には、原則車道通行について歩行者とクルマの両方から理解を取り付けるような教育が必要です。)
- 高校生の自転車通学の安全確保がさらに必要。右側通行、並列走行などマナーが守られていないので、指導教育が必要です。

**(重点) 他者への“おもいやり”精神の醸成**

主要な取り組み	事業	短期 (1~2年)	中期 (3~5年)	長期 (6~10年)	これまでの実績
		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  市民の心に訴える啓発の検討	活動の検討  市民の心に訴える啓発活動の検討・実施	

評価	市記入	委員会記入
	△	△

「○：プランどおり進んでいる」  
 「△：一部プランどおり進んでいる」  
 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

**取組に関する評価、今後の取組（市記入）**

(評価)

- ・ちがさき自転車プラン・アクション22主催でヒヤリハットマップ作成のイベントや広報ちがさきへの特集記事の掲載やケーブルテレビの放送を活用しながら、啓発活動を実施することで市民が主体となって正しい行動をとるための啓発活動が実施できたと考えます。

(今後の取組)

- ・「他者への“おもいやり”精神“の醸成”のための事業展開を引き続き行うとともに、手法の検討・事業の実施に向けて進めていきます。

**評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）**

(評価)

- ・市評価のとおりでよいです。
- ・ヒヤリハット地図を受けて、市の方で、これをデータ化して、自転車の危険箇所地図にするなど一般性を持たせる活用が必要です。
- ・ちがさき自転車プラン・アクション22と連携したヒヤリハットマップの作成など、市民の自発的な啓発活動を推進することができたが、成果の幅広い情報共有は未成熟です。

(今後の取組)

- ・他者への“おもいやり”精神の醸成を意識した啓発活動の実施に向けて検討・実施することが望ましいです。
- ・自転車向けの教育は一層充実することが必要ですが、より重要な点は思いやりとしてクルマや歩行者の自転車に対する理解を進めることです。(この中には、原則車道通行について歩行者とクルマの両方から理解を取り付けるような教育が必要です。)
- ・メディアの活用を毎年継続していくとともに、市民に直接訴えることができるよう、全国交通安全運動週間などの機会をとらえ、集中的な啓発活動を行うなど、手法の見直しが必要です。

**(重点) 自動車ドライバーへの啓発**

主要な取り組み	事業	短期 (1~2年)	中期 (3~5年)	長期 (6~10年)	これまでの実績
		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  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	

評価	市記入	委員会記入
	△	△

「○：プランどおり進んでいる」  
 「△：一部プランどおり進んでいる」  
 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

**取組に関する評価、今後の取組（市記入）**

(評価)

- ・自動車ドライバーへの啓発については、様々な啓発活動等を実施してきましたが、アンケート結果の「自動車運転者が自転車に配慮した運転をしている」と回答している割合は5年前と変化していないことから、大きな効果は出ていないと考えられます。

(今後の取組)

- ・今後は、関係機関と調整しながら「自転車への「気配りのある運転」や「路上駐車しないこと」など自動車ドライバーへ自転車に配慮した運転に関する啓発を進めていきます。

**評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）**

(評価)

- ・市評価のとおりでよいです。
- ・自動車ドライバーへの啓発は、自転車の走行空間の整備が図られる中で、様々な取組がなされてきたことは評価しますが、成果を十分に実感するに至っていないことは、アンケート結果からも伺えます。

(今後の取組)

- ・自動車ドライバーへの啓発活動については、平成27年度に行った自動車学校での情報発信など、自動車ドライバーが集まる機会を捉えた啓発活動の実施が重要であると考えます。
- ・根気強く継続して活動してゆくしかないと考えます。
- ・自転車向けの教育は一層充実することが必要ですが、より重要な点は思いやりとしてクルマや歩行者の自転車に対する理解を進めることです。(この中には、原則車道通行について歩行者とクルマの両方から理解を取り付けるような教育が必要です。)
- ・自転車走行では、どのような点を危険と感じるのか、また、自動車ドライバーから見ると自転車のどのような運転が問題なのか、より具体的な意識調査などの実施が必要です。
- ・全ての交通に対して安全と円滑を図るために道路標識や道路標示を設置してほしいです。

## 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）

### （重点）自転車走行空間の整備

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(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			・「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（自転車ネットワーク計画）」を策定【H26】

評価	市記入	委員会記入
	○	○

「○：プランどおり進んでいる」

「△：一部プランどおり進んでいる」

「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

#### 取組に関する評価、今後の取組（市記入）

（評価）

- ・平成26年度に、本市において具体的に自転車ネットワークを形成するための整備計画である「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（自転車ネットワーク計画）」を策定することができました。

（今後の取組）

- ・同計画に基づき、自転車専用レーンや法定外路面標示など自転車走行空間の整備事業を計画的に進めていきます。

#### 評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

（評価）

- ・市評価のとおりでよいです。
- ・まだまだ走行空間の広がりを感じられません。
- ・当初の目標期間内に置いて、茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画が策定されたことを評価します。

（今後の取組）

- ・プランの整備延長の目標に達しなかった要因を分析した上で、自転車レーンや法定外路面標示の整備を進める必要がある。
- ・計画的により迅速に整備して欲しいです。
- ・同計画に示された現状と課題の分析をふまえ、全市横断的な取組を推進することが必要です。
- ・今後計画的に進めるには、整備の順序などの整備プログラムの作成が望ましいです。

## (重点) 自転車走行空間の整備

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(6~10年)	
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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道 45 号への自転車専用レーン整備【H26】 850m</li> <li>・香川小学校通りへの法定外路面標示整備【H26】 150m</li> <li>・市道 2244 号線（農協ビル前）への法定外路面標示整備【H26】 220m</li> <li>・鉄砲道への自転車専用レーン整備【H27】 1520m</li> <li>・左富士通りへの法定外路面標示整備【H28】 420m</li> <li>・鶴嶺通りへの法定外路面標示整備【H29】 190m</li> </ul>
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）				<ul style="list-style-type: none"> <li>・路面標示、交差点鎮設置【H26～H30】</li> </ul>
	路面を平らにするための整備や段差の解消など				<ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装整備、段差解消整備【H26～H30】</li> </ul>

評価	市記入	委員会記入
	△	△

「○：プランどおり進んでいる」  
「△：一部プランどおり進んでいる」  
「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

### 取組に関する評価、今後の取組（市記入）

（評価）

- ・平成 26 年度に策定した「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（自転車ネットワーク計画）」に基づき、自転車専用レーンや法定外路面標示などの整備を行ってきたこともあり、自転車の走りやすさに関する満足度や自転車が走行しやすい道路の整備に関する満足度は計画策定時よりも上がっています。ただし、プランにおける整備延長の目標である 15k mには及んでいません。

（今後の取組）

- ・引き続き自転車走行空間の整備を推進するとともに茅ヶ崎市の特性に応じた自転車が走行しやすくなる施策の検討も併せて行ってまいります。

### 評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

（評価）

- ・市評価のとおりでよいです。
- ・整備延長距離の未達成の原因検証が必要です。
- ・自転車専用レーンや法定外路面標示の整備については、計画どおり進捗していませんが、自転車の安全走行や走行ルールの啓発において、成果を上げていると評価します。

（今後の取組）

- ・プランの整備延長の目標に達しなかった要因を分析した上で、自転車レーンや法定外路面標示の整備を進めることが必要です。
- ・よりスピードを上げ、整備をすすめて欲しいです。
- ・自転車専用レーンや法定外路面標示については、整備途中の路線を優先して、事業の推進を図る必要があります。
- ・今後計画的に進めるには、整備の順序などの整備プログラムの作成が望ましいです。

## (重点) 自転車走行空間の整備

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(6~10年)	
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			・小和田地区、松浪地区において、ゾーン30の交通規制の実施【H28】
	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	道路づくりによる走行速度抑制策の検討・実施			

評価	市記入	委員会記入
	△	△

「○：プランどおり進んでいる」  
「△：一部プランどおり進んでいる」  
「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

### 取組に関する評価、今後の取組（市記入）

(評価)

- ・自動車の走行速度を抑制することを目的として、小和田地区、松浪地区において平成28年度にゾーン30の交通規制を実施し、自動車走行速度の抑制を行うことができました。

(今後の取組)

- ・今後は、その効果を検証しながら、さらなる自動車走行速度の抑制策の実施を検討していきます。

### 評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

(評価)

- ・市評価のとおりでよいです。
- ・一部地域において、ゾーン30を実施できましたが、走行速度の抑制策についての検討については、具体的な取組に繋がっていません。

(今後の取組)

- ・ゾーン30の導入地域の拡大など、自動車走行速度の抑制策を実施、検討することが望ましいです。
- ・ゾーン30の拡大を希望します。
- ・地域及び関係機関と連携し、ゾーン30の導入については、さらなる拡大を図るとともに効果的な走行速度の抑制表示についても合わせて取り組む必要があります。
- ・ゾーン30は守られていません。特にタクシーの近道走行が多く、30km/時標示板を設置してほしいです。タクシー会社、宅配便業者に指導又はスピード違反で取り締まってほしいです。

## 利用しやすい駐輪場の確保

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(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			・茅ヶ崎駅南口の駐輪場の増設【H27】 (幸町第二駐輪場 74 台、共恵 170 台)
	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			・駅周辺駐輪場の実態把握【H26~H30】
	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			・市営自転車駐車場の改善【H26~H30】
	「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			・「のきさき駐輪場」の継続設置【H26】 ・鉄砲道への自転車ポートの設置【H28】

評価	市記入	委員会記入
	○	○

「○：プランどおり進んでいる」  
「△：一部プランどおり進んでいる」  
「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

### 取組に関する評価、今後の取組（市記入）

（評価）

- ・市民の自転車利用に関するアンケート調査から、「駐輪場の数、スペース」について、プラン策定時と比較し、「不満」「やや不満等」という回答比率が低下し、「満足」「やや満足」という回答比率が向上していることから、駐輪場の整備に関して一定の効果があったと考えられます。

（今後の取組）

- ・引き続き駐車需要に応じた駐輪場の整備・運営を検討するとともに、高齢者や障害者、子ども連れ利用者などに配慮したサービスの導入等を検討していきます。

### 評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

（評価）

- ・市評価のとおりでよいです。
- ・駅前はまだまだ整備が必要だと思います。
- ・茅ヶ崎駅南口周辺の自転車駐車場については用地の確保が困難な中で、整備が図られており評価します。一方で茅ヶ崎駅に至近の自転車駐車場に需要が集中し、高齢者や子育て世代のニーズに対応し切れていないという需要の変化については、実態把握が必要です。

（今後の取組）

- ・高齢者や障害者、子ども連れ利用者などに配慮したサービスの導入に向けた検討を強化することが望ましいです。
- ・利用者に利用しやすいような自転車間の幅の確保や満空表示、料金体系の的確な設定が望まれます。

す。

- 茅ヶ崎駅南口の市営自転車駐車場については、施設の老朽化や設備（二段式自転車駐車装置）が利用者のニーズに必ずしもマッチしていない状況が生じています。今後は、民間活力の活用などを視野に入れ、幅広いニーズに対応できる自転車駐車場施設の拡充を図る必要があります。
- 駐輪場のサービスを検討しなければならない点では、電動自転車が増えてレーンが狭くなっていますので、スペースの確保が必要かと思われます。

## 放置自転車の解消

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車の推移を勘案した放置自転車等監視指導員の配置場所の検討【H26~H30】</li> <li>・市内における放置自転車の実態把握【H26~H30】</li> </ul>
	自転車放置禁止区域の見直し	必要に応じ区域の見直し			<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じ自転車放置禁止区域の見直し検討【H29】</li> </ul>

評価	市記入	委員会記入
	○	○

「○：プランどおり進んでいる」

「△：一部プランどおり進んでいる」

「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

### 取組に関する評価、今後の取組（市記入）

（評価）

- ・自転車放置台数の削減に向けた放置自転車の実態把握等を行ってきました。
- ・放置自転車の台数は、プラン策定時は2,130台だったものが、平成29年度は1,407台に減少しているため、取組の効果は出ていると考えます。

（今後の取組）

- ・今後は、放置自転車の発生状況を踏まえ、自転車放置対策の啓発活動を実施するとともに、必要に応じ自転車放置禁止区域の見直しを検討します。

### 評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

（評価）

- ・市評価のとおりでよいです。
- ・放置自転車は駅前や駅周辺から減少しています。

（今後の取組）

- ・今後はさらに放置自転車を削減するため、啓発活動を強化することが望ましいです。
- ・需要に見合った質の駐輪場への改良を図る（アンケート調査等により）ことが必要です。
- ・現在啓発活動の主力は、市からシルバーが受託して実施している会員による啓発業務です。年々成果が上がり反比例して予算は縮小しています。どのような手法によるかは要検討です。



### 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）

#### 自転車シェアシステムの検討・実施

主要な取り組み	事業	期間			これまでの実績
		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			<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームページや広報紙を活用したレンタサイクルシステムの周知を実施【H29】</li> <li>レンタサイクルを利用して市内の観光スポットをめぐるガイドブック「ことりっぷ茅ヶ崎」を発行【H28】</li> </ul>
	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		<ul style="list-style-type: none"> <li>観光案内所でのレンタサイクルの開始【H27】</li> <li>「茅ヶ崎市のシェアサイクル推進に係る基本的な考え方」策定【H27】</li> <li>既存レンタサイクルの利用可能台数の情報提供実施【H29】</li> </ul>
	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			<ul style="list-style-type: none"> <li>湘南地域自転車観光推進協議会及び湘南広域都市行政協議会にて、広域的なコミュニティサイクルの導入について検討【H30】</li> </ul>

評価	市記入	委員会記入
	○	○

「○：プランどおり進んでいる」  
 「△：一部プランどおり進んでいる」  
 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

#### 取組に関する評価、今後の取組（市記入）

（評価）

- 平成27年度に「茅ヶ崎市のシェアサイクル推進に係る基本的な考え方」を策定し、駅南口で茅ヶ崎レンタサイクルを新たに導入しました。平成29年度には市内のレンタサイクルの情報を一元化するシステムを構築・導入しました。また、自転車に搭載したGPSのデータを活用し、利用者の移動実態の把握（利用状況解析）を行いました。
- 平成29年度の茅ヶ崎レンタサイクルの利用者は、平成28年度よりも貸出台数が伸びているなど、多くの方に利用していただいていることから利用促進の効果が現れていると考えます。

（今後の取組）

- 今後は、茅ヶ崎レンタサイクルのさらなる利用促進を図るとともに、周辺市町と連携した広域コミュニティサイクルの導入を検討していきます。

#### 評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

（評価）

- 市評価のとおりでよいです。

(今後の取組)

- 周辺市町と連携したコミュニティサイクルの導入についても、積極的に検討することが望ましいです。
- 柳島スポーツ公園のレンタサイクル(民間事業者)や周辺市町と連携したコミュニティサイクルの導入についても、積極的に検討することが望ましいです。
- 市としてシェアサイクルのメリットに着目して、これをマイサイクルよりも優遇するような取組も検討が必要です。
- レンタサイクルポートの拡充及び広域連携したコミュニティサイクルの導入について、検討を図る必要があります。
- レンタサイクルを使用しているのを見たことがない。PRが不足している。茅ヶ崎駅南口にはステーションを常設して運営すべきです。

## 自転車利用による健康づくり

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・イオン茅ヶ崎中央店にて、「自転車利用で健康増進キャンペーン」を実施【H30】</li> </ul>
	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			

評価	市記入	委員会記入
	△	△

「○：プランどおり進んでいる」

「△：一部プランどおり進んでいる」

「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

### 取組に関する評価、今後の取組（市記入）

（評価）

- ・健康づくりに着目した自転車利用促進については、平成30年度にイオン茅ヶ崎中央店において、「自転車利用で健康増進キャンペーン」を実施しました。
- ・取組を始めたばかりであることもあり、健康増進・体力づくりを目的として自転車を利用される方は増加していない状況です。

（今後の取組）

- ・健康づくりをPRしたエコ通勤の推進については、実施に至っていないため、施策の実施に向けた検討を進めていきます。
- ・引き続き市民の健康づくりに着目した自転車利用促進策を検討・実施していきます。

### 評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

（評価）

- ・市評価のとおりでよいです。

（今後の取組）

- ・事業者向けのエコ通勤の推進は、具体的な取組を行えるよう、検討を進める必要がある。今年度新たに行った「自転車利用で健康増進キャンペーン」等を引き続き行うことにより、健康増進面からの自転車の利用促進に取り組む必要があります。
- ・自転車通勤の理解とこれを推進することを企業に個別にお願いするなどの営業活動も必要です。
- ・柳島キャンプ場駐輪場との連携も考えて欲しいです。

**(重点)「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR**

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(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			・ちがさきヴェロ・フェスティバルの開催【H26~H30】
	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			

評価	市記入	委員会記入
	○	○

「○：プランどおり進んでいる」  
 「△：一部プランどおり進んでいる」  
 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

取組に関する評価、今後の取組（市記入）
<p>(評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の魅力を体感できる都市型総合イベントとして、ちがさきヴェロ・フェスティバル（自転車祭）を継続的に実施し、「自転車のまち 茅ヶ崎」をPRすることができました。</li> </ul>
<p>(今後の取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、ホームページやイベントにて「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR等を行っていきます。また、イベントに関しては、一過性のものではなく、より地域に浸透していくような考え方や工夫等を検討していきます。</li> </ul>

評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）
<p>(評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市評価のとおりでよいです。</li> <li>「自転車のまち茅ヶ崎」の認知度は向上していると考えます。</li> <li>努力はしているが、自転車をもっと進めるといスタンスがあまり出ていないです。</li> <li>ヴェロ・フェスティバルは市民に分かりにくい。必ず自転車祭の表示が必要です。</li> </ul>
<p>(今後の取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存のホームページを活用しながら、茅ヶ崎市における自転車の総合ポータルサイトの作成等により、「自転車のまち 茅ヶ崎」を今以上にPRする必要があります。</li> <li>認知度向上のためPR活動をすすめて下さい。</li> <li>自転車に対する市のスタンスを明確に出して、移動手段としてこのような使い方があること（5km以内の通勤買物など）や健康手段としてなどの使い方など具体的な内容をしっかりと出すべきです。</li> <li>市民に「自転車のまち 茅ヶ崎」のPRが必要です。認知度が低いと思います。</li> </ul>

**(重点)「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR**

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(6~10年)	
(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			<ul style="list-style-type: none"> <li>柳島スポーツ公園にて事業者によるサイクルステーション設置【H29】</li> </ul>

評価	市記入	委員会記入
	○	○

「○：プランどおり進んでいる」  
 「△：一部プランどおり進んでいる」  
 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

取組に関する評価、今後の取組（市記入）
(評価) ・本市においては、柳島スポーツ公園の整備にあわせ、公園内にサイクルステーションが設置されイベントの開催やクロスバイクやロードバイク等のレンタルを行っています。
(今後の取組) ・今後は、柳島スポーツ公園内のサイクルステーションを活用し、市民が趣味や健康増進を目的に自転車を活用する機会を増やすとともに、柳島スポーツ公園内のサイクルステーション以外のサイクルステーションの設置等を検討していきます。

評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）
(評価) ・市評価のとおりでよいです。 ・PR不足なので、もっともっと宣伝してほしいです。
(今後の取組) ・柳島スポーツ公園以外に、レンタサイクル利用者やサイクリスト向けのサイクルステーションの設置に向けた検討等を進める必要があります。 ・駅前の駐輪施設等を利用して、駅から近い位置にこれを設けて推進する必要があります。 ・柳島から藤沢市江ノ島までの利用にシェアサイクルは実施すべきです。茅ヶ崎から江ノ島までの途中にある辻堂海浜公園にもシェアサイクルは事業化が出来ると思います。

**(重点)「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR**

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(6~10年)	
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			・ブランドコンセプトづくりに向けて、アンケート調査等を実施【H28】
	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			・各種メディアと連携し、「自転車のまち茅ヶ崎」の魅力を発信【H30】
	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			・自転車商協同組合茅ヶ崎・寒川支部により、茅ヶ崎市内の高校等へ出張し自転車の点検を実施【H26~H30】 ・交通安全教室での自転車点検の呼びかけ実施【H26~H30】
	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			・自転車のダブルロック推進キャンペーンの実施【H26~H30】

評価	市記入	委員会記入
	△	△

「○：プランどおり進んでいる」  
 「△：一部プランどおり進んでいる」  
 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

**取組に関する評価、今後の取組（市記入）**

(評価)

- ・自転車を活用したライフスタイルの提案については、検討にとどまっており、具体的な取組には至っていません。今後は具体的な取組を行えるよう検討を進めていく必要があると考えます。
- ・自転車の点検・整備の促進や防犯対策の実施については、継続的にイベント等での呼びかけ、啓発活動を行ってきました。しかし、市民アンケートの結果をみると、防犯対策を行っている市民の割合は横ばいとなっていることから啓発の効果が現れていないのではないかと考えます。

(今後の取組)

- ・今後は具体的な取組を行えるよう自転車を活用したライフスタイルの提案について引き続き検討を進めていきます。

**評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）**

(評価)

- ・市評価のとおりでよいです。

(今後の取組)

- ・防犯対策（二重施錠、防犯登録など）については、周知を強化する必要があると思います。また、防犯対策とあわせて、自転車損害賠償保険等への加入の促進にも取り組んでいく必要があると考えます。
- ・ライフスタイルは、自転車を日常でどのような活用するかの提案が含まれるべきと考えます。
- ・地球温暖化対策に自転車利用が有効であるので、取組を進めてほしいです。

**(重点)「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR**

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(6~10年)	
ブランドマークの創出による一體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			・ブランドマークの創出について検討【H30】

評価	市記入	委員会記入	「○：プランどおり進んでいる」 「△：一部プランどおり進んでいる」 「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価
	△	△	

**取組に関する評価、今後の取組（市記入）**

<p>(評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ブランドマークの創出については、検討の段階にとどまっていますので、製作及び活用に向けた検討が必要と考えます。</li> </ul>
<p>(今後の取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「自転車のまち 茅ヶ崎」を広くPRするため、ブランドマークの製作・活用を引き続き検討します。</li> </ul>

**評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）**

<p>(評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市評価のとおりでよい。</li> <li>・ブランドマークの早急な創出をお願いします。</li> </ul>
<p>(今後の取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ブランドマークを早く作成し、「自転車のまち 茅ヶ崎」を積極的に市内外にPRする必要があります。</li> <li>・「自転車のまち 茅ヶ崎」にふさわしいブランドマーク作成については、具体的な活用方針についても検討を進め、早急に実施する必要があります。</li> </ul>

## 公共交通機関との連携

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(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			<ul style="list-style-type: none"> <li>茅ヶ崎駅南口の駐輪場の増設【H27】 (幸町第二駐輪場 74 台、共恵 170 台)</li> </ul>
	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			<ul style="list-style-type: none"> <li>市内 8 か所のサイクル&amp;バスライドについて、定期的に巡回し利用状況の把握や放置自転車撤去を実施【H26~H30】</li> </ul>
	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			<ul style="list-style-type: none"> <li>中島、新田地区へサイクル&amp;バスライドを設置【H26】</li> </ul>

評価	市記入	委員会記入
	○	○

「○：プランどおり進んでいる」

「△：一部プランどおり進んでいる」

「×：プランどおり進んでいない」の 3 段階で評価

### 取組に関する評価、今後の取組（市記入）

（評価）

- ・サイクル&バスライド用駐輪場を市内 8 か所で整備し、公共交通の利用促進、交通空白地区の解消につながっていると考えられます。

（今後の取組）

- ・引き続きサイクル&バスライドについては、その需要に応じ、駐輪台数の増設の検討や適正管理等について検討していきます。

### 評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

（評価）

- ・市評価のとおりでよいです。

（今後の取組）

- ・今後、必要に応じサイクル&バスライド用駐輪場の拡充を検討・実施することが望ましいです。
- ・鉄道との連携をよくするために、駅からの動線や配置を総合的に考えることも必要です。
- ・サイクル&バスライドについては、利用状況の把握に基づき、今後もより効果的な運営を推進する必要があります。自転車駐車場においては、子育て世代のチャイルドシート装着車両の利用が伸びており、より多様なニーズに対応できる駐車場の整備が必要です。
- ・鉄砲通り平和町バス停にはサイクル&バスライドに登録されていなくても多数台の利用があります。歩道橋のある所には設置可能と思われる。ポケットパークは対象検討も考えられます。市内交通車両走行がサイクル&バスライドにより減少するので設置箇所の PR もしてほしいです。

## 公共交通機関との連携

主要な取り組み	事業	短期	中期	長期	これまでの実績
		(1~2年)	(3~5年)	(6~10年)	
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			<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車ラックバス運行【H26~H27】</li> </ul>
	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			

評価	市記入	委員会記入
	△	△

「○：プランどおり進んでいる」

「△：一部プランどおり進んでいる」

「×：プランどおり進んでいない」の3段階で評価

### 取組に関する評価、今後の取組（市記入）

（評価）

- 公共交通機関への自転車の持ち込みの普及については具体的な検討、発信には至っていません。

（今後の取組）

- 本市及び周辺地域における公共交通機関への自転車の持ち込みニーズ等を踏まえ、公共交通機関への自転車の持ち込みの必要性等を検討します。

### 評価及び今後の取組に関する意見（委員会記入）

（評価）

- 市評価のとおりでよいです。
- 公共バスにラックバスの実走行が実施されたが、利用者はいなかった。自転車で長距離先まで使用する事は少ないことによるものと思われます。

（今後の取組）

- 本市及び周辺地域における公共交通機関への自転車の持ち込みニーズの把握が必要と思われます。
- 公共交通機関への自転車の持ち込みについては、ニーズの把握とともに、それぞれの運行機関の持ち込み条件等を調査し、輸行を中心とした茅ヶ崎市への来訪の可能性についても調査研究が必要です。

## 5 まとめ

### 5-1 評価のまとめ

#### (1) 指標に対する評価（総合指標、まちづくりの方向性ごとの指標）

##### ■総合指標

**取組に対して一定の成果は出ていると考えますが「原則車道を走行する（歩道は例外）」を遵守する割合」を高めるようなルールの周知の質の向上、自転車走行空間の整備手法の見直しも含めて検討していく必要があると考えます。**

- ・「市内を自転車で移動する際の満足度」を高めるについては、概ね目標を達成し、取組の成果が表れていると考えます。
- ・「原則車道走行する（歩道は例外）」を遵守している割合については、計画策定時より数値は向上していますが、目標値に及ばないことから、整備を進める上での課題や問題点、目標を達成するために何が必要なのかを議論しながら、関連する取組を進めていく必要があると考えます。

##### ■まちづくりの方向性ごとの指標

#### ①おもいやりの人づくり

**関係者の協働による様々な取組により、実施目標、成果目標を大きく上回る成果が得られました。今後は、目標の見直しを検討するとともに、対象者の拡大や内容の充実などよりよい周知啓発方法へ改善していくことが望ましいと考えます。**

- ・関係者の協働による様々な取組によって、実施指標、成果指標ともに目標値を達成できたと考えます。特に平成35年度の目標値も達成していることから、目標値の見直しが必要であると考えます。
- ・今後の取組としては、大人への啓発の強化や、スマホのながら運転への周知啓発など、啓発の対象者の拡大や内容の充実を図ることが望ましいと考えます。

#### ②風を感じる空間づくり

**自転車走行空間の整備については、計画とおり整備が進んでいないことから、整備手法の見直しも含めて検討を進めていく必要があると考えます。**

- ・法定外路面標示など自転車走行空間の整備は進めていますが、実施指標、成果指標ともに目標は達成できませんでした。
- ・今後は、自転車走行空間の整備手法の見直しも含めて、整備が進まない要因の整理、今後の方針に関する議論を進めていく必要があると考えます。

#### ③暮らしを楽しむ仕組みづくり

**毎年新たな取組を行っていますが、実施した取組が必ずしも成果に結びついていないことから、少しでも成果に結びつくような取組を行っていく必要があると考えます。**

- ・実施指標の「自転車の有効活用・利用促進施策の取り組み回数」については、毎年新たな取組を行い、目標を達成しています。しかし、成果指標の数値は計画策定時から横ばいであり、実施した取組が必ずしも成果に結びついていません。
- ・それらの効果は必ずしもすぐに表れるものではありませんが、少しでも成果に結びつくような

取組を行う必要があると考えます。

- ・健康づくりについては、自転車活用推進法にも位置付けられていることから、今後は自転車と健康に関するデータを収集しながら、健康面から自転車の利用促進を図りたいと考えます。

## (2) 主要な取組に対する評価

### ①おもいやりの人づくり

**これまでの取組に加え、自転車利用ルールの周知の質の向上や、自転車、歩行者及び自動車ドライバーが互いの立場を理解し、限られた道路空間をシェアするような周知啓発を行っていくことが望ましいと考えます。**

- ・「自転車利用ルールの周知徹底」については、着実に取組を行ってきており、その結果が自転車事故件数の削減につながっていると考えます。今後は、単にルールを啓発するのではなく、なぜそのルールを守らなければならないのかなど、より丁寧な啓発が必要であると考えます。
- ・「他者への“おもいやり”精神の醸成」については、道路が狭い茅ヶ崎市の現状を考えると、自転車、歩行者、自動車が互いの立場を理解し、限られたスペースを大切に使うことが重要であると考えます。
- ・「自動車ドライバーへの啓発」については、自動車ドライバーに自転車は車道を走ることを認識してもらい、思いやりを持って道路を共有してもらうよう、自動車ドライバーが集まる機会を活用しながら啓発していく必要があると考えます。

### ②風を感じる空間づくり

**自転車走行空間の整備の進め方の見直しや整備の必要性を訴えるなど、整備促進に向けた取組を行っていくことが必要であると考えます。**

- ・「自転車走行空間の整備」については、自転車ネットワーク計画を策定し、整備を進めていますが、目標値の整備延長15kmには及ばないことから、整備の進め方や啓発方法の見直しを行ったり、整備効果を検証するなど整備の必要性を訴えていくことが必要であると考えます。また、ゾーン30の整備については、警察と協議を行いながら導入地域の拡大を検討するとともに、規制が守られているか現状把握等を行っていくことが望ましいと考えます。
- ・「利用しやすい駐輪場の確保」については、南口駐輪場の整備等を行ってきたこともあり、駐輪場の数、スペース」について、「満足」「やや満足」の回答率が高まるなど、一定の成果があったと考えます。ただし、駐輪場のサービスが高齢者や子育て世代等の新たなニーズに対応しきれていない面があるので、状況を把握しながら、質の向上を図っていく必要があると考えます。
- ・「放置自転車の解消」については、放置自転車等監視指導員の配置場所の検討などに取り組んだ結果、放置自転車の台数は大幅に減少し、取組の成果が出ていると考えます。

### ③暮らしを楽しむ仕組みづくり

**周辺地域と連携した広域のコミュニティサイクルの検討や自転車を活用した健康増進の推進、自転車を楽しんでもらうための情報発信などを強化することが望ましいと考えます。**

- ・既存レンタサイクルについては、茅ヶ崎市商店会連合会、茅ヶ崎市観光協会主体で事業を行っており、利用台数も増加しています。また、利用促進を図るため、昨年度から利用可能台数の

情報提供を実施したり、PR等を行っています。今後は、近隣市町と広域で乗り捨て可能なコミュニティサイクルの導入を検討していくことが考えられます。

- ・「自転車利用による健康づくり」については、取組を始めたばかりで効果が確認できていませんが、今後はエコ通勤などを含めて、自転車利用による健康づくりに力を入れていくことが望ましいと考えます。また、取組を進めるにあたっては健康増進に関する事業を所管する部署と連携を図ることが望ましいと考えます。
- ・「「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR」については、ちがさきヴェロ・フェスティバルを継続的に開催していますが、市民に伝わりにくい面もあることから、自転車に関心がない人にも自転車の楽しさ等が発信できるような取組とすることが望ましいと考えます。サイクルステーション設置の検討については、事業者主体で柳島スポーツ公園に設置していますが、趣味での自転車利用や健康増進のために同施設を有効活用できるような取組を行ったり、同所以外のサイクルステーションの設置を検討していくことが望ましいと考えます。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については、どのようなシチュエーションで自転車が活用できるか、その結果どのような効果があるかなど丁寧な周知啓発をしていかなければならないと考えます。ブランドマークの創出による一体的な取組の推進については、早々にブランドマークを作成し、PRを進めていく必要があると考えます。
- ・「公共交通機関との連携」については、サイクル&バスライドは市内に8か所、約200台の駐輪場の整備を行っており、公共交通空白地域の解消のつながっていると考えます。今後は既設のサイクル&バスライド用の駐輪場において、利用状況の把握や放置自転車の撤去等を進めるとともに、必要に応じて新たな設置場所の検討を行うことが望ましいと考えます。また、公共交通機関への自転車の持ち込みの普及については、そのニーズを把握の上、輪行を中心とした本市への来訪可能性について調査研究を行うことが考えられます。

### (3) その他

- ・自転車活用推進法の基本方針を踏まえると、新たに防災関連計画と整合を図りながら、災害時の自転車の有効活用体制を検討・整備していくことが必要と考えます。

## 5-2 プランの指標や取組内容の見直しについて

### (1) 自転車活用推進法との整合

- ・プランに位置付けた取組は、自転車活用推進法の基本方針を概ね網羅しているため、大きな方針の転換、新たな視点の追加の必要性は低いと考えます。ただし、国の動向等を鑑みながらプランの見直しが必要な場合にはその都度検討すべきと考えます。

### (2) 目安となる指標の見直し

- ・まちづくりの方向性ごとの指標である『交通安全教室受講者数』『全交通人身事故のうち自転車事故件数』は既に平成35年度の目標値を達成しています。本来的には、自転車事故件数をゼロに近付け、究極的に自転車に関連する事故が発生しないまちを目指すことが望ましいと考えます。そこで、上記2つの指標の目標値について見直しをする必要があると考えます。その他の指標に関しては、見直しすることなく引き続き5年後（平成35年度）の目標に向かって自転車施策を推進すべきと考えます。

### (3) 主要な取組内容の見直し

- ・総合指標のひとつである「市内を自転車で移動する際の満足度を高める」の指標が高まっていることから、主要な取組の方向性は見直すことなく、このまま進めるべきと考えます。
- ・ただし、中間評価結果を踏まえ、具体的な検討や事業を進めていくべきと考えます。

## (参考) 自転車利用に関するアンケート調査結果 (抜粋)

### (1) アンケート概要

- 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し、1,445 人から回答を得た (回収率は 48.2%)。
- アンケート調査は平成 30 年 6 月に実施した。
- サンプル率 (=回収数/母集団) をみると、性別では女性、年齢階層では 60 歳以上のサンプル率が高い傾向にある。

表 回収率

配布数	3,000
回収数	1,445
回収率	48.2%

表 性・年齢階層別サンプル率

	回収数				母集団			サンプル率		
	男性	女性	不明	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計
15歳	9	8	0	17	1,191	1,150	2,341	0.76%	0.70%	0.73%
16～19歳	21	18	0	39	4,643	4,687	9,330	0.45%	0.38%	0.42%
20～24歳	18	22	0	40	5,531	5,429	10,960	0.33%	0.41%	0.36%
25～29歳	15	24	0	39	5,046	5,132	10,178	0.30%	0.47%	0.38%
30～39歳	68	109	0	177	14,046	14,150	28,196	0.48%	0.77%	0.63%
40～49歳	68	200	0	268	20,473	20,138	40,611	0.33%	0.99%	0.66%
50～59歳	83	136	1	220	16,603	15,483	32,086	0.50%	0.88%	0.69%
60～64歳	59	80	0	139	6,320	6,437	12,757	0.93%	1.24%	1.09%
65～74歳	129	164	0	293	14,789	16,885	31,674	0.87%	0.97%	0.93%
75～79歳	49	66	0	115	5,941	7,098	13,039	0.82%	0.93%	0.88%
80歳以上	32	49	1	82	4,254	5,385	9,639	0.75%	0.91%	0.85%
不明	2	12	2	16						
合計	553	888	4	1,445	98,837	101,974	200,811	0.56%	0.87%	0.72%

※母集団は平成 30 年 6 月の人口 (住民基本台帳に基づく人口)

(2) 回答者属性

①世帯人員と自転車保有台数(問5・問6)

- 世帯人員をみると、「2名」が33%と最も多く、「3名」「4名」が続く。
- 世帯の自転車保有台数をみると、「2台」が28%と最も多く、「1台」「3台」が続く。
- 世帯あたりの保有台数は2.35台/世帯、回答世帯ひとりあたり0.75台であり、ひとりあたりの自転車保有台数はほぼ横ばいである。\*

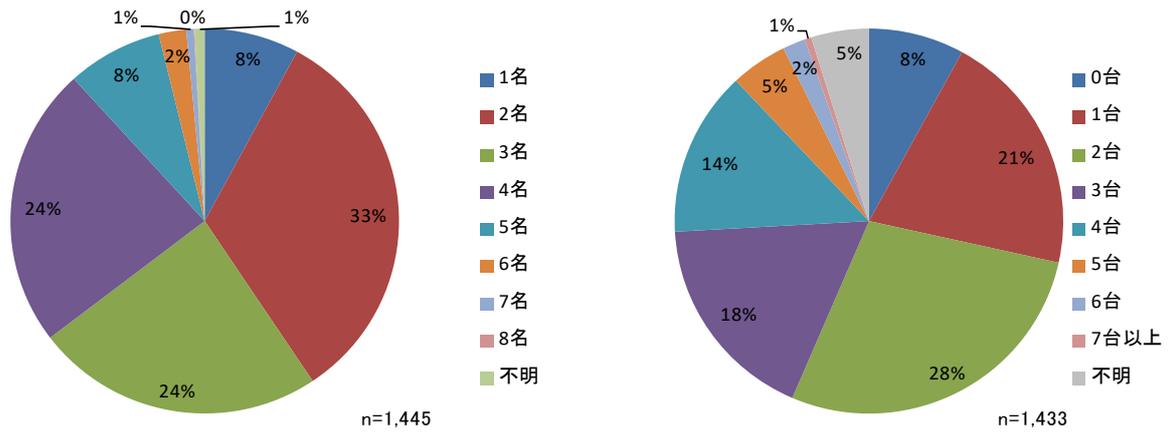


図 世帯人員と自転車保有台数\*

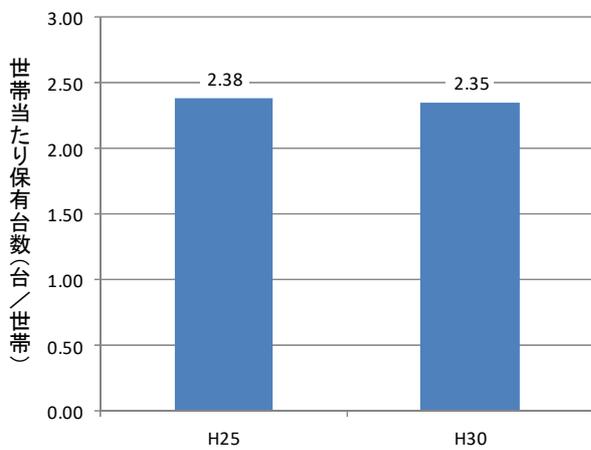


図 世帯あたりの保有台数の推移

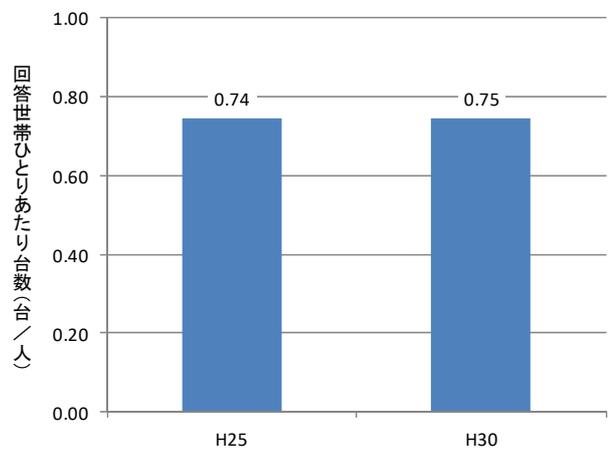


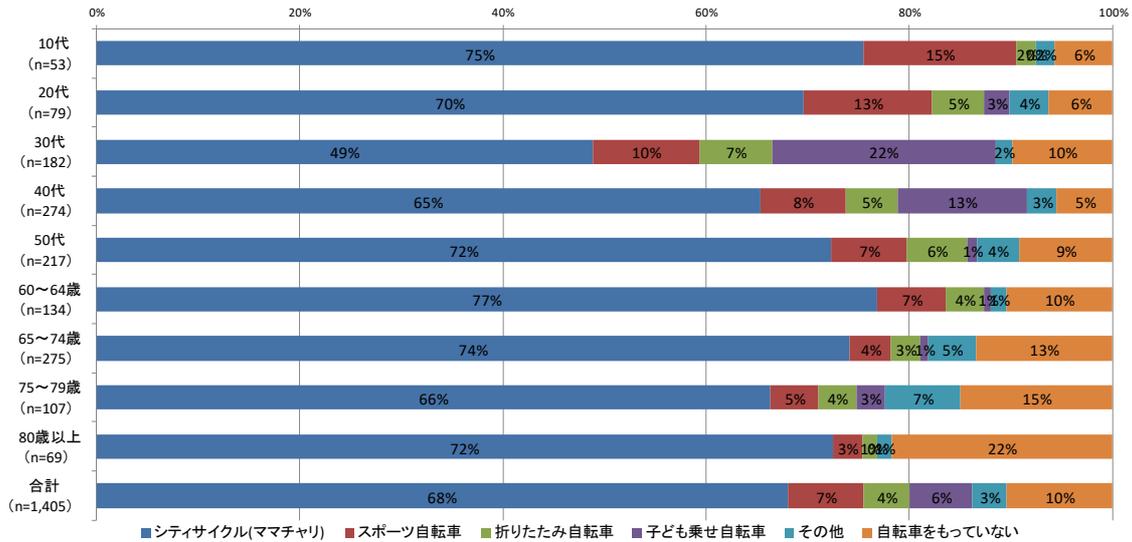
図 回答世帯ひとりあたり保有台数の推移

\* 「家族の人数」を回答し、「自転車の台数」が無回答の場合は、「自転車の台数」が0台と判断し、集計

②最もよく使う自転車の種類等（問6・問7）

- よく利用する自転車の種類は、「シティサイクル（ママチャリ）」が68%と最も多い。
- 年齢階層別にみると、「スポーツ自転車」の保有割合は30代以下で大きく、若い世代ほどその保有割合が大きい。また、「子ども乗せ自転車」の保有割合は30・40代で大きい。
- 5年前と比較すると、「スポーツ自転車」、「折りたたみ自転車」「子ども乗せ自転車」の保有割合がわずかに増加している。また、自転車を持っていないと回答する割合がやや増加している。

【平成30年度】



【平成25年度と平成30年度の比較】

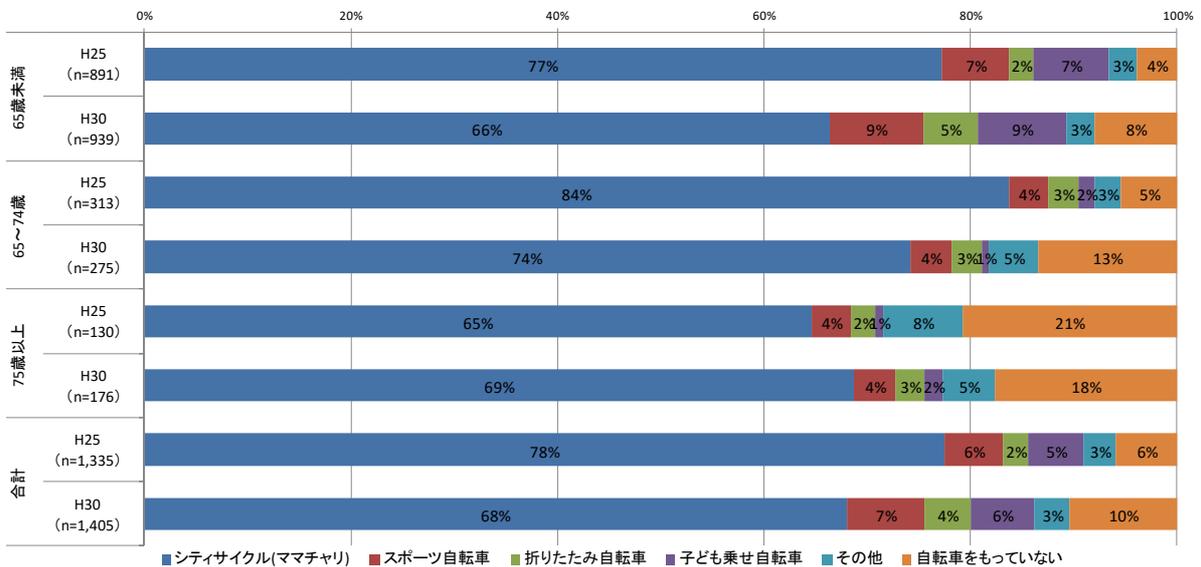
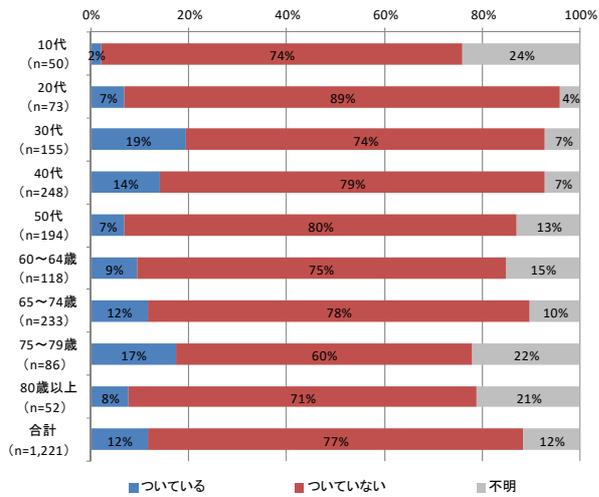


図 よく利用する自転車の種類

- 電動アシスト機能がついている自転車の保有割合は12%であり、年齢階層別では30・40代や高齢者層で保有割合が大きい傾向にある。
- 5年前と比較すると、保有割合は6%から12%に概ね倍増しており、いずれの年齢階層でも増加している。
- 防犯対策としては、「施錠」を行っている割合は82%、「防犯登録」を行っている割合は55%である。また、「施錠（二重施錠）」を行っている割合は7%にとどまっている。
- 5年前と比較すると、各防犯対策を行っている割合は横ばいから微減傾向である。

[平成30年度]



[平成25年度と平成30年度の比較]

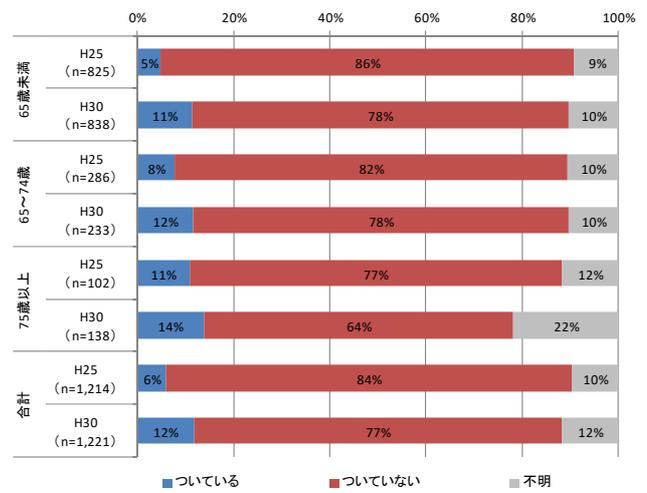
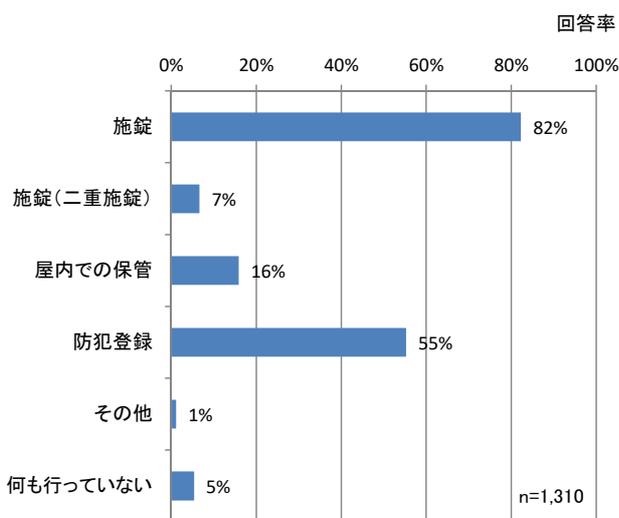


図 電動アシスト機能の有無

[平成30年度]



[平成25年度と平成30年度の比較]

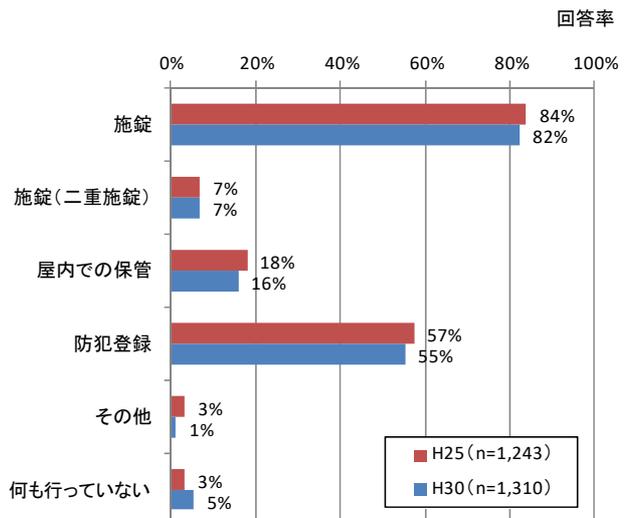


図 行っている防犯対策

### ③自転車損害賠償保険等への加入状況（問26）

- 自転車損害賠償保険等の加入率は約5割である。
- 年齢階層別にみると、20代の加入率が他の年代に比べて低い状況となっている。また、概ね年齢が高くなるにしたがい、加入率が低減する傾向にある。

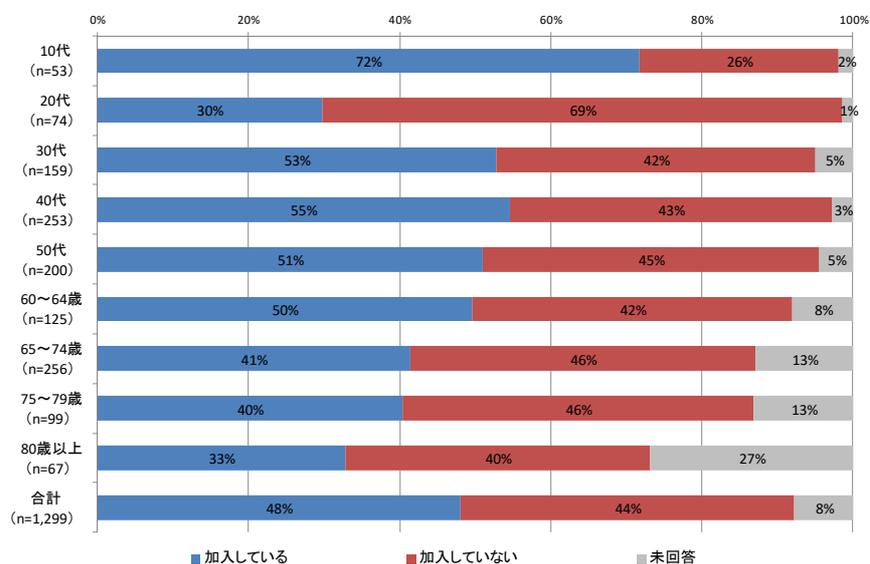


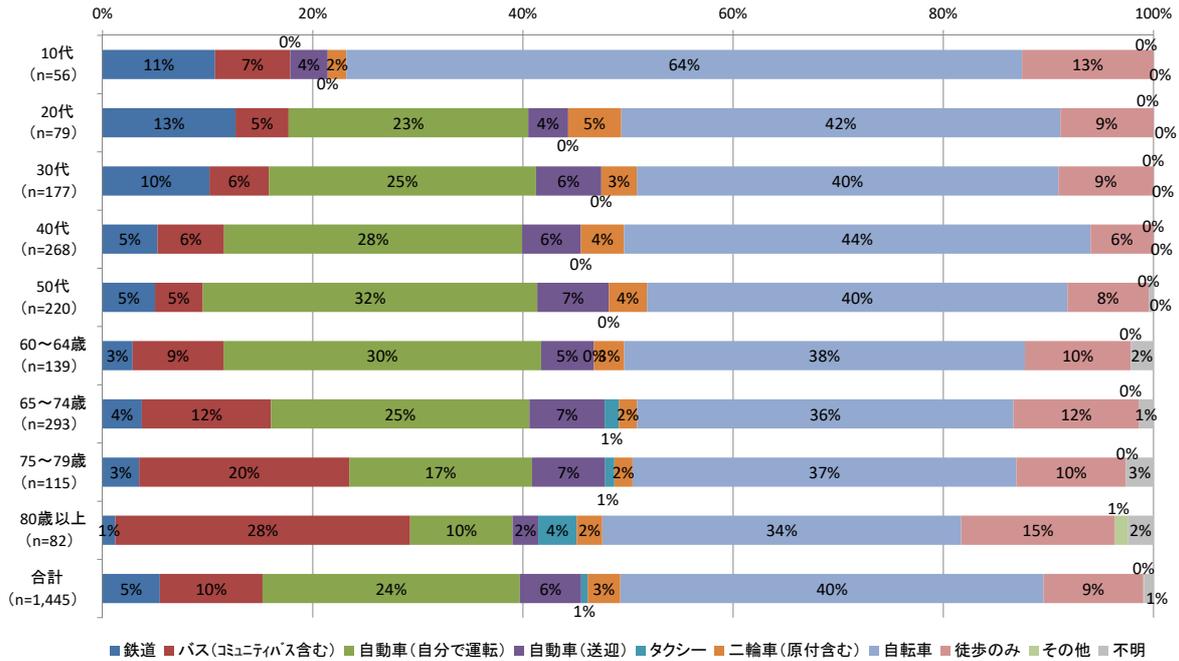
図 自転車損害賠償保険等への加入状況

※自転車を保有し、かつ自転車を利用している回答者を対象に集計

④最も利用回数が多い交通手段（問8）

- 市内での日常的な移動で最も利用回数が多い交通手段としては、自転車（自分で運転）が40%と最も多く、自動車（自分で運転）が24%と次いで多い。
- 年齢階層別にみると、いずれの年齢階層でも自転車の回答割合が最も大きい。
- 5年前と比較すると、全体では自転車の回答割合がやや減少している。
- 年齢階層別にみると、75歳以上の後期高齢者は自転車の回答割合が増加している。

[平成30年度]



[平成25年度と平成30年度の比較]

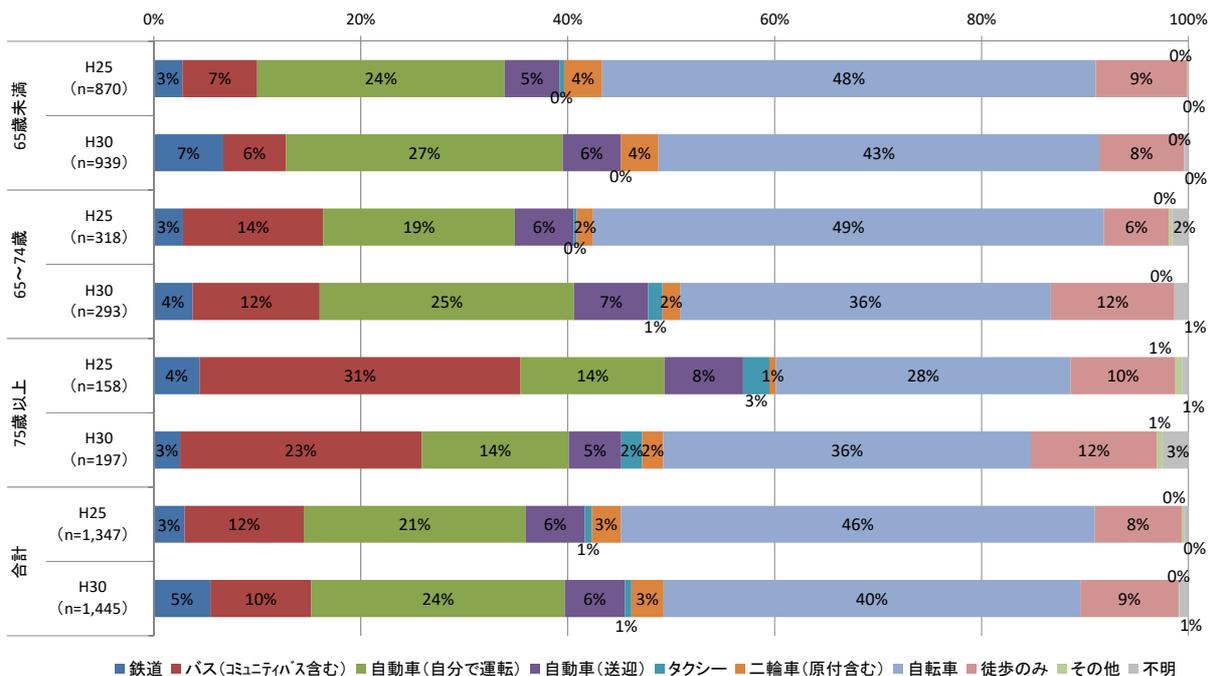


図 市内での日常的な移動で最も利用回数が多い交通手段

### (3) 自転車の利用目的と利用実態

#### ① 自転車の利用目的 (問9) 【まちづくりの方向性ごとの指標】

- 自転車を利用する目的は、「買い物」目的が61%と最も多く、「通勤」「趣味・レジャー」目的が続く。
- 年齢階層別にみると、「通学」が最も多い10代以外は、いずれの年齢階層でも「買い物」目的が最も多い。
- 「自転車を利用しない」と回答した回答者は、全年齢階層で20%であり、年齢階層別にみると、80歳以上で35%、20代で28%と多くなっている。

#### [平成30年度]

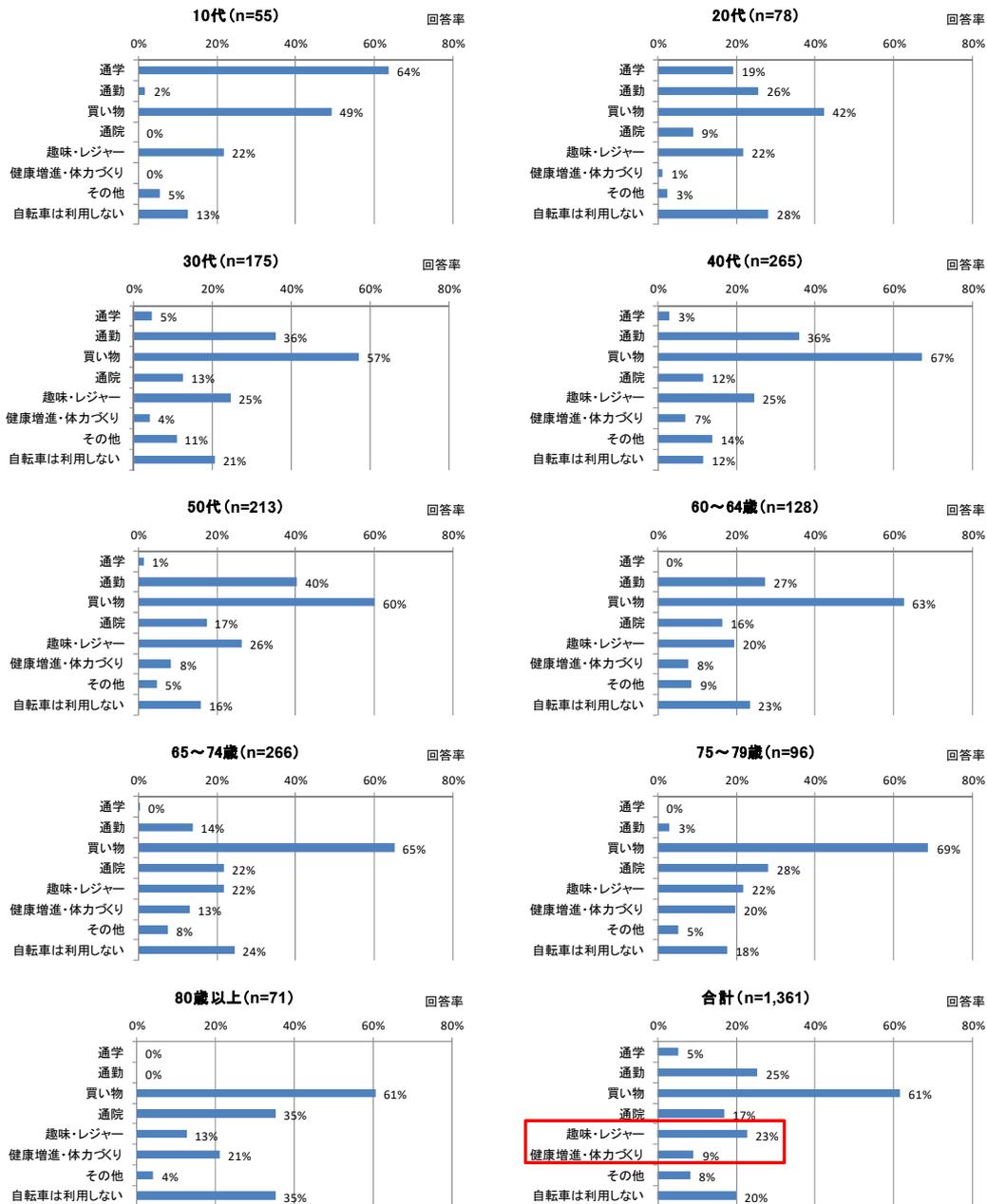


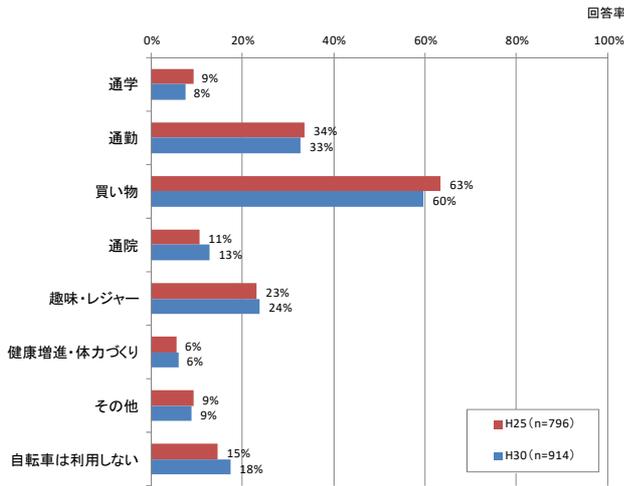
図 年齢階層別の自転車の利用目的

※赤枠内がまちづくりの方向性ごとの指標「健康増進・体力づくり」での利用割合「趣味・レジャー」での利用割合の実績値

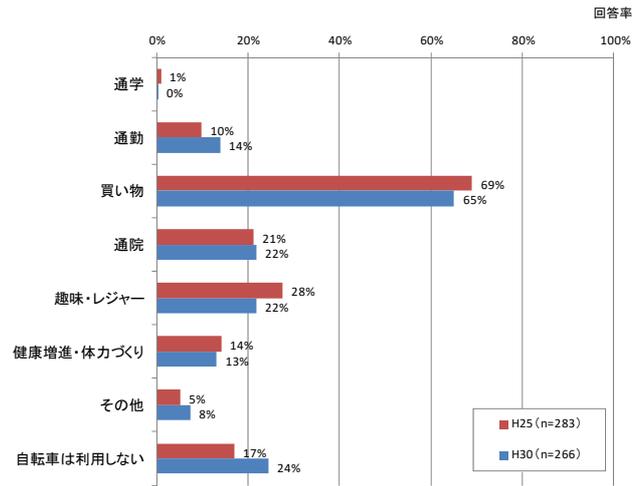
- 5年前と比べると、大きな変化はみられないが、通院以外の目的の回答率は横ばい、もしくはわずかに低下している。
- 年齢階層別にみると、65歳未満では通院、65～74歳では通勤、75歳以上では買い物、通院、健康増進・体力づくり等の回答率がわずかに高まっている。

**[平成25年度と平成30年度の比較]**

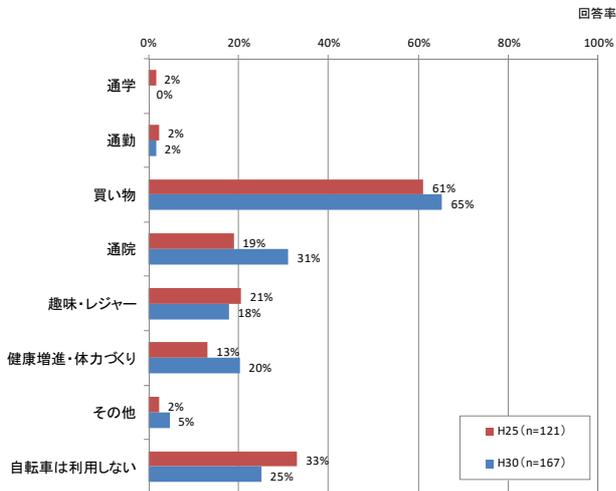
**【65歳未満】**



**【65～74歳】**



**【75歳以上】**



**【合計】**

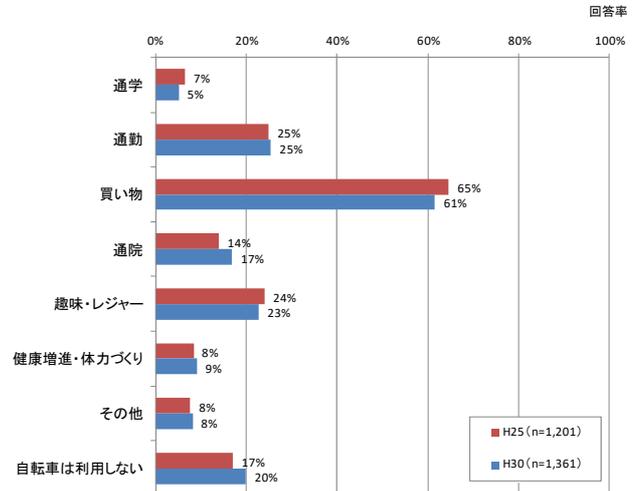
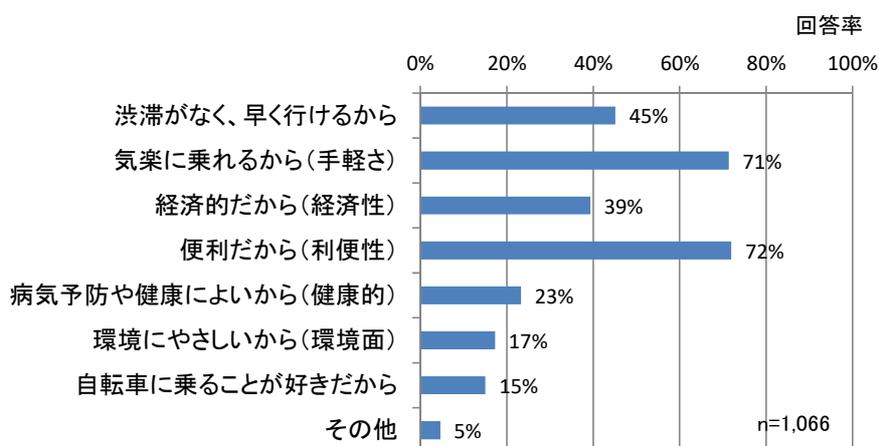


図 年齢階層別の自転車の利用目的

## ②自転車の利用理由（問10）

- 自転車を利用する理由としては、「便利だから（利便性）」と回答した人が72%と最も多く、「気楽に乗れるから（手軽さ）」が71%と続く。
- 「病気予防や健康によいから（健康的）」と回答した人は23%、「環境にやさしいから（環境面）」と回答した人は17%程度となっている。
- 5年前と比較すると、大きな変化はみられないが、「気楽に乗れるから（手軽さ）」「自転車に乗ることが好きだから」といった回答はわずかに増加している。

### [平成30年度]



### [平成25年度と平成30年度の比較]

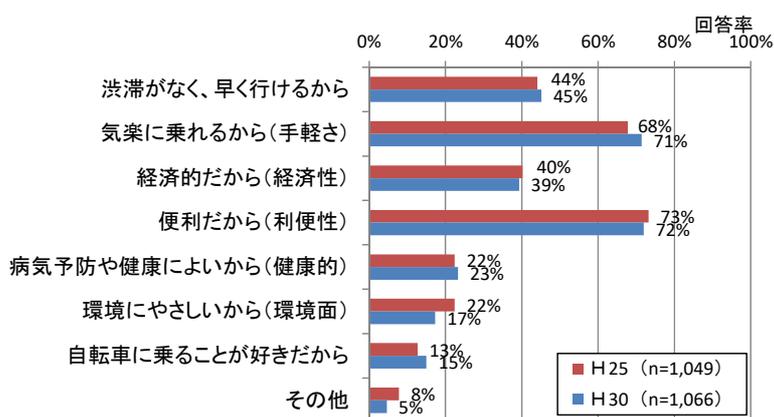
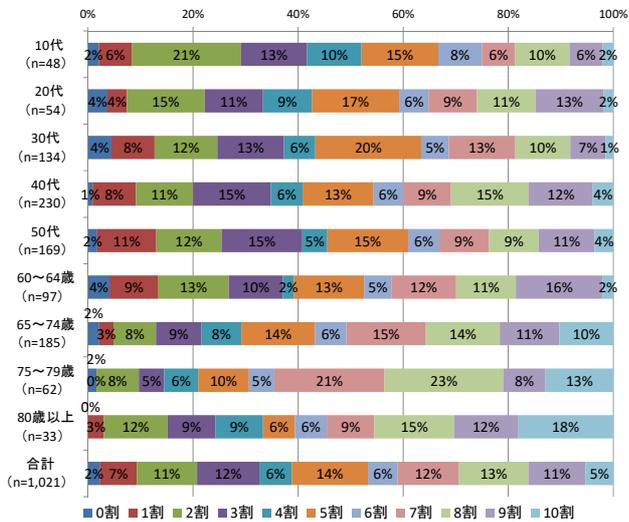


図 自転車を利用する理由

### ③車道と歩道の走行割合と歩道を走行する理由（問12）

- 5割以上車道を走行（歩道の走行割合が5割未満）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したがい、歩道の走行割合が大きくなる。
- 5年前と比較すると、歩道の走行割合が小さい利用者が多くなっている（車道の走行割合が大きい利用者が多くなっている）。
- 歩道を走行する理由としては、「車道が狭くて走りにくいから」「自転車で走行するための専用空間がないから」「車道（路肩）が走りにくいから」という回答が多い。また、「路上駐車が邪魔だから」「自動車の運転がやさしくないから」といった自動車ドライバーが要因となる理由を挙げている利用者が4割程度みられる。

#### [平成30年度]



#### [平成25年度と平成30年度の比較]

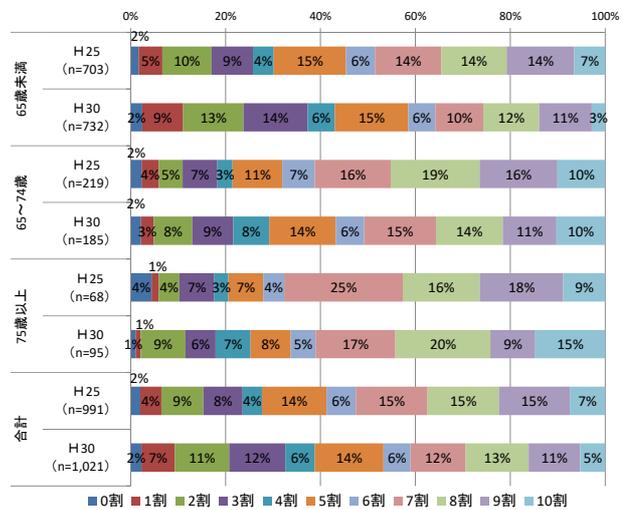


図 歩道の走行割合

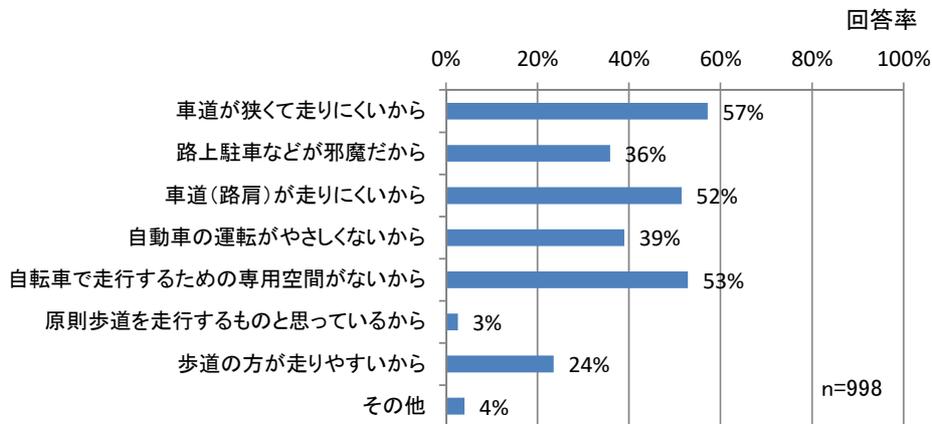
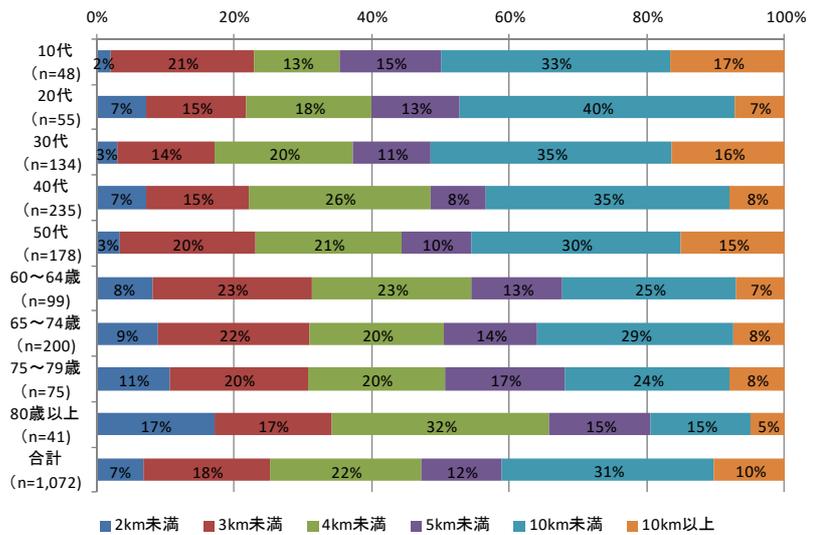
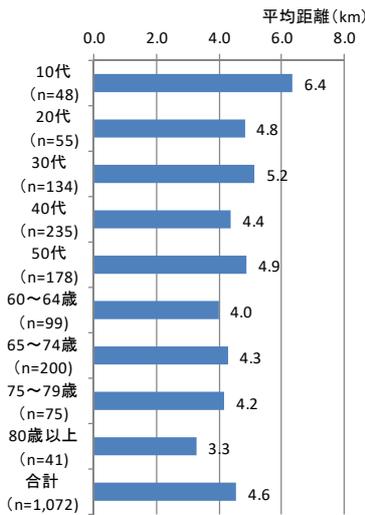


図 歩道を走行する理由

#### ④自転車利用可能な距離（問13）

- 自転車利用可能な距離（平均）は4.6kmであり、高齢者においてやや短い傾向がみられる。
- 自転車利用可能な距離のランク別にみると、回答者の4割程度が自転車利用可能な距離を5km以上と回答している。
- また、年齢階層が高くなるにしたがい、「2km未満」「3km未満」と回答する割合が大きくなる傾向がみられる。
- 5年前と比較すると、自転車利用可能な距離はやや短くなっている傾向がみられる。

#### [平成30年度]



#### [平成25年度と平成30年度の比較]

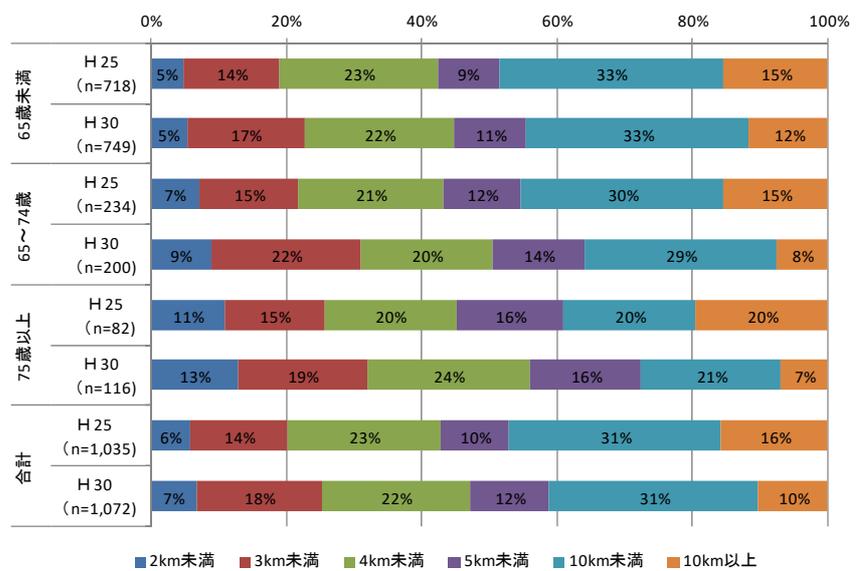
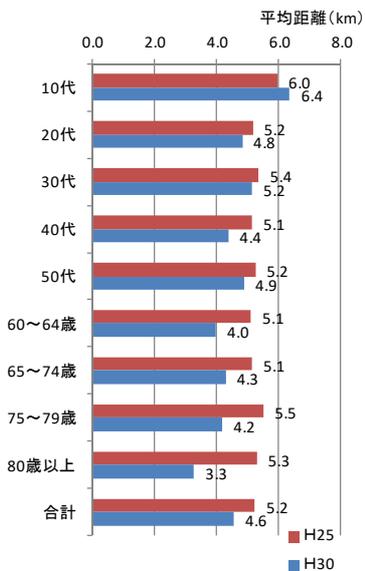


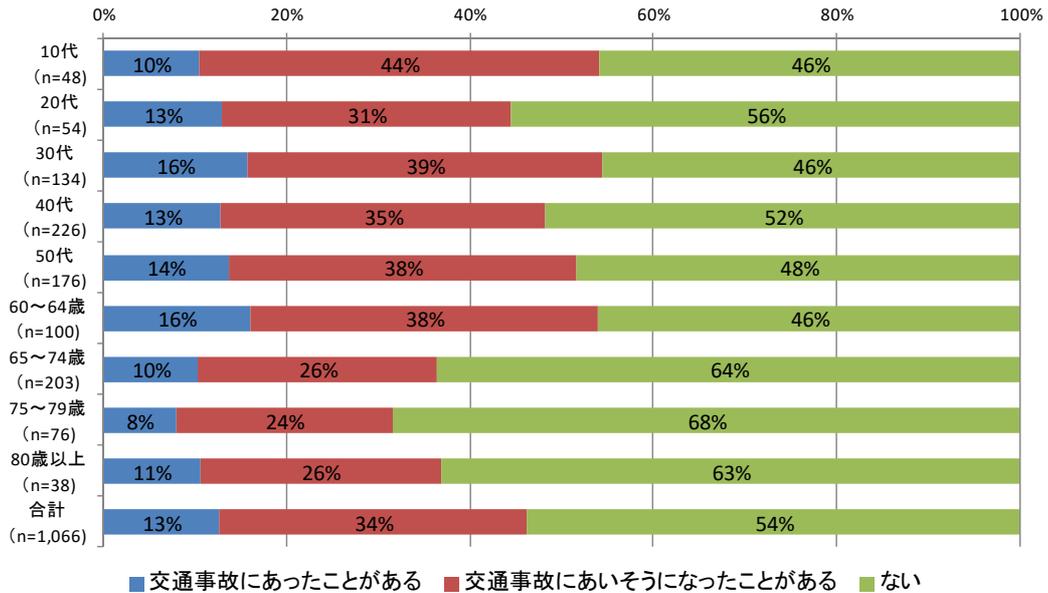
図 自転車利用可能な距離

※利用可能な距離を100km以上と回答したサンプルは除外して集計

(4) 自転車での事故の経験 (問15)

- 全体の1割が「交通事故にあったことがある」と回答し、「交通事故にあいそうになったことがある」をあわせると、約半数の回答者が事故にあった、もしくは事故にあいそうになったと回答した。
- 5年前と比較すると、大きな変化はみられないが、やや事故にあいそうになったことが「ない」という回答が多くなっている。

[平成30年度]



[平成25年度と平成30年度の比較]

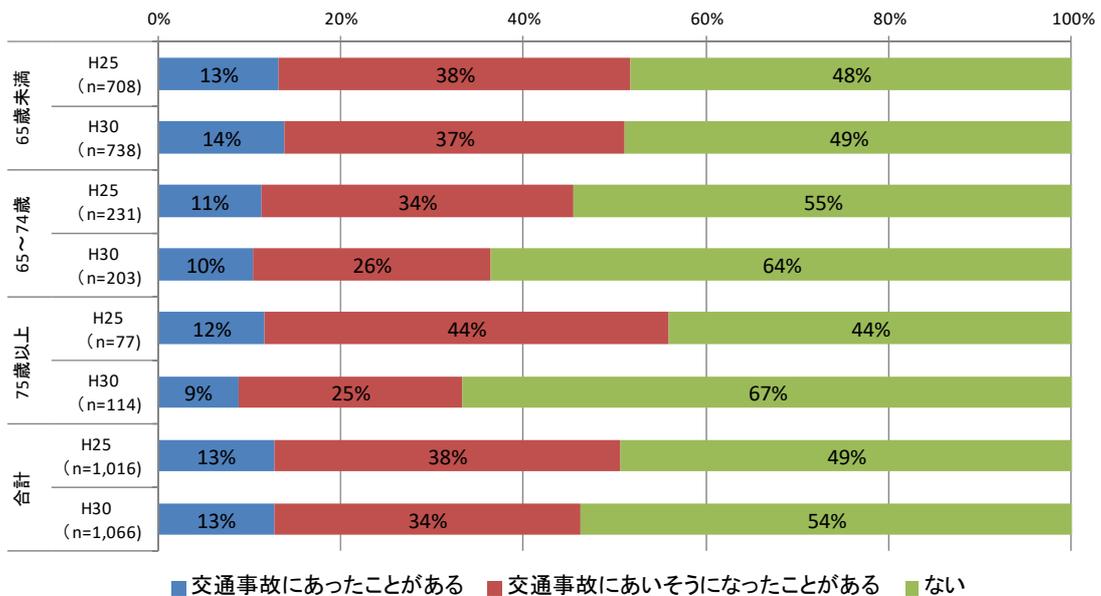
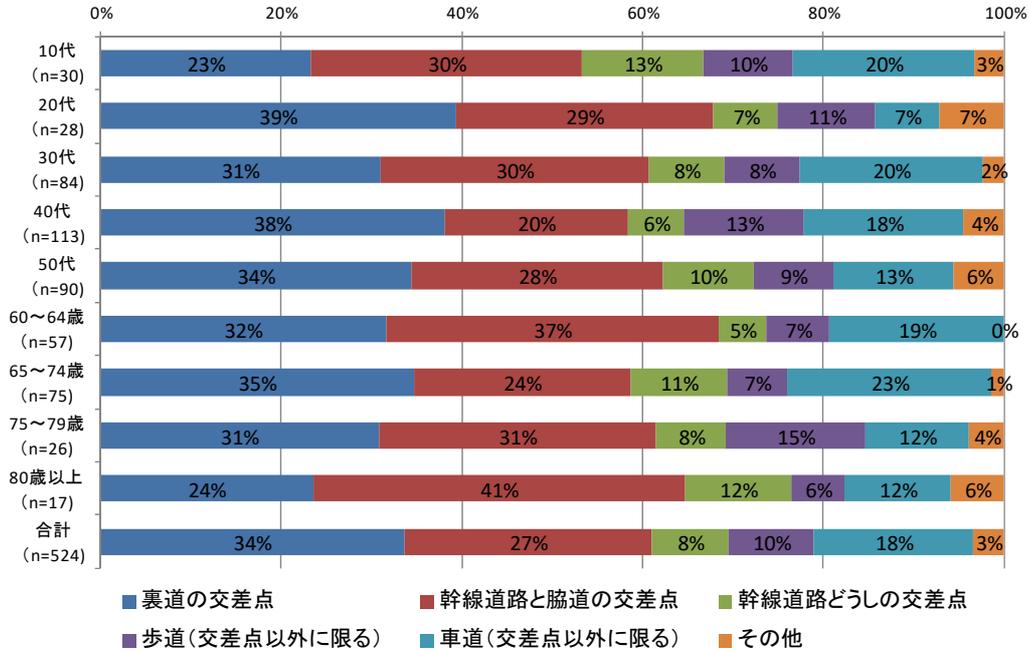


図 自転車を利用して交通事故にあいそうになった経験

- 事故にあった、もしくはあいそうになった場所は、「裏道の交差点」が34%と最も多く、次いで「幹線道路と脇道の交差点」が多く、全体の6割が交差点で事故にあった、もしくはあいそうになったと回答した。
- 5年前と比較すると、全年齢階層合計では大きな変化はみられない。

**[平成30年度]**



**[平成25年度と平成30年度の比較]**

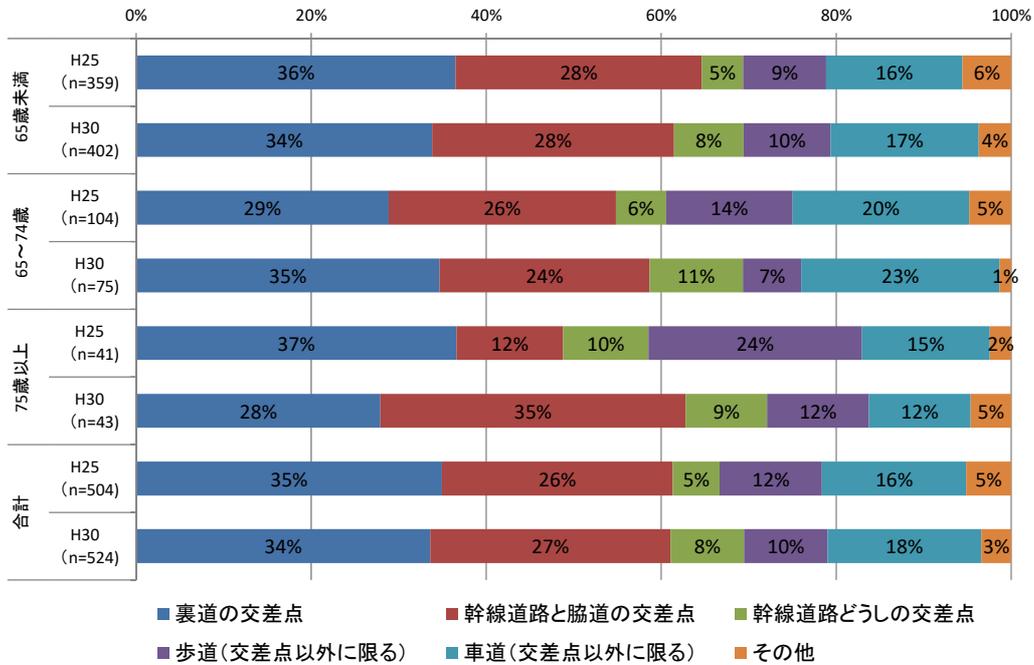


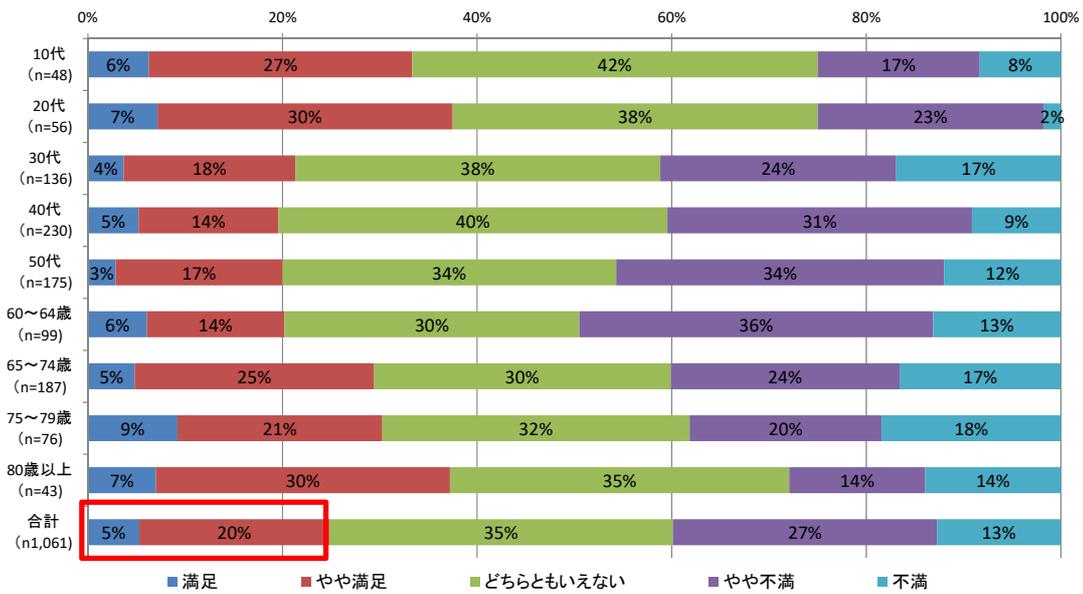
図 事故にあった、もしくはあいそうになった場所

(5) 自転車を利用する際の満足度

①自転車の走りやすさ（安全性や快適性）に関する満足度（問17）【まちづくりの方向性ごとの指標】

- 「不満」「やや不満」と回答した人が40%であり、「満足」「やや満足」と回答した人（25%）を上回った。
- 年齢階層別にみると、30～70代前半で不満と回答した割合が大きい。
- 5年前と比較すると、大きな変化はみられないが、「不満」「やや不満」と回答する人がやや減少し、「満足」「やや満足」と回答する人がやや増加した。

【平成30年度】



※赤枠内がまちづくりの方向性ごとの指標「自転車の走りやすさに関する満足度」の実績値

【平成25年度と平成30年度の比較】

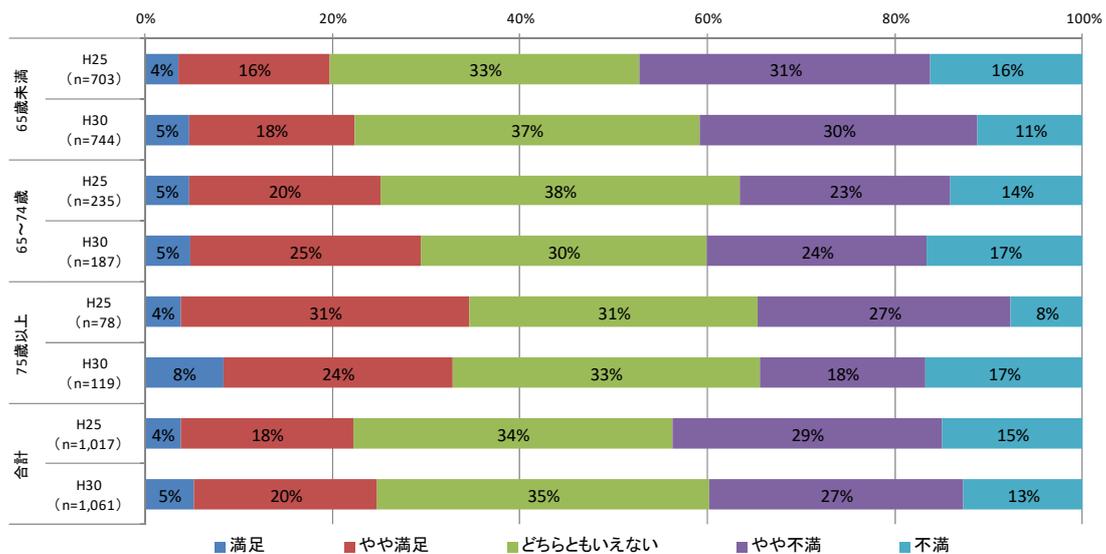


図 「自転車の走りやすさ（安全性や快適性）」に関する満足度

②自転車が行きやすい道路の整備に関する満足度(問18)【まちづくりの方向性ごとの指標】

- 自転車が走行しやすい道路が整備されたと思うかという問いに対して「思わない」「やや思わない」と回答した人が40%であり、「思う」「やや思う」と回答した人(27%)を上回った。
- 年齢階層別にみると、30~70代前半で「思わない」「やや思わない」と回答した割合が大きい。
- 5年前と比較すると、大きな変化はみられないが、「思わない」「やや思わない」と回答する人がやや減少し、「思う」「やや思う」と回答する人がやや増加した。

[平成30年度]



※赤枠内がまちづくりの方向性ごとの指標「自転車が走行しやすい道路の整備に関する満足度」の実績値

[平成25年度と平成30年度の比較]

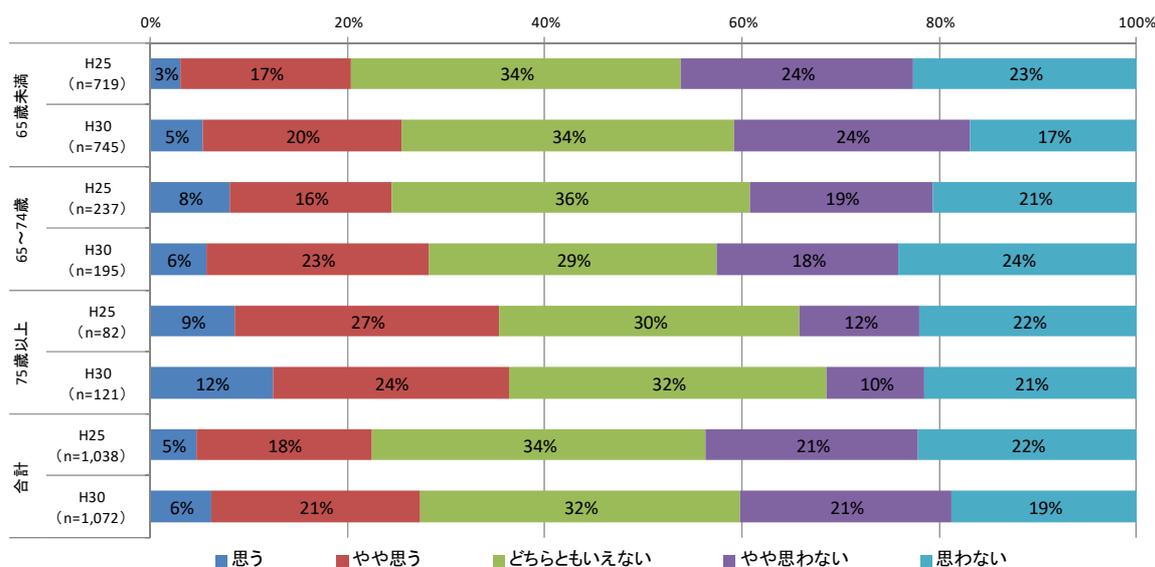
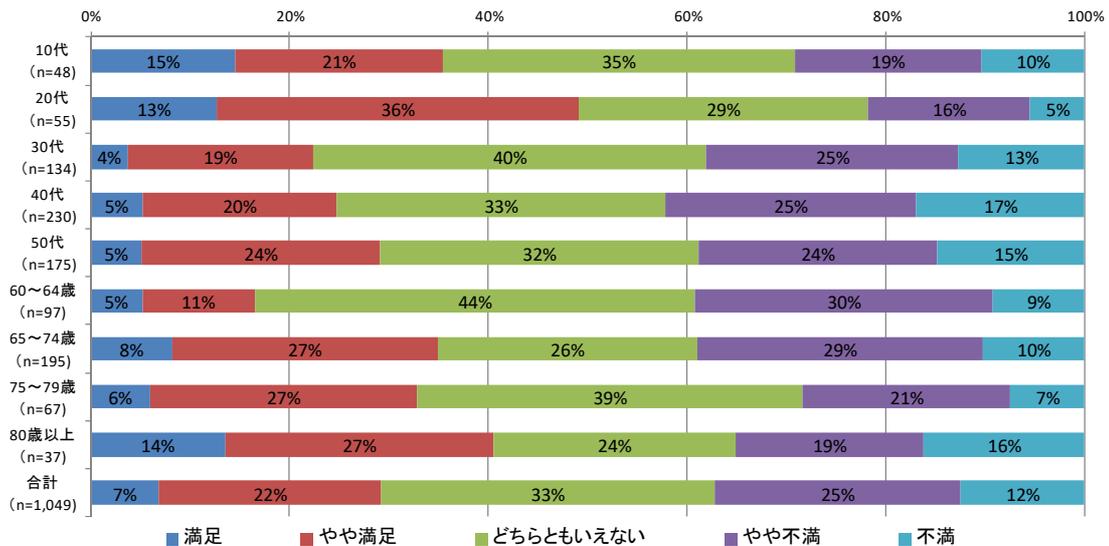


図 「自転車が走行しやすい道路の整備」に関する満足度

### ③駐輪場の数やスペースに関する満足度（問19）

- 「不満」「やや不満」と回答した人が37%であり、「満足」「やや満足」と回答した人（29%）を上回った。
- 年齢階層別にみると、30～70代前半で不満と回答した割合が大きい。
- 5年前と比較すると、大きな変化はみられないが、「不満」「やや不満」と回答する人がやや減少し、「満足」「やや満足」と回答する人がやや増加した。

#### [平成30年度]



#### [平成25年度と平成30年度の比較]

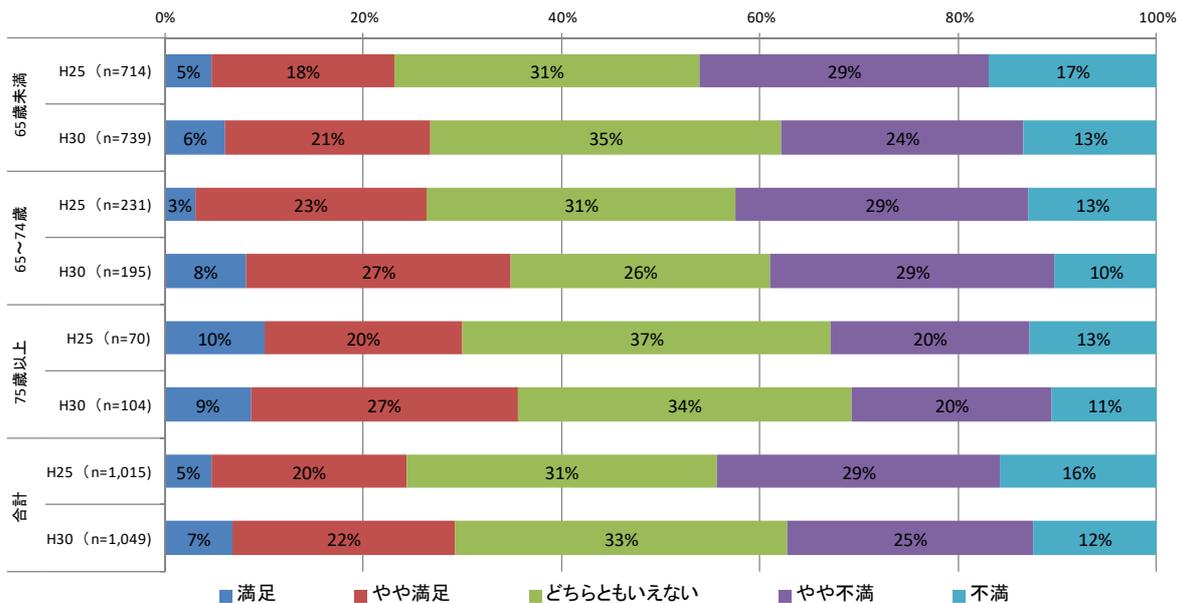
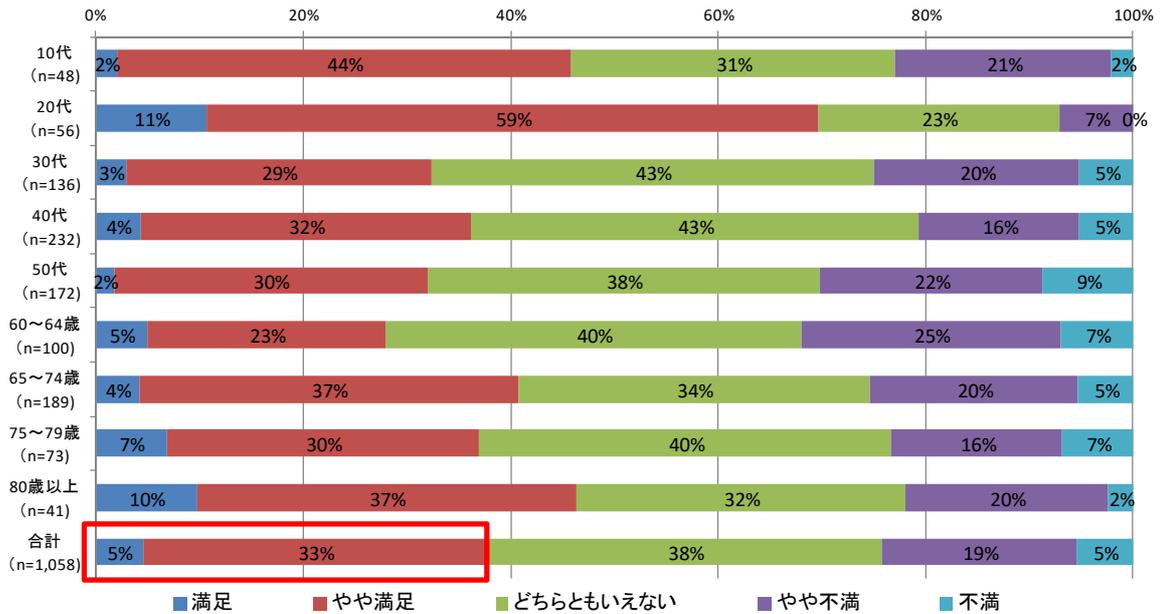


図 「駐輪場の数、スペース」に関する満足度

④市内を自転車で移動する際の満足度（問20）【総合指標】

- 「満足」「やや満足」と回答した人が38%であり、「やや不満」「不満」と回答した人（24%）を上回った。
- 年齢階層別にみると、10・20代、80歳以上で満足度が高い。
- 5年前と比較すると、75歳以上で「やや満足」と回答する割合が減少しているが、他の年齢階層では、いずれも「満足」「やや満足」と回答する割合が増加している。

[平成30年度]



※赤枠内が総合指標「市内を自転車で移動する際の満足度」を高めるの実績値

[平成25年度と平成30年度の比較]

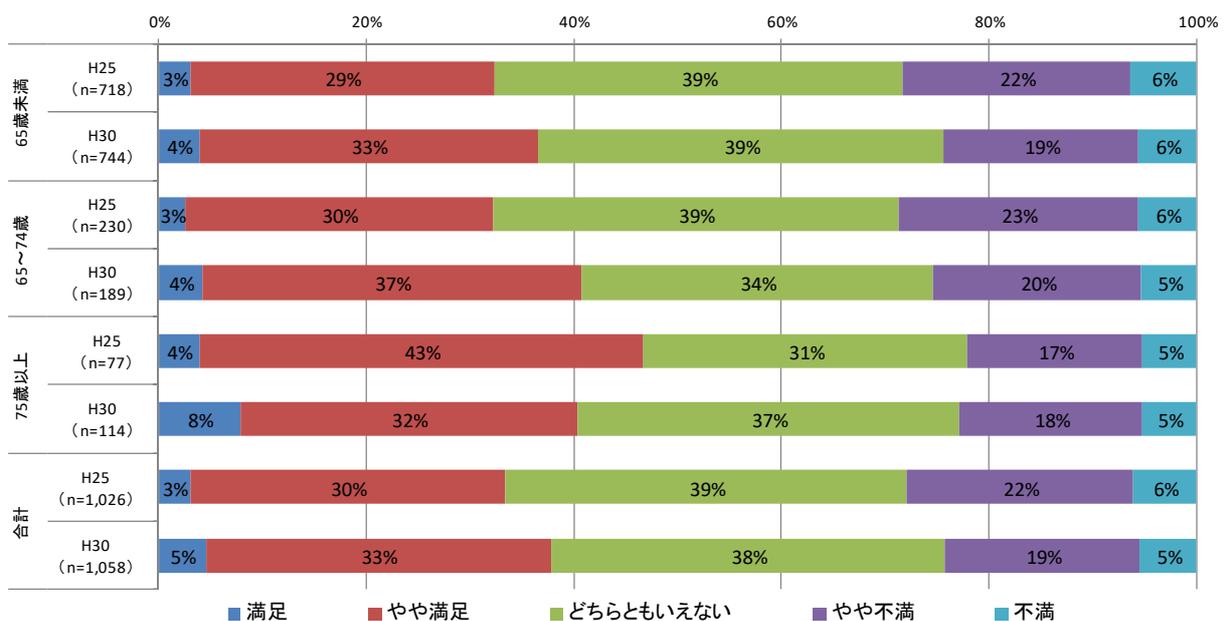


図 市内を自転車で移動する際の満足度

⑤10年前と比べた自転車の利用しやすさ（問21）

- 10年前と比べ「利用しやすくなった」「やや利用しやすくなった」と回答した割合は35%であった。
- 年齢階層別にみると、年齢階層が高くなるにしたがい、「やや利用しやすくなった」と回答した割合が大きくなる傾向がみられる。
- 利用しやすくなった点としては、「自転車走行レーン等の整備」が最も多く、「買い物客向けの駐輪場の整備」や「放置自転車撤去の推進及び厳しい対処」が続く。

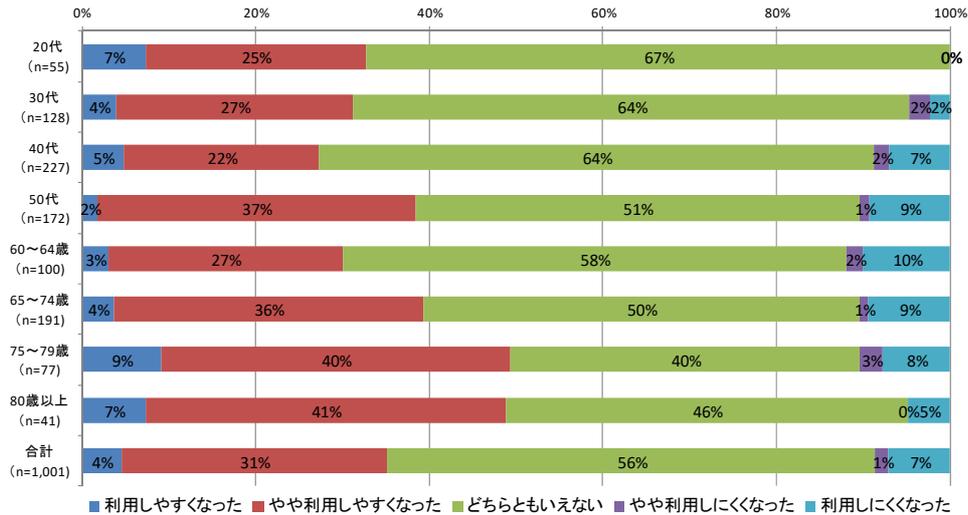


図 10年前と比べた自転車の利用しやすさ

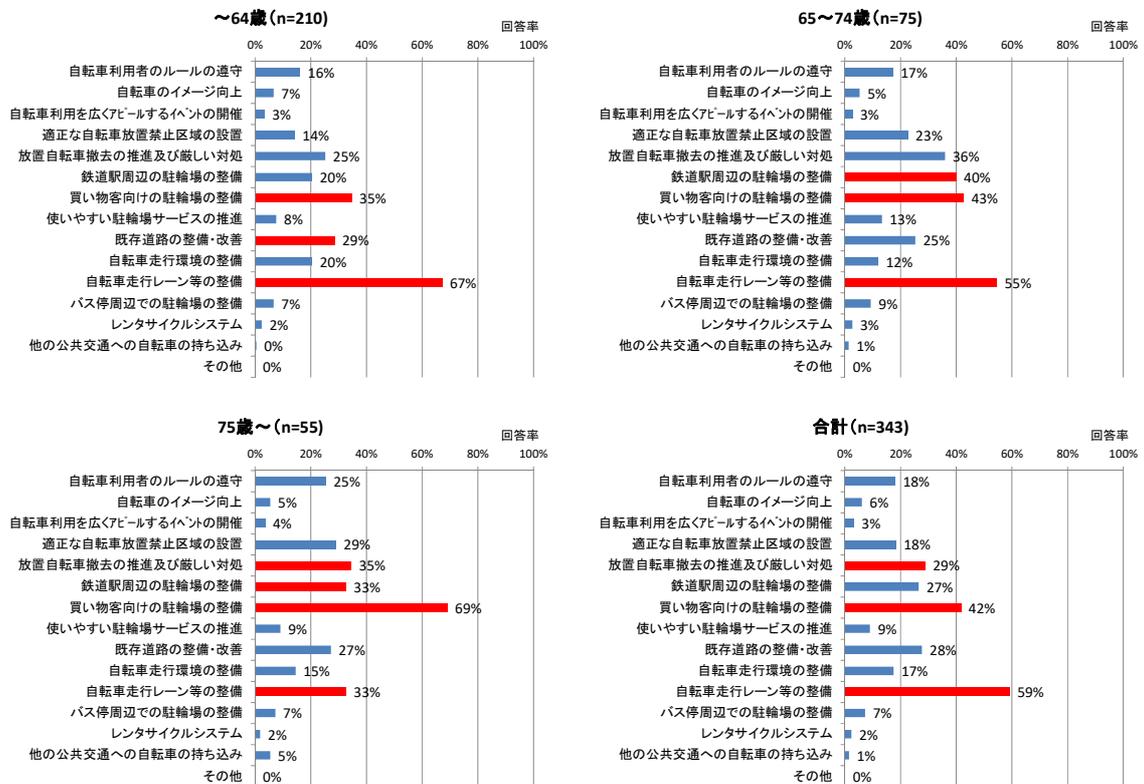


図 10年前と比べて利用しやすくなった点

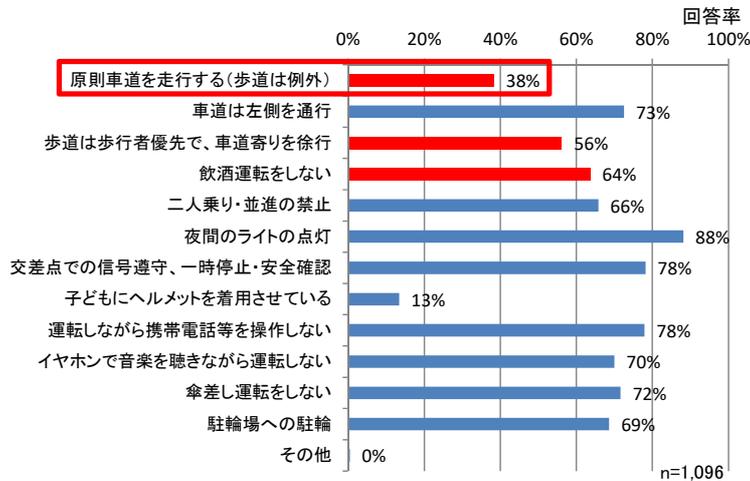
※10代の回答を除く、上位3項目を赤棒グラフで表示

(6) 交通ルール等の遵守状況について

① 自転車利用時の交通ルールの遵守状況 (問 2 2) 【総合指標】

- 「原則車道を走行する (歩道が例外)」の回答率は 38%であり、6 割の利用者が「原則車道を走行する (歩道が例外)」を守っていない状況である。
- 「車道は左側を通行」の回答率は 73%であり、他のルールと比べて比較的守られているが、まだ 3 割の利用者が守っていない状況である。
- 5 年前と比較すると、その他を除くすべてのルールで守っていると回答した利用者が増加している。中でも「原則車道を走行する (歩道が例外)」を守っていると回答した利用者は 9 ポイント、「車道は左側を通行」を守っていると回答した利用者は 6 ポイント増加している。

[平成 30 年度]



※ 「子どもにヘルメットを着用させている」「その他」を除くワーストの 3 項目を赤棒グラフで表示

※ 赤枠内が総合指標「原則車道を走行する (歩道は例外)」を遵守している割合の実績値

[平成 25 年度と平成 30 年度の比較]

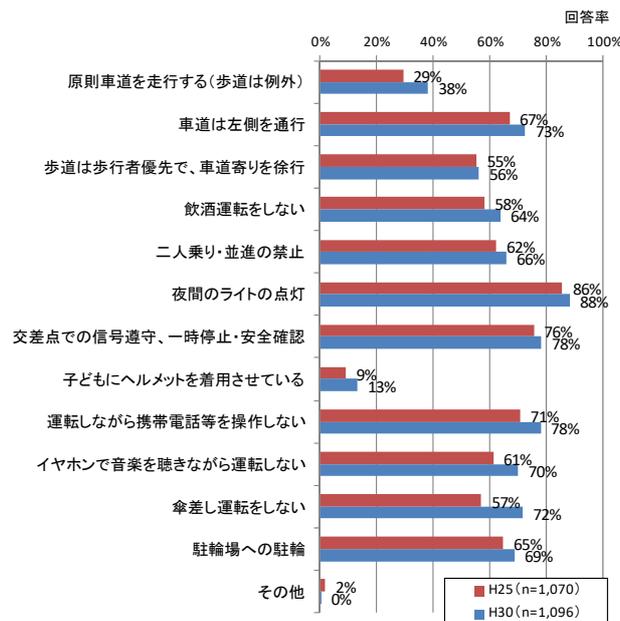
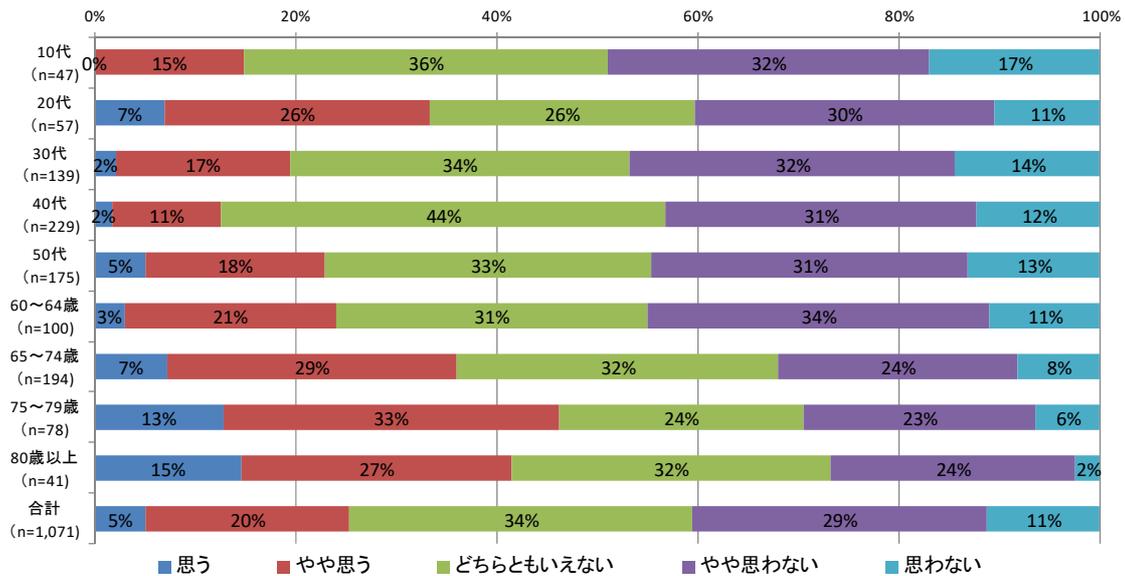


図 自転車を利用する際に守っている交通ルール

## ②自動車運転者の交通ルール等の遵守状況（問23）

- 自動車運転者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」と回答した割合は41%であり、「思う」「やや思う」と回答した割合（25%）を上回った。
- 年齢階層別にみると、60代前半までの年齢階層において、「思わない」「やや思わない」と回答する割合が大きい。
- 5年前と比較すると、全年齢階層合計では大きな変化はみられない。

### [平成30年度]



### [平成25年度と平成30年度の比較]

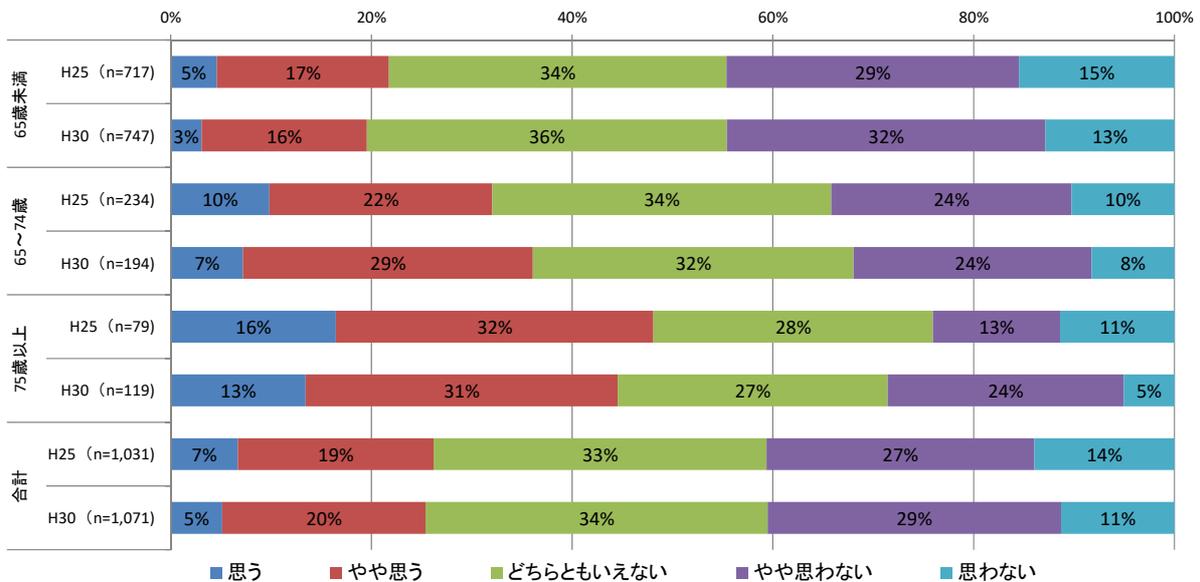
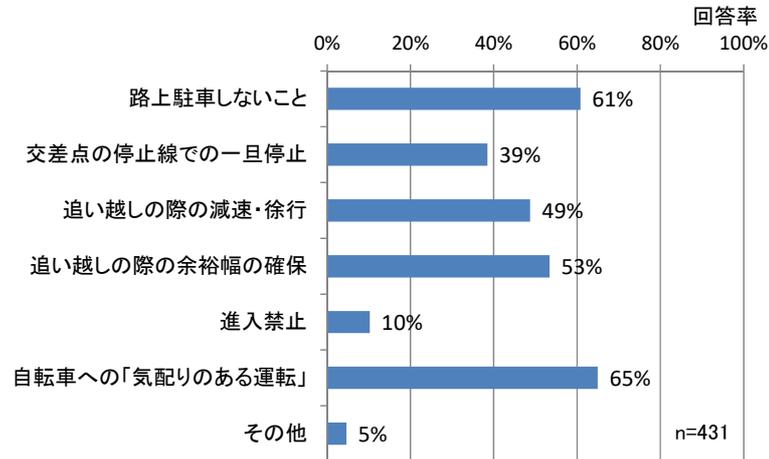


図 自動車運転者の自転車に配慮した運転について

- 守って欲しいルールやマナーとしては、「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」「追い越しの際の減速・徐行」という回答が多い。
- 5年前と比較すると、いずれの項目もその回答率は低下している。

**[平成30年度]**



**[平成25年度と平成30年度の比較]**

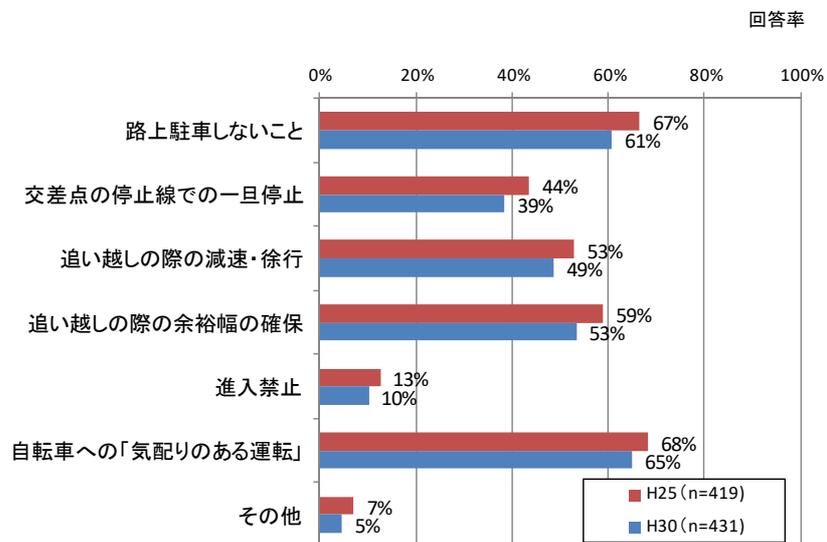
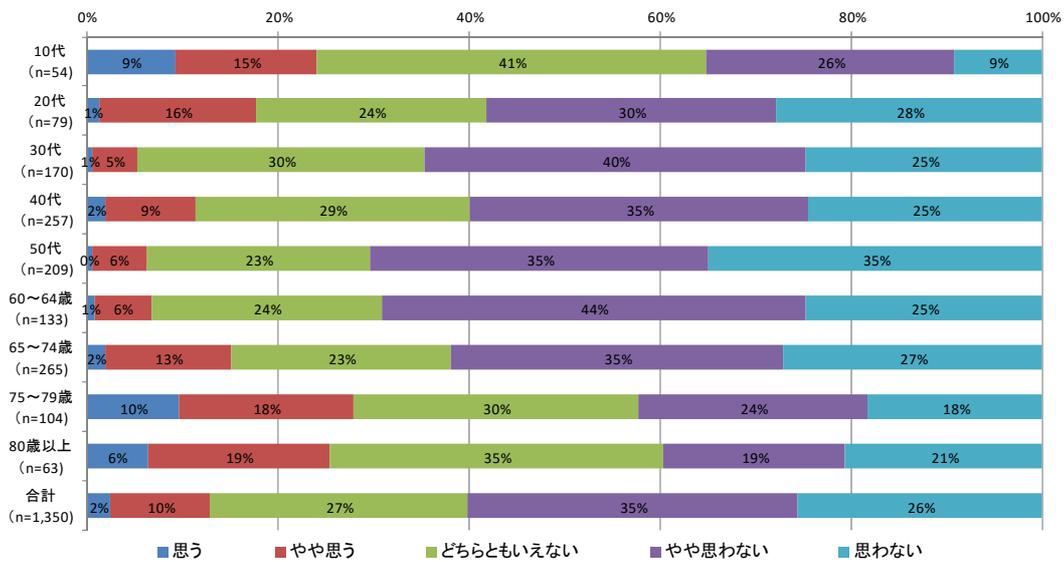


図 自動車運転者に守って欲しい交通ルールやマナー

### ③自転車利用者の交通ルールの遵守状況（問24）

- 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」の回答割合は全体の60%であり、「思う」「やや思う」の回答割合（13%）を大きく上回った。
- 年齢階層別にみると、20代～60代前半において、「思わない」「やや思わない」と回答する割合が大きい。
- 5年前と比較すると、大きな変化はみられないが、やや自転車利用者は交通ルールを守っていると「思わない」の回答割合が減少している。

#### [平成30年度]



#### [平成25年度と平成30年度の比較]

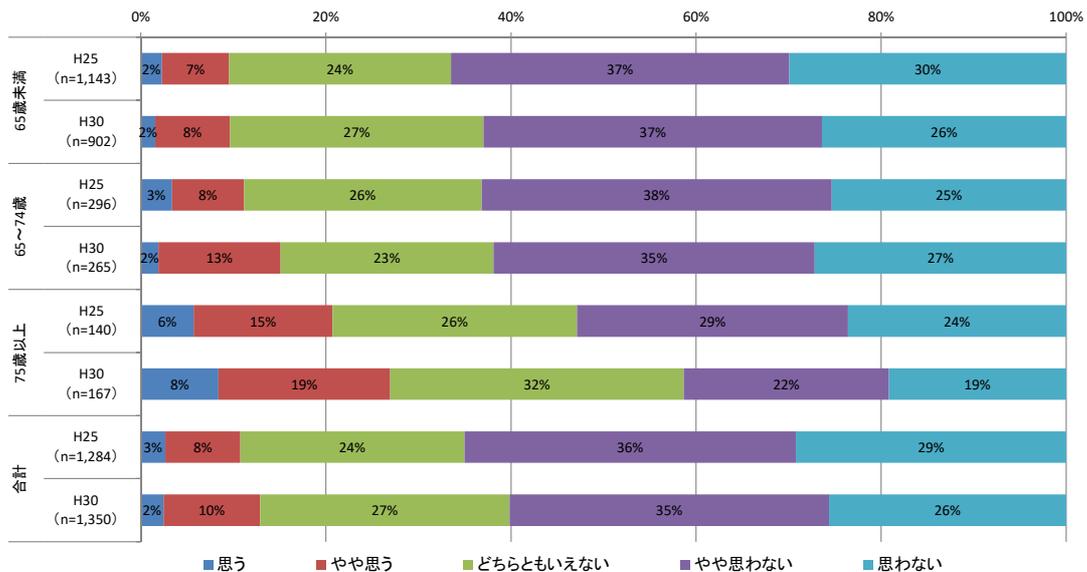
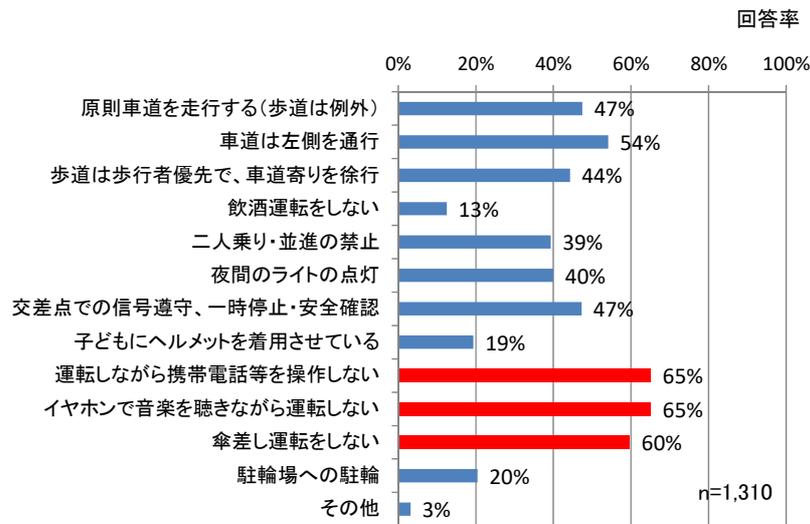


図 自転車利用者の交通ルールの遵守について

- 守られていないと思う交通ルールとしては、「運転しながら携帯電話等を操作しない」「イヤホンで音楽を聴きながら運転しない」「傘差し運転をしない」と回答した回答者が多い。
- また、「原則車道を走行する（歩道は例外）」「車道は左側を通行」の回答率はそれぞれ47%、54%であった。
- 5年前と比較すると、多くの選択肢で回答率が低下しているが、「原則車道を走行する（歩道は例外）」はその回答率が17ポイント上昇している。

**[平成30年度]**



※上位3項目を赤棒グラフで表示

**[平成25年度と平成30年度の比較]**

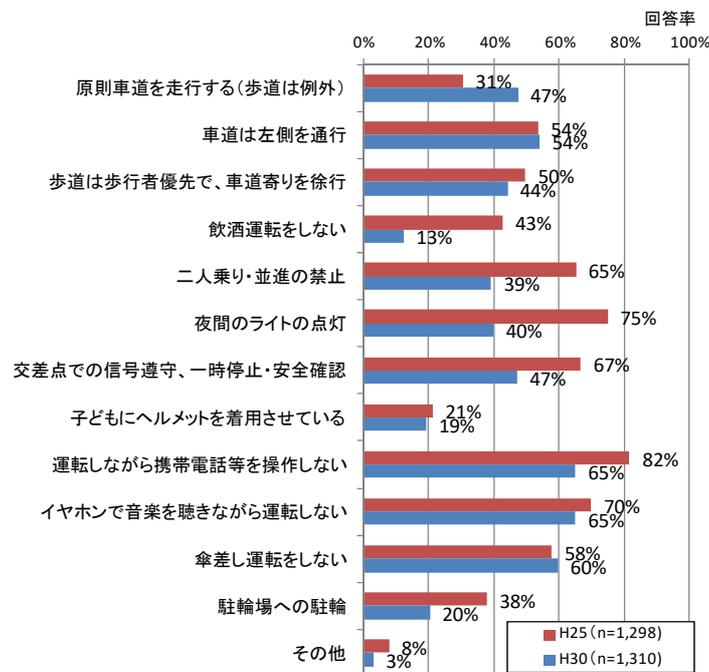


図 守られていないと思う交通ルール

(7) 自転車の利用回数を増やすために取り組むべき事項 (問25)

- 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、「自転車利用ルールの周知・徹底」「新たな自転車レーン等の整備」「自転車走行環境の整備」など、自転車利用ルールの周知・徹底と自転車走行空間の整備に取り組むべきと回答した市民が多い。
- 5年前と比較すると、大きな変化はみられないが、「自転車利用ルールの周知・徹底」「新たな自転車レーン等の整備」と回答する市民がわずかに増加している。

[平成30年度]

[平成25年度と平成30年度の比較]

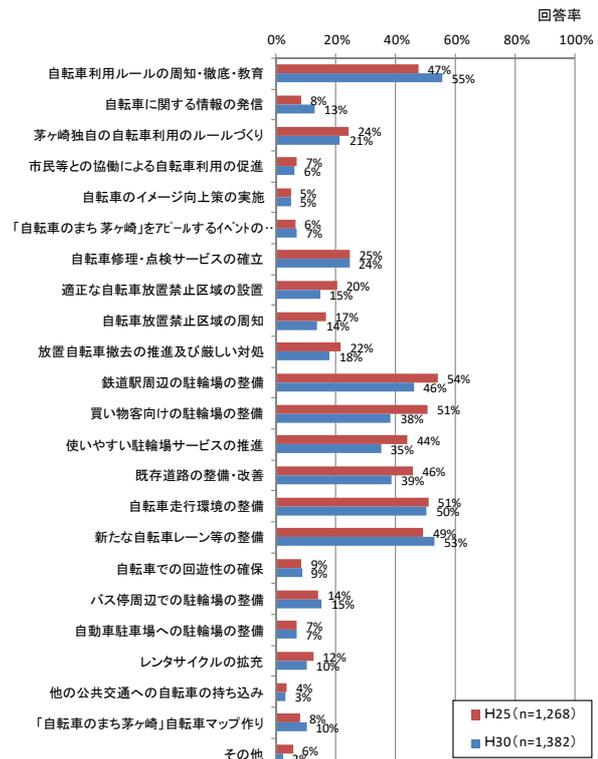
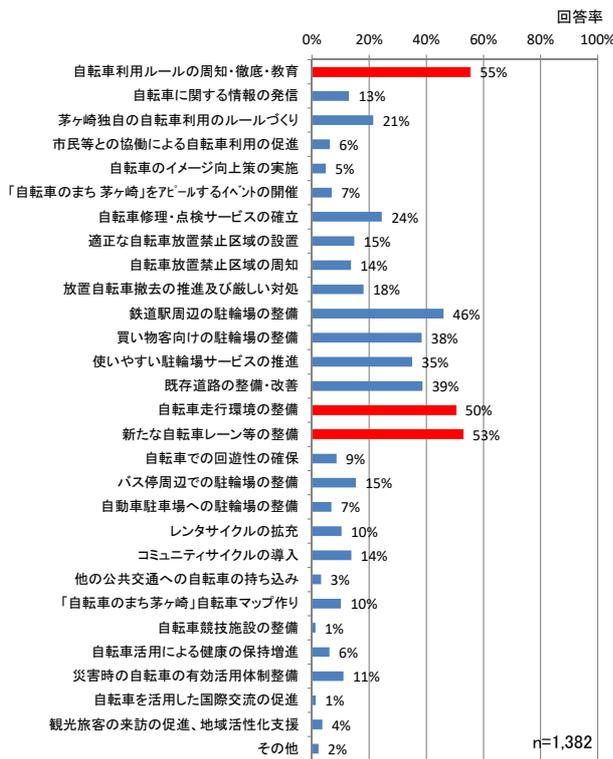


図 自転車の利用回数を増やすために取り組むべき事項

※平成30年度の調査では、一部選択肢を追加

※現況のグラフについては、上位3項目を赤棒グラフで表示

(参考) 自転車事故発生件数及び自転車事故の割合の推移

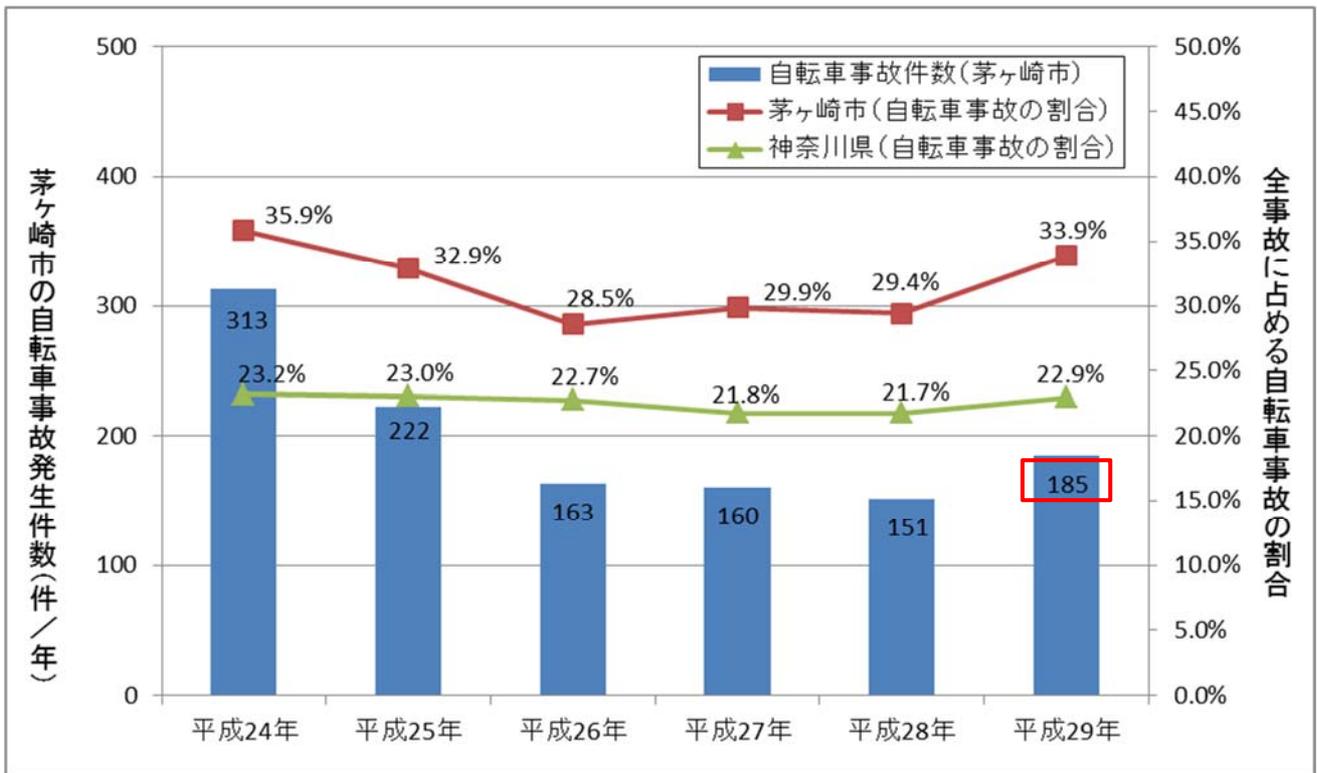


図 自転車事故発生件数及び自転車事故の割合の推移

※赤枠内がまちづくりの方向性ごとの指標「全交通人身事故のうち自転車事故件数」の実績値