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）

平成27年3月　茅ヶ崎市

目　次

第１章 自転車ネットワーク計画の概要 1
１．計画策定の目的 1
２．自転車ネットワーク計画の位置づけ 2
３．推進体制（庁内体制） 5
第２章 自転車ネットワーク計画策定の流れ 6
第３章 自転車ネットワークに関する現状と課題の整理 7
１．基本的な考え方 7
２．自転車ネットワークに関する現状 8
３．自転車ネットワークに関する課題 19
第４章 整備基本方針の設定 20
第５章 整備対象箇所の選定 21
１．整備対象箇所の選定の考え方 21
２．整備対象箇所の選定結果 21
第６章 整備形式の検討 26
１．一般的な自転車ネットワークの整備方法 26
２．本計画における整備パターンの立案 26
第７章 自転車ネットワーク計画の策定 41
１．整備計画の概要 41
２．整備対象箇所における評価対象区間の設定 42
３．整備優先順位の設定 46
４．自転車ネットワーク計画 62
第８章 自転車ネットワーク計画の検証及び改定 64
用語の解説
資料１ パブリックコメントの実施結果

本文中※印の用語は、巻末の「用語の解説」で解説していますので、参照してください。

第１章 自転車ネットワーク計画の概要

１．計画策定の目的

我が国で、自転車は通勤・通学、買物等、日常生活における身近な移動手段として多くの人々に利用されています。近年では、健康志向の高まり等を背景として、自転車の利用者が増加している一方で、自転車が関連した事故が増加傾向にあります。このような社会情勢の変化を踏まえ、国土交通省と警察庁は、自転車利用環境の整備と併せ、自転車の通行ルールの徹底を図るため、平成 24 年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン※」を定めており、全国的に自転車利用環境の創出に向けた取組み（自転車専用通行帯（自転車レーン）※、路面表示等）が行われています。さらに、平成 25 年 12 月には道路交通法の一部が改正され、自転車は車両として車道の左側を走行することが義務化されたことを受けて、車道部における自転車の走行環境を整備することが全国共通の課題になっています。

本市は、地理的な条件等から自転車利用者が多く、全交通手段の約２割を占め、神奈川県内で最も多くなっています。自転車は手軽で身近な交通手段として、生活の中で欠くことができないものとなっている一方で、自転車利用者が多い主要駅や商業施設・高等学校等の拠点施設周辺の道路やこれらの施設間を結ぶ道路では、自転車の走行環境が十分に整備されておらず、市内の全人身事故の中で自転車が関連する事故は約３割を占めていることから、自転車利用者の安全性を向上させることが課題となっています。

このような背景の下、本市では、平成 16 年３月に「ちがさき自転車プラン」を策定するとともに、平成 26 年４月には「第２次ちがさき自転車プラン」を策定し、「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、自転車利用ルールの徹底、安全・安心な走行環境の整備などを行うことで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に取り組んでいます。「自転車ネットワーク計画」は「第２次ちがさき自転車プラン」の策定を受けて、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となります。「第２次ちがさき自転車プラン」に示された自転車ネットワーク整備の考え方を踏まえ、比較的幅員の広い幹線市道*を中心に、既存の道路空間を再編・有効活用し、自転車が走行すべき位置の明示やドライバーへの注意喚起を行うことで、自転車利用者の安全性向上を目指します。なお、計画の策定に当たっては、効率的に事業を推進していくため、道路施設に対する維持管理計画を定めた「幹線道路維持保全計画」で計画されている道路舗装の補修時期と連携を図り、整備事業を計画的に進めていきます。

＊本計画における幹線市道とは、本市が管理する道路の内、「走行速度 40km/h 以上」、「２車線相当」、「バス路線」及び「大型車通行可」のいずれかに該当する路線で、「幹線道路維持保全計画」において、計画的な維持管理を行うこととした路線（グループ１【重要路線】、グループ１及びグループ２）のことです。

２．自転車ネットワーク計画の位置づけ

２.１　上位計画との関係

「幹線道路維持保全計画」は、「茅ヶ崎市総合計画」「ちがさき都市マスタープラン」等の上位計画を踏まえて、平成 26 年度に策定が完了する「茅ヶ崎市のみちづくり計画」の一部に位置づけられ、道路の維持管理や既存ストックの活用に関する具体的な個別計画となります。

その「幹線道路維持保全計画」の下位計画として「自転車ネットワーク計画」は策定され、「第２次ちがさき自転車プラン」や「茅ヶ崎市交通安全計画」等の本市の様々な関連計画との整合に配慮して策定します。

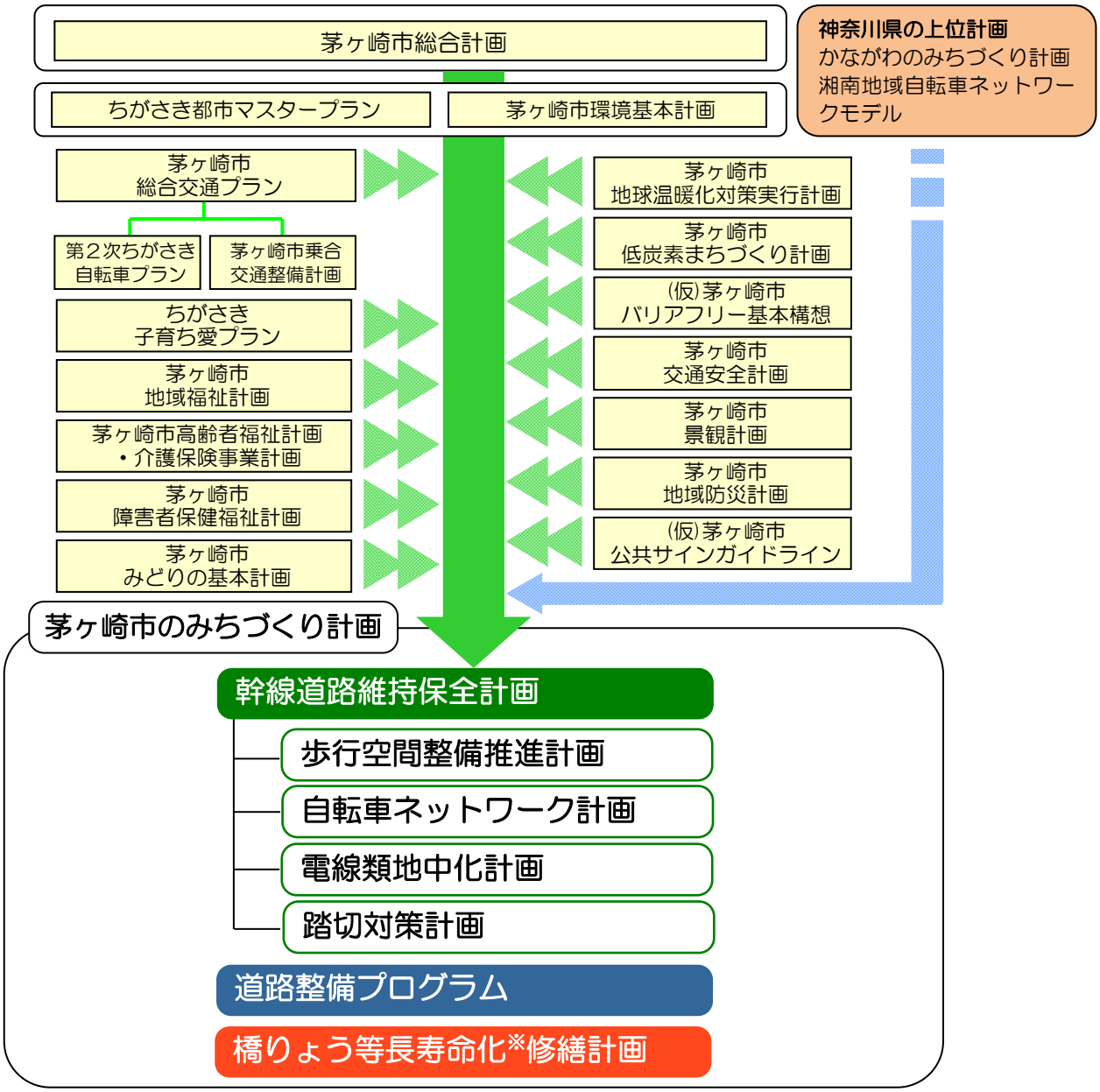


図　１-１　本市の上位・関連計画等における「幹線道路維持保全計画」の位置づけ

2.2 茅ヶ崎市の道路行政の体系

本市の道路行政を行うにあたっては、道路の新設・拡幅整備※等の道路整備を進めながら、道路の維持・保全、長寿命化を図っていく必要があり、これらは相互に連携しながら取り組むことが重要です。

これらを踏まえ、本市における今後の道路行政の計画として、平成 23 年３月に策定した道路の新設・拡幅等の整備の計画を示す「道路整備プログラム」、平成 25 年８月に策定した道路構造物の長寿命化に関する「橋りょう等長寿命化修繕計画」、本計画の上位計画となる道路の維持・保全に関する「幹線道路維持保全計画」を「茅ヶ崎市のみちづくり計画」に位置づけています。

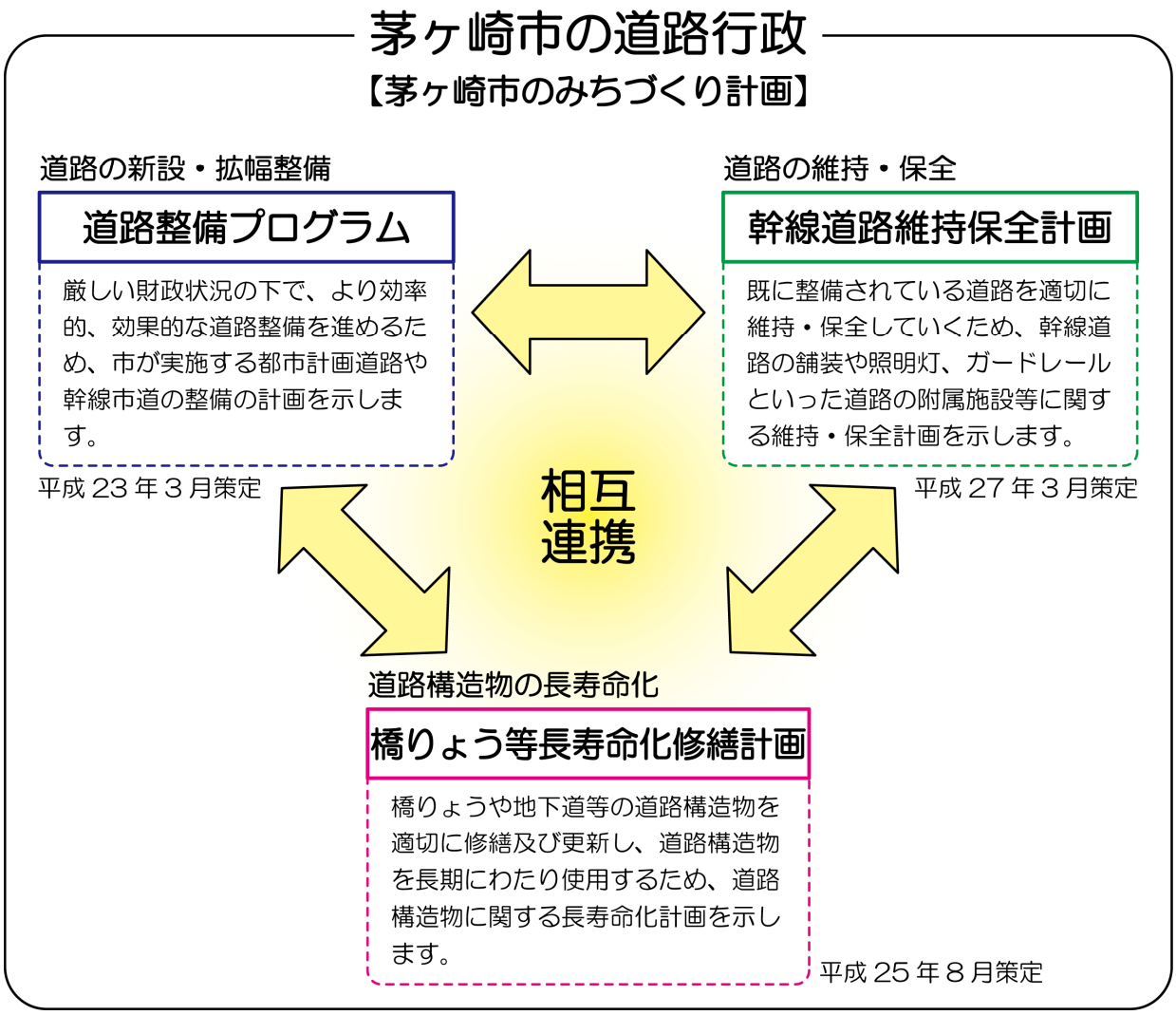


図 1-2　本市の道路行政における「幹線道路維持保全計画」の位置づけ

2.3 幹線道路維持保全計画における自転車ネットワーク計画の位置づけ

本市が管理する道路延長は約 670km あり、既存施設の老朽化が進む中で、補修や更新需要の増加が予測されます。一方、道路に関する予算は年々減少傾向にあり、道路の維持管理を取り巻く財政環境は厳しさを増している上、安全性や快適性のほか、環境への配慮等、道路の維持管理に求められる利用者のニーズは多様化しています。

このような背景を踏まえ、効率的・効果的な維持管理を計画的に進めるため、「幹線道路維持保全計画」を策定します。これにより、一部施設を従来管理手法の事後保全型※から予防保全型※に転換することによる維持管理費の抑制や、道路附属施設等の劣化や損傷に起因する事故を未然に防ぐこと等の効果が期待されます。

また、道路区域内においては、道路施設の老朽化以外にも、歩行者・自転車利用空間の不足等様々な課題を抱えていますが、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」で道路整備の優先順位を定めたように拡幅整備による対策では効果を発揮するまでに長い期間が必要となります。このため、「幹線道路維持保全計画」で定める舗装等の補修時期と合わせて既存ストックを改修し、現行幅員内での工夫によって早期に改善を図るため、歩行空間、自転車ネットワーク、電線類地中化の整備計画や、踏切対策計画を合わせて策定します。

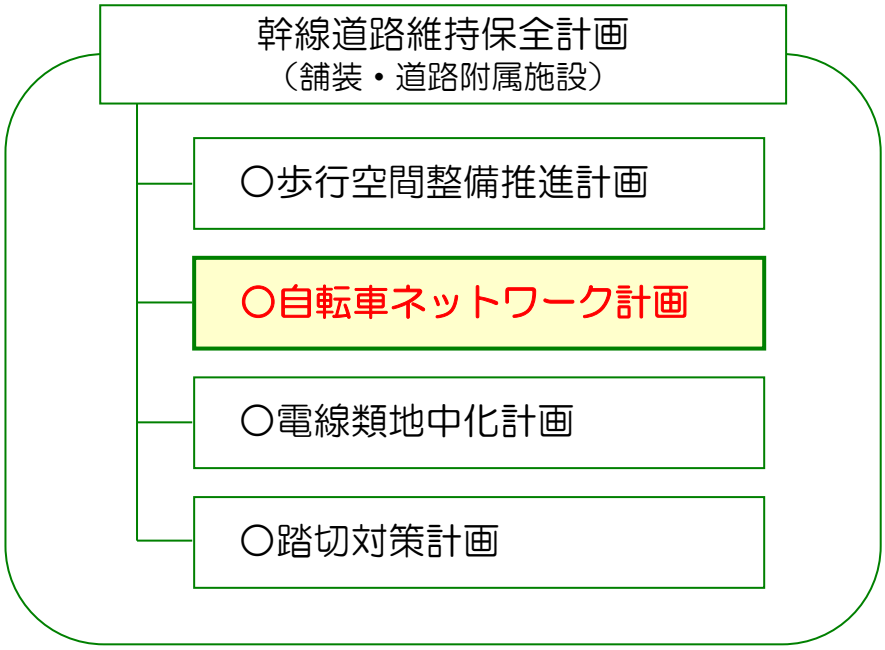


図 1-3　「幹線道路維持保全計画」の体系

３．推進体制（庁内体制）

今後、本計画に基づき確実に推進していくとともに、より円滑かつ効果的に事業を執行していくためには、庁内の関係する部署間が連携して取り組むことが重要になります。

ここでは、本計画を推進するにあたり、特に連携が必要な部署について、各々の役割を示します。

表 1-1　「自転車ネットワーク計画」の推進体制

所管課	役割
建設部　道路管理課	【自転車ネットワーク計画を所管】 本計画に基づき、舗装修繕に合わせて実施する自転車走行空間の整備を実施します。 また、本計画を所管し、計画の進行管理を行うとともに、必要に応じて計画の改定を行います。
建設部　道路建設課	【茅ヶ崎市道路整備プログラムを所管】 本計画における整備対象箇所の中で、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」に基づいた新設、拡幅等の整備を行う場合は、工事に合わせた自転車走行空間の整備を実施します。
都市部　都市政策課	【第２次ちがさき自転車プランを所管】 「第２次ちがさき自転車プラン」は、本計画の上位計画に位置づけられ、自転車ネットワークのあり方が示されており、本計画と連携して自転車走行空間の整備を推進します。特に、舗装修繕とは別に実施する自転車走行空間の整備を実施します。
都市部　景観みどり課	【茅ヶ崎市公共サインガイドラインを所管】 自転車走行空間を整備するにあたり、整備形式における色･形状･大きさ等、景観への配慮や公共サインのあり方に関する調整を行います。
市民安全部　安全対策課	【茅ヶ崎市交通安全計画を所管】 自転車の安全対策は、本計画に示した自転車走行空間の明示以外にも、交差点における注意喚起の看板設置や警察と連携した信号機の設置、規制標識の設置等、様々な対策が考えられ、自転車利用者の安全性向上に向けて、連携した対策を実施します。

＊【　】書きは、各課の役割の中から本計画の推進に関連する内容を抜粋して記載しています。

第２章 自転車ネットワーク計画策定の流れ

「自転車ネットワーク計画」では、図２-１の策定フローに示すように、本市の自転車ネットワークに関する現状課題を踏まえ、優先的な整備が必要な箇所を選定し、既存の道路空間における道路の幅員を再配分することによって、自転車利用者の安全性向上を目的とした自転車走行空間を確保するための整備計画を策定します。

自転車ネットワークに関する現状と課題の整理　（３章）

幹線市道を対象として、自転車での利用が多い拠点施設の分布状況や安全性向上に対する自転車利用者のニーズ等を踏まえ、自転車ネットワークの整備に向けた課題を明らかにします。

↓

整備基本方針の設定　（４章）

自転車ネットワークに関する現状と課題を踏まえ、「自転車ネットワーク計画」の基本方針を設定します。

↓

整備対象箇所の選定　（５章）

自転車利用が多く、優先的に自転車ネットワークを構築すべき箇所を選定します。（18箇所を選定）

↓

【６章以降は、選定した 18 箇所の整備対象箇所について計画を策定しています】

整備形式の検討　（６章）

既存空間の有効活用という観点から９つの整備パターンを設定し、それぞれの整備対象箇所の状況に応じた整備パターンを検討します。

↓

自転車ネットワーク計画の策定　（７章）

効率的・効果的な自転車ネットワークの整備を行うための優先順位を設定します。なお、整備時期は、「幹線道路維持保全計画」に示す舗装修繕の時期と調整します。

図 2-1　「自転車ネットワーク計画」の策定フロー

第３章 自転車ネットワークに関する現状と課題の整理

１．基本的な考え方

本市では、赤松通りや左富士通り、香川小学校通りの一部において法定外路面表示を整備する等、一部で自転車走行空間の整備を行っていますが、今後、さらに自転車走行空間の整備を進め、自転車ネットワーク整備を進めていく必要があります。そのためには、利用者ニーズを的確に把握し、効率的・効果的に整備を進めていく必要があります。

ここでは、幹線市道を対象として、下記に示す５つの視点から自転車利用者の利便性・安全性向上に対する現状を把握することで、今後の自転車ネットワークの整備に向けた課題を明らかにします。

＜５つの視点＞
視点１　自転車ネットワーク整備に関する既往計画と整備状況
視点２　自転車の利用が多い拠点
視点３　自転車走行環境の安全性と快適性
視点４　事故分布及び自転車利用者が関連した事故状況
視点５　自転車ネットワーク整備に対する要望・ニーズ

２．自転車ネットワークに関する現状

本市の自転車ネットワークに関する現状を５つの視点で示します。

《視点１》自転車ネットワーク整備に関する既往計画と整備状況

○本市の自転車ネットワークは、既往計画に基づいて整備されている路線もありますが、拠点間を結ぶネットワークが不足しています。

図　3-1　自転車ネットワーク整備に関する既往計画と整備状況

＊1　本計画とは別に既に事業実施中の区間及び整備が完了している区間を示しています。

＊2　自転車歩行者道で物理的に分離（色等での分離を含む）されている区間を示しています。

出典：湘南地域自転車ネットワークモデル（神奈川県 HP）、整備状況資料（茅ヶ崎市道路建設課）

《視点２》自転車の利用が多い拠点

○自転車の利用が多いと見込まれる駅・商業施設・高等学校は、茅ヶ崎市中心部及び駅周辺に多く分布しています。

図 3-2　自転車利用者の往来が見込まれる駅・商業施設・高等学校等の分布

＊　自転車交通量は「交通量実態調査（H24.7）」の調査結果を使用しています。

《視点３》自転車走行環境の安全性と快適性

○本市の自転車走行環境調査結果によると、事故は茅ヶ崎駅周辺及び幹線道路のほか、生活道路上でも発生しています。また、幹線市道における車道の安全性の評価は、香川駅前通り、学園通り、松林通り、浜竹通り等で低くなっています。

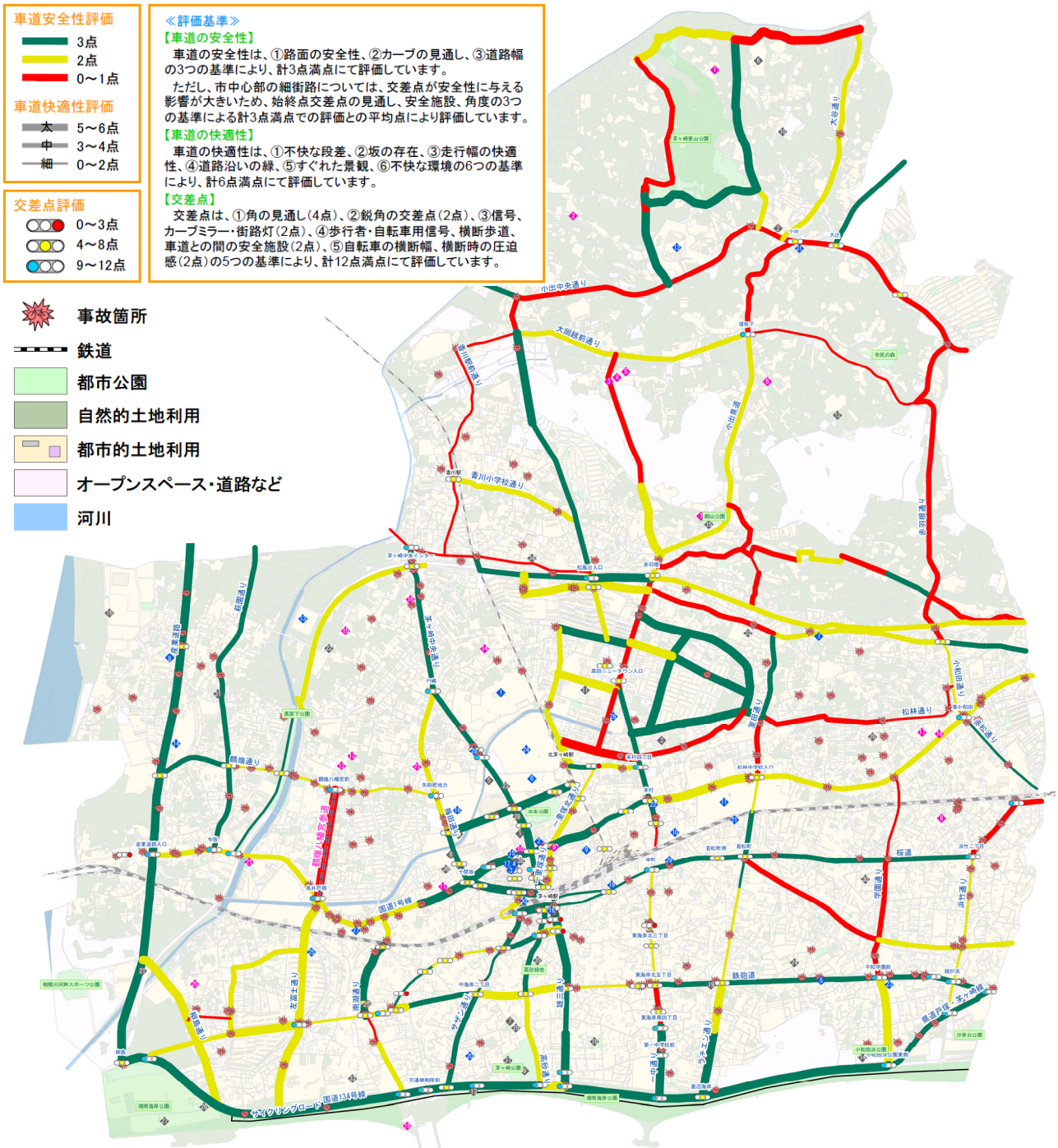


図 3-3　本市の自転車走行環境

出典：平成 22 年度　ちがさき自転車走行環境調査結果

《視点４》事故分布及び自転車利用者が関連した事故状況

○全人身事故件数は減少している一方、自転車利用者が関連した事故の割合は、依然として約３割を占め、横ばいのまま推移しています。

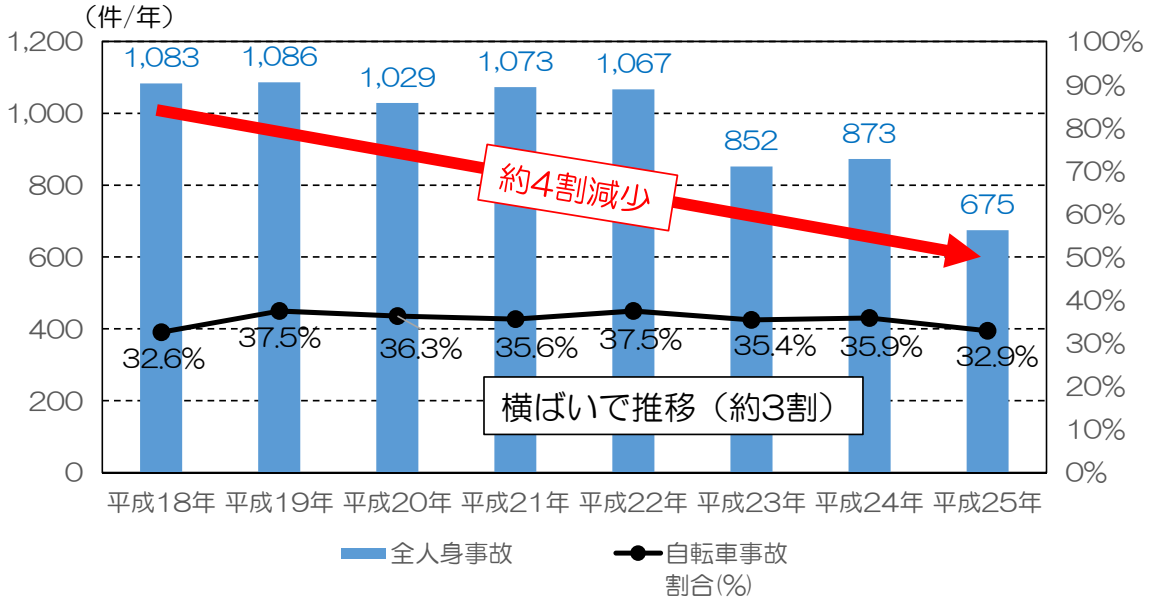


図 3-4　自転車利用者が関係した交通事故の推移

出典：茅ヶ崎市内の人身交通事故概況（茅ヶ崎市安全対策課資料）
第９次茅ヶ崎市交通安全計画（平成 23 年度～平成 27 年度）

○自転車利用に関するアンケート調査では、自転車を利用する際の経路の選択理由として、「少し遠回りでも自動車が少ない比較的安全な道」と回答した自転車利用者が最も多く、約５割を占めています。一方、自転車利用者が事故にあった、若しくはあいそうになった場所は、裏道との交差点、幹線道路と脇道の交差点で多くなっています。

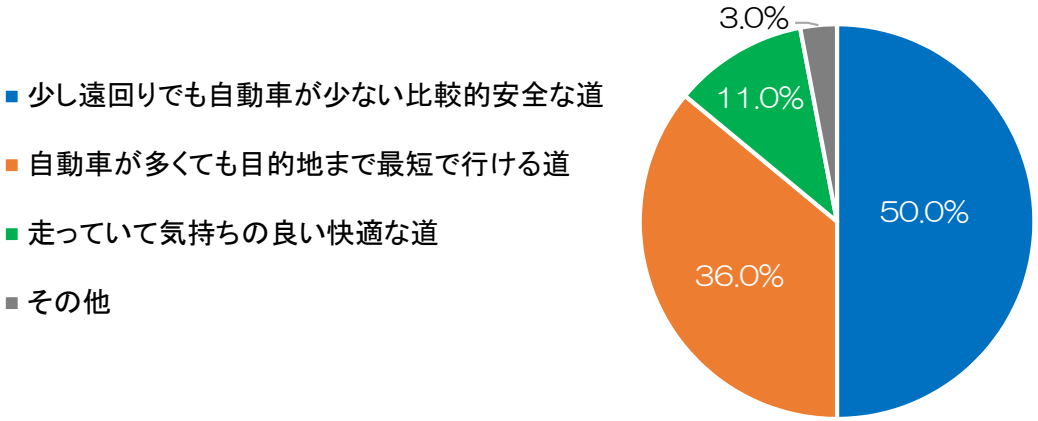


図 3-5　自転車を利用する際の経路の選択理由

出典：第２次ちがさき自転車プラン

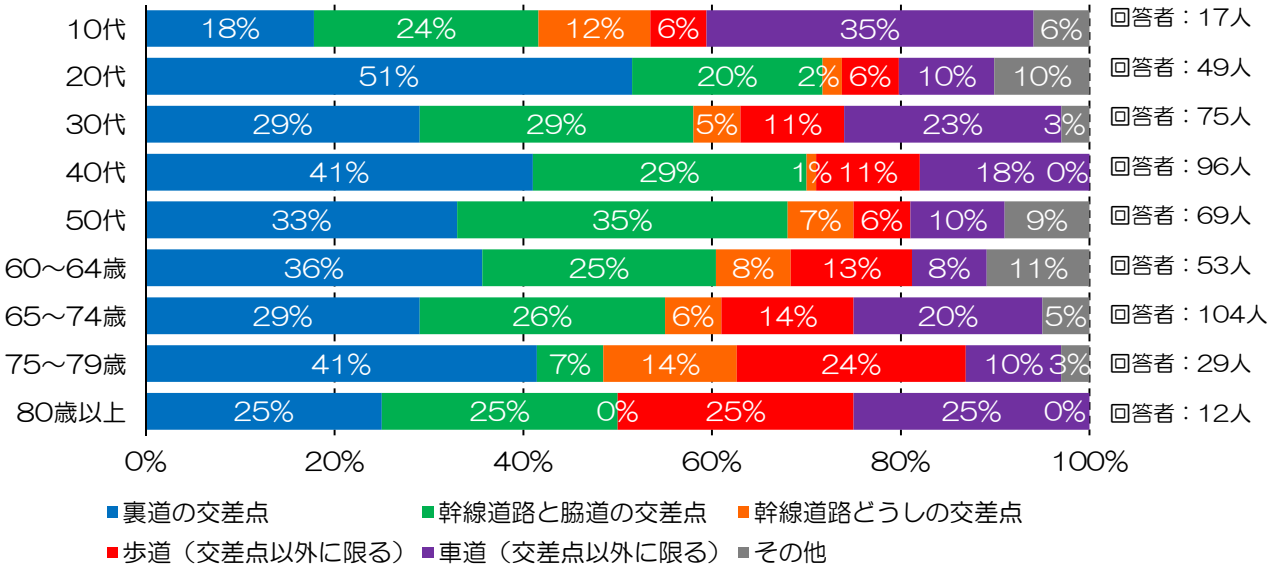


図 3-6　交通事故にあった、若しくはあいそうになった場所

出典：第２次ちがさき自転車プラン

○本市の自転車利用者が関連した交通事故は、幹線道路及び幹線市道以外の裏道でも発生しています。特に、本市では、茅ヶ崎地区での事故件数が多い状況です。

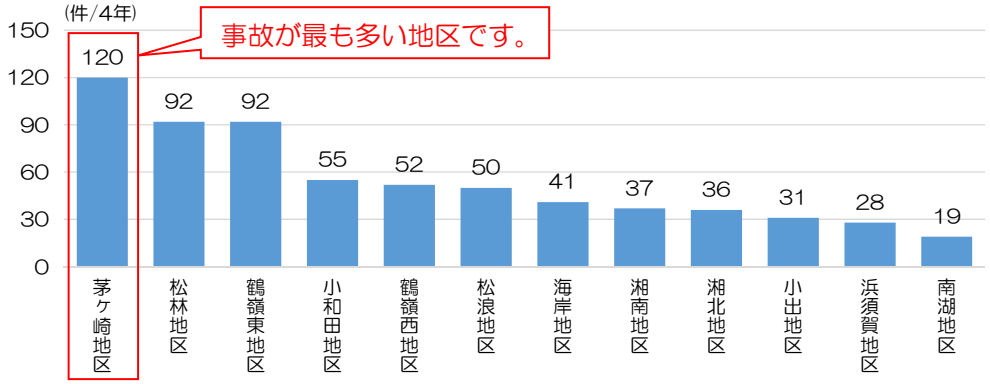


図 3-7　幹線道路及び幹線市道における自転車利用者が関連した交通事故の件数

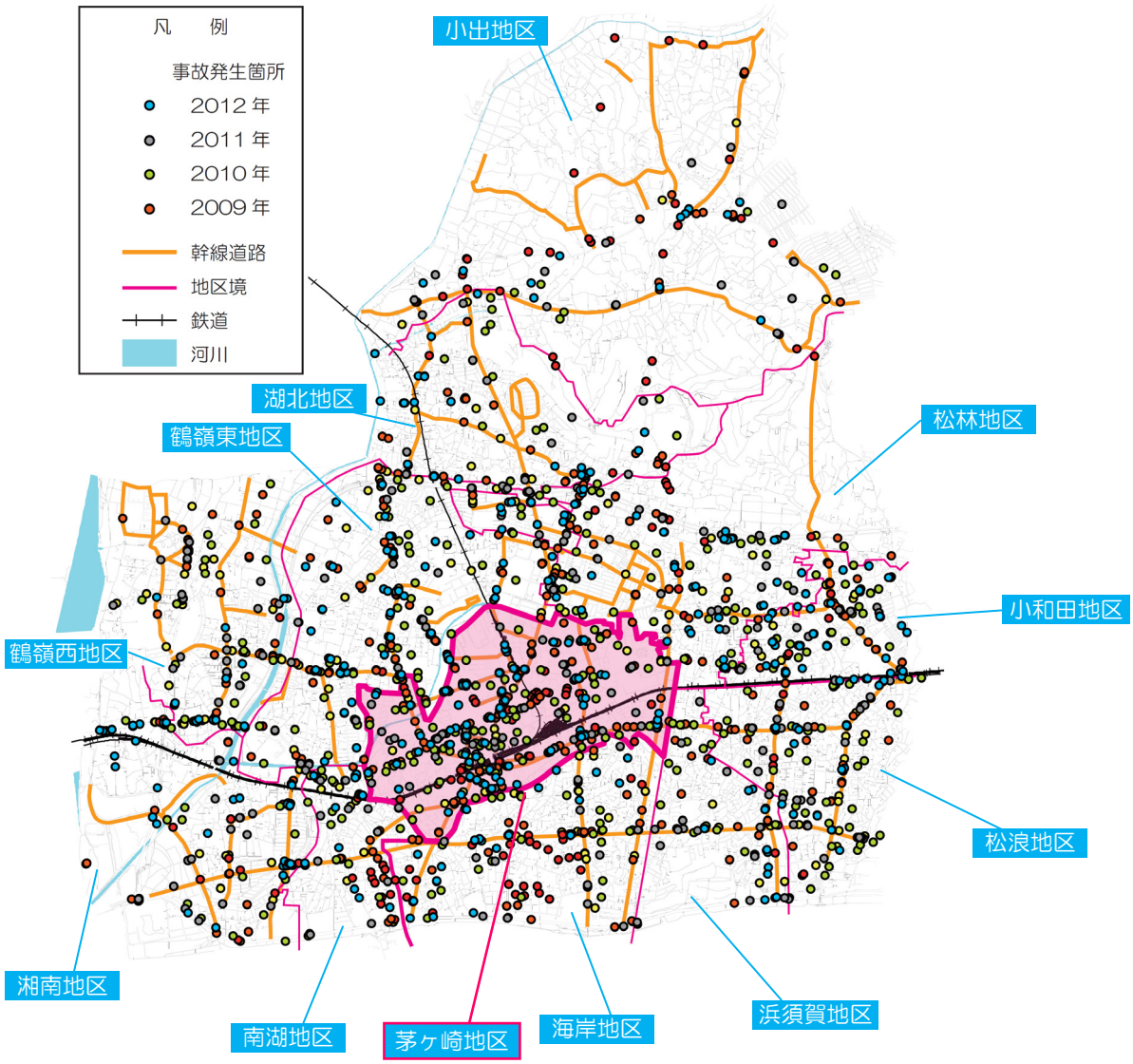


図 3-8　本市の自転車利用者が関連した交通事故の分布

出典：茅ヶ崎市安全対策課資料

《視点５》自転車ネットワーク整備に対する要望・ニーズ

○本市の南部は平坦な地形となっており、自転車が利用しやすい地域となっています。

○特に、JR 東海道線、茅ヶ崎駅や辻堂駅等の駅周辺に日常生活で利用する施設が多く立地しているため、自転車利用者が多い状況にあります。

○本市の自転車利用者は、全交通手段の 23%を占めており、神奈川県内の他の市町村と比較すると県内で最も自転車利用割合が高くなっています。このことから自転車は手軽で身近な交通手段として生活の中で欠くことができないものになっていると考えられます。

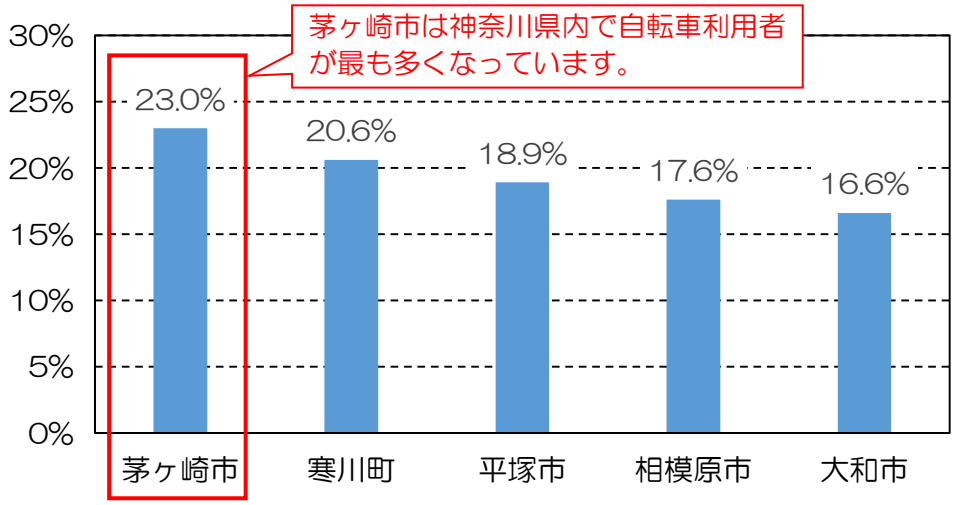


図 3-9　全交通手段に占める自転車利用者の割合（神奈川県内上位５位）

出典：第２次ちがさき自転車プラン

○生活に身近な道路に対する不満内容について聞いた市政アンケート（複数回答可）によると、本市の道路整備に対する不満の中で「自転車で走りづらい」という市民の声が３番目に多い状況にあります。

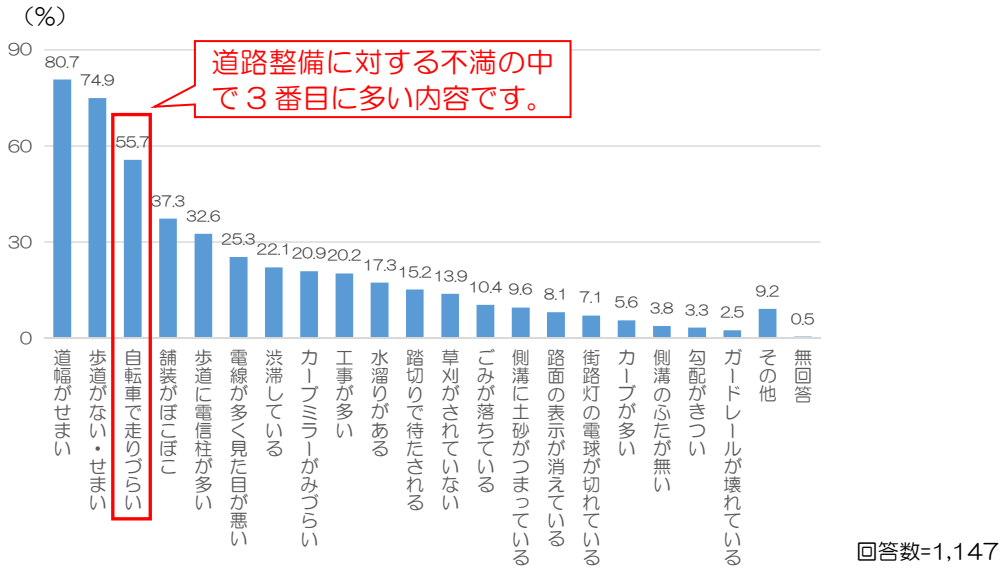


図 3-10　生活に身近な道路に対する不満のうち自転車ネットワーク整備に対する不満内容

出典：平成 25 年度 茅ヶ崎市市政アンケート調査報告書

○歩道を走行する主な理由として、「自転車で走行するための専用空間がない」、「車道が狭くて走りにくい」等が多く挙げられています。

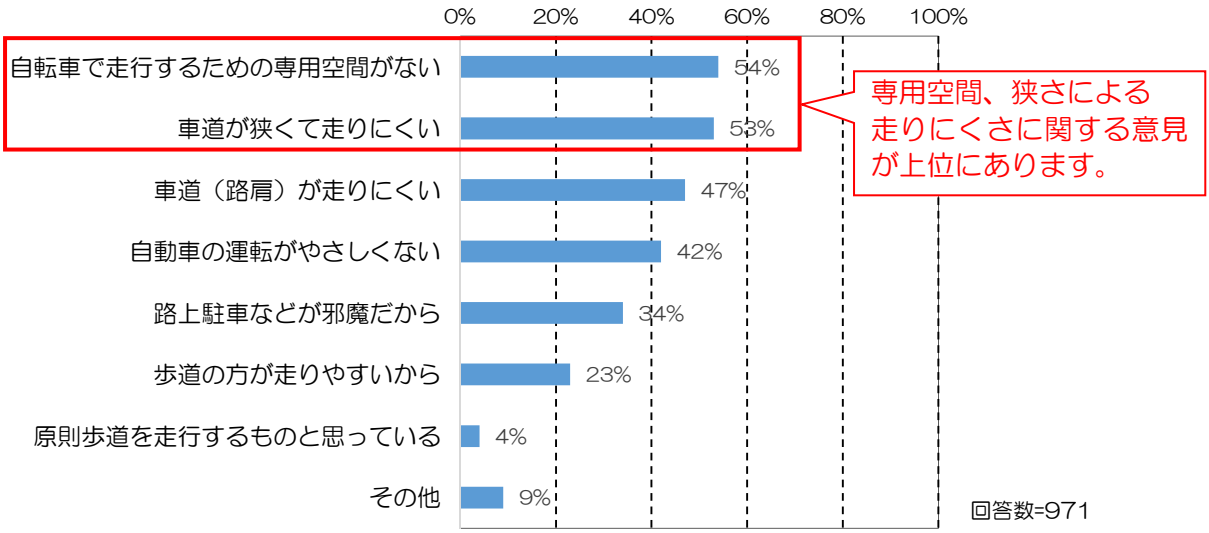


図 3-11　自転車利用者が歩道を走行する理由

出典：第２次ちがさき自転車プラン

○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、「自転車走行環境の整備」、「新たな自転車レーン※等の整備」等の意見が挙げられています。

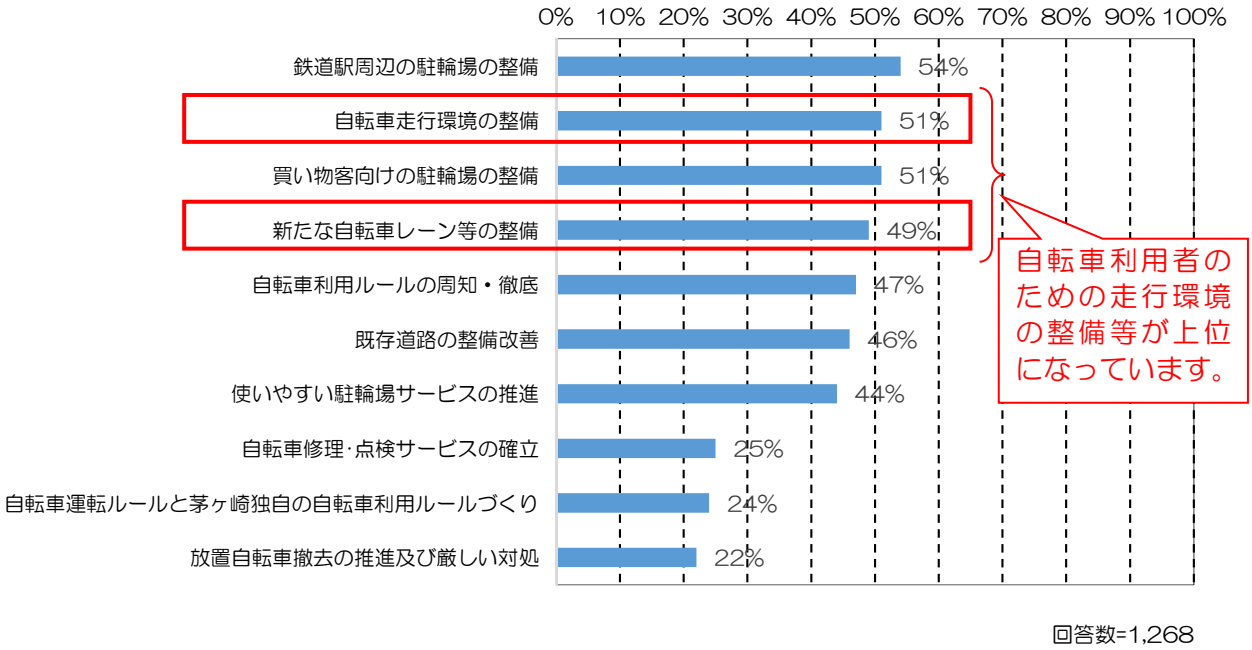


図 3-12　自転車の利用回数を増やすために取り組むべき事項

出典：第２次ちがさき自転車プラン

○自転車利用者が整備してほしいルートとして、「駅までのルート」、「商店街までのルート」等の意見が上位を占めています。

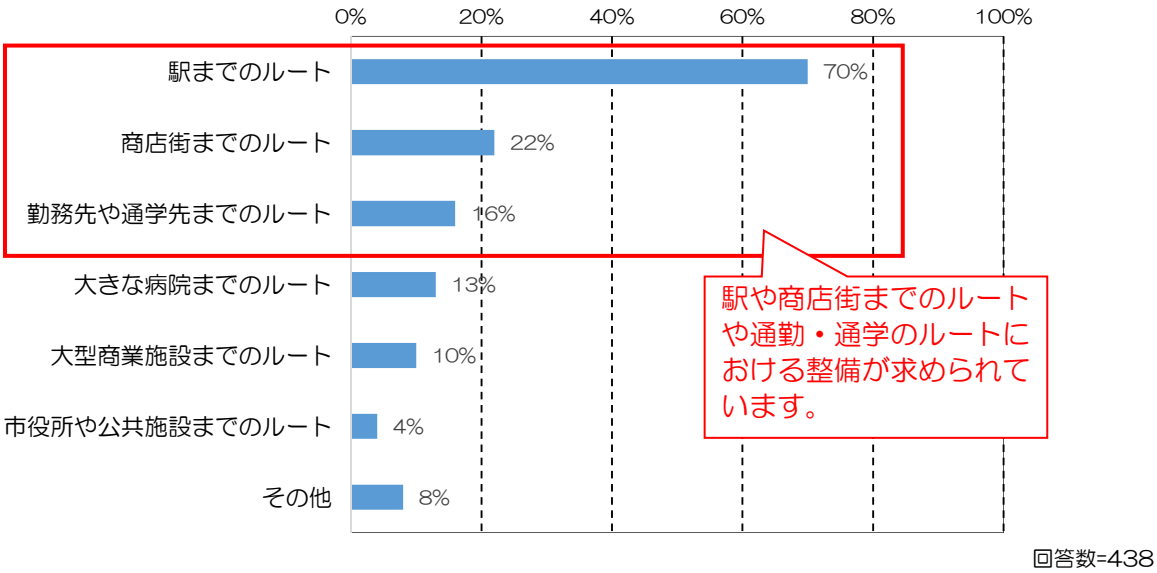


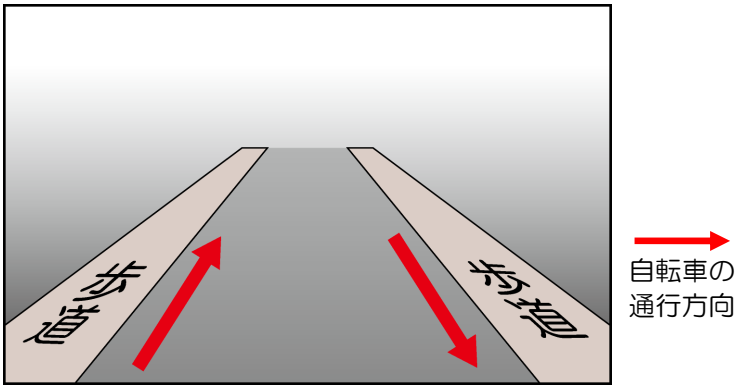
図 3-13　自転車利用者が整備してほしいと考えるルート

出典：第２次ちがさき自転車プラン

＜TOPICS＞ 自転車走行ルール

【車道の左側を通行】

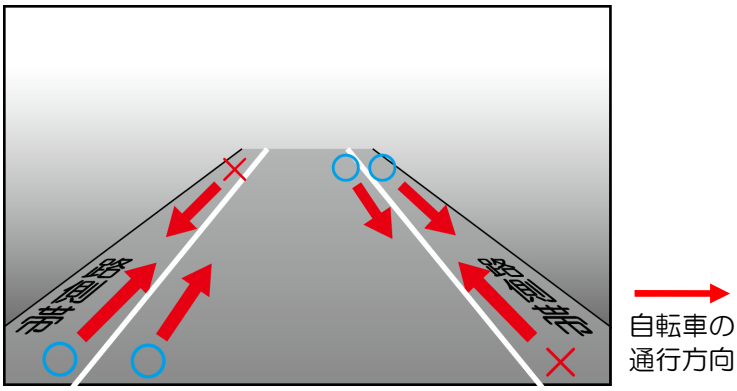
自転車を含む軽車両は、車道の左側を通行することが原則です。



＜関係法令：道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 17 条第 1 項・第 4 項、第 18 条第 1 項＞

【路側帯がある場合】

車道の左側を通行することが原則ですが、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することができます。なお、路側帯内で双方向に通行することはできません。



＜関係法令：道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 17 条の 2 ＞

【歩道を通行できる場合】

例外として、以下の場合では、自転車が歩道を通行することが可能です。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りではありません。

・道路標識等により自転車が当該歩道を通行することができるとされているとき。

・自転車の運転者が、13 歳未満の児童及び幼児、70 歳以上の方又は身体の不自由な方のとき。

・上記に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するため歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

＜関係法令：道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 63 条の 4　第 1 項、道路交通法施行令第 26 条＞

「やむを得ないと認められるとき」とは

・道路工事や連続した駐車車両等のために、車道の左側部分を通行することが困難な場合

・著しく自動車の交通量が多く、かつ、車道の幅員が狭い等のために、追い越しをしようとする自動車等との接触事故の危険がある場合

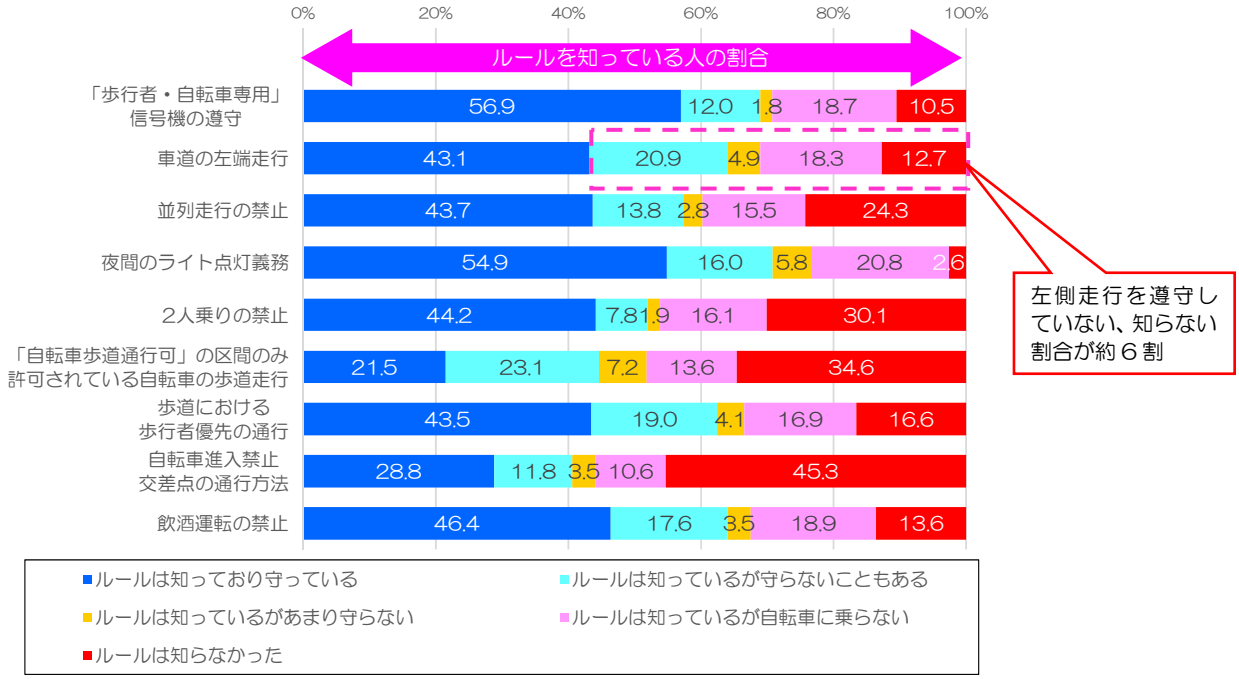
出典：自転車に乗るときのルールとマナー（神奈川県警）

【歩道を自転車通行する際の規定】

自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければいけません。

＜関係法令：道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 63 条の４　第２項＞

参考資料：自転車の通行ルールに関する認知・遵守度



出典：自転車の安全利用の促進等に関する調査研究報告書
（平成 18 年７月、財団法人 全日本交通安全協会）

３．自転車ネットワークに関する課題

ここまでに、本市の自転車ネットワークに関する現状を５つの視点から整理してきました。

その結果から下記のような課題が抽出され、自転車利用者が多いという本市の特徴があるにも関わらず、利用者が多い拠点間を結ぶ自転車ネットワークの不足や、その結果として比較的安全と感じている裏道を利用することによる交差点等での事故の発生等の課題に直面しているという実態が浮き彫りになりました。

一方で自転車通行帯を新たに整備するためには、用地の確保や整備に多くの時間や費用を要してしまいます。このため既存の道路空間内での工夫により早期に効果を発現できる自転車ネットワークの構築方法を検討していくことが、ここで抽出された直面する課題への対応として求められているものと考えます。

○本市では神奈川県内の他市町村と比べ、自転車利用者が多いにも関わらず、自転車走行環境の整備が遅れており、利用者が多い拠点間を結ぶ自転車ネットワークが不足しています。

○自転車の利用が多いと見込まれる駅・商業施設・高等学校等は、市中心部や駅周辺に多い状況にあり、特に駅周辺では約４～７千台/12h の自転車交通量が集中しています。

○自転車走行環境調査によると、幹線市道における車道の安全性の評価は、香川駅前通り、学園通り、松林通り、浜竹通り等で低くなっています。

○自転車利用に関するアンケート調査によると、自転車利用者の約５割が少し遠回りでも自動車が少ない比較的安全な道を利用している一方、裏道との交差点、幹線道路との脇道の交差点で事故にあった、若しくはあいそうになった自転車利用者が多くなっています。

○市民アンケートや「第２次ちがさき自転車プラン」策定時の自転車利用に関するアンケート調査では、「自転車で走りづらい」、「車道が狭くて走りづらい」、「自転車で走行するための専用空間がない」という意見が多くなっています。このような道路構造上の課題があるため、自転車利用者が車道ではなく、歩道を走行する原因の一つとなっていると考えられます。

道路を拡幅し、新たに自転車走行空間を整備するためには、用地の確保や整備に多くの時間や費用を要してしまいます。

○既存の道路空間内での工夫（法定外路面表示等）によって、早期に効果を発現できる自転車ネットワークの構築方法を検討し、できるだけ速やかに自転車ネットワークを構築することが求められます。

第４章 整備基本方針の設定

前章で整理した自転車ネットワークに関する現状と課題を踏まえ、自転車ネットワーク整備にあたっての基本方針を以下のように整理しました。

【整備基本方針】

直面する課題に対して、早期に対策を行うため、既存の道路空間内で自転車の安全性向上を目指し、自転車利用の多い拠点間を結ぶ自転車ネットワーク整備を推進します。

【取組み方針】

○既存空間を有効活用し、自転車走行空間を整備するため、比較的幅員の広い幹線市道を対象として自転車利用者の多い拠点間を結ぶ自転車ネットワークを整備します。

○整備優先度は、第２次ちがさき自転車プランとの整合性、関連計画との整合性、効果の早期発現性を考慮して設定します。

○幹線市道だけでなく、事故が多発する幅員狭小な裏道では、関連計画と連携し、交差点部のカラー舗装※や注意喚起の看板等により、安全対策を検討します。

○効率的な整備を行うため、本計画を幹線道路維持保全計画の一部に位置づけ、舗装修繕に合わせて、自転車ネットワークを整備します。

第５章 整備対象箇所の選定

１．整備対象箇所の選定の考え方

自転車ネットワーク整備の対象箇所は、自転車利用者が多い拠点を整理し、幹線市道を対象として拠点間を結ぶネットワークを考慮し、選定します。また、自転車の利用者の利便性を向上するため、既往の自転車走行空間の整備状況も加味し、ネットワークとしての連続性を確保します。

具体的には、表５－１に示す選定方法・条件に基づいて、整備対象箇所を選定します。

表 5-1　整備対象箇所の選定方法・条件

整備対象箇所の選定方法・条件	狙　　い	設定理由	
自転車利用が見込まれる以下の拠点を接続する路線 ○日常生活の中心となる駅 （茅ヶ崎、辻堂、北茅ヶ崎、香川） ○駐輪場（大規模商業施設等） ○茅ヶ崎市内の高等学校 ○公共施設（市役所）	•駅や商業施設等の拠点施設へのアクセス性を向上 •移動時の安全性を向上	自転車利用が多いと見込まれる主要路線は、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設等を結ぶ路線と考え、設定します。 （出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）	⇒ 考え方Ａ (拠点間の連続性)
神奈川県が指定した湘南地区自転車道ネットワークモデル等の関連計画で自転車ネットワークの整備を行うことが計画されている路線	自転車ネットワークとして利用できる路線の連続性を確保し、利用者の利便性を向上させるため、関連計画で計画されている路線を考慮した整備	自転車ネットワークを計画した既往計画があり、それらの関連計画との整合を図るために設定します。	⇒ 考え方Ｂ (関連計画)

２．整備対象箇所の選定結果

前述した選定方法に基づき、「自転車ネットワーク計画」の整備対象箇所として、18 箇所（合計約 30km）を選定しました。図５－１及び表５－２に選定結果の詳細を示します。

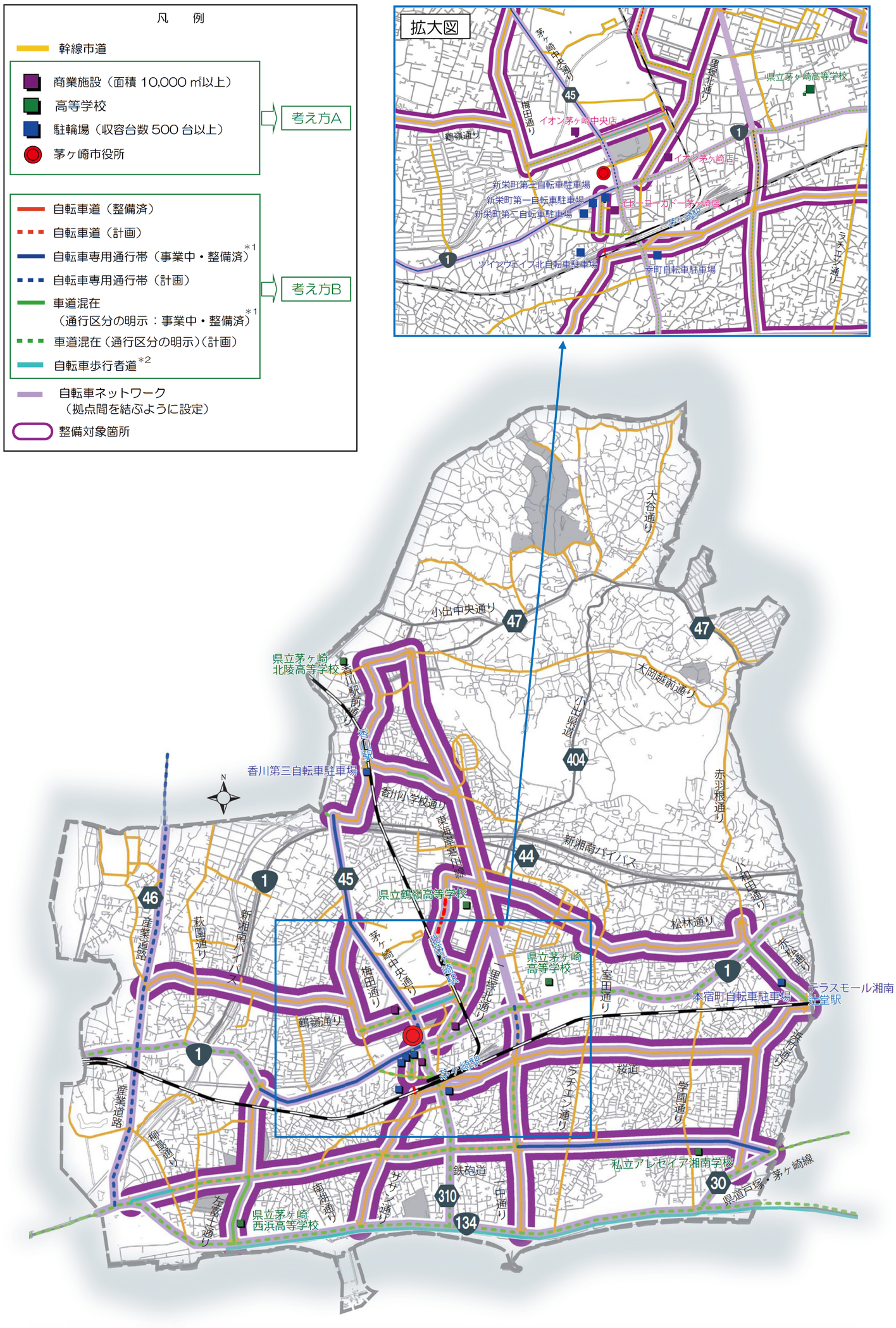


図 5-1　整備対象箇所の選定結果

*1　本計画とは別に既に事業実施中の区間及び整備が完了している区間を示しています。

*2　自転車歩行者道で物理的に分離（色等での分離を含む）されている区間を示しています。

表 5-2　整備対象箇所の選定結果

整備対象箇所名	選定理由		道路現況写真
	考え方A（拠点間の連続性）	考え方B（関連計画）	
赤松通り	○	-	
浜竹通り	○	-	
桜道	○	-	
鉄砲道	○	○	
左富士通り	○	○	
サザン通り	○	-	

整備対象箇所名	選定理由		道路現況写真
	考え方A（拠点間の連続性）	考え方B（関連計画）	
一中通り	○	○	
一里塚北通り	○	○	
松林通り	○	-	
東海岸寒川線	○	-	
香川駅前通り	○	-	
香川小学校通り	○	-	

整備対象箇所名	選定理由		道路現況写真
	考え方A（拠点間の連続性）	考え方B（関連計画）	
梅田通り(北)	○	-	
梅田通り(南)	○	-	
鶴嶺通り	○	-	
市道5004号線	○	○	
市道2244号線	○	-	
市道0213号線	○	○	

当該区間が選定の考え方に該当する場合は「○」、該当しない場合は「－」を付けて表内に記載しています。

第６章 整備形式の検討

１．一般的な自転車ネットワークの整備方法

自転車ネットワークの整備方法は、一般的に自転車専用の通行空間として一般車両の走行を認めない自転車道・自転車専用通行帯を整備する形式と、車道を着色したカラー舗装※や矢羽根※・ピクトグラム※のようなマークによって自転車の通行位置を表示する法定外路面表示という形式に大別されます。なお、カラー舗装やピクトグラムにより明示した場合、法的な規制はないため、一般車両は走行しても良い（車道混在）ことになります。

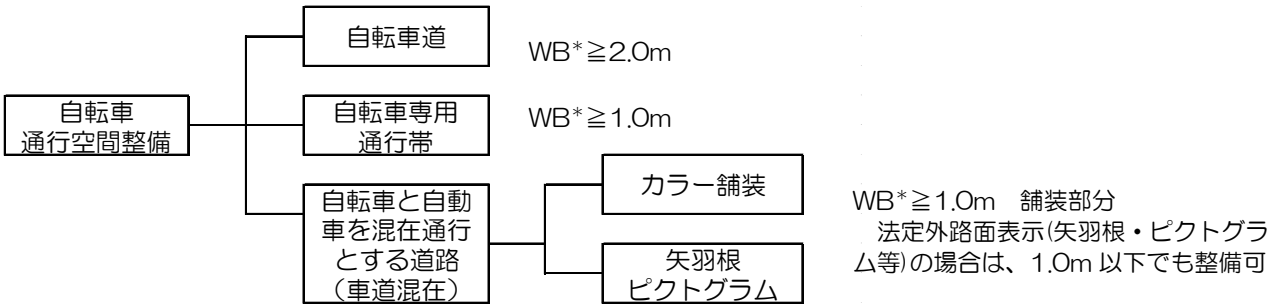


図 6-1　自転車走行空間の整備パターン

＊　WB・・自転車利用者が走行するために必要な幅員

出典：自転車利用環境整備ガイドブック（国土交通省道路局、警察庁）、
道路構造令の解説と運用（平成 16 年２月、社団法人 日本道路協会）

２．本計画における整備パターンの立案

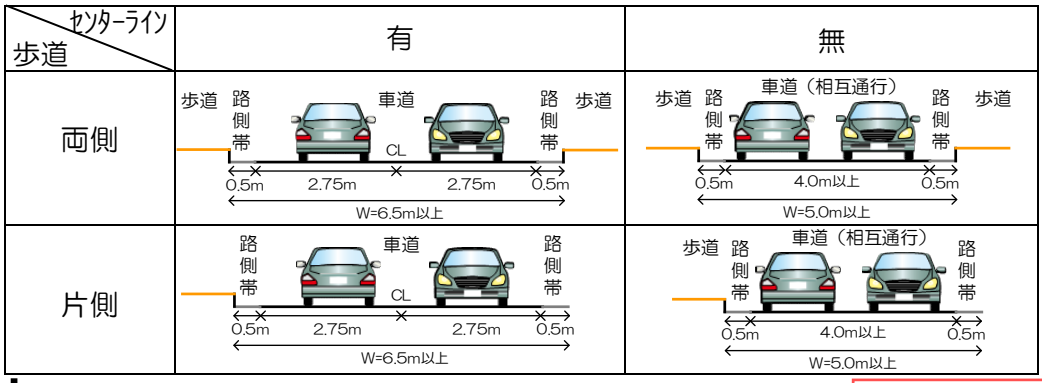
2.1 考え方・設定条件の整理

本計画において、現況の道路空間内での工夫により、自転車利用者のための空間を確保するという考え方で整備を進めていきます。

2.2 整備パターンの設定

自転車ネットワークの整備パターンは、自転車は車両であることを踏まえ、車道での整備を基本とし、既存の幅員の再配分によって確保可能な範囲で「自転車専用通行帯（自転車レーン）」、「カラー舗装」、「矢羽根・ピクトグラム」を実施することが基本となります。

整備パターンは、整備に必要な幅員に応じて、次ページに示すフローに沿い９つの整備パターンを設定します。なお、整備パターンは国の指針の改訂や警察との協議により変わる可能性があります。



W・・車道部で自転車ネットワークとして整備可能な幅員を検討するための総幅員

CL・・センターライン

＊自転車ネットワークは車道部で整備するため、歩道部の幅員では分類していません。

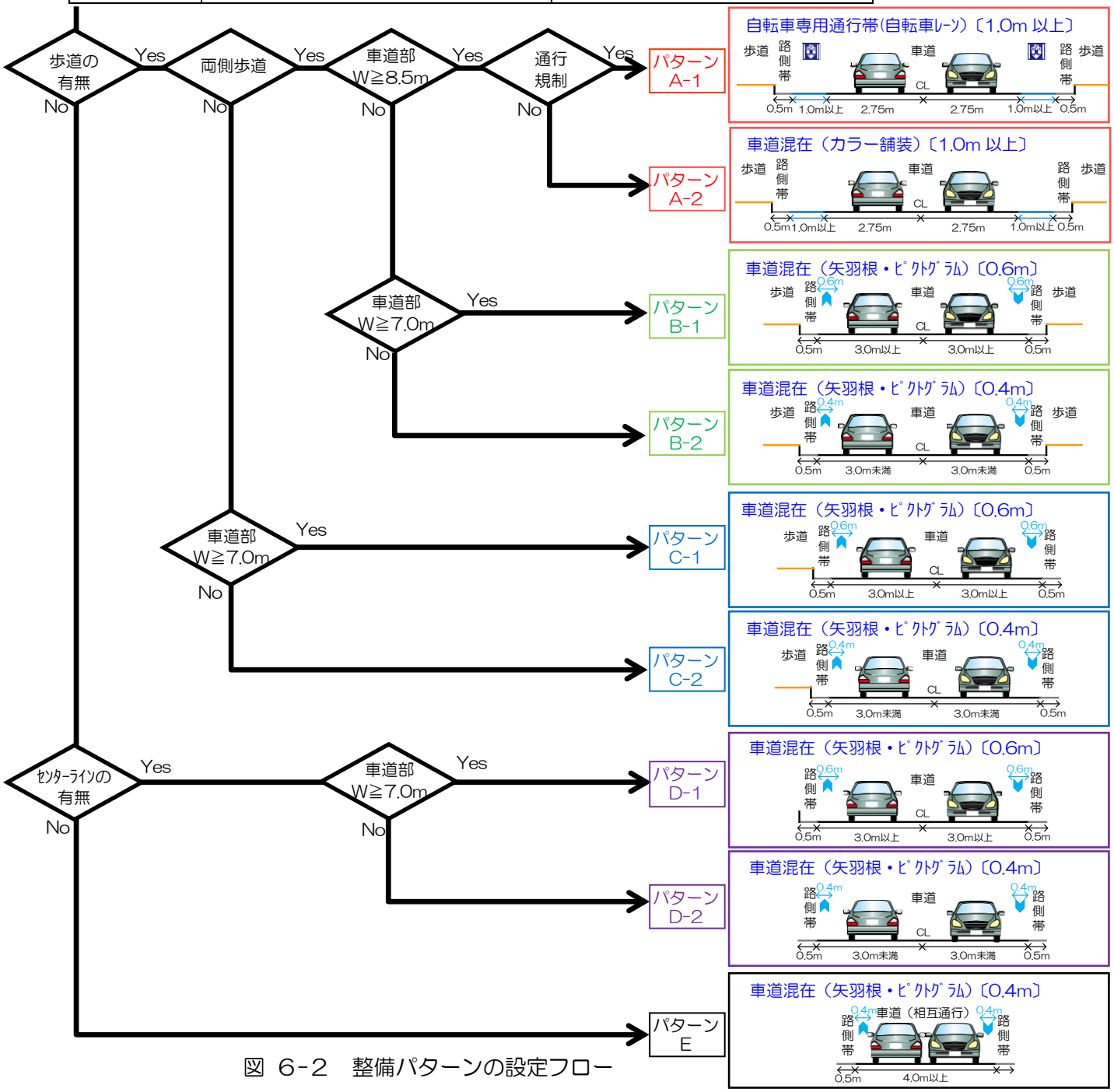


図 6-2　整備パターンの設定フロー

2.3 整備パターンの整備イメージ

（１）自転車専用レーン及び車道混在（カラー舗装）

自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備イメージを主な箇所別に示します。

パターンＡ-１は、自転車専用通行帯（自転車レーン）であり、自転車が通行しなければならない車両通行帯です。自転車専用の路面表示及び自転車専用の車両通行帯である旨の道路標識により示され、軽車両以外の車両は進入してはいけません。一方、パターンＡ-２は、車道混在（カラー舗装）であり、自転車だけが通行できる等の規制がありません。

① 単路部（パターン例：A-1）

② 脇道との交差部（パターン例：A-1、A-2）

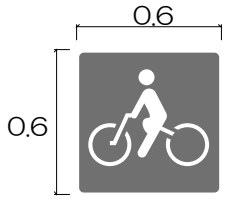
③バス停部（パターン例：A-1、A-2）

（２）車道混在（矢羽根・ピクトグラム）

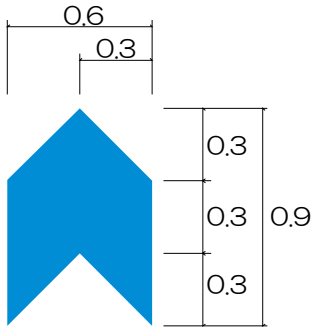
車道混在（矢羽根・ピクトグラム）の整備イメージを主な箇所別に示します。なお、矢羽根・ピクトグラムの大きさは、整備パターンのフローと同様に２種類に分けています。

① 自転車ピクトグラム 0.6m かつ矢羽根 0.6m の形状（パターン例：B-1、C-1、D-1）

自転車ピクトグラムは 0.6m×0.6m、矢羽根の大きさは 0.6m×0.9m の場合

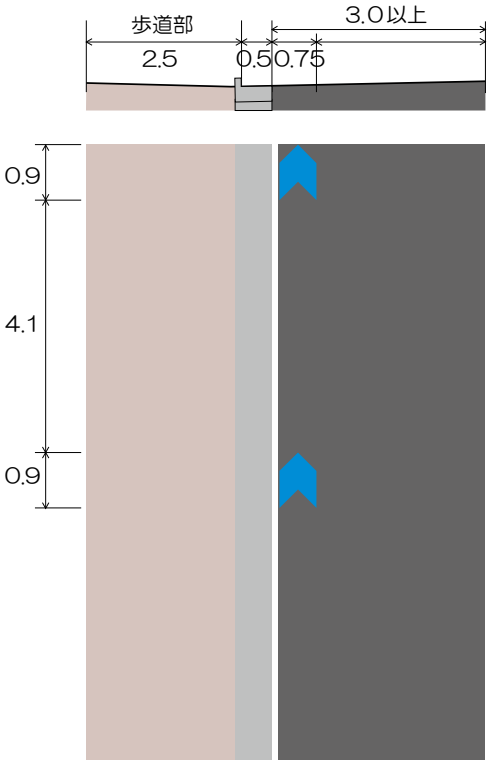


注）マークのみ



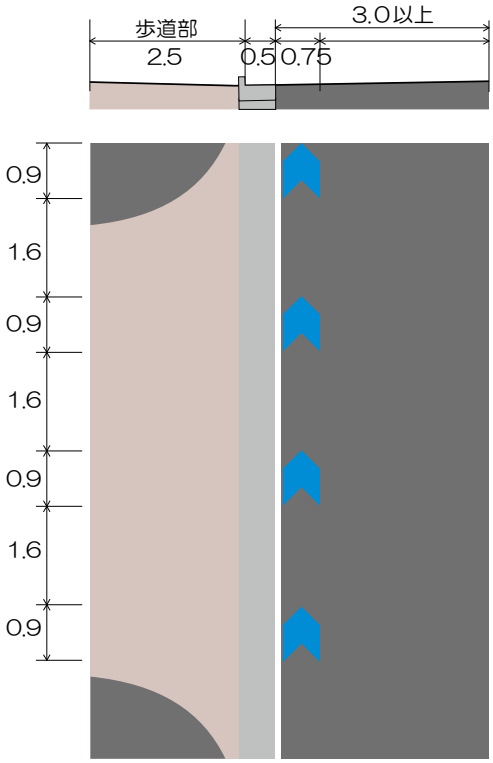
（単位：m）

＜単路部＞



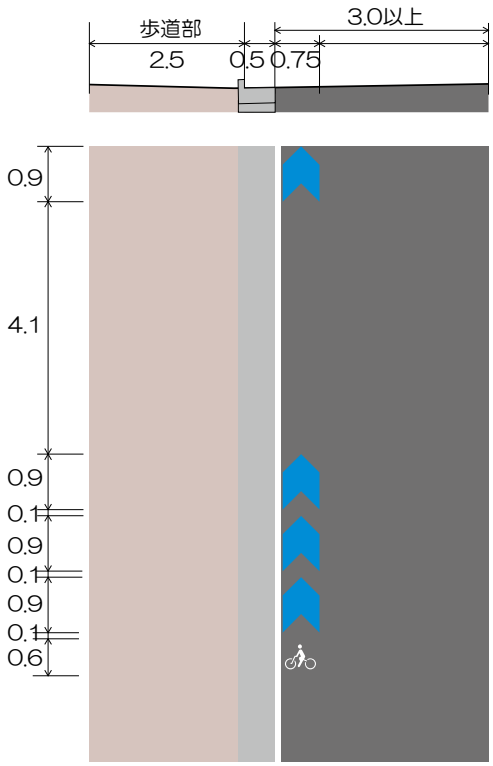
（単位：m）

＜脇道との交差部＞



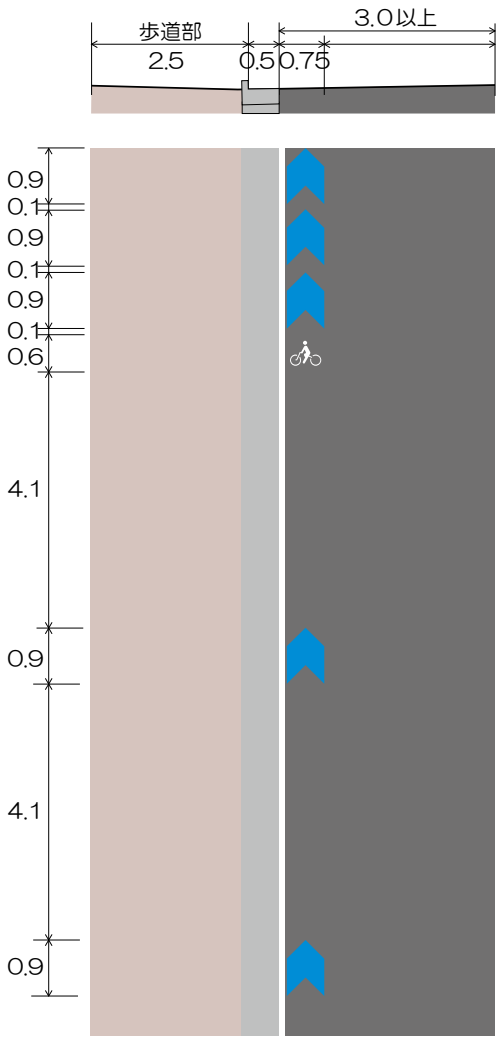
（単位：m）

＜起点及び交差点前＞



（単位：m）

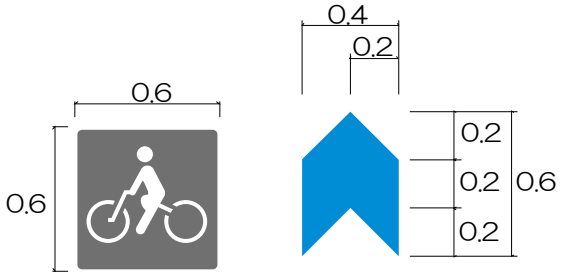
＜交差点部及び終点＞



（単位：m）

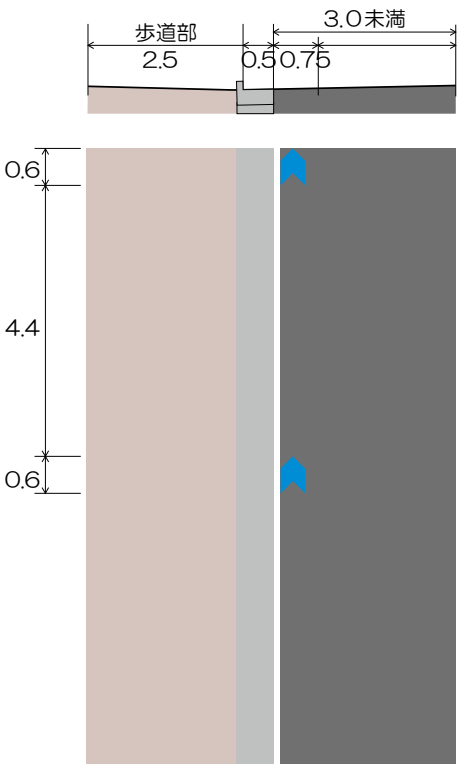
② 自転車ピクトグラム 0.6m かつ矢羽根 0.4m の形状（パターン例：B-2、C-2、D-2、E）

自転車ピクトグラムは 0.6m×0.6m、矢羽根の大きさは 0.4m×0.6m の場合

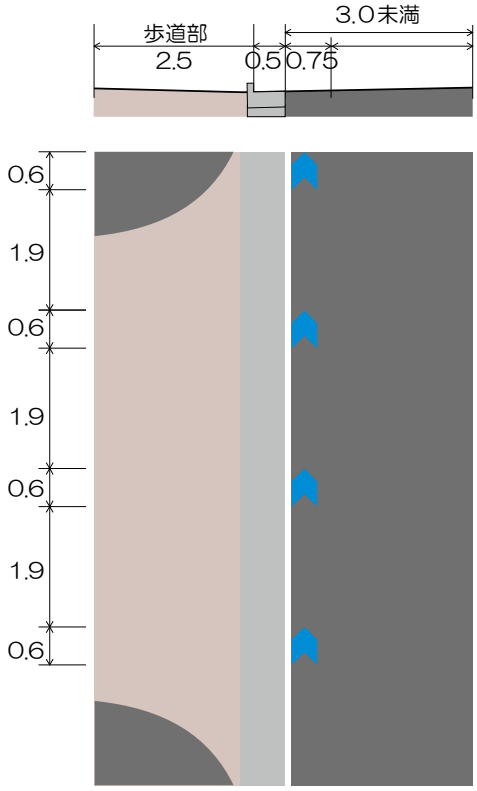


注）マークのみ　　（単位：m）

＜単路部＞

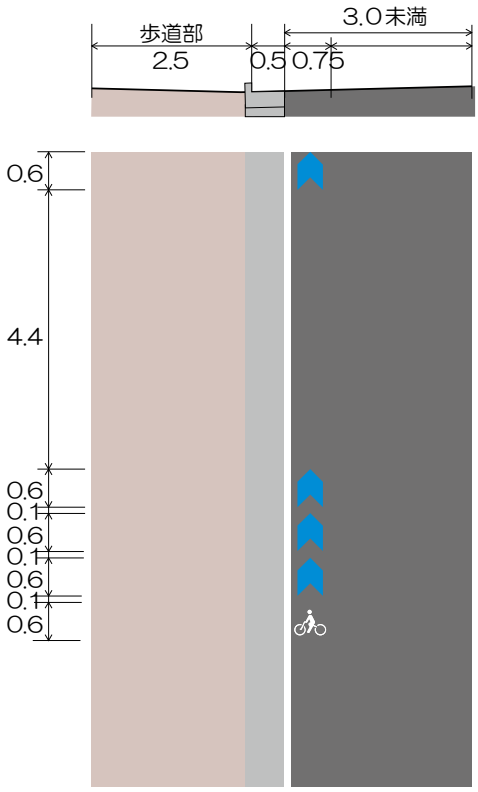


＜脇道との交差部＞



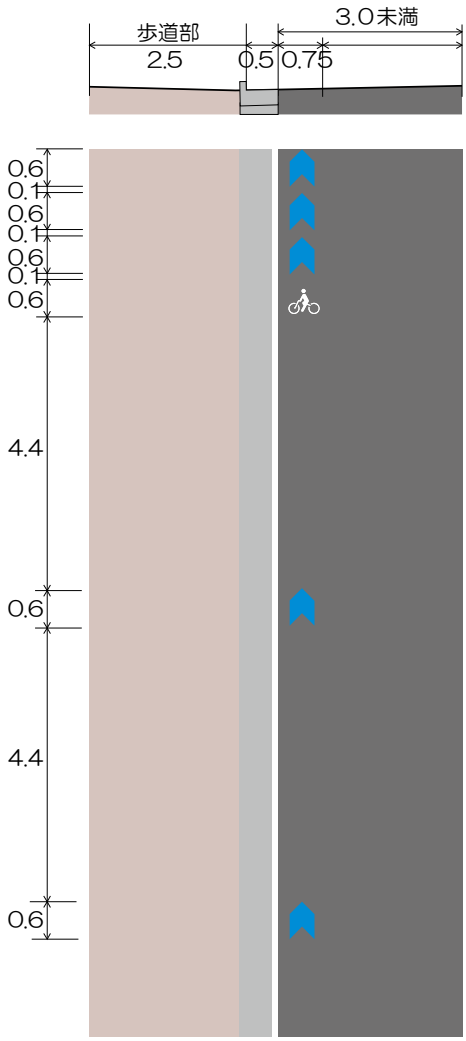
（単位：m）　　（単位：m）

＜起点及び交差点前＞



（単位：m）

＜交差点部及び終点＞



（単位：m）

（３）自転車ネットワーク計画と歩行空間整備推進計画の整備対象箇所が重複した場合

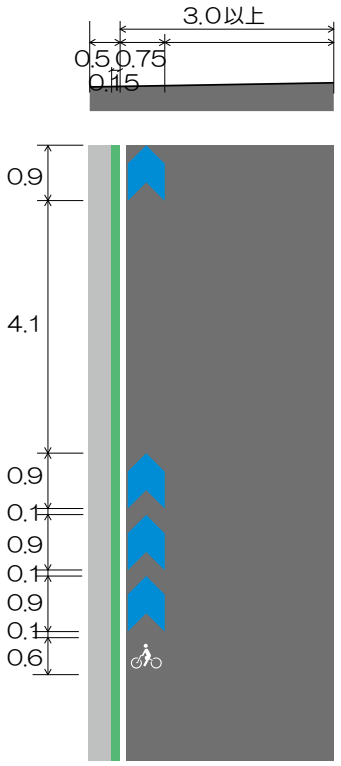
本計画と歩行整備推進計画の整備対象箇所が重複した場合は、整備に必要な幅員に応じて各々の計画で設定した整備パターンに基づいて整備します。そこで、両計画の整備パターン内容を踏まえ、整備対象箇所が重複した場合の整備イメージを示します。なお、「歩行空間整備推進計画」では、歩道が未整備である箇所を対象に整備しています。

① 自転車ピクトグラム 0.6m かつ矢羽根 0.6m の形状（パターン例：B-1、C-1、D-1）

自転車ピクトグラムは 0.6m×0.6m、矢羽根の大きさは 0.6m×0.9m

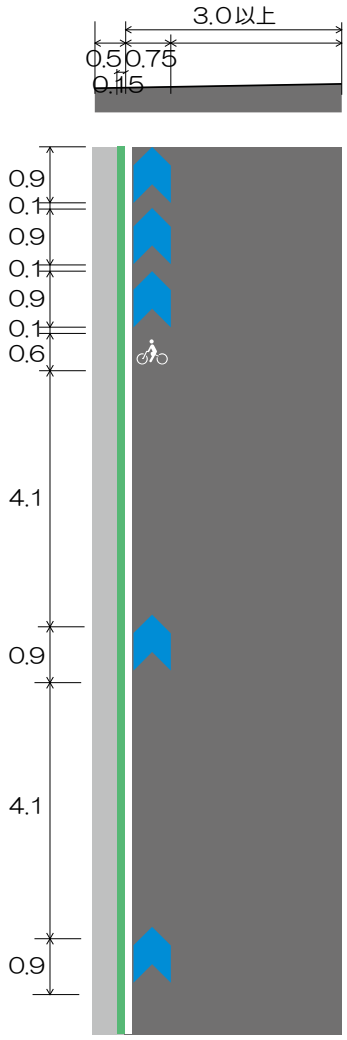
「歩行空間整備推進計画」での整備内容は、カラー舗装*の場合

＜起点及び交差点前＞



（単位：m）

＜交差点部及び終点＞



（単位：m）

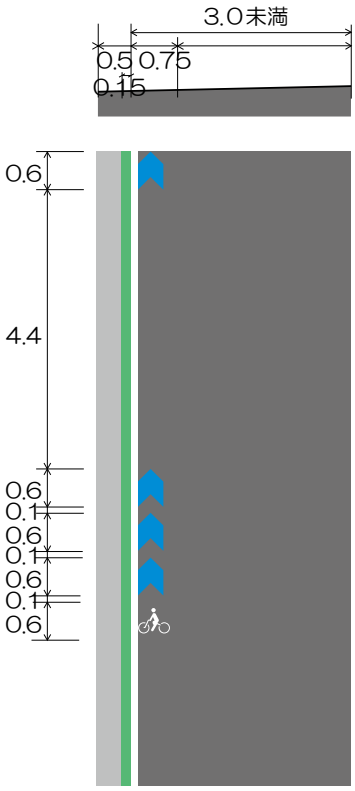
＊　緑色のカラー舗装は 0.15m だけ着色します。

② 自転車ピクトグラム 0.6m かつ矢羽根 0.4m の形状（パターン例：B-2、C-2、D-2、E）

自転車ピクトグラムは 0.6m×0.6m、矢羽根の大きさは 0.4m×0.6m

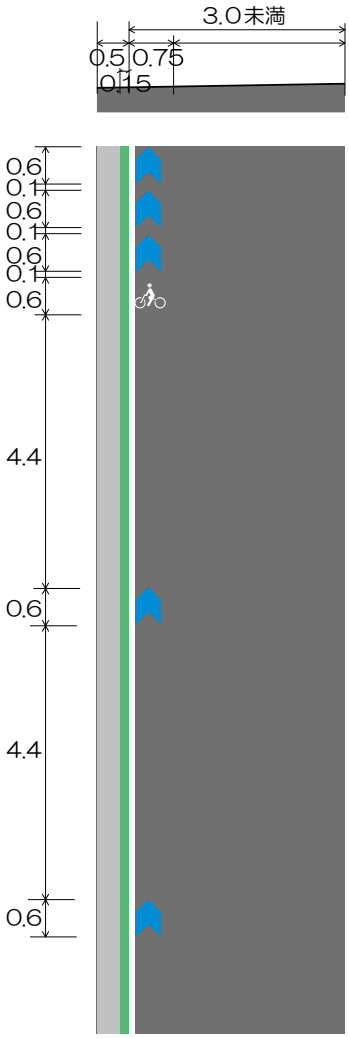
「歩行空間整備推進計画」での整備内容は、カラー舗装*の場合

＜起点及び交差点前＞



（単位：m）

＜交差点部及び終点＞



（単位：m）

＊　緑色のカラー舗装は 0.15m だけ着色します。

（４）生活道路等の裏道での交通安全対策

１）本市における生活道路等の裏道での交通事故概況

本市の自転車利用者が関連した事故は幹線市道以外の裏道でも発生しており、特に茅ヶ崎地区での交通事故が多い状況です。

２）本市における交通事故対策メニュー

本市においても「第９次茅ヶ崎市交通安全計画（平成 23 年度～平成 27 年度）」を策定し、幹線道路及び生活道路の交通事故対策について、交通安全施設等整備事業の推進を図っています。

上記事業の具体的メニューとして以下の対策が挙げられています。

■カーブミラーの設置
■道路照明灯の設置
■グリーンベルト（カラー舗装）等の路面表示による道路の区分
■交差点鋲の設置

また、上記のハード対策の他、交通安全思想の普及徹底として、市民に対する交通安全教育の実施や広報による啓発活動の推進にも取組んでいます。

３）交通事故対策のハードメニュー

生活道路の安全対策には通行規制・広報活動等のソフト対策と道路構造を改良するハード対策があります。このうち、ハード対策としては次ページに示すようなメニューが考えられます。

４）今後の対策の方向性

生活道路は住宅地内等に配置されており、「幅員が狭い、延長が短い、入り組んでいる」等の路線特性を有しています。そのため、幹線市道のように１つの路線として連続した対策を講じることよりも、部分的な対策や周辺生活道路も含めた面（ゾーン）としての対策を講じる方法もあります。

本市における今後の取組みとしては、都市政策課（交通事故の分布把握と対策必要箇所の把握）、道路管理課（舗装修繕の際に関係課に照会し対策を実施）、安全対策課（警察と連携し信号機や標識の設置）、警察が連携し、交通管理者（警察）が行う『一方通行規制や大型車通行禁止等の法的規制』と道路管理者（茅ヶ崎市）が行う各種ハード対策を組合わせた安全対策を現地の状況に応じて実施していきます。

表 6-1　生活道路等裏道での安全対策ハードメニュー例

分類	対策メニュー	内容	対策事例
速度抑制	標識	標識に制限速度を表記して走行速度の低減を図ります。	【狭さく】
	狭さく	車両の通行幅を物理的・視覚的に狭くし、速度抑制を図ります。	
	シケイン	道路をジグザグ又は蛇行させて速度抑制を図ります。	
	ハンプ	路面に段差があるように見えるペイントを施して速度抑制を図ります。	【ハンプ】
車両・視線誘導	道路照明	夜間視認性を向上させ、自転車・歩行者を確認できるようにします。	【交差点中心の自発光道路鋲】
	区画線の高輝度化	夜間に照明や車のライトに反応して反射する区画線を設置することにより、歩行者通行空間等をドライバーに認識させます。	
	自発光式道路鋲	交差点中心部等に設置し、夜間に点滅（自発光）させて交差点位置を認識させます。	
注意喚起	路面標示 （カラー舗装等）	路側帯や交差点部の路面舗装をカラー化することで運転者に対して注意喚起し、危険認識を高める効果があります。	【交差点部カラー舗装】

出典：交通事故対策・評価マニュアルおよび交通事故対策事例集（財団法人交通事故総合分析センター）

生活道路における交通安全対策（国土交通省 HP）

対策の一環として、あんしん歩行エリアの指定も考えられます。

《あんしん歩行エリア》

○選定基準

・歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区（おおむね１km^2程度）

・人口集中地区(DID 地区)であること

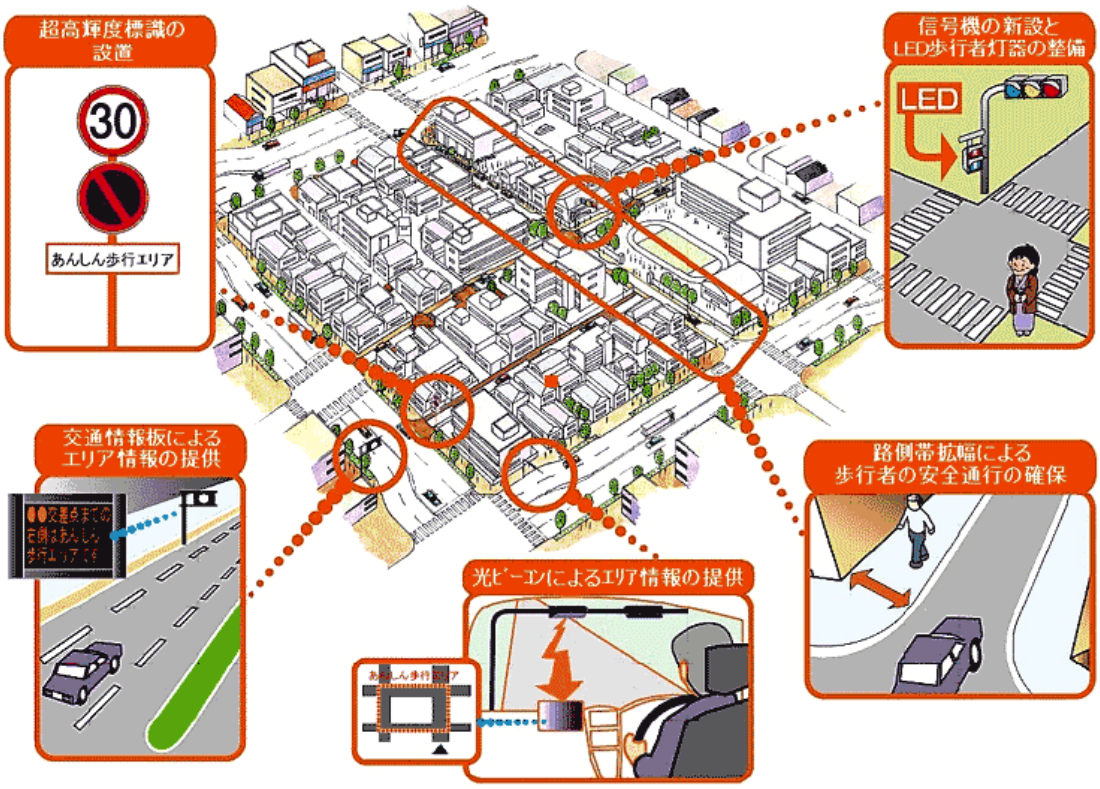
・H16～H18 までの単位面積当たりの歩行者・自転車事故件数が 12.65 件／km^2以上であること

○公安委員会の対策

速度規制、車両通行止め、規制標識の高輝度化・大型化、信号機の新設や高度化、光ビーコンや交通情報板等による道路交通情報提供

○道路管理者の対策

交差点の改良、歩道・通学路の整備、道路照明の設置、車両速度を抑制する道路構造の採用(ハンプ、クランク、狭さく等)、カラー舗装や防護柵の設置などによる歩行空間創造等



出典：生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書

（平成23年３月　生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会）

あんしん歩行エリアの指定ができないエリアについては、下記のマニュアルを参考とすることも検討します。

生活道路はゾーン対策で考えよう

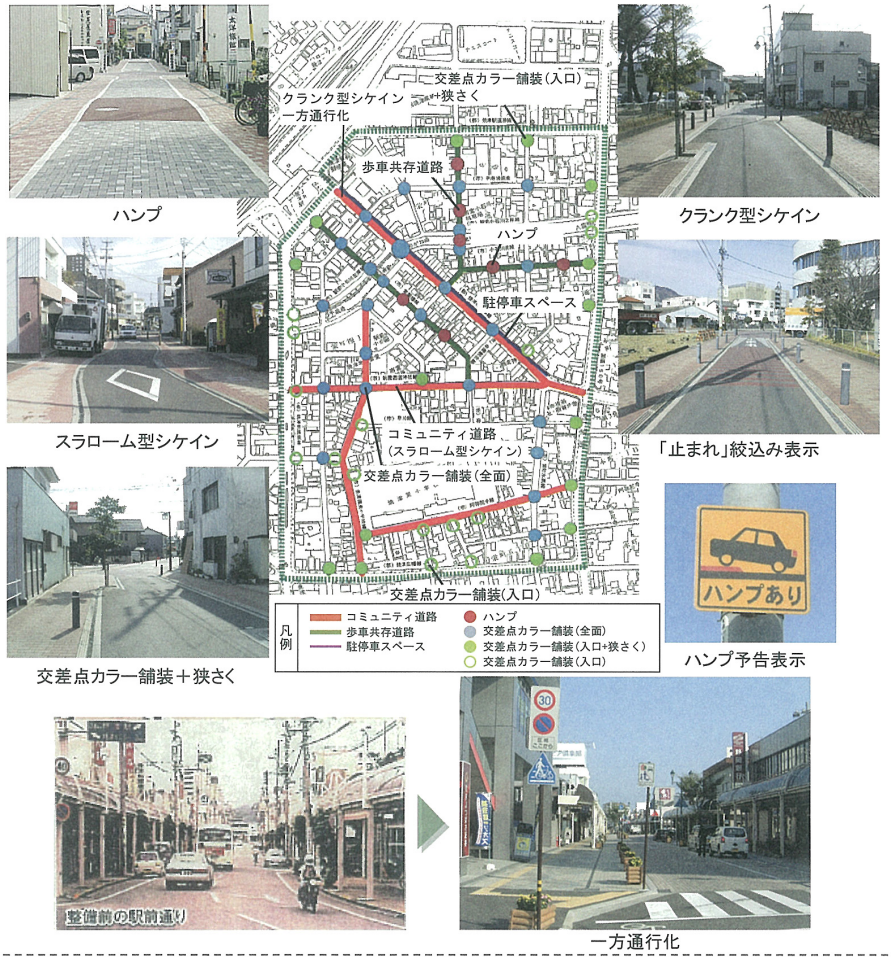
生活道路の問題を解消するためのゾーン対策

生活道路の問題を解決するためには、“通過交通の排除”“走行速度の抑制”“路上駐車の適正化”“交通弱者への配慮”など、様々な視点で考える必要があります。特に、生活道路は自動車で走るためだけの道路ではなく、生活に密着した“走る”“歩く”“集う”ための空間でもあるため、様々な道路利用者にとって、安全で快適な空間を面的に整備することが重要です。

多様化するニーズに対応するためには、例えば、コミュニティ道路などの線的な対策や、交差点のみの点的な対策だけでは、必ずしも十分とは言えません。地区内の生活道路の課題解決に対しては、“ソフト的手法（交通規制等）”と“ハード的手法（物理的デバイス）”の組み合わせによる、面的かつ総合的な交通対策すなわちゾーン対策を実施する必要があります。

【ゾーン対策事例：静岡県焼津市栄町地区】

外周道路の内側について、最高速度区域規制（30km/h）、大型車通行禁止規制、一方通行規制のソフト的手法と、ハンプ、狭さく、コミュニティ道路等のハード的手法を組み合わせたゾーン対策を実施し、安全な生活環境を実現しています。



出典：生活道路のゾーン対策マニュアル（平成 23 年 12 月　一般社団法人 交通工学研究会）

2.4 整備パターンの設定結果

前述した整備パターンの設定フローに基づき、自転車ネットワークの整備対象箇所を分類した結果を以下に示します。なお、本計画と同様に「幹線道路維持保全計画」の一部に位置づけられる「歩行空間整備推進計画」での整備対象箇所が重複する場合、「歩行空間整備推進計画」及び「自転車ネットワーク計画」の両計画の整備を行います。

表 6-2　整備対象箇所における整備パターンの設定結果

整備対象箇所名	延長 (m)	自転車ネットワーク 計画の整備パターン*	歩行空間整備推進 計画との重複
赤松通り	886	B-1、B-2	重複無し
浜竹通り	1,713	B-1	重複無し
桜道	3,023	B-1、B-2	重複無し
鉄砲道	5,761	A-2、B-1	重複無し
左富士通り	1,368	B-1、C-1、D-1	重複無し
サザン通り	1,150	C-1、D-1、D-2	重複
一中通り	1,936	B-1、C-1、D-1	重複
一里塚北通り	1,215	B-1、B-2、C-1、 C-2	重複無し
市道 0204 号線	1,429	D-1	重複
松林通り	1,274	D-1、D-2	重複
東海岸寒川線	2,505	B-1、C-2	重複無し
香川駅前通り	2,090	C-2、D-2	重複
香川小学校通り	882	E	重複
梅田通り(北)	736	D-2	重複
梅田通り(南)	246	C-1	重複
鶴嶺通り	1,840	B-2	重複無し
市道 5004 号線	901	D-1	重複無し
市道 2244 号線	211	B-1	重複無し
市道 0213 号線	1,374	B-1、B-2、D-2、E	重複
合計	30,540		

＊　整備パターンの概略図は P27 に示しています。

＜TOPICS＞ 官民連携による電柱移設の推進

道路内に設置されている電柱を道路外に移設し、新たな空間を創出することで、自転車の安全性、利便性の向上が図れます。但し、電柱の移設には、移設先となる民有地の地権者の協力が必要不可欠です。今後、自転車走行空間を整備する際には、電柱の所有者である東京電力株式会社や日本電信電話株式会社（NTT）と連携し、沿線にお住まいの方々の協力を得ながら電柱の移設に努め、自転車の安全性向上を図ります。

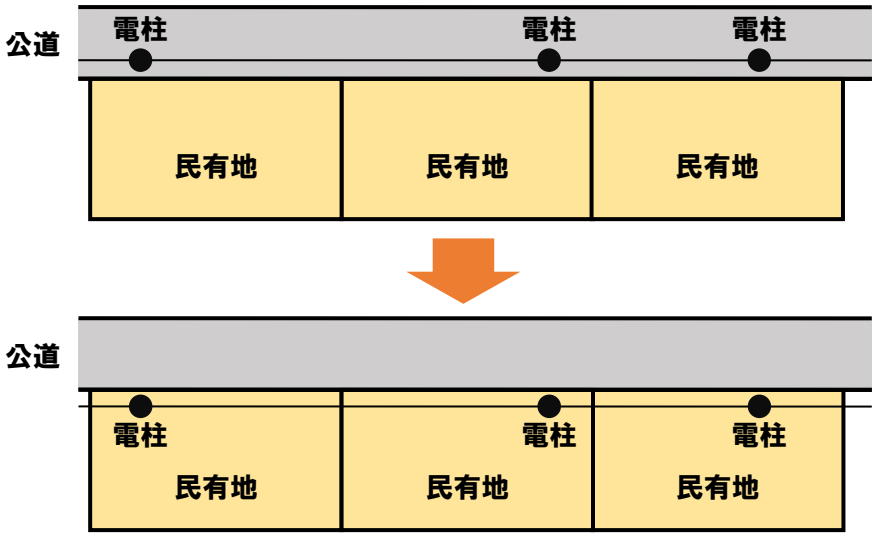


図 6-3　電柱の民有地への移設

対策前

・道路幅員が狭いが、家屋連担により拡幅困難
・電柱占用があるうえ、側溝蓋の老朽化により歩きづらい状況

対策後

・電柱を民有地へ移設することで快適な歩行空間を整備
・路側帯を拡幅・カラー化することで車と歩行者の空間を視覚的に分離
・外側線を移設し、車道幅員を縮小することで車両速度を抑制

図 6-4　電柱の民有地への移設事例（歩行空間整備の例）

出典：山形県における通学路安全確保対策通学路安全確保対策　山形県県土整備部 HP

第７章 自転車ネットワーク計画の策定

１．整備計画の概要

前章までで各整備対象箇所における整備パターンを検討しましたが、効率的かつ効果的な自転車走行空間の整備を推進していくためには、整備優先順位を設定し、集中的に財源を投入する「選択と集中」の視点が重要です。

「自転車ネットワーク計画」では、以下のフローに従い整備優先順位を設定し、今後 10 年間の事業スケジュールを示します。

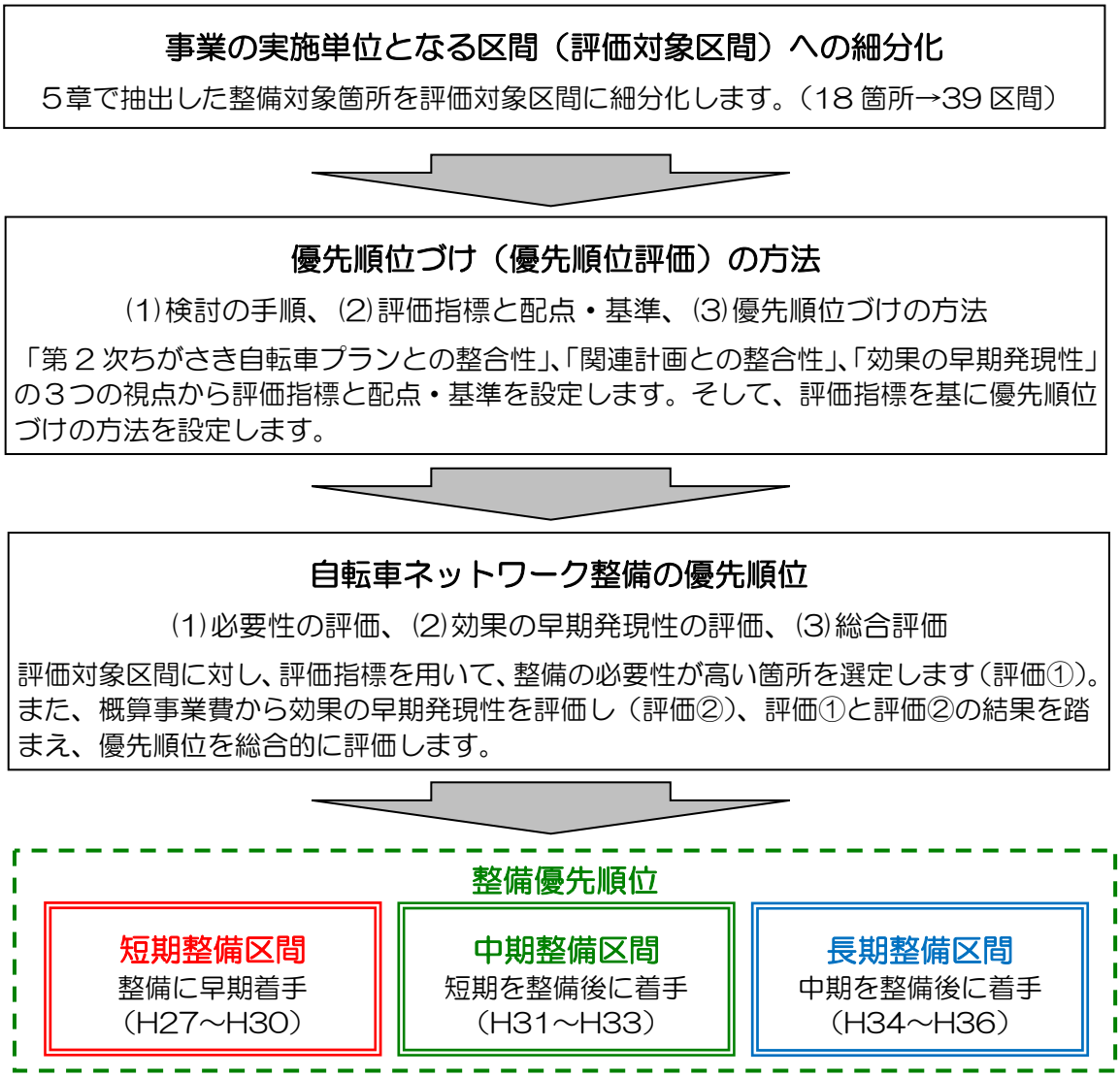


図 7-1　優先順位の検討フロー

２．整備対象箇所における評価対象区間の設定

評価対象区間については効率的に事業を進めるため、５章で整理した整備対象箇所を幹線市道同士の交差点部等で分割し、事業の実施単位となる区間に細分化しました。評価対象区間の一覧を以下に示します。

表 7-1　評価対象区間（1/2）

整備対象箇所名	概算事業費*（万円）	評価対象区間	
		略称	延長(m)
赤松通り	30	赤松_1	206
	95	赤松_2	680
浜竹通り	100	浜竹_1	660
	120	浜竹_2	825
	40	浜竹_3	228
桜道	110	桜道_1	860
	310	桜道_2	2,163
鉄砲道	52	鉄砲 1_1	370
	100	鉄砲 1_2	701
	180	鉄砲 2_1	1,223
	90	鉄砲 2_2	610
	90	鉄砲 2_3	608
	10,940	鉄砲 3	2,249
左富士通り	110	左富士_1	749
	62	左富士_2	619
サザン通り	70	サザン_1	524
	90	サザン_2	626
一中通り	70	一中_1	438
	110	一中_2	776
	110	一中_3	722
一里塚北通り	100	一里塚北_1	777
	70	一里塚北_2	438
市道 0204 号線	200	0204	1,429
松林通り	170	松林	1,274
東海岸寒川線	170	東寒_1	313
	60	東寒_2	446
	70	東寒_3	382
	50	東寒_4	1,364

＊　概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

表 7-2　評価対象区間（2/2）

整備対象箇所名	概算事業費* （万円）	評価対象区間	
		略称	延長(m)
香川駅前通り	90	香川駅前_1	704
	80	香川駅前_2	632
	100	香川駅前_3	754
香川小学校通り	90	香川小	882
梅田通り	100	梅田_1	736
	40	梅田_2	246
鶴嶺通り	230	鶴嶺	1,840
市道 5004 号線	70	5004_1	480
	60	5004_2	421
市道 2244 号線	30	2244	211
市道 0213 号線	190	0213	1,374

＊　概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

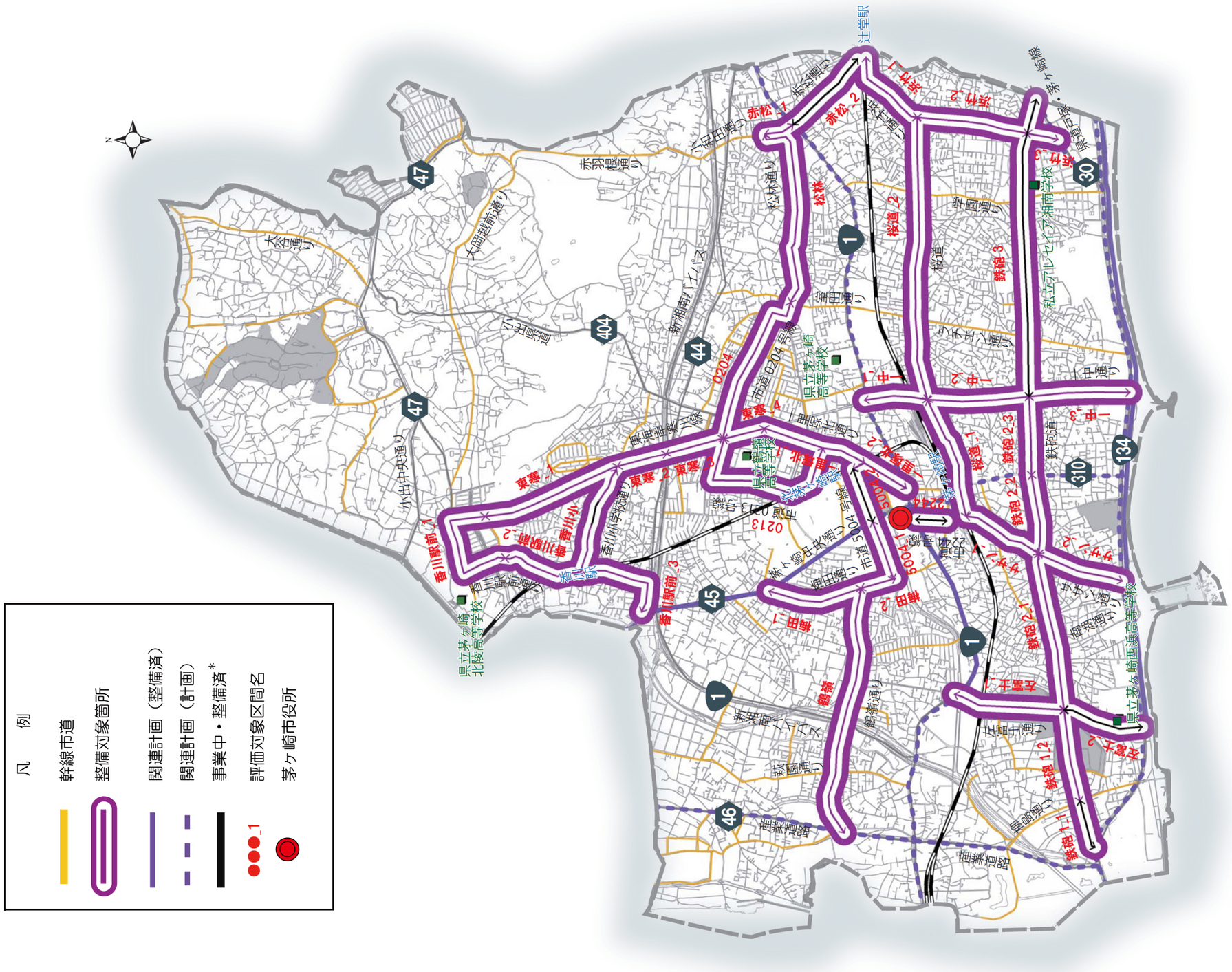


図 7-2　優先順位検討のための評価区間

＊　本計画とは別に既に事業実施中の区間及び整備が完了している区間、自転車歩行者道で物理的に分離（色等での分離を含む）されている区間を示しています。

３．整備優先順位の設定

３.１　整備優先順位の基本的な考え方

効率的な整備を行うため、優先順位を設定し、計画的に整備を推進していく必要があります。ここでは、①「第２次ちがさき自転車プラン」との整合性、②関連計画との整合性、③効果の早期発現性から整備優先度の順位づけを行いました。

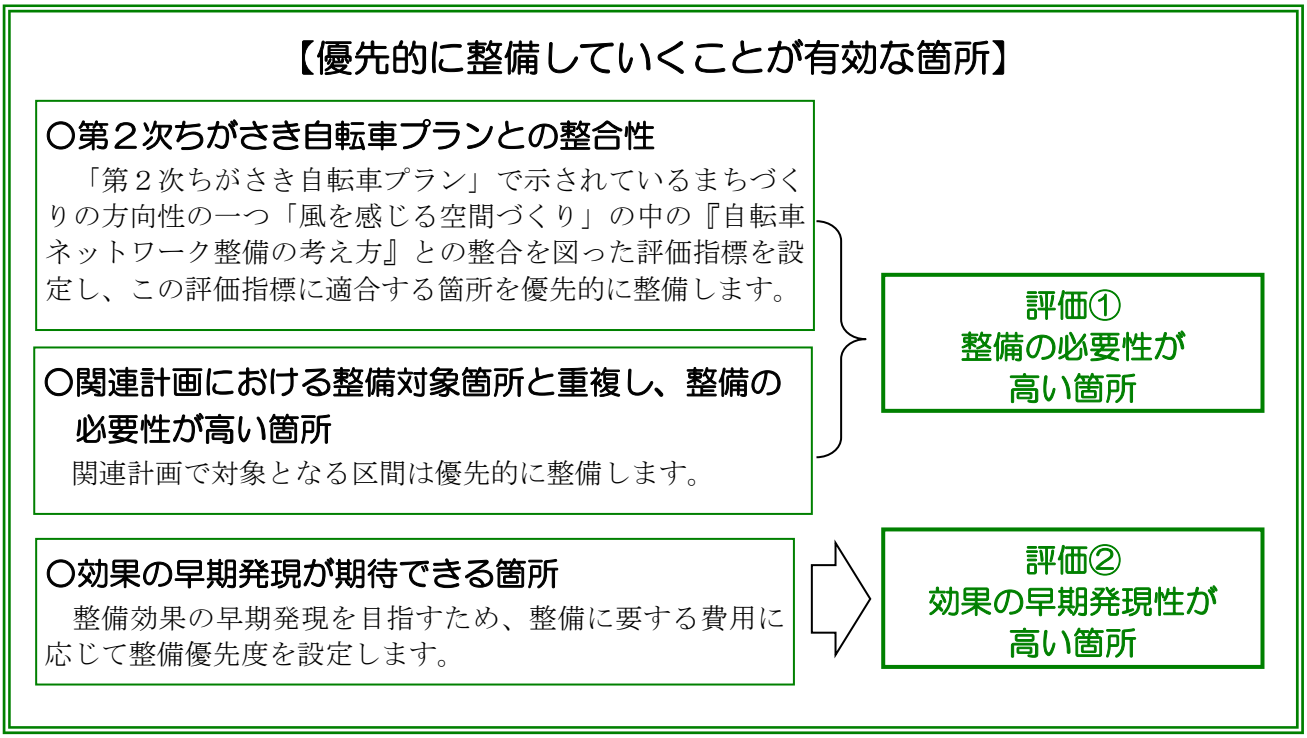


図 7-3　優先的に整備を進める箇所の考え方

３.２　順位づけの方法

（１）評価指標の配点・基準

評価対象区間の評価に用いる指標は、整備優先順位の基本的な考え方に基づき、表７-３、表７-４、図７-４のように設定します。

１）整備の必要性に関する評価（評価①）

整備の必要性が高い箇所の評価（評価①）については、評価指標と配点を以下のとおり設定します。

表 7-3　整備の必要性に関する評価指標と配点（評価①）

視点	評価指標	評価内容	配点
第2次ちがさき自転車プランとの整合性	鉄道駅から 1km 圏と対象区間が重複する圏域数	自転車利用の利便性を高めるため、商業施設や公共施設（市役所）が多く立地し、自転車利用が多い「鉄道駅から 1km 圏」と対象区間が重複する圏域数が多い区間を評価します。	10 点
	自転車利用者が多い高等学校から 1km 圏と対象区間が重複する圏域数	自転車利用の利便性を高めるため、自転車利用が多い「高等学校から 1km 圏」と対象区間が重複する圏域数が多い区間を評価します。	10 点
	市中心部と観光地とのネットワーク性	観光地への自転車でのアクセス性を向上させるため、自転車利用が多い「市中心部」と「主要な観光地（自然環境）」を結ぶ区間を評価します。	10 点
	死傷事故件数が多い区間又は自転車走行環境調査で道路の安全性が低いとされた区間	自転車利用者の安全性を高めるため、「自転車関連の死傷事故件数」が多い区間又は自転車走行環境調査における「道路の安全性が低い（１点以下）」区間を評価します。	10 点
関連計画との整合性	集約拠点地域に対象区間が該当	「茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画」において、自動車に依存しないまちづくりを目指すうえで、都市機能の集約を図る集約拠点地域が指定されており、本計画による自転車走行空間の整備が、低炭素化に寄与するものと考えられます。そこで、集約拠点地域に指定されている区間を評価します。	10 点
	歩行空間整備推進計画の対象区間に該当	「歩行空間整備推進計画」の整備対象箇所は、歩行者の多い箇所となり、自転車の安全性向上のためにも、優先的に整備する必要があります。そこで、「歩行空間整備推進計画」の整備対象箇所と重複する区間を評価します。	10 点
	湘南地域自転車ネットワークモデルの対象区間と重複	市内だけでなく市外も含め、ネットワーク性を高めることも重要です。そこで、神奈川県が策定した湘南地域自転車ネットワークモデルの対象区間重複する区間を評価します。	10 点
	茅ヶ崎市道路整備プログラムの対象区間と重複	「茅ヶ崎市道路整備プログラム」では、歩行者・自転車の安全性、暮らしの安全・安心、円滑で快適な移動、地域活力、環境といった観点で評価し、整備優先順位の高い区間を選定しています。しかし、抜本的なハード整備は、事業に要する期間が長くかかるため、本計画により自転車走行空間を早期に整備する必要があります。そこで、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」において位置づけがある区間と重複する区間を評価します。	10 点
評点の合計			80 点

２）効果の早期発現性に関する評価（評価②）

効果の早期発現性の評価（評価②）は、各評価対象区間の概算事業費を以下の考え方で配点を設定します。

表 7-4　効果の早期発現性に関する評価指標と配点（評価②）

評価対象区間内の概算事業費		配点
困難	平均値の2倍以上	5点
↕	平均値以上　平均値の2倍未満	10点
	平均値の1/2倍以上 平均値未満	15点
容易	平均値の1/2倍未満	20点

（２）優先順位づけの方法

本計画では、「整備の必要性」の評価点に加え、「効果の早期発現性」の評価点を加算した総合評価点により、整備の優先順位を設定します。

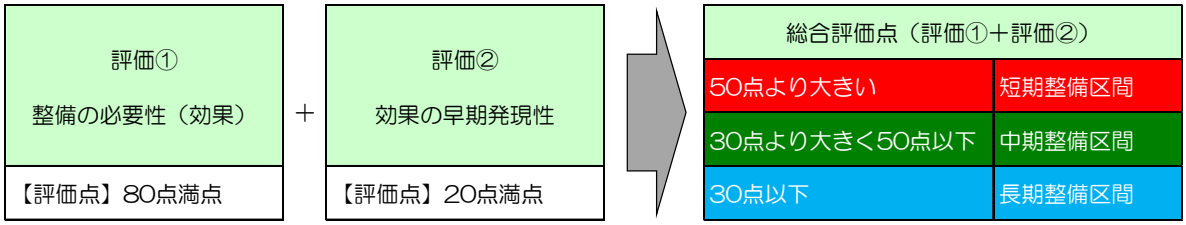


図 7-4　総合的な評価方法

３.３ 整備優先順位の評価結果

（１）整備の必要性の評価結果

評価対象区間に対し「第２次ちがさき自転車プランとの整合性」、「関連計画との整合性」の視点で「自転車ネットワーク整備の必要性が高い区間」に関する評価（評価①）を行いました。各評価対象区間の評価結果を整理した一覧表を以下に示します。

表 7-5　整備の必要性に関する評価結果（評価①）

整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)	第２次ちがさき自転車プランとの整合性				関連計画との整合性				整備の必要性【評価①】（80点満点）
			鉄道駅から1km圏と対象区間が重複する圏域数	自転車利用者が多い高等学校から1km圏と対象区間が重複する圏域数	市中心部と観光地とのネットワーク性	死傷事故件数が多い区間（評価対象区間の平均以上：11件/km・4年）または自転車走行環境調査で道路の安全性が低いとされた区間	集約拠点地域に対象区間が該当	歩行空間整備推進計画の対象区間に該当	湘南地域自転車ネットワークモデルの対象区間と重複	茅ヶ崎市道路整備プログラムの対象区間と重複	
			２つ・・10点 １つ・・5点 ０　・・0点	２つ・・10点 １つ・・5点 ０　・・0点	有・・10点 無・・0点	有・・10点 無・・0点	有・・10点 無・・0点	有・・10点 無・・0点	有・・10点 無・・0点	有・・10点 無・・0点	
			A	B	C	D	E	F	G	H	I=A+B+C+D+E+F+G+H
赤松通り	赤松_1	206	5 点	0 点	0 点	10 点	0 点	0 点	0 点	0 点	15 点
	赤松_2	680	－＊	－	－	－	－	－	－	－	－
浜竹通り	浜竹_1	660	5 点	0 点	0 点	10 点	0 点	0 点	0 点	0 点	15 点
	浜竹_2	825	5 点	5 点	0 点	0 点	0 点	0 点	0 点	0 点	10 点
	浜竹_3	228	0 点	0 点	0 点	0 点	0 点	0 点	0 点	0 点	0 点
桜道	桜道_1	860	5 点	5 点	10 点	10 点	10 点	0 点	0 点	0 点	40 点
	桜道_2	2,163	0 点	5 点	0 点	10 点	0 点	0 点	0 点	0 点	15 点
鉄砲道	鉄砲1_1	370	－	－	－	－	－	－	－	－	－
	鉄砲1_2	701	0 点	5 点	0 点	0 点	10 点	0 点	10 点	0 点	25 点
	鉄砲2_1	1,223	5 点	0 点	10 点	0 点	0 点	0 点	10 点	0 点	25 点
	鉄砲2_2	610	0 点	0 点	10 点	10 点	10 点	0 点	10 点	0 点	40 点
	鉄砲2_3	608	0 点	0 点	10 点	10 点	10 点	0 点	10 点	0 点	40 点
	鉄砲3	2,249	－	－	－	－	－	－	－	－	－
左富士通り	左富士_1	749	0 点	5 点	0 点	10 点	10 点	0 点	0 点	0 点	25 点
	左富士_2	619	－	－	－	－	－	－	－	－	－
サザン通り	サザン_1	524	5 点	0 点	10 点	10 点	10 点	10 点	0 点	0 点	45 点
	サザン_2	626	0 点	0 点	10 点	0 点	10 点	0 点	0 点	0 点	20 点
一中通り	一中_1	438	10 点	0 点	0 点	10 点	10 点	0 点	10 点	0 点	40 点
	一中_2	776	5 点	0 点	10 点	0 点	10 点	10 点	10 点	10 点	55 点
	一中_3	722	0 点	0 点	10 点	10 点	0 点	10 点	0 点	0 点	30 点
一里塚北通り	一里塚北_1	777	5 点	10 点	10 点	10 点	10 点	0 点	10 点	0 点	55 点
	一里塚北_2	438	10 点	10 点	10 点	10 点	10 点	0 点	10 点	0 点	60 点
市道0204号線	0204	1,429	0 点	5 点	0 点	0 点	0 点	10 点	0 点	0 点	15 点
松林通り	松林	1,274	0 点	0 点	0 点	10 点	0 点	10 点	0 点	0 点	20 点
東海岸寒川線	東寒_1	313	5 点	5 点	10 点	0 点	0 点	0 点	0 点	10 点	30 点
	東寒_2	446	0 点	0 点	10 点	0 点	0 点	0 点	0 点	0 点	10 点
	東寒_3	382	0 点	0 点	10 点	10 点	0 点	0 点	0 点	0 点	20 点
	東寒_4	1,364	5 点	5 点	10 点	0 点	0 点	0 点	0 点	0 点	20 点
香川駅前通り	香川駅前_1	704	5 点	5 点	10 点	10 点	0 点	10 点	0 点	0 点	40 点
	香川駅前_2	632	5 点	5 点	10 点	10 点	10 点	10 点	0 点	0 点	50 点
	香川駅前_3	754	5 点	0 点	0 点	10 点	0 点	10 点	0 点	0 点	25 点
香川小学校通り	香川小	882	5 点	0 点	0 点	0 点	10 点	10 点	0 点	10 点	35 点
梅田通り	梅田_1	736	5 点	0 点	0 点	10 点	10 点	10 点	0 点	0 点	35 点
	梅田_2	246	10 点	0 点	0 点	10 点	10 点	0 点	0 点	0 点	30 点
鶴嶺通り	鶴嶺	1,840	0 点	0 点	0 点	10 点	0 点	0 点	0 点	0 点	10 点
市道5004号線	5004_1	480	10 点	0 点	0 点	10 点	10 点	0 点	10 点	10 点	50 点
	5004_2	421	－	－	－	－	－	－	－	－	－
市道2244号線	2244	211	－	－	－	－	－	－	－	－	－
市道0213号線	0213	1,374	5 点	5 点	0 点	0 点	0 点	10 点	10 点	0 点	30 点
計		30,540									

＊　「－」は、事業中・整備済箇所。

（２）効果の早期発現性の評価結果

評価対象区間の概算事業費を用い、効果の早期発現性について評価を行いました。

評価結果を以下に示します。

表 7-6　効果の早期発現性に関する評価結果（評価②）

整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)	効果の早期発現性		
			概算事業費*1（万円）	区分（平均：110万円）*2	【評価②】（20点満点）
赤松通り	赤松_1	206	30	平均値の1/2未満	20 点
	赤松_2	680	95	－*3	－
浜竹通り	浜竹_1	660	100	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	浜竹_2	825	120	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点
	浜竹_3	228	40	平均値の1/2未満	20 点
桜道	桜道_1	860	110	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点
	桜道_2	2,163	310	平均値の2倍以上	5 点
鉄砲道	鉄砲1_1	370	52	－	－
	鉄砲1_2	701	100	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	鉄砲2_1	1,223	180	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点
	鉄砲2_2	610	90	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	鉄砲2_3	608	90	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	鉄砲3	2,249	10,940	－	－
左富士通り	左富士_1	749	110	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点
	左富士_2	619	62	－	－
サザン通り	サザン_1	524	70	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	サザン_2	626	90	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
一中通り	一中_1	438	70	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	一中_2	776	110	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点
	一中_3	722	110	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点
一里塚北通り	一里塚北_1	777	100	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	一里塚北_2	438	70	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
市道0204号線	0204	1,429	200	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点
松林通り	松林	1,274	170	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点
東海岸寒川線	東寒_1	313	170	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点
	東寒_2	446	60	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	東寒_3	382	70	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	東寒_4	1,364	50	平均値の1/2未満	20 点
香川駅前通り	香川駅前_1	704	90	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	香川駅前_2	632	80	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	香川駅前_3	754	100	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
香川小学校通り	香川小	882	90	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
梅田通り	梅田_1	736	100	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	梅田_2	246	40	平均値の1/2未満	20 点
鶴嶺通り	鶴嶺	1,840	230	平均値の2倍以上	5 点
市道5004号線	5004_1	480	70	平均値の1/2以上～平均値未満	15 点
	5004_2	421	60	－	－
市道2244号線	2244	211	30	－	－
市道0213号線	0213	1,374	190	平均値以上～平均値の2倍未満	10 点

*1　概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

*2　概算事業費の平均値は、事業中・整備済箇所を除いて算出した値です。

*3　「－」は事業中・整備済箇所。

（３）総合評価結果

「整備の必要性」の評価点と「効果の早期発現性」の評価点を加算し、総合評価点により整備優先順位を設定した結果を以下に示します。

表 7-7　整備の必要性と効果の早期発現性からみた総合評価結果（調整前）

整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)	概算事業費(万円)	整備の必要性【評価①】（80点満点）	効果の早期発現性【評価②】（20点満点）	総合評価点【評価①】＋【評価②】（100点満点）	評点(100点満点) 50点より大きい・・短期 30点より大きく50点以下・・中期 30点以下・・長期
赤松通り	赤松_1	206	30	15 点	20 点	35 点	中期
	赤松_2	680	－	－	－	－	事業中・整備済
浜竹通り	浜竹_1	660	100	15 点	15 点	30 点	長期
	浜竹_2	825	120	10 点	10 点	20 点	長期
	浜竹_3	228	40	0 点	20 点	20 点	長期
桜道	桜道_1	860	110	40 点	10 点	50 点	中期
	桜道_2	2,163	310	15 点	5 点	20 点	長期
鉄砲道	鉄砲1_1	370	－	－	－	－	事業中・整備済
	鉄砲1_2	701	100	25 点	15 点	40 点	中期
	鉄砲2_1	1,223	180	25 点	10 点	35 点	中期
	鉄砲2_2	610	90	40 点	15 点	55 点	短期
	鉄砲2_3	608	90	40 点	15 点	55 点	短期
	鉄砲3	2,249	－	－	－	－	事業中・整備済
左富士通り	左富士_1	749	110	25 点	10 点	35 点	中期
	左富士_2	619	－	－	－	－	事業中・整備済
サザン通り	サザン_1	524	70	45 点	15 点	60 点	短期
	サザン_2	626	90	20 点	15 点	35 点	中期
一中通り	一中_1	438	70	40 点	15 点	55 点	短期
	一中_2	776	110	55 点	10 点	65 点	短期
	一中_3	722	110	30 点	10 点	40 点	中期
一里塚北通り	一里塚北_1	777	100	55 点	15 点	70 点	短期
	一里塚北_2	438	70	60 点	15 点	75 点	短期
市道0204号線	0204	1,429	200	15 点	10 点	25 点	長期
松林通り	松林	1,274	170	20 点	10 点	30 点	長期
東海岸寒川線	東寒_1	313	170	30 点	10 点	40 点	中期
	東寒_2	446	60	10 点	15 点	25 点	長期
	東寒_3	382	70	20 点	15 点	35 点	中期
	東寒_4	1,364	50	20 点	20 点	40 点	中期
香川駅前通り	香川駅前_1	704	90	40 点	15 点	55 点	短期
	香川駅前_2	632	80	50 点	15 点	65 点	短期
	香川駅前_3	754	100	25 点	15 点	40 点	中期
香川小学校通り	香川小	882	90	35 点	15 点	50 点	中期
梅田通り	梅田_1	736	100	35 点	15 点	50 点	中期
	梅田_2	246	40	30 点	20 点	50 点	中期
鶴嶺通り	鶴嶺	1,840	230	10 点	5 点	15 点	長期
市道5004号線	5004_1	480	70	50 点	15 点	65 点	短期
	5004_2	421	－	－	－	－	事業中・整備済
市道2244号線	2244	211	－	－	－	－	事業中・整備済
市道0213号線	0213	1,374	190	30 点	10 点	40 点	中期
計		30,540					

*1　概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

*2　「－」は、事業中・整備済箇所。

表 7-8　整備優先順位（調整前）

整備優先順位	整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)
短期	鉄砲道	鉄砲2_2	610
		鉄砲2_3	608
	サザン通り	サザン_1	524
	一中通り	一中_1	438
		一中_2	776
	一里塚北通り	一里塚北_1	777
		一里塚北_2	438
	香川駅前通り	香川駅前_1	704
		香川駅前_2	632
	市道5004号線	5004_1	480
中期	赤松通り	赤松_1	206
	桜道	桜道_1	860
	鉄砲道	鉄砲1_2	701
		鉄砲2_1	1,223
	左富士通り	左富士_1	749
	サザン通り	サザン_2	626
	一中通り	一中_3	722
	東海岸寒川線	東寒_1	313
		東寒_3	382
		東寒_4	1,364
	香川駅前通り	香川駅前_3	754
	香川小学校通り	香川小	882
	梅田通り	梅田_1	736
		梅田_2	246
	市道0213号線	0213	1,374
長期	浜竹通り	浜竹_1	660
		浜竹_2	825
		浜竹_3	228
	桜道	桜道_2	2,163
	市道0204号線	0204	1,429
	松林通り	松林	1,274
	東海岸寒川線	東寒_2	446
	鶴嶺通り	鶴嶺	1,840
事業中・整備済	赤松通り	赤松_2	680
	鉄砲道	鉄砲1_1	370
		鉄砲3	2,249
	左富士通り	左富士_2	619
	市道2244号線	2244	211
	市道5004号線	5004_2	421

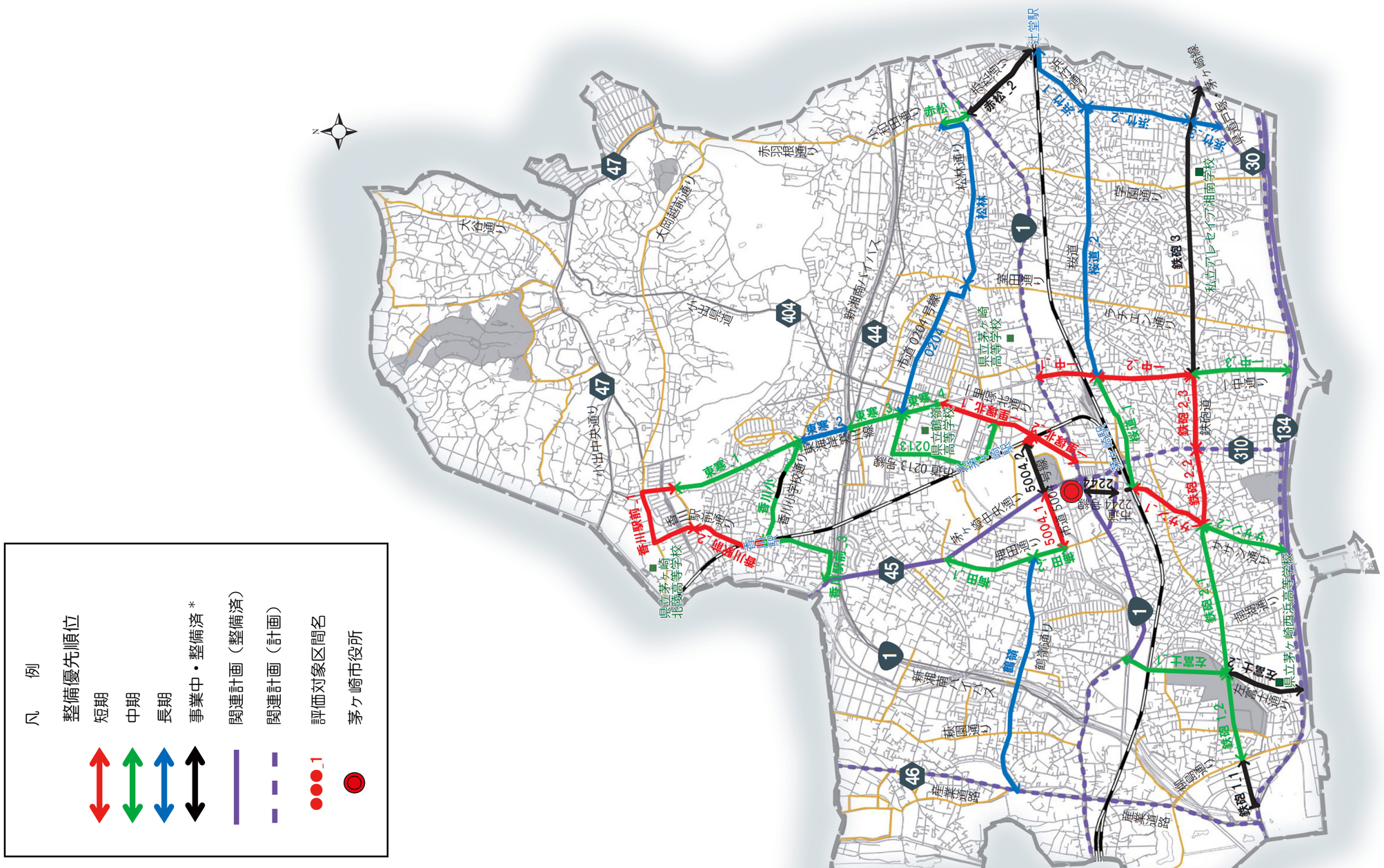


図 7-5　「自転車ネットワーク計画」の整備優先順位（調整前）

＊　本計画とは別に既に事業実施中の区間及び整備が完了している区間、自転車歩行者道で物理的に分離（色等での分離を含む）されている区間を示しています。

3.4 各種計画と一体とした整備時期の調整

ここまでで設定した整備優先順位に基づいて自転車走行空間の整備を行ったとしても、「幹線道路維持保全計画」に示した舗装修繕をすぐに行うことになった場合、再整備が必要となり、効率的な整備とは言えません。また、本計画による自転車走行空間の整備時期と、「歩行空間整備推進計画」による歩行空間の整備時期を合わせ、同時に整備した方が、効率的な整備ができます。そこで、以下の考え方により、各種計画の整備時期を調整し、効率的・効果的な事業の進捗を図ります。

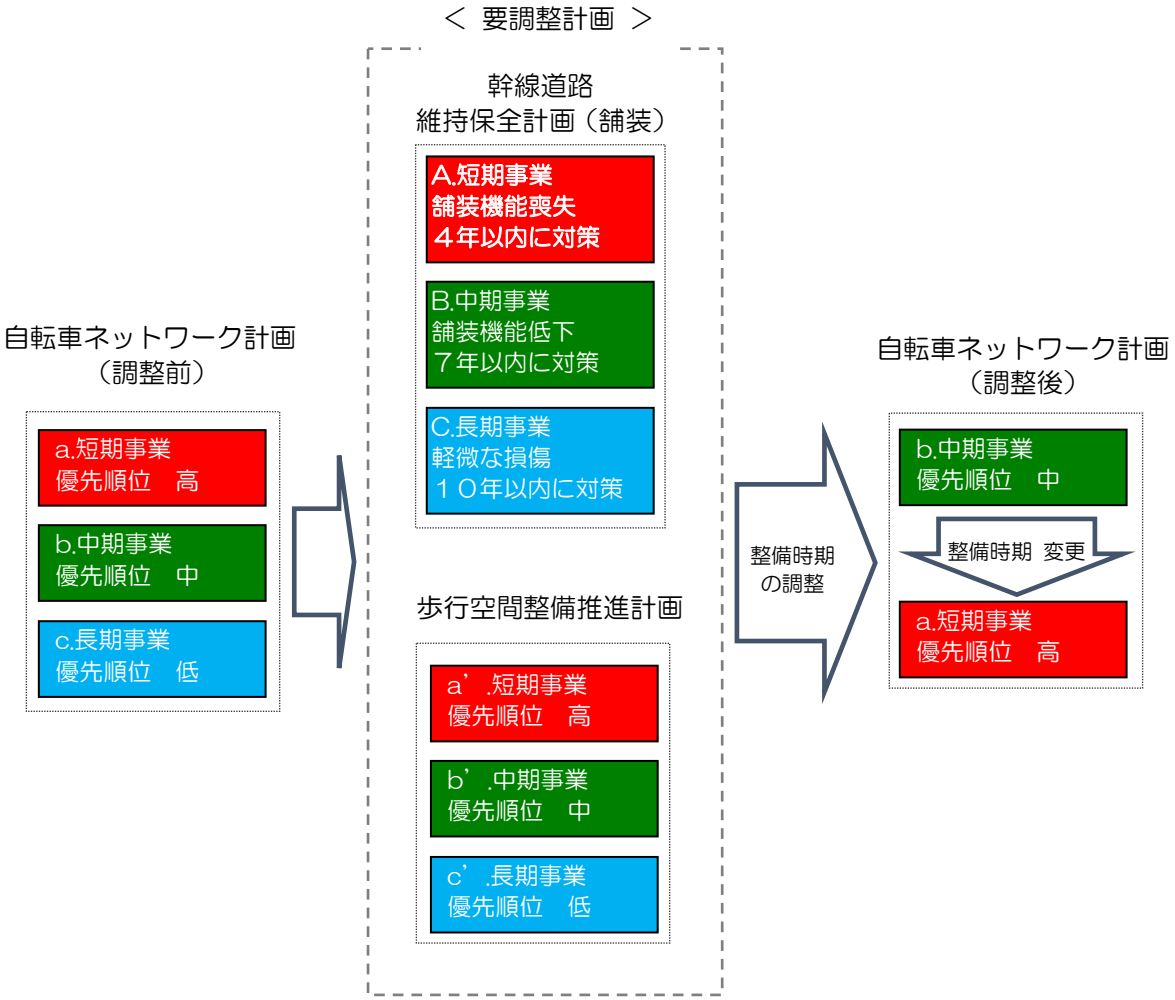


図 7-6　整備時期の各種計画との調整イメージ

３.５ 計画調整に関する基本条件

各種計画で整理された整備時期との調整を図るための条件を以下のとおり設定します。

（１）整備時期の設定

各種計画において、整備時期を短期、中期、長期の３段階とし、それぞれの計画時期を以下のように区切ります。

短期：平成 27 年～平成 30 年（４年間）

中期：平成 31 年～平成 33 年（３年間）

長期：平成 34 年～平成 36 年（３年間）

（２）整備時期の調整

効果的・効率的に事業を進めるため、「自転車ネットワーク計画」の整備時期は、「幹線道路維持保全計画」の舗装修繕の時期に合わせて調整します。

また、「歩行空間整備推進計画」と「自転車ネットワーク計画」で整備対象箇所が重複した場合は、整備時期が早い計画に合わせます。

ただし、整備優先順位の評価結果を尊重するため、上記の調整は、１段階のみの調整とし、評価結果で短期とされた区間を時期の調整で長期にしたり、逆に、評価結果で長期とされた区間を時期の調整で短期にしたりといった２段階の調整は行わないこととします。

（３）事業区間の設定

「自転車ネットワーク計画」の整備対象区間は、主要路線との交差点間を１つの事業単位として整備時期の調整を行います。

3.6 整備優先順位の調整結果

前述の考え方や条件を踏まえ、「自転車ネットワーク計画」における整備優先順位の検討結果を以下に示します。次ページに調整過程を図示します。

表 7-9　「自転車ネットワーク計画」の整備優先順位の調整結果

整備対象箇所名	評価対象区間名	自転車ネットワーク計画整備優先順位（調整前）	＜要調整計画＞ 歩行空間整備推進計画との整備優先順位の調整	＜要調整計画＞ 舗装修繕の時期との調整	調整内容	自転車ネットワーク計画整備優先順位（調整後）
鉄砲道	鉄砲2_2	短期	－＊	－	－	短期
	鉄砲2_3		－	－	－	
サザン通り	サザン_1		事業中・整備済	－	歩行空間整備としては事業中・整備済であるため、調整しません。	
一中通り	一中_1		－	中期	舗装修繕の整備時期に合わせて“中期”に変更します。	中期
	一中_2		事業中・整備済	長期	舗装修繕の整備時期が長期ですが、整備時期は2段階（短期→長期）では調整しないため、整備時期は調整しません。	短期
一里塚北通り	一里塚北_1		－	中期	舗装修繕の整備時期に合わせて“中期”に変更します。	中期
	一里塚北_2		－	短期	舗装修繕の整備時期も“短期”であるため、調整しません。	短期
香川駅前通り	香川駅前_1		中期	－	歩行空間整備推進計画の整備時期に合わせて“中期”に変更します。	中期
	香川駅前_2		事業中・整備済	－	歩行空間整備としては事業中・整備済であるため、調整しません。	短期
市道5004号線	5004_1		－	中期	舗装修繕の整備時期に合わせて“中期”に変更します。	中期
赤松通り	赤松_1	中期	－	－	－	
桜道	桜道_1		－	－	－	
鉄砲道	鉄砲1_2		－	長期	舗装修繕の整備時期に合わせて“長期”に変更します。	長期
	鉄砲2_1		－	短期	舗装修繕の整備時期に合わせて“短期”に変更します。	短期
左富士通り	左富士_1		－	中期	舗装修繕の整備時期も“中期”であるため、調整しません。	中期
サザン通り	サザン_2		－	－	－	
一中通り	一中_3		事業中・整備済	長期	舗装修繕の整備時期に合わせて“長期”に変更します。	長期
東海岸寒川線	東寒_1		－	－	－	中期
	東寒_3		－	長期	舗装修繕の整備時期に合わせて“長期”に変更します。	長期
	東寒_4		－	－	－	中期
香川駅前通り	香川駅前_3		事業中・整備済	－	歩行空間整備としては事業中・整備済であるため、調整しません。	
香川小学校通り	香川小		短期	－	歩行空間整備推進計画の整備時期に合わせて“短期”に変更します。	短期
梅田通り	梅田_1		短期	－	歩行空間整備推進計画の整備時期に合わせて“短期”に変更します。	
	梅田_2		－	－	－	中期
市道0213号線	0213		中期	－	歩行空間整備推進計画の整備時期も“中期”であるため、整備時期の変更はありません。	
浜竹通り	浜竹_1	長期	－	長期	舗装修繕の整備時期も“長期”であるため、調整しません。	長期
	浜竹_2		－	－	－	
	浜竹_3		－	－	－	
桜道	桜道_2		－	長期	舗装修繕の整備時期も“長期”であるため、調整しません。	
市道0204号線	0204		長期	長期	歩行空間整備推進計画及び舗装修繕の整備時期はともに“長期”であるため、調整しません。	
松林通り	松林		長期	－	歩行空間整備推進計画の整備時期も“長期”であるため、調整しません。	
東海岸寒川線	東寒_2		－	中期	舗装修繕の整備時期に合わせて“中期”に変更します。	中期
鶴嶺通り	鶴嶺		－	長期	舗装修繕の整備時期も“長期”であるため、調整しません。	長期
赤松通り	赤松_2	事業中・整備済	－	－	－	事業中・整備済
鉄砲道	鉄砲1_1		－	－	－	
	鉄砲3		－	長期	自転車ネットワークの整備としては事業中・整備済であるため、調整はしません。 但し、舗装の修繕時期に合わせてカラー舗装をやり直します。	
左富士通り	左富士_2		－	－	－	
市道2244号線	2244		－	－	－	
市道5004号線	5004_2		－	－	－	

＊「－」は、要調整計画と整備箇所が重複しない区間を示します。

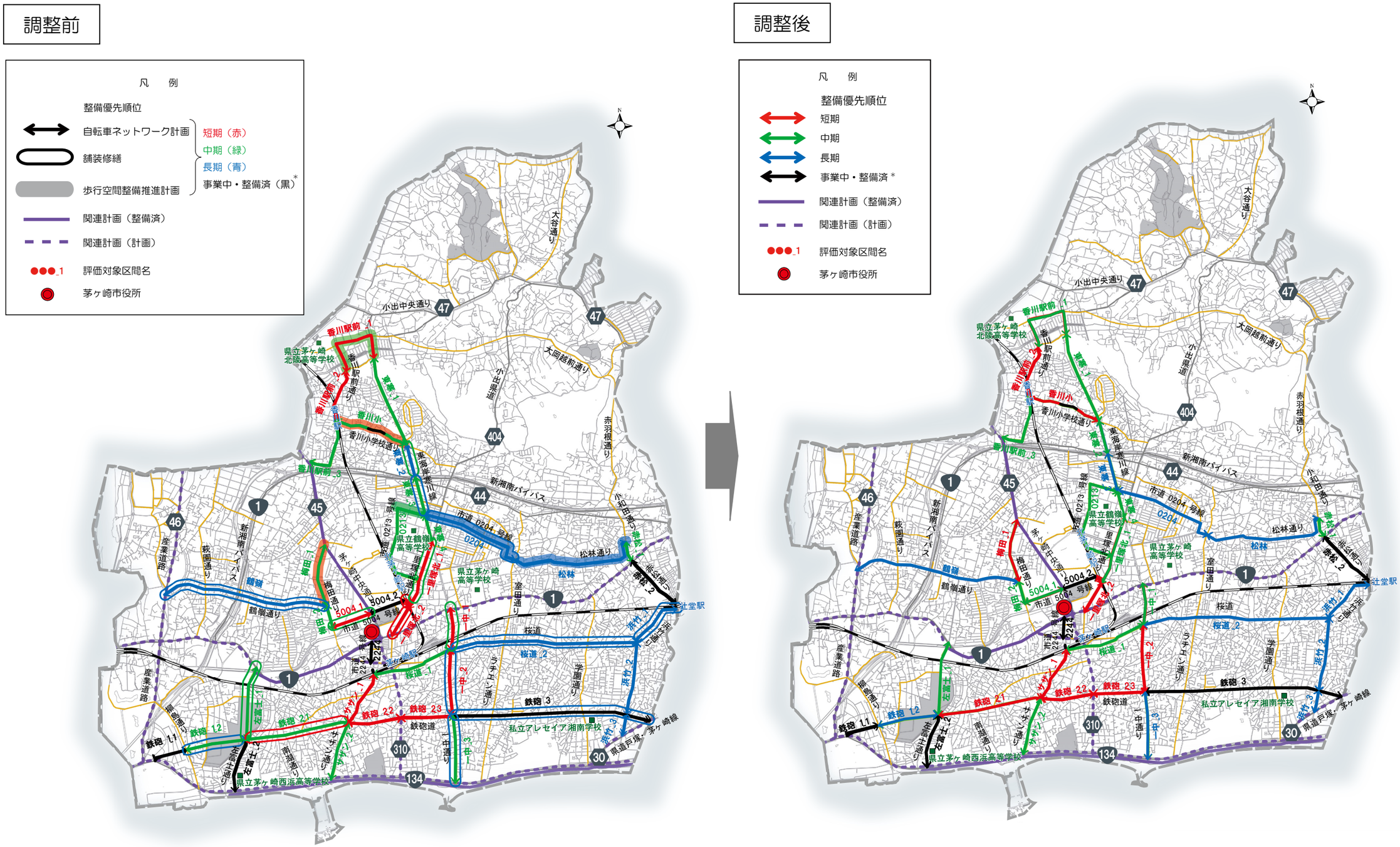


図 7-7　「自転車ネットワーク計画」の整備優先順位（調整前後）

＊　本計画とは別に既に事業実施中の区間及び整備が完了している区間、自転車歩行者道で物理的に分離（色等での分離を含む）されている区間を示しています。

４. 自転車ネットワーク計画

舗装修繕時期との調整を考慮し、自転車ネットワーク整備の優先順位を検討した今後 10 年間の事業スケジュールを表 7-10 に示します。

表 7-10　自転車ネットワーク計画

優先順位	整備対象箇所名	評価対象区間名	整備パターン *1	延長(m)	概算事業費 *2（万円）
短期	鉄砲道	鉄砲2_1	B-1	1,223	180
		鉄砲2_2	B-1	610	90
		鉄砲2_3	B-1	608	90
	サザン通り	サザン_1	C-1、D-1、D-2	524	70
	一里塚北通り	一里塚北_2	C-1、B-1	438	70
	香川駅前通り	香川駅前_2	D-2	632	80
	香川小学校通り	香川小	E	882	90
	梅田通り	梅田_1	D-2	736	100
	一中通り	一中_2	B-1、D-1	776	110
中期	一中通り	一中_1	B-1、D-1	438	70
	一里塚北通り	一里塚北_1	B-2、C-2	777	100
	香川駅前通り	香川駅前_1	C-2、D-2	704	90
	市道5004号線	5004_1	D-1	480	70
	赤松通り	赤松_1	B-1、B-2	206	30
	桜道	桜道_1	B-1	860	110
	左富士通り	左富士_1	B-1、C-1、D-1	749	110
	サザン通り	サザン_2	C-1、D-1	626	90
	東海岸寒川線	東寒_1	C-2	313	170
		東寒_2	B-1	446	60
		東寒_4	B-1	1,364	50
	香川駅前通り	香川駅前_3	D-2	754	100
	梅田通り	梅田_2	C-1	246	40
	市道0213号線	0213	B-1、B-2、D-2、E	1,374	190
長期	浜竹通り	浜竹_1	B-1	660	100
		浜竹_2	B-1	825	120
		浜竹_3	B-1	228	40
	桜道	桜道_2	B-2	2,163	310
	市道0204号線	0204	D-1	1,429	200
	松林通り	松林	D-1、D-2	1,274	170
	鶴嶺通り	鶴嶺	B-2	1,840	230
	鉄砲道	鉄砲1_2	B-1	701	100
	一中通り	一中_3	B-1、D-1	722	110
	東海岸寒川線	東寒_3	B-1	382	70
事業中・整備済	赤松通り	赤松_2	－*3	680	95
	鉄砲道	鉄砲1_1	－	370	52
		鉄砲3	－	2,249	10,940
	左富士通り	左富士_2	－	619	62
	市道2244号線	2244	－	211	30
	市道5004号線	5004_2	－	421	60

*1　整備パターンは、車道部の幅員に応じて異なり、具体の内容は以下に示す表のとおりです。

整備パターン	整備内容
A-1	自転車専用通行帯（自転車レーン）の設置
A-2	1.0mの幅でカラー舗装を実施
B-1、C-1、D-1	矢羽根・ピクトグラムを0.6mの幅で設置
B-2、C-2、D-2	矢羽根・ピクトグラムを0.4mの幅で設置
E	矢羽根・ピクトグラムを0.4mの幅で設置（センターライン無し）

*2　概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

*3　本計画とは別に既に事業実施中の区間及び整備が完了している区間、自転車歩行者道で物理的に分離（色等での分離を含む）されている区間を示しています。これらの区間では、舗装の修繕時期に合わせてカラー舗装をやり直します。今後 10 年間で舗装修繕の予定がない場合は、10 年後以降あるいは再整備が必要となった時期に整備します。

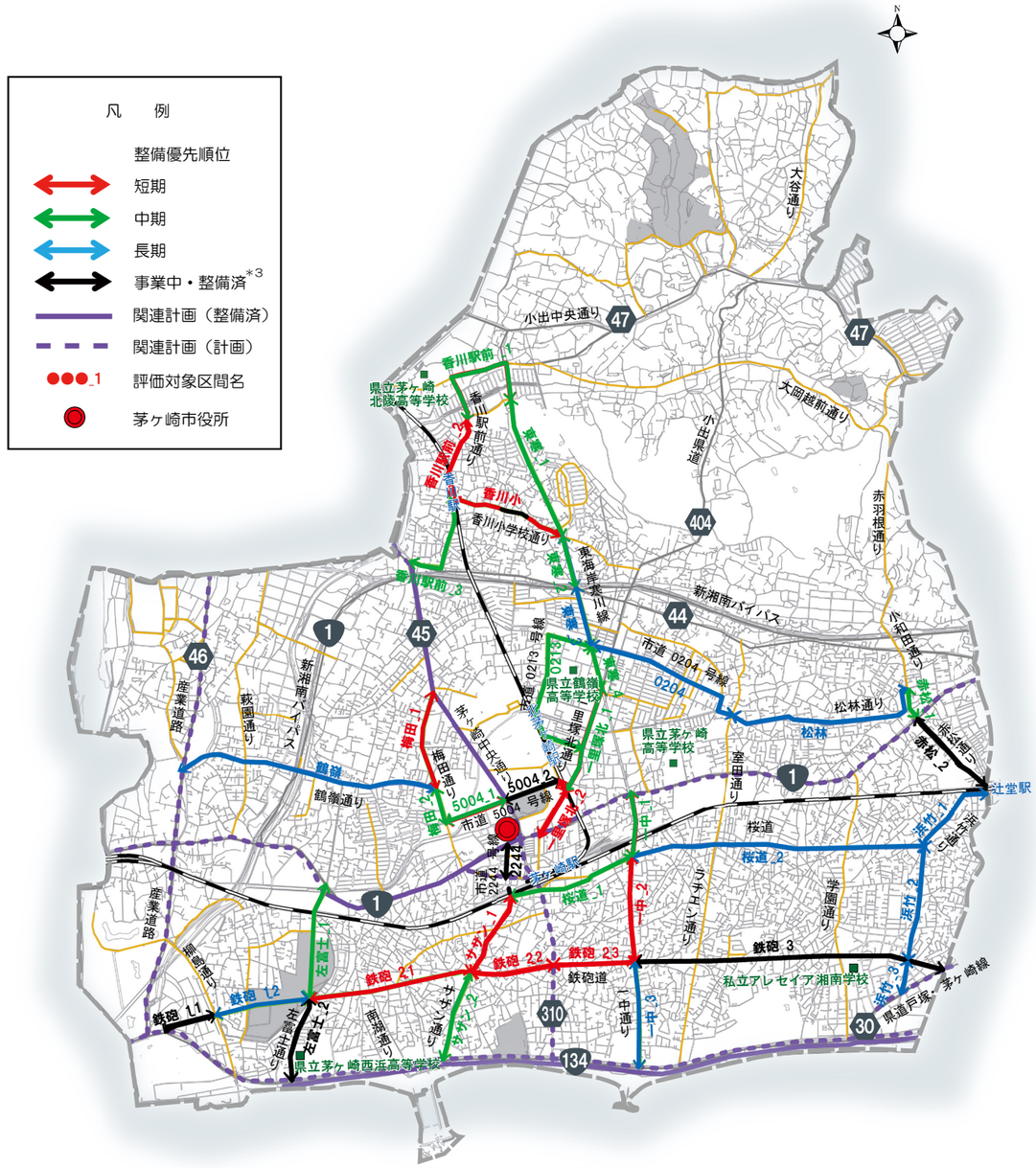


図 7-8　自転車ネットワーク計画

短期：整備に早期着手　　：平成 27 年～平成 30 年に整備
中期：短期を整備後に着手：平成 31 年～平成 33 年に整備
長期：中期を整備後に着手：平成 34 年～平成 36 年に整備

第８章 自転車ネットワーク計画の検証及び改定

今後、本計画に基づいて自転車走行空間整備を進めていくことで、自転車利用者が安全で快適に通行できる自転車ネットワークの整備に取り組んでいきます。

なお、本計画が計画通りに進んでいるかについては随時管理していき、近接事業の進捗、新たなまちづくり計画等の変更が必要になった場合には、必要に応じて計画の改定を行います。

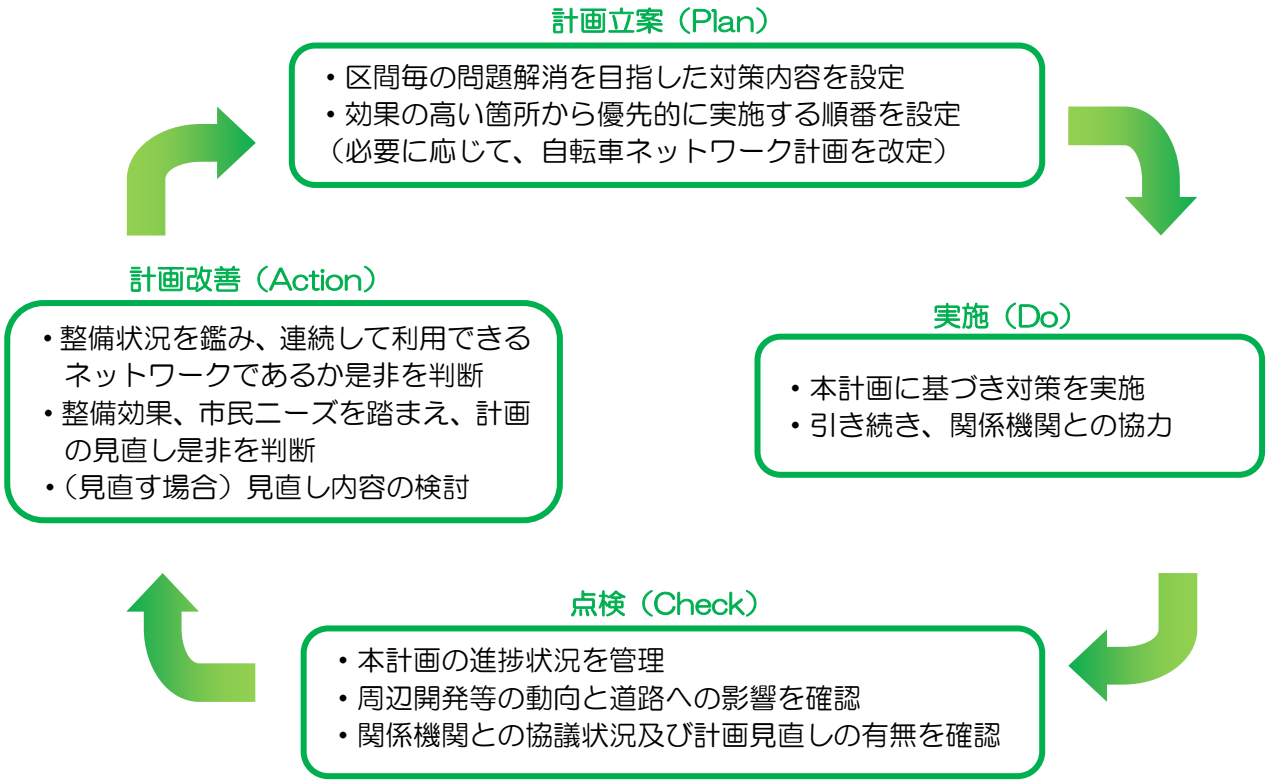


図 8-1　今後の「自転車ネットワーク計画」における PDCA サイクル※

用語の解説

【アルファベット】

●PDCA サイクル

計画の進行管理、事業活動等における生産管理や品質管理などを円滑に進める手法の一つで、Plan（計画）→Do（実施）→Check（評価）→Action（改善）の４段階を繰り返すことによって、計画・業務等を継続的に改善するものです。

【あ行】

●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 1 月に国土交通省と警察庁がとりまとめた自転車走行環境の整備を検討するための指針のことです。自転車走行環境の整備と併せ、自転車の通行ルールの徹底を図ることを目的としており、整備対象箇所の抽出、整備パターンの選定方法、法的な制約内容、整備事例等について整理されています。

【か行】

●拡幅整備

道路に隣接する土地を買収し、幅員が狭い道路を拡げることです。土地の買収を行うことから事業費が大きく、整備に長い期間を要します。

●カラー舗装

樹脂類を使って路面に色を付けた舗装のことです。ドライバーからの視認性を高めることにより、歩行者や自転車の安全性を高めるために整備するものです。

【さ行】

●事後保全型

定期的な点検により施設状態の経年変化を把握し、限界水準を下回る前の段階で補修を行う管理手法のことです。限界水準とは、これ以上道路の傷みを放置しておくと、構造的な破壊に至り必要な機能・サービスが提供できなくなるおそれがある状態です。

●自転車専用通行帯（自転車レーン）

カラー舗装等で、車道に自転車が通行する通行帯を明示したもので、自転車と自動車を分離する必要がある場合に整備します。

【た行】

●長寿命化

損傷が軽微な段階で補修するなど、施設状態を良好に確保することで、施設を長く使用することです。

【は行】

●ピクトグラム

視覚記号（サイン）のことで、本計画では、自転車の走行位置を示す路面表示のことです。

【や行】

●矢羽根

視覚記号（サイン）の一つで、自転車の走行位置及び走行方向を示す路面表示のことです。

●予防保全型

定期的な点検により施設状態の経年変化を把握し、損傷が軽微な段階で補修するなど、施設状態を良好に確保したうえで、長寿命化を図る管理手法のことです。

資料1

パブリックコメントの実施結果

１．パブリックコメントの実施結果の概要

「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）」についてのパブリックコメントの実施結果は、以下の通りです。

１　**募集期間**　　平成２７年　１月２１日（水）～　平成２７年　２月２０日（金）

２　**意見の件数**　　83 件

３　**意見提出者数**　　14 人

４　**内容別の意見件数**

項　目	件数
■茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）全般に関する意見	8件
■茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）に記述された個別の内容に関する意見	
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）に関する意見	7件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（歩行空間整備推進計画）に関する意見	8件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（自転車ネットワーク計画）に関する意見	14件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（電線類地中化計画）に関する意見	4件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（踏切対策計画）に関する意見	3件
■パブリックコメントに関する意見	2件
■その他の意見	37件
合　計	83件

＝ 一部修正を加えた項目

２．パブリックコメントによる修正部分の対照表

パブリックコメントを踏まえた「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（自転車ネットワーク計画））」からの修正箇所は以下の通りです。

修 正 後	修 正 前
17ページ上段　2行目 【車道の左側を通行】 自転車を含む軽車両は、車道の左側を通行することが原則です。	17ページ上段　4行目 自転車を含む軽車両は、道路交通法により、著しく歩行者の通行を妨げる場合を除き、車道の左端を走行することが原則であると決められています。
17ページ中段　4行目 【路側帯がある場合】 車道の左側を通行することが原則ですが、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することができます。なお、路側帯内で双方向に通行することはできません。	－

修 正 後	修 正 前
17ページ下段　9行目 【歩道を通行できる場合】 例外として、以下の場合では、自転車が歩道を通行することが可能です。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りではありません。 ・道路標識等により自転車が当該歩道を通行することができるとされているとき。 ・自転車の運転者が、13歳未満の児童及び幼児、70歳以上の方又は身体の不自由な方のとき。 ・上記に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するため歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。	17ページ中段　4行目 例外として、自転車の通行の安全を確保するため歩道通行することが“やむを得ないと認められる場合”は、自転車が歩道を走行することが可能です。
18ページ上段　1行目 「やむを得ないと認められるとき」とは ・道路工事や連続した・・(略)・・ ・著しく自動車の交通量が多く、かつ・・(略)・	17ページ中段　6行目 ＜やむを得ないと認められる場合とは＞ ○道路工事や連続した・・(略)・・ ○著しく自動車の交通量が多く、かつ・・(略)・
18ページ中段　5行目 【歩道を自転車通行する際の規定】 自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければいけません。	―

修 正 後	修 正 前
8、21ページ　図の凡例 自転車歩行者道 8、21ページ　図の凡例 自転車歩行車道の凡例（水色） 以下のページにある図表を修正 21-22ページ 　図5-1 整備対象箇所 23-24ページ 　表5-2 整備対象箇所の選定結果 38ページ 　表6-2 整備対象箇所における整備パターンの設定結果 42ページ 　表7-2 評価対象区間（2/2） 43-44ページ 　図7-2 優先順位検討のための評価区間 48-49ページ 　表7-5 「自転車ネットワーク整備の必要性が高い区間」に関する評価結果（評価①） 50ページ 　表7-6 効果の早期発現性に関する評価結果（評価②） 51-52ページ 　表7-7 整備の必要性と効果の早期発現性からみた総合評価結果 51-52ページ 　表7-8 整備優先順位(調整前)	8、21ページ　図の凡例 自転車道 8、21ページ　図の凡例 自転車歩行車道の凡例（紫色） ―

53-54ページ 図7-5 自転車ネットワーク計画の整備優先順位(調整前) 57-58ページ 表7-9 自転車ネットワーク計画の整備優先順位の調整結果 59-60ページ 図7-7 自転車ネットワーク計画の整備優先順位（調整前後） 61-62ページ 表7-10 自転車ネットワーク計画 61-62ページ 図7-8 自転車ネットワーク計画	

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）
平成２７（２０１５）年３月発行　１４０部作成
発行　茅ヶ崎市
編集　建設部道路建設課
〒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
FAX　０４６７－５７－８３７７
ホームページ　http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/
携帯サイト　http://mobile.city.chigasaki.kanagawa.jp/

携帯サイト
QR コード