令和５年度 第２回ちがさき自転車プラン推進委員会
令和６年２月９日　資料１

# 「第２次ちがさき自転車プラン」
# 事後評価（答申）

**（令和元年度～令和５年度）**

**令和６年２月**

**ちがさき自転車プラン推進委員会**

# 目次


**１　事後評価の目的 …… 1**

**２　第２次ちがさき自転車プランの位置付けとは …… 1**

（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

**３　近年の自転車を取り巻く状況の変化 …… 6**

（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

**４　事後評価 …… 8**

**４－１　評価方法 …… 8**

（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

**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） …… 8**

（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）次期計画における取組の方向性について …… １０

**４－３　主要な取組に対する評価 …… １９**

（１）評価の考え方 …… １９

（２）主要な取組に対する達成状況について …… １９

（３）次期計画における取組の方向性について …… ２０

**５　まとめ …… ４６**

**５－１　評価のまとめ …… ４６**

（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） …… ４６

（２）主要な取組に対する評価 …… ４７

（３）その他 …… ４８

**５－２　プランの指標や取組内容の見直しについて …… ４９**

（１）自転車活用推進法や社会情勢との整合 …… ４９

（２）目安となる指標の見直し …… ４９

（３）主要な取組内容の見直し …… ４９

**（参考）自転車利用に関するアンケート調査結果（抜粋）…… ５０**
（１）アンケート概要 …… ５０
（２）回答者属性…… ５１
（３）自転車の利用目的と利用実態 …… ５６
（４）自転車での事故の経験…… ６１
（５）自転車を利用する際の満足度 …… ６３
（６）交通ルール等の遵守状況について …… ６８
（７）自転車の利用回数を増やすために取り組むべき事項…… ７３
**（参考）茅ヶ崎市内における自転車事故発生件数及び自転車事故の割合の推移…. ７５**

# 第2次ちがさき自転車プラン　事後評価

## 1　事後評価の目的

・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。

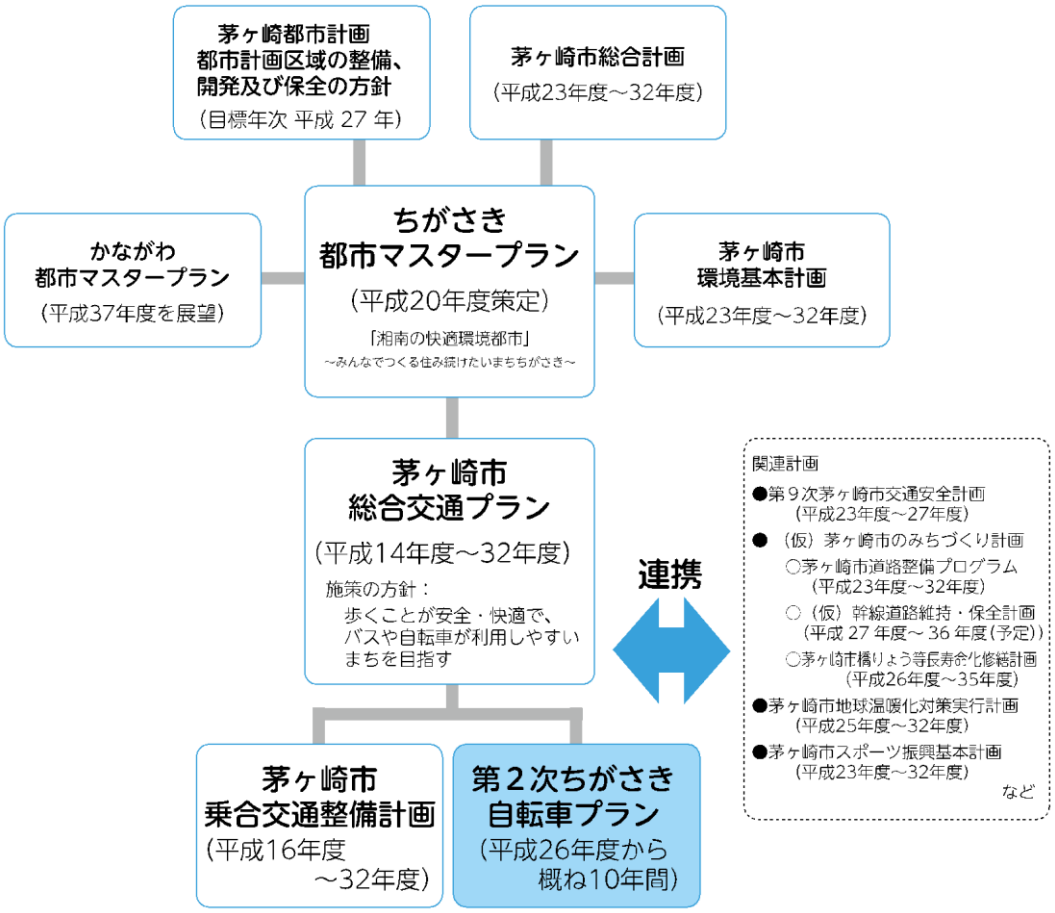
・また、上記の検証結果や国の自転車施策の変化等を踏まえ、プランに位置付けた目安となる指標や取組内容の見直しの必要性等を検討するとともに、次期計画での取組の方向性を見出すことを目的とします。

## 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。

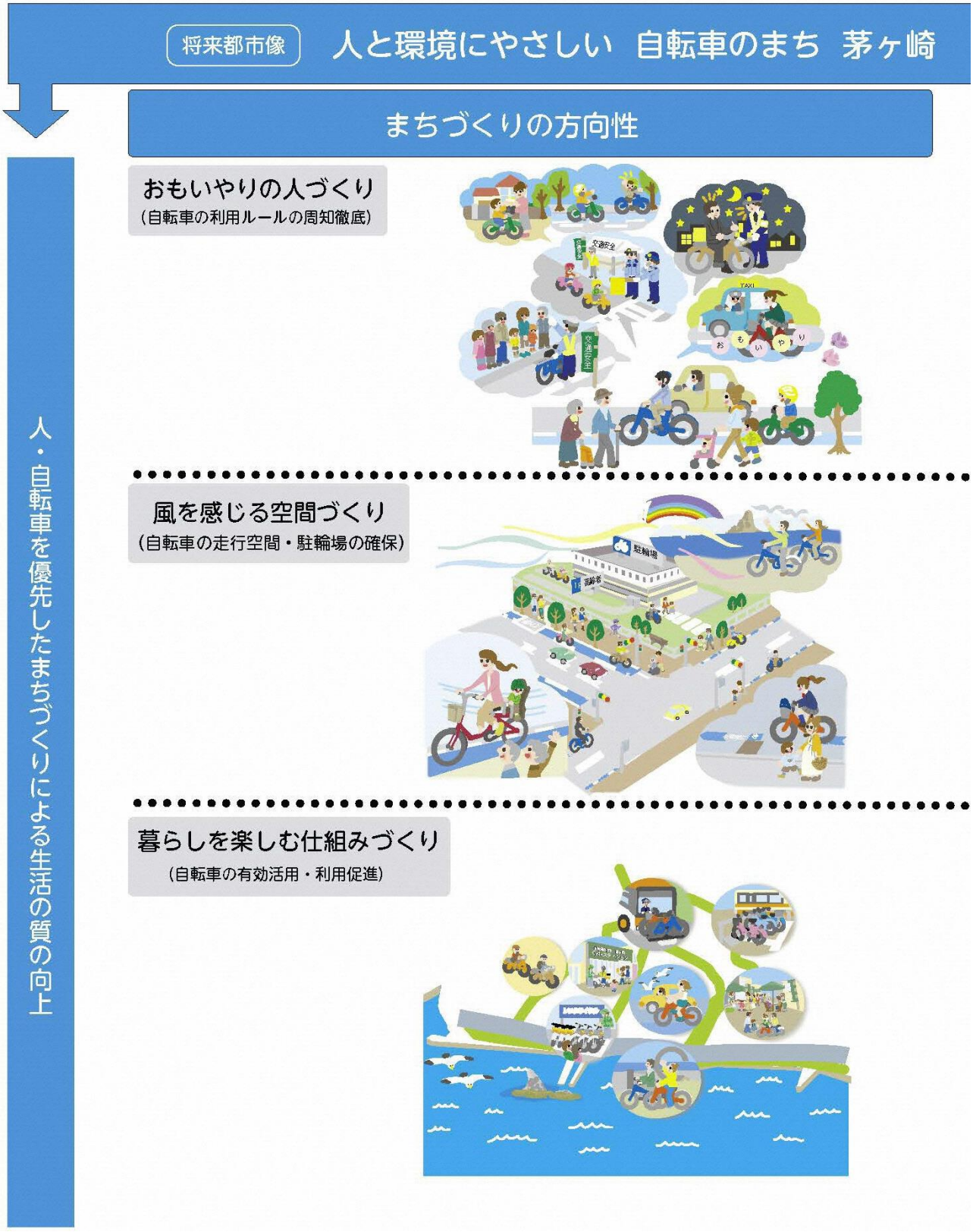



※プランp5より

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。



～人を思い　風を感じ　暮らしを楽しみ　人・自転車を優先するまち～

| 取り組み内容 | 市民 | 事業者 | 国・県・市 | 主要な取り組み |
|---|---|---|---|---|
| （重点）自転車利用ルールの周知徹底 | ● | ● | ● | 【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 |
| （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 |
| 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 |

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

・次期計画の策定にあたっては、位置付ける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。

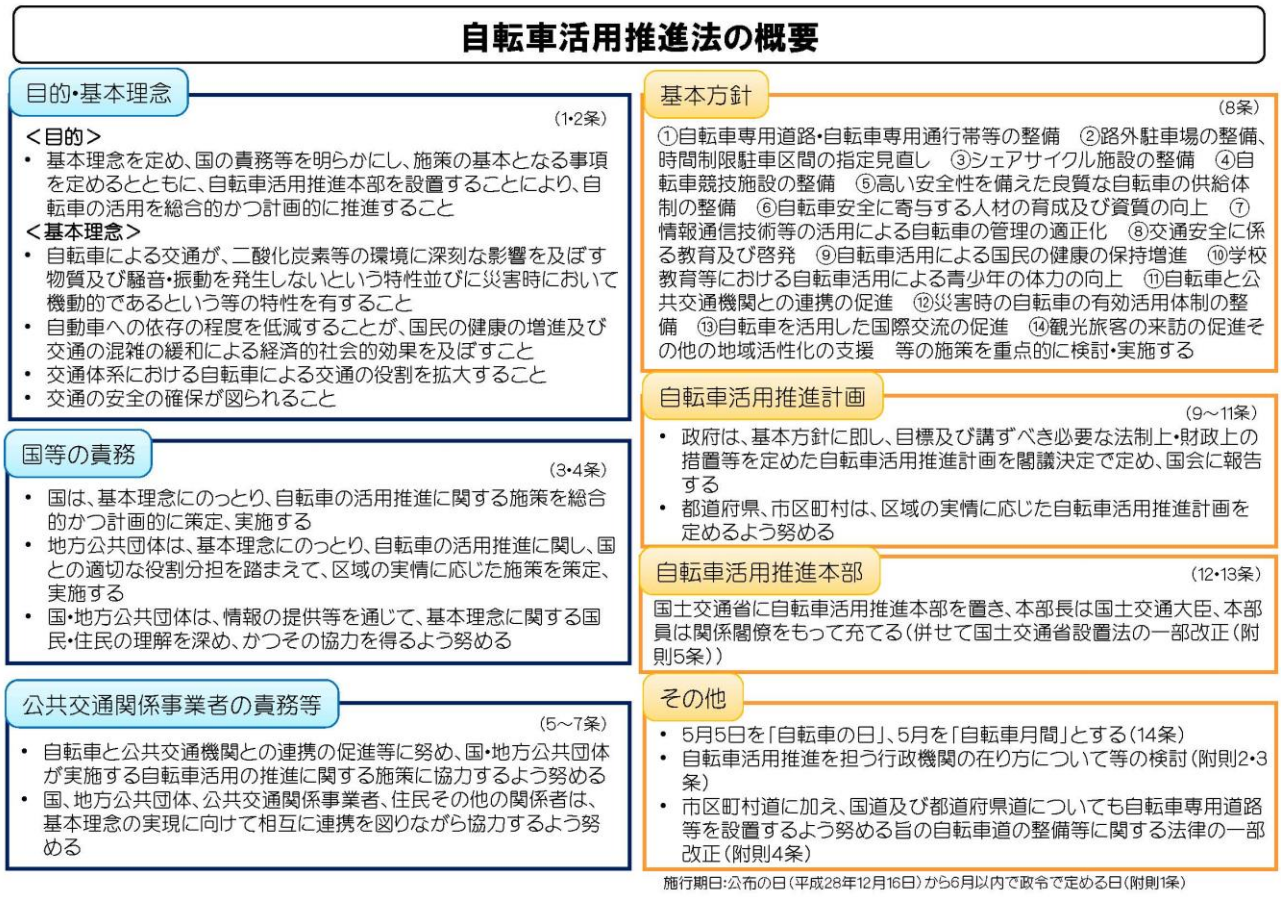



**図 3-1 自転車活用推進法の概要**

**（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、次期計画では大きな方針の転換、新たな視点の追加の必要性は低いと考えます。

### 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自転車専用道路等の整備 | 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 |
| おもいやりの人づくり<br>（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<br>（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<br>（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 | | | | | | | | | | | | | | |

※○：合致、△：やや合致

## 4 事後評価

### 4−1 評価方法

次の２つの方法で評価を行います。

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

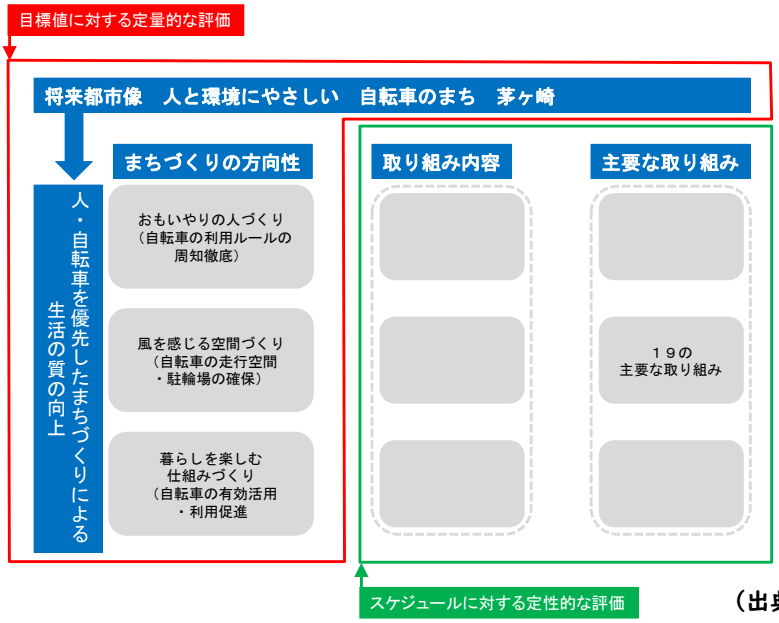
・プランでは、「総合指標」、「まちづくりの方向性ごとの指標」として目標値を設定しています。（ｐ４,５参照）

・事後評価では、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、次期計画における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）**

・主要な取組では、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。

・事後評価では、事業ごとに中間評価後の５年間（令和元年度～令和５年度（予定を含む。））の取組実績、及び中間評価の結果を踏まえ、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、次期計画における取組の方向性について整理を行います。




（出典）プランp15,16 より

**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**

「〇：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

［ ］内の数値は、現状値と目標値の差分の 70%の値

| 評価指標 | 現状値（平成25年度） | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| 「市内を自転車で移動する際の満足度」を高める | 33 % | 40 %<br>[37.9%] | 38 % ※1 | △（概ね達成）<br>71%達成 | 50 %<br>[44.9%] | 38 % ※1 | ×（未達成）<br>29%達成 |
| 「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 %<br>[50.7%] | 38 % ※2 | ×（未達成）<br>29%達成 | 80 %<br>[64.7%] | 47 % ※2 | ×（未達成）<br>35%達成 |

※1 アンケート調査結果より（p66）

※2 アンケート調査結果より（p68）

### ■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）」

| 評価指標 | | 現状値（平成25年度） | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| ①<br>おもいやりの人づくり | 交通安全教室受講者数 | 16,992 人<br>（平成24年度） | 18,000 人<br>[17697.6人] | 22,225 人<br>（平成29年度） | ○（達成）<br>519%達成 | 19,000 人<br>[18397.6人] | 9,813 人<br>（令和5年度） | ×（未達成）<br>-358%達成 |
| ②<br>風を感じる空間づくり | 法定外路面標示などの整備延長 | 1.5 km<br>（平成25年12月） | 15 km<br>[10.95km] | 7.0 km<br>（平成30年12月） | ×（未達成）<br>41%達成 | 30 km<br>[21.45km] | 15.4 km<br>（令和4年度） | ×（未達成）<br>49%達成 |
| ③<br>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<br>[1.4回以上] | 2 回以上 | ○（達成）<br>100%達成 | 2 回以上<br>[1.4回以上] | 3 回 | ○（達成）<br>150%達成 |

#### 「成果指標（アウトカム指標）」

| 評価指標 | | 現状値（平成25年度） | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| ①<br>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<br>（平成24年） | 280 件<br>[289.9件] | 185 件 ※3<br>（平成29年） | ○（達成）<br>388%達成 | 250 件<br>[268.9件] | 140 件 ※3<br>（令和4年） | ○（達成）<br>275%達成 |
| ②<br>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 %<br>[27.6%] | 25 % ※4 | ×（未達成）<br>38%達成 | 35 %<br>[31.1%] | 28 % ※4 | ×（未達成）<br>46%達成 |
| | 自転車が走行しやすい道路の整備に関する満足度 | 22 % | 30 %<br>[27.6%] | 27 % ※5 | ×（未達成）<br>63%達成 | 35 %<br>[31.1%] | 28 % ※5 | ×（未達成）<br>46%達成 |
| ③<br>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 %<br>[12.9%] | 9 % ※6 | ×（未達成）<br>14%達成 | 20 %<br>[16.4%] | 9 % ※6 | ×（未達成）<br>8%達成 |
| | 「趣味・レジャー」での利用割合 | 24 % | 30 %<br>[28.2%] | 23 % ※6 | ×（未達成）<br>-17%達成 | 35 %<br>[31.7%] | 23 % ※6 | ×（未達成）<br>-9%達成 |

※3 神奈川県統計より（p75）

※4 アンケート調査結果より（p63）

※5 アンケート調査結果より（p64）

※6 アンケート調査結果より（p56）

## (3)次期計画における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

| 評価指標 | 現状値(平成25年度) | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| 「市内を自転車で移動する際の満足度」を高める | 33 % | 40 %<br>[37.9%] | 38 % ※1 | △(概ね達成)<br>71%達成 | 50 %<br>[44.9%] | 38 % ※1 | ×(未達成)<br>29%達成 |
| 「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 %<br>[50.7%] | 38 % ※2 | ×(未達成)<br>29%達成 | 80 %<br>[64.7%] | 47 % ※2 | ×(未達成)<br>35%達成 |

※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(p66)

※2 アンケート調査結果より(p68)

**評価、次期計画における取組の方向性(市記入)**

**【評価】**

・「市内を自転車で移動する際の満足度」は、プラン策定時と比較して５ポイント向上していますが、中間評価時からは向上せず目標値には及びませんでした。しかし、「やや不満」「不満」の回答率は、プラン策定時から８ポイント、中間評価時から４ポイント低下していることから、プランに位置付けた各取組を総合的に推進してきた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、プラン策定時から 18 ポイント、中間評価時から９ポイント向上しています。ただし、目標値には及ばない状況のため、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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・「市内を自転車で移動する際の満足度」は、年齢階層によるばらつきがあるため、自転車走行空間の整備などこれまでの取組を継続し、各年代にわたり満足度を向上させる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。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見(委員会記入)**

**【評価】**

・市の評価の通りでよいと考えます。

・ただし、「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、満足度の回答の基準が設定されていない側面があり、アンケートで回答を判断する際にその基準について明確にしていないこと、また、「原則車道を走行する（歩道は例外)」を遵守している割合については、「原則」の判断が人により異なるので、比較することが難しいと考えます。

・アンケートの回答では、全体で車道通行 50%以上の比率は 63%であり（歩道の比率 50%の人 15%も含む)、これを見ると原則車道通行している人は 63%となっており、H25 の 41%、H30 の 52%、R5 の 63%と伸びており、５割を完全に超えています。

・また、「自転車の車道走行」は、事故等に繋がる可能性が高い為、ルールの周知徹底方法については見直しが必要と考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・「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、路面のデコボコなどの状態、清掃等の管理の状態、空間の安全性の状態などに分けてそれぞれの満足度を回答してもらい、これらを総合した満足度指標の設定も考えられます。
・「原則車道を走行する（歩道は例外）」を遵守している割合については、車道と歩道の走行比率などを用いて、半分以上が遵守している割合などに設定することも考えられます。
・自転車に乗る際、誰もが安全の確保を最優先にしています。自転車を利用しやすくなった理由の半数以上を占めている“自転車走行レーンの整備”、“利用者への教育”について、この２つを特に重点的に取り組んでほしい。
・自転車走行空間や駐輪場の整備といったインフラ整備に関するもの、またドライバーの意識配慮といった安全走行マナー向上を浸透させることが重要であると考えます。

## ■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）」

| 評価指標 | 現状値（平成25年度） | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| 交通安全教室受講者数 | 16,992 人<br>(平成24年度) | 18,000 人<br>[17697.6人] | 22,225 人<br>(平成29年度) | ○（達成）<br>519%達成 | 19,000 人<br>[18397.6人] | 9,813 人<br>(令和5年度) | ×（未達成）<br>-358%達成 |

「成果指標（アウトカム指標）」

| 評価指標 | 現状値（平成25年度） | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| 全交通人身事故のうち自転車事故件数 | 313 件<br>(平成24年) | 280 件<br>[289.9件] | 185 件 ※3<br>(平成29年) | ○（達成）<br>388%達成 | 250 件<br>[268.9件] | 140 件 ※3<br>(令和4年) | ○（達成）<br>275%達成 |

※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（p75）

| 評価、次期計画における取組の方向性（市記入） |
|---|
| 【評価】<br>・新型コロナウイルスの影響により、「交通安全教室受講者数」は目標値には及びませんでしたが、これまで市民、関係団体、行政が連携して自転車利用ルール講習会、交通安全街頭キャンペーンなどの周知・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ものと考えられます。 |
| 【次期計画における取組の方向性】<br>・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効果的な啓発手法などについて、検討を進めていきます。 |

| 評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入） |
|---|
| 【評価】<br>・「交通安全教室受講者数」については、新型コロナウイルス等の影響により近年は実施できていませんが、「自転車事故件数が減少」していることから、取り組みの成果につながっているものと評価します。<br>・ただし、自転車事故件数の減少については、交通事故全体の件数の減少との比率を見た上での評価が必要であると考えます。 |
| 【次期計画における取組の方向性】<br>・自転車教育を小学校卒業までにすべての子どもに行うこと、また、自転車の地球環境や健康、経済性などメリットをしっかりと教育することも必要です。<br>・安全運転をしていることと講習会の受講に因果関係があることをアンケート等で確認することも課題 |

であると考えます。
・実地で行う交通安全教室は有意義で効果的ですが、多くの人手や時間、場所の調整等でなかなか思うようにできません。子ども達の成長に合わせた「自転車安全ビデオ教室」を作り、「道徳」等を年１～２回位、授業の一環で見る、というのも安全教育になると思うので、取り組みを推進してほしい。
・交通安全教室受講者数が増えないのは、日程の問題もあると思いますが、講習を受けなくても大丈夫と思うことが多いのではないかと思いました。そのため、必要性を含めてなぜ講習会を受けないのか、といった学校での出前授業など気軽に受けれるような仕組みを整えることも考えられます。
・警察署と連携し、免許更新時にＶＴＲを活用するなどして自転車利用に関する情報を盛り込むなど、自転車に配慮した運転についてお話しいただくと効果が出るのではないかと考えます。
・啓発の対象として、初級者よりは寧ろ青少年・学生層を対象に「思いやり運転」の徹底に取り組んでほしい。

## 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）」

| 評価指標 | 現状値（平成25年度） | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| 法定外路面標示などの整備延長 | 1.5 km<br>（平成25年12月） | 15 km<br>[10.95km] | 7.0 km<br>（平成30年12月） | ×（未達成）<br>41%達成 | 30 km<br>[21.45km] | 15.4 km<br>（令和4年度） | ×（未達成）<br>49%達成 |

「成果指標（アウトカム指標）」

| 評価指標 | 現状値（平成25年度） | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| 自転車の走りやすさに関する満足度 | 22 % | 30 %<br>[27.6%] | 25 % ※4 | ×（未達成）<br>38%達成 | 35 %<br>[31.1%] | 28 % ※4 | ×（未達成）<br>46%達成 |
| 自転車が走行しやすい道路の整備に関する満足度 | 22 % | 30 %<br>[27.6%] | 27 % ※5 | ×（未達成）<br>63%達成 | 35 %<br>[31.1%] | 28 % ※5 | ×（未達成）<br>46%達成 |

※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（p63）

※5 アンケート調査結果より（p64）

**評価、次期計画における取組の方向性（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、プラン策定時と比較して増加していますが、その距離は 15.4km にとどまり、整備延長の目標値 30km に及びませんでした。一方、「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」がプラン策定時、中間評価時から向上していることから、整備延長が伸びることに応じて満足度が高まるものと考えられます。

・令和５年度に実施したアンケート調査結果より「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、「自転車走行環境の整備」、「新たな自転車レーン等の整備」の回答率が高いことを踏まえ、自転車利用促進の観点からも、手法の見直しを含めて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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・自転車走行空間の整備といったハード施策だけではなく、自転車利用を推進する広報啓発といった、茅ヶ崎市の特性に応じた自転車が走行しやすくなるソフト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。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・混在型の路面標示については、一定の効果があることが国交省のアンケートでもうかがえるので、この点を述べてもよいのではないかと考えます。

・国道とはいえ、元々狭いなど、右折車専用の車線を作ると、道路標示を整備する余地が無い、昔からの道路の作りが現状のニーズに適していない、等でなかなか進まず、目標値に届かなかったとも考えられます。
・手法の見直しを含めて、継続して自転車走行空間の整備を推進することが必要であると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・混在型の路面標示に絞った評価をアンケートで求める必要があります。
・混在型のナビラインの設定は、余裕幅がなくてもできるので、これをネットワークで設定することが必要です。また、自動車との共存利用をもっと前面に出して、自動車のドライバーの配慮を要請することが必要です。
・ハード面の充実を最優先とすることが重要であると考えます。
・道路の拡張は難しいが、他の面でできる事、例えば自転車が歩道を通らなければならない場所では、デコボコや段差をなくす等、走りやすい環境を整えてほしい。
・「ソフト施策の検討も併せて行う」との事ながら、元々公道の整備の遅れが著しい。また市道・私道などでのマナー向上について、猶更に取組みが見られない。

## 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）」**

| 評価指標 | 現状値（平成25年度） | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| 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<br>[1.4回以上] | 2 回以上 | ○（達成）<br>100%達成 | 2 回以上<br>[1.4回以上] | 3 回 | ○（達成）<br>150%達成 |

※自転車の有効活用・利用促進施策の取組状況はＰ１７を参照

**「成果指標（アウトカム指標）」**

| 評価指標 | 現状値（平成25年度） | 中間評価(平成30年度) | | | 事後評価(令和5年度) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 目標値 | 実績値 | 評価 | 目標値 | 実績値 | 評価 |
| 「健康増進・体力づくり」での利用割合 | 8 % | 15 %<br>[12.9%] | 9 % ※6 | ×（未達成）<br>14%達成 | 20 %<br>[16.4%] | 9 % ※6 | ×（未達成）<br>8%達成 |
| 「趣味・レジャー」での利用割合 | 24 % | 30 %<br>[28.2%] | 23 % ※6 | ×（未達成）<br>-17%達成 | 35 %<br>[31.7%] | 23 % ※6 | ×（未達成）<br>-9%達成 |

※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（p56）

| 評価、次期計画における取組の方向性（市記入） |
|---|
| **【評価】**<br>・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。しかし、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」はプラン策定時、中間評価時から横ばいで、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。 |
| **【次期計画における取組の方向性】**<br>・健康づくりに着目した自転車の利用促進を図るため、通勤や高齢者向けの事業の検討や、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。<br>・趣味・レジャーで利用しやすい環境づくりの１つとして、市内のシェアサイクルポートの設置箇所の増設に向けて、協議を進めていきます。 |

| 評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入） |
|---|
| **【評価】**<br>・「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、目標値を達成していることを評価します。<br>・ただし、「健康増進・体力づくり」での利用割合や「趣味・レジャー」での利用割合については、過年度から増加していないため、自転車の健康増進、生活習慣病・認知症の予防に寄与できることの広報啓発が足りなかったと考えます。 |

・自転車の走行がしにくいため、体力づくりや趣味・レジャーでの利用といった項目が低いのではと感じました。

**【次期計画における取組の方向性】**

・身体活動の生活習慣病に対する必要性を新しい「身体活動基準」に基づき、市民に積極的に啓発し、特に、自転車の利用が継続性（通勤、買物等で継続的利用）、時間性（早くいける）、経済性（ガソリン代がいらない）、環境性（二酸化炭素なし）などを含めて総合的にみて、最も適していることを市民に浸透させ、自転車の移動手段としての優位性を前面に出すことが必要であると考えます。

・サイクルステーションの更なる広報、シェアサイクルポートの増設に向けての協議と並行し、市民参加型のイベントの推進も必要です。市民自身が参加すれば、興味が生まれ、関心も増えます。ポスターや俳句、標語、川柳などを募集し、入選作品を披露し、賞品を授与する、というのはどうでしょうか。

・「健康増進・体力づくり」「趣味・レジャー」で自転車を活用する機会が増えるようにメーター計を貸し出して何ｋｍか走る毎に１ポイント貰える。貯まったポイントは自転車関連グッズ購入時に使える、等のポイント制を導入することも考えられます。

・インフラありきではあると思いますが、自転車に関するイベントなどで告知していくしかないように思います。

・茅ヶ崎市は自転車の街、とは言われるが、道路網の未整備や公共交通の未整備なるが故の自転車利用の事由を指摘せざるを得ません。自転車利用は主として学生の通学や主婦の買い物での利用が顕著であって、決して健康面での動機が普及要因ではないと考えます。インフラ整備からするなら、増進スポーツ目的の自転車利用を奨励する場合にはむしろスポーツジム利用による方が適していると考えます。

## ［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

（令和元年度）

■細街路の交差点における自転車走行空間整備社会実験を実施

■市職員を対象とした自転車通勤の推進事業を実施

■令和元年８月より、湘南地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験事業を実施

（令和２年度）

■高齢者向け電動アシスト自転車貸出事業を実施

■公益財団法人自転車駐車場整備センター自転車総合研究所と連携し、市職員を対象とした自転車通勤の推進事業を実施

（令和３年度）

■自転車利活用に関するアンケートを実施

■自転車通勤の促進に関する説明会を開催

（令和４年度）

■人感センサーライトを用いた細街路の交差点内の注意喚起に関する社会実験を実施

■自転車等需要予測調査により駐輪需要を把握し、需要に応じた整備等を検討

（令和５年度）

■NPO 法人自転車政策・計画推進機構と連携し、自転車通勤拡大による脱炭素・健康増進社会実現のための実証実験事業を実施

■スルガ銀行株式会社と「自転車を活用した観光振興に関するパートナーシップ協定」を締結

■自転車競技選手である佐藤水菜選手(競輪)、内藤寧々選手(BMX)と「スポーツ振興に関する協定（通称、スポーツアンバサダー協定)」を締結。ヴェロ・フェスティバル内で選手の紹介を行った。

## 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、事業ごとに中間評価後の５年間(令和元年度～令和５年度(予定を含む。))の取組状況を整理した上で、中間評価の結果、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だ<br>△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ<br>×：多くの事業がプランどおりに進まなかった |

※「○」「△」「×」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<br>(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<br>(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<br>(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、次期計画における取組については、次項以降に記載します。

## （3）次期計画における取組の方向性について

### ■主な取組ごとの事後評価シート

### 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（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | ○ | ○交通安全教室の実施（保育園、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、事業者、高齢者を対象）【R1～R5】<br>○自転車ルール講習会の実施【R1】<br>○ちがさきヴェロ・フェスティバル内で交通安全教室の開催【R4】 |
| | 新たな啓発事業の検討やモデル事業の実施 | 新たな啓発事業などの検討・実施 | | | | ○自転車止まれステッカー大作戦の実施 【R1、R3～R5】<br>R1:松林小学校　R3:茅ヶ崎小学校<br>R4:小出小学校　R5:松浪小学校 |
| | 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 | | 実施なし |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・ちがさきヴェロ・フェスティバルで交通安全教室を開催するなど、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。自転車事故件数も年々減少し、目標値を大きく上回っているとともに、市民アンケートでは「原則車道を走行する（歩道は例外）」や「車道は左側を通行」など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、自転車損害賠償保険等の加入率が５年前と比較して 25%程度増加していることなどから、取組に関して一定の効果が出ていると考えられます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・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。

・交通安全教室等を引き続き実施するとともに、「イヤホンで音楽を聴きながら運転しない」、「車道は左側を通行」といった、自転車利用者が守っていない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、教育を行うなど、ルールに対する理解が進むように質的向上を含めて検討していきます。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・市の評価の通りでよいと考えます。

・アンケートの回答では、全体で車道通行 50%以上の比率は 63%であり（歩道の比率 50%の人 15%

も含む)、これを見ると原則車道通行している人は 63%となっており、H25 の 41%、H30 の 52%、R5 の 63%と伸びており、５割を完全に超えています。
・自転車止まれステッカー大作戦は、止まれ標識が大人も子どもも歩行者も止まってほしい場所に貼られて、目立って好評でした。
・ちがさきヴェロ・フェスティバルについては、年々来場者が減っているように見受けられるので、来場者を増やす努力をし、交通安全教室を開催した方がより効果が大きくなると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**
・自転車の利用促進を含めた総合自転車教育について、悉皆教育を目指すべきである。
・ステッカーが経年劣化で剥げてしまっているので、もっと丈夫な素材のもので更新するなどしてほしい。
・「自転車安全ビデオ教室」を小学校低学年、中学年、高学年、中学生、高校生、それぞれに向けたビデオ等により授業時間内で視聴することにより、安全教育の隙間ない啓発に努めてほしい。
・引き続き、交通安全教室等を実施し、自転車の安全利用に向けて取組を進めていく必要があると考えます。
・定量的な観点もありますが、世間条件を踏まえた柔軟な定量的数値の組方（リスク等を踏まえるなど）が良いのでは感じています。
・今後、本市の高齢化率はさらに増加し、自動車運転免許を返納し自転車を利用する高齢者が増えていくことが想定されるため、高齢者に向けた交通安全教室を重点的に行う必要があると考えます。
・自転車の種類が多様化していることを踏まえた、「自転車運転免許証」等の交付は早急に取り組むべきと考えます。

## （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（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | ○ | ○交通安全・防犯総ぐるみ大会を実施【R5】<br>※令和元年度は天候不良で中止<br>※令和２年度～令和４年度はコロナウイルスの影響により中止 |
| | 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 | | | | ○転入者等に配布する市民便利帳に自転車安全五則を掲載【R1～R5】 |
| | 啓発活動の拡充 | 啓発活動の実施 | | | | ○無灯火自転車撲滅街頭キャンペーンの実施【R1、R4、R5】<br>○交通安全街頭キャンペーンの実施【R1、R4、R5】<br>※令和２年度、令和３年度はコロナウイルスの影響により中止<br>○ちがさきヴェロ・フェスティバル内で自転車安全利用五則の周知【R5】 |
| | 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 | | | ○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【R1～R5】<br>○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【R1～R5】 |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・新型コロナウイルスの影響により、交通安全街頭キャンペーンが中止となった年度もありますが、地域、関係団体との連携し、様々な啓発活動を継続的に実施してきました。自転車事故件数も年々減少し、目標値を大きく上回っているとともに、市民アンケートでは「原則車道を走行する（歩道は例外）」や「車道は左側を通行」など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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・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。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・新型コロナウイルス等の影響により近年は実施できていませんが、地域、関係団体と連携し、無灯火自転車撲滅キャンペーン交通安全・防犯総ぐるみ大会の実施などの啓発活動といった取り組みを行えたことを評価します。

・次期計画では、通勤についての自転車利用を企業との協働で行うなど、浸透していない点を強調することも重要であると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・企業との通勤についての協働による啓発について、メリット等の強調と合わせて割合数を目標に入れることも考えられます。
・広報ちがさきを利用して、毎号簡単なメッセージやクイズで自転車安全の知識を市民に幅広く浸透させることも考えられます。ここでブランドマークも入れて、視覚に焼き付け、“茅ヶ崎市と自転車の推進”を関連づけることが期待されます。
・引き続き、保険への加入やヘルメットの着用を周知徹底する必要があると考えます。
・定量的な観点もありますが、世間条件を踏まえた柔軟な定量的数値の組方（リスク等を踏まえるなど）が良いのでは感じています。
・啓発活動という以上は、ヒヤリハット類の事例研究を通じて現場指導の仕組みも取り入れるべきであると考えます。
・主要な道路での交通安全教室を実施し、実体験してもらうことも必要であると考えます。

## （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） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | △ | ○交通安全教室の実施（保育園、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、事業者、高齢者を対象）<br>※令和元年度：17,769人　令和2年度：8,163人<br>令和3年度：6,552人　令和4年度：6,114人<br>令和5年度：9,813人 |
| | 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 | | | 実施なし |
| | 親子交通安全教室の検討 | 交通安全教育の充実 | | | | ○ルール講習会の実施【R1】 |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | △ | △ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の3段階で評価

### 取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）

**【評価】**

・新型コロナウイルスの影響により、近年はルール講習会を実施できていませんが、交通安全教室などを通じて、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。

・一方で、家庭において親子で自転車利用ルールを学べる副読本の製作・配布については、平成30年度までは神奈川県警察が作成した自転車交通安全用教材を活用して交通安全教育を実施してきましたが、近年は実施できていない状況です。

**【次期計画における取組の方向性】**

・学校教育と連携した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など、参加者拡大といった工夫を含め、引き続き検討していきます。

### 評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）

**【評価】**

・新型コロナウイルス等の影響により近年は実施できていない項目が多いとのことで、市の評価の通りでよいと考えます。

・今後も、引き続き交通安全教室を実施するべきであると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・自転車のルールのみならず、自転車のメリットの教育、利用促進の教育を含めた総合教育を行うことが重要です。

・実地での「自転車交通安全教室」は有意義で、効果的ですが、人手、時間、場所の調整等があり、回数もなかなか難しい場合があります。「自転車安全ビデオ教室」のビデオ等での安全知識があれば、より実地での「自転車交通安全教室」が効果的になると思われます。学校内での安全教育を検討して

いただきたい。

## （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） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 市民が問題意識に気づき、考え、正しい行動を自発的にとるような啓発活動 | 市民の“おもいやり”精神を育む方法の検討 | 活動の検討 | 活動の実施 | | △ | 実施なし |
| | 市民の心に訴える啓発の検討 | 市民の心に訴える啓発活動の検討・実施 | | | | ○広報ちがさきで、自転車安全利用・交通死亡事故発生時の警告を周知【R1～R5】 |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | △ | △ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・広報ちがさきを活用して、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できたと考えます。
・一方で、平成29年度に実施したちがさき自転車プラン・アクション22によるイベントの実施など、多世代が参加する取組は近年実施できていません。

**【次期計画における取組の方向性】**

・メディアの活用を通年継続するなど、「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。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・近年は実施できていない項目が多いとのことで、市の評価の通りでよいと考えます。
・市のＨＰやＳＮＳなどでの呼びかけが効果的であると考えます。
・市民が自主的に行う自転車の利活用推進事業に対する補助等により、広範に自転車利用が浸透するような取り組みが欠けていると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・市民が肩代わりして、啓発活動を実施するような仕組みづくりとその活動支援が必要であると考えます。
・テレビのコマーシャルは同じ事物を繰り返し見聞きすることで印象付けられるそうです。ブランドマークを広報や刊行物に活用し、ブランドマークを印象づけ、見たら「正しい行動」を思い出せる環境づくりが期待されます。
・自転車やバイク、自動車を運転できることによる、弱者に対する誤った優越感意識を克服することが大事です。日々の活動において、道徳倫理面での充実が重要であると考えます。

## （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） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 自動車ドライバーへの自転車の車道走行などに関する啓発活動 | ドライバー向け啓発ポスターや啓発用看板の設置の検討 | 啓発方法の検討 | 啓発活動の実施 | | △ | ○自動車ドライバーへの注意喚起用看板を設置【R1～R5】 |
| | 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 | | ○一般財団法人交通安全協会の窓口にて情報発信を実施【R1～R5】 |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

### 取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）

**【評価】**

・自動車ドライバーへの啓発については、注意喚起用看板を設置するなど、様々な啓発活動等を実施してきました。市民アンケートでは、自動車運転者は自転車に配慮した運転をしていると「思う」「やや思う」と回答した割合が５年前と比較して７ポイント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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・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活用し、引き続き、関係機関と調整しながら「路上駐車しないこと」や「自転車への「気配りのある運転」」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。

### 評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）

**【評価】**

・市の評価の通りでよいと考えます。
・次期計画では、自動車運転者が自転車に配慮した運転がさらにできるような啓発活動の内容を具体に明示する必要があると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・追越追抜きの際の 1.5ｍの間隔の確保など、自転車の安心利用を推進するような具体的なキャンペーンが必要です。
・自動車ドライバーは免許証更新時に必ず警察へ行くので、窓口での情報発信やＶＴＲの活用等をお願いすることも考えられます。情報は、市民公募して入選したポスターや標語、川柳など身近な人が作った作品を掲示してもらうと親近感が湧き、関心が集まりやすいのではないでしょうか。

## 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 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) | 中間評価 (H30年度) | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | ○ | ○計画策定から 10 年を経過することから、計画改定に先立ち R5 に路面性状調査を実施予定 |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・平成 26 年度に、本市で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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・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。令和６年度から「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）」の改定を行い、計画に基づき整備事業を進めていきます。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・自転車ネットワーク計画を策定できたことについては、市の評価の通りでよいと考えます。
・策定するだけでなく、本計画に基づき、どのような具体的なことが行われたかを明示する必要があると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・自転車ネットワーク計画では、茅ヶ崎市の全道路延長に対して、自転車ネットワーク延長が何%といった割合を設定するとともに、計画的かつ迅速に整備事業を進める必要があります。
・狭い道路が多い本市において、自転車で安全に走行するためには、自転車ネットワーク計画は大変効果的であるため、計画を周知していくことも必要であると考えます。

## （重点）自転車走行空間の整備

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | △ | ○細街路での交差点での自転車走行空間整備社会実験の実施【R1】<br>○細街路の交差点での自転車走行空間整備の検討(人感センサーライトを用いた交差点内の注意喚起に関する社会実験)【R4】<br>○鉄砲道への自転車専用レーン整備【R3】1,337m<br>○一里塚北通りへの法定外路面標示整備【R3】850m |
| 既存道路の整備・改善（道路空間の再配分） | 既存道路における自転車に配慮した整備・改善（道路空間の再配分など） | | | | | ○路面標示設置【R1～R5】 |
| | 路面を平らにするための整備や段差の解消など | | | | | ○舗装整備、段差解消整備【R1～R5】 |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | △ | △ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（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（満足、やや満足の合計で、前者は６ポイント、後者は５ポイント）。

・ただし、プランにおける整備延長の目標である 30ｋｍに対しては、令和４年度で 15.4ｋｍにとどまっています。

・中間評価時の結果を踏まえて、細街路の交差点における走行空間の向上につながる整備手法を検討し、人感センサーライトを用いた交差点内の注意喚起に関する社会実験を行いましたが、実用化に向けて引き続き検討が必要と考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・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。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・整備延長の目標である 30ｋｍに対して 15.4ｋｍと未達であるので、市評価の通りでよいと考えます。

・令和４年度で 15.4ｋｍにとどまっている理由を明確に説明する必要があると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・自転車走行空間、特に混在型の空間の積極的な活用は効果があるので、より多くの方が安全に自転車運転できるよう、もっと積極的な活用を検討する必要があります。
・本市は狭くて危険な道路に自動車、自転車、歩行者が混在する場所が多いため、自転車だけではなく、ソフト施策として自動車の通行規制（一方通行化等）など、具体的な取り組みを進めることが必要であると考えます。
・自転車ネットワーク計画策定から多年を経過しており、細街路の交差点内の注意喚起に関する社会実験を具体的時展開することが急がれます。
・雄三通りの時間帯別の利用や歩道の確保など、ハンプやアート歩道といった整備形態によって道路に変化をつけることも必要です。

## （重点）自転車走行空間の整備

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | △ | 実施なし |
| | 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 | | | | 実施なし |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | △ | △ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・自転車の走行速度を抑制することを目的として、赤松町、常盤町、緑が浜及び富士見町地区において平成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が、令和元年度以降は、一般車両の走行速度抑制策の検討を実施できておりません。

**【次期計画における取組の方向性】**

・ゾーン３０の導入地域を拡大するなど、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。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・市の評価の通りでよいと考えます。
・令和元年度以降、検討を実施できていないとのことですので、早急に検討の実施が必要と考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・ゾーン３０の区域こそ、安全確保が求められる区域ですので取り締まりの徹底が必要です。また、ゾーン３０は一部地域なので、多くの地域での普及を目指すべきと考えます。
・自転車の危険走行もあるので、各種法令に沿うことなど含めて警察との連携含めての対応などがあるのではと感じました。
・自転車走行速度の抑制と並行して、細街路そのものの整備についても急務であり、セットバックや電柱・電線類については地震に備える観点でも重要であると考えます。
・松浪地区のゾーン３０は３地域のみであり、松浪地区全域に交通規制を実施すべきです。

## 利用しやすい駐輪場の確保

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | ○ | ○令和４年度に自転車等需要予測調査を実施。駐輪需要の把握をし、需要に応じた整備等を検討 |
| | 駐輪場利用の適正化に向けた検討 | 駐輪需要の把握及び適正化に向けた検討 | | | | ○令和４年度に自転車等需要予測調査を実施。駐輪需要の把握をし、需要に応じた整備等を検討 |
| | 高齢者や障害者、子ども連れ利用者に配慮したサービスの検討 | 市民ニーズに応じた新たなサービスの検討・実施 | | | | ○階段の昇降が困難な利用者（障がい者・高齢者・幼児連れ）へＩＦに優先スペースの確保【R1～R5】<br>○二段式ラックの上段を外し駐輪しやすいスペースを設置【R1～R5】 |
| | 「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 | | | | 実施なし |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

### 取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）

**【評価】**

・令和４年度に自転車等需要予測調査を実施するなど、駐車場利用の適正化に向けた検討を行うことができました。アンケートでは「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 13 ポイント低下し、「満足」「やや満足」という回答比率が 10 ポイント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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・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、高齢者や障がい者、子ども連れ利用者といった幅広いニーズに対応できるよう、サービスの導入等を検討していきます。

### 評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）

**【評価】**

・市の評価の通りでよいと考えますが、軒先駐輪場の活用がなされていないと考えます。
・アンケートの結果からも殆どの世代において、満足、ほぼ満足が過去より多くなり、駅付近にも不法自転車の駐輪を見かけなくなりました。
・一定の効果があったとのことで、引き続き現状の取り組みプラス駐輪しやすいスペースを更に増やしていただきたい。
・次期計画では、駅前の放置対策ではなく、全市での自転車利用の促進につながる駐輪場施策が必要であると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・今後は、公共交通との連携を図り、公共交通の利用客を増やす目標値の設定とそのための駐輪場の利用促進転換を図る必要があると考えます（特に利用率の低い駐輪場の駅）。

・軒先駐輪場など駅前でない駐輪空間の確保を今後も図り、自転車での全域の利用をサポートする必要があると考えます。

・引き続き、駐輪スペース不足となっている松浪コミセン周辺をはじめとし、駐車需要に応じた駐輪場の整備や、高齢者や障害者、子ども連れや子ども等の利用しやすい二段式ラックの上部を外した駐輪場等の設置の検討が必要であると考えます。

## 放置自転車の解消

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | ○ | ○茅ヶ崎駅北口は平日 5.5 時間 5 人、休日は 5 時間 7 人。南口は平日 5.5 時間 4～5 人(午前 5 人、午後 4 人)、休日は 5 時間 6 人で啓発を実施【R1、R2】<br>○茅ヶ崎駅周辺自転車等放置禁止区域を週 3 日、1 日 4 時間、北口・南口各 2 人体制で啓発を実施【R3～R5】<br>○香川駅周辺自転車等放置禁止区域を週 1 日、2 時間啓発を実施【R1～R5】 |
| | 自転車放置禁止区域の見直し | 必要に応じ区域の見直し | | | | 実施なし |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・茅ヶ崎駅や香川駅周辺自転車等放置禁止区域で、自転車放置台数の削減に向けた啓発活動を実施することができました。

・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、令和４年度は 751 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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・引き続き、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、必要に応じて自転車放置禁止区域の見直しを検討します。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・市の評価の通りでよいと考えます。

・駅周辺での啓発活動が功を奏して放置自転車の台数が見事に減っています。見るからに歴然としています。取り組みの効果がしっかり出ています。

・放置自転車の台数が５年で半数に減少しているのは啓発活動の効果だと思いますので、引き続き啓発活動に注力していただき、放置自転車台数ゼロを目指して取り組みを行っていただきたい。

**【次期計画における取組の方向性】**

・啓発活動の継続実施と合わせて、商業施設への協力も必要であると考えます。

### ③ 暮らしを楽しむ仕組みづくり（自転車の有効活用・利用促進）

## 自転車をシェアするシステムの検討・実施

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | ○ | ○観光案内所でのレンタサイクルを継続実施【R1～R5】 |
| | 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 | | | | 実施なし |
| | 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 | | | ○湘南地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験を実施【R1～R5】 |
| | 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 | | | | ○湘南地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験を実施【R1～R5】 |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（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。

・令和元年８月からは、湘南地域４市３町でシェアサイクルの実証実験事業を開始し、湘南地域の観光地の回遊性を高める取組を進めています。

**【次期計画における取組の方向性】**

・引き続き、レンタルサイクルやシェアサイクルのさらなる利用促進を図るとともに、シェアサイクルポートの設置箇所の増設に向けて協議を進めていきます。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・市の評価の通りでよいと考えます。

・湘南観光の回遊性を考えるのであれば、自転車で観光できる範囲内なので、茅ヶ崎市のみでなく、隣接市町と共に取り組みを進めるのが観光客の利便性も良いと思われ、実際に進められています。

**【次期計画における取組の方向性】**

・公共的な交通であるシェアサイクルをマイ自転車とともに活用することを明確にし、そのシェアを例えば１／４にするなど目標を設定することも考えられます。

・利用客も多く、駐車場も広いコンビニの一画などに対し、シェアサイクルポートの増設も考えられます。利用客にもコンビニにもお互いに利便性が良いと思われます。

## 自転車利用による健康づくり

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | △ | ○市職員を対象とした自転車通勤の推進事業を実施【R1】<br>○公益財団法人自転車駐車場整備センター自転車総合研究所と連携し市職員を対象とした自転車通勤の推進事業を実施【R2、R3】<br>○自転車通勤の促進に関する説明会の開催【R3】 |
| | 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 | | | | ○高齢者向け電動アシスト自転車貸出事業【R2、R3、R4】<br>○NPO法人自転車政策・計画推進機構と連携し、自転車通勤拡大による脱炭素・健康増進社会実現のための実証実験事業を実施【R5】<br>○自転車利活用に関するアンケートを実施【R3】 |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・アンケートでは「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が、平成30年度に「自転車利用で健康増進キャンペーン」を実施したほか、高齢者向け電動アシスト自転車貸出事業やNPO法人と連携して「自転車通勤拡大による脱炭素・健康増進社会実現のための実証実験事業」を実施するなど、健康づくりに着目した自転車利用を促進することができました。

**【次期計画における取組の方向性】**

・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。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・アンケートでは「健康増進・体力づくり」を目的とした自転車利用者は増加していない状況ですが、高齢者向け電動アシスト自転車貸出事業や健康増進キャンペーンを実施するなど積極的な取り組みを行えたことを評価します。
・次期計画では、その効果が具体に現れるよう、施策と合わせてＰＲ等の手法の検討も必要であると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・市民に健康づくりの必要性と自転車の活用の効果を明確に出したキャンペーンが必要です。
・自転車の利用は、身体活動の一つではなく、最適な手段という位置づけが必要です。
・ポイ活という言葉に関心が集まる昨今、自転車に貸し出しメーター計を取り付け、何キロか走る毎にポイントを付け貯まったポイントで自転車関連グッズの購入や割引ができる、等の施策で自転車利用促進を図ることも考えられます。
・他自治体で実施している自転車購入費の補助など、具体な取り組みを検討する必要があると考えます。

## （重点）「自転車のまち 茅ヶ崎」の PR

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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(自転車祭)の開催(R1、R4、R5) |
| | 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 | | | | ○ちがさきヴェロ・フェスティバル(自転車祭)の開催(R1、R4、R5) |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・新型コロナウイルスの影響もありましたが、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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・引き続き、ホームページの活用やイベントの開催を通じて「自転車のまち　茅ヶ崎」の認知度向上に向けた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。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・市の評価の通りでよいと考えますが、ちがさきヴェロ・フェスティバルについては年々来場者が減っているように見受けられます。
・次期計画では、来場者数を把握するなどして、来場者を増やすＰＲ等も必要であると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・ＨＰや広報、イベントの開催等で“茅ヶ崎市と自転車”の関連付けを強くする。
・市民参加型のイベントの推進が必要です。市民自身が参加すれば、興味が生まれ、関心も増えます。
・ポスターや俳句、標語、川柳などを募集し、入選作品を披露し、賞品を授与する、というのはどうでしょうか。入選作品は市民文化センターに掲示するだけでなく、駐輪場や関連施設にも掲示することが考えられます。

## （重点）「自転車のまち 茅ヶ崎」の PR

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| （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 | | | ○ | 実施なし |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・柳島スポーツ公園の整備にあわせ、平成 29 年度に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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・柳島スポーツ公園内のサイクルステーションで、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など、サイクルステーションを活用した取り組みを推進するとともに、サイクルステーションの効果について調査研究していきます。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・市評価の通りでよいと考えます。
・柳島スポーツ公園内には、サイクルショップのみならず、トイレ、コインロッカー、シャワールーム、レストラン等があり、湘南サイクリングロードでの休憩や、イベントの開催、クロスバイク、ロードバイク等のレンタルもできます。
・次期計画では、利用状況を把握するなどして、その効果を検証することも重要であると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・サイクルステーションを活用した取り組みを推進するとともに、効果についても調査研究することが必要です。
・柳島スポーツ公園内のサイクルステーションについては、より周知が必要だと思われますので周知の方法についても盛り込んでいただきたい。

## （重点）「自転車のまち 茅ヶ崎」の PR

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | △ | 実施なし |
| | 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 | | | | ○スルガ銀行株式会社と「自転車を活用した観光振興に関するパートナーシップ協定」を締結【R5】 |
| | 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 | | | | ○ちがさきヴェロ・フェスティバル内で自転車無料点検の実施(R4、R5) |
| | 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啓発のポスターの掲示【R1～R5】<br>○自転車駐車場での啓発の場内放送【R1～R5】<br>○自転車駐車場でのワイヤーロックの販売【R1～R5】<br>○無灯火撲滅キャンペーンの開催【R1、R4、R5】 |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・スルガ銀行株式会社と「自転車を活用した観光振興に関するパートナーシップ協定」を締結するなど、新たな取組を行いました。
・防犯対策や自転車の点検・整備等の促進に向けた啓発活動を行いました。
・アンケートでは、「施錠」や「防犯登録」といった防犯対策を行っている市民の割合が５年前から若干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。

**【次期計画における取組の方向性】**

・引き続き、自転車の点検・整備や防犯対策の促進に向けた啓発活動の実施、自転車を活用したライフスタイルの提案について検討を進めていきます。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・市評価の通りでよいと考えますが、ライフスタイルの検討が「実施なし」なので、次期計画ではライフスタイルや自転車文化を明確に出しつつ、これに基づく利活用の方法を検討することも重要であると考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・真の意味の自転車のまちを標榜するには、ライフスタイルや自転車文化を明確に出して、これに基づ

く利活用の方法を体系的に示す。
・ことりっぷ等の冊子や、例えば自転車で行く茅ヶ崎歴史探訪、協賛してもらって自転車で楽しむ茅ヶ崎グルメ等の冊子を作って市庁舎、スーパー、コンビニ等に置いてもらい無料配布し、置いてある場所を広報ちがさきに載せる。（隣接市町を載せても利便性がありますが、まずは茅ヶ崎市で）
・自転車が「環境に優しい乗り物である」ことのＰＲが必要であると考えます。

## （重点）「自転車のまち 茅ヶ崎」の PR

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ブランドマークの創出による一体的な取り組みの推進 | ブランドマークの創出の検討 | ブランドマークの検討・製作・活用 | | | △ | 実施なし |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

| 取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入） |
|---|
| **【評価】**<br>・ブランドマークの創出については、平成 30 年度にロゴマークの製作をしました。 |
| **【次期計画における取組の方向性】**<br>・「自転車のまち　茅ヶ崎」を広くＰＲするため、ブランドマークを活用してＰＲを推進していきます。 |

| 評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入） |
|---|
| **【評価】**<br>・ブランドマークを製作できたことについては、市評価の通りでよいです。 |
| **【次期計画における取組の方向性】**<br>・様々な場所、イベント会場、サイクルステーション、駐輪場等、関連場所に掲示するとともに、ＨＰや広報ちがさきなどで、使用頻度を多くし、認知度を上げることが期待されます。<br>・ＰＲ方法については、どのような方法があるのかの例示が必要かと思います。<br>・ブランドマークの活用したＰＲについて、ブランド力を高める具体的な活用方法が記載できないかと考えます。 |

## 公共交通機関との連携

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | ○ | ○令和４年度に自転車等需要予測調査を実施。駐輪需要の把握をし、需要に応じた整備等を検討 |
| | サイクル&バスライド用ラックの管理方法の検討 | ラックの管理方法の検討 | | | | ○市内８か所のサイクル&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【R1～R5】 |
| | 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 | | | | 実施なし |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | ○ | ○ |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

**取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入）**

**【評価】**

・市内８か所に整備されているサイクル&バスライド用駐輪場について、定期的な巡回、利用状況の把握や放置自転車の撤去を継続的に実施しました。

・また、令和４年度に自転車等需要予測調査を実施するなど、駐車需要に応じた駐輪場の整備に向けた取組を進めています。

**【次期計画における取組の方向性】**

・引き続き、駐輪需要に応じた鉄道駅周辺での駐輪場の整備を検討するとともに、サイクル&バスライド用駐輪場については、設置箇所の周知・ＰＲをはじめ、その需要に応じ、拡充を含めて駐輪台数の増設や適正管理等について検討していきます。

**評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入）**

**【評価】**

・市評価の通りでよいです。

・サイクル&バスライド用駐輪場は、バス停⇔自宅や勤務場所まで、バス乗車前、降車後に自転車で行けるので、とても地域に親切で自転車の利用に有意義です。目立ちやすい看板で、設置・整備に向けた取り組みができたと考えます。

**【次期計画における取組の方向性】**

・鉄道との連携などを含めて、落ち込んでいる自転車+鉄道・バスの連携を増大する目標値を設定して、自動車からの転換を目指すことが考えられます。

・看板はとても目立つし、きれいでインパクトもあります。バイクを置かないように自転車専用と日本語も入れてもらいたいです。

・この取り組みは自転車利用者の増加が期待できます。

## 公共交通機関との連携

| 主要な取り組み | 事業 | 短期（1~2年） | 中期（3~5年） | 長期（6~10年） | 中間評価（H30年度） | これまでの実績（中間評価以降） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | | | △ | 実施なし |
| | 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 | | | 実施なし |

| 評価 | 市記入 | 委員会記入 |
|---|---|---|
| | × | × |

「○：多くの事業がプランどおりに進んだ」
「△：多くの事業が一部プランどおりに進んだ」
「×：多くの事業がプランどおりに進まなかった」
の３段階で評価

| 取組に関する評価、次期計画における取組の方向性（市記入） |
|---|
| **【評価】**<br>・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。 |
| **【次期計画における取組の方向性】**<br>・第２次自転車活用推進計画（令和３年５月閣議決定）では、サイクルツーリズム推進の一環としてサイクルトレイン等の拡大が位置付けられているため、公共交通機関への自転車の持ち込みに関するニーズや社会動向等を踏まえ、必要に応じて検討します。 |

| 評価及び次期計画における取組の方向性に関する意見（委員会記入） |
|---|
| **【評価】**<br>・市評価の通りでよいです。 |
| **【次期計画における取組の方向性】**<br>・車いすとベビーカーマークはセットでありますが、外国では、これにセットで自転車マークがあります。せめて昼間の時間帯での自転車の持ち込み位置を明示して、持ち込み可能をここにできるようすれば、全国的にも注目されます。<br>・鉄道駅やＨＰ等において、乗車方法を周知することが必要であると考えます。<br>・公共交通機関との連携を含めて訴求することで、他の項目編も波及効果があるのではと感じました。例えば、里山公園付近までの輸送ができることでの健康づくりに着目した自転車利用促進などがあるのではと感じました。 |

## 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

**プランに位置付けた各取組を総合的に推進してきた効果が現れてきていると考えます。**

**今後は、自転車走行空間の整備などの継続的な取組の実施、また、「「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、プラン策定時より向上しているものの、中間評価時からは向上せず目標値に及びませんでした。また、年齢階層による満足度のばらつきがあるため、各年代に亘り満足度を向上させる取組を進めていく必要があると考えます。

・「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、プラン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

**新型コロナウイルスの影響により、実施指標である「交通安全教室受講者数」は目標値には及びませんでしたが、関係者の協働による「自転車利用ルール」の周知・啓発などの継続的な取組の実施により、成果目標である「自転車事故件数」の目標値を大きく上回る成果が得られました。**

**今後は、自転車利用時の安全性の向上を図るため、関係者の協働による啓発活動を継続的に実施するとともに、対象者の拡大や内容の充実など、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、成果指標である「自転車事故件数」の目標値を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、「車道は左側を通行」といった自転車利用者が守っていない交通ルールで上位の項目などに対する重点的な周知啓発、交通安全教室への保護者の参加を促すなど、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、計画通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値に及びませんでした。また、自転車走行空間の整備延長が伸びることに応じて、「自転車の走行性」に関する満足度が高まるものと考えます。

・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

**健康づくりに着目した自転車の利用促進を図るため、様々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。**

・実施指標である「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、高齢者向け電動アシスト自転車貸出事業などの取組を行い、目標値を達成しています。しかし、成果指標の数値はプラン策定時、中間評価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現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手法の質的向上や、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、様々な取組を継続的に行ってきており、その結果が自転車事故件数の減少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、ルールに対する理解が進むよう重点的・効果的な啓発を行うなど、啓発手法の質的向上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、おも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とともに、茅ヶ崎市の特性や幅広い利用者ニーズに応じた取組を行っていくことが望ましいと考えます。**

・「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て整備を進めていますが、目標値の整備延長３０㎞には及ばないことから、整備の進め方の見直し、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必要に応じて導入地域を検討するし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、「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。今後は、高齢者や子育て世代等の新たなニーズに対応できるよう、状況を把握しながら駐輪場のサービスの質的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、自転車放置台数の削減に向けた啓発活動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**

**レンタサイクルやシェアサイクルのさらなる利用促進や、趣味や健康増進を目的とした自転車活用機会を創出するなど、「自転車のまち　茅ヶ崎」を広くPRする取組を行っていくことが望ましいと考えます。**

・「自転車をシェアするシステムの検討・実施」については、令和元年８月から湘南地域４市３町でシェアサイクルの実証実験事業を開始し、湘南地域の観光地の回遊性を高める取組を進めています。今後は、レンタサイクルやシェアサイクルのさらなる利用促進を図るとともに、シェサイクルポートの設置箇所の増設に向けて協議を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、NPO 法人と連携して「自転車通勤拡大による脱炭素・健康増進社会実現のための実証実験事業」を実施するなど、健康づくりに着目した自転車利用を促進しています。今後は、健康増進に関する事業を所管する部署と連携を図りつつ、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。

・「「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や、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くことが望ましいと考えます。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、ブランドマークを活用して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、市内８か所に整備されているサイクル＆バスライド用駐輪場について、定期的な巡回、利用状況の把握や放置自転車の撤去を継続的に実施しています。今後は、駐輪台数の増設や適正管理など、駐輪需要に応じた駐輪場整備の検討を行うことが望ましいと考えます。

## （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 次期計画案作成に係る、プランの指標や取組内容の見直しについて

### （1）自転車活用推進法や社会情勢との整合

・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、次期計画では大きな方針の転換、新たな視点の追加の必要性は低いと考えます。

・したがって、次期計画は現プランをベースとし、国の動向や今の社会情勢にあったものとしていきます。現在策定中である茅ヶ崎市地域公共交通計画では、自転車の活用を具体化したものが「ちがさき自転車プラン」であることから、自転車活用推進法、国や神奈川県の自転車活用推進計画を含め、これらの上位計画等との整合を図る必要があると考えます。

**■ 主な社会情勢の変化**

・太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート（ＮＣＲ）への指定
・ウォーカブルなまちづくり
・神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（保険の加入等）
・道路交通法の改正（ヘルメット着用の努力義務、電動キックボード）
・コロナ禍における自転車利用の変化（新しい生活様式）
・柳島スポーツ公園、道の駅　等

### （2）目安となる指標の見直し

・次期計画は現プランをベースとし、大きな方針の転換等の必要性は低いことから、指標については、過年度からの経年変化を把握することが可能となるよう、現プランのものを踏襲することが望ましいと考えます。

・ただし、目標値については、『自転車の有効活用・利用促進施策の取り組み回数』、『全交通人身事故のうち自転車事故件数』の２指標のみの達成にとどまり、新型コロナウイルスによる影響により『交通安全教室受講者数』、また『「市内を自転車で移動する際の満足度」を高める』『「原則車道を走行する（歩道は例外）」を遵守している割合』といった多くの指標で未達成となったことから、目標値について見直しをする必要があると考えます。

・『全交通人身事故のうち自転車事故件数』については、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。

### （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』の指標がプラン策定時から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、現プランのものを踏襲することが望ましいと考えます。

・ただし、各取組を単に実施するだけではなく、自転車走行空間の整備、自転車利用ルールの周知・徹底、啓発活動、広報媒体を活用したＰＲなどの取組を行う上で、重点的、効果的、計画的、質的向上といった要素を加味して取組内容の検討を行うことが望ましいと考えます。

・その結果、例えば、自転車走行空間の整備延長が伸びることに応じて自転車走行性に対する満足度が高まるように、取組の効果が大きく発現するものと考えます。

## （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 3,000 人を抽出し、2,999 人※を対象に調査票を郵送し、1,518 人から回答を得た（回収率は 50.6%）。
- ■ アンケート調査は令和５年 10 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。

**※市で作成した宛名ラベル 3,000 件のうち、不備のあった1件を発送対象から除外**

**表 回収率**

| | |
|---|---|
| 配布数 | 2,999 |
| 回収数 | 1,518 |
| 回収率 | 50.6% |

**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 |
| 15～19歳 | 27 | 22 | 1 | 50 | 5,851 | 5,681 | 11,532 | 0.46% | 0.39% | 0.43% |
| 20～24歳 | 16 | 17 | 0 | 33 | 5,610 | 5,747 | 11,357 | 0.29% | 0.30% | 0.29% |
| 25～29歳 | 13 | 22 | 1 | 36 | 5,594 | 5,425 | 11,019 | 0.23% | 0.41% | 0.33% |
| 30～39歳 | 60 | 76 | 0 | 136 | 12,708 | 13,008 | 25,716 | 0.47% | 0.58% | 0.53% |
| 40～49歳 | 97 | 142 | 3 | 242 | 18,331 | 18,445 | 36,776 | 0.53% | 0.77% | 0.66% |
| 50～59歳 | 121 | 172 | 2 | 295 | 20,272 | 19,532 | 39,804 | 0.60% | 0.88% | 0.74% |
| 60～64歳 | 62 | 80 | 2 | 144 | 7,365 | 7,103 | 14,468 | 0.84% | 1.13% | 1.00% |
| 65～74歳 | 127 | 170 | 2 | 299 | 13,471 | 14,776 | 28,247 | 0.94% | 1.15% | 1.06% |
| 75～79歳 | 62 | 78 | 0 | 140 | 6,282 | 7,947 | 14,229 | 0.99% | 0.98% | 0.98% |
| 80歳以上 | 43 | 71 | 1 | 115 | 4,979 | 6,654 | 11,633 | 0.86% | 1.07% | 0.99% |
| 不明 | 7 | 13 | 8 | 28 | | | | | | |
| 合計 | 635 | 863 | 20 | 1,518 | 100,463 | 104,318 | 204,781 | 0.63% | 0.83% | 0.74% |

**※母集団は、令和5年8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)

- ■ 世帯人員をみると、「２名」が 34%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 27%と最も多く、「１台」「３台」が続く。
- ■ 世帯あたりの保有台数は 1.99 台/世帯、回答世帯ひとりあたり 0.69 台であり、ひとりあたりの自転車保有台数は減少傾向である。※

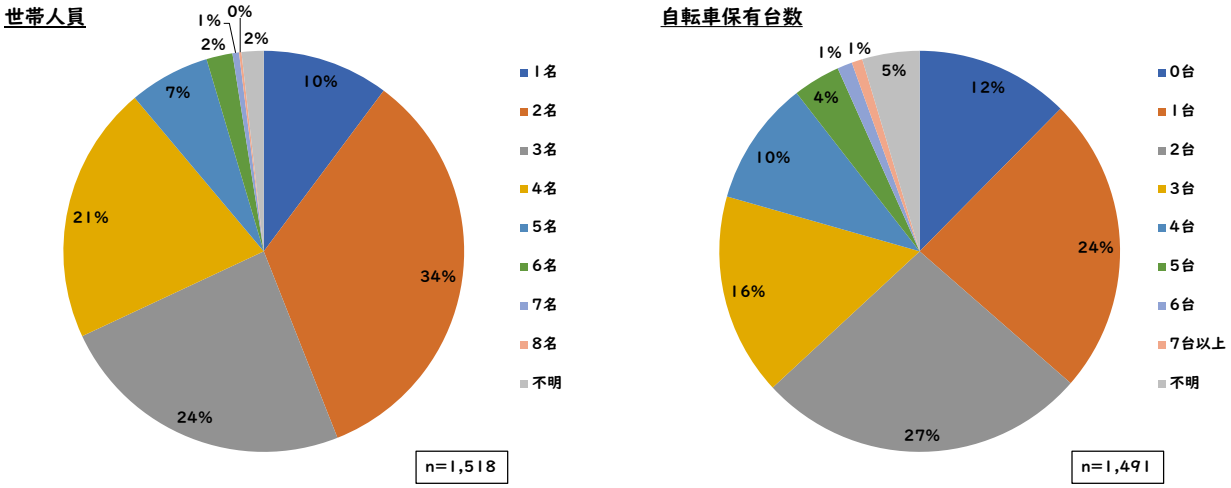



図 世帯人員と自転車保有台数※

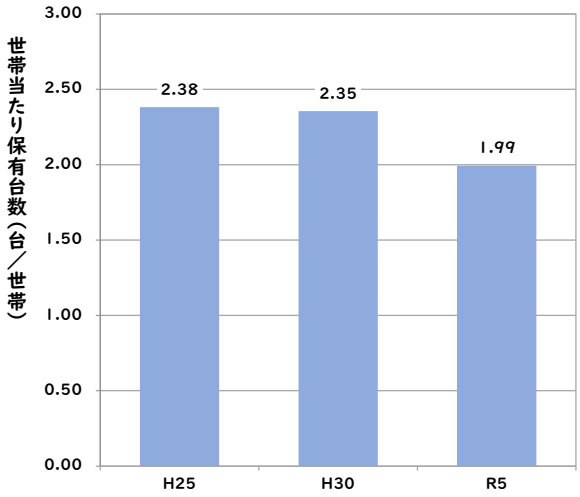



図 世帯あたりの保有台数の推移

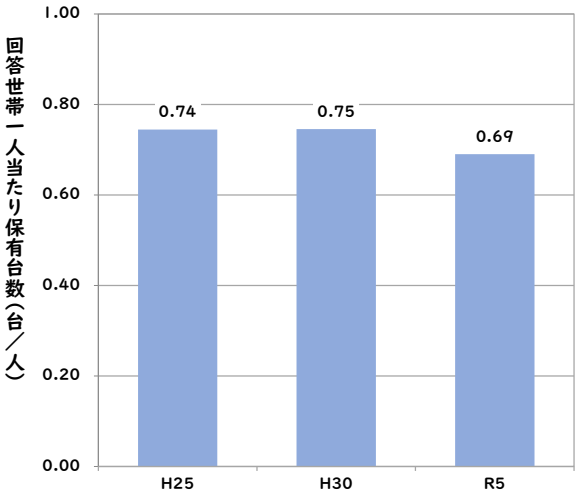


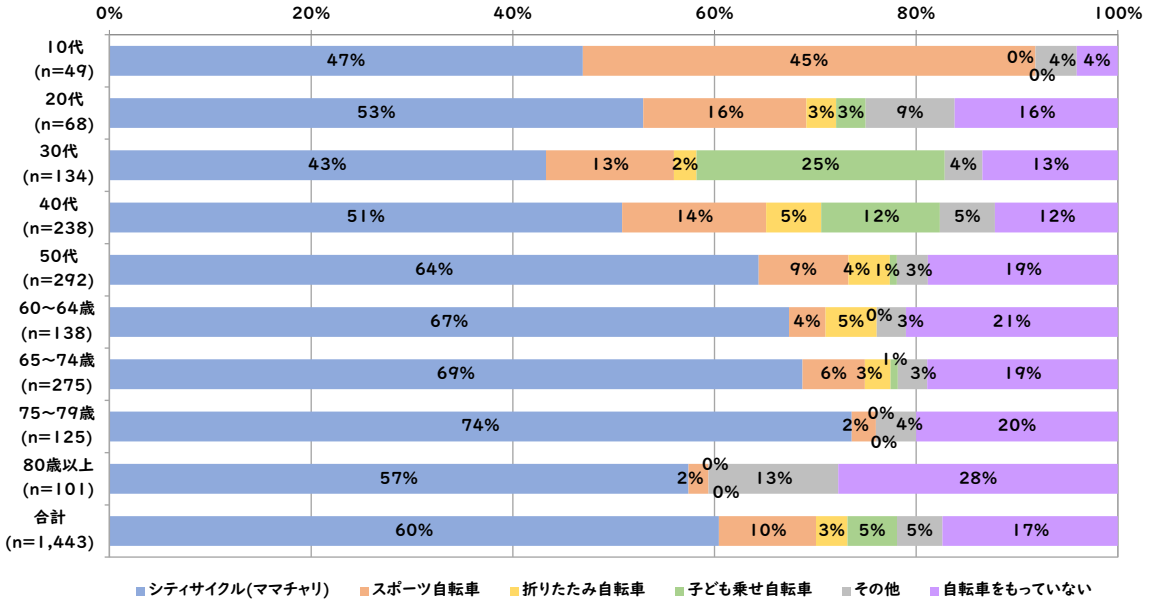

図 回答世帯ひとりあたり保有台数の推移

※「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 60%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 40 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、「シティサイクル（ママチャリ）」の保有割合が減少、「スポーツ自転車」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増加している。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

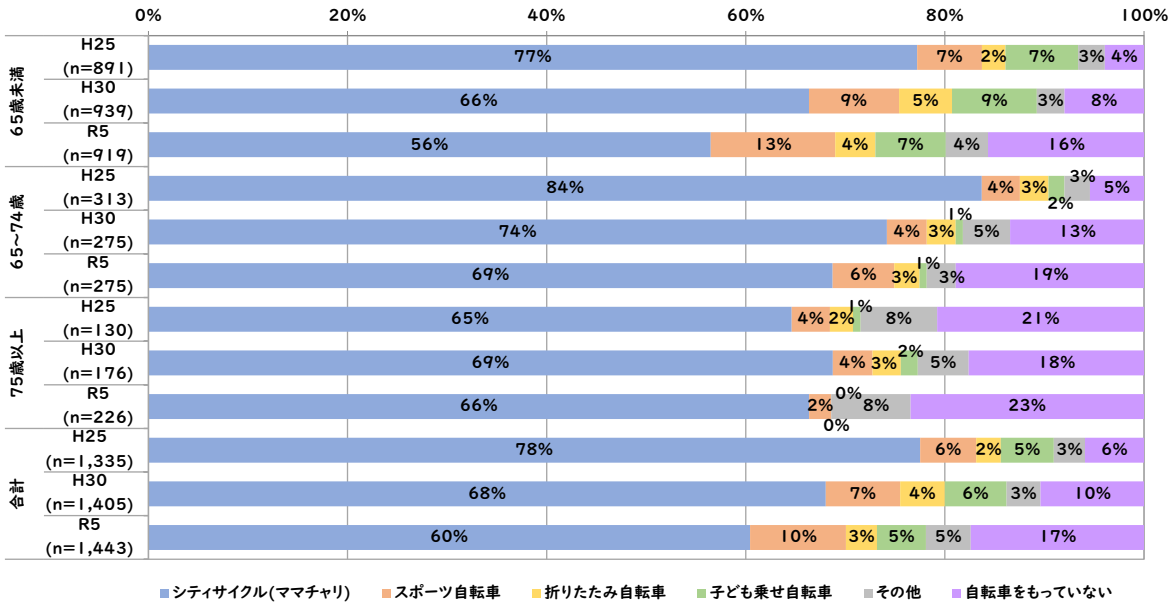
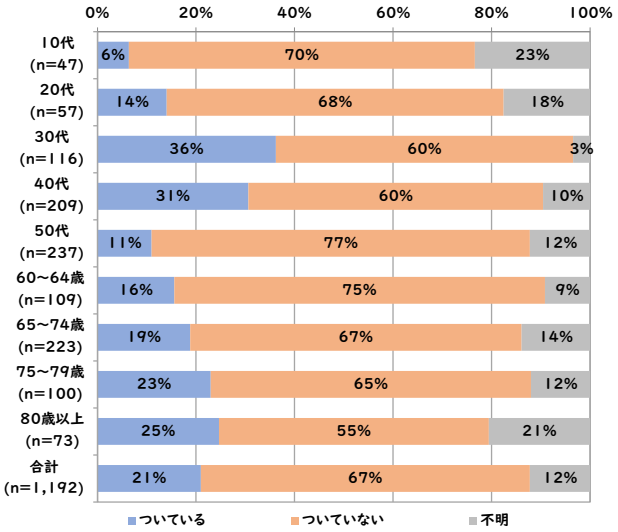



図 よく利用する自転車の種類

■ 電動アシスト機能がついている自転車の保有割合は 21%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 12%から 21%に大きく増加しており、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 86%、「防犯登録」を行っている割合は 57%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、「施錠」や「防犯登録」を行っている割合が若干増加している。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

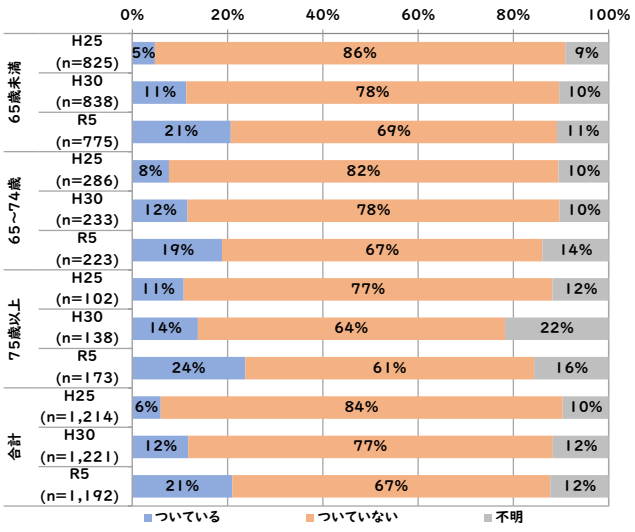
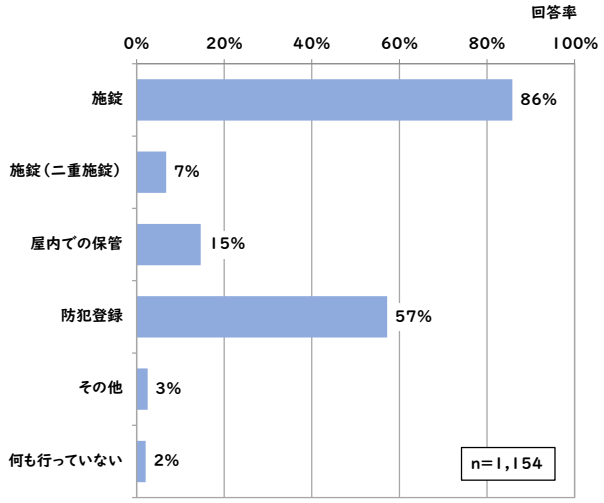



図　電動アシスト機能の有無

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

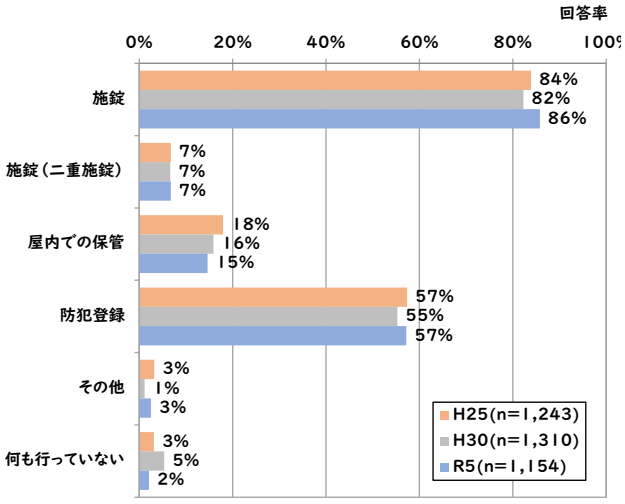



図　行っている防犯対策

## ③ 自転車損害賠償保険等への加入状況（問31）

■ 自転車損害賠償保険等の加入率は 75%であり、５年前の約５割から 25%程度増加している。これは、全年代区分で同様の傾向である。

■ 年齢階層別にみると、30 代・高齢者層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。

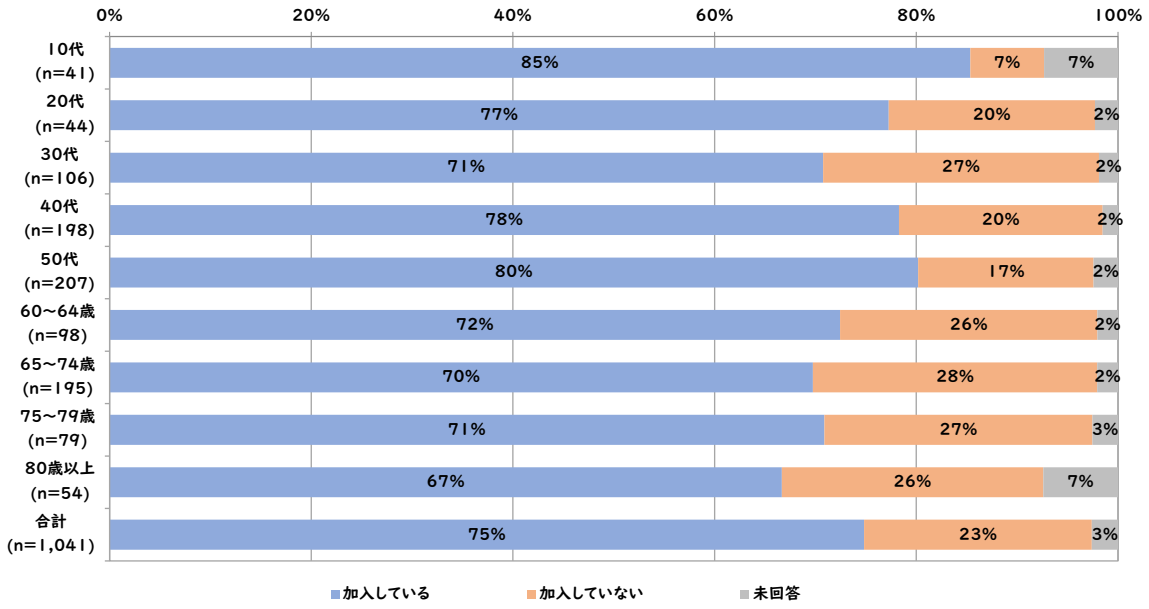



**図　自転車損害賠償保険等への加入状況**

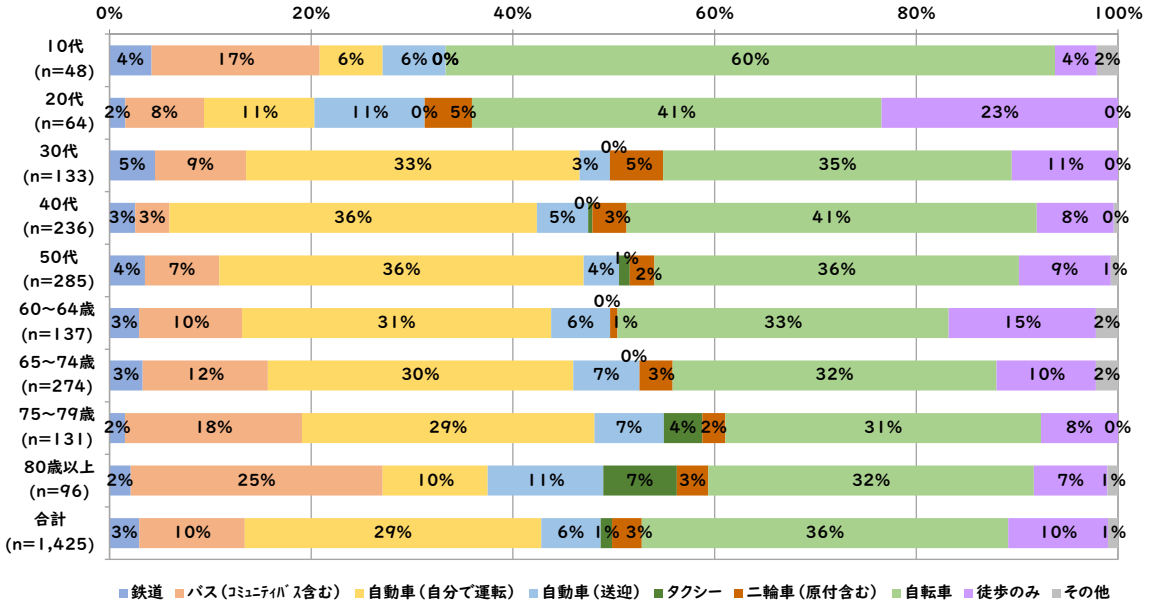
**※自転車を保有し、かつ自転車を利用している回答者を対象に集計**

## ④ 最も利用回数が多い交通手段（問9）

■ 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、自転車が 36%と最も多く、自動車（自分で運転）が 29%と次いで多い。（５年前と比較すると、自転車は５%減少、自動車（自分で運転）は４%増加）

■ 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ものの、年齢３階層区分いずれも５年前と比較して自転車の回答割合は減少している。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

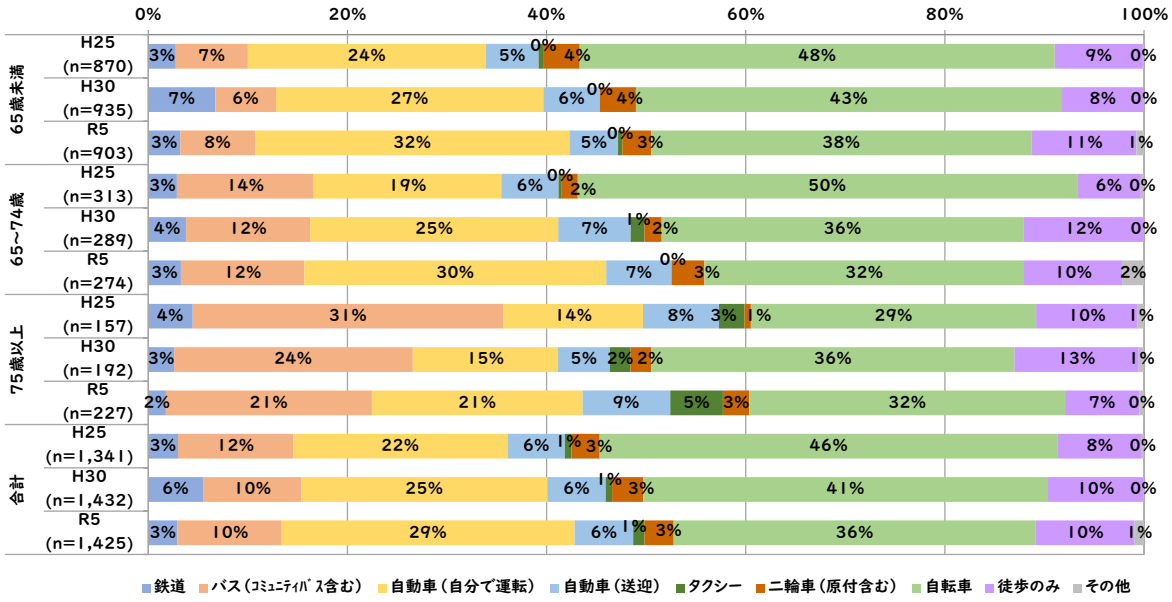



図　市内での日常的な移動で最も利用回数が多い交通手段

## (3) 自転車の利用目的と利用実態

### ① 自転車の利用目的（問10）【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57%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」目的が最も多い 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 26%であり、年齢階層別にみると、75 歳以上の後期高齢者層で 35%以上、20 代で 32%と多くなっている。

［令和5年度］

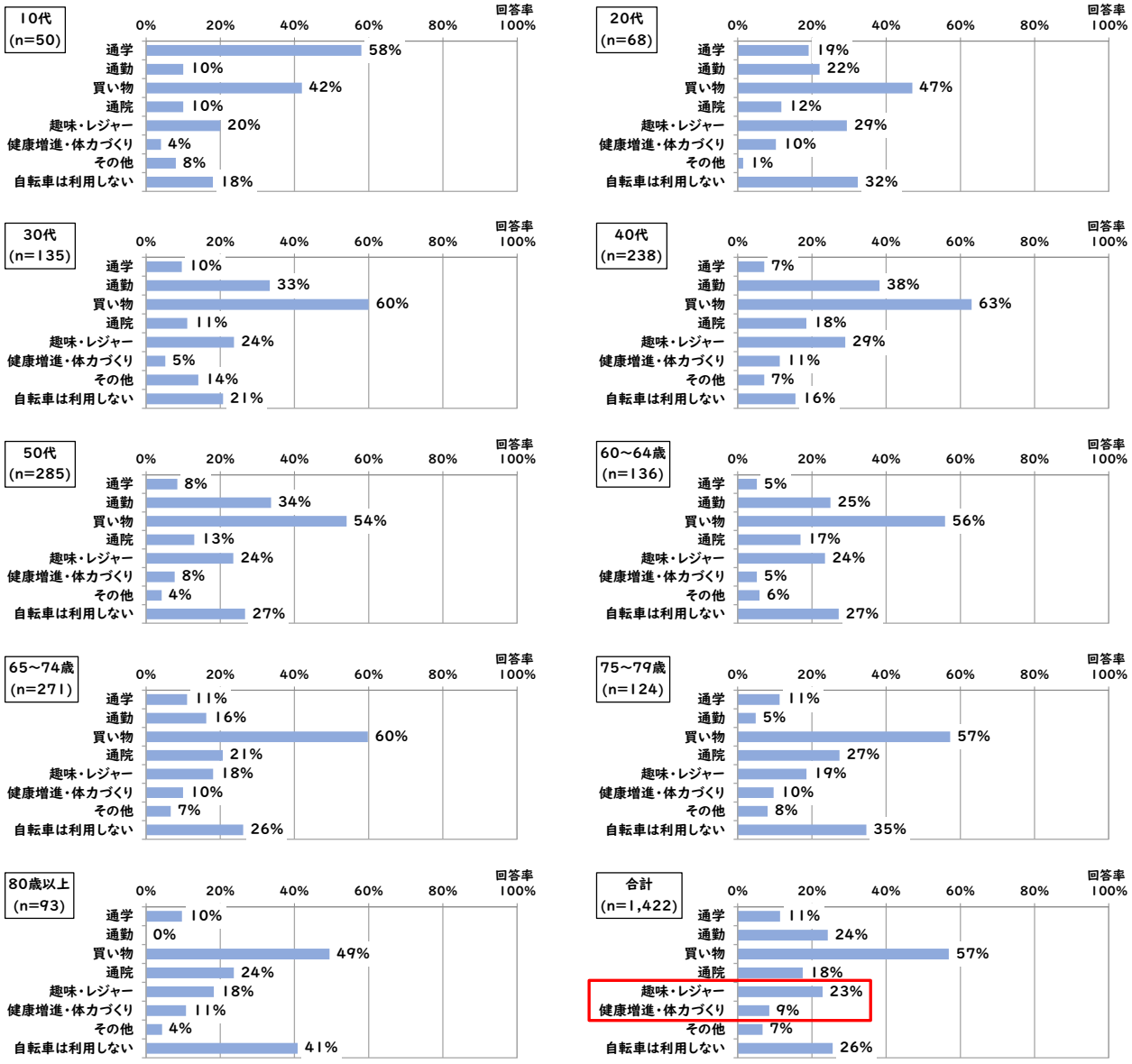


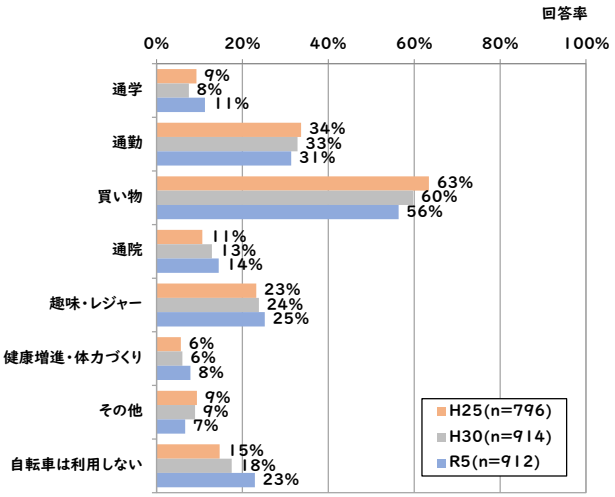

図　年齢階層別の自転車の利用目的

※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

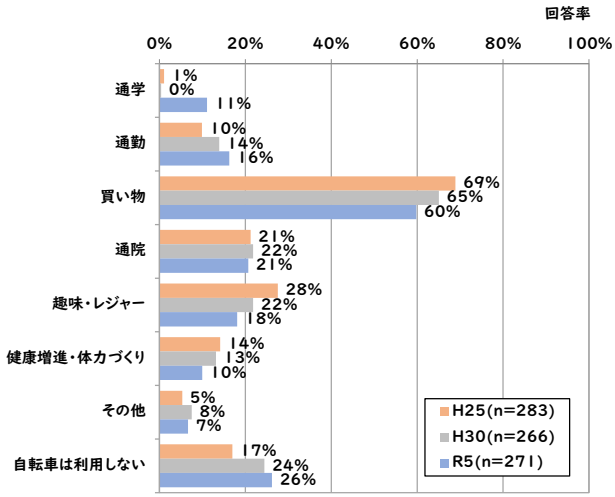
■ ５年前と比較すると、「買い物」の回答率が減少、「自転車は利用しない」の回答率が増加している。他目的の回答率は横ばいとなっている。
■ 年齢階層別にみると、65 歳未満では「通院」、「趣味・レジャー」、65～74 歳では通勤、75 歳以上では、「自転車を利用しない」の回答率が 12%増加している。

［過年度と令和5年度の比較］

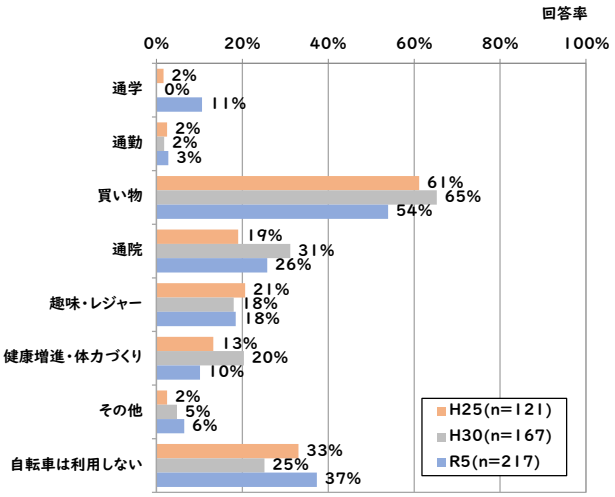
【65 歳未満】




【65～74 歳】




【75 歳以上】




【合計】

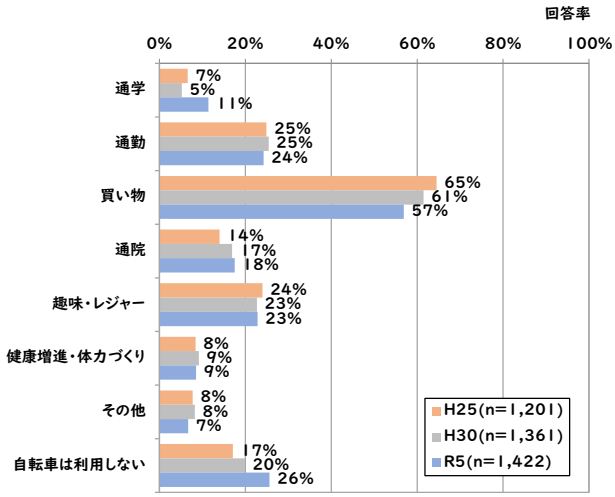
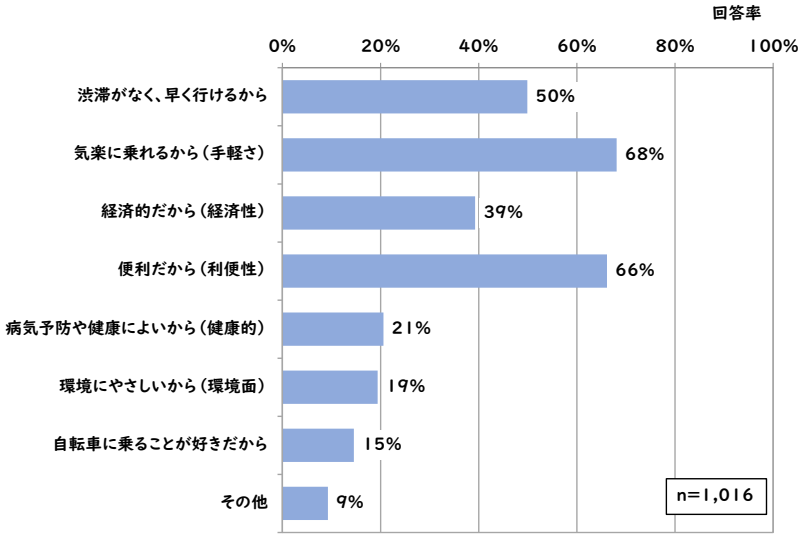



図　年齢階層別の自転車の利用目的

## ② 自転車の利用理由（問11）

- 自転車を利用する理由としては、「気楽に乗れるから（手軽さ）」と回答した人が 68%と最も多く、「便利だから（利便性）」が 66%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 21%、「環境にやさしいから（環境面）」と回答した人は 19%となっている。
- ５年前と比較すると、「渋滞がなく、早く行けるから」と回答した人が５%増加している一方、「気楽に乗れるから（手軽さ）」、「便利だから（利便性）」といった回答は減少している。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

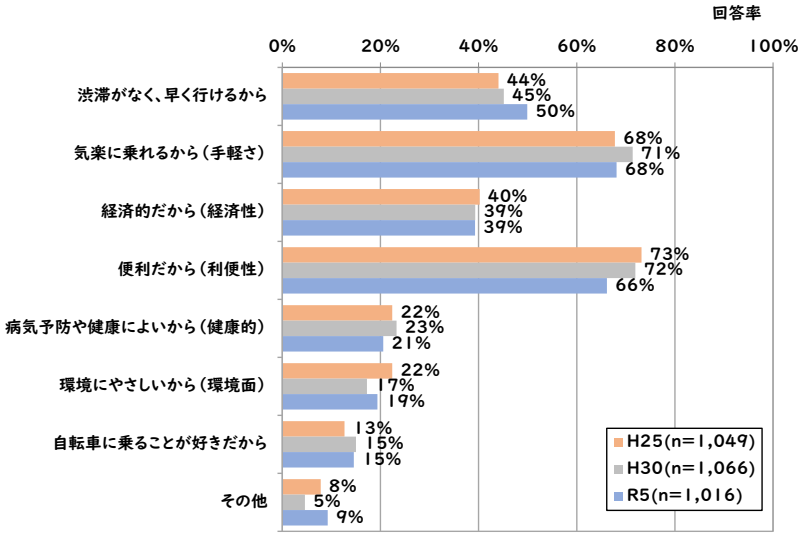
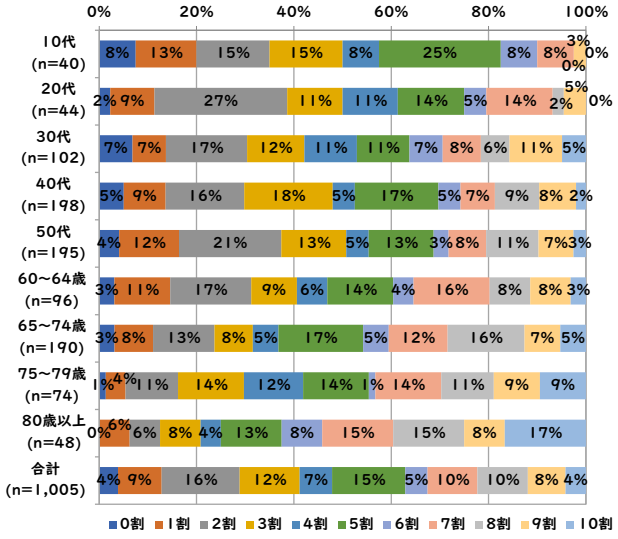



図 自転車を利用する理由

## ③ 車道と歩道の走行割合と歩道を走行する理由（問13）

- ■ 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約５割程度であり、年齢階層が高くになるにしたがい、歩道の走行割合が大きくなる傾向である。
- ■ 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も 35%程度みられる。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

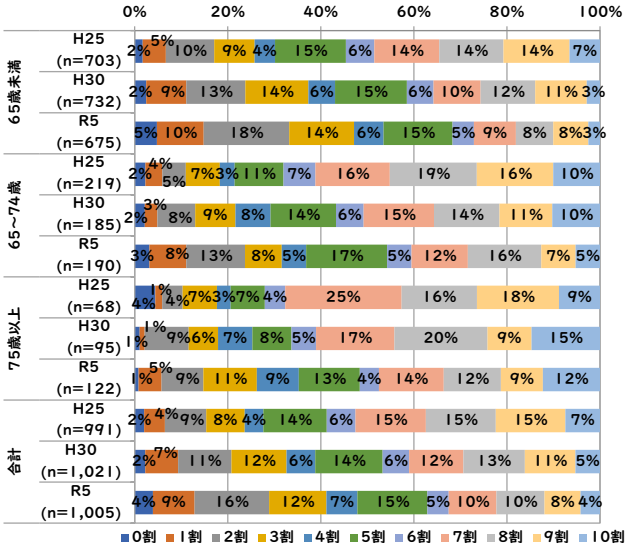



図　歩道の走行割合

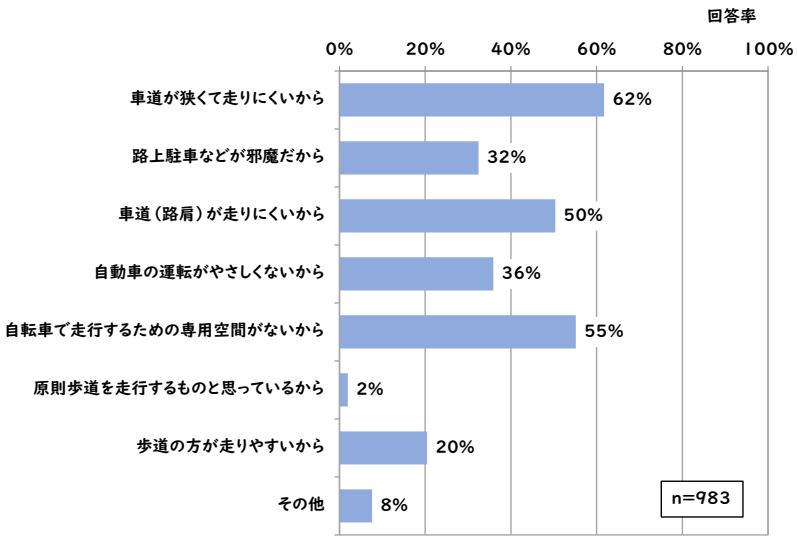
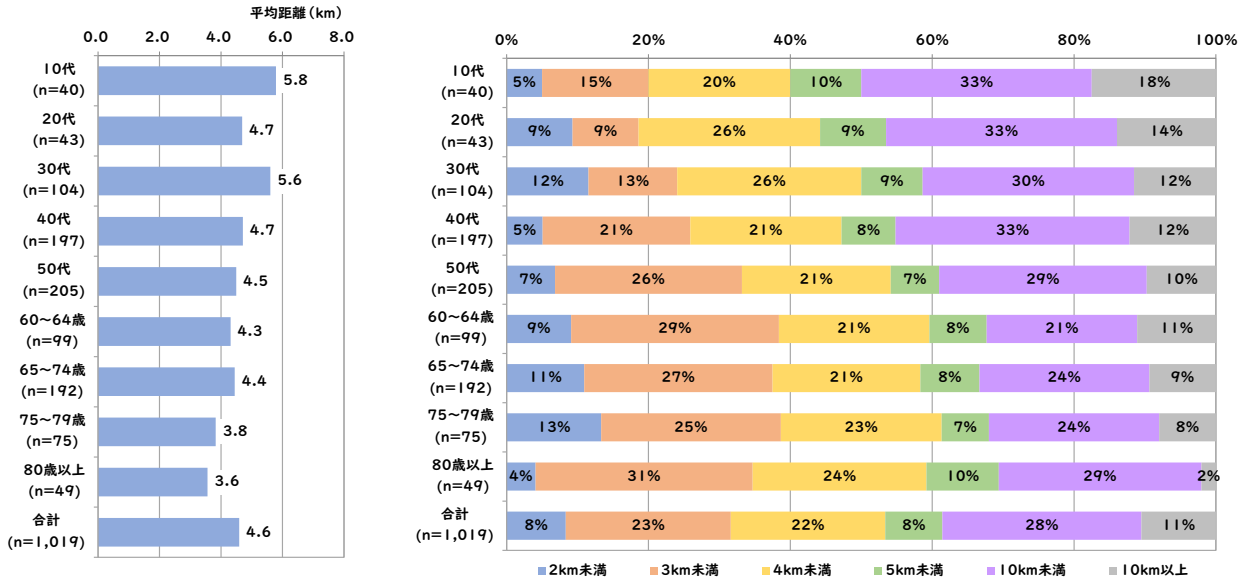



図　歩道を走行する理由

## ④ 自転車利用可能な距離（問14）

- ■ 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。

### ［令和5年度］




### ［過年度と令和5年度の比較］

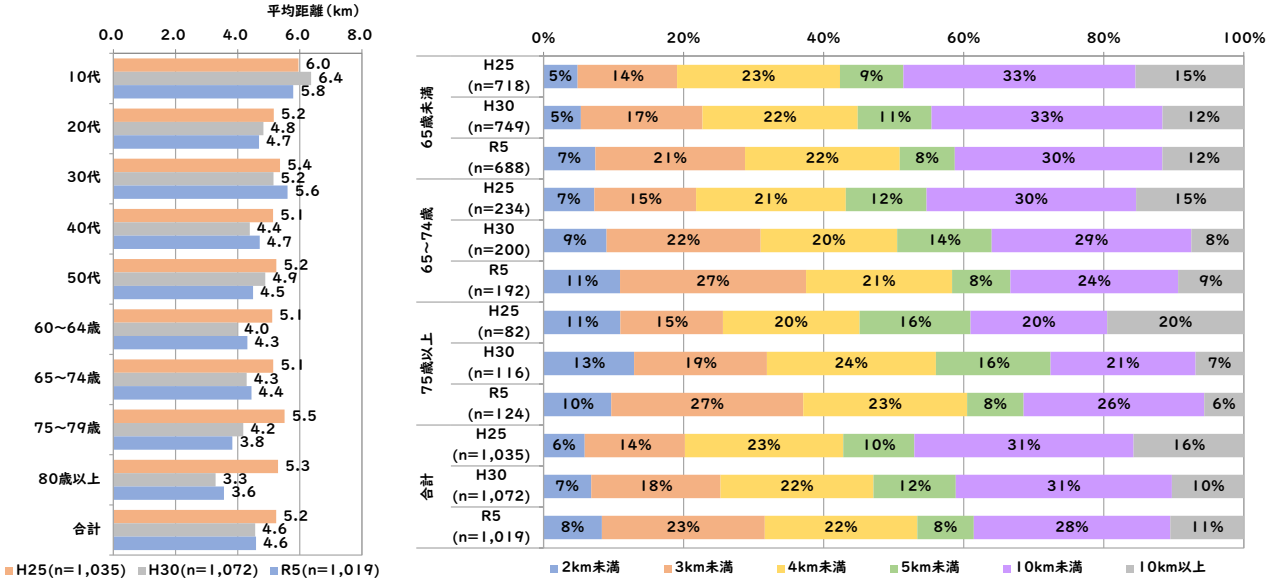


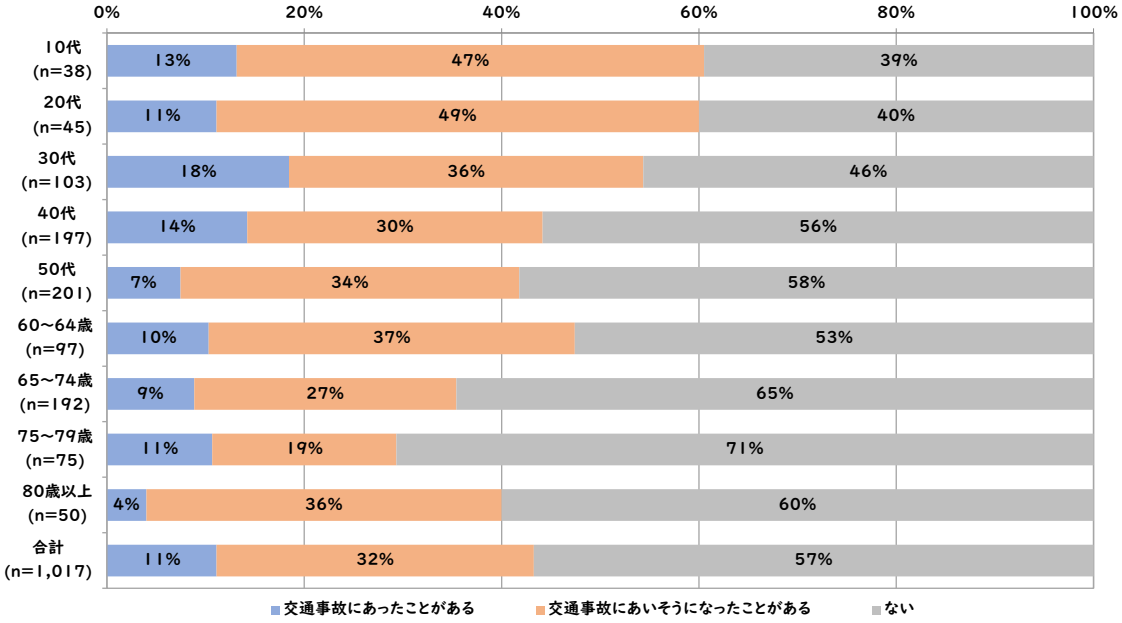

**図　自転車利用可能な距離**

**※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16)

- 全体の11%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、43%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、事故にあいそうになる可能性は低くなっている傾向にある。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

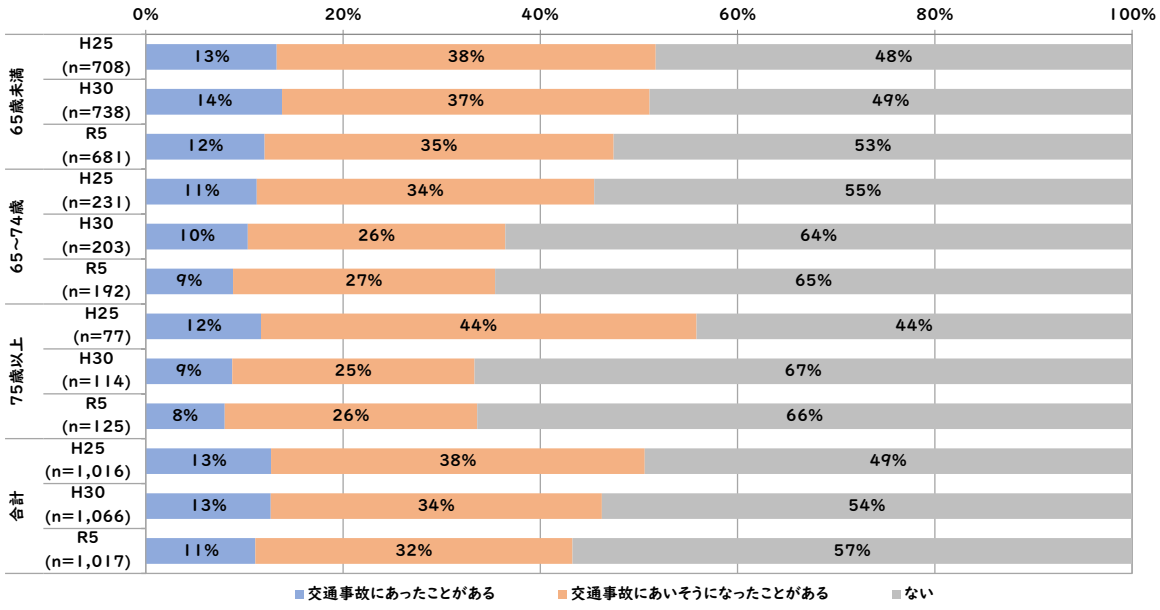
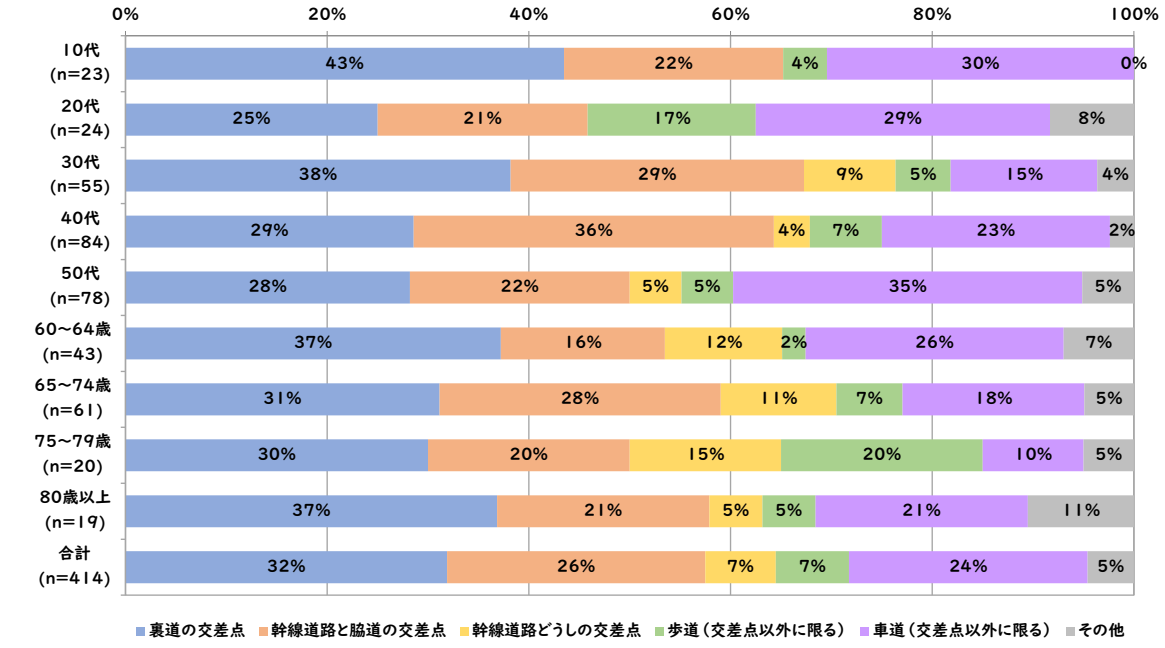



図　自転車を利用していて交通事故にあいそうになった経験

■ 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 32%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 65%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、交差点での事故は減少している一方、単路部の車道で事故にあいそうになる可能性が増加している。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

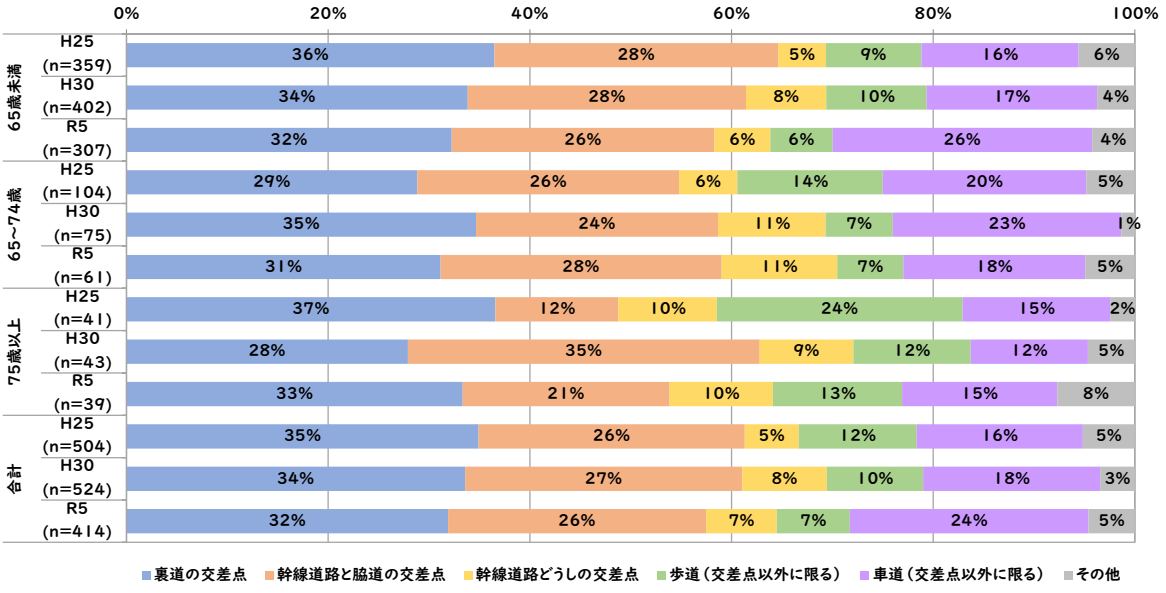


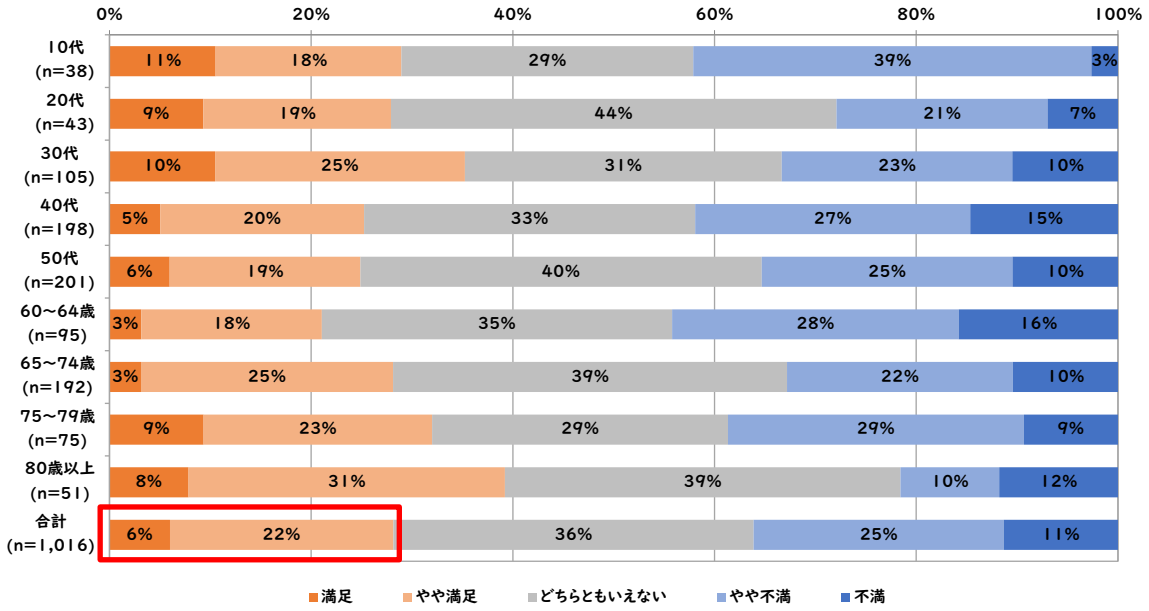

**図　事故にあった、もしくはあいそうになった場所**

## (5) 自転車を利用する際の満足度

### ① 自転車の走りやすさに関する満足度（問18）【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 36%であり、「満足」「やや満足」と回答した人（28%）を上回った。
- 年齢階層別にみると、10 代・40～60 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、「不満」「やや不満」と回答する人が減少し、「満足」「やや満足」と回答する人が増加した。

［令和5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

［過年度と令和5年度の比較］

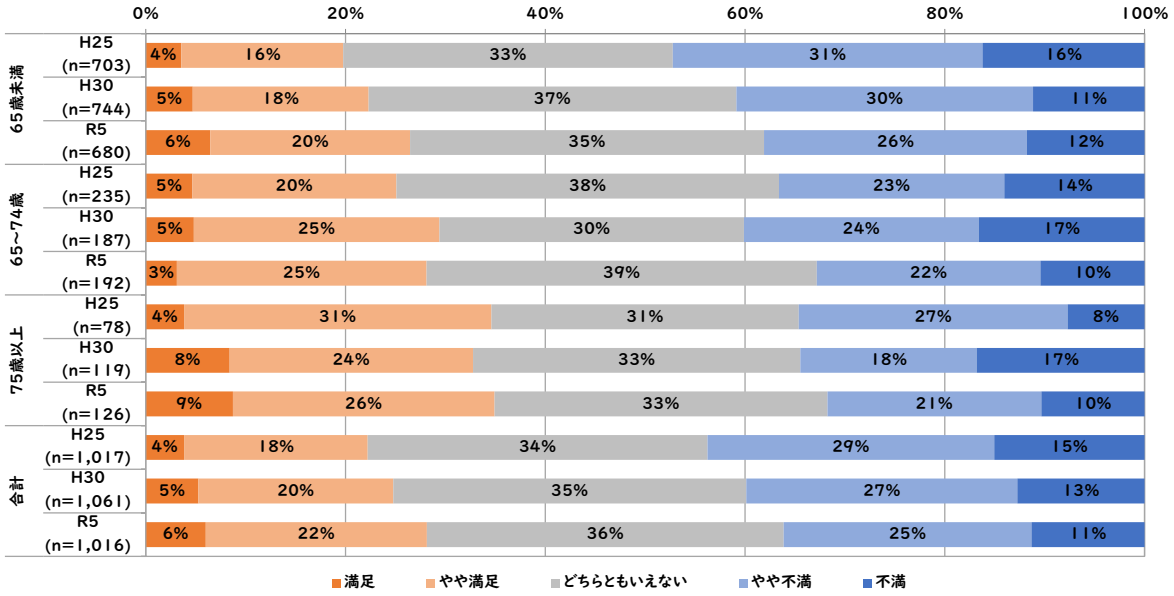
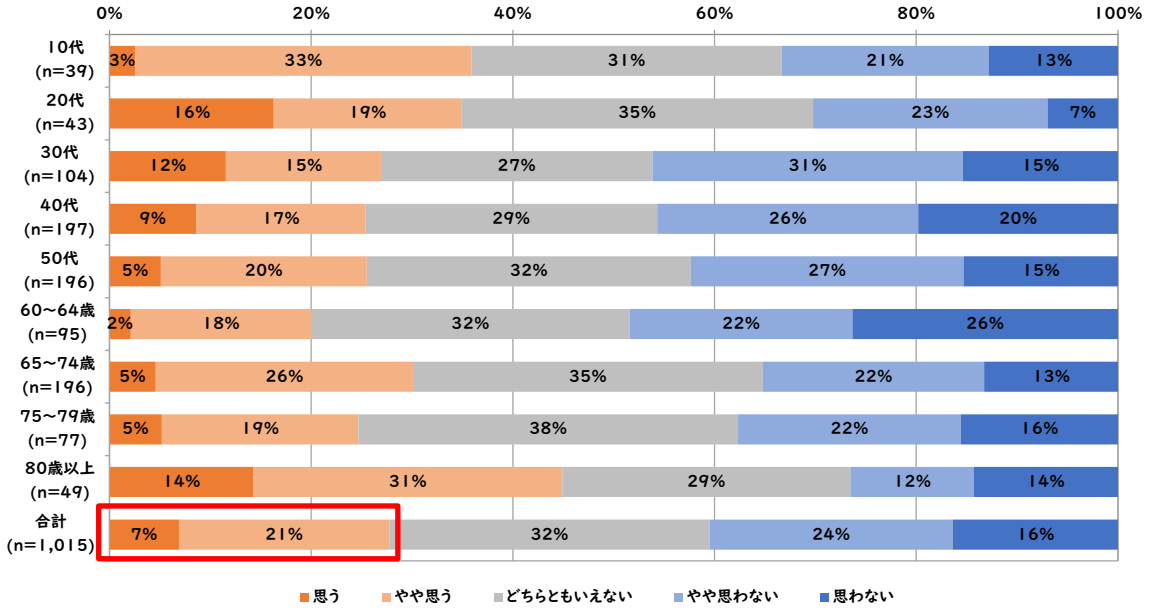



図 「自転車の走りやすさ（安全性や快適性）」に関する満足度

## ② 自転車が走行しやすい道路の整備に関する満足度（問19）【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（28%）を上回った。
- ■ 年齢階層別にみると、30～60 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。

［令和5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

［過年度と令和5年度の比較］

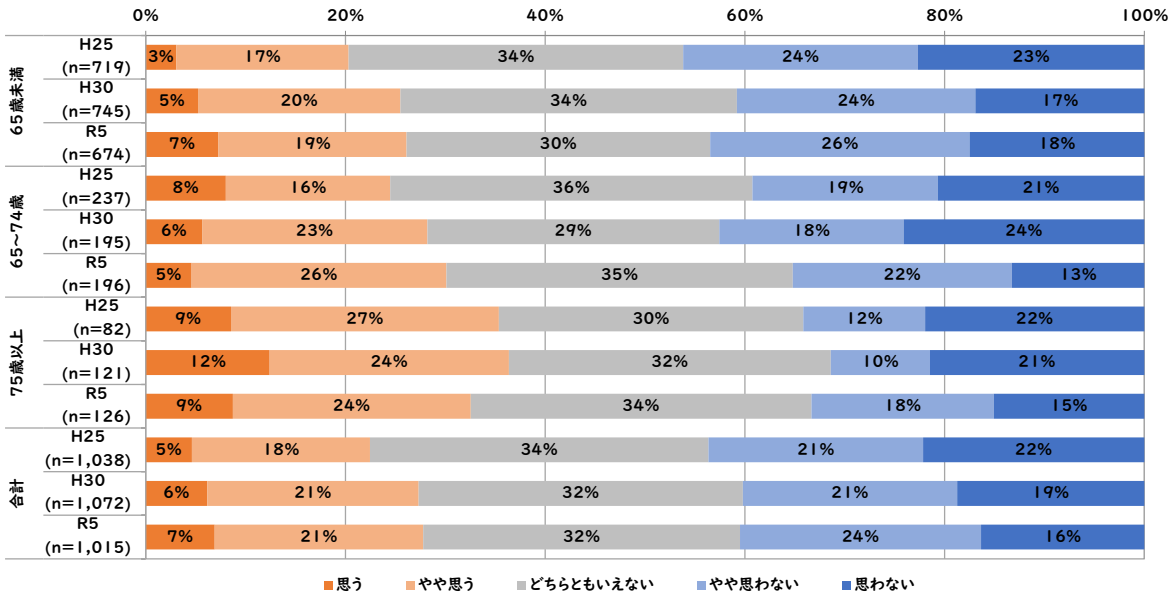
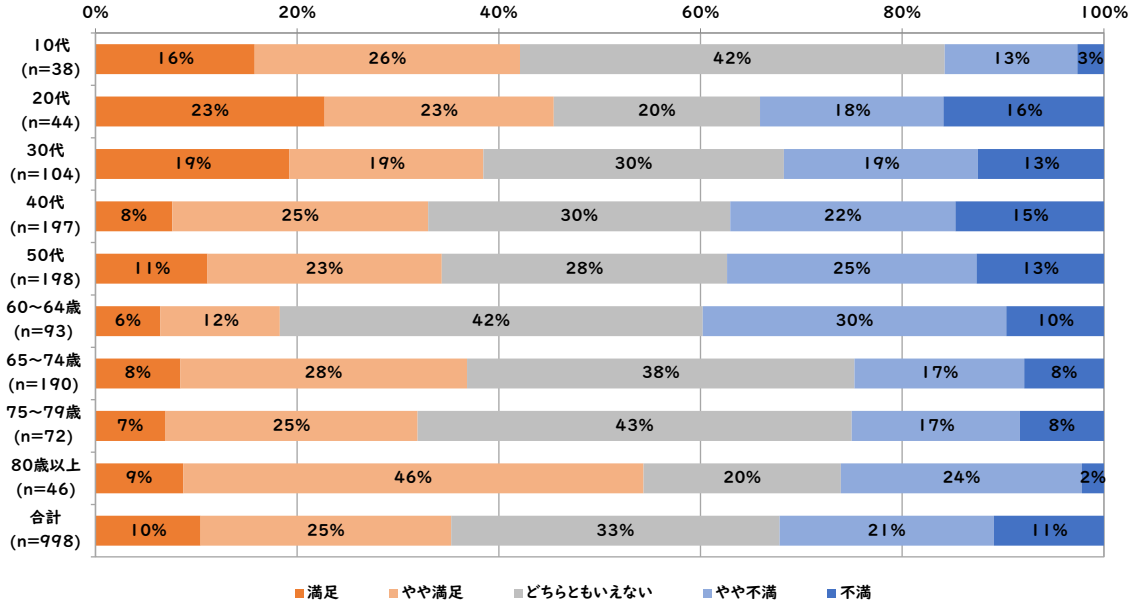



図 「自転車が走行しやすい道路の整備」に関する満足度

### ③ 駐輪場の数やスペースに関する満足度（問20）

- 「不満」「やや不満」と回答した人が 32%であり、「満足」「やや満足」と回答した人（35%）を上回った。
- 年齢階層別にみると、20～60 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」と回答する人が減少し、「満足」「やや満足」と回答する人が増加した。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

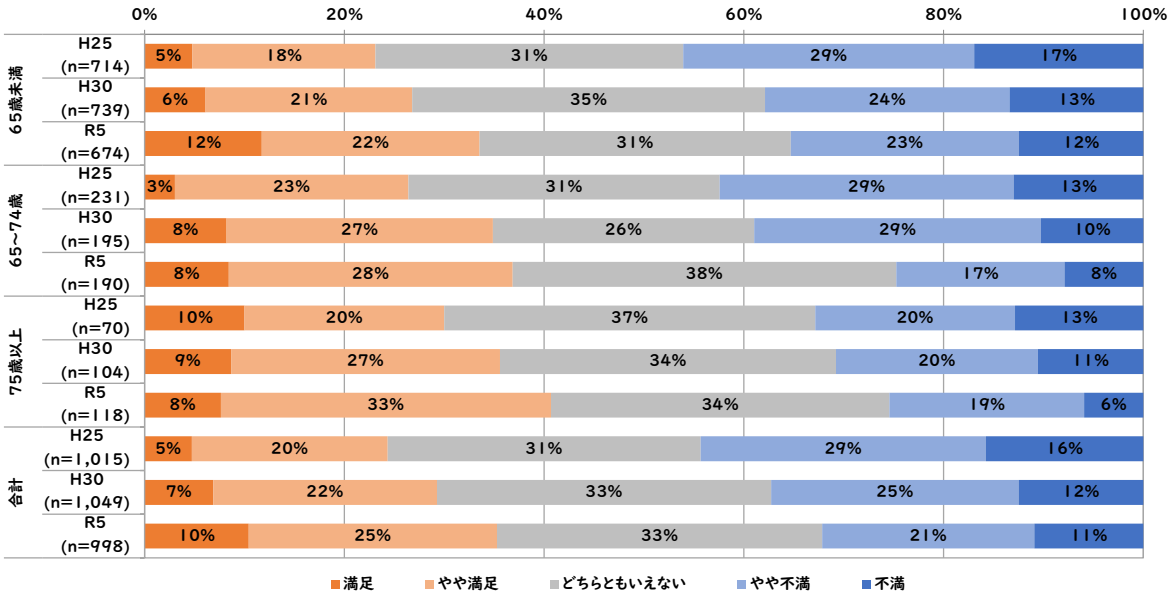


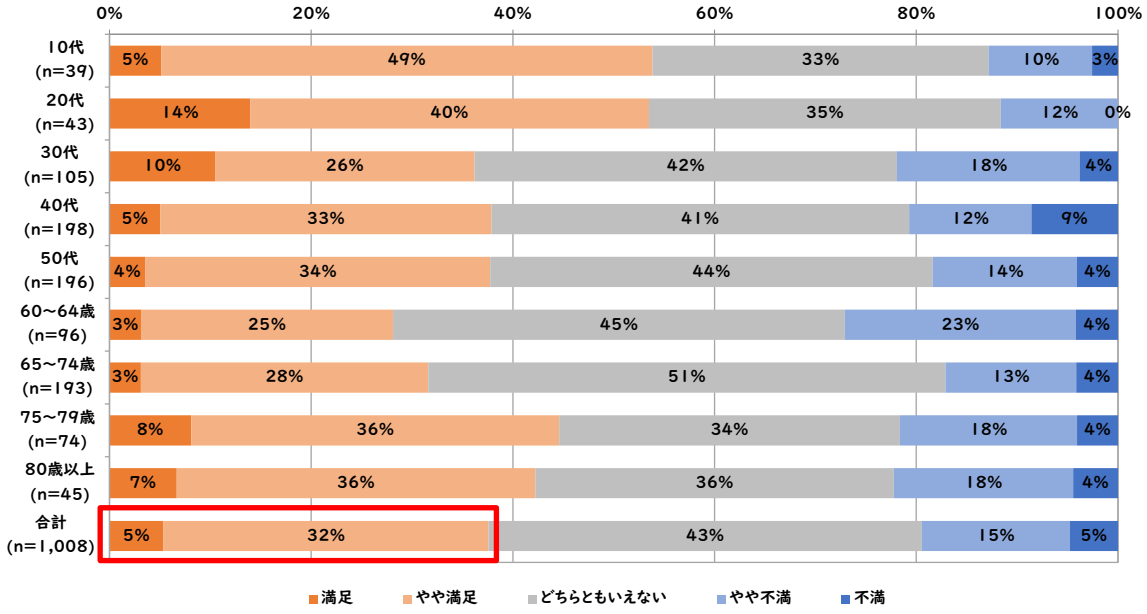

図 「駐輪場の数、スペース」に関する満足度

## ④ 市内を自転車で移動する際の満足度（問21）【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（20%）を上回った。
- 年齢階層別にみると、10・20 代、75 歳以上の後期高齢者層で満足度が高い。
- ５年前と比較すると、65～74 歳で「満足」「やや満足」と回答する割合（31%）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。

**※グラフの表記では 37%であるが、四捨五入の関係で 38%**

**［令和5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**

**［過年度と令和5年度の比較］**

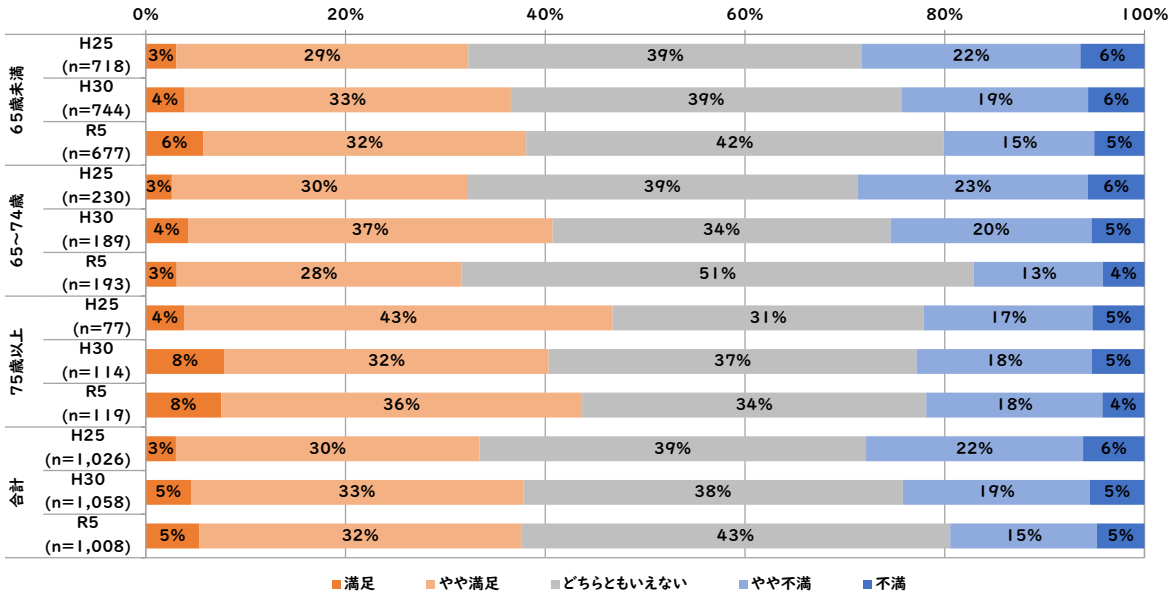



**図　市内を自転車で移動する際の満足度**

## ⑤ 10 年前と比べた自転車の利用しやすさ（問22）

- 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 31%でああった。
- 年齢階層別にみると、20 代・50 代・80 歳以上で「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（62%）、「買い物客向けの駐輪場の整備」（37%）や「鉄道駅周辺の駐輪場の整備」（24%）が続く。

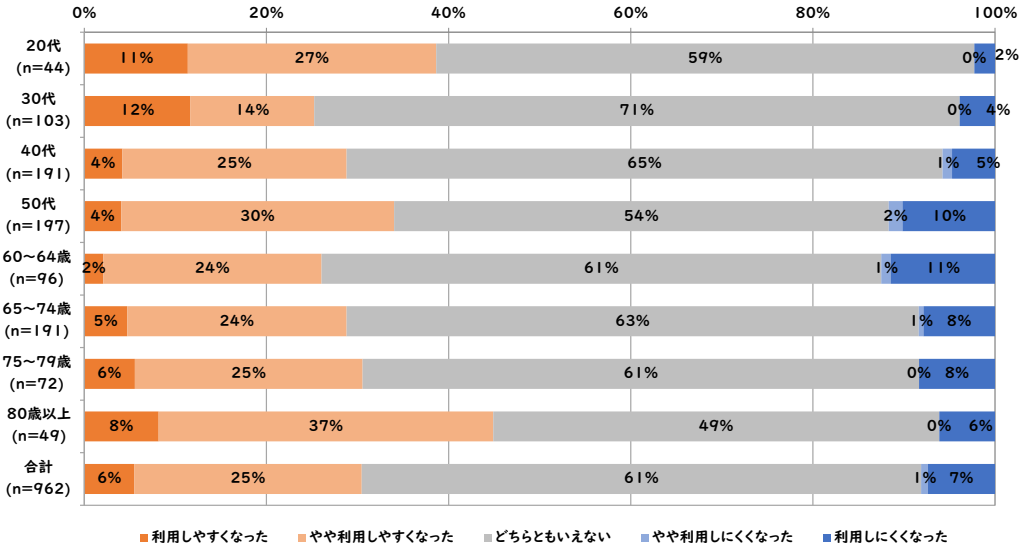



図　10 年前と比べた自転車の利用しやすさ

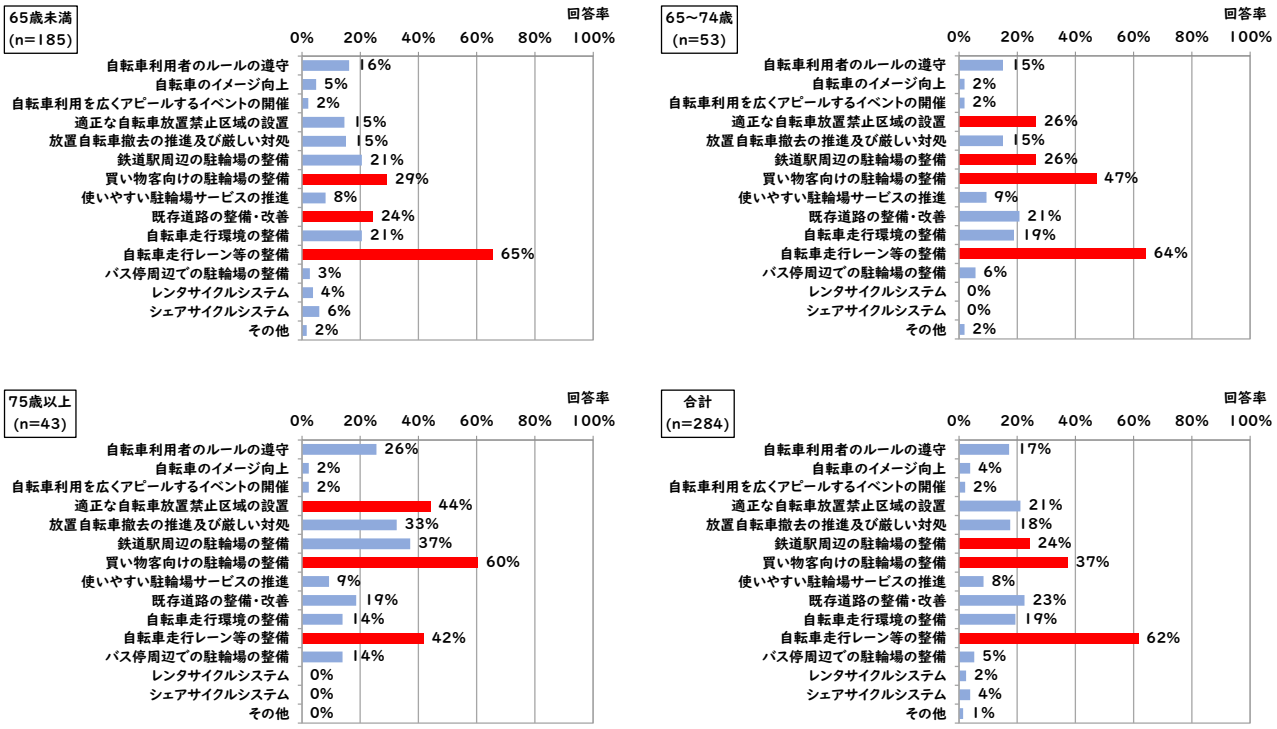



図　10 年前と比べて利用しやすくなった点

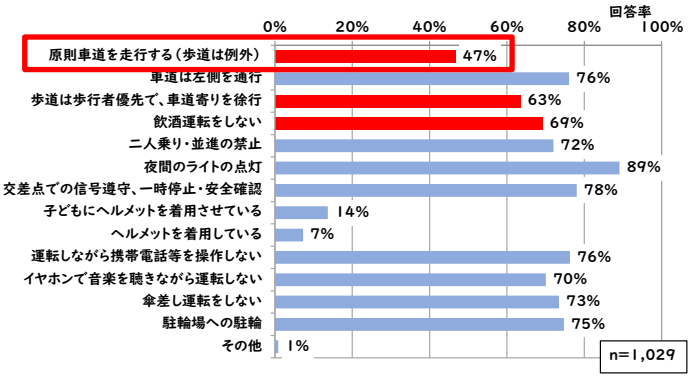
※10 代の回答を除く、上位3項目を赤棒グラフで表示

## (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23）【総合指標】

- 「原則車道を走行する（歩道は例外）」の回答率は 47%であり、約５割の利用者が「原則車道を走行する（歩道は例外）」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 76%であり、他のルールと比べて比較的守られているが、まだ約 25%の利用者が守っていない状況である。
- 一方、５年前と比較すると、「原則車道を走行する（歩道は例外）」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３ポイント増加するなど、ほぼ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。

［令和5年度］




※「子どもにヘルメットを着用させている」「ヘルメットを着用している」「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

［過年度と令和5年度の比較］

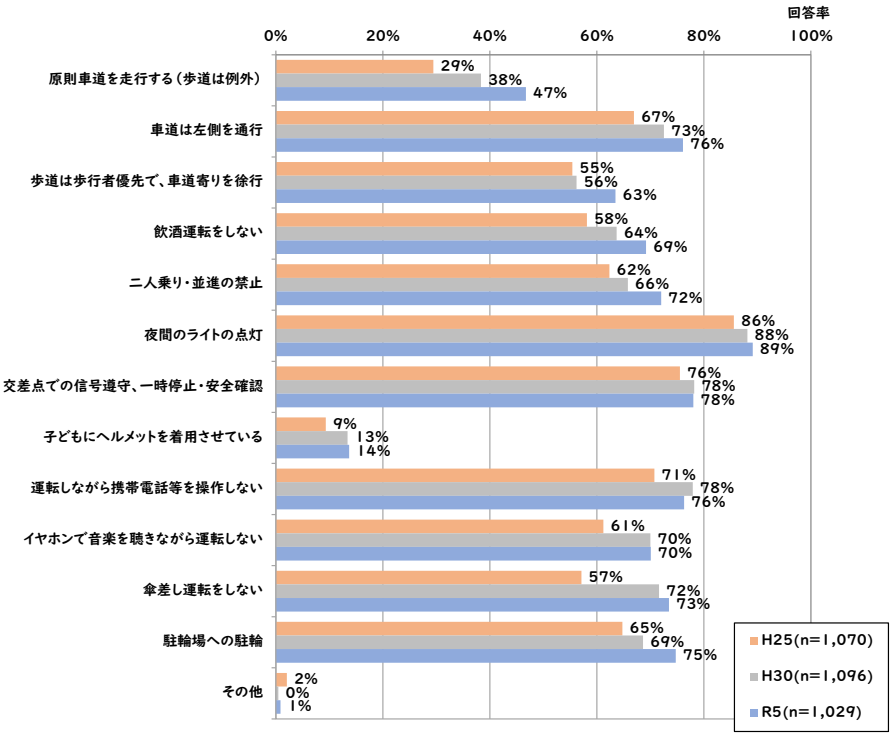
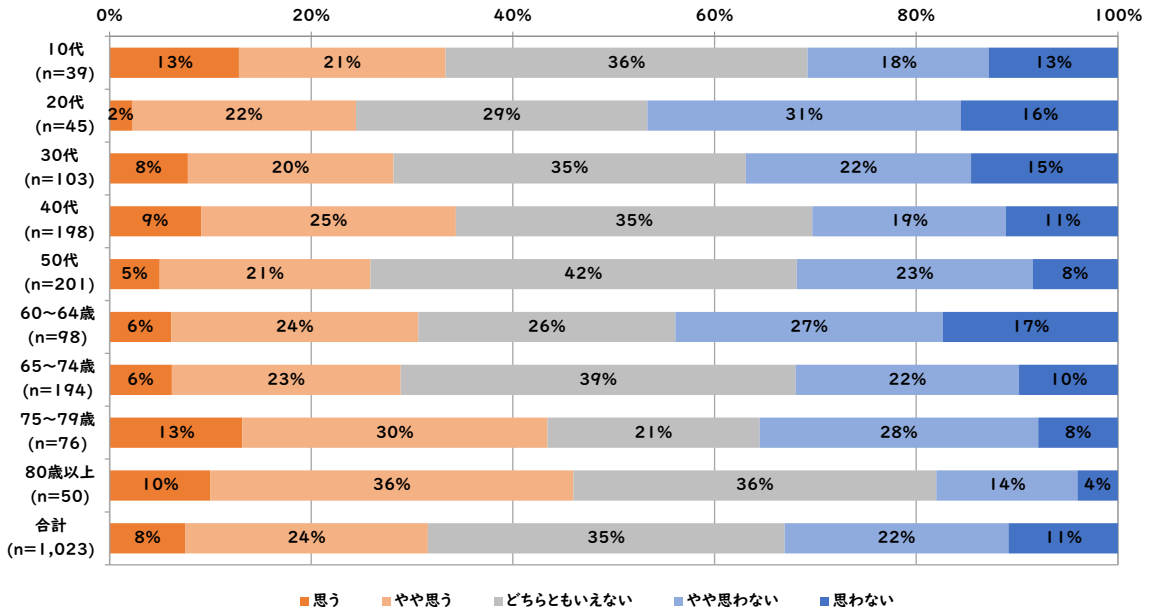



図　自転車を利用する際に守っている交通ルール

## ② 自動車運転者の交通ルール等の遵守状況（問24）

■ 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（33%）と「思う」「やや思う」と回答した割合（32%）が同程度となり、５年前と比較すると、自動車運転者は自転車に配慮した運転をしていると「思う」「やや思う」と回答した割合が７ポイント増加している。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

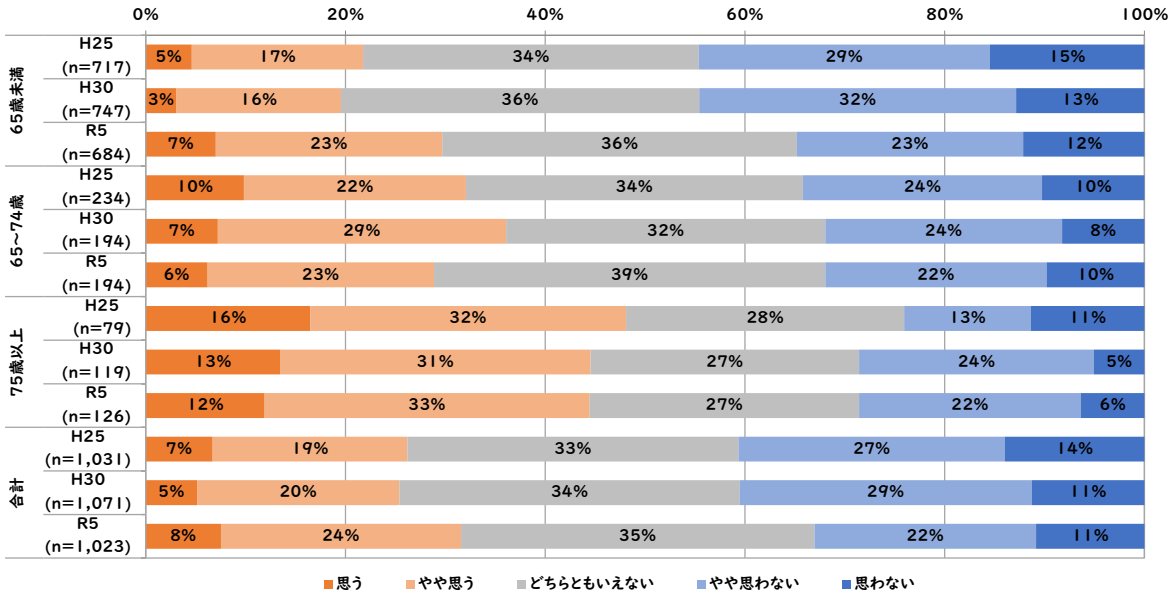
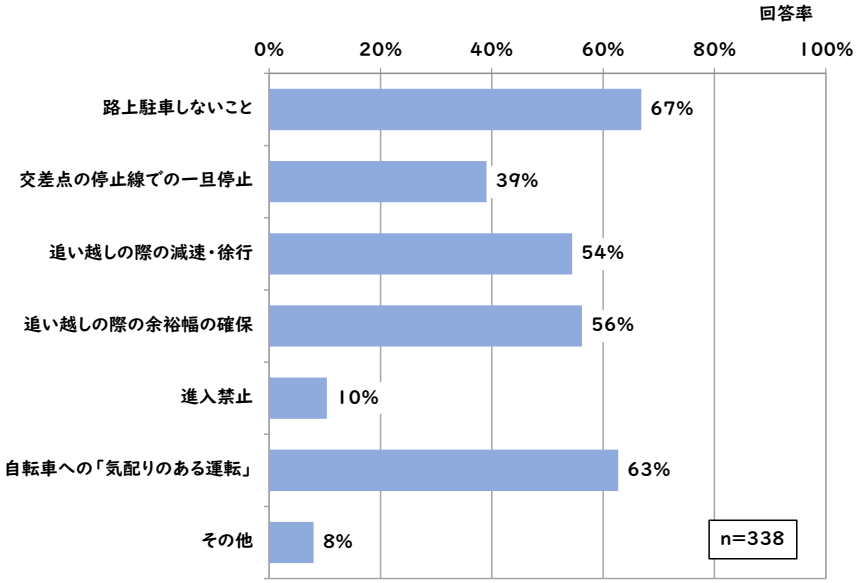



図　自動車運転者の自転車に配慮した運転について

■ 守って欲しいルールやマナーとしては、「路上駐車しないこと」のほか、「自転車への「気配りのある運転」」「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、大きな変化はみられない。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

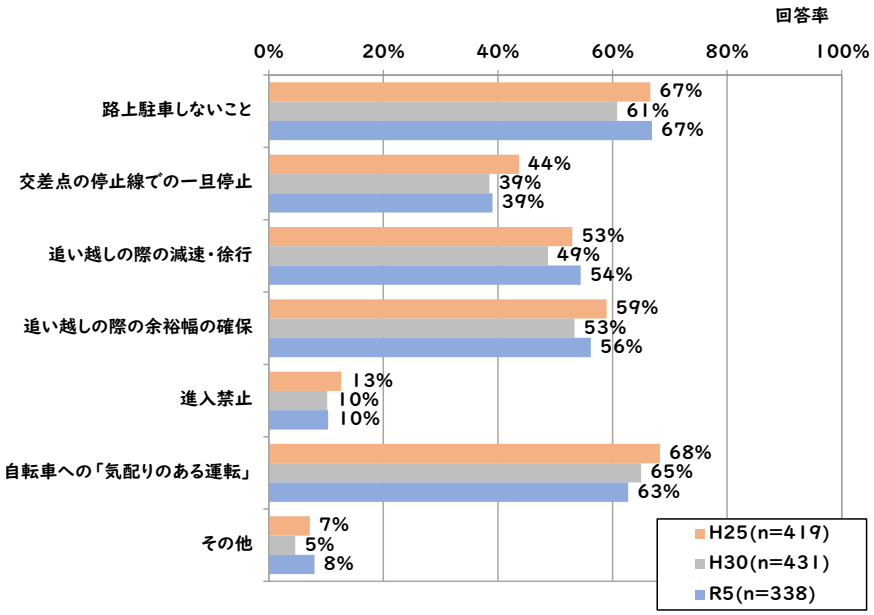
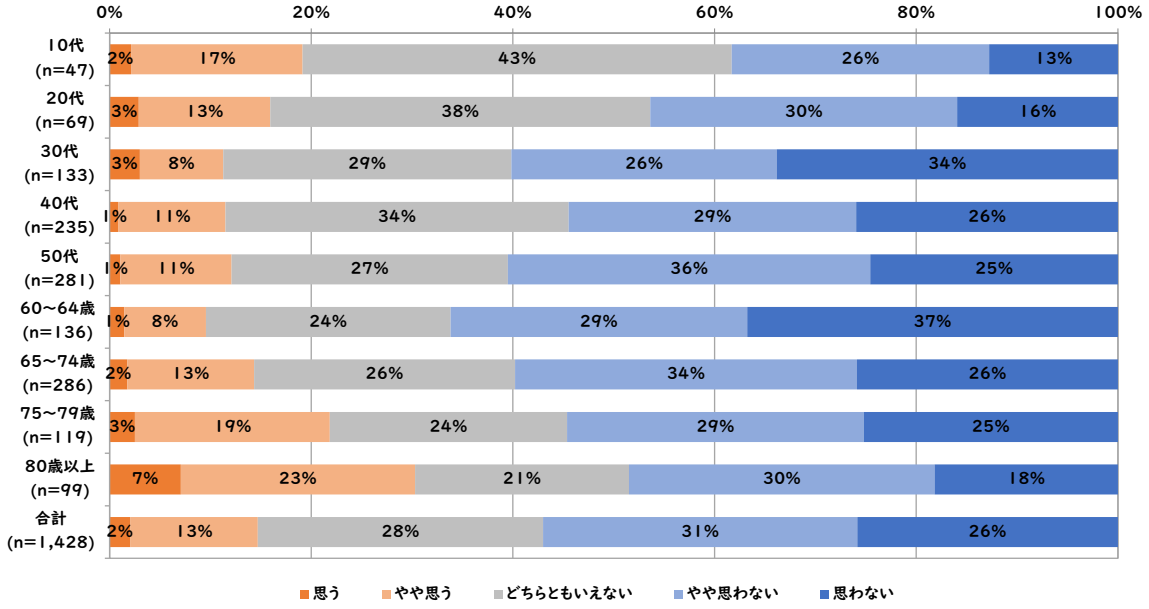



**図　自動車運転者に守って欲しい交通ルールやマナー**

## ③ 自転車利用者の交通ルールの遵守状況（問26）

- 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 57%であり、「思う」「やや思う」の回答割合（15%）を大きく上回った。
- 年齢階層別にみると、30 代～70 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、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。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

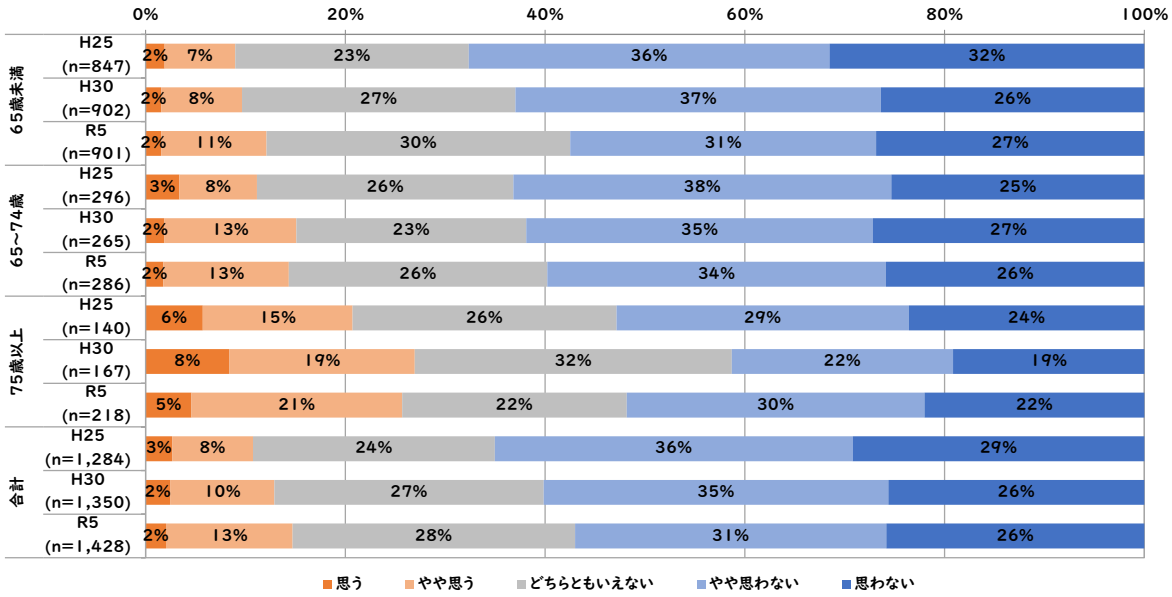
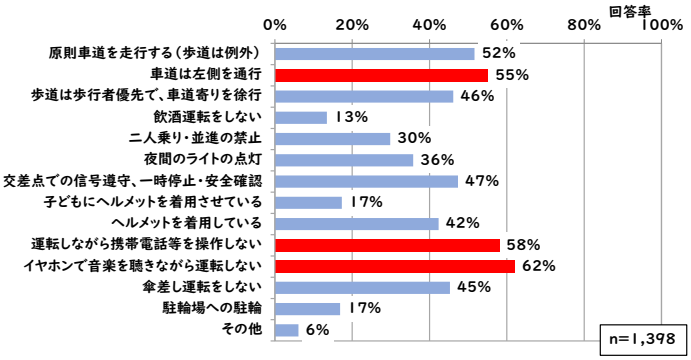



図　自転車利用者の交通ルールの遵守について

■ 守られていないと思う交通ルールとしては、「イヤホンで音楽を聴きながら運転しない」「運転しながら携帯電話等を操作しない」「車道は左側を通行」「原則車道を走行する（歩道は例外）」の回答率が５割を上回った。
■ 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５ポイント上昇している。

［令和5年度］




※上位3項目を赤棒グラフで表示

［過年度と令和5年度の比較］

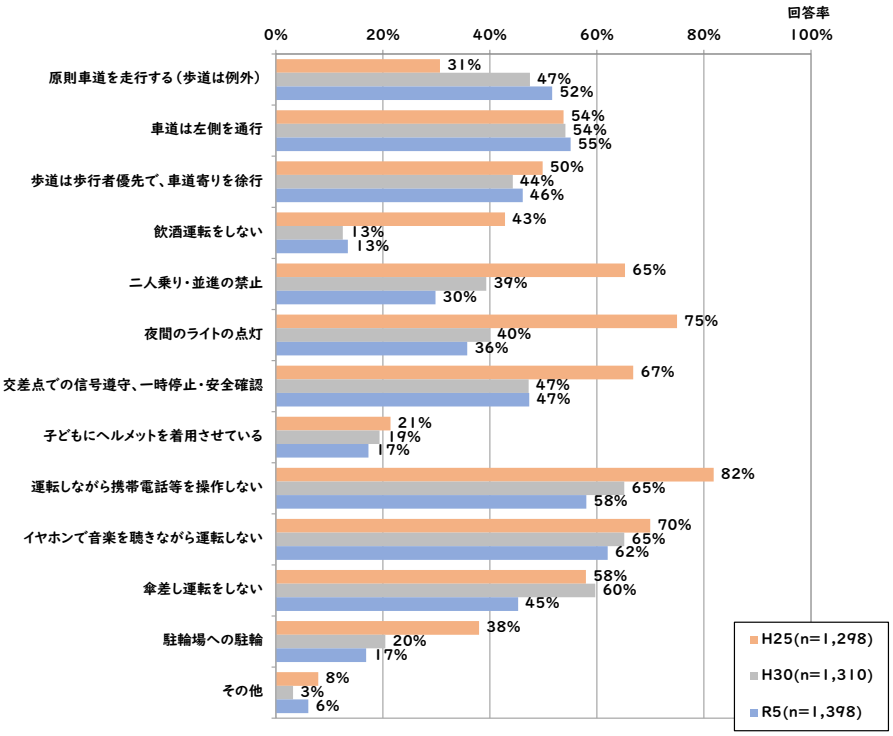


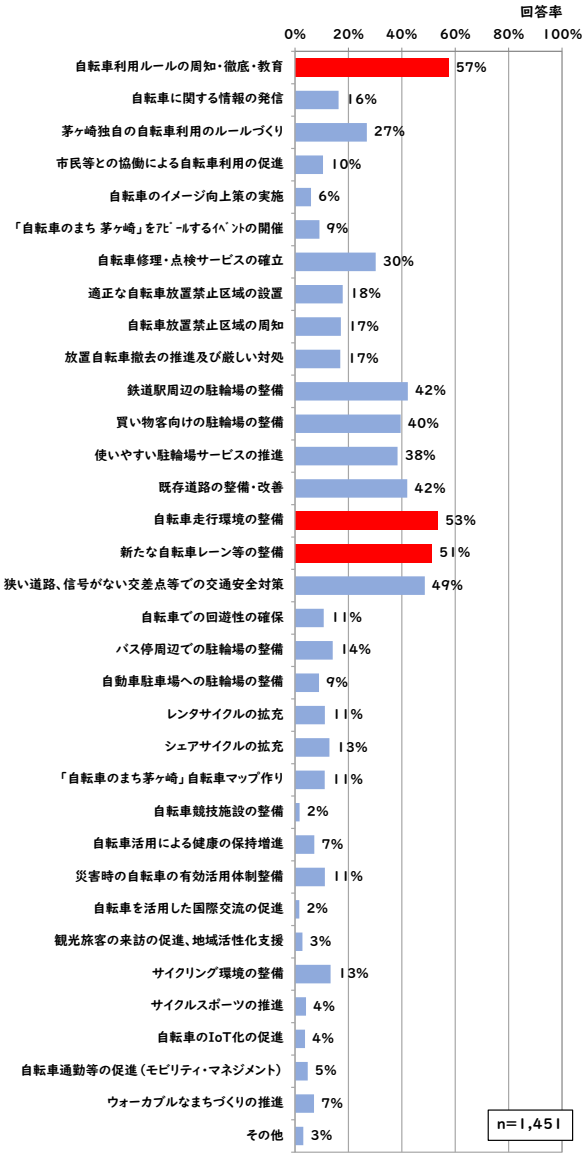

図　守られていないと思う交通ルール

## (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30）

■ 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くなっており、５年前と同様の傾向である。

■ 特に、「自転車利用ルールの周知・徹底」は過年度と比較すると年々増加している。

［令和5年度］




［過年度と令和5年度の比較］

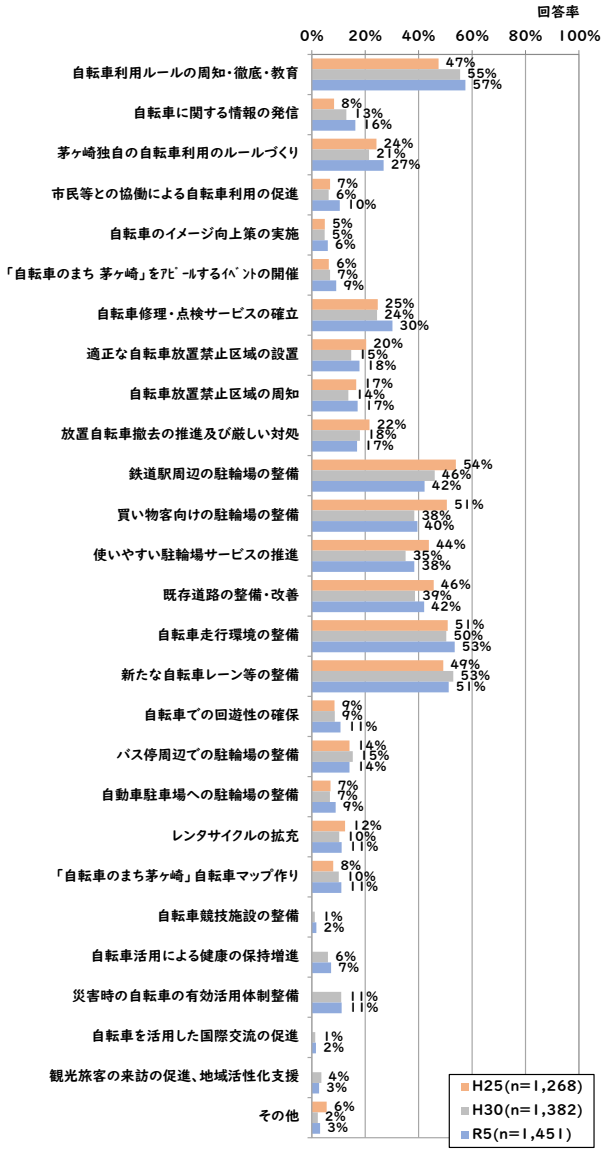



図　自転車の利用回数を増やすために取り組むべき事項

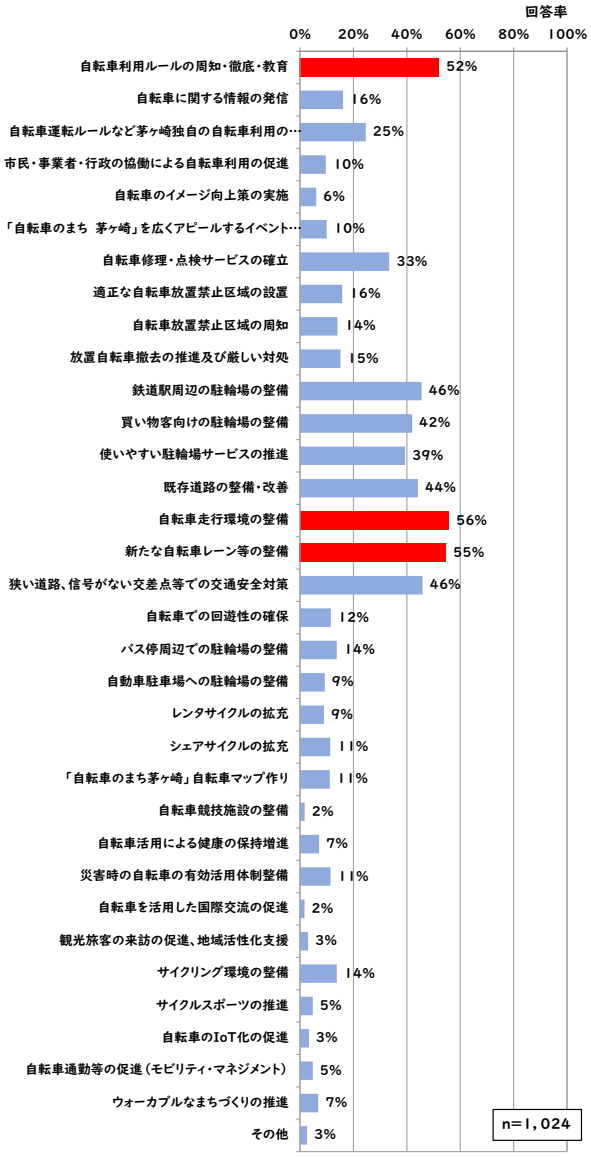
※令和5年度の調査では、一部選択肢を追加

※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

■ 自転車利用の有無別でみると、上位となる取り組むべき事項の傾向は変わらないが、自転車利用者と比較すると、自転車を利用しない市民は「自転車利用ルールの周知・徹底・教育」「狭い道路、信号がない交差点等での交通安全対策」の回答率が高い。

■ また、自転車を持たないにせよ、自転車の利用回数を増やすために誰でも利用できる「レンタサイクル」や「シェアサイクル」の拡充に取り組むべきと回答した割合が高い。

［自転車利用者］




［自転車非利用者］

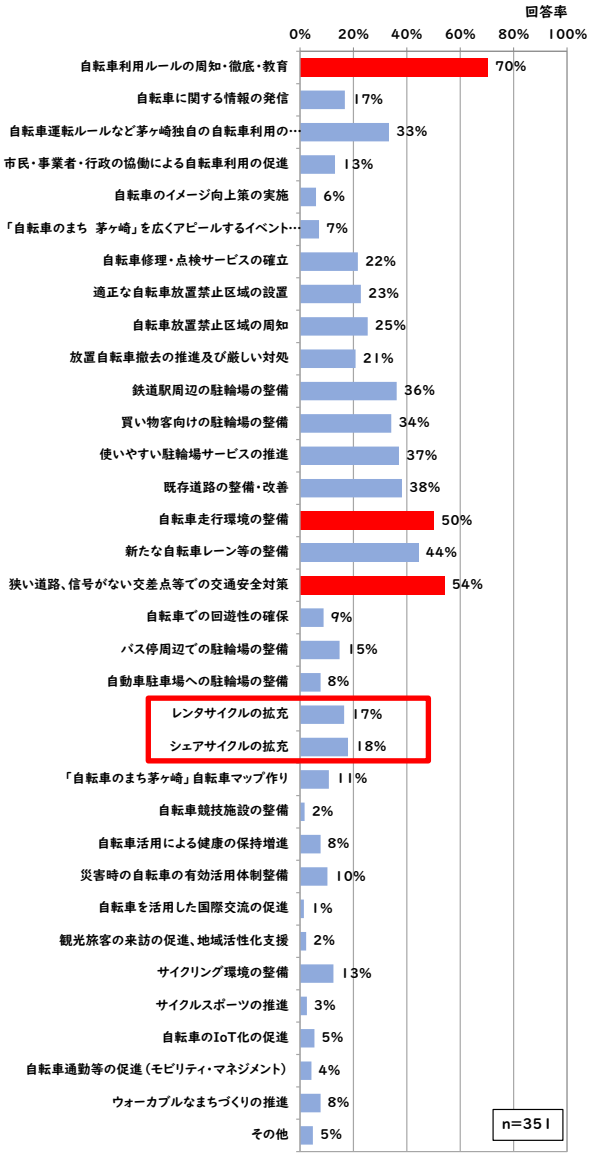



**図　自転車の利用回数を増やすために取り組むべき事項（自転車利用有無別）**

**※上位3項目を赤棒グラフで表示**

## （参考）茅ヶ崎市内における自転車事故発生件数及び自転車事故の割合の推移

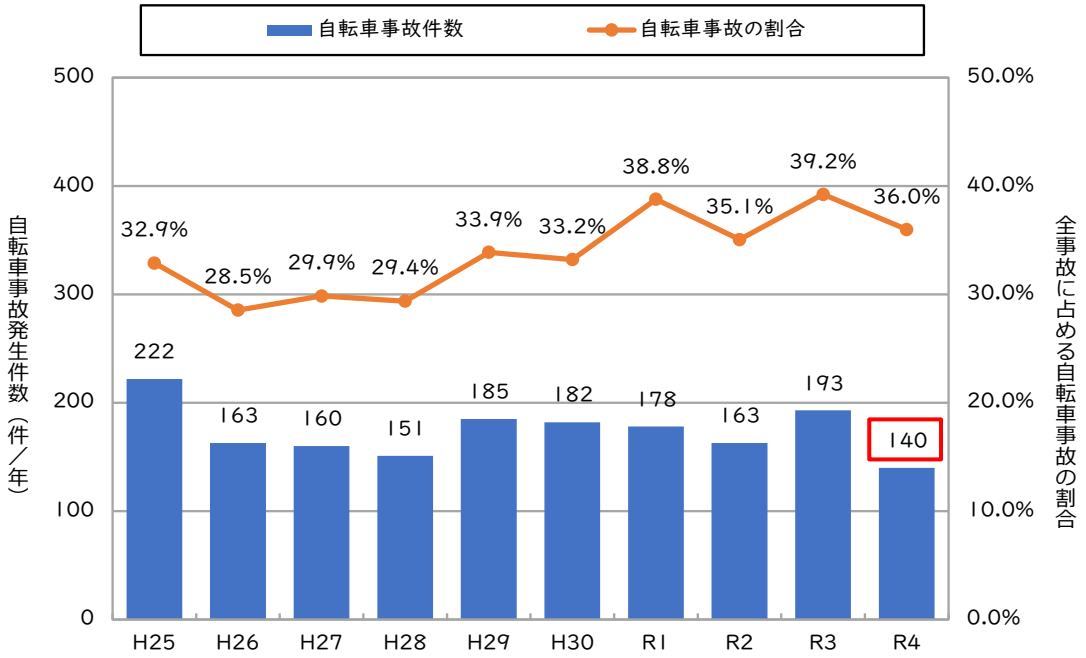



図　自転車事故発生件数及び自転車事故の割合の推移（茅ヶ崎市）

※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