

02 目指すもの

本プランが目指すまちの姿とそれを実現するための方向性について、
ご紹介します。

ある日のちがさき



中海岸の湘南海岸サイクリングロード（昭和 50 年代初頭）

茅ヶ崎市所蔵

（出典：ちがだべ（デジタルアーカイブ） <https://chigamu.jp/chigadabe/list/>）

Ⅰ 計画の背景

まちの特徴

自然豊かなまち

海、丘陵、川等、変化に富んだ自然があり、豊かな自然と人々の営みが調和して存在しています。魅力的な自然環境が人を呼び、人が集まることによって、地域の歴史や文化が形成され、茅ヶ崎独自の魅力が創られています。

コンパクトなまち

市域は東西 6.9 km、南北 7.6 km、面積は 35.76 km²で隣接する市町に比べて人口密度が高く、市街地の地形は平坦でコンパクトなまちになっています。

近くで自然、駅周辺、商店、住宅など様々な要素に触れられる環境があり、徒歩や自転車で気軽に色々な場所へ訪れることができる—「人とまちの距離がちょうどよい。」ことが「茅ヶ崎らしさ(価値や魅力)」(※)です。



図表 2-1 本市と近隣市町の人口密度

明るく、自由でゆったりとしたまち

人とまちの近接性(距離が近い)が、待ち合わせや電車の時間を気にせずに過ごしている人の姿やまちの雰囲気につながり、多くの人が本市に「明るい」「自由な」「ゆったりとした」など軽やかな印象を抱いています。



※ 茅ヶ崎らしさは、茅ヶ崎市景観計画(平成 31(2019)年 1 月)策定時に、市民アンケートや転入者へのヒアリング等を基にとりまとめました。



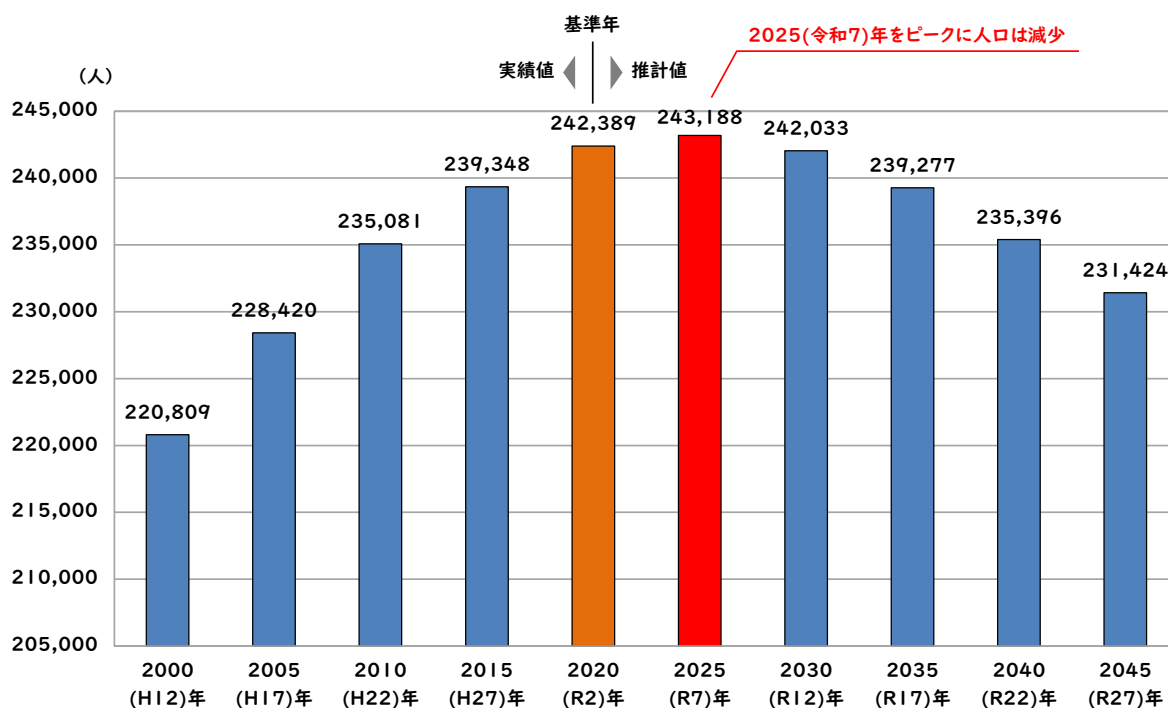
自転車利用の効果

自転車のまちづくりを進めていく上で、本市が目指すまちづくりの方向性と整合を図る必要があることから、まちが抱える課題や方向性に対して、自転車を利用することが寄与できるものについて、「茅ヶ崎市総合計画(2021-2030)」を踏まえ、次のとおり整理しました。

超高齢社会への対応

全国的に本格的な人口減少・高齢化が進む中、本市は全国と比べて人口減少のスピードは緩やかな一方、75歳以上の人口が急増すると見込まれています。

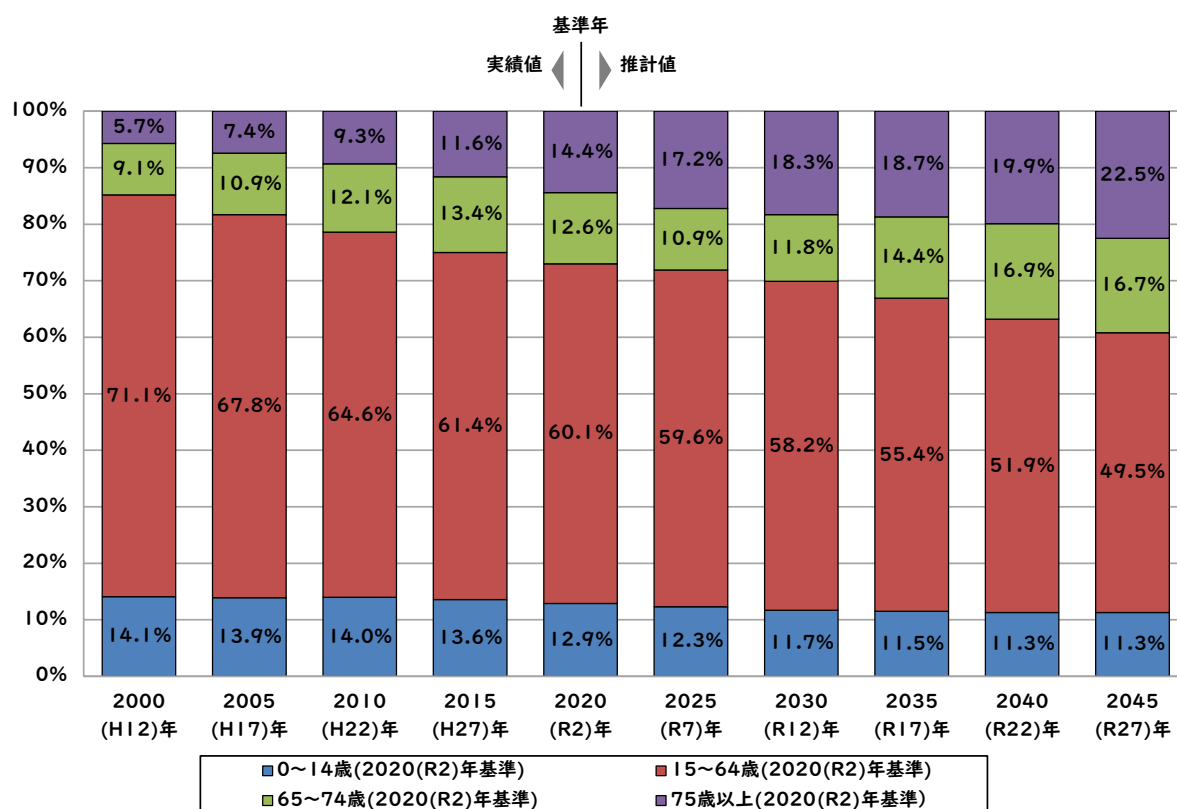
市民一人ひとりがそれぞれのライフステージに応じて、健康づくりに取り組まれることで、健康で心豊かに暮らすことができるまちを目指しています。



図表 2-2 本市の人口の推移

(出典：茅ヶ崎市の将来推計人口(令和4(2022)年1月推計))





図表 2-3 本市の年齢4区分別の人口構成比

(出典：茅ヶ崎市の将来推計人口(令和 4(2022)年 1 月推計))

自転車に乗ることは、生活習慣病の予防などに効果があると言われています。いつもの移動を自転車に置き換えることで、日常の生活の中で無理をせず運動することが可能になり、生涯に渡る健康づくりに寄与します。

活力ある地域経済

住宅都市として発展してきた本市が、今後も持続可能なまちであり続けるために、地域資源を活用し、多くの人が集まるにぎわいを創出することで地域の稼ぐ力を高めていく必要があります。

市内外から訪れる人でにぎわい、さまざまな交流が生まれることで、活力に満ちたまちを目指しています。

自転車に乗って人がまちに出ることにより、地域のにぎわい創出や地域内の産業の活性化につながります。また、サイクルツーリズムなどにより市外からも人を呼び込むことで、交流人口・関係人口の拡大が期待できます。



自然環境の保全

地域の魅力である豊かな自然環境を未来に引き継いでいくため、自然環境の保全の取り組みを進める必要があります。

自然環境を保全し、環境負荷を低減する暮らしや事業活動が営まれることで、自然と共生する環境が残されたまちを目指しています。

自転車は、自動車等の他の交通手段と異なり、ガソリンなどの化石燃料を必要としないこと、また二酸化炭素を排出しないため、地球環境に優しい交通手段であると言えます。マイカーから自転車への転換を図ることで、脱炭素につながり地域の環境負荷の低減につながります。

安全・安心の確保

地震災害リスクとしての津波や延焼拡大だけでなく、近年の気候変動に伴う洪水や土砂災害のリスクを抱えるなかで、地域の防災力の向上が求められています。

自然災害等の危機事態が発生しても行政機能等が維持される「強さ」と迅速な復旧・復興を図ることのできる「しなやかさ」をもった安全・安心な地域社会の構築を目指しています。

東日本大震災を契機に発災時の移動手段として自転車が注目されています。自転車は新たな燃料が必要なく、被災により通行路が破損した場合等においても、被災状況の把握等に活用することが期待できます。

人口変化に対応した都市づくり

人口減少を背景として、先を見据えた都市基盤の再構築が求められています。

地域の特性を踏まえた様々な移動環境や歩行空間により、人々が安心して気軽に外出できるまちを目指しています。

人口減少や高齢化など社会情勢が変化するなか、マイカーに過度に依存せず、公共交通・徒歩・自転車で誰もが気兼ねなく移動できる環境づくりが進められています。自転車は広い世代が気軽に利用できる乗り物であることから、日常の移動手段としての活用が期待できます。





「Ⅰ 計画の背景」 のまとめ



「まちの特徴」、「自転車利用の効果」を踏まえて、自転車を活用したまちづくりについて次のとおりまとめました。

茅ヶ崎のライフスタイルに最適

コンパクトで平坦な地形、人とまちの近接性から自転車はまちの特徴に合った乗り物で、自転車に乗ることで自由にまちを移動することができます。

そして、明るく、自由で、ゆったりとしたライフスタイルを楽しむのに“ちょうどいい”茅ヶ崎らしい乗り物です。

地域課題の解決に有効

自転車を利用することで得られる「健康づくりに寄与」「地域経済の活性化」「環境負荷の低減」「災害時の対応力の向上」「移動手段の確保」といった効果は、まちが抱える様々な課題の解決につながる事が期待できます。

本市が持続可能なまちであり続けるために、まちの特徴に合った自転車の利用促進が必要です。

そのために、過度にマイカーに依存することなく、人と自転車を優先したまちづくりを進めます。



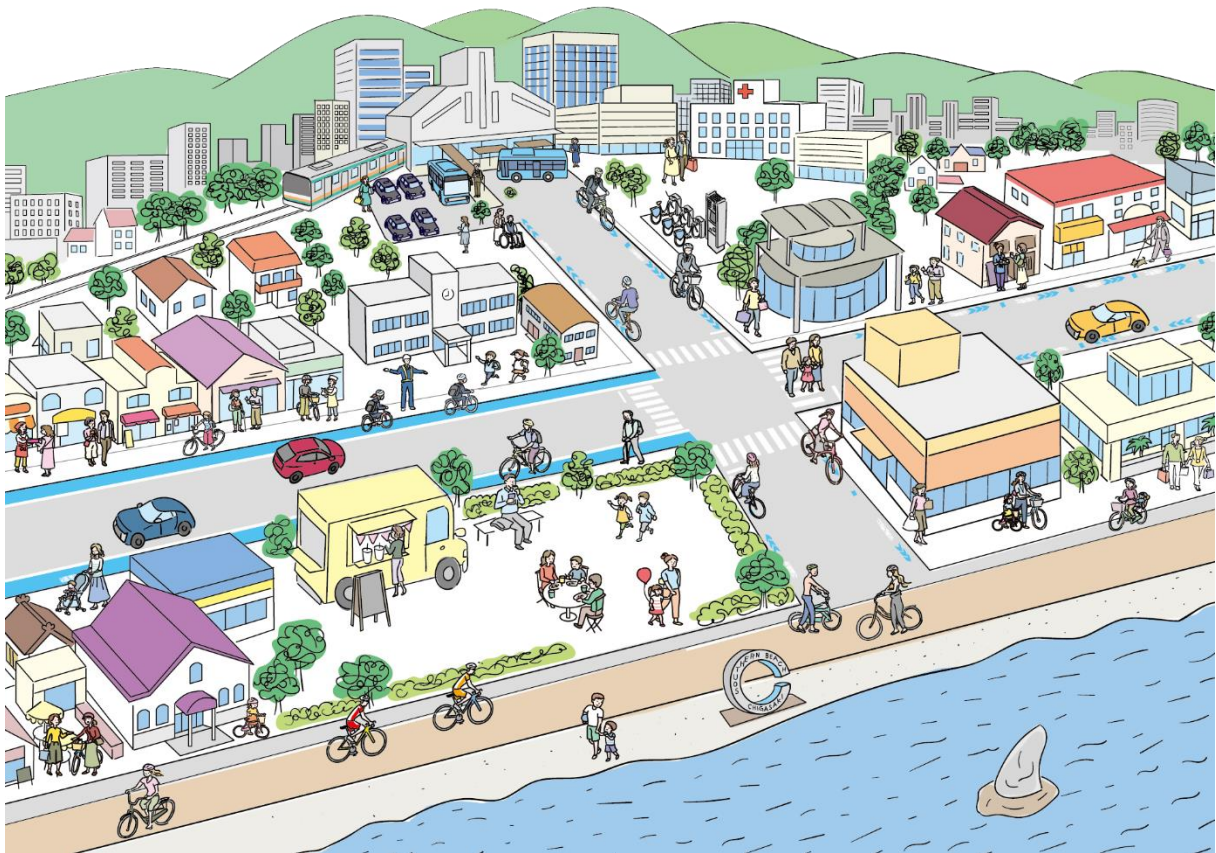
2 目指すまちの姿

本プランの「目指すまちの姿」は次のとおりです。

自転車健康都市

～いつまでも自転車に乗って楽しみ続けられるまち 茅ヶ崎～

私たちは自転車を活用することで「人」と「まち」が健康な都市」を目指します。



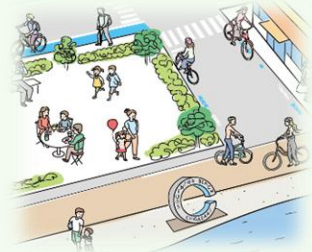
人が健康

いくつになっても元気で
茅ヶ崎の風を感じながら
ぶらっと山や海に行ったり、買い物にいたり、
茅ヶ崎のライフスタイルを楽しんでいる



まちが健康

環境に優しく
人々が行き交い
活気があり続けるまち



3 現状と課題

目指すまちの姿の実現に向け、自転車に乗る人を増やすとともに、様々な場面で活用していく必要があります。前プランの事後評価(※1)を踏まえ、利用を促進していくにあたっての課題等について整理しました。

<課題1> 自転車利用の促進

- 本市は県内でも自転車利用の割合が多いまちであるものの、利用者は減少している傾向にあります。
- 前プランでは、利用の促進を図るため様々な取り組みを行っていましたが、今後も成果に結びつくような取り組みを継続して行っていく必要があります。
- 自転車の利用を促進していくためには、過度な自動車利用から自転車への転換を図るとともに、安全・安心に利用できるための取り組みを行っていく必要があります。

本市は平坦な地形など地理的な条件から自転車利用が多いまちです。本市の自転車利用割合は21.8%であり、神奈川県(※2)の11.1%と比較すると約10ポイント程度高く、神奈川県内の他の市町村と比較すると最も高くなっています。

図表 2-4 県内の市町村別手段別利用割合(自転車利用割合上位10市町)

市町村	鉄道	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	順位
茅ヶ崎市	21.0%	2.3%	27.2%	2.6%	21.8%	25.0%	1位
相模原市	22.0%	2.2%	32.3%	1.8%	16.5%	25.2%	2位
平塚市	15.1%	5.0%	39.0%	2.7%	16.2%	22.0%	3位
寒川町	13.1%	0.3%	50.4%	2.7%	15.6%	17.8%	4位
大和市	26.6%	0.8%	30.2%	1.5%	15.0%	25.9%	5位
藤沢市	27.8%	3.4%	26.2%	2.4%	14.4%	25.9%	6位
座間市	20.0%	1.7%	34.2%	2.5%	14.1%	27.5%	7位
川崎市	39.0%	4.5%	13.8%	1.5%	14.1%	27.1%	8位
大磯町	16.6%	1.9%	42.3%	3.4%	11.6%	24.2%	9位
小田原市	18.3%	1.5%	47.1%	1.5%	10.3%	21.2%	10位
神奈川県	22.4%	3.3%	36.8%	2.7%	11.1%	23.6%	

(出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果(※3))

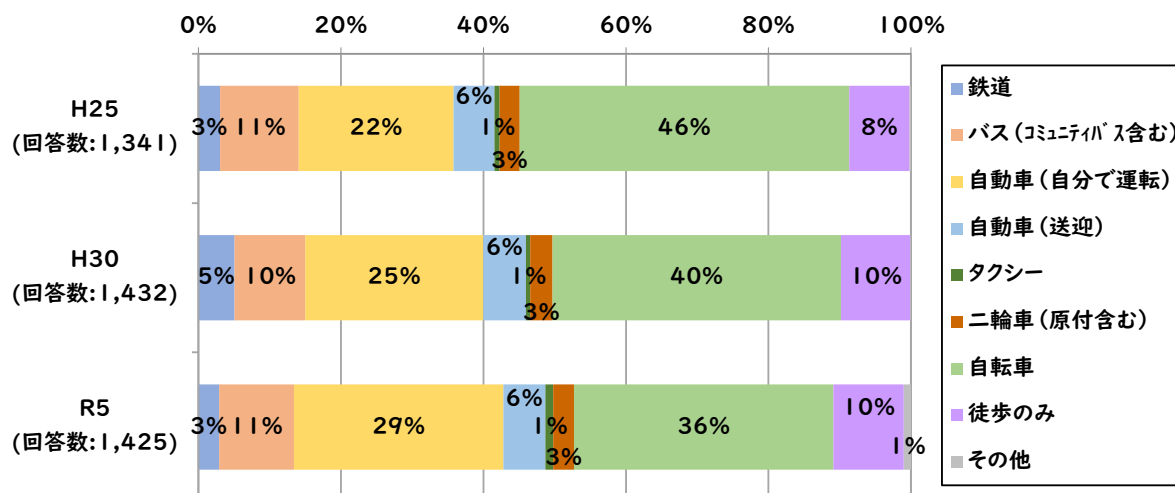
※1 前プランの事後評価については、P76に掲載しています。

※2 神奈川県の数値は、政令指定都市(横浜市、川崎市、相模原市)を除いて集計しています。

※3 パーソントリップ調査は、ある1日の人の動きを「人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位(トリップ)」で捉えたもので、そのトリップ数から交通手段別利用割合を計算しています。1回のトリップで交通手段を乗り換えた場合、集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の順としています。第6回は平成30年に実施されました。



市内での日常的な移動で最も多く自転車を利用する割合は減少傾向となっており、10年前と比較すると10%減少しています。



図表 2-5 市内での日常的な移動で最も利用回数が多い交通手段

(出典：自転車利用に関するアンケート調査結果)

<参考>自転車利用に関するアンケート調査とは？

前プランの事後評価と本プランの策定にあたり、市民の自転車の利用実態やニーズなどを把握するために、令和 5(2023)年 10 月に「自転車利用に関するアンケート調査」を行いました。

■対象者

市内居住者(15 歳～84 歳)から無作為に 3,000 人を抽出し、調査票を郵送

■調査方法

郵送送付、回答は紙か WEB のいずれかを選択

■設問項目

- ・自転車の保有状況
- ・自転車で事故や危険と感じた経験
- ・日常の外出で主に利用する交通手段
- ・自転車を利用する際の満足度
- ・自転車の利用実態
- ・自転車を利用する際のルールへの遵守状況 など

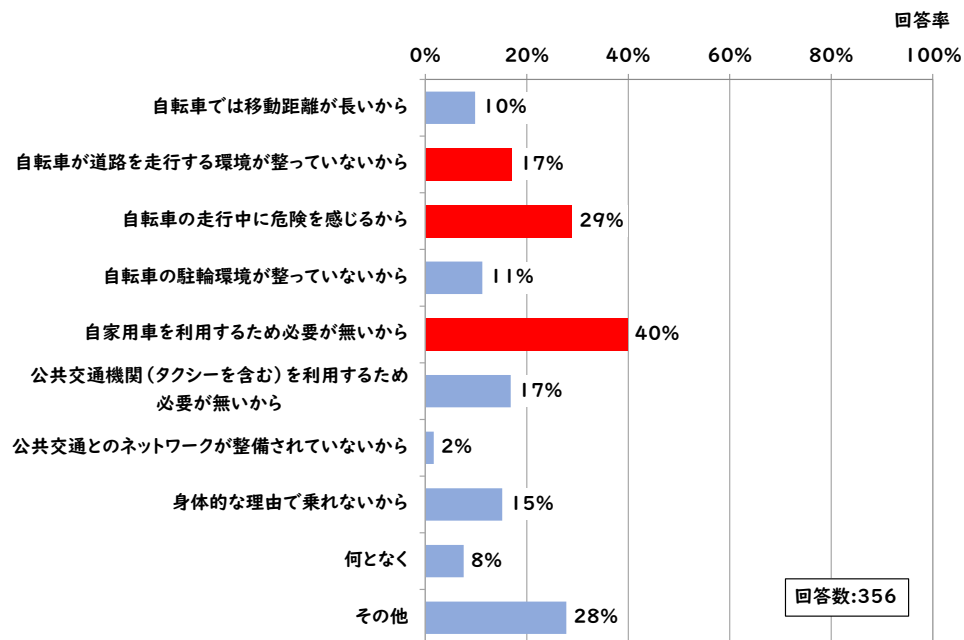
■回収率

50.6%(1,518 人から回答)





市民アンケート調査によると、自転車を利用しない理由としては「自家用車の利用」が最も多く、次いで「自転車の走行中の危険性」「自転車走行環境の整備が不十分」となっています。



図表 2-6 自転車を利用しない理由

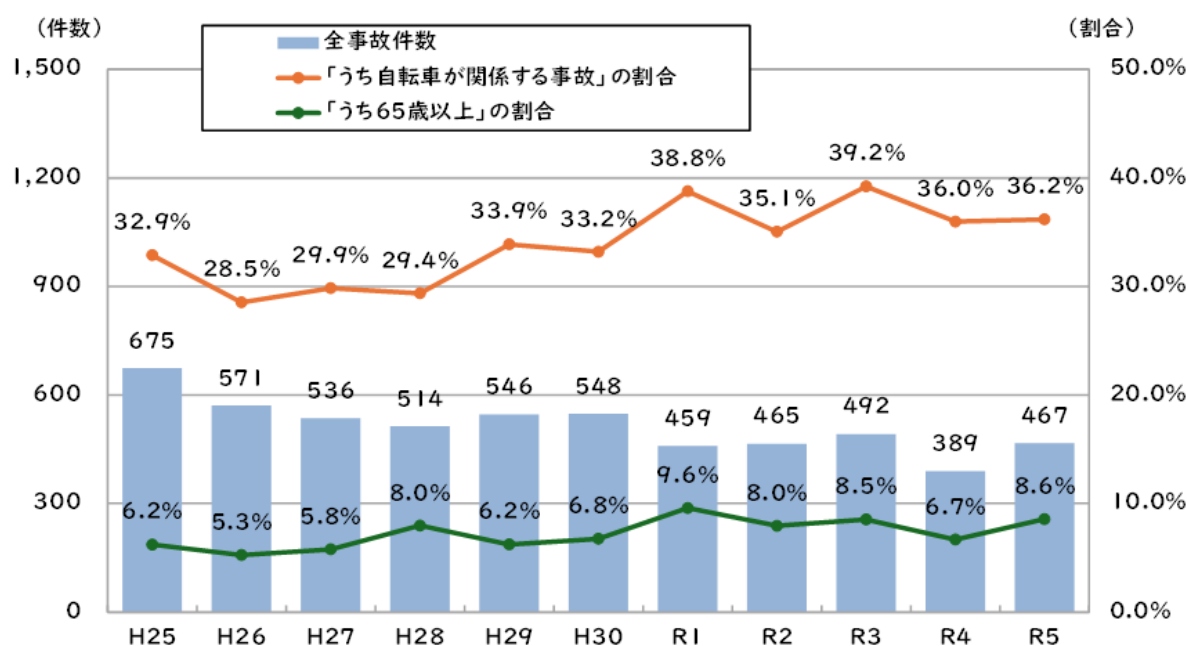
（出典：自転車利用に関するアンケート調査結果）



＜課題2＞安全・安心に利用できるための取り組みの必要性

- 前プランで取り組みを進め、全人身交通事故件数は減少傾向ですが、自転車関係事故の占める割合は未だ高い状況となっています。
- 本市の道路は、狭く入り組んだ生活道路が中心で、信号機のない交差点が多く点在している状況であることから、引き続き、自転車利用ルールの周知徹底や注意喚起看板等による交通事故対策に取り組むとともに、比較的幅員の広い幹線市道については自転車走行空間の整備を計画的に進めるなど、安全・安心に利用できるための取り組みを実施していく必要があります。

全人身交通事故件数は減少傾向ですが、自転車関係事故の占める割合、高齢者の自転車関連事故の割合は過年度から増加傾向で推移しています。本市の自転車が関係する事故の割合は36.2％と県内の市区町村で3番目に高くなっており、21年連続して「自転車交通事故多発地域」(※)に指定されています。



図表 2-7 市内の交通事故発生状況の推移

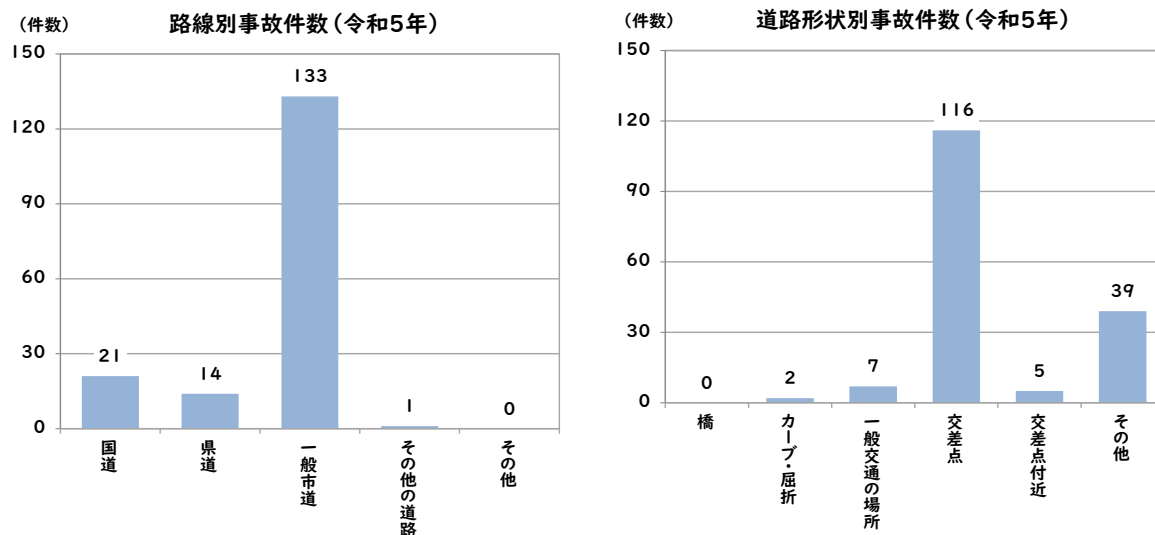
(情報提供：茅ヶ崎警察署)

※ 自転車交通事故多発地域は、全事故に占める自転車事故の割合が県内平均より3ポイント以上高い地域が、神奈川県交通安全対策協議会によって指定されます。





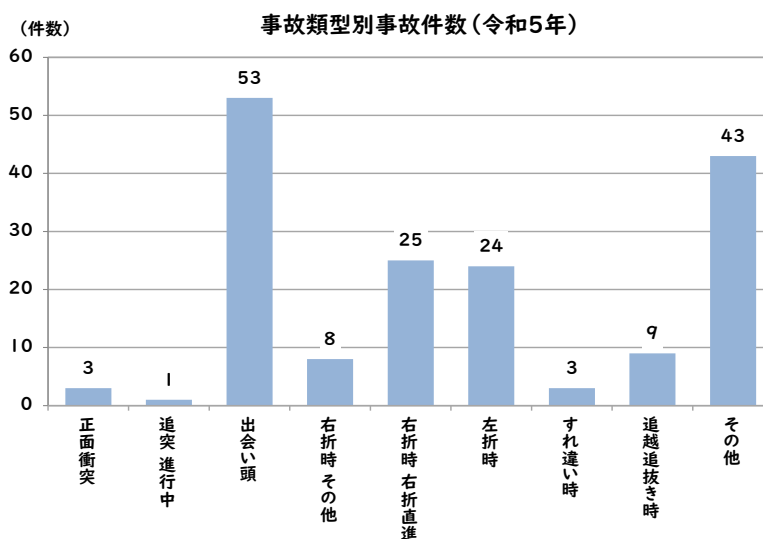
市内の交通事故の7割以上が、国道や県道に比べて狭い一般市道で発生しており、また、約7割が交差点で発生しています。



図表 2-8 路線別交通事故件数・交通事故の道路形状

(情報提供：茅ヶ崎警察署)

事故類型では出会い頭での事故が一番多く発生しています。事故の原因としてスピードの出しすぎやルール違反（右側通行・一時不停止）なども含まれていることから、さらなるルールの周知徹底が必要です。

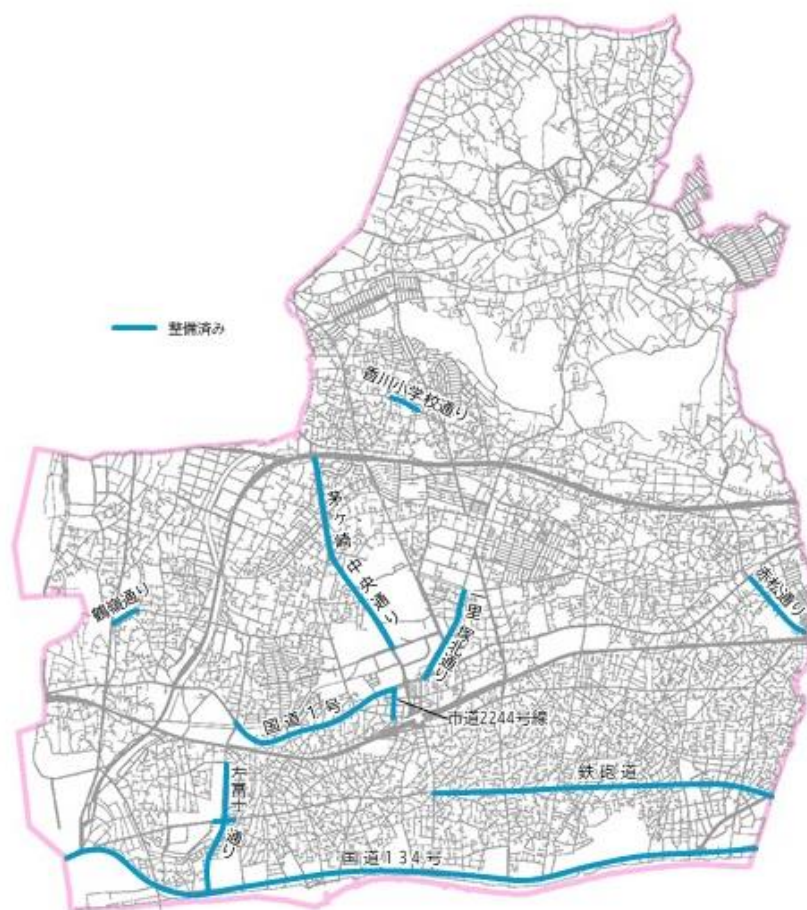


図表 2-9 事故類型別交通事故件数

(情報提供：茅ヶ崎警察署)



平成 26(2014)年に策定した「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、自転車走行空間の整備を進めており、令和 5(2023)年度末時点での整備率は 33.7%(※)となっています。道路拡幅改良や舗装の打ち替え等のタイミングで、徐々に整備を進めているものの、連続的なネットワークを構築するに至っていません。



図表 2-10 自転車走行空間の整備状況

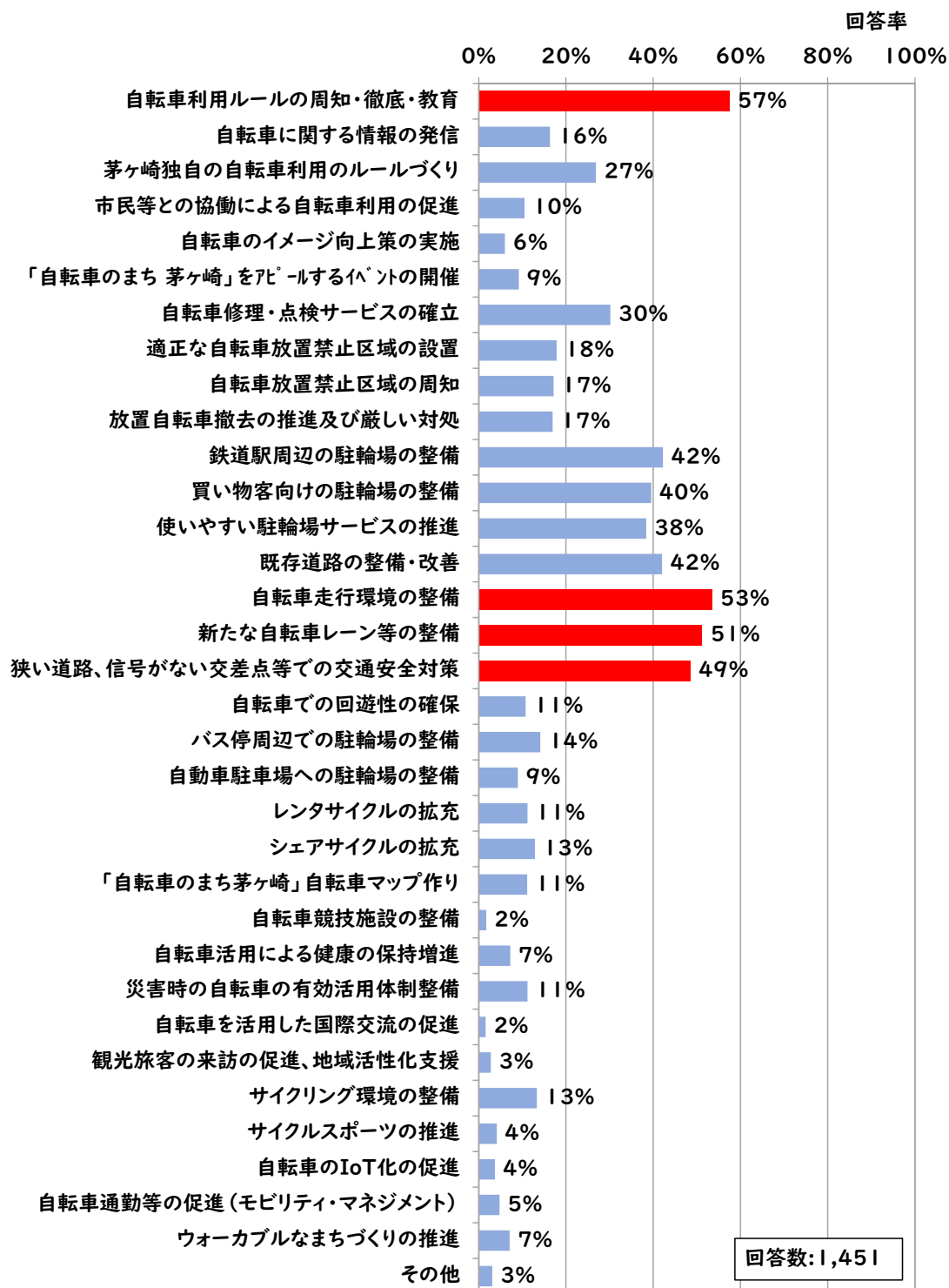
(出典：都市政策課資料)

※ 計画距離 45,604m に対し、整備を実施した距離は 15,391m となります。(国道・県道含む)





市民アンケート調査によると、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「自転車利用ルールの周知・徹底・教育」「自転車レーン等の自転車走行空間の整備」「狭い道路、信号がない交差点等での交通安全対策」を望む声が多くなっています。



図表 2-11 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：自転車利用に関するアンケート調査結果）



<課題3> 高まる観光需要への対応

- 令和3(2021)年には太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルート(※)に指定され、柳島スポーツ公園が県内唯一のゲートウェイに登録されました。
- 同地区では令和7(2025)年度に道の駅「湘南ちがさき」のオープンを予定しており、さらに高まる観光需要への対応が必要です。



図表 2-12 太平洋岸自転車道 (NCR)

(出典：太平洋岸自転車道ホームページ)

Column コラム

太平洋岸自転車道とは？

太平洋岸自転車道は、千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の太平洋岸を結ぶ自転車道。1,487kmの中には富士山や、海などの自然や観光地など見所が満載です。途中、写真を撮ったり、地元のおいしいものに出会ったりしながらオリジナルのサイクリングを楽しめます。ぜひみなさんもこの年の思い出に千葉から和歌山までサイクリングをしてみたいはいかがでしょうか。



※ ナショナルサイクルルートとは、自転車の活用による新たな観光価値の創造、地域創生を図るために国が指定するサイクリングルートのことです。





4 目指すまちの姿の実現に向けた方向性の設定

- 自転車の利用を促進するにあたり、誰もがルールを守り、マナーある自転車利用がされるとともに、走りやすい環境を整備することは必要不可欠となります。そのため、前プランで取り組んできたまちづくりの方向性である「おもいやりの人づくり」「風を感じる空間づくり」の考え方を継続していきます。
- 前プラン策定時以降、自転車活用推進法の施行をはじめ、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、災害時における自転車のさらなる活用推進の検討が求められているなど、さまざまな社会情勢の変化に対応していくために、前プランの「暮らしを楽しむ仕組みづくり」については、「暮らしにとけこむ仕組みづくり」「まちの魅力に触れる仕掛けづくり」に整理し、取り組みを推進します。

自転車を活用したまちづくり(PI0)

茅ヶ崎のライフスタイルに最適	地域課題の解決に有効
----------------	------------

“茅ヶ崎らしく”人と自転車を優先したまちづくりを進めていく

目指すまちの姿(PI1)

自転車健康都市

～いつまでも自転車に乗って楽しみ続けられるまち 茅ヶ崎～

“自転車健康都市”を実現するため、
誰もがルールを守り、走りやすい環境を整備し、自転車の利用促進を図る

実現に向けた4つの方向性

おもいやりの 心づくり 自転車利用ルールの 周知徹底	風を感じる 空間づくり 走行空間・駐輪場の 確保	暮らしにとけこむ 仕組みづくり 日常での利用促進・ 有効活用	まちの魅力に触れる 仕掛けづくり 自転車を楽しむ機会 の創出
-------------------------------------	-----------------------------------	---	---



5 評価手法

- 「目指すまちの姿」を実現するための総合指標と4つの方向性ごとの「目指す姿」を実現するための指標を設定します。
- 5年後に中間評価、10年後(計画期間の満了時)に事後評価を実施し、プランの進捗状況を確認します。
- 評価時は設定した指標について、市民アンケート結果等のデータ(定量的な評価)や取り組み内容(定性的な評価)をもとに、社会情勢の変化を考慮しながら評価を行います。
- 評価にあたっては、ちがさき自転車プラン推進委員会(※1)に意見を聴取します。

総合指標

総合指標を次のとおり設定します。なお、4つの方向性ごとの指標は、P23以降の方向性ごとの取り組みで掲載しています。

- 「自転車健康都市」の実現に向けて、市民・市民団体、事業者、市がそれぞれの立場で取り組みを進めている。
- 市内で自転車を利用しやすくなったと実感する市民が増加している。
- 市内で自転車を利用する市民が増加している。(※2)

※1 ちがさき自転車プラン推進委員会とは、ちがさき自転車プランの策定や変更、計画に基づく施策の推進に関する事項について、市長の諮問に応じて調査審議し、その結果を答申、または建議する機関です。

※2 茅ヶ崎市地域公共交通計画では、マイカーに過度に依存しない交通体系の実現を目指しており、公共交通、自転車、徒歩への転換を促進することとしています。



