



第3次ちがさき自転車プラン

(素案)



～ 自転車活用推進計画 ～



茅ヶ崎市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。

はじめに(ごあいさつ)

市長のコメント

令和●年●月

茅ヶ崎市長 佐藤 光

茅ヶ崎で

自転車に乗るって こんなにいい！

近年、その効果から世界中で注目されている自転車。ここでは自転車のメリットをご紹介します。

健康にいい

自転車に乗ると移動しながら簡単に運動することができます。そして、日常的な運動を続けることは生活習慣病などを予防でき、リフレッシュ効果も期待できます。

自転車と同じ運動量は？ ※いずれも1時間あたり

電動アシスト付き
自転車に乗る



普通の歩行
ボウリング



自転車に乗る
(≒16km/時未満、通勤)



階段をゆっくり上る
卓球



サイクリング
(約20km/時)



ジョギング
サッカー

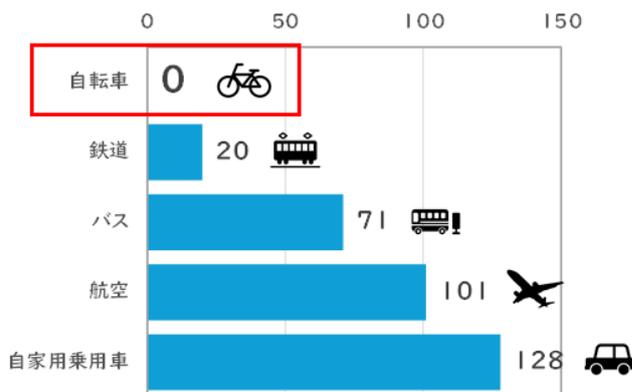


自転車通勤で体重が
減りました！

(出典)厚生労働省「健康づくりのための身体活動・運動ガイド2023」を基に作成

環境に優しい

自転車は、他の交通手段とは異なり、ガソリンなどの化石燃料を必要としないことから、エコな乗り物です。



マイカーに乗る人が減ることで
渋滞の緩和も期待できます！



図1 人ひとり1km移動するときのCO2排出量 (g)

(出典) 国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量 (2022年度)」を基に作成

早く移動できる

自転車は渋滞等の影響をあまり受けることがなく効率的に移動できることから、5km以内なら最も短い所要時間で移動することができます。

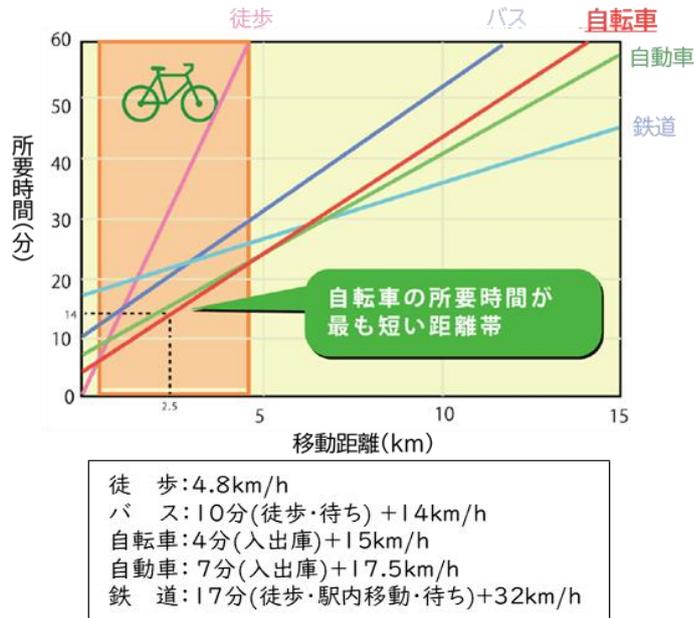


図2 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

(出典)自転車活用推進官民連携協議会
「自転車通勤導入に関する手引き」を基に作成

コンパクトな茅ヶ崎にピッタリ

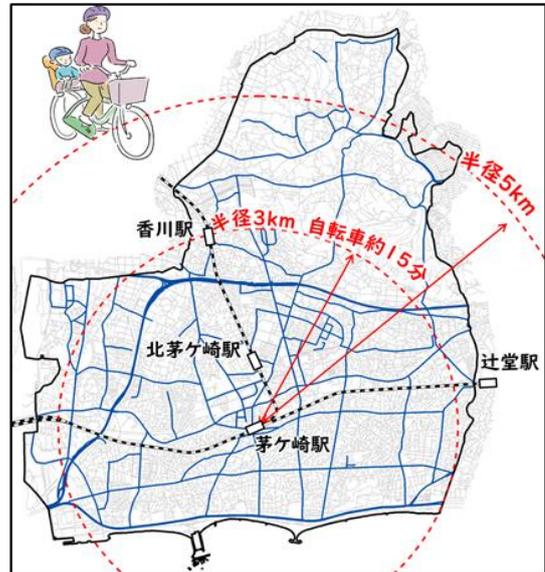


図3 茅ヶ崎駅を起点とした半径3km、5km圏内

省スペース

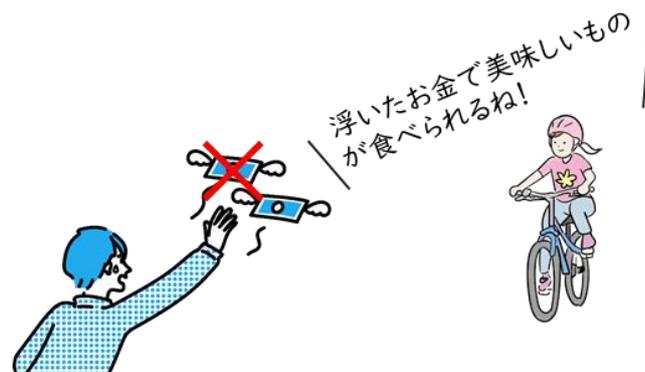
自転車は自動車より圧倒的に小さいスペースで駐輪することができます。



駐車スペース 長さ5.0m×幅2.3m
駐輪スペース 長さ1.8m×幅0.5mで算出
(茅ヶ崎市のまちづくりにおける手続及び基準等に関する条例施行規則)

家計に優しい

自転車は、ガソリン代がかかりません。
健康維持で医療費の負担軽減も期待できます。



茅ヶ崎のライフスタイルを味わえる

風を感じたり、季節の移り変わりを感じたりしながら移動することができます。
途中で今まで知らなかったお店や人との出会いがあるかもしれません。

狭く入り組んだ道でも楽々移動することができます。
茅ヶ崎のライフスタイルを思う存分楽しむことができます。



海外でも注目されている自転車の健康効果！

日本だけでなく海外でも自転車の利用を推進する計画が策定されています。ここでは海外の計画等に記載されている自転車の健康効果についてご紹介します。

Cycling leads to a healthier life サイクリングはより健康的な生活につながります

Cycling keeps you in shape 体調を整える
Cycling regularly boosts physical fitness and prolongs life expectancy by 3 to 14 months. Cycling 30 minutes every day is equal to the weekly recommended level of physical activity.
毎日30分のサイクリング = 週に推奨される身体活動のレベル

Cycling prevents serious diseases 深刻な病気を防ぐ
Cycling to work or school every day reduces the risk of serious diseases and depression.
がんリスクを40%低下
心疾患リスクを52%低下
早期死亡が40%未満

Cycling is an easy way to burn calories 簡単にカロリーを消費できる
Cycling is an efficient way to prevent obesity and reduce the incidence of type 2 diabetes.
1 hour cycling

(出典：オランダ自転車大使館「ThinkBig –ThinkBike Dutch Cycling Vision」を一部修正)

自転車の生活習慣病の予防や健康効果については、既に文化を超えた「世界の常識」になりつつあるかもしれません。

目次

| | |
|---|-----------|
| 01 「第3次ちがさき自転車プラン」(自転車活用推進計画)の策定にあたって..... | 1 |
| 1 策定の趣旨 | 2 |
| 2 自転車を取り巻く環境の変化..... | 3 |
| 3 位置づけ | 4 |
| 4 期間 | 4 |
| 5 対象区域 | 4 |
| 02 目指すもの..... | 5 |
| 1 計画の背景 | 6 |
| 2 目指すまちの姿 | 11 |
| 3 現状と課題 | 12 |
| 4 目指すまちの姿の実現に向けた方向性の設定 | 20 |
| 5 評価手法 | 21 |
| 03 方向性ごとの取り組み..... | 23 |
| 方向性1 おもいやりの心づくり | 26 |
| 方向性2 風を感じる空間づくり | 37 |
| 方向性3 暮らしにとけこむ仕組みづくり | 50 |
| 方向性4 まちの魅力に触れる仕掛けづくり | 62 |
| 04 推進体制..... | 71 |
| 1 推進体制 | 72 |
| 資料編..... | 73 |
| 1 前プランの取り組み内容(概要) | 74 |
| 2 前プランの評価と改定に向けた課題と方針..... | 76 |
| 3 市民意見 | 78 |



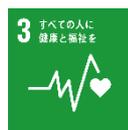
本プランではSDGsの目標達成に向けた取り組みを推進していきます。



SDGs (持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals) とは

平成 27(2015)年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」で記載された平成 28(2016)年から令和 12(2030)年までの国際目標です。持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための 17 のゴールから構成され、地球上の誰一人として取り残さない (leave no one behind) ことを誓っています。

本プランで特に関連の深い 9 つの項目と自転車の活用による貢献



すべての人に健康と福祉を

自転車の利用促進により健康増進、安全への取り組みにより交通事故の減少につながります。



質の高い教育をみんなに

ライフステージに応じた交通安全教室などの実施により、学習機会を確保することができます。



エネルギーをみんなにそしてクリーンに

自転車の利用促進により、移動時のエネルギー消費の低減につながります。



働きがいも 経済成長も

通勤や業務時の自転車利用の促進により生産性の向上、サイクルツーリズムの推進により、地域経済の活性化につながります。



産業と技術革新の基盤をつくろう

自転車走行空間や駐輪場の整備によりアクセスしやすい環境をつくりまします。また、シェアサイクル等の導入により、イノベーションを促進します。



住み続けられるまちづくりを

自転車利用環境の整備により、移動の利便性を向上させ、環境負荷の低減や地域活性化を促進し、持続可能なまちづくりに貢献します。



つくる責任 つかう責任

自転車のライフスタイルを提案していきます。また、サイクルツーリズムを推進することで、持続可能な観光を実現していきます。



気候変動に具体的な対策を

自転車の利用を促進することにより、脱炭素を実現していきます。



パートナーシップで目標を達成しよう

多様な主体と連携し、計画を推進していきます。

01 「第3次ちがさき自転車プラン」 (自転車活用推進計画)の策定にあたって

策定の趣旨、自転車を取り巻く環境の変化、位置づけ、期間など
プラン策定の概要をご紹介します。

ある日のちがさき



旧茅ヶ崎警察署前の国道1号 (昭和28年頃)

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/>)



1 策定の趣旨

自転車は、平坦な地形やコンパクトなまちといった、本市の地理的な条件などから、手軽に利用できる交通手段として広く市民の皆様に親しまれているとともに、スポーツや趣味などの余暇・健康づくりの一環として、生活の中で欠かすことのできない乗り物となっています。

そのため、本市では、「ひとを中心に考え、徒歩・自転車・公共交通を主体としたバランスのある交通体系の構築」の基本方針に位置付けた「茅ヶ崎市総合交通プラン」を平成14(2002)年3月に策定し、自転車の利用促進を、まちづくりを進めていく上で重要な施策と位置づけました。その後、平成16(2004)年3月に「ちがさき自転車プラン」、平成26(2014)年4月に「第2次ちがさき自転車プラン」(以下、「前プラン」という)を策定し、市民・事業者・関係団体・市が連携を図りながら取り組みを推進してきました。

前プランの計画期間の満了にあたり実施した市民アンケート調査によると、これまでの取り組みにより自転車で移動する際の満足度が向上するなど、一定の効果が現れていますが、日常的に自転車を利用する市民や、趣味・健康づくりのために自転車を利用する市民は増加しておらず、さらなる利用促進のためには、前プランの取り組みを継続しつつも、一部手法の見直し等を行う必要があります。

また、本市においては、前プランの上位計画である「茅ヶ崎市総合交通プラン」の計画期間が終了したことから、令和6(2024)年には新たに「茅ヶ崎市地域公共交通計画」を策定しました。この計画では社会状況の変化などに対応していくために「マイカーに過度に依存しなくても誰でも気兼ねなくでかけられる」ことを目指しており、自転車の果たす役割は重要になっています。

さらに、高齢化の進行や地球温暖化対策など多くの社会問題に対応するため、国は「自転車活用推進法」を施行し、健康増進や環境負荷の低減等に資する自転車の活用推進を働きかけており、単なる移動手段として自転車を捉えるのではなく、多様な視点から自転車の活用を推進していくことが求められています。

このような状況から、市民が暮らしを楽しみ、持続可能なまちであり続けるために、「第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)」を策定し、市民・市民団体、事業者、市が協働・連携しながら市民に親しまれている自転車の活用を推進します。



2 自転車を取り巻く環境の変化

自転車活用推進法の施行

- 平成 29(2017)年 5 月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に「自転車活用推進法」が施行されました。同法では地方自治体の責務を「国と適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を設定、実施する」「情報提供を通じて、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」こととされています。
- 上記法整備を受け、国は平成 30(2018)年 6 月に「自転車活用推進計画」(令和 3(2021)年 5 月に「第 2 次自転車活用推進計画」を策定)、県では令和 2(2020)年 3 月に「神奈川県自転車活用推進計画」(令和 5(2023)年 3 月に改定)を策定しました。

改正道路交通法の施行

事故や違反を減らすこと等を目的として、道路交通法が改正されています。

- 令和 5(2023)年 4 月 1 日から全ての自転車利用者の乗車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。
- 令和 6(2024)年 11 月 1 日から「運転中のながらスマホ」及び「酒気帯び運転及びほう助」の 2 項目が罰則として道路交通法の中に規定されました。
- 令和 8(2026)年 5 月までには、右側通行や信号無視などへの「反則金制度(青切符)」が自転車にも適用される予定です。

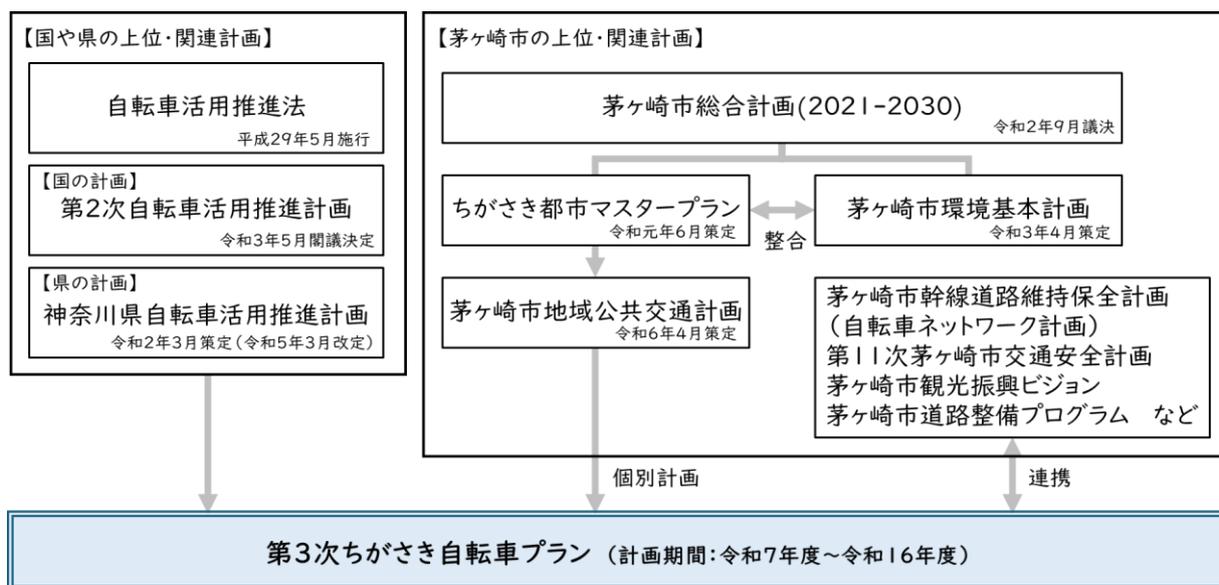
神奈川県条例の施行

- 県は、平成 31(2019)年 4 月に「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」を施行し、自転車損害賠償責任保険への加入を義務化しました。



3 位置づけ

- 本プランは、自転車活用推進法第11条(※1)に位置付けた市町村自転車活用推進計画として定めます。
- 本市が目指すべき公共交通の将来像、将来像の達成に向けた取り組み内容等を明示し、「持続可能な交通で人々が行き交うまち」を基本理念とする「茅ヶ崎市地域公共交通計画」における個別計画として策定します。
- 国・県の自転車活用推進計画及び本市の各計画や関連計画を踏まえて、自転車活用に関する目標及び個別の具体施策を検討します。



図表 1-1 第3次ちがさき自転車プランの位置づけ(※2)

4 期間

計画期間は、令和7(2025)年度から10年間とします。

5 対象区域

茅ヶ崎市内全域とします。

※1 自転車活用推進法第11条では、「市町村は自転車活用推進計画(都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画)を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。」と規定されています。

※2 本プランに掲げる具体的な取り組み内容は、財政の見通しと整合を図って策定される総合計画及び総合計画実施計画との整合を図ることを前提とし、総合計画及び総合計画実施計画における事業の優先度に基づき、取り組みの範囲を改めて判断していきます。



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/>）

1 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。



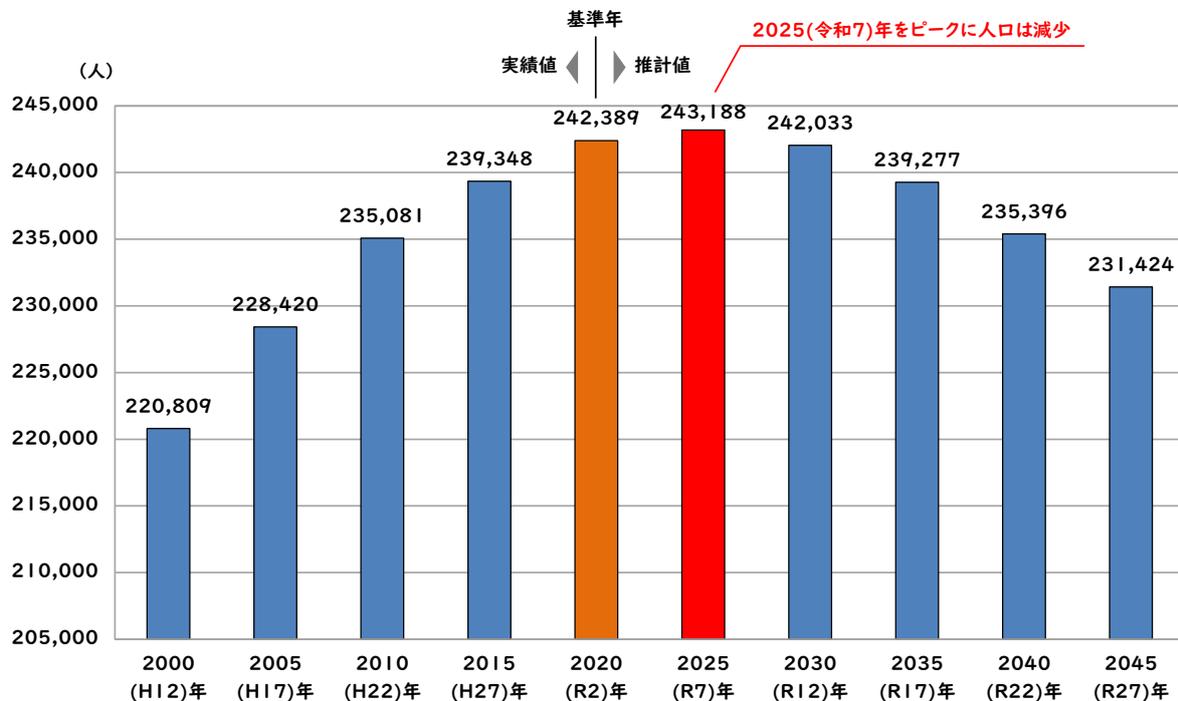
自転車利用の効果

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。

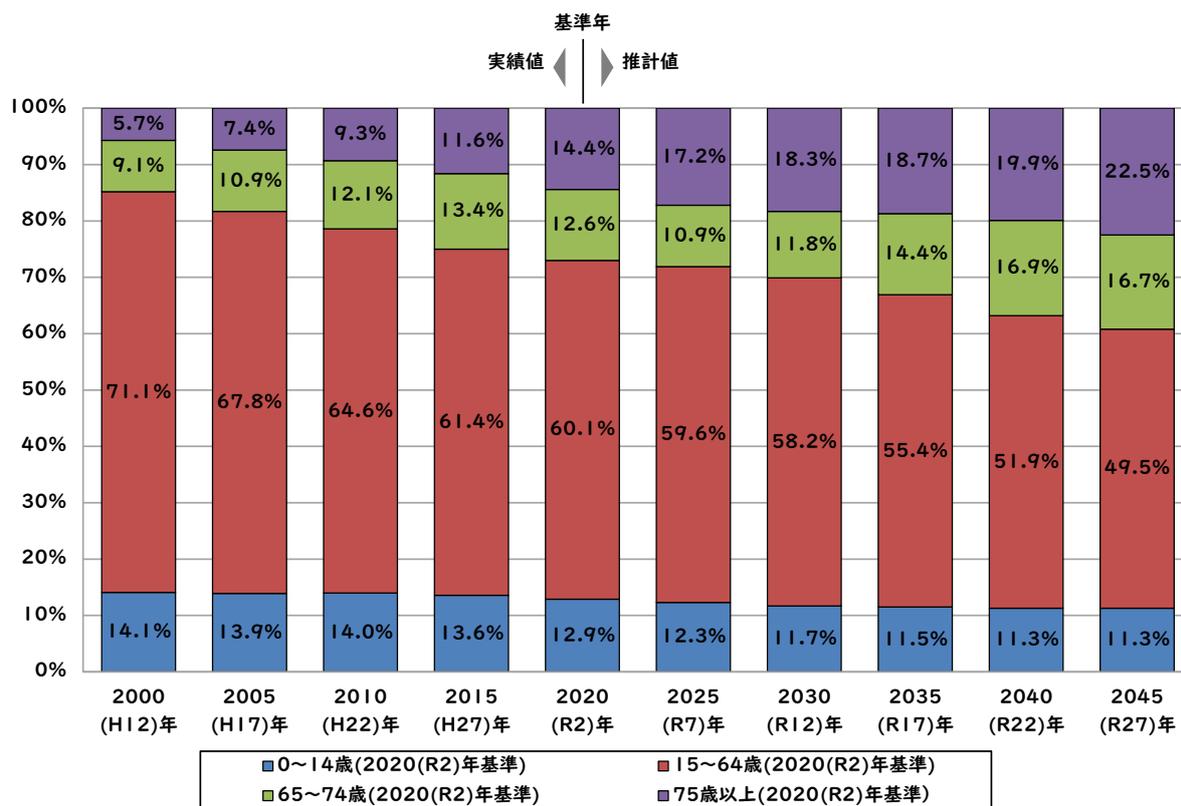
市民一人ひとりがそれぞれのライフステージに応じて、健康づくりに取り組まれることで、健康で心豊かに暮らすことができるまちを目指しています。



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。





「1 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。



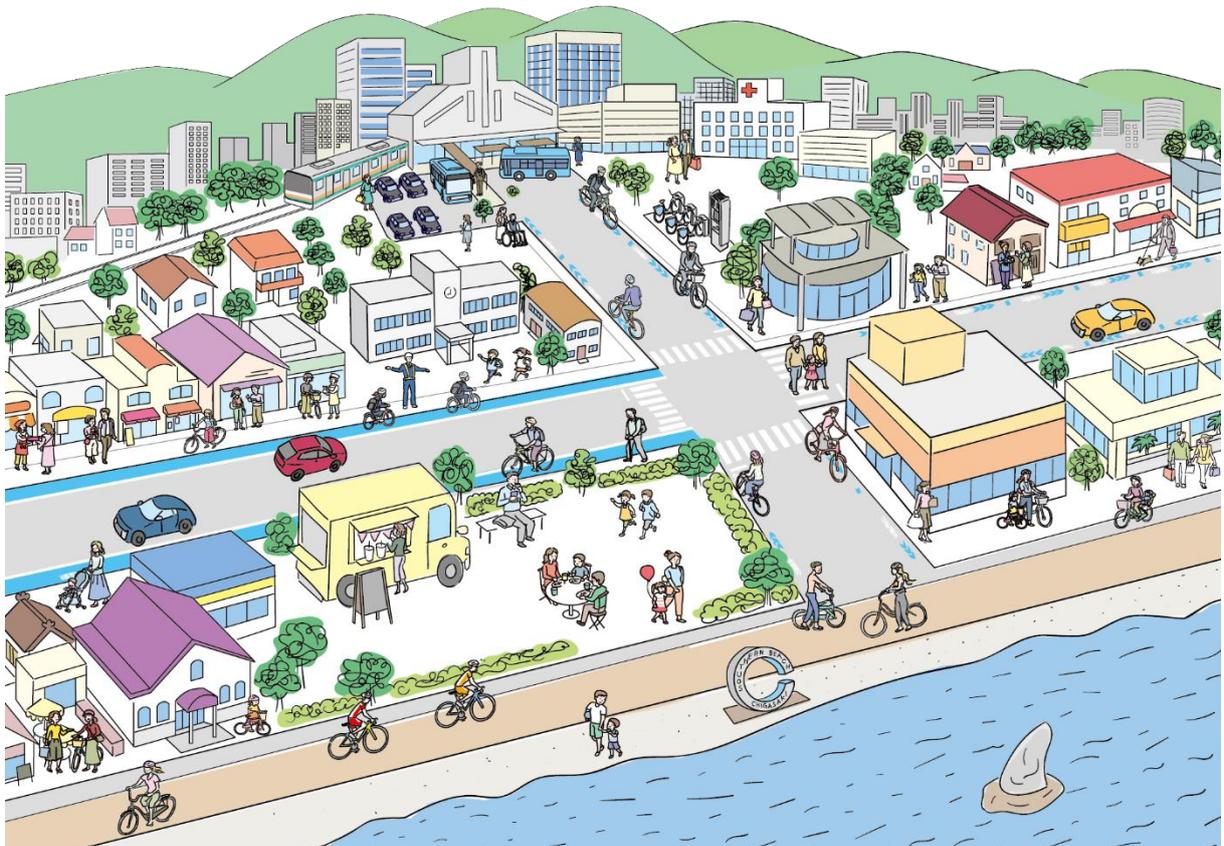
2 目指すまちの姿

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。



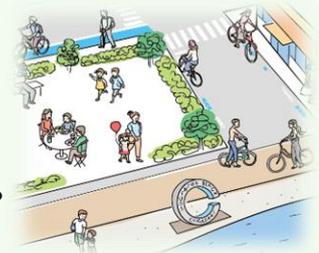
人が健康

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))

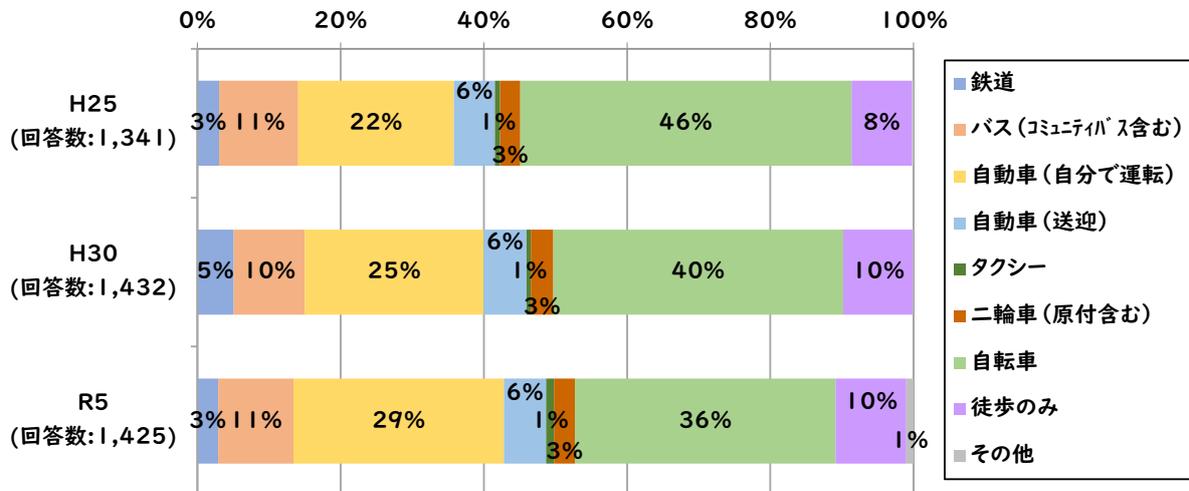
※1 前プランの事後評価については、P76に掲載しています。

※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

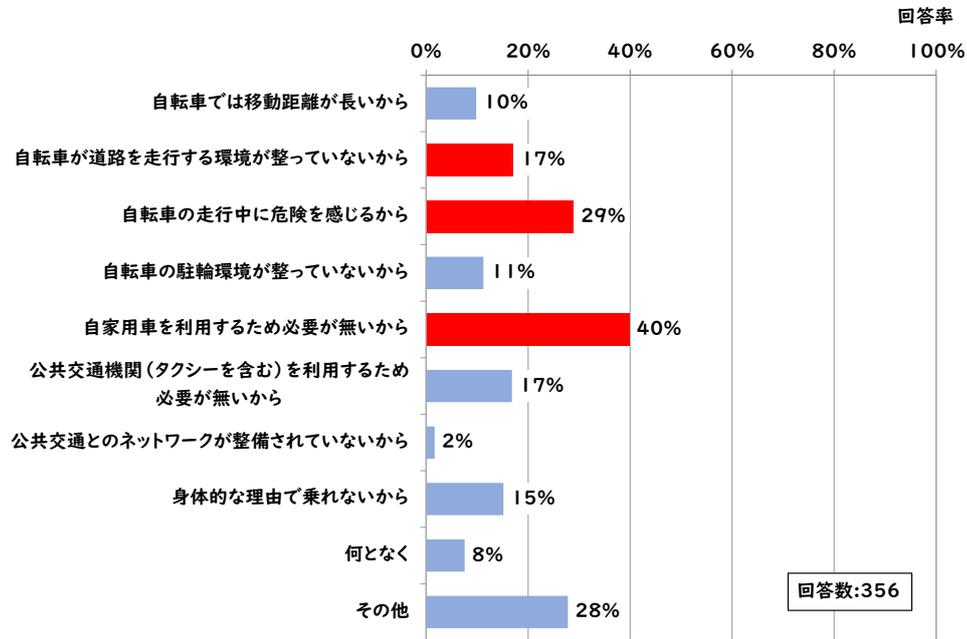
■回収率

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

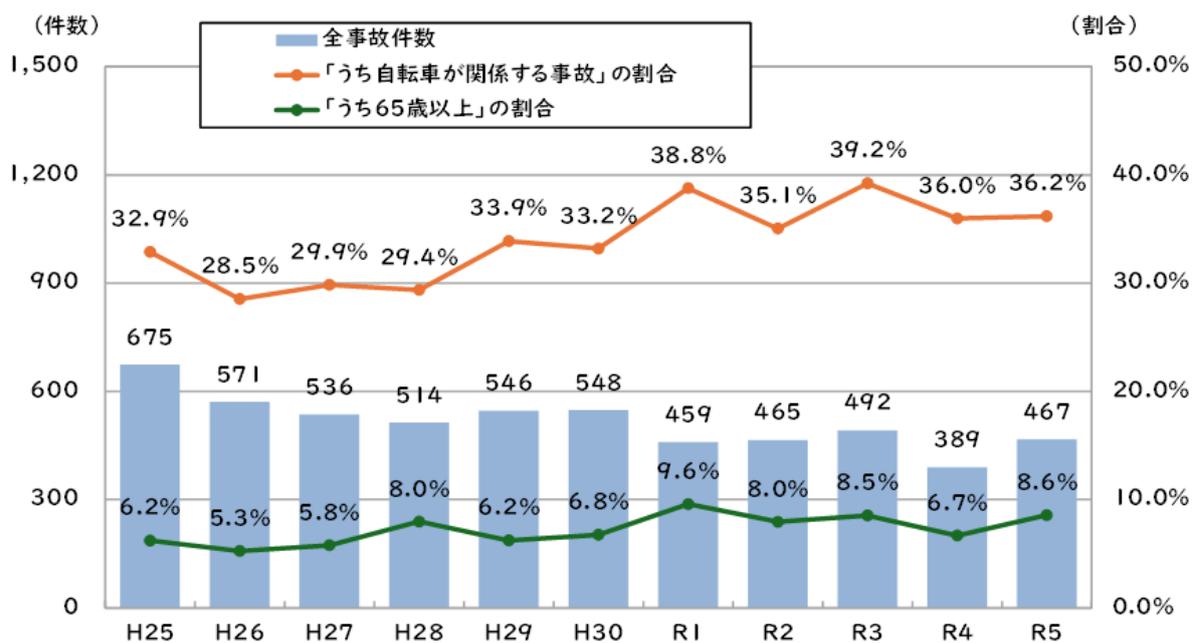
(出典：自転車利用に関するアンケート調査結果)



<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

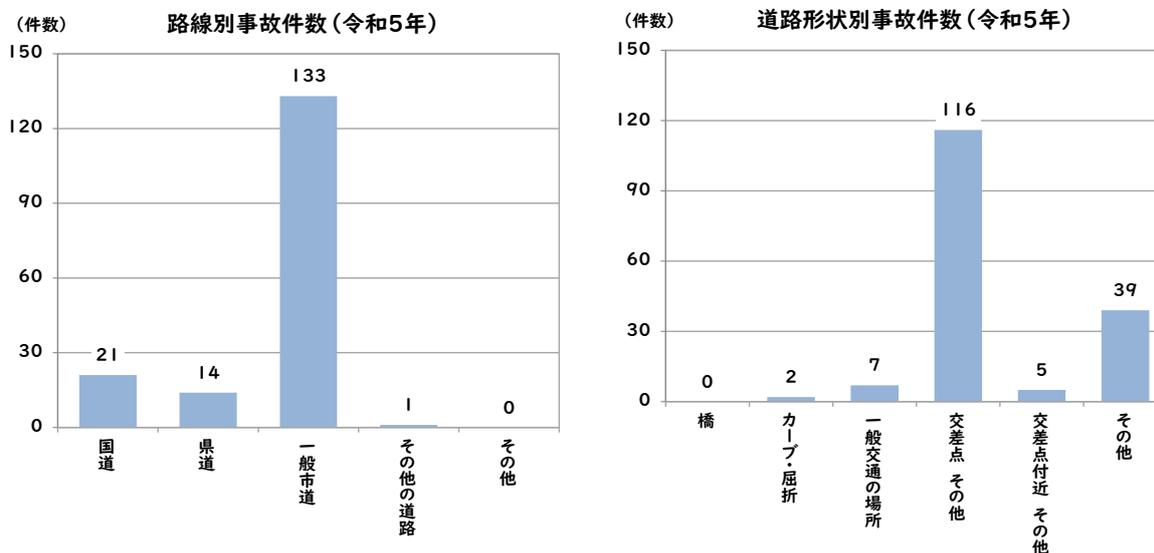
(情報提供：茅ヶ崎警察署)

※ 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。





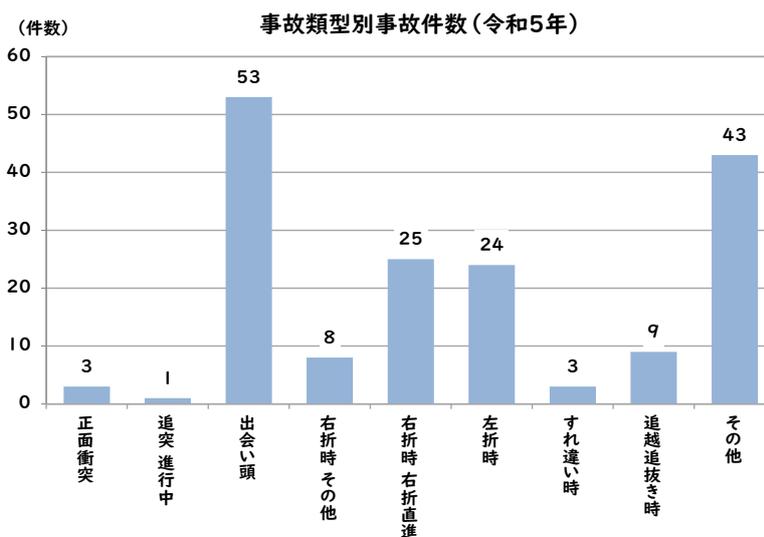
市内の交通事故の7割以上が、国道や県道に比べて狭い一般市道で発生しており、また、約7割が交差点で発生しています。



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。

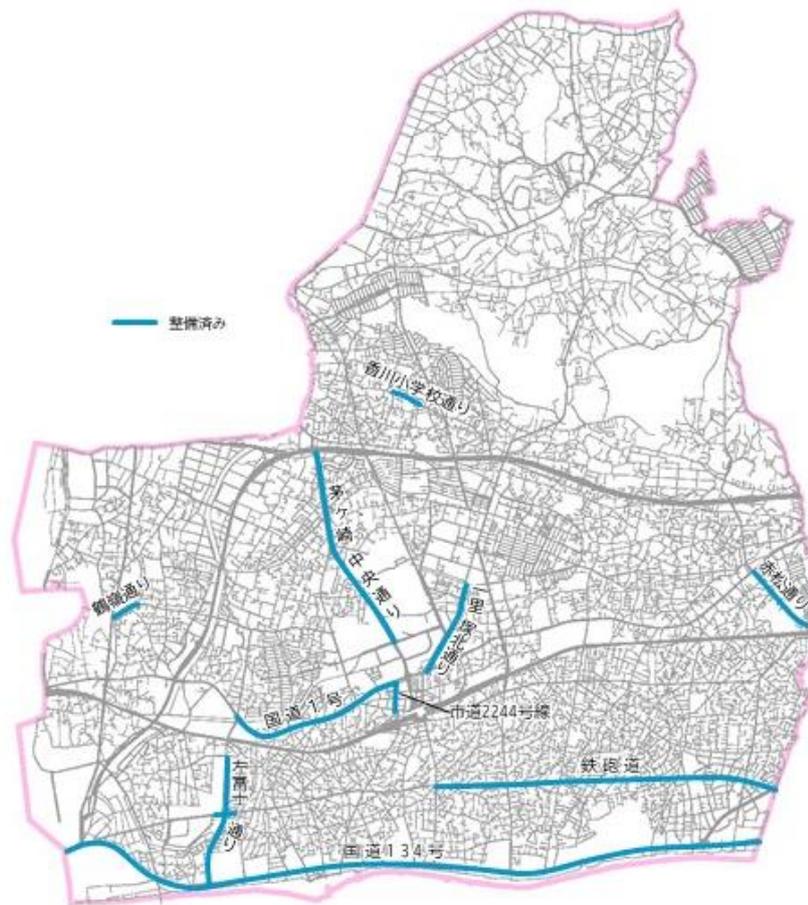


図表 2-9 事故類型別交通事故件数

(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

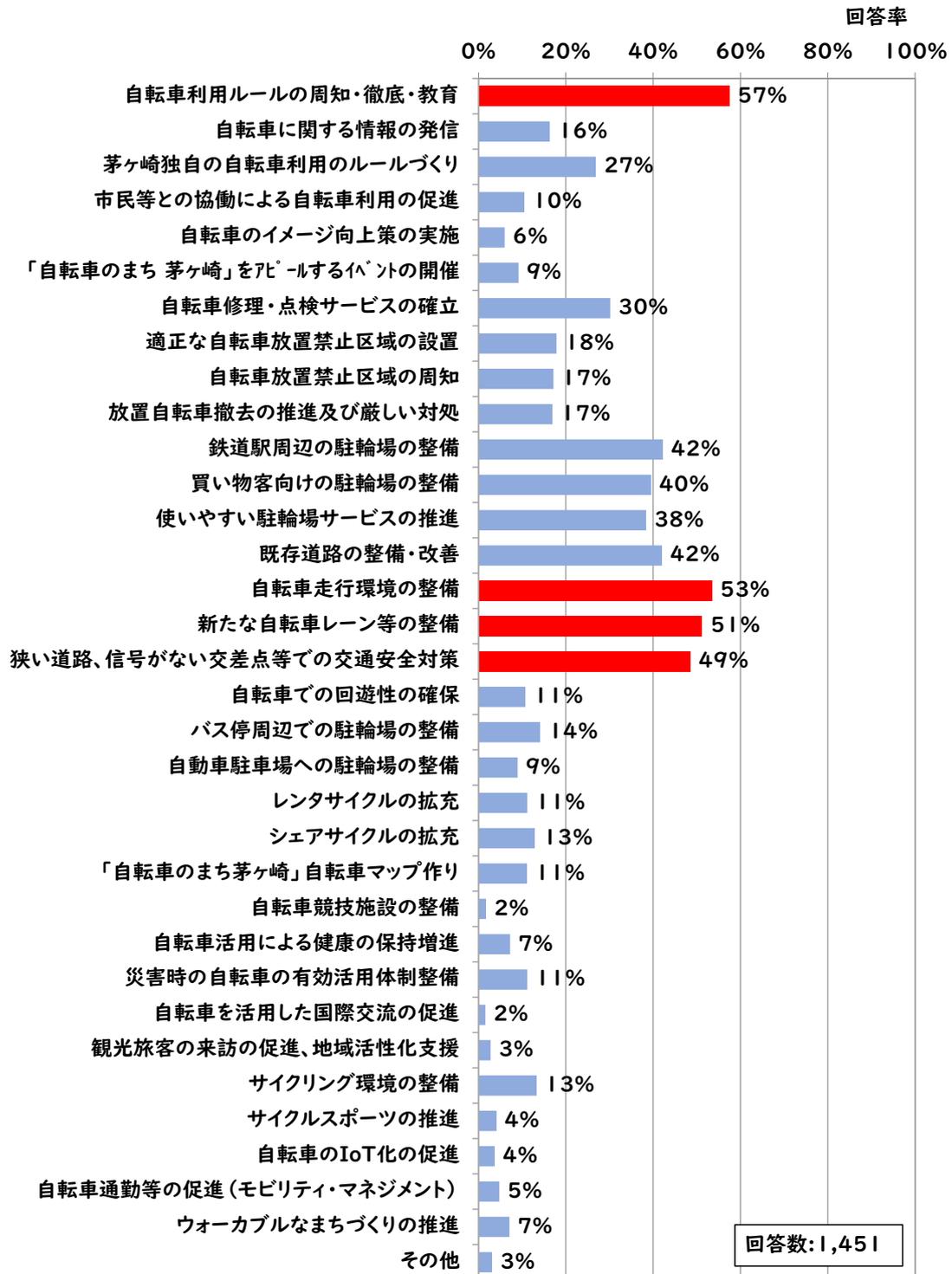
(出典：都市政策課資料)

※ 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 | 風を感じる 空間づくり | 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 |
| 自転車利用ルールの 周知徹底 | 走行空間・駐輪場の 確保 | 日常での利用促進・ 有効活用 | 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。





03 方向性ごとの取り組み

方向性ごとの取り組みについて、ご紹介します。

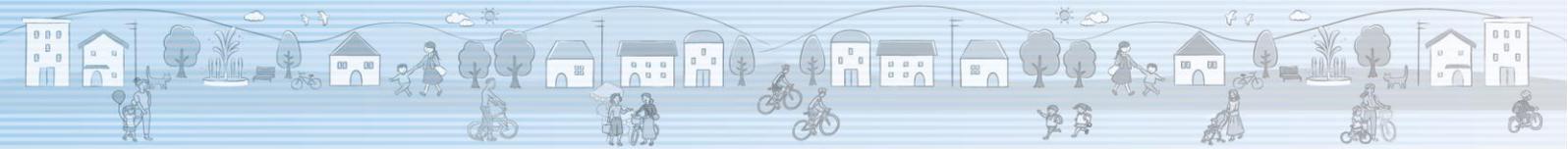


ある日のちがさき

交通安全パレード(南仲通り) (昭和 45 年頃)

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/>)



目指すまちの姿 自転車健康都市

4つの方向性

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

おもいよりの心づくり (自転車利用ルールの周知徹底)

- 3 すべての人に健康と福祉を
- 4 質の高い教育をみんなに
- 17 パートナーシップで目標を達成しよう



風を感じる空間づくり (走行空間・駐輪場の確保)

- 3 すべての人に健康と福祉を
- 11 住み続けられるまちづくりを
- 17 パートナーシップで目標を達成しよう



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)

- 3 すべての人に健康と福祉を
- 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに
- 8 働きがいも経済成長も
- 9 産業と消費革新の原動力をつくり出す
- 11 住み続けられるまちづくりを
- 12 つくる責任 つかう責任
- 13 気候変動に具体的な対策を
- 17 パートナーシップで目標を達成しよう



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)

- 3 すべての人に健康と福祉を
- 8 働きがいも経済成長も
- 9 産業と消費革新の原動力をつくり出す
- 13 気候変動に具体的な対策を
- 17 パートナーシップで目標を達成しよう



※図中には関連するSDGsを掲載
 ※図中の「市民」「事業者」「市」は各取り組みを主に推進する主体を記載(「●」印が取り組みを推進する上での主体)



～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～

| 取り組み内容 | 市民 | 事業者 | 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 【継続】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 | ● | ● | ● | 【拡充】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 【継続】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 | ● | ● | ● | 【継続】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) 【継続】自動車走行速度の抑制 |
| 利用しやすい駐輪場の確保 | | ● | ● | 【拡充】道路の交通事故防止対策 【拡充】利用しやすい駐輪場の整備・運営 |
| 放置自転車の対策 | | | ● | 【継続】自転車放置禁止区域の見直し・啓発活動 |
| (重点)自転車利用機会の創出 | ● | ● | ● | 【拡充】シェアサイクルなどの利用促進 【拡充】健康づくり等に着眼した自転車利用促進 |
| 「自転車のまち」のPR | ● | ● | ● | 【継続】自転車の利用方法の提案による自転車利用促進など |
| 公共交通機関との連携 | | ● | ● | 【継続】ホームページやイベントでの情報発信 【継続】公共交通との乗り継ぎ利便性の向上 |
| 災害時における自転車の活用 | | ● | ● | 【新規】災害時における自転車の活用 |
| 「自転車のまち」のPR【再掲】 | ● | ● | ● | 【継続】ホームページやイベントでの情報発信【再掲】 【継続】自転車を活用したライフスタイルの提案 |
| 自転車を活用したにぎわいづくり | ● | ● | ● | 【拡充】シェアサイクルなどの利用促進【再掲】 【新規】サイクルツーリズムの推進 【継続】サイクルステーション設置の検討 |



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～



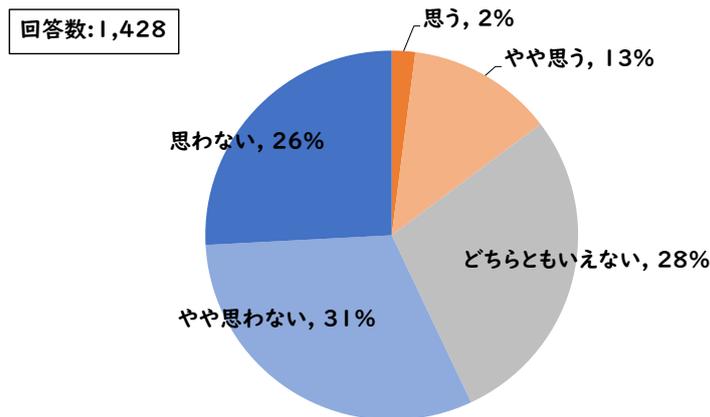
目指す姿

自転車利用者が軽車両の運転者としての自覚をもち、交通ルールを守っています。自転車利用者、自動車ドライバーが“おもいやり”をもった運転をすることで、歩行者を含め安全・安心に移動ができています。



まちの現在

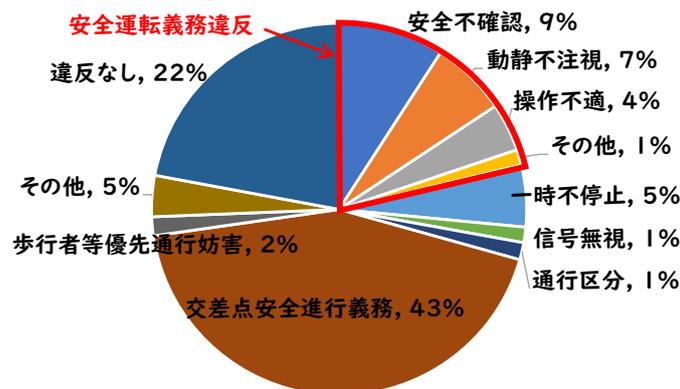
- 前プランまでの取り組みで交通安全教室の開催や市民・関係団体・市が連携して自転車利用ルール講習会、交通安全キャンペーンなどの周知・啓発活動を継続的に行ってきた結果、自転車事故の減少につながっていると考えられます。
- 市民アンケートでは、歩行者、自動車ドライバーの立場からみた「自転車利用者の交通ルールの遵守」について、自転車利用者が交通ルールを守っていると思う（思う、やや思う）割合は15%となりました。



図表 3-1 自転車利用者の交通ルールの遵守について

(出典：自転車利用に関するアンケート調査結果)

- 市内における自転車関連事故における自転車利用者の法令違反の発生状況をみると、安全運転義務違反(※)としては、「安全不確認」や「動静不注視」が多く、その他としては「交差点安全進行義務違反」が全体の43%を占めています。

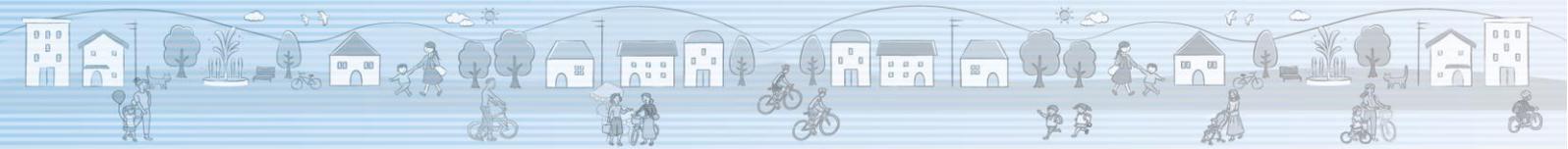


図表 3-2 市内での自転車利用者の法令違反の発生状況 (R1~R4 674 件)

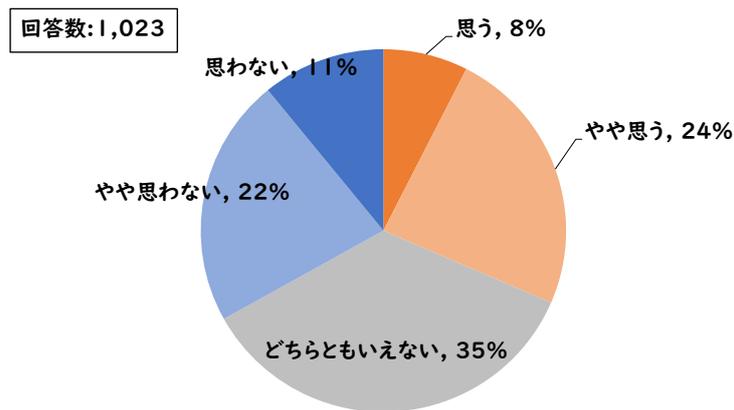
(情報提供：茅ヶ崎警察署)

※ 安全運転義務違反は「操作不適」「前方不注意」「動静不注視」「安全不確認」「安全速度違反」「予測不適」「その他」の7つに区分されます。





- 自転車の交通違反に対する交通反則通告制度(青切符)の適用などの改正道路交通法の施行を見据え、ライフステージや年齢層など、各段階に応じた自転車安全教育をさらに向上させていく必要があります。
- 市民アンケートでは「自動車運転者の交通ルール等の遵守状況」について、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(思う、やや思う)割合は32%でした。狭く入り組んだ道路が多いという本市の特性から、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車ドライバーが互いの立場を理解するような周知啓発を行う必要があります。



図表 3-3 自動車運転者の交通ルール等の遵守状況について

(出典：自転車利用に関するアンケート調査結果)

取り組み内容

- ① (重点)自転車利用ルールの周知徹底 →P29
- ② (重点)他者への“おもいやり”精神の醸成 →P33
- ③ (重点)自動車ドライバーへの啓発 →P35

期待される効果

歩行者、自転車利用者、自動車ドライバーなど誰もが安全・安心に移動できる環境になっています。

評価指標

「目指す姿」の実現に向けて、指標を次のとおり設定します。

- 多様な市民に自転車のルールやマナーを学ぶ機会が提供されている。
- 自転車利用者が事故のリスクを知ることで未然に防ぎ、交通事故が減少している。
- 歩行者・自転車・自動車等が、道路という公共空間を共に使うという自覚を持ち、お互いに配慮し、交通ルールを守って利用している。



① (重点) 自転車利用ルールの周知徹底〔市民、事業者、市など〕

【拡充】すき間のない交通安全教育の実施

自転車は幼児期から各世代で利用されている身近な交通手段です。また、いわゆる「子ども乗せ自転車」や電動アシスト付き自転車など、使用する自転車も多様化しています。

子どもから大人（特に保護者・高齢者）までの幅広い層や事業者を対象とした交通安全教育を実施し、引き続き自転車利用ルール（自転車安全利用五則）の周知徹底を図ります。

実施にあたっては、民間企業との連携やイベントの活用など新たな受講機会の創出や、自転車利用者が守っていない交通ルールを重点的に周知啓発、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ます。

<事業>

- ・ 自転車安全利用五則の周知徹底など自転車の交通安全教育の推進
- ・ 交通安全教室の動画配信など受講機会の創出
- ・ ライフステージや年齢層など各段階に応じた交通安全教室の実施 など

● これまでの取り組み ● 交通安全教室の実施

ライフステージに応じた交通安全教室の開催、学校・地域と連携した自転車止まれステッカー大作戦の実施など、様々な取り組み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。



自転車ルール講習会（小学生以上）



交通安全教室（小学校・自転車教室）



自転車止まれステッカー大作戦

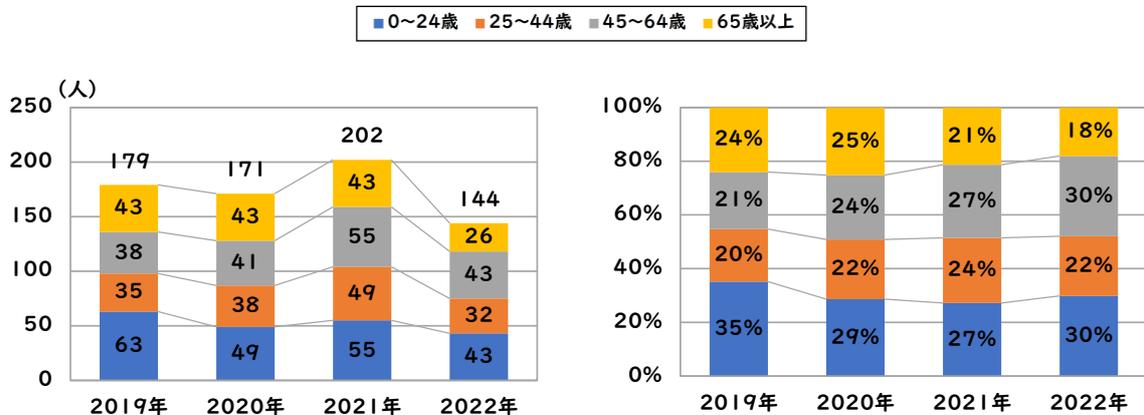


配布しているチラシ



データ① 事故にあった自転車利用者の年齢は？

自転車に関係する死傷事故は微増微減を繰り返しながら横ばいで推移しており、死亡事故は平成30(2018)年に2件発生しています。年齢階層別に見てみると、0～24歳と45～64歳が多い傾向があり、幅広い年齢層に対して交通安全の意識啓発が必要となります。



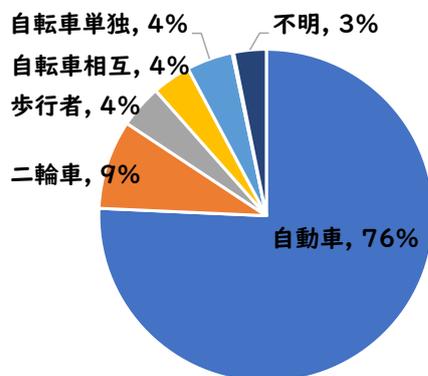
図表 3-4 年齢階層別の事故にあった自転車利用者数(左図)及び構成比(右図)

(出典：交通事故統計情報のオープンデータ(警察庁))

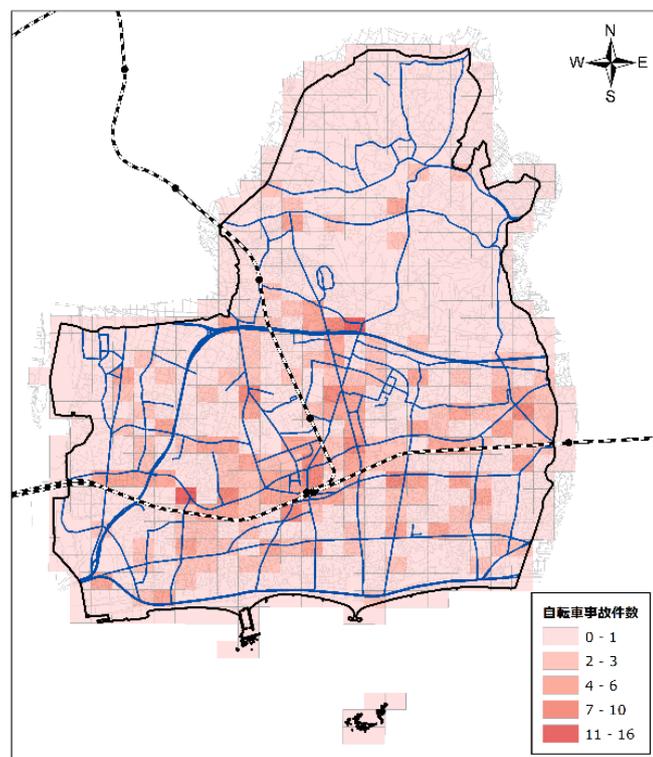
データ② 自転車関連事故が多く発生する場所とは？

市内の自転車関連事故(令和元(2019)年～令和4(2022)年)をみると、「自動車」との衝突事故が76%で最も多くなっています。道路の交差点での自転車関連事故件数が多くあり、交差点の交通安全対策に取り組む必要があります。

■相手当事者別



■250mメッシュ別の自転車関連事故件数



図表 3-5 市内で発生した自転車関連事故の分析

(出典：交通事故統計情報のオープンデータ(警察庁))



【継続】地域、関係団体との協働による啓発活動

これまで地域や関係団体などと協働で行ってきた啓発活動を継続して行うとともに、転入者への自転車ルールの周知など、様々な場面を捉えて安全啓発していきます。

啓発活動としては、道路交通法の改正も踏まえ、自転車運転中のスマートフォン、イヤホンの使用などの“運転中のながらスマホ”の禁止に関する街頭指導も行っていきます。

警察や交通安全関係団体などと協働で、ルールの根拠を示すなどより効果的な自転車利用ルールの周知・啓発に係る新たな手法を検討します。

<事業>

- ・ 地域ぐるみのイベント・街頭啓発活動の実施
- ・ 転入者への自転車利用ルールの周知
- ・ 自転車利用ルールの周知・啓発に係る新たな手法の検討 など

● これまでの取り組み ● 交通安全キャンペーン

新型コロナウイルスの影響により、交通安全キャンペーンが中止となった年度もありますが、地域、関係団体と連携し、様々な啓発活動を継続的に実施してきました。



Column コラム

あなたのその行動が「青切符」の対象に?!

～「自転車」も「車」と同様に反則金制度が適用されます～

手軽で便利な乗り物の自転車ですが、自転車に関係する事故は減っていません。

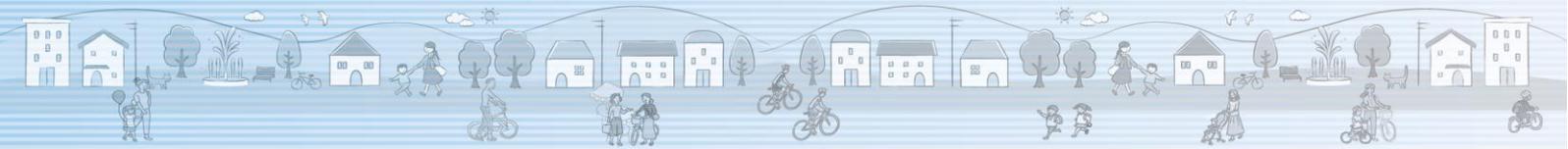
自転車のルール違反も後を絶たない状況の中、令和8(2026)年5月までには、自転車の反則金制度(青切符)の導入が予定され、右側通行や信号無視などは、自動車と同様に反則金の対象となる場合があります。

自分の命、そして大切な人の命を守るためにも交通ルール・マナーを守りましょう。

自転車「青切符」とは

- 自転車の交通違反に対して反則金の支払いが課される
 - 16歳以上に適用
 - 約110(※)の違反行為が対象
- ※右側通行・信号無視など





本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|--------------------|---|
| 市民は | <ul style="list-style-type: none"> 交通安全教室などに積極的に参加し、自転車利用ルールを学びましょう。 地域ぐるみのイベントや街頭啓発活動などに積極的に参加しましょう。 自転車利用ルールを守り、正しく自転車に乗りましょう。 |
| 警察は | <ul style="list-style-type: none"> 自転車利用ルールについて指導します。 |
| 関係団体・市は 【協働で実施】 | <ul style="list-style-type: none"> 自転車利用ルールの周知・啓発に係る手法を検討し、これを実施します。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|-----------------------------------|---|---|---|
| すき間のない交通安全教育の実施 | | | |
| 自転車安全利用五則の周知徹底など 自転車の交通安全教室の推進 |  |  |  |
| 交通安全教室の動画配信など受講機 会の創出 |  |  |  |
| ライフステージや年齢層など各段階 に応じた交通安全教室の実施 |  |  |  |
| 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 |  |  |  |
| 転入者への自転車利用ルールの周知 |  |  |  |
| 自転車利用ルールの周知・啓発に係 る新たな手法の検討 |  |  |  |

凡例：



実施（事業中、または継続的な取り組みを含む）



試行（熟度や関係機関調整を図りながら事業化を目指すもの）



検討・準備（実施の可能性について検討を進める事業）



② (重点) 他者への“おもいやり”精神の醸成[市民、事業者、市など]

【拡充】段階的かつ体系的で、地域・学校の環境に応じた自転車交通安全教育の推進

現在行っている自転車交通安全教室について、自転車に乗り始める幼児から通学に利用する高校生までを対象とした段階的かつ体系的な自転車交通安全教育を継続して行います。

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（自転車教室）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、引き続き検討します。

<事業>

- ・ 学校での実車を使用した自転車交通安全教室の実施
- ・ 学校教育と連携した家庭教育の支援の検討 など

【継続】市民が問題意識に気づき、考え、正しい行動を自発的にとるような啓発活動

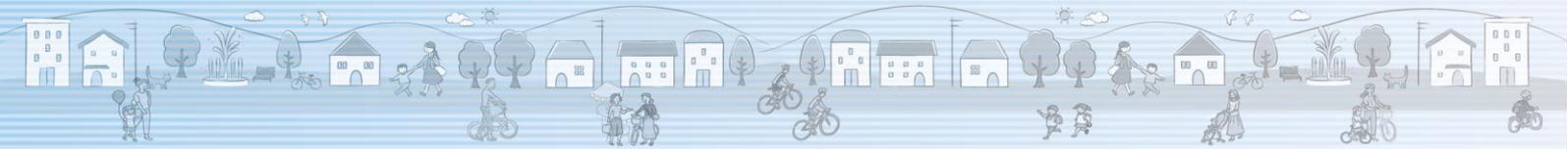
狭く入り組んだ道路が多い本市の道路事情を踏まえると、歩行者、自転車、自動車等がお互いに“おもいやり”をもって、限られた空間を譲り合うことが重要です。また、他者への“おもいやり”の精神を育むには、他者を知ることも重要となります。

そこで、広報ちがさきなどの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」に向けた啓発活動について、手法の検討を含めて行っていきます。

<事業>

- ・ 市民の“おもいやり”精神を育む方法の検討 など





本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|--------------------|--|
| 市民は | <ul style="list-style-type: none"> ・ 学校での交通安全教育を通じ、家族で自転車利用ルールを学びましょう。 ・ 他者への“おもいやり”の心で、正しく自転車に乗りましょう。 |
| 警察は | <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車利用ルールについて指導します。 ・ “おもいやり”精神を育む方法や市民の心に訴える啓発方法を検討します。【関係団体・市と協働で実施】 |
| 関係団体・市は 【協働で実施】 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 参加者拡大につながる手法を検討し、これを実施します。 ・ “おもいやり”精神を育む方法や市民の心に訴える啓発方法を検討します。【警察と協働で実施】 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|---|---|---|---|
| 段階的かつ体系的で、地域・学校の環境に応じた自転車交通安全教育の推進 | | | |
| 学校などでの実車を使用した自転車交通安全教室の実施 |  |  |  |
| 学校教育と連携した家庭教育の支援の検討 |  |  |  |
| 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 |  |  |  |



③ (重点) 自動車ドライバーへの啓発[市民、事業者、市など]

【継続】自動車ドライバーへの自転車の車道走行などに関する啓発活動

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

そこで、自転車に配慮した運転に関するポスターの掲示などの啓発活動を行うとともに、自動車ドライバーが集まる機会を活用するなどして、自転車に配慮した運転に関する啓発活動を継続して行っていきます。

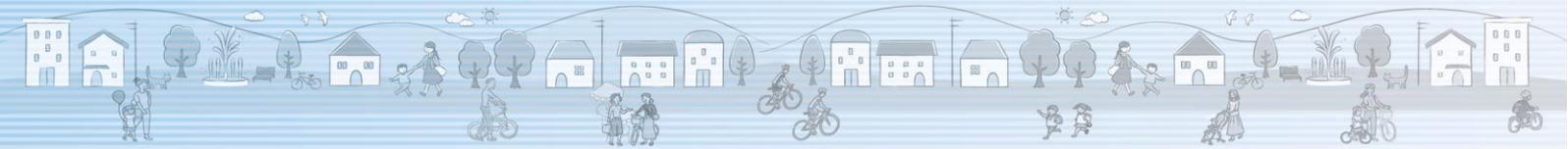
<事業>

- ・ 自動車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
- ・ 自動車ドライバーが集まる機会を捉えた啓発活動の検討 など

● これまでの取り組み ● 自動車ドライバーへの注意喚起用看板を設置

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。





本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|-------------------|---|
| 市民は | ・ 自転車が車道を走行することを認識し、自転車に配慮した運転を心がけましょう。 |
| 警察・関係団体・市は【協働で実施】 | ・ 自動車ドライバーに対して、自転車に配慮した運転に関する啓発活動を行います。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|-------------------------------------|---|---|---|
| 自動車ドライバーへの自転車の車道走行などに関する啓発活動 | | | |
| 自動車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 |  |  |  |
| 自動車ドライバーが集まる機会を捉えた啓発活動の検討 |  |  |  |

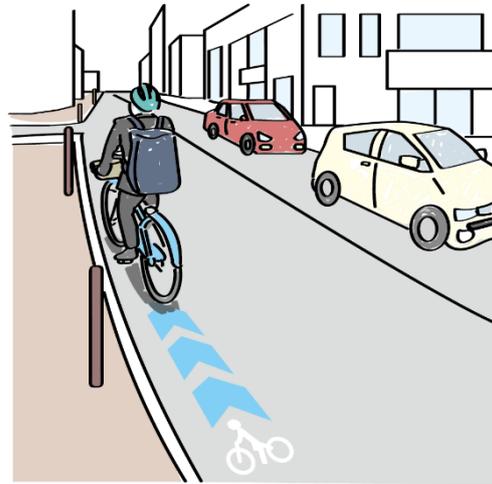


方向性2 風を感じる空間づくり ～走行空間・駐輪場の確保～



目指す姿

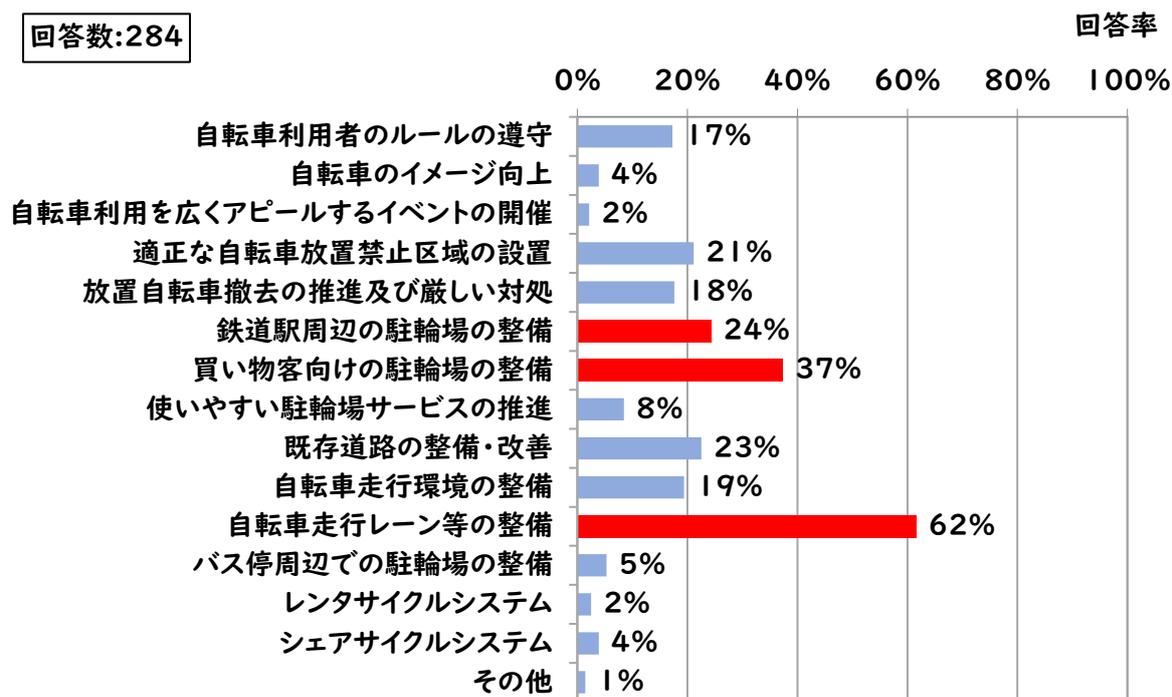
自転車の走行環境の整備や駐輪場が整備されることで、自転車で茅ヶ崎の風を感じながら、快適でストレスを感じることなく移動できる環境になっています。



まちの現在

- 市民アンケートでは10年前と比べ自転車を利用しやすくなった(利用しやすくなった、やや利用しやすくなった)の回答は31%であり、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%)が続いています。自転車利用の快適性には「自転車走行空間の整備」「駐輪場の整備」は必要不可欠です。

回答数:284



図表 3-6 10年前と比べて利用しやすくなった点

(出典：自転車利用に関するアンケート調査結果)

- これまで自転車走行空間の整備や細街路の交差点での自転車走行空間の整備の検討を行ってきましたが、市民アンケートでは「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、整備が十分とは言えない状況で、整備手法の見直しも含めて検討する必要があります。(P18)
- さらなる観光需要の高まりに対応するため、市域を跨ぐ広域的な自転車ネットワークの視点で検討する必要があります。(P19)
- 自転車関連事故は交差点内で多く発生しています(P16)。狭く入り組んだ道路や信号が無い交差点等、整備が十分に進められていないという本市の道路事情を踏まえ、交通事故防止対策を検討する必要があります。
- 利用者や保有自転車が多様化する中、新たなニーズに対応できるよう、駐輪場の利便性向上を図っていく必要があります。



取り組み内容

- ① (重点)自転車走行空間の整備→P40
- ② 利用しやすい駐輪場の確保→P46
- ③ 放置自転車の対策→P48

期待される効果

自転車ネットワークの整備が進むことで自転車の回遊性が高まるとともに、自転車走行環境、駐輪環境の整備により、茅ヶ崎の風を感じながら快適に移動できるようになります。

評価指標

「目指す姿」の実現に向けて、指標を次のとおり設定します。

- 自転車走行空間や駐輪場など自転車を使いやすい環境の整備が進められている。
- 自転車で移動しやすい、走りやすいと感じる市民が増加している。
- 駐輪場や駐輪スペースが適切に利用されていて、路上駐輪が減少している。



① (重点) 自転車走行空間の整備[市など]

【拡充】自転車専用レーンや法定外路面標示を活用した自転車走行空間の確保

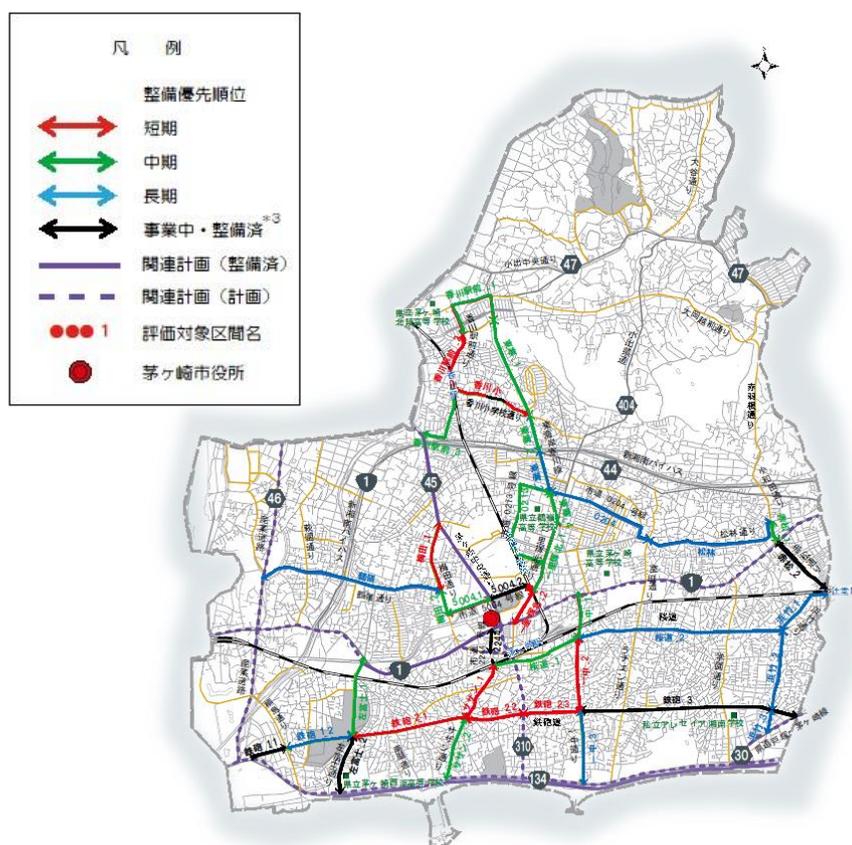
自転車は軽車両であり、車道走行が原則です。しかし、「車道が狭くて走りにくいから」、「自転車で走行するための専用空間がないから」といった理由から、歩道を走行する実態がまだ見られます。歩行者等が安全・安心に移動するためにも、自転車の車道走行を徹底させる必要があります。

そこで、「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自転車走行空間の整備を計画的に進めていきます。

平成27(2015)年3月に策定した「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）」の見直しを行います。見直しにあたっては、令和3(2021)年5月に太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルート（NCR）に指定されたことを踏まえて、広域ネットワークの視点でも検討していきます。

<事業>

- ・ 自転車ネットワーク計画の見直し
- ・ 自転車専用レーンや法定外路面標示を活用した道路環境整備 など



図表 3-7 自転車ネットワーク計画

(出典：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）)



● これまでの取り組み ● 自転車走行レーンや法定外路面標示の整備

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の整備に取り組んできました。



自転車専用レーン



法定外路面標示

Column コラム

自転車走行空間の整備方法とは？

自転車走行空間の整備方法は、自動車の通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、矢羽根や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標示という方法があります。

本市では道路の幅員等に応じて整備方法を決定しています。

■ 自転車道

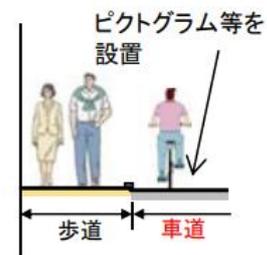
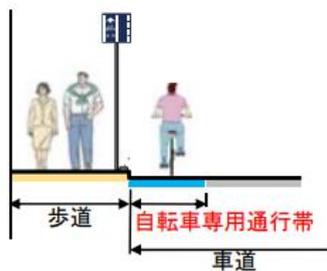
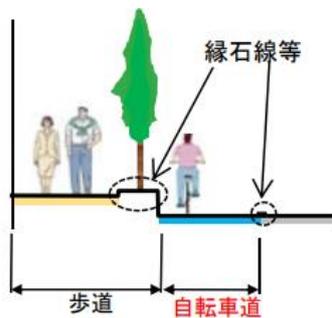
歩行者や自動車と自転車の通行部分を縁石又は工作物で連続して分離するものです。

■ 自転車専用通行帯

車道の左側に普通自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標識等により自転車走行空間を明確化（左側一方通行）するものです。

■ 車道混在

路面標示などにより車道内における自転車の通行位置を明示するものです。



(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省 平成 28 年 7 月))



【継続】既存道路の整備・改善（道路空間の再配分）

鉄道駅周辺など自転車や歩行者が多く行き来する既存道路の改善の際には、歩行者や自転車等の安全性や中心市街地のにぎわいに配慮した整備・改善（道路空間の再配分など）を検討します。

路肩など車道端部の路面において、通行の妨げとなる段差や溝の解消、自転車走行環境（空間）整備など、自転車が車道を安全に走行できる道路環境の整備を推進します。

<事業>

- ・ 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） など

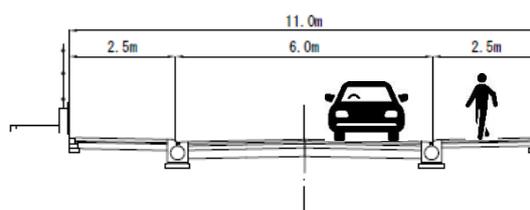
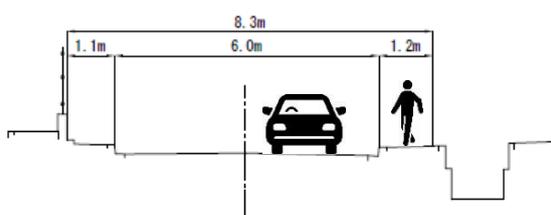
● これまでの取り組み ● 段差や溝の解消例

通行の妨げとなる段差や溝の改修を行ってきました。

実施前



実施後



【継続】自動車走行速度の抑制

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

そこで、ゾーン 30(※)や一方通行化など、一般車両の制限速度の見直しや通行規制、路面標示による速度抑制対策などの道路づくりの両面から、自動車走行速度の抑制策の導入に向けて引き続き検討します。

<事業>

- ・ 路面標示や物理的な対策などの道路づくりによる一般車両の走行速度抑制策の検討 など

■ 狭さくの例



■ ゾーン 30 の例



※ ゾーン 30 とは、区域(ゾーン)を定めて、時速 30 kmの速度規制等を実施することで、抜け道利用や自動車の走行速度を抑制し、歩行者の安全を確保するものです。



【拡充】道路の交通事故防止対策

本市は狭く入り組んだ見通しの悪い道路や交差点が多いため、出会い頭の事故件数が多く交通事故の危険性があります。

事故発生個所など危険箇所を把握し、その状況を見える化することで事故発生の原因を分析します。

事故が多発する生活道路や交差点部において、停止線やカーブミラー、注意喚起の看板の設置など、交通事故防止対策を講じます。

<事業>

- ・ 路面標示や注意喚起看板等の交通事故防止対策 など

■ 交通事故防止策の例



停止線



カーブミラー



注意喚起看板



ステッカー



本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|--------|--|
| 市民は | ・ 車道が原則、左側通行を守り、正しく自転車に乗りましょう。 |
| 警察は | ・ 国・県・市が行う自転車走行空間の整備に助言を行うなど協力します。 ・ 市と連携して交通規制の実施や見直しなどを検討します。 |
| 国・県・市は | ・ 自転車走行空間の整備に努めます。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|--|---|---|---|
| 自転車専用レーンや法定外路面標示を活用した自転車走行空間の確保 | | | |
| 自転車ネットワーク計画の見直し |  | | |
| 自転車専用レーンや法定外路面標示を活用した道路環境整備 |  |  |  |
| 既存道路の整備・改善（道路空間の再配分） | | | |
| 既存道路における自転車に配慮した整備・改善（道路空間の再配分など） |  |  |  |
| 自転車走行速度の抑制 | | | |
| 路面標示や物理的な対策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 |  |  |  |
| 道路の交通事故防止対策 | | | |
| 路面標示や注意喚起看板等の交通事故防止対策 |  |  |  |



② 利用しやすい駐輪場の確保〔事業者、市など〕

【拡充】利用しやすい駐輪場の整備・運営

鉄道駅など自転車利用が多い地区において、令和4(2022)年度に実施した自転車等需要予測調査を踏まえ、需要に応じた駐輪場の整備を引き続き検討します。

市営駐輪場などでは、障がい者や高齢者などへの優先スペースの確保などのサービスを行うとともに、質の高いサービスが展開できるよう、駐輪場管理者と連携して、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・改善等を検討します。

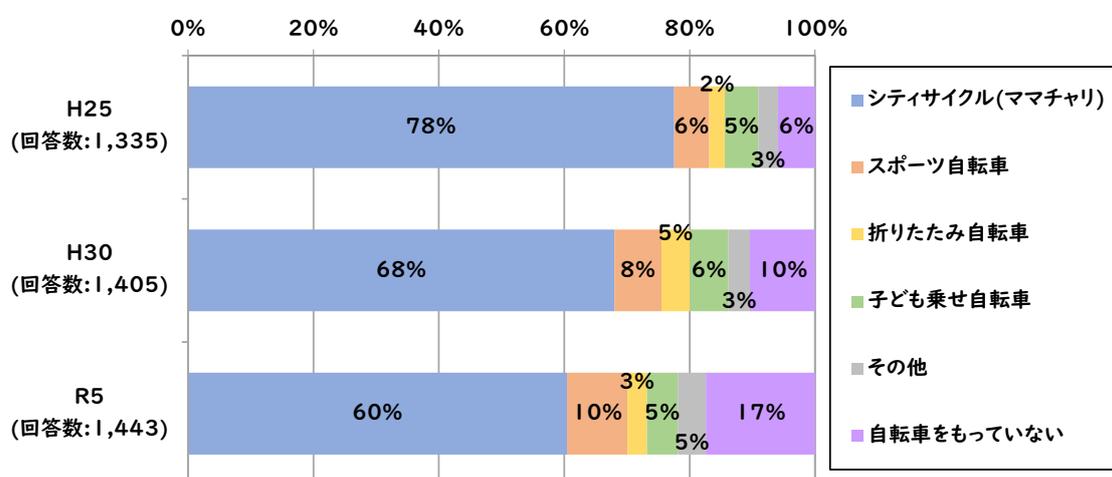
<事業>

- ・ 駐輪需要に応じた駐輪場の再整備（適正化に向けた検討を含む）
- ・ 高齢者や障がい者、子ども連れ利用者に配慮したサービスの検討 など

データ 保有自転車の種類の多様化

平成30(2018)年度と比較して「自転車をもっていない」の割合が増加したものの、最も割合の高い「シティサイクル(いわゆるママチャリ)」の比率が減少し、「スポーツ自転車」と「子ども乗せ自転車」の合計割合が増加し、保有自転車の種類は多様化しています。

多様化する自転車に対応できるように駐輪場のサービスの検討・改善を検討する必要があります。



図表 3-8 よく利用する自転車の種類

(出典：自転車利用に関するアンケート調査結果)



本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|--------|--------------------------------|
| 市民は | ・ 路上ではなく駐輪場に駐輪します。 |
| 施設管理者は | ・ 利用しやすい駐輪場とするための駐輪サービスを検討します。 |
| 市は | ・ 駐輪需要を調査し、駐輪場の整備を検討します。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|-------------------------------|---|---|---|
| 利用しやすい駐輪場の整備・運営 | | | |
| 駐輪需要に応じた駐輪場の再整備 |  |  |  |
| 高齢者や障がい者、子ども連れ利用者に配慮したサービスの検討 |  |  |  |



③ 放置自転車の対策〔市など〕

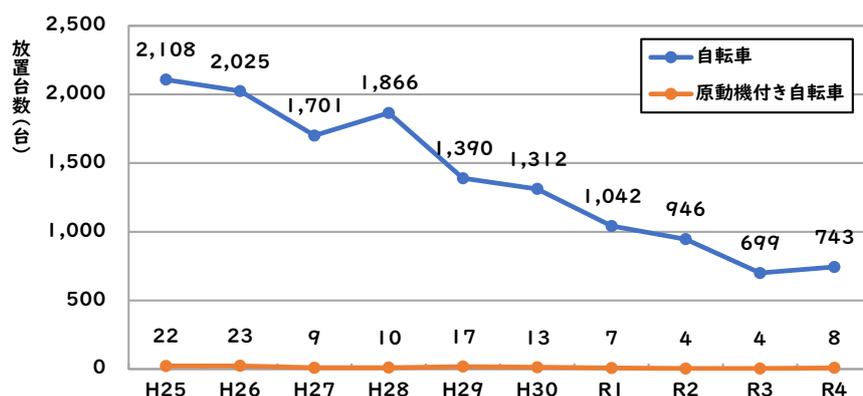
【継続】自転車放置禁止区域の見直し・啓発活動

本市では、放置自転車等が特に多い茅ヶ崎駅、香川駅周辺に自転車等放置禁止区域を指定するとともに、平成 23(2011)年 7 月から撤去した放置自転車の引取りを有料化し、放置自転車の削減に努めています。

また、一定規模以上の商業施設等の整備に対し駐輪場の整備を義務化し、民間事業者の協力により、自転車等の放置台数は減少傾向となっています。放置自転車のさらなる解消のため、自転車放置禁止に関する啓発活動を継続して行います。また、自転車放置禁止区域の設定については、自転車放置の実態を踏まえ、必要に応じて見直しを検討します。

<事業>

- ・ 自転車放置対策の啓発活動の実施
- ・ 自転車放置禁止区域の見直し など



図表 3-9 自転車等の放置台数の推移

(出典：安全対策課)



図表 3-10 自転車等放置禁止区域の標識と看板



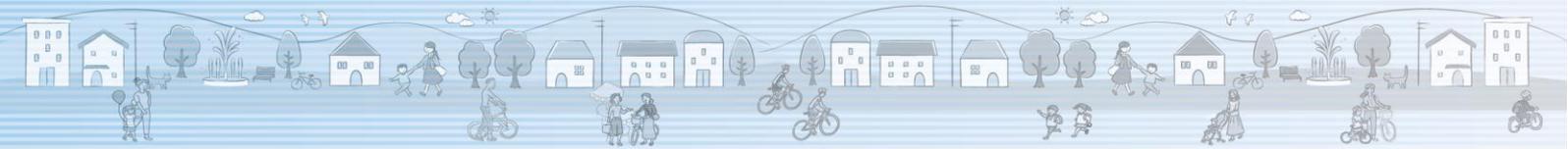
本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|-------|--|
| 市民は | ・ 路上ではなく駐輪場に駐輪します。 |
| 関係団体は | ・ 自転車放置対策の啓発活動を行います。【市と協働で実施】 |
| 市は | ・ 自転車放置対策の啓発活動を行います。【関係団体と協働で実施】 ・ 必要に応じ、自転車放置禁止区域を見直します。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|---------------------------|---|---|---|
| 自転車放置禁止区域の見直し・啓発活動 | | | |
| 自転車放置対策の啓発活動の実施 |  |  |  |
| 自転車放置禁止区域の見直し |  |  |  |





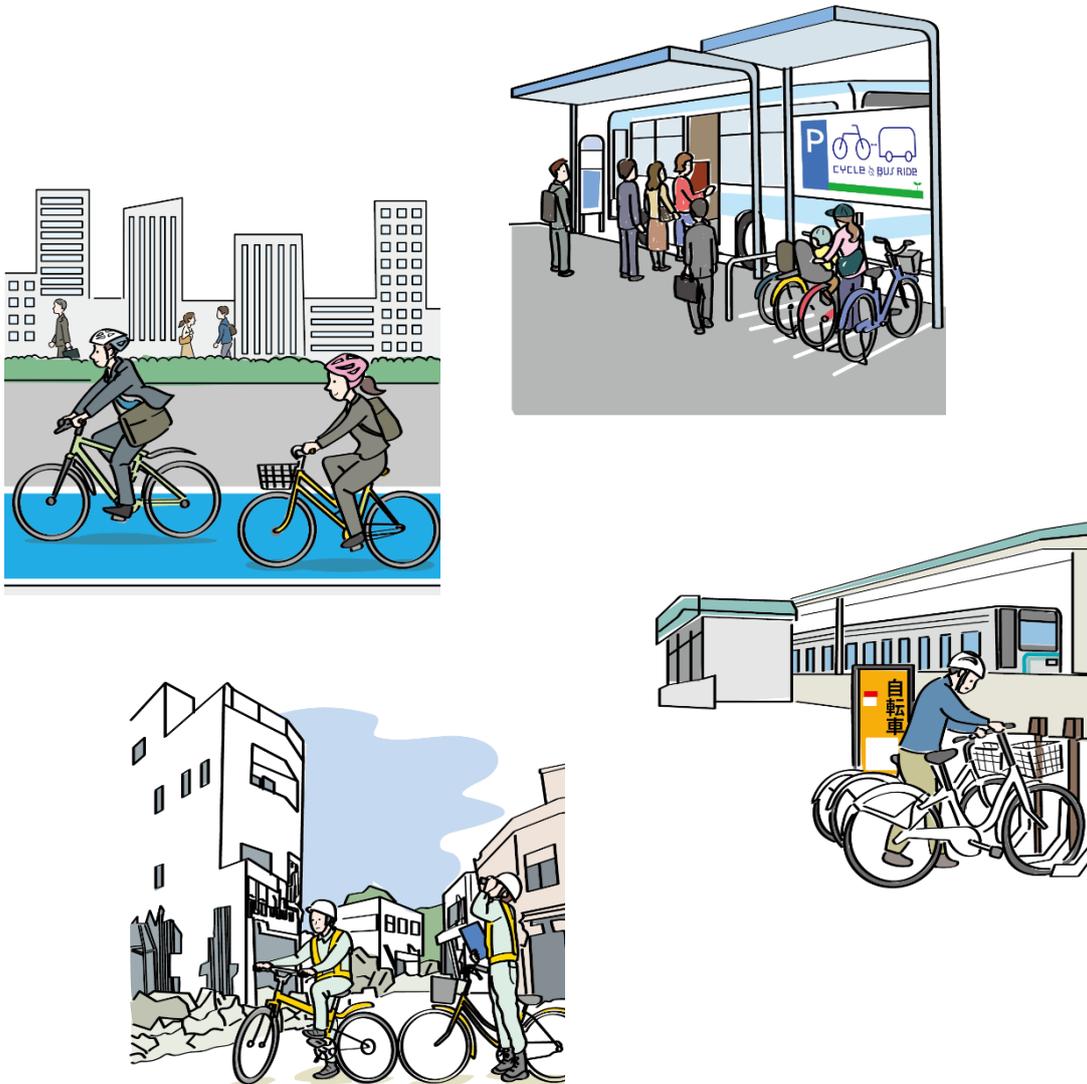
方向性3 暮らしにとけこむ仕組みづくり ～日常での利用促進・有効活用～



目指す姿

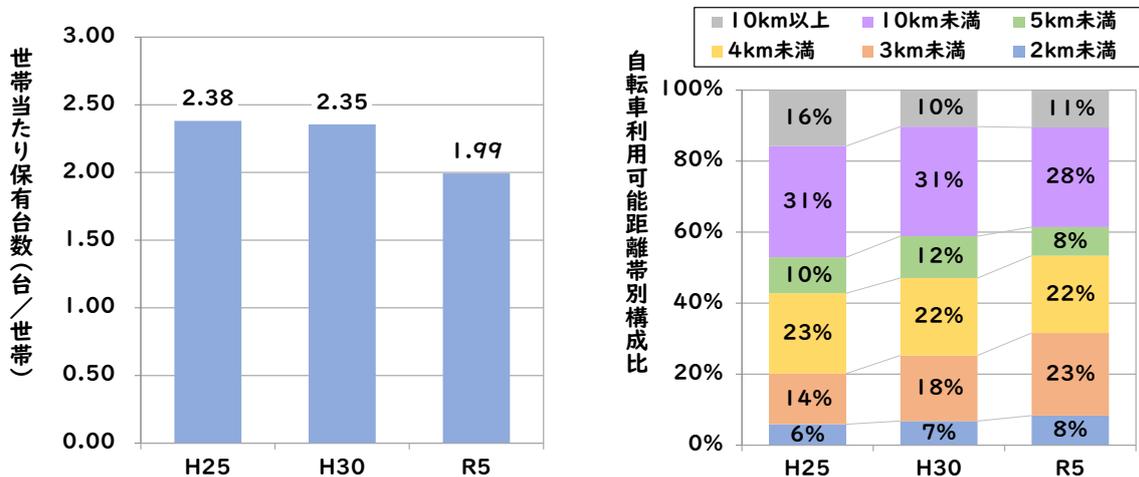
市民が自転車の利便性やメリットなどの魅力を知ることで、通学、通勤、買い物など日々の生活の中で自転車を利用する機会が増えています。

シェアサイクルの活用や公共交通との連携を図ることで、日々の暮らしの中で自転車を利用しやすい仕組みが構築されています。



まちの現在

- 本市は移動に対する自転車分担率が県内1位となっていますが、市民アンケートでは「世帯当たりの自転車保有台数」、「自転車利用可能な距離」、「市内での自転車の利用回数(P13)」が減少しています。

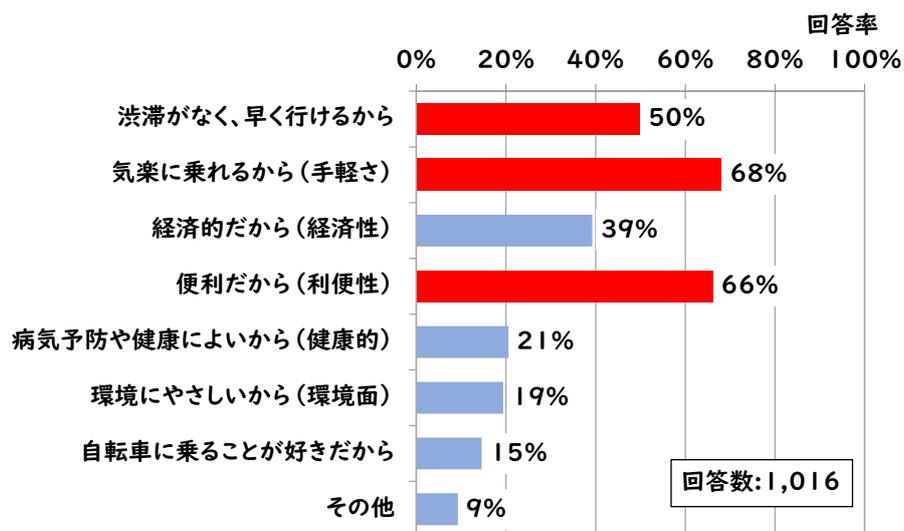


図表 3-11 自転車保有台数※1・自転車利用可能な距離※2

※1 「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 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

(出典：自転車利用に関するアンケート調査結果)

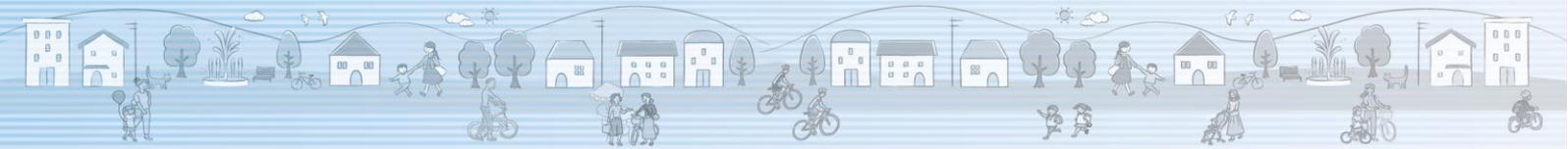
- 市民アンケートでは「自転車を利用する理由」としては、「気楽に乗れるから(気軽さ)」と回答した人が最も多く、「便利だから(利便性)」、「渋滞がなく、早く行けるから」が上位を占めています。自転車の利用促進を図るためには、自転車のメリットを周知するとともに、自転車を気軽に選択できる環境づくりをしていく必要があります。



図表 3-12 自転車を利用する理由

(出典：自転車利用に関するアンケート調査結果)





- 地震等の大規模災害発生時は、自動車利用が大きく制約されます。万一の災害など、さまざまなリスクに対する備えが必要です。

取り組み内容

- ① (重点)自転車利用機会の創出→P53
- ② 「自転車のまち」のPR→P58
- ③ 公共交通機関との連携→P59
- ④ 災害時における自転車の活用→P61

期待される効果

- 市民の外出機会の増加、健康増進につながるとともに、自家用車からの自転車への転換が進み、暮らしの中で自転車の利用機会が増加します。
- 災害時における自転車の有効活用体制を構築することで、被害状況などの効率的な情報収集や情報伝達等の手段の確保につながります。

評価指標

「目指す姿」の実現に向けて、指標を次のとおり設定します。

- 自転車の魅力や活用方法が発信されていて、自転車の利用を促進する取り組みが行われている。
- おでかけの際に移動する方法として、自転車を選ぶ市民が増加している。
- 通勤や業務に自転車を活用する市民・事業者が増加している。



① (重点) 自転車利用機会の創出〔市民、事業者、市など〕

【拡充】シェアサイクルなどの利用促進

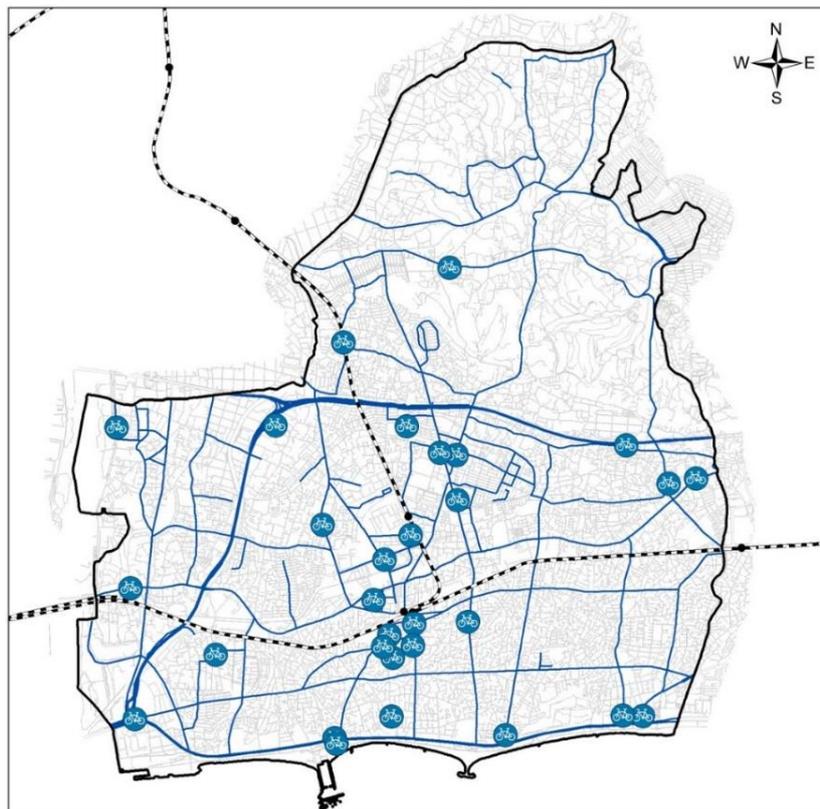
令和元(2019)年8月から神奈川県を中心に湘南地域4市3町でシェアサイクル(※)の実証実験事業を開始し、湘南地域の観光地の回遊性を高める取り組みを進めています。

本市にはシェアサイクルのポートが29箇所整備されており、市域内での移動やまちなか観光だけでなく、市域を跨ぐ移動や周遊観光においても多く利用されているため、ポートの整備を進めています。

鉄道などにより本市を訪れた方の2次交通手段として、そして日常生活での利便性の向上を図るためシェアサイクルポートの増設を検討するとともに、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っていきます。

<事業>

- ・ 既存のレンタサイクル・シェアサイクルの利用促進策の検討
- ・ シェアサイクルポートの設置を協議 など



図表 3-13 市内のシェアサイクルポートの整備状況

(出典：茅ヶ崎市作成)

※ シェアサイクルとは、利用者がどこのシェアサイクルポートでも自転車を借りる・返却できる自転車共有サービスです。



【拡充】健康づくり等に着目した自転車利用促進

令和5(2023)年度の市民アンケートでは、「健康増進・体カづくり」での自転車利用が9%にとどまっています。

本市では、令和5(2023)年度に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」を実施し、健康づくり等に着目した自転車利用を促進しています。

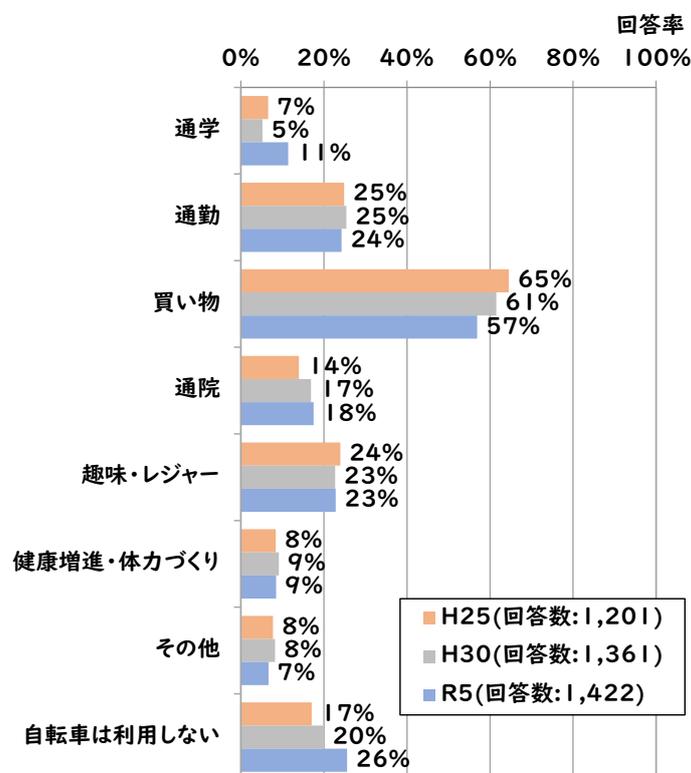
自転車は、健康増進や環境負荷の低減に寄与する交通手段です。多くの人々が自転車を選択できる環境づくりに努めていくことが自転車利用促進には有効であるため、引き続き、市民の健康づくり等に着目した自転車利用促進策を検討します。

<事業>

- ・ 健康づくり等に着目した自転車利用促進策の検討（モビリティマネジメント）
- ・ 通勤での自転車利用の推進 など

データ 自転車の利用目的

定常的な移動である「通勤」や「買い物」での利用が多くなっていますが、「趣味・レジャー」や「健康増進・体カづくり」での利用は令和5(2023)年でそれぞれ23%、9%で過年度と比較すると横ばいとなっています。



図表 3-14 自転車の利用目的

(出典：自転車利用に関するアンケート調査結果)



● これまでの取り組み ● 市の自転車通勤の取り組み

市では、健康増進の観点から自転車の有効性を検証するために、令和元(2019)年に市職員を対象に、約半年間に渡って自転車通勤を行う企画を実施しました。その結果、身体面や精神面で健康増進効果があるという傾向が見られました。

また、国(自転車活用推進本部)が企業活動での自転車通勤や業務利用を拡大するために創設した「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」に令和2(2020)年に全国の市で初めて、宣言企業に認定されました。

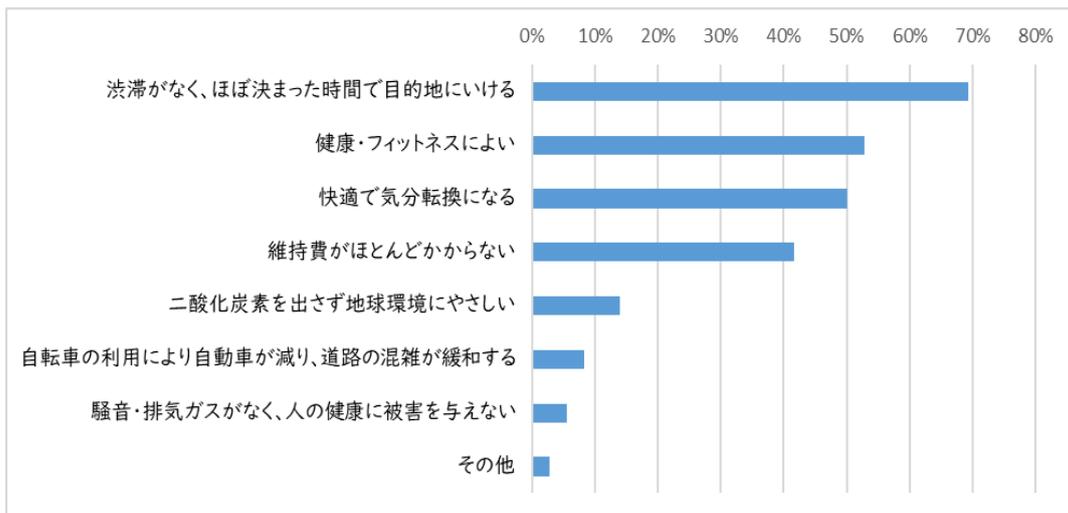


Column コラム

自転車通勤って実際にどうなの？

「自転車通勤と聞いて何だか大変そう・・・」と感じる方も多いかもしれません。

ここでは実際に自家用車から自転車に通勤方法を切り替えた方の「職場まで自転車で往復してみても良かったと思う事」についてアンケート(※)を行った結果をご紹介します。



図表 3-15 職場まで自転車で往復してみても、良かったと思う事 (3つまで)

(出典:特定非営利活動法人自転車政策・計画推進機構「自転車通勤拡大による脱炭素・健康増進社会同時実現のための実証実験と普及浸透事業 報告書」を基に作成)

渋滞を気にせずに目的地に行けること、身体にもお財布にも優しい点がよかったと感じる方が多い傾向になっています。自転車は渋滞の影響を受けないため「定時性」の乗り物と言われています。それだけでなく、健康で快適に過ごせるので、自転車通勤は通勤に係るストレスが軽減できる有効な手段になるかもしれません。ぜひ一度試してみてもはいかがでしょうか？

※ 令和 5(2023)年に NPO 法人自転車政策・計画推進機構と本市が連携し、約3か月、自家用車から自転車に通勤方法を切り替える実証実験を実施しました。その際の参加者 36 名を対象に、アンケートを実施した結果です。



【継続】自転車の利用方法の提案による自転車利用促進など

自転車を使うことによるメリットや便利な利用方法などの発信を検討し、通勤や買い物など日常的な自転車の利用を提案していきます。

また、自転車の点検・整備や防犯対策の促進に向けた啓発活動を引き続き行います。

<事業>

- ・ 自転車の利用方法の提案
- ・ 自転車の点検・整備の促進
- ・ 防犯対策の促進
- ・ 自転車損害賠償責任保険への加入促進 など

Let's Try!

ちょっとそこまで自転車で行ってみよう!

できることから“試しに”自転車で移動してみましょう。新しい発見があるかもしれません。

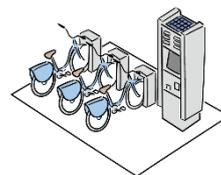
いつもの通勤を自転車に変えてみる



荷物の少ない日の買い物は自転車で行ってみる



帰りが雨予報の日は、行きだけシェアサイクルを利用してみる



Column コラム

快適なサイクリングのために!まず自転車の安全点検

ついつい後回しにしていますか?自転車の点検。

毎年、「神奈川県自転車商協同組合茅ヶ崎・寒川支部」が、市内の学校で自転車点検を行うと、整備が必要な自転車が8割近くあるそうです。

自転車の点検は安全で快適なサイクリングのために大切な時間です。また、故障を未然に防ぎ、お気に入りの自転車を長く愛用することにもつながります。自転車の安全点検をして、サイクリングを楽しみましょう!

異常がある場合は専門店へ。

茅ヶ崎式点検の合言葉は /
ラチエンはハンドベルの舞台

ライト
チェーン
はんしゃばん
ハンドル
ベル
ブレーキ
タイヤ



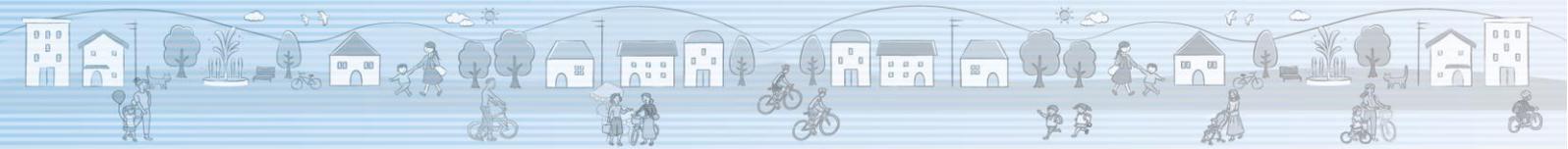
本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|---------------|---|
| 市民は (事業所は) | <ul style="list-style-type: none"> 自身の健康づくりに配慮し、通勤や日常的な移動にシェアサイクルをはじめとした自転車を利用しましょう。 自転車を大切に、長く使いましょう。 万が一の事故に備え、自転車保険に加入しましょう。 事業所は、通勤用の駐輪場を整備し、自転車通勤を推進しましょう。 |
| 関係団体は | <ul style="list-style-type: none"> 既存のシェアサイクルを含め、シェアサイクルポートを増設するなど利用促進策を検討し、実施します。【市と協働で実施】 |
| 市は | <ul style="list-style-type: none"> 自転車利用による通勤、自転車利用による健康づくり等を推進します。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|--------------------------------|---|---|---|
| シェアサイクルなどの利用促進 | | | |
| 既存のレンタサイクル・シェアサイクルの利用促進策の検討 |  |  |  |
| シェアサイクルポートの設置を協議 |  |  |  |
| 健康づくり等に着目した自転車利用促進 | | | |
| 健康づくり等に着目した自転車利用促進策の検討 |  |  |  |
| 通勤での自転車利用の推進 |  |  |  |
| 自転車の利用方法の提案による自転車利用促進など | | | |
| 自転車の利用方法の提案 |  |  |  |
| 自転車の点検・整備の促進 |  |  |  |
| 防犯対策の促進 |  |  |  |
| 自転車損害賠償責任保険への加入促進 |  |  |  |





② 「自転車のまち」のPR[市民、事業者、市など]

【継続】ホームページやイベントでの情報発信

前プランでは、「自転車のまち 茅ヶ崎」やその活動を広く発信するため、「ちがさきヴェロ・フェスティバル」などのイベントが開催されてきました。

引き続き、自転車をまちの特徴のひとつとして位置づけ、平成 30(2018)年に製作したロゴマークを有効活用しながら、ホームページの活用やイベントの開催を通じて、自転車の取り組みを市内外に広く発信します。

<事業>

- ・ ホームページの活用や様々なイベントでの広報活動の実施 など

● これまでの取り組み ● ブランドマークの創出

平成 30(2018)年度にロゴマークを製作しました。



本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|---------|---|
| 市民は | ・ 自らが「自転車のまち」を作る一員であることを認識しましょう。 |
| 関係団体・市は | ・ ホームページや既存イベントなどの開催などを通じ、「自転車のまち」を積極的にPRします。 ・ ロゴマークを活用し、自転車関連施策を一体的に推進します。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|----------------------------|---|---|---|
| ホームページやイベントでの情報発信 | | | |
| ホームページの活用や様々なイベントでの広報活動の実施 |  |  |  |



③ 公共交通機関との連携 [事業者、市など]

【継続】公共交通との乗り継ぎ利便性の向上

鉄道駅など自転車利用が多い地区において、令和4(2022)年度に実施した自転車等需要予測調査を踏まえ、関係者と連携して需要に応じた駐輪場の整備を引き続き検討します。(P46 再掲)

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、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ます。

公共交通機関への自転車の持ち込みについては、そのニーズや社会動向等を踏まえ、必要に応じて検討します。

<事業>

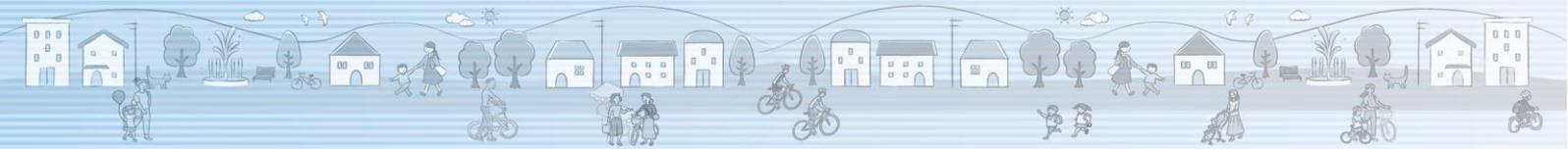
- ・駐輪需要に応じた駐輪場の再整備（適正化に向けた検討を含む）
- ・サイクル&バスライドの利用促進
- ・サイクル&バスライドの拡充の検討 など



図表 3-16 サイクルアンドバスライドの設置状況

(出典：茅ヶ崎市作成)





本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|----------|---------------------------------------|
| 市民は | ・ 鉄道駅やバス停周辺の駐輪場を適切に利用して公共交通を利用しましょう |
| 交通事業者・市は | ・ 自転車利用者のニーズに応じ、公共交通機関とのさらなる連携を検討します。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|-------------------------|--|--|--|
| 公共交通との乗り継ぎ利便性の向上 | | | |
| 駐輪需要に応じた駐輪場の再整備【再掲】 |  |  |  |
| サイクル&バスライドの利用促進 |  |  |  |
| サイクル&バスライドの拡充の検討 |  |  |  |



④ 災害時における自転車の活用〔事業者、市など〕

【新規】災害時における自転車の活用

近年の大規模災害時において、道路閉塞やガソリン不足の状況下等における移動手段として自転車が有効に活用されていること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、災害時、特に大規模災害時における地域の安全・安心を向上させることが求められています。

災害時の被災状況の把握や情報伝達の手段として、自転車の活用を図ることを検討します。

<事業>

- ・ 災害時における自転車の活用に関する検討 など

【国土交通省における緊急点検用自転車の配備】



<パトロール車への小径車(折りたたみ式自転車)の搭載状況>



<自転車パトロール訓練の様子(2016年6月)>

(出典：国土交通省資料)

本取り組みにおける関係者とその役割

関係団体・市は

- ・ 地域の実情を踏まえた災害時の自転車活用を推進します。

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|---------------------|---|---|---|
| 災害時における自転車の活用 | | | |
| 災害時における自転車の活用に関する検討 |  |  |  |



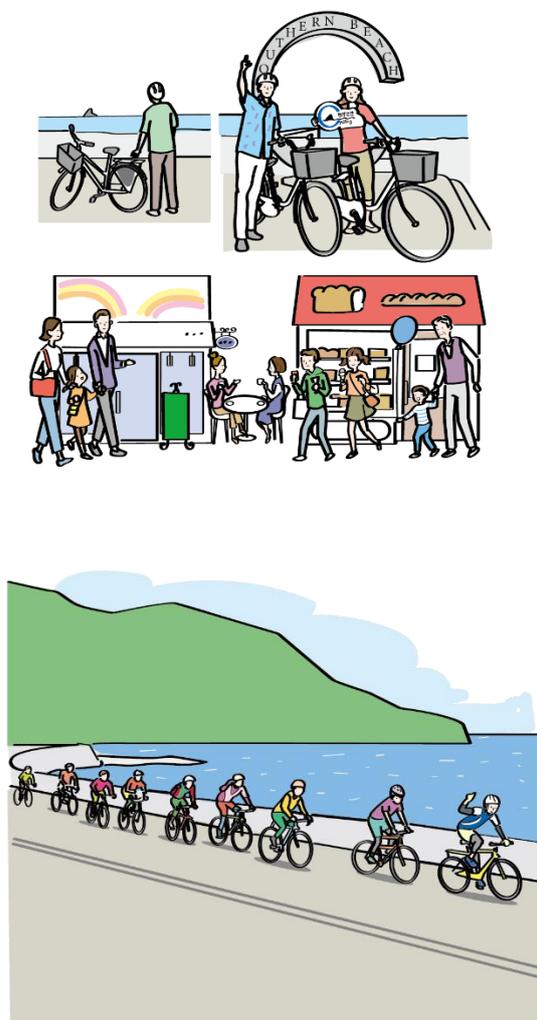
方向性4 まちの魅力に触れる仕掛けづくり ～自転車を楽しむ機会の創出～



目指す姿

周辺にある景色やお店を楽しむなどまちの魅力を発見したり、リフレッシュしたりと自転車に乗ること自体を楽しむ人が増えています。

自転車に乗りたくなるような工夫をすることで、自転車でまちを回遊する市民や来訪者が増え、まちがにぎわっています。



まちの現在

- 市民アンケートでは「健康増進・体力づくり」「趣味・レジャー」での利用割合は前プラン策定時から横ばい(P54)で、様々な目的での自転車の利用機会の創出に取り組む必要があります。
- 自転車を活用したにぎわいのあるまちづくりの推進には、サザンビーチや飲食店などの魅力的なスポットを回遊するため、市民や市外からの来訪者が自転車を気軽に利用しやすくすることが重要です。
- 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神奈川県唯一のゲートウェイに登録されています。令和7(2025)年度には新たな道の駅のオープンが予定されており、さらなる観光需要の高まりへの対応が必要です。

取り組み内容

- ① 「自転車のまち」のPR→P64
- ② 自転車を活用したにぎわいづくり→P67

期待される効果

市内で楽しみながら自転車で回遊することで、車では分からない本市の魅力を発見するとともに、まちは活性化されます。

評価指標

「目指す姿」の実現に向けて、指標を次のとおり設定します。

- サイクルスポーツやサイクルツーリズムなどに関する広報活動が市内外に発信されていて、自転車の楽しさをPRする取り組みが行われている。
- シェアサイクルの利用促進や新しい自転車利用の取り組みが進められ、市内外から自転車でまちを楽しむ人が増加している。
- 移動手段としてだけでなく、自転車に乗ること自体を楽しむ市民が増加している。



① 「自転車のまち」のPR[市民、事業者、市など] 【再掲】

【継続】ホームページやイベントでの情報発信【再掲】

前プランでは「自転車のまち 茅ヶ崎」やその活動を広く発信するため、「ちがさきヴェロ・フェスティバル」など多くのイベントが開催されてきました。

引き続き、自転車をまちの特徴のひとつとして位置づけ、平成 30(2018)年に製作したロゴマークを有効活用しながら、ホームページの活用やイベントの開催を通じて、自転車の取り組みを市内外に広く発信します。

<事業>

- ・ ホームページの活用や様々なイベントでの広報活動の実施 など

● これまでの取り組み① ● ちがさきヴェロ・フェスティバル(自転車祭)の開催

平成 24(2012)年度より開催している自転車の魅力を体感することができるイベント。子どもたちが特設コースでレースを行う「キッズ自転車レース」をはじめ、自転車教室や市内を自転車で巡る企画など、子どもから大人まで楽しめる企画が満載です。



● これまでの取り組み② ● 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の締結

スルガ銀行と自転車を活用した観光でまちの魅力を再発見する「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」を令和 5(2023)年度に締結しました。

スルガ銀行と本市は、双方の SNS を活用し、サイクルツーリズムによる周遊観光の促進を図っていきます。



(出典：スルガ銀行株式会社ホームページ)



【継続】自転車を活用したライフスタイルの提案

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

市民に対しては、通勤や買い物などの日常的な自転車の利用方法に加えて、スポーツや趣味、健康づくりのための利用など、様々な自転車の楽しみ方、自転車を使うことによるメリットなどを発信します。

<事業>

- ・ 自転車を活用したライフスタイルの提案

本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|---------|---|
| 市民は | ・ 自らが「自転車のまち」を作る一員であることを認識しましょう。 |
| 関係団体・市は | ・ ホームページや既存イベントなどの開催などを通じ、「自転車のまち」を積極的にPRします。 ・ ロゴマークを活用し、自転車関連施策を一体的に推進します。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|------------------------------|---|---|---|
| ホームページやイベントでの情報発信【再掲】 | | | |
| ホームページの活用や様々なイベントでの広報活動の実施 |  |  |  |
| 自転車を活用したライフスタイルの提案 | | | |
| 自転車を活用したライフスタイルの提案 |  |  |  |



応援しよう!体験してみよう!自転車スポーツの世界

自転車は移動手段だけでなく、オリンピック競技になるほどスポーツとしても熱い!

そして茅ヶ崎にゆかりのある選手が世界で活躍しています。

ここでは、茅ヶ崎市スポーツアンバサダー(※)で、自転車競技の選手をご紹介します。

佐藤 ^{みな}水菜選手(自転車トラック)

茅ヶ崎市出身。競輪選手として活躍する一方、自転車競技では日本自転車競技連盟から女子エリート強化指定選手に選ばれ、ナショナルチームに所属。

国際大会で金メダルを獲得するなど、目覚ましい活躍でパリ 2024 オリンピックへも出場。



自転車トラック競技とは?

周長 250mのすり鉢状板張りトラックを舞台に、ブレーキも変速機もない自転車でレースを行います。オリンピック種目としては、6 種目(チームスプリント、スプリント、ケイリン、オムニウム、チームパシュート、マディソン)が採用されていて、スピードやテクニック、持続力、戦略などたくさん見どころがあります。

内藤 ^{ねね}寧々選手 (BMX フリースタイル・パーク)

幼少期から茅ヶ崎市で育ち、小学校 6 年生の時に BMX と出会う。

マイナビ Japan Cup や全日本 BMX フリースタイル選手権など国内の BMX フリースタイルの大会で優勝する他、UCI BMX Freestyle World Cup などの国際大会でも実績を残しています。



BMX フリースタイル・パークとは?

複数のジャンプ台からなる「パーク」と呼ばれる競技エリアで、60 秒の制限時間内に可能な限り多くのトリック(技)を繰り出していきます。難易度・完成度・独創性などを競います。ダイナミックなトリック、それぞれの選手のスタイルの違いなどたくさん見どころがあります。

選手を応援したり、実際に体験してみたり、ぜひみなさんのサイクルスポーツの楽しみ方を見つけてみてください!

※ 本市では、世界や全国で活躍する本市ゆかりのアスリートと相互の協力のもと、競技の普及・振興に加え、スポーツを通じて次世代育成等を図るために「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)」の締結を進めています。協定を締結した方は、本市のスポーツアンバサダーに就任していただいています。



② 自転車を活用したにぎわいづくり[市民、事業者、市など]

【拡充】シェアサイクルなどの利用促進【再掲】

令和元(2019)年8月から神奈川県を中心に湘南地域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り組みを進めています。

本市にはシェアサイクルのポートが29箇所整備されており、市域内での移動やまちなか観光だけでなく、市域を跨ぐ移動や周遊観光においても多く利用されているため、ポートの整備を進めています。

鉄道などにより本市を訪れた方の2次交通手段として、そして日常生活での利便性の向上を図るためシェアサイクルポートの増設を検討するとともに、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っていきます。

<事業>

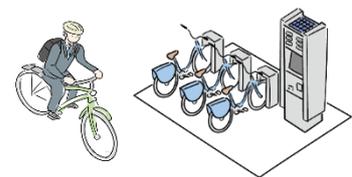
- ・既存のレンタサイクル・シェアサイクルの利用促進策の検討
- ・シェアサイクルポートの設置を協議 など

Let's Try!

シェアサイクルを活用してみよう!

シェアサイクルは様々なシーンで利用できて便利です。ここでは活用方法をいくつかご紹介します。

- 帰りが雨予報の日の、行きの交通手段として。帰りは公共交通や徒歩を利用すれば安心。
- 旅先の移動手段として
- 電車が止まった時の緊急移動手段として
- 工作中的の目的地までの移動手段として
- 友人が茅ヶ崎に遊びにきた時の移動手段として。市内を自由に巡れて、楽しさ倍増!



【新規】サイクルツーリズムの推進

令和3(2021)年5月に太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルート(NCR)に指定され、「柳島スポーツ公園」は神奈川県唯一のゲートウェイに登録されています。

また、令和7(2025)年度には道の駅「湘南ちがさき」のオープンが予定されているなど、柳島エリアのさらなる観光需要の高まりが期待できます。

柳島エリアを拠点としたサイクルツーリズムを検討するとともに、近隣市町や民間事業者、神奈川県のサイクリング協会や観光協会などと連携することで、市民や来訪者がサイクリングを楽しめるイベントを開催するなどサイクルツーリズムを推進します。

<事業>

- ・ 観光拠点等における自転車関連施設の整備(受入環境確保等)
- ・ サイクルツーリズムに関する広報活動(情報発信、イベント開催等) など



図表 3-17 道の駅「湘南ちがさき」整備予定地

(出典：茅ヶ崎市道の駅基本計画(平成28年3月)、茅ヶ崎市ホームページ)



【継続】サイクルステーション設置の検討

平成 29(2017)年度に「柳島スポーツ公園」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。

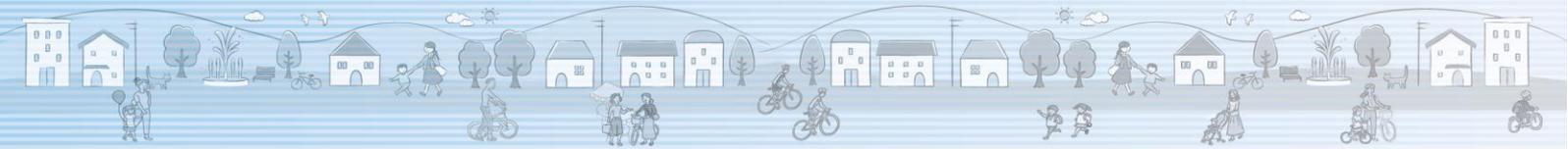
引き続き、柳島スポーツ公園内のサイクルステーションで、市民が趣味や健康増進を目的に自転車を活用する機会を増やすなど、サイクルステーションを活用した取り組みを推進します。

また、サイクルステーションの効果について調査研究を行い、市内駐輪場等への設置の可能性を検討します。

<事業>

- ・ 趣味や健康増進を目的とした自転車活用機会の創出
- ・ サイクルステーションの効果の調査研究 など





本取り組みにおける関係者とその役割

| | |
|---------|---|
| 市民は | ・ 自転車の楽しみを知り、自転車でお出かけしましょう。 |
| 関係団体・市は | ・ サイクルステーションの設置を検討するなど、利用促進策を検討し、実施します。 |

スケジュール

| 事業 | 短期 (1~2年) | 中期 (3~5年) | 長期 (6~10年) |
|---------------------------------|---|---|---|
| シェアサイクルなどの利用促進【再掲】 | | | |
| 既存のレンタサイクル・シェアサイクルの利用促進策の検討 |  |  |  |
| シェアサイクルポートの設置を協議 |  |  |  |
| サイクルツーリズムの推進 | | | |
| 観光拠点等における自転車関連施設の整備（受入環境確保等） |  |  |  |
| サイクルツーリズムに関する広報活動（情報発信、イベント開催等） |  |  |  |
| サイクルステーション設置の検討 | | | |
| 趣味や健康増進を目的とした自転車活用機会の創出 |  |  |  |
| サイクルステーションの効果の調査研究 |  |  |  |



04 推進体制

推進体制についてご紹介します。

ある日のちがさき



漁港通り病院道四つ角一帯の街並み (昭和 48 年頃)

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 推進体制

- 本プランを進めるにあたっては、市だけではなく、市民・市民団体、事業者が主体的に取り組む必要があります。そして、それぞれの役割分担により、立場にあった責任ある行動・働きかけが目指すまちの姿の実現につながります。「市民・市民団体」、「事業者」、「市」が協働・連携を図りながら、創造的に施策を進めていきます。
- ちがさき自転車プラン推進委員会を継続して開催し、その結果を受けて計画の取り組みや施策の見直し等を行っていきます。

市民・市民団体、事業者、市の役割

市民・市民団体の役割

- ・ 自転車の楽しみを知り、積極的に利用
- ・ 一人ひとりが自転車を正しく利用
- ・ 自分のライフスタイルを見直し、出来ることから確実に改善・実行
- ・ 社会実験や計画策定に積極的に参加
- ・ 一時的な行動ではなく、継続的に実施

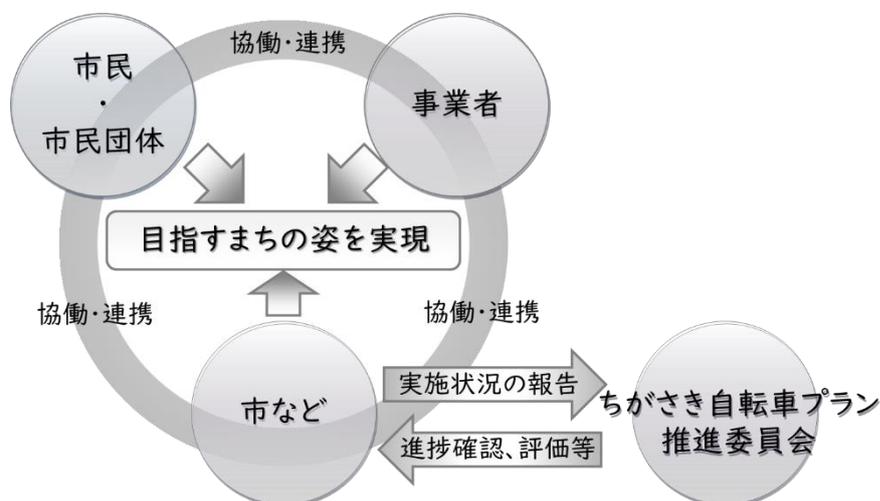
事業者の役割

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

市の役割

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

推進体制



資料編

ある日のちがさき



(上)中央公園入口歩道橋より南方を望む(昭和 59 年)

(下)小出小学校へ集った小出村青年団員たち

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/>)

1 前プランの取り組み内容(概要)

平成25年度
(2013)

平成26年度
(2014)

平成27年度
(2015)

平成28年度
(2016)

平成29年度
(2017)

「第2次ちがさき自転車プラン」を策定
(平成26年4月)

「将来の都市像」人と環境にやさしい
自転車のみち 茅ヶ崎

- ①おもいやりの人づくり
- ・自転車利用ルールの周知徹底
 - ・他者への“おもいやり”精神の醸成
 - ・自動車ドライバーへの啓発

■ちがさき自転車プラン・アクション22、茅ヶ崎警察署、高校生による「自転車レーン等のデモンストレーション走行」(H26~H28、H30)



■自動車ドライバーへの注意喚起用看板を設置(H26~)



■茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画(自転車ネットワーク計画)を策定(H26)

■自転車専用レーン・路面標示・交差点鉤設置



■ゾーン30の交通規制(小和田、松浪地区(H28))



■市営自転車駐車場の改善(H26~)

- ・茅ヶ崎駅南口の駐輪場の増設
- ・その他自転車駐車場の改善



■放置自転車の対策

実態把握や放置自転車等監視指導員によって、自転車放置対策の啓発活動を実施



■ちがさきヴェロ・フェスティバルの開催



■「茅ヶ崎市のシェアサイクル推進に係る基本的な考え方策定(H27)

■観光案内所でレンタサイクルの開始(H27)

■「ことりっぷ茅ヶ崎」を発行(H28)



■自転車ラックバス運行(~H27)



■サイクル&バスライドの設置(H26)

中島・新田地区に新たに設置



■柳島スポーツ公園にサイクルステーションの設置(H29)



■自転車利用で健康増進キャンペーンを実施(H30)



平成30年度
(2018)

令和元年度
(2019)

令和2年度
(2020)

令和3年度
(2021)

令和4年度
(2022)

令和5年度
(2023)

令和6年度
(2024)

■交通安全教室、ルール講習会の実施

☆「自転車止まれステッカー大作戦」

小学生が描いた絵をステッカーにし、小学生と地域の大人と一緒に通学路の危険な場所の路面に設置



☆無灯火自転車撲滅街頭キャンペーン
自転車の「無灯火撲滅」及び「盗難防止」を目的に、通行する方々に向けて啓発を実施



継続

継続

継続

■第1回：細街路の交差点で自転車走行空間整備の実施(R1)

交差点進入前の自転車や自動車がいることを、別方向の進入者に伝えるセンサーを用いた社会実験を実施



■第2回：細街路の交差点で自転車走行空間整備の実施(R4)

■市民のニーズに応じた新たなサービスの検討

- ・令和4年度に自転車等需要予測調査を実施
- ・地上階に優先スペースおよび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



継続

継続

■シェアサイクル広域周遊観光実証実験を実施(R1~)

湘南地域での二次交通のネットワークの充実を目的として、シェアサイクルの実証実験を実施



継続

■ブランドマークの創出(H30)

「自転車のまち茅ヶ崎」をもっと知ってもらうきっかけとして、ロゴマークを作成



■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)



■自転車通勤の推進事業実施(R1~R3)

全国の市で初めて、『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトの「宣言企業」に認定



■高齢者向け電動アシスト自転車貸出(R2~R4)



■NPO法人自転車政策・計画推進機構と連携し、自転車通勤拡の実証実験を実施(R5)



2 前プランの評価と改定に向けた課題と方針

ちがさき自転車プラン推進委員会で前プランの事後評価を行い、令和6(2024)年3月に答申を受けました。答申を受け、本プランに次のとおり反映しました。

第2次ちがさき自転車プラン

| まちづくりの方向性 | 主要な取り組み内容 | | 取り組み状況 |
|------------------------------------|----------------------|---|--|
| 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 | すき間のない交通安全教育の実施 地域、関係団体との協働による啓発活動 | 交通安全教室や自転車止まれステッカー大作戦の実施など、継続的に交通安全教育を推進してきた。 地域、関係団体と連携し、様々な啓発活動を継続的に実施してきた。 |
| | (重点)他者への“おもいやり”精神の醸成 | 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 | 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を推進してきた。 |
| | | 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 | 広報ちがさきなどを活用し、市民が主体となって正しい行動をとるための啓発活動を実施してきた。 |
| | (重点)自動車ドライバーへの啓発 | 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 | 注意喚起用看板を設置するなど、様々な啓発活動を実施してきた。 |
| 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 | 自転車ネットワーク計画づくり | 「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)」を策定した。 |
| | | 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。 |
| | | 既存道路の整備・改善(道路空間の再配分) | 路面標示の設置や舗装や段差解消など、自転車が走行しやすい道路整備を行ってきた。 |
| | | 自動車走行速度の抑制 | 赤松町や常盤町などにおいて、平成28年度にゾーン30の交通規制を実施した。 |
| | 利用しやすい駐輪場の確保 | 利用しやすい駐輪場の整備・運営 | 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った。 |
| 放置自転車の解消 | 自転車放置禁止区域の見直し・啓発活動 | 自転車等放置禁止区域において、自転車放置台数の削減に向けた啓発活動を実施してきた。 | |
| 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 | レンタサイクルシステムの促進 | 平成27年度に観光案内所でレンタサイクルを開始し、令和元年度からは湘南地域の観光地の回遊性を高める取り組みを進めてきた。 |
| | 自転車利用による健康づくり | 健康づくりに着目した自転車利用促進 | 自転車通勤の実証実験や高齢者向けの電動アシスト自転車の貸出など、健康づくりに着目した自転車利用を促進してきた。 |
| | (重点)「自転車のまち 茅ヶ崎」のPR | ホームページやイベントでの情報発信、看板設置 | ちがさきヴェロ・フェスティバル(自転車祭)を市民、事業者、関係団体と連携しながら継続的に実施してきた。 |
| | | (仮称)サイクルステーション設置の検討 | 平成29年度に柳島スポーツ公園内にサイクルステーションを設置した。 |
| | | 自転車を活用したライフスタイルの提案による自転車利用促進など | 「自転車を活用した観光振興に関するパートナーシップ協定」をスルガ銀行株式会社と締結するなど、新たな取り組みを行った。 |
| | 公共交通機関との連携 | ブランドマークの創出による一体的な取り組みの推進 | 平成30年度に「ロゴマーク」を製作した。 |
| 公共交通機関との乗り継ぎ利便性の向上 | | 平成26年度に中島・新田地区へサイクル&バスライドを設置した。また、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した。 | |
| | 公共交通機関への自転車の持ち込みの普及 | 平成26~27年度に自転車ラックバスを運行したが、利用者がいなかった。 公共交通への自転車の持ち込み普及については、具体的な検討、発信には至っていない。 | |



ここから
アクセス

第3次ちがさき自転車プラン（自転車活用推進計画）

| 改定に向けた課題と方針(前プラン事後評価) | まちづくりの方向性 | 主要な取り組み内容 |
|---|--|--|
| <p>「自転車関連事故件数」は減少しており、一定の成果につながっている。今後は、ルールに対する理解が進むよう、重点的・効果的な啓発手法の質的向上が求められる。 自転車利用ルールの遵守に資する啓発活動を継続的に実施するとともに、交通安全教室だけではなく動画等を活用した周知手法の検討、また、ライフステージや年齢層など、各段階に応じた自転車安全教育を実施していく。</p> | <p>① おもいやりの心づくり （自転車利用ルールの周知徹底）</p> | <p>（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 【継続】地域、関係団体との協働による啓発活動</p> |
| <p>【社会情勢の変化】 ・改正道路交通法の施行</p> | | <p>（重点）他者への“おもいやり”精神の醸成 【拡充】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 【継続】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</p> |
| <p>「法定外路面標示などの整備延長」は前プランの目標値に及ばなかった。引き続き整備を進めるとともに、整備手法の見直しも含めて検討を進めていく。</p> | <p>② 風を感じる空間づくり （走行空間・駐輪場の確保）</p> | <p>（重点）自転車走行空間の整備 【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） 【継続】自動車走行速度の抑制</p> |
| <p>【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への指定など、広域ネットワークの視点を交えた自転車ネットワークの検討が必要」</p> | | <p>【拡充】道路の交通事故防止対策</p> |
| <p>「駐輪場の数、スペースに対する満足度」は向上しており、一定の成果につながっている。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、状況を把握しながら駐輪場のサービスの導入、改善等を検討していく。</p> | <p>利用しやすい駐輪場の確保</p> | <p>【拡充】利用しやすい駐輪場の整備・運営</p> |
| <p>「放置自転車の台数」は大幅に減少しており、一定の成果につながっている。さらなる解消に向けて、自転車放置禁止に関する啓発活動を継続的に実施していく。</p> | <p>放置自転車の対策</p> | <p>【継続】自転車放置禁止区域の見直し・啓発活動</p> |
| <p>市内に29箇所整備されている「シェアサイクルポート」は市内全域を網羅できていない状況。また、「健康面」「環境面」を理由に自転車を利用している市民は未だ少ない。日常生活における移動手段として自転車を選択できる環境づくりを進めるとともに、自転車を活用したライフスタイルを提案していく。</p> | <p>③ 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）</p> | <p>（重点）自転車利用機会の創出 【拡充】シェアサイクルなどの利用促進 【拡充】健康づくり等に着目した自転車利用促進 【継続】自転車の利用方法の提案による自転車利用促進など</p> |
| <p>ロゴマークを有効活用しながら、ホームページやイベントなどを通じて、自転車に関する取組を広く発信していく。</p> | <p>「自転車のまち」のPR</p> | <p>【継続】ホームページやイベントでの情報発信</p> |
| <p>サイクル&バスライドの利用促進策や需要に応じた駐輪場の整備を検討していく。公共交通機関への自転車の持ち込みは、ニーズや社会動向等を踏まえて検討していく。</p> | <p>公共交通機関との連携</p> | <p>【継続】公共交通との乗り継ぎ利便性の向上</p> |
| <p>【社会情勢の変化】 ・自転車活用推進法の施行 ・神奈川県条例の施行 ・災害時における自転車のさらなる活用推進 ・太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定</p> | <p>④ 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）</p> | <p>【新規】災害時における自転車の活用 「自転車のまち」のPR【再掲】 【継続】ホームページやイベントでの情報発信【再掲】 【継続】自転車を活用したライフスタイルの提案 自転車を活用したにぎわいづくり 【拡充】シェアサイクルなどの利用促進【再掲】 【新規】サイクルツーリズムの推進 【継続】サイクルステーション設置の検討</p> |

3 市民意見

さまざまな手法で市民の声を聞きながら、策定を進めました。

■市民の声

| | | 開催日 | 内容 |
|---|---------------------------------|-------------------------|---|
| 1 | 自転車利用に関するアンケート調査 (市民アンケート調査) | 令和5(2023)年 10月 | 市内居住者(15~84歳)3,000人にアンケートを実施しました。 ※アンケート結果は、第2次ちがさき自転車プランの事後評価からご覧ください。  ここからアクセス https://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/road/jitensha_plan/1008351.html |
| 2 | オープンハウス (展示型の自由意見提案会) ※ | 令和6(2024)年 4月29日、30日 | 市の自転車を取り巻く現状の課題についてパネルを展示。ご意見を会場で配布するふせんに記入してもらいました。  ここからアクセス https://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/road/jitensha_plan/1059158.html |
| 3 | パブリックコメント | | 第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)素案について、意見を募集 |

※ オープンハウスとは、特定の方々を対象に行う説明会などとは違い、市が商業施設などに赴き、不特定多数の方々に向け、事業や取り組みの概要をパネル展示することで、事業の進め方に関する情報を多くの市民に提供する場を設ける、市民参加手法のひとつです。

■ちがさき自転車プラン推進委員会

| | 開催日 | 主な検討項目 |
|---|---------------------|--|
| 1 | 令和5(2023)年 9月11日 | ・第2次ちがさき自転車プラン(現行計画)の事後評価と次期計画について |
| 2 | 令和6(2024)年 2月9日 | ・第2次ちがさき自転車プランの事後評価について ・第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)の骨子案について |
| 3 | 4月16日 | ・第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)の概要版について |
| 4 | 8月7日 | ・第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)の素案(案)について |
| 5 | 11月27日 | ・第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)の素案(案)について |

ちがさき自転車プラン推進委員会については、こちらをご覧ください。



ここから
アクセス

<https://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/shingikai/kaigiroku/1020671/index.html>

第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)

令和7(2025)年●月発行 ●部

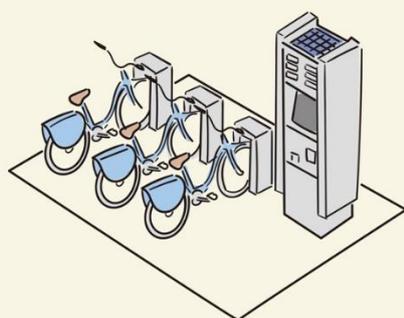
発行 茅ヶ崎市 都市部都市政策課

〒253-8686 神奈川県茅ヶ崎市茅ヶ崎一丁目1番1号

電話 0467-81-7181(直通)

FAX 0467-57-8377

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



茅ヶ崎市