小田原市自転車ネットワーク計画検討会
第二回検討会資料

1．検討会経緯、第二回検討会議題	P．1
2．小田原市内の自転車利用状況	P．5
3．小田原市内の自転車関連の課題	P.25
4．自転車ネットワーク計画の基本方針と計画目標	P.33
5．小田原市内の自転車ネットワーク軸	P.37
6．駅周辺の自転車ネットワーク整備方針	P.45
7．自転車利用ルールの周知	P.48
8．次回の検討会予定、ＰＩ方針	P.53

平成25年11月21日

1. 検討会経緯、第二回検討会議題

１．検討会経緯、第二回検討会議題

１．１　検討会目的とスケジュールの確認

■ 検討会の目的

●『小田原市自転車ネットワーク計画検討会』は、小田原市のさまざまな分野の方からご意見をお伺いし、自転車交通に関する地域の需要や利用課題を踏まえ、交通安全性・利便性向上、低炭素なまちづくり、観光活性化に資する自転車ネットワークの検討を行います。

●また、検討結果を踏まえ、関係者・市民との合意形成を図り、地域意見を踏まえた自転車ネットワーク計画を取りまとめます。

■ 検討会のスケジュール

検討会	内容
第１回検討会（10月16日）	●検討会の目的の確認、検討会のすすめ方　●新たな自転車施策の動向 ●県西地域総合都市交通体系マスタープランとの関連性検討
第２回検討会（11月21日）	●自転車の需要・課題・ポテンシャル等の状況整理 ●基本方針・計画目標の設定 ●小田原市内の自転車ネットワーク軸(案)の検討 ●主要駅周辺などの面的ﾈｯﾄﾜｰｸ整備箇所(案)の検討
第３回検討会（12月26日）	●自転車ネットワーク路線の整備形態検討と路線選定 ●具体的な自転車ネットワーク路線整備のケーススタディ ●主要駅周辺などの整備方針への提言
第４回検討会（３月）	●自転車通行空間の構造、デザインの検討　●整備優先度の検討 ●総合的な自転車関連施策への提言　●今後の関連事業への取り組み提言 ●自転車ネットワーク計画の策定(まとめ)

１．検討会経緯、第二回検討会議題

１．２　第一回検討会議事概要

●検討会の設立趣旨、目的、運営要領に関する承諾
●新たな自転車空間整備施策紹介（車道部に３形態の自転車空間整備）
●検討会の内容、スケジュール説明
●主な意見・確認事項

- ✓ 自転車の安全性課題解消のためには、ネットワーク整備だけではなく、自転車の交通ルールの周知等についても検討が必要である。
- ✓ 本委員会は自転車ネットワーク選定と整備形態決定を目的とする。ただし、設計はその後の段階で行うので詳細計画は決めるものではない。
- ✓ 路線毎に自転車空間整備が構造的に困難な状況もあることを踏まえ、当面出来る整備内容、代替路などの柔軟な計画・検討を行うべき。
- ✓ 計画は、整備状況・整備結果を踏まえ、PDCAサイクルによる次年度以降の検討会において見直すことも考えられる。
- ✓ ネットワーク路線は長期的視野ではなく、現況道路・数年以内に整備する道路（事業中・整備中）を対象とする。

1．検討会経緯、第二回検討会議題

1．３　第二回検討会議題

- 第二回検討会では、市内の自転車に関する基礎情報を整理し、その結果を基に、自転車ネットワーク軸、駅周辺の重点整備箇所について検討します。

自転車利用状況　市内の自転車交通量、自転車利用関連する施設位置・規模を確認します。

自転車利用の課題　交通事故の課題、観光施設（レンタサイクル）の課題を確認します。

自転車ネットワーク計画に関する基本方針と目標設定
課題を踏まえ、自転車ネットワーク整備等に関する方針と目標を設定します。

自転車ネットワーク軸の検討
利用状況・課題を基に、市内の自転車ネットワーク軸を検討します。

主要駅周辺の自転車ネットワーク整備方針の検討
利用状況・課題を基に、駅周辺の重点整備が必要区域が“どこか”を検討します。

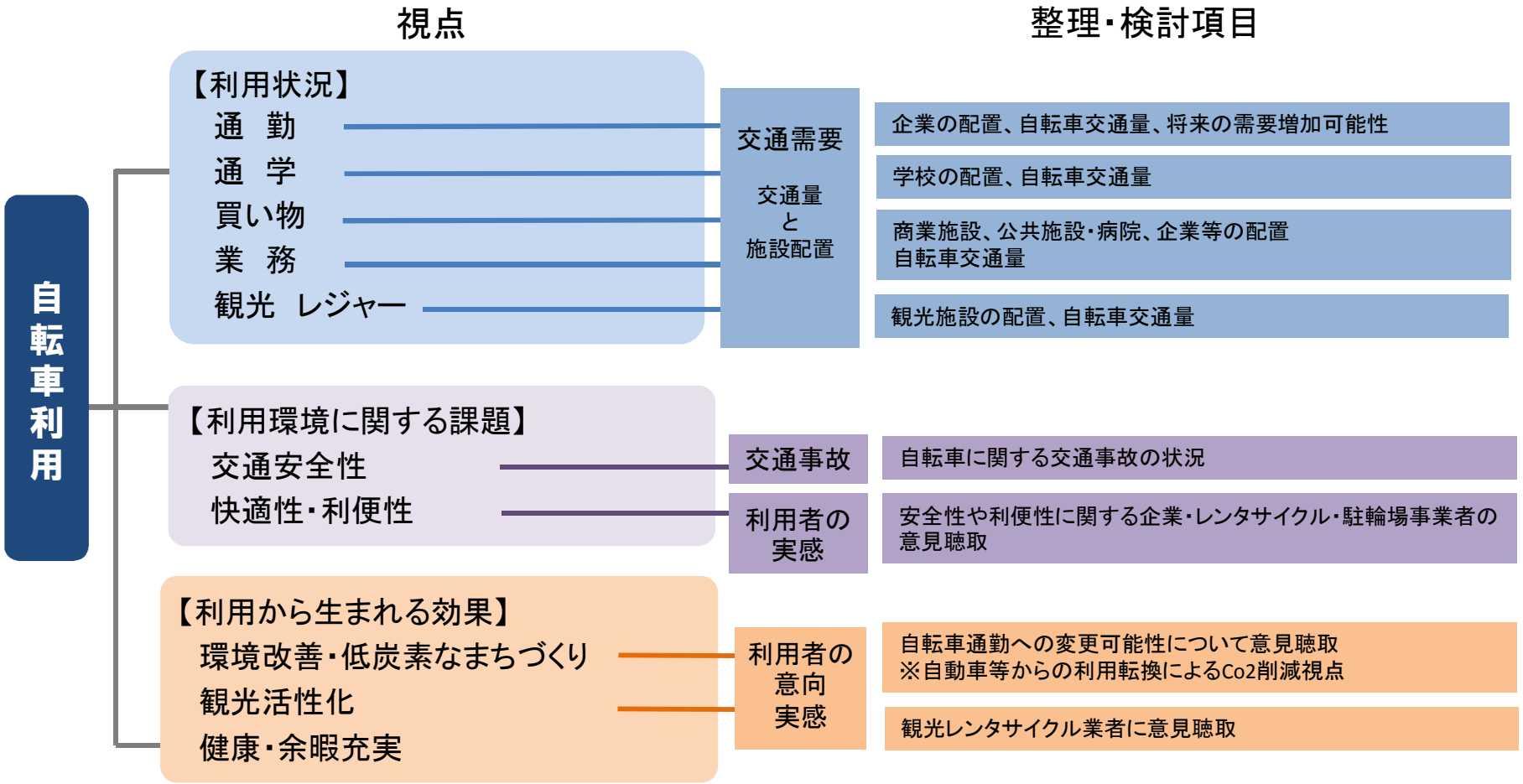
次回、第三回検討会
・ネットワーク軸検討結果に基づき、整備形態検討を行い、『ネットワーク路線と整備形態を決定』します。
・自転車ネットワーク路線の整備形態について、ケーススタディーで検討します。

2. 小田原市内の自転車利用状況

2．小田原市内の自転車利用状況

2．１ 小田原市自転車ネットワークの検討の視点

- 交通安全性・利便性向上、低炭素なまちづくり、観光活性化に資する自転車ネットワークの検討を行うため、以下の視点で、地域の需要や利用課題の確認する。



2．小田原市内の自転車利用状況

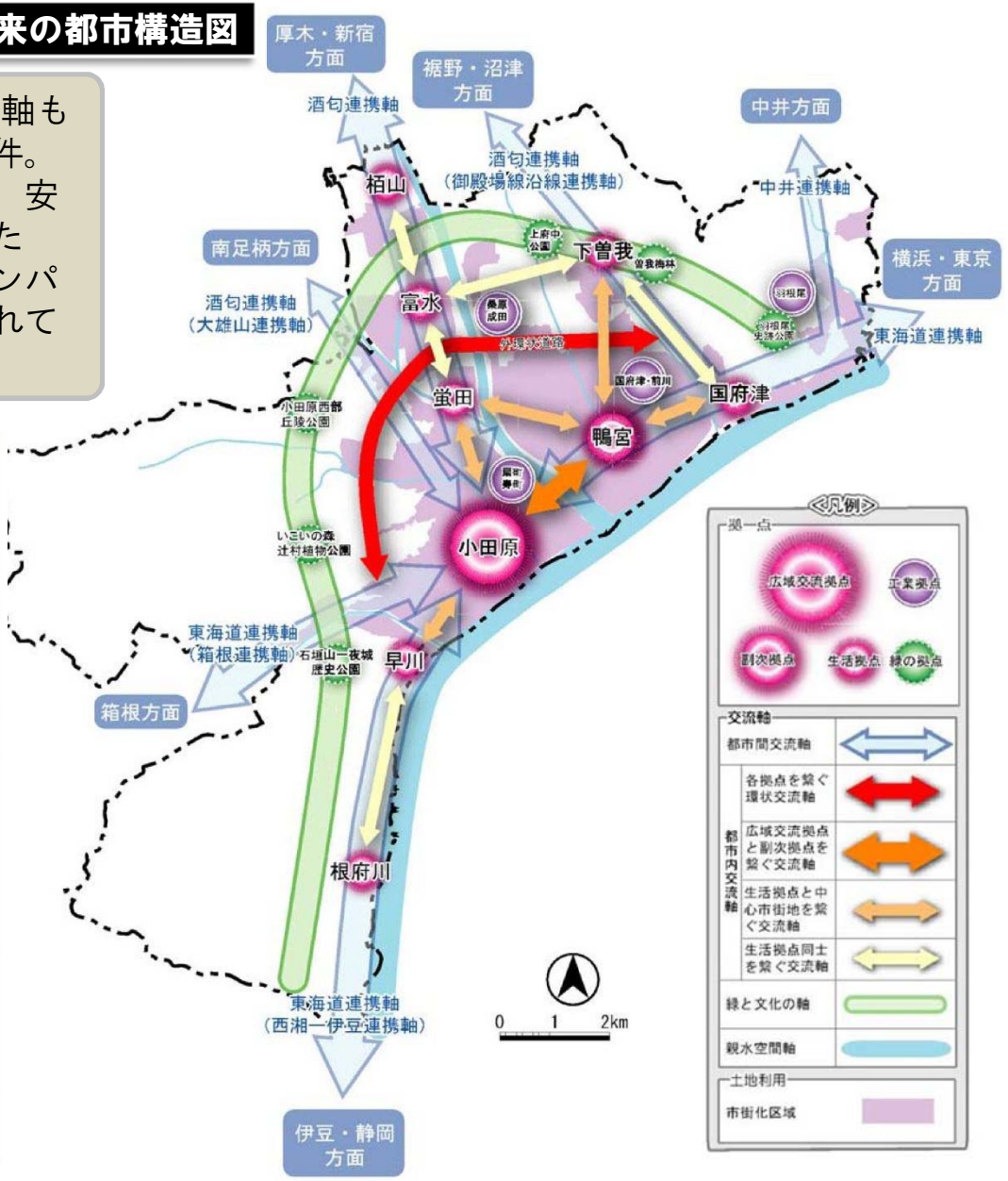
2．2　小田原市のまちづくりの方向性

小田原市都市計画マスタープランにおける将来の都市構造図

- 小田原市 都市計画マスタープランの交流軸も自転車ネットワーク計画の配慮すべき条件。
- マスタープランのまちづくりの方向性は、安全・安心、快適性・利便性、活力といったキーワードや、中心市街地ではエコ、コンパクトシティの実現などに配慮して定められている。

都市軸別の方針

分類	場所	施策の方向
都市間交流軸	東海道連携軸	国道１号小田原箱根線の整備を引き続き促進し、観光交通の円滑化を図るとともに、東海道線をはじめとした鉄道の利便性向上についても要望して、交流の拡大による活性化を目指します。 国道１号の沿道については、「旧東海道」にふさわしい歴史的資源を活用した沿道型市街地の形成など、本市の魅力と個性を表現するまちづくりの推進を図ります。 また、西湘バイパスの延伸による伊豆方面との連携強化など、更なる交流促進と自立した都市圏構造の実現化を図ります。
	酒匂連携軸 （大雄山連携軸、御殿場線沿線連携軸）	酒匂川流域の都市を「１つのまち」として捉え、総合交通ネットワークの形成の推進や既存の交通基盤の有効活用、地域資源を保全・活用した地域の魅力を高めるまちづくりの推進を図ります。 また、大雄山連携軸、御殿場線沿線連携軸を酒匂連携軸の一部に位置付け、各方面との交流を念頭においた都市機能の充実を図ります。
	中井連携軸	産業立地や住宅立地による自動車交通の受け皿として、また、橋地域の幹線として、交通基盤の整備を促進します。
都市内交流軸	各拠点間を結ぶ交流軸	本市の市街地縁辺部を通る外環状道路の整備を促進し、新たな沿道型市街地の形成と市内各拠点間を連携する都市内交流軸の強化を図ります。また、東海道連携軸と酒匂連携軸を相互に連絡することから、通過交通の市街地流入を抑制しつつ都市間交流機能の一役も担います。 小田原駅周辺から鴨宮駅南口を経て国府津方面に向う栄町小八幡線、鴨宮駅付近から下曽我地区に至る酒匂曽我線など各拠点を結ぶ路線の整備により、都市内交流の強化を図ります。 また、公共交通については、利便性を向上し、快適な都市内移動の確保を図ります。
緑と文化の軸	中央公園から、石垣山一夜城歴史公園、辻村植物公園及びいこいの森を経て小田原西部丘陵公園、上府中公園、曽我梅林及び羽根尾史跡公園に至る空間	風致地区に位置付けられた丘陵部の緑地については保全を図ります。 また、快適に歩くことができるネットワークルートの検討・整備により、市民や来訪者が自然にふれる機会の増加を図ります。
親水空間軸	酒匂川及び海岸線沿いの砂浜	御幸の浜の砂浜復元や河川空間の維持・保全等によって、気軽に水にふれあうことができる親水空間の確保を図ります。 また、海岸線沿いの風致地区は、その保全を図ります。

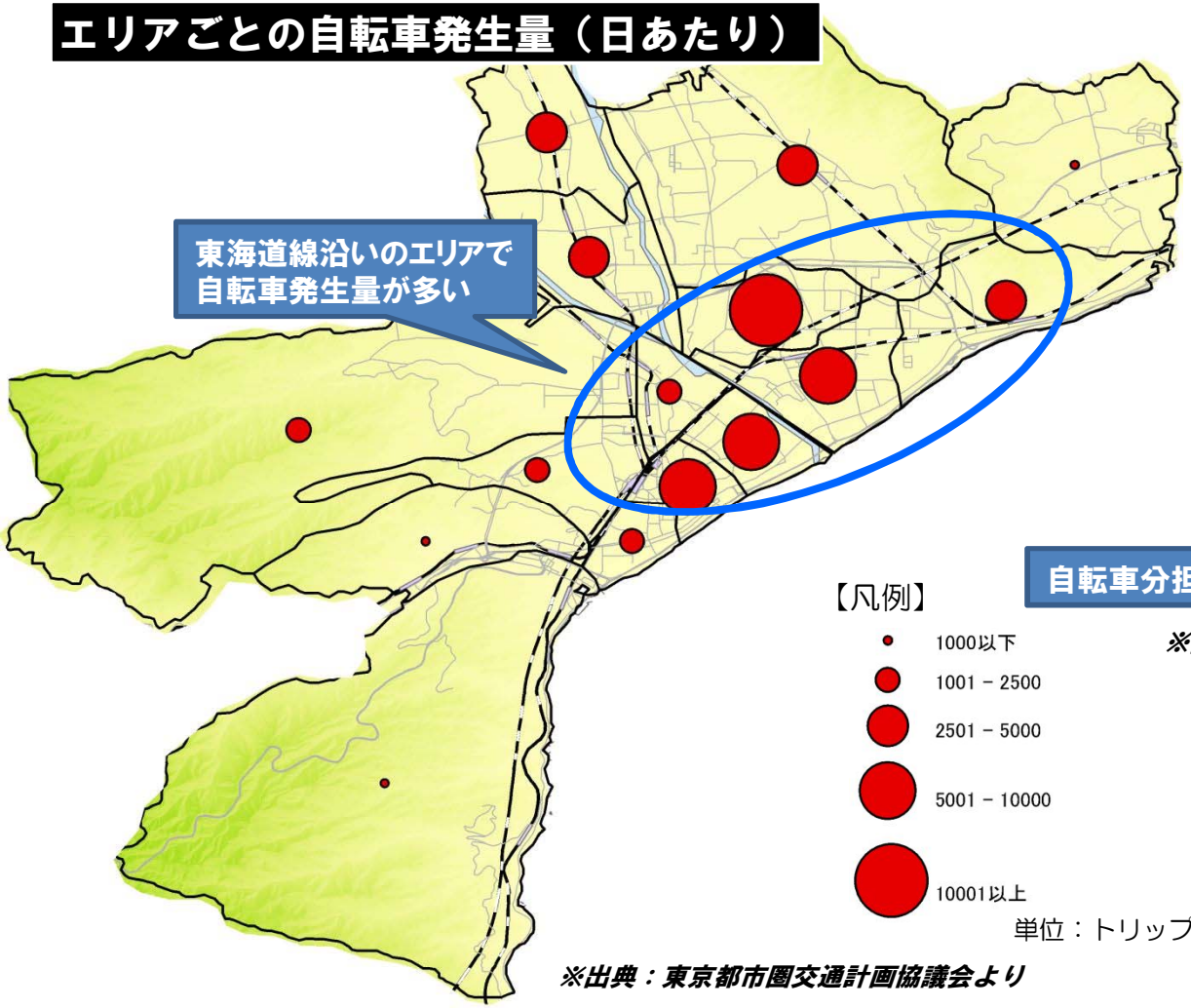


2．小田原市内の自転車利用状況

2．３ 市内の自転車利用概要

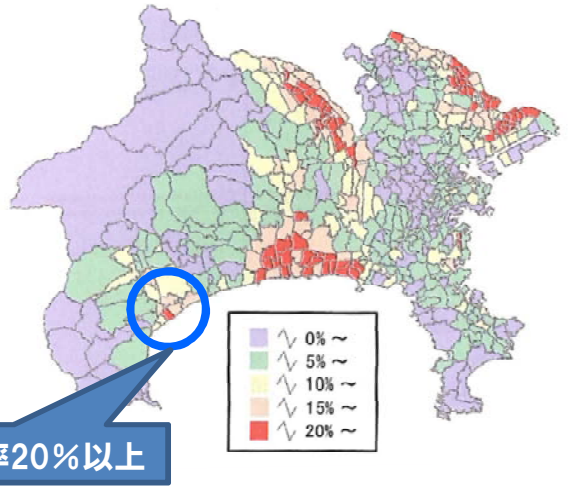
- 東海道線沿いのエリアで自転車交通が多く発生。
- 特に、鴨宮駅周辺および小田原駅南側において、自転車交通が発生・集中。
- 最も高いエリアは自転車分担率が２０％を越える。

エリアごとの自転車発生量（日あたり）



※出典：東京都市圏交通計画協議会より

県内エリアごとの自転車分担率



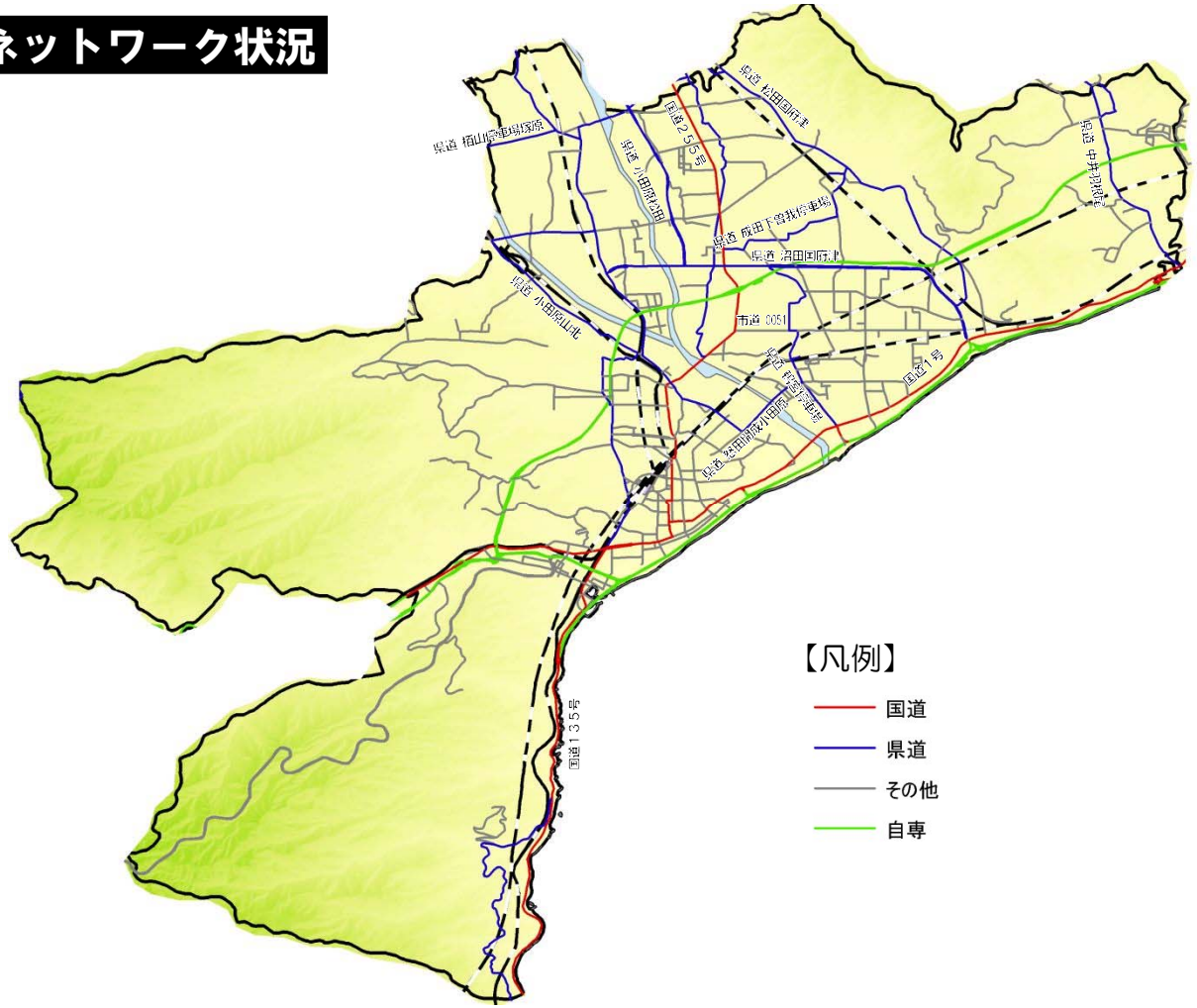
※出典：自転車利用環境整備のためのキーポイントより

2．小田原市内の自転車利用状況

2．４ 市内の道路ネットワーク概要①【道路整備状況】

- 自専道を除く幹線道路は国道１号、135号、255号の他、外環状を担う県道沼田国府津。
- 市街地の交通集中を円滑に処理するため、小田原駅を中心に骨格道路網を形成。
- これらの路線に、新たな自転車空間整備施策で定める「自転車道、自転車専用通行帯、視覚分離（車道混在）形態」の自転車空間整備箇所は、現時点では無い。

道路ネットワーク状況

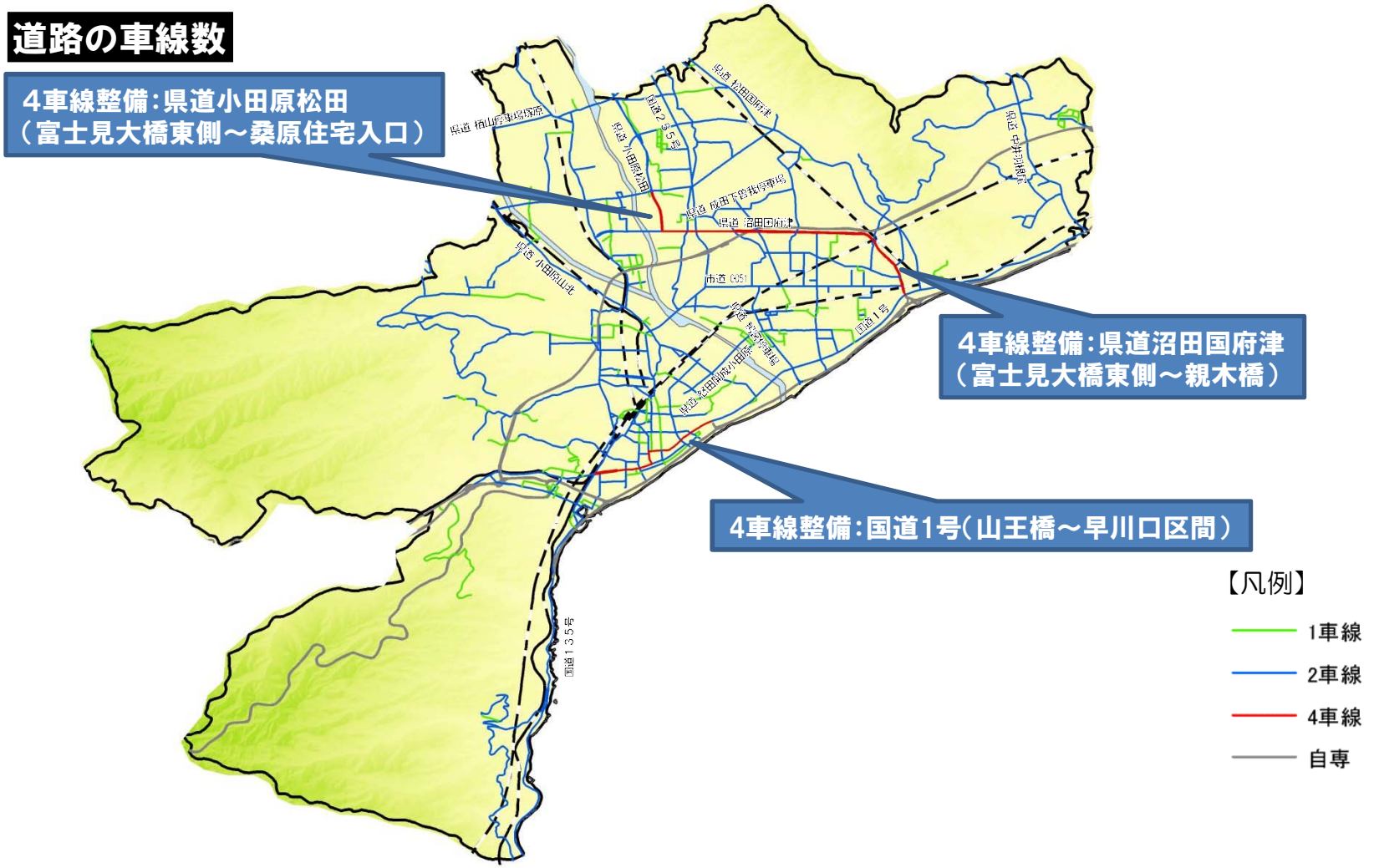


2．小田原市内の自転車利用状況

2．４ 市内の道路ネットワーク概要②【道路ネットワークの車線数】

- 国道１号（山王橋～早川口区間）および県道沼田国府津、県道小田原松田の一部区間は４車線で整備。
- その他路線は、２車線以下で整備されている。

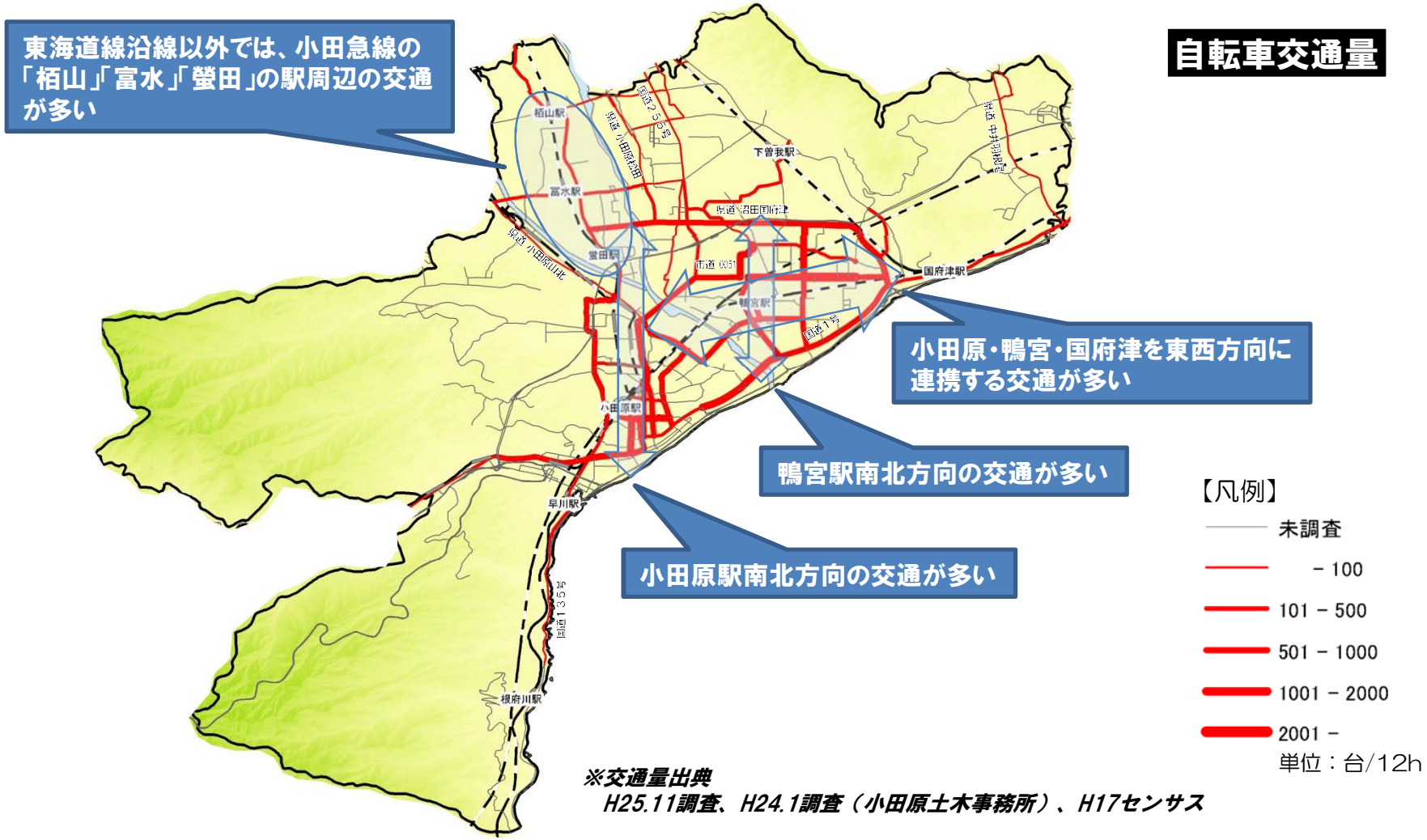
道路の車線数



2．小田原市内の自転車利用状況

2．５ 現況の自転車・歩行者交通量①【自転車交通量】

- 小田原駅・鴨宮駅の南北方向の路線で交通量が多い。
- 小田原・鴨宮・国府津を東西方向に連携する路線で交通量が多い。
- その他、鉄道駅利用者の多い「栢山、富水、螢田」周辺も、比較的交通量が多い。

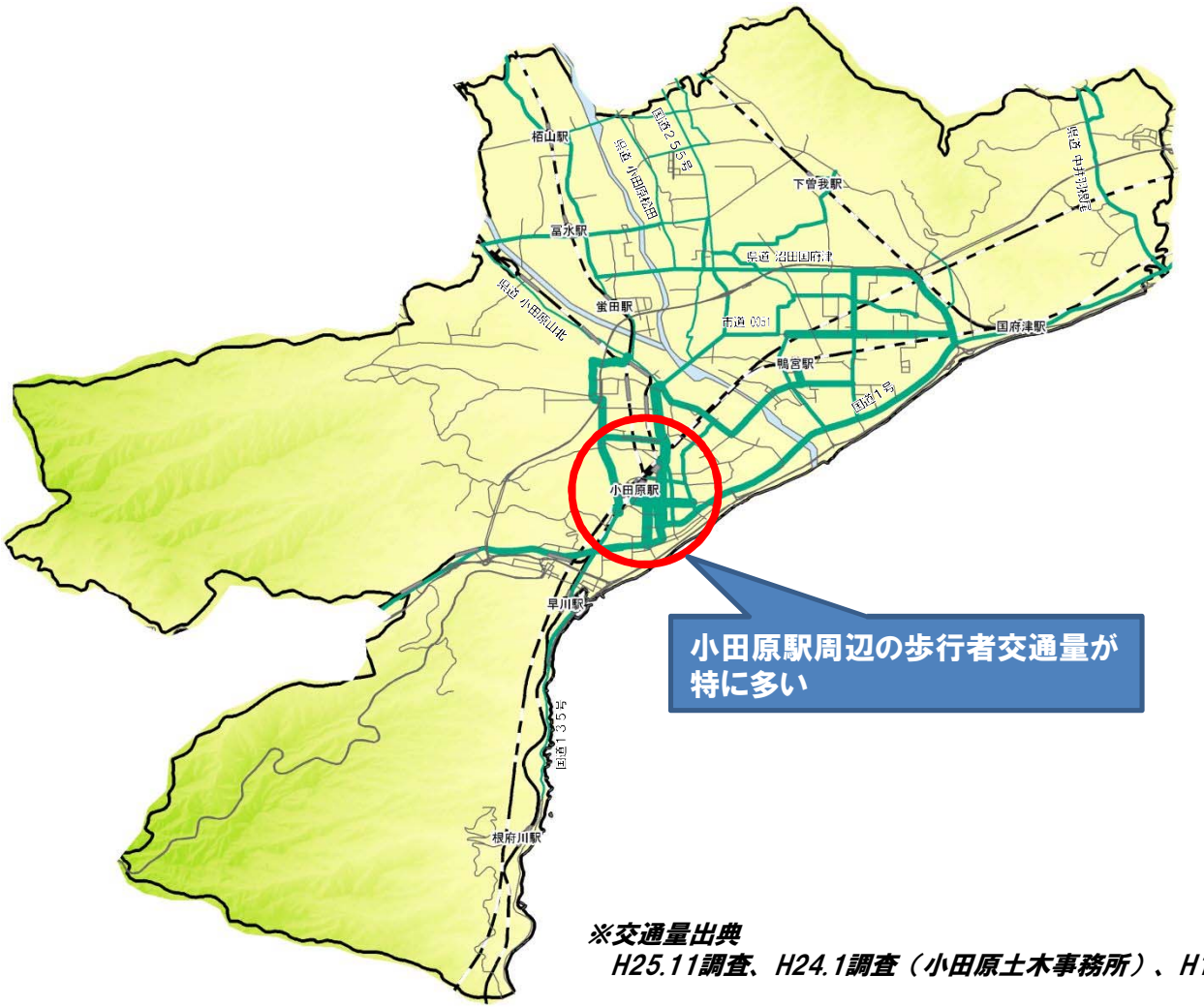


※交通量出典
H25.11調査、H24.1調査（小田原土木事務所）、H17センサス

2．小田原市内の自転車利用状況

2．５ 現況の自転車・歩行者交通量②【歩行者交通量】

- 歩行者も、概ね自転車交通量とほぼ同様の傾向。
- 小田原駅周辺では、自転車交通量よりも歩行者交通量が特に多い。



歩行者交通量

【凡例】
- 未調査
- － 100
- 101 － 500
- 501 － 1000
- 1001 － 2000
- 2001 －

単位：台/12h

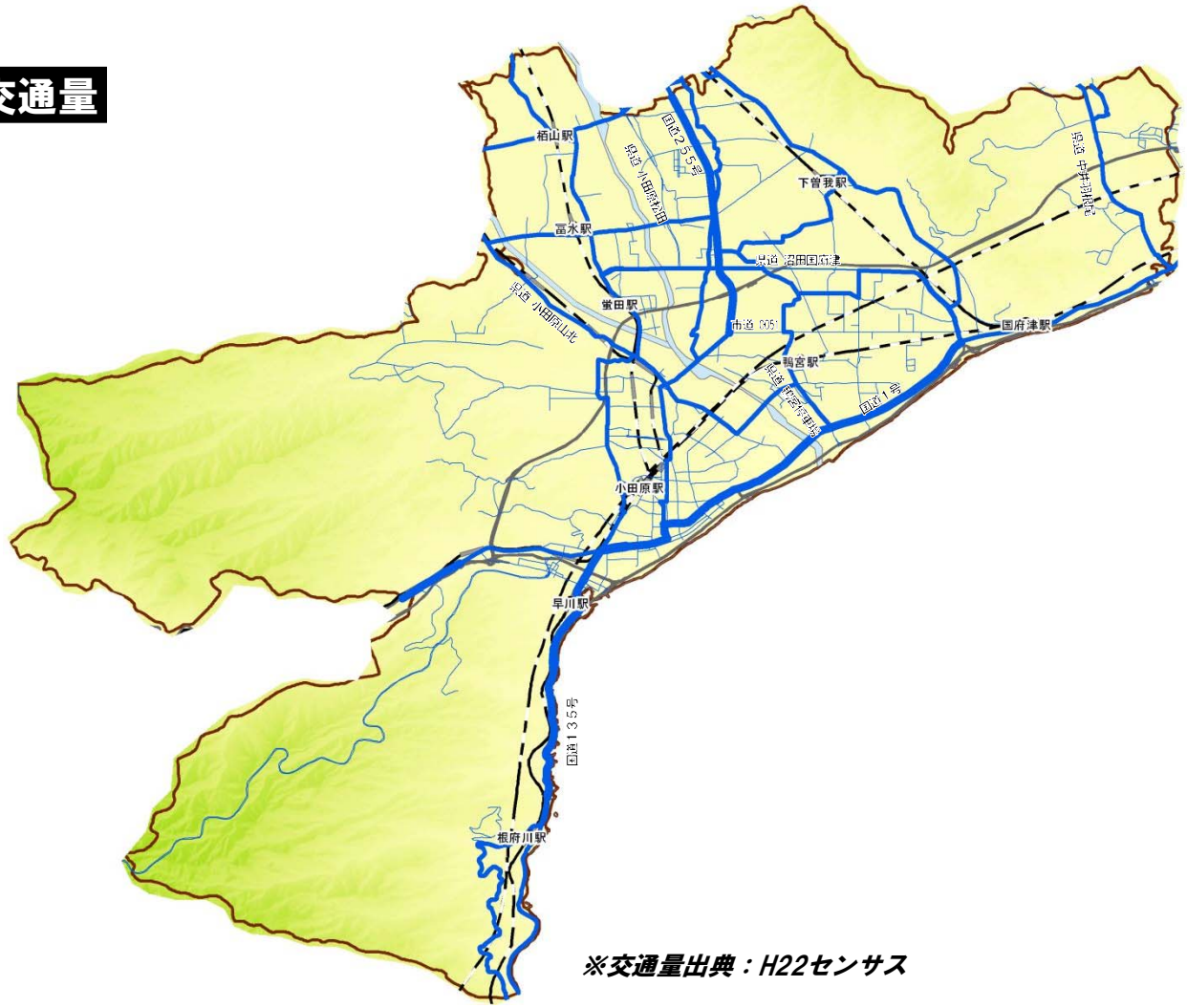
※交通量出典
H25.11調査、H24.1調査（小田原土木事務所）、H17センサス

2．小田原市内の自転車利用状況

2．６　現況の自動車交通量、路線の法定速度①【自動車交通量】

- 自動車交通量は、東西方向では国道1号、県道沼田国府津が多い。
- 南北方向では国道135号、255号に加え県道小田原山北・県道鴨宮停車場が多い。

自動車交通量



【凡例】

- － 4000
- 4001 － 10000
- 10001 － 20000
- 21000 －
- 自専

単位：台/12h

※交通量出典：H22センサス

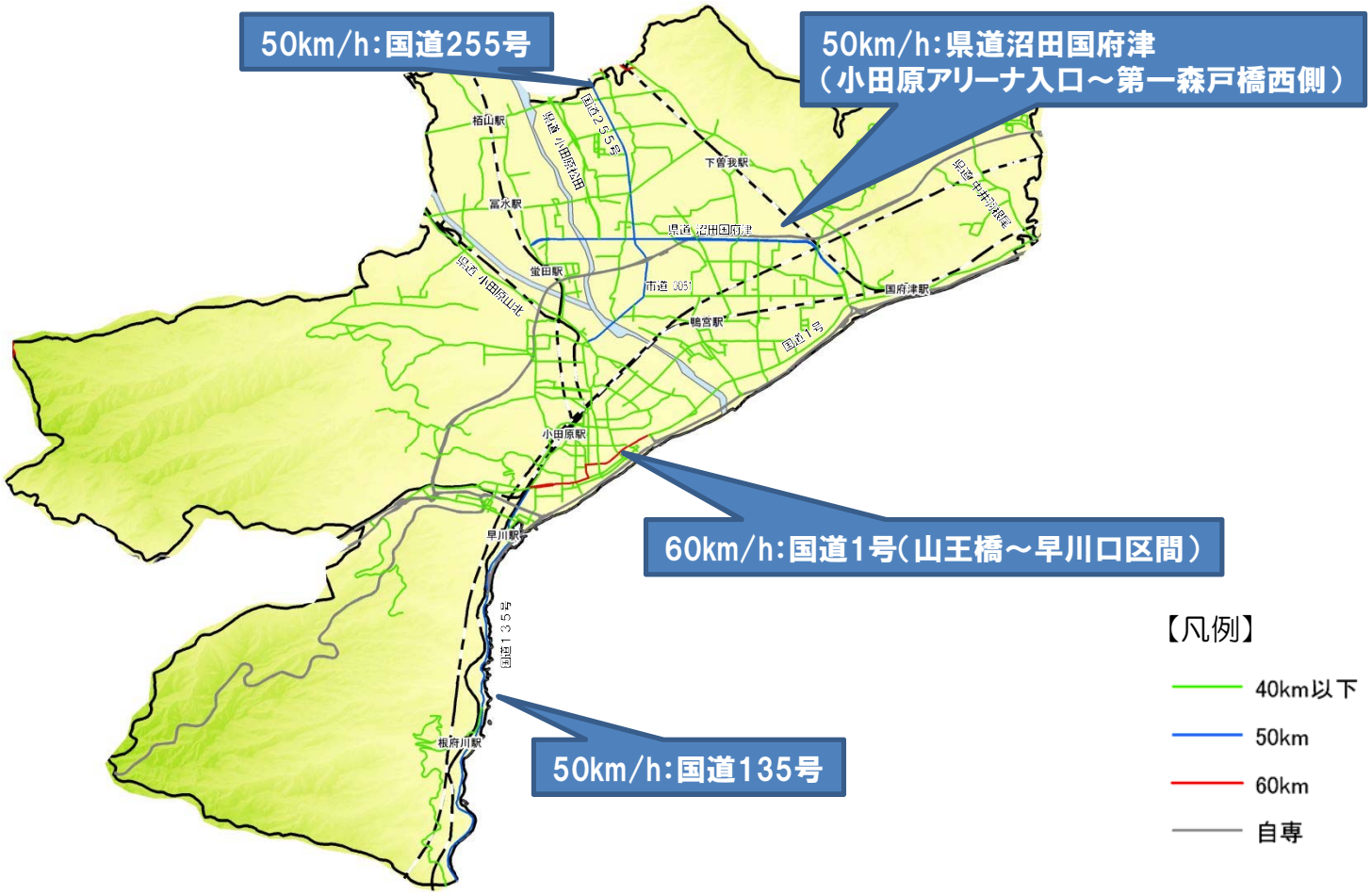
2．小田原市内の自転車利用状況

2．６　現況の自動車交通量、路線の法定速度②【法定速度】

- 大部分の路線が40km/h以下の運用。
- 国道135号、国道255号線（酒匂川以北）、県道沼田国府津が規制速度50km/hの運用。
- 国道1号（山王橋～早川口区間）は法定速度（60km/h：規制速度なし）。

※新たな自転車空間整備ガイドラインでは、50km/h超区間の整備形態は「構造的な分離（自転車道）」が基本とされており、その他区間は「自転車専用通行帯・混在（視覚分離）」を交通量に応じて選定する。

速度規制状況



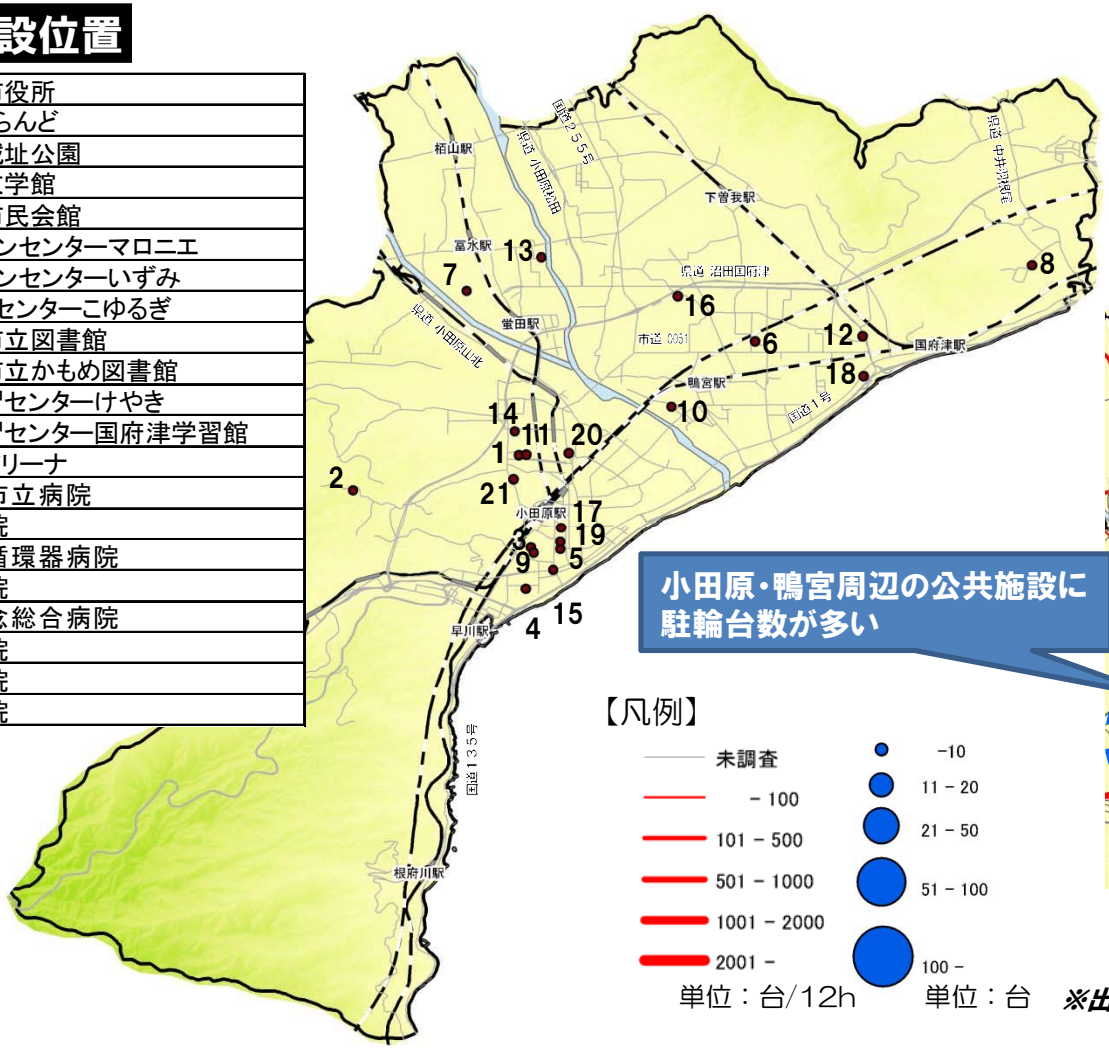
2．小田原市内の自転車利用状況

2．７　公共施設の分布状況

- 公共施設は、アクセス性に配慮し鉄道駅周辺に配置。
- 小田原駅および鴨宮駅周辺の公共施設では、駐輪場台数が多い。
- 公共施設周辺の独立した自転車通行空間整備などは行われていない。

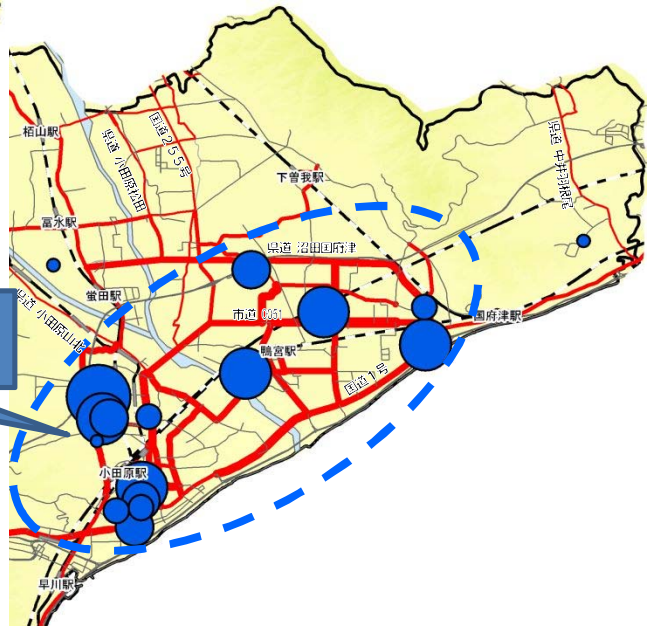
公共施設位置

1	小田原市役所
2	わんぱくらんど
3	小田原城址公園
4	小田原文学館
5	小田原市民会館
6	川東タウンセンターマロニエ
7	城北タウンセンターいずみ
8	橘タウンセンターこゆるぎ
9	小田原市立図書館
10	小田原市立かもめ図書館
11	生涯学習センターけやき
12	生涯学習センター国府津学習館
13	小田原アリーナ
14	小田原市立病院
15	間中病院
16	小田原循環器病院
17	小林病院
18	山近記念総合病院
19	小澤病院
20	西湘病院
21	丹羽病院



小田原・鴨宮周辺の公共施設に駐輪台数が多い

公共施設（駐輪場台数）



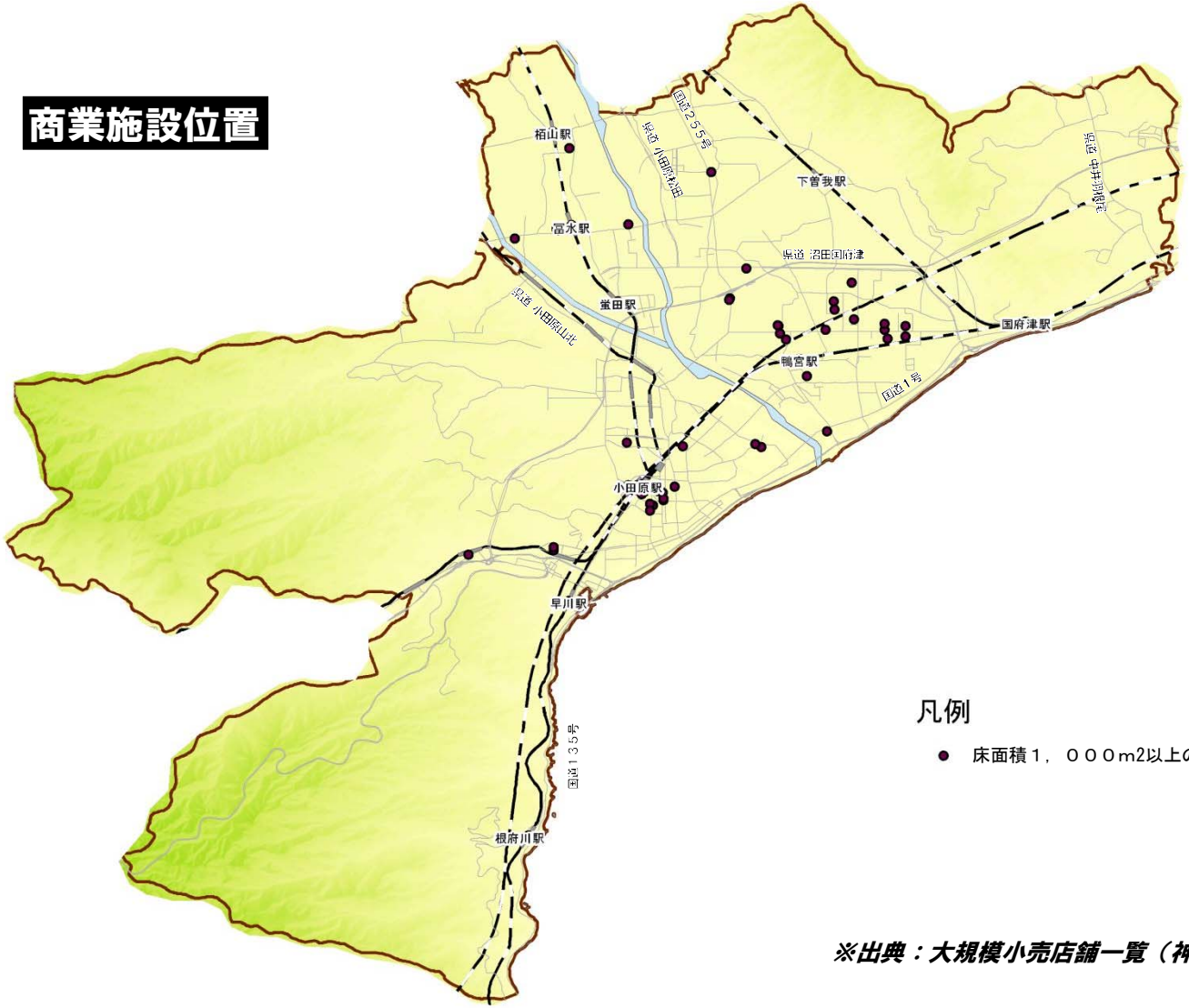
※出典：駐輪場台数は施設への聞き取り調査による

2．小田原市内の自転車利用状況

2．８　商業施設の分布状況①

- 商業施設は、小田原駅および鴨宮駅～国府津間の巡礼街道沿いのエリアに集中。
- その他、小田原市も北部エリアにも点在。

商業施設位置



凡例

- 床面積１，０００m2以上の商業施設（市内３６施設）

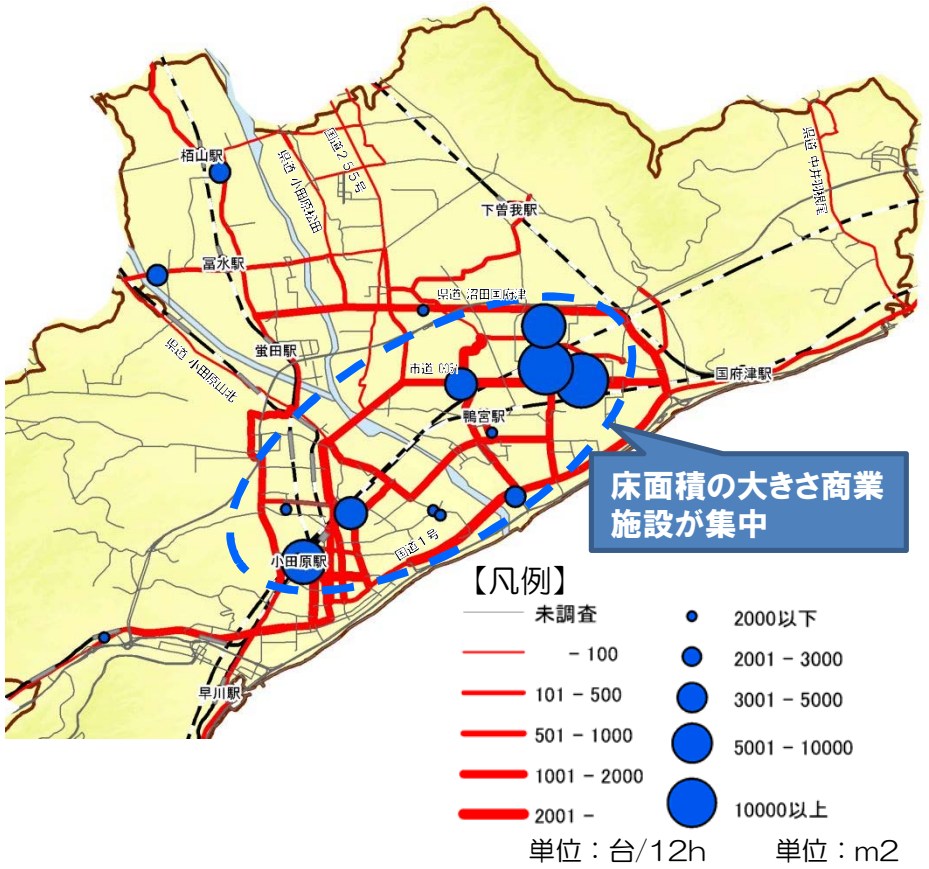
※出典：大規模小売店舗一覧（神奈川県商工労働局）等による

2．小田原市内の自転車利用状況

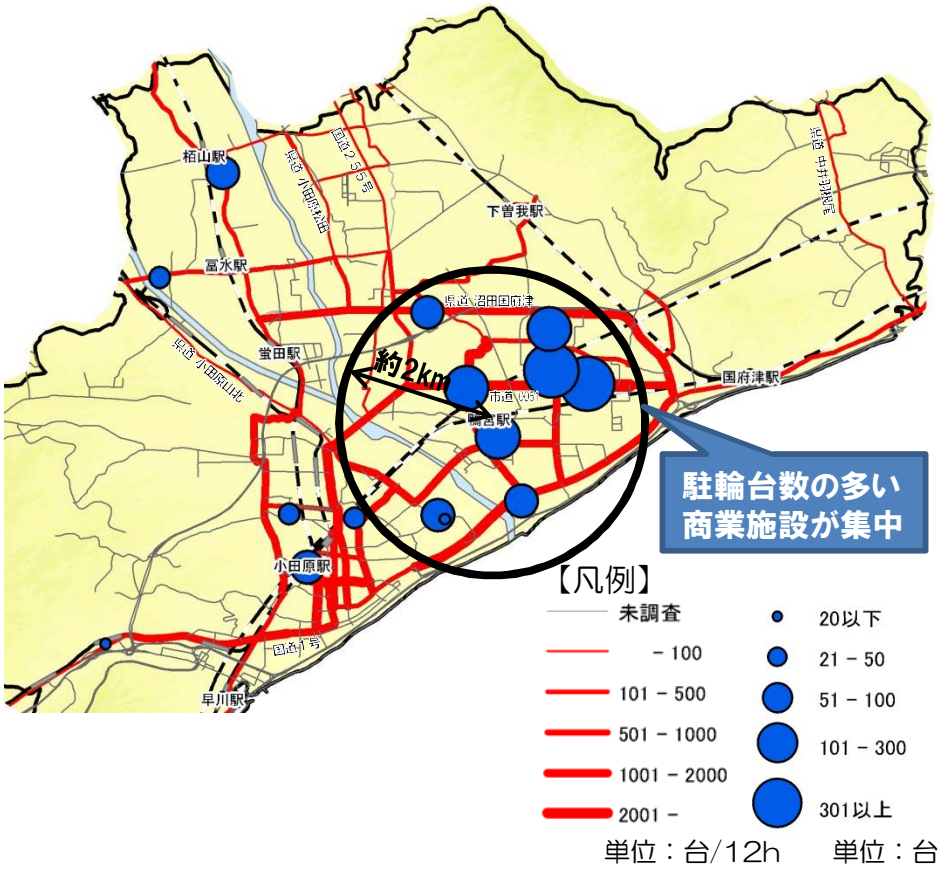
2．８　商業施設の分布状況②

- 床面積の大きな商業施設は、小田原駅および巡礼街道沿いのエリアに集中。
- 駐輪場台数が多い商業施設は巡礼街道沿いのエリアの他、鴨宮駅の南北方向に集中。
  （鴨宮駅約２km圏内に集中）
- 商業施設周辺で、独立した自転車通行空間整備などは行われていない。

商業施設（床面積）



商業施設（駐輪場台数）



※出典：大規模小売店舗一覧（神奈川県商工労働局）等による

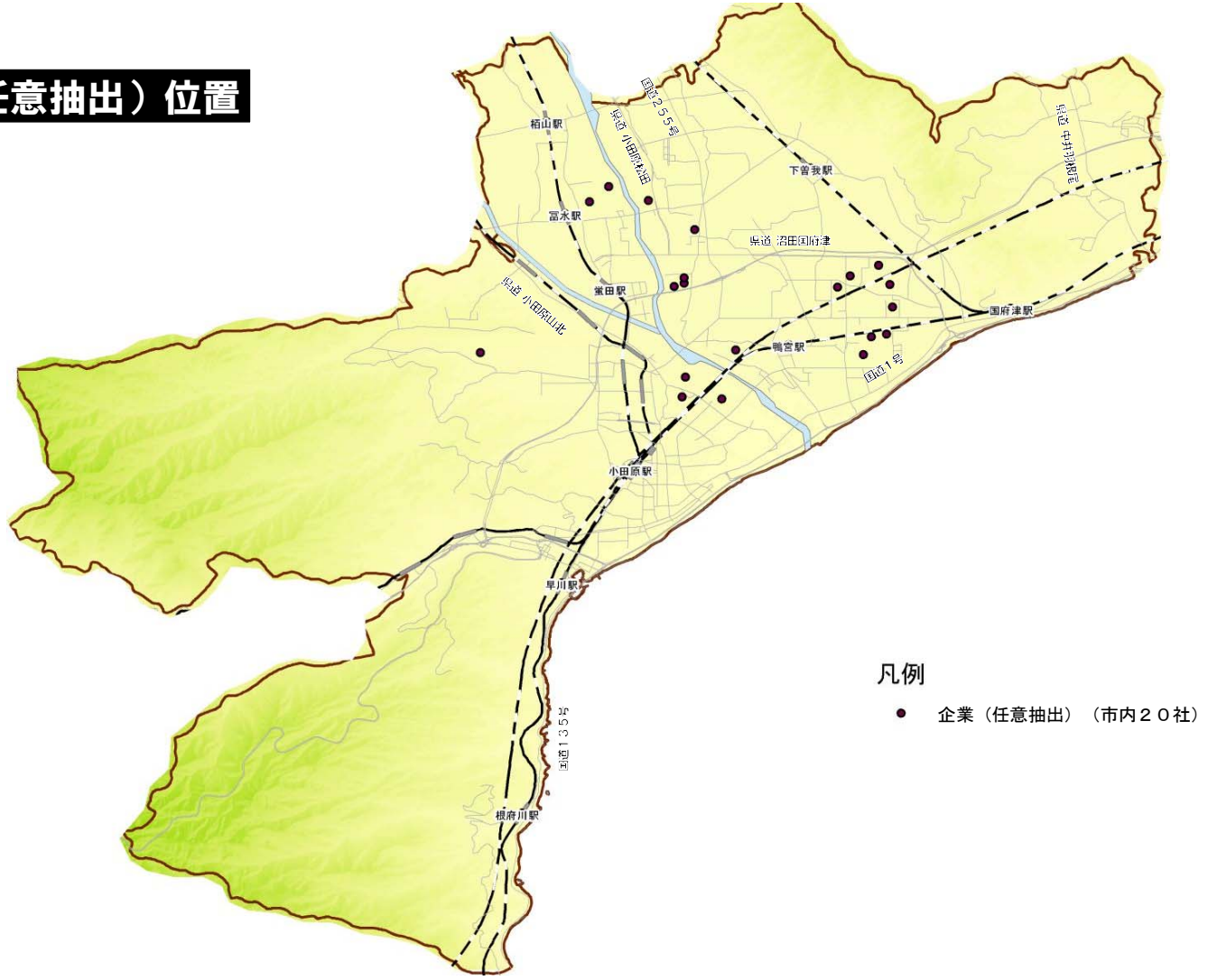
※出典：駐輪場台数は施設聞き取り調査および現地確認による

２．小田原市内の自転車利用状況

２．９　企業（任意抽出）の分布状況①

- 企業（任意抽出）は酒匂川沿いのエリア、東海道線沿い・鴨宮駅～国府津間の巡礼街道沿いのエリアに分布。

企業（任意抽出）位置

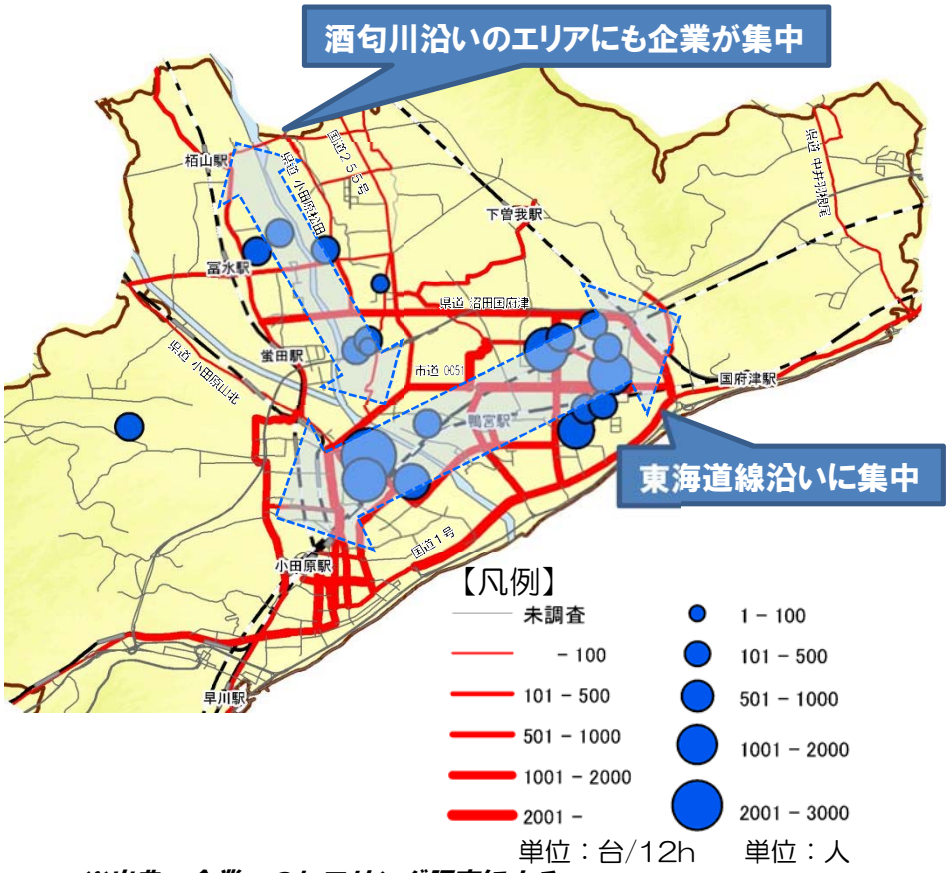


2．小田原市内の自転車利用状況

2．９　企業（任意抽出）の分布状況②

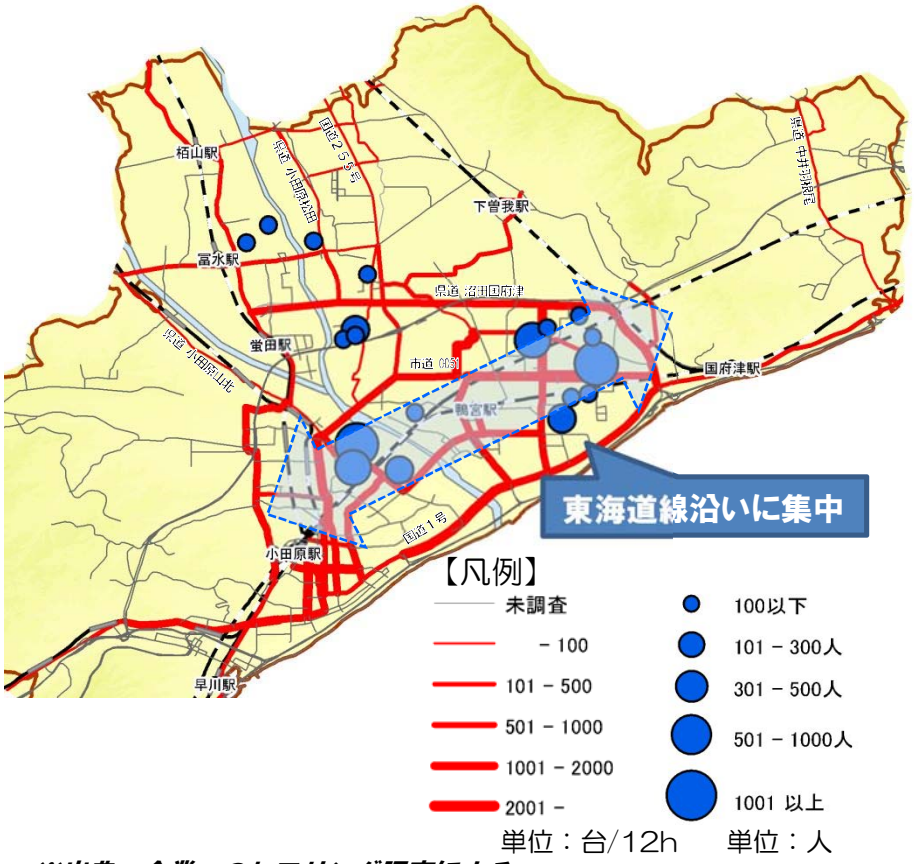
- 従業員数の多い企業は酒匂川沿いのエリア、巡礼街道沿いのエリアに集中。
- 特に従業員数の多い企業、自転車通勤者数の多い企業は、東海道線沿いに集中。
- 企業周辺で、独立した自転車通行空間整備などは行われていない。

企業（任意抽出） の従業員数



※出典：企業へのヒアリング調査による

企業（任意抽出） の自転車通勤者数



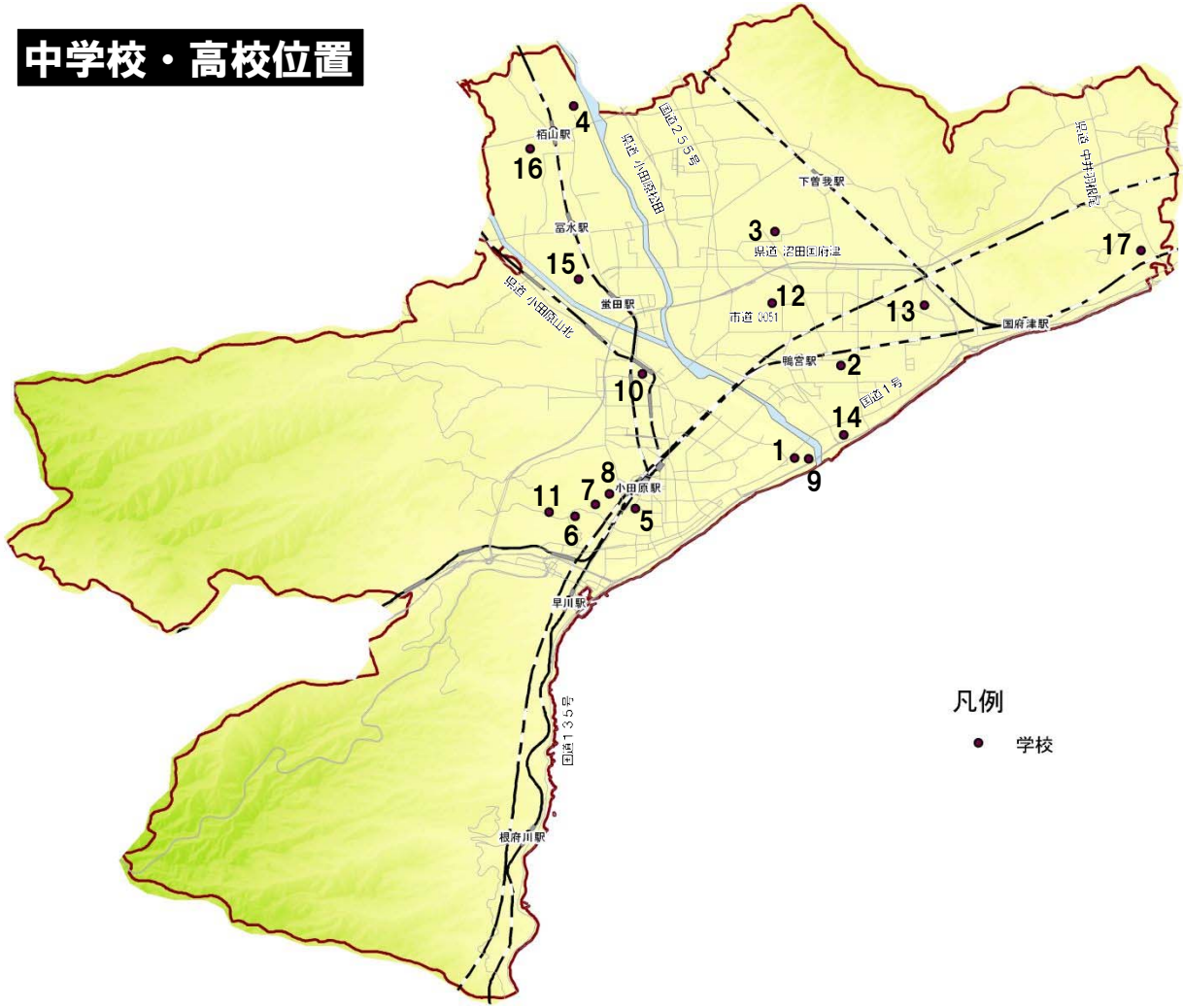
※出典：企業へのヒアリング調査による

2．小田原市内の自転車利用状況

2．１０　学校の分布状況①

- 市内の生徒数の多い学校は小田原駅・鴨宮駅周辺のほか、栢山駅周辺に配置。
- 市内の中学校は分散して配置。

中学校・高校位置



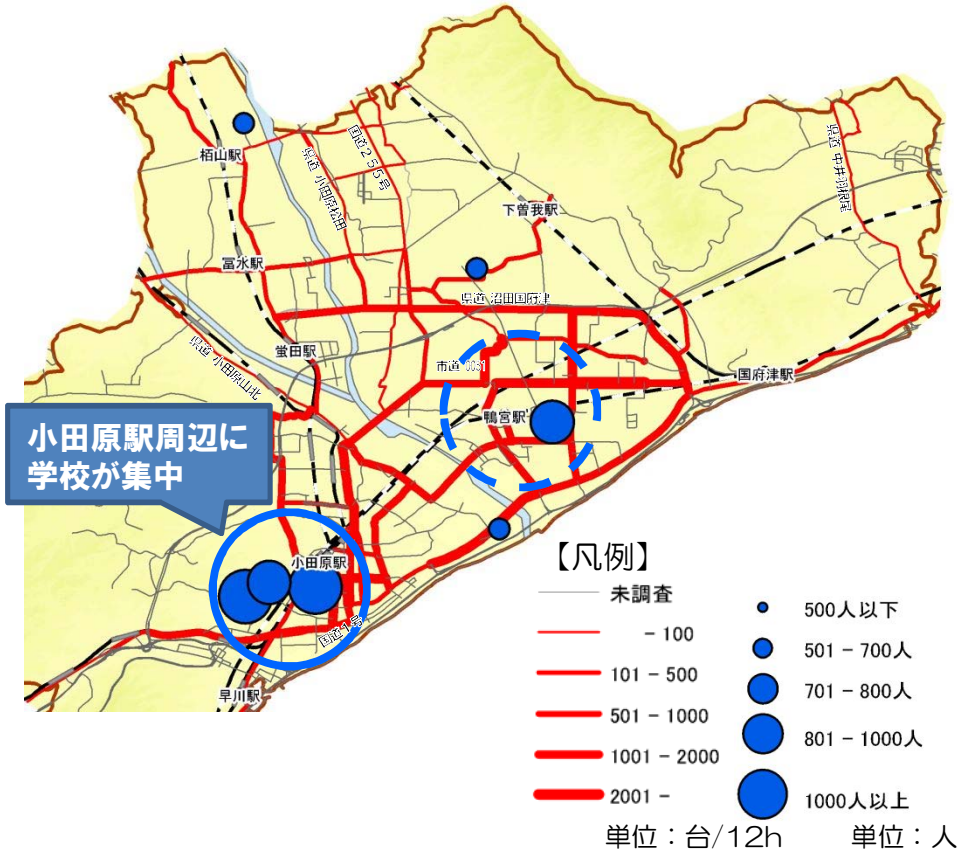
1	県立小田原ビジネス高校
2	県立西湘高校
3	市立千代中学校
4	県立小田原城北高校
5	新名学園 旭ヶ丘高校
6	明徳学園 相洋高校
7	県立小田原高校
8	市立城山中学校
9	市立白鴎中学校
10	市立白山中学校
11	市立城南中学校
12	市立鴨宮中学校
13	市立国府津中学校
14	市立酒匂中学校
15	市立泉中学校
16	市立城北中学校
17	市立橘中学校

2．小田原市内の自転車利用状況

2．１０　学校の分布状況②

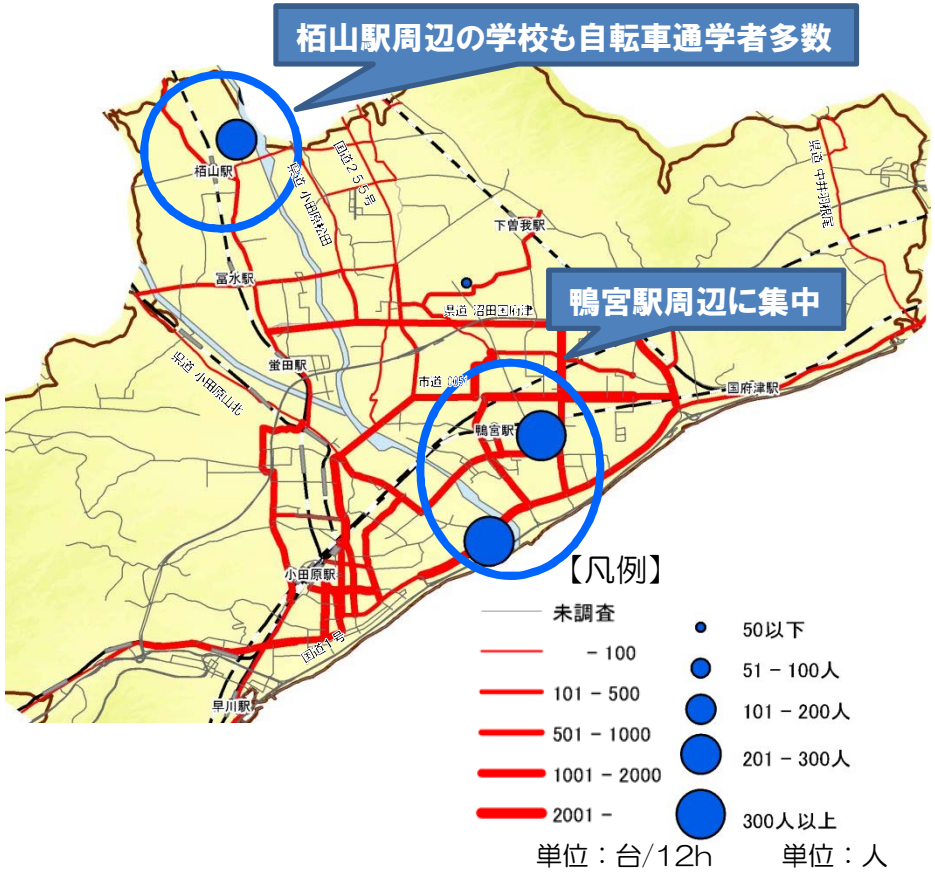
- 市内の生徒数の多い学校は小田原駅・鴨宮駅周辺に多い。
- 自転車通学者が多い学校は鴨宮駅および栢山駅周辺に加え、鴨宮駅から比較的離れた位置にある。
- 学校付近で、独立した自転車通行空間整備などは行われていない。

学校（生徒数）



※出典：学校への聞き取り調査による

学校（自転車通学者数）



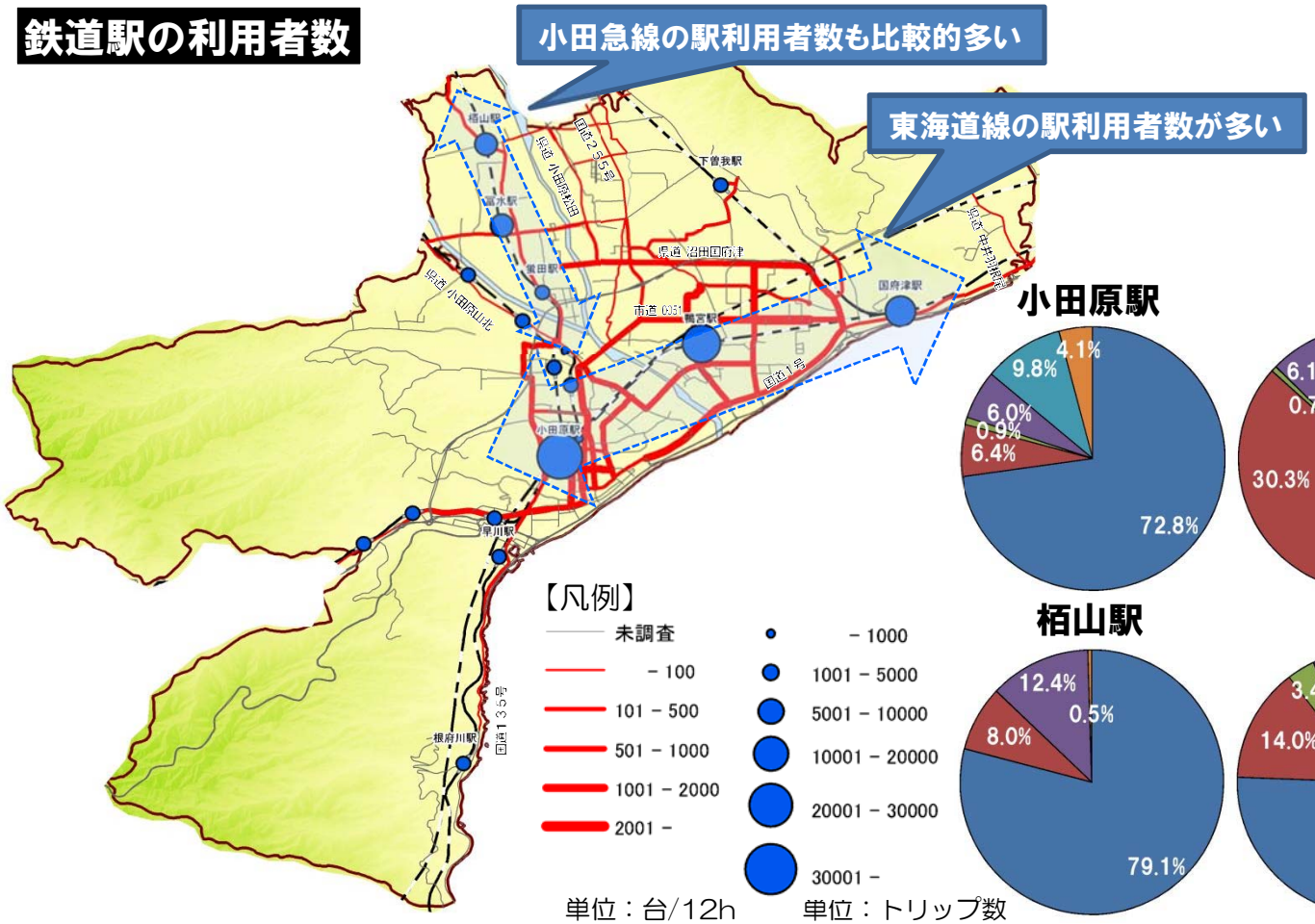
※出典：学校への聞き取り調査による

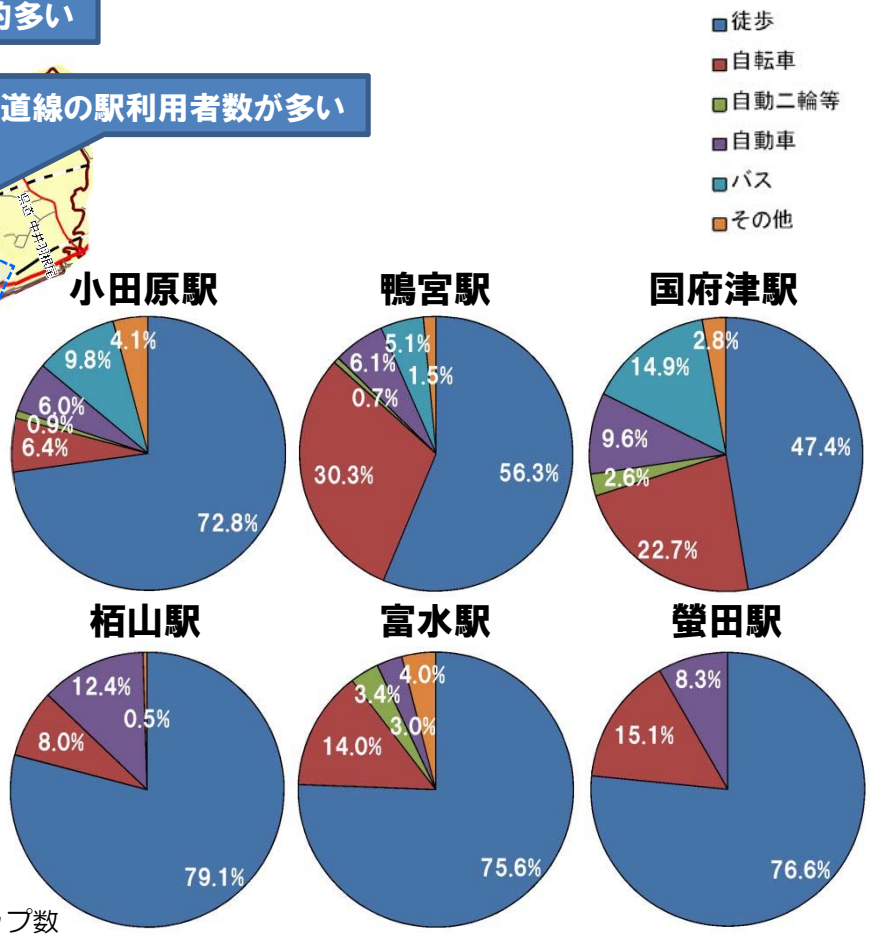
2．小田原市内の自転車利用状況

2．１１　駅・駐輪施設①【駅利用者】

- 乗降客数の多い駅は東海道線の「小田原駅」「鴨宮駅」「国府津駅」。
- 比較的乗降客数の多い駅は小田急線の「栢山駅」「富水駅」「螢田駅」。
- その中で自転車分担率の高い駅は「鴨宮駅」「国府津駅」。

鉄道駅の利用者数





※出典：東京都市圏交通計画協議会より

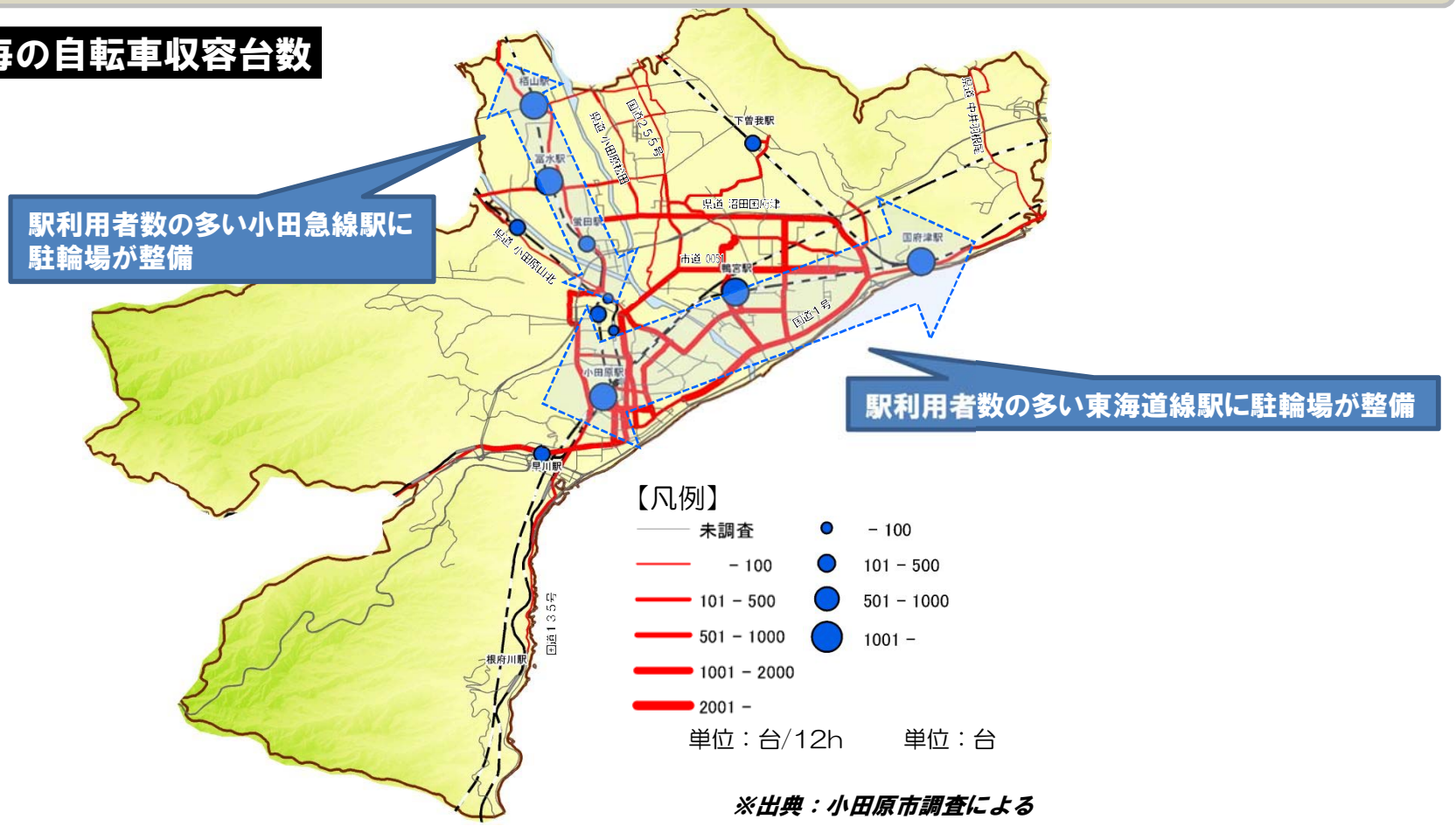
※出典：東京都市圏交通計画協議会より

2．小田原市内の自転車利用状況

2．１１　駅・駐輪施設②【駐輪施設】

- 鉄道駅に駐輪場が整備されている駅は「小田原駅」「鴨宮駅」をはじめとする１２駅（市内の鉄道駅は１８駅）合計で約１万台の自転車を収容。
- 特に自転車収容台数が多い駅は「小田原駅、鴨宮駅、国府津駅、栢山駅、富水駅」。
- 駅の駐輪施設の整備は積極的に取り組まれているが、駅周辺で独立した自転車走行空間整備は行われていない。

鉄道駅毎の自転車収容台数



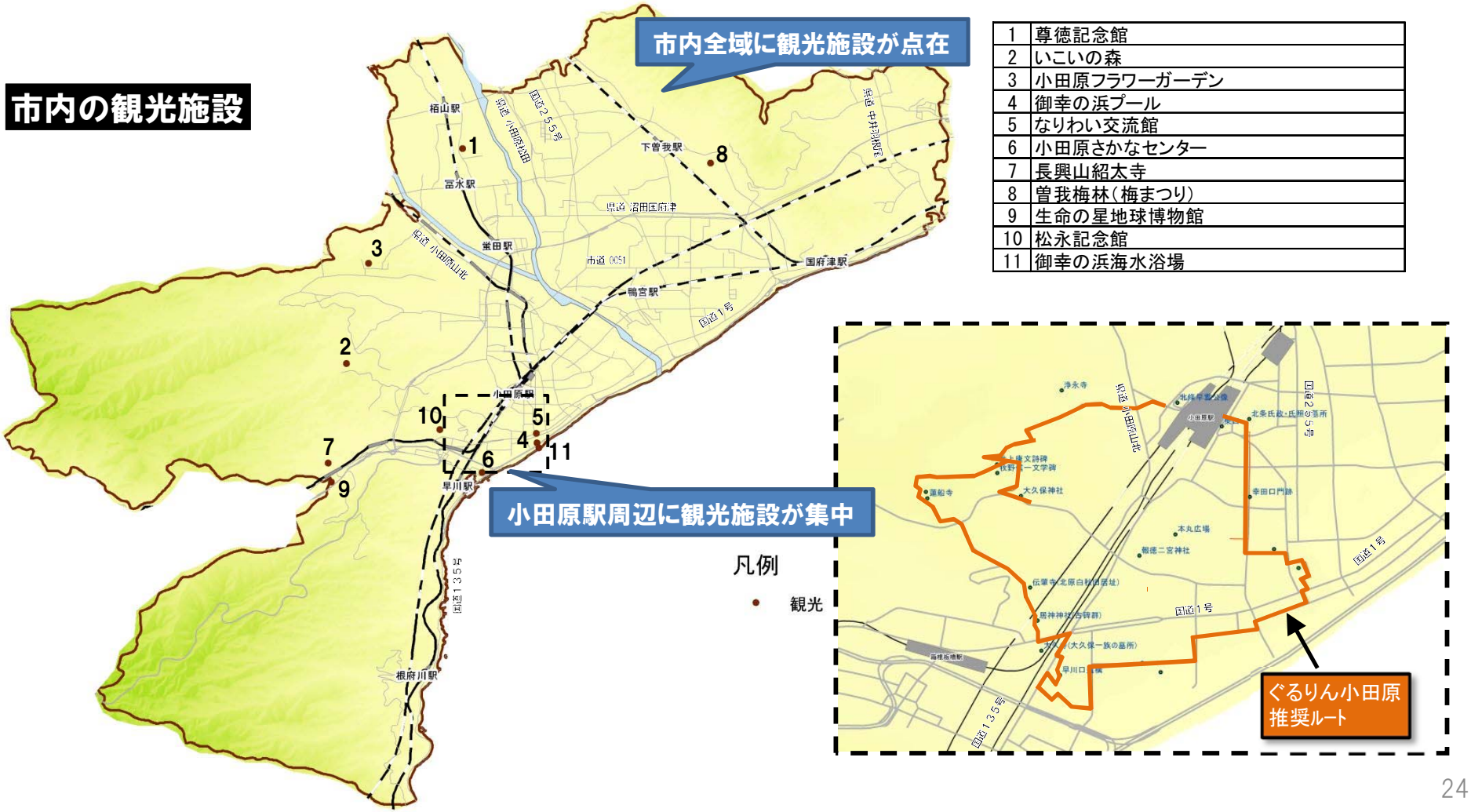
※出典：小田原市調査による

2．小田原市内の自転車利用状況

2．１２　観光施設、レンタサイクル

- 小田原駅周辺に小田原城を始めとした観光施設が集中。
- 小田原城址公園内にレンタサイクル「ぐるりん小田原」があり、観光スポット回遊に利用。
- ぐるりん小田原の推奨ルートに、独立した自転車空間整備はなされていない。

市内の観光施設



1	尊徳記念館
2	いこいの森
3	小田原フラワーガーデン
4	御幸の浜プール
5	なりわい交流館
6	小田原さかなセンター
7	長興山紹太寺
8	曽我梅林（梅まつり）
9	生命の星地球博物館
10	松永記念館
11	御幸の浜海水浴場

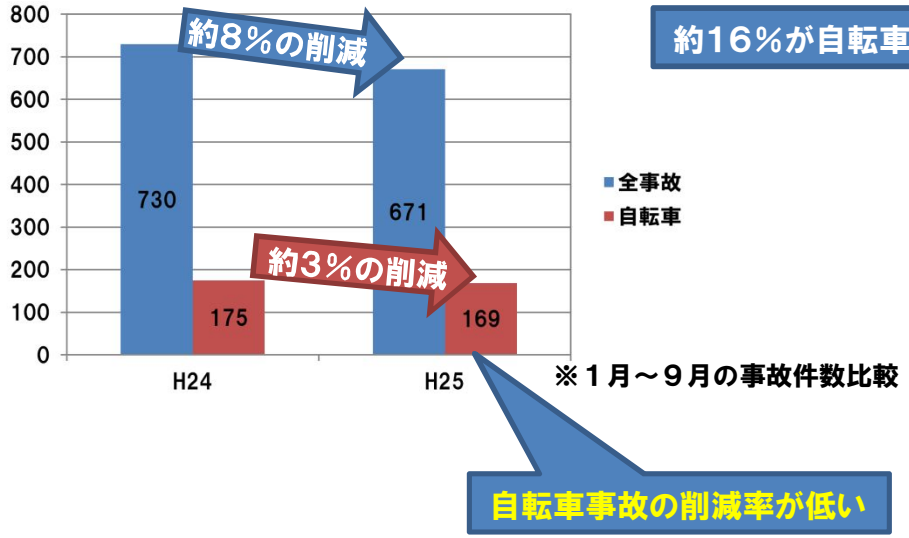
3. 小田原市の自転車利用課題

3．小田原市の自転車利用課題

3．１ 県内の自転車事故状況（神奈川県警集計データ）

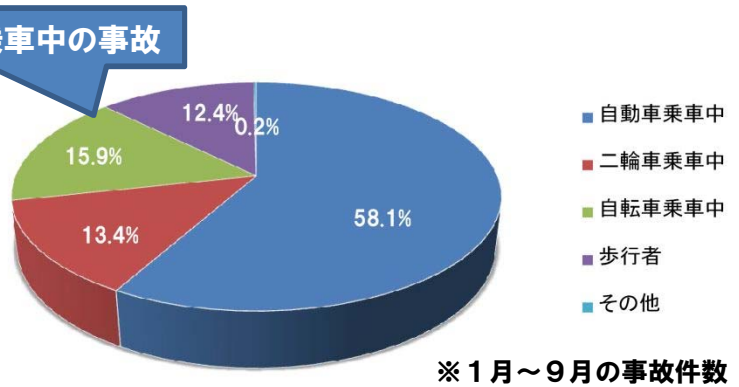
- 神奈川県警から、小田原署管内の事故傾向について、データ提供頂きました。
- 自転車事故の削減率は事故全体の削減率に比べて少ない傾向。
- 事故全体の約16%が自転車乗車中の事故。

事故発生件数の動向（H24・H25）



※１月～９月の事故件数比較

事故発生状況（H25）



※１月～９月の事故件数

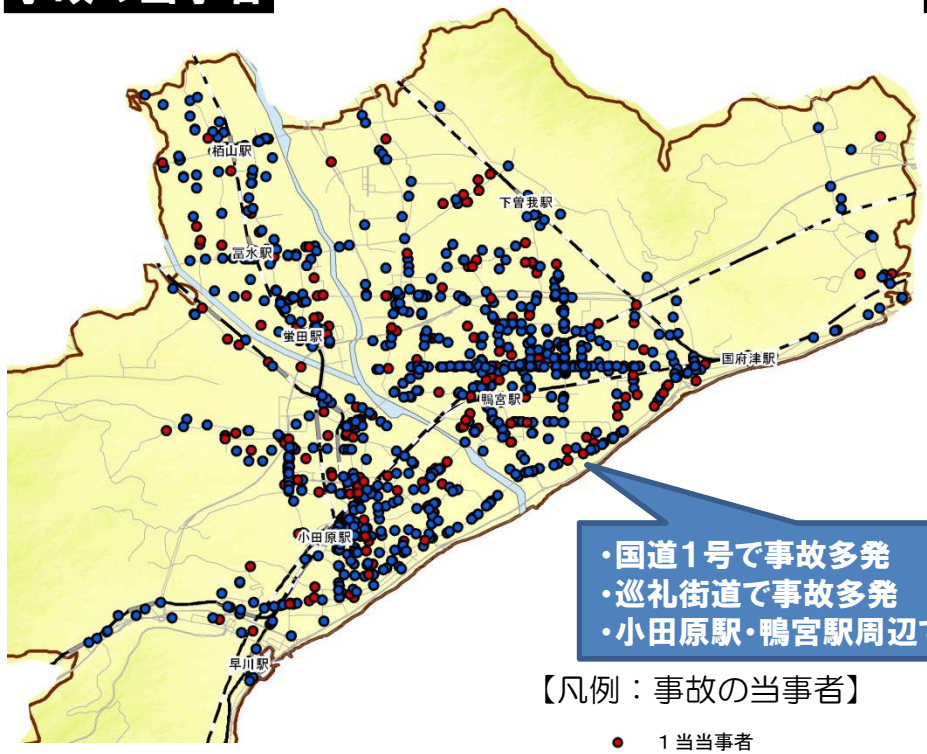
※出典：神奈川県警小田原警察署による

3．小田原市の自転車利用課題

3．２ 自転車事故状況（事故の当事者と程度）

- 自転車、自動車の交通が多い路線のほぼ全域で交通事故が発生している。
- 小田原市内では４年間（H21-24）で1103件の自転車関連事故が発生。
- 事故当事者は、自転車が被害にあう（2当当事者）事故が約8割。事故の約95%が軽傷事故だが、死亡事故も4件発生。　　※　１当：自転車が加害者、２当：自転車が被害者

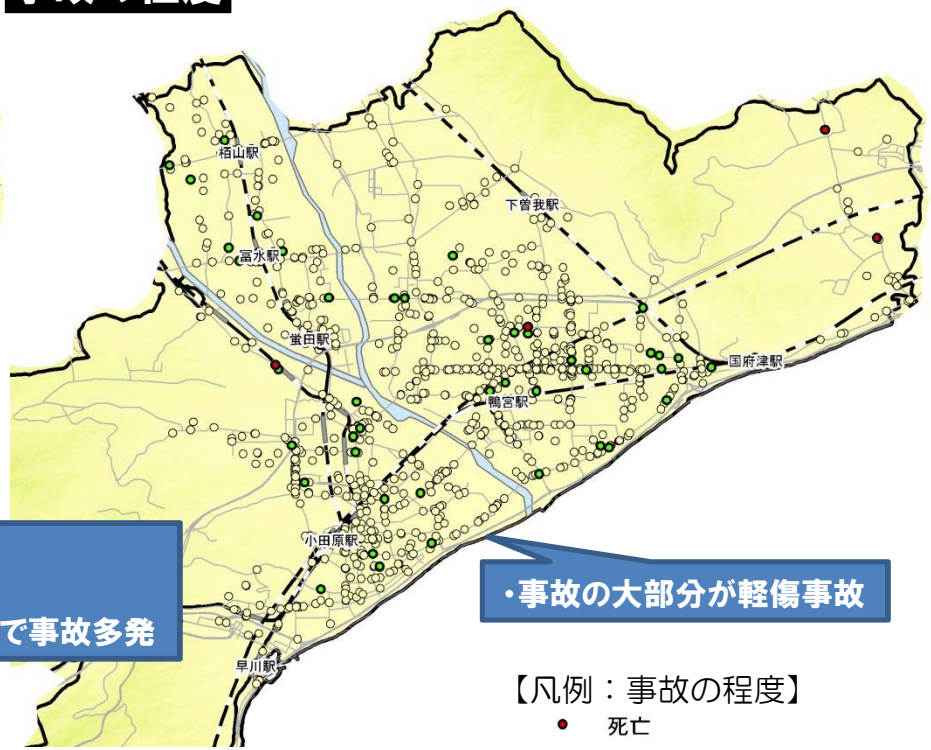
事故の当事者



・国道１号で事故多発
・巡礼街道で事故多発
・小田原駅・鴨宮駅周辺で事故多発

【凡例：事故の当事者】
- １当当事者
- ２当当事者

事故の程度



・事故の大部分が軽傷事故

【凡例：事故の程度】
- 死亡
- 重傷
- 軽傷

※出典：神奈川県警交通事故（H21-H24）データによる

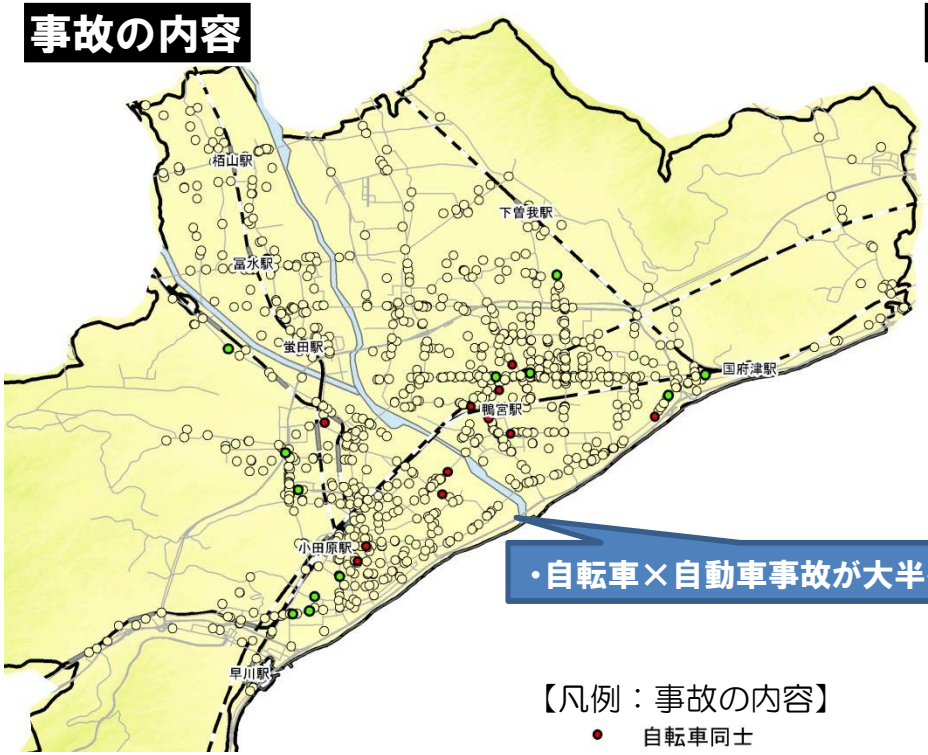
3．小田原市の自転車利用課題

3．３ 自転車事故状況（事故の内容と類型）

- 事故の内容は、自転車×自動車事故が大半を占めるが、自転車同士または自転車×歩行者事故が25件発生
- 事故類型は、出会い頭事故が約５割を占め、右折・左折事故が約３割を占める

※ 自転車専用通行帯などの整備によって、自転車通行位置の明確化と、自転車と自動車が併走することで両者が認識しやすくなることから、事故低減につながると考えられます。

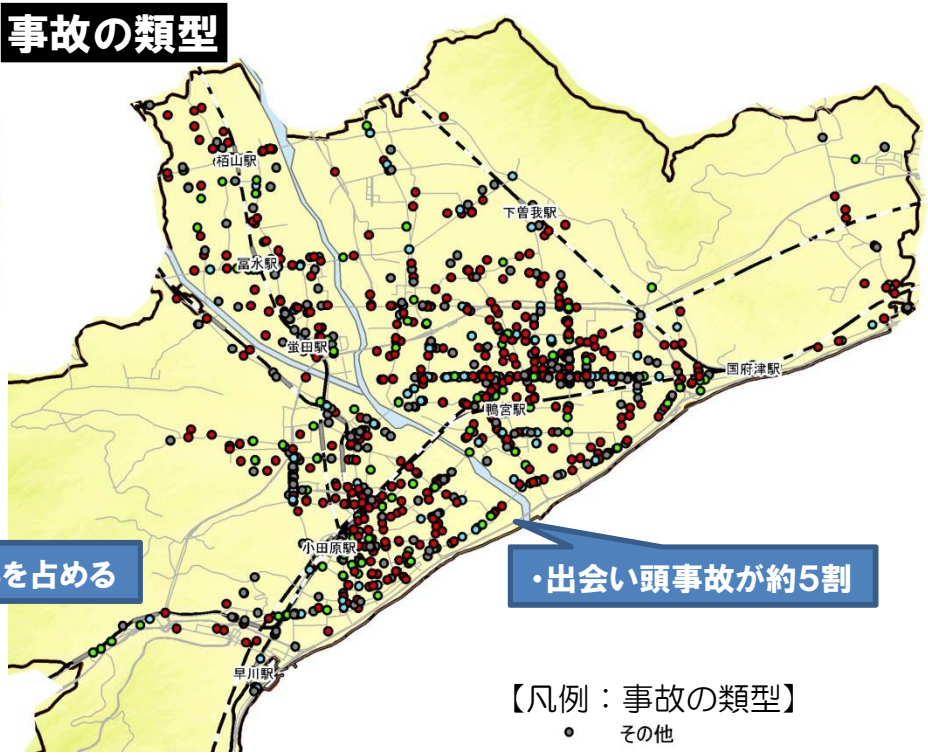
事故の内容



・自転車×自動車事故が大半を占める

【凡例：事故の内容】
- 自転車同士
- 自転車歩行者
- 自転車自動車

事故の類型



・出会い頭事故が約5割

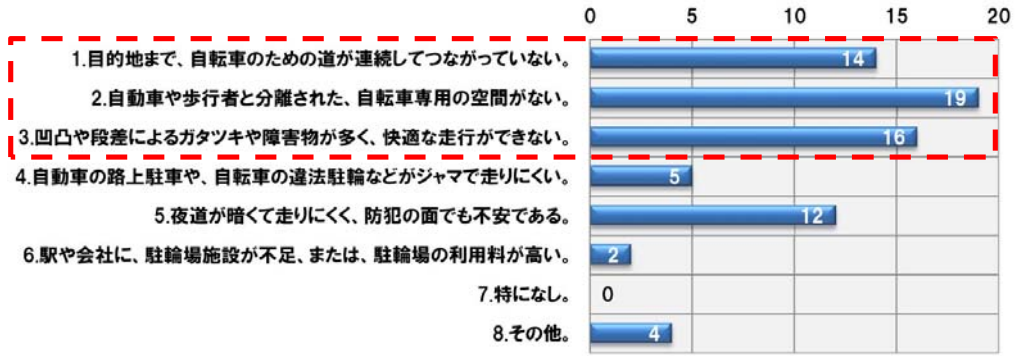
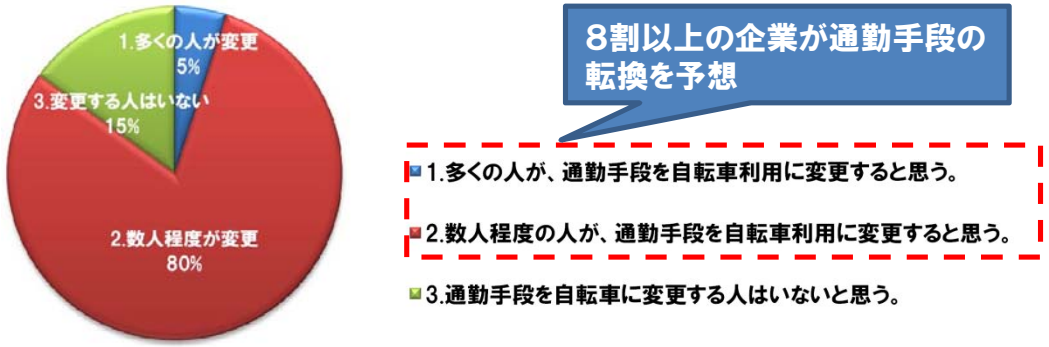
【凡例：事故の類型】
- その他
- 出会い頭
- 右折時
- 左折時

※出典：神奈川県警交通事故（H21-H24）データによる

3．小田原市の自転車利用課題

3．４　自転車“通勤”の課題とポテンシャル

- 10/30～11/6の期間に小田原市内の企業（任意抽出20社）に対しヒアリング調査を実施。
- 自転車走行の課題は「自転車専用空間がない、連続性課題、快適性課題、次いで防犯性課題」の意見が多い。
- 自転車通勤への転換について、多くの企業が「数人程度が自転車通勤に転換」と回答。

小田原市内の企業　へのヒアリング（企業20社）10/30～11/6	
問1　従業員数を教えて下さい	平均約660人（最大3000人、最小63人）
問2　自転車通勤者数を教えて下さい	平均約180人（最大1000人、最小7人）
問3　自転車走行する場合の課題はなんですか	
問4　自転車走行空間が整備された場合の通勤手段	

3．小田原市の自転車利用課題

3．５　観光自転車、駐輪場の課題①【観光自転車】

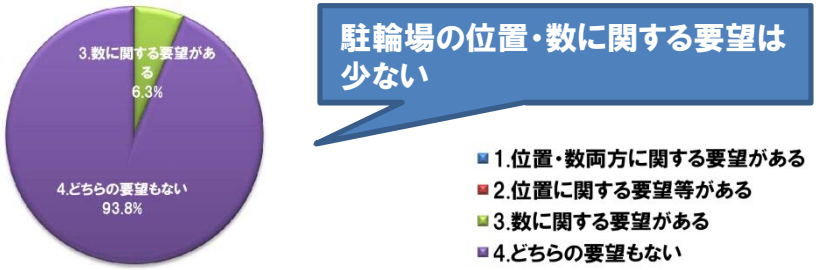
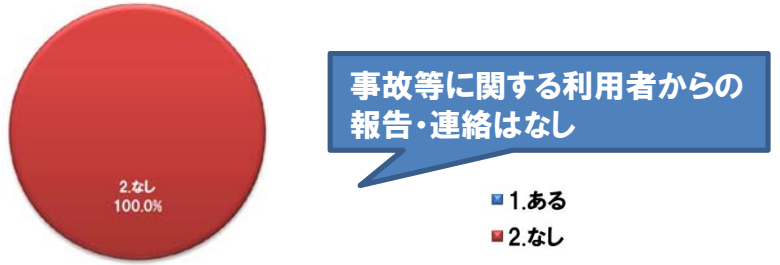
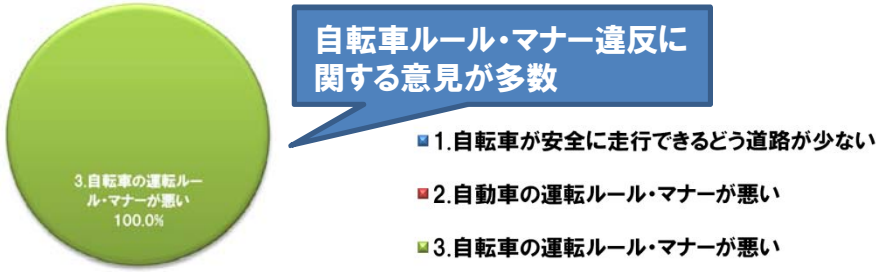
- 11/7～13に観光レンタサイクル（ぐるりん小田原）事業者にヒアリング調査を実施。
- 利用者の「事故」報告はないが、自転車事故理由は自転車が安全に走行できる道路が少ないとの認識。
- 利便性向上には「観光施設等の駐輪施設充実」「レンタサイクル数・質向上」との意見。
- 利用者を増やすためには「自転車のための道の整備」が必要との意見。

「ぐるりん小田原」事業者　へのヒアリング（11/7～13）	
問1　平均利用者数を教えて下さい	◆平日4-5人程度　◆休日12人程度
問2　主な利用時間帯を教えて下さい	◆11時～15時
問3～5　利用者から以下の報告の有無を教えて下さい。 ①事故 ②ヒヤリハット(事故にあいそうになった) ③走りにくさ	◆報告はなし　事故等の報告・連絡はなし
問6　自転車事故等の理由は何だと思いますか。	◆自転車が安全に走行できる道路が少ない
問7　利便性向上には何が必要と思いますか。	◆観光施設等への施設に駐輪施設の充実 ◆レンタサイクルの数・質の向上
問8　自転車ための道・施設が出来れば、利用者は増えると思いますか。	◆増えると思う
問9　利用者を増やすためには何が必要と思いますか。	◆自転車のための道の整備　自転車のための道の整備を重要視

3．小田原市の自転車利用課題

3．５　観光自転車、駐輪場の課題②【駐輪場事業者】

- 11/7～13の期間に駐輪場事業者にヒアリング調査を実施。
- これまでに「事故等」に関する利用者からの報告・連絡はなし。
- 事故等の理由として「ルール・マナーの改善」に関する意見を多く回答。

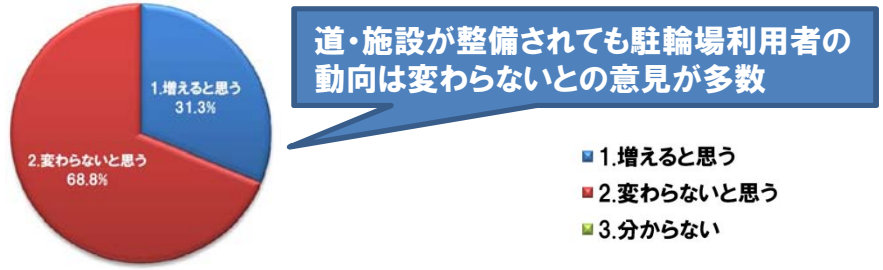
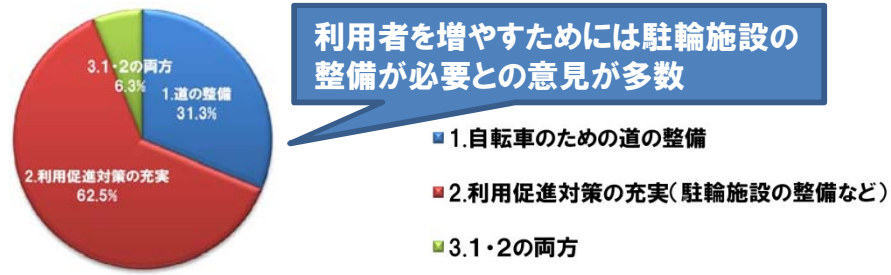
小田原市内の駐輪場事業者　へのヒアリング（16事業者）11/7～13【その1】	
問1　待機者数を教えて下さい	平均約110人　　※無料駐輪場を除く
問2　駐輪場の「位置」「数」に関する要望の有無	
問3～5　利用者から以下の報告の有無を教えて下さい。 ①事故 ②ヒヤリハット（事故にあいそうになった） ③走りにくさ	
問6　自転車事故等の理由は何だと思いますか。	

3．小田原市の自転車利用課題

3．５　観光自転車、駐輪場の課題②【駐輪場事業者】

- 利便性向上には「駐輪施設充実が必要」との意見。
- 利用者を増やすには「道路の整備」「利用促進対策の充実」との意見。

小田原市内の駐輪場事業者ヒアリング（16事業者）11/7～13【その2】

問7　利便性向上には何が必要と思いますか。	
問8　自転車ための道・施設が出来れば、利用者は増えると思いますか。	
問9　利用者を増やすためには何が必要と思いますか。	

4. 自転車ネットワーク計画の基本方針と計画目標

4．自転車ネットワーク計画の基本方針と目標

4．１ 現況と課題について

- 「小田原市の現況と課題」について、自転車利用に関する様々な側面と共に整理しました。

項　目		現況認識および課題　p.はこの資料の参照ページ
自転車利用	【利用目的】 通　勤	企業ヒアリングで、「自転車走行空間が無い、自転車走行の連続性・快適性の課題あり」、「自転車通勤への変更可能性あり」などの意見 P.29
	通　学	学校周辺に独立した自転車通行空間が整備されていない P.20、21
	買い物・私用	商業・公共施設周辺で自転車通行空間が整備されていない P.15、16、17
	業　務	駅周辺で独立した自転車通行空間が整備されていない P.22、23
	観光　レジャー	ぐるりん小田原へのヒアリングで、「自転車事故理由は、自転車が安全に走行できる道路が少ないこと」などの意見 P.30
	【利用環境に関する課題】 安全性（自動車、歩行者との交通事故）	自転車・自動車交通が多い路線全域で、自転車関連事故発生 P.27、28 自転車の交通事故減少割合は全事故減少割合に比べ低い P.26 駐輪場事業者ヒアリングで、自転車ルール・マナー違反課題の指摘 P.31
	快適性（段差、障害物のない走行空間）	企業ヒアリングで、道路の走行快適性課題の指摘　P.29
	利便性（速達性、公共施設・駅との連携駐輪容易性）	駅、公共施設、商業施設、市街地周辺などにおいて自転車通行空間整備されていない P.15、16、17 駐輪場事業者ヒアリングで、「利便性向上には駐輪施設の充実が必要」との意見 P.32
	【利用から生まれる効果】 環境改善(自動車等からの利用転換によるCo2削減)	企業ヒアリングで、「自転車走行空間が整備されれば、自転車通勤への変更可能性あり」などの回答 P.29
	観光産業活性化（観光自転車の利用者増加）	ぐるりん小田原ヒアリングで、「利用者を増やすために必要なのは、自転車のための道の整備」の回答 P.30
	市民の健康維持（運動効果による健康維持）	市民の豊かな日常生活には、健康維持と余暇充実も大切な要素であり、サイクリング等もその一助
	市民の趣味・余暇の充実（サイクリング、観光等）	

4．自転車ネットワーク計画の基本方針と目標

4．２ 基本方針と計画目標

- 現況と課題を踏まえ、利用環境の改善と利用促進効果の実現を目指す『小田原市自転車ネットワーク整備の基本方針と目標(案)』を設定しました。

項目	現況と課題	基本方針	主な取組み(例)	目標
安全	・自転車関連の事故が自転車、自動車交通の多い路線全体に分布 ・全交通事故の減少率に比べ、自転車事故の減少率が低い	・自転車、歩行者、自動車の交通安全性向上	・安全性に配慮した自転車通行空間の確保 ・ルール周知、マナー向上の推奨 ・自動車運転者への自転車関連事故に関する注意喚起　等	・自転車交通事故の削減 ・自転車交通ルール順守、マナー向上
快適	・生活、業務、レジャー等で使う道路において、快適な自転車通行空間が整備されていない	・生活、業務、レジャーで使う自転車利用の利便性・快適性向上 ・交通結節点での自転車利便性向上	・利便性・快適性に配慮した自転車通行空間の確保 ・需要に応じた駐輪施設の整備 ・放置自転車撤去、注意勧告　等	・自転車の利用満足度の向上
環境	・通勤など、自動車利用から自転車への転換可能性がある	・「低炭素都市づくり」に向けた、自動車等から自転車への転換推進	・自転車通行空間の確保 ・エコロジー視点の自転車利用推奨　等	・自転車分担率の増加
観光	・観光施設と連結する快適な自転車通行空間が整備されていない ・観光施設での駐輪・休憩施設が不十分	・観光活性化に資する、観光客・市民の自転車利用推進	・観光施設相互、観光施設と駅を連結する自転車通行空間の整備 ・観光地における駐輪・休憩施設の整備 ・観光案内マップの充実 ・レンタサイクルの利用促進　等	・観光施設来訪者数(観光客・市民等)の増加への寄与
健康	・高齢化社会への移行 ・自転車利用者増加可能性がある	・市民の健康保持のための自転車利用推進	・健康視点の自転車利用推奨　等	・自転車利用者数の増加への寄与

※主な取り組みについては、上記以外にも、様々な視点の取り組みが考えられますので、第四回検討会において、検討・意見集約し、今後の提言として、とりまとめたいと考えます。

４．自転車ネットワーク計画の基本方針と目標

４．３ ＰＤＣＡサイクルにおける照査方針、サイクルの年数

- 今後、計画に関するＰＤＣＡサイクルの中で、目標の確認を行う。
- 最新の事故率、交通量、分担率などのデータを確認し、チェックを実施。

小田原市自転車ネットワーク計画のPDCAサイクル

※前回資料で記載した数年サイクルについて、具体的な年度を提案します。
※自転車ネットワークの対象路線は、現況及び概ね10年以内に整備する路線とします。

【効果確認】 自転車の事故件数、事故率
自転車交通量、自転車分担率
レンタサイクル利用者数

5. 小田原市内の自転車ネットワーク軸

5．小田原市内の自転車ネットワーク軸

5．１ 自転車ネットワーク計画手法

● 自転車ネットワーク計画は、交通需要、施設配置、事故課題、今後の地域計画などを踏まえ選定する。これらを踏まえ、ネットワーク基本軸(案）を設定。

自転車ネットワーク選定の考えかた
『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン　h24.11　国交省･警察庁』

自転車ネットワーク路線は①～⑥のような路線を適宜組み合わせて選定すること

①地域内における**自転車利用の主要路線**としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線　**※施設間を結ぶ路線**

②自転車と歩行者の錯綜や**自転車関連の事故が多い路線**の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

③地域の課題やニーズに応じて**自転車の利用を促進する路線**

④自転車の**利用増加が見込める**、沿道で新たに施設立地が予定されている路線

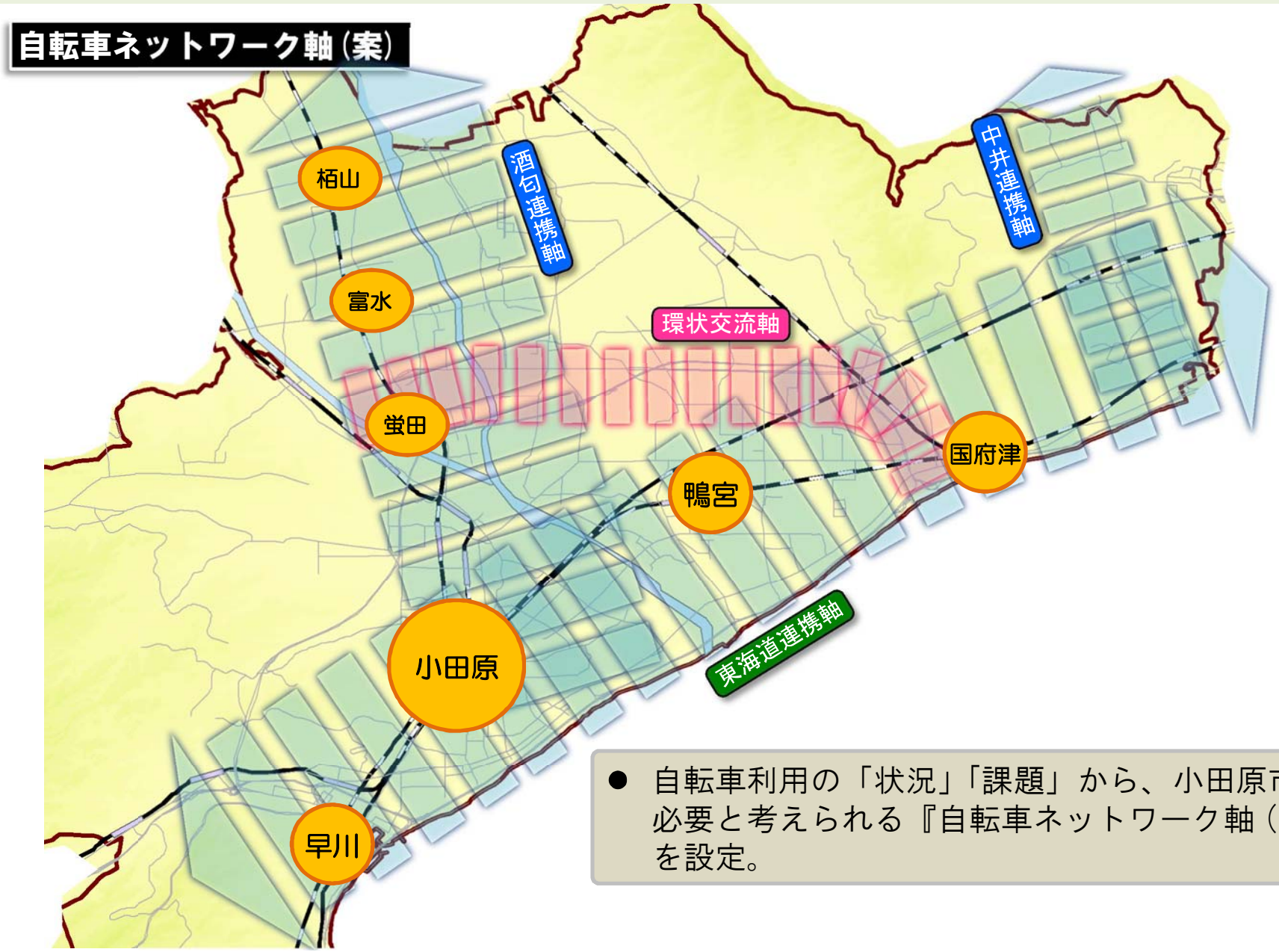
⑤既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が**整備されている路線**

⑥その他、自転車ネットワークの**連続性を確保**するために必要な路線

【上記の補足文抜粋】
・道路改良等が困難な場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で適切な代替路選定を検討する。
・歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことができる商店街等、自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路があることにも留意するものとする。

5．小田原市内の自転車ネットワーク軸

5．２　自転車ネットワーク軸（案）



- 自転車利用の「状況」「課題」から、小田原市内に必要と考えられる『自転車ネットワーク軸（案）』を設定。

5．小田原市内の自転車ネットワーク軸

5．３　自転車需要（通勤・通学、買物）との整合

自転車ネットワーク軸（案）と通勤・通学、商業施設の重ね図

- 自転車ネットワーク軸（案）には、自転車需要が高い「駐輪場」「企業」「学校」「商業施設」が分布。
- 自転車による施設間移動の利便性が向上し、『利用満足度の向上』『自転車分担率の増加』が期待される。

5．小田原市内の自転車ネットワーク軸

5．３　自転車需要（観光、余暇）との整合

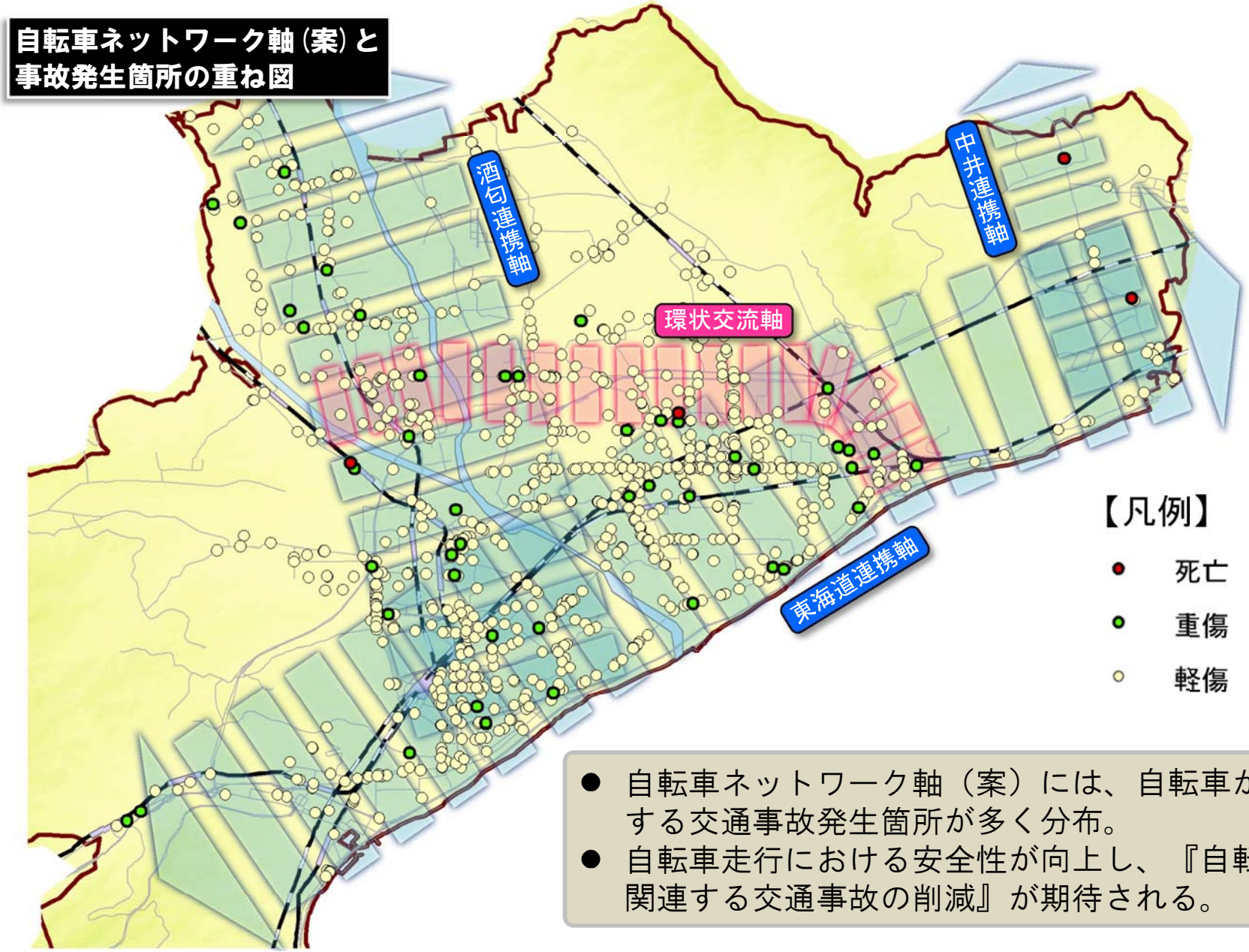
自転車ネットワーク軸（案）と観光、余暇施設の重ね図

- 自転車ネットワーク軸（案）の一部では、観光施設が多く立地している。
- 自転車を手段とする観光施設間移動の快適性が向上し、『観光施設の来訪者数(市民および観光客)の増加』『ぐるりん小田原の利用者数の増加』が期待。※主要駅周辺重点整備とも関連あり。

5．小田原市内の自転車ネットワーク軸

5．４　自転車に関する課題（事故）との整合

自転車ネットワーク軸（案）と事故発生箇所の重ね図



- 自転車ネットワーク軸（案）には、自転車が関連する交通事故発生箇所が多く分布。
- 自転車走行における安全性が向上し、『自転車に関連する交通事故の削減』が期待される。

5．小田原市内の自転車ネットワーク軸

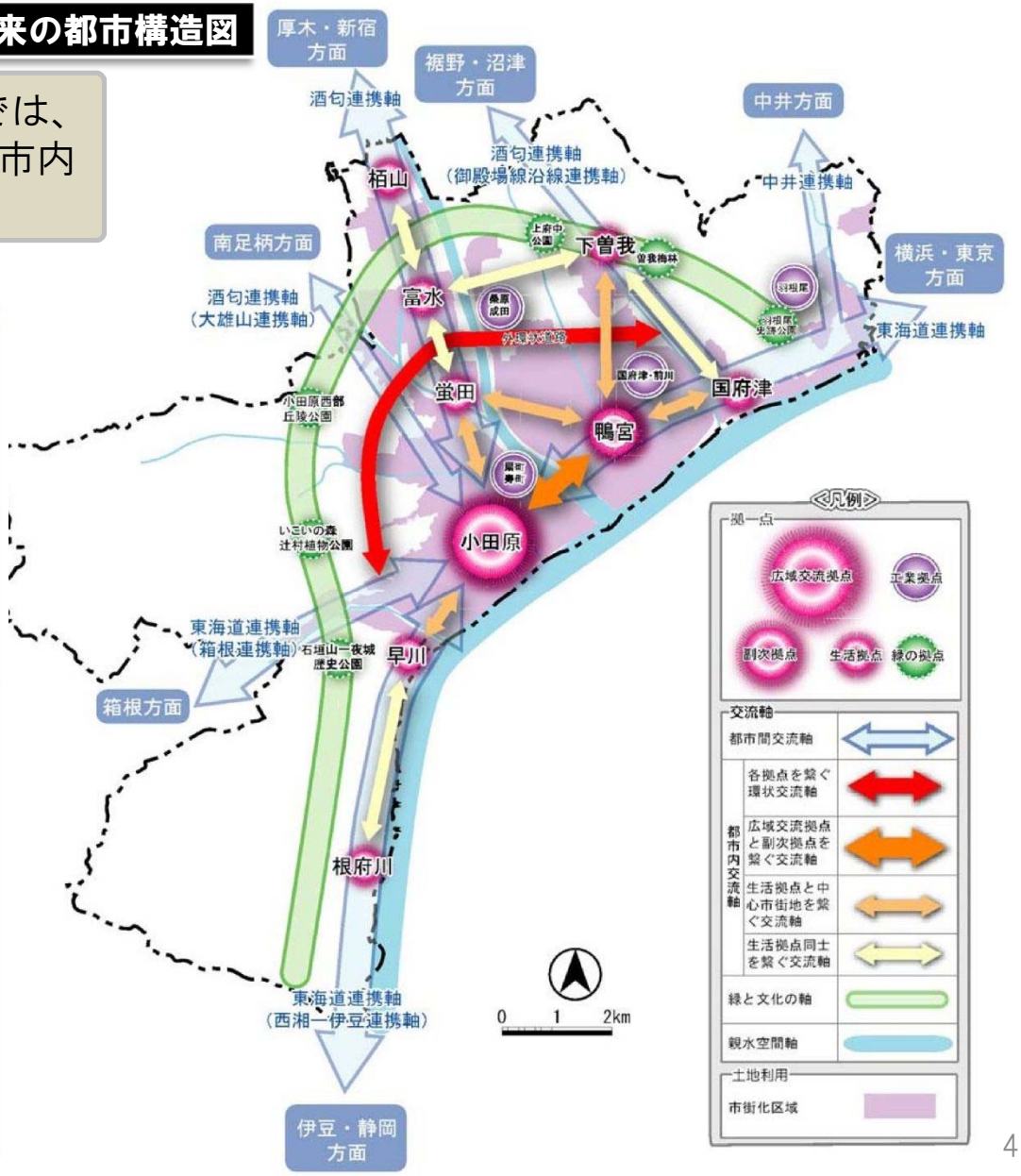
5．５　小田原市都市計画マスタープランとの整合 ①

小田原市都市計画マスタープランにおける将来の都市構造図

- 小田原市 都市計画マスタープランでは、将来の都市構造として、都市間・都市内の交流軸が示されている。

都市軸別の方針

分類	場所	施策の方向
都市間交流軸	東海道連携軸	国道１号小田原箱根線の整備を引き続き促進し、観光交通の円滑化を図るとともに、東海道線をはじめとした鉄道の利便性向上についても要望して、交流の拡大による活性化を目指します。 国道１号の沿道については、「旧東海道」にふさわしい歴史的資源を活用した沿道型市街地の形成など、本市の魅力と個性を表現するまちづくりの推進を図ります。 また、西湘バイパスの延伸による伊豆方面との連携強化など、更なる交流促進と自立した都市圏構造の実現化を図ります。
	酒匂連携軸 （大雄山連携軸、御殿場線沿線連携軸）	酒匂川流域の都市を「1 つのまち」として捉え、総合交通ネットワークの形成の推進や既存の交通基盤の有効活用、地域資源を保全・活用した地域の魅力を高めるまちづくりの推進を図ります。 また、大雄山連携軸、御殿場線沿線連携軸を酒匂連携軸の一部に位置付け、各方面との交流を念頭においた都市機能の充実を図ります。
	中井連携軸	産業立地や住宅立地による自動車交通の受け皿として、また、橘地域の幹線として、交通基盤の整備を促進します。
都市内交流軸	各拠点間を結ぶ交流軸	本市の市街地縁辺部を通る外環状道路の整備を促進し、新たな沿道型市街地の形成と市内各拠点間を連携する都市内交流軸の強化を図ります。また、東海道連携軸と酒匂連携軸を相互に連絡することから、通過交通の市街地流入を抑制しつつ都市間交流機能の一役も担います。 小田原駅周辺から鴨宮駅南口を経て国府津方面に向う栄町小八幡線、鴨宮駅付近から下曽我地区に至る酒匂曽我線など各拠点を結ぶ路線の整備により、都市内交流の強化を図ります。 また、公共交通については、利便性を向上し、快適な都市内移動の確保を図ります。
緑と文化の軸	中央公園から、石垣山一夜城歴史公園、辻村植物公園及びいこいの森を経て小田原西部丘陵公園、上府中公園、曽我梅林及び羽根尾史跡公園に至る空間	風致地区に位置付けられた丘陵部の緑地については保全を図ります。 また、快適に歩くことができるネットワークルートの検討・整備により、市民や来訪者が自然にふれる機会の増加を図ります。
空間軸 親水	酒匂川及び海岸線沿いの砂浜	御幸の浜の砂浜復元や河川空間の維持・保全等によって、気軽に水にふれあうことができる親水空間の確保を図ります。 また、海岸線沿いの風致地区は、その保全を図ります。



5．小田原市内の自転車ネットワーク軸

5．5　小田原市都市計画マスタープランとの整合 ②

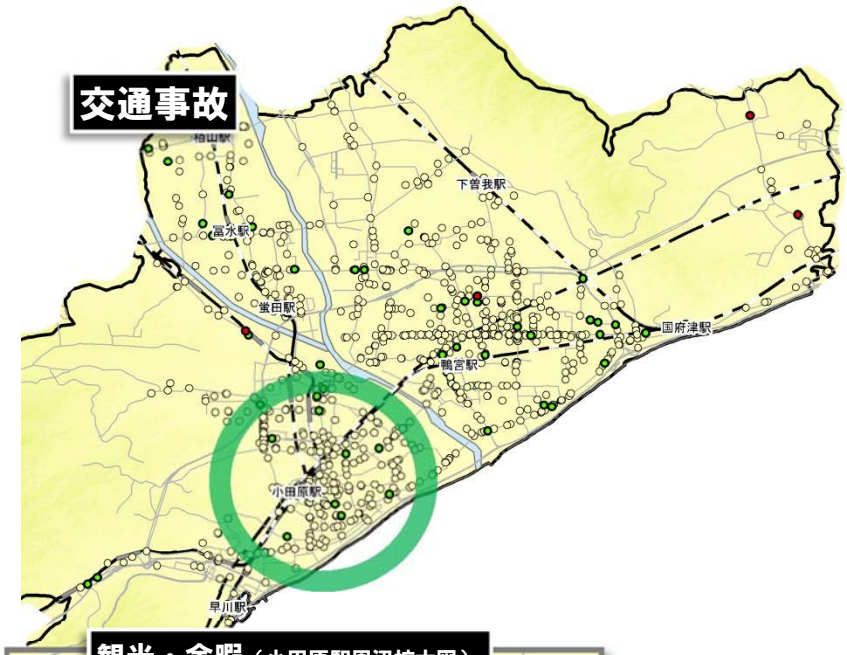
- 自転車ネットワーク軸（案）は、都市計画マスタープランにおける、「東海道連携軸」「酒匂連携軸」「中井連携軸」および「環状交流軸」とも整合。

6. 駅周辺の自転車ネットワーク整備方針

6．駅周辺の自転車ネットワーク計画方針（案）

6．1　主要駅周辺の自転車ネットワーク（小田原駅）

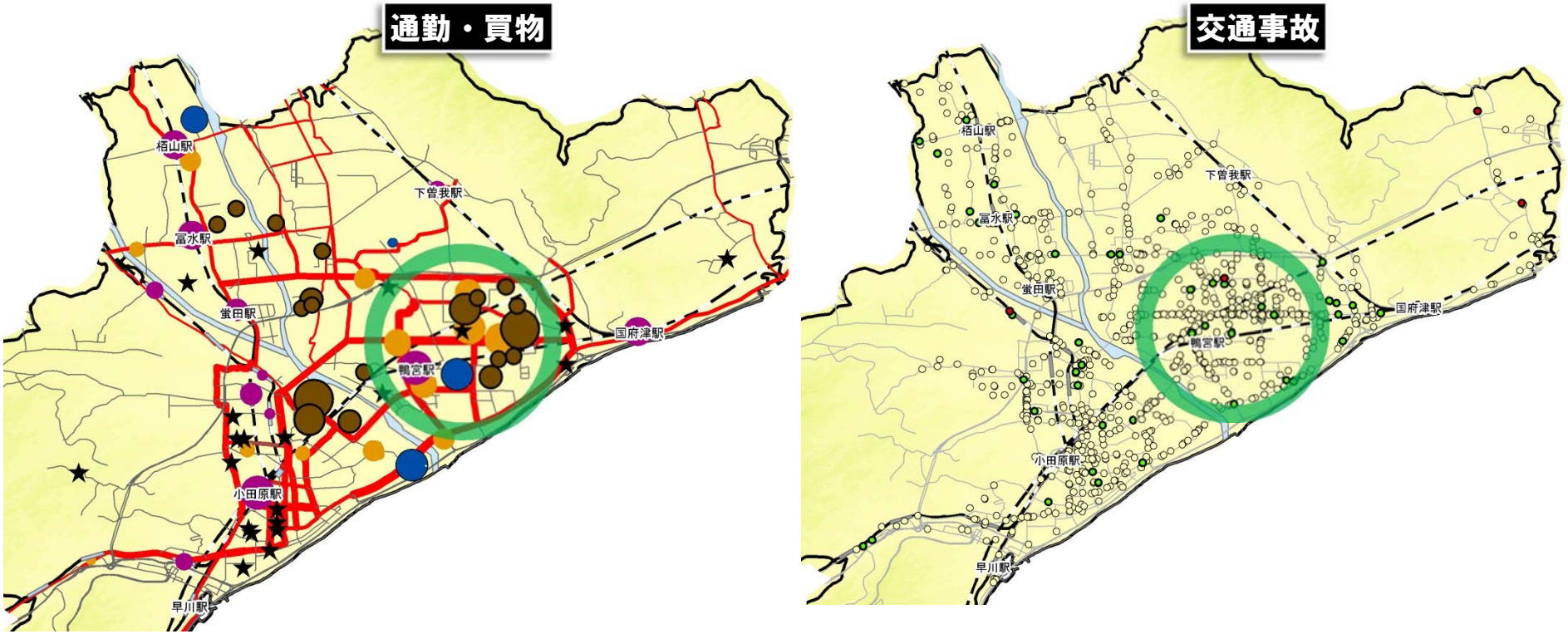
- 小田原駅周辺では「通勤、買物の自転車需要が高い」「観光施設が集積」「交通事故の密度が高い」ことから、密度の高い自転車ネットワーク整備が必要。



6．駅周辺の自転車ネットワーク計画方針（案）

6．２　主要駅周辺の自転車ネットワーク（鴨宮駅）

- 鴨宮駅周辺では「通勤、買物の自転車需要が高い」「交通事故の密度が高い」ことから、密度の高い自転車ネットワーク整備が必要。



- 「小田原駅、鴨宮駅」の２駅を密度の高いネットワーク整備が必要駅とする。
- 今後、道路事業者と住民等が協力し、交通バリアフリー基本構想・大規模集客施設との連携、観光施設の回遊性などに配慮して検討を行うことが必要。
  ※本検討会では具体的な路線計画検討は行わず、提言に留める。

7. 自転車利用ルールの周知

7．自転車利用ルールの周知

7．1　今までの活動　～小田原市～

- 小田原市は、自転車利用ﾙｰﾙ周知について、下記活動に取り組んでいる。

小田原市　地域安全課

交通安全教室

・交通安全教育指導員が、幼稚園、保育園、小学校、自治会、老人会等を対象に交通教室を開催。交通安全教室では、自転車を含めた交通ルールや交通マナーの周知を図っています。

実施年度	合計	保育園/幼稚園/小学校	自治会等	受講人数
平成２２年度	１７３回	１２９回	４４回	１６，９８０人
平成２３年度	１８８回	１４３回	４５回	１８，５２３人
平成２４年度	１８５回	１４１回	４４回	１８，３１６人

交通安全ｷｬﾝﾍﾟｰﾝ

・年４回、交通安全キャンペーンを、小田原警察署や各種交通安全関係団体と協働して小田原駅アークロードで開催。自転車を含めた交通ルールや交通マナーの周知を図っています。

市広報による啓発活動

・５月が「自転車マナーアップ強化月間」であるため、市広報５月号において自転車の交通ルールと交通マナーについて周知しています。

高齢者ｾｰﾌﾃｨｱﾄﾞﾊﾞｲｽ

・地域安全課で実施している高齢者の世帯訪問事業「高齢者セーフティアドバイス」において、振り込め詐欺や自転車運転違反による交通事故被害に対する注意喚起を図っています。

交通安全こども自転車神奈川県大会

・神奈川県警や神奈川交通安全協会が主催する「交通安全こども自転車神奈川県大会」を開催。
・これまで、桜井小学校が、H６年及び８年、H10年からH24年にかけて優勝。神奈川県大会での通算優勝回数は17回を数え、H24年度まで、大会15連覇という、すばらしい成績をおさめました。

7．自転車利用ルールの周知

7．1　今までの活動　～小田原警察署～

- 小田原警察署は、自転車利用ルール周知について、下記活動に取り組んでいる。

小田原警察署

交通安全教室

・各自治会の総会や小中学校において、交通安全についての講和を実施するものや、教習所等において**自転車シュミレーター（右図）**を使用して安全運転の方法や道路交通上の危険について体験してもっています。
・小田原市の交通安全教室は「交通安全教育指導員」による教室ですが、これは警察官による教室です。

チリリンスクール

・実技を伴う交通安全教室で、マイ自転車を持ち込ませての正しい自転車の乗車について実技教養する。学校のグランド等において実施し、終了後に加盟自転車店において無料点検が受けられる「チリカ」を配布しています。

街角アドバイス

・交通課員（警察官）が主要交差点等に配置し、自転車利用者に対してイヤホンの使用や二人乗り等、交通違反者に警告をし、警告カードを配っています。なお、悪質な違反者に対しては、検挙する場合もあります。

自転車キャンペーン

・JR国府津駅等の駐輪場において、駐輪場利用者に対して啓発物品を配布しながら、自転車乗車におけるルールとマナーを呼びかけています。

７．自転車利用ルールの周知

７．２　道路交通法の一部改正

- 平成２５年１２月より、道路交通法の一部改正に伴い、
『自転車の右側通行が禁止（罰則・罰金）』となる。

道路交通法施行規則の一部改正（平成25年6月公布）

■自転車が道路右側の路側帯を通行することを禁止（平成25年12月13日までに施行）

✓改正前は自転車の走行できる路側帯では双方向の通行が可能でしたが、左側通行徹底のため、また路側帯内での自転車同士の事故防止のため、自転車が通行できる路側帯は道路左側に設けられた路側帯のみが通行可能となります。

✓右側にある路側帯通過に対しては３か月以下の懲役または５万円以下の罰金が適用されます。

■ブレーキの効かない自転車の運転を禁止（平成25年12月13日までに施行）

✓自転車のブレーキが効かない恐れがある場合、警察官はその場で停止させて検査ができるようになり、整備不良自転車と認められ応急整備のできない自転車は、その場で運転の継続が禁止されます。

■危険な違反を繰り返す自転車利用者に講習を実施（平成27年6月13日までに施行）

✓信号無視や遮断踏切立入、飲酒運転など悪質な違反を2回以上繰り返す自転車利用者に講習の受講を義務づけます。未受講者は5万円以下の罰金が適用されます。

7．自転車利用ルールの周知

7．３　今後の取り組み方針

- 自転車の安全性向上のため「自転車利用ルールの周知拡大」取組みが必要。
- 既に多くの取組みが行われていることを踏まえ、今後、継続施策、新たに取り組む施策について検討が必要。

利用ルール周知方法の例　～安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより～

実施主体		国、地方公共団体		各種教育機関、PTA	保護者	交通安全協会	地域の自治会、NPO	民間企業、団体	事例
対象者	内容		警察						
市民（児童、学生、運転免許を保有していない者、非従業者等を含む）	自転車ルールの周知徹底	○	○	○（児童等）	○（児童等）	○	○	○	図Ⅲ-1 図Ⅲ-2 事例Ⅲ-1 事例Ⅲ-2 事例Ⅲ-3
	・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・事故の危険性の周知								
	・自転車利用時の交通違反に対する罰則の周知								
	・自転車の点検や整備の必要性の周知								
	街頭啓発/指導	○	○	○（児童等）		○	○		事例Ⅲ-4 事例Ⅲ-5
	交通安全教育に関する市民講座の開設	○	○			○	○		事例Ⅲ-6
	自転車安全教室の開催	○	○	○（児童等）		○	○	○	事例Ⅲ-7 事例Ⅲ-8 事例Ⅲ-9
	自転車ルール認知度テストの実施	○	○	○（児童等）			○		事例Ⅲ-10
	自転車ルールの理解度・技術を競う大会の開催		○（児童等）	○（児童等）		○（児童等）			事例Ⅲ-11
	自転車安全利用モデル校の指定	○（児童等）	○（児童等）						事例Ⅲ-12
	「自転車の日」の制定	○	○						事例Ⅲ-13
運転免許保有者	講習内容の充実（免許取得時や免許証更新時等）		○						
	・自動車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・事故の危険性の周知								
指導員、教職員等	自転車交通安全指導員の育成	○	○	○					事例Ⅲ-14
従業者	業務や通勤で自転車を利用する社員等を対象とした研修の実施							○	

8. 次回の検討会予定、PI方針

８．次回の検討会予定、ＰＩ方針

８．１　次回の検討会予定

- 第三回検討会は、１２月２６日の開催を予定しています。

■第３回検討会の議事予定

１．小田原市内の自転車ネットワーク路線

- 自転車ネットワークの候補路線について、整備形態のイメージを検討し、自転車ネットワーク路線を決定します。
- ケーススタディとして、自転車ネットワーク路線の中から、いくつかの路線について、より具体的な整備形態の検討を行います。

２．小田原駅・鴨宮駅付近の重点整備区域

- 駅付近の重点整備区域について、今後、行うべき検討・計画の配慮事項について、本検討会からの提言を整理します。

３．ＰＩ方針

- １月～２月にかけて行う予定のＰＩについて確認していただきます。
（次ページ方針案）

8．今後の予定

8．２　ＰＩ方針

- 第三回委員会後、検討会の「自転車ネットワーク計画（案）」について、市民の方の認識確認と計画に関する意見を聴取したいと考えます。

小田原市自転車ネットワーク計画（案）に関する意見聴取方針

開催時期　2014年１月初旬～2月初旬

意見聴取内容

1．現況認識について
自転車利用の課題（走行ルール周知、道路構造、駐輪場　などの課題認識）

2．自転車ネットワーク計画経緯と計画内容について
新たな自転車施策を紹介
小田原市内の自転車ネットワーク計画案を提示し、意見を聞く
（計画に賛同、反対、変更意見　など）

3．その他
今後の自転車ネットワークやルール周知に関する要望、意見など

意見聴取方法

１．市役所ホームページのアンケート（ホームページの投稿フォームで受付）
２．市役所担当課、タウンセンター、支所・連絡所などで意見用紙配布
（直接郵送またはFAXで受付）
※　市報へのアンケート実施の掲載