

(仮) 小田原市自転車ネットワーク計画検討会 第一回検討会資料

1. 検討会の目的	P. 1
2. 自転車利用の動向と課題	P. 3
3. 自転車空間整備施策の動向	P. 7
4. 検討のすすめ方	P.15
5. 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	P.20
6. 次回の検討会予定	P.29

平成25年10月16日

1. 検討会の目的

1. 検討会の目的（案）

■（仮）小田原市自転車ネットワーク計画検討会の目的

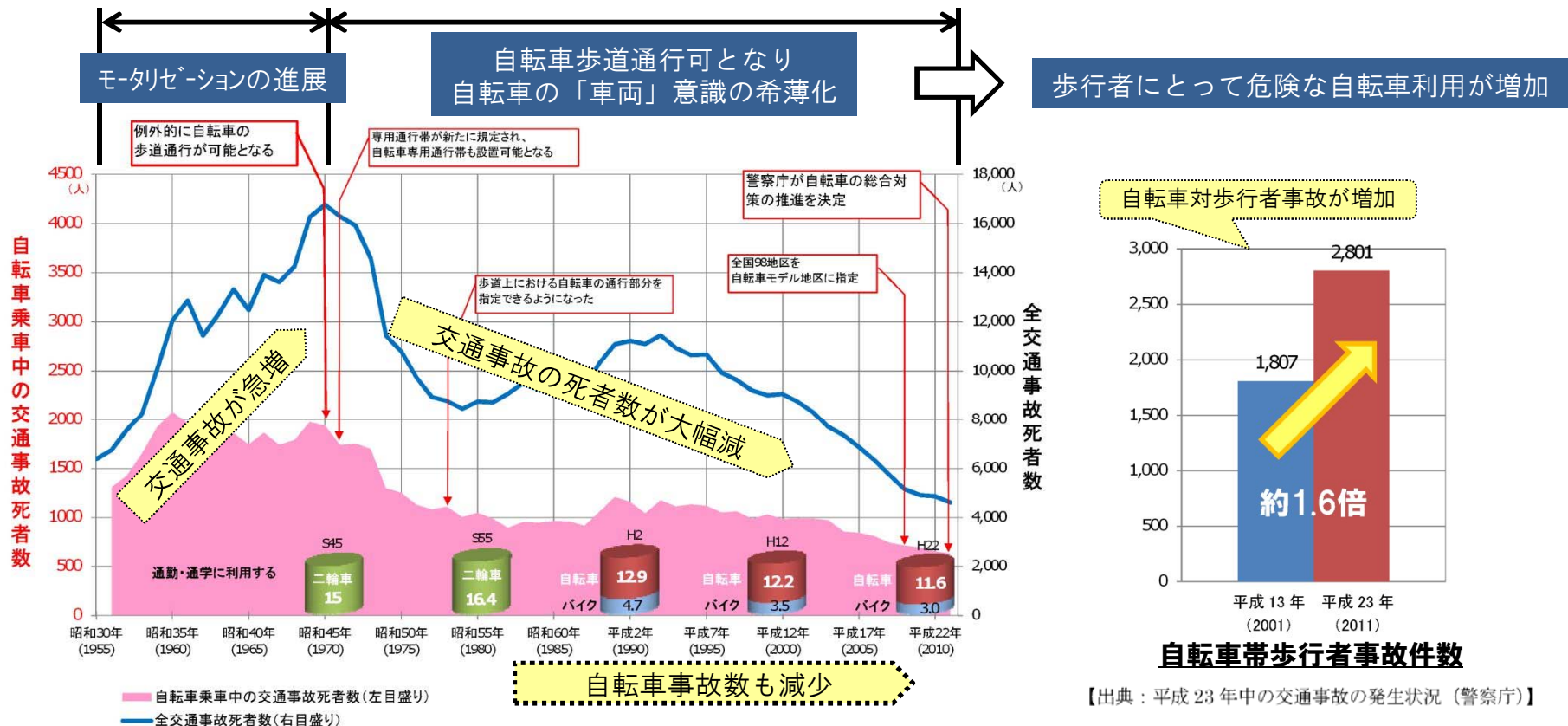
- 『（仮）小田原市自転車ネットワーク計画検討会』は、小田原市のさまざまな分野の方からご意見をお伺いし、自転車交通に関する地域の需要や利用課題を踏まえ、交通安全性・利便性向上、低炭素なまちづくり、観光活性化に資する自転車ネットワークの検討を行います。
- また、検討結果を踏まえ、関係者・市民との合意形成を図り、地域意見を踏まえた自転車ネットワーク計画を取りまとめます。

2. 自転車利用の動向と課題

2. 自転車利用の動向と課題

2. 1 自転車施策の振り返り

- 交通事故対策として、自転車の歩道通行が可能とする施策を行った結果、自転車は車両との意識が希薄化し、歩行者に危険な自転車利用が増加



交通事故死者数と自転車事故死者数

出典：事故データ：交通統計（財）交通事故総合分析センター）

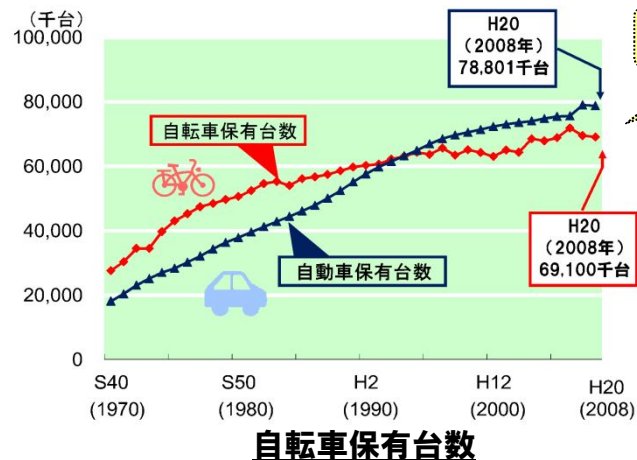
平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締状況について（警察庁）

代表交通手段分担率：国勢調査（総務省）

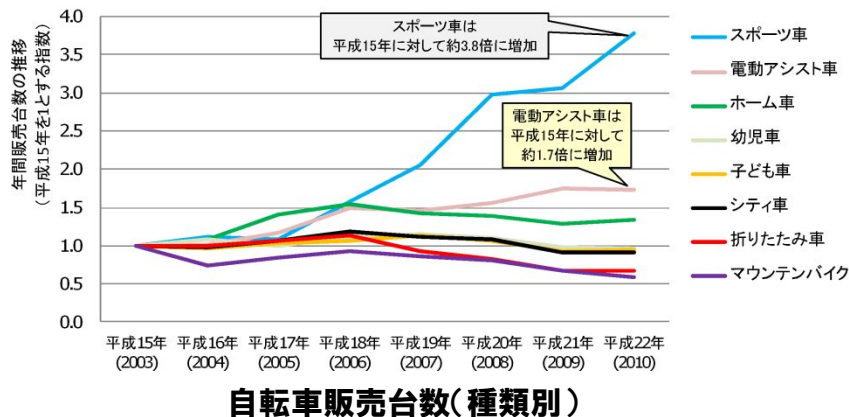
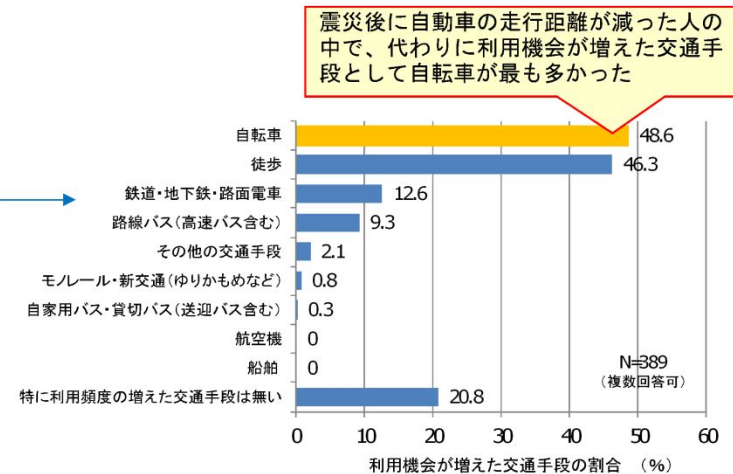
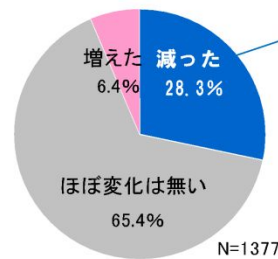
2. 自転車利用の動向と課題

2. 2 自転車利用の動向

- 自転車は日常生活における身近な移動手段。
- 健康志向・環境配慮・スポーツ自転車ブームを背景に、自転車利用者が増加。
- 東日本大震災の交通混乱等をきっかけに、通勤自転車も増加。



【出典：自転車保有台数：(社)自転車協会資料、
自動車保有台数：道路統計年報 2007～2010 (国土交通省道路局)】



※震災後に自動車の利用が減ったと回答した人を対象
調査方法：WEBアンケート調査
回答者：全サンプルのうち、普通自動車を利用している1377人
【出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査(1回目)(日本モビリティ・マネジメント会議)】

東日本大震災後の利用交通変化

サイクリング等のレジャー
利用増加が大きい

2. 自転車利用の動向と課題

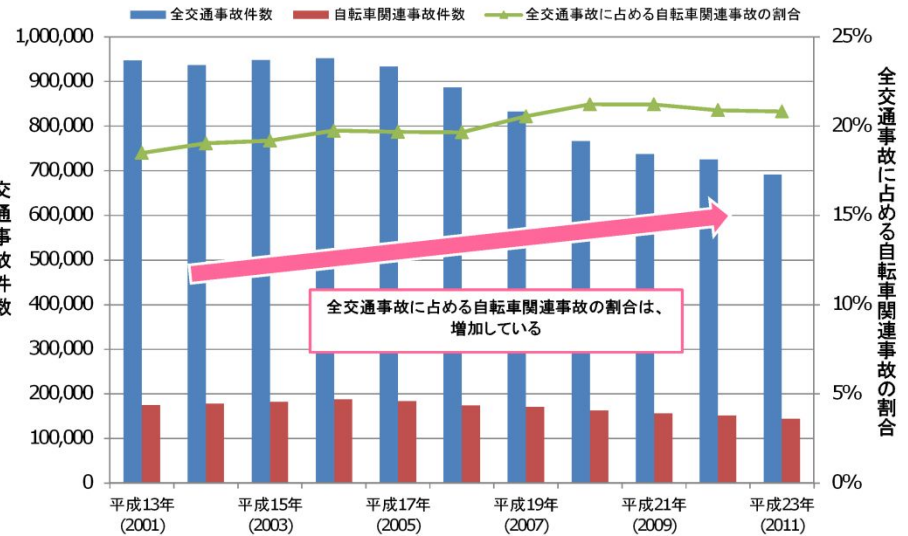
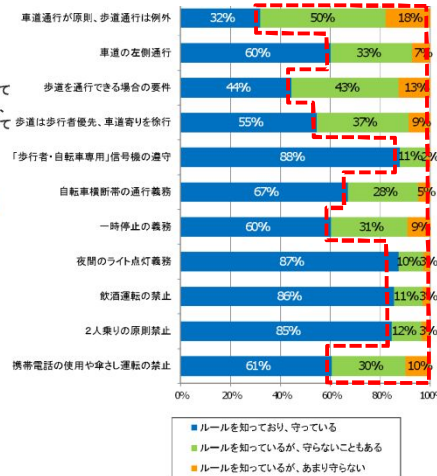
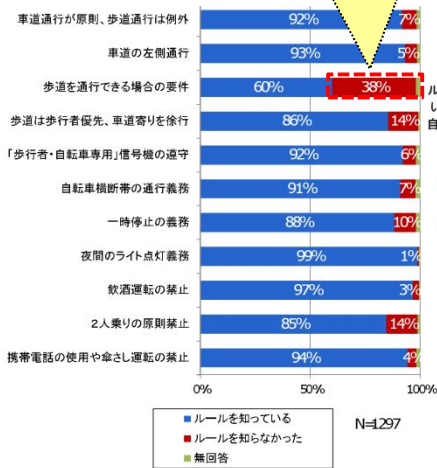
2. 3 自転車利用の課題

- 自転車は「車両」との意識の希薄化により、法令違反が日常化
- 自転車は車道を通ることが大原則
 - 【例外措置】歩道を徐行で通行可
 - ・規制により歩道通行が認められている
 - ・運転者が児童・幼児・高齢者等で車道通行が危険
 - ・駐車車両等があり、安全確保のためやむを得ない
- 交通事故全体の件数が減少傾向にある中、自転車関連事故の割合は増加

「歩道を通行できる場合の要件」は周知度が低い

ルールを知っていても守っていない利用者 ⇒ 法令違反日常化

全事故の削減割合比べ、自転車事故の削減割合が小さい



自転車ルールの認知度と遵守意識

※平成23年10月に警察庁が実施した全国の運転免許試験場等の来場者1297人を対象としたアンケートの結果に基づき作成

全事故件数と自転車事故の占める割合

【出典：平成23年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

3. 自転車空間整備施策の動向

3. 自転車空間整備施策の動向（新たな方針）

3. 1 自転車施策の動向

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

平成23年10月25日 警察庁交通局長 通達

- 自転車は歩行者と同様の取扱いではなく、「車両」であることを徹底させる
- 自転車を歩行者と分離させる自転車通行環境整備の推進
- 歩道上の「普通自転車歩道通行可」の交通規制の見直し
 - 自転車歩道通行可能の規制は、3m以下の歩道について撤廃してゆく
 - ※ 道交法改定ではないので、自転車走行の「老人子供は歩道通行可能、車道が危険な場合は歩道通行可能」は継続される。
- 自転車に関する指導取り締まりの強化 など

「みんなにやさしい自転車環境～安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言～」

平成24年4月 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会

- 自転車のネットワーク計画をニーズや道路状況に応じて検討する
- 自転車空間の整備形体は、「完全分離、視覚的分離、混在の3タイプ」とする。
- PIなどを使って官民一体で自転車空間整備を推進する。 など

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

平成24年11月29日 国交省道路局／警察庁交通局

- 具体的な自転車のネットワーク計画、整備構造のガイドライン(次ページ)

3. 自転車空間整備施策の動向（新たな方針）

3. 2 新たな自転車空間整備計画のガイドライン

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

平成24年11月29日 国交省道路局／警察庁交通局

自転車通行空間の計画

- 上位計画や地域の自転車利用状況を踏まえ、自転車空間整備の目標を設定。
- 自転車利用状況や道路状況を踏まえ、自転車ネットワーク路線を選定。
- 車の規制速度や交通量等に応じた整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、混在）の選定。
- 整備困難な場合、当面の対応として、自転車歩行者道を活用などの暫定処置

自転車通行空間の設計

- 自転車道の分離構造、路面標示方法などの具体的な設計方法
- 交差点部、バス停設置部などの具体的な設計方法

利用ルールの徹底

- 利用者へのルール周知、ルール遵守のインセンティブ付与、指導取締り等の取り組み

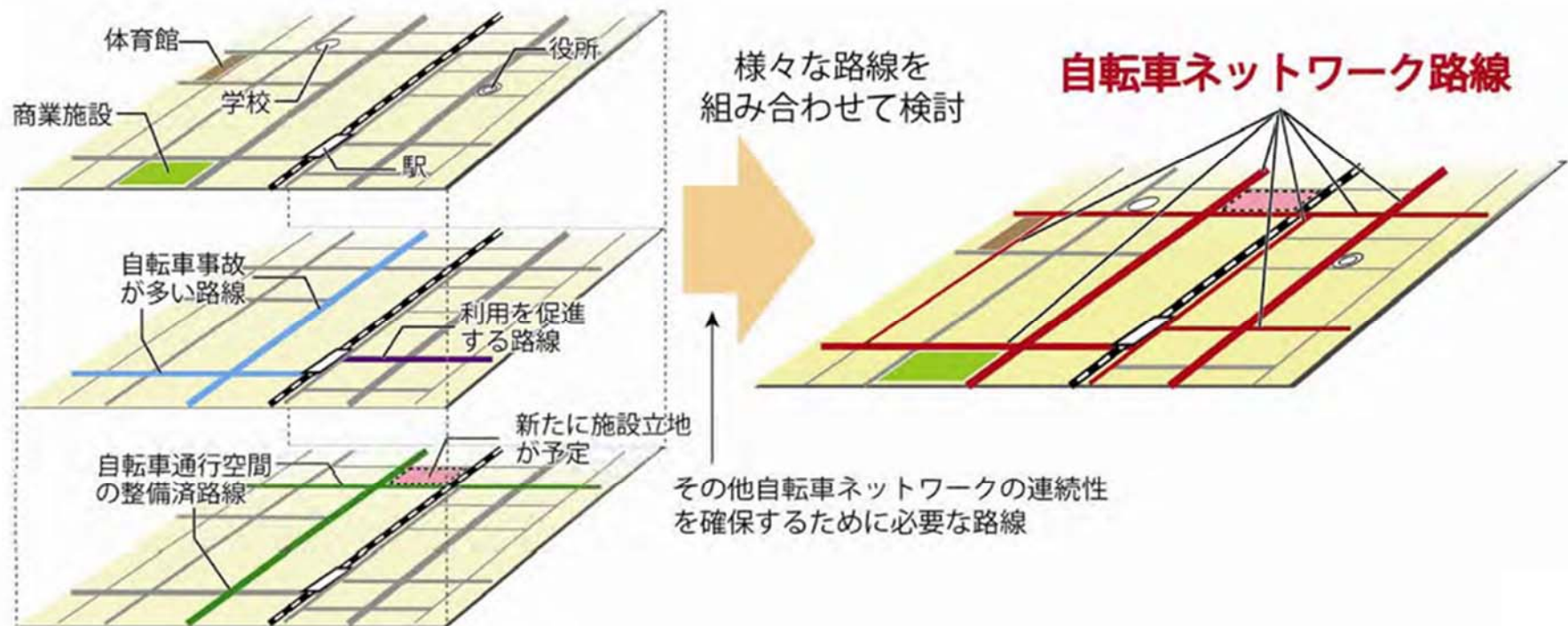
自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・駐輪対策、利用促進の観点から取り組み

3. 自転車空間整備施策の動向（新たな方針）

3. 3 整備イメージ【①自転車ネットワーク】

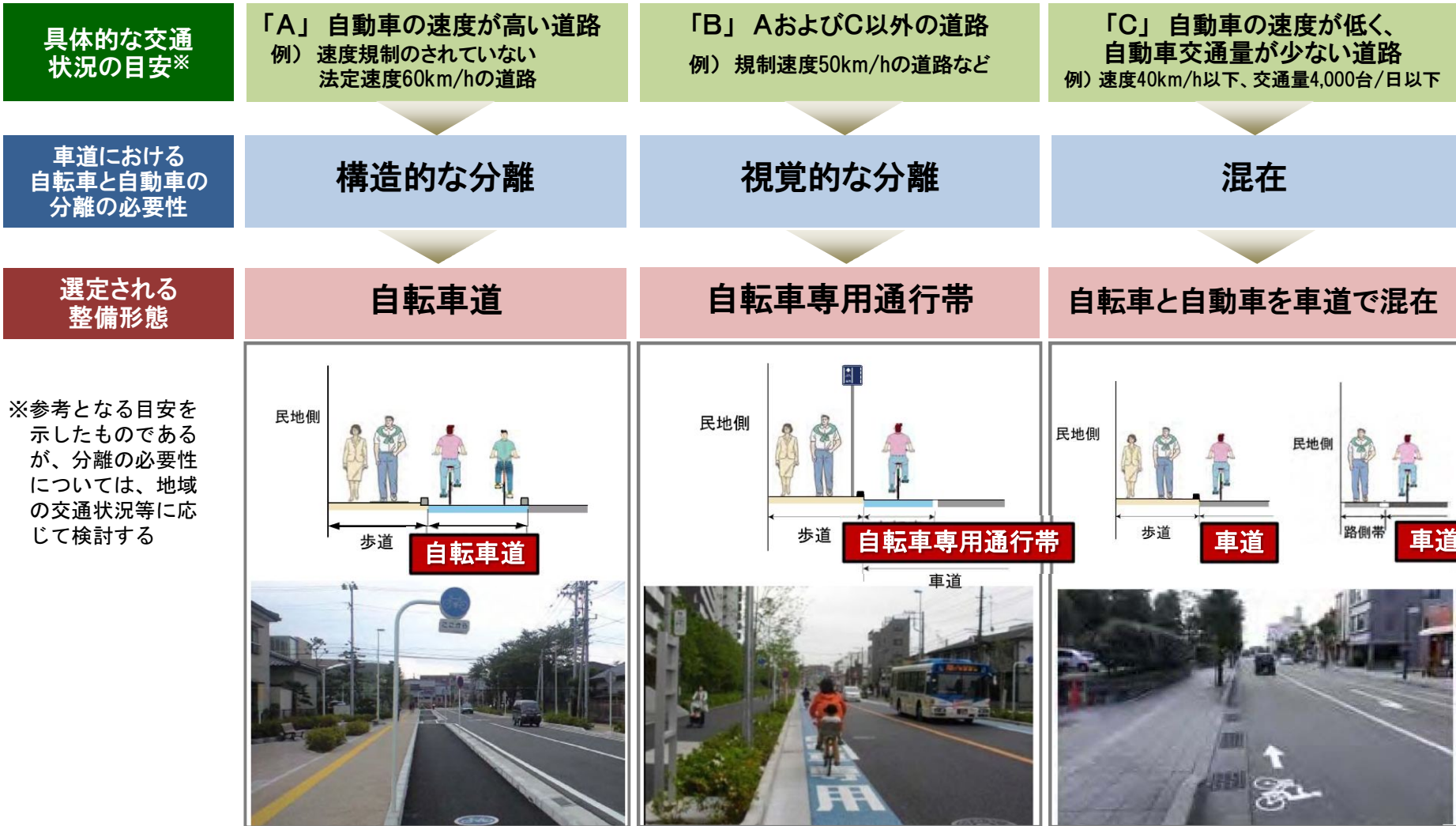
- 自転車の需要、事故状況、利用施設計画などを踏まえて、自転車ネットワーク路線を計画します。



3. 自転車空間整備施策の動向 (新たな方針)

3. 3 整備イメージ【②自転車通行空間の整備形態】

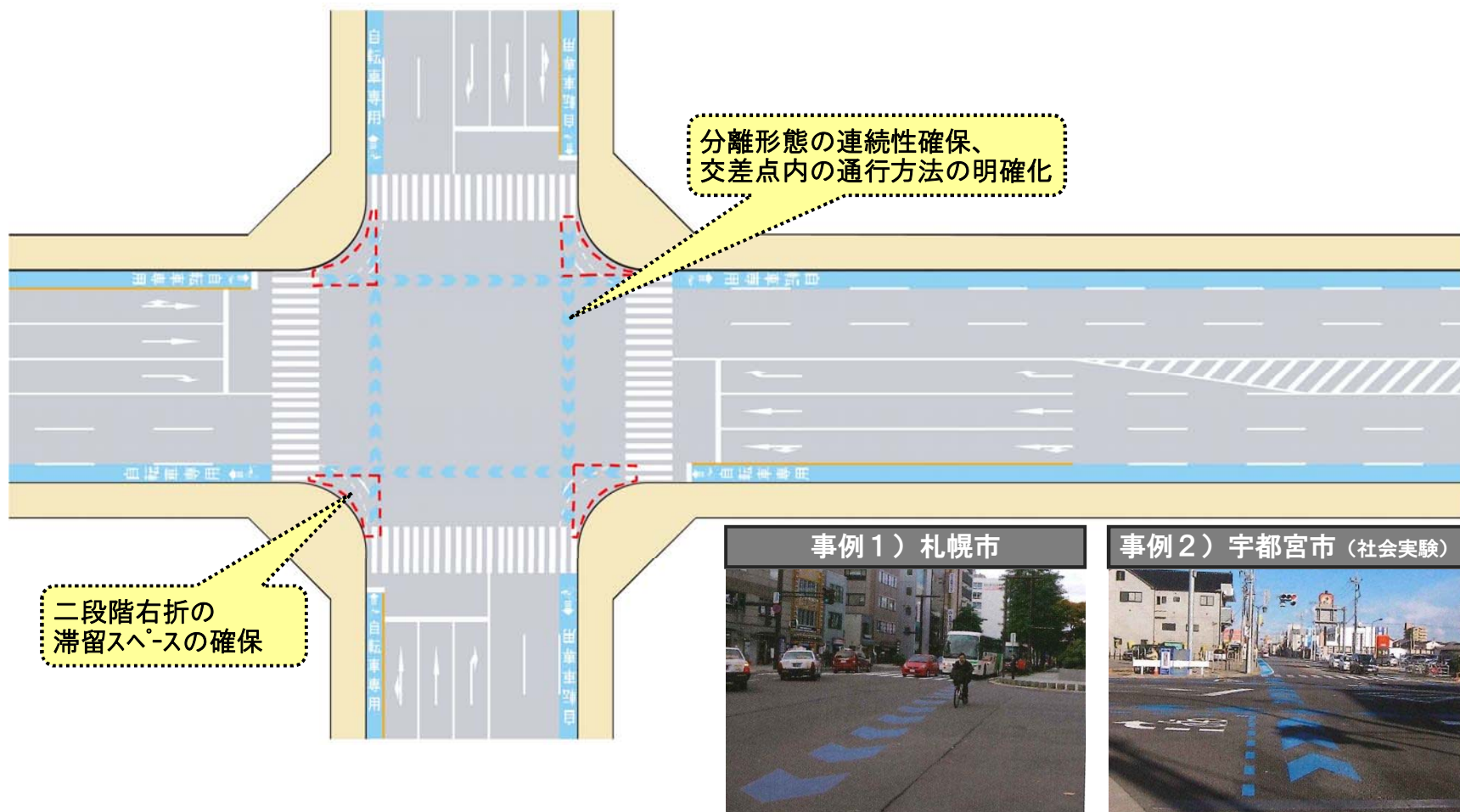
- 自転車は車両であり車道通行が原則です。そのため、安全で快適な自転車通行空間の創出を目的に、以下に示す3つの整備形態を基本に整備形態を選定します。



3. 自転車空間整備施策の動向（新たな方針）

3. 3 整備イメージ【③交差点の通行方法】

- 交差点では、自転車通行空間は直線的に接続するとともに、自転車の通行位置や通行方法を明確にします。
- ただし、交差点の構造や交通状況に応じて、適切な運用方法・安全対策を個々に検討することが重要です。



3. 自転車空間整備施策の動向（新たな方針）

3. 3 整備イメージ【④看板・路面標示】

- 看板や路面標示は、自転車だけでなく自動車からの視認性にも考慮して、わかりやすくシンプルなデザイン、設置位置、大きさとすることが重要です。



自転車利用ルール等を表示した看板の設置事例



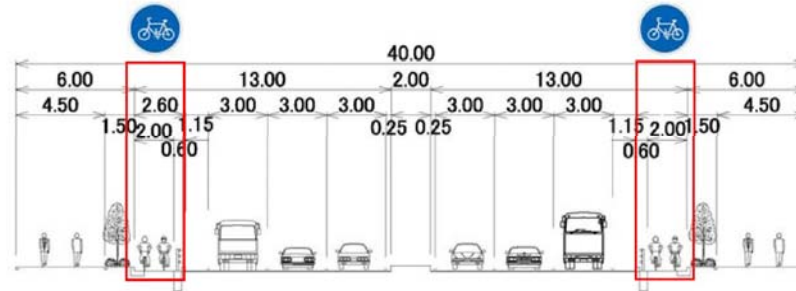
自転車通行空間に路面標示等を設置した事例

3. 自転車空間整備施策の動向 (新たな方針)

3. 4 最近の整備事例紹介

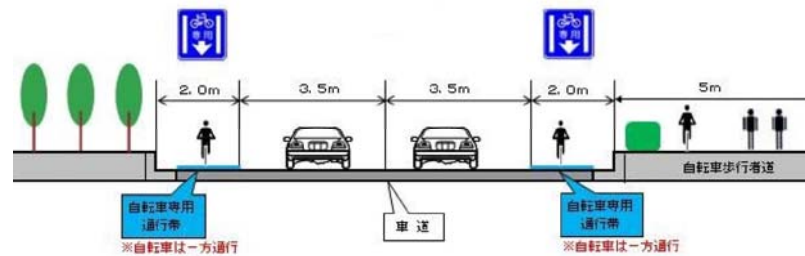
自転車道

※東京都江東区亀戸地区
国道14号



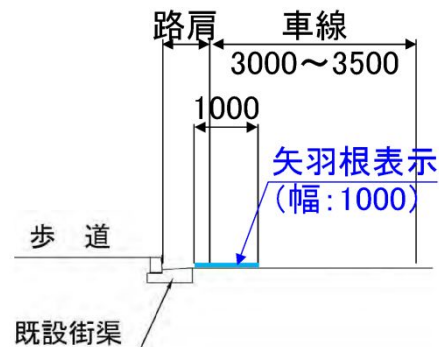
自転車専用通行帯

※千葉県千葉市
市道 高洲中央港線



車道混在

※栃木県宇都宮市
国道4号/競輪場通り
※社会実験



4. 検討会のすすめ方

4. 検討会のすすめ方

4. 1 自転車ネットワーク計画・検討の流れ（今年度検討会）

1. 上位計画における位置づけ・方向性の確認

- 関連する上位計画における自転車通行空間整備の位置づけ・方向性を整理します。
- 現在見直し中の『県西地域総合都市交通体系マスタープラン』における、小田原市自転車ネットワーク計画の位置づけの定義を提案（提言）します。

2. 自転車利用の状況や課題の整理

- 小田原市内について、自転車需要の概況や利用課題を整理します。

3. 自転車ネットワーク整備の目標設定

- 整理したニーズや課題を踏まえ、『安全・快適』『観光』などの項目に応じた計画目標を設定します。

4. 自転車ネットワーク路線の選定

- 計画目標の達成のために必要な自転車ネットワーク路線を選定します。
- 選定した路線について、交通状況、道路状況に応じた整備形態を選定します。

5. 具体的な自転車空間の構造・デザインの検討、整備優先度検討

- 選定した路線の代表断面レベルで『分離工作物の構造』や『サイン等のデザイン』を検討します。
- 『安全対策の緊急度』や『連続性の確保』を踏まえ、整備優先度を検討します。

6. 自転車ネットワーク計画（案）の策定

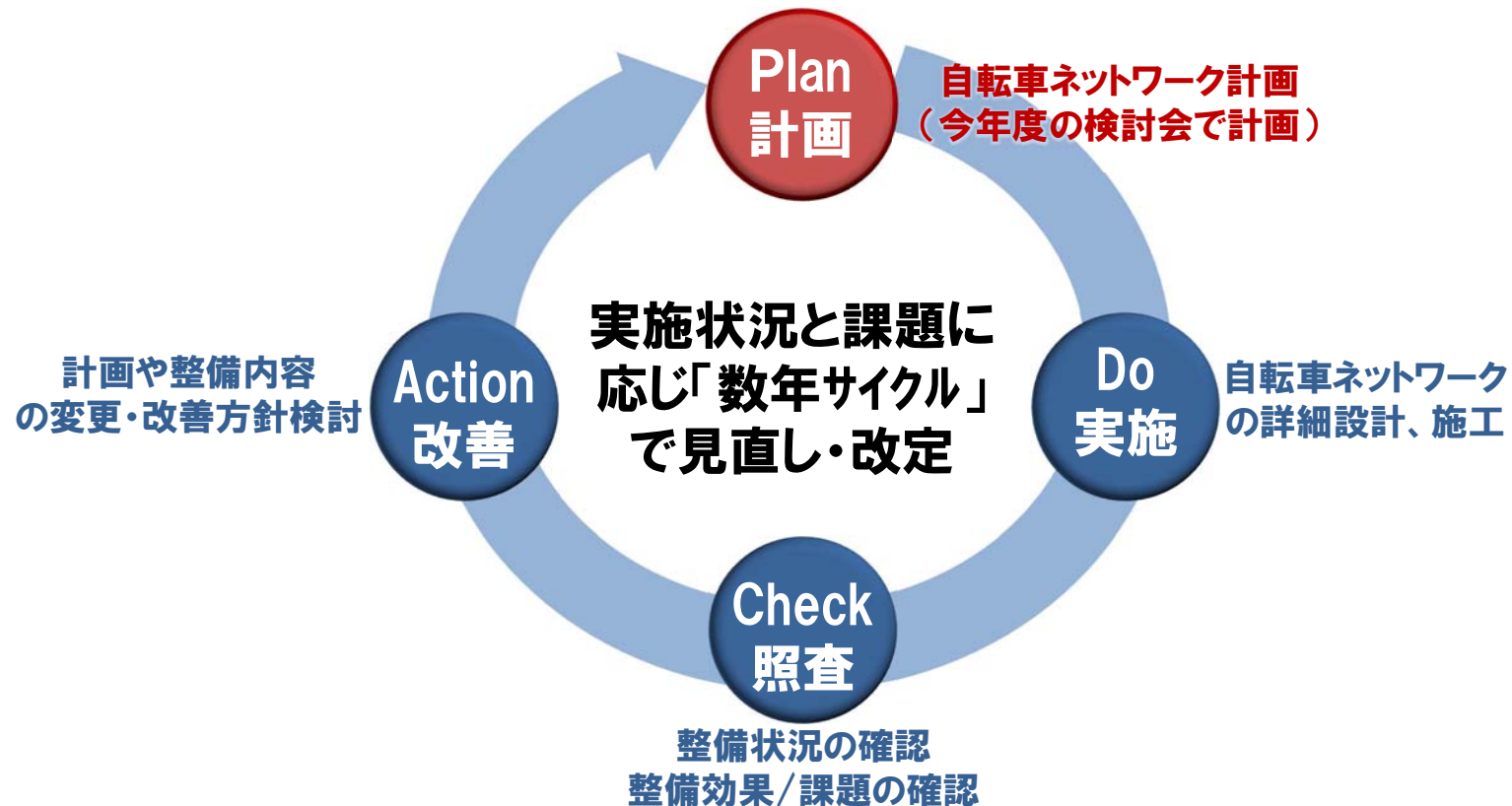
- 「1～5」を踏まえ、小田原市内の『自転車ネットワーク計画』を策定します。
- 駐輪場整備、広報活動など、『関連事業への展開の提言』を行います。

4. 検討会のすすめ方

4. 1 自転車ネットワーク計画・検討の流れ（次年度以降）

- 自転車ネットワーク計画は、今年度で終了するのではなく、来年度以降も定期的に見直し、更新を行うPDCAサイクルに則ります。
- 従って計画は長期的視野ではなく、現況道路・数年内に整備する道路を対象とします。

小田原市 自転車ネットワーク計画のPDCAサイクル



4. 検討会のすすめ方

4. 2 自転車ネットワーク計画の範囲

広域 県西地域の広域自転車ネットワーク計画

- ◆整理データ：地形、人口密度、交通分担率、鉄道利用者数、自転車交通量、自転車事故状況等
- ◆アウトプット：**①県西地域総合都市交通体系マスタープランへの提言
(広域自転車ネットワーク計画)
小田原市内の自転車ネットワーク計画の重要性**

市域 小田原市内の自転車ネットワーク計画

- ◆整理データ：(※広域での整理データに加え)
自動車交通量、土地利用状況、自転車利用施設状況、道路幅員状況、交通規制状況、観光施設立地状況、自転車利用への転換ポテンシャル等
- ◆アウトプット：**②小田原市内の自転車ネットワーク路線選定
選定した路線の整備形態計画
③主要駅周辺の面的ネットワーク整備方針
整備イメージのケーススタディ**

計画上の留意点

- 利便性、安全性、観光活性化に配慮した計画を行う。
- 用地制約や支障物件を踏まえた現実的な整備形態を選定する
- 制約条件を踏まえ、暫定(路面表示)→将来(施設移設)を計画する。

広域：県西地域(2市8町)

①広域ネットワーク計画



市域：小田原市内

②市域全体のネットワーク計画



4. 検討会のすすめ方

4. 3 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)	<ul style="list-style-type: none">● 検討会の目的の確認● 自転車施策の動向、新ガイドラインの紹介● 検討の考え方・進め方● 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月下旬)	<ul style="list-style-type: none">● 自転車需要の概況・ポテンシャルや利用課題の報告● 基本計画・計画目標の設定● 小田原市内の自転車ネットワーク軸(案)の提示● 主要駅周辺などの面的ネットワーク整備方針の提示
第3回検討会 (1月下旬)	<ul style="list-style-type: none">● 小田原市内の自転車ネットワーク路線の選定結果の報告● 自転車通行空間の整備形態選定結果の提示● 主要駅周辺の面的ネットワーク整備イメージのケーススタディ
第4回検討会 (3月上旬)	<ul style="list-style-type: none">● 詳細な構造、デザインの検討結果の報告● 整備優先度の検討結果の報告● 統一的な運用方針・案内方法(案)● 自転車ネットワーク計画の策定(まとめ)● 今後の関連事業への取り組み提言

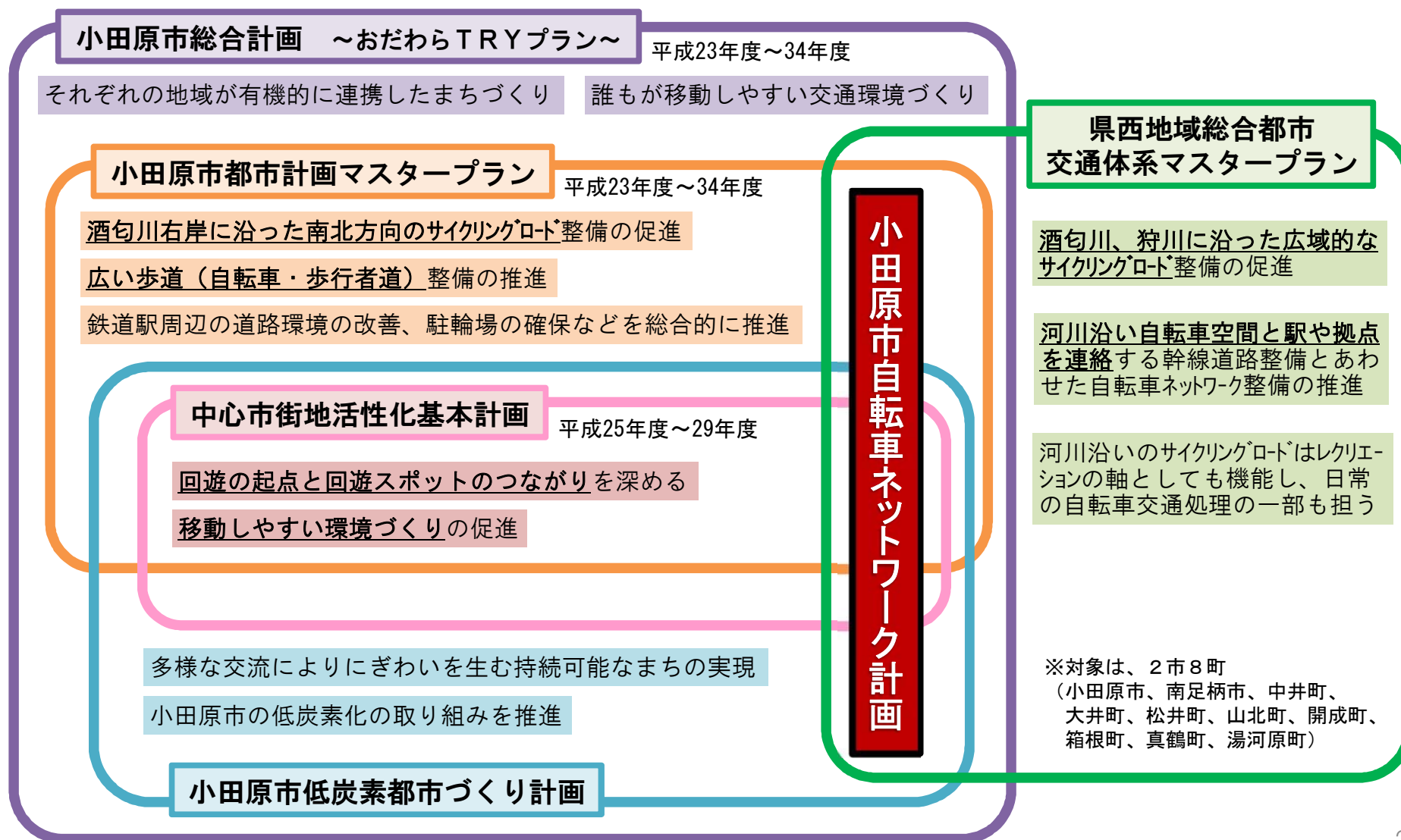
※第2回検討会以降の内容は、今後の検討・協議結果に伴い変更になる可能性があります。

5. 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

5. 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

5. 1 上記計画との関係

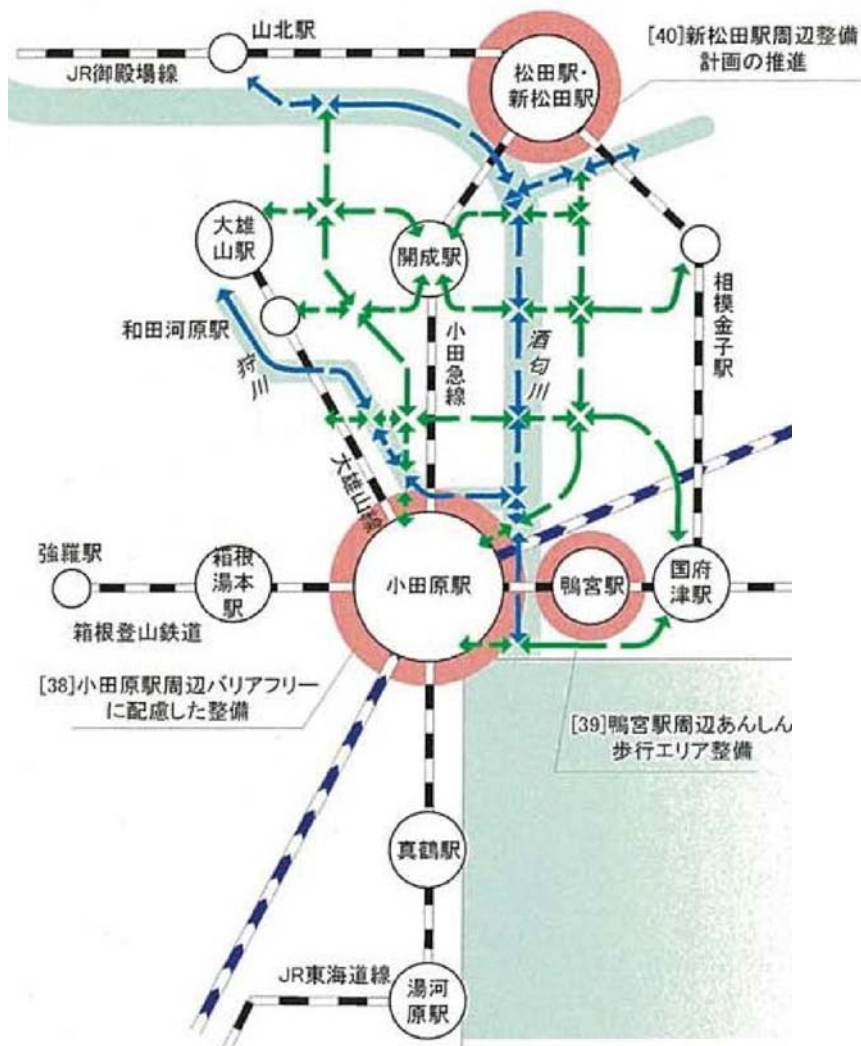
- 関連する都市計画、交通計画について整理しました。



5. 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

5. 2 県西地域総合都市交通体系マスタープランとの関係

- 自転車ネットワークについて、以下のように記載されています。



自転車ネットワーク路線 凡例

- 酒匂川・狩川沿いの広域的なサイクリングロードの軸
- 駅や拠点を連絡する幹線道路整備と合わせた軸



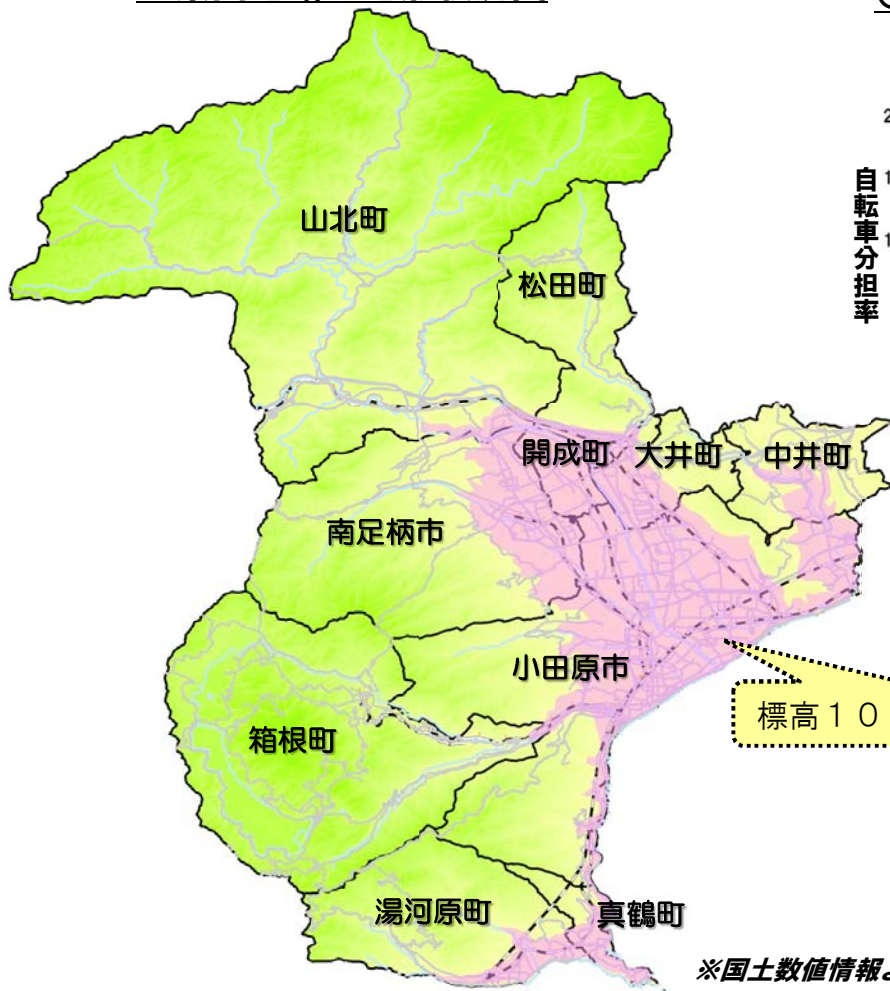
- 『小田原市自転車ネットワーク計画』は、現在見直し中の『県西地域総合都市交通体系マスタープラン』との整合を図る必要があります。
- そこで、自転車交通の需要、安全性について 広域の範囲で確認 しました。
- また、総合交通マスタープランに織り込むことが望ましい小田原市の自転車ネットワーク計画の方針 を整理しました。

5. 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

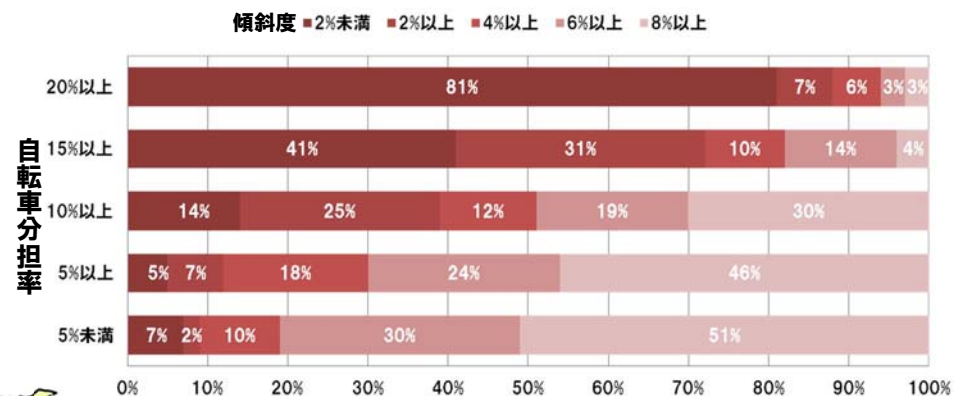
5. 3 県西地域の概要【①地形概況】

- 平地部は「小田原市」「南足柄市」「開成町」「大井町」を中心に形成
- 傾斜度が低い程、自転車分担率が高い傾向
- 平地部でのネットワーク計画により、多くの自転車需要が想定

○県西地域の地形状況図



○神奈川県内の地域毎の自転車分担率と傾斜度の関係



※自転車利用環境整備のためのキーポイントより

傾斜度が小さい程、自転車分担率が高い傾向

標高100m未満の区域

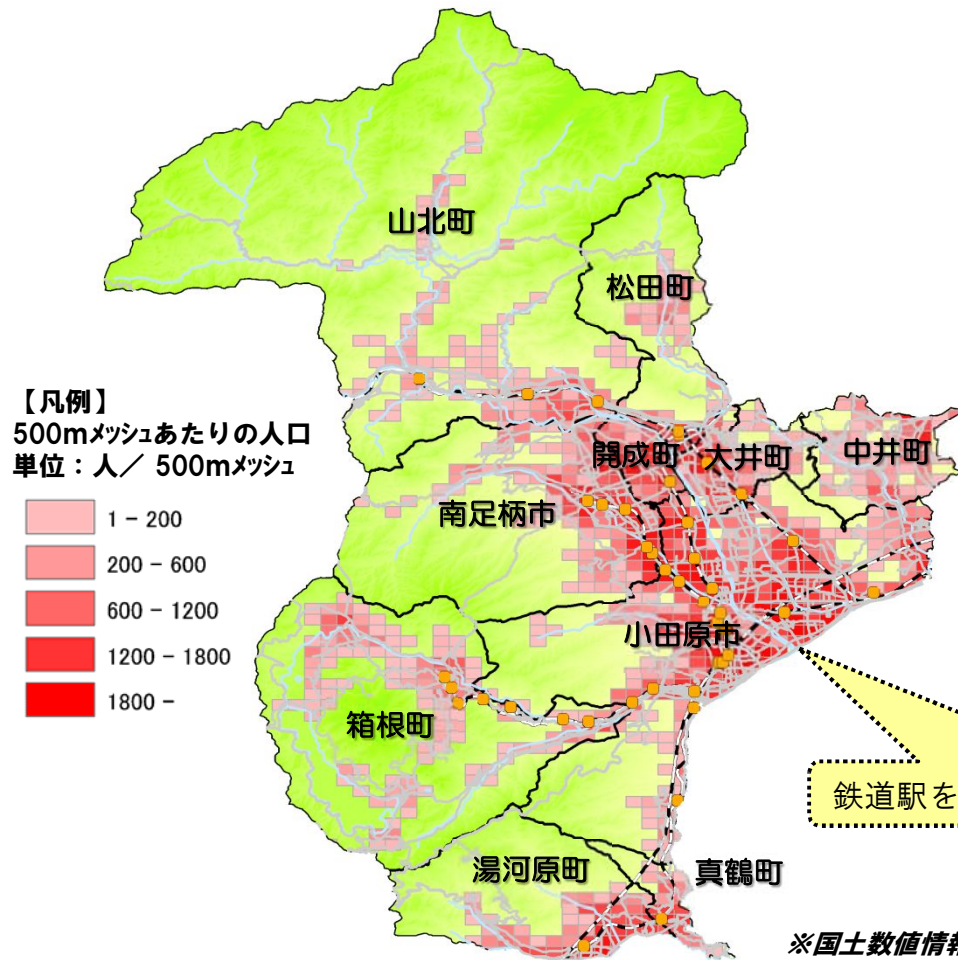
※国土数値情報より

5. 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

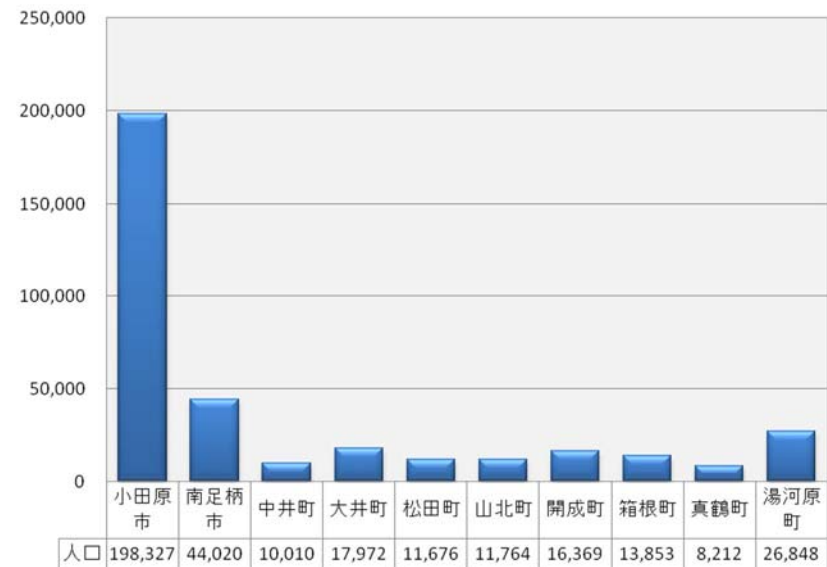
5. 3 県西地域の概要【②人口分布】

- 人口密度が高い地域は「小田原市」「南足柄市」「開成町」「大井町」の鉄道駅周辺を中心に分布
- 人口密度が高い地域でのネットワーク計画により、多くの自転車需要が想定

○県西地域の人口分布状況図



○県西地域の市町村別人口



※平成22年度国勢調査より

県西地域の中でも特に小田原市の人口が多い

鉄道駅を中心に人口密度が高い区域が形成

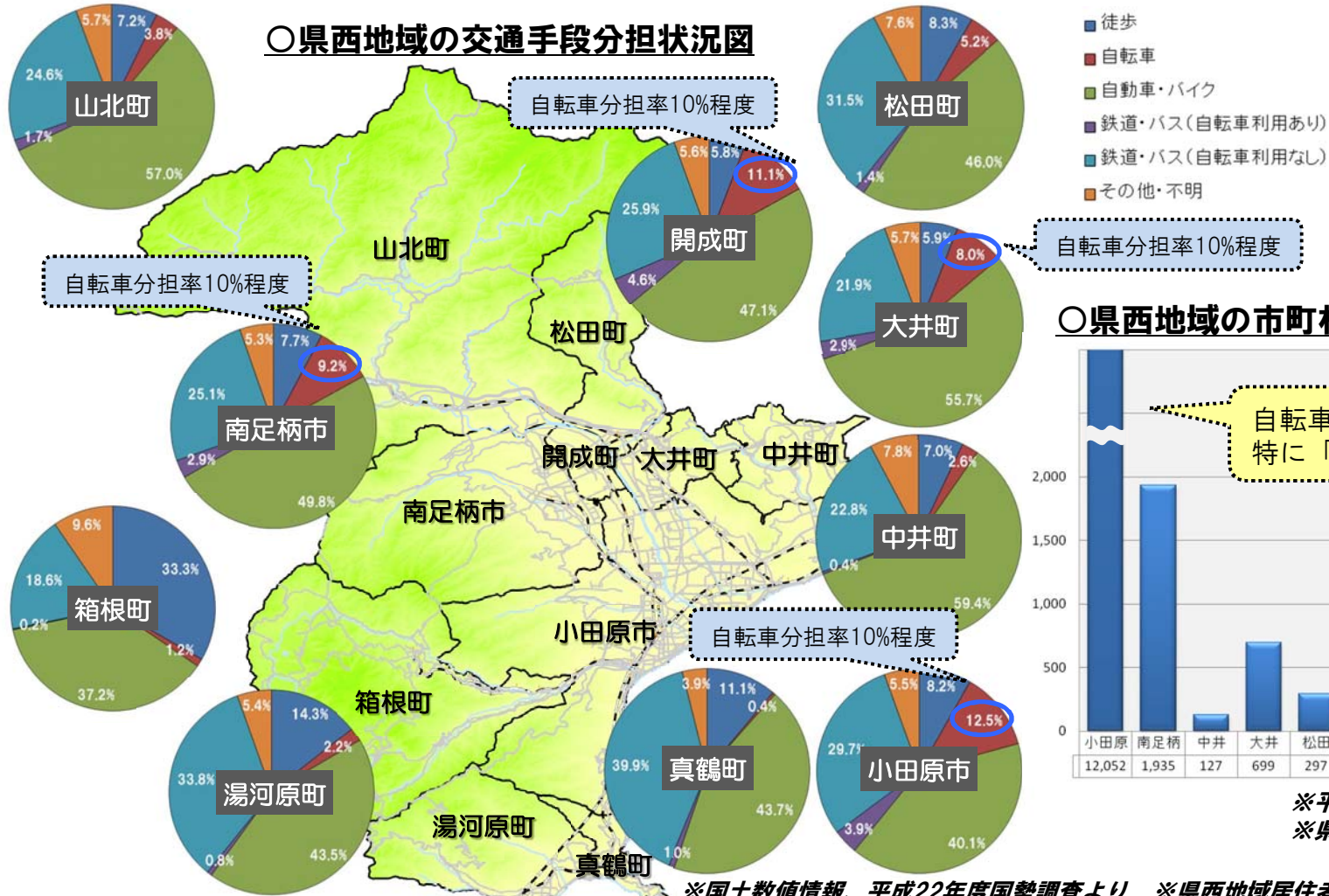
※国土数値情報、平成22年度国勢調査より

5. 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

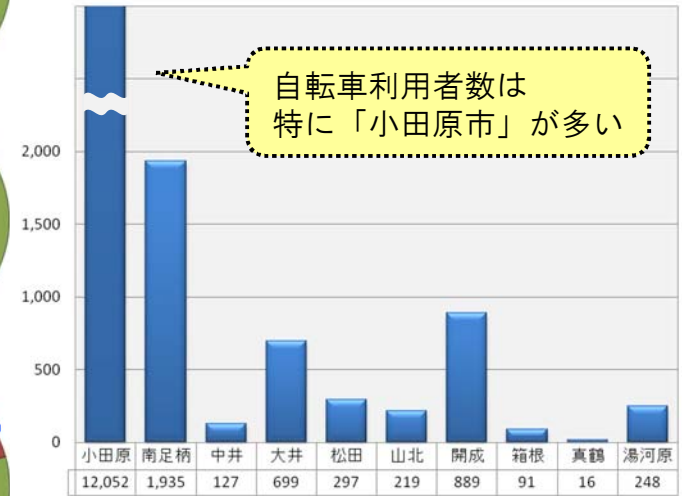
5. 3 県西地域の概要【③通勤・通学時の交通手段分担率】

- 自転車分担率が高い地域は「小田原市」「南足柄市」「開成町」「大井町」
- 自転車利用者数は、特に「小田原市」が多い
- 自転車需要の高い「小田原市」に自転車ネットワーク計画の策定が望まれる

○県西地域の交通手段分担状況図



○県西地域の市町村別自転車利用者数



※平成22年度国勢調査より
※県西地域居住者のみの集計

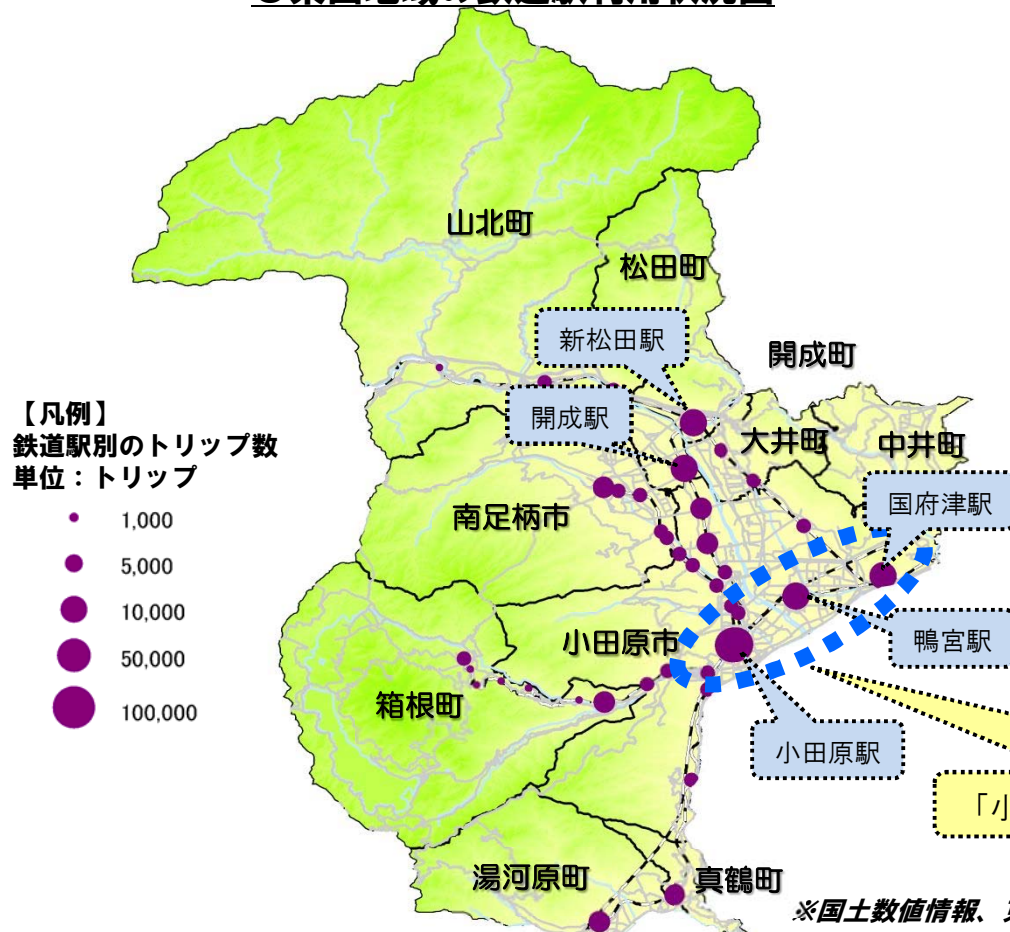
※国土数値情報、平成22年度国勢調査より ※県西地域居住者のみの集計

5. 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

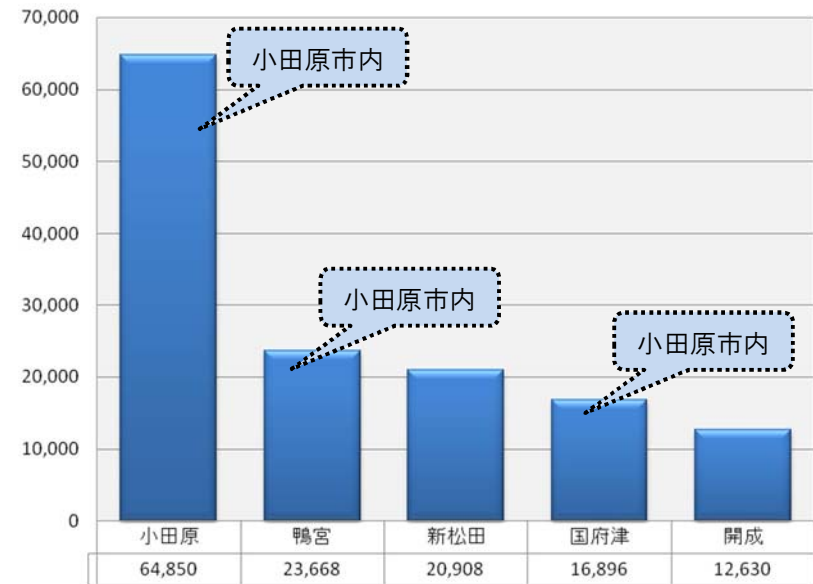
5. 3 県西地域の概要【④駅利用者数】

- 県西地域の駅利用者数は「小田原駅」が最も多く、次いで「松田駅・新松田駅」「鴨宮駅」「国府津駅」が多い
- 駅利用者数の多い地域での自転車ネットワーク計画により、多くの自転車需要が見込まれる

○県西地域の鉄道駅利用状況図



○県西地域の駅別トリップ数TOP5



※東京都市圏交通計画協議会より
※パーソントリップ調査におけるトリップ数の集計
駅別の乗降者数とは異なる数値

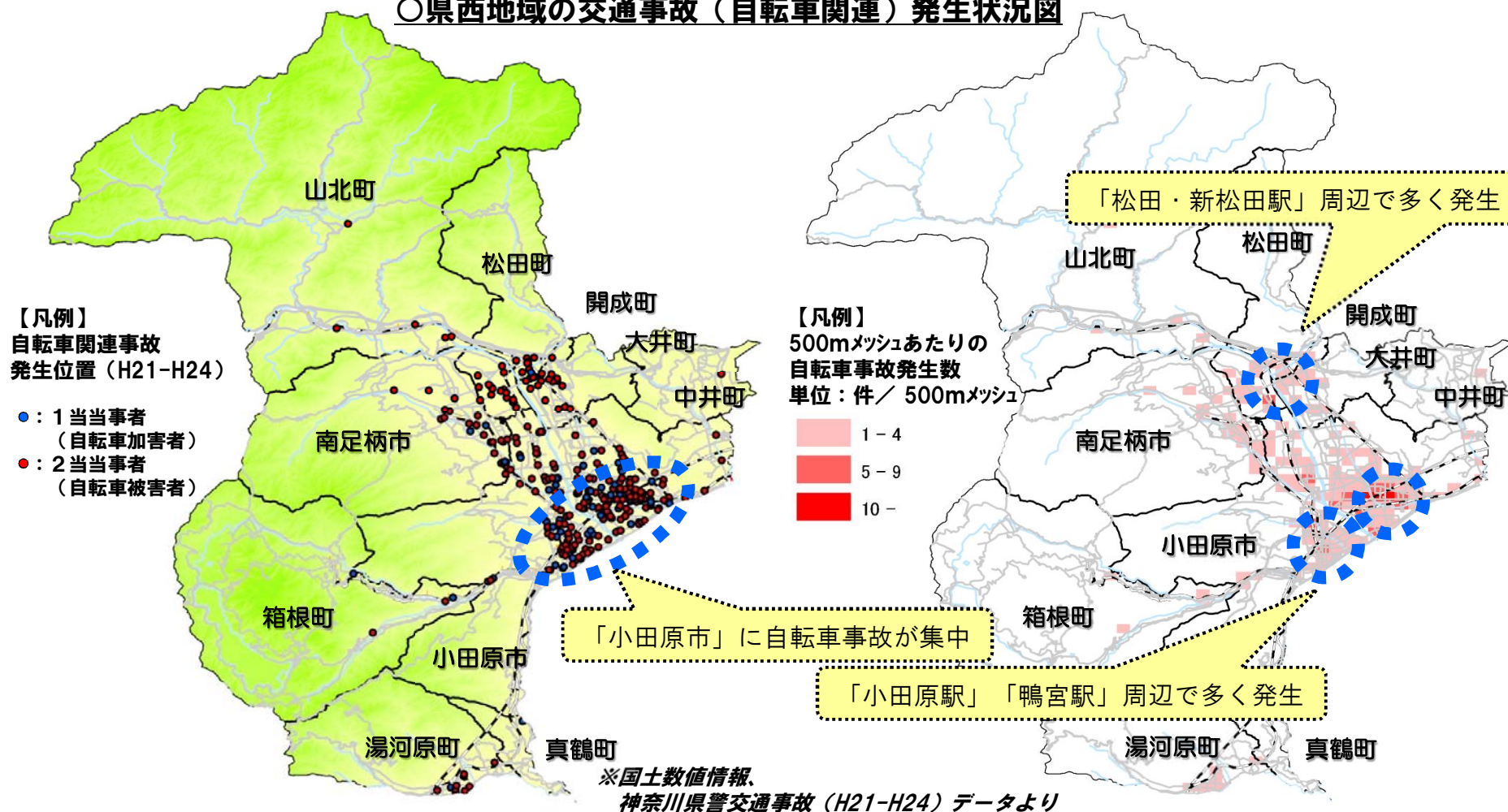
「小田原市内（東海道線）」の駅利用者数が多い

5. 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

5. 3 県西地域の概要【⑤事故発生状況】

- 市町村ごとの自転車関連事故の発生件数は「小田原市」が最も多い
- 自転車関連事故は「小田原駅」「鴨宮駅」周辺で多く発生
- 小田原市以外では「松田・新松田駅」周辺で多く発生

○県西地域の交通事故（自転車関連）発生状況図



5. 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

5. 4 県西地域総合都市交通体系マスタープランへの提言

- 自転車に関する地域の需要・事故状況・新たな自転車通行空間整備施策を踏まえ、現在作業中の「県西地域総合都市交通体系マスタープラン改訂案」への提言を行います。

総合交通マスタープランとの整合を踏まえ、小田原市自転車ネットワーク計画が留意すること

- 小田原市は、「県西地域の広域自転車ネットワーク（酒匂川・狩川沿いのサイクリングロード＋主要鉄道駅間を結ぶ幹線道路軸（国道県道）との整合を踏まえた計画を行う。

総合体系マスタープラン改訂案における小田原市自転車ネットワーク計画の位置づけの提言（案）

小田原市内の自転車ネットワーク

- 県西地域の中でも、特に自転車需要、事故課題が多い小田原市内においては、補助幹線道路を含む自転車ネットワーク整備を行う施策に取り組む。
- 自転車需要と事故が多い主要駅付近（小田原駅、鴨宮駅など）では、より密度の高い面的ネットワークの構築を将来的に目指す。

新たな自転車施策に準じた整備

- 『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』に則り、「自転車通行空間は車道に整備」を原則とする。

6. (仮)小田原市自転車ネットワーク検討会 次回の検討会予定

6. 次回の検討会予定

- 第二回検討会は、11月末頃の開催を予定しています。
- 次回は、小田原市内の自転車通行空間整備の「計画目標」の設定と、「自転車ネットワーク軸」の選定を行います。

第2回検討会の議事予定

1. 自転車需要の概況・ポテンシャルや利用課題の報告

- 小田原市内の交通状況、土地利用状況、施設配置状況、自転車事故状況
- 通勤・商業利用の自転車利用への転換ポテンシャル

2. 基本計画・計画目標の設定

- 整理したニーズや課題を踏まえ、『安全・快適性の確保』『観光活性化』などの項目に応じた計画目標

3. 自転車ネットワーク計画の提案

- 小田原市内の幹線／補助幹線道路を主体とした自転車ネットワーク軸(案)
- 主要駅周辺など面的ネットワーク整備方針(案)