

小田原市自転車ネットワーク計画検討会 第三回検討会資料

1 . 検討会経緯、第三回検討会議題	P. 1
2 . 自転車ネットワーク路線の検討	P. 5
3 . 整備形態の検討	P.19
4 . 自転車空間整備のケーススタディ	P.25
5 . 小田原駅・鴨宮駅周辺のネットワーク整備への提言	P.42
6 . パブリックコメントについて	P.46
7 . 次回の検討会予定	P.48

平成25年12月26日

1 . 検討会経緯、第三回検討会議題

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 ●自転車空間整備のケーススタディ ●主要駅周辺の自転車ネットワーク整備への提言
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 第二回検討会議事概要

●自転車ネットワーク計画の基本方針と計画目標

- ✓ 計画目標は、自転車ネットワーク整備以外の事業との関連性や、自転車需要増加との関連性もあるため、数値目標ではなく定性的な目標とする。
- ✓ アウトカム指標の効果・達成度の確認方法は、個別指標の数値だけの判断ではなく、検討会において全体的な状況・内容を確認して判断する。
- ✓ PDCAサイクルは5年の中間検証と10年検証を原則とする。ただし、大きな状況変化があった場合には、途中段階でも計画見直し検討する。
- ✓ 駅周辺の商業地において、店舗前などの駐輪場や駐輪スペースの整備が必要である。（例えば歩道上の植樹柵間を駐輪スペース整備など）
- ✓ 自転車利用促進の位置づけは、末端交通の自転車分担率を向上と、低炭素都市づくりに向けた自動車から自転車への転換促進の両方がある。
- ✓ 観光活性化視点で自転車交通を優遇する検討などが考えられる。観光マップ・観光案内等の総合的な観光自転車優遇の取り組みが考えられる。

●小田原市内の自転車ネットワーク軸

- ✓ 自転車需要と課題から導かれた「軸」に基づき、次回検討会では、整備すべき路線を決める手順である。

●駅周辺の自転車ネットワーク整備方針

- ✓ 小田原駅と鴨宮駅以外の利用者の多い駅周辺道路は、今回対象とする自転車ネットワーク計画策定後、現状を踏まえ、管理者が自転車空間整備を検討する。

1 . 検討会経緯、第二回検討会議題

1 . 3 第三回検討会議題

- 第三回検討会では、第二回検討会で検討を行った「自転車ネットワーク軸」に基づき、具体的な自転車ネットワーク路線、整備形態方針を決定します。

自転車ネットワーク軸の設定 (第二回検討会にて設定)

小田原市内の自転車需要(交通量・施設配置)、課題(交通事故・利便性)を踏まえ設定

ネットワーク路線の選定

- 選定方針**
- ・まちづくりの方向性(地域間連携)に適合する路線
 - ・自転車利用を誘導する安全な自転車空間のある(今後整備する)路線
 - ・自転車需要、交通事故課題との整合する路線

選定方針に沿った整備可能性検討

- ・整備形態の検討「自転車道 or 自転車専用通行帯 or 車道混在(走行位置表示)」

整備形態の最終決定は、詳細な設計計画、警察協議、関係機関協議が必要であることから、この検討では、整備実現性確認のため、現時点で可能と考えられる整備形態想定を行うものです。

自転車空間整備のケーススタディ

今後、自転車空間整備(道路幅員再配分)を行う上で生じる「さまざまな課題」、「長所・短所を踏まえて設計者・道路管理者が検討・判断すべき事項」について、国道1号・市道0051をサンプルとしたケーススタディで紹介。
ケーススタディの結果が、実際に整備される内容ではありません。

2. 自転車ネットワーク路線の検討

2．自転車ネットワーク路線の検討

2．1 自転車ネットワーク軸

第二回委員会で設定した自転車ネットワーク軸



- 第2回検討会において、自転車利用状況（自転車交通量・利用施設分布）と課題（交通事故・利便性）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』を決定しました。

2. 自転車ネットワーク路線の検討

2.1 自転車ネットワーク軸

自転車ネットワーク軸に含まれる幹線道路

- 『自転車ネットワーク軸』の中にある幹線道路を自転車ネットワークの候補路線(区間)としました。

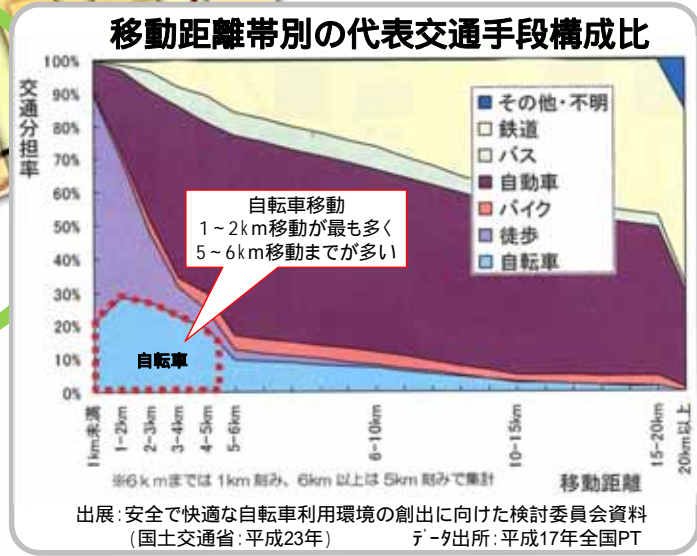


2. 自転車ネットワーク路線の検討

2.2 自転車ネットワーク路線選定の考え方（対象エリア）

自転車ネットワーク計画の対象エリア

- 自転車ネットワーク計画の対象エリアは、以下の2点を踏まえて設定しました。
小田原市内に分散する自転車の発集拠点(駅や大規模商業施設)を中心に、自転車分担率が高い移動距離帯である1~2kmエリア
自転車の活用距離帯の目安とされている半径5kmエリア



対象エリア目安 計画対象エリアを設定する方法として、DID地区や主な発生集中地点から自転車が有効と考えられる距離帯(例えば5km)を半径とするエリア、市街地が連担している地域などを計画対象エリアに設定することも考えられる。(自転車利用環境整備のためのキーポイント:日本道路協会)

上記を踏まえ、自転車ネットワーク計画は、小田原市域全体を計画対象エリアとしました。

2 . 自転車ネットワーク路線の検討

2 . 2 自転車ネットワーク路線選定の考え方（ガイドライン）

- 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路線を選定するよう示されています。

自転車ネットワーク選定の考え方

『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 ~ のような路線を適宜組み合わせ選定すること

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**

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

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**

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

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**

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

2 . 自転車ネットワーク路線の検討

2 . 2 自転車ネットワーク路線選定の考え方（小田原市の基本方針）

- 小田原市では、新たなガイドラインを踏まえたうえで、**小田原市の魅力の再構築を目指す「小田原市総合計画」、持続可能な都市づくりの方向を示す「小田原市都市計画マスタープラン」と整合の取れた、市内の快適な自転車利用環境づくりを行うことを勘案し、『小田原市自転車ネットワーク路線』選定の基本的な考え方を設定しました。**

【基本方針】 自転車需要、交通安全の課題等を踏まえて設定した「自転車ネットワーク軸」を基本に、以下を基本方針としてネットワーク路線を選定。

- ① **将来のまちづくりの方向性(地域間連携)に適合する路線を選定すること。**
- ② **自転車が安全走行できる走行空間確保が可能な路線に自転車交通を誘導すること。**

ネットワーク軸	選定路線
東海道連携軸	市外との長距離リップを担う「 国道1号 」を基本とし、伊豆半島へと繋がる「 国道135号 」を選定する。
酒匂連携軸	酒匂川の川東側と川西側に大きく分け、川西側は、既に整備され市民に親しみのある「 酒匂川サイクリングロード 」を選定する。川東側は、平成22年度に概成した「 県道 小田原松田 」を選定する。なお、外環状の内側は環状交流軸・都市内交流軸により構成する。
環状交流軸	市内拠点間連携により集約型都市構造を目指す必要から、平成23年度に概成した「 県道 沼田国府津 」を選定する。また、現在事業中路線の「 都計道 穴部国府津線 」「 都計道 小田原山北線 」「 都計道 城山多古線 」を組み込み、「 県道 小田原山北 」を選定する。
各連携軸に含まれる都市内交流軸	小田原駅・鴨宮駅等の主要駅とを適正に連携するため、「 市道0051(通称 巡礼街道) 」「 国道255号 」「 県道 鴨ノ宮停車場 」「 県道 鴨ノ宮停車場矢作 」「 県道 怒田開成小田原 」「 都計道 栄町小八幡線 」「 市道0084(通称 けやき通り) 」および 小田原駅・鴨宮駅にアクセスする路線 を選定する。

自転車は、幹線道路だけでなく、非幹線道路にも多く通行しているため“幹線道路と非幹線道路(街路)を組み合わせた整備”が必要です。本計画において、非幹線道路(街路)については、「小田原・鴨宮駅周辺の重点的面的整備への提言(P.42)」、「駅周辺の街路整備の必要性(p.18)」の計画提言に留め、今後、各事業者が個別に調査・検討することとしました。

2. 自転車ネットワーク路線の検討

2.3 自転車ネットワーク路線(案)

小田原市
自転車ネットワーク路線(案)

- 下記が、まちづくり方針(地域間の交流)と「自転車需要、利用施設の配置、交通事故課題」で設定したネットワーク軸を踏まえて選定したネットワーク路線(案)です。
- 同時に、自転車利用を誘導すべき路線(現状または形態の改良整備によって、安全な自転車走行空間確保が可能な路線)の視点で確認しました。本資料の次項で確認



ネットワーク軸	候補区間を有する道路の名称	区間	備考
東海道連携軸	国道1号	山王橋交差点～早川口交差点	4車線区間
		二宮町境～山王橋交差点 早川口交差点～箱根町境 早川口交差点～小田原漁港	2車線区間
酒匂連携軸	酒匂川サイクリングロード 県道 小田原松田 県道 沼田国府津	富士見大橋東側交差点～大井町境 親木橋交差点～県道 怒田開成小田原	未整備区間あり
		都計道 穴部国府津線 都計道 小田原山北線 都計道 城山多古線 県道 小田原山北	事業中 事業中 事業中
各連携軸に含まれる 都市内交流軸	市道 0051 (通称 巡礼街道) 国道255号 県道 鴨ノ宮停車場 県道 鴨ノ宮停車場矢作 県道 怒田開成小田原 市道2246 都計道 栄町小八幡線 市道0084 (通称 けやき通り) 市道0001 (通称 中央通り) 市道2189 (通称 銀座通り) 市道0015 (通称 新栄通り・国際通り) 市道0003 市道0005 県道 小田原停車場 市道0055 (通称 鴨宮南口通り)	川端交差点～早川口交差点 飯泉交差点～富士見橋際交差点 市民会館前交差点～成田南交差点 連歌橋交差点～駅北口入口交差点 下府中集会所入口交差点～石上交差点 小田原大橋交番前交差点～下新田交差点 中町二丁目交差点～小田原大橋交番前交差点	事業中 事業中 事業中
		小田原署入口交差点～寺町交差点 小田原駅東口～栄町1交差点 国道1号～銀座通り交差点 国際通り交差点～広小路交差点 御幸の浜交差点～錦通入口交差点 小田原駅西口～新栄通り交差点 城山中入口交差点～小田原駅西口 鴨宮駅南口～富士見小入口交差点	

2. 自転車ネットワーク路線の検討

2.3 自転車ネットワーク路線(案)

選定路線の根拠 東海道連携軸の路線

- 小田原・鴨宮・国府津駅周辺地域間の地域間連携を担うとともに、東京・横浜方面と伊豆・箱根方面など地域外との連携を担う路線。
- 余暇利用による自転車利用促進、観光誘発・回遊性向上に資するとともに、市街地において日常の通学・通勤利用の軸となる路線。



【自転車ネットワーク路線(案)】

- 国道1号(二宮町境～箱根町境)
- 国道135号(早川口交差点～小田原漁港)

2. 自転車ネットワーク路線の検討

2.3 自転車ネットワーク路線(案)

選定路線の根拠
酒匂連携軸の路線

- 酒匂川を中心とした南北方向の地域間連携を担う路線。
- 余暇利用による自転車利用促進、観光誘発・回遊性向上に資するとともに、日常の通学・通勤利用の軸となる路線。



2. 自転車ネットワーク路線の検討

2.3 自転車ネットワーク路線の選定

選定路線の根拠 環状交流・都市内交流軸の路線

- 市街地の拠点間連携により、集約型都市構造の実現に資する路線。
- 日常の通学・通勤とともに、買い物等の生活自転車の利用の軸となる路線。



【自転車ネットワーク路線(案)】

～環状交流軸～

- 県道 沼田国府津
- 都計道 穴部国府津線
- 都計道 小田原山北線
- 都計道 城山多古線
- 県道 小田原山北

～都市内交流軸～

- 市道0051(通称 巡礼街道)
- 国道255号
- 県道 鴨ノ宮停車場
- 県道 鴨ノ宮停車場矢作
- 県道 怒田開成小田原
- 都計道 栄町小八幡線
- 市道0084(通称 けやき通り)
- その他、主要駅周辺の路線

2 . 自転車ネットワーク路線の検討

2 . 4 路線選定結果の検証（検証のポイント）

- 自転車ネットワーク路線（案）について、路線（区間）毎に、安全で快適な自転車利用環境の視点から「自転車交通量・事故・施設配置との関係性」の指標で選定の妥当性を確認しました。

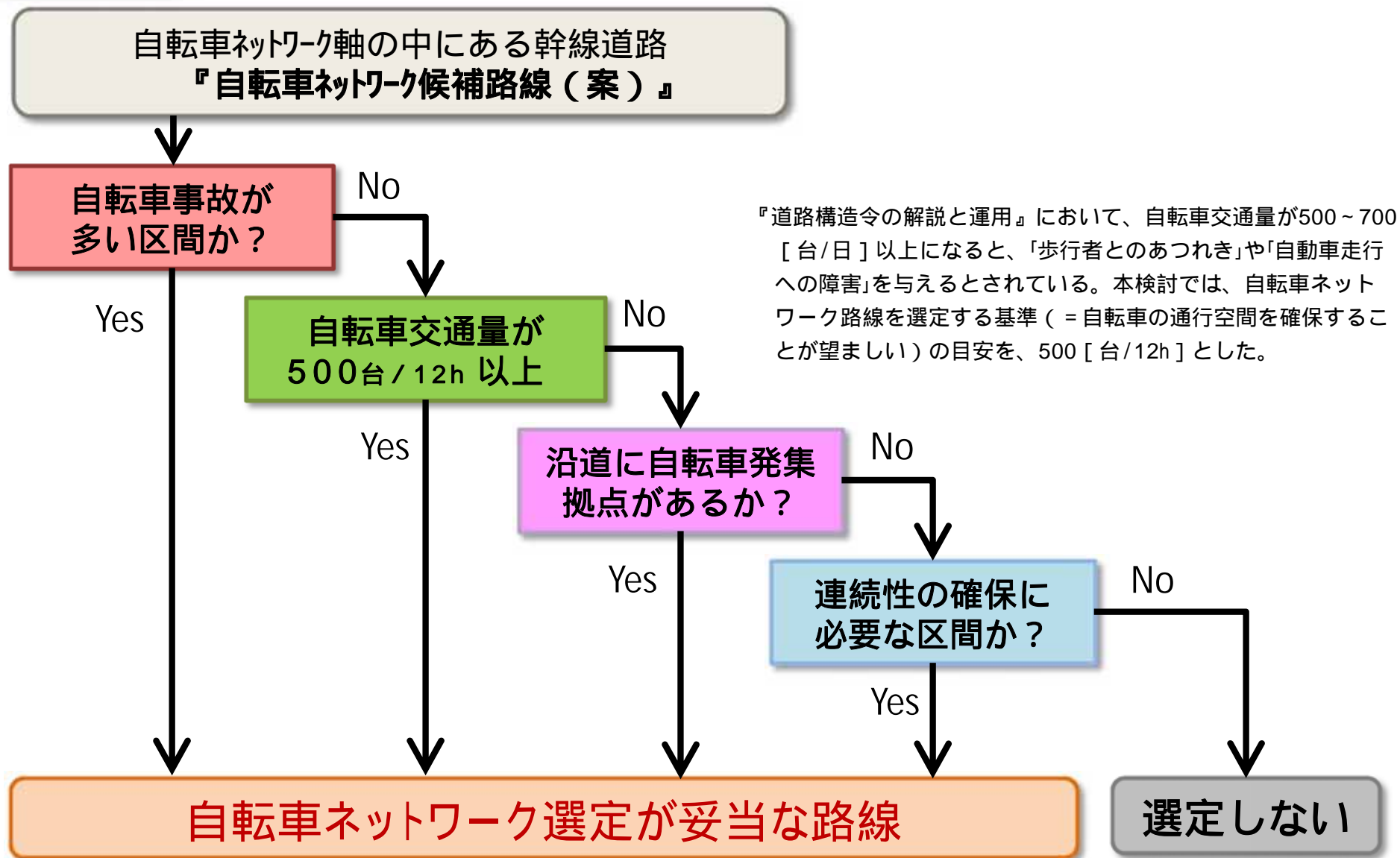
路線選定結果の検証ポイント

自転車ネットワーク 計画の目的	「安全で快適な自転車利用環境を 創出すべき区間」の選定ポイント	具体的な評価指標
交通安全性	● 自転車関連事故が多い区間	● 事故の多さ
利便性向上	● 自転車交通量が多い区間	● 自転車交通量
低炭素な まちづくり	● 沿道に発集拠点がある区間	● 駅、収容台数の多い駐輪施設 の有無

2. 自転車ネットワーク路線の検討

2.4 路線選定結果の検証（フロー）

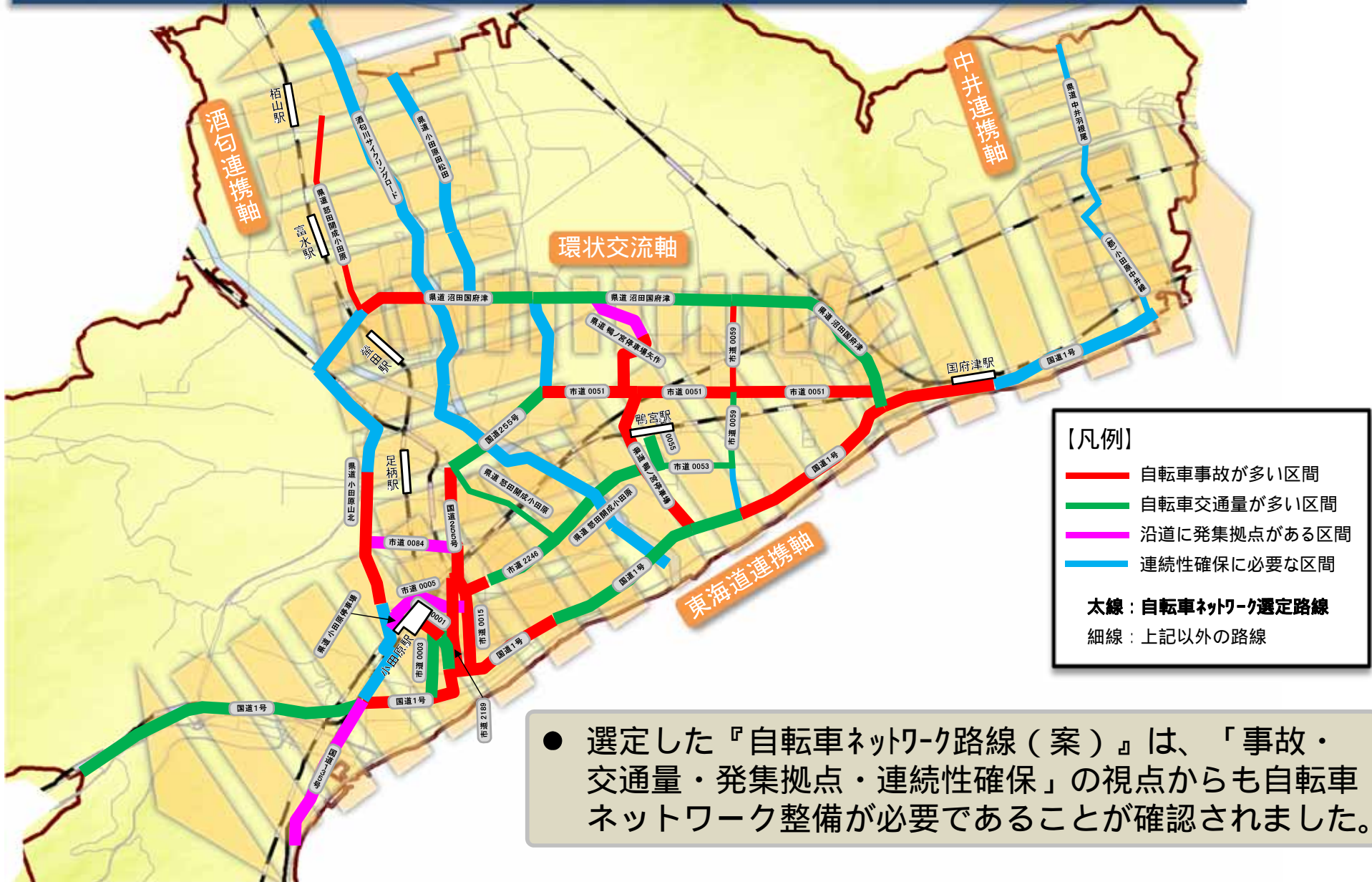
検証フロー



2. 自転車ネットワーク路線の検討

2.4 路線選定結果の検証（結果）

需要・課題データから判断される 安全・快適な自転車利用空間を創出すべき区間



2. 自転車ネットワーク路線の検討

2.5 自転車ネットワーク路線以外の安全性・利便性対策の必要性

自転車の「誘導促進」等の視点を踏まえ、ネットワーク路線（案）に選定しなかった路線（区間）



- 下記路線は、「安全走行可能な路線に自転車誘導を図る」または「まちづくり（地域間連携路線）」の視点から、ネットワーク路線に選定しませんでした。
- しかし、安全性・利便性課題が確認されることから、今後、路線の課題対策検討を行うべき路線として位置づけます。

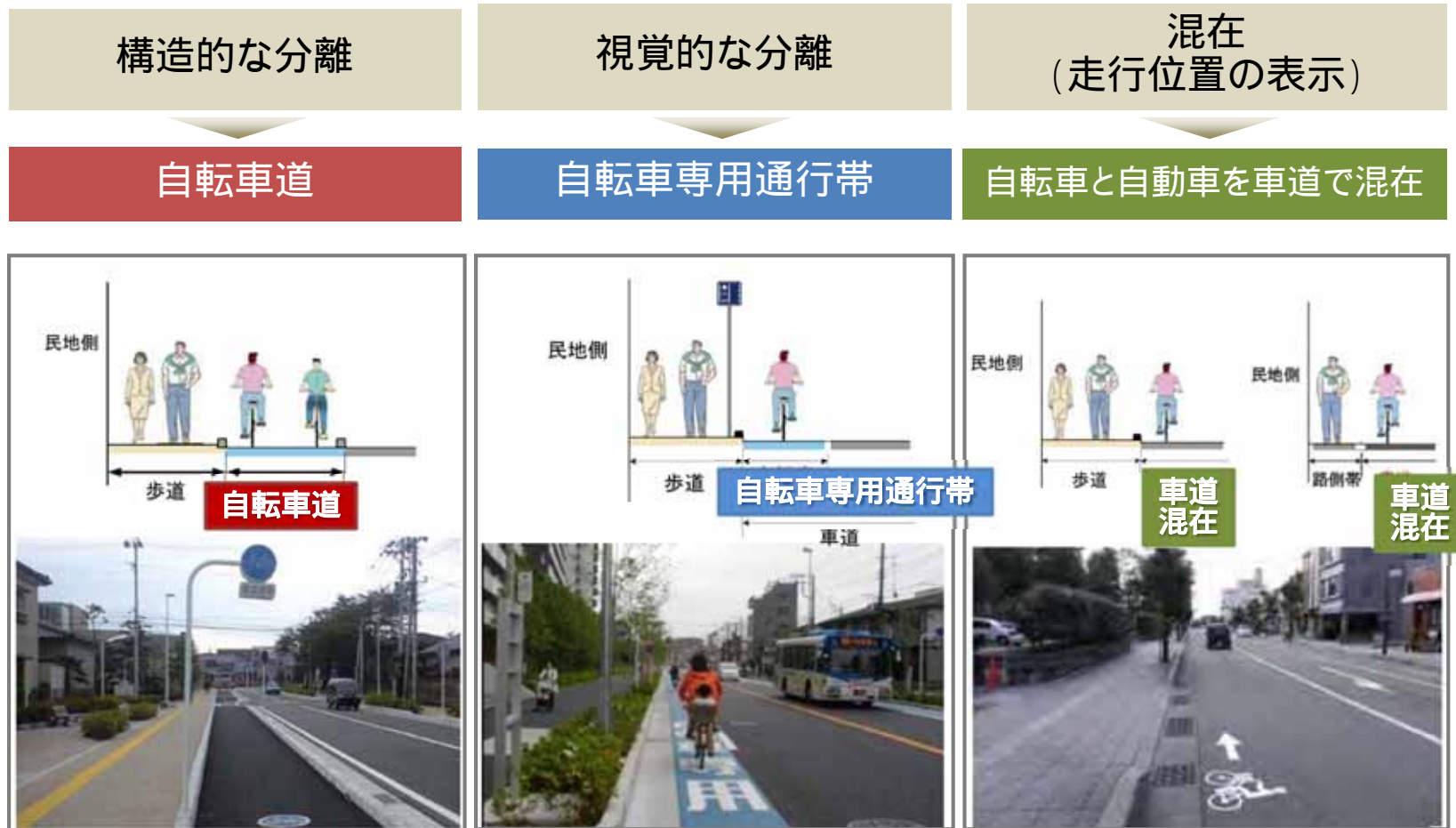
対象路線・箇所	選定しない理由と現状課題	具体的な対策方法(案)
都計道 小田原中井線、 県道 中井羽根尾	理由: 自転車需要が少なく、道路縦断の急勾配区間があり自転車の車道誘導に適さない。 課題: 自転車の重大な交通事故が数件発生。	特例的な自転車歩行者道運用継続・注意標識などの安全性・利便性対策
県道 怒田開成小田原 (小田原大橋交番前交差点～飯泉入口交差点) (県道 沼田国府津～栢山駅)	理由: 幅員が狭く安全な走行空間確保が困難なため、自転車を誘導促進すべきでない。 課題: 現状で自転車交通が比較的多い路線。	並行する自転車ネットワーク路線への適切な誘導 等
市道0053、市道0059、国府津・足柄・ 螢田・富水・栢山駅周辺等の細街路 (小田原、鴨宮駅は、別途、駅周辺重点検討)	理由: 本計画においてはネットワーク補助路線として個別管理者が検討することとする。 課題: 駅周辺細街路は自転車需要が多く、安全対策必要。	注意喚起標識・路面標示(ピクトグラム)・照明設置などの安全性・利便性対策

3 . 整備形態の検討

3 . 整備形態の検討

3 . 1 整備形態選定の考え方（基本形態）

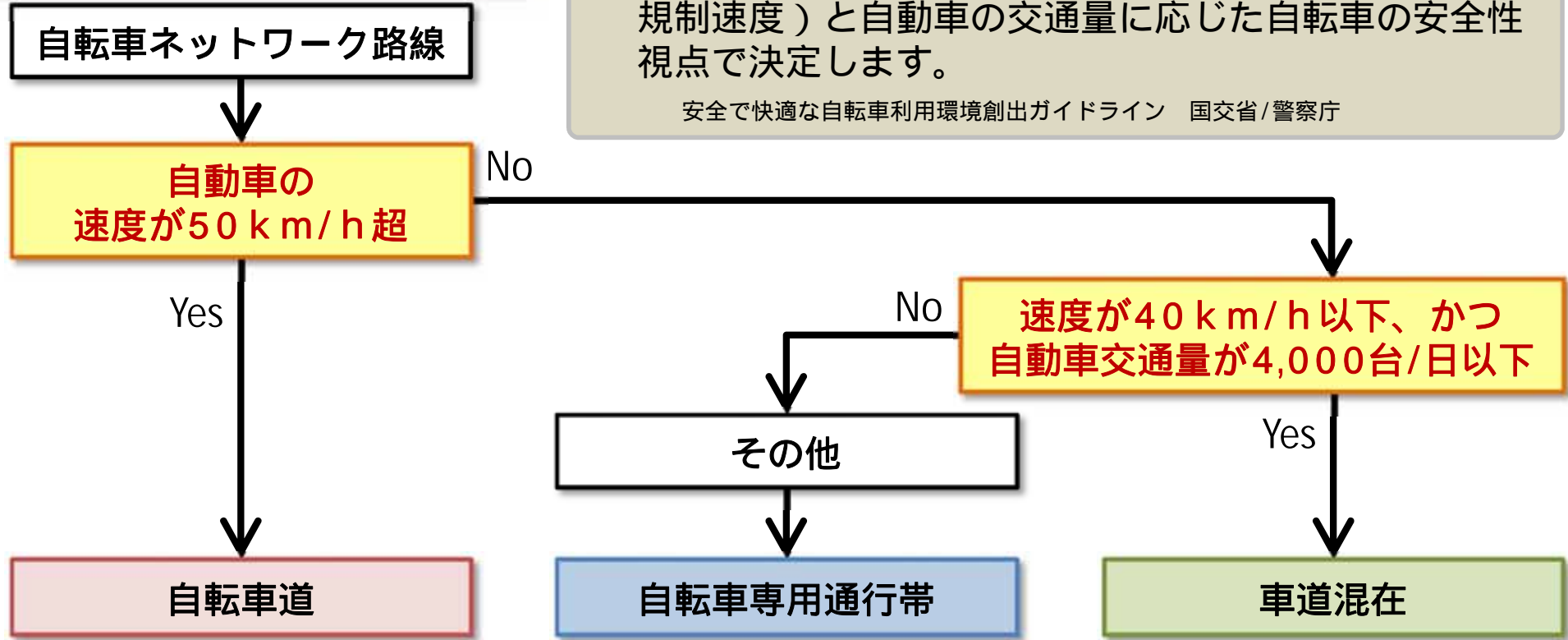
- 新たな自転車通行空間整備施策では、路線の交通状況（自動車の速度と交通量）を目安に自転車通行空間の整備形態を使い分けます。



3 . 整備形態の検討

3 . 1 整備形態選定の考え方（選定フローと幅員）

基本的な整備形態の選定フロー



● 整備形態の使い分けは、自動車の走行速度（基本的に規制速度）と自動車の交通量に応じた自転車の安全性視点で決定します。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 国交省/警察庁

標準幅員

	自転車道の幅員	自転車専用通行帯の幅員	車道混在の表示幅員 帯状にカラー化をする場合
望ましい値	-	1.5m以上	-
標準値	2.0m以上	1.0m以上	1.0m以上
やむを得ない場合	1.5m	-	0.75m以上

3 . 整備形態の検討

3 . 1 整備形態選定の考え方（基本形態の特徴）

整備形態の特徴

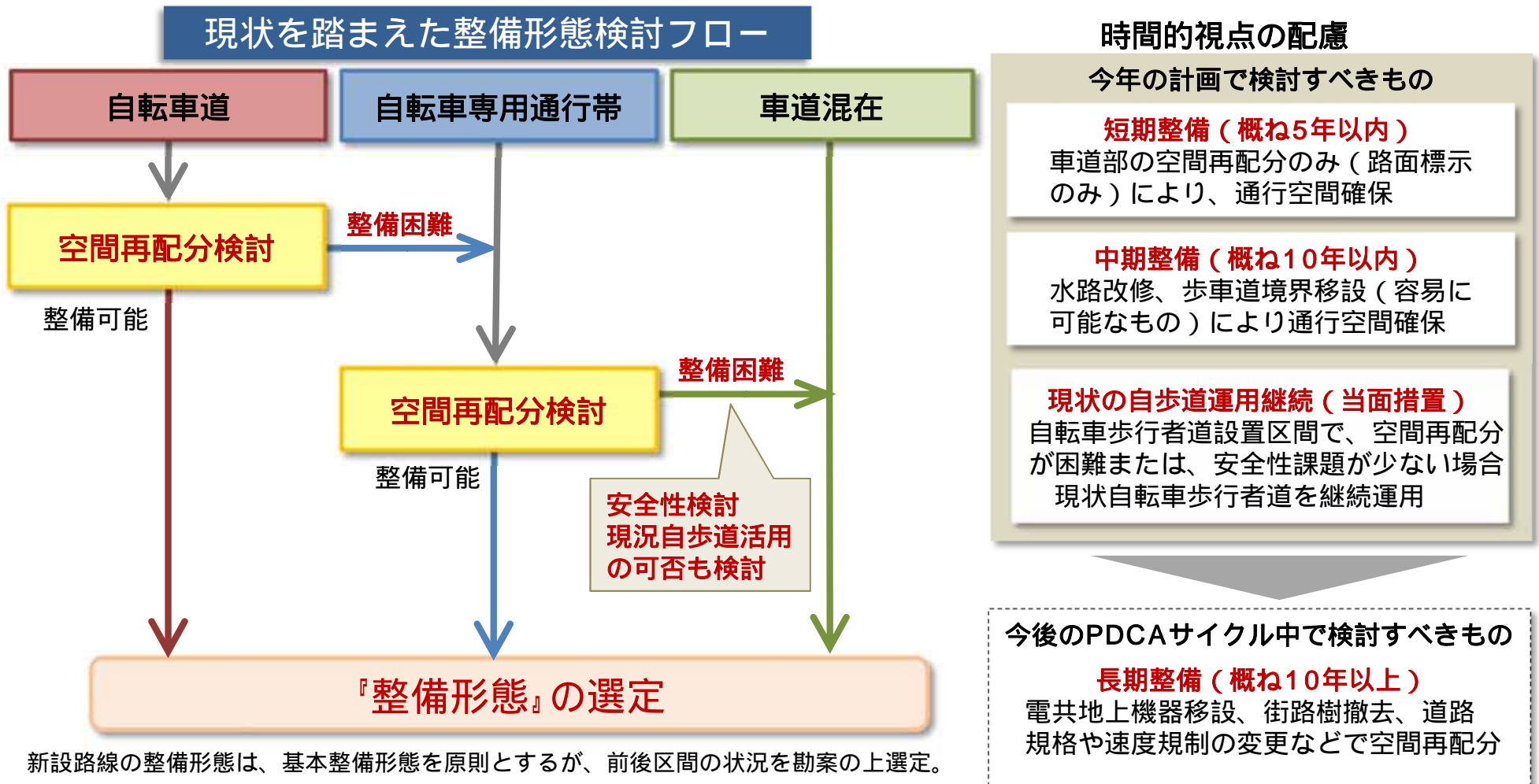
- 整備形態は、それぞれ以下の特徴があります。

	自転車道（双方向通行）	自転車道（一方通行）	自転車専用通行帯	自転車と自動車を車道混在
整備形態				
考え方	自動車走行速度が高い場合に自動車と自転車を構造で分離する。 一方通行の場合、道路管理者が交通規制を行う		両方の中間的運用。構造分離させずに走行空間を自動車と分離する。 交通管理者が「自転車専用通行帯」の交通規制を行う 駐車による支障ある場合は駐停車禁止規制検討	自動車走行速度が低く、交通量が少ない場合に混在させて運用する。 交通規制はない
通行方法	双方通行	片側通行	片側通行	片側通行
走行安全性	自動車から構造分離されており、接触の懸念が少なく安全 <input type="checkbox"/>	(同左) <input type="checkbox"/>	両方の中間的安全度 <input type="checkbox"/>	自動車と混在するため、接触の危険は高い <input type="checkbox"/>
利便性	双方通行であり、沿道利便性が補償される <input type="checkbox"/>	(同右) <input type="checkbox"/>	片側通行の点で不便さが生じる <input type="checkbox"/>	(同左) <input type="checkbox"/>
整備容易性	総幅員に余裕がない路線は、用地拡幅必要な場合多く、比較的困難 <input type="checkbox"/>	(同左) <input type="checkbox"/>	比較的容易 <input type="checkbox"/>	現況幅員を変えずに路面標示するだけなので、最も容易 <input type="checkbox"/>
交差点通行	交差点逆走方向の自転車の通行方法が課題 <input type="checkbox"/>	(同右) <input type="checkbox"/>	現状の信号制御のまま運用可（自転車は自動車信号に従う） <input type="checkbox"/>	(同左) <input type="checkbox"/>

3 . 整備形態の検討

3 . 1 整備形態選定の考え方（現状幅員を踏まえた形態検討）

- 整備形態は、自転車・自動車双方の安全性と、空間再配分が現実的に可能かどうかも踏まえ、下位ランクの形態整備や当面の現況運用維持の可能性も含め検討します。
- したがって、短期～中期～長期整備視点も合わせて、形態検討を行います。



新設路線の整備形態は、基本整備形態を原則とするが、前後区間の状況を勘案の上選定。
道路構造令を適用範囲内での車線幅員縮小は可
形態は、区間の状況（橋梁・トンネル区間、交差点部、縦断勾配、自歩道の活用など）に応じ、これによらない整備形態とすることができる。

3 . 整備形態の検討

3 . 2 整備形態（現時点での想定）

各路線の整備形態
(実現性確認のための想定)

- 資料編の検討結果から、現況幅員等の状況を踏まえ、全ネットワーク路線の自転車空間整備の実現性を確認ができました。
- 「県道小田原松田」「県道沼田国府津」「都計道穴部国府津線」は、整備状況・安全性の課題が大きくないことを踏まえ、当面の整備形態として『自転車歩行者道』の活用を想定。
- 「県道鴨ノ宮停車場矢作」「市道0003」は現状・整備難易度を踏まえ、整備形態として『車道混在』を想定。



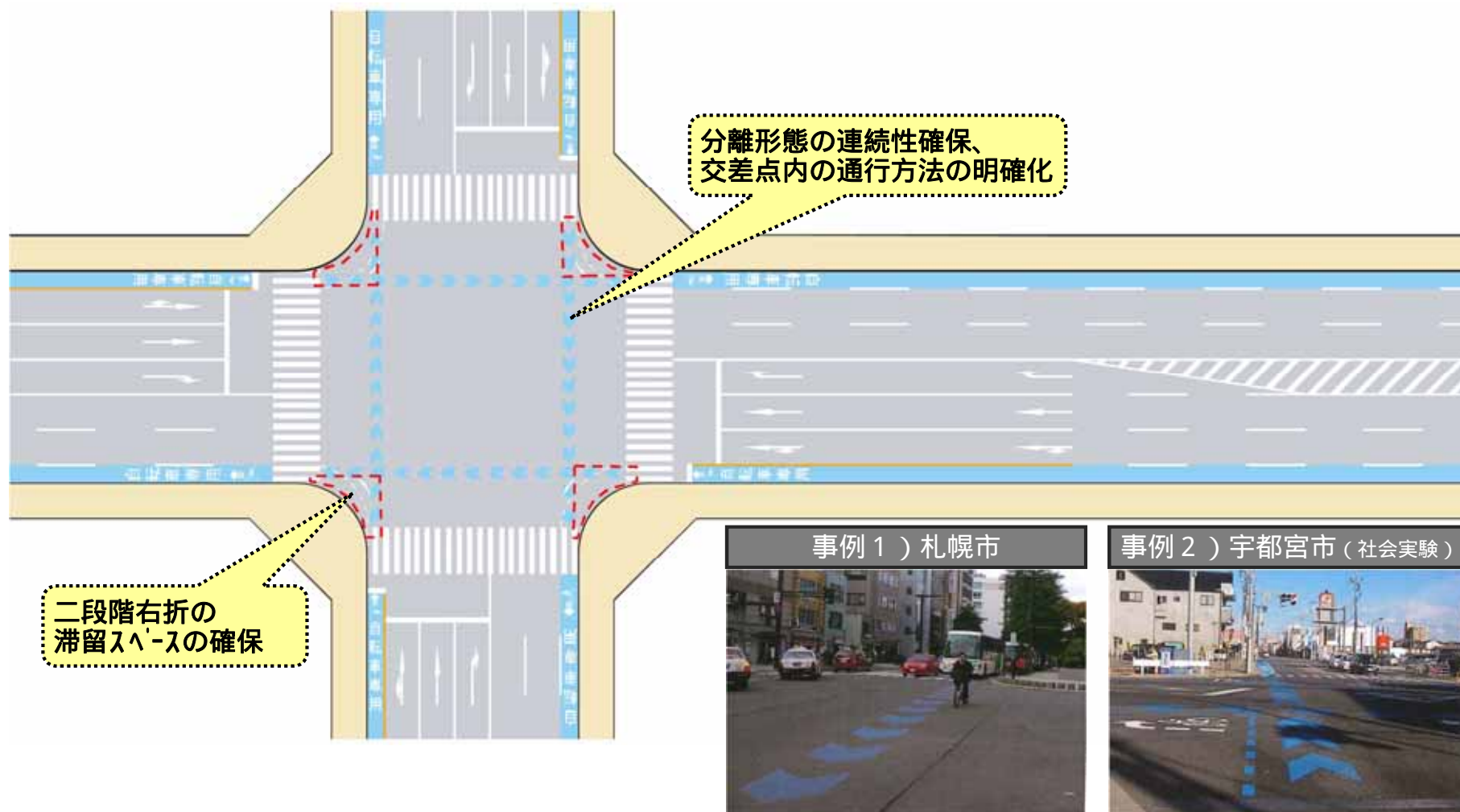
注)ここに示した整備形態は、自転車ネットワーク計画の実現性の裏付けのため、現時点で考えられる各路線の整備形態を検討したものです。
今後、具体的な設計・関係機関協議により、改めて整備形状を計画・決定する必要があります。

4 . 自転車空間整備のケーススタディ

4 . 自転車空間整備のケーススタディ

4 . 1 交差点部の整備形態 ~ 参考 ~

- 前項で検討した標準幅員以外の交差点部の道路空間整備手法を紹介します。
- 新たな施策では、交差点における自転車通行空間は、直線的に接続し、路面標示で自転車の通行位置を明確にします。 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 国交省/警察庁

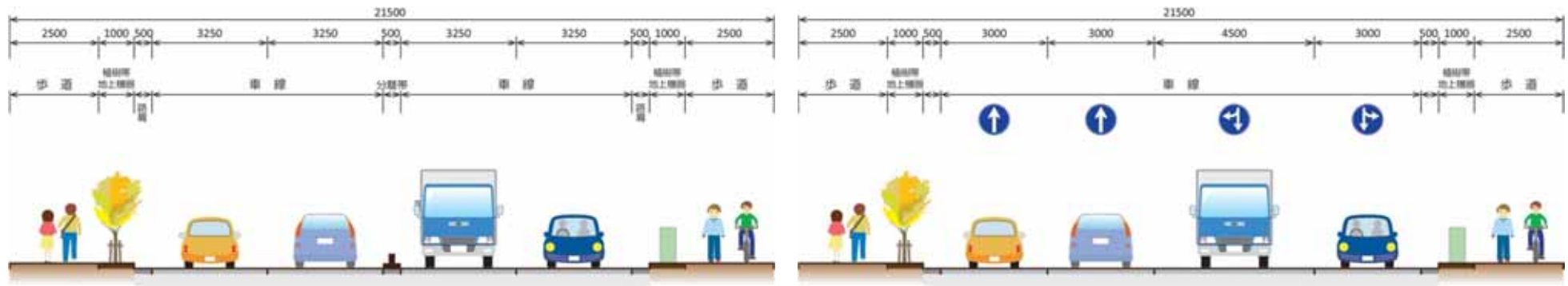


4 . 自転車空間整備のケーススタディ

4 . 2 小田原駅付近の国道 1 号 (4 車線区間) 【現況】

標準断面 (一般部)

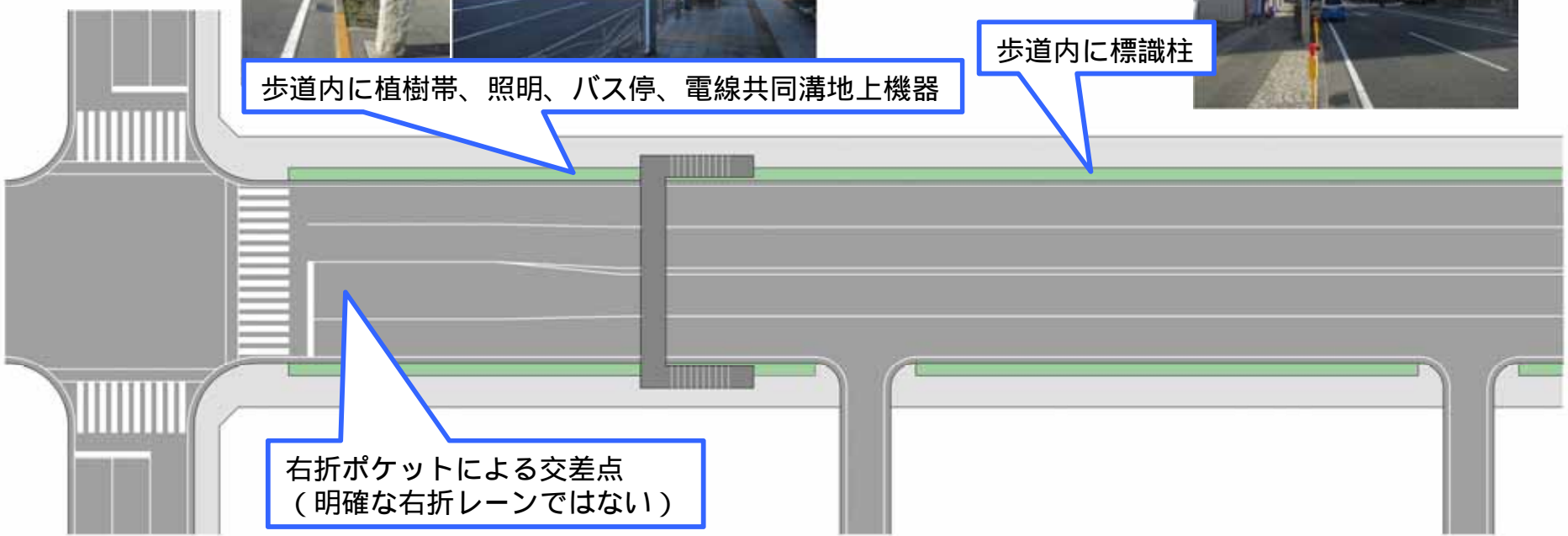
標準断面 (交差点部)



歩道内に植樹帯、照明、バス停、電線共同溝地上機器



歩道内に標識柱

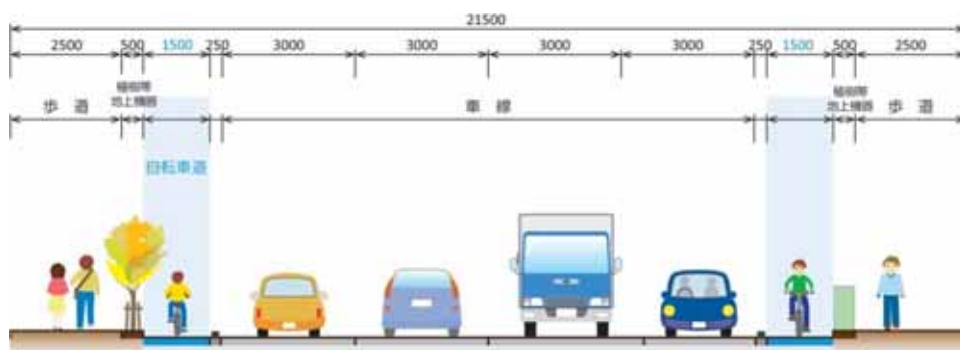


右折ポケットによる交差点 (明確な右折レーンではない)

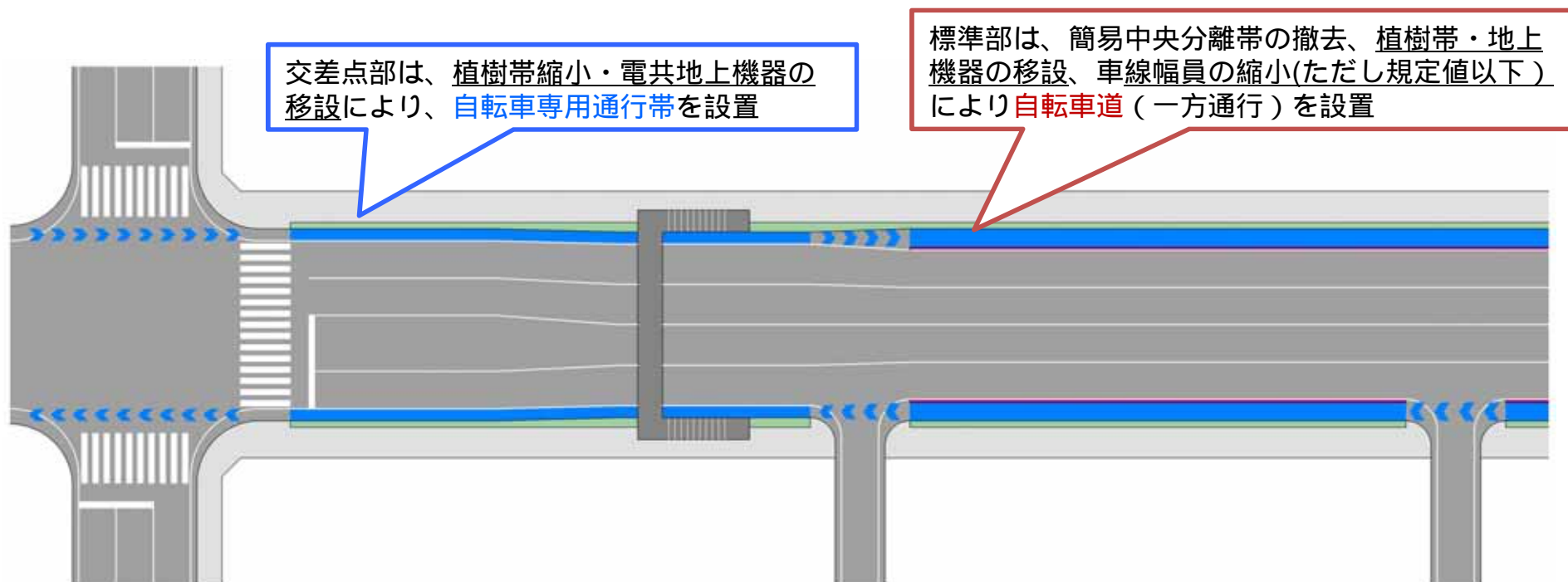
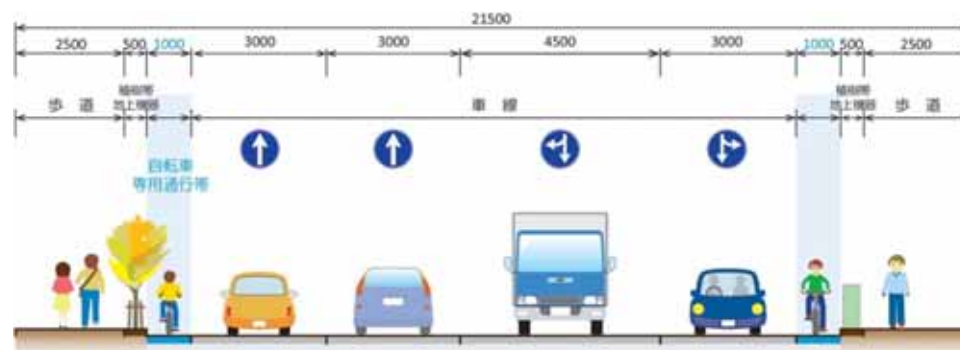
4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 2 小田原駅付近の国道1号（4車線区間）【整備案】

標準断面（一般部）



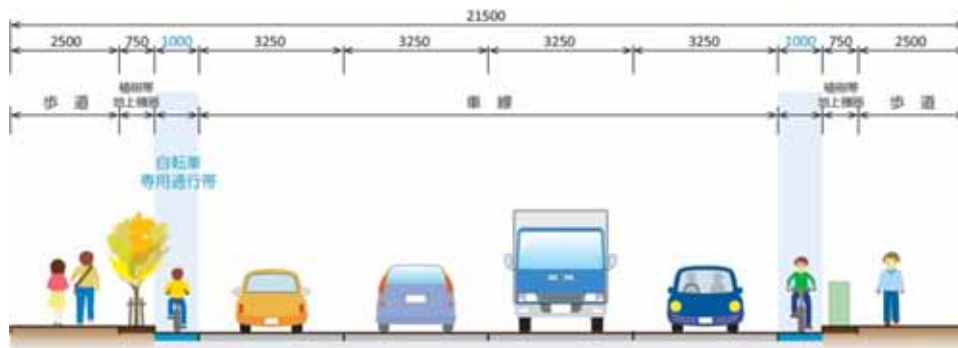
標準断面（交差点部）



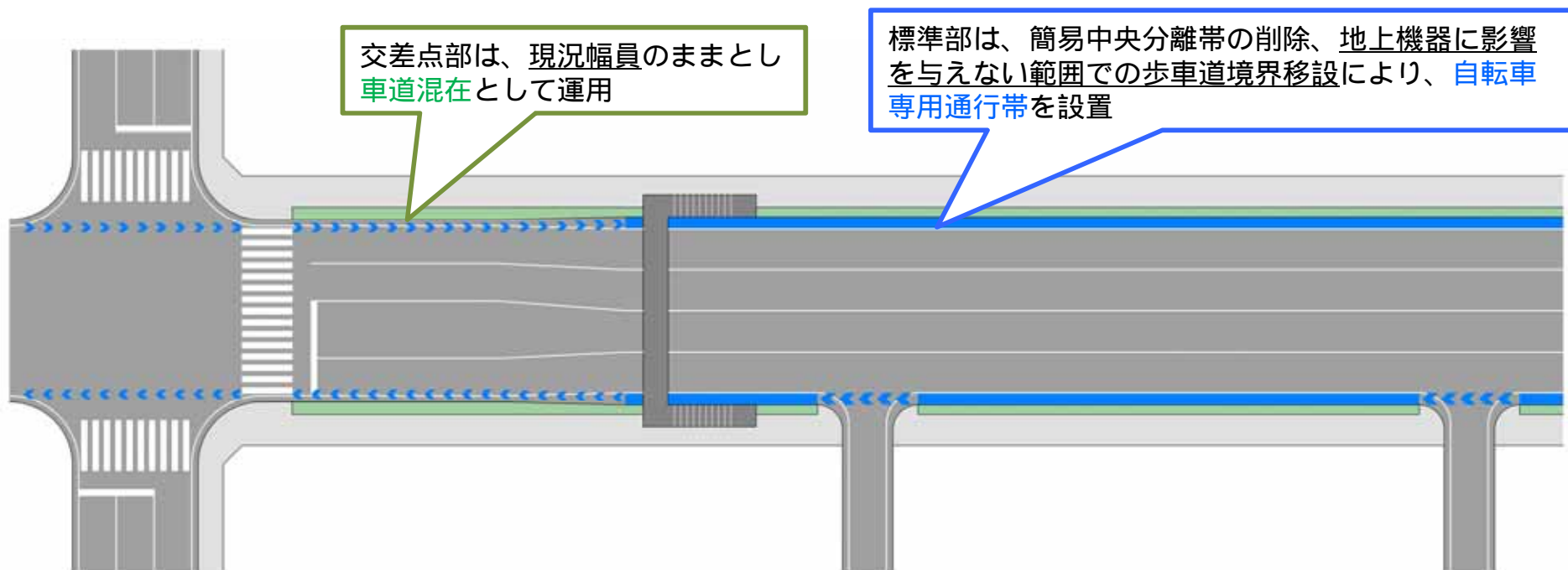
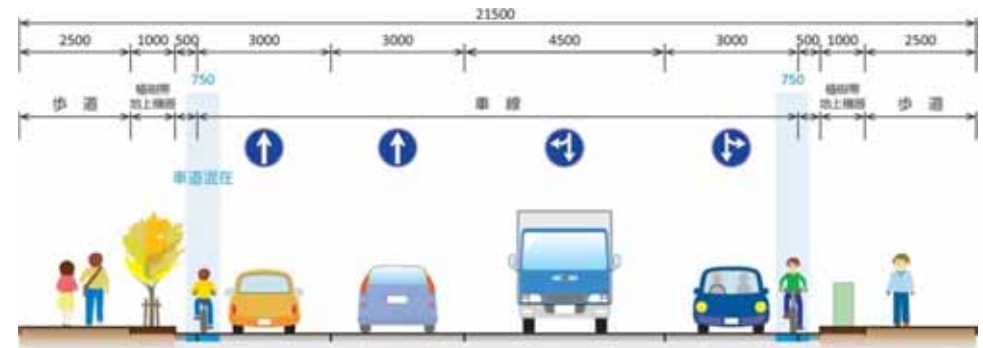
4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 2 小田原駅付近の国道1号（4車線区間）【整備案】

標準断面（一般部）



標準断面（交差点部）

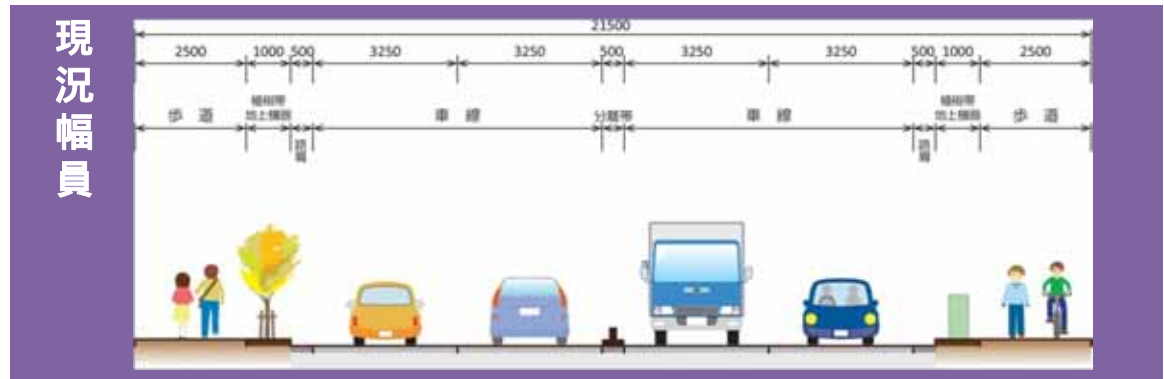


4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 2 国道1号(4車線区間)の整備形態比較【標準部】

標準部の比較検討

- ・自動車交通量 27,000台/日程度
- ・規制速度 60km/h
- 基本形態:自転車道
- ・歩道は自転車歩道通行可の規制



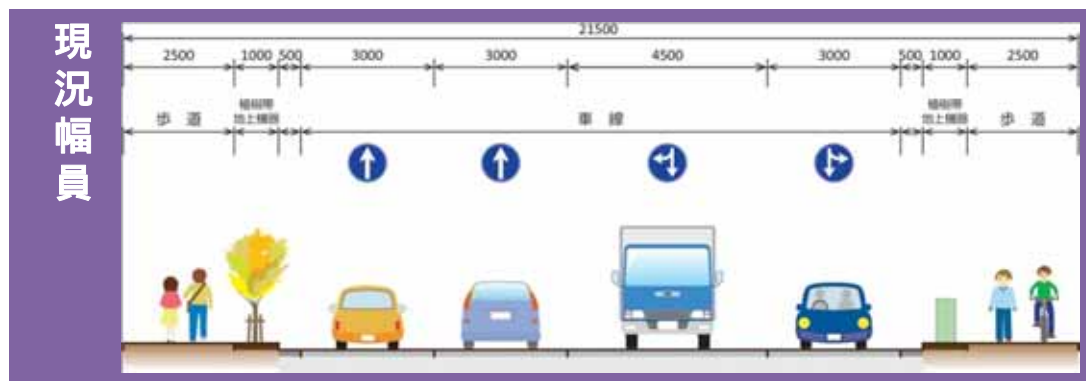
	A案(自転車道)	B案(自転車専用通行帯)
幅員構成	<p>Case A diagram highlights: 500mm (planting strip), 1500mm (sidewalk), 250mm (gap), 3000mm (lane), 3000mm (median), 3000mm (lane), 3000mm (lane), 250mm (gap), 1500mm (sidewalk), 500mm (planting strip), 2500mm (sidewalk).</p> <p>自転車道 (構造分離)</p>	<p>Case B diagram highlights: 250mm (planting strip), 1000mm (sidewalk), 3250mm (lane), 3250mm (median), 3250mm (lane), 3250mm (lane), 300mm (planting strip), 250mm (sidewalk).</p> <p>自転車専用通行帯</p>
主旨	中央分離帯撤去、車線幅縮小(3.25m(構造令規定値 3.0m規定値以下) 植栽帯縮小(1.0m 0.5m) 自転車道(1.5m 構造分離)	中央分離帯撤去 植栽帯縮小(1.0m 0.75m) 自転車専用通行帯(1.0m) 自転車の走行性に配慮し、路肩の街渠の改修が必要。
長所	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行の安全性高い ・規制速度から定まる自転車空間の基本形態に一致。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車線幅は構造令規定値で、幅員に構造令違反要素がない。 ・植樹帯の縮小量少なく、植樹帯部の共同工・標識柱等の調整余地がある。 <p><u>車線幅を3.0m(構造令基準値以下)として、植樹帯を全く縮小しない案の可能性(経済性含む)検討も必要。</u></p>
短所	<ul style="list-style-type: none"> ・車線幅が道路構造令基準に適合しない 走行性・交通容量低下要因となるが、<u>交差点部の縮小規定値3.0mと同様である点を踏まえ検討必要。</u> ・中分撤去により、自動車安全性は低下。 ・植栽帯、電線共同溝地上機器・標識柱に影響大。 <u>経済性・施工性検討必要</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行の安全性はA案よりも劣る。 ・ただし、市街地で信号が多い条件であり、走行速度が実態として60km/h以下であれば、<u>自転車専用通行帯でも安全性課題は小さい。</u>

4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 2 国道1号(4車線区間)の整備形態比較【交差点部】

交差点部の比較検討

- ・自動車交通量 27,000台/日程度
- ・規制速度 60km/h
- 基本形態: 自転車道
- ・歩道は自転車歩道通行可の規制

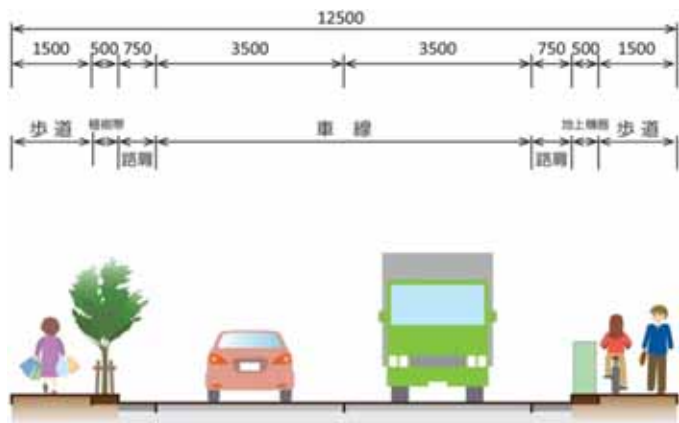


	A案(自転車専用通行帯)	B案(車道混在・ピクトグラム表示)
幅員構成		
主旨	植栽帯縮小(1.0m 0.5m) 自転車専用通行帯(1.0m)設置 自転車の走行性に配慮し、路肩の街渠の改修が必要。	幅員変更なし 車道混在 : 自転車通行位置を路面にピクトグラムで表示。
長所	・B案に比べ自転車走行の安全性高い(空間分離)。	・植樹帯などを縮小する必要がなく、沿道環境も現況通り確保される。
短所	・植栽帯および電線共同溝地上機器、標識柱等の施設移設が必要。 <u>設計時には、施設移設の具体的な規模と、「右折ポケット幅員の縮小」の可否を比較するなど、経済性・安全性の詳細検討が必要。</u>	・自動車交通量が多く、規制速度60km/h区間の車道混在は安全性課題が大きい。 <u>安全性課題について現地状況を踏まえた詳細検討が必要。</u>

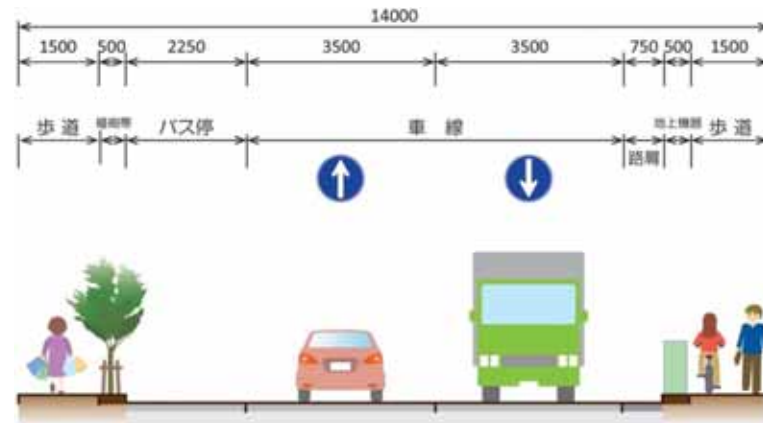
4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 3 国道1号(2車線区間)【現況】

標準断面(一般部、交差点部)



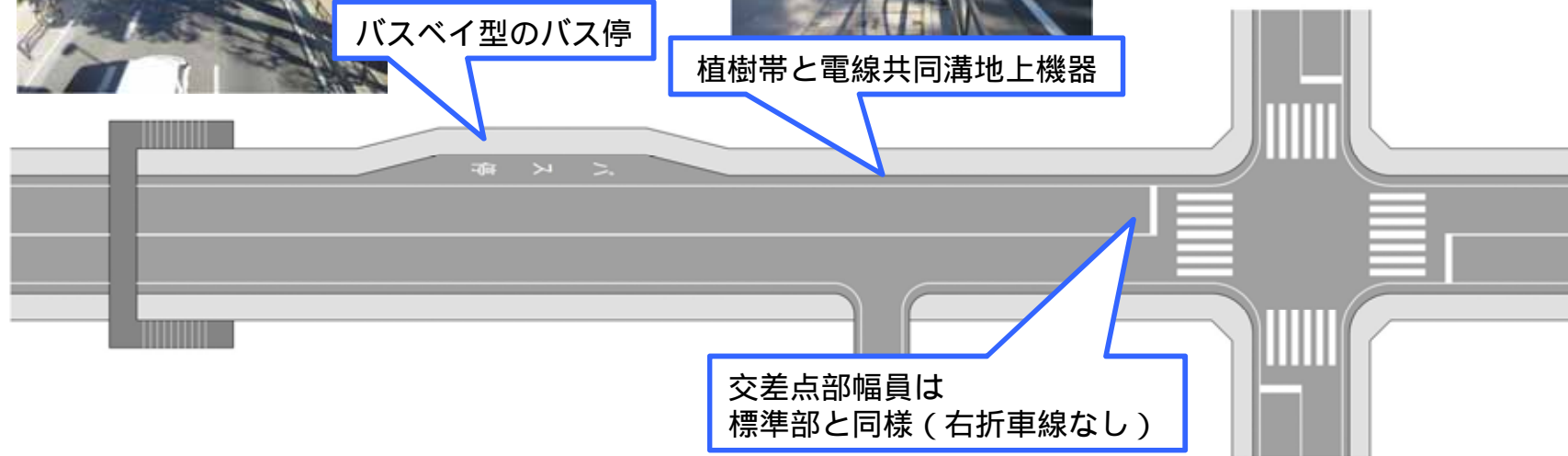
標準断面(バス停部)



バスベイ型のバス停



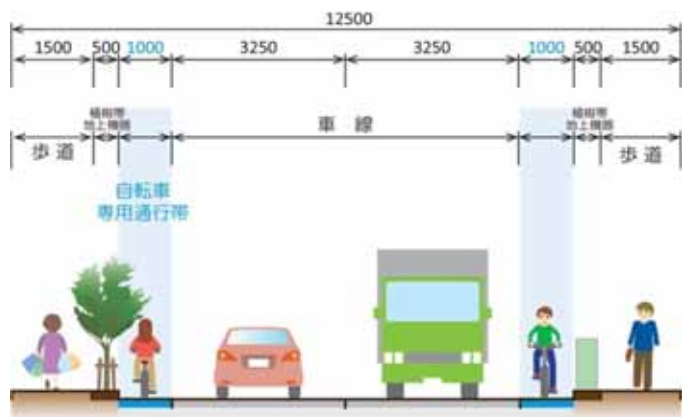
植樹帯と電線共同溝地上機器



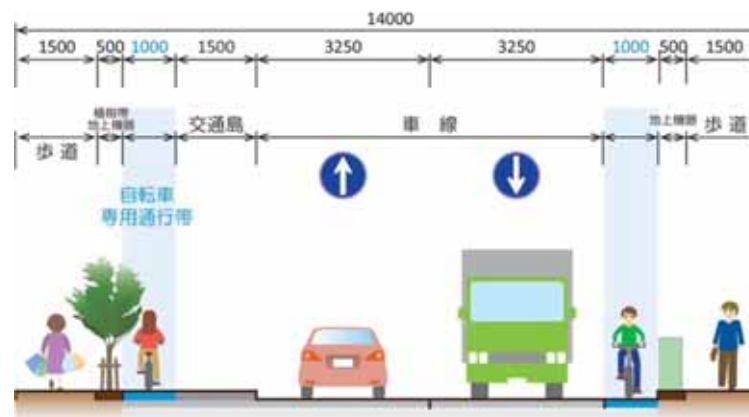
4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 3 国道1号(2車線区間)【整備案】

標準断面(一般部、交差点部)



標準断面(バス停部)



バス停 自転車専用通行帯を独立させ「交通島+車道内バス停」とした案(交通渋滞が懸念される)

バス停(代替案) 自転車専用通行帯とバスベイを混在空間とする代替案も考えられる

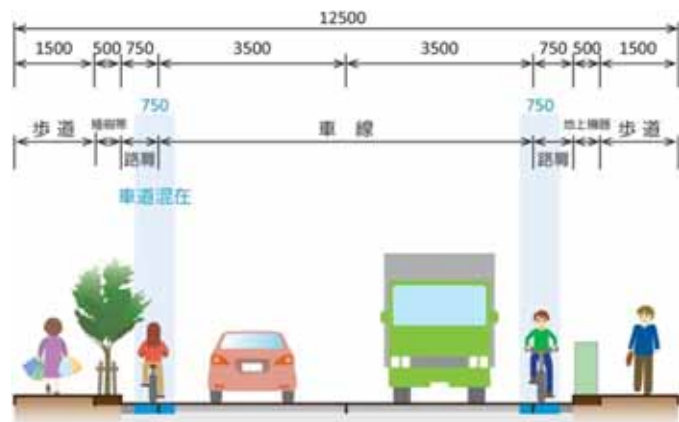


標準部 車線・路肩幅員の縮小により自転車専用通行帯を設置

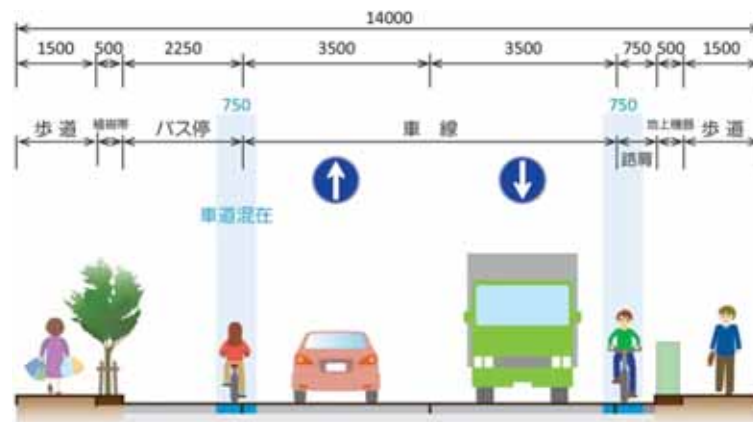
4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 3 国道1号(2車線区間)【整備案】

標準断面(一般部、交差点部)

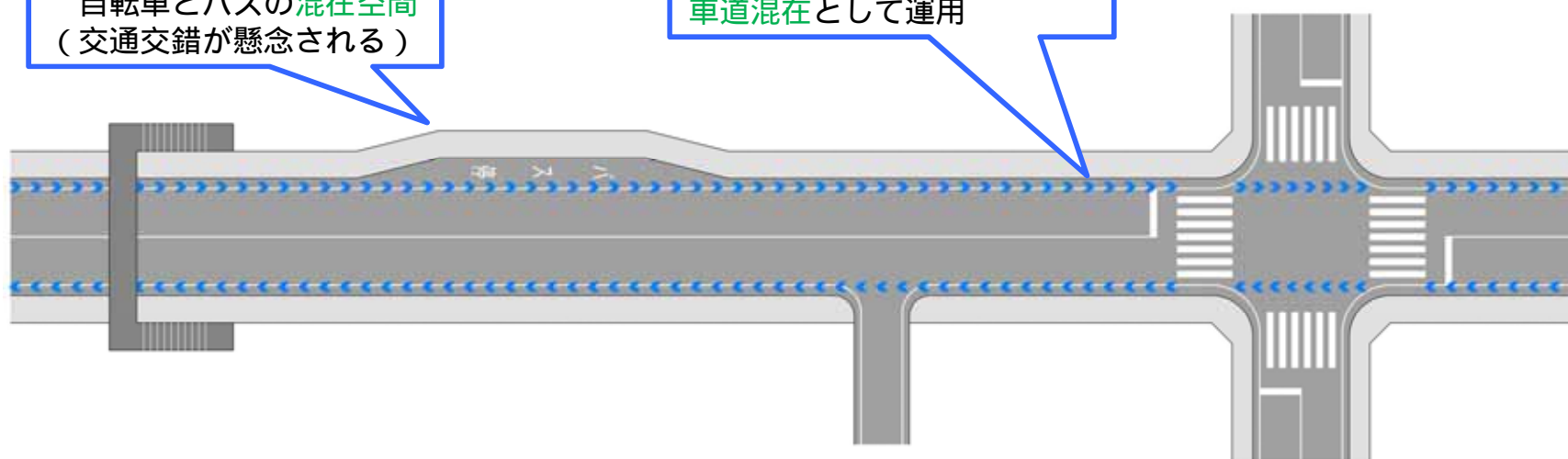


標準断面(バス停部)



バス停
自転車とバスの混在空間
(交通交錯が懸念される)

標準部 現況幅員を変更せず
車道混在として運用

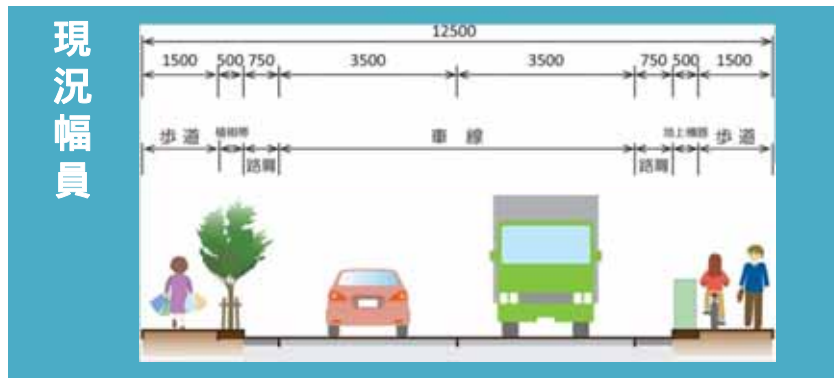


4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 3 国道1号(2車線区間)の整備形態比較【標準部】

標準部の比較検討

- ・自動車交通量 20,000台/日程度
- ・規制速度 40km/h
- 基本形態: 自転車専用通行帯
- ・歩道は自転車歩道通行可の規制



	A案(自転専用通行帯)	B案(車道混在:ピクトグラム表示)
幅員構成		
主旨	車道幅縮小(3.5m → 3.25m道路構造令規定値) 自転車専用通行帯(1.0m)設置 自転車の走行性に配慮し、路肩の街渠の改修が必要。	現況幅員 車道混在 : 自転車走行位置を路面にピクトグラムで表示。
長所	・規制速度から定まる自転車空間の基本形態に一致し、自転車走行の安全性が確保される。	・現況幅員変えずピクトグラム表示だけなので、施工が容易。 (早期対策として効果的)
短所	・大きな短所は無い。	・自動車交通量4000台/未満でない区間での車道混在は、自転車の走行安全性が課題。 <u>安全性課題について現地状況を踏まえた詳細検討が必要。</u>

4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 3 国道1号(2車線区間)の整備形態比較【バス停部】

バス停部の比較検討

- ・自動車交通量 20,000台/日程度
- ・規制速度 40km/h
- 基本形態: 自転車専用通行帯
- ・歩道は自転車歩道通行可の規制

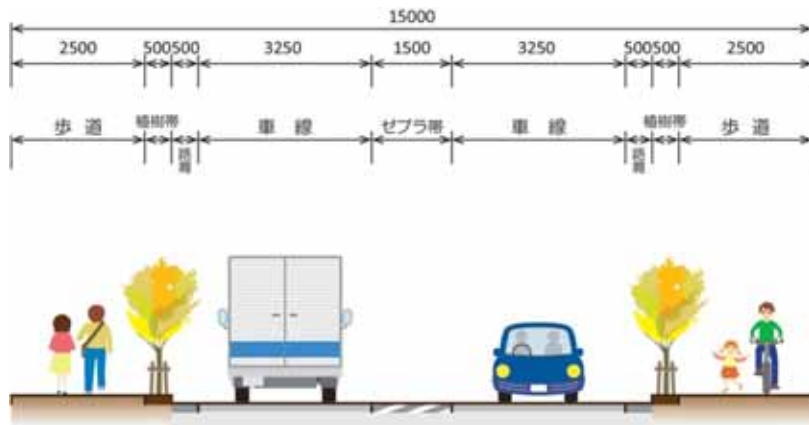


	A案(車線内バス停車所 自転車専用通行帯)	B案(バスベイ 車道混在)
幅員構成		
主旨	バスベイを撤去し、車線内バス停留所に変更 自転車専用通行帯(1.0m)設置。 自転車の走行性に配慮し、路肩の街渠の改修が必要。	現況幅員 自転車通行位置をピクトグラムで表示。
長所	・規制速度から定まる自転車空間の基本形態に一致し、自転車走行の安全性が確保される。	・現況幅員変えずピクトグラム表示だけなので、施工が容易。 (早期対策として効果的)
短所	・車線内バス停によって、交通容量低下(交通渋滞)が懸念。 <u>バスベイと自転車専用通行帯の混在タイプ(P.33の代替案)との比較検討による形式選定が必要。</u>	・自動車交通量4000台/未満でない区間での車道混在は、 <u>自転車の走行安全性が課題。</u> <u>安全性課題について現地状況を踏まえた詳細検討が必要。</u>

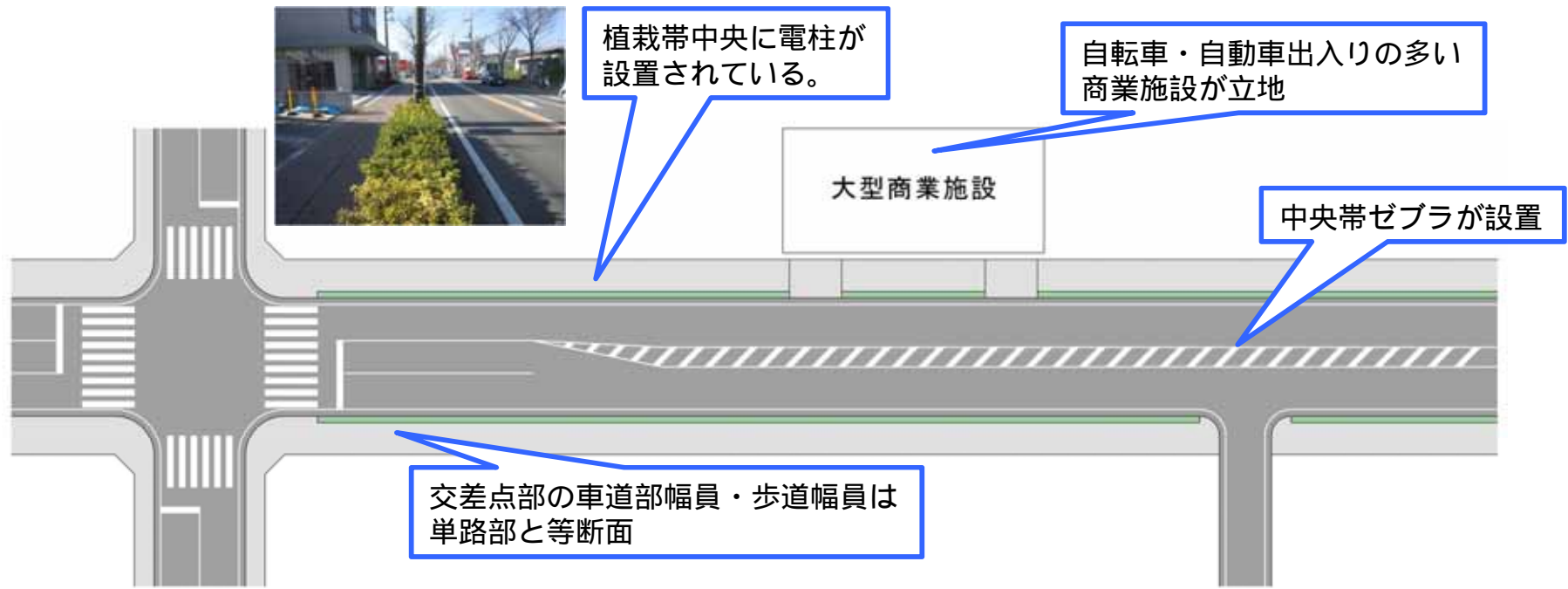
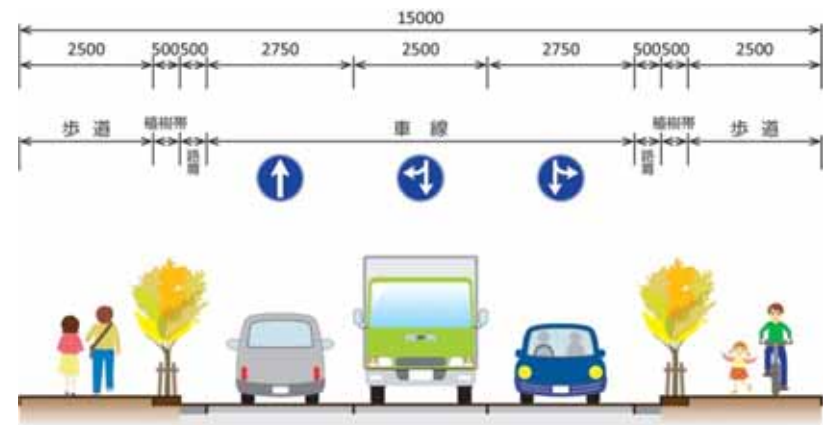
4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 4 市道0051 (巡礼街道) 【現況】

標準断面 (一般部)



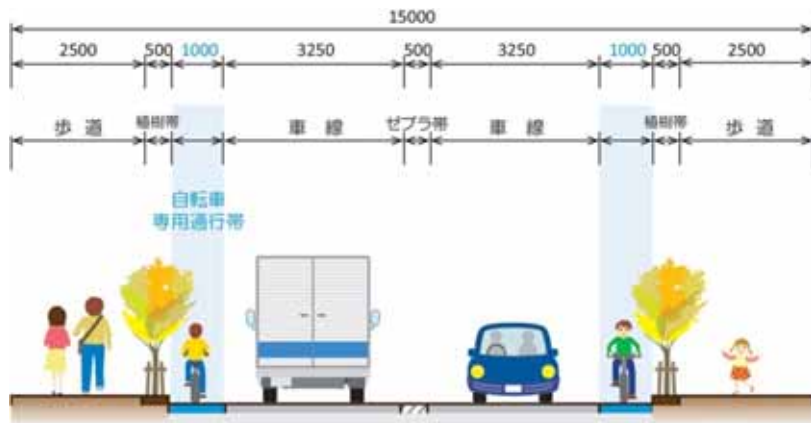
標準断面 (交差点部)



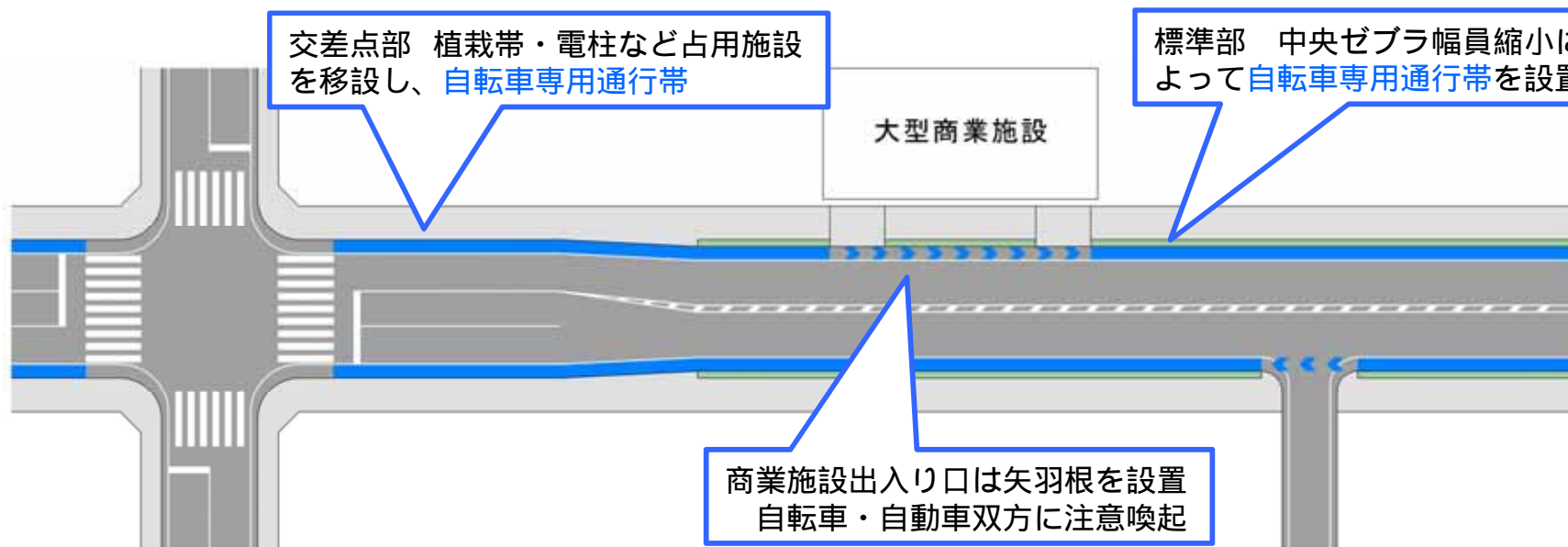
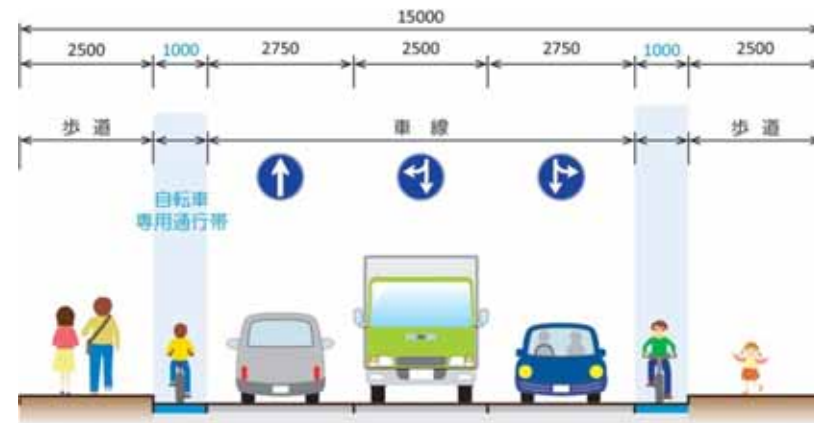
4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 4 市道0051 (巡礼街道) 【整備案】

標準断面 (一般部)



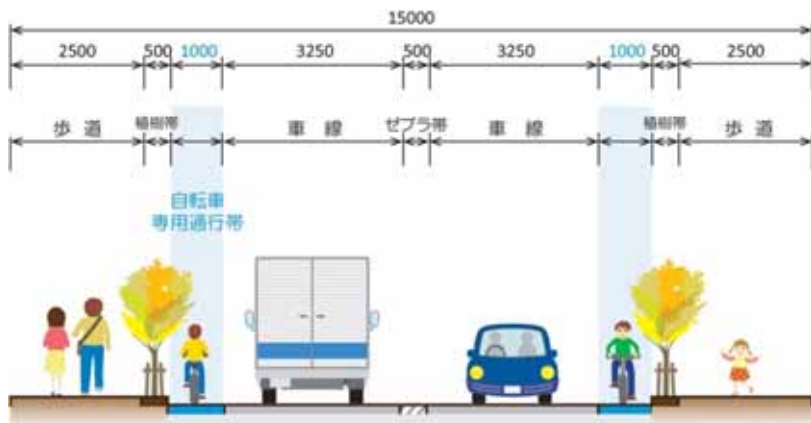
標準断面 (交差点部)



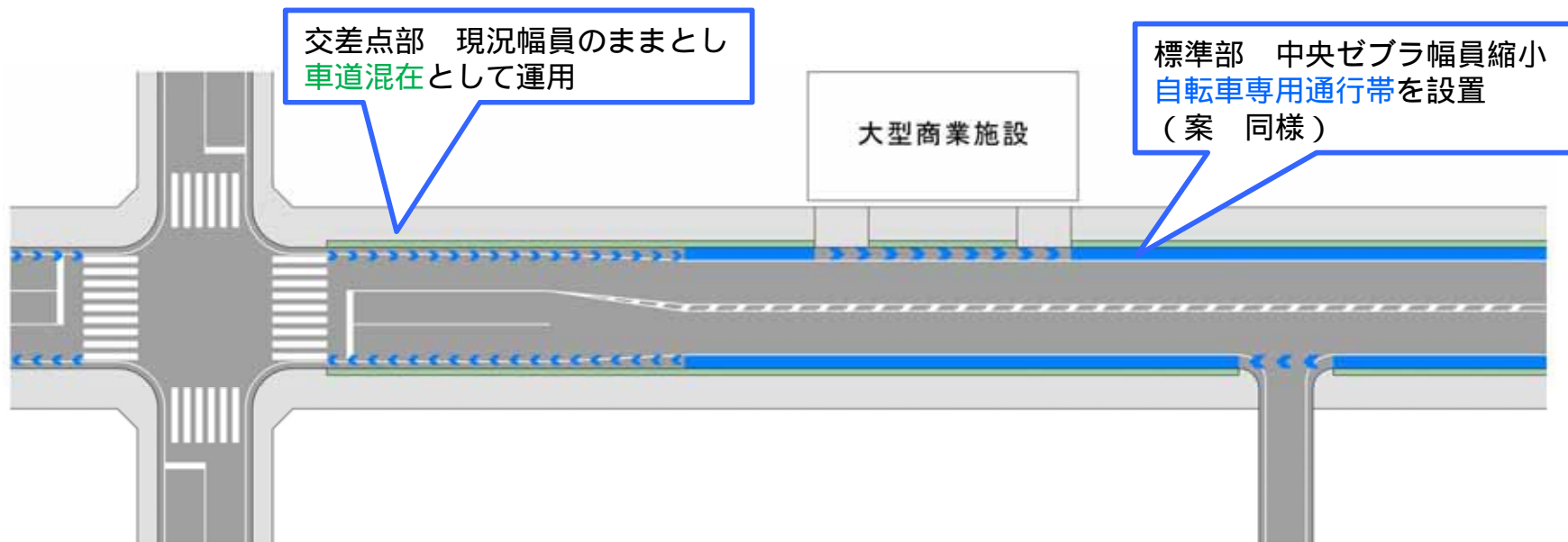
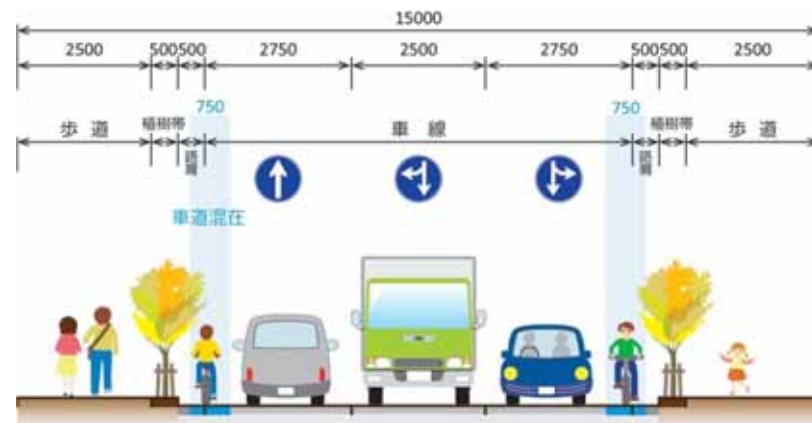
4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 4 市道0051 (巡礼街道) 【整備案】

標準断面 (一般部)



標準断面 (交差点部)

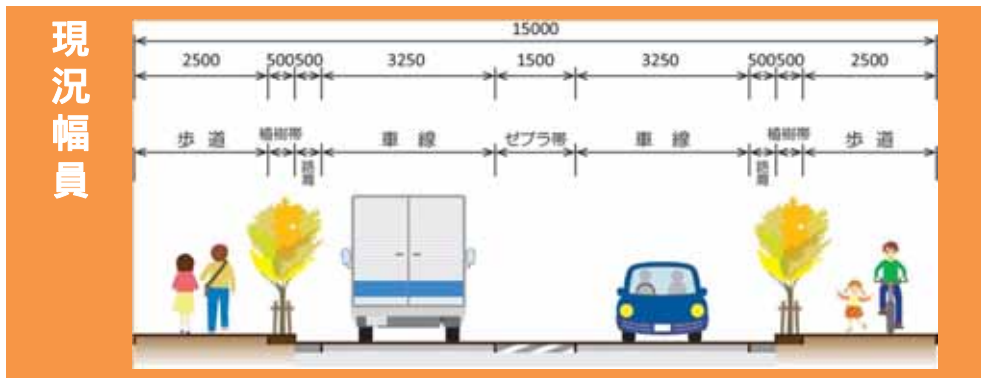


4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 4 市道0051 (巡礼街道) の整備形態比較【標準部】

標準部の検討

- ・自動車交通量 10,000台/日程度
- ・規制速度 40km/h
- 基本形態: 自転車専用通行帯
- ・歩道は自転車歩道通行可の規制



A案(自転車専用通行帯)

幅員構成	<p>The diagram shows a 15000mm wide road layout. From left to right, the sections are: a 2500mm sidewalk, a 500mm tree zone, a 1000mm tree zone, a 3250mm lane, a 500mm zebra crossing (highlighted in red), a 3250mm lane, a 1000mm tree zone, a 500mm tree zone, and a 2500mm sidewalk. A blue box labeled '自転車専用通行帯' (Dedicated Bicycle Lane) is shown between the 1000mm tree zones. Below the diagram, there are illustrations of a pedestrian, a tree, a van, a car, a tree, and a pedestrian.</p>
主旨	<p>中央ゼブラ帯の縮小 自転車専用通行帯(1.0m)設置 自転車の走行性に配慮し、路肩の街渠の改修が必要。 <u>街渠の改修の可否について、経済性・施工性・走行性を踏まえて検討必要。</u></p>
長所	<p>・規制速度から定まる自転車空間の基本形態に一致し、自転車走行の安全性が確保される。</p>
短所	<p>・大きな短所は無い。</p>

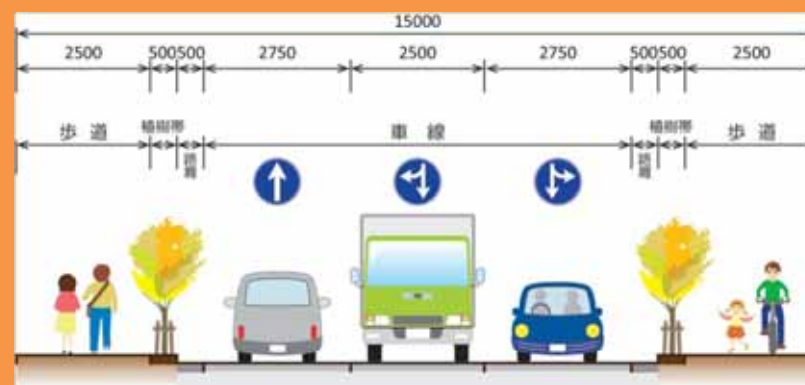
4 . 整備のケーススタディ検討

4 . 4 市道0051 (巡礼街道) の整備形態比較【交差点部】

交差点部の比較検討

- ・自動車交通量 10,000台 / 日程度
- ・規制速度 40km/h
- 基本形態: 自転車専用通行帯
- ・歩道は自転車歩道通行可の規制

現況幅員



A案 (自転車専用通行帯)

B案 (車道混在・ピクトグラム表示)

幅員構成



主旨

植栽帯撤去 (電柱移設)
自転車専用通行帯 (1.0m) 設置。
自転車の走行性に配慮し、路肩の街渠の改修が必要。

現況幅員

自転車通行位置をピクトグラムで表示。

長所

・規制速度から定まる自転車空間の基本形態に一致し、自転車走行の安全性が確保される。

・植樹帯などを縮小する必要がなく、沿道環境も現況通り確保される。

短所

・植栽帯の撤去、電柱撤去が必要となるため、沿道住民・占用企業の調整、経済性・施工性などを含む検討が必要。

・自動車台数4000台/未満でない路線の車道混在は、自転車の走行安全性が課題。
・自動車の速度超過対策、注意喚起標識による安全対策とともに検討必要。

5 . 小田原駅、鴨宮駅周辺の ネットワーク整備への提言

5 . 小田原駅 鴨宮駅周辺の自転車ネットワーク整備への提言

5 . 1 周辺状況と、自転車整備の課題（小田原駅）

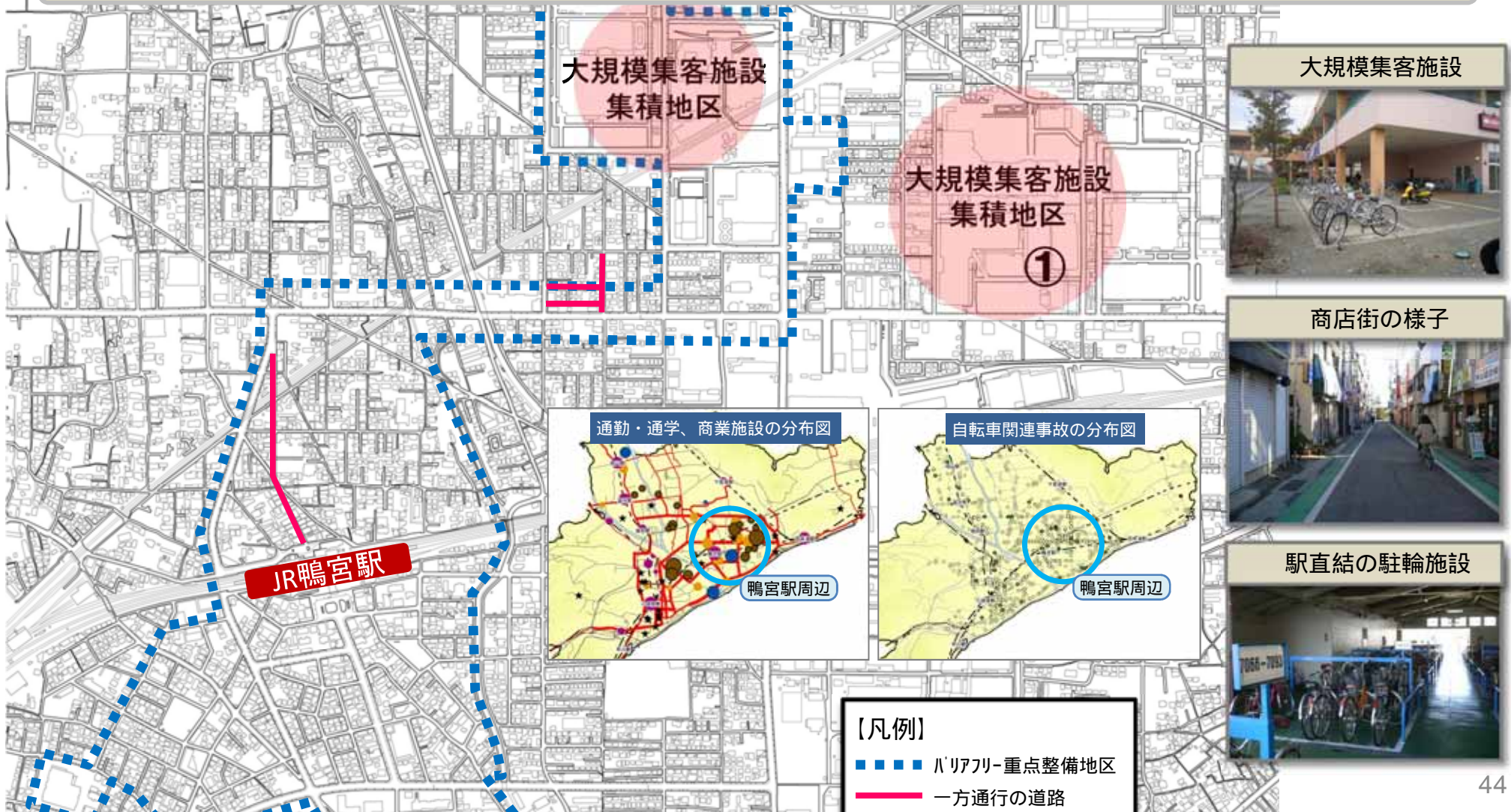
- 小田原駅周辺では「通勤、買物の自転車需要が高い」「観光施設が集積」「交通事故の密度が高い」ことから、密度の高い自転車ネットワーク整備が必要です。
- 小田原駅周辺には、中心市街地活性化対象地区、バリアフリー重点地区指定、観光地を巡るレンタサイクル推奨ルートなどを踏まえた自転車ネットワーク整備が必要です。
- 一方で、商業地の駐輪場課題などもあるため、駐輪施設と道路整備の両方が必要です。



5 . 小田原駅 鴨宮駅周辺の自転車ネットワーク整備への提言

5 . 1 周辺状況と、自転車整備の課題（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です。
- 鴨宮駅周辺は、バリアフリー重点整備地区に指定されており、周辺に大型集客施設の集積地区が多いことから、それらを踏まえ、街路を含む自転車ネットワーク整備が必要です。



5 . 小田原駅 鴨宮駅周辺の自転車ネットワーク整備への提言

5 . 2 小田原駅・鴨宮駅周辺の自転車ネットワーク整備への提言

● 自転車ネットワークの重点整備区域の設定と路線選定

- ✓ 今後、小田原駅・鴨宮駅周辺について、本検討会で選定した小田原市自転車ネットワーク路線の整備予定を踏まえ、「小田原市中心市街地活性化計画」「バリアフリー重点整備地区」との整合を図り、自転車ネットワーク路線を補助し、人や自転車の集中する区域の安全性・快適性向上に資する自転車空間整備を検討すること。

● 商業施設利用のための自転車ネットワークと駐輪施設整備について

- ✓ 商業施設利用の利便性確保と安全性向上の両方に配慮して、自転車ネットワーク路線検討と、商業施設の駐輪場整備（路上駐輪施設含む）の検討を合わせて行うこと。

● 観光施設利用のための自転車ネットワークと駐輪施設整備について

- ✓ 観光交通の安全性向上、観光周遊の利便性向上に配慮して、自転車ネットワーク路線検討と、観光施設の駐輪場整備の検討を合わせて行うこと。

● 自転車空間の形態検討について

- ✓ 一方通行規制路線など、幅員に余裕がある路線を積極的に自転車空間導入すること。
- ✓ 自動車交通の少ない細街路は、自転車と自動車の安全な混在型空間整備を検討すること。

● 上記整備計画にあたっての調査・調整について

- ✓ 整備計画策定にあたっては、通勤・通学、商店・観光地等を利用する街路の自転車利用需要を調査したうえで路線選定を行うこと。
- ✓ 商工会・観光協会等、関係者への意向ヒアリング・調整を踏まえて路線や形態を検討すること。

6 . パブリックコメントについて

6 . パブリックコメントについて

6 . 1 実施方針

小田原市自転車ネットワーク計画(案)に関するパブリックコメントの実施

項目	内容
政策等の案の題名	小田原市自転車ネットワーク計画
政策等を定める目的 又は背景	<p>昨今の自転車需要の増加、自転車関連の事故増加を踏まえ、国交省と警察庁はH24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を公表し、車道部に自転車走行空間を整備する新たな方針が示されています。小田原市では、このガイドラインに基づく考え方に加え、小田原市の将来のまちづくりの方向性に適合するとともに、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整備について、「小田原市自転車ネットワーク計画検討会」にて検討を行っています。</p> <p>このたび、自転車ネットワーク計画(案)について、皆さまからのご意見を募集します。</p>
政策等の案 及び関連資料	自転車ネットワーク計画案(計画の背景、地域の状況・課題、自転車ネットワーク軸、自転車ネットワーク路線の選定まで)「別紙」
政策等の案の公表の日	平成26年1月9日(木)
意見提出期間	平成26年1月9日(木)から2月7日(金)まで
意見募集要項の 配布場所	HP上の意見募集要項をダウンロードしていただくほか、市役所建設政策課、各タウンセンター、支所・連絡所及び窓口コーナーにて配布しています。
意見の提出方法	郵送、FAX、市ホームページ上のwebメールフォーム
結果の公表予定時期	平成26年3月下旬ごろ
意見聴取フォーム	「自由意見記入欄」、 「住所・氏名・連絡先記入欄」

7. 次回の検討会予定

7 . 次回の検討会予定

7 . 1 次回の検討会予定

- 第四回検討会は、3月下旬の開催を予定しています。

第4回検討会の議事予定

1 . パブリックコメント結果について

- パブリックコメントで寄せられた意見を紹介します。
- 意見に対する「自転車ネットワーク計画」の対応について検討します。

2 . 自転車空間整備の詳細 構造・色彩

- 自転車空間整備について、構造や色彩の基本方針を検討します。

3 . 自転車ネットワーク整備の事業への提言

- 優先整備区間の考え方などを検討します。

4 . 今後の自転車関連施策に関する提言

- 自転車の交通安全ルール・マナーの周知について
- 駐輪場整備の方針について レンタサイクル（ぐるりん小田原）について
- その他、自転車関連のイベント開催の可能性など

5 . 自転車ネットワーク計画書

- 自転車ネットワーク計画書（案）のとりまとめ方針の確認