

# 小田原市自転車ネットワーク計画検討会 第四回検討会資料

1. 検討会経緯、第四回検討会議題	P. 1
2. パブリックコメント結果の報告	P. 4
3. 自転車ネットワークの整備優先区間の検討	P. 7
4. 自転車空間の構造・デザインの検討	P.14
5. 自転車関連施策・事業への提言	P.25
6. 自転車ネットワーク計画の策定（別冊資料）	
7. 今後の計画のPDCAサイクル	P.36

平成26年3月24日

# 1. 検討会経緯、第四回検討会議題

# 1. 検討会経緯、第四回検討会議題

## 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24日)	●パブリックコメント結果 ●整備優先度の検討 ●自転車空間の構造、デザインの検討 ●自転車関連施策・事業への提言 ●自転車ネットワーク計画の策定(まとめ) ●今後のPDCAサイクル

# 1. 検討会経緯、第四回検討会議題

## 1. 2 第三回検討会議事概要

### ●自転車ネットワーク路線の検討

- ✓ ネットワーク整備が困難な場合の裏道誘導などの代替え路線の検討は、設計段階において、各道路管理者により検討を行う。
- ✓ 優先的に整備を実施する自転車ネットワーク路線は、次回検討会の整備優先度検討により選定する。

### ●整備形態の検討

- ✓ 各ネットワーク路線の自転車通行空間の整備形態（参考案）は、今後、詳細な検討・関係機関協議を経て決定されるものであり、現時点では決定された事項では全くない。取扱いに注意が必要。

### ●自転車空間整備のケーススタディ

- ✓ 設計段階ではケーススタディのような安全性・走行性などの検討を行い、整備形態に関する警察協議を行うことが望ましい。
- ✓ 街渠部の改修課題などは、経済性の課題が大きい。

### ●パブリックコメント

- ✓ 自転車ネットワーク路線整備は、整備優先度検討の結果によって整備していく旨を注記すべき。

## 2. パブリックコメント結果の報告

# 2. 自転車ネットワーク路線の検討

## 2.1 パブリックコメントの概要

- 平成26年1月9日～平成26年2月7日の期間に自転車ネットワーク計画（案）に対する意見を募集しました。

### 小田原市自転車ネットワーク計画（案）に対する意見を募集します

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、国土交通省と警察庁は平成24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。本計画の策定にあたっては、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、歩行者交通が多く見込まれる地域においては、ガイドラインに基づく考え方に準拠しながら、自転車交通に関する地域の需要やニーズ、利用課題を踏まえ、交通安全性・利便性の向上、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計画を策定することを目的としています。なお、計画策定に際しては、「小田原市自転車ネットワーク計画検討会」を設立し、道路管理者や交通管理者、地元・民間団体及び行政関係者など、さまざまな分野の方からのご意見をうかがい、検討を進めております。

このたび、小田原市自転車ネットワーク計画（案）の策定に当たり、市民の皆さんからの意見を募集します。

#### 1 意見提出方法

意見記入用紙（別紙様式）に氏名及び住所（法人又は団体の場合は、名称、代表者の氏名及び事務所の所在地）並びに連絡先（電話番号又は電子メールアドレス）等を明記の上、意見提出期間内に次のいずれかの方法により提出してください。

なお、意見を正確に把握する必要があるため、電話又は窓口での口頭による意見はご遠慮願います。

##### (1) 郵送する場合

〒250-8555 小田原市荻窪300番地  
小田原市役所 建設政策課 国県事業促進係あて

##### (2) ファックスを利用する場合

FAX番号：0465-33-1565 建設政策課国県事業促進係あて

##### (3) 市ホームページ上のWebメールフォーム（投稿フォーム）を利用する場合

市ホームページのトップページ上部の「市の取り組み」中

「市政への参加・市民活動」

⇒「パブリックコメント（市民意見）の募集」

⇒「現在、パブリックコメントを実施している案件」

⇒「小田原市自転車ネットワーク計画」内の意見入力フォームで投稿してください。

##### (4) 直接持参する場合

小田原市役所5階・建設政策課  
※午前8時30分から午後5時15分まで  
（土、日、祝日は除く。）

#### 2 意見提出期間

平成26年1月9日（木）から平成26年2月7日（金）まで  
（※郵送の場合は、当日消印有効）

#### 3 留意事項

- ・提出いただいた意見は、それに対する市の考え方を示して、後日公表します。
- ・意見に対しての個別の回答や提出いただいた書類の返却はいたしませんので、ご了承ください。
- ・提出いただいた意見の記載内容は、個人情報（氏名、住所、連絡先等）を除き、公開される可能性があることをご承知おきください。

#### 4 問い合わせ先

小田原市 建設部 建設政策課 国県事業促進係  
電話 0465-33-1529 FAX 0465-33-1565

### 建設政策課 行

小田原市自転車ネットワーク計画(案)に対する意見記入用紙

#### ◇意見の内容

#### ◇住所

#### ◇氏名

#### ◇連絡先

◇市外居住者又は法人もしくは団体等の方は、該当するものにチェックしてください。

市内通学者  市内通勤者

市内において事業や活動を行っている個人又は法人その他の団体

この政策等に利害関係を有する個人又は法人その他の団体

※法人又は団体にあつては、その名称及び代表者の氏名並びに事務所の所在地を記載してください。

※別紙に記載する場合は、「別紙に記載」と記載し、意見を記載した別紙を添付してください。

#### ◇意見提出期間

平成26年1月9日（木）～平成26年2月7日（金）

#### ◇お問い合わせ

〒250-8555 小田原市荻窪300番地  
小田原市建設部建設政策課 電話0465-33-1529 FAX 0465-33-1565

# 2. 自転車ネットワーク路線の検討

## 2.1 パブリックコメントの概要

- 意見総数 2 件で、うち 2 件がネットワーク意見に関する内容でした。
- 市では意見に対し、以下の回答を予定しています。

### 参考フォーマット6 市民意見の募集結果

小田原市自転車ネットワーク計画の策定に対する市民意見の募集結果について

#### 1 意見募集の概要

政策等の題名	小田原市自転車ネットワーク計画の策定
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)から平成26年2月7日(金)まで
市民への周知方法	意見募集要項の配布(ホームページからのダウンロード、建設政策課、行政情報センター、各タウンセンター、支所、連絡所及び窓口コーナー)

#### 2 結果の概要

提出された意見は、次のとおりです。

意見数(意見提出者数)	2件 (2人)
インターネット	2人
ファクシミリ	0人
郵送	0人
直接持参	0人
無効な意見提出	0人

#### 3 提出意見の内容

パブリックコメントで提出された意見の内容とそれに対する市の考え方は、次のとおりです。

<総括表>

区分	意見の考慮の結果	件数
A	意見を踏まえ、政策等に反映したもの	1件
B	意見の趣旨が既に政策等に反映されているもの	0件
C	今後の検討のために参考とするもの	1件
D	その他(質問など)	0件

<具体的な内容>

(1) ネットワーク計画に関すること

	意見の内容(要旨)	区分	市の考え方(政策案との差異を含む。)
1	国道1号のネットワーク計画について、国道拡幅ではなく、コスト面に配慮しつつ、利用者の快適性に優れた海沿いの裏通りを整備した方が良いのでは。	C	国道1号を拡幅することなく、海沿いの裏通りを整備。また、コスト面と併せ自転車利用者の快適性および景観への配慮に関するご提案をいただきました。 小田原市内の国道1号は、箱根駅伝でも全国的に知名度の高い道路であり、自転車走行環境の向上は自動車利用からの転換も見込まれることから、ネットワーク計画に組み込むこととしました。 海沿いの裏通りについては、連続性が確保できないことから、今回の計画では選定しない方針としました。
2	諸外国での自転車通行は、歩行者と車との分離が最善策として道路設計がなされている。自転車利用の拡大・省エネ社会の実現のためには、社会インフラの整備が重要であり、道路幅の狭い日本での実施は困難であるが、幅員の広い道路においては、一部でも車道・歩道と分離した構造を設置すべきでは。	A	自転車利用拡大に向けた社会インフラのご提案をいただきました。 海外と比較し、道路幅が狭いとの実情も踏まえたご意見であり、大変有益なものであると考えております。一部でも自転車通行帯が設置できる区間においては、安全かつ利便性を考慮し、自転車歩行者道内での自転車通行区分を明示する等により、自転車ネットワーク計画に反映させていただきます。

#### 4 提出意見と関係なく変更した点

	政策案との差異	市の考え方
1		

### 3. 自転車ネットワーク 整備優先区間の検討



## 3. 自転車ネットワーク整備優先区間の検討

### 3. 1 整備優先区間の考え方

- 整備優先区間は、安全性や快適性の向上の観点から、その緊急度に応じて決定を行います。その際には、整備の容易さばかりを優先するのではなく、**整備効果の早期発現**に配慮して決定することが重要です。その際には、**安全性や快適性の向上の視点**から整備優先度を検討することが望ましいとされています。
- 小田原市では、これまでに分析・整理した「課題」や「需要」をもとに整備優先度を判定するものとし、具体には「**課題：事故密度**」「**需要：自転車交通量、主要発集拠点の有無**」を指標に**優先度を判定**するものとししました。
- また、自転車ネットワークの整備効果が早期に効果的に発現するために、**整備優先区間の連続性を確保し小規模なネットワーク形成を図る**方針としました。

#### 整備優先度の考えかた

『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の整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先させるのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討するものとする。一方、無電柱化やバリアフリー等の他の事業計画が既にある場合は、互いに調整した上で整備するなど整備の効率性についても検討することが望ましい。

なお、整備優先度の検討にあたっては、客観的かつ定量的な指標の活用も考慮するものとする。例えば、事故・ヒヤリハットや利用者の安心感等に関する評価指標を活用し、計画目標を達成するために特に重要となる路線を整備優先度の高い路線として設定することが考えられる。

# 3. 自転車ネットワーク整備優先区間の検討

## 3.2 整備優先区間の選定方法

- 整備優先区間は、以下の方法で選定を行いました。

### STEP-1

評価指標を元にした整備優先度の判定

#### 【評価指標を元にした優先度の判定】

- 事故密度が高い区間
- 自転車交通量が多い区間
- 沿道に主要発集拠点がある区間

#### ◎検討単位

自転車ネットワーク路線どうしの交差点間の区間ごと

#### 【優先度が上位の区間を抽出】

- 各指標の評価が総合的に優れる区間を抽出

### STEP-2

整備優先区間の連続性確保

#### 【抽出した区間の連続性を確認】

- 連続性確保の観点から整備が望ましい区間を追加
- 単区間で独立してしまっている区間を削除

小田原市自転車ネットワーク計画における 整備優先区間の決定

# 3. 自転車ネットワーク整備優先区間の検討

## 3.3 整備優先度の判定

### STEP-1 評価指標を元にした整備優先度の判定

**【凡例】**

- 評価指標を元にした整備優先上位区間
- 整備優先に該当しない区間
- 整備済み区間(サイクリングロード)



- 以下の区間が抽出されました。
- 国道1号(橋インター入口交差点~連歌橋交差点)
  - 国道1号(小田原市民会館前交差点~御幸の浜交差点)
  - 国道255号(広小路交差点~飯泉入口交差点)
  - 県道沼田国府津(酒匂川サイクリングロード~県道怒田開成小田原)
  - 県道小田原山北(川端交差点~小田原警察署入口交差点)
  - 県道鴨ノ宮停車場(連歌橋交差点~畷田ガード下)
  - 県道鴨ノ宮停車場矢作(畷田ガード下~矢作交差点)
  - 県道小田原停車場(小田原駅西口交差点~城山中学校校入口交差点)
  - 市道0001(小田原駅東口交差点~栄町一丁目交差点)
  - 市道0005(新栄通り交差点~小田原駅西口交差点)
  - 市道0051(富士見橋際交差点~鴨宮駅北口入口交差点)
  - 市道0055(富士見小入口交差点~鴨宮駅南口ロータリー)
  - 市道0059(打越跨線橋入口交差点~高田浄水場西側交差点)
  - 市道2189(銀座通り交差点~法務局前交差点)

候補区間を有する道路の名称	区間	事故密度	自転車交通量	発案拠点	抽出路線
国道1号	二宮町境 ~ 橋インター入口交差点				
	橋インター入口交差点 ~ 国府津駅前交差点			○	選定
	国府津駅前交差点 ~ 親木橋交差点	○		○	選定
	親木橋交差点 ~ 酒匂真直住宅入口交差点	○	△	△	
	酒匂真直住宅入口交差点 ~ 連歌橋交差点		△	△	
	連歌橋交差点 ~ 酒匂川サイクリングロード		○	△	
	酒匂川サイクリングロード ~ 山王橋交差点		○	△	
国道135号	山王橋交差点 ~ 小田原市民会館前交差点	○		△	
	小田原市民会館前交差点 ~ 御幸の浜交差点	○	△	△	選定
	御幸の浜交差点 ~ 早川口交差点	○	△	△	
	早川口交差点 ~ 箱根町境		△		
酒匂川サイクリングロード	早川口交差点 ~ 小田原漁港			△	
	酒匂川河口 ~ 酒匂川スポーツ広場付近				
	酒匂川スポーツ広場付近 ~ 狩川合流部付近				
国道255号	狩川合流部付近 ~ 市宮かすみのせ住宅付近				
	市宮かすみのせ住宅付近 ~ 開成町境				
	開成町境 ~ 成田南交差点				
県道 小田原松田	成田南交差点 ~ 大井町境				
	大井町境 ~ 桑原住宅入口交差点				
	桑原住宅入口交差点 ~ 大井町境				
県道 松田国府津	親木橋交差点 ~ 富士見橋際交差点			△	
	富士見橋際交差点 ~ 第1森戸橋西側交差点			△	
	第1森戸橋西側交差点 ~ 高田浄水場西側交差点			△	
	高田浄水場西側交差点 ~ 石神交差点			△	
	石神交差点 ~ 成田南交差点			△	
	成田南交差点 ~ 富士見大橋東側交差点			△	
県道 沼田国府津	富士見大橋東側交差点 ~ 酒匂川サイクリングロード			△	
	酒匂川サイクリングロード ~ 県道 怒田開成小田原	○	△	△	選定
	県道 怒田開成小田原 ~ 県道 小田原山北				
都計道 穴部国府津線	県道 小田原山北 ~ 都計道 城山多古線				
	都計道 小田原山北線 ~ 都計道 城山多古線				
	都計道 城山多古線 ~ 川端交差点				
県道 小田原山北	川端交差点 ~ 小田原警察署入口交差点	○	△	△	選定
	小田原警察署入口交差点 ~ 城山中学校校入口交差点	○	△	△	
	城山中学校校入口交差点 ~ 青橋東交差点				
市道0051(通称 巡礼街道)	青橋東交差点 ~ 早川口交差点				
	早川口交差点 ~ 打越跨線橋入口交差点	○	○	△	選定
	打越跨線橋入口交差点 ~ 鴨宮駅北口入口交差点	○	○	△	選定
	鴨宮駅北口入口交差点 ~ 飯泉交差点	○	○	△	
	飯泉交差点 ~ 栄町一丁目交差点	○	○	△	
	栄町一丁目交差点 ~ 銀座通り交差点	○	○	△	
国道255号	銀座通り交差点 ~ 竹の花交差点	○	△	△	
	竹の花交差点 ~ 広小路交差点	○	△	△	
	広小路交差点 ~ 寺町交差点	○	○	△	選定
	寺町交差点 ~ 飯泉入口交差点	○	○	△	選定
	飯泉入口交差点 ~ 酒匂川サイクリングロード	○	○	△	
	酒匂川サイクリングロード ~ 飯泉交差点			△	
	飯泉交差点 ~ 成田南交差点			△	
県道 鴨ノ宮停車場	連歌橋交差点 ~ 下新田交差点	○	△	△	選定
	下新田交差点 ~ 畷田ガード下	○	△	△	選定
	畷田ガード下 ~ 鴨宮駅北口入口交差点	○	○	△	選定
県道 鴨ノ宮停車場矢作	鴨宮駅北口入口交差点 ~ 矢作交差点	○	○	△	選定
	矢作交差点 ~ 石神交差点			△	
	石神交差点 ~ 小田原大橋東側交差点			△	
県道 怒田開成小田原	小田原大橋東側交差点 ~ 酒匂川サイクリングロード			△	選定
	酒匂川サイクリングロード ~ 小田原大橋東側交差点			△	
市道2246	酒匂川サイクリングロード ~ 中町二丁目交差点			△	
	中町二丁目交差点 ~ 国道255号			△	
	国道255号 ~ 小田原警察署入口交差点			△	
都計道 栄町小八幡線	小田原警察署入口交差点 ~ 寺町交差点			△	
	寺町交差点 ~ 新栄通り交差点			△	
	新栄通り交差点 ~ 大工町通り交差点			△	
市道0084(通称 けやき通り)	大工町通り交差点 ~ 国際通り交差点			△	
	国際通り交差点 ~ 小田原駅東口交差点			△	
	小田原駅東口交差点 ~ 栄町一丁目交差点			△	選定
市道0001(通称 中央通り)	栄町一丁目交差点 ~ 銀座通り交差点			△	
	銀座通り交差点 ~ 法務局前交差点	○	△	△	選定
	法務局前交差点 ~ 新栄通り交差点	○	△	△	
市道2189(通称 銀座通り)	新栄通り交差点 ~ 大工町通り交差点	○	△	△	
	大工町通り交差点 ~ 国際通り交差点	○	△	△	
	国際通り交差点 ~ 小田原駅東口交差点	○	△	△	
市道0015(通称 新栄通り・国際通り)	小田原駅東口交差点 ~ 栄町一丁目交差点			○	
	栄町一丁目交差点 ~ 銀座通り交差点			○	
	銀座通り交差点 ~ 法務局前交差点			○	
市道0003	法務局前交差点 ~ 新栄通り交差点			○	
	新栄通り交差点 ~ 大工町通り交差点			○	
	大工町通り交差点 ~ 国際通り交差点			○	
市道0005	国際通り交差点 ~ 小田原駅西口交差点			○	
	小田原駅西口交差点 ~ 下新田交差点			○	
	下新田交差点 ~ 印刷局西交差点			△	
市道0053	印刷局西交差点 ~ 印刷局西交差点			△	
	印刷局西交差点 ~ 打越跨線橋入口交差点			△	
	打越跨線橋入口交差点 ~ 高田浄水場西側交差点			△	
県道 小田原停車場	高田浄水場西側交差点 ~ 城山中学校校入口交差点	○		○	選定
	城山中学校校入口交差点 ~ 鴨宮駅南口ロータリー			○	選定
	鴨宮駅南口ロータリー ~ 富士見小入口交差点			△	選定
市道0055(通称 鴨宮南口通り)	鴨宮駅南口ロータリー ~ 富士見小入口交差点			△	選定



# 3. 自転車ネットワーク整備優先区間の検討

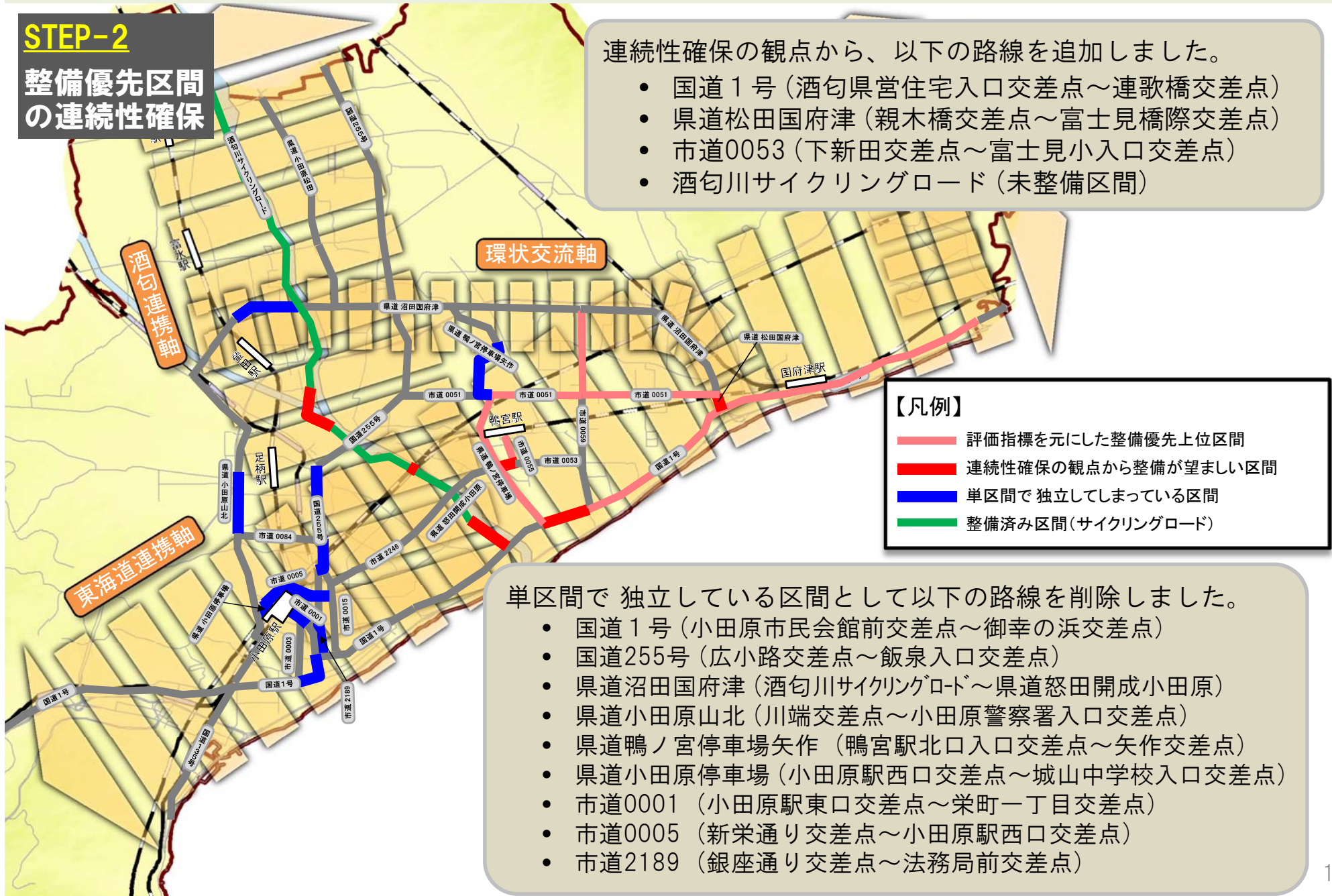
## 3.3 整備優先度の判定

### STEP-2

#### 整備優先区間の連続性確保

連続性確保の観点から、以下の路線を追加しました。

- 国道1号（酒匂県営住宅入口交差点～連歌橋交差点）
- 県道松田国府津（親木橋交差点～富士見橋際交差点）
- 市道0053（下新田交差点～富士見小入口交差点）
- 酒匂川サイクリングロード（未整備区間）



# 3. 自転車ネットワーク整備優先区間の検討

## 3.3 整備優先度の判定

### 小田原市自転車ネットワーク整備優先区間(案)

- 整備優先区間(案)を図に示します。
- 鴨宮駅～国府津駅エリアの小規模なネットワークが形成されており、整備効果の早期発現が期待されます。
- また、サイクリングロードの連続性が確保され、利用促進効果が期待されます。





### 3. 自転車ネットワーク整備優先区間の検討

#### 3.4 整備優先区間（案）

- 整備優先区間（案）の路線について、選定理由を下表の通りとりまとめました。

整備優先区間(案)	選定理由
<b>国道1号</b> (橋インター入口交差点～連歌橋交差点)	→ 交通事故が多く、自転車需要も多い。沿道には主要発集拠点（国府津駅）あり。 『小田原市内の主要幹線道路における自転車走行空間の創出モデル』として実施
<b>県道鴨ノ宮停車場</b> (連歌橋交差点～畝田ガード下) <b>県道鴨ノ宮停車場矢作</b> (畝田ガード下～鴨宮駅北口入口交差点) <b>市道0053</b> (下新田交差点～富士見小入口交差点) <b>市道0055</b> (富士見小入口交差点～鴨宮駅南口ロー-列-)	→ 交通事故が多く、自転車需要も多い。沿道には主要発集拠点（鴨宮駅）あり。 『鴨宮駅周辺地区における自転車走行空間の創出モデル』として実施
<b>市道0051</b> (富士見橋際交差点～鴨宮駅北口入口交差点) <b>市道0059</b> (打越跨線橋入口交差点～高田浄水場西側交差点)	→ 交通事故が多く、自転車需要も多い。沿道には主要発集拠点（大規模商業施設）あり。 『発集拠点集積路線における事故削減対策として、自転車走行空間の創出モデル』として実施
<b>県道松田国府津</b> (親木橋交差点～富士見橋際交差点)	→ 国道1号と市道0051を接続し、整備効果を向上。
<b>酒匂川サイクリングロード</b> (未整備区間)	→ サイクリングロードの連続性を確保し、利用促進効果を向上。

※小田原駅周辺では単区間で独立していることを理由に幾つかの区間を整備優先区間から削除したが、個々の視点では優先度が高い区間であることから、今後、別途行う「より密度の高い小田原駅周辺の自転車ネットワーク整備」の中で、整備を推進していくことが望ましい。

## 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

# 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

## 4. 1 自転車空間の標準的な構造【単路部】

- 整備形態ごとの自転車走行環境の整備イメージを整理しました。
- 整備形態は自動車の速度と交通量に加え、現況整備状況を勘案して、設計段階で各道路管理者が選定します。

### 整備形態の特徴

構造的な分離

視覚的な分離

混在  
(走行位置の表示)

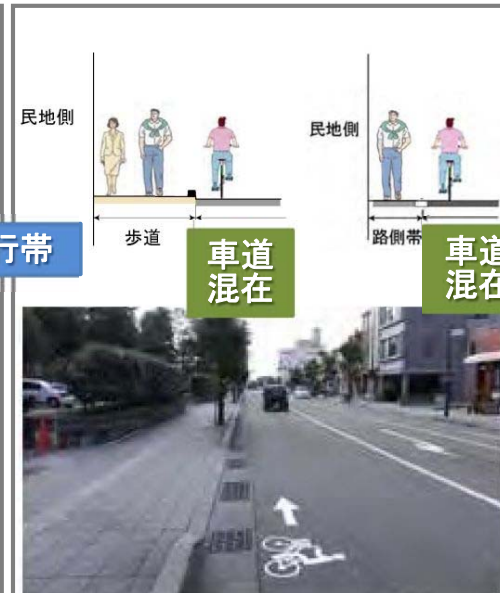
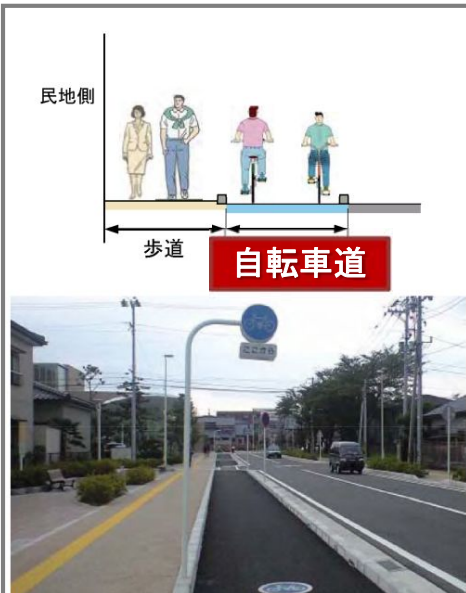
既存道路の活用

自転車道

自転車専用通行帯

自転車と自動車を車道で混在

自転車歩行者道の活用





# 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

## 4. 1 自転車空間の標準的な構造【単路部】

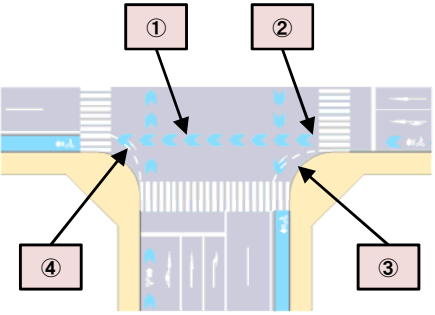
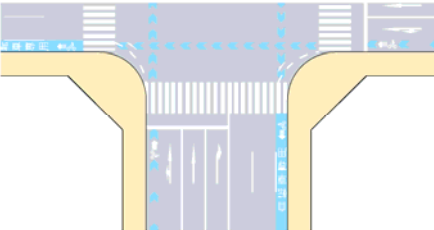
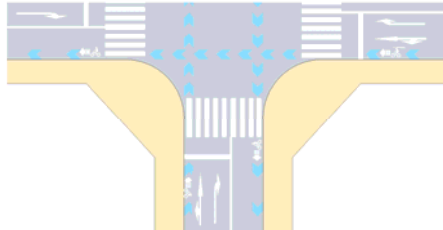
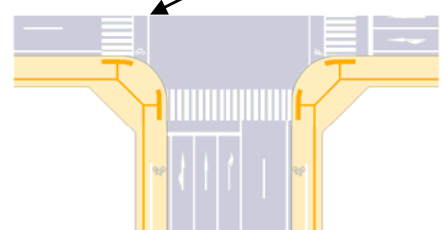
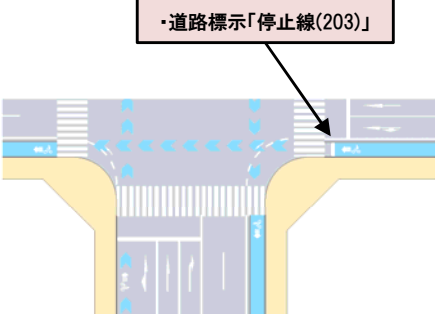
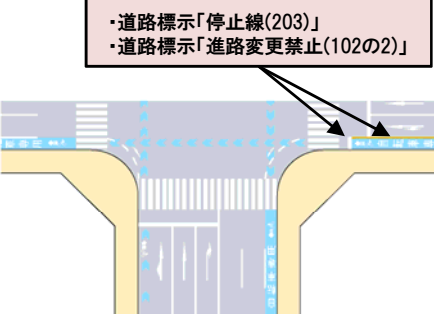
- 単路部における標準的な自転車空間の整備形態を整理しました。
- 設計段階においては、道路空間の再配分が困難な場合の整備形態検討（暫定形態や片寄せなど）・水路改修の要否・交通規制方法の検討を含めた関係機関協議等の検討が必要です。

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	自転車歩行者道
<p>◆一方通行</p> <p>緑石等の工作物により区画</p> <p>2.0m以上(やむを得ない場合1.5m以上)</p>	<p>◆水路改修なし</p> <p>道路標示「車両通行帯(109)」</p> <p>1.5m以上(やむを得ない場合1.0m以上) ※水路を除く舗装部分で1.0m程度</p>	<p>◆歩道のある道路</p> <p>道路標示「車道外側線(103)」</p> <p>1.0m以上</p>	<p>路面カラー化・区画線等により区画</p> <p>※自転車の通行は徐行が原則</p>
<p>◆双方向通行</p> <p>緑石等の工作物により区画</p> <p>2.0m以上(やむを得ない場合1.5m以上)</p>	<p>◆水路改修あり【参考】</p> <p>道路標示「車両通行帯(109)」</p> <p>1.5m以上(やむを得ない場合1.0m以上)</p>	<p>◆歩道のない道路</p> <p>道路標示「車道外側線(103)」</p> <p>1.0m以上(やむを得ない場合0.75m以上)</p>	

# 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

## 4. 1 自転車空間の標準的な構造【交差点部】

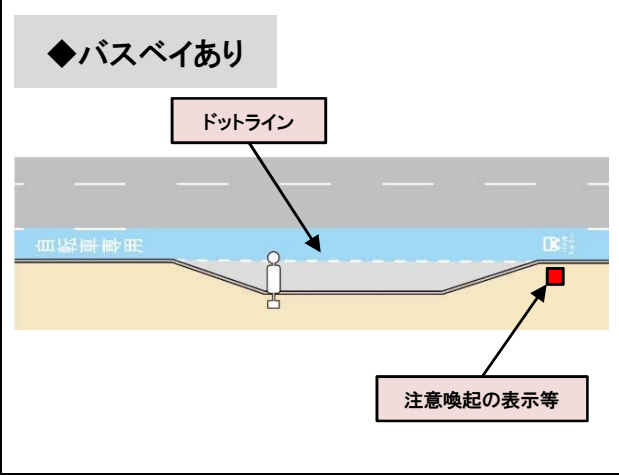
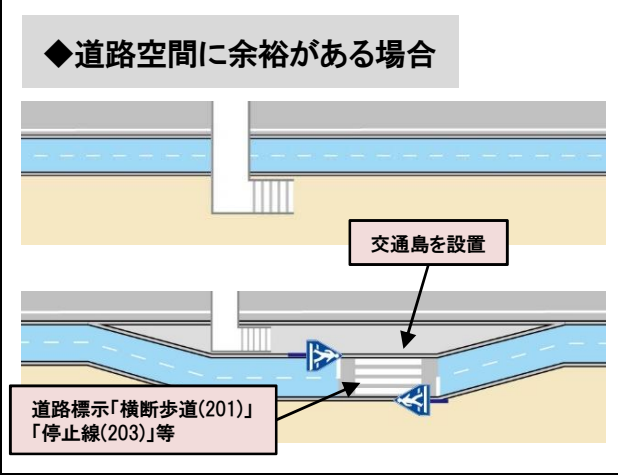
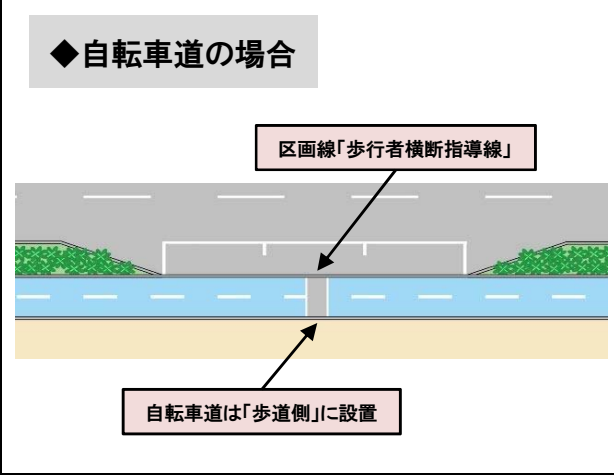
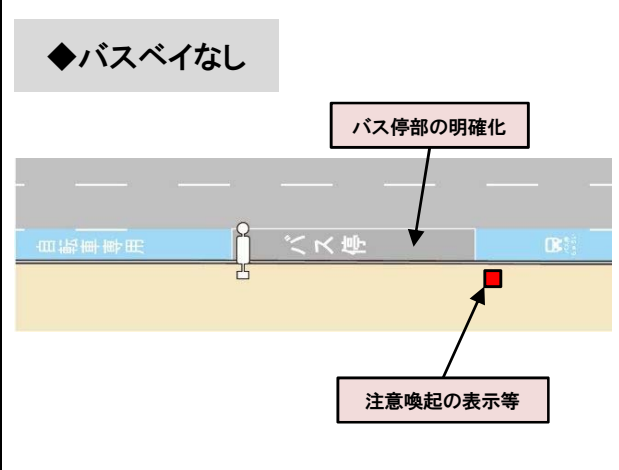
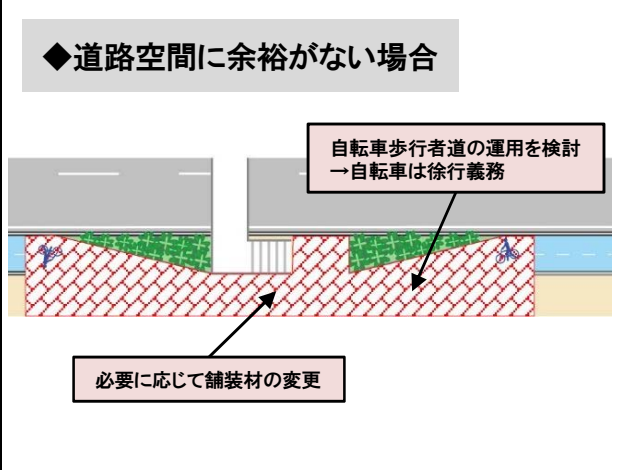
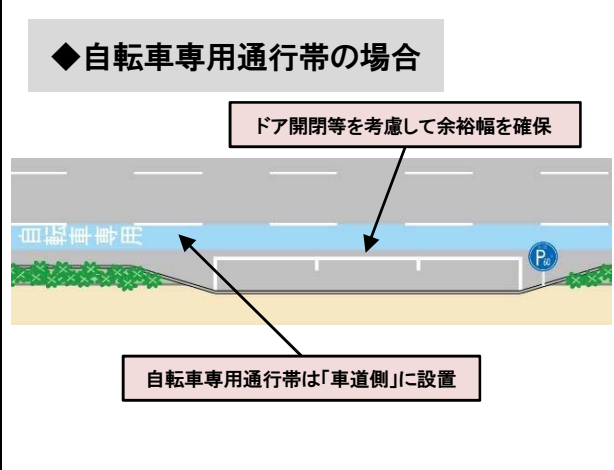
- 交差点部の処理方法について、標準的な整備形態を整理しました。
- 設計段階においては、左折事故の防止に配慮し、単路部の整備形態に応じ、交差点処理・自転車専用信号設置の要否・交通規制方法の検討を含めた関係機関協議等の検討が必要です。

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	自転車歩行者道
<p>◆主)左折自動車のみ混在</p> 	<p>◆主)左折自動車のみ混在</p> 		<p>・単路部に通行位置明示がある場合 →道路標示「自転車横断帯(201の3)」設置 ・単路部に通行位置明示がない場合 →道路標示「自転車横断帯(201の3)」設置なし</p> 
<p>◆主)分離</p> <p>・道路標示「停止線(203)」</p> 	<p>◆主)分離</p> <p>・道路標示「停止線(203)」 ・道路標示「進路変更禁止(102の2)」</p> 	<p>【交差点内の道路標示等の共通事項】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①矢羽根等の設置により自転車通行位置を通行方向を明確化</li> <li>②道路標示「自転車横断帯(201の3)」設置なし</li> <li>③二段階右折する自転車の滞留スペース確保の検討</li> <li>④道路標示「右左折の方法(111)」</li> </ol>	

# 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

## 4. 1 自転車空間の標準的な構造【特殊部】

- 特殊部の処理方法について、標準的な整備形態を整理しました。
- 設計段階においては、バス乗降客や施設利用者と自転車との交錯に留意し、双方の安全性向上と自転車通行空間の連続性の検討・交通規制方法の検討を含めた関係機関協議等が必要です。

バス停部	立体横断施設部	パーキングメーター等設置区間
<p>◆バスベイあり</p>  <p>◆バスベイあり</p> <p>ドットライン</p> <p>注意喚起の表示等</p>	<p>◆道路空間に余裕がある場合</p>  <p>◆道路空間に余裕がある場合</p> <p>交通島を設置</p> <p>道路標示「横断歩道(201)」「停止線(203)」等</p>	<p>◆自転車道の場合</p>  <p>◆自転車道の場合</p> <p>区画線「歩行者横断指導線」</p> <p>自転車道は「歩道側」に設置</p>
<p>◆バスベイなし</p>  <p>◆バスベイなし</p> <p>バス停部の明確化</p> <p>注意喚起の表示等</p>	<p>◆道路空間に余裕がない場合</p>  <p>◆道路空間に余裕がない場合</p> <p>自転車歩行者道の運用を検討 →自転車は徐行義務</p> <p>必要に応じて舗装材の変更</p>	<p>◆自転車専用通行帯の場合</p>  <p>◆自転車専用通行帯の場合</p> <p>ドア開閉等を考慮して余裕幅を確保</p> <p>自転車専用通行帯は「車道側」に設置</p>

## 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

### 4. 2 自転車空間デザイン（色彩）の検討【検討目的】

- 自転車通行空間の区分により、歩行者・自転車・自動車の通行空間を道路利用者に明確に示すことを目的に、自転車通行空間のデザイン（色彩）を検討する。
- 検討においては、安全性が損なわれないよう留意する。
- 自転車通行空間の適切な利用や通行ルールを周知するため、道路標示（ピクトグラム）や路面標示（路面着色）の設置（案）を検討する。

#### 自転車通行空間の整備事例



▲青系／高彩度／着色



▲青系／高彩度／帯状



▲赤系／高彩度／着色



▲着色なし／ピクトのみ



▼青系／高彩度／着色



▼青系／低彩度／着色



▼赤系／低彩度／着色



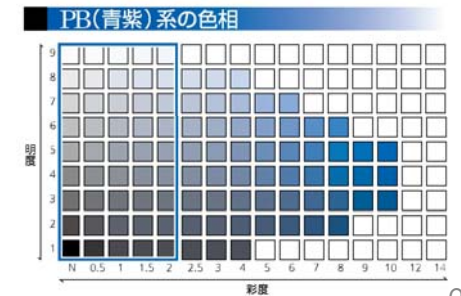
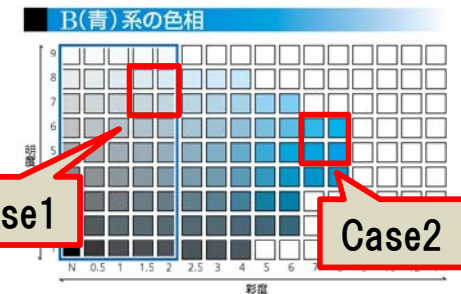
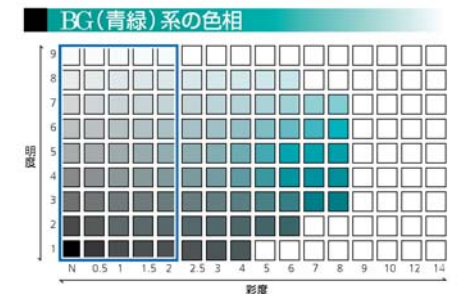
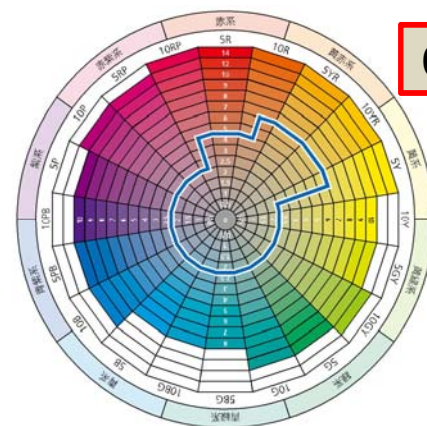
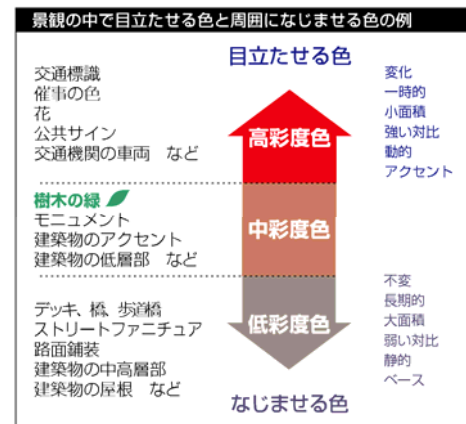
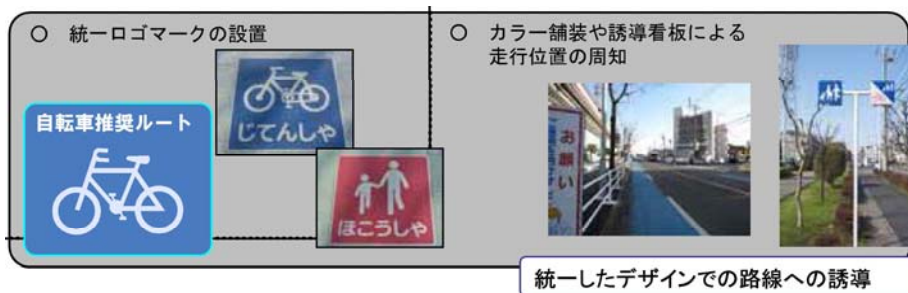
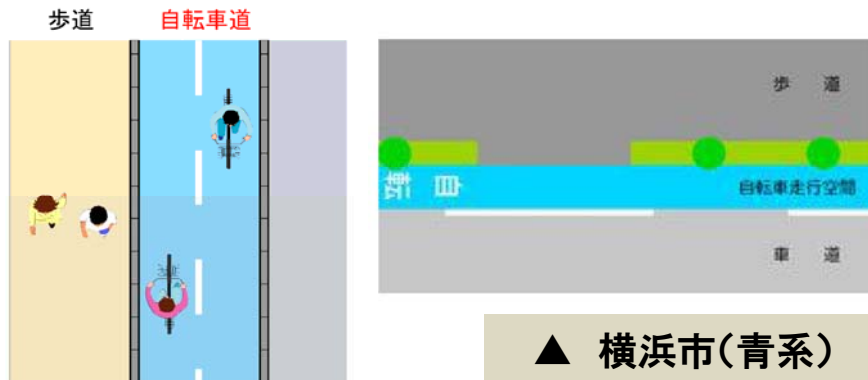
▼着色なし／ピクトのみ



# 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

## 4. 2 自転車空間デザイン（色彩）の検討【色彩検討（案）】

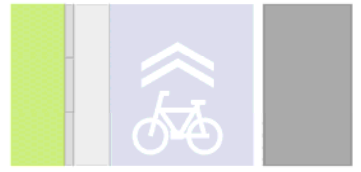
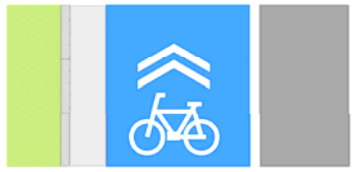


- 路面を着色する場合の色相は、「事例（全国、湘南、横浜等）との整合」「市章」を参考に『青系』を選定
- 色彩検討（案）
  - Case1：独自色の選定→景観形成基準、色彩景観の手引きに準拠
  - Case2：他事例と整合→青系の高彩度色



# 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

## 4. 2 自転車空間デザイン（色彩）の検討【色彩検討の方針（案）】

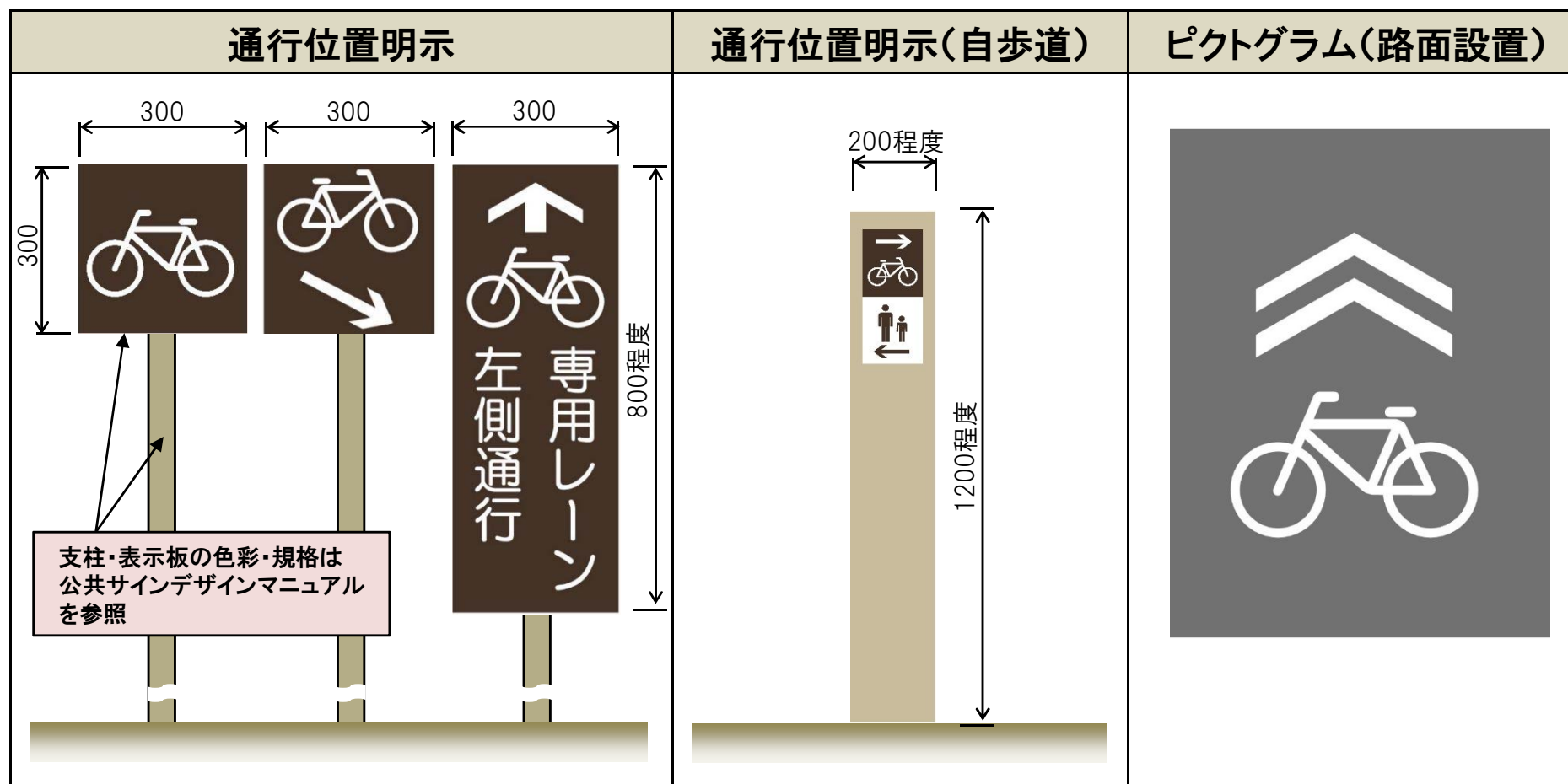
- 小田原市では、以下の4タイプを使い分けることとします。
- 第4案を基本形状とし、特に景観計画重点区域では第4案を原則とします。
- 安全性課題が大きく自転車通行空間を目立たせる必要のある箇所では、各道路管理者が1～3案を検討し採用することとします。

	第1案	第2案	第3案	第4案
案概要	・全幅を着色 ・景観配慮色_彩度2程度	・全幅を着色 ・高彩度色_彩度6程度	・帯状に着色 ・彩度は適宜選定	・路面着色なし ・ピクトグラム+矢印のみ
整備イメージ				
安全性向上に配慮した通行空間の区分	低彩度色のため弱い対比 着色により区分明確化	高彩度色による強い対比により区分明確化		車線境界線により区分明確化(ピクトは密に配置)
自転車空間の理解	「青系＝自転車」は一部にのみ浸透 施策のシンボリックな意味はある 「青系」が統一ルールではないので色だけではなく、自転車マークも必要			国際的にも多く採用されている表示方法 誰にでも(外国人にも)分かりやすい
他道路標示との混同	「着色」と「ピクト+矢印」が異なる標示内容との誤解が生じる恐れ			誤解が生じにくい
景観への配慮	着色面積が広いが低彩度色のため影響は限定的	高彩度色で着色面積が広いため影響が大きい	着色面積が狭いため影響は限定的	着色しないため影響が非常に小さい
コスト	着色面積が大きいため、コスト大		コスト中	着色しないため、コスト小
整備方針(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 利用者の安全性・景観への影響・コストを考慮し『第4案』を基本整備方針とします。</li> <li>✓ 景観計画の対象区域は市域全域ですが、特に『景観計画重点区域』においては『第4案』を原則とします。</li> <li>✓ 交通安全の課題が大きい箇所には、『第1案～第3案』の採用を個別に検討するものとします。</li> </ul>			

## 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

### 4. 3 誘導サイン・ピクトグラム等の検討【ピクトグラム等のデザイン】

- 誘導サイン・ピクトグラムについては、すべての利用者が一見して意味を理解でき、かつ、利用者の混乱を招かない統一的なデザインとすることが必要。
- 策定済みの「小田原市公共サインデザインマニュアル」を踏まえ、基本的なサイン・ピクトグラムのデザイン、支柱・表示板の色彩の標準形状は、以下の通りとします。

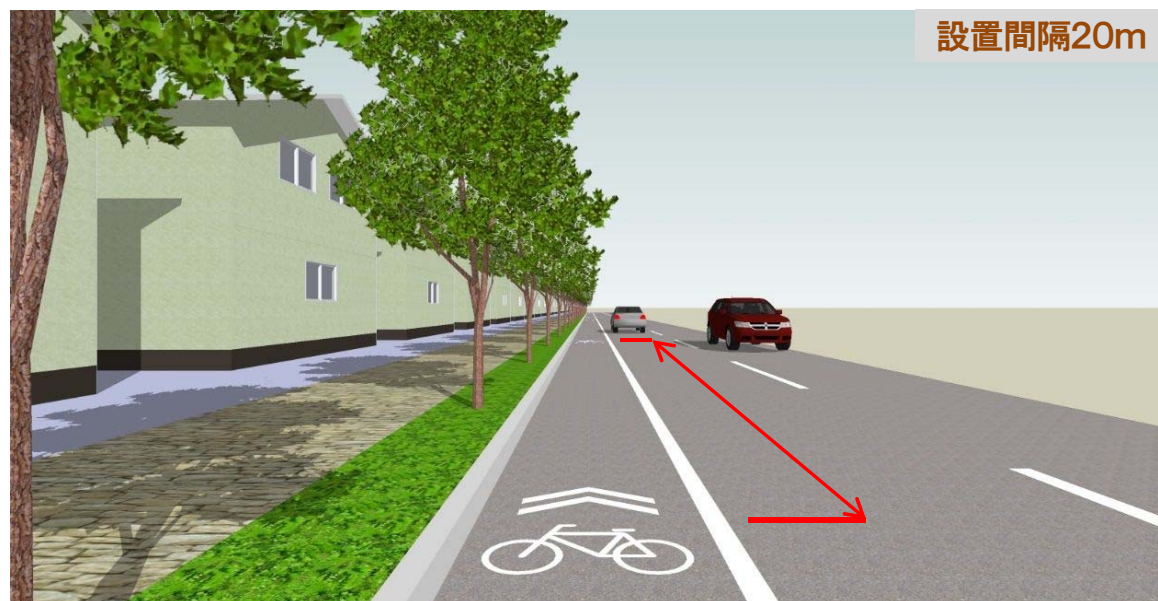




## 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

### 4. 3 誘導サイン・ピクトグラム等の検討【ピクトグラム等の配置間隔】

- 自転車・自動車利用者の視認性を考慮しピクトグラムの設置間隔を検討しました。
- 自転車空間の路面を着色しない場合のピクトグラムの配置間隔は、「20m」程度を基本として設置することとします。



20m間隔で整備した場合の見え方



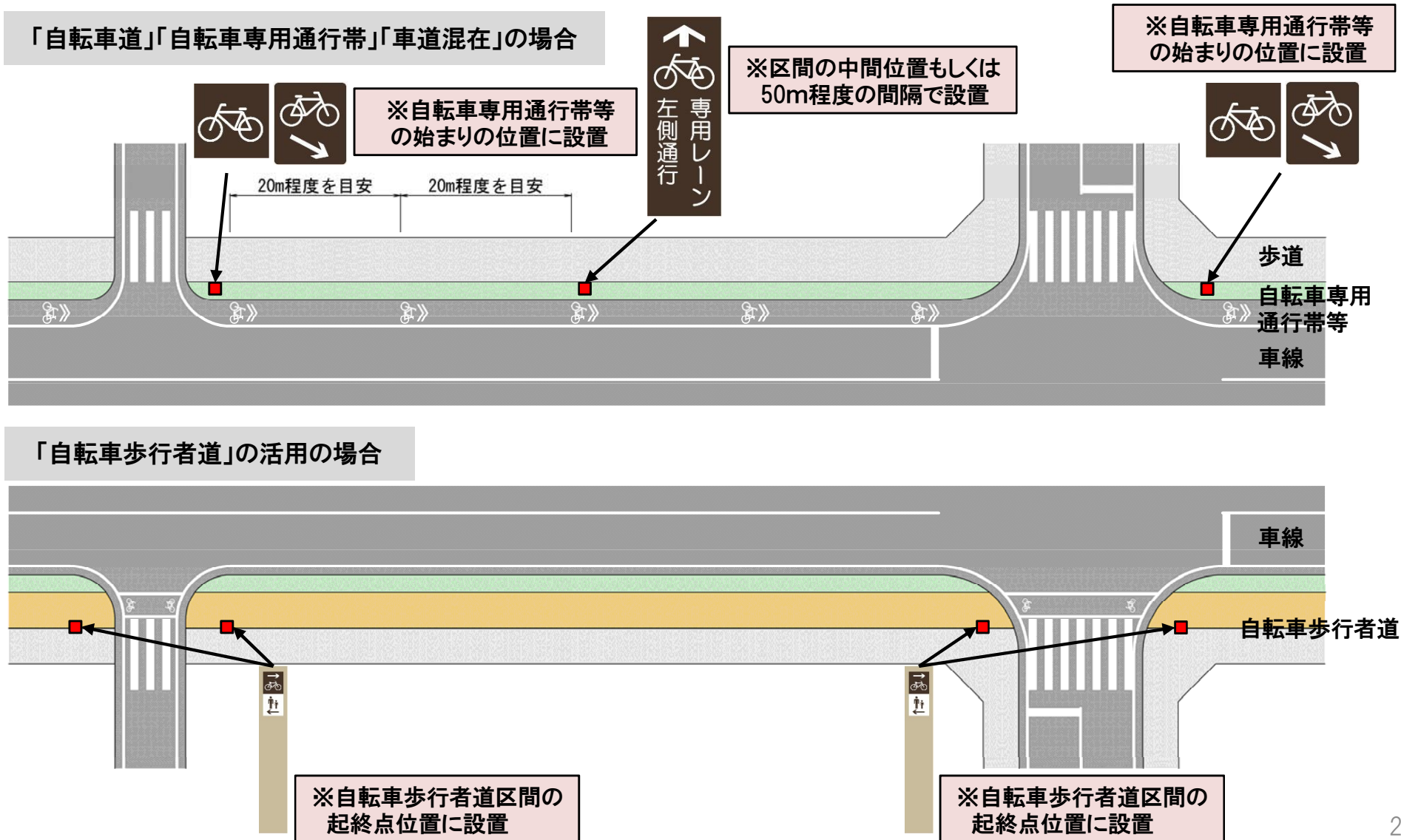
※ただし、交差点部では、流入してきた車両に解るよう、単路区間よりも配置間隔を密とすることが望ましい。



## 4. 自転車空間の構造・デザインの検討

### 4. 3 誘導サイン・ピクトグラムを検討【標準的な配置イメージ】

- 整備形態に応じた、標準的な誘導サイン・ピクトグラムの配置について、下図に整理しました。



## 5. 自転車関連施策・事業への提言

# 5. 自転車関連施策・事業への提言

## 5. 1 自転車利用ルールの周知 (1) これまでの取り組み

### 小田原市

#### 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、老人クラブ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	164回	121回	43回	15,596人
平成24年度	173回	129回	44回	16,276人

#### 交通安全キャンペーン

- 自転車月間（5月）と各期（年4回）に、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。

#### 市広報の啓発活動

- 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遵守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ドバイス

- 自治会・民生委員等の協力で、高齢者世帯訪問事業「高齢者セーフティアドバイス」において、振り込め詐欺や交通事故に対する注意喚起を図っています。

#### 対人賠償保険加入啓発活動

- 近年、自転車事故で、自転車運転者が高額賠償金を請求される事例が相次いでいることから、自転車安全教育の徹底とともに、自転車事故の被害者救済を目的とする対人賠償保険の加入促進に向けた啓発に取り組んでいます。

### 小田原警察署

#### 交通安全教室

- 小中学校における交通安全の講話、自転車シミュレーター（右図）を使用した安全運転学習。
- 小田原市の交通安全教室は「交通安全教育指導員」が行っていますが、こちらは警察官が実施しています。



#### チリリン・スクール

- 実技を伴う交通安全教室で、自転車の実技教室。学校のグラウンド等において実施
- 終了後に加盟自転車店で無料点検受けられる「チリカ」を配布。

#### 街角アドバイス

- 交通課員（警察官）が主要交差点で、自転車利用者のイヤホン使用や二人乗り等、交通違反者に警告をし、警告カードを配布。悪質違反者に対しては、検挙する場合もある。

#### 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。

## 5. 自転車関連施策・事業への提言

### 5. 1 自転車利用ルールの周知 (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）』されました。

#### 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。

# 5. 自転車関連施策・事業への提言

## 5. 1 自転車利用ルールの周知 (3) 参考事例紹介

利用ルール周知に関する取り組み事例

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
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)	○	○	○
	・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)		○	○	
	交通安全教育に関する市民講座の開設	○	○			○	○	
	自転車安全教室の開催	○	○	○ (児童等)		○	○	○
	自転車ルール認知度テストの実施	○	○	○ (児童等)			○	
	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)		
自転車安全利用モデル校の指定	○ (児童等)	○ (児童等)						
「自転車の日」の制定	○	○						
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	○	○	○				
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							○

※東京都交通安全協会自転車安全運転推進委員会は警視庁交通部の協力を得て、「自転車安全教育指導員」の養成を行っています。一般市民の方々自身がその資格を取得して、地域の身近な方々に自転車の安全な乗り方を普及啓発することを目的としたものです。

## 5. 自転車関連施策・事業への提言

### 5. 1 自転車利用ルールの周知 (4) 今後の取り組みへの提言

#### 【 提 言 】

#### 1. 自転車の安全性向上のための、ハード対策とソフト対策の両立

- 自転車ネットワーク計画策定の目的の一つである、交通安全性の向上（自転車関連事故の削減）は、自転車空間整備だけでは成しえませんが、
- 自転車走行ルールについて、自転車利用者、歩行者、自動車ドライバーに正しく知ってもらうことが、安全性向上のために必要です。

#### 2. 自転車走行ルールに関する学習・広報の取り組みの継続・拡大

- 現在、小田原市と警察が行っている自転車の乗り方、交通ルール周知の取り組みは、子供（学生）、高齢者、一般（街角広報）などの広い利用者層を対象に行われています。
- 今後も、新たな自転車施策・法改正を踏まえた内容で継続していくとともに、活動の拡大を図ることが必要です。
- その為には、自治体・警察と、自治会・学校・市内の企業などとの連携を図り、様々な機会を利用して広報活動を拡大することが必要です。

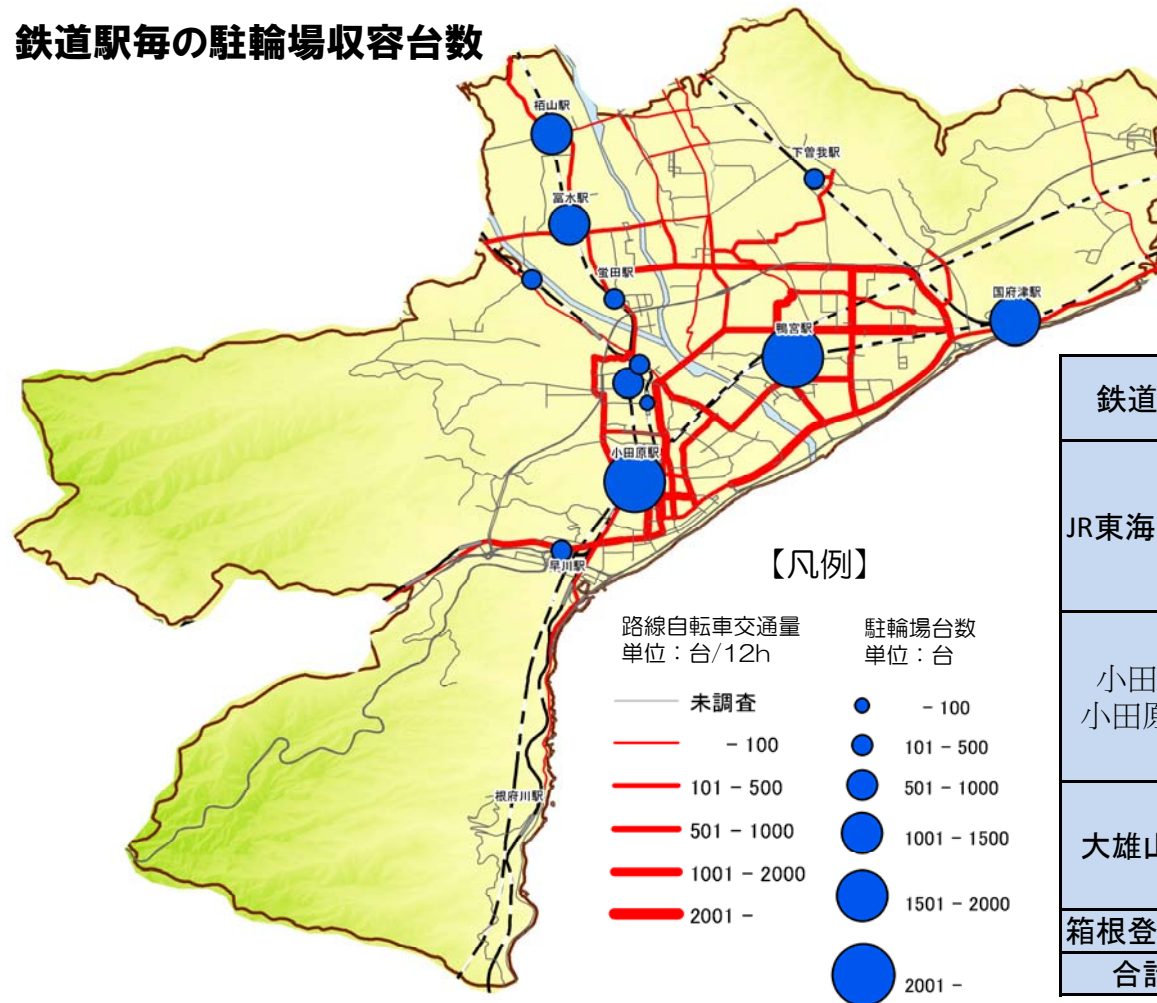


# 5. 自転車関連施策・事業への提言

## 5.2 駐輪場整備 (1) 現在の状況

- 小田原市内には主要駅ごとに駐輪場が整備されています。放置自転車は減少傾向ですが、依然多い状況です。
- 小田原駅、鴨宮駅、国府津駅他、駐輪施設は飽和状態にあり、小田原駅周辺の6箇所の駐輪場では、待機者（定期利用契約待ち）があり、駐輪場が不足している状況です。

### 鉄道駅毎の駐輪場収容台数



### 小田原駅周辺の自転車放置禁止区域の撤去状況

※ 放置自転車は減少傾向にあるものの依然多い。

年度	小田原駅東口方面	小田原駅西口方面
平成21年度	1681台	65台
平成22年度	1590台	63台
平成23年度	1475台	56台

### 主要駅ごとの駐輪施設収容台数(複数施設合計)と平均利用台数 (H25小田原市調査)

鉄道線	駅名	概算収容台数(台)	概算利用台数(台)
JR東海道線	小田原駅	2,310	2,160
	鴨宮駅	2,920	2,680
	国府津駅	1,500	1,680
	下曾我駅	280	100
小田急小田原線	足柄駅	430	250
	蛸田駅	450	220
	富水駅	1,030	800
	栢山駅	1,100	700
大雄山線	井細田駅	30	70
	五百羅漢駅	80	90
	飯田岡駅	200	150
箱根登山線	板橋駅	150	70
合計		10,500	9,000

・飽和状態。  
・待機(契約待ち)施設もある。

※出典：小田原市調査による

## 5. 自転車関連施策・事業への提言

### 5. 2 放置自転車対策・駐輪場整備 (2) 参考事例紹介

- 駐輪場には様々な種類があり、自転車需要・用地取得・経済性の要素に配慮して整備形態が決まり、事業主体も民間、自治体、民間と自治体共同など様々です。

路上駐輪場



高架下駐輪場



地上立体駐輪場



機械式地下駐輪場



※ 出典 自転車利用環境整備のためのキーポイント



## 5. 自転車関連施策・事業への提言

### 5. 2 放置自転車対策・駐輪場整備 (3) 今後の取り組みへの提言

#### 【 提 言 】

- 1. 自転車の利便性向上のためには、通行空間整備と駐輪施設整備の両立が必要**
  - 自転車需要に対して、駐輪場施設が不足している状況が、小田原駅周辺にあります。
  - 放置自転車対策、自転車の利便性向上（利用推進）のため、自転車駐輪場の増設について、関連事業者や小田原市が協力して検討していくことが必要です。
- 2. 路上駐輪場、公共施設用地を用いた駐輪施設の整備が必要**
  - 商業施設周辺の路上駐輪などの課題もあることを踏まえ、歩道・公共施設の余剰スペースの有無の調査、整備の可能性について検討していくことが必要です。
- 3. 止める空間の充実が必要**
  - 駅周辺や商業施設周辺に加え、観光施設における駐輪場整備や「自転車の駅」の整備など、自転車通行空間整備に加え、自転車を止める空間の量・質の充実が必要です。

# 5. 自転車関連施策・事業への提言

## 5. 3 自転車利用促進 (1) 現在の状況

- 小田原市の観光レンタサイクル「ぐるりん小田原」が、小田原駅周辺の観光施設を自転車で回遊できるサービスを提供しており、観光活性化、自転車利用を促進しています。
- 今後、小田原漁港、風祭方面などへの需要増加が見込まれます。

### レンタサイクル「ぐるりん小田原」

貸出場所	小田原城歴史見聞館(小田原城址公園内)
自転車台数	20台(子供用自転車もあり)
利用料金	1人1回 300円
実施主体	小田原市観光課、特定非営利活動法人小田原ガイド協会
実施協力	神奈川県自転車商協同組合小田原支部
利用時間	9:00~16:30(貸出しは15:30まで)
保証金	1,000円(自転車返却時に全額返金)



- 小田原市観光課では、既存の「小田原さかなセンター」や現在整備を進めている小田原漁港の交流施設(特定漁港漁場整備事業)について、今後、高いポテンシャルを有する観光施設になると想定しています(40~50万人/年の観光客数)。
- また、その他の観光施設としても、小田原市の南町地区(清閑亭、小田原文学館等)や板橋地区(松永記念館等の歴史文化施設等)、さらには風祭地区方面(地球博物館等)も観光スポットとして存在します。
- 上記の観光拠点を回遊できるレンタサイクルは、今後もさらにニーズが増えることが予想されます。



# 5. 自転車関連施策・事業への提言

## 5. 3 自転車利用促進 (2) 参考事例紹介

自転車利用促進に関する取り組み事例

施策	概要	効果					
		安全	快適	健康	環境	観光	まちの魅力
自転車マップ	自転車の走りやすい路線や、利用してほしい公共施設、観光施設、放置自転車禁止区域、駐輪場、自転車のヒヤリハット地点などを地図上にしましたマップ。市民や観光客に配布する。	●	●			●	●
レンタサイクル (コミュニティサイクル)	誰でも気軽に利用できる事業者の用意した自転車を貸出する仕組み。貸出・返却ステーションを複数整備するコミュニティサイクルと呼ばれるサービスレベルの高い仕組みもある。			●	●	●	●
サイクルステーション	自転車の利便性を向上させるため、自転車利用の拠点となるサイクルステーションを設置し、休憩スペースや簡易シャワールームの設置、修理工具の提供、ルート案内を行う。		●	●		●	●
サイクル&ライド (サイクル&バスライド)	駅や郊外部などの主要なバス停付近に駐輪場を整備することにより、サイクル&ライドを推進し、利用促進する。		●	●	●		
サイクリトレイン、バス	鉄道車内に自転車をそのまま持ち込むことが可能なサイクリトレインや、自転車運搬が可能な路線バスの運行などで、自転車の利用範囲を拡大する連携移動環境が確保できる。		●			●	
サイクルイベント	自転車利用による健康増進や環境意識の啓発を目的とした市民参加型のサイクルイベント(サイクリツアーなど)を開催し、自転車の魅力を体験してもらうことで自転車利用促進を図る。	●		●	●	●	
自転車通勤 ノーマイカーデー	渋滞緩和やCo2削減に資する取り組みとして、「通勤手当の改正、ノーマイカーデー、自転車通勤を行う企業」に対して、認定、顕彰することで自転車利用促進を図る。			●	●		
自転車ガイドツアー	観光振興を図るため、民間事業者と連携による観光ガイド付きのサイクリングツアーを行う。					●	●

## 5. 自転車関連施策・事業への提言

### 5. 3 自転車利用促進 (3) 今後の取り組みへの提言

#### 【 提 言 】

#### 1. 自転車ネットワーク計画の目標達成に資する利用推進施策の検討

- 小田原市の自転車ネットワーク計画の目標として、事故削減、マナー向上とともに「自転車分担率、自転車利用者数の増加、自転車利用満足度の向上、観光施設来訪者数の増加」を掲げています。その達成のためには、自転車通行空間整備に加え、利用促進に資する施策・事業を検討していくことが必要です。

#### 2. 官民協働による実施事業検討、実現への取り組み

- 利用推進事業は、様々な種類・規模があることから、今後は小田原市の特性を踏まえたニーズと整備効果を検討し、事業内容に応じて官民の事業者が調整を図り、協力しながら相応しい事業を選定し、実現に向けた取り組みを行うことが必要です。

## 7. 今後の計画のPDCAサイクル

# 7. 今後の計画のPDCAサイクル

## 7. 1 PDCAサイクル

- 今後、自転車ネットワーク計画の推進は、PDCAサイクルに則り、計画を実施し、状況・効果を確認し、計画の改善を行うサイクルで運用します。
- サイクルの期間は、概ね5年の中間検証と10年で検証と大改訂を行うイメージです。
- 今回、上位計画との整合も踏まえ、平成36年度（2024年度）を目標年として、検証と大改訂を行うこととします。

### 小田原市自転車ネットワーク計画のPDCAサイクル





# 7. 今後の計画のPDCAサイクル

## 7. 2 照査と改善の実施主体と手法

- PDCAサイクル全体の計画の評価と進行管理については、小田原市道路管理者が主体となって推進します。
- 毎年、各道路管理者による意見交換会を実施し、計画の進捗状況や、問題点などについて情報交換する場を設けます。
- 中間検証、大改訂時には、道路管理者、交通管理者、市民、民間団体、行政関係者が参画した会議体を組織して検証を行います。

### 照査(検証)に用いるアウトプット指標の一例

※アウトプット指標、アウトカム指標はあくまでも指標の一例であり、基本的には「基本方針と計画目標」に掲げた目標をもとに指標を策定する。

施策内容	アウトプット指標	アウトカム指標(案)※
自転車走行空間の整備	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 自転車走行空間の整備延長</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 走りやすさ、歩きやすさに対する満足度(市民アンケート調査等)</li></ul>
自転車利用ルールの周知とマナー向上	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 交通安全教室等の開催数、参加者数</li><li>・ 街頭指導の実施回数、チラシ配布枚数</li><li>・ 交通安全キャンペーン回数、チラシ配布枚数</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ ルール、マナーに対する習熟度(市民アンケート調査等)</li><li>・ 警察の自転車取り締り件数</li><li>・ 放置自転車の回収台数</li><li>・ 自転車の対人賠償保険の加入率</li></ul>
共通事項	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 自転車関連の案内(案内標識、電子情報技術を使った案内等)の整備状況</li><li>・ 広報チラシや自転車マップの配布枚数</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 自転車利用者数、自転車分担率(パーソントリップ調査等)</li><li>・ 自転車に関する交通事故件数(交通事故統計データ等)</li><li>・ 安全性に対する満足度(市民アンケート等)</li></ul>