

小田原市自転車ネットワーク計画

(案)

平成26年 月

小田原市

【小田原市自転車ネットワーク計画 目次】

- 1 はじめに
 - －1 小田原市自転車ネットワーク計画策定の背景と目的
 - －2 計画の位置付け
 - －3 目標年次
- 2 自転車を取り巻く状況
 - －1 自転車利用の動向と課題
 - －2 自転車施策の動向
- 3 小田原市における自転車利用の現状と課題
 - －1 地形の概況
 - －2 走行空間の状況
 - －3 自転車交通の状況
 - －4 施設立地の状況
 - －5 自転車事故の状況
 - －6 自転車利用に関する実態・意識
- 4 自転車施策の基本方針
 - －1 基本方針と計画目標
- 5 ネットワーク計画
 - －1 対象エリア
 - －2 自転車ネットワーク軸の設定
 - －3 自転車ネットワーク路線
 - －4 小田原駅・鴨宮駅周辺の自転車ネットワーク計画の方針
- 6 整備形態のイメージ
 - －1 自転車通行空間の整備形態選定の基本方針
 - －2 整備形態の種類と特徴
 - －3 整備形態の選定方法
- 7 自転車空間の構造・デザインの検討
 - －1 自転車空間の標準的な構造
 - －2 自転車空間デザイン（色彩）の検討
 - －3 誘導サイン・ピクトグラム（案）の検討
- 8 自転車ネットワーク整備優先区間の設定
 - －1 整備優先区間の考え方と選定方法
 - －2 整備優先区間（案）の設定
- 9 自転車関連施策・関連事業
 - －1 自転車利用ルール周知
 - －2 駐輪施設整備
 - －3 自転車利用推進
- 10 計画の推進に向けて
 - －1 PDCAサイクルに準じた自転車ネットワーク計画

1. はじめに

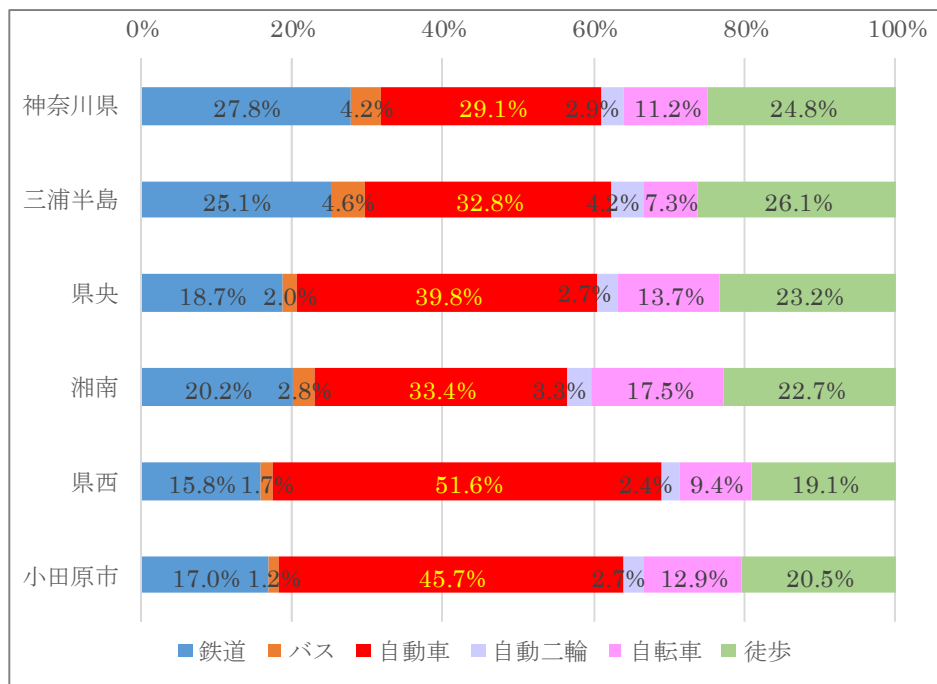
1-1 小田原市自転車ネットワーク計画策定の背景と目的

小田原市は、人口減少・高齢化が進行し、中心市街地の活性化、環境負荷の軽減を推進するために、コンパクトな市街地の形成を誘導するとともに、その実現に資する都市交通体系の整備を行うことが求められています。人口減少・高齢化の進展により、若年層をはじめとした公共交通利用層の減少や高齢者の日常の移動手段としての自動車利用もあり、自動車利用率は神奈川県全体と比べても高くなっています（図-1、図-2参照）。

また、都市部においては、交通事故全体に占める自転車関連の事故割合は増加傾向にあり、近年、自転車と歩行者との事故が問題となっていることから、国土交通省と警察庁は、車道部に自転車走行空間を整備する新たな方針を示し、通行ルールの徹底等を進めるため、『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』（以下、『ガイドライン』という。）を平成24年11月に策定、公表しました。

自転車は、日常生活における身近な移動や、レジャーの手段等として、多くの人々に利用されています。最近では、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識され、その利用ニーズが高まっていることから、自転車交通に関する地域の需要や利用課題を踏まえ、利便性の向上や交通安全性を図ることで、自動車利用から公共交通と自転車を組み合わせた利用への転換を図り、観光活性化に資するとともに、低炭素なまちづくりに寄与する自転車ネットワーク計画となるよう、計画の策定を行うものとなりました。また、本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、計画の策定を行うものとなりました。

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、検討を進めました。



(注1) 代表交通手段「その他」「不明」は除いて集計。

(注2) 三浦半島：横須賀市、三浦市、葉山町、逗子市、鎌倉市

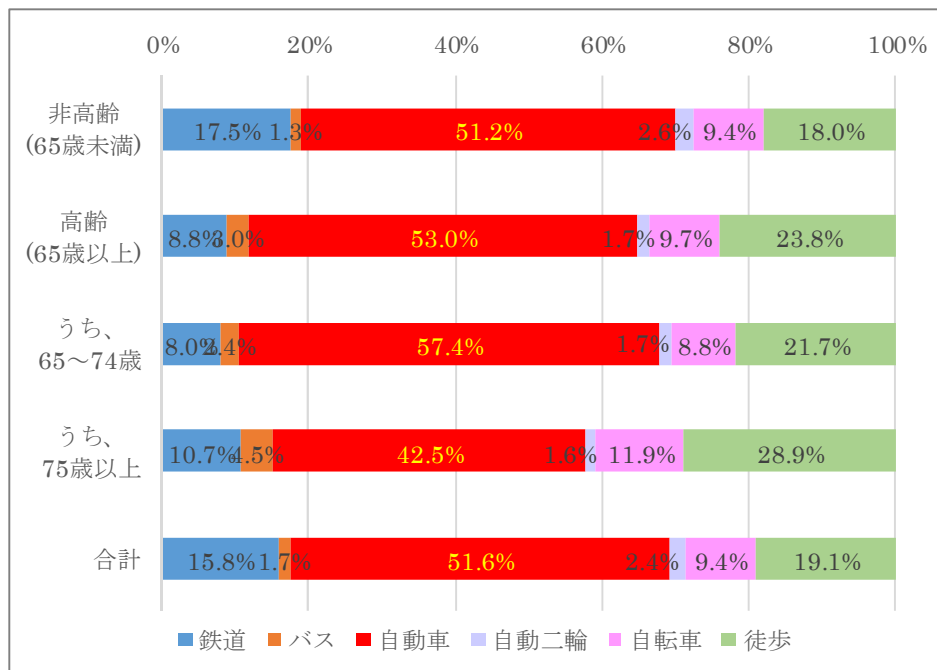
県央：厚木市、愛川町、清川村、伊勢原市、秦野市、大和市、座間市、綾瀬市、海老名市、相模原市

湘南：藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町、平塚市、大磯町、二宮町

県西：小田原市、真鶴町、湯河原町、箱根町、中井町、大井町、松田町、開成町、南足柄市、山北町

【資料：東京都市圏交通計画協議会「第5回（平成20年）パーソントリップ調査」】

図－1 小田原市における自動車利用率の割合



【資料：東京都市圏交通計画協議会「第5回（平成20年）パーソントリップ調査」】

図－2 高齢非高齢別交通手段分担率（県西地域：小田原市を含む2市8町）

1-2 計画の位置付け

小田原市自転車ネットワーク計画は、「小田原市総合計画」や「小田原市都市計画マスタープラン」及び、広域的な交通計画である「神奈川県西部地域総合都市交通体系マスタープラン」等と相互に関連性を有しています。その関連は図-3のように整理できます。

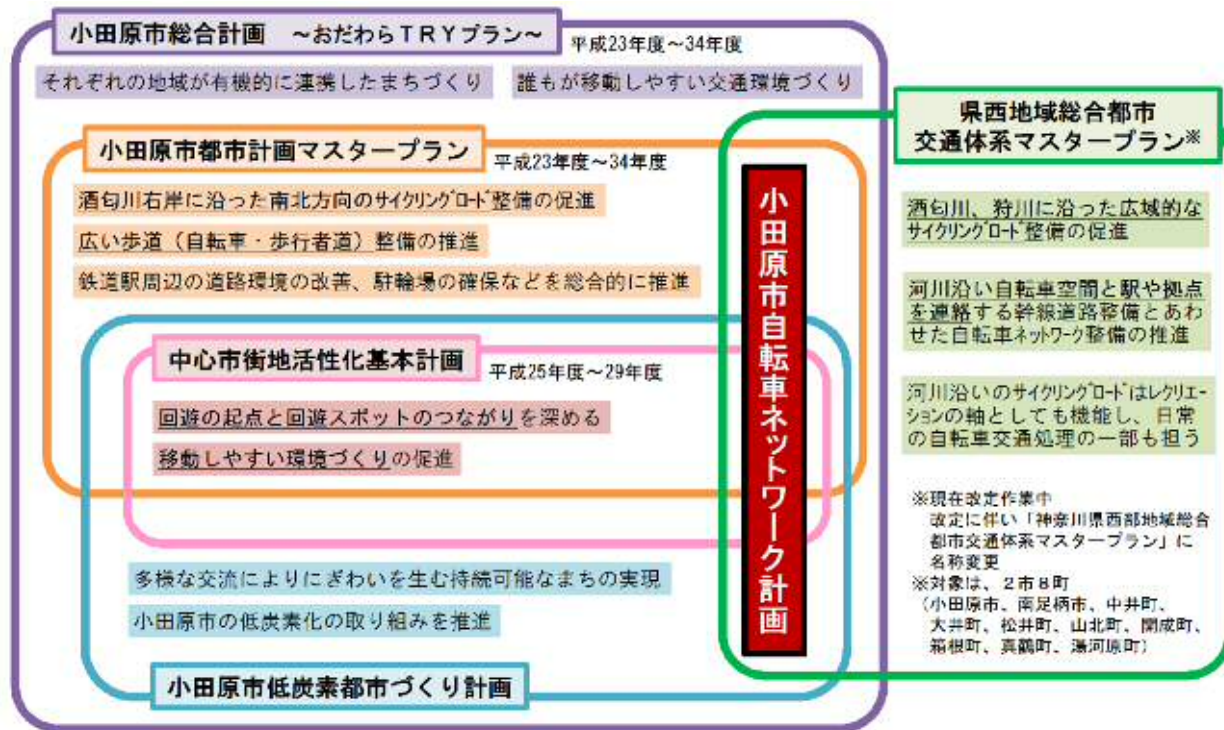


図-3 小田原市自転車ネットワーク計画と他の計画との関連整理

1-3 目標年次

小田原市自転車ネットワーク計画は、概ね10年後の『平成36年度』(2024年度)とします。

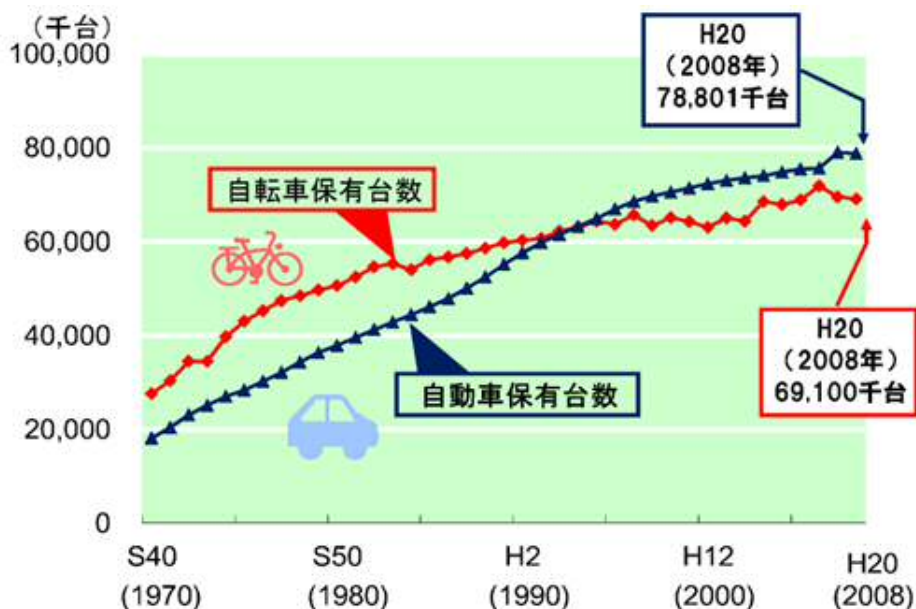
2. 自転車を取り巻く状況

2-1 自転車利用の動向と課題

(1) 自転車利用の動向

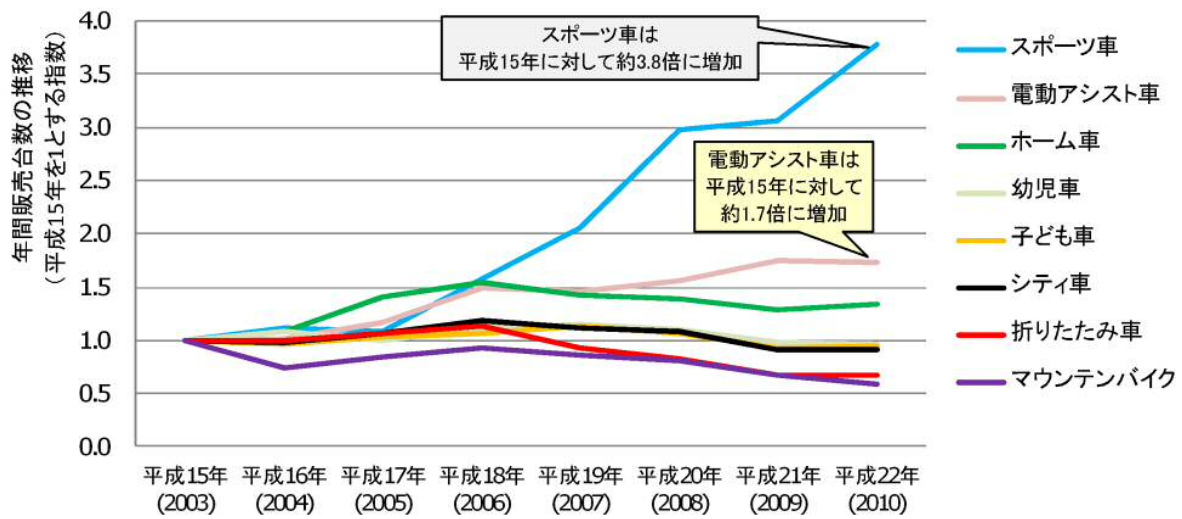
全国の自転車保有台数は年々増加傾向にあり、昭和40年には約30,000千台であったものが、平成20年には69,100千台と約2.3倍に上っており、自転車は日常生活における身近な移動手段となっています（図-4参照）。

また、近年の健康志向や環境配慮、スポーツ自転車ブーム等を背景に、自転車利用が増加しています。スポーツ自転車は平成15年に対して平成22年には3.8倍、電動アシスト自転車は1.7倍で増加しており、こうした統計から今後も、運動志向の高いスポーツ自転車や高齢者等を対象とした電動アシスト自転車の増加が予想されます。このほかのこども自転車、シティ車、マウンテンバイクなどの車種は、販売台数が横ばいか減少傾向になっています。（図-5参照）



【資料：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）】

図-4 自動車・自転車保有台数の推移（全国）



【資料：自転車国内販売動向調査（(財)自転車産業振興協会）】

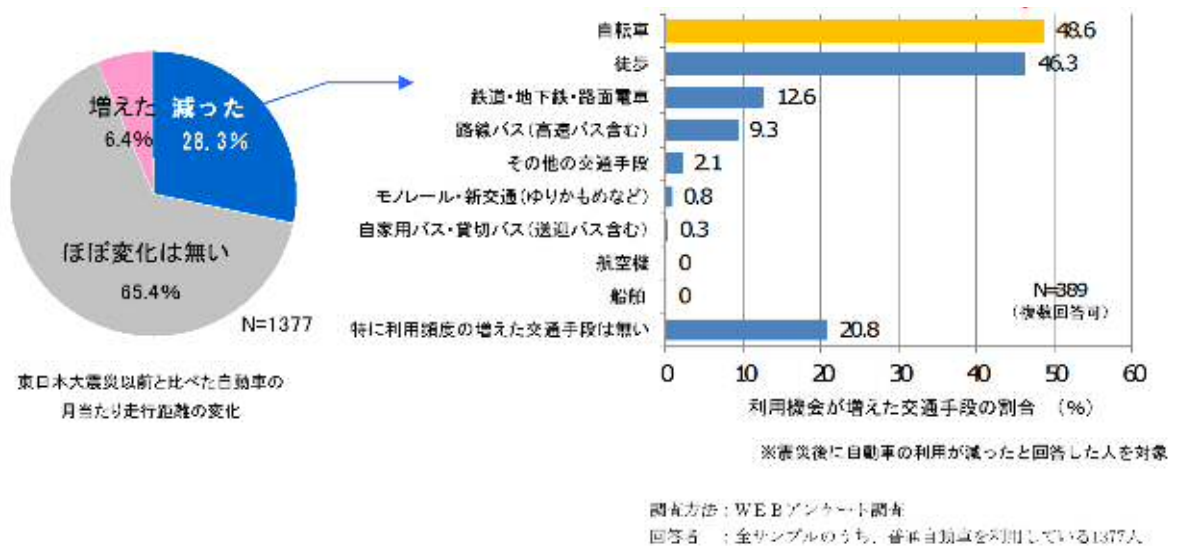
図-5 自転車の車種別販売台数の伸び率 (全国、年間1店あたり)

東日本大震災の際には、燃料不足や公共交通の運休などによって自転車の利用が増加しており、災害時における有効な交通手段として再認識されています。

東日本大震災を契機に、自動車の走行距離が減った方の割合は約3割となっており、そのうち約5割の方は自転車の利用機会が増えています。

このように自動車の走行距離が減った人の中で、代わりに自転車を利用する人が多くなっています。(図-6参照)。

首都圏や県西部地域において発生が危惧されている巨大地震や富士山噴火など、大規模災害等の発生が懸念されている中、近年の防災意識の高まりを受け、有事の際の有効な移動手段である自転車利用の促進が重要です。



【資料：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】

図-6 東日本大震災後の利用交通手段の変化

(2) 自転車利用の課題

平成13年度から平成23年度までの全事故件数と自転車事故の推移から、交通事故全体の件数は約95万件から約70万件と減少傾向にあるのに対して、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は約18%から約21%と増加傾向にあります(図-7参照)。

また、自転車と歩行者の交通事故件数をみると、平成13年には約1,800件であったものが平成23年には約2,800件に増加しており、10年間で約1.6倍に上昇しています(図-8参照)。この背景には、昭和45年から自転車と歩行者の交通事故対策として自転車の歩道通行を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したことが予測されます(図-9参照)。

こうしたことから、自転車と歩行者が安全で快適に通行できる道路空間の整備が求められています。

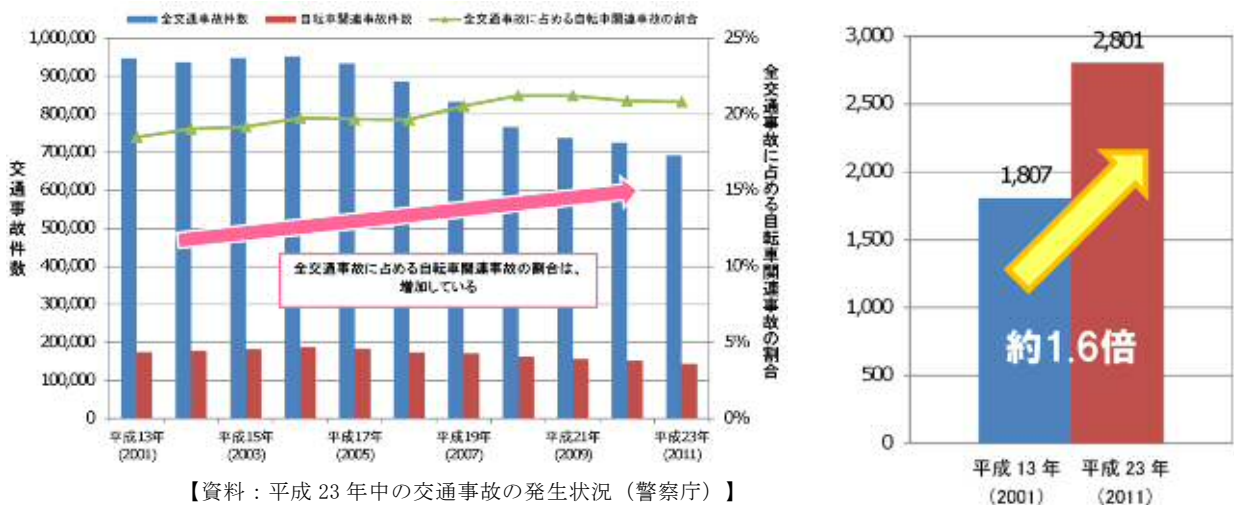


図-7 全事故件数と自転車事故の推移 (全国)

【資料：平成23年中の交通事故の発生状況(警察庁)】

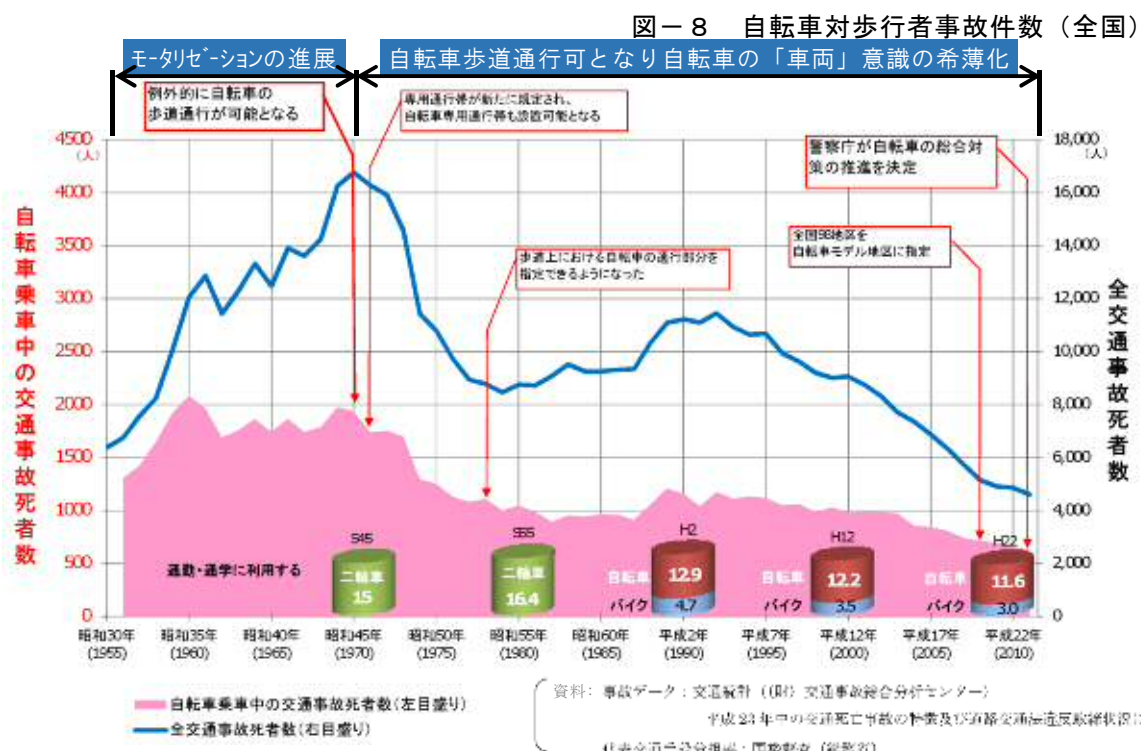


図-9 交通事故死者数と自転車事故死者数の推移

自転車ルール認知度と遵守意識に関するアンケート調査結果から、一部設問を除き、約9割の方はルールを認知しながら、多くの方がこのルールを順守していない実態が把握されました（図-10参照）。

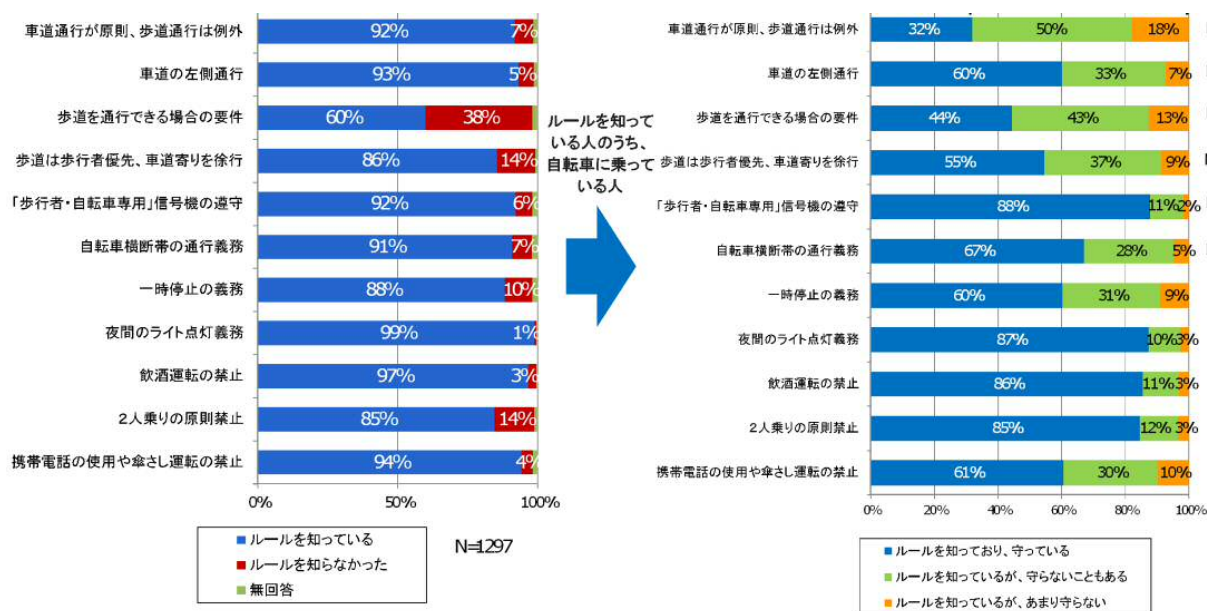
自転車は車道を通ることが原則となっていますが、自転車は「車両」との意識の希薄化により、法令違反が日常化しています。

◆自転車通行の原則

【通行の原則】自転車は、車道が原則、歩道は例外。車道は左側を通行（右側通行禁止）

【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



※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

図-10 自転車ルールの認知度と遵守意識

2-2 自転車施策の動向

『道路構造令の解説と運用』

平成 16 年 2 月 社団法人 日本道路協会

・自転車空間ネットワークの検討

自転車については、一般に歩行者に比べて利用距離が長く、また、駅、学校や商店街への交通手段として利用されることが多いという特徴を有している。このため、歩行者空間ネットワークのように、密なネットワークとする必要はないが、広域的、面的なネットワークとする必要があり、歩行者空間ネットワークとは別に検討する必要がある。

『自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について』

平成 19 年 7 月 12 日 警察庁交通局長 通達

・自転車の通行環境の確立

→自転車専用の走行空間の整備、自転車と歩行者との分離

・自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

→自転車利用者に対するルールの周知徹底、自転車安全教育の推進

・自転車に対する指導取締りの強化

→自転車利用者の交通違反に対する指導取締り、交通ボランティア等と連携した街頭活動の強化

『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」であるということ**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、3 m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態は、「完全分離、視覚的分離、混在の3タイプ」とする。
- ・ P I 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 国土交通省道路局／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(次頁以降に詳細)

自転車通行空間の計画

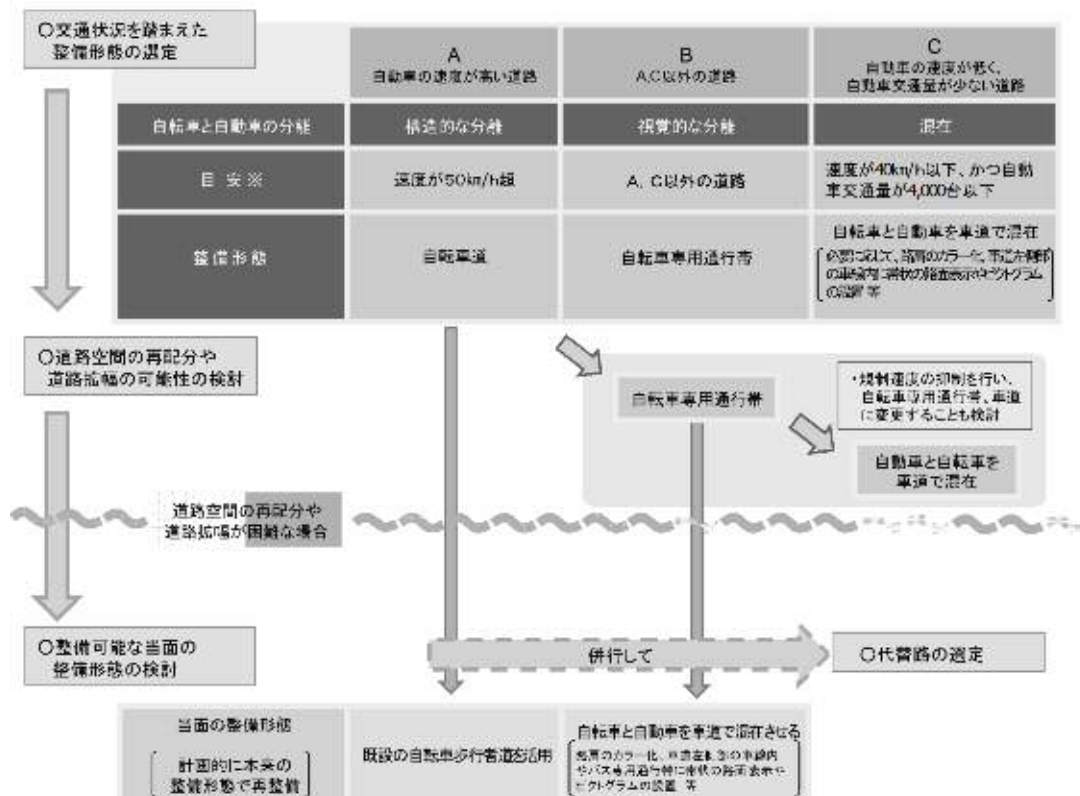
- 上位計画や地域の自転車利用状況を踏まえ、自転車空間整備の目標を設定。
- 自転車利用状況や道路状況を踏まえ、自転車ネットワーク路線を選定。
- 車の規制速度や交通量等に応じた整備形態（**自転車道、自転車専用通行帯、混在**）の選定。
- 整備困難な場合、当面の対応として、自転車歩行者道を活用などの暫定処置

〈自転車ネットワーク路線の選定〉

既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する。その際、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせるものとする。

- 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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- 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

〈交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安〉

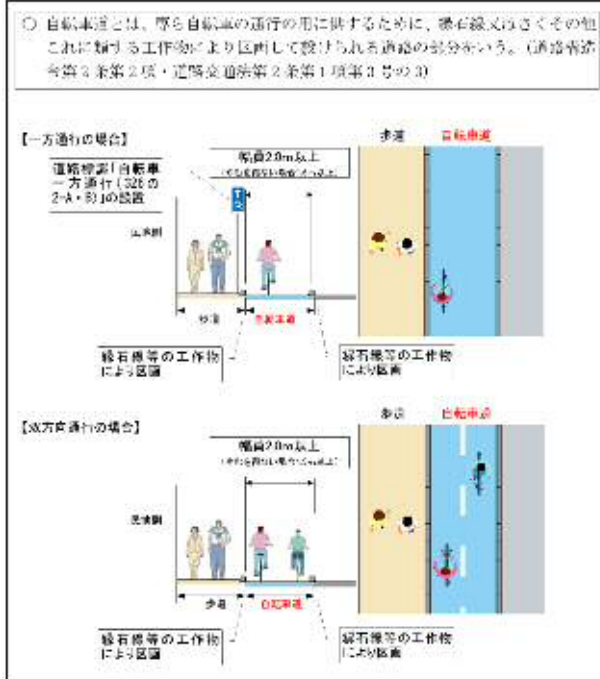


※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

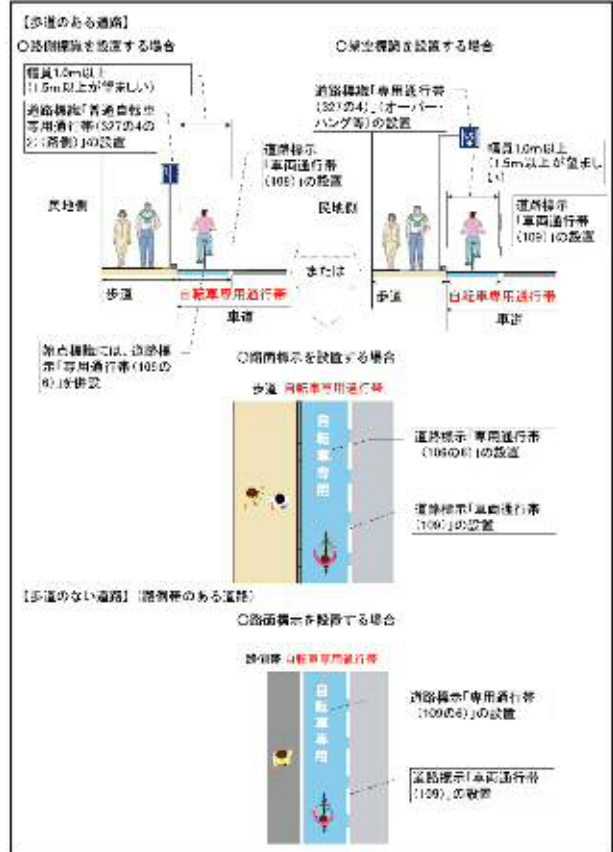
自転車通行空間の設計

- 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

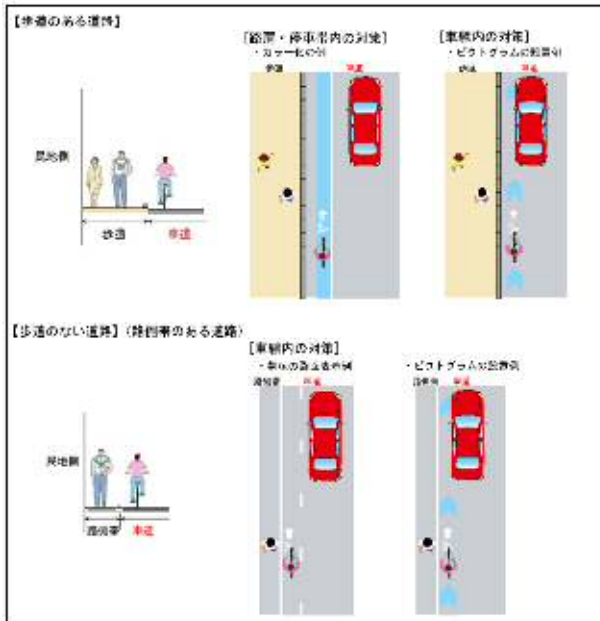
<自転車道>



<自転車専用通行帯>



<車道混在>



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. 小田原市における自転車利用の現状と課題

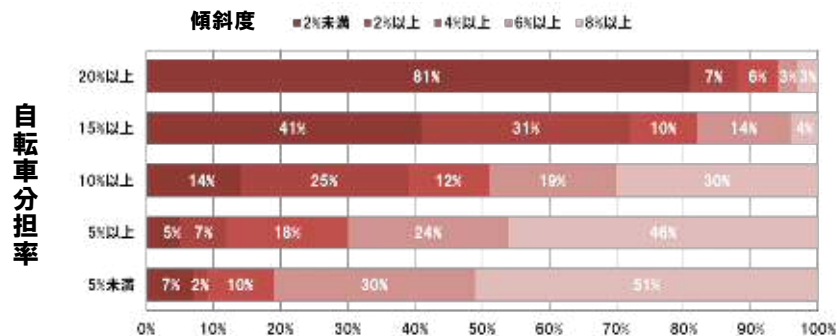
小田原市における自転車利用の現状と課題として、市域の地形の概況や自転車の走行空間の状況、自転車交通の状況、自転車での利用が想定される施設の立地状況、自転車事故の状況、自転車利用に関する実態・意識について紹介します。

3-1 地形の概況

小田原市では、相模湾沿いや酒匂川沿いに平地部が広がる一方、東部や西部は山地部となっています（図-1-1参照）。自転車利用に影響を与える要因の1つに道路の勾配があります。神奈川県内における自転車の利用率（自転車分担率）と傾斜度との関係を見ると「自転車分担率20%以上」の地域では、「傾斜度2%未満」の地域が約80%を占めている一方、「自転車分担率5%未満」の地域では、「傾斜度8%以上」の地域が約50%を占めています。このことから、道路の勾配が緩やかである（傾斜度が低い）程、自転車の利用率（自転車分担率）が高い傾向があります（図-1-2参照）。



図-1-1 小田原市周辺の地形状況



【資料：自転車利用環境整備のためのキーポイント】

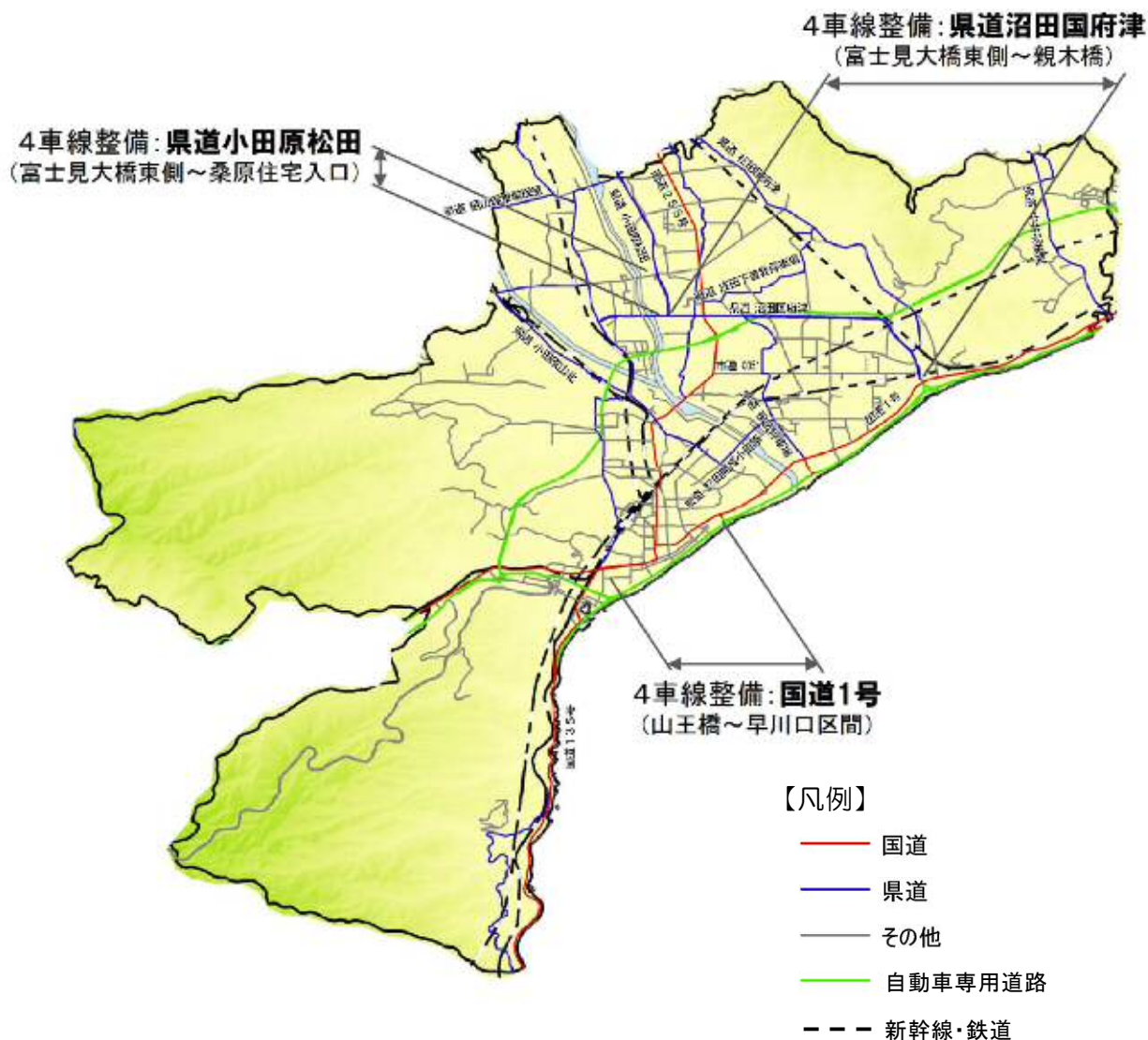
図-1-2 地域毎の自転車分担率と傾斜度の関係（神奈川県内）

3-2 走行空間の状況

(1) 道路整備状況

幹線道路（自動車専用道路を除く）として、国道1号、135号、255号の他、外環状機能を担う県道沼田国府津があります。そのうち、国道1号（山王橋～早川口区間）と県道沼田国府津および県道小田原松田の一部区間は4車線で整備されています(図-13参照)。

なお、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で定められている「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ありません。



【資料：道路交通センサス、小田原市資料】

図-13 道路ネットワーク状況

(2) 自転車歩行者道の状況

小田原市における自転車が通行可能な歩道の延べ延長は約 80km であり、歩道の延べ延長約 220km のうち、約 36%となっています（図-14 参照）。

また、「道路構造令の解説と運用（平成 16 年 2 月）」では、『歩行者、自転車、自動車はそれぞれ交通形態、速度が異なるものであるため、理想的にはそれぞれが異なる通行空間を有することが望ましい。しかし、いずれかの交通量が少ない場合には、同一の空間を利用することが現実的な対応と考えられます。自転車歩行者道は、自転車の通行の安全を図るため、自動車の交通量が多い場合に自転車、歩行者の交通量及びこれらの交通の状況を勘案して必要な場合に自転車歩行者道を設置するもの』とされています。

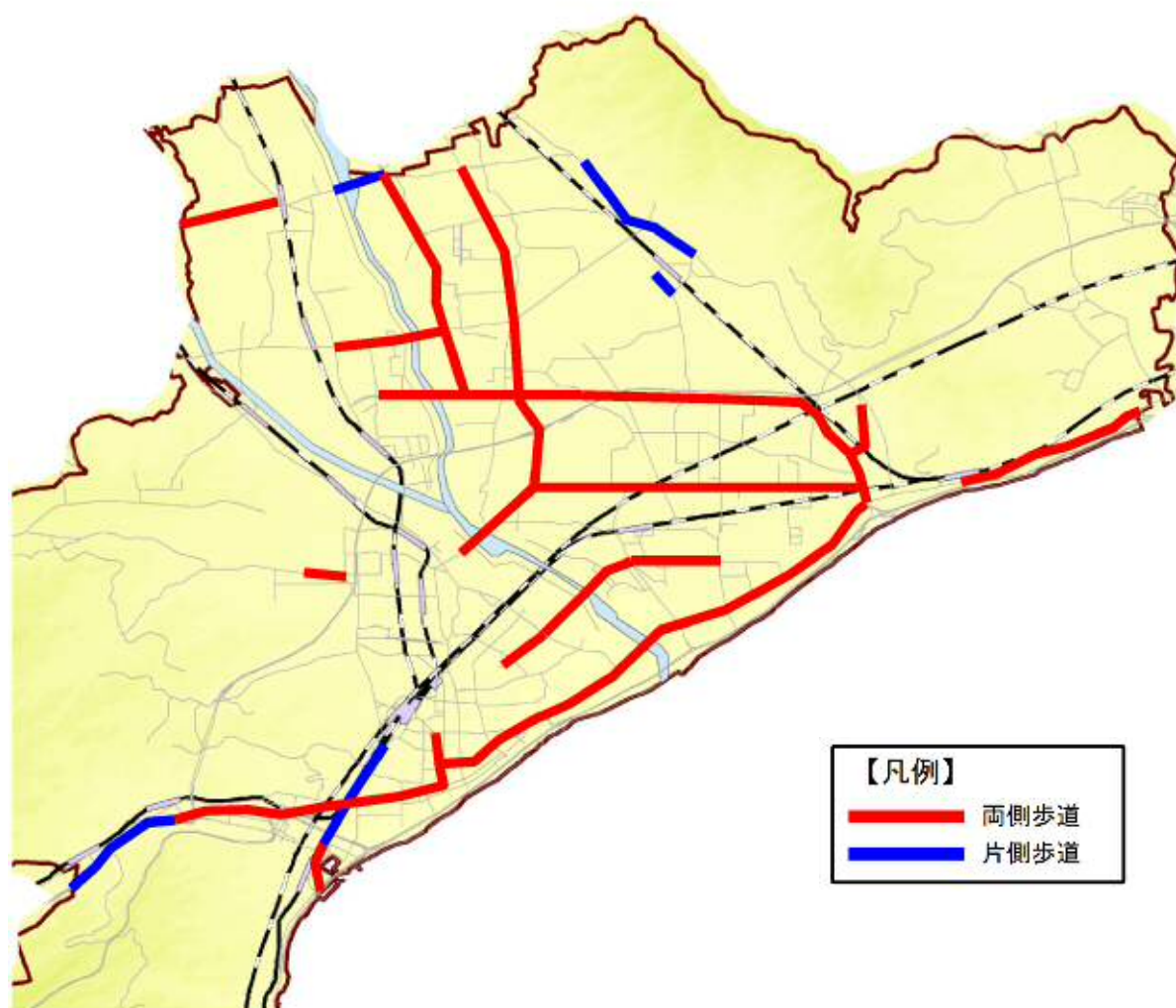


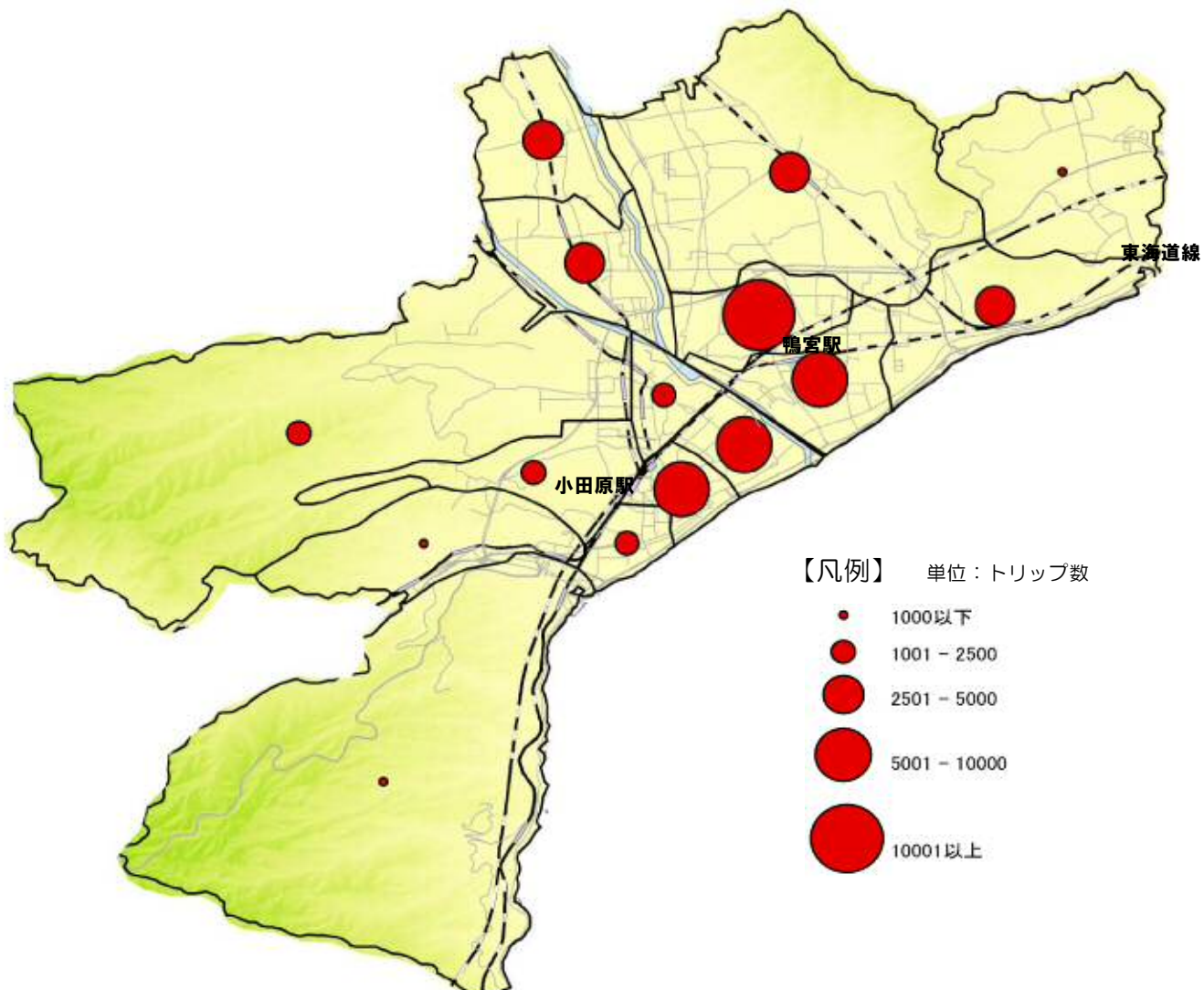
図-14 自転車歩行者道の状況

3-3 自転車交通の状況

(1) 市内の自転車利用状況

東海道線沿線や小田急小田原線沿線などの鉄道駅周辺で自転車交通が多く発生し、特に鴨宮駅周辺及び小田原駅東側において、自転車交通が多くみられます（図-15参照）。

また、自転車分担率（移動において自転車利用が占める割合）も東海道線沿いのエリアでは10～15%と高く、最も高いエリアでは20%を越えています（図-16参照）。

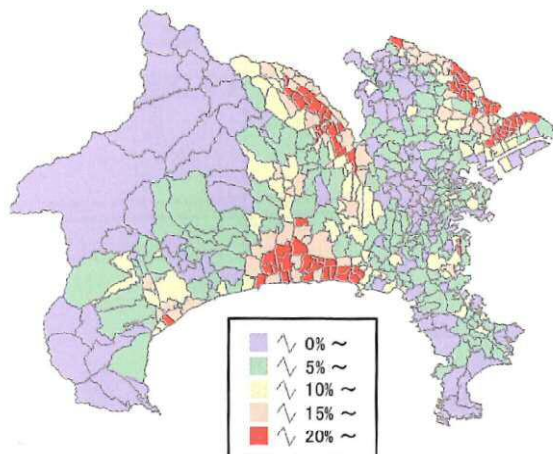


【資料：東京都市圏交通計画協議会「第5回（平成20年）パーソントリップ調査」】

図-15 エリア別自転車発生量（トリップ/日）

【資料：自転車利用環境整備のためのキーポイント】

図-16 エリア別自転車分担率（神奈川県）

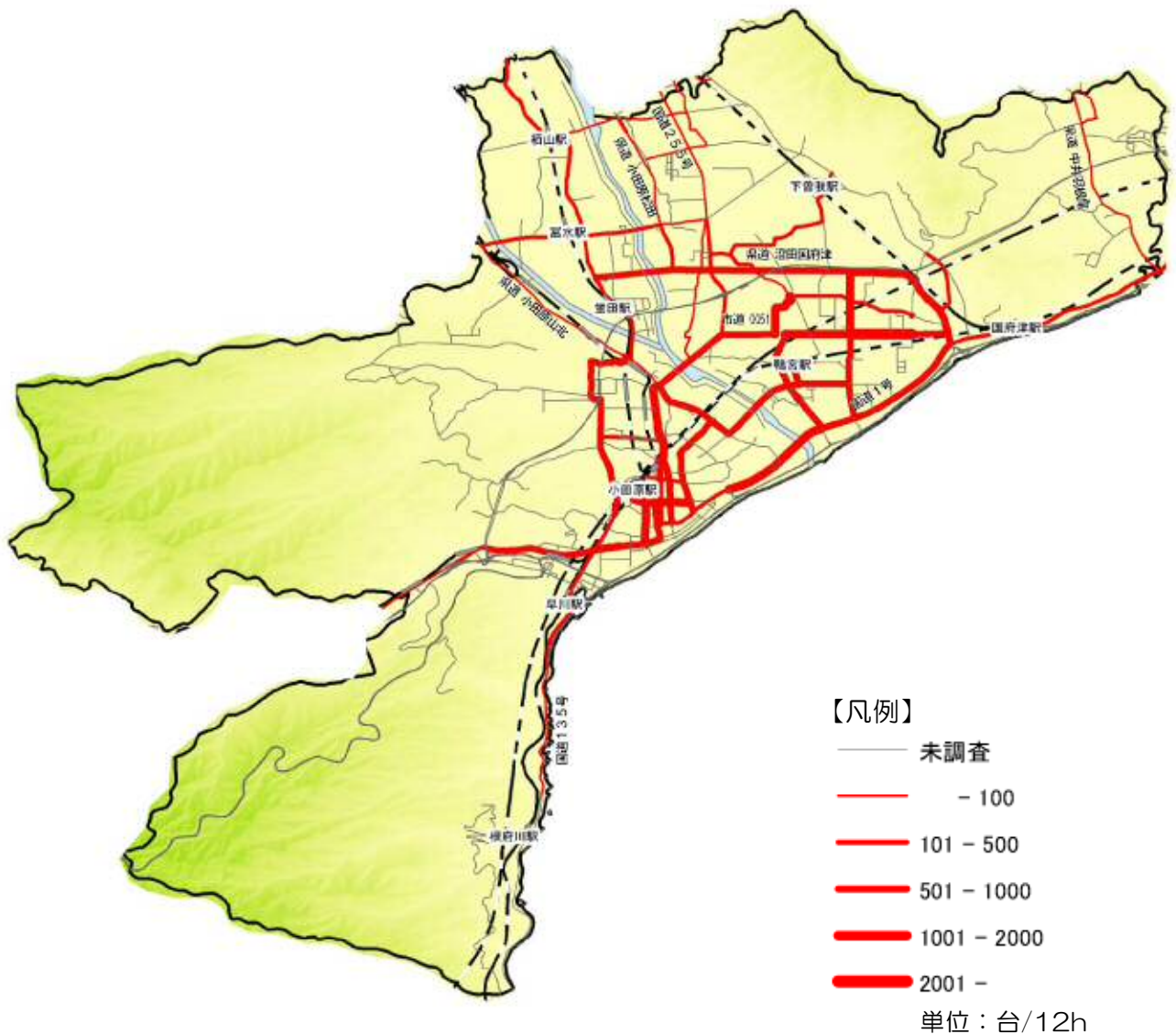


(2) 路線別の自転車交通量

現況の自転車交通としては、小田原駅や鴨宮駅における南北方向を結ぶ路線や小田原駅・鴨宮駅・国府津駅を東西方向に連携する路線で特に自転車交通量が多くなっています。

自転車交通量が多い路線として、国道1号では約2,000台/12h、県道鴨ノ宮停車場では約1,000台/12h、市道0051では約3,500台/12hとなっています。

また、外環状道路の県道沼田国府津より外側の路線は、比較的自転車交通量が少なくなっています(図-17参照)。



【資料：H25.11 実態調査、H24.1 調査（小田原土木事務所）、H17 道路交通センサス】

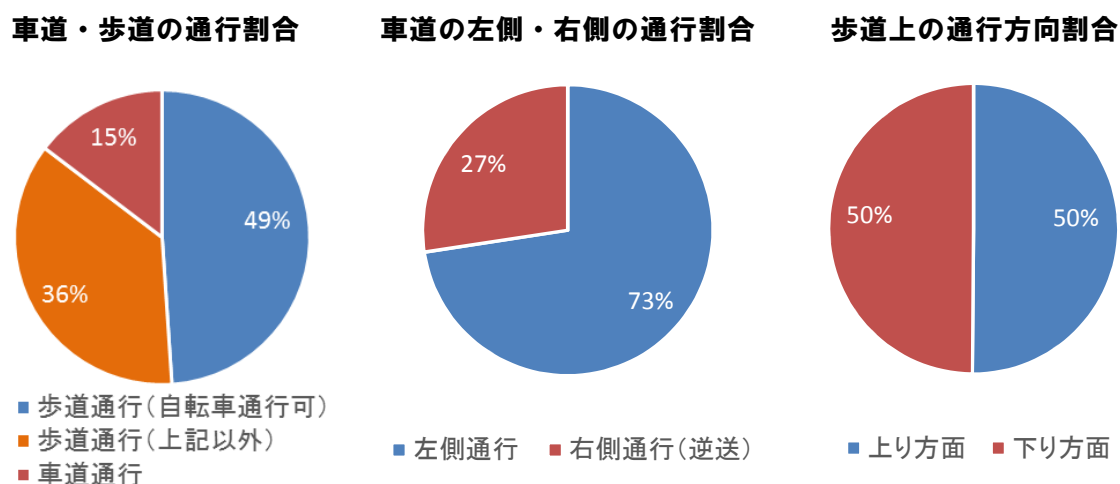
図-17 自転車交通量（台/12時間）

(3) 道路空間の利用状況

道路空間を構成する車道・歩道のうち、自転車がどちらの空間をどちらの方向で通行しているかを、小田原市内で調査したところ、約9割の自転車が歩道を通行し、半数近い約4割が自転車通行可となっていない歩道での通行となっていました(図-18参照)。自転車通行が許されていない歩道での通行は、歩道幅員が狭いことなどを背景に、自転車と歩行者との接触の可能性もあり、安全面で課題があります。

一方、車道を通行している自転車が15%いる中、車道を通行する自転車の約3割が自動車の通行方向とは逆向きとなる右側通行となっていました(図-18参照)。逆走は、法令違反となるだけでなく、車道を逆送する自転車の事故割合は、車道を順方向に走行する自転車の約50倍との調査結果もあり、非常に危険な走行状況です(参考資料参照)。

また、歩道を通行する自転車の方向は、車道を通行する自動車の通行方向とは関係なく、概ね同数となっており、歩道上での自転車のすれ違いが確認できました(図-18参照)。



※調査日時；H25.11.12(火)7:00~19:00、調査地点；小田原市内21箇所の平均

図-18 自転車通行場所の実態(小田原市)

〈参考〉自転車・歩行者交通量調査の概要と結果(調査概要)

- ・調査目的：既存自転車交通量データのない主要路線（小田原駅周辺、巡礼街道等）に対して、自転車歩行者交通量の観測調査を実施
- ・調査日時：平成 25 年 11 月 12 日(火) 7:00～19:00（12 時間）
- ・天 候：曇り
- ・調査地点：14 箇所（下図参照）
- ・調査項目：自転車（歩道・車道別、走行方向別）、歩行者の時間帯別交通量

(中央地区
(川西地区))
交差点 5 箇所
単路部 3 箇所
計 21 断面



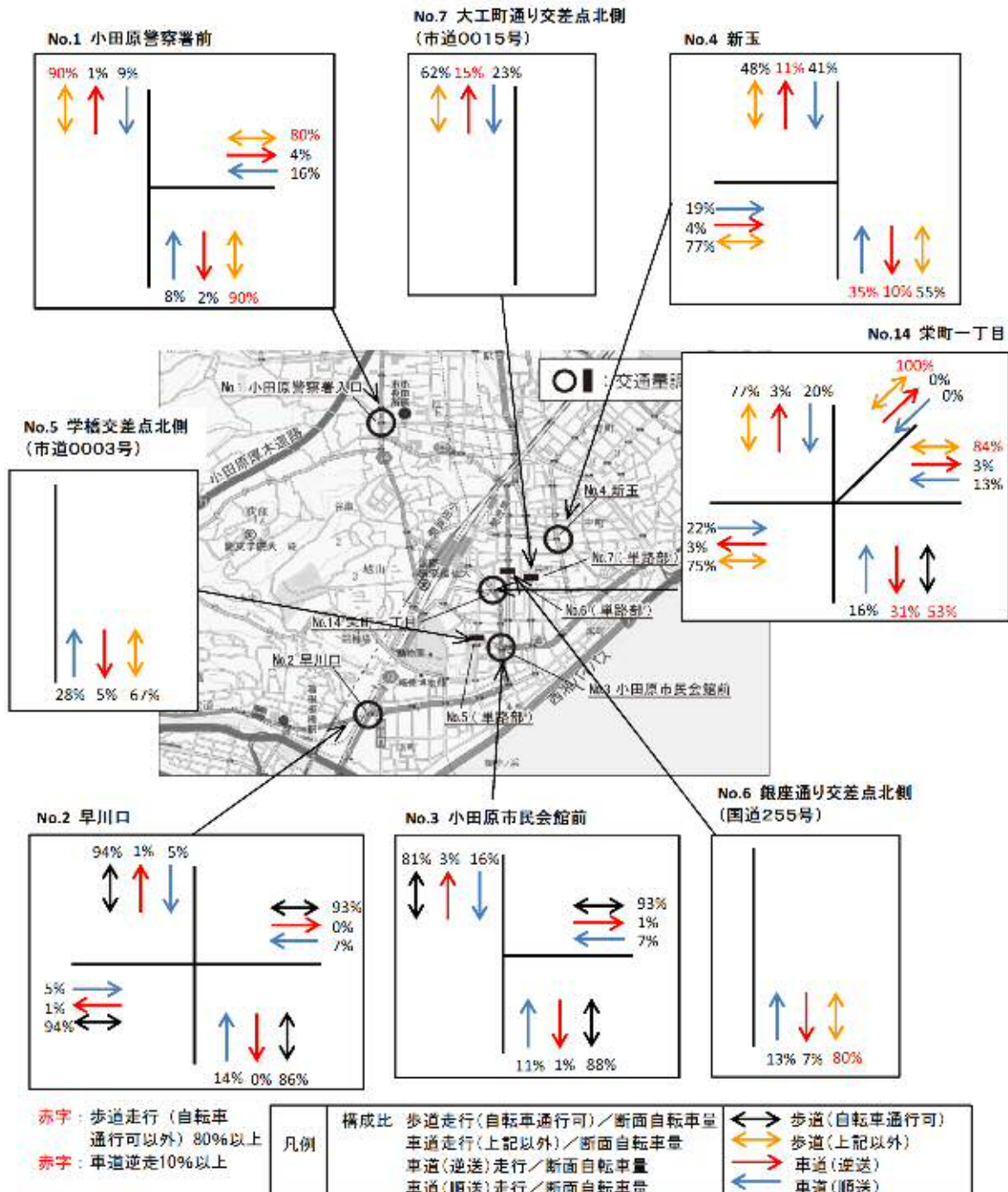
(川東地区)
交差点 6 箇所
計 21 断面



〈参考〉自転車・歩行者交通量調査の概要と結果(中央地区(川西地区))

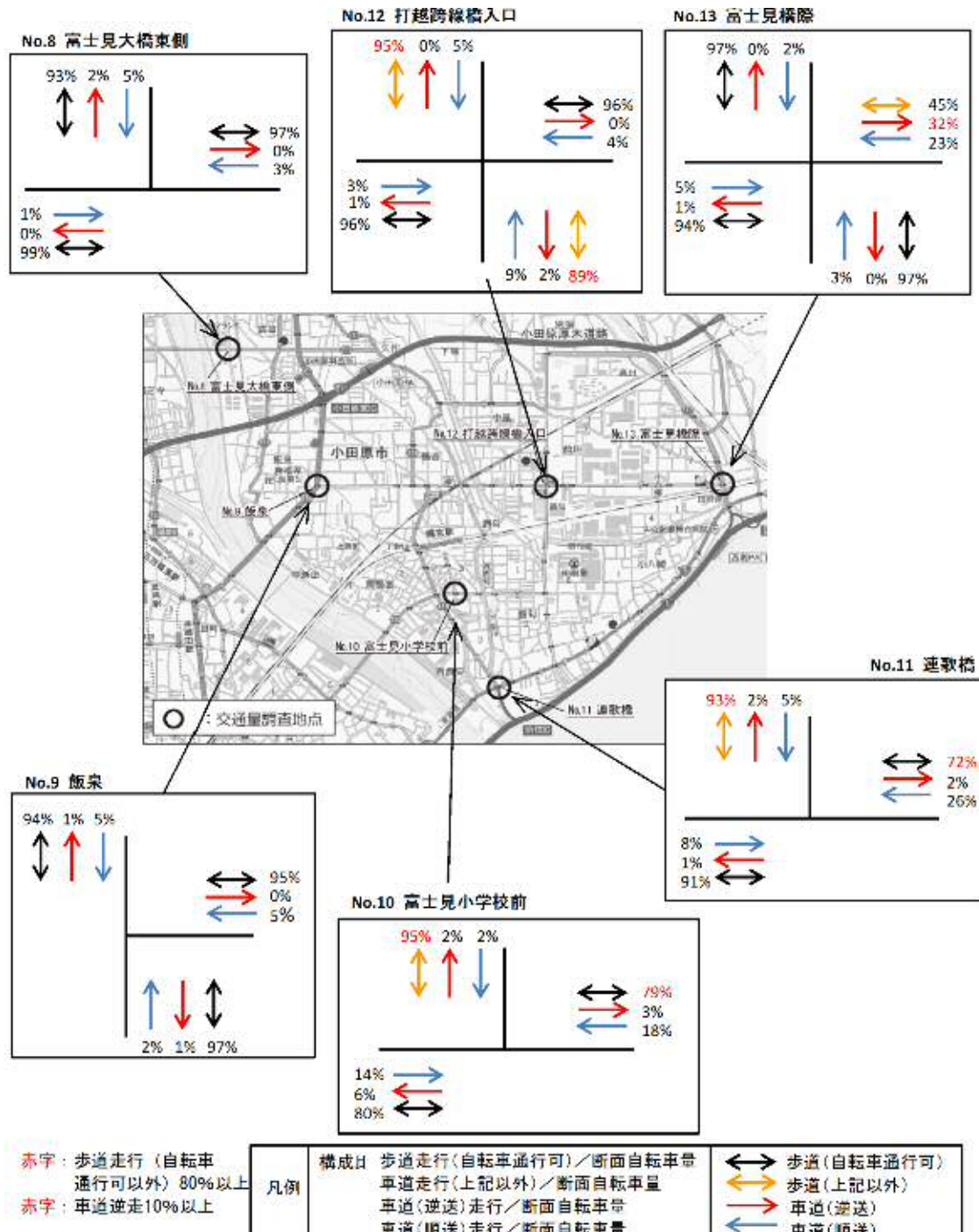
○No.1 小田原系警察署前交差点、No.4 新玉交差点、No.6 銀座通り交差点北側（国道 255 号）、No.14 栄町一丁目交差点の断面で自転車通行可となっていない歩道での歩道走行の比率が高く、特に No.1 小田原警察署前交差点南北方向では 9 割となっている。

○No.4、No.7 大工通り交差点北側（市道 0015 号）、No.14 の断面では車道の逆走の比率が高く、特に No.14 栄町一丁目交差点南側断面では約 3 割となっている。



〈参考〉自転車・歩行者交通量調査の概要と結果(川東地区)

- No.10 富士見小学校前交差点、No.11 連歌橋交差点、No.12 打越跨線橋入口交差点の南北方向で、自転車通行可となっていない歩道での歩道走行の比率が9割以上と高い。
- No.13 富士見橋際交差点の東側断面では、車道の逆走の比率が3割以上と高い。



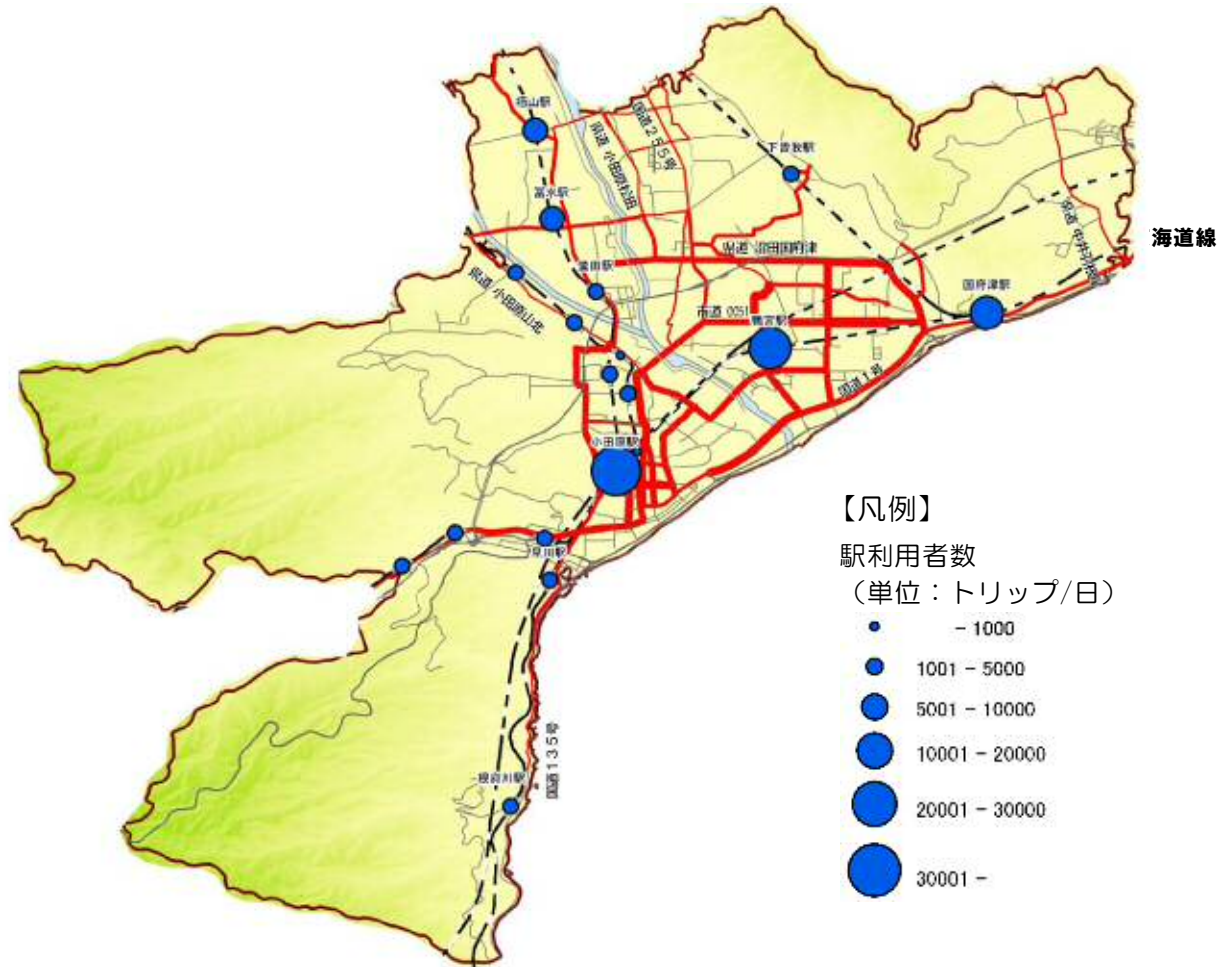
- ◆歩道走行(自転車通行可): 自転車が通行可能な歩道での歩道走行。今回調査平均49%。
- ◆歩道走行(上記以外): 法令違反であり、自転車対歩行者の事故の可能性がある。今回調査平均約36%。
- ◆車道(逆走): 法令違反となるだけでなく、事故にあふ確率も高く危険な走行状況。今回調査平均約4%。
- ◆車道(順送): 法令に遵守した走行方法。今回調査平均約11%。

(4) 各駅の自転車利用状況

駅利用者数が多い駅は、東海道線の小田原駅、鴨宮駅、国府津駅です。小田急線の栢山駅、富水駅なども比較的駅利用者が多くなっています（図－19 参照）。

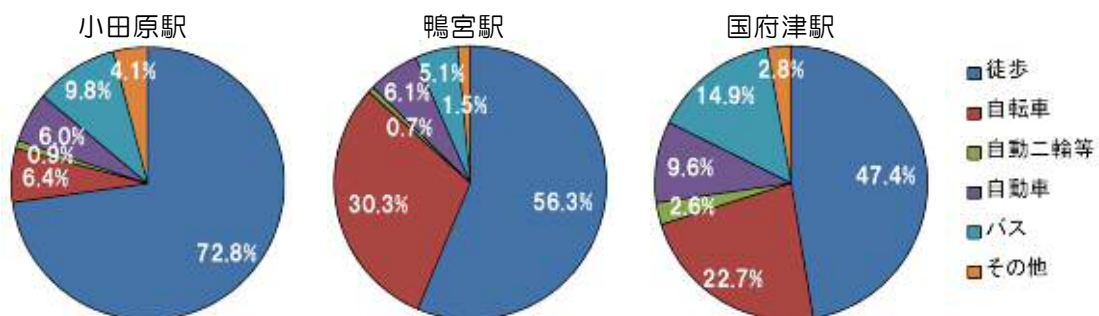
このうち、鴨宮駅と国府津駅では特に自転車による端末交通手段分担率（駅へアクセスする交通手段の割合）が高く、国府津駅では23%、鴨宮駅では30%以上と自転車による駅アクセスが多くなっています（図－20 参照）。

この結果、駅までの自転車利用者は小田原駅で約2,200トリップ/日、鴨宮駅で約3,500トリップ/日、国府津駅で約1,800トリップ/日となっています。



【資料：東京都市圏交通計画協議会「第5回（平成20年）パーソントリップ調査」】

図－19 鉄道駅の利用者数（乗車降車トリップ数）



【資料：東京都市圏交通計画協議会「第5回（平成20年）パーソントリップ調査」】

図－20 鉄道駅端末交通手段分担率（東海道線主要駅）

(5) 放置自転車の状況

放置自転車等は車や歩行者等の通行の妨げとなり、交通事故の発生や緊急車両の通行に支障を来していることから、小田原市では平成4年3月に「小田原市自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、特に放置自転車等が集中する道路や駅前広場など5か所の区域を「自転車等放置禁止区域」に指定しています。

現在は小田原駅西口、小田原駅東口、鴨宮駅、足柄駅、下曽我駅の各駅の周辺区域が禁止区域に指定されています(図-21参照)。

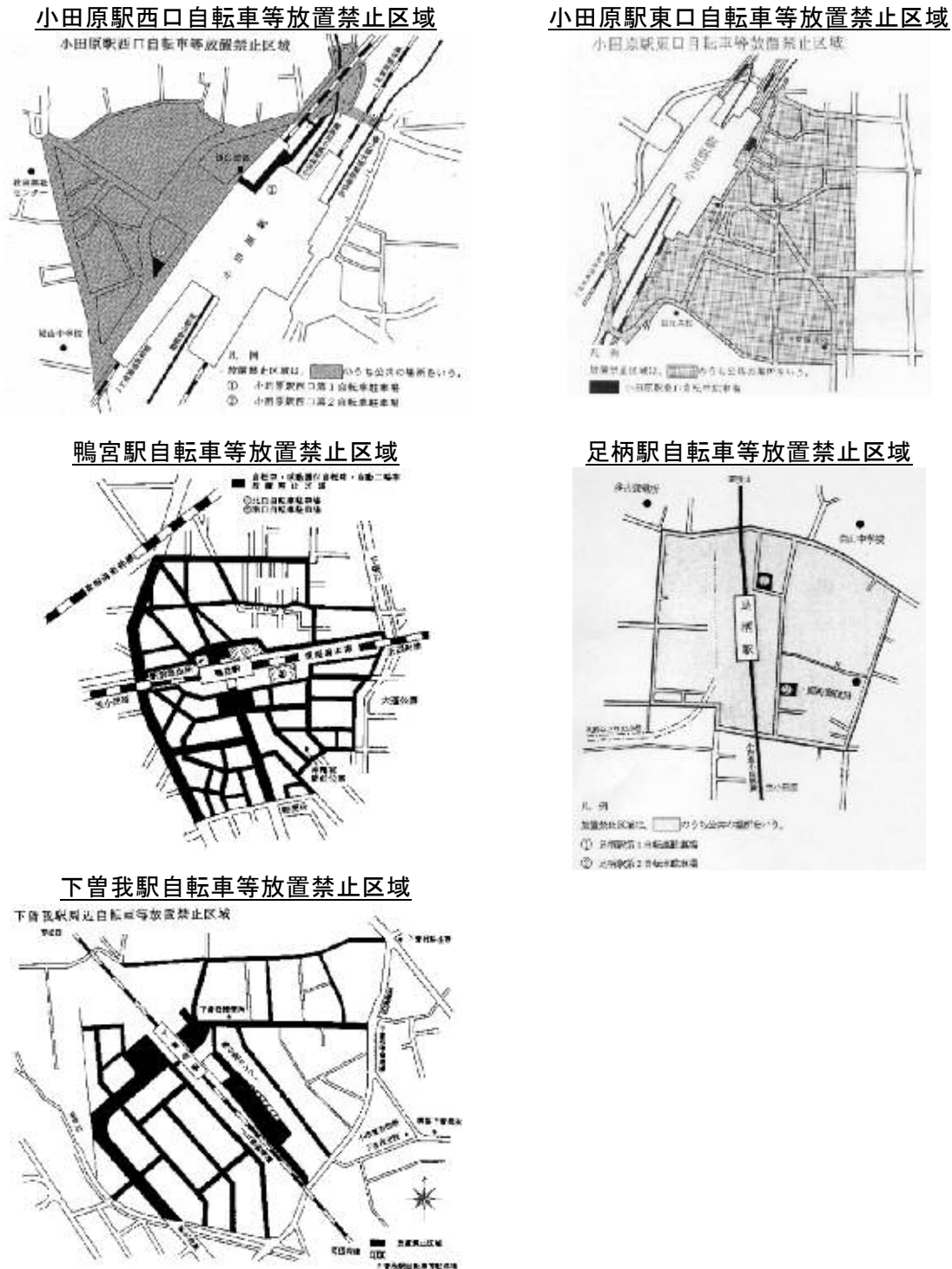


図-21 自転車放置等禁止区域の指定状況

3-4 施設立地の状況

(1) 公共施設等

公共施設等は市民生活を営む上で密接に関連した施設で、多くの方が利用されており、その中には自転車による来訪者も多く見込まれることから、計画策定において注目すべき施設としました。

市域内の主な公共施設や病院の配置状況は図-22に示すとおりです。

公共施設はアクセス性に配慮して、鉄道駅周辺に比較的多く配置されています。また、小田原駅および鴨宮駅周辺の公共施設では、多くの台数が止められる駐輪場が設置されています。

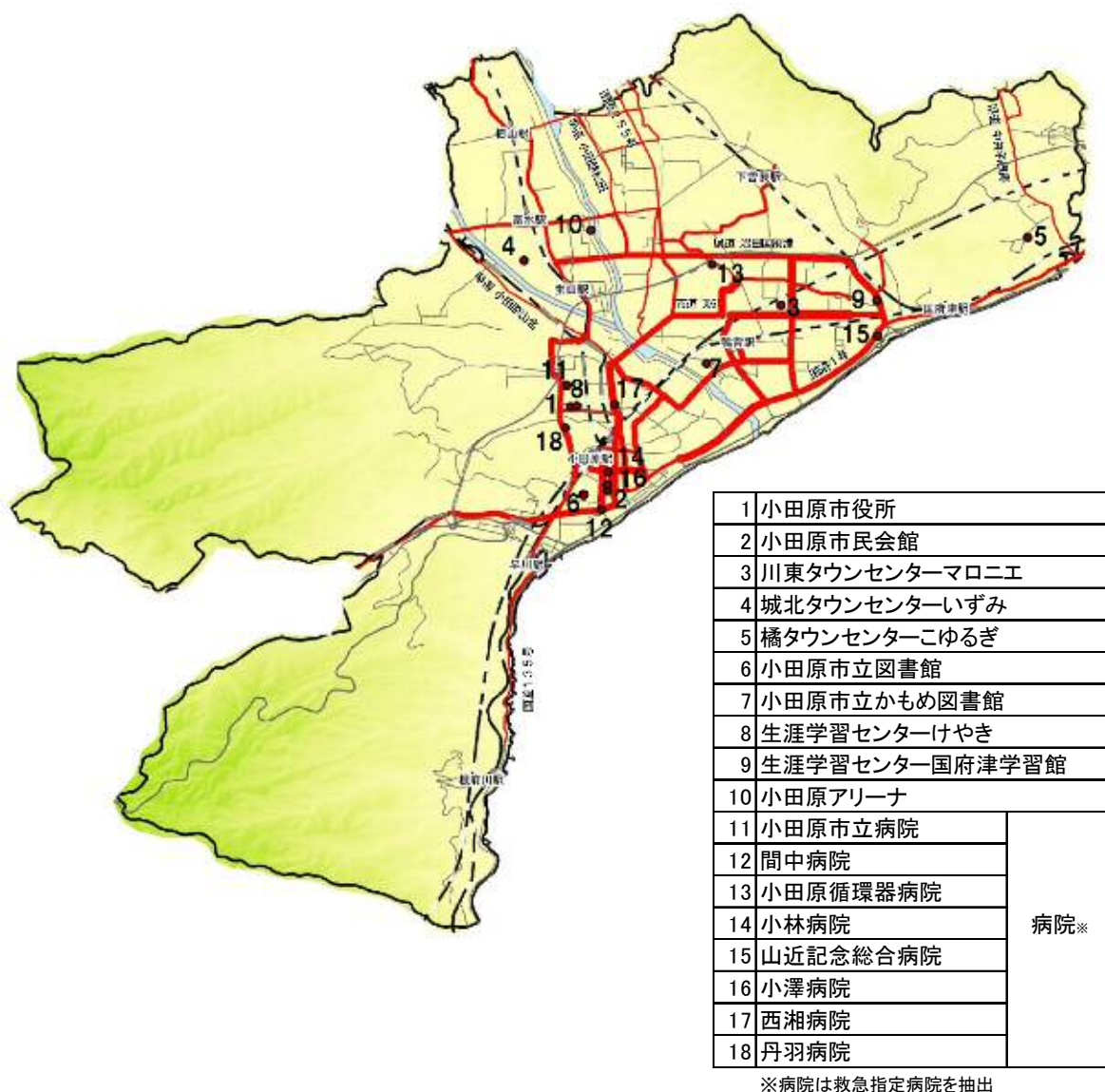


図-22 公共施設分布図

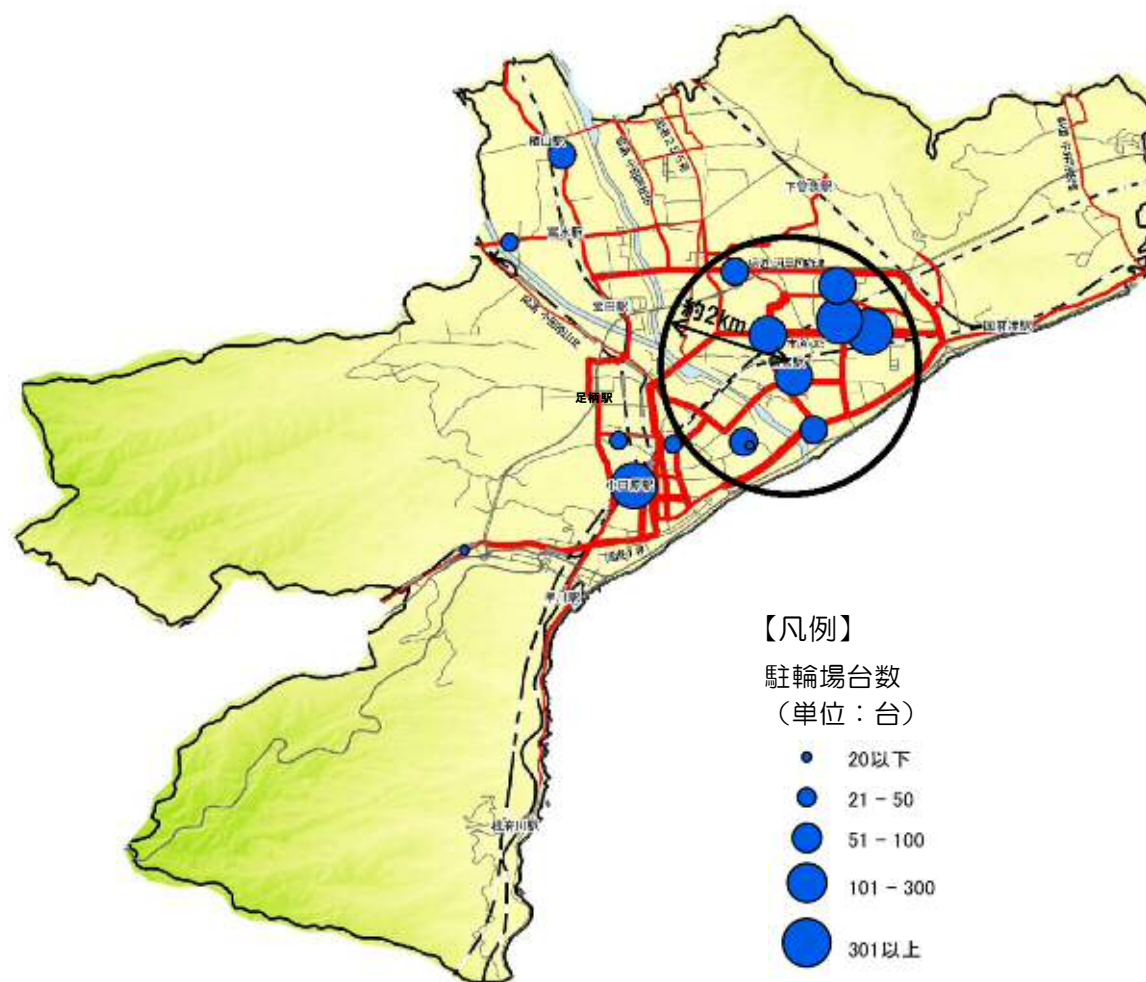
(2) 商業施設

商業施設は日常の生活において欠かせない買い物や趣味・娯楽など様々な目的に利用され、多くの来訪者が訪れる施設です。こうした施設は、遠方からの自動車による利用者のほか、近隣地域からは自転車による利用者も多く見込まれることから、計画策定において注目すべき施設としました。

大規模な商業施設が小田原駅及び市道 0051(巡礼街道) 沿いのエリアに集中している中、駐輪場台数が多い商業施設は巡礼街道沿いに集中しています。

また、自転車利用率が高い移動距離帯は 2 km 圏内となっている中、鴨宮駅から 2 km 圏内に商業施設が集中しています(図-23 参照)。

なお、小田原駅周辺の商業地においては、利用者ニーズに即した駐輪施設が不足している箇所も存在しています。



【資料：施設聞き取り調査及び現地確認】

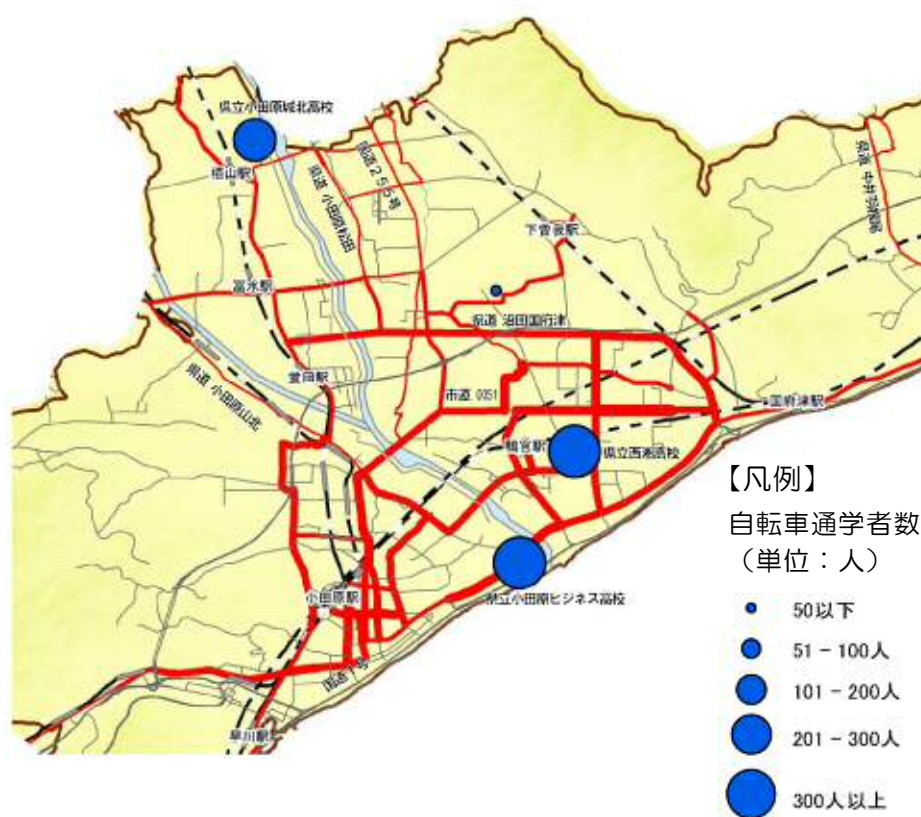
図-23 商業施設の分布と駐輪場台数

(3) 学校

学校施設は、通学に際しての自転車利用が多く、自宅から学校までの利用、あるいは最寄り駅から学校までの利用など、その利用形態は様々ではありますが、多くの自転車利用が存在していることから、計画策定において注目すべき施設としました。

小田原駅周辺と鴨宮駅、栢山駅周辺に学校が集中していますが、自転車通学者が多い学校は鴨宮駅および栢山駅周辺に位置しています（図－24参照）。

特に鴨宮駅周辺に位置する県立小田原ビジネス高校と県立西湘高校では、全生徒数のうち約40%が自転車で通学者しています。



【資料：学校への聞き取り調査】

図－24 学校の分布と自転車通学者数（自転車通学者がいる学校に限定）

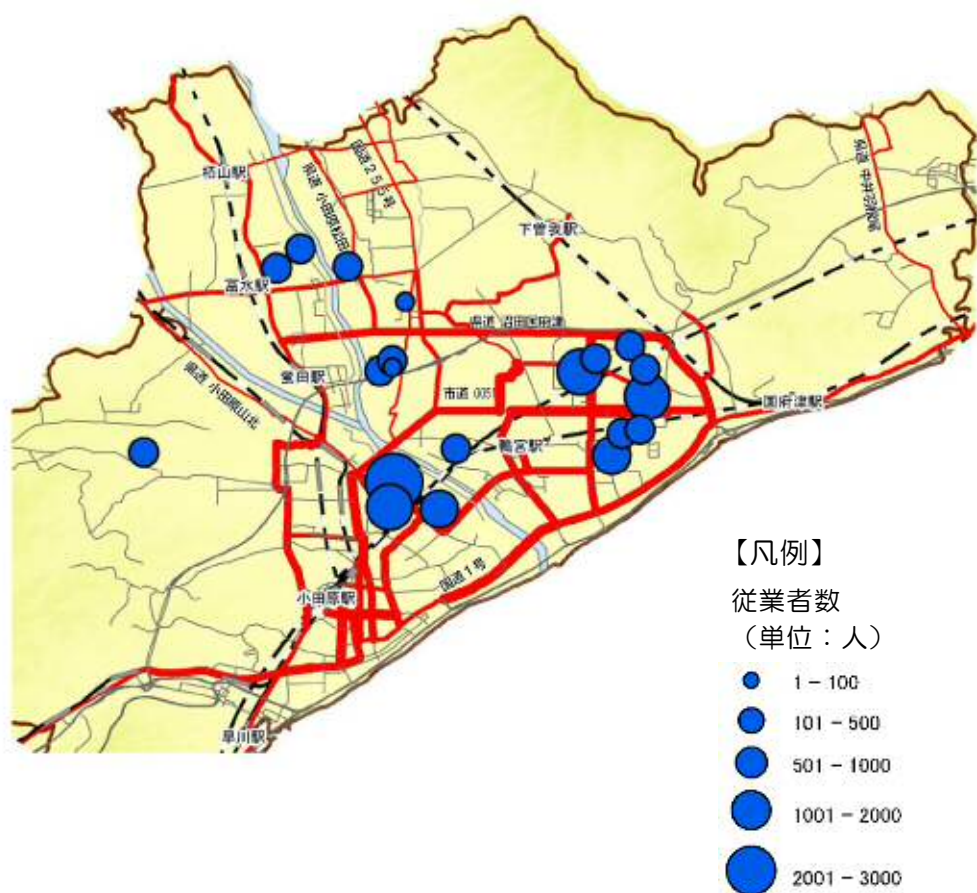
(4) 企業

企業は従業員の通勤に際しての自転車利用が多く、自宅から会社までの利用、あるいは最寄り駅から会社までの利用など、その利用形態は様々ではありますが、多くの自転車利用が存在していることから、計画策定において注目すべき施設としました。

小田原市内の主要企業は酒匂川沿いのエリアと市道 0051（巡礼街道）沿いのエリアに集中しています（図－25参照）。

特に従業員数の多い企業、現状の自転車通勤者数の多い企業は東海道線沿線のエリアに集中しています。

また、約 20 社に対してヒアリング調査した結果、全従業員数の約 30%が自転車通勤をしている実態が把握できました。



【資料：企業への聞き取り調査】

図－25 企業の分布と従業員数（企業抽出は任意）

(5) 観光施設

小田原市内には多くの観光施設が点在していますが、これら施設を効率的に周遊できるツールとして、「レンタサイクル」が注目されており、この「レンタサイクル」を活用した快適な観光周遊を可能とすることで、観光集客数の向上、観光活性化に資することから、観光施設の配置状況について注目しました。

小田原駅周辺において、小田原城を始めとした観光施設が集中しています。また、「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）については、今後の高いポテンシャル（40～50万人/年の観光客数）を有する観光施設と想定されています。その他の観光施設として、市街地内に散在する「街かど博物館」や小田原市の南町地区（清閑亭、小田原文学館等）、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（生命の星・地球博物館等）も観光スポットとして存在しています。

現在、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、観光スポット回遊等に利用されています（図-26参照）。

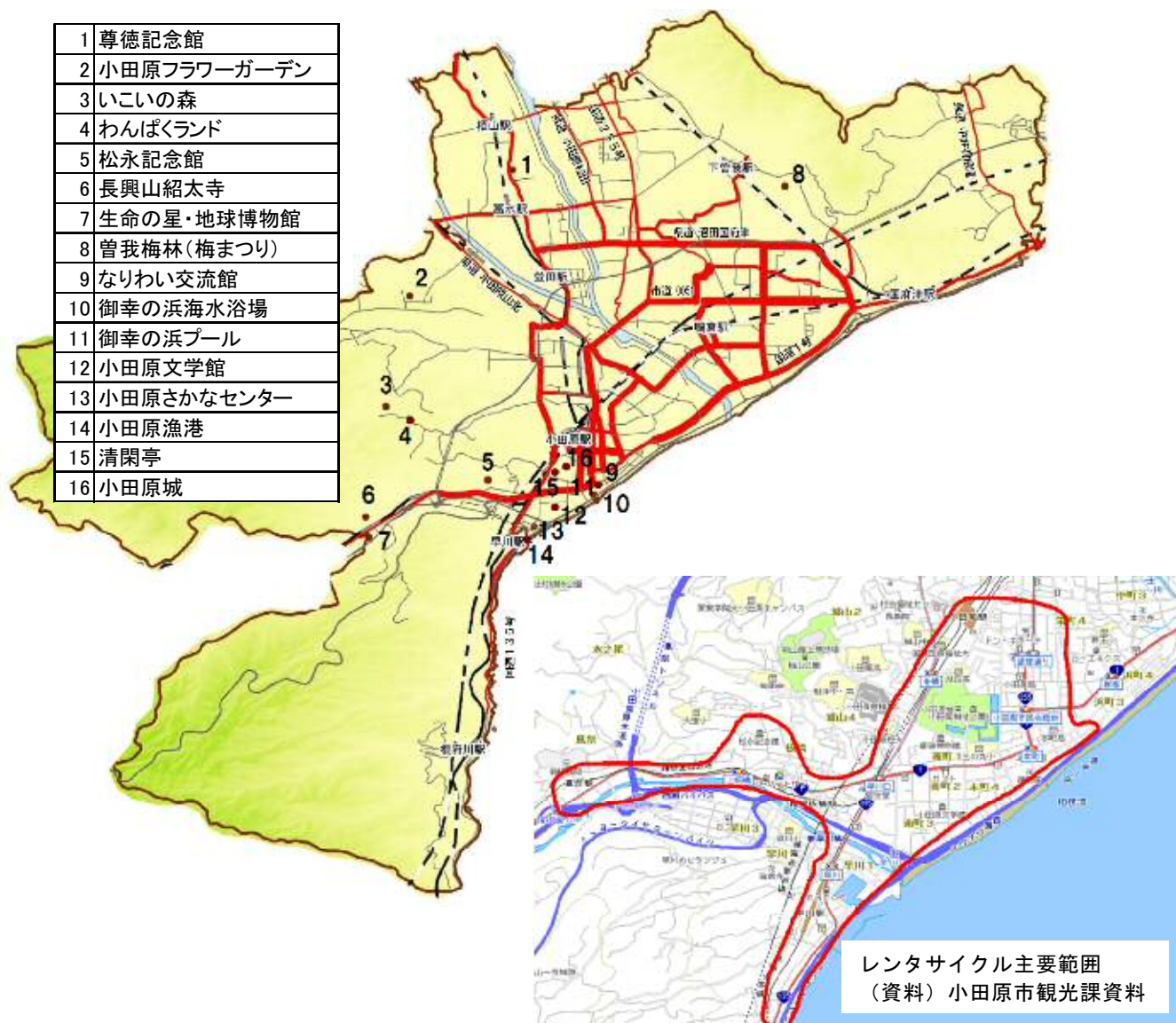


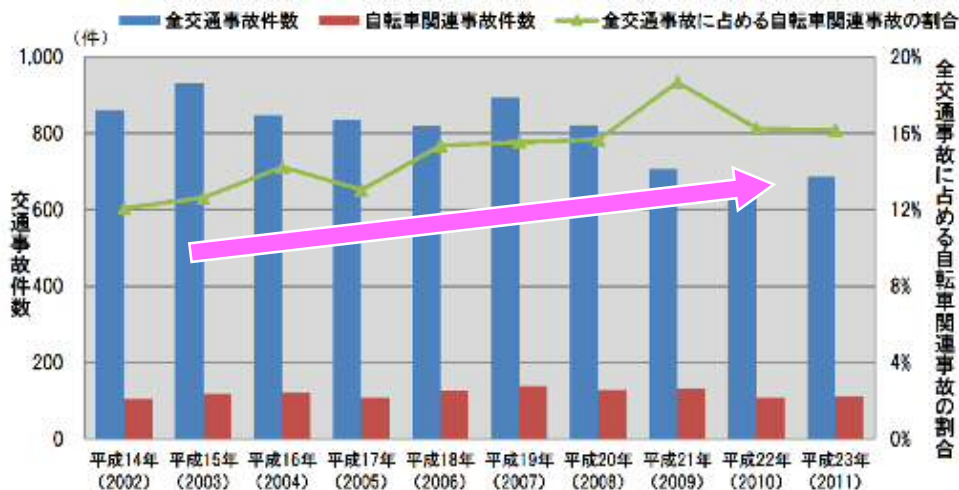
図-26 観光施設とレンタサイクル主要範囲

3-5 自転車事故の状況

(1) 小田原市における自転車事故の状況

小田原市においても全国的な傾向と同様に交通事故件数が減少傾向にある中、自転車関連事故の割合は概ね増加傾向となっています（図-27参照）。

全交通事故に占める自転車関連事故の割合は、平成14年に約12%でしたが、平成23年には約16%となり、約4ポイント増加しています。



【資料：イタルダ区間別データ（神奈川県）】

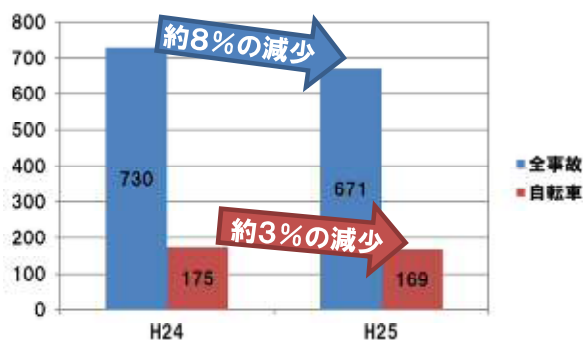
図-27 全事故件数と自転車事故の推移（小田原市）

(2) 自転車事故の位置と被害程度

自転車事故について平成24年と平成25年を比較すると、事故全体の減少率の約8%に比べて、自転車事故の減少率は約3%と減少率が少ない傾向です(図-28参照)。

小田原市内では4年間(H21-24)で1,103件の自転車関連事故が発生している中、自転車や自動車の交通が多い路線である国道1号や巡礼街道などで、自転車事故が多く発生しています。このうち、事故の約95%が軽傷事故ですが、死亡事故も4件発生しています(図-29参照)。

また、実際には警察に届け出されていない軽傷事故も多く発生していることが予測されることから、事故件数の実態は統計以上に発生していると想定されます。



【資料：神奈川県警小田原警察署資料】

※1月～9月の事故件数比較

図-28 事故発生件数の動向(H24.1-9・H25.1-9、小田原署内)

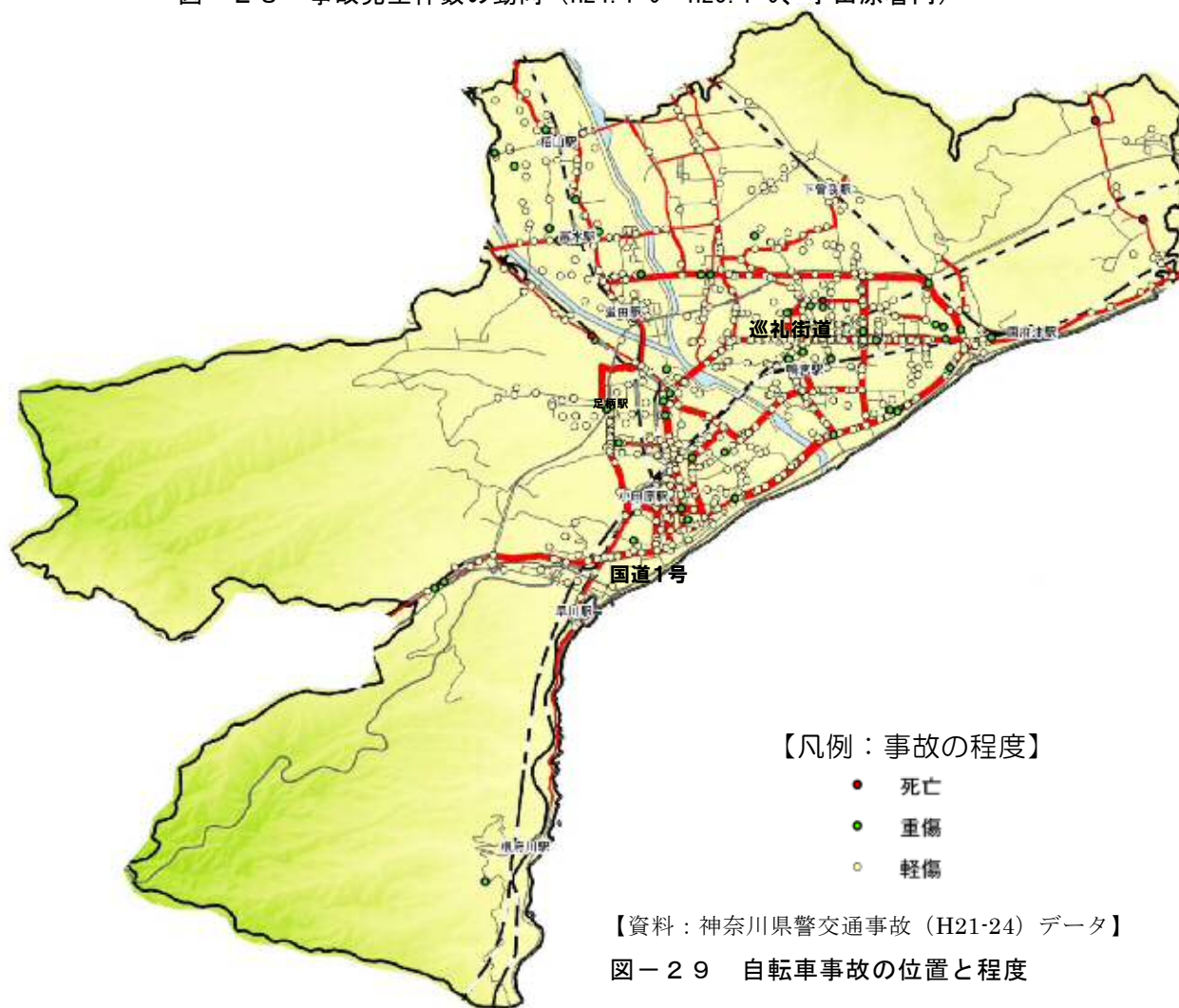


図-29 自転車事故の位置と程度

3-6 自転車利用に関する実態・意識

(1) 企業ヒアリング結果

小田原市内の企業（任意抽出 20 社）に対し、自転車通勤の課題とポテンシャルについてヒアリング調査を実施しました。

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」等の意見が多い結果となりました。また、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」と回答しています。

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 従業員数を教えてください	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ください	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	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;"> <p>1.目的地まで、自転車のための道が連続してつながっていない。</p> <p>2.自動車や歩行者と分離された、自転車専用の空間がない。</p> <p>3.凹凸や段差によるガタツキや障害物が多く、快適な走行ができない。</p> <p>4.自動車の路上駐車や、自転車の違法駐輪などがジャマで走りにくい。</p> <p>5.夜道が暗くて走りにくく、防犯の面でも不安である。</p> <p>6.駅や会社に、駐輪場施設が不足、または、駐輪場の利用料が高い。</p> <p>7.特になし。</p> <p>8.その他。</p> </div> <div style="flex: 1; text-align: right;"> <p>0 5 10 15 20</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>課題ごとの企業数</caption> <thead> <tr> <th>課題</th> <th>企業数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.目的地まで、自転車のための道が連続してつながっていない。</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>2.自動車や歩行者と分離された、自転車専用の空間がない。</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>3.凹凸や段差によるガタツキや障害物が多く、快適な走行ができない。</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>4.自動車の路上駐車や、自転車の違法駐輪などがジャマで走りにくい。</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>5.夜道が暗くて走りにくく、防犯の面でも不安である。</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>6.駅や会社に、駐輪場施設が不足、または、駐輪場の利用料が高い。</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>7.特になし。</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>8.その他。</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>	課題	企業数	1.目的地まで、自転車のための道が連続してつながっていない。	14	2.自動車や歩行者と分離された、自転車専用の空間がない。	19	3.凹凸や段差によるガタツキや障害物が多く、快適な走行ができない。	16	4.自動車の路上駐車や、自転車の違法駐輪などがジャマで走りにくい。	5	5.夜道が暗くて走りにくく、防犯の面でも不安である。	12	6.駅や会社に、駐輪場施設が不足、または、駐輪場の利用料が高い。	2	7.特になし。	0	8.その他。	4
課題	企業数																		
1.目的地まで、自転車のための道が連続してつながっていない。	14																		
2.自動車や歩行者と分離された、自転車専用の空間がない。	19																		
3.凹凸や段差によるガタツキや障害物が多く、快適な走行ができない。	16																		
4.自動車の路上駐車や、自転車の違法駐輪などがジャマで走りにくい。	5																		
5.夜道が暗くて走りにくく、防犯の面でも不安である。	12																		
6.駅や会社に、駐輪場施設が不足、または、駐輪場の利用料が高い。	2																		
7.特になし。	0																		
8.その他。	4																		
問4 自転車走行空間が整備された場合の通勤手段	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1.多くの人が、通勤手段を自転車利用に変更すると思う。 ■ 2.数人程度の人、通勤手段を自転車利用に変更すると思う。 ■ 3.通勤手段を自転車に変更する人はいないと思う。 </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>通勤手段変更の割合</caption> <thead> <tr> <th>変更内容</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.多くの人が変更</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2.数人程度が変更</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>3.変更する人はいない</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>	変更内容	割合	1.多くの人が変更	5%	2.数人程度が変更	80%	3.変更する人はいない	15%										
変更内容	割合																		
1.多くの人が変更	5%																		
2.数人程度が変更	80%																		
3.変更する人はいない	15%																		

(2) ぐるりん小田原ヒアリング結果

観光レンタサイクル（ぐるりん小田原）事業者に対し、観光自転車の課題についてヒアリング調査を実施しました。

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を持っています。また、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」との意見があるとともに、利用者を増やすためには「自転車のための道の整備」が必要との意見がありました。

「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ください	◆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ください	◆11 時～15 時
問3～5 利用者から以下の報告の有無を教えてください。 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
問6 自転車事故等の理由は何だと思えますか。	◆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えますか。	◆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(現況 20 台)・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えますか。	◆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えますか	◆自転車のための道の整備

(3) 小田原市内駐輪場事業者ヒアリング結果

駐輪場事業者に対し、駐輪場の課題などについてヒアリング調査を実施しました。

これまでに「事故等」に関する利用者からの報告・連絡はありませんが、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の回答を得ました。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」との意見が多くみられます。

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 待機者数を教えてください	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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.位置・数両方に関する要望がある ■ 2.位置に関する要望等がある ■ 3.数に関する要望がある ■ 4.どちらの要望もない
問3~5 利用者から以下の報告の有無を教えてください。 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.ある ■ 2.なし
問6 自転車事故等の理由は何だと思えますか。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.自転車が安全に走行できる道路が少ない ■ 2.自動車の運転ルール・マナーが悪い ■ 3.自転車の運転ルール・マナーが悪い
問7 利便性向上には何が必要と思えますか。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.駐輪施設の充実 ■ 2.駐車違反对策 ■ 3.放置自転車対策 ■ 4.防犯対策の強化

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2】

問8 自転車のための道・施設が出来れば、利用者は増えると思いますか。



- 1. 増えると思う
- 2. 変わらないと思う
- 3. 分からない

問9 利用者を増やすためには何が必要と思いますか。



- 1. 自転車のための道の整備
- 2. 利用促進対策の充実(駐輪施設の整備など)
- 3. 1・2の両方

4. 自転車施策の基本方針

4-1 基本方針と計画目標

現状と課題を踏まえ、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」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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車、歩行者、自動車の交通安全性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 商業地において駐輪施設の不足もみられる 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の利用満足度の向上
環境	<ul style="list-style-type: none"> マイカー通勤により環境負荷を高めている 通勤など、自動車利用から自転車への転換可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 「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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 自転車分担率の増加
観光	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 観光活性化に資する、観光客・市民の自転車利用推進 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 観光施設来訪者数（観光客・市民等）の増加への寄与
健康	<ul style="list-style-type: none"> 高齢社会への移行が進んでいる 健康志向の高まりにより、余暇による自転車利用者の増加可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の健康保持のための自転車利用推進 	<ul style="list-style-type: none"> 健康視点の自転車利用推奨 等	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用者数の増加への寄与

5. ネットワーク計画

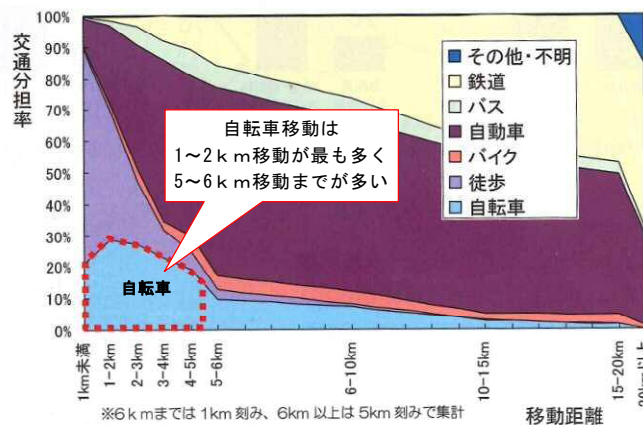
5-1 対象エリア

(1) 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、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(図-31参照)が連担する市域全体を計画対象エリアとして、ネットワーク路線の選定を行うものとししました(図-30参照)。



図-30 自転車ネットワーク計画の対象エリア



【資料：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資料(国土交通省：平成23年)】

図-31 移動距離帯別の代表交通手段構成比

(2) 小田原市都市計画マスタープランとの整合

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ます（図-32参照）。



図-32 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

5-2 自転車ネットワーク軸の設定

(1) 自転車ネットワーク軸の設定

小田原市内における交通需要、施設配置、交通事故課題、今後の都市・交通計画などを踏まえ、『ガイドライン』における自転車ネットワーク選定の考え方を参考にして、自転車ネットワーク軸を設定しました（図-33参照）。

なお、設定した自転車ネットワーク軸に対する検証過程は、「(2) 自転車ネットワーク軸の検証」にて整理します。

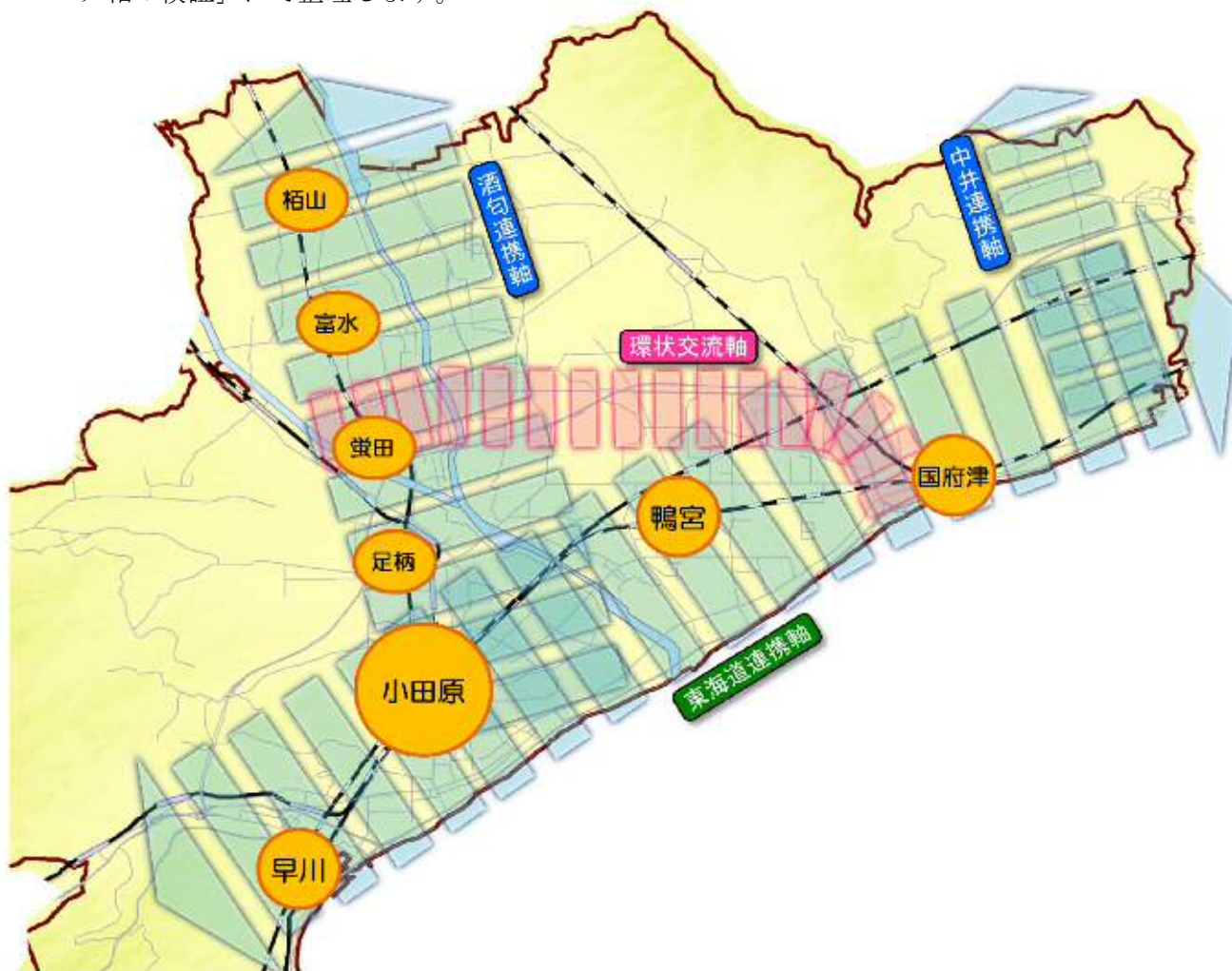


図-33 小田原市自転車ネットワーク軸

(2) 自転車ネットワーク軸の検証

自転車ネットワーク軸は、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」とも整合しています（図-34参照）。



図-34 自転車ネットワーク軸と都市計画マスタープランの重ね図

5-3 自転車ネットワーク路線

(1) ガイドラインにおける自転車ネットワーク路線の考え方

『ガイドライン』では、自転車ネットワーク路線は以下に示す①～⑥に示すような路線を適宜組み合わせ選定するものとされています。

(参考) 自転車ネットワーク路線の選定

- 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

(資料) 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)

(2) 小田原市における自転車ネットワーク路線の考え方

「小田原市自転車ネットワーク路線」選定の基本方針は、以下のとおり設定しました。

【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。**

基本方針を踏まえ、誰もが利用しやすいよう、幹線道路に設置された案内標識を有効に活用しながら、交通軸となるべく自転車ネットワーク路線を計画するものとし、前項で設定した「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路線の候補区間としました(図-35参照)。

なお、本計画におけるネットワーク路線は主に幹線道路について抽出することを基本方針としました。しかし、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(細街路)を組み合わせた整備”が必要です。

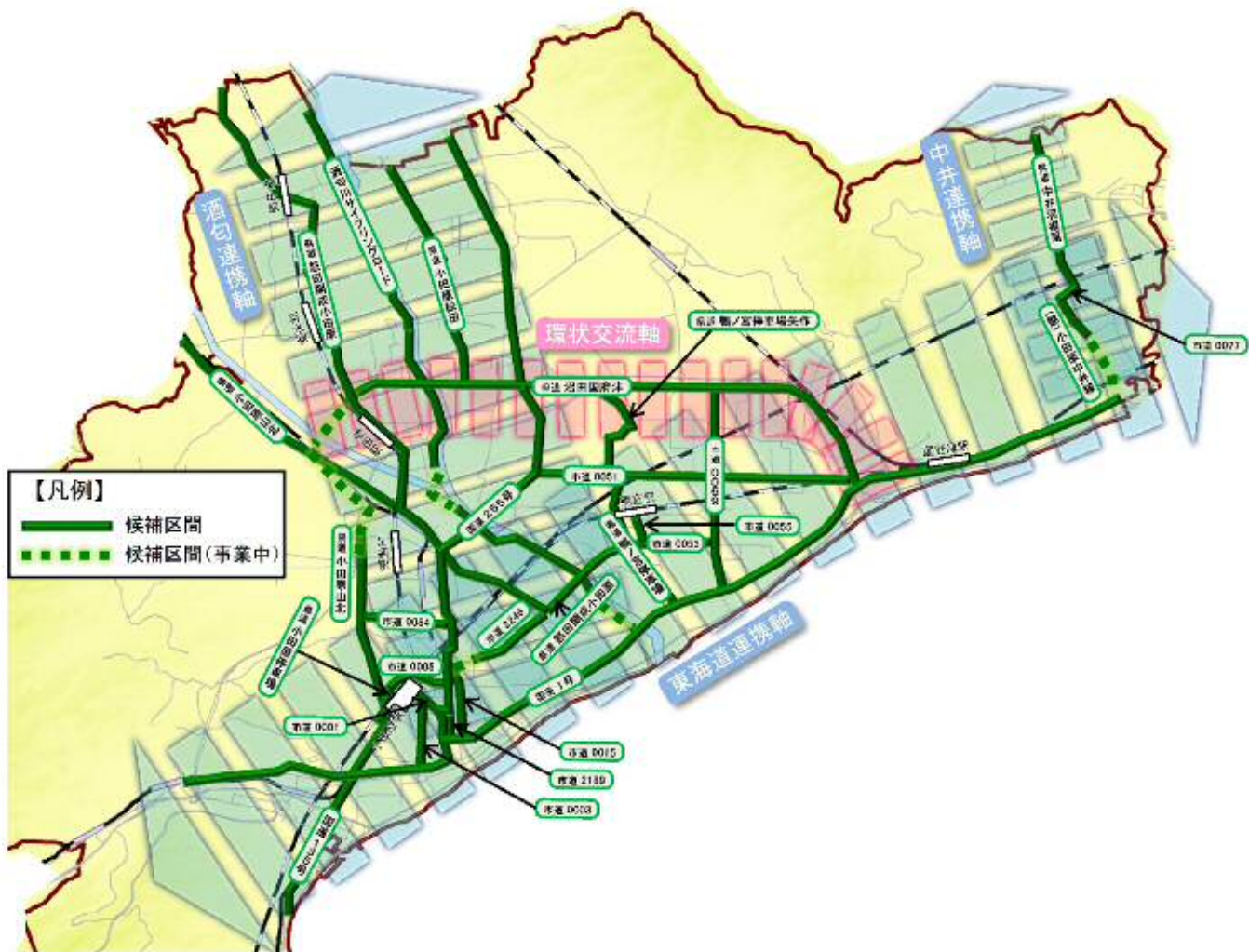


図-35 自転車ネットワーク路線候補区間（自転車ネットワーク軸に含まれる幹線道路）

(3) 望ましいネットワーク路線の選定方法

自転車ネットワーク路線候補区間の中から、小田原市自転車ネットワーク計画の目的である「①交通安全性、②利便性向上、③低炭素なまちづくり」等の指標をもとに、安全で快適な自転車通行空間を創出すべき区間を自転車ネットワーク路線に選定するものとし、図-36に示す選定フローに従い、ネットワーク路線選定を行いました。

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
①交通安全性	● 自転車関連事故が多い区間	● 事故の多さ
②利便性向上	● 自転車交通量が多い区間	● 自転車交通量
③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

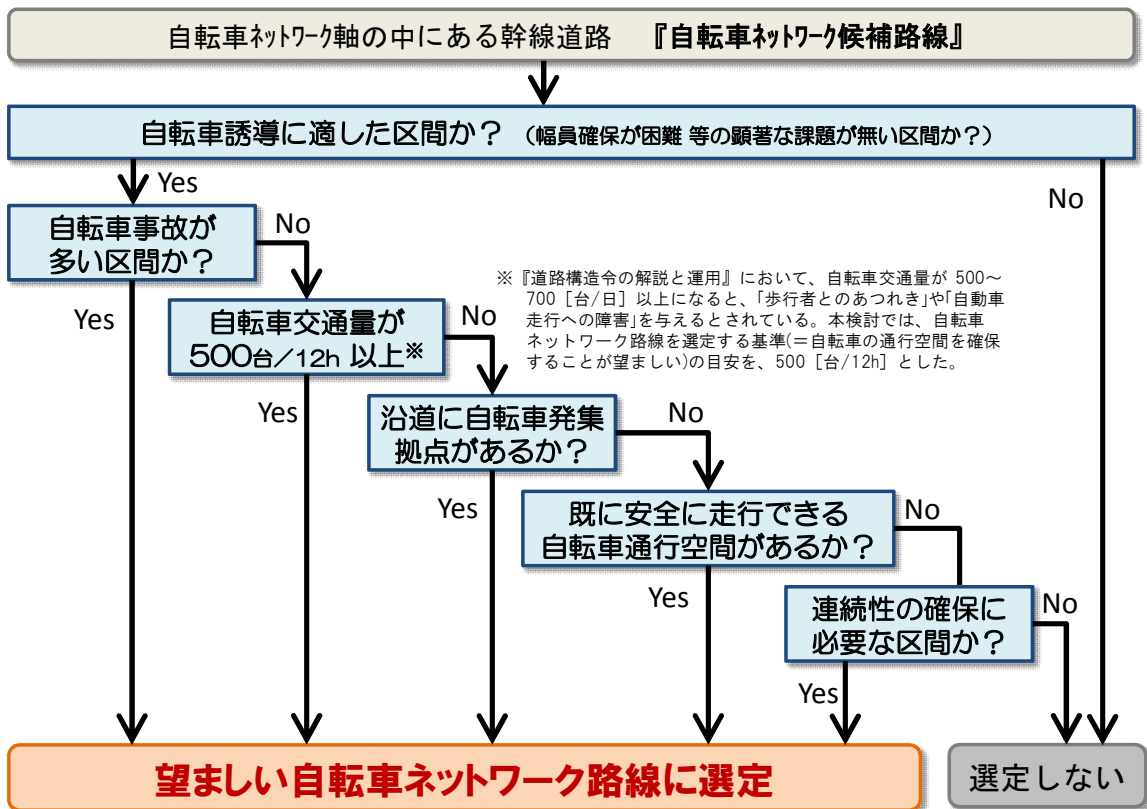


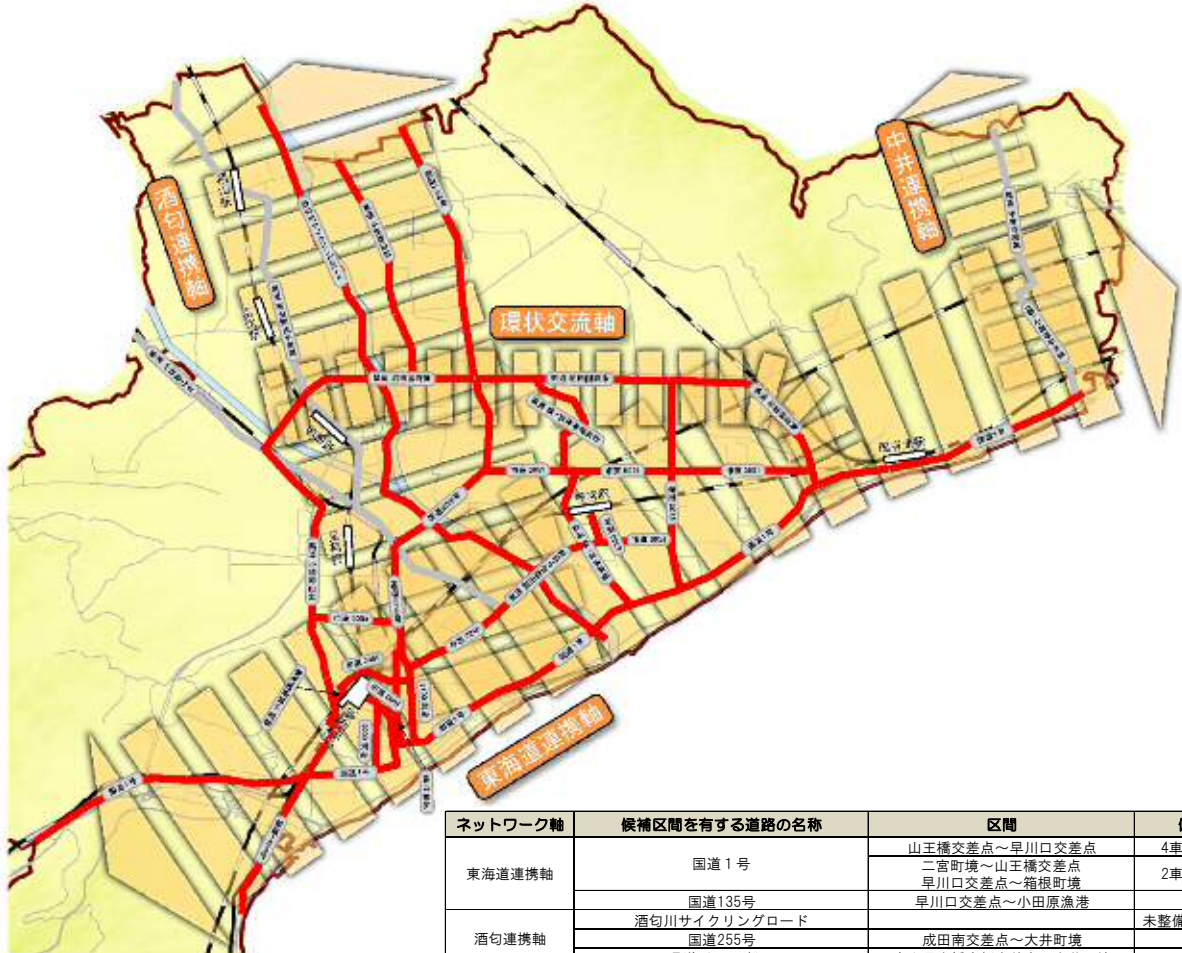
図-36 路線選定のポイントと選定フロー

(4) 望ましいネットワーク路線

望ましい自転車ネットワーク路線は、図-37の通りとなりました。

この自転車ネットワーク路線は、まちづくり方針・需要・課題を踏まえて設定しました。今後、具体的整備する路線や区間を決定していくことになります（設計・関係機関との計画調整などにより、路線・区間・整備形態が変更になることがあります）。

また、今後はPDCAサイクルにおいて、整備課題の確認や見直しを定期的に行っていく予定です（図-37参照）。



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	2車線区間
	国道135号	早川口交差点～小田原漁港	
酒匂連携軸	酒匂川サイクリングロード		未整備区間あり
	国道255号	成田南交差点～大井町境	
環状交流軸	県道 小田原松田	富士見大橋東側交差点～大井町境	
	県道 沼田国府津	親木橋交差点～県道 怒田開成小田原	
	都計道 穴部国府津線		事業中
	都計道 小田原山北線 都計道 城山多古線		事業中 事業中
各連携軸に含まれる 都市内交流軸	県道 小田原山北	川端交差点～早川口交差点	
	市道0051(通称 巡礼街道)	飯泉交差点～富士見橋際交差点	
	国道255号	市民会館前交差点～成田南交差点	
	県道 鴨ノ宮停車場	連歌橋交差点～駅北口入口交差点	
	県道 鴨ノ宮停車場矢作	下府中集会所入口交差点～石上交差点	
	県道 怒田開成小田原	小田原大橋交番前交差点～下新田交差点	
	市道2246	中町二丁目交差点～小田原大橋交番前交差点	
	都計道 栄町小八幡線		事業中
	市道0084(通称 けやき通り)	小田原署入口交差点～寺町交差点	
	市道0001(通称 中央通り)	小田原駅東口～栄町1交差点	
	市道2189(通称 銀座通り)	国道1号～銀座通り交差点	
	市道0015(通称 新栄通り・国際通り)	国際通り交差点～広小路交差点	
	市道0003	御幸の浜交差点～錦通入口交差点	
	市道0005	小田原駅西口～新栄通り交差点	
	市道0053	下新田～印刷局西	
市道0059	県営住宅入口～浄水場西側		
県道 小田原停車場	城山中入口交差点～小田原駅西口		
市道0055(通称 鴨宮南口通り)	鴨宮駅南口～富士見小入口交差点		

- ① 具体的に整備する路線・区間は今後、優先度を見極めて決定します。
- ② 今後、設計・関係機関との調整により路線・区間を変更することがあります。

図-37 望ましい小田原市自転車ネットワーク路線

5-4 小田原駅・鴨宮駅周辺の自転車ネットワーク計画の方針

自転車・歩行者交通の多い小田原駅や鴨宮駅周辺地域、その他の駅周辺の細街路については、より密度の高い自転車ネットワーク路線の検討・計画が必要であり、それらは、範囲を絞った詳細な検討により、別途行う位置づけとします。

(1) 小田原駅周辺状況と自転車整備の課題

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。また、中心市街地活性化対象地区、バリアフリー重点整備地区、観光地を巡るレンタサイクル主要範囲などを踏まえた自転車ネットワーク整備が必要です（図-38参照）。

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。

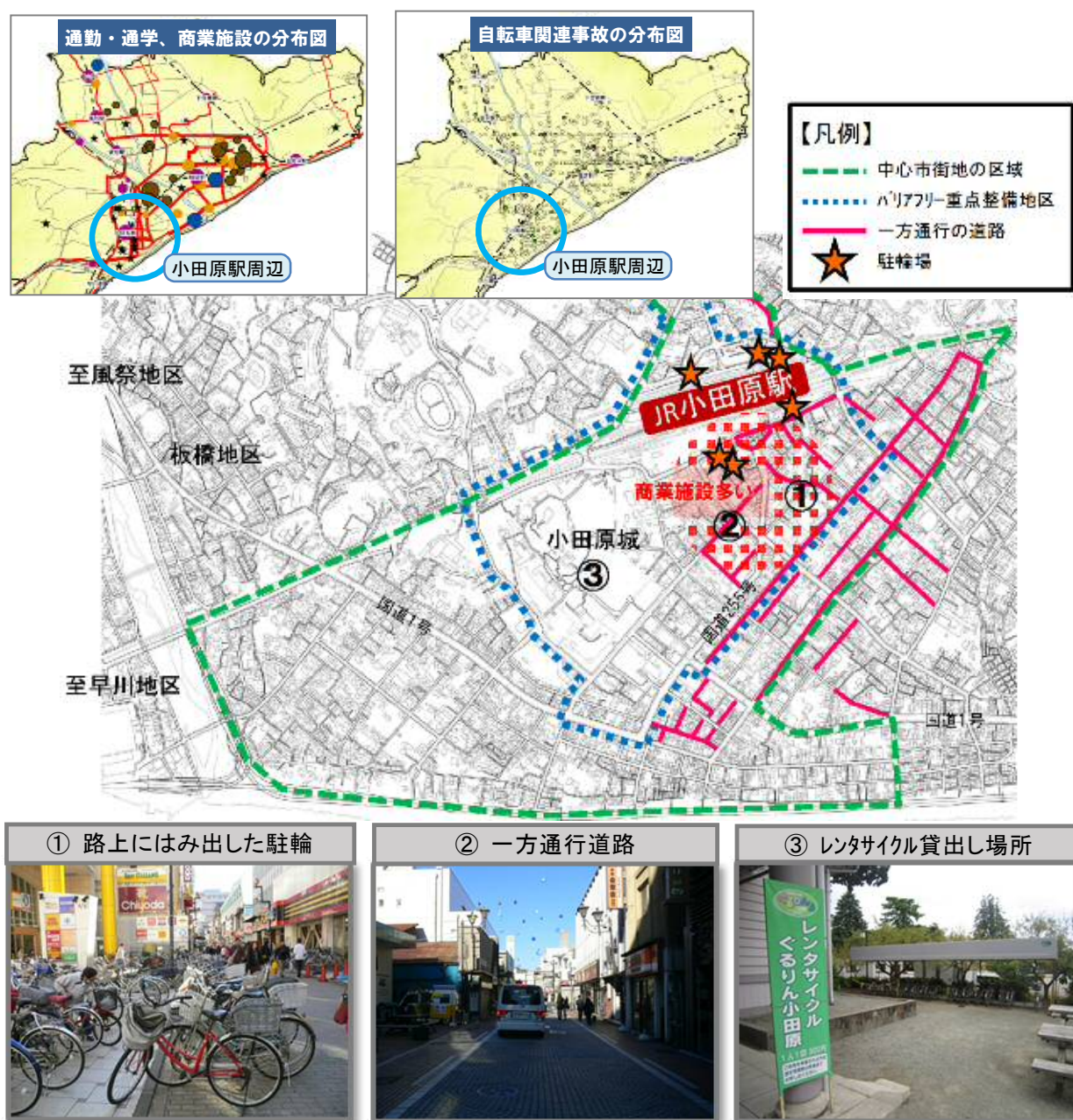
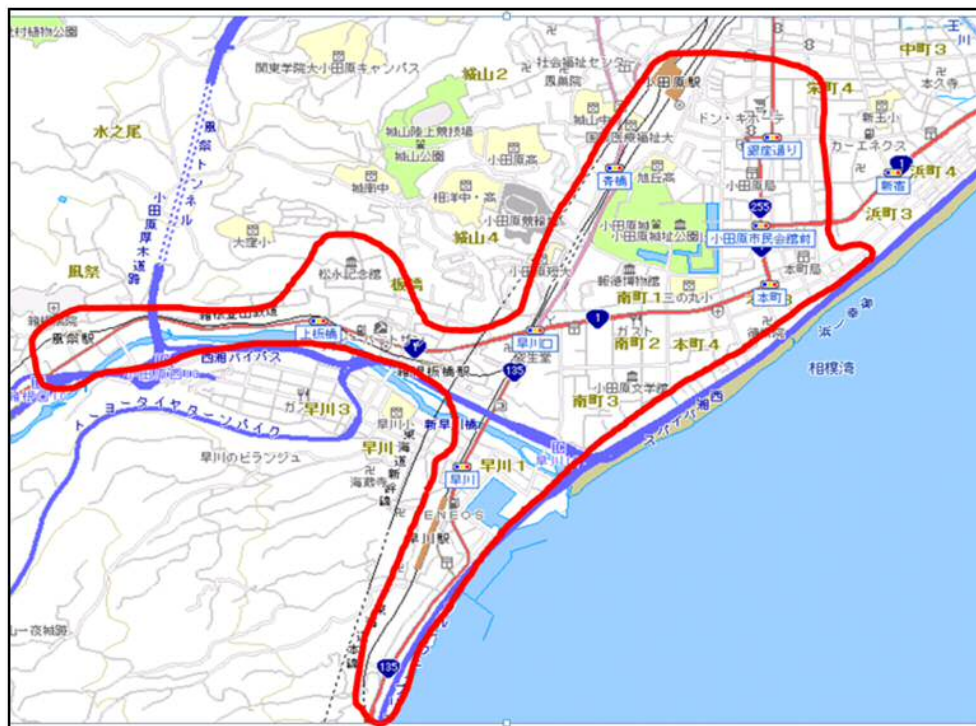


図-38 小田原駅周辺状況と自転車整備の課題

なお、レンタサイクルは、小田原城を始めとした観光施設が集中している小田原駅周辺とともに、「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）のある早川地区、松永記念館等の歴史文化施設等の立地する板橋地区、生命の星・地球博物館等の観光スポットがある風祭地区を主要範囲としています（図－39参照）。そのため、小田原駅周辺地区の自転車ネットワーク整備に際しては、これらの早川地区・板橋地区・風祭地区との連携に配慮する必要があります。



(参考) レンタサイクル 「ぐるりん小田原」の概要

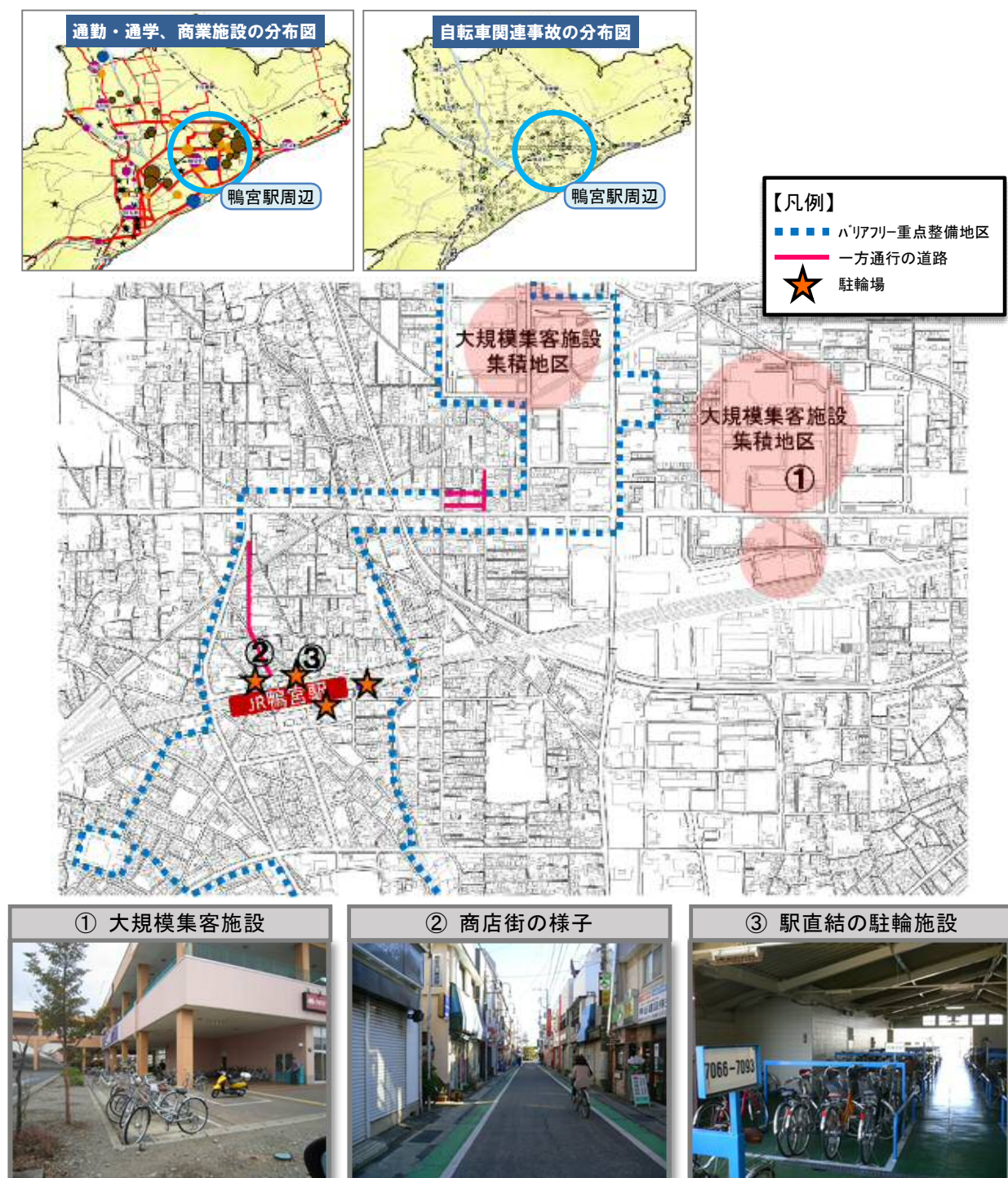
貸出場所	小田原城歴史見聞館（小田原城址公園内）
自転車台数	20台（子供用自転車もあり）
利用時間	9:00～16:30（貸出しは15:30まで）
利用料金	1人1回 300円
保証金	1,000円（自転車返却時に全額返金）
実施主体	小田原市観光課、特定非営利活動法人小田原ガイド協会
実施協力	神奈川県自転車商協同組合小田原支部

（資料）小田原市観光課資料

図－39 レンタサイクル主要範囲（再掲）

(2) 鴨宮駅周辺状況と自転車整備の課題

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。また、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、細街路を含む自転車ネットワーク整備が必要です（図－４０参照）。



図－４０ 鴨宮駅周辺状況と自転車整備の課題

(3) 小田原駅・鴨宮駅周辺の自転車ネットワーク計画の方針

小田原駅・鴨宮駅周辺における状況と自転車整備の課題を踏まえて、各駅周辺の自転車ネットワーク計画の方針を以下のとおり設定します。

- **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、小田原市自転車ネットワーク計画検討会で選定した自転車ネットワーク路線及びその整備の予定を踏まえ、「小田原市中心市街地活性化基本計画」「小田原市交通バリアフリー基本構想」など諸計画との整合を図り、歩行者や自転車の安全性・快適性向上に資するネットワーク及び空間整備を検討する。
- **商業施設利用のための自転車ネットワークと駐輪施設について**
 - ✓ 商業施設利用の利便性・安全性向上に配慮したネットワークの検討と、商業地域における駐輪場のあり方（路上駐輪施設含む）について検討を行う。
- **観光施設利用のための自転車ネットワークと駐輪施設について**
 - ✓ 観光交通の安全性向上、観光施設の周遊の利便性向上に配慮して、ネットワークの検討と観光施設近隣における駐輪施設のあり方について検討を行う。
- **自転車空間の形態検討について**
 - ✓ 本計画で示す整備形態を基本とし、一方通行規制路線など、幅員に余裕がある路線については、積極的に自転車走行空間の導入を検討する。
 - ✓ 自動車交通の少ない細街路は、自転車と自動車の安全性を確保しながら混在型走行空間を検討する。
- **上記計画にあたっての調査・調整について**
 - ✓ 上記計画にあたっては、通勤・通学、商店・観光地等の自転車利用需要を調査したうえで路線選定を行う。
 - ✓ 商工会・商店会・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。

6. 整備形態のイメージ

6-1 自転車通行空間の整備形態選定の基本方針

自転車ネットワーク路線について、自転車、歩行者の交通安全性を確保する自転車通行空間の整備形態を示します。本計画書においては、各路線の具体的な整備形態選定は行わず、今後、各路線の事業者が路線の状況を踏まえて整備形態検討・選定を行うこととします。この項では、小田原市としての基本的な考え方や配慮事項を整理しました。

平成 24 年に公表された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 国土交通省 道路局 警察庁交通局」において、自転車通行空間は、「自転車道、自転車専用通行帯、車道混在」の 3 つのタイプを基本とし、路線の自動車走行速度と自動車交通量を条件として整備形態を選定することとしています。また、当面の整備形態として既存の自転車歩行者道※の活用も検討することとされています。

小田原市においてもこの考え方に準じて整備形態を選定します。特に、小田原市の地域特性として、自転車ネットワークとして選定された路線であっても、現時点では歩行者・自転車交通量が比較的少ない区間もあり、そのような区間では自転車と歩行者の混在による安全性課題が少ない実態があります。そのことを踏まえ、当面の整備形態としての自転車歩行者道の活用（自転車の歩道通行可規制を継続）は、有効な選択肢のひとつと位置づけて整備形態を選定する方針とします。



※普通自転車の歩道通行（道路交通法 63 条の 4 の骨子）

普通自転車は、次の場合は歩道を通行することができる。

- ・道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。（普通自転車歩道通行可の指定がなされた自転車歩行者道）
- ・普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の車道を通行が危険である場合。
- ・車道又は交通の状況から、自転車の安全確保のため歩道通行がやむを得ない場合。

自転車が歩道を通行する時のルール

- ・普通自転車は、歩道の車道寄りの部分を徐行しなければならない。
- ・普通自転車が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。
- ・ただし、普通自転車通行指定部分（自転車歩行者道内に、自転車通行位置が示されているもの）を走行する場合は、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。

※普通自転車歩道通行可の指定可能な自転車歩行者道の条件

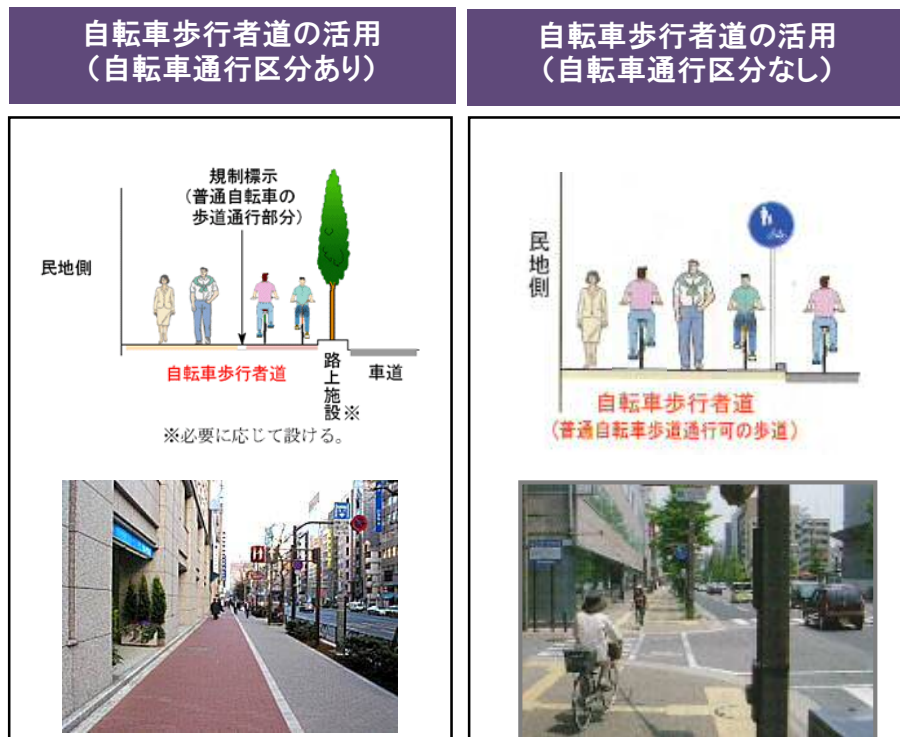
- ・歩行者の通行及び沿道の状況から、歩行者の通行に支障がないと認められること。
- ・縦断勾配がおおむね 10 パーセント未満で、自転車の通行に危険がないこと。
- ・原則として歩道幅員が 3 メートル以上あること。

6-2 整備形態の種類と特徴

整備形態の基本形として、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在（ピクトグラム等による混在、通行位置を示す表示）、自転車歩行者道の活用（自転車通行の区分あり、なし）があります。



既存施設の活用



(1) 自転車道の概要と特徴

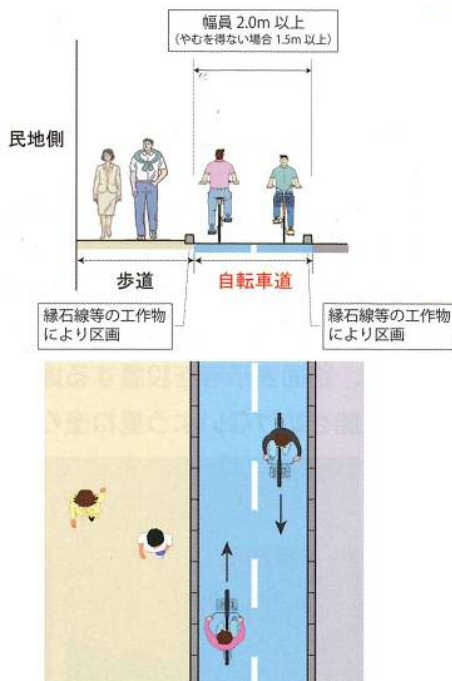
自転車道は、縁石などの構造物で、歩道、車道と分離した構造を持つ自転車専用の通行空間です。幅員は2m以上とし、やむを得ない場合は1.5mまで縮小することができます。自転車道と車道の上に設ける分離構造物については、自転車自動車がお互いに存在を認識できるように視認性に配慮し、車道から高さ15cm以上の縁石を配置します。

自転車道は、車道の片側ずつに双方向通行のタイプと、一方通行規制を実施するタイプがあり、特に利便性において相反する特徴があります。

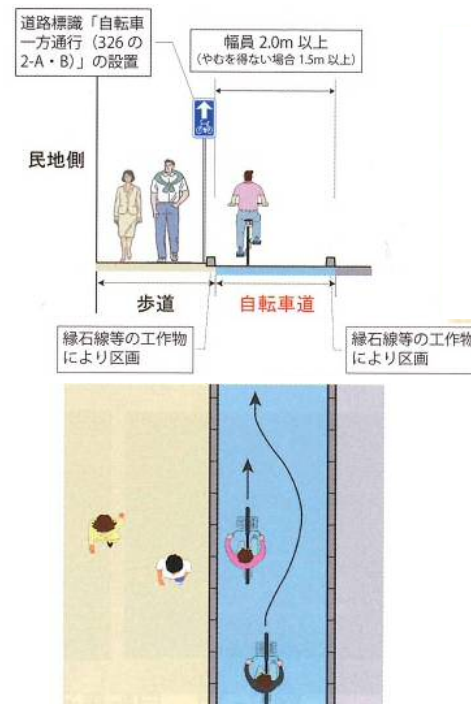
また、幅員再構成で自転車道を設置する場合、縁石が設置されることで、緊急時を含む自動車の停車空間が無くなってしまいう課題が生じることがあるため、停車車両への利便性確保（荷捌きスペースや停車スペースの別途確保）を含む検討が必要です。



◆双方向通行の場合



◆一方通行の場合



【メリット】

- ・自動車と構造分離されており、交通安全性が高い
- ・双方向通行であり、沿道利便性が補償される

【デメリット】

- ・交差点逆送方向の自転車の交通処理が課題である
- ・用地余裕が必要であり、整備が比較的困難である
- ・自動車の停車空間確保が困難になることが多い

【メリット】

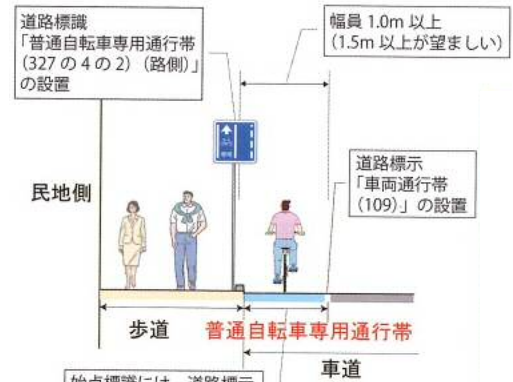
- ・自動車と構造分離されており、交通安全性が高い
- ・双方向運用と異なり交差点部の交通処理課題がない

【デメリット】

- ・一方通行であり、沿道利便性が損なわれる。
- ・用地余裕が必要であり、整備が比較的困難である
- ・自動車の停車空間確保が困難になることが多い

(2) 自転車専用通行帯の概要と特徴

自転車専用通行帯は、路面表示にて自転車“専用”の走行帯を表示するタイプの通行空間です。公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示および道路標識を設置することにより、自転車走行空間の明確化を図ります。幅員は1.0m以上で、1.5m以上が望ましいとされており、一方通行として運用します。

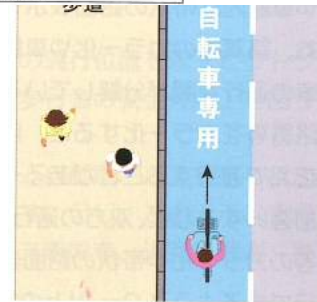


【メリット】

- ・大規模な改修を要しない場合が多く、整備が比較的容易である
- ・交差点は左側通行であり、交通処理は課題なし

【デメリット】

- ・一方通行であり、沿道利便性が損なわれる



(3) 車道混在の概要と特徴

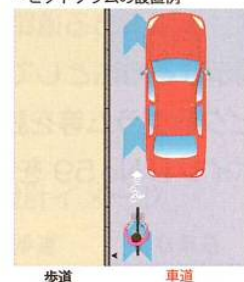
車道における自転車走行位置について、路面表示で表示するタイプの通行空間です。自転車専用の幅員が与えられているわけではないので、自動車と混在しながら車道を利用します。表示は路肩・停車帯内の対策を行うタイプと、車線内にピクトグラムを設置するタイプがあります。



【路肩・停車帯内の対策】
・カラー化の例



【車線内の対策】
・ピクトグラムの設置例



【メリット】

- ・路面表示のみであり、整備が容易である
- ・交差点は左側通行であり、交通処理は課題なし

【デメリット】

- ・自動車と混在するため、接触等の危険性が高い
- ・一方通行であり、沿道利便性が損なわれる

(4) 自転車歩行者道（自転車と歩行者の分離あり）の概要と特徴

普通自転車通行可の自転車歩行者道ですが、自転車、歩行者の円滑利用に配慮して、視覚的な自転車通行指定部分（幅員 1.5m 以上）を標識・路面標示して視覚的に分離します。ただし、これは自転車が「通行すべき部分」を示しているものであって自転車専用空間指定ではないため、歩行者がいない場合に自転車は安全な速度と方法で指定部分を通行できるものの、歩行者がいる場合には徐行・一時停止義務があります。



【メリット】

- ・自動車と構造分離されており、接触事故の危険が少ない
- ・自転車は双方向通行可能であり、沿道利便性が補償される

【デメリット】

- ・原則、歩行者がいる場合は徐行利用であり、円滑な自転車通行はやや損なわれる
- ・取付道路等からの進入車両と出会い頭事故の危険性が高い

(5) 自転車歩行者道（歩行者自転車の分離なし）の概要と特徴

普通自転車歩道通行可の自転車歩行者道です。自転車は原則として、「歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。歩行者の通行を妨げる場合は自転車が一時停止しなければならない」（道路交通法第63条の4第2項）を条件として歩道通行が可能です。



【メリット】

- ・自動車と構造分離されており、接触事故の危険が少ない
- ・双方向通行であり、沿道利便性が補償される

【デメリット】

- ・歩行者との接触事故の危険が多い（歩行者・自転車が多い箇所では不適）
- ・原則、歩行者優先のため徐行での利用であり、円滑な自転車通行はやや損なわれる
- ・取付道路等からの進入車両と出会い頭事故の危険性がある

6-3 整備形態の選定方法

(1) 選定フロー

自転車通行空間の整備形態は、下記（図-4-1）フローに示す自動車の走行速度（基本的に規制速度）と自動車の交通量に応じ自転車の安全性視点で決定します。

このフロー中に示す速度・自動車交通量の数値判断目安と整備形態の関係は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 国土交通省道路局 警察庁交通局 h24.11」に準じたものです。

速度・交通量条件で定まる形態について、整備が現実的に可能かどうかを幅員構成の再配分によって検討します。路線の現在の幅員構成、道路構造物、沿道条件、用地条件などを勘案し、自転車空間整備が困難、又は非常に長期を要すると判断される場合は、比較的整備のしやすいタイプ（自転車道ならば自転車専用通行帯、自転車通行帯ならば車道混在の整備形態）の採用を含め検討を行います。

もしも、自転車専用通行帯整備が困難と判断され、車道混在の可否を検討する際には、車道走行の安全性を検討するとともに、危険と判断される場合で、既に自転車歩行者道が整備されている路線では、自転車歩行者道の活用について検討し、当面の整備形態として自転車歩行者道の活用も選択肢とします。

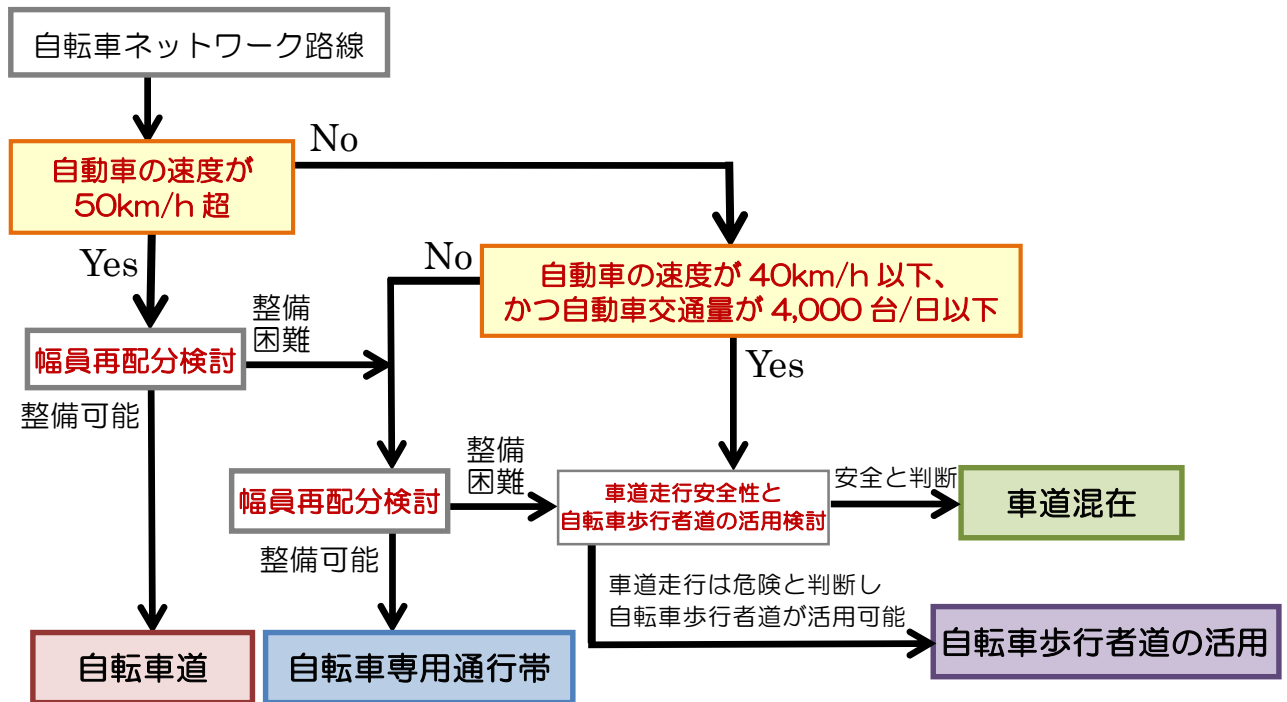


図-4-1 道路整備形態の選定フロー

(2) 検討・選定時の配慮事項

1) 道路構造令特例値使用を含む幅員再配分検討

幅員再配分においては、道路構造令特例値の可否、路肩の削除、中央分離帯の削除、植栽帯の削除など、安全性・利便性・周辺環境などに配慮して検討します。幅員再配分は、交差点区間、橋梁区間などは標準区間と別な幅員構成とすることも含め、路線全体の状況を踏まえた検討が必要です。

2) 利便性・安全性確保への配慮

利便性について、一方通行の自転車道や自転車専用通行帯は、沿道利用に迂回が生じる場合もあることから、商店や公共施設などの利便性に配慮して検討が必要です。

また、安全性について、自動車の速度と交通量に準じた形態整備が困難で、やむを得ず車道混在などの採用を判断する場合は、現地の道路構造や利用特性を確認し、安全性に配慮した検討が必要です。

3) 個別の交通事故対策への配慮

適切な自転車通行空間整備によって、歩行者、自転車、自動車の交通安全性は向上しますが、交通事故の危険性が全て解消される訳ではありません。自転車関連の交通事故の多い箇所では個別の事故対策による要因分析と対策が必要です。

4) 自転車の走行しやすい道路構造（施設）への配慮

自転車通行空間の路面に街きよと舗装境界などの段差があることは、自転車の走行性、安全性を損ないます。幅員再構成検討を行う場合は、街きよやグレーチング蓋の改良などの必要性も含め検討を行います。また、反射板や照明灯の設置、草刈なども走行環境の整備の一つとして検討を行います。

5) 自転車歩行者道の活用への配慮

自転車歩行者道活用を選択する場合、沿道乗り入れ自動車と歩道内を走行してくる自転車が、互いに確認しづらいことによる出会い頭事故の危険性への配慮が必要です。事故が多い箇所では、注意標識を設けるなどの個別対策の実施が有効です。

自転車歩行者道に自転車の歩道通行部分を指定する場合、歩道との分離工作物設置が可能な場合には自転車道として整備することも可能です。植栽帯移設を含む歩道空間の再配分検討も視野に入れた検討が必要です。

自転車の歩道通行部分の指定をしない場合には、自転車の徐行認識を徹底させるため、徐行を示す看板または路面表示設置によって、歩行者の安全性を向上させる対策も検討します。

7. 自転車空間の構造・デザインの検討

7-1 自転車空間の標準的な構造

(1) 整備形態ごとの整備イメージ

整備形態ごとの自転車走行環境の整備イメージを図-42に整理します。

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。



既存道路の活用

自転車歩行者道の活用



図-42 道路整備形態の整備イメージ

(2) 単路部の標準的構造

単路部における標準的な自転車空間の構造を図-43に整理します。

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・関係機関協議等の検討が必要です。

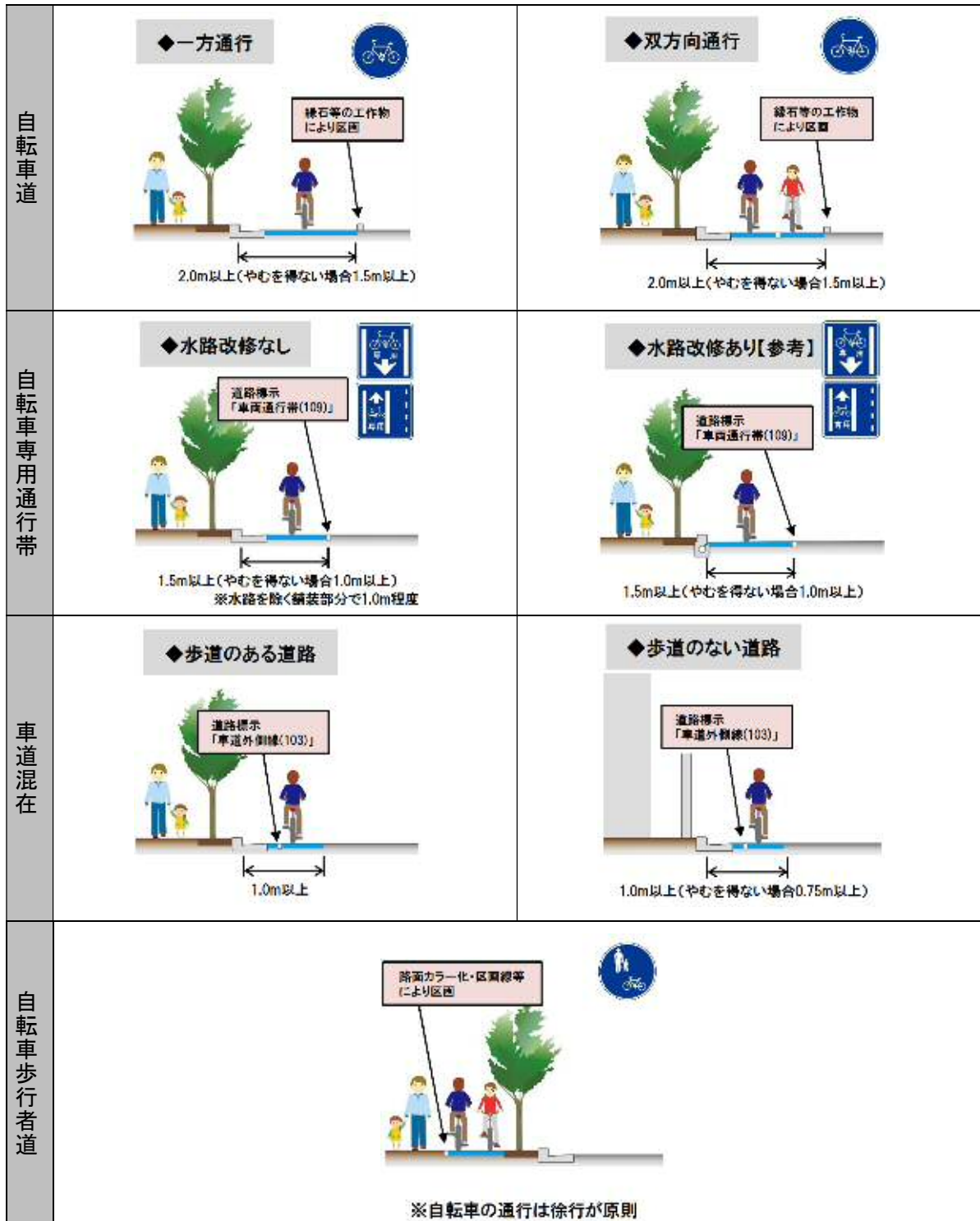


図-43 単路部の標準的な構造

(3) 交差点部の標準的構造

交差点部における標準的な自転車空間の構造を図-44に整理します。

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・関係機関協議等の検討が必要です。

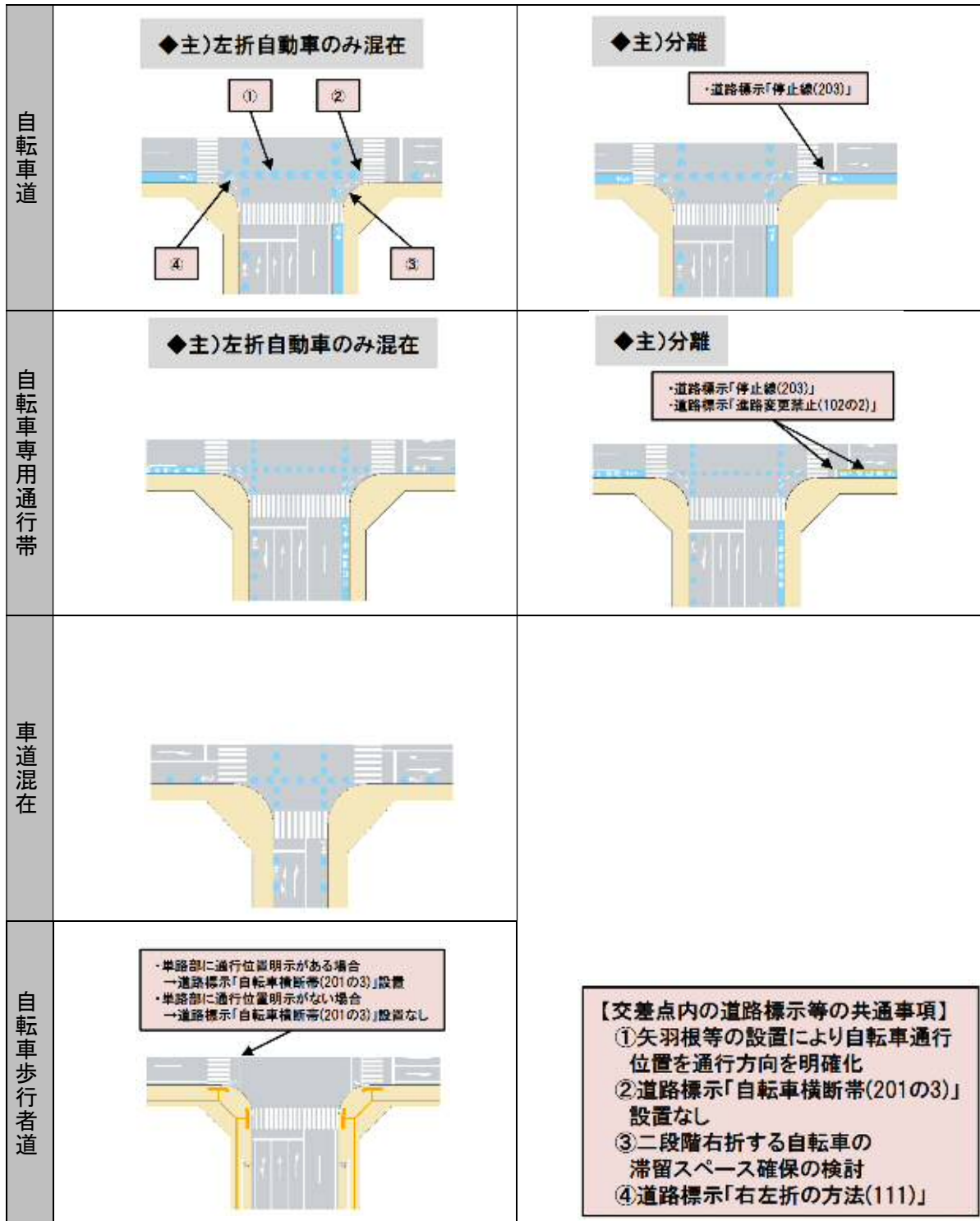


図-44 交差点部の標準的な構造

(4) 特殊部の標準的構造

特殊部における標準的な自転車空間の構造を図-45に整理します。

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・関係機関協議等が必要です。

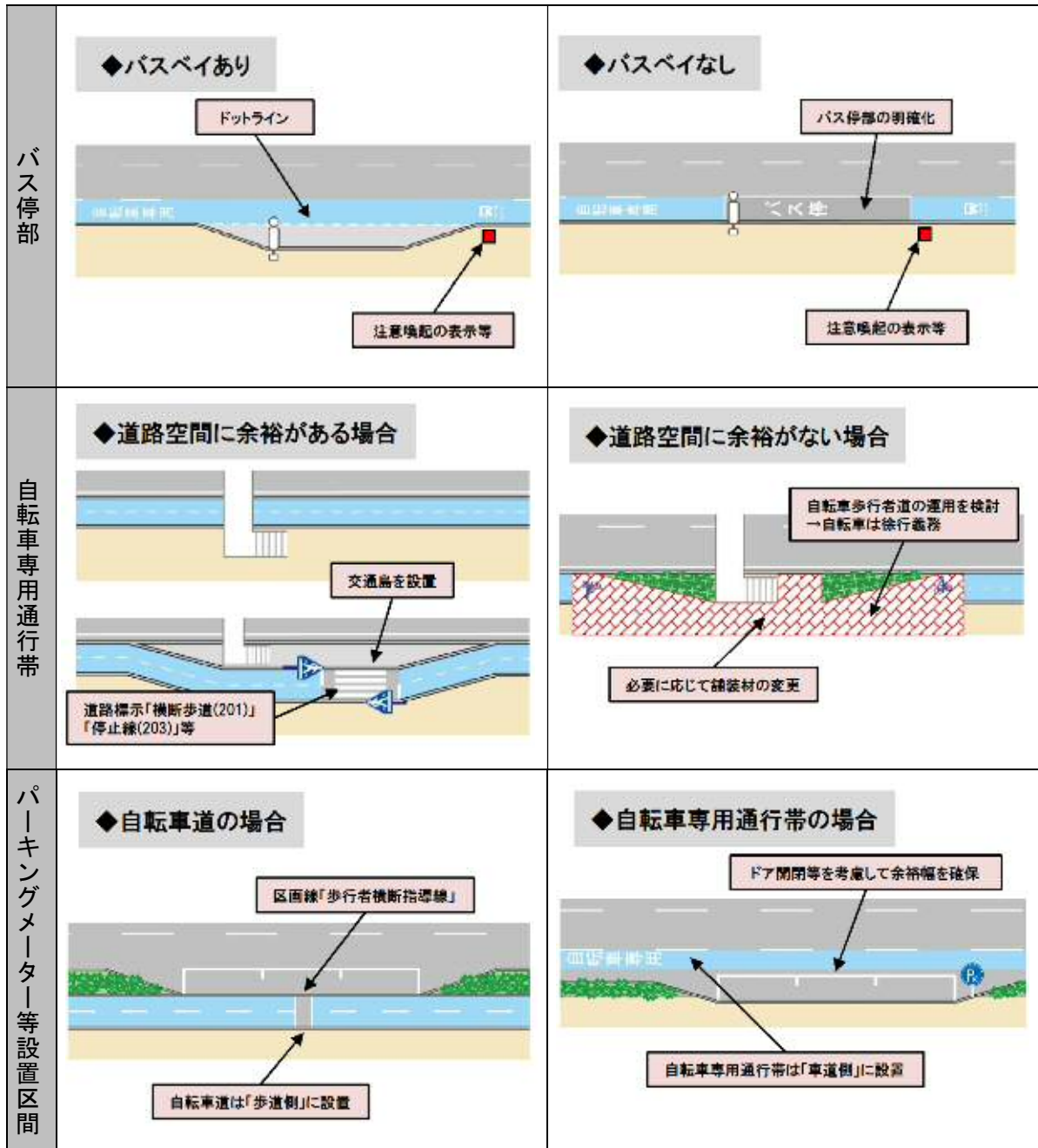


図-45 特殊部の標準的な構造

7-2 自転車空間デザイン（色彩）の検討

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とともに、「小田原市景観計画及び景観条例」により市域全域が景観計画の対象区域に指定されているため、景観への配慮が必要です。

小田原市では、表-1の4タイプを使い分けることとします。基本方針は、「安全性向上に配慮した通行空間の区分」「景観への影響」「自転車空間の理解」「コスト」等を考慮し、『路面着色なし、ピクトグラム+矢印』とします。

特に、『景観計画重点区域』においては着色しない基本整備方針を原則とします。

ただし、交通安全上の課題が大きい箇所については、自転車走行位置を目立たせるため、路面着色を個別に検討することとします。

路面着色をする場合の色相は、「事例（全国・湘南・横浜等）」「市章」を参考に『青系』を基本とします。また、路面着色の範囲・彩度は、景観への配慮および交通安全上の課題の大きさ等に応じて、適宜選定するものとします。（表-1参照）

（参考）自転車通行空間の設計・路面表示

自転車通行空間を区分するため、自転車通行空間に路面着色する場合や着色した路面表示を設置する場合には、経済性を配慮するとともに、周囲の景観に対し大きな影響を与えないよう、地域毎の景観条例等を考慮した上で、景観や色彩の専門家に意見を聴くなど、着色する路面の範囲、路面標示の大きさ、色彩の彩度及び明度等に留意するものとする。ただし、安全面での利点が損なわれないようにするものとする。

（資料）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）

表-1 自転車空間デザイン（色彩）の基本的考え方

基本整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・路面着色なし ・ピクトグラム+矢印のみ 			景観計画の対象区域は市域全域であるが、特に『景観計画重点区域』においては「基本整備方針」を原則とする。
	<ul style="list-style-type: none"> ・景観配慮色を採用 ・全幅を路面着色 	<ul style="list-style-type: none"> ・高彩度色を採用 ・全幅を路面着色 	<ul style="list-style-type: none"> ・彩度は適宜選定 ・帯状に路面着色 	
路面着色する際の整備方針	 <p>彩度 2 程度</p>	 <p>彩度 6 程度</p>	 <p>彩度は適宜選定</p>	

7-3 誘導サイン・ピクトグラム（案）の検討

(1) デザイン案

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重要です。

策定済みの「小田原市公共サインデザインマニュアル」を基に、標準的なサイン・ピクトグラムは以下の通りとします。なお、支柱・表示板の色彩は「小田原市公共サインデザインマニュアル」に準拠させています。（図-46参照）

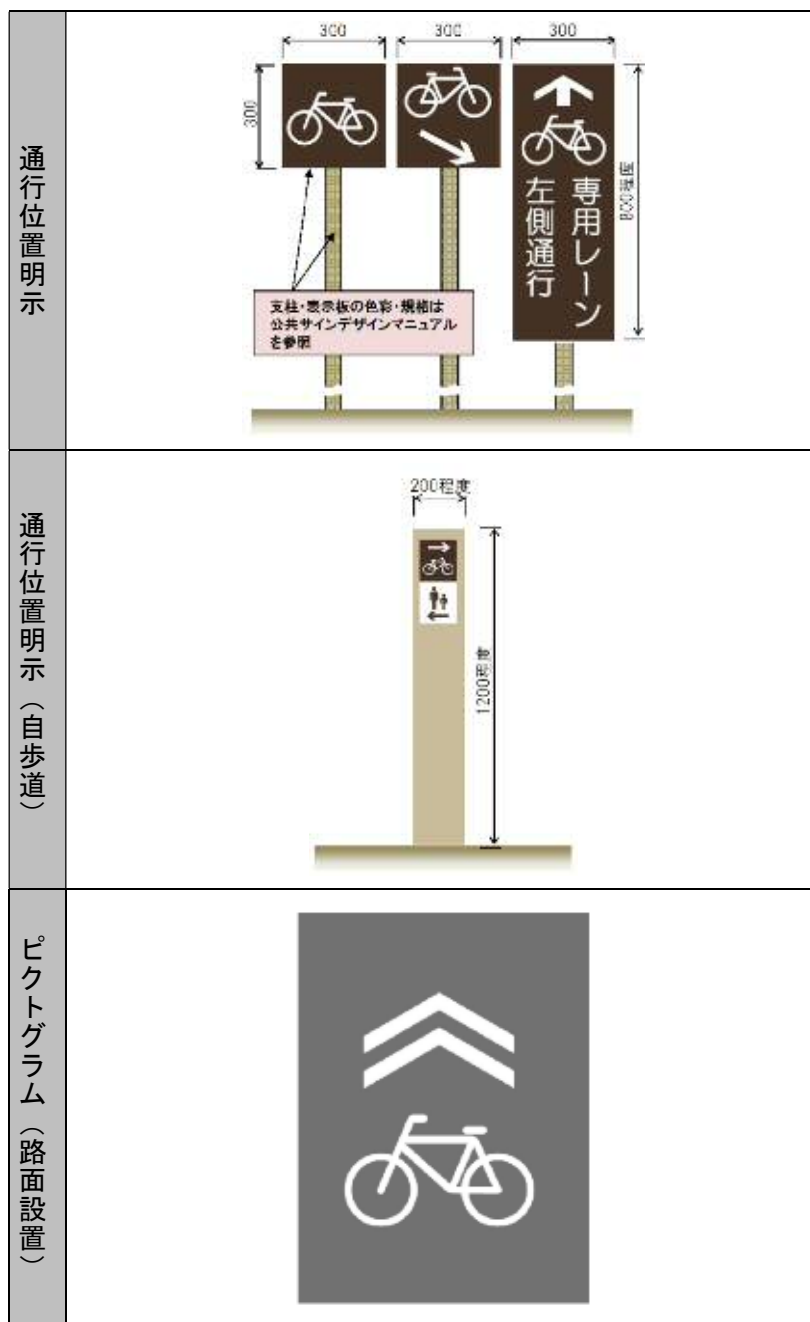


図-46 誘導サイン・ピクトグラムのデザイン案

(2) 配置案

整備形態に応じた、標準的な誘導サイン・ピクトグラムを図-47に整理します。なお、単路区間における自転車空間の路面を着色しない場合には、自転車空間が適切に利用（通行位置・通行方向）および自転車・歩行者・自動車からの視認性を考慮し、ピクトグラムの標準配置間隔は「20m程度を目安」とします。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なるよう調整します。

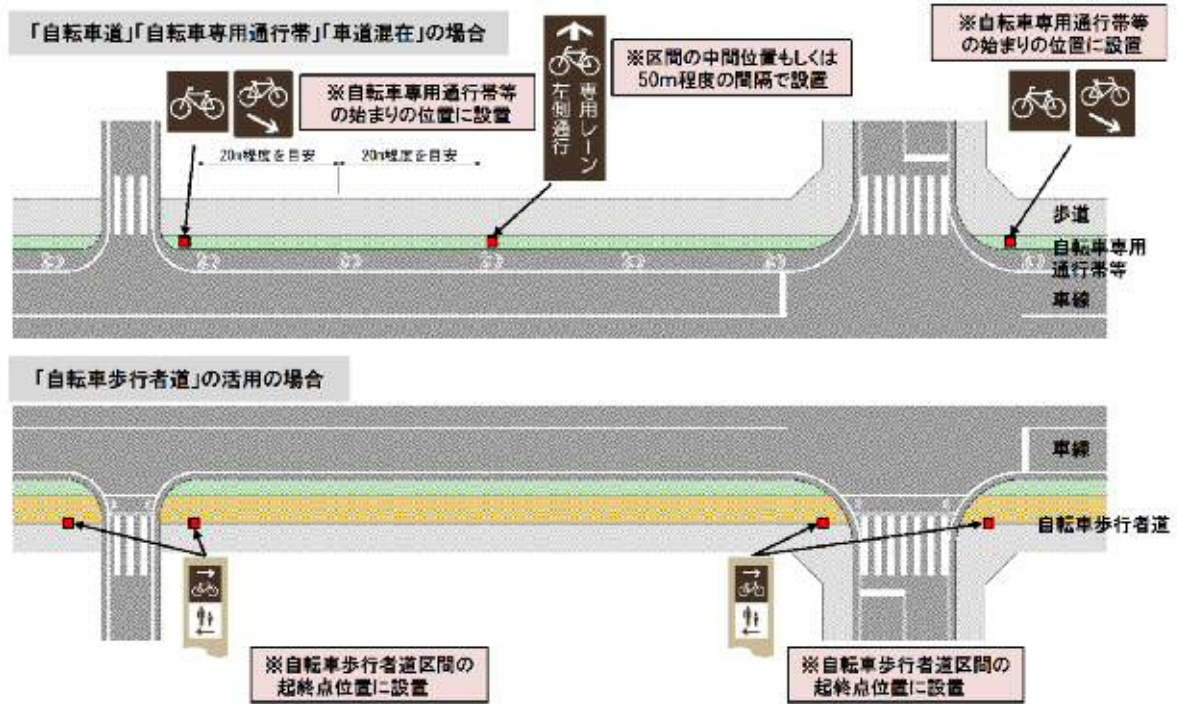


図-47 誘導サイン・ピクトグラムの配置案

8. 自転車ネットワーク整備優先区間の設定

8-1 整備優先区間の考え方と選定方法

(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。

(参考) 整備優先度の考えかた

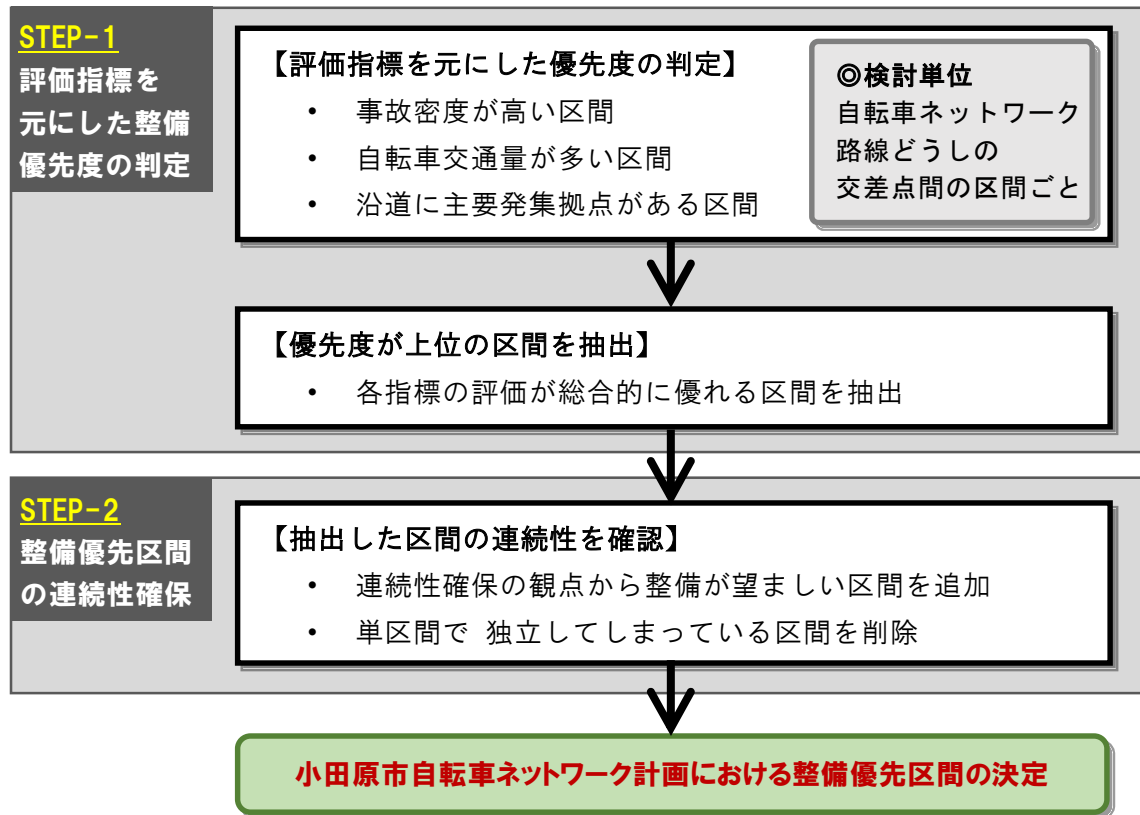
自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先させるのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討するものとする。一方、無電柱化やバリアフリー等の他の事業計画が既にある場合は、互いに調整した上で整備するなど整備の効率性についても検討することが望ましい。

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。

(資料) 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)

(2) 整備優先区間の選定方法

小田原市における整備優先区間は、下記の方法（図－４８参照）で選定を行いました。



図－４８ 整備優先区間の選定方法

8-2 整備優先区間（案）の設定

前項の整備優先区間の考え方と設定方法に即して設定した整備優先区間(案)を図-49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。



整備優先区間(案)に選定された路線

- 国道1号（橘インター入口交差点～連歌橋交差点）
- 県道鴨ノ宮停車場（連歌橋交差点～畝田ガード下）
- 県道鴨ノ宮停車場矢作（畝田ガード下～鴨宮駅北口入口交差点）
- 県道松田国府津（親木橋交差点～富士見橋際交差点）
- 市道 0051（富士見橋際交差点～鴨宮駅北口入口交差点）
- 市道 0053（下新田交差点～富士見小入口交差点）
- 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）
- 酒匂川サイクリングロード（未整備区間）

※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。

図-49 整備優先区間（案）

表－２ 整備優先区間（案）一覧

整備優先区間(案)	選定理由
<p style="text-align: center;">国道1号 (橋インター入口交差点～連歌橋交差点)</p>	<p>→ 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</p>
<p style="text-align: center;">県道鴨ノ宮停車場 (連歌橋交差点～畝田ガード下)</p> <p style="text-align: center;">県道鴨ノ宮停車場矢作 (畝田ガード下～鴨宮駅北口入口交差点)</p> <p style="text-align: center;">市道0053 (下新田交差点～富士見小入口交差点)</p> <p style="text-align: center;">市道0055 (富士見小入口交差点～鴨宮駅南口ロータリー)</p>	<p>→ 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</p>
<p style="text-align: center;">市道0051 (富士見橋際交差点～鴨宮駅北口入口交差点)</p> <p style="text-align: center;">市道0059 (打越跨線橋入口交差点～高田浄水場西側交差点)</p>	<p>→ 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</p>
<p style="text-align: center;">県道松田国府津 (親木橋交差点～富士見橋際交差点)</p>	<p>→ 国道1号と市道0051を接続し、整備効果を向上</p>
<p style="text-align: center;">酒匂川サイクリングロード (未整備区間)</p>	<p>→ 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</p>

※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。

9. 自転車関連施策・関連事業

9-1 自転車利用ルール周知

(1) これまでの取り組み

小田原市および小田原警察署では、自転車利用ルールの周知、自転車に関わる交通安全教育について、様々な取り組みを行ってきました（表-3、表-4参照）。

表-3 小田原市のこれまでの取り組み

項目	内容																				
交通安全教室	<ul style="list-style-type: none"> ● 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安全教室を開催。 ● 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る。 																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施年度</th> <th>合計</th> <th>保育園/幼稚園/小学校</th> <th>自治会等</th> <th>受講人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成22年度</td> <td>173回</td> <td>129回</td> <td>44回</td> <td>16,980人</td> </tr> <tr> <td>平成23年度</td> <td>164回</td> <td>121回</td> <td>43回</td> <td>15,596人</td> </tr> <tr> <td>平成24年度</td> <td>173回</td> <td>129回</td> <td>44回</td> <td>16,276人</td> </tr> </tbody> </table>	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
	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																	
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	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車月間（5月）と各季（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る。 																				
市広報の啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> ● 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る。 																				
高齢者セーフティアドバイス	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治会・民生委員等の協力により、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る。 																				
対人賠償保険加入啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> ● 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る。 																				

表-4 小田原警察署の取り組み

項目	内容
交通安全教室	<ul style="list-style-type: none"> ● 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」が行っているが、こちらは警察官が実施。
チリリン・スクール	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。

神奈川県警察では、中央交通安全対策会議交通対策本部が決定した自転車安全利用五則等を活用したチラシを作成し、自転車の安全利用促進に取り組んでいます(図-50参照)。



【資料：神奈川県警察HP】

図-50 自転車交通ルール周知のチラシ

(2) 他所の取り組み事例

他の自治体、関連団体等では、自転車ルールの周知について、さまざまな取り組みを行っています（表－5参照）。

表－5 利用ルール周知の他所事例

対象者	事例
市民 (児童、学生、 運転免許を保有し ていない者などを 含む)	自転車ルールの周知徹底 ・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関する罰則の周知 ・自転車の点検や整備必要性の周知
	街頭啓発指導
	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
	自転車ルール認知度テストの実施
	自転車ルールの理解度・技術を競う大会の開催
	自転車安全利用モデル校の指定
	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 ※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」の養成を行っている。一般市民が資格取得によって、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
従業者	業務や通勤で利用する社員等を対象とした研修の実施

(資料) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(3) 今後の自転車利用ルール周知に関する提言

➤ 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。

➤ 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。

9-2 駐輪施設整備

(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。一方で放置自転車は、減少傾向にあるものの、依然多い状況です（表-6参照）。

小田原駅、鴨宮駅、国府津駅他、駐輪施設は飽和状態にあり、小田原駅周辺では、待機者（定期利用契約待ち）もあることから、駐輪場が不足している状況です（表-7参照）。

表-6 小田原駅周辺の自転車放置禁止区域の撤去状況【小田原市調査】

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

表-7 主な鉄道駅周辺の駐輪場収容台数（複数施設合計）と平均利用台数

【H25年10月小田原市調査】※今後、検討にあたっては、再調査する必要があります

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
	蛍田駅	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

(2) 他所の取り組み事例

他の自治体、民間企業等では、駐輪場整備について、さまざまな取り組みを行っています（表－8参照）。

表－8 駐輪場整備の他所事例

事例	概要
道路用地（空地）を活用した整備	・自治体、道路管理者が、既設歩道上の余剰空間、歩道橋下、高架下を利用した駐輪場を整備
鉄道事業者、行政、商業施設の連携による整備	・高架下商業施設を運営する企業（鉄道事業者の関連会社）と行政、地元が連携し、公共自転車駐輪場と商業施設の付属義務自転車駐輪場を一体整備することでコスト縮減
行政の用地提供により民間事業で整備	・自治体が既存の植樹帯を活用して駐輪スペースの基盤整備を行い、公募により選定した民間事業者が道路占用許可を受け、路上駐輪場を整備・運営管理を行う
商業施設内の公開空き地を利用した整備	・商業施設の公開空地（営利目的施設の常設不可なオープンスペース）について、市の制度改正で「違法駐輪が多い場合は公共駐輪施設を設置可能」とし、駐輪場を整備
商店街の空き店舗を活用した整備	・商店街と自治体が連携し、空き商店建物を駐輪場として整備・運用、借地料の一部を市が補助
駐輪場案内と放置自転車撲滅キャンペーンの連動	・自転車放置禁止区域と周辺駐輪場案内を広報し、チラシ配布や専用のHP運用によって放置自転車撲滅キャンペーンを展開

(3) 今後の駐輪施設整備に関する提言

- **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ゆくことが必要です。
- **路上駐輪場、公共施設用地を用いた駐輪施設整備が必要**
 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ゆくことが必要です。
- **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・質からの充実が必要です。

9-3 自転車利用推進

(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、自転車利用促進に寄与しています。

小田原市観光課では、「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、今後の高いポテンシャルを有する観光施設（40～50万人/年の観光客数）と想定しています（図-52参照）。

また、その他の観光施設としても、市街地内に散在する「街かど博物館」や小田原市の南町地区（清閑亭、小田原文学館等）、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（生命の星・地球博物館等）も観光スポットとして存在しており、広域の利用増加が見込まれています（図-51参照）。

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。

レンタサイクル 「ぐるりん小田原」の概要	
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）
利用時間	9:00～16:30（貸出しは15:30まで）
利用料金	1人1回 300円
保証金	1,000円（自転車返却時に全額返金）
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



(資料) 小田原市事業者聞きとり

図-51 レンタサイクルの利用範囲



図-52 小田原漁港特定漁港整備事業計画図

小田原市主催のイベント「小田原サイクルフェスティバル」が、毎年、小田原競輪場で開催されており、最新自転車の展示・試走、子供用自転車の試走、自転車によるパフォーマンスなどを行っています（図－５３参照）。



図－５３ 小田原サイクルフェスティバルの様子 【小田原競輪HP】

（２）他所の取り組み事例

他の自治体、企業、団体では、自転車利用推進について、さまざまな取り組みを行っています（表－９参照）。

表－９ 自転車利用推進の他所事例

事例	概要
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示したマップ。市民や観光客に配布する。
レンタサイクル	・ 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。
サイクルアンドライド	・ 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、サイクルアンドライドを推進し、利用促進する。
サイクルトレイン サイクルバス	・ 鉄道社内に自転車をそのまま持ち込むことが可能なサイクルトレインや、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(サイクルツアーなど)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。

(3) 今後の自転車利用推進に関する提言

➤ 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・事業を検討してゆく必要があります。

➤ 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必要があります。

10. 計画の推進に向けて

10-1 PDCAサイクルに準じた自転車ネットワーク計画

(1) PDCAサイクルとスケジュール

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（図-54参照）。

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、今回は平成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。



図-54 自転車ネットワーク計画のPDCAサイクル

(2) 照査（検証）と改善の実施主体

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。

(3) 照査（検証）における評価指標

計画の評価に当たってはアウトプット指標だけでなく、アウトカム指標を設定して計画の評価・見直しを行います（表－10参照）。

各道路管理者は施設整備に際し、整備後のアウトカム指標が求められるよう事前調査等を実施することとします。

表－10 施策内容に係るアウトプットとアウトカム指標の一例

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

（注釈）上表のアウトプット指標、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」にて掲げた目標をもとに指標を策定する。