

# 資料編

## 資料編

### ■自転車の交通ルール

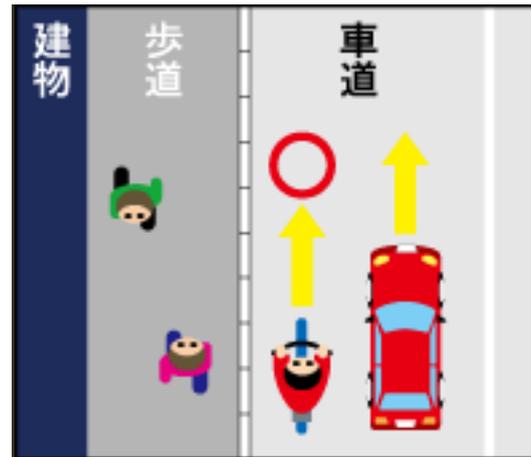
自転車にも自動車同様に交通ルールがあります。以下では、自転車運転者が守らなければならない道路の通行方法や信号のある交差点の渡り方など、道路交通法で定められている交通ルールについて示します。

#### (1) 自転車の通行方法

##### ①自転車の通行場所

自転車は車道通行が原則

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のある道路では車道を通行しなければいけません。



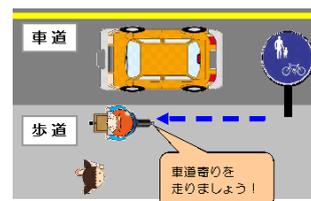
出典：警視庁ホームページ

##### ②例外的に歩道を通行する場合

自転車は車道通行が原則ですが、以下に当てはまる場合は、歩道を通行することができます。

例外的に歩道通行が可能となる場合

○道路標識等により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



出典：神奈川県警ホームページ・警視庁ホームページ

○自転車の運転者が、高齢者（70歳以上）や児童・幼児（13歳未満）等であるとき

○車道又は交通の状況に照らして、当該自転車の通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるとき

例外的に歩道を通行する場合には、以下のように通行しなければいけません。

例外的に歩道を通行する場合の通行方法

歩道の中央から車道寄りの部分を徐行し、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（普通自転車通行指定部分があるときは、当該部分を徐行しなければならない）

(2) 単路部における自転車の通行方法

①歩道と車道の区別のある道路

歩道と車道の区別のある道路では、車道の左側端を通行しなければならない

②路側帯と車道の区別のある道路

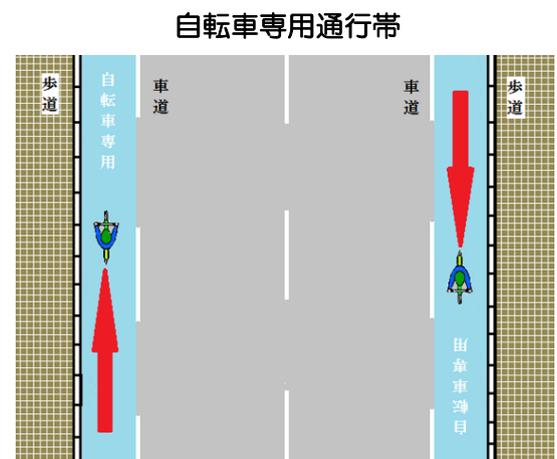
路側帯と車道の区別のある道路では、著しく歩行者の通行を妨げる場合や歩行者用路側帯のある場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行する事ができる

③自転車道がある道路

自転車道がある道路では、自転車道を左側通行しなければならない

④自転車専用通行帯がある道路

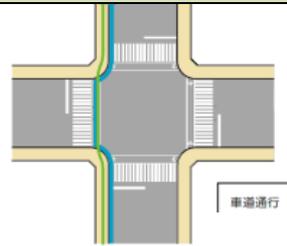
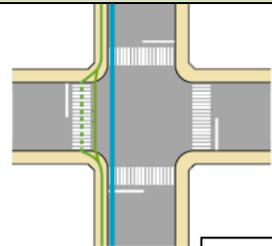
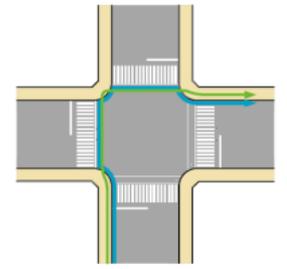
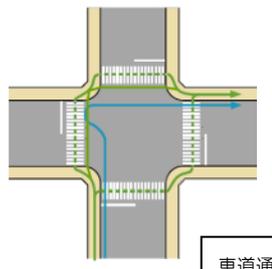
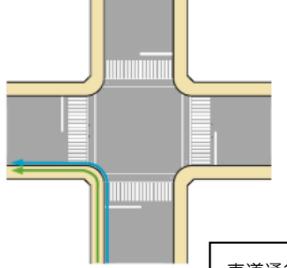
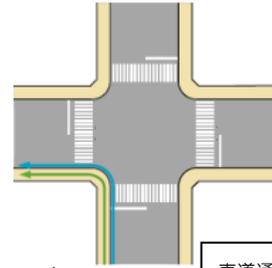
自転車専用通行帯（自転車レーン）がある道路では、車道を通行する自転車は、自転車専用通行帯を通行しなければならない



⑤一方通行の規制がかけられている道路

- 「自転車を除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路では、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできない
- 「自転車を除く」の補助標識がある一方通行の規制のかかった道路では、自転車は進行方向の左側端を通行しなければならない

(3) 交差点における自転車の通行方法

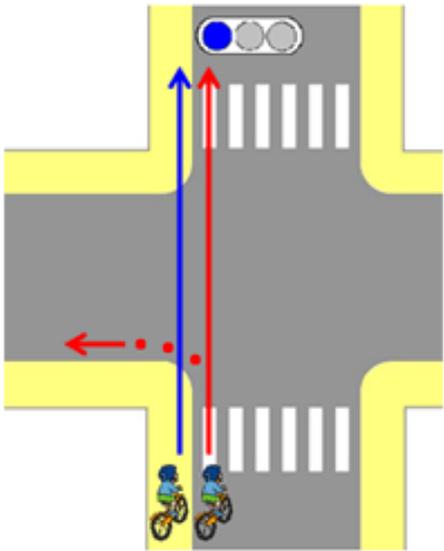
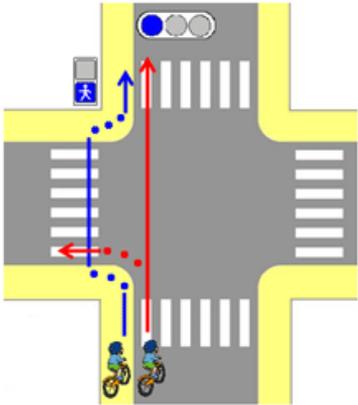
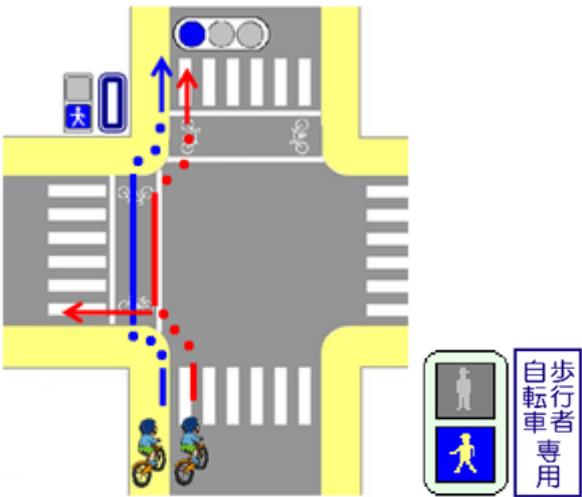
	自転車横断帯のある場合	自転車横断帯のない場合
直進 ↑	 <p>車道通行 歩道通行</p>	 <p>車道通行 歩道通行 歩行者の通行を妨げる おそれのない場合 ( )</p>
右折 ↷	 <p>車道通行 歩道通行</p>	 <p>車道通行 歩道通行 歩行者の通行を妨げる おそれのない場合 ( )</p>
左折 ↶	 <p>車道通行 歩道通行</p>	 <p>車道通行 歩道通行</p>

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

#### (4) 自転車の交通ルール

##### ①信号機の種類による自転車の通行方法

交差点に設置されている信号機の種類や自転車の通行する位置によって、自転車の従うべき信号と通行方法が変わります。以下では、大きく3つのパターンに分類される信号機の従い方を示しています。

<p>車両用信号機のみの場合</p>	<p>車両用信号機と歩行者用信号機が併設されている場合</p>
<p>車両用信号機に従います。</p> 	<p>車道通行は車両用信号機、歩道通行は歩行者用信号機に従います。</p>  <p>※ただし、歩行者の通行を妨げるおそれのあるときは、自転車に乗ったまま横断歩道を通行する事はできません。</p>
<p>車両用信号機と歩行者・自転車専用信号機が併設されている場合</p>	
<p>歩行者・自転車専用信号機に従い、自転車横断帯を通行します。</p> 	

出典：神奈川県警ホームページ 自転車に乗るときのルールとマナー

## ②主な交通ルール

道路交通法では、自転車は軽車両に位置づけられており、交通違反を犯した場合の罰則が定められています。自転車の従うべき主な交通ルールを以下に示します。

- 安全運転の義務

自転車の運転者は、その自転車のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通、その自転車の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければいけません。

- 交差点の安全進行義務

交差点を通行するときは、「交差道路を通行する車両等」「反対方向からくる右折車両等」「横断歩行者等」に特に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行しなければなりません。

- 信号機に従う義務

道路を通行する際には、信号機等に従わなければなりません。また、横断歩道を進行して道路を横断する場合や、歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の標識がある場合は、その信号機に従わなければなりません。

- 並進の禁止

道路標識等により認められている場合を除き、他の自転車と並んで走ってはいけません。

- 自転車の横断方法

自転車横断帯がある交差点では、自転車横断帯を使って横断しなければいけません。また、歩行者または他の車両等の正常な交通を妨害する恐れがあるときは、横断・進行等をしてはいけません。

- 進路変更の禁止

みだりに方向転換を行ったりするなど、進路を変更してはいけません。

- 徐行すべき場所

道路標識等がある場合のほか、左右の見通しがきかない交差点等を通行しようとするときは、徐行しなければなりません。

- 一時停止すべき場所

道路標識等により一時停止すべきとされているときは、停止線の直前か、停止線がない時は交差点の直前で一時停止しなければなりません。

- ・夜間のライト点灯

自転車は、夜間、道路を通行するときはライトを点灯しなければなりません。また、反射器材を備えていない自転車（尾灯を付けているものを除く）を夜間に運転してはいけません。

- ・警音器の使用

左右の見通しのきかない交差点や見通しのきかない曲がり角で、道路標識等により指定された場所を通行しようとするときは、警音器を鳴らさなければなりません。それ以外には、危険を防止するためにやむを得ない場合を除き、警音器を鳴らしてはいけません。

- ・二人乗りの禁止

原則として二人乗りはしてはいけません。

- ・ブレーキの備付け

前輪または後輪にブレーキを備えていない自転車を運転してはいけません。

- ・児童・幼児のヘルメット着用

児童・幼児を保護する責任のあるものは、児童・幼児を自転車に乗車させるときはヘルメットをかぶらせるように努めなければなりません。

- ・酒気帯び運転等の禁止

酒気を帯びて自転車を運転してはいけません。また、酒気を帯びている者に自転車を提供したり、飲酒運転を行うおそれがある者に酒類を提供してはいけません。

- ・片手運転の禁止

携帯電話の通話や操作をしたり、傘をさしたり、物を担いだりすること等による片手での運転は、不安定な運転になるのでしてはいけません。

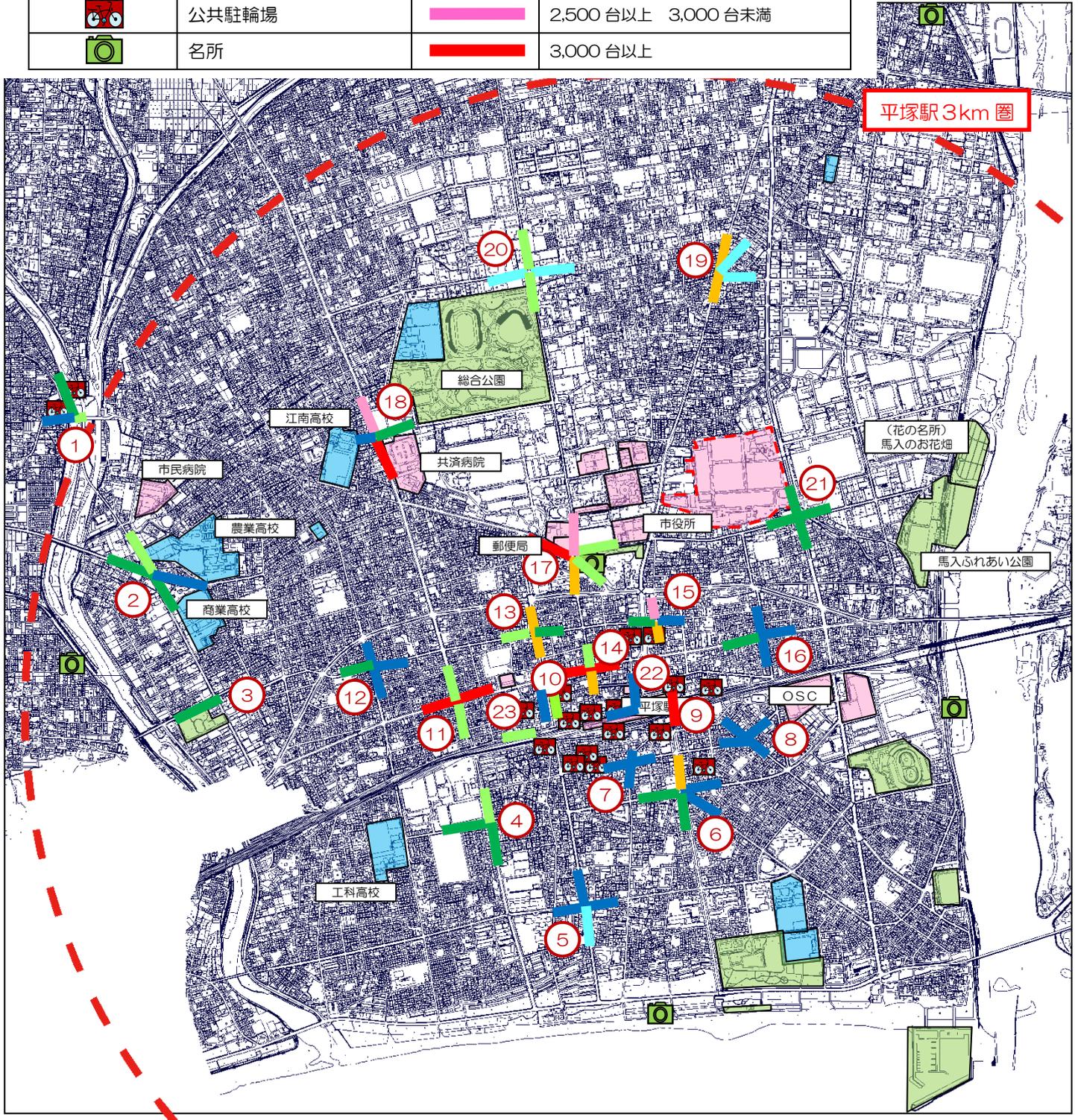
- ・交通事故の場合の措置

交通事故があったときは、ただちに負傷者を救護して、危険を防止する等必要な措置を講じなければなりません。また、警察に事故の内容を報告しなければなりません。

## ■自転車交通量調査結果

平成25年1月17日（木）に実施した自転車交通量調査結果は以下のとおりです。

凡例		500 台未満
※自転車交通量（調査日：H25.1.17（木）） 平日の7:00～19:00の12時間交通量		500 台以上 1,000 台未満
	主要な生活関連施設	1,000 台以上 1,500 台未満
	高校等	1,500 台以上 2,000 台未満
	レクリエーション施設	2,000 台以上 2,500 台未満
	公共駐輪場	2,500 台以上 3,000 台未満
	名所	3,000 台以上

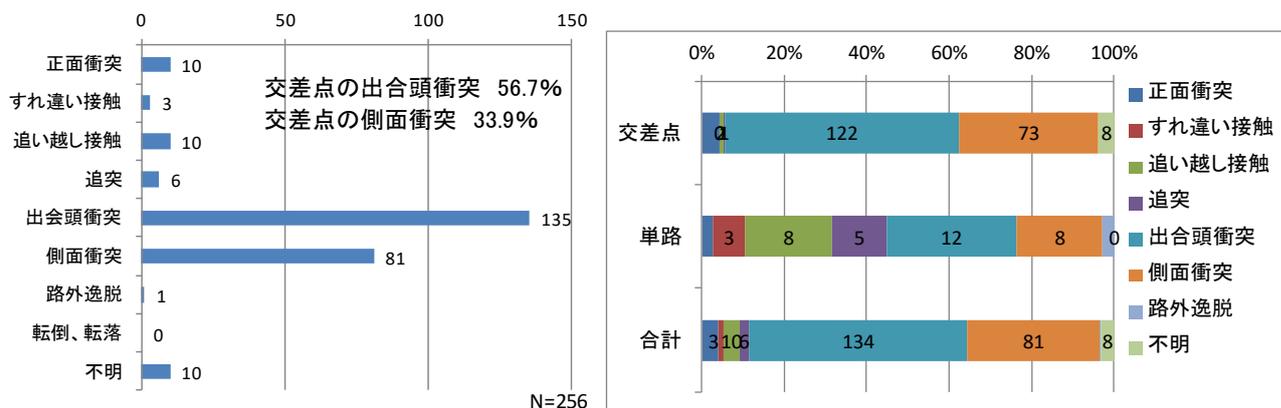


## ■ 自転車事故分析による自転車の車道走行の安全性検証

平成25年に平塚駅から3km圏域で発生した自転車関連事故の事故当事者、事故発生場所、事故類型及び事故発生時に当事者が利用していた道路の主従関係から、自転車走行空間整備が有効なパターンについて分析します。

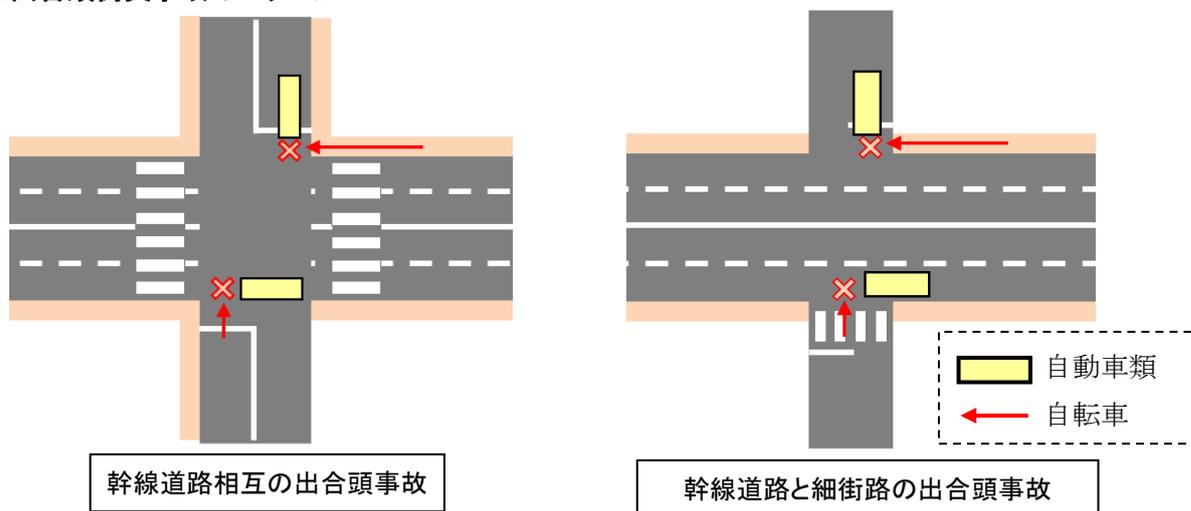
第1章\_2-3. 自転車に関連する事故の発生状況でも述べたように、自転車に関連する事故の相手当事者は自動車が多くなり、また、自転車に関連する事故の発生場所は交差点が多くなっています。

さらに、自転車事故は出合頭衝突、側面衝突の事故（交通統計上の右左折時事故）が多く、交差点における事故で顕著です。

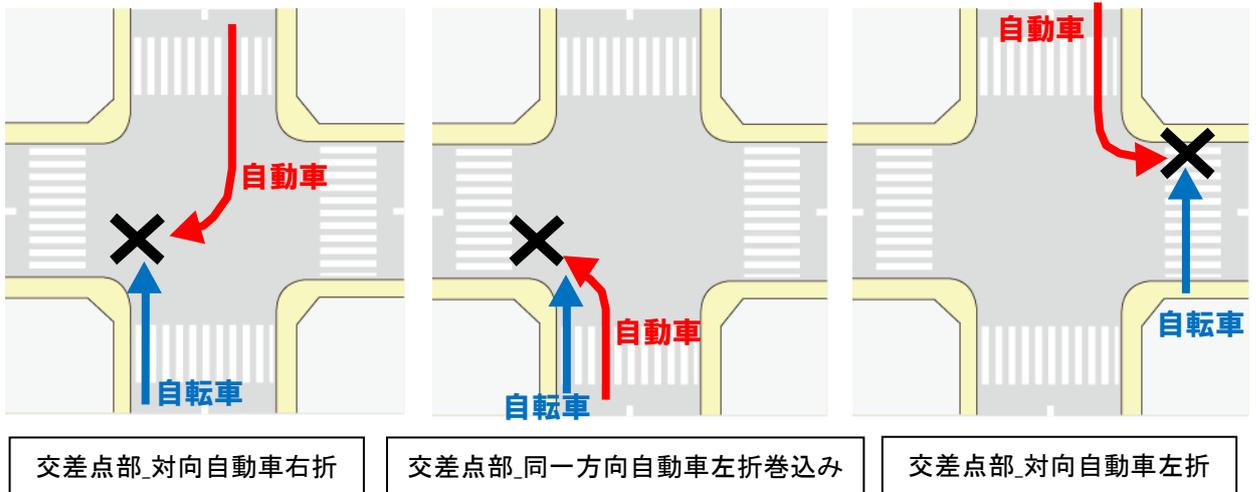


出典：平塚警察署提供データより集計

### ■ 出合頭衝突事故のパターン



### ■側面衝突事故のパターン



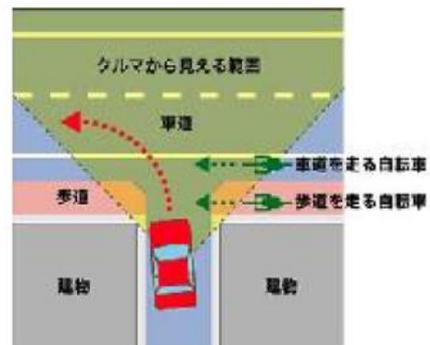
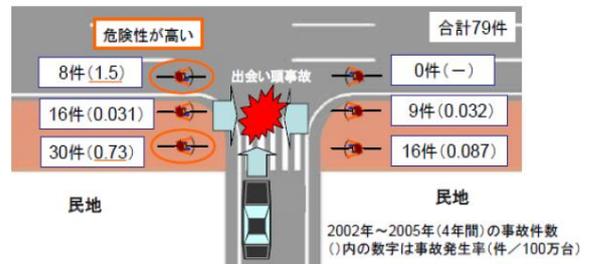
交差点における出合頭衝突と側面衝突の事故が多いことから、それぞれの事故類型の特徴を既往文献から下記のように整理しました。

### 【出合頭衝突事故における自動車の視認性】

本市の自転車事故は交差点事故が多く、信号交差点だけでなく信号が設置されていない細街路との交差点でも出合頭事故が発生している。

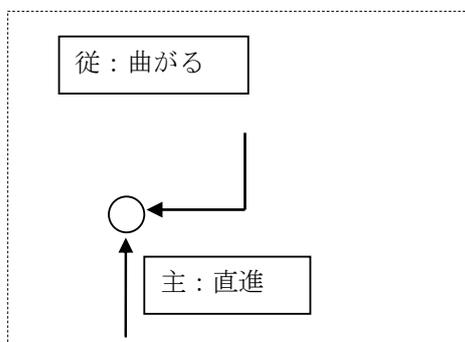
「自転車走行環境整備の現状と課題～自転車事故発生状況と交差点対策に着目して：国土技術政策総合研究所論文、2009」では、細街路との交差点における出合頭事故の事故比率（事故件数／交通量）を求めており、車道の逆走を除くと、自転車が歩道通行していた場合の方が車道通行の場合よりも事故比率が高いことが明らかとなっている（右図参照）。

また、「自転車との安全な共存のために：社団法人日本自動車工業会、平成21年」では、信号のない交差点における自動車からの視認範囲の資料を記載しており、自転車の歩道通行は、本来の車道左端通行より自動車からの視認性が低く危険であると言及している。



### 【側面衝突事故における平塚市での特徴】

本市における側面衝突事故は、そのほとんど（不明を除くと約9割）が自転車が主方向（直進方向）の事故となっています。なお、側面衝突事故（81件）について、主従関係を下記のように定義しました。



主従関係	件数	割合
主（自転車が直進）	53	65.4%
従（自転車が曲がる）	8	9.9%
不明・対自転車	20	24.7%
合計	81	100.0%

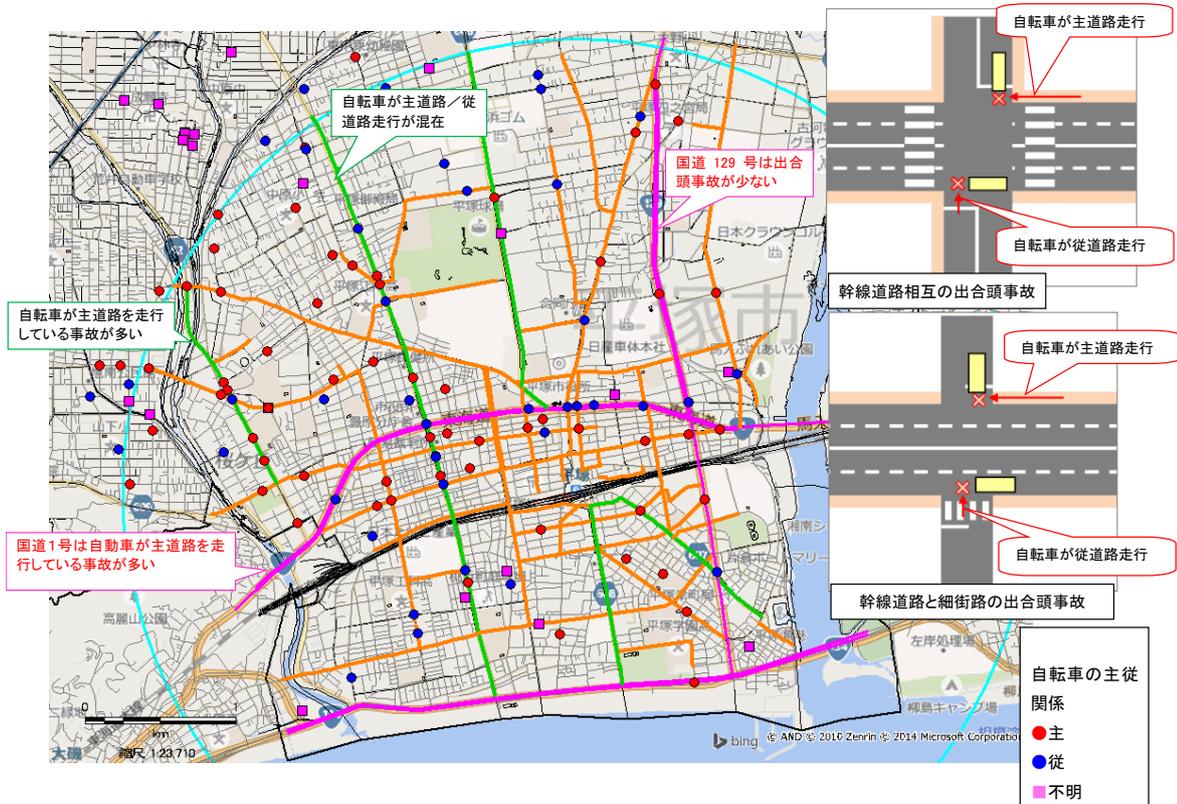
出典：平塚警察署提供データより集計

本市の交差点における側面衝突事故を見ると、自転車が直進（自転車が主方向）で自動車は右左折（自動車が従方向）の事故の割合が高く、交差点の出合頭衝突事故と同様、自動車から自転車の視認性を高める必要があります。

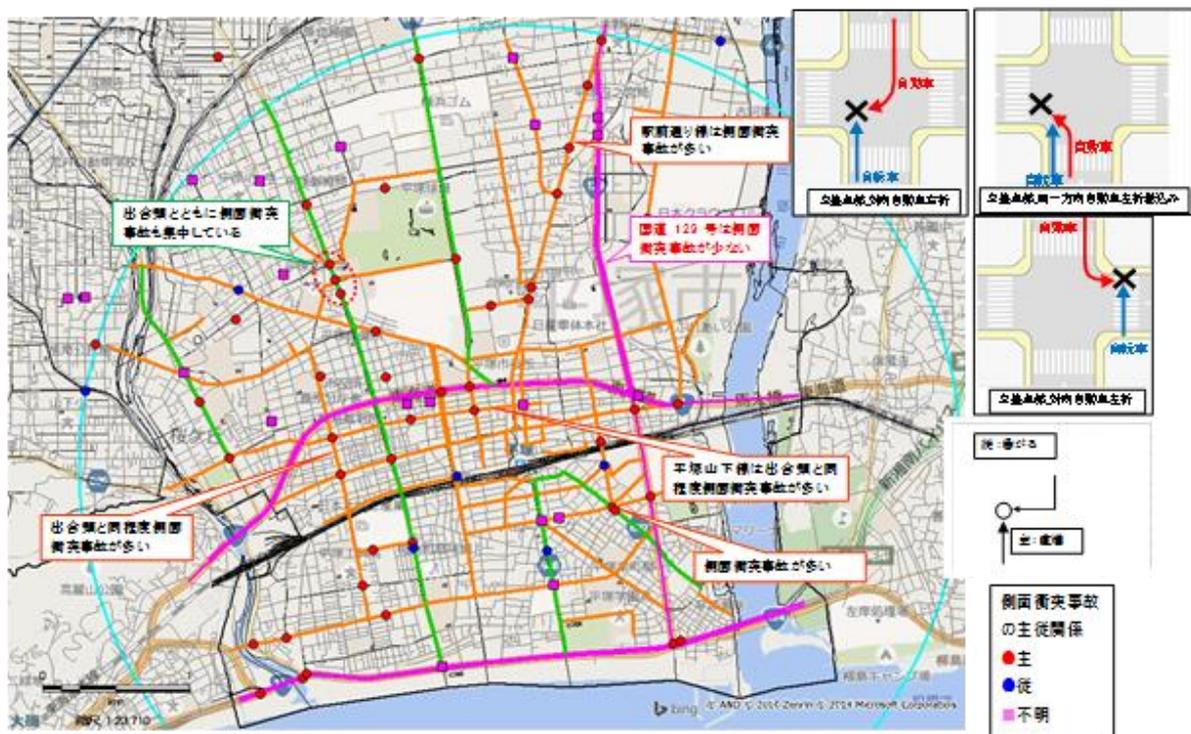
出合頭衝突事故、側面衝突事故の特徴から、歩道のある路線での自転車走行環境の整備では、基本的に自動車から自転車走行の視認性が高くなる車道部を自転車が走行するパターンを推奨する。

<参考>

- ① 出合頭衝突事故における自転車の主従関係（平成25年事故を対象）



- ② 側面衝突事故における自転車の主従関係（平成25年事故を対象）



## ■車道混在形態の有効性、安全性の検証（実証実験）（※平成26～27年実施）

### （1）車道混在形態の有効性、安全性の検証

自転車ネットワークに位置づけられた路線では、今後、整備形態の選定基準により、整備形態を選定し、実施していきませんが、現在の限られた道路空間の中での道路再配分による整備は、道路幅員上、自転車走行空間の確保をすることが困難な路線も考えられ、当面の整備形態として、暫定的な整備を進めていくことも考えられます。

車道混在の形態に該当する路線は、歩道がない路線や、歩道があっても自動車の速度が40km/h以下かつ自動車の交通量が4,000台/日以下の路線、また自転車レーンの整備形態が道路幅員などの問題からできず、当面の整備形態として整備する路線であり、自転車ネットワークに位置づけられた路線の大半が、この整備形態になることが想定されます。

そのため、現在、大半の自転車が歩道を走行している状況の中、車道混在の形態が、本来、走行すべき車道走行に対して、どのような効果をもたらすのか、その有効性と安全性について、実証実験を通して、検証していきます。

### （2）実証実験路線の選定

先に述べた平塚駅西口周辺地区の南町通東浅間線は、車道混在の形態で整備し、その有効性を検証しましたが（※1）、その路線よりも自動車、自転車、歩行者の交通量のはるかに多く、また大部分の自転車が歩道を走行していて、車道混在形態の有効性、安全性を検証するのに適している浅間町南原線で実施します。

※1 南町通東浅間線における 自転車の車道左端走行率 (AM7:30~8:30)	〔整備直後 (H26.1.20)〕	32.9%
		↓
	〔整備6カ月後 (H26.7.10)〕	50.9%
		↓
	〔整備1年後 (H27.1.29)〕	66.1%

### （3）浅間町南原線の概要

#### 1) 道路の幅員構成

道路幅員は、車道部が12m、歩道が両側5mずつの計22mとなっています。歩道については、両側とも車道寄りにイチヨウが植えられており、「イチヨウ並木通り」の愛称のもと、広く市民に親しまれています。また、車線は、実証実験の区間では3車線（2車線+1車線）となっています。

#### 2) 交通状況

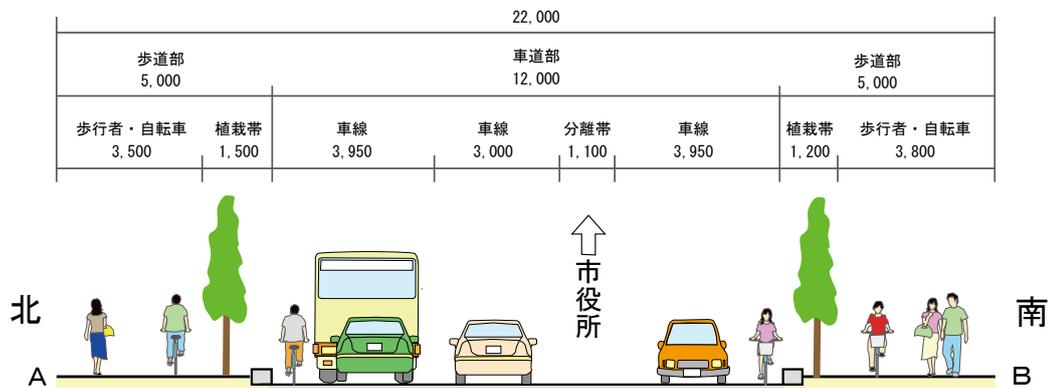
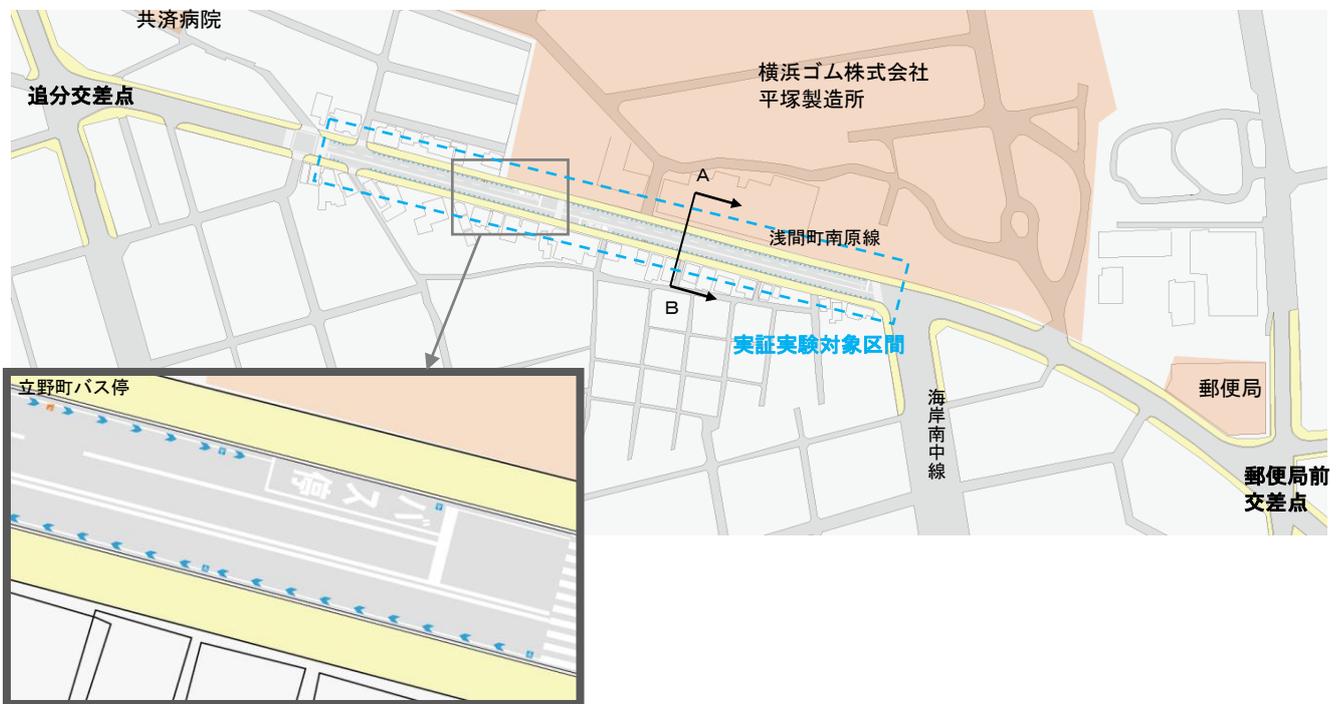
自動車の交通量は朝のピーク時である7～8時の間では、約1,200台と非常に多く、またバスについては、平塚駅と伊勢原及び秦野方面を行き来するルートになっているため、平塚駅北口方面へ向かうバスの運行本数は、その時間帯では20本を超えています。

自転車についても、駐輪場までの主要な経路となっていることから、7～8時の間は約800台と非常に多く、その大部分が歩道を走行しています（普通自転車の歩道通行可）。歩行者の交通量も多く、7～8時の間は200人を超えています。また付近の小学校の通学路に指定されていますが、歩道上で児童と自転車が錯綜していることから、小学校などから、自転車を歩道から車道へ降ろし、児童をはじめとした歩行者と自転車を分離するよう、要望されています。

#### (4) 浅間町南原線の整備形態

浅間町南原線の整備形態は、自動車の規制速度が40km/hであるものの、自動車の交通量が4,000台/日をはるかに超えていることから、自転車専用通行帯（自転車レーン）の形態となりますが、その整備をするには、道路再配分による車道部と歩道の幅員構成を変える必要があり、イチョウの撤去を伴うこととなります。市民に親しまれているイチョウを撤去することは、現段階では困難なため、当面の整備形態として、車道混在の形態で整備を実施していきます。そのため、歩道における普通自転車の通行可の交通規制は存続するものとします。（選定基準の※2）

整備手法としては、道路再配分をせず、現況の道路幅員の中で、車道部の左端に自転車の走行位置を示す自転車マークと走行方向を示す矢羽根マークを路面に表示します。この整備により、自転車利用者に車道走行を促すとともに、自動車運転者にも自転車動線を認識していただき、車道混在形態の有効性、安全性を検証します。



## (5) 実証実験の実施概要と結果

平成26年12月上旬に車道混在形態での整備をし、整備完了後の平成26年12月8日（月）から周知活動を行い、実証実験を実施しました。車道混在形態での有効性、安全性を検証するにあたり、実施から6週間後に徒歩・自転車・自動車で通行する利用者に対し、アンケート調査を実施しました。

自転車マークと矢羽根マーク



バス停注意喚起表示



柵目が狭く、滑り止め加工してある街渠樹のGr蓋



### 1) アンケート調査

#### ①調査概要

〔調査日時〕 平成27年1月19日（月） 7：00～18：00

〔調査方法〕 ・イチョウ並木通りを徒歩・自転車で通行する人に対し、それぞれの調査票と返信用封筒を配布

・自動車は実証実験沿線の企業で自動車通勤している人に対し、調査票を配布

〔調査内容〕

- 調査対象者の属性（性別、年齢、イチョウ並木通りの利用頻度・利用目的）
- 自転車の走行ルール（自転車の車道左端走行、例外的に歩道を走行する場合）
- 自転車走行帯の路面表示
  - ・自転車通行者対象（矢羽根・自転車マーク・バスとの錯綜の注意喚起表示の認識、デザインや大きさ）
  - ・歩行者、自動車通行者対象（矢羽根・自転車マークの認識、デザインや大きさ）
- 自転車走行帯整備後に感じたこと
  - ・歩行者対象（歩道上での自転車との衝突経験の有無、自転車走行帯整備後の歩道の歩きやすさ）
  - ・自転車通行者対象（自転車走行帯整備後に車道を走行している理由）
  - ・自動車通行者対象（自転車走行帯整備後の自動車の運転、自転車との危険な場面）
- 今後の自転車走行帯について
  - ・歩行者、自転車通行者対象（自転車走行帯の今後の整備、自転車走行帯に対する意見）
  - ・自動車通行者対象（自動車と自転車が共存するための改善点）

〔配布数／回収数〕

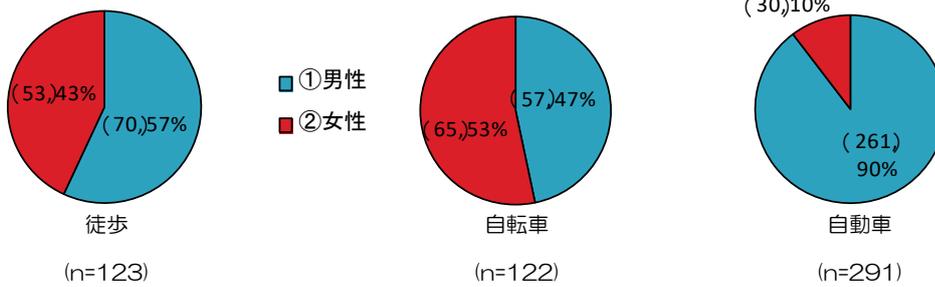
	配布数	回収数	回収率
歩行者	316	124	39.2%
自転車	450	124	27.6%
自動車	450	292	64.9%

## ②調査結果（調査対象者別）

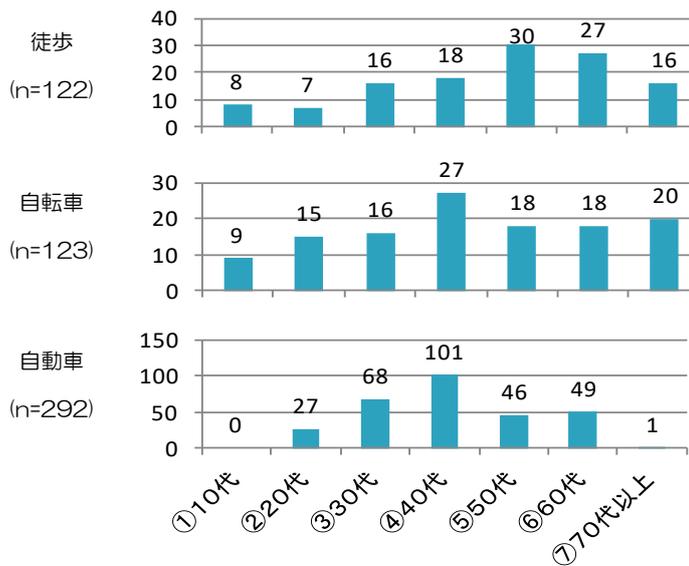
### （ア）属性等

- 徒歩は男性の比率が、自転車利用者は女性の比率が若干高い。
- 自動車利用者は、男性が9割を占めている。
- 回答者比率は、徒歩は50代以上の比率が高く、自動車・自転車は40代が多い。

#### 問1. あなたの性別は？



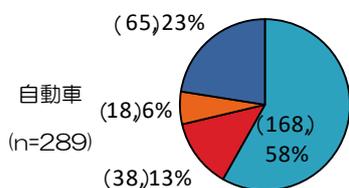
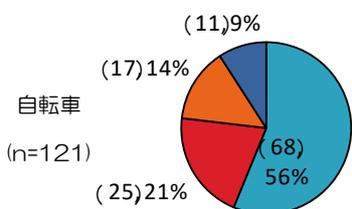
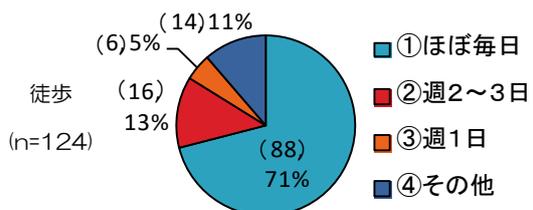
#### 問2. あなたの年齢は？



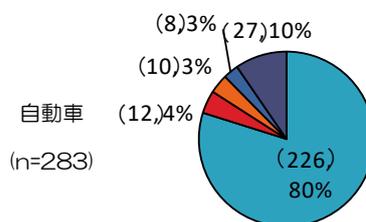
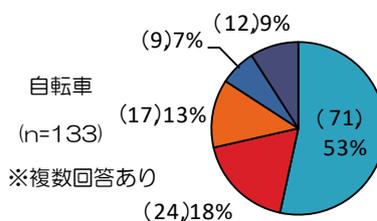
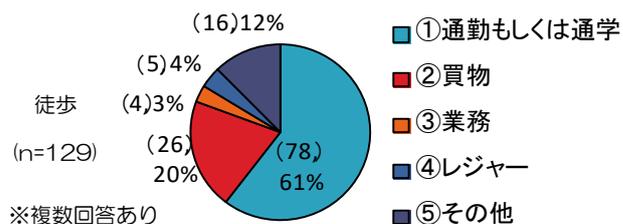
- nはその設問の回答者数
- グラフ中の数値はその選択肢の回答者数 (円グラフでは回答数割合)

・イチョウ並木通りの利用頻度は、徒歩はほぼ毎日が約7割、自転車と自動車は約6割となっている。  
 ・イチョウ並木通り利用の目的は徒歩・自転車・自動車全てで半数以上が通勤通学となっている。

問3. イチョウ並木通りを利用する頻度はどれぐらいですか？



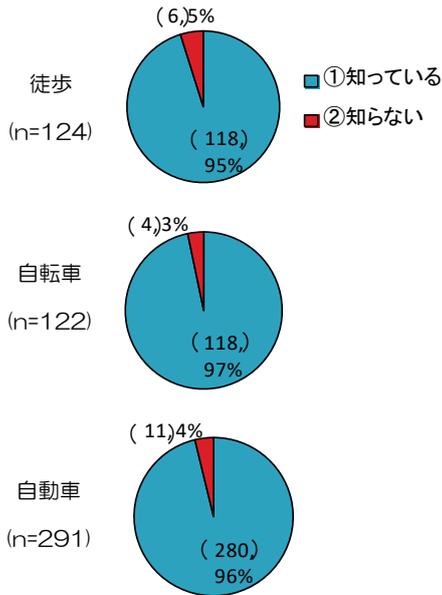
問4. イチョウ並木通りを利用する主な目的は何ですか？



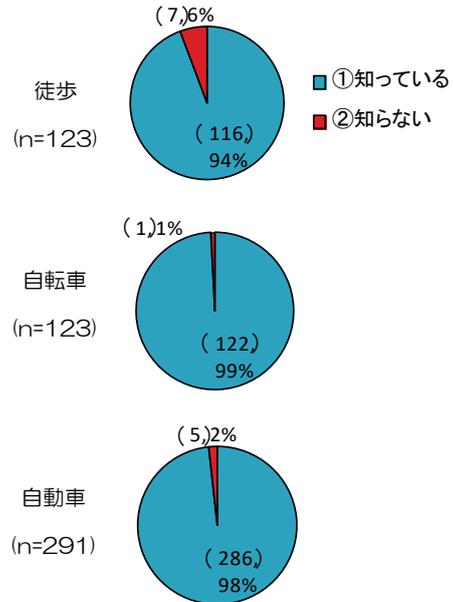
(イ) 自転車走行ルールの認知度

- ほとんどの人が、車道走行、左端走行の原則ルールを認知している。
- 自転車歩行者道の標識による走行ルールの認知度は約9割と高いが、高齢者や児童の歩道走行可の認知度は約3割と低い。
- 歩道左寄り徐行と危険な場合の一時停止のルールの認知度は約6割となっている。

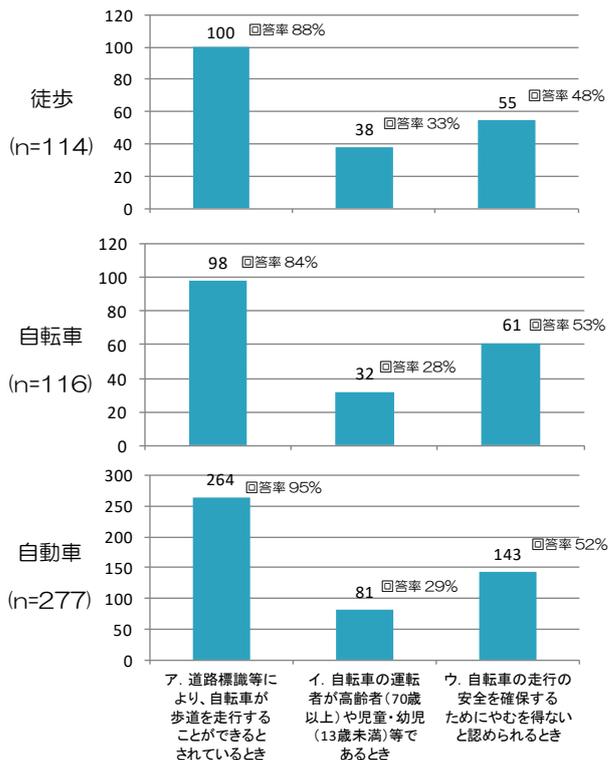
問5. 歩道と車道の区別のある道路では「車道走行」が原則である。



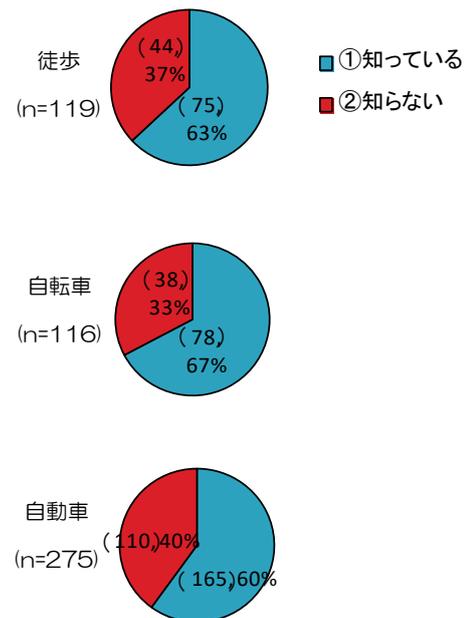
問6. 車道を走行する場合は、車道の「左端」を走行しなければならない。



問7. 自転車は車道走行が原則ですが、以下にあてはまる場合は例外的に歩道を走行することができます。知っているものに○印を付けてください。



問8. 問7で○印を付けた方にお聞きします。例外的に歩道を走行する場合は歩道の「車道寄り」の部分で「徐行」し、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。

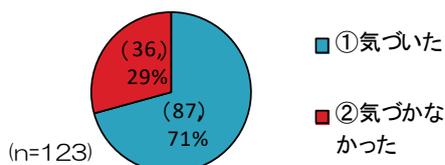


(ウ) 自転車走行帯の認知度と路面表示の評価

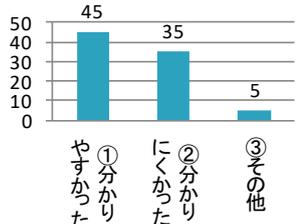
a. 徒歩

- 回答者の約7割の人が、自転車マークと矢羽根（やばね）の表示に気が付いている。
- 自転車マークに気が付いた人は、約5割の人が分かりやすい、大きさも丁度よいと回答している。しかし一方では約4割の人が分かりにくい、小さいと回答している。
- 歩道上で自転車とぶつかったり、ぶつかりそうになったりと回答した人は約6割となっている。
- 自転車走行帯整備後に歩きやすくなったと回答した人は約1割にとどまっている。

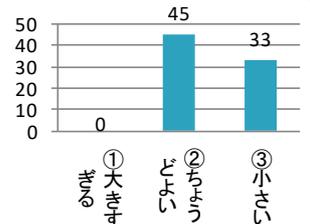
問9. イチョウ並木通りの車道の左端に以下のとおり、自転車の走行位置や進行方向を示す自転車マークと矢羽根（やばね）を表示しましたが、お気づきになりましたか？



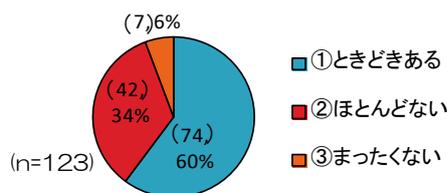
問10. 問9で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示のデザインについてお聞きします。



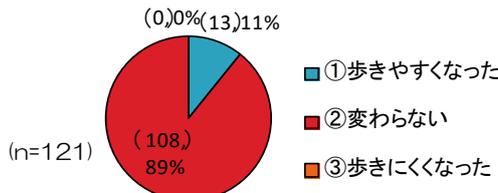
問10. 問9で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示の大きさについてお聞きします。



問11. これまでに歩道上で自転車とぶつかった、またはぶつかりそうになったことはありますか？



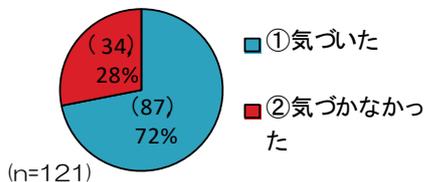
問12. 自転車走行帯が整備されてから、歩道は歩きやすくなったと思いますか？



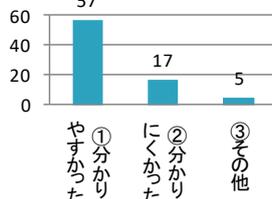
b. 自転車

- 回答者の約7割の人が、自転車マークと矢羽根（やばね）の表示に気が付いている。
- 自転車マークに気が付いた人は6割前後の人が分かりやすい、大きさも丁度よいと回答している。
- 回答者の約7割の人が、バス停車前の注意喚起表示に気が付いていないが、気が付いた人の約6割が分かやすいと回答している。

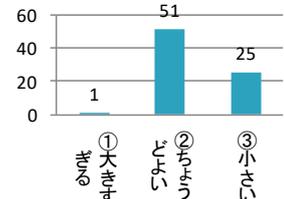
問9. イチョウ並木通りの車道の左端に以下のとおり、自転車の走行位置や進行方向を示す自転車マークと矢羽根（やばね）を表示しましたが、お気づきになりましたか？



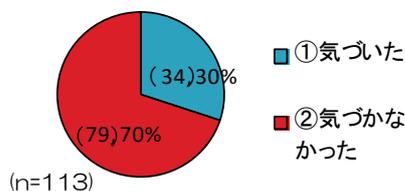
問10. 問9で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示のデザインについてお聞きします。



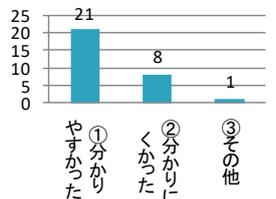
問10. 問9で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示の大きさについてお聞きします。



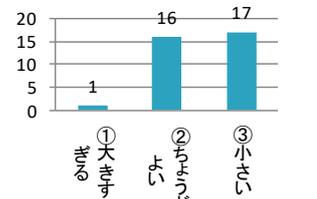
問11. バス停の手前にバスとの錯綜の注意喚起を以下のとおり表示しましたが、お気づきになりましたか？



問12. 問11で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示のデザインについてお聞きします。



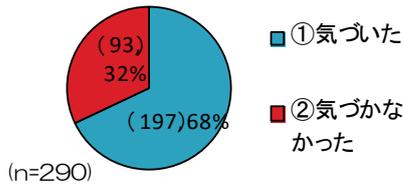
問12. 問11で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示の大きさについてお聞きします。



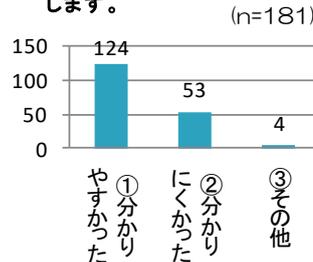
### c. 自動車

- ・回答者の約7割の人が、自転車マークと矢羽根（やばね）の表示に気が付いている。
- ・自転車マークに気が付いた人の約6割が分かりやすい、大きさも丁度よいと回答している。
- ・回答者の約6割の人が、自動車の運転に気をつけるようになったと回答している。
- ・自転車と接触するようなヒヤリとする場面について、約4割の人が増えたように感じると回答しており、その理由として、自転車同士の追越しでの走行帯はみだし、自転車との距離が近くなったなどを挙げている。

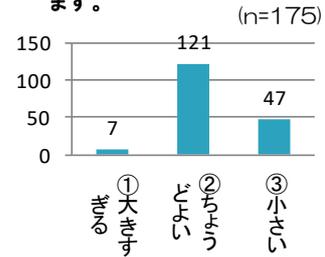
問9. イチョウ並木通りの車道の左端に以下のとおり、自転車の走行位置や進行方向を示す自転車マークと矢羽根（やばね）を表示しましたが、お気づきになりましたか？



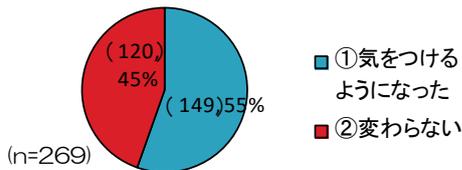
問10. 問9で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示のデザインについてお聞きします。



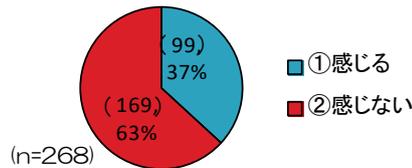
問10. 問9で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示の大きさについてお聞きします。



問11. 自転車走行帯が整備されてから、自動車の運転に気をつけるようになりましたか？



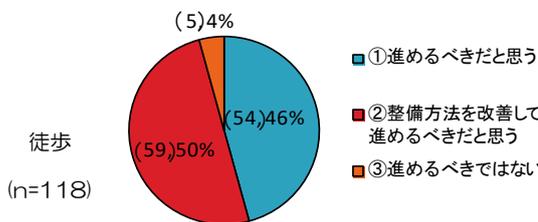
問12. 自転車走行帯が整備されてから、自転車と接触するようなヒヤリとする場面が増えたように感じますか？



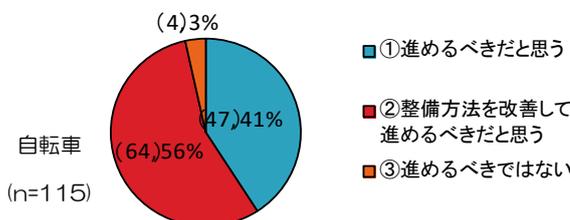
### (工) 自転車走行帯の利用実態と今後の整備推進への意向

- ・整備方法を改善するという意見も含め、ほとんどの方が、自転車走行帯の整備は推進していくべきだと回答している。
- ・自転車走行帯利用の理由で多い項目は、「自転車は車道走行が原則だから」が回答者の約5割、「車道の方が歩行者を気にせず、走りやすいから」が回答者の約6割となっている。

問13. 今回のような車道上での自転車走行帯整備について、今後も整備を進めていくべきだと思いますか？

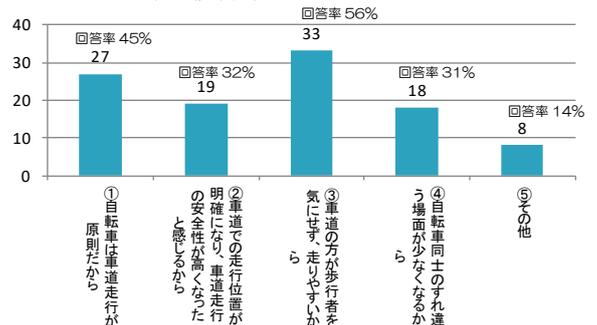


問14. 今回のような車道上での自転車走行帯整備について、今後も整備を進めていくべきだと思いますか？



車道を走行している自転車利用者 (n=59)

問13. 自転車走行帯整備後に車道を走行されている方にお聞きします。車道を走行している理由を①～⑤から選んでください。(※複数回答可)

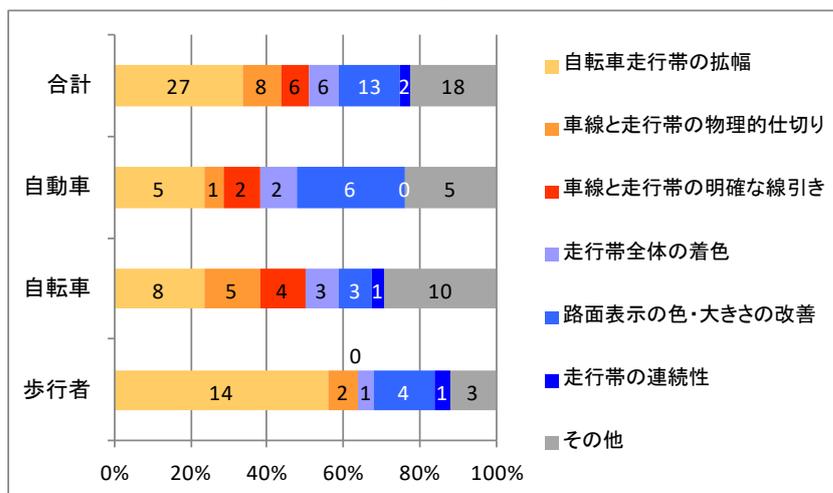


(才) 自由意見

●道路利用者全般に共通する意見

- ・イチョウ並木通りにおける車道自転車走行時の安全面への配慮に関する意見が多く、特に、自転車走行帯の拡幅への意見が多い。
- ・また、安全・安心の面から自動車走行車線との明確な分離として、ガードレール等の物理的遮蔽物設置や明確なラインの設置への意見も多い。
- ・さらに、路面表示に関する意見も多く、特に夜間で自転車走行帯が認識しにくいとの意見が多い。

利用手段別の意見・要望



●道路利用手段別の意見

- ◆歩行者…自由意見に回答した人の約6割が自転車走行帯の拡幅を望んでおり、実証実験区間の自動車交通量の多さから、今回の走行帯幅では狭いと感じている。
- ◆自転車…走行帯拡幅だけでなく、自動車走行空間（車線）との物理的遮蔽物や明確な線引き整備による、安全対策も望んでいる。
- ◆自動車…走行帯拡幅だけでなく、走行帯の視認性向上も望んでおり、特に夜間での走行帯の認識のしやすさを望んでいる。

## 2) 実証実験の検証

交通量調査の結果をみると、実施からあまり日数が経っていないことや整備区間が短かったということもあり、自転車はほとんどが車道ではなく、歩道を走行しているという状況でしたが(※1)、アンケート調査の結果から、歩行者・自転車利用者・自動車利用者の多くが、自転車の車道左端走行等のルールを認識していました。また、過去に歩道上で自転車とぶつかりそうになった歩行者も多く、自転車走行帯を走行した自転車利用者からは車道の方が歩行者を気にせず走りやすいといった意見も多くいただき、自動車利用者からも自転車走行帯整備後は運転に気をつけるようになったとの意見をいただきました。今回実施した路面表示の分かりやすさなどについても一定の評価をいただきました。

しかし、今回は「車道混在」として、車道の左端を自転車と自動車が混在する走行空間として整備しましたが、利用者からは自転車走行帯の幅員を拡げたり、柵や線を設けてほしいなどの意見も多数いただき、車道混在自体の整備形態が周知されていないことも見受けられました。

今後については、整備方法の改善という条件つきですが、自転車走行帯整備を推進すべきという意見が大部分を占めていたことから、自由意見の内容等を踏まえ、自転車走行帯整備(車道混在)の方向性について、次のとおり整理しました。

### 【自転車走行帯整備(車道混在)の方向性】

- ①自動車の交通量や車道の幅員によっては、安全面への配慮及び利用促進の観点から、車道を安全・安心して走行できるよう、道路の構造上可能な限り、エプロン(※2)幅を狭くし、路面表示の幅を拡げ、自転車走行空間を広く確保することや白線を車道よりに敷くこと、及び注意喚起の看板等の設置を検討する。
- ②路面表示については、夜間での視認性を向上させるよう検討する。
- ③車道混在の走行ルールも含め、今後も引き続き、自転車の走行ルール、マナー啓発を推進する。

#### ※1 〔参考値〕

浅間町南原線における	〔整備前(H26.7.1)〕	1.5%
自転車の車道左端走行率		↓
(AM7:00~9:00)	〔整備約2週間後(H26.12.19)〕	3.5%

#### ※2 エプロン…道路端にある道路の表面排水を集めるコンクリートの部分



エプロン

## ■交通事故関連データ

(1) 平成30年における平塚市内の自転車関係の人身交通事故で、相手当事者別の件数は下記のとおりとなっています。

自転車事故の相手当事者

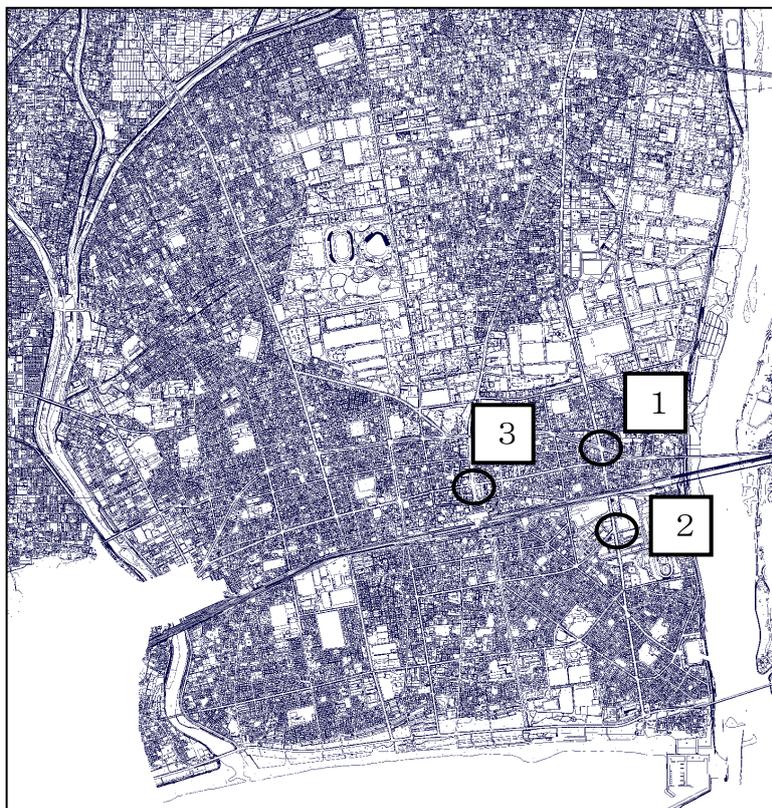
事故相手当事者	件数	割合
自動車	207	85.5%
二輪車(オートバイ)	9	3.7%
原動機付自転車	4	1.7%
自転車	10	4.1%
歩行者	4	1.7%
その他	8	3.3%
合計	242	100%

出典：平塚警察署提供データより集計

(2) 平成28年～平成30年の3力年で自転車関連の事故が継続的に発生している交差点は、下記の3箇所の交差点となっています。

番号	交差点名	交差道路	事故発生状況 (H28～H30)
1	榎木町	国道1号、国道129号	5件
2	久領堤	国道129号	8件
3	平塚駅前	湘南スターモール	5件

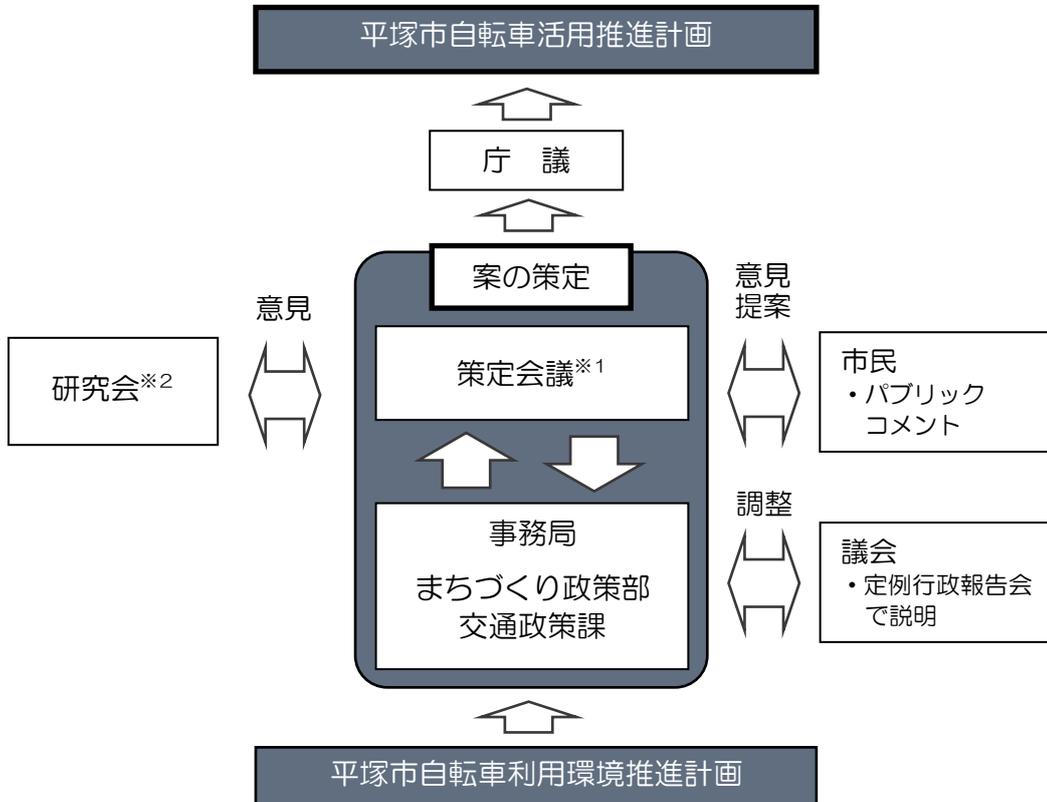
出典：平塚警察署提供データより集計



出典：平塚警察署提供データより作成

## ■策定体制及び検討経過

### 【策定体制】



### 【検討経過】

開催日、期間	会議名	主要議題
令和元年10月10日	第1回 策定会議※1	平塚市自転車活用推進計画策定の概要について 平塚市自転車ネットワーク計画路線（案）について 平塚市自転車利用環境推進計画の進捗状況について
令和元年10月15日	第1回 研究会※2	
令和元年12月16日	第2回 研究会	平塚市自転車活用推進計画（素案）（案）について
令和元年12月18日	第2回 策定会議	
令和2年3月4日～ 令和2年3月11日	第3回 研究会	平塚市自転車活用推進計画（案）への意見について （※郵送、電子メール等による資料送付、意見照会）
令和2年3月12日	第3回 策定会議	平塚市自転車活用推進計画（案）について

※1 策定会議：「平塚市自転車活用推進計画策定会議」のことをいいます。

※2 研究会：「平塚市自転車活用推進研究会」のことをいいます。

**【平塚市自転車活用推進計画策定会議 構成員名簿】**

所属	役職	
市長室	防災・危機管理監	災害対策課長
産業振興部	産業振興部長	商業観光課長
公営事業部	公営事業部長	事業課長
健康・こども部	健康・こども部長	健康課長
まちづくり政策部	交通政策担当部長	交通政策課長
都市整備部	都市整備部長	みどり公園・水辺課長
土木部	土木部長	道路整備課長
社会教育部	社会教育部長	スポーツ課長

**【平塚市自転車活用推進研究会 構成員等名簿（順不同）】**

所属	役職	氏名
道路管理者	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 調査課	課長 三森 基裕
	神奈川県 平塚土木事務所 工務部 道路維持課	課長 浅野 雄一
	平塚市 土木部 道路整備課	課長 武井 敬
交通管理者	平塚警察署 交通第一課	課長 中村 宏 (石塚 功)
交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部 企画室	副課長 仲手川 仁志
	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 計画課	課長 露木 輝久
	一般社団法人神奈川県タクシー協会 相模支部 平塚地区会	事務局長 河原 貴治
関係団体	一般財団法人平塚市交通安全協会	副会長 保田 明夫
	一般社団法人平塚市観光協会	専務理事 長谷川 進
	平塚市商店街連合会	会長 常盤 卓嗣
	平塚自転車協会	理事長 田村 誠一
	公益財団法人平塚市まちづくり財団 総務施設課	課長 大場 康弘
アドバイザー	東海大学 工学部 土木工学科	教授 梶田 佳孝

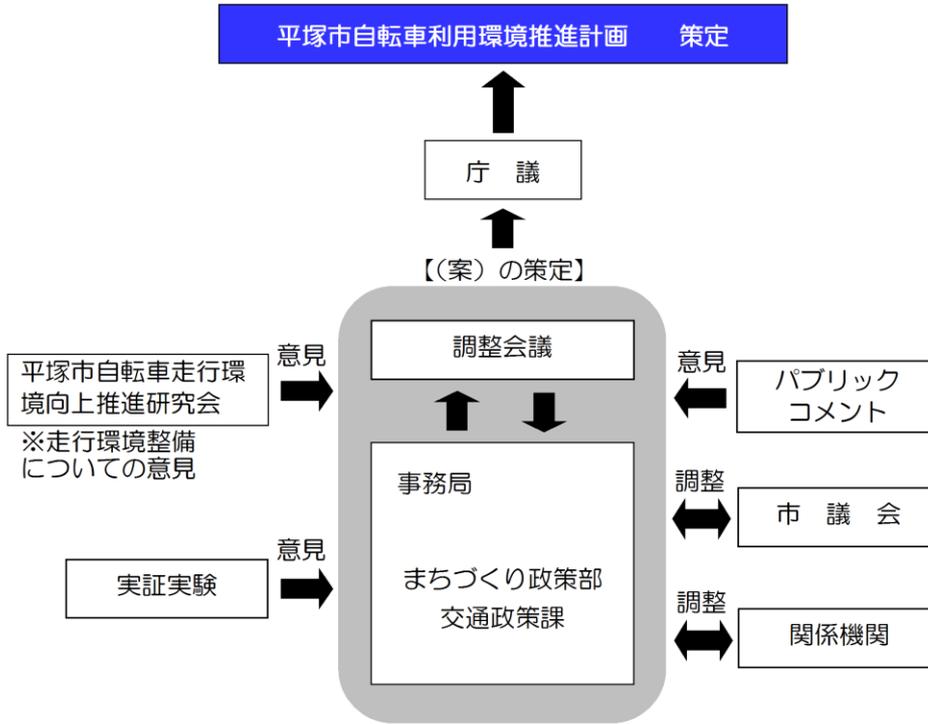
※（ ） 前任者

**【市民参加の経緯】**

項目	概要
パブリックコメント	≪本計画の素案について市民意見を募集≫ ・募集期間：令和2年1月30日（木）～2月28日（金） ・提出意見数： 個人から 2人 11件 団体から 1団体 4件 合計 15件

平塚市自転車利用環境推進計画（既存自転車計画）に係る策定体制及び検討経過 ①  
（平成25年8月～平成27年2月）

■策定体制



■平塚市自転車走行環境向上推進研究会開催の経緯

項目	概要	開催日
第1回	自転車交通の現状と課題について 平塚市の自転車施策について 走行環境整備計画の進め方について	平成25年8月23日
第2回	自転車ネットワーク候補路線（案）の抽出について 社会実験候補路線（案）の抽出について	平成25年11月27日
第3回	自転車走行空間の整備形態（案）について 自転車走行空間の実証実験路線について	平成26年3月28日
第4回	自転車ネットワーク候補路線の修正案について 自転車走行空間の整備形態の修正案について 走行環境整備計画の推進について 自転車走行空間の実証実験について	平成26年9月2日
第5回	パブリックコメントの結果を踏まえた素案の見直しについて 浅間町南原線の車道混在形態での実証実験について	平成26年12月25日
第6回	平塚市自転車利用環境推進計画（案）について	平成27年2月23日

**平塚市自転車利用環境推進計画（既存自転車計画）に係る策定体制及び検討経過 ②**  
 （平成25年8月～平成27年2月）

**■平塚市自転車走行環境向上推進研究会 委員名簿（順不同）**

所 属	役 職	氏 名
道路管理者	国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所交通対策課	課長 山田 利一 (千野 啓次)
	神奈川県県土整備局道路部道路管理課	交通安全施設 グループリーダー 永埜 浩司
	神奈川県平塚土木事務所道路維持課	課長 池田 六大
	平塚市土木部道路整備課	課長 石井 利昌〔副座長〕
交通管理者	神奈川県警察本部交通部交通総務課	事故対策官 今村 芳章 (加藤 和男)
	神奈川県警察本部交通部交通規制課	規制官 増山 靖彦 (宮島 良)
	平塚警察署	交通担当次長 風間 光 (築花 邦和)
交通事業者	神奈川中央交通株式会社運輸計画部計画課	課長 永山 輝彦
	神奈川県タクシー協会相模支部 平塚地区会	神田交通(株)運行管理者 (江南交通(株)営業所長) 河原 貴治 (若林 孝則)
学校関係者	平塚市内高等学校	県立平塚工科 高等学校 校長 反町 聡之
	平塚市PTA連絡協議会	横内中学校PTA会計 (山城中学校PTA書記) 濱田 小百合 (栢沼 あけみ)
	平塚市教育委員会学校教育部教育総務課	課長 安藤 英一
関係団体	平塚市交通安全協会	副会長 中村 晃久 (舩島 年勝)
	平塚市商店街連合会	会長 升水 一義
	平塚商工会議所運輸観光部会	部会長 江藤 博一 (市川 正雄)
	公益財団法人平塚市まちづくり財団 総務施設課	課長 川村 潔
平塚市	産業振興部商業観光課	課長 内田 徹
	まちづくり政策部	交通政策担当部長 中村 正次〔座長〕
アドバイザー	東京海洋大学海洋工学部	教授 兵藤 哲朗

※（ ） 前任者

平塚市自転車利用環境推進計画（既存自転車計画）に係る策定体制及び検討経過 ③  
（平成25年8月～平成27年2月）

■市民参加の経緯

項目	概要
パブリックコメント	<p>《本計画の素案について市民意見を募集》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・募集期間：平成26年11月7日（金）～12月8日（月）</li> <li>・提出者 <ul style="list-style-type: none"> <li>個人 2名</li> <li>団体 1団体</li> </ul> </li> <li>・意見総数：17件</li> </ul>
アンケート調査	<p>《自転車走行帯実証実験アンケート調査》</p> <p>イチョウ並木通りを徒歩・自転車・自動車で通行する利用者に対し、アンケート調査を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・配布日：平成27年1月19日（月）</li> <li>・回収期間：配布から概ね2週間</li> <li>・回収数：徒歩 124 自転車 124 自動車 292</li> </ul>

## 平塚市自転車活用推進計画

令和2年3月

平塚市まちづくり政策部交通政策課

〒254-8686 神奈川県平塚市浅間町9-1

TEL 0463-23-1111 (代表)

FAX 0463-23-9467