

平塚市自転車活用推進計画

令和2年3月

平 塚 市

目 次

序 章 計画策定にあたって

1. 策定の背景	1
2. 策定の目的	4
3. 計画の位置づけと体系	4
4. 計画の概要	6

第1章 平塚市の都市交通の現状と自転車利用における課題

1. 都市交通の現状	7
1-1. 社会状況	7
1-2. 交通特性	10
2. 自転車利用における現状	15
2-1. 自転車利用環境の現状	15
2-2. 平塚駅周辺の駐輪状況	20
2-3. 自転車に関連する事故の発生状況	25
2-4. その他交通環境の現状	31
3. 自転車利用における課題	33

第2章 自転車施策における基本方針と施策体系

1. 自転車施策における基本方針	34
2. 自転車活用推進計画の施策体系	35

第3章 『走る』

1. 自転車ネットワークの配置方針	36
2. 自転車ネットワークを構成する計画路線の選定	37
2-1. 自転車ネットワーク計画路線の選定方法	37
2-2. 自転車ネットワーク計画	38
3. 自転車走行空間の整備形態	50
3-1. 整備形態の選定基準	50
3-2. 整備形態の概要	52
3-3. 法定外路面表示のパターン設定	57
3-4. バス停における整備形態	60
4. 走行環境整備の進め方	61
4-1. 走行環境整備の段階的な展開方針	61
4-2. 自転車ネットワーク路線の整備優先順位	61
4-3. 走行環境整備の方向性	62

第4章 『停める』

- 1. 平塚駅周辺の駐輪対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・64
- 2. 駐輪場の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・64
 - 2-1. 駐輪需要の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・64
 - 2-2. 駐輪場整備の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
 - 2-3. 駐輪場整備における将来的な取組・・・・・・・・・・・・67
- 3. 駐輪マナーの向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
 - 3-1. 啓発活動による意識変化の推進・・・・・・・・・・・・68
 - 3-2. 自転車利用者の適正な現場誘導・・・・・・・・・・・・68
- 4. 放置自転車の撤去徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・69
 - 4-1. 自転車等放置禁止区域内の放置自転車の撤去徹底・・・・69

第5章 『守る』

- 1. 交通安全意識の向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・70
- 2. 自転車適正利用の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・71
 - 2-1. 平塚市自転車安全利用7則の推進・・・・・・・・・・・・71
 - 2-2. 交通安全キャンペーンの展開・・・・・・・・・・・・71
 - 2-3. 自転車乗車用ヘルメット購入費助成事業の実施・・・・72
 - 2-4. 自転車損害賠償責任保険等への加入義務化・・・・72
 - 2-5. チラシ、広報等の周知活動・・・・・・・・・・・・72
- 3. 交通安全思想の普及・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・73
 - 3-1. 幅広い市民に交通安全教室を実施・・・・・・・・・・・・73
 - 3-2. 研修会の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・73
 - 3-3. 交通安全ポスターコンクールの実施・・・・・・・・・・・・74
 - 3-4. スケアードストレート事業の実施・・・・・・・・・・・・74

第6章 『活かす』

- 1. 公共交通との連携・補完・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・75
 - 1-1. サイクル&ライドの整備・・・・・・・・・・・・・・・・75
 - 1-2. 「平塚型レンタサイクル事業」の実現・・・・・・・・80
- 2. 自転車を活かした観光・スポーツの振興と健康の保持増進・・・・83
 - 2-1. 観光と連携したサイクリング環境の整備・・・・・・・・83
 - 2-2. サイクルスポーツの振興・・・・・・・・・・・・・・・・88
- 3. 災害時における自転車の活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・89
 - 3-1. 災害時に備えた自転車配備と活用方法・・・・・・・・89

第7章 計画の進め方

1. パートナーシップの体制	90
2. 継続的取組	91
2-1. 計画の進行管理	91
2-2. 成果目標	92

【資料編】

■自転車の交通ルール	96
■自転車交通量調査結果	102
■自転車事故分析による自転車の車道走行の安全性検証	103
■車道混在形態の有効性、安全性の検証（実証実験）	107
■交通事故関連データ	117
■策定体制及び検討経過	118

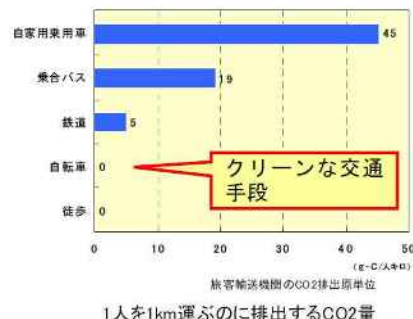
序章 計画策定にあたって

1. 策定の背景

自転車は、免許が不要で手軽な交通手段として通勤、通学、買物等の日常生活に幅広く利用されています。また、環境負荷の少ないクリーンな交通手段として見直されているほか、近年では健康志向の高まりや観光・スポーツのレクリエーションツールとしてのニーズの拡大を背景に、利用者の多様化が進んでいます。

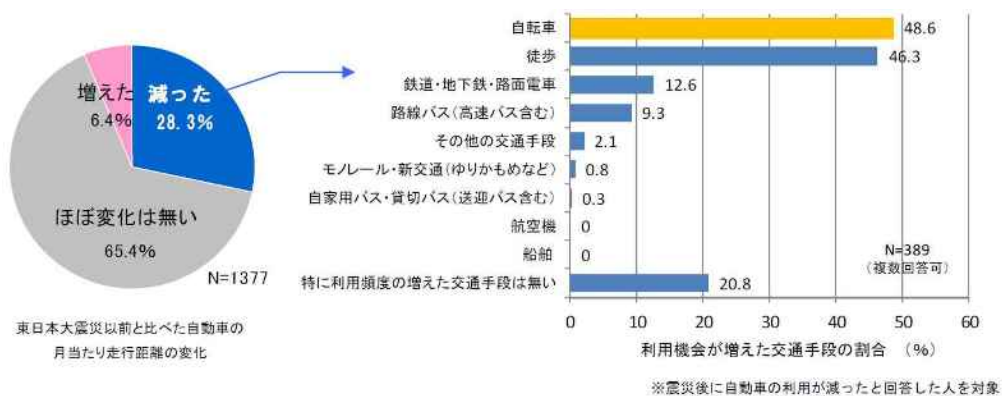
さらに、東日本大震災以降、節電意識の高まりや公共交通機関のダイヤの乱れがきっかけで、通勤等に自転車を利用する人が増えてきています。

CO2 排出量の比較



【出典：地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料より作成】

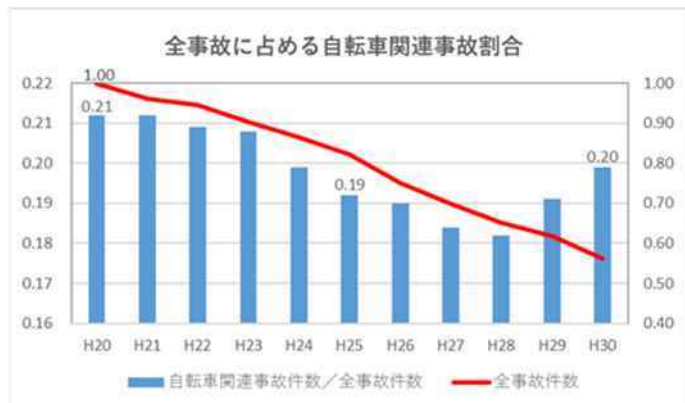
東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段



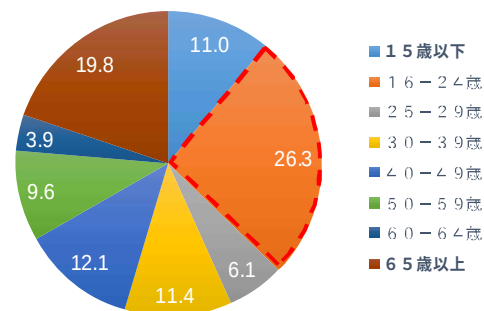
調査方法：WEBアンケート調査
回答者：全サンプルのうち、普通自転車を利用している1377人

出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査（日本モビリティ・マネジメント会議）

一方、自転車利用の増加とともに、自転車利用者のマナー違反や交通ルールを無視した走行などにより、全事故件数は大幅に減少（平成20年を基準にした変化率）していますが、全事故に占める自転車関連事故の割合は減少していません。自転車乗車中の負傷者数を年齢層別にみると、16～24歳（構成率26.3%）が最も多く、次いで65歳以上（同19.8%）、40～49歳（同12.1%）の順となっています。

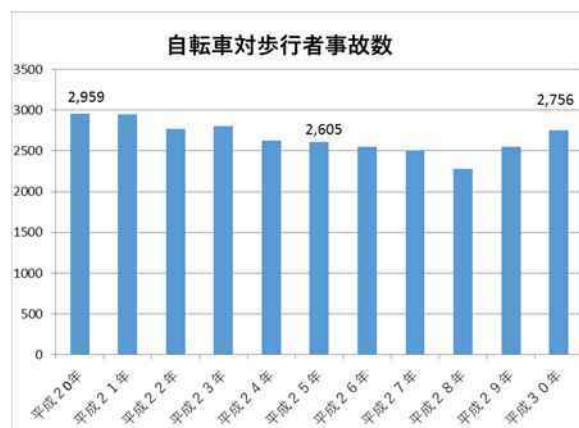


自転車乗車中の年齢階層別負傷者数構成比 (%)



出典：平成30年中の交通事故の発生状況(警察庁)

また、自転車利用者の交通ルール遵守意識の浸透が十分に進まないことや、自転車の走行環境の整備も十分に進展しないことから、自転車対歩行者の事故件数は減少せず、近年、自転車対歩行者の事故で、多額の損害賠償を求められる事例も相次いでいます。



出典:平成30年中の交通事故の発生状況(警察庁)

このような現状や自転車に関する事故傾向を踏まえ、国において、自転車を安全で快適に利用するための法整備が進められてきました。

平成19年における道路交通法の一部改正^{※1}、平成23年における警察庁による「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」の発出^{※2}、平成24年11月における国土交通省・警察庁による「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」)の策定^{※3}、平成25年における道路交通法の一部改正^{※4}、平成31年における道路構造令の一部改正^{※5}などが主要な整備です。

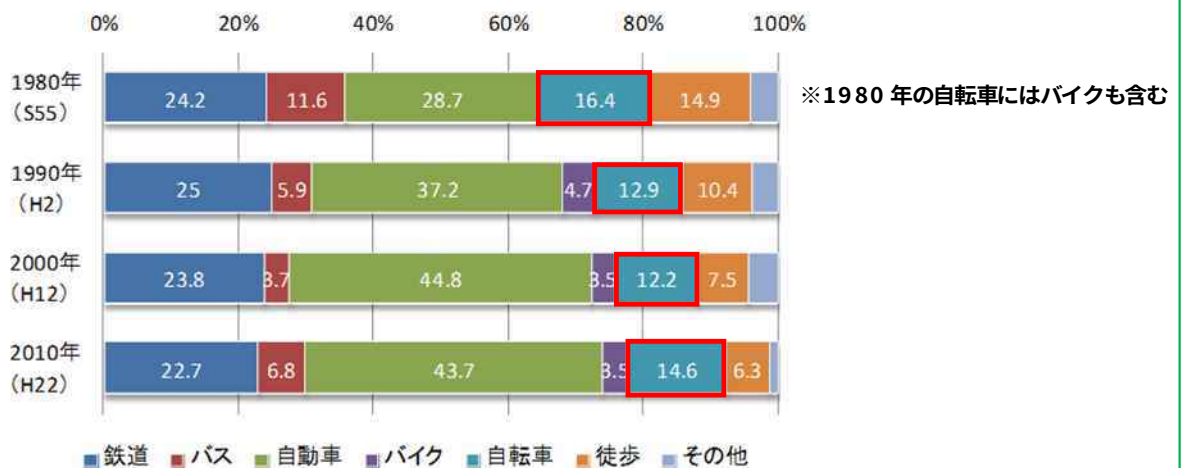
さらに、平成29年5月には、自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進を図り、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的に「自転車活用推進法」が施行され、平成30年6月には、同法に基づく国の基本計画である「自転車活用推進計画」(以下「国計画」)が閣議決定されています。なお、同法第11条には、国計画や都道府県が策定する「都道府県自転車活用推進計画」(以下「県計画」)を勘案して、区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画である「市町村自転車活用推進計画」を策定することが市町村の努力義務として規定されています。

- ※1 平成20年6月1日施行。歩道上の安全確保と自転車関係する交通事故の削減を目的としている。自転車が歩道を通行することができるのは道路標識などにより歩道を通行できるとされている場合のほか、児童及び幼児や70歳以上の高齢者が運転する場合など、自転車の歩道通行に関する要件が明確化された。
- ※2 自転車は「車両」とであるということの徹底を基本的な考え方としたもの。
- ※3 自転車ネットワークの整備や自転車走行空間整備のためのガイドライン。平成28年7月に一部改訂された。
- ※4 平成25年12月1日施行。自転車などの軽車両の路側帯通行は道路左側部分にある路側帯に限られ、道路右側にある路側帯での通行が禁止された。
- ※5 平成31年4月25日施行。自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」とその設置要件が新たに規定された。また、自転車道の設置要件が追加された。

(参考) 自転車の利用状況

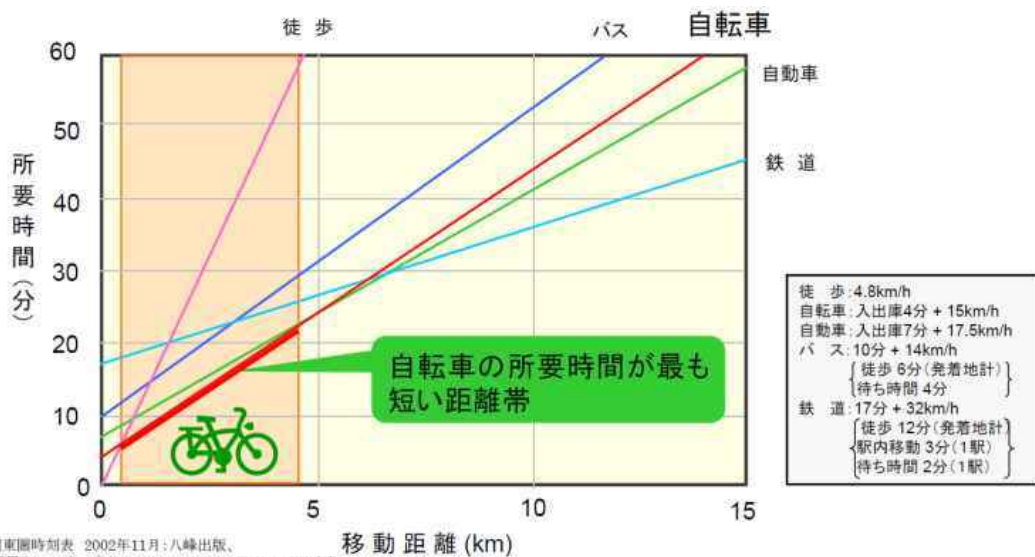
- ・通勤・通学に利用する代表交通手段（国勢調査）の30年の推移を見ると、自転車の利用割合は増えてきています。
- ・自転車は5 km 程度の短距離の移動では、他の交通手段よりも所要時間が比較的短く、自動車による道路混雑を回避する事が可能であるため、都市内交通として極めて効率的な移動手段である。

通勤・通学に利用する代表交通手段の推移



出典：国勢調査

交通手段別の利用距離と所要時間の関係



「MATT開通時刻表」2002年11月：八峰出版。
東京都交通局ホームページ (<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp>)
平成7年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター。
平成11年 道路交通センサス：建設省道路局。
自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修。
自転車歩行者通行空間としての歩道等のサービス水準に関する分析。土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10 を基に分析]

2. 策定の目的

本市は、戦災の復興を基に道路基盤が築かれ、唯一の鉄道駅であるＪＲ東海道本線平塚駅を交通の拠点として、道路網やバス路線網が形成されています。また、市域の大部分が平坦な地形であることから、通勤や通学、買物などの移動手段として多くの市民が自転車を利用しています。

平成２２年度大都市交通センサスの平塚駅における居住地からの交通手段に関する調査では、自転車の利用割合は約３割であり、近隣の駅と比較しても高い部類になっており、前回の調査時の平成１７年度と比較しても自転車の利用割合が増加しています。

しかし、その反面、自転車に関連する事故も多く、神奈川県交通安全対策協議会より、平成１６年度から１５年連続で「自転車交通事故多発地域」に指定されています。さらに、近年では歩道上における歩行者と自転車の事故も問題視されています。また、放置自転車については、平塚駅を中心として、駐輪場の整備や放置自転車の撤去徹底により一定の効果は上げつつも、未だに抜本的な解消には至っていないなどの課題も抱えています。

本市では、それらの課題に対応するため、ガイドラインを踏まえつつ、自転車の走行環境整備や放置自転車対策、交通ルール・マナー啓発、さらにはまちの活性化につながるような自転車の利用促進策など、ハード、ソフトが一体となり、自転車の利用しやすいまちづくりを推進するため、「平塚市自転車利用環境推進計画」（以下「既存自転車計画」）を平成２７年３月に策定し、自転車利用に関する施策について取り組んできました。

今般、平成２９年５月の「自転車活用推進法」の施行を受け、これらの施策に継続して取り組むことに加え、本市においても「自転車を活用した観光やスポーツの振興」、「自転車を活用した健康づくり」、「災害時の自転車活用」等を既存自転車計画に「新たな分野」として盛り込み、本市の自転車活用を推進することを目的として、新たに「平塚市自転車活用推進計画」を策定します。

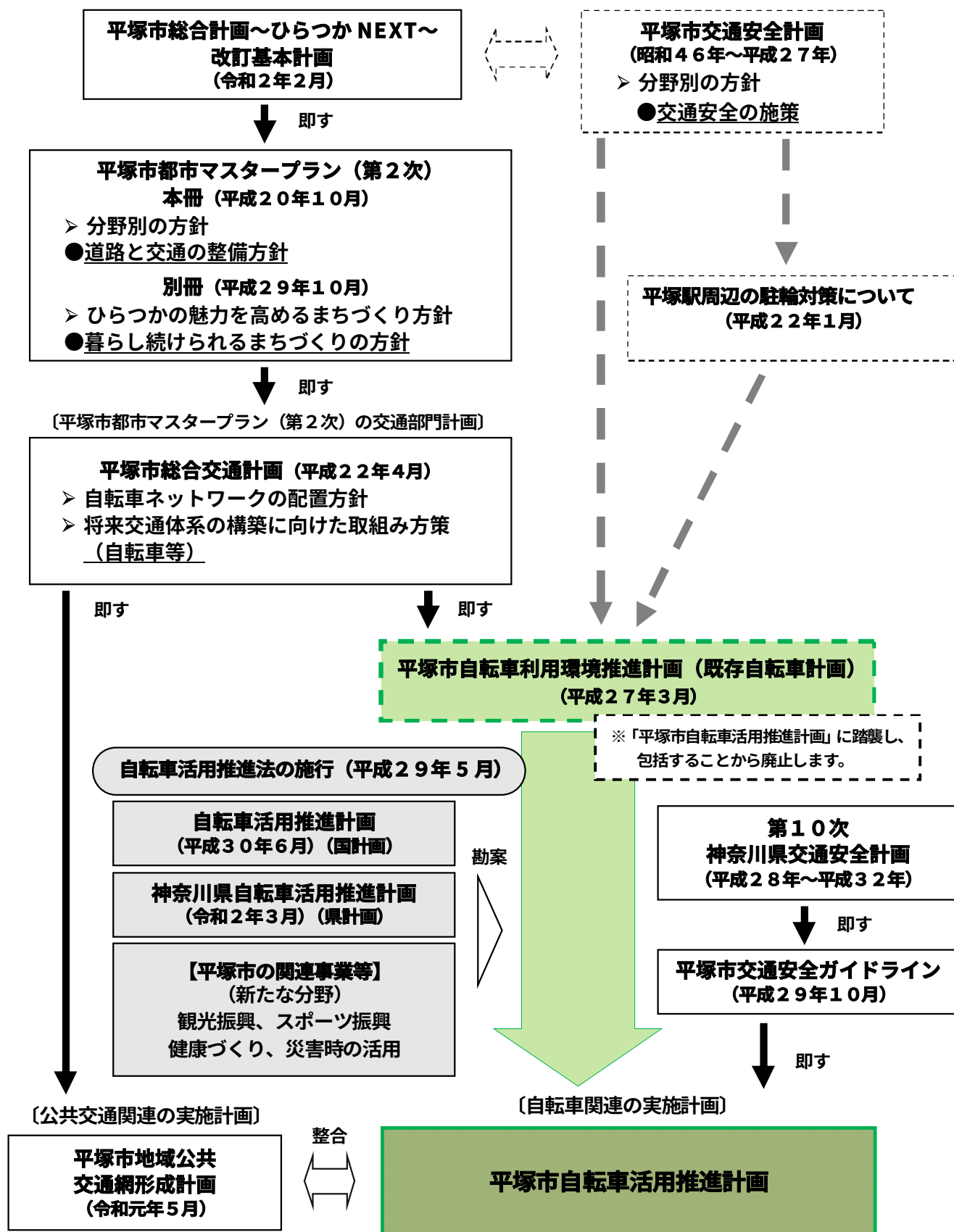
3. 計画の位置づけと体系

本計画は、上位計画である「平塚市総合交通計画」における「自転車ネットワークの配置方針」及び「将来交通体系の構築に向けた取組み方策（主に自転車等）」に位置づけられている自転車の走行環境整備の分野と、「平塚市交通安全ガイドライン」における「自転車利用環境の総合的整備」及び「交通安全思想の普及徹底」に位置づけられている放置自転車対策、自転車の利用促進策、交通ルール・マナー啓発の分野、国計画や県計画を勘案した本市の実情に応じた自転車活用の分野の具現化を総合的に図るため、自転車関連の実施計画として位置づけ、ハード、ソフトの両面からの自転車施策を推進します。なお、既存自転車計画は、本計画に踏襲し包括することから、今回の計画策定に合わせて廃止するものとします。

また、本計画は、「平塚市総合交通計画」の公共交通関連の実施計画である「平塚市地域公共交通網形成計画」との整合を図ります。併せて、上位計画である「平塚市総合計画～ひらつか NEXT～」に即して策定することから、ＳＤＧｓ※に掲げられた目標への貢献を目指すものとします。

※ ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）とは、２０１５年９月に国連サミットで採択された持続可能な世界を実現するための開発目標（１７の目標、１６９の個別目標で構成）です。「平塚市総合計画～ひらつか NEXT～改訂基本計画（２０２０～２０２３年度）」では、重点施策Ⅳの個別施策Ⅳ-(３)「交通安全対策を推進する」の主な取組に「自転車を利用しやすい環境づくり」を位置づけ、ＳＤＧｓの目標との関連に、目標３「すべての人に健康と福祉を」、目標１１「住み続けられるまちづくりを」、目標１７「パートナーシップで目標を達成しよう」を掲げています。

平塚市自転車活用推進計画の位置づけと体系

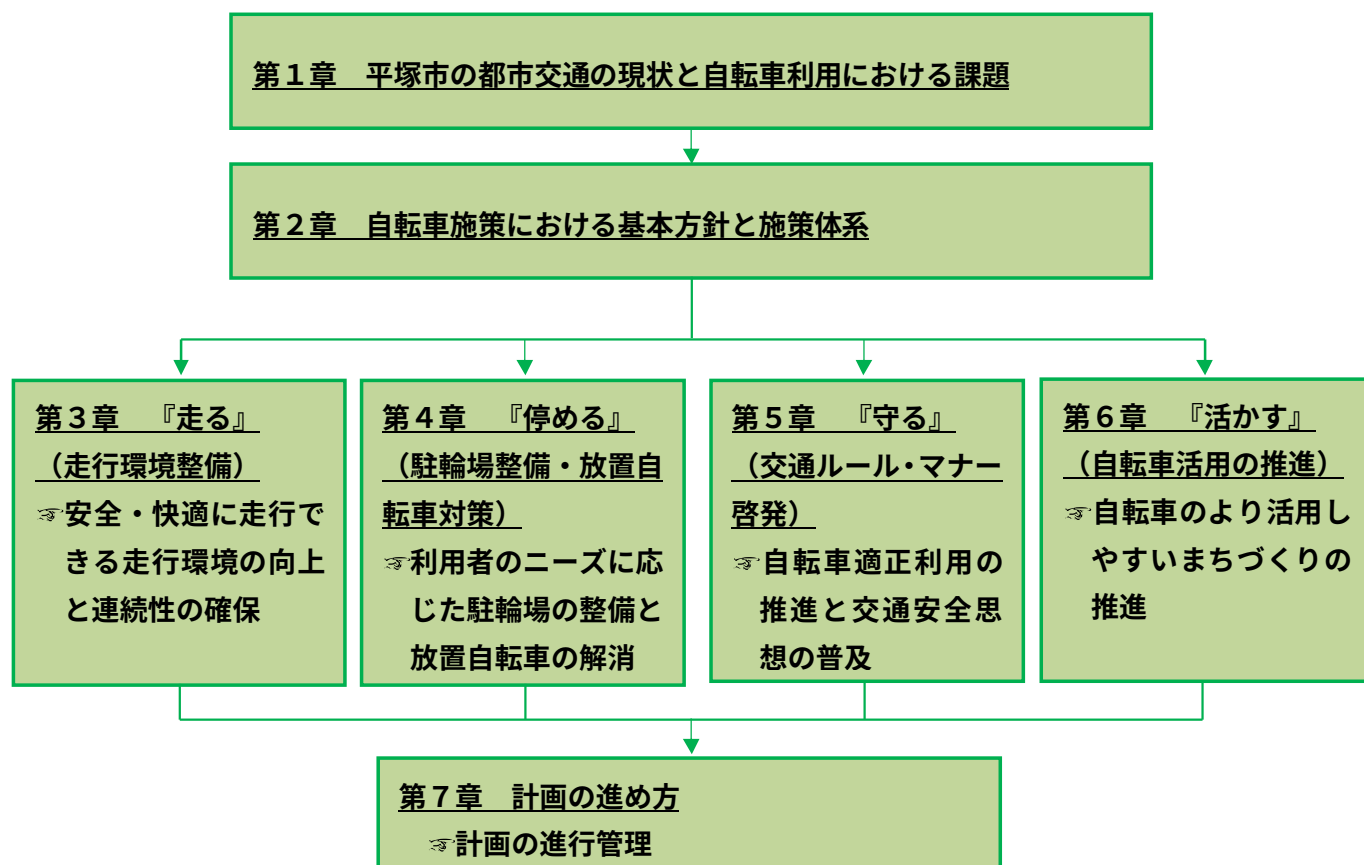


※ 破線標示は、別の計画等への運用の移行により、現在は廃止されていることを示します。

4. 計画の概要

本計画では、本市における自動車やバス交通等の都市交通の特徴、人々の移動特性を分析・整理するとともに、自転車交通を取り巻く環境変化や交通事故及び交通基盤の状況を把握して、自転車利用における課題を整理します。

その上で、平塚市総合交通計画の基本理念を踏襲し、国のガイドラインで示されている自転車走行空間の創出方法、整備の方法を踏まえつつ、国計画や県計画を勘案した上で、本市の目指すべき自転車施策の方針を示し、その方針を実現するための自転車の走行環境整備、平塚駅を中心とした市街地における駐輪対策、皆が安全・快適に自転車を利用するための自転車利用ルールの周知や利用マナー向上、これらの施策と一体となって自転車のより活用しやすいまちづくりを推進するための取組について取りまとめました。



※ 本計画は、形式的には平成27年3月に策定した既存自転車計画を廃止し新たに策定するものですが、策定方法については、既存自転車計画を踏襲し、内容の一部を変更（各種データの時点更新を含む。）するとともに新規施策を追加するものです。既存自転車計画の施策は本計画に移行し、継続的に推進していくことから、本計画では既存自転車計画の廃止に伴う施策実施に係る効果の検証等については、行わないものとします。

このほか、現状分析等については、直近の各種データと既存自転車計画策定時との傾向が大きく変わらないものは、時点更新の対象外とします。

第1章 平塚市の都市交通の現状と自転車利用における課題

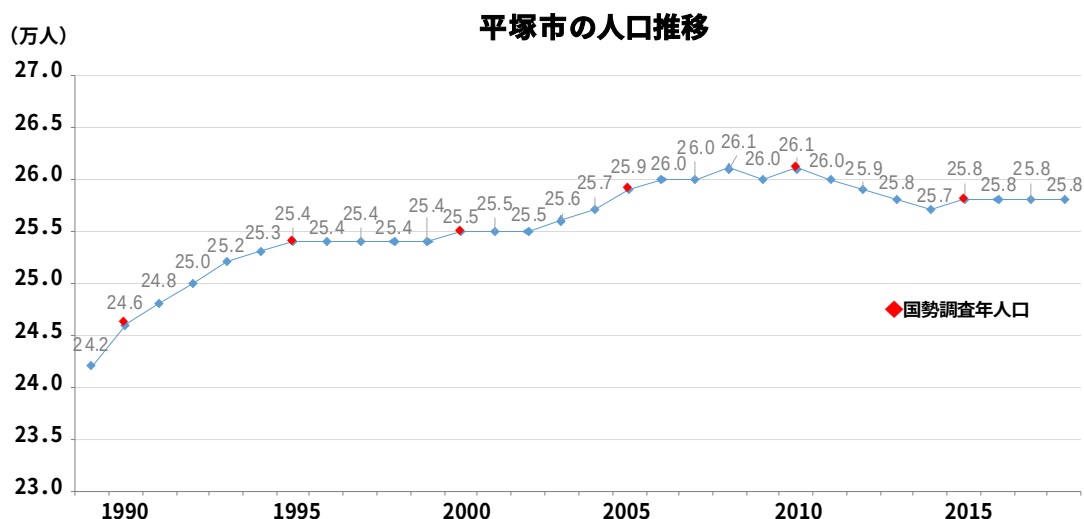
1. 都市交通の現状

1-1. 社会状況

(1) 人口動態

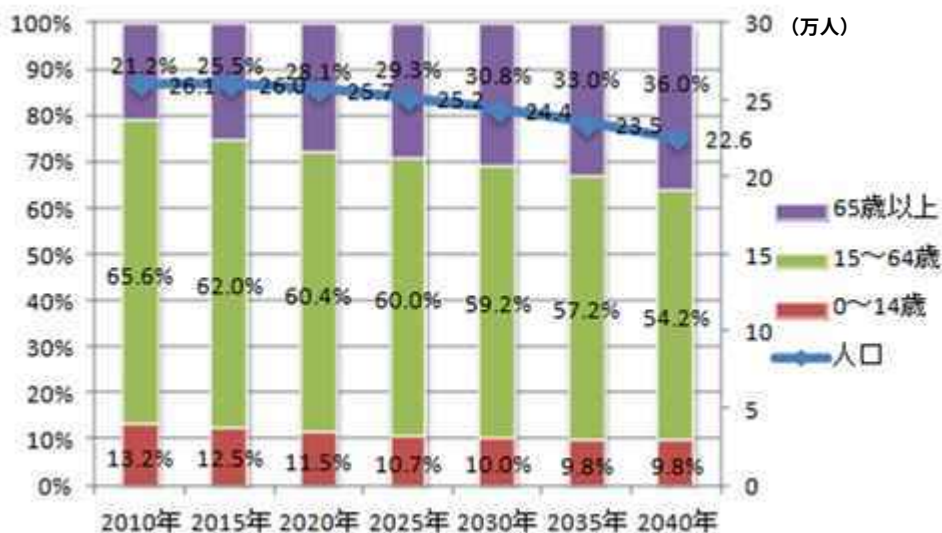
本市の人口は、戦後、一貫して増加してきましたが、ここ数年では増減を繰り返しながら、横ばいの状況から減少傾向を示し始めています。

国勢調査結果等を基にした、人口問題研究所による「将来人口推計結果（平成24年1月推計）」によれば、平成27年（2015年）の約26万人から、減少傾向が大きくなっていくと推計されています。また、いわゆる団塊の世代が高齢期を迎え、少子化とともに高齢化が急速に進展すると予測されているほか、地域経済の主な担い手となっている生産年齢人口が急速に減少すると予測されています。



出典：平塚市統計書〔※国勢調査及び人口調査以外の年次は推計人口（国勢調査時の人口を基に、「住民基本台帳法」及び「戸籍法」に定める届出等による増減を加算した人口）〕

平塚市の年齢別人口割合変化の将来予測



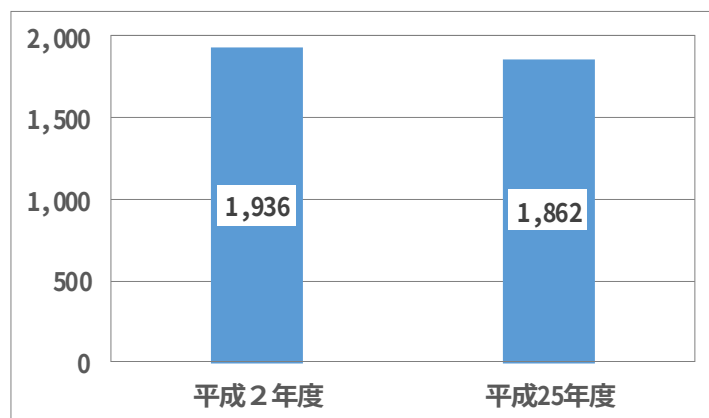
出典：人口問題研究所 平塚市将来人口推計結果

(2) 二酸化炭素の排出量

本市における二酸化炭素総排出量をみると、平成2年度の1,936千t-CO₂から平成25年度には1,862千t-CO₂となっており、約4%減少しています。平成25年度では、産業部門が約39%、運輸部門が約15%を占めています。

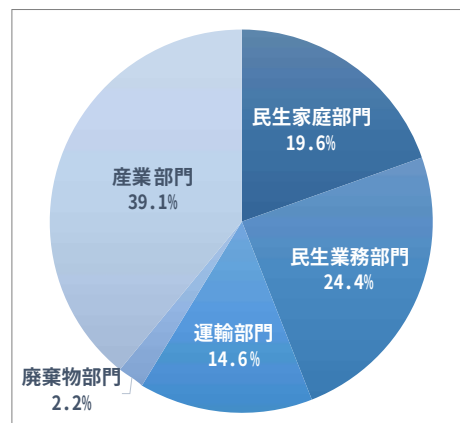
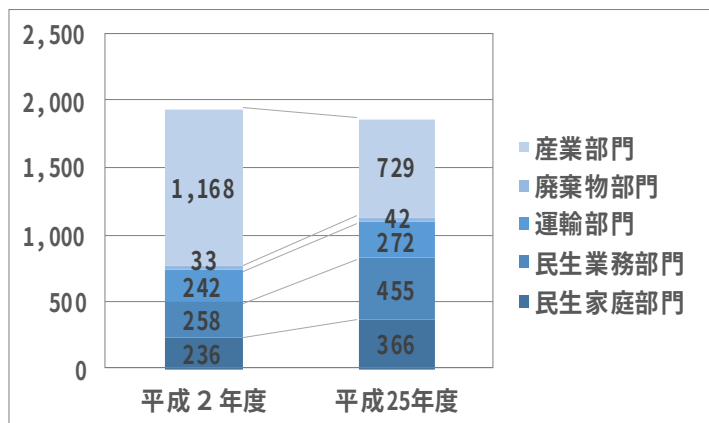
平成2年度と平成25年度の部門別の二酸化炭素排出量を比較してみると、産業部門は約38%減少しているものの、他の部門（家庭、業務、運輸）は増加しており、運輸部門をみると、二酸化炭素排出量は約12%増加しています。また、運輸部門の排出量の割合では、自動車による割合が高くなっています。

二酸化炭素総排出量（単位：千t-CO₂）



部門別の二酸化炭素排出量（単位：千t-CO₂）

二酸化炭素排出部門の構成（平成25年度）



出典：平塚市環境基本計画（平成29年度～平成38年度）

運輸部門の二酸化炭素排出量の変動（単位：千t-CO₂）

	平成2年度	平成25年度	基準年比
自動車	234.1	262.8	+12.3%
鉄道	7.7	9.0	+16.9%
合計	241.8	271.8	+12.4%

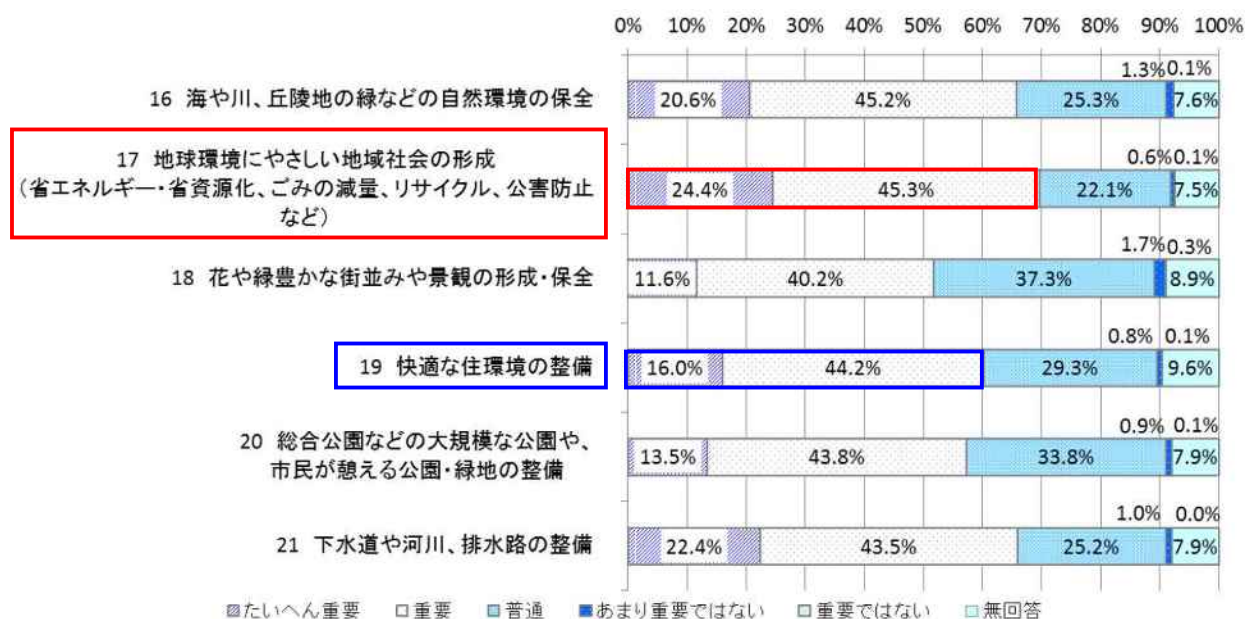
出典：平塚市環境基本計画（平成29年度～平成38年度）

(3) 住民意識

本市が平成25年度に行った「市民意識調査」では、本市のまちづくりの状況等に関する市民の重要度・満足度を測っています。以下では、同調査で聞いた環境や都市基盤に関する市民の重要度・満足度を示しています。

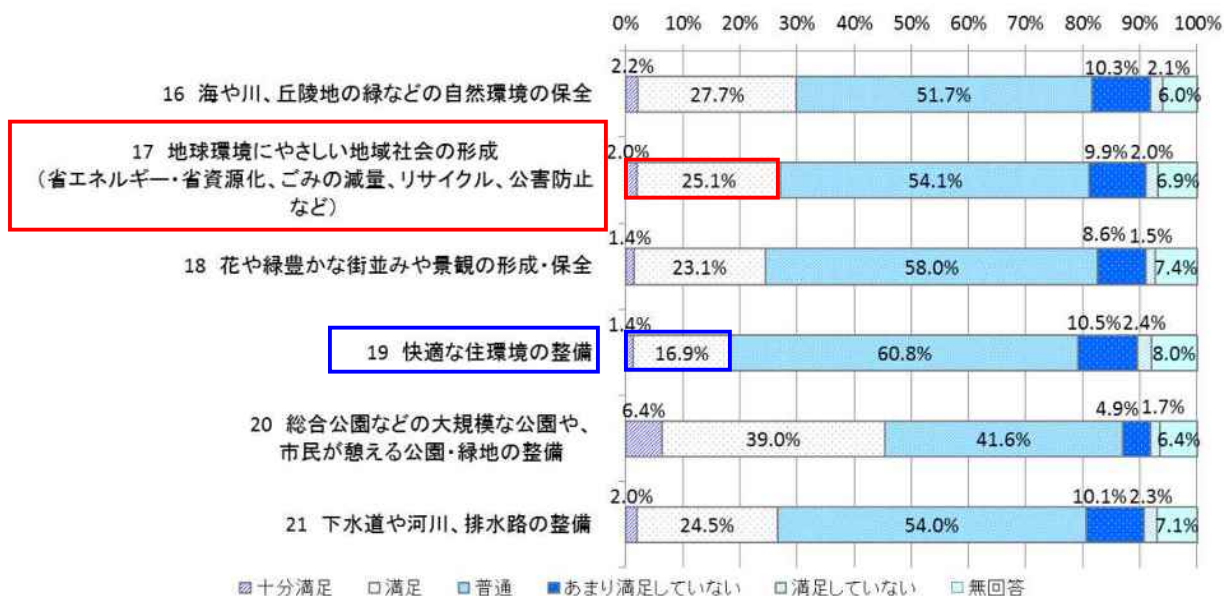
地球環境にやさしい地域社会の形成（省エネやリサイクル）に関する重要度では約7割の市民が、快適な住環境の整備に関する重要度では約6割が「たいへん重要」「重要」と回答しており、市民の環境や住環境に対する意識が高いことが伺えます。しかしながら、その満足度では、地球環境の項目は約3割の市民が満足と回答している一方、快適な住環境の項目は約2割と低い状況にあります。

環境・都市基盤に関する「重要度」（人口比補正後）



出典：平塚市 市民意識調査

環境・都市基盤に関する「満足度」（人口比補正後）



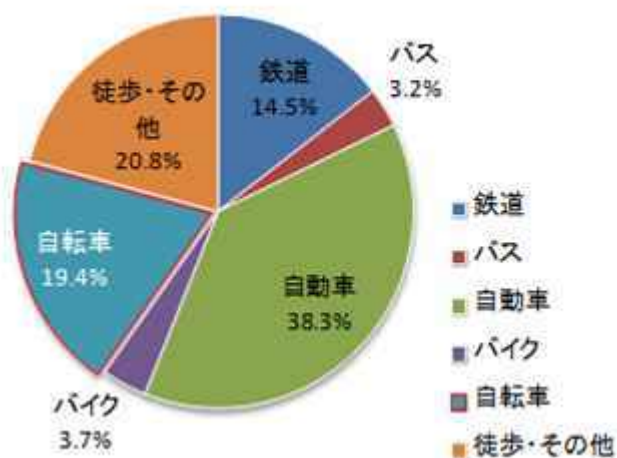
出典：平塚市 市民意識調査

1-2. 交通特性

(1) 平塚市の交通手段

本市の交通手段別割合は「自動車」が最も高く、次いで「徒歩」、さらに「自転車」の利用が高い割合となっています。

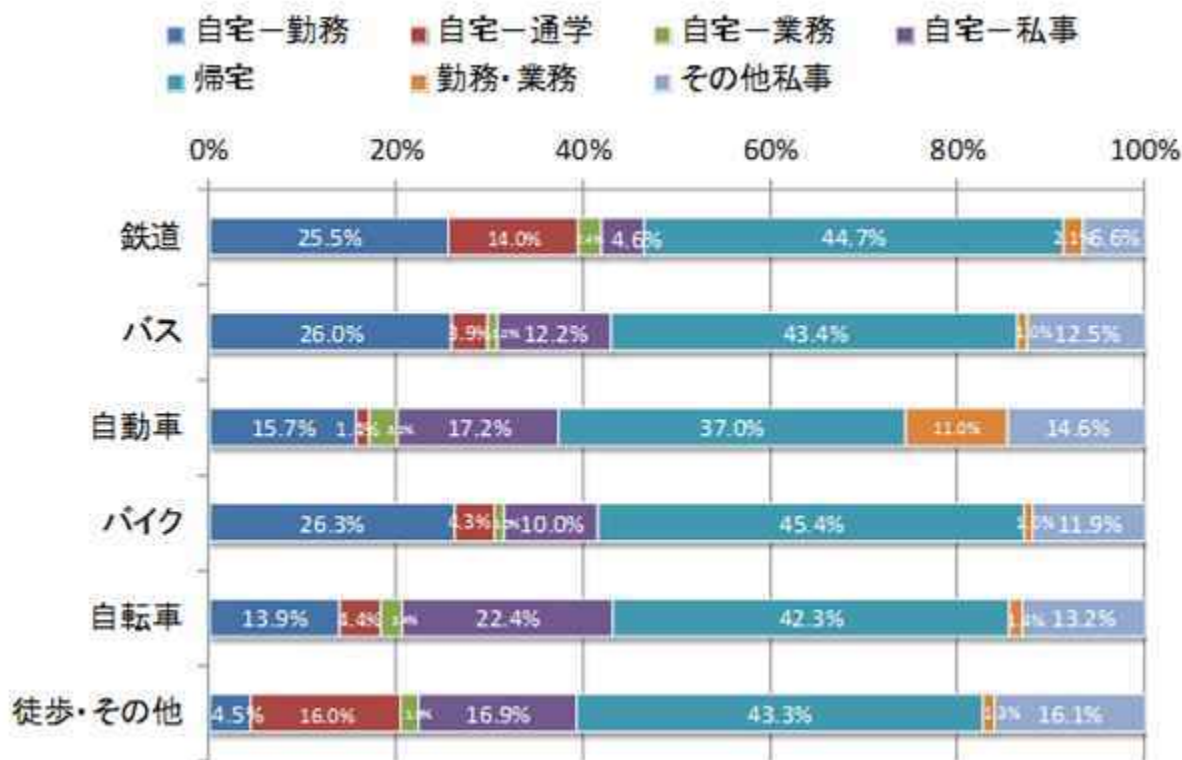
平塚市 交通手段別割合（全目的）



出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

本市の交通手段別の目的割合は、各交通手段ともに「帰宅」目的が最も高い割合を示しています。自転車に関しては、「帰宅」に次いで「自宅-私事」が高く、次いで「自宅-勤務」の割合が高くなっています。

平塚市 交通手段別の目的割合

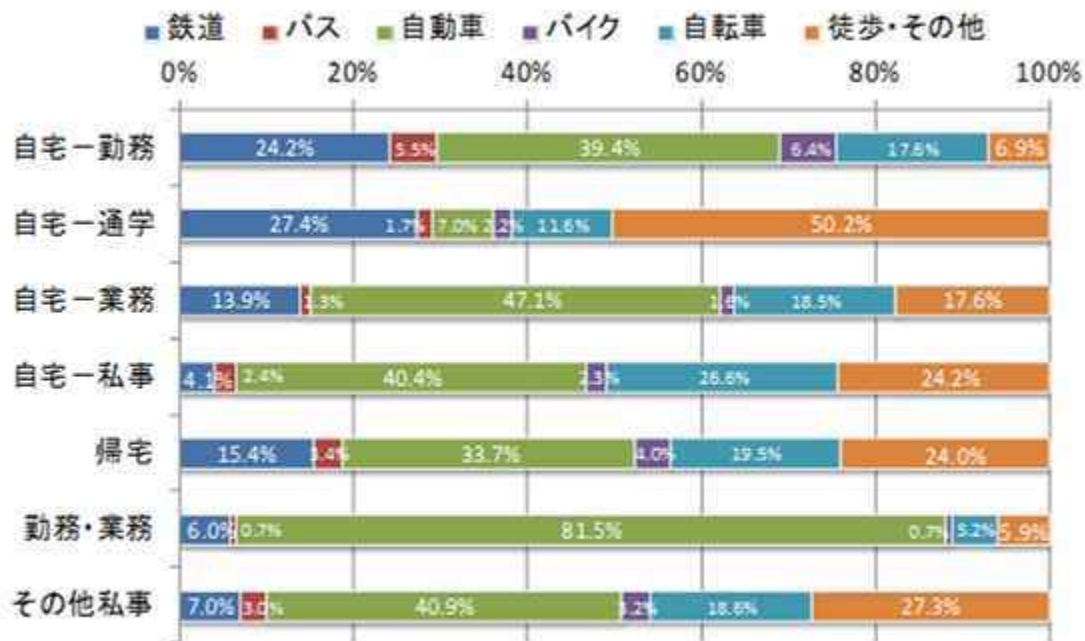


出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

目的別の交通手段割合では「自宅-通学」を除くすべての目的で、自動車の割合が高く、とりわけ「勤務・業務」で約80%と仕事中の移動手段として多く利用されています。

一方で、全目的の交通手段別割合において、自転車は約20%ですが、その中でも「自宅-私事」は約27%と高く、買物や趣味等の私事目的の移動で自転車が多く利用されています。

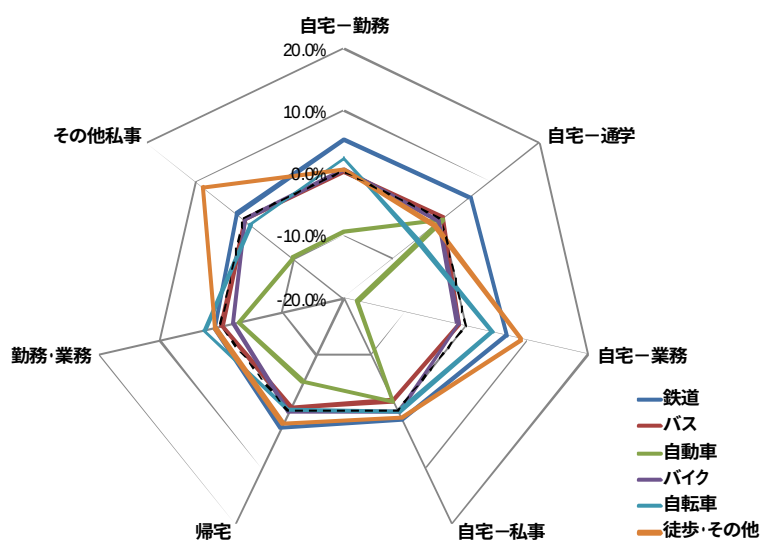
平塚市 目的別の交通手段割合



出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

目的別の交通手段割合を10年前の同調査結果と比較すると、自動車利用割合の低下が大きく、「自宅-勤務」や「自宅-業務」といった、通勤目的で自動車利用する人の割合が大きく減少していることが分かります。それらの自動車の割合が転移して、鉄道や徒歩、自転車の利用割合が増加していることが推測できます。

平塚市 目的別の交通手段割合の経年変化（H20-H10）



出典：平成10年・平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

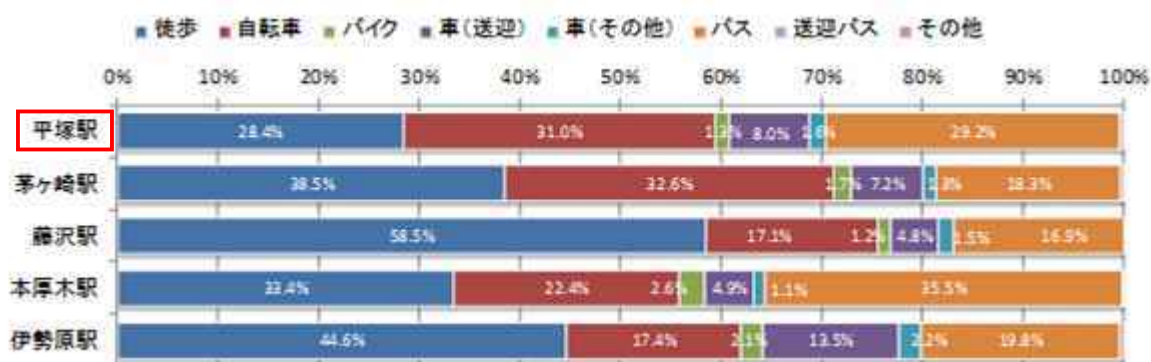
(2) 鉄道駅の端末交通手段

平成22年度の大都市交通センサスでは、平塚駅における居住地から鉄道駅までの交通手段別の割合（平塚駅の近くに居住地がある人の駅までの交通手段の割合）のうち、自転車の利用は約30%と最も高く、平塚駅周辺の駅と比較しても茅ヶ崎駅に次いで2番目に高い割合を示しています。また、平成17年度からの推移を見ると、他の駅と比べても自転車利用割合が大幅に増加していることが伺えます。

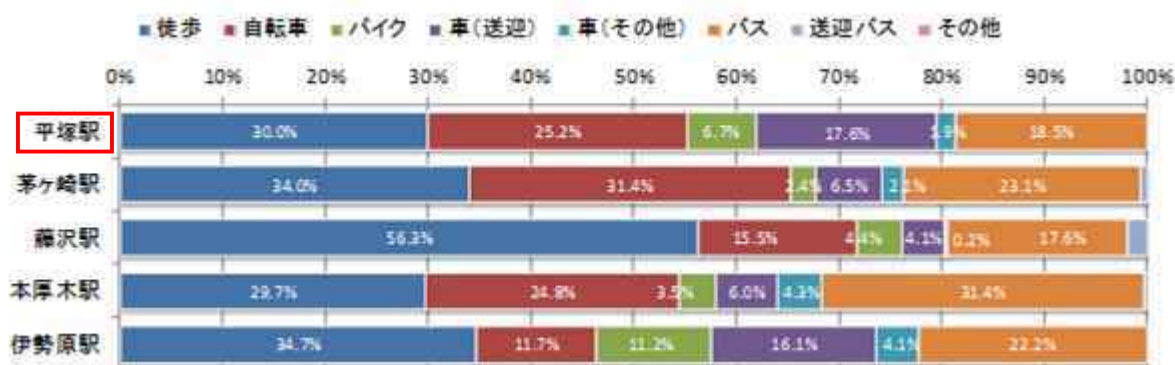
さらに、バスの利用割合も他の駅と比較すると本厚木駅に次いで2番目に高い割合を示しています。

鉄道駅までの交通手段割合（上：H22 下：H17）

（居住地から駅まで）

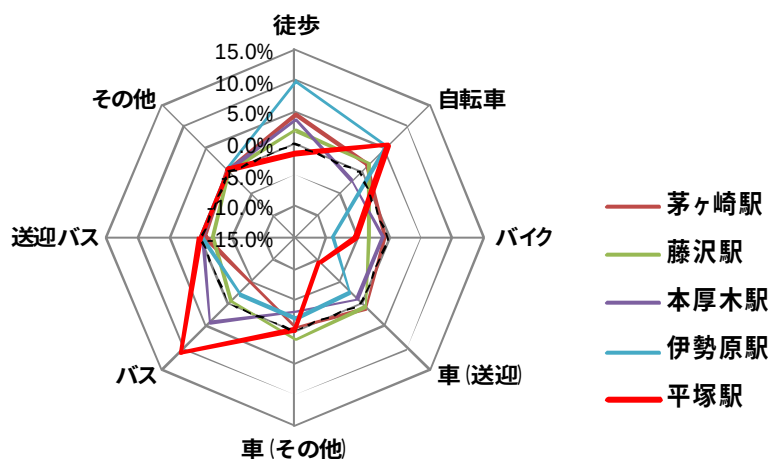


出典：平成22年度大都市交通センサスより作成



出典：平成17年度大都市交通センサスより作成

鉄道駅からの交通手段割合の変化（H22－H17）

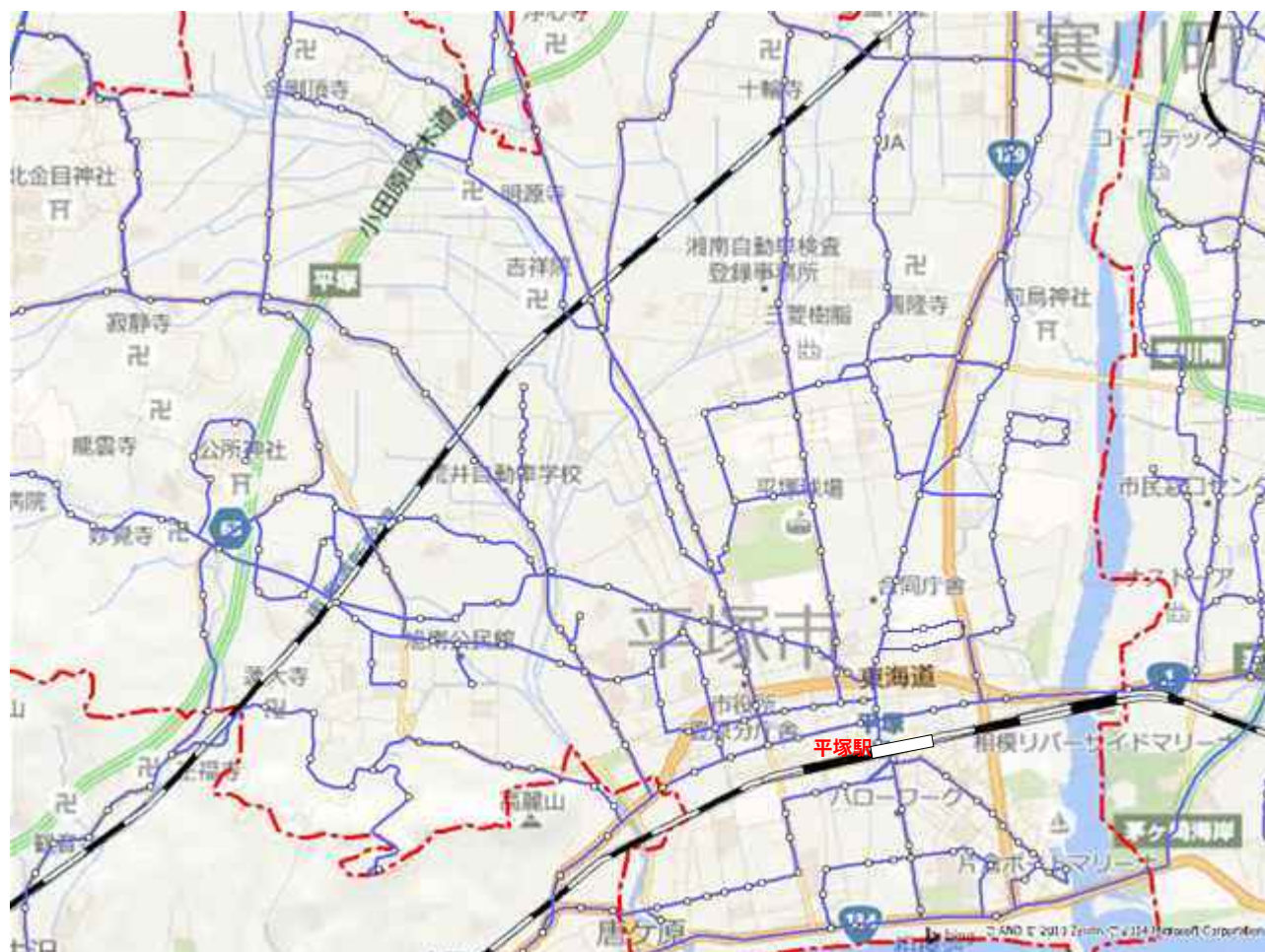


出典：平成17年度・平成22年度大都市交通センサスより作成

(3) バス路線網

本市のバス路線は、平塚駅発着便を中心として市内各所へ広がっており、現在、概ね70系統が運行し、公共交通が利用しやすい状況にあります。当該バス路線は平塚駅を中心に放射状に広がっていることから、平塚駅へ向かう自転車利用動線と重複している路線が多く見られます。

平塚市のバス路線網の状況



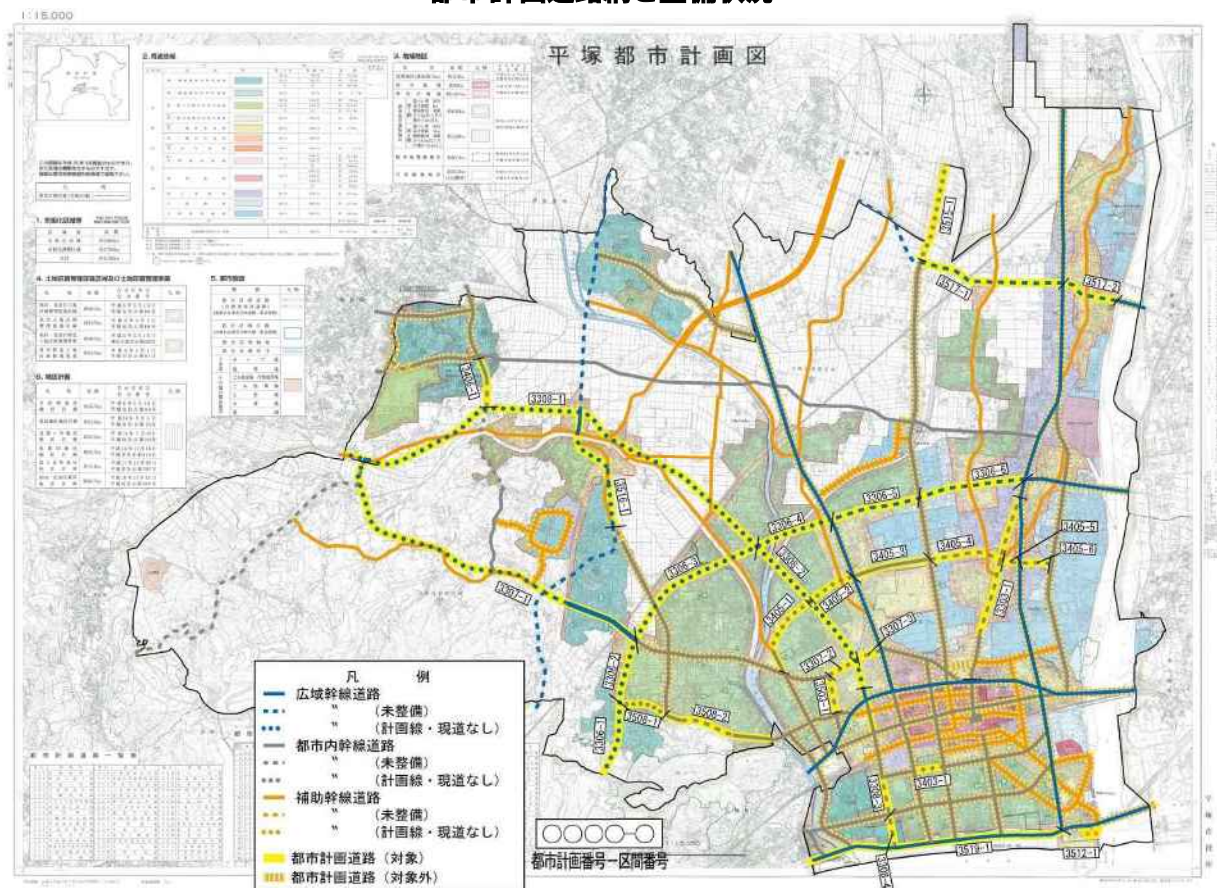
出典：神奈川県内乗合バス・ルートあんないより作成

(4) 都市計画道路網

本市の都市計画道路は、平塚駅を中心とした放射方向の路線では比較的整備されているものの、東西方向の路線では未整備路線が多くなっています。

整備されている路線でも、現状の道路構成では自転車走行空間を十分に確保できるだけの幅員がある路線は少なく、道路拡幅については住宅などが隣接しており、拡幅整備は困難な状況となっています。

都市計画道路網と整備状況



出典：平塚市総合交通計画（平成22年4月 平塚市）

2. 自転車利用における現状

2-1. 自転車利用環境の現状

平塚市総合交通計画策定時に実施したアンケート調査から、本市における自転車利用状況を整理しました。

(1) アンケート調査の概要

実施日：平成20年10月26日（日）、平成20年10月28日（火）

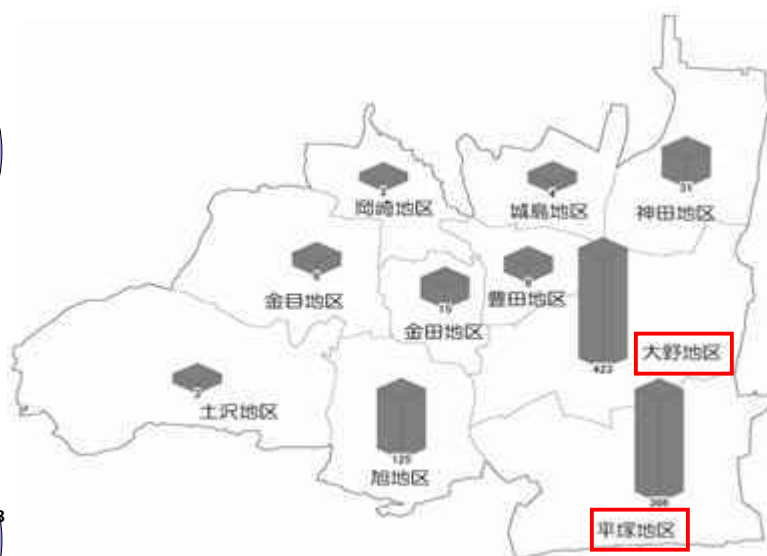
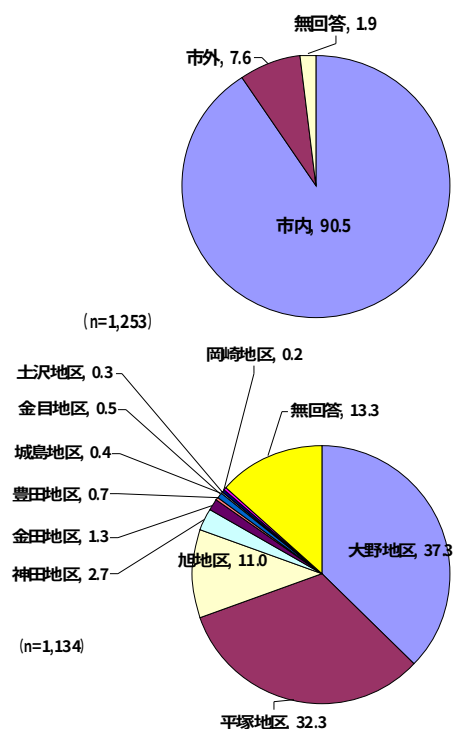
調査概要：市内複数の自転車駐輪場において自転車の利用状況を把握する

対象	調査箇所	配布数	回収数	回収率(%)
自転車利用者	●西口バイク自転車駐車場 ●西口臨時駐車場 ●駅前大通線自転車駐車場 ●北口自転車駐車場 ●ラスカ自転車駐車場 ●錦町公園南自転車駐車場 ●室町自転車駐車場 ●パールロード(違法路上駐輪)	4,200	1,253	29.8

対象	性別	年代	就業状況	目的
自転車利用者	男性:59% 女性:41%	10代 :10% 20代 :19% 30代 :19% 40代 :21% 50代 :19% 60代以上 :10%	有職 :71% 主婦 (パートを含む): 9% 学生 :17% 無職 : 2%	通勤 :72% 通学 :16% 買物私事 : 9%

回答者の居住地：回答者の居住地は「市内」が約9割を占めています。

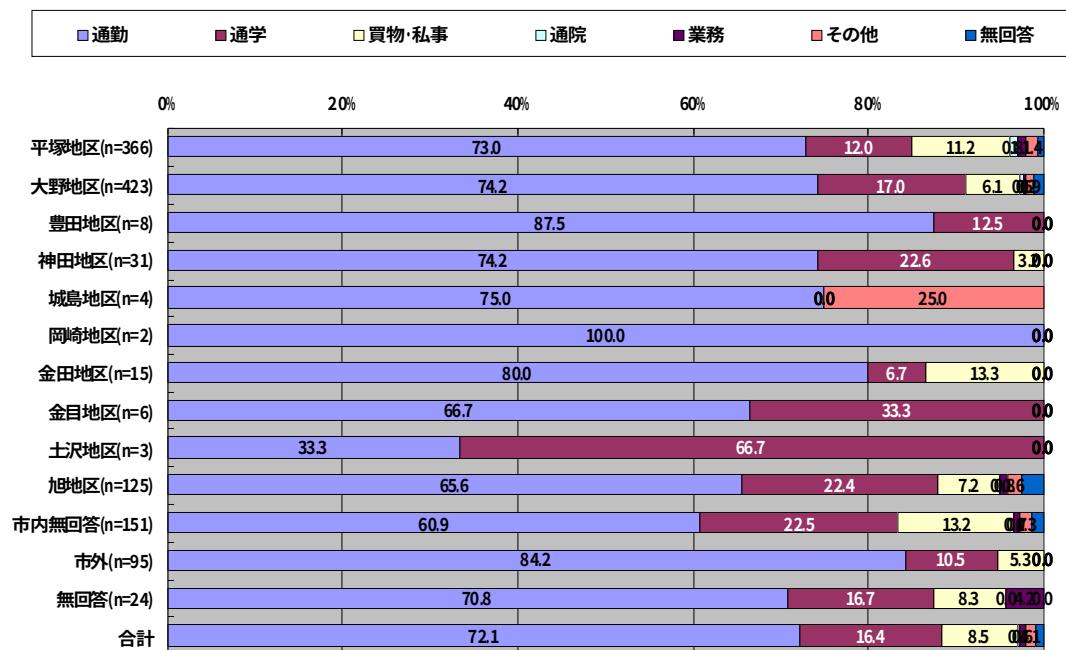
地区別では、駅周辺の「大野地区」、「平塚地区」が約7割を占めています。



(2) 自転車利用状況の概要

①自転車の利用目的

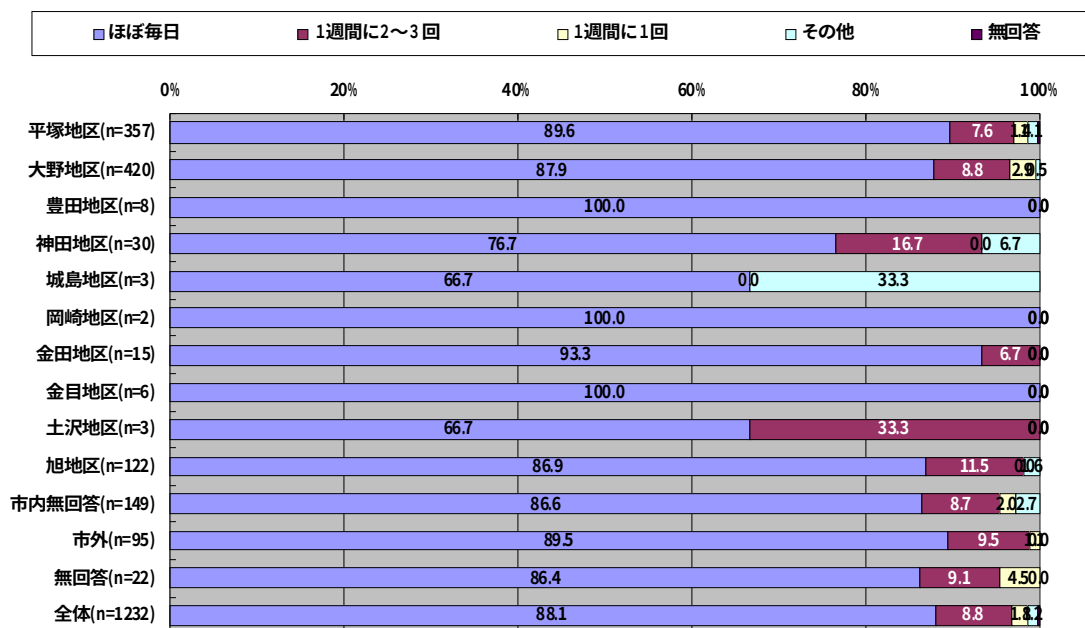
利用目的は、市内全域では「通勤」が約7割、「通学」が約2割、「買物・私事」が約1割となっています。



※ 「無回答」とは住所に関する項目全てに無記入の方の回答

②自転車の利用頻度

利用頻度は、「ほぼ毎日利用」が約9割、「1週間に2～3回利用」が約1割となっています。



※ 対象者はアンケートを受け取った日以外にも利用する方

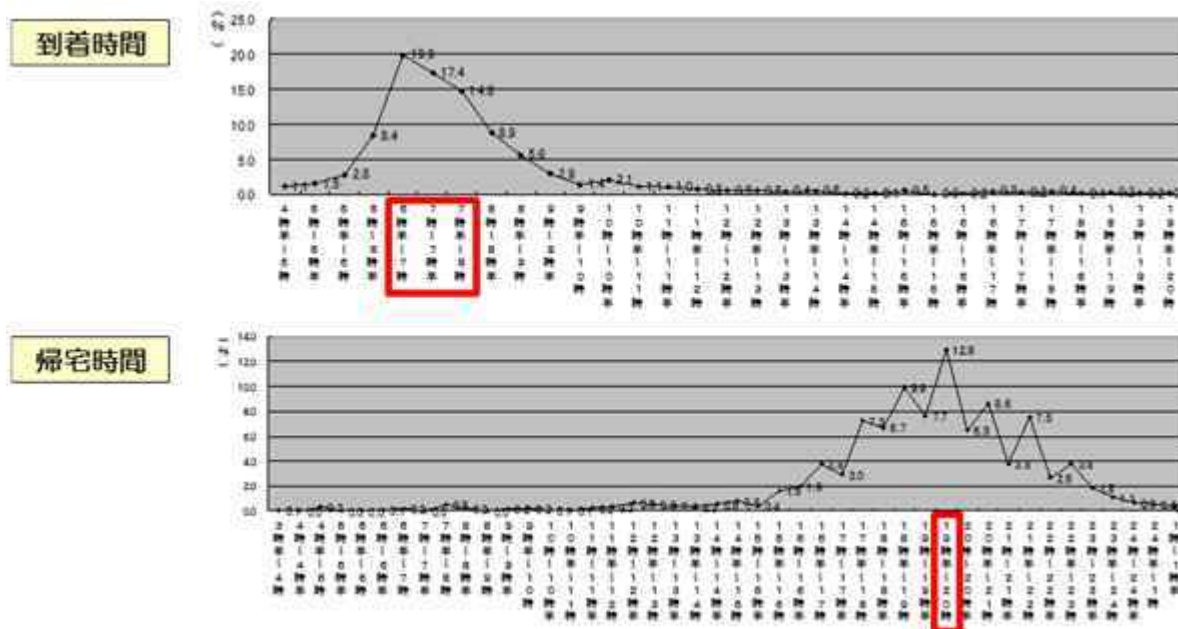
※ 「無回答」とは住所に関する項目全てに無記入の方の回答

(3) 駐輪場利用状況の概要

①駐輪場利用時間

駐輪場の到着時間は「6時30分～8時00分」が約5割となっています。

帰宅時間は「17時30分～22時00分」の間で分散化しており、特に「19時30分～20時00分」が多くなっています。



②自宅から駐輪場までの所要時間

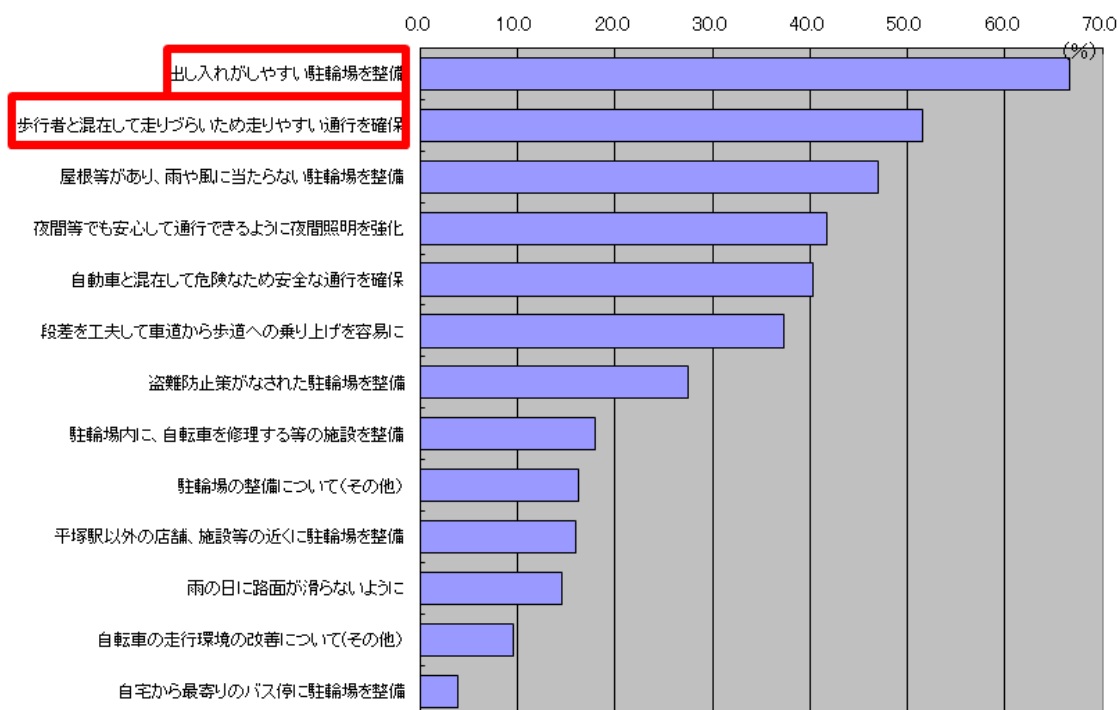
自宅からの所要時間の平均は16.7分、自転車の速度を10.5 km/h とすると、約3 km からの利用となっています。

(※自転車の速度10.5 km/h は、大成出版社の自転車駐車場整備マニュアルによる。)



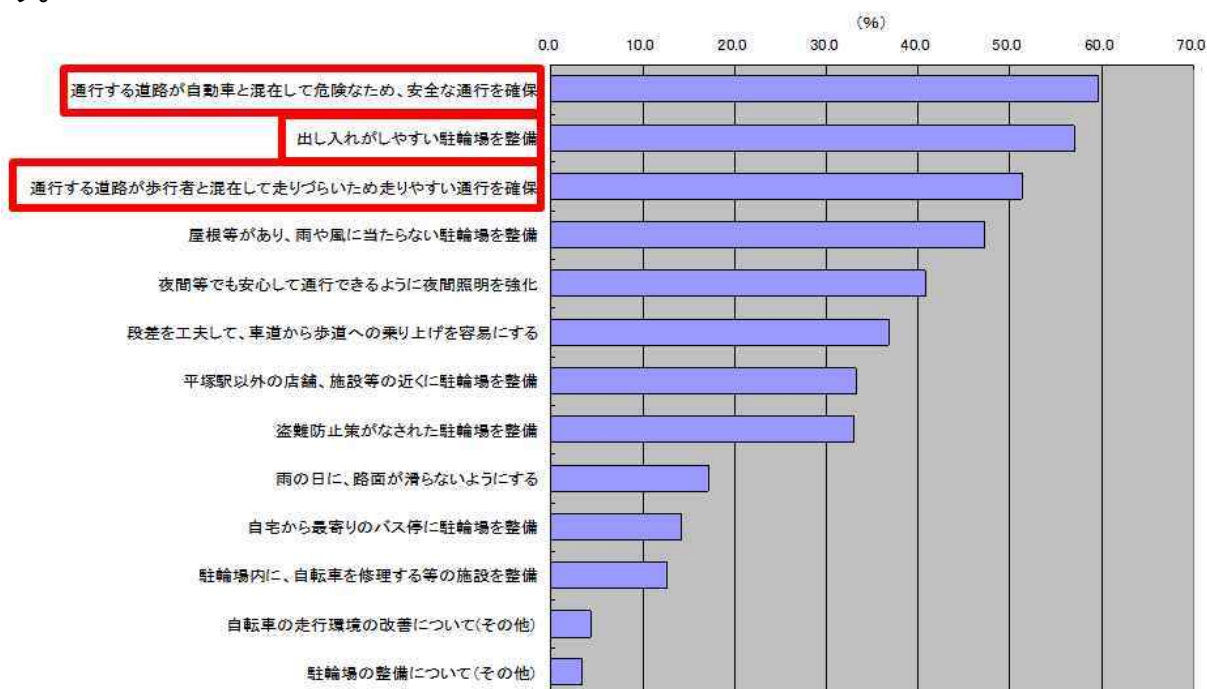
②自転車利用者が望む自転車をより利用しやすくするための改善点

約9割の人が、「改善すべき点がある」と回答しており、出し入れがしやすい駐輪場の整備、通行空間の確保が上位を占めています。



③自動車利用者が望む自転車をより利用しやすくするための改善点

自動車や歩行者と混在して危険なため、安全で走りやすい通行空間の確保が上位を占めています。



2-2. 平塚駅周辺の駐輪状況

(1) 駅周辺の駐輪対策のこれまで

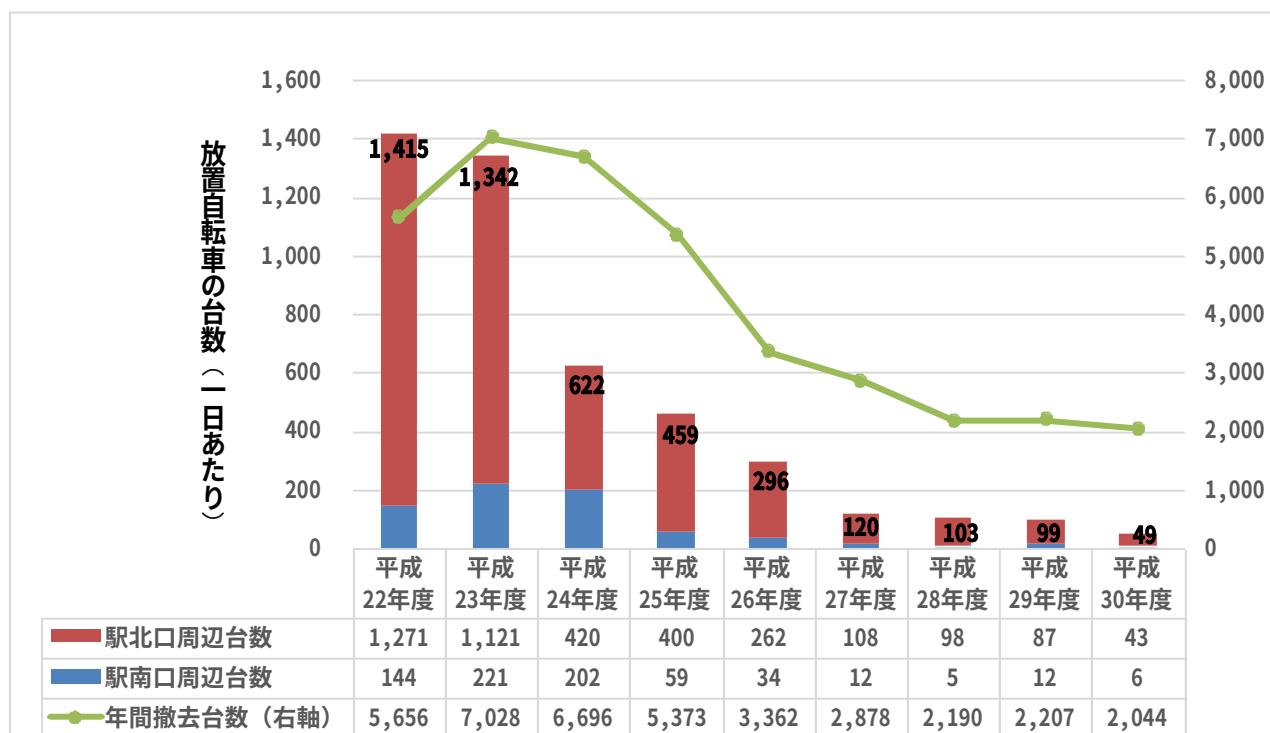
本市では、通勤や通学あるいは私事などの目的で平塚駅周辺へ行く際に、多くの方が自転車を交通手段として利用しています。しかしながら、駐輪場の不足や駐輪マナーの欠如などから、大量の自転車が路上などに放置され、防災活動や歩行者の通行、また都市の美観などに支障をきたしてきました。

そのため、公共の場所における自転車の放置防止を目的として、昭和58年に「平塚市自転車の放置防止に関する条例」を制定し、平塚駅周辺を自転車放置禁止区域として定め、放置自転車の撤去を実施するほか、大型店舗等に対する自転車駐車場設置の義務付けなどの対策に取り組むとともに、啓発活動や駐輪場の整備を進めてきました。また、公益財団法人平塚市まちづくり財団においても、独自に展開する都市型レンタサイクルを活用しながら、放置自転車の解消を図ってきました。さらにその後も、放置自転車の状況を時代ごとに検証し、自転車等放置禁止区域を拡大するなどの措置を実施し、平成22年1月にはさらなる諸問題に対応するため、「平塚駅周辺の駐輪対策について」を策定し、「自転車等駐車場の整備」「放置自転車の撤去徹底」「自転車利用マナーの向上」の3点を基本として、ハード、ソフトの両面から駐輪対策に取り組んできました。

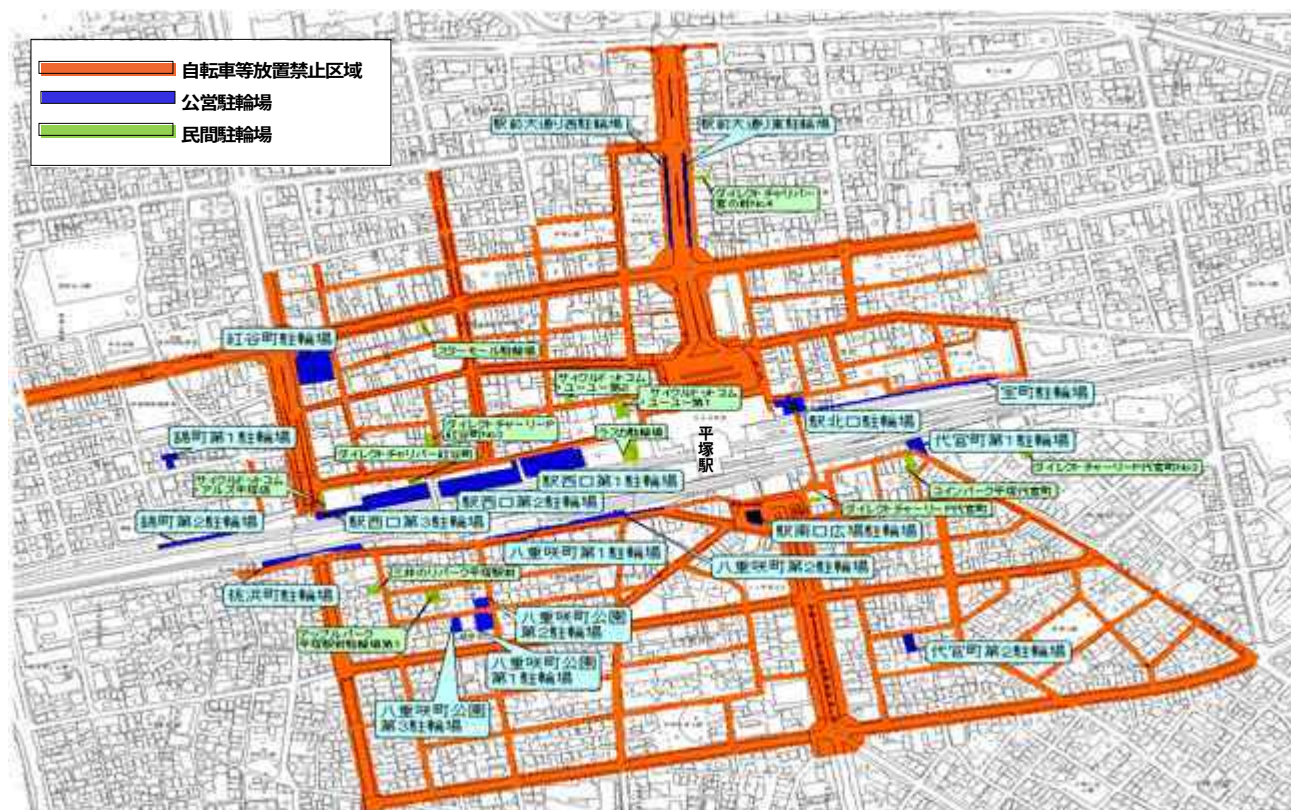
また、平成27年3月には「平塚駅周辺の駐輪対策について」の方針を踏襲、包括した「平塚市自転車利用環境推進計画（既存自転車計画）」を策定し、自転車利用における課題を整理しながら駐輪対策に取り組んできました。

その結果、放置自転車は大幅な減少傾向にあります。依然として平塚駅周辺には放置自転車が見られます。

放置自転車台数減少の実績



自転車等放置禁止区域と駐輪場位置図（平成31年4月現在）



平成21年度からの主な駐輪対策

平成22年1月	「平塚駅周辺の駐輪対策について」の策定
平成22年4月	「平塚市民間自転車等駐車場運営費補助金」及び「平塚市民間自転車等駐車場整備費補助金」制度の創設
平成23年4月	駅西口第1駐輪場の供用開始
平成23年7月	西口バイク・自転車駐車場を再整備後有料化し、駅西口第2駐輪場として供用開始
平成24年1月	駅前大通り東駐輪場・駅前大通り西駐輪場の供用開始
平成24年4月	「平塚市自転車等の放置防止に関する条例」の一部改正、施行 原動機付自転車も移動・保管の対象とする 移動した自転車・原動機付自転車の引渡しの際、保管料の徴収を開始 紅谷パールロードに暫定駐輪スペースの開設
平成25年4月	駅西口第3駐輪場の供用開始 錦町第2駐輪場の全体供用開始
平成26年4月	宝町駐輪場の全体供用開始 自転車等放置禁止区域の拡大（市民センター前等）
平成27年3月	「平塚市自転車利用環境推進計画（既存自転車計画）」の策定 自転車等放置禁止区域の拡大（宝町周辺） 八重咲町第2駐輪場の供用開始
平成28年4月	紅谷パールロードの暫定駐輪スペースを商店会へ移管
通年	自転車マナーアップキャンペーン 交通安全教室

平塚駅周辺の公営駐輪場整備状況（平成31年4月現在）

平塚駅北口周辺駐輪場の収容台数

施設	種別	収容台数
紅谷町駐輪場	定期利用	地下 177
	一時利用	38
	計	215
錦町第1駐輪場	定期利用	2階 140
	定期利用	屋上 110
	計	250
駅西口第1駐輪場	定期利用	1階 1,029
	定期利用	2階 1,411
	一時利用	1階 215
	計	2,655
駅西口第2駐輪場	一時利用	1階 719
	計	719
駅西口第3駐輪場	定期利用	2階 1,085
	定期利用	3階 1,115
	一時利用	1階 389
	計	2,589
駅北口駐輪場	定期利用	1階 90
	定期利用	2階 251
	定期利用	3階 281
	一時利用	1階 70
	計	692
駅前大通り東駐輪場	一時利用	平置 187
駅前大通り西駐輪場	一時利用	平置 175
宝町駐輪場	定期利用	1階 357
	計	357
合計	一時利用	1,793
	定期利用	6,046
	計	7,839

平塚駅南口周辺駐輪場の収容台数

施設	種別	収容台数
代官町第1駐輪場	定期利用	1階 181
	一時利用	24
	計	205
代官町第2駐輪場	定期利用	1階 219
	計	219
駅南口広場駐輪場	定期利用	1階 165
	計	165
八重咲町第1駐輪場	定期利用	1階 236
	一時利用	1階 東 90
	計	326
八重咲町第2駐輪場	一時利用	平置 105
	計	105
横浜町駐輪場	定期利用	1階 218
	定期利用	2階 233
	一時利用	1階 84
	計	535
八重咲町公園第1駐輪場	定期利用	1階 382
	一時利用	40
	計	425
八重咲町公園第2駐輪場	定期利用	1階 95
	一時利用	12
	計	107
八重咲町公園第3駐輪場	定期利用	1階 158
	計	158
合計	一時利用	355
	定期利用	1,887
	計	2,242

- ※ 公営駐輪場：公益財団法人平塚市まちづくり財団が管理・運営している駐輪場
- ※ 定期利用：月極契約とし、1か月ごとに利用料金を支払うシステム
- ※ 一時利用：1回の駐輪（24時間以内、または当日中）ごとに利用料金を支払うシステム

放置自転車対策実施後の街の様子

①駅前大通り線西側

(整備前)



(整備後)



②紅谷パールロード

(対策実施前)



(対策実施後)



(2) 駐輪場の利用状況と放置自転車の現状

①駅北口周辺の公営駐輪場の現状

駅北口周辺の駐輪場では、平成31年4月現在、一時利用・定期利用をあわせて7,839台の自転車が収容可能です。同月の調査では、一時利用駐輪場は542台分の空きが確認されており、定期利用についても空きがあります。

同月に実施した放置自転車の台数調査の結果では、駅北口周辺にはピーク時で43台の違法駐輪が確認されています。



② 駅南口周辺の公営駐輪場の現状

駅南口周辺の駐輪場では、平成31年4月現在、一時利用・定期利用をあわせて2,242台の自転車が収容可能です。同月の調査では、一時利用駐輪場は150台分の空きが確認されていますが、定期利用駐輪場については空きがなく、定期利用待機者が多くなっています。

同月に実施した放置自転車の台数調査の結果では、駅南口周辺にはピーク時で6台の放置自転車が確認されています。



③ 駅周辺の民間駐輪場の現状

平成22年4月には「平塚市民間自転車等駐車場運営費補助金」及び「平塚市民間自転車等駐車場整備費補助金」制度を創設しました。この制度は、民間事業者に駐輪場の整備を促し、市民の利便性の向上を図るとともに、放置自転車を防止し、良好な生活環境を保持するため、平塚駅周辺に収容台数20台以上の駐輪場を整備する場合に助成しています。

平成31年3月までに、この補助制度を利用して新たに6箇所の駐輪場が開設されています。



また、商業地域等で駐輪需要を発生させる大型店舗等の設置者に対して、「平塚市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、駐輪場の確保について義務付けた結果、事業者自身による駐輪場の整備が進んでいます。

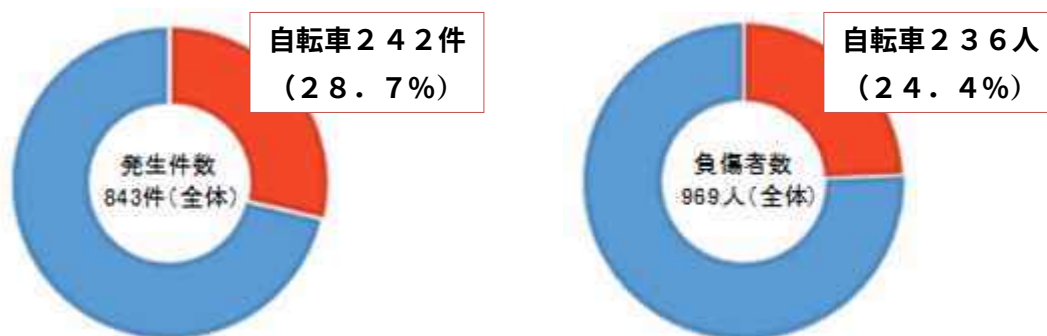
2-3. 自転車に関連する事故の発生状況

(1) 自転車事故の発生状況概要

① 年別自転車事故発生状況の推移

本市における平成30年の年間事故発生件数は843件で、うち約3割の242件が自転車に関連する事故となっており、神奈川県交通安全対策協議会より、平成16年度から15年連続で「自転車交通事故多発地域」に指定されています。また、交通事故における負傷者969人のうち約4分の1の236人が自転車を運転していた人となっています。

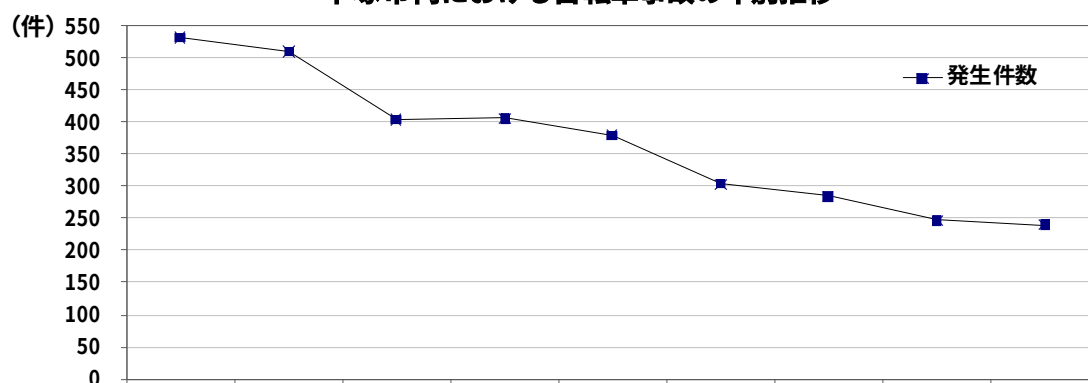
平成30年 平塚市における事故発生件数割合と交通事故負傷者数のうち自転車運転者割合



出典：平成30年 平塚市交通事故統計

自転車に関連する事故の発生件数の推移をみると、平成22年時点で534件だったものが、年々減少傾向にあり、平成30年では242件まで減少しています。さらに、死者数・負傷者数を見ても年々減少傾向にありますが、県内における人口1万人当たりの自転車事故件数は県内で多いものとなっています。

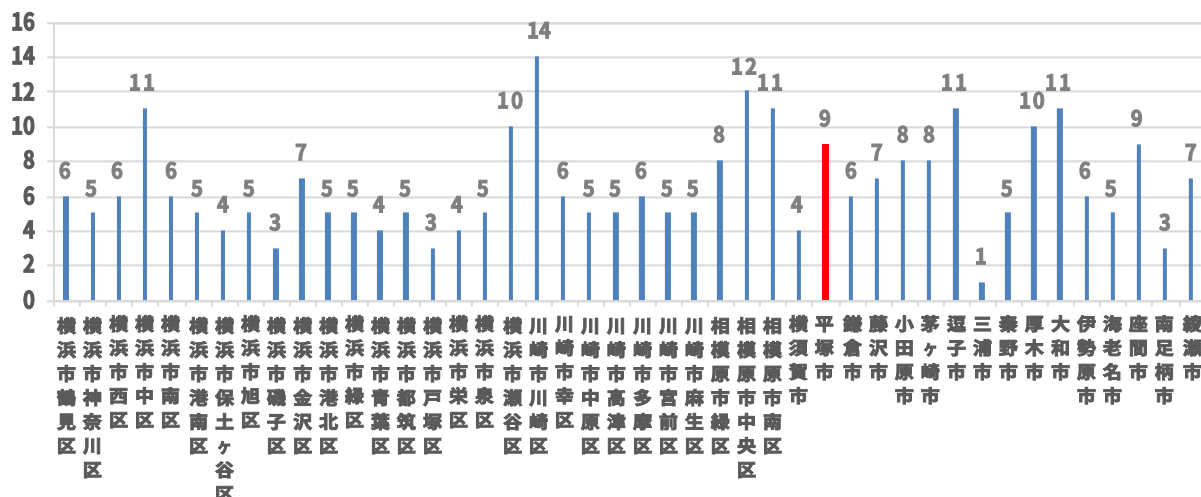
平塚市内における自転車事故の年別推移



年別	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
発生件数	534	511	405	408	381	306	287	248	242
増減数	110.8	-23	-106	3	-27	-75	-19	-39	-6
死者数	0	0	0	0	0	2	0	0	2
増減数	100	0	0	0	0	2	-2	0	2
負傷者数	531	531	512	406	403	368	303	245	236
増減数	108.8	43	-19	-106	-3	-35	-65	-58	-9

出典：平成30年 平塚市交通事故統計

神奈川県市区別における人口1万人当たり自転車事故件数（平成30年）



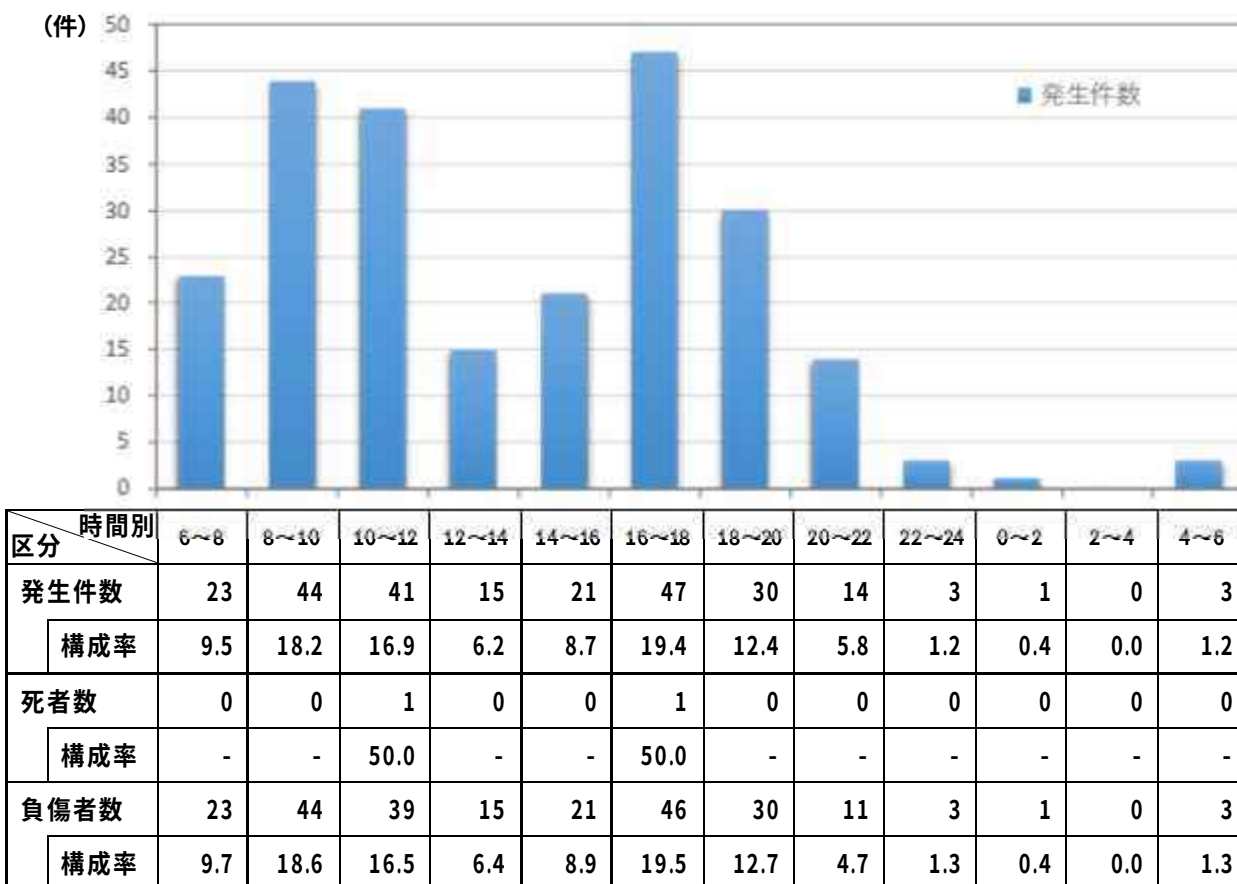
出典：自転車事故は市町村別自転車関連事故発生状況（平成30年）
人口は県勢要覧2018の市町村別交通事故で用いている人口

②平成30年における時間別の自転車事故の発生件数

本市の一日のうちのどの時間帯で事故の発生件数が多いかをみると、8時から12時までの間と、16時から18時までの間に40件以上の事故が起こっています。

この時間帯は、通勤、通学、帰宅等により人の移動が一日のうちでも比較的活発になる時間帯で、とりわけ、16時から18時までは、夕日による視界不良も影響し、一日のうちでも最も事故の起こりやすい時間帯となっています。

平成30年における平塚市内の時間帯別事故発生件数



出典：平成30年 平塚市交通事故統計

③平成30年における自転車事故の原因別負傷者数

自転車事故による負傷がどのような原因で起こったかをみると、比較的高いのは、「交差点安全義務違反」であり、交差点における安全確認を欠いたために発生した事故であり高い件数となっています。

その他に「指定場所一時不停止等」も21件であり、交差点等による一時停止をしなかった場合等による事故も比較的多く発生しています。



出典：平成30年 平塚市交通事故統計

(2) 平成25年における平塚駅3km圏内の自転車事故の発生状況

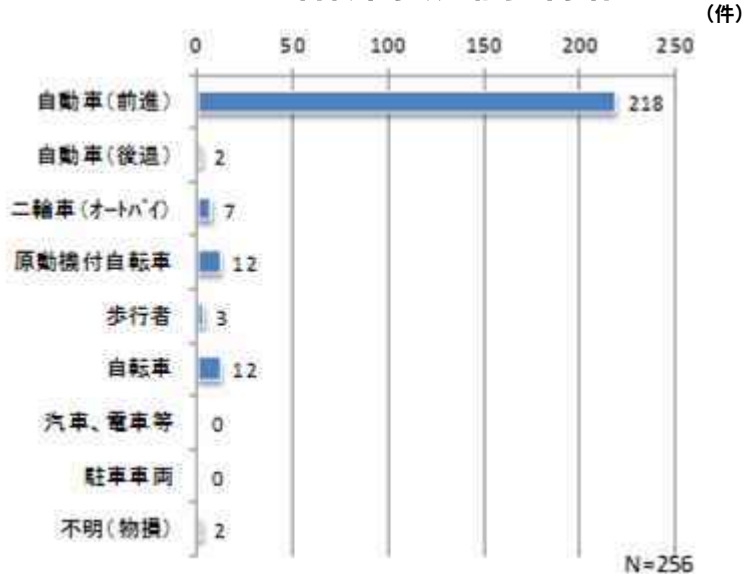
①自転車事故の相手

自転車事故の相手は、「自動車」が最も多く、「原動機付自転車」や「自転車同士」の事故も一定の件数発生しています。

自転車事故の相手当事者

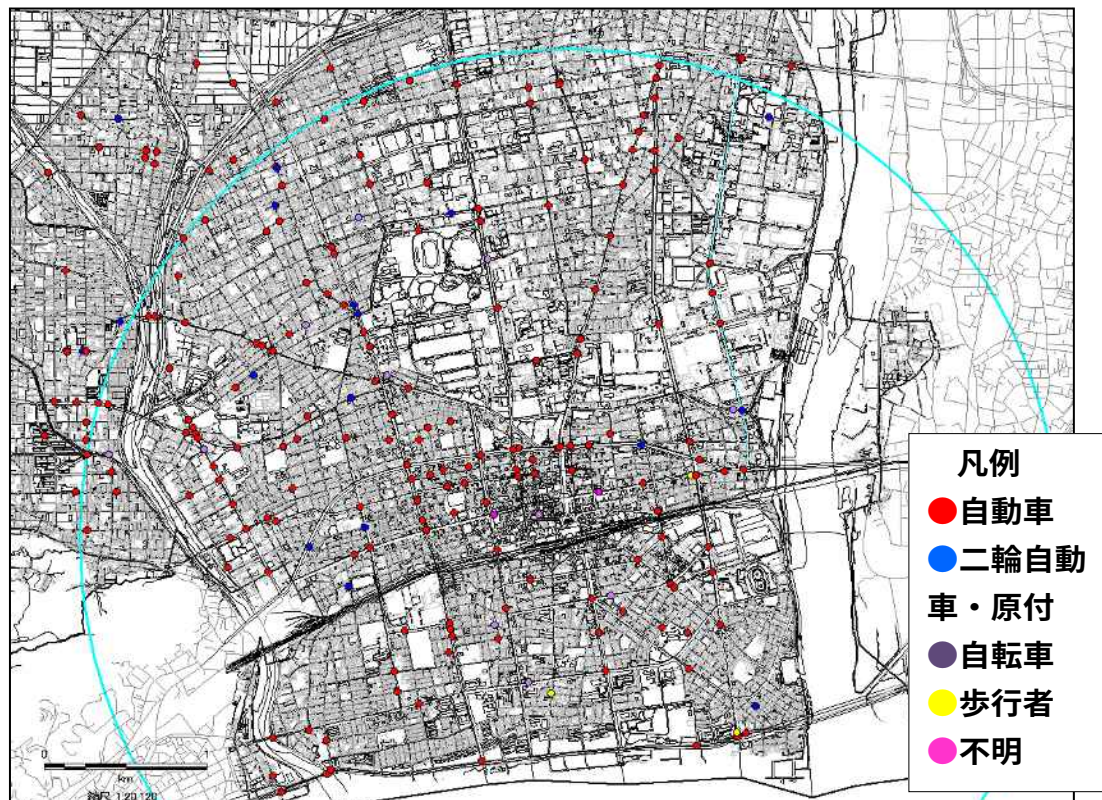
事故相手当事者	件数	割合
自動車(前進)	218	85.2%
自動車(後退)	2	0.8%
二輪車(オートバイ)	7	2.7%
原動機付自転車	12	4.7%
歩行者	3	1.2%
自転車	12	4.7%
汽車、電車等	0	0.0%
駐車車両	0	0.0%
不明(物損)	2	0.8%
合計	256	100%

自転車事故の相手当事者



出典：平塚警察署提供データより集計

自転車事故の相手別事故発生箇所



※ 「①自転車事故の相手」のデータは、直近のデータと大きく傾向が変わらないため、時点更新の対象外とします。なお、平成30年度データは、巻末の資料編に整理します。

②事故の発生場所（交差点・単路）

自転車事故が「交差点」と「単路」のどちらで発生したかに着目すると、「交差点」での発生が256件中、215件と高い件数を示しています。発生場所に着目すると、大きな交差点に加え、見通しが悪く交通整理の行われていない細い道路同士が交わる交差点でも多く発生しています。

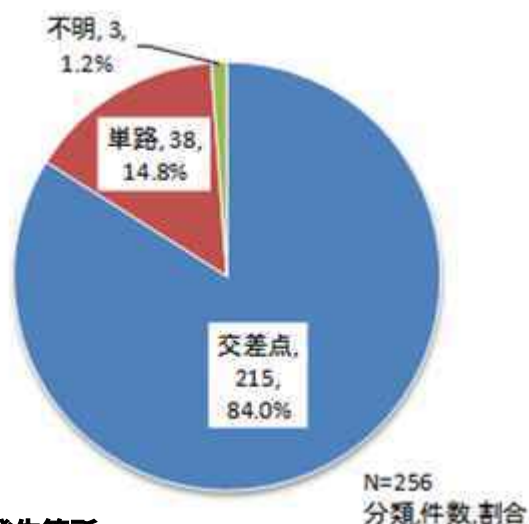
単路部での事故は車道が狭く、かつ歩道や路側帯の狭い道路で多く発生しています。

事故の発生場所の状況

事故発生場所	件数	割合
交差点	215	84.0%
単路	38	14.8%
不明	3	1.2%
合計	256	100%

出典：平塚警察署提供データより集計

自転車事故の発生場所



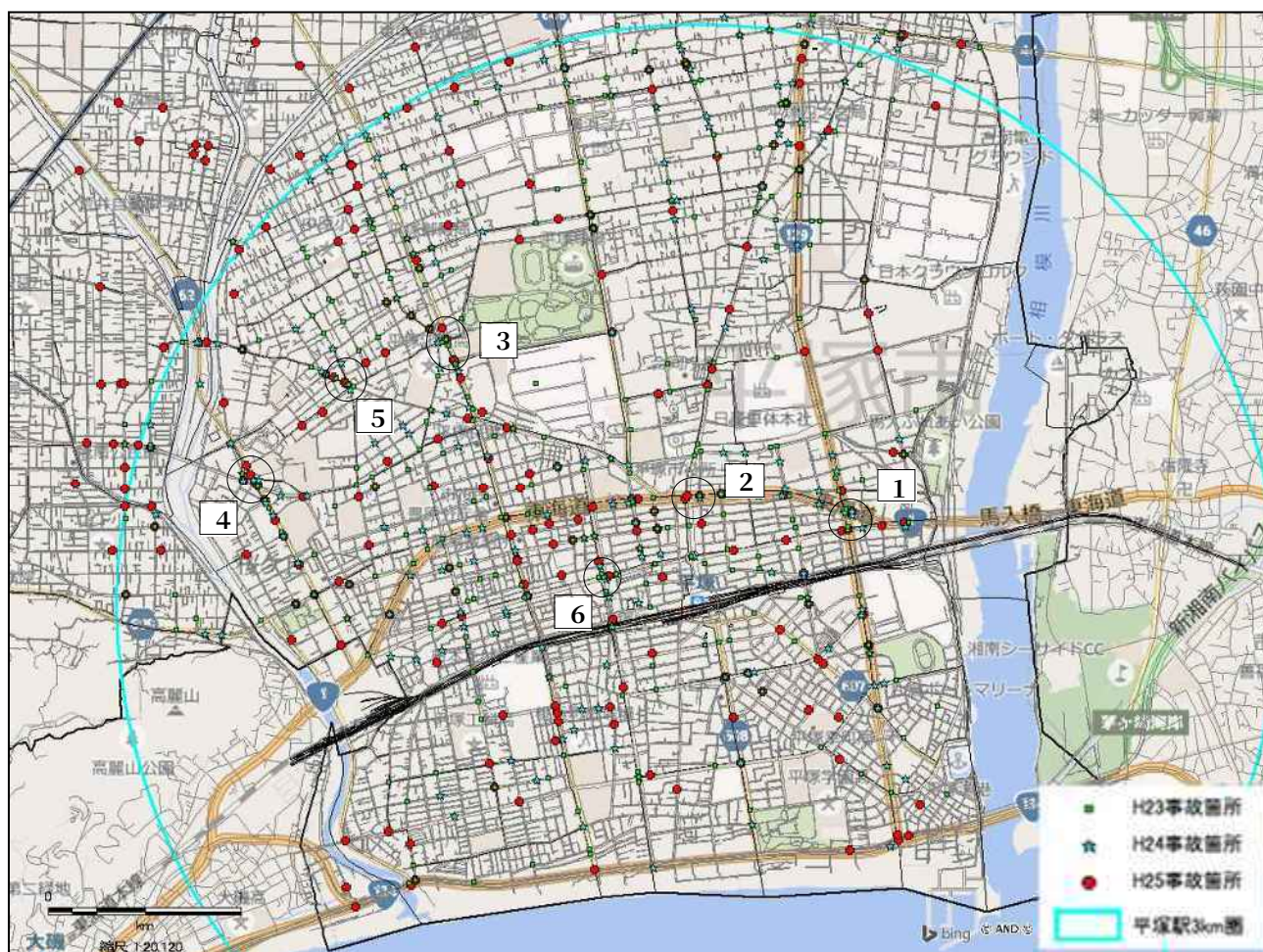
場所別の自転車事故発生箇所



※ 「②事故の発生場所」のデータは、直近のデータと大きく傾向が変わらないため、時点更新の対象外とします。

また、平成23年～平成25年の3カ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6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 (H23～H25)
1	榎木町	国道1号、国道129号	5件
2	宮の前、宮松町南	国道1号、フェスタロード、	5件
3	六本、盲学校前	平塚伊勢原線、総合公園外周道路	8件(六本)、6件(盲学校)
4	上平塚	平塚秦野線、市道	10件
5	向原バス停交差点付近	浅間町南原線	6件
6	市民プラザ前	プラザロード	10件



※ 上記データは、第3章『走る』の自転車ネットワーク計画路線の選定項目④「自転車関連の事故が多い路線」の設定に使用するデータです。本市では、当該データによる自転車ネットワーク計画路線に基づき、既に自転車通行帯の整備の対策が進められていることから、当該データは時点更新の対象外とします。

※ なお、参考に直近のデータ（平成28年～平成30年の3カ年で自転車関連の事故が継続的に発生している交差点）については、巻末の資料編に整理します。

2-4. その他交通環境の現状

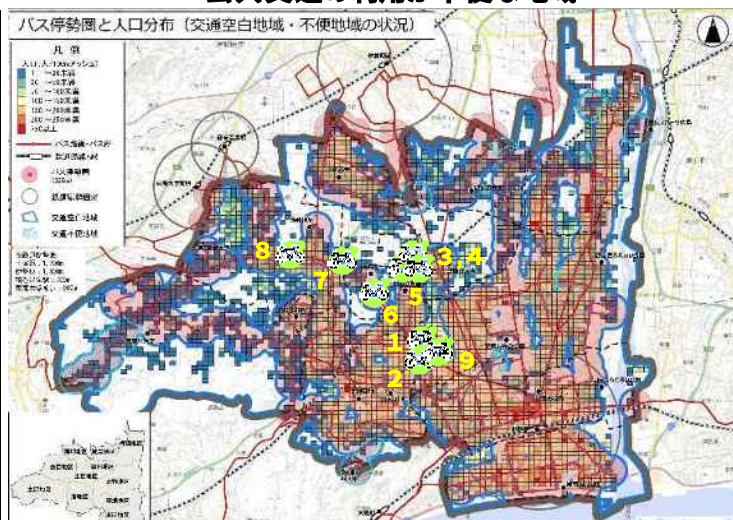
(1) バス停付近の駐輪場の現状

本市では、唯一の鉄道駅である平塚駅から放射状にバス路線網があり、市街化区域内の約8割が鉄道駅やバス停から徒歩圏内となっており、公共交通が比較的利用しやすい状況にあります。過去の路線バス利用者アンケート調査結果では、8割以上の方が「バス停まで遠く感じない」と回答しています。しかし、下図で示されるように、バス停から離れた交通空白地域やバスの運行本数が少ない交通不便地域など、公共交通の利用が不便な地域もみられます。そのような地域への対応として、平塚駅からやや離れたバス停付近の9箇所に533台分の駐輪場があります。平日には概ね6割以上の利用があり、自転車からバスへの「乗り継ぎやすさ」を高めています。

バス停付近の駐輪場一覧

名称	収容台数(台)
1 しのもめ橋第1自転車バイク駐車場	83
2 しのもめ橋第2自転車バイク駐車場	67
3 あずま橋第1自転車バイク駐車場	103
4 あずま橋第2自転車バイク駐車場	50
5 鈴川自転車バイク駐車場	100
6 水神橋駐輪場	20
7 長持駐輪場	20
8 南金目駐輪場	40
9 玉川橋駐輪場	50
計	533

公共交通の利用が不便な地域



※赤色は、バス停までの徒歩圏（徒歩5分、325m）を示す。
 ※白色は、徒歩圏を外れる「公共交通空白地域」を示す。
 ※赤色網掛けは、バス本数が少ない「公共交通不便地域」を示す。
 （引用：平塚市地域公共交通網形成計画）

しかしながら、既存のバス停付近の駐輪場だけでは、公共交通の利用が不便な地域をすべてカバーできておらず、整備の必要性がある地域が存在します。また、このような地域では、公共交通を使わず自家用車を多用することが推察されます。

本市の交通手段別の利用割合においても、自動車とバイクを合わせて4割を超えており、交通渋滞や環境負荷の面でも見過ごせない状況といえます。

また、現在確認できているもので市内9箇所のバス停付近の歩道等にバス利用者のものと思われる自転車が約150台無造作に駐輪されており、多い所では30台を超え通行の妨げになり、景観面でも問題になっています。

既存のバス停付近駐輪場



バス停付近の歩道に放置されている自転車



※いずれも平成26年5月27日（火）の状況

（２）本市におけるレンタサイクル※^１の現状

本市のレンタサイクルは、公益財団法人平塚市まちづくり財団が管理・運営しています。

供用開始以降、放置自転車対策として実施してきたことから、利用は通勤・通学の交通手段に固定化されていましたが、平成２８年の夏に利用者アンケートを実施したところ、土日祝日や通勤・通学以外の利用ニーズが見込めたことから、当該ニーズへの対応と、新たなニーズと利用形態の創出に取り組むため、運営を見直す等の工夫に取り組んでいるところです。

現在は、駅北側における一定台数の自転車の貸出が可能となっている駅西口第３駐輪場を、当面の貸出拠点とし、今後の可能性を探りながら、研究・検討を進めています。

利用料金は１日１回２００円、利用（貸出）日は年中無休、時間は午前９時から午後６時まで、自転車の返却は利用当日の午後６時までです。貸出自転車は約２０台あり、平成３０年度は１日あたり平均１６台利用されました。

（３）「湘南地域自転車観光推進協議会」におけるシェアサイクル※^２の実証実験

現在、日本全国において観光戦略推進のため、シェアサイクルの導入が進んでいます。また、平成２９年５月に自転車活用推進法が施行、平成３０年６月には国計画が閣議決定され、その目標の一つとしてサイクルツーリズムの推進による観光立国の実現が挙げられており、自転車を活用した観光振興が全国的に加速してきているところです。

本市においても天沼地区の大型商業施設にて民間事業者による取組が行われているほか、新たに、神奈川県、平塚市、鎌倉市、藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町、大磯町、二宮町及び県・当該市町の各観光協会（鎌倉市を除く。）で構成する「湘南地域自転車観光推進協議会」にて、２０１９年８月３０日から２０２２年３月３１日までの期間（予定）で、当該地域におけるシェアサイクル事業の実証実験を実施しています。

当事業は、「湘南地域自転車観光推進協議会」と民間シェアサイクル事業者が協働し、シェアサイクルによる周遊観光を促進して、二次交通のネットワークを構築するとともに、シェアサイクルに関連する事業者との連携を促進し、利用者の利便性を向上させることによって湘南地域の観光地としての魅力を高めていくことを目的としています。

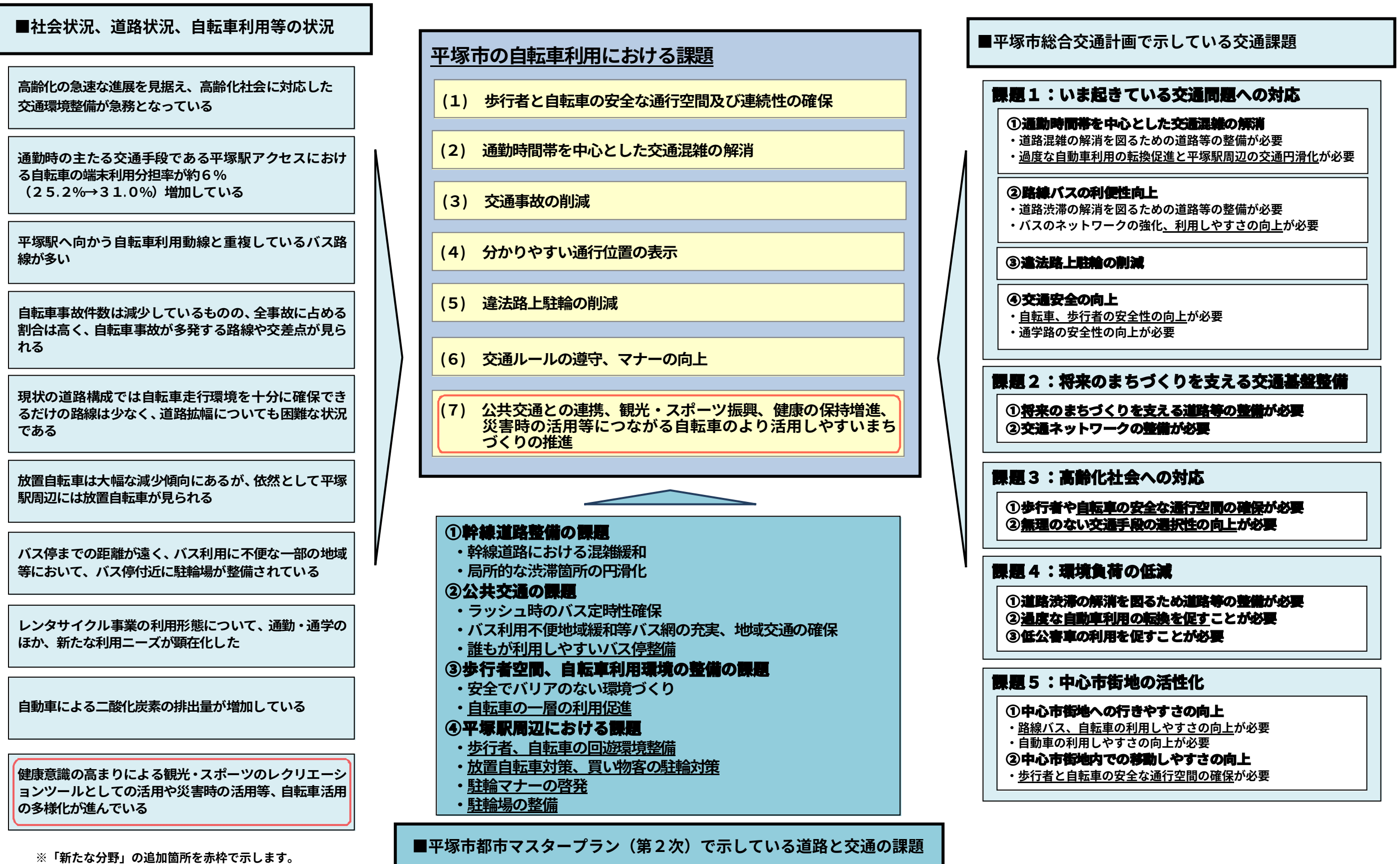
現在は、事業開始から間もないことから、実証実験としての事業検証が十分に可能となるよう、サイクルポートの適地確保に取り組んでいるところです。

※１ レンタサイクル：一つのサイクルポートを中心に往復利用に供されるシステム

※２ シェアサイクル：相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム

3. 自転車利用における課題

社会状況、道路状況、自転車利用等の状況、また平塚市都市マスタープラン（第2次）及び平塚市総合交通計画での抽出課題から、本市の自転車利用における課題を次のように整理しました。

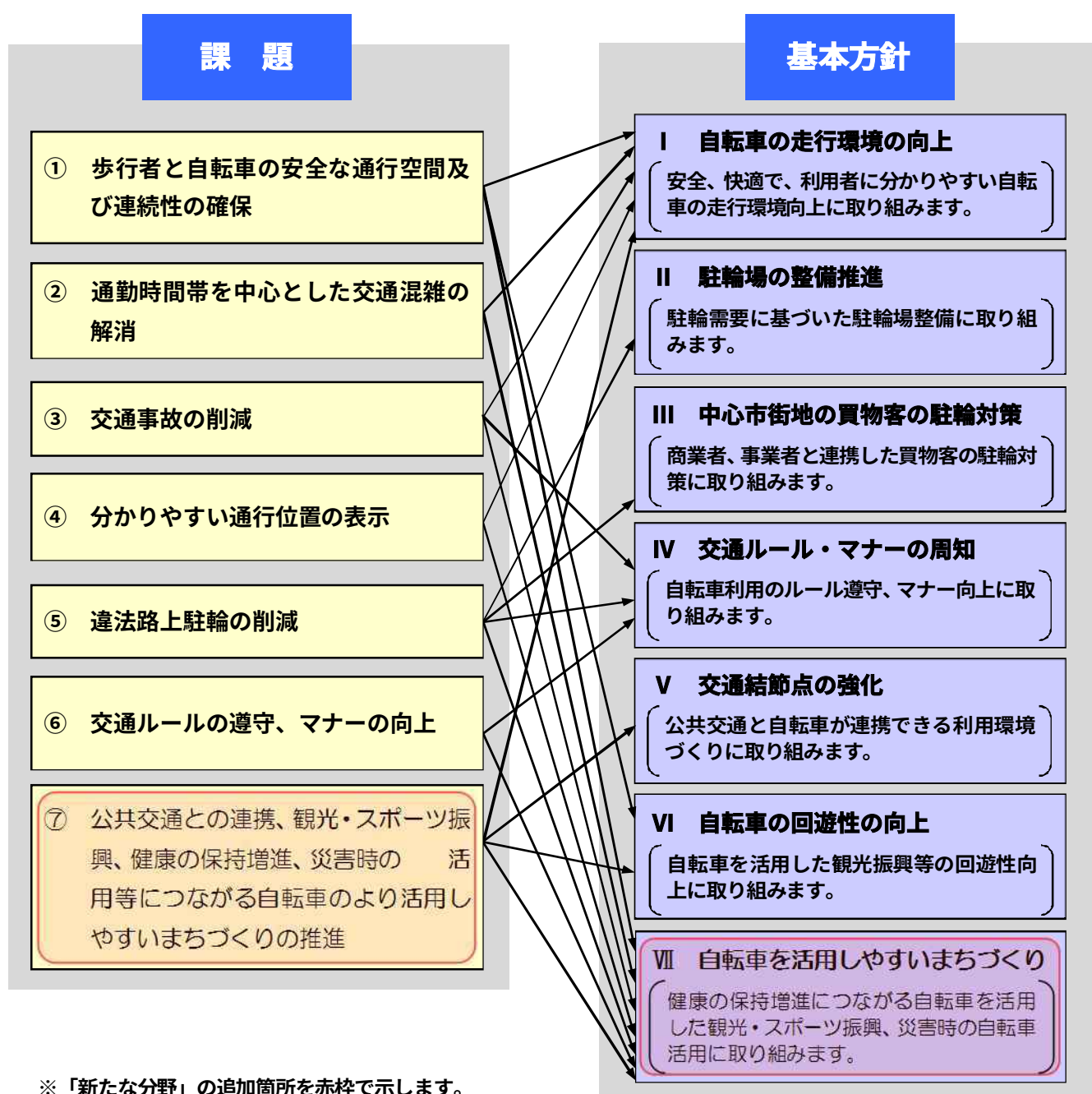


第2章 自転車施策における基本方針と施策体系

1. 自転車施策における基本方針

本計画では、平塚市総合交通計画の基本理念及び自転車ネットワークの配置の方向や、国のガイドラインで示されている自転車走行空間の創出方法及び整備の方法を踏まえつつ、さらに、国計画や県計画を勘案した上で、現在、本市が抱えている自転車利用における課題に対応していくため、次のような基本方針を設定します。

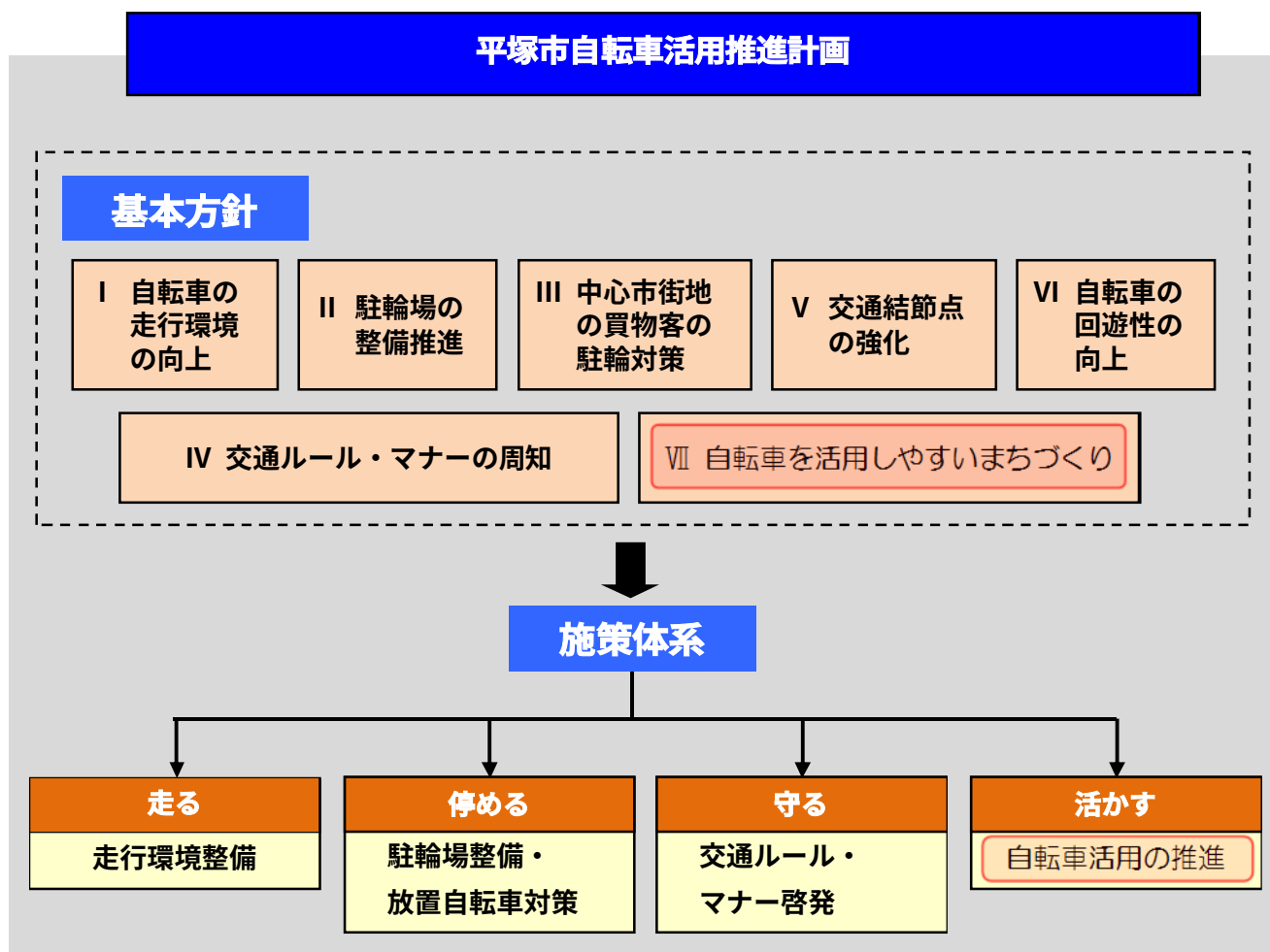
基本方針の設定にあたっては、鉄道やバスとの連携、歩行者との共存に配慮する他、自転車利用環境創出としてのネットワーク整備を「線（道路）」と「結節点（施設）」で構築することに留意し、設定します。



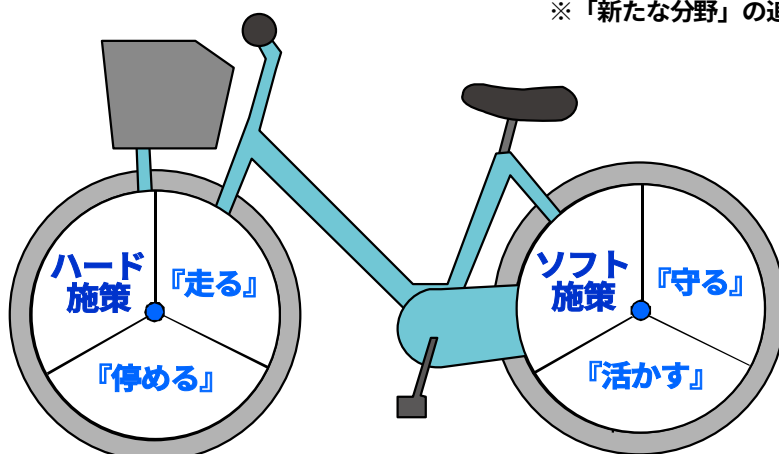
2. 自転車活用推進計画の施策体系

基本方針を受け、本計画は、自転車の走行環境（走る）、自転車の駐輪環境（停める）の整備等ハード施策と、自転車を安全に利用するための交通ルール・マナー啓発（守る）、まちの活性化に繋がるような自転車活用の推進（活かす）等ソフト施策が本計画の両輪となるように4つの柱を設定し、ハード、ソフトの両面からの自転車施策を展開します。

- 自転車に関する総合的な推進計画を策定し、ハード、ソフトの両面からの自転車施策を実施
- 自転車関連の実施計画として位置づけ



※「新たな分野」の追加箇所を赤枠で示します。



第3章 『走る』

走行環境整備

自転車の安全で快適な走行環境の向上とその連続性を確保するため、利用ニーズに応じた自転車ネットワークを配置し、利用者に分かりやすい自転車走行帯整備に取り組みます。

1. 自転車ネットワークの配置方針

自転車ネットワークは、通勤、通学、買物等の日常的な移動に加え、観光やレクリエーションのため、より安全で快適な走行環境の向上と、その連続性の確保をめざし、日常の自転車ネットワーク、レクリエーションの自転車ネットワークで構成します。

(1) 日常の自転車ネットワーク

①平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワーク

自転車の利用圏域である平塚駅から約3 km 圏域を中心にネットワークを配置します。

②地域生活圏の自転車ネットワーク

自転車ネットワークが配置されていない地域での地域生活圏の形成に向けた主要な公共公益施設等への連絡機能を高めるためのネットワークの配置は、地域生活圏の整備と一体となって個別に検討します。

(2) レクリエーションの自転車ネットワーク

さがみグリーンライン自転車道等の広域自転車道路や金目川サイクリングコース等のサイクリングロード、また観光地等との連絡機能を高めるためのネットワークを配置します。

イメージ図



2. 自転車ネットワークを構成する計画路線の選定

2-1. 自転車ネットワーク計画路線の選定方法

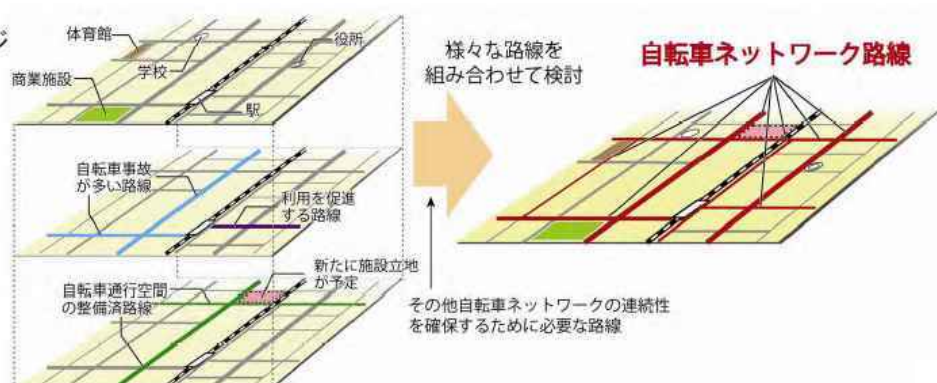
本市における自転車ネットワーク計画路線を選定するにあたり、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（ガイドライン）」で定められたネットワーク路線選定の考え方を基に、本市の都市の特性を考慮し、平塚駅西口周辺地区の取組（P.63 参照）の路線を含め、下記の方法で自転車ネットワーク計画路線の選定を行います。

ガイドラインにおけるネットワーク路線の選定

自転車ネットワークを構成する路線を、以下の①～⑥を適宜組み合わせて選定。

- 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

■ 路線選定のイメージ



資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平塚市の都市の特性

「平塚市自転車活用推進計画」におけるネットワーク計画路線の選定

日常の自転車ネットワーク、レクリエーションの自転車ネットワークを構成する路線を、以下の①～⑪を適宜組み合わせて選定。

- ① 駅周辺の駐輪場やバス停付近の駐輪場（サイクル&バスライド）へ接続する自転車交通量の多い路線
- ② 高校等へ接続する自転車交通量の多い路線
- ③ 市役所、商業施設等市民生活に関連する主要施設を連絡する路線
- ④ 自転車関連の事故が多い路線
- ⑤ さがみグリーンライン自転車道等の広域自転車道路や金目川サイクリングコース等のサイクリングロードを連絡する路線
- ⑥ スポーツ関連施設や公園を連絡する路線
- ⑦ 観光地を連絡する路線
- ⑧ 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
- ⑨ 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
- ⑩ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線
- ⑪ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

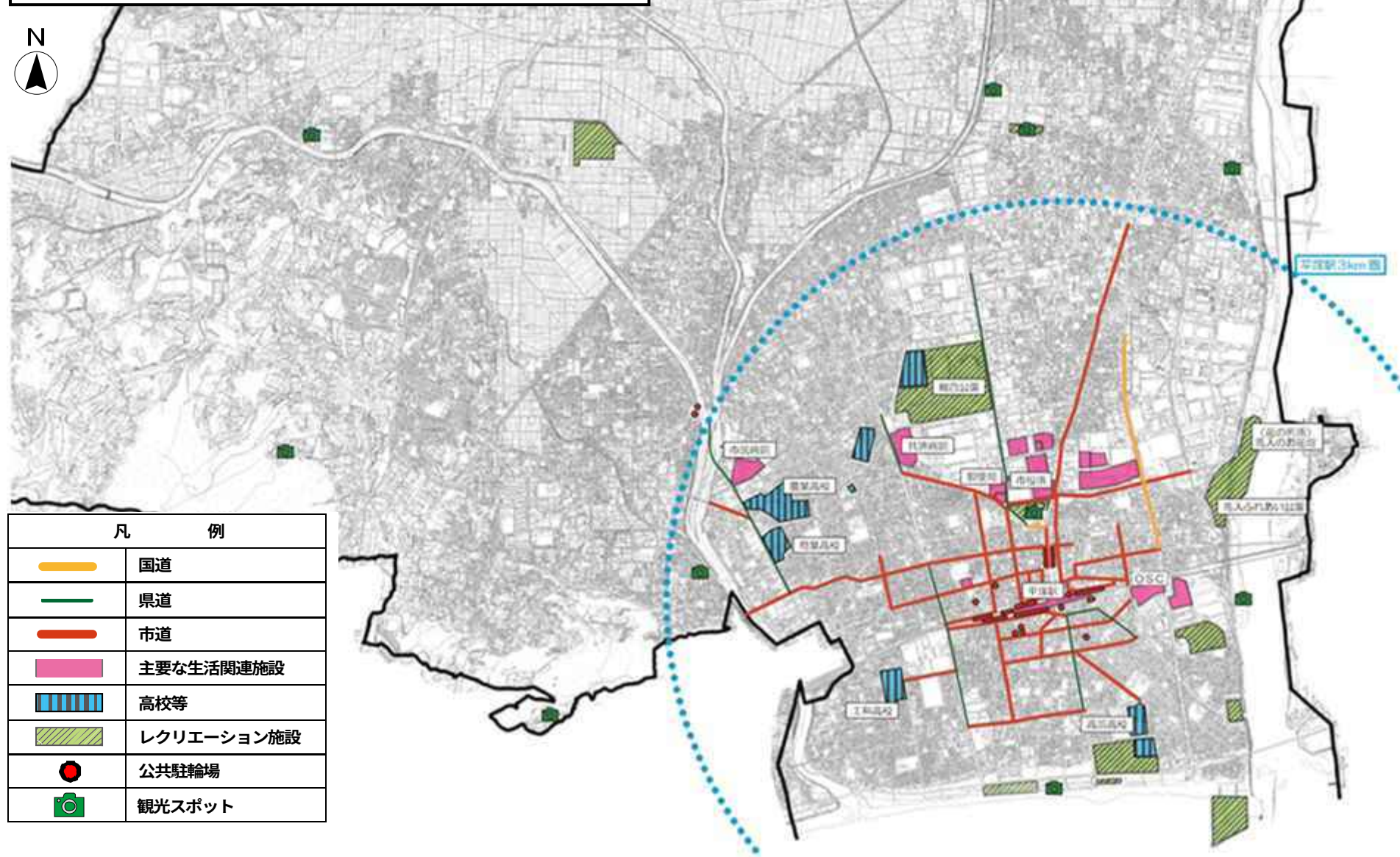
２－２．自転車ネットワーク計画

（１）自転車ネットワーク計画路線

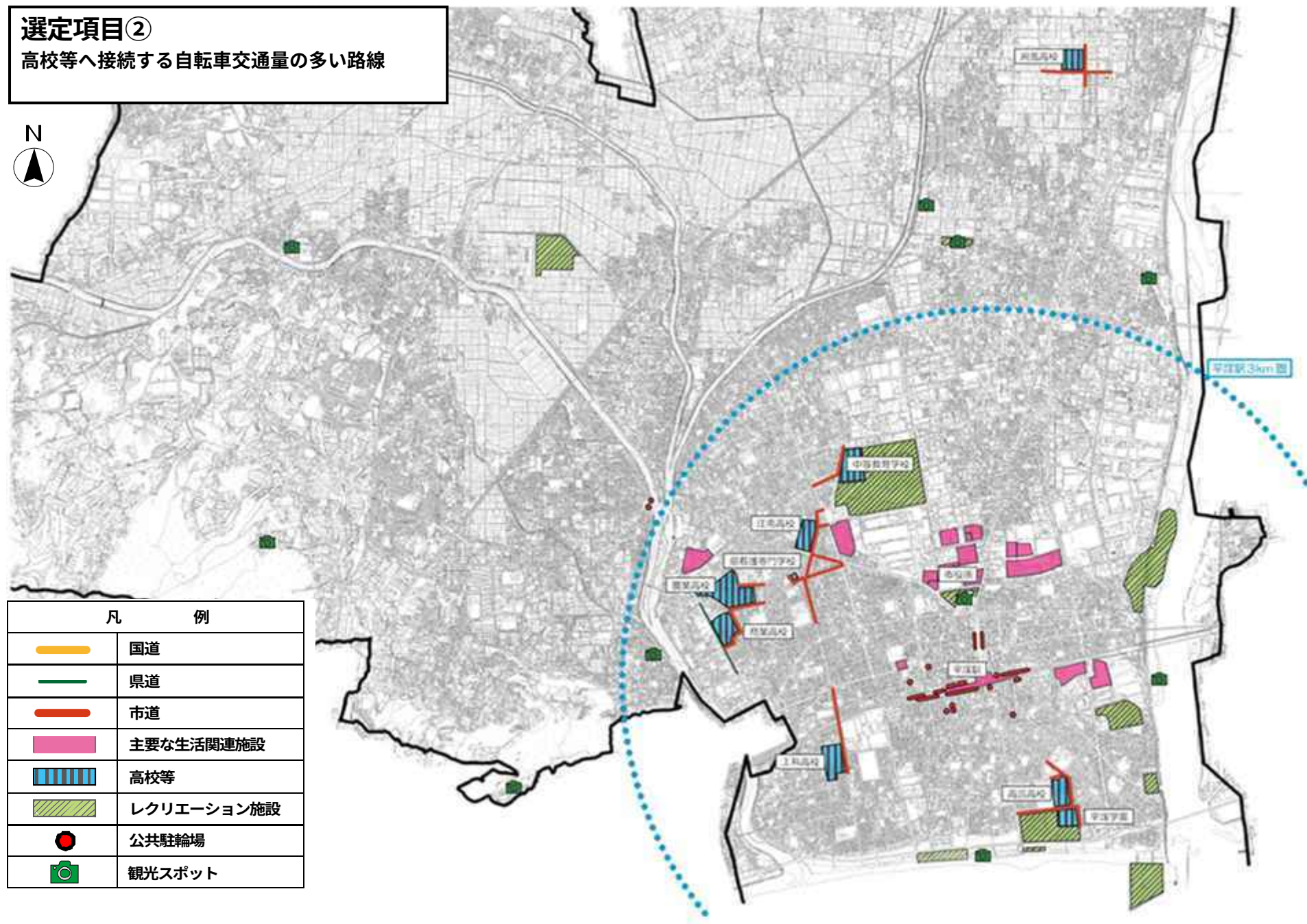
上記で示した自転車ネットワーク計画路線の選定条件①～⑪それぞれの選定結果と、それを組み合わせた自転車ネットワーク計画路線を次頁以降に示します。

選定項目①

駅周辺の駐輪場やバス停付近の駐輪場（サイクル&バスライド）へ
接続する自転車交通量の多い路線

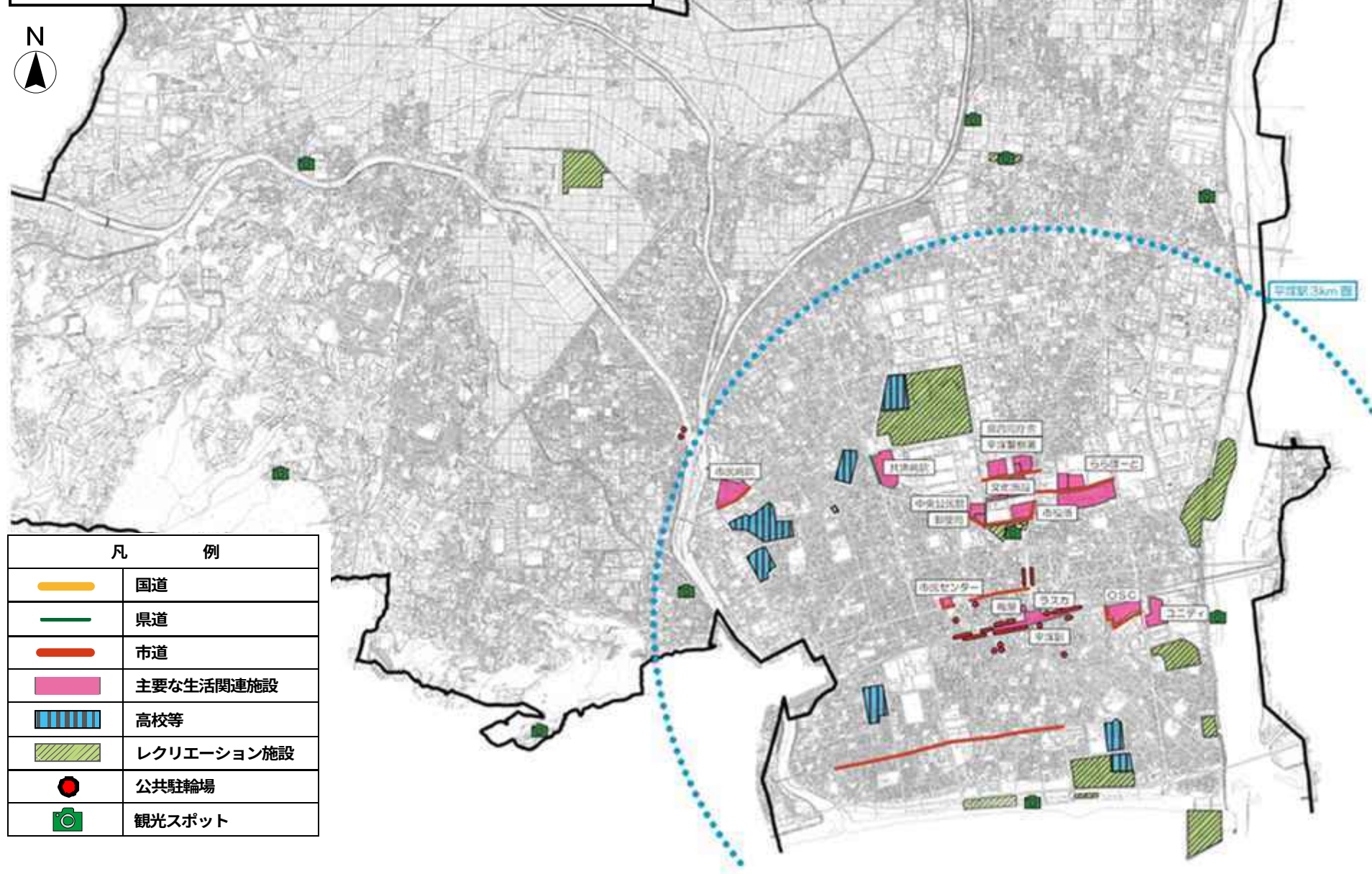


高校等へ接続する自転車交通量の多い路線



選定項目③

市役所、商業施設等市民生活に関連する主要施設を連絡する路線

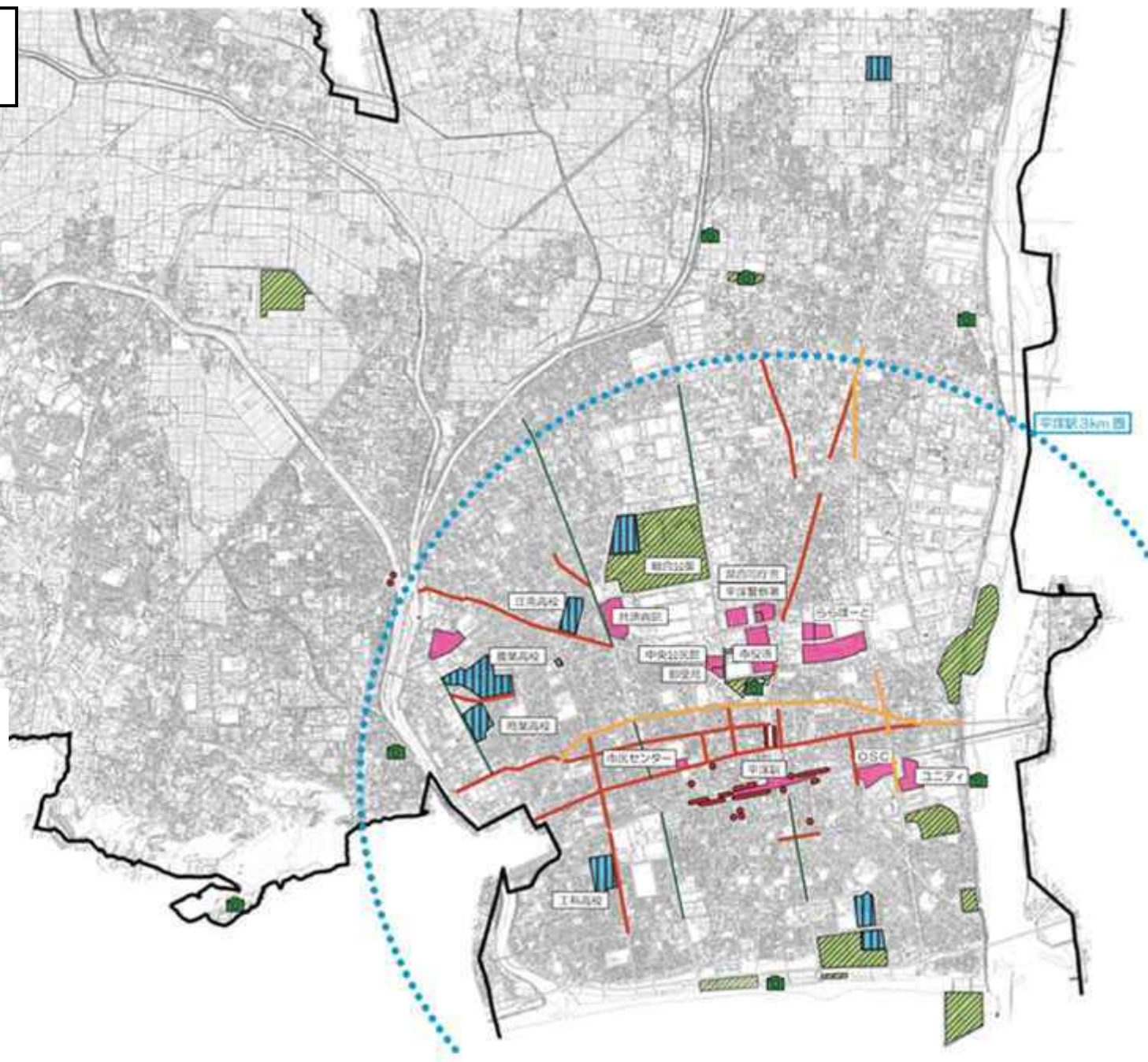


選定項目④

自転車関連の事故が多い路線



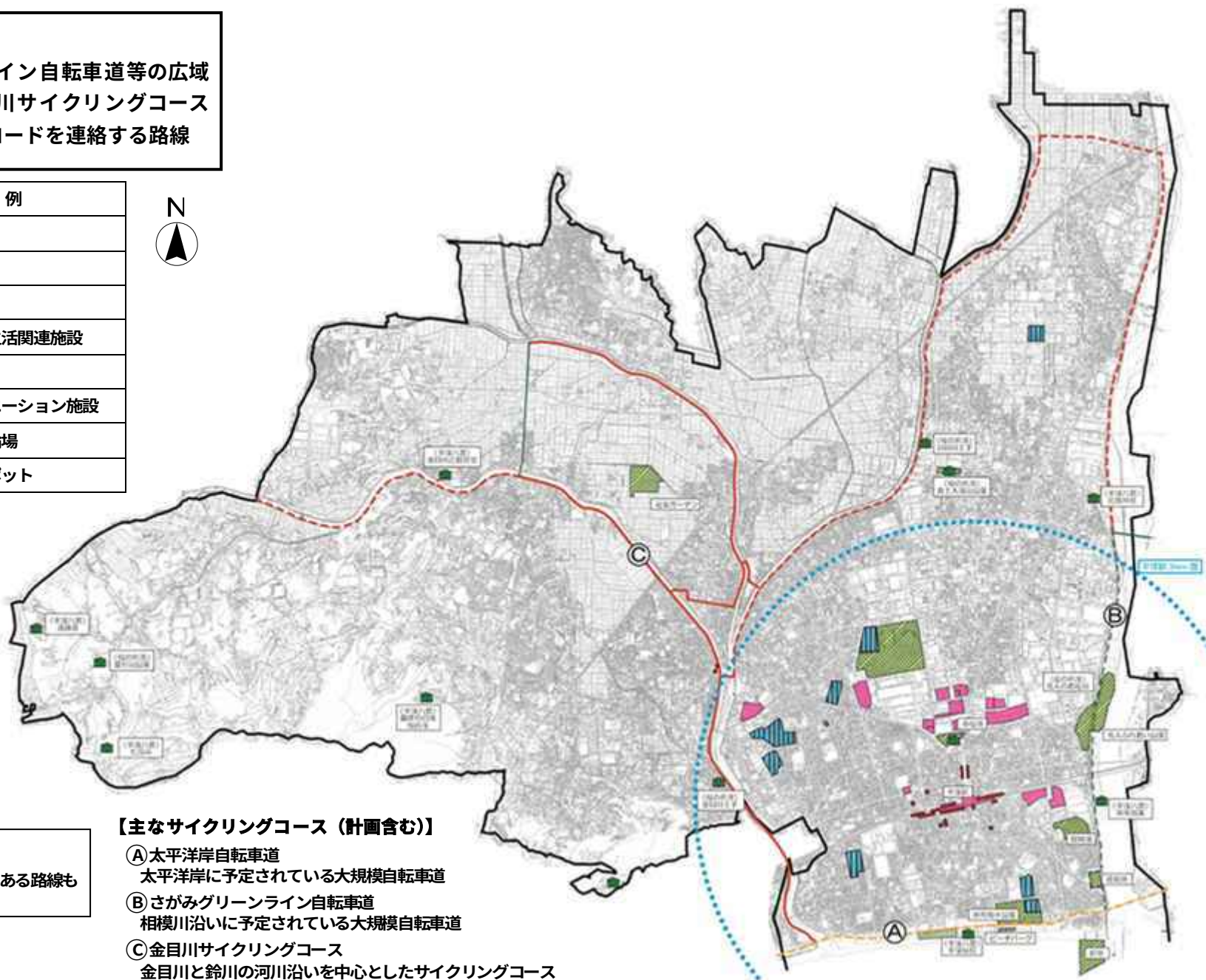
凡	例
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット



選定項目⑤

さがみグリーンライン自転車道等の広域
自転車道路や金目川サイクリングコース
等のサイクリングロードを連絡する路線

凡	例
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット



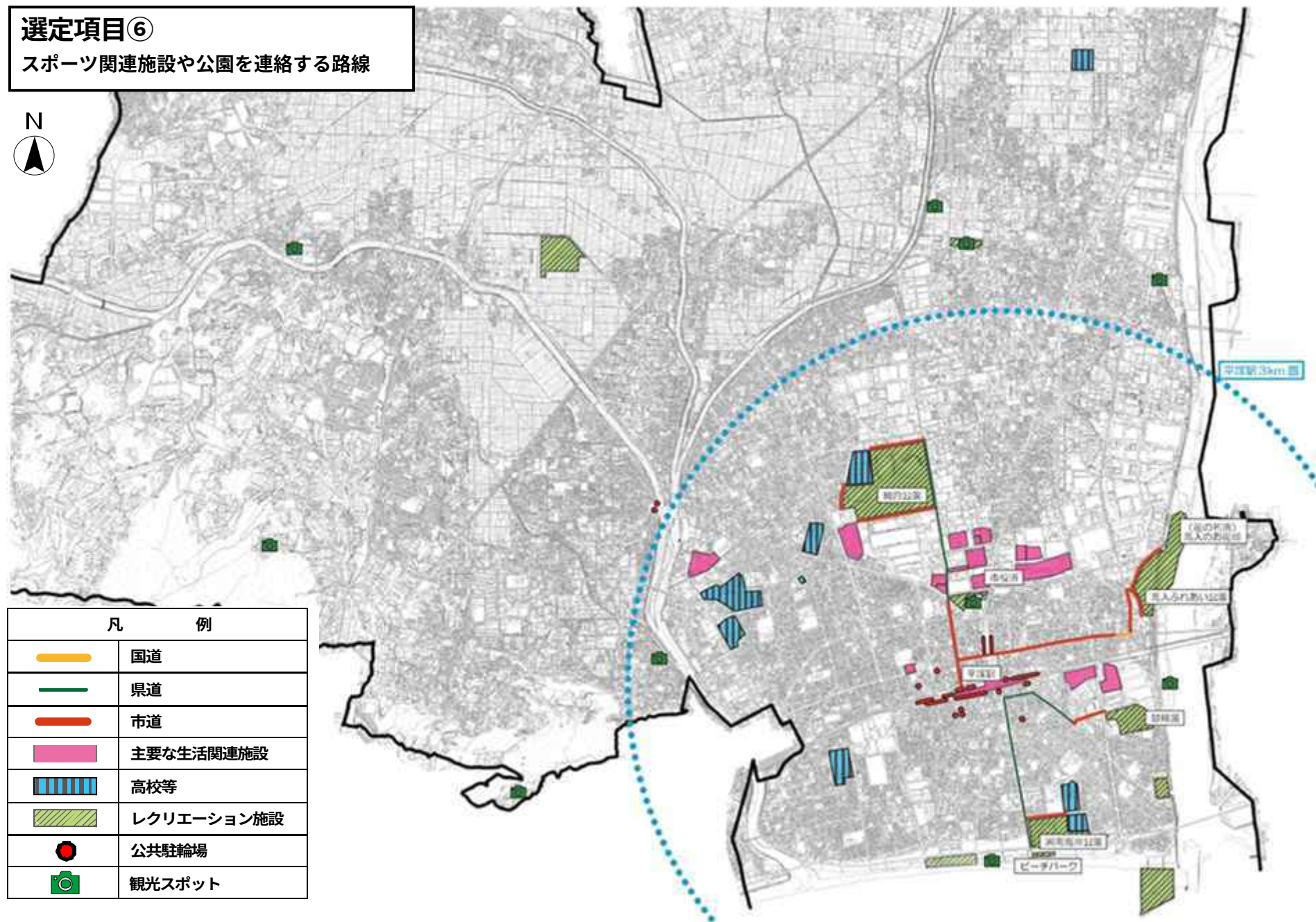
【主なサイクリングコース（計画含む）】

- ① 太平洋岸自転車道
太平洋岸に予定されている大規模自転車道
- ② さがみグリーンライン自転車道
相模川沿いに予定されている大規模自転車道
- ③ 金目川サイクリングコース
金目川と鈴川の河川沿いを中心としたサイクリングコース

— — —
関連計画に位置づけのある路線も
追加します

選定項目⑥

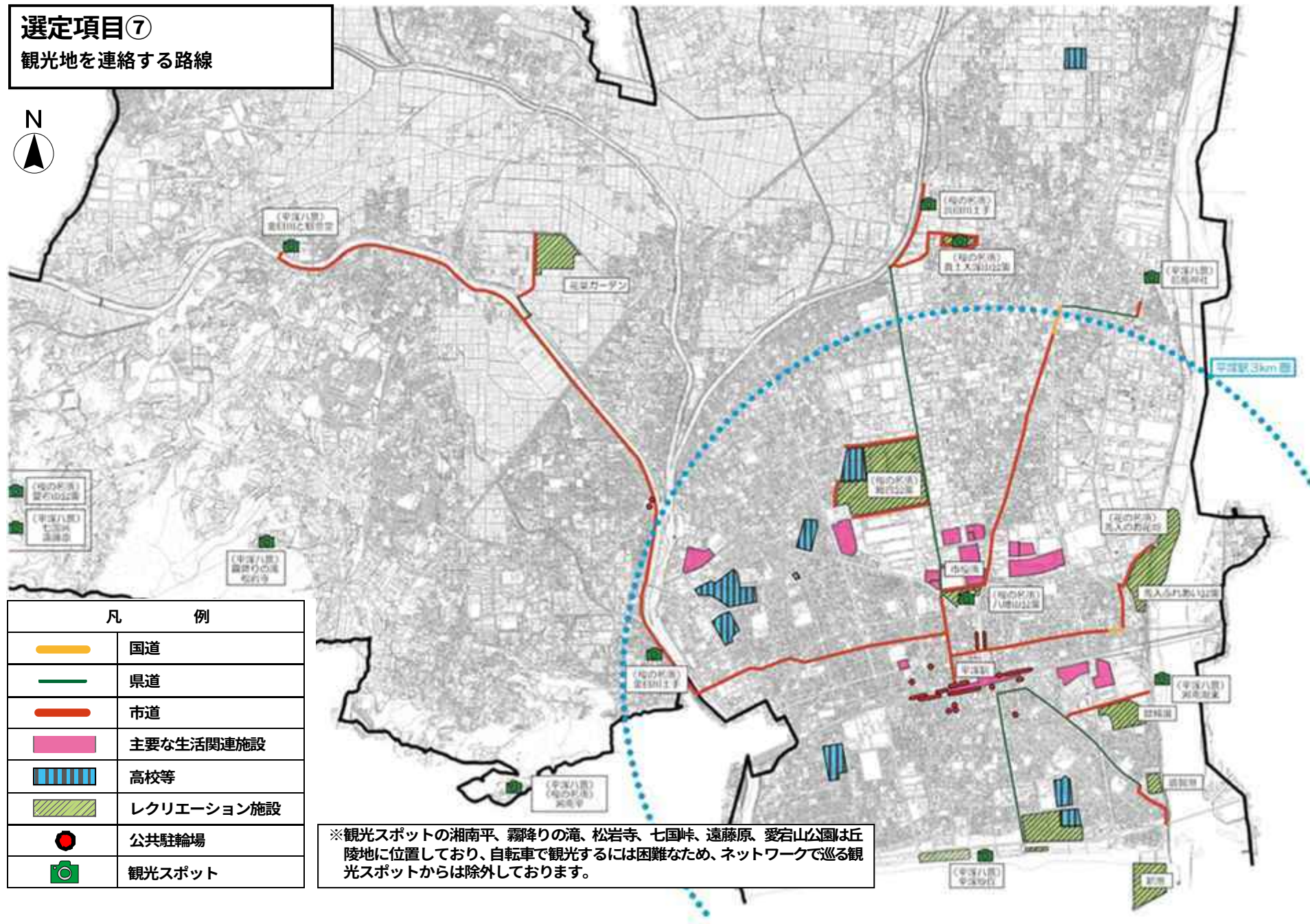
スポーツ関連施設や公園を連絡する路線



凡	例
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

選定項目⑦

観光地を連絡する路線



選定項目⑧⑨

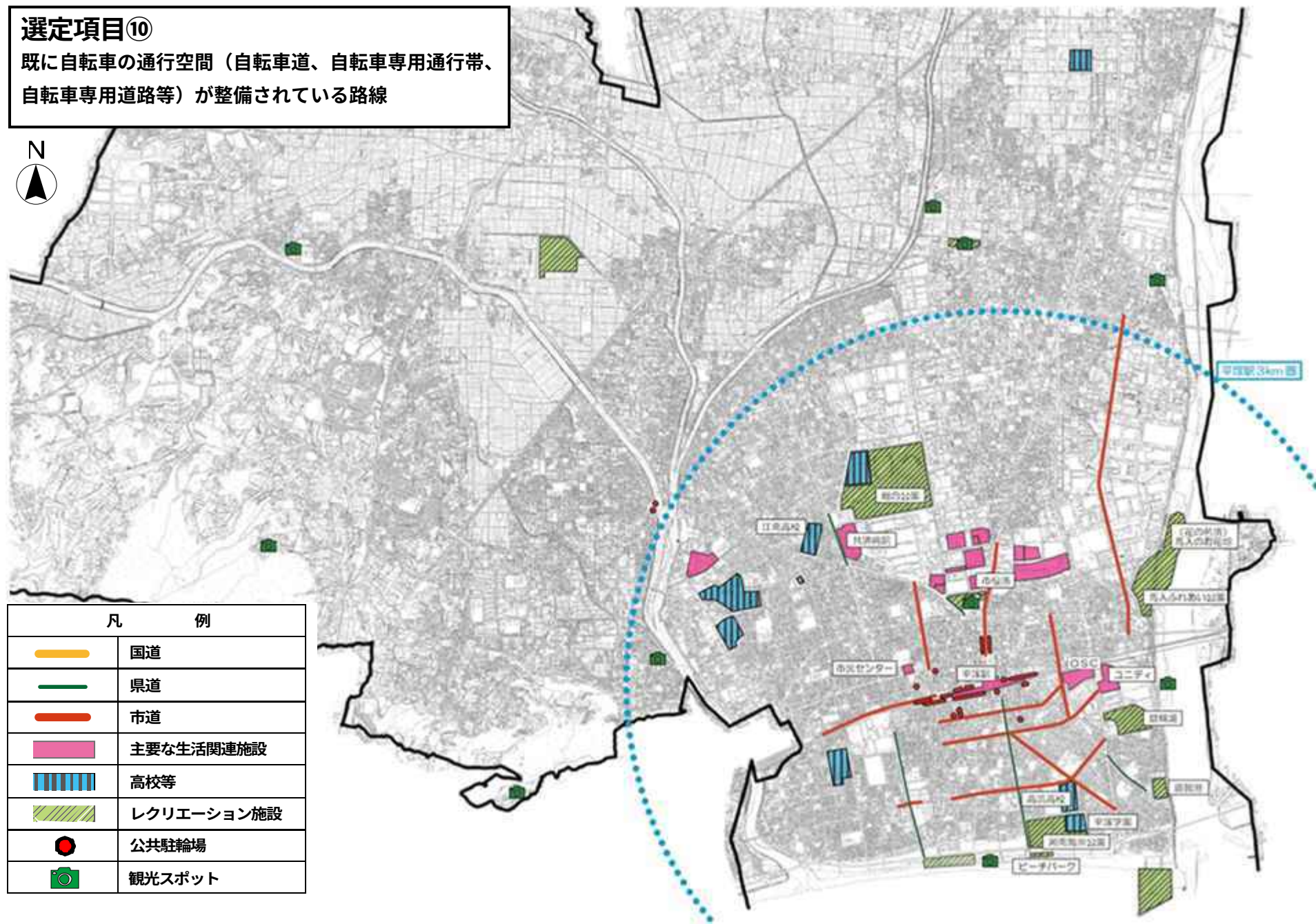
- ・地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ・自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線

- 選定項目⑧⑨**
- ・地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
 - ・自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線



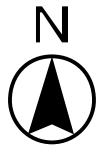
凡 例	
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線



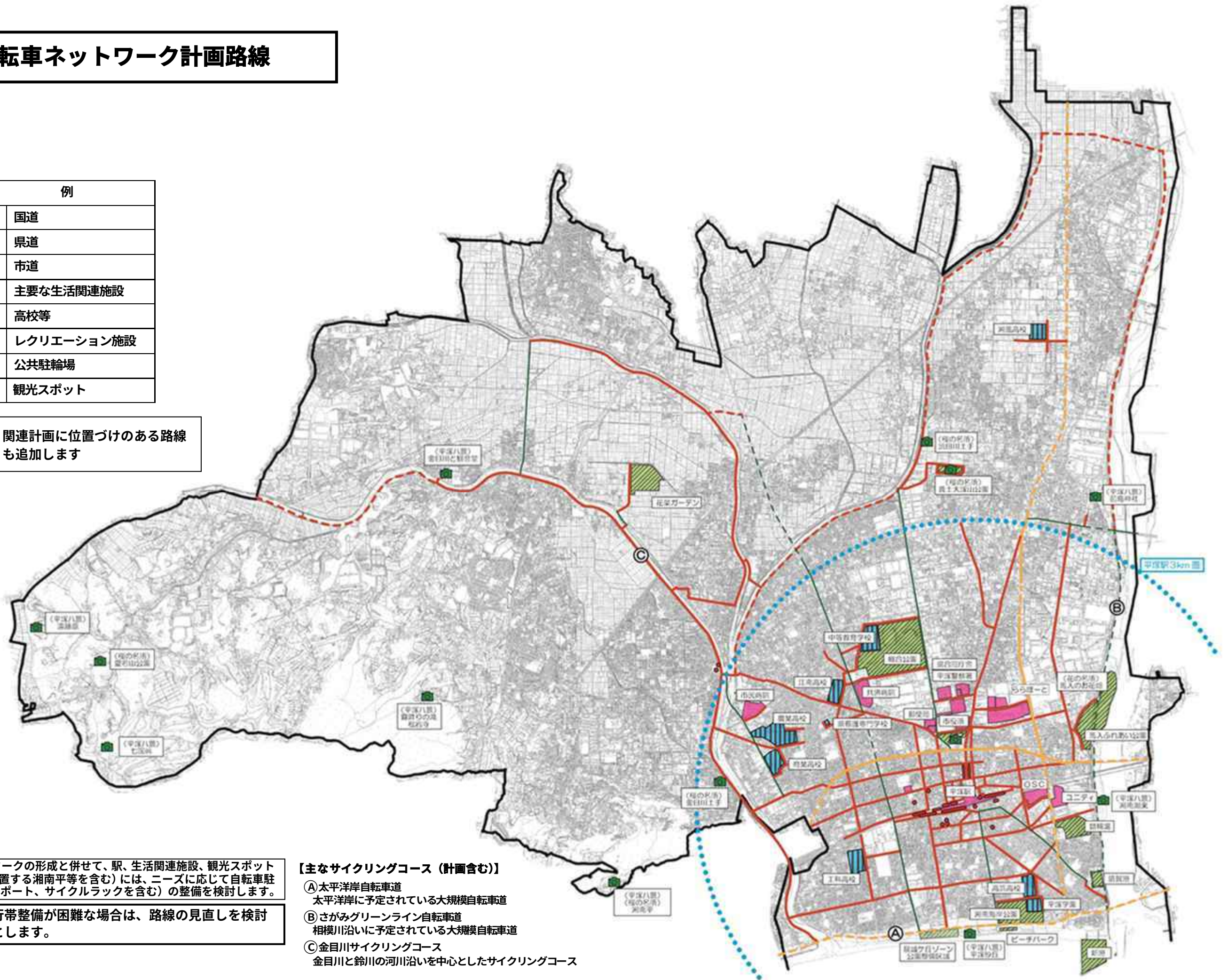
凡	例
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

自転車ネットワーク計画路線



凡	例
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

--- 関連計画に位置づけのある路線も追加します



※自転車ネットワークの形成と併せて、駅、生活関連施設、観光スポット等（丘陵地に位置する湘南平等を含む）には、ニーズに応じて自転車駐車場（サイクルポート、サイクルラックを含む）の整備を検討します。

※自転車の走行帯整備が困難な場合は、路線の見直しを検討できるものとします。

【主なサイクリングコース（計画含む）】

- ① 太平洋岸自転車道
太平洋岸に予定されている大規模自転車道
- ② さがみグリーンライン自転車道
相模川沿いに予定されている大規模自転車道
- ③ 金目川サイクリングコース
金目川と鈴川の河川沿いを中心としたサイクリングコース

(2) 道路種別による自転車ネットワーク計画路線延長

道路種別毎の日常の自転車ネットワーク、レクリエーションの自転車ネットワーク計画路線の延長は次のとおりです。

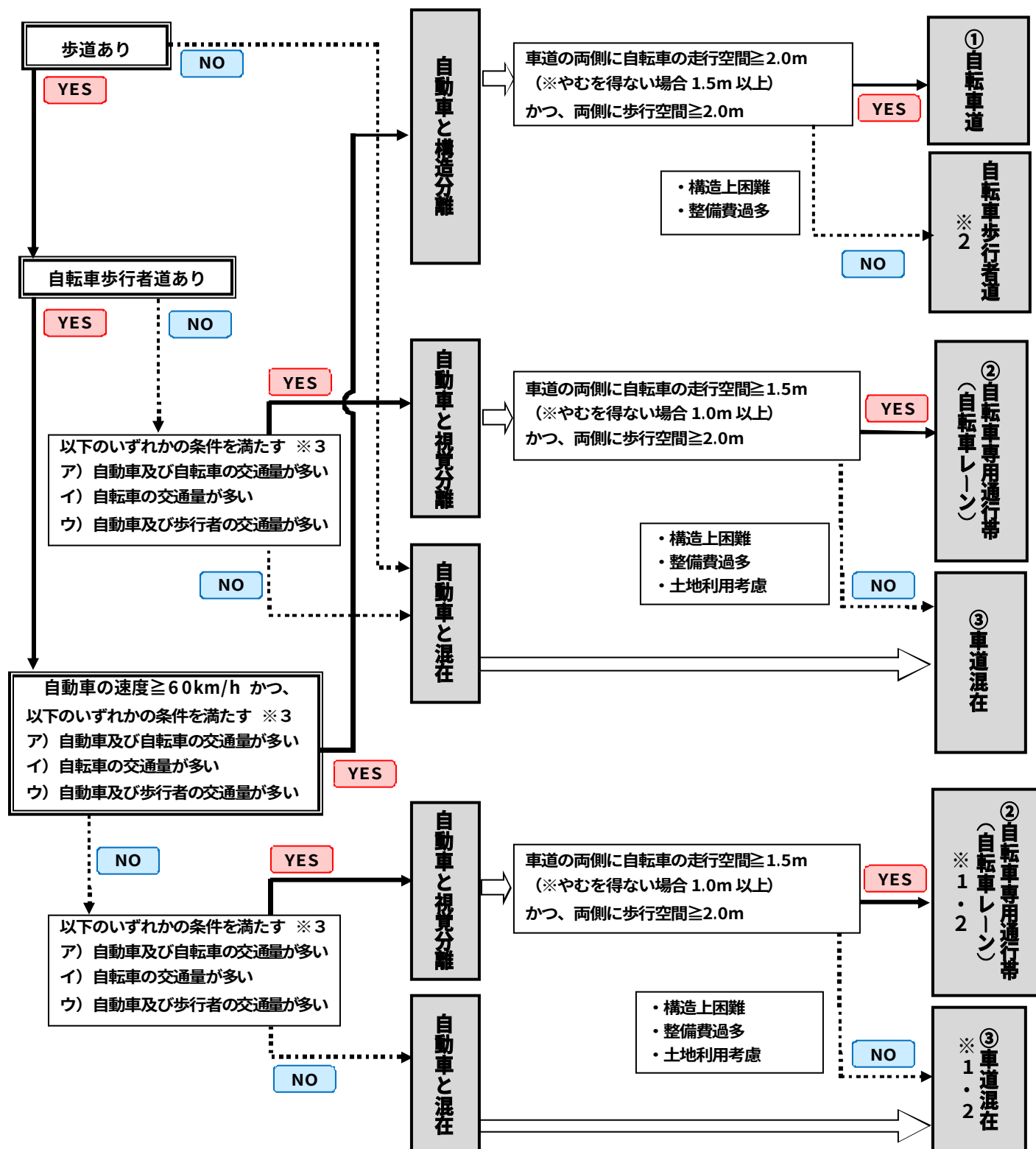
自転車ネットワーク計画路線延長

日常の自転車ネットワーク	国道	県道	市道
	8 (km)	11 (km)	35 (km)
レクリエーションの自転車ネットワーク	国道・県道・市道		
	28 (km)		
計	82 (km)		

3. 自転車走行空間の整備形態

3-1. 整備形態の選定基準

自転車ネットワークに選定された路線では、自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、①自転車道、②自転車専用通行帯（自転車レーン）、③車道混在の3パターンを基本的な整備形態として選定します。選定された整備形態が、道路の幅員等により整備が困難な場合は、早期に自転車ネットワークの機能が発現できる整備可能な形態を選定します。選定基準は、以下を基本とします。



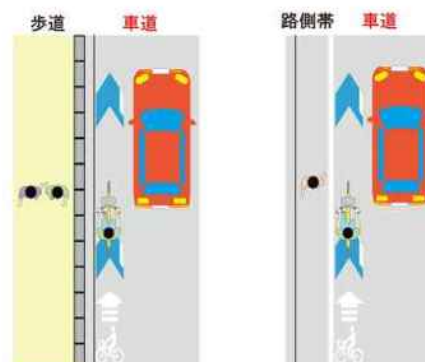
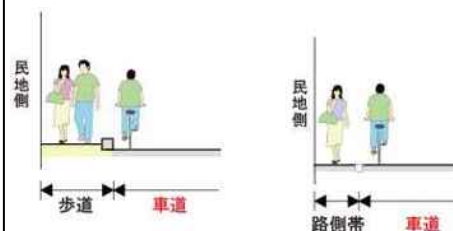
① 自転車道



② 自転車専用通行帯 (自転車レーン)



③ 車道混在



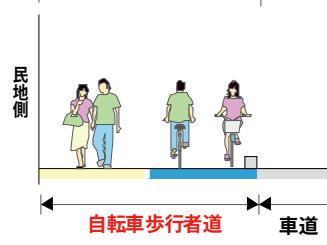
自転車歩行者道

(I) 歩行者と分離

広幅員で、構造的に可能な場合

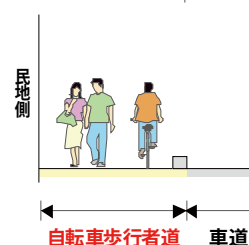


4.0m以上
(※一方通行の場合 3.0m以上)

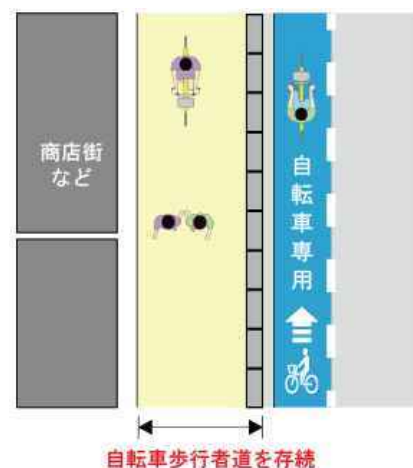


(II) 歩行者と混在

3.0m以上 4.0m未満



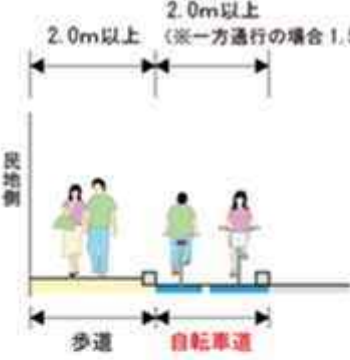
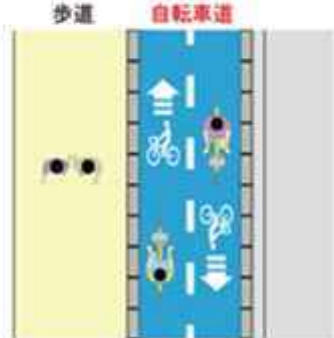
- ※1 既設の自転車歩行者道については、交通管理者と調整の上、公安委員会において普通自転車歩道通行可の規制を解除し、歩道へ変更することを原則としますが、商店街等、沿道への出入り上、自転車の相互通行が必要な路線では、車道での整備とともに、例外的に既設の自転車歩行者道も併用できるものとします。
- ※2 自転車歩行者道を存続する場合は、幅員に応じて、(I) の歩行者との分離形態を検討します。また、特に安全対策が必要な場合には、注意喚起看板等の設置や路面表示等の安全対策を検討します。
- ※3 「ア」自動車の交通量が多い」とは4,000台/日以上、「イ」自転車の交通量が多い」とは500台/日以上、「ウ」歩行者の交通量が多い」とは500人/日以上を目安とします。なお、イ)、ウ)は、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合に検討するものとします。



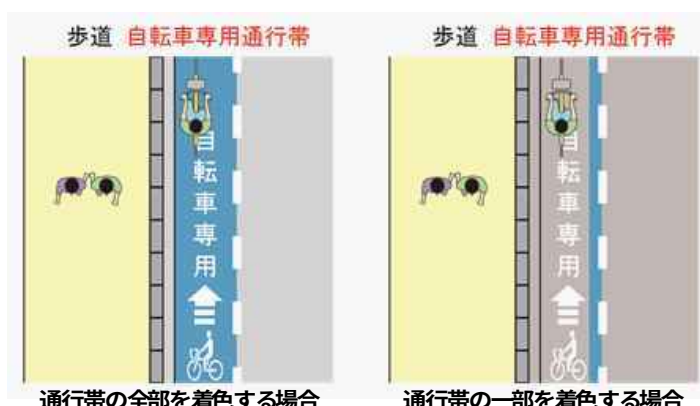
3-2. 整備形態の概要

自転車走行空間の各整備形態の概要は次のとおりです。

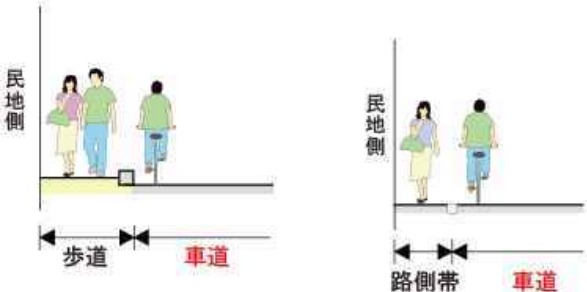
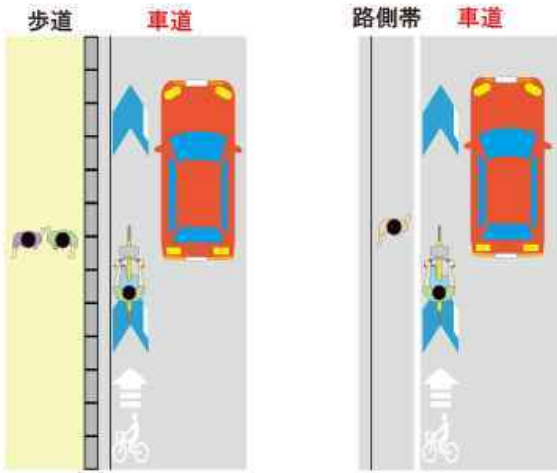
(1) 自転車道

種別	自転車道	
	車道上整備／自動車と構造分離	
概要	 	自転車の通行の用に供するために、縁石線または柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分
通行方法	双方向通行 ※規制により一方通行可	
幅員	2.0m以上 ※一方通行の場合は1.5m以上	
安全性	・構造分離されているため、他の交通と接触する危険性は低く、安全性が高い ・双方向通行の場合、交差点内で、自転車と自動車が逆方向に走行するため、その交通処理が課題となる	
利便性	・双方向通行の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される ※一方通行の規制をする場合、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる	
施工性	・広幅員の道路における整備に限られる ・道路の再配分等、大幅な改良が伴い、整備費が高額となる	
法的位置づけ	道路構造令	自転車道 (第2条第2号)
	道路交通法	自転車道 (第2条第1項第3号の3)
交通規制	—	

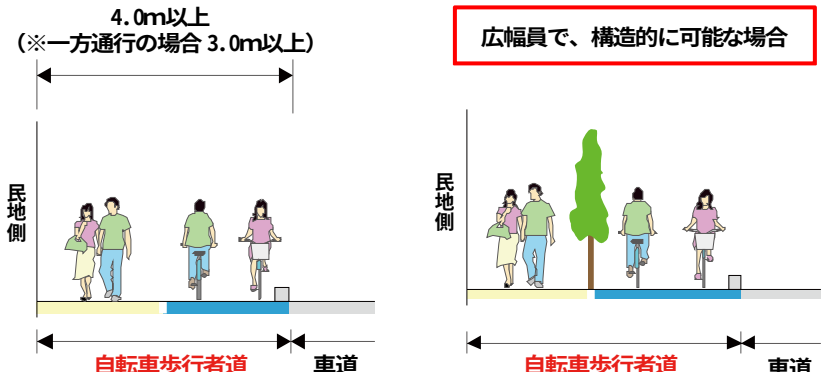
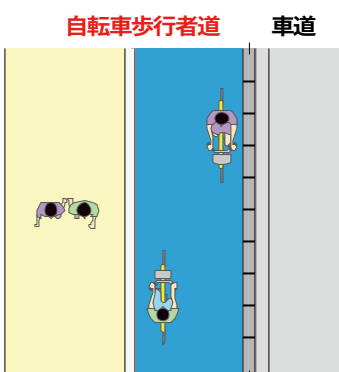
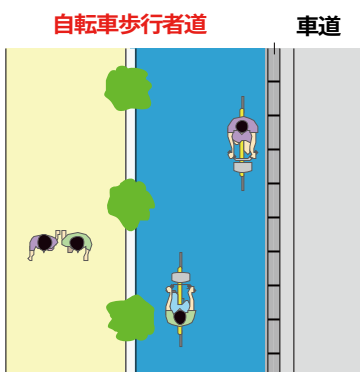
(2) 自転車専用通行帯（自転車レーン）

種別	自転車専用通行帯	
	車道上整備／自動車と視覚分離	
概要	 	普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯
通行方法	一方通行（自動車と同方向）	
幅員	1.5 m以上 ※やむを得ない場合 1.0 m以上	
安全性	・車道内の自転車が通行すべき部分が明確になるため、他の交通と接触する危険性は低く、安全性が高い ・自転車の走行が駐停車車両に妨げられるおそれがある	
利便性	・一方通行であり、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる	
施工性	・道路の再配分等が必要であるものの、自転車道に比べ、整備が容易である	
法的位置づけ	道路構造令	車道（第2条第4号）
	道路交通法	自転車専用通行帯（第20条第2項）
交通規制	自転車専用通行帯	

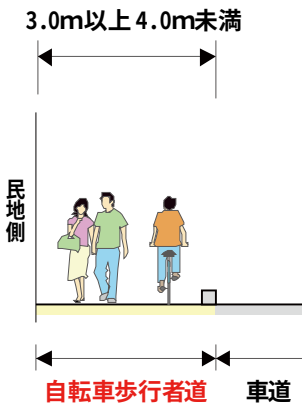
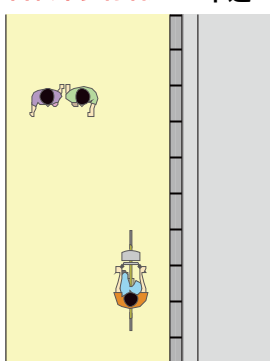
(3) 車道混在

種別		車道混在
		車道上整備／自動車と混在
概要		
		
		車道部の左端部において、交通規制を行わないで、自動車と混在する走行空間
通行方法		一方向通行（車道の左端）
幅員		—
安全性		・車道の左端を自動車と混在して走行するため、自転車歩行者と接触する危険性は低い、自動車と接触する危険性はある ・自転車の走行が駐停車車両に妨げられるおそれがある
利便性		・一方向通行であり、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる
施工性		・路面表示等、整備が容易である
法的位置づけ	道路構造令	車道（第2条第4号）
	道路交通法	車道（第2条第1項第3号）
交通規制		—

(1) 自転車歩行者道（歩行者と分離）

種別		自転車歩行者道	
		歩道上整備／歩行者と分離	
概要	4.0m以上 (※一方通行の場合 3.0m以上)  自転車歩行者道 車道  自転車歩行者道 車道 		
	歩道上でカラー舗装やライン等の路面表示を行い、歩行者と自転車の通行区分を分離した走行空間		
	通行方法	双方向通行 ※規制により一方通行可	
	幅員	4.0 m以上 ※一方通行の場合は3.0 m以上	
安全性	・ 走行位置は明確になるが、物理的な構造分離ではないため、自転車と歩行者が接触する危険性があり、また取付け道路等からの進入車両との出会い頭事故の危険性が高い		
利便性	・ 双方向通行の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される ※一方通行の規制をする場合、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる		
施工性	・ 広幅員の歩道における整備に限られる ・ 比較的、整備が容易である		
法的位置づけ	道路構造令	自転車歩行者道 (第2条第3号)	
	道路交通法	歩道 (第2条第1項第2号)	
交通規制		普通自転車歩道通行可 (歩道通行部分の指定)	

(II) 自転車歩行者道（歩行者と混在）

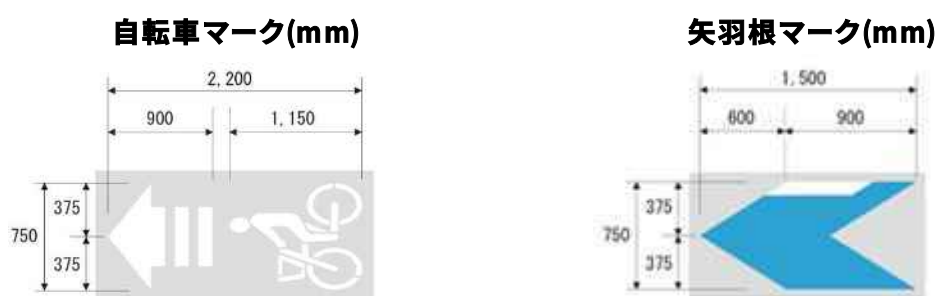
種別		自転車歩行者道
		歩道上整備／歩行者と混在
概要		3.0m以上 4.0m未満  民地側 自転車歩行者道 車道  自転車歩行者道 車道
		歩道上で歩行者と自転車の通行区分をせず、歩行者と混在する走行空間
通行方法		双方向通行 ※規制により一方通行可
幅員		3.0m以上 4.0m未満
安全性		・走行位置が明確ではないため、自転車と歩行者が接触する危険性が高く、また取付け道路等からの進入車両との出会い頭事故の危険性が高い
利便性		・双方向通行の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される ※一方通行の規制をする場合、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる
施工性		・整備が容易である
法的位置づけ	道路構造令	自転車歩行者道（第2条第3号）
	道路交通法	歩道（第2条第1項第2号）
交通規制		普通自転車歩道通行可

3-3. 法定外路面表示のパターン設定

自転車利用者に走行位置や走行方向を認識してもらうと共に、自動車運転者等にも自転車動線を認識してもらうため、法定表示のほかに分かりやすいデザインや大きさの法定外の路面表示パターンを各形態毎に設定します。

(1) 法定外路面表示の基本パターン

- 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」を使用します。
- 「矢羽根マーク」の色は「ブルー」とし、ふちに「白線」を設置します。
- 塗布材料は昼夜の視認性が高いものの使用を検討します。
- それぞれの寸法は次の通り設定します。

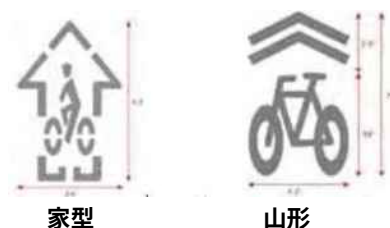


※ 道路の状況によっては幅の広いタイプや狭いタイプの使用、配置間隔の検討を行います。

「矢羽根マークについて」

山形と家型の自転車マーク（右図）の路面表示の効果を分析したサンフランシスコ交通局の研究では、山形のマークの方が逆走を減らす効果があること、自動車への注意を促していると感じる率が高いことが明らかになっています。

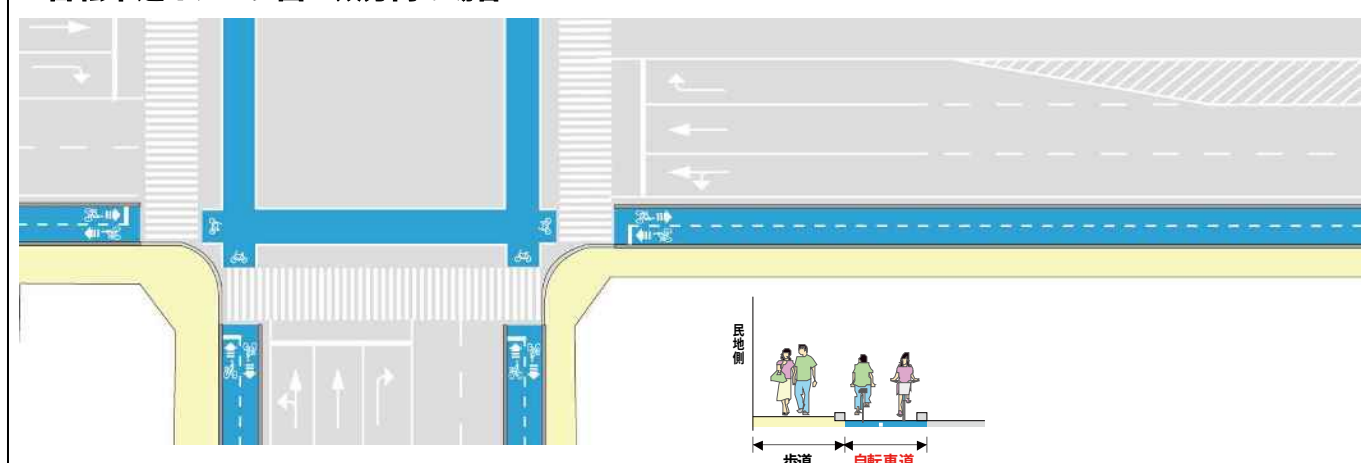
この結果から、山形に近い形状の矢羽根マークを使用することとしました。



参考資料：道路政策の質の向上に資する技術研究開発成果報告レポートNo.20-3
自転車等の中速グリーンモードに配慮した道路空間構成技術に関する研究（P.46～）

(2) 自転車道における法定外路面表示パターン

自転車道イメージ図＜双方向の場合＞

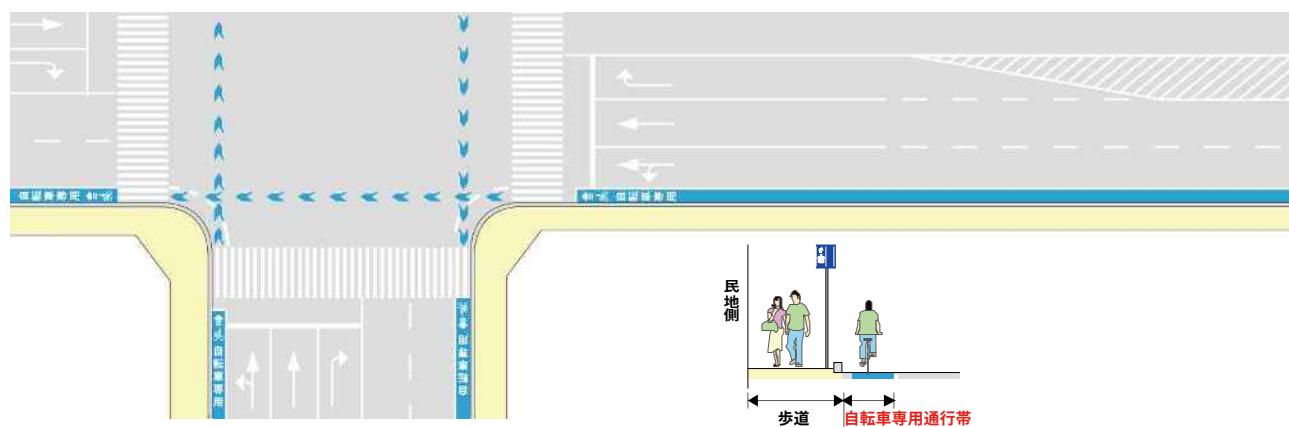


- 細街路との交差点では、矢羽根マークを1m間隔で配置します。

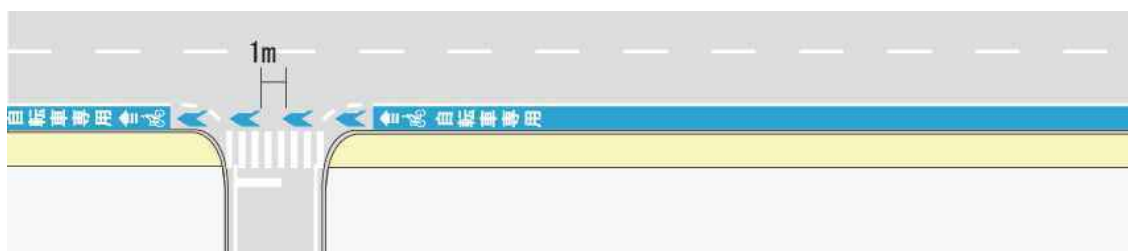
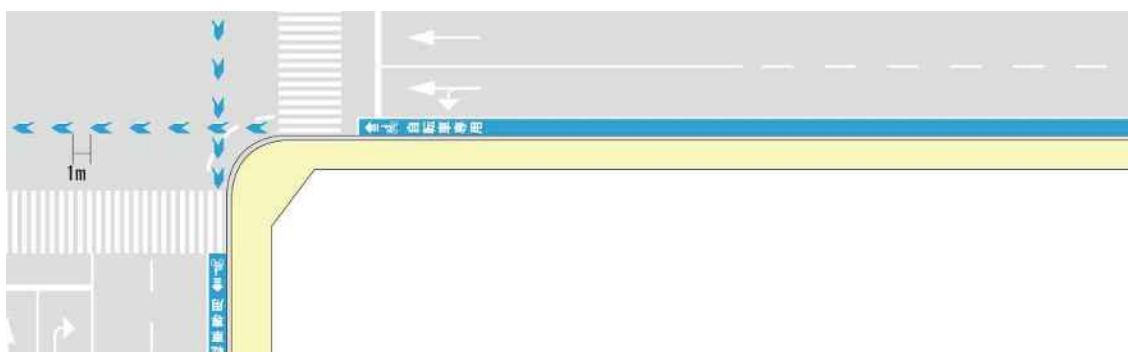


(3) 自転車専用通行帯における法定外路面表示パターン

自転車専用通行帯イメージ図

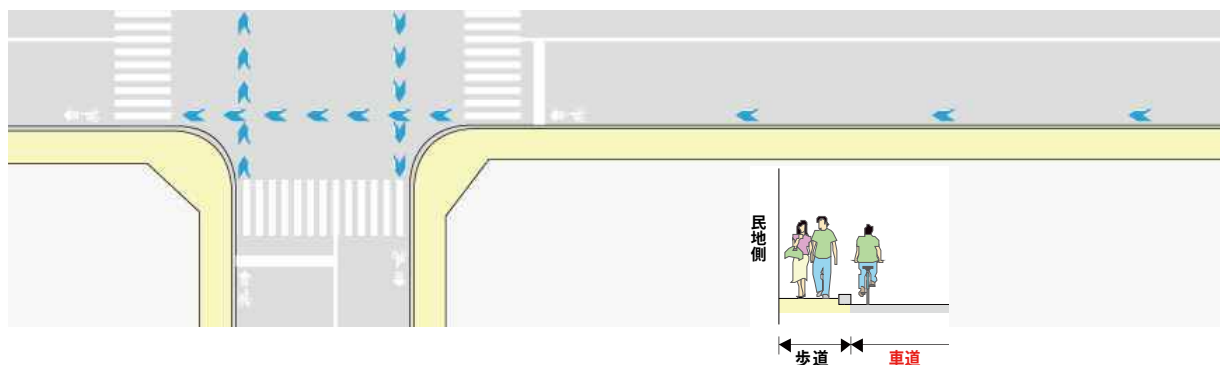


- 単路部では、通行帯全体をブルーとし、自転車道と同様に自転車マークを始点と終点に配置します。また、交差点内は矢羽根マークを1m間隔で配置します。

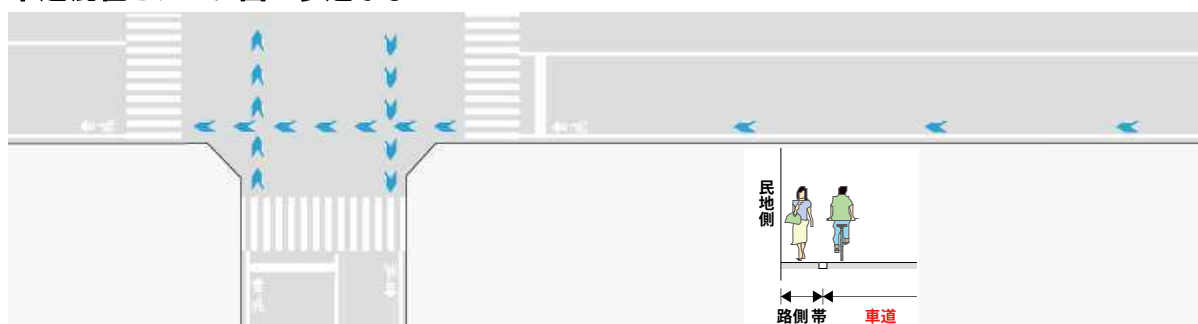


(4) 車道混在における法定外路面表示パターン

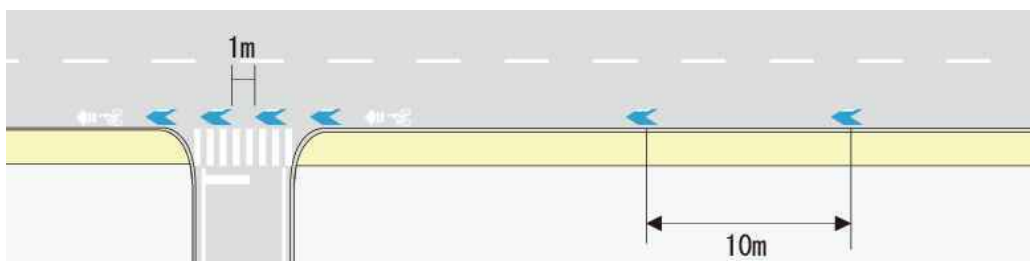
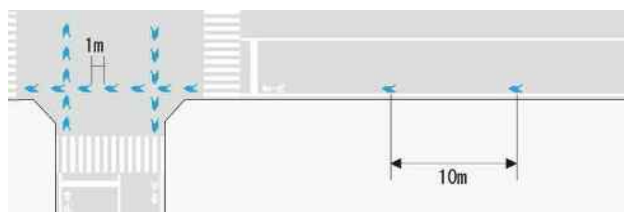
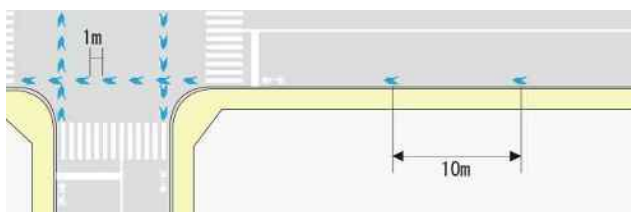
車道混在イメージ図<歩道あり>



車道混在イメージ図<歩道なし>



- 単路部では、自転車マークと矢羽根マークを配置します。自転車マークは始点と終点に配置します。矢羽根マークは10m間隔を標準に配置します。
- 交差点内は矢羽根マークを1m間隔で配置します。

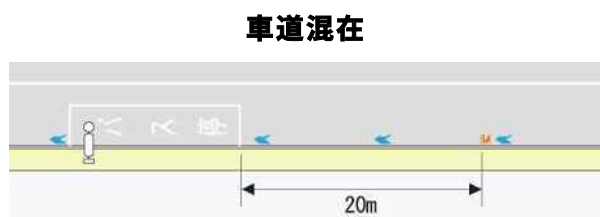
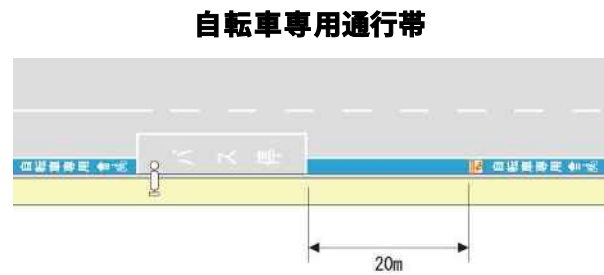
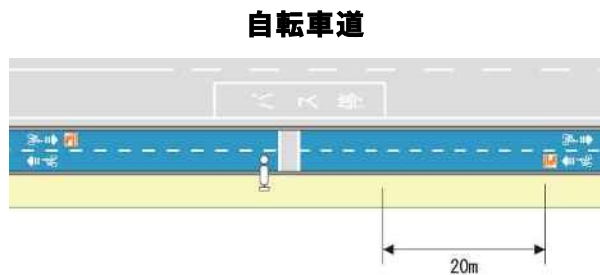


3-4. バス停における整備形態

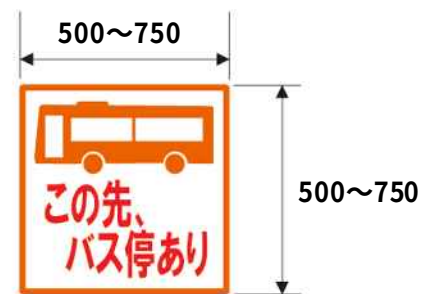
バスの運行頻度や道路幅員等道路空間の状況を勘案し、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車による停車中バスの追い越し等を適切に回避できるような形状とします。

(1) バスの運行頻度が低い場合、十分な幅員が確保できない場合

バスの運行頻度が低い道路や、十分な幅員が確保できない道路の場合は、バス停を示す路面表示の20m程度手前に、「この先、バス停あり」のマークを配置し、走行する自転車への注意喚起を行います。

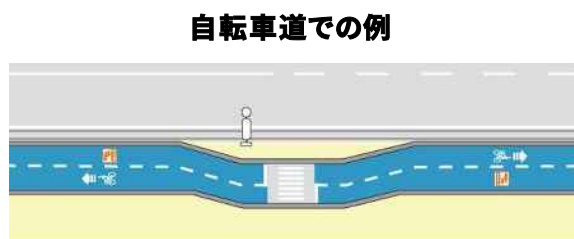


「この先、バス停あり」のマーク(mm)



(2) バスの運行頻度が高い場合、十分な幅員が確保できる場合

バスの運行頻度が高い道路や、十分な幅員が確保できる道路の場合は、自転車交通とバス交通が分離できるよう、島型、バスベイ等、現場に適した形状を検討します。



4. 走行環境整備の進め方

4-1. 走行環境整備の段階的な展開方針

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、整備の必要性の高い通勤、通学、買物等の平塚駅から約3 km圏域の日常の自転車ネットワークを中心に整備を進め、その後、段階的にレクリエーションの自転車ネットワークに拡げていきます。

日常の自転車ネットワークの中でも平塚駅から約1 km圏域は、平塚駅へ向かって歩行者と自転車、バスが集中し、上位計画の総合交通計画においても、徒歩と自転車の利用圏域に位置づけられており、またバリアフリー生活関連経路が密集していることから、下記ステップを基本として、優先的に整備を推進していきます。

〔ステップ①〕 日常の自転車ネットワークにおける平塚駅から約1 km圏域内



〔ステップ②〕 日常の自転車ネットワークにおける平塚駅から約1～3 km圏域内



〔ステップ③〕 レクリエーションの自転車ネットワーク

4-2. 自転車ネットワーク路線の整備優先順位

自転車走行帯の連続性を確保するため、駐輪場が集中する平塚駅を中心とした放射方向の路線から整備を進め、次に、それを連絡する路線を整備し、自転車ネットワークを構築していきます。これをステップ毎に進めていきます。

放射方向の路線とそれを連絡する路線の優先順位については、以下の評価項目から順に選定していきます。

【項目1】交通事故の多い路線

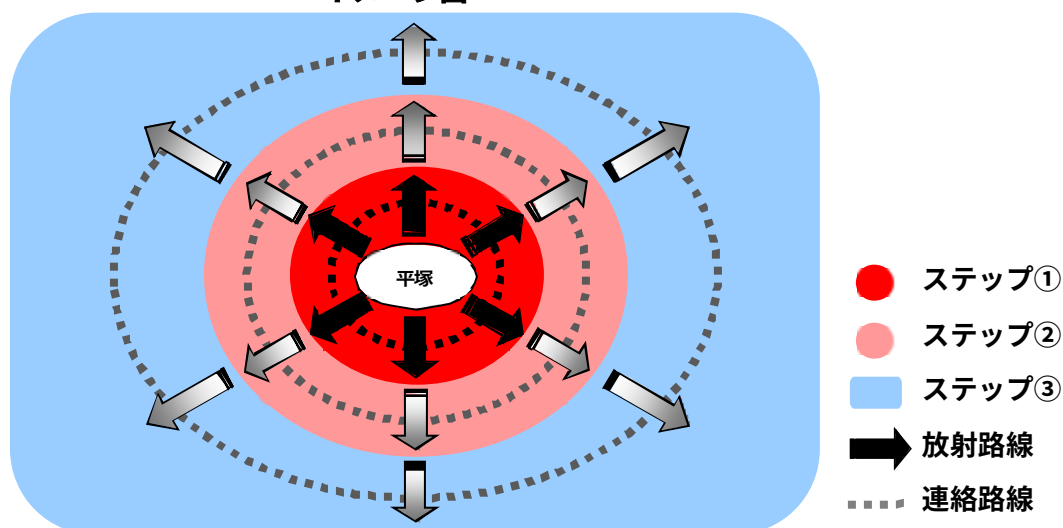
【項目2】自転車交通量の多い路線

【項目3】バリアフリー生活関連経路に位置づけられている路線

※道路改良の予定がある路線については、それに合わせて整備していきます。

※整備にあたっては、道路管理者や交通管理者等の関係機関と調整し、合意が得られたところから整備を進めていきます。

イメージ図



4－3．走行環境整備の方向性

(1) 走行環境の整備

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については、基本的に自動車から自転車走行の視認性が高くなる「車道部を自転車が行くパターン※¹」を推奨します。また、車道混在の走行ルールも含め、自転車の交通ルール・マナー啓発を推進していきます。

なお、自転車走行帯の整備においては、ガイドラインや実証実験※²の結果を踏まえて、以下の点に配慮します。

＜配慮事項＞

- ・自転車のタイヤのはまり込みを抑制するため、必要に応じて雨水枡のグレーチング蓋の格子の形状を工夫したもの等への交換を検討します。
- ・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、エプロン幅を狭くするなど、自転車走行空間を広く確保することや白線を車道より敷くこと、及び注意喚起の看板等の設置を検討します。
- ・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します。

自転車通行帯整備の事例



車道混在（矢羽根）



車道混在（ブルーライン）



自転車専用通行帯（レーン）

(2) 走行環境の維持、改善

安全で円滑な自転車走行環境を確保するため、交通管理者や地域と連携・協力し、道路標識等の適切な設置・運用を検討します。また、道路管理者による道路パトロールなどの点検を行い、必要に応じて、道路標識や路肩等の改善を行うことなど、適切な維持管理の取組を推進していきます。

＜取組内容＞

- ・違法駐車取締りの積極的な推進
- ・道路標識や道路標示、信号機等の適切な設置運用
- ・駐車監視員による違反車両の確認の推進
- ・「めいわく駐車追放」看板の配布・設置
- ・道路管理者の日常管理による自転車走行環境の維持・改善
（雨水枡のグレーチング蓋の改善や舗装の改修等）

※¹ 資料編「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）」参照

※² 資料編「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）」参照

★取組事例★

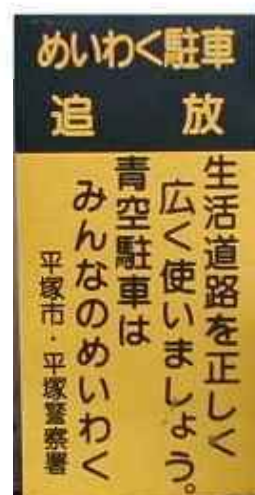
～違法駐車追放キャンペーン～

本市では、平塚警察署をはじめ関係団体と連携して、平塚市交通安全対策協議会の事業活動において、自転車の交通ルールの遵守や交通事故を防止するための自転車のキャンペーン等を重点的に実施しています。10月は違法駐車追放の強化月間として、平塚駅西口にて違法駐車をしようとする方や現に違法駐車をしている方への呼びかけを行うなどの運動を実施しています。



～「めいわく駐車追放」看板の配布・設置～

本市では、地域のめいわく駐車を追放する取組として、自治会へマナー啓発の看板を配布しています。



★取組事例★

～平塚駅西口周辺地区の取組～

平塚駅西口周辺地区は、朝の通勤、通学の時間帯に平塚駅への送迎自動車、駐輪場へ出入りする自転車、駅を利用する歩行者が錯綜しておりました。さらに、駐輪場の整備も進めていたことから、これまで以上に、自転車の交通量が増えることも予測されたため、歩行者や自転車の交通対策に取り組み、交通の分散化を図っています。

＜取組内容＞

- ①最も交通錯綜している平塚駅西口北側前面道路の平塚駅花水線における交通の分散化を図るため、送迎自動車の駅西口から駅北口への転換の呼びかけ、及び経路変更の呼びかけ
- ②自転車が平塚駅花水線をできるだけ通らず、安全に各駐輪場へアクセスできるよう、利用者の居住エリアに応じた定期利用する駐輪場の割り振り、及び走行経路の誘導
- ③平塚駅西口へアクセスする主要な路線での自転車（及び歩行者）の通行位置の明示、駅西口第3駐輪場への新たな進入路の整備



(引用：広報ひらつか 第1001号 2014年2月21日発行)

第4章 『停める』

駐輪場整備・放置自転車対策

駐輪台数や利用形態のニーズを把握した上で駐輪場を整備し、駐輪マナーの向上と放置自転車の撤去徹底の取組を推進します。

1. 平塚駅周辺の駐輪対策

これまで第1章で述べてきたように、駐輪対策については課題が未だに残されているものの、効果は実証されてきていることを踏まえ、継続して3つの方針「駐輪場の整備」「駐輪マナーの向上」「放置自転車の撤去徹底」を基本として、ハード、ソフトの両面から駐輪対策に取り組めます。

「駐輪マナーの向上」については、キャンペーンや交通安全教室等を通じて引き続き啓発に努めます。

「放置自転車の撤去徹底」についても、条例の適正な運用を図りながら、撤去や保管、処分を行います。また、必要に応じて自転車等放置禁止区域の拡大も検討します。

本章では、その中でも最も重要となる「駐輪場の整備」を中心に方針を示します。具体的には、現在の駐輪場の供給量と各地区の駐輪ニーズを比較したうえで必要整備台数を算出し、民間事業者との適正な役割分担のもと駐輪場の整備を推進します。さらには、自転車利用者の目的や出発地、駐輪時間等の利用特性も考慮に入れ、中心市街地における買物客等への駐輪対策も示します。計画の実施にあたっては、商業者や鉄道事業者等にも協力を得ながら、引き続き公益財団法人平塚市まちづくり財団と協議をしながら進めていきます。

2. 駐輪場の整備

2-1. 駐輪需要の現状

(1) 駐輪特性と放置自転車の台数から考える駐輪需要

駐輪特性から考えた場合、朝から放置が確認できる自転車については通勤通学者、日中に確認されるものについては買物客等による放置が中心と考えられます。買物等を目的とする自転車利用者による放置自転車が、近年多くを占めており、目的とする施設のすぐ近くに短時間駐輪する傾向があります。

駅周辺の放置自転車台数

時間帯／場所	駅北側	駅南側	合計
午前8時半 (通勤通学等)	5台	0台	5台
午後1時 (買物等)	43台	6台	49台

(放置禁止区域内 平成30年10月平日調査)

(2) 定期利用待機や出発地から考える定期駐輪需要

駅周辺の放置自転車台数は減ってきていますが、駐輪場の定期利用待機台数と、居住地域の駐輪場が満車のため線路を越えた先の駐輪場を利用している台数といった視点からも、需要を検証する必要があります。

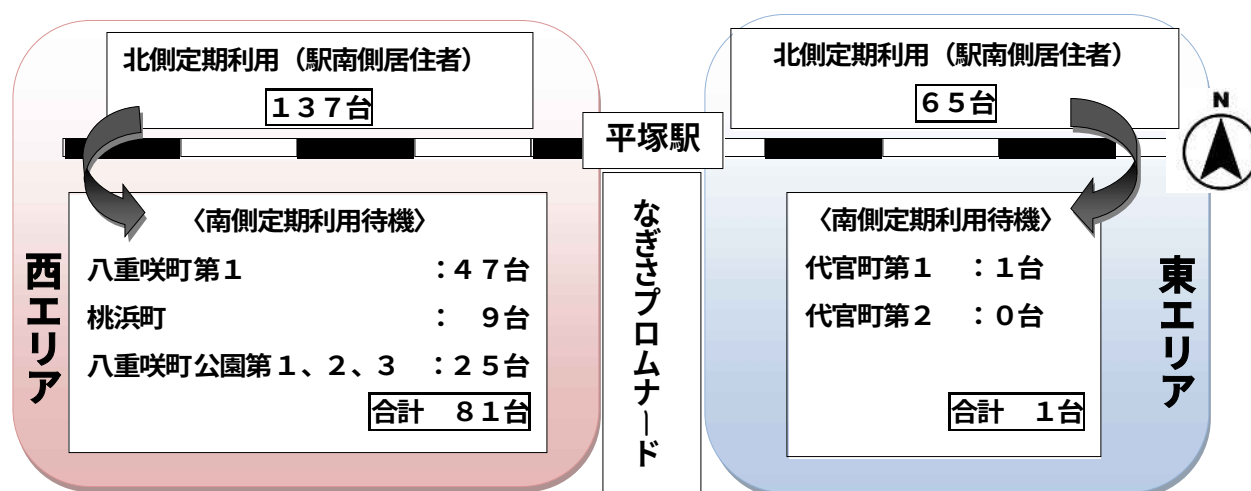
① 駅北側の駐輪需要

駅北側については、駐輪場に待機台数はなく、駐輪場には余裕があることから、さらなる駐輪需要は見込みません。

② 駅南側の駐輪需要

駅南側の西エリアについては、定期利用の需要が218台あります。その内訳は、駅南側居住者のなかで駅北側の定期駐輪場を利用している台数が137台、定期利用待機が81台あります。また、東エリアについては、定期利用の需要が66台あります。その内訳は駅南側居住者のなかで駅北側の定期駐輪場を利用している台数が65台、定期利用待機が1台あります。

駅南側での定期駐輪需要



(平成30年調査)

2-2. 駐輪場整備の方針

(1) 駐輪特性と放置自転車の台数から考える駐輪需要への対応

① 既存施設による対応

通勤通学等による放置自転車の収容は、既存駐輪場の定期利用において余裕があるため対応できます。また、買物客等による放置自転車の収容も、既存駐輪場の一時利用において余裕があるため対応できます。

② 買物客等用の駐輪場整備

買物客等は、既存駐輪場において台数面では余裕がある場合であっても、目的とする施設のすぐ近くに短時間駐輪する傾向があります。買物客等用の駐輪場は、本来的には商店街への来街者の利便性向上と商業者等の販売促進のために、商業者等自らによる駐輪場の整備が基本であると考えます。しかしながら、駐輪場整備には用地確保等の課題があることから、本市では、当面の対応として次のような駐輪対策に取り組めます。

(ア) 駐輪場の設置・管理の附置義務

「平塚市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、300㎡以上の店舗等面積を有する大型店舗等を新築あるいは増築する際にあわせて、駐輪場の設置・管理を義務付けており、引き続き当条例を適正に運用していきます。また、近年の駐輪ニーズの多様化に対応し、駐輪実態等を踏まえ必要に応じて附置義務の対象を拡大すること等も検討します。

(イ) 店舗や事業所等の空きスペースの活用

中心市街地等の用地が不足している地域では、市と商業者等による役割分担のもと、駐輪場整備が可能な場所の確保について検討します。具体的には、店舗や事業所の敷地内の空きスペースや空き店舗等において、商業者等の事業の活性化のために、自らが駐輪場を確保できるよう図っていきます。また、歩道等の道路用地についても、商業者等からの要請に基づき、道路管理者や交通管理者等と協議していきます。

(ウ) 駐輪場の短時間利用者への対応

買物等を目的とした短時間利用については、現在、駅前大通り東西駐輪場や八重咲町第2駐輪場等にて、2時間無料の駐輪スペースを確保しています。買物客等の利便性をより促進するため、利用しやすい駐輪場の料金体系の見直し等を、公益財団法人平塚市まちづくり財団と協議をしながら進めていきます。

(2) 定期利用待機や出発地から考える定期駐輪需要への対応

駅北側の駐輪需要は満たされているため、駅南側の駐輪需要に対して、次のとおり対応します。

① 駐輪場新設及び増設による対応

利用者の特性に応じた新規駐輪場整備について費用対効果と利便性を優先した適地確保を進めるとともに、公益財団法人平塚市まちづくり財団が実施する調査結果をもとに既存駐輪場の改修などによる増設を並行して行うことで、定期駐輪場の需要に対応していきます。

② 運営面での対応

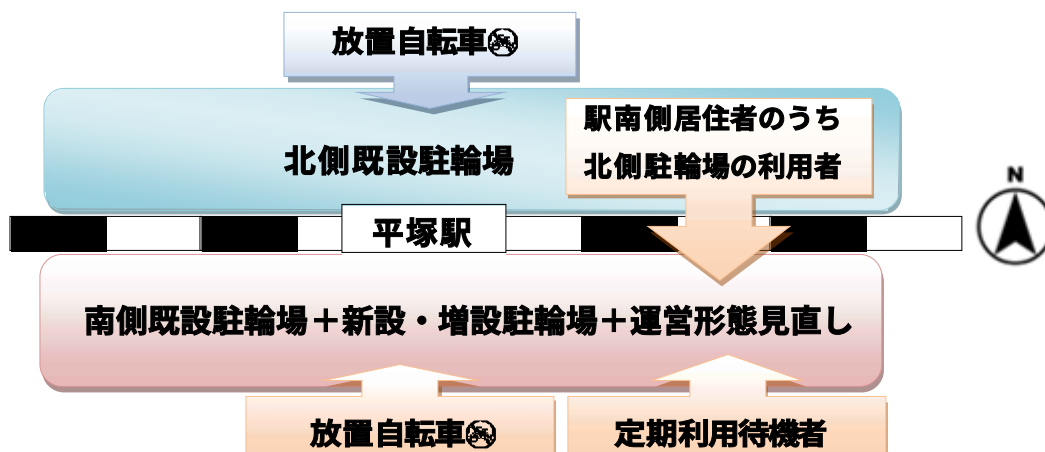
駅南側の定期利用の需要に対応するために、駅南側の駐輪場を一時利用から定期利用に転用し、一時利用の収容台数確保は民間駐輪場に任せるよう検討します。一時利用駐輪場を定期利用に転用することで、定期利用の自転車を新たに収容していきます。

また、駐輪状況を分析しながら定期利用待機者を減少させるよう駐輪場の運営形態について公益財団法人平塚市まちづくり財団と協議しながら進めていきます。

(3) 民間自転車等駐車場補助制度の促進

現在の公営駐輪場とは異なる利用形態や、利便性という面から検証した場合、民間自転車等駐車場の整備は引き続き望まれます。今後も「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」及び「民間自転車等駐車場運営費補助金制度」を周知し、制度の活用を促進していきます。

駐輪場整備後の利用者の流れ



2-3. 駐輪場整備における将来的な取組

駐輪場整備における将来的な取組について、以下の事項を検討します。

(1) 駅前大通り東西駐輪場における将来的な取組

平塚の玄関口としての風格ある駅前づくりを目標とし、みどりの見え方の工夫や良好な景観の形成などに配慮することから、各地域における自転車利用者の動向や、民間駐輪場の整備状況等を勘案しながら、将来的には段階的に廃止します。

(2) 駅西口周辺駐輪場における将来的な取組

「平塚都市計画都市再開発の方針」において駅西口周辺は再開発を予定していることから、当再開発が行われるまでは、駅西口第1、2、3駐輪場を引き続き使用します。

(3) 駅南口広場駐輪場における将来的な取組

公益財団法人平塚市まちづくり財団と協議のうえ、定期利用からいつでも転用可能な一時利用駐輪場やシェアサイクル利用等へ転換していきます。その際には交通管理者等と協議し、駐輪場利用者の自転車の動線等の安全対策を図ります。

なお、駅南口広場は、平塚の玄関口としての風格ある駅前づくりのため、人がたまる空間の創出などを進めることから、再整備する際には、存続の有無を検討します。

(4) 将来的な需要への対応

現在は利用を控えている潜在需要や転入者への対応を視野に入れ、利用者の特性に応じた新規駐輪場の整備についても状況に応じて適地確保を進めていきます。

4．放置自転車の撤去徹底

4－1．自転車等放置禁止区域内の放置自転車の撤去徹底

自転車等放置禁止区域内の放置自転車については、良好な生活環境を保持するために、継続して撤去を徹底します。その中で特に商店街においては、買い物客等による放置自転車の課題があることから、安全に歩ける空間を確保できるよう取り組んでいきます。また、禁止区域に隣接している区域外で放置自転車等が多く見受けられるところについては、放置禁止区域の拡大を図ります。



第5章 『守る』

交通ルール・マナー啓発

自転車を安全に利用するため、「自転車適正利用の推進」「交通安全思想の普及」を柱に、自転車利用のルールやマナーの啓発に取り組みます。

1. 交通安全意識の向上

本市における自転車事故の原因は、主に交差点安全義務違反や指定場所一時不停止等であることから、自転車事故は自転車利用者の交通ルールやマナーの欠如により発生しています。自転車事故の防止には、ハード面での自転車利用環境を整備するだけでなく、利用者一人一人の交通安全意識が欠かせません。交通安全意識を養うためには、自転車の交通安全啓発活動や交通安全教育によって、ルールの周知や理解などを行う必要があります。

そこで本市では、交通事故防止を図るため、「自転車適正利用の推進」と「交通安全思想の普及」を柱に、交通ルールの周知や理解といった自転車利用のルールやマナーの啓発を推進していきます。

地域交通安全指導者育成研修会



自転車マナーアップキャンペーン



2-3. 自転車乗車用ヘルメット購入費助成事業の実施

平成20年6月に道路交通法が改正され、保護者が児童または幼児を自転車に同乗させる場合には、自転車乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない規定が追加されました。

国内大手のヘルメットメーカーでは、平成26年3月に3歳から小学校低学年の子どもをもつ全国の親1,000人を対象に、子どもの自転車ヘルメット着用と交通安全に関する意識調査が実施されました。その調査によると、75.8%が自転車走行で危ないと感じた経験があるものの、自転車ヘルメットを着用させていない親は61.0%にのぼり、道路交通法が改正されて約6年が経過するも、依然として自転車事故に対する親の危機意識の低さが明らかになりました。

本市の自転車事故状況を見ると、平成25年の自転車事故408件の内、13歳未満の自転車交通事故は41件で、そのすべてが自転車ヘルメットをかぶっておらず、自転車乗車用ヘルメットの普及率の低さが目立ちます。

そこで、本市では平成26年度より、公益財団法人平塚市まちづくり財団と共同で、幼児・児童用自転車ヘルメット助成事業を開始しました。本制度を実施することで、自転車ヘルメットの着用の普及を図り、子どもと保護者への自転車の交通安全意識の高揚と自転車事故の転倒時のケガの軽減を図っています。また令和元年度からは、高齢者が交通事故に遭った際も、頭部を保護することで重大な事故につながらないようにするため、高齢者への自転車ヘルメット購入助成制度を拡充しました。

今後も、さらなる自転車ヘルメットの普及と交通安全意識の向上に取り組んでいきます。

2-4. 自転車損害賠償責任保険等への加入義務化

「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」制定に伴い、令和元年10月1日から自転車損害賠償責任保険等への加入が義務付けられました。本市では、各季の交通安全運動や交通安全教室で自転車の安全で適正な利用の促進をしながら自転車損害賠償責任保険等への加入漏れがなく、自転車利用者一人一人が万が一に備えることができるよう条例周知に努めていきます。

2-5. チラシ、広報等の周知活動

交通安全キャンペーン以外の交通安全啓発活動の一つとしては、年2回、市内小学校、中学校、高等学校の全校児童生徒に自転車交通安全チラシを配布しています。

また、5月の九都県市一斉自転車マナーアップ運動には、中学生と高校生には平塚市自転車安全利用7則リーフレットを、小学生には自転車交通安全チラシを全校配布しています。

さらに、各季の交通安全運動の際には、広報紙への掲載依頼や記者発表をするなど、年間を通して、交通事故防止を図るよう、広報啓発に努めていきます。

3. 交通安全思想の普及

3-1. 幅広い市民に交通安全教室を実施

本市では、交通安全教育指導員を配置して幼児から高齢者、障がい者など含め幅広い市民に、年間200回程度の交通安全教室を実施し、約2万人の方が受講しています。

この交通安全教室では、交通安全に関する講話や教育ビデオの上映のほか、横断歩道の渡り方や自転車の乗り方、宅配便業者や神奈川県トラック協会と連携した自転車巻き込み事故などの実演や死角体験教室など実践的な指導を行っています。特に自転車の交通安全教育では、交差点での自転車事故が多いため、交差点前の一時停止やブレーキのかけ方、安全確認の方法といった具体的な指導を行っています。

また、高齢者を対象にした交通安全教室では、視覚トレーニングや反射ゲーム等を取り入れるとともに、自動車運転免許自主返納制度を周知するなど交通安全意識の向上に努めています。

今後も国際化等の社会情勢や時代の変化に合わせ、交通事業者とも連携しながら、より効果的・実践的な交通安全教室を継続的に実施することで、多くの方々の交通ルールに対する理解を深め交通事故防止を図っていきます。

交通安全教室



3-2. 研修会の実施

児童生徒や一般の方を対象に交通安全教室を実施している一方で、平塚市交通安全対策協議会が中心となり、学校現場で交通安全対策に携わる指導者を対象にした研修会を実施しています。

交通安全指導者研修会では、市内中等教育学校や高等学校の交通安全指導教諭を対象に、交通安全対策の情報共有や指導方法の確認など、一層の交通安全指導の強化を図っています。また、地域交通安全指導者育成研修会では、地域の登下校指導に携わる小学校PTAの方や交通安全協会会員を対象に、登下校の旗振り指導や交通事故防止講話を通じて、交通安全指導の向上を図っています。

これら研修会における交通安全指導者の指導力向上により、交通事故防止を図るとともに、交通ルールやマナーの周知を図っていきます。

3-3. 交通安全ポスターコンクールの実施

本市では、幼児・児童の交通安全意識の高揚と交通安全教育の効果を高めるため、交通安全ポスターコンクールを実施しています。対象は、従来は4歳以上の幼児から小学生までとしてきましたが、平成25年度より中学生の部を新設し、幼児から中学生までと対象の範囲を拡大し、より多くの子どもたちが参加できるようにしました。

また、入賞作品については、市庁舎や郵便局街並ギャラリーへ展示することで、子どもだけでなく、大人の交通安全意識が向上するよう、交通安全啓発に活用しています。

交通安全ポスターコンクールは、参加した子どもだけでなく作品を見た大人に至るまで、交通安全意識を広く周知できることから、引き続き実施し、交通安全意識の向上を図っていきます。

ポスターコンクール入賞作品



ポスターコンクール応募作品



3-4. スケアードストレート事業の実施

公益財団法人平塚市まちづくり財団の協力により、スタントマンによる実演型交通安全教室（スケアードストレート）を実施しています。本事業は、自転車事故を実際に体感することにより、交通ルールの遵守と事故を起こさないという意識を養い、自転車の交通事故防止を図ることを目的に、自転車利用の多い中学生を対象に実施しています。

今後も、交通事故の擬似体験を通じて、交通安全意識の向上を図っていきます。

スケアードストレート



第6章 『活かす』

自転車活用の推進

公共交通との連携、観光・スポーツ振興、災害時の活用等に対応するため、比較的平坦な地形と地域の資源を活かして、健康の保持増進にもつながる自転車のより活用しやすいまちづくりを推進します。

1. 公共交通との連携・補完

自転車と公共交通との連携による交通の利便性を向上させるため、交通結節点^{※1}の強化策として、駅まで自転車でアクセスして電車に乗り換える、または、拠点となるバス停まで自転車でアクセスしてバスに乗り換える「サイクル&ライド」の整備を推進していきます。また、通勤通学に加えて中心市街地や観光地、商業施設への移動の際、公共交通機関を補完する二次交通としての役割をはじめ、市街地の回遊性向上を目指して、レンタサイクル事業等の活用に取り組みます。

なお、これらの取組は、自動車による二酸化炭素排出量増加という課題に対し、自動車から自転車やバスへの利用転換を図り、自動車に過度に依存しない持続可能な交通環境の形成に寄与します。また、普段、自動車やバスでの移動を自転車での移動へ転換することは、身体活動の増加による生活習慣病の予防につながることから、健康寿命の延伸にも寄与します。

1-1. サイクル&ライドの整備

(1) 平塚駅周辺の駐輪場の整備（再掲）

自転車と公共交通との連携による交通の利便性を向上させるため、交通結節点の強化の取組として、平塚駅周辺の駐輪場の整備を推進していきます。

(2) サイクル&バスライド施設の整備

バス利用に不便な地域があるという課題に対し、バス停付近の駐輪場（サイクル&バスライド^{※2}）を設置することで、バス停の利用圏域が拡がり公共交通の利用が不便な地域の解消を図られ、自動車に過度に依存しない持続可能な交通環境の形成に寄与します。

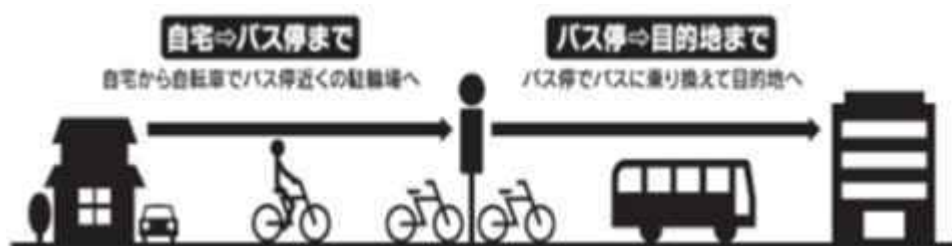
現在、市内9箇所のバス停付近の駐輪場は有効に利用され、高い効果を上げています。ただ一方では、長期間自転車が放置されるという運用上の課題や、さらには駐輪場が整備されていないバス停付近に自転車が放置されているなど、様々な課題があります。

これらの課題解決に向け、バス事業者等と連携し、サイクル&バスライドの整備や駐輪マナーの向上等に取り組むことで、適正な整備・運用に努めていきます。

※1 交通結節点：異なる交通手段の接続が行われる場所であり、人や物の乗り換え等が行われる鉄道駅やバス停等

※2 サイクル&バスライド：自宅等からバス停まで自転車で行き、バス停付近の駐輪場に駐輪し、バスに乗り換えて目的地へ向かうシステム

サイクル&バスライドのイメージ



出典：国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所HP

バス停付近の放置自転車解消イメージ



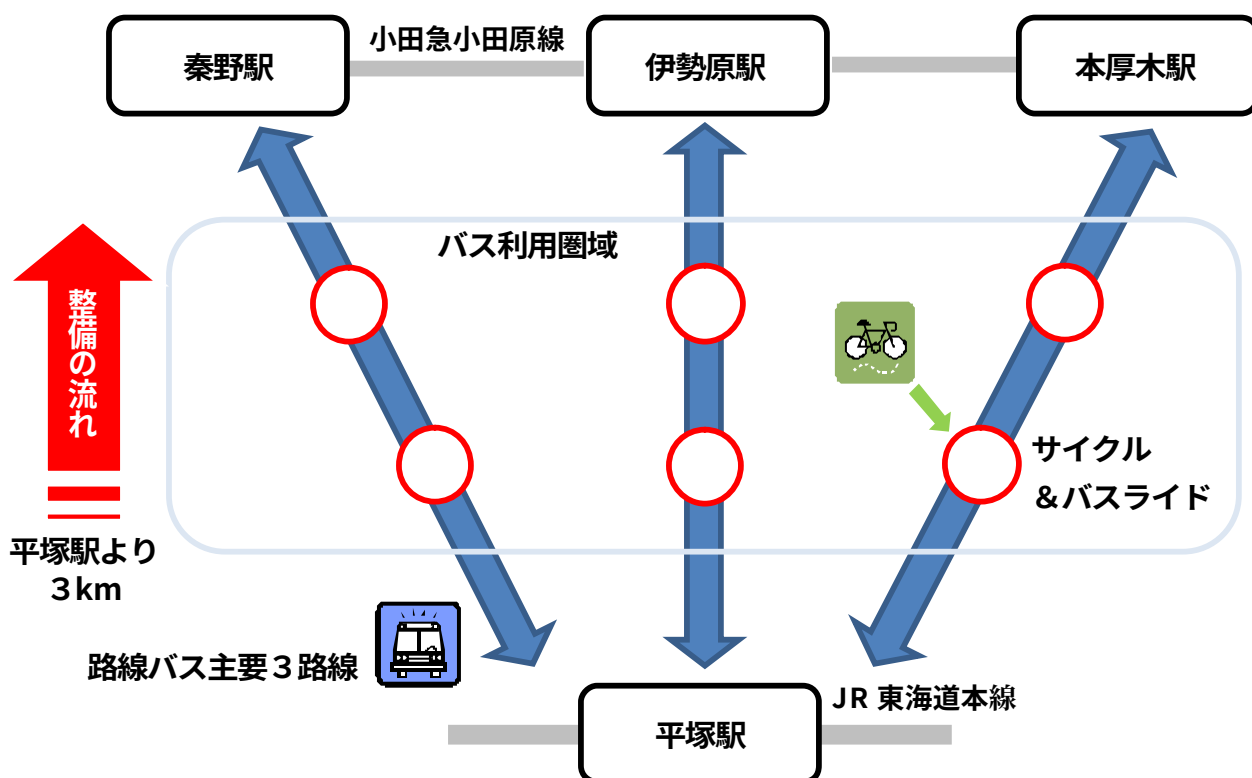
※ サイクル&バスライドの整備は、放置自転車の解消にも期待ができます。

1) 整備方針・優先順位の考え方

ア) 整備方針

本市において比較的用户の多い路線バス主要3路線（平塚駅と本厚木、伊勢原、秦野の各駅を結ぶ路線）の平塚駅より3 km 以遠のバス停を対象とし、整備効果が高いと想定される条件から抽出・選定していき、優先順位を付けたうえで平塚駅3 km 圏から外縁部へ向けて段階的に整備していきます。

整備方針のイメージ



整備効果が高いと想定される条件

①地域生活圏の形成が想定される

該当条件：金融機関や商業施設、公共施設などの集積

候補：『農協神田支所前、豊田本郷駅、南原土手』

②公共交通の不便な地域を背後に抱えている

該当条件：公共交通の利用が不便な地域から最寄りのバス停

候補：『柳の内、東橋、豊田本郷駅、大縄橋、北金目入口、片岡、長瀬、南原土手』

③バスの運行本数の多いバス停である

該当条件：10本以上/hの運行がある（朝7～8時）

候補：『大念寺前、前鳥神社前、ふじみ園前、豊田本郷駅、東橋、矢崎、南原土手、長瀬』

サイクル&バスライド整備候補箇所

「平塚～秦野」線

南原土手①②③

（整備済み）

長瀬②③

片岡②

北金目入口②

「平塚～伊勢原」線

豊田本郷駅①②③

東橋②③（整備済み）

大縄橋②

矢崎③

「平塚～本厚木」線

大念寺前③

前鳥神社前③

ふじみ園前③

農協神田支所前①

柳の内②

※（バス停名と①～③の条件）



イ) 整備優先順位

原則として、整備効果の高い条件①～③の重複するバス停を整備優先の上位とします。

路線違いで優先度が同等の場合、既存の駐輪場が整備されていない路線を優先します。

(路線の順位は「平塚～本厚木」線、「平塚～伊勢原」線、「平塚～秦野」線の順)

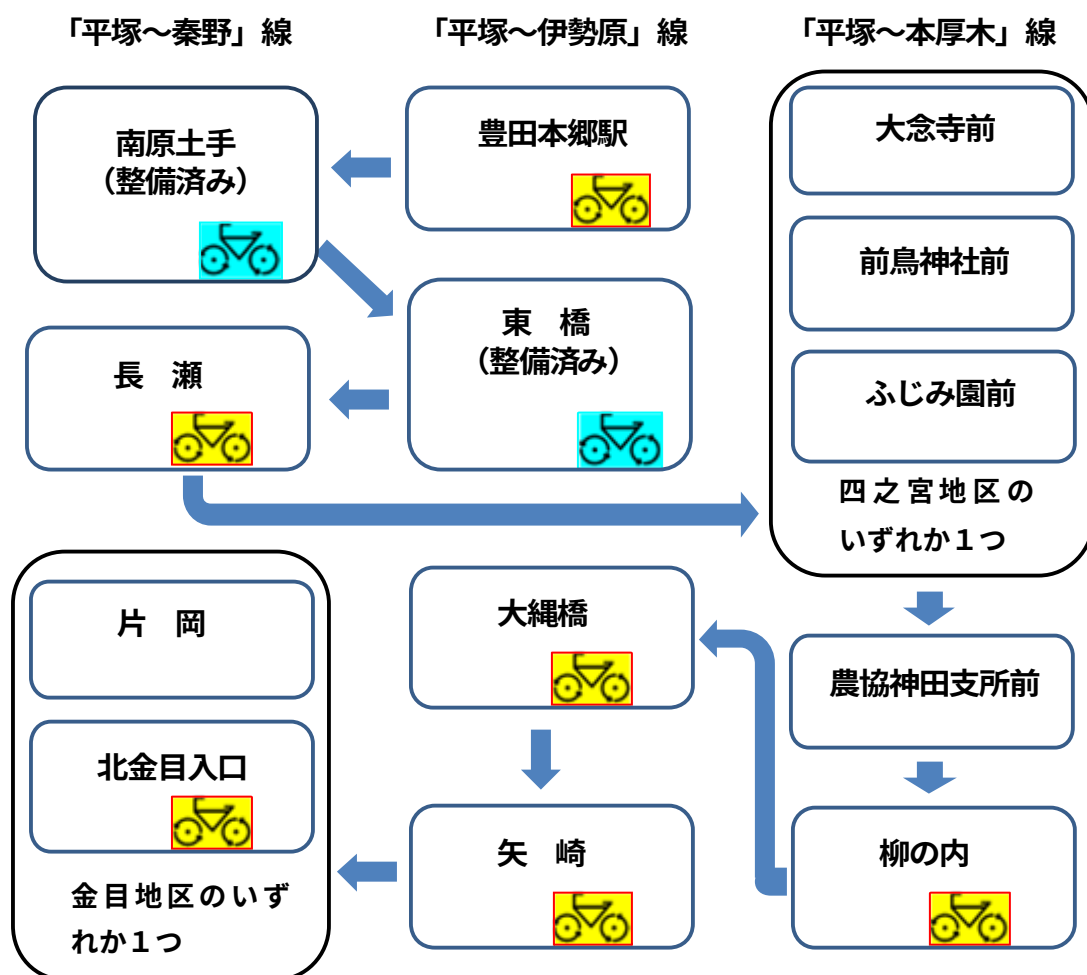
また、同じ路線で優先度が同等の場合、平塚駅に近い方を優先し、各地区に1つずつ駐輪場を整備することで、地区毎のバランスを保ち、段階的な整備を図っていきます。

上記、優先度から豊田本郷駅を最優先のバス停とし、以下のフロー順になりますが、用地交渉や周辺環境の変化等により順位は入れ替わることがあります。

また、同地区に複数候補がある場合は、いずれか1つ整備をしたら、次の地区へと移ります。

なお、既存のバス停付近駐輪場との整合性や放置自転車のあるバス停からの需要を誘導することを考慮し、無駄な整備費用を出さないよう効果的に進めていきます。

サイクル&バスライド整備優先順位



凡 例

	既存のバス停付近駐輪場
	バス停付近の放置自転車

2) 整備・運用にあたっての課題

サイクル&バスライドの整備・運用にあたっては、次のような課題があります。

- | | |
|----------------|---|
| ①用地の確保
(整備) | バス停との距離や適地の検討
地権者との用地交渉
道路占用等の法的課題の整理 |
| ②適正な管理
(運用) | 地域の協力
バス事業者等の協力
利用者のマナー |

事業に着手する際は、まずは公共用地の有効活用を検討した上で、それが難しい場合は、民有地の借用や店舗駐車場の一部活用なども視野に、支援策等を含む店舗への働きかけなども検討します。

また、簡易ラックや案内看板の設置で利用しやすく放置されにくいようにするなど、適正な整備と管理運用について、地域やバス事業者等と連携して検討します。

用地確保の検討が考えられる公共用地の例

(水路の上部)



(高架下)



簡易ラックと案内看板の設置例 (茅ヶ崎市)



店舗等駐車場の一部活用例 (青梅市)

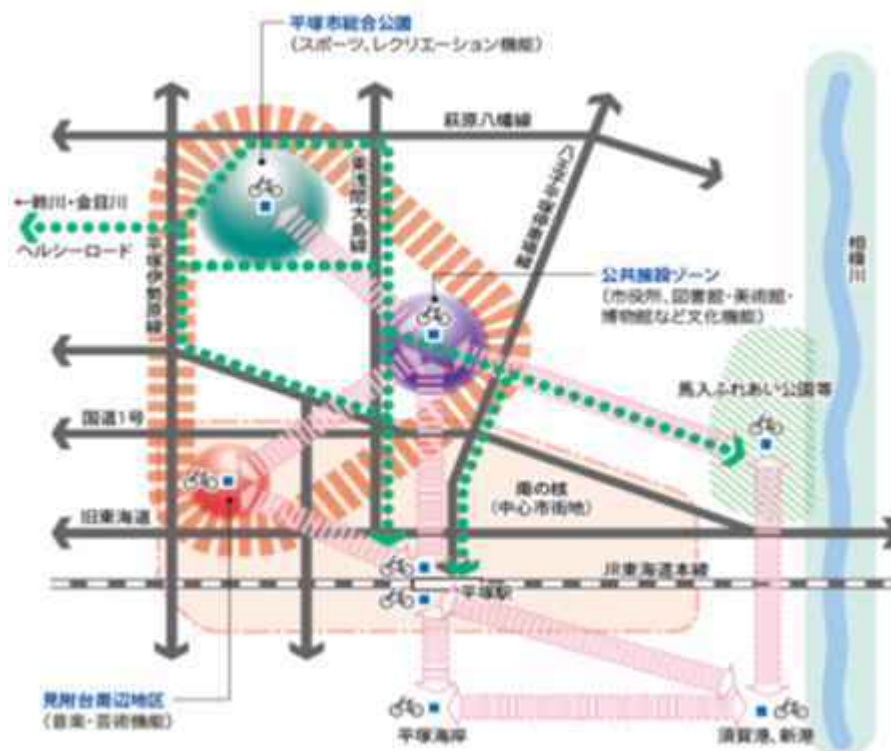


1-2. 「平塚型レンタサイクル事業」の実現

(1) 事業の方針

市内唯一の鉄道駅である平塚駅と車で訪れる機会が多い総合公園周辺や市役所周辺の「ひらつかセントラルパーク」を基点とし、子どもや親子の利用に対応した貸出自転車の導入などと合わせ、本市の交通状況と利用者ニーズに合致した「平塚型レンタサイクル事業」の実現を目指します。

ひらつかセントラルパークに係わる取組みの方向性のイメージ



出典：平塚市都市マスタープラン（第2次）

(ア) 平塚駅を基点としたネットワークの確立

本市では唯一の鉄道駅である平塚駅を基点として、公益財団法人平塚市まちづくり財団の運営によりレンタサイクル事業を実施しています。平塚駅周辺を含む本市の比較的平坦な地形からも、その特性を活かして、平塚駅から職場や学校への通勤通学に加えて、中心市街地や観光地、商業施設への移動など利用者ネットワークを確立していきます。

(イ) サイクルポート（貸出・返却・駐輪施設）の拡充

レンタサイクルは、1つのサイクルポート（自転車貸出施設）を中心に主に目的地までの往復利用を想定した交通手段であるのに対し、シェアサイクルは街中に相互利用可能な複数のサイクルポート（自転車貸出返却施設）を設置し、利用者がどのポートでも貸出、返却のできる交通手段になります。

今後、市内の施設に段階的にサイクルポートの設置を進めていきます。サイクルポートの機能については、シェアサイクルの手法を踏まえて施設ごとに検討します。

(ウ)「ひらつかセントラルパーク」を基点としたネットワークの確立

「平塚市都市マスタープラン（第2次）」に掲げる、総合公園周辺から市役所周辺や見附台周辺に通じるエリアである「ひらつかセントラルパーク」については、将来的にはそこを新たな基点として、中心市街地や馬入ふれあい公園、平塚海岸など、やや遠方にもネットワークを確立していきます。

(ア)～(ウ)を段階的に進め、目的地までの往復利用だけでなく、一つの基点から複数の施設や地域への展開が期待される新たなネットワークを確立することで、本市の交通状況等や利用者ニーズに合致した「平塚型レンタサイクル事業」を実現していきます。

このように拠点数を充実させていくことは、既存ニーズへの対応だけでなく、新たなニーズを誘発する相乗効果や、当該事業単独での収支健全化に直接的な好影響が期待できます。

(2) 事業の進め方

市内唯一の鉄道駅であるJR平塚駅における利便性の確保は当該事業の初期段階において必須であることから、まずは現在貸出拠点のない駅南側の整備を優先的に進めていきます。その後は、「(1) 事業の方針」に基づきながら、いずれは市内全域において公共交通機関を補完する二次交通としての役割を担えるよう、ニーズのある区域から一定間隔内に拠点の整備を進めていきます。

また、現在実施している「湘南地域自転車観光推進協議会」の実証実験を通じて、本市を含む4市3町の広域において当該事業が成立するか、あるいは広域で不可能な場合でも本市単独で導入できる可能性があるか、またその価値があるのかを検証していきます。それと共に既存のレンタサイクル事業のニーズの検証も、データ収集のノウハウに実績がある、「湘南地域自転車観光推進協議会」の協働事業者からデータ提供を受けて、本市が行うものとしします。

これらの結果を基に、本市とレンタサイクル事業の実施主体である公益財団法人平塚市まちづくり財団との間で定期的に協議の場を設け、利用ニーズに対応した貸出、返却方法やサイクルポートの設置などの運営方法について、費用対効果も踏まえながら検討します。

★湘南地域シェアサイクル実証実験の取組状況★



(引用：湘南地域自転車観光推進協議会資料)



(引用：平塚市ホームページ)

※ 実証実験中の事業用地については、当該事業の具体的な実施は基本的に民間事業者が中心となって行うものと考え、民有地を第一優先としています。しかしながら、利用者から貸出返却のニーズが見込める区域において民有地に適所がない場合、公有地利用を検討しています。実証実験終了後も当該事業の継続性や価値が認められる場合は、引き続き公有地の貸し出しについて検討していきます。

(3) 複数事業者の整理

複数事業者による参入が既に試みられていることから、次のように事業者の共存性について整理します。

①複数の事業者の共存について

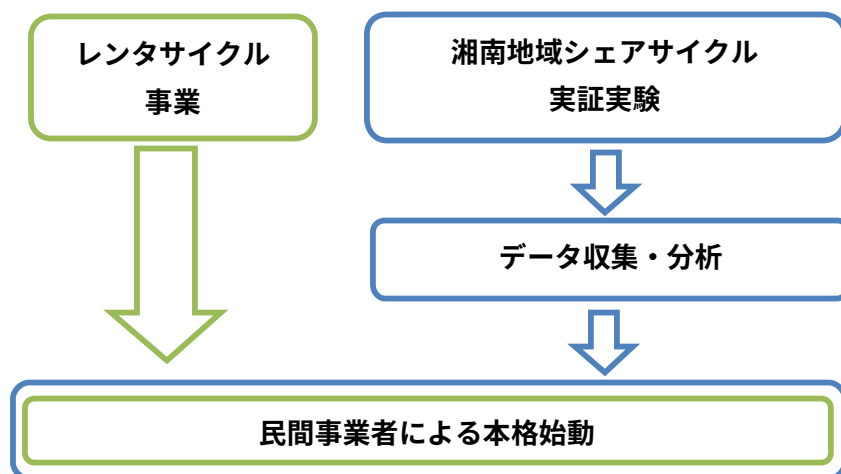
特異性や価格の面で利用者に利点をもたらすため、事業者同士の競争は必要なものと考えますが、一方でプラットフォームの違いから利用者に混乱をもたらすことがあります。

本市では、来訪者への配慮の観点から、プラットフォームの単一化は望ましいものと考えますが、現段階にあっては、それぞれの事業の可能性を探るために、複数事業者の共存もあるものと整理します。

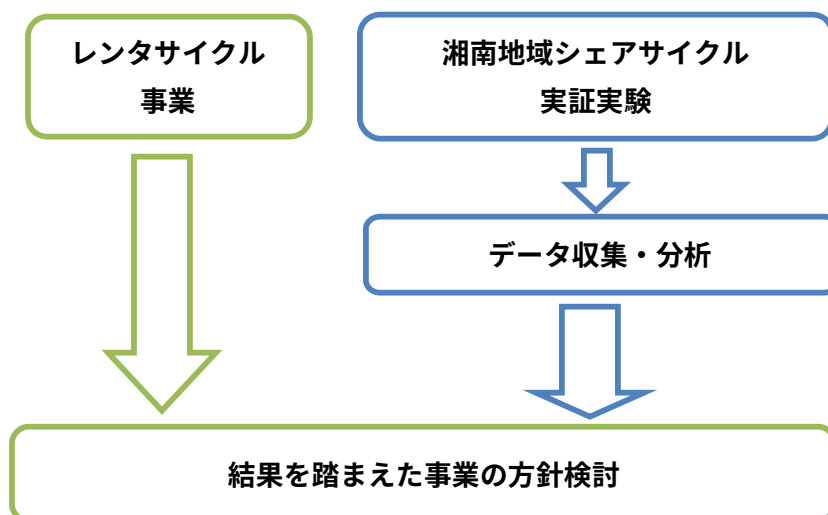
②既存レンタサイクル事業との「湘南地域シェアサイクル実証実験」の整理

既存レンタサイクル事業と「湘南地域シェアサイクル実証実験」の整理は次の図解のとおりとします。

図解1 他の民間事業者（湘南地域シェアサイクル実証実験事業の協働事業者等）が当該事業に本格参入し、その事業について本市と協力体制が築け、「平塚型レンタサイクル事業」の方針を踏襲したうえで持続可能な事業が可能であると判断できる場合



図解2 他の民間事業者（湘南地域シェアサイクル実証実験事業の協働事業者等）が本格参入不可能、あるいは「平塚型レンタサイクル事業」の方針を踏襲できない場合



2. 自転車を活かした観光・スポーツの振興と健康の保持増進

自転車は、通勤、通学、買い物等の日常生活に幅広く利用されているほか、健康意識の高まりから、観光・スポーツのレクリエーションツールとする等、利用者の多様化が進んでいます。

自転車を活かした観光・スポーツの振興として、「観光地と連携したサイクリング環境の整備」や「サイクルスポーツの振興」の取組を推進することにより、自転車のより活用しやすいまちづくりと市民の健康の保持増進に寄与します。

2-1. 観光と連携したサイクリング環境の整備

市民をはじめ来訪者の方々に、本市の魅力に触れてもらうためには、観光地や公共施設等を繋ぎ、回遊性を持たせることが必要です。本市は比較的平坦な地形であることから、自転車を活かした観光振興を図るため、サイクリングロードの整備や観光地等のサイクリング環境の整備、さらに、観光情報を発信する取組を推進していきます。

また、平塚型レンタサイクル事業を実現することで周遊観光を促進していきます。

(1) サイクリングロード等の整備・改善

- ・快適で安心して利用できるサイクリング環境を創出するため、レクリエーションの自転車ネットワーク（金目川サイクリングコース、太平洋岸自転車道等）の整備・改善について、関係機関と連携して検討します。
- ・レクリエーションの自転車ネットワークと連絡する日常の自転車ネットワーク路線の整備時期は、路線ごとに周辺のまちづくりの進捗や利用者のニーズなどを踏まえ関係機関と連携して検討します。

※ 日常の自転車ネットワークの整備後に、段階的にレクリエーションの自転車ネットワーク路線の整備を拡げていきます。（再掲）

★取組事例★

～サイクリングコースの先駆け 金目川サイクリングコース～

金目川青少年サイクリングコースは、昭和42年10月に完成した全国初のサイクリングコースです。国道134号の花水川橋から金目川や鈴川の西側をさかのぼり、全長は約13kmあります。現在では、サイクリングのほか、散歩や通勤・通学など、多くの方が利用していて、春の桜や初夏の新緑のほか、のどかな田園風景、富士山・大山の眺望など、豊かな自然を感じながらサイクリングができます。

～バラ香るサイクリング～

5月は市内各所でバラが咲きます。

自転車でのバラの名所巡りもおすすすめです。

<各所> ①花菜ガーデン

②平塚市総合公園

③パイロット通り

④旧横浜ゴム平塚製造所記念館

⑤ホテルサンライフガーデン

⑥平塚駅南口



（引用：広報ひらつか 第1030号 2015年5月1日発行）

★国や県等の取組★

～太平洋岸自転車道～

太平洋岸自転車道^{※1}において、国土交通省をはじめ神奈川県や沿線の関係行政機関では、誰もが安全・快適に走行できる走行環境や、休憩できる受入環境等の整備を進め、新たに創設されたナショナルサイクルルート制度^{※2}の指定を目指しています。



※1 千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長1,400kmの自転車道

※2 自転車活用推進法に基づき、自転車と通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の想定を図るため、令和元年9月9日に自転車活用推進本部において創設

(引用：国土交通省ホームページ、神奈川県自転車活用推進計画)

(2) 観光拠点等における自転車関連施設の整備

- ・周遊観光を促進するため、観光地の入口となる駅、市内各所の観光拠点や商業施設等への自転車駐車場（サイクルポート、サイクルラックを含む）の設置について、土地利用の状況や利用者ニーズを踏まえて、関係機関、関係団体と連携して検討します。

★太平洋岸自転車道周辺の主な観光スポット★

～湘南海岸公園～

運動広場や湘南海岸公園プール、ボードウォークのある湘南ひらつかビーチパークがあります。

休日には憩いを求める家族連れや若者たちの海浜レジャーの場として利用されています。



～高麗山公園（湘南平）～

湘南平は、「かながわの景勝50選」、「かながわの公園50選」、「かながわの花の名所100選」、「夜景100選」、「平塚八景」など多くの指定を受けています。高麗山公園レストハウスの展望台から、相模湾や富士山をはじめとする近隣の山々（箱根連山、丹沢山塊、大山など）の眺望が楽しめるため、年間を通して多くの方で賑わいます。

近年、サイクリストの利用も見られることから、サイクルラックを設置しています。



(引用：平塚市ホームページ)

★新たなまちづくり★

～ひらつか海岸エリア魅力アップチャレンジ～

本市の海岸エリアでは、湘南海岸公園をはじめ、龍城ヶ丘プールの跡地やビーチパークなど、それぞれのコンセプトによる魅力アップを図り、安心、安全で楽しみいっぱいの、誰もが「訪れたい、暮らしたい」と思うようなまちづくりが進められています。

その中で、龍城ヶ丘プール跡地は、コンセプトを「海の絶景を楽しむ魅力ある立ち寄りゾーン」とし、方向性の一つに「観光やイベントの情報発信をして、回遊性を持たせる」ことを掲げ、徒歩だけでなく自転車利用等も視野に入れて、海岸エリアと他の場所との回遊性を向上する取組を進めるものとしています。

<自転車による回遊のイメージ>

新港⇄ビーチパーク⇄龍城ヶ丘プール跡地周辺⇄（金目川の自転車道）⇄花菜ガーデン
⇄平塚市総合公園など、市内各所と結ぶ

<自転車関連施設のイメージ>

- ・ 自転車駐車場の設置、サイクルポート設置の検討
- ・ 国道134号のサイクリング利用者の休憩場所としての利用に配慮 等



ひらつか海岸エリア魅力アップチャレンジのエリアとその周辺の自転車道等※

※「ひらつか海岸エリア 魅力アップチャレンジ」の資料により図面を作成。自転車道（計画含む）及びサイクリングロードは、本計画で新たに標示したもの

（引用：湘南海岸公園龍城ヶ丘ゾーン整備・管理運営事業公募設置等指針 令和元年8月 平塚市）

(3) サイクリング環境の情報発信

- ・市民や来訪者へ広く周知するため、観光マップやポータルサイトにより、サイクリングロードなどの観光情報のさらなる発信に努めます。

★取組事例★

～湘南ひらつか観光マップ～

ポケットサイズのガイドマップに多くの写真を使い、平塚の魅力がぎっしりと詰め込まれていて、サイクリングロードも掲載されています。

- ・配布場所 平塚市観光協会、市役所本館、地区公民館等



湘南ひらつか観光マップ2018年3月改訂版

(引用：平塚市ホームページ、湘南ひらつかナビ 平塚市観光協会の観光情報サイト)

★取組事例★

～ひらつかスポーツナビ※～

平塚のスポーツ情報を一元化して提供するポータルサイトです。「いつでも、どこでも、気軽に」スポーツ情報が得られることで、スポーツ活動を活発化させ、心身ともに健康で長寿な市民が活気あふれるまちを目指しています。当該サイトには「湘南平塚サイクリングマップ」のページがあり、サイクリングロードのコース、観光各所、距離、標高差、斜度、想定所用時間等の情報が掲載されています。

※ 平塚市及び認定NPO法人湘南ふじさわシニアネットの協働運営サイト

(引用：ひらつかスポーツナビ「湘南平塚サイクリングマップ」ページ)



金目川サイクリングコースのページ



QRコード

★取組事例★

～ひらつかわくわくマップ～

平塚市の子育て、防災、経済活動、生活情報などの様々な地図情報が、インターネット上で見られるサービスです。生活情報には、自転車関連のページも掲載されています。



わくわくマップ「自転車」のページ

(引用：平塚市ホームページ、ひらつかわくわくマップ)

(4) 観光地の回遊性向上

- ・観光地の回遊性を向上させ、市民や来訪者の周遊観光を促進するため、「平塚型レンタサイクル事業」、「サイクリングロード等の整備・改善」、「観光拠点における自転車関連施設の整備」、「サイクリング環境の情報発信」等の取組を推進していきます。

★本市のレンタサイクル★



★湘南地域シェアサイクル実証実験★（再掲）



(引用：湘南地域自転車観光推進協議会資料)



(引用：平塚市ホームページ)

2-2. サイクスポーツの振興

スポーツを行うことは、健康・体力づくりの推進につながり、生活習慣病の予防や医療費の抑制等の様々な効果が期待されます。自転車を活用したスポーツの活性化や裾野拡大のため、サイクリングロードや競輪場等を活かし、関係機関や競輪場等の関係団体と連携したサイクスポーツの振興の取組を推進していきます。

(1) 競輪事業と連携したサイクスポーツの普及・振興

- ・サイクルツーリズムを推進する企業・団体、行政機関等の連携による自転車を活用したサイクルイベント等の開催を検討します。
- ・サイクスポーツを身近で慣れ親しむことができるように、市民総合体育大会の自転車競技等、市民への競輪場の開放を検討します。

★取組事例★

～湘南バイシクル・フェス～

平塚競輪場は、競輪開催日はプロ選手のレース観戦として、非開催日は市民や市外の多くの方が交流できる各種イベント会場としての施設活用が図られています。

自転車を活用したイベントの例として、湘南バイシクル・フェス※があります。

自転車メーカー各社によるブース出展、無料で参加できる最新の自転車の試乗会、自転車グッズなどがあたる抽選会など様々なコンテンツを楽しめるイベントとして、これまで関係団体との連携のもと開催されてきました。



※ 主催：NPO法人湘南ベルマーレスポーツクラブ

後援：経済産業省、(公財) JKA、平塚市、(公財) 平塚市まちづくり財団、(株) 湘南ベルマーレ

(引用：平塚市ホームページ)

★取組事例★

～リトアニア共和国のホストタウンとしての取組（自転車競技関係）～

東京2020オリンピック・パラリンピックに向けて、本市は神奈川県との共同申請により、平成28年1月26日にリトアニア共和国のホストタウン※として登録を受けました。これを契機に、スポーツのみならず文化や教育、経済など様々な分野における交流を同国と行っています。

令和元年8月には、リトアニア共和国の自転車競技（トラック）のナショナルチームが来日し、東京2020オリンピックの事前キャンプに先駆けて、平塚競輪場でテストトレーニングを行うほか、自転車教室を開催するなど、市民との交流が行われました。



※ 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向け、参加国・地域との人的・経済的・文化的な相互交流を図る地方自治体を、内閣官房が登録するものです。

(引用：平塚市ホームページ)

3. 災害時における自転車の活用

3-1. 災害時に備えた自転車配備と活用方法

災害時に備えた自転車の配備を推進します。また、災害発生後の被災状況の把握などに、気象状況や道路の被災状況等を考慮した自転車の活用を検討します。

(1) 取組内容

- ・防災資機材として、小中学校等の避難所への自転車の備蓄を推進します。
- ・神奈川県自転車商協同組合と締結した応急物資及び生活必需物資の調達に関する協定に基づき、災害時に市が使用する自転車を確保します。
- ・情報収集用としての郵便集配用自転車等の提供及び災害情報の相互提供（災害時における覚書）により、自転車を活用します。
- ・職員の参集時、被災状況等の情報収集及び情報伝達、物資の配送時などにおける自転車の活用を検討します。

★取組事例★

～防災資機材としての自転車の備蓄状況～



第7章 計画の進め方

1. パートナーシップの体制

本計画は、『走る』『停める』『守る』『活かす』を柱に推進していきますが、計画に基づく取組が早期にスタートし、計画全体が有効なものとなるためには、自転車を利用する市民、『走る』『停める』等の空間・環境を整備する道路管理者や平塚市等の行政及び関係機関、安全管理を指導・監視する交通管理者（警察）、自転車と共存共栄し市民の足を維持・発展させる交通事業者など様々な関係者が、それぞれの役割分担を認識し、本計画の取組を一体的かつ横断的な協働（パートナーシップ）体制のもとで進めていくことが重要です。

このようなことから、本計画策定から具体的な空間や施設計画・設計の検討・協議、空間・施設整備、施設利用ルールの遵守や意識向上、施設の維持管理等自転車活用推進の継続的な取り組みにおける関係者の役割分担について認識し、そのパートナーシップに基づき本計画に取り組んでいきます。

関係者	役割
平塚市	・計画の進行管理、及び必要に応じた計画の見直し、関係機関との調整 ・自転車走行帯の有効性、安全性の検証 ・駐輪対策の推進 ・駐輪場（サイクル&ライドを含む）の整備 ・自転車のより活用しやすいまちづくりのための関係機関との調整 ・平塚型レンタサイクル事業のニーズの把握、周知及び運営方法の検討 ・交通安全教育の実施
道路管理者	・自転車走行帯整備に関する関係機関との調整及び整備
交通管理者（警察）	・交通安全教育の実施 ・交通違反者の取締りの強化及び交通安全啓発活動の実施 ・自転車走行帯整備に関する道路管理者との調整
交通事業者	・自転車走行帯整備に関する道路管理者との調整 ・駐輪場（サイクル&ライドを含む）の整備における協力 ・交通安全教育への協力
（公財）平塚市まちづくり財団	・駐輪場（サイクル&ライドを含む）の整備及び管理運営 ・レンタサイクルの運営、アンケート等の協力、周知及び運営方法の検討 ・スケアードストレート、自転車ヘルメット購入費助成事業の実施
商業関係者	・買物客用の駐輪場の確保
平塚市交通安全対策協議会	・交通安全啓発活動 ・交通安全指導力の向上 ・交通安全意識の向上
市民	・走行ルールを守った自転車走行 ・適正な駐輪場利用 ・自動車利用から公共交通や自転車利用への転換 ・自転車活用による健康の保持増進

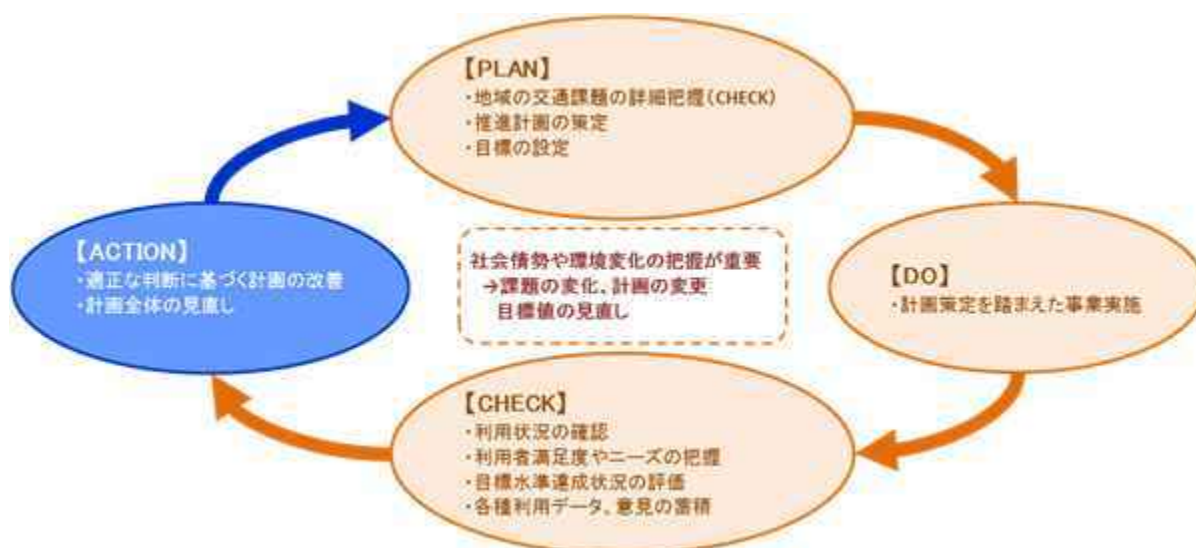
※ 今後の進捗状況によっては、役割の追加、変更の可能性あります。

2. 継続的取組

2-1. 計画の進行管理

本計画策定後には、『走る（自転車の走行環境）』、『停める（自転車の駐輪環境）』等ハード施策、『守る（自転車を安全に利用するための交通ルール・マナー啓発）』、『活かす（まちの活性化に繋がるような自転車活用の推進）』等のソフト施策が、推進計画（Plan）に基づいて実施した具体的なネットワークや空間整備、結節点整備や広報・啓発活動等の取組（Do）によって、その効果が得られているかを、成果目標（アウトプットとアウトカム）という具体的な「物差し」によって検証（Check）し、社会情勢の変化にも対応しながら必要に応じて施策を見直し改善・実行（Action）していくことが必要です。

このため、計画の策定（Plan）から、施策の展開（Do）、評価（Check）、改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルにより、着実に現実的で有効な施策展開を図っていきます。



2-2. 成果目標

(1) 評価項目

本計画の継続的推進にあたっては、施策の進捗状況や施策実施による効果を把握し、事業進捗管理や施策成果に基づく、さらなる推進計画の見直しが必要となります。

そのためには、自転車利用者だけでなく広く市民に本計画の進捗・効果を分かりやすく理解してもらうための具体的な指標を用いて説明することが重要であり、下記のアウトプット（施策実施状況を示す指標）とアウトカム（施策導入の成果を示す指標）を4つの施策体系（走る、停める、守る、活かす）に沿って設定し、ホームページ等でその進捗状況を公表します。

●アウトプット

- ・自転車ネットワーク整備率
- ・交通安全教室の開催回数
- ・駐輪場整備状況（駅周辺・バス停付近）
- ・平塚型レンタサイクル事業の実現状況

●アウトカム

- ・自転車の車道走行率
- ・平塚駅周辺の放置自転車台数
- ・自転車関連事故件数（事故データ）
- ・市民の自転車利用に対する満足度（自転車走行帯、駐輪場などに関する市民意識調査）

評価項目

評価項目		評価指標	施策体系			
			走る	停める	守る	活かす
アウトプット	自転車ネットワークの整備 進捗状況の把握	自転車ネットワーク整備率	○			
	駐輪場の整備状況の把握	平塚駅周辺の自転車収容台数		○		
		バス停付近の駐輪場整備数				○
	自転車安全利用啓発活動 の把握	交通安全教室の開催回数			○	
	利用環境推進状況の把握	平塚型レンタサイクル事業の 実現状況				○
アウトカム	自転車走行状況の変化	自転車の車道走行率	○		○	
	駅周辺の違法駐輪状況	平塚駅周辺の放置自転車台数		○		
	自転車関連事故発生状況	自転車関連事故件数	○		○	
	自転車利用者の意識変化	自転車利用満足度	○	○		○

(2) 計画の目標年次

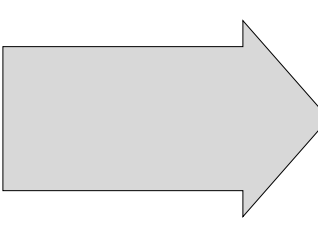
計画の目標年次については、上位計画である平塚市都市マスタープラン（第2次）と平塚市総合交通計画の目標年次にあわせ令和9年度（平成39年度）とし、下記のとおり進捗を確認しながら事業を進めていきます。

具体的な目標

アウトプット指標	現況 (H30末)	前期 (R2～5)	後期 (R6～9)
		目標値	目標値
自転車ネットワーク整備率 (※1)	25% (8.8km/22路線)	63% (22km)	100% (35km)
平塚駅周辺の自転車収容 台数 (※2)	10,081台	10,365台以上	10,365台以上
バス停付近の駐輪場整備数	8箇所	12箇所	17箇所
交通安全教室の開催回数 (※3)	224回/年	230回/年	230回/年
平塚型レンタサイクル事業 の実現状況	アンケート調査実施 ⇒H30.5から日曜日、 祝日営業開始 ⇒ホームページにより 周知	ネットワークの確立、 サイクルポートの拡充	ネットワークの確立、 サイクルポートの拡充

- ※1 自転車ネットワーク整備は、整備の必要性の高い日常の自転車ネットワークの整備を令和9年度（平成39年度）までに実施します。また、目標値については市道とし、国道及び県道の目標値は、今後、各管理者で事業策定をした段階で全体の目標値を見直すものとします。
- ※2 自転車収容台数は、公共の駐輪場とします。
- ※3 交通安全教室の開催回数は、本市で実施する交通安全教室とします。



アウトカム指標	現況 (H30末)		目標値 (R9)
自転車の車道走行率 (※4)	5%～		60%
平塚駅周辺の放置自転車台数	49台		0台
自転車関連事故件数	242件		県内平均以下（自転車交通 事故多発地域解除）
自転車利用満足度 (※5)	17%		50%

- ※4 自転車通行帯を整備した路線の車道左端の走行率とします。道路の種類は、「両側歩道あり」、「片側歩道あり」、「車道」のみの3種類とします。
- ※5 自転車利用満足度の現況値は、平成30年度に行った「市民意識調査」の「快適な住環境の整備」の満足度値とします。

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

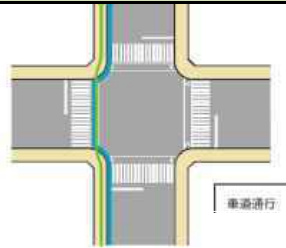
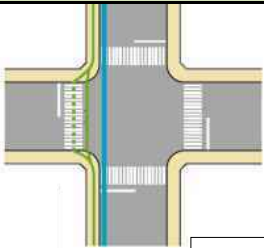
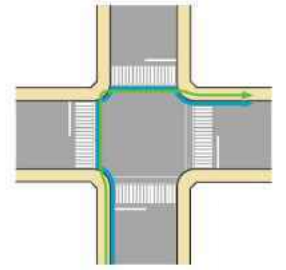
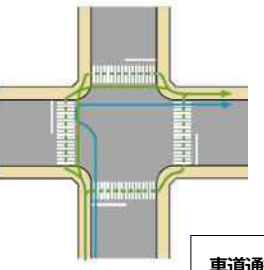
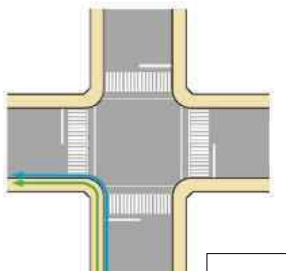
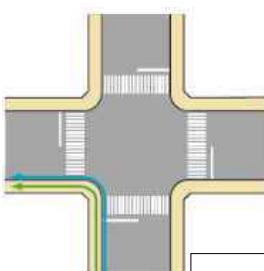
自転車専用通行帯（自転車レーン）がある道路では、車道を通行する自転車は、自転車専用通行帯を通行しなければならない



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

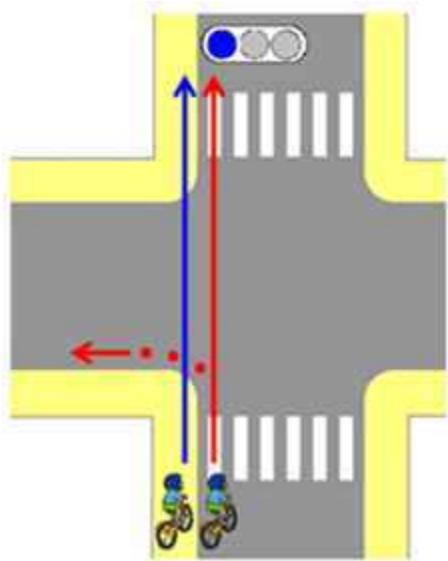
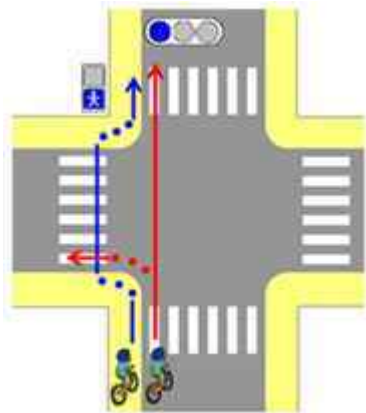
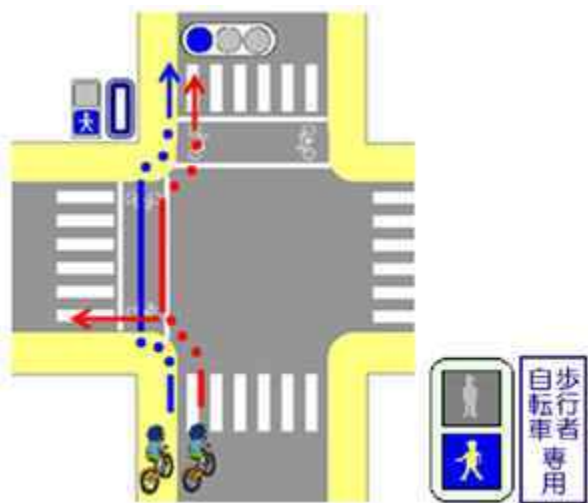
	自転車横断帯のある場合	自転車横断帯のない場合
直進 	 車道通行  歩道通行 	 車道通行  歩道通行  歩行者の通行を妨げる おそれのない場合 ()
右折 	 車道通行  歩道通行 	 車道通行  歩道通行  歩行者の通行を妨げる おそれのない場合 ()
左折 	 車道通行  歩道通行 	 車道通行  歩道通行 

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。

車両用信号機のみの場合	車両用信号機と歩行者用信号機が併設されている場合
車両用信号機に従います。 	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。  ※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。
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	
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。 	

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。

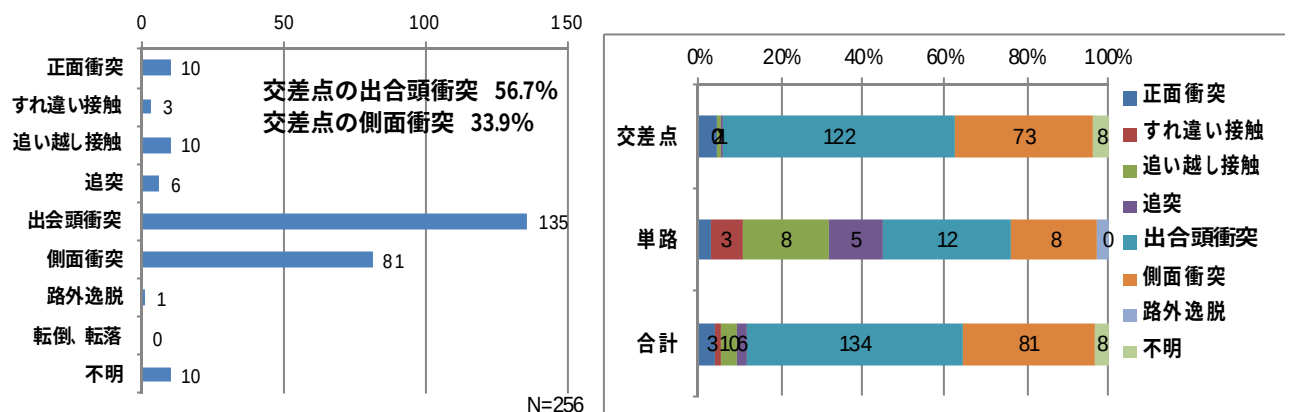


■ 自転車事故分析による自転車の車道走行の安全性検証

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。

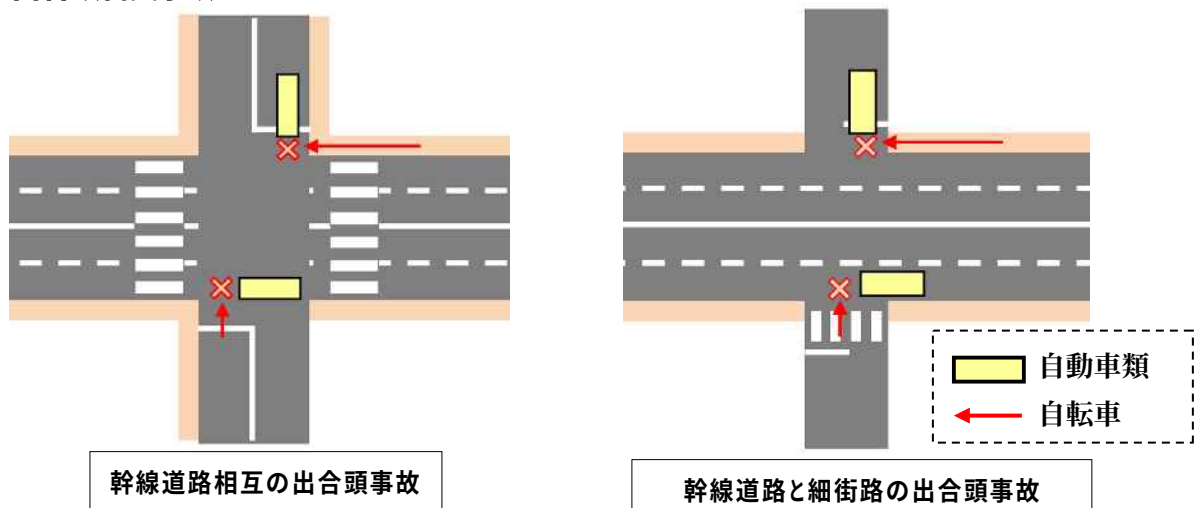
第1章_2-3. 自転車に関連する事故の発生状況でも述べたように、自転車に関連する事故の相手当事者は自動車が多くなり、また、自転車に関連する事故の発生場所は交差点が多くなっています。

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。

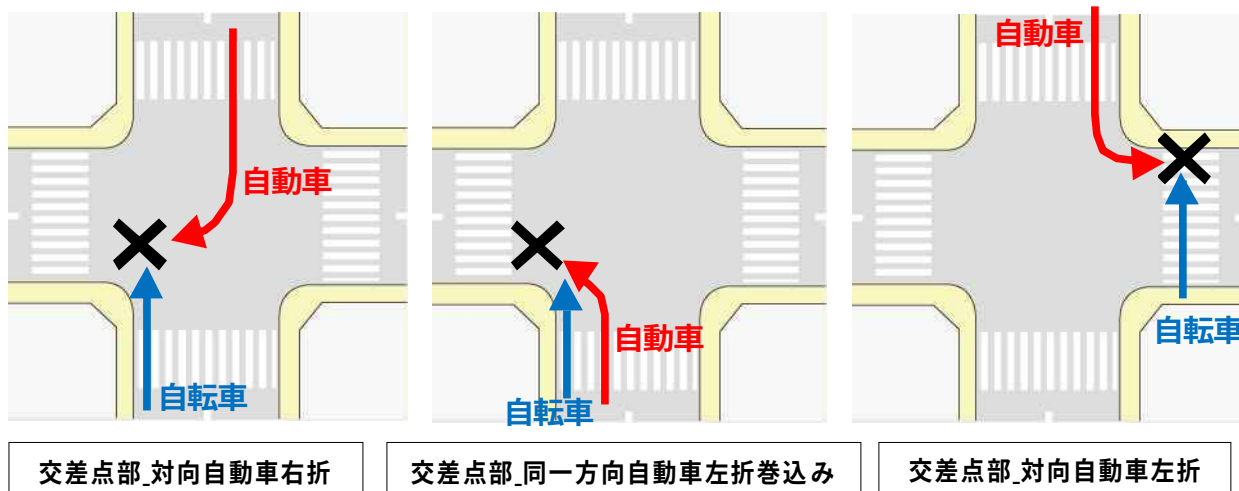


出典：平塚警察署提供データより集計

■ 出合頭衝突事故のパターン



■側面衝突事故のパターン



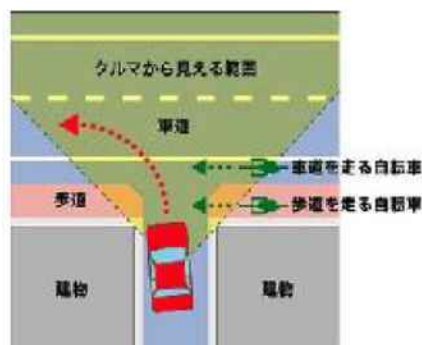
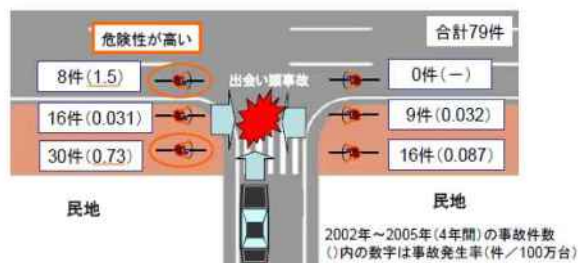
交差点における出合頭衝突と側面衝突の事故が多いことから、それぞれの事故類型の特徴を既往文献から下記のように整理しました。

〔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）。

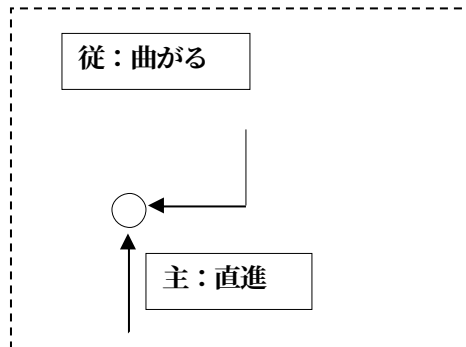
また、「自転車との安全な共存のために：社団法人日本自動車工業会、平成21年」では、信号のない交差点における自動車からの視認範囲の資料を記載しており、自転車の歩道通行は、本来の車道左端通行より自動車からの視認性が低く危険であると言及している。





〔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）で自動車が右左折（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。

■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、実施していきますが、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。

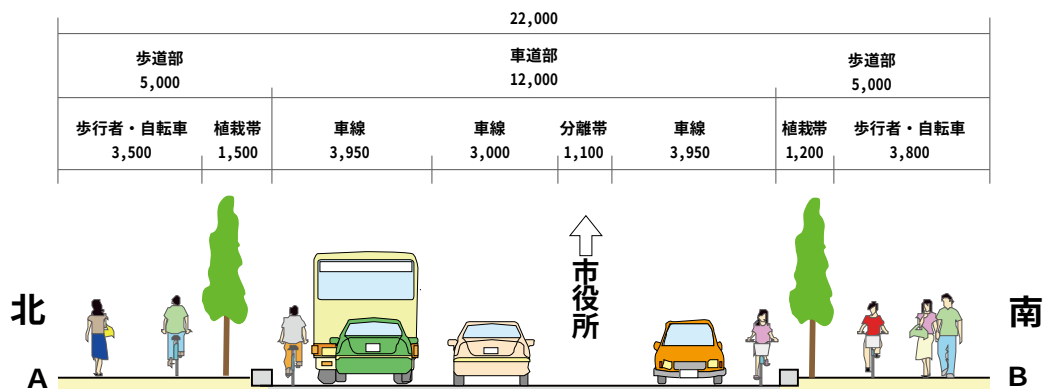
自転車についても、駐輪場までの主要な経路となっていることから、7～8時の間は約800台と非常に多く、その大部分が歩道を走行しています（普通自転車の歩道通行可）。歩行者の交通量も多く、7～8時の間は200人を超えています。また付近の小学校の通学路に指定されていますが、歩道上で児童と自転車が錯綜していることから、小学校などから、自転車を歩道から車道へ降ろし、児童をはじめとした歩行者と自転車を分離するよう、要望されています。



(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、イチヨウの撤去を伴うことになります。市民に親しまれているイチヨ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。



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〕 ・イチヨウ並木通りを徒歩・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、イチヨ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%

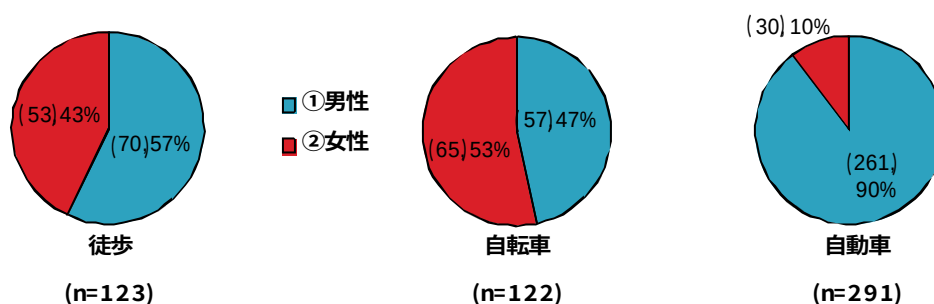


②調査結果（調査対象者別）

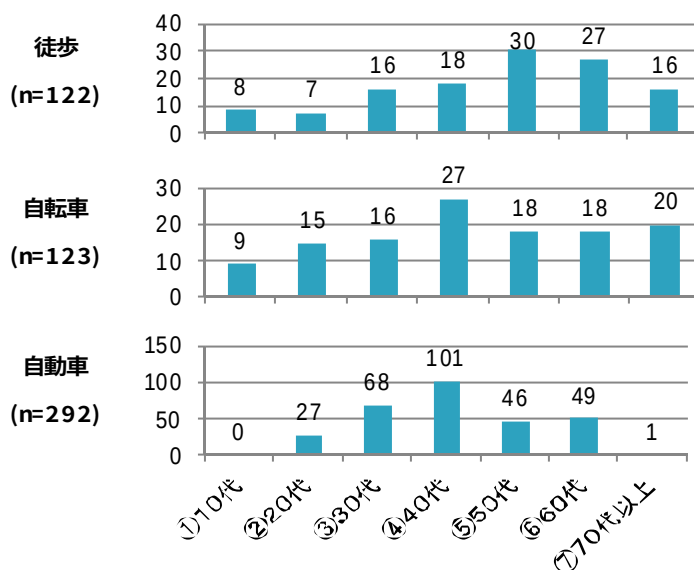
（ア）属性等

- ・ 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？



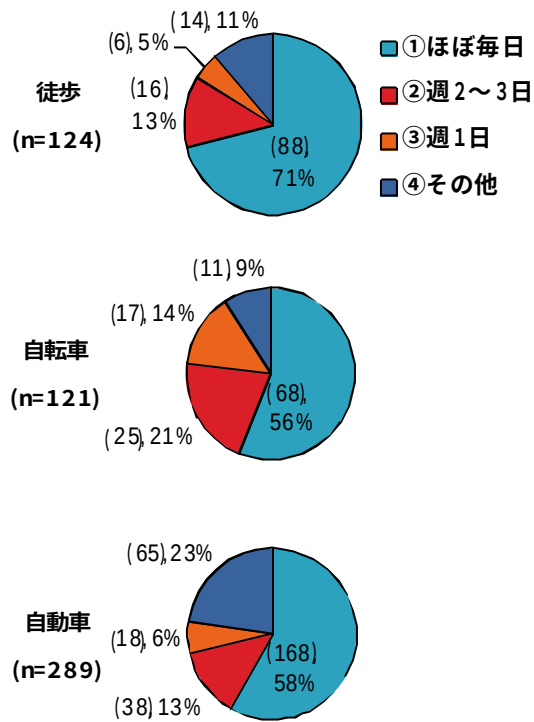
問2. あなたの年齢は？



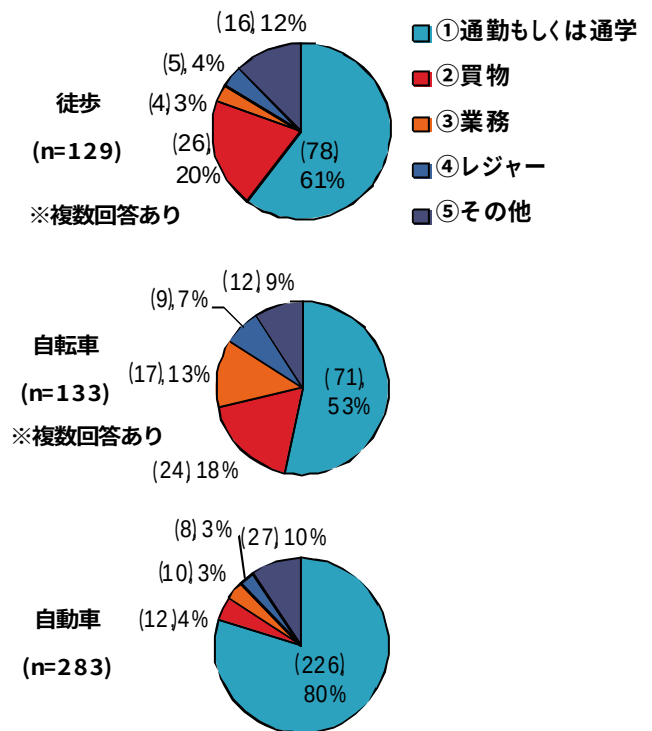
- ・ nはその設問の回答者数
- ・ グラフ中の数値はその選択肢の回答者数 (円グラフでは回答数割合)

- ・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くらいですか？



問4. イチョウ並木通りを利用する主な目的は何ですか？

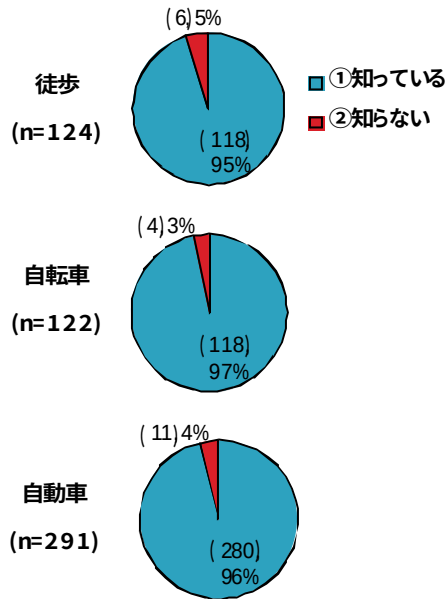




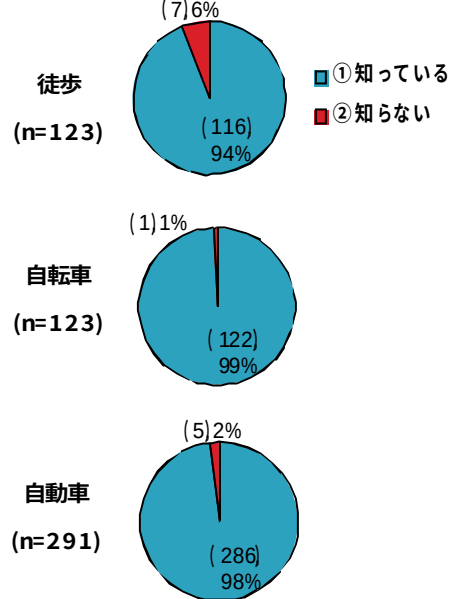
(イ) 自転車走行ルールの認知度

- ・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。

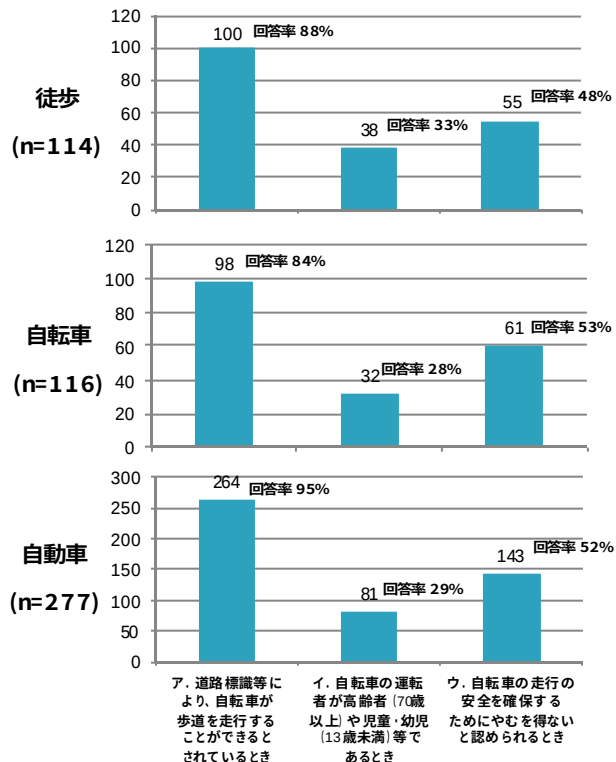
問5. 歩道と車道の区別のある道路では「車道走行」が原則である。



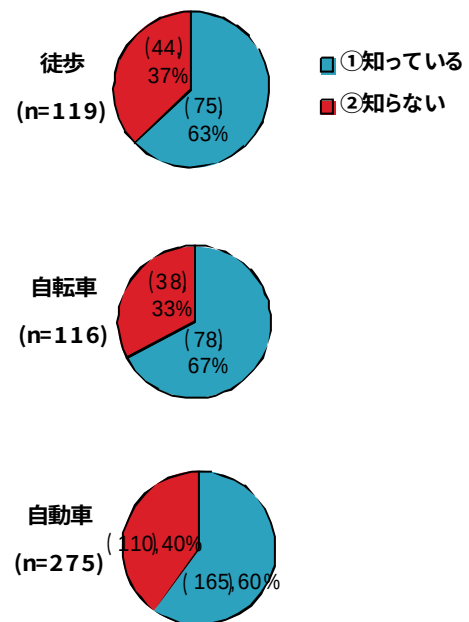
問6. 車道を走行する場合は、車道の「左端」を走行しなければならない。



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。

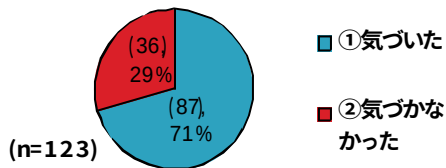


(ウ) 自転車走行帯の認知度と路面表示の評価

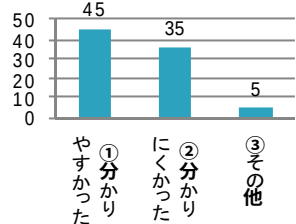
a. 徒歩

- ・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。

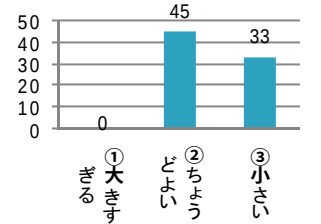
問 9. イチョウ並木通りの車道の左端に以下のとおり、自転車の走行位置や進行方向を示す自転車マークと矢羽根（やばね）を表示しましたが、お気づきになりましたか？



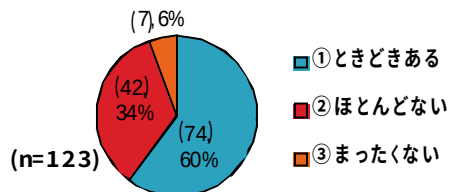
問 10. 問 9 で「① 気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示のデザインについてお聞きします。



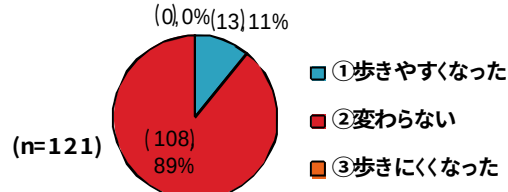
問 10. 問 9 で「① 気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示の大きさについてお聞きします。



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？



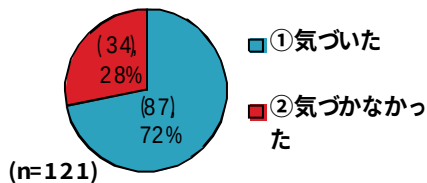
問 12. 自転車走行帯が整備されてから、歩道は歩きやすくなったと思いますか？



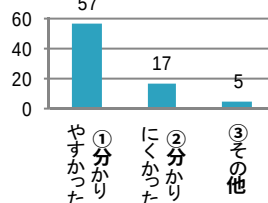
b. 自転車

- ・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、バス停手前の注意喚起表示に気が付いていないが、気がついた人の約 6 割が分かやすいと回答している。

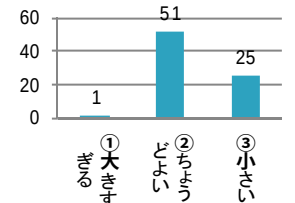
問 9. イチョウ並木通りの車道の左端に以下のとおり、自転車の走行位置や進行方向を示す自転車マークと矢羽根（やばね）を表示しましたが、お気づきになりましたか？



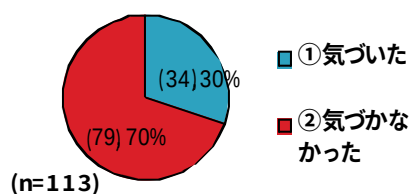
問 10. 問 9 で「① 気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示のデザインについてお聞きします。



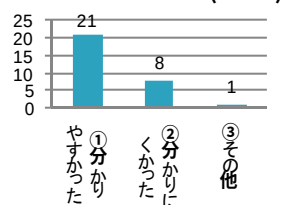
問 10. 問 9 で「① 気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示の大きさについてお聞きします。



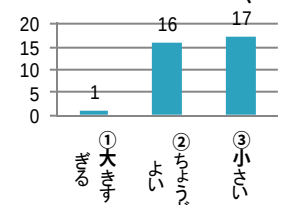
問 11. バス停の手前にバスとの錯綜の注意喚起を以下のとおり表示しましたが、お気づきになりましたか？



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。



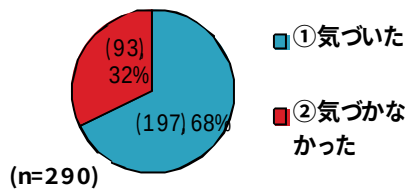
問 12. 問 11 で「① 気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示の大きさについてお聞きします。



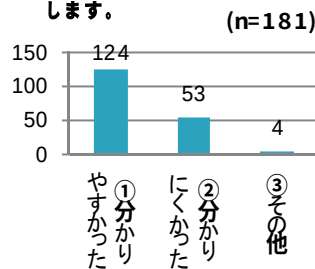
c. 自動車

- ・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。

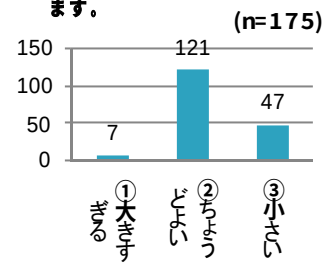
問9. イチョウ並木通りの車道の左端に以下のとおり、自転車の走行位置や進行方向を示す自転車マークと矢羽根（やばね）を表示しましたが、お気づきになりましたか？



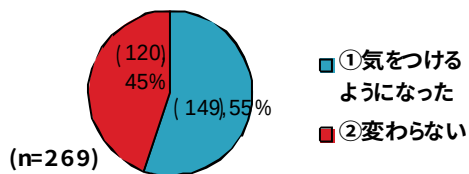
問10. 問9で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示のデザインについてお聞きします。



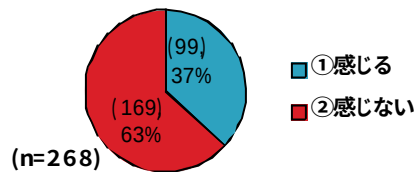
問10. 問9で「①気づいた」と回答した方にお聞きします。路面表示の大きさについてお聞きします。



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？



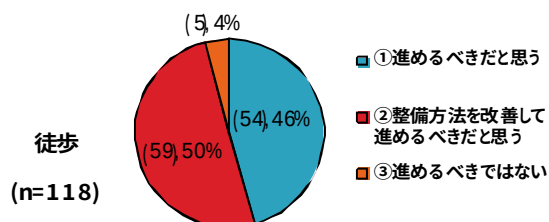
問12. 自転車走行帯が整備されてから、自転車と接触するようなヒヤリとする場面が増えたように感じますか？



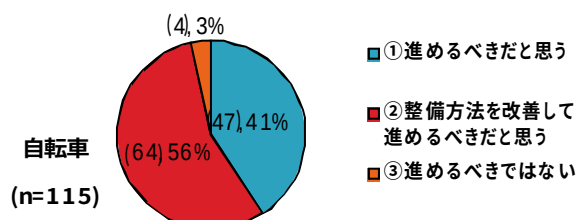
(工) 自転車走行帯の利用実態と今後の整備推進への意向

- ・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？

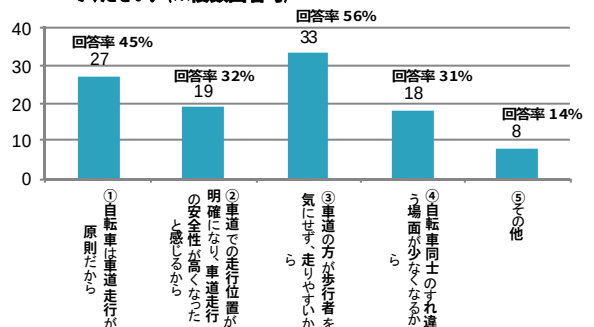


問14. 今回のような車道上での自転車走行帯整備について、今後も整備を進めていくべきだと思いますか？



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）



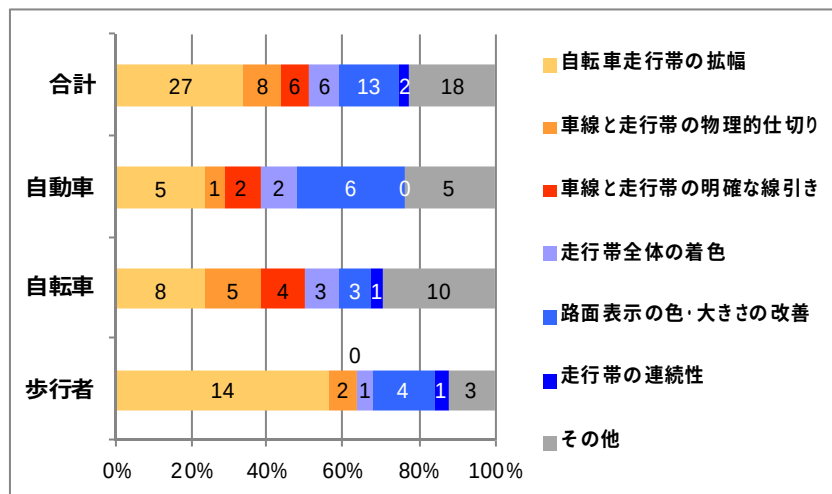


(オ) 自由意見

●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

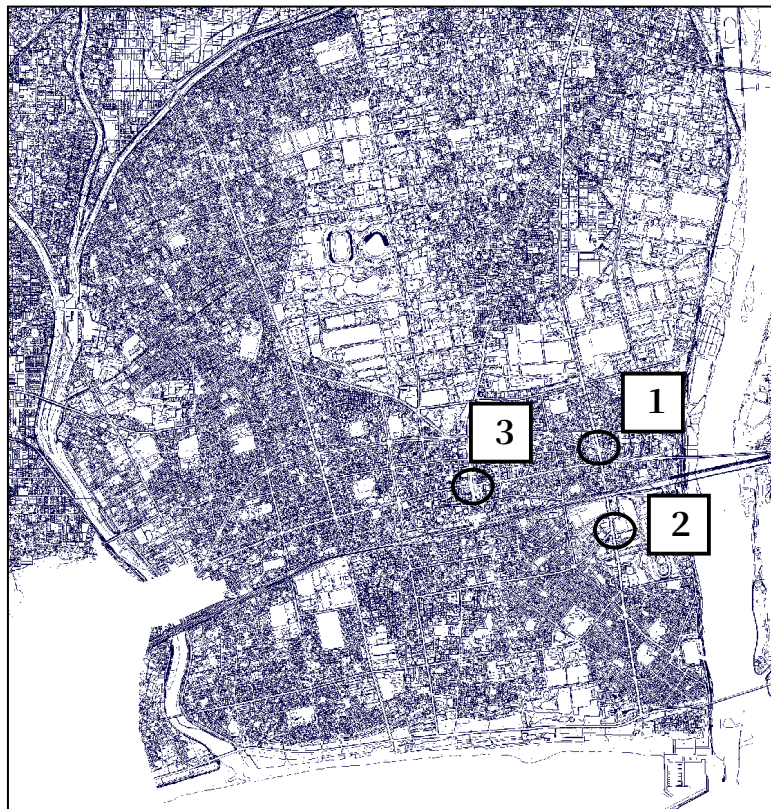
事故相手当事者	件数	割合
自動車	207	85.5%
二輪車(オートバイ)	9	3.7%
原動機付自転車	4	1.7%
自転車	10	4.1%
歩行者	4	1.7%
その他	8	3.3%
合計	242	100%

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カ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

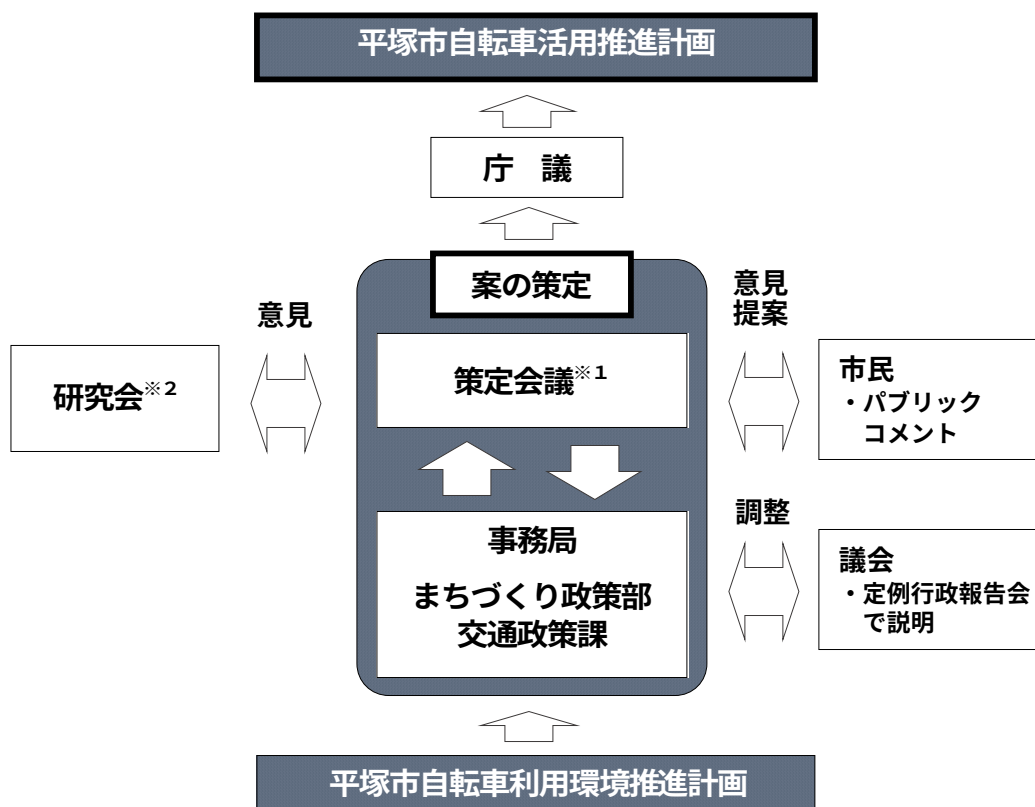


出典：平塚警察署提供データより作成



■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

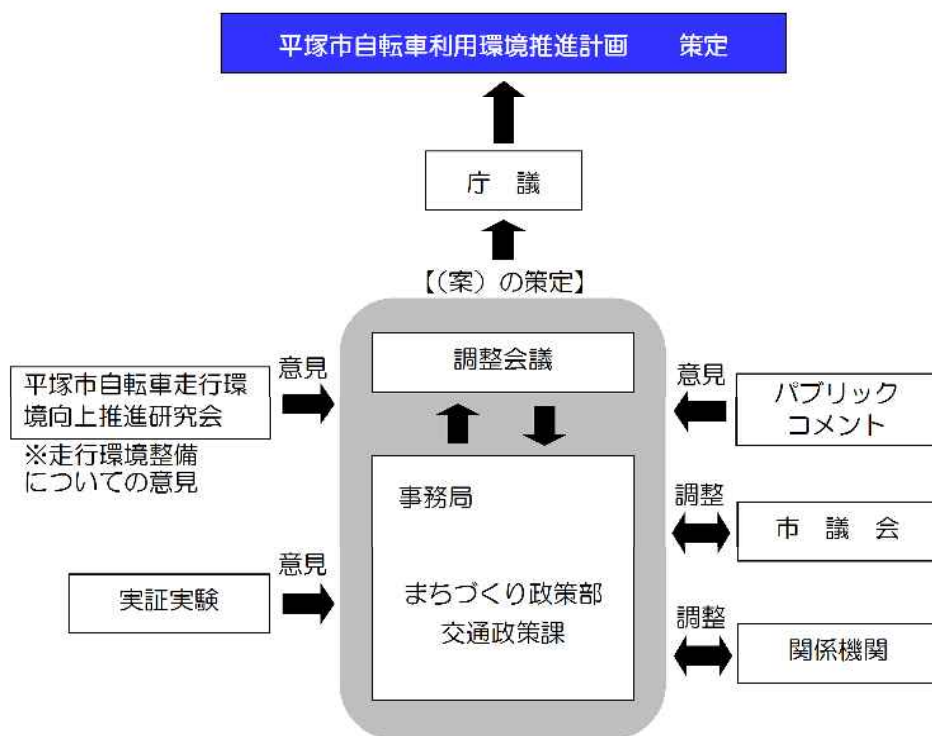
※ () 前任者

【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



参考

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㈱運行管理者 （江南交通㈱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	《本計画の素案について市民意見を募集》 ・募集期間：平成26年11月7日（金）～12月8日（月） ・提出者 - 個人 2名 - 団体 1団体 ・意見総数：17件
アンケート調査	《自転車走行帯実証実験アンケート調査》 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 ・配布日：平成27年1月19日（月） ・回収期間：配布から概ね2週間 ・回収数：徒 歩 124 自転車 124 自動車 292

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