

# **逗子市歩行者と自転車を 優先するまちアクションプラン (案)**

**～クルマ中心の生活から  
公共交通、自転車、徒歩中心の生活へ～**

**平成26年3月**

**逗子市**

## 目次

---

### はじめに～プラン策定の趣旨～

プランの目的と位置づけ	1
プランの期間と見直し	1
プランで定める内容（構成）	2

### 第1章 現状と課題

1-1 逗子市交通計画における交通問題とその要因	3
1-2 逗子市を取り巻く現状	4

### 第2章 プランの考え方

2-1 できることから始めよう	6
-----------------	---

### 第3章 4つの基本目標とアクション

3-1 4つの基本目標	7
3-2 プランの体系	8
3-3 アクション内容	9

### 第4章 重点プログラム

4-1 JR逗子駅周辺地区歩行者と自転車のまち	16
4-2 ルール・マナーを守ったおもいやりのあるまち	17

### 第5章 推進体制と進行管理

5-1 推進体制と進行管理	18
---------------	----

用語解説	20
------	----

## はじめに～プラン策定の趣旨～

### プランの目的と位置づけ

本市では、平成 17 年に主に朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和や高齢社会への対応などを主眼とした「逗子市交通計画」を、また、平成 19 年に 30 年後のまちのビジョンの一つとして「歩行者と自転車を優先するまち」を定めた「逗子市まちづくり基本計画」を、さらに平成 23 年には、交通安全施策の大綱として位置付けられている「第9次逗子市交通安全計画」を策定しました。

本プランは、これらの計画を実現していくためのアクションプランとして位置付け、みんなの目に見えて効果がある施策や、その後のまちづくりを軌道に乗せるきっかけとなる施策を実施していくためにまとめました。

全市的にわたる課題も見受けられますが、まずは、市の中心部である JR 逗子駅周辺地区を中心に施策を展開し、その成果を踏まえて市内全域に拡大していきたいと考えています。

最終的には、歩行者と自転車を優先するまちを目指していますが、今後、より一層の高齢化が進み、誰もが歩きやすい環境が必要になること、また、歩く環境を整えることは自転車の走行環境を整えることに繋がることから、まずは「楽しく歩ける環境づくり」を目指します。あわせて、環境負荷の軽減、交通渋滞や事故発生の低減を目的として、過度な自動車依存からの脱却に向けて取り組んでいきます。そして歩行者と自転車を優先するまちを実現していくことが、商業の活性化や環境負荷の低減、さらには市民の健康増進や趣味の一環としての楽しみにも繋がっていくものと考えています。

### プランの期間と見直し

本プランの期間は、2014 年度（平成 26 年度）～2018 年度（平成 30 年度）の 5 年間とし、歩行者と自転車を優先するまちの実現へ向けた第一歩として、できることから始めていきます。また、社会状況の変化やプランの進捗よく状況を勘案し、2018 年度（平成 30 年度）にプランの見直しを実施します。

## プランで定める内容（構成）

歩行者と自転車を優先するまちアクションプランは、5つの章で構成しています。第1章では現状と課題、第2章ではプランの考え方、第3章では4つの基本目標とアクション、第4章では重点プログラム、第5章では推進体制と進行管理について示しています。

はじめに

- プランの目的と位置づけ
- プランの期間と見直し
- プランで定める内容（構成）

### 第1章 現状と課題

- 逗子市交通計画における交通問題とその要因
- 逗子市を取り巻く現状

### 第2章 プランの考え方

- できることから始めよう
- 逗子市交通計画、逗子市まちづくり基本計画と第9次逗子市交通安全計画

### 第3章 4つの基本目標とアクション

- 4つの基本目標
  - ・安全で快適な歩行空間の創出
  - ・適切な自転車利用ができる環境づくり
  - ・公共交通アクセス手段の向上
  - ・車に頼りすぎない仕組みづくり
- プランの体系
- アクション内容

### 第4章 重点プログラム

- J R逗子駅周辺地区歩行者と自転車のまち
- ルール・マナーを守ったおもいやりのあるまち

### 第5章 推進体制と進行管理

- 推進体制
- 進行管理

## 第1章 現状と課題

### 1-1 逗子市交通計画における交通問題とその要因

逗子市交通計画では、交通問題とその要因について、次のとおり整理しています。

#### (1) 交通問題の認識（逗子市交通計画から抜粋）

ア. 歩行者等の安全性の低下（歩道の未整備）

イ. 朝の通勤時間帯を主体とした交通渋滞の発生（幹線道路網の問題）

- ・移動のしにくさ
- ・緊急車両のスムーズな通行の困難さ
- ・バスの速達性の低下
- ・環境負荷の悪化

ウ. 狭あい道路（都市構造の問題）

- ・緊急車両のスムーズな通行の困難さ
- ・都市防災機能の低下

エ. 駅周辺、団地内での路上駐車が発生（駅前での放置自転車を含む）、交通事故の危険性（幹線道路への連絡の問題）

- ・道路容量の低下
- ・緊急車両のスムーズな通行の困難さ
- ・飛び出し等による交通事故の危険性
- ・都市防災機能の低下

オ. 交通事故の危険性（幹線道路への連絡の問題）

#### (2) 交通問題の発生要因（逗子市交通計画から抜粋）

逗子市の交通問題を発生させる大きな要因として、都市の構造的な課題があげられます。市内の主な都市機能が JR 逗子駅周辺に集中している中で、幹線道路網が、逗子駅周辺地区を中心に放射状に配置されていることから、交通の多くは必ずこの地区を一度通過することになり、交通が集中します。

また、幹線道路網の整備が進んでいないまま、大規模団地がこれに“ブドウの房”のようにぶら下がり、自動車利用が増加したために、交通渋滞の発生や歩行者等の安全性を低下させたと考えられます。さらには、路上駐車や横断歩道歩行者により、車両の通行が一時的に滞ることや、幹線道路と鉄道が踏切によって交差している中で、踏切の遮断時間の短縮に向けた取組みが進められているものの、JR 逗子駅では車両の連結作業により遮断時間が長くなることもあることも交通問題を悪化させる要因となっています。

## 1-2 逗子市を取り巻く現状

### ○交通事故

逗子市内における交通事故件数は、毎年200件程度で推移しており、そのうち自転車が関係する事故は30件程度（約15%）となっています。さらに、このうち5件程度が自転車が第一当事者となっています。

逗子警察署管内の交通事故発生状況（件）

年度	発生事故数	うち 自転車関係	うち 第一当事者
22	210	34	4
23	206	33	3
24	212	35	5

（資料：逗子警察署交通課）

### ○駐輪場台数

逗子市が運営する駐輪場の収容可能台数は、JR逗子駅・京急新逗子駅周辺で2,437台、JR東逗子駅周辺で415台、京急神武寺駅周辺で220台となっており、利用率は概ね70%~100%となっています。また、JR逗子駅・京急新逗子周辺では、民間駐輪場の整備も進んでいます。

逗子駅・新逗子駅周辺における駐輪収容可能台数（台）

駐輪場名	自転車	バイク	合計
JR 逗子駅西	400	415	815
JR 逗子駅東	323	79	402
清水橋北	150	129	279
清水橋南	260	681	941
合計	1,133	1,304	2,437

（資料：逗子市生活安全課）



JR逗子駅近くに設置された駐輪場



休日にJR逗子駅前に放置された自転車

### ○放置自転車移動台数など

逗子市自転車等の放置防止に関する条例に基づき移動した自転車等は毎年1,000台程度で、バイクは80台前後で推移しています。

移動台数、警告荷札取付枚数

年度	自転車 （台）	バイク （台）	警告荷札 取付数（枚）
23	1,016	66	19,642
24	1,094	82	17,124

（資料：逗子市生活安全課）

○公共交通機関利用者数

JR 逗子駅・京急新逗子駅におけるバス乗降客数の一日平均は、10 年前と比較すると 3.7% 減少しています。ここ数年は、23,000 人台/日で推移していましたが、平成 23 年度は 23,000 人を下回りました。

JR 逗子駅・京急新逗子駅バス  
乗降客数（一日平均（人））

年度	乗降客数
13	23,700
18	23,231
23	22,828

（資料：京浜急行バス株式会社）

○利用交通手段の割合

平成 22 年国勢調査の利用交通手段の集計によると、鉄道 51.1%、乗合バス 14.6%、自家用車 13.5%と続いています。前回調査の平成 12 年と比較すると、自家用車と乗合バスの割合が減った一方で、電車、徒歩、オートバイ、自転車の割合が増加しています。

利用交通手段割合（%）

交通手段	H12	H22	増減
徒歩	4.6	5.3	0.7
自転車	6.6	7.1	0.5
電車	49.7	51.1	1.4
乗合バス	15.9	14.6	▲ 1.3
オートバイ	5.9	6.5	0.6
自家用車	15.1	13.5	▲ 1.6
その他	2.2	1.9	▲ 0.3
合計	100	100	—

（平成 12・22 年国勢調査を参考）

## 第2章 プランの考え方

### 2-1 できることから始めよう

本アクションプランは、「逗子市交通計画」、「逗子市まちづくり基本計画『歩行者と自転車を優先するまち』」、「第9次逗子市交通安全計画」を実行に移すことを目的としており、これらの計画のうち、短期的に取り組むべきことをまとめたプランです。「人にやさしい交通環境都市」、「歩行者と自転車を優先するまち」を目指し、できることから始めていきたいと考えています。

#### 逗子市交通計画 (平成17年)

- (1) 都市計画道路の整備方針
- (2) 狭あい道路の整備
- (3) 電線類地中化の整備促進
- (4) 生活道路の通過交通対策
- (5) 鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保
- (6) 交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上
- (7) 公共交通の促進
- (8) 自転車ネットワーク体系の整備
- (9) 交通施策への市民参加の支援
- (10) 大規模開発に伴う交通対策
- (11) まちづくりを支える交通対策
- (12) 交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進
- (13) 路上駐車対策
- (14) 放置自転車対策
- (15) 駅周辺の交通環境の向上対策

#### 逗子市まちづくり基本計画（平成19年） 歩行者と自転車を優先するまち

- (1) 人と環境にやさしい交通手段への転換
- (2) 効率的な自動車利用の推進
- (3) 自動車の環境負荷の低減
- (4) 公共交通機関への乗り換えを容易化
- (5) 限られた道路空間をうまく使う工夫とそれを実現する仕組みの検討
- (6) JR横須賀線・京急線による市街地の南北分断状況の解消
- (7) 多様な市民への対応
- (8) 市民参加・参画の推進

#### 第9次逗子市交通安全計画（平成23年）

##### 交通安全の施策

- (1) 道路交通環境の整備
- (2) 交通安全思想の普及徹底
- (3) 安全運転の確保
- (4) 道路交通秩序の維持
- (5) 救助・救急活動の充実
- (6) 交通事故被害者等に対する支援

短期的に取り組むべきもの

### 逗子市歩行者と自転車を優先するまちアクション・プラン



## 第3章 4つの基本目標とアクション

### 3-1 4つの基本目標

「徒歩」、「自転車」、「公共交通」、「自動車」という4つの側面から、基本目標を設定しました。これらの目標を達成するためには、市民や地域が成果を実感し、協力体制を築いていくことが重要です。そのためには、実効性の高い施策を優先的に実施し、成果を共有しながら、着実に推進することが必要であると考えています。

#### (1) 安全で快適な歩行空間の創出

今後、ますます進む高齢化の時代に対応するため、特に人が集まるJR逗子駅周辺地区において、障がい者、高齢者、妊婦、子どもなど、誰もが安全で快適に利用できる歩行空間の実現を目指します。さらに、中心地の賑わいや活性化に繋がるよう、楽しんで歩ける歩行空間を創出していきます。

#### (2) 適切な自転車利用ができる環境づくり

逗子は、コンパクトなまちであることから、重要な移動手段の一つとしての自転車の位置付けを明確にしていきます。

そのため、自転車の走行環境、駐輪を含めた利用環境の向上を図るとともに、自転車利用者のルール・マナーを守る意識づくりを行います。

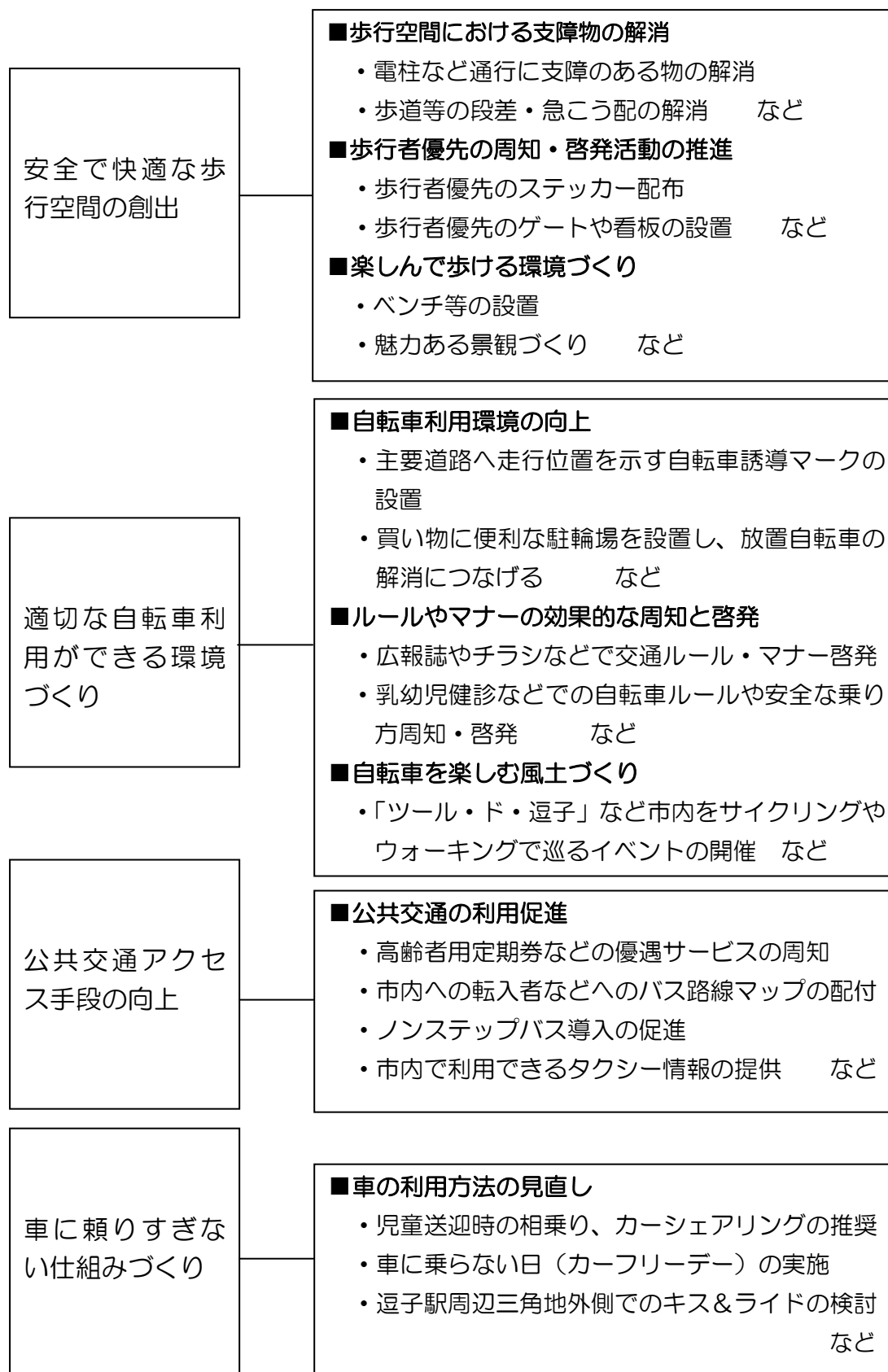
#### (3) 公共交通アクセス手段の向上

逗子は、公共交通網が市内全域を概ね網羅していることから、将来にわたって公共交通は現在の水準を維持していくとともに、より安定した定時運行の確保を目指していきます。定時運行の確保、サービスの強化により、特に市内外からJR逗子駅周辺地区への足として、利用者の増大を図ることで、さらなる公共交通網の充実を目指します。

#### (4) 車に頼りすぎない仕組みづくり

車に頼りすぎない仕組みづくりを進め、JR逗子駅周辺地区の混雑緩和の実現を目指します。また、自動車運転者が、ルールを遵守することは当然ながら、歩行者・自転車等に十分配慮した運転となるよう意識の向上を図ります。

### 3-2 プランの体系



### 3-3 アクション内容

#### 3-3-1 安全で快適な歩行空間の創出

今後、ますます進む高齢化の時代に対応するため、特に人が集まるJR逗子駅周辺地区において、障がい者、高齢者、妊婦、子どもなど、誰もが安全で快適に利用できる歩行空間の実現を目指します。さらに、中心地の賑わいや活性化に繋がるよう、楽しんで歩ける歩行空間を創出していきます。

##### 将来イメージ

- 以前は、勾配や段差があり、歩きにくかったのですが、杖をついても、ゆっくり安心して買い物ができる商店街になりました。
- 自転車もきちんと車道を走るようになり、歩道上で後ろからベルを鳴らされ、危険を感じることもなくなりました。
- 路上駐車も無くなったので、歩いていても駐車車両を避けるため車線にでるような危険を冒さなくてよくなりました。
- 沿道の方々が少し壁をさげてくれただけで、とても歩きやすく明るい空間になりました。
- 走行空間やサインなどにより、自動車の運転者に歩行者を大事にする雰囲気があり、安心して歩ける 雰囲気のよい空間になりました。
- 単に歩くだけでなく、ほっと休める空間が上手く散りばめられているので時間をかけて楽しく商店街をめぐることができます。

#### アクション

■歩行空間における支障物の解消	
<p>通行の妨げとなっている支障物を調査・点検し、解消に向けて関係機関へ働きかける。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 電柱など通行に支障のある物の解消</li><li>• 歩道等の段差・急こう配の解消</li><li>• 違法駐車 of 解消</li><li>• 放置自転車の解消</li><li>• 商品などはみ出しの解消</li><li>• 歩行空間創出のための仕組みづくりの検討</li></ul>	<p>【実施主体・関係機関】 市、県、警察、商店会など</p> <p>【実施手順】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 支障物の調査・点検</li><li>• 解消策の検討</li><li>• 関係機関への働きかけ</li><li>• 支障物の解消 など</li></ul>

<p><b>■歩行者優先の周知・啓発活動の推進</b></p>	
<p>歩行者を優先するという意識を一人一人が持つことができるよう周知・啓発を行っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者優先のステッカー配布</li> <li>・歩行者優先のゲートや看板の設置</li> <li>・歩行者と自転車のまちニュースの配布</li> <li>・幼稚園・保育所・学校での安全な歩き方教室開催</li> <li>・速度規制やゾーン30指定の検討</li> </ul>	<p>【実施主体・関係機関】 市、警察、交通安全協会 など</p> <p>【実施手順】 ステッカーやニュースの作成 周知方法の検討 周知 など</p>



幼稚園で実施されている  
歩行訓練 →

←市内全戸配布している「歩行者と自転車のまちニュース」



<p><b>■楽しんで歩ける環境づくり</b></p>	
<p>中心地の賑わいや活性化、さらには市民の健康増進にも繋がるよう、歩きたくなる空間づくりを行っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭あい道路の整備</li> <li>・ベンチ等の設置</li> <li>・電線類地中化の検討</li> <li>・魅力ある景観づくり</li> </ul>	<p>【実施主体・関係機関】 市、県、商店会 など</p> <p>【実施手順】 ・関係機関との調整 など</p>



←JR逗子駅前に設置されたベンチ

### 3-3-2 適切な自転車利用ができる環境づくり

逗子は、コンパクトなまちであることから、重要な移動手段の一つとしての自転車の位置付けを明確にしていきます。

そのため、自転車の走行環境、駐輪を含めた利用環境の向上を図るとともに、自転車利用者のルール・マナーを守る意識づくりを行います。

#### 将来イメージ

- 以前は、自転車の走るところも明確でなく、車に邪魔者扱いされたり、停めるところもはっきり決まっていなかったので歩行者にも迷惑をかけているようで使い勝手が悪かったですが、逗子は、コンパクトなまちなので、わざわざ車を利用するより、自転車で買い物にくるのが便利です。
- 今は、買い物したい場所の近くに短い時間でも停めておける駐輪場があるので安心です。
- 自転車の走るところも明確で、車も一緒にゆっくり走るのが当たり前になっているので親子で走っても安心です。
- 環境、健康ブームもあり、自転車で逗子を訪れる人も増えました。
- 電車で自転車を持ってくる人も、逗子駅の周辺に安心して組み立てができるスポットができたので、ますます来訪者が増えました。

#### アクション

##### ■自転車利用環境の向上

自転車は原則として車道を走行しますが、歩道での自転車利用が日常化していることから、自転車の走行空間を明確にしていきます。また、適正な駐輪をするよう既存の駐輪場の利用を促すとともに、中心市街地で便利に買い物ができるよう駐輪場等の設置を検討します。

- 主要道路へ走行位置を示す自転車誘導マークの設置
- 買い物に便利な駐輪場を設置し放置自転車の解消につなげる
- 事業者に対する駐輪場設置推進施策の検討

【実施主体・関係機関】  
市、県、警察、商店会など

【実施手順】  
• 設置箇所の検討  
• 事業者への働きかけなど



← 新逗子駅前にある  
自転車誘導マーク

横浜銀行逗子支店に  
設置されている簡易  
駐輪場 →



■ルールやマナーの効果的な周知と啓発	
<p>将来的に自転車は優先されるべき対象ですが、現在は、歩道上等で通行ルールを守らず歩行者にとって危険な自転車利用が増加していることから、まずは、自転車利用者に対してルール・マナーを守る意識づくりを行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報誌やチラシなどでの交通ルール・マナー啓発</li> <li>・ 乳幼児健診などでの自転車ルールや安全な乗り方周知・啓発</li> <li>・ 自転車利用者に対する講習会開催</li> <li>・ 小・中学校での自転車講習会開催</li> <li>・ ヘルメット着用の推進</li> <li>・ ヒヤリハットマップの作成</li> <li>・ 逗子市自転車等の放置防止に関する条例の周知と遵守</li> <li>・ 駐輪場マップの作成</li> <li>・ 駐輪場の情報発信</li> <li>・ (仮称) 自転車安全条例の制定の検討</li> </ul>	<p>【実施主体・関係機関】 市、県、警察、商店会 など</p> <p>【実施手順】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ チラシ、マップを作成する。</li> <li>・ 教室や講習会での周知・説明 など</li> </ul>



←小学校で実施している自転車教室

■自転車を楽しむ風土づくり	
<p>逗子の位置する三浦半島は、豊かな自然環境に恵まれ、観光スポットが点在していることから、自転車を利用した地域の楽しみ方を創出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「ツール・ド・逗子」など市内をサイクリングやウォーキングで巡るイベントの開催</li> <li>・ サイクリングなどを楽しめる仕組みづくりの検討</li> <li>・ 日常の移動の足だけではなく、健康対策や趣味の一環としての自転車文化の醸成を図る</li> </ul>	<p>【実施主体・関係機関】 市民、市 など</p> <p>【実施手順】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ イベントの開催、サイクルマップの作成 など</li> </ul>

### 3-3-3 公共交通アクセス手段の向上

逗子は、公共交通網が市内全域を概ね網羅していることから、将来にわたって公共交通は現在の水準を維持していくとともに、より安定した定時運行の確保を目指していきます。定時運行の確保、サービスの強化により、特に市内外からJR逗子駅周辺地区への足として、利用者の増大を図ることで、さらなる公共交通網の充実を目指します。

#### 将来イメージ

- これまでバスは、渋滞に巻き込まれると時間が守れないので、お客さんに負担がかかり、それがバス離れを引き起こし、需要が減って便数を減らさざるを得ないという悪循環に陥っていました。ここ逗子では、中心部への自動車の過度な流入が減っており、また、公共交通を優先する仕組みができていますので、安心してバスを利用できるようになりました。
- バスやタクシーなど公共交通の利用拡大のための工夫を、行政や地元企業とおこなっているため、自家用車からの転換を含め利用者が増え増便できるという好循環がおこなっています。

#### アクション

##### ■公共交通の利用促進

公共交通機関の利用を促進するため、より一層の利用周知を図るとともに、高齢社会に対応したサービス強化を図っていく。

- 高齢者用定期券などの優遇サービスの周知
- 市内への転入者などへのバス路線マップの配付
- ノンステップバス導入の促進
- バス停などの結節点への簡易駐輪場の設置
- バスロケーションシステム導入の検討
- バス優先施策導入の検討
- 路線バスへの自転車搭載や電車への持ち込みの検討
- 市内で利用できるタクシー情報の提供

【実施主体・関係機関】  
市、事業者 など

【実施手順】  
• イベント等にあわせてバス利用等の周知を図る。 など



← ノンステップバス  
に乗り込む乗客

ノンステップバス  
を示すマーク →



### 3-3-4 車に頼りすぎない仕組みづくり

車に頼りすぎない仕組みづくりを進め、JR逗子駅周辺地区の混雑緩和の実現を目指します。また、自動車運転者が、ルールを遵守することは当然ながら、歩行者・自転車等に十分配慮した運転となるよう意識の向上を図ります。

#### 将来イメージ

- 車が減り公共交通が走りやすくなったことで、公共交通での外出が苦にならなくなりました。
- 荷捌き車両は、商業を行う上で必須です。今までは路上駐車などでバスを渋滞に巻き込んだり、死角から子供がとびだしたりとドライバーにとっても、実はいやな思いをしていましたが、今は、共同での荷捌き駐車場の確保や資材納入時間帯の工夫など共有のルールができたので安心して活用ができます。
- 車通勤をやめて、徒歩と公共交通を利用することで、日ごろの運動不足の解消につながっています。

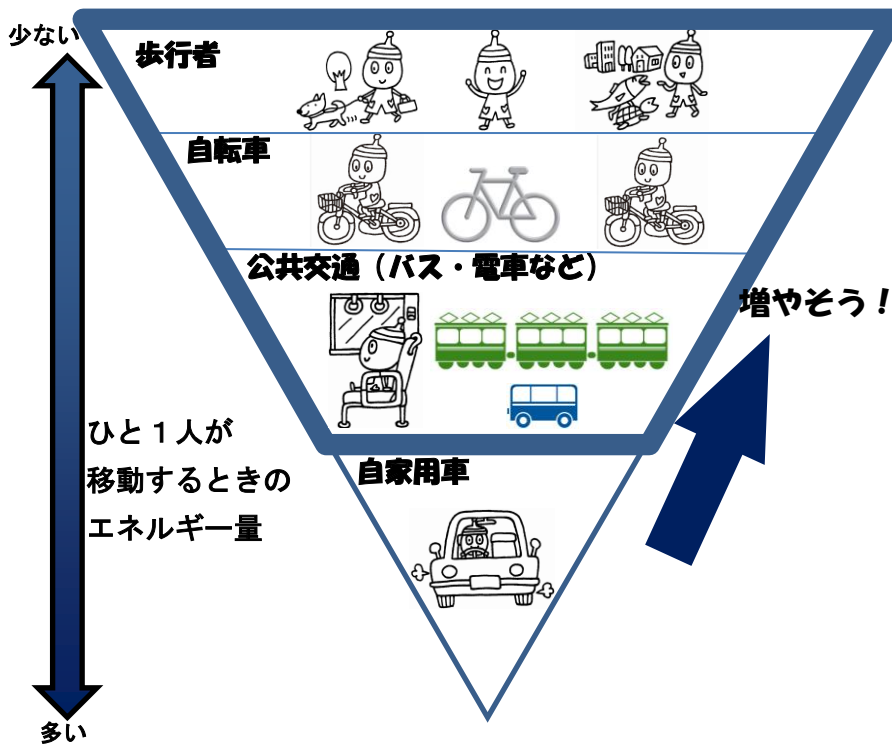
#### アクション

■ 車の利用方法の見直し	
<p>市民の交通手段利用に関する意識や環境意識の向上を図っていく。また、自動車を利用する際には、ルールを守った利用となるよう啓発を図っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 児童送迎時の相乗り、カーシェアリングの推奨</li> <li>• 車に乗らない日（カーフリーデー）の実施</li> <li>• 「車より人優先」を周知するためのゲート設置</li> <li>• 駐車場の適正配置と利用状況情報の整備</li> <li>• 車利用見直しによる運動効果や環境負荷低減効果の啓発</li> <li>• 市外からの自動車流入対策の実施の検討</li> <li>• 制限速度遵守や適正な駐車の実施など自動車利用者に対するルール・マナーの周知徹底</li> <li>• 車の運転マナー講習会の実施</li> <li>• 逗子駅周辺三角地外側でのキス&amp;ライドの検討</li> </ul>	<p>【実施主体・関係機関】 市、県、警察、商店会など</p> <p>【実施手順】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• イベント等にあわせて周知・啓発を図る。</li> <li>• 実態調査等を実施し、効果的な取り組みを実践する。 など</li> </ul>



こうつうりそうず  
**逗子発！交通理想図**

クルマ中心の生活から  
公共交通、自転車、徒歩中心の生活へ！



車に頼りすぎない仕組みづくりを進めていく上で、目指している「逗子発！交通理想図」。車中心の生活から公共交通、自転車、徒歩中心への転換を図っていきます。

## 4-1 重点プログラム

### 重点プログラム①

#### JR逗子駅周辺地区歩行者と自転車のまち重点プログラム

～JR逗子駅周辺を

もっと歩きやすく！ もっと走りやすく！ もっと出かけやすく！～

#### ☆限られた道路空間における共存方法の検討

(LET'S SHARE THE ROAD!)

誰もが安全で快適に道路を利用できるためには、長期的には都市計画道路や交差点の改良の整備をするなど十分な幅員を確保していくことが必要です。しかしながら、道路の拡幅などのハードの整備は一朝一夕に進むものではありません。

そこで、できることから始めようと、限られた道路空間の中で、各地域における特色を生かしながら、歩行者・自転車・自動車をどのように棲み分け、共存していくかといった方策を検討し、具体的を実施していきます。

#### ○対象範囲

JR逗子駅周辺地区

#### ○検討内容（案）

- ・歩行環境
- ・駐輪・走行環境
- ・交通体系 など

○市民、商店会、警察、道路管理者、交通事業者、行政などが一体となって取り組みます。



JR逗子駅周辺地区を対象範囲とする

## 重点プログラム②

### ルール・マナーを守ったおもいやりのあるまち重点プログラム

自転車利用者だけでなく、全ての道路利用者が、歩行者をまず第一に優先し、「自転車は車両である」という意識を持つことや車道や歩道における通行方法などのルール・マナーを守ることで、秩序ある道路空間の利用を実現していきます。

はしる：自転車は車道の左側を通行する  
とめる：自転車は駐輪場にとめる  
まもる：自転車安全利用五則をまもる



徹底した周知・啓発

#### ○実施方法

- ・「歩行者と自転車のまちづくりニュース」や「広報ずし」などによる啓発
- ・自転車利用者に対するやさしい声かけ運動
- ・利用者（子ども、高齢者など）にあわせた交通安全教室の実施
- ・各種イベントと合わせた啓発活動

○市民、商店会、警察、道路管理者、交通事業者、行政などが一体となって取り組みます。

歩行者と自転車のまちニュース第3号より抜粋

### 自転車はルールを守って安全運転「自転車も車両です」

#### 自転車安全利用五則（自転車に係る主な交通ルールです）

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外（歩道を通行できるのは、「道路標識で指定された場合」「13歳未満の子ども」「70歳以上の高齢者等」「車道の状況を見てやむを得ない場合」です。）
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道よりを徐行
- ④ 安全ルールを守る
  - ・飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - ・夜間はライトを点灯
  - ・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤ こどもはヘルメットを着用（保護者は子どもを自転車に乗せるときは、ヘルメット着用に努めなければなりません）

※自転車安全利用五則の他にも、

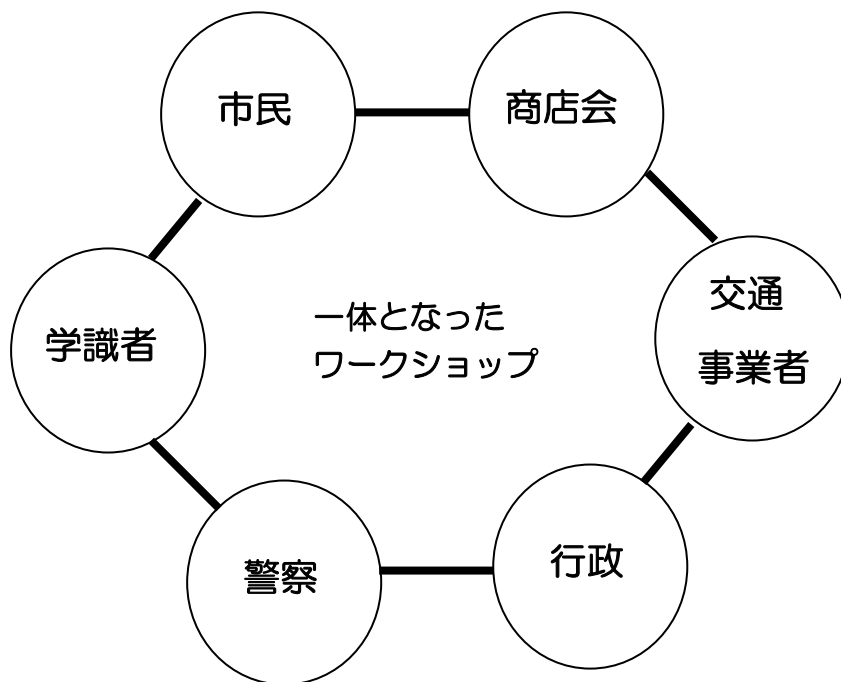
- ・自転車運転中の携帯電話、イヤホン等の使用禁止
  - ・傘を差しながらの運転の禁止
  - ・ブレーキを備え付けていない自転車の運転の禁止。
- など、様々なルールがあります。

## 第5章 推進体制と進行管理

### 5-1 推進体制と進行管理

本プランの推進は、現在、市民と市で実施しているワークショップをベースに、今後はさらに、商店会、警察、交通事業者、道路管理者などもワークショップに参加し、一体となって連携、協力、協働していく必要があります。

本プランの着実な進行とその効果の確認にあたっては、いわゆるPDCAサイクルの考え方にに基づき、進行管理体制を構築し、定期的に計画の進行状況を確認するとともにデータ収集や調査により目標達成状況を確認し、必要に応じたプラン・目標の見直しをしていくことが重要です。



	平成 年度 取り組み状況	備 考
安全で快適な歩行空間の創出	<p>【歩行空間における支障物の解消】</p> <p>【歩行者優先の周知・啓発活動の推進】</p> <p>【楽しんで歩ける環境づくり】</p>	
適切な自転車利用ができる環境づくり	<p>【自転車利用環境の向上】</p> <p>【ルールやマナーの効果的な周知と啓発】</p> <p>【自転車を楽しむ風土づくり】</p>	
公共交通アクセス手段の向上	<p>【公共交通の利用促進】</p>	
車に頼りすぎない仕組みづくり	<p>【車の利用方法の見直し】</p>	
<b>重 点 プ ロ グ ラ ム</b>		
J R 逗子駅周辺地区歩行者と自転車のまち		
ルール・マナーを守ったおもいやりのあるまち		
その他		

## 用語解説

8ページ

### 【自転車誘導マーク】

自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するマーク。このマークは法令に定めのない、いわゆる法定外表示であり、「自転車優先」等の意味はありません。通行方法については法定又は道路標識等の交通規制に従うことになります。

### 【カーシェアリング】

1台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態。利用者は自ら自動車を所有せず、管理団体の会員となり、必要な時にその団体の自動車を借りるといった会員制のレンタカーのようなもの。短時間の自動車の利用や頻繁に自動車を使用しない人たちに非常に経済的な仕組みです。

### 【カーフリーデー】

ヨーロッパを中心に毎年9月22日に行われる社会イベントのこと。この日、まちの中心部では、マイカーを使う代わりに公共交通機関・徒歩・自転車などによって人々は移動する。また、都市の交通・環境問題に関するシンポジウムや展示会が行われ、市民が交通や環境について考える1日となっている。逗子においては、平成22年度から市民団体の「歩行者と自転車のまちを考える会」が主催となり、商店街ウォークラリーや駐輪場社会実験などを実施している。

### 【キス&ライド】

目的地までの交通手段として、自宅から駅やバス停まで自動車で送迎してもらい、そこから目的地まで電車等の公共交通機関を利用する交通手段のこと。ただし、本プランでは通勤時間帯等の駅周辺の混雑を緩和するため、駅から少し離れた場所でキス&ライドすることを示している。

10ページ

### 【歩行者と自転車のまちニュース】

歩行者と自転車を優先するまちづくりに向けて、ワークショップで発行し全戸配布しているニュース。平成23年度に第1号を発行し、平成24年度からは年に2回発行している。

### 【ゾーン30】

住宅地域などをゾーンとして区域設定し、その区域の抜け道利用や自動車の走行速度を抑制することで、歩行者等の安全を確保するもの。ゾーン30として区域設定された

住宅地域などの区域入口においては、その区域の制限速度が30キロメートルであることを示す標識や路面表示を設置し、ゾーン30に設定された区域の入口であることを明確にします。

## 12ページ

### 【逗子市自転車等の放置防止に関する条例】

公共の場所に自転車等が放置されることを防止することにより、良好な生活環境を保持し、あわせて災害時における防災活動を図ることを目的として、昭和60年に制定された。市、利用者、小売業者、施設の設置者、鉄道事業者などの責務や放置禁止区域などについて定めている。