



8 自転車関連事故件数の推移

自転車関連事故件数の推移を見ると、2006年（平成18年）の629件から、2010年（平成22年）の619件と横ばい傾向が続いていましたが、2011年（平成23年）には503件、平成24年は478件と減少に転じています。

また、全交通事故件数に占める割合を見ると、平成18年の22.9%から平成24年の26.6%と増加傾向になっています。

表 自転車関連事故件数の推移

種別 \ 年	18年 (2006年)	19年 (2007年)	20年 (2008年)	21年 (2009年)	22年 (2010年)	23年 (2011年)	24年 (2012年)
件数	629	673	618	626	619	503	478
負傷者	631	670	630	622	611	492	475
全人身交通事故に 占める割合(%)	22.9	25.1	25.5	26.8	27.4	26.3	26.6

9 ルール・マナーの向上に関する取組み

藤沢市では、交通ルールのマナーの徹底を図ることを目的に各種交通安全教室を実施しています。

①歩行者の交通安全教室

内容・・・信号機や横断歩道を設置して歩行者の交通ルールを学ぶ。

対象・・・幼児・小学校低学年・高齢者

②自転車の交通安全教室

内容・・・校庭や広場にコースを設定して、自転車利用時の交通ルールとマナー及び自転車の点検方法を学ぶ。

対象・・・小学3年生以上が対象

③自動二輪の交通安全教室

内容・・・自動車教習所の施設を利用して、県警白バイ隊を指導員として実技（急制動・スラローム・一本橋など）を中心に実施。

対象・・・自動二輪の免許所有者対象

④四輪車の交通安全教室

内容・・・自動車教習所の指導員による実技指導と警察官による事故対策講話。

対象・・・65才以上の自動車免許所有者対象



「自転車利用の現状」を踏まえ、藤沢市の自転車利用に関する課題としては、以下のよう
に整理されます。

1 自転車走行空間から見た課題

現状	課題
<p>◆自転車走行空間に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の走行空間の整備が部分的で、自転車ネットワークが形成されない状況となっています。 ・南部地域では、比較的平坦な地形、北部地域では、河川沿いの東西方向に高低差がある地形と平坦地で形成されています。 ・私事目的での自転車の利用割合が高くなっています。 ・辻堂駅、藤沢駅、湘南台駅、長後駅の利用割合が高くなっています。 ・自転車走行環境への取組みについては、重要度が高く満足度が低いという結果が出ています。 <p>◆自転車関連事故に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤沢市の自転車関連事故の構成率は県下平均よりも高く、自転車対自転車を含めた車両相互の件数が大半を占めています。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 連続性のある自転車ネットワークの形成 地形などを考慮し、連続したネットワークを形成する必要があります。 ○ 私事目的や通学目的で想定される施設への自転車走行空間の充実 目的地へのアクセス性強化が望まれます。 ○ 鉄道駅周辺での自転車走行空間の充実 鉄道駅周辺では、買い物などの利用に適した自転車走行空間の充実が望まれます。 ○ 安全性の向上と自転車走行空間の充実 車両相互などの自転車事故防止に向け、統一した空間整備や、注意喚起などの対策を実施する必要があります。

2 駐輪環境から見た課題

現状	課題
<p>◆駐輪環境に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅周辺については、駅周辺の駐輪需要（駐輪施設利用台数＋放置自転車台数）に対し駐輪施設の収容台数が不足している状況になっています。 ・自転車駐車場所への取組みについては、重要度が高く満足度が低いという結果が出ています。 ・無料駐輪施設は受益者負担の観点から、有料駐輪施設の利用者との間に不公平が生じています。また、利便性・防犯性の向上が求められています。 <p>◆路上駐輪に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物利用などの放置自転車が絶えず、歩行などの妨げになっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通結節点や商業施設周辺の駐輪環境の改善 駅周辺や商業施設周辺においては、既存駐輪施設の充実や、新たな駐輪スペースの確保などの方策について検討する必要があります。 商業施設周辺では、民間事業者による駐輪スペースを充実していく必要があります。 自転車等の放置禁止区域の周知や取組みを充実していく必要があります。 ○ 既存駐輪施設の利用環境の充実 既存無料駐輪施設において、利用者のサービス向上に取り組む必要があります。



3 利用促進から見た課題

現状	課題
<p>◆自転車利用促進に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南部地域では、自動車の利用割合が高い一方で、北部地域については、藤沢市全体に比べて、自転車の利用割合が低くなっています。 ・自転車がエコな交通手段として注目されています。 ・自転車利用の促進により、健康づくりにつながることが考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域や企業との連携による自転車利用の促進 地域や企業との連携により自動車から自転車への利用転換を進めることが望まれます。 ○ 情報発信の充実 自転車マップの作成や、身体活動量について示した看板を設置するなどの情報発信を充実していくことが望まれます。

4 ルール・マナーに対する意識から見た課題

現状	課題
<p>◆ルール・マナー向上に関する取組み状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室などの取組みは、小学生を中心に6,000人以上が講習を受けています。 ・高校生への講習回数、人数ともに少なく、また高齢者の参加人数も少ない傾向にあります。 <p>◆自転車関連事故に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤沢市の自転車関連事故を類型別に見ると、自転車対自転車を含めた車両相互の件数が大半を占めています。 <p>◆自転車の盗難被害の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の盗難被害のうち無施錠による盗難が約6割と高い割合を占めています。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ ルール・マナーに関する教育の充実 交通安全教室の取組みの充実を図っていく必要があります。また、交通法改正や警察庁の施策などについて、交通安全ルールの徹底を教育していく必要があります。 ○ 自転車事故に関する認識の強化 車道走行を原則とし、左側通行の徹底をしていく必要があります。 ○ 駐輪時の施錠の徹底 駐輪時の施錠の徹底を周知していく必要があります。

基本計画



- 1 将来像
- 2 自転車施策の基本方針
- 3 自転車施策の基本的な考え方
- 4 自転車施策



1 将来像

「だれもが安全・快適に自転車利用ができるまち～ふじさわ～」

2030年（平成42年）に向けて、藤沢市は『だれもが安全・快適に自転車利用ができるまち～ふじさわ～』をめざします。

- 市民・来街者などのだれもが、安全・快適に自転車が「はしり」やすいまちをめざします。
- 通勤・通学・買い物など様々な目的で利用され、市民生活を支える身近な交通手段である自転車が「とめ」やすいまちをめざします。
- 地域、企業などと連携しながら、環境にやさしく、健康的な交通手段である自転車が「つかい」やすいまちをめざします。
- 市民・関係機関と連携しながら、交通安全の意識づくりや、自転車利用のルール・マナーの向上につとめ、だれもが交通ルールを「まもる」自転車利用がしやすいまちをめざします。

2 自転車施策の基本方針

将来像『だれもが安全・快適に自転車利用ができるまち～ふじさわ～』を実現していくため、次の4つの基本方針に基づき、自転車施策を展開していきます。

基本方針1
はしる

～走行空間整備～
安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり

基本方針2
とめる

～駐輪環境整備～
鉄道駅周辺を重点とした人にやさしい駐輪環境づくり

基本方針3
つかう

～利用促進～
市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくり

基本方針4
まもる

～交通ルールの遵守～
市民と連携した交通安全の意識づくり



3 自転車施策の基本的な考え方

鉄道駅までの移動、買い物を目的とする移動など、それぞれの移動目的に応じて、徒歩、バスなどの自転車以外の交通手段との役割分担や連携を勘案しながら、走行空間整備や、駐輪環境整備などの自転車施策を展開していくことを基本とします。

(1) 自転車の「はしる～走行空間整備～」に関する基本的な考え方

安全・安心に「はしる」ことができる、自転車ネットワークの形成を早期に図っていくことが、特に必要と考えています。このため、次のような考え方を基本に自転車ネットワークの形成を進めていきます。

○道路空間の再配分、規制速度を抑制して整備形態を変更することが可能な自転車ネットワーク路線については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などを踏まえた整備形態で整備を進めていきます。

○一方で、当面、道路空間の再配分、規制速度を抑制して整備形態を変更することが難しい場合には、十分でなくても当面可能な整備形態を検討していくものとします。例えば、自転車道の整備が困難な場合には、自転車の利用状況を踏まえた上で、当面の整備形態として自転車歩行者道の活用を検討していきます。また、自転車専用通行帯の整備が困難な場合には、車道混在を検討していくものとします。

これらの場合には、自転車に対する左側通行、自動車に対する自転車の保護など通行ルールの周知など安全対策を実施していきます。

(2) 自転車の「とめる～駐輪環境整備～」に関する基本的な考え方

通勤・通学などを目的とする鉄道駅周辺への駐輪需要については、これまで公共機関を中心に整備を進めてきていますが、今後とも、公共機関を中心に、交通事業者などとも連携を図りながら、駐輪需要に対応していくことを基本とします。

一方、買い物目的などの駐輪需要については、商業施設などの民間事業者を中心に、対応していくことを基本としますが、「藤沢市特定開発事業等に関わる手続き及び基準に関する条例」による駐輪施設の設置の義務付けが行われる以前に建築され、放置自転車が多くの駐輪施設が必要な商業施設などについては、民間事業者を中心に、公共機関も協力・連携を図りながら、対応を進めていきます。

(3) 自転車の「つかう～利用促進～」に関する基本的な考え方

移動距離と各交通手段との実態を踏まえ、2km未滿の比較的短距離な移動の際の自動車利用から、自転車利用への転換などをめざした自転車施策を展開していくことを基本とします。

※P2「図 移動距離と交通手段別の利用割合（藤沢市）」参照

(4) 自転車の「まもる～交通ルールの遵守～」に関する基本的な考え方

交通管理者と連携を図りながら「自転車安全利用五則（平成19年7月10日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定）」の周知の徹底を図っていくことを基本とします。

※「自転車安全利用五則」

- ①自転車は車道が原則、歩道は例外。
- ②車道の左側を通行。
- ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行。
- ④安全ルールを守る。
- ⑤子どもはヘルメットを着用。



4 自転車施策

基本方針1
はしる

～走行空間整備～

安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり

<方針>

自転車・歩行者・自動車が安全・快適に走行できる環境の創出に向け、自転車利用実態や都市計画道路の整備状況などを踏まえ、将来を見据えた自転車ネットワーク路線の設定を行います。また、自転車走行空間整備の方針を作成し、その方針に基づき、自転車走行空間の整備を行います。

1 将来的な自転車ネットワーク路線の設定

安全・快適な自転車ネットワークの形成に向けては、現況の自転車利用実態、藤沢市の地形を踏まえた上で、以下に示す流れに基づき、自転車ネットワーク路線の選定を行い、自転車の走行空間整備を進めます。

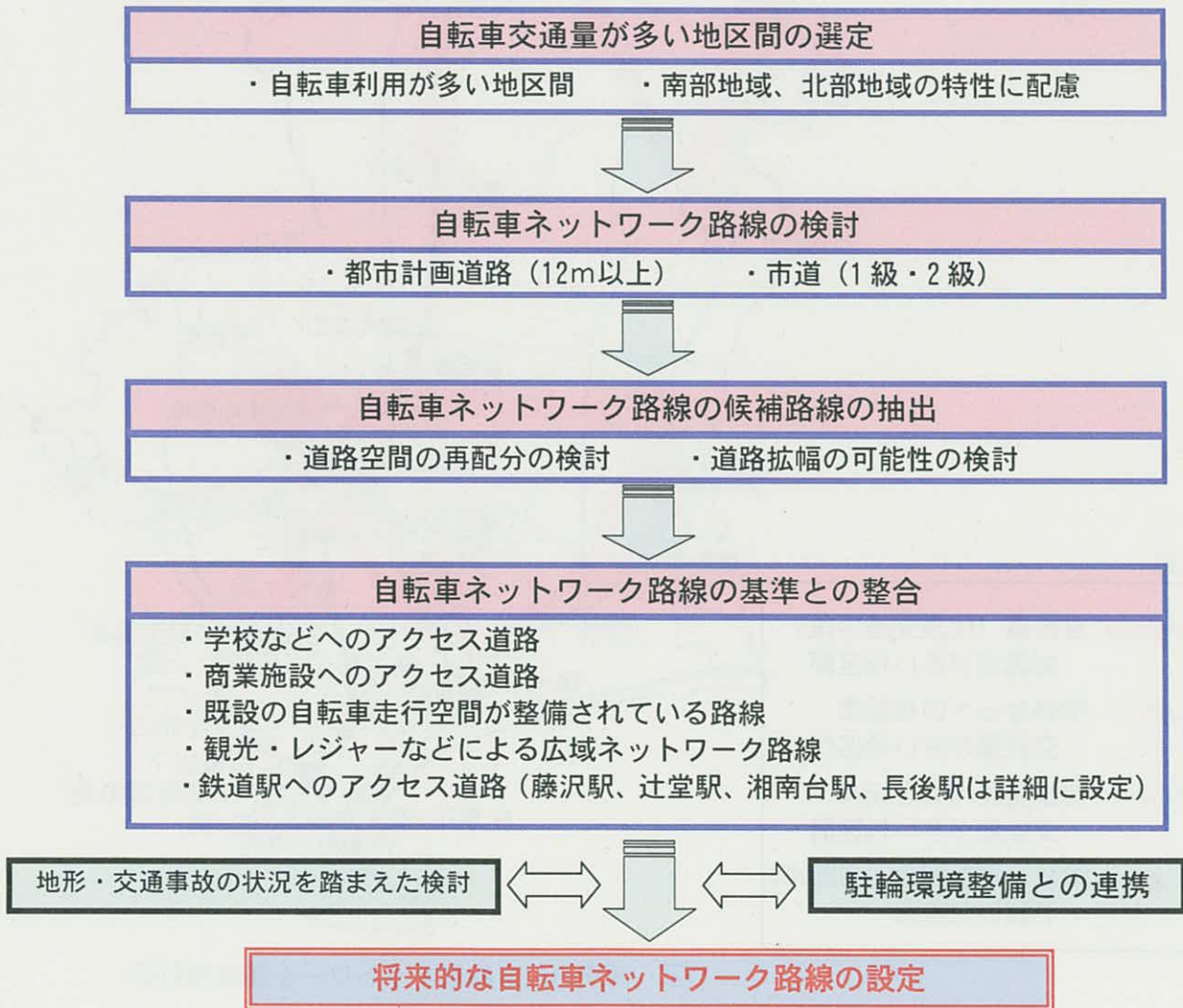


図 将来的な自転車ネットワーク路線設定の流れ



1-1 将来的な自転車ネットワーク路線設定の検討図

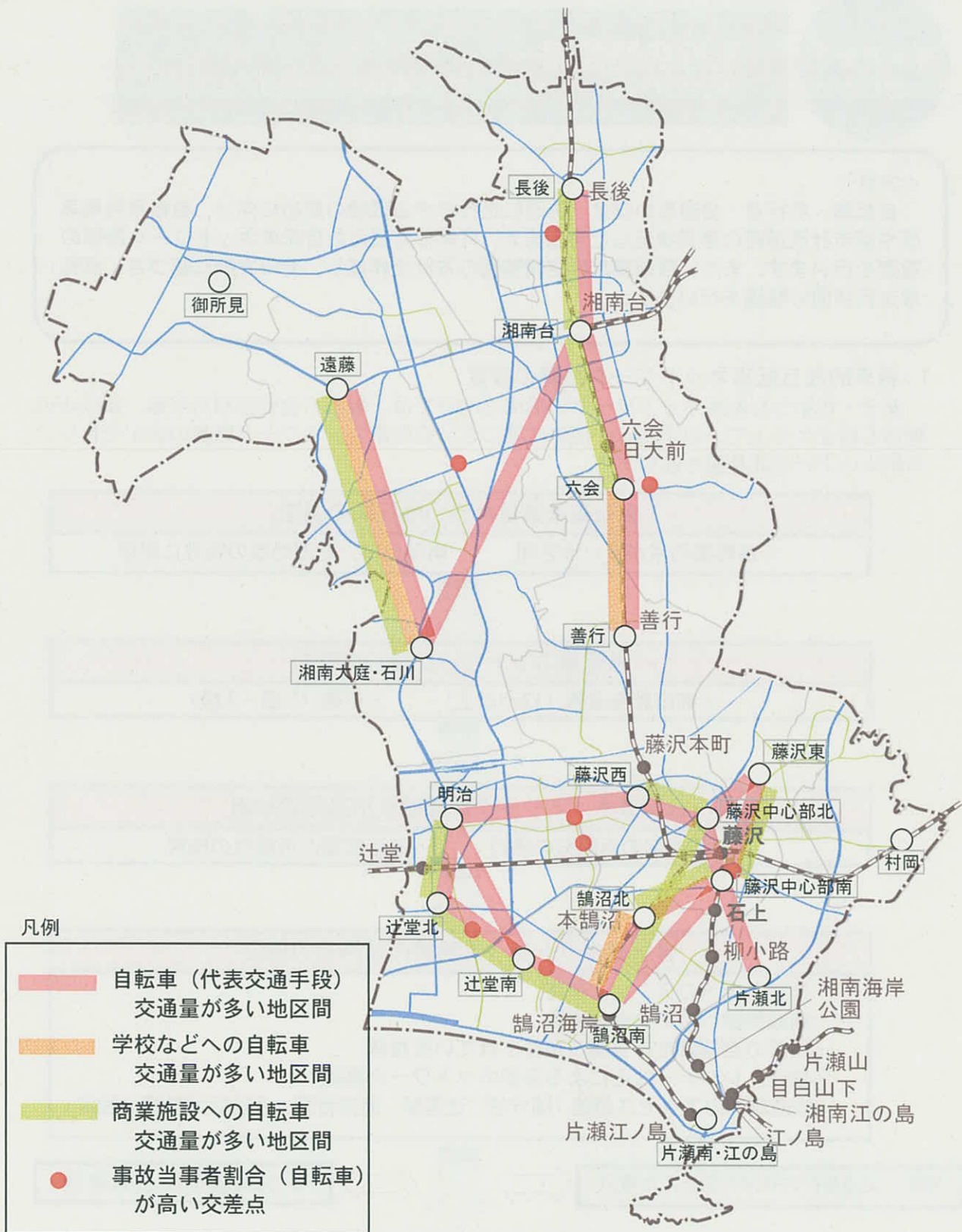


図 将来的な自転車ネットワーク路線検討図



1-2 将来的な自転車ネットワーク路線

「自転車ネットワーク路線選定の基本方針」に基づき、自転車ネットワーク路線の基準との整合や、地形を踏まえ、藤沢市の将来的な自転車ネットワーク路線を次のとおり設定します。

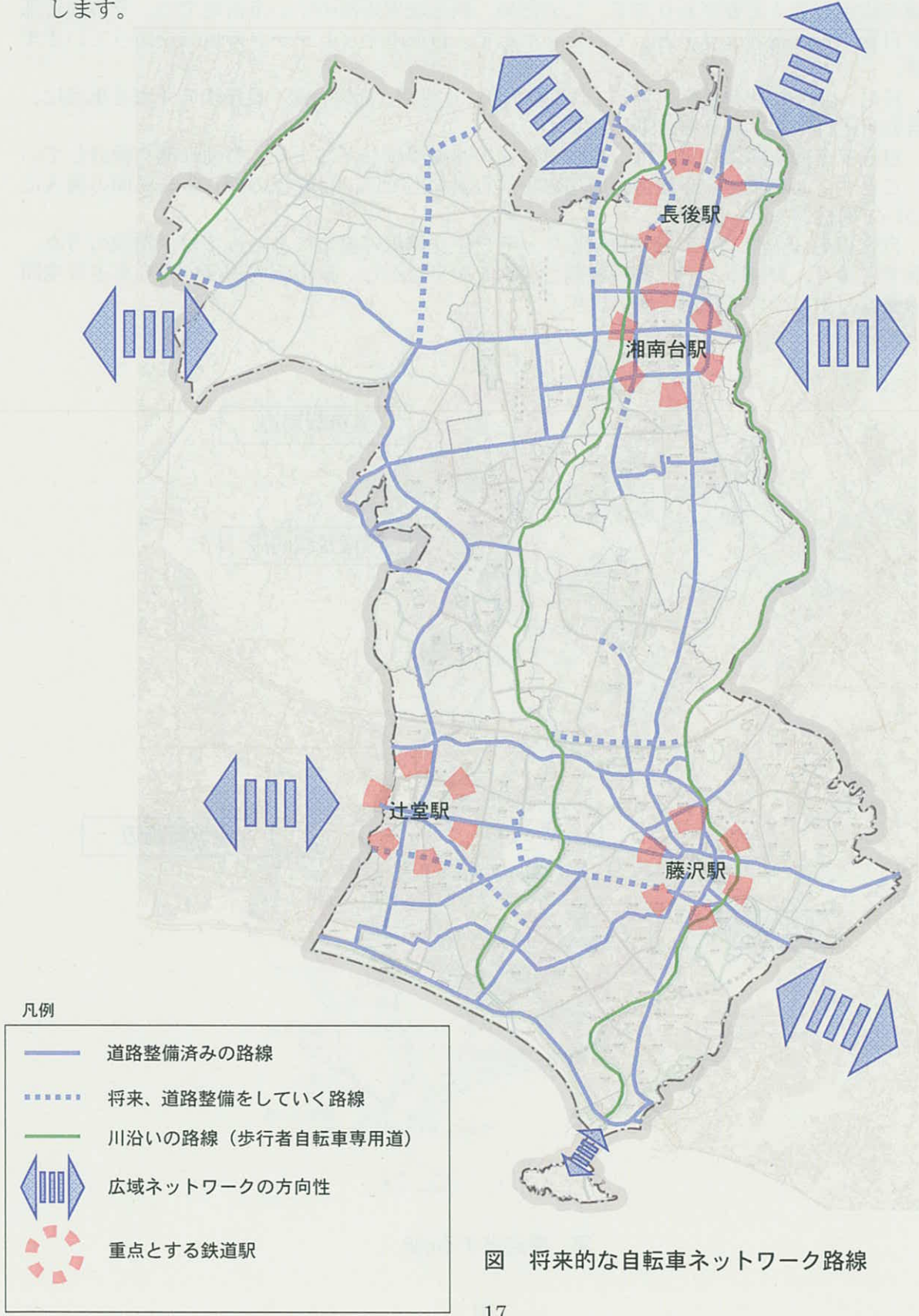


図 将来的な自転車ネットワーク路線