

# ふじさわサイクルプラン



(案)



平成26年3月





第1章	はじめに.....	1
1	ふじさわサイクルプラン策定の背景・目的.....	2
2	ふじさわサイクルプランの役割と位置付け.....	3
3	ふじさわサイクルプランの構成.....	4
第2章	自転車利用の特性.....	7
1	藤沢市の移動距離と交通手段別の利用状況.....	8
2	自転車の車種別販売台数.....	9
3	自転車の環境面での特性.....	10
4	自転車利用による運動効果.....	10
第3章	自転車利用の現状.....	11
1	道路ネットワークの現状・地形.....	12
2	交通の手段.....	15
3	鉄道駅までの交通手段.....	18
4	駐輪施設の状況.....	21
5	自転車利用に関する市民意識.....	24
6	自転車関連事故の状況.....	25
7	自転車のルール・マナー.....	28
第4章	現状と課題の整理.....	31
1	自転車利用の現状整理.....	32
2	自転車利用の現状と課題.....	34
第5章	基本計画.....	37
1	将来像.....	38
2	自転車施策の基本方針.....	38
3	自転車施策の基本的な考え方.....	39
4	自転車施策.....	41
	基本方針1 はしる～走行空間整備～.....	41
	基本方針2 とめる～駐輪環境整備～.....	55
	基本方針3 つかう～利用促進～.....	56
	基本方針4 まもる～交通ルールの遵守～.....	57



---

第6章 中短期で取り組む自転車施策.....	59
基本方針1 はしる～走行空間整備～.....	62
基本方針2 とめる～駐輪環境整備～.....	70
基本方針3 つかう～利用促進～.....	73
基本方針4 まもる～交通ルールの遵守～.....	76
第7章 進行管理と定期的な見直し.....	79
1 進行管理と定期的な見直しの考え方.....	80
2 プランの実現に向けた推進体制.....	81
用語の解説.....	82

## 第1章 はじめに

---



- 1 ふじさわサイクルプラン策定の背景・目的
- 2 ふじさわサイクルプランの役割と位置付け
- 3 ふじさわサイクルプランの構成



## 1 ふじさわサイクルプラン策定の背景・目的

### 1-1 ふじさわサイクルプラン策定の背景

自転車利用については、自転車単体の機能向上や地球環境にやさしい交通手段、健康増進などの側面からも身近な足としての利用が進んでいます。

2008年（平成20年）には、自転車に関係する交通事故の多発や、自転車が無秩序に通行している実態などを踏まえ、自転車に関する道路交通法が改定されました。さらに、東日本大震災による都心部の交通が麻痺したことをきっかけに通勤などの足として見直され、自転車利用が増してきています。

それらに伴う形で、自転車のマナーと交通ルールの見直しの機運が高まり、2012年（平成24年）11月には、国土交通省道路局及び警察庁交通局を中心に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」、「自転車等駐車場のあり方に関するガイドライン」が策定され、自転車は『車両』であり、車道の左側通行を基本とする自転車の利用環境づくりの統一化を進めていく動きがあります。

このようなことから、自転車利用に関する社会動向を見据えつつ、車道の左側通行を基本とする、藤沢市の自転車施策に関する総合的な計画となる「ふじさわサイクルプラン」を策定します。

### 1-2 ふじさわサイクルプラン策定の目的

藤沢市の自転車の快適な利用環境づくりをめざしていくため、以下の4点を目的として策定します。

#### ○都市交通 ～都市交通の役割を担える安心・安全な環境づくり～

藤沢市の都市交通手段の中で自転車交通は、約14%を占めています。自転車交通が都市交通手段の一つとしての役割を担える安心・安全な環境づくりに取り組む必要があります。

#### ○市民生活 ～市民生活を支える身近な交通手段の環境づくり～

自転車は、様々な目的で市民生活を支える身近な交通手段として利用されています。また、高齢社会の進展から、免許を返納した元気な高齢者の移動手段として自転車が担う役割も増してくると考えています。このような面からも、自転車を利用しやすい環境づくりを進めていく必要があります。

#### ○健康増進 ～自転車利用による健康増進の促進～

自転車をこぐという運動により、生活習慣病に由来する死亡率が低減するなど自転車利用と健康増進の関連性についての研究が進められています。自転車を利用しやすい環境づくりを進め、自転車利用を促進していくことで、市民の健康増進につながる効果も期待できます。

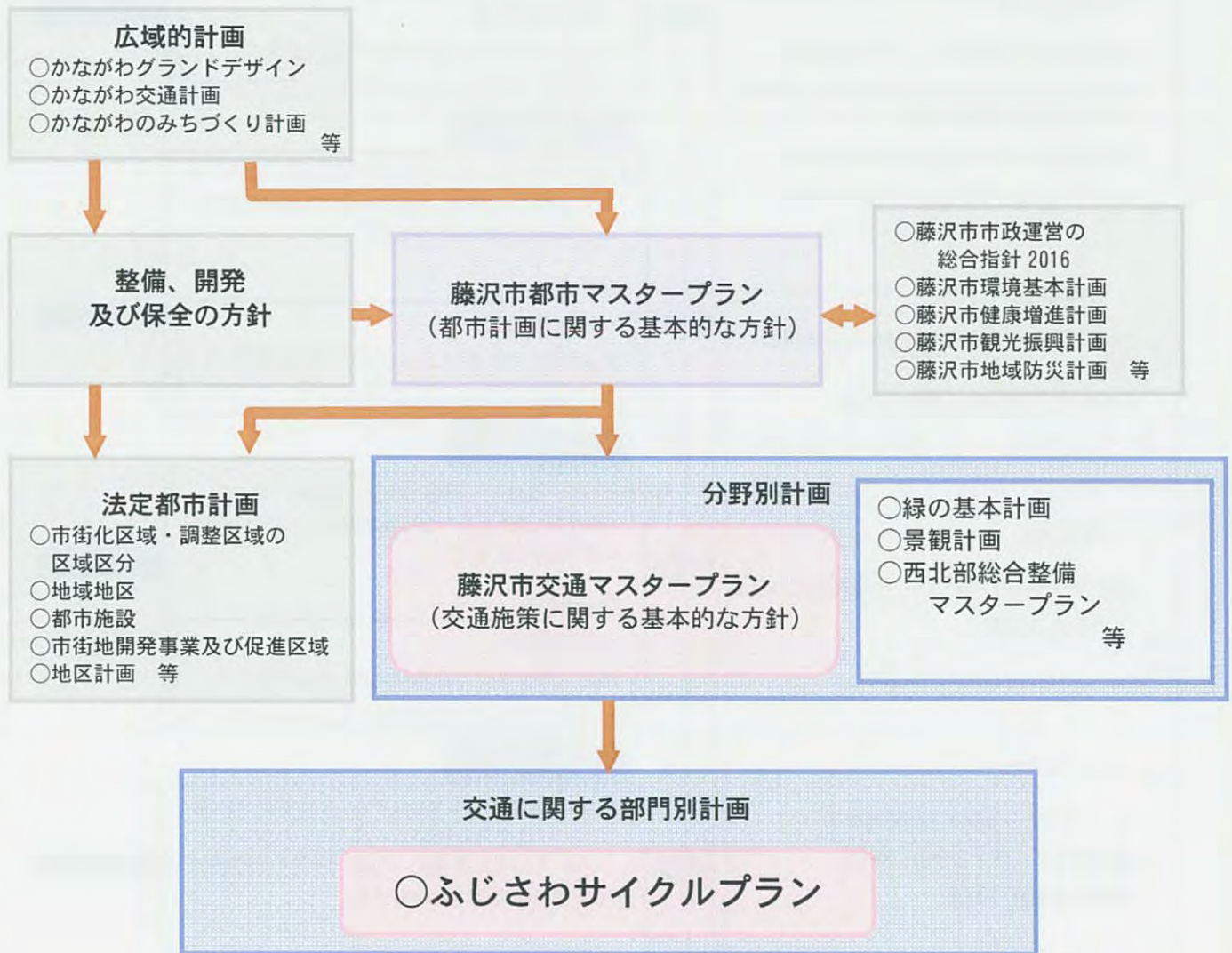
#### ○環境 ～環境にやさしい交通手段の環境づくり～

自転車は、二酸化炭素排出量がゼロという環境にやさしい交通手段となっています。環境面からも自転車を利用しやすい環境づくりを進め、過度な自動車利用から自転車利用に転換するなどによる低炭素型社会の構築に向けた都市づくりにつなげていく必要があります。



## 2 ふじさわサイクルプランの役割と位置付け

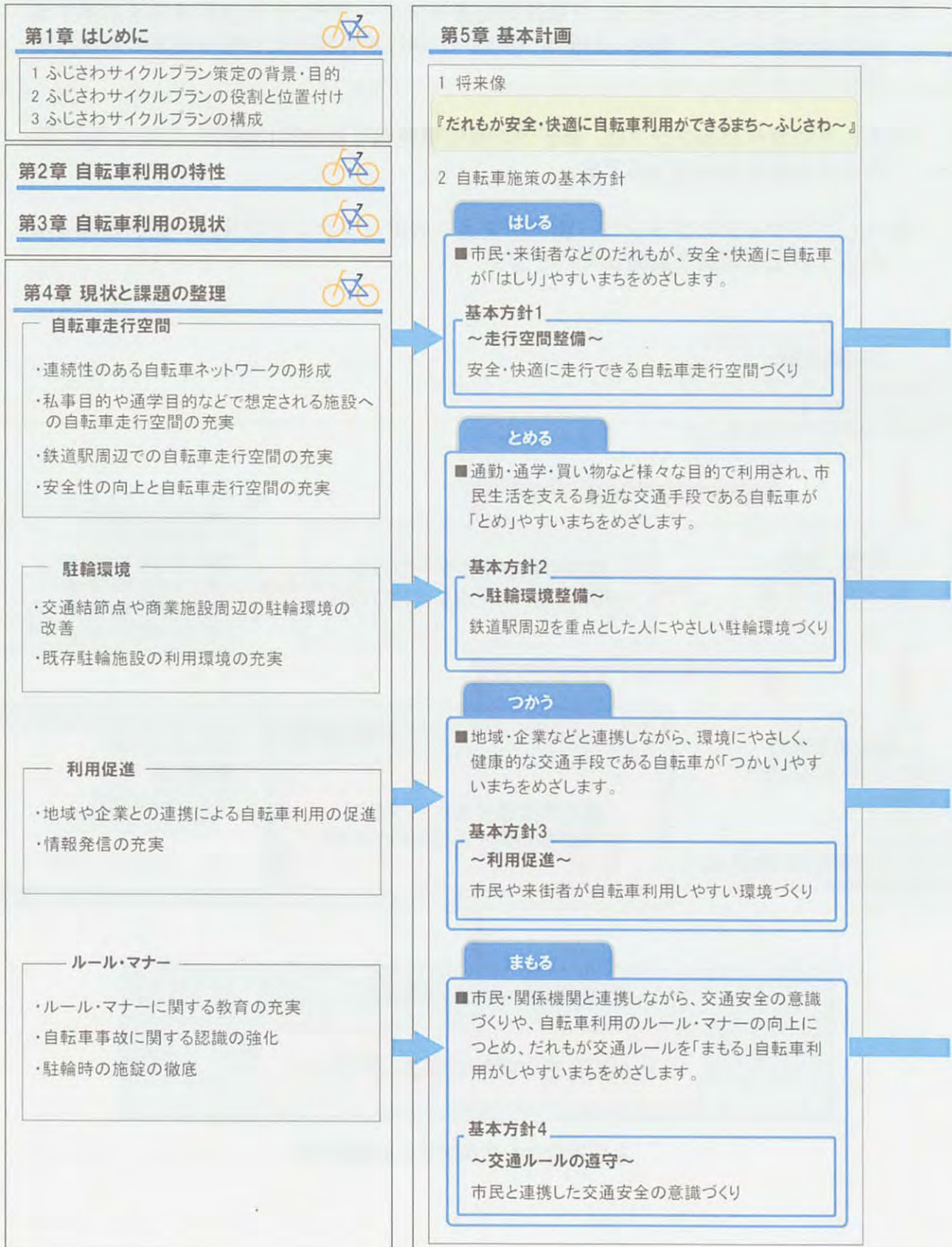
- (1) ふじさわサイクルプランは、「藤沢市交通マスタープラン」の自転車交通に関する分野別計画として、概ね 2030 年（平成 42 年）を見据えた自転車施策の方向性を示しています。
- (2) ふじさわサイクルプランは、藤沢市の自転車施策を総合的に展開していくうえで、基本的な指針となるものです。
- (3) ふじさわサイクルプランは、藤沢市交通マスタープランとの整合・連携を図りながら、自転車施策を展開していきます。



ふじさわサイクルプランの位置付け

### 3 ふじさわサイクルプランの構成

ふじさわサイクルプランは、以下の構成とします。







- 3 自転車施策の基本的な考え方
- 4 自転車施策

**安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり**

- 将来的な自転車ネットワーク路線の設定
- 鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の設定
- 安全・快適な走行空間の確保
  - ・藤沢市の自転車走行空間の整備方針の作成
  - ・「藤沢市自転車走行空間のあり方」に基づいた走行空間整備

**鉄道駅周辺を重点とした人にやさしい駐輪環境づくり**

- 新たな駐輪スペースの確保
- 既存駐輪施設の利用環境の向上
- 放置自転車の撤去

**市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくり**

- 公共交通などとの連携
  - ・サイクルアンドバスライドの検討
  - ・レンタサイクルの検討
- モビリティ・マネジメントの推進
- 情報発信の充実
- 自転車にふれあう機会の創出

**市民と連携した交通安全の意識づくり**

- 交通安全啓発活動の拡充
- 防犯への意識付け活動
- 自転車環境づくりにあわせた意識の啓発
- 社会情勢に伴う交通ルール意識への啓発
- 幼児二人同乗基準に適合した自転車利用の促進

**第6章 中短期で取り組む自転車施策**



**主な自転車施策(走行空間整備)**

- 自転車走行空間の整備を予定する路線
- 道路空間再配分路線
  - ・藤沢石川線、中学通り線等
- 新規路線
  - ・(仮)遠藤葛原線、(仮)湘南台寒川線等
- 自転車走行空間を検討していく路線
  - ・高倉遠藤線、境川・引地川沿いの路線等
- 鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり
  - ・藤沢駅、辻堂

**主な自転車施策(駐輪環境整備)**

- 新たな駐輪スペースの確保
  - ・藤沢駅北口通り線沿線への駐輪施設整備
  - ・藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業と連携した駐輪施設整備の検討
- 既存無料駐輪施設の利用環境の向上
  - ・藤沢駅北口周辺の有料施設の開設にあわせた無料施設の統廃合による有料化の検討

**主な自転車施策(利用促進)**

- 公共交通などとの連携
  - ・サイクルアンドバスライドの検討
  - ・江の島を含めた湘南海岸沿岸でのレンタサイクルの検討
- モビリティ・マネジメントの推進
- 情報発信の充実
  - ・自転車マップ作成の検討

**主な自転車施策(交通ルールの遵守)**

- 交通安全啓発活動の拡充
  - ・原則車道走行、左側通行など自転車利用ルール徹底の推進(自転車安全利用五則の徹底)
  - ・自転車事故防止のための効果的な交通安全教育の推進
- 交通ルール認識への啓発活動の推進

**第7章 進行管理と定期的な見直し**



- 1 進行管理と定期的な見直しの考え方
- 2 プランの実現に向けた推進体制



## 第2章 自転車利用の特性

---



- 1 藤沢市の移動距離と交通手段別の利用状況
- 2 自転車の車種別販売台数
- 3 自転車の環境面での特性
- 4 自転車利用による運動効果

## 第2章 自転車利用の特性



### 1 藤沢市の移動距離と交通手段別の利用状況

藤沢市の自転車の利用状況を見ると、自転車利用の多くは10km程度までの移動距離で利用されていますが、特に、1kmから3km未満までの移動距離における利用が2割を超え、最も多くなっています。

他の交通手段別の利用状況を見ると、以下のようになっています。

- ・ 徒歩 → 徒歩での移動は、1km未満で約7割、1km～2km未満で約5割と高い割合となっていますが、5km程度までで収束しています。
- ・ 自動二輪 → 自動二輪での移動は、4km未満での利用割合が低くなっていますが、4kmを超える距離帯から利用割合が増えており、8km～9km未満の距離帯の利用割合が最も高くなっています。
- ・ 自動車 → 1km未満からの距離帯でも約1割の利用割合となっています。1km～2km未満で2割を超え、2km～3km未満で約4割の利用割合となっています。4km～10kmの距離帯で5割を超える利用割合となっています。
- ・ バス → 2km～3km未満の距離帯から利用割合が増えており、3km～8km未満までの距離帯での利用割合が1割程度で高くなっています。
- ・ 鉄道 → 3km～4km未満の距離帯から利用割合が増えており、移動距離が増えるに従い割合が高くなる傾向が見られます。10km以上の距離帯では、4割を超える利用割合となっています。



移動距離と交通手段別の利用割合 (藤沢市)

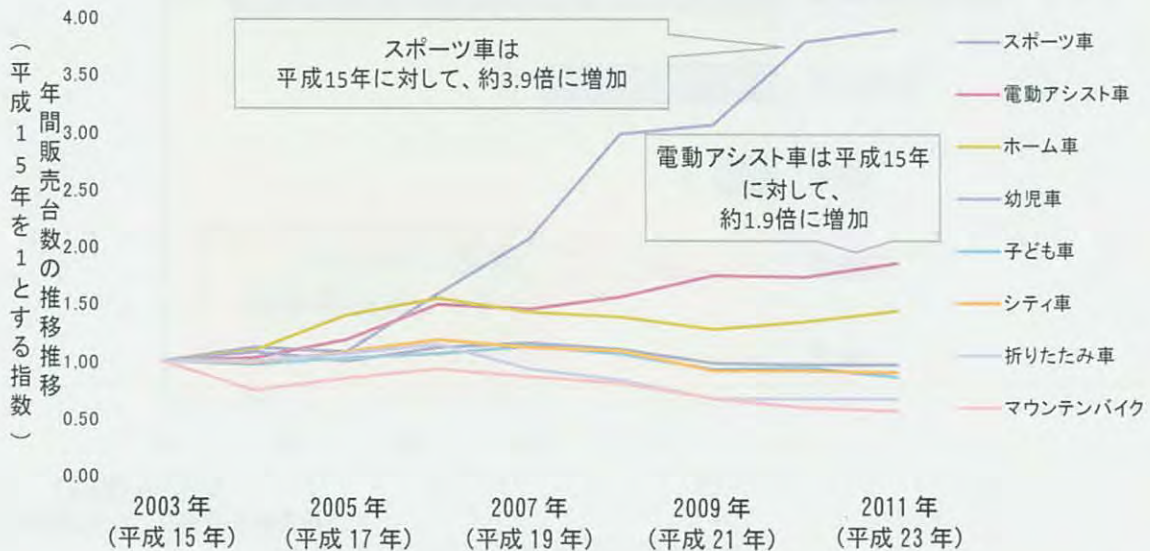
【資料：東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)】



## 2 自転車の車種別販売台数

国内自転車の2003年（平成15年）から2011年（平成23年）の車種別販売台数の推移を見ると、スポーツ車が約3.9倍に、電動アシスト車が約1.9倍と大きく増加しています。その次に、主に主婦用に設計されたホーム車が約1.4倍の増加となっています。

この他の子ども車、シティ車、マウンテンバイクなどの車種では、販売台数が横ばいか減少傾向となっています。



国内における自転車販売台数の推移

【資料：自転車国内販売動向調査（(財)自転車産業振興協会）】

図の自転車車種の区分は、以下のように分類しています。

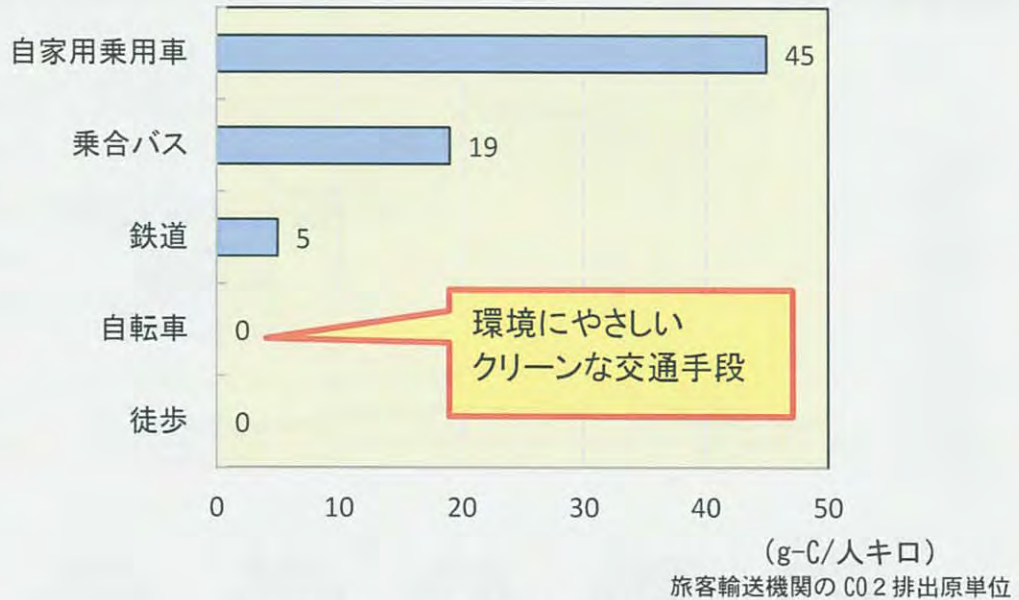
- ・スポーツ車：各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。
- ・電動アシスト車：充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。
- ・ホーム車：主に婦人用に設計された自転車。
- ・幼児車：主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。
- ・子ども車：主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子どもスポーツ車（ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク）を含む。
- ・シティ車：日常の交通手段（通勤・通学・買い物）に用いる自転車。
- ・折りたたみ車：折りたためる機能を持つ自転車。
- ・マウンテンバイク：荒野、山岳地帯などでの乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。



### 3 自転車の環境面での特性

自転車、徒歩は、利用による二酸化炭素排出量はゼロであり、鉄道、乗合バスなど他の交通手段と比べてもその優位性は特出しています。

鉄道、乗合バスなどの二酸化炭素排出量を比べると鉄道が最も少なく、次に乗合バスとなっています。



交通手段別の二酸化炭素排出量の比較

【資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H24. 11)】

### 4 自転車利用による運動効果

軽い負荷をかけた 20 分の自転車利用は、徒歩や、水泳の 10 分の運動と同じ程度の運動効果が見込まれます。移動の際の徒歩や、自転車利用でも、水泳、ゴルフ、ランニングなどの運動と同じような運動効果が見込まれます。

#### 運動で消費するエネルギー量

	徒歩	水泳	自転車 (軽い負荷)	ゴルフ	軽い ジョギング	ランニング	テニス (シングルス)
強度 (メッツ)	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (Ex)	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
エネルギー消費量							
50kg	25kcal	60kcal	55kcal	130kcal	130kcal	90kcal	105kcal
60kg	30kcal	75kcal	65kcal	155kcal	155kcal	110kcal	125kcal
70kg	35kcal	85kcal	75kcal	185kcal	185kcal	130kcal	145kcal
80kg	40kcal	100kcal	85kcal	210kcal	210kcal	145kcal	170kcal

エネルギー消費量は、強度(メッツ) × 体重 × 時間(h) × 1.05の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。

#### 運動で消費するエネルギー量

【資料：健康づくりのための運動指針 2006 (厚生労働省)】

### 第3章 自転車利用の現状



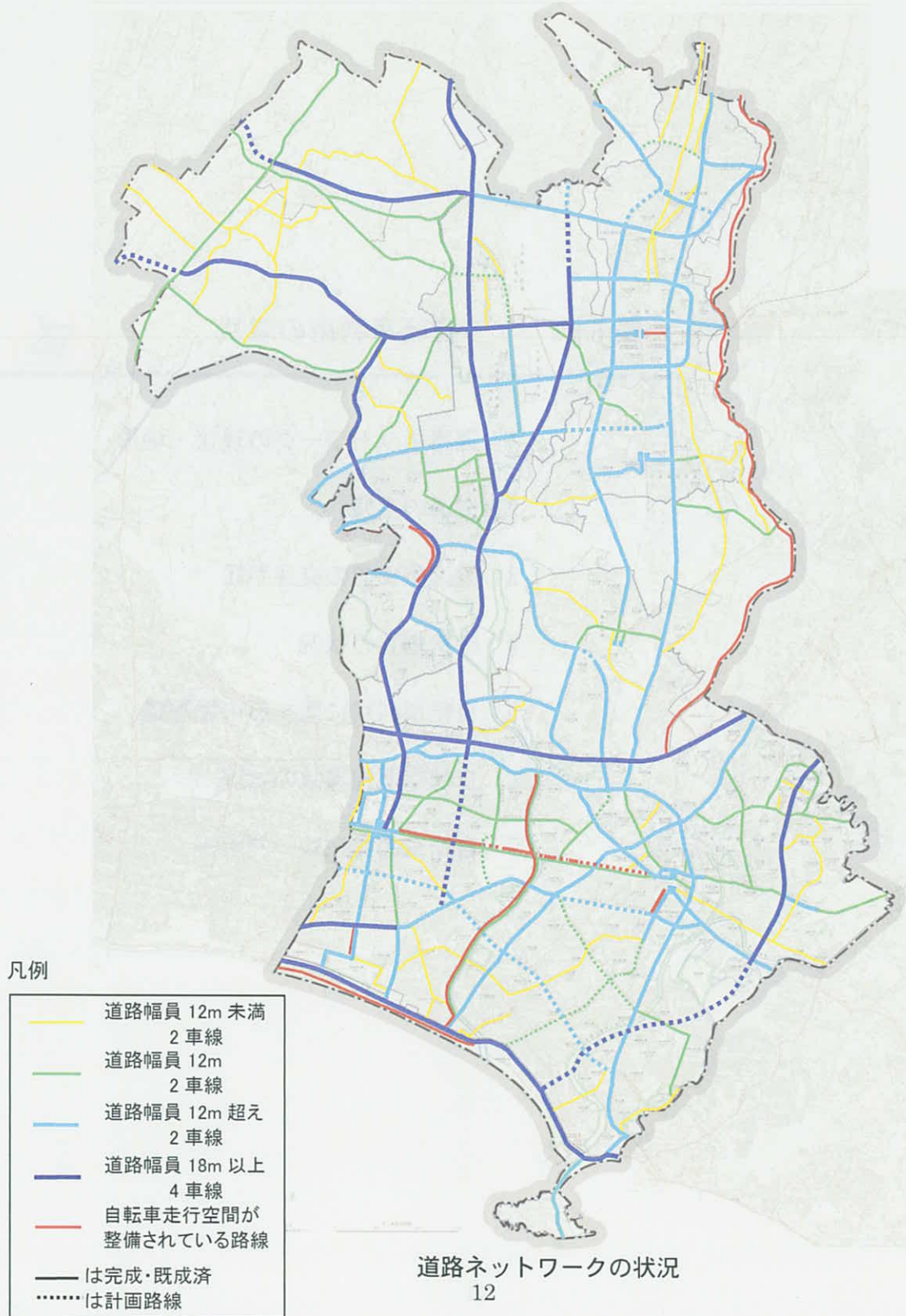
- 1 道路ネットワークの現状・地形
- 2 交通の手段
- 3 鉄道駅までの交通手段
- 4 駐輪施設の状況
- 5 自転車利用に関する市民意識
- 6 自転車関連事故の状況
- 7 自転車のルール・マナー



1 道路ネットワークの現状・地形

1-1 道路ネットワークの現状

藤沢市の道路ネットワークを形成する路線としては、都市計画道路、主要地方道、一般県道、市道1級、市道2級などにより、以下のとおりとなっています。都市計画道路の整備率は、2013年（平成25年）4月現在で、約74%ですが、南部地域、北部地域の一部に、未整備の都市計画道路が多くあります。







1-2 自転車走行空間の現状

藤沢市の自転車歩行者専用道が整備されている路線としては、南北方向に藤沢大和自転車道（境川）、藤沢大和自転車道（引地川）、東西方向の海岸沿いに太平洋岸自転車道が整備されています。その他では、普通自転車の通行部分が指定されている歩道が部分的な整備となっており、普通自転車の通行を許容する歩道がなければ、自転車ネットワークとして形成されない状況となっています。



自転車走行空間の状況



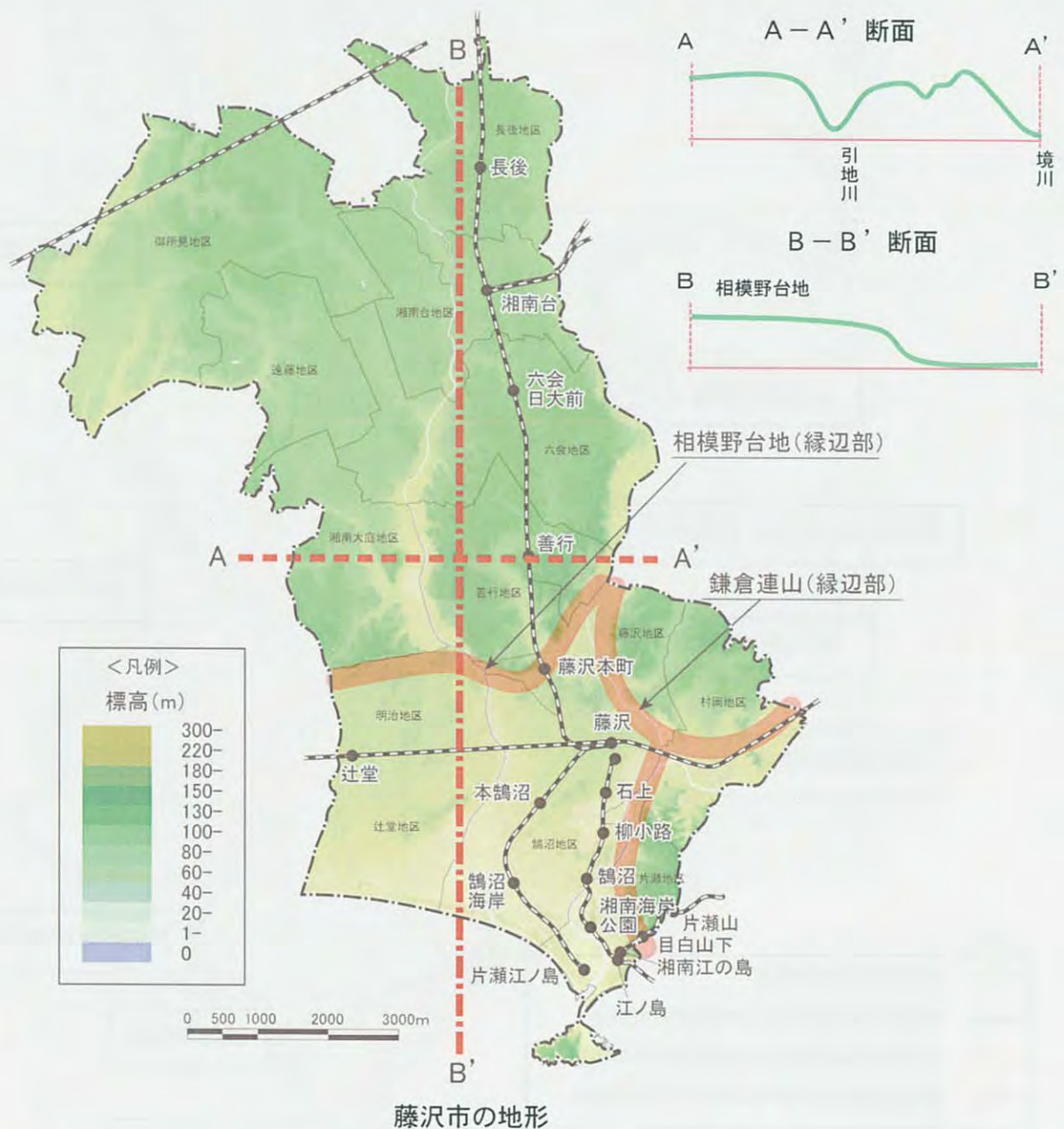
### 1-3 藤沢市の地形

藤沢市の地形は、相模野台地を境に南部と北部の地域に大きく分けることができます。

13 地区を自転車利用の面から見ると、南部地域は、片瀬、鶴沼、辻堂、村岡、藤沢、明治地区の 6 地区となり、北部地域は、善行、湘南大庭、六会、湘南台、長後、遠藤、御所見地区の 7 地区となります。

南部地域は、鎌倉連山の縁辺部以外は、比較的平坦な地形となっています。北部地域では南北方向を縦断する形で引地川、境川が流れており、A-A' 断面にあるように東西方向の河岸段丘では高低差がある地形と平坦地により形成されています。

藤沢市の自転車利用を考える上でも、南部地域、北部地域の地形を踏まえて検討していく必要があります。





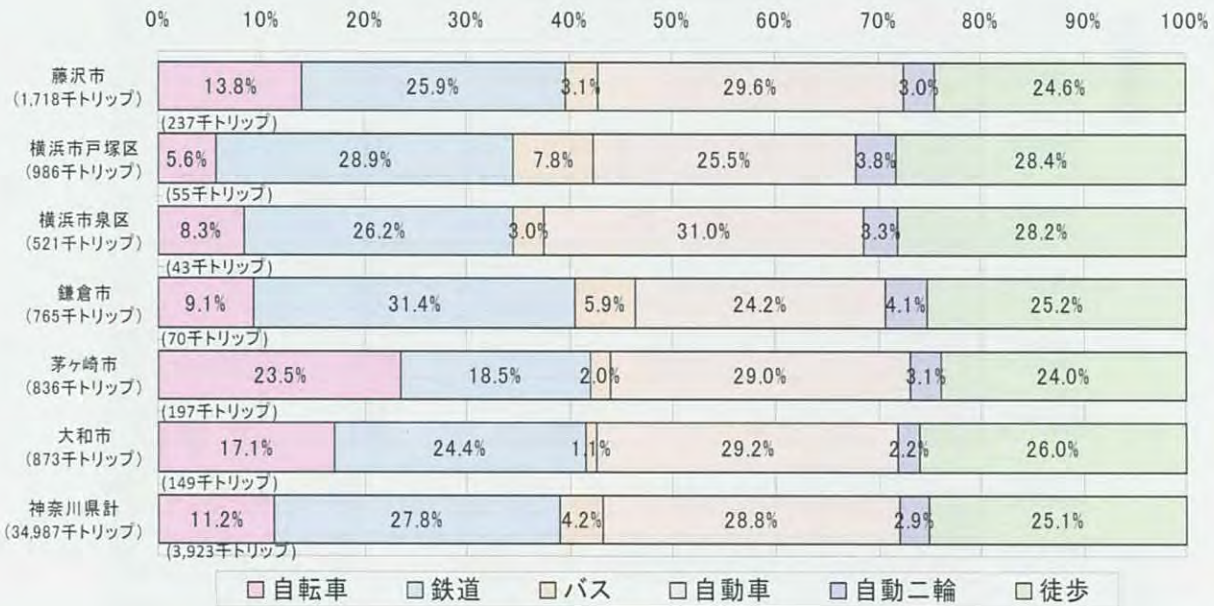
2 交通の手段

2-1 交通の手段（代表交通手段構成）

藤沢市の自転車利用状況を見ると、自転車の利用割合は13.8%であり、神奈川県全体の自転車の利用割合11.2%と比べると高くなっています。

近隣都市と自転車利用状況を比べると、藤沢市の東側に隣接する横浜市戸塚区の自転車の利用割合が5.6%、横浜市泉区が8.3%、鎌倉市が9.1%と藤沢市よりも低くなっています。一方で、藤沢市の西側に隣接する茅ヶ崎市は23.5%と非常に高く、また、北側に隣接する大和市の自転車の利用割合も17.1%と藤沢市に比べ高くなっています。

各都市の自転車の利用割合との違いについては、鉄道網や地形の要因によるものが大きいと考えられます。例えば、自転車の利用割合が低い横浜市戸塚区や泉区は、JR東海道本線・JR横須賀線、横浜市営地下鉄、相鉄いずみ野線などの鉄道網が充実しているほか、高低差がある地形の影響によるものと思われます。一方、茅ヶ崎市や大和市は市域の地形が比較的平坦なことから自転車の利用割合が高くなっているものと思われます。



代表交通手段構成（近隣都市との比較）

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】



2-2 交通の手段（13 地区別の比較）

藤沢市の自転車利用状況を13地区別に見ると、南部地域は自転車の利用割合が15.8%と平均よりも高い一方で、北部地域は10.8%と平均よりも低くなっています。また、自動車の利用割合については、南部地域は22.4%と平均よりも低い一方で、北部地域は36.3%と平均よりも高くなっています。

南部地域は平坦な地形でもあることから、辻堂地区の24.5%、明治地区の19.2%、鶴沼地区の17.1%と自転車の利用割合が高い地区があります。

北部地域は起伏のある地形という地域特性もあり、自転車の利用割合が藤沢市の平均よりも低くなっていますが、その中で、比較的平坦な地形を有している長後地区の自転車の利用割合が16.5%と高く北部地域では特出しています。



代表交通手段構成（13地区別の比較）

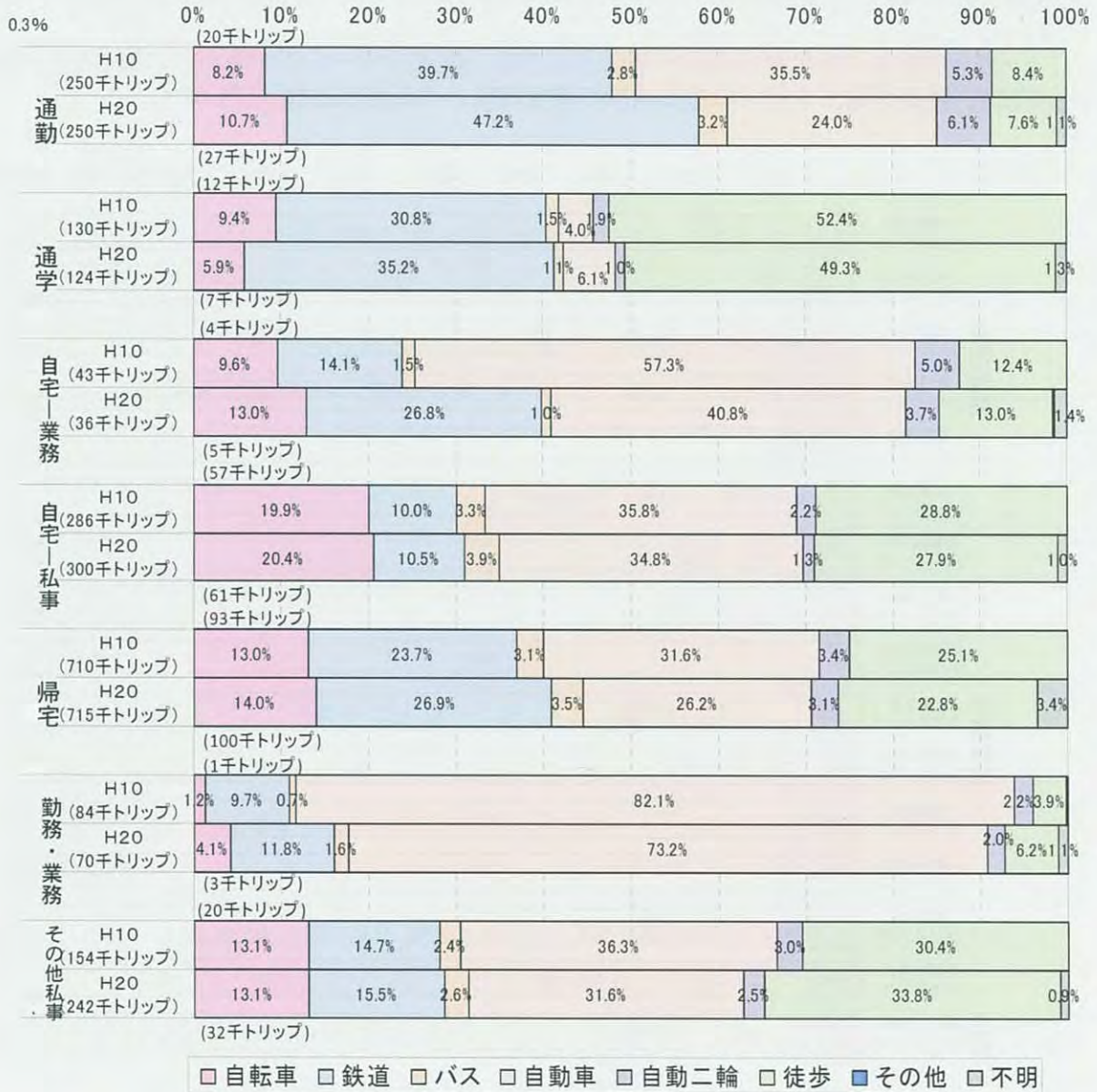
【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】



2-3 目的別の交通手段構成

藤沢市の自転車利用状況を移動目的別に見ると、「自宅-私事」が20.4%と一番高く、次に、「帰宅」の14.0%、「その他私事」の13.1%が高くなっています。

1998年（平成10年）と2008年（平成20年）との移動目的別の変化を見ると、「通勤」、「自宅-業務」、「勤務・業務」で約3%高くなる一方で、「通学」は3.5%減少しています。



目的別の代表交通手段構成

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】



### 3 鉄道駅までの交通手段

#### 3-1 鉄道駅までの交通手段構成（13地区別の比較）

藤沢市の鉄道駅までの交通手段構成を見ると、徒歩が73.1%と一番高く、次いでバスの14.2%、自転車の6.7%、自動車の4.5%となっています。

13地区別に鉄道駅までの交通手段の自転車の利用割合を見ると、平坦な地形である南部地域の辻堂地区、明治地区と北部地域の長後地区が市平均よりも特出して高くなっています。

一方、自転車の利用割合が低い地区としては、鉄道のサービス水準が高い鶴沼地区、藤沢地区、湘南台地区や起伏のある地形の善行地区、六会地区となっています。



鉄道駅までの交通手段構成（13地区別の比較）

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】



3-2 鉄道駅までの交通手段構成（鉄道駅別の比較）

藤沢市の鉄道駅までの交通手段構成の自転車利用割合を鉄道駅別に見ると、JR東海道本線、辻堂駅の16.7%、小田急江ノ島線、長後駅の9.0%、湘南台駅の8.0%、藤沢本町駅の8.5%、鶴沼海岸駅の12.2%、そして湘南モノレール、湘南江の島駅の9.3%となっており、市平均の自転車の利用割合よりも高くなっています。また、江ノ島電鉄線の各鉄道駅の自転車の利用割合は、市平均よりも低くなっていますが、各鉄道駅への交通手段としては、徒歩と自転車が大半を占めています。



鉄道駅までの交通手段構成（鉄道駅別の比較）

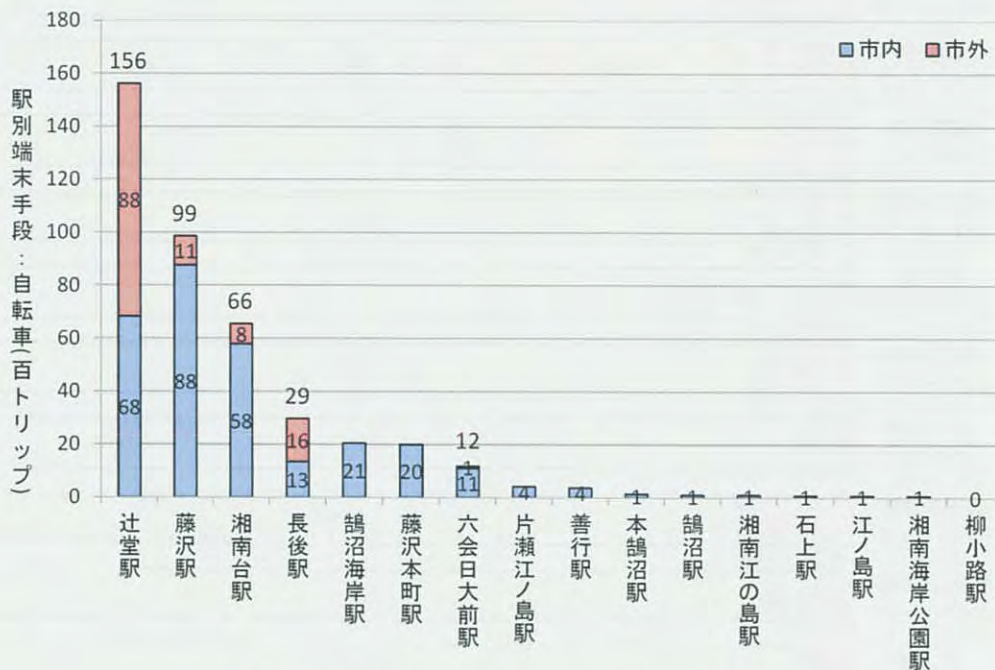
【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】



### 3-3 鉄道駅までの自転車トリップ数（鉄道駅別の比較）

藤沢市の鉄道駅までの交通手段としての自転車トリップ数を見ると、辻堂駅が最も多く、次に、藤沢駅、湘南台駅、長後駅と続いています。

鉄道駅別に、市内と市外からの自転車トリップの構成を見ると、辻堂駅と長後駅では、市外から利用している割合が5割を超え、突出して高くなっています。辻堂駅、長後駅の両鉄道駅は、隣接市からの距離が近いことから、隣接市民の方の自転車利用も多くなっています。



鉄道駅までの自転車トリップ数（駅別の比較）

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】





4 駐輪施設の状況

4-1 放置自転車の状況

(1) 放置自転車禁止区域

藤沢市では、「藤沢市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、市内7駅周辺を自転車等の放置禁止区域に指定しています。

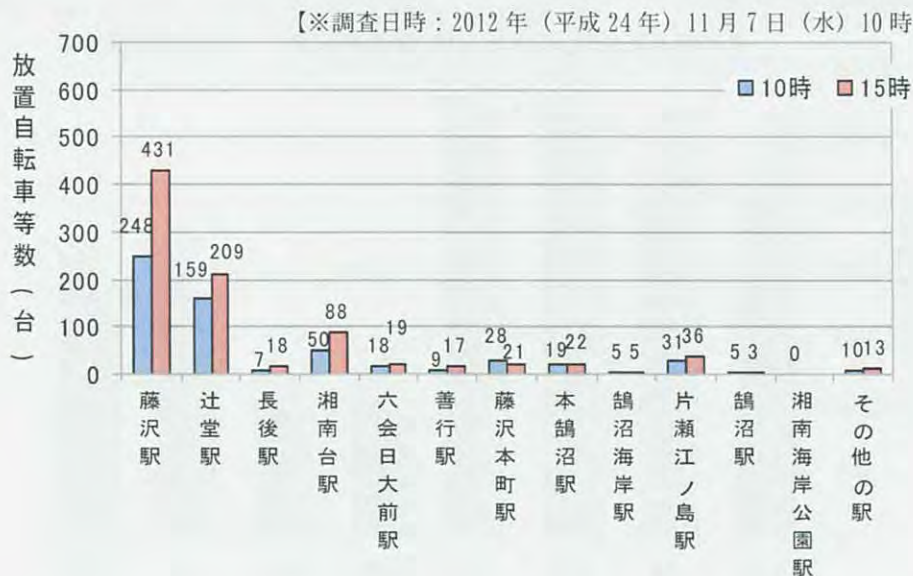
- ・藤沢駅周辺
- ・辻堂駅周辺
- ・長後駅周辺
- ・湘南台駅周辺
- ・六会日大前駅周辺
- ・善行駅周辺
- ・鶴沼海岸駅周辺



自転車等の放置禁止区域（藤沢駅周辺・辻堂駅周辺）

(2) 放置自転車の状況

藤沢市の放置自転車の状況について、鉄道駅周辺ごとに見ると、藤沢駅周辺の台数が一番多く、次いで辻堂駅周辺、湘南台駅周辺が多くなっています。時間帯で比べると買い物利用者が多い15時の時点の放置台数が10時の時点の台数より多くなっています。



放置自転車等台数

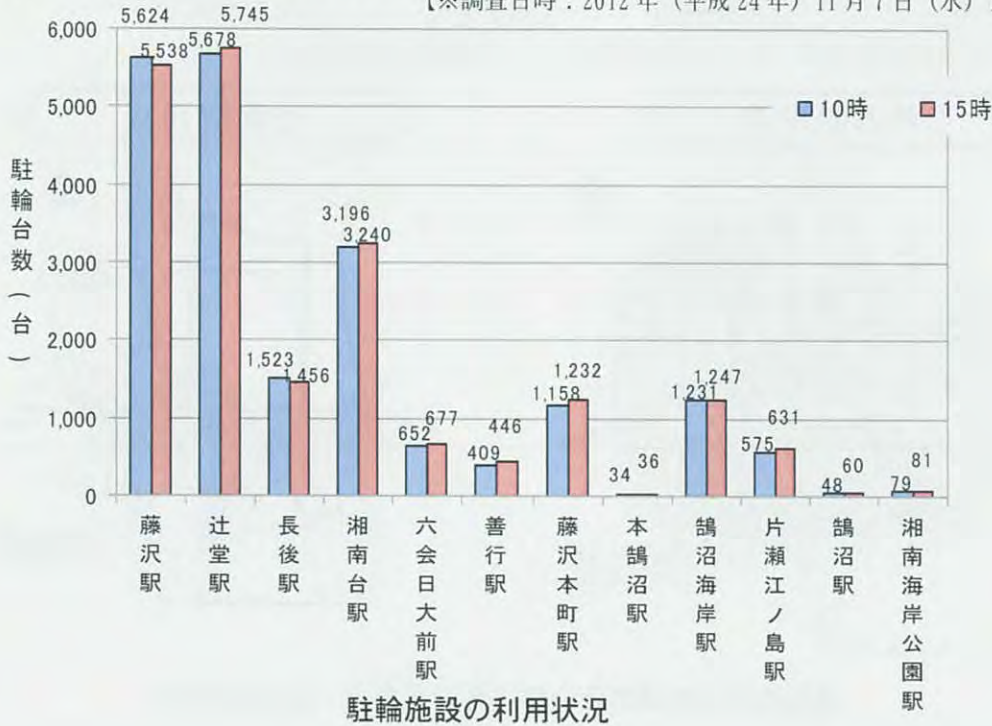


4-2 駐輪施設の利用状況

(1) 駐輪施設の利用状況

藤沢市の駐輪施設の駐輪台数を鉄道駅ごとに見ると、藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅で駐輪台数が多くなっている状況にあります。また、10時と15時の駐輪施設の利用状況に大きな差は見られない傾向となっています。

【※調査日時：2012年（平成24年）11月7日（水）10時及び15時】



(2) 利用自転車数と収容台数の状況

藤沢市の利用自転車数（駐輪施設利用+放置自転車）と駐輪施設の収容台数枠を比べて見ると、10時、15時ともに、藤沢駅で、駐輪施設収容台数枠に対し、利用自転車数が多くなっている状況にあります。

【※調査日時：2012年（平成24年）11月7日（水）10時及び15時】





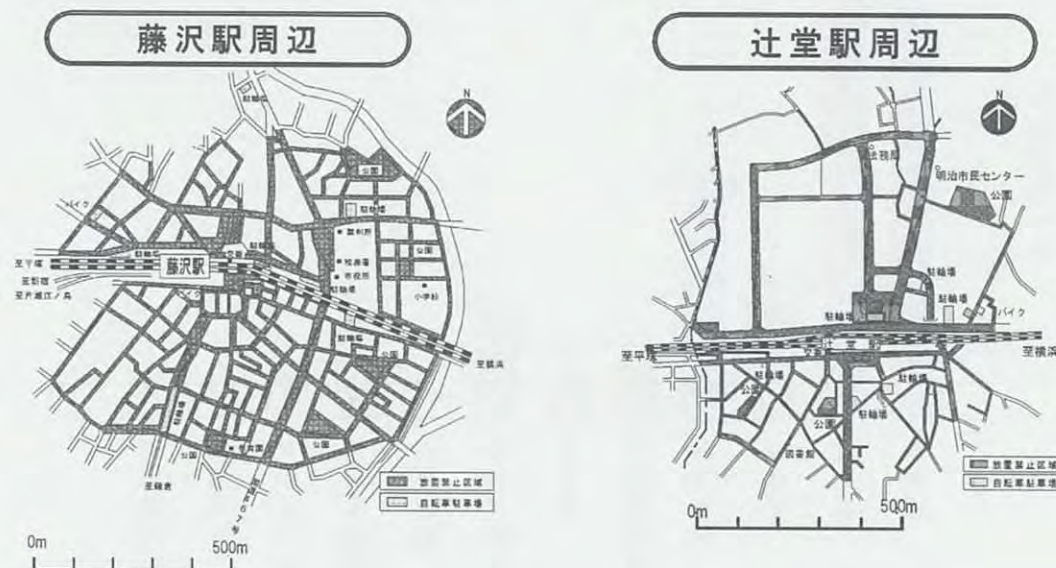
## 4 駐輪施設の状況

### 4-1 放置自転車の状況

#### (1) 放置自転車禁止区域

藤沢市では、「藤沢市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、市内7駅周辺を自転車等の放置禁止区域に指定しています。

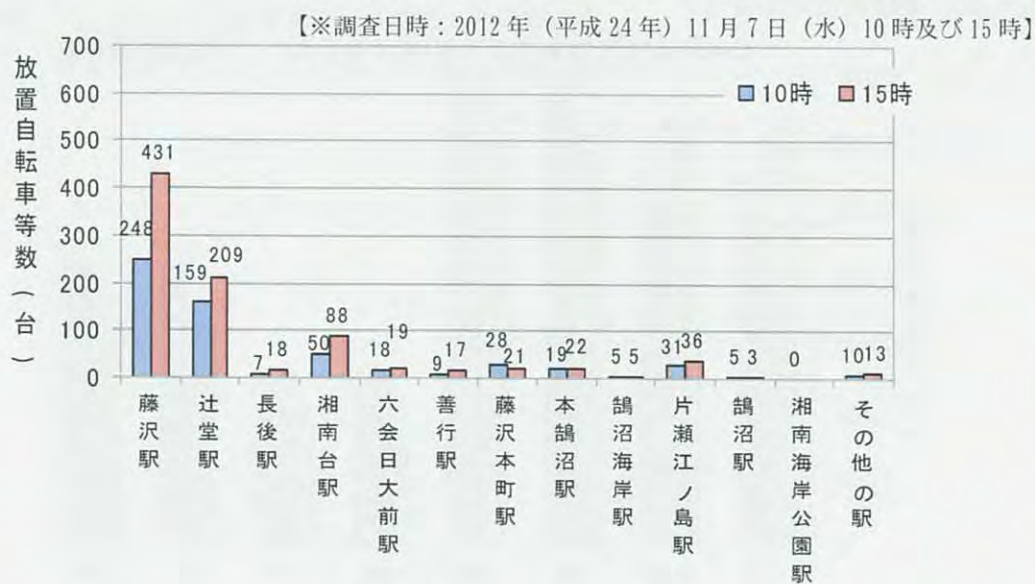
- ・藤沢駅周辺      ・辻堂駅周辺      ・長後駅周辺      ・湘南台駅周辺
- ・六会日大前駅周辺      ・善行駅周辺      ・鶴沼海岸駅周辺



自転車等の放置禁止区域（藤沢駅周辺・辻堂駅周辺）

#### (2) 放置自転車の状況

藤沢市の放置自転車の状況について、鉄道駅周辺ごとに見ると、藤沢駅周辺の台数が一番多く、次いで辻堂駅周辺、湘南台駅周辺が多くなっています。時間帯で比べると買い物利用者が多い15時の時点の放置台数が10時の時点の台数より多くなっています。



放置自転車等台数

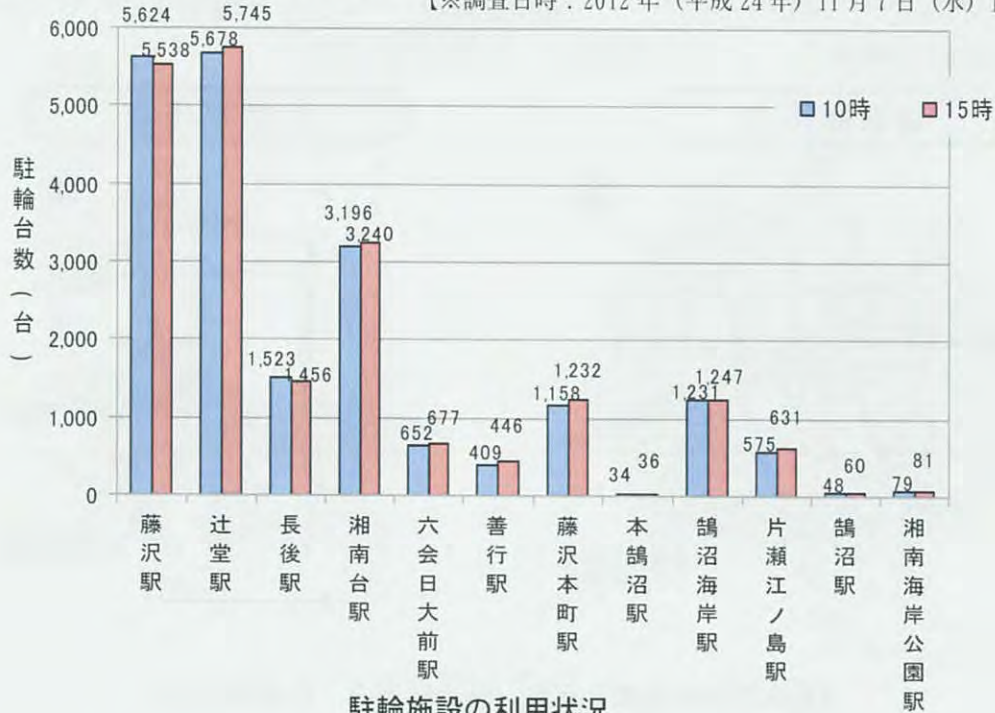


### 4-2 駐輪施設の利用状況

#### (1) 駐輪施設の利用状況

藤沢市の駐輪施設の駐輪台数を鉄道駅ごとに見ると、藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅で駐輪台数が多くなっている状況にあります。また、10時と15時の駐輪施設の利用状況に大きな差は見られない傾向となっています。

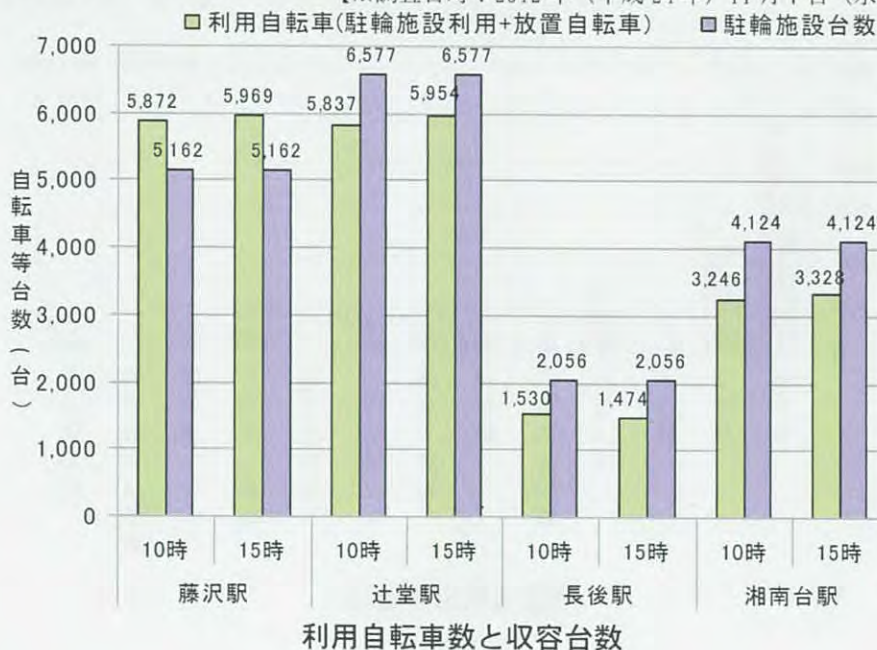
【※調査日時：2012年（平成24年）11月7日（水）10時及び15時】



#### (2) 利用自転車数と収容台数の状況

藤沢市の利用自転車数（駐輪施設利用+放置自転車）と駐輪施設の収容台数枠を比べて見ると、10時、15時ともに、藤沢駅で、駐輪施設収容台数枠に対し、利用自転車数が多くなっている状況にあります。

【※調査日時：2012年（平成24年）11月7日（水）10時及び15時】





### 4-3 民間駐輪施設への施策

#### (1) 民間駐輪施設への補助制度

藤沢市では、民間駐輪施設の設置に際して、「藤沢市自転車等駐車場設置事業補助金交付要綱」に基づき、設置費用の一部を補助しています。

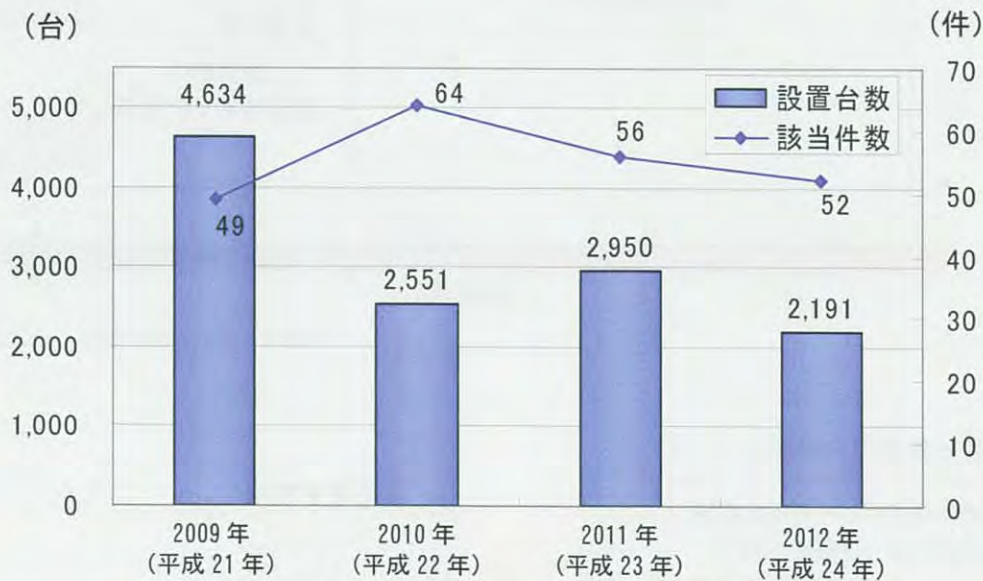
その補助対象としては、市内に設置する自転車・バイクを駐車する施設で、鉄道駅またはバス停留所から300m以内に位置し、鉄道駅周辺などにおいて自転車等の放置防止に寄与するもので、市長が必要と認めたものとなっています。ただし、藤沢市特定開発事業などに係る手続及び基準に関する条例に基づく駐輪施設などに該当する場合は、補助対象としていません。

補助金の交付を受け設置した駐輪施設は、立体式については10年間、その他のものについては5年間、他の目的には転用できない制度となっています。

#### (2) 民間開発に対する駐輪施設設置基準

藤沢市では、「藤沢市特定開発事業等に係る手続及び基準に関する条例」の第40条に基づき、一定の建築物などに対し、駐輪施設の設置を義務づけています。

当該条例では、開発行為で予定建築物が一戸建て住宅以外の建築物又は中高層建築物、特定建築物（8住戸以上）若しくは特定共同住宅である場合、開発行為面積・戸数に応じて駐輪施設を設けることとなっています。



特定開発事業等により申請した駐輪施設台数

【※2009年度（平成21年度）は条例施行後（平成21年7月1日）の実数値】



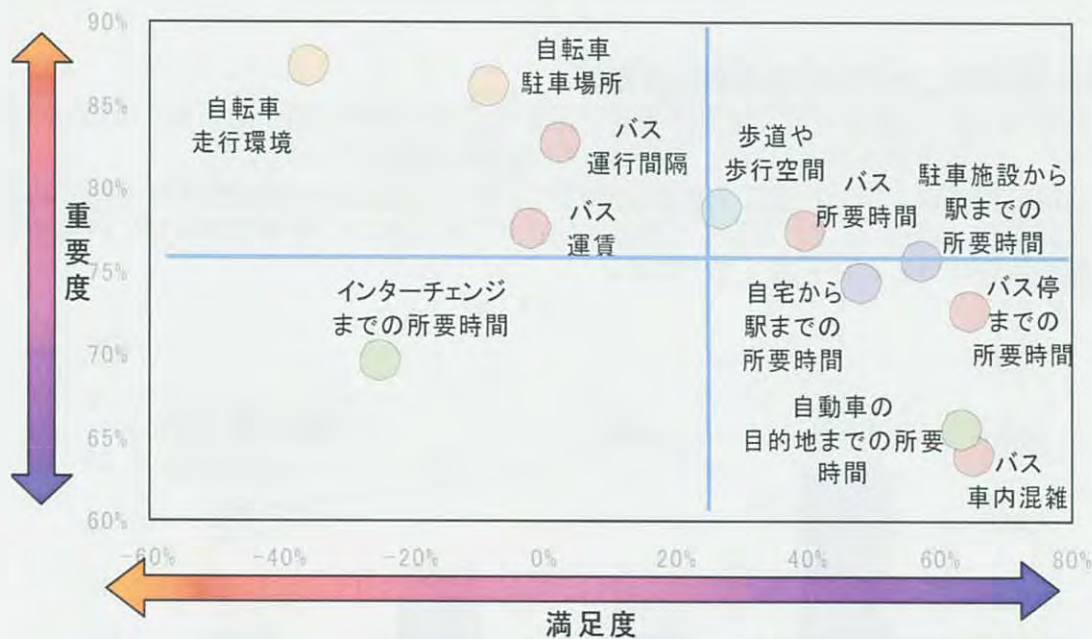
### 5 自転車利用に関する市民意識

2011年（平成23年）に実施した交通に関する市民意識調査は、藤沢市の各交通手段のサービス水準に対する、市民満足度や市民ニーズ（重要度）を把握するために実施したものです。この調査結果の中で、自転車利用に関する結果を見ると、「自転車走行環境」、「自転車駐車場所」の重要度が高くなっていますが、満足度が低くなっています。

自転車は、二酸化炭素排出量がゼロで環境にやさしいクリーンな交通手段であり、市民意識としても「自転車走行環境」、「自転車駐車場所」に関する取組みを求めていることが伺えます。

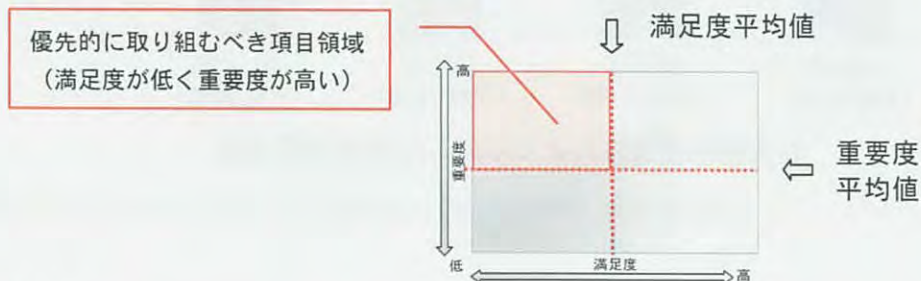
調査対象：15歳以上の市民（6,500人を住基台帳より無作為抽出）

調査期間：2011年（平成23年）10月13日～10月28日



【資料：H23交通に関する市民意識調査】

#### ◇満足度と重要度の分析イメージ



#### ◇算定式

満足度 = (「満足 (満足+やや満足)」の回答割合) - (「不満 (不満+やや不満)」の回答割合)

重要度 = (「重要 (重要+やや重要)」の回答割合) - (「重要でない (それほど重要でない+重要でない)」の回答割合)

#### 各交通手段サービスの重要度と満足度



## 6 自転車関連事故の状況

### 6-1 自転車関連事故発生状況（県内都市との比較）

藤沢市の交通事故発生状況を見ると、全人身事故件数（1,799件）、自転車関係事故（478件）であり、神奈川県内の政令指定都市の区部や近隣都市と比べても、どちらも発生件数が多くなっています。

交通事故の全人身交通事故に占める自転車関係事故の構成率を見ると、26.6%となっており、神奈川県平均よりも高くなっています。

隣接都市と比べると、自転車の利用割合が高い茅ヶ崎市、大和市は、藤沢市よりも自転車関係事故の事故件数は少ないものの、構成率は高くなっています。

交通事故多発地域一覧表（2012年（平成24年1月～12月））

順位	市区町村名	全人身交通事故		自転車関係事故			
		発生件数	死者数	発生件数	構成率	死者数	構成率
		(件)	(人)	(件)	(%)	(人)	(%)
1	川崎区(川崎市)	939	5	369	39.3	1	20.0
2	中原区(川崎市)	506	2	189	37.4	0	0.0
3	開成町	52	0	19	36.5	0	0.0
4	幸区(川崎市)	540	2	196	36.3	0	0.0
5	茅ヶ崎市	873	5	313	35.9	2	40.0
6	中央区(相模原市)	1,369	7	475	34.7	2	28.6
7	南区(相模原市)	1,248	5	420	33.7	1	20.0
8	大和市	1,267	2	409	32.3	0	0.0
9	緑区(相模原市)	878	5	260	29.6	0	0.0
10	寒川町	287	0	84	29.3	0	0.0
11	港北区(横浜市)	1,102	4	317	28.8	1	25.0
12	高津区(川崎市)	742	3	209	28.2	0	0.0
13	瀬谷区(横浜市)	563	3	154	27.4	0	0.0
14	平塚市	1,508	0	405	26.9	0	0.0
15	座間市	620	1	165	26.6	0	0.0
16	藤沢市	1,799	9	478	26.6	1	11.1
17	多摩区(川崎市)	630	2	165	26.2	1	50.0
	地域指定合計	14,923	55	4,627	31.0	9	16.4
	県内全体	37,049	179	8,584	23.2	17	9.5

【資料：神奈川県ホームページ（H24）】

※「順位 1～17」は全人身交通事故に占める自転車交通事故の構成率が高い順となっています。  
自転車交通事故多発地域指定 17 市区町（毎年選定）



### 6-2 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、2012年（平成24年）は478件と減少に転じています。

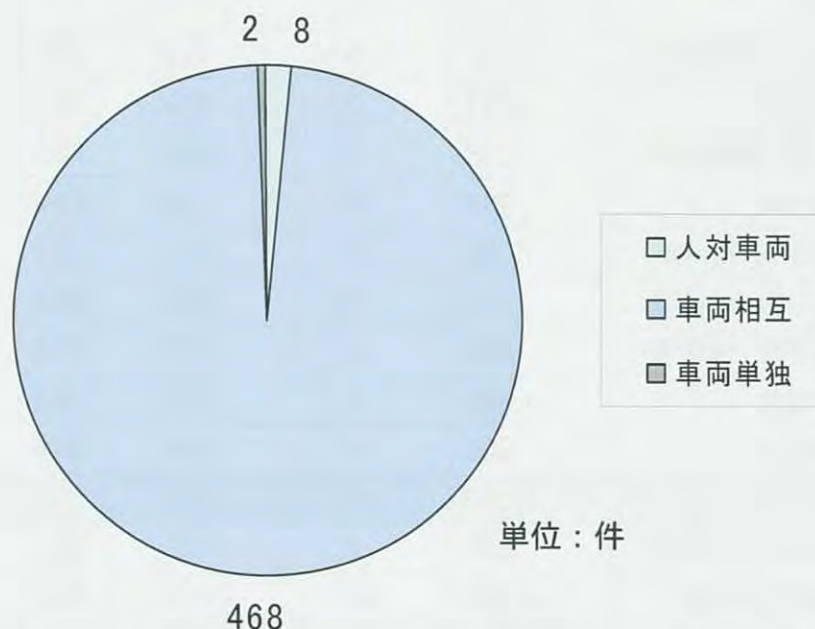
しかし、全交通事故件数に占める割合を見ると、2006年（平成18年）の22.9%から2012年（平成24年）の26.6%と増加傾向になっています。

自転車関連事故件数の推移

種別	年	2006年 (平成18年)	2007年 (平成19年)	2008年 (平成20年)	2009年 (平成21年)	2010年 (平成22年)	2011年 (平成23年)	2012年 (平成24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

### 6-3 自転車関連事故の類型別件数

自転車関連事故の類型別件数を見ると、車両相互（自動車対自転車も含む）の件数が大半を占めています。



自転車関連事故の類型別件数2012年度（平成24年度）

【資料：藤沢市内の交通事故統計（H24）】





6-4 交通事故の発生状況

藤沢市の交差点での自転車関連事故の発生状況は、上村橋交差点、上村橋南側交差点、作橋交差点で、自転車の事故当事者割合が30%を超えている状況です。交通事故が多く発生している交差点の傾向としては、人、自転車、自動車などが集中する藤沢駅周辺や湘南台駅周辺のほか、自動車交通の多い幹線道路沿いで、交通事故が多く発生しています。

事故多発交差点における事故当事者割合（2008～2012年（平成20～24年））

交差点名称	件数	事故当事者 <sup>※</sup> 割合			
		自動車・自二・原付	自転車	歩行者	その他
上河内	18	80.0%	5.7%	14.3%	0.0%
南藤沢	17	61.8%	17.6%	17.6%	2.9%
中央地下道西側	12	78.3%	4.3%	13.0%	4.3%
ファミリー通り入口	11	54.5%	27.3%	13.6%	4.5%
上村橋	11	70.0%	30.0%	0.0%	0.0%
一色西	10	62.5%	25.0%	12.5%	0.0%
伊勢山橋	10	60.0%	15.0%	25.0%	0.0%
上村橋南側	9	50.0%	38.9%	11.1%	0.0%
中部駐車場前	9	83.3%	16.7%	0.0%	0.0%
南仲通り	8	87.5%	6.3%	0.0%	6.3%
中央卸売市場入口	7	92.9%	7.1%	0.0%	0.0%
亀井野	7	91.7%	0.0%	0.0%	8.3%
亀井野小学校南側	7	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%
南町	7	78.6%	21.4%	0.0%	0.0%
三富士町	6	75.0%	8.3%	16.7%	0.0%
原バス停前	6	58.3%	8.3%	33.3%	0.0%
下土棚谷戸	5	66.7%	22.2%	11.1%	0.0%
二ッ谷公民館前	5	70.0%	10.0%	10.0%	10.0%
作橋	5	50.0%	30.0%	10.0%	10.0%

※ 第一当事者と第二当事者の合計



事故多発交差点の位置（2008～2012年（平成20～24年））



## 7 自転車のルール・マナー

### 7-1 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、神奈川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。

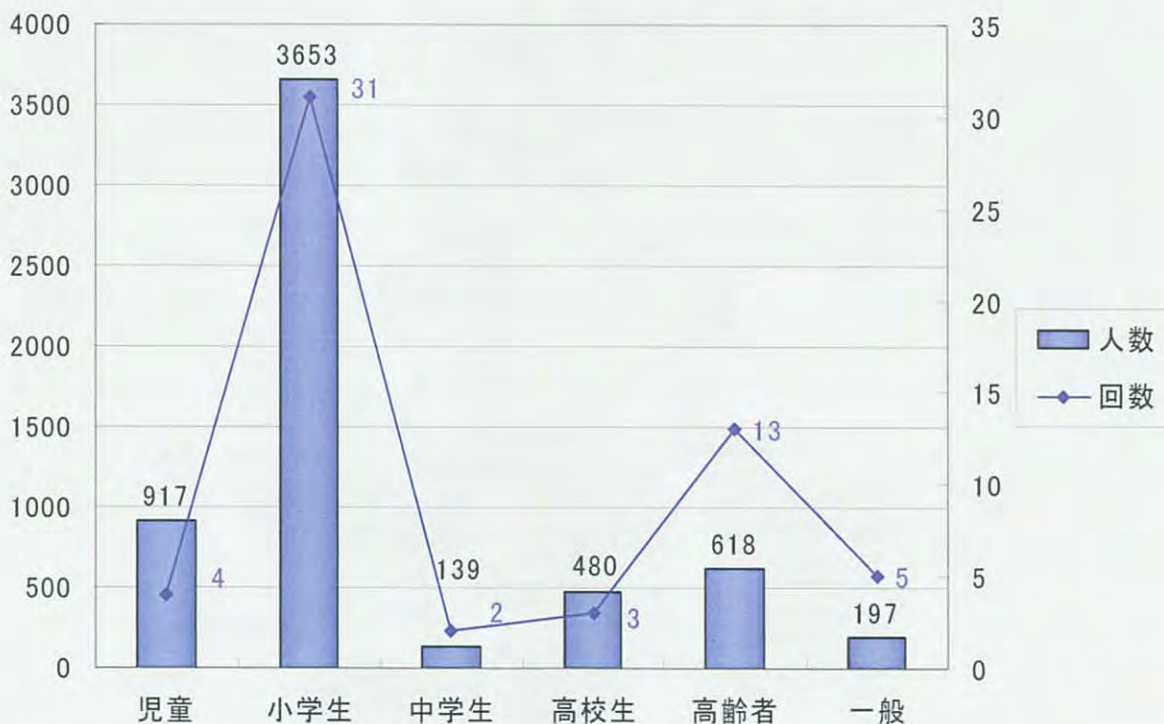
対象・・・自動二輪の免許所有者対象

#### 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

2012年度（平成24年度）には小学生を中心に自転車交通安全教室に延べ6,000人以上が参加しています。ただし、私事及び通学で自転車の利用が多いとされる中学生と高校生への講習が回数・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。

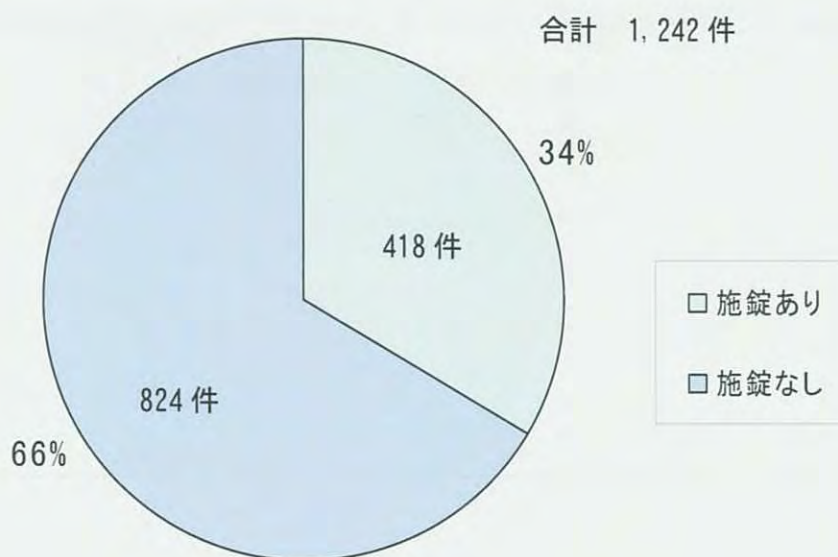


自転車安全教室への参加状況（2012年度（平成24年度））



### 7-2 自転車の盗難被害の状況

藤沢市では、年間 1,200 件以上の自転車の盗難被害が報告されています。盗難被害にあった自転車の 6 割以上が無施錠の状態となっています。



自転車窃盗件数（2012年（平成24年）1月～12月）

【資料：藤沢警察署・藤沢北警察署管内刑法発生状況データ】



## 第4章 現状と課題の整理



- 1 自転車利用の現状整理
- 2 自転車利用の現状と課題



### 1 自転車利用の現状整理

第2章の「自転車利用の特性」、第3章の「自転車利用の現状」を踏まえ、藤沢市の自転車利用の特性・現状としては、以下のように整理されます。

#### 1-1 自転車利用の特性

- 藤沢市の自転車利用の移動距離と交通手段別の利用状況としては、10km 程度までの移動距離で利用されていますが、特に、1km～3km 未満までの移動距離における利用が約2割を超え多くなっています。
- 国内自転車の販売台数については、2003年（平成15年）から2011年（平成23年）の推移を見ると、スポーツ車が約3.9倍に、電動アシスト車が約1.9倍と大きく増加しています。
- 自転車の環境面の特性としては、自転車利用による二酸化炭素排出量はゼロであり、鉄道、乗合バスなど他の交通手段と比べてもその優位性は特出しています。運動効果としても、移動の際の徒歩や、自転車利用でも、水泳、ゴルフ、ランニングなどの運動と同じような運動効果が見込まれます。

#### 1-2 自転車利用の現状

##### (1) 道路ネットワークの状況・地形

- 都市計画道路の整備率は、2013年（平成25年）4月時点で、約74%ですが、南部・北部地域の一部に、未整備の都市計画道路が多くなっています。
- 南北方向に藤沢大和自転車道、東西方向の海岸沿いに太平洋岸自転車道が整備されていますが、その他では部分的な整備に留まっています。普通自転車の通行を許容する歩道がなければ、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。
- 相模野台地を境に、南部地域は、比較的平坦な地形で、北部地域では東西方向で高低差がある地形となっています。

##### (2) 交通の手段

- 近隣都市と自転車利用状況を比べて見ると、藤沢市の自転車の利用割合は13.8%であり、神奈川県全体よりも高くなっています。また、茅ヶ崎市の自転車の利用割合が23.5%と非常に高く、大和市も藤沢市より高くなっています。
- 13地区別の自転車利用状況比べて見ると、南部地域は自転車の利用割合が15.8%と藤沢市全体よりも高い一方で、北部地域は10.8%と低くなっています。南部地域では、辻堂地区、明治地区、鶴沼地区の自転車の利用割合が高く、北部地域は高低差のある地形から、低い傾向ですが、長後地区が16.5%と特出しています。
- 目的別の交通手段構成を比べて見ると、「自宅－私事」の20.4%が一番高く、通学や勤務・業務での利用が少ない状況であります。この10年で通学が減少しています。

##### (3) 鉄道駅までの交通手段

- 鉄道駅までの交通手段を13地区別に見ると、辻堂地区、明治地区、長後地区の自転車の利用割合が特出して高くなっています。
- 鉄道駅までの交通手段構成を鉄道駅別に見ると、辻堂駅、長後駅、湘南台駅、藤沢本町駅、鶴沼海岸駅、湘南江の島駅の自転車の利用割合が高くなっています。
- 鉄道駅までの自転車トリップ数を見ると、辻堂駅、藤沢駅、湘南台駅、長後駅が多く、特に、辻堂駅と長後駅では、市外から利用している割合が5割を超えています。



#### (4) 駐輪施設の状況

- 「藤沢市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、長後駅周辺、湘南台駅周辺、六会日大前駅周辺、善行駅周辺、鵜沼海岸駅周辺の7駅周辺を自転車等の放置禁止区域に指定しています。
- 放置自転車の状況については、藤沢駅周辺の台数が一番多く、次いで辻堂駅周辺、湘南台駅周辺が多くなっています。時間帯で比べると、買物利用者が多い15時の放置台数が10時の台数よりも上回っています。
- 放置自転車と駐輪施設利用状況の関係をみると、10時、15時ともに、藤沢駅で、駐輪施設収容枠に対し、駐輪施設利用と放置自転車が多い状況となっています。
- 駐輪施設の利用状況を鉄道駅ごとに見ると、辻堂駅、藤沢駅、湘南台駅で駐輪台数が多くなっている状況にあります。また、10時と15時の駐輪施設利用状況に大きな差は見られない傾向となっています。

#### (5) 自転車利用に関する市民意識

- 自転車利用に関する市民意識を見ると、二酸化炭素排出量がゼロである環境にやさしいクリーンな交通手段として「自転車走行環境」、「自転車駐車場所」に関する取組みを求めていることが伺えます。

#### (6) 自転車関連事故の状況

- 交通事故の全人身交通事故に占める自転車関係事故の構成率を見ると、26.6%となっており、神奈川県平均よりも高くなっています。
- 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件と横ばいが続き、2011年（平成23年）、2012年（平成24年）は減少していますが、依然として多い状況となっています。  
全事故件数に占める割合を見ると、2006年（平成18年）の22.9%から2012年（平成24年）の26.6%と増加傾向となっています。
- 自転車関連事故の類型別件数を見ると、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。

#### (7) 自転車のルール・マナー

- 交通ルールのマナーの徹底を図ることを目的に、小学生を中心に自転車交通安全教室に延べ6,000人以上が参加していますが、私事及び通学で自転車の利用が多いとされる中学生と高校生への講習が回数・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。
- 年間1,200件以上の自転車の盗難被害が報告されており、盗難被害にあった自転車の6割以上が無施錠の状態となっています。
- 車道走行及び左側通行が徹底されていない状況にあります。



## 2 自転車利用の現状と課題

1の「自転車利用の現状整理」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。

### 2-1 自転車走行空間から見た課題

現状	課題
<p><b>◆自転車走行空間に関する現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の走行空間の整備が部分的であり、普通自転車の通行を許容する歩道がなければ、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。</li> <li>・南部地域では、比較的平坦な地形となっています。一方、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。</li> <li>・私事目的での自転車の利用割合が高くなっています。次いで、勤務、業務目的の利用割合が高くなっています。</li> <li>・鉄道駅までの自転車利用については、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。辻堂駅、長後駅では、隣接市民の利用が多くなっています。</li> <li>・自転車利用に関する調査より、自転車走行環境への取組みについて、重要度が高く満足度が低いという結果が出ています。</li> </ul> <p><b>◆自転車関連事故に関する現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車関連事故の構成率は県下平均よりも高くなっています。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。</li> <li>・全交通事故件数に、自転車関連事故の割合としては、1/4程度を占めています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>連続性のある自転車ネットワークの形成</b> 自転車走行空間の連続したネットワークを形成する必要があります。 また、地形などを考慮したネットワークの形成を図っていく必要があります。</li> <li>○ <b>私事目的や通学目的などで想定される施設への自転車走行空間の充実</b> 私事目的、通学目的、勤務・業務目的の移動における目的地へのアクセス性強化が望まれます。</li> <li>○ <b>鉄道駅周辺での自転車走行空間の充実</b> 多くの自転車アクセスが集中する鉄道駅周辺では、通勤・通学及び買い物利用に適した自転車走行空間の充実が望まれます。</li> <li>○ <b>安全性の向上と自転車走行空間の充実</b> 自転車対自転車を含めた車両相互などの自転車事故防止に向けては、自転車走行空間において、交通規制をかけたり、統一した空間整備（路面標示などにより走行位置及び走行方向を明示）が必要になります。 また、走行空間の充実に加え、路面標示や標識などによる注意喚起などの対策を実施する必要があります。</li> </ul>





## 2-2 駐輪環境から見た課題

現状	課題
<p><b>◆駐輪環境に関する現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道3線が結節し鉄道駅利用者が多く、鉄道駅周辺に商業施設が集積している藤沢駅周辺の駐輪施設については、鉄道駅周辺の駐輪需要（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。</li> <li>・交通に関する市民意識調査より、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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>◆路上駐輪に関する現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅周辺では依然として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。</li> </ul>	<p>○ <b>交通結節点や商業施設周辺の駐輪環境の改善</b></p> <p>放置自転車が多く見られ収容台数が足りていない鉄道駅周辺などの交通結節点、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。</p> <p>歩行者が安全で安心して通行できる歩行空間の確保に向け、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。</p> <p>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。</p> <p>○ <b>既存駐輪施設の利用環境の充実</b></p> <p>既存無料駐輪施設の利便性・防犯性の向上など利用者のサービス向上に取り組む必要があります。</p>

## 2-3 利用促進から見た課題

現状	課題
<p><b>◆自転車利用促進に関する現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南部地域では、自動車の利用割合が高い状況となっています。一方、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。</li> <li>・環境問題への意識の高まりなどから、自転車がエコな交通手段として注目されています。</li> <li>・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。</li> </ul>	<p>○ <b>地域や企業との連携による自転車利用の促進</b></p> <p>環境負荷のない交通手段として、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。</p> <p>○ <b>情報発信の充実</b></p> <p>自転車の気軽な利用を促す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。</p>



## 2-4 ルール・マナーに対する意識から見た課題

現状	課題
<p><b>◆ルール・マナー向上に関する取り組み状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教室などの取り組みを行っており、小学生を中心に6,000人以上が講習を受けています。</li> <li>通学で自転車の利用が多い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。</li> </ul> <p><b>◆自転車関連事故に関する現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>◆自転車の盗難被害の現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p><b>○ルール・マナーに関する教育の充実</b></p> <p>小学生や通学で自転車の利用が多い高校生に対し、さらなる交通安全教室の取り組みの充実を図っていく必要があります。</p> <p>また、変化する社会情勢に伴う道路交通法改正や警察庁の施策などについて、適切な交通安全ルールの徹底を適宜教育していく必要があります。</p> <p><b>○自転車事故に関する認識の強化</b></p> <p>自転車の車両相互の事故が多いことから、車道走行を原則とし、左側通行の徹底を周知していく必要があります。</p> <p><b>○駐輪時の施錠の徹底</b></p> <p>自転車の無施錠による盗難を防ぐため、駐輪時の施錠の徹底を周知していく必要があります。</p>

## 第5章 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

自転車利用については、その利用目的によって利用領域が広くなり、他の交通手段との競合の可能性や、他の交通手段を利用する方が効率的な場合などが考えられます。

国のガイドラインでは、例えば、鉄道駅までの移動の場合、短距離の移動は徒歩への誘導、中・長距離ではバス利用へ誘導するなど、移動距離に応じた交通手段の対応により、自転車の無秩序な利用を是正していくことも必要という、自転車駐車需要のコントロールのあり方が示されています。

このような考え方を踏まえつつ、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、**原則、車道左側通行を基本に**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。

ただし、このような当面の整備形態で整備した路線であっても、長期的には、整備の優先度に応じながら、計画的に本来の整備形態で再整備していくことをめざしていきます。

○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

良好な駐輪環境を確保するため、放置自転車対策として、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す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

藤沢市の自転車の利用状況としては、1kmから3km未満までの移動距離で、利用割合が約2割を超えています。3kmから10km未満、10km以上の移動距離でも利用されており、利用目的に応じて、利用領域が広がっていることが伺えます。

移動距離と交通手段別の関係を見ると、1km未満の移動距離では、自転車が約2割、徒歩が約7割、自動車も約1割を占めています。1kmから2km未満の移動距離では、自転車が約2.5割、徒歩が約5割、自動車が約2割、バスが約0.3割となっています。

特に、自動車利用については、移動距離1km未満で約1割超、移動距離1kmから2km未満で約2割を超え、最寄り駅や、商業施設などへの比較的、短距離な移動の際にも、自動車が利用されている実態が伺えます。

このような移動距離と各交通手段との実態を踏まえ、2km未満の比較的、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。 ※P6「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

だれもが安全・快適に自転車利用ができるまちをめざしていくためには、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など道路を利用するすべての人に対して、交通ルール・マナーの向上を図っていくことが重要です。このため、交通管理者（警察）と連携を図りながら「自転車安全利用五則（2007年（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。

また、自転車ネットワーク路線の整備を進めていく場合には、地域の方々、商業関係者、交通事業者、関係機関と連携を図りながら、自転車走行空間、交差点、バス停での交通ルールや、路面表示の意味などの周知活動を進めていきます。

※「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～

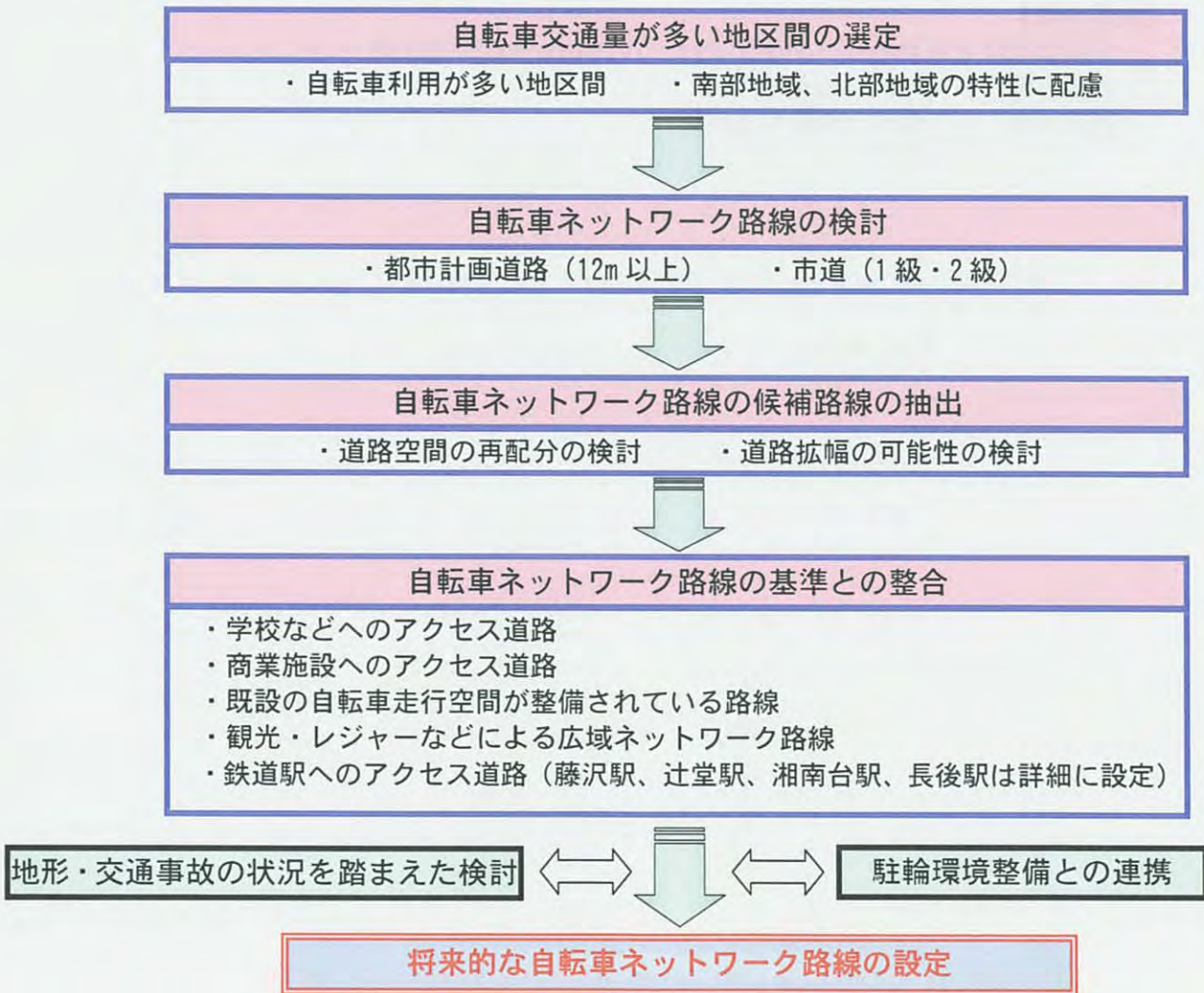
安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり

＜方針＞

自転車・ひと・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、原則、車道左側通行を基本とした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。



将来的な自転車ネットワーク路線設定の流れ



## 1-1 自転車ネットワーク候補路線の抽出

### (1) 自転車交通量が多い地区間の選定

自転車交通量が多い地区間としては、「藤沢市の都市計画道路と自転車（代表交通手段）分布交通量」の状況を踏まえ選定します。

藤沢市の自転車利用状況としては、地形の影響から、南部地域と北部地域間での移動が少ない状況となっていますので、市域を南部地域、北部地域に分けて地区間を選定していきます。自転車利用が多い地区間としては以下のとおりとなっています。

#### ○自転車交通量が多い地区間

南部地域、南部地域で自転車利用が多い地区間は、以下のとおりとなっています。

##### 【南部地域】

- ・ 藤沢地区－鶴沼地区間
- ・ 辻堂地区－鶴沼地区間
- ・ 辻堂地区－明治地区間
- ・ 明治地区－藤沢駅周辺間

##### 【北部地域】

- ・ 小田急沿線の長後地区－湘南台地区－六会地区－善行地区間
- ・ 湘南大庭・石川地区－遠藤地区間
- ・ 湘南大庭・石川地区－湘南台地区間





藤沢市の都市計画道路と自転車（代表交通手段）分布交通量

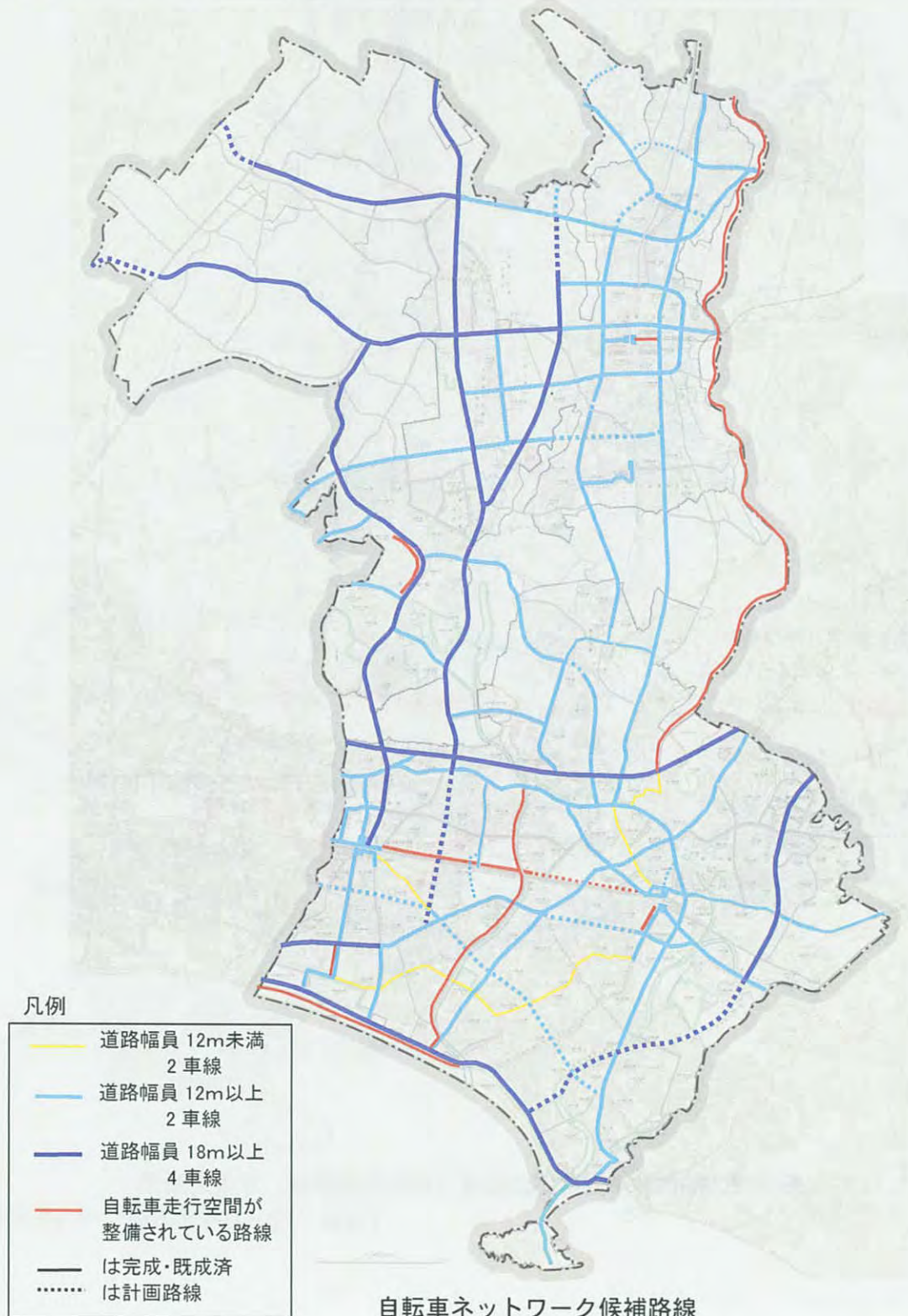
【資料：H20 東京都市圏パ-ソトリップ調査】



(2) 自転車ネットワーク路線の候補路線の抽出

『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』を踏まえつつ、藤沢市の特性を活かした自転車ネットワーク路線の候補路線を抽出します。

自転車ネットワーク候補路線については、自転車交通量が多い地区間を連絡する、都市計画道路（12m以上）、市道（1級・2級）の中から、道路空間の再配分、道路拡幅の可能性を踏まえ、次のとおり、自転車ネットワーク候補路線として抽出します。





1-2 自転車ネットワーク路線の基準との整合

(1) 学校などへのアクセス路線

藤沢市には、大学が4校あり、自転車通学を認めている高校なども立地しており、これらの大学などへ通学を目的とする自転車利用も多くなっています。

自転車通学の需要が多い鶴沼地区、辻堂地区、遠藤地区、湘南大庭・石川地区、六会地区、善行地区では、鉄道駅と大学、高校などと連絡する路線を選定し、自転車ネットワーク路線を設定します。



自転車（代表交通手段）分布交通量（目的：自宅-通学）

【資料：H20 東京都市圏パ-ソトリップ調査】



(2) 商業施設へのアクセス路線

商業施設を目的とする自転車での移動状況（私事）を見ると、南部地域では、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺の南北間、辻堂・鶴沼地区間でのトリップ数が多く、一方、北部地域では湘南台駅周辺と遠藤・湘南大庭・石川地区間でのトリップ数が多くなっています。

これら自転車利用が多い地区では、商業施設につながる都市計画道路を中心に、自転車ネットワーク路線を設定します。



自転車（代表交通手段）分布交通量（目的：自宅-私事）

【資料：H20 東京都市圏パーストリップ調査】



(3) 既設の自転車走行空間が整備されている路線と接続する路線

藤沢市における自転車走行空間の整備が行われている路線と接続する路線を選定し、自転車ネットワーク路線を設定します。



自転車走行空間の状況

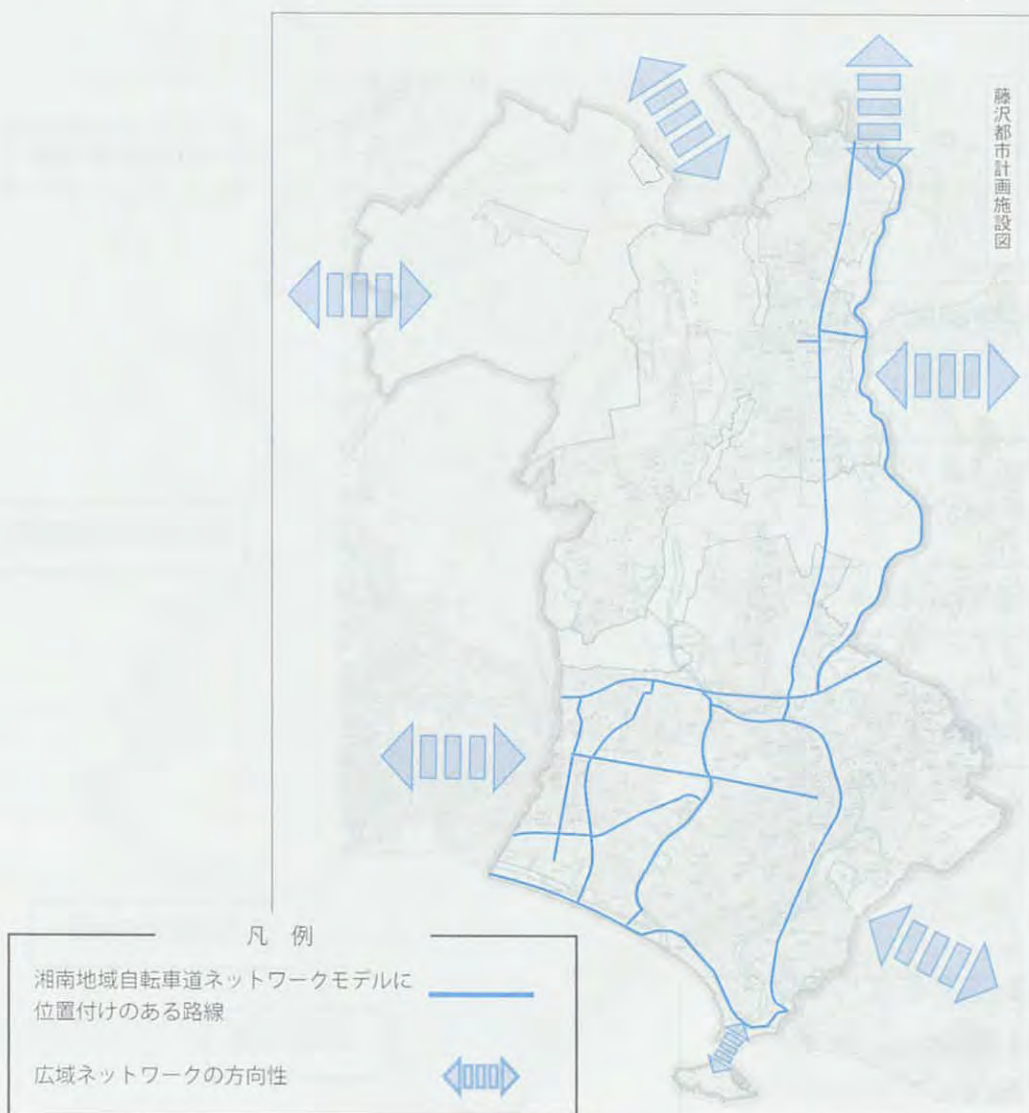


(4) 観光・レジャーなどによる広域ネットワーク路線

藤沢市においては観光地である湘南海岸周辺を目的地とする自転車利用などが多くあります。これらの自転車利用者は比較的長距離の移動であるため、路線の設定に当たっては、広域的なネットワーク路線について検討していく必要があります。

2011年（平成23年）3月に取りまとめられた『湘南地域自転車道ネットワークモデル』を踏まえつつ、近隣都市との調整を図りながら、海沿いや川沿いの路線を中心に自転車ネットワーク路線を設定します。

なお、湘南地域自転車道ネットワークモデルは、2011年（平成23年）3月に、県民や地元企業などの自転車利用者とともに、神奈川県と周辺自治体を中心に、国や交通管理者（警察）なども参画する「湘南地域自転車道ネットワーク化検討委員会」が、「ネットワークモデル」など検討結果を取りまとめたものです。



広域ネットワーク路線の方向性