

# ふじさわサイクルプラン（素案）

---

概要版



平成25年12月



はじめに.....	1
1 ふじさわサイクルプラン策定の背景・目的.....	1
2 ふじさわサイクルプランの役割と位置付け.....	1
自転車利用の特性.....	2
1 移動距離と交通手段別の利用状況（藤沢市）.....	2
自転車利用の現状.....	3
1 自転車走行空間の現状.....	3
2 藤沢市の地形.....	4
3 藤沢市の自転車利用状況.....	5
4 交通の手段.....	6
5 鉄道駅までの自転車トリップ数.....	7
6 利用自転車数と収容台数の状況.....	7
7 自転車利用に関する市民意識.....	8
8 自転車関連事故件数の推移.....	9
9 ルール・マナーの向上に関する取組み.....	9
現状と課題の整理.....	10
1 自転車走行空間から見た課題.....	10
2 駐輪環境から見た課題.....	10
3 利用促進から見た課題.....	11
4 ルール・マナーに対する意識から見た課題.....	11
基本計画.....	12
1 将来像.....	13
2 自転車施策の基本方針.....	13
3 自転車施策の基本的な考え方.....	14
4 自転車施策.....	15
中短期で取り組む自転車施策.....	23
基本方針1 はしる～走行空間整備～.....	24
基本方針2 とめる～駐輪環境整備～.....	29
基本方針3 つかう～利用促進～.....	32
基本方針4 まもる～交通ルールの遵守～.....	35
進行管理と定期的な見直し.....	38
1 進行管理と定期的な見直しの考え方.....	39
2 プランの実現に向けた推進体制.....	40



## 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、自転車利用が増えています。

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、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～
- 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～
- 健康増進 ～自転車利用による健康増進の促進～
- 環境 ～環境にやさしい交通手段の環境づくり～

## 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、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。



# 自転車利用の特性



## 1 移動距離と交通手段別の利用状況（藤沢市）

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約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 → 距離帯での特性はあまり見られない傾向となっていますが、平均すると約5%程度の利用割合となっています。
- ・ 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未満で約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の距離帯で約5割超の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約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、約4割超の利用割合となっています。

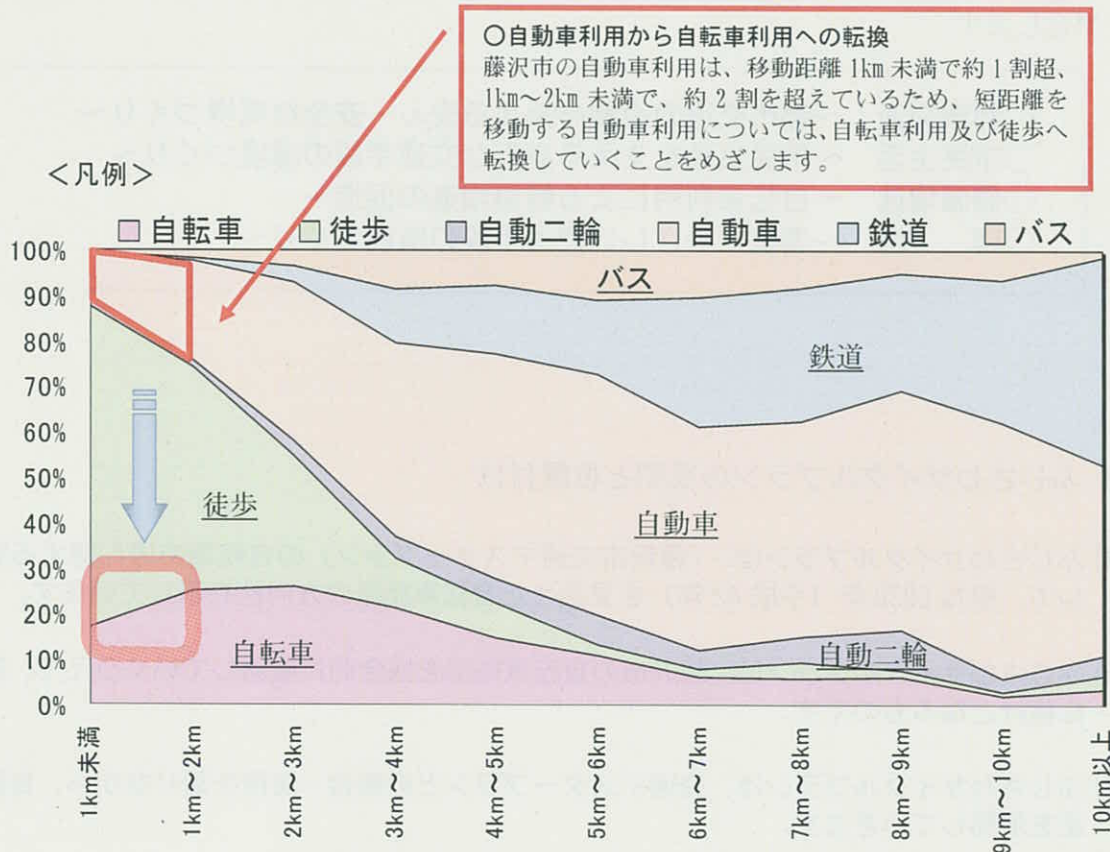


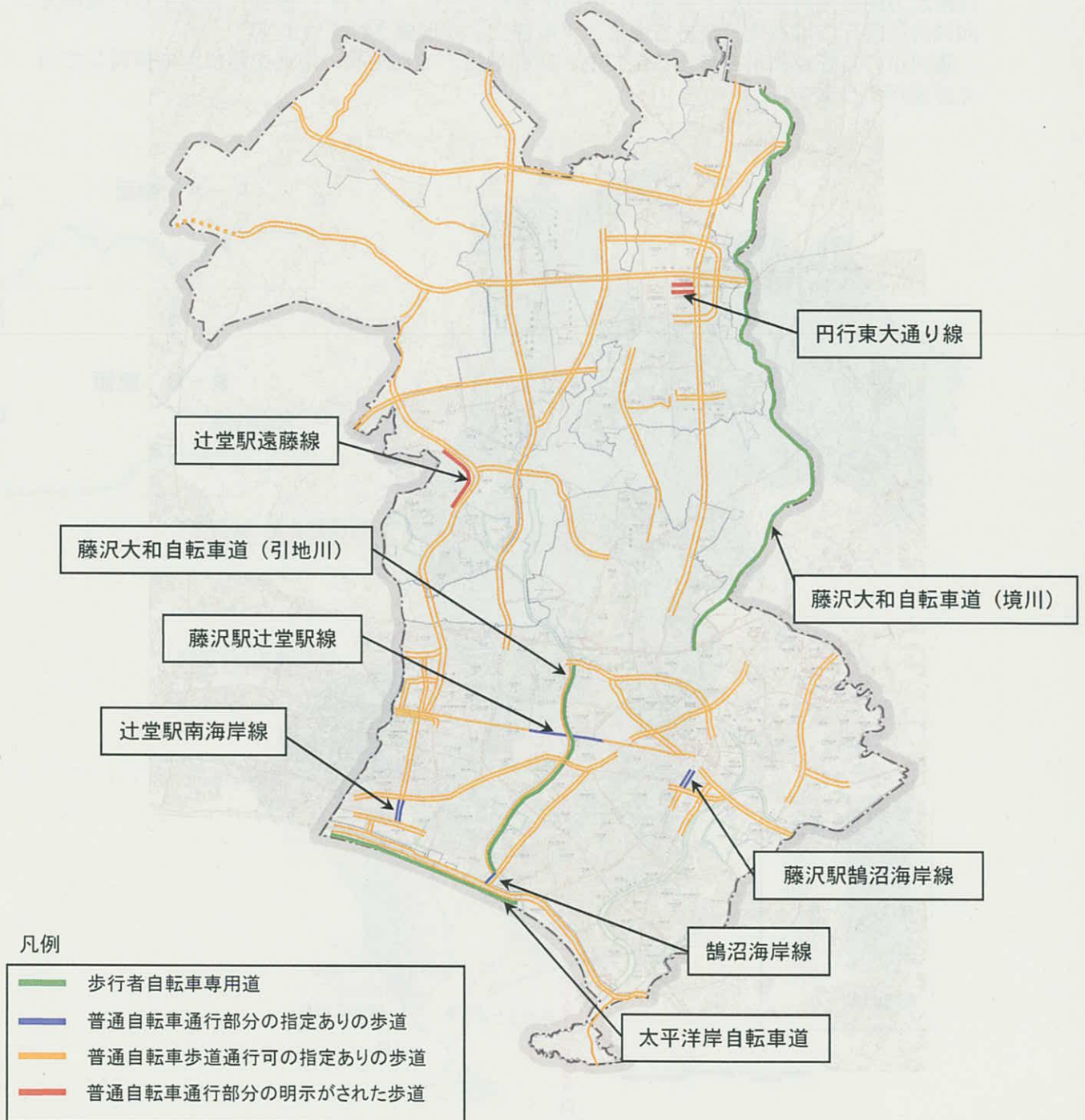
図 移動距離と交通手段別の利用割合（藤沢市）

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】



## 1 自転車走行空間の現状

藤沢市の歩行者自転車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。



※公安委員会の告示が行なわれていない路線も含む。

図 自転車走行空間の状況





## 2 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 地区で見ると、南部地域は、片瀬、鵠沼、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。

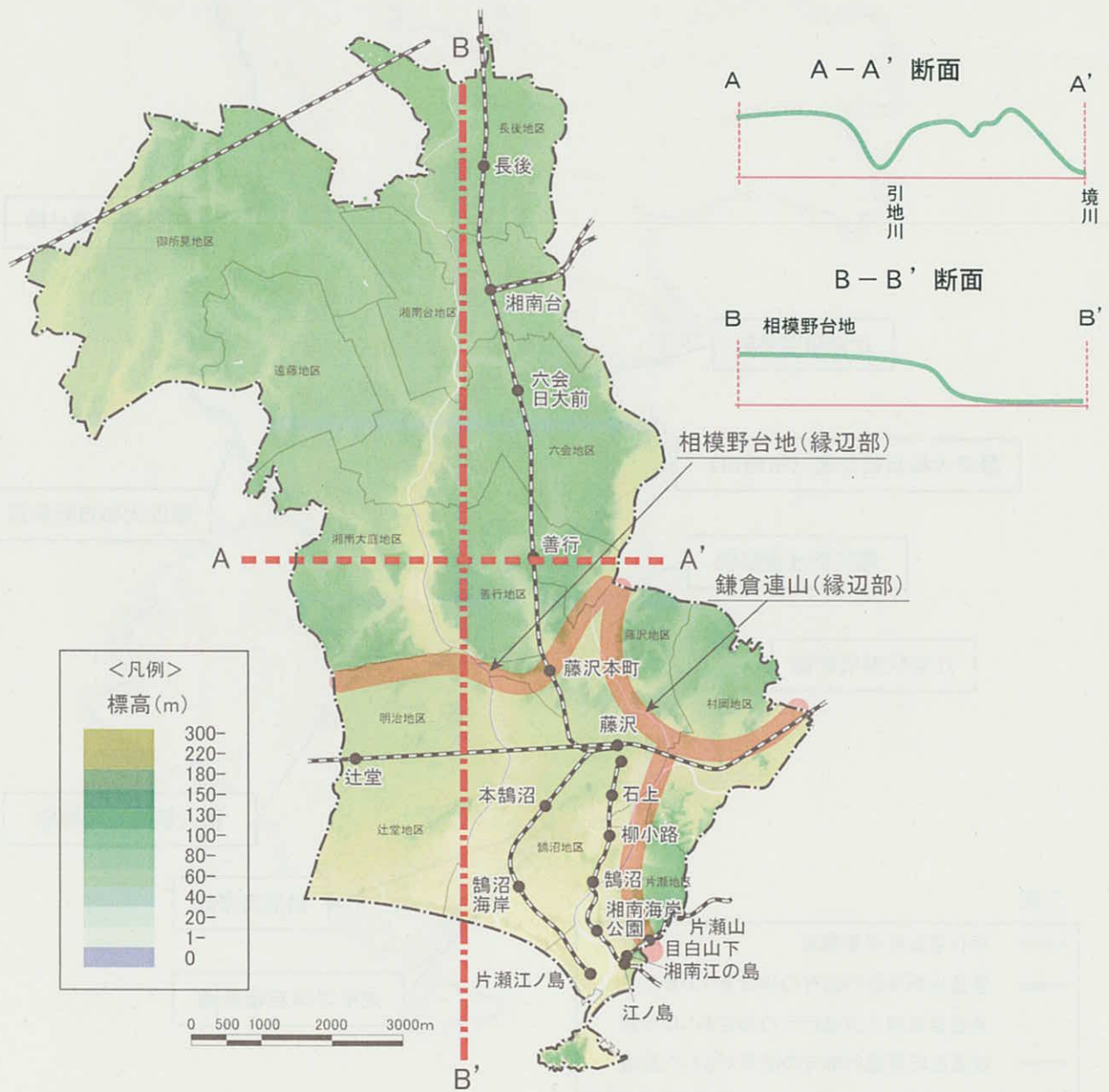


図 藤沢市の地形



### 3 藤沢市の自転車利用状況

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。南部地域で自転車利用が多い地区間としては、「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」となっています。北部地域では、「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」となっています。

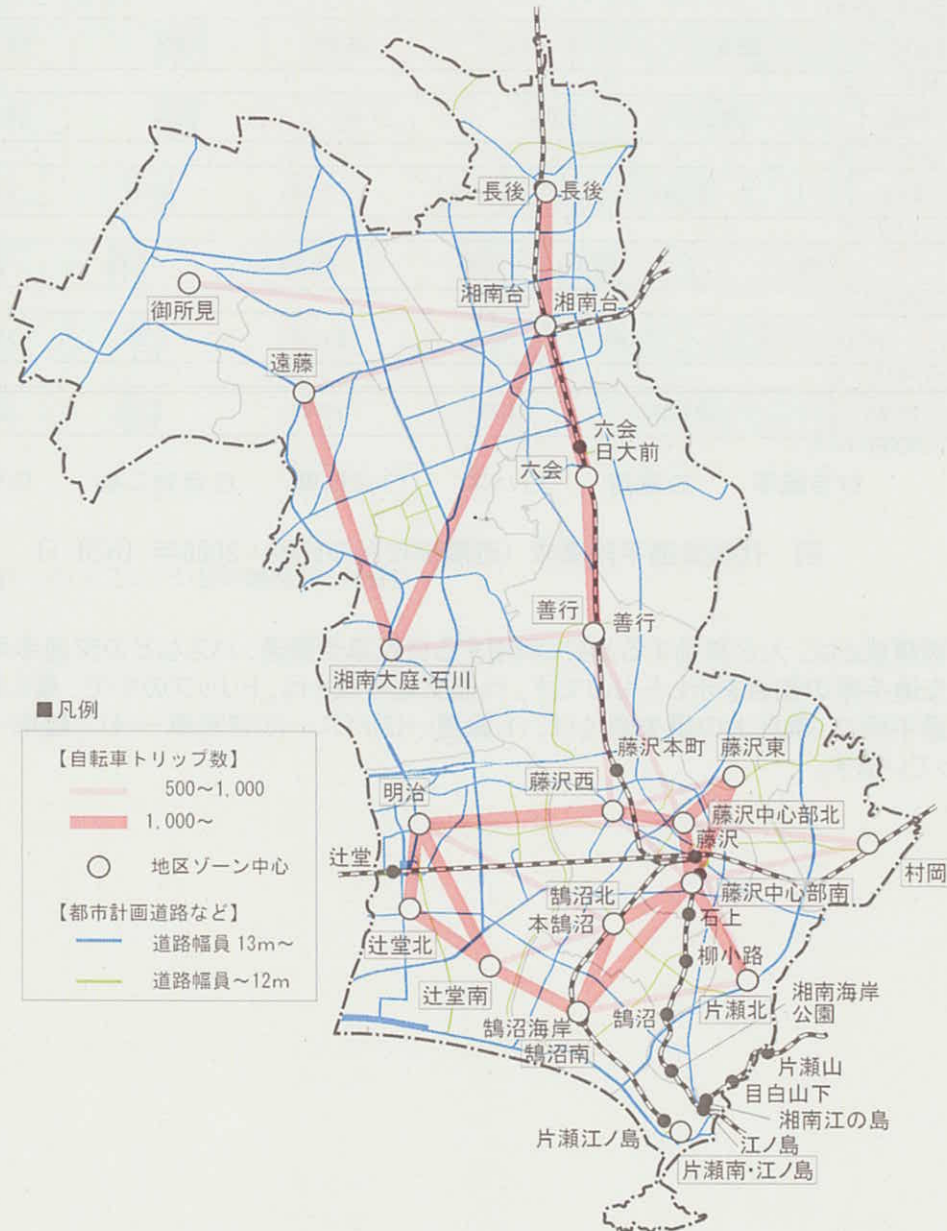


図 藤沢市の都市計画道路と自転車（代表交通手段）分布交通量

【資料：H20 東京都市圏パ・ソトリップ調査】

※トリップとは、人がある目的をもって、「出発地」から「目的地」へと移動する単位です。

【例】1トリップ：出発地（自宅）→（徒歩）→バス停→（バス）→駅→（鉄道）→駅→（徒歩）→目的地（職場）





#### 4 交通の手段（代表交通手段構成）

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、泉区、鎌倉市の自転車利用割合が藤沢市よりも低い一方で、西側に隣接する茅ヶ崎市、大和市では、高くなっています。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。

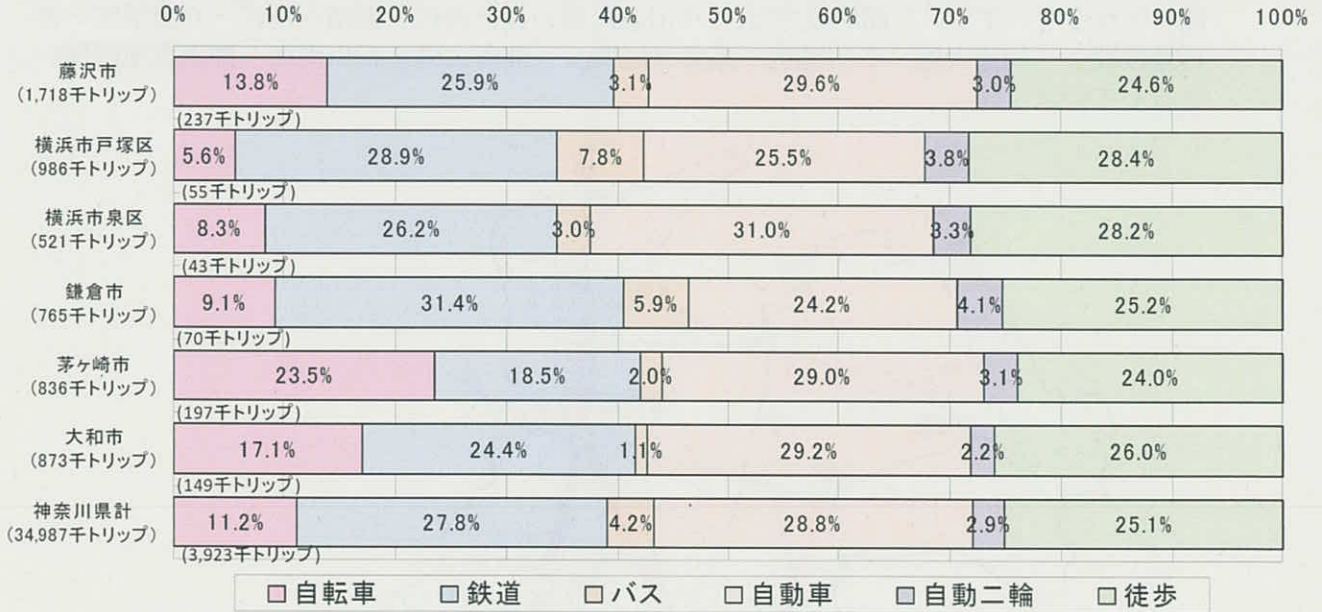


図 代表交通手段構成（近隣都市との比較：2008年（H20））

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】

※交通手段構成とは、人が移動するときを利用する自転車や鉄道、バスなどの交通手段のうち、代表的な交通手段の割合を示したものです。代表交通手段とは、トリップの中で、最も優先順位の高い交通手段で、集計上の優先順位は、(1)鉄道→(2)バス→(3)自動車→(4)二輪車→(5)徒歩の順となっています。





### 5 鉄道駅までの自転車トリップ数（鉄道駅別の比較）

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。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割を超えており、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。

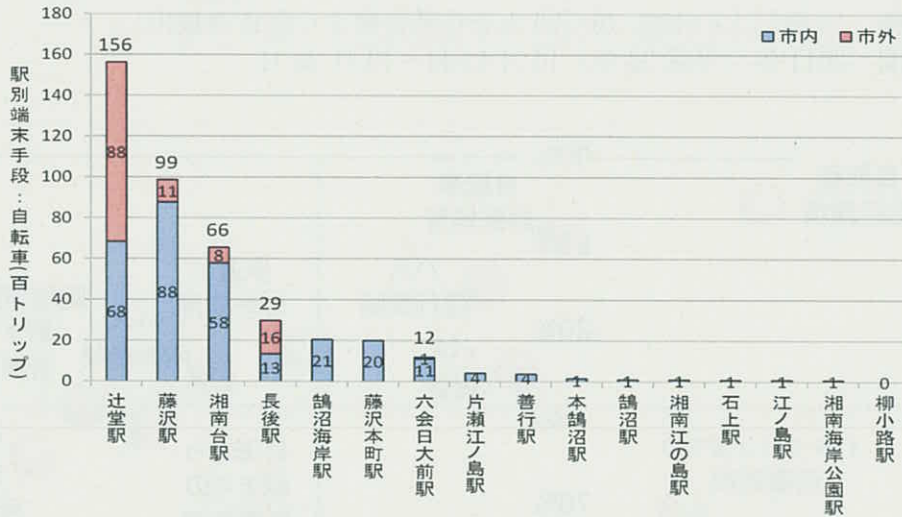


図 鉄道駅までの自転車トリップ数（駅別の比較）

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】

### 6 利用自転車数と収容台数の状況

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みると、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。

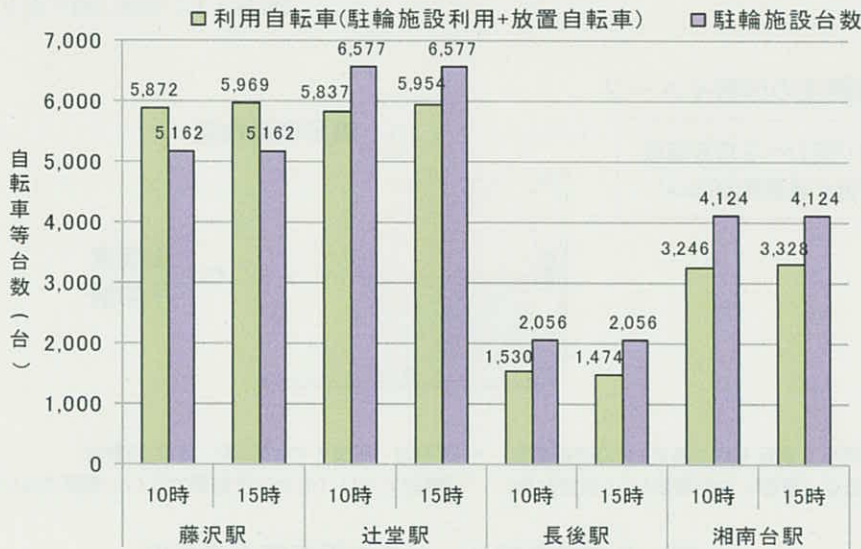


図 利用自転車数と収容台数

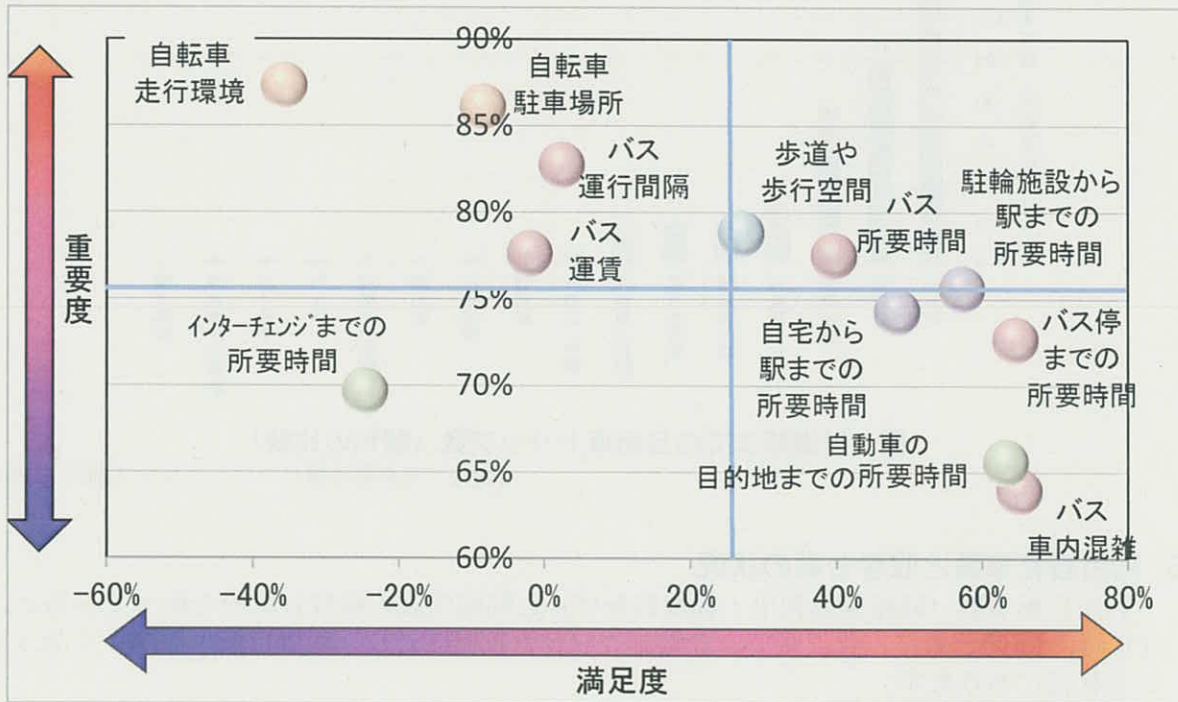


### 7 自転車利用に関する市民意識

2011年（平成23年）10月に実施した交通に関する市民意識調査では、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。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。

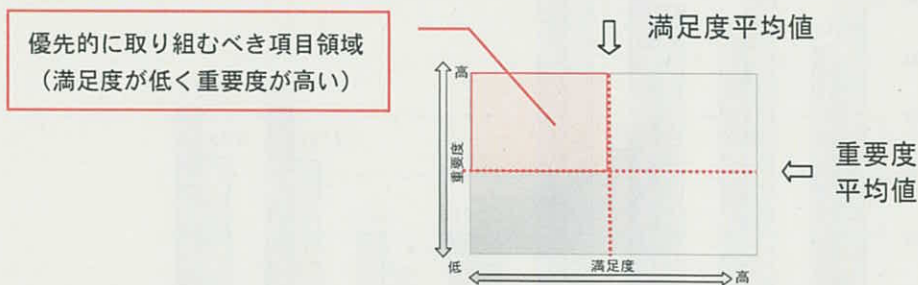
調査対象：15歳以上の市民（6,500人を住基台帳より無作為抽出）

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)

図 各交通手段サービスの重要度と満足度