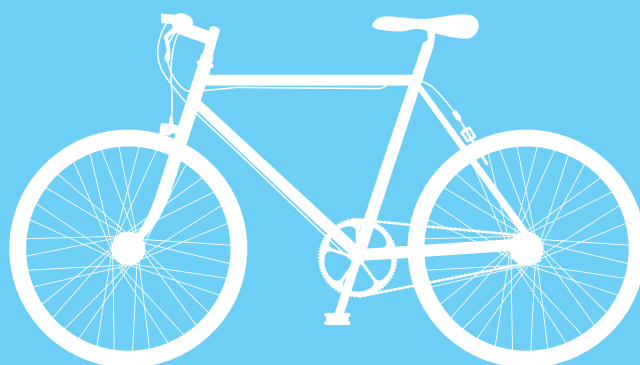




第4章 現状と課題の整理

- 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を比べて見ると、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>◆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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 <p>◆自転車関連事故に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●連続性のある自転車ネットワークの形成 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。 ●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 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。 ●鉄道駅周辺での自転車走行空間の充実 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。 ●安全性の向上と自転車走行空間の充実 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、交通規制をかけたリ、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。

2-2 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"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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"> ・ 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。 	<p>●<u>交通結節点や商業施設周辺の駐輪環境の改善</u></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>●<u>既存駐輪施設の利用環境の充実</u></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>◆自転車利用促進に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北部地域では、藤沢市全体に比べて、自動車の利用割合が高く、自転車の利用割合が低くなっています。 ・ 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。 ・ 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。 	<p>●<u>地域や企業との連携による自転車利用の促進</u></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>●<u>情報発信の充実</u></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>◆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。 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。 <p>◆自転車関連事故に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>●ルール・マナーに関する教育の充実</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>●自転車事故に関する認識の強化</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>●駐輪時の施錠の徹底</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>



藤沢各地区での啓発活動