

# 第19回 ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

2022年（令和4年）10月4日（火）

## 議題（1）

ふじさわサイクルプランの改定について  
～現状の把握と課題の抽出～



藤 沢 市

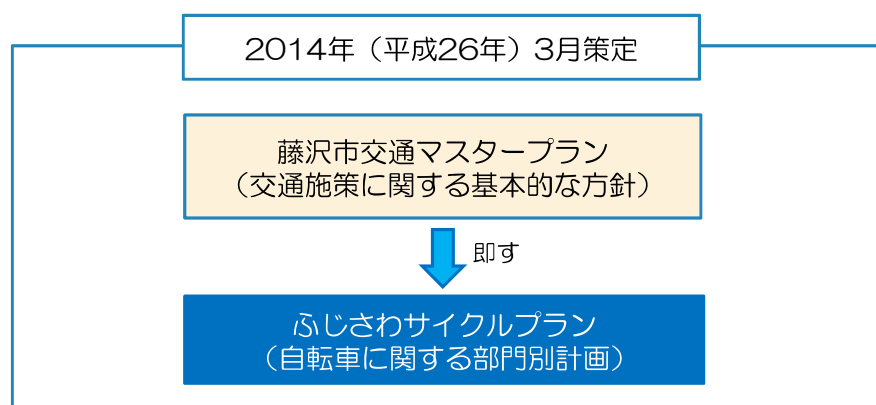
ふじさわサイクルプラン

## ➤ ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）の概要



- 2014年（平成26年）3月策定
- 本市の総合的な都市交通計画（藤沢市交通マスタープラン）の自転車交通に関する部門別計画。
- 概ね2030年（令和12年）を見据えた自転車施策の方向性を示す。

➡ 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。



➤ 藤沢市交通マスタープラン



- ✓ 「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画
- ✓ 「藤沢市交通マスタープラン」は2030年（H42年）を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示したもの
- ✓ 交通施策を展開していく上で、基本的な指針となるもの

◆ 計画の見直しに向けた検討

検討組織

◇藤沢市交通政策推進会議

開催状況

◇第1回会議 2022年7月19日

- 藤沢市をとりまく社会情勢の変化について  
→脱炭素化、ICTによるライフスタイルの変化など
- 藤沢市の交通実態  
→移動機会の減少、自宅周辺での移動の増加

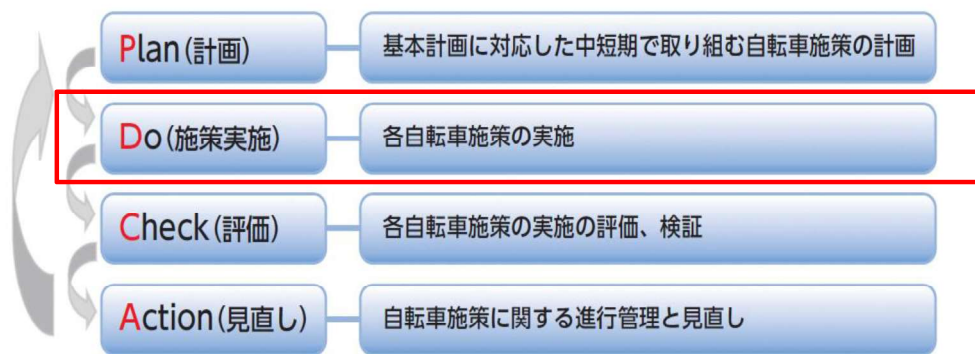
ふじさわサイクルプランの進行状況

## ➤ ふじさわサイクルプランの進行管理

各自転車施策の実施（D o）

中短期で取り組む自転車施策

- ・概ね10カ年を計画期間として取り組む自転車施策。



4

「ふじさわサイクルプラン」の取組みの実施状況

ふじさわサイクルプラン

## ➤ 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

### 自転車走行空間づくり

～将来ネットワーク路線の整備～

自転車専用通行帯による整備



混在型（矢羽根）による整備



### 鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり

～藤沢駅周辺における整備～

左側通行を促すピクトグラムを設置



駅中心部での押し歩きの促進



5

➤ 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

新たな駐輪スペースの確保

藤沢駅北口第2自転車等駐車場



湘南台駅東口路上第1自転車駐車場



その他：藤沢駅南口路上第2自転車駐車場の整備など

既存駐輪施設の利用環境の向上

既存無料駐輪場の統廃合による有料化



機械化による利便性の向上



放置自転車の撤去



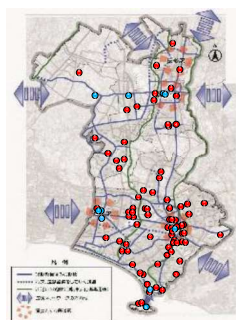
➤ 基本方針3 つかう ～利用促進～  
 市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくり

公共交通などとの連携

サイクルアンドバスライド施設の整備



シェアサイクルの実証実験



情報発信の充実

身体活動量に関する掲示

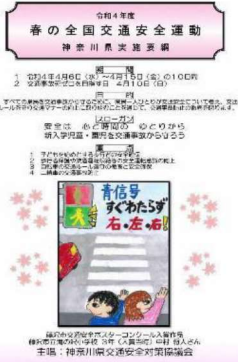


観光誌と連携した情報発信



➤ 基本方針4 まもる ～交通ルールへの遵守～  
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



防犯への意識づけ活動

自転車街頭点検での防犯登録の義務化の周知など



社会情勢に伴う交通ルールの意識への啓発



幼児二人同乗基準に適合した自転車利用の啓発

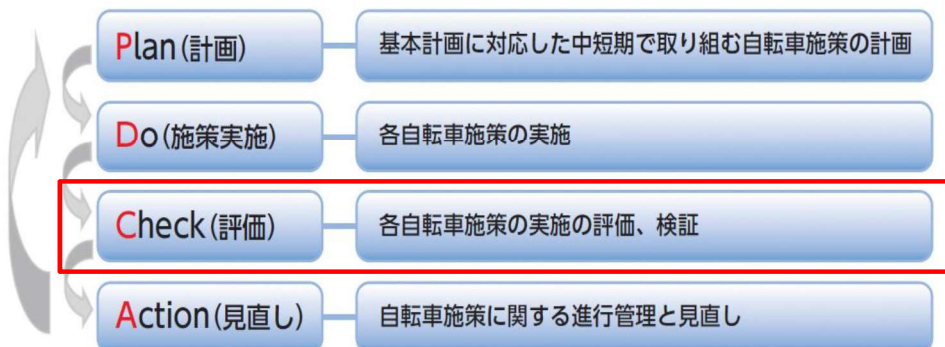


➤ ふじさわサイクルプランの進行管理

各自転車施策の実施の評価、検証（Check）

評価指標

- ・ 定量的なアウトプットや市民満足度調査による評価指標



■ 評価指標による進捗評価

評価指標	策定時 (H26.3)		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	達成状況
	H26	目標値									
<b>方針1 走行空間整備</b>											
自転車走行空間の整備延長 (道路空間再配分・新設) ※上段：NW路線以外を含む 下段：NW路線のみ	0km	5km	0.7km	1.3km	3.5km	4.0km	5.8km	14.6km	14.7km	16.0km	達成
	0km	5km	0.7km	1.2km	3.3km	3.8km	5.6km	13.4km	13.5km	14.7km	
鉄道駅周辺の 自転車走行空間の充実度	0駅	4駅	0	0	0	0	0	1	1	1	未達
自転車走行環境に関する 満足度	9.10%	向上を目指す	9.10%	-	8.9%	9.9%	9.0%	10.6%	11.4%	12.0%	達成
評価指標	策定時 (H26.3)		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	達成状況
	H26	目標値									
<b>方針2 駐輪環境整備</b>											
鉄道駅周辺の駐輪環境の 充実度	19,966台	20%増 (23,960台)	20,398台	22,330台	22,405台	22,475台	22,706台	23,206台	23,582台	23,450台	達成
自転車駐車場に関する 満足度	15.2%	向上を目指す	15.2%	-	13.7%	15.6%	14.8%	9.3%	11.3%	12.6%	未達

10

■ 評価指標による進捗評価

評価指標	策定時 (H26.3)		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	達成状況
	H26	目標値									
<b>方針3 利用促進</b>											
自転車の利用割合	13.8%	13.8% (現状維持)	13.8%	13.8%	13.8%	13.8%	13.8%	14.4%	14.4%	14.4%	達成
評価指標	策定時 (H26.3)		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	達成状況
	H26	目標値									
<b>方針4 交通ルールの遵守</b>		目標値									
自転車の交通事故件数	478件 (H24)	200件	381件 (H26)	365件 (H27)	300件 (H28)	418件 (H29)	316件 (H30)	373件 (R1)	266件 (R2)	311件 (R3)	未達
交通安全教室の受講者数	20,383人	前年からの 毎年5%増	20,736人 2%	21,180人 2%	20,598人 -3%	20,808人 1%	21,838人 5%	21,525人 -1%	6,370人 -70%	14,200人 -34%	未達

11

## ➤ 評価指標について

### 評価につながった項目（達成状況「達成」）

- 自転車走行空間の整備延長と走行環境に関する満足度
- 駐輪環境の充実度（駅周辺の自転車収容台数）
- 自転車の利用割合
  - 自転車走行空間の整備が進むとともに走行環境に関する満足度の上昇がみられた。また、駐輪環境が充実するとともに、自転車利用割合の増加がみられた。

### 評価につながらなかった項目（達成状況「未達」）

- 鉄道駅の自転車走行空間の充実度
  - 計画期間の2030年度までに4駅の整備を完了するスケジュールで事業を進めている。今年度は2駅目の辻堂駅の計画策定を予定。
- 自転車駐車場所に関する満足度
  - 新規整備による自転車収容台数の増加や、機械化や有料化による利便性の向上が図られているが満足度の向上に繋がっていない。
- 交通ルールの遵守に関する項目
  - 自転車関連事故は計画当初に比べ減少しているものの、事故を目標値まで大きく減らすには至っていない。

12

## 本市をはじめとする自転車利用の現状

# 1. 利用状況（PT調査結果）

## 【代表交通手段別分担率-13地区別】

※第6回東京都市圏パーソントリップ調査

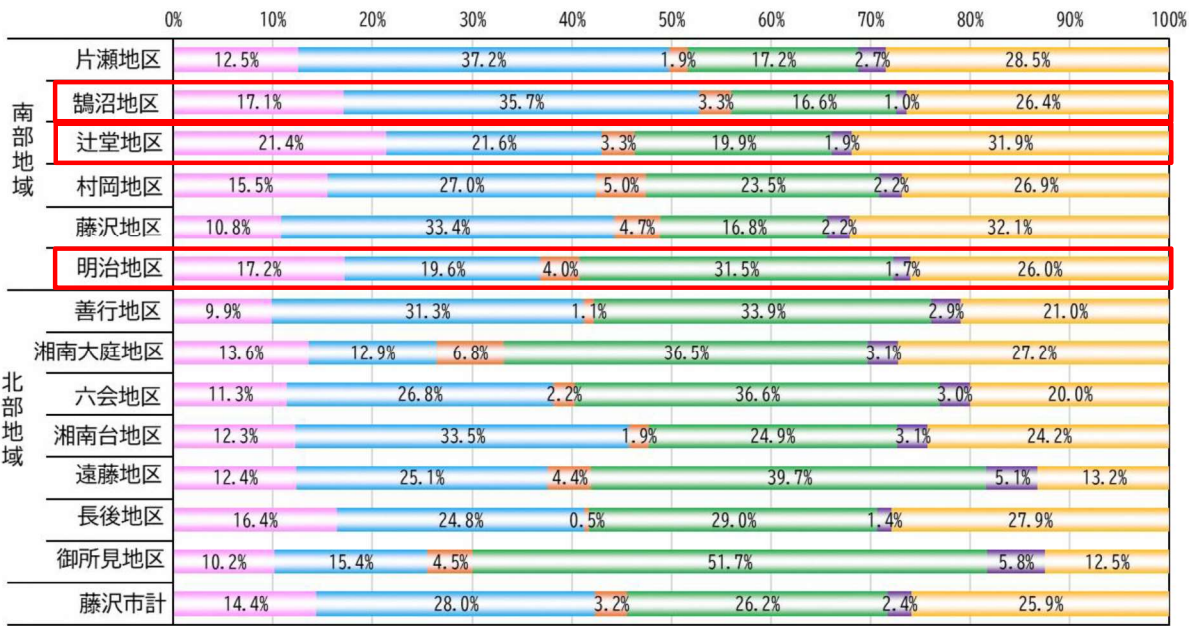


図 13地区別代表交通手段別分担率

現状

- ・鵜沼地区、辻堂地区、明治地区で自転車の分担率が高い

代表交通分担率：人が移動するときに、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などいくつかの交通手段を用いた場合、主に利用する交通手段。

# 1. 利用状況（PT調査結果）

## 【自転車利用者（代表交通手段）の性年齢階層別構成比】

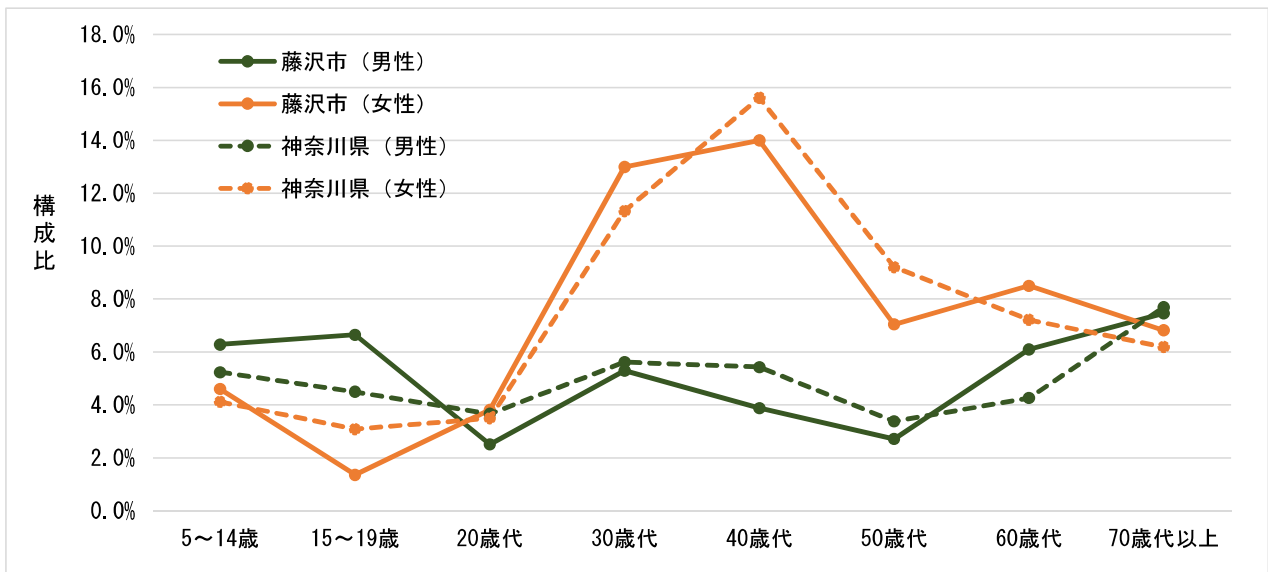


図 自転車利用者の性年齢階層構成比（代表交通手段）

※藤沢市内、神奈川県内を出発地もしくは到着地とする自転車利用者（代表交通手段）の性年齢構成比

※第6回東京都市圏パーソントリップ調査

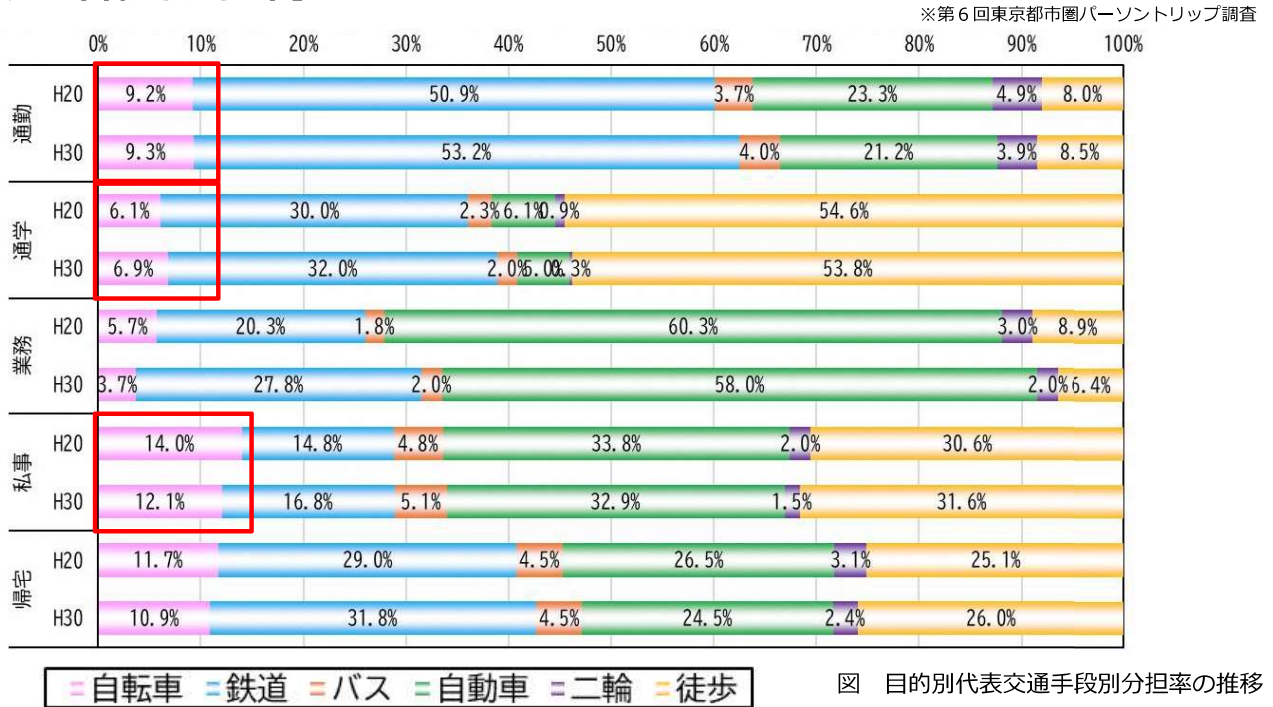
現状

- ・男性は15~19歳、女性は30~40歳代の利用が多い
- ・50歳代以降の男性の利用が多くなる



# 1. 利用状況（PT調査結果）

## 【目的別の自転車分担率】



現状

- ・目的別にみると、「私事」での自転車分担率が高い
- ・自転車分担率が増加した目的は「通勤」「通学」

# 1. 利用状況（PT調査結果）

## 【地区間での自転車利用（代表交通手段）】

表 代表交通手段の地域別OD

	到着地													
	片瀬地区	鶴沼地区	辻堂地区	村岡地区	藤沢地区	明治地区	善行地区	湘南大庭地区	六会地区	湘南台地区	遠藤地区	長後地区	御所見地区	
出発地	片瀬地区	1,680	1,286	277	117	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	鶴沼地区	1,256	9,616	2,313	1,070	2,383	575	509	290	0	173	0	86	0
	辻堂地区	409	2,462	7,479	117	220	1,104	0	82	0	0	0	0	0
	村岡地区	117	1,061	117	2,822	1,606	132	245	94	0	0	0	0	0
	藤沢地区	121	2,560	0	1,623	3,744	359	1,080	250	101	0	86	0	0
	明治地区	0	575	899	132	359	7,766	285	235	240	0	0	0	0
	善行地区	0	363	146	245	931	355	387	306	281	200	70	0	0
	湘南大庭地区	0	290	82	94	250	235	306	699	327	163	353	0	127
	六会地区	0	0	0	0	101	148	368	327	3,131	2,169	866	0	177
	湘南台地区	0	173	0	0	0	92	0	250	2,164	4,928	418	583	496
	遠藤地区	0	0	0	0	86	0	70	353	866	418	1,369	0	161
	長後地区	0	86	0	0	0	0	0	0	0	462	0	4,250	121
	御所見地区	0	0	0	0	0	0	0	127	177	515	161	0	1,064

※精度が担保されていない集計結果のため、特にトリップ数が少ない地域間ODの集計結果の取り扱いに注意する必要がある

現状

- ・自地区内での利用が多い傾向
- ・自地区外では、駅がある隣接する地区への利用が多い傾向

# 1. 利用状況（PT調査結果）

## 【駅まで（駅から）の端末交通手段】

※第6回東京都市圏パーソントリップ調査

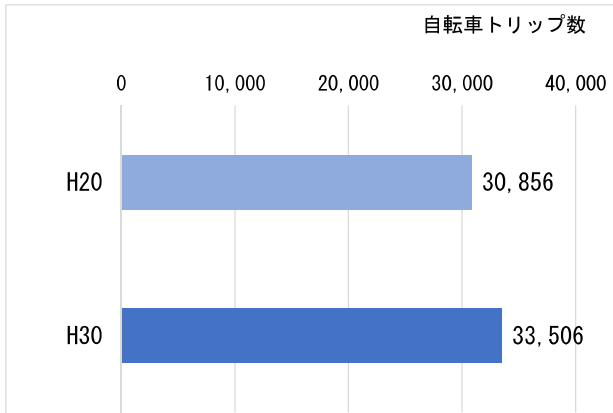


図 鉄道端末自転車交通量

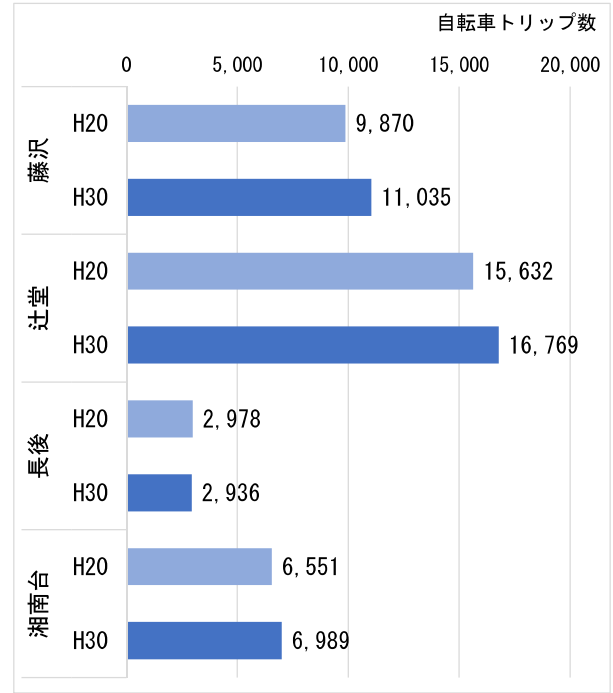


図 駅別端末自転車交通量（主要駅）

**現状**

- ・ 駅まで（駅から）の端末交通手段のうち、自転車トリップは増加
- ・ 駅別では辻堂駅、藤沢駅での利用が多く、自転車トリップも増加

# 2. 自転車の販売状況の推移（全国）

## 【電動アシスト自転車及び幼児乗せ自転車の普及状況】

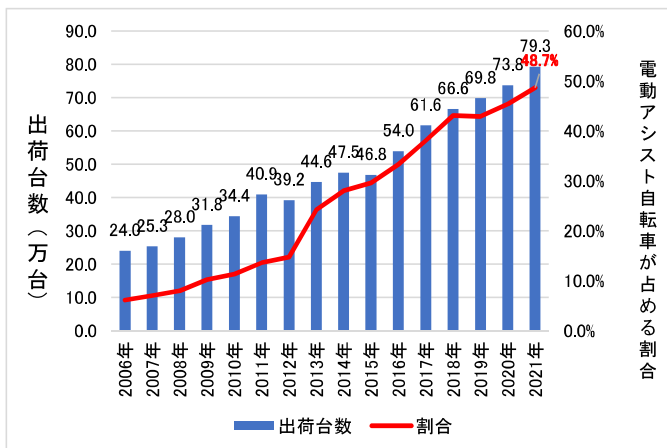


図 電動アシスト自転車の出荷状況（全国）  
※経済産業省生産動態統計

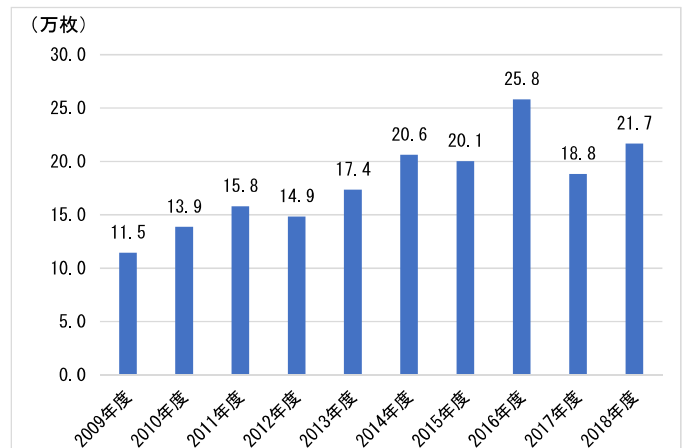


図 幼児2人同乗基準適合車マーク交付状況（全国）  
※消費者安全調査委員会  
「消費者安全法第23条第1項の規定に基づく事故等原因調査報告書 幼児同乗中の電動アシスト自転車の事故」

**現状**

- ・ 電動アシスト自転車は、全出荷台数のうち5割を占めている
- ・ 幼児乗せ自転車は、10年間で2倍程度の増加がみられる

### 3. 自転車関連事故の状況

#### 【自転車関連事故の発生状況】

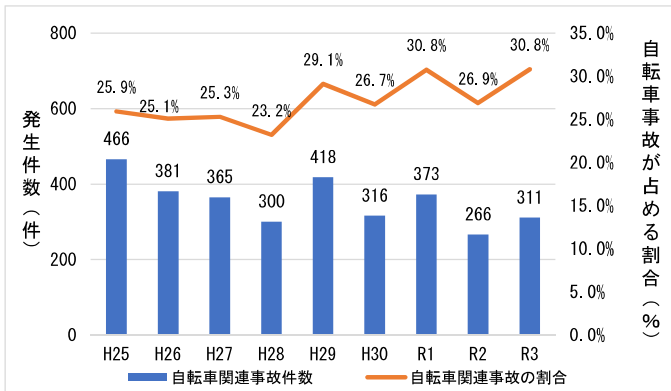


図 自転車関連事故件数と割合の推移  
出典：神奈川県くらし安全防災局 くらし安全部くらし安全交通課

表 市区町村別自転車関係事故発生状況（令和3年中）

	発生事故件数		全事故に 自転車事故が 占める割合	人口	人口10,000人 当たりの 自転車事故件数
	全事故	自転車事故			
1 平塚市	860	321	37.3%	257,689	12.46
2 中央区	811	288	35.5%	273,937	10.51
3 南区(相模原市)	813	285	35.1%	282,368	10.09
4 寒川町	143	49	34.3%	48,550	10.09
5 川崎区	519	212	40.8%	230,901	9.18
6 瀬谷区	375	110	29.3%	122,056	9.01
7 大和市	716	205	28.6%	241,400	8.49
8 小田原市	600	154	25.7%	188,074	8.19
9 座間市	334	105	31.4%	132,202	7.94
10 茅ヶ崎市	492	193	39.2%	243,685	7.92
11 緑区(相模原市)	492	130	26.4%	169,549	7.67
12 多摩区	464	170	36.6%	223,372	7.61
13 綾瀬市	265	59	22.3%	83,319	7.08
14 金沢区	563	140	24.9%	197,796	7.08
15 藤沢市	1,009	311	30.8%	441,423	7.05
神奈川県計	21,660	5,438	25.1%	9,233,647	5.89

※人口10,000人あたりの自転車事故件数の順に表示（上位15市区町村を掲載）  
※人口は令和3年12月現在

出典：神奈川県くらし安全防災局 くらし安全部くらし安全交通課（事故件数）

現状

- ・ 自転車関連事故の発生件数は年々減少しているが、全事故に占める割合は増加
- ・ 人口1万人当たりの自転車事故件数は県平均より高く7.05件

### 3. 自転車関連事故の状況

#### 【自転車関連事故の発生箇所】

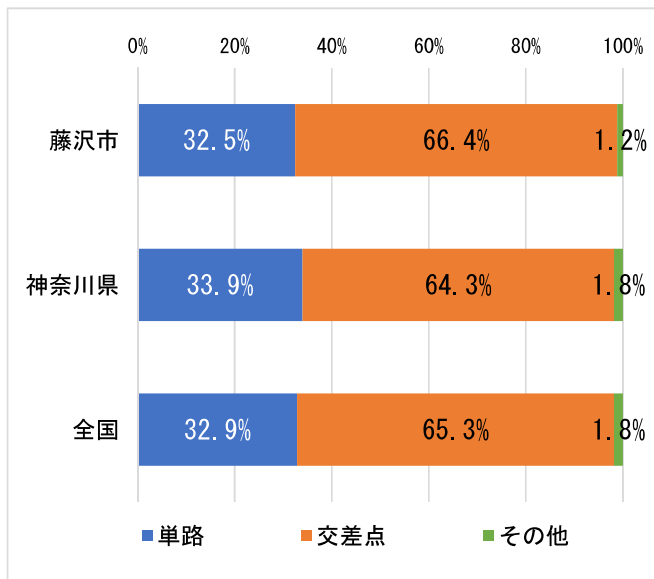


図 自転車関連事故の発生箇所別構成比（R1年～R3年発生事故）

出典：警察庁ウェブサイト(交通事故統計情報のオープンデータを元に集計)  
※2019～2021年の事故データを対象に集計  
※第1当事者、第2当事者が自転車の事故を対象に集計

表 自転車の事故類型別発生状況（R3年発生事故）

		発生件数	死者数	負傷者数
人と自転車	横断歩道横断中	2	0	0
	横断歩道付近横断中	2	0	0
	その他	14	0	0
自転車・車と自転車	正面衝突	6	0	7
	追突	1	0	1
	出合い頭	86	0	89
	追越・追抜時	13	0	13
	右左折時	104	1	104
	その他	75	0	77
単独自転車	転倒	5	1	4
	その他	3	0	3
合計		311	2	298

出典：令和3年 藤沢市内の交通事故統計（藤沢市）

現状

- ・ 自転車関連事故は交差点で多く発生しており、約7割を占める

## 「ふじさわサイクルプラン」の 上位計画の新たな視点や取組

22

「ふじさわサイクルプラン」の上位計画の新たな視点や取組 ふじさわサイクルプラン

### ➤ 第2次自転車活用推進計画（国）

自転車活用推進法に基づき、第1次自転車活用推進計画が2018年6月に閣議決定。

◇第1次計画からの社会情勢の変化

1. コロナ禍における生活様式、交通行動の変容
2. 情報通信技術の発展
3. 高齢化等も踏まえた「安全・安心」
4. 脱炭素社会の実現に向けた動き
5. 新たな低速小型モビリティの登場（自転車走行空間への影響）



＜新たな視点＞

- 通勤や配達目的の自転車利用ニーズの高まり
- MaaS（他の公共交通やシェアサイクルなどとの連携）
- 自賠償保険などの加入、三輪自転車などの安全性の高いモビリティ
- サイクル・アンド・バスライド、企業の自転車通勤の促進
- 電動キックボードの普及



2021年5月に、**社会情勢の変化**等を踏まえ、また、**今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現**に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、「第2次自転車活用推進計画」が閣議決定された。

23

## ➤ 神奈川県自転車活用推進計画

- 自転車活用推進法に基づく都道府県自転車活用推進計画
- 本県の実情に応じた自転車の活用に関する施策を総合的に進める指針として位置付けるもの。

◇現状を踏まえた課題から、4つの目標を定めている。

1. 自転車を快適に利用できる環境の整備
2. 自転車活用を通じた未病改善の推進
3. 観光・サイクルスポーツの振興による地域の活性化
4. 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



### <主な取組>

- 自転車走行空間の整備
- 県内の連続したサイクリング環境の整備
- シェアサイクルの普及
- 自転車利用を含む安全教育
- 災害時の自転車活用

※令和4年度改定予定

## 改定に向けた課題抽出

## ➤ 課題抽出に向けて

## ◎ ふじさわサイクルプランの進行状況から見える課題

- ・ 鉄道駅周辺自転車走行空間の未整備
- ・ 自転車駐車場の満足度
- ・ 自転車関連事故を大きく減らすには至っていない
- ・ 交通安全教室受講者の縮小

## ◎ 本市をはじめとする自転車利用の現状

- ・ 鶴沼、辻堂、明治地区で分担率が高い
- ・ 男性は15～19歳、女性は30～40歳代の利用が多い
- ・ 高齢になるにつれ利用が多くなる
- ・ 私事目的の利用が多い
- ・ 自地区内あるいは隣接地区への利用が多い
- ・ 駅への自転車アクセスが増加
- ・ 電動アシスト自転車、子乗せ自転車の普及
- ・ 全交通事故のうち、自転車関連事故の割合が増加
- ・ 交差点での事故が多い

## ◎ 上位計画をふまえた新たな視点や取組

- ・ 自転車利用ニーズの高まり
- ・ MaaS
- ・ 自賠償保険などの加入
- ・ 企業の自転車通勤の促進
- ・ 電動キックボードなどへの対応
- ・ 県内の連続したサイクリング環境の整備
- ・ シェアサイクルの普及
- ・ 災害時の自転車活用

26

## ➤ 本日議論のポイントと今後の流れ

- ◎ ふじさわサイクルプランの進行状況から見える課題
- ◎ 本市をはじめとする自転車利用の現状
- ◎ 上位計画をふまえた新たな視点や取組



(次回協議会)

課題・現状の整理



計画の見直しの方向性

27