



第3章 自転車に関する現状



3-1 国の動向

3-1-1 自転車活用推進法の施行

2017年(平成29年)5月に、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした「自転車活用推進法(平成28年法律第113号)」が施行されました。その中で、市町村は当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるように努めなければならないとされています。

| 自転車活用推進法の概要 | |
|--|--|
| <p>目的・基本理念 (1・2条)</p> <p><目的></p> <ul style="list-style-type: none"> 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること <p><基本理念></p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること 交通の安全の確保が図られること | <p>基本方針 (8条)</p> <p>①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する</p> |
| <p>国等の責務 (3・4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める | <p>自転車活用推進計画 (9～11条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める |
| <p>公共交通関係事業者の責務等 (5～7条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める | <p>自転車活用推進本部 (12・13条)</p> <p>国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))</p> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条) 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条) 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条) |

施行期日:公布の日(平成28年12月16日)から6月以内で政令で定める日(附則1条)

■ 自転車活用推進法の概要

出典:国土交通省資料



3-1-2 自転車活用推進計画

(1) 自転車活用推進計画の策定

国は、2018年（平成30年）6月に、自転車活用推進法の基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第9条に基づき、自転車の活用の推進に関して基本となる計画として「自転車活用推進計画」を策定しました。

■自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

| | |
|--|--|
| 目標1 自転車交通の役割拡大による 良好な都市環境の形成 | 1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保 3. シェアサイクルの普及促進 4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 5. 自転車のIoT*化の促進 6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備 |
| 目標2 サイクリススポーツの振興等による 活力ある健康長寿社会の実現 | 7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備等の促進 8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 10. 自転車通勤等の促進 |
| 目標3 サイクルツーリズムの推進による 観光立国の実現 | 11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 |
| 目標4 自転車事故のない安全で安心な 社会の実現 | 13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組の促進 15. 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施 16. 学校における交通安全教室の開催等の推進 17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲） 18. 災害時における自転車の活用の推進 |



(2) 自転車活用推進計画の改定

自転車活用推進計画の策定後、2019年（令和元年）12月初旬に確認された新型コロナウイルスの感染拡大による生活様式・交通行動の変容や情報通信技術の発展など、自転車を巡る社会情勢は大きく変化しています。

これらの社会情勢の変化等を踏まえるとともに、今後の社会の動向を見据えつつ、2021年（令和3年）5月に「第2次自転車活用推進計画」が策定されました。

| | | |
|--|---|---|
| <p>■ コロナ禍における生活様式・交通行動の変容</p> <p>○ 通勤・配達目的等の自転車利用のニーズが高まっている。</p> <p>自転車通勤の開始時期</p> <p>都内の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始</p> <p>新型コロナウイルス流行後 23.0%</p> <p>新型コロナウイルス流行前 77.0%</p> <p>(au損害保険㈱ R2.7アンケート調査より) n=500</p> | <p>■ 情報通信技術の発展</p> <p>○ 交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)</p> <p>MaaS (Mobility as a Service)</p> <p>出発地 目的地</p> <p>二つのサービスとして提供 (検索・予約・決済)</p> <p>※ 観光等の移動目的と一体化</p> | <p>■ 高齢化等も踏まえた「安全・安心」</p> <p>○ 健康や生きがいの観点から、高齢者、障がい者等にも対応した様々な自転車の普及を更に進める必要。</p> <p>○ 配達目的等での自転車利用者が増加する中、危険な運転を防止するなど、安全の確保が課題。</p> <p>○ 自転車対歩行者の高額賠償事故が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。</p> |
| <p>■ 脱炭素社会の実現に向けた動き</p> <p>○ 2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指している我が国において、地球温暖化対策は喫緊の課題。</p> <p>○ 地球温暖化対策等では、短中距離の自家用車利用を公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車の利用へ転換することが必要である。</p> | <p>■ 新たな低速小型モビリティの登場 (自転車通行空間への影響)</p> <p>○ 新たな低速小型モビリティの登場が、今後、自転車通行空間にも影響する可能性がある。</p> | |

■ 第1次計画からの社会情勢の変化等

出典：国土交通省資料（一部加筆）

〈第1次計画からの主な強化措置〉

- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し、整備を推進。
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
- 企業の自転車通勤のための環境整備をさらに推進。
- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・対象：配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体
(小学校以下の学校教育に加え) 未就学児やその保護者
 - ・機会：自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習（高齢者講習）

図 第2次自転車活用推進計画における第1次計画からの主な強化措置

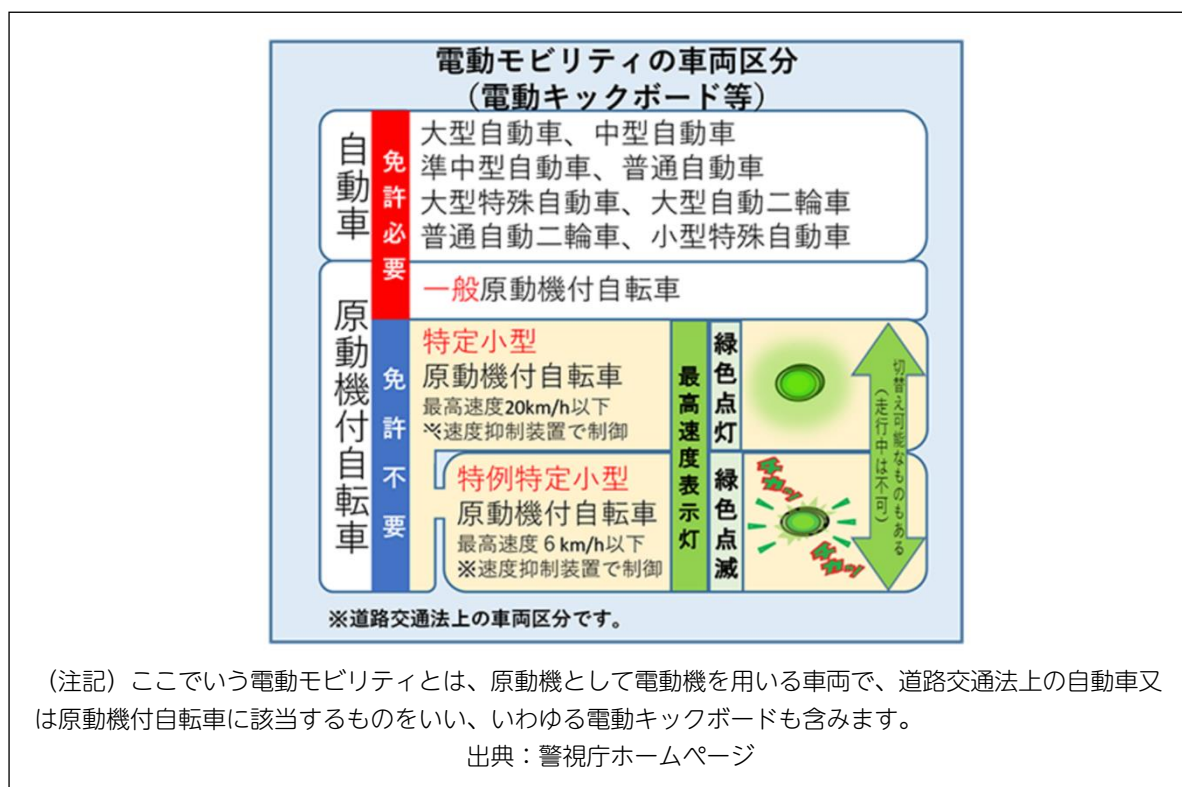


3-1-3 道路交通法の改正

改正道路交通法の施行により、2023年（令和5年）4月1日から自転車の運転者は、乗車用ヘルメットを着用するよう努めるとともに、他人を自転車に乗車させる時は、乗車用ヘルメットを着用させるよう努めなければならないとして、全ての自転車利用者の乗車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。

また、2023年（令和5年）7月1日には、道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）のうち、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等に関する規定が施行されました。

これに伴い、性能上の最高速度が自転車と同程度であるなどの一定の要件を満たす電動キックボード等は、特定小型原動機付自転車として、通行する場所が自転車と同様となるなど、新たな交通ルールが適用されました。



特定小型原動機付自転車の通行場所は、車道と歩道又は路側帯の区別があるところでは、車道を通行しなければなりません（自転車道*も通行することができます）。

また、特例特定小型原動機付自転車に限り、道路標識等により歩道を通行できるとされているとき（「普通自転車等及び歩行者等専用」の道路標識が設置されている場所等）は、その歩道を通行することが可能となります。



3-1-4 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の見直し

国土交通省・警察庁は、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画*の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間整備のための自転車通行空間の設計の考え方等を提示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の見直しを2016年（平成28年）7月に行いました。主な改定内容は次の通りで、自転車通行空間の整備として暫定形態の積極的な活用などの見直しが行われました。

<主なガイドライン改定内容>

- ・ 段階的な計画策定方法の導入
- ・ 暫定形態の積極的な活用
- ・ 路面表示の仕様の標準化
- ・ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入 等

■整備形態の柔軟な対応例（完成形態が自転車道の場合）



出典：国土交通省「別添：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について」



3-2 神奈川県 の 動 向

3-2-1 神奈川県自転車活用推進計画

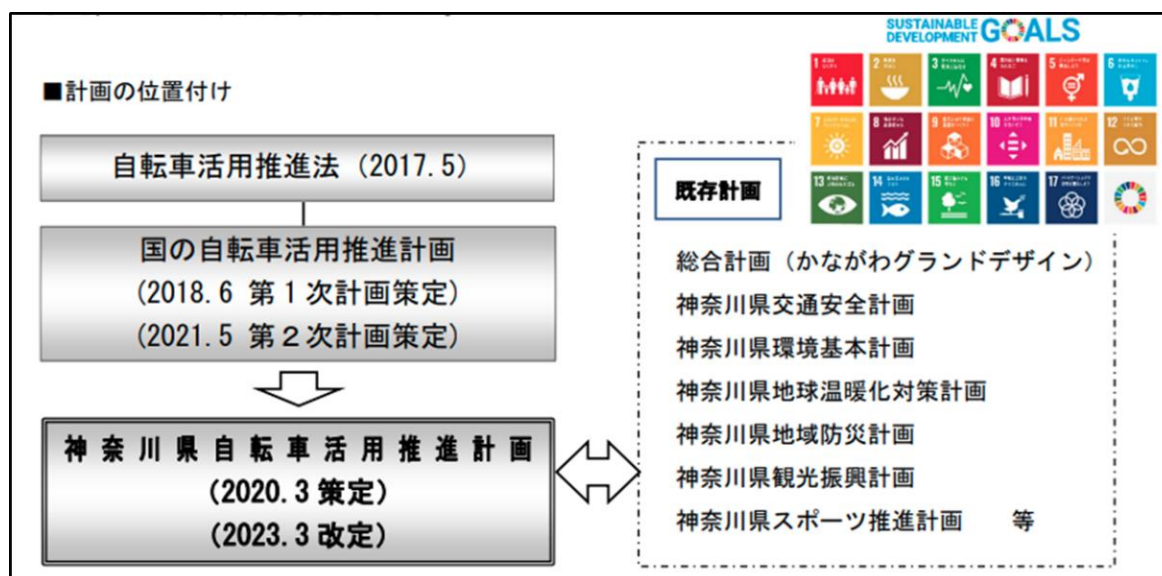
神奈川県自転車活用推進計画は、自転車活用推進法に基づく都道府県自転車活用推進計画であり、神奈川県の実情に応じた自転車の活用に関する施策を総合的に進める指針として位置付けるもので、2020年（令和2年）3月に策定されました。同計画では、現状を踏まえた課題から、4つの目標を定めています。

【神奈川県自転車活用推進計画における4つの目標】

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・サイクリス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

また、国の計画の改定や、その後の状況変化に的確に対応するため、2023年（令和5年）3月に計画が改定されました。

なお、「神奈川県自転車活用推進計画」は、国の計画を勘案し、SDGs*（持続可能な開発目標）の理念と軌を一にする「かながわグランドデザイン」等の既存計画や、未病の改善、脱炭素社会の実現などの神奈川県的重要施策との整合を図り、「いのち輝くマグネット神奈川*」の実現を目指して、通勤・通学、レジャー・スポーツなど様々なシーンにおける自転車利用者等の目線を大切にしながら、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られています。



出典：神奈川県自転車活用推進計画



3-2-2 県の条例(神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例)の施行

神奈川県では、自転車対歩行者の交通事故の増加や重大事故の発生、全国での自転車事故加害者への高額賠償事例などから、自転車の安全で適正な利用の促進と自転車損害賠償責任保険等の加入の義務化を柱とした条例が2019年(平成31年)4月に施行されています。

【内容】

(1) 自転車の安全適正利用のための取組み

県、県民、自転車利用者等の責務や取組みについて規定する。

- ア 県による総合的な施策の策定・実施と県民等への情報の提供・支援
- イ 県の施策に対する県民、事業者、交通安全団体の協力
- ウ 自転車利用者による自転車安全利用の実施

(2) 交通安全教育の実施

学校、家庭等における交通安全教育について規定する。

- ア 学校における交通安全教育、指導・啓発
- イ 自転車通勤の従業員に対する自転車安全利用の教育・啓発
- ウ 幼児、児童及び高齢者へのヘルメット等の着用

(3) 自転車損害賠償責任保険等の加入義務化

自転車利用者等に自転車損害賠償責任保険等の加入を義務付けるとともに、自転車小売店や学校における加入の確認について規定する。

- ア 自転車利用者、保護者、事業者、自転車貸付業者の保険加入義務
- イ 自転車小売等業者による自転車購入者等の保険加入の確認
- ウ 学校における自転車通学者の保険加入の確認

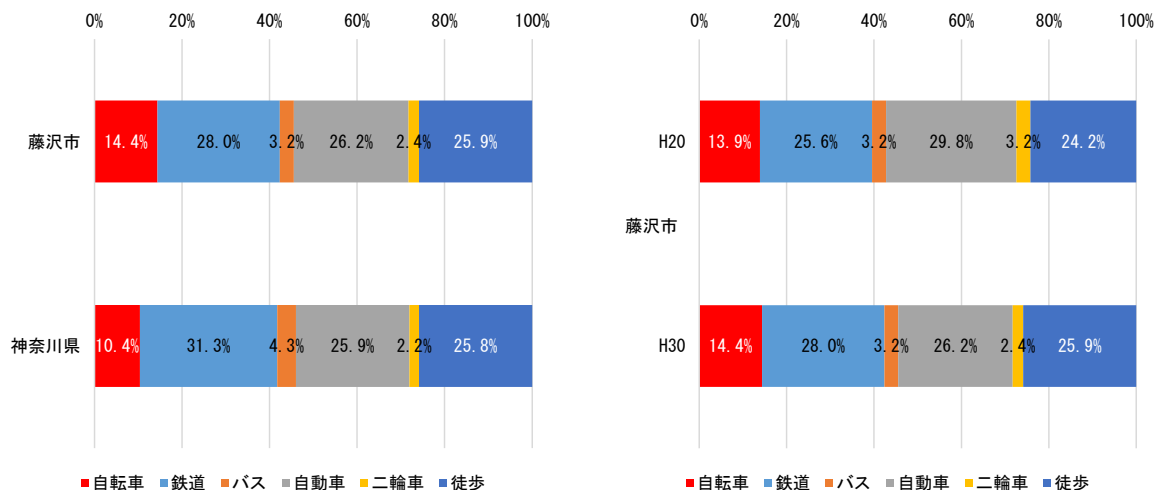


3-3 藤沢市の自転車に関する現状

3-3-1 藤沢市における自転車利用状況

(1) 藤沢市内における代表交通手段*分担率

2018年(平成30年)に実施された第6回東京都市圏*パーソントリップ調査*の結果では、本市の自転車の分担率は14.4%であり、神奈川県全体に比べて4ポイント高く、この10年間で0.5ポイント増加しています。



■ 代表交通手段別分担率

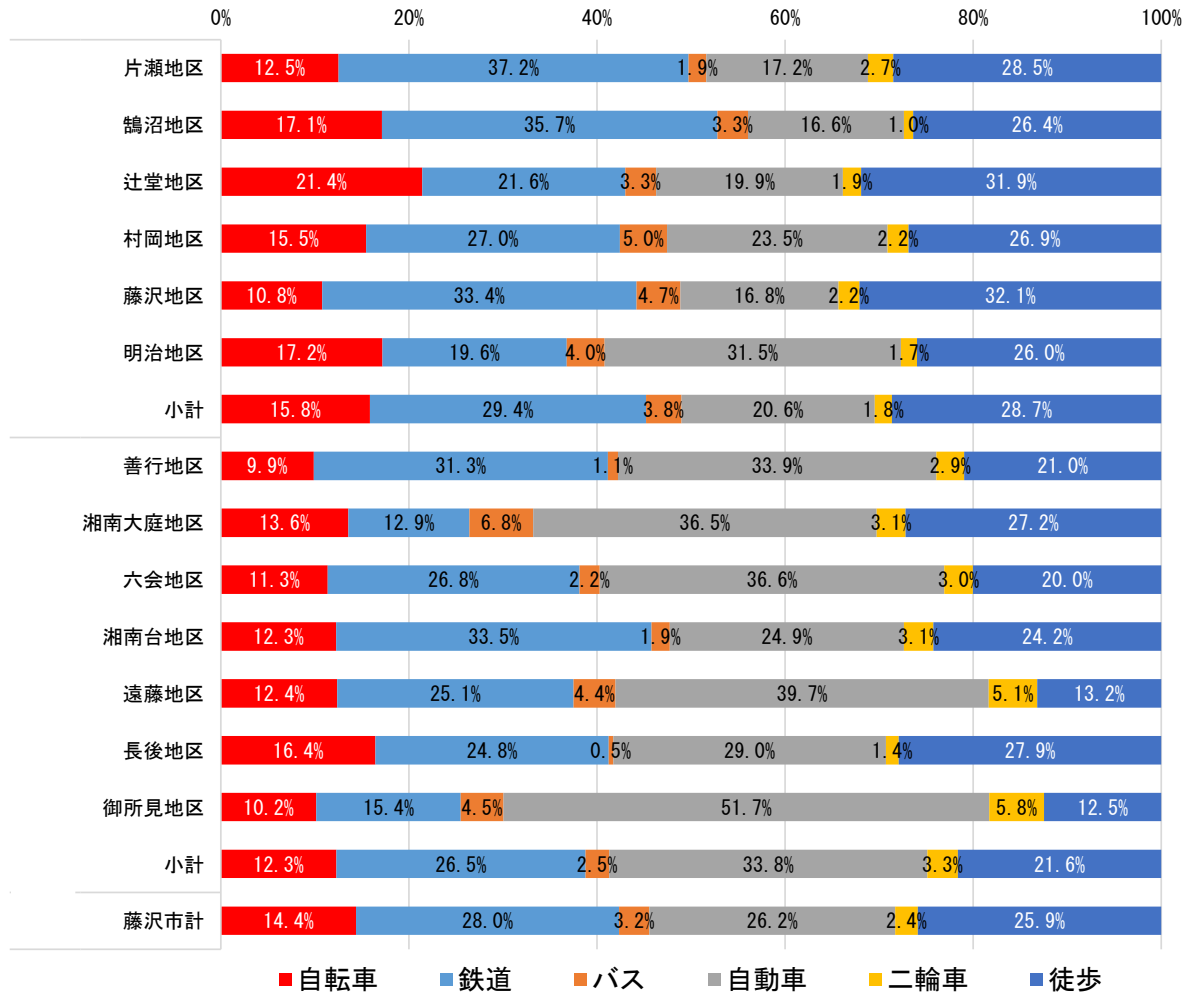
■ 代表交通手段別分担率の推移

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査



地域別の自転車分担率をみると、南部地域が 15.8%、北部地域が 12.3%であり、比較的平坦な地形となっている南部地域の方が、自転車分担率が高い傾向がみられます。

地区別にみると、辻堂地区、明治地区、鶴沼地区で自転車の分担率が高くなっています。



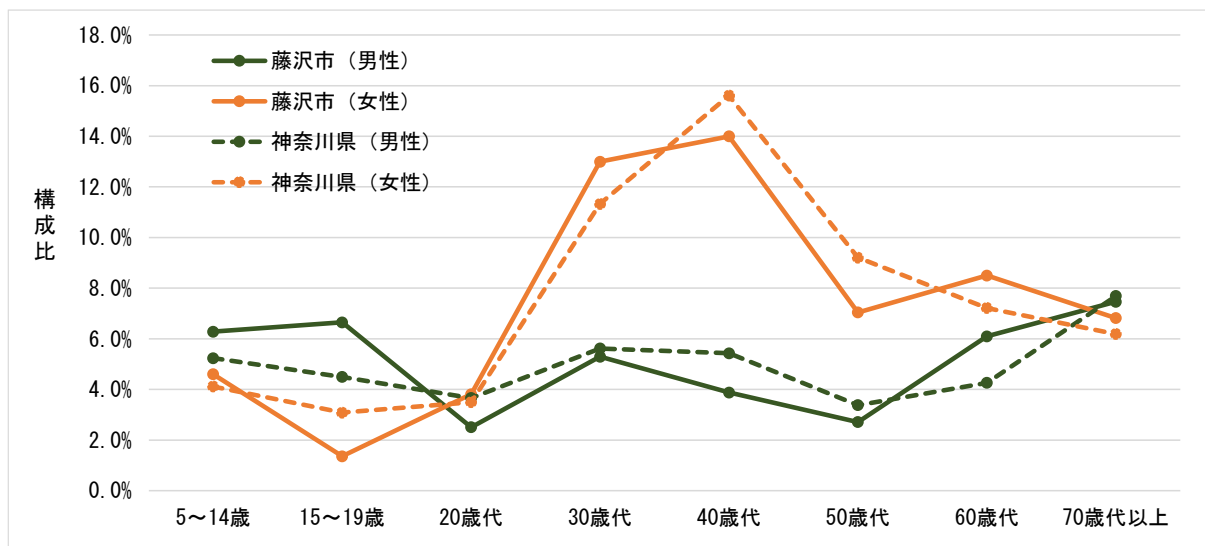
13 地区別代表交通手段別分担率

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査



(2) 自転車利用者（代表交通手段）の性年齢階層別構成比

自転車利用者の性年齢階層別構成比をみると、男性は15～19歳及び70歳代以上において、女性は30～40歳代の利用が多くみられます。



■ 自転車利用者の性年齢階層別構成比（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

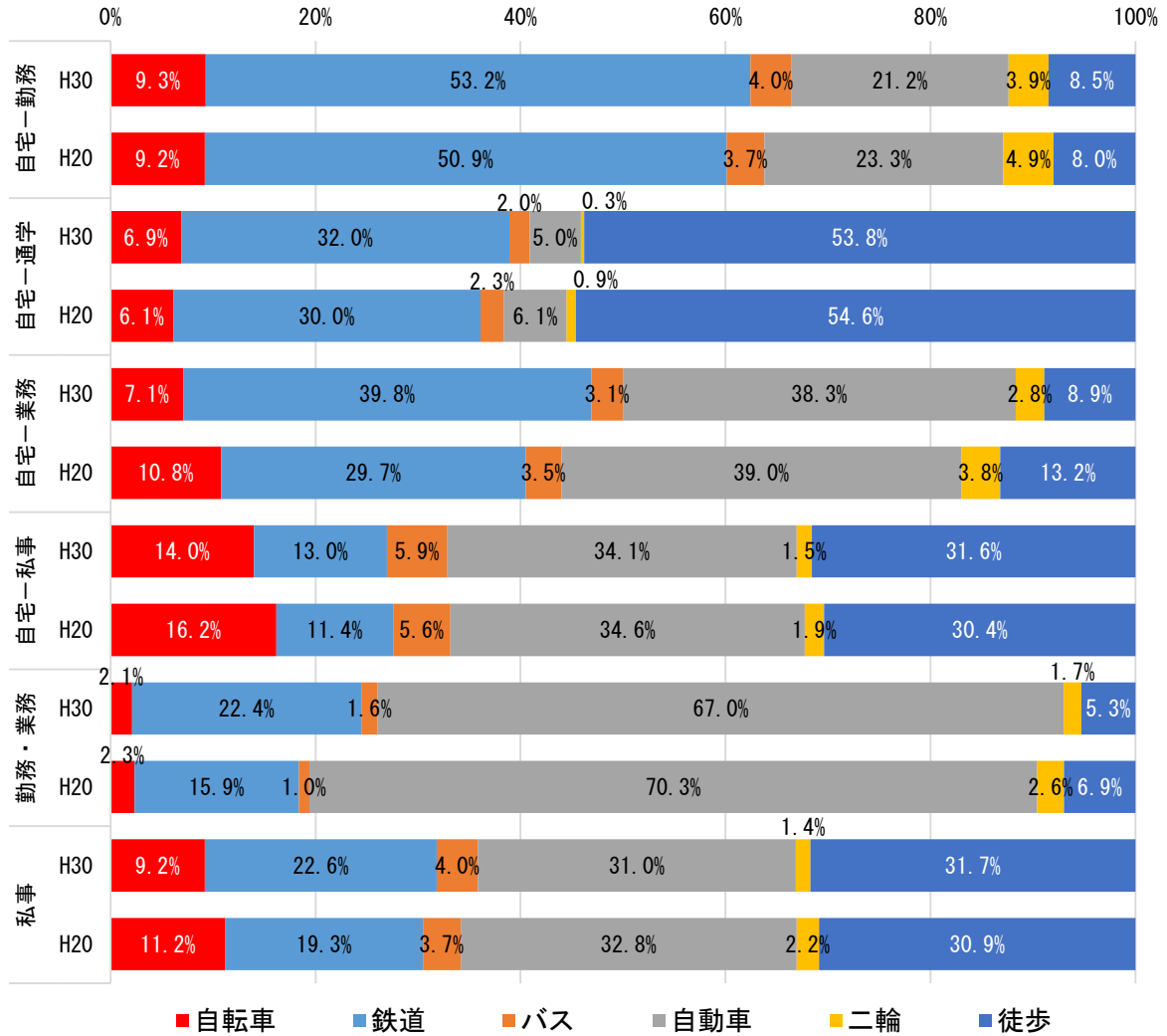
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査



(3) 藤沢市内における自転車利用の目的

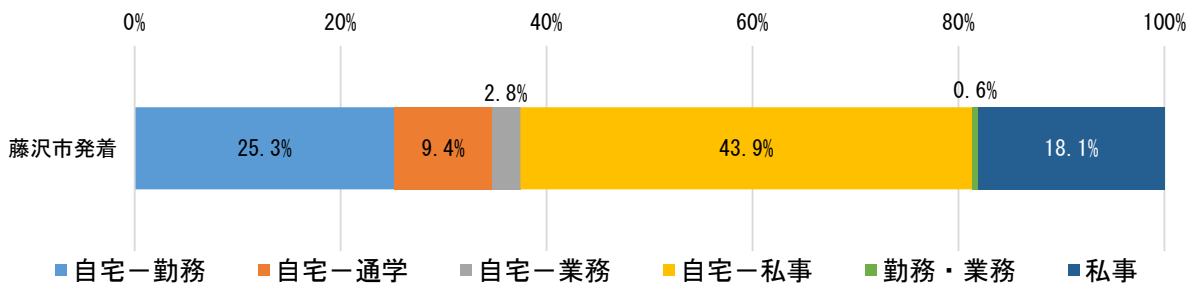
目的別の自転車分担率をみると、「自宅-私事」での自転車分担率が高い傾向がみられます。また、この10年間の変化をみると、「自宅-勤務」「自宅-通学」で自転車分担率の増加が見られます。

また、自転車利用者の目的構成比は、「自宅-私事」が最も多く、「自宅-勤務」が続きます。



■ 目的別代表交通手段別分担率の推移

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査



■ 自転車利用者の目的構成比

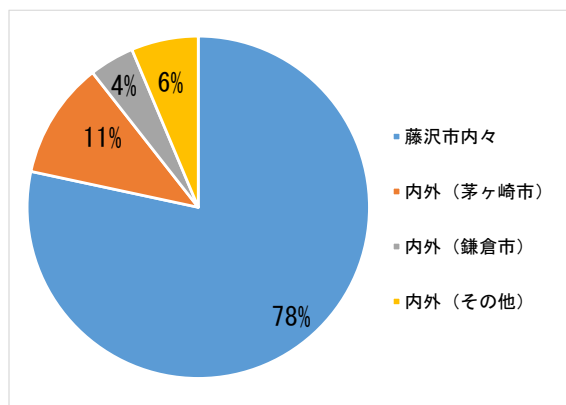
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査



(4) 地区間での自転車利用（代表交通手段）

本市の自転車利用をみると、市内での自転車利用が約 8 割を占めます。また、主な市外との流動は茅ヶ崎市、鎌倉市となっています。

市内の自転車利用は、鶴沼地区内での移動など、自地区内での内々トリップ*としての利用が多い傾向がみられます。また、地区間での自転車利用をみると、「藤沢地区⇄鶴沼地区」「辻堂地区⇄鶴沼地区」「湘南台地区⇄六会地区」間での利用が多くみられます。



■ 地域間自転車トリップ構成比（代表交通手段）

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

■ 自転車の地区別OD（代表交通手段）

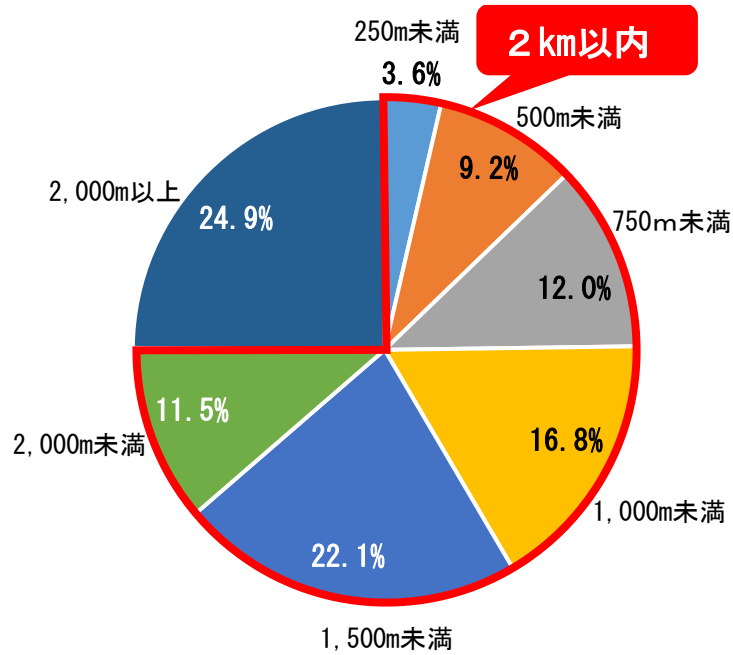
| | 到着地 | | | | | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 片瀬地区 | 鶴沼地区 | 辻堂地区 | 村岡地区 | 藤沢地区 | 明治地区 | 善行地区 | 湘南大庭地区 | 六会地区 | 湘南台地区 | 遠藤地区 | 長後地区 | 御所見地区 |
| 片瀬地区 | 1,680 | 1,286 | 277 | 117 | 0 | 0 | 0 | 0 | 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 |

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査



(5) 藤沢市での自転車の移動距離

市内の自転車利用距離をみると、2km 以内（直線距離）の移動が約 75%を占めるなど、近距離での移動が多くなっています。



■ 自転車利用距離帯別構成比（藤沢市内）

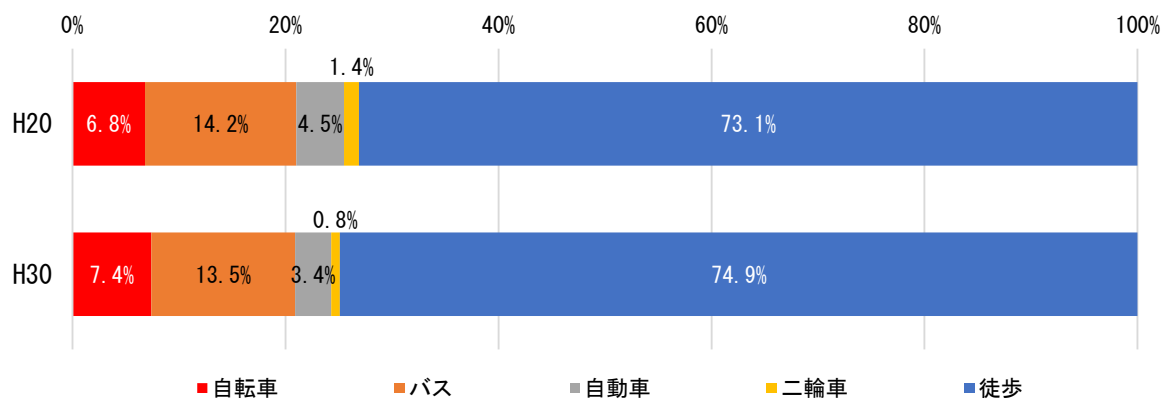
※第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果より集計（代表交通手段と端末交通手段を対象とし、代表交通手段は所要時間から、端末交通手段は目的地・出発地と駅までの距離から集計）



(6) 鉄道駅までの交通手段

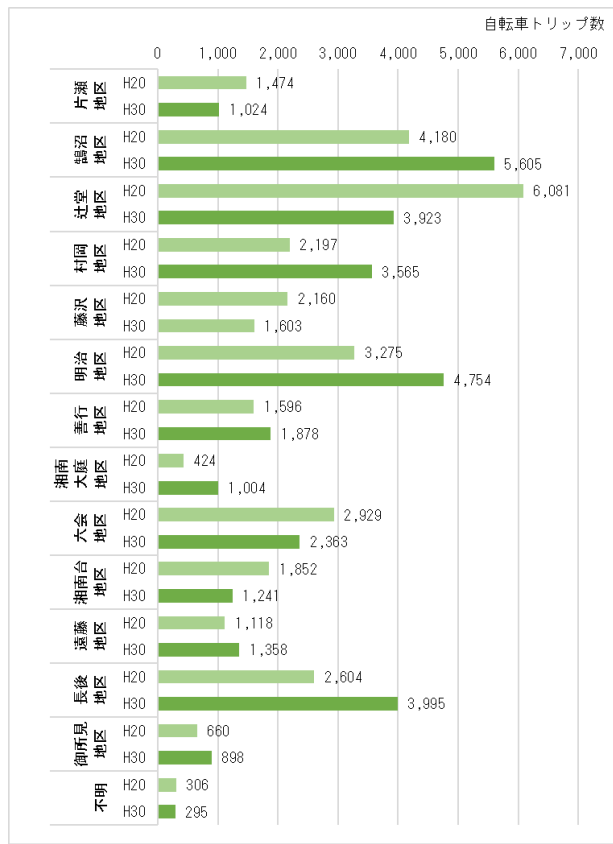
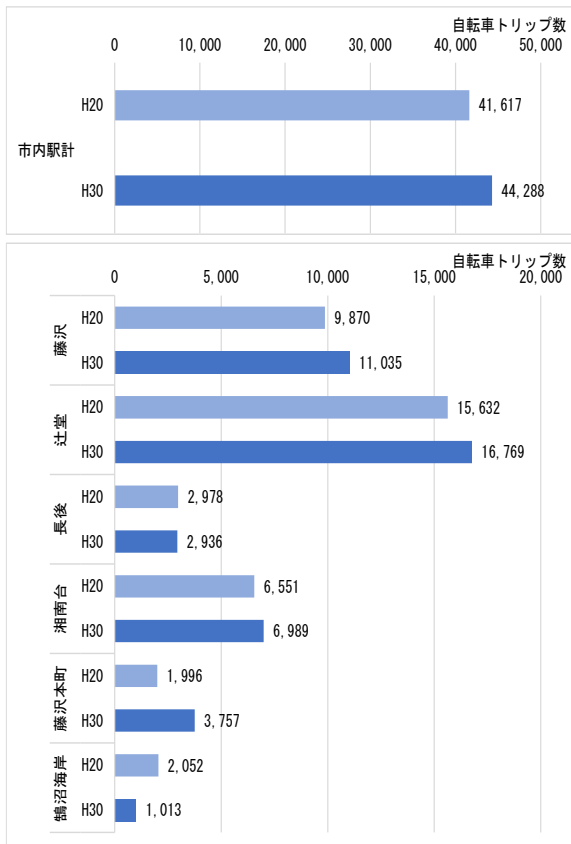
鉄道駅まで（から）の移動をみると、本市内の駅端末交通手段*としての自転車分担率は、この10年で6.8%から7.4%と微増しています。

駅別では辻堂駅、藤沢駅での利用が多く、自転車トリップ数も増加しています。地区別では鵜沼地区、明治地区、長後地区での利用が多くみられます。



■ 駅端末交通手段分担率の比較

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査



■ 駅別端末自転車交通量（主要駅）

■ 駅別端末自転車交通量（地区）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

※ 「駅別端末自転車交通量（主要駅）」は駅まで（駅から）の自転車トリップ量を駅ごとに集計したもの

※ 「駅別端末自転車交通量（地区）」は駅まで（駅から）の自転車トリップ量を地区別（駅までの自転車トリップの出発地、駅からの自転車トリップの目的地）に集計したもの

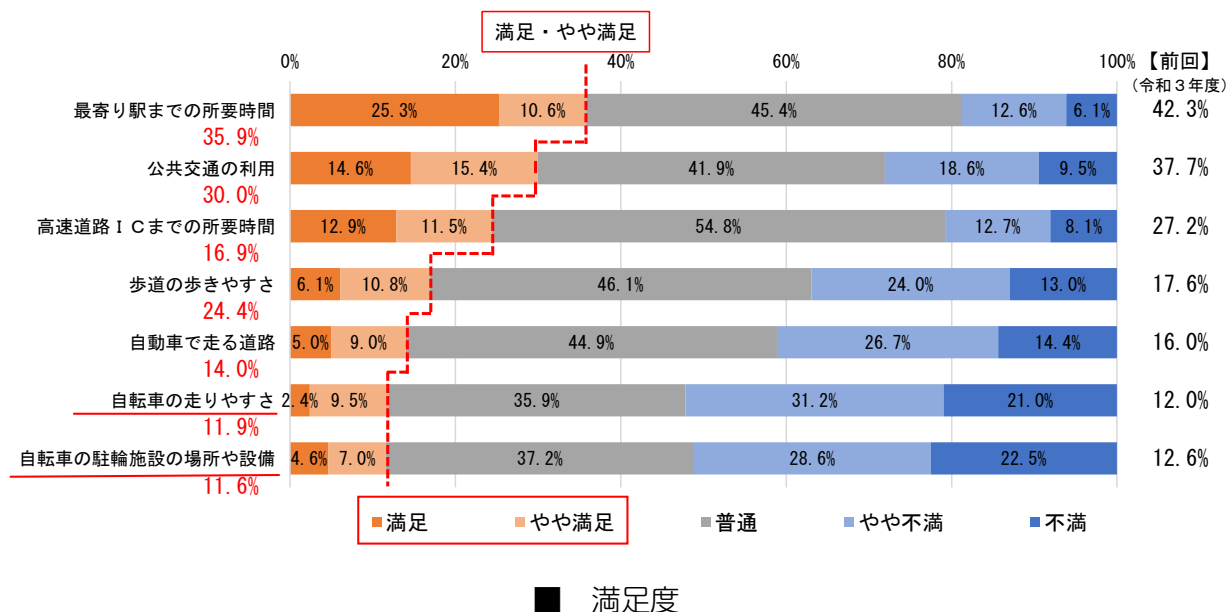


3-3-2 自転車利用に関する市民意識

(1) 満足度

2022年度（令和4年度）に実施した交通に関する市民意識調査において、「自転車の走りやすさ」「自転車の駐輪施設の場所や設備」について「満足」「やや満足」と回答した割合は他の項目に比べ低く、満足度が低い傾向にあります。

また、前年度の調査に比べ満足度が低下しています。



出典：令和4年度「交通に関する市民意識調査」

(参考) 令和4年度「交通に関する市民意識調査」の概要

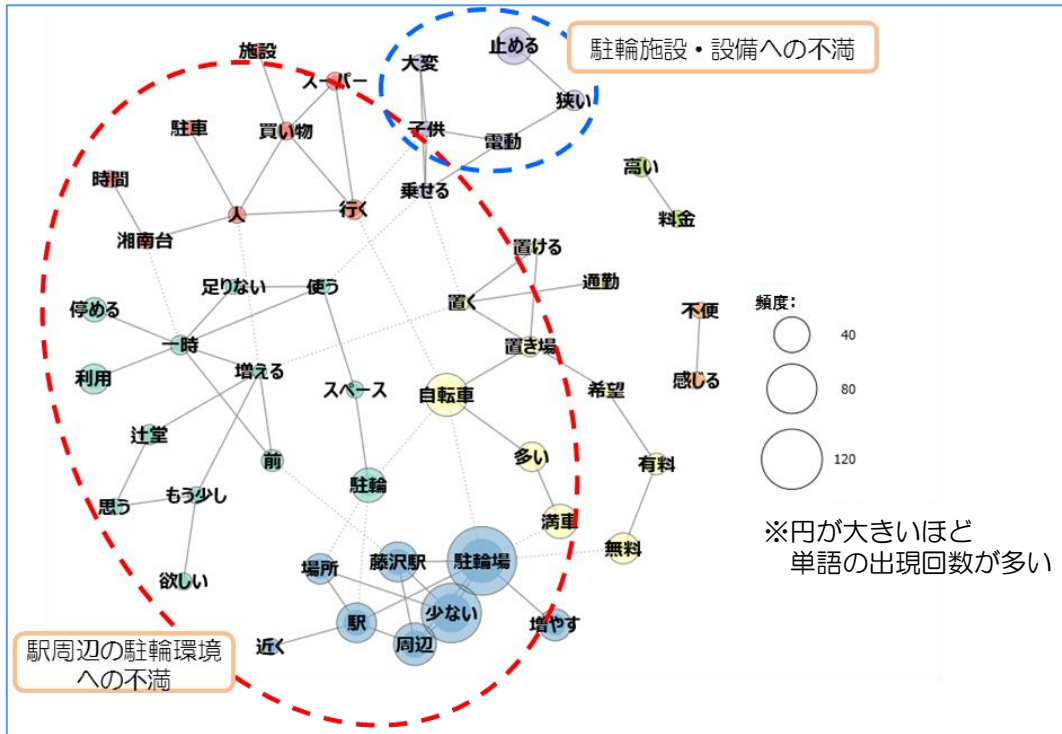
「交通に関する市民意識調査」は、市民の交通に関する意識を把握するために実施しているものです。

| | |
|---------|---|
| 1. 調査対象 | ・ 15歳以上の藤沢市民3,550名を完全無作為で抽出 |
| 2. 調査期間 | ・ 2022年（令和4年）11～12月 |
| 3. 調査方法 | ・ 郵送送付、回答は紙回答かWEB回答のいずれかを選択 |
| 4. 設問項目 | ・ 回答者の属性 ・ 免許・自動車及び自転車の保有状況 ・ 外出頻度 ・ 出勤、買い物の状況 ・ 交通に関する満足度 ・ 買い物等の移動先 など |
| 5. 回答結果 | ・ アンケートの回収率は38.4% ・ 回答者の属性・年齢構成は、本市における年齢構成と類似した構成となっている |



2022年度（令和4年度）に実施した交通に関する市民意識調査の自由意見の分析から「自転車の駐輪施設の場所や設備」に関して不満である理由を分析すると、藤沢駅・辻堂駅・湘南台駅周辺では、通勤や買い物など様々な目的で自転車が利用されていますが、「駐輪場が少ない」といった駅周辺の駐輪環境への不満があると考えられます。

また、電動アシスト自転車や幼児2人同乗用自転車*など、幅があり重量がある自転車の駐輪に関する不満があると考えられます。



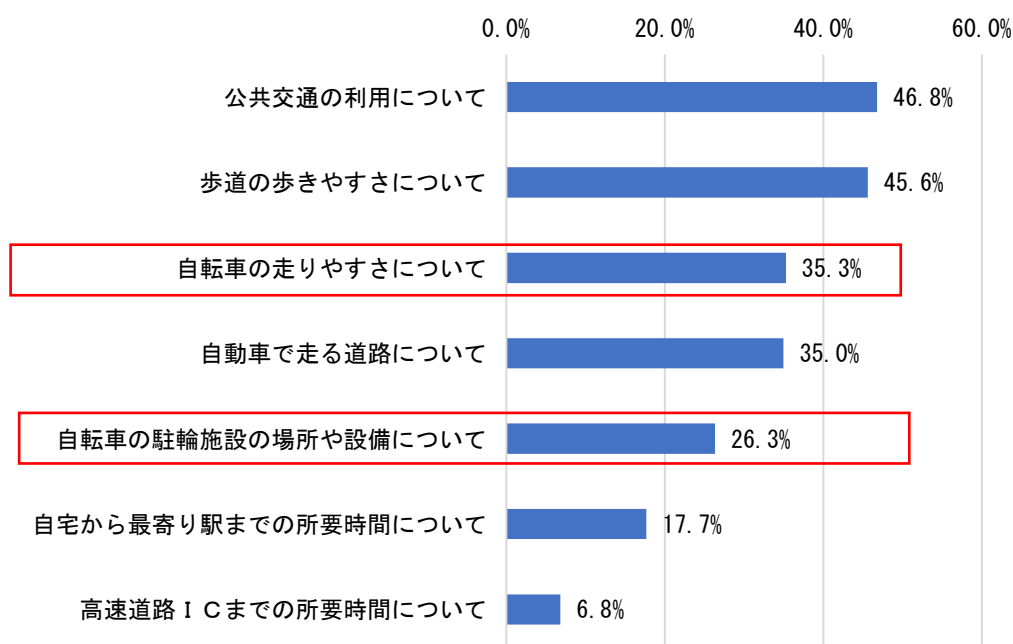
■ 共起ネットワーク（市内の自転車の駐輪施設の場所や設備について）

出典：令和4年度「交通に関する市民意識調査」



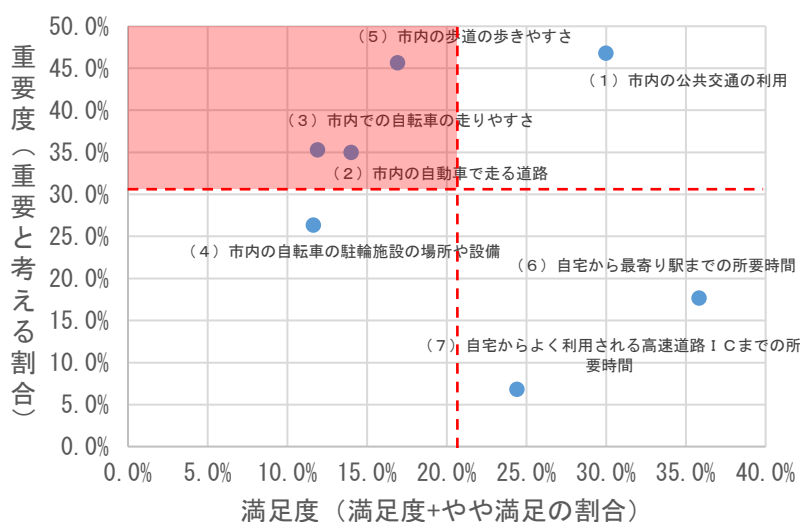
(2) 市民が重要だと考える満足度

2022年度（令和4年度）に実施した交通に関する市民意識調査では、「自転車の走りやすさについての満足度」、「自転車の駐輪施設の場所や設備についての満足度」とともに、重要と考える割合は平均値に近いですが、市民の満足度は低くなっています。



■ 市民が重要だと考える満足度

出典：令和4年度「交通に関する市民意識調査」



■ 重要度×満足度

出典：令和4年度「交通に関する市民意識調査」



(3) 満足度と自転車利用割合の比較

自転車利用割合が高い地区の中に「自転車の走りやすさ」や「自転車の駐輪施設の場所や設備」についての不満割合が高い地区がみられます。

■ 満足度と自転車利用割合との比較

| | 自転車保有状況 | | 満足度 | | | | 自転車利用割合 |
|--------|--------------|-------------|-----------|-------|-------------|-------|---------|
| | | | 自転車の走りやすさ | | 自転車の駐輪場所や設備 | | |
| | 台数 (台/世帯) | アシスト車 割合 | 満足 | 不満 | 満足 | 不満 | |
| 長後地区 | 1.30 | 32.0% | 10.3% | 60.3% | 12.3% | 34.2% | 16.4% |
| 湘南台地区 | 1.19 | 25.6% | 23.1% | 44.2% | 13.0% | 50.0% | 12.3% |
| 六会地区 | 1.40 | 27.7% | 9.9% | 50.6% | 13.4% | 47.8% | 11.3% |
| 善行地区 | 1.08 | 27.9% | 10.0% | 56.7% | 11.8% | 41.2% | 9.9% |
| 藤沢地区 | 1.05 | 26.3% | 9.1% | 60.9% | 19.4% | 47.3% | 10.8% |
| 村岡地区 | 1.47 | 29.6% | 10.9% | 54.7% | 12.1% | 51.7% | 15.5% |
| 片瀬地区 | 1.79 | 25.4% | 10.0% | 38.0% | 4.3% | 67.4% | 12.5% |
| 鵜沼地区 | 1.84 | 14.9% | 15.8% | 48.9% | 4.0% | 73.6% | 17.1% |
| 辻堂地区 | 2.14 | 14.2% | 14.8% | 48.1% | 13.3% | 54.3% | 21.4% |
| 明治地区 | 1.56 | 16.7% | 10.9% | 57.8% | 17.5% | 52.6% | 17.2% |
| 湘南大庭地区 | 1.15 | 36.2% | 7.7% | 41.0% | 8.3% | 30.6% | 13.6% |
| 遠藤地区 | 1.20 | 34.5% | 10.8% | 45.9% | 15.6% | 46.9% | 12.4% |
| 御所見地区 | 1.36 | 21.7% | 3.4% | 69.0% | 4.3% | 30.4% | 10.2% |
| 合計 | 1.45 | 23.4% | 11.9% | 52.2% | 11.6% | 51.2% | 14.4% |

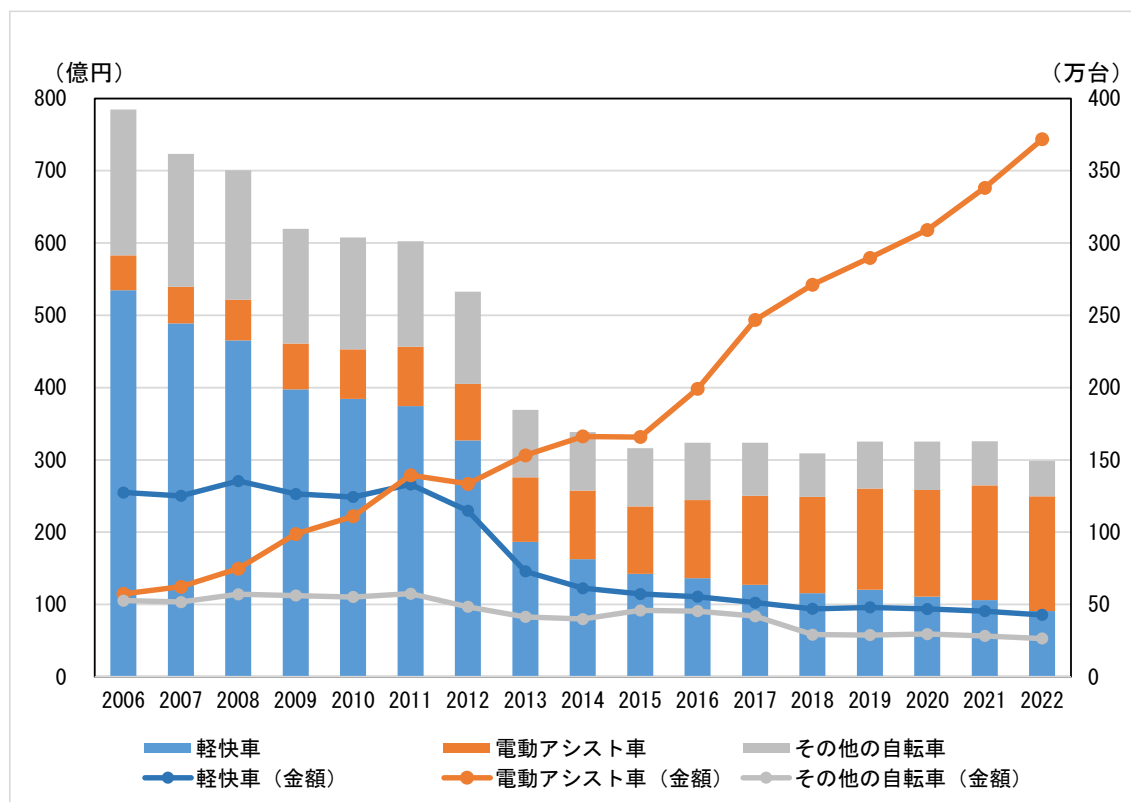
※自転車保有状況、自転車通行空間の満足度、駐輪場の満足度は令和4年度「交通に関する市民意識調査」結果

※自転車利用割合は第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（代表交通手段分担率）



(参考) 自転車の車種別販売台数

2007年(平成19年)以降の自転車の車種別販売数・金額の推移をみると、電動アシスト自転車の販売台数・金額ともに増加傾向である一方で、軽快車、その他自転車(マウンテンバイクやミニサイクル、子供車など)については販売台数・金額ともに減少傾向がみられます。



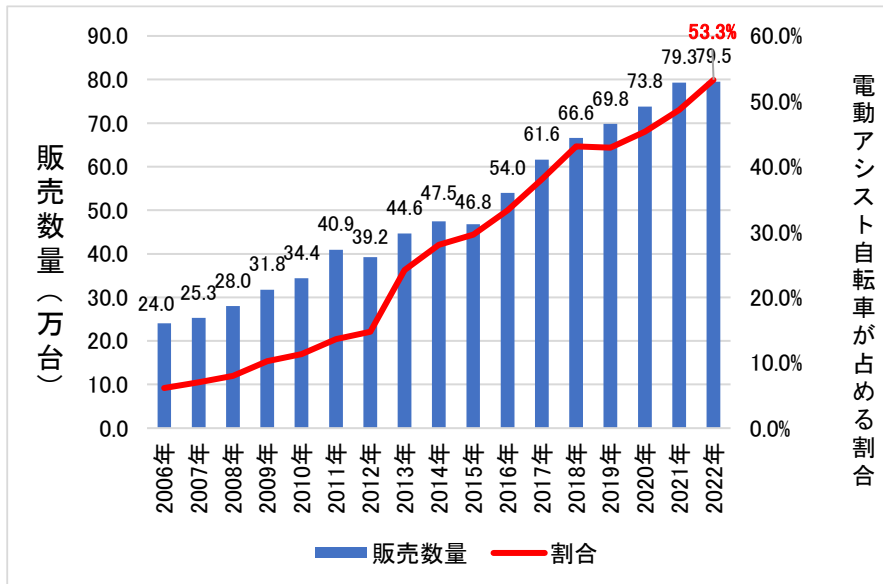
■ 車種別販売台数・金額の推移

出典：経済産業省「生産動態統計」



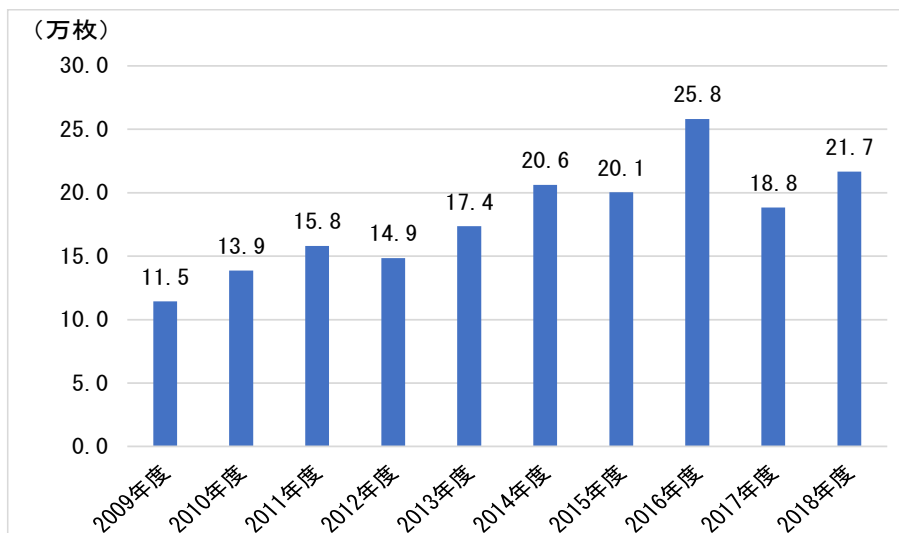
電動アシスト自転車の販売数量は年々増加し、2022年（令和4年）の販売数量に占める割合は5割に達しています。

同じく幼児2人同乗基準適合車マーク交付枚数も年々増加し、10年間で2倍程度増加しています。



■ 電動アシスト自転車の販売数量（全国）

出典：経済産業省「生産動態統計」



■ 幼児2人同乗基準適合車マーク交付状況（全国）

出典：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」

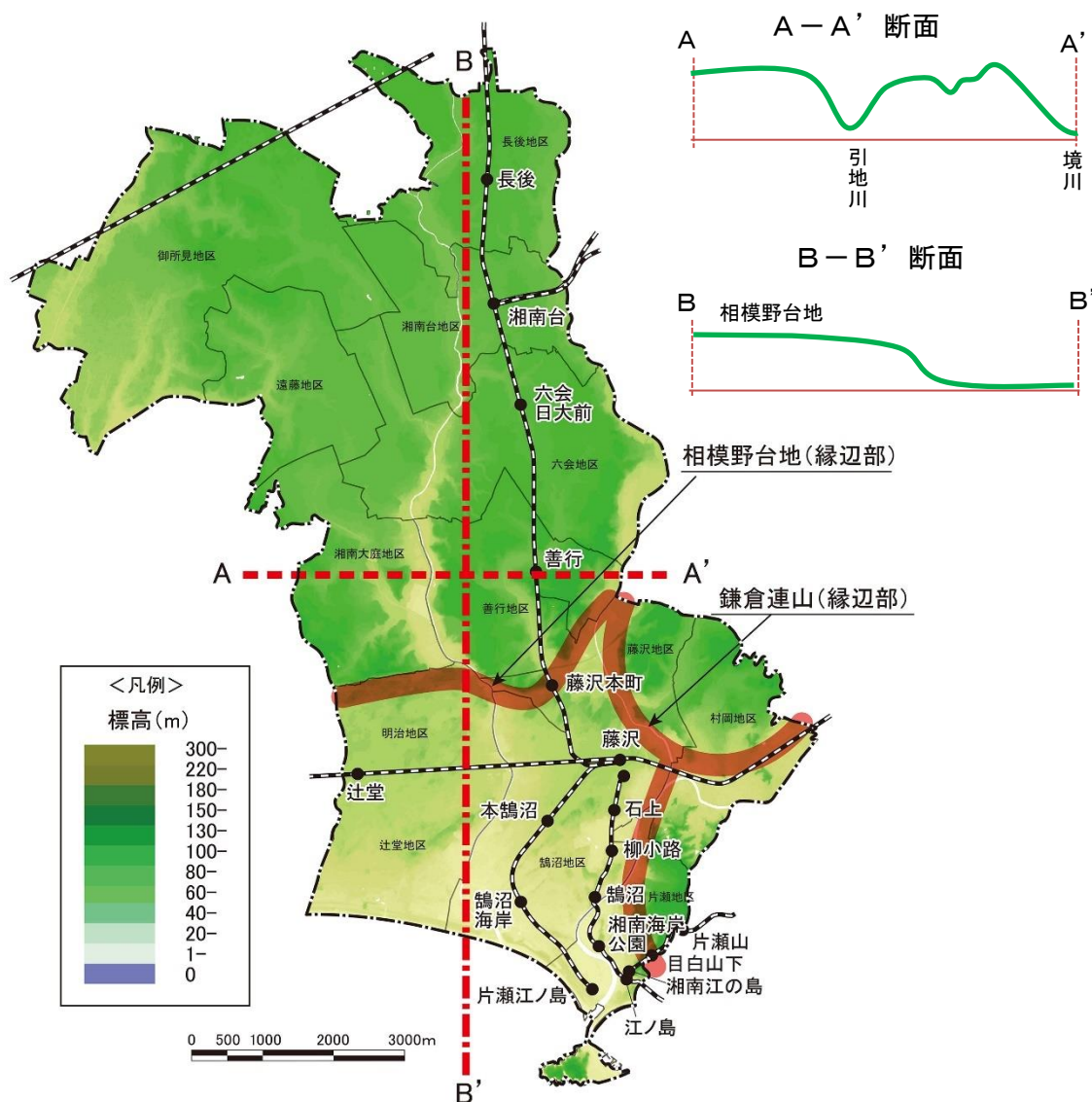


3-4 藤沢市の地形

本市の地形は、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。

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。

本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。



■ 藤沢市の地形



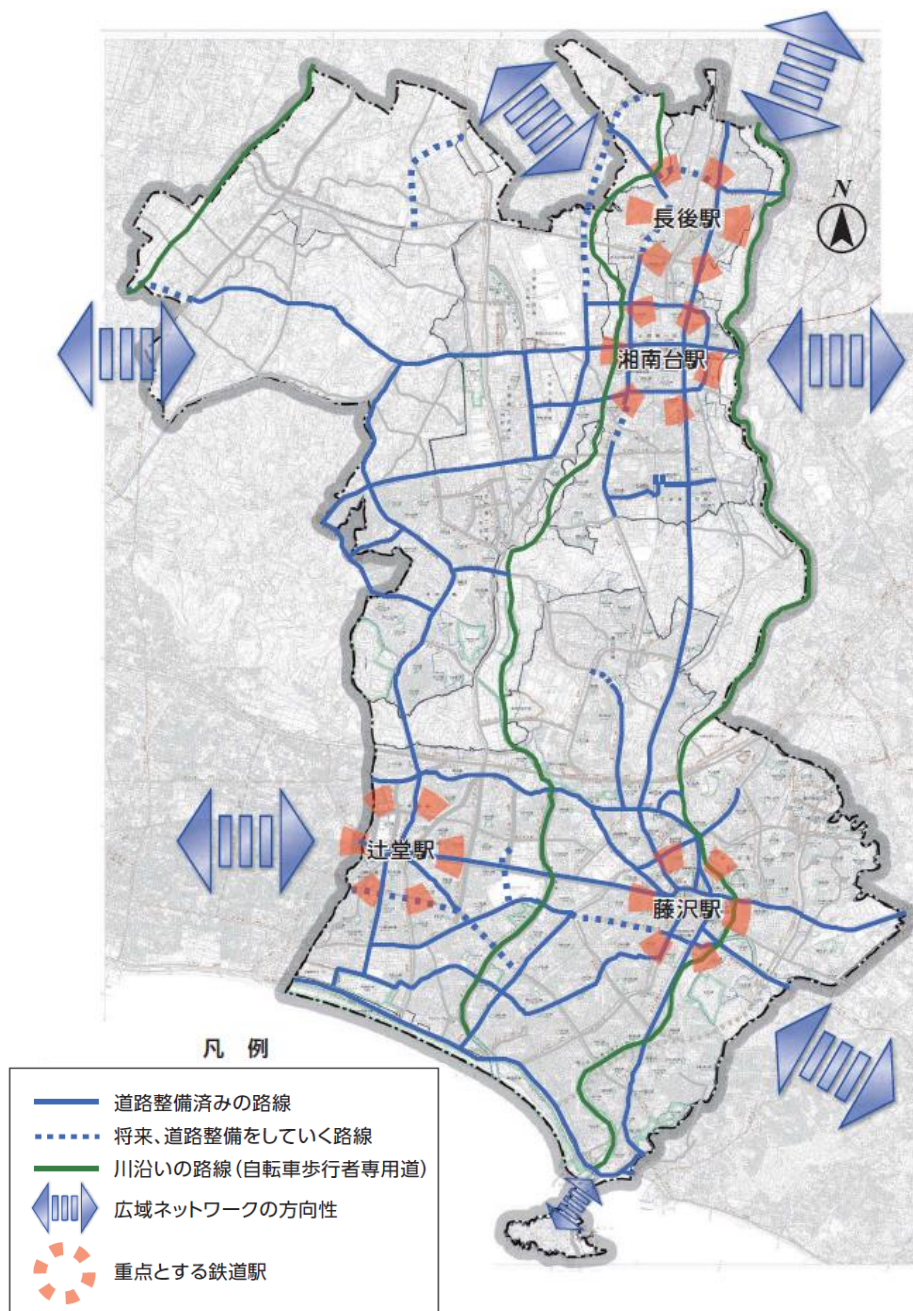
3-5 自転車通行空間整備の現状

(1) 自転車ネットワーク路線*の整備

2014年（平成26年）3月に策定した「ふじさわサイクルプラン」（以下「当初計画」という。）では、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を設定し、自転車通行空間の整備を進めています。

また、特に自転車利用が多い藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅の4駅を重点に自転車走行空間エリアを設定するとした、鉄道駅周辺の自転車通行空間整備を進めています。

■将来的な自転車ネットワーク路線（2014年（平成26年）3月策定の当初計画）





自転車通行空間の整備は、当初計画において「将来的な自転車ネットワーク路線」に位置付けた路線では、自転車専用通行帯*や矢羽根による整備を進めています。

また、鉄道駅周辺の自転車通行空間づくりとして、藤沢駅及び辻堂駅周辺において、左側通行を促すピクトグラム*の設置や駅中心部での押し歩きを促す標示などの設置を進めています。

〈主な取組〉

将来的な自転車ネットワーク路線の整備
(自転車専用通行帯による整備)



鉄道駅周辺の自転車通行空間づくり
(左側通行を促すピクトグラムの設置)





3-6 駐輪環境整備の現状

(1) 駐輪施設の整備状況

鉄道駅周辺を中心に、新たな駐輪施設の整備を進めるとともに、既存駐輪施設の利用環境の向上を図るため、無料駐輪場の統廃合や設備の機械化を進めています。

(主な取組)

駐輪環境整備 (藤沢本町駅自転車駐車場の整備)



(六会日大前駅東口自転車駐車場の機械化)





(2) 放置自転車対策の状況

本市では、「藤沢市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、市内の9駅周辺で自転車等の放置禁止区域を指定しています。

- 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 ●藤沢本町駅周辺 ●鵜沼海岸駅周辺 ●片瀬江ノ島駅周辺

藤沢駅周辺



辻堂駅周辺



湘南台駅周辺



長後駅周辺



■ 主な自転車等の放置禁止区域

(藤沢駅周辺・辻堂駅周辺・湘南台駅周辺・長後駅周辺)

出典：藤沢市



(3) 民間駐輪施設を対象とした取組

①民間駐輪施設への補助制度

本市では、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する制度を設けています。

②民間開発に対する駐輪施設設置基準

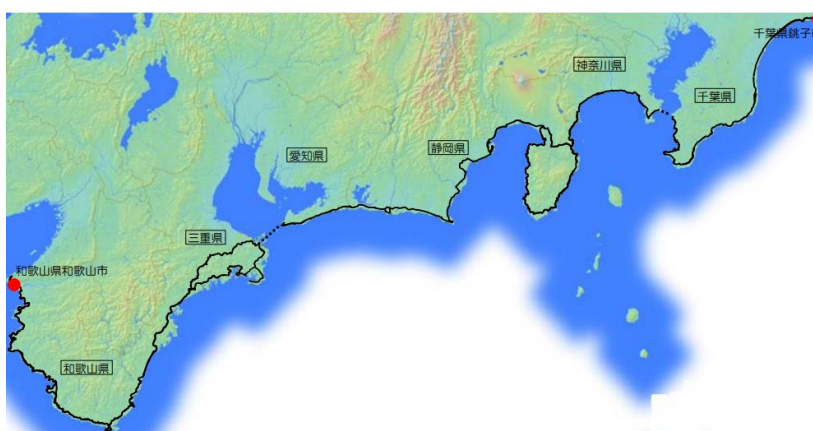
本市では、「藤沢市特定開発事業等に係る手続及び基準に関する条例」の第40条に基づき、一定の建築物などに対し、駐輪施設の設置を義務づけています。

3-7 自転車の利用促進の現状

(1) 太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルートへの指定

自転車は、乗ることそのものを楽しんだり、サイクリングなどで沿線の魅力を楽しむことなどができます。ナショナルサイクルルート（NCR）は、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルート为国が指定するものです。

2021年（令和3年）5月に千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県の各太平洋岸沿いを走り、和歌山県和歌山市に至る延長1,487kmの自転車道である太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートとして指定されました。



■ 太平洋岸自転車道

出典：国土交通省、中部地方整備局資料

(2) 湘南地域におけるシェアサイクルの実証実験事業

2019年（令和元年）8月から、湘南地域の自転車を活用した周遊観光の促進のため、本市を含む湘南地域の4市3町でシェアサイクルの実証実験事業（湘南地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験事業）を実施しています。

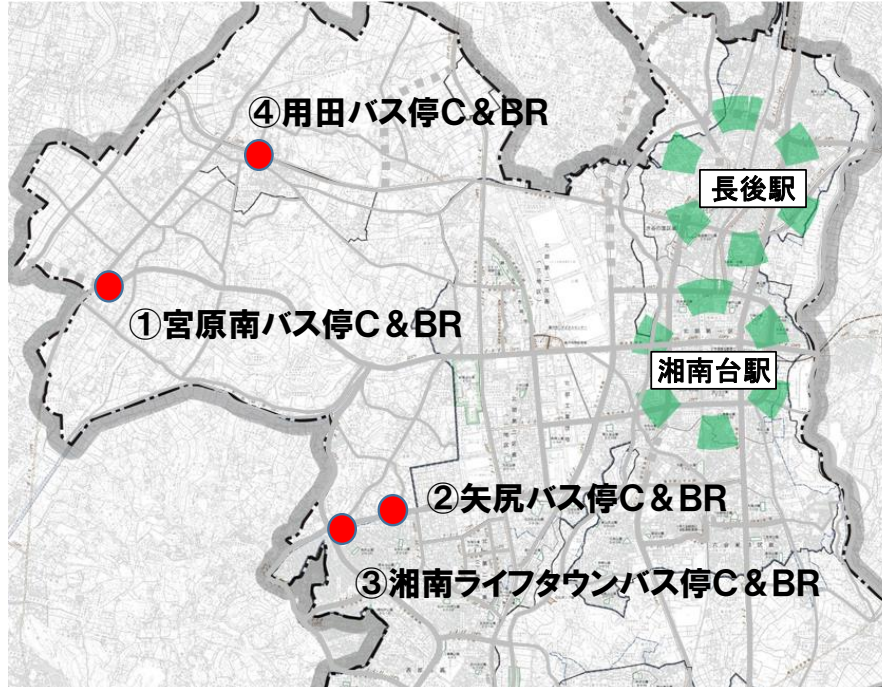


■ シェアサイクルポート*の様子



(3) サイクルアンドバスライド*施設の整備

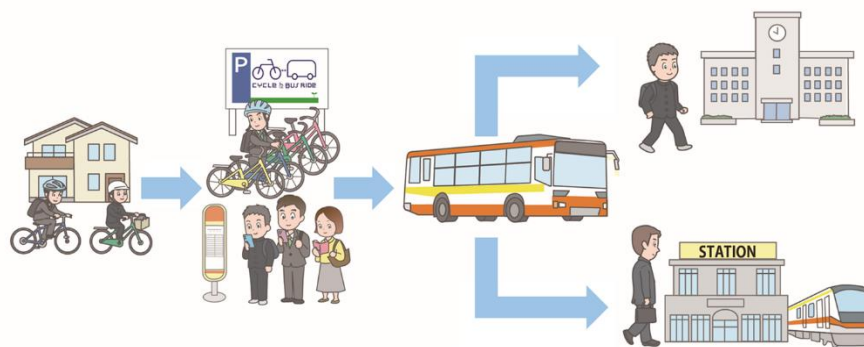
まちなかへの自動車の流入を抑制するとともに、公共交通の利用を促進するため、市内 4 箇所にサイクルアンドバスライド（C&BR）用の駐輪場を整備しています。



■ サイクルアンドバスライド（C&BR）施設設置場所

■ 設置場所一覧（2023年（令和5年）12月末時点）

| 施設名 | 収容台数 | 主な行先 |
|---------------------------------|-------------------|-------------------------------|
| ① 宮原南バス停 サイクルアンドバスライド施設 | 10台 (平置き) | 湘南台駅西口 綾瀬車庫 |
| ② 矢尻バス停 サイクルアンドバスライド施設 | 37台 (平置き、ラック式) | 湘南台駅西口・東口 辻堂駅北口 |
| ③ 湘南ライフタウンバス停 サイクルアンドバスライド施設 | 20台 (ラック式) | 湘南台駅西口・東口 辻堂駅北口 藤沢駅北口 茅ヶ崎駅 |
| ④ 用田バス停 サイクルアンドバスライド施設 | 53台 (平置き) | 長後駅西口 湘南台駅西口 辻堂駅北口 海老名駅東口 |



■ サイクルアンドバスライドのイメージ

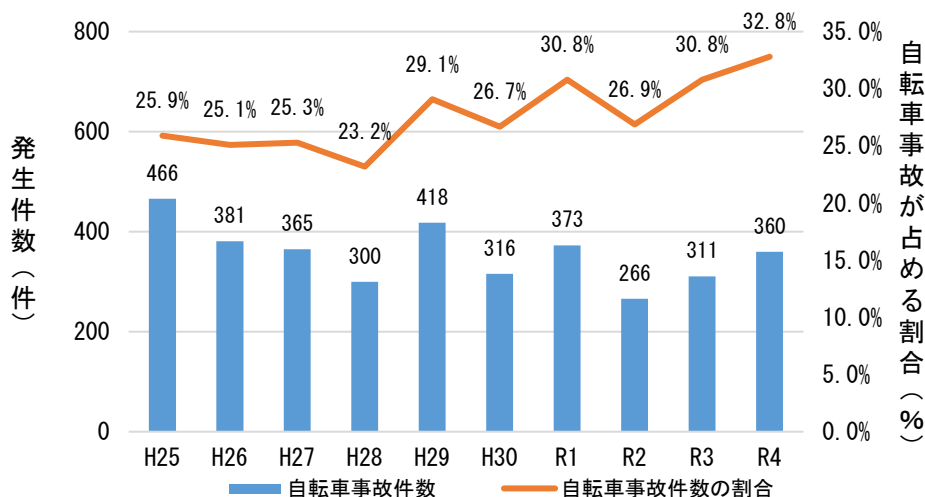


3-8 交通ルールの遵守の現状

3-8-1 自転車事故の状況

(1) 自転車事故の推移

2022年（令和4年）の自転車事故の発生件数は、2013年（平成25年）に比べ減少傾向にあります。全事故発生件数に占める割合には増加傾向が見られます。また、本市の人口1万人当たりの自転車事故件数は県平均より高く7.05件となっています。



■ 自転車事故件数と割合の推移

出典：藤沢市内の交通事故統計

■ 神奈川県内の市区町村別自転車関係事故発生状況（2021年（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（相模原市） | 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 |
| ー 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）

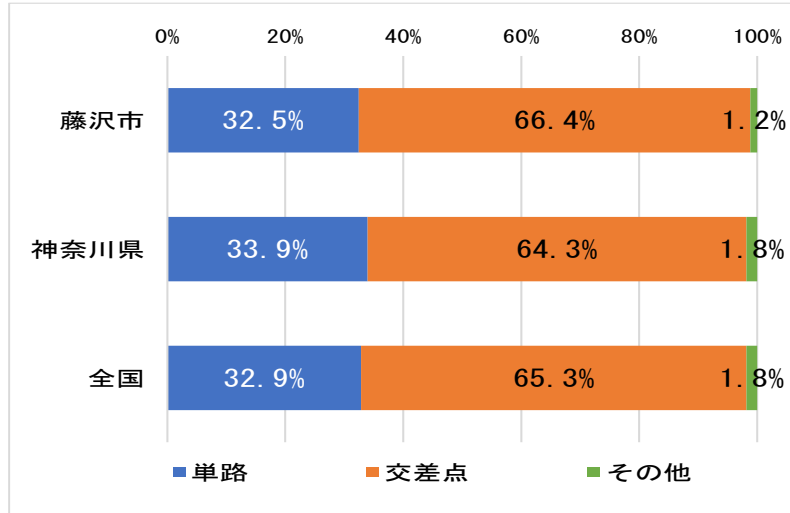
※人口は令和3年12月現在

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）



(2) 自転車事故の発生箇所

自転車事故の発生箇所をみると、交差点で多く発生しており、全体の約7割を占めます。また事故類型をみると、出会い頭や右左折時の事故が多く発生しています。



■ 自転車事故の発生箇所別構成比

(2019年(令和元年)～2021年(令和3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年(令和元年)～2021年(令和3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

■ 自転車の事故類型別発生状況(2022年(令和4年)発生事故)

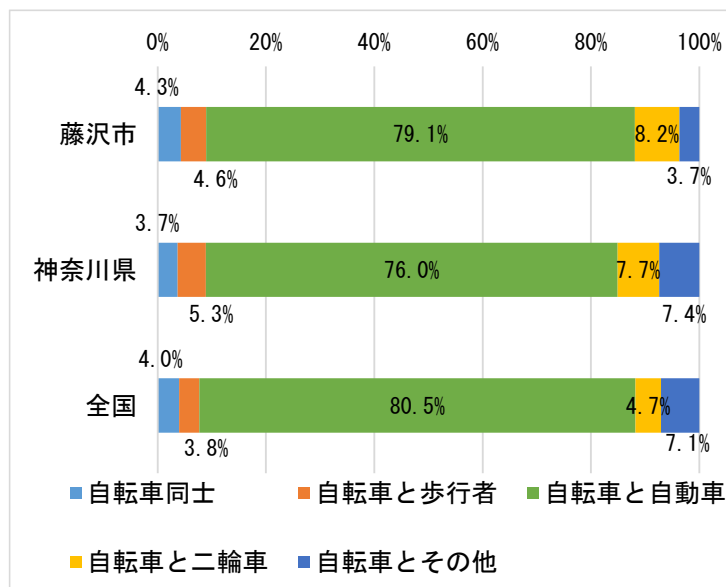
| | | 発生件数 | 死者数 | 負傷者数 |
|-----------|---------|------|-----|------|
| 人と自転車 | 横断歩道横断中 | 1 | 0 | 0 |
| | その他横断中 | 5 | 0 | 0 |
| | その他 | 19 | 0 | 0 |
| | 小計 | 25 | 0 | 0 |
| 自転車(車両相互) | 正面衝突 | 5 | 0 | 5 |
| | 追突 | 8 | 0 | 7 |
| | 出会い頭 | 110 | 0 | 114 |
| | 右左折時 | 106 | 0 | 107 |
| | 車両相互その他 | 102 | 0 | 104 |
| | 小計 | 331 | 0 | 337 |
| 単独自転車 | 車両単独 | 4 | 0 | 4 |
| | 小計 | 4 | 0 | 4 |
| 合計 | | 360 | 0 | 341 |

出典：2022年(令和4年) 藤沢市内の交通事故統計(藤沢市)

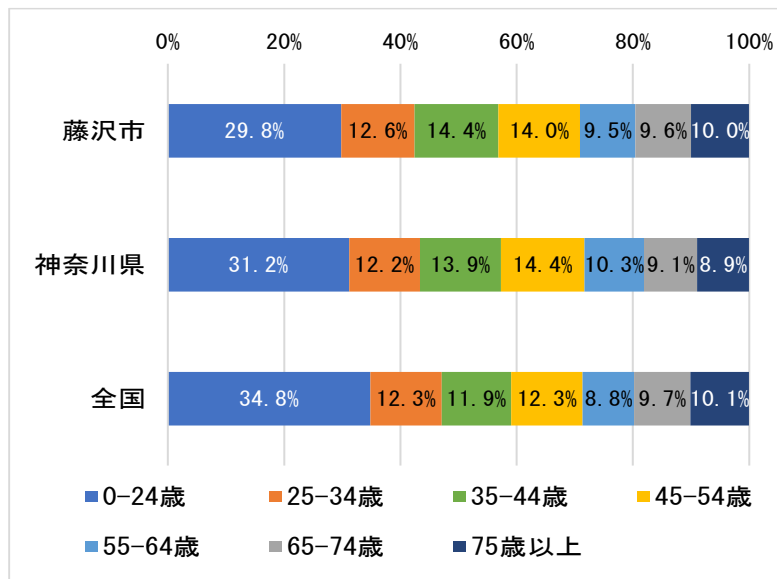


(3) 自転車事故の当事者

自転車事故の約8割が自動車との事故となっています。また事故にあった自転車利用者の年齢に着目すると、自転車事故は若年層の占める割合が高くなっています。



■ 藤沢市内での自転車事故の当事者構成比
(2019年(令和元年)～2021年(令和3年)発生事故)



■ 藤沢市内での自転車事故の年齢構成比
(2019年(令和元年)～2021年(令和3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年(令和元年)～2021年(令和3年)の事故データを対象に集計

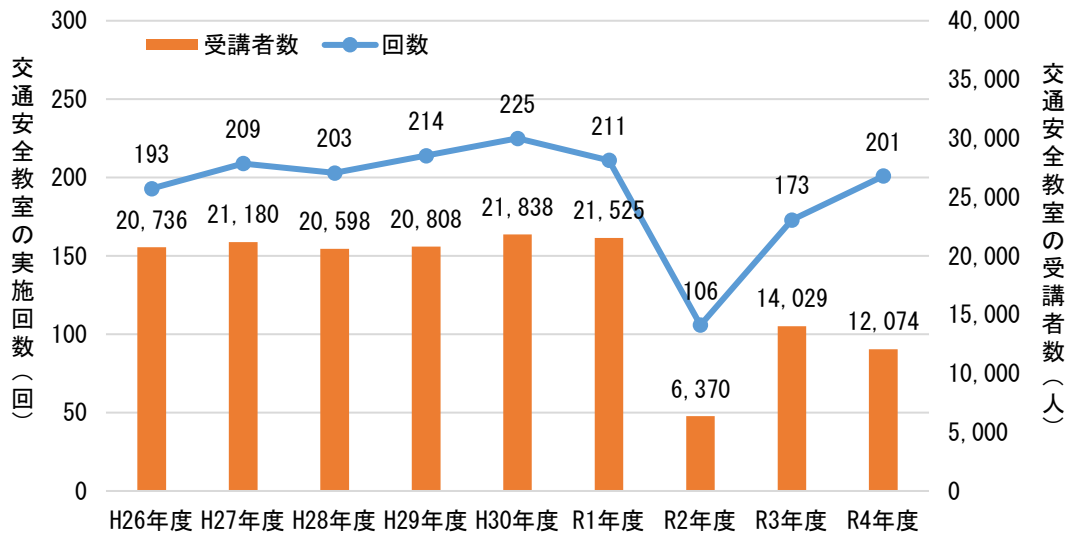
※第1当事者、第2当事者が自転車の事故を対象に集計



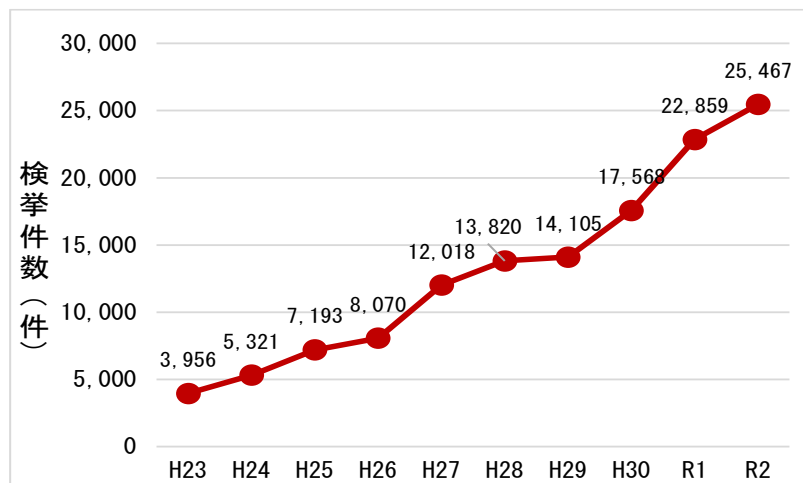
3-8-2 自転車利用のルールやマナーの啓発状況

コロナ禍以前は毎年2万人以上を対象に交通安全教室を実施してきましたが、コロナ禍において受講者数及び開催数ともに減少傾向が見られます。

また、全国的に自転車の交通指導取締りの検挙件数が増加し、2020年（令和2年）は過去最高となっています。



交通安全教室の受講者数の推移



自転車の交通指導取締りの検挙件数（全国）の推移

出典：警察庁資料「自転車の交通指導取締り状況」