

# 第1章 平塚市の都市交通の現状と自転車利用における課題

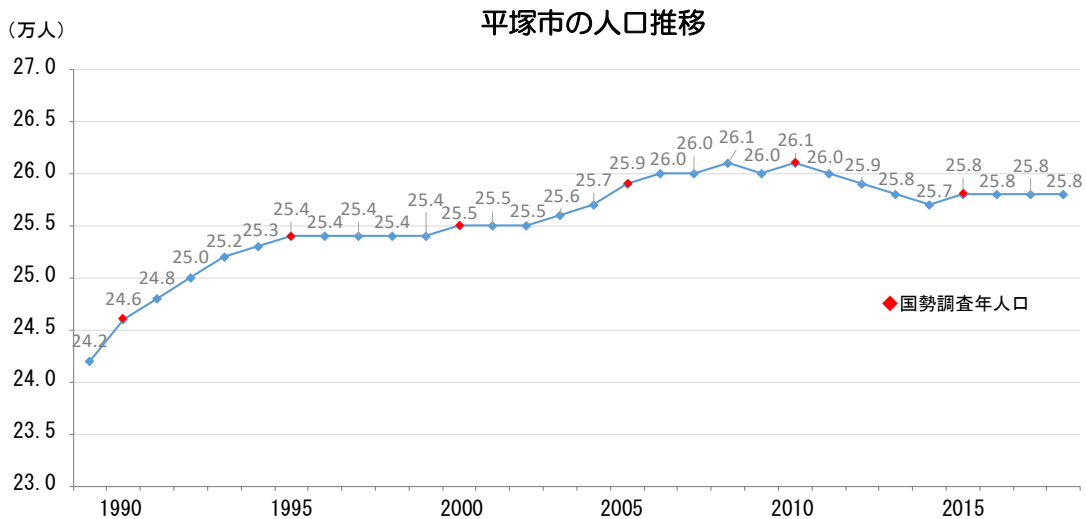
## 1. 都市交通の現状

### 1-1. 社会状況

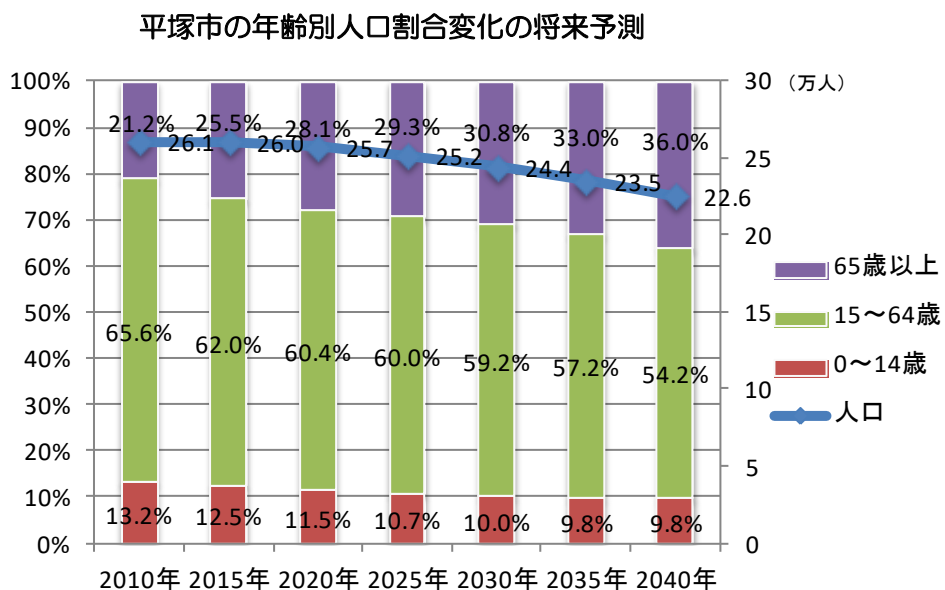
#### (1) 人口動態

本市の人口は、戦後、一貫して増加してきましたが、ここ数年では増減を繰り返しながら、横ばいの状況から減少傾向を示し始めています。

国勢調査結果等を基にした、人口問題研究所による「将来人口推計結果（平成24年1月推計）」によれば、平成27年（2015年）の約26万人から、減少傾向が大きくなっていくと推計されています。また、いわゆる団塊の世代が高齢期を迎え、少子化とともに高齢化が急速に進展すると予測されているほか、地域経済の主な担い手となっている生産年齢人口が急速に減少すると予測されています。



出典：平塚市統計書〔※国勢調査及び人口調査以外の年次は推計人口（国勢調査時の人口を基に、「住民基本台帳法」及び「戸籍法」に定める届出等による増減を加算した人口）〕



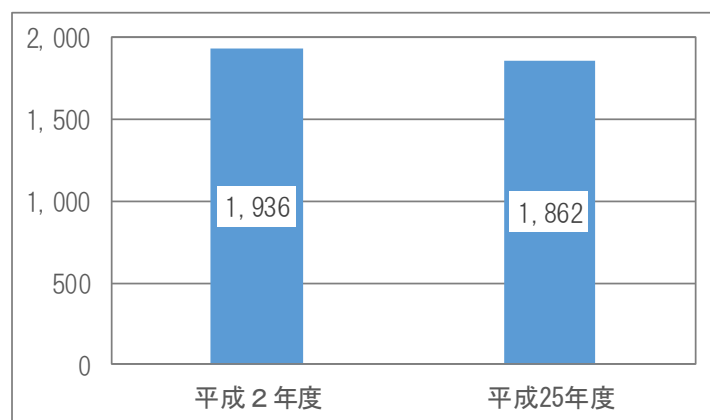
出典：人口問題研究所 平塚市将来人口推計結果

## (2) 二酸化炭素の排出量

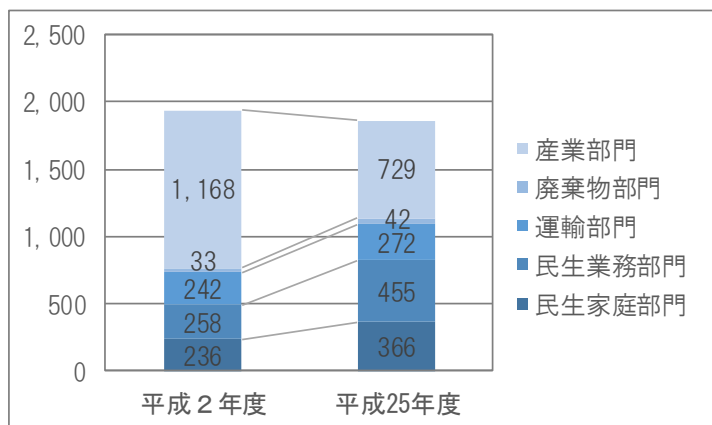
本市における二酸化炭素総排出量をみると、平成2年度の1,936千t-CO<sub>2</sub>から平成25年度には1,862千t-CO<sub>2</sub>となっており、約4%減少しています。平成25年度では、産業部門が約39%、運輸部門が約15%を占めています。

平成2年度と平成25年度の部門別の二酸化炭素排出量を比較してみると、産業部門は約38%減少しているものの、他の部門（家庭、業務、運輸）は増加しており、運輸部門をみると、二酸化炭素排出量は約12%増加しています。また、運輸部門の排出量の割合では、自動車による割合が高くなっています。

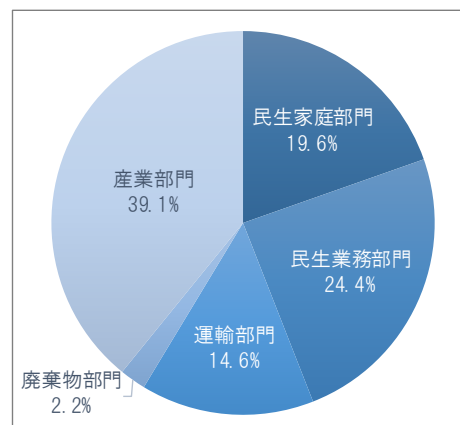
二酸化炭素総排出量（単位：千t-CO<sub>2</sub>）



部門別の二酸化炭素排出量（単位：千t-CO<sub>2</sub>）



二酸化炭素排出部門の構成（平成25年度）



出典：平塚市環境基本計画（平成29年度～平成38年度）

運輸部門の二酸化炭素排出量の変動（単位：千t-CO<sub>2</sub>）

	平成2年度	平成25年度	基準年比
自動車	234.1	262.8	+12.3%
鉄道	7.7	9.0	+16.9%
合計	241.8	271.8	+12.4%

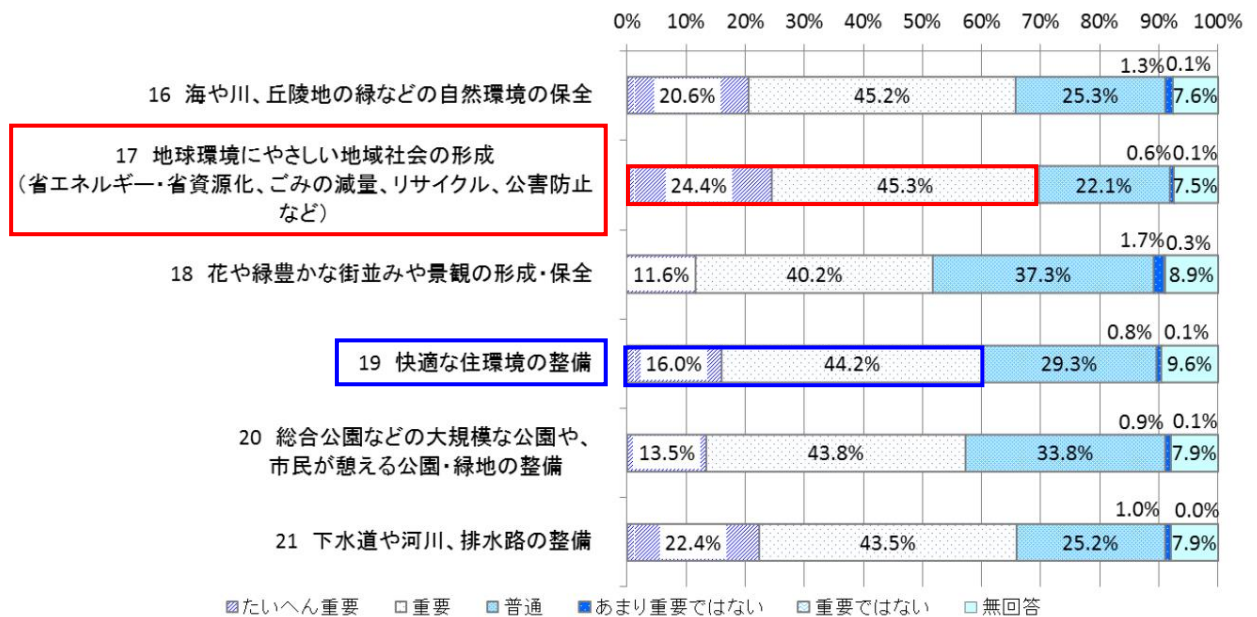
出典：平塚市環境基本計画（平成29年度～平成38年度）

### (3) 住民意識

本市が平成25年度に行った「市民意識調査」では、本市のまちづくりの状況等に関する市民の重要度・満足度を測っています。以下では、同調査で聞いた環境や都市基盤に関する市民の重要度・満足度を示しています。

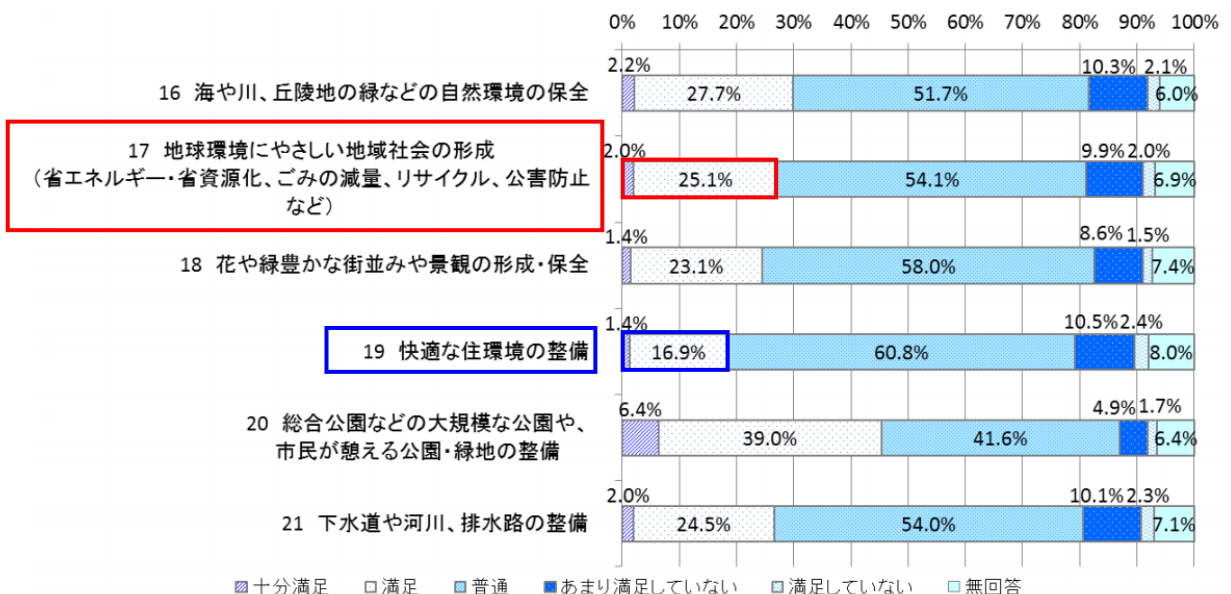
地球環境にやさしい地域社会の形成（省エネやリサイクル）に関する重要度では約7割の市民が、快適な住環境の整備に関する重要度では約6割が「たいへん重要」「重要」と回答しており、市民の環境や住環境に対する意識が高いことが伺えます。しかしながら、その満足度では、地球環境の項目は約3割の市民が満足と回答している一方、快適な住環境の項目は約2割と低い状況にあります。

環境・都市基盤に関する「重要度」（人口比補正後）



出典：平塚市 市民意識調査

環境・都市基盤に関する「満足度」（人口比補正後）



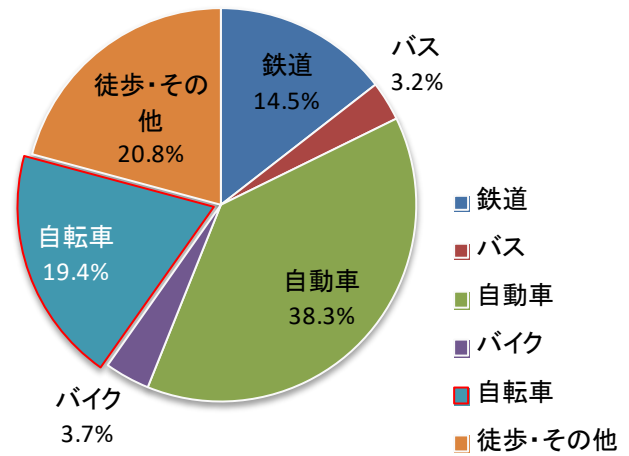
出典：平塚市 市民意識調査

## 1-2. 交通特性

### (1) 平塚市の交通手段

本市の交通手段別割合は「自動車」が最も高く、次いで「徒歩」、さらに「自転車」の利用が高い割合となっています。

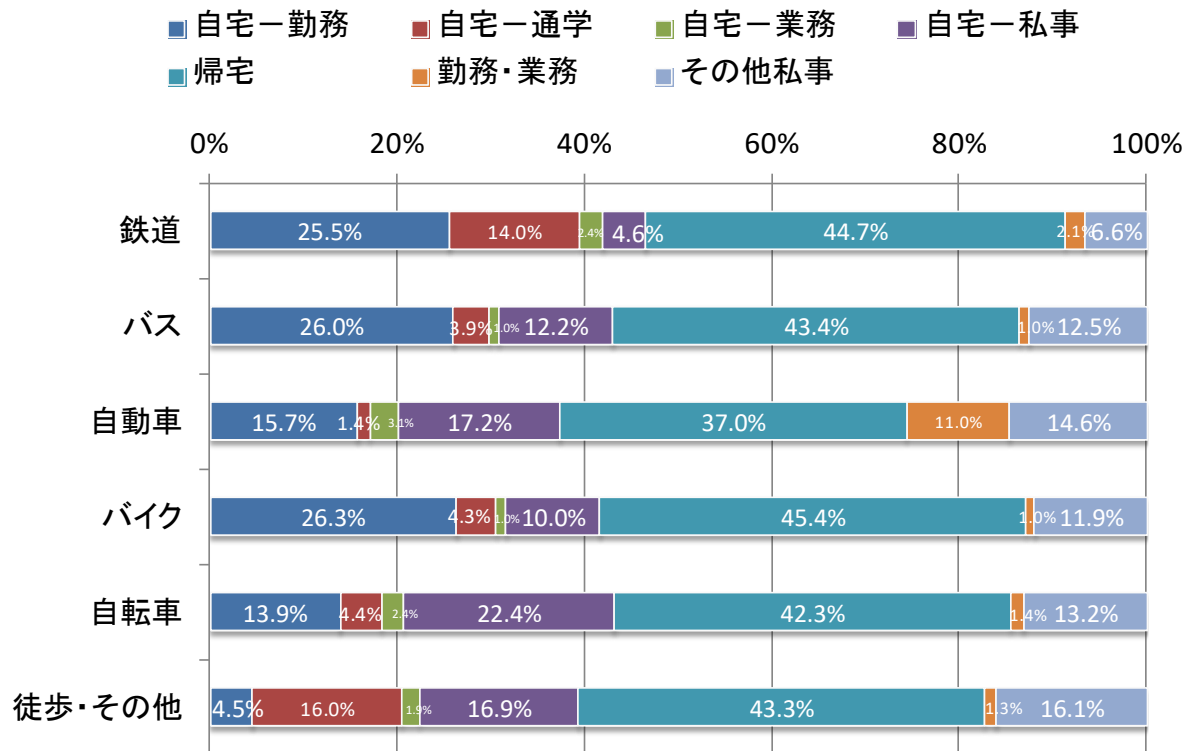
平塚市 交通手段別割合（全目的）



出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

本市の交通手段別の目的割合は、各交通手段ともに「帰宅」目的が最も高い割合を示しています。自転車に関しては、「帰宅」に次いで「自宅-私事」が高く、次いで「自宅-勤務」の割合が高くなっています。

平塚市 交通手段別の目的割合

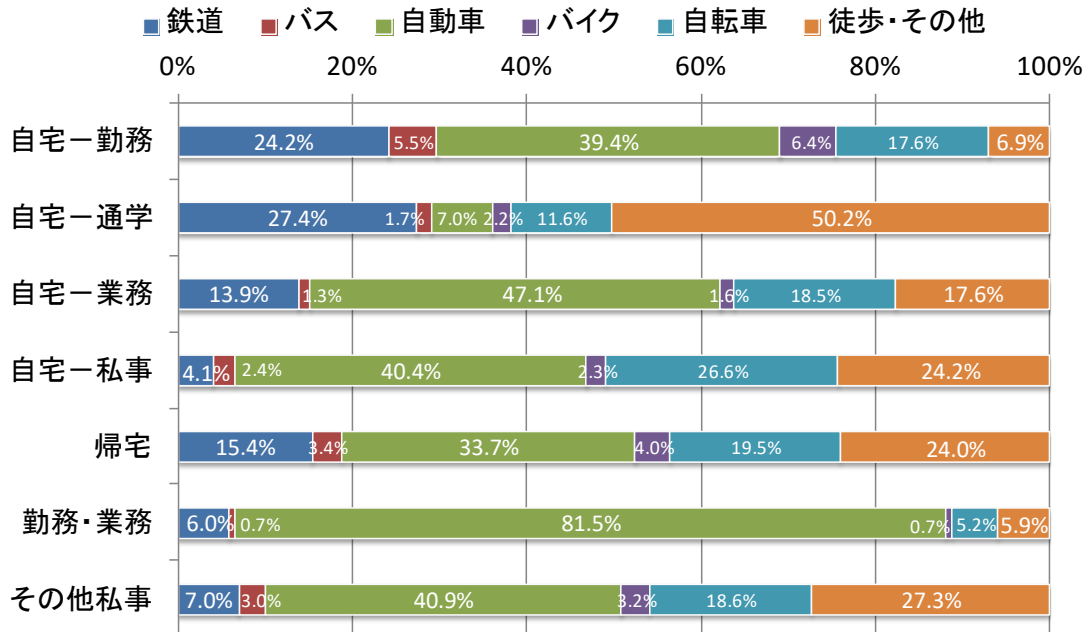


出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

目的別の交通手段割合では「自宅-通学」を除くすべての目的で、自動車の割合が高く、とりわけ「勤務・業務」で約80%と仕事中の移動手段として多く利用されています。

一方で、全目的の交通手段別割合において、自転車は約20%ですが、その中でも「自宅-私事」は約27%と高く、買物や趣味等の私事目的の移動で自転車が多く利用されています。

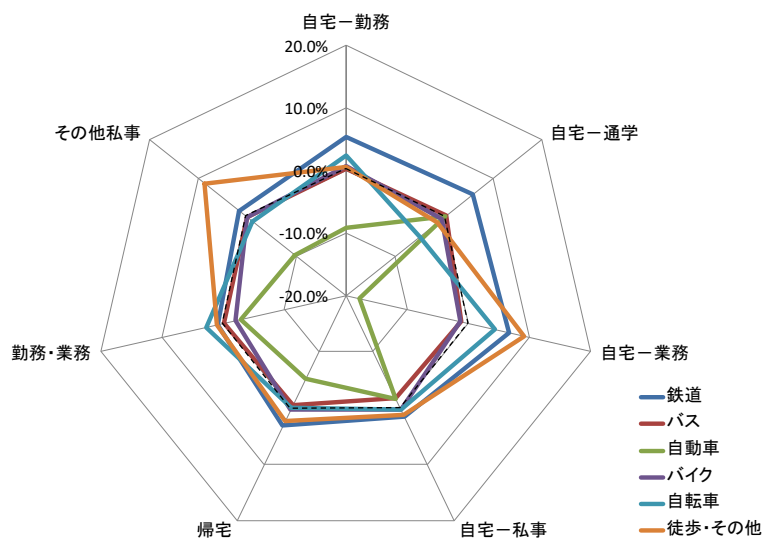
平塚市 目的別の交通手段割合



出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

目的別の交通手段割合を10年前の同調査結果と比較すると、自動車利用割合の低下が大きく、「自宅-勤務」や「自宅-業務」といった、通勤目的で自動車利用する人の割合が大きく減少していることがわかります。それらの自動車の割合が転移して、鉄道や徒歩、自転車の利用割合が増加していることが推測できます。

平塚市 目的別の交通手段割合の経年変化（H20-H10）



出典：平成10年・平成20年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

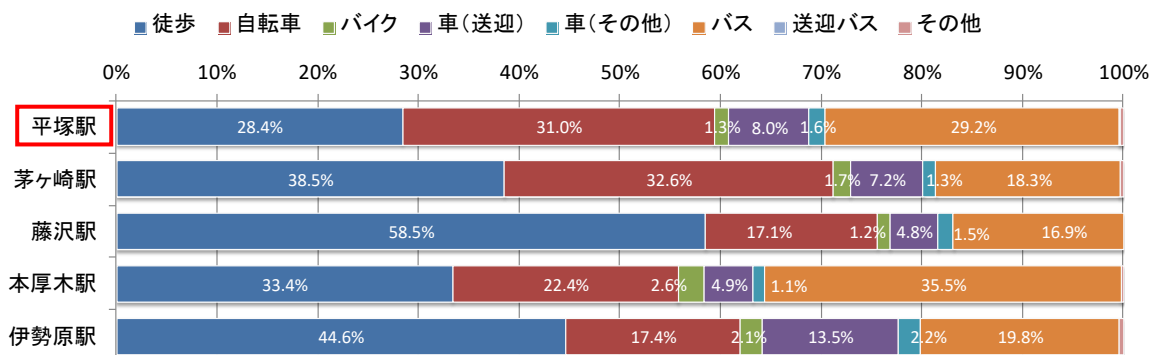
## (2) 鉄道駅の端末交通手段

平成22年度の大都市交通センサスでは、平塚駅における居住地から鉄道駅までの交通手段別の割合（平塚駅の近くに居住地がある人の駅までの交通手段の割合）のうち、自転車の利用は約30%と最も高く、平塚駅周辺の駅と比較しても茅ヶ崎駅に次いで2番目に高い割合を示しています。また、平成17年度からの推移を見ると、他の駅と比べても自転車利用割合が大幅に増加していることが伺えます。

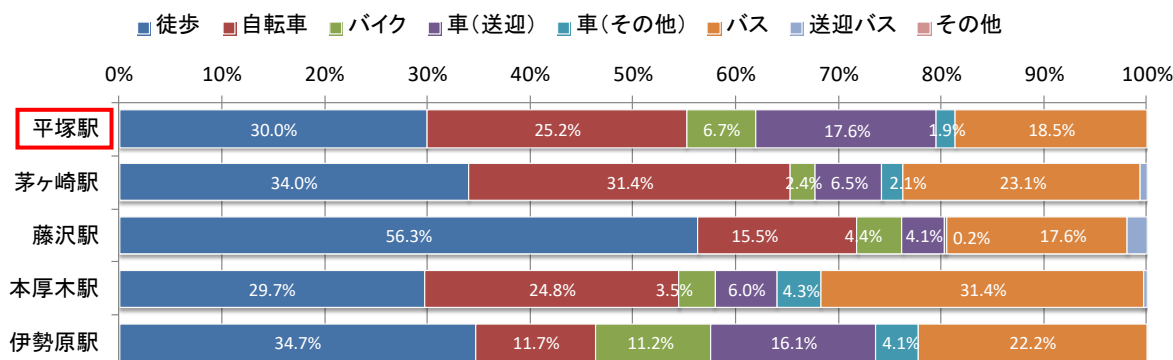
さらに、バスの利用割合も他の駅と比較すると本厚木駅に次いで2番目に高い割合を示しています。

### 鉄道駅までの交通手段割合（上：H22 下：H17）

（居住地から駅まで）

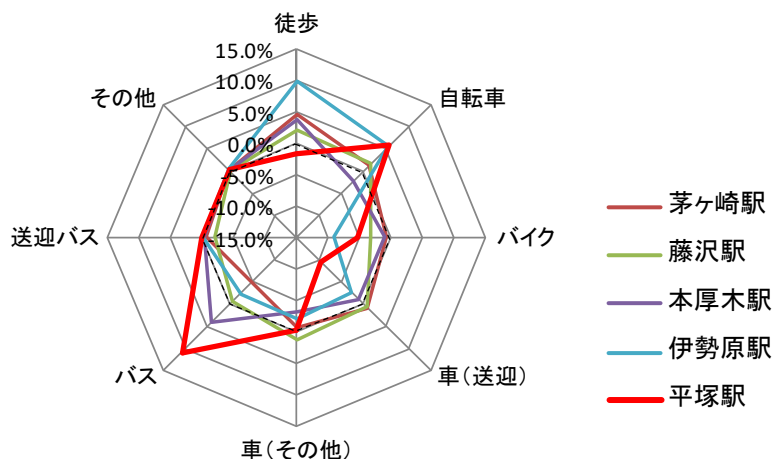


出典：平成22年度大都市交通センサスより作成



出典：平成17年度大都市交通センサスより作成

### 鉄道駅からの交通手段割合の変化（H22-H17）

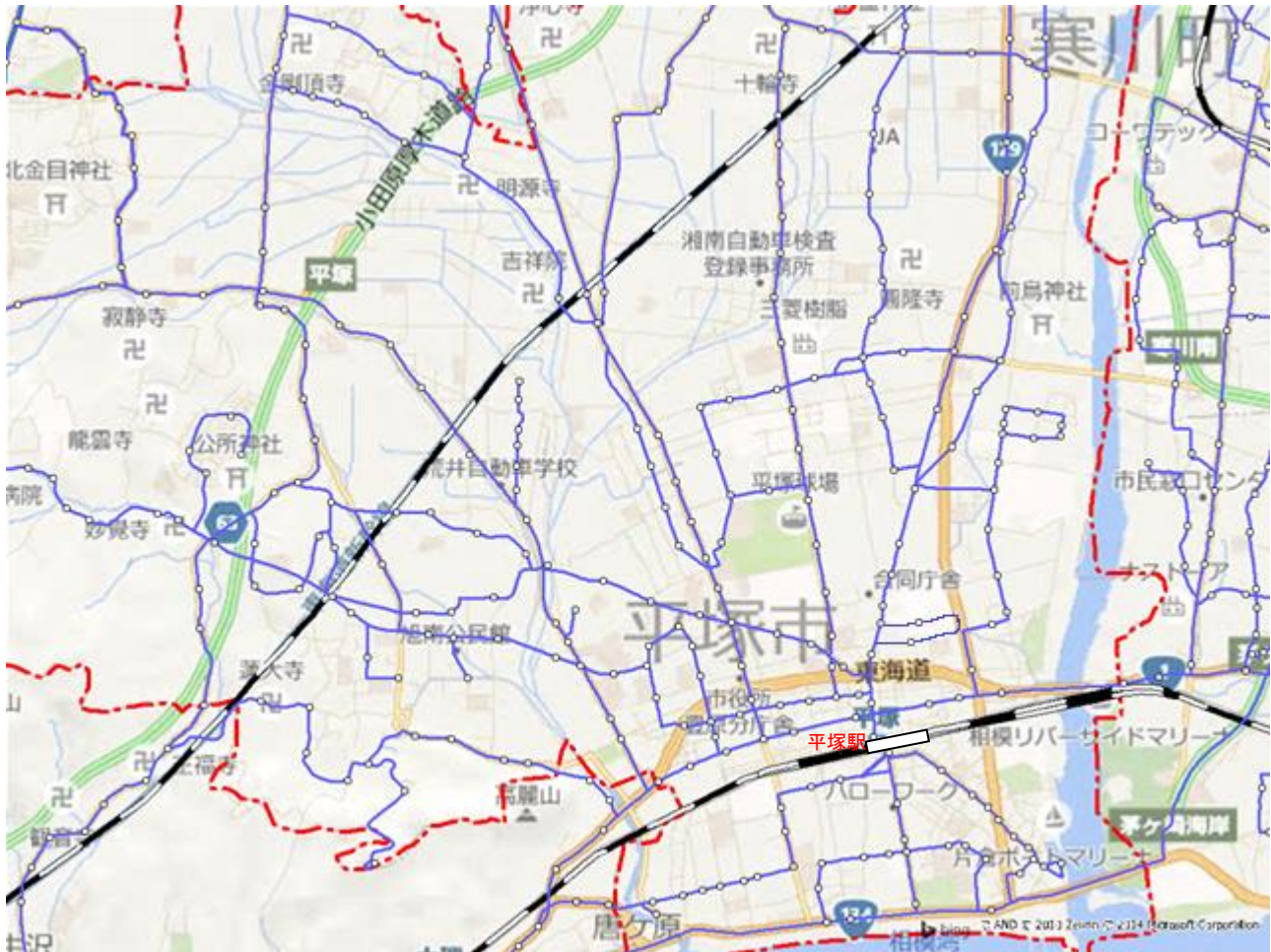


出典：平成17年度・平成22年度大都市交通センサスより作成

### (3) バス路線網

本市のバス路線は、平塚駅発着便を中心として市内各所へ広がっており、現在、概ね70系統が運行し、公共交通が利用しやすい状況にあります。当該バス路線は平塚駅を中心に放射状に広がっていることから、平塚駅へ向かう自転車利用動線と重複している路線が多く見られます。

平塚市のバス路線網の状況



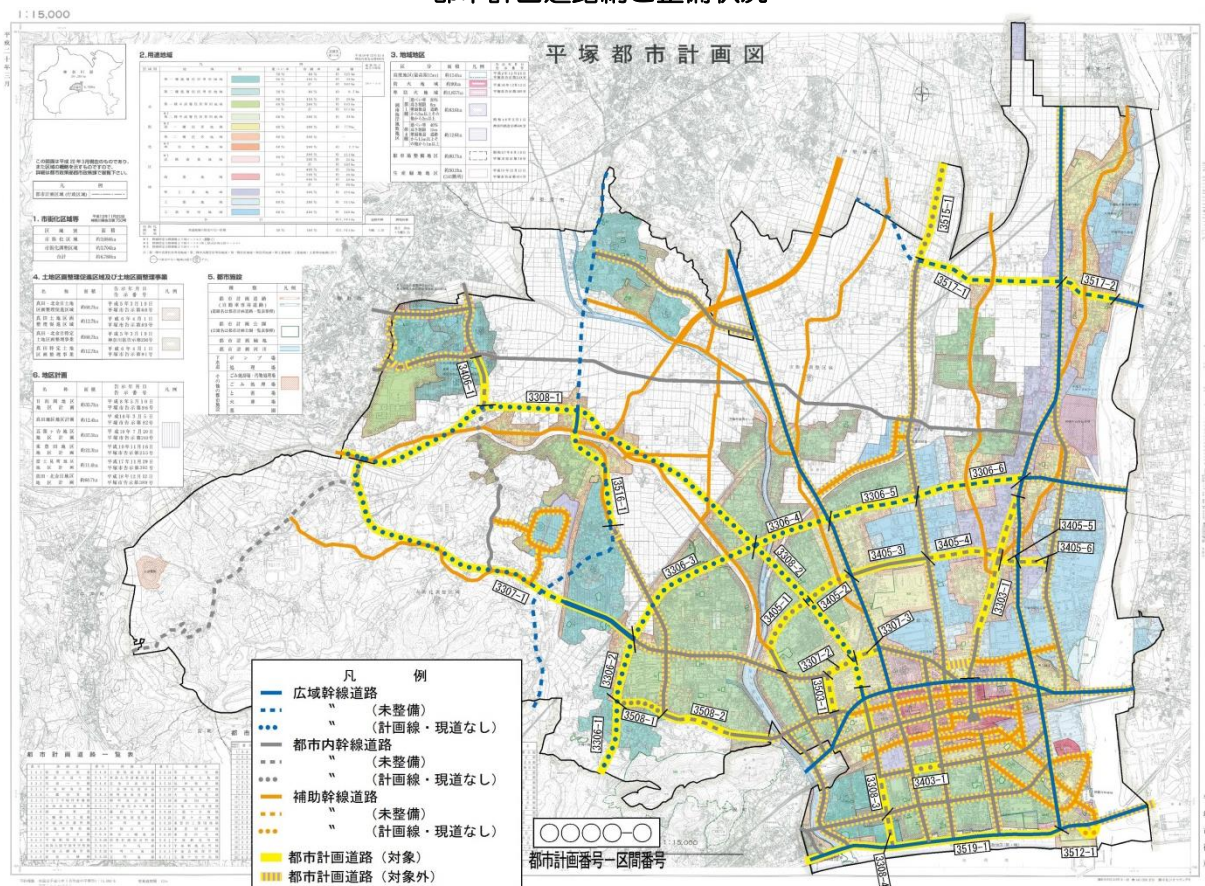
出典：神奈川県内乗合バス・ルートあんないより作成

#### (4) 都市計画道路網

本市の都市計画道路は、平塚駅を中心とした放射方向の路線では比較的整備されているものの、東西方向の路線では未整備路線が多くなっています。

整備されている路線でも、現状の道路構成では自転車走行空間を十分に確保できるだけの幅員がある路線は少なく、道路拡幅については住宅などが隣接しており、拡幅整備は困難な状況となっています。

都市計画道路網と整備状況



出典：平塚市総合交通計画（平成22年4月 平塚市）



## 2. 自転車利用における現状

### 2-1. 自転車利用環境の現状

平塚市総合交通計画策定時に実施したアンケート調査から、本市における自転車利用状況を整理しました。

#### (1) アンケート調査の概要

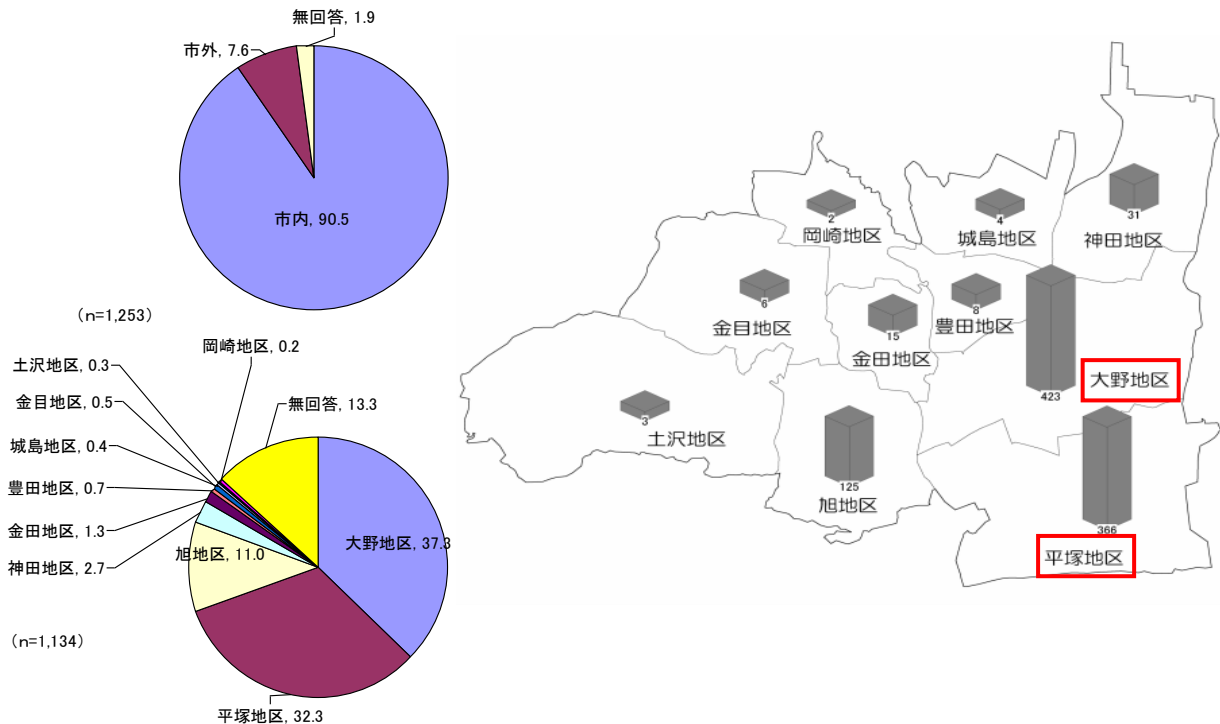
実施日：平成20年10月26日（日）、平成20年10月28日（火）

調査概要：市内複数の自転車駐輪場において自転車の利用状況を把握する

対象	調査箇所	配布数	回収数	回収率(%)
自転車利用者	●西口バイク自転車駐輪場	4,200	1,253	29.8
	●西口臨時駐輪場			
	●駅前大通線自転車駐輪場			
	●北口自転車駐輪場			
	●ラスカ自転車駐輪場			
	●錦町公園南自転車駐輪場			
	●宝町自転車駐輪場			
	●パールロード(違法路上駐輪)			
対象	性別	年代	就業状況	目的
自転車利用者	男性:59% 女性:41%	10代 :10%	有職 :71%	通勤 :72%
		20代 :19%	主婦	通学 :16%
		30代 :19%	(パートを含む): 9%	買物私事 : 9%
		40代 :21%	学生 :17%	
		50代 :19%	無職 : 2%	
		60代以上 :10%		

回答者の居住地：回答者の居住地は「市内」が約9割を占めています。

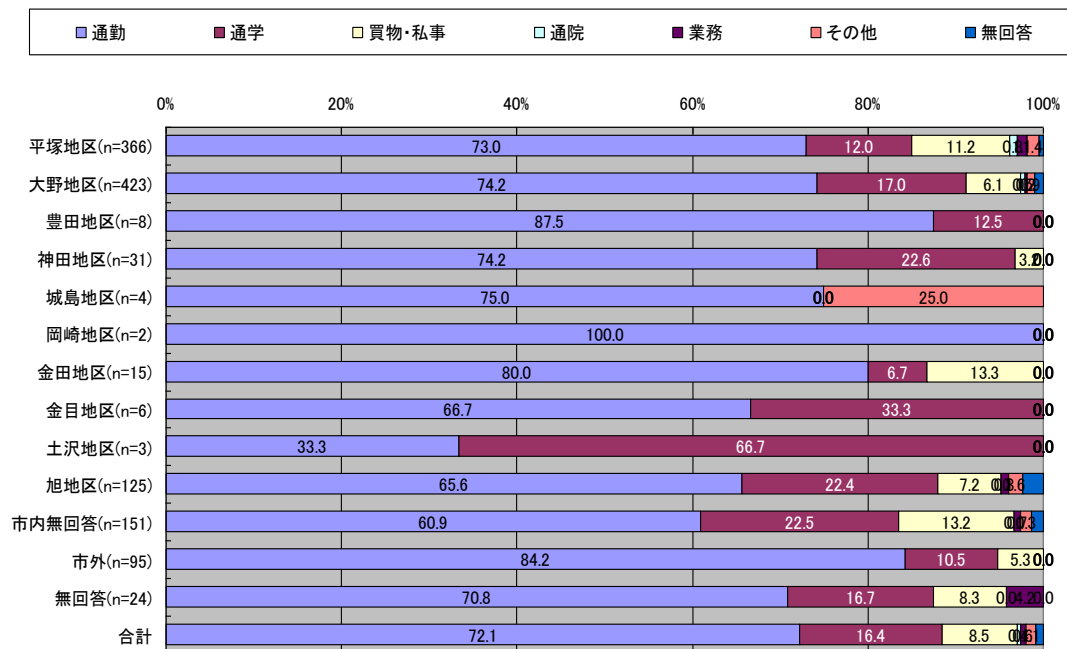
地区別では、駅周辺の「大野地区」、「平塚地区」が約7割を占めています。



## (2) 自転車利用状況の概要

### ①自転車の利用目的

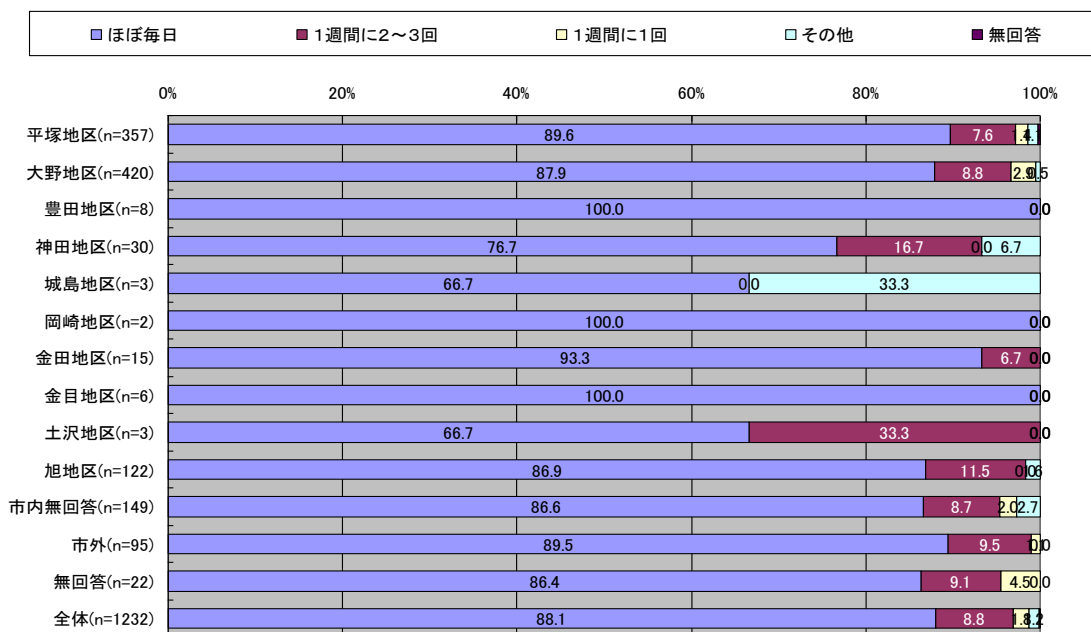
利用目的は、市内全域では「通勤」が約7割、「通学」が約2割、「買物・私事」が約1割となっています。



※ 「無回答」とは住所に関する項目全てに無記入の方の回答

### ②自転車の利用頻度

利用頻度は、「ほぼ毎日」が約9割、「1週間に2～3回利用」が約1割となっています。



※ 対象者はアンケートを受け取った日以外にも利用する方

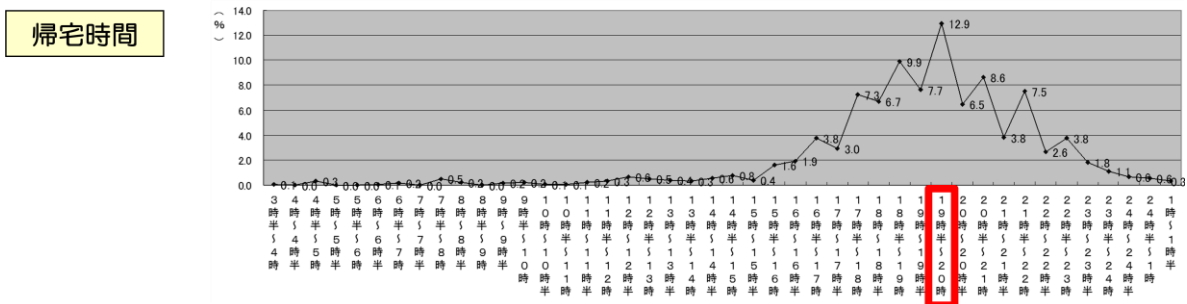
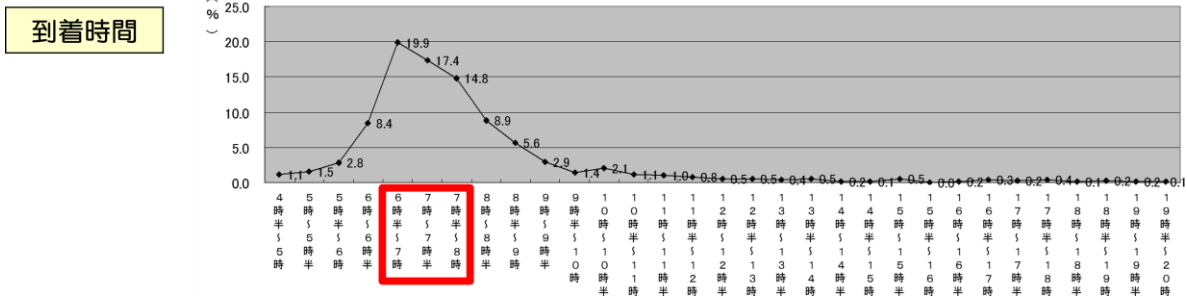
※ 「無回答」とは住所に関する項目全てに無記入の方の回答

### (3) 駐輪場利用状況の概要

#### ① 駐輪場利用時間

駐輪場の到着時間は「6時30分～8時00分」が約5割となっています。

帰宅時間は「17時30分～22時00分」の間で分散化しており、特に「19時30分～20時00分」が多くなっています。



#### ② 自宅から駐輪場までの所要時間

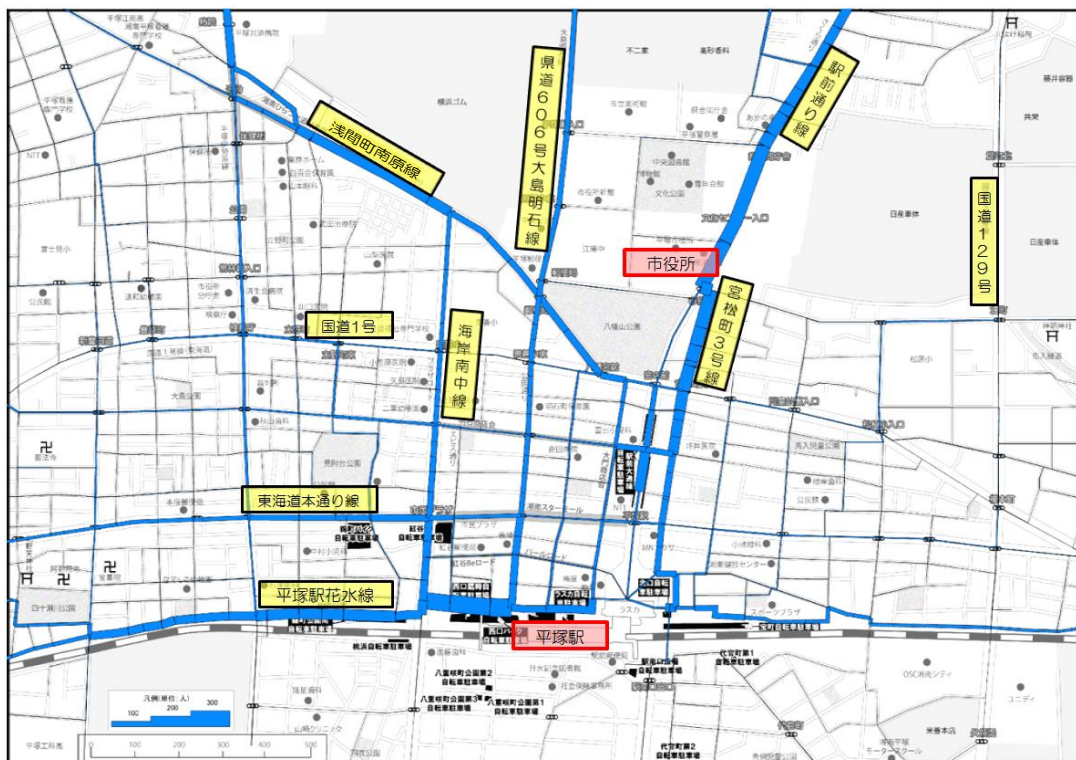
自宅からの所要時間の平均は16.7分、自転車の速度を10.5km/hとすると、約3kmからの利用となっています。

(※自転車の速度10.5km/hは、大成出版社の自転車駐車場整備マニュアルによる。)



### ③駐輪場までの利用経路

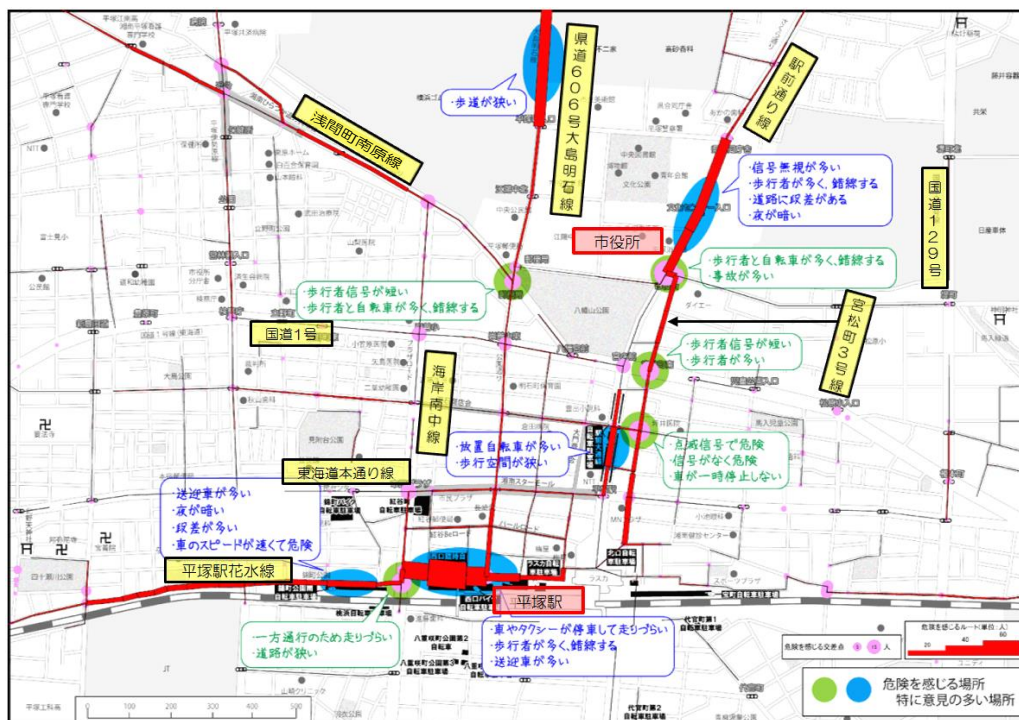
駅前通り線、宮松町3号線のほか、駅周辺の地域で高い値を示しています。



### (4) 自転車利用環境に対する改善点

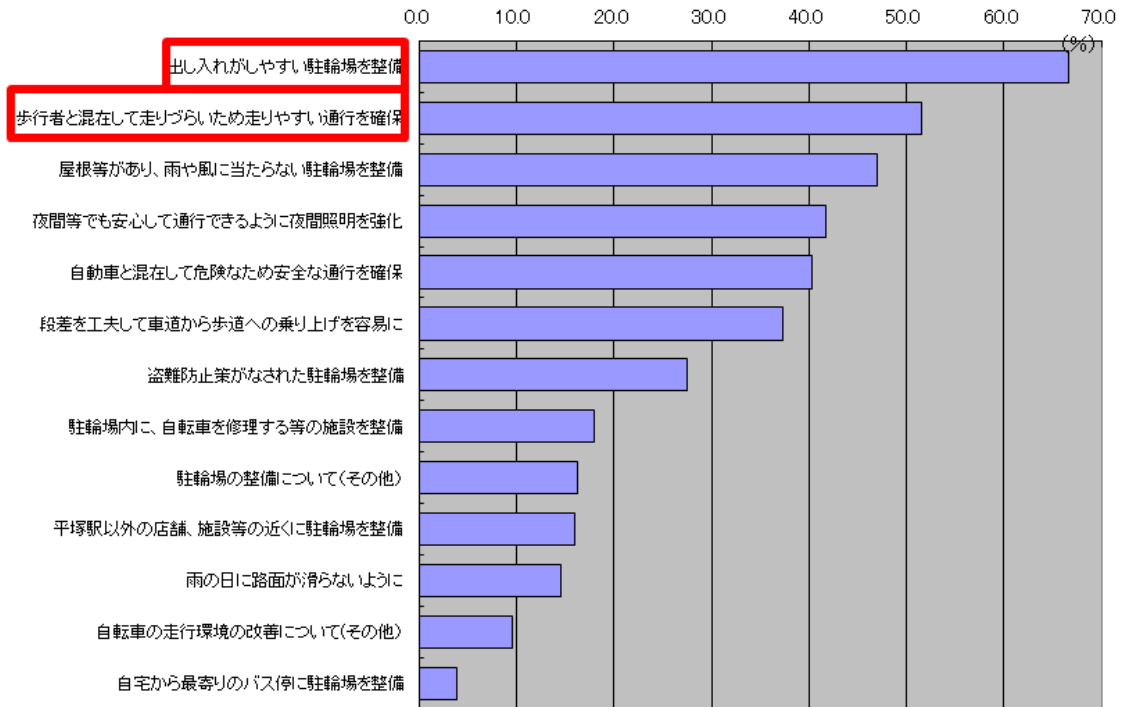
#### ①自転車の走りづらい、危険を感じる箇所

平塚駅西側の人通りの多い地域や市役所付近の歩行者が多い地域で走りづらい・危険と感じる箇所が多いことがわかります。



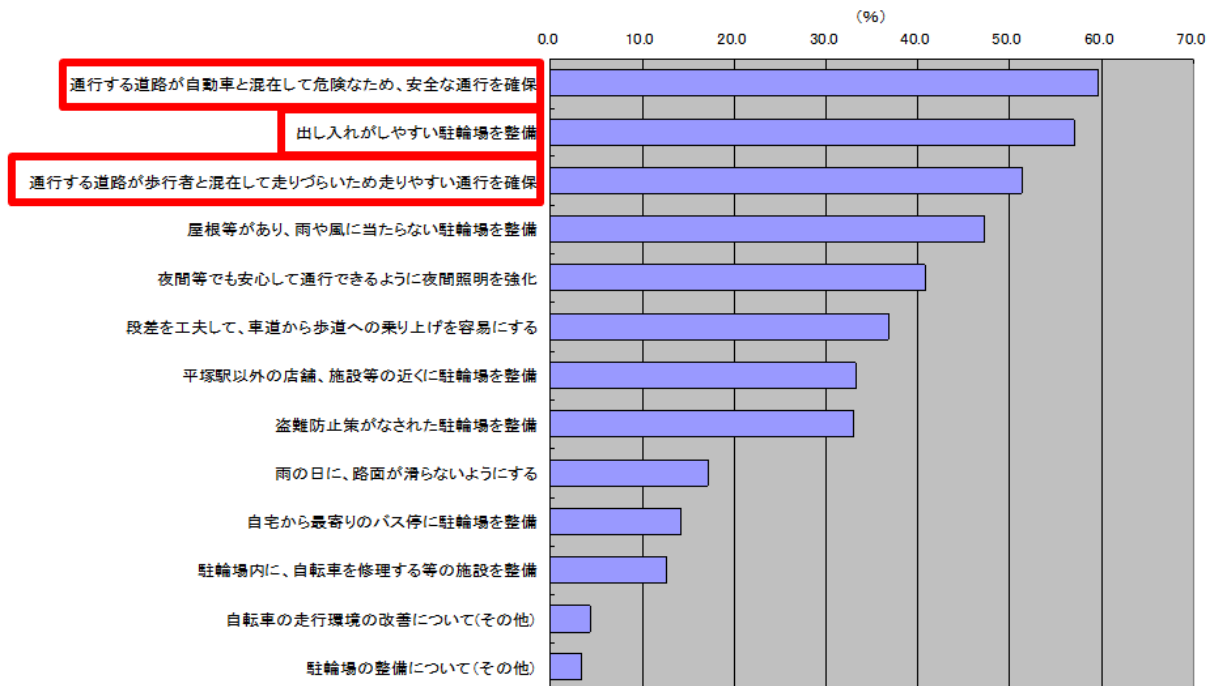
### ②自転車利用者が望む自転車をより利用しやすくするための改善点

約9割の人が、「改善すべき点がある」と回答しており、出し入れがしやすい駐輪場の整備、通行空間の確保が上位を占めています。



### ③自動車利用者が望む自転車をより利用しやすくするための改善点

自動車や歩行者と混在して危険なため、安全で走りやすい通行空間の確保が上位を占めています。



## 2-2. 平塚駅周辺の駐輪状況

### (1) 駅周辺の駐輪対策のこれまで

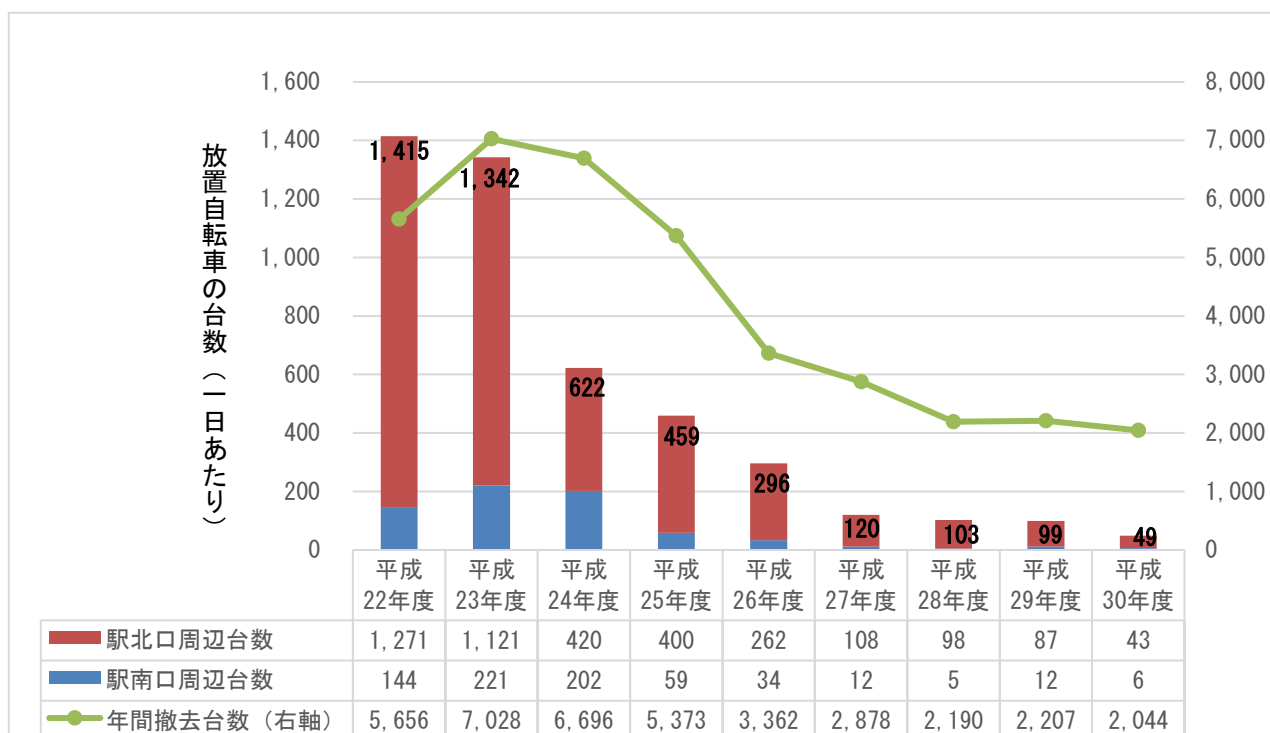
本市では、通勤や通学あるいは私事などの目的で平塚駅周辺へ行く際に、多くの方が自転車を交通手段として利用しています。しかしながら、駐輪場の不足や駐輪マナーの欠如などから、大量の自転車が路上などに放置され、防災活動や歩行者の通行、また都市の美観などに支障をきたしてきました。

そのため、公共の場所における自転車の放置防止を目的として、昭和58年に「平塚市自転車の放置防止に関する条例」を制定し、平塚駅周辺を自転車放置禁止区域として定め、放置自転車の撤去を実施するほか、大型店舗等に対する自転車駐車場設置の義務付けなどの対策に取り組むとともに、啓発活動や駐輪場の整備を進めてきました。また、公益財団法人平塚市まちづくり財団においても、独自に展開する都市型レンタサイクルを活用しながら、放置自転車の解消を図ってきました。さらにその後も、放置自転車の状況を時代ごとに検証し、自転車等放置禁止区域を拡大するなどの措置を実施し、平成22年1月にはさらなる諸問題に対応するため、「平塚駅周辺の駐輪対策について」を策定し、「自転車等駐車場の整備」「放置自転車の撤去徹底」「自転車利用マナーの向上」の3点を基本として、ハード、ソフトの両面から駐輪対策に取り組んできました。

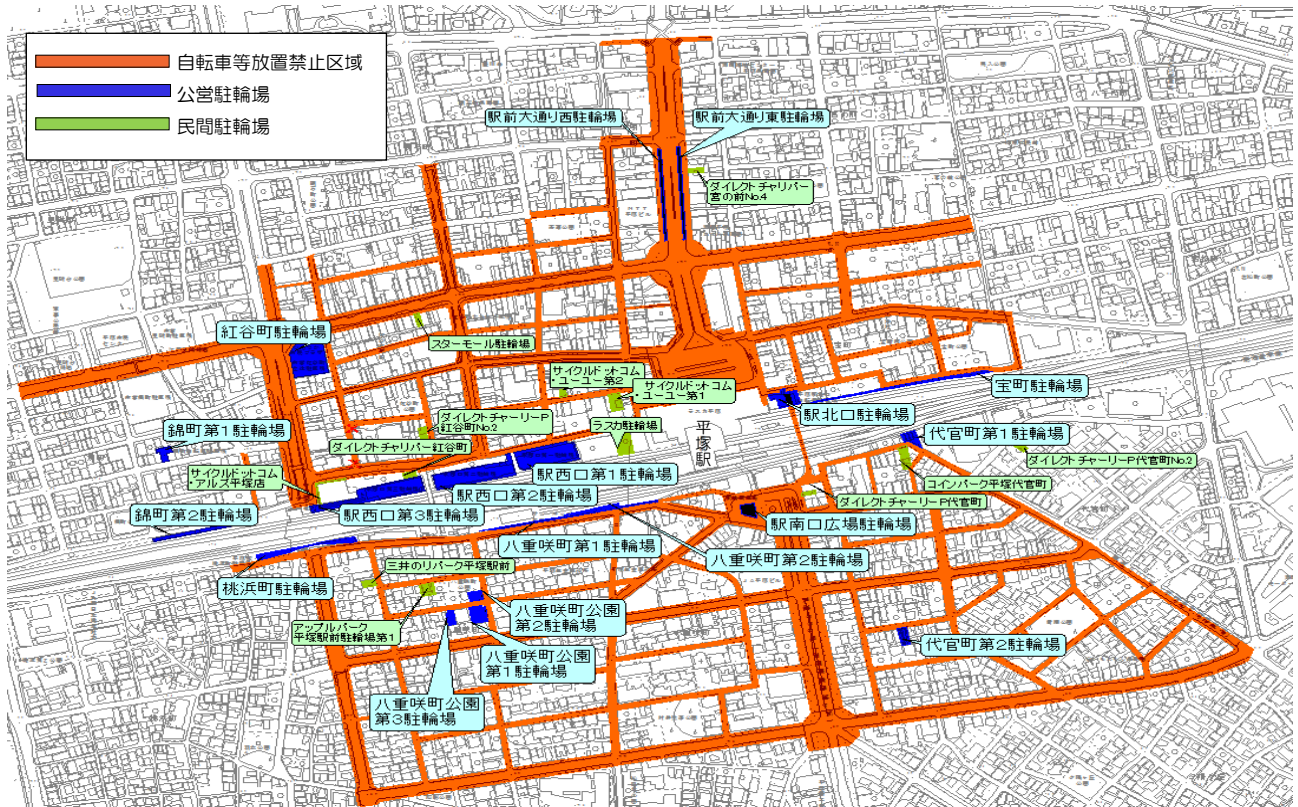
また、平成27年3月には「平塚駅周辺の駐輪対策について」の方針を踏襲、包括した「平塚市自転車利用環境推進計画（既存自転車計画）」を策定し、自転車利用における課題を整理しながら駐輪対策に取り組んできました。

その結果、放置自転車は大幅な減少傾向にあります。依然として平塚駅周辺には放置自転車が見られます。

放置自転車台数減少の実績



## 自転車等放置禁止区域と駐輪場位置図（平成31年4月現在）



### 平成21年度からの主な駐輪対策

平成22年1月	「平塚駅周辺の駐輪対策について」の策定
平成22年4月	「平塚市民間自転車等駐車場運営費補助金」及び「平塚市民間自転車等駐車場整備費補助金」制度の創設
平成23年4月	駅西口第1駐輪場の供用開始
平成23年7月	西口バイク・自転車駐車場を再整備後有料化し、駅西口第2駐輪場として供用開始
平成24年1月	駅前大通り東駐輪場・駅前大通り西駐輪場の供用開始
平成24年4月	「平塚市自転車等の放置防止に関する条例」の一部改正、施行 原動機付自転車も移動・保管の対象とする 移動した自転車・原動機付自転車の引渡しの際、保管料の徴収を開始 紅谷パールロードに暫定駐輪スペースの開設
平成25年4月	駅西口第3駐輪場の供用開始 錦町第2駐輪場の全体供用開始
平成26年4月	宝町駐輪場の全体供用開始 自転車等放置禁止区域の拡大（市民センター前等）
平成27年3月	「平塚市自転車利用環境推進計画（既存自転車計画）」の策定 自転車等放置禁止区域の拡大（宝町周辺） 八重咲町第2駐輪場の供用開始
平成28年4月	紅谷パールロードの暫定駐輪スペースを商店会へ移管
通年	自転車マナーアップキャンペーン 交通安全教室

平塚駅周辺の公営駐輪場整備状況（平成31年4月現在）

平塚駅北口周辺駐輪場の収容台数

施設	種別	収容台数
紅谷町駐輪場	定期利用	地下 177
	一時利用	38
	計	215
錦町第1駐輪場	定期利用	2階 140
	定期利用	屋上 110
	計	250
駅西口第1駐輪場	定期利用	1階 1,029
	定期利用	2階 1,411
	一時利用	1階 215
	計	2,655
駅西口第2駐輪場	一時利用	1階 719
	計	719
駅西口第3駐輪場	定期利用	2階 1,085
	定期利用	3階 1,115
	一時利用	1階 389
	計	2,589
駅北口駐輪場	定期利用	1階 90
	定期利用	2階 251
	定期利用	3階 281
	一時利用	1階 70
	計	692
駅前大通り東駐輪場	一時利用	平置 187
駅前大通り西駐輪場	一時利用	平置 175
宝町駐輪場	定期利用	1階 357
	計	357
合計	一時利用	1,793
	定期利用	6,046
	計	7,839

平塚駅南口周辺駐輪場の収容台数

施設	種別	収容台数
代官町第1駐輪場	定期利用	1階 181
	一時利用	24
	計	205
代官町第2駐輪場	定期利用	1階 219
	計	219
駅南口広場駐輪場	定期利用	1階 165
	計	165
八重咲町第1駐輪場	定期利用	1階 236
	一時利用	1階 東 90
	計	326
八重咲町第2駐輪場	一時利用	平置 105
	計	105
桃浜町駐輪場	定期利用	1階 218
	定期利用	2階 233
	一時利用	1階 84
	計	535
八重咲町公園第1駐輪場	定期利用	1階 382
	一時利用	40
	計	425
八重咲町公園第2駐輪場	定期利用	1階 95
	一時利用	12
	計	107
八重咲町公園第3駐輪場	定期利用	1階 158
	計	158
合計	一時利用	355
	定期利用	1,887
	計	2,242

※ 公営駐輪場：公益財団法人平塚市まちづくり財団が管理・運営している駐輪場

※ 定期利用：月極契約とし、1か月ごとに利用料金を支払うシステム

※ 一時利用：1回の駐輪（24時間以内、または当日中）ごとに利用料金を支払うシステム



## 放置自転車対策実施後の街の様子

① 駅前大通り線西側  
(整備前)



(整備後)



② 紅谷パールロード  
(対策実施前)



(対策実施後)



## (2) 駐輪場の利用状況と放置自転車の現状

### ① 駅北口周辺の公営駐輪場の現状

駅北口周辺の駐輪場では、平成31年4月現在、一時利用・定期利用をあわせて7,839台の自転車が収容可能です。同月の調査では、一時利用駐輪場は542台分の空きが確認されており、定期利用についても空きがあります。

同月に実施した放置自転車の台数調査の結果では、駅北口周辺にはピーク時で43台の違法駐輪が確認されています。



## ② 駅南口周辺の公営駐輪場の現状

駅南口周辺の駐輪場では、平成31年4月現在、一時利用・定期利用をあわせて2,242台の自転車が収容可能です。同月の調査では、一時利用駐輪場は150台分の空きが確認されていますが、定期利用駐輪場については空きがなく、定期利用待機者が多くなっています。

同月に実施した放置自転車の台数調査の結果では、駅南口周辺にはピーク時で6台の放置自転車が確認されています。



## ③ 駅周辺の民間駐輪場の現状

平成22年4月には「平塚市民間自転車等駐車場運営費補助金」及び「平塚市民間自転車等駐車場整備費補助金」制度を創設しました。この制度は、民間事業者に駐輪場の整備を促し、市民の利便性の向上を図るとともに、放置自転車を防止し、良好な生活環境を保持するため、平塚駅周辺に収容台数20台以上の駐輪場を整備する場合に助成しています。

平成31年3月までに、この補助制度を利用して新たに6箇所の駐輪場が開設されています。



また、商業地域等で駐輪需要を発生させる大型店舗等の設置者に対して、「平塚市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、駐輪場の確保について義務付けた結果、事業者自身による駐輪場の整備が進んでいます。

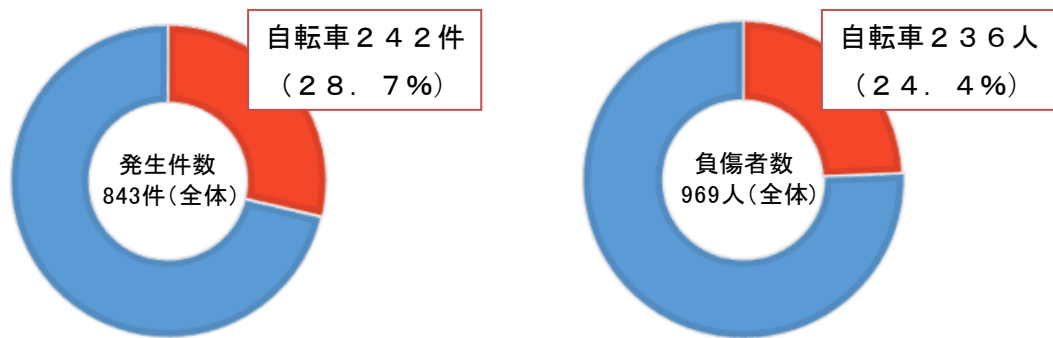
## 2-3. 自転車に関連する事故の発生状況

### (1) 自転車事故の発生状況概要

#### ①年別自転車事故発生状況の推移

本市における平成30年の年間事故発生件数は843件で、うち約3割の242件が自転車に関連する事故となっており、神奈川県交通安全対策協議会より、平成16年度から15年連続で「自転車交通事故多発地域」に指定されています。また、交通事故における負傷者969人のうち約4分の1の236人が自転車を運転していた人となっています。

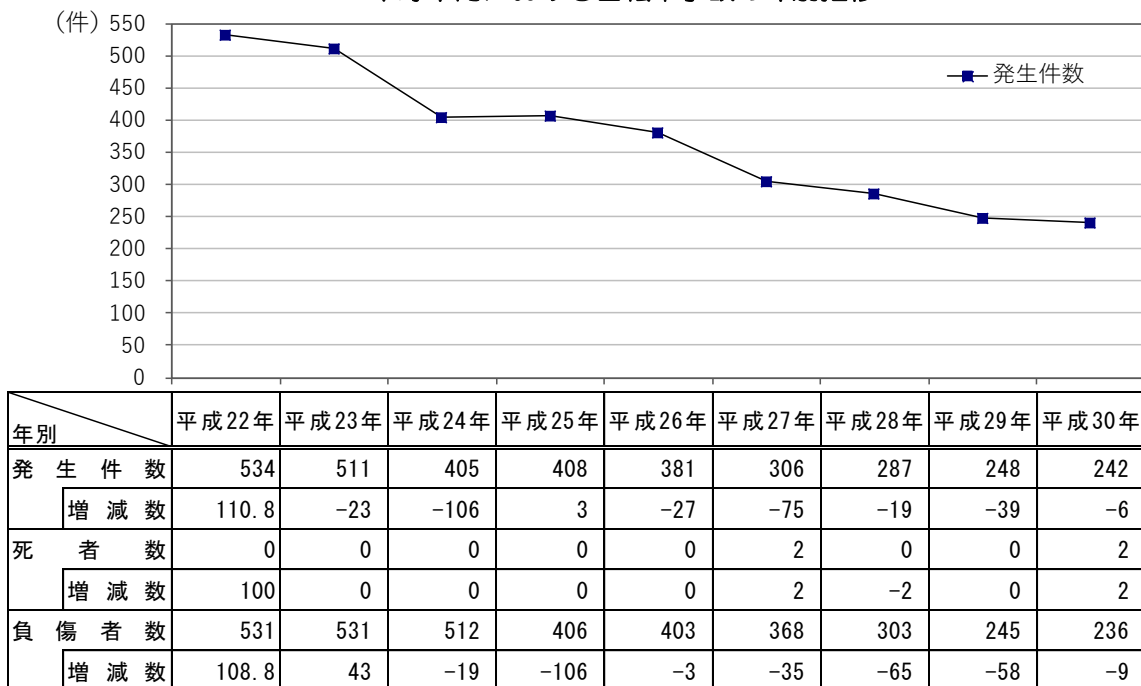
平成30年 平塚市における事故発生件数割合と交通事故負傷者数のうち自転車運転者割合



出典：平成30年 平塚市交通事故統計

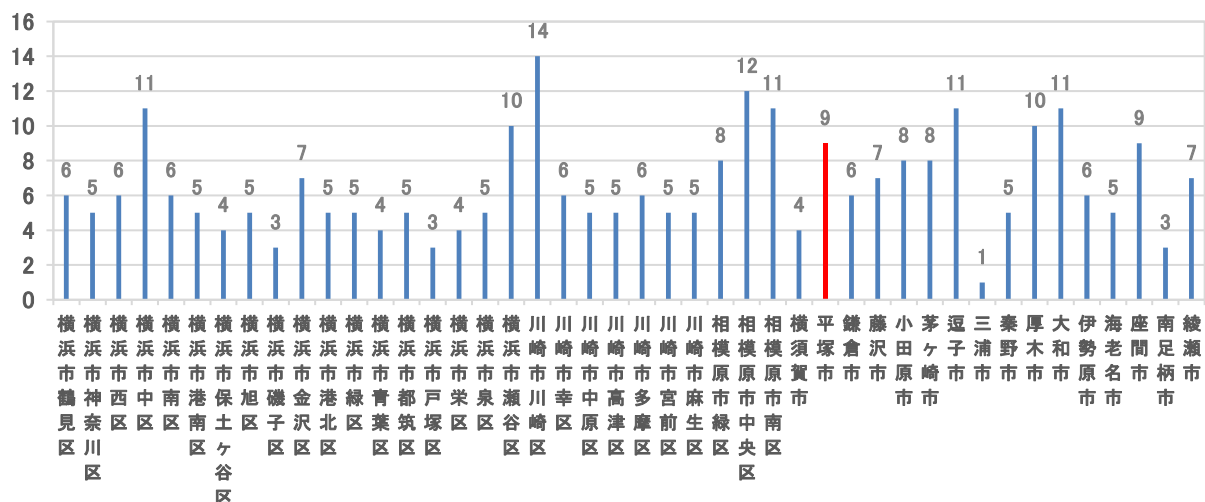
自転車に関連する事故の発生件数の推移をみると、平成22年時点で534件だったものが、年々減少傾向にあり、平成30年では242件まで減少しています。さらに、死者数・負傷者数を見ても年々減少傾向にあります。県内における人口1万人当たりの自転車事故件数は県内で多いものとなっています。

平塚市内における自転車事故の年別推移



出典：平成30年 平塚市交通事故統計

### 神奈川県各市別における人口1万人当たり自転車事故件数（平成30年）



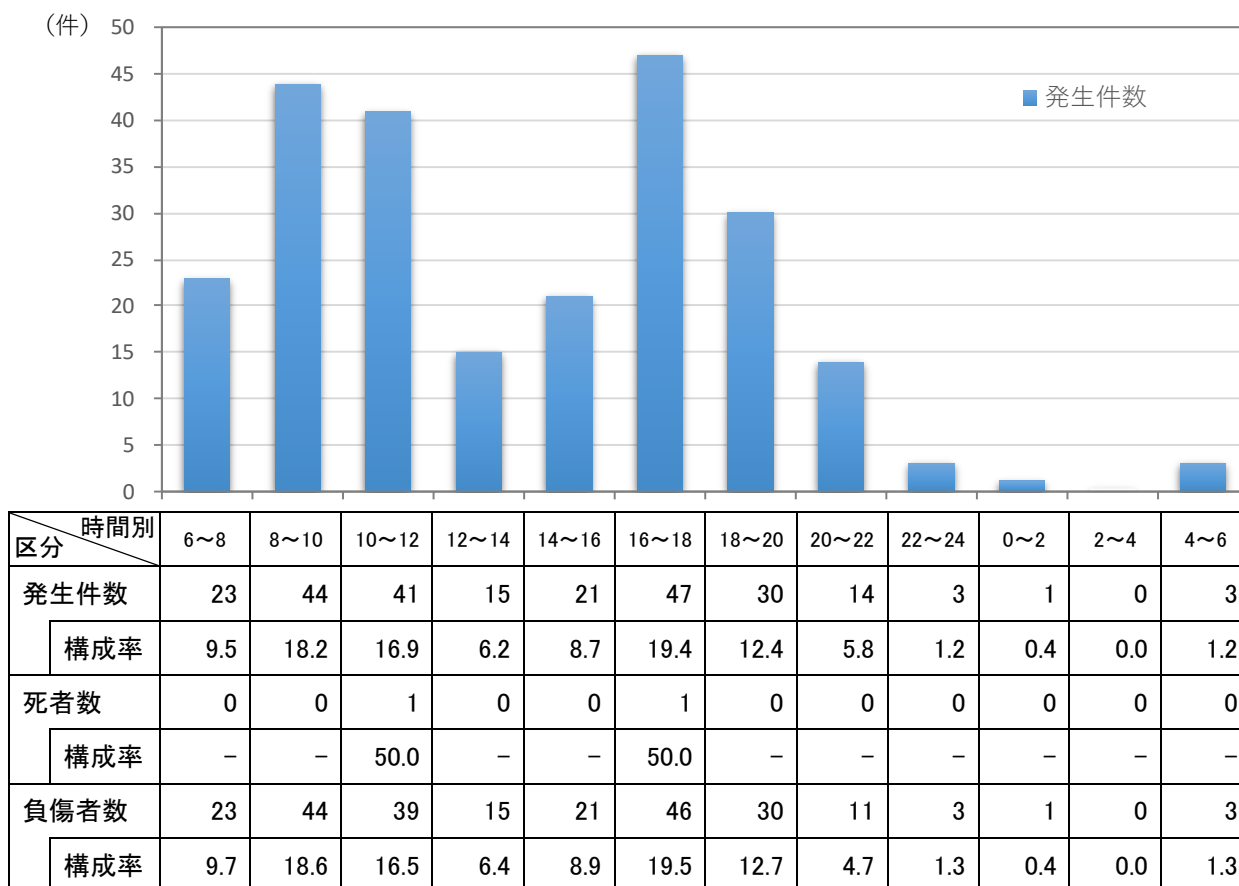
出典：自転車事故は市町村別自転車関連事故発生状況（平成30年）  
人口は県勢要覧2018の市町村別交通事故で用いている人口

### ②平成30年における時間別の自転車事故の発生件数

本市の一日のうちどの時間帯で事故の発生件数が多いかをみると、8時から12時までの間と、16時から18時までの間に40件以上の事故が起っています。

この時間帯は、通勤、通学、帰宅等により人の移動が一日のうちでも比較的活発になる時間帯で、とりわけ、16時から18時までは、夕日による視界不良も影響し、一日のうちでも最も事故の起こりやすい時間帯となっています。

平成30年における平塚市内の時間帯別事故発生件数

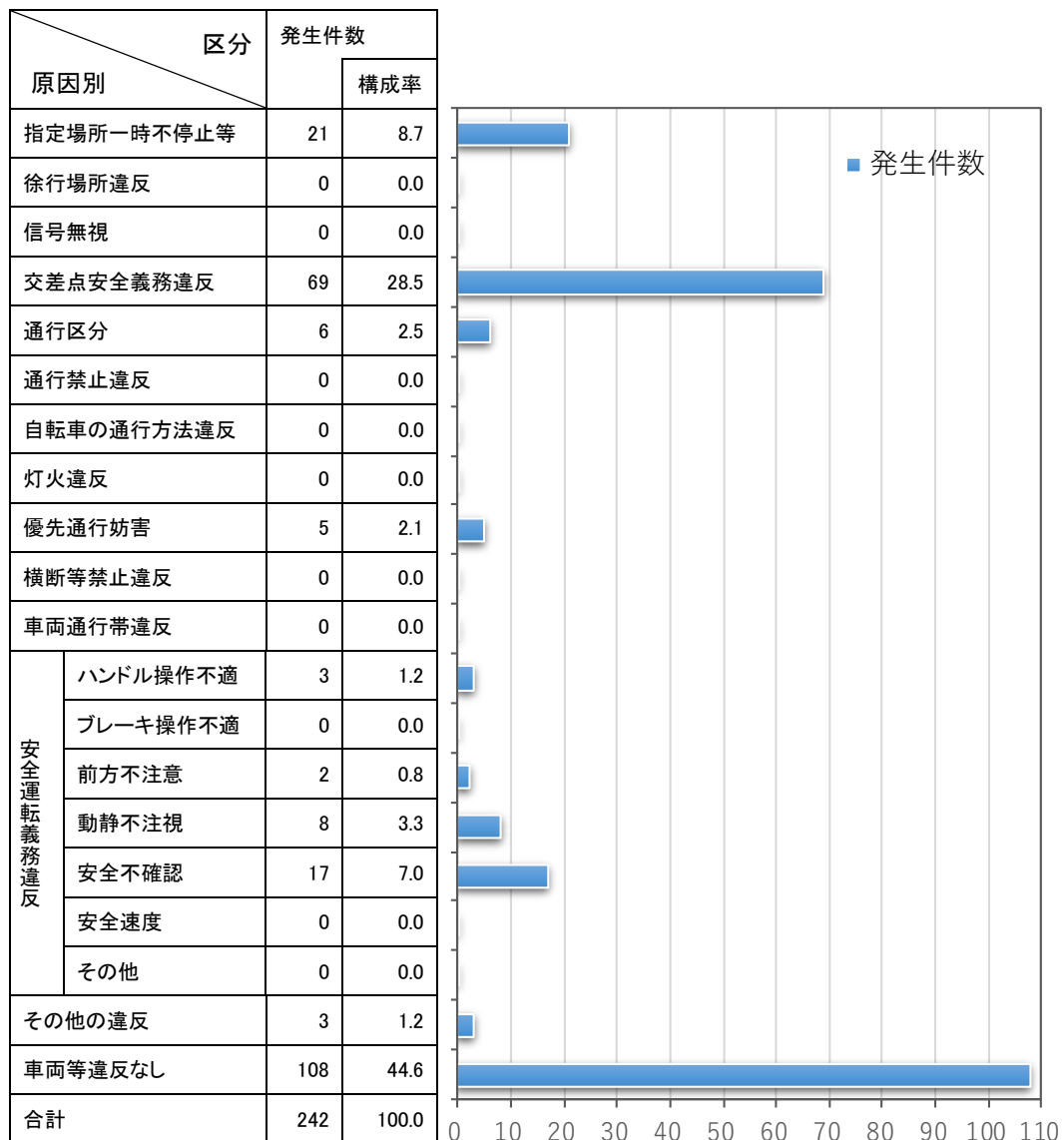


出典：平成30年 平塚市交通事故統計

### ③平成30年における自転車事故の原因別負傷者数

自転車事故による負傷がどのような原因で起こったかをみると、比較的高いのは、「交差点安全義務違反」であり、交差点における安全確認を欠いたために発生した事故であり高い件数となっています。

その他に「指定場所一時不停止等」も21件であり、交差点等による一時停止をしなかった場合等による事故も比較的多く発生しています。



出典：平成30年 平塚市交通事故統計

(2) 平成25年における平塚駅3km圏内の自転車事故の発生状況

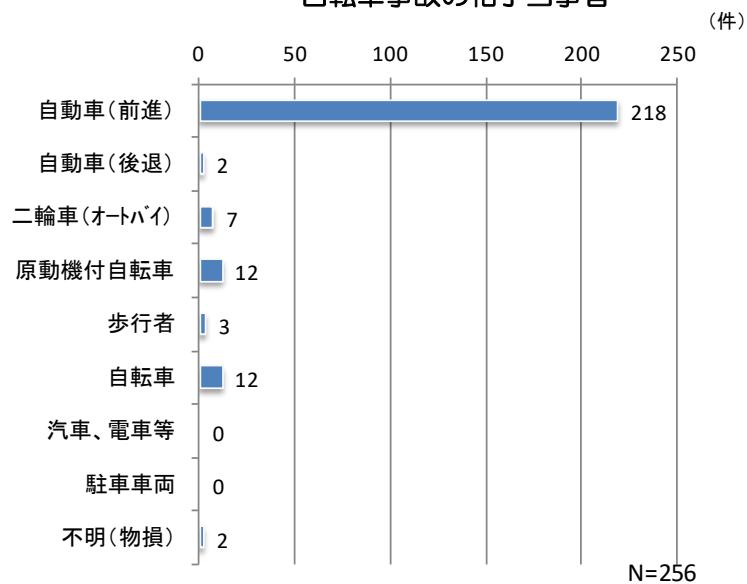
①自転車事故の相手

自転車事故の相手は、「自動車」が最も多く、「原動機付自転車」や「自転車同士」の事故も一定の件数発生しています。

自転車事故の相手当事者

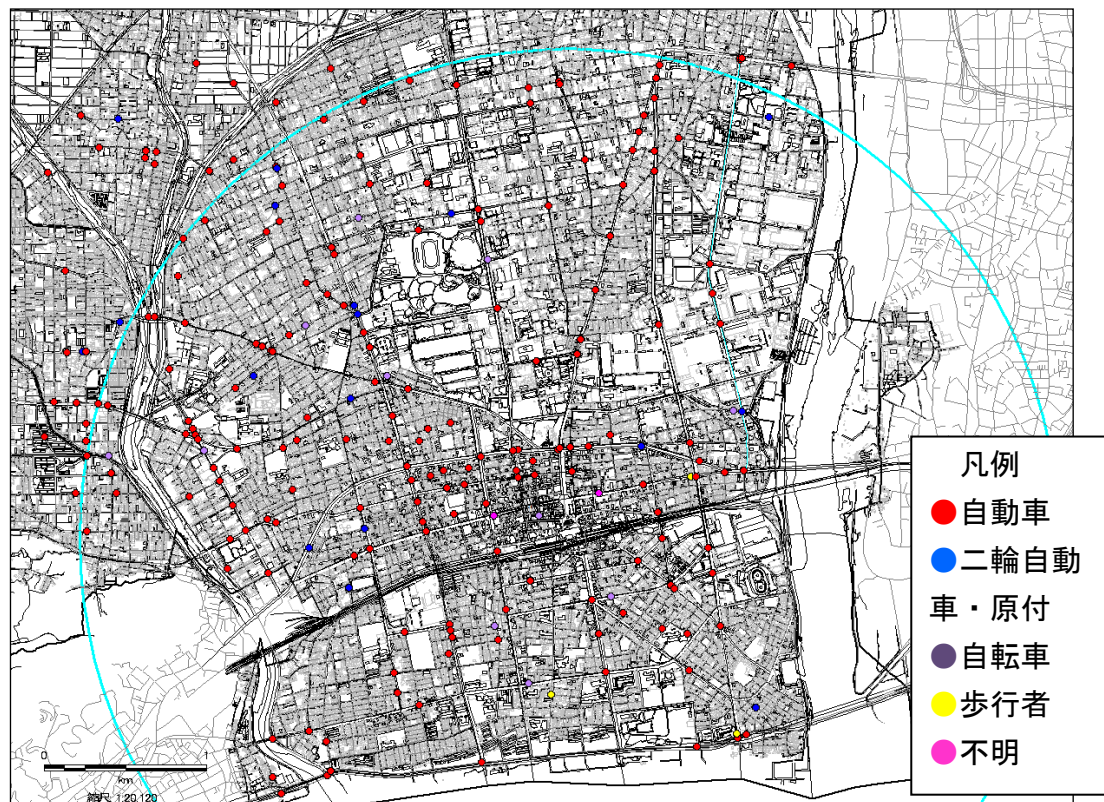
事故相手当事者	件数	割合
自動車(前進)	218	85.2%
自動車(後退)	2	0.8%
二輪車(オートバイ)	7	2.7%
原動機付自転車	12	4.7%
歩行者	3	1.2%
自転車	12	4.7%
汽車、電車等	0	0.0%
駐車車両	0	0.0%
不明(物損)	2	0.8%
合計	256	100%

自転車事故の相手当事者



出典：平塚警察署提供データより集計

自転車事故の相手別事故発生箇所



※ 「①自転車事故の相手」のデータは、直近のデータと大きく傾向が変わらないため、時点更新の対象外とします。なお、平成30年度データは、巻末の資料編に整理します。

## ②事故の発生場所（交差点・単路）

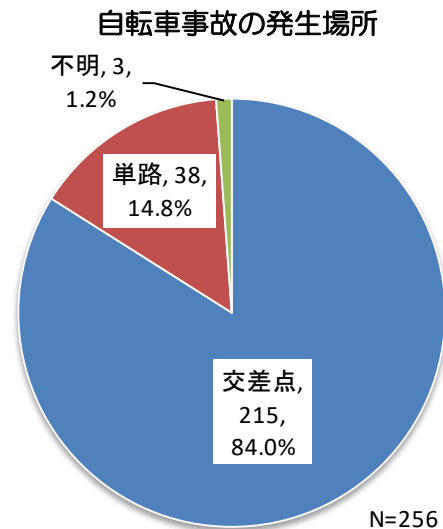
自転車事故が「交差点」と「単路」のどちらで発生したかに着目すると、「交差点」での発生が256件中、215件と高い件数を示しています。発生場所に着目すると、大きな交差点に加え、見通しが悪く交通整理が行われていない細い道路同士が交わる交差点でも多く発生しています。

単路部での事故は車道が狭く、かつ歩道や路側帯の狭い道路で多く発生しています。

事故の発生場所の状況

事故発生場所	件数	割合
交差点	215	84.0%
単路	38	14.8%
不明	3	1.2%
合計	256	100%

出典：平塚警察署提供データより集計



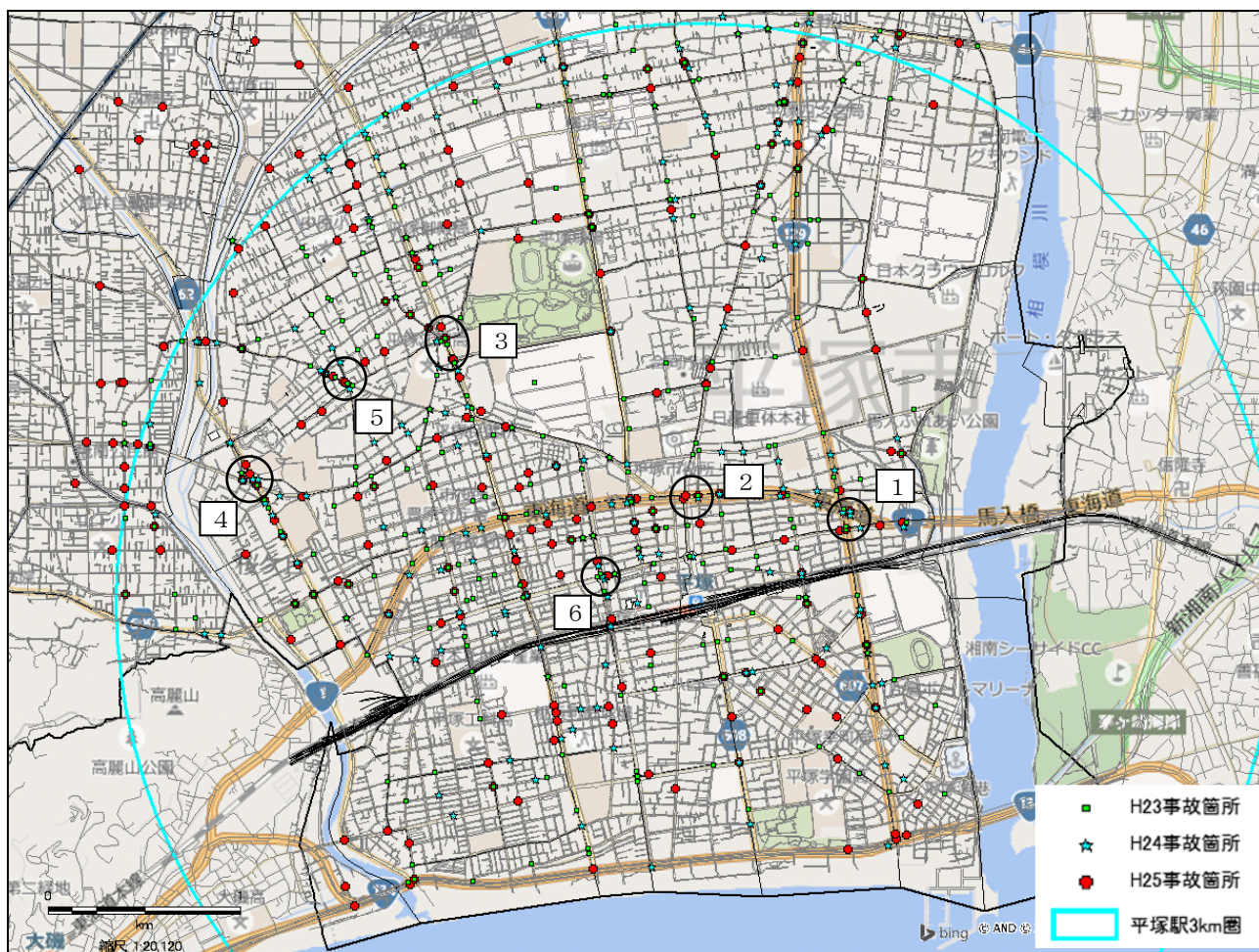
場所別の自転車事故発生箇所



※ 「②事故の発生場所」のデータは、直近のデータと大きく傾向が変わらないため、時点更新の対象外とします。

また、平成23年～平成25年の3力年で自転車関連の事故が継続的に発生している交差点は、下記の6箇所の交差点となっています。

番号	交差点名	交差道路	事故発生状況(H23～H25)
1	榎木町	国道1号、国道129号	5件
2	宮の前、宮松町南	国道1号、フェスタロード、	5件
3	六本、盲学校前	平塚伊勢原線、総合公園外周道路	8件(六本)、6件(盲学校)
4	上平塚	平塚秦野線、市道	10件
5	向原バス停交差点付近	浅間町南原線	6件
6	市民プラザ前	プラザロード	10件



※ 上記データは、第3章『走る』の自転車ネットワーク計画路線の選定項目④「自転車関連の事故が多い路線」の設定に使用するデータです。本市では、当該データによる自転車ネットワーク計画路線に基づき、既に自転車通行帯の整備の対策が進められていることから、当該データは時点更新の対象外とします。

※ なお、参考に直近のデータ（平成28年～平成30年の3力年で自転車関連の事故が継続的に発生している交差点）については、巻末の資料編に整理します。



## 2-4. その他交通環境の現状

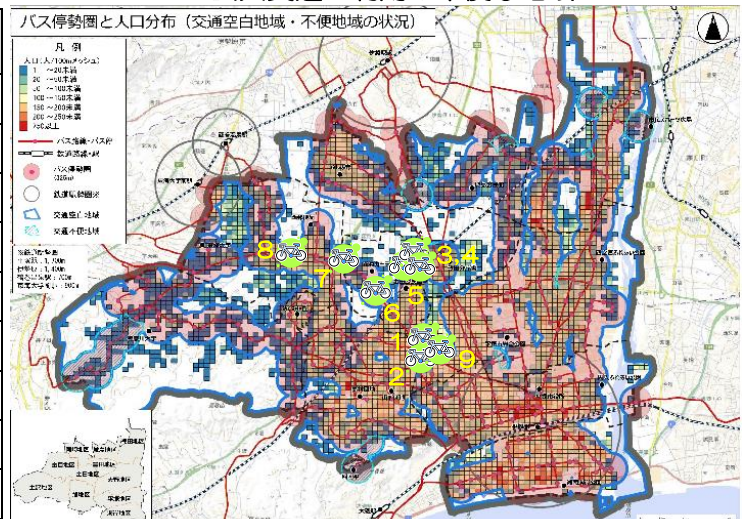
### (1) バス停付近の駐輪場の現状

本市では、唯一の鉄道駅である平塚駅から放射状にバス路線網があり、市街化区域内の約8割が鉄道駅やバス停から徒歩圏内となっており、公共交通が比較的に利用しやすい状況にあります。過去の路線バス利用者アンケート調査結果では、8割以上の方が「バス停まで遠く感じない」と回答しています。しかし、下図で示されるように、バス停から離れた交通空白地域やバスの運行本数が少ない交通不便地域など、公共交通の利用が不便な地域もみられます。そのような地域への対応として、平塚駅からやや離れたバス停付近の9箇所に533台分の駐輪場があります。平日には概ね6割以上の利用があり、自転車からバスへの「乗り継ぎやすさ」を高めています。

バス停付近の駐輪場一覧

名称	収容台数(台)
1 しなのめ橋第1自転車バイク駐車場	83
2 しなのめ橋第2自転車バイク駐車場	67
3 あずま橋第1自転車バイク駐車場	103
4 あずま橋第2自転車バイク駐車場	50
5 鈴川自転車バイク駐車場	100
6 水神橋駐輪場	20
7 長持駐輪場	20
8 南金目駐輪場	40
9 玉川橋駐輪場	50
計	533

公共交通の利用が不便な地域



※赤色は、バス停までの徒歩圏（徒歩5分、325m）を示す。  
 ※白色は、徒歩圏を外れる「公共交通空白地域」を示す。  
 ※赤色網掛けは、バス本数が少ない「公共交通不便地域」を示す。  
 （引用：平塚市地域公共交通網形成計画）

しかしながら、既存のバス停付近の駐輪場だけでは、公共交通の利用が不便な地域をすべてカバーできておらず、整備の必要性がある地域が存在します。また、このような地域では、公共交通を使わず自家用車を多用することが推察されます。

本市の交通手段別の利用割合においても、自動車とバイクを合わせて4割を超えており、交通渋滞や環境負荷の面でも見過ごせない状況といえます。

また、現在確認できているもので市内9箇所のバス停付近の歩道等にバス利用者のものと思われる自転車が約150台無造作に駐輪されており、多い所では30台を超え通行の妨げになり、景観面でも問題になっています。

既存のバス停付近駐輪場



バス停付近の歩道に放置されている自転車



※いずれも平成26年5月27日（火）の状況

## (2) 本市におけるレンタサイクル※<sup>1</sup>の現状

本市のレンタサイクルは、公益財団法人平塚市まちづくり財団が管理・運営しています。

供用開始以降、放置自転車対策として実施してきたことから、利用は通勤・通学の交通手段に固定化されていましたが、平成28年の夏に利用者アンケートを実施したところ、土日祝日や通勤・通学以外の利用ニーズが見込めたことから、当該ニーズへの対応と、新たなニーズと利用形態の創出に取り組むため、運営を見直す等の工夫に取り組んでいるところです。

現在は、駅北側における一定台数の自転車の貸出が可能となっている駅西口第3駐輪場を、当面の貸出拠点とし、今後の可能性を探りながら、研究・検討を進めています。

利用料金は1日1回200円、利用（貸出）日は年中無休、時間は午前9時から午後6時まで、自転車の返却は利用当日の午後6時までです。貸出自転車は約20台あり、平成30年度は1日あたり平均16台利用されました。

## (3) 「湘南地域自転車観光推進協議会」におけるシェアサイクル※<sup>2</sup>の実証実験

現在、日本全国において観光戦略推進のため、シェアサイクルの導入が進んでいます。また、平成29年5月に自転車活用推進法が施行、平成30年6月には国計画が閣議決定され、その目標の一つとしてサイクルツーリズムの推進による観光立国の実現が挙げられており、自転車を活用した観光振興が全国的に加速してきているところです。

本市においても天沼地区の大型商業施設にて民間事業者による取組が行われているほか、新たに、神奈川県、平塚市、鎌倉市、藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町、大磯町、二宮町及び県・当該市町の各観光協会（鎌倉市を除く。）で構成する「湘南地域自転車観光推進協議会」にて、2019年8月30日から2022年3月31日までの期間（予定）で、当該地域におけるシェアサイクル事業の実証実験を実施しています。

当事業は、「湘南地域自転車観光推進協議会」と民間シェアサイクル事業者が協働し、シェアサイクルによる周遊観光を促進して、二次交通のネットワークを構築するとともに、シェアサイクルに関連する事業者との連携を促進し、利用者の利便性を向上させることによって湘南地域の観光地としての魅力を高めていくことを目的としています。

現在は、事業開始から間もないことから、実証実験としての事業検証が十分に可能となるよう、サイクルポートの適地確保に取り組んでいるところです。

※1 レンタサイクル：一つのサイクルポートを中心に往復利用に供されるシステム

※2 シェアサイクル：相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム

### 3. 自転車利用における課題

社会状況、道路状況、自転車利用等の状況、また平塚市都市マスタープラン（第2次）及び平塚市総合交通計画での抽出課題から、本市の自転車利用における課題を次のように整理しました。

