

ふじさわサイクルプラン

(藤沢市自転車活用推進計画)

たたき台

令和6年●月改定
藤 沢 市

目次（案）

第1章 はじめに

1-1 ふじさわサイクルプラン改定の背景・目的	2
1-1-1 ふじさわサイクルプラン改定の背景	2
1-1-2 ふじさわサイクルプラン策定の目的	2
1-1-3 ふじさわサイクルプランの目標年次	2
1-2 ふじさわサイクルプランの役割と位置付け	3

第2章 自転車利用の特性

2-1 自転車と環境	6
2-2 自転車と健康増進（未病改善）	7
2-3 災害時の自転車の活用	9

第3章 自転車利用の現状

3-1 国・県の自転車に関する動向	12
3-1-1 自転車活用推進法の施行	12
3-1-2 自転車活用推進計画（国）の改定	13
3-1-3 神奈川県自転車活用推進計画の改定	15
3-1-4 道路交通法の改正	16
3-1-5 「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	18
3-1-6 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	19
3-2 藤沢市の自転車に関する動向	20
3-2-1 藤沢市における自転自転車利用状況	20
3-2-2 自転車利用に関する市民意識	30
3-3 藤沢市の地形	34
3-4 道路ネットワーク	35
3-5 駐輪施設の状況	38
3-6 自転車の利用	42
3-6-1 太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルートとしての指定	42
3-6-2 湘南地域におけるシェアサイクルの実証実験事業	42
3-6-3 サイクルアンドバスライド施設の整備	43
3-7 自転車のルール・マナー	44

第4章 現状と課題の整理

4-1 自転車利用の現状と課題	50
-----------------	----

第5章 基本計画

5-1 「藤沢市交通マスタープラン」の概要.....	56
5-2 サイクルプランの目標.....	57
5-3 自転車施策の基本方針.....	58
5-3-1 自転車施策の基本方針.....	58
5-4 自転車施策の基本的な考え方.....	59
5-4-1 基本方針1 自転車利用環境が整うまちづくり.....	59
5-4-2 基本方針2 安全に自転車が利用されるまちづくり.....	60
5-4-3 基本方針3 自転車を活用したまちづくり.....	61
5-4-4 重要視する取組の方向性.....	62
基本方針1 自転車利用環境が整うまちづくり.....	64
基本方針2 安全に自転車が利用されるまちづくり.....	70
基本方針3 自転車を活用したまちづくり.....	72

第6章 中短期で取り組む施策

6-1 自転車利用環境が整うまちづくり.....	82
6-1-1 安全で快適な自転車走行環境の整備.....	82
6-1-2 鉄道駅周辺を重点とした利用者にやさしい駐輪環境づくり.....	83
6-2 安全に自転車が利用されるまちづくり.....	85
6-2-1 交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成.....	85
6-3 自転車を活用したまちづくり.....	88
6-3-1 自転車を活用したまちづくり.....	88

第7章 進行管理と定期的な見直し

7-1 進行管理と定期的な見直しの考え方.....	92
7-2 目標達成状況の評価指標設定・算出.....	93
7-3 プランの実現に向けた進行管理体制及び推進体制.....	94

第1章 はじめに



1-1 ふじさわサイクルプラン改定の背景・目的

1-1-1 ふじさわサイクルプラン改定の背景

藤沢市では自転車利用に関する社会動向を見据えつつ、車道の左側通行を基本とする、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2014年（平成26年）3月に策定しました。

この「ふじさわサイクルプラン」では、「だれもが安心・快適に自転車利用ができるまち～ふじさわ～」を将来像（目標）とし、その将来像を実現していくため、「走行空間整備～安全・快適に走行できるdづくり～」 「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～」 「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～」 「交通ルールの遵守～市民と連携した交通安全の意識づくり～」 の4つの基本方針に基づき、自転車施策に取り組んできました。

その後、2017年（平成29年）5月に「自転車活用推進法」が施行され、同法第9条に基づき、2018年（平成30年）6月に「自転車活用推進計画」が策定されました。また、同法第10条に基づき、2020年（令和2年）3月には「神奈川県自転車活用推進計画」が策定され、「ふじさわサイクルプラン」は、これらの計画が示す趣旨に沿ったものであることから、同法第11条に基づき、2020年（令和2年）11月に「ふじさわサイクルプラン」を「藤沢市自転車活用推進計画」として決めました。

そのようななか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感染症の感染拡大により、我々の生活様式、移動様式は大きく変化しました。なかでも自転車は密を防ぎ、手軽に利用できる移動手段として再注目されました。また国や県も状況の大きな変化を踏まえ、自転車活用推進計画の見直しを行っています。

「ふじさわサイクルプラン」はPDCAサイクルを用いた進行管理に加え、社会経済情勢に大きな変化が生じた際は計画の見直しを行うこととしていることから、国や県における自転車関連の取組みの見直し、新しい生活様式の定着など自転車を取り巻く社会状況の変化、藤沢市における自転車利用の変化を踏まえつつ、「ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）」を見直すこととしました。

1-1-2 ふじさわサイクルプラン策定の目的

ふじさわサイクルプランは、本市の交通施策に関する基本的な方針を示す藤沢市交通マスタープランの将来像の実現に向け、同プランの自転車交通に関する部門別計画及び市町村版自転車活用推進計画として、藤沢市における自転車政策に関する計画として位置付けるものです。

1-1-3 ふじさわサイクルプランの目標年次

ふじさわサイクルプランの目標年次は、上位計画である藤沢市交通マスタープランの目標年次である2040年（令和22年）頃とします。



1-2 ふじさわサイクルプランの役割と位置付け

- ✓ 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部門別計画として、概ね 2040 年（令和 22 年）頃を見据えた自転車施策の方向性を示しています。
- ✓ ふじさわサイクルプランは、自転車活用推進法第 11 条に基づき定める市町村自転車活用推進計画です。
- ✓ 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あり、本市における自転車政策に関する最上位の計画として位置付けるものです。
- ✓ ふじさわサイクルプランは、藤沢市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。

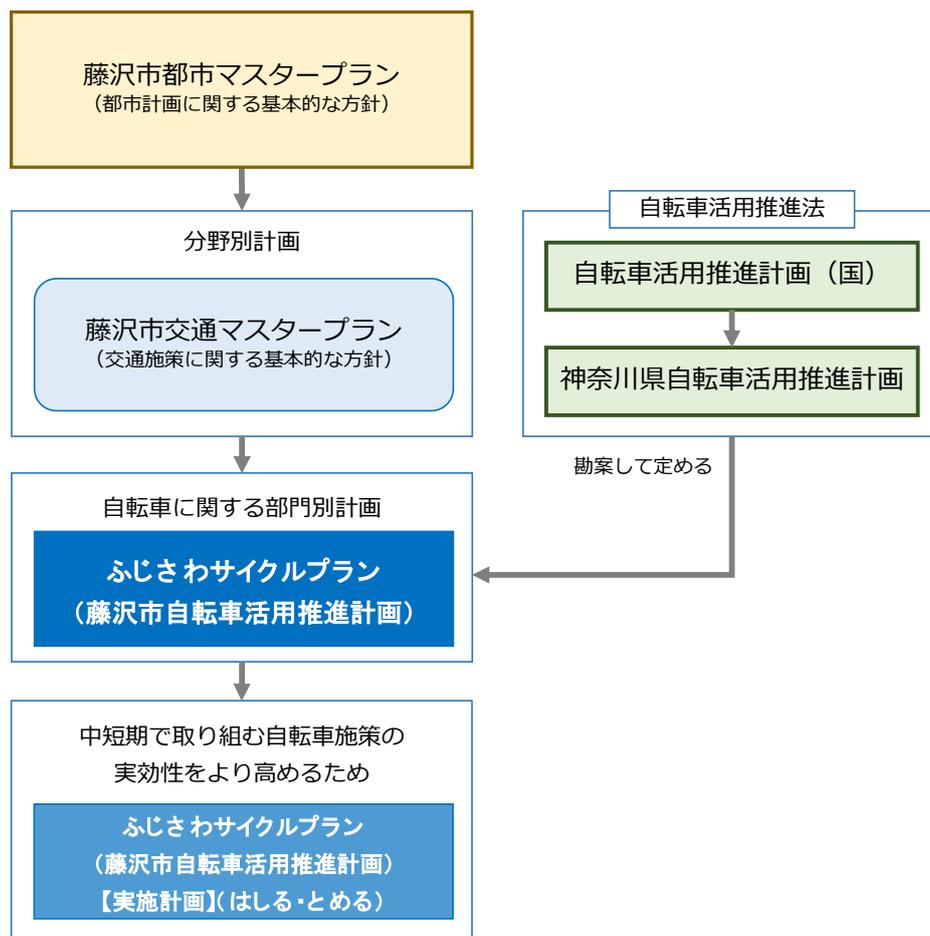


図 「富士さわサイクルプラン」の位置づけ

第2章 自転車利用の特性



2-1 自転車と環境

自転車利用による二酸化炭素排出量はゼロであり、自動車、鉄道、バスなど他の交通手段と比べて環境にやさしい移動手段といえます。

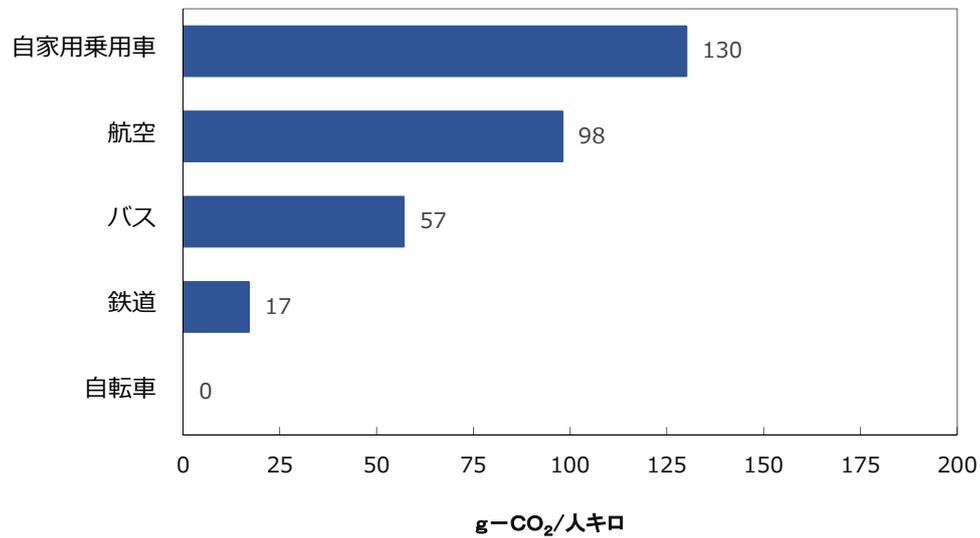


図 交通手段別の二酸化炭素排出量の比較
(旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位 (2019 年度))

出典：交通エコロジー・モビリティ財団「2022 年版 運輸・交通と環境」に加筆



2-2 自転車と健康増進（未病改善）

自転車は運動強度を自ら調整でき、適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、ロコモティブシンドローム予防対策、こころの健康の維持などに効果的と言われています。

(1) 運動強度

軽い負荷をかけた 20 分の自転車利用は、速歩や、水泳の 10 分の運動と同じ程度の運動量であることから、移動の際の自転車利用でも強度に応じた運動効果が見込まれます。

身体活動で消費するエネルギー								
	普通歩行	速歩	水泳	自転車 (軽い負荷)	ゴルフ	軽い ジョギング	ランニング	テニス (シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	20	25	60	55	130	130	90	105
60kgの場合	20	30	75	65	155	155	110	125
70kgの場合	25	35	85	75	185	185	130	145
80kgの場合	30	40	100	85	210	210	145	170

エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。

図 身体活動で消費するエネルギー

出典：厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準2013」



(2) ロコモティブシンドローム予防

ペダリングは左右交互に踏み込む動作であり、この足の上げ下げは階段1段とぼしに相当する約33cm（クランク165mmの場合）の上下運動になります。これだけの高さの上下運動を自然に行えることに加え、足を引き上げる際には転倒予防に重要な腸腰筋（大腰筋）を活性化していることがわかっています。また、サドルを適切な高さに設定することで脚全体の筋肉を使うため、自転車運動はロコモティブシンドロームの予防に適した運動だと言えます。

(3) メンタルへの効果

ウォーキングよりも自転車の方が「快適」な気分が持続するという研究成果がみられます。自転車の方が、疲れにくく、景色がスピーディーに変化することもこの要因だと考えられます。



2-3 災害時の自転車の活用

機動的である自転車は東日本大震災など近年の大規模災害において、ガソリン不足や交通渋滞の状況下等における移動手段として災害直後から有効に利活用されるなど、被災直後の交通手段として重要な役割を担っています。そこで、今後の大災害に備え、被災直後の情報収集、情報伝達等での自転車の活用が想定されます。

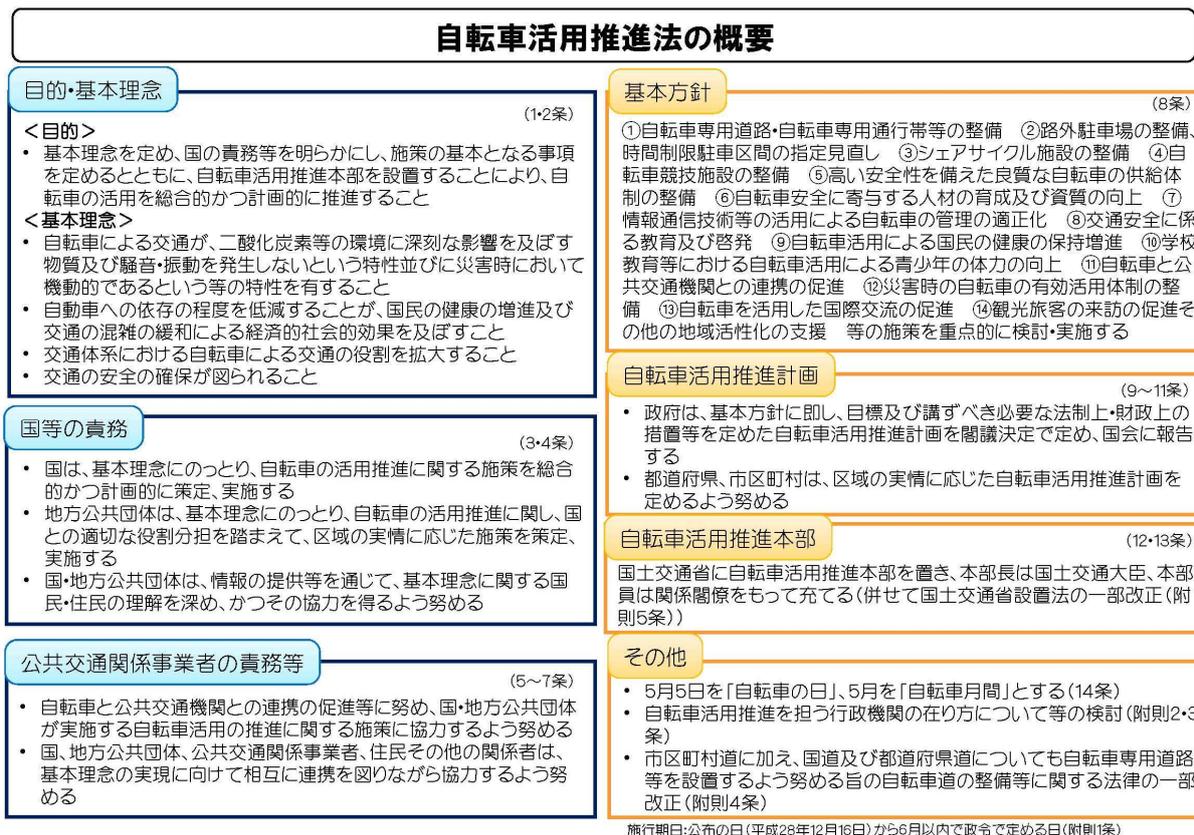
第3章 自転車利用の現状



3-1 国・県の自転車に関する動向

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、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。



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）

図 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（国）の改定

(1) 社会情勢の変化

現プラン策定後、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感染症の感染拡大による生活様式の変化、ICTの進展、超高齢化社会の本格的な到来など、我が国の自転車を巡る社会情勢は大きく変化しています。



※出典：国土交通省資料（一部加筆）



(2) 自転車活用推進計画（国）の改定

「自転車の活用を総合的・計画的に推進」を理念とする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（平成30年）6月に閣議決定され、都道府県や市町村での自転車活用推進計画の策定、自転車関連施策が推進されてきました。また社会情勢の変化等を踏まえ、2021（令和3年）年5月に第2次自転車活用推進計画が閣議決定されました。

◆自転車活用推進法

〈基本理念〉

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保

↓

自転車の活用を総合的・計画的に推進

◆自転車活用推進計画（国）

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、自転車を巡る現状及び課題に対応するため、次の4つの目標を掲げている。

- 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
- 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 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
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

図 自転車活用推進法の理念と自転車活用推進計画（国）の目標

◇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（自転車通行空間への影響）

＜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更に推進。
- 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、
（小学校以上の学校教育に加え）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）

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。

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 神奈川県自転車活用推進計画の改定

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

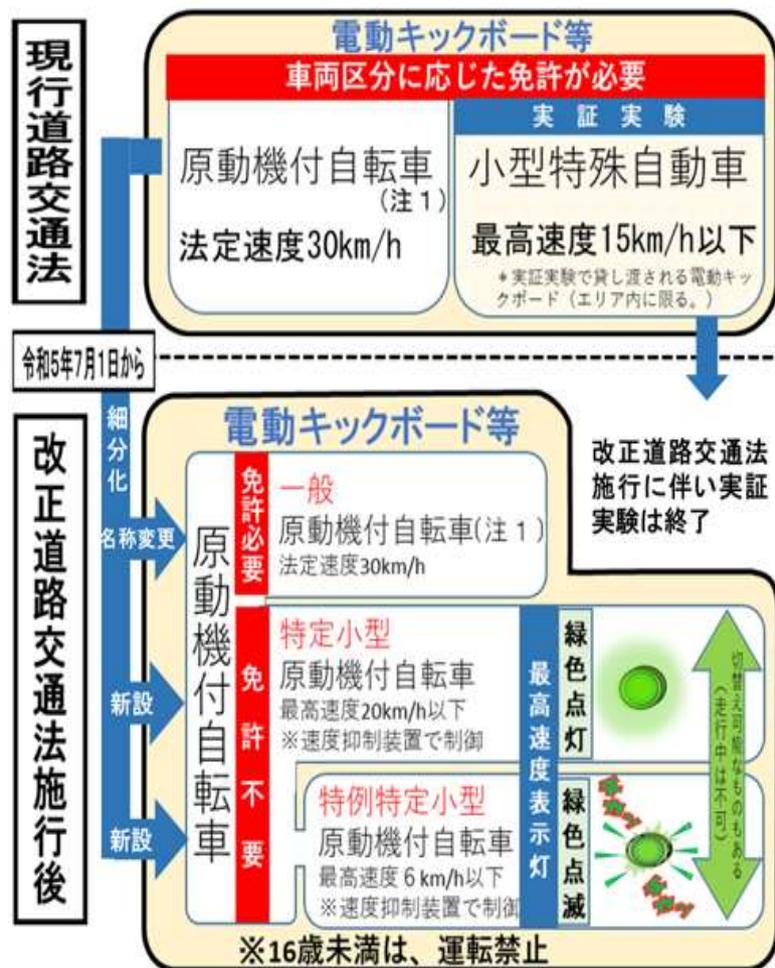
また、国の計画の改定や、その後の状況変化に的確に対応するため、2023年（令和5年）3月に計画が改定されました。



3-1-4 道路交通法の改正

道路交通法の改正により、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かぶ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かぶら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日より、電動キックボード等のうち、大きさが普通自転車と同程度であるなど一定の基準に該当するものを「特定小型原動機付自転車」として定義し、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されました。



出典：警視庁ホームページ



電動キックボード等の通行場所については、車道と歩道または路側帯の区分があるところでは車道を通行しなければならないが、自転車道や自転車専用通行帯を走行することが可能となります。また、道路では、原則左側通行となります。

そして、一定の基準を満たした特例特定小型原動機付自転車に限り、通行可の指定がある場合は歩道を通行することも可能になります。

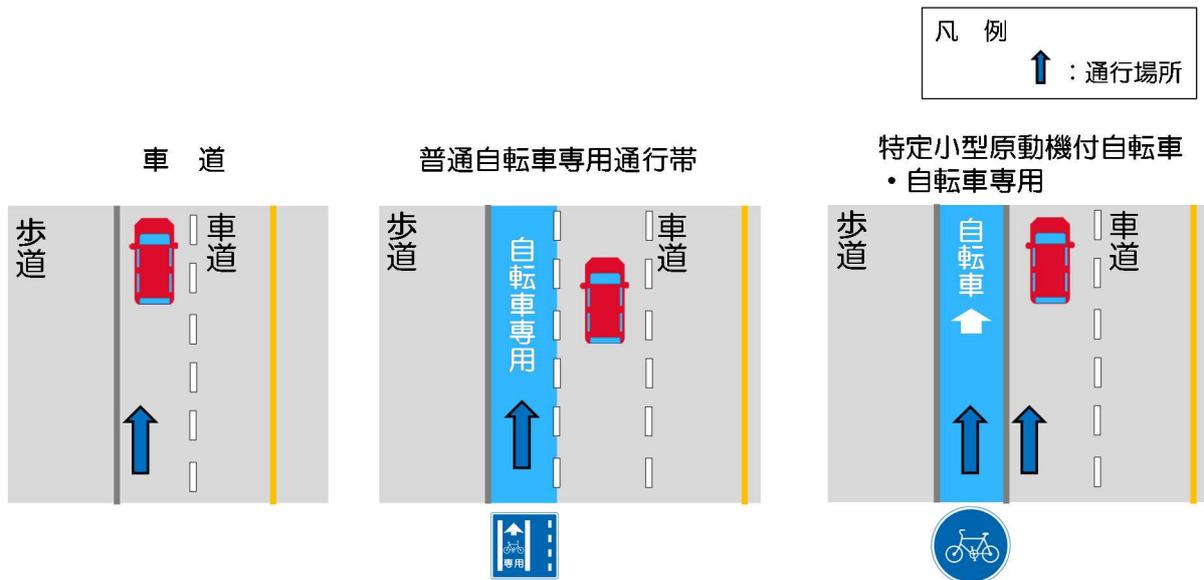


図 電動キックボード（特定小型原動機付自転車）の通行場所



3-1-5 「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、自動車が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」



3-1-6 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）3月に公布されています。

【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



3-2 藤沢市の自転車に関する動向

3-2-1 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

藤沢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。

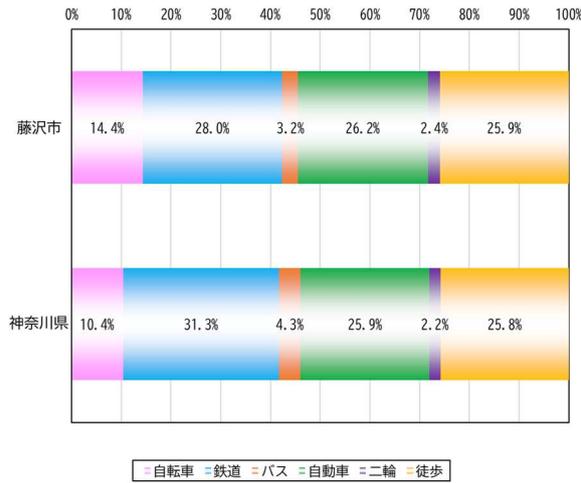


図 代表交通手段別分担率

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

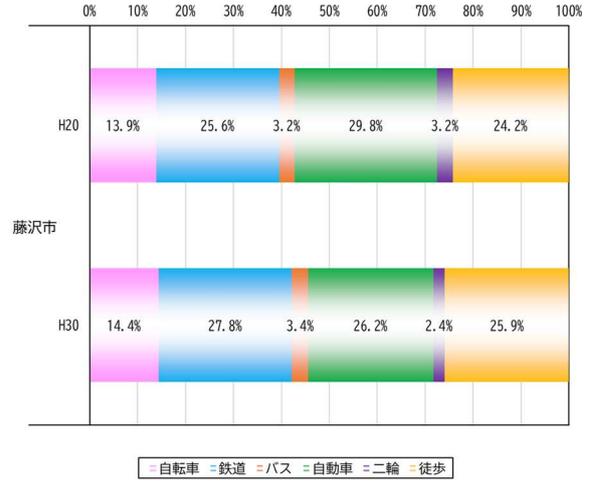


図 代表交通手段別分担率の推移



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、鶴沼地区、辻堂地区、明治地区で自転車の分担率が高くなっています。

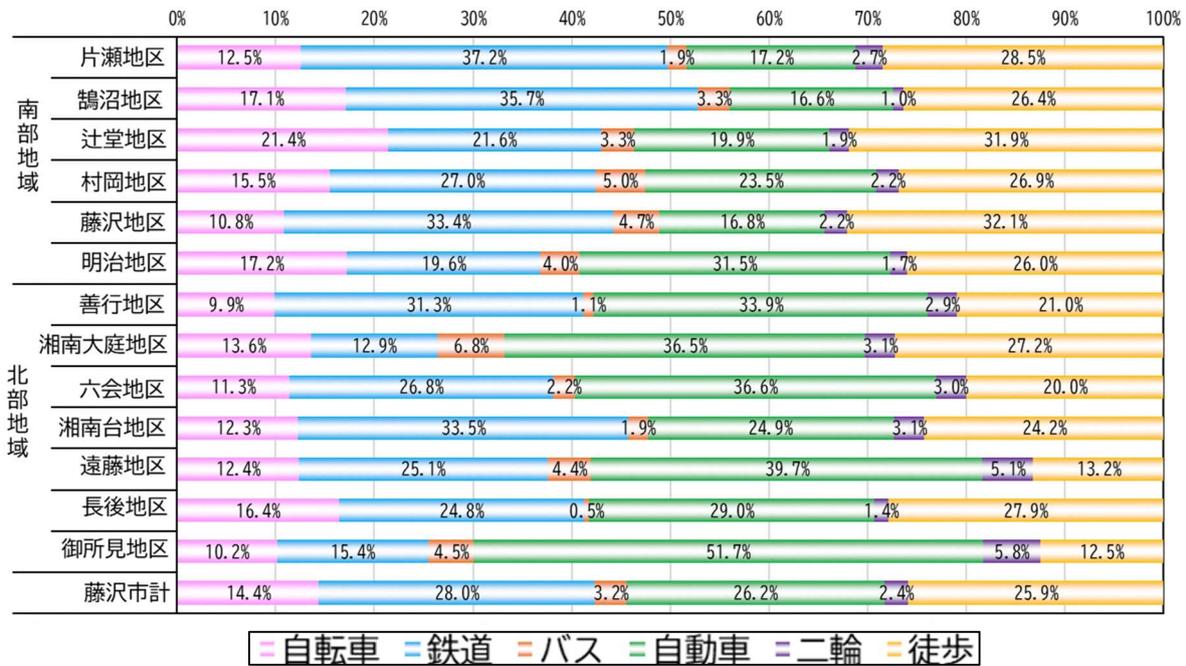


図 13 地区別代表交通手段別分担率

資料：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査結果



(2) 自転車利用者（代表交通手段）の性年齢階層別構成比

自転車利用者の年齢階層をみると、男性は15～19歳、女性は30～40歳代の利用が多くみられます。

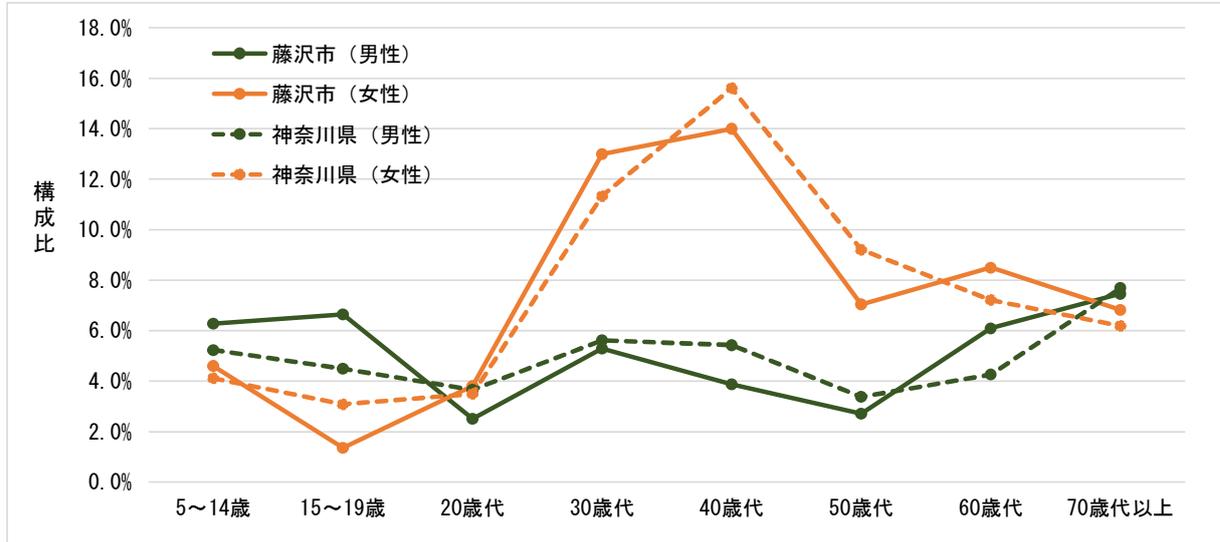


図 自転車利用者の性年齢階層構成比（代表交通手段）

※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

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果



(3) 藤沢市内における目的と自転車

目的別自転車分担率をみると、「自宅-私事」「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、自転車分担率が増加した目的は「自宅-勤務」「自宅-通学」となっています。

また、自転車利用の目的構成をみると、「自宅-私事」が最も多く、「自宅-勤務」が続きます。

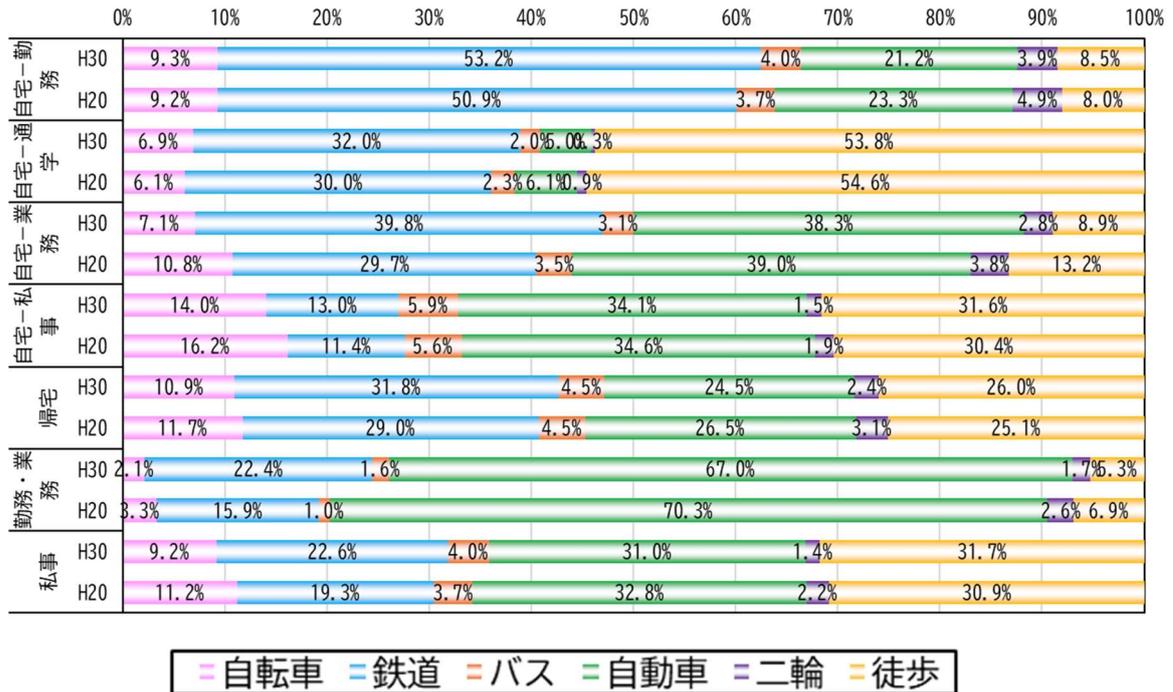


図 目的別代表交通手段別分担率の推移

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

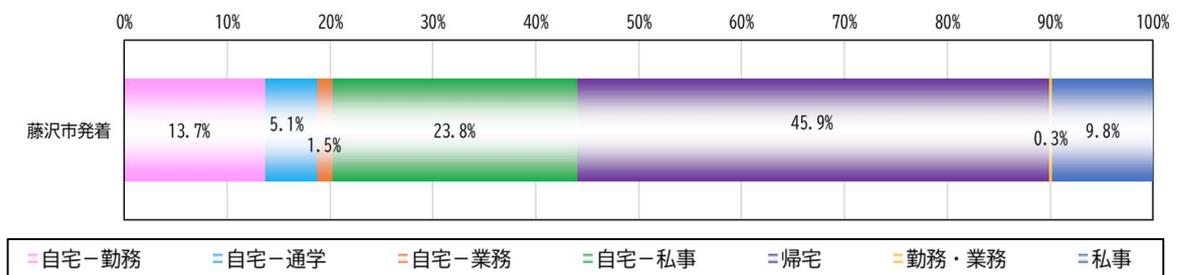


図 自転車利用者の目的構成比

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果



(4) 地域間での自転車利用（代表交通手段）

地域間での自転車利用をみると、藤沢市内の自転車利用が8割を占めます。また、市外との流動をみると茅ヶ崎市、鎌倉市との流動がみられます。

市内の地区間での自転車利用をみると、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、「鶴沼⇄辻堂地区」「六会⇄湘南台地区」「村岡⇄藤沢地区」「片瀬⇄鶴沼地区」間での利用が多くみられます。

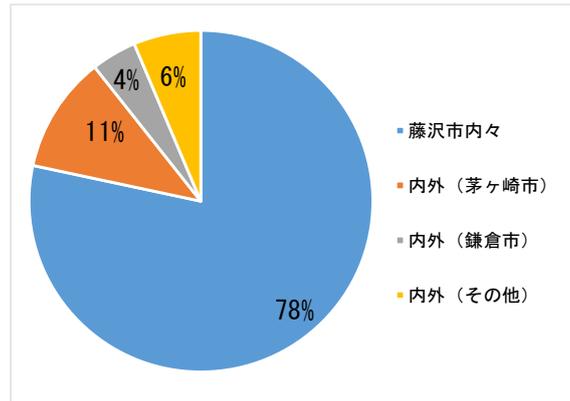


図 地域間自転車トリップ構成比（代表交通手段）

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

表 代表交通手段の地区別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区間ODの集計結果の取り扱いに注意する必要がある

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果



(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、2 km以内（直線距離）の移動が3/4を占めるなど、近距離での移動が多くなっています。

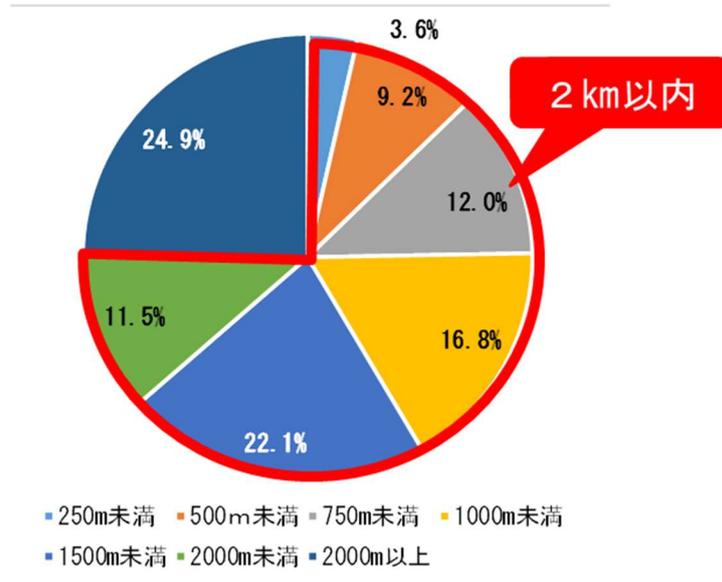


図 自転車利用距離帯別構成比（藤沢市内）

※第6回東京都市圏PT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、藤沢市内の駅端末交通手段としての自転車の分担率はこの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、自転車トリップも増加しています。地区別では鵜沼地区、明治地区、辻堂地区での利用が多くみられます。

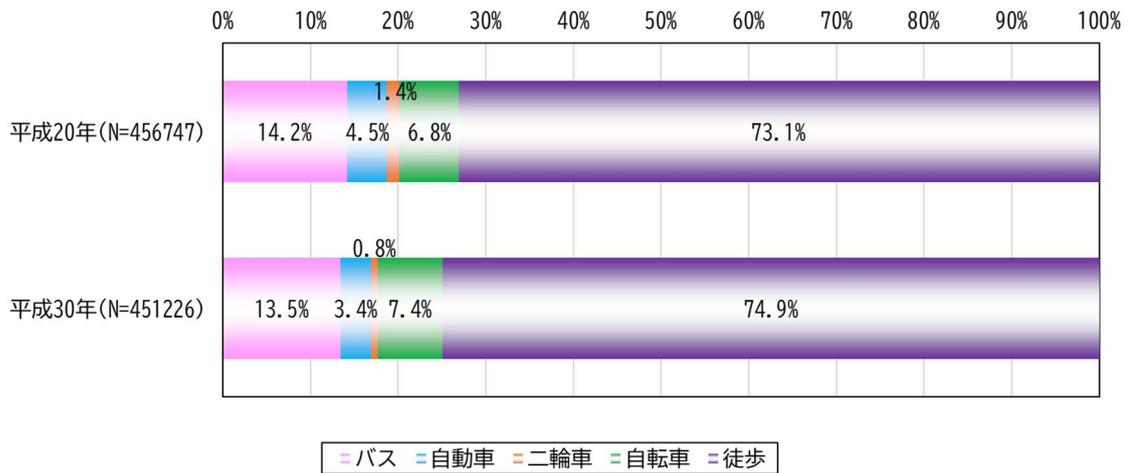


図 駅端末交通手分担率の比較

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

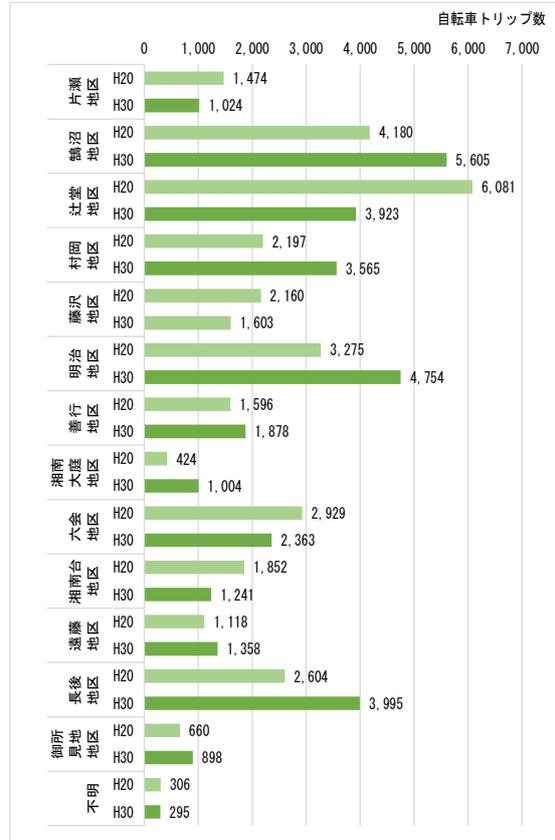
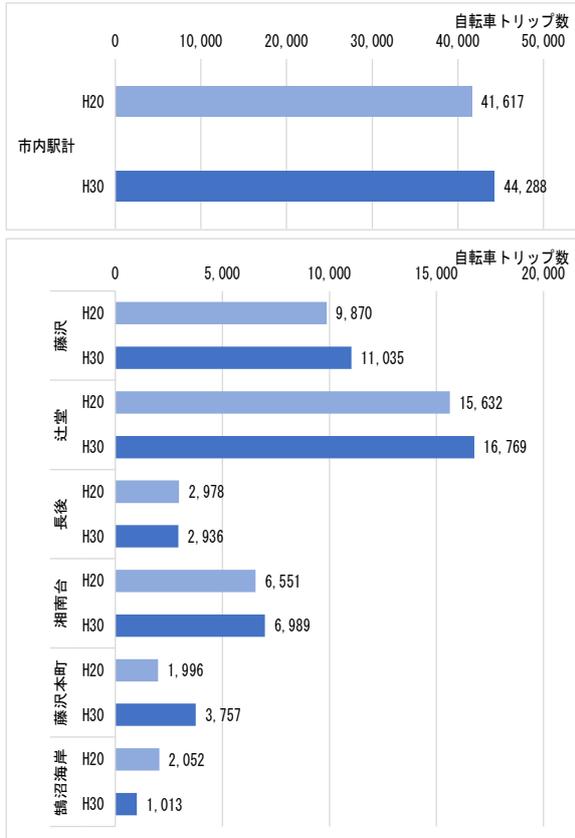


図 駅別端末自転車交通量（主要駅）

図 駅別端末自転車交通量（地区）

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

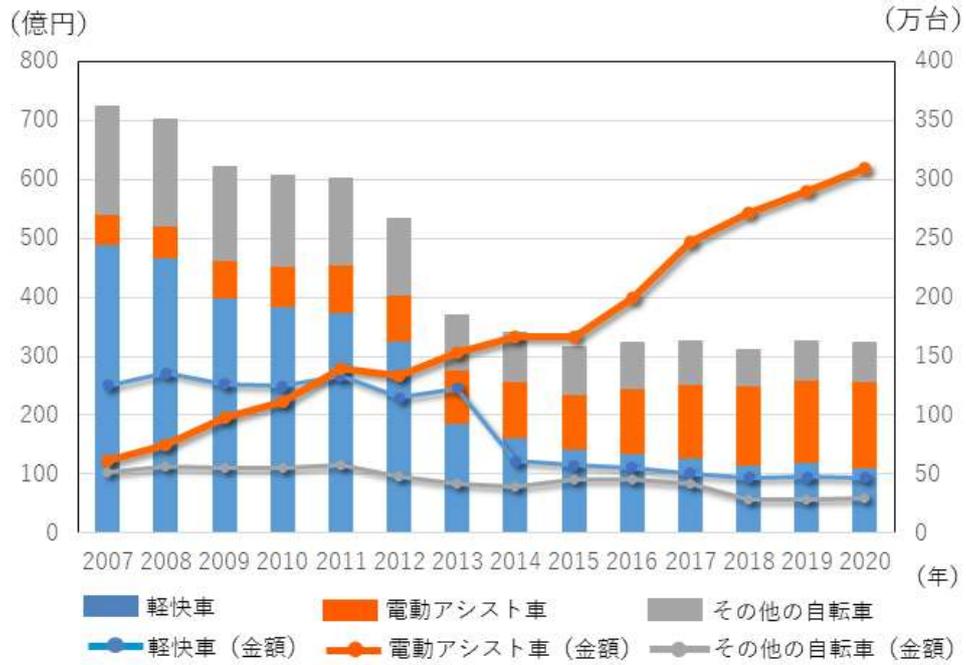
※「駅別端末自転車交通量（主要駅）」は駅まで（駅から）の自転車トリップ量を駅ごとに集計したもの

※「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域別（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



(7) 自転車の車種別販売台数

自転車の車種別販売台数をみると、電動アシスト車の販売台数・金額は堅調であり、軽快車、その他自転車の販売台数・金額は横ばいとなっています。



(資料) 生産動態統計調査 (経済産業省)

図 車種別販売台数・金額の推移

※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。

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

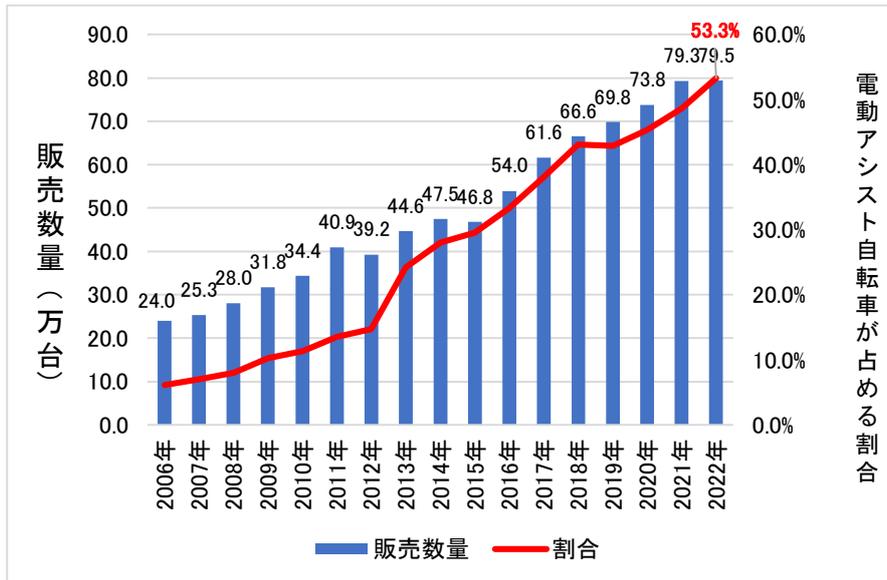


図 電動アシスト自転車の販売数量（全国）

※経済産業省「生産動態統計」

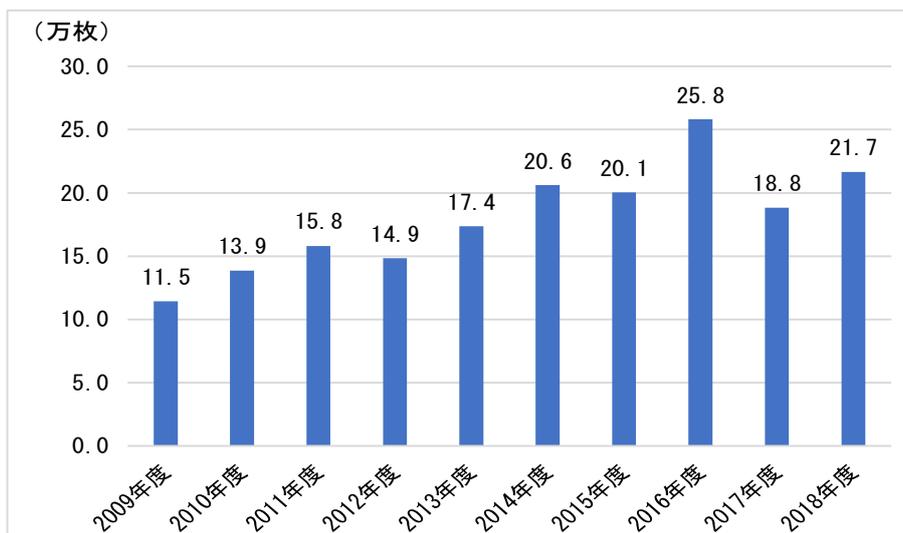


図 幼児2人同乗基準適合車マーク交付状況（全国）

※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」



3-2-2 自転車利用に関する市民意識

(1) 満足度

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」と回答した割合は約7%であり、他の項目に比べ満足度が低い傾向にあり、一年前の調査に比べ満足度が低下しています。特に「自転車の駐輪施設の場所や設備」の満足度は低く、利用者の満足度の向上が課題となります。

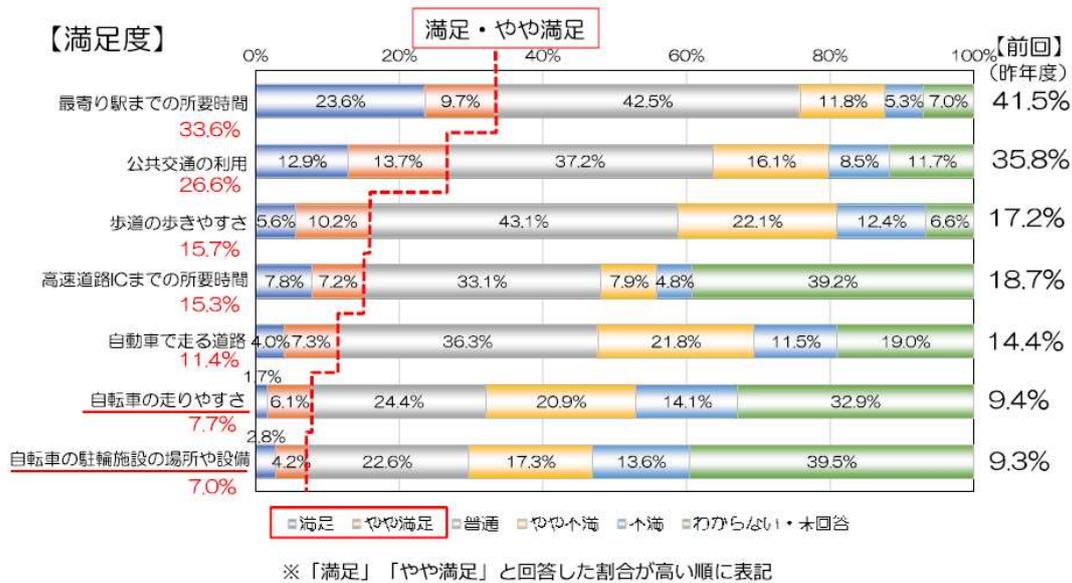


図 満足度

(参考) 2022（令和4）年度調査の概要

交通に関する市民意識調査は、平成27年から毎年、市民の交通に関する市民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37.0%。 ・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



「自転車の駐輪施設の場所や設備」に関して不満な理由を、交通に関する市民意識調査の自由意見の分析からみると、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の利用者がおり、駐輪場が足りていないといった駅周辺の駐輪環境への不満がみられました。

また、電動自転車や幼児同乗用自転車など、幅があり重量も多い自転車の駐輪に関する不満がみられました。

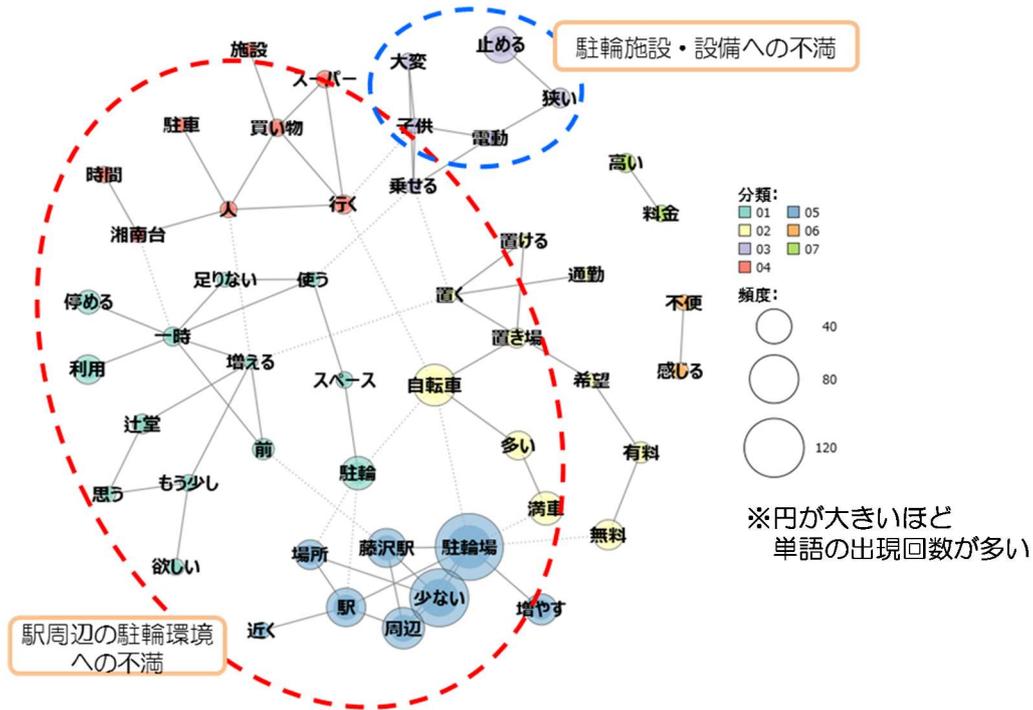


図 共起ネットワーク（市内の自転車の駐輪施設の場所や設備について）



(2) 市民が重要だと考える施策

交通に関する市民意識調査の「交通に関する満足度」では、「自転車の走りやすさ」「自転車の駐輪施設の場所や設備」とともに、比較的重要な施策と考えられていますが、満足度が低い傾向がみられます。

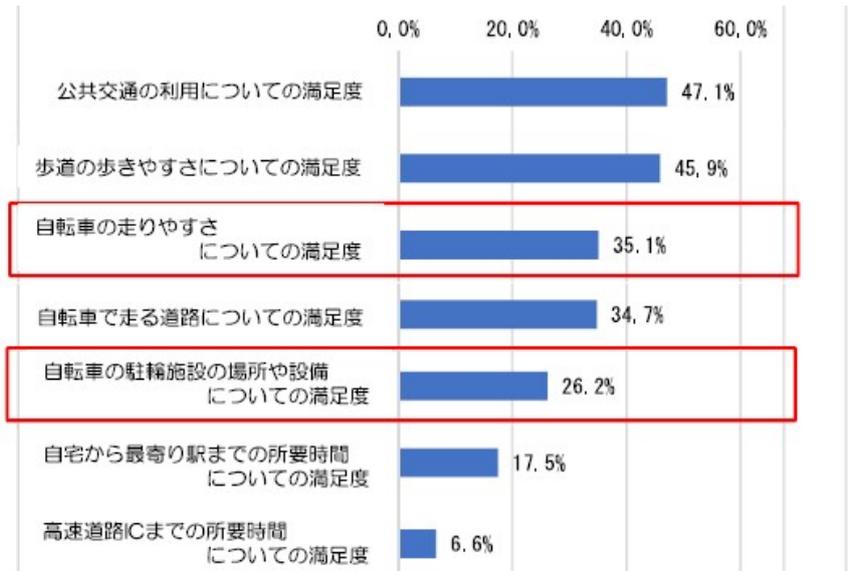


図 市民が重要だと考える施策

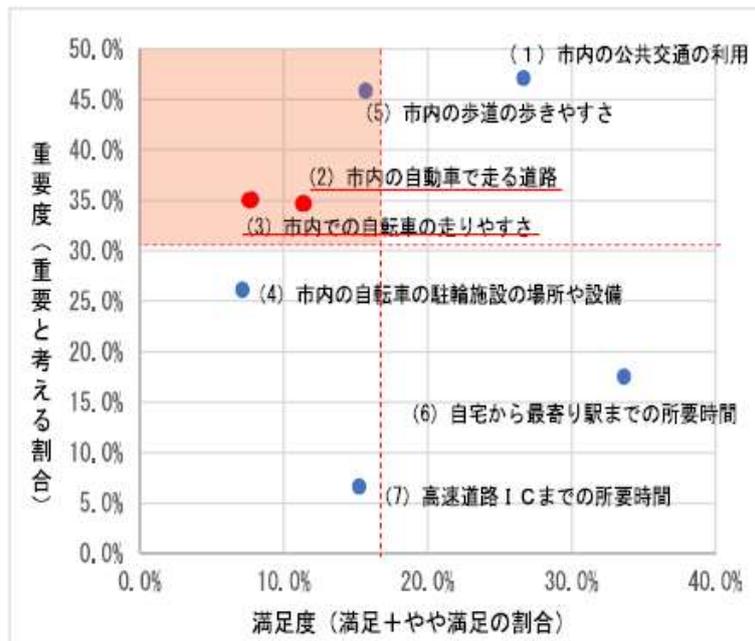


図 重要度×満足度



(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で「自転車の走りやすさについての満足度」と「自転車の駐輪施設の場所や設備についての満足度」に関し、不満の割合が高くなる傾向がみられます。

表 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
	台数 (台/世帯)	電動アシスト 割合	自転車走行空間		駐輪場		
			満足	不満	満足	不満	
長後地区	1.34	33.3%	7%	46%	9%	24%	16.4%
湘南台地区	1.18	25.8%	14%	26%	7%	26%	12.3%
六会地区	1.43	27.7%	6%	33%	7%	26%	11.3%
善行地区	1.14	27.9%	7%	38%	6%	22%	9.9%
藤沢地区	1.09	26.0%	6%	39%	11%	25%	10.8%
村岡地区	1.48	30.1%	8%	36%	8%	30%	15.5%
片瀬地区	1.86	25.4%	6%	28%	1%	46%	12.5%
鵜沼地区	1.93	14.9%	11%	34%	3%	50%	17.1%
辻堂地区	2.05	14.7%	11%	41%	12%	43%	21.4%
明治地区	1.65	16.7%	9%	44%	12%	34%	17.2%
湘南大庭地区	1.23	36.8%	5%	27%	5%	18%	13.6%
遠藤地区	1.20	35.7%	8%	29%	8%	25%	12.4%
御所見地区	1.47	21.7%	2%	31%	2%	8%	10.2%
合計	1.50	23.6%	8%	35%	7%	31%	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「交通に関する市民意識調査」結果

※事故件数は令和3年の事故件数（出典：藤沢市内の交通事故統計）

※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）



3-3 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 地区を自転車利用の面から見ると、南部地域は、片瀬、鵜沼、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。

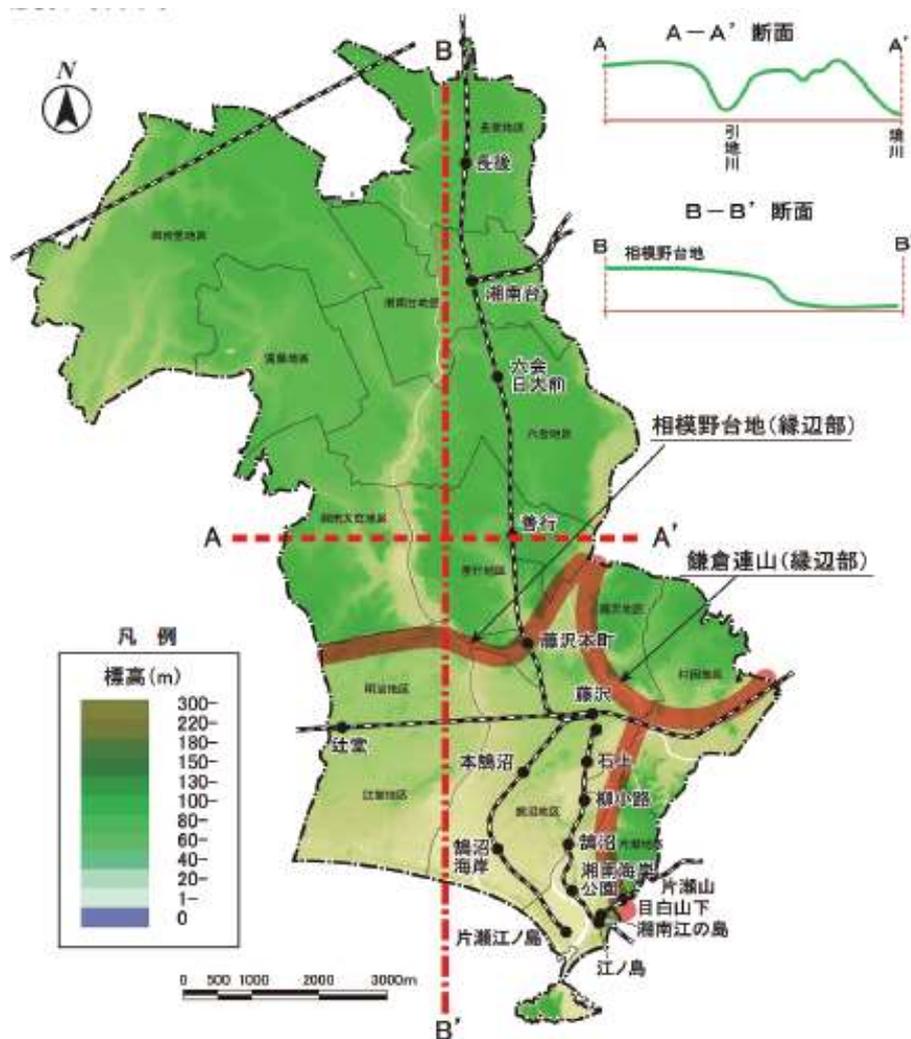


図 藤沢市の地形



3-4 道路ネットワーク

(1) 道路ネットワークの現状

藤沢市の道路ネットワークを形成する路線としては、都市計画道路、主要地方道、一般県道、市道1級、市道2級などにより、以下のとおりとなっています。都市計画道路の整備率は、2022年（令和4年）4月現在で、約77.5%となっています。

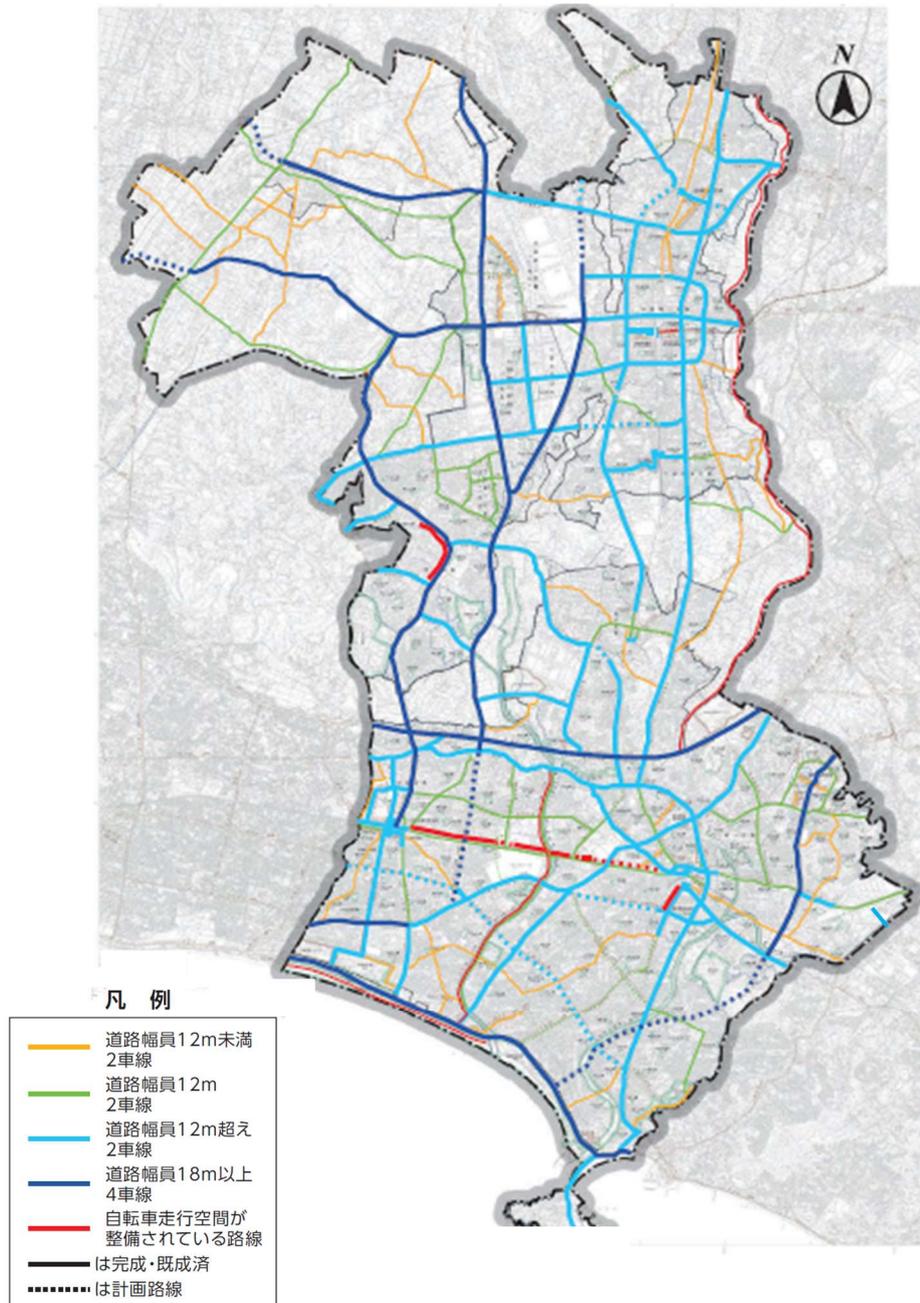


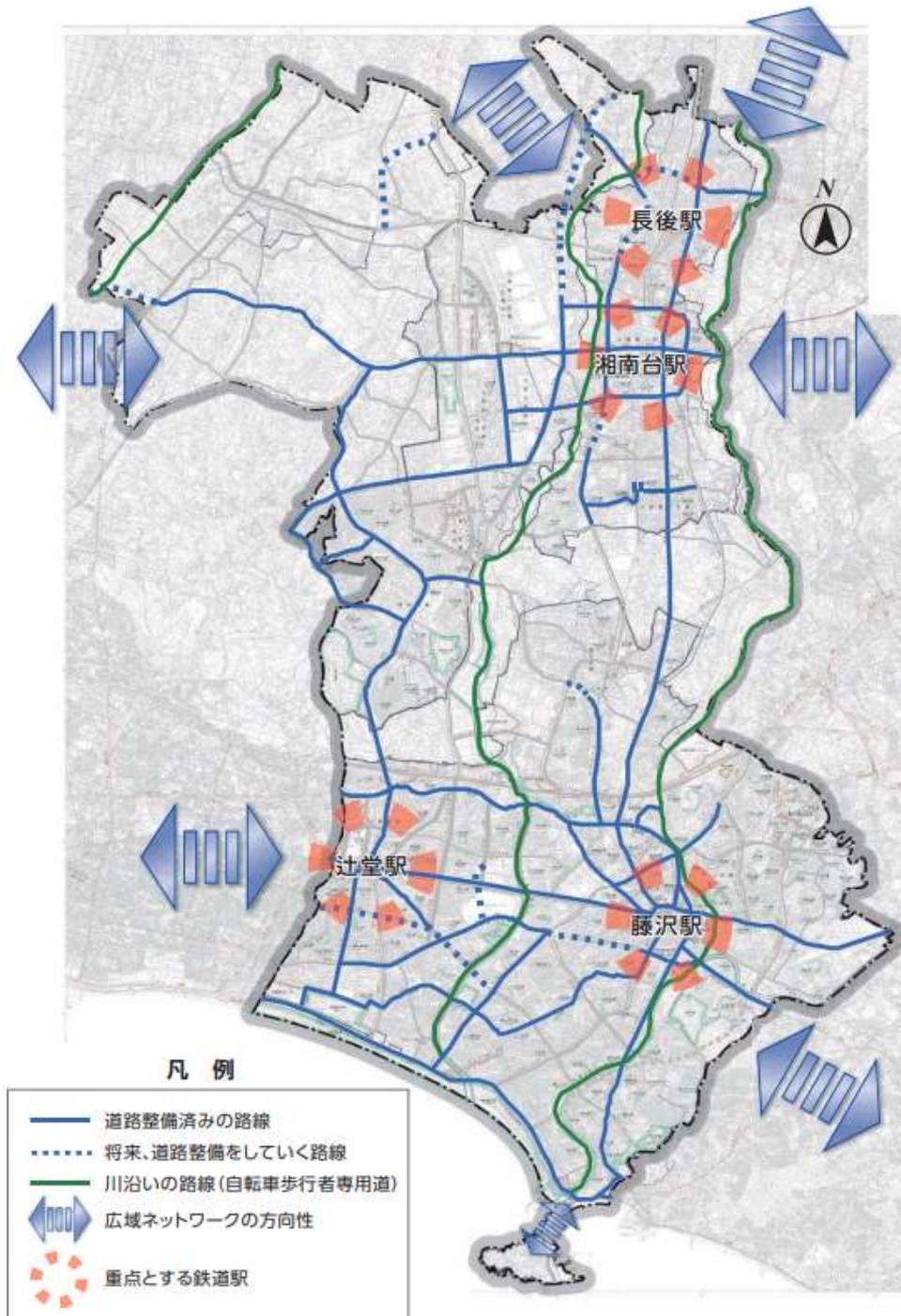
図 道路ネットワークの状況



(2) 自転車通行空間の現状

藤沢市では、「将来的な自転車ネットワーク路線」に位置付けた路線の自転車通行空間整備を進めているほか、特に自転車利用者が多い鉄道駅周辺において、歩行者との安全性により着目した、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



前プランで自転車のネットワーク路線に位置付けた路線等について、自転車専用通行帯や矢羽根による走行空間整備を進めてきました。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。今後は、他の自転車利用が多い駅周辺（湘南台駅周辺、長後駅周辺）での整備が課題となっています。

〈主な取組〉

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）



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）





3-5 駐輪施設の状況

(1) 駐輪施設の利用状況

駐輪施設の整備としては、鉄道駅周辺で駐輪場の整備を進めてきました。また、既存駐輪施設の利用環境の向上として、駐輪場の統廃合や設備の機械化を進めてきました。

(主な取組)

新たな駐輪スペースの確保

(湘南台駅東口路上第1自転車駐車場)



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)

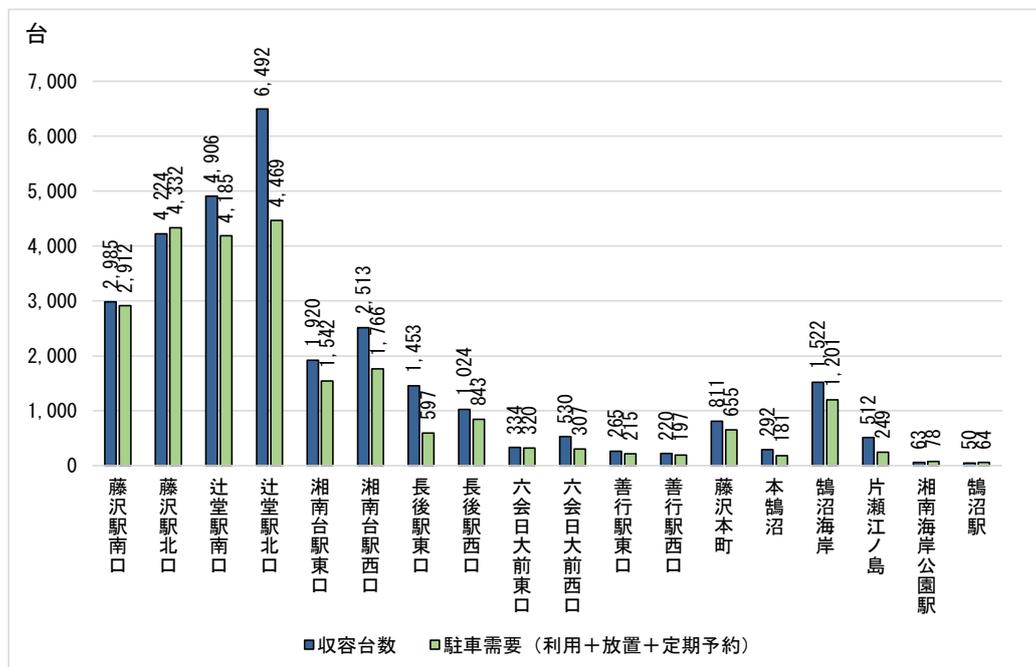
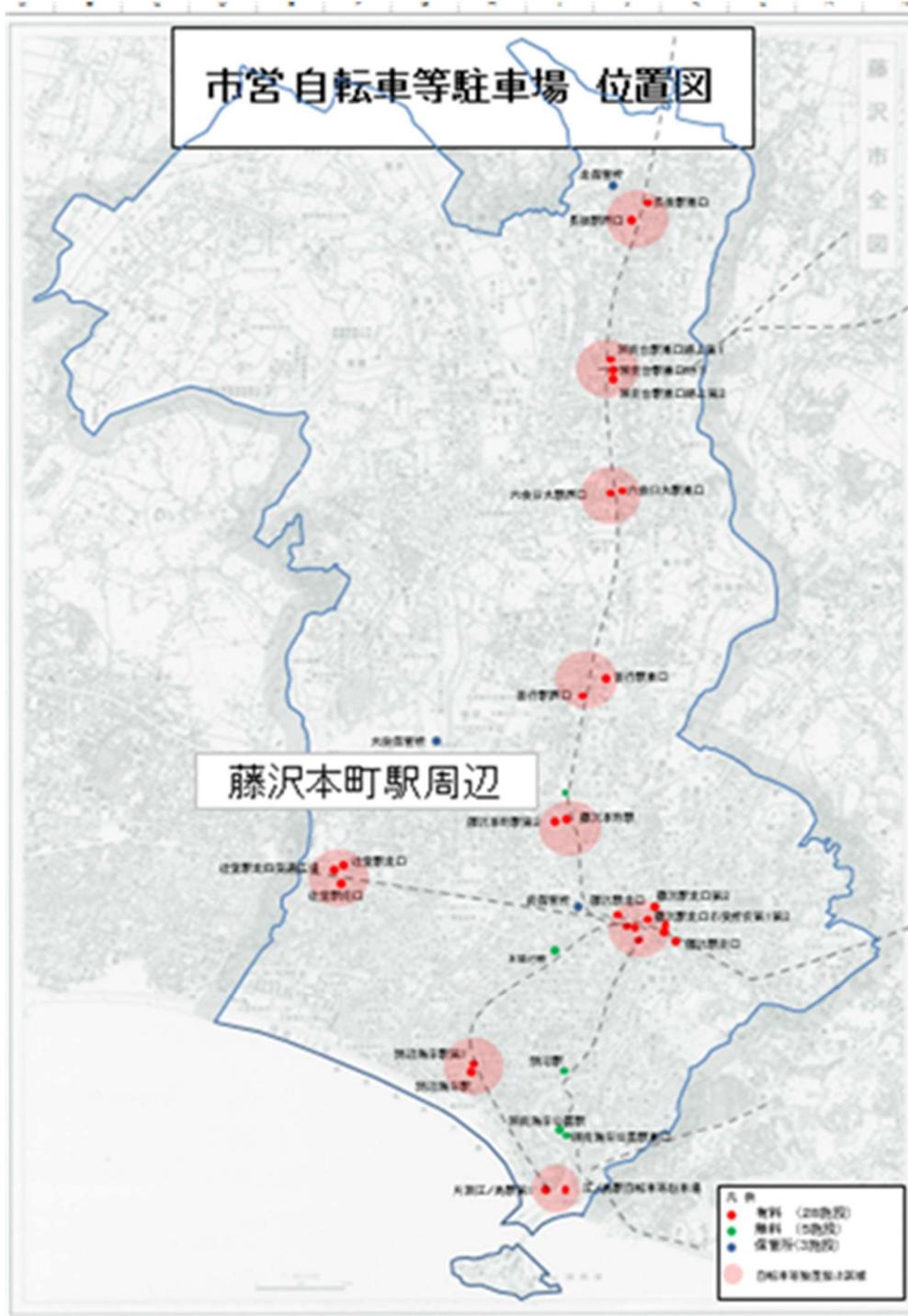


図 2023年度 自転車等駐車場需給バランス

出典：藤沢市



■市営自転車等駐車場





(2) 放置自転車の状況

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

- 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

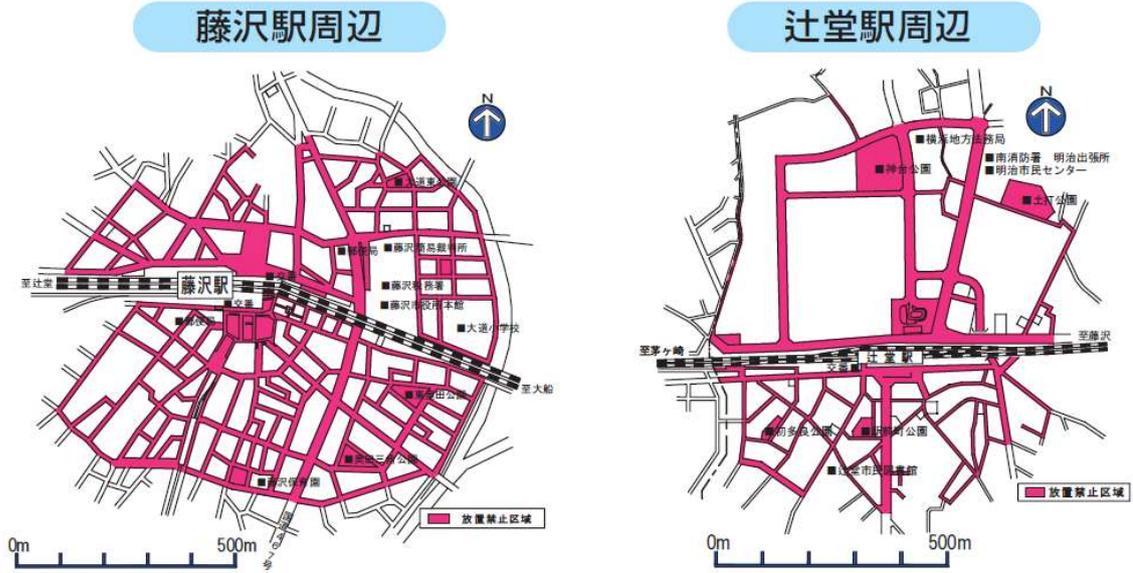


図 自転車等の放置禁止区域（藤沢駅周辺・辻堂駅周辺）



(3) 民間駐輪施設への施策

① 民間駐輪施設への補助制度

藤沢市では、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

藤沢市では、「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。

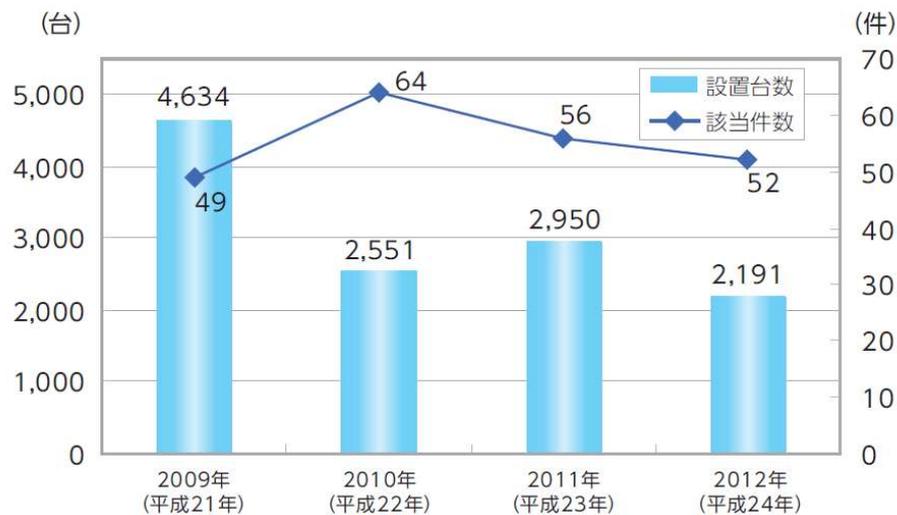


図 特定開発事業等により申請した駐輪施設台数

※2009年度（平成21年度）は条例施行後（平成21年7月1日）の実数値



3-6 自転車の利用

3-6-1 太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルートとしての指定

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。わが国で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を国が指定するナショナルサイクルルート（NCR）制度が創設されました。

本市に関わるものとしては、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NCRとして指定され、関係する県や市が連携し「走行環境整備」「受入環境整備」「情報発信強化」に取り組んでいます。

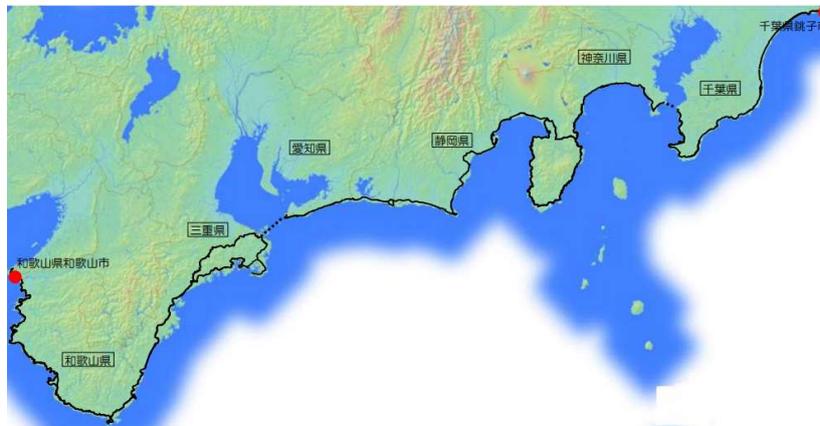


図 太平洋岸自転車道

※出典：国土交通省、中部地方整備局資料

3-6-2 湘南地域におけるシェアサイクルの実証実験事業

神奈川県内では、2019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、藤沢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を実施しています。



図 ポートの様子



3-6-3 サイクルアンドバスライド施設の整備

自転車と公共交通の連携として、市内には4箇所にサイクルアンドバスライド用の駐輪場を整備しています。

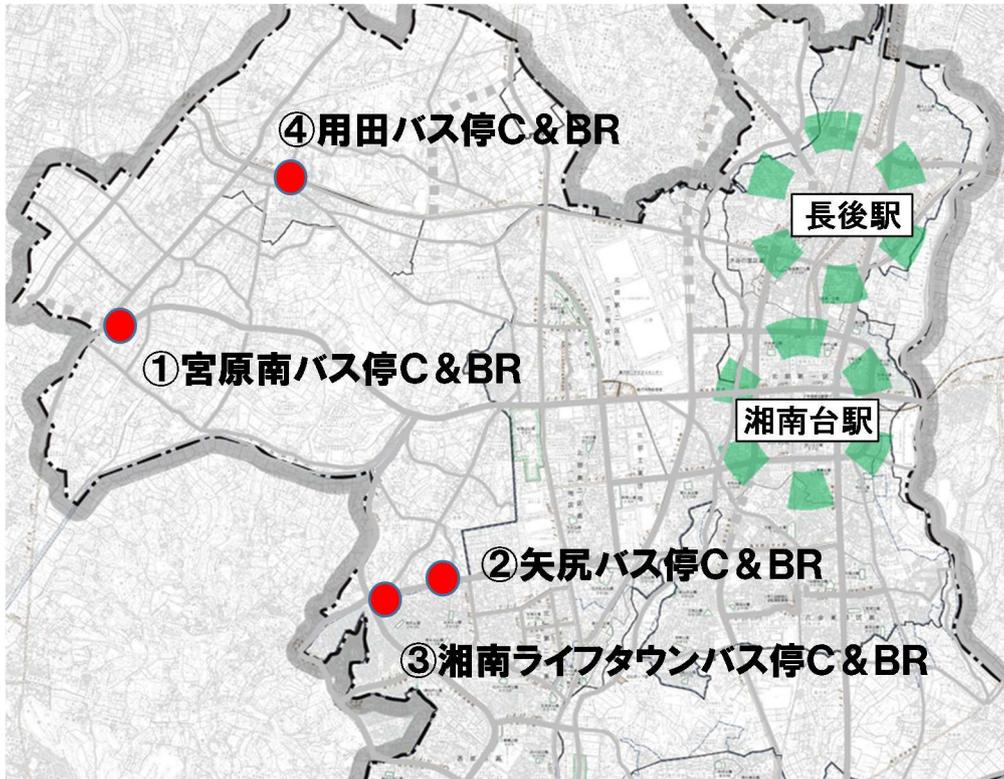


図 サイクルアンドバスライド（C&BR）施設設置場所

表 設置場所一覧

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



3-7 自転車のルール・マナー

3-7-1 自転車関連事故の状況

(1) 自転車関連事故の推移

令和3年の自転車関連事故の発生件数は311件と年々減少傾向にありますが、全事故に占める割合は増加しています。また、藤沢市の人口1万人当たりの自転車事故件数は県平均より高く7.05件となっており、自転車関連事故の削減が課題となっています。

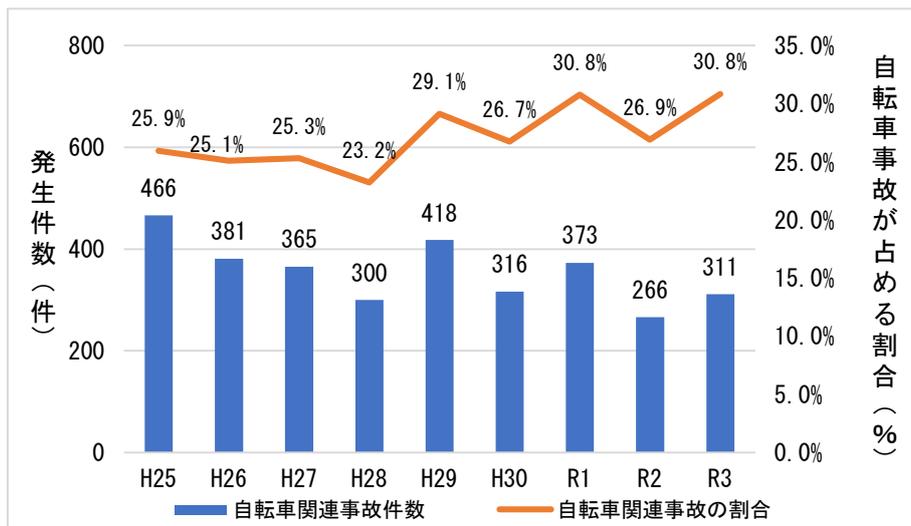


図 自転車関連事故件数と割合の推移

※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）



(2) 自転車関連事故の発生箇所

自転車関連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、右左折時、出会い頭の車両との事故が多く発生しています。

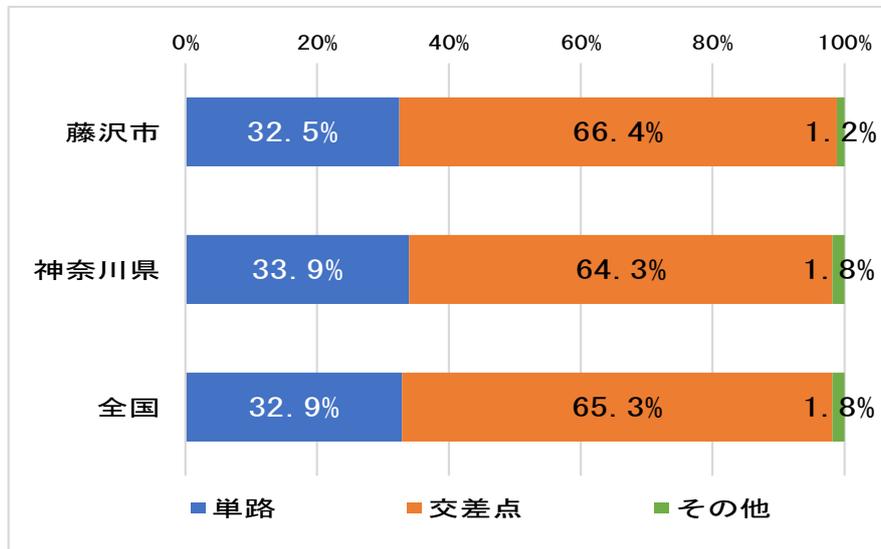


図 自転車関連事故の発生箇所別構成比 (R1年~R3年発生事故)

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 (R4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・車と自転車 (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：令和4年 藤沢市内の交通事故統計 (藤沢市)



(3) 自転車関連事故の当事者

自転車関連事故の8割が自動車との交通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、自転車関連事故は若年層の占める割合が大きくなっています。

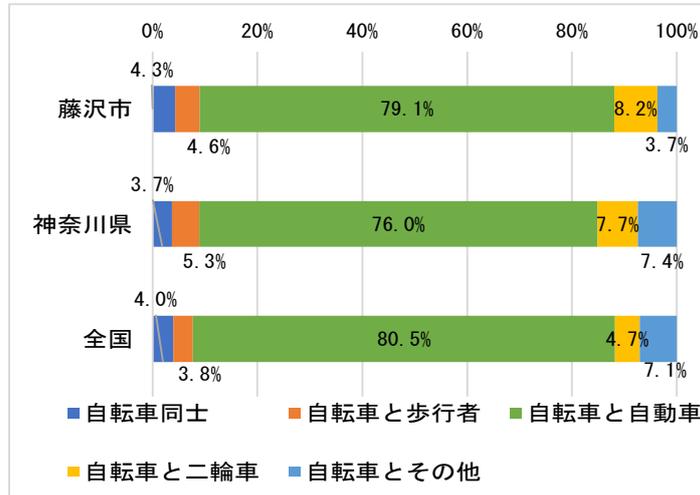


図 藤沢市内での自転車関連事故の当事者構成比 (R1年～R3年発生事故)

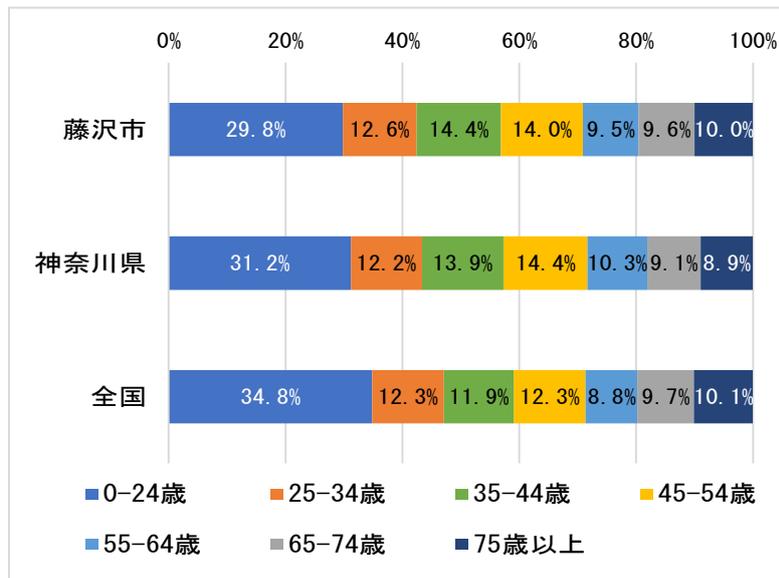


図 藤沢市内での自転車関連事故の年齢構成比 (R1年～R3年発生事故)

出典：警察庁ウェブサイト (https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/index_opendata.html) 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



3-7-2 自転車のルールやマナーの啓発状況

コロナ禍前は毎年2万人以上を対象に交通安全教育を実施してきましたが、コロナ禍において交通安全教室の受講者数は減少しており、自転車関連事故の削減のためには、より多くの市民等に自転車利用ルールの周知啓発、教育を行っていく必要があります。

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、令和2年は過去最高となっています。



図 交通安全啓発活動の拡充の様子

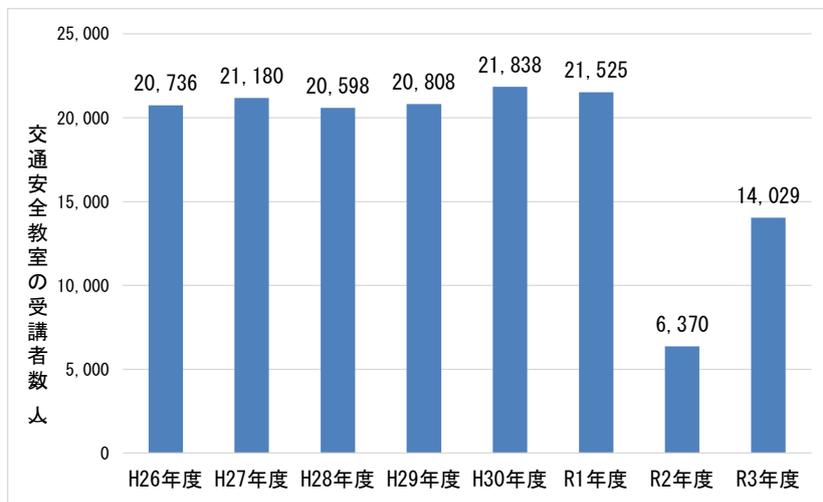


図 交通安全教室の受講者数の推移

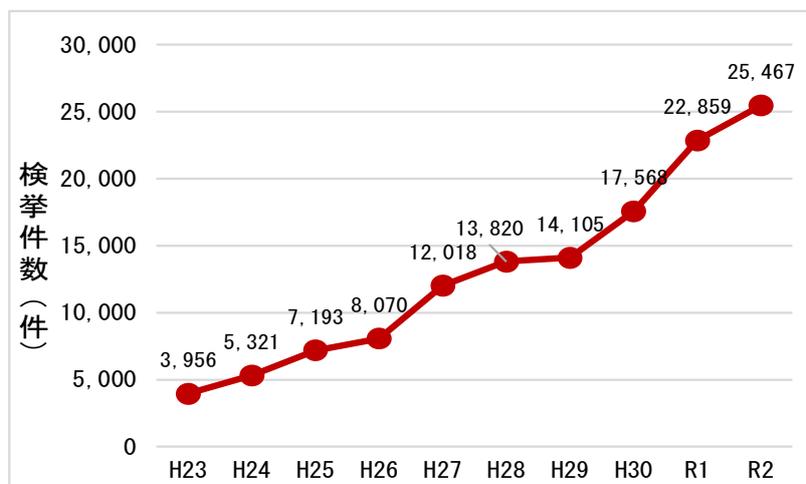


図 自転車の交通指導取締りの検挙件数（全国）の推移

出典：警察庁資料「自転車の交通指導取締り状況」

第4章 現状と課題の整理



4-1 自転車利用の現状と課題

藤沢市における自転車利用の現状と課題は次の通りとなっております。

■自転車通行空間から見た現状と課題

現状等	課題
<p>◇自転車通行空間に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和2年度に、施策の実効性をより高めるため、自転車通行空間整備について、実施スケジュールを示した実施計画を策定し、自転車ネットワーク路線を中心に、自転車通行空間の整備を行っています。 鉄道駅周辺の自転車通行空間整備は、藤沢駅に続き、辻堂駅に着手しています。引き続き他の自転車交通量が多い鉄道駅周辺（湘南台駅周辺、長後駅周辺）での整備を検討しています。 神奈川県自転車活用推進計画では、自転車の活用を図るには、更なる自転車通行空間の整備が求められるとされています。 「交通に関する市民意識調査」では、「自転車の走りやすさ」は一年前の調査に比べ満足度が低下しています。 <p>◇自転車関連事故に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車関連事故の全事故に占める割合は年々増加しています。また人口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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●安全、安心な自転車利用環境の形成 <ul style="list-style-type: none"> 安全、安心に自転車を利用するためには、自転車通行空間の整備（自転車通行空間の確保）が不可欠です。 ●連続した自転車ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> 自転車通行空間の連続したネットワークを形成するため、国のガイドラインを踏まえ、自転車通行空間の整備を進めていく必要があります。 ●鉄道駅周辺での自転車通行空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> 特に自転車での移動が多い鉄道駅周辺において歩行者との安全により着目した自転車通行空間の整備を進めていく必要があります。



■駐輪環境から見た現状と課題（つづき）

現状等	課題
<p>◇駐輪環境の整備に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度に、施策の実効性をより高めるため、駐輪環境整備について、実施スケジュールを示した実施計画を策定しました。 ・駅周辺の駐輪施設の需給バランスをみると、大部分の駅において駐輪施設の供給量が需要量を上回っています。 ・「自転車の駐輪施設の場所や設備」は、市民から重要な施策だと考えられていますが、「交通に関する市民意識調査」の結果では満足度が低く、かつ低下しています。 ・「交通に関する市民意識調査」の結果では駐輪場の不満の要因として、「駐輪場が足りていない」といった駅周辺の駐輪環境への不満がみられます。また、近年の電動アシスト自転車や幼児同乗用自転車の普及から、幅があり重量も多い自転車の駐輪に関する不満がみられました。 	<ul style="list-style-type: none"> ●官民連携した駅周辺等での駐輪環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅までの移動や鉄道駅周辺を目的地とする際に安心して駐輪できる駐輪環境を官民が連携して整備していく必要があります。 ●駐輪場の質の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・電動自転車や幼児同乗用自転車の増加や、利用者のニーズ等から、電動自転車など幅があり、重量も多い自転車も止めやすくなるような駐輪環境の質の向上が求められています。



■交通安全から見た現状と課題

現状等	課題
<p>◇自転車関連事故に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連事故の全事故に占める割合は年々増加しています。また人口 1 万人当たりの自転車事故件数は県平均より高く 7.05 件となっており、自転車関連事故の削減は大きな課題となっています。 ・事故にあった自転車利用者の年齢に着目すると、自転車関連事故は若年層の占める割合が大きくなっています。 ・自転車利用者の年齢階層をみると、男性は 15～19 歳、女性は 30～40 歳代の利用が多くみられます。 ・コロナ禍前は毎年 2 万人以上を対象に交通安全教育を実施してきましたが、コロナ禍において交通安全教室の受講者数は減少しています。 ・神奈川県自転車活用推進では、配達員や高齢者等の事故増加を受けて、安全意識を向上させる取組を進めることが必要とされています。 <p>◇道路交通法の改正や社会状況の変化に応じた対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改正道路交通法の施行により、すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務となりました。 ・県では、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を制定しました。 	<p>●自転車関連事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車に関するルールの遵守に向け、引き続き交通安全教室等を実施し、交通ルールの周知・啓発活動を進めていく必要があります。 <p>●自転車利用や自転車関連事故が多い世代への安全啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連事故の削減のためには、より多くの市民等に自転車利用ルールの周知啓発、教育を行っていく必要があります。 ・とくに自転車利用者が多い年齢階層や自転車関連事故が多い年齢階層に向け交通安全教育を重点的に行っていく必要があります。 <p>●ヘルメットの着用促進や、自賠責保険などの加入促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヘルメットの着用促進(努力義務)や自賠責保険の加入促進など、道路交通法の改正や県の条例の制定、社会状況の変化に応じた交通安全教育を推進していく必要があります。



■利用促進から見た課題

現状等	課題
<p>◇自転車利用促進に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県自転車活用推進計画では、健康（未病改善）や観光・サイクルスポーツの振興など、サイクリング環境の整備やサイクルツーリズム（自転車による回遊）を推進していくこととしています。 ・神奈川県自転車活用推進計画では、ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道の魅力を広く発信するとともに、太平洋岸自動車道と連携した地域の魅力を感じられるルート設定や情報発信などを推進していくこととしています。 ・本市では、湘南地域の自転車を活用した周遊観光の促進のため、藤沢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を実施しています。 ・地域防災計画において、災害時における広報・情報提供ツール（伝達手段）や、近距離通勤者の帰宅の際の交通手段として、自転車の活用を位置づけています。 	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車の利用促進による自転車のメリットの活用 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用には「二酸化炭素の削減」、「渋滞の緩和」、「健康の増進」、「地域振興」、「災害時の移動手段確保」など様々なメリットがあることから、そのメリットを活かし地域の問題等に対応するために自転車の利用を促進することが望まれます。 ●観光や健康づくりなど県の計画との整合 <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルツーリズムや未病改善など、市民の健康・幸福につながるような新たな自転車施策について積極的に取り組んでいくことが考えられます。

第5章 基本計画



5-1 「藤沢市交通マスタープラン」の概要

基本方針や目標を設定するにあたり、上位計画から藤沢市における将来の自転車の活用イメージを整理しました。そして整理した将来の自転車活用イメージから、目標像を実現するための基本方針を定めました。

【「藤沢市交通マスタープラン」の見直し内容（案）】

将来交通像

持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

Eコマース※4やテレワーク※5の浸透などによって、ライフスタイルが変化し、人は外出しなくても買い物や仕事など一部の目的を達成できるようになりました。その結果、藤沢市はここ10年間人口増加が続いたにも関わらず、超高齢化の進展などと相まって移動の総量（発生集中量）が減少するなど、移動の質の変化が生じました。その傾向はコロナ禍をきっかけにさらに加速し、コロナ禍が収束しても、公共交通の利用者はコロナ前の水準には戻っておらず、将来的にも高齢化や外出回避の影響を受ける可能性が懸念されています。

公共交通の利用が減ることは、交通サービスの低下につながり、市民にとっては、移動の選択肢が制約され、移動したいのに移動できない状況を招きかねません。しかし、移動せずに目的を達成することが可能となった中でも、人との交流や外に出て行う余暇活動などによって、家の中では得られない充実感を得ることも重要かつ必要なことです。市民のウェルビーイングの向上のため、自家用車に依拠しなくても移動できる交通環境の整備により市民の外出を促進することで、公共交通の利用者が増え、その結果市民の日常生活における移動を支える、持続可能な交通体系の実現をめざします。

○将来交通像を実現するための5つの重要視する視点

視点	将来課題	めざす交通像
①外出促進	利用者減少に伴う公共交通のサービス水準低下、身体的・心理的健康の悪化	余暇活動など人の健康・幸福につながる移動が促進される交通環境をめざします
②日常生活	公共交通のサービス低下により移動したいのに移動できない人の発生	生活のための移動（買い物・通勤など）を支える持続可能な交通環境をめざします
③都市の活力	公共交通のサービス低下や渋滞問題による都市活力の低下	都市拠点の結節機能の強化などにより、都市の活力が更に向上する交通環境をめざします
④環境	自家用車に依拠した交通環境による脱炭素化の遅延	人々の移動が環境に悪影響を及ぼすことのないような交通環境をめざします
⑤安全・安心	強靭性・冗長性がないことに起因した大規模災害が発生した際の都市機能停止の恐れ	誰もが安全・安心に移動でき、災害に強い交通環境をめざします



5-2 サイクルプランの目標

新たな将来像

自転車を活かし いきいきと健康で幸せに暮らせるまち

藤沢市がめざす交通体系（案）や神奈川県自転車活用推進計画を踏まえ、現状に比べ、さらに自転車が使われているまち、自転車が活躍しているまちを目指します。

そして、本市の交通施策に関する基本的な方針を示す藤沢交通マスタープランの将来像や本市における自転車を取り巻く環境、課題等を踏まえ、2040年（令和22年）に向けて、『（仮）自転車を活かし いきいきと健康で幸せに暮らせるまち』をめざします。

自転車の利用は、「二酸化炭素の削減」、「渋滞の緩和」、「健康の増進」、「災害時の移動手段確保」に繋がるなど、様々なメリットがあります。

そこで、自転車の利用を促進するため、誰もが安全に安心して自転車を利用できる環境の整備を進めることで、自転車を利用して自由に移動でき、過度に自家用車に頼ることなく、健康で幸せに暮らし続けることができる藤沢市を目指します。

藤沢市交通マスタープランの将来像

持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

神奈川県自転車活用推進計画の目標

環境整備/未病改善/地域活性化/安全・安心



将来の自転車の使われ方

- ・利用環境の整備（自転車通行空間、いつでも安心して自転車を止められる駐輪環境）、交通ルールへの遵守などにより誰もが安全、快適に自転車を利用している。
- ・最寄り駅までの移動や、主に地区内移動などの身近な移動を担っている。
- ・身近な移動での利用や、公共交通との連携により過度な自動車利用が抑制されている。
- ・自転車が利用しやすくなり市民の外出機会が増え、市民の健康増進につながっている。
- ・自転車（シェアサイクルを含む）で都市拠点内を回遊する市民が増加している。
- ・サイクリング環境が充実し、市民や来街者、サイクリスト等がサイクリングを楽しんでいる。
- ・災害時の移動手段として自転車が活用されている。





5-3 自転車施策の基本方針

5-3-1 自転車施策の基本方針

ふじさわサイクルプランの将来像を実現するためには、自転車通行空間や駐輪場など自転車利用環境の整備を進めるとともに、自転車利用者などが自転車利用ルールを正しく理解し遵守していく必要があります。そのうえで、自転車利用の促進を図ることが、自転車が持つ様々なメリットを生かし市民の暮らしを豊かにし、藤沢市の様々な課題を解消していくことにつながると考えます。

そこで、ふじさわサイクルプランの将来像の実現をめざすため、「自転車利用環境が整うまちづくり」「安全に自転車が利用されるまちづくり」「自転車を活用したまちづくり」を基本方針とし、自転車施策を展開していきます。

■基本方針

基本方針 1 自転車利用環境が整うまちづくり

基本方針 2 安全に自転車が利用されるまちづくり

基本方針 3 自転車を活用したまちづくり



5-4 自転車施策の基本的な考え方

5-4-1 基本方針1 自転車利用環境が整うまちづくり

自転車を生かしていくためには安全・安心に「はしる」ことができる自転車通行空間の整備とネットワーク化、目的地においていつでも「とめる」ことができる駐輪環境整備が不可欠となります。そこで自転車利用環境整備として、安全で快適な自転車走行環境の整備と鉄道駅周辺を重点とした、利用者にやさしい駐輪環境づくりを進めていきます。

安全・快適な自転車ネットワークの形成に向けて自転車ネットワーク計画に基づき、駅や地域内拠点へのアクセス道路などを中心に自転車通行空間の整備を進めます。

また、特に自転車利用が多い鉄道駅周辺において、歩行者との安全性により配慮した自転車ネットワーク路線の形成と、駅前交通広場を中心とした自転車の押し歩きを進め、安全な歩行者空間の確保にも努めます。

駐輪環境整備に関しては、鉄道駅周辺を中心に駐輪環境の整備を進めるとともに、利用者の満足度向上に繋がる取組みを推進します。また、買い物目的などの駐輪需要については、商業施設などの民間事業者と連携し、対応を進めていきます。

そして、既存駐輪施設について、長く安全に利用できるよう老朽化対策・長寿命化に関する対策を進めます。



5-4-2 基本方針2 安全に自転車が利用されるまちづくり

誰もが安全・快適に自転車利用ができるまちをめざしていくためには、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など道路を利用するすべての人に対して、交通ルールの遵守・マナーの向上を図っていくことが重要です。そこで、交通管理者などと連携を図りながら「自転車安全利用五則」をはじめとする自転車利用ルール等の周知・啓発を行います。

特に日常的に自転車を多く利用している世代や自転車関連事故が多い世代に対する啓発活動を強化するとともに、社会状況の変化や関連する法令等の見直しにあわせた周知や交通安全教育等を実施します。

また、法令等の見直しにあわせた周知や交通安全教育等を実施します。



5-4-3 基本方針3 自転車を活用したまちづくり

自転車には「環境にやさしい」「交通渋滞の緩和につながる」「まちの賑わいの創出につながる」「未病改善につながる」など市民、まちにとって様々なメリットがあります。そこで、自転車利用環境の整備、交通ルールの遵守に合わせ、市民等の自転車利用を促進するための取組みを展開していきます。



5-4-4 重要視する取組の方向性

現状の課題や、上位計画である藤沢市交通マスタープランの見直しのポイントから、次の項目について重要視することとします。

◆現状の課題から重要視する取組の方向性

- ・ 自転車駐車場所に関する満足度が低いことから、駐輪施設の利便性を高める取組を推進します。
- ・ 自転車の交通事故の削減が課題であることから、自転車通行空間の整備促進を図るとともに、安全啓発活動の更なる充実を図ります。

◆交通マスタープランの将来像を実現する上で、特に重要視する視点（外出促進、日常生活）から重要視する取組の方向性

①「外出促進」に着目して重要視する取組の方針

- ・ 「自転車が利用しやすい環境が整い、市民の外出機会が増加する。その結果、自転車利用が健康増進につながっている。」を実現するため、
⇒自転車が利用しやすい環境の整備と利用を促す取組を推進します。

②「日常生活」に着目して重要視する取組の方針

- ・ 「主に地区内移動などの身近な移動を担い、誰もが安全、快適に自転車を利用している。」を実現するため、
⇒自転車が利用しやすい環境の整備と交通安全啓発活動を促進します。



(全体イメージ図)



基本方針1 自転車利用環境が整うまちづくり

方針① 安全で快適な自転車走行環境の整備

1. 自転車ネットワーク路線の設定・整備

自転車ネットワーク計画に定めた路線の自転車通行空間整備を推進します。整備は藤沢市自転車走行空間のあり方及び実施計画に基づき着実に推進します。

〈施策〉

- 自転車ネットワーク路線の設定
- 自転車通行空間の整備





■自転車ネットワーク路線の設定

自転車ネットワーク関連

添付予定



2. 鉄道駅周辺の自転車通行空間づくり

鉄道駅周辺は、駅へのアクセスを目的とする自転車利用や、集積する商業施設や公共施設等への利用など自転車交通が集中します。そういった地域では、様々な方向・ルートが利用されており、駐輪施設の配置や、自転車の利用実態を踏まえ、拠点周辺全体を見ながら自転車通行空間の整備を進めていく必要があります。

このため、自転車利用者が多い鉄道駅周辺では、幹線道路を中心とした自転車ネットワーク路線とは別に、歩行者との安全性により着目した、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を含む鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画を策定し、整備を進めます

また、駅前交通広場を中心に、自転車走行可の指定がない歩道において、自転車の押し歩きを促進します。

〈施策〉

- 鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画の策定
- 計画的な鉄道駅周辺の自転車通行空間整備

■ 藤沢駅周辺の整備状況（令和3年整備）

【ピクトグラム（左側通行）】



【押し歩き案内】



3. 安全・快適な自転車通行空間の確保

自転車ネットワークの形成にあたり、安全・快適な通行空間を確保するための統一的な整備方針として定めた「藤沢市自転車走行空間のあり方」に基づき整備を進めます。

〈施策〉

- 藤沢市の自転車通行空間整備方針に基づく整備



② 鉄道駅周辺を重点とした利用者にやさしい駐輪環境づくり

1. 新たな駐輪スペースの確保

駐輪需要が高く放置自転車がも多く、駐輪施設の収容台数が足りていない鉄道駅周辺などにおいて、駐輪環境の向上を図るため、必要な駐輪スペースの確保に努めます。

また、駅周辺の施設への買い物等での自転車利用時に利用可能な駐輪施設について、民間事業者と連携しながら整備を進めていきます。

〈施策〉

- 自転車利用者が多い鉄道駅周辺における新たな駐輪施設の整備
- 自転車利用者が多い鉄道駅周辺における開発に伴う民間駐輪施設整備の促進
- 商店街の活性化を図るための民間駐輪施設整備の促進

(取組例)

■ 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





2. 既存駐輪施設の利用環境の向上

既存無料駐輪施設の防犯性・利便性の向上を図るため、施設の有料化を検討します。

また、電動アシスト自転車や幼児同乗用自転車の普及にあわせ、駐輪スペースの広い区画の提供など、より利用しやすい駐輪場の整備を検討し、既存駐輪施設の利用環境の向上に努めます。

〈施策〉

- 既存無料駐輪施設の有料化の検討
- 既存駐輪施設の利便性を高める方策の検討

■ 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



■ 幅の広い駐輪スペース





3. 駐輪施設の老朽化対策・長寿命化

建設から一定期間が過ぎ、老朽化が進んでいる駐輪施設について、施設の安全な利用環境を確保し、必要な機能を維持するために、各施設の状態を把握した上で、計画的に維持管理していく方法を検討します。

〈施策〉

- 駐輪施設の老朽化対策の検討・実施による長寿命化

4. 放置自転車対策の推進

特に駐輪需要の多いところにおいては、歩行者が安全・安心に通行可能となる歩行空間の確保を図るため、放置禁止区域における放置自転車の撤去を行います。

〈施策〉

- 放置自転車の効果的な撤去の推進



基本方針2 安全に自転車が利用されるまちづくり

③ 交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成

1. 交通安全啓発活動の充実

自転車の安全な利用に向けては、利用ルールの徹底を図ることが必要です。そこで、子どもから高齢者まで幅広い世代に対して、「自転車安全利用五則」など自転車利用ルールの教育・周知を行います。特に自転車利用が多い世代や自転車関連事故が多い世代に対する交通安全教育を推進します。

〈施策〉

- 自転車利用ルール徹底の推進
- 交通安全教育等の推進

■ 交通安全教育の実施状況



2. 自転車走行環境づくりにあわせた意識の啓発

自転車通行空間の整備にあわせ、周辺住民等への自転車走行に関するルールの周知や、道路空間を共有する自動車への自転車との安全に配慮した運転に関する周知活動を推進します。

〈施策〉

- 自転車通行空間における安全走行



3. 社会状況の変化に伴う交通ルール等の周知及び啓発

道路交通法の改正や警察庁の通達など、新た自転車利用に関するルールなどについて、関係機関と連携しながら周知啓発、教育等を行います。

また、自転車と通行空間を共にする新たなモビリティについて自転車との交通事故が懸念されることから、交通ルールの周知などを検討していきます。

〈施策〉

- 新たな交通ルール等の周知及び啓発活動の推進

■ ヘルメット着用に関するチラシ（神奈川県）

自転車に乗るときは ヘルメットを着用しましょう！

令和5年4月から
自転車を利用するすべての方がヘルメットを
着用に努めることとなりました。
大切な頭を守るため、自転車に乗る時は、
ヘルメットをかぶりましょう！



**正しい角度で
装着しましょう**

ヘルメット本来の性能を発揮するためには正しい角度で装着することが大切です。ヘルメットの先端が眉毛付近に近くように角度を合わせかぶります。



**ヘルメットの着用
のポイント**

**あごひものバックルを
しっかり締めます**

万が一の事故の際にヘルメットが外れてしまわないよう、あごひものバックルはしっかり締めます。



**あご下に適度なあそびを
残しましょう**

あごとあごひもの間に、人差し指一本が入るほどのあそびを残します。指が入らない過合や緩すぎる場合は、適度にあごひもの長さを調節します。



ヘルメットの着用時の注意

★ヘルメットはあごひもをきちんと締め、正しく着用しましょう。
★転倒時に外れる可能性もあるので、自分の頭のサイズに合ったものを選びましょう。
★強い衝撃を受けたヘルメットは、本来の性能を十分に発揮できないおそれがあるので、そのまま使うのは避けましょう。

～神奈川県警察～

出典：神奈川県警



基本方針3 自転車を活用したまちづくり

④ 自転車を活用したまちづくり

1. 自家用車から自転車への転換

モビリティ・マネジメントは、過度な自動車利用から、環境負荷の小さい公共交通や自転車などへの利用転換を促すソフト面での交通施策です。このようなモビリティ・マネジメントを推進していくことで、多くの人々がより環境にやさしく、健康にもよい交通手段として自転車を選択するよう促します。

〈施策〉

- 自転車の利用促進を図る取り組みの推進（モビリティ・マネジメント）

■モビリティ・マネジメント

移手段のイメージにも多様性を！





2. 公共交通などとの連携（二次交通の充実）

まちなかへの自動車の流入を抑制し、公共交通の利用を促進するため、サイクルアンドバスライド施設の整備を進めます。

また、観光客の回遊性の向上や、公共交通を補完する二次交通としてシェアサイクルの普及促進を進めていきます。

〈施策〉

- サイクルアンドバスライド施設の整備
- シェアサイクルの利用促進

■ サイクルアンドバスライドの看板



■ 市内のサイクルアンドバスライド施設





3. 自転車を活用した健康社会の実現

有酸素運動による生活習慣病の改善、筋力強化によるロコモティブシンドローム予防対策、ストレス解消などメンタルへの効果など、自転車は健康にいい乗り物と言われています。その自転車の健康面でのメリットなど、自転車と健康づくりに関する情報提供を行い、未病改善に向けた取組みに自転車を活用していきます。

〈施策〉

- 健康増進に繋がる情報の発信

■ SNSやHPでの健康増進に繋がる情報の発信

藤沢市・湘南台駅発！自転車でも歩きでも楽しめる「ふじさわキュン♡ぼた」————紹介

シェアする   



このたび、藤沢市内を歩くことで藤沢市の再発見し、ついでに健康になってしまおう！という企画「ウォーキングコース、記者が実際に歩いてみた」が始動します。

第1弾となる今回は、藤沢市観光課が行っている「ふじさわキュン♡ぼた」とコラボした特別企画「#ふじさわキュン♡ぼた 歩く×自転車のハイブリット街めぐり」をご紹介します。



4. サイクルツーリズムの推進

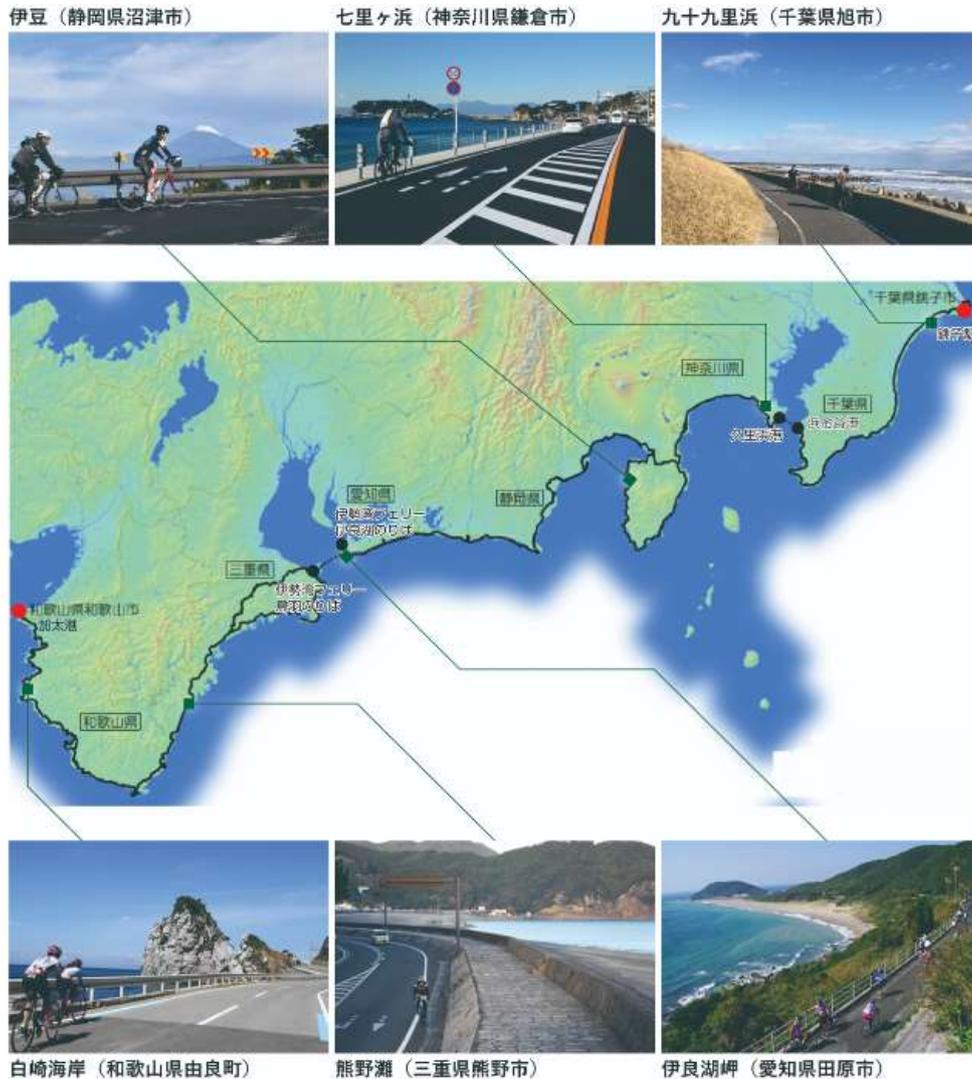
ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道の利用環境の充実を関係機関と連携し進めます。

また、関係機関と連携し、太平洋岸自転車道と連携した地域の魅力を感じられるサイクリングルートの提案や情報発信を進めます。

〈施策〉

- ナショナルサイクルルートの利用環境の充実
- サイクリングルートに関する情報発信

■ 太平洋岸自転車道（ナショナルサイクルルート）



出典：太平洋岸自転車道ポータルサイト



■公益社団法人藤沢市観光協会ホームページ



■観光と連携した情報発信



5. 災害時の自転車活用

災害時における職員の参集手段や情報伝達、被災状況の把握等への自転車の活用を検討します。

〈施策〉

- 災害時における職員の参集手段への活用
- 災害時の情報伝達や被災状況の把握への活用



■ 施策の一覧

自転車を活かす いきいきと健康で 幸せに暮らせるまち	基本方針	方針	施策の方針
	<p>自転車利用環境が整う まちづくり</p> 	<p>安全で快適な自転車走行環境の整備</p> <p>鉄道駅周辺を重点とした利用者しやすい駐輪環境づくり</p>	<p>自転車ネットワーク路線の設定・整備</p> <p>鉄道駅周辺の自転車通行空間づくり</p> <p>安全・快適な自転車通行空間の確保</p> <p>新たな駐輪スペースの確保</p> <p>既存駐輪施設の利用環境の向上</p> <p>駐輪施設の老朽化対策・長寿命化</p> <p>放置自転車対策の推進</p>
	<p>安全に自転車が 利用されるまちづくり</p> 	<p>交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成</p>	<p>交通安全啓発活動の充実</p> <p>自転車走行環境づくりにあわせた意識の啓発</p> <p>社会状況の変化に伴う交通ルール等の周知及び啓発</p>
<p>自転車を活用した まちづくり</p> 	<p>自転車を活用したまちづくり</p>	<p>自家用車から自転車への転換</p> <p>公共交通などとの連携(二次交通の充実)</p> <p>自転車を活用した健康社会の実現</p> <p>サイクルツーリズムの推進</p> <p>災害時の自転車活用</p>	

第6章 中短期で取り組む施策



3つの基本方針に基づき、今後、10年間で取り組む自転車施策を「中短期で取り組む施策」と位置付け、その実現に取り組んでいきます。

基本方針1 自転車利用環境が整うまちづくり

方針	施策の方針	施策
①安全で快適な自転車走行環境の整備	1. 自転車ネットワーク路線の設定・整備	●自転車ネットワーク路線の設定 ●自転車通行空間の整備
	2. 鉄道駅周辺の自転車通行空間づくり	●鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画の策定 ●計画的な鉄道駅周辺の自転車通行空間整備
	3. 安全・快適な自転車通行空間の確保	●藤沢市の自転車通行空間整備方針に基づく整備
②鉄道駅周辺を重点とした利用者にやさしい駐輪環境づくり	1. 新たな駐輪スペースの確保	●自転車利用者が多い鉄道駅周辺における新たな駐輪施設の整備 ●自転車利用者が多い鉄道駅周辺における開発に伴う民間駐輪施設整備の促進 ●商店街の活性化を図るための民間駐輪施設整備の促進
	2. 既存駐輪施設の利用環境の向上	●既存無料駐輪施設の有料化の検討 ●既存駐輪施設の利便性を高める方策の検討
	3. 駐輪施設の老朽化対策・長寿命化	●駐輪施設の老朽化対策の検討・実施による長寿命化
	4. 放置自転車対策の推進	●放置自転車の効果的な撤去の推進



基本方針2 安全に自転車が利用されるまちづくり

方針	施策の方針	施策
③交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成	1. 交通安全啓発活動の充実	●自転車利用ルール徹底の推進 ●交通安全教育等の推進
	2. 自転車走行環境づくりにあわせた意識の啓発	●自転車通行空間における安全走行
	3. 社会状況の変化に伴う交通ルール等の周知及び啓発	●新たな交通ルール等の周知及び啓発活動の推進

基本方針3 自転車を活用したまちづくり

方針	施策の方針	施策
④自転車を活用したまちづくり	1. 自家用車から自転車への転換	●自転車の利用促進を図る取り組みの推進（モビリティ・マネジメント）
	2. 公共交通などとの連携（二次交通の充実）	●サイクルアンドバスライド施設の整備 ●シェアサイクルの利用促進
	3. 自転車を活用した健康社会の実現	●健康増進に繋がる情報の発信
	4. サイクルツーリズムの推進	●ナショナルサイクルルートの利用環境の充実 ●サイクリングルートに関する情報発信
	5. 災害時の自転車活用	●災害時における職員の参集手段への活用 ●災害時の情報伝達や被災状況の把握への活用



6-1 自転車利用環境が整うまちづくり

6-1 ① 安全で快適な自転車走行環境の整備

1. 自転車ネットワーク路線の設定・整備

●自転車ネットワーク路線の設定

自転車ネットワーク路線に関して、自転車利用状況の変化や社会状況の変化を踏まえ、適宜見直しを行います。

●自転車通行空間の整備

ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）【実施計画】に基づき、自転車ネットワーク路線に指定された路線の自転車通行空間の整備を進めます。

2. 鉄道駅周辺の自転車通行空間づくり

●鉄道駅周辺の自転車通行空間整備計画の策定

自転車利用が多い鉄道駅周辺において、自転車通行空間整備計画の策定を進めます。

●計画的な鉄道駅周辺の自転車走行空間整備

ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）【実施計画】に基づき、鉄道駅周辺の自転車通行空間の整備を進めます。

3. 安全・快適な自転車通行空間の確保

●藤沢市の自転車通行空間整備方針に基づく整備

自転車通行空間の整備形態の選択や整備方法の考え方などを取りまとめた「藤沢市自転車走行空間のあり方」に基づき、関係機関との調整を図りつつ自転車通行空間の整備を進めます。

また、国のガイドラインの見直しなどを踏まえ、必要に応じ「藤沢市自転車走行空間のあり方」の見直しを行います。



6-1 ② 鉄道駅周辺を重点とした利用者にやさしい駐輪環境づくり

1. 新たな駐輪スペースの確保

●自転車利用者が多い鉄道駅周辺における新たな駐輪施設の整備

藤沢駅南口周辺における駐輪施設の整備を検討します。

●自転車利用者が多い鉄道駅周辺における開発に伴う民間駐輪施設整備の促進

附置義務に基づく駐輪施設の整備を促進します。

多くの駐輪需要がある鉄道、商業施設事業者との協力関係の強化に努めるとともに、施設更新時などにおける駐輪施設の整備を働きかけます。

民間駐輪事業者への働きかけや補助制度による支援を引き続き進め、駐輪施設整備を促進します。

●商店街の活性化を図るための民間駐輪施設整備の促進

商店街団体が来街者の利便性の向上を図り、商店街の活性化を目的とする駐輪施設の整備に対し、補助制度に基づいて支援を進めていきます。

2. 既存駐輪施設の利用環境の向上

●既存無料駐輪施設の有料化の検討

藤沢本町駅周辺について、道路拡幅整備の進捗にあわせて駐輪施設の整備を進めます。

●既存駐輪施設の利便性を高める方策の検討

駐輪施設の機械化を進めるとともに、指定管理者による施設の効率的な管理運営を引き続き行い、サービスの向上を図ります。

電動アシスト自転車や幼児同乗用自転車など、大型化している自転車の駐輪スペースの拡充を行うなど、駐輪ニーズへの対応を進めます。



3. 駐輪施設の老朽化対策・長寿命化

●駐輪施設の老朽化対策の検討・実施による長寿命化

駐輪施設の老朽化対策を検討、実施することで、施設の長寿命化を進めます。

4. 放置自転車対策の推進

●放置自転車の効果的な撤去の推進

放置禁止区域を中心とした、放置自転車の効果的な撤去を行い、歩行者が安全・安心に通行可能な歩行空間の確保を図ります。



6-2 安全に自転車が利用されるまちづくり

6-2 ③ 交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成

1. 交通安全啓発活動の充実

●自転車利用ルール徹底の推進

自転車安全利用五則に基づき、自転車は原則車道左側通行や例外的に歩道通行する場合は歩行者優先で徐行するなど、自転車利用ルールについて、道路を利用するすべての人に対して、地域、学校、交通管理者など関係者と連携しながら、周知徹底を図っていきます。

●交通安全教育等の推進

藤沢市が主催するイベント、地域で行う祭り、商業施設での各種イベントなどの機会において、スケアードストレイトを中心とした交通安全啓発活動を推進していきます。

通学時に自転車を多く利用すると想定される高校生、大学生を対象に交通安全教育を行い、自転車安全運転マニュアルの配布を検討していきます。

幼稚園、保育園、学校や地域及び高齢者に対する交通安全教育を推進するとともに、社会人に対して、事業所単位での交通安全啓発活動を依頼します。

また、デジタルコンテンツを活用した新たな安全啓発活動の検討を進めます。



2. 自転車走行環境づくりにあわせた意識の啓発

●自転車通行空間における安全走行

自転車通行空間の整備にあわせ、関係機関と連携しながら周辺住民等へ自転車走行に関するルールの周知を進めます。

また、関係機関と連携し、道路空間を共有する自動車利用者に向け自転車との安全性に関する周知活動を推進します。

■自転車通行空間整備にあわせた交通ルールの周知

地域住民の皆様へ

道路(藤沢駅町田線・藤沢村岡線)に矢羽根マークを設置しました!

矢羽根マークとは

- 自転車の走行場所と進行方向を示す青色の路面マークのことです。
- 自転車利用者は、矢羽根マークを目印に原則「車道の左側通行」をお願いいたします。
- 矢羽根マーク設置区間では、自動車やバイクと混在しますので、お互いに注意して通行しましょう。

地域の皆様には、今後とも交通ルールを守り、安全・安心な通行を心がけていただくよう、お願いいたします。

【案内図】

【完成写真】(グアレス前)

矢羽根マーク

※自転車安全利用五則も併せて確認ください。(※裏面参照)

改定した自転車安全利用五則を守りましょう!

- 1 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先**
 「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。
 「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます。
 歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げることは一時停止しなければなりません。
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認**
 信号機のある交差点では、信号に従って安全を確認し通行しましょう。
 道路標識等により、一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。
- 3 夜間はライトを点灯**
 夜間は必ずライトを点灯しましょう。
- 4 飲酒運転は禁止**
 自転車も飲酒運転は禁止です。
- 5 ヘルメットを着用**
 自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗せるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。

ヘルメットはあなたの命を守ります!

◆自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率(平成29年～令和3年合計)
 (警察庁資料より) ヘルメット未着用: 0.26%
 ヘルメット着用: 0.59%

ヘルメット非着用で自転車事故により亡くなった人の約6割は頭部を損傷しています(平成29年～令和3年合計)。また、ヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比べて約2.2倍も高くなっています。自転車事故による被害を軽減するためには、頭部を守ることが大変重要です。

※致死率は死者数のうち死者のいる割合をいいます。



3. 社会状況の変化に伴う交通ルール等の周知及び啓発

●新たな交通ルール等の周知及び啓発活動の推進

自転車利用に関する交通ルールなどについて、交通管理者など関係部署と連携し、問合せへの対応の充実を図ります。

「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」の策定を受け、交通安全教室や各種イベントなどの機会において、自転車利用による事故を補償する自転車損害賠償責任保険について周知を行っていきます。

道路交通法の改正を受け、ヘルメット着用の全年齢への努力義務化の啓発活動を推進します。また、自転車利用者に対して、自転車と走行空間を共有する新たなモビリティに関する情報の周知を推進します。

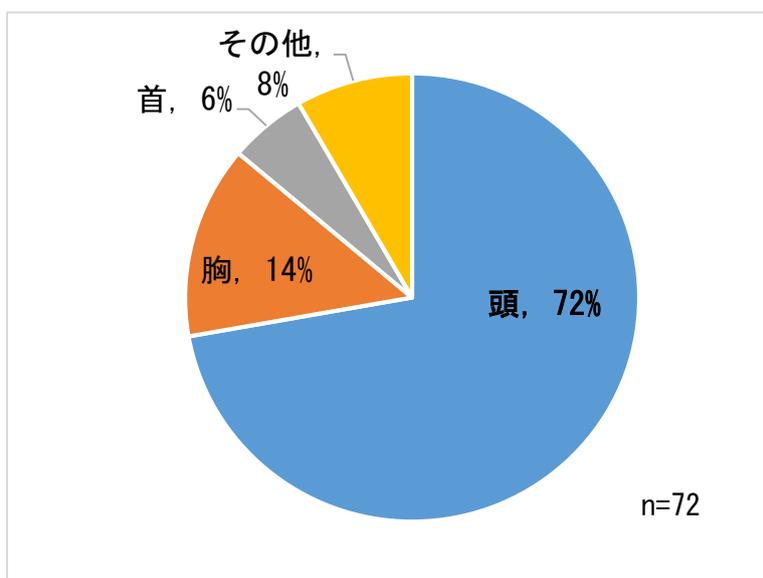


図 自転車関連事故での死者の損傷部位（過去5年）

出典：神奈川県警察



6-3 自転車を活用したまちづくり

6-3 ④ 自転車を活用したまちづくり

1. 自家用車から自転車への転換

●自転車の利用促進を図る取り組みの推進（モビリティ・マネジメント）

学校教育・住民・企業等を対象に、過度な自動車利用から、環境負荷の小さい公共交通や自転車などへの利用転換を促すモビリティ・マネジメントを関係機関と連携し、推進します。

2. 公共交通などとの連携（二次交通の充実）

●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の抑制や、公共交通の利用促進のために、サイクルアンドバスライド施設の整備を進めます。

●シェアサイクルの利用促進

観光地における観光周遊や、公共交通を補完する二次交通としてシェアサイクルの活用を進めます。



図 シェアサイクルのポートの様子

3. 自転車を活用した健康社会の実現

●健康増進に繋がる情報の発信

日常の買物や通勤、通学などに自転車が利用されるよう、健康増進に関する情報発信を検討します。



4. サイクルツーリズムの推進

●ナショナルサイクルルートの利用環境の充実

ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道の利用環境の充実を関係機関と連携し進めます。



図 案内看板の設置イメージ

出典：神奈川県自転車活用推進計画

●サイクリングルートに関する情報発信

関係機関と連携し、太平洋岸自転車道と連携した地域の魅力を感じられるサイクリングルートの提案や情報発信を進めます。



(出典：太平洋岸自転車道 HP)

図 サイクリングルートの例

出典：神奈川県自転車活用推進計画



5. 災害時の自転車活用

●災害時における職員の参集手段への活用

災害発生時は公共交通の普通など、あらゆる交通遮断が想定されるため、機動的な移動手段である自転車を職員の参集手段に活用します。

●災害時の情報伝達や被災状況の把握への活用

災害時は情報を迅速かつ的確に入手することが重要となるため、災害の状況に応じて活用可能な移動手段として自転車の活用を検討します。

第7章 進行管理と定期的な見直し



7-1 進行管理と定期的な見直しの考え方

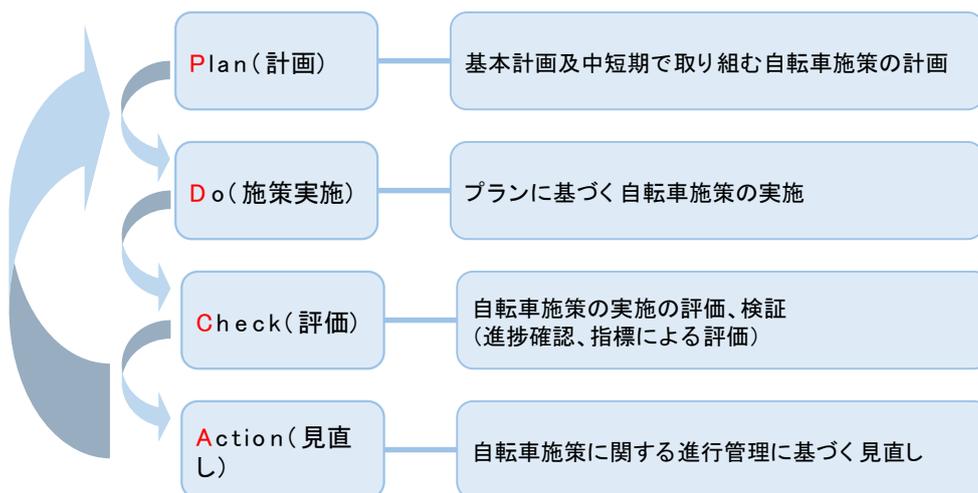
これまで「ふじさわサイクルプラン」の実現に向けては、方針に応じた評価指標を設け、中短期に取り組む自転車施策の実施状況を定期的に確認し、評価指標などを把握することが重要と考え、定期的に進捗状況を把握するとともに、明らかになった課題に対応するよう各施策の見直しを行い、改善を図るPDCAサイクルを用いて進捗管理を行ってまいりましたが、引き続きPDCAサイクルを用いて進行管理を行ってまいります。

また、社会状況や市民ニーズの変化に基づく確認・見直しが可能なよう、交通に関する市民意識調査を行い、自転車施策に対する満足度について定期的な調査も行ってきました。

今後も引き続き進捗管理、交通に関する市民意識調査等を定期的に行いプランの進行管理を行ってまいります。

また、中短期的な自転車施策の進捗や、社会状況に大きな変化が生じた際や、国や県の自転車活用推進計画の内容が大幅に見直された際には、ふじさわサイクルプランの見直しを行います

■PDCA サイクルによる進捗管理のイメージ





7-2 目標達成状況の評価指標設定・算出

「ふじさわサイクルプラン」の実現に向けた取組みの進捗状況や目標の達成状況を確認・評価するため、定量的な評価指標と目標を設定し、進捗管理を行っていきます。

評価指標は、定期的にデータ取得可能な指標から設定し、施策の実施量を示す「実施指標（アウトプット指標）」と、その効果を示す「成果指標（アウトカム指標）」を施策の方針毎に設定します。

■評価指標

基本方針1 自転車利用環境が整うまちづくり

方針	指標を設ける施策の方針	取組指標（アウトプット）	評価指標（アウトカム）
安全で快適な 自転車走行環境の整備	自転車ネットワーク路線の設定・整備	自転車通行空間の整備延長	走りやすさの満足度 自転車関連事故に関するもの
	鉄道駅周辺の自転車通行空間づくり	整備箇所数	
鉄道駅周辺を重点とした 利用者にやさしい 駐輪環境づくり	新たな駐輪スペースの確保	駐輪場の整備台数	駐輪施設の満足度
	既存施設の利用環境の向上	-	

基本方針2 安全に自転車利用されるまちづくり

方針	指標を設ける施策の方針	取組指標（アウトプット）	評価指標（アウトカム）
交通ルールの遵守・マナー向上に関する意識の醸成	交通安全啓発活動の充実	交通安全啓発活動の開催数	自転車関連事故に関するもの

基本方針3 自転車を活用したまちづくり

方針	指標を設ける施策の方針	取組指標（アウトプット）	評価指標（アウトカム）
自転車を活用した まちづくり	公共交通などとの連携	サイクルアンドバスライドの利用者数	週1回以上自転車に乗る人の割合
		シェアサイクルの利用者数	
	自転車を活用した健康社会の実現	周知活動の実施数	
	サイクルツーリズムの推進		

※基本方針1と基本方針2の評価指標「自転車関連事故に関するもの」は共通の指標



7-3 プランの実現に向けた進行管理体制及び推進体制

(1) 進行管理体制

市民、学識経験者、商業関係者・関係機関、行政（関係部署）などにより構成する「ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会」を通じ、計画の進行管理や評価、見直しの検討に関する協議を行うものとします。

(2) 推進体制

「ふじさわサイクルプラン」における施策や事業を推進するにあたり、市民、交通事業者等及び行政の3者が協働・連携するマルチパートナーシップによって、将来像の実現に向けた取組を進めてまいります。

■計画の推進体制のイメージ

