

ふじさわサイクルプラン

(藤沢市自転車活用推進計画)

(素案)

令和6年●月改定

藤 沢 市

目次

第1章 はじめに

1-1 ふじさわサイクルプラン見直しの背景・目的	2
1-1-1 これまでの経過	2
1-1-2 見直しの背景と目的	2
1-2 ふじさわサイクルプランの位置付け	3
1-3 計画期間と区域	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 自転車に関する現状

3-1 国の動向	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	13
3-1-3 道路交通法の改正	15
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	16
3-2 神奈川県動向	17
3-2-1 神奈川県自転車活用推進計画	17
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	18
3-3 藤沢市の自転車に関する現状	19
3-3-1 藤沢市における自転車利用状況	19
3-3-2 自転車利用に関する市民意識	27
3-4 藤沢市の地形	33
3-5 自転車通行空間整備の現状	34
3-6 駐輪環境整備の現状	36
3-7 自転車の利用促進	39
3-8 自転車のルール・マナー	41

第4章 現状と課題の整理

4-1 自転車利用の現状と課題	46
------------------------	----

第5章 基本計画

5-1 「藤沢市都市交通計画」の概要	52
5-2 自転車利用の目指す姿	55

5-3	将来像	56
5-4	基本方針	56
5-4-1	将来像を実現するための基本方針	56
5-4-2	重要視する取組の方向性	60
5-5	取組方針と施策	61
5-6	自転車ネットワーク路線の設定	75

第6章 中短期で取り組む施策

6-1	中短期で取り組む施策	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	100
7-2	目標達成状況の評価指標設定	101
7-3	計画の実現に向けた進行管理体制及び推進体制	103

用語の定義

第1章 はじめに



1-1 ふじさわサイクルプラン見直しの背景・目的

1-1-1 これまでの経過

藤沢市では、2014年（平成26年）3月に、交通に関する基本的な方針である「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、「だれもが安心・快適に自転車利用ができるまち～ふじさわ～」を将来像とし、「はしる～走行空間整備～」、「とめる～駐輪環境整備」、「つかう～利用促進～」、「まもる～交通ルールの遵守～」の4つの基本方針を定めた「ふじさわサイクルプラン」を策定しました。

その後、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定めるなど、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する自転車活用推進法が2017年（平成29年）5月に施行されたことから、2020年（令和2年）11月に、ふじさわサイクルプランを自転車活用推進法第11条に基づく「藤沢市自転車活用推進計画」として定めています。

1-1-2 見直しの背景と目的

本市では、シェアサイクルの実証実験が行われるなど、自転車の活用が進む一方、交通事故発生件数に占める自転車事故の割合に増加傾向が見られるなどの課題が見られます。

また、昨今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、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、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たことを受け、2023年（令和5年）3月に神奈川県自転車活用推進計画が改定されました。

そして、現行計画の策定から10年近くが経過する中、交通をとりまく状況は大きく変化しており、社会状況の変化に対応した交通施策を実施するため、藤沢市交通マスタープランが新たに「藤沢市都市交通計画」へと見直されています。

このような状況を受け、現状の課題を踏まえつつ、藤沢市都市交通計画に即した自転車施策を展開するとともに、自転車活用推進法の理念に基づき自転車の活用を推進することを目的として、ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）を見直すものです。



1-2 ふじさわサイクルプランの位置付け

ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）は、「藤沢市都市交通計画」の自転車に関する部門別計画であるとともに、自転車活用推進法第 11 条に基づく市町村自転車活用推進計画として定めるものです。

また、本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方針を定めたもので、「藤沢市都市交通計画」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。

なお、自転車通行空間整備と駐輪環境整備の実効性をより高めるため、実施スケジュールを示した「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】」を定めています。

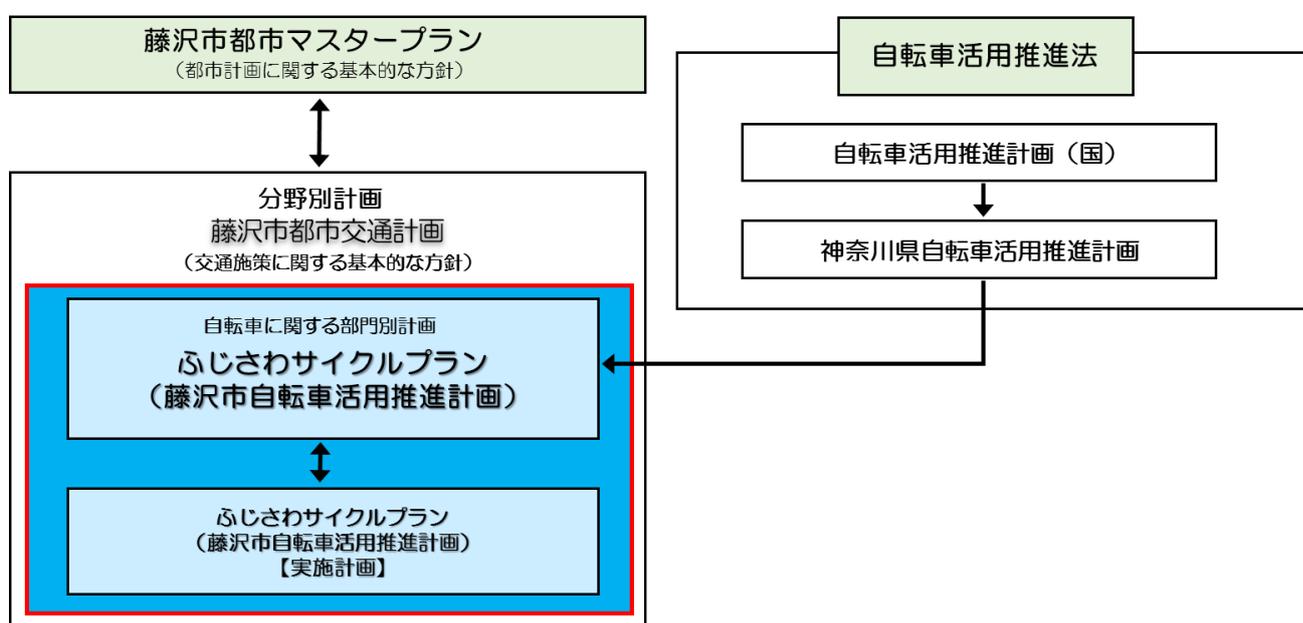


図 「ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）」の位置付け

1-3 計画期間と区域

ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）の計画期間は、本市の上位計画である「藤沢市都市交通計画」の目標年次である 2040 年（令和 22 年）頃とし、藤沢市全域を対象とします。

第2章 自転車利用の特性



2-1 自転車と環境

日本では、2020年（令和2年）10月に、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を目指すことが宣言されました。

自家用乗用車は、人ひとりを運ぶのに多くの二酸化炭素を排出するのに比べ、自転車は二酸化炭素排出量がゼロであり、カーボンニュートラルに寄与する移動手段といえます。

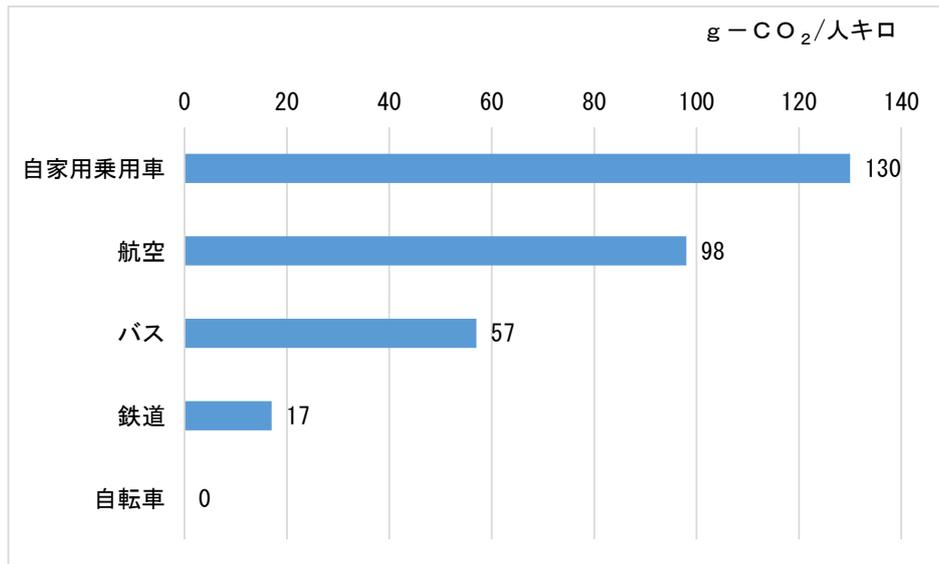


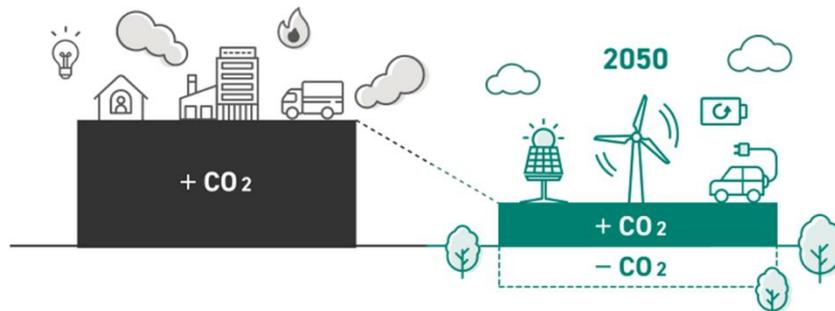
図 交通手段別の二酸化炭素排出量の比較
(旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位 (2019年度))

出典：国土交通省

(参考)

「排出量を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減並びに、吸収作用の保全及び強化をする必要があります。



出典：環境省 脱炭素ポータル



2-2 自転車と健康増進（未病改善）

自転車は、全身を使う有酸素運動であるため、心肺機能の強化や筋力アップなどに効果があるうえ、生活習慣病やロコモティブシンドロームの予防が期待できるともいわれています。

なお、神奈川県では、「健康長寿」の実現を目指し、「食・運動・社会参加」の3つを柱とする未病改善の取組が進められています。

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。



	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
通勤時間	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	2	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。全て5kcal単位で表示。

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」を基に作成



(参考)

◆未病とは

神奈川県では、心身の状態を健康と病気の二分論の概念で捉えるのではなく、「健康」と「病気」の間を連続的に変化するものとして捉え、この全ての変化の過程を表す概念を「未病」としています。

日常生活において、「未病改善」により、心身をより健康な状態に近づけていくことが重要になります。

// 明確に区別できるものではない



// 健康と病気の間を連続的に変化する状態が「未病」

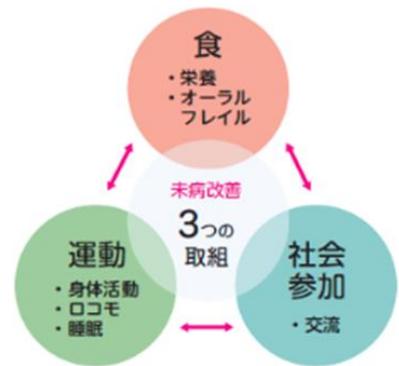


図 未病の概念と改善の取組

出典：神奈川県 HP（未病について（健康寿命の延伸に向けた取組））

◆ロコモティブシンドロームとは

骨や関節、筋肉などの運動器の病気や衰えにより、要介護になるリスクの高い状態のことを言います。

骨や筋肉は適度な運動で刺激を与え、適切な栄養を摂ることで強く丈夫に維持されます。ロコモティブシンドロームの予防には、若いうちから運動習慣をつけておくことが大切です。

2-3 災害時の自転車の活用

自転車は災害時において機動的であるという特性があるとされています。東日本大震災など近年の大規模災害において、交通遮断やガソリン不足の状況下等における移動手段として活用されるなど、災害時の移動手段として重要な役割を担っています。

■パトロール車への小径車の搭載状況



■自転車パトロール訓練の様子



図 道路管理における緊急点検用自転車の配備（国土交通省）

出典：国土交通省「第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議 配布資料」

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）

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

(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促進 15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・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感染症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。

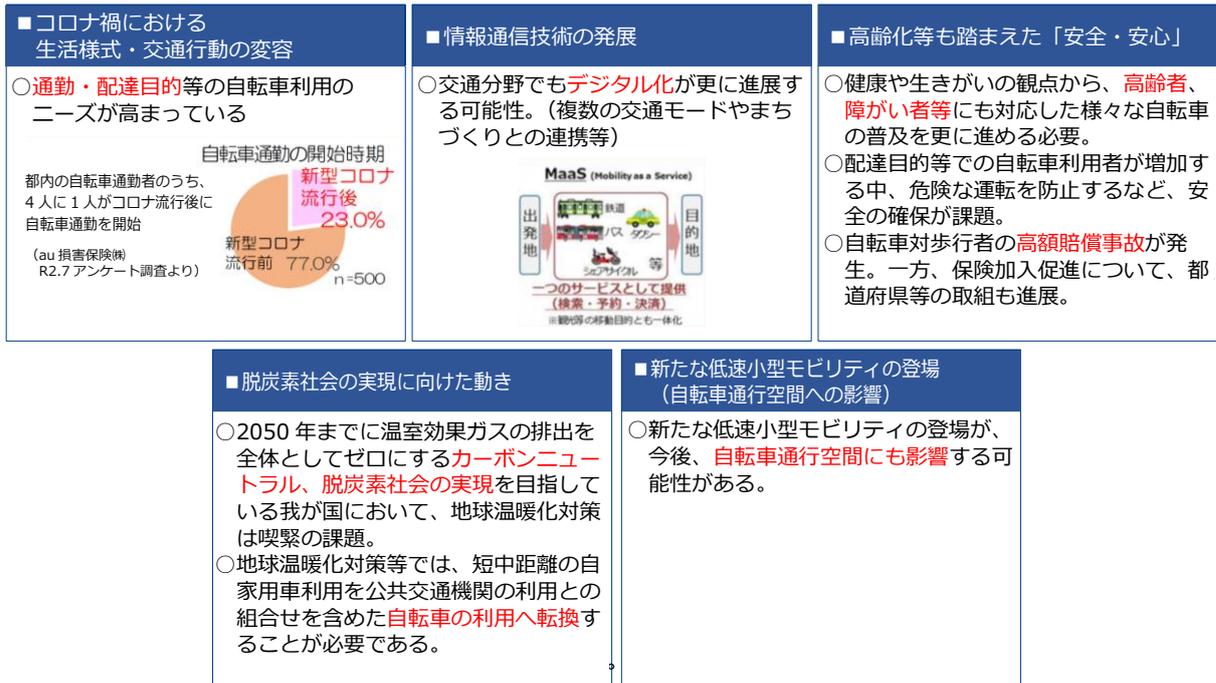


図 第1次計画からの社会情勢の変化等

※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を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）

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

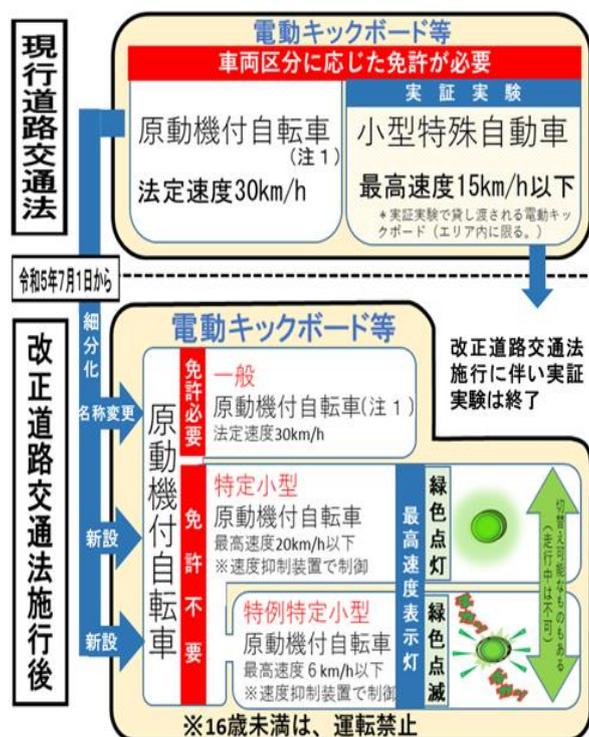


3-1-3 道路交通法の改正

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す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。



注1 電動機の定格出力等により、車両区分が自動二輪等に該当する場合があります。また、法改正後の「一般原動機付自転車」（特定小型原動機付自転車以外の原動機付自転車）は、従来の原動機付自転車と同じ交通ルールが適用されることとなります。

出典：警視庁ホームページ

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。また、自転車道や普通自転車専用通行帯も通行することが可能です。

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」



3-2 神奈川県 の 動 向

3-2-1 神奈川県自転車活用推進計画

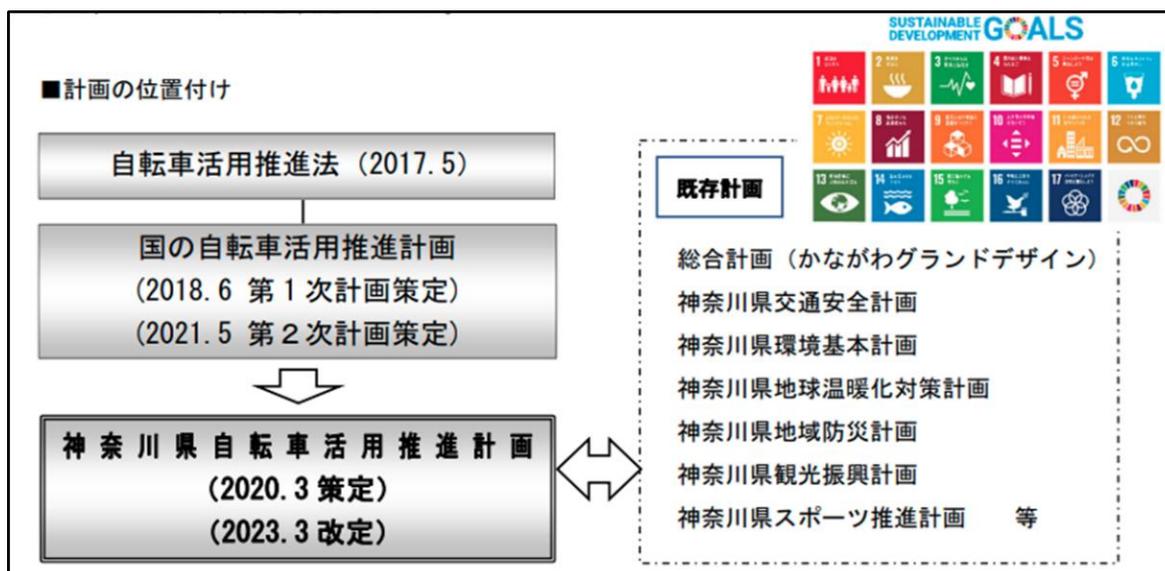
神奈川県自転車活用推進計画は、自転車活用推進法に基づく都道府県自転車活用推進計画であり、神奈川県の実情に応じた自転車の活用に関する施策を総合的に進める指針として位置付けるもので、2020年（令和2年）3月に策定されました。同計画では、現状を踏まえた課題から、4つの目標を定めています。

【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

第6回東京都市圏パーソントリップ調査の結果では、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。

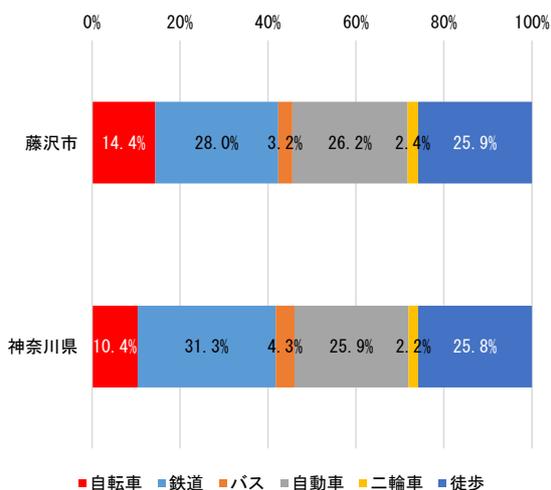


図 代表交通手段別分担率

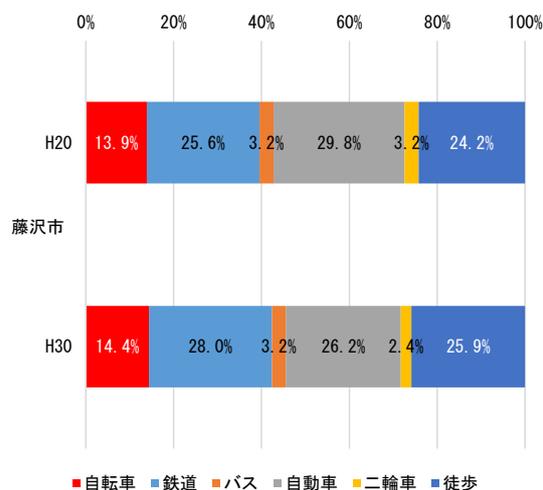


図 代表交通手段別分担率の推移

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、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。

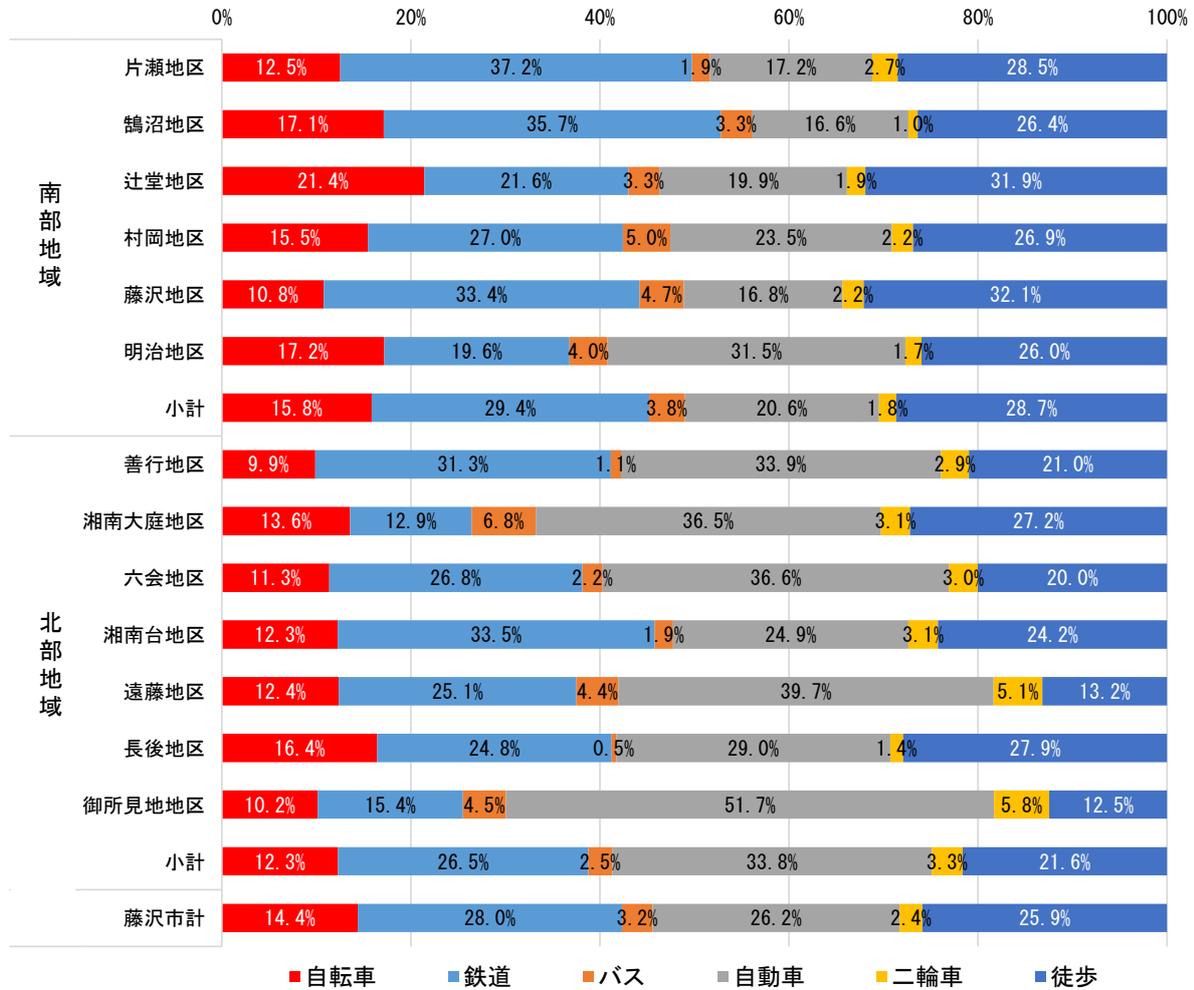


図 13 地区別代表交通手段別分担率

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。

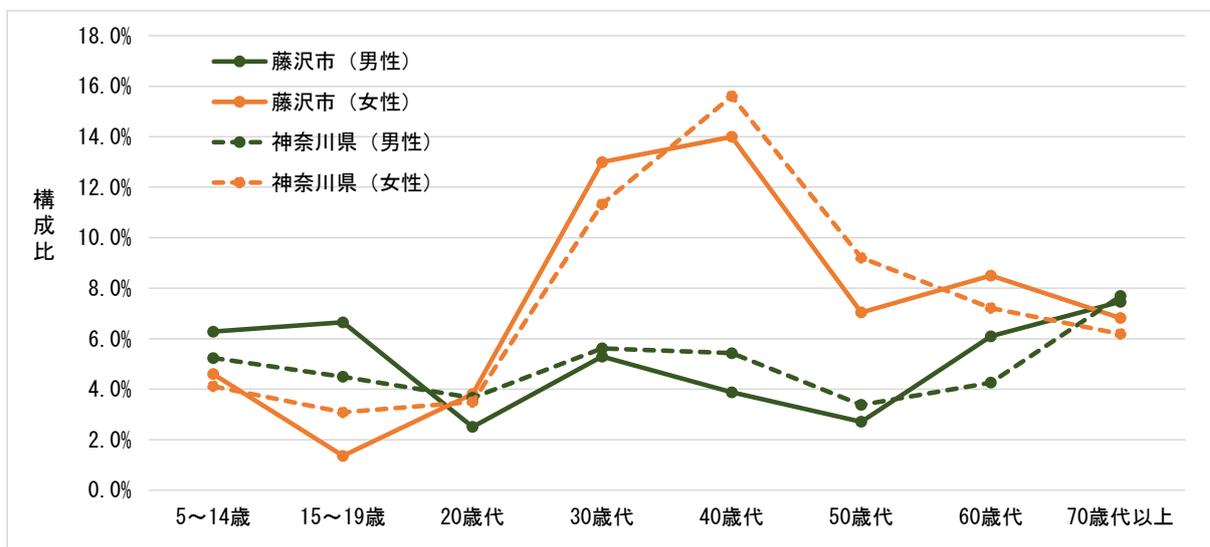


図 自転車利用者の性年齢階層構成比（代表交通手段）

※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

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。

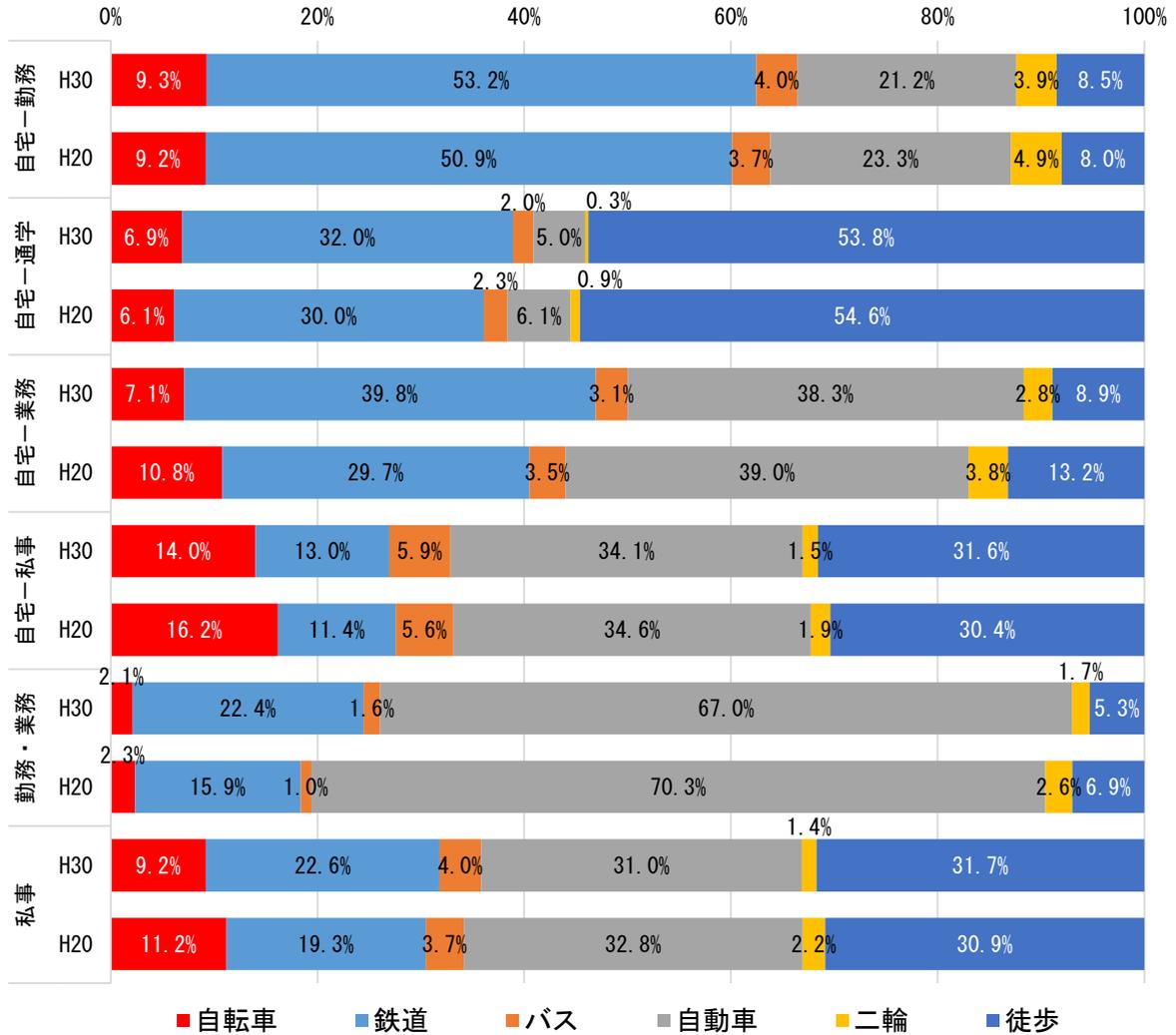


図 目的別代表交通手段別分担率の推移

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

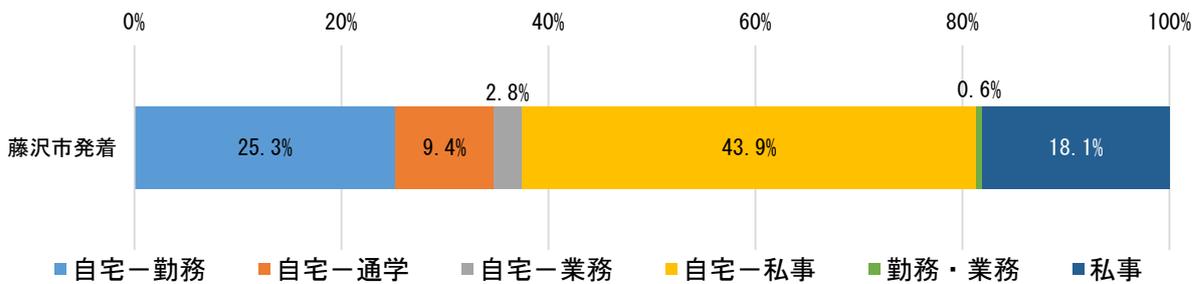


図 自転車利用者の目的構成比

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、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⇄鵜沼地区」「辻堂⇄鵜沼地区」「湘南台⇄六会地区」間での利用が多くみられます。

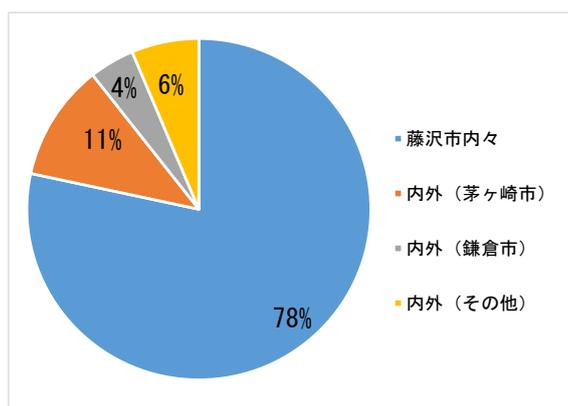


図 地域間自転車トリップ構成比（代表交通手段）

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

表 代表交通手段の地区別 O D

	到着地												
	片瀬地区	鵜沼地区	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
鵜沼地区	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。

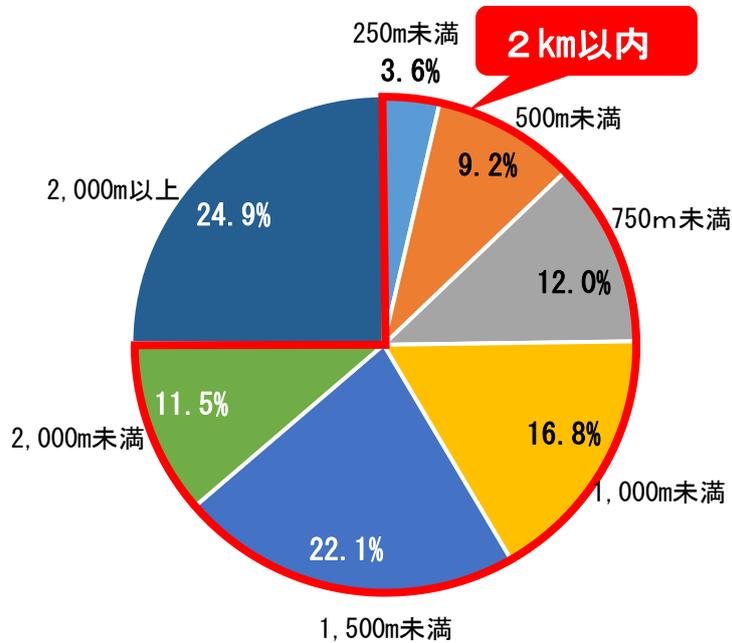


図 自転車利用距離帯別構成比（藤沢市内）

※第 6 回東京都市圏 P T 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、自転車トリップ数も増加しています。地区別では鶴沼地区、明治地区、長後地区での利用が多くみられます。

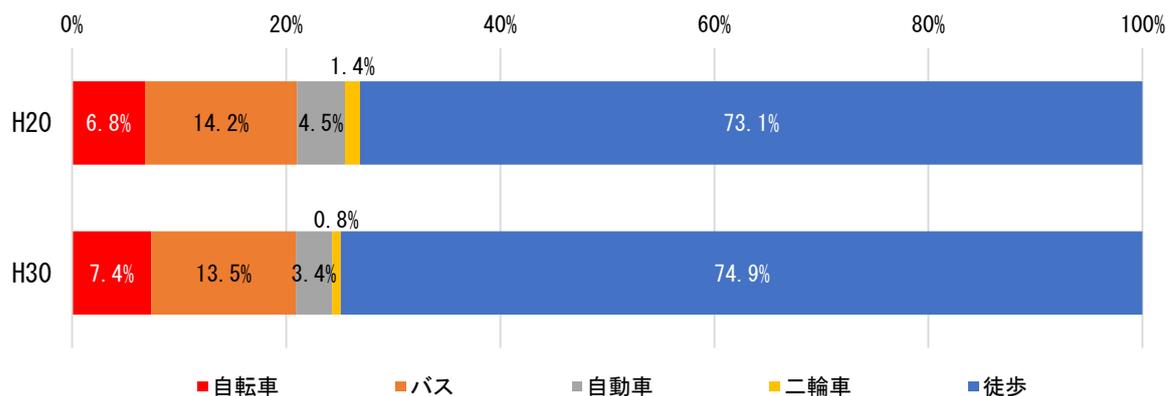


図 駅端末交通手分担率の比較

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

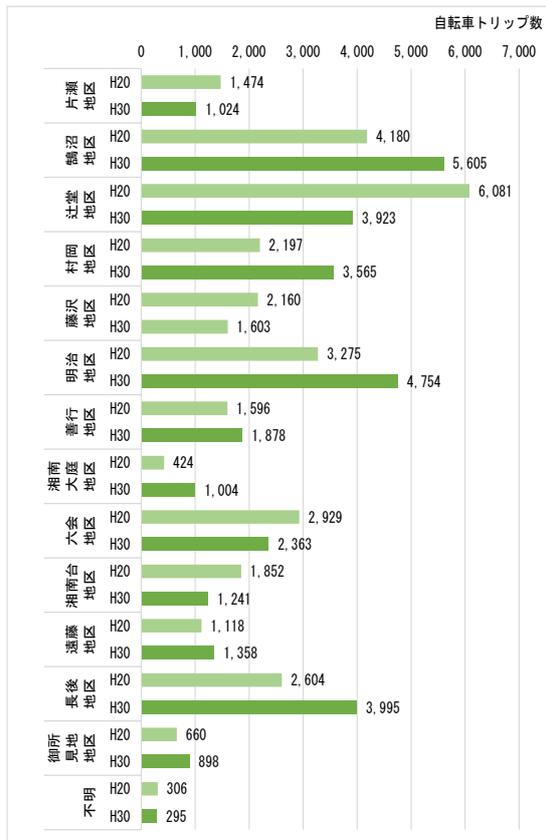
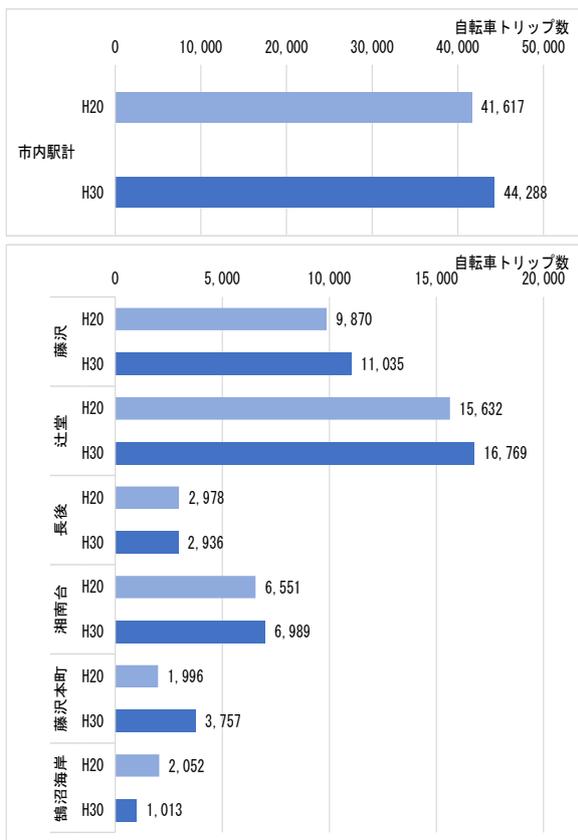


図 駅別端末自転車交通量（主要駅）

図 駅別端末自転車交通量（地区）

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



3-3-2 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」と回答した割合は他の項目に比べ低く、満足度が低い傾向にあります。

また、一年前の調査に比べ満足度が低下しています。

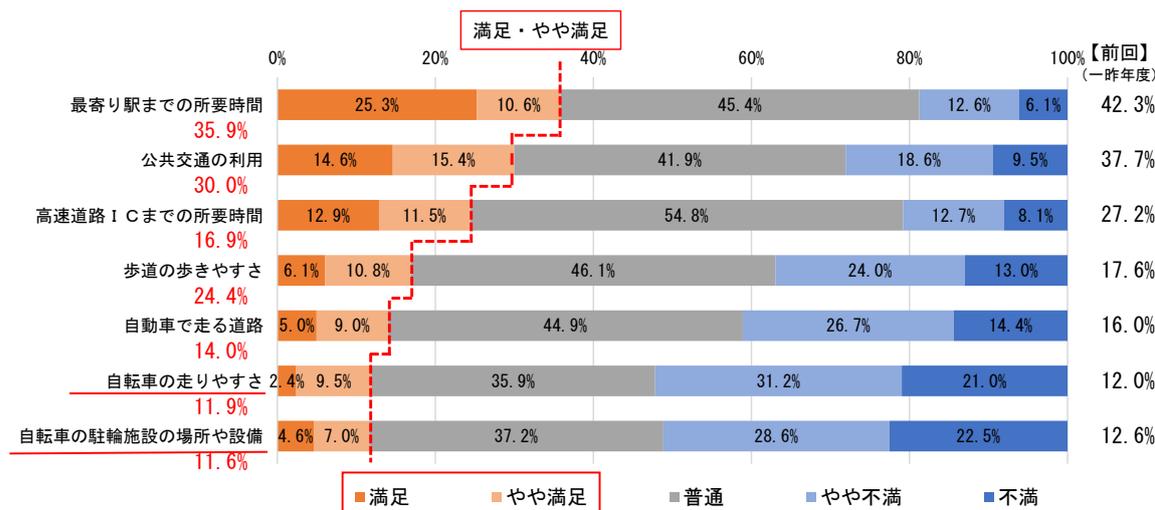


図 満足度

出典：令和4年度「交通に関する市民意識調査」

(参考) 2022（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、2015年（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



「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目的で自転車が利用者されているが、「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。

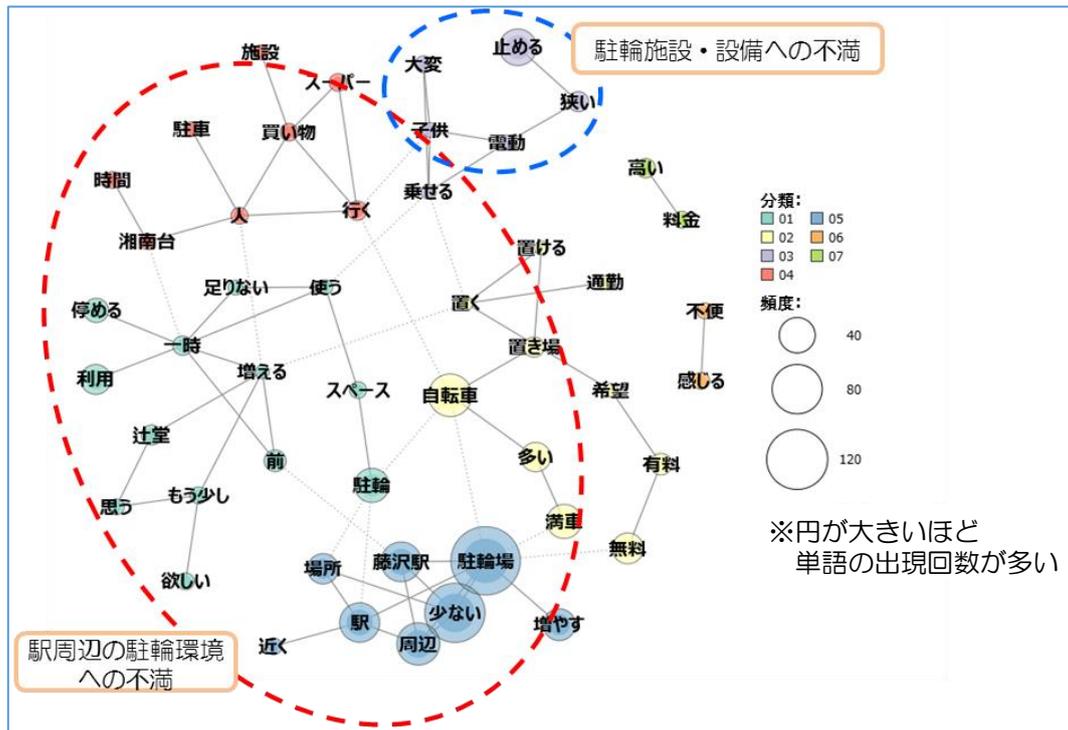


図 共起ネットワーク（市内の自転車の駐輪施設の場所や設備について）

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施策

「交通に関する市民意識調査」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。しかしながら、2つの項目ともに満足度が低い傾向がみられます。

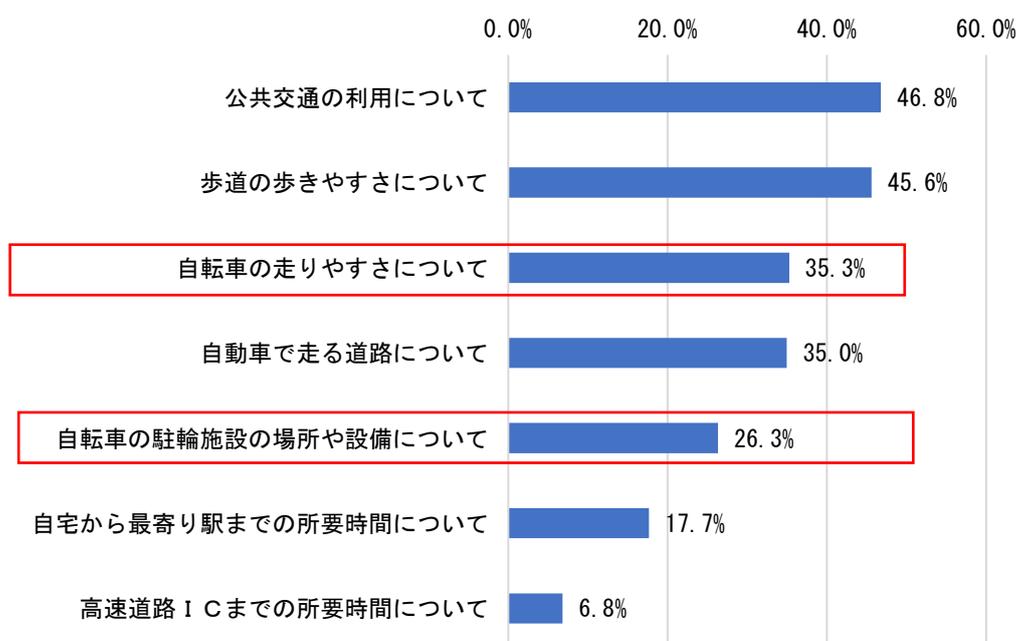


図 市民が重要だと考える施策

出典：令和4年度「交通に関する市民意識調査」

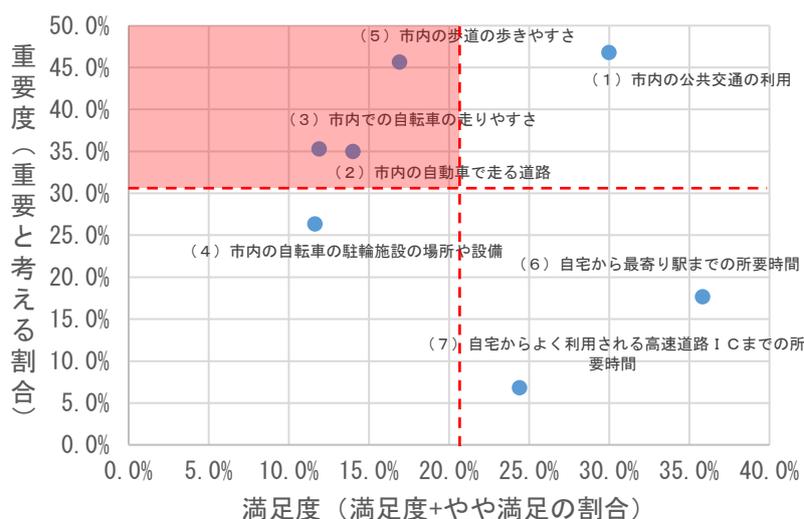


図 重要度×満足度

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で「自転車の走りやすさ」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)	電動アシスト車 割合	自転車の走りやすさ		自転車の駐輪場所や設備		
			満足	不満	満足	不満	
長後地区	1.30	32.0%	10.3%	60.3%	12.3%	34%	16.4%
湘南台地区	1.19	25.6%	23.1%	44.2%	13.0%	50%	12.3%
六会地区	1.40	27.7%	9.9%	50.6%	13.4%	48%	11.3%
善行地区	1.08	27.9%	10.0%	56.7%	11.8%	41%	9.9%
藤沢地区	1.05	26.3%	9.1%	60.9%	19.4%	47%	10.8%
村岡地区	1.47	29.6%	10.9%	54.7%	12.1%	52%	15.5%
片瀬地区	1.79	25.4%	10.0%	38.0%	4.3%	67%	12.5%
鵜沼地区	1.84	14.9%	15.8%	48.9%	4.0%	74%	17.1%
辻堂地区	2.14	14.2%	14.8%	48.1%	13.3%	54%	21.4%
明治地区	1.56	16.7%	10.9%	57.8%	17.5%	53%	17.2%
湘南大庭地区	1.15	36.2%	7.7%	41.0%	8.3%	31%	13.6%
遠藤地区	1.20	34.5%	10.8%	45.9%	15.6%	47%	12.4%
御所見地区	1.36	21.7%	3.4%	69.0%	4.3%	30%	10.2%
合計	1.45	23.4%	11.9%	52.2%	11.6%	51%	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

※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）



(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。

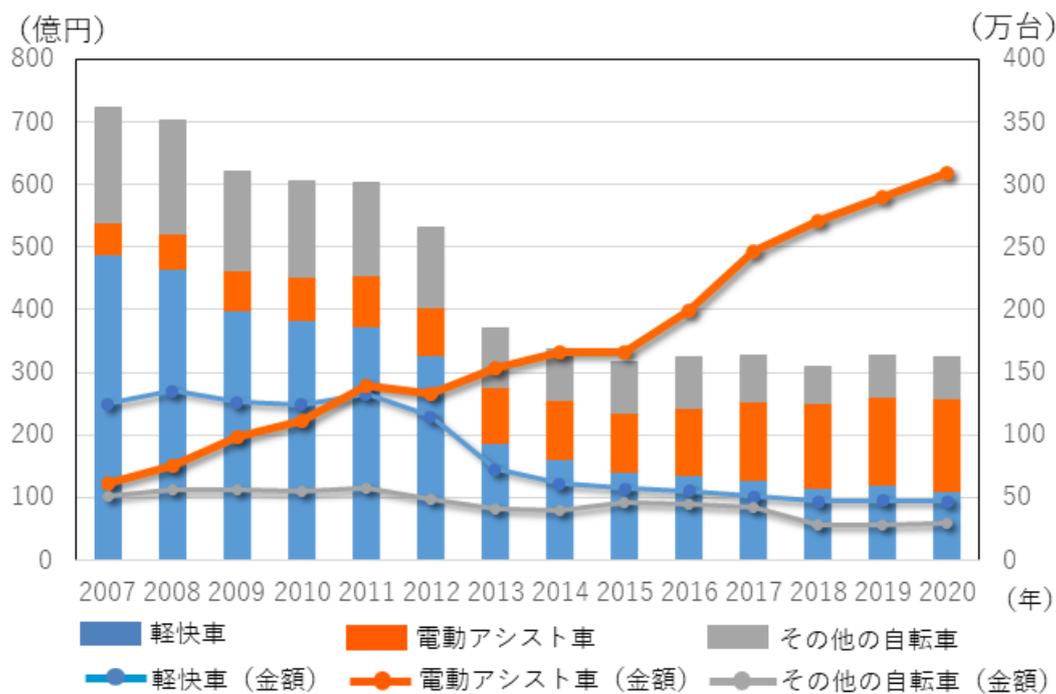


図 車種別販売台数・金額の推移

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、この10年間で2倍程度増加しています。

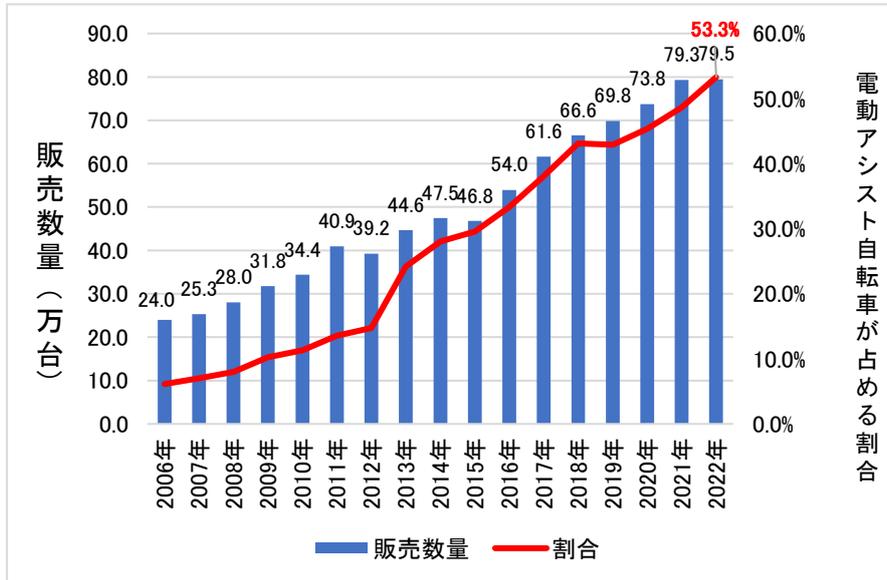


図 電動アシスト車の販売数量（全国）

出典：経済産業省「生産動態統計」

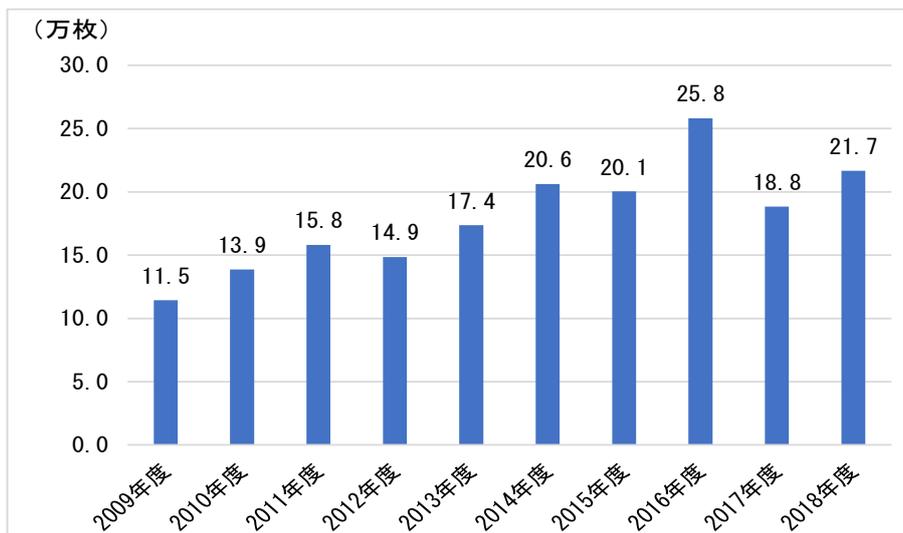


図 幼児2人同乗基準適合車マーク交付状況（全国）

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

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、鶴沼、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。

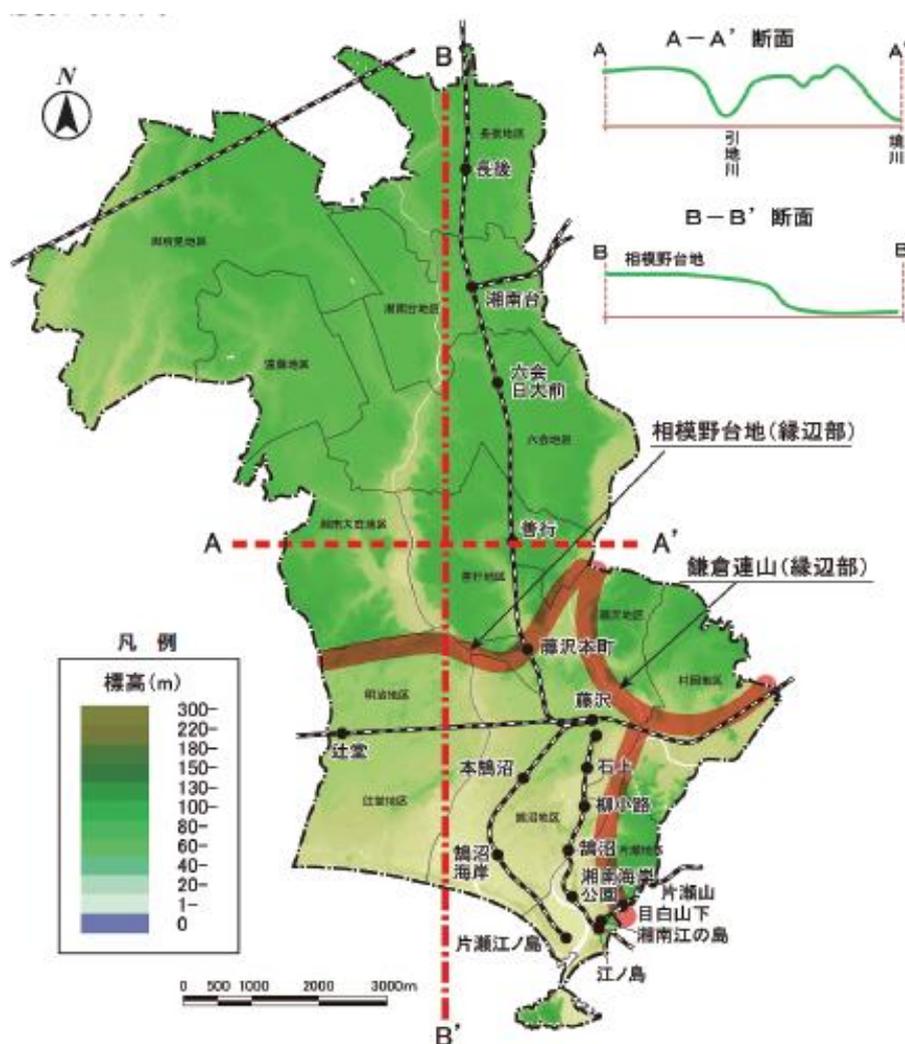


図 藤沢市の地形



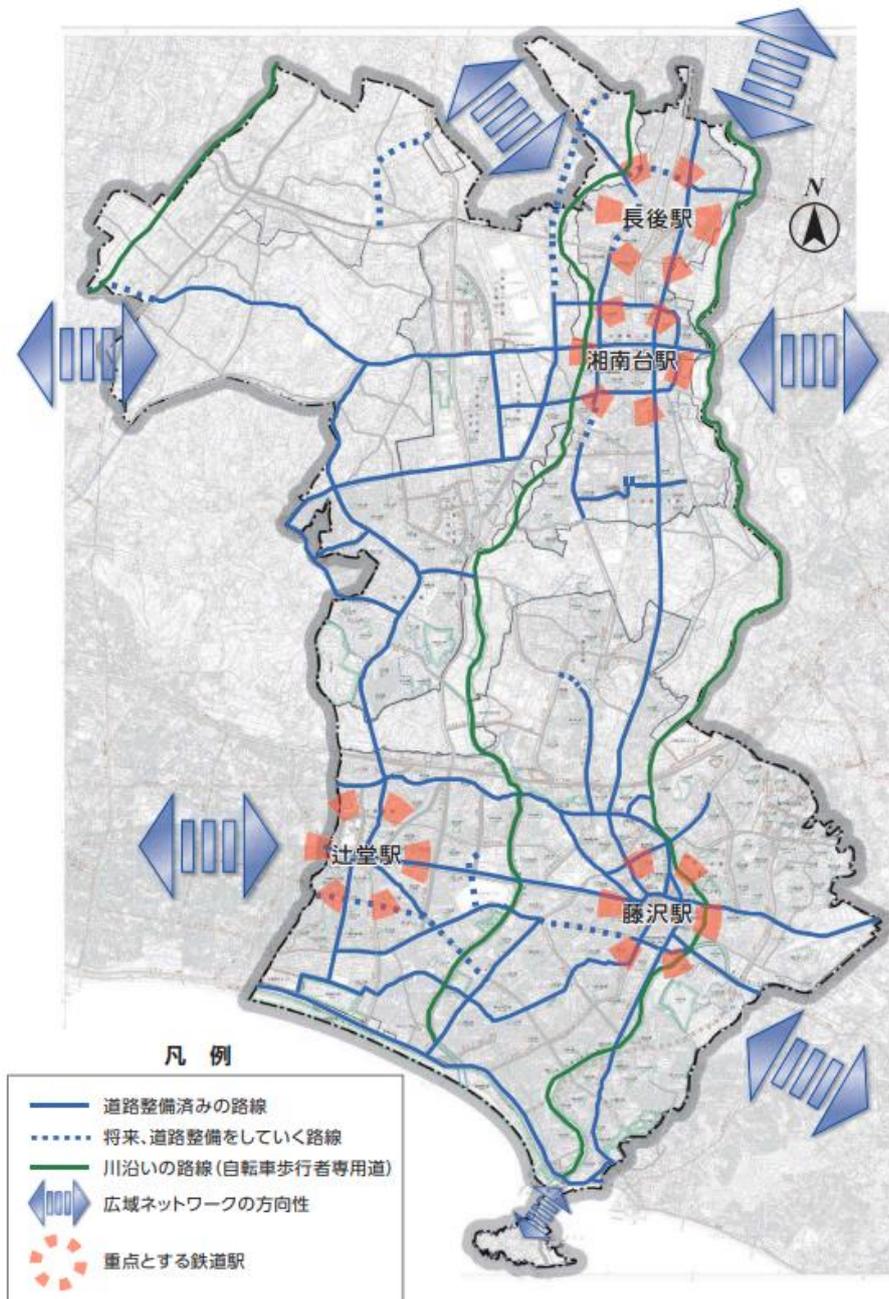
3-5 自転車通行空間整備の現状

(1) 自転車ネットワーク路線

藤沢市では、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きました。

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し、鉄道駅周辺の自転車通行空間の整備を進めてきました。

■将来的な自転車ネットワーク路線（当初計画）





当初計画で「将来的な自転車ネットワーク路線」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通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。

〈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)





3-6 駐輪環境整備の現状

(1) 駐輪施設の利用状況

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として、無料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)

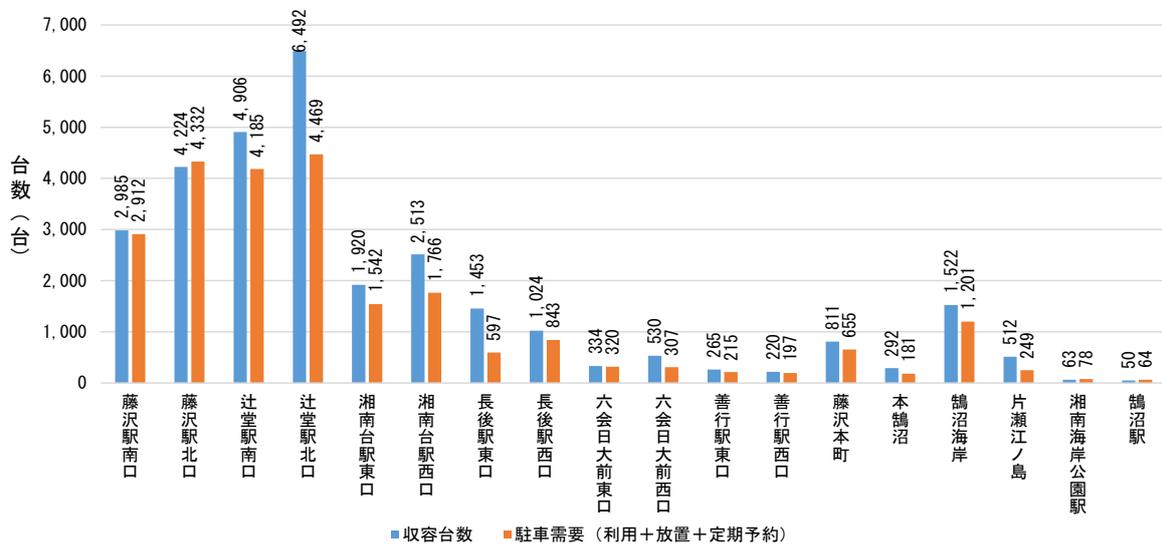
新たな駐輪スペースの確保

(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)



出典：藤沢市

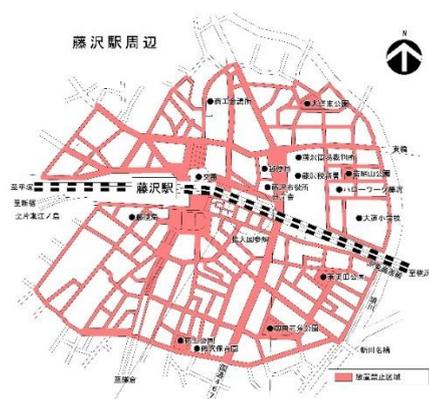
図 2023年度(令和5年度)用自転車等駐車場需給バランス



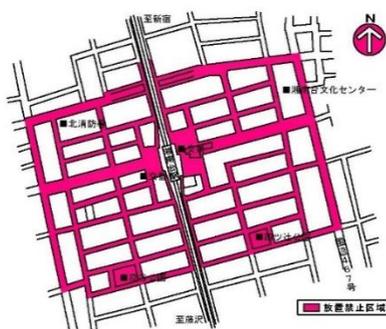
(2) 放置自転車の状況

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



湘南台駅周辺



長後駅周辺



出典：藤沢市

図 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）



(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。

3-7 自転車の利用促進

(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を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NCRとして指定されました。



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

(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、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（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。



図 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し、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。

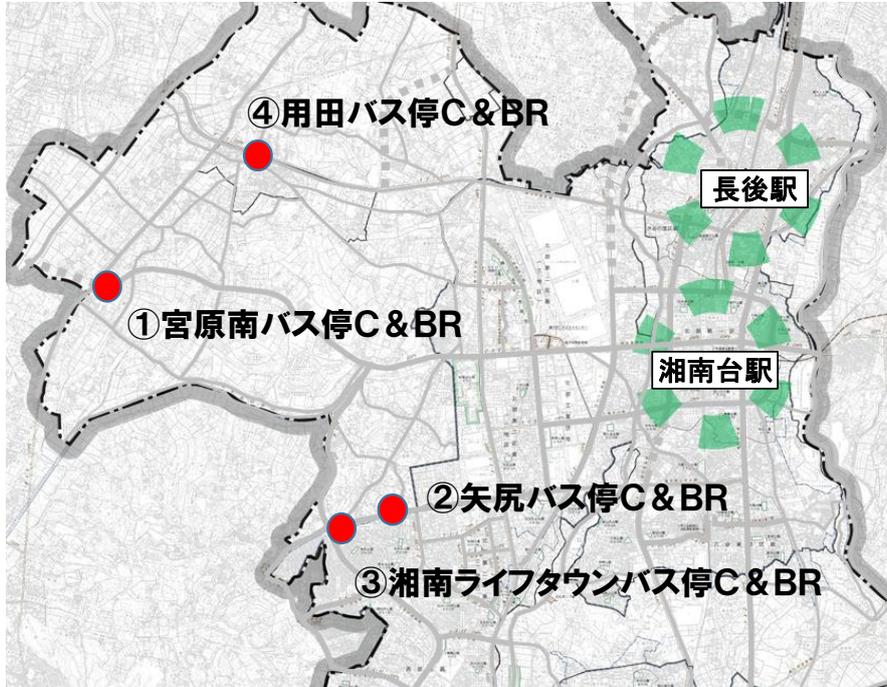


図 サイクルアンドバスライド (C&BR) 施設設置場所

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





3-8 自転車のルール・マナー

3-8-1 自転車事故の状況

(1) 自転車事故の推移

2021年（令和3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件となっており、自転車事故の削減が課題となっています。

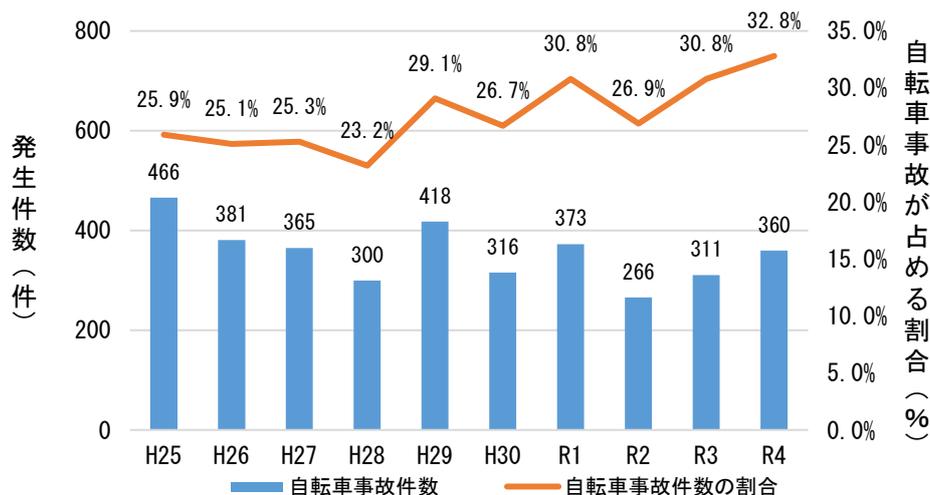


図 自転車事故件数と割合の推移

出典：藤沢市の交通事故統計

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人当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、右左折時及び車両相互その他の事故が多く発生しています。

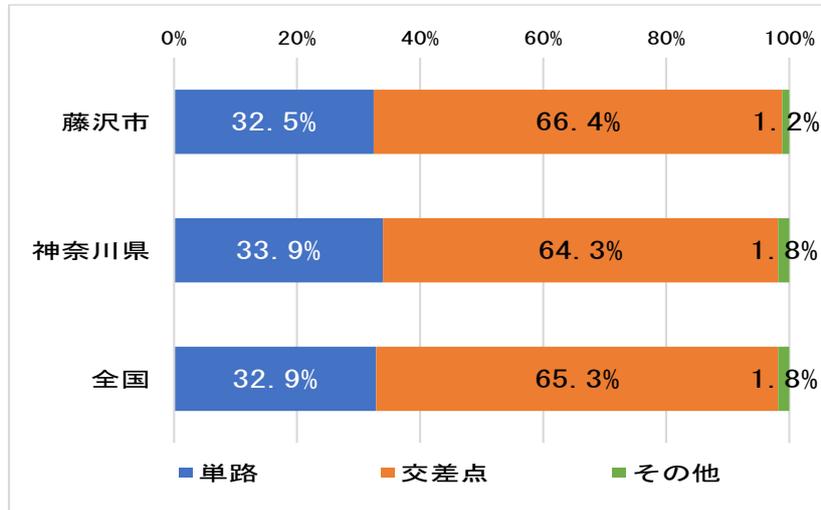


図 自転車事故の発生箇所別構成比
(2019年(令和元年)～2021年(令和3年)発生事故)

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

表 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：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。

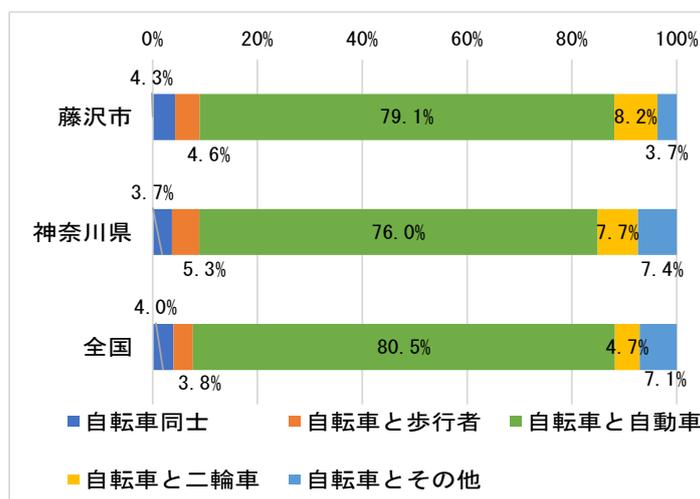


図 藤沢市内での自転車事故の当事者構成比
(2019年(令和元年)～2021年(令和3年)発生事故)

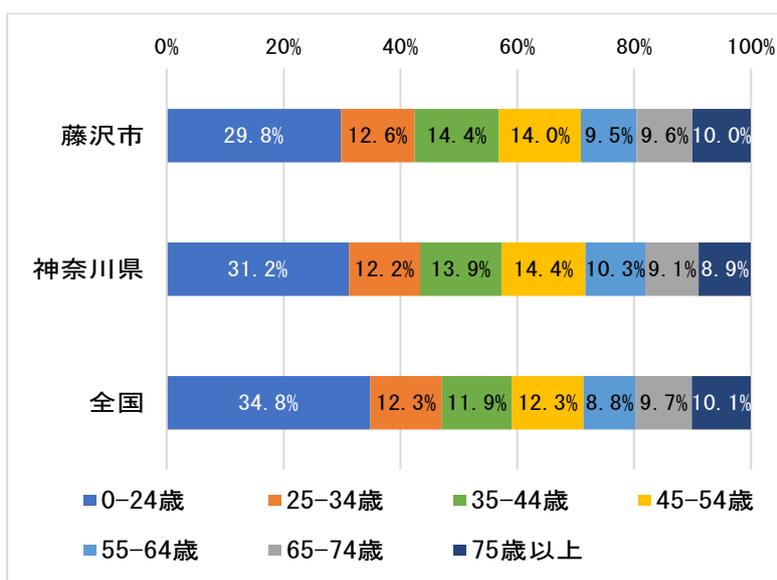


図 藤沢市内での自転車事故の年齢構成比
(2019年(令和元年)～2021年(令和3年)発生事故)

出典：警察庁ウェブサイト (https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/index_opendata.html) 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、令和2年は過去最高となっています。

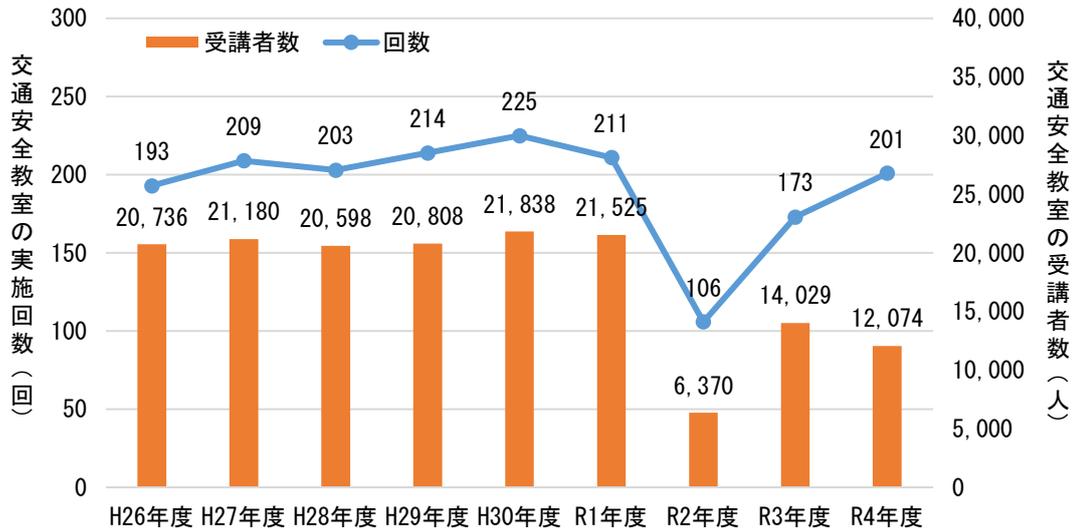
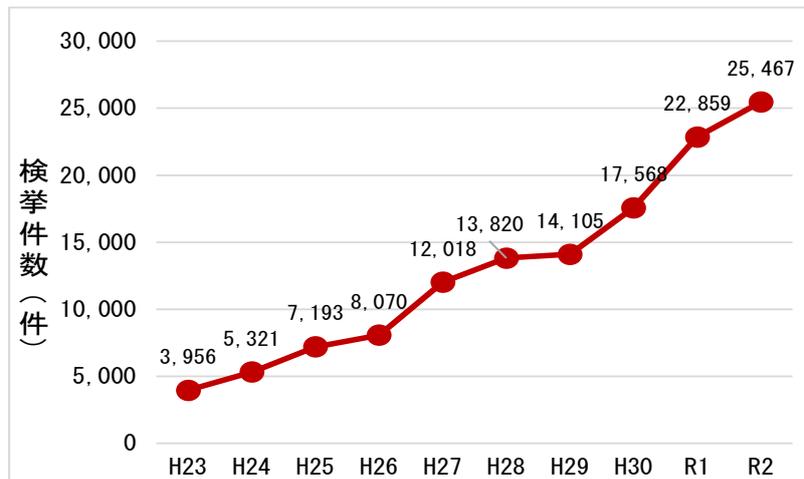


図 交通安全教室の受講者数の推移



第4章 現状と課題の整理



4-1 自転車利用の現状と課題

本市では、2014年（平成26年）3月にふじさわサイクルプランを策定し、「はしる～走行空間整備～」「とめる～駐輪環境整備」「つかう～利用促進～」「まもる～交通ルールの遵守～」の4つの基本方針に基づき自転車施策を展開してきましたが、自転車利用の現状と課題は次のとおりです。

■「通行空間整備」から見た現状と課題

現状等
<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の実施スケジュールを示した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】を策定し、自転車通行空間の整備を進めています。 鉄道駅周辺の自転車通行空間整備は、藤沢駅及び辻堂駅周辺について、鉄道駅周辺自転車走行空間整備計画を策定しています。引き続き他の自転車交通量が多い鉄道駅周辺（湘南台駅、長後駅）の整備計画の策定を検討しています。 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、自転車通行空間の整備を進める必要があるとされています。 「自転車の走りやすさ」に関する満足度については、計画当初からは向上しているが、令和4年度の「交通に関する市民意識調査」では、前年に比べ満足度の低下がみられます <p>◇自転車事故に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 全事故発生件数に占める自転車事故の割合に増加傾向が見られます。また人口1万人当たりの自転車事故件数は、令和3年においては、県平均より高く7.05件となっています。

課題
<ul style="list-style-type: none"> ●安全、快適な自転車利用環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> 安全、快適に自転車を利用するためには、自転車通行空間の整備を推進する必要があります。 ●連続した自転車ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> 国のガイドライン等を踏まえ、自転車通行空間の整備を推進し、連続した自転車ネットワークを形成し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。



■「駐輪環境整備」から見た現状と課題

現状等
<p>◇駐輪環境の整備に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none">・2020年度（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の実施スケジュールを示した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】を策定し、既存駐輪施設の機械化などを進めています。・当初計画で定めた駐輪施設整備に関する評価指標のうち、「自転車駐輪場所に関する満足度」については、目標値である「満足度の向上」が図れていない。・「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、他の項目に比べ満足度が低く、かつ低下しています。・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るものの、「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。・近年の電動アシスト自転車や幼児2人同乗用自転車の普及から、幅が広く重量も大きい自転車の駐輪に関する不満がみられます。
課題
<p>●官民連携した駅周辺等での駐輪環境の整備</p> <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。 <p>●駐輪場の質の向上</p> <ul style="list-style-type: none">・電動アシスト自転車や幼児2人同乗用自転車の普及に伴い、幅が広く重量も大きい自転車でも停めやすいなど、駐輪環境の質の向上が求められています。



■「利用促進」から見た課題

現状等
<p>◇自転車の利用促進に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none">・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、本市を含む湘南地域の4市3町が連携し、シェアサイクルの実証実験事業を実施しています。・神奈川県自転車活用推進計画では、自転車活用を通じた未病改善の推進や、観光・サイクリススポーツの振興による地域の活性化などを目標に定めています。・令和3年5月に、太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されたことを受け、神奈川県自転車活用推進計画では、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。・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）として、自転車の活用が位置づけられています。
課題
<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">・自転車の利用には「環境負荷の低減」、「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ることから、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神奈川県の計画との整合<ul style="list-style-type: none">・サイクルツーリズムの推進や自転車活用を通じた未病改善など、市民の健康・幸福につながる新たな自転車施策について、検討する必要があります。



■「交通ルールの遵守」から見た現状と課題

現状等
<p>◇自転車事故に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none">・全事故発生件数に占める自転車事故の割合に増加傾向が見られます。また人口 1 万人当たりの自転車事故件数は、令和 3 年においては、県平均より高く 7.05 件となっています。・事故にあった自転車利用者の年齢に着目すると、自転車事故は若い世代の占める割合が高くなっています。・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室を実施してきましたが、コロナ禍において受講者数は減少しています。 <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。・神奈川県では、自転車の安全適正利用のための取組や促進と自転車損害賠償責任保険等の加入義務化を柱とした条例を制定しました。

課題
<p>●自転車事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none">・自転車に関する交通ルールの遵守及びマナーの向上に向け、引き続き安全啓発活動等を推進していく必要があります。 <p>●自転車利用や自転車事故が多い世代への安全啓発</p> <ul style="list-style-type: none">・自転車事故の削減のためには、より多くの市民等に自転車利用に関するルール等の周知など、安全啓発活動等を推進する必要があります。・特に自転車利用者が多い年齢階層や自転車事故が多い年齢階層に向け安全啓発活動等を行っていく必要があります。 <p>●ヘルメットの着用や、自転車損害賠償責任保険等の加入促進</p> <ul style="list-style-type: none">・ヘルメット着用の促進（努力義務）や自転車損害賠償責任保険等への加入の促進など、道路交通法の改正など、社会状況の変化に応じた安全啓発活動等を推進していく必要があります。

第5章 基本計画



5-1 「藤沢市都市交通計画」の概要

本市では、2014年（平成26年）に交通に関する基本的な方針である「藤沢市交通マスタープラン」を策定し、様々な交通施策を進めてきました。

現行計画の策定から10年近くが経過する中、交通を取り巻く状況は大きく変化し、従来からの課題への対応だけでなく、超高齢社会の更なる進展、新型コロナウイルス感染症により顕在化したテレワークやEC（Eコマース）等の定着により移動が減少するなど新たな課題に対応し、市民が安心して、暮らすことのできる持続可能な移動環境の構築が求められてきています。

そこで、社会状況の変化に柔軟に対応した交通施策を実施するため、藤沢市都市交通計画を策定しました。

◇将来交通像

持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

EC やテレワークの浸透などによって、ライフスタイルが変化したことで、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することが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、超高齢社会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、公共交通の利用者数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。本市の基幹的な公共交通網を形成している既存の公共交通手段の維持には、より多くの人々の移動が必要です。また、地域の移動手段を維持・確保していくために、地域と協働することが重要となります。

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ができます。市民のウェルビーイングの向上をめざして、自家用車に依拠しなくても拠点や交通拠点まで、容易にアクセスできる交通体系の整備で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つの重要な視点

視点	将来課題	目指す交通像
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目指します
日常生活	ライフスタイルやライフステージの変化による移動ニーズの多様化する中で、生活に不可欠な移動手段の確保	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目指します
都市の活力	観光需要・経済活動が高まり、駅・観光地周辺での渋滞問題など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目指します
環境	自家用車に依拠すること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目指します
安全・安心	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目指します

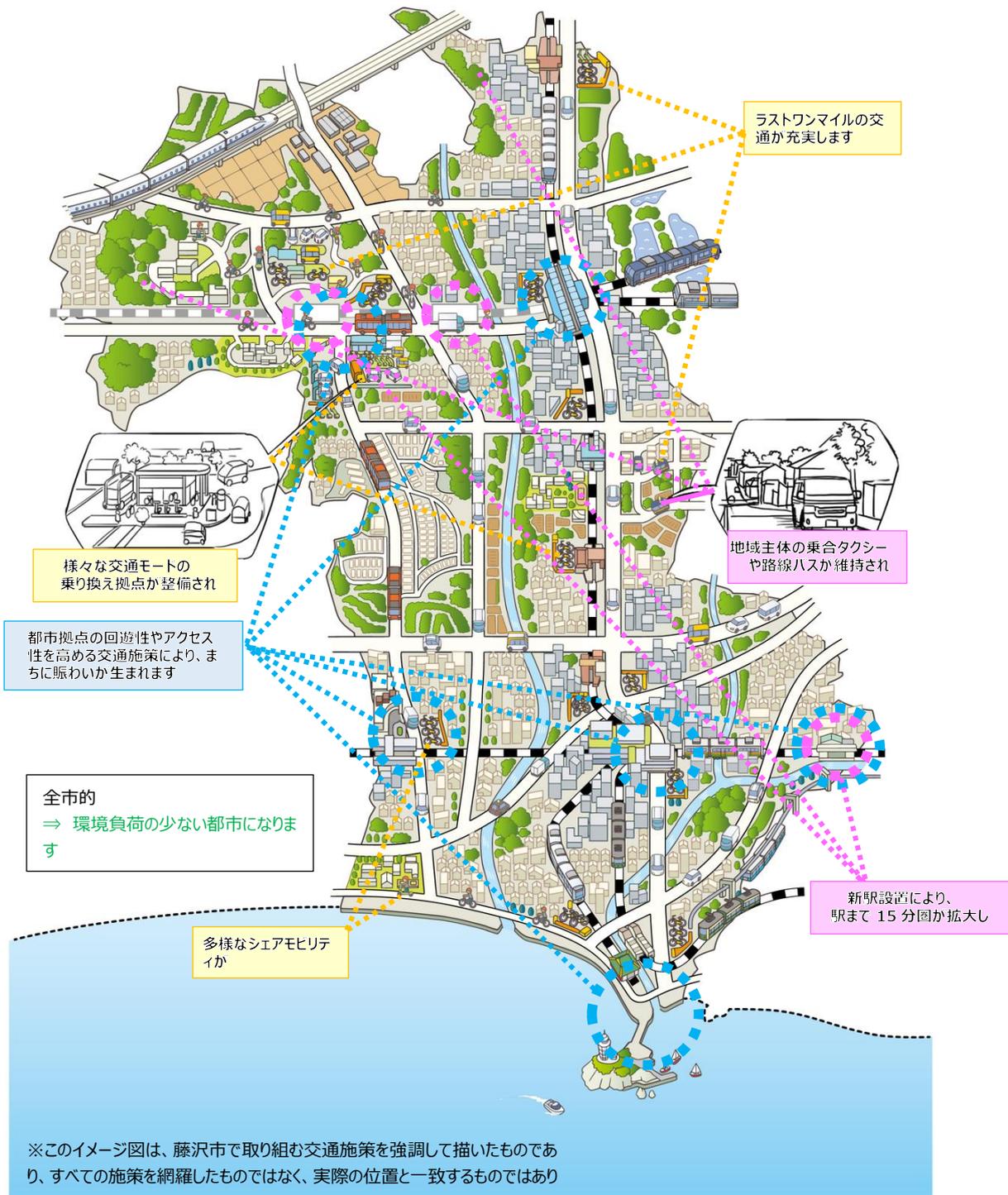


図 藤沢市都市交通計画における将来交通像のイメージ



5-3 将来像

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

自転車の利用は、「環境負荷の低減」、「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、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、都市交通としてより多くの役割を担うとともに、様々な場面において自転車の利用を促進し、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、健康で幸せに暮らせるまちを目指します。

5-4 基本方針

5-4-1 将来像を実現するための基本方針

将来像を実現するためには、自転車通行空間や駐輪施設など、自転車利用環境の整備を進めるとともに、自転車利用者等が交通ルールを遵守し、マナーを守ることが重要です。

そのうえで、自転車の利用を促進し、自転車が持つ様々なメリットを活かすことが、いきいきと健康で幸せに暮らすことに繋がると考えます。

そこで、将来像の実現を目指し、「自転車の利用環境が整うまちづくり」「自転車を安全に利用できるまちづくり」「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 自転車の利用環境が整うまちづくり

基本方針2 自転車を安全に利用できるまちづくり

基本方針3 自転車を活用したまちづくり



基本方針1 自転車の利用環境が整うまちづくり

自転車がおもつ様々なメリットを活かすためには、安全かつ快適に「はしる」ことができる自転車通行空間の整備と自転車ネットワークの形成に加え、目的地において、何時でも「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、「自転車利用環境の整備」として、安全で快適な自転車通行空間の整備と、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ます。

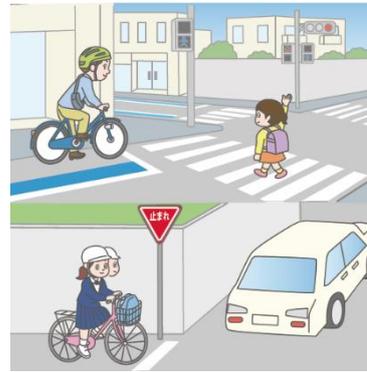




基本方針2 自転車を安全に利用できるまちづくり

誰もが安全に安心して自転車を利用するためには、交通ルールの遵守及びマナーの向上を図ることが重要です。

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「自転車利用に関するルール等の周知・啓発」を推進します。





基本方針3 自転車を活用したまちづくり

自転車の利用は「環境負荷の低減」「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、市民や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」及び「自転車利用に関するルール等の周知・啓発」に合わせ、自転車の利用を促進するための取組を推進します。





5-4-2 重要視する取組の方向性

3つの基本方針について、施策の方針を定めるにあたり、現状の課題や藤沢市都市交通計画の視点から、次の項目を重要視する取組の方向性とします。

1. 現状の課題に対する重要視する取組の方向性

当初計画において定めた評価指標のうち、目標の達成に至らなかった「自転車駐車場所に関する満足度」及び「自転車の交通事故件数」に着目し、重要視する取組の方向性を定めます。

(1) 交通に関する市民の意識

「交通に関する市民意識調査」では、「自転車の駐輪施設の場所や設備についての満足度」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。

(2) 自転車事故の削減

自転車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を促進するとともに、自転車利用に関するルール等の周知・啓発を推進します。

2. 藤沢市都市交通計画において重要視する視点に対する取組の方向性

藤沢市都市交通計画における「将来交通像を実現するための5つの重要な視点」のうち、「外出促進」「日常生活」に着目し、重要視する取組の方向性を定めます。

(1) 「外出促進」に着目して重要視する取組の方向性

「健康・幸福につながる移動が促進される交通環境」の実現のため、自転車が利用しやすい環境の整備に加え、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向性

「生活のための移動を支える持続可能な交通環境」の実現のため、自転車が利用しやすい環境の整備に加え、自転車利用ルール等の周知・啓発を推進します。



5-5 取組方針と施策

基本方針 1 自転車の利用環境が整うまちづくり

安全で快適な自転車通行空間の整備と、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ます。

取組方針 1 安全で快適な自転車通行空間の整備

施策の方針 1—(1) 自転車ネットワーク路線の設定・整備

自転車が安全・快適に通行できる環境を整備するため、自転車利用実態や国が示すガイドラインなどを踏まえ、自転車ネットワーク路線を設定し、計画的に自転車通行空間の整備を推進します。

施策

- 1 自転車ネットワーク路線の設定
- 2 自転車通行空間の整備





施策の方針 1—(2) 鉄道駅周辺の自転車通行空間整備

鉄道駅の周辺は、通勤・通学などでの駅利用や駅周辺の商業施設の買い物時の利用など、様々な目的により多くの人が集まる場所です。

このため、自転車の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の設定を含む「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、自転車通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。

なお、整備対象とする鉄道駅は、自転車の利用者が多い駅のうち、駅前交通広場がある「藤沢駅」「辻堂駅」「湘南台駅」「長後駅」とし、自転車の利用実態等に変化が生じた場合は随時対象駅の見直しを行います。

施策

3 鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画の策定

4 計画的な鉄道駅周辺の自転車通行空間等の整備



【ピクトグラム（左側通行）】



【押し歩きを促す案内】

藤沢駅周辺の整備状況



取組方針2 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

施策の方針2—(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多い鉄道駅周辺などにおいて、駐輪環境の向上を図るため、新たな駐輪スペースの確保に努めます。

また、駅周辺での買い物等に利用可能な駐輪施設の確保を、民間事業者と連携しながら進めていきます。

施策

- 6 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
- 7 自転車利用者が多い鉄道駅周辺における民間駐輪施設整備の促進
- 8 商店街の活性化を図るための民間駐輪施設整備の促進



【藤沢本町駅自転車駐車場】



【湘南台駅東口路上第1自転車駐車場】

駐輪施設の整備状況

施策の方針 2-1(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や利便性の向上を図るため、有料化を伴う整備を検討します。
また、既存駐輪施設の機械化や、電動アシスト自転車や幼児 2 人同乗用自転車など、大型で重量のある自転車の普及にあわせた駐輪スペースの広い区画の提供など、既存駐輪施設の利用環境の向上に努めます。

施策

9 既存無料駐輪施設の有料化を伴う利用環境の向上

10 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



施策の方針2—(3) 駐輪施設の老朽化対策・長寿命化

設置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

11 駐輪施設の老朽化対策の検討・実施による長寿命化

施策の方針2—(4) 放置自転車対策の推進

鉄道駅の周辺では、自転車の放置による障害を除去することにより、誰もが安全かつ円滑に通行可能となる歩行空間の確保や、非常時における緊急活動場の確保を図るため、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

12 放置自転車の効果的な撤去の推進



放置自転車の撤去



基本方針 2 自転車を安全に利用できるまちづくり

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「自転車利用に関するルール等の周知・啓発」を推進します。

取組方針 1 交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成

施策の方針 1—(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、交通ルールの遵守・マナーの向上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」などの自転車利用に関するルール等の周知・啓発に関する取組を推進するとともに、自転車を安全に利用するため、自転車の点検・整備を促進する取組を進めます。

施策

13 自転車利用ルールの周知・啓発

14 交通安全教育等の推進

15 自転車点検整備の促進



交通安全教育の実施状況



施策の方針1—(2) 自転車通行空間整備にあわせた意識の啓発

自転車通行空間の整備にあわせ、周辺住民等へ自転車の通行に関するルールの周知や、道路空間を共有する自動車の利用者へ、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

16 自転車通行空間における安全走行



施策の方針1—(3) 社会状況の変化に伴う交通ルール等の周知及び啓発

道路交通法の改正等による、自転車の利用に関する新たなルールなどについて、関係機関と連携しながら周知及び啓発を行います。

また、自転車利用者に向けて、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の情報提供を行うなど、交通事故を防ぐ取組を検討していきます。

施策

17 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）

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

自転車が持つ様々なメリットを活かすため、「自転車利用環境の整備」及び「自転車利用に関するルール等の周知・啓発」に合わせ、自転車の利用を促進するための取組を推進します。

取組方針1 自転車の利用促進

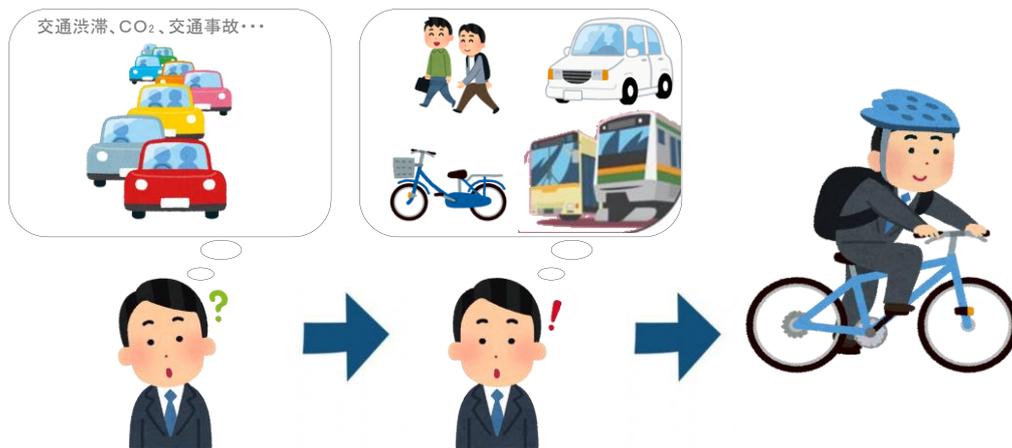
施策の方針1—(1) 過度な自動車利用から自転車への転換

モビリティ・マネジメントは、過度な自動車利用から、公共交通や自転車などへの利用転換を促す交通施策です。この様なモビリティ・マネジメントの取組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

18 自転車の利用促進を図る取り組みの推進

移動手段のイメージも多様性を！



施策の方針1ー(2) 公共交通との連携の促進

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、回遊性の向上やラストワンマイルを担う都市交通としてシェアサイクルの利用を促進します。

施策

19 サイクルアンドバスライド施設の整備

20 シェアサイクルの利用促進



市内のサイクルアンドバスライド施設



シェアサイクルポート



施策の方針1—(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リスクの低減、筋力強化などによるロコモティブシンドロームの予防対策、ストレス解消などメンタルヘルスの改善への効果など、自転車は健康に良い乗り物とされています。その自転車の健康面でのメリットなど、自転車を活用した健康づくりに関する情報発信を行うことで、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

21 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



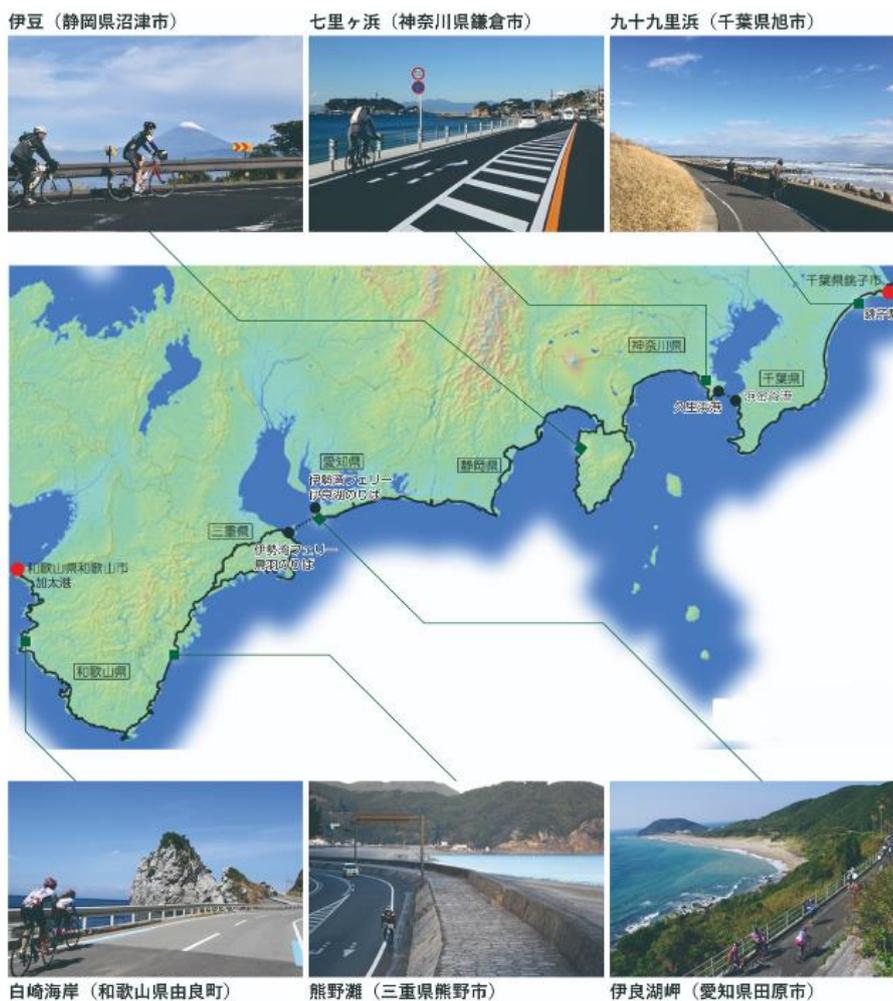
施策の方針1—(4) サイクルツーリズムの推進

令和3年5月に太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されたことから、関係機関と連携し、利用環境の充実に繋がる取組を推進するほか、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

22 ナショナルサイクルルートの利用環境の充実

23 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



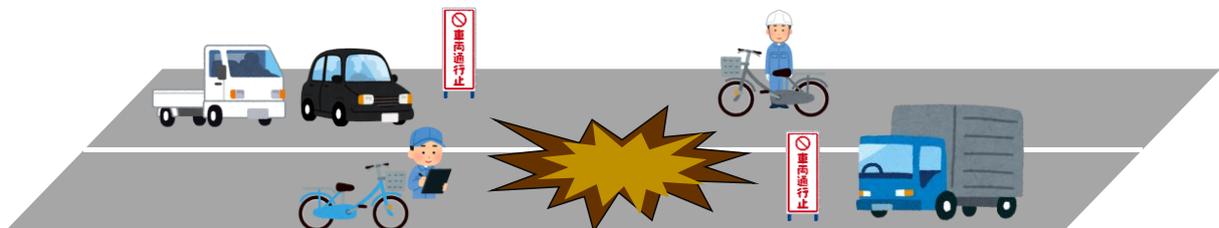
施策の方針1—(5) 災害時における自転車の活用

自転車は、災害時においても機動的であることから、そのメリットを活かし、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自転車を活用します。

施策

24 災害時における職員の参集手段への活用

25 災害時の情報伝達や被災状況の把握への活用





5-6 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の設定

1. 基本的な方針（はじめに）

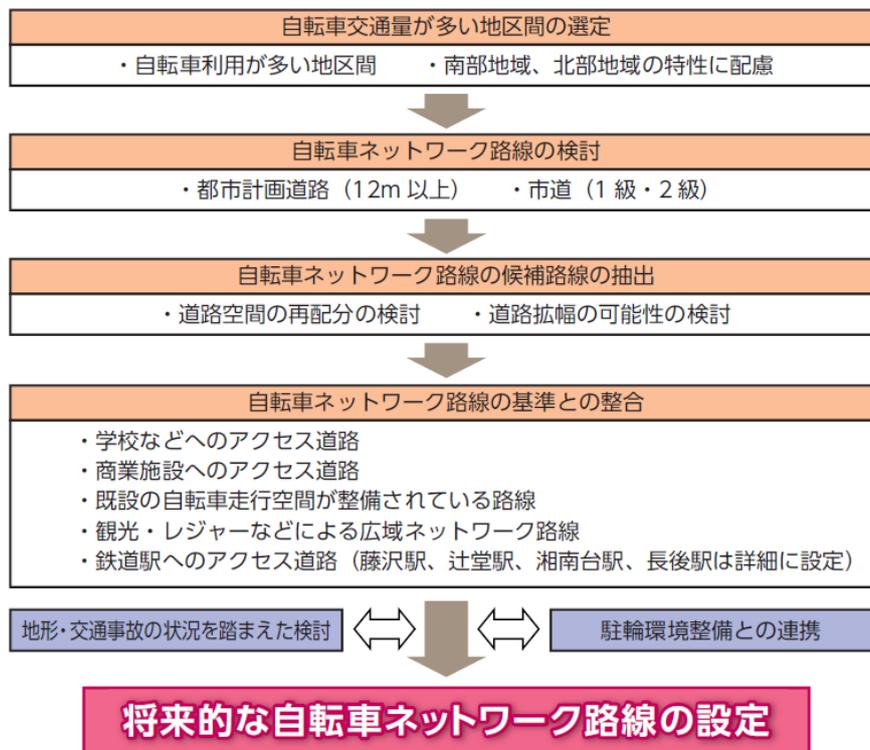
国の自転車活用推進計画では、自転車通行空間の確保に向けては、地域において自転車ネットワークを計画的に整備することが必要であり、地方公共団体の定める自転車活用推進計画については、自転車ネットワークに関する計画の位置付けの明確化など、自転車活用推進計画の質の向上が課題として示されています。そこで、本市においても、安全で快適な自転車通行空間整備のため、自転車ネットワーク路線を設定し、整備を進めます。

2. 当初計画での設定状況

当初計画では、自転車・ひと・自動車が安全・快適に通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の設定を行うことを方針として、自転車ネットワーク路線を設定しています。

参考) 当初計画における「将来的な自転車ネットワーク路線」の設定

安全・快適な自転車ネットワークの形成に向けては、現況の自転車利用実態、藤沢市の地形を踏まえた上で、以下に示す流れに基づき、自転車ネットワーク路線の選定を行い、自転車の走行空間整備を進めます。



将来的な自転車ネットワーク路線設定の流れ



- ① 当初計画では、自転車交通量が多い地区間を連絡する、都市計画道路（12m以上）、市道（1級・2級）の中から、道路空間の再配分等の可能性を踏まえ、自転車ネットワーク路線の候補路線を抽出しています。

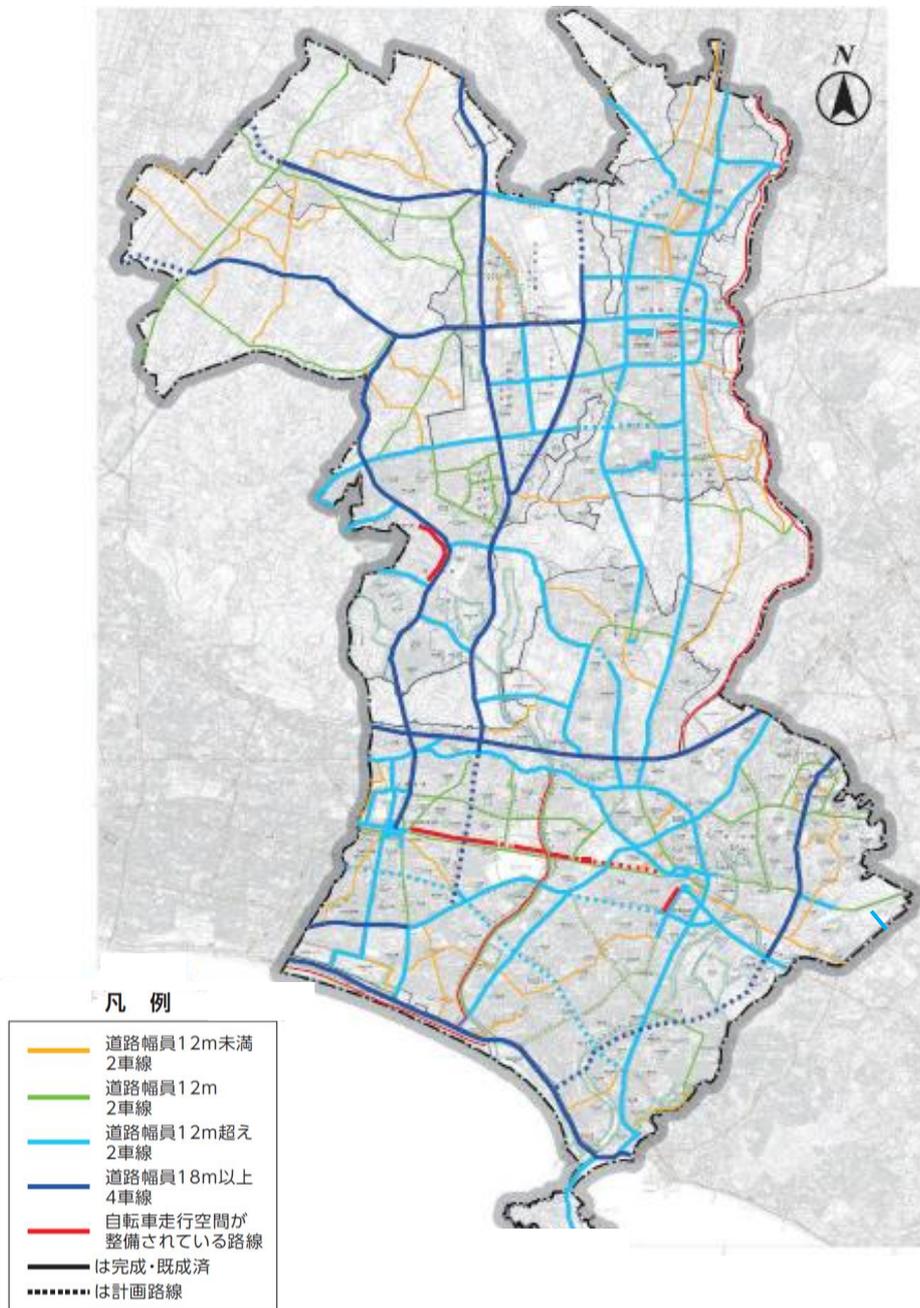


図 自転車ネットワーク候補路線（当初計画）



- ② 「将来的な自転車ネットワーク路線設定の流れ」に基づき、自転車ネットワーク路線の基準との整合や地形などを踏まえ、藤沢市の将来的な自転車ネットワーク路線を次のとおり設定しています。

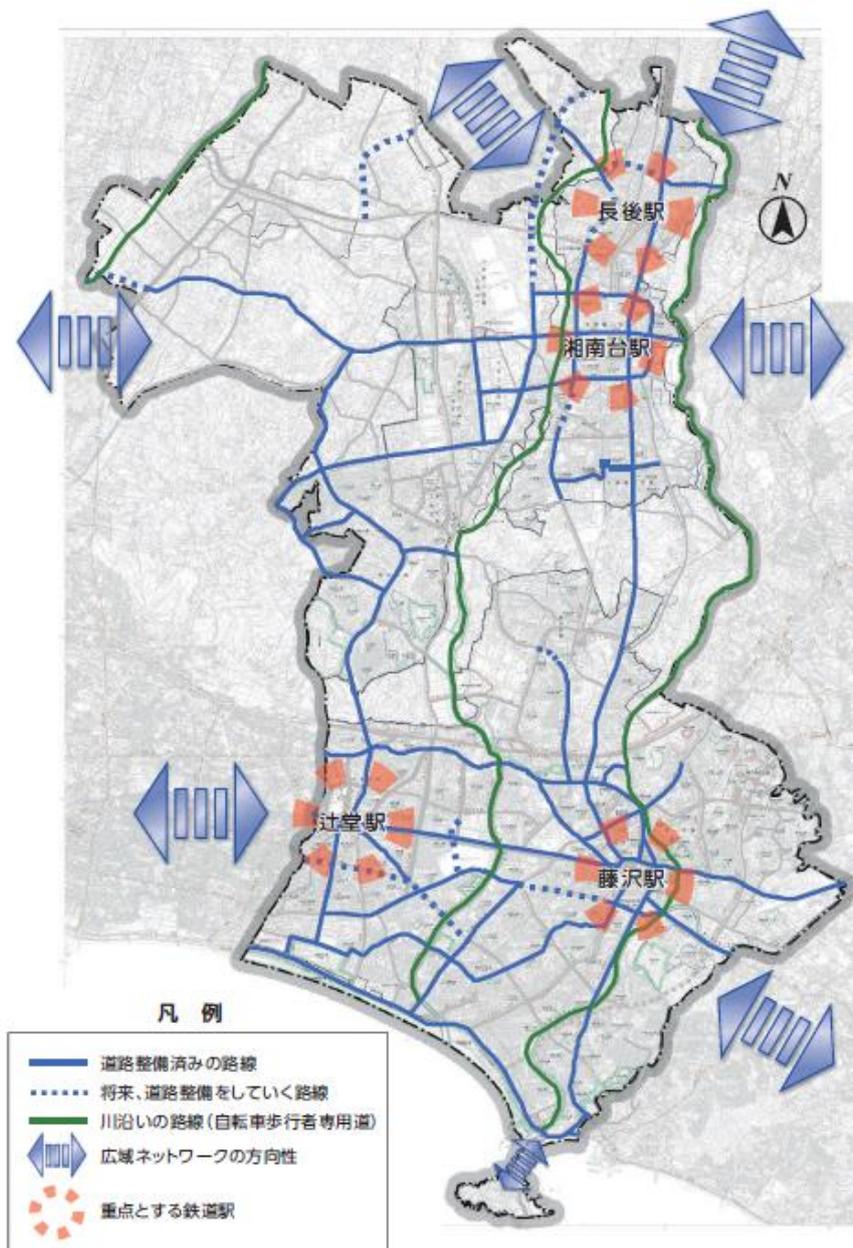


図 将来的な自転車ネットワーク路線（当初計画）



3. 自転車ネットワーク路線の追加検討

当初計画に定めた「将来的な自転車ネットワーク路線」に加え、自転車の利用実態等から、自転車ネットワーク路線の追加を検討します。

① 自転車利用の地区間流動

I. 自転車交通量の現状

2018年（平成30年）の第6回東京都市圏パーソントリップ調査をみると、次の地区間の自転車利用が多くみられます。

自転車利用が多い地区間

鶴沼地区 ⇔ 辻堂地区 六会地区 ⇔ 湘南台地区 藤沢地区 ⇔ 村岡地区
 村岡地区 ⇔ 善行地区 御所見地区 ⇔ 湘南台地区

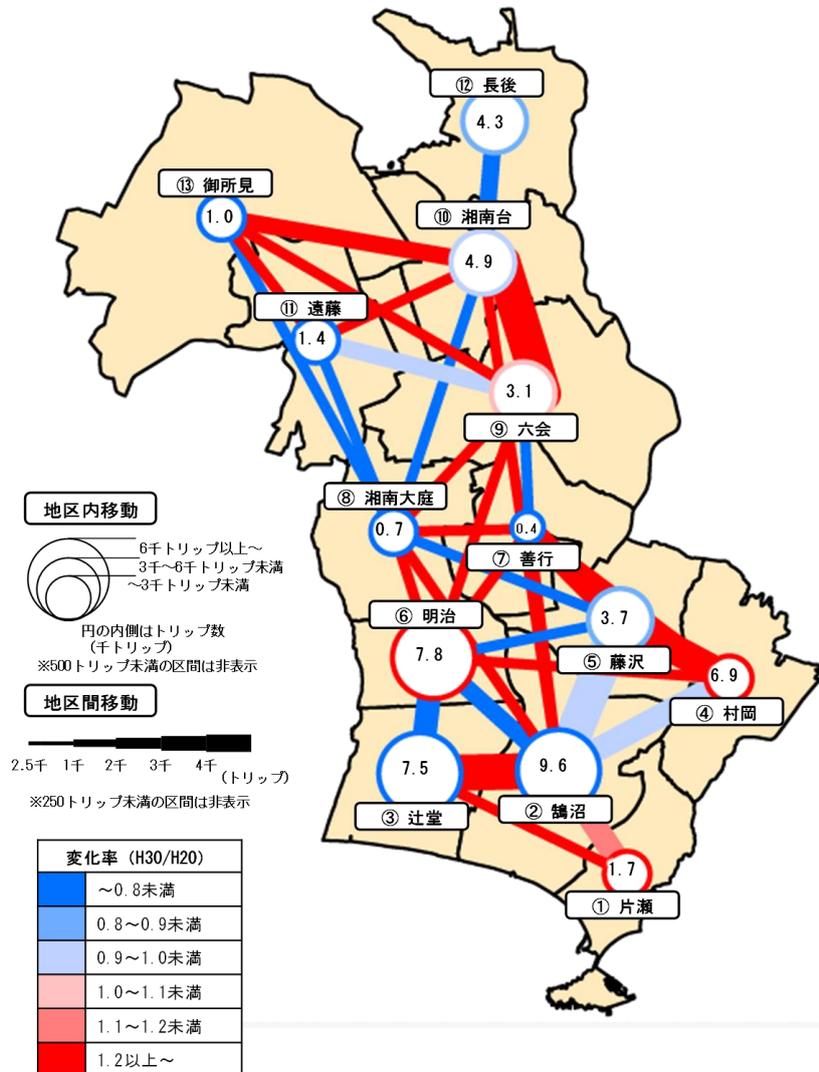


図 代表交通手段の地域別OD (H30PT)

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査



II. 学校などへのアクセス

2018年（平成30年）の第6回東京都市圏パーソントリップ調査において、自転車を代表交通手段とする通学目的とした自転車利用は、次の地区間で多くみられます。

通学目的で、自転車利用が多い地区間

六会地区⇔遠藤地区 善行地区⇔湘南大庭地区 藤沢地区 ⇔ 村岡地区
辻堂地区 ⇔ 鵜沼地区

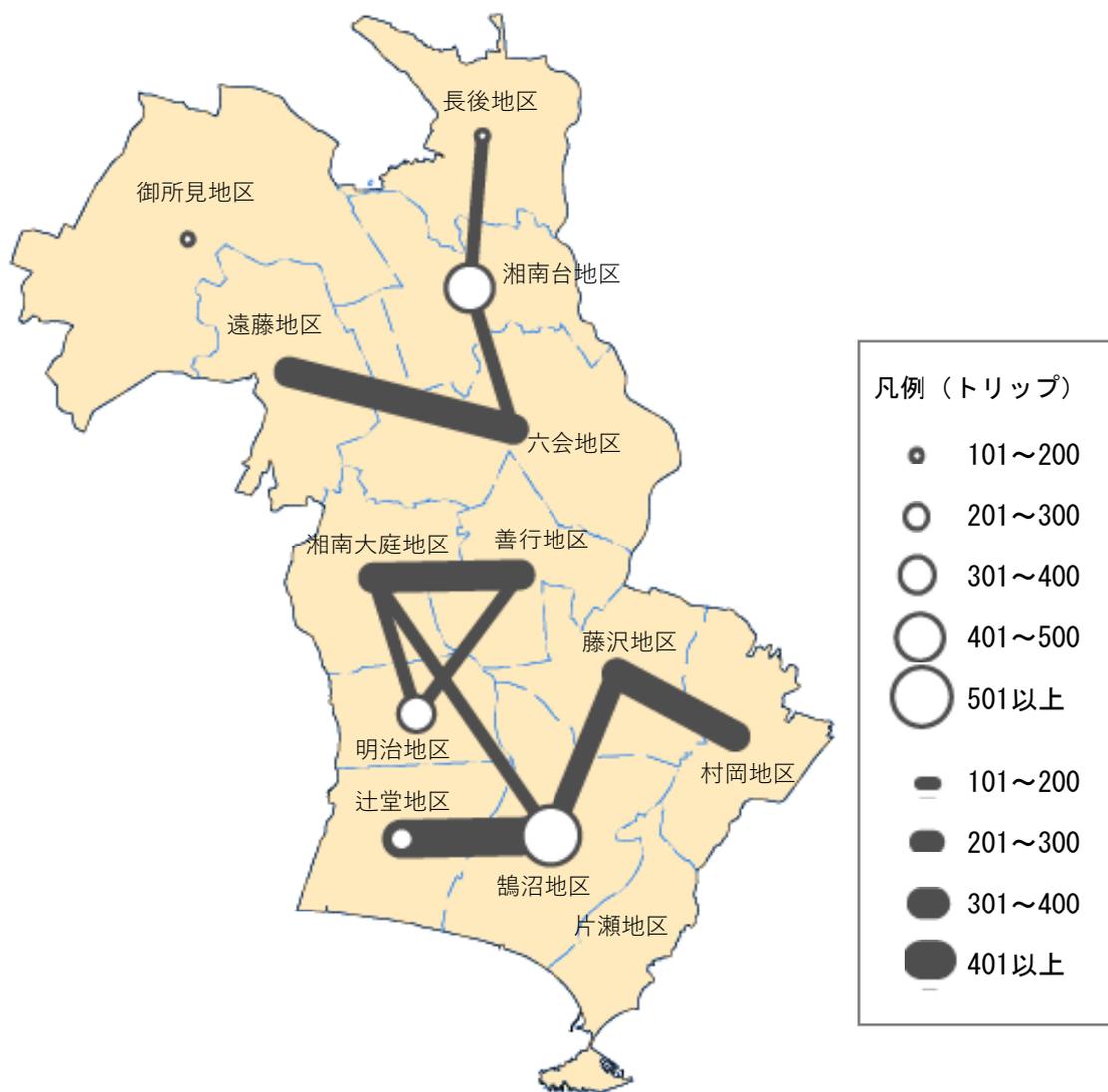


図 地域間自転車流動（通学目的）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査



III. 商業施設へのアクセス

2018年（平成30年）の第6回東京都市圏パーソントリップ調査において、自転車を代表交通手段とする買い物目的とした自転車利用は、次の地区間で多くみられます。

買い物目的で、自転車利用が多い地区間

湘南台地区 ⇔ 六会地区 藤沢地区 ⇔ 村岡地区 藤沢地区 ⇔ 鵜沼地区

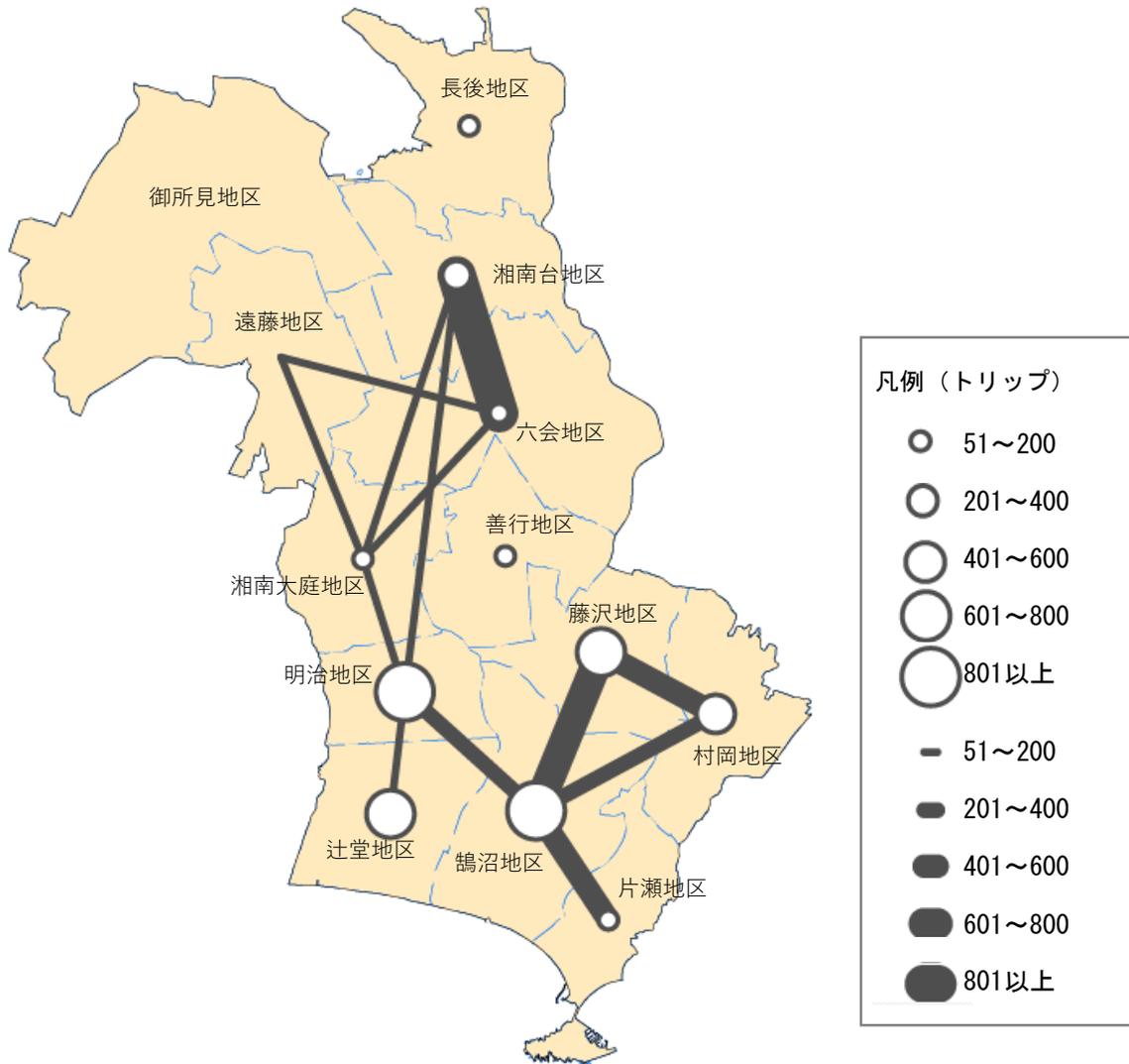


図 地域間自転車流動（買い物目的）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

② 観光・レジャーの視点

本市では、境川沿いに藤沢大和自転車道が自転車歩行者専用道として整備されています。また、南部では国道 134 号が太平洋岸自転車道として、ナショナルサイクルルートに指定されています。

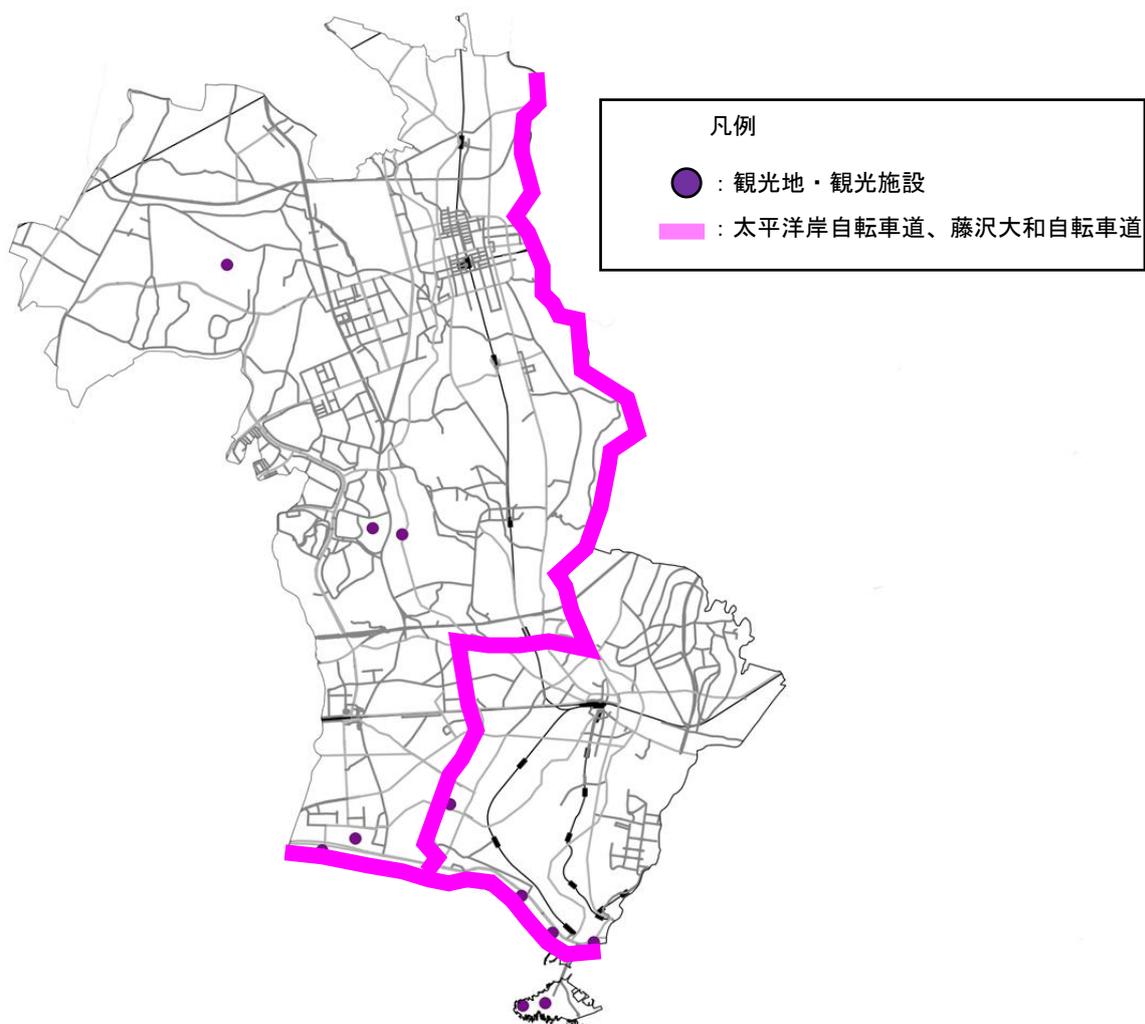


図 自転車ネットワーク路線と観光資源の立地状況

出典：藤沢市観光協会ホームページに記載の観光スポット



4. 自転車ネットワーク路線の設定

① 当初計画の「将来的な自転車ネットワーク路線」に加え、次の路線を新たに自転車ネットワーク路線に指定します。

a (仮称) 遠藤葛原線

〈選定理由〉

- ◆ 「①-I 自転車交通量の現状」では、御所見地区と湘南台地区の間で自転車利用が多く見られることから、当初計画で定めた自転車ネットワーク路線と連携し、地区間のアクセス性の向上を図るため、新たに指定するものです。

b 藤沢石川線

〈選定理由〉

- ◆ 「①-II 学校などへのアクセス」では、善行地区と湘南大庭地区の間で自転車利用が多く見られます。また、「①-I 自転車交通量の現状」では湘南大庭地区と善行駅や藤沢本町駅など、小田急線方面との間の自転車利用の増加がみられることから、新たに指定するものです。

c 県道 30 号 (戸塚茅ヶ崎)

〈選定理由〉

- ◆ 太平洋岸自転車道 (国道 134 号) がナショナルサイクルルートに指定されたことから、茅ヶ崎市との境の区間を自転車ネットワークに追加することで、県道 30 号を経由して本市内へ至る、自転車ネットワークが形成可能となり、広域路線とのアクセス性の向上に繋がることから新たに指定するものです。

d 村岡新駅南口通り線

〈選定理由〉

- ◆ 「鉄道駅へのアクセス路線」として、(仮称) 村岡新駅への自転車によるアクセス性の向上を図るため、新たに指定するものです。

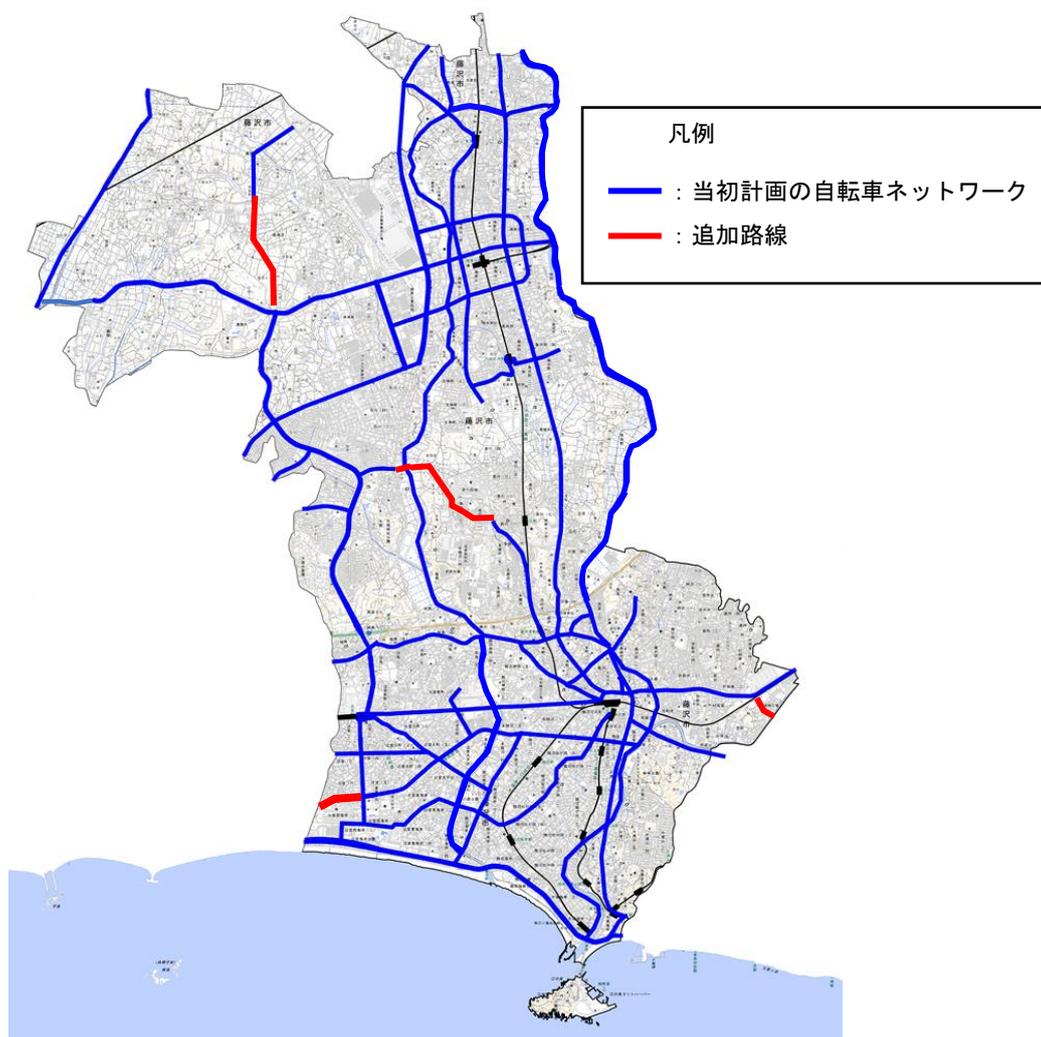


図 自転車ネットワーク路線の追加路線

なお、当初計画で「将来ネットワーク路線」として図示されていた本市域外の部分については、本市の自転車ネットワーク路線として位置付けないものとします。



5. まとめ

本市の自転車ネットワーク路線は次のとおりとします。

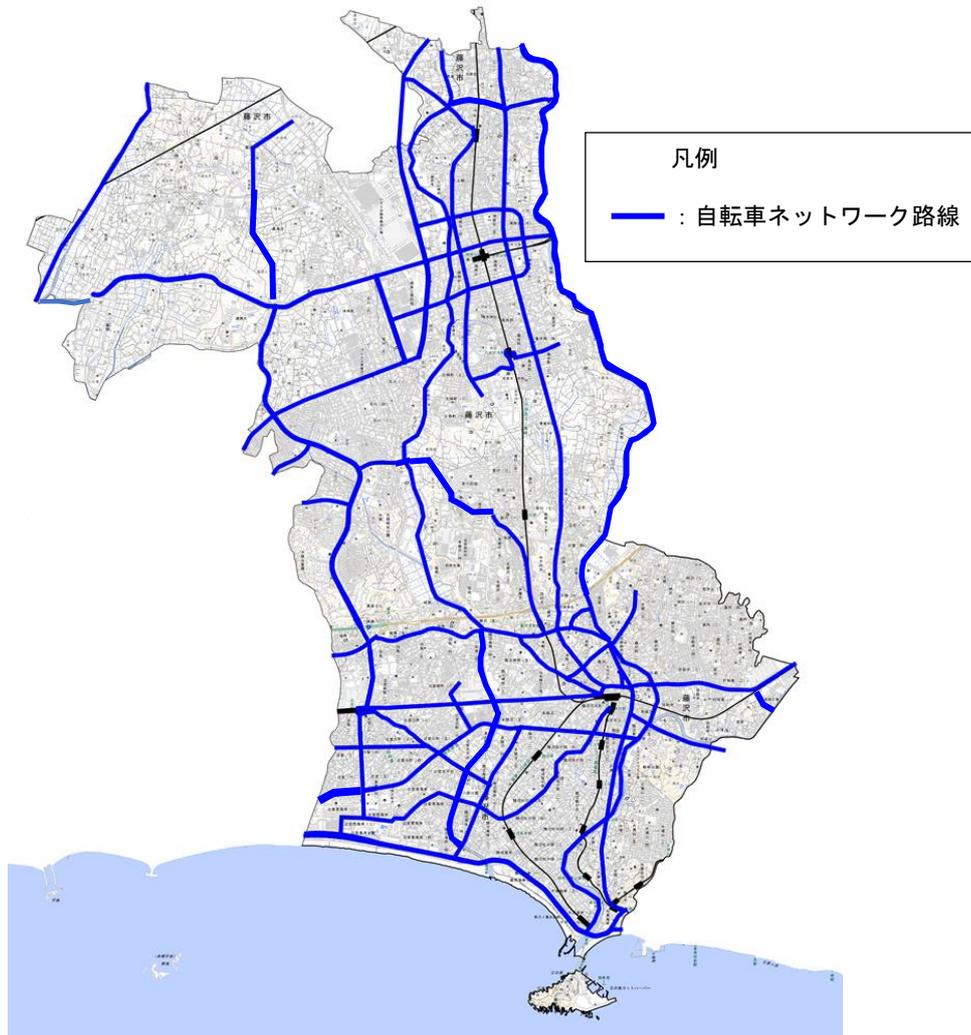


図 本市の自転車ネットワーク路線

※「地理院地図 淡色地図」(国土地理院)をもとに作成



■自転車ネットワーク路線の一覧

路線No	路線名	路線No	路線名
1	藤沢村岡線	27	土棚石川線
2	藤沢駅町田線	28	高倉遠藤線
3	中学通り線	29	遠藤宮原線
4	藤沢駅北口通り線	30	桐原町石川線
5	鵜沼奥田線	31	石川下土棚線
6	藤沢駅辻堂駅線	32	亀井野二本松線
7	藤沢駅鵜沼海岸線	33	辻堂駅遠藤線
8	鵜沼新道線	34	(仮)遠藤葛原線
9	高根浜見山線	35	滝ノ沢堤線
10	辻堂399号線ほか1路線	36	高倉下長後線
11	海浜公園通り線	37	長後座間線
12	辻堂駅南海岸線	38	上谷台山王添線
13	辻堂429号線	39	境川沿いの路線
14	八松小学校北通り線	40	引地川沿いの路線
15	辻堂駅初タラ線	41	目久尻川沿いの路線
16	片瀬辻堂線	42	国道1号
17	(仮)南北線	43	国道134号
18	鵜沼海岸線	44	国道467号
19	藤沢402号線ほか1区域	45	県道30号戸塚茅ヶ崎線
20	藤沢403号線	46	県道32号(藤沢鎌倉)
21	村岡新駅南口通り線	47	県道43号(藤沢厚木)
22	藤沢石川線	48	県道44号(伊勢原藤沢)
23	大庭丸山線	49	県道47号(藤沢平塚)
24	六会駅東口通り線	50	県道404号(遠藤茅ヶ崎線)
25	六会駅西口通り線	51	(仮)湘南台寒川線
26	善行長後線		

図 本市の自転車ネットワーク路線の一覧



6. 鉄道駅周辺の自転車通行空間の整備

① 整備の方針

鉄道駅周辺は、鉄道駅やその周辺の施設を目的地とする多くの人が、様々な交通手段で訪れる場所で、自転車と歩行者、自転車と自動車などの錯綜がみられる場所でもあります。

そこで、自転車の通行環境の向上や歩行者の安全性の向上の観点から、鉄道駅周辺の自転車通行空間を整備します。

② 対象とする鉄道駅

当初計画では、自転車利用者が特に多い、「藤沢駅」、「辻堂駅」、「湘南台駅」及び「長後駅」を「重点とする鉄道駅」として位置付けました。

第3章に示す「駅別端末自転車交通量」を加味し、自転車利用が多い鉄道駅のうち、駅前交通広場を有する「藤沢駅」、「辻堂駅」、「湘南台駅」及び「長後駅」を、引き続き、鉄道駅周辺の自転車通行空間の整備の対象とします。

第6章 中短期で取り組む施策



6-1 中短期で取り組む施策

3つの基本方針毎に定めた施策について、今後、概ね10年間で実施する取組を「中短期で取り組む施策」として位置付けます。

基本方針1 自転車の利用環境が整うまちづくり

取組方針1 安全で快適な自転車通行空間の整備

施策の方針(1) 自転車ネットワーク路線の設定・整備

1 自転車ネットワーク路線の設定

- 東京都市圏パーソントリップ調査等により把握した自転車利用実態や、国のガイドライン等を基に、第5章に示すとおり、本市の自転車ネットワーク路線を設定します。
- 自転車ネットワーク路線は、自転車利用実態や社会状況に大きな変化が生じた際は、現状に応じて見直しを行います。

2 自転車通行空間の整備

- 安全で快適な自転車ネットワークの形成に向け、自転車ネットワーク路線の自転車通行空間整備を推進します。
- 「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】」に示す自転車通行空間の実施スケジュールに基づき、関係機関との調整を図りつつ自転車ネットワーク路線の自転車通行空間整備を推進します。
- 広域的な自転車ネットワークを形成するためには、国道や県道もあわせて自転車通行空間の整備を進める必要があることから、関係機関との調整を進めます。



施策の方針（２） 鉄道駅周辺の自転車通行空間整備

3 鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画の策定

- 自転車利用者が多い鉄道駅の周辺において、歩行者との安全性により着目した鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の設定を含む、「鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画」の策定を進めます。
- 藤沢駅及び辻堂駅周辺に続き、湘南台駅及び長後駅周辺について、「鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画」の策定を進めます。

4 計画的な鉄道駅周辺の自転車通行空間等の整備

- 鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画に基づき、鉄道駅周辺の自転車通行空間整備を進めます。
- 「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】」に示す実施スケジュールに基づき、鉄道駅周辺の自転車通行空間整備を進めます。

施策の方針（３） 安全・快適な自転車通行空間の確保

5 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など、統一した整備方法の考え方を取りまとめた「藤沢市自転車走行空間のあり方」に基づき、自転車通行空間整備を進めます。
- 「藤沢市自転車走行空間のあり方」は、国のガイドラインの見直しなど、社会状況等に変化が生じた際は、必要に応じ見直しを行います。



取組方針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

施策の方針(1) 新たな駐輪スペースの確保

6 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

- 駐輪需要の高い藤沢駅南口周辺において、駐輪施設の整備を進めることで、収容台数の増加を目指します。
- 本鵠沼駅周辺では、公共施設の建替えにあわせた駐輪施設の整備を進めます。
- 「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】」に示すスケジュールに基づき、新たな駐輪スペースの確保に取り組みます。

7 自転車利用者が多い鉄道駅周辺における民間駐輪施設整備の促進

- 「藤沢市特定開発等に係る手続及び基準に関する条例」に規定する整備基準に基づき、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について、働きかけを行います。
- 民間駐輪事業者への施設整備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。

8 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。



施策の方針（２） 既存駐輪施設の利用環境の向上

9 既存無料駐輪施設の有料化を伴う利用環境の向上

- 藤沢本町駅周辺において、道路改良工事の進捗にあわせて、既存駐輪施設の防犯性や利便性を向上させるため、有料化を伴う駐輪施設の整備を進めます。また、鵜沼駅周辺及び湘南海岸公園周辺については、他の有料化した施設の利用率や放置自転車の状況等を考慮しながら、有料化に向けた検討を進めます。
- 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】に示すスケジュールに基づき、有料化を伴う利用環境の向上に取り組みます。

10 既存駐輪施設の利便性を高める方策の検討

- 藤沢駅、辻堂駅及び六会日大前駅周辺において、場内整理や清算などの管理を有人で行っている施設を対象に、収容時の労力軽減や処理能力の強化などを目的として、ゲートの設置などによる機械化の検討や整備を進めます。また、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２人同乗用自転車など、大型で重量のある自転車でも止めやすい駐輪スペースの拡充を行うなど、駐輪ニーズへの対応を推進します。

施策の方針（３） 駐輪施設の老朽化対策・長寿命化

11 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。

施策の方針（４） 放置自転車対策の推進

12 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、誰もが安全かつ快適に通行可能な歩行空間及び非常時における緊急活動の場の確保を図ります。



基本方針2 自転車及安全に利用できるまちづくり

取組方針1 交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成

施策の方針(1) 交通安全啓発活動の充実

13 自転車利用ルールの周知・啓発

- 自転車安全利用五則に基づき、自転車は原則車道の左側通行であることや例外的に歩道通行する場合は歩行者優先で徐行することなど、自転車を利用する際のルール等について、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・啓発を進めます。

14 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学生を対象に、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布等の交通安全教育を進めます。
- 幼稚園、保育園、学校や地域及び高齢者に対し、関係団体と協力し、交通安全啓発活動を行っていきます。
- より幅広い世代への啓発を図るため、デジタルコンテンツを活用した新たな安全啓発活動を推進します。

15 自転車点検整備の促進

- 整備不良による事故を防止するなど、自転車を安全に利用するため、自転車の点検・整備を促進する取組を推進します。



施策の方針（２）

自転車通行空間整備にあわせた意識の啓発

16 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の通行に関するルール等の周知を進めます。
- 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進めます。

地域住民の皆様へ

道路（藤沢駅前田線・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】（Fフレイス側）

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）

キョー 藤沢

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、車道等りの部分をすくずに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げるとき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！

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。

自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率（警察庁資料より）

ヘルメット非着用	0.26%
ヘルメット着用	0.59%

※致死率は死者数のうち死者の占める割合をいう。

自転車通行空間整備にあわせた交通ルールの周知例



施策の方針（3）

社会状況の変化に伴う交通ルール等の周知及び啓発

17 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機関と連携し、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、自転車の利用による事故を補償する自転車損害賠償責任保険等への加入についての周知を推進します。
- 改正道路交通法の施行により、全ての自転車利用者のヘルメットの着用が努力義務化されたことから、啓発活動を推進するとともに、ヘルメットの着用率の向上に繋がる取組を検討します。
- 自転車利用者に対して、特定小型原動機付自転車などの自転車と通行空間を共に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。

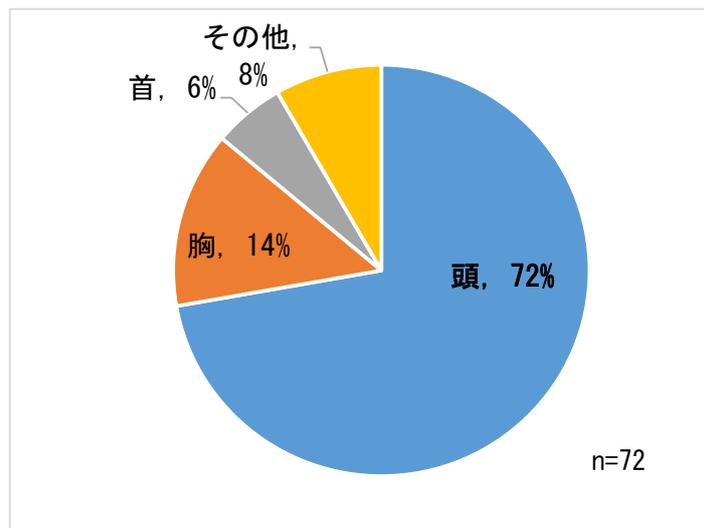


図 自転車事故での死者の損傷部位（過去5年）

出典：神奈川県警察



基本方針 3 自転車を活用したまちづくり

取組方針 1 自転車の利用促進

施策の方針 (1) 過度な自動車利用から自転車への転換

18 自転車の利用促進を図る取組の推進

- 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・マネジメントの取組を関係機関と連携し、推進します。

施策の方針 (2) 公共交通との連携の促進

19 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、バス停近くにサイクルアンドバスライド施設の整備を進めます。
- 様々な交通モードの接続・乗換拠点である「モビリティ・ハブの整備」において、サイクルアンドバスライド施設を活用した、自転車と公共交通の連携を推進します。
- 既存施設の利用を促進するため、利用者の増加に繋がる周知活動等の取組を推進します。

20 シェアサイクルの利用促進

- 自宅から目的地はもとより、駅などの出先から次の目的地への移動など、必要な時に利用可能なラストワンマイルを担う都市交通として、シェアサイクルの利用を促進します。
- 「モビリティ・ハブの整備」やMaaSをはじめとした「ICT（情報通信技術）を活用した交通環境の整備促進」などに、シェアサイクルの活用を推進します。
- シェアサイクルの活用に向け、現在実施中の湘南地域シェアサイクル広域周遊実証実験事業について、利用状況の把握などの検証を進めます。



シェアサイクルのポートの様子



施策の方針（3） 自転車を活用した健康社会の実現

21 健康増進に繋がる情報の発信

- 有酸素運動による生活習慣病の予防やメンタルヘルスの改善への効果など、自転車と健康づくりに関する情報を発信することで、未病改善に向けた取組に自転車を活用します。
- より多くの市民等へ情報を発信するため、SNS など様々な方法を活用した情報発信を推進します。

施策の方針（4） サイクルツーリズムの推進

22 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。

23 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。



図 案内看板の設置イメージ



(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



施策の方針（5）

災害時における自転車の活用

24 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不通など、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。

25 災害時の情報伝達や被災状況の把握への活用

- 災害発生時は道路の閉塞などの交通遮断が想定されるなかで、情報を迅速かつ的確に入手することが重要となります。そこで、災害の状況に応じて活用が可能な、機動的な移動手段として自転車を活用します。

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

計画を推進するためには、定期的に施策の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見直しを行い改善を図る、PDCA サイクルを用いて進行管理を行います。

また、社会状況や市民ニーズの変化に対応するために、交通に関する市民意識調査等を行い、計画の進行管理を行っていきます。

なお、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場合、また、藤沢市都市交通計画及び国や県の自転車活用推進計画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うものとします。

■PDCA サイクルによる進行管理のイメージ





7-2 目標達成状況の評価指標設定

計画の実現に向けた取組の進捗状況や効果を確認・評価するため、評価指標を設定し、進行管理を行います。

評価指標は、定期的にデータが取得可能なものとし、施策の進捗状況を確認する「取組指標（アウトプット指標）」と、効果を把握する「成果指標（アウトカム指標）」を基本方針毎に設定します。

■取組指標

基本方針毎に、進捗状況の把握に用いる施策の方針を選定し、取組指標（アウトプット指標）を設定します。

【取組指標】

基本方針1 自転車の利用環境が整うまちづくり

取組方針	施策の方針	取組指標（アウトプット）	現状	目標
安全で快適な 自転車通行空間の整備	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	3.3km	実施計画の目標値による
	鉄道駅周辺の自転車通行空間整備	整備箇所数（駅数）	1箇所	実施計画の目標値による
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	新たな駐輪施設の整備箇所数（新設・増設）	0	実施計画の目標値による
		有料化の実施箇所数	3箇所	実施計画の目標値による
	既存駐輪施設の利用環境の向上	機械化の実施箇所数	6箇所	実施計画の目標値による

※ 現状値は、「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】」の第1期での整備実績。（市管理施設）

※ 目標値は、「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】」に示す整備目標。（市管理施設）

基本方針2 自転車を安全に利用できるまちづくり

取組方針	施策の方針	取組指標（アウトプット）	現状	目標
交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成	交通安全啓発活動の充実	交通安全教室の開催数	201回	220回

※ 現状値は、2022年度（令和4年度）の交通安全教室の開催実績。

基本方針3 自転車を活用したまちづくり

取組方針	施策の方針	取組指標（アウトプット）	現状	目標
自転車の利用促進	公共交通との連携の促進	サイクルアンドバスライド施設の箇所数	4箇所	8箇所
		シェアサイクルポートの箇所数	127箇所	増加を目指す

※ 現状値は、2023年（令和5年）9月時点の箇所数。

**■成果指標**

実施した施策の効果を把握するため、各基本方針の取組方針毎に成果指標（アウトカム指標）を設定します。

基本方針1 自転車利用環境が整うまちづくり

取組方針	成果指標（アウトカム）	現状	目標
安全で快適な自転車通行空間整備	自転車の走りやすさの満足度	14.5%	向上を目指す
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	自転車の駐輪施設の場所や設備の満足度	15.1%	向上を目指す

※ 現状値は、2023年度（令和5年度）に実施した「交通に関する市民意識調査」の結果。

基本方針2 自転車を安全に利用できるまちづくり

取組方針	成果指標（アウトカム）	現状	目標
交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成	自転車関連事故の割合	32.8%	改善を目指す

※ 現状値は、2022年（令和4年）の全事故発生件数に占める自転車事故件数の割合。（藤沢市内の交通事故統計より）

基本方針3 自転車を活用したまちづくり

取組方針	成果指標（アウトカム）	現状	目標
自転車の利用促進	週1回以上自転車に乗る人の割合	35.4%	向上を目指す

※ 現状値は、2023年度（令和5年度）に実施した「交通に関する市民意識調査」の結果。

7-3 計画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、関係機関（商工関係者、交通事業者、交通管理者）、行政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調整を行います。

(2) 推進体制

市民、関係機関等及び行政の3者が協働・連携し、計画の実現に向けた取組を進めます。

■推進体制のイメージ





【あ行】

●安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、2012年（平成24年）11月に国土交通省道路局と警察庁交通局がとりまとめ策定したもの。2016年（平成28年）7月に一部改定された。

【さ行】

●サイクルアンドバスライド施設

まちなかへの自動車の流入を抑制して、公共交通の利用を促進するために、自転車でバス停まで移動し、バスに乗り換えが出来るよう、バス利用者を対象に整備する駐輪施設のこと。

●シェアサイクル

相互利用可能な複数のシェアサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステムのこと。

●自転車

道路交通法に規定される「普通自転車」をいう。車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないものをいう。

「内閣府令で定める基準」としては、次のように規定されている。

一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。

イ 長さ 190センチメートル

ロ 幅 60センチメートル

二 車体の構造は、次に掲げるものであること。

イ 側車を付していないこと。

ロ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。

ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。

ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

※原動機付自転車

内閣府令で定める大きさ以下の総排気量又は定格出力を有する原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であって、自転車、身体障がい者用の車いす及び歩行補助車等以外のものをいう。

※自動二輪

道路交通法に規定される車両区分で、大型自動二輪車及び普通自動二輪車のこと。



●自転車専用通行帯（道路交通法）

車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。

●自転車通行空間

自転車が通行するための道路、又は道路の部分を用いる。

ふじさわサイクルプランの当初計画では「走行空間」の表記を用いており、計画の名称などで、一部「走行空間」の表記を用いている。今後は「通行空間」に統一を図る。

●自転車道（道路交通法・道路構造令）

自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された車道の部分をいう。自転車道のある道路では、自転車は自転車道を通行しなければならない。児童（6歳以上13歳未満）及び幼児（6歳未満）、70歳以上の高齢者などは除く。

●自転車歩行者道（道路構造令）

専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線またはさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、「歩道」として扱われる。

※例外的に歩道を通行できる場合

児童及び幼児、高齢者、安全に車道を通行することに支障を生ずる程度の身体の障がいとして内閣府令で定めるものを有する者であるとき。また、通行の安全を確保するため、歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

●自転車歩行者専用道

自転車と歩行者の一般交通用の道路または道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限り、）のこと。独立して設けられる専用道路のこと。

●市道（1級・2級）

基幹的道路網を形成するのに必要な道路で、都市計画決定された幹線道路や補助幹線道路。

●車道混在

自転車と自動車が道路上で混在して走行すること。

【た行】

●代表交通手段

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のことをいう。



●テレワーク

ICT（情報通信技術）を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。

●東京都市圏

東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県南部は、そこに住む人々の生活や活動の場であり、我が国の政治、経済、文化の中核的な役割を果たしている都市圏。

●東京都市圏パーソントリップ調査

東京都市圏を調査範囲とした、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを10年に一度調べるもの。

●都市計画道路

都市計画法に基づいて経路、幅員などが決定された、市町村道から国道までの基幹的道路のこと。

●トリップ

トリップとは、人がある目的をもって、「出発地」から「目的地」へと移動する単位。

【は行】

●放置禁止区域

放置自転車を撤去できる区域のことであり、藤沢市では、藤沢、辻堂、湘南台、六会日大前、長後、鵜沼海岸、善行の7駅に放置禁止区域を指定している。

【ま行】

●目的構成

●自宅から出発するトリップ

- ・「通勤」：自宅から勤務先への移動
- ・「通学」：自宅から通学先への移動
- ・「自宅－業務」：自宅から出張や打合せ先、作業場等への移動
- ・「自宅－私事」：自宅から買物や通院、習い事、レジャー、送迎への移動

●自宅外から出発するトリップ

- ・「勤務・業務」：勤務先等の自宅外からの出張や打合せ先、作業場等への移動
- ・「その他私事」：勤務先等の自宅外から買物や通院、習い事、レジャー、送迎への移動（買回り行動も含まれる）
- ・「帰宅」：勤務先等の自宅外から自宅への移動

**●モビリティ・ハブ**

様々な交通モードの接続・乗換拠点。

●モビリティ・マネジメント (MM)

一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通や自転車利用へ自発的に転換することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。

【や行】**●幼児 2 人同乗用自転車**

必要な構造又は装置を有するなど、幼児二人同乗用自転車安全基準を満たし、幼児二人が同乗できる座席を備えた自転車。16 歳以上の運転者が、6 歳未満の幼児二人を乗車させることができる。

【英数字】**●EC**

電子商取引(Electronic Commerce)。インターネット上で行われる物やサービスの取引のこと。

●MaaS

一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの (Mobility as a Service)。

●PDCA サイクル

プロジェクトの実行に際し、「計画をたて (Plan)、実行し (Do)、その評価 (Check) に基づいて改善 (Action) を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み (考え方)。

