



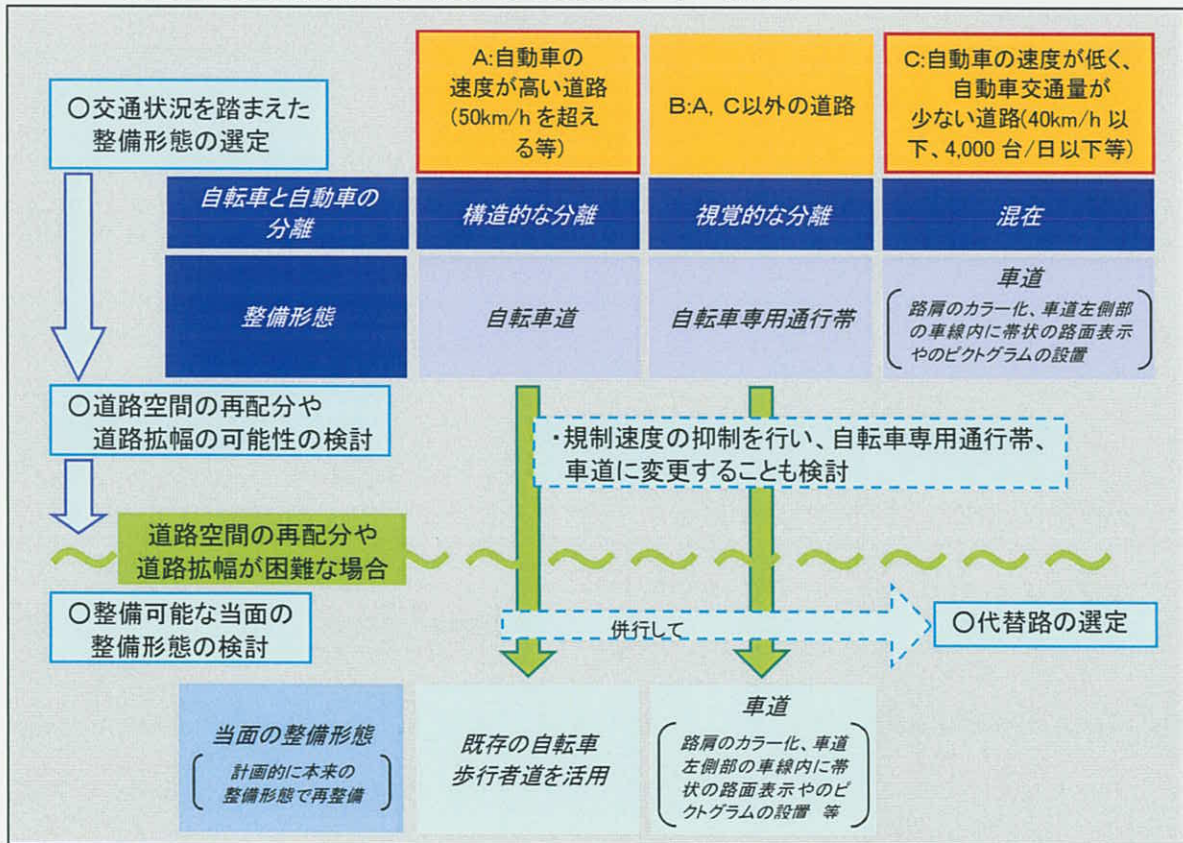
① 自転車ネットワーク路線の選定

既存の道路ネットワークや計画中の路線から、以下のような路線を適宜組み合わせて選定して行くこととしています。

- 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区などを結ぶ路線
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車空間を確保する路線
- 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- 既に自転車通行空間が整備されている路線
- その他連続性を確保するために必要な路線

② 整備形態の選定

路線ごとに交通状況を踏まえて適切な区間設定を行ない、自転車道、自転車専用通行帯などの自転車通行空間の整備形態を選定するものです。また、道路空間の制約により整備が困難な場合には、現時点で整備可能な当面の整備形態を選定することとしています。



【出典:H24.11 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】

図14 整備形態の選定の流れ

6 自転車利用環境整備計画(案)の基本的な方向性



本市の自転車利用環境整備計画(案)には、以下のような「基本理念」、「基本方針」を示して行きたいと考えています。

6-1 自転車利用環境整備の基本理念

「だれもが安全・快適に自転車利用ができるまち～ふじさわ～(案)」

6-2 自転車利用環境整備に向けた基本方針

自転車利用環境整備に向けては、以下に示す4本の基本方針に基づき、様々な取組みを進めて行きたいと考えています。

方針1
はしる

～走行空間整備～

安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり

方針2
とめる

～駐輪環境整備～

鉄道駅周辺を重点とした人にやさしい駐輪環境づくり

方針3
つかう

～利用促進～

市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくり

方針4
まもる

～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



6-3 基本方針に基づく様々な取組みの展開

4本の基本方針を実現するために、様々な取組みを進めていきます。

方針1 はしる

～走行空間整備～

安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり

<取組方針>

自転車・歩行者・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つつ、将来を見据えた自転車ネットワーク路線の設定を行ないます。また、自転車走行空間整備の方針を作成し、その方針に基づき、自転車走行空間の整備を行ないます。

1 自転車ネットワークの設定

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を踏まえた上で、以下に示した基準をもとに、自転車ネットワーク路線の選定を行ない、自転車の走行空間整備を進めます。

- 自転車交通量が多い地区間を連絡する都市計画道路などの路線
- 鉄道駅、学校、商業施設、公共施設など人が集まる施設へアクセスする路線
- 既設の自転車走行空間が整備されている路線と接続する路線
- 観光・レジャーなどによる広域ネットワーク路線

2 安全・快適な走行空間の確保

1で自転車ネットワーク路線に設定した路線について、統一的な考え方のもとに、それぞれの路線に適した自転車走行空間整備の方針を作成し、その方針に基づき、自転車走行空間を整備します。

- 統一的な考えのもとで市内の自転車走行空間整備を行なうための走行空間整備方針の作成
- 走行空間整備方針に基づいた自転車走行空間の整備



方針2
とめる

～駐輪環境整備～

鉄道駅周辺を重点とした人にやさしい駐輪環境づくり

<取組方針>

放置自転車対策の一環として放置自転車が多く見られ駐輪場の収容台数が足りていない鉄道駅周辺、商業施設周辺においては、新たな駐輪スペースの確保等の方策について検討します。また放置禁止区域における放置自転車の撤去を進めます。

あわせて受益者負担の観点や既存駐輪場の防犯性・利便性の向上を図るため無料駐輪場の有料化を進めます。

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く、駐輪場の収容台数が足りていない駅周辺などにおいて、駐輪環境の向上を図るため、公民双方において、必要な駐輪スペースの確保に努めます。

- 駅周辺における新たな駐輪場の検討
- 駅周辺における開発と連動した駐輪場の推進
- 駅周辺における民間活力による駐輪場の促進

2 既存駐輪場の利用環境の向上

既存無料駐輪場の防犯性・利便性の向上を図るため、施設の有料化や既設駐輪場の利用環境の向上に努めます。

- 無料駐輪場の防犯性・利便性の向上（有料化）
- 既設駐輪場の運営の効率化

3 放置自転車の撤去

特に駐輪需要の多いところにおいては、1の新たな駐輪スペースの確保に努めるとともに、関係機関と協力し、放置禁止区域における放置自転車の集中的な撤去を行ないます。

- 放置禁止区域における放置自転車の集中的な撤去



方針3
つかう

～利用促進～

市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくり

＜取組方針＞

自転車利用を促進するためにソフト面の方策を中心に検討を進めます。あわせて、地域や企業と連携しながら市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくりに取り組んでいきます。

1 公共交通などとの連携

主要なバス停付近への駐輪施設の整備、主要な鉄道駅、観光施設周辺などでのレンタサイクルの検討を進めることで、サイクルアンドライドの推進を図ります。

- サイクルアンドライド推進の検討
- レンタサイクルの検討

2 モビリティ・マネジメントの推進

モビリティ・マネジメントの推進により、人々が賢くより最適な交通手段を選択できるような取組みが必要となります。その中で自転車が選択できる環境づくりに努めて行くことが自転車利用促進には有効と考えます。

このため、市民や企業を対象としたモビリティ・マネジメントの実施を検討して行きます。

- 居住者対象のモビリティ・マネジメントの実施
- 職場対象のモビリティ・マネジメントの実施

※モビリティ・マネジメントとは、自動車利用から公共交通・自転車などを適切に利用する方向へと人々の意識を促す交通政策です。



方針4
まもる

～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

<取組方針>

自転車利用における交通ルールの遵守やマナーの向上について、市民の意識を高める取組みを推進します。また、防犯面からも意識付けを行ないます。

1 交通安全啓発活動の推進

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有効であると考えます。

- 自転車利用ルールの徹底
- 効果的な交通安全教育の推進

2 防犯への意識づけ活動

安全啓発に向けた活動の機会において、自転車への施錠を周知する活動を推進します。

- 駐輪時の施錠の徹底



**方針1
はしる**

～走行空間整備～
安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり

1 自転車ネットワークの設定

自転車ネットワークの設定に当たっては、以下に示す流れに基づき路線を選定し、安全・快適に走行できる路線の整備などをめざします。

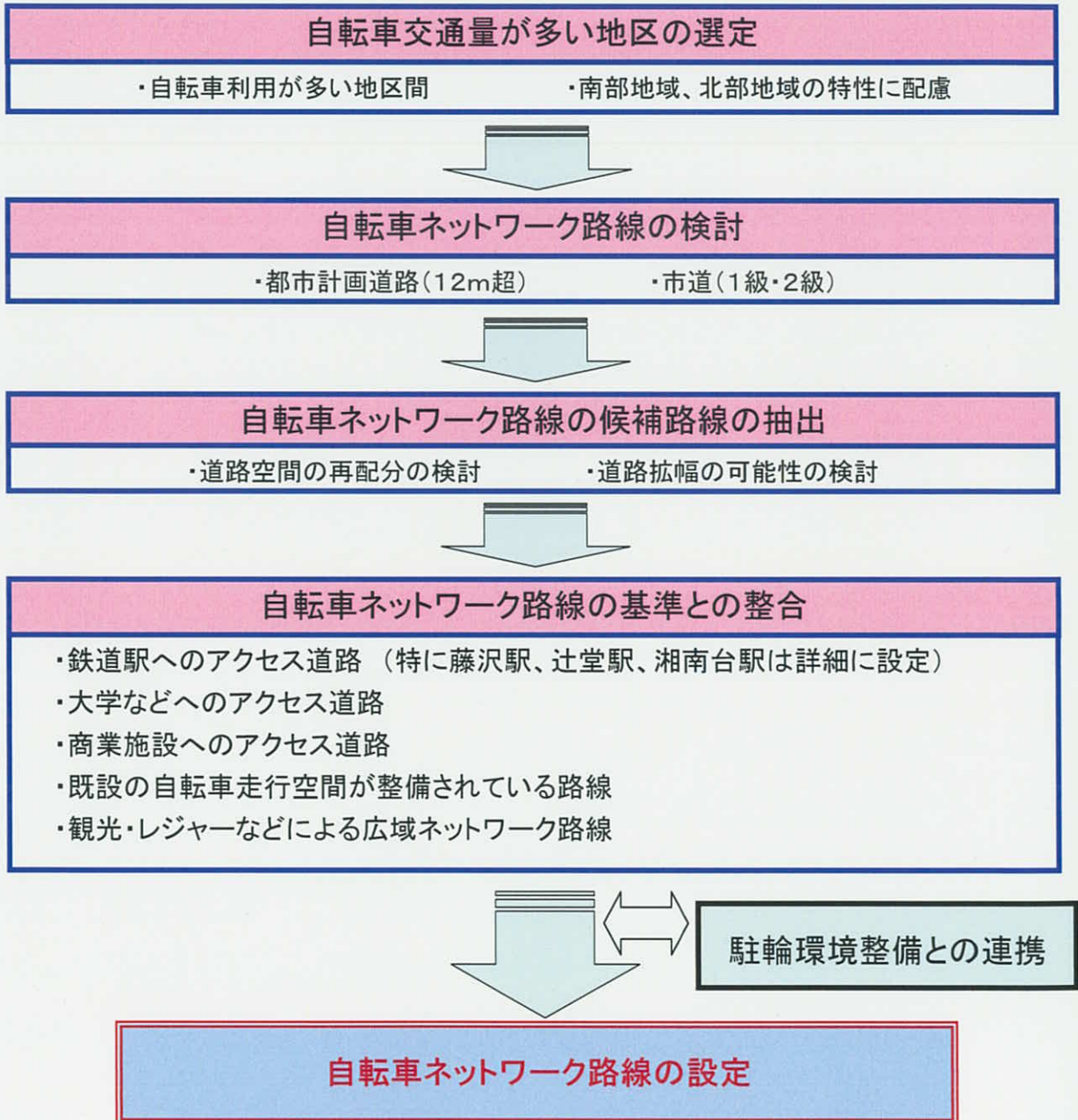


図15 自転車ネットワーク設定の流れ
6-23



(1) 自転車交通量が多い地区間を連絡する都市計画道路などの路線

自転車交通量が多い地区間と自転車ネットワーク路線選定の考え方を示した上で、「自転車交通量が多い地区間を連絡する都市計画道路などの路線」の選定を行ないます。

① 自転車交通量が多い地区間の考え方

自転車交通量が多い地区間の考え方としては、「図16本市の都市計画道路と自転車（代表交通手段）分布交通量」の状況を踏まえて、地区を選定して行きます。

本市の自転車利用状況としては、地形の影響から、南部地域と北部地域間での移動が少ない状況となっていますので、市域を南部地域、北部地域に分けて自転車ネットワークの検討を行なうことを基本として行きます。

【南部地域】

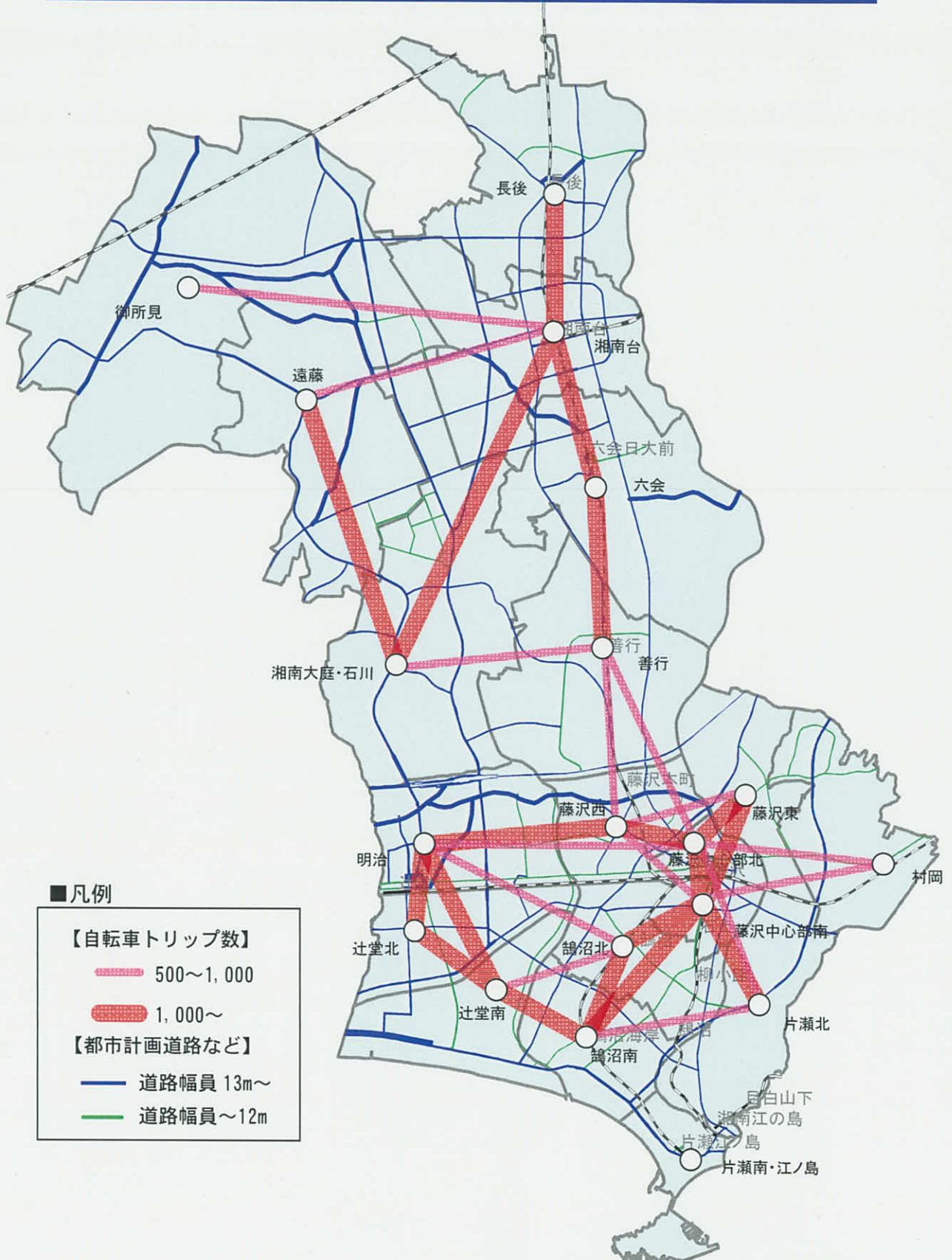
南部地域で自転車利用が多い地区間としては、以下のとおりとなっています。

- ・ 藤沢地区－鵠沼地区間
- ・ 辻堂地区－鵠沼地区間
- ・ 辻堂地区－明治地区間
- ・ 明治地区－藤沢駅周辺間

【北部地域】

北部地域で自転車利用が多い地区間としては、以下のとおりとなっています。

- ・ 小田急沿線の長後地区－湘南台地区－六会地区－善行地区間
- ・ 湘南大庭・石川地区－遠藤地区間
- ・ 湘南大庭・石川地区－湘南台地区間



【資料：H20 東京都市圏パーソントリップ調査】

図16 本市の都市計画道路と自転車(代表交通手段)分布交通量