



### 1-3 将来的な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選定」を踏まえ、藤沢市の将来的な自転車ネットワーク路線を設定し、安全・快適に走行できる路線の整備などをめざします。

#### (1) 将来的な自転車ネットワーク路線設定の考え方

「自転車交通量が多い地区間の選定」で示した自転車利用の多い地区間に位置する都市計画道路と市道（1級、2級）の路線を基本に、自転車ネットワーク路線の検討を進めます。

都市計画道路については、道路空間の再配分による自転車走行空間の確保が可能となる道路幅員12m以上の路線を基本として検討を行います。

市道（1級、2級）については、都市計画道路による自転車ネットワークの設定が困難な場合など、都市計画道路を補完する路線としての検討を行います。

また、都市計画道路と市道（1級、2級）でネットワーク路線の設定が困難な場合には、市道（1級、2級）以外の路線なども組み込んだ代替路線の選定も検討を行います。

道路空間の再配分については、高齢者などの安全な走行空間を確保できるよう、道路管理者・交通管理者（警察）・地域・商業関係者などとの調整を図り、例えば、植栽帯の見直し、一方通行化などについても検討を行います。

#### (2) 将来的な自転車ネットワーク路線設定の検討

将来的な自転車ネットワーク路線の設定に向けた検討にあたっては、自転車交通量が多い地区間の連絡を担う「自転車ネットワーク候補路線」から、自転車ネットワーク路線の基準や、地形、交通事故の状況との整合を踏まえ設定します。

##### ○学校などへのアクセス道路

###### 【南部地域】

- ・ 鶴沼地区

###### 【北部地域】

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

##### ○商業施設へのアクセス道路

###### 【南部地域】

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

###### 【北部地域】

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

##### ○地形の状況

###### 【南部地域】

- ・ 相模野台地（縁辺部）：藤沢地区・明治地区・片瀬地区

###### 【北部地域】

- ・ 河川沿いの地区：善行地区、六会地区、湘南大庭地区、湘南台地区、長後地区



(3) 将来的な自転車ネットワーク路線設定の検討図

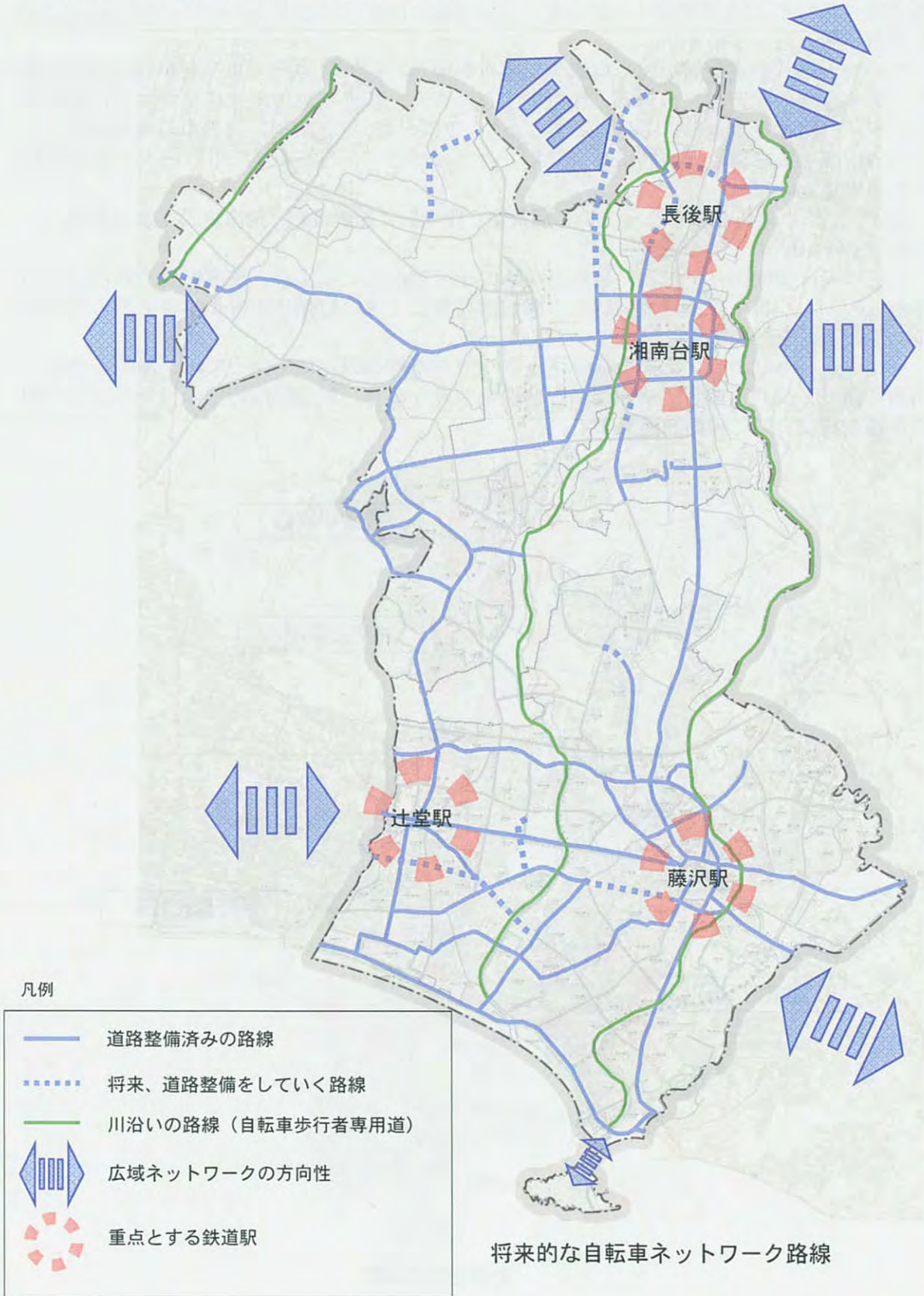


将来的な自転車ネットワーク路線検討図



(4) 将来的な自転車ネットワーク路線

「自転車ネットワーク路線選定の基本方針」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ます。







### 3 安全・快適な走行空間の確保

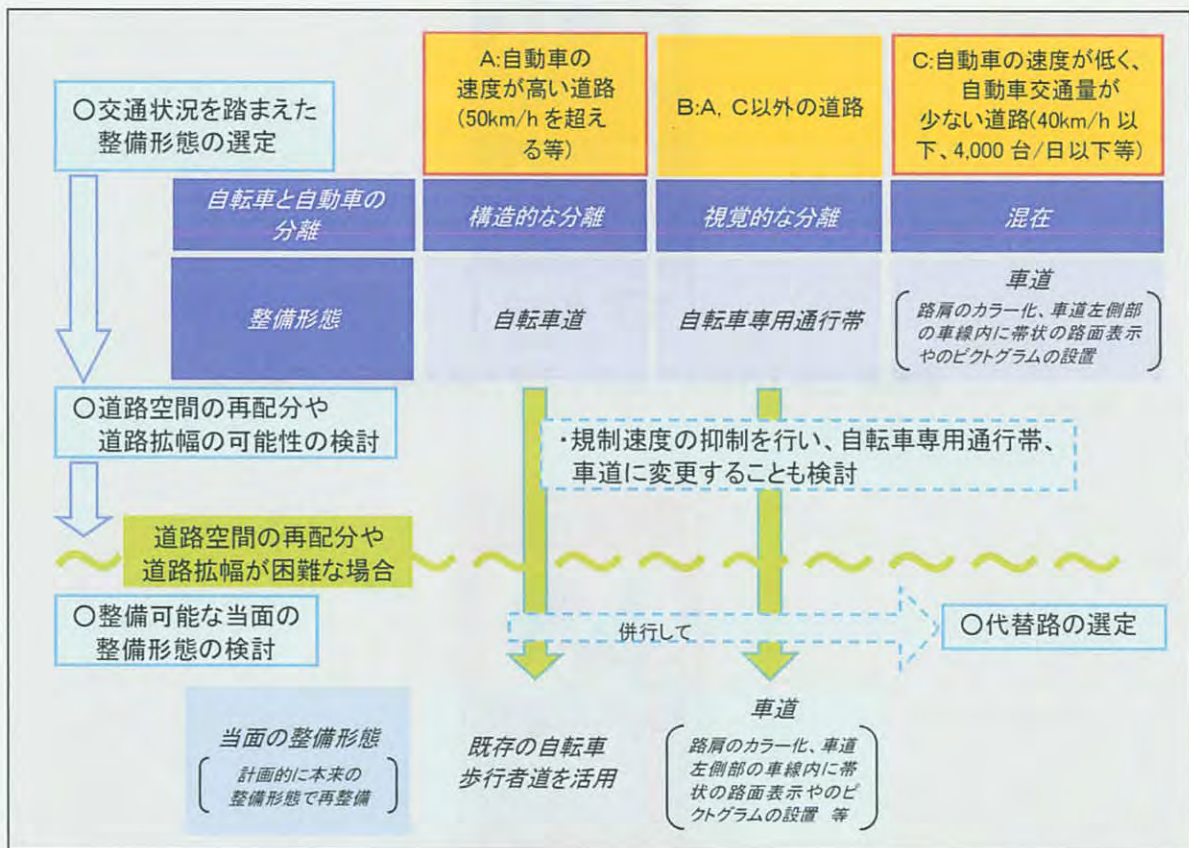
1の「将来的な自転車ネットワーク路線の設定」、2の「鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の設定」で自転車ネットワークに設定した路線については、安全・快適な走行空間を確保するために、一定の色で路面を着色するなど市内統一的な考え方で整備を行います。

#### 3-1 藤沢市の自転車走行空間の整備方針の作成

安全・快適な自転車走行空間を市内統一的な考え方で整備を行うための方針を定めた、「藤沢市自転車走行空間のあり方」(以下、「あり方」という。)を作成します。国のガイドラインでは、「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則」としており、各地域において、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、通行ルールの徹底などを進められるようとりまとめられました。あり方についても、このガイドラインの考え方を基本とします。

#### 3-2 「藤沢市自転車走行空間のあり方」に基づいた走行空間整備

あり方に基づいて決定した整備形態で、関係機関との調整が整った路線から、自転車走行空間の整備を順次進めていきます。



整備形態の選択のフロー

【資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン  
国土交通省道路局・警察庁交通局 2012年(平成24年11月)】



### 3-3 国のガイドラインに定めのない事項のルール化

国のガイドラインには詳細な定めのない事項のうち、歩行者や自転車などに注意を促す標示などについては、現在統一したデザインがない状況です。あり方では、自転車利用者などの混乱を防ぐためにも、藤沢市の統一したデザインを定めています。



自転車の走行位置を明示するためのマーク（イメージ）



自転車と歩行者の走行位置を示すための看板（イメージ）



自転車と歩行者の錯綜が懸念される箇所で  
注意を促すための路面標示（イメージ）

**基本方針 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＞

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施設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など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施設の防犯性・利便性の向上を図るため無料駐輪施設の有料化を進めます。

## 1 新たな駐輪スペースの確保

駐輪需要が高くて放置自転車が多く、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、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。

- 自転車交通量が多い鉄道駅周辺における新たな駐輪施設整備の検討
- 自転車交通量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防犯性・利便性の向上を図るため、施設の有料化や既存駐輪施設の利用環境の向上に努めます。

- 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 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、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。

- 放置禁止区域における放置自転車の効果的な撤去の推進

**基本方針 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>**

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向け、過度な自動車利用から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。

**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。

- サイクルアンドバスライドの検討
- レンタサイクルの検討
- 自転車ラックバスの検討

**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を選択できるような取組みを進めていくことが必要となります。その中で、自転車が選択できる環境づくりに努めてい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に向け、検討を進めていきます。

- 学校教育・住民対象のモビリティ・マネジメントの推進
- 職場対象のモビリティ・マネジメントの推進

**3 情報発信の充実**

自転車の利用割合を上げるために、利用者が必要とする情報を発信し、気軽に自転車を利用できるような促進手段の検討を図ります。

- 既存駐輪施設の利用を促すパンフレット作成の検討
- 自転車マップ作成の検討
- 身体活動量についての掲示の検討

**4 自転車にふれあう機会の創出**

自転車利用が少ない人に対し、自転車とふれあう機会を創出し、利用を促すイベントの開催を検討します。

- 自転車利用を促すイベント開催の検討



**基本方針 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**<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います。

**1 交通安全啓発活動の拡充**

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。

- 原則車道走行、左側通行など自転車利用ルール徹底の推進
- 自転車事故防止のための効果的な交通安全教育の推進

**2 防犯への意識付け活動**

安全啓発に向けた活動の機会において、自転車盗難被害の要因の多くが無施錠であることと、防犯登録が義務化されていることを認識させ、自転車への施錠と防犯登録の義務を周知する活動を推進します。

- 駐輪時の施錠の徹底の推進
- 防犯登録義務化の周知の促進

**3 自転車環境づくりにあわせた意識の啓発**

自転車走行空間を確保するため、自動車の安全走行への誘導及び周知をする活動を推進します。

- 自転車走行空間における安全走行の確保

**4 社会情勢に伴う交通ルール意識への啓発**

道路交通法の改正や警察庁の通達などがあった場合、従来の姿勢や認識を転換し、新たな交通ルールに関する認識の啓発をしていきます。

- 交通ルール認識への啓発活動の推進

**5 幼児二人同乗基準に適合した自転車利用の啓発**

6歳未満の幼児を二人乗せて自転車を運転するには、運転者用乗車装置と幼児用席2つを設けるために必要な構造などを有した自転車を使用することが義務づけられていることから、この安全基準に適合した幼児二人同乗用自転車の利用の啓発を図ります。

- 幼児二人同乗用自転車の利用の啓発



## 第6章 中短期で取り組む自転車施策



基本方針1 はしる ～走行空間整備～

基本方針2 とめる ～駐輪環境整備～

基本方針3 つかう ～利用促進～

基本方針4 まもる ～交通ルールの遵守～

## 第6章 中短期で取り組む自転車施策



4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「中短期で取り組む自転車施策」と位置付け、その実現に取り組んでいきます。

### 基本方針1 「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

施策	取組み
1 自転車走行空間づくり	●自転車走行空間の整備
2 鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり	●藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅周辺の自転車走行空間づくり
3 先導的に取り組む路線以外の路線への当面の対応について	●左側通行を促す路面標示など

### 基本方針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

施策	取組み
1 新たな駐輪スペースの確保	●自転車交通量が多い鉄道駅周辺における新たな駐輪施設の整備
	●自転車交通量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 放置自転車の撤去	●放置自転車の効果的な撤去の推進



## 基本方針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

施策	取組み
1 公共交通などとの連携	● サイクルアンドバスライド推進の検討
	● レンタサイクルの検討
	● 自転車ラックバスの検討
2 モビリティ・マネジメントの推進	● 学校教育・住民対象のモビリティ・マネジメントの推進
	● 職場対象のモビリティ・マネジメントの推進
3 情報発信の充実	● 既存駐輪施設の利用を促すパンフレット作成の検討
	● 自転車マップ作成の検討
	● 身体活動量についての掲示の検討
4 自転車にふれあう機会の創出	● 自転車利用を促すイベント開催の検討

## 基本方針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

施策	取組み
1 交通安全啓発活動の拡充	● 原則車道走行、左側通行など自転車利用ルール徹底の推進
	● 自転車事故防止のための効果的な交通安全教育の推進
2 防犯への意識づけ活動	● 駐輪時の施錠の徹底の推進
	● <b>防犯登録義務化の周知の促進</b>
3 自転車環境づくりにあわせた意識の啓発	● 自転車走行空間における安全走行の確保
4 社会情勢に伴う交通ルール意識への啓発	● 交通ルール認識への啓発活動の推進
5 幼児二人同乗基準に適合した自転車利用の啓発	● 幼児二人同乗用自転車の利用の啓発



## 基本方針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

「将来的な自転車ネットワーク路線」のうち、現在、新設路線として事業が進められている路線と、藤沢市が管理する路線の中から、中短期で取り組む自転車走行空間の整備を予定する路線を選定し、先導的な自転車走行空間づくりに取り組んでいきます。

あわせて、先導的に進めていく自転車走行空間整備の進捗状況を見据えながら、自転車走行空間を検討していく路線も選定し、自転車ネットワークの形成を進めていきます。

また、自転車利用の多い鉄道駅周辺については、自転車空間整備の方向性を示し、自転車ネットワークの形成に取り組んでいきます。

これらの自転車走行空間づくりにあたっては、あり方に基づき、地域や関係機関との調整を図りながら進めていきます。

## 1 自転車走行空間づくり

### (1) 自転車走行空間の整備

自転車利用が多い藤沢駅周辺では、現在、道路空間の再配分などにより、自転車走行空間の整備が進められています。このため、この周辺部に位置する都市計画道路（道路整備済みの路線）を中心に、「自転車走行空間の整備を予定する路線（道路空間再配分等）」として、3路線を設定し、自転車走行空間づくりを進めます。

また、都市計画道路などで、現在、自転車走行空間を含めて道路新設事業が進められている、3路線を、「自転車走行空間の整備を予定する路線（新設）」として設定し、自転車走行空間づくりを進めます。

#### ① 自転車走行空間の整備を予定する路線

##### □ 整備予定路線（道路空間再配分等）

番号	路線名	幅員	車線数	起点 終点
1	藤沢石川線(都)	16m	2車線	本藤沢七丁目 藤沢四丁目
2	中学通り線(都)	15m	2車線	藤沢 藤沢
3	藤沢駅辻堂駅線(都)	12～15m	2車線	鵜沼神明二丁目 藤沢

##### □ 整備予定路線（新設）

番号	路線名	幅員	車線数	起点 終点
1	石川下土棚線(都)	18～25m	4車線	下土棚字諏訪棚 下土棚字夏刈
2	(仮) 遠藤葛原線	18m	2車線	葛原字観音堂 葛原字滝谷
3	(仮) 湘南台寒川線 ※遠藤宮原線(都)の延伸区間	25m	4車線	宮原字六本松 寒川町



②自転車走行空間を検討していく路線

先導的に進めていく「自転車走行空間の整備を予定する路線」とのネットワーク化を図るため、これらの路線整備の進捗状況を見据えながら、既設の自転車走行空間が整備されている路線、鉄道駅周辺の自転車走行空間として整備する路線との連続性や、交通事故の状況を踏まえ、藤沢市が管理する路線（道路整備済みの路線・将来道路整備をしていく路線）を中心に、「自転車走行空間を検討していく路線」として、次のとおり設定します。

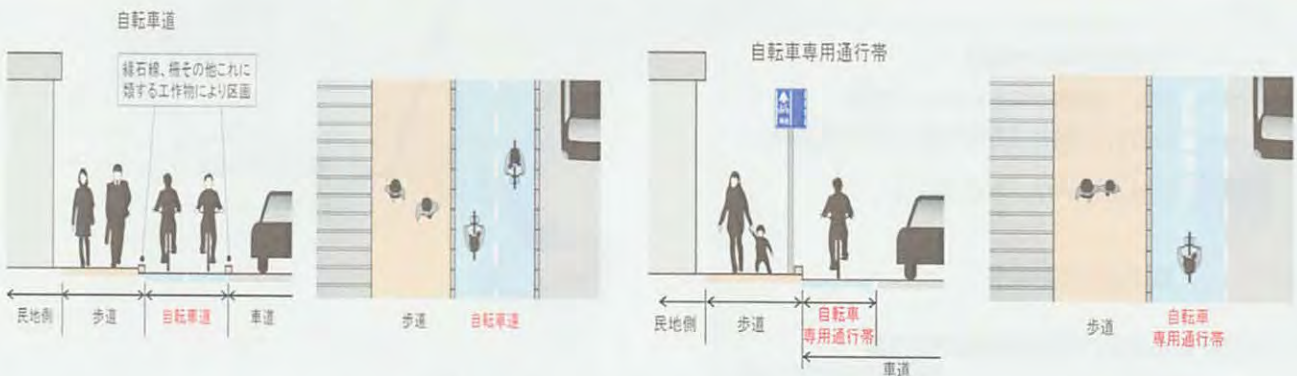
また、広域的な自転車ネットワークの形成には、国道、県道も含めていくことが必要となることから、国、県、周辺都市との調整を行い、検討路線の選定に向けた検討も進めていきます。

□検討路線（道路空間再配分等）

番号	路線名	幅員	車線数	起点 終点
1	高倉遠藤線(都)	25m	4車線	湘南台六丁目 遠藤字山崎
2	遠藤宮原線(都)	25m	4車線	遠藤字山崎 宮原字六本松
3	辻堂駅遠藤線(都)	25m	4車線	辻堂神台一丁目 遠藤字打越
4	辻堂駅南海岸線(都)	15m	2車線	辻堂二丁目 辻堂西海岸三丁目
5	国道467号、県道43号、県道44号	16m	2車線	藤沢一丁目 羽鳥五丁目
6	境川沿いの路線	-	-	白旗一丁目 片瀬海岸二丁目
7	引地川沿いの路線	-	-	長後字山王添 城南四丁目
8	目久尻川沿いの路線	-	-	宮原字戸中 宮原字高田

□検討路線（新設）

番号	路線名	幅員	車線数	起点 終点
1	鵜沼奥田線(都)	15m	2車線	本鵜沼二丁目 鵜沼東



基本的な整備形態（イメージ）







## 2 鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり

### (1) 藤沢駅周辺の自転車走行空間づくり

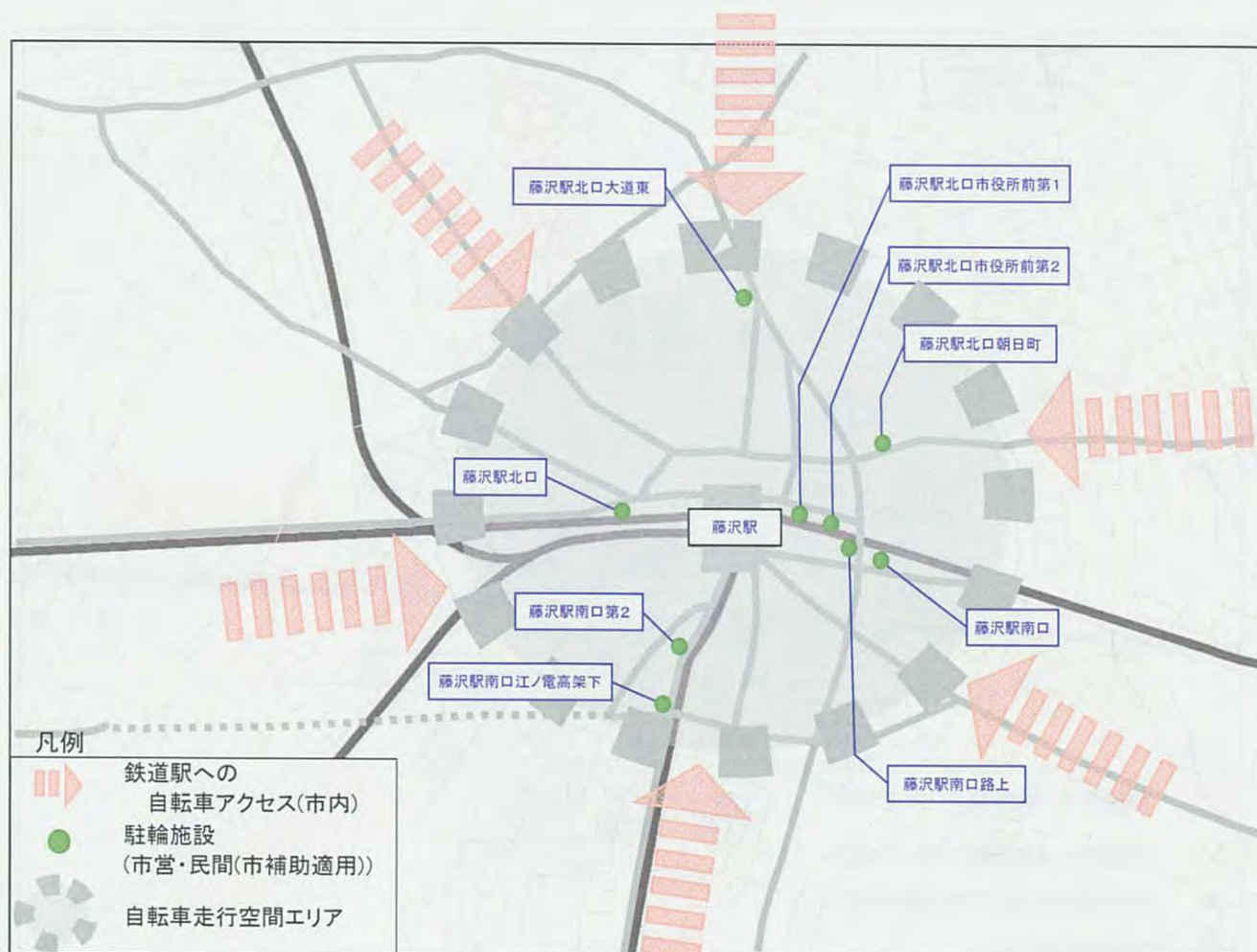
藤沢駅周辺の自転車走行空間エリアとしては、以下の図の範囲に設定し、自転車走行空間づくりを進めていきます。

自転車走行空間エリアの道路網は、藤沢駅を中心とする放射集中型に配置されており、鉄道駅周辺に集まる自転車の経路としては概ね適している構造となっています。

JR東海道本線の北側では、都市計画道路の整備を概ね終えていることから、これらの都市計画道路を中心とした自転車ネットワーク路線を設定します。

一方、南側では、藤沢駅前南部土地区画整理事業が完了しているものの、その隣接地域では都市計画道路に未整備区間があり、その連続性に課題を残しています。このため、南側では、都市計画道路と都市計画道路を補完する市道を組み合わせて自転車ネットワーク路線を設定します。

自転車走行空間エリアでは、主に駐輪施設や商業施設に連絡する自転車ネットワーク路線を中心に、地域の方々、商業関係者、交通事業者、関係機関と連携を図りながら、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりを進めていきます。



駅周辺の道路網とアクセス（藤沢駅）



(2) 辻堂駅周辺の自転車走行空間づくり

辻堂駅周辺の自転車走行空間エリアとしては、以下の図の範囲に設定し、自転車走行空間づくりを進めていきます。

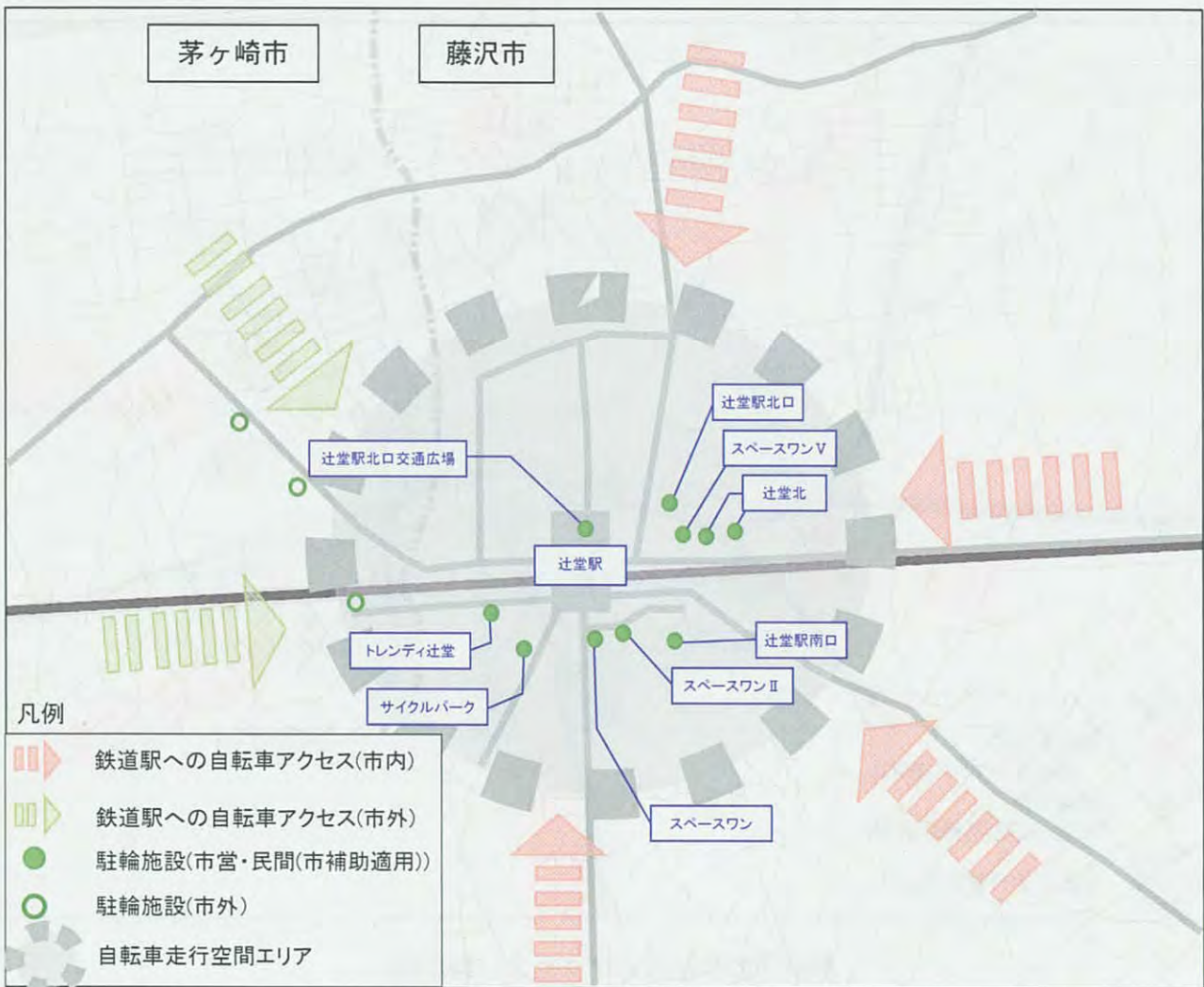
自転車走行空間エリアの道路網は、辻堂駅を中心とする放射集中型に配置されており、鉄道駅周辺に集まる自転車の経路としては概ね適している構造となっています。

JR東海道本線の北側では、都市計画道路の整備を概ね終えていることから、これらの都市計画道路を中心とした自転車ネットワーク路線を設定します。

一方、南側についても、都市計画道路の整備は概ね終わっていますが、藤沢駅方向の東側地域には都市計画道路がないことから、その連続性に課題を残しています。このため、南側では、都市計画道路と都市計画道路を補完する市道を組み合わせて自転車ネットワーク路線を設定します。

辻堂駅周辺では、茅ヶ崎市域からの自転車利用が多いことから、茅ヶ崎市の「ちがさき自転車プラン」との整合を図りながら、自転車ネットワーク路線を検討していきます。

自転車走行空間エリアでは、主に駐輪施設や商業施設に連絡する自転車ネットワーク路線を中心に、地域の方々、商業関係者、交通事業者、関係機関と連携を図りながら、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりを進めていきます。



駅周辺の道路網とアクセス (辻堂駅)



### (3) 湘南台駅周辺の自転車走行空間づくり

湘南台駅周辺の自転車走行空間エリアとしては、以下の図の範囲に設定し、自転車走行空間づくりを進めていきます。

自転車走行空間エリアの道路網は、湘南台駅を中心に、都市計画道路と市道が格子型に配置されており、鉄道駅周辺に集まる自転車の経路として見ると少し使いにくい構造となっています。

これらの道路網は、土地区画整理事業により小田急江ノ島線東側、西側ともに、整備を終えているため、自転車の利用実態を踏まえて、都市計画道路と都市計画道路を補完する市道を組み合わせて自転車ネットワーク路線を設定します。

自転車走行空間エリアでは、主に駐輪施設や商業施設に連絡する自転車ネットワーク路線を中心に、地域の方々、商業関係者、交通事業者、関係機関と連携を図りながら、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりを進めていきます。



駅周辺の道路網とアクセス（湘南台駅）



#### (4) 長後駅周辺の自転車走行空間づくり

長後駅周辺の自転車走行空間エリアとしては、以下の図の範囲に設定し、自転車走行空間づくりを進めていきます。

長後駅周辺の都市計画道路網を見ると、長後駅東口は、都市計画道路と市道が格子型に配置されており、鉄道駅周辺に集まる自転車の経路として見ると少し使いにくい構造となっています。長後駅西口は、放射集中型に配置されており、鉄道駅周辺に集まる自転車の経路としては概ね適している構造となっていますが、都市計画道路に未整備な区間が多く、その連続性に課題を残しています。

このことから、長後駅周辺では、都市計画道路と都市計画道路を補完する市道を組み合わせて自転車ネットワーク路線を設定します。

長後駅周辺では、近隣市域からの自転車利用が多いことから、綾瀬市、大和市、横浜市と調整を図りながら、自転車ネットワーク路線を検討していきます。

自転車走行空間エリアでは、主に駐輪施設や商業施設に連絡する自転車ネットワーク路線を中心に、地域の方々、商業関係者、交通事業者、関係機関と連携を図りながら、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりを進めていきます。



駅周辺の道路網とアクセス（長後駅）

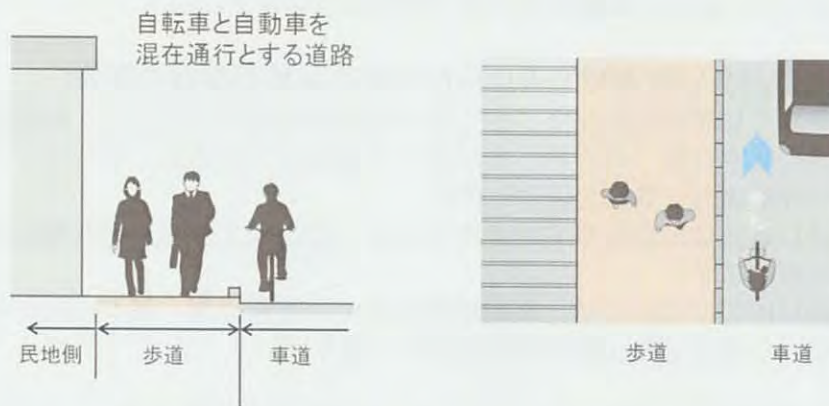


3 先導的に取り組む路線以外の路線への当面の対応について

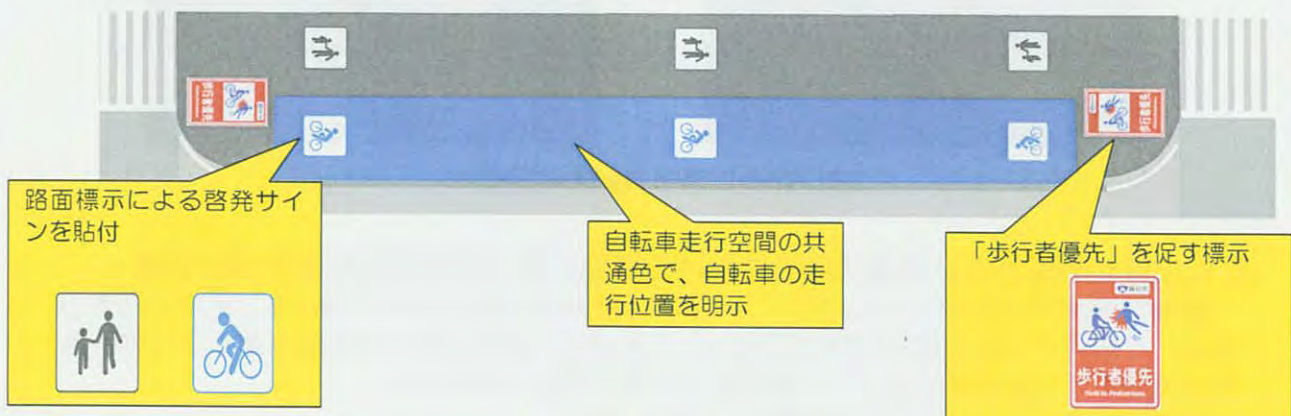
先導的に取り組む路線以外の路線の当面の対応については、車道の左側通行への徹底を図ることを基本とし、左側通行を促す路面標示などを設置することを検討しますが、その対応が交通状況などから難しい場合には、自転車歩行者道の活用も検討していきます。

これらの場合には、路面のカラー化などを行うとともに、自転車利用者に歩行者優先を徹底させるための通行ルールの周知などの安全対策をあわせて実施していきます。

また、未整備の都市計画道路を、将来的な自転車ネットワーク路線として位置付けている地域では、市道（1級、2級）以外の路線なども組み込んだ代替路線の選定も検討を行います。



基本的な整備形態（イメージ）



普通自転車歩道通行可の歩道での自転車通行位置の明示



## 基本方針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

#### 1 新たな駐輪スペースの確保

放置自転車対策の一環として放置自転車の解消、歩行者の安全な通行を確保するため、また自転車の利用を促進するため、放置自転車が多く見られ、駐輪需要が高く駐輪施設の収容台数が足りない鉄道駅周辺などにおいて、駐輪環境の向上が必要です。このため、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。

##### (1) 自転車交通量が多い鉄道駅周辺における新たな駐輪施設の整備

駐輪需要が高く放置自転車が多く見られる藤沢駅周辺においては、鉄道駅周辺の駐車需要が駐輪施設の収容台数（収容枠）を越えている状況を踏まえ、まちづくり計画などとあわせた新たな駐輪施設の整備を検討します。

- ① 藤沢駅北口駅前地区整備事業を進めている、藤沢駅北口通り線沿線に新たな駐輪施設の整備を進めます。
- ② 藤沢駅南口周辺については、藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業との連携を図りながら駐輪施設の整備を検討します。



藤沢駅南口路上自転車駐車場

##### (2) 自転車交通量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

駐輪需要が高い鉄道駅周辺において「藤沢市特定開発等に係る手続き及び基準に関する条例」に規定する駐輪施設の附置義務などに基づき、開発主体との協議を通じ大量の駐車需要を発生する商業施設などへの駐輪施設整備の促進に努めます。

- ① 附置義務に基づく駐輪施設の整備を促進します。
- ② 大量な駐輪需要を発生する鉄道、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促進を働きかけます。
- ③ 民間駐輪事業者への働きかけや助成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。



### (3) 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防犯性・利便性の向上や、有料施設との受益者負担の公平性を図るため、施設の有料化や既設駐輪施設の利用環境の向上に努めます。

### (1) 既存無料駐輪施設の有料化の検討

無料施設の規模、立地している用地の継続性、管理コストを含め有料化を検討し、可能な箇所の有料化を推進します。

- ① 藤沢駅北口周辺の新たな有料施設の開設にあわせて近隣の無料施設2カ所を廃止し、統廃合による有料化を進めます。
- ② 長後駅西口駅前広場の暫定改修にあわせ、近隣に新たな有料施設を整備するとともに、開設にあわせて無料施設2カ所を廃止し、統廃合による有料化を進めます。
- ③ 藤沢本町駅周辺については、道路整備時に道路下部などの利用を含めた駐輪施設を検討します。

### (2) 既存駐輪施設の利便性を高める方策の検討

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、利用者のサービス向上策を検討します。

近年、収容時の労力が軽減される機械式駐輪施設が普及しています。既存施設の老朽化に伴い更新する際に、ゲート設置など駐輪設備の機械化を進め、処理能力強化、駐輪情報の提供などによる利便性向上を図ります。



藤沢駅 市営無料自転車等駐車場



藤沢駅 市営有料自転車等駐車場



### 3 放置自転車の撤去

放置自転車は、歩行などの妨げや災害時における緊急避難に支障をきたします。放置自転車の撤去を進め、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ります。

#### (1) 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めざします。



南保管所



放置自転車等保管状況



放置自転車状況（藤沢駅周辺）





### 基本方針3 つかう

#### ～利用促進～

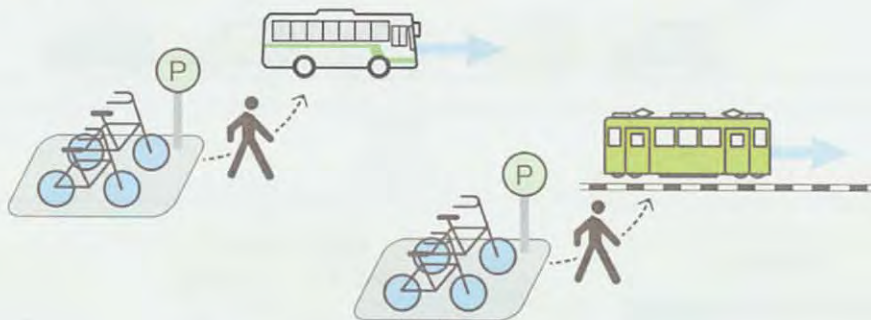
市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくり

#### 1 公共交通などとの連携

公共交通機関などとの連携を図りながら、サイクルアンドライドなど自転車利用の促進に向けた取組みを検討していきます。

##### (1) サイクルアンドバスライドの検討

まちなかへの自動車の流入を抑制し、バス・電車の利用を促進するために、自転車でバス停・鉄道駅に来て、環境に優しいバス・電車に乗り換え、公共交通を、自転車と上手に組み合わせて利用するシステムを検討します。



サイクルアンドライド

##### (2) レンタサイクルの検討

江の島を含めた湘南海岸沿岸の鉄道駅や、観光施設周辺などでレンタサイクルを利用できるように、レンタサイクル施設の設置場所や料金の支払いシステムなど、利用しやすい環境を整備することを検討します。

- ①小田急片瀬江ノ島駅、江ノ電江ノ島駅、湘南モノレール湘南江の島駅の3駅を中心に、観光を目的とした自転車で回遊しやすい環境づくりをめざし、レンタサイクルなど自転車利用をしやすいシステムの検討を進めます。

##### (3) 自転車ラックバスの検討

隣接都市で行われている自転車の運搬が可能な路線バスの運行など、自転車の利用促進に寄与する移動環境づくりの検討を進めていきます。



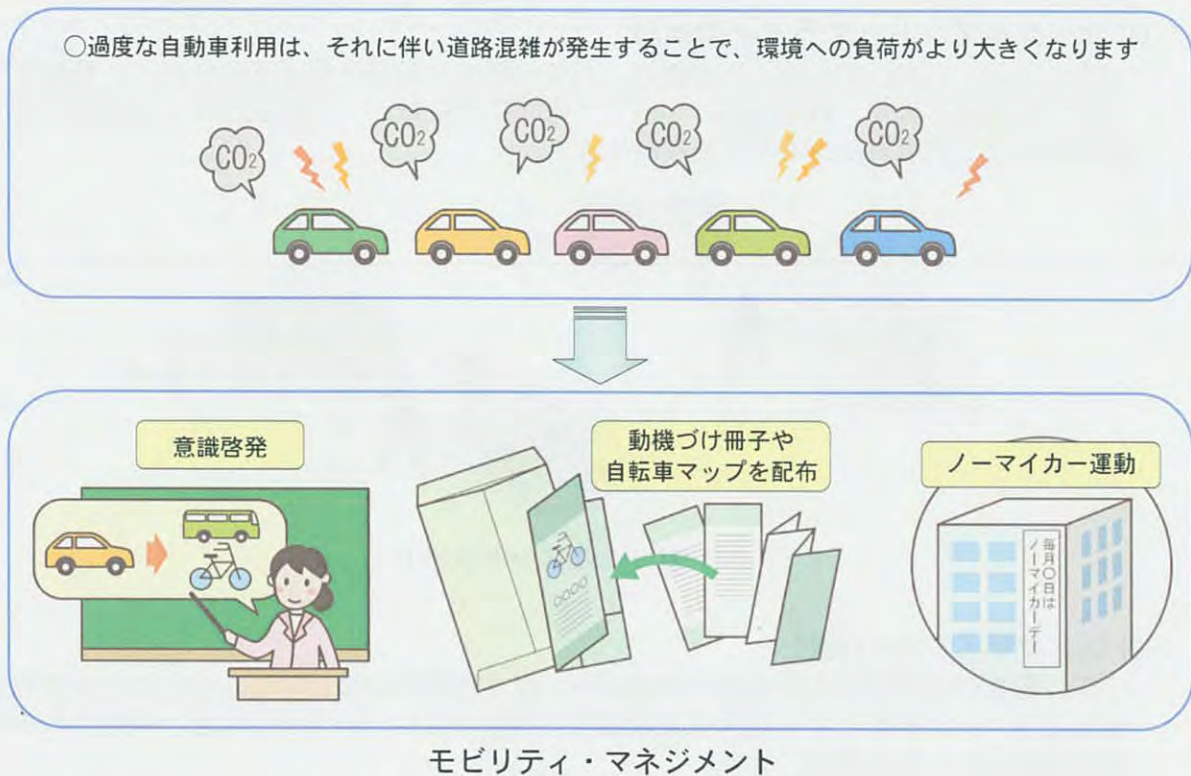
【出典：神奈川中央交通ホームページ】



## 2 モビリティ・マネジメントの推進

自転車や公共交通などの利用促進に向けては、自発的に過度な自動車利用から、自転車や公共交通などの利用に促すソフト面での交通施策であるモビリティ・マネジメントを進めていく必要があります。

自転車利用は、手軽で環境にやさしく健康増進に繋がるメリットがある一方で、天候による影響や大きな荷物を運べないなどのデメリットがあります。また、自動車利用は、天候の影響を受けずにドアツードアで移動できる一方で、温室効果ガスによる環境への負荷が大きいなどデメリットがあります。このような自転車、自動車など利用特性などの情報を提供し、移動手段に関して改めて考えてもらいながら、自転車の利用促進につなげていきます。



### (1) 学校教育・住民対象のモビリティ・マネジメントの推進

学校教育・住民を対象に、自転車、公共交通、自動車のメリットとデメリットなどを載せた動機付け冊子と、自転車マップを配布し、自転車利用の促進に向け、一人ひとりが考えるきっかけを作ります。

また、短距離移動における自転車から徒歩への転換についても、同様に動機付けを行います。

### (2) 職場対象のモビリティ・マネジメントの推進

各企業の労務担当者を対象に、企業視点・利用者視点双方の自転車、公共交通、自動車のメリットとデメリットなどを載せた動機づけ冊子と、自転車マップを配布し、自転車利用の促進に向けた、自転車通勤への各企業の通勤手当制度拡充などについて検討するきっかけを作ります。

あわせて、従業員を対象に、動機づけ冊子と、自転車マップを配布し、自転車利用の促進に向け、一人ひとりが考えるきっかけを作ります。



### 3 情報発信の充実

自転車を利用しやすい環境づくりに向けて、既存駐輪施設や自転車マップの作成など自転車利用の促進に向けた取組みを検討していきます。

#### (1) 既存駐輪施設の利用を促すパンフレット作成の検討

自転車を利用しやすくするために、鉄道駅や商業施設周辺にある既存駐輪施設の利用を促すパンフレットを作成します。

#### (2) 自転車マップ作成の検討

自転車の利用促進に向けては、駐輪施設の情報や自転車を利用することでアクセスできる各種施設などの情報、および安全、快適にアクセスできるルートのご案内などが有効であると考えます。

このため、鉄道駅周辺の駐輪施設と推奨走行ルート、目的施設、交通事故危険箇所などの情報が一体となったマップを作成し、観光マップなどと連携しながら、自転車利用を日常的に行っておらず、知識を有していない層の掘り起こしをめざします。

また、安全に自転車利用するためには、ルールへの遵守も必要であり、このような情報を載せるなど、様々な目的で作成されることが考えられることから、マップ作成にあたっては、地域や関係者と協働しながら、地域のおすすめ情報などを記載するなど、地域密着度の向上についても検討していきます。

#### (3) 身体活動量についての掲示の検討

鉄道駅までの距離、自動車との二酸化炭素排出量の比較や、身体活動量について示した道路標識や看板などを設置することを検討します。

### 4 自転車にふれあう機会の創出

自転車利用が少ない人に対し、自転車とふれあう機会を創出し、利用を促すイベントの開催を検討します。

#### (1) 自転車利用を促すイベント開催の検討

自転車にふれあう機会を目的とした市民参加型のサイクリングイベントなどを開催し、自転車の利用促進に向けた取組みの検討を進めていきます。



基本方針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

1 交通安全啓発活動の拡充

自転車の安全な利用に向けては、「基本方針1はしる」の自転車空間整備とあわせて、自転車利用者、歩行者、自動車利用者など道路を利用するすべての人に、自転車は車両であるという意識づくりを進めていくことが有効であると考えます。

このため、現在、取り組んでいる施策の拡充や充実に向けて検討を進めていきます。

(1) 原則車道走行、左側通行など自転車利用ルール徹底の推進

「自転車安全利用五則」（「自転車の安全利用の促進について」（2007年（平成19年）7月10日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定））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（警察）など関係者と連携しながら、自転車利用のルールの周知徹底を図っていきます。

- ※・13歳未満の子どもや70歳以上の人、車道通行に支障のある身体障がい者が運転している場合は除く。
- ・車道で道路工事を行っている、車道の幅が狭く著しく車が多いなど車道通行が危険な場合は除く。



【資料：警察庁ホームページ】



## (2) 自転車事故防止のための効果的な交通安全教育の推進

自転車空間整備にあわせて、道路を利用するすべての人に通行ルールや路面表示などの周知を図り、交通ルールの遵守につなげていきます。また、自転車利用の効果や自転車の快適な乗り方など自転車利用促進につながる意識づくりも進めていきます。

- ① 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、自転車安全走行キャンペーンを展開していきます。
- ② 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。
- ③ 自動車のドライバーに対する安全啓発として、運転免許の更新講習などと連携した自転車ルールの周知策を検討していきます。
- ④ 広報誌・ホームページなどを通じ、自転車利用ルールについて広く周知を行っていきます。
- ⑤ 交通安全教室や各種イベントなどの機会において、自転車利用による傷害事故を補償する自転車傷害保険について周知を行っていきます。



藤沢各地区での啓発活動

## 2 防犯への意識づけ活動

交通安全啓発活動の機会において、駐輪時の施錠の徹底や防犯への意識づけ活動の実施などを推進していきます。

### (1) 駐輪時の施錠の徹底の推進

自転車盗難被害のうち無施錠による盗難が高い割合となっているため、安全啓発活動の機会において、自転車への施錠の徹底を周知する活動を展開します。

### (2) 防犯登録義務化の周知の促進

自転車の盗難防止と被害回復の促進を目的として、自転車防犯登録義務化の周知を促進します。安全啓発活動など様々な機会をとらえ、防犯登録が義務化されていることを周知する活動を行っていきます。



### 3 自転車環境づくりにあわせた意識の啓発

自転車走行空間を確保するため、自動車の安全走行への誘導及び周知する活動を推進します。

#### (1) 自転車走行空間における安全走行の確保

自転車環境づくりにあわせて、自動車運転免許の更新講習及び安全教室などと連携し、安全走行を周知する活動を推進します。

### 4 社会情勢に伴う交通ルール意識への啓発

警察庁の通達（2011年（平成23年）10月25日）より、自転車は原則車道の左側を走行することになっていますが、まだまだ歩道走行による事故が発生していることから、従来の姿勢や認識を転換し新たな認識への啓発をしていきます。

#### (1) 交通ルール認識への啓発活動の推進

- ①「自転車通行可」でない歩道に対し、自転車走行禁止の徹底を周知する活動を推進します。
- ②自転車教育を関係部署と連携し、交通管理者（警察）へは、自動車運転免許更新時の講習でのルール教育を依頼します。
- ③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します。
- ④社会人に対する、事業所単位での交通ルール教育を依頼します。
- ⑤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（警察）など関係部署と連携し、問い合わせへの対応の充実を図ります。

### 5 幼児二人同乗基準に適合した自転車利用の啓発


6歳未満の幼児を二人乗せて自転車を運転するには、運転者用乗車装置と幼児用席2つを設けるために必要な構造などを有した自転車を使用することが義務づけられていることから、この安全基準に適合した幼児二人同乗用自転車の利用の啓発を図ります。

#### (1) 幼児二人同乗用自転車の利用の啓発



幼児二人同乗用自転車

計画の進捗管理と定期的な見直しは、計画の実行中に発生する様々な変化に対応し、計画の進捗を把握し、必要に応じて計画を修正していくことが重要です。定期的な見直しを行うことで、計画の進捗を把握し、必要に応じて計画を修正していくことが重要です。

第7章 進行管理と定期的な見直し 

- 1 進行管理と定期的な見直しの考え方
- 2 プランの実現に向けた推進体制

項目	対象	備考
当分の計画・分年計画・事業計画 丁種計画、丁種計画、中長期計画 の進捗管理と見直し、そのための 体制整備		計画管理の進捗管理 (関係・関係機関)
丁種計画・中長期計画 の進捗管理と見直し、そのための 体制整備		関係機関との連携 体制整備
計画の実行状況の把握と見直し の体制整備		関係機関との連携 体制整備



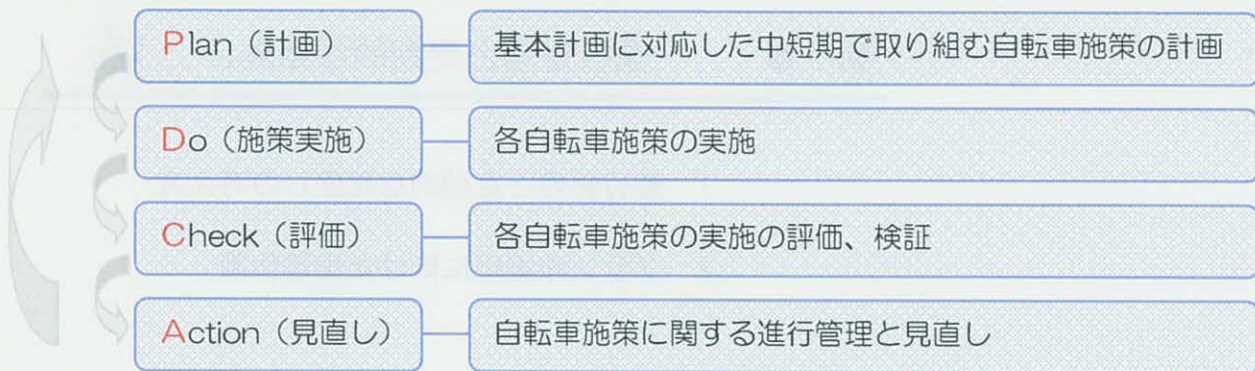
1 進行管理と定期的な見直しの考え方

「ふじさわサイクルプラン」の基本計画では、2030年（平成42年）を見据えた自転車施策の基本方針を示しています。また、中短期に取り組む自転車施策では、概ね10カ年を計画期間として、取り組んでいく自転車施策を示しています。

この「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ています。

このため、進行管理については、定期的に進捗状況を把握し、評価、検証により課題となった内容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いきます。あわせて、社会情勢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定期的に行い、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いきます。

また、中短期的な自転車施策の進捗や、社会経済情勢に大きな変化が生じた際には、本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

(1) 評価指標について

「ふじさわサイクルプラン」の実現に向け、定量的なアウトプットや市民満足度調査による評価指標を次のように設定します。

方針に応じた自転車施策の実施による評価指標の目標に対する達成度を定期的に検証することにより、施策の効果や達成状況を確認します。また、満足度など現時点では、定量化できない評価指標についても、各自転車施策を実施する中で、市民の意識・満足度を調査し、定期的に検討します。

方針1～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

評価指標	現状	目標
・自転車走行空間の整備延長 (道路空間再配分・新設)	—	・自転車走行空間を5km整備することをめざします。あわせて、検討していく路線の中で、整備を実現化する路線を増やします。
・鉄道駅周辺の自転車走行空間の充実度	—	・重点とする4つの鉄道駅について、設定したエリア内の整備をめざします。
・自転車走行環境に関する満足度	—	・自転車走行環境に関する満足度の向上をめざします。





方針2～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

評価指標	現状	目標
・鉄道駅周辺の駐輪環境の充実度	—	・重点とする4つの鉄道駅について、駐輪環境の充実をめざします。
・自転車駐車場所に関する満足度	—	・自転車駐車場所に関する満足度の向上をめざします。

方針3～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

評価指標	現状	目標
・自転車の利用割合	13.8%	・自転車の利用割合の現状維持をめざします。

※将来(2030年(平成42年))の代表交通手段構成の見通しでは、自動車利用の利用割合が、約6%程度、増加する見通しとなっています。このため、自転車施策の実施により、2008年(平成20年)時点の自転車の利用割合を維持していくことを目標としています。

方針4～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

評価指標	現状	目標
・自転車の交通事故件数	478件 (H24)	・自転車に関連する交通事故件数を、200件まで減少させることをめざします。
・交通安全教室の受講者数	—	・自転車を含めた交通安全教室の受講者数を、前年より5%増加させることをめざします。

2 プランの実現に向けた推進体制

「ふじさわサイクルプラン」の実現に向けた推進体制としては、PDCAサイクルを用いた進行管理や、自転車走行空間の整備形態の調整など、実施する施策についての情報交換・調整などを行うため、市民、学識経験者、商業関係者、行政、関係機関などにより構成する「(仮)ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会」を設けます。

この協議会を中心に、市民の方々、商業関係者、交通事業者、関係機関などと連携を図りながら、「中短期で取り組む自転車施策」に取り組んでいきます。



計画の推進体制のイメージ

## 用語の解説

### 【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。

### 【さ行】

#### ●サイクルアンドライド

まちなかへの自動車の流入を抑制して、バス・電車の利用を促進するために、自転車でバス停・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステムのこと。

#### ●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いう。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。

### ●自転車ラックバス

前面に自転車を載せられる路線バス。

### ●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。

### ●身体活動量

体力の維持、向上を目的とする意識的な運動や、仕事など日常生活の中で身体を動かすことをあわせた量。

## 【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。

### ●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。

【例】1トリップ：出発地－(徒歩)→バス停－(バス)→鉄道駅－(鉄道)→鉄道駅－(徒歩)→目的地

### ●道路空間の再配分

自動車走行空間の一部を歩行者や自転車の通行空間に再配分するという考え方。

通過交通の減少や自動車利用から公共交通への転換により、自動車交通量を減少させ、車道の一部をバスや歩行者・自転車のための空間に再整備することにより、人にやさしい安心・安全な交通体系を形成すること。

## 【は行】

### ●普通自転車通行部分の指定あり

道路標示で示された、歩道において自転車が通行すべき部分のこと。

普通自転車通行指定部分が設けられた歩道を通行する場合には、普通自転車通行指定部分の中を通らなければならない。

普通自転車通行指定部分は、自転車専用の通路ではないため、歩行者も通行することができ、また自転車は、普通自転車通行指定部分内を通る歩行者の妨害をしてはならない。

なお、歩行者がいない場合には、通常の歩道とは異なり徐行しなくとも良いが、この場合でも安全な速度と方法で通行しなければならない。

## ●普通自転車通行部分の明示

交通規制を示すものではない。標識令に定められたもの以外の、いわゆる「法定外表示」である。

自転車通行部分の明示は、歩行者の通行部分及び自転車の走行部分を指定するものではなく、自転車は車道寄りを、歩行者は民地寄りをそれぞれ通行するよう誘導するための表示である。ただし、歩道上は歩行者が優先であり、自転車は徐行しなければならない、また、歩行者の通行の妨げになるときは一時停止する必要がある（道路交通法第63条の4第2項）。よって、道路交通法第63条の4第2項に規定する「普通自転車通行指定部分」（規制標示）とは区別する必要がある。

## ●普通自転車歩道通行可の指定あり

普通自転車が歩道上を通行することができる区間を、公安委員会により告示しているもの。

## ●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、鶴沼海岸、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・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】

### ●幼児二人同乗用自転車

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ます。

## 【ら行】

### ●レンタサイクル

観光・行楽・通勤・通学・商用などの目的における短距離移動を補完するための交通手段として、自転車を有料あるいは無料で貸し出しするもの。

## 【英数字】

### ●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）。