

第12回

ふじさわサイクルプラン

推進連絡協議会

令和元年11月6日（水）

本日の内容

1. 第11回協議会の内容について
2. 藤沢駅周辺の自転車走行空間づくり
3. 自転車活用推進計画



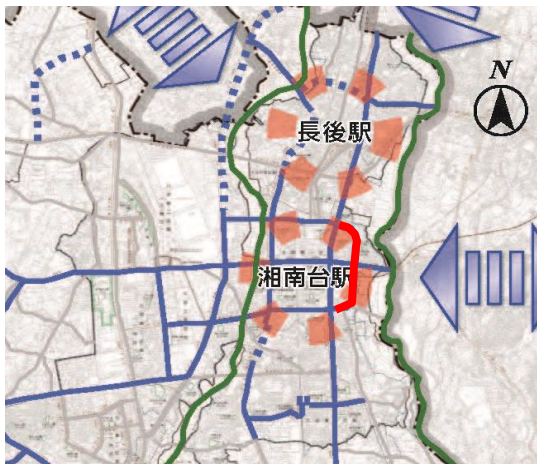
藤 沢 市

1. 第11回協議会の内容について

「防犯登録」について

- 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的促進に関する法律」で自転車を利用する者は防犯登録を受けなければならないとされています。
- 自転車盗難抑止や盗難にあった自転車の被害品の回復に努めることを目的としておりますので、防犯登録を行ってください。（防犯登録の手続きや有効期間は各都道府県ごとに異なります。）
- 防犯登録の有効期間（神奈川県は登録日より7年）を経過すると順次、抹消の手続きが開始されます。
- 防犯登録が義務であること、防犯登録しないと戻すべき自転車が戻らなくなることから、引き続き自転車を所有される場合は、防犯登録所で再登録を行ってください。

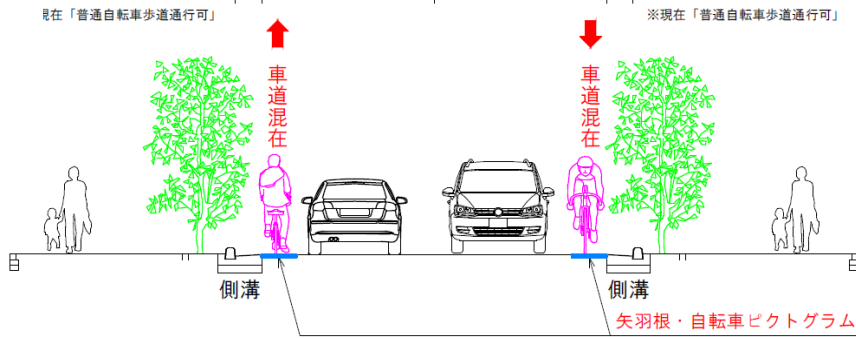
■土棚石川線 (H29.3供用)



□事業概要

延長 約 1, 257 m
 車道混在型路面表示

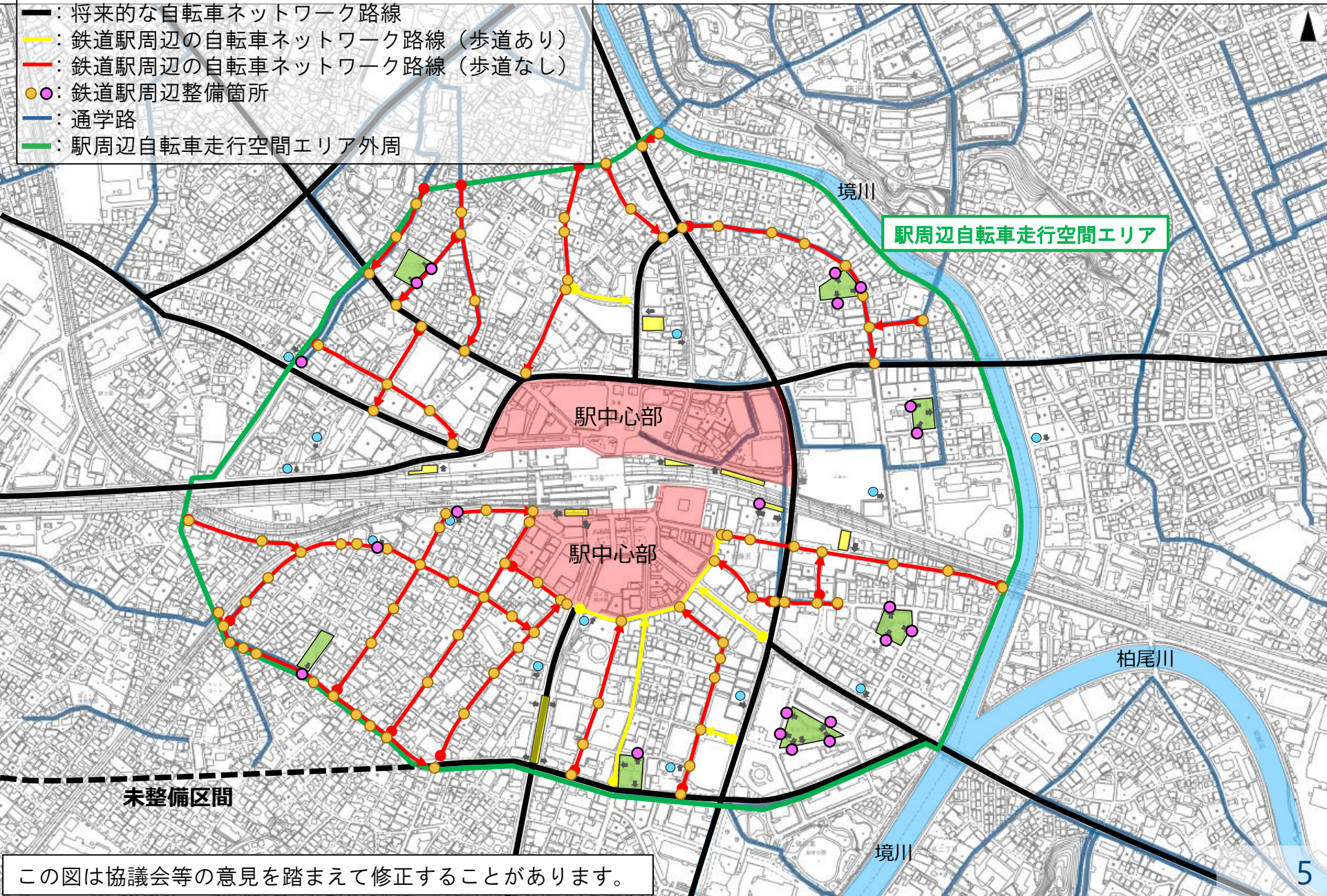
16.00m					
4.25m	0.50m	3.25m	3.25m	0.5m	4.25m
(歩道)	(側溝)	(車道)	(車道)	(側溝)	(歩道)



2. 藤沢駅周辺の自転車走行空間づくり

凡 例

- ：将来的な自転車ネットワーク路線
- ：鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線（歩道あり）
- ：鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線（歩道なし）
- ：鉄道駅周辺整備箇所
- ：通学路
- ：駅周辺自転車走行空間エリア外周



この図は協議会等の意見を踏まえて修正することがあります。

第11協議会（前回）の内容

1. 鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の選定

自転車走行空間エリア（駅から約500m以内）を設定し、次の路線（箇所）を駅周辺の自転車ネットワークを形成する路線等とする。

- (1) 駅中心部の外周道路
- (2) 駅中心部と駅周辺を直線的に結ぶ経路
- (3) 自転車関連事故が多く発生している路線
- (4) 歩道がない通学路
- (5) 大規模商業施設関連路線
- (6) 自転車利用者の出入口（駐輪場、保育園、公園）

2. 鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備

- (1) 歩道が設置されている路線は、自動車交通量や規制速度から決まる整備形態により整備を行う。
- (2) 歩道が設置されていない路線等は、自転車ピクトグラムによる整備を行う。

第12回協議会（本日）の内容

3. 藤沢駅の駅中心部（駅前広場）における自転車利用環境

駅前広場は様々な交通が輻輳していることから自転車利用方法の整理を行う。

なお、駅前広場内へは自転車を誘導しないことから自転車ネットワーク路線の選定は行わない。

- (1) 歩道 自転車と歩行者との関係を整理
- (2) 車道 自転車と乗用車及び公共交通との関係を整理

鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の設定（「ふじさわサイクルプランP. 52」）

人が集中する鉄道駅周辺の駅前広場などでは、自転車の押し歩き区間の導入についても検討を行います。

1. 歩道

特に主要駅の駅前広場の歩道では、通行する歩行者が多く、自転車が走行をすると接触事故の危険性がある。

また、主要駅の駅前広場では自転車の歩道走行が認められていない。

→ そもそも自転車は降りて「自転車の押し歩き」をしなくてははいけない。

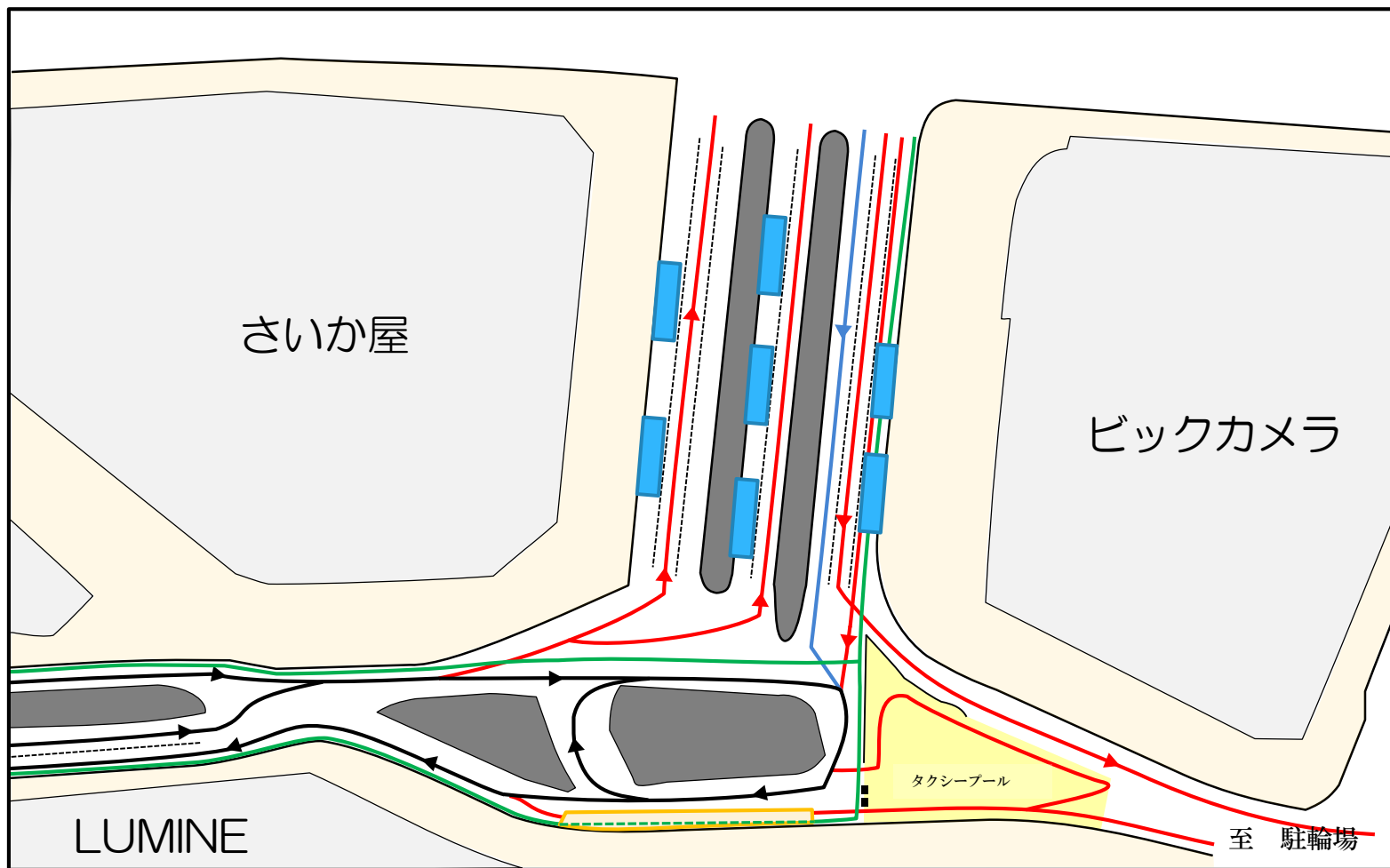
2. 車道

特に主要駅の駅前広場の車道では、第1通行帯（車道の左側端）において路線バス、タクシー、自動車等の発着が繰り返されている。

また、自転車は車道の左側端を走行しなければならない（道路交通法第18条）。

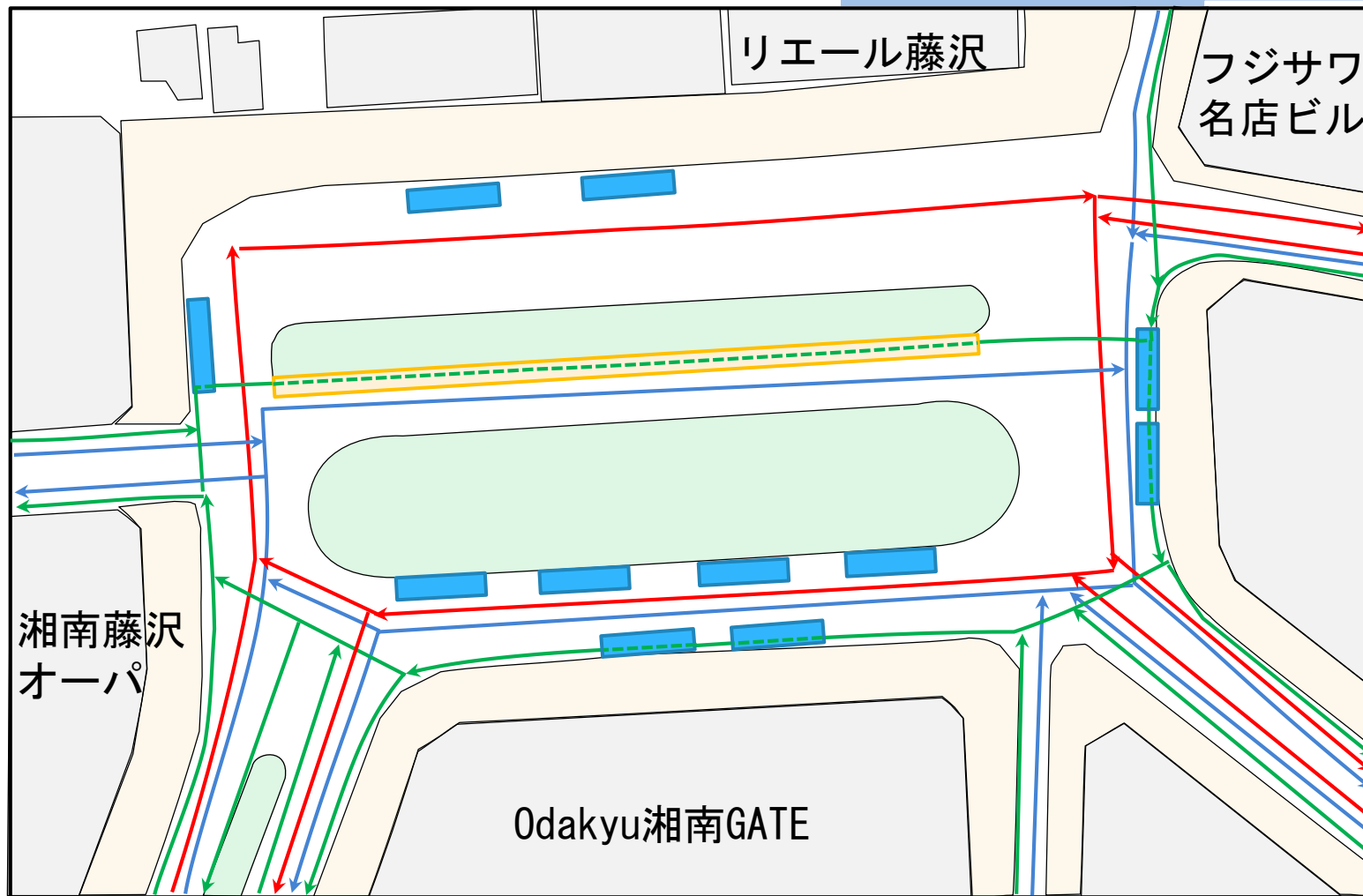
→ 駅前広場の車道部では自転車の動線と他の交通の動線が輻輳するため、歩道に移動をして「自転車の押し歩き」などの検討を行う。

続いて、藤沢駅南北の駅前広場を例に挙げ、現状の通行方法を確認します。



- 乗用車（タクシー）動線
 ——— バス・タクシー動線
 ——— 自転車動線
- 乗用車・バス・タクシー動線
 バス停車箇所
 タクシー停車箇所

藤沢駅北口の駅前広場では、バス・タクシー・乗用車の発着が繰り返されており、これらの動線と自転車の動線が輻輳している（歩道は自転車の走行不可）。



- -
 -
- 乗用車（タクシー）動線
 バス・タクシー動線
 自転車動線
-
- バス停車箇所
 乗用車停車箇所

藤沢駅南口の駅前広場では、路線バスや乗用車の発着が繰り返されており、これらの動線と自転車の動線が輻輳をしている（歩道は自転車の走行不可）。

第12回協議会（本日）の内容

藤沢駅の駅中心部（駅前広場）における自転車利用環境

駅前広場は様々な交通が輻輳していることから自転車利用方法の整理を行う。

なお、駅前広場内へは自転車を誘導しないことから自転車ネットワーク路線の選定は行わない。

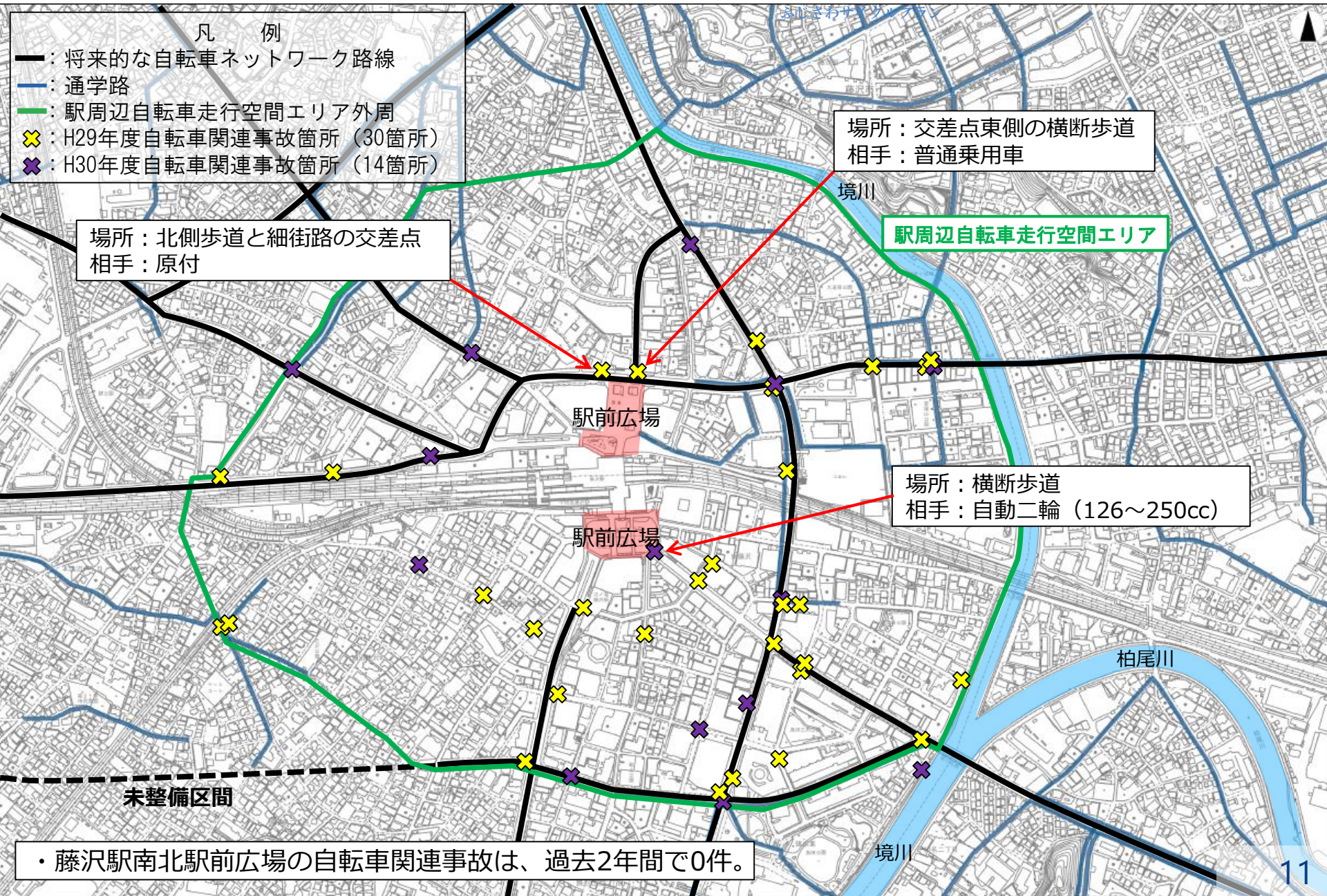
(1) 歩道 自転車と歩行者との関係を整理

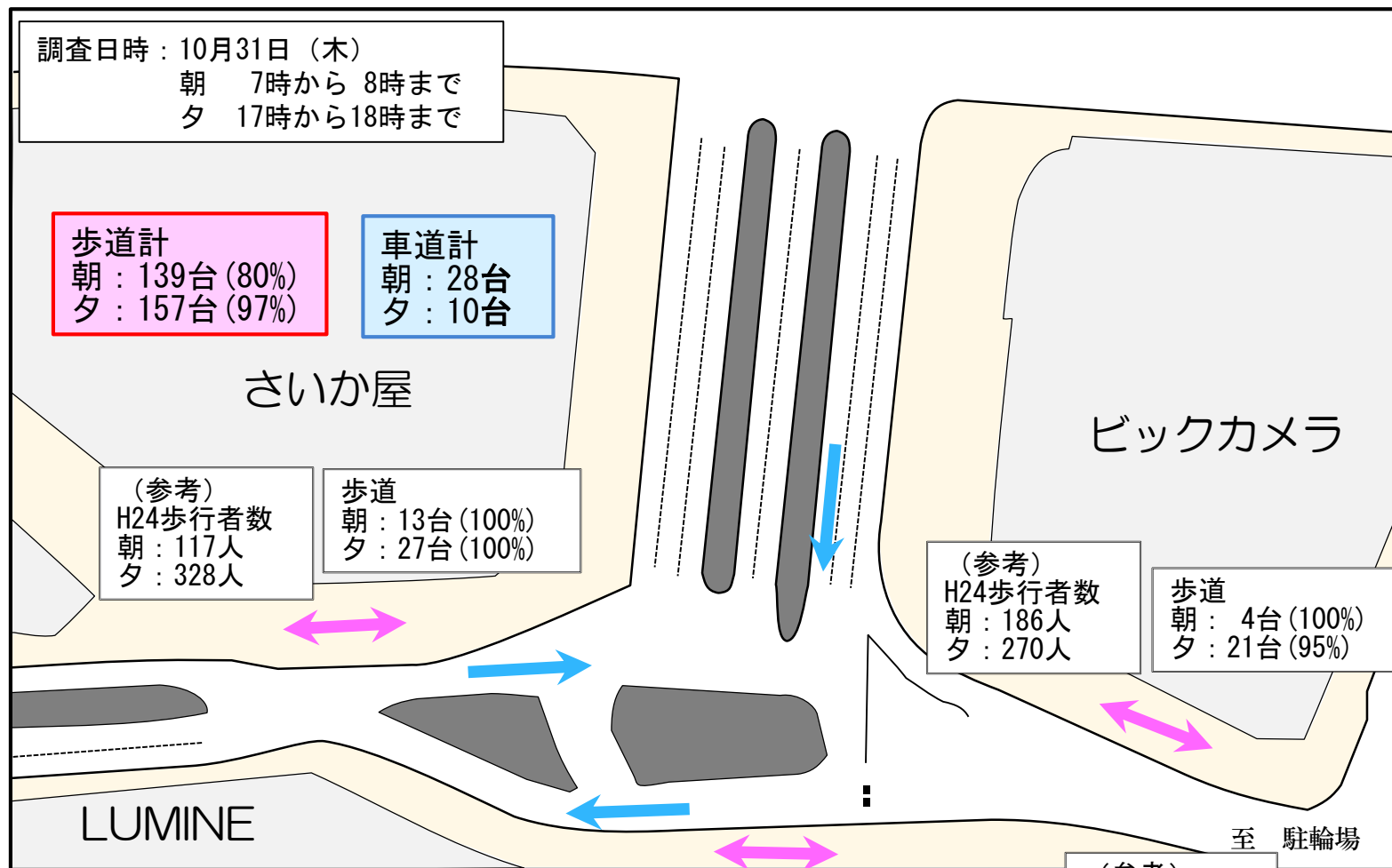
現状確認：通行する歩行者が多く、自転車が走行をすると接触事故の危険がある。

そもそも自転車は降りて「自転車の押し歩き」をしないといけない。

(2) 車道 自転車と乗用車及び公共交通との関係を整理

現状確認：駅前広場では自転車の動線と路線バス・タクシー・自動車等の動線が輻輳している。



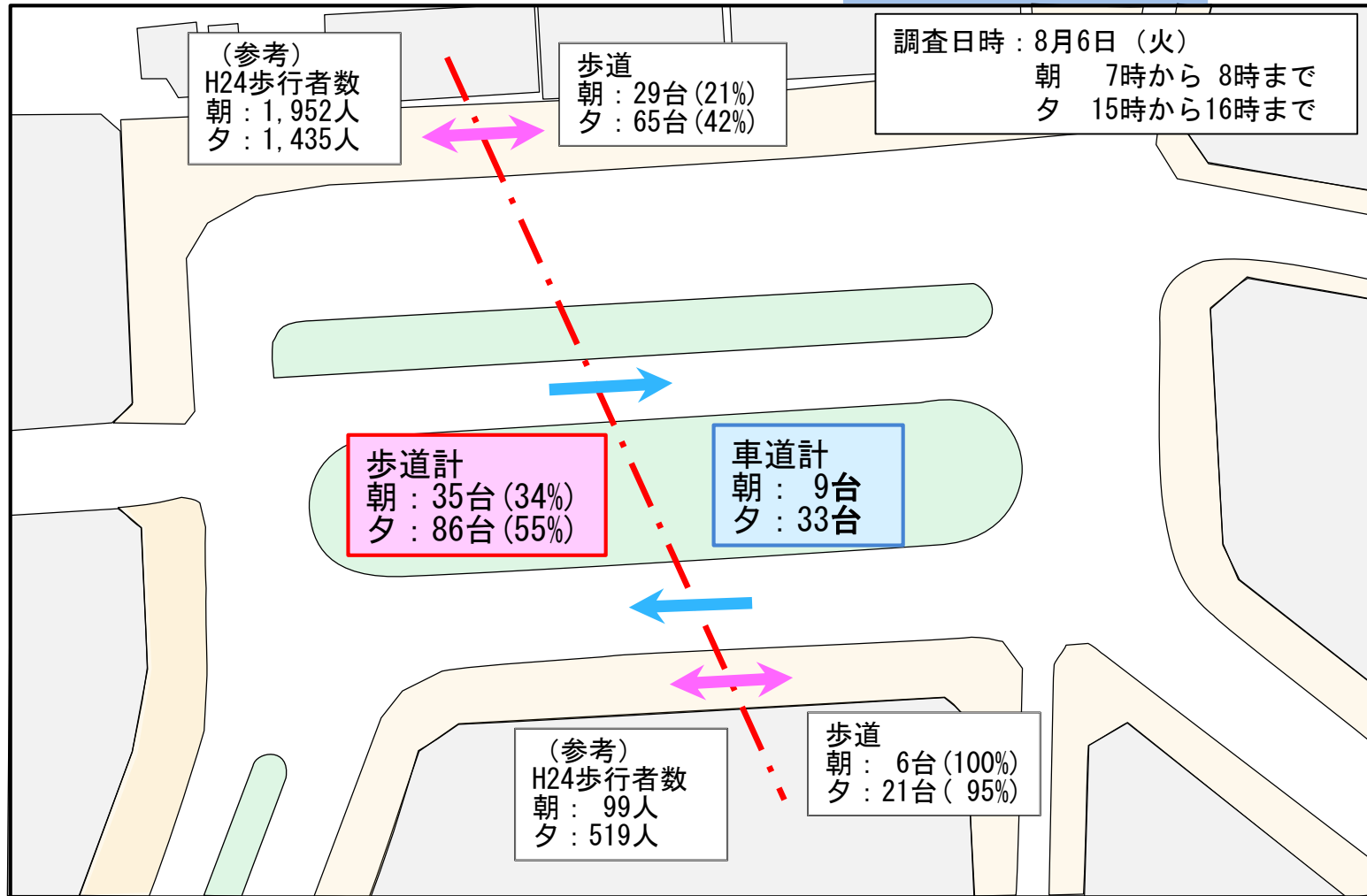


(注) ●台数は自転車走行と自転車押し歩きの合計である。
●括弧内の数字は歩道内の自転車走行の割合である。

歩道
朝：122台 (77%)
夕：109台 (96%)

(参考)
H24歩行者数
朝：267人
夕：582人

- ・ 駅前広場（車道）の自転車交通量は、駅周辺の歩道がない道路と同等で特別に多くはない。
- ・ 歩道を走行している自転車は多い。



(注) ●台数は自転車走行と自転車押し歩きの合計である。
●括弧内の数字は歩道内の自転車走行の割合である。

- ・ 駅前広場（車道）の自転車交通量は、駅周辺の歩道がない道路と同等で特別に多くはない。
- ・ 歩道を走行している自転車は多い。

第12回協議会（本日）の内容

藤沢駅の駅中心部（駅前広場）における自転車利用環境

駅前広場は様々な交通が輻輳していることから自転車利用方法の整理を行う。

なお、駅前広場内へは自転車を誘導しないことから自転車ネットワーク路線の選定は行わない。

(1) 歩道 自転車と歩行者との関係を整理

現状確認：通行する歩行者が多く、自転車が走行をすると接触事故の危険がある。

そもそも自転車は降りて「自転車の押し歩き」をしなくてはならない。

警察が把握している自転車関連事故は過去2年間で0件。

歩道を走行している自転車は多い。

施策検討：歩行者の安全確保のために「自転車押し歩き」を促進する。

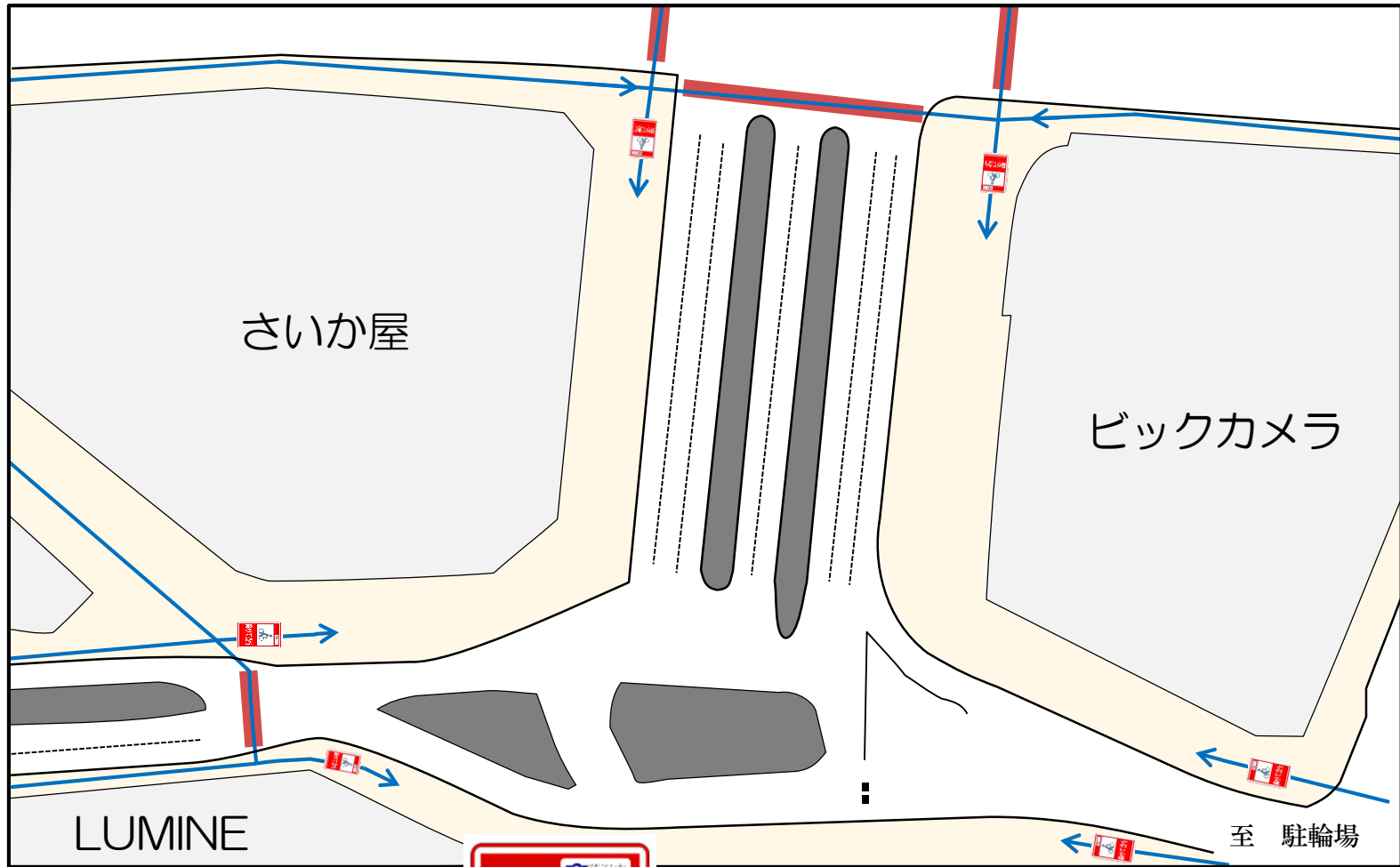
(2) 車道 自転車と乗用車及び公共交通との関係を整理

現状確認：駅前広場では自転車の動線と他の交通の動線が輻輳している。

警察が把握している自転車関連事故は過去2年間で0件。

自転車交通量は駅周辺の歩道のない道路程度で、特別多くはない。

施策検討：車道から歩道へ移動をする場合は、「自転車押し歩き」を意識付ける。

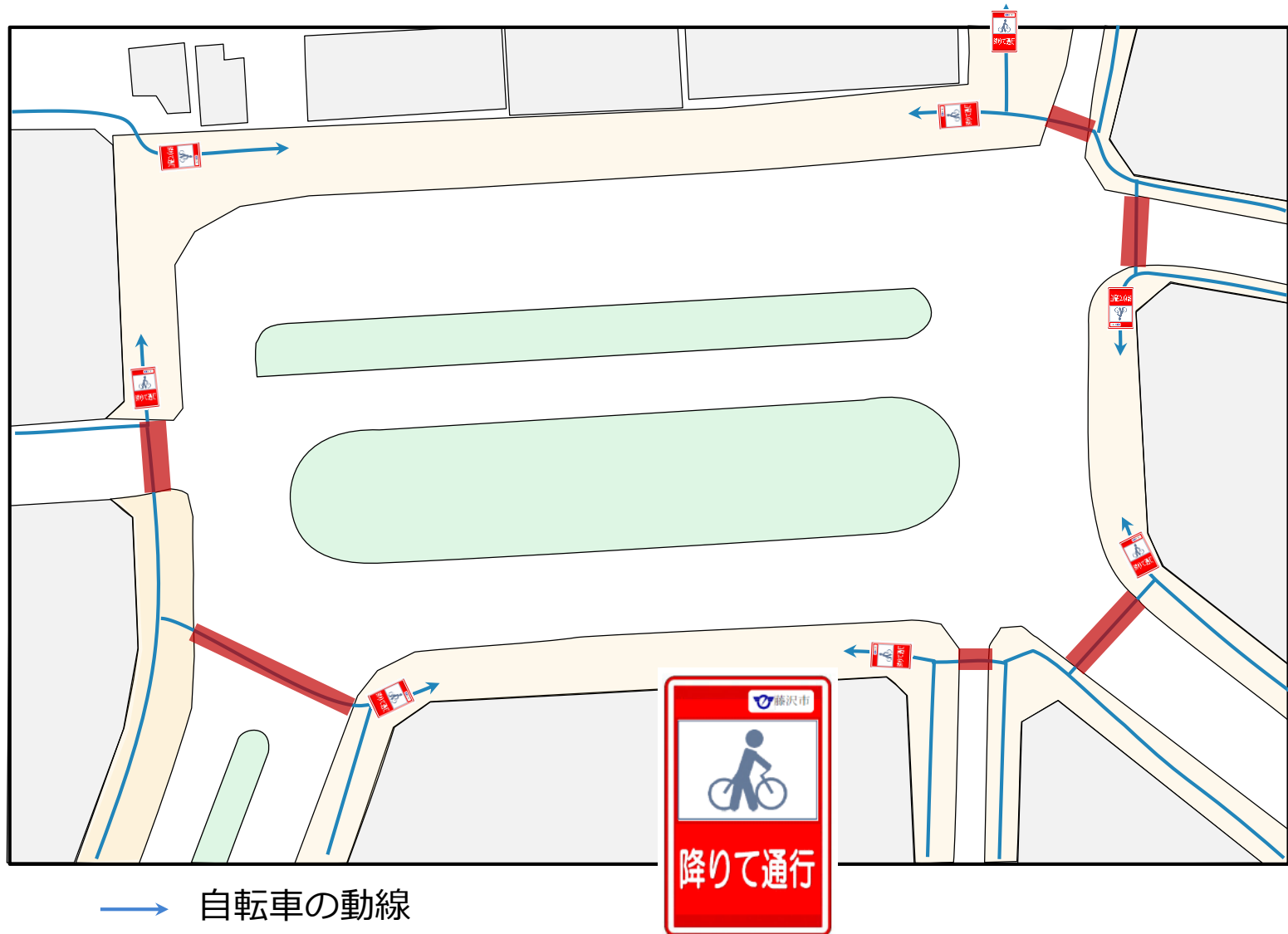


- 凡 例**
- : 横断歩道
 - : 自転車の動線



自転車押し歩きの路面標示

駅前広場において、歩道内の自転車走行が多く見受けられるため、路面標示等により「自転車押し歩き」を促進する。



自転車押し歩きの路面標示

6. 歩道における「自転車押し歩き」の促進（その他）ふじさわサイクルプラン



藤沢駅北口
駅前広場



歩道内「自転車押し歩き」の案内1



設置箇所の例

自転車の歩道内
走行はここまで

自転車歩行者道の終点部



藤沢駅南口
駅前広場

自転車の進行方向



歩道内「自転車押し歩き」の案内2

自転車歩行者道の終点部（駅側）などでは、歩行者の通行に支障がない範囲で、歩道内「自転車押し歩き」の案内を設置します。

藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりの検討結果

1. 鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の選定

自転車走行空間エリア（駅から約500m以内）を設定し、次の路線（箇所）を駅周辺の自転車ネットワークを形成する路線等とする。

- (1) 駅中心部の外周道路
- (2) 駅中心部と駅周辺を直線的に結ぶ経路
- (3) 自転車関連事故が多く発生している路線
- (4) 歩道がない通学路
- (5) 大規模商業施設関連路線
- (6) 自転車利用者の出入口（駐輪場、保育園、公園）

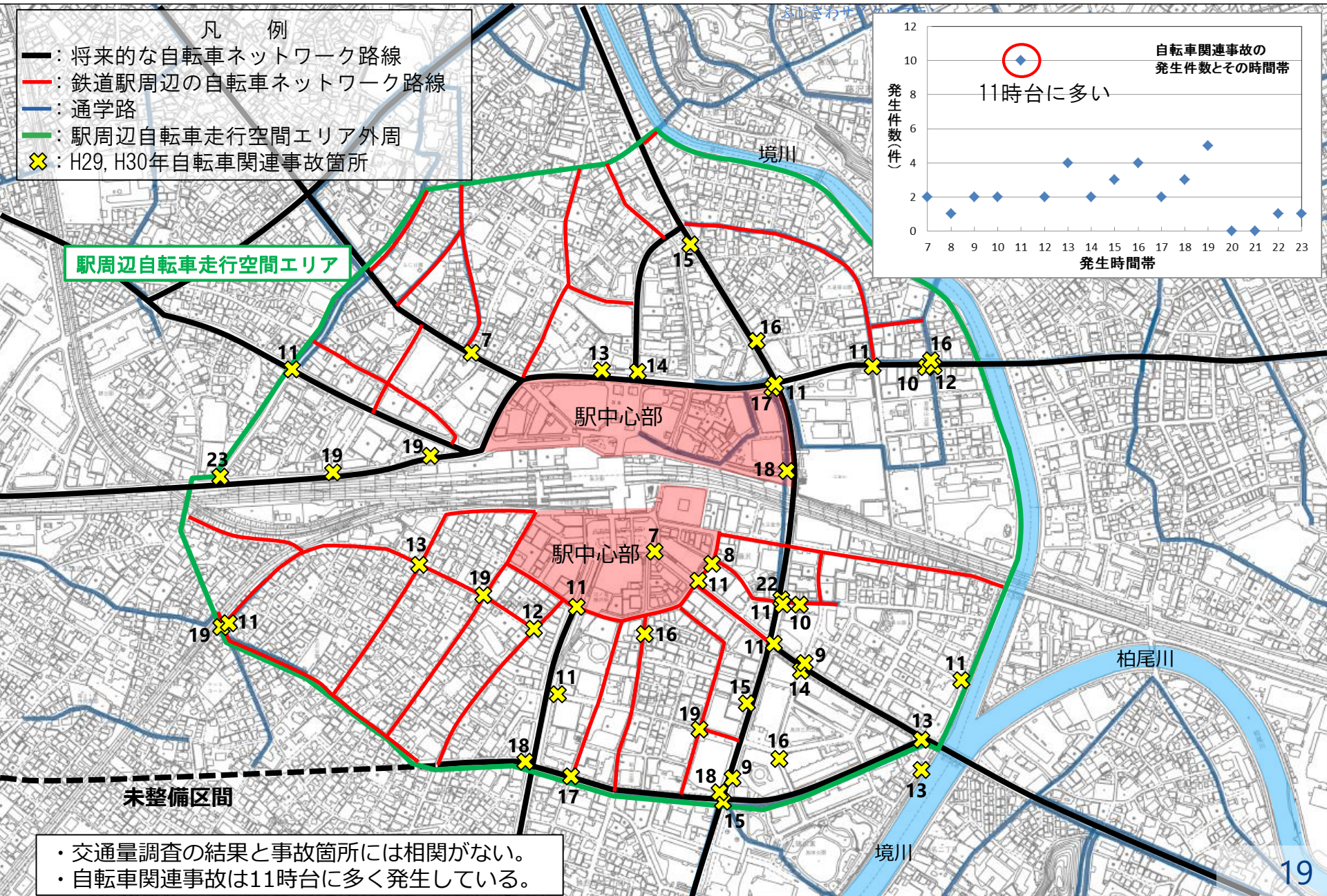
2. 鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備

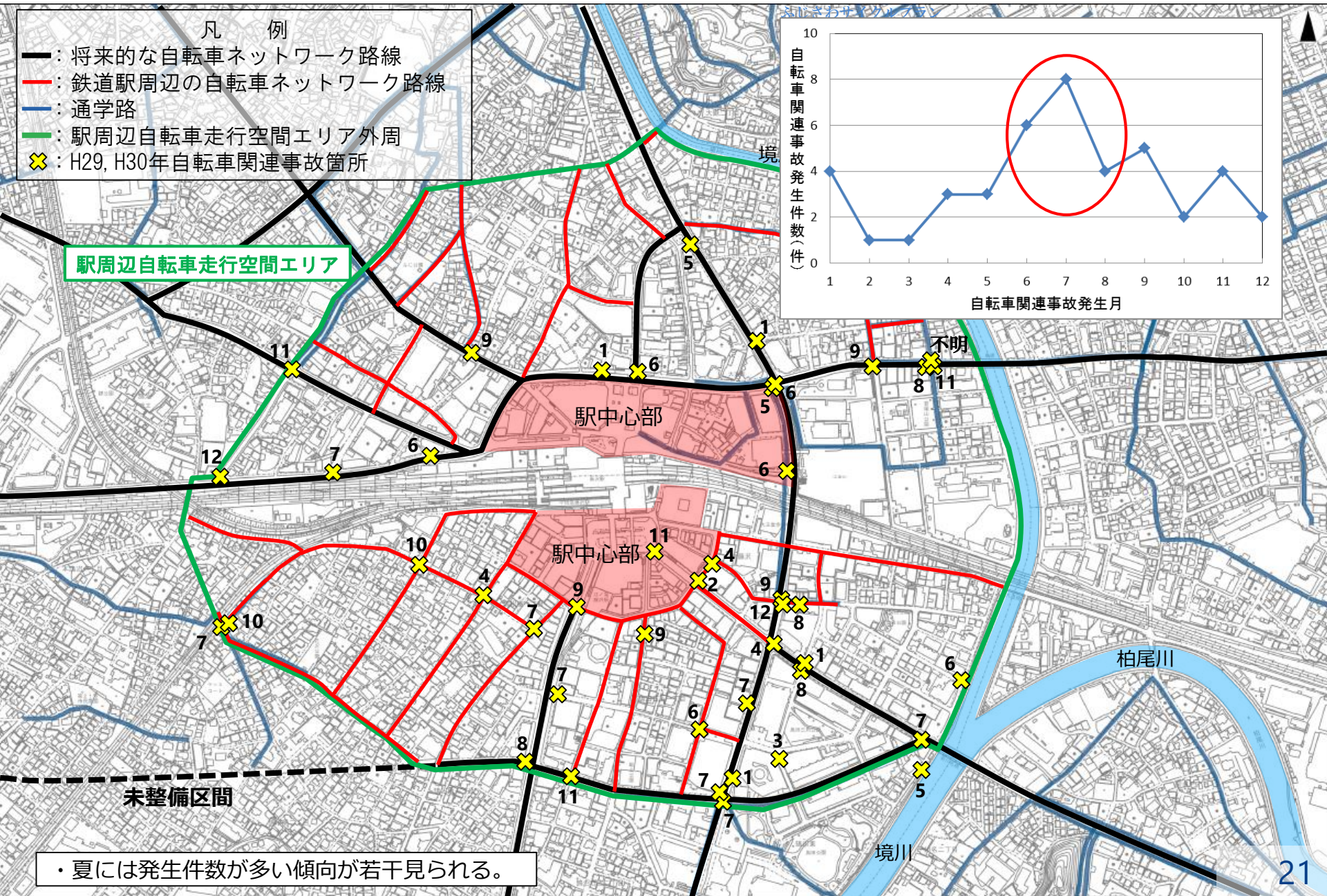
- (1) 歩道が設置されている路線は、自動車交通量や規制速度から決まる整備形態により整備を行う。
- (2) 歩道が設置されていない路線等は、自転車ピクトグラムによる整備を行う。

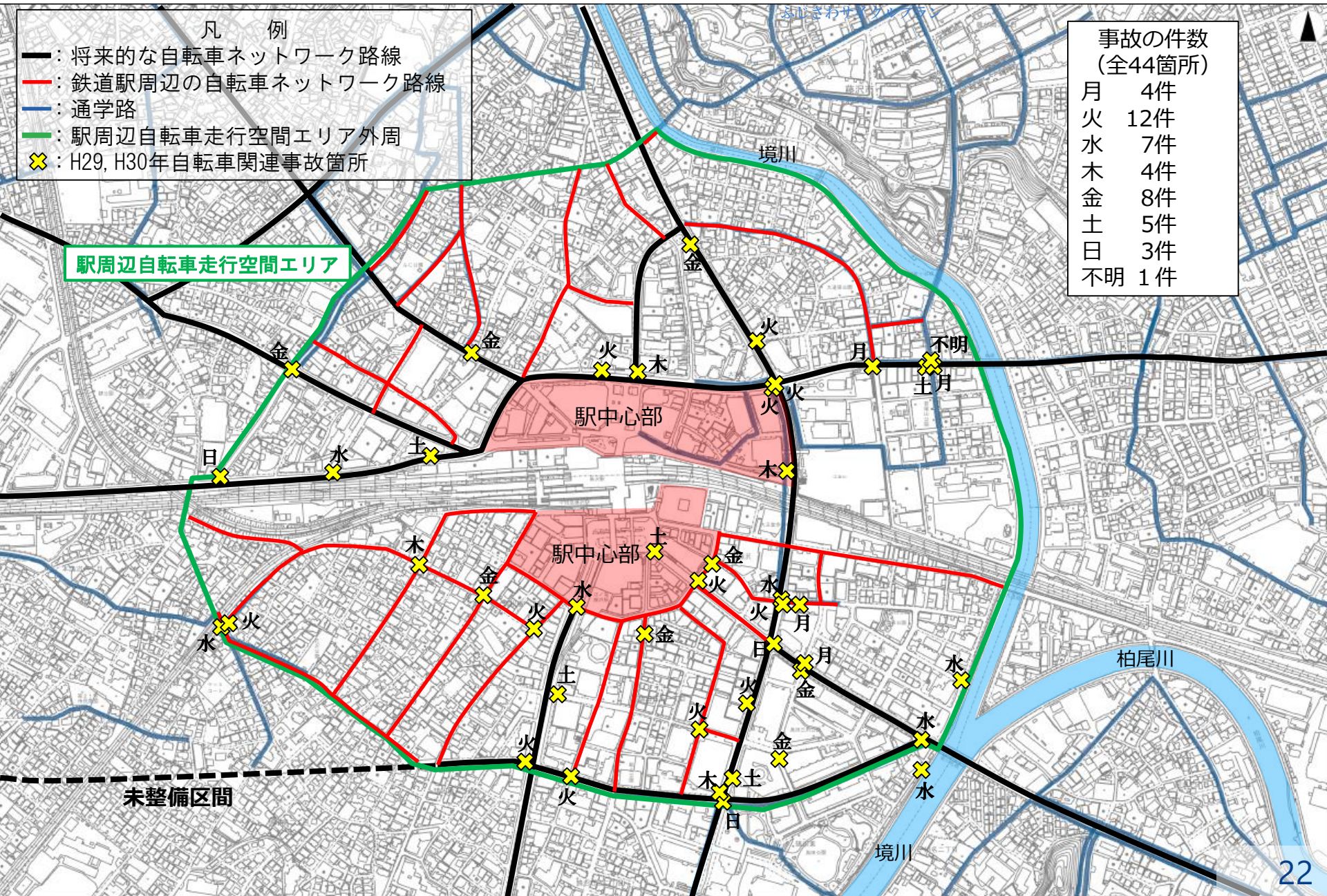
3. 藤沢駅の駅中心部（駅前広場）における自転車利用環境の改善

- (1) 歩道では、歩行者の安全確保のために路面標示により「自転車押し歩き」を促進する。
- (2) 自転車が車道から歩道へ移動をする場合は、「自転車押し歩き」の意識付けを行う。

次回は今回の協議会でのご意見を踏まえ、全体計画をまとめたいと考えています。







3. 自転車活用推進計画

自転車活用推進法（2016年12月16日公布、2017年5月1日施行）

基本理念

- ・ 自転車は、二酸化炭素を排出せず、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かつ計画的に推進する。

地方公共団体の責務

- ・ 国との適切な役割分担の下、地域の実情に応じた施策を実施

自転車活用推進計画（以下、『推進計画』）

- ・ 国は、推進計画の策定が義務。
- ・ 都道府県は、国の計画を勘案した都道府県推進計画の策定が努力義務。
- ・ 市町村は、国や県の推進計画を勘案した市町村推進計画の策定が努力義務。

都道府県及び市町村推進計画…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のこと

推進計画に係るこれまでの経過と今後の流れ

2017年 5月 自転車活用推進法施行…都道府県や市町村に推進計画策定の努力義務が発生。



2018年 6月 自転車活用推進計画（国）を閣議決定



2018年 8月 国が『地方版自転車活用推進計画(※)策定の手引き（案）』を发出

(※)都道府県及び市町村自転車活用推進計画のこと



2019年度中 神奈川県が推進計画を策定予定



2020年度中 藤沢市は推進計画の策定を目指す

これまで

これから

参 考

2018年度に計画策定をした自治体（赤字は関東エリア）

都道府県・・・北海道、**茨城県**、**群馬県**、**東京都**、長野県、静岡県、和歌山県、岡山県、
広島県、香川県、愛媛県、福岡県、長崎県

市町村・・・石狩市、寒河江市、**宇都宮市**、**千葉市**、**横浜市**、新潟市、京都市、守口市、
岡谷市・諏訪市・下諏訪町、大阪市

2市1町共同策定

市町村が推進計画を策定するときの注意事項

- ・ 国の推進計画を勘案し、県の推進計画が策定されている場合は勘案して策定する。
→国の推進計画を確認しながら、国が作成した推進計画策定の手引き（案）を参照する。
→神奈川県は2019年度に推進計画を策定予定であることから、内容を確認する。
- ・ 推進計画は自転車施策の最上位計画として位置付ける必要がある。
→本市の最上位計画は『ふじさわサイクルプラン』であり、計画期間は2014年から2030年である。
- ・ 既存計画がある場合、その計画を推進計画として位置付けることも可能。
→『ふじさわサイクルプラン』の内容と推進計画に求められている内容が合致する場合、サイクルプランを推進計画として位置付けることができる。
- ・ 推進計画の検討の際は、協議会を設置して検討をする。
→手引き（案）には協議会の構成メンバーが示されている。
- ・ 推進計画の内容は、自転車ネットワーク計画の位置づけを基本とするほかは、特段の定めはない。
→『ふじさわサイクルプラン』に記載されている自転車ネットワーク関連事項を自転車ネットワーク計画としている。

次のページからは手引き（案）の内容に沿って、『ふじさわサイクルプラン』を市町村推進計画として位置付けることを検討します。

『地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）』の内容

1. 地方版推進計画の位置づけ、策定主体

(1) 地方版推進計画の位置づけ

- ・地方公共団体における自転車施策に関する最上位の計画として位置付ける。
→本市では『ふじさわサイクルプラン』が最上位の計画である。

(2) 地方版推進計画の策定主体

- ・都道府県及び市区町村
→神奈川県の推進計画の策定主体は神奈川県、藤沢市の推進計画の策定主体は藤沢市。

2. 計画の構成

- 国の推進計画の構成を参考として検討をする。
- 標準的な構成例（地域の実情によりこの構成にとらわれない）
 - (1) 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け
 - (2) 現状及び課題、計画の目標
 - (3) 実施すべき施策、実施スケジュール
 - (4) 計画の推進体制、計画のフォローアップ見直し方法→『ふじさわサイクルプラン』は、国が示す標準的な構成例を満たしている（次ページ参照）が、実施スケジュール等の詳細は示されていない。

自転車の活用推進にあたっては、特に「自転車走行空間整備」と「駐輪環境整備」の推進が重要であるため、サイクルプランに実施計画を追加する。

【実施計画の内容（10年間の予定）】

走行空間整備；整備路線、整備形態、鉄道駅周辺整備計画等

駐輪環境整備；整備検討箇所、民間駐輪場事業者への補助対象駅等

2. 計画の構成（『ふじさわサイクルプラン』に当てはめた場合）
手引きが示す標準的な構成例

ふじさわサイクルプランの構成

	(1) 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け	(2) 現状及び課題、計画の目標	(3) 実施すべき施策、実施スケジュール	(4) 計画の推進体制、計画のフォローアップ見直し方法
第1章 はじめに	計画の目的・期間、計画の位置づけ			
第2章 自転車利用の特性				
第3章 自転車利用の現状		現状		
第4章 現状と課題の整理		現状及び課題		
第5章 基本計画			実施すべき施策	
第6章 中短期で取り組む自転車施策			実施すべき施策、実施スケジュール	
第7章 進行管理と定期的な見直し		計画の目標（評価指標）		計画の推進体制、計画のフォローアップ見直し方法

市推進計画の位置づけ

【ふじさわサイクルプラン】 + 【実施計画】 =

【ふじさわサイクルプラン】
（藤沢市自転車活用推進計画）

ふじさわサイクルプランの見直し根拠

「ふじさわサイクルプラン」P.80

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、ふじさわサイクルプランの見直しを行います。

自転車活用推進法の施行という機会を捉えてサイクルプランの見直しを図る。

見直しの組織

「ふじさわサイクルプラン」P.81

協議会設置によるサイクルプランの推進体制

- ① 進行管理
- ② 実施する施策についての情報交換・調整

本協議会は、推進計画が求める自転車ネットワーク整備の実施計画の策定に必要な調整事項を掌握しており、本協議会を自転車活用推進計画の検討組織とすることが最も望ましい。

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会設置要綱（抜粋）

（目的及び設置）

第1条 本市の自転車交通に関する施策の基本的な指針となる「ふじさわサイクルプラン」の円滑な推進を図るため、ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会を設置する。

（所掌事項）

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事務を行う。

- (1) ふじさわサイクルプランの推進に関すること
- (2) その他目的達成のために協議会が必要と認める事項

推進計画の検討体制、策定手順

(1) 検討体制

- ・ 地方版推進計画を検討する際は、協議会を設置する。

手引きが示す構成メンバー	ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会 を策定協議会とした場合の構成委員
地方公共団体	市都市計画課長
交通事業者	神奈川中央交通株式会社、江ノ島電鉄株式会社
道路管理者	市道：追加が必要(※) 県道（一部の国道）：藤沢土木事務所道路維持課
県警察本部又は所轄警察署等	藤沢警察署、藤沢北警察署
有識者	東洋大学 国際学部 教授
施策に関する各種団体	市青少年指導員協議会、市老人クラブ連合会、藤沢商工会議所、市商店会連合会、県自転車商協同組合
まちづくり活動団体	必要に応じて
教育委員会	必要に応じて
一般市民	公募市民委員

(※) 設置要綱第4条の市職員に含むため、要綱改正は行わない

(2) 策定手順

- ・ 協議会の開催
- ・ 検討結果に対するパブリックコメントの実施
- ・ 計画の検討状況は住民等に適宜情報提供

藤沢市自転車活用推進計画策定スケジュール（案）

- 2019年11月 第12回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会
・市推進計画策定に向けた方向性及び検討体制の確認
- 2020年 2月 第13回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会
・市推進計画検討の中間報告
- 5月 第14回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会
・市推進計画（素案）の提示

2020年度中に行う内容

- ・パブリックコメントの実施
- ・ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会への案の提示
- ・**市推進計画の策定**
- ・市推進計画策定の議会報告

確認事項

- (1) 市は、本市における自転車施策に関する最上位計画となる藤沢市自転車活用推進計画（以下「市推進計画」）の策定を目指す。
- (2) 「ふじさわサイクルプラン」に実施計画を追加し、市町村推進計画として位置付ける。
- (3) 実施計画の内容は、自転車の活用推進の基本となる自転車走行空間整備と駐輪環境整備に関する内容とする。
- (4) 市推進計画の策定は、今年度策定を予定している県の推進計画の内容を確認してから行う。
- (5) 市推進計画の検討にあたり、本協議会の委員に市道の管理者を追加する。

本日の議決事項

- 本協議会設置要綱第2条に基づく事項として、ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会において、市推進計画（案）の内容を今後検討していくこと。
（市推進計画（案）についても議決が必要となる。）

自転車活用推進計画 2018年6月閣議決定

目標年次 2020年度まで

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
【指標】 推進計画策定団体 0団体 → 200団体、
自転車ネットワーク概成市町村 1市町村 → 10市町村
- 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推進
【指標】 サイクルポート数 852箇所 → 1,700箇所
- 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

- 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
【指標】 通勤目的の自転車分担率 15.2% → 16.4%

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

- 1.1 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
- 1.2 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
【指標】モデルルートの設定数 0ルート → 40ルート

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 1.3 高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車安全基準マークの普及率 29.2% → 40%、
交通事故死者数 480人 → 割合の低減
- 1.4 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士 80,185人 → 84,500人
- 1.5 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
- 1.6 学校における交通安全教室の開催等の推進
【指標】指導している学校の割合 99.6% → 100%
- 1.7 自転車通行空間の計画的な整備の促進
- 1.8 災害時における自転車の活用の推進