資料．２

第２１回
ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

2023年（令和5年）5月15日（月）

議題（２）
ふじさわサイクルプランの改定について
～基本方針及び施策の方向性～

藤　沢　市

◎本日の資料構成

1. 前回の振り返りと本日の議題
2. 藤沢市交通マスタープラン見直しの検討状況
3. 自転車の活用イメージの追加
4. 将来像及び基本方針と施策の方向性
5. その他事項への対応

1．前回の振り返りと本日の議題

前回の振り返り

藤沢市がめざす交通体系（案）

暮らし　健康・幸福　都市活力　環境　安全・安心

神奈川県自転車活用推進計画の目標
（国の計画を勘案し定める計画）

環境整備　未病改善　地域活性化　安全・安心

前回の議論

本市における自転車の活用イメージ
↓
基本方針の方向性
↓
将来像・基本方針
施策の方向性

➢ 自転車の活用イメージと基本方針の方向性

自転車の活用イメージ

- 主に地区内移動などの身近な移動を担う。
- 誰もが安全、快適に自転車を利用している。
- 自転車が利用しやすい環境が整っている。
- 市民の外出機会が増え、自転車利用が健康増進につながっている。
- 自転車が鉄道駅への移動を担っている
- 自転車（シェアサイクルを含む）で都市拠点内を回遊する市民が増加している。
- 近距離の移動に活用され、過度な自動車利用が抑制されている。
- 公共交通との連携により、自動車利用の抑制に繋がっている。
- 交通ルールが守られている。
- 災害時の移動手段として自転車を活用されている。
- 市内の観光名所を自転車で巡る観光客が増加し、自転車の利用が地域振興につながる。

青：自転車がもつ様々なメリットを活かす
赤：自転車が利用しやすい環境整備

基本方針の方向性

【利用促進】
- 自転車利用を促進するための仕組みの構築（健康増進、シェアサイクル、脱炭素、公共交通の連携、災害時の活用、地域振興・活性化）

【走行空間整備】
- 自転車走行空間の整備
  都市拠点や地区拠点へのルート
  都市拠点（駅周辺）の走行環境

【駐輪環境整備】
- 都市拠点周辺や地区拠点周辺での自転車駐車場の整備・利便性向上

【交通ルールの遵守】
- 自転車利用ルールの周知・啓発等のさらなる取組

➢ 前回協議会での主なご意見

第20回（2023.2.9）

主なご意見

1．市民意識調査の不満要素の分析について
- 市民意識調査の自由記入欄の分析など、満足度が向上しない要因の把握が必要。

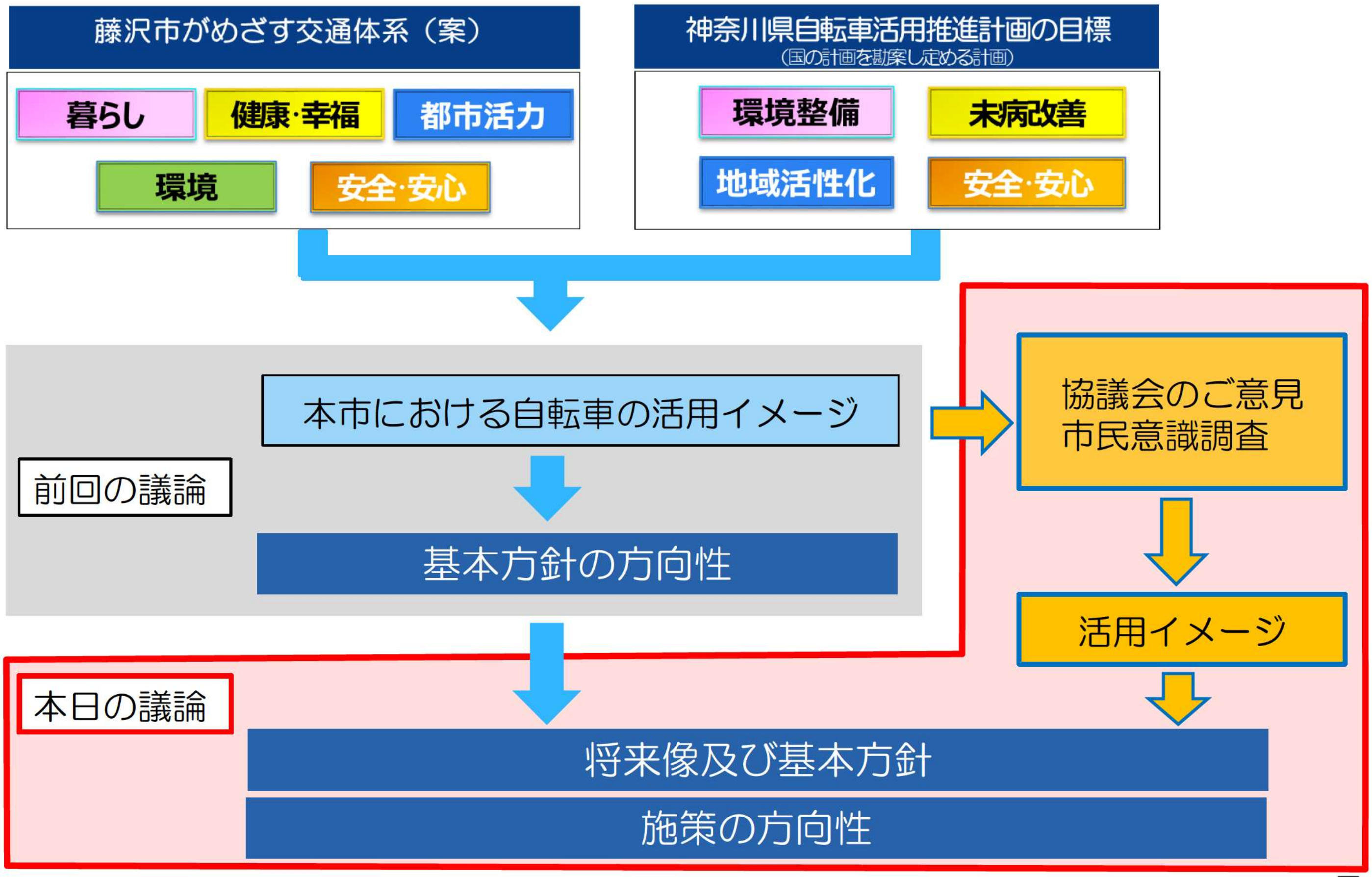
2．観光やスポーツの視点について
- 観光やサイクルスポーツの観点について、もう少し検討が必要では。
- 目的地を巡る移動手段と、自転車に乗ること自体を楽しむ部分を細分化できるのでは。

3．鉄道駅への移動や駐輪環境の整備について
- 「鉄道駅への移動」の部分は、自転車の活用イメージをより細分化できるのでは。
- 「近距離の移動」への自転車の活用にあたり、どの程度の距離を「近距離」とするのか。
- 日中の買い物などの際に、駅周辺に自転車を停められる環境の整備が必要。

4．片瀬地区の自転車事故に関する分析について

5．電動キックボード（特定小型原動機付自転車）の取扱いについて

本日の議題の流れ



２．藤沢市交通マスタープラン見直しの検討状況

藤沢市交通マスタープランの見直し検討状況

将来交通像（案）

（仮）自由な移動がもたらす健幸都市　ふじさわ
-マルチモーダルでつなぐ　人・モノ・みらい-

- だれもが、いつでも、どこにでも多様な手段で自由に移動でき、過度に車に頼ることなく住み慣れた地域で、健康で幸せに暮らし続けることのできる総合交通体系の実現をめざす。

重要視する５つの視点

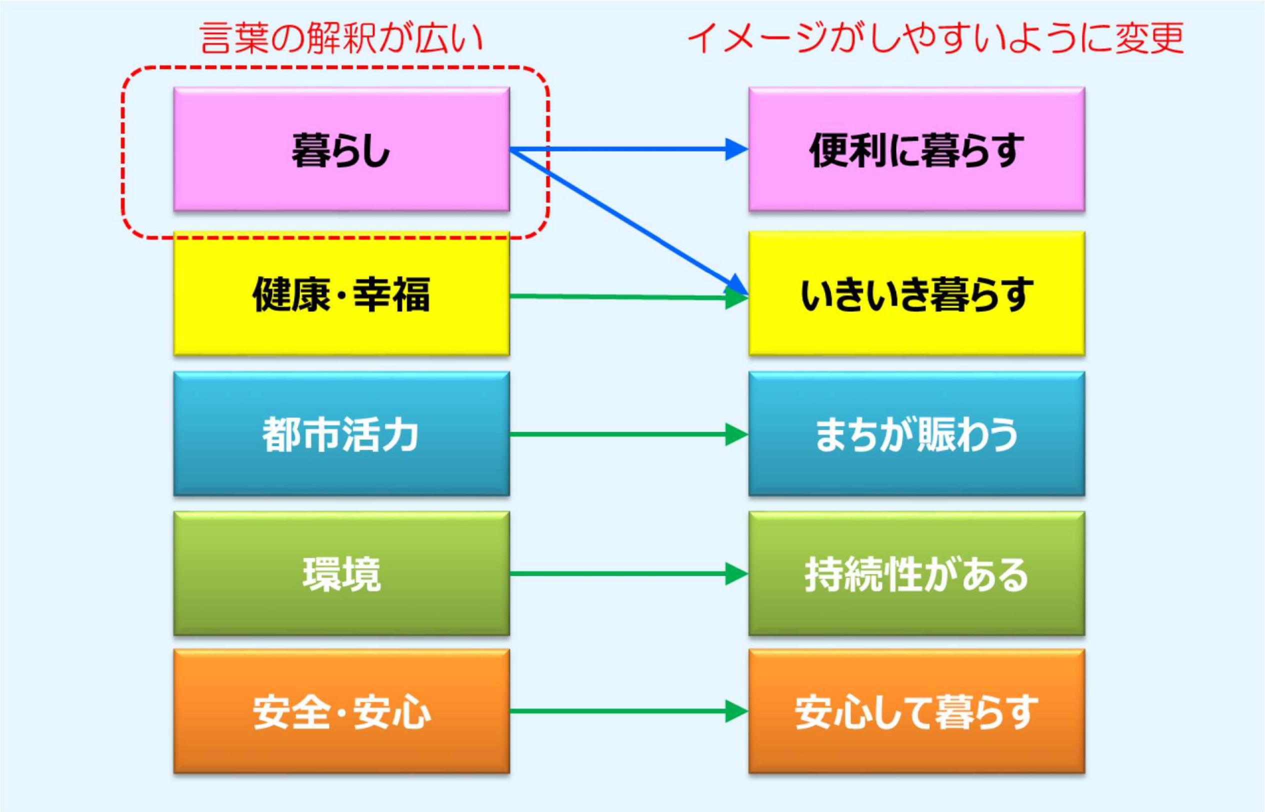
第２０回（前回協議会）時点

藤沢市がめざす交通体系（案）

暮らし　**健康･幸福**　**都市活力**
環境　**安全･安心**

藤沢市交通マスタープランの見直し検討状況

◆藤沢市交通マスタープランが重要視する視点（めざす交通体系）



便利に暮らす

【めざす交通体系】

- 生活に必要な日用品の買い物、医療機関の受診等ができる身近な生活施設や拠点まで、自家用車に過度に頼らずに移動でき、通勤・通学を含め、日々の生活において移動に支障がなく、便利に生活ができる状況

【基本方針１】日常生活を支える交通まちづくり

- 地域特性に応じた交通サービスの充実

１．日常生活を支えるラスト（ファースト）ワンマイルの充実

自宅からの日用品の買い物などへの移動や、通勤・通学時の自宅から駅まで、自宅からバス停までの移動において、過度に自家用車に頼らず移動するため、交通手段の充実を進めます。

> 歩行環境・自転車利用環境の整備、
> バス、乗合タクシー、シェアモビリティ　等

２．日常生活を支える物流環境の充実

インターネットショッピングなど家にいながら買い物等の目的が果たせる社会が実現している一方で、各家庭への物流については、その取扱量が増加していることから、物流の効率化など、物流環境の充実に向けた取組を進めます。

> 荷捌き環境、物流のラストマイル　等

３．日常生活を支える公共交通網の強化

日常の通勤・通学などで利用する、鉄道やバスなど、公共交通網の強化を進めます。

> バス交通の強化・維持　鉄道延伸　新駅設置　等

いきいき暮らす

【めざす交通体系】

- 余暇活動を目的とした市民の外出を、自家用車に過度に依拠しない交通環境の充実が支え、身体活動の誘発による健康度の上昇や人との交流を伴う余暇活動により、生活の質（QOL）が向上し、いきいきと暮らせる状況。

【基本方針2】体も心も豊かにする交通まちづくり

- 余暇活動を促す交通環境づくり

１．余暇活動を促進するファーストワンマイルの充実

自宅から駅やバス停、または自宅から直接目的地に向かう際の移動手段が充実し、余暇活動を促進するよう移動手段の充実を進めます。

> シェアモビリティの充実、乗合タクシー
> 歩行環境・自転車利用環境の整備　等

２．移動しやすい環境の整備

徒歩・自転車・公共交通での移動が、快適に行えるような交通環境の整備を進めます。

> ウォーカブル、無電柱化、狭あい道路の改善
> 交通結節機能の強化、ICTの活用　など

まちが賑わう

【めざす交通体系】

- 魅力ある市内の都市拠点に、人・モノが円滑に移動できるとともに、都市拠点内での回遊性が高く、人が集い、憩い、まちに賑わいがある状況。

【基本方針３】まちの賑わいを生み出す交通まちづくり

- 骨格的な交通ネットワークの強化

1．広域的な交通ネットワークの強化

都市間の交流・連携を支え、首都圏、全国の他都市などから本市へ快適に移動できる移動環境の形成に向けて取り組みます。

高速道路網の整備促進、東海道新幹線新駅誘致　等

2．市内の道路事情の改善

人・モノの効率的な移動のため、通過交通の適切な処理などにより、道路混雑の緩和に資する取組を進めます。

都市計画道路の整備、踏切道の改良　等

- 都市拠点の賑わいを生み出す交通機能の強化

1．都市拠点の交通結節機能の強化

都市拠点の交通結節機能の強化を図り、拠点としての魅力を高めつつ、回遊性のしやすさ、乗り換え利便性などの向上を図り、市内、市外、インバウンドの来訪者が訪れやすい拠点とします。

藤沢駅周辺の再整備、㈰村岡新駅周辺の整備
シェアモビリティの充実、ウォーカブル、
インバウンド観光客への対応　等

持続性がある

【めざす交通体系】

- 環境負荷の低い交通への転換が進むとともに、環境にやさしい自動車の普及やグリーンインフラの導入など、カーボンニュートラルの実現に向けた環境負荷の低い交通環境が実現している状況。

【基本方針４】環境負荷の低い交通まちづくり

- 環境にやさしい交通環境づくり

1．環境負荷の小さい自動車の普及促進

電気や燃料電池などの環境負荷の小さいエネルギーを用いた自動車の普及を促進します。

電気自動車・燃料電池自動車などの普及促進　等

2．公共交通の利用促進

自家用車より環境負荷の少ない公共交通利用による環境面でのメリットなどを周知するとともに、公共交通を利用しやすい環境を整備し、公共交通の利用を促進します。

3．自転車の利用促進

身近な移動手段で、環境負荷の低い自転車の利用環境の向上をめざし、自転車に関する部門別計画である「ふじさわサイクルプラン」と連携して進めます。

安心して暮らす

【めざす交通体系】

- 災害に備えた強靭な交通環境を整備するとともに、日常の安心な移動を実現するための交通安全への取組や、交通施設のバリアフリー化等を進めるなど交通環境が整備され、誰もが安心して暮らすことができる状況。

【基本方針５】人にやさしく災害に強い交通まちづくり

- **災害に強い交通まちづくり**

１．災害に備えた交通基盤の整備

いつくるかわからない災害に備え、強靭性（レジリエンス）や冗長性（リダンダンシー）のある交通基盤の整備を進めます。

交通施設の耐震化、都市計画道路の整備、無電柱化の推進　など

- **安全で安心して移動できる空間づくり**

１．インクルーシブ社会の実現に向けたバリアフリーの推進

インクルーシブ社会（誰も排除されない社会）の実現に向け、利用しづらい交通環境を減少させるバリアフリーの取組を進めます。

歩道のバリアフリー、鉄道駅のバリアフリー　等

２．交通安全対策の推進

交通事故の減少を目的に、交通施設の安全性向上に向けた取組を進めます。

生活道路への通過交通対策、通学路点検、 交通ルールやマナーの啓発　等

３．既存交通施設の適正な維持管理の推進

既存交通施設の安全性のため、適正な維持管理に向けた交通施策を展開します。

交通施設の安全点検の強化・充実　等

３．自転車の活用イメージの追加

➢ 前回協議会での主なご意見

第20回（2023.2.9）

主なご意見

1．市民意識調査の不満要素の分析について
- 市民意識調査の自由記入欄の分析など、満足度が向上しない要因の把握が必要。

2．観光やスポーツの視点について
- 観光やサイクルスポーツに関する具体的な取組の検討が必要では。
- 目的地を巡る移動手段と、自転車に乗ること自体を楽しむ部分を細分化できるのでは。

3．鉄道駅への移動や駐輪環境の整備について
- 「鉄道駅への移動」の部分は、自転車の活用イメージをより細分化できるのでは。
- 「近距離の移動」への自転車の活用にあたり、どの程度の距離を「近距離」とするのか。
- 日中の買い物などの際に、駅周辺に自転車を停められる環境の整備が必要。

4．片瀬地区の自転車事故に関する分析について

5．電動キックボード（特定小型原動機付自転車）の取扱いについて

1．市民意識調査の不満要素の分析について

中短期で取組む施策の評価指標

基本方針２　とめる～駐輪環境整備～

評価指標：**自転車駐車場所に関する満足度**

	（当初）		（現状）
Check（評価）	15.2%	➡	12.6%

満足度の低下：不満要素の分析

- **市民意識調査の自由記入欄を分析。**

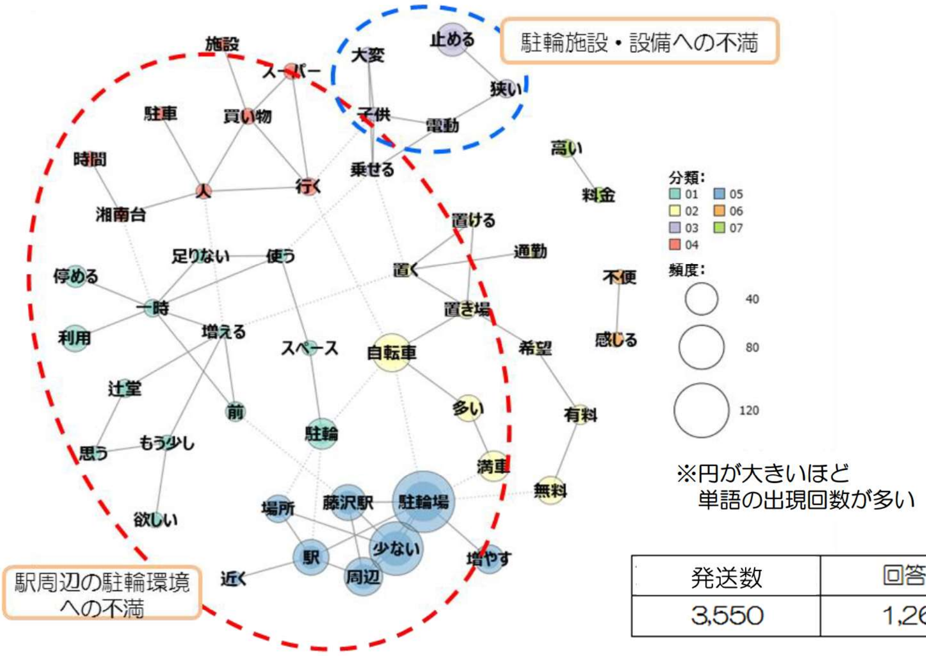
調査項目：駐輪施設の場所や設備

発送数	回答数	意見記入数
3,550	1,264	523

不満要素の分析（自由記入欄の分析）

主な意見

- 藤沢駅 ・ 辻堂駅 ・湘南台駅周辺では、通勤や買い物など様々な目的で利用されているが、 駐輪場が少ないといった**駅周辺の駐輪環境への不満**がみられた 。
- 子乗せ装備の付いた自転車や電動機付自転車に関して、駐輪場の区画幅が狭いなど、**駐輪設備への不満**がみられた。



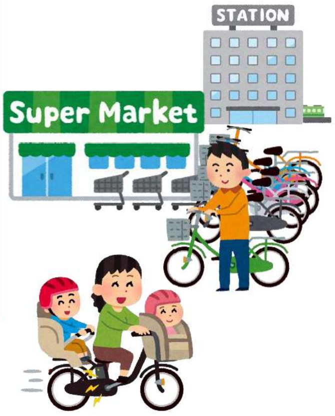
発送数	回答数	意見記入数
3,550	1,264	523

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）

自転車駐車場所に関する不満要素

1．駐輪環境への不満
- 鉄道駅周辺で駐輪場が不足していると感じている。

2．駐輪設備への不満
- 自転車の種類によっては、駐輪場の区画幅が狭いと感じている利用者がいる。



満足度を向上させるためには・・・・

何時でも安心して自転車を停められる環境整備が進められていることが大事。

「自転車の活用イメージ」としてあらたに追加。

1．市民満足度調査の不満要素の分析について

便利に暮らす

【めざす交通体系】
- 生活に必要な日用品の買い物、医療機関の受診等ができる身近な生活施設や拠点まで、自家用車に過度に頼らずに移動でき、通勤・通学を含め、日々の生活において移動に支障がなく、便利に生活ができる状況

【基本方針１】日常生活を支える交通まちづくり（抜粋）
- **地域特性に応じた交通サービスの充実**

1．日常生活を支えるラスト（ファースト）ワンマイルの充実
自宅からの日用品の買い物などへの移動や、通勤・通学時の自宅から駅まで、自宅からバス停までの移動において、過度に自家用車に頼らず移動するため、交通手段の充実を進めます。

歩行環境・自転車利用環境の整備、
バス、乗合タクシー、シェアモビリティ　等

前回示した自転車の活用イメージ
- 主に地区内移動などの身近な移動を担い、誰もが安全、快適に自転車を利用している。

自転車の活用イメージを新たに追加（市民満足度調査の不満要素の分析より）
- （追加）**何時でも安心して自転車を停められる環境整備が進められている。**

2．観光やスポーツの視点について

2．観光やスポーツの視点について

1．観光やサイクルスポーツに関する施策の検討
- 観光やサイクルスポーツの観点について、もう少し検討が必要では。

2．観光の細分化
- 「観光」は、**目的地を巡る移動手段**としての活用と、スポーツとして**自転車に乗ること自体を楽しむ**部分に分けても良いのでは。

目的地を巡る移動手段
- シェアサイクル事業が観光周遊実証事業として進められている。

自転車に乗ること自体を楽しむ

本市の現状
- 太平洋岸自転車道（国道134号など）がナショナルサイクルルートに指定されている。
- 境川沿いに自転車歩行者専用道が整備されている。

➡ 現状を活かした取組を検討する
・多くのサイクリストに利用されることをイメージに追加。

神奈川県自転車活用推進計画

目標３　【観光・サイクルスポーツの振興による地域の活性化】

【めざす姿】

- 訪日外国人旅行者のゴールデンルートである東京～大阪間の途中にある地の利や、本県の有する海、山、川、湖などの豊かな自然環境と観光資源を生かし、地域の魅力を感じられるサイクルルートの設定・情報発信を始めとした自転車を活用した取組を、様々な主体と連携しながら進めることにより、サイクルスポーツのすそ野を広げるとともに、誘客を促進し、地域の活性化を図ります。

【自転車の活用イメージ】

目的地を巡る移動手段

- （前回）市内の観光名所を自転車で巡る観光客が増加し、自転車の利用が地域活性化につながっている。

自転車に乗ること自体を楽しむ

- （追加）ナショナルサイクルルート等を活用したサイクリング環境が充実し、多くのサイクリストに利用されている。

3．鉄道駅への移動や駐輪環境の整備について

「自転車が鉄道駅への移動を担っている状態」の細分化

- 「鉄道駅への移動」の部分は、自転車の活用イメージをより細分化できるのでは。

➡ 1．通勤・通学による鉄道駅へのアクセス
2．商業施設などを目的としたアクセス

1．通勤・通学による鉄道駅へのアクセス

自転車の活用イメージ

自転車が通勤・通学による鉄道駅へのアクセスを担っている。

➡ **便利に暮らす**

「通勤・通学」による鉄道駅へのアクセス

便利に暮らす

【めざす交通体系】	【基本方針１】日常生活を支える交通まちづくり（抜粋）
● 生活に必要な日用品の買い物、医療機関の受診等ができる身近な生活施設や拠点まで、自家用車に過度に頼らずに移動でき、通勤・通学を含め、日々の生活において移動に支障がなく、便利に生活ができる状況	● **地域特性に応じた交通サービスの充実** 1．日常生活を支えるラスト（ファースト）ワンマイルの充実 自宅からの日用品の買い物などへの移動や、通勤・通学時の自宅から駅まで、自宅からバス停までの移動において、過度に自家用車に頼らず移動するため、交通手段の充実を進めます。 歩行環境・自転車利用環境の整備、 バス、乗合タクシー、シェアモビリティ　等

前回示した自転車の活用イメージ

● 主に地区内移動などの身近な移動を担い、誰もが安全、快適に自転車を利用している。

自転車の活用イメージを新たに追加

● **（追加）**何時でも安心して自転車を停められる環境整備が進められている。（1.市民意識調査より）
● **（追加）**自転車が通勤・通学による鉄道駅への移動を担っている。

「鉄道駅への移動」の細分化

• 前回の協議会で示した自転車の活用イメージ「自転車が鉄道駅への移動を担っている状態」の細分化。

1．通勤・通学による鉄道駅へのアクセス
2．商業施設などを目的としたアクセス

2．商業施設などを目的としたアクセス

移動の目的

• 鉄道駅周辺での生活に必要な日用品の買い物や医療機関の受診などの身近な場所への移動。

自転車の活用イメージ

• 近距離移動を自家用車に頼ることなく自転車が活用されている。

➡ **便利に暮らす**

商業施設などを目的としたアクセス

便利に暮らす

【めざす交通体系】

- 生活に必要な日用品の買い物、医療機関の受診等ができる身近な生活施設や拠点まで、自家用車に過度に頼らずに移動でき、通勤・通学を含め、日々の生活において移動に支障がなく、便利に生活ができる状況

【基本方針１】日常生活を支える交通まちづくり（抜粋）

- **地域特性に応じた交通サービスの充実**

１．日常生活を支えるラスト（ファースト）ワンマイルの充実

自宅からの日用品の買い物などへの移動や、通勤・通学時の自宅から駅まで、自宅からバス停までの移動において、過度に自家用車に頼らず移動するため、交通手段の充実を進めます。

歩行環境・自転車利用環境の整備、
バス、乗合タクシー、シェアモビリティ　等

前回示した自転車の活用イメージ

- 主に地区内移動などの身近な移動を担い、誰もが安全、快適に自転車を利用している。

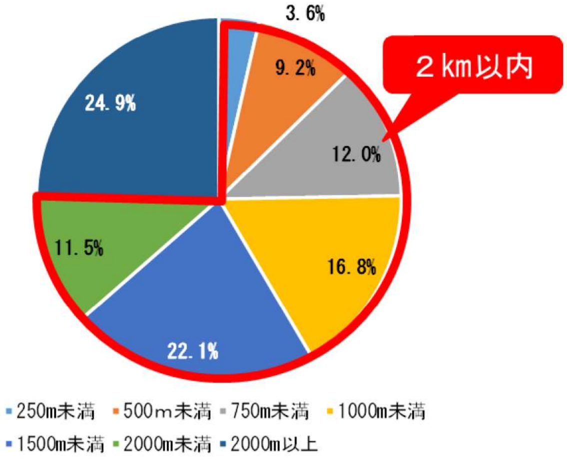
自転車の活用イメージを新たに追加

- （**追加**）何時でも安心して自転車を停められる環境整備が進められている。（1.市民意識調査）
- （**追加**）自転車が通勤・通学による鉄道駅への移動を担っている。（3.鉄道駅への移動を担っている。）
- （**追記**）近距離移動を自家用車に頼ることなく自転車が活用されている。

本市の自転車利用における「近距離」について

- 藤沢市における「近距離」とはどの程度のものと定義するか。

■自転車利用距離帯別構成比（藤沢市内）



※第６回東京都市圏ＰＴ調査結果より集計（代表交通手段と端末交通手段を対象とし、代表交通手段は所要時間から、端末交通手段は目的地・出発地と駅までの距離から集計）

- 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３/４を占める。

⇒ 自転車利用における「近距離」は２ｋｍ程度として、自動車移動からの転換も含め、自転車を活用していくイメージとする。

日中の駐輪場利用について

主なご意見

- 商店街や駅の周辺に自転車を停める場所がないので買い物が不便。
- 通勤、通学における駐輪場の利用のほか、日中の一時利用など、様々なニーズへの対応を考える必要がある。

課題を解決するためには・・・・

- 何時でも安心して自転車を停められる環境整備が進められていることが必要。

3．鉄道駅への移動や駐輪環境の整備について

便利に暮らす

【めざす交通体系】	【基本方針１】日常生活を支える交通まちづくり（抜粋）
● 生活に必要な日用品の買い物、医療機関の受診等ができる身近な生活施設や拠点まで、自家用車に過度に頼らずに移動でき、通勤・通学を含め、日々の生活において移動に支障がなく、便利に生活ができる状況	● **地域特性に応じた交通サービスの充実** 1．日常生活を支えるラスト（ファースト）ワンマイルの充実 自宅からの日用品の買い物などへの移動や、通勤・通学時の自宅から駅まで、自宅からバス停までの移動において、過度に自家用車に頼らず移動するため、交通手段の充実を進めます。 歩行環境・自転車利用環境の整備、 バス、乗合タクシー、シェアモビリティ　等

前回示した自転車の活用イメージ

- 主に地区内移動などの身近な移動を担い、誰もが安全、快適に自転車を利用している。

自転車の活用イメージを新たに追加

- **（再掲）**何時でも安心して自転車を停められる環境整備が進められている。（1.市民意識調査）
- **（追加）**自転車が通勤・通学などの鉄道駅への移動を担っている。（3.鉄道駅への移動を担っている。）
- **（追記）**近距離移動を自家用車に頼ることなく自転車が活用されている。

➢ 自転車の活用イメージ

自転車の活用イメージ

- 主に地区内移動などの身近な移動を担い、誰もが安全、快適に自転車を利用している。
- 自転車が利用しやすい環境が整い、市民の外出機会が増加する。その結果、自転車利用が健康増進につながっている。
- （修正）自転車が**通勤・通学による**鉄道駅への移動を担っている
- 自転車（シェアサイクルを含む）で都市拠点内を回遊する市民が増加している。
- 環境負荷の小さい自転車が、近距離の移動に活用され、過度な自動車利用が抑制されている。
- 公共交通との連携により、自転車が長距離移動の一端を担うことで、自動車利用の抑制に繋がっている。
- 交通ルールが守られ、誰もが安全、快適に自転車を利用している。
- 災害時の移動手段として自転車を活用している。
- 自転車が利用しやすい環境が整い、自動車から自転車、公共交通への転換が図られている。
- 市内の観光名所を自転車で巡る観光客が増加し、自転車の利用が地域振興につながっている。
- 自転車が利用しやすい環境が整うとともに交通ルールが守られ、誰もが安全、快適に自転車を利用している。
- （追加）何時でも安心して自転車を停められる環境整備が進められている。
- （追加）ナショナルサイクルルート等を活用したサイクリング環境が充実し、多くのサイクリストに利用されている。
- （追加）近距離移動を自家用車に頼ることなく自転車が活用されている。

➢ 自転車の活用イメージと基本方針の方向性

自転車の活用イメージ

- 主に地区内移動などの身近な移動を担う。
- 誰もが安全、快適に自転車を利用している。
- 自転車が利用しやすい環境が整っている。
- 市民の外出機会が増え、自転車利用が健康増進につながっている。
- 自転車が通勤等鉄道駅への移動を担っている
- 自転車（シェアサイクルを含む）で都市拠点内を回遊する市民が増加している。
- 近距離の移動に活用され、過度な自動車利用が抑制されている。
- 公共交通との連携により、自動車利用の抑制に繋がっている。
- 交通ルールが守られている。
- 災害時の移動手段として自転車を活用されている。
- 市内の観光名所を自転車で巡る観光客が増加し、自転車の利用が地域振興につながる。
- 何時でも安心して駐輪できる環境が整っている。
- 近距離の移動に自転車が活用されている。
- サイクリング環境が整備され利用されている。

青：自転車がもつ様々なメリットを活かす
赤：自転車が利用しやすい環境整備

基本方針の方向性

【利用促進】
- 自転車を活用する仕組みの構築（公共交通との連携、シェアサイクルの導入、災害時の活用、サイクリング環境の充実）
- メリットを活かす（健康増進、脱炭素、地域振興）

【走行空間整備】
- 自転車走行空間の整備
  都市拠点や地区拠点へのルート
  都市拠点（駅周辺）の走行環境

【駐輪環境整備】
- 都市拠点周辺や地区拠点周辺での自転車駐車場の整備・利便性の向上

【交通ルールの遵守】
- 自転車利用ルールの周知・啓発等のさらなる取組

4．将来像及び基本方針と施策の方向性

➢ ふじさわサイクルプランが目指す将来像

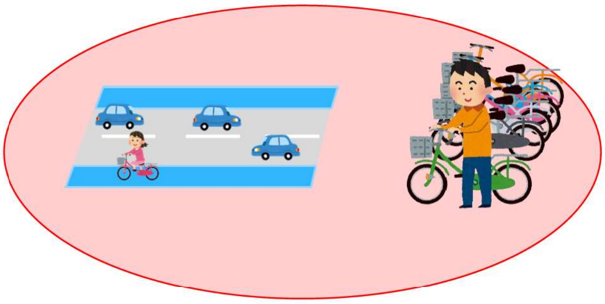
◆２つの視点

◇**自転車がもつ様々なメリットを活かす**　◇**自転車を利用しやすい環境づくり**

自転車がもつ様々なメリット
外出機会増加、健康増進、回遊性向上、
CO２排出量削減、渋滞緩和、・・・
メリットを活かすためには自転車をさらに活用していくことが必要。

自転車が安心・安全、
快適に利用できる環境の形成が必要。

上位計画が目指す「市民がいきいきと健康に幸せに暮らせるまち」を実現するためにも、自転車利用の促進を図ることが必要。



➢ （現計画）の基本計画

将来像

だれもが安全・快適に自転車利用できるまち～ふじさわ～

基本方針

- **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
- **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
- **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
- **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

◆新たな計画の方向性

新たな将来像

（仮）自転車を活かし、いきいきと健幸に暮らせるまち～ふじさわ～

　自転車の利用は、「二酸化炭素の削減」、「渋滞の緩和」、「健康の増進」、「災害時の移動手段確保」に繋がるなど、様々なメリットがあります。
　そこで、自転車の利用を促進するため、誰もが安全に安心して自転車を利用できる環境の整備を進めることで、自転車を利用して自由に移動でき、過度に自家用車に頼ることなく、健康で幸せに暮らし続けることができる藤沢市を目指します。

基本方針

- ◆ 自転車利用環境が整うまちづくり
- ◆ 安全に自転車が利用されるまちづくり
- ◆ 自転車を活用したまちづくり

基本方針

◆ 自転車利用環境が整うまちづくり

～安全・快適な自転車走行環境と駐輪環境整備による自転車利用の促進～

〈方針〉

●安全で快適な<u>自転車走行環境の整備</u>

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

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

●鉄道駅周辺を重点とした利用者にやさしい<u>駐輪環境づくり</u>

鉄道駅周辺などの拠点周辺を中心に駐輪環境の整備を進めるとともに、利用者の満足度向上に繋がる取組みを推進します。

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

➢ 施策の方向性について

●安全で快適な自転車走行環境の整備

- ➢ （継続）自転車ネットワーク路線の設定・整備
- ➢ （継続）鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり

➢ 施策の方向性について

●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

- ➢ （継続）新たな駐輪スペースの確保
- ➢ （継続）鉄道駅周辺や商店街における民間駐輪場整備の促進進
- ➢ （継続・新規）既存駐輪施設の利用環境の向上
  - （新規要素）満足度の向上に繋がる施策の推進
  - （幼児２人同乗用自転車のスペース確保など）
- ➢ （継続）放置自転車の撤去
- ➢ （新規）駐輪施設の老朽化対策及び長寿命化の検討

➢ 基本方針

◆ 安全に自転車が利用されるまちづくり

～誰もが交通ルールを守り自転車を利用する意識づくり～

〈方針〉

●交通ルール・マナー遵守に関する意識の醸成

交通管理者や道路管理者と連携を図りながら自転車利用ルールの周知・啓発を行います。

また、特に自転車利用や自転車関連事故が多い年齢階層や社会情勢の変化にあわせた周知や交通安全教育等を実施します。

➢ 施策の方向性について

●交通ルール・マナー遵守に関する意識の醸成

- ➢ （継続）交通安全啓発活動の充実
- ➢ （継続）自転車走行空間整備にあわせた意識の啓発
- ➢ （継続・新規）社会情勢に伴う交通ルール意識への啓発

（想定される施策）
- （新規要素）自転車関連事故が多い年齢階層等を対象とした安全啓発
- （新規要素）ヘルメット装着の推進に関する啓発
- （新規要素）デリバリーサービスの配達員等に対する安全啓発
- （新規要素）自賠責保険への加入を促す活動

4．将来像及び基本方針と施策の方向性

➢ 基本方針

◆ 自転車を活用したまちづくり

～自転車がもつ様々なメリットを活用したまちづくり～

〈方針〉

●自家用車から自転車への転換

自転車利用のメリットの周知等により、特に短距離移動等において自家用車から自転車への転換を促進します。

●公共交通などとの連携強化

主要なバス停への駐輪施設整備やシェアサイクルを活用した公共交通との連携など、自転車と公共交通の連携強化に努めます。

●自転車を活用した健康増進

自転車の身体面、精神面での効果の周知を行い自転車利用を促進します。

●観光・スポーツの充実

シェアサイクル等の活用により、市内の回遊性の向上、地域振興等への自転車の活用を進めます。
また、ナショナルサイクルルート等を活用しながら、サイクルスポーツのすそ野の拡大を目指します。

●災害時の自転車活用

災害時の職員参集、情報収集等における自転車の活用を進めます。

➢ 施策の方向性について

●自家用車から自転車への転換

- ➢ （継続）短距離移動において自家用車から自転車への転換を促す取組など

●公共交通などとの連携

- ➢ （継続）サイクルアンドバスライド施設の整備
- ➢ （新規要素）シェアサイクルの普及促進

●自転車を活用した健康増進

- ➢ （新規要素）健康増進を目的とした自転車の活用に関する情報発信の充実

●観光・スポーツの充実

- ➢ （新規要素）観光周遊への自転車の活用
- ➢ （新規要素）ナショナルサイクルルート等の利用促進に向けた取組

●災害時の自転車活用

- ➢ （新規要素）災害時の職員参集や情報伝達ツールとしての活用

藤沢市がめざす交通体系（案）	神奈川県自転車活用推進計画の目標
便利に暮らす / いきいき暮らす / まちが賑わう / 持続性がある / 安心して暮らす	環境整備 / 未病改善 / 地域活性化 / 安全·安心

↓

本市における自転車の活用イメージ

基本方針の方向性

↓

将来像・基本方針

施策の方向性

↓

次回（第２２回）の予定

施策

評価・進行管理

5．その他事項への対応

➢ 前回協議会での主なご意見

第20回（2023.2.9）

主なご意見

1．市民意識調査の不満要素の分析について
- 市民意識調査の自由記入欄の分析など、満足度が向上しない要因の把握が必要。

2．観光やスポーツの視点について
- 観光やサイクルスポーツに関する具体的な取組の検討が必要では。
- 目的地を巡る移動手段と、自転車に乗ること自体を楽しむ部分を細分化できるのでは。

3．鉄道駅への移動や駐輪環境の整備について
- 「鉄道駅への移動」の部分は、自転車の活用イメージをより細分化できるのでは。
- 「近距離の移動」への自転車の活用にあたり、どの程度の距離を「近距離」とするのか。
- 日中の買い物などの際に、駅周辺に自転車を停められる環境の整備が必要。

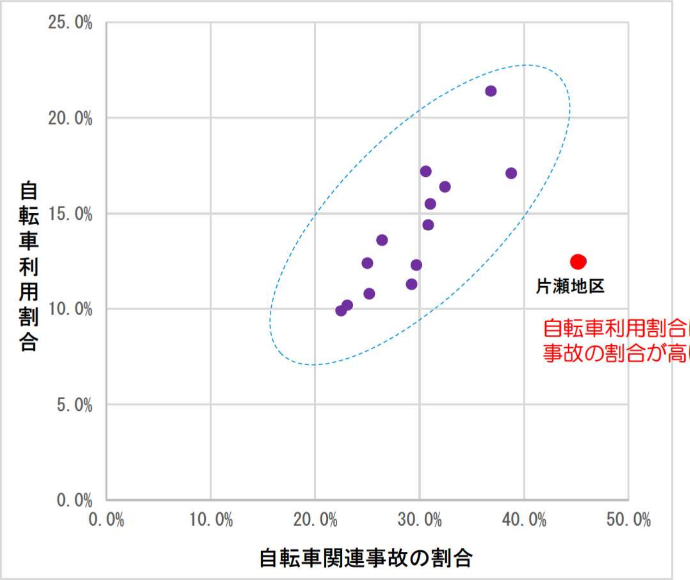
4．片瀬地区の自転車事故に関する分析について

5．電動キックボード（特定小型原動機付自転車）の取扱いについて

４．片瀬地区の自転車事故に関する分析

自転車関連事故の傾向

・自転車利用割合が高い地区ほど自転車関連事故の割合が高くなる傾向。
・片瀬地区は他の地区と比べ、自転車利用割合に対する自転車事故の割合が高い。

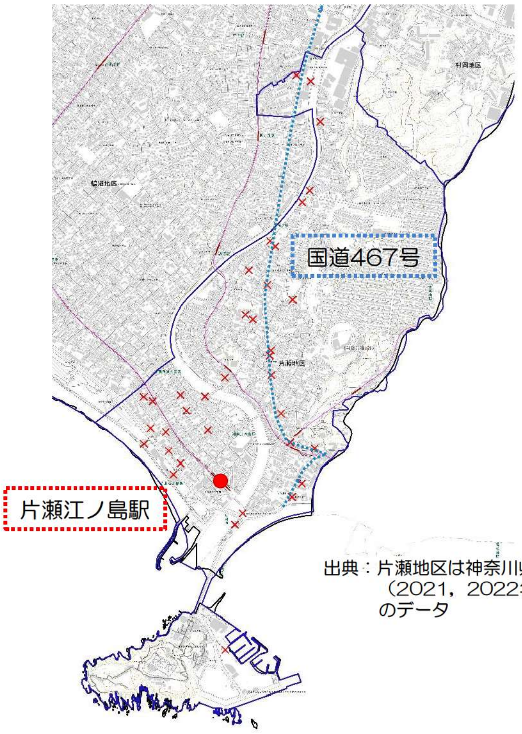


事故の傾向を分析

自転車関連事故の傾向

● 自転車関連事故は、国道467号周辺や片瀬江ノ島駅周辺で多く発生している。

■片瀬地区での自転車関連事故の発生箇所
（2021,2022年）



出典：片瀬地区は神奈川県警提供データ
（2021，2022年に発生した事故のデータ

■（参考）道路幅員

自転車関連事故の傾向

- 片瀬地区は藤沢市全体と比較し、土日での事故の発生が多い。
- 同じく時間帯をみると、通勤・通学、帰宅時間以外の時間帯での事故の発生が多い。

■曜日変動　　■時間帯変動

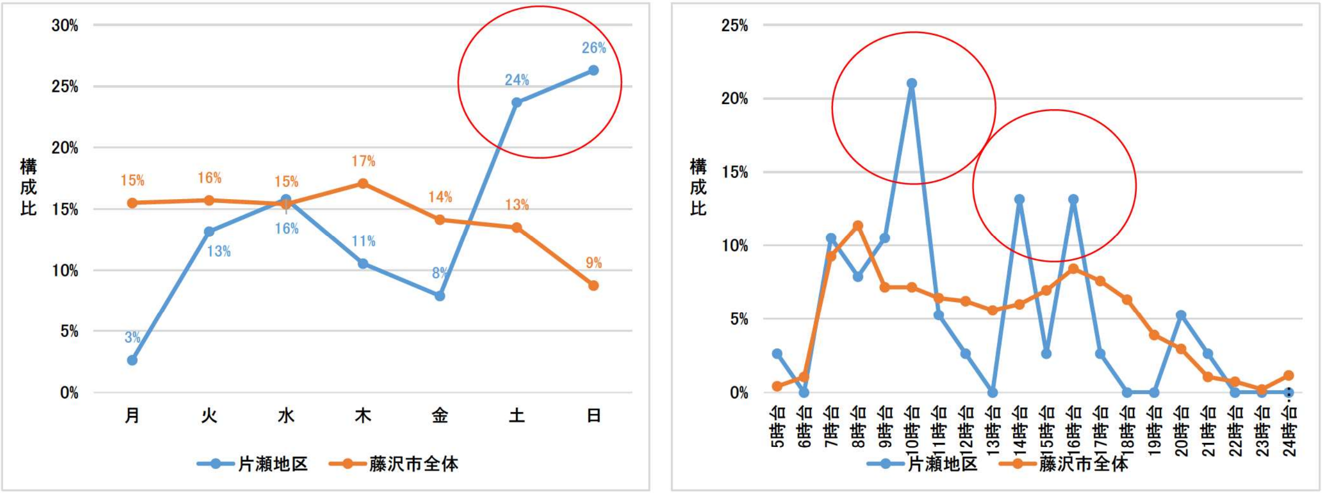


図　片瀬地区での自転車関連事故の発生状況

出典：片瀬地区は警察提供データ（2021，2022年に発生した事故のデータ）
藤沢市全体は警察庁のオープンデータ（2019～2021年に発生した事故のデータ）

➢ 片瀬地区の自転車事故への対応

片瀬地区の自転車事故の特性

- 片瀬地区は藤沢市全体と比較し、土日の事故が多い。
- 国道467号沿いや片瀬江ノ島駅周辺で多く発生している。
- 時間帯は、通勤・通学、帰宅のピーク時間以外での事故が多い。

- 通勤・通学以外での自転車利用時の事故が多い可能性
- 市外からの来訪者が関係する事故の可能性

対応方針（案）

- 来訪者に向けた自転車利用ルールの周知を検討

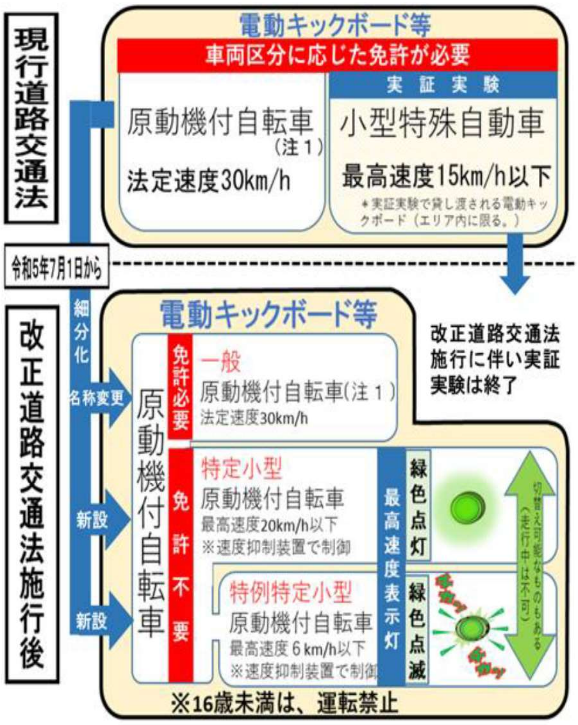
5．電動キックボード（特定小型原動機付自転車）の取り扱いについて

電動キックボードの位置づけ

【法改正前】
・電動式のモーターにより走行する「電動式キックボード」は、道路交通法並びに道路運送車両法上の原動機付自転車に該当。

法改正
（改正道路交通法の一部施行）

【法改正後】
・令和5年7月1日以降は、一定の基準に該当する電動キックボード等について、原動機付自転車の一類型である「特定小型原動機付自転車」が創設され、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されることとなる。



（出典）警視庁ホームページ

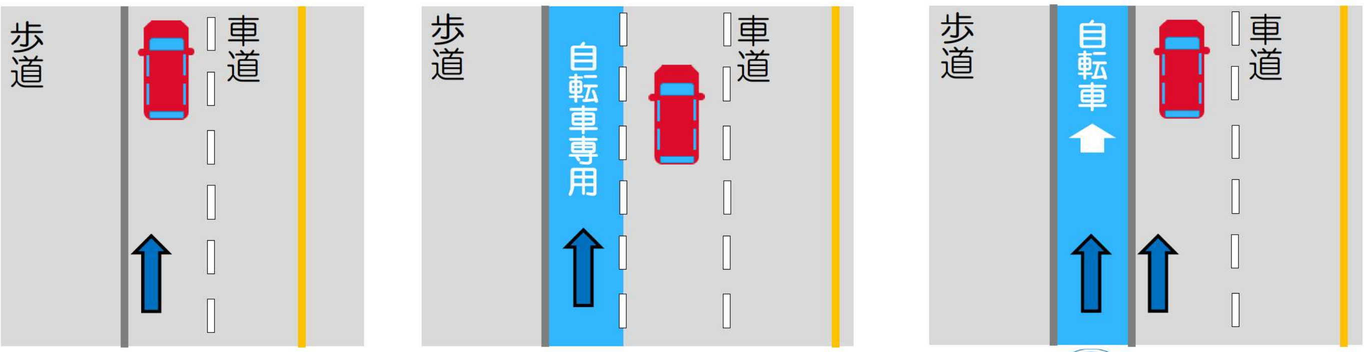
電動キックボード（特定小型原動機付自転車）の通行場所

凡　例
⇧ ：通行場所

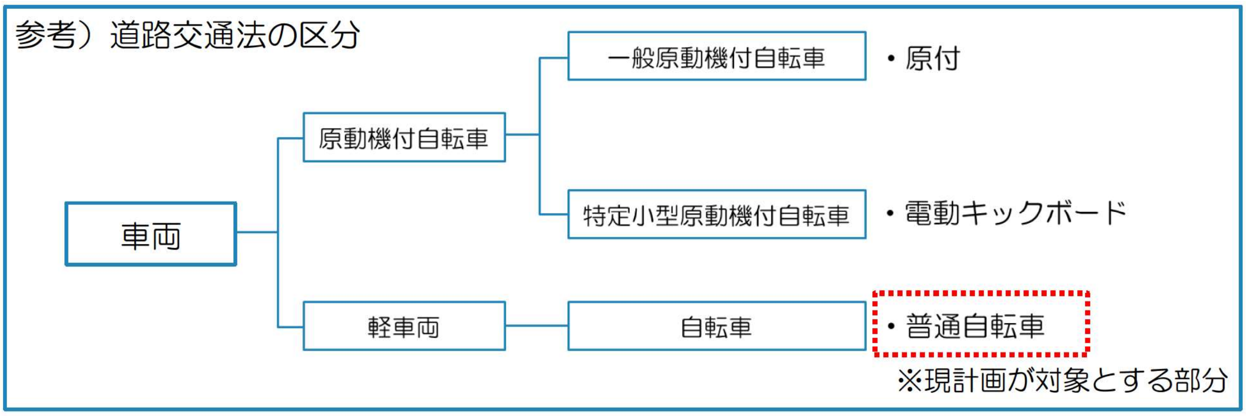
車　道

普通自転車専用通行帯

特定小型原動機付自転車
・自転車専用



- 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らない。（自転車道も通行することができる）。
- 道路では、原則として、左側端に寄って通行しなければならず、右側を通行してはいけない。
- 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こととされているとき、歩道を通行することができる。

ふじさわサイクルプランでの扱い

- ふじさわサイクルプランは引き続き「自転車」を対象とする。
- 自転車利用者に対し、電動キックボード等と走行空間を共有することを周知し、注意喚起する。
- 自転車及び電動キックボード等が安全に走行できる空間整備が、お互いの安全にも繋がることから、引き続き自転車走行空間整備を推進する。
- 国のガイドラインが改定されるなど、社会情勢に変化が生じた場合は、その都度検討を行う。