



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

- 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通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通行空間整備計画」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通行空間整備計画」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通行空間整備計画」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、必要に応じて見直しを行います。



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】」に示した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

- 商店街団体が行う、来街者の利便性の向上を図り、商店街の活性化を目的とした駐輪施設の整備に対し、補助制度に基づいて支援を進めます。



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、道路改良事業の進捗にあわせて、既存駐輪施設の防犯性や利用環境を向上させるため、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、場内整理や精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 自転車を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交通ルール等について、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 交通安全教室等の推進

- 本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ます。
- 通学時に自転車を利用する機会が多いと想定される学生を対象に、自転車の安全な利用に関するリーフレットの配布など、交通安全教育を推進します。
- 幼稚園、保育園、学校や地域及び高齢者に対し、関係団体等と協力し、交通安全啓発活動を推進します。
- 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*を活用した新たな交通安全啓発活動を推進します。
- 学生及び成人層への交通安全啓発活動を推進するため、学校や職場において啓発活動の中心となるリーダーを選任するなど、市民との協働による新たな取組を検討します。

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な通行に関する周知・啓発

- 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。
- 電動キックボードをはじめとする新たな乗り物の普及により交通ルールが複雑化していることから、自転車利用者のみならず、道路を通行する様々な乗り物の利用者に対し、自転車通行空間等の通行ルールの周知を図ります。

地域住民の皆様へ

道路(藤沢駅岡田線・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ブレイス駅)

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)

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。車道を進行する場合は、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。歩道を進行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げる時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、標識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。

ヘルメット非着用	ヘルメット着用
0.2201	0.59%
0.26%	

※致死率は死者数のうち死者の占める割合をいいます。

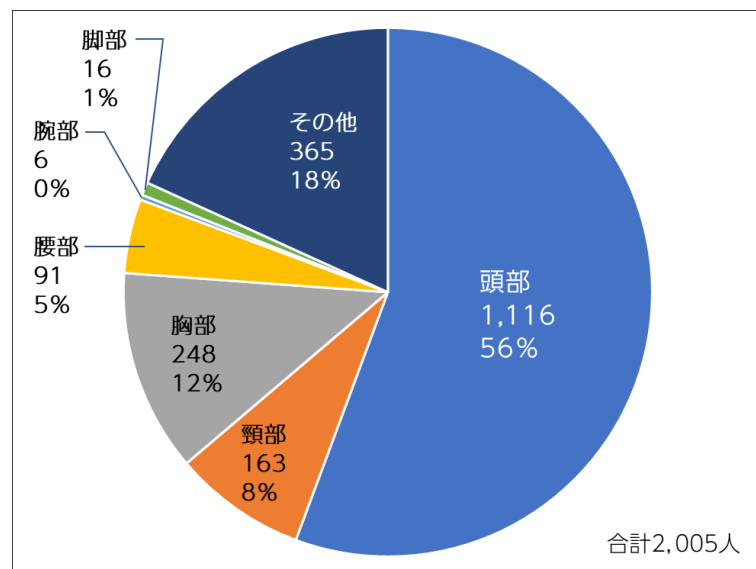
■ 自転車通行空間整備にあわせた交通ルールの周知例



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

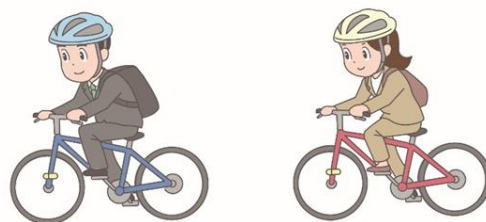
- 自転車利用に関する交通ルールなどについて、交通管理者など関係機関と連携し、問合せへの対応の充実を図ります。
- 「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の策定を受け、交通安全教室や各種イベントなどの機会において、自転車の利用による事故を補償する自転車損害賠償責任保険等への加入についての周知を推進します。
- 改正道路交通法の施行により、全ての自転車利用者のヘルメットの着用が努力義務化されたことから、啓発活動を推進するとともに、ヘルメットの着用率の向上に繋がる取組を検討します。
- 自転車利用者に対して、特定小型原動機付自転車などの自転車と通行空間を共にする新たな乗り物に関する情報の周知を推進します。



「その他」とは、顔部、腹部等をいう

■ 自転車乗車中死者の人身損傷主部位別（致命傷の部位）
（2018年（平成30年）～2022年（令和4年）合計）

出典：警察庁 Web サイトを加工して作成



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を抑制するとともに、公共交通の利用を促進するため、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観光実証実験事業」において、事業者と連携し、利用状況の分析や、安全な利用を促す取組を進めます。



■ 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

- ナショナルサイクルルートを活かし、太平洋岸自転車道から北部地域へ至る、地域の魅力が感じられるサイクリングルートの提案や情報発信を、関係機関と連携し進めます。



■ 案内看板の設置イメージ



(出典：太平洋岸自転車道 HP)

■ 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 災害時の情報伝達等への活用

- 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や提供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。