

第20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）2月9日（木）

議題（2）

ふじさわサイクルプランの改定について
～基本方針の見直しの方向性～



藤 沢 市

ふじさわサイクルプラン

➤ これまでの検討経過

第18回（2022.7.19）

- 計画改定の概要について
- 本市を取り巻く自転車利用状況について
- 協議会設置要綱の改定について

第19回（2022.10.4）

- 現行計画の進捗状況について
- 現行計画の評価・検証及び課題整理

主なご意見

- ・ 自転車事故の発生状況へのご意見。（他市の状況、携帯電話のながら運転）
- ・ 自転車利用が多い世代への安全啓発の必要性。
- ・ 自賠責保険への加入を促す必要性。
- ・ 自転車の交通としての使い方の整理。

交通に関する市民意識調査について

3

交通に関する市民意識調査

1. 調査の概要

交通の利用についての満足度や、日常の交通行動等の把握を行うことを目的に実施。

2. 調査対象

15歳以上の藤沢市民3,550名を無作為で抽出。

3. 調査期間

2022年11月中旬～12月上旬

郵送送付・回答は、紙回答かWEB回答のいずれかを選択

4

交通に関する市民意識調査

- 回収率は37.0%。
- 回答者の年齢構成、地区構成ともに、本市の構成と類似したものとなっている。

【回収率】

	総数	郵送	WEB
発送数	3550		
回収数	1313	898	415
回収率	37.0%		

【回答者属性・地区構成】

	女性	男性	回答しない・未回答	地区計
長後地区	4.3%	3.3%	0.3%	7.8%
湘南台地区	3.7%	2.8%	0.1%	6.6%
六会地区	5.3%	3.7%	0.4%	9.4%
善行地区	3.1%	3.7%	0.1%	6.9%
藤沢地区	6.2%	6.2%	0.4%	12.7%
村岡地区	3.7%	3.1%	0.2%	7.1%
片瀬地区	3.0%	1.9%	0.2%	5.2%
鵜沼地区	7.4%	6.2%	0.2%	13.8%
辻堂地区	4.8%	3.7%	0.4%	8.8%
明治地区	3.7%	2.6%	0.2%	6.4%
湘南大庭地区	2.5%	2.1%	0.0%	4.6%
遠藤地区	1.8%	2.2%	0.1%	4.0%
御所見地区	2.3%	2.1%	0.3%	4.6%
不明	1.0%	0.6%	0.3%	1.9%
合計	52.7%	44.2%	3.0%	100.0%

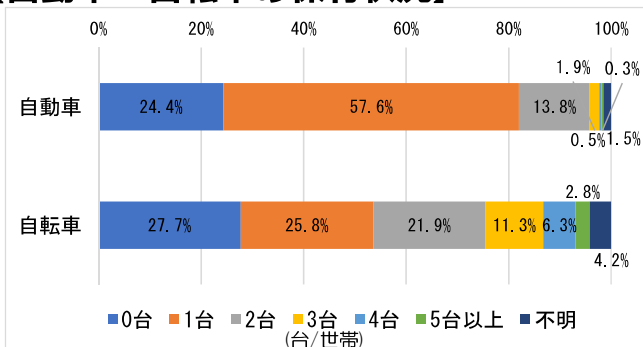
【回答者属性・年齢構成】

	女性	男性	回答しない・未回答	年齢計
10歳代	1.6%	1.7%	0.0%	3.3%
20歳代	3.2%	1.7%	0.5%	5.4%
30歳代	6.5%	3.8%	0.2%	10.5%
40歳代	9.1%	5.7%	0.2%	15.0%
50歳代	9.0%	7.7%	0.5%	17.1%
60歳代	6.8%	8.5%	0.4%	15.6%
70歳代以上	15.2%	13.7%	0.0%	28.9%
未回答	1.4%	1.5%	0.4%	3.3%
合計	52.7%	44.2%	3.0%	100.0%

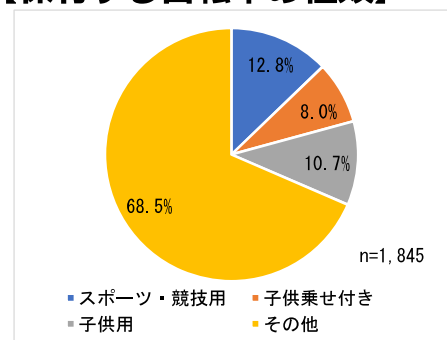
自転車の保有状況

- 自転車の平均保有台数は1.50台/世帯、自動車の平均保有台数は0.96台/世帯。
- 保有する自転車の約7割がシティサイクル等（その他）。
- 電動アシスト自転車の普及率は1/4。

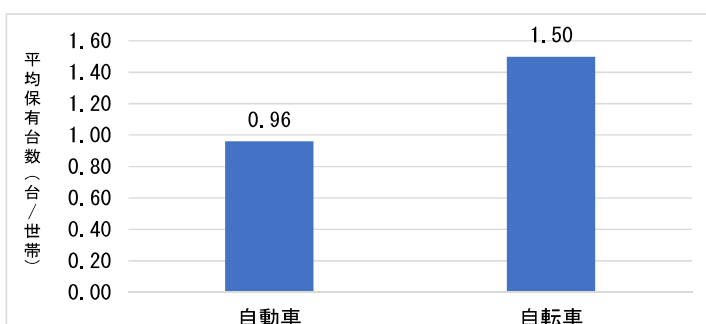
【自動車・自転車の保有状況】



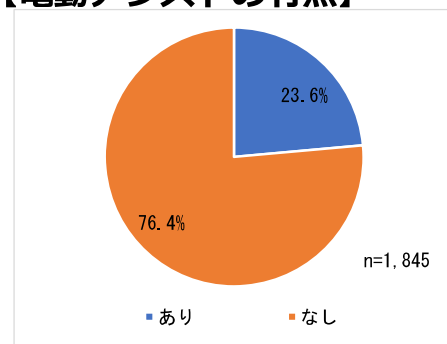
【保有する自転車の種類】



【自動車・自転車の保有台数(台/世帯)】



【電動アシストの有無】



➤ 自転車の保有状況（地区別）

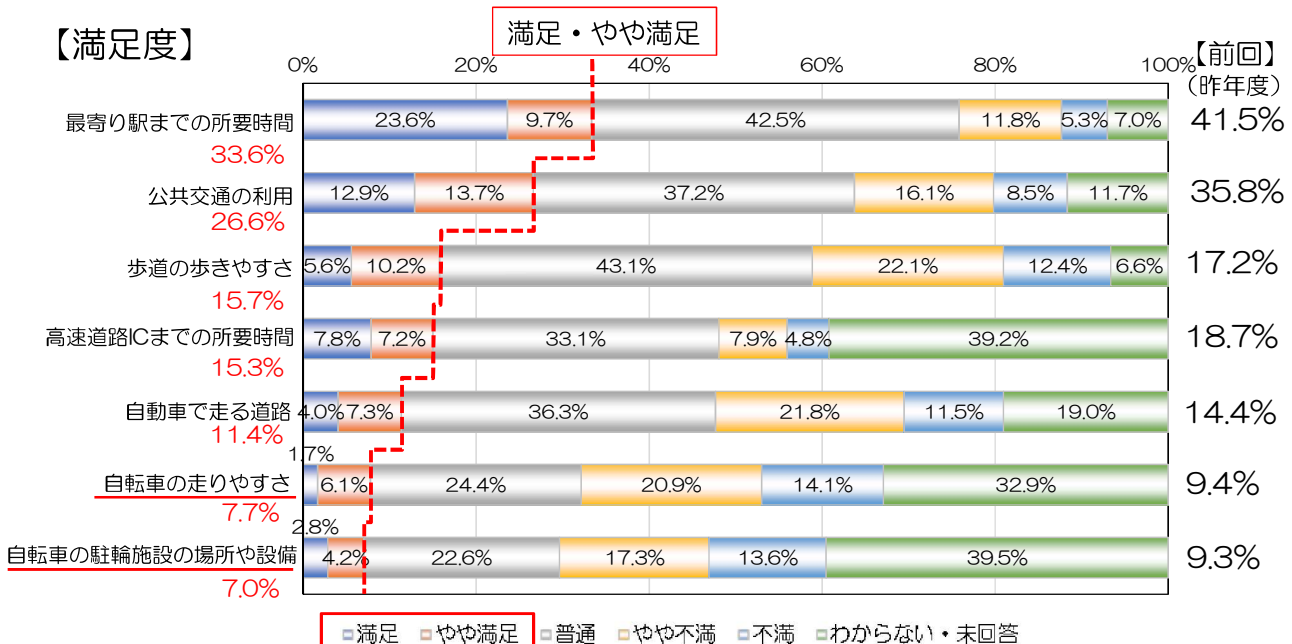
- 自転車の保有台数は、海岸沿いの比較的平坦な地形である「片瀬、鵜沼、辻堂地区」において多い傾向。
- 全自転車に占める電動アシスト自転車の割合は、複数の市に隣接する「長後地区」と地区内に鉄道駅がない「湘南大庭、遠藤地区」が高い。

【地区別の自転車保有状況】

	保有台数（台/世帯）								平均台数 （台/世帯）	電動アシストの 割合
	0台	1台	2台	3台	4台	5台以上	不明	合計		
長後地区	21.4%	37.8%	23.5%	10.2%	2.0%	1.0%	4.1%	100.0%	1.34	33.3%
湘南台地区	36.0%	22.1%	23.3%	11.6%	2.3%	0.0%	4.7%	100.0%	1.18	25.8%
六会地区	28.5%	30.1%	19.5%	13.0%	3.3%	3.3%	2.4%	100.0%	1.43	27.7%
善行地区	36.7%	26.7%	18.9%	5.6%	3.3%	2.2%	6.7%	100.0%	1.14	27.9%
藤沢地区	38.6%	27.1%	18.7%	7.2%	2.4%	1.8%	4.2%	100.0%	1.09	26.0%
村岡地区	33.7%	17.4%	22.8%	12.0%	8.7%	1.1%	4.3%	100.0%	1.48	30.1%
片瀬地区	20.6%	25.0%	19.1%	17.6%	8.8%	5.9%	2.9%	100.0%	1.86	25.4%
鵜沼地区	20.4%	21.0%	25.4%	12.7%	11.6%	5.0%	3.9%	100.0%	1.93	14.9%
辻堂地区	13.2%	25.4%	28.1%	13.2%	14.0%	5.3%	0.9%	100.0%	2.05	14.7%
明治地区	23.2%	24.4%	23.2%	18.3%	7.3%	1.2%	2.4%	100.0%	1.65	16.7%
湘南大庭地区	35.0%	28.3%	13.3%	8.3%	6.7%	1.7%	6.7%	100.0%	1.23	36.8%
遠藤地区	25.5%	43.1%	17.6%	7.8%	3.9%	0.0%	2.0%	100.0%	1.20	35.7%
御所見地区	31.1%	18.0%	24.6%	11.5%	4.9%	3.3%	6.6%	100.0%	1.47	21.7%
合計	27.7%	25.8%	21.9%	11.3%	6.3%	2.8%	4.2%	100.0%	1.50	23.6%

➤ 満足度

- 「自転車の走りやすさ」「自転車の駐輪施設の場所や設備」について「満足」「やや満足」と回答した割合は約7%であり、他の項目に比べ満足度が低い傾向にある。
- 「自転車の走りやすさ」「自転車の駐輪施設の場所や設備」とともに昨年度に比べ満足度が低下している。



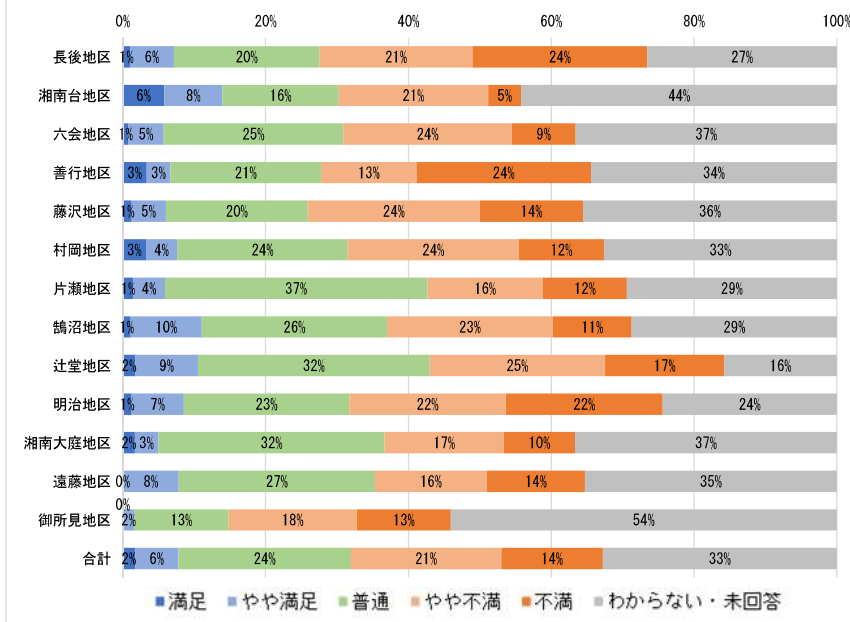
※「満足」「やや満足」と回答した割合が高い順に表記

➤ 市内での自転車の走りやすさの満足度（地区別）

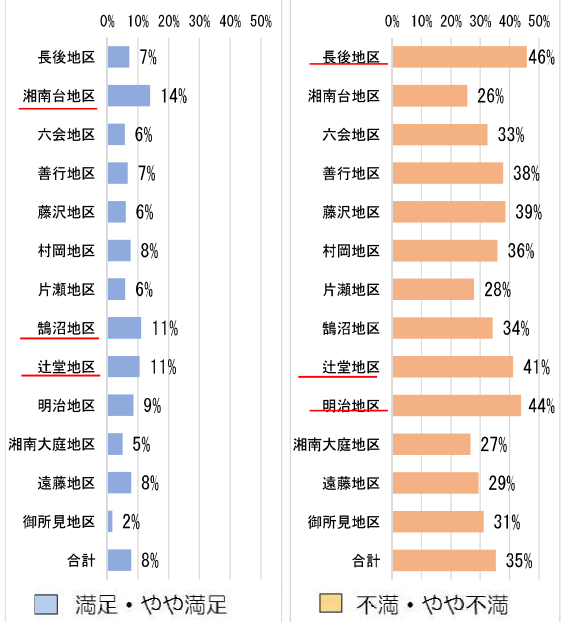
- ・「湘南台、鵜沼、辻堂地区」において「満足」「やや満足」の割合が高い。
- ・「長後、辻堂、明治地区」において「不満」「やや不満」の割合が高い。

【市内での自転車の走りやすさの満足度（地区別）】

■ 満足度の構成比



■ 再掲

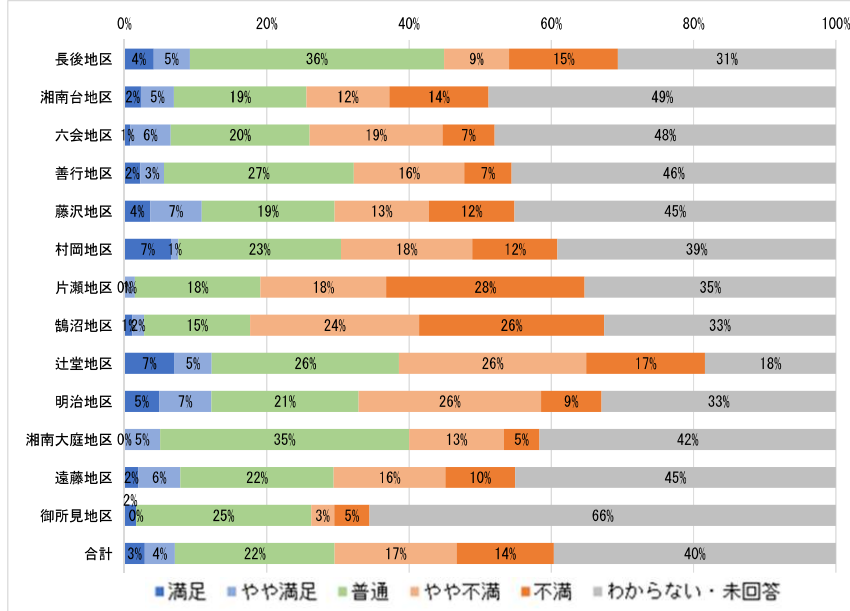


➤ 市内の自転車の駐輪施設の場所や設備の満足度（地区別）

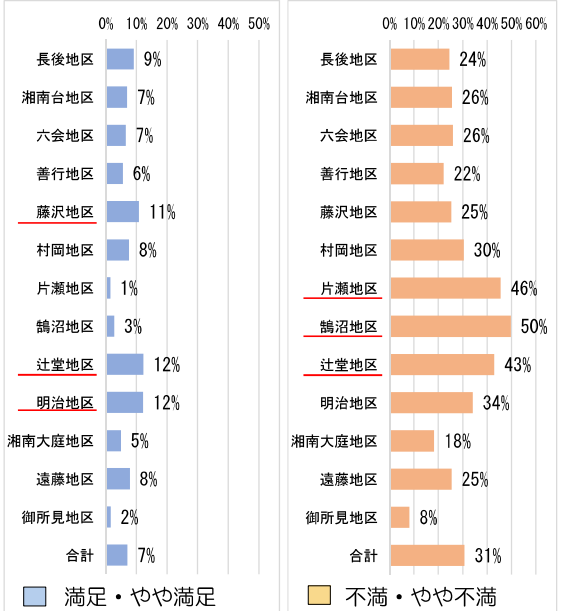
- ・「藤沢、辻堂、明治地区」において「満足」「やや満足」の割合が高い。
- ・「片瀬、鵜沼、辻堂地区」において「不満」「やや不満」の割合が高い。

【市内の自転車の駐輪施設の場所や設備の満足度（地区別）】

■ 満足度の構成比



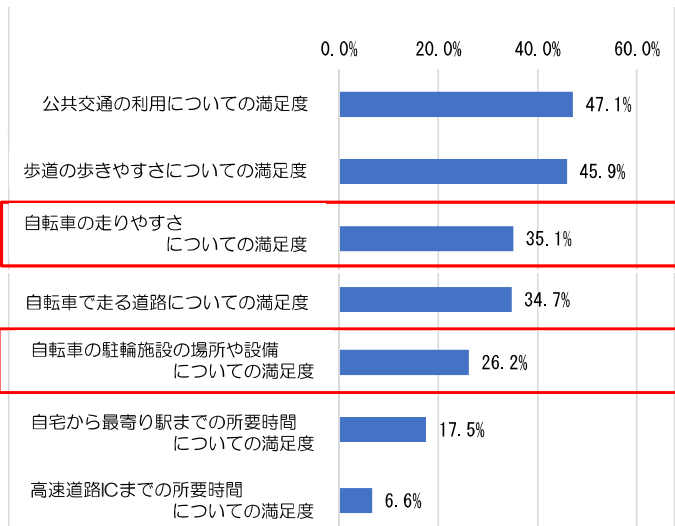
■ 再掲



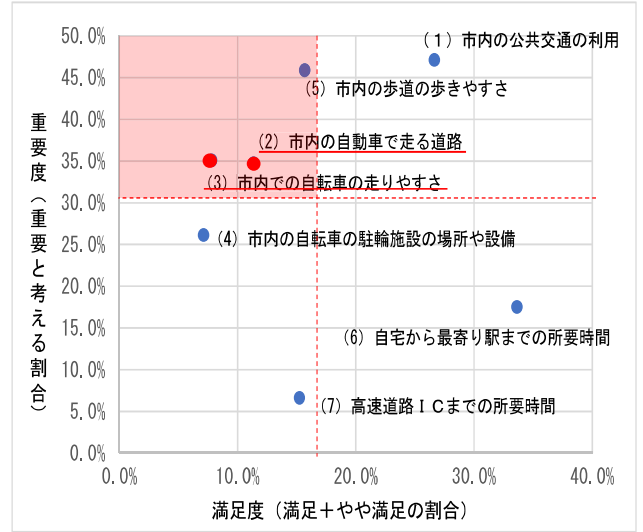
➤ 市民が重要だと考える施策

- 「自転車の走りやすさ」「駐輪施設の場所や設備」ともに、比較的重要な施策と考えられている。
- 「自転車の走りやすさ」「駐輪施設の場所や設備」ともに、市民の満足度が低い
が重要だと考えられている施策。

【市民が重要だと考える施策】



【重要度×満足度】



※図中赤の破線は平均値

➤ 満足度と自転車利用割合との比較

- 自転車利用割合が高い地区で不満の割合が高くなる傾向が見られる。

	自転車保有状況		満足度				自転車利用割合
			自転車走行空間		駐輪場		
	台数 (台/世帯)	電動アシスト割合	満足	不満	満足	不満	
長後地区	1.34	33.3%	7%	46%	9%	24%	16.4%
湘南台地区	1.18	25.8%	14%	26%	7%	26%	12.3%
六会地区	1.43	27.7%	6%	33%	7%	26%	11.3%
善行地区	1.14	27.9%	7%	38%	6%	22%	9.9%
藤沢地区	1.09	26.0%	6%	39%	11%	25%	10.8%
村岡地区	1.48	30.1%	8%	36%	8%	30%	15.5%
片瀬地区	1.86	25.4%	6%	28%	1%	46%	12.5%
鶴沼地区	1.93	14.9%	11%	34%	3%	50%	17.1%
辻堂地区	2.05	14.7%	11%	41%	12%	43%	21.4%
明治地区	1.65	16.7%	9%	44%	12%	34%	17.2%
湘南大庭地区	1.23	36.8%	5%	27%	5%	18%	13.6%
遠藤地区	1.20	35.7%	8%	29%	8%	25%	12.4%
御所見地区	1.47	21.7%	2%	31%	2%	8%	10.2%
合計	1.50	23.6%	8%	35%	7%	31%	14.4%

※自転車保有状況、自転車通行空間の満足度、駐輪場の満足度は「交通に関する市民意識調査」結果

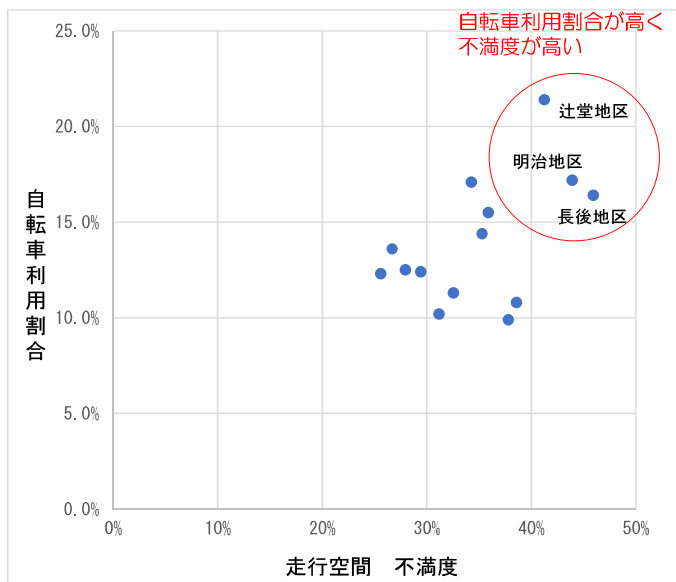
※事故件数は令和3年の事故件数（出典：藤沢市内の交通事故統計）

※「自転車利用割合」は第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（代表交通手段分担率）

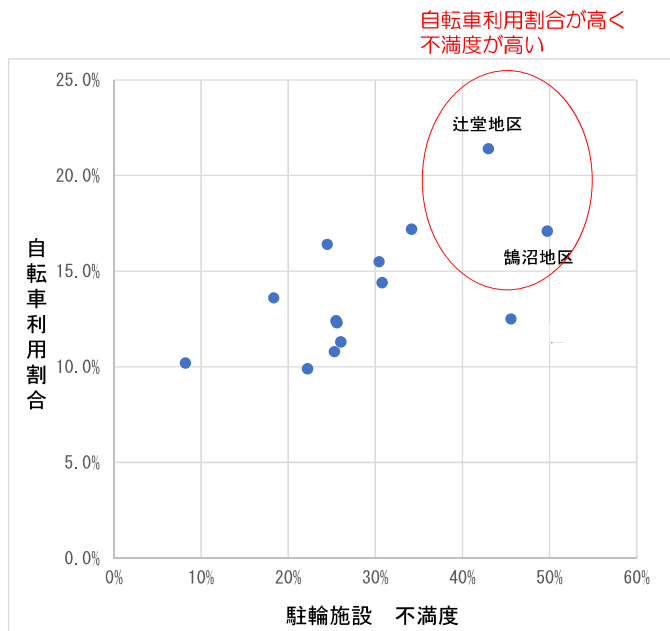
➤ 満足度と自転車利用割合との比較

- 自転車利用割合が高い地区で不満の割合が高くなる傾向が見られる。

【走行空間の満足度と利用割合の関係】



【駐輪施設の満足度と利用割合の関係】



➤ 自転車関連事故

- 自転車保有が多い地区は自転車利用割合が高く、自転車関連事故の割合が高い傾向にある。

	自転車保有状況		事故件数			自転車利用割合
	台数 (台/世帯)	電動アシスト 割合	自転車関連事故	交通事故 (全体)	全体に占める 自転車事故の割合	
長後地区	1.34	33.3%	24	74	32.4%	16.4%
湘南台地区	1.18	25.8%	30	101	29.7%	12.3%
六会地区	1.43	27.7%	31	106	29.2%	11.3%
善行地区	1.14	27.9%	9	40	22.5%	9.9%
藤沢地区	1.09	26.0%	32	127	25.2%	10.8%
村岡地区	1.48	30.1%	18	58	31.0%	15.5%
片瀬地区	1.86	25.4%	25	55	45.5%	12.5%
鶴沼地区	1.93	14.9%	38	98	38.8%	17.1%
辻堂地区	2.05	14.7%	35	95	36.8%	21.4%
明治地区	1.65	16.7%	30	98	30.6%	17.2%
湘南大庭地区	1.23	36.8%	14	53	26.4%	13.6%
遠藤地区	1.20	35.7%	13	52	25.0%	12.4%
御所見地区	1.47	21.7%	12	52	23.1%	10.2%
合計	1.50	23.6%	311	1,009	30.8%	14.4%

※自転車保有状況、自転車通行空間の満足度、駐輪場の満足度は「交通に関する市民意識調査」結果

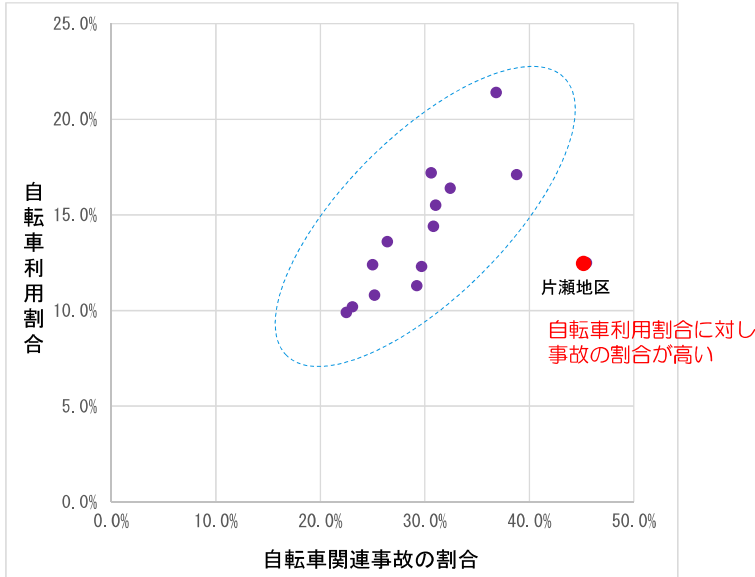
※事故件数は令和3年の事故件数（出典：藤沢市内の交通事故統計）

※「自転車利用割合」は第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（代表交通手段分担率）

➤ 満足度と自転車保有等との比較

- 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。

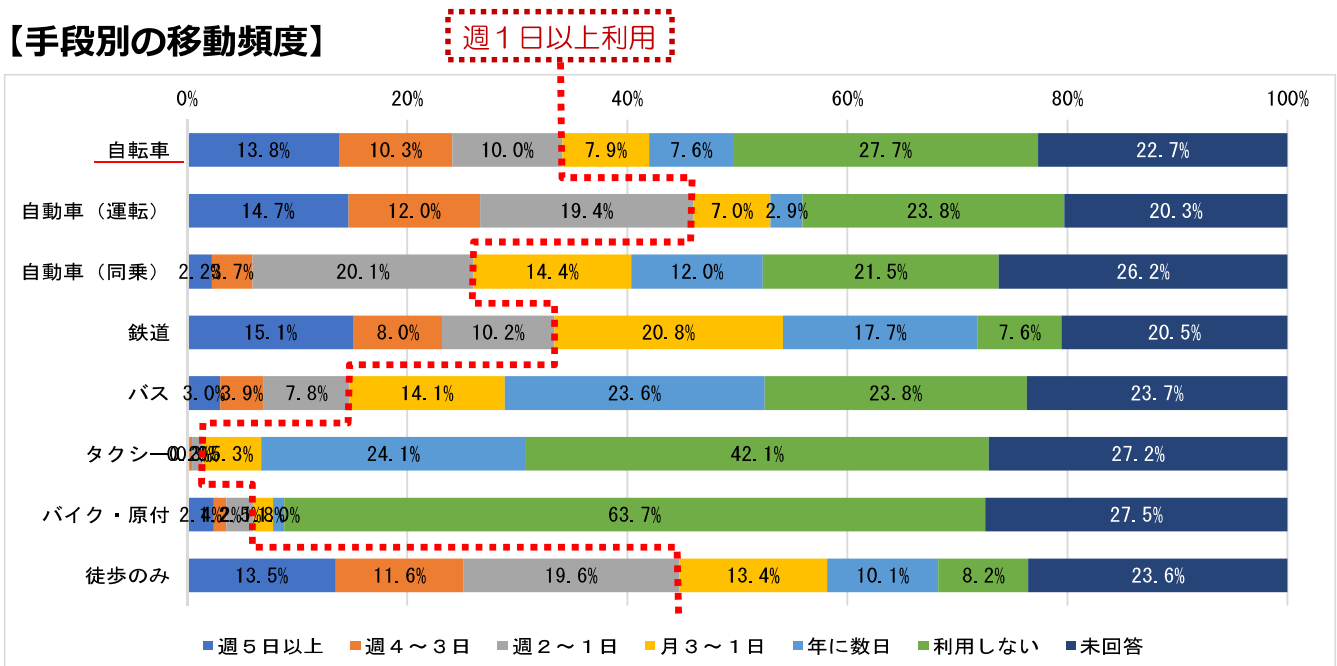
【自転車関連事故と利用割合】



➤ 手段別の移動頻度

- 週5日以上の利用者は約14%、週1日以上の利用者は約34%である。
- 自転車を週1日以上利用する割合は、自動車（運転）、徒歩のみに次いで高い傾向にある。

【手段別の移動頻度】



➤ **まとめ**

◎市民意識調査から見た現状と課題

◆自転車の保有状況

- ・ 海岸沿いの比較的平坦な地形である「片瀬地区・鵜沼地区・辻堂地区」の保有台数が多い。
- ・ 全自転車に占める電動アシスト自転車の割合は、複数の市に隣接する「長後地区」と地区内に鉄道駅がない「湘南大庭、遠藤地区」が高い。

◆自転車に関する満足度と重要度

- ・ 自転車に関する施策は「重要な施策」と捉えられているが、満足度は低い。
- ・ 自転車利用割合が高い地区で不満の割合が高くなる傾向が見られる。

◆自転車関連事故の傾向

- ・ 自転車利用割合が高い地区ほど、全事故に占める自転車関連事故の割合が高くなる傾向。
- ・ 自転車利用割合に対し、自転車関連事故の割合が高い地区がある。（片瀬地区）

◆利用状況

- ・ 週に1日以上自転車を利用する割合は約34%であり、自動車、徒歩に次いで高い。

課題のまとめ

◎ふじさわサイクルプランの進行状況から見える課題

- ・ 自転車走行空間の整備促進。
- ・ 自転車駐車場の満足度低下。
- ・ 交通安全教室受講者の縮小。
- ・ 自転車関連事故を目標値まで減らせていない。

◎本市をはじめとする自転車利用の現状

- ・ 鵜沼、辻堂、明治地区で分担率が高い。
- ・ 男性は15～19歳、女性は30～40歳代の利用が多い。
- ・ 高齢になるにつれ利用が多くなる。
- ・ 私事目的の利用が多い。
- ・ 駅への自転車アクセスが増加。
- ・ 電動アシスト自転車、子乗せ自転車の普及。
- ・ 全交通事故のうち、自転車関連の割合が増加。
- ・ 交差点での事故が多い。
- ・ 自地区内あるいは隣接地区への利用が多い。

◎上位計画をふまえた新たな視点や取組

- ・ 配達目的等の自転車利用ニーズの高まり。
- ・ MaaS（複数の交通モードとの連携）。
- ・ 自賠償保険などの加入促進。
- ・ 企業の自転車通勤の促進。
- ・ 太平洋岸自転車道のNCRへの指定。
- ・ 県内の連続したサイクリング環境の整備。
- ・ シェアサイクルの普及。
- ・ 災害時の自転車活用。 など

◎市民意識調査から見た現状と課題

- ・ 平坦な海岸沿いの地区で自転車を多く保有。
- ・ 電動アシストは鉄道駅のない地区等で割合が高い。
- ・ 自転車走行空間、駐輪環境の満足度の向上。
- ・ 自転車利用が多い地域で自転車関連事故割合が高い傾向。
- ・ 自転車関連事故の割合が高い地区への対応。
- ・ 週1回以上自転車を利用する割合は約34%。

◎推進協議会

- ・ 自転車利用が多い世代への安全啓発。
- ・ 健康増進などへの活用。
- ・ 自賠償保険への加入促進。
- ・ 自転車の使い方の明確化。

計画の見直しの方向性について

19

➤ ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）

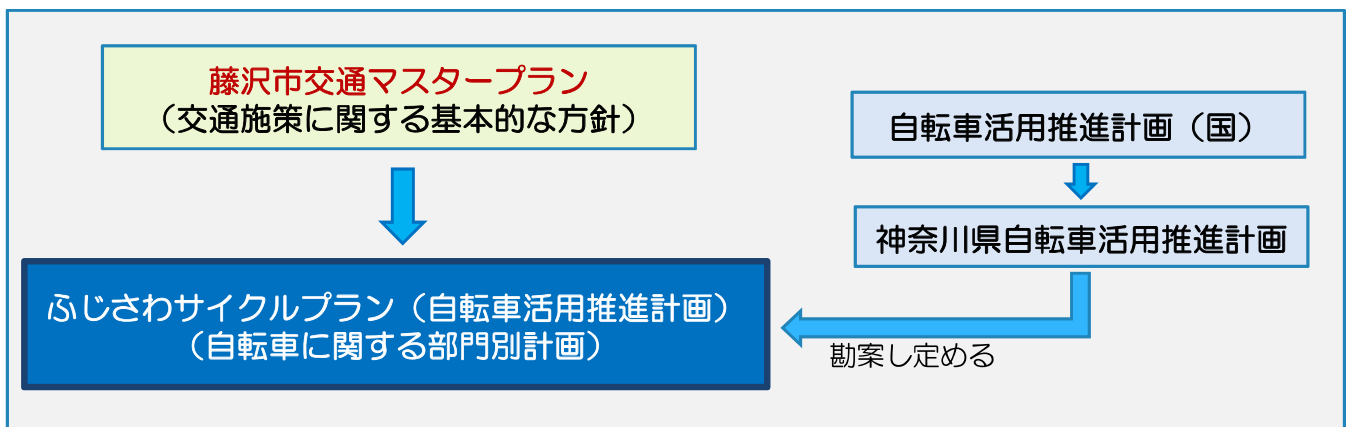


2014年（平成26年）3月策定

- 藤沢市交通マスタープランの部門別計画。
- 2030年（令和12年）を見据えた自転車施策の方向性を示す。
- 自転車施策を総合的に展開していくうえでの基本的な指針。

2020年（令和2年）11月

- 自転車活用推進法に基づく「市町村自転車活用推進計画」に位置付け。



20

▶ 藤沢市交通マスタープラン



- ✓ 藤沢市都市マスタープランの交通に関する分野別計画
- ✓ 2030年（R12年）を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示したもの
- ✓ 交通施策を展開していく上で、基本的な指針となるもの

◆ 計画の見直しに向けた検討

検討組織 藤沢市交通政策推進会議

開催状況

◇第3回会議 2023年2月9日（木）午前

- ・藤沢市の交通の方向性について

▶ 現プランの構成

第1章 はじめに



第2章 自転車利用の特性



第3章 自転車利用の現状



第4章 現状と課題の整理



第5章 基本計画

1. 将来像

『だれもが安全・快適に自転車利用ができるまち～ふじさわ～』

2. 自転車施策の基本方針

基本方針1：
走行空間整備

基本方針2：
駐輪環境整備

基本方針3：
利用促進

基本方針4：
交通ルールの遵守

3. 自転車施策の基本的な考え方

4. 自転車施策

今回のポイント
上位計画等を踏まえ、見直し



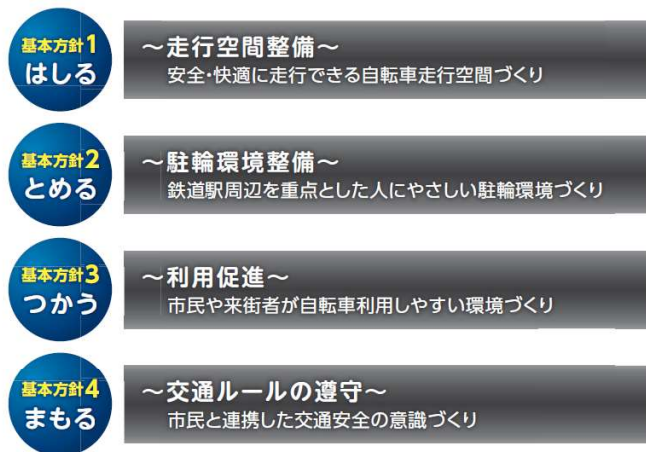
第6章 中短期で取り組む自転車施策

➤ ふじさわサイクルプラン（**現計画**）の基本計画

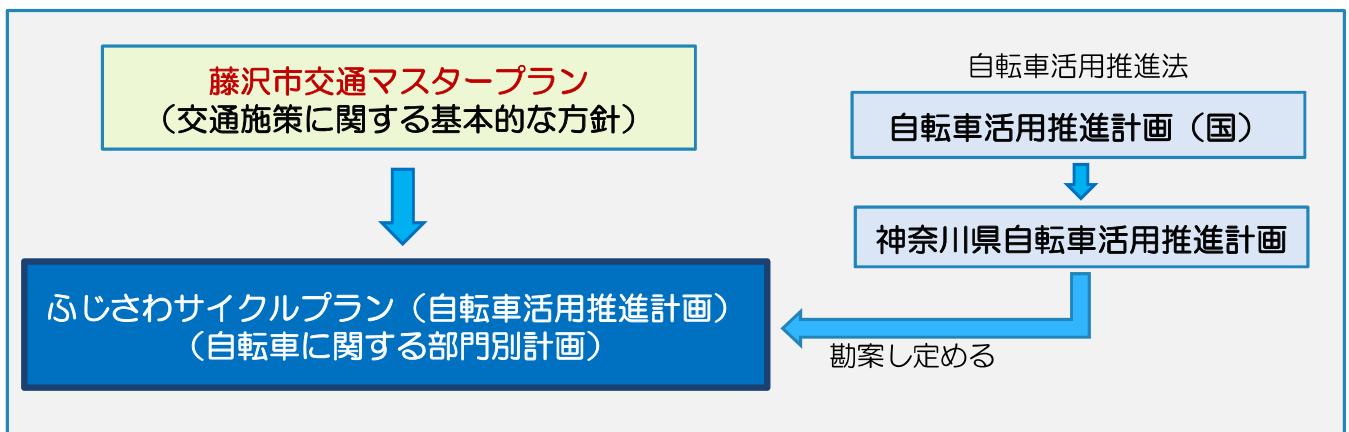
将来像

「だれもが安全・快適に自転車利用ができるまち～ふじさわ～」

⇒自転車を利用しやすい環境を整備する



➤ ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）の位置づけ



上位計画が目指す交通体系・目標



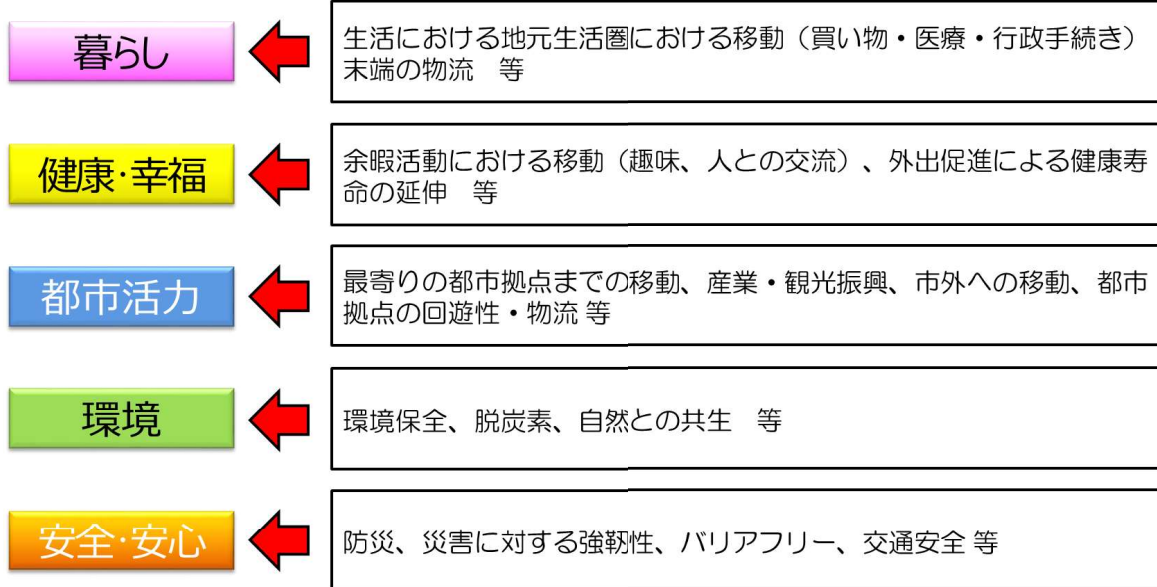
自転車の特性を踏まえ、上位計画が目指す交通体系の実現及び目標の達成に資する **本市における自転車の使われ方**（活用イメージ）から、ふじさわサイクルプランの将来像の設定、基本方針の見直しを行う。

▶ 藤沢市交通マスタープランの検討状況

◇将来交通像のイメージ（案）

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します。

◇重要視する5つの視点



▶ 藤沢市交通マスタープランの重要視する視点とSDGs



重要視する5つの視点	対応するSDGsのゴールとターゲット			
暮らし		・住宅や基本的サービスへのアクセスを確保改善する		
健康・幸福		・緑地や公共スペースへのアクセスを提供する ・持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する		
都市活力		・持続可能かつ強靭なインフラの開発		・持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する
環境		・再エネの割合拡大 ・エネルギー効率の改善率倍増		・気候変動対策を政策、戦略及び計画に盛り込む
安全・安心		・交通事故死傷者半減		・持続可能かつ強靭なインフラの開発
				・交通安全性改善
				・災害に対する強靭性と適応能力を強化

暮らし 【生活を支える交通まちづくり】

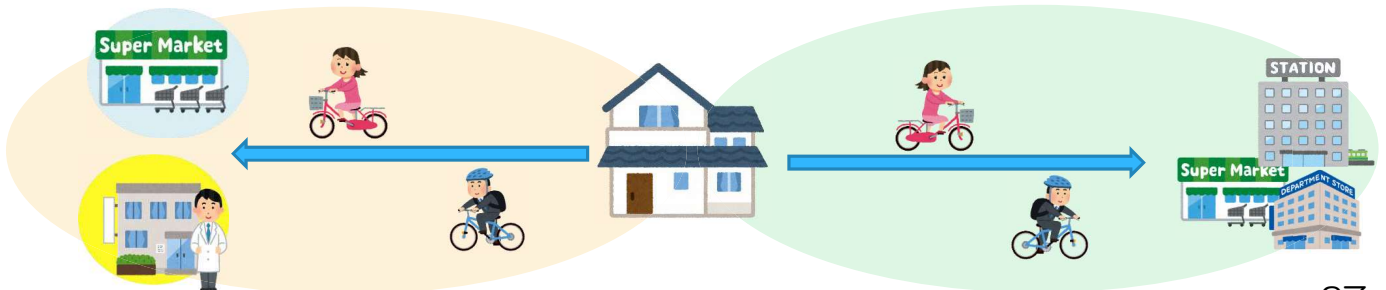
【めざす交通体系】

- 自家用車に依存しなくても、徒歩・自転車・公共交通・シェアモビリティ等で生活に必要な日用品の買い物、医療機関の受診、行政手続き等ができる**最寄り**の**地区拠点**まで**容易に移動**でき、日々の生活を支える交通体系を目標とします。



【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。



27

健康・幸福 【体も心も豊かにする交通まちづくり】

【めざす交通体系】

- 余暇時間で行うスポーツ・観光など個人の趣味嗜好による活動や食事会など交流を伴う活動といった、**多様な活動場所**まで、**必要なときに必要な移動**ができ、**その結果、外出が促進**され、**生活の質をより向上**させる、**健康で幸せに暮らせる**交通体系を目標とします。



【自転車の活用イメージ】

- **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。

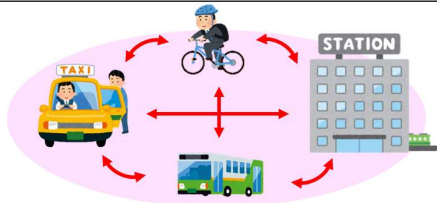


28

都市活力 【活力と賑わいを生み出す交通まちづくり】

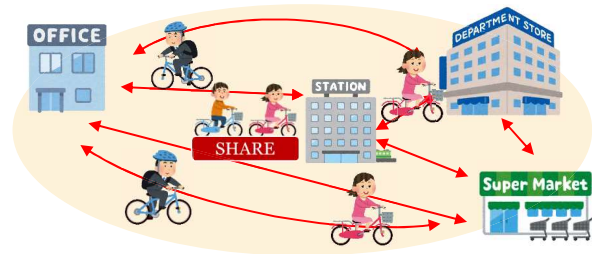
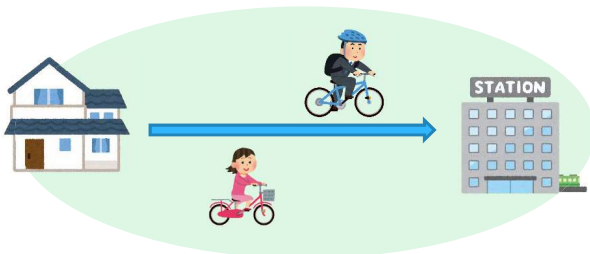
【めざす交通体系】

- 「藤沢駅」、「辻堂駅」、「湘南台駅」をはじめとする最寄りの都市拠点周辺や、東京都心や横浜方面、広域的な交通網への人・モノのアクセシビリティが高く、都市拠点内の回遊性や交通結節機能を高め、本市の活力となる賑わいを生み出す交通体系を目標とします。



【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
- 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 【自然と調和する環境負荷の低い交通まちづくり】

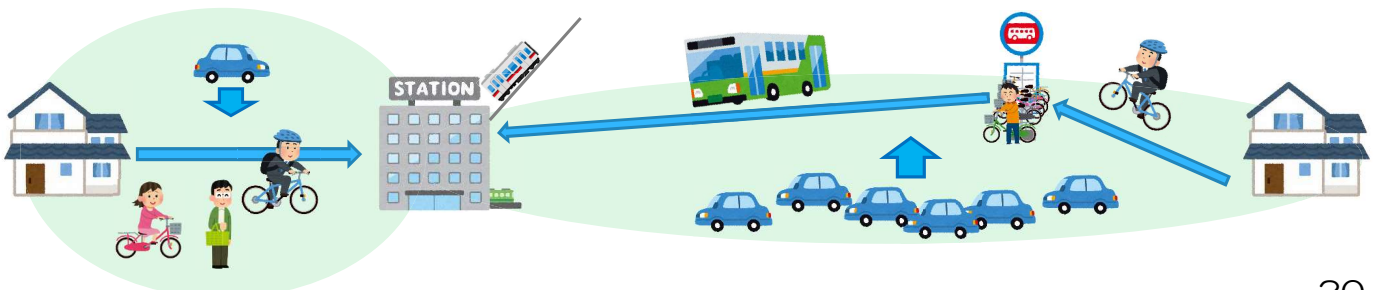
【めざす交通体系】

- 環境負荷の低い交通モードの選択肢が増え、自家用車から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、交通全体として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体系を目標とします。



【自転車の活用イメージ】

- 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。



安全・安心 【人にやさしく災害に強い交通まちづくり】

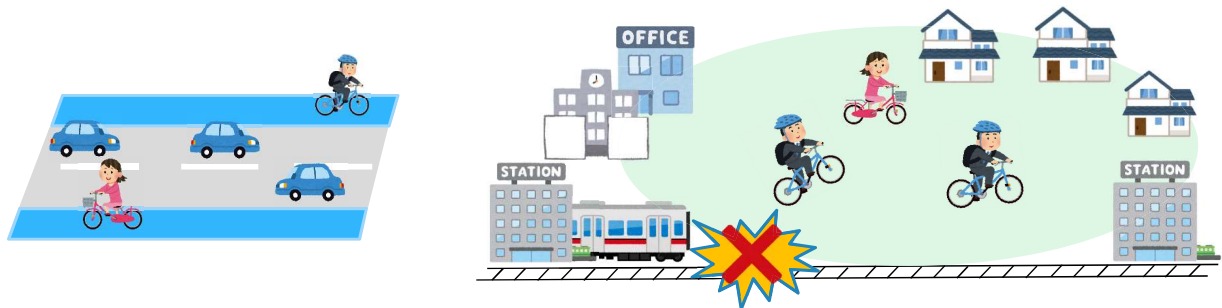
【めざす交通体系】

- 災害に備えた強靱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、誰もが安全・安心に移動できる交通環境を目標とします。



【自転車の活用イメージ】

- 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。



➤ 第1次自転車活用推進計画（国）

◆自転車活用推進法

〈基本理念〉

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、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・計画的に推進



◆自転車活用推進計画（国）

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、自転車を巡る現状及び課題に対応するため、次の4つの目標を掲げている。

- 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
- 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
- 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
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車活用推進法に基づき、第1次自転車活用推進計画が2018年6月に閣議決定。

➤ 第2次自転車活用推進計画（国）

社会情勢の変化等を踏まえ、2021年5月に第2次自転車活用推進計画を閣議決定。

◇第1次計画からの社会情勢の変化等

1. コロナ禍における生活様式、交通行動の変容
2. 情報通信技術の発展
3. 高齢化等も踏まえた「安全・安心」
4. 脱炭素社会の実現に向けた動き
5. 新たな低速小型モビリティの登場（自転車走行空間への影響）



<新たな視点>

- 通勤や配達目的の自転車利用ニーズの高まり
- MaaS（他の公共交通やシェアサイクルなどとの連携）
- 自賠償保険などの加入、三輪自転車などの安全性の高いモビリティ
- サイクル・アンド・バスライド、企業の自転車通勤の促進
- 脱炭素社会の実現に向けた動き
- 電動キックボードの普及

33

➤ 神奈川県自転車活用推進計画

◆神奈川県自転車活用推進計画

- 国の自転車活用推進計画を勘案して定める、自転車活用推進法に基づく都道府県自転車活用推進計画。
- 国が第2次自転車活用推進計画を策定したことなどを踏まえ計画を見直し。
- 本県の実情に応じた自転車の活用に関する施策を総合的に進める指針として位置付けるもの。

◇現状を踏まえた課題から、**4つの目標**を定めている。

目標1. 自転車を快適に利用できる環境の整備

目標2. 自転車活用を通じた未病改善の推進

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

目標4. 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

34

目標1 【自転車を利用できる環境の整備】

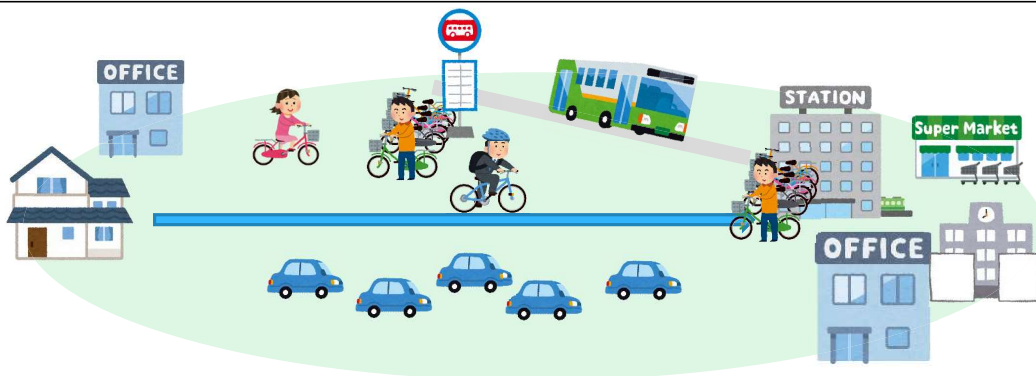
【めざす姿】

- 自転車は都市交通を支える公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を整備するとともに、シェアサイクルの普及などで自転車利用を促進し、自動車への過度な依存を低減します。



【自転車の活用イメージ】

- 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。



目標2 【自転車活用を通じた未病改善の推進】

【めざす姿】

- 本県では、「健康長寿」の実現を目指し、「食・運動・社会参加」の3つを柱とする未病改善の取組みを進めています。自転車は、適度な運動強度を維持しやすく、外出することで社会参加の機会の増加も期待できるなど、未病改善に資するものであり、自転車を活用しながら誰もがその人らしく笑って生き生きと暮らし、健康で長生きできる神奈川を実現していきます



【自転車の活用イメージ】

- 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。



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】

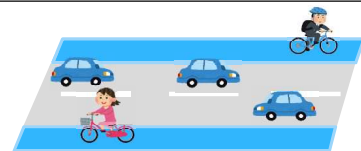
- 市内の観光名所を自転車で巡る観光客が増加し、自転車の利用が地域振興につながっている。



目標4 【自転車事故のない安全で安心な社会の実現】

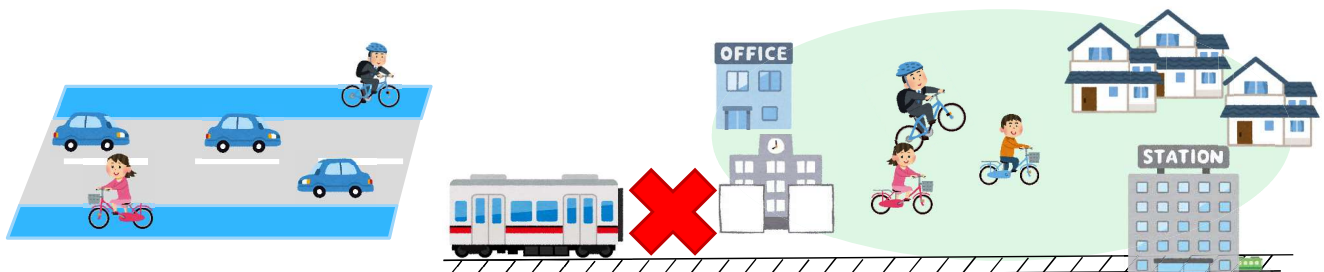
【めざす姿】

- 安全で安心できる自転車利用環境の整備や道路の交通事故対策を推進します。合わせて、自転車利用者が、車両としての交通ルールを正しく理解するとともに、交通安全意識と交通マナーの向上に努めることを促し、自転車事故を削減していくことを目指します。また、災害時には、日常使用している鉄道や自家用車が、線路・道路等の被害などにより、利用できない事態が想定されることから、災害時の自転車利用に備える取組みを進め、地域の安全・安心の向上を目指します。



【自転車の活用イメージ】

- 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。
- 災害時の移動手段として自転車を活用している。



➤ 将来像の方向性

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 <small>（国の計画を勘案し定める計画）</small>
暮らし 健康・幸福 都市活力 環境 安全・安心	環境整備 未病改善 地域活性化 安全・安心

自転車の活用イメージ

- 主に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。
- 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。
- 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つながっている。
- 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。

ふじさわサイクルプランの将来像

➤ 基本方針の方向性

ふじさわサイクルプランの将来像

◆ 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、・・・
 活かすためには自転車利用の促進を図ることが必要。

自転車が安心・安全、
 快適に利用できる環境の形成が必要

基本方針の方向性

■ 利用促進

■ 走行空間整備

■ 駐輪環境整備

■ 交通ルールの遵守

➤ 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

➤ 検討の流れ

藤沢市がめざす将来の交通像（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
（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

将来の自転車の活用イメージ（利用イメージ）
（「めざす交通体系」実現などに寄与する自転車の使い方）

自転車利用の活用により目指す方向性
（サイクルプラン独自の将来像）

基本方針の方向性

現状と課題、市民意識調査等

基本方針

施策