

## 第 18 回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日 時 : 2022 年(令和 4 年)7 月 19 日(火) 午後 1 時 30 分 開会

□場 所 : 藤沢市役所 本庁舎 8 階 8-1 会議室

□出席者 : 委員 17 人 (出席者名簿順・敬称略・下線は代理出席)

鎌倉 晴久	小林 由紀夫	大崎 保則	仲座 洋一
猪野 恭子	細谷 昭二	岡村 敏之	齋藤 美之
鈴木 達也	武藤 恒平	<u>佐藤 勝太</u> (代理: 杉本裕介)	関口 純
金 義明	安堵城 勝	坂口 勝利	中尾 武
森井 壽浩			

□次第

- 1 開 会
- 2 成立宣言
- 3 会長、副会長の選任
- 4 議題
  - (1) 令和 4 年度の取組について
  - (2) ふじさわサイクルプランの改定について
- 5 閉会

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 協議会資料

□傍聴者 : 1 人

## 第18回

# ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

## 議 事 録

日 時 2022年(令和4年)7月19日(火) 午後1時30分

場 所 藤沢市役所 本庁舎8階 8-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

●開会 午後1時30分

●挨拶（都市計画課）

●資料確認（都市計画課）

●成立宣言（都市計画課）

- ・委員17人が出席により成立

●資料の公開（都市計画課）

- ・本日の協議会の議題は全て公開
- ・配付資料、会議録についてはホームページ等で公開する。

●委員の紹介（都市計画課）

●会長、副会長の指名（都市計画課）

- ・委員長として岡村委員が、副委員長として鈴木委員が推薦され、承認された。

●議題の確認（都市計画課）

●傍聴希望者の確認（会長）

- ・傍聴希望者1人

## ●議題（1）令和4年度の取組について

○事務局（道路整備課） それでは、道路整備課より、「ふじさわサイクルプラン」に示す基本方針のうち「はしる」に関する取り組みをご説明させていただきます。皆様にお配りさせていただいている資料と同じ内容を画面に映しておりますので、どちらか見やすいほうでご確認いただければと思います。

資料の2ページをご覧ください。「はしる」につきしては、「ふじさわサイクルプラン実施計画」に示すスケジュールに則り、整備を進めております。「ふじさわサイクルプラン実施計画」では、「はしる」で取り組む施策を「自転車走行空間づくり」「鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」「先導的に取り組む路線以外の路線」の3項目で構成しており、「ふじさわサイクルプラン」の計画期間である2030年度（令和12年度）を見据え、第1期から第4期に分けて整備の実施スケジュールを示しております。

資料の3ページをご覧ください。こちらは、「自転車走行空間づくり」のスケジュールを示したものです。「自転車走行空間づくり」の第1期としては、路線No.15 鶴沼奥田線第Ⅱ工区の整備を行う計画としており、本路線は、令和3年度に整備を完了しております。令和4年度としましては、辻堂駅南海岸線の整備方針検討を進めてまいります。

資料の4ページをご覧ください。こちらは、「鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」のスケジュールを示したものです。「鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」の第1期では藤沢駅周辺を整備する計画としており、令和2年度より順次、整備を進めてまいりました。令和4年度も引き続き、藤沢駅周辺の整備を行います。

資料の5ページをご覧ください。こちらは藤沢駅周辺の自転車ネットワーク路線を示したものです。図の赤線が歩道のない路線で、黄色の線が歩道のある路線となっております。

資料の6ページをご覧ください。藤沢駅周辺の自転車ネットワーク路線のうち、青線以示す路線が、昨年度までに整備を実施した路線であり、全体の7割程度の整備が完了しております。令和4年度はオレンジ色以示す路線の整備を実施します。

資料の7ページをご覧ください。整備方法についてご説明します。藤沢駅周辺につきましては、道路の状況に応じて、整備方法を定めております。歩道のある路線は車道混在による整備として矢羽根の設置、歩道がない路線は、左側通行の路面標示による整備を行います。

資料の8ページをご覧ください。藤沢駅周辺の整備事例です。写真は昨年度整備した箇所になります。令和4年度も同様に整備を行います。

資料の9ページをご覧ください。こちらは、「先導的に取り組む路線以外の路線」のスケジュールを示したものです。令和4年度は路線No.20「藤沢駅町田線」、路線No.21「藤沢村岡線Ⅱ」、路線No.22「藤沢駅鶴沼海岸線Ⅱ」の整備を行います。整備形態はすべて車道混在による整備として矢羽根の設置を行う計画となっております。なお、路線No.21「藤沢

村岡線Ⅱ」につきましては、令和3年度に一部区間の整備を完了しています。

資料の10ページをご覧ください。整備を行った範囲は赤の実線で示す村岡隧道から弥勒寺高架下までの約440mとなっております。

資料の11ページをご覧ください。整備済み区間の写真です。矢羽根の路面標示等による自転車走行空間整備を実施しております。令和4年度は残る区間、約690mの整備を行います。

資料の12ページをご覧ください。路線No.22の「藤沢駅鵜沼海岸線Ⅰ」につきましても、第1期で検討・整備を行うものとしております。この路線につきましては、自転車走行空間と駐輪場を併せて整備する計画をしており、現在、関係機関との協議を行っています。整備は令和5～6年度に行う予定となっております。「はしる」に関する令和4年度の取り組みは以上になりますが、冒頭で触れたとおり、本年度は実施スケジュールにおける第1期の最終年度になります。第1期の進捗を踏まえ、第2期以降の実施計画の見直しを行い、次回の協議会で実施計画の改定案をお諮りさせていただきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

「はしる」に関する説明は以上となります。

○事務局（道路河川総務課） 続きまして、サイクルプランの基本計画における～とめる～について、令和4年度の実績と今後の取組を説明させていただきます。

まず、藤沢市の自転車駐車場の整備状況についてご説明いたします。ご覧の地図は、市内における駅と市営駐輪施設、自転車等放置禁止区域に指定している駅周辺を示したものです。市内各駅において駐輪施設の整備を進めており、市営有料駐輪施設は赤い点で示している26施設、無料駐輪施設は緑の点で示している8施設、合計34施設があります。また、図中のピンクの丸で示しているものは自転車等放置禁止区域であり、藤沢駅や辻堂駅など8駅の周辺を指定しています。それでは次のページからは各駅ごとの取組について説明させていただきます。

スライドの15ページをご覧ください。まず、藤沢本町駅周辺の取組について説明いたします。藤沢本町駅周辺につきましては、令和2年度から図中中心のオレンジの箇所に藤沢本町駅自転車駐車場整備を進めております。令和4年度につきましては、引き続き藤沢本町駅自転車駐車場の整備を行うとともに、新たに図左側のオレンジ箇所の藤沢本町駅第2自転車駐車場の整備に着手し、令和4年10月には既設の駐輪場と置き換わる形で供用開始を予定しています。新施設は有料自転車駐車場として供用開始し、さらに駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定することで、住みよい街づくりを目指します。

スライドの16ページをご覧ください。続けて、藤沢本町駅の各自転車駐車場について説明いたします。昨年度までに写真のとおり擁壁築造、道路の整備などの造成工事が完了しました。現在、駐輪場内部の整備を行っており、その後管理機器、管理棟を設置します。整備後は機械式のゲートで入場を管理し、2段ラックを使用することで収容台数598台

を確保します。

続けて、スライド 17 ページをご覧ください。こちらは藤沢本町駅第 2 自転車駐車で、こちらにも機械のゲート装置と精算機、また駐車マスを設置することで、利用を管理します。収容台数は 82 台を想定しています。

続いて、スライドの 18 ページをご覧ください。藤沢駅周辺の取組について説明いたします。駐輪需要の多い藤沢駅南口につきましては、サイクルプラン実施計画に基づき藤沢駅鵜沼海岸線の駐輪施設整備に向け関係機関と調整しております。令和 4 年度は交通管理者である神奈川県警にてパーキングメーターの撤去を予定しており、その後空いたスペースを活用する形で駐輪設備の整備を進めていきます。

最後にスライドの 19 ページをご覧ください。こちらは機械化を予定している駐輪場です。令和 4 年度は 3 施設、長後駅東口自転車等駐車場、辻堂駅南口自転車駐車場、鵜沼海岸駅自転車等駐車場の機械化を予定しています。現在は各施設に係員を配置し、一時利用時には料金の受け渡しを行っておりますが、機械式ゲートや交通系 IC カード対応型の集中精算機を設置することで、利用者の利便性向上や処理能力の強化、料金の受け渡しなどによる人と人との接触を極力避ける対策を図ります。

以上で「とめる」の説明を終わります。

○事務局（都市計画課） 続きまして、「つかう」について、令和 4 年度の取組を都市計画課より説明させていただきます。

まず、「つかう」の基本方針は、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ることとなっております。令和 4 年度の取組としまして、

- 1 シェアサイクル実証実験
- 2 サイクルアンドバスライド施設の整備
- 3 自転車の利用促進に繋がる情報発信

を考えており、本日はこれらの内容について説明させていただきます。

1 点目、シェアサイクル実証実験について、ご説明いたします。この実証実験につきましては、神奈川県が中心となり、本市周辺の自治体とその観光協会からなる湘南地域自転車観光推進協議会において、実施しております。実施内容は、スライドに掲載しているとおりです。2022 年 5 月末時点でのポート設置箇所の位置は、スライド右側に赤や水色で示しているとおりで、水色で示しているポートは、貸出返却の利用回数のトップ 10 を表しています。

次にシェアサイクルの利用状況について、ご説明いたします。まず、利用回数と利用者数についてですが、青で示した利用回数、オレンジで示した利用者数ともに増加しており、2022 年 5 月の実績値は過去最多となっております。

つづいて、ポート設置数と 1 ポート当たりの利用者数についてですが、黄色で示したポ

ート設置数が増えるのに合わせて、緑色で示した1ポート当たりの利用者数も、増える状況になっております。

次に、シェアサイクルの利用が多い地域について、交通結節点となる鉄道駅周辺地域と、鉄道駅から離れた地域に分けて分析しました。とくに多かったのは、湘南台や藤沢駅などの二重丸で示した駅の周辺です。一方、鉄道駅周辺以外の地域では、石川、遠藤地区、湘南大庭地区など赤で示した住宅や学校が多い地域であり、通勤通学などの日常的な利用をされていると考えられます。また、青で示した江の島島内でも多いことから、観光などの一時的な利用をされていると考えられます。以上のことから、実証実験については、日常的な交通手段の可能性を探るため、鉄道駅周辺以外の地域でポート設置を進めていきたいと考えております。

2点目、サイクルアンドバスライド施設の整備について、ご説明します。サイクルアンドバスライドとは、まちなかへの自動車流入を抑制し、自家用車から公共交通である路線バスへの利用転換を促すことを目的に、自転車でバス停まで来て、環境にやさしいバスに乗り換える、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のことをいいます。現在、市内では4箇所120台分の駐輪施設を確保しています。スライド左下に示しているグラフは、縦軸に年度ごとの平均利用率、横軸に年度を示しています。2020年度は、外出自粛等により利用率は伸び悩みましたが、今年度は2019年度以前の水準に戻りつつある状況です。

また、今年度はサイクルアンドバスライド施設の利用動向の確認、効果や有効性の検証を目的に、利用者に対してアンケート調査を実施します。まずは、利用率が高い「矢尻バス停」において実施いたしました。実施内容につきましては、スライドに記載しております。配布したアンケート調査票一式につきましては、別紙でお配りしている「アンケート調査へのご協力のお願い」と「アンケート調査票」をご参照ください。

アンケート調査の結果について、ご説明いたします。調査票につきましては、実施期間中に駐輪していたのべ58台に配布し、回収は11通となっております。回答者の属性はスライドに示している通りです。

まず、「どのエリアからサイクルアンドバスライド施設まで自転車に乗ってきますか」という質問については、矢尻バス停の南側半径約300m～600m以上の範囲からの利用が多いことがわかりました。

つぎに、「駐輪した後、主にどこに向かう路線バスを利用しますか」という質問については、主に湘南台駅に向かうバスを利用していることがわかりました。また、サイクルアンドバスライドの目的である、自転車からバスへの乗り換えが行われていることも確認できました。

つづいて、サイクルアンドバスライド施設を利用する理由については、移動時間の短縮、バスや電車を利用するためと回答された方が多く見られました。

最後に、サイクルアンドバスライドを利用したことにより、利用頻度が少なくなった移

動手段はありますかという質問については、徒歩と回答した方が多い結果となりました。これは、バス停や駅まで徒歩で移動していた方の自転車への乗り換えが促されたと考えられます。

今回のアンケート調査の結果はこちらに示す通りです。この結果から、次のように考察されます。矢尻バス停は、湘南台駅方面へのバスが高頻度で発着していることから、少し離れた場所からの利用も多くなっていると考えられます。そのため、時間がかかる徒歩移動から、自転車移動に転換しているケースが多いと考えられます。また、サイクルアンドバスライドの目的である、まちなかへの自動車の流入を抑制し、自転車でバス停に来てバスに乗り換えるというスタイルが定着していることも確認できました。今後は、他のサイクルアンドバスライド施設においても、同様のアンケート調査を実施していくこととしております。

また、新たなサイクルアンドバスライド施設の整備を進めていくことを考えております。施設整備の考え方についてはスライドに示しているとおりで、スライド右側に示す4か所で整備検討を行っています。検討箇所のうち、②湘南大庭地区北側については、矢尻、湘南ライフタウンバス停に施設整備をしたほか、バス路線の新設により公共交通サービス圏域が拡大したこともあり、整備は完了しています。また、④善行地区については鉄道駅から近いことなどから、検討から除外しています。今年度は引き続き、①遠藤地区と③湘南大庭地区南側の整備検討を行ってまいります。

最後に、3点目、自転車の利用促進に繋がる情報発信について説明させていただきます。藤沢市観光協会では、スライドに示すような観光情報誌を発行しており、今年度も新たに発行することとなっております。自転車で立ち寄ることができる観光地やシェアサイクルの紹介などの掲載を考えておりますが、観光協会や観光部局とともに掲載内容を決定してまいります。

以上で、「つかう」の説明を終わります。

○事務局（防犯交通安全課） 続きまして、今年度の取組について、これまでについて防犯交通安全課から話をさせていただきます。

まず初めに、交通安全啓発活動の拡充についてです。サイクルプランの協議会ですので、自転車に特化したものを紹介していきます。直近の取り組みとして、スライドのとおり夏休に入る市立の中学1年生を対象に、啓発のチラシを配布しています。また、参考情報としてご紹介すると、小学1年生用に、チラシの表と裏でそれぞれ児童と保護者へ呼びかけるチラシを作製して配布しています。部数としては中学生と同数の約4,000部となりますが、対象が低学年のため、自転車についての記載はないので、今回のスライドに記載しておりません。

小中学生の夏休みの課題の選択肢の中に、交通安全ポスターを入れてもらっています。入賞者の表彰は藤沢市民交通安全推進総ぐるみ大会で実施します。交通安全に関係する



ビデオやDVDの貸し出しは通年で行っております。HPからどのようなビデオやDVDがあるか確認することができます。季節の活動や特別な活動の際は、広報に掲載しています。特に4月25日号は自転車マナーアップ強化月間について取り上げています。その中で5月に実施する自転車街頭点検についても周知をしています。

HPへの掲載だけでなく、各季の運動等に合わせて、回覧用のチラシを作成し、随時啓発活動を行っています。スライドは夏の取り組みの回覧の裏に記載して統計情報と、自転車の注意喚起になります。先ほどお話しした自転車街頭点検の5年間の実績になります。

例年1～2回は雨天中止になっております。各地区の点検台数にはバラ付きがありますが、何台か整備不良のモノが発見されます。なお、点検は自転車商協同組合に協力いただき、組合員であるプロの方にいただいています。

2番以降については、神奈川県を始め各関係団体から届くポスターやチラシの配布に始まり、年間200回程度行っている交通安全教室など、随時啓発を行っています。

過去5年間の自転車事故と交通安全教室の推移データになります。令和2年度の減少はコロナの影響がハッキリとわかるものになりました。データからわかる事として、事故を起こせばほぼ100%に近い確率で負傷者がいることです。自転車は、車やバイク以上に自分の身を守る物を着けていない状態で運転をしています。これからも機会のあるごとに、啓発活動を行い、事故や死傷者の削減に努めてまいります。

○岡村会長 4つの取組みをご説明頂きました。ご質問やご意見を頂ければと思います。

○A委員 今回初参加ですが、事前のレクチャーで、過去の第1回から第17回の委員会の議事録がホームページに載っているとので、そちらを確認してから参加させて頂く方が良いとアドバイスを貰いまして、昨日3時間くらいかけて17回の議事録を読ませていただきました。第1回目から岡村会長にご尽力頂いて、引き続き参加されている委員の方々にも、市民として感謝申し上げたいと思います。

また、議事録を拝見して、やはり話題に上るのは、市民の足であり、まちづくりというところで、安全に関してだと思います。また藤沢市というのは子育てが非常にしやすいまちとして、マスコミ等にも取り上げられるまちですので、今回の自転車というのは子供も利用するものであるので非常に大切であり、藤沢市北部にあります湘南台での経験をいろいろお話しさせて頂こうと思っております。

本題に戻りまして、議事録を拝見し、今まで議題に出てこなかったサイクル事業への質問事項が何点かあるのですが、過去に遡って駐車場に停めるというところで藤沢市の駐車場は無料ですと運営されていて、過去に不法投棄や廃棄自転車の放置などが大問題となった過去の内容等もホームページ等で拝見して、その流れから当時の市議会で、条例化して有料化という形を決めた。第1回の議事録では駐車場を有料化整備して、そして主要駅については放置自転車禁止区域設置を行い、非常にバランスがとれた形で8年を迎

えるのですが、湘南台の駅に関して、西口の駐輪場を拝見しました。運営しているまちづくり協会は公募で運営にあたっているらしいのですが、運営されている方のお話を聞きまして、昔に比べるとまちがきれいになって今日に至っていると感謝を申し上げたいなと思いました。有料化で非常にまちがきれいになりました。ありがとうございます。ただし、湘南台で各駐輪場が使われているケースを見ていて、弱者が出ているなどというのは、先ほどの「まもる」でありました小学生、中学生、はたまた高校生、大学生などです。湘南台地域で言いますと、今日お話しを聞いたら、定期契約が西口の駐輪場では2,000台だそうです。また、東口の地下駐車場は600台だそうです。それだけ定期契約があるようなお話しをしていただいたのですが、残り部分の一時利用も、この雨の中なのですが見させていただきますと9割方埋まっております。何が言いたいかというと、午後学校が終わり友達同士で小学生、中学生がマックに行くよ、コンビニで買い物をするよ、自転車に乗って行くよとなると、実は湘南台地区の駅周辺は放置禁止区域になっていて小中学生が100円払って一時利用したいなと思っても止められなかったり、もっと言うと小中学生のお小遣いで、親が毎回100円渡してコンビニで買い物を推奨するのか。もしかすると親の指導としては無料のダイエーの駐輪場ですとか、近くにあるような無料の民間が行っている1時間とか1時間半無料であるというところに買い物をしないのかもしれませんが、そういう指導をしてしまっているのかなと私も想像でいうのは申し訳ないのですが、非常に藤沢市として子育てがしやすい町なのに、この様なことをせざるを得ないようなことを招いている現況を感じたのですが、弱者というのは子供であってはならない。子供について幼いうちから法律やルールを守るという習慣をつけるということからは、もう少し主役を子供の放課後に、子供たちが町で自転車を使いやすいという点が、過去の議事録から少し読み取れない。4才の孫がいるのですが、ちょうど自転車に乗れるようになりまして、その子はまだ街中のコンビニで買い物をしていませんが、もう少しすると「ジイジ百円出して」と毎日言われるのもどうか。子供については少し救済措置を考えてほしいというのが1点あることを、今回参加したことで提言させて頂きたいなと思います。あともう一点質問してもいいですか。それとも一度、切りますか。

○岡村会長 それでは、まとめてお願いします。

○A委員 先ほど、少しお話ししたまちづくり協会が運営をしているところで、サイクリング事業について国の補助金が出ているのかなど。人件費と電気代など利用料でまちづくり協会が運営していると思いますが、駐輪場が仮に壊れた場合の補修費用、修繕費用というのはやはり藤沢市で負担しているのかどうかというのを1点聞きたいです。ならびにまちづくり協会から年度ごとに会計報告というものを頂いているのか。将来の修繕や改修、これは子供たちの世代につながる駐輪場でございますし、機械化をしていくということであれば、そういう情報を頂けたらなと思ひまして、先ほどお話しした国からの補助金

が出ているのであれば昨年度の補助金額とまちづくり協会の運営の決算書等の報告等を参考までにお聞かせ願えたらというのがもう一つの質問でございます。今日なければ次回の会議で聞かせて頂くと幸いかと思います。

○岡村会長 それでは順番にご回答いただけますか。

○事務局（道路河川総務課） 買い物等々についての弱者、学生さんとかが利用するということについてなのですが、おっしゃるとおりで確かなかなか市民の方が、ちょっとした買い物で 100 円払うというのは抵抗があるというか、受け入れられない部分というのは正直あるのかなとは思いますが。市の方で作っている駐輪施設というもの、最初に説明したように駅の周辺を中心にやっています、一番の対象としては通勤・通学。もちろん買い物客が対象外というわけではないのですが、通勤・通学に利用してもらうところを一番の目的としています。各施設の短時間利用についてはですね、施設の方ともいろいろ協力しながら基本的には施設内に駐輪してもらう。

新しく施設をつくる際に私共、開発の際に附置義務というものをつけていまして、施設の規模に応じて駐輪施設を設けてもらうようにしております。そういったところで、確かなかなか大きい施設があれば、足りないような状況というものは周知し、頑張っているのですが、少しずつ改善の方へ向かっているというところでございます。続きまして施設の修繕についてなんですけれども、こちらについてはケースバイケースでして、修繕の規模によって市の方でやるケースと、指定管理をしているまちづくり協会さんで担うケースがございます。

○事務局（道路河川総務課） はい、補足をさせて頂くのですけれども、今、現在ですね、自転車駐車を運営管理しているのはまちづくり協会というところなのですけれども、こちらは指定管理者制度というものを使って、広く民間企業から募集をすることで提案を頂いて運営して頂くという形をとっております。

今回もまちづくり協会さんが立候補されたというわけで、必ずしもまちづくり協会さんをお願いするというわけではなくて、まちづくり協会さんが指定管理者に立候補して頂いて、今は運営して頂くという形をとっております。そして、今現在の利用としましては利用料をまちづくり協会さんが 1 件 100 円ですとか、定期で 2,000 円ですとかを徴収して頂いて、その利用料の中で管理運営をしているという形です。その管理運営をした中で利用料金をそれ以上に頂いている場合がほとんどです。そういった場合は藤沢市へいわゆる利益であがった分を納付金として、市の方に納めて頂いているという形を現在はとっております。当然、納付金をしていただくということは決算等々を藤沢市に報告いただいているという形になっています。先ほどおっしゃられた修繕がどうなっているかということなのですけれども、細かい修繕が多いような施設につきましては当然運営を

しているまちづくり協会さんの方で直していただくのですけれども、大規模な、例えば施設全体を改修しなければいけないと、そういった場合は藤沢市の方で予算立てをして直すという形を取ろうとしているのですけれども、今現在、そこまで大規模な改修をしている駐輪場はないのですけれども、今後はやはり老朽化していくというところでそういった対応も今後指定管理者でありますまちづくり協会さんと話して調整して進めていきたいと考えています。以上です。

○岡村会長 今回の回答でよろしいですか。通勤・通学、電車に乗る人以外はその様な対応をとというのがありましたけれども、例えばお子さんなど、そういう部分を考えてどうでしょう。

○事務局（道路河川総務課） コンビニですとかそういった場所はある程度駐輪スペースというものがありますので、例えば歩道の狭いところに停めてはいけませんとか、正直私たちもかなり買い物のために本当に短時間で停めているところまで指導はしていないというところがあります。ただ、スーパーの前ですとか、ひとは短時間だとしても多くの台数が停まっているとやはり歩きづらいつか、目が見えない方が自転車であつつかってケガをされたとかそういった苦情等も市には寄せられておりますので、ひとりひとりが短時間でも、集まってしまうと危ないよというところはいわゆる街頭指導員さんというもの置いて、ここには停めないで下さいという指導も一緒に行っておりますし、そういったところではお店を使う人はお店の中で停められる場所があるならばそちらの方に停めてくださいという対応をしているという形です。

○岡村会長 基本的には用事があって停める人がいるときには、用務先の方が自転車の駐輪場を用意してください、というのが考え方ではありますが、電車に乗る方というのは200円300円を一人一人が払いますよね。そういう時には、自転車法というのがあって市・行政の役割があって、駐輪場を鉄道事業者と協力しながら造っていくということを40数年ほど行っているところですので、そのころ整備したものについては、そろそろ老朽化が他の市では出ているようですので、本市でもいずれ大々的にあるかもわからない。当面はそういう心配はないという話ですけれども。他いかがでしょう。はい、それではお願いします。

○B委員 2つございまして、ひとつは簡単なのですが、今回、藤沢駅の南側のパーキングメーターを取り外すという話を聞いて、これはすばらしいなと思いました。その後何台くらい駐輪場が出来るのか教えて欲しいというのがひとつ。もうひとつは、提案といたしまして、シェアサイクルがございまして、実は私は、江ノ島で外国語ボランティアというガイドをしておりまして、江ノ島にはコロナが発生する前、おそらく2019年ぐらいに、

レンタサイクルが鎌倉からどんどんやって来る。当時、まだシェアサイクルが江ノ島、藤沢にはなくて、ほとんどが鎌倉から来ていたという記憶がありまして、その後、コロナが流行してしまった。実は私の近くにシェアサイクルがたくさんございまして、利用されていることがわかっているのですが、鎌倉市は業者がレンタルしている可能性もあるのですが、鎌倉市との話し合いで上手くすれば、江ノ電さんに怒られるかもしれませんが、鎌倉側の海岸線には非常に立派な自転車道路が出来ていますので、非常にいい観光資源になるのではないかなというふうに思いまして、できたら鎌倉市側との話し合いをして頂きたいかなというふうに思っております。この2つです。

○岡村会長 お答えできることがあればお願いします。

○事務局（道路河川総務課） はい、まず藤沢駅南口のパーキングメーターのところの駐輪場整備についてなんですけど、現在、関係各所と協議中ですので多少計画が変わる可能性もあるんですけど、現段階の計画では150台前後を予定しています。変わる可能性もあるのですが、現計画ではそうなっております。

○B委員 それでは通勤客に供してしまうのですか。あるいは、時間を制限して通勤客以外の方にも、買物客などパーキングメーターは短時間の利用ですよ。だから買い物へ来て少しの間とめたらいいのですが、また通勤客ばかりになってしまうと買い物に行く方が使えなくなってしまうので、逆方向に行くのではないかという気がするのですがいかがでしょうか。通勤客を対象に考えてしまうのか。

○事務局（道路河川総務課） 現在、地元との調整中ではあるのですが、基本的に一時利用という考えで、1回100円の利用を考えていまして、通勤に限定するわけではないですね。もちろん現状、南口の利用者、駐輪の需要がかなり高く、通勤客だけでも足りていないというところもございまして、そういったものも含めた整理になると思います。

○B委員 ということは、先着順で、通勤客が先に停めてしまって、結局、買い物客は使えないタイプになるのでしょうか。全体的に南口は駐輪場が不足していますので、7時15分か20分ぐらいに着かないとダメなのですよ。

○事務局（道路河川総務課） そうですね。おっしゃる通り、南口の駐輪場は少ないというのは、私共も把握しておりまして、それについては、南口のパーキングメーターを撤去するところの整備とですね、藤沢駅南口駐輪場として、オーケーストアの隣に市営の駐輪施設があるのですが、ここの拡張が計画としてございまして、そういったところで駐輪台数を増やすことで需要以上のキャパを確保すれば、ある程度通勤で使ったとしても空き

が出てくるのかなというふうには思っております。

○B委員 通勤客の文句はたくさんあって、駐輪が出来るのであればもっともっと増えると思います。そうではなくて、商店街の考えも含めて、やはり昼間に気軽に乗ってこられる駐輪場。ひとつは地下に出来ましたよね、2時間までタダという駐輪場。市営ではなくてビルの地下ですね。ドンキの反対側の地下に入ったところにあるのですが、そこは2時間まで無料で2時間以上は有料となる。何か通勤客だけではなく、先着順だけではなくて、買い物客が使えるようなシステムを、ソフト面でご検討いただければと思います。

○事務局（道路河川総務課） おっしゃる通りで、今までは通勤・通学用の駐輪場を作っていればいいという時代から、昼の放置が多い。それは駐輪スペースが足りてないことと短時間の買い物客の駐輪場が足りていない。先程の湘南台での説明にもありましたが、新しく建てかえられた民間施設には附置義務で駐輪場を作って頂くという形を取らせて頂いております。先ほど言った地下の駐輪場、2時間まで無料というところは、多分民間の駐輪場でそういった運営を行っているところがあるのだと思います。藤沢市はまだそこまではなく、まずはキャパシティーを確保することが大前提で、その整備が終わったのちに昼や短時間の利用をどうしていこうかというところで、藤沢駅南口はまだその段階までいっておりません。また、最近定期的利用も減っておりますので、定期と一時利用のバランスを考えて進めていきたい。今後の話になりますが、まずは台数を整備するところを藤沢駅南口はやらせていただいております。よろしく願いいたします。

○事務局（都市計画課） シェアサイクルに関しては、湘南地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験として、それを推進しているのが湘南地域自転車観光推進協議会という神奈川県や藤沢市、鎌倉市を含んだ8区市町が参加し協議会で行っております。広域的な連携においては協議会の中で図って実証実験を進めているところです。

○B委員 藤沢から江の島を経由して鎌倉への移動も可能なのですか。

○事務局（都市計画課） 藤沢・鎌倉間に限らず、ポートがあれば移動が可能となっております。

○C委員 交通安全の啓発に関して、先ほどお話ししていた自転車に乗り始めたばかりの子供たちは親の自転車の乗り方がその子にとっての自転車の乗り方になるということもあり、以前も幼稚園や保育園で保護者向けにぜひ安全な自転車の乗り方等の啓発をお願い出来たらなというお話しがあったと思うのですが、その辺りの啓発の取組はいかがでしょうか。

○事務局（防犯交通安全課） おっしゃっていただいているとおり、こちらに寄せられる苦情ですとか保護者の方の乗り方のところについてご指摘いただく事もございまして、こちらについても広報啓発等の必要性を感じているところでございます。実際は自転車利用者全般に向けた広報という形になりまして、現在行っているものについては保護者の方にピンポイントではないのですが、先程ご紹介させて頂いた自転車に乗り始めの小学一年生に対してのチラシの中で資料には掲載していませんが、裏面には保護者の方へメッセージを記載して啓発をしているので、今後も引き続き保護者の方と自転車の乗り始めの小学生の方と合わせて啓発を進めて参りたいと思いますのでよろしくお願い致します。

○岡村会長 よろしいでしょうか。他はいかがでしょうか。それではお願いします。

○D委員 今のお話しと関連するのですが、実際は子供より高校生や大人が通勤で自転車に乗っている方が余程危ない運転をする。こういった方々への安全教室が出来ていないと思うのですが、子供達には学校でできると思いますが、高校生、大学生、大人。朝など通勤・通学の時間帯に車を運転している人はそれを感じていると思うので、この様な部分も十分に力を入れてやっていただきたいと思えます。ある時は歩行者と同じ扱い、ある時は軽車両と同じ扱いということで横断歩道だろうと、歩道だろうとバンバン走っているのですその辺を何とかしてもらいたいと思えます。

○岡村会長 記憶違いでしたら申し訳ありませんが、ルールの遵守状況、走行位置をどこにしているかなどは整備の前か後では行っていると思うが、主要なところでルールの遵守状況等を市なり、警察の方で経年的に状況を把握しているのか。警察は行っていると思うが、市として行っていますか。

○事務局（道路整備課） 自転車走行空間整備についてですが、整備前後での交通量調査を行っておりまして、今データが手元にないため詳しいご説明が出来ませんが、整備の前後で自転車がどの様に車道を走っているか、歩道を走っているか、そもそも逆走してしまっているか、細かくデータを取っておりますので、その辺りの整備前後の状況というのは測っております。交通ルールやマナーなど守られていないことが多いのは実感しております。せっかく自転車レーンを引いてもそこに車が停まってしまったと、そういったところが問題になっていると思えますので今後とも交通ルールを周知し、警察と一緒に対策を練っていきたくて考えておりますのでよろしくお願い致します。

○岡村会長 ドライバーも含めてという事もあると思えますが、自転車走行帯に関して、路

上駐車というか荷卸しなどやらなければならないものもあると思うので、直ちに違反というわけではないので、そういったときは当然その周辺車両を自転車がよけるわけですが、その場合自動車はどう走らなければならないかという、自転車をしっかりと尊重しなければいけないわけです。そうするとドライバーへの啓発が実は次にあって、今だと自転車の方がマナーが悪いというのが一般的になるのですが、その先というのがあるのではないかと考えていますので、すぐにはいきませんが、色々な啓発があるのかなと考えております。いかがでしょうか。

○E委員 今の会長のお話で、藤沢駅周辺では自転車専用道に業務用の車両が停まっている。通常ですと、右側の車道に出ていかなければならないのですが、運送業者や宅配業者が扉を開けたりして、気持ち的には左側の歩道に避けたいが、路側帯に段差があって出来ないという話をきく。隙間があれば避けたいのですが、その辺も少ないのでどうしても右側に出ると、非常に危険だと思っております。

多くの方々からもご意見あるように、資料にもあるように、自転車は車両であって左側通行をすることが原則です。この徹底を守れないとなかなか問題が上手くいかないのではないのでしょうか。今は徹底している状態ではないと思います。いただいた資料の「まもる」のチラシにありますものも素晴らしく大賛成です。これも例えば歩道を走る時も左側通行が原則ですよというようにする。どんな場合でも左側通行が原則ですよと徹底できないかと思えます。それを徹底しても例えば歩道を自転車をはしるときに左側を走っていて車道側に出ようとしたときにも対向自転車がいるという状態がありまして、私の気持ちからいうと歩道を走る時も左側通行はさることながら車と同じ方向のみ走ると、そう言わないと歩道上で自転車が対向して走るので状況によって危険が生じることがあるのではないかという風に思われます。

もうひとつ車両であるというところですが、これも常日頃感じるのですが、お母様方が自転車は自転車だと思っていて、車両だと思っていない方が極めて多いのではないかという気がしています。そういう動きをしているのではないか、それは仕方がないと思う。しかし、運転手の心理として車でもあると思うが、自転車の運転者の心理というものも大切かなと思っていて、つまり、歩道を走っている時は自分が強者で車道を走っている時は自分が弱者という意識があるのではないかと思えます。そういうところでまた力関係とか、事故が起きる可能性が出てきているような気がしているのでその辺も研究されれば良いと思っています。例えば、チラシにもありますが、自転車にも煽り運転がありますというところですが、むやみやたらとベルを鳴らすのも危険な行為だと思っていて、自転車が強者だと思っているから、歩行者をどかせという心理だと思えます。そういうところも細やかに研究されるとよいと思えます。以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。歩道の通行というのは法令的にどうかというところ



は、せっかくですので確認をしていただければと思うのですが、事務局も警察もいらっしやいますが、事務局からお願いします。歩道のどっち側を走るかという話しですね。

○事務局（防犯交通安全課） 基本的には自転車は乗れば車の仲間入りということで、基本的には車道通行なのですけども、一部歩道を走っていいケースがございまして、まずは危険を避けるため、やむを得ないときには必ず歩道の車道側を走る。そしてまずは歩行者優先というのは大前提であることが、歩道を自転車が走って良い条件となっています。また、こちらの写真にもありますように 13 歳未満のお子さんや身体の不自由な方、ご高齢の方につきましても歩道を走ることが法律上許されています。以上です。

○岡村会長 左側ではなく車道側を走らなければならない。

○E委員 左側の歩道を車と同じ方向に走っているときに、歩道の左側を走ってくる対向自転車があります。その自転車をよけるためには通常更に左側によけなければいけないが、歩行者がいる。もし路側帯等がなければ車道側に降りたいのですが、対向自転車がいるためになかなかそれが出来ないケースがあり、どうしても歩行者側によってしまう。そんな場合があります。実際あるのですが。でも、歩道を左側通行して車道側で走っているという話になるのではないのでしょうか。この辺が、今日話がでた自転車の難しいところで、歩道も走れるし車道も走れる。左側を走っていれば、車道の左側を利用できるのですが、そうでない場合には車道には出られないわけですね。だから、どうやっても歩道を走るわけで左側を走っている自転車が歩行者側に行くのかあるいは車道に降りるのか判断を迫られることになる。

○岡村会長 次は警察からお願いします。

○F委員 基本的に歩道を対面通行するときに、今の意見ですと、走行してすれ違うことを前提としていると思うのですが、何も走行してすれ違う必要性はありません。徐行ないしは停止して、すれ違うことも出来る。車道にのりたいたいのであれば停止して自転車から降りて自転車を持ち上げる方法もある。何も切り下げの部分を探す必要はありません。安全にしていだけるのであればそれは一番いいと思います。なので、走行して左側をお互いに譲りあっていけるのがいいことでしょうけれども、そこに歩行者がいらっしやるのであれば停止してどちらかが譲ればいいのであって、例えばアイコンタクトで出来ないのであれば、どうぞと一声かけて頂ければ十分それは譲って頂くという話しで大丈夫だと思うのですが、何しろ歩道から車道の方において頂いている最中ですので、基本的には車道を走っていただきたいのは山々なのですが、色々な理由があつて歩道を走る場合には、まず歩行者を第一優先としていただいて、もしそれで歩行者を優先して頂けないのであれば

ばそれは自転車に乗るものとしては望ましくないということでもあります。

- 岡村会長 法令的にもそういう解釈で、徐行しているはずなので、そもそもすれ違って危ないということ自体が起こってはいけないはず。徐行して通行してくださいということ徹底する、歩行者がいる場合には勿論徐行なのですが、停止を含めて自転車を使ってくださいということにすると解決するという警察からのお話しです。歩行者がいない場合は安全な速度で歩道を通行ができると書いてありますが、それも通行であって走行ではない。正しいですね、間違っていたら申し訳ございません。迷ったら法令の根幹に戻ると、日本の自転車は滅茶苦茶だというのが、法令は実はしっかりとしている。しっかりと読めばわかるが、私自身もどうお答えすればよいか振ってしまいましたが、ありがとうございました。他いかがでしょうか。

## ●議題（2）ふじさわサイクルプランの改定について

- 岡村会長 それでは2番目のサイクルプランの改定について、お願い致します。

- 事務局（都市計画課） はじめに、ふじさわサイクルプランの概要について説明いたします。ふじさわサイクルプランは2014年3月に策定された、本市の総合的な都市交通計画である藤沢市交通マスタープランの自転車交通に関する部門別計画で、概ね2030年を見据えた自転車施策の方向性を示すもので、自転車施策を総合的に展開していくうえで基本的な指針となるものです。

続いて、自転車の利用促進を目的とした、自転車活用推進法について説明いたします。自転車活用推進法は2016年12月に公布され、2017年5月に施行された法律です。法律の目的としては、極めて身近な交通手段である自転車の活用による、環境負荷の低減、災害時における交通の機能維持、国民の健康の増進などを重要な課題ととらえ、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的としています。また、地方公共団体の責務としては、国との適切な役割分担のもと、地域の実情に応じた施策を実施するとしています。そして、自転車活用推進法で、市町村は国や県の推進計画を勘案した市町村自転車活用推進計画の策定が努力義務とされています。

本市では、自転車活用推進法の施行や国、県の自転車活用推進計画の策定を受け、自転車施策に関する総合的な計画であるふじさわサイクルプランを、本協議会での検討を経て、令和2年11月に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ています。また、併せて、自転車走行空間整備と駐輪環境整備の整備スケジュールを示した、実施計画を作成しております。

続いて、自転車活用推進法に基づく国・県の取り組みについて説明いたします。1つ目

は、太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルートへの指定です。ナショナルサイクルルート制度は、サイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創造を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定するものです。千葉県銚子市から神奈川県を通り和歌山県和歌山市に至る延長 1,487km が令和3年5月にNCRに指定されたており、本市は海岸沿いの国道 134 号などが該当します。2つ目は、湘南地域の4市3町で実施しているシェアサイクル広域周遊観光実証事業です。こちらにつきましては、議題1にて説明しましたとおり、神奈川県をはじめとする市町村や観光協会が組織される協議会が実施しているシェアサイクルの実証実験です。現在は観光施策に加え、日常の移動手段として交通施策としての有効性についても併せて検証を行っております。

続いては、国が策定した自転車活用推進計画について説明いたします。自転車活用推進法に基づき、策定された自転車活用推進計画は、平成30年に第1次自転車活用推進計画が策定され、関係府省庁・官民が連携しながら自転車施策に取り組んできましたが、令和3年5月に、社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、第2次自転車活用推進計画が閣議決定されています。第1次計画からの社会情勢の変化として、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が示されています。

続いては、神奈川県の自転車活用推進計画ですが、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として令和2年3月に策定されました。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づけられています。現状を踏まえた課題から、1. 自転車を快適に利用できる環境の整備、2. 自転車活用を通じた未病改善の推進、3. 観光、サイクルスポーツの振興による地域の活性化、4. 自転車事故のない安全で安心な社会の実現の4つの目標が示されています。

続いて、ふじさわサイクルプランの上位計画にあたる藤沢市交通マスタープランの改定について説明いたします。藤沢市交通マスタープランは、藤沢市都市マスタープランの交通に関する分野別計画として2030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で、交通施策を展開していくうえで、基本的な指針となるものです。現交通マスタープランは平成20年度に実施された移動に関する調査である、第5回東京都市圏パーソントリップ調査の分析を基に策定しておりますが、平成30年に実施された第6回調査の分析結果や社会情勢の変化を基に、現在見直しを進めています。

続きまして、藤沢市における自転車利用状況の変化等について説明いたします。東京都市圏パーソントリップ調査結果の分析では、10年前に比べ、神奈川県全体では移動における自転車の分担率が減少するなか、本市においては自転車分担率が上昇しており、自転車利用が高まっていることがうかがえます。

続いて、本市における交通事故発生状況について説明いたします。本市においては、左のグラフのとおり、交通事故及び死傷者数は年々減少しています。しかしながら、事故件数は減少しているものの、事故全体に占める自転車事故の割合は増加傾向にあり、右のグラフのとおり、平成20年からの10年間で約5.3%増加しております。

続きまして、計画の見直しの必要性についてですが、ふじさわサイクルプランは、評価、検証により各施策の見直しを行い、改善を図るPDCAサイクルを用いていることから、各自転車施策の評価、検証を行ったうえで、見直しの方向性を確認していきたいと考えております。

また、PDCAサイクルを用いた進行管理に加え、社会経済情勢に大きな変化が生じた際は計画の見直しを行うとしております。ナショナルサイクルルートの指定などの国や県における自転車関連の新たな取組、コロナ禍における生活様式、交通行動の変容など、自転車を取り巻く社会情勢の変化、自転車分担率の増加などの、市をとりまく自転車利用の変化、また、過年度の本協議会において、委員の皆様からご意見としていただいている、健康増進に関する施策の不足や自転車を楽しむ視点の不足などを踏まえつつ、ふじさわサイクルプランの改定を進めていきたいと考えております。

計画改定に関するスケジュールですが、次回の第19回協議会において現計画の進捗状況の確認に加え、施策の評価・検証や課題の整理を行い、第20回協議会で計画改定の方向性を定め、令和5年度中の改定を目指していきたいと考えております。

改定作業にあたりましては、本協議会が本市の自転車施策に関する事項を扱うとともに、自転車活用推進計画への位置づけについて検討を進めた組織体であることから、ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会で計画の見直しに関する検討を進めていきたいと考えております。そのため、協議会設置要綱の第2条に、こちらに記載のように計画の改定に関することを加える要綱の改定を行いますので、引き続き計画改定に関する調整をお願いいたします。

○岡村会長 ふじさわサイクルプランの改定、最後は要綱の改定です。これは決を採って審議する必要がありますが、議事2についてご質問・ご発言はいかがでしょうか。

○B委員 電動の自転車が結構増えていると思う。我々の時は二人乗りがだめという時代でしたが、今は3人で、前後に子供を乗せて走っていて、加えて最近では性能も良く、自転車のスピードが出る。あまり事故を見たような記憶はないのですが、当然事故は起きているのではないかと思います。何かこのあたりの対策は警察の方は当然、お考えなのでしょうか。あるいは最近、どんな事故があったか。

○F委員 施策については非常に難しいことですので、ここでこうですよと説明することはとても難しいです。最近の事故なのですけども、全ての事故の現場に私自身が行って

るわけではなく、全て把握しているわけではないのですが、自転車に関わる事故の現場では電動アシスト自転車の割合はかなり増えていきますし、自転車が軽くなってきて速度が出ます。ロードバイクなどはタイヤが細く、普通に走っていても25 km/hぐらいは出てしまう。私の子供の頃に比べれば自転車の性能はかなり上がっていると感じています。自転車の方に安全確認をしていただきたい。歩道を走っている時も、車道を走っている時も、普通だったら止まるだろうなというところをなぜか止まらず突っ切っていく。特に朝の通勤・通学で、1台だったら結構止まるが、2台、3台連なると先頭が行ってしまうと後を追ってしまうことが多いが、一台一台が安全確認をしていただければ事故の当事者にならない。もっと言えば事故の被害にあわない。事故を自分で起こさないというのが、現場にいると感ずることです。

この署ではないのですが、自転車の方々が大きな被害にあい、亡くなってしまう事故もありましたが、それ以外に後遺障害ですね。なぜか片側二車線道路の第二通行帯、要は中央寄りを走行していた自転車が前の車に突っ込んでいって下半身不随になってしまい、車椅子生活になった方がいらっしゃる。ここ最近自転車の方には私も街頭活動をしている際には注意をしているのですが、聞く耳持たずという方が多いのかなという印象です。私達も地道に行っているが、皆さま方もご家族だとか知り合いの方に一言注意していただけると大変助かるというのが実情です。以上です。

○B委員 特に電動自転車に乗っている時の事故が目立っているなどはないですか。

○F委員 そうですね、実際にそれを実感しているわけではないのですが、乗っていてお母様方も急いでいる。結構危ない運転をしている方がいるな、お子さんも危ないなど感じることはあります。

○岡村会長 他にある方どうぞ。

○A委員 改定というお話しを聞きまして、今まで7、8年、先程も子供の話しをしました。通勤・通学を中心に自転車駐輪場の整備をとっている現状ではありますが、その経緯で、通勤・通学で、藤沢駅周辺などにおいて、通勤ラッシュで平日に自動車の渋滞があったのか。土日は藤沢駅周辺において江ノ島に向かう車などで非常に渋滞になりますし、雨の日もそうですが、駅を抜けるというのは至難の業だったので、湘南台から江ノ島に行くにはほかのルートを使っていました。現状平日の通勤のラッシュ、自動車のCO2削減に、駐輪場の整備が進んだことの成果としてどうなっているかという情報について事務局や警察の方から、成果報告などは聞けないものかと思いました。

○岡村会長 いかがでしょうか。

○事務局（都市計画課） 環境面の話がありましたが、細かいデータでどこまで貢献出来ているかを示すのは難しいのですが、現在行っている施策の中でサイクルアンドバスライドにしましても、環境施策の一環であり、まちなかへの車の流入を抑制するために自転車と公共交通を組み合わせるような施策です。また、モビリティ・マネジメントと言う自家用車の利用から様々な交通手段を考えて利用していこうという取組も行っています。現計画の中にも環境という面に配慮した脱炭素社会の構築に向けた都市づくりというような考えにも触れていますので、こちらについても今まで8年間やってきたことの検証を行いまして、評価した上で課題を把握しまして、これからの計画の改定につなげていきたいと考えている次第でございます。

○A委員 率直にデータや実感ということはないかもしれませんが、次の改定で通勤・通学がまだまだ足りていないので力を入れていくと思うのですが、2030年までで完了するのではなくて、これからも続いていく環境対策としての自転車、サイクルプランとしてあるべきだと思いますし、続いてくれるであろうという中で、ファミリーが土日に藤沢で買い物をしたい、湘南台駅前のレストランで食事がしたいと。住宅地で聞いたら食事する場所がないということで、移動しよう。この場合に車を使って結局土日に渋滞が発生している。そういう部分で家族全員が土日に自転車を使うと何かメリットがあるのかなど、現状は100円ずつかかる駐輪場を利用するのでメリットはないのかなという気もするのですが、土日にCO2を削減するような、サイクルプランに記載できるような施策、考え方をこの改定でプラスアルファしていく余地があるのか。いやこのまま通勤・通学メインで、あとは観光客も使うと思います。土日に住民が自転車を楽しめて、CO2を削減する考え方を入れる余地があるかないかについて、今日お返事が出来なければ次回でも構いません。議事録に残して頂いて、藤沢市のサイクルプランがどういう方向性でいくのか。一市民の意見をどう組み込んでいくか。そこに私は期待して、残り2年間委員をしていく、そんな形で夢を語っていきたいと考えております。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。計画の改定に先立ちましては、先ほどお話しした通り、これまで実施してきた施策の検証が大事だということを我々も感じておりますので、そこから見えてくる課題に対して、新たな施策に取り組んだり、今の施策を改善していくことを前提にしておりますので皆様から頂いたご意見を含め、次回以降の協議会に向けてその辺りは検証していきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

○岡村会長 今のは方向性の話ですが、スケジュールでいうと第19回の協議会を10月に、第20回の協議会を1、2月に行うと書いてありますので、そこで行うという話だと思います。

ます。他はいかがでしょうか。

○G委員 質問が2点あり、1点お願いごとでございませう。

まず一点目ですが、今回交通マスタープランを含めたサイクルプランの改定ということで前提となるが、データが平成30年のパーソントリップ調査とならざるを得ないと思ひます。ここまでの間でパーソントリップ調査に類似するようない調査でコロナ後の移動で何か参考になるようないデータというのを、今回のサイクルプランの中で集めることが実際に可能なのうかどうか。他に何かデータがあれば教えて頂ければと思ひます。

二点目が社会情勢の変化に伴う低速の小型モビリティの登場というところで、今は様々ないものが出てきていると思ひます。我々、交通事業者も大変苦勞しているのが、今年度の道路交通法の改正に基づく特定小型原動機付自転車の取り扱いについて、要はキックボードを含めた特定小型原動機付自転車の取り扱いについてですが、今回のサイクルプランでいうと、「自転車とは」という定義が何なのうか。俗に言ううと10年前、自転車は当たり前前にペダルが2つあって、イスがあるものだったと思ひうのですが、ここで言うサイクルプランの自転車というものをどう取り扱っていくか、小型原付は「つかう」、「はしる」、「とめる」、それぞれの概念から基づくと入れるのうか入れないのうかというのは様々議論が別れようかと思ひますが、今回議論するのはあくまでも2つペダルがついて、タイヤが2つついている乗り物を取り扱うのうかなと、そのあたりの現状の考え方についてお聞かせいただければと思ひます。

最後は先ほどご意見のあった南口の通路の駐輪場の台数増加に関しては重々承知をしております。ただ一方で、モビリティ・マネジメントの観点から考えますと、料金体系ひとつでお客様を誘導することができるうと。藤沢市の場合には24時まで100円、もしくは一日100円という設定が、例えば午前7時からとめる人は一回500円、10時からとめる人は100円と、料金設定がいくらでもできるという中で、10時以降はどうしても自転車が多数の駅前には停められないので、車で来る。車で来るから渋滞が起こるといふところは重々あるだろうと思ひています。そのあたりの料金設定は是非、お客様を選別するといふのは大変失礼かもしれませんが、今まで日中に街中に車でしか来られなかった人がどうやったら自転車できて、交通渋滞が減るのうかという部分については是非今回のサイクルプランの中でも検討して頂ければと考えています。以上です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。まず、一点目の平成30年のパーソントリップ調査のデータということですが、ふじさわサイクルプランの上位計画にあたります交通マスタープランも、平成30年のデータを基本として今後見直しを行っていく流れになるのですが、やはりコロナ禍の影響等ありますので、携帯電話基地局などからのビッグデータと呼ばれるものなど、パーソントリップ調査以外のデータも活用しながら、最新の状況に近づけるといふことで分析を進めていきたいと考えているところですが、二点目

の小型モビリティの登場ということですが、藤沢市では電動キックボードの実証実験が進められているところもありまして、やはり今後は無視できない存在かなと感じております。国の自転車活用推進計画でも第二次の計画が閣議決定されているのですが、その中でも新たな低速小型モビリティの登場ということで自転車走行空間への影響を考えていかなければならないという方向性が示されています。

サイクルプランにつきましては対象が自転車ということで、道路交通法に規定された「普通自転車」を対象としておりますが、走行空間が重なりつつある小型モビリティにつきましては走行空間のせめぎ合いが出てきますので、そのあたりを今後は注視していきたいと考えているところでございます。

○岡村会長 よろしいでしょうか。他はいかがでしょうか。改定の方向性等については次回以降もより具体的なご意見をいただければと思います。最後に要綱の改定について、計画の改定に関する事項を所掌事項にするということで皆様よろしいでしょうか。

承認されたということでお願いいたします。他はいかがでしょうか。

それでは一点、私からございまして、委員の皆様から頂いたことにも関わると思います。サイクルプランの改定に合わせて、実は藤沢市の交通マスタープランの改定も同時作業となっております。上位の計画ということになるのですが、そこでデータを色々と分析しますというお話がありました。そちらとの関係でこの計画では何を行って、上位計画ではどんなことを検討しているかということをお話して頂きたいということです。何故そんなことを行うかと言いますと、駅まで自転車で行ってそこから電車に乗っている人に対しては自転車駐輪場を整備してきて、100円払って下さいということでなんとか収まってきている。けれども、駅周辺に来る人は非常に多様であるという話も出てきていて、実は今日午前中が交通マスタープランの会議だったのですが、市からの現状認識として、市内で閉じている移動、生活に関わる移動というのは割合として増えているだろう。コロナで通勤しない人も増えているし、高齢化も進んでいる。地域の中で移動している。それをより重視したような計画になるだろうという議論があったと記憶しております。そうすると自転車はかなり大切です。そうすると今回の改定というところで自転車は問題がたくさんあるので、問題をひとつひとつ潰していきたいと思いますという作りになっていて、それは行わないといけないのですが、そもそも自転車はどの様な使われ方をしていくことが藤沢市、それぞれの地区で相応しいのか。だから、買い物に行くときは車ではなくて自転車、要は車で1kmから3kmぐらいだったら、それはできれば自転車に移る人が1割でも2割でもいたら、それはかなり凄い事です。別に車で来ても問題がものすごくあるわけではないけれども、あるべき方向として、使うならこっちじゃないですかと、こちらで言わないといけないし、その上位計画でも検討しないといけない。両方で検討しないといけない。そうすると、自転車をどの様な使い方をしていきたいか、変えていくとしたらどうしていくのか、しっかりと議論していかないといけないというのが今日の皆様の



ご意見を伺ってきて思ったところです。ルールの遵守など問題が山積みですが、問題は解決し、問題でないような事でもより望ましい姿に近づけていくために何をするのか、何をすべきなのかを議論して欲しいというところがお願いで、議論は次とその次かなと思っております。特にお答えは結構ですので、次に向けた準備を十分をお願いしたいと思います。

他に何か皆様からありますでしょうか。よろしいでしょうか。次回以降もございますので次回も活発な議論をよろしく願いいたします。それでは議事を終了しますので事務局よろしく願いいたします。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。本日はお忙しい中、長時間にわたりありがとうございます。お帰りになって何かお気づきになった点、ご意見、ご質問などございましたら、都市計画課までご連絡をいただければと思います。

また本日お車でご来場いただき、朝日町駐車場をご利用の方はこの後、事務局までお声がけください。

次回の日程につきましては10月4日を予定しております。また改めて通知させていただきますのでよろしくお願いいたします。

以上を持ちまして、第18回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

●閉会 午後3時30分