

第 21 回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日 時 : 2023 年(令和 5 年)5 月 15 日(月) 午後 1 時 25 分 開会

□場 所 : 藤沢市役所 本庁舎 5 階 5-1 会議室

□出席者 : 委員 14 名 (出席者名簿順・敬称略・下線は代理出席)

鎌倉 晴久	小林 由紀雄	大崎 保則	猪野 恭子
細谷 昭二	岡村 敏之	青木 明彦	杉本 裕介
関口 純	金 義明	安堵城 勝 (代理: <u>地道大輔</u>)	坂口 勝利
中尾 武	森井 壽浩		

□次第

- 1 開 会
- 2 成立宣言
- 3 議題
 - (1) 令和 4 年度の実施報告及び今後の取組について
 - (2) ふじさわサイクルプランの改定について
 - ・ 基本方針について
 - ・ 施策の方向性について
- 4 閉会

□配付資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 協議会資料

□傍聴者 : 0 名

第21回

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

議 事 録

日 時 2023年(令和5年)5月15日(月) 午後1時25分
場 所 藤沢市役所 本庁舎5階 5-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

●午後1時25分開会

●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14名が出席により成立

●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、会議録につきましてはホームページ等で公開する

●委員の変更

●議題の確認（都市計画課）

●傍聴希望者の確認（都市計画課）

- ・傍聴希望者0名

●議題（1）令和4年度の実施報告及び今後の取組について

○岡村会長 それでは、次第の（1）「令和4年度の実施報告及び今後の取組」につきまして、事務局からお願いいたします。

○事務局（道路整備課、道路河川総務課、都市計画課、防犯交通安全課） 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、令和4年度の実績報告及び今後の取組についてご説明させていただきます。

皆様にお配りし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3ページ目をご覧ください。「はしる」につきましては、「ふじさわサイクルプラン実施計画」に示しております、「1. 自転車走行空間づくり」「2. 鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」「3. 先導的に取り組む路線以外の路線」の3つの施策で構成しております。

今回の説明については、それぞれの項目毎に実績と取組を説明します。また、実施スケジュールにつきましては、令和12年度までを4期に分けており、令和5年度につきましては、第2期となっております。

資料の4ページ目をご覧ください。こちらは、1つ目の施策である「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。令和4年度の実績といたしましては、オレンジ色の枠の路線につきまして、整備形態や整備時期の見直しを進めてまいりました。また、令和5年度の実績といたしましては、赤色の枠で示している日本精工前の藤沢駅辻堂駅線の整備を行っております。

資料の5ページ目をご覧ください。こちらは、2つ目の施策である「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。令和4年度の実績といたしましては、藤沢駅周辺の整備を実施いたしました。令和5年度の実績としては、令和4年度に引き続いて藤沢駅周辺の整備と、今年度から辻堂駅周辺の整備を実施いたします。

資料の6ページ目をご覧ください。鉄道駅周辺の整備方法についてご説明します。鉄道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。左側に示してあります歩道がある路線は、車道混在による整備として矢羽根の設置、右側上段に示してあります歩道がない路線は、左側通行の路面標示による整備を行います。また、駅中心部については、右側下段に示してありますとおり、自転車押し歩きを促す案内を車止めや路面シートなどを用いて整備を行っております。

資料の7ページ目をご覧ください。藤沢駅周辺の取組状況ですが、自転車ネットワーク路線のうち、オレンジ色で示している10路線が、令和4年度に整備を実施した路線となっております。令和5年度につきましては、赤色で示した鶴沼31・43号線の2路線の整備を実施する予定となっております。

資料の8ページ目をご覧ください。昨年度の整備の一例として、鶴沼29・31号線の取組について説明いたします。図のオレンジ色で示す約150mの区間について整備を行いました。写真にありますとおり、幅の狭い側溝を用いることで、矢羽根を整備し、自転車走行空間のスペースを確保しました。また、図の赤色で示しております残りの約130mにつきましても、引き続き整備を行い、藤沢駅周辺の自転車走行空間整備につきましては、今年度完了する予定となっております。

資料の9ページ目をご覧ください。こちらは、今年度から整備を開始する辻堂駅周辺の自転車ネットワーク路線を示したものです。図の赤色の線が歩道がない路線で、黄色の線が歩道がある路線となっております。整備方法については、藤沢駅周辺と同様に歩道がない路線は左側通行の自転車ピクトグラム、歩道がある路線については矢羽根による整備を行います。

資料の10ページ目をご覧ください。令和5年度につきましては、赤色で示した桜花園通り線をはじめとした辻堂駅南側の路線とピンク色で示している駅中心部の自転車押し歩き案内の整備を辻堂駅の北側・南側で実施します。

資料の11ページ目をご覧ください。最後の3つ目の施策の「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年度の取組といたしましては、オレンジ色の枠で囲っておりますFプレイス（旧労働会館）前を通る藤沢駅町田線、藤沢郵便局前を通る藤沢村岡線、江ノ島電鉄と並走している藤沢駅鶴沼海岸線の整備を行いました。令和5年度の取組といたしましては、赤色の枠で囲っている今後、整備を予定しております各路線について関係機関等と調整を行ってまいります。

資料の12ページ目をご覧ください。令和4年度の整備実績の一例として藤沢村岡線の取組を説明いたします。本路線については、緑色の破線で示している令和3年度からの引き続いての整備となっております。範囲はオレンジ色の実線で示す郵便局前交差点から村岡隧道までの約690mとなります。下段で示しております写真のとおり、矢羽根の路面標示等による自転車走行空間整備を行いました。

資料の13ページ目をご覧ください。自転車走行空間の整備前後には、地域での会議の場で事業の説明を行ったり、回覧板による事業の周知を行っております。表示しているチラシについては、令和4年度に整備工事を行った後に、回覧板による事業の周知を行った一例です。引き続き、防犯交通安全課や警察と連携し、自転車走行空間の利用ルールの周知に努めてまいります。「はしる」に関する令和4年度の実績報告及び今後の取組についての説明は以上となります。

続きまして、道路河川総務課より、サイクルプランの基本計画における「とめる」につきまして、令和4年度の実績報告及び今後の取組について説明させていただきます。

資料の16ページをご覧ください。まずは、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自転車駐車場、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。市内各駅において自転車駐車場の整備を進

め、現在赤い点で示している市営の有料自転車駐車場は28施設、緑の点で示しています無料自転車駐車場は5施設、合計33施設があります。また、図中のピンクの丸で示している藤沢駅や辻堂駅、湘南台駅など9駅の周辺を自転車等放置禁止区域として指定しています。令和4年度につきましては、主に藤沢本町駅周辺の既存無料自転車駐車場の有料化と既存自転車駐車場の機械化を行いました。それでは各駅ごとの取組についてご説明させていただきます。

資料の17ページをご覧ください。藤沢本町駅周辺の取組についてご説明いたします。藤沢本町駅周辺につきましては、図中の中心のオレンジの箇所に藤沢本町駅自転車駐車場、図中の左下にありますオレンジの箇所に藤沢本町駅第2自転車駐車場を令和4年の10月1日より有料自転車駐車場として供用開始を行いました。また、有料自転車駐車場の供用開始に伴いまして、藤沢本町駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定しました。また、図の真ん中にございます青色で示してある既存の無料自転車駐車場につきましては閉鎖しております。

続きまして、18ページをご覧ください。こちらは令和4年度に機械化が完了した自転車等駐車場です。令和4年度は3施設の機械化を行いまして、まず11月に右上にございます長後駅東口自転車等駐車場、12月に左下にございます辻堂駅南口自転車駐車場、2月に右下にございます鵠沼海岸駅自転車等駐車場の機械化を行いました。機械化を行うことで、交通系ICカードにて支払いができるようになるなど、利用者の利便性の向上につながっていけばと思っております。

19ページをご覧ください。続きまして令和5年度の取組になります藤沢駅の周辺について説明させていただきます。令和5年の4月1日より図のオレンジの小田急線の傍にありました藤沢駅南口第2ミニバイク、藤沢駅南口路上第2自転車駐車場が、藤沢駅の南北自由通路拡幅整備事業の進捗により廃止となったことから、右側にあります赤色の民間企業所有地の駐車場の方へ、新たな代替えの自転車駐車場を整備しまして、令和5年の7月からの供用開始を現在予定しております。新設場所のゲート設備等は、機械化を行っていきませんが、敷地内での民間企業側の緊急的な工事等が必要になる場合もあるということから、これは定期利用ではなくて一時利用のみの運用とし、ミニバイクと自転車の方を収容する予定となっております。代替場所につきましては、現在よりも駅からは遠くなってしまうますが、ゲートを利用した24時間の入出庫が可能となることや、また交通系ICカードでの支払いができるなど、利便性の向上を図ってまいります。

続きまして最後になります20ページですけれども、こちらは令和5年度の機械化を予定している駐輪場になります。令和5年度は、ふじさわサイクルプラン実施計画に基づきまして、3施設、藤沢駅の北口自転車等駐車場、六会日大前駅の東口自転車駐車場、湘南台駅地下自転車駐車場の機械化を予定しております。現在は各施設に係員を配置しまして、一時利用時には料金の受け渡しを行っておりますが、機械式のゲートや交通系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ってまいります。

以上で「とめる」の説明を終わらせていただきます。

続きまして、「つかう」について、令和4年度の実績報告と今後の取組について、都市計画課より説明させていただきます。

22ページをご覧ください。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。

本日は、「シェアサイクル実証実験」「サイクルアンドバスライド施設の整備」「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。

23ページをご覧ください。まず、シェアサイクル実証実験について、説明させていただきます。この実証実験の概要につきましては、スライド左側に示す通りです。シェアサイクルのポートにつきましては、2023年3月末時点で、スライド右の図のように藤沢市内に116箇所が設置されております。昨年度は、市内全域で約30か所のポートが設置されました。とくに、湘南大庭地区は地元からの要望もあり、多くのポートの設置を行いました。

24ページをご覧ください。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。利用回数とは、貸出または返却が藤沢市内の場合の利用した回数のことを示し、利用者数とは、シェアサイクルを1回以上利用した方の数を示しています。スライドのグラフは、実証実験を開始した2019年8月から2023年3月までの月間の利用回数、利用者数をまとめたグラフです。2019年度から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、ひと月あたり利用回数は10,000回～15,000回、利用者数はのべ5,000人の方に利用いただいております。

25ページをご覧ください。続いて、サイクルアンドバスライド施設の整備について説明いたします。このサイクルアンドバスライドは、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駐輪台数を収容台数で割った平均利用率、横軸に年度を示しています。利用率は、2019年度以前の水準にまで戻ってきているような状況です。

26ページをご覧ください。また、昨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、市内のサイクルアンドバスライド施設の利用者に対してアンケート調査を実施しました。実施概要につきましては、スライドに示す通りです。アンケートの配布数は95通、回収できたのは23通で、回収率は約24%となっております。本日は、4か所の施設での調査で共通する質問について、集計結果をご説明いたします。

27ページをご覧ください。まず、利用者の出発地点をお聞きした、「どのエリアからサ

イクランドバスライド施設まで自転車に乗ってきますか」という質問に対しては、回答者のうち約90%が、バス停から半径約300m以上の範囲から利用していることがわかりました。これは、本市でバスのサービス圏域として考えている、バス停から300mを超えた範囲からの利用が多いというような結果になりました。

28ページをご覧ください。次に、「サイクルアンドバスライド施設を利用する理由」について尋ねた質問に対しては、移動時間を短縮するため、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。

29ページをご覧ください。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。」という質問に対しては、徒歩と回答した方が多い結果となりました。また、乗用車の利用頻度が少なくなった方については、6人であり、回答者ベースで約25%という結果となりました。このことから、サイクルアンドバスライド施設の設置の目的である、乗用車から路線バスなどの公共交通への利用転換も発生していることも確認されました。

30ページをご覧ください。次に、新たなサイクルアンドバスライド施設の整備についてご説明いたします。

スライド左側に示すような考え方にに基づき、右側に示す4地区を検討箇所としております。検討箇所のうち、②湘南大庭地区北側については、すでに矢尻バス停、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地区もあり、整備は完了しております。また、④善行地区については鉄道駅から近いことやバス停の立地状況により、施設整備の検討から除外しています。今後も引き続き、①遠藤地区と③湘南大庭地区南側のサイクルアンドバスライド施設の整備検討を行ってまいります。

31ページをご覧ください。最後に、自転車の利用促進に繋がる情報発信について説明いたします。本市では、スルガ銀行と「ふじさわサイクルパートナーシップ協定」を締結し、自転車を利用したシティプロモーションを共同で実施しております。その一環として、『ふじさわキュンぽた』と題して、市内の観光スポットを中心としたコースを自転車で巡る様子を、SNSで情報発信をしております。また、本市では、日常の生活の中で、だれもが気軽にできる「歩く」ということから始める健康づくりとして、ふじさわ歩くプロジェクトを実施しております。このような日常生活の中で体を動かすことに着目して、歩くと自転車でも楽しめるコースをめぐる様子を、SNSやHPで情報発信してまいります。今年度は引き続き、観光や健康分野と連携して情報発信を進めてまいります。

以上で、「つかう」の説明を終わります。

では続いて「まもる」について防犯交通安全課よりご説明いたします。防犯交通安全課では、自転車だけではなく、交通安全全般について注意啓発活動を行っています。今回の会議では前年度の報告と、今年度の取組について、ご説明いたします。

35ページをご確認ください。飲酒運転根絶運動の初の試みとしてローソンにご協力いた

だき、お酒の購入者に対して啓発物品の配布を行いました。これは、令和3年度の千葉県での事故にて、運転手がコンビニでお酒を買って飲んだ、と発言していることがあったので、市役所に店舗があるご縁で、ローソン様に打診したところ、心良く協力していただきました。年末のキャンペーンの期間に合わせて、市内のローソン42店舗にて配布されました。両警察署からは、飲酒運転事故の減少の一助になったと聞いております。36ページにあるものが実際に配布したものの画像になります。

次に37ページに進みます。小中学生の夏休みの課題の選択の中に、交通安全ポスターを入れてもらっております。令和4年度も総ぐるみ大会ではなく、入賞者のみを対象に【藤沢市小・中学生交通安全ポスター展表彰式】を行いました。新しい点としては、湘南える新聞社から協力の申し入れがあり、新しく湘南える賞および、協議会に入っていないが活動に協賛する企業の協賛企業賞の2賞を新設いたしました。また、JR藤沢駅にご協力いただき、連絡通路にある掲示板にて最優秀賞3作品と優秀賞15作品を一つにしたポスターを掲出いたしました。また交通安全に関するビデオやDVDの貸し出しは通年どおり行っております。令和4年度は3月末日の段階で、241回の利用がありました。広報ふじさわには各種イベントの度に掲載依頼を行っております。

次のスライドに進みます。次に例年5月に行っている自転車街頭点検についてご説明いたします。令和3年度の本会議にて委員の方から、藤沢地区でも実施できないかというお話しがあり、藤沢地区の交通安全対策協議会に話をしたところ新規で藤沢市役所で行ってみたいとの回答があり、令和4年度は全10箇所で開催いたしました。

次に進みます。防犯への意識づけ活動として、12月の繁華街の夜間パトロール時に自転車のカギの配布とダブルロックの声掛けを行いました。その他、神奈川県を始め関係団体から届くポスターやチラシの配布に始まり、交通安全教室など、随時 啓発を行ってきました。また、季節ごとのキャンペーンに県や関係団体からのチラシやポスターを、14地区ごとにできる範囲で配架や掲示板などを行っていただいております。

次に進みます。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。事故に関しては警察で1月～12月の年単位でまとめております。藤沢警察署および藤沢北警察署の年間データを合算しております。

次のスライドに進みます。次に今年度の計画について、ご説明いたします。42ページになります。コロナ前に実施していたスケアード・ストレート、こちらは交通事故の再現ということになりますが、こちらを中心にしたイベントを復活させます。子どもたちに興味を持って貰うため、働く車を集め記念写真を撮影できる等のイベントを開催いたします。5月10日号の広報に合わせて、鵠沼、辻堂、明治の3地区の自治町内会に画像にあるチラシの回覧を行っております。また、近隣の保育園、幼稚園、小中学校にも同様のチラシを配布しております。

次に進みます。今年度は年末だけではなく、夏でも何かできないかとローソンと検討中です。詳細は今後決定しだい、順次広報や回覧等で周知していきます。現在は冷感シート

の配布を考えております。

次に進みます。今年度の自転車街頭点検の実施予定表になります。令和4年度と同じく10か所で開催予定です。この自転車街頭点検については、各地区の交通安全対策協議会に実施候補日を提出していただき、それを本課で日程調整したものを、自転車商組合様にお渡しし、組合様の中で会員の店舗様と調整していただき、実施しているものです。この時期に実施していない地区でも、センターや公民館のお祭りに合わせて実施など、独自に地区の事情に合わせて行っております。

次に進みます。2番以降については、神奈川県をはじめ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回以上行っている交通安全教室など、随時啓発を行っております。今後の取組については、以上になります。

●議題（1）令和4年度の実施報告及び今後の取組について（質疑）

○岡村会長 それでは議事の一番目、令和4年度の取組及び今後の取組についてご発言等ありますでしょうか。ではお願いします。

○A委員 直接関係があるかわかりませんが、資料の8ページに関連して、県道44号の一部にガードレールが設置されました。それについて私の意見を言いたいです。最近計画に基づいて県道44号の一部にガードレールが設置されました。城南4丁目にあるメルシャン工場の前の歩道にも設置されました。この区間は明治地区郷土づくり推進会議の安全安心部会において長らく解決出来ていない問題とされてきたものです。ガードレールの設置によって歩行者の安全確保が向上したものと思われます。しかし、自転車と歩行者の関係について危険度が増したように私には思えます。この区間の一部を測定したのですが、車道幅は7m80cm、車専用の部分ですね。それから路側帯にある白線が17cm、路側帯が55cmありまして、この資料とほぼ同じです。それから縁石が20cmあります。それから縁石の縁からガードレールの支柱までが22cmあります。ガードレールから近隣の住居の境界線までが、ところによって違いますが、110cmくらいです。場所によっては樹木が茂っていて95cmなど狭い所があります。結果として、132cmしかなかった歩道幅がガードレールの設置によって22cmも少なくなって、狭いところでは95cmしかなくなったということです。これでは自転車と歩行者がすれ違う場合に歩行者がかなり困難な状況になると想像されます。この区間は路側帯が狭くて自転車専用道路となっておりません。ほとんどの自転車が歩道を走っています。そのうえ、歩行者とすれ違う時に止まったり、下りたりという場面を私は見た事はありません。つまり自転車がいつも堂々と走っているということです。このことは改善しようとして、結果、改悪されたのではないかというふうに思われます。このような状況に対して、例えば歩行者優先と決められているのではないかとか、自転車の方が譲るべきだとかというような議論で終わらせて欲しくないと思っております。以上です。

○岡村会長 個別の案件なのですが、この場で答えることが出来れば事務局でお答えいただき、そうでない場合には是非別途きちんとお答えを頂くということをお願いします。

○事務局（都市計画課） メルシャン前の道路に最近ガードレールが設置されたということですが、現地を確認し、確認した上でどのような考えかあらためて回答させて頂きたいと思えます。

○岡村会長 ではそういう整理をお願いします。他いかがでしょうか。基本的には令和4年度については予定のものが概ね完了したということです。いかがでしょうか。次の議事はまた別の話になりますので、関連しそうなものは、ぜひここでご発言をと思えます。

○B委員 「はしる」について質問させてください。ページでいうと12ページが中心になるかと思えます。矢羽根が多く設置されてきて、今までだと他の市町村と比べて矢羽根の設置が遅れているという市町村から、相当先進的な市町村への変化がこの3年間でみられたというふうに思っています。他方、郵便局前交差点等で、我々交通事業者が運転している思ったのですが、郵便局前の交差点の歩道橋が設置されている側については自転車が走っても良いのだということ。歩行者は横断禁止なのですが、自転車は走っても良いということが明示された。言われてみればそうである。そういうことが分かりました。第1期が終わって第2期に進んでいく中で、この3年間で各所矢羽根が主要道路に設置された効果というところと、第2期において、「まもる」の方でも課題として、環境づくりにあわせた意識の啓発が上げられていますが、ここに書いていない部分で、想定と違ったこと、利用されなければ意味がないということがあると思えますので、2期についてはこういう形でやっていきますということがもしあれば教えて頂きたいと思えます。

○事務局（道路整備課） 道路整備課より回答させて頂きます。第1期を終えての課題、整備後の課題といたしましては、各路線について事前事後調査を行っておりまして、各路線で矢羽根であったり、自転車専用通行帯の整備前後の交通量調査を行っておりまして、車道での走行がだいたい15%ないしは20%前後増加しているという結果が出ておりまして、一定の成果が出ているというふうに解釈しております。課題といたしましては、成果としてしっかり結果としては出ているのですが、約半数程度の方が引き続き歩道を走行していたり、車道内を逆走している方も一定数ございますので、注意喚起や利用ルールの周知を関係各課と連携して今後も行っていきたいと考えております。以上です。

○岡村会長 他いかがでしょうか。

○C委員 交通安全活動に関して「まもる」で実施していますが、今年の4月にヘルメット着用の努力義務が始まっていますが、このことに関して資料に入っていなかったのが気になったところです。あとシェアサイクルの拡充というところもあるのですが、ヘルメット着用の努力義務とシェアサイクルを使ってもらおうというのが、少し自分の中で矛盾があるような気がしているのですが、そのあたりをどのようにお考えでしょうか。

○事務局（防犯交通安全課） 防犯交通安全課から回答いたします。先日のタウンニュースの記事にあったように、今現在、ヘルメットの利用率というのが10%に満たないという数字が出ております。私ども防犯交通安全課としましては今後、着用を促すような交通安全の啓発等を行っていく予定となっております。以上です。

○岡村会長 それについては、令和5年度の取組として実施するということですね。シェアサイクルについてはどの様に理解したら良いかという点についてはどうですか。

○事務局（都市計画課） 都市計画課から回答します。シェアサイクル事業者に確認したところ、ヘルメットの貸し出しは、頭の大きさが異なることから安全性に関わると聞いております。また、衛生的にも使いまわすことも難しいことから、現段階では自転車と合わせて貸し出すということは考えていないということです。ただし、ヘルメットの着用については、なるべく利用者で準備をしたものを着用してほしいということで、貸し出す際に画面表示のなかで、ヘルメット着用が努力義務になりましたという周知を行っているという事を聞いております。

○岡村会長 海外でもかなり苦慮しているようで、シェアサイクルの脇に置いてあるところもあったようですが、なかなか使われない。それ以降、感染症が流行ったということで、世界的には努力義務にしている国は非常に多いわけですが、なかなか難しいようですね。いかがでしょうか。よろしいですか。どうもありがとうございます。

●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 それでは議事の2番目、話題が変わるかと思えます。ふじさわサイクルプランの改定、基本方針及び施策の方向性につきまして説明をお願いします。

○事務局（都市計画課） それでは、議題の2、ふじさわサイクルプランの改定について説明させていただきます。

本日の資料につきましては、こちらに示す5つで構成しております。はじめに、前回の振り返りと本日の議題について確認させていただきます。

4ページをご覧ください。前回の協議会では、本市がめざす交通体系の実現や県の目標に対する、本市における自転車の活用イメージと基本方針の方向性について説明を行いました。

5ページは自転車の活用イメージと基本方針の方向性をまとめたものです。自転車の活用イメージのうち、青字部分は利用促進に、赤字部分は走行空間整備等により基本方針の方向性としてまとめています。

そして、主なご意見としましては、6ページに示します、主に5つのご意見をいただきました。

続いて7ページをご覧ください。本日は、前回の議論を基に、赤枠で示した将来像及び基本方針と施策の方向性について説明します。また、前回頂いたご意見について、あらたに自転車の活用イメージとして追加していますので、あわせて説明させていただきます。

続いて、ふじさわサイクルプランの見直しに先立ち、本計画の上位計画にあたる、藤沢市交通マスタープランの見直しの検討状況について説明します。

9ページをご覧ください。前回の協議会時点での、藤沢市交通マスタープランの見直しの検討では、将来交通像の案を「自由な移動がもたらす健幸都市ふじさわ」としまして、重要視する視点として、暮らしをはじめとする5つの項目をあげていました。しかしながら、見直しの検討を進める中で「暮らし」については言葉の解釈が広いため、よりイメージがしやすいように、暮らしを、「日常的な移動」の観点と「健康で幸せな暮らし」の観点到に細分化するとともに、他の視点についても、より具体的なワードに修正しています。

11ページから15ページには、それぞれが示す、めざす交通体系と基本方針を記載していますので、ご確認ください。

続いて、前回の協議会でいただいたご意見を基にした、自転車の活用イメージの追加について説明します。

17ページをご覧ください。こちらの赤枠で囲んだ、1から3について、それぞれあらたな活用イメージを追加しています。

まず一つ目は、市民意識調査の不満要素の分析についてです。ふじさわサイクルプランの中短期で取り組む施策の評価指標に、「自転車駐車場所に関する満足度」がありますが、計画当初に比べ、満足度が低下している状況です。そこで、満足度低下に繋がっている不満要素の分析として、市民意識調査の自由記入欄の分析を行いました。なお、自由記入欄については、回答数1,264件のうち、523件で記載がありました。

続いて19ページをご覧ください。不満要素の分析にあたりまして、自由記入欄の記載内容について、テキストマイニングという記載された単語をグループ化しまして分析を行う手法を用いています。主な意見としましては、駐輪場が少ないといった駅周辺の駐輪環境への不満や、駐輪場の区画幅が狭いなど、駐輪施設への不満がみられました。

続いて20ページをご覧ください。これらの主な2つの不満要素に対して、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止められる環境整備が進められていることが

大事であることから、自転車の活用イメージとしてあらたに追加します。

21ページをご覧ください。追加する項目としましては、目指す交通体系を、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としている、「便利に暮らす」としました。

22ページをご覧ください。続きまして、観光やスポーツの視点について説明します。前回の協議会では、観光やスポーツの観点について、もう少し検討が必要との意見のほか、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に分けられるのではとのご意見をいただきました。目的地を巡る移動手段としましては、現在、シェアサイクル事業が進められていることから、この取組を活かしていくことを考えています。一方で、自転車に乗ること自体を楽しむ視点としまして、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など、現状を活かした取組を進めることで、多くのサイクリストに自転車が利用されることをイメージに追加しました。

23ページをご覧ください。県の目標3では、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進めることから、ここに、自転車に乗ること自体を楽しむ視点として、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ことを追加しました。

続いて、24ページをご覧ください。3つ目の、鉄道駅への移動や駐輪環境の整備について説明します。「自転車が鉄道駅への移動を担っている状態」の細分化については、移動目的により自転車の活用イメージが異なるとして、鉄道駅へのアクセスを、通勤・通学によるものと、商業施設など、駅周辺の施設を目的としたものに細分化しました。一つ目の、通勤・通学による鉄道駅へのアクセスについては、自転車の活用イメージを、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として、便利に暮らすに追加していきます。

25ページをご覧ください。こちらの様に、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を目指す、「便利に暮らす」の部分に、赤字部分として追加しています。

続いて26ページをご覧ください。続きまして2つ目の、商業施設などを目的としたアクセスについては、青枠内に示す様に、移動の目的を、鉄道駅周辺での生活に必要な日用品の買い物をはじめとした身近な場所への移動と捉え、自転車の活用イメージとしましては、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として、先ほど同様に「便利に暮らす」に追加しています。

27ページをご覧ください。こちらの様に、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る状況を目指しています「便利に暮らす」にあらたな活用イメージとして加えました。

続いて28ページをご覧ください。また、先ほど示しました「近距離」については、本市においてほどの程度と定義するののかという点について説明します。こちらのグラフにつき

ましては、本市における自転車による移動距離を表したものです。赤枠で囲んだ部分は2 km以下の利用の部分ですが、2 km以下の移動が全体の4分の3を占めていることがわかります。このことから、自転車利用における近距離は、多くの利用が見られる2 km程度としまして、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しました。

続いて29ページをご覧ください。最後に、日中の駐輪場の利用について説明します。前回、こちらに示した、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といった日中の一時利用など、様々なニーズへの対応に対するご意見をいただきました。これらの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であると考えています。

30ページをご覧ください。この活用イメージにつきましては、先ほどの市民意識調査の分析から「便利に暮らす」に追加したものと同様であることから、「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」の再掲といたしました。

31ページをご覧ください。以上の様に、前回の協議会でいただいたご意見に対する、自転車の活用イメージを追加し、まとめたものがこちらになります。赤字で修正・追加とした部分を前回から追加しております。

続いて32ページをご覧ください。最後に、自転車の活用イメージと基本方針の方向性について整理します。青字で示した部分は、自転車をもつ様々なメリットを活かすもので、利用促進に繋がりますが、新たにサイクリング環境の充実を基本方針の方向性に加えています。また、赤字で示した、自転車が利用しやすい環境整備は走行空間整備や駐輪環境整備を推進していく部分に繋がっています。

続きまして、将来像及び基本方針と施策の方向性について説明します。

34ページをご覧ください。ふじさわサイクルプランについては、前回お示した通り、自転車をもつ様々なメリットを活かす部分と自転車を利用しやすい環境づくりの2つの視点で、上位計画が目指します。市民がいきいきと健康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はかることが必要と考えています。

そこで、現在の「だれもが安全・快適に自転車利用できるまち、ふじさわ」としまして4つの基本方針に基づく現在の状況から、次のように変更していくことを考えております。

36ページをご覧ください。新たな将来像としましては、まだ（仮）ではありますが、「自転車を活かし、いきいきと健幸にくらせるまち、ふじさわ」としました。これは自転車利用の様々なメリットを活かし、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すものです。また、基本方針についてはこちらに示す3つを考えております。

37ページをご覧ください。一つ目は、自転車利用環境が整うまちづくりです。この基本方針の大きな柱としましては、安全で快適な自転車走行環境の整備と鉄道駅を重点とした利用者にやさしい駐輪環境づくりで、現在の計画の「はしる」と「とめる」にあたる部分

です。

38ページをご覧ください。施策の方向性につきましては、安全で快適な自転車走行環境の整備としまして、現状の自転車ネットワーク路線の整備や鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりを継続していくイメージです。また、39ページのように、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につきましては、現在の施策を継続するほか、新規要素としまして、利用者の満足度向上に繋がる施策の推進と駐輪施設の老朽化対策及び長寿命化の検討が加わっています。

続いて40ページをご覧ください。基本方針の2つ目、安全に自転車が利用されるまちづくりについては、現在の「まもる」にあたるもので、交通ルール・マナーの遵守に関する意識の醸成を柱としています。

施策の方向性につきましては、現在の施策を継続するほか、社会情勢に伴う交通ルール意識への啓発として、自転車関連事故が多い年齢層などを対象とした安全啓発やヘルメット装着の推進に関するものなどを新たに想定しています。

続いて42ページをご覧ください。3つ目の自転車を活かしたまちづくりについては、現在の「つかう」にあたるもので、自家用車から自転車への転換や公共交通などとの連携強化に加え、健康増進、観光・スポーツ、災害時の活用を柱としています。

施策の方向性としましては、43ページのとおり、公共交通との連携にシェアサイクルの普及促進を加えるとともに、観光・スポーツの充実としまして、観光周遊への自転車の活用やナショナルサイクルルート等の利用促進に向けた取組を加えています。また、災害時の自転車活用として、災害時の移動や情報伝達ツールとしての活用を加える方向で検討しています。

以上が、ふじさわサイクルプランの将来像及び基本方針と施策の方向性の検討についての説明となります。本日あらためてご意見をいただきまして、次回の協議会では、より具体的な施策に加え、評価指標など、進行管理について説明させていただき予定で考えていますので、よろしく申し上げます。

続きまして、最後ですが、その他事項への対応について説明します。

46ページをご覧ください。続いては、前回の協議会でいただきました、片瀬地区の自転車事故に関する事、電動キックボード等の扱いについて説明させていただきます。

47ページをご覧ください。片瀬地区の自転車事故につきましては、他地区に比べ、自転車利用割合に対する事故の割合が高い傾向にあります。

48ページをご覧ください。片瀬地区で発生した2021年と2022年の自転車関連事故の傾向を調べたところ、国道467号の周辺や片瀬江ノ島駅周辺で多く発生している状況を確認しました。また、49ページのとおり、片瀬地区の特徴としまして、平日よりも土曜日、日曜日の事故が非常に多いほか、通勤・通学、帰宅時間以外の時間帯での事故が多い傾向にあります。

50ページをご覧ください。このことから、片瀬地区では、赤枠で示したとおり、通勤・

通学以外での自転車利用時の事故が多い可能性や市外からの来訪者が関係する事故の可能性が考えられます。よって、対応方針としましては、来訪者向けの自転車利用ルールの周知の検討が必要だと考えられます。

続いて、電動キックボードの取り扱いについて説明します。51ページをご覧ください。電動キックボードの位置づけにつきましては、現行の道路交通法では、原動機付自転車、いわゆる原付に該当します。しかしながら、今年度7月の改正道路交通法施行後は、原動機付自転車が細分化されまして、新たに創設されます「特定小型原動機付自転車」に該当します。

52ページをご覧ください。電動キックボード等の通行場所につきましては、車道と歩道または路側帯の区分があるところでは車道を通行しなければならないですが、自転車道や自転車専用通行帯を走行することが可能とされています。また、道路では、原則左側通行となります。そして、一定の基準を満たした特例特定小型原動機付自転車に限り、通行可能の指定がある場合は歩道を通行することも可能になります。したがって、自転車の走行空間と限りなく近い場所を走行することとなります。

53ページをご覧ください。最後にふじさわサイクルプランでの扱いですが、ふじさわサイクルプランでは引き続き道路交通法に規定する「自転車」を対象としますが、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、注意喚起をすることに加え、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の整備を推進したいと考えます。しかしながら、また、国のガイドラインの改定など、社会情勢に変化が生じた場合は、その都度検討を行うこととしたいと考えております。

以上で、議題の2の説明を終わらせていただきます。

●議題（2）ふじさわサイクルプランの改定について（質疑）

○岡村会長 それでは、ふじさわサイクルプランの改定につきまして皆様の発言、意見をお願いいたします。

○D委員 22ページに示すシェアサイクルについては、うまく稼働している様に感じています。かなり観光客も増えていて、サイクリストらしい方も増えていると思います。

その一方で、あらためて思ったのですが、境川沿いに自転車歩行者専用道が整備されているということで、実際に自転車も歩行者も共存しているのですが、歩行者の方からは自転車が危ないという話もありますけれど、町内会の中で話題となるのがバイクです。原動機付自転車を自転車ということでバイクが走っても良いということになっているわけですね。警察の方に言っても止めることはできませんという話になって、極端に飛ばすバイクについては警察の方で特定の時間に見に来てもらって、注意してもらったりしている。こ

の場所は、藤沢市の観光的な部分にもなっているんじゃないかと。色んな方が歩いていまして、特にコロナ禍で歩きの方が増えていると思う。明らかに市外から来ている方が川沿いを歩いていてその様なケースに出くわす。原動機付自転車をこの中から排除するというのは難しいのでしょうか。もし自転車だけで静かにといたしますか安全に運転されれば観光の一助にもなると思ったりします。

○事務局（都市計画課） 境川沿いの自転車歩行者専用道については、原付バイクが走行してはいけないところと認識しています。

○D委員 いいえ、通行できています。

○事務局（都市計画課） 今のお話は原動機付自転車についてでしょうか。

○D委員 原動機付自転車が走っています。どうしようもないということで思っていたのですが、自転車だけに限定するという規制ができるのであれば、結構面白い使い方ができるのではないかというふうに思う道路です。

○事務局（都市計画課） 電動アシスト自転車であれば走れると思うのですが。

○D委員 アシスト自転車ではなくて原動機付自転車です。

○事務局（都市計画課） 交通ルールでは、原付バイクは走行できないものと認識しています。

○E委員 先ほど言われました原動機付自転車、いわゆる原付バイク、これは自動二輪車という大きい区分けの中でありますので、いわゆる自転車歩行者専用道については走行禁止です。これについてはいわゆる公安委員会の規制を受けている自転車歩行者専用道、青い標識で青地に人と自転車のマークですね、あの標識が入っている区間については、いわゆる原付バイクは走行禁止になります。

○D委員 実は藤沢警察署に何度もこれは申し入れをしまして、スピードが速いから危ないという言い方しているのですけれど、原付を止めてくれという言い方はあまりしていないかもしれない。間違いなく川沿いの自転車と歩行者のマークがついているところで原付バイクが走っていますので、ひとつ確認して頂ければと思います。

○事務局（都市計画課） そのような状況が見受けられるということなので、現状の把握と

場合によっては注意喚起など、どの様なことが出来るかというのは検討させて頂きたいと思います。

○岡村会長 他、いかがでしょうか。お願いします。

○F委員 41 ページ、自転車の自賠責保険のところですが、私が認識している感じでは、新しく自転車を購入した人、もしくは今乗っている自転車を自転車屋さんメンテナンスに持って行ったときに加入が必要という言い方をしている人が多くて、義務になる以前に購入した人は義務だと思っていないで乗っている場合が多いと思うのですね。義務ということきちんと周知してメンテナンスに入る前でも自賠責保険に入って頂くように積極的に促して頂きたいなと思っています。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。神奈川県の方で、自賠責保険加入が条例で義務化されていますので、この辺の周知は行っているところですが、新たに購入された方以外の方に、メンテナンス等でも周知する場があると思うので、こういったことができるか検討させて頂きたいと思います。

○岡村会長 他いかがでしょうか。皆さんに考えていただいている間に2つ質問させていただきます。

まず、ひとつ目ですが、自転車活用イメージを示して頂いて、ひとつひとつはその通りだなと思うのですが、意図しているのか意図していないのか結構重複していますよね。もちろん色々な目的があるので重なっていること自体は良いとはいえ、今回加えていただいた「近距離の移動に自転車が活用されている」ということと、真ん中にある「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」ということは近いような感じがするので、そうするとこれはもう少し整理はできるかなと。ただ整理の仕方は色々あるかもしれないので、現状としては必要なものを全部出していただいたということで理解はしております。

さらに、活用イメージを基に色々計画を立てているのですが、現状でもこうなっているから、それを継続して行って欲しいなと言ったものと、現状ではそうならないのでかなり積極的に施策として打ち出していきたいというものについての濃淡というのがここだけではわからないですね。最終形としてはこうなっている、ということを書いて、ただそれは今よりかなり頑張るべきなのか、今まで通り、駅まで自転車でいきますというの今まで通り使って下さい、それもしっかり防犯等にも優れた駐輪場を用意しますということなのか、今より利用してくださいなのかによって、だいぶ読み方が変わってくるのではないかなという感じがするので、これは引き続きかなと思ったというのがひとつです。

もうひとつは、本日の午前中に、先ほどご紹介いただいた上位計画の会議があったので

すが、その計画との関係をどうするかというのは、まず事務局で考えていただきたい。現状は今までのものを踏襲していて、今までの計画との整合性というか継続性はわかりやすくなっているのと、国の自転車活用推進計画の色々な項目にあわせて市としてはこうしますという構成になっていて、それはわかりやすいという一方で、それをやればやるほど上位計画としているマスタープランとの関連というのがわかりにくくて、あくまで即しているという、計画としてお互い矛盾していませんよということは保っているけれど、上位・下位ということでマスタープランに書かれている具体の施策や方向性の実施計画はこれですという形には多分配慮していないのですけれど、その点は少し中途半端な感じがするので、国の自転車活用推進計画の項目全部をやりますなのか、交通マスタープランの下位計画として、より明確にするのだというところが、もう少しはっきりしてもいいかなという印象はあります。ただどう直そうかというのは案もないし、皆さんにご議論いただくことなので、事務局でご検討いただきたい。以上です。

○事務局（都市計画課） 引き続き検討していきたいと思います。

○岡村会長 他、いかがでしょうか。

○B委員 2点お礼と意見があります。お礼ということでは、前回私の方からお話させていただいた電動キックボードの取り扱いについて記載いただきありがとうございます。この内容でしっかり検討したということが残れば、今後どのような時代になっていくかわかりませんがある程度話ができるというふうに思っております。

それともう一点なのですが、交通マスタープランの部分はここで議論する話ではないと思っているのですが、従来の話ですと26から29ページにかけて、以前、藤沢駅南口の利用について、やはり誰のための駐輪場なのだろうというところがこの会議で議論になっていたかと思いますが、藤沢市におかれましては、特段日中だからどうか、通勤通学だからどうかというところは、書かれているイメージがなかった。しっかりとこの駐輪場はどちらがターゲットで、使われるかということがこの中で明記されることによって様々な事が動いていくのかなと思っています。

それから、2014年にできたサイクルプランの2ページと見比べると、そもそも自転車に乗ることだけではなく、「なんで乗るのか」というところが主テーマになった上で各種施策等を記載いただいているかと思います。交通事業者として、今まで以上に自転車の移動について公共交通を含めた連携がとりやすくなる記載、書き方とっております。我々としても協力できるところは協力していきたいと考えております。

○岡村会長 いかがでしょうか。よろしいですか。そうしますと次回について、特に今の議事について、まず事務局で検討いただいて、議論いただくということでお願いいたします。

す。

これで議事は終了ということになりますが、皆様何かご発言等ございますか。よろしいですか。それでは事務局で進行をお願いいたします。

○事務局（都市計画課）本日は、お忙しい中、長時間にわたりありがとうございました。お帰りになって何かお気づきになった点、ご意見、ご質問等がございましたら、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、事務局までお声掛けください。

次回の第22回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の日程につきましては、令和5年8月25日の開催を予定しております。あらためてお知らせいたしますので、よろしくお祈いします。

以上を持ちまして、「第21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。ありがとうございました。

●閉会 午後2時45分