

第 15 回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日 時 : 2020 年(令和 2 年)10 月 21 日(水) 午後 1 時 30 分 開会

□場 所 : 藤沢市役所 本庁舎 7 階 7-1 会議室

□出席者 : 委員 17 名 (五十音順・敬称略・下線は代理出席)

新井 秀雄	猪野 恭子	<u>大嶋 洋一</u>	岡村 敏之
金井 純雄	古口 晴美	小堤 亮彦	佐藤 繁
関口 純	<u>露木 輝久</u>	西山 義彦	額賀 健一
細谷 昭二	溝上 雄一	向原 浩和	由川 美音
和田 彰教			

□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 2 年度の取組と今後の取組
 - (2) 藤沢市自転車活用推進計画及び実施計画
- 5 閉会

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会設置要綱
- ・ 協議会資料 (パワーポイント)
- ・ ふじさわサイクルプラン【実施計画】 (案)

□傍聴者 : 1 名

第15回

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

議 事 録

日 時 2020年(令和2年)10月21日(水)午後1時30分
場 所 藤沢市役所 本庁舎7階 7-1 会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

●午後1時30分開会（都市計画課）

●挨拶（都市計画課長）

●資料確認（都市計画課）

●成立宣言（都市計画課）

- ・委員17名全員が出席により成立

●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

●委員の紹介（都市計画課）

●会長、副会長の選任（都市計画課）

- ・会長 岡村 敏之、副会長 金井 純雄

●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名

●議題（1）令和2年度の取組と今後の取組

○事務局（道路整備課）では、皆様にお配りさせていただいておりますカラーの資料を用いまして、まず、議題(1)令和2年度の取組と今後の取組について御説明させていただきます。

お配りしている資料と同じ内容を3か所の画面で映しておりますので、どちらか見やすいほうで御確認いただければと思います。着座にて失礼いたします。

では、右下1ページのスライドを御確認ください。こちらは議題(1)の令和2年度の取組と今後の取組についてです。今後の取組につきましては、ふじさわサイクルプランの自転車施策の4つの基本方針であります、スライドで示す「はしる～走行空間整備～」 「とめる～駐輪環境整備～」 「つかう～利用促進～」 「まもる～交通ルールの遵守～」 について、各担当課から説明させていただきます。

次に、2ページを御確認ください。では、道路整備課から、「はしる」について御説明させていただきます。

3ページを御確認ください。令和2年度の取組状況と今後の取組について説明する前に、まず藤沢市で進めてきた自転車走行空間の整備の内容について御説明させていただきます。2014年3月に策定しましたふじさわサイクルプランにおいて、設定した将来的なネットワーク路線、スライドに示している路線になります。こちらについて、整備優先度の高い路線について選定しまして、現在まで自転車走行空間の整備を進めている状況でございます。

次に、4ページを御確認ください。こちらが市内の自転車走行空間の整備状況の図となります。令和2年度の9月時点で、赤いラインが自転車専用通行帯で整備済みの路線、黒いラインが車道混在で整備済みの路線となっております。今後につきましては、後ほど説明させていただきますふじさわサイクルプラン実施計画に基づきまして、整備の推進を図ってまいりたいと考えております。

次に、5ページを御確認ください。こちらは、今まで整備してきた自転車走行空間の整備事例を紹介させていただきます。

藤沢市では、自転車専用通行帯、車道混在が現在主な整備形態となっております。整備形態につきましては、整備路線の自動車の速度、自動車の交通量及び道路の幅員構成などにより、藤沢市自転車走行空間のあり方に示された基準に基づき設定しております。

自転車専用通行帯につきましては、車道左側の端に自転車専用の走行空間を設置するものでありまして、自転車専用の空間となるため車両の走行や駐車は禁止となっております。

今示しているスライドにつきましては、自転車専用通行帯の整備事例となります。まず、左上の図につきましては鵜沼海岸線と中学通り線の整備後の断面図となります。整備の内容としましては、幅1メートルの自転車専用通行帯、青く着色をされているところです。こちらを車道の両側の端に設置しました。自転車専用通行帯の整備イメージは右上の図になりますが、白線の内側に青色で幅30センチの帯状のカラー舗装を行いまして、自転車ピクトグラムと自転車専用の文字を設置します。下の写真が令和元年度に整備しました鵜沼海岸線の整備後の写真と、右側が平成30年度に整備しました中学通り線の整備後の自転車専用通行帯の写真となります。

次に、6ページを御覧ください。こちらが車道混在の整備事例となります。車道混在につきましては、自転車ピクトグラムや矢羽根というものを設置しまして、自転車の走行位置を示す整備形態となります。自転車専用通行帯とは違いまして、車両が自転車走行空間を通行することができます。スライドに示す断面図及び写真につきましては、平成29年度に整備しました六会駅東口通り線のものとなります。

次に、7ページを御覧ください。令和2年度以降の取組について説明させていただきます。ふじさわサイクルプランでは、特に自転車利用が多くなっている藤沢駅、辻堂駅、

湘南台駅、長後駅周辺につきまして、自転車と歩行者との安全性により着目しました鉄道駅周辺の自転車走行空間エリアを設定し、自転車走行空間の整備を進めることとしております。また、スライドに示す藤沢駅周辺について、安全で快適な歩行空間及び自転車走行空間の確保を目的とし、鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画書を2020年3月に策定したことから、駅周辺のネットワーク路線、スライドの赤い線と黄色い線の自転車走行空間の整備及び駅中心部、図面の赤で着色されているところにつきまして、自転車の押し歩き案内の整備を進めていく予定となっております。

次に、8ページを御覧ください。こちらが整備の内容となります。駅周辺のネットワーク、歩道があるところの路線です。先ほどの案内図の黄色いラインになります。こちらについては、スライド左側に示す車道混在の整備を実施します。駅周辺のネットワークの歩道なし、先ほどの案内図の赤ラインにつきましては、スライドの右側に示す自転車ピクトグラム、左側通行の整備を実施していきます。整備の内容につきましては、進行方向を示す自転車ピクトグラム【左側通行】を、整備路線の交差点ごとに設置していきます。なお、交差点の進入前は、逆走防止のために進行方向の右側に設置します。交差点進入後につきましては、走行位置を明示するために、進行方向の左側に歩行者の通行空間に配慮して設置します。

次に、9ページを御覧ください。まず、駅中心部の整備の内容となります。先ほど御説明した案内図の赤色の着色箇所になりますが、こちらがスライドに示します自転車の押し歩き案内の整備を実施していきます。整備の内容につきましては、左側の「車止め（シール）」と書いてあるものにつきましては、既存の車止めにシールを貼り付け、真ん中の「路面シート」と書いてあるものにつきましては路面にシートを貼りつける形となります。右側の車止めのプレートにつきましては、車止めを新たに設置して自転車の押し歩きを促す整備を行っていく予定となります。

最後に、整備時期となりますが、ふじさわサイクルプランの実施計画（案）の抜粋となりますが、藤沢駅周辺については、2020年度、今年度から2022年度の3か年で整備を進めていく予定となっております。ただし、整備に当たりまして、現在舗装が悪い箇所等につきましては、舗装修繕を実施した後、整備する必要があるため、整備時期については変更になる可能性があります。また、辻堂駅周辺につきましては、今年度から2022年度の3か年で鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画書を策定していく予定となっております。

以上で「はしる」の説明は終わります。

○事務局（道路河川総務課）引き続きまして、「とめる」の令和2年度の取組内容と今後の取組について説明させていただきます。

11ページを御覧ください。ちょっと地図が小さくて申し訳ないんですけども、まず藤沢市の自転車駐車場の整備状況について説明させていただきます。御覧の地図は、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、市営の有料駐輪施設は24施設、これ
でいうと赤いポチがついているところが24施設、無料駐輪施設、緑色のポチが9施設、
合計33施設ございます。また、藤沢駅や辻堂駅など8駅を中心に、自転車等放置禁止区
域を指定しております。大きい丸でくくられている駅周辺が放置禁止区域となっております。

12ページを御覧ください。令和2年度の取組について説明させていただきます。昨年度より整備を行っておりました片瀬江ノ島駅第1自転車等駐車場について、駅のロータ
リーの少し南側ですけれども、本年6月1日より供用開始をいたしました。収容台数に
ついては自転車の308台になります。あわせて、黄色く着色している箇所を自転車等放置
禁止区域に指定いたしました。

13ページを御覧くださいませ。今後の取組内容として、まず初めに、(仮称)江ノ島
駅自転車等駐車場について説明させていただきます。(仮称)江ノ島駅自転車等駐車場
につきましては、現在、片瀬江ノ島駅第3自転車等駐車場として無料で供用している駐
輪施設について、有料化の再整備を行うものでございます。再整備後の収容台数は約200
台の予定となっております。自転車用としてゲートを設置し、場内にはラックや平置き
スペースを設置いたします。また、原動機付自転車や自動二輪といったバイクは個別ロ
ックや集中精算機などのシステムで管理する予定となっており、年明けに工事を始めて
来年の8月供用開始を目途に今設計を行っているところでございます。

続きまして、14ページ、藤沢本町駅自転車駐車場について説明させていただきます。
図中、赤丸で示した場所において自転車の駐車場を整備する予定でございます。現在、
藤沢本町駅周辺には、青色の既存の無料駐輪施設がございますので、それを集中させて
有料化整備をしていくという形になります。今後、この駐車場整備に伴う擁壁の築造工
事や道路の付け替え、造成工事を年明けより予定しております。

以上で「とめる」の説明を終わらせていただきます。

○事務局(都市計画課) 続きまして、「つかう」について、これまでの取組状況と今後
の取組状況を御説明いたします。

スライドは16ページを御覧ください。まず、「つかう」の基本方針についてですが、
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するこ
ととなっております。今年度の主な取組につきましては、身体活動量についての掲示、
サイクルアンドバスライド施設の整備です。この取組についてそれぞれ御説明します。

スライドの17ページを御覧ください。身体活動量の掲示について御説明します。こち
らは自転車の利用割合を上げるために様々な情報を発信していくという事業の一つで
す。先ほど御説明しました「はしる」で自転車専用通行帯を整備した箇所に、駅など目
的地までの距離表示を行っております。こちらは、道路の街路灯などにシールを貼り付
けております。昨年度までに、図面の赤いラインで示してあります①藤沢駅辻堂駅線、

②中学通り線に設置しております。今年度は③鵠沼海岸線に設置をしております。

続きまして、18ページのスライドを御覧ください。今年度設置しました鵠沼海岸線の写真になります。こちらは目的地を太平洋岸自転車道までとしております。写真は「太平洋岸自転車道まで2.0km」という表示となっております。この太平洋岸自転車道と申しますのは、千葉県の銚子から神奈川、静岡、愛知、三重を通りまして和歌山県和歌山市まで、およそ1400キロの自転車道構想となっております。藤沢市では、国道134号とそのさらに海側のサイクリングロードが対象となっております。

19ページのスライドを御覧ください。こちらも身体活動量の掲示についての説明です。こちらは、先ほど「とめる」のほうで説明がありました自転車等駐車場に、自転車利用による消費カロリーや自動車との二酸化炭素排出量の比較内容をポスターで掲示しております。ポスターの内容は記載のとおりで、市内17か所の駐輪場に掲示をしております。

20ページのスライドを御覧ください。こちらはサイクルアンドバスライドの施設整備でございます。本施設は、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し、まちなかへの自動車流入を抑制する目的で設置しております。今年度9月から運用開始しております用田のバス停を含めまして、市内で4か所、計114台分の駐輪施設を確保しております。今後につきましても、サイクルアンドバスライド施設整備に適した場所を選定しまして、整備を進めていきたいと考えております。

21ページのスライドを御覧ください。続きまして、シェアサイクルについて御説明いたします。このシェアサイクルについては、神奈川県が中心となりまして、藤沢市周辺の自治体とその観光協会から成る湘南地域自転車観光推進協議会が、昨年8月30日から2022年3月31日まで実証実験を行っております。開始当初は自転車を止めるサイクルポートが藤沢市内に10か所しかありませんでしたが、コンビニ、テラスモールなどの商業施設における新たなサイクルポートが増えてきておりまして、現在では市内37か所にポートが設置されております。利用料金は15分につき70円、また、12時間で1000円となっております。

こちらの表につきましては、事業者から提供いただいた市内の利用データです。去年の8月に実証実験を開始しておりますが、開始時の8月、それから今年の3月、7月と、利用回数、利用者数共に右肩上がりが増加しているのが分かるかと思っております。今後も、事業者でポートを増やすなど、利用者を増やす取組を行っていくと聞いております。

こちらの実証実験は、サイクルプランに記載がありますレンタサイクルの検討の方針と内容が一致しているため、今後この実証実験で得たデータなどを基に、藤沢市でのレンタサイクルについても、この協議会の場で様々な御意見をいただきたいと考えております。

配布資料にはついていないのですが、スライドに出ているのがポートの写真の例になります。こちら側の建物があります市役所の本庁舎の地下の部分、国道の部分に設置してあるポートとなっております。

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、お手元の資料22ページの「まもる」について説明させていただきます。

お手元の資料の23ページの御確認をお願いいたします。交通安全啓発活動の拡充についてということで、今年度につきましては、市立中学校生徒へ夏休みに入る前に自転車のルールに関する注意喚起チラシの配布ですとか、自転車通学のある高校に対して自転車安全利用に関するパンフレットを送付させていただきました、学校を通じて生徒さんに自転車のルールについて注意喚起を行いました。

次のスライド、そのほかの啓発活動といたしましては、小・中学生交通安全ポスター展による交通安全ポスターの募集を行いました、子どもたちの交通安全意識の啓発を行いました。そのほかにも、交通安全ビデオ・DVDの貸出し、広報ふじさわへの自転車利用に関するルールの掲載を行っております。

25ページのスライドですが、ホームページの掲載ですとか各季等の交通安全運動での自治会・町内会への回覧で多くの方に御覧いただけるよう、チラシを回覧しております。また、藤沢市役所内のデジタルサイネージで動画の上映ですとか、チラシ、ポスター等の掲載を行っております。

26ページのスライドを御覧ください。例年ですと、5月の自転車マナーアップ強化月間で街頭キャンペーンの活動ですとか、自転車商協同組合様の御協力の下で行っている自転車街頭点検を行っていたんですけども、不特定多数の方の対面の事業になりますので、今年度につきましては新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から実施することができませんでした。

次のスライドを御覧ください。防犯への意識づけ活動につきましてですが、10月末に2日間にわたり、主要駅で防犯街頭キャンペーンというものを行っております。自転車盗が非常に多いということもありましてそういうキャンペーン活動も行っていたんですけど、こちらも新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、実施しないこととなっております。また、3番の自転車環境づくりにあわせた意識の啓発についてですが、こちらは先ほど説明もありましたが、鵜沼海岸線に自転車の走行空間を整備したことに伴い、自転車専用通行帯のお知らせを回覧した際に、チラシの裏面に自転車の交通ルールを掲載して、地域の方に自転車のルールの啓発をしております。

次のスライドに移ります。4番の社会情勢に伴う交通ルール意識への啓発、5番の幼児二人乗り同乗基準に適合した自転車利用の啓発については、各種チラシの配布ですとか、条例や法律の改正に合わせた啓発活動を行っております。

29ページは、抜粋になりますので御参考にいただければと思いますが、中短期で取り組む施策を載せさせていただきます。

スライド30ページ目です。こちらも評価指標と進捗状況を記載してございます。過去5年間の自転車事故の推移と、過去5年間の交通安全教室の受講者数の推移を掲載して

おります。令和元年度につきましては、自転車の事故件数は平成30年度と比べてちょっと増えている状況、平成29年度はちょっと多かったのですが、そこから見ればまた減少しているんですけども、そのような状況になっております。また、交通安全教室の受講者数の推移も、令和元年度4月から3月につきましてはこの数で行いました。新型コロナウイルス感染症の影響もありまして、どうしても街頭キャンペーンとかいろいろな今まで行っていた啓発の機会というものがなかなかできなくて、どうしようかと考えているところではあるのですけれども、自転車の需要が高まっているということもありますので、より効果的な周知啓発についても今後検討していきたいと考えております。

以上で説明は終わります。

○岡村会長 ということ一通り、まず議事(1)に関連して現状及び今後の取組について御説明いただきました。ここまでで何か委員の皆様から御発言や御質問などございますでしょうか。

対面での御出席が初めての委員の方もいらっしゃいますので、いろいろ率直にお聞きいただければと思います。いかがでしょうか。

○A委員 ちょっと教えてください。9ページに整備の計画の日程が載っていますけれども、先ほど会長から、下手をしていると周回遅れになっちゃうよというお話がありましたけれども、この16から19、藤沢駅周辺から長後駅周辺、終わるのが10年後になっていますが、ちょっとゆっくりペースなのかなという感じがしたんですけれども、どんなものなのでしょうか。

○事務局（道路整備課） 今のスライドに示させていただいているのが、先ほど御説明させていただいた鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりで、藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅の順に、今年度から2030年度、に整備していくという形で予定しております。

実はこの後の議題でも御説明させていただくのですが、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりにあわせて、3ページの将来的な自転車ネットワーク路線につきましても、鉄道駅周辺、藤沢駅を整備している期間は、藤沢駅に近い路線を整備していくという形で予定を立てております。実際に鉄道駅だけではなくて、あわせて周りの連携する路線についても整備していく予定であります。その中で、鉄道駅につきましては、最初の3年間で藤沢駅、次の3年間で辻堂駅という形で、順を追って整備をしていきたいと考えております。

○A委員 分かりました。ありがとうございます。

○B委員 駐輪場の件なんですけれども、これは無料であったところも全て有料になるということですか。

それと、自動二輪車と書いてありますけれども、自動二輪車というのもすごい大型のものもあると思うんですけれども、これも含めた形の駐輪が可能ということですか。

○事務局（道路河川総務課） 既存の無料施設を有料化していくということなんですけれども、こちらにつきましては、このサイクルプランでも駐輪施設の防犯性ですとか利便

性の向上といったことと、有料と無料ということで受益者負担の公平性を図るため、既設の無料の駐輪施設を有料化していこうというふうに計画しております。実際、現時点でもほぼ有料化が終わっている駅周辺のほうが多いという状況でありまして、今後は藤沢本町駅と片瀬のところを有料化していこうと考えております。

あと、バイクのほうですけれども、本市で整備するのは125ccまでのバイク置場になりまして、大型はなかなかやはり需要がないというところがあります。例えば藤沢駅北口とかですと大型を扱っている民間の駐輪施設があるといったことで対応させていただいております。

- C委員 今、この会が始まって15年目の開催というふうに聞きました。そうしますと、今聞いているところで言うと、「はしる」「とめる」「つかう」とおっしゃっています。「まもる」もあるでしょう。今聞いていると、自転車、自転車と言っているのですが、じゃ、ここで言う自転車って何というのを聞きたいんです。この15年間、自転車の定義は一体どこへ持ってきているのか。いわゆる藤沢市のこのサイクルプランで言っている自転車は、法的な基準で言っているのか、ただ二輪だから自転車と言っているのか、いわゆる基準があれば聞きたいと思います。

今、漠然と自転車、自転車と言っているから、私の中では、こんな自転車もあるな、こういう自転車もあるなという意味でたくさん出てきたので、ここでの基準があれば。15年間やっているんだから、多分あると思うんですよね、ということです。

- 事務局（都市計画課） 自転車の定義ということですが、自転車を扱いますので、法律としては道路交通法に則した計画となっております。対象としている自転車としましては、スポーツバイクから、普段の生活で使う自転車もありますし、最近であれば電動の自転車もありますので、どの種類の自転車と限らず、自転車を交通手段と捉えているところでございます。

- C委員 すみません。じゃ、ちょっとだけ足させてください。いわゆるJ I SとかB A Aとは関わってはいない、そういう基準を持つてこようとは思っていない。いわゆる経済産業省のほうの言っているJ I S規格、そういうものとは絡めてはいない。今の感じでは、イメージとしては二輪だよというふうに聞こえたんですけども、ちょっと違うのですか。

- 事務局（都市計画課） そうですね。交通手段としての自転車という意味合いですので、例えば三輪の自転車等も最近出ていますので、そういうものも全て含めて自転車、交通手段としての自転車として、施策を考えております。

- 岡村会長 恐らく、少なくとも道路交通法上で位置づけられないものは対象外になり、道路交通法の中であれば当然ながら何らかに関連するという感じでしょうか。そういう意味では、二輪は何でもと言っちゃうのかもしれないですけど。

- C委員 だから、それによって基準がはっきりしないと、道路を走るのも、止めるのも、みんな考え方が変わるわけですよ。自転車の車輪の幅がこんなに大きくなって、自転車

だって言っちゃえばそれっきり。それは交通手段という言い方をすれば。ではなくて、やはり今岡村先生が言うとおりに、交通ルールとか道交法とかそういうものに全部絡んでくるから、それに適合した自転車であるというのが多分根底であるだろうという理解でいいですよ。

○事務局（都市計画課） そうですね。道路交通法で規定された自転車という扱いです。

○C委員 ありがとうございます。

○岡村会長 聞かれてもいないのに余計なことを言っただけだと思いつつ、例えば、2人でタンデム自転車、前と後ろに椅子があるというのは、都道府県によって道交法の規則が違って、神奈川県はたしか、警察あたりに聞くと対象外でしたっけ、どうなのでしたっけとか、何かいろいろあるんですよ。なので、法令上の範囲でということなのだろうと思います。

ほかはいかがでしょう。これは恐らくこの次の議題とも関連をしますから、そのときにまた御意見をいただくことにしましょうか。今の時点で何かございますか。

よろしいですか。それでは、次の御説明をいただいた後、また、皆様から御意見を伺おうと思います。

●議題（2）藤沢市自転車活用推進計画及び実施計画について

○岡村会長 それでは議題(2)藤沢市自転車活用推進計画及び実施計画についての御説明をお願いします。

○事務局（都市計画課） それでは、議題(2)藤沢市自転車活用推進計画及びふじさわサイクルプラン実施計画について説明させていただきます。

スライドの32ページをお開きください。まず初めに、この2点がどのようなものか概要を説明させていただきます。藤沢市自転車活用推進計画につきましては、自転車活用推進法に基づき、藤沢市が策定する区域の実情に応じた自転車の活用に関する施策を定めた計画です。また、ふじさわサイクルプラン実施計画につきましては、中短期で取り組む自転車施策のうち、実効性をより高めていく必要がある基本方針の「はしる」と「とめる」について、実施スケジュールを示したものです。

続いて、33ページを御覧ください。では、まず初めに、自転車活用推進計画の基となる自転車活用推進法について説明させていただきます。この法律は、2017年5月に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施行されました。そして、基本理念として、自転車が環境に優しいことや健康増進などの利点が書かれており、交通安全の確保を図りつつ役割を拡大していこうという趣旨が示されております。また、地方公共団体の責務として、国との適切な役割分担を踏まえ、区域の実情に応じた施策を実施することとされております。そして、この法律において、市町村は、国や県の推進計画を勘案した市町村推進計画を定めるよう努めなければならないとされています。

続きまして、34ページを御覧ください。これまでの経過について説明します。2019年11月に開催された第12回協議会において、藤沢市は、自転車活用推進法に基づき藤沢市自転車活用推進計画の策定を目指していくことと、ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会において検討を進めることを決定いたしました。その上で、現状を分析したところ、現行のふじさわサイクルプランは、国が求める市町村自転車活用推進計画の基本的な構成を既に満たしていることを確認しております。また、詳細は後ほど説明させていただきますが、自転車活用推進計画への位置づけに併せ、ふじさわサイクルプランの実施計画を策定する考えを併せてお示ししております。そして、第13回協議会において実施計画策定に向けた中間報告を行い、前回の第14回協議会では、藤沢市の自転車活用推進計画に関する考えと実施計画の素案をお示しし、これらに対し委員の皆様から御意見、御提案をいただいております。

続いて、35ページを御覧ください。第14回協議会では、現行のふじさわサイクルプランは、国が求める標準的な構成例を既に満たしていることから、藤沢市の自転車活用推進計画に位置づけるという趣旨の説明を行いました。それに対し、委員の皆様から、通勤通学における自転車利用を健康に関する施策としてはどうかというものと、自転車利用者に工具等の貸出しサービスを提供する自転車の駅の考えを取り入れてはどうかという御提案をいただきました。これらを受けまして、事務局としましては、現行のふじさわサイクルプランを藤沢市の自転車活用推進計画に位置づけるとともに、いただいた御意見等について、どのような施策や目標を持って推進していくかなど検討が必要となることから、今後の見直しに向け、ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会で検討していきたいと考えております。

以上が藤沢市自転車活用推進計画に関する事務局からの説明となります。

はい。

○事務局（道路河川総務課） 続きまして、ふじさわサイクルプラン実施計画（案）について、私、道路河川総務課と、道路整備課で御説明をさせていただきます。

37ページを御覧ください。ふじさわサイクルプラン実施計画につきましても、第14回の協議会で説明を行い、御意見、御提案をいただいております。事務局からの説明は、中短期で取り組む自転車施策のうち、実効性をより高めていく必要がある「はしる」と「とめる」について、実施スケジュールを示した実施計画を策定するというものです。委員の皆様からの主な御意見といたしましては、自転車走行空間の整備に早期に取り組んでほしい、鉄道駅周辺を含む歩行者の多い場所での自転車の押し歩きが守られておらず危険というものでした。事務局としましては、これらの御意見を踏まえつつ、早期に実施計画を策定し、事業スケジュールに沿って着実に施策を推進していきたいと思っております。また、鉄道駅周辺の自転車押し歩き案内及び自転車走行空間整備につきましても、実施計画に基づき進めていきたいと考えております。

続いて、サイクルプラン実施計画（案）の内容について、こちらの事前にお配りした

冊子に沿って御説明させていただきたいと思います。

「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】（はしる・とめる）」（案）についてです。

まず、1枚めくっていただき、目次を御覧ください。「第1章はじめに」では実施計画の位置付けと役割について、「第2章はしる～走行空間整備～」と「第3章とめる～駐輪環境整備～」では、それぞれについて実施スケジュールを示します。第4章では実施計画の「進行管理と計画の見直し」について、整備内容と併せて示してまいります。また、資料編では、整備路線・箇所の整備内容を一覧表と併せて整備路線・箇所ごとにシートを添付します。実施計画の構成はこのようになります。

では、具体的な内容について説明させていただきます。

2ページを御覧ください。「第1章はじめに」、1-1実施計画の位置付けにつきましては、ふじさわサイクルプランを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づけることに併せて、中短期で取り組む自転車施策のうち実効性をより高めていく必要がある「はしる～走行空間整備～」と「とめる～駐輪環境整備～」について、実施スケジュールを示していくものです。

次に、3ページ、1-2実施計画の役割につきまして、実施計画は、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、2020年度、令和2年度から2030年度、令和12年度までの実施スケジュールを示します。「はしる～走行空間整備～」では、自転車走行空間づくりのほか、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりと、先導的に取り組む路線以外の路線の実施スケジュールを、「とめる～駐輪環境整備～」では、新たな駐輪スペースの確保や既存駐輪施設の有料化や機械化などの実施スケジュールを示します。なお、この実施計画の実施によって重点とする鉄道駅4駅、藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅と、4駅とのネットワークを考慮した路線等の自転車走行空間の整備を図るとともに、駐輪需要の高い藤沢駅周辺への新たな駐輪スペース確保と既存駐輪場の有料化の完了を図っていきます。

○事務局（道路整備課）では、次に5ページからの第2章「はしる～走行空間整備～」について説明させていただきます。

まず、6ページを御覧ください。2-1の現状と課題といたしましては、現在、ふじさわサイクルプランで設定いたしました将来的な自転車ネットワーク路線について、中短期で取り組む自転車施策を位置づけ、その実現に取り組んでいる状況です。これまで整備優先度の高い路線を選定しまして走行空間整備を進めてきましたが、今後、より実効性を高める必要があるため実施計画を策定し、中短期で取り組む自転車施策の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につきまして、実施スケジュールを示し、計画的な整備推進を図ってまいります。

次に7ページ、2-2実施スケジュール・路線図を御覧ください。実施スケジュールにつきましては、2020年度、令和2年度から2030年度、令和12年度の計画期間を4期に

区分し、示します。第1期は2020年度から2022年度、第2期は2023年度から2025年度、第3期は2026年度から2028年度、第4期は2029年度から2030年度となります。

では、1 自転車走行空間づくりの実施スケジュールについて説明します。これまで自転車専用通行帯を中心に整備を進めてまいりました。今後も引き続き、道路新設や道路改良などの道路事業に合わせて自転車走行空間の整備を推進してまいります。

次に、8 ページを御覧ください。この路線図につきましては、7 ページの実施スケジュールで示した路線と同様の色で示しております。

次に、9 ページを御覧ください。2 の鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりに設定されている藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅の4 駅については、昨年度、鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画書を策定した藤沢駅から整備してまいります。残る3 駅につきましても、辻堂駅、湘南台駅、長後駅の順に整備計画書を策定し、整備を進めてまいります。

次に、10 ページを御覧ください。3 の先導的に取り組む路線以外の路線につきましては、先ほど御説明させていただきました4 駅の鉄道駅とネットワークを考慮しまして、藤沢駅周辺を整備している期間については藤沢駅につながる路線を整備、辻堂駅周辺を整備している期間については辻堂駅につながる路線を整備するように、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりと一体的に周辺のネットワーク路線の整備を進める計画としております。

次に、11 ページを御覧ください。路線図では各鉄道駅と連携する路線を、藤沢駅は赤色、辻堂駅は青色、湘南台駅が緑色、長後駅が紫色、その他広域の路線をオレンジ色で駅ごとに色分けしており、先ほどの10 ページの実施スケジュールとこの路線図の色をリンクさせております。

続きまして資料編「はしる」について説明いたしますので、28 ページを御覧ください。資料編については、走行空間整備一覧表と、走行空間整備路線シートで構成しております。

まず、29 ページの走行空間整備路線一覧表ですが、中短期で取り組む自転車施策ごとに実施計画対象の全ての整備路線に対して、整備区間、整備延長、整備形態等、整備時期を示している一覧表となります。

次に、30 ページから103 ページになるんですけども、こちらが走行空間整備路線シートになります。路線整備路線ごとに作成しているシートとなります。

30 ページの藤沢石川線で御説明させていただきます。こちらは藤沢石川線 I の走行空間整備路線シートとなります。シートの内容としましては、その路線の案内図を示しております。その下に路線概要、その下に現況写真を載せております。

○事務局（道路河川総務課） 続きまして、「第3章とめる～駐輪環境整備～」について説明させていただきます。

14 ページを御覧くださいませ。「とめる～駐輪環境整備～」につきまして、今、本市

が持っています現状と課題についてですけれども、藤沢駅においてやはり駐輪スペースの不足が課題となっております。また、下の表にもありますが、管理を有人にて行っている施設の半数が藤沢駅周辺にある状況でございます。

15ページを御確認ください。新たな駐輪施設の整備につきましては、特に駐輪需要が高く、放置自転車が多く見られます藤沢駅の南口周辺における駐輪施設の新設や増設を早期に進めてまいりたいと考えております。また、藤沢駅南口周辺における駐輪需要の負荷軽減にもつながります、駐輪施設が不足しております本鵠沼駅周辺の駐輪施設の整備に向けた調査や検討を進めてまいりたいと考えております。

16ページを御覧くださいませ。既存無料施設の有料化につきましては、残っています既存無料駐輪施設のうち、駐輪需要が高く、防犯性や利便性の向上、受益者負担の公平性を早期に図る必要がある、先ほども説明させていただきました片瀬江ノ島駅周辺ですとか藤沢本町駅周辺を中心に、有料化の整備を進めてまいりたいと考えております。

隣の17ページを御覧くださいませ。既存駐輪施設の利便性を高める方策につきましては、既存有料駐輪施設のうち、管理を有人にて行っている施設について、今回このコロナのこともありまして、やはり人と人との接触、料金を取るというところでも、利用されている方からも、こういったものが改善できないかという御要望もいただいております。そういったことに関しまして、ゲートの設置などによって機械化を進めて、施設の利用状況や施工難易度を考慮して、順次整備を進めてまいりたいと考えております。

ページは飛ぶんですけれども、105ページが、先ほど「はしる」で道路整備課が説明させていただきまされたのと同様、整備の一覧表と、107ページから駐輪施設の一覧が載っておりますので、大きい地図で見てもなかなか場所が分かりづらいなということがあると思いますので、何かの折にこちらを見ていただければと思っております。

以上で「とめる」の説明を終わります。

- 事務局（道路河川総務課） 続いて、20ページを御覧ください。「第4章進行管理と計画の見直し」につきまして、整備時期、第1期から第4期ごとに進捗結果などの評価・検証を行い、課題を抽出して、その課題に応じて実施スケジュールを見直し、次期計画への反映を行っていきます。なお、進捗状況につきましては、本協議会に毎年報告をさせていただきます。

それぞれの整備目標についてですが、21ページ、「はしる」の整備目標といたしましては、重点とする鉄道駅4駅、藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅、自転車専用通行帯9キロメートル、車道混在型18.6キロメートルを、計画期間内での整備完了を目指して、主要4駅周辺の自転車走行環境を整えてまいりたいと考えております。

続いて22ページ、「とめる」の整備目標といたしましては、駐輪施設の新設・増設を3か所、有料化10か所、機械化12か所の整備により、藤沢駅周辺の増設、有料化、機械化の完了を目指していくものがございます。

以上が実施計画の内容となります。

こちらの実施計画の説明が終わりましたので、資料を替えていただいて、サイクルプラン協議会の資料の39ページを御覧ください。今後の予定について説明させていただきます。

本日は、1つ目として、ふじさわサイクルプランを藤沢市自転車活用推進計画へ位置づけること、2つ目として、ふじさわサイクルプラン実施計画を策定すること、この2点について説明させていただきました。今後の予定といたしましては、年内をめどに位置づけと策定に向けた手続を進めたいと考えております。

しかしながら、策定することが目的ではありませんので、今後は、この藤沢市自転車活用推進計画と実施計画に基づき、着実に施策の推進を図っていきたいと思っておりますので、委員の皆様におかれましては引き続き御協力をお願いいたします。

以上が議題(2)の説明となります。

- 岡村会長 御説明をいただきました。最後、先ほど39ページに書いていただいているとおりで、もともとのふじさわサイクルプランを、一部改定等を行って、藤沢市自転車活用推進計画へ位置づけて、サイクルプラン実施計画というものにしていくということです。これは既に前の会議でもこういう流れでという御了解をいただいていたので、その具体的な実施計画等について、今日、現状の検討しているところを御報告いただいたので、これに対して意見をいただく。意見をいただけるのは、今日だけですよね。今日の御意見を踏まえて年内をめどに策定をするということですので、この場でぜひ御意見をというところでございます。

それでは、どなたからでも結構ですので、いろいろ御発言をいただければと思います。

- D委員 御説明ありがとうございました。また、このふじさわサイクルプランの委員に今回なることによって初めて知りましたので、こうやって取組が行われていたり、実際に道を走って行って青い線が増えていくのが分かっていたので、この取組がすばらしいなと思っていました。こちらの4つの項目を挙げて、難しいところもあるかもしれませんが、着実に進めているのだなというのがすごく理解できました。

一般に私、週末にちょっと乗ったりする程度なのですが、思うところとしては、今後ということで次のフェーズを考えましたときに、自転車に乗ることが楽しいという考え方を取り入れたらいいなと思います。今、藤沢市というのは、生活でも魅力的でありますし、観光都市としても魅力的な土地柄だと思います。自転車をそこに当てはめると、恐らく生活八、九割、観光1割ぐらいいかなという気持ちがして、観光に来られる方は、江ノ電であるとか車であるとかいろんな手段が、自転車でも来ることができますけれども、そういったところも考えると、生活での安全というのはすごく大事だなと思います。

あと、もう一つの視点としましては、この4つの取組がもっと融合したら楽しいのではないかと思います。こちらの取組それぞれの御説明があるんですけども、すごく分かれています。

例えば、駐輪場が増えたところ、今朝私も江ノ島駅に行って、なかなか止めることがなかったので、駐輪場も見てきたのですけれども、すごくきれいに整備されていて、そういったところを近隣のショップの方にもお知らせしたりすると、邪魔にならないように止めるということのほか、盗難があったら怖いというのが一番ありますので、自転車を使わない人は全く知らないことになってしまいますので、何かいいPRの方法があればいいのではないかと思います。例えば「つかう」の利用促進の方針には、地域や企業と連携しながら記載されていますので、そういったところで、もっと地域の方と融合したりとかということもできるのではないかなと思います。

あと、交通安全のチラシも、ホームページに載っているのを拝見しましたが、安全についてはすごく詳細になっているのですけれども、例えば27ページの自転車専用通行帯のお知らせをしましたというところがあるんですけども、せっかくブルーとか矢羽根がついているのに、そういったことをもっとチラシの中にも入れてみるとか。あと、商店の場合ですと、例えば夜、私も通勤から帰ってきますと、塾の帰りの学生さんが自転車ですごいスピードで飛ばしてくる時に、リアライトがついていないんです。例えば、塾にチラシを配るとか、リアライトを配るとか。防犯ブザーの配布なども藤沢駅でやっておりますので、そういった感覚と一緒に考えれば、何か別な工夫もできるのではないかと思います。

すみません、長くなるんですけども、せっかくなので。

あと、シェアサイクルの状況ということもありましたけれども、私、都内に勤めて、特に渋谷区なんですけれども、シェアサイクルが走っている姿をほとんど見ていて、ポートは空っぽです。藤沢市だと、割とポートに自転車が止まっている姿が多いかなと思っています。

先ほどのこの表の見方なんですけれども、これは、この月に利用された回数なのでしょうか。それとも積算なのでしょうか。積算であれば右肩上がりに見えていくんですけども。ごめんなさい、21ページです。シェアサイクルのカウントがどういうふうになっているのかなと。

もし積算でしたらば、令和1年から令和2年3月だと414回、7月ですと272回で、8か月と4か月なのでほとんど変わらないのかなというところもあります。湘南地域自転車観光推進協議会のホームページを見ると、GPSを利用して位置情報を収集するというのも書いてあるのです。そうすると、まちの中を走っているのか、本当に134号を走ってくれているのか、どういったあたりが使われているのかということも分かると思います。なので、ここはもうちょっと何か情報が付加されるといいのではないかと思います。

すみません。あともう一つ言いたいことが。26ページの交通安全の啓発で、自転車街頭点検の推移がコロナの影響でゼロ台でしたというのは残念でしたけれども、私は、自分で実際に、今、ママチャリに近いものとスポーツ車と両方使用しているんですけども、自転車屋さんってすごく頼りになるなってつくづく思っております。自転車屋さん

に行けば、相当助けてもらえるし、道の駅という考え方もありましたけれども、よほどひどい状態になれば、どこの自転車屋さんでも助けてくれる。あと、実際に外にサイクルラックがあって、空気入れも貸していただけるような状況になっているんです。なので、そういった自転車屋さんを活用したりとか、情報発信として生かせたら楽しいのではないかと思います。

私は実際、青山のほうでサイクルタウンというものを盛り上げようというのに行ったことがあるんですけども、自転車屋さんを十数件回ってスタンプラリーをして、最後は自転車月間、安全利用月間が5月になるんですけども、その5月のときに自転車のサイクルドリームフェスタというのを外苑前でやっているんです。そこにそのスタンプラリーを持っていきますと、後で反射材をもらえたり、ちょっとノベルティをもらえると同時に、交通安全の自転車シミュレーターといったものを体験できたりとか、試乗会もやっていたりとか、大きな自転車のフェスタをやっています。何かそういう形でイベントを検討してみる。せつかくサイクルプランの総まとめとか将来的なものに持つていくのには、そういったイベントもちょっとつくってみて、みんなでやったこの4項目を総括してみるような機会があればいいのではないかと思います。

特に5月は、すみません。この名簿をいただいたときにまず思ったのは、商工会の方がいらっしゃるということで、産業フェスタを5月にやっているんですね。産業フェスタを私は大好きで、2回、2日間とも行くぐらい大好きなんですけれども、あそこにまさに今言われているMaaS、Mobility as a Serviceのところ、例えば自動車も、江ノ電のバスで乗車できたりとか、藤沢はロボット特区をやっていたり、自動車の実証実験とかもやっているの、交通に関連するところ、トラックの会社さんとか、そういったところにどうして自転車が出てこないのだろうと思っていました。そういったところで自転車のこういった路線を増やしているということをPRするとか、自転車のメンテナンスのポイントを教えてあげるとかで、既に関心がある方にターゲットをもうちょっと狭めてみてアプローチするというのもいいのではないかと思います。

すみません。長くなりました。

○岡村会長 どうもありがとうございます。事務局のほうから、御質問に関してはちょっとお答えいただくのがいいですね。

○事務局（都市計画課） 御質問がありましたシェアサイクルの部分について説明させていただきます。

21ページのシェアサイクルの利用回数、利用者数ですけども、こちらは累計ではなくてそれぞれの月のデータとなっております。増えていっている理由としましては、もともとポート数が10か所と少なかったのがだんだん増えていって、毎月の利用者数も増えていっているような状況です。

あと、GPSを活用するというお話もありまして、一応事業者の方からお聞きしている内容では、同じポートで借りて、また同じポートに返している利用が多い。そういう

利用形態は、観光の方が借りて、同じところへ返しているような傾向が多いという話は伺っております。今後もポートを増やしていきますので、利用形態、どのように使われているかといったものをデータ収集して、市内のシェアサイクルの発展にも努めていきたいとは考えております。

シェアサイクルについては以上となります。

○岡村会長 ありがとうございます。今いただいたお話で言うと、直接この実施計画という形には入れにくいとは言いつつ、このサイクルプランの取組としては非常に重要なお話ですし、本当を言ったら、この自転車活用推進計画としてのサイクルプランというのは正式な計画になるので、いろいろ入れ込みたいところですね。

何でそういうことを言ったかという、今、M a a Sとかいろんな話は、本当にこの数か月単位ぐらいでいろんな話が出てきていて、あと、コロナの話も随分長く続きそうだなっていつているんですけども、もともとのサイクルプランは、多分M a a Sなんて言葉がなかった頃に大分もう形ができていたわけですね。

はっきり言うと、最低限の衣替えでとにかく法定計画をつくっちゃおうとってここに今日出てきているんだけど、実はそれこそ周回遅れっぽく結果的になった、社会が動いてしまったので。ということなので、社会が変わっても、これはちゃんと重要なのでやってきますよというふうに言えるようなものになっていると、サイクルプランにとって悪い方向に社会が変わったとしても、でも、これはちゃんとやっていくんだと言えるだろうし、コロナのようなことがあると、それを考えて、もっと推進していきましょうと言える。そういう基本的な考え方みたいなものは、そういえばあまり入っていないんですね。実施計画だから、これは、しょうがないんですかね。何かちょっと気になっちゃったんですが。

○事務局（都市計画課） ふじさわサイクルプランにつきましては、今回、自転車活用推進計画に位置づけるのですが、この計画ができたのが2014年ということで、大分古くなっております。その際、調査データは平成20年のデータを使っている状況です。今後、上位計画の藤沢市交通マスタープランの改定を見据えていますので、そこには新たな交通の考えを取り込んでいこうと思っています。その藤沢市交通マスタープランの改定を見据えながら、ふじさわサイクルプランにつきましても、どのような内容を加えたら良いかなど、その辺をこの協議会でまた検討させていただきたいと思います。

○岡村会長 ありがとうございます。時間的に言うとそういうつくりになっているというところなので、これは実施計画と言いつつ、完成形のものというよりは、この数年ぐらいでこれをやりますというふうに御理解いただくというところでしょうか。

ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

○E委員 本日、サイクルプランの具体的な各担当部署からの御説明を聞きまして、藤沢市でこういうサイクルプランが策定されているというのを一市民として知って、とても興味深いなと思っております。基本方針4つの柱はどれもとても大事で、全てに注意が

向けられているというのは自転車利用者としてもすごくいいなと思うんですけども、今回詳しく伺った「はしる」「とめる」の部分の実施計画を読んで、幾つかちょっと気になった点を今申し上げたいと思います。

無料駐輪場を有料化していく方向だということ为先ほども別の市民委員の方からの質問で説明があったと思うんですけども、単純に一市民としまして無料駐輪場がなくなっていくというのは、逆に「つかう」という柱のほうとちょっと衝突する部分があるのではないかと思います。もっと市民に、自家用車など環境負荷の高いものではなく、負荷の低い自転車の利用を促進していきたいという気持ちは、駐輪スペースが増えることや便利に使える、安全に使えるというところと、両方配慮していただけたらなと思いますので、無料のものがなくなるというのは、何かもうちょっとうまくできたらなというのが正直思ったところです。無料のところなくなるから自家用車ってならないような工夫をぜひお願いしたいと思います。

それと、自転車の走行空間の整備を進められて、青い線、自転車専用通行帯ですとか、矢羽根の印が増えていくのは年末ぐらいからすごく感じておりまして、あれが増えるのは自転車に乗っている人たちが安心して乗れる空間の確保にすごく役立つと思っております。ただ、一方で、ブルーの空間が一体何者なのかということが一般市民にまだ周知されていないのを感じます。というのも、乗っていてやっぱり車両と一緒に走ってくるのか、あと、一応多分左側通行が原則だと思うんですが、その空間を逆走してくる自転車がいたりですとか、大変危険だなと思います。なので、鶴沼の地域の自治会に、専用通行帯ができたので正しく使うようにというルールをお配りになったと書いてありましたけれども、これは何も空間ができた地域だけの問題ではなくて、市民全体が自転車専用通行帯とはどういうものなのかを認識して、今お話を聞くと、自転車に乗っている人に向けての情報発信に注目しがちだと思うんですけども、車を運転する方や歩行者の方、全員に向けて、こういうものだと知っていただく機会や手段を探していただきたいなと思います。

同じように、自転車乗車マナーの向上のところ、たしか中学生への資料配布、23ページですか。あったと思うんですけども、自転車の利用は、年代を問わずされると思うんです。自動車だとやっぱり免許を取る年齢というものがあって、それを返納する年齢も大体ありまして、年齢帯があると思うんですけども、自転車はそれがないので、それこそ幼稚園のお子さん連れの保護者、あと、学校に通っていない年代の社会人や、もうリタイアされたシニア層、全てに向けて、やはり啓蒙活動するチャンスを探していただきたいなと思います。特に学校で配るってすごくいいと思うんですけども、私は保護者に向けて情報が伝わる機会をぜひ早急に設けてほしいなと思います。お子さんを乗せたママチャリの逆走がすごく気になっていまして、ぜひよろしくお願ひします。

○事務局（道路河川総務課） まず、駐輪場のことですが、やはり無料があるとうれしいというのは、私も、普通に使っている方々からするとそういったものがあると

います。ただ、無料の駐輪場というのは、当然、誰でも止められるということで、係員さんが止められるだけ止めるということで、例えばぎゅうぎゅうになってしまったり、使わなくなった自転車を置いてそのままいなくなってしまうたりと。こちらとしては、管理している身からすると、そういった弊害も当然あるということです。皆さんが安全に使っていただくということを考えるのと、無料と有料が混在するとよくないというところもあります。あとは、駐輪場というのは、市だけが運営しているのではなくて、民間さんも運営しているので、民間さんが有料でやっている横に無料の駐輪場をつくったりしてしまうと、なかなか有料のところ止めなくなってしまう。そういった弊害もありますので、今現在はやはり有料ということは考えております。

ただ、例えば、藤沢市全部が有料化されたときに、いろんな職員の考えはあるんですけども、通勤通学で使う人と普通にちょっと買物で来た人というのは、料金も含めて考え方を示していかなければいけないのではないかなというのは、遠い先な話になるんですけども、そういったことも考えて、やっていきたいとは考えております。

- 事務局（道路整備課） 次に、自転車の走行空間についてですが、自転車に対し車道の左側通行を促すということで、自転車専用通行帯や車道混在の整備を進めています。整備前よりは整備後のほうが自転車の左側通行は、交通量調査結果等では増えているというのはあるんですけども、逆走されている方も現状いらっしゃるような状況です。

確かに青い線が何なのか分からない、周知されていないという部分もあって、逆走等が発生しているという部分もあるんですけども、まず青い線を引くことによって、自転車利用者とか歩行者、車に乗られる方にまず視覚的に促すとともに、やはり整備した後は周知という部分が大事になりますので、引き続き関係部署と連携して、ホームページ等でアップするなど周知を図ってまいりたいと考えております。

- 事務局（防犯交通安全課） 「まもる」の中の啓発のことについても御意見いただきました。中学生にチラシを配っているのは、年齢が変わることによって、中学生のタイミングで今までできた歩道通行ができなくなるということも含めまして、よりルールを徹底していただく必要があるということから、中学生には特に力を入れて周知しているところがございます。

ご発言いただいたとおり、自転車はいろんな年代の方、それも子どもから高齢者の方まで本当に多くの方が使われているということで、学校に通っていれば学校を通してということで周知ができるんですけども、大人の周知が非常に難しいものと考えております。

最近の取組としては、研修会とかを開いても、昼間とか夜も忙しい皆さんですのでなかなか難しいところがありますけれども、例えば地域の子育ての場ですとか、子育て応援メッセというイベントなどもありますので、そういうタイミングで資料の提供ですとか一緒に反射材もつけて自転車のルールを守ってもらえるようパンフレットを設置したりとか、活動しております。保護者の方に自転車のルールを守ってもらい、そこから

子どもに教えてもらうという相乗効果も最終的には狙っておりますので、いろいろタイミングを見て、パンフレットの設置だったりとか、ルールの啓発は進めております。

○C委員 先ほどの委員の乗っている側からの見え方というのがとても感動して。というのは、私は売っている側で、あっ、見てあげようかなと。もしその中で参考になればということでお話をします。

多分、防犯交通安全課では、まだ学校では交通指導はしているんですよね。

想定されるんですが、この頃私が小さい子たちに売るときは、必ず、いわゆる乗り方、後方安全、もう1回見て、もう1回後ろを見ようねと言うと、親御さんたちが懐かしいと言うんです。ということは、どういうことかと言うと、意外と小さいときに刷り込んでいることが、かなり親は残っているなど判断しています。1点しか今例としては言っていないかもしれませんが、ただ、この刷り込んだ子どもたちが大人になっていくわけなので、私としては、ぜひ、この文章の中に、我々は今ポスターを掲示します、ホームページへ記載しますとは書いてあるけれども、交通安全教室を強化しましょうとかそういう文章がないなど。やっていると言ったので、多分別の部署になるの。同じことかな。

では、そのような理解をして。一応参考までに。小さい頃に刷り込むことが大切。ただ、ポスターとかそういうのを見せるのは、意外や通り過ぎていく。これは大人の満足しかないなというのが一つ感じています。配ることによって、仕事をした、配ることによって、やったという経緯を残しているだけで、実はそれが残っていないというのはちょっと感じます。ですので、やはり子どもたちに残してあげて、その子どもたちが親になったときに、その子どもたちにまた伝達をしていく。そういうのが一つのサイクルプランの柱だと、私は、今日来て見えてきているんです。

というのは、なぜかと言うと、この道路を整備しようとか、矢羽根の青をつけようとかいうのは、全部いわゆる人々のマナーですよ。ルールでしょう。これらがうまく守られていないからこういうものが必要になる。それに的確な、私たちの行動はどんなものが必要かというのは、この検討の基だと思っています。ですので、そういう意味では、子どもたちにしっかりと刷り込んでいくことが重要であると感じている所存でございます。

○岡村会長 ありがとうございます。

市が何らかの主体になって、教育委員会も含めて、担っているものは営々とずっとやってきていただいているわけですが、もちろん警察でも取り組んでいただいているわけですが、要は別の展開が要るのではないかというような恐らく御意見で、確かにこの会でも以前からそのような御意見はいただきつつ、なかなか決定打がないというのも事実で。でも、これは、一つ一つ積み重ねていかなければいけないので、特にいろんな場所とか機会を捉えてぜひやっていただけたらというところです。

今、C委員から伺って、懐かしいというのは私もちょっと複雑な感じがしていて、というのは、私も大学で教える立場で学生を見ているんですけども、本当にそのことを

身につけたら、知らぬ間にもう自分のものになっているから、自分がどうやって習ったか、誰々先生に教わったなんてことは忘れていくわけですがけれども、いつ習ったか覚えているということは、その後使っていないから、教わったときのことをきっと覚えているんですよ。そういう感じもちよっとするんです。血となり肉になっていないから、懐かしいという言葉が出てくるとすると、これはきっと大人もやらなければいけないですね。確かにヘルメットを子どもにかぶらせていないお父さん、お母さんを見ると本当に心配になってしまうので、そういうところは、危ないという事実を伝えれば非常に響くはずなんです。実際はかなりやっつけいらっしゃる方もいるので、上手に機会を捉えていただくということしかないと思ったところです。

それからもう一つ、先ほど有料か無料かの話は必ず御意見をいただくところなんですよ。確かに、無料で誰も人がいないのは、保安上、防犯上危ないのではとか、民間との公平性ではと言ったら、それはそのとおりだし、はっきり言うと、行政だったらそう言うだろうと市民も分かっている聞くわけですよ。だから、市民としては、そう説明されたら納得せざるを得ないんですけども、でも、そういう質問が出るのは納得していないから質問が来るので。それは、先ほど私がちょっと申し上げた、自転車活用推進計画で基本的な考え方を書くところというよりは実施計画であって、じゃ、どうするんですかといったら、それは交通マスタープランのほうで書きますということなので。

要は、どんな自転車の、どんな使う場面ではもっと使ってほしくて、こんな場面では、もしかしたらちょっと自転車を使っていいけれども若干配慮したり遠慮してねとか、車の代わりに自転車を使っていただくのはいいけれども、バスの代わりに自転車で行くというのは、別に止めはしないけれども、全体の交通体系としてはバスに乗ったり歩いたりしたほうがうれしいという場合もあるわけですよ。そういう考え方が説明できると、こういうところはきちんと管理された状況で、使い手の方にお金を払っていただくのがいいですよという説明になるので。

そこは多分市の中でもあると思うけれども、先ほど市の中でもいろいろ意見があるというようなお話ありましたよね。恐らく、担当者レベルでは実感としてそういうのはお持ちだろうと思うんですけども、なかなか市の計画とか政策として、まだ整理できるに至っていないというところではないかと想像しましたので、そこはぜひ、次の総合計画、マスタープランのところで考えていただいて、明確にできると、全ての個々のいろいろな自転車の施策がつながっていく。4つの施策もつながっていく。今だとばらばらですよという印象があるというのも、多分根っこになるものが、これを見ているだけでは見えにくいから、そういう御意見がやはり出てくるのだらうと思います。

実施計画をつくらなければいけないのでつくるんですけども、そこは市民に説明できるような形で、また、市の職員でも理念が共有できるような形で、より進化できるというのではないかと印象を、今、委員の皆様から御意見を聞いて思いました。御検討いただければと思います。

- D委員 6ページと8ページの青い矢羽根についての質問です。私が江ノ島周辺を走っていると、この青い矢羽根がすごく密なところと、矢羽根のほうに向かって走っているのに次の矢羽根がなかなか見えてこないというか。矢羽根の空間の取り方というか、何メートル置きに矢羽根をつけるといったものはあるのでしょうか。
- 事務局（道路整備課） 今、スライドの6ページに示させていただいている六会駅東口通り線につきましては、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づきまして、10メートルに1か所のピッチで設置しております。ただ、ガイドラインが改定する前に整備した路線等につきましては、10メートルという規定がなかったので、藤沢市の自転車走行空間のあり方に基づいて密に設置しているところもあるのですが、これから整備する箇所につきましては原則10メートルに1か所という形で整備を進めていく予定です。
- ちなみに、交差点と取り付け道路につきましては、車両が増えるという部分もありますので、安全対策のために、交差点が3メートルに1か所、取り付け道路につきましては4メートルに1か所という形で矢羽根を設置していく予定となっております。
- D委員 交差点の中には矢羽根は引かないんですか。
- 事務局（道路整備課） 10メートルに1か所ずつ設置していた矢羽根については、交差点を通るところについては3メートルに1か所の矢羽根になって、より表示を密にすることによって、車両にとっても自転車にとっても案内を促すという形で整備を進めています。
- D委員 この絵の中の交差点は、今グレーだけなんですけれども、この中にもいずれは3メートルで引かれるということですか。
- 事務局（道路整備課） 今お示ししている絵につきまして、右側の交差点につきましては、自転車ピクトグラム【左側通行】という整備形態で、車道混在の矢羽根とは違う整備形態となります。車道混在で整備する路線の交差点の矢羽根については3メートルに1か所という形で整備しています。
- D委員 分かりました。ありがとうございます。
- F委員 ソフト面に関してです。小中学校に向けての交通ルールとか指導とあるんですけども、さっきもおっしゃっていたように、お母さんたちが前後に子どもを乗せて走って危険というものが本当によく見受けられるので、小学校より以前年に、幼稚園だったりそういうところで、保護者向けだったり、自転車に乗り始めるであろう子どもたちに向けての交通安全の教育ということも進めていただけるといいなと思います。やっぱり整備計画を進めていく上で、整備したところ、整備していないところが混在しているので、整備してある道路はいいんですけども、整備していないとやはり走りやすいところをみんな走ってしまうということがあるので、交通ルールをもう一度みんなに認識してもらうような働きかけをより進めていただけるとありがたいと思います。
- 岡村会長 どうもありがとうございます。

本日いろいろ御意見をいただきました。これを基に、とにかくこれで年内に推進計画にするということで、とにかく動かないと予算も立たないということなので、とにかく早くつくるということですが、もちろんこの先の課題をちゃんと共有して、これに書いていないところも次に反映するとかそういうところも含めてということかと思えます。

皆様、ほかにいかがでしょうか。おおむねよろしいですか。

それでは、皆様、いろいろ御意見をいただきましてどうもありがとうございました。

そうしますと、一応確認ですけれども、先ほどの事務局の考え方ということで、サイクルプランを実施計画という形にして自転車活用推進計画にするということと、年内におおむね策定というところは御理解をいただいたということでもよろしいですか。

(異議なし)

○岡村会長 何か全体を通して御発言があれば承りますが、皆様から何かありますか。よろしいですか。

そうしましたら、あとは事務局で進行をお願いします。

○事務局（都市計画課） 最後に1つあるのですが、本日はふじさわサイクルプランを藤沢市の自転車活用推進計画に位置づけるということと、実施計画を策定するという説明をさせていただきました。ふじさわサイクルプラン自体は現行のままで自転車活用推進計画の構成を満たしていますので、位置づけを与えるということを行います。また、中短期で取り組む施策として、10年間で取り組む施策を決めているのですが、「はしる」と「とめる」についての進捗をより図ろうということで、実施計画を策定します。この様に、現行のふじさわサイクルプランを自転車活用推進計画に位置づけることに併せ、実施計画を策定するという流れで考えております。

○岡村会長 そうですね。そうでした。今の説明が正しいですので、皆様、よろしくをお願いします。

●閉会 午後3時20分

○事務局（都市計画課）

- ・次回協議会は年度末もしくは来年度早々を予定。