

第 20 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)2 月 9(木) 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 16 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	仲座 洋一
猪野 恭子	細谷 昭二	岡村 敏之	齋藤 美之
武藤 恒平	<u>佐藤 勝太</u> (代理: 杉本裕介)	関口 純	<u>金 義明</u> (代理: 片岡誠二郎)
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 副会長の選任
- 4 議題
 - (1)実施計画の見直しについて (はしる・とめる)
 - (2)ふじさわサイクルプランの改定について
 - ・ 交通に関する市民意識調査について
 - ・ 計画の見直しの方向性について
- 5 閉会

□配付資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 協議会資料

□傍聴者 : 1 名

第20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)2月9日(木) 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

●午後1時30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16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・副会長選任

- ・副会長として青木委員を選任した。

●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1名

●議題（1）実施計画の見直しについて（はしる・とめる）

○岡村会長 それでは、議事の1番目、実施計画の見直しにつきまして、説明をお願いいたします。

○事務局（道路河川総務課、道路整備課） それでは、道路河川総務課と道路整備課より、「ふじさわサイクルプラン【実施計画】」の見直しについて説明させていただきます。

お手元に「【実施計画】（案）」の冊子資料1-2をお配りしていますが、本日はポイントを抜粋した資料1-1で説明させていただきます。よろしく願いいたします。次のスライドにお進みください。

はじめに、「ふじさわサイクルプラン【実施計画】」の概要についての説明になりますが、前回の協議会での説明と重複しますので、簡単に説明させていただきます。

【実施計画】は、ふじさわサイクルプランで示す「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」の4つの基本方針のうち、走行空間整備に関する「はしる」と駐輪環境整備に関する「とめる」について、整備の実効性をより高めるため、実施スケジュールを示すものです。実施スケジュールは、令和2年度から令和12年度を第1期から第4期に分けて示しています。今年度が第1期の最終年度であり、来年度から第2期を迎えるため、第1期の実績を踏まえて、計画の見直しを行いました。計画の見直しを反映した改訂版は令和5年度の4月1日の施行を予定しております。次のスライドにお進みください。

【実施計画】の構成についてご説明いたします。第1章は、実施計画の位置付けや役割について記載しており、今回の見直しでの変更点はありません。第2章と第3章は、「はしる」と「とめる」の実施計画を示しているため、今回の見直し作業の結果を反映し、新たなスケジュールを示しました。第4章では進行管理と計画の見直しとして、第1期の実績や、第2期以降の計画の取りまとめを行っております。続く用語の解説では、今回の見直しでの変更点はありません。最後の資料編では、各路線や施設ごとの概要や計画を示したものですので、今回の見直しの結果を反映してあります。次のスライドにお進みください。

第2章の「はしる」について、変更した点をご説明します。第2章では走行空間整備のスケジュールを表で示しています。上段が現行の実施計画の抜粋、下段が変更案の抜粋で、変更点を赤で示してあります。一つ目の変更点としては、新たに整備区間ナンバーを付した点です。資料編にある各路線の概要を示した走行空間整備路線シートにも同様に整備区間ナンバーを付しております。これは整備の実実施スケジュールの見直しに関するものではありませんが、これまで路線ナン

バーしか付していなかったため、路線ナンバー1番の藤沢石川線のように工区分けしているような路線については使い勝手が悪かったことから、新たに整備区間ナンバーを付しました。整備対象の路線を路線ナンバーでカウントすると全部で45路線ありますが、整備区間ナンバーでカウントすると全70区間となります。整備の進行管理をする上でも、必要に応じて使い分けたいと考えております。二つ目の変更点としては、整備形態や整備時期について検討した結果を反映しました。例えば、路線ナンバー1の藤沢石川線について、現行の計画では整備形態を「検討」としておりましたが、第1期の間には整備方法の検討が進み、自転車専用通行帯で整備する計画となったため、実施計画に反映しました。その他路線の見直し結果につきましては、お配りしている資料1-3、A3の紙、こちらに示してありますが、時間が限られているため、ここでのご説明は割愛させていただきます。第2章の変更点としては以上となります。次のスライドにお進みください。

それでは「第3章とめる～駐輪環境整備～」の変更について道路河川総務課の方からご説明させていただきます。スライドの4ページをご覧ください。第1期の進捗といたしまして、駐輪環境の整備についてはこのスライドに示す3つの方針に従って進めておりました。実施計画第1期にあたる令和2年～令和4年にかけて、「1 新たな駐輪施設の整備」については調整・検討を進めてきましたが事業の実施には至りませんでした。「2 既存無料駐輪施設の有料化」については片瀬江ノ島駅と藤沢本町駅周辺の無料駐輪施設を整理して有料化再整備を行いました。「3 既存駐輪施設の利便性を高める方策」については、6施設に機械ゲートなどを設置し利便性を向上させました。次のスライドからはそれぞれの計画について変更点についてご説明させていただきます。

ではスライドの5ページをご確認ください。「1 新たな駐輪施設の整備」の変更点についてご説明いたします。藤沢駅南口については、第1期での調整・検討結果を踏まえて計画の見直しを図るとともに、藤沢駅南北自由通路の拡幅に伴い廃止となる藤沢駅南口路上第2自転車駐車場および藤沢駅南口第2ミニバイク駐車場の代替施設の整備を追加いたしました。藤沢駅南口は駐輪需要の高い地域であることから、代替施設の整備に合わせて、既存施設より収容台数を増加させる計画です。また本鵜沼駅周辺については、保育園の建替にあわせた駐輪施設整備を行うため、引き続き調査・検討・説明を進めてまいります。

では次のスライド6ページをご覧ください。「2 既存無料駐輪施設の有料化」の変更点についてご説明いたします。こちらについては第1期にて片瀬江ノ島駅と藤沢本町駅周辺での有料化再整備を実施し、想定通りの進捗が得られました。引き続き段階的な整備を進めてまいります。湘南海岸公園駅周辺の無料施設については、近隣施設の片瀬江ノ島駅第1自転車駐車場等の利用率などを考慮しな

から、あり方の検討を進めてまいります。

続きまして7ページをご覧ください。「3 既存駐輪施設の利便性を高める方策」の変更点についてご説明いたします。こちらは第1期にて5施設を実施する予定でしたが、今年度までに6施設に機械を設置しまして、予定以上の進捗が得られました。こちらについても引き続き残った6か所の整備を進め、現計画では第2期に全ての施設の機械化を完了させる予定です。

一方で、老朽化が進んでいる施設もあることから、機械の設置にあわせてその辺の対策を進めることも検討しております。

続きまして第4章の変更点についてご説明いたします。スライド8ページをご覧ください。第4章では進行管理と計画の見直しについて示しております。整備時期ごとに整備目標に対する進捗結果などの評価・検証と計画の見直しを行い、次期計画に反映するものとしております。次のスライドにお進みください。

こちらは「はしる」について、進捗結果などの評価・検証として、整備の目標値と実績値の比較を行っております。前回の協議会での説明と重複しますが、第1期の実績は、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりとして、全体の約94%、自転車走行空間整備としては100%の進捗率となりました。このことから概ね計画どおりに進捗していると評価できます。次のスライドにお進みください。

ここでは、計画の見直しを行った結果を取りまとめています。各路線の整備形態を検討すると共に、整備のボリュームやネットワークの形成を考慮して整備時期の検討を行いました。大きなポイントとしては、右側の表に示す「自転車走行空間整備」についてですが、第2期以降の計画延長が現計画から変更案で大きく増加しています。この表は、あくまで自転車専用通行帯と車道混在による整備の計画延長を表しており、現計画策定時に整備形態の定まっていなかった路線の延長は含まれていませんでした。第1期の間に検討が進み、整備形態や整備時期が定まった路線を取りまとめた結果が下段の変更案になります。延長の増加は、整備対象路線が増えたわけではなく、おおもとのふじさわサイクルプランで示すネットワーク路線について、整備形態が定まった路線が増えたことによるものです。基本的には、第2期では辻堂駅周辺の路線、第3期は湘南台駅付近の路線と、ある程度まとまったネットワークとして整備できるよう計画しておりますが、全体計画を考慮しつつ、前倒しで整備ができるような場合は、計画に関わらず整備を進めていきたいと考えております。続いて、「とめる」についてご説明させていただきます。

「とめる」の進捗状況と課題についてご説明します。第1期終了時点での進捗箇所と進捗率についてはこのスライドの11ページに示す通りです。「1 新たな駐輪施設の整備」については整備の着手に至らず、現計画では歩行空間の確保が困難な箇所や景観悪化などが想定されたことから、改めて計画の見直しを図って

おります。「2 既存無料駐輪施設の有料化」については予定通り進んでおりますが、近隣施設の利用状況を踏まえて、湘南海岸公園駅のあり方の検討を進めています。「3 既存駐輪施設の利便性を高める方策」についても目標を超える実績を上げておりますが、今後は老朽化施設の改修も併せて検討事項に入れていきます。

最後にスライドの12をご覧ください。これらの先ほどのスライドでご説明した課題を踏まえ、新たにこちらに示すスケジュールで計画を進めてまいります。以上、簡単ではございますが、ふじさわサイクルプラン実施計画の見直し内容について説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

●議題（1）実施計画の見直しについて（はしる・とめる）（質疑）

○岡村会長 ここまで、主に「はしる」「とめる」ということですが、何かご発言ございますか。基本的に実態に合わせたところの変更が多いですが、質問などいかがでしょうか。

特によろしいですか。また何かありましたら、この後、ご発言頂いて結構です。それでは、これに関しては、特になくてよろしいですか。ありがとうございます。承認手続きはなく進めます。

●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 それでは次に議題の2です。ふじさわサイクルプランの改定につきまして、説明をお願いします。

○事務局（都市計画課） それでは続きまして、議題2、ふじさわサイクルプランの改定について説明いたします。資料2-1をご覧ください。

まず、これまでの検討経過について説明いたします。ふじさわサイクルプランの改定については、昨年の7月に開催した第18回協議会で本市を取り巻く自転車利用状況についての検討、10月に開催した第19回協議会では、現行計画の進捗状況及びPDCAサイクルに基づく評価・検証や課題整理を行い、委員の皆様からはこちらに示すようなご意見をいただきました。

はじめに、昨年末に実施しました、交通に関する市民意識調査について説明させていただきます。この調査は、交通に関する満足度や、日常の交通行動等を把握するために実施したもので、市内在住の15歳以上の方を対象に、2022年11月中

旬から12月上旬に実施しました。

この市民意識調査の回収率や、回答者の年齢構成や地区構成はスライドに示すとおりであり、年齢構成や地区構成は、本市の住民基本台帳の構成と類似したもののとなっています。

まず、自転車の保有状況についてですが、スライド左下のグラフのとおり、1世帯当たりの自転車保有台数は1.5台であり、1世帯当たりの自動車の保有台数の0.96台よりも多くなっていました。また、スライド右上のグラフのとおり、保有する自転車の約7割がシティサイクル等のその他であり、スライド右下のグラフのとおり、電動アシスト自転車の普及率は4分の1程度となっています。

次に、地区別の保有状況についてですが、海岸沿いの比較的平坦な地形である、赤枠で囲った片瀬、鵜沼、辻堂地区において多い傾向が見られました。また、電動アシスト自転車の割合は、緑枠で囲った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や遠藤地区で高くなっています。

続いて、市民の満足度については、「自転車の走りやすさ」及び「自転車の駐輪施設の場所や設備」に関して、満足・やや満足と回答した割合は約7%であり、他の項目に比べて、市民の満足度が低い状況です。また、昨年度の調査に比べ、満足度が低下している状況です。

ここで、市内での自転車の走りやすさの満足度を地区別に比較すると、湘南台、鵜沼、辻堂地区において、満足・やや満足の割合が高くなっている一方、長後、辻堂、明治地区において、不満・やや不満の割合が高くなっています。

同じく、自転車の駐輪施設の場所や設備の満足度を地区別で比較すると、藤沢、辻堂、明治地区において、満足・やや満足の割合が高くなっている一方、片瀬、鵜沼、辻堂地区において、不満・やや不満の割合が高くなっています。

次に、市民が重要だと考える施策については、スライド左の図に示すとおり、自転車の走りやすさ、駐輪施設の場所や設備についてともに比較的重要であると考えられている一方、スライド右の図に示すように、2項目とも重要度は高いが満足度が低いという項目になっています。

続いて、満足度と自転車の利用割合を13地区ごとに比較したところ、自転車の利用割合が高い地区で、不満の割合が高い傾向が見られました。

この満足度と自転車の利用割合の傾向について整理した結果は、こちらに示すとおりです。左の図の走行空間の満足度と利用割合に関しては、自転車の利用割合が高くなるほど、不満度が高くなる傾向であり、特に「辻堂、明治、長後地区」でその傾向が強く表れています。同じく右の図の駐輪施設に関しても、利用割合が高くなると不満度も高くなる傾向であり、辻堂、鵜沼地区でその傾向が強くなっています。

次に、自転車関連事故についてですが、自転車保有が多い地区は自転車の利用

割合が高く、自転車関連事故の割合も高い傾向が見られます。

この自転車関連事故の割合と自転車の利用割合の傾向について整理した結果はこちらに示すとおりです。自転車の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ですが、片瀬地区については、他の地区に比べて、自転車の利用割合は低いものの自転車関連事故の割合が高い傾向が見られました。

次に、手段別の移動頻度についてですが、自転車を週5日以上利用する割合は約14%、週1日以上利用する割合は約34%となっています。これは、自動車を運転しての移動、徒歩による移動に次いで高いものとなっています。

ここまで説明しました市民意識調査からみた現状と課題については、スライド17に示すとおりです。

最後にまとめとしまして、自転車に関する現状と課題については、スライドに示すとおりです。なお、黒字は、前回の協議会で説明した内容であり、赤字は本日ご説明しました市民意識調査からみた現状と課題、前回の協議会で皆様からいただいたご意見を表しています。記載の事項については、計画の見直しに含めていくことを考えております。

続きまして、計画の見直しの方向性について説明させていただきます。スライド20ページをご覧ください。こちらには、これまでの協議会で説明しました、ふじさわサイクルプランの位置づけを示しています。

また、スライド21ページには、ふじさわサイクルプランの上位計画であります、藤沢市交通マスタープランの位置づけを示しています。なお、交通マスタープランの見直しに向けた検討については、本日午前中に開催されました第3回会議において、交通の方向性についてとして、本市が目指す交通像や交通体系について議論されています。

続きまして、現在のふじさわサイクルプランの構成と本日の論点について説明します。こちらには現在のふじさわサイクルプランの構成を示しています。第2章から第4章については、自転車利用の特性や、「現状・課題」が示されており、第5章の基本計画に、「将来像や基本方針」が示されています。本日は、第5章の基本計画の部分について、上位計画等を踏まえた見直しの方向性について説明させていただきます。

なお、現在の計画は、「だれもが安全・快適に自転車利用ができるまち、ふじさわ」、という将来像を掲げています。これに基づき、こちらに示す「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」の4つの基本方針を定めています。

続いて24ページをご覧ください。ここからは、見直しの方向性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の見直しについては、交通マスタープラン等の上位計画が目指す交通体系の実現や目標の達成に資する、本市における自転車の使われ方から、ふじさわサイクルプランの将来像の設定及び基本方針

の見直しを行いたいと考えております。

続いて、藤沢市交通マスタープランの検討状況について説明します。見直しの検討の中で、将来交通像のイメージ案が示されています。それは、「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目指す」というものです。また、将来交通像のイメージに併せ、重要視する5つの視点としまして、「暮らし」や「健康・幸福」、「都市活力」、「環境」、「安全・安心」の5項目があげられています。

また、この5つの視点については、こちらに示すように、それぞれがSDGsのゴールとターゲットに対応しています。

続いて27ページをご覧ください。ここからは、5つの重要視する視点と、それに対する自転車の活用イメージについて説明します。「暮らし」・「生活を支える交通まちづくり」につきましては、めざす交通体系を、自家用車に依存しなくても、自転車等で最寄りの地区拠点まで容易に移動できる交通体系としています。これに対する自転車の活用イメージは、地区内移動など、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としました。

続きまして、「健康・幸福」・「体も心も豊かにする交通まちづくり」につきましては、めざす交通体系を、多様な活動場所まで、必要な時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交通体系としています。これに対する自転車の活用イメージは、自転車が利用しやすい環境が整い、外出機会が増加し、それが健康増進につながっているとしました。

続いて、「都市活力」・「活力と賑わいを生み出す交通まちづくり」につきましては、めざす交通体系を、最寄りの都市拠点周辺や広域的な交通網へのアクセス性が高く、都市拠点内の回遊性や交通結節機能を高める交通体系としています。これに対する自転車の活用イメージは、自転車が鉄道駅への移動を担っているほか、シェアサイクルを含む自転車で都市拠点内を回遊する市民が増加しているとしました。

次に、「環境」・「自然と調和する環境負荷の低い交通まちづくり」につきましては、めざす交通体系を、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、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としています。これに対する自転車の活用イメージとしましては、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。また、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としました。

最後に、「安全・安心」・「人にやさしい災害に強い交通まちづくり」につきましては、めざす交通体系を、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、誰もが安全・安心に移動できる交通環境としています。これに対する自転車の活用イメージとしましては、交通ルールが守られていること、また、災害時の移動手段として自転車が活用されていることとしました。

続きまして、自転車活用推進計画について説明します。第1次自転車活用推進計画は自転車活用推進法の基本理念のもと、2018年6月に閣議決定されています。

また、その後の2021年5月には、コロナ禍における生活様式の変容などの社会情勢の変化等を受け、「配達目的の自転車利用ニーズの高まり」や「Ma a S」といった新たな視点が盛り込まれた第2次自転車活用推進計画が閣議決定されています。

続きまして、神奈川県の子車活用推進計画について説明します。この県の計画は、国の計画を勘案して定めるもので、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おり、現状を踏まえた課題から、「自転車を快適に利用できる環境の整備」をはじめとする、こちらに示す4つの目標が定められています。

続いて35ページをご覧ください。ここからは、県が示す4つの目標と、それに対する自転車の活用イメージについて説明します。目標1・「自転車を快適に利用できる環境の整備」につきましては、目指す姿として、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するとされています。これに対する本市での自転車の活用イメージとしましては、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としました。

続いて、目標2・「自転車活用を通じた未病改善の推進」につきましては、目指す姿として、自転車は適度な運動強度を維持しやすく、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くらし、健康で長生きできる神奈川県を実現するとされています。これに対する自転車の活用イメージとしましては、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し、その結果、自転車利用が健康増進に繋がっているとしました。

次に、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」については、目指す姿としまして、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などして地域の活性化を図るというものです。これに対する自転車の活用イメージとしましては、自転車でめぐる観光客が増加し、自転車の利用が地域振興に繋がっているとしました。

最後に、目標4・「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」につきましては、目指す姿として、安全で安心できる自転車利用環境の整備などを推進し、交通ルールの正しい理解や災害時の自転車利用に備える取組を進め、地域の安全・

安心の向上を目指すと言われております。これに対する自転車の活用イメージは、自転車が利用しやすい環境が整い交通ルールが守られていること、また、災害時の移動手段として自転車を活用しているとししました。

続いて39ページをご覧ください。本市が目指す交通体系と神奈川県自転車活用推進計画の目標からの自転車の活用イメージをまとめたものが、こちらです。これらのイメージを基に、ふじさわサイクルプランが目指す将来像を定めていきたいと考えております。

将来像につきましては、自転車の活用イメージから、2つの視点を設けて検討を進めてまいります。視点の1つ目は、青線で示しました、自転車をもつ様々なメリットを活かすというもので、外出機会増加や健康増進、渋滞緩和など、自転車のメリットを活かすためには自転車利用の促進を図ることが必要であるとの考えです。そのため、基本方針の方向性としましては、さらなる利用促進に繋げていくことが重要と考えています。続いて2つ目は、赤線で示す、自転車を利用しやすい環境づくりで、自転車が安心・安全・快適に利用できる環境の形成が必要であると考え、基本方針の方向性としては、走行空間整備、駐輪環境整備及び交通ルールの遵守をさらに推進していくことが重要と考えています。

続いて、自転車の活用イメージを基にした基本方針の方向性について説明します。左の自転車の活用イメージのうち、青字で示したものは、将来像の視点の1つである、自転車をもつ様々なメリットを活かすに対応する部分です。健康増進やシェアサイクル等による回遊性の強化、過度な自動車利用の抑制などを右の利用促進の方向性に加えています。また、赤字で示したものは、2つ目の視点である、自転車が利用しやすい環境整備に対応するものです。地区内移動などの身近な移動を担うという部分や鉄道駅への移動といった部分を走行空間整備の方向性に、交通ルールが守られているといった部分を交通ルールの遵守に加えるなど、自転車を利用しやすい環境の実現に向けたさらなる取組を進めていくことを基本方針の方向性に加えています。

最後に今後の流れについて説明します。今回は、赤枠で囲んだ、将来の自転車の活用イメージから、基本方針の方向性までを説明させていただきました。次回の協議会では、現状と課題等を踏まえた基本方針と施策について考えを示していきたいと思っております。最後になりますが、本日は、赤線で囲んだ部分、本市の自転車の活用イメージや基本方針の方向性について、ご意見いただければと思っております。以上で説明を終わります。

●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 ご説明ありがとうございます。これが本日の主要な議事でございますので、よろしく申し上げます。この赤の欄の中では、細かい具体的な話よりは、全体としての自転車の使い方をどの方向にしていくべきだというような観点からご発言をというところが事務局の意図かなと思っております。ひとつ前の意識調査についても、個別の質問でももちろん結構でございます。特に順番は問わないことにします。ご発言よろしく申し上げます。

○A委員 委員のAです。2つあります。1つ目は質問です。調査で「満足・やや満足」を合わせて7%というのは、やはり低いという印象です。具体的に何が不満なのかをお聞かせいただけるとありがたいです。もう1点は、プランの方ですけれども、自転車の利用がどんどん増えていきますと、天候に弱いという自転車の特性が際立ってくると思われま。このプランの中で、悪天候時の交通システムへの悪影響というか影響というものに、若干でも触れる予定はあるのでしょうか。私の経験でも、雨の日にはバスがすごく混雑するし、遅延もすごく大きくて、ビジネス生活をしている人には少なからぬ影響が出るので、見落としとしてはいけない点だと思われま。以上です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。まず1つ目の質問についてですが、今回、市民意識調査の中で「満足・不満足」という回答を得ると同時に、なぜ満足なのか、なぜ不満なのかということを書ける自由記入欄を設けています。現在、自由記入欄の分析を進めている状況で、何が満足だったのか、不満足だったのかというのは、今後の協議会の中であらためて説明させていただきたいと思いま。2点目の天候の件についてですが、やはり自転車は雨に弱いという点があります。サイクルプランでは自転車の利用を促進はするのですが、やはり自転車の弱点としては天候というものがあると思いま。交通全体としましては自転車だけでなく、他の交通との連携も大事になりますので、自転車が交通手段の1つとして選ばれるように、利用しやすい環境を整備することが大事だと思いま。今回のサイクルプランの見直しの中ではその様な観点で進めていきたいと思いま。

○岡村会長 はい、ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

○B委員 お話を承ってみて、生活に密着した部分では既存の道路や歩道について、前回からずっとご説明いただいた実施計画の中で、有効利用していくことを。整備計画では今後のあり方と将来像が示されるということで、ありがたい計画をつくっていただいているなと思いま。ただ、この中で我々が住んでいる藤沢に関して、38 ページ

でいう「観光・サイクルスポーツの振興」という部分の具体策が、今日の説明の中で実現性がありイメージある計画がないかなど。特に資料2-2を見させてもらくと、既存の道路が駅を中心に各地域に造られるということなのですが。結論から申し上げますと、藤沢市で長い距離を自転車で走れる道、信号や何かで妨げられるのではなく、自転車だけが専用で、通常土日がお休みとすれば休日に家族が自転車でサイクリングやハイキングのような形でずっと走って、楽しんで、また帰ってこられる。車の脇を家族で走るとするのは言語道断として、専用自転車道として今イメージできるのは、境川の道であり、大和の方から湘南台を抜けて、境川脇の藤沢市民病院くらいまでの区間が唯一です。引地川は、藤沢市では湘南台辺りでは桜もきれいですし、整備もされています。自転車専用道にはなっていないのですが、引地川をずっと先まで行けば片瀬、江の島までと。世界的に湘南と言えど茅ヶ崎や葉山までの感じですが、江の島が観光都市として、神奈川県を中心にいろいろな観光計画や道路計画があると思うのです。ぜひ藤沢市としては引地川の両サイドに自転車専用道路を。藤沢市民が家族で、自転車ハイキングで江の島まで行けて、また日帰りで自転車に乗って帰れるような。安価ではありますが、低炭素の方向でもありますし、世界に向けた江の島・住民・サイクルスポーツという形。国際都市でそういう環境がどう整っているか。引地川は橋が架かっており、湘南台は偶然にも道路の下にトンネルがあって自転車と歩行者が一緒の道がありますが、あれが自転車専用と歩行者とが別になってもらうと非常に理想的な体系ができると思います。やはり夢があって、それが実現して藤沢市はよそよりも自転車に対する環境が整っているなど。自転車専門の様々なスポーツをする方も、そういう道を利用して、歩行者に迷惑をかけないような先駆けた計画を、実現的な計画に盛り込んで、実現してほしいというのが、委員ではありますが一個人としてのお願いであって、その様な現実的な計画にしてほしいということで発案しました。以上です。

- C委員 非常によく似た意見ですが、18ページの「NCRへの指定」や「県内の連続したサイクリング環境の整備」などのテーマがありながら、何か具体策が出てくるのかなと思ったら何もなかったのが、実はがっかりしました。今のB委員からのお話のように、引地川、境川沿いの道路に、辻堂から藤沢の駅までの間の一部に専用道路がありますけれども、若干拡幅が必要で、NCRやスポーツ、観光などの観点をもう少し加えていただけたらと思います。実際には、町田からずっと川沿いを走ってくる道路がありますが、藤沢市役所のところで途切れてしまいます。ただ、最近は走っている人が多いです。海岸沿いは道路があるのですが、砂が危なくて走れない。特にタイヤが細い自転車が多いですから、その自転車で一度走ると、二度目は行きたくないという感じがしてしまいます。NCRについて、何か具体的な対策を今後検討されるのでしょうか。伺いたいと思います。

もう一つ、これは別件ですが、片瀬地区の事故が多かったというのは何か理由があったのでしょうか。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。今、お二人からご意見を頂きました。一つ目としましては、観光やスポーツへの利用という視点がありました。私もスポーツタイプの自転車に乗ることがあるのでその様なルートがあると非常にうれしいのですが、今のサイクルプランはこの部分が少し弱いと感じています。観光については、現在、シェアサイクルを活用して観光実証実験が行われていますが、この考えもまだ計画に位置付けていない状況です。観光やスポーツ利用の観点に関しては、やはり上位計画が目指している部分でもありますので、今後、基本方針や具体的な施策の中に落とし込むという作業を引き続き検討していきたいと思っています。

また、ナショナルサイクルルートにつきましては、国道 134 号をはじめとした太平洋岸自転車道が指定されている状況です。指定されたことで国際的なサイクルルートとして認知されていますので、今後、本市として、これをどの様に活かしていくのかということが大事だと思いますので、観光部門等々と調整を図っていききたいと思います。

もう 1 点の片瀬地区における自転車事故の発生状況について、片瀬地区は海岸沿いの地区ということで、鵜沼や辻堂地区とともに自転車の利用率が高いですが、海岸沿いの中でも片瀬山などの勾配があつたり、また、細い道路が多い地区でもございます。自転車は交差点での事故が多いということもありますので、その辺りが関係しているのかなということで、今後、分析を進めていく予定で考えています。何か関係性が分かりましたらご報告させていただきたいと思います。以上です。

○C委員 自分で話した内容と相反することを言いますが、私は今、境川沿いに住んでいます。鵜沼の柳小路の辺なのですが、町内会で出てくるのは、自転車が速く走るから危ないとか、何とかできないかという話があります。歩行者と分離できるようなところまでいけば良いのですが、今の様子を見ていると、とても分離までできるような状況ではないようです。何か良い方法はないかと思いましたが、バイクも走りますし、その上自転車が増えてくると歩行者が大変困るということも、実はひとつの側面であります。町内会としては、「自転車はゆっくり走ってよ」という意見が多いです。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。自転車事故に関しては前回もお話ししましたが、交通事故に占める割合が高くなってしまっている状況でございます。やはり交通ルールの遵守は引き続き進めなければいけないですが、前回、委員の皆様から、自転車利用が多い世代への啓発が足りないのではないかとのご意見等も頂いて

いますので、今後施策を考えていく上で、その辺りを念頭に進めていきたいと思えます。

○B委員 今の話と、私の最初の話とを鑑みると、最近の自転車は高級化が進み、走行性、軽量化と、昔の壊れやすくチェーンが外れやすい自転車に比べて非常に高性能化しています。そういうものをお持ちの方は、今の既成の道路に自転車専用の道があったら、もちろんそこを飛ばします。簡単な話としては、車で考えると高速道路と一般道があるように、私が先ほど言ったイメージとしては自転車も高速道路をつくってあげること、その人たちはそこを走るし、一般道を走るときにはこれ以上出してはいけないよと。やはり自転車にも速度制限ではないですが、場所と地域を提供してあげれば、一般道で高性能な自転車を思いきり走らせる行為に制限がかかるし、そういう意識もレベルの高い所有者はしていくと思えますが、現段階ではそういう場所もなければ、世の中の風潮はスピードが出る自転車でゆっくり走りたくないわけですから、国道134号であれば気持ちよく走れると思ったら走るし、その分事故が増える。あと、先ほどのアンケートの結果で言えば、自転車をたくさん持っている地域で事故が多く起こるとするのは当たり前のことで、誰が考えてもデータ上はその様な結果が出ます。昔に比べて自転車の高速化というのは間違いないので、ぜひ専用道路、自転車の高速道路、それからスポーツ環境の整備として、あらためて強く推進していただけないかと思えます。以上です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。確かに自転車は今、機能性も上がっておりまして、二面性があると思っています。趣味やスポーツというところでスポーツバイクに乗る方と、日常的に通勤・通学や買い物などに使うといった、日常生活で必要とする自転車という2つの面があると思えます。道路を高速と普通の道路と分けられると一番良いでしょうが、どうしても道路のストックは限られておりますので、その中でどういった使い方をしていくかというのが、まさしくこのサイクルプラン、またルールやマナーの啓発という部分になろうかと思えます。

ただ、ナショナルサイクルルートですとか、神奈川県でいくと県内のネットワークを形成していくという計画がありますので、本市の中でも、そういったルートに接続していくという部分のネットワーク形成を視点に入れていくところで対応していけるのかなと思えます。そこは今回の計画の中でも、検討していきたいと思っています。

○岡村会長 今の2つの発言と事務局の回答を踏まえると、例えば41ページに活用イメージと方向性がまとめられているわけですが、「観光」というのは、文字どおり目的地を巡るといった観光ですけれども、そうではなく、スポーツというか自転車に乗

ることそのものを楽しむレジャーということ、分けたいねということ。分けた上でどの辺をゴールにというのは、できることとできないことがあるので、それは検討していただき、次回の協議会で示していく。今の発言を反映すると、その様なところでしょうか。

一つ前のところは、県の計画、それから市の目指す交通像の下に入っている「自転車の活用イメージ」の書き方も、それによって少し細分化できるのかなという感じがします。他はいかがでしょうか。

○D委員 お配りいただいた資料1-2の用語集のところ、変更がないとお伺いしていますが、28ページの「自転車とは」というところが、前回、10月の会議の中で、基本方針の方向性で電動キックボードの普及という形の後、警察庁のほうで道路法の改正に伴って、特例小型原動機付自転車が入ってくるかと思っております。基本的に、自転車の計画は2030年まで続くという形になっていると思いますので、一旦ここで確認したいのが、電動キックボード、特例小型原動機付自転車は、今回の議論の中に入れるのか、入れないのか。おそらく、自動二輪や原付は、基本この「とめる」の中に入ると思っていますので、電動キックボードがこの1年で急激に進んでいるのかなというところを前提に、少し教えていただければと思っています。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。電動キックボードにつきましては、2022年4月に道路交通法の一部を改正する法律が公布され、2023年の7月に施行予定となっています。おっしゃるとおり、特定小型原動機付自転車ということに分類されていきます。サイクルプランで扱うのはあくまで自転車ですが、電動キックボードについては新たなモビリティということになります。国の計画では、「新たな低速小型モビリティの登場が自転車通行空間へ与える影響について注視する」というようなことが書かれていますので、本市の計画としましても、電動キックボードについては自転車走行空間との関係性、例えば交通ルールの面を注視していきたいと考えます。交通ルールの遵守に入ってくるというイメージはあるのですが、計画としてはあくまで自転車の活用や安全対策というところで考えていきたいと思っております。

○D委員 ありがとうございます。我々交通事業者として悩みなのが、特例小型というよりも特定特例の、時速6キロ以下のキックボードは歩道を走っても良い。でも自転車は歩道を走っては駄目というルールが決定されている。交通事業者として、バスとしても今まで気をつけていた。矢羽根等を整備していただいている程度バスと自転車の事故が減ってきた中で、キックボードが出てきたときの取り扱いというのが、運転手の中でもかなり話題になっていきているところです。ここでは議論しないということでお聞きしましたが、ではどこで議論するのだろうかというところが次の悩みかと思

いますので、交通事業者を含めてまたご相談させていただければと思います。

○事務局（都市計画課） やはり議論というところで言うと、今まで自転車の安全ということで、例えば車との事故や歩行者との事故というものがあつたのですが、電動キックボードが登場してくると、今度は自転車と電動キックボードの事故というところも注視しなくてはいけないと思います。全くサイクルプランの中で議論しないかというところ、の交通ルールの遵守、事故を減らすという中では、電動キックボードも、自転車に対する乗り物という観点では、やはり検討していかなくてはいけない部分であるとは認識しています。

○岡村会長 この件はなかなか難しいと思うのですが、市役所が電動キックボードに対して何かできるとしたら、このサイクルプランというか、自転車の空間に関する整備ですとか、あとはシェアのキックボードの置き場所というところで、シェアする、しないとか、そういうことになってくると、結果としてここで扱う以外に場所がないのかなという感じはします。もちろんご検討は頂いていますし、扱いも改めて議論しなければいけないけれども、どこか別のところではないですよ。もちろん、警察の範疇でというのはありますが。おそらく活用イメージとか、そういったもので、ある程度言葉は出さざるを得ないのかなという感じもしています。「注視する」という書き方でも良いとは思いますが。

○事務局（都市計画課） 次回になるかと思いますが、皆さんに電動キックボードに関する動きですとか、国が行おうとしている交通規制の部分であったり、そういったものも一旦ご紹介して、議論させていただくというのも一つの方法かなと思います。今回はご意見としてまず承って、事務局でも引き続き検討させていただきたいと思います。

○岡村会長 他はいかがでしょうか。個別具体というよりは全体のお話ということで、なかなか意見が言いづらいところがあるかもしれませんが、いかがでしょうか。では、皆さんにお考えいただいている間に私からですが、41 ページがいいでしょうか。活用イメージというのは、文字どおりイメージです。使われ方の例ぐらいなので、あまりここで細かいことを言ってもとは思いつつ、字面になってしまうので言うと、例えば「自転車が鉄道駅への移動を担っている」状態というのは、こうあるべきというか、この様な使われ方だという例として書いているわけです。おそらくもう少し踏み込んでいくと、鉄道利用者が駅まで使つてというのと、藤沢の場合は駅周辺が商業地になっているので、ふだんの買い物など日常移動とか、地区内移動として意識したものが良いというところもあるので、ここでどういう利用を想定しているかというものは、

多分その前のところである程度示してもいいのかなという感じがします。それから、「近距離の移動に活用され」というのは何となく分かるのですが、「近距離とは何だ」というのは、これだけ見てしまうと、歩いて行ける 500 メートルくらいのことを言っているのか、2 キロメートルくらいの「歩こうと思ったら歩けるけれどちょっと遠いね」なのか、それとも「絶対に歩かないけれども、車で行くにはちょっと近い」など、様々あります。そのイメージというのが絵で描いてあり、そこはある程度幅があっても良いのですが、近距離の中身として、何かあっても良いのかなと。おそらくそれは地区別でも違うかもしれないですが、「藤沢市としての近距離はこうだよ」というのが欲しい感じがしたので、ここは少し考えていただければと思いました。

ということで、皆さんはいかがでしょう。よろしいですか。そうしましたら、恐らくこれを踏まえて、基本方針の施策の方が、皆様から生活実感と、それからふだんの業務との関連でご意見が出てくるかなと思いますので、これは次回、ぜひご意見を頂く。それから事務局もいろいろな準備をしていただくということで、この議事は締めてもよろしいでしょうか。

○C委員 よく言われるのは、藤沢の駅の周辺に買い物に行きたいけれども、自転車をとめる場所がないから行けないと。今、江ノ電さんもいらっしゃいますけれど、江ノ電の駅を利用したいけど、なかなか思うように動けないと。この辺の施策は、この中にはどこに出てくるのでしょうか。商店街については、自転車を使えばもっとお買い物に行きたいのだと。藤沢周辺の商店街にもっと行きたいのだという話があるのですが、駐輪場がないのでなかなか行きづらい。この様な話をよくしているのですが。

○事務局（都市計画課） 今回の上位計画の示す方向性の中には「暮らし」等もありまして、その暮らしの中では、生活に必要な日用品の買い物に自転車を活用しようという考えがあります。自転車を活用するということは、やはり走りやすいところもそうですし、とめやすい環境も含め、検討していかなくてはいけないというところがあります。

○C委員 2、3時間ぐらいとめたいのだけど、場所がない。

○事務局（都市計画課） 通勤・通学の目的で駅を使う方のための駐輪場は結構整備されているのですが、そういった一時的なものというのが、前回もご意見を頂きましたので、その点につきましては今後、基本方針に定めたり、施策を検討していく中であらためて検討させていただきたいと思います。

○岡村会長 私が鉄道駅までというのをもう少し書いてと言ったのは、実はそういう意

識が私にもあったので。例えば、江ノ電に乗る代わりに自転車といった場合は、江ノ電に乗っていただいても良いのかなと思うのですが、駅の近くに車を停めるよりは、少し長い距離を自転車でというのは大変ありがたい話しですが、誰がそういう駐輪場を整備するのというところで、附置義務条例などいろいろな方法はあるわけですが、ここできちんと位置づけていくにはどうするかというところは、やはり駅周辺の駐輪施設というところで、横並びで書いてあるのが本筋なのだろうと思います。ある程度、そうなってはいるのですが。計画として、ビルが建て替わったら駐輪場ができるけれど、市では建て替えの計画はつくらないから、なかなか整備計画にはならないですが、どういう形で進めていくかは重要なことだと思いますので、ご検討ください。

○C委員 通勤のための駐輪は、朝早く行ってとめるから何とかなるけれど、お買い物に行くときに2、3時間とめようと思っても、そういった駐輪場は全部ふさがってしまっていて、1日中動かないわけです。1日中動かない自転車が、非常に駅に近いところ、お買い物に近いところにあって、お買物をしたい人たちはもっと遠いところにとめざるを得ないとか、どこかお店の前にとめるということになるわけです。それはもう少し具体的に、利用者の身になって考えてほしいと思います。

○岡村会長 大きな方向性のところから施策に至るまで、一貫性があることが大事なので、そこは次回以降で確認等お願いします。他はいかがでしょうか。それでは、あとは事務局で進行をお願いします。

○事務局（都市計画課） 本日はお忙しい中、長時間にわたりご議論頂きまして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・ご質問等ございましたら、都市計画課までご連絡頂ければと思います。また、本日、お車でご来場頂き、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下さい。次回、第21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5月の開催を予定しております。改めてお知らせ致しますのでよろしくお願い致します。では以上を持ちまして、第20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頂きます。どうもありがとうございました。

●閉会 午後2時43分