

第25回

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

議 事 録

日 時 2024年(令和6年)7月2日(火) 午前9時30分
場 所 本庁舎 7階 7-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

●午前9時30分開会

●挨拶（都市計画課）

●資料確認（都市計画課）

●委員の委嘱（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

●会議、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

●会長、副会長の選出（都市計画課）

- ・会長として岡村委員が、副会長として青木委員が推薦され、承認された。

●議題の確認（都市計画課）

●傍聴希望者の確認（都市計画課）

- ・傍聴希望者0名

●議題（１）ふじさわサイクルプランについて

○岡村会長 それでは、議題（１）ふじさわサイクルプランについて、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（都市計画課） まず、ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）の概要について、ご説明します。本計画は、本年3月に改定を行ったもので、本市の総合的な都市交通計画の自転車交通に関する部門別計画であるとともに、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定めています。本計画は、概ね2040年を見据えており、自転車施策を総合的に展開していくうえでの基本的な方針としています。

ここで自転車活用推進法の概要について説明します。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。この法律は、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、国民の健康の増進等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下、地域の実情に応じた施策を実施することとされています。そして、自転車活用推進法では、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して規定されています。これを受け、本市では先ほどの説明のとおり、ふじさわサイクルプランを市町村自転車活用推進計画に位置付けております。

本計画の構成については、スライドのとおりです。

次に、本計画の将来像と3つの基本方針についてご説明します。将来像は、「自転車を活かし いきいきと健康で幸せに暮らせるまち」としています。これは、誰もが安全に安心して自転車を利用できる環境の整備を進めることで、都市交通としてより多くの役割を担うとともに、様々な場面において自転車の利用を促進し、自転車を利用して自由に移動でき、過度に自家用車に頼ることなく、健康で幸せに暮らせるまちを目指しているものです。基本方針としては、「1自転車の利用環境が整うまちづくり」「2自転車を安全に利用できるまちづくり」「3自転車を活用したまちづくり」の3点を設定しています。

それでは、それぞれの基本方針について、施策の方針をご説明いたします。1点めの「自転車の利用環境が整うまちづくり」は、安全で快適な自転車通行空間の整備と、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があります。まず、自転車通行空間整備については、自転車ネットワーク路線の設定や整備、鉄道駅周辺の自転車通行空間整備、安全・快適な自転車通行空間の確保があります。

主な施策としては、自転車のネットワーク路線については、スライドの左側に示すような自転車ネットワーク路線を、学校などへのアクセス道路や、自転車交通量が多い区間の道路などを考慮して設定し、スライド中央の写真にあるような、青い矢羽根などに

より整備を行っていきます。また、鉄道駅周辺の自転車通行空間整備については、自転車利用者が多い藤沢、辻堂、湘南台、長後の4駅について、駐輪場の配置や自転車の利用実態を踏まえ、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線等を設定し、スライド右側にあるような路面標示などを整備していきます。

次に、駐輪環境づくりについては、新たな駐輪スペースの確保や、既存駐輪施設の利用環境の向上、老朽化対策や長寿命化、放置自転車対策の推進があります。

主な施策としては、新たな駐輪スペースの確保としては、自転車利用者が多い鉄道駅周辺に駐輪施設の新設を行うほか、既存駐輪施設の利用環境の向上としては、幼児二人同乗自転車等の大型の自転車に対応するための幅が広い駐輪スペースの確保や、出入口の機械化などを行っていきます。

ただいまご紹介しました、自転車通行空間整備と駐輪環境づくりについては、実効性を高めていく必要があるため、実施計画を定め、スライドにあるようなスケジュールを示して、整備を進めております。

2点めの「自転車を安全に利用できるまちづくり」については、交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成として、交通安全啓発活動の充実や自転車通行空間整備にあわせた意識の啓発、社会状況の変化に伴う交通ルール等の周知及び啓発があります。

主な施策としては、交通安全啓発活動の充実として、街頭での啓発活動や自転車の点検を行うほか、社会状況の変化に伴う交通ルール等の周知について、チラシの配布などの取組を行っていきます。

3点めの「自転車を活用したまちづくり」については、自転車の利用促進として、過度な自動車利用から自転車への転換や、公共交通との連携の促進、自転車を活用した健康社会の実現、サイクルツーリズムの推進があります。

主な施策としては、バス停付近に無料の駐輪場を設置し、バスや電車などの公共交通を利用して目的地まで行くサイクルアンドバスライドや、ポートがあれば、どこでも借りられて、どこでも返せるシェアサイクルを推進しています。

最後に、本計画の進行管理と定期的な見直しについてです。現在、皆様が参加している「ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会」を通じ、進行管理や評価、見直しの検討に関する協議を行うこととしています。また、計画の推進体制は、スライド右側にあるように市民、関係機関及び行政の3者が協働・連携して将来像の実現に向けた取組を進めます。以上で、(1)ふじさわサイクルプランのついでの説明を終わります。

●議題（1）ふじさわサイクルプランについて（質疑）

○岡村会長 それでは、今年3月に改定しました、このサイクルプランについて、概要を説明いただきました。何かご質問などございますか。

○岡村会長 特によろしいですか。また、今後の議事にも関連しますので、そのときにご発言があれば、ぜひお願いをいたします。

●議題（２）令和５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、議題（２）令和５年度の実施報告及び今後の取組につきましてご説明をお願いいたします。

○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、基本方針１「自転車の利用環境が整うまちづくり～自転車通行空間の整備～」に関する、令和５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。

まず、３月にふじさわサイクルプランの改定があり、自転車走行空間から自転車通行空間と名称が変わりました。しかし、ふじさわサイクルプラン実施計画においては、未改定となっており、実施計画からの資料参照ですと自転車走行空間のままとなっておりますので、ご了承ください。ふじさわサイクルプラン実施計画の改定は２０２６年（令和８年）を予定しております

こちらは、１つめの施策である「自転車通行空間づくり」のスケジュールを示したものです。令和５年度の取り組みといたしましては、オレンジ色の枠で示している藤沢駅辻堂駅線につきまして、整備を進めていく予定でしたが、入札不調がありました関係で、令和６年度にスライドさせて整備を行います。令和６年度の取り組みといたしましては、赤色の枠で示している３路線５区間の整備を行う予定です。辻堂駅遠藤線Ⅱの遠藤方面に向かう路線の整備形態は自転車歩行者道（分離）となっておりますが、令和５年度に行った調整で、車道混在（矢羽根）に変更いたしました。

こちらは、２つめの施策である「鉄道駅周辺の自転車通行空間づくり」のスケジュールを示したものです。令和５年度の取り組みとしては、主に辻堂駅南側の整備を行いました。また、当初予定していた藤沢駅周辺の整備につきましては、入札不調が続いた関係で範囲を大幅に縮小し工事を行いました。令和６年度の取り組みとしては、昨年度に引き続いて辻堂駅周辺の整備と、残っている藤沢駅周辺の整備を実施いたします。

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、歩道のある路線は、車道混在による整備として矢羽根の設置、右側上段に示しております、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。

藤沢駅周辺の取り組み状況ですが、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箇所が、令和5年度に整備を実施した路線です。令和6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。

整備の一例として、鶴沼29・31号線の取り組みについて説明いたします。図のオレンジ線で示す約170mの区間について、これまでに整備を終えております。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、自転車通行空間のスペースを確保しました。また、図の赤色の線で示している残りの約110mについても、引き続き整備を行い、藤沢駅周辺の自転車通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。

辻堂駅周辺において、令和5年度は、オレンジ色で示した辻堂駅南側の路線について、車道混在の整備を実施しました。また、ピンク色で示している、辻堂駅の北側・南側で駅中心部の自転車押し歩き案内の整備を実施しました。令和6年度につきましては、辻堂駅北側とこれまで他工事の関係で整備ができていなかった箇所の整備を予定しています。

最後の3つめの施策の「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5年度の取り組みといたしましては、オレンジ色の枠で囲っている各路線について関係機関等と調整を行ってまいりました。令和6年度の取り組みといたしましては、赤色の枠で囲っている各路線の整備とオレンジ色の枠で囲っている各路線について関係機関等と引き続き調整を行っていく予定となっております。また、藤沢駅鶴沼海岸線Ⅰにおいて、自転車専用通行帯での整備形態としておりましたが、地域調整と警察協議を行った結果、車道混在(矢羽根)に変更いたしました。

自転車通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5年度に整備工事を行う際に、近隣の駐輪場に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、自転車通行空間の利用ルールの周知に努めてまいります。令和5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。

○事務局（道路河川総務課）　続きまして、基本方針1「自転車の利用環境が整うまちづくりの～利用環境づくり～」について、令和5年度の実績報告と今後の取組について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、本日の時点で赤い点で示している市営有料駐輪施設は28施設、緑の点で示している無料駐輪施設は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5年度につきましては、主に藤沢駅南口

代替自転車等駐車場整備と既存駐輪施設の機械化を進めました。それでは各駅の取組について説明させていただきます。

続きまして、令和5年度の取組になります藤沢駅周辺について説明させていただきます。令和5年3月31日より藤沢駅南口第2ミニバイク、藤沢駅南口路上第2自転車駐車が、藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業の進捗により閉鎖となったことから、民間企業所有地の駐車場へ、新たな代替の自転車等駐車を開設し、令和5年7月から供用開始をしております。藤沢駅南口付近の民営自転車駐車が令和6年1月に閉鎖したことから、自転車の収容台数を確保するために、令和6年1月から場内に思いやりスペース（大型自転車等スペース）を約54台設置し、ミニバイクを約25台、自転車約217台を収容できるよう再整備いたしました。

こちらは令和5年度に機械化が完了した駐輪場です。令和5年度は3施設、12月に六会日大前駅東口自転車駐車場、2月に湘南台駅東口地下自転車駐車場、3月に藤沢駅北口自転車等駐車の機械化が完了しております。六会日大前駅東口、湘南台駅東口地下の2か所につきましては、出入り口部にゲートを設置し、機械化を行いました。また、藤沢駅北口につきましては、施設内の2階に機械式ゲートを、地下1階に125cc用バイクの個別式ロックを設置し機械化を行いました。

続きまして、令和6年度の取組になります辻堂駅北口交通広場自転車駐車場について説明させていただきます。辻堂駅北口交通広場自転車駐車場は、供用開始後14年が経過しており、当初より設置されていた機械式ゲートの老朽化が著しく、不具合が多発しております。また、近年の自転車の大型化に伴い、既存駐輪スペースでは間隔が狭く、利用できるスペースが確保できていない状況となっています。このような状況を踏まえ、利用環境と利用者の利便性の向上を図るため、大型化に対応した思いやりスペースを増設し、場内のラックの再整備と機械式ゲートの更新を行うものです。機械式ゲートにつきましては、令和6年4月1日より機器の更新作業を行い、供用開始しております。場内のラックの再整備につきましては、9月頃の工事を予定しております。

最後になりますが、こちらは令和6年度機械化を予定している駐輪場になります。令和6年度は、ふじさわサイクルプラン実施計画に基づき、1施設、六会日大前駅西口自転車等駐車の機械化を予定しています。こちらにも、機械式ゲートの設置や交通系ICカード対応型の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を図ります。以上で「駐輪環境づくり」の説明を終わります。

○事務局（防犯交通安全課） 防犯交通安全課では、自転車だけでなく、交通安全全般について注意啓発活動を行っています。今回は前年度の実績報告と、今年度の取り組みについて、ご説明いたします。

昨年度の5月20日（土）にミスターマックス湘南藤沢ショッピングセンター平面駐車場にてふじさわ交通安全まつりを開催し、約2,000人が来場しました。スタントマンが自転

車事故等を再現するスケアード・ストレートを実施し、交通事故の危険を目で見て体験していただきました。そのほかパトカーやブローカーなどの働く車の展示を実施し、写真撮影や乗車体験をして楽しんでいただきました。

市内の公立高校 1 年生約 1,700 人を対象に、自転車の交通ルールを記載したリーフレットと、啓発スローガン印刷した電子メモパッドを配布し、通学时等の自転車の安全利用を呼びかけました。

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 5 年度も自転車商協同組合様にご協力いただき、全 10 箇所で点検を行いました。雨天中止となった地区が無かったこともあり、点検台数は 434 台と、ここ 5 年間でも最も多い台数となりました。

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。事故件数に関しては警察からご提供いただいた 1~12 月のデータを記載しています。令和 4 年度と比べて、藤沢市内の自転車事故の発生件数、負傷者数は減少していますが、全事故件数に占める自転車事故の割合は 29.3%と県下平均と比べると高い値となっています。交通安全教室については、保育園、幼稚園、小・中学校、高校で実施した教室と、各市民センターで高齢者の方向けに実施した教室、また、自動車学校での四輪・二輪教室を合計したものを記載しています。新型コロナウイルス感染症拡大中、実施数が減少したものの、現在は新型コロナウイルス感染症拡大以前の実施状況に戻っています。令和 5 度は開催回数、参加人数ともに、ここ 5 年間で最も多くなっています。

毎年小中学生の夏休みの課題として、交通安全ポスターを募集しています。令和 5 年度は自転車乗車時のヘルメットの着用が努力義務化されたことを受けて、ヘルメット着用を促すポスターの応募が多く寄せられました。また、年間を通じて交通安全に関係するビデオや DVD の貸し出しを行っており、地区の会議等でご活用いただいています。そして、春・夏・秋・年末の交通安全運動の期間には、各地区市民センター等で、啓発グッズの配布などのキャンペーン活動を行った他、地域回覧や広報を通じて、自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化や、自転車安全利用五則について周知を行いました。

ここからは、今年度の取組についてご説明します。今年度も自転車商協同組合様にご協力いただき、全 8 箇所で点検を行いました。今年度は 3 地区が雨天中止となってしまいましたが、実施地区での平均点検台数は 1 時間で 44 台と非常に多くの方にご参加いただきました。点検の際は、参加していただいた方にチラシを配布し自転車乗車用ヘルメットの着用と、自転車損害賠償保険への加入を呼びかけました。

今年度は 5 月 25 日(土)にふじさわ交通安全まつりを開催しました。昨年度は南部のミスターマックスで開催したため、今年度は北部のイトーヨーカドー湘南台店で開催し、約 1,500 人が来場しました。今年度はパラリンピック金メダリスト石井雅史選手による自転車教室を開催し、自転車の安全な乗り方等について参加した小学生にご指導いただきました。また、昨年と同様に、働く車の展示とスケアード・ストレートも実施しました。

令和 6 年 2 月に藤沢市・東京海上日動火災保険株式会社・藤沢警察署・藤沢北警察署の

4 者で交通安全事業に関する協定を結び、神奈川県藤沢市交通事故発生マップを作成しました。マップは藤沢警察署・藤沢北警察署が取り扱った令和3年から令和5年の3年間分の人身事故データを地図上に反映させたもので、5月17日からインターネット上で公開しています。自転車事故のみや、死亡事故のみ等に絞り込んで表示することが可能です。今後、市民の皆様にご自宅周辺や、お子さんの通学路などを見ていただき、事故が多い場所を確認していただいたり、子どもたちの登下校時の見守り活動等で活用したりしていただきたいと思います。

その他として、昨年度に続き、今年度も市内の公立高校1年生約1,700人を対象に、自転車の交通ルールを記載したリーフレットと、電子メモパッドの配布を行いました。また、小・中学生交通安全ポスター展も例年通り実施し、11月に表彰式を開催予定です。引き続き、交通安全運動期間を含め年間を通じて様々な機会をとらえて、自転車の安全利用について周知啓発を行ってまいります。

○事務局（都市計画課） 基本方針3「自転車を活用したまちづくり」の昨年度の取組内容とそれぞれの今後の方針をご説明します。本日は、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 の順に説明させていただきます。

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、実施期間は毎年1年ずつ更新をしています。シェアサイクルのポートにつきましては、2024年4月末時点で、スライド右の図のように藤沢市内に135箇所が設置されております。昨年度は、市内全域で20か所のポートが増設されました。現在は、市内の主要駅である藤沢駅・辻堂駅・湘南台駅や、人の移動が多い江の島や慶応大学などのエリアを中心に、ポートが広がっていています。

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。こちらのグラフは、実証実験を開始した2019年8月から2024年4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。利用回数が青線、利用者数がオレンジ線になります。利用回数は、貸出または返却で藤沢市内のポートを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おります。利用回数・利用者数は年々増加しており、2023年4月には約15,000回だった利用回数が、直近の2024年4月には2倍近くの約30,000回弱まで増加しており、設置ポートの増加に伴い、利用が増加している状況です。

次にシェアサイクル実証実験の今年度の実施予定について、ご説明します。実施予定を説明する前に、ポートの設置間隔を検討するうえで、利用者がどの程度の距離を移動しているかについて、ご説明いたします。こちらのグラフは、利用者の利用距離別の割合を月別に表したものです。グラフを見ますと、全体の7割近くが3.5km以内の利用となっております。月別に見ても大きな違いはないため、シェアサイクルを使った移動距離の目安として3.5km圏域が考えられます。ここで、一点前回の協議会の内容の訂正があります。前回の協

議会で利用者の利用時間についてお示ししたグラフでは、7割近くが30分未満の利用となっていたため、それを距離に換算すると、自転車の平均速度から、概ね5~7km程度となるとの説明をさせて頂きました。しかし、実際に利用している距離で見ると、3.5km以内が多くを占めているため、今後ポートの設置の間隔を検討する際は、この3.5kmを一つの目安に考えていきたいと思っておりますので、訂正をさせて頂きます。

今後は、利用率が高い湘南台駅・藤沢駅近辺の台数の増加の検討や、ポート数が少ない善行駅近辺への設置検討等、鉄道駅との結節点でのポートや設置台数の増加と合わせて、鉄道駅から3.5km圏域内のエリアへポート設置増加の検討を進めていきます。

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します。このサイクルアンドバスライドは、近くのバス停等まで自転車でいける環境を整え、自転車とその先の公共交通を上手に組み合わせて利用するシステムをつくることにより、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、自動車のまちなかへの流入を抑制することを目的としております。現在、市内では4箇所120台分の駐輪施設を整備しています。スライド左下に示しているグラフは、年度ごとの平均利用率を示しています。平均利用率は、毎月駐輪されている平均台数を収容台数で割ったものです。湘南大庭地区にある、矢尻バス停、湘南ライフタウンバス停については、利用率が50%を超えており、他のサイクルアンドバスライド施設でも利用率は年々増加しております。

また、サイクルアンドバスライドの利用を促進するため、周辺地域への周知ビラを配布しており、昨年度は、10月に周辺の38自治会への回覧を行いました。今年度も、周知ビラの配布を行い、利用促進を進めていく予定です。

次に、今後のサイクルアンドバスライド施設の整備検討箇所についてご説明します。サイクルアンドバスライドの整備箇所については、昨年度改定されました藤沢市都市交通計画で設定されている「交通空白地」を基本に考えております。藤沢市都市交通計画での交通空白地とは、鉄道駅までの距離が800m以上離れている地域 かつ バス停までの距離が400m以上離れている地域としておりますが、サイクルアンドバスライドとしての空白地の場合は、鉄道駅から1.5km圏域も利用圏域としてとらえ、空白地をみております。

図の薄い青の円がバス停から400m圏域、濃い青の円が駅から1.5km圏域とし、それ以外の黄緑や黄色の色塗りがある地域が、空白地で人が住んでいるエリアとなります。そこで、サイクルアンドバスライド施設の整備の基本的な考え方を「1. 駅まで自転車で1.5km圏」以外の地域かつ「バス停まで400m圏」以外の地域」「2. 多系統のバス路線が停留するバス停の周辺」「3. 地域の要望や他の施策と関連する箇所」として、今後整備が必要となる箇所を選定しております。図の赤の点線のエリアが対象となるエリアになります。その中でも、湘南大庭地区については、現在湘南大庭地区北側に整備されているサイクルアンドバスライド施設の利用率は高いこと、また、湘南大庭地区で交通結節点となるモビリティ・ハブ施策、モビリティ・ハブとは、イメージ図のように、様々な移動手段の結節点となる施設が検討されていることなどから、まずは湘南大庭地区南側での整備の検討を行って

まいります。

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させていただきます。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、『ふじさわキュンぼた』という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。令和 5 年度は計 7 エピソードを紹介し、春の名所・夏の名所など、季節に応じた情報発信を行っております。また、日常の生活の中で、だれでも気軽にできる「歩く」ことから始める健康づくりとして、健康づくり課でふじさわ歩くプロジェクトを実施しています。令和 5 年度は、ふじさわ歩くプロジェクトとふじさわキュンぼたとのコラボを行い、自転車でも歩きでも楽しめるコース紹介や、コースをめぐる様子を発信しております。今年度も引き続き、観光や健康部門とも連携して、自転車の利用促進に繋がる情報発信を進めてまいります。以上で、「自転車を活用したまちづくり」の説明を終わります。

○岡村会長 議事 2 につきまして、一通りご説明いただきました。昨年度の事業内容等につきまして、もちろん今後の取り組みに関しましても、ぜひいろいろご発言やご質問をいただけたらと思います。特に順番は問いませんので、よろしく願いをいたします。いかがでしょうか。

○A 委員 まず、基本方針 1 についてです。鶴沼松が岡のことになるのですが、先日友人と、湘南海岸サイクリングロードを走っていたところ、最近、砂があまりにも多く、全くその道を塞いでいて走れなくなっているけど、これは年々ひどくなっているのではないかという指摘がありました。私もよく走っており、歩くのも大変な様子なのですが、市の方で何か対策をされているのでしょうか。

次に、基本方針 2 の方の交通ルールマナーについて、ルールやマナー違反が最近非常に多いと思うのですが、特に、無灯火の自転車の危険性を感じております。一番気になるところは、江ノ電沿いの石上から柳小路の間の道路で、特に飛ばして、無灯火の自転車が非常に多いような気がします。信号無視とかの取り締まりもあると思うのですが、この無灯火も本当に大きな事故が起こるのではないかと感じているので、警察の取り締まりを少し強化してもらえればと感じております。

最後に、基本方針 3 の自転車の利用促進のところ、先ほどおっしゃいました自転車を活用した健康社会の実現というところで、具体的に自転車と健康についてのメディア発信みたいなものを考えてらっしゃるのでしょうか。私は自転車に関する YouTube を配信しているのですが、健康に関する漠然とした情報発信じゃなくて、具体的に自転車と健康がどのような関連性があるかといった内容を、今後計画されているのかお聞きしたいです。

○岡村会長 はい、ありがとうございます。それでは順に関連の部署の方からお願いできま

すか。

○事務局（都市計画課） まず、1点めの湘南海岸の砂の堆積につきましては、これまでも協議会の中で、市民委員の方からもお話がありまして、神奈川県管理になっているため、私達からも除去については申し入れをさせていただいているところです。ただ、砂の堆積は、対策をしてもいくらでもたまってくるような状態であると聞いておりますので、今後とも、対策や砂の除去の要望を伝えさせていただきたいと思っております。

○事務局（防犯交通安全課） 2点めの自転車の無灯火につきましては、自転車の安全利用五則でも、夜間はライトを点灯ということで、自転車のライト点灯を呼びかけております。引き続き、自転車安全利用五則などを中心に、安全な利用の周知啓発を進めてまいりたいと考えております。取り締まりにつきましては、警察署の方のご協力をいただきながら、進めていければと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

○事務局（都市計画課） 3点めの健康社会の実現ということでの情報発信に関しましては、基本方針の中で自転車を活用した健康社会の実現ということで、健康増進に繋がる情報の発信を行うこととしています。これまでの取組の中でも、健康づくり課と協力して行っているところなのですが、健康に関する具体的な数値などを用いた発信は、これまでは、あまりされてきていなかったところですので、良いアイデアがあればお教えいただき、発信に繋げていきたいと考えているところです。

○岡村会長 はい、ありがとうございます。関係する委員の方もいらっしゃるようです。よろしくお願い致します。他いかがでしょうか。基本方針等に関する話であれば、せっかくの機会ですので、ぜひともお願いします。

○B委員 情報発信に関して、最近外国人の方が多くいらっしゃって、江ノ電などでも、オーバーツーリズムが話題になっているかと思っております。その方たちが、気軽に名勝などを自転車でまわれたりするのがいいのかなと思っておりますが、外国人向けの英語や中国語などを使った発信は、現在行っているのでしょうか。

○事務局（都市計画課） 確かに、来訪される外国人の方が、非常に増えておまして、シェアサイクルの利用についても、多くなっている状況にあります。外国の方への情報発信というところでは、市内を通っている国道134号が、「太平洋岸自転車道」となっており、これがナショナルサイクルルートという、国際的なサイクリングルートに位置づけられております。このナショナルサイクルルートという部分では、外国の方向けの情報発信はしているのですが、さらに、市内への細かいスポットなどの案内は、外国語で発信

しているものは今のところあまりないので、いただいた意見を参考に、検討してまいりたいと思います。

○岡村会長 シェアサイクルの利用自体は、英語でもわかるようになっていきますし、海外の方の中には自国で使い慣れており、すんなり使われることもあるのではないかなと想像します。他いかがでしょうか。

○C委員 自転車とは関係ないのですが、私は、藤沢市民病院や境川の周辺に住んでおり、境川沿いのサイクリングロードを散歩していると、土手の草は刈ってくださるのですが、その下に大きな木が生えており、雨が多いときは、そこに引っかかるのではないかと思います。それは、遊行寺橋から清流高校の先の方まで続いており、その木を切っていただきたいと常々思っております。県の管轄になるとは思いますが、お願いしていただきたいなと思っています。

○事務局（都市計画課） 念のため、後ほど、詳しい場所お聞かせいただきたいと思います。必要があれば、関係機関の方には連絡するようにしたいと思います。

○岡村会長 他はいかがでしょうか。別に質問でも何でもありませんが、交通安全に関するいろいろな集まりということで、1,000人2,000人規模ってというのは、よく集まったなっていう感じです。なかなか集まらない自治体もお聞きしますので、自転車商組合の方も協力していただいて、大変ありがたいと思っております。他に何かございますか。

○A委員 道路に矢羽根だったり、グリーンの線がずっと引いてあったりしますが、この違いはどういう基準になっているのでしょうか。

○事務局（道路整備課） まず、グリーンの線につきましては、こちらは自転車ではなくて、歩行者のための印になります。また、自転車通行空間の整備として、「自転車専用通行帯」と呼ばれる、自転車がそこしか走れないっていうものと、あと「車道混在」と呼ばれるような矢羽根はその部類に入るのですが、自転車というのは車道の左側を通行するというルールが原則としてございますので、その「車道混在」というのは、その車道の中で車道の左側を走るのですよ、というのを視覚的に明示するというようなものになります。道路の歩道の有無や制限速度などから基準がございまして、使い分けていきます。藤沢市内では、矢羽根での整備が多くなっているというのが状況です。

○A委員 わかりました。ありがとうございます。鉄砲通りのあたりでは、かなりグリーンが引いてあって非常に堂々と走れるので、矢羽根よりは主張できるような感覚がありまし

た。

- 岡村会長 はい、他はいかがでしょうか。特によろしいですか。それでは、次の基本行動方針に関する意見交換ということで、まずは事務局から資料に基づいてご説明をいただいて、あと残った時間でぜひ皆様からご意見をいただきたいというふうに思います。それではお願いします。

●議題（3）各基本方針に関する意見交換

- 事務局（都市計画課） 議題3「各基本方針に関する意見交換」について説明させていただきます。

本計画については、これまでご説明したように、将来像である「自転車を活かし いきいきと健康で幸せに暮らせるまち」をめざし、スライドに示している3つの基本方針に基づいて、施策を展開しております。

これらの基本方針では、自転車に関する現状を踏まえて様々な施策を展開しているところですが、市民の代表の方をはじめ、自転車に関連する方々がお集まりいただいている本協議会においても、今後2年間の任期の中で、基本方針に関連した協議会としての取組を進めていきたいと考えています。本日は、各基本方針に関する課題や提案、ご意見などを自由に発言していただきたいと思います。その内容を受けて、事務局において、ふじさわサイクルプランの施策と整合を図った取組案を検討し、次回の協議会で、皆様に提案し、決定していきたいと考えています。それ以降については、スライドにあるようなスケジュールイメージを考えていますが、次回の協議会において、取組案の提案とともに、進め方もお伝えさせていただきたいと思います。以上で、（3）各基本方針の意見交換に関する説明を終わります。皆様から、活発にご意見をいただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

●議題（3）各基本方針に関する意見交換（質疑応答）

- 岡村会長 改めて、今後も含めてご意見を広くいただけたらと思います。特に順番は問いません。いかがでしょうか。

- D委員 基本方針に関わるか分かりませんが、放置自転車として回収された自転車のうち、取りに来られる方ももちろんいらっしゃると思うのですが、そのまま持ち主の方が来られない自転車は最終的にはどうなるのでしょうか。

- 事務局（道路河川総務課） 放置自転車に関しましては、保管所に2か月間保管されても

取りにこない場合、防犯登録がついているものに関しては、国内で販売ができないので、海外に売却という形になります。それ以外の防犯登録がついてないものに関しましては、台数が溜まり次第、市内のリサイクルショップの方に買い受けを募集し、販売という形になります。

○岡村会長 その他はありますか。

○E委員 自転車については、健康で便利であり、本当に進めていかなければならないと思っております。最近では、特殊な自転車、オートバイなのか自転車なのかかわからないようなものも販売されておりまして、中には危険な運転もよく見かけるというような状況で、乗る側のモラルも考えたいと思っております。私は長後に住んでおりまして、長後の道路（歩道）に自転車をとめる方を多く見ます。実際に私が見たのは、歩道に自転車がとまっていたベビーカーが車道に出て、自転車をよけてまた歩道に戻るというところを見ました。やはり自転車のマナーやモラルをしっかりと周知をしていかななくてはいけないのかなと思っております。先ほど中学生とかが書いた絵などもありましたが、ぜひそういうシーンの絵なども効果があるのかと感じておりますので、絵を依頼する際には、そのような提案もしていただけるとありがたいと感じました。

とかく、自転車を歩道にとめるモラルのない方というのは、恥ずかしながら、私達の年代の方が多いようです。若年者、高校生などは邪魔にならないようにとめるのに、どうも私達の年代は、なかなかその辺がだらしないというか、モラルが欠けているように感じますので、我々の世代に訴えるような絵であると良いのかなと感じております。

○事務局（都市計画課） 啓発活動としては、交通安全などに関わるものが多いイメージを持っていたものですから、歩道への駐輪に対する啓発もあるというご意見いただきましたので、参考にさせていただきたいと思えます。

○岡村会長 最初にいただいた、よくわからない自転車とも言えないようなものというのが、都内でもちょっと怪しいなというのは、かなり見かけるような状況です。これらは、自転車の範囲でなくなってしまうところもあると思いますが、いかがですか。

○事務局（都市計画課） 自転車の計画であるサイクルプランの範囲ということではありませんが、ただ道路空間を共用する、一緒に使うものとして、そういった電動キックボードやペダルがない電動自転車のような乗り物を捉えていますので、動向は注視していきたいと思っております。

○岡村会長 他いかがでしょうか。

○F委員 今日初めて参加させていただきました。この会に参加し、委員になりたいと思った動機が、自転車に関する困りごとからなので、それを述べさせていただきます。藤沢市に在住して20年になりますが、もともとは北口の市役所の近くに住んでおり、すごく便利なので、自転車には乗ったことがありませんでした。現在は、江ノ電の沿線に住んでおりますが、オーバーツーリズムで江ノ電がものすごいことになっておりますので、藤沢駅まで行くのに自転車を使い始めました。とくに北口に比べて、南口の方が、圧倒的に駐輪場が少ないような気がしております。江ノ電の高架下の駐輪場は、いつも満車状態で、小田急デパートやヨーカドーなどの駐輪場にとめることになるのですが、そこもいつもいっぱい、電車に乗れなくて、途方に暮れることも何回か経験しております。もちろん、駐輪場の確保に努力していただいているということは存じ上げているのですが、ヘビーユーザーとしては、3~400mだと少しきついです。少し駅から離れてもいいので、安心して長く自転車がとめられるところを何とか確保していただきたい。そうすれば、駅周辺での自転車と人との衝突や、放置自転車によってベビーカーが通れないなど、そういうことがひょっとしたら軽減されるのではないのでしょうか。あと利用者にとっても、快適になるのではないかと考えておりますので、ご検討をお願いしたいと思います。

○事務局（道路河川総務課） 藤沢駅南口については、駐輪場の整備にあたりまして、用地の確保が非常に困難となっております。江ノ電の高架下は、駅にすごく近いので、朝の早い時間からの通勤・通学に使われ、待ちになる時間もすごく早い状態です。先ほど、今年度の取り組みということで説明させていただきましたけれども、昨年、東京電力さんの駐車場の用地を一部借りまして、自転車等駐輪場を新たに設けました。南口には民間の駐輪場もあったのですが、それも今年の1月に急に閉鎖になってしまったということもあり、東電さんに借りているところも、急遽、形態も変えて自転車を入れるようにして、最近では利用台数もだいぶ増えてきております。用地の確保も困難な状態なのですが、「みんちゅう」として、民地の使われていない土地をお借りして、駐輪場を民間が運営しているところがあります。現在は、南口周辺の空いているスペースを生かして、小規模で分散型の駐輪場を増やすように進めています。大規模な駐輪場の整備は難しいのですが、民間と協力しながら、少しずつでも増やしていけたらと思っております。

○岡村会長 これは基本方針として、スライド9ページに鉄道駅を重点として利用者にやさしい駐輪環境づくりの（1）新たな駐車駐輪スペースの確保ということで、駐輪スペースはつくりますとしています。他自治体では、駐輪スペースがないので、できれば他の手段を使ってください、上手に使い分けてくださいというやり方もあるのですが、本市の方針としては、需要があるところには基本的につくっていきますという方針だと理解でいいですか。それが鉄道駅を重点としているということで当然藤沢駅周辺はあてはまり、駐輪場

をつくります、つくらなきゃいけないということは、はっきり銘打っているという理解で、事務局、よろしいですね。はい。そのうえで、民間駐輪場施設の整備を促進していくのは、なかなか難しいことは今のお話の通りです。

ここからは意見ですが、空きスペースのようなところを使っていくのは、もちろんやりたいのですが、それで総量が増えるかというのと、突然なくなるというのも同時にあり得るので、計画的に整備するやり方をやった上で、プラスとしてやるにはいいかもしれません。例えば、附置義務と言うのですが、新たにビルを建てたときには、一定数の駐輪場は必ず設けなければいけないという制度がありますが、本市はどういう形で自転車駐車場の附置義務はありますか。

○事務局（道路河川総務課） 大型施設の開発に伴う附置義務、特定開発条例はあります。

○岡村会長 ありがとうございます。

○事務局（道路河川総務課） 補足させていただきます。特定開発条例に関わる建物の建築に付随しまして、附置義務で駐輪場を設置しなくてはいけない義務を附置義務という形で条例を定めております。ただ、建築物の用途にもよりますが、マンションでしたら、1棟につき何台という形や、商業施設や事務所などは何平米に1台という細かい基準を設けています。商業施設の場合は、さらにプラスアルファで一応開発事業者さんが来られたときに、できるだけ多く駐輪場スペースを設けていただきたいというお願いはしております。ただ、ある一定の基準は満たさないと特定開発条例の方の基準に定めていますので、検査に合格しない、認められないこととなります。先ほどありました藤沢駅南口に関しましては、今ご存知の方も多いと思うのですが、391街区名店ビルとのところが今後大型再整備になりますので、そこでかなりの台数を作っていただけるという話も聞いてはおります。それ以外にも、藤沢駅南口周辺は古いビルが多いので、そこがもし建て替えになれば、条例に従って商業施設の方で、駐輪場を確保していただけるのかなと思います。それらは、だいぶ先になってしまいますので、市の方としましては、先ほど説明した東電のところや、あとちょっと離れたところでも用地さえ確保できれば、民間さんとの協力の中で、進められる部分があれば、対応していきたいと考えております。

○岡村会長 中期的には整備される見込みもきちんとあって、ちゃんと仕組みもある。ただ、この5年ぐらいの範囲で見るとなかなか厳しいということですね。先ほどの東電のところや、いろいろなことはされているというご説明でしょうか。他はいかがでしょうか。

○G委員 オーバーツーリズム等のお話もいただいたかと思うのですが、観光と生活されている方との共存というのが、やはり会社としても一番大切な部分ではありますので、いろ

いろ対策を打っていかうということやらせていただいています。その中で当社は、鉄道とバス事業とともに、シェアサイクルにもすごく力を入れてきています。シェアサイクルの伸び率は、今、ご説明いただいたようになり伸びておりまして、当社では1,000台ぐらい自転車を持っておりますが、さらに増やしていこうとしています。それが、3~3.5kmを目安にポートの整備をしていかないと、なかなかお客様に使っていただけるようなシーンになっていかないとか、そういうことが出てきます。そういう意味では、我々も皆様のご意見いただき、藤沢市さんともご協力しながら、より良い整備を進めていければなというふうに考えています。特に、電車が混んでいる、バスも渋滞で動かないというときに、シェアサイクルは、すごくいい動きをしてくれます。そこには、台数がしっかり稼働してないといけない。台数を稼働させるには、それだけのポートがないといけない、ポートもある程度の距離がないといけないなど、ある意味、穴埋めのように地道にお客様の行動需要っていうのをしっかりとみながら整備をしていくという形になっていくと思います。これは、1~2年でできることはないので、もう5年10年かけて当社としてもしっかりとやっていくつもりでおりますので、皆さんぜひよろしくお願い申し上げます。

○岡村会長 ありがとうございます。他いかがでしょうか。大体よろしいでしょうか。本推進連絡協議会は、何かここで決めるというようなことはないのですが、事務局を見ていただいてもわかる通り、複数の関連する部署に入っていただいていますので、非常に良い会議になっていると思います。皆様よろしいですか。進行を事務局にお返しします。

○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26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、来年の年明け頃の開催を予定しておりますが、あらためてお知らせしますので、よろしくお願い致します。

以上を持ちまして、「第25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す。

●閉会 午前11時00分