

第12回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日時 : 2019年(令和元年)11月6日(水) 午後1時30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13名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

浅野 正夫	大嶋 洋一	岡村 敏之	小堤 亮彦
佐々木 恵美	<u>鈴木 彰</u>	瀬川 富男	高橋 賢二
沼田 誠	廣田 和江	福島 勇	細谷 昭二
三上 雅之			

□次第

- 1 開会
- 2 成立宣言
- 3 議題
 - (1) 第11回協議会の内容について
 - (2) 藤沢駅周辺の自転車走行空間づくり
 - (3) 自転車活用推進計画
- 4 閉会

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 協議会資料(パワーポイント)

□傍聴者 : 0名

第12回

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

議 事 録

日 時 2019年(令和元年)11月6日(水)午後1時30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15名のうち、13名の委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

●議題の確認（都市計画課）

●傍聴希望者の確認（会長）

●議題（1）第11回協議会の内容について

○事務局（防犯交通安全課）

第11回協議会の内容についての(1)「防犯登録」について説明させていただきます。

前回の第11回会議の中で、沼田委員から、防犯登録は7年経つとどういう問題があるのか、警察が取り締まりというか7年経過した自転車に対して厳しくしているのではないかというお話をいただいたかと思います。あれから私のほうで警察等にも確認をしたのですが、まず、防犯登録のおさらいとして、資料の丸ポチの1点目に書かせていただいたとおり、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律の中で防犯登録が義務づけられています。2点目になりますが、防犯登録をしていることで自転車の盗難防止、盗難に遭った自転車の被害品の回復に役立つというものになっていまして、防犯登録自体は有効期限、また手続については都道府県ごとに異なっています。今回、警察にも確認した中では、やはり有効期間、警察のほうで7年と決めているのを過ぎてしまうと、保管している書類とかデータも順次、抹消してしまうので、データがなくなった結果、戻るべき自転車が戻らなくなってしまうので、引き続き防犯登録を再登録してほしいというお話だったのです。改めてここ一、二年の間に防犯登録に対して力を入れるとか、そういうキャンペーンを張っているようなことは特に行っていないと、以前と変わらない形で防犯登録については義務づけのお願いをしているという回答だったのですが、沼田委員は、これでいいですか。

○沼田委員 大丈夫です。

○事務局（道路整備課）

第11回協議会の内容について説明させていただきます。

前回の協議会では、スライドで示した土棚石川線の車道混在、矢羽根の標示のあり方につきまして御意見をいただきました。土棚石川線の整備に至った経過等を踏まえまして、自転車走行空間の整備方針について説明させていただければと思います。

まず、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインが策定された経過を説明させていただきます。

交通事故の激増によりまして昭和50年代に道路交通法の改正が行われまして、歩行者の通行を妨げない範囲で自転車の歩道通行を可能とすることで自動車と自転車の分離が図られました。しかしながら、近年では、全体の交通事故が減少傾向にあるのに対しまして、歩道上での通行ルールを守らず、危険な自転車利用が増加しまして、歩行者と自転車の事故が大幅に増加していることが全国的に大きな問題になっております。このため、国土交通省道路局と警視庁交通局によりまして、自転車は車両であることと、車道を通行することを原則とするを基本的な考え方とした安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインが策定されました。

これを受けまして、藤沢市では、ふじさわサイクルプラン及び藤沢市自転車走行空間のあり方を策定し、ふじさわサイクルプランで設定した将来的な自転車ネットワーク路線について、自転車は車道の左側通行を基本とする自転車の利用環境づくりを進めております。

スライドに土棚石川線の案内図を載せていますが、土棚石川線につきましては、湘南台駅に近く、沿道には総合市民図書館や湘南台中学校、湘南台公園などの公共施設があることから、子どもを含めた歩行者や自転車の通行が多いため、歩行者と自転車を適切に分離することで、安全性について高い効果が得られる区間として自転車走行空間の整備の選定をしたものとなっております。また、平成26年度の協議会の中で、総合市民図書館へ向かう自転車利用者が多いという御意見や、学校へのアクセス路線を優先的に整備するという御意見を踏まえまして、平成28年度に自転車走行空間の車道混在の整備を実施しました。車道混在整備は、スライドで断面図があるのですが、この車道の3.25メートルの中に、矢羽根や自転車ピクトグラムマークを引くというような整備となっております。

車道混在につきましては、自転車道や自転車専用通行帯とは違い、自動車が矢羽根の上を走れる整備形態となりますが、自転車と歩行者の分離や自動車への注意喚起、自転車通行箇所の明示、自転車の逆走防止等に効果があると考えております。

藤沢市としましては、引き続き、ガイドラインやあり方で示されている整備方針を基本としますが、路線ごとの自転車や歩行者、自動車の交通量や沿道の土地利用状況、歩道の形状や幅員構成等も考慮した中で、交通管理者等の関係機関と協議の上、地域に応じた自転車走行空間の整備を図ってまいりたいと考えております。

以上で説明を終わります。

○岡村会長 これは何で今回わざわざ説明をいただいたのですか。

○事務局（道路整備課） 前回の協議会の中で、土棚石川線の車道混在につきまして、歩道が広い中で車道混在を引いて逆に危ないのではないかという御意見をいただき、土棚石川線を整備した経過と、藤沢市として自転車走行空間の整備の基本的な考え方を説明させていただきました。

○岡村会長 これは前回の御質問とかを踏まえてということですが、何かありますか。

○浅野委員 前回、私が言ってしていただいたことで、ここの通りに実際に行ってみていただく

とわかると思うのですが、まず車道を走っている自転車はほとんど見かけることはありません。それから、一番問題は、図書館から亀井野交差点に関しての道ですが、ここはバスなども通って、とても危険なところなのです。あと境川のほうから上がってくる車が左から入ってきたり、もとの旧道からバスが出てきて右へ曲がるというところで、また、湘南台から来るバスは、そこを左に曲がってすぐに右に曲がるようになっていて、自転車の矢羽根の絵は描いてありますが、矢羽根の上を自転車が走れる状況ではないです。こんなものをつくった意味が本当にあるのかというのが前回の指摘です。

- 岡村会長 きょうは、こう言うてはなんですが、前回でも説明できるようなことを改めて説明いただいただけで、そういう説明しかできないのは理解できるのですが、いろいろ整備の事例も積み上がり、進んではいけないと言いつつ、ゆっくりであるが着実に進めている中で、以前は、歩道通行したままの人、矢羽根のあるところを通過した人は、以前とこう変わりましたとか、いろいろなことを示していただいていた。こういう御指摘をいただいた以上、どこかの機会を捉えて調べてみるとか、特にそういう声はほかにありませんということであれば、そういう旨をいただいてもいいのですが、多分、そういう感じではないですか。例えば、ほかに庁内、そのほかから同じような意見が出ているとか特にないか、交通管理者と事態を共有しているとか、特にそういうのはないというのを、この場所に限らず、引き続き、適宜御報告いただくという感じではないですか。

この後、そういう話が出てくるのであれば、その中で結構ですが、実際に何か懸念があるとか、ここに限らず、整備はしたが想定したものとは違っているということはあるですか。

- 事務局（道路整備課） 車道混在の整備の件につきましては以上で説明は終わらせていただきますが、土棚石川線を整備する前とした後に自転車の車道走行が何%か、歩道走行が何%という交通量調査を行い、実際、車道混在の整備をした後には、整備前に比べると12%程度、車道走行は増えたのですが、やはり歩道が広いという部分もあり、歩道走行が10%程度しか減らなかったという結果でした。このことについては課題であり、引き続き啓発等をしていく必要があると考えております。

- 岡村会長 多分、こういう話は毎回、個々の整備の話では出てきますので、委員の方々、また、いろいろ御発言をいただければというところでしょうか。

ほかに前回の振り返りという観点では何かありますか。よろしいですか。

●議題（2）藤沢駅周辺の自転車走行空間づくり

- 事務局（都市計画課） 藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりにつきまして、都市計画課から御説明いたします。

5ページを御覧ください。まず、8月に行いました前回協議会のおさらいを簡単に行います。こちらの図は、前回の協議会において選定を行いました藤沢駅周辺の自転車ネットワーク路線等を示した自転車走行空間整備計画図の案となっております。こちらの図におきまして、外側の緑色の線は、藤沢駅周辺の自転車走行空間エリアとしまして、駅を中心から約500メートルの範囲で設定をしたものとなっております。また、図の黒い線については、平成26年のふじさ

わサイクルプランを策定したときに設定をしました将来的な市内全域を捉えた自転車ネットワーク路線をお示しています。そのほかの黄色の線と赤色の線については、前回の協議会でお示しをした鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線となっておりまして、赤色が歩道がないところ、黄色が歩道があるところとなっております。

また、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備方法につきましては、歩道がある黄色の路線については、将来的な自転車ネットワーク路線と同じように自動車交通量と規制速度から決まる整備形態として、矢羽根型の路面標示での整備を行うことを予定しておりまして、歩道がない赤色の路線は、そもそも幅員が狭いので、前回の協議会でお示しをしました交差点ごとに、自転車は左側通行ですよという自転車ピクトグラムを設置することで、自転車の走行位置を示して、逆走を防止することを予定しております。また、駐輪場とか保育園、公園の前は、その施設の自転車利用者の出入り口がありますので、その出入り口付近のオレンジ色の丸とピンク色の丸、点在しておりますが、そのような場所には同じく自転車左側通行を促すような自転車ピクトグラムの整備を行うことを予定しております。

本日の内容については、前回の協議会では触れておりませんでした、真ん中の駅中心部と書かれている薄い赤色の部分についての自転車利用環境に関する考え方を御説明いたします。

6 ページを御覧ください。こちらでは、前回協議会の内容と本日の協議会の内容をお示ししております。青枠内は前回の協議会の内容となっておりまして、先ほどの図で御説明をいたしました藤沢駅周辺の自転車ネットワーク路線の選定を行った箇所とか、整備の方法について記載しております。本日は、下の赤枠内の前回の協議会では触れておりませんでした駅中心部における自転車利用環境について御説明いたします。

駅中心部では、さまざまな交通が輻輳していることから自転車利用方法の整理を行っていきます。なお、駅前広場へは自転車を誘導しないという考えがありますので、駅中心部内での自転車ネットワーク路線の選定は行わないこととしております。自転車の利用環境を考えるに当たりまして、歩道では自転車と歩行者の関係を、また車道では自転車と自動車とか公共交通との関係をそれぞれ踏まえる必要があるので、これからの説明では、歩道と車道で分けて御説明いたします。

続いて、7 ページを御覧ください。こちらのページでは、以前に御説明をさせていただきました自転車押し歩きの検討背景となります。ふじさわサイクルプランでは、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の設定に際しまして、人が集中する鉄道駅周辺の駅前広場などでは、自転車の押し歩き区間の導入について検討を行うこととなっております。以前の協議会におきまして、この自転車押し歩き、以前はエリアという考えでお示しして御説明いたしましたが、委員からの御意見として、自転車利用者にとって、押し歩きという表現には疑問があるとか、自転車で走行してきた人にとって、急にそこで自転車を降りてくださいということは怖いという御意見をいただいております。

本日は、この自転車の押し歩きについて、さらに検討を行ってまいりましたので、御説明いたします。

まず、歩道での自転車走行につきましては、特に主要駅である藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅の4駅の駅前広場を対象としていますが、それぞれの歩道では、通行する歩行者が多く、また自転車が走行すると接触事故の危険性があります。また、それら4駅の駅前広場では自転

車の歩道内走行が認められておりません。そのため、そもそも歩道では自転車を降りて、自転車の押し歩きをしなくてはならないものになっています。

次に、青色の部分の車道での自転車走行についてですが、特に主要駅の駅前広場の車道では、車道の左側となる第1通行帯において、路線バス、タクシー、送迎等のための自動車の発着が常に繰り返されている状況です。また、自転車は道路交通法によって道路の左側端を通行しなければならないことになっています。このことから、駅前広場の車道では、自転車の動線とほかの交通の動線が輻輳するため、車道から歩道に移動して自転車の押し歩きなどの検討を行うこととしました。

次のページでは、具体的な例として藤沢駅の南北の駅前広場を挙げ、現在の交通ルールに従い走行を行った場合の通行方法を整理しています。

8ページを御覧ください。こちらは、藤沢駅北口の駅前広場の通行方法を示したものになります。図の緑色の線は自転車の動線を示しておりまして、それ以外の黒と赤と青の線はバス、タクシー、乗用車の動線をお示ししています。青い四角はバスの停車箇所、黄色の四角はタクシーの停車箇所となっています。図を後で確認したところ、ほかにもバス停の停車箇所がありますが、今回御説明する自転車の走行に影響を与える箇所ではないので、御了承いただきたいと思います。

こちらの図を確認しますと、自転車の動線はバスやタクシーの停車箇所と重なっていることがわかります。また、乗用車の停車箇所は、北口については身体障害者用の停車箇所はありませんが、基本的には送迎の場所はないのですが、実態として、タクシー乗り場の前方で送迎を数多く行っていることが見受けられます。そのため、北口の駅前広場では、バス、タクシー、乗用車の発着が繰り返されておりまして、これらの動線と自転車の動線が輻輳しています。なお、駅前広場の歩道におきましては、自転車走行は認められておりません。

続いて、9ページを御覧ください。こちらは、藤沢駅南口の駅前広場の通行方法を示したものとなります。北口と同じく、緑色の線は自転車の動線を示しています。緑色の以外の青い線と赤い線は乗用車、タクシー、バスの動線をお示ししています。青い四角はバスの停車箇所を示し、黄色の四角は乗用車の停車箇所を示しています。こちらの図を見ると、南口の駅前広場では、路線バスや乗用車の発着箇所と自転車の動線が輻輳していることがわかります。北口と違うのは、タクシーとの輻輳がないということなのです。なお、南口も歩道内での自転車の走行は認められておりません。

続いて、10ページを御覧ください。今、ここまでで藤沢駅の南北駅前広場における現状の通行方法を確認しました。その結果、歩道では通行する歩行者が多く、自転車が走行すると接触事故の危険性があるということ、また、そもそも自転車は押し歩きをしなくてはならないということを確認しました。また、車道では、自転車の動線と路線バス、タクシー、自動車の動線が輻輳していることを確認しました。

続いて、11ページを御覧ください。次に、駅前での自転車利用の検討に当たりまして、藤沢警察署から情報提供をいただきました過去2年間の駅前広場の自転車関連事故を見てみます。駅前広場が図のピンク色の部分になりますが、こちらでは、警察が把握している事故に限りますが、自転車関連事故が発生していないということがわかります。駅前広場の近くでは、3件ほど事故がありますが、先ほど説明したような輻輳からの事故ではなく、駅前広場内の事故で

はないことを確認しております。

続いて、12ページを御覧ください。こちらは、藤沢駅北口の自転車交通量を調査した結果です。この調査の結果については、事前にお配りした資料では、調査を行えたら掲載しますとお伝えしていたものになりますが、先週の10月31日の木曜日に行ったもので、朝と夕方それぞれ各1時間調査を行いました。

歩道と書かれた白抜きの四角内の数字は、調査時間1時間のうち、歩道内で自転車が走行した台数と自転車を押しかけていた人の合計値となっております。また、括弧内の数字については、歩道内での自転車走行の割合を示しています。この歩道と書かれているところは3カ所あるのですが、それらの合計については、左上のピンク色の赤枠の中で書かれているところが合計値を示しています。また、車道内の数字については、図の矢印の合計を車道計という青色のボックスでお示ししています。また、参考値として、平成24年度に行いました歩行者数の調査結果を掲載しております。

こちらの結果を確認しますと、車道を走行する自転車の交通量は、北方向から南、西から東、東から西の3つの矢印の方向の交通量の合計値となりますけれども、朝の時間帯は1時間に28台、夕方は10台という結果となっております。この交通量が多いのか少ないのかということですが、前回の協議会で駅周辺の歩道がない道路について調査結果をお見せしましたが、そちらと同等か、それ以下となっていて、特別に多くはないという結果でした。また、歩道を走行している自転車については、下の駅側になりますが、朝の時間帯で約8割となっておりますが、夕方の時間帯は全ての箇所ですべて100%、95%、96%で、ほとんどの自転車が押し歩きをしていないという現状を確認いたしました。また、参考値として掲載しています平成24年度の歩行者交通量は、駅側のところ、右下になりますが、最大でも夕方の時間帯で582人となっていて、この程度の人数では、歩道内での自転車走行割合にはさほど影響していないものと考えられます。

続いて、13ページを御覧ください。次に、藤沢駅南口の自転車交通量を調査した結果になります。調査は、ことしの8月6日の火曜日に行ったものです。

結果を確認しますと、駅前広場における車道での自転車交通量は、青色のボックスになりますが、朝の時間帯は1時間に9台、夕方で33台となっていて、北口と同じように駅周辺の歩道がない道路と同等、またはそれ以下ということで、特別に多くはないという結果です。また、歩道を走行している自転車の割合ですが、駅側、図の上側の朝の時間帯は21%、夕方は42%となっております。下側、小田急デパート側は、朝が100%、夕方になると95%と、こちらは高い。参考値として掲載しています平成24年度の歩行者交通量の結果を見ますと、南口広場の北側、駅側については、朝の時間帯で1952人、夕方で1435人ということで、1時間に通行している歩行者がかなり多くて、これほどの人数になると物理的に自転車の走行ができなくなって、自転車走行割合に影響があらわれた結果だということが、あくまで推測ですが、推測されることとなります。

続いて、14ページを御覧ください。ここまで駅前広場における自転車関連事故と自転車交通量を確認いたしました。歩道内では、警察が把握しているものに限りますが、自転車関連事故は過去2年間で発生していないこと、歩道内を走行している自転車が多くのことがわかりました。これらのことから、歩道での施策の検討としましては、歩行者の安全確保のために歩道内

での自転車押し歩きを促進していくことといたしました。一方で、車道内では、歩道と同じく警察が把握している自転車の事故は過去2年間なく、また自転車交通量は駅周辺の歩道がない道路程度で、特別多くはないということがわかっています。これらのことから、車道では自転車走行を無理にやめてもらうのではなくて、自転車利用者が歩道に移動する際には、車道から歩道へ移動してきた自転車に対して自転車押し歩きを意識づけるということを考えております。

続いて、15ページを御覧ください。歩道での自転車押し歩きの促進策としましては、歩道内の自転車走行が多く見受けられるということで、歩行者の安全を確保するために、こちらの図のような路面標示等を設置することによって、自転車の押し歩きを促進します。設置箇所については、自転車の動線を確認しまして、効果的である箇所を選定して、図のような箇所に設置したいと考えております。

続いて、16ページを御覧ください。こちらは南口の設置予定箇所となります。同じく歩道内の自転車走行が多く見受けられるので、図のような配置で路面標示を設置するという考えであります。

続いて、17ページを御覧ください。また駅前広場へ向かう道路ですが、駅中心部の中のお話です。ある場所から歩道内走行ができなくなる、途中までは歩行者優先で自転車走行できる箇所が歩道ではよく見受けられますが、途中から、そういった標示がなく、歩道内は走行できなくなる場所が存在します。こちらの写真は藤沢駅南口の南側に位置します藤沢駅鵜沼海岸線という道路ですが、そちらの沿道となっております。こちらの道路は途中まで自転車歩行者道となっておりまして、歩行者が歩く場所と自転車が走行する場所が分かれているところで、基本的には歩道内走行ができるのですが、図の箇所からは歩道内での走行ができなくなります。そのような場所におきましては、歩行者の通行に支障のない範囲で、歩道では自転車を降りて通行してくださいといった「歩道内自転車押し歩き」の案内を右上の写真の車どめのような形とか、全ての場所、歩道の復員に余裕があるわけではないので、右下の棒状の車どめに「自転車はおりて通行」といった案内を出して、設置していくということを考えています。

18ページを御覧ください。藤沢周辺の自転車走行空間づくりの今回までのまとめとなります。今回は藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりの一環としまして、3項目めの藤沢駅の駅中心部における自転車利用環境を検討しました。その結果、歩道では、歩行者の安全確保のために路面標示や案内板等によって自転車押し歩きを促進して、歩車道から歩道へ自転車が移動しようとする際には、上記の内容をもちまして、自転車押し歩きの意識づけを行うこととしました。次回は今回の協議会での御意見を踏まえまして、全体計画としてまとめてまいりたいと考えているところです。

その後、19ページから22ページまでは参考としておつけしているものになりまして、藤沢警察署から情報提供をいただきました過去2年間の自転車関連事故の内容を考察したものになります。本日、特に細かくは御説明いたしません、事故が発生する時間帯、事故の相手、発生月、発生曜日と掲載しているので、皆様、検討される際には参考としていただければと思います。

以上で、藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりの御説明を終わります。

○岡村会長 現状を踏まえた上だとかこういう形が望ましいという御提案です。皆様から御意見を

いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

事故が起こっていない、イコール安全とは限らないというのはよく言われている話です。事故は起こっていないが、例えばタクシー事業者、バス事業者から、自転車に関して意見をいただいていることがありますか。

○事務局（都市計画課） 私が伺っている中では、自転車が歩行者と同じように横断歩道を走行してくるのが怖いというお話を聞いています。あと、駅の広場内外問わず、バスの運転手からのご意見として、自転車の巻き込みについては、いつも注意しているから何とかなっているが、非常に危ない運転を見かけるというお話は聞きます。

○岡村会長 率直に言うと、駅前の広場の中に、車道を自転車が通行することについて、あえてとめることはしませんということですよ。ただ、歩道に上がる場合には押し歩いてほしいというのが現状を踏まえた方向性の提案です。駅前広場を車道として使っている方の意見を聞いていけば教えていただけますか。

○事務局（都市計画課） 特段の御意見は伺っていません。市としましては、やはり駅中心部には、歩行者を含め、いろいろな交通が集中しているというのは確認していますので、自転車を駅前広場に誘導しないという考え方は持っております。

具体的な策としましては、前回のお話で、駅中心部の外周道路に歩道がある場合には、矢羽根型の路面標示を設置するというお話をさせていただきましたが、駅中心部の中に矢羽根を設置しないことによって、自転車がある程度誘導できないか考えています。

○瀬川委員 12ページですが、この駅前を私はよく自転車で走っていますが、藤沢駅北口の交通広場内には、入ったことがないです。駅前のほうに行く左側の路線では、バスが降車のために、いつも1台か2台は停車していますよね。タクシー乗り場の方へ行っても、頻りにタクシーがとまったりしているから、行かないです。タクシーが乗車や降車のために左側端に停車していますから、自転車は左側端を走れません。だから、走ったことがないです。自転車は走る必要がないと思います。なので、私はここに行きたいときは歩道に入って、歩道を回っています。南口のほうが道路が広くてゆったりしていて、周囲が見渡せますので、交通広場内の走ろうと思えば走れるのですが、バスがいっぱい停車しているし、降車と乗車で左側にぴったりつけています。だから、交通広場内には自転車を入れなくてもいいのではないかという意見です。

○廣田委員 北口は、車道ではなく、線路側の歩道を走行する自転車がとても多いと思います。タクシーの並んでいるところの左側を走ることはできませんし、車道のところを自転車が走ること自体は無理ではないかと思います。バスも常時いますしね。ですから、この中を自転車で走ること自体、なかなか難しい部分があるのではないかと思います。危険だと思って、歩道を走るのだと思います。

○岡村会長 北口ですが、多分、交通広場の中を通るのだったら、交通広場の北側に駐輪場がありますから、きっとそちらにとめるのでしょうか。なので、東西を移動される方の幾らかは、市役所と駅の間にある駐輪場利用者かもしれないです。

南の方がいろいろ課題がありそうな感じがしますが、北も含めていかがでしょうか。

○瀬川委員 私は、よく南口の駅前を走りましたが、ここを走りましょうという規定がなかったものですから、駅側を走ったり、バスが停車していたら避けて走ったりとしていたので、ここを走るのだよという矢羽根などが設置されると、走行の仕方がわかってくると思います。

○佐々木委員 私も自転車で駅前の車道を走るのは難しいと思います。どういう人が車道を走
のか、どう利用の方法があるのかと思います。先ほどのお話の中で、歩行者が多いから歩
道を走る自転車が南口のほうは少ないのではないかという予測があったと思いますが、例えば
ここに駐輪場との関係性はわかりますか。

○事務局（都市計画課） 走行している人がどこに行っているかという追跡調査まではしてい
ないです。数値的には出ていないですが、目で追っていると、例えば南口の場合は、南方向から
来た人が東のほうに行って、商業施設の方向に行って、帰りに買い物袋を持っているところは
見かけました。あとは、駐輪場の方向に向かって走って行かれています方も見かけています。南
口の話です。

北は、朝と夕方の1時間ずつしか見ておりませんが、東西の行き来がかなり行われています
が、北から南に交通広場を通行していた自転車は1台だけでした。東西方向の行き来をされて
いる人は、駅を南北に横断をされている人たち、もしくは駐輪場の利用者だと思われます。

その他では、夕方の時間帯に子どもたちが歩道での自転車走行をしている姿を多く見かけま
した。夕方、駅側の歩道で109台をお示ししていますが、数十台は子どもたちの自転車です。
塾なのか、習い事なのかはわかりません。

○佐々木委員 子どもたちが多いのだったら、この標示も子どもたちが見てわかるようにしない
いけません。「降りる」という漢字は習っていないかもしれないので、わかるようにした方が
よいと感じました。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。参考とさせていただきます。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。

そうすると、車道を余り通っていないという現状を踏まえて、あえて禁止はしないまでも、
いろいろな標示などをして通るような雰囲気ではないという形にしておくということ、おお
むねいいのではないかという感じです。

一方で、歩道での押し歩きは全然してくれていないですよ。南口の駅に近いところは、さ
すがに人も多いため、そうせざるを得ないのかもしれませんが、南側のデパートの前あたりだと、時
間帯によっては余り人がいないですし、北口もそうですよね。南口の駅のすぐ脇であれば、押
し歩きをしてくださいと書かれれば、確かにそうだなというふうに見ていただけますが、それ
以外の場所では周知をするのは工夫が要りそうですね。特に南口のデパート側も、降りなけれ
ばいけないのですが、普通は乗って、ゆっくり走ればいいのかという感じですよ。そこには
御意見ありますか。あとは、子どもたちという御指摘はありましたね。

○浅野委員 法令上、押し歩きしなければいけないと今言われたのですが、13歳未満と70歳以上
の人はたしか歩道を通っていいのですよね。法令では禁止しても、子どもは禁止にならないの
ではないかと思うのですが。

○事務局（都市計画課） 確かに、13歳以下、また高齢者は歩道内の通行をできますが、それは
あくまで歩道内に歩行者がいない場合です。

○浅野委員 いないとは書いていないですよ。邪魔にならないようにと書いてあるだけだと思
うので、いないというのはどの範囲か、何平米以上とか、自分から何メートル以上とかとなっ
てしまうと思うので、実質上、そんな話は無理だと思うのです。

○事務局（都市計画課） 我々としては、駅前広場は一定数以上の歩行者がいるということ踏

まえて、基本的には高齢者、子ども含めて自転車は押し歩きだと考えています。ただ、それは法規制ではなくて、道路管理者として降りてくださいという案内を設置するものです。

○浅野委員 それはわかります。それだったらいいのですが、地下道なんかも、その扱いですよ。あの地下道を自転車に乗ったまま通る人は余りいないと思うのですが。

○岡村会長 時々いますね。

○廣田委員 いますよ。通り抜けていく人が。

○細谷委員 日中は管理者がいるから、いないのです。

○細谷委員 夜は管理者がいないから、自転車が勢いよく走ります。

○浅野委員 市役所の前もそうですよね。市役所の前も、以前に自転車に乗ったまま通行したら、押し歩きしてくれと言われました。市役所の前も押し歩きになったのですよね。

○事務局（都市計画課） 市役所の前というのは橋の上のことですか。

○浅野委員 橋も含めてです。

○事務局（都市計画課） 押し歩きです。

○岡村会長 車道を通行するか、歩道を通行するかという観点からすると、子どもと高齢者については車道を通行しなさいとは言いませんという趣旨だと思っています。ただ、駅前広場の場合は、もちろん乗ってはだめということではなく、あくまでもお願いではありますが、そういうことにしたいというのが提案ということですね。

ほかはどうでしょうか。今回のことを決めたから終わりではなく、むしろいろいろな観点からの意見をいただければと思います。

いろいろと御意見をいただいたところで、基本は、車道通行の禁止はしないまでも、現状の法令を遵守するような形に積極的に誘導するということです。この提案に対して、意見をいただきました。特段、危険であるとか、問題があるという話はなかったですが、実効性に関しては幾つか御意見もいただきましたので、これはこれからということでしょう。

ほかに、これに関していかがでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。

●議題（3）自転車活用推進計画

○岡村会長 次に、議題(3)自転車活用推進計画について、これはそれなりに大物の議題ではないかと私は思っておりますが、御説明をお願いいたします。

○事務局（都市計画課） それでは自転車活用推進計画につきまして、引き続き都市計画課から御説明差し上げます。

24ページを御覧ください。まず、自転車活用推進計画の策定のもととなります自転車活用推進法の概要について御説明いたします。自転車活用推進法は、2017年5月から施行がされた法律です。この法律の基本理念としては、4つの項目がございます。1つ目は、自転車は、二酸化炭素を排出せず、災害時に機動的であること。2つ目は、自転車の活用の推進を行うことにより、自動車依存が低減し、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果を発現すること。3つ目は、自転車活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること。4つ目は、自転車活用の推進は、交通安全の確保を図りながら行うということ、この4つから成っております。この自転車活用推進法では、これらの基本理念を踏まえまして、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掲げております。

そして、この法律における我々地方公共団体の責務としましては、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を実施することになっております。また、この法律では、役割に応じて自転車活用推進計画を策定することになっておりまして、国は、この法律の中では自転車活用推進計画を定めなければならないことになっております。また県は、国の推進計画を勘案して都道府県推進計画を定めるよう努めなければならないことになっております。また、我々、市町村は、国や県の推進計画を勘案して、地域の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めた市町村推進計画を定めるよう努めなければならない。なので、都道府県と市町村は努力義務ということになっております。

本市におきましては、自転車施策に関する総合的な計画として既にふじさわサイクルプランがありますが、サイクルプランは策定してからまだ5年程度で、その策定期間もまだまだ残っていますので、今回の国の求めに応じて藤沢市の自転車活用推進計画を努力義務として策定する検討を行って策定する場合、今のサイクルプランをどのように変えていく必要があるかを今回検討してまいりましたので、本日はこちらの内容につきまして御説明いたします。

25ページを御覧ください。自転車活用推進計画に関するこれまでの経過と今後の流れになります。2017年5月に自転車活用推進法が施行されました。その約1年後の2018年6月には国が自転車活用推進計画を閣議決定、なので、国の推進計画は1年半くらい前にでき上がっています。その約2カ月後の8月には、国が都道府県とか市町村が自転車活用推進計画を策定するためのポイントをまとめた地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）を発出しています。ここまでがこれまでの経過となりまして、これからの予定では、今年度中に神奈川県が推進計画を策定する予定となっております。藤沢市は、国と県の両方の推進計画の内容を勘案して策定を検討する必要があるので、目指す場合には、2020年度を目指したいと考えております。

なお、これまでに推進計画を策定した自治体としましては、ページ下に記載のとおりで、関東エリアの都県では、茨城県、群馬県、東京都がございまして、また、関東エリアの市町村では、宇都宮市、千葉市、横浜市がございまして、神奈川県は、今年度、推進計画を策定する予定で、市町村は県の計画を勘案しなければならないので、神奈川県がつくる推進計画の内容によっては、横浜市は改訂する必要がある出てくる可能性もあるということになります。

続いて、26ページを御覧ください。こちらでは、市町村が推進計画を策定するときの注意事項をまとめたものになります。国の推進計画を勘案し、県の推進計画が策定されている場合には勘案して策定することになっております。こちらについては、国の推進計画を確認しながら、国が作成した推進計画策定の手引き（案）を参照します。また、神奈川県は今年度中の策定になりますので、その内容を確認して策定を行う必要があります。

次に、推進計画は自転車施策の最上位計画として位置づける必要があります。こちらにつきましては、本市の現在の最上位計画はふじさわサイクルプランでありまして、計画期間は2014年から2030年までとなっております。

次に、既存の計画、ふじさわサイクルプランのようなもとの計画がある場合、その計画を推進計画に位置づけることが可能となっております。こちらについては、ふじさわサイクルプランの内容と推進計画に求められている内容が合致する場合、サイクルプランを推進計画に位置づけることができます。

次に、推進計画の検討の際は、協議会を設置して検討することになっています。こちらについては、国が作成した手引きにその協議会の構成メンバーが示されており、後ほど御説明させていただきます。

次に、推進計画の内容は、自転車ネットワーク計画の位置づけ基本とするほかは、特段の定めはありません。自転車ネットワーク計画については、現在のふじさわサイクルプランに記載されています自転車ネットワークに関連する事項が国から自転車ネットワーク計画として認められています。

これらのことを踏まえまして、次のページでは、国が作成した推進計画策定の手引き（案）の内容に沿って、ふじさわサイクルプラン推進計画に位置づけることを検討いたしました。

27ページを御覧ください。こちらでは、手引き（案）の内容に沿ってサイクルプランを当てはめて検討を行ったものになります。1の地方版推進計画、地方版というのは、都道府県と市町村になります。都道府県市町村推進計画の位置づけ、策定主体になります。(1)の位置づけとしまして、地方版推進計画は地方公共団体における自転車施策に関する最上位計画として位置づけることになっており、こちらについては、ふじさわサイクルプランが最上位計画なので、推進計画とサイクルプラン、どちらも上位として位置づける、ふじさわサイクルプランを推進計画に位置づければ、一本化が図られるということになります。(2)の策定主体ですが、地方版推進計画の策定主体は都道府県及び市区町村となっております、神奈川県は神奈川県であり、藤沢市の推進計画の策定主体は藤沢市となっております。

2の計画の構成につきましては、国の推進計画の構成を参考として検討することになっていますが、手引き（案）では、標準的な構成例として(1)から(4)がお示しされています。ふじさわサイクルプランは、こちらに書かれている標準的な構成例を満たしていることを次のページ、28ページで確認していますが、(3)の実実施スケジュールの部分については中短期、今後10年間でやっていきますというような大まかなくくりでしか書かれておりません、詳細なものについては書かれておりません。そこで、下の赤枠の中に記載しているとおり、自転車の活用推進に当たっては、特に自転車走行空間整備と駐輪環境整備の推進が重要であると考えまして、これらの実効性を今後高めていくためにも、サイクルプランにこれらの実施計画を今回の機会を捉えて追加することを考えております。具体的な実施計画の内容につきましては、10年間の予定としまして、走行空間整備では、整備路線、整備形態、鉄道駅周辺整備計画等になります。また駐輪環境整備では、今後、駐輪場を整備していく検討箇所とか駐輪の需給バランスを踏まえた民間駐輪場の事業者への補助対象駅等を示していくことを予定しております。

続いて、28ページを御覧ください。こちらの表では、先ほどの国が示した標準的な構成例をふじさわサイクルプランに当てはめたものとなっております。縦方向がふじさわサイクルプランの構成、横方向が手引きが示す標準的な構成例となっております。こちらを見ると、ふじさわサイクルプランは推進計画策定の手引きが示す標準的な構成をどの項目も満たしていることが確認できます。ただ、先ほどもお伝えしたように、実施に関する詳細な内容が記載されていないので、今回の機会を捉えまして、現行のサイクルプランに実施計画を追加して、新たなサイクルプラン、ふじさわサイクルプランを見直すことによって、法律に基づく自転車活用推進計画としてふじさわサイクルプランを位置づけることを考えています。

続いて、29ページを御覧ください。今、サイクルプランを見直すということをお伝えしたの

ですが、こちらのページでは、ふじさわサイクルプランを見直すという観点で、その見直しの根拠と見直し組織について記載したものになります。見直しの根拠としましては、ふじさわサイクルプランの80ページに記載されていまして、「中短期的な自転車施策の進捗や、社会経済情勢に大きな変化が生じた際には、ふじさわサイクルプランの見直しを行います」とされておりまして、今回の自転車活用推進法、国がつくった法律の施行という機会を捉えまして、今回、サイクルプランの見直しを図っていくものであります。

次に、見直しの組織ですが、ふじさわサイクルプランの81ページに協議会設置によるサイクルプランの推進体制が書かれておりまして、進行管理や実施する施策についての情報交換・調整を図る場であるということが書かれております。今回のこの協議会、ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会はその役割を担っております。つまり、この協議会は、市の推進計画が今後求めていきます自転車ネットワーク整備の実施計画の策定に必要な調整事項を掌握している組織であるため、本協議会を自転車活用推進計画の検討組織とすることが最も望ましいと考えています。

続いて、30ページを御覧ください。自転車活用推進計画の策定に向けた検討の体制になりますが、手引きにおいては、協議会を設置することになっております。手引きが示す協議会の構成メンバーは、表の左側になっていまして、表の右側はサイクルプランの協議会、本協議会を自転車活用推進計画の検討協議会とした場合の構成員はどのようになるかを示したものになります。この手引きが示す構成メンバーの上から3つ目の道路管理者というところで、現在、ふじさわサイクルプランの協議会のメンバーの中には市道の管理者、県道の管理者は藤沢土木事務所の方に出席委員になっていただいておりますが、市道の管理者がいない状況となっております。今後、自転車活用推進計画の検討を行っていくためには、市道の管理者として道路整備課長を追加したいと考えています。この際、ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の委員は設置要綱によって定められていますが、道路整備課長は設置要綱第4条の市職員、設置要綱第4条には市職員はその委員になれると書いてありますので、要綱の改正は特段行わない予定となっております。

(2)の策定手順につきましては、手引きに記載されている内容につきまして、協議会を開催して検討を進めること、検討結果に対するパブリックコメントを実施すること、検討状況は住民等に情報提供することが記載されています。本市としましては、この内容に加えまして、策定の際には、市民に向けた説明会とか市議会への報告を予定しております。

31ページを御覧ください。藤沢市自転車活用推進計画の策定スケジュールになりますが、今回の第12回協議会におきまして、今後の推進計画策定に向けた検討体制の確認をさせていただきます。また、次回の協議会は2月ごろに予定しておりまして、推進計画検討の中間報告を行い、その先に予定している5月の協議会で素案の提示をしていきたいと考えております。その後、来年度中に行う内容としましては、パブリックコメントの実施とか協議会に対する素案から案が変わったときの案の提示ですとか、市推進計画を策定、策定の際には議会の報告を行っていくということを考えております。

続いて、32ページを御覧ください。今回の協議会での確認事項等を記載しています。確認事項は5つございまして、議決事項が1つございます。

まず、確認事項ですが、(1)市は、本市における自転車施策に関する最上位計画となる藤沢

市自転車活用推進計画の策定を目指します。(2)「ふじさわサイクルプラン」に実施計画を追加し、「ふじさわサイクルプラン」を市町村推進計画として位置づけます。(3)実施計画の内容は、自転車の活用推進の基本となる自転車走行空間整備と駐輪環境整備に関する内容とします。(4)市推進計画の策定は、今年度策定を予定している神奈川県の実施計画の内容を確認してから行います。(5)市推進計画の検討に当たり、本協議会の委員に市道の管理者として道路整備課長を追加すること、以上が確認事項となります。

そして、本日の議決事項となります。本協議会の設置要綱第2条では本協議会の所掌事項が記載されておりまして、本協議会は、サイクルプランの円滑な推進を図るために、1つ目が、ふじさわサイクルプランの推進に関する事務、2つ目が、その他目的達成のために協議会が必要と認める事項となっております。そのため、本協議会、ふじさわサイクルプラン連絡協議会において、今後、市推進計画の案の内容を検討していくことを認めていただけるのかというところが議決事項となります。また、市の推進計画については皆様が決めるのではなくて、案として認めていただくということになりまして、最終的には市が策定主体となりますが、市推進計画の案として、この内容でふさわしいかどうかについては、今後、議決をとらせていただきたいと考えております。

この後、33ページ、34ページには、既に昨年度策定がされております国が作成した自転車活用推進計画の目標と指標を載せたものになります。特段、本日御説明はしないですが、参考として掲載しておりますので、御覧になっていただきたいと思います。

以上で、自転車活用推進計画の説明を終わります。

○岡村会長 確認事項と議決事項そのものは32ページにあるとおりでありますが、そもそも自転車活用推進計画は一体何なのだとおっしゃることを御理解いただくのは、むしろとても大事なことで、広く御質問や御発言をいただければと思っています。

ちなみに、県内では横浜市はもう終わりました、相模原市は私がかかわっており、先日原案の承認がされて、次の段階に進んでいます。

藤沢市としては、これだけ立派なサイクルプランをつくって何もしないというのは多分あり得ないとは思ってはいますが、やはり具体的にどういう形で検討していくかというところは、決めなければいけないですし、自転車に関する議論はこの場で行っていますので、皆様に御意見をいただきたいところです。本日はいろいろな御意見をいただき、最後は確認事項を踏まえて議決をできればと思っています。いかがでしょうか。

○瀬川委員 サイクルプランというのは、ヨーロッパではドイツ、オランダ、デンマークがすごく推進しています。例えば、通勤に自転車を使う人は所得税から減税させてくれるということがあって、私もドイツに2年住んでいたのですが、皆さん、車で移動するように自転車で移動するぐらいで、家族全員で自転車で走っていたり、とにかく自転車社会でした。それは、ドイツは国土が広いし、平面だし、それから、片側3車線あった道路を左の1車線を自転車道にしています。しかし、日本は3車線ある市街地の道路はないです。そういうこともあって、私が以前にいた会社のほとんどの職員は自転車通勤でした。95%ぐらい。皆さん、雨の日も関係なく自転車で来まして、その理由は健康のためなのです。これは見習うわけにはいかないと思いますが、どういう基準で、どういうふうに進んでいるのかを知りたいと思います。デンマークもすごかったし、オランダもすごいです。その3カ国は、自転車利用が徹底している

し、国民も自転車を愛用しているという状況になっています。

○岡村会長 藤沢市のどこかの会議で話があったのですが、駅までは確かに皆さん、自転車を使われるのですよね。歩いて行くか行かないかぐらいの距離は、皆さん自転車を使うのです。先ほどいただいた国では、皆さん、歩いては絶対行かないという距離だが車なら気軽に行くような3キロメートルや、5キロメートルぐらいの距離で自転車を使いますよね。それより遠くなると、さすがにドイツの人は高速道路で行きます。どこかの資料で、藤沢は非常に車の割合が高いので何とかしたいというのを見ました。

○沼田委員 私のお店がスポーツ車専門でやっています、自転車組合の中ではちょっと異例なショップになるのですが、スポーツ車、ロードバイク、クロスバイク、マウンテンバイクといったものが、先ほど言われていたヨーロッパ、欧米では当たり前の自転車の形態になりまして、むしろ、いわゆる普通のママチャリが自転車としては日本独特の文化なのかなという感じがしています。

スポーツ車業界としては、何しろ健康増進、自転車は非常にクランク、ペダルを回すときに上下動がかなりありまして、腰の筋肉の可動域が非常によくなくなるということで、寝たきりの防止ですとか、あと自転車はダイエット効果が一番よく言われているような気がするのですが、むしろ血行がよくなるのです。ダイエットという意味では、効果のない方もいらっしゃるのですが、血行という意味では、ほぼ9割以上の方が毛細血管が非常にふえて、万病に効くと言っていると思っています。そういった意味では、私自身も誇りを持って、スポーツ車を推進していくお店をやっているよかったですなと思っています。

○浅野委員 私も自転車で少し運動させてもらっていて、さき程ダイエットは余りだめと言っていました、私は10キロぐらい減りました。それで、とても助かっているのですが、ちょっと心配なのは、やはり自転車に乗っているときに、とても怖いのです。今、例えば自転車専用レーンをつくったところは、専用レーンを走ってみると、割合、安心して走れるかなと思いますが、矢羽根はまず、ほとんど自転車に乗っていて無意味だと私は思っているのです。

この間、インターネットで調べても、最低1.5メートル以上、車が離れて通ってくれなければとても危険だというのですが、実際には1メートルもないようなところに50キロぐらいの自動車が通り過ぎていくわけです。そういうところは、基本的には怖くて走れないのです。だから、みんな歩道を走ってしまうはずなので、もともと昭和50年ごろに自転車が歩道を走っていると変えたのは、事故が多かったから変えたはずなのです。今度は、歩道で歩行者が危ないから、自転車にまた車道へ戻れと言っているだけで、安全対策をしないまま歩行者の安全のためだけに自転車に車道に戻れというのは、筋が違うのではないかと思います。交通事故全体は減っているが自転車の事故は減っていないと言っているかもしれないですが、自転車の事故はもともと少なかったもので、減っている率が少ないだけではないかと思うのです。

○福島副会長 今回の自転車活用推進法は、基本理念のところ、自動車依存の低減とか二酸化炭素を排出せずと書いてあります。どうしても自転車を活用している人は、中心市街地、藤沢駅とか辻堂駅、そういうところに向かって行ったときに、駐輪場の問題があります。藤沢駅に向かってくる自動車を減らして自転車に変えましょうかという、駐輪場の問題や、先ほどは規制の問題が出てきました。今度は自転車の利用促進と規制する側と相反するものがあつたところで整備しなければいけないと思います。そうすると、中心市街地、自転車が来たところで、

どこに置くことができるのですか。それも歩いて、例えば買い物に行ける距離というか、距離感が必要なのです。要は歩行者と自転車が交錯しないようなところを全て網羅することは難しいので、迂回路のようなものをどうするかを総合的に考えていかなければいけないと思います。

特に駅周辺の先ほど議論したところでは、駐輪場の問題があります。私は個人的には、オーパのある前のパーキングメーターがついた駐車スペースは本当に必要なのかと思います。例えば、あのスペースを全部、歩道を拡張して駐輪場にすれば、相当な数の自転車が駅そばに置けるかなと思います。だから、今度は議論するところが活用と規制というか、両方になるので、もうちょっとその辺を整理しながらやっていくのかなと思っています。その議論はこの場でやるのが理想かと思いますので、それは整理していただいて、進めていただければと思います。よろしくをお願いします。

○佐々木委員 自転車の活用で、通勤に使うウイークデー仕様と、スポーツみたいな形でちょっと楽しむウイークエンド仕様というのがあると感じています。もちろん、藤沢市に住んでいて、例えば通勤場所が横浜だとしたら、藤沢から横浜まで、それを自転車というのは非現実的というのはすごく感じます。それでもバスの利用の人とか、車でどこかまで行っていた人が自転車というのでは随分進歩しているのではないかというのと、境川があれだけ自転車道としてすごい道をつくってくださったことに関しては、先ほども沼田委員が言っていたスポーツ自転車がこんなに境川に走っているというのは、ちょっと感動的で、あれだけの車が走らない道路をつくってくださったことは、すごくいいなと感じています。

ただ、藤沢市は自転車が十分進んでいるのではないかというのはすごく感じているのですが、この国の計画推進として2020年度までとなっています。藤沢市はもっと先までであると思うのですが、何となく具体的な、例えば健康、交通事故が減るというのはデータであらわしやすと思うのですが、どうなったら健康なのかというのはデータ化されていません。イギリスのロンドンでは、交通渋滞が多い時間帯だけは、ある一定の場所は、車で通ったとしたら、有料化されているのです。なので、その道を自転車で通らましようとか、歩いて通らましようということになったときに、何でそれが始まったかという、国民保険、健康保険などがパンクしそうになって、このまま不健康が続くと破綻してしまうのではないかということで、企業も協力して、国も協力してというふうにやったら、その健康保険を利用する人が格段と減ったというデータが出ています。何かしらのこういうものを最終目的として、ここに掲載されている団体をふやしますとか、これをやった市区町村をふやしますとか、表面的なことではなくて、もうちょっと具体的な目標例をぜひとも藤沢市はつくっていただきたいと思いました。

○廣田委員 先ほど自転車の駐輪場の話が出ましたので、前回にも申し上げたのですが、また再度申し上げます。前回、藤沢駅南口のロータリーに向かう部分に自転車の放置が多いということでお話ししました。小田急百貨店の正面にも、少しだからと自転車を置いて地下に降りていく方がいたのです。

先日、オーパとの小田急百貨店の間の道で、橋上デッキの階段の下に自転車がずらっと並んでおりました。ふえた理由は、図書館が移動してきたことが大きいと思っています。あそこの歩道は広いですが、駐輪場に自転車ラックを設置していないので、例えば地震などの災害があって倒れたときに、自転車が足元の邪魔になる可能性もあります。やはり整備をするなり何な

りを考えていかないといけないですし、乗る人はルールを守らなければいけないと思うのです。不便であっても、何でしても自分流であってはいけないと思うのですが、ルールが守られないことがすごく多いのです。最近では放置自転車の回収ということが余り上がってきておりませんが、そういったことも少しやることによって警戒心を持たせるとか、何か手だてを講じていただけるといいのではないかと考えています。

子どもたちの塾とかということも先ほどお話していましたが、南口のロータリーを自転車で押し歩くというのは、線路際の塾あたりです。子どもたちは、自転車を押し歩いておられますので、乗っていかないです。ですから、小田急のところに来る方たちは、南の鶴沼方面から来る人が多いと思います。藤沢駅の東側でJRの南側の人たちは南側の駐輪場しか使わないです。南からくる人たちが駐輪場に入れずにあの辺にとめるということが多く思っていますので、南口の駐輪場をもう少しふやすことを考えるべきと考えています。

もう1点ですが、市役所からオーケーに向かっての東電までの道中は、押し歩きになっているのですが、守っている人は少ないです。私が押していると、ばかみたいと思うのですが、張ってありますが見えない。先ほどの市役所の本庁舎前の押し歩きもそうですが、声をかけても知らん顔して乗っていかれます。乗ってはいけない場所で乗る人が余り多いと、子どもたちもそれでいいと思って、通り抜けていくこともあります。やはり自転車に乗る人が自分流のルールだけを押し通すのではなくて、ルールを守らざるを得ないような雰囲気をつくるということも大事と思っています。

私の団体は、青少年の育成活動や非行防止の活動をしている関係で、学校の先生方との話し合いの中で何を取り上げたらいいかといったときに、まずスマホであったり、お小遣いといった部分とは別に、自転車の乗り方というのが出てくるのです。交通などでいろいろな資料を配っていただいているのですが、なぜ守れないのか。それは保護者、お母さんが守っていないからです。ルールを守れない年代の子どもさんが親の後ろを走っていく、それが交通ルールが身につかないということだと思っています。自転車の乗り方は、知っている方は知っているのです。各小学校にも警察の方が来られて、交通ルールなどでお話しをいただいているのですが、やはり通り一遍だとなかなか守れないということもあります。どこかで整備をすることも必要ですが、それに付随している部分もぜひ進めていただければありがたいと思っております。よろしく願いいたします。

○大嶋委員 基本的なことを質問させていただきたいのですが、こんな立派なふじさわサイクルプランがある中で、ここであえて推進計画に移行する必要があるのですか。本日の議決事項でするので確認をさせていただきたいです。

○事務局（都市計画課） 大まかに言うと、自転車活用推進法という法律の中で、策定の検討はしなくてはならないという立場であります。検討をしていくに当たって、ただ名前だけ変えるということは、市としては考えていませんので、実施計画を追加することによって、実効性を高めていくという考えを持っています。

○大嶋委員 この協議会が推進計画を検討していくということですね。

○事務局（都市計画課） 推進計画の案は、こちらから御提案をさせていただきますが、その案でよろしいかということをお認めいただけるかも含めて、今後、一緒に検討していただけるかということが今回の議決事項でございます。

○細谷委員 先ほど交通事故が減っていないという方がいましたが、前年比からすると、自転車の事故が相当ふえています。藤沢署管内では、8月現在で前年比18件多くなっています。北署管内では、9月現在で24件ふえています。

それから、高齢者から見ますと、自転車は恐ろしい、車なのだといった考えを持っている方が多くなっています。前回もそういった講習会がありましたが、やはり自転車に対しての指導、勉強をもっと強くやってもらいたいと思っています。歩道でも、原則、自転車のベルは鳴らしてはいけないことになってはいますが、特にママチャリが鳴らして走ってきます。これは怖いです。昨日も湘南台駅の東口で、道路の自転車のマークがついているところを走らないで、わざわざ歩行者、年寄りが歩いているところをうねうねと走ってくる自転車がいました。その女性に対して、後を追いかけて、自転車のマークがついているところを走ってくださいと注意したのですが、知らなかったということをしていました。

とにかく、怖いのはほとんどがママチャリです。スポーツタイプを運転する方は、やはりルールを守っています。一時停止もしています。ママチャリは、一時停止をしません。車を運転しても、怖いです。もっと事故に対して、ただ走ればよいというものではなく、指導なり、そういうものをやっ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。

個々にはいろいろ御要望が出ました。議決の先回りをしますが、活用推進計画の件では、サイクルプランは国が示す標準的な構成例を満たしていますが、実施スケジュール等を示していないので、実施スケジュールを加えていくという御提案でした。それ自身に特に御反対という意見はありませんでした。しかし、そもそもサイクルプラン全体をより進めていくとか、それに対してのより具体的な実行方策については、個々にはかなり御意見をいただきました。もし議決がなされるとすると、今までのところは全くさわらずに、実施計画だけページをつけ加えましたというよりは、少なくとも今までやってきたことについて大幅な変更点はないにしても、この数年で状況が変わったりしたこともあるので、そういうところもある程度は見据えた御意見だと思っています。なので、つけ加えますと言うと、すぐできるという意味ではいいですが、せつかくの見直しのタイミングでもあるので、そういうところも検討してくださいということだと思うので、そうやるのかなという感じもします。どうでしょうか。議決の前に伺います。

○事務局（都市計画課） 今、皆様からいただきました意見はかなり重要なことであり、考えていかななくてはいけない内容だとは思っています。ただ一方で、今策定していますふじさわサイクルプランについては、もう既に施行がスタートして5年たっていて、残り期間は10年近く残っていて、それに向けた指標も、今まで掲げているものがございます。なので、その指標を置き去りにして新たな議論を進めていくというよりも、やはり今の目標値はしっかり達成していくという考え方が一つございます。検討の際に、新たな指標をとというような御意見もありませんでしたが、そちらについては今の指標を変えないようなもので何とかできればいいと思っています。

○岡村会長 多分、指標まで変えるとかかなり具体的な検討をするとか、いろいろな調査もするとかになります。以前よりも重要度が増している部分があり、健康というのは今でも確かに入ってはいますが、自転車活用推進計画では、健康というのはより重要な位置づけになっていたよ

うな気もします。指標は大きく変えないにしても、大体、10年より前で見直しをしていくことになる、検討の過程で、こういうことは加えられるとか、こういうところはより強調できるとか、逆に、これはもう難しいから引っ込めるというのも、もしかしてあるかもしれません。そういうことも検討しつつ、ただ、主たるところは実施スケジュールをきちんと示すというふうにしないと、この協議会でいろいろ言いたいことを言っても、実施スケジュールだけが出てきて、議決しますと言われても、せっかく集まる意味がないという感じもあります。どれだけこの実施スケジュール等の詳細以外について検討ができるか、というところはどうか。時間的にかなり厳しいですか。

- 三上委員 ありがとうございます。今まで、いろいろ的確な御意見をいただきました。また、きょうの提案は、一つは、この推進計画を策定するということの議決という面もありますが、この場で議論していくかどうかを議決していただくというのが、今回のまさに課題でございます。先ほどの議論の中でも、皆さんに駅周辺においてもかなりの的確な御意見をいただいたところで、この協議会で推進計画を議論していくのがふさわしいのではないかと改めて思ったところです。

また、今、推進計画の御意見もいろいろいただきました。その中でも、佐々木委員からも、指標の関係の新たな視点というお考えもございました。先ほど担当からも言ったとおり、今ある指標を1回全部抹消してというわけにはもちろんいかない中で、これまでの指標を管理していきながら、また新たな健康の部分での視点とか、そういったものについて議論していければいいと思いますし、それが完全なる指標にならなくても、別添のものとして取り扱ってもいいのではないかとも思います。

また、全体としての大きなネットワークそのものを変えていくとかは非常に大きな変更になりますが、それ以外の、例えば今の細谷委員の御指摘の今後の指導のあり方とか、いろいろな観点があるかと思えます。そういったものについては、このサイクルプランの内容についても、より充実を図るという意味での5年間という節目でもありますので、まず、その御議論をいただいた上で、意見としてここに反映できるものを選択していくような考え方はもちろん持っております。その中で、きょう、この協議会で取り扱っていかうというふうに議決をいただければと改めて思ったところであります。

- 岡村会長 議決としては、32ページになりますが、まず(1)、(2)、(3)、(4)が確認等で、もしあるとすると、(3)実施計画の内容はというところなので、基本的に変えませんというところですが、現行の趣旨はもちろんあるのですが、その趣旨をより具体化するという意味で、後押ししていくという意味での追加であったり、また、明らかに難しいとわかったものはやめるということはもしかしたらあるかもしれません。そういうことは、いずれにしても、この協議会の中で議論するので、当然ながら、この活用推進計画にも結果的に反映できるものは反映したいと考えます。そうしないと、前半は現状のことに對して個々に御議論して意見をいただいて、活用推進計画についてはこうですねという別の議論になってしまうので。ここでやる以上は、やはり結びつけていくのかなと思います。活かせるものは活かし、活かさないものは議事録に残して、その次の改訂のときにはしっかり活かしていくということなのかなという感じはしています。

何か御発言ございますか。そうしますと、32ページのまず確認事項についてはおおむねよろ

しいですか。

議決事項を確認します。ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会において、自転車活用推進計画の内容を検討するという事です。その検討をして議決も行うということで、議事として含めることにしたいという内容です。要綱そのものは変えずに、要綱の範囲の中でやっていくので、恐らく議事としては、現状の推進状況については、情報共有して御意見をいただくという今までのものに加えて、検討して議決をするという具体的話もしていくという、議事としては結果的に二本立てになるかもしれませんが、そういうイメージです。

○福島副会長 一つ確認なのですが、32ページの「『ふじさわサイクルプラン』に実施計画を追加し」ということは、サイクルプランのほうが上位計画という考え方でよろしいですか。先ほどの推進計画も、県の推進計画を見ながらと書いてありますから、県のほうが上位計画になると思いますが、今、サイクルプランの下位に、この推進計画があるという解釈でよろしいのでしょうか。

○事務局（都市計画課） あくまで最上位計画というのは、その地方公共団体における最上位計画ということなので、神奈川県と藤沢市の計画の上位をつけているものではないものです。今後、藤沢市における自転車の最上位計画は藤沢市自転車活用推進計画にしようとしていますが、神奈川県の上位計画は神奈川県の上位計画になります。藤沢市自転車活用推進計画のイメージとしては、ふじさわサイクルプランの中に実施計画が入り込んでくるというようなイメージになります。

○岡村会長 28ページを出していただくと、その赤の四角という理解だと。

○事務局（都市計画課） 実施計画を取り込んだものも含めて、今後はふじさわサイクルプランと呼んでいくということになります。

○岡村会長 ふじさわサイクルプランを微修正して、それが国が言うところの活用推進計画だというふうに言う。そうすると、できましたと言うと、国から評価されたりということはあるかもしれないですが、国とかいろいろなところから評価はされたり、横並びで比較をされたりするかもしれません。場合によっては国が補助金をつけるなどとなった場合、このプランを持っていなかったら、補助金は多分ないというのが一般的な国のやり方です。県もそういうことになると思います。これは私の理解でございます。

○福島副会長 名称がふじさわサイクルプラン推進連絡協議会となっているではないですか。あくまでサイクルプランですよ。それが今言った28ページだと、サイクルプラン、プラス実施計画が藤沢市自転車活用推進計画で、どっちが上位かわからないが、ふじさわサイクルプランという中に実施計画を入れ込んで、ふじさわサイクルプランですよ。たまたまその下に括弧が書いてあって、藤沢市自転車活用推進計画という、そもそも論で、藤沢市自転車活用推進計画をつくる、それがふじさわサイクルプランに、今、逆転しているので、混乱してしまっているわけです。本来だと、藤沢市がつくる計画だから藤沢市自転車活用推進計画でしょう。それがふじさわサイクルプランという名前になっているから、どちらがどちらなのか。もともとあった皆さんで協議したのがふじさわサイクルプランで、それに実施計画がプラスになって新しいのができますよと言いながら、形を変えていくわけよね。形を変えていくのだけれども、藤沢市自転車活用推進計画というサイクルプランが、名称がふじさわサイクルプラン推進連絡協議会でいいのかなと。よくわからないのです。

ふじさわサイクルプランと藤沢市自転車活用推進計画は同じものということですよ。

○事務局（都市計画課） 同じものとしていただいて結構です。ただ、将来は各市町村で求められている推進計画となりますので、ふじさわサイクルプランという名前は消える可能性があります。ただ、現行でサイクルプランはまだ10年以上ありますので、この名前は今の段階では残していきたいという思いです。

○岡村会長 いろいろな市町さんも、大体もとの計画があつて、衣がえしているの、もとの名前がついていますが、これからつくるところは、最初から自転車活用推進計画とつける自治体が多いかもしれません。

あとは、そもそも検討するのに推進連絡協議会でいいのかという話はなしでいいのか。皆さん何となく思いますが、要綱の中でやるので、要綱改正して名前を変えるなんていったら、またもう1回、会議をやらなければいけないので、そこは御容赦いただくということでしょうか。ちょっと拡大形で、協議会を現状の要綱のもとでやるということで、委員が市の1人だけでほとんど変わらないので、そこはやらせていただきたいというのが事務局の考えと、そこは簡単にやりたいと、中身の議論をちゃんとしたいということかと思っています。

ほかに御意見、御発言ございますか。

議決に入ってよろしいですか。そうしますと、せっかくなので、議決のところをパワーポイントで出していただくと、改めまして議決事項であります。この推進連絡協議会において、新たな市推進計画の内容を検討し、議決するというをお認めいただくということによろしいですか。特に事前に反対もなかったの、挙手はしませんが、よろしいですか。では、長くなりましたが、これで認識共有もある程度図られたかと思えます。

この議事としては、原案どおり承認されたということになります。どうもありがとうございました。

●午後3時25分閉会（都市計画課）

○事務局（都市計画課）

次回協議会について、

- ・日程は2月ごろの開催を予定している。
- ・次回も藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりを議題とする。
- ・藤沢市自転車活用推進計画の中間報告を行う。