

第 17 回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日 時 : 2022 年(令和 4 年)3 月 24 日(木) 午前 10 時 00 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 (五十音順・敬称略・下線は代理出席)

新井 秀雄	猪野 恭子	大嶋 洋一	岡村 敏之
金井 純雄	古口 晴美	<u>小島 忠明</u> (代理:安堵城勝)	金 義明
坂口 勝利	佐藤 繁	<u>佐藤 勝太</u> (代理:坂野定明)	関口 純
西山 義彦	額賀 健一	細谷 昭二	由川 美音

□次第

- 1 開 会
- 2 成立宣言
- 3 議題
(1) 令和 3 年度の取組と今後の取組について
(2) 辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画について
- 4 その他
今後のふじさわサイクルプランについて
- 5 閉会

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 協議会資料

□傍聴者 : 0 名

第17回

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

議 事 録

日 時 2022年(令和4年)3月24日(木) 午前10時00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

●午前10時00分開会（都市計画課）

●挨拶（都市計画課）

●資料確認（都市計画課）

●委員の紹介（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

●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0名

●議題（1）令和3年度の取組と今後の取組について

○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「はしる」に関する取組について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、どちらか見やすい方でご確認いただければと思います。

「はしる」につきしては、「ふじさわサイクルプラン実施計画」に示すスケジュールに従い整備を進めております。実施計画では、「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」の3つの項目でスケジュールを示しています。こちらは、「自転車走行空間づくり」のスケジュールを示したものです。

今年度は第1期の計画に示していたとおり、「鶴沼奥田線のⅡ工区」の整備を行いました。鶴沼奥田線Ⅱ工区は図の赤線で示す道路整備済みの部分で、延長は740mとなっております。整備前は4mであった車線幅員のうち、1mを自転車専用通行帯として整備したものです。

こちらは、「鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」のスケジュールを示したものです。「鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」の第1期では藤沢駅周辺を整備する計画としており、昨年度に引き続き、整備を行いました。図に青線で示す路線が、昨年度までに整備を実施した路線であり、赤線で示す路線が令和3年度に整備した路線となっております。令和3年度までに全24路線のうち18路線の整備が完了しています。

藤沢駅周辺につきましては、道路の状況に応じて、矢羽根の路面標示による車道混在型の整備や「左側通行」の路面標示による整備を行っております。また、駅中心部につきましては、自転車の押し歩きを促すため、車止めや路面シートの設置を行っております。

こちらは実際の整備事例になります。令和2年度発注工事では「左側通行」の路面標示や車止め、路面シートによる整備を行いました。令和3年度発注工事では矢羽根の路面標示による車道混在型の整備や「左側通行」の路面標示による整備を行いました。

令和4年度につきましては、ピンクで示す路線を整備する予定となっております。こちらは、「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3年度は藤沢村岡線Ⅱの一部について整備を行いました。整備を行った範囲は赤の実線で示す村岡隧道から弥勒寺高架下までの約440mとなっております。整備形態は車道混在型であり、路肩端から1mの位置に矢羽根の路面標示を行ったものです。なお、赤の破線で示す未整備区間につきましては、令和4年度に整備を行います。

整備完了後の写真です。矢羽根の路面標示等による自転車走行空間整備を実施しております。「先導的に取り組む路線以外の路線」では、令和4年度に、先程ご説明した藤沢村岡線Ⅱの未整備区間のほか、藤沢駅鶴沼海岸線Ⅱの整備を予定しております。

自転車走行空間の整備前後には、地域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。引き続き、防犯交通安全課や警察と連携し、自転車走行

空間の利用ルールへの周知に努めてまいります。

○事務局（道路河川総務課） 続きまして、サイクルプランの基本計画における～とめる～について、令和3年度の取組と今後の取組を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26施設、緑の点で示している無料駐輪施設は8施設、合計34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など8駅の周辺を自転車等放置禁止区域に指定しています。令和3年度につきましては、主に片瀬江ノ島駅、藤沢本町駅、藤沢駅周辺の整備を進めました。

それでは各駅ごとの取組について説明させていただきます。まず、片瀬江ノ島駅周辺ですが、令和2年6月1日に片瀬江ノ島駅第1自転車駐車場の供用開始を行い、併せて駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定しました。今年度につきましては、令和3年7月16日に江ノ島駅自転車等駐車場の供用開始に合わせ無料の片瀬江ノ島駅第2自転車駐車場を閉鎖しました。現在、自転車利用者は有料化した2箇所の自転車駐車場を使用いただき、利用率は3から5割にて推移しております。また、放置禁止区域に指定したことにより放置自転車も現在はほとんどなく、週に1台程度の状況のため、良好な環境となっております。令和4年度につきましては、閉鎖している片瀬江ノ島駅第2自転車駐車場を返還するための原状復旧工事を行う予定です。

続いて、藤沢本町駅周辺の取組について説明させていただきます。藤沢本町駅周辺につきましては、令和2年度から図中中心のオレンジの箇所に藤沢本町駅自転車駐車場整備を進めております。令和4年度につきましては、引き続き整備を行い、また図中左下には新たに藤沢本町駅第2自転車駐車場の整備に着手し、令和4年10月の供用開始を目指しております。有料自転車駐車場の供用開始に伴い、駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定してまいります。また、青色で示してある無料自転車駐車場につきましては閉鎖してまいります。引き続き現在施工中であります藤沢本町駅自転車駐車場整備の概要について説明させていただきます。令和3年度には写真のとおり擁壁築造、道路の整備などの造成工事が完了しました。現在、駐輪場内部の整備を行っており、その後管理機器、管理棟を設置し、ゲートは機械式、また、2段ラックを使用することで収容台数約600台にて整備を行い、令和4年10月の供用開始を予定しております。

続いて、藤沢駅周辺の取組について説明させていただきます。令和3年12月1日に藤沢北口路上自転車駐車場を供用開始しました、収容台数については36台になります。また、既存の有人管理の自転車駐車場につきましては、令和4年1月17日に藤沢駅南口第2自転車駐車場をゲート設置による機械化、2月1日には藤沢駅北口市役所前第1及び第2自転車駐車場に定期更新機の設置、ゲート整備による機械化を行い、処理能力の強化、

料金の受け渡しなどによる人と人との接触を極力避ける対策が図られました。令和4年度につきましても有人管理自転車駐車場の長後駅東口、辻堂駅南口、鵜沼海岸駅の自転車等駐車場について機械化を進めてまいります。また、駐輪需要の多い藤沢駅南口につきましては、サイクルプラン実施計画に基づき藤沢駅鵜沼海岸線などの駐輪施設整備に向け関係機関と調整しております。藤沢駅鵜沼海岸線につきましては、令和4年度は交通管理者にてパーキングメーターの撤去を予定しており、令和5年度に藤沢駅鵜沼海岸線西側に自転車駐車場の供用開始を目指し進めてまいります。以上で「とめる」の説明を終わります。

○事務局（都市計画課）　続きまして、「つかう」について、令和3年度の取組と今後の取組を都市計画課より説明させていただきます。

まず、「つかう」の基本方針は、地域や企業と連携しながら市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくりに向け、過度な自動車利用から自転車利用を促進するためにソフト面の方策を中心に検討を進めることとなっております。本日は、令和3年度の取組としまして、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」について。また、今後の取組としまして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。

1点目の、シェアサイクル実証実験について、ご説明いたします。この実証実験につきましては、神奈川県が中心となり、本市周辺の自治体とその観光協会からなる湘南地域自転車観光推進協議会において、2019年8月30日から2022年3月31日までの期間で実施しておりますが、この度、来年2023年3月31日まで延長されました。シェアサイクルのポートにつきましては、2022年1月末時点で、藤沢市内に83箇所が設置されています。利用料金は、現在、15分につき70円、また、12時間で1000円となっておりますが、4月以降はこちらに示すとおり、料金体系が変更される予定となっております。スライド右の図は、2022年1月末時点でのポート設置箇所の位置を示しています。そのうち水色で示しているポートは、貸出返却の利用回数のトップ10のポートとなります。鉄道駅の周辺や遠隔地、江の島などの観光地に点在しているのがわかります。

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。こちらの表は、事業者から提供いただいた、市内における2020年12月、2021年5月、12月の利用回数、利用者数、ポート設置数の状況です。まず、データが示す意味をご説明いたします。1つめの利用回数については、貸出または返却が市内の場合の利用した回数になります。2つめの利用者数については、シェアサイクルを1回以上利用した利用者数を示しており、延べ人数ではありません。3つめのポート設置数については、その月までの藤沢市内の累計のポート設置数を示しています。2020年12月からの1年間を比較すると、利用回数、利用者数ともに約3倍に増加しています。また、表の下段に示している利用者1人当たりの利用回数も増加が見られます。一方、1ポート当たりの利用者数については2021年5月に比

べ12月は減少しております。これは、市内のポート設置数がこの期間に大幅に増加したことが起因していると考えられます。

利用が多い主な経路としては、前回の協議会時点から引き続き、湘南台駅から遠藤、石川方面や、辻堂駅から茅ヶ崎市や辻堂駅の周辺地域といった、駅を中心とした日常的な利用と、江の島周辺を周遊する観光目的の利用が多く見られます。このように、1年を通して日常的な利用が利用回数の上位を占めていることから、交通結節点や駅周辺施設、駅からの遠隔地へのポート設置を促進しております。

そのような交通結節点や駅周辺施設、駅からの遠隔地へのポート設置促進のために、今年度新たにポートを設置したのは、こちらに示すとおりです。交通結節点については、湘南台駅西口の歩道上と六会日大前駅の構内に設置しています。駅周辺施設については、駅から比較的近い大規模な公園を設置場所として、辻堂駅近隣の神台公園、藤沢駅近隣の奥田公園、湘南台駅近隣の湘南台公園に設置しています。そして、駅からの遠隔地として、湘南台駅から西に約1.5kmに位置する桐原公園にそれぞれポートの設置を行いました。桐原公園については、工業団地内にある公園であり、湘南台駅などからの通勤利用の需要把握も目的としています。

最後に、シェアサイクルの今後の展開についてご説明します。実証実験につきましては、この度期間が延長されたことから、引き続き、鉄道駅などの交通結節点へのポートの設置を促進するとともに、北部方面を中心に鉄道駅からの遠隔地へポートの増設を行っていきたいと考えております。これにより、観光施策としての利用促進はもとより、日常的な交通手段としての可能性を探っていきたいと考えております。

2点目、サイクルアンドバスライド施設の整備について、ご説明します。サイクルアンドバスライドとは、まちなかへの自動車流入を抑制し、自家用車から公共交通である路線バスへの利用転換を促すことを目的に、自転車バス停まで来て、環境にやさしいバスに乗り換える、公共交通を自転車と上手に組み合わせて利用するシステムのことをいいます。

また、今年度はさらなる利用促進に関する取組としまして、スライド右側の利用案内文を作成しました。お手元に作成した利用案内文をお配りしておりますので、併せてご覧ください。こちらの利用案内文は、サイクルアンドバスライド施設周辺の約50自治会に回覧した他、近隣の六会、湘南大庭、御所見、遠藤の4市民センターに配架を行いました。そのような中、コロナ禍ではありますが、矢尻バス停では収容台数の上限に迫る日もあったことから、今後の利用状況を注視していきたいと思います。

次に、新たなサイクルアンドバスライド施設の整備検討について、ご説明いたします。前回の協議会での説明の通り、今年度は遠藤地区と湘南大庭地区南側で検討を進めました。遠藤地区につきましては、イトーヨーカドー湘南台店北側の南大山バス停付近と秋葉台体育館北側の遠藤バス停付近で検討を進め、候補地の管理者と調整を行いましたが、設置の了解が得られなかったため、引き続き、さらに西側の慶應大学バス停付近も含めて再

度検討を行っております。湘南大庭地区南側につきましては、イオン藤沢店西側の小糸バス停と南センターバス停付近への設置の検討を進めております。今年度は、バス停の利用者と、バス停付近までの自転車利用者の調査を行い、ある程度の需要があることを確認しました。設置予定箇所は、イオン藤沢店の南西にある道路用地とし、現在、管理者等と設置に向けた調整を進めています。

続いて、今後の取組としまして、来年度予定しております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。藤沢市では観光協会とともに、様々な観光情報を掲載した「湘南江の島Walker」を作成しております。昨年5月に海岸沿いの太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されるなど、自転車による観光への機運が高まっていることや本協議会においても「楽しい」につながる取組が少ないとのこと意見をいただいていることもあり、観光誌と連携して、自転車利用の促進を図っていきたくと考えております。掲載内容は今後の調整にはなりますが、海岸沿いの太平洋岸自転車道などのサイクルルートの紹介、市内の自転車で立ち寄ることのできる観光地やお店の紹介、観光の交通手段としてシェアサイクルの紹介などを検討しております。また、自転車を活用することで、観光にも健康の要素が加わるとして、自転車による健康増進に関する情報の掲載や、自転車利用時の安全啓発に関する情報も掲載できないか検討を進めています。来年度の発行に向け、観光部門をはじめとする関係機関との調整を進め掲載内容を決定していきたくと考えております。なお、観光誌の発行時期は、本年8月下旬を予定しておりますので、次回の協議会では紙面をご覧いただけるかと思っております。以上で、「つかう」についての説明を終わります。

○事務局（防犯交通安全課） 防犯交通安全課の黒川です。今年度の取組について、ご説明いたします。

まず初めに、交通安全啓発活動の拡充についてです。今年度は新しくスマホを使った啓発活動として、【スマホ de 啓発】を行いました。これは特定のアプリを起動すると表示されるバナー広告を利用して、市内在住の方に交通安全を呼び掛けました。スマホの位置情報を利用して、藤沢市内全域で居住者の判定をした方に表示されました。

小中学生の夏休みの課題の選択の中に、交通安全ポスターを入れてもらっています。例年は入賞者の表彰を総ぐるみ大会で行っていますが、今年度は総ぐるみ大会ではなく、入賞者のみを対象に【藤沢市小・中学生交通安全ポスター展表彰式】をおこないました。受賞作品の一つは神奈川県【令和4年度春の全国交通安全運動 神奈川県実施要綱】の表紙のデザインに採用されております。

交通安全に関係するビデオやDVDの貸し出しは通年で行っております。今年度は2月末日の段階で、143回の利用がありました。広報ふじさわには各種イベントの度に掲載依頼を行っております。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。5月に開催しているため、令和3年度の報告は既に前回の会議で行っているため、R4

年度について説明いたします。前回の会議にて委員の方から、藤沢地区でも実施しないのかとの指摘があり、藤沢地区に話をしたところ新規で藤沢市役所で行ってみたいとの回答がありました。そのため、令和4年度は全10箇所での開催を予定しています。今年度同様にまんえん防止ならば3密に配慮して実施、緊急事態宣言であれば中止を考えております。現在は自転車商協同組合へ日程調整をお願いしております。防犯への意識づけ活動として、新たに辻堂テラスモール駐輪場の地面に啓発シールをはり、注意喚起を呼びかけました。その他、神奈川県を始め各関係団体から届くポスターやチラシの配布に始まり、交通安全教室など、随時啓発を行ってきました。コロナの影響もあり、以前のように大人数を集めてのキャンペーンを行えないので、14地区毎にできる範囲で配架や掲示など行ってきました。来年度も引き続き、各地区で工夫しながら実施していく予定です。過去5年間の自転車事故と交通安全教室の推移データになります。事故に関しては警察が1～12月の年でまとめております。安全教室については、年度で計算しており令和3は2月末日の数字ですので、3月分は入っておりません。

○岡村会長 それではこの最初の議事につきまして一通りご説明をいただきました。かなり盛りだくさんですけれども、特に順番は指定しません。皆様から何かご質問、ご発言、ご提案なども含めいただければと思います。よろしく申し上げます。いかがでしょうか。

○A委員 31 ページのスライドに関連してなんですが、サイクル&バスライドの施設を整備していくということで、湘南大庭地区の案を提示していただけてますけども、私はこの近く住んでいますが、結構駐輪スペースが厳しいのかなと感じます。すぐ横にイオンの駐輪場がたくさんありますが、どのぐらいの規模の施設を考えられているのか教えていただけたらと思います。

○事務局（都市計画課） イオン藤沢店の近くのピンクで着色された場所につきましては、道路と植栽で区切られた店舗側に市が所有する道路用地があります。そちらのスペースに整備できないか検討しております。現在でもバス利用者が近隣の店舗に自転車を止めている状況が見受けられますので、そのような方が何人ぐらいいるのか調査させていただきました。現時点で自転車からバスに乗り換えている概ねの人数を把握しましたので、今後それを元に需要の検討をしまして、設置台数を検討していきたいと考えているところでございます。

○岡村会長 台数はこれから検討ということですか。

○事務局（都市計画課） そうですね、これから検討させていただきます。

○岡村会長 はい、ありがとうございます。他いかがでしょうか。

○B委員 ご説明ありがとうございます。私は鶴沼地区なので、この鶴沼奥田線の走行空間整備について、矢羽根が引かれていくのを見ておりました。すごくいいことだとは思っています。実際に自転車が走っている様子を見ているのですが、効果があるかないかはまだ

これからなのかなと思います。実際に、歩道をまだ走っているお子さんやお母様もいますし、車道を逆走することはないのですが、矢羽根の方向と逆方向で歩道を走ってくる自転車も多々見受けられます。やはりこういった整備があると同時に啓発する必要があると思います。

あとこの地域住民ということで15ページに示されたチラシが入っていましたが、この様なお知らせがきちんと来ているのを見て、それもいいことだなと思いましたし、あのふじキュンもついていてかわいいですし、裏面右側には自転車利用安全5則が書かれており、道路整備課と防犯交通安全課とでコラボされていることも知りました。でも、一つ残念だなと思ったのは防犯交通安全課のイラストで、多分何かを利用されているのですが、青い矢羽根が引かれていないイラストしかないのも、ここも連携した方がいいと思います。もし今度何か作られるときには、そういったものも見ていただいたらいいのかなと思いました。以上です。

○岡村会長 はい、ありがとうございます。イラストについては、ご検討ください。他いかがでしょうか。

○C委員 スライドの29ページのサイクル&バスライドの取組は非常に良いことなので、ぜひ今後も継続して、どんどん拡大していただければと思うのですが、説明資料には利用状況のデータしか載っていないので、そもそもこの駐輪場を設置する目的が何なのか、しっかりデータを取って、効果の見える化をしていった方が、より今後、利用が加速していくのかと思います。例えば、どのような人がこの駐輪場を利用して、その利用した人が目的地への交通手段がどのように変わったのかというようなことが、ここにはデータとして載っていないので、そもそもの目的の街中への自動車の流入抑制が達成できているのかどうかというところが、この自転車の駐輪台数だけではなかなか評価しづらいのではないかなと思うので、今後ぜひ良いことに間違いのないと思うので、効果の見える化していただければ、なおさら良いのではと思いました。以上です。

○岡村会長 はい。何かお答えがあれば。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。サイクル&バスライドにつきましては、平成27年と令和元年に利用者に対してアンケート調査を実施しております。元々の交通手段が徒歩だった方が、例えば、サイクル&バスライドによって、自転車に変わったりだとか、車で駅まで行っていた方が自転車に変わったりだとか、その辺のアンケート調査を実施しております。調査によって効果も把握しておりますので、次回協議会においては、そのような情報の方も提供させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願ひします。

○岡村会長 はい、ありがとうございます。ちなみに事務局のご記憶の範囲でよろしいのですが、どんな結果だったのでしょうか。

○事務局（都市計画課） 記憶ではありますが、12人から回答を得まして、車から自転車に変わった方が、4名程いた記憶があります。あとは徒歩から自転車に変わったという方

もいました。また、結果として車から公共交通に変わられた方も、12人中4人いたというところは把握しております。

○岡村会長 はい、私も確かそのような記憶がございます。多分、神奈川中央交通さんに少しお伺いしてみたいのですが、確かにバスに転換していただいたところが、例えばこのいくつかのバスでは、そのあたりからバスがいくつか分岐していくような形になっていて、そこまで行くとバスの本数が増えるのですね。それより駅から遠いとバスの本数が少なくなってくるので、わざわざそこまで来てっていうので、利便性が上がるっていう面と、場合によってはバスの乗車距離が短くなりますので、場合によっては、バス事業者さんの収入が若干なりとも減ってくる可能性もあるというところで、いろいろ読み方はあるかなと思います。事業者さんとしてもなかなか検証しにくいところかとは思いますが、多分そういうところを見ながら、神奈中さんは茅ヶ崎市でも実施していますので、多分効果等について、ある程度は把握されていると思いますので、それもぜひ一緒に連携しながら進めていただければというふうに思っております。事務局からお願いします

○事務局（都市計画課） すいません、先ほどの訂正させてください。

サイクル&バスライドのアンケート調査については、平成28年度のアンケートで10名中4名が、自動車から環境負荷の小さい交通手段であるバスと鉄道に転換したいという結果でした。

○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。

○A委員 24ページにシェアサイクルの実証実験のことが書かれていますけども、少し気になったのは、利用料金がこの4月から倍近くになっているのですが、利用者がどんどん増えてきている中で、大丈夫なのかなということです。もう4月と決められていることだとは思いますが、必要に応じて見直しをされたらいいのかなというふうに、直感的ですけど感じました。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。実証実験のこの料金につきましては、申し訳ないですが、我々の方でこの料金体系の決定について、あまり把握しないところもあります。ただ、聞いているところによると、現在の利用状況から、この様な料金体系にした方が、効果的なのではないかというところで、変えたという話も聞いていますので、わからないところが多くて、申し訳ないのですが、このような回答にさせていただきます。

○岡村会長 ありがとうございます。ちなみに、こちらの事業主体は観光推進協議会というところで、これは事業収支としては、オープンストリートさんの中で収支が閉じるようになっているのか、それとも協議会が委託のような形でやっていたか。これはどういう形なのでしょう。

○事務局（都市計画課） 運営等は事業者で行っており、行政はシェアサイクルポートの用地を提供というかたちで協力している状況になります。

○岡村会長 事業者さんの中で収支が閉じる形になっていて、以前であれば、おそらくマイナスであった可能性がかなり高そうですけども、21年の利用回数を見ると、増えていま

すので、それなりに収支は良くなっているのかなと想像はできますがこれはわからないことなのですよね。

- 事務局（都市計画課） そうですね、収支については、まだ採算性がとれるレベルまで達していないと聞いていまして、今後の目標としましては、よりポートを増やして、密度を増やして、採算性を上げてくことで、もう1年、実証実験を継続してみようとなっていると聞いております。
- 岡村会長 はい。ありがとうございます。どうぞお願いします。
- B委員 同じシェアサイクルのところで意見を出そうと思っていたところなのですが、今手元に日経の1月7日にオープンストリートの社長の記事が掲載されていて、ご紹介しようかなと思ったのですが、事業はまだ投資段階だが、都内では損益分岐点を超え始めているというふうに書かれています。なので一つ質問としては、どうして延長したのかをお伺いしたいのと、もう一つ、その目的が、26 ページのところですね、以前私も申し上げたかもしれないですが、日常的な利用とするところと、観光目的の利用というふうになっておまして、日常的というのは少しインフラみたいなところが出てきているようなのです。もう一つこの記事に掲載されているのは、自転車移動は直線距離で平均3、4キロのため、鉄道やバスが大動脈なら、自転車は毛細血管と例えられている説明がすごくわかりやすく、確かにその自転車に乗れる距離というのは体力が関係しますので、限りがありますし、この26 ページであったりする赤いエリアのところ、駅を中心とした日常的な利用というところが、バスが実際走っているのかどうかわかりませんが、そういったところと関連して、やはりこのシェアサイクルに需要があるのか。そうすると、インフラ的な補足面であれば、やはり需要者負担というか、そういったものを観光目的で使うお金と日々日常使うお金っていう感覚が違うとは思いますが、そういったところも関係するのかなと思いました。ですので、この延長した理由というのと、観光推進協議会が実施しているシェアサイクルというものと、また実際にポートをいろいろ設置してみたら、観光から違った使い方をしているよね、というところの関連性というか、考え方を聞いてみたいと思います。
- 事務局（都市計画課） 実証実験につきましては、観光周遊を目的にスタートしたものであります。ただ利用実態を見ていくと、特に湘南台近辺ですけど、駅を中心とした日常的な利用ということで、鉄道駅から事業所に向かう、もしくは学校に向かう、学校から帰りに駅まで帰ってくるというような、通勤通学の利用も出てきたということで、今後一つの交通手段として、シェアサイクルを考えていく上では、日常的な利用も重要ということで、観光以外でも利用目的が表れてきたので、その辺をもう少し検証していこうということで、今回期間が延長されています。もちろんシェアサイクルにつきましては、日常の足として、今後普及させていきたいなという思いもあります。実証実験を延長しましたので、今後は日常的な利用を促す手段として、例えば鉄道駅周辺へのポートの設置であったり、駅からの目的地として、例えば事業所の多いところにポートを設置したり、居住者が多い

ところに設置したりといったことは今後も進めていきたいと考えております。

- 岡村会長 ありがとうございます。シェアサイクルで私の方からは、これもまず月1万回というところですので、例えばバス事業・鉄道事業をうまく補完できてくればいいのですが、過度に競合が起きてしまうということはあまり望ましくはなくて、自転車の方に何か補助金を入れるような形では、更に歪んだ状況ということになるわけですね。1万回のうち、バス鉄道と競合しているのは数割だろうと思われるので、あまり問題はない数字ではあるかとは思いますが、これをどんどん進めていくとなったときに、駅にたくさん置いとく方がいいのかどうかというところは、多分これは推進協議会等で考えていただくといいのかなと。おそらく事業者さんからすると、駅の近くに置いた方が絶対に利用してもらえるので、当然それを推進されるわけですが、一方で、駅周辺であれば、鉄道バス等で行きやすいわけなので、本当は公共交通の行きにくいところに使って欲しいわけですよね。その辺のバランスを上手く作っていただきたいなというところが意見です。

もう一つ、利用料金はどうもなかなか私は個人的に見ると考えたなという感じがしていて、15分だと、文字通り目的地まで行ってすぐに返すことにしか使えないですよね。そうすると、そうなったらバスを使ってくれよという感じがするわけですが、例えば途中でいろんな用事なり、ちょっと寄り道などして、目的地まで行くことで、15分では済まなくて30分近くかかり、15分だと時計を気にしながら、70円余計にかかるなら、もう朝早く行ってしまおう、返してしまおうとなるもので、事業者さんとしては、それはそれでいいかもしれないけど、少し長めにとって、最低時間を長めにとって、若干上げることで、例えばバスなどは少し違う使い方をしていただけるという意味で、これだけではわからない部分もありますが、よく考えたのではないかなというのが想像です。130円くらいだと、バスで170円200円だったら、そちらの方が速いなど、そういうことでうまく使い分けていただけると、15分70円だと、バスの方が良いが70円だから自転車を使うという人はいそうな感じはしますね。その様なところで、これがいいかなという感じはしています。ぜひ次のところでこの状況も、この協議会等々で情報交換していただいて、検討可能ところは是非していただければと思います。他皆様いかがでしょうか。

- D委員 一点だけ教えてください。「とめる」に関してになります。21ページ、先ほど、藤沢駅南口の今後の自転車駐輪場の供用を増やすということで、令和5年パーキングメーターの撤去、駐輪場の新設というお話が出たかと思えます。パーキングメーターについては、上り下り両方ついているかと思いますが、こちらは全て撤去をした上で、駐輪場に変えるという想定をされているのか、まだ具体的ではないかと思うのですが、わかる範囲で教えていただければと思います。

- 事務局（道路河川総務課） 21ページの図面を見ていただきますと、藤沢駅南口第二という駐輪場が緑色に示されていますが、ここから南の方のパーキングメーターを神奈川県警の駐車対策課の方で、撤去していただくというような形で、それより北側オーパの前

のあたりのところにつきましては、存置というような形で整備を進めていきたい、その様に考えております。

- 岡村会長 はい、よろしいでしょうか。他は皆様いかがでしょうか。
- E委員 「はしる」のところの自転車走行空間整備事業の周知について、少し質問させてください。スライドだと15ページのところに住民への周知がありましたが、2回前の協議会でも、住民への周知のお話があったと思うのですけれども、この矢羽根などの空間整備が済んだ地域に、このようなものを地域限定で配布されたのでしょうか。それとも市内全域に、この地区にこういうものができましたという形で周知されたのでしょうか。
- 事務局（道路整備課） 今回資料に出している回覧に関しては、地域の方にのみ、工事に併せて回覧を行ったものです。矢羽根ですとか自転車専用通行帯の施工に対して、全域に周知をしているようなものではありません。
- E委員 先ほど、他の委員の方からこういうものが整備される中で、実際に利用されている方が、そのルールを守っているかどうかというのが、守っている方が目につくようになったというのが良かった点として挙げられていたと思うのですが、普段駅前の方を歩いている、やはり守られていない方もまだまだいらっしゃいまして、私もやはり自転車利用促進を推進すると同時に、安全に皆さんが乗っていただけるのが大事だと思っています。お子さん連れの方とか、低年齢の方とか、まだまだ守れてない方とか、かなりいらっしゃる、これが整備された地域だけではなく、やはり全市的にと、もっと広範囲であるとか教育機関と協力してなど、そういうところは是非とも力を入れていただけたらなと思います。特に自転車は日常利用ですと、自分の自宅から交通結節点など、お買い物の場所への利用かと思うのですが、観光利用なども考えていきますと、移動距離がかなり伸びます。そうすると、鶴沼地区にお住まいでない方も鶴沼地区を通りますし、そういう整備された箇所を通られる方は、必ずしもその地域住民だけではないということ、是非頭に入れて、周知を推進していただきたいと思います。
- 同様の質問になるかと思うのですが、「まもる」のところ、交通安全の啓発活動、35ページ辺りにあると思うのですが、この交通安全のビデオの中に、最近出来ている矢羽根の走行区間は自転車専用のものですなど、そのような内容は含まれているのでしょうか。それも少し気になって、お子さんとかお母さんの方に、そのような情報が周知されているか少し気になっています。
- 事務局（防犯交通安全課） 基本的に貸出しているビデオ等に関しては、一般的に業者が作成しているものを購入して、それを皆さんに貸出しておりますので、今回のように、どこの工事が終わって、そこに矢羽根と自転車専用帯ができましたというような周知の内容というのは、入ってはおりません。以上です。
- E委員 地域の情報ではなくて、自転車専用通行帯とはこういうものですとか、青いレーンが自転車を通れる場所ですよといった内容は含まれているのでしょうか。
- 事務局（防犯交通安全課） 自転車のそういった利用に関するビデオ等もありますので、

そういった内容のものはございます。

○E委員 ありがとうございます。

○岡村会長 ありがとうございます。他皆様いかがでしょうか。

○F委員 よろしくお願ひします。「まもる」のところで、34 ページですが、聞き漏れているのかどうかわかりませんが、スマホ de 啓発アプリというのは、果たしてどの様なアプリなのかというところと、期間中に 10 日間ですけども、表示回数の 11 万 9000 回というのは多いのか少ないのか、その辺を教えていただければと思います。

○事務局 (防犯交通安全課) こちらは防犯交通安全課で業者さんと提携をしております、うちの方も全ては把握しきれていないのですが、例えば、クックパッドのようなああいったもの、あとはニュース系のアプリです。そういったものを使っている方だとご存知の方もいると思うのですが、開いたときに広告が出る時がありますが、そこで一緒に、ここの 34 のスライドにあるイラストが目につくという形になっております。正直私も、初めて実施した活動ですので、この表示回数が多いか少ないかはまだ判断ができないところにあります。以上です。

○F委員 アプリを開いても出たことがない。

○事務局 (防犯交通安全課) 市職員の中でも、アプリを開いて出てきたというものもあれば、出てこなかったものもいます。中には、アプリ、例えば交通関係のものをわざわざ取得している人もいれば、グーグルなどで検索して、ホームページから見ている方もいるので、そういった方は対象にはならないです。あくまでも、アプリを開いた場合になります。

あと、説明の中でありました藤沢市に在住しているかという判定についてなんですけども、こちらで携帯電話の位置情報を使って、頻繁にそのエリアの中にどれだけ入って、どれだけの滞在時間があったか計測して判断しているようですので、そこで、藤沢にただで開くものだと、正直お住まいが他の市であれば、当然その市にいる時間の方が長いので、在住という判定はないので、同じアプリを開いても出てこないという形になります。以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。他皆さんはいかがでしょう。

○D委員 1 点だけ追加ですいません。29 ページの、サイクル&バスライドについてでございます。交通事業者として、このような形でバス停周辺に駐輪場を整備いただいて、お乗換え促進いただくことには、大変感謝申し上げます。その上でご質問ですが、以前片瀬江ノ島駅の整備をするタイミングで、片瀬江ノ島駅周辺、我々も不法駐輪悩んでいたところ、受益者負担、公平性を担保するということで有料化しているというところは、この会議の中でもお話をいただきました。一方で、サイクル&バスライドは、多分それを超える公共性というところで、無料の駐輪場を整備しているというところかと思ひます。もちろん使うことはあろうかと思ひますが、駅周辺含めた有料化と、それからバス停の無料化での駐輪場、この辺りの境目というのを、藤沢市としてどのようにお考えかというところを、我々も参考にしたいかと思ひますので、ぜひお願ひいたします。

○事務局（都市計画課） まずサイクル&バスライドにつきましては、前回の協議会でも説明させていただきましたが、比較的駅から離れていて、交通の便が悪い交通空白地の付近で、居住者が多いところを条件に整備しております。サイクル&バスライド施設の特徴としては、既存の用地を活用するなどして整備しております。また、維持管理にほとんど費用を要しないというところもあります。また、公共交通の利用促進という市の施策でもあることから、無償で提供させていただいているところでございます。

○事務局（道路河川総務課） 駅周辺につきましては、その駅を利用するところまで自転車で来るといったところに関しましては、先ほど 8 箇所無料の駐輪施設があるというような形で説明はさせていただいたのですが、今後もこのサイクルプランに基づいて駅周辺の無料駐輪施設は有料化を進めていくという形にしております。

○D委員 鉄道の利用ももちろん促進していただけているというところがございますので、そのあたりのすみ分けというか、我々江ノ島電鉄としても、公共交通を使っていただければというところで思っております。そのあたり連携していただければと思います。ありがとうございます。

○岡村会長 はい、これまではそのような事業の分けを明確にはしてきたというところでもありますけれども、社会情勢等の変化ということもありますので、それは個々には検討いただくようなことがあるかもしれないというところというご意見ということかと思えます。

はい、他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでまたお気づきのところありましたら、会議の後また時間があればとりますので、そのときにご発言ください。それでは次の議事、辻堂駅周辺の自転車走行空間整備計画につきまして、事務局から説明をお願いします。

○事務局（都市計画課） それでは都市計画課から説明させていただきます。スライドは 40 ページになります。

まずはじめに、前回の協議会において説明させていただきました、鉄道駅周辺の自転車走行空間整備の基本的な考え方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、駅周辺は「通勤・通学などの鉄道利用者」に加え、「商業施設での買い物」など、様々な目的の人が、「バスやタクシーなどの乗り物や徒歩により集まる」ことで、自転車を含む多くの交通と、多くの歩行者であふれているという、鉄道駅周辺の交通の特徴を踏まえ、歩行者との安全性により着目した鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を設定し、自転車走行空間の整備を進めることとしております。

基本方針の一つ目は、歩行者との安全性により着目した、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を設定し、安全で快適な歩行者空間および自転車走行空間を確保するというものです。

続いて、基本方針の2つ目ですが、歩行者・自転車ともに安全な通行方法が重要な視点であるという観点から、駅前広場などの市街地の中心部では、自転車の押し歩きを基本とし、より安全な歩行者空間を確保するものとしています。

こちらは、藤沢市の主要駅の自転車利用状況です。赤線で囲まれた自転車利用者が特に多い辻堂駅、藤沢駅、湘南台駅、長後駅の上位4駅を対象に計画の策定を進めております。今回対象となる辻堂駅につきましては市内で一番自転車利用が多い駅となっております。

計画の策定に先立ち、辻堂駅周辺の自転車交通量及び自転車の流れを把握するため、交通量調査を実施しました。調査は辻堂駅周辺の交通量が多くなる、朝7時から8時と夕方16時から17時の朝夕1時間ずつ、南口では23箇所、北口では19箇所の計42箇所で行いました。調査内容は自転車の方向別の交通量で、どの方向に何台の自転車が走っていくかを測定したものです。

お手元に参考資料としまして調査結果をまとめたものをお配りしておりますが、画面では南北ともに朝7時から8時の調査結果を用いて自転車交通の流れについて説明させていただきます。こちらは南口の調査結果です。左下の凡例のとおり、自転車に関連する施設として図中に主な駐輪場の位置を示しております。緑の着色が市営駐輪場、ピンクの着色が民間の駐輪場です。自転車の交通量につきましては矢印で示しております。交通量で色分けしており、凡例のとおり一番上の灰色から赤に向かうほど自転車交通量が多いことを示しております。南口の特徴としましては駅周辺に点在する駐輪場に向かう自転車交通が多く、特に朝の時間帯が顕著となっております。自転車交通量が多い主な路線としましては、茅ヶ崎方面からはこちらの線路沿いの路線、南側からはこれら4路線、東からは八松小学校前を通るこの路線、また、鉄道の横断として駅東側の地下道に多くの自転車が集中しています。

つづいて北口の状況です。北口につきましても、市営駐輪場以外には商業施設の周囲に多くの駐輪場が整備されており、南口同様に、朝の時間帯についてはこれらの駐輪場に向かう交通が多く、特に緑色の市営駐輪場へ向かう自転車が多く見受けられました。自転車交通量が多い路線としましては茅ヶ崎方面からは線路沿いのこちらの路線、北側からのこちらの3路線、そして東側の線路沿いの路線に特に多くの自転車が集中しています。続いて、駅周辺ネットワーク路線の選定ですが、お手元の「鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画書」第1章の「基本的な考え方」の中で路線の選定方法や整備箇所を定めており、

ステップ1では走行空間を整備するエリアを設定します。ステップ2では駅中心部と駅周辺を直線的に結ぶ路線を候補路線に選定します。ステップ3では、自転車関連事故が多く発生している路線や、歩道がない通学路、大規模商業施設関連の路線を候補路線に選定します。これらを基に、ステップ4として自転車の利用実態を踏まえた決定をする流れとなっております。また、自転車利用者の出入口における整備箇所につきましては、駐輪場や保育園、公園の自転車利用者出入口を、自転車の左側通行を促すピクトグラムの整備箇所として選定することとしております。

それでは各ステップに基づき説明させていただきます。STEP 1では鉄道駅周辺の自転車走行空間エリアの範囲設定を行います。ふじさわサイクルプランでは図に示す点線の範囲を概ねのエリアとして定めています。このエリアを目安として、エリアの外周となる緑色で着色した道路を辻堂駅の鉄道駅周辺自転車走行空間エリアの外周として設定しております。また、緑のエリア内に表示した線につきましては、凡例のとおり、黒の実線はふじさわサイクルプランに基づく幹線道路を中心とした「将来的な自転車ネットワーク路線」です。また、青線につきましては、エリア内に存在する小学校の通学路を示したものです。

続いてSTEP 2です。2では、駅周辺の道路状況を踏まえ、「駅中心部」と駅周辺を直線的に結ぶ路線を候補選定します。ここで、駅中心部とは「駅前交通広場などの市街地の中心部」を表します。南北ともに駅前広場とその周辺の商業施設を含む一体を駅中心部としております。そして、駅中心部の外周道路と、外周道路とを直線的に結ぶ赤の点線で示した路線を候補としました。

続いてSTEP 3です。3では、自転車関連事故が多く発生している路線、歩道がない通学路、大規模商業施設関連路線を候補選定します。図中のバツ印につきましては、令和元年及び令和2年の自転車関連事故の発生場所を示しております。自転車関連事故が多く発生している路線として、図中のピンクで示した複数回事故が発生している路線を候補路線としております。また、黄色で示した路線につきましては通学路のうち歩道がない路線を示しており、こちらについても候補路線として定めております。

最後にSTEP 4です。4では、自転車の利用実態を踏まえた決定をするとしております。STEP 3までの候補路線に加え、交通量調査結果から自転車交通量が多い図中の紫で示した路線について、駅周辺ネットワーク路線として指定しております。

以上、STEP 1からSTEP 4までで定めた鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の案がこちらになります。赤色で示した路線が鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線となります。計画では鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線及びピンクで示した駅中心部において、次のような整備を実施します。

鉄道駅周辺ネットワーク路線に指定した路線の自転車走行空間整備につきましては、さきほど令和3年度取組の中で説明があったとおり、歩道がある路線では車道混在型の矢羽根の設置など、自動車の規制速度や交通量に応じた整備を行います。また、歩道のない路線については自転車の左側通行を促す自転車ピクトグラムの設置を行います。そして、駅中心部の自転車通行可の指定がない歩道においては、自転車の押し歩きを促す案内を整備することとしております。

続いて、「その他の対策検討箇所」について説明します。鉄道駅周辺ネットワーク路線として設定してはいたないが、交通量調査により判明した自転車の利用実態から、利用者への注意喚起等の対策を検討する箇所について説明します。一つ目は、前回の協議会においてもご意見をいただきました、鉄道を横断する県道308号地下歩道部分についてです。

こちらは自転車通行可の指定が無い区間ではありますが、辻堂駅周辺の南北の鉄道横断を担う、自転車ネットワークとして重要な路線であると捉えております。多くの自転車に加え、歩行者の通行もあることから、歩行者の安全確保のため、自転車の押し歩きを促す対策をより一層図っていきたいと考えております。

二つ目は駅北口の辻堂駅北口自転車等駐車場周辺の路線です。こちらの駐輪場は北側の道路に面して出入口が設けられております。こちらの歩道については、自転車通行可の指定があり、走行が認められた区間ではありますが、車道との境にはガードレールが設置されており、車道から駐輪場へは入ることができません。そのため、特に朝の時間帯において多くの自転車が歩道を走行している状況です。しかしながら、歩道幅員も2m程であり、あまり広くないことから、歩行者の安全確保のため、「歩行者優先」等の注意喚起を検討していきたいと考えております。

最後に今後のスケジュールについてですが、昨年度策定した実施計画では、辻堂駅につきましては令和2年度から令和4年度までを期間とする第1期において計画策定する予定となっております。今後につきましては、今回説明させていただいた案について、関係機関と協議を進め路線や対策箇所を定めたのち、辻堂駅周辺の自転車走行空間整備計画書(案)としてまとめ、来年度の協議会において報告させていただきたいと考えております。

以上が、辻堂駅周辺の自転車走行空間整備計画策定の説明となります。

- 岡村会長 どうもありがとうございました。このような形で今、協議を進めているということですね、私も一瞬わかったのですが、わかったのはこれ読んでわかるのですが、例えば50ページで、あの黒く、将来ネットワーク路線と書いてあるのは今日の議事の「はしる」で最初に示していただいている、市全体の広域な路線のものであって、その中のいくつかは、先導的に整備をする路線ということになっていて、それ以外の路線で今回赤で示していただくようなところを検討すると、そういうご説明になりますよねということでもよかったですよね。
- 事務局(都市計画課) そうです。
- 岡村会長 では皆様何かこちらについてはいかがでしょうか。
- A委員 48ページ49、50ページに自転車関連の事故発生ということでマーキングされていますけども、この事故を起こした方には申し訳ないのですが、このデータを何か分析して、何かフィードバックできることがあればいいかなと思ったのですが、何かこの事故の分析はされているのでしょうか。
- 事務局(都市計画課) 今回、図中には自転車関連事故として、自転車と歩行者であったり、自転車と車の事故が起きた場所をバツ印で示しております。データとしましては、例えばどの時間帯に事故が多いのか、何月に事故が多いのか、そういう分析はしております。鉄道駅周辺の事故に限るということで、件数もそれほど多くない中での分析として、やは

り朝の時間帯が多いなという状況を把握しております。また、夕方の時間帯にも事故が増える時間帯がありますので、事故の発生場所と、発生した時間帯等は把握している状況でございます。

- 岡村会長 ありがとうございます。他いかがでしょうか。
- E委員 このデータについて、お伺いします。41 ページの資料にあります、鉄道駅の自転車利用者の数ですけれども、水色とピンクで色分けされていて、市内と市外があります。これは、どのような形で把握して、市内の方か市外の方かを区分しているのでしょうか。
- 事務局（都市計画課） こちらにつきましては、東京都市圏パーソントリップ調査という調査の結果をもとに作成しております。その調査につきましては、特定の方の行動をアンケート方式で聞き取りまして、どの様な交通機関でどこに行ったか状況を聞いていますので、それらを集計して、例えば近隣の茅ヶ崎市から、辻堂駅を利用しているだとか、調査結果から市内市外を把握しているものでございます。
- 岡村会長 2018 年の調査では、だいたい数%ぐらいのアンケートの抽出で、それを拡大して、実数にするとだいたいこれぐらいだろうという推測をさせていただいたものということになりますね。はい、他はいかがでしょう。
- B委員 私は藤沢周辺なので辻堂あたりについて分からない事もあるのですが、たまに辻堂方面に自転車で走ったりすると、車道がガタガタなところがありまして、路肩は特にガタガタで走りづらくて、やむを得ず車道に近いところを走らないと、自分が転倒する危険があります。もしこういった整備をする場合、特に辻堂辺りも道のデコボコあたりも気にしていただけるといいなと思いました。
- 事務局（都市計画課） ありがとうございます。このような自転車走行空間の整備につきましては、スケジュール調整の際に、舗装の打ち替え予定と整合を図りながら行っておりますので、今後とも注意していきたいと思えます。
- 岡村会長 矢羽根をペイントするというふうに一般の人は思うけど、基本的にはその路肩の、いわゆる側溝というか、その蓋の部分の上をならすのか、要はあの自転車のタイヤが取られないように、例えば側溝の蓋を、場合によっては変えなきゃならないところは変えるなど、そういうこともきちんと行っているから時間がかかるものなのですよ。基本的には、塗るだけ、結果的に塗っているだけというのものもあるかもしれないけれど、ということでもいいですよ。
- 事務局（都市計画課） はい、そういう理解でよろしいと思えます。
- 岡村会長 もしかかなり自転車のタイヤが取られてしまうとかですね、整備した後に苦情がとかいうのは他市ではちょこちょここと、過去にはいくつかあって、またやり直すということは聞いたことありますので、だいぶ経験を積んできていますから、無いと思えますけど、そこは是非ご検討ください。他いかがでしょうか。
- A委員 今のご意見に関連してなんですけども、ローカルな情報ですけども、ライフタウンから辻堂駅に向かうところに大庭のトンネルがあるのですが、ライフタウンから来る

と、坂があつて、自転車のスピードが出るような状態で、やはりあそこも荒れている状況ですね。35年ぐらい経過していますが、荒れているので整備してほしいなというのと、あと横を走っている車が速度制限50キロだったと思うのですが、だいたい60から70キロぐらいで走っていますよね。この協議会の範疇ではないかもしれないですが、並行して走る車が速度を守るために、路面にマーキングというか、凹凸があるように見せるなどの工夫もあるかと思うのですが、横を走る車のスピードもちょっとセーブして、安全な空間でやっていただきたいなということで、意見です。

- 事務局（道路整備課） ご指摘の通り、道路の場所によっては自転車を走行してもらう部分も状態が悪い場所もありますので、今後の整備のなかで検討していきたいと思います。
- 岡村会長 ありがとうございます。自転車利用者への啓発は大事ですけど、車を運転される方への啓発も大事で、当然幅寄せされたら、これはもう非常に問題があるわけですけども、他にも駐停車がやむを得ない場合、荷捌きなどあるわけですので、そういうところを当然自転車は避けますが、そういうところは、車の方がきちんと配慮するということところが本筋なわけですよね、自転車に対して余計なものが車道に出てくるなというのは、ドライバーの認識としては困るわけですけど、逆に線が引いてあると、何で出てくるのっていう話になってしまいますので、多分そういうところの啓発ということは行っている自治体もありますね。そういうことで事故が起きているようであれば、それも含めて、これは警察さんと一緒に考えることだと思います。これは非常に大事な視点かと思います。ありがとうございます。

他、皆様いかがでしょうか。この辻堂駅周辺についてはよろしいですか。

はい、どうもありがとうございました。

そうしますと、議事としては一通り終了しましたが、皆様何か全体を通してとか何かご意見、ご発言ございますか。

- B委員 自転車というか、都市計画というか、その関連ですけども、先ほど鵜沼奥田線の整備のところ、その地域住民という視点からですが、15ページのイラストの3番のところ、歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行しようというイラストのところ、小さな植え込みの絵があるのですが、まさにこの話をしたいなと思っております。実はこの鵜沼奥田線を整備された際に、実際に街路樹が伐採されました。その街路樹がすごく細い木で、別に緑がフサフサしていたわけでもありません。また、小さな植え込みにご近所の方がちょっとしたお花を植えたり、ちょうど6月でアジサイが綺麗なところがあつたりして、それが次々とコンクリートで埋められた状況を目にしておりまして、これは自転車とは関係がなく、緑化ということになると思うのですが、すごく重要で、コロナ禍で地域にいますし、緑は防犯とか地域住民のそういう満足度に繋がることになりますので、もしかしたら自転車道をつくるよりも優先度が高い、都市作りとしてはそういう気持ちもあります。なので、いろいろな面でこの様にされたかと思うのですが、幸いにもすごく綺麗なアジサイは残っていました。けれども、そういった制約であるとか、調整する中でいろ

いろなバランスを考慮して、景観だとか、そういったところにも配慮していただけたらいいなと思いました。意見です。

○岡村会長 はい、そういうことでございますので、歩道整備、それから自転車乗せる同じ道路の部署ですのでよろしくお願いいたします。

他皆様いかがでしょうか。

よろしければ後は事務局で進行をお願いいたします。

○事務局（都市計画課） 岡村会長ありがとうございます。続きまして次第の4、その他につきまして事務局からお願いします。

○事務局（都市計画課） はい、それではですね、事務局から1点報告させていただきます。

ふじさわサイクルプランにつきましては、藤沢市の交通施策を展開していく上で、基本的な指針となる「藤沢市交通マスタープラン」の自転車に関する部門別計画として自転車施策の方向性を示したものです。来年度より、「藤沢市交通マスタープラン」の改定に向けた検討が始まることから、ふじさわサイクルプランにつきましても併せて改定作業を進めていきたいと考えております。改定に向けた検討組織としましては、本市の自転車施策に関する事項を取り扱う、本協議会をお願いしたいと考えております。来年度の協議会では改定に向けた検討を進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。また、次回の協議会につきましては、7月ごろの開催を予定し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） 次回は7月以降ということで、改定作業も進めさせていただきますが、委員の皆様につきましては、間もなく2年の任期を終える形になりますので、次回の協議会に当たりまして、委員の改選等も行われるスケジュールとなっております。

特に、公募によって市民委員になっていただきました、新井委員、古口委員また由川委員、本日ご欠席されておりますけれども、和田委員につきましては、本日の協議会が最後になってしまうのかなというふうに感じておるところでございます。

これまで本協議会にご尽力いただきましたこと、心からお礼を申し上げたいと思います。本当にありがとうございます。

○事務局（都市計画課） 本日はお忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。

以上をもちまして会議を終了とさせていただきます。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いて、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。

以上をもちまして、第17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。どうもありがとうございました。

●閉会 午前11時30分