

## 第 1 1 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)8 月 20 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 11 名 (五十音順・敬称略)

浅野 正夫	大嶋 洋一	岡村 敏之	佐々木 恵美
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)平成 30 年度供用開始箇所の運用状況
  - (2)令和元年度の事業展開
  - (3)藤沢駅周辺の自転車走行空間づくり
- 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11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)8月20日(火)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 31 分 開会

○事務局（都市計画課） それでは、定刻になりましたので、ただいまから第11回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本協議会に出席賜りまして、まことにありがとうございます。

開会に当たりまして、都市計画課課長から一言御挨拶申し上げます。

○事務局（都市計画課） 皆さん、こんにちは。本日は、お暑い中、またお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日のふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の議題は3件ございます。1点目が昨年度の取り組みの状況、2点目が令和元年度のこれからの取り組み内容について、そして3点目が藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりについてとなっております。特に3点目の藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりにつきましては、2016年の第4回協議会から検討内容を報告させていただいていますが、なかなか体系的に説明ができてきていなかったという点もございました。本日は、これまでいただいた意見とあわせて、駅周辺の自転車ネットワーク計画の御説明をできるだけ進めていきたいと考えております。

藤沢駅周辺については、今年度中の計画策定を目指して取り組みたいと思いますので、よろしくお願いいたします。また、それに限らず、委員の皆様におかれましては、これまでと同様に、いろいろな角度から御意見を賜りまして、活発な御意見をいただくという事でよろしくお願いいたします。

簡単ではございますが、私の御挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○事務局（都市計画課） 続きまして、お手元にごございます資料の確認をさせていただきます。上から順に、次第、出席者名簿、座席表、協議会資料がございます。不足等がありましたらお申し出いただければと思います。大丈夫でしょうか。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○事務局（都市計画課） それでは、ここで協議会の成立について御報告いたします。

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会設置要綱第8条第2項において協議会の成立要件といたしまして、委員の過半数の出席が必要とされております。現在の委員の定数は15名でございます。事前に神奈川県藤沢警察署交通課の露木委員、神奈川県藤沢土木事務所道路維持課の神永委員から欠席の御連絡をいただいております。それから、沼田委員と鈴木委員につきましては、まだお見えになっていない状況でございます。現在10名の委員の方に出席いただいております。したがって、過半数が出席していることから、本日の協議会が成立しましたことを御報告申し上げます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○事務局（都市計画課） まず初めに新委員の紹介がありましたが、まだお見えになって

いませので、またの機会とさせていただきます。

新たに御参画いただく委員を含めまして、委員の皆様方のお力をお借りしながらサイクルプランを推進してまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本日の協議会の議題は全て公開となっており、配付資料、会議録につきましては、ホームページ等で公開させていただきますので、よろしくお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○事務局（都市計画課） 続きまして、本日の議題についてですが、次第のとおり3件を予定しております。1件目として、平成30年度供用開始箇所の運用状況について、2件目として、令和元年度の事業展開について、3件目として、藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりについてとなっております。なお、1件目と2件目につきましては、「はしる」、「とめる」、「つかう」、「まもる」について、それぞれ担当課からまとめて御説明させていただきます。説明は、前半に「はしる」、「とめる」、後半に「つかう」、「まもる」と分けて説明いたします。運営につきましては、この順で進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、今後の議題等につきましては岡村会長に司会進行をお願いしたいと思えます。岡村会長、よろしくお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○岡村会長 皆様、よろしくお願いいたします。

それでは、議題に入りたいと思いますが、その前に、本日の傍聴者の確認をさせていただきます。本日、傍聴を希望されている方はいらっしゃいますか。

○事務局（都市計画課） 本日の傍聴者につきましては、希望している方はおりません。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○岡村会長 それでは、早速でございますが、議題(1)、(2)の「はしる」、「とめる」の御説明をお願いいたします。

○事務局（道路整備課） サイクルプランの基本方針1「はしる」について御説明させていただきます。

まず、「はしる」ですけれども、1、平成30年度供用開始箇所の運用状況、2、令和元年度の事業展開について御説明させていただきます。

まず、1、平成30年度供用開始箇所の運用状況「はしる」についてです。スライドを御確認ください。現在、藤沢市では、ふじさわサイクルプランで設定した中短期で取り組む自転車施策として、自転車走行空間の整備を進めています。中短期で取り組む自転車施策のうち、スライドに載っている先導的に取り組む路線として、薄い青で着色されている道路空間の再配分3路線と、黄色で着色されている新設道路3路線を整備予定路線と設定しております。この整備予定路線の中で、自転車走行空間につきましては、【2】中学通り線530メートルについては整備済み、【3】藤沢駅辻堂駅線については、順次整

備を進めている状況でございます。残りの4路線につきましては、道路整備が完了次第、順次自転車走行空間の整備を進めていく予定となっております。

なお、現在の先導的に取り組む路線6路線のうち、整備済みの延長は、中学通り線の530メートルと藤沢駅辻堂駅線の約565メートルの合計約1095メートルが完了しております。前回の第10回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会におきまして、藤沢駅辻堂駅線の整備済み延長を平成29年度に整備した箇所約140メートルと報告してしまいましたが、実際には平成29年度以前にも約425メートルが整備されておりますので、この6路線の整備済み延長は正式には約565メートルとなっております。前回、誤った情報を報告してしましまして、申しわけございませんでした。

続きまして、その他の路線について御説明させていただきます。道路整備課では、先ほど御説明した先導的に取り組む路線以外の、スライドに示す路線についても、本協議会でその他の路線と設定して、こちら中短期で取り組む自転車施策として自転車走行空間の整備を進めております。スライドの右の表が整備スケジュールとなっております。青色の矢印の③土棚石川線、⑤六会駅東口通り線、⑥中学通り線については平成28年から平成30年の間に整備済み、赤い矢印の⑧鵠沼海岸線については今年度整備を予定しております。黄色の矢印については来年度以降の整備予定路線となっておりますが、整備路線や整備年度を適宜検討していますので、変更となる可能性があることを御承知おきください。

続きまして、整備事例を何点か紹介させていただきます。藤沢市では、今、スライドであらわしている自転車専用通行帯、後ほど御説明させていただく車道混在、自転車歩行者道が現在の主な整備形態となっております。整備形態につきましては、国が策定した、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン及び藤沢市自転車走行空間のあり方に基づき、規制速度と自動車交通量によって決定しております。

こちらのスライドは、整備事例1、自転車専用通行帯で整備した中学通り線の写真でございます。自転車専用通行帯につきましては、車道の左端に自転車専用の走行空間を設置するものであり、幅1.5メートル以上の確保を基本としておりますが、道路の状況により、やむを得ない場合は1.0メートル以上の整備としております。また、自転車専用の空間となるため、車両の走行や駐停車は禁止となっております。

続きまして、整備事例2、車道混在で整備した六会駅東口通り線でございます。車道混在につきましては、スライドにある自転車ピクトグラムや矢羽根を設置して、自転車の走行位置を示す整備となっております。こちらは自転車専用通行帯とは違い、車両が自転車走行空間を通行することが可能です。

続きまして、整備事例3、自転車歩行者道で整備を進めている藤沢駅辻堂駅線の整備後の状況の写真です。自転車歩行者道につきましては、歩道上を歩行者と自転車が通行できる形態となっており、歩行者と自転車の通行部分を指定して、その間を境界柵で仕切っております。また、路面には注意喚起サインを設置しており、こちらが歩行者が通

るところ、こちらが自転車を通るところとあらわしております。

次に、平成30年度、昨年度の自転車走行空間の整備状況について御説明させていただきます。

先ほどのスケジュールで示したとおり、その他の路線の中学通り線で自転車専用通行帯の整備を実施しました。整備の区間としましては、赤い着色の部分になりますが、県道30号戸塚茅ヶ崎の藤沢駅北口入口交差点から県道43号藤沢厚木までの約920メートルの区間を整備しまして、昨年度末に供用を開始しております。なお、県道30号の交差点から南側の藤沢駅側の530メートルにつきましては、平成26年度に自転車専用通行帯の整備が完了しております。

こちらは中学通り線の整備後の状況写真となります。自転車専用通行帯の部分につきましては、幅30センチの青色のカラー舗装や「自転車専用」の文字、自転車のピクトグラム、矢羽根といった形で整備をしました。

○事務局（都市計画課） 続きまして、県道30号戸塚茅ヶ崎の自転車通行空間の状況について御報告いたします。

こちらにつきましては、神奈川県が藤沢大和自転車道との交差点となる富士見橋から西側辻堂駅南海岸線までの約2.2キロメートル区間の自転車専用通行帯の整備を進めております。標準的な幅員の構成としましては、図の右下の標準横断図のとおりで、道路幅員15メートル、自転車通行帯の幅は1.75メートルとなっております。進捗状況としましては、昨年度末までに図の青い線の浜見山交差点手前の約1.5キロメートルの区間について整備を完了しております。今年度は、残りの赤い線の辻堂駅南海岸線まで約0.7キロメートルの区間について整備を行い、予定されていた区間の整備を完了する予定となっております。

○事務局（道路整備課） 続きまして、2、令和元年度の事業展開「はしる」ということで、今年度の整備予定について御説明させていただきます。

スライドで示すとおり、赤の矢印の⑧鵜沼海岸線と、図の一番下、湘南港臨港道路の2路線について整備の予定となっております。なお、湘南港臨港道路につきましては、神奈川県の整備となります。

まず、鵜沼海岸線について御説明させていただきます。こちらが案内図になりますが、県道30号戸塚茅ヶ崎と交差する藤沢警察署前交差点から南側に行きまして、国道134号と交差する交差点まで整備いたします。整備の予定につきましては、2019年11月から2020年3月を予定しております。

こちらは鵜沼海岸線の平面図で、先ほどより詳細をあらわした図面になります。右側が北、左側が南になりますが、戸塚茅ヶ崎と交差する藤沢警察署前交差点から約2000メートル、国道134号までの整備を実施する予定です。

こちらは鵜沼海岸線の計画断面図となります。整備形態としましては、幅1メートルの自転車専用通行帯を車道の両側端に設置いたします。右側が自転車専用通行帯の整備

イメージですが、図のように、破線の白線の内側に青色の30センチメートルの帯状のカラー舗装を行い、自転車ピクトグラムと「自転車専用」の文字を設置する整備となります。

次に、交差点箇所及び次のスライドで説明する取り付け道路箇所の矢羽根の設置間隔について御説明いたします。

矢羽根の設置間隔ですが、現在は、藤沢市自転車走行空間のあり方で2メートルに1カ所以上設置するものとしております。スライドの左側が2メートルに1カ所の矢羽根となっております。こちらの矢羽根の設置間隔について変更したいと考えております。まず、こちらの交差点箇所ですが、スライドは南北に10メートル道路と東西に9メートル道路の交差点となっております。スライドの左が現在のあり方で示している2メートルに1カ所の矢羽根の設置間隔、右が新設置間隔（案）の3メートルに1カ所の図となっております。矢羽根の設置間隔が2メートルに1カ所であると矢羽根の数が多という御意見もいただいた中で、効率的な整備を推進することと、車線約3メートルの位置に停車している車両から矢羽根が確認できる間隔として、原則3メートルに1カ所という形で案を作成しております。

続きまして、取り付け道路箇所ですが、こちらは6メートル道路の取り付け道路となっております。スライド左が現在の設置間隔の2メートルに1カ所で設置している矢羽根、右が新設置間隔（案）の4メートルに1カ所となっております。こちらも交差点箇所と同様に、効率的な整備を推進することと、取り付け道路を走行する車両から矢羽根が確認できる間隔として、原則4メートルに1カ所と考えております。なお、取り付け道路の形状につきましては、幅員や取り付け角度がさまざまであることから、その状況に応じて矢羽根の間隔を検討することを考えております。

先ほど御説明させていただきました交差点箇所と取り付け道路箇所での設置間隔を変えている理由につきましては、基本的には、交差点のほうが自動車の交通量が多いため、自動車と自転車の交錯の機会が多く、自転車の走行空間をよりアピールするために、交差点箇所は3メートルに1カ所と考えておりますが、この設置間隔につきましては、委員皆様の御意見をお伺いできればと思いますので、よろしく願いいたします。

○事務局（都市計画課） 続きまして、湘南港臨港道路（江の島大橋）につきましては、御報告させていただきます。

こちらにつきましては、神奈川県が矢羽根型路面標示を設置する車道混在による自転車通行空間の整備を行ってまいりました。標準的な幅員の構成としましては、自転車の通行空間の部分は、江の島大橋の大部分が1.0メートル、その他の区間は0.75メートルとなっております。こちらの整備は、写真のとおり、既に完了してまいりまして、今月25日から開催されるセーリングワールドカップシリーズ江の島大会2019を目指してつくられていたものですが、その前の8月3日に供用開始されております。

「はしる」については以上となります。

○事務局（道路河川総務課）　続きまして、「とめる」の分野に関する昨年度の状況及び今年度の事業展開について、道路河川総務課から御説明いたします。

まず、昨年度施行し、今年度から供用開始をした駐輪施設について御説明いたします。画面右側の新たな駐輪スペースの確保として、湘南台駅東口の南北に1カ所ずつ、合計2カ所の自転車駐車を整備し、合計で146台の自転車を駐輪できるようになりました。画面右下の写真は、湘南台駅東口路上第1自転車駐車場の様子です。次に、画面左側の既存駐輪施設の利用環境の向上についてです。これは無料駐輪施設の有料化を図ったものであり、写真の善行駅東口自転車等駐車を整備し、自転車を150台、原付を45台、125cc以下の自動二輪車を21台駐車できるようになりました。

続いて、放置自転車や放置バイクに対する警告及び撤去の台数について御説明いたします。御覧のグラフは、縦軸に警告台数や撤去台数、横軸に年度をとったものであり、赤線が警告数、青線が撤去数を示しています。このグラフを御覧いただくと、警告台数、撤去台数ともに、5年前と比較して半減していることがわかるかと思えます。今後も、安全安心な歩行空間の確保を図るため、継続して取り組んでまいりたいと考えております。

さて、今年度の事業展開について御説明いたします。整備を進める主な駐輪施設は、①（仮称）藤沢本町駅自転車等駐車場及び②片瀬江ノ島駅周辺の自転車駐車場です。いずれも先ほどのスライドでお示ししました既存駐輪施設の利用環境の向上に位置づけられるものであり、有料化に向けた整備を行ってまいります。また、有料駐輪施設としての供用開始に合わせ、藤沢本町駅や江の島周辺3駅を中心に放置禁止区域を指定します。それぞれの整備概要やスケジュールなどについては、次のスライド以降で御説明いたします。加えて、市内全域を対象に、放置自転車や放置バイクに対する警告や撤去を引き続き実施してまいります。

まず、藤沢本町駅周辺で整備を行う（仮称）藤沢本町駅自転車等駐車場について御説明いたします。整備スケジュールについては、2022年度の供用開始に向け、今年度、用地取得を進めながら、詳細設計委託を実施しているところです。そして、次年度から2年間で工事を実施し、3年後の2022年度の供用開始を予定しております。

次に、整備概要について御説明いたします。収容台数は、自転車が約600台、原付、自動二輪車が約70台との記載がございますが、現在、1000台の収容台数確保を目指し設計中でございます。そして、スケジュール（予定）にありますとおり、工事着手前には、近隣住民の皆様を初め、利用者の皆様などに対し、工事のお知らせを行います。

続いて、片瀬江ノ島駅周辺の駐輪施設に関する整備について御説明いたします。現在、片瀬江ノ島駅周辺には、第1から第3までの3カ所の無料駐輪施設があります。片瀬江ノ島駅に最も近い片瀬江ノ島駅第1自転車駐車場は、整備イメージにあるようなゲート式で整備し、2020年度の供用開始を予定しています。そして、第2や第3についても順次有料化に向けた整備を行う予定ではありますが、第2については、第1や第3の利用



実態により、今後、閉鎖を含めたあり方を検討いたします。

各駐車場の整備規模は、御覧の表のとおりです。第1については、画面下の写真のような垂直式2段ラックを設置するとともに、小さなお子様をお連れの方や御高齢の方が御利用しやすいよう、平置きスペースも設けます。なお、第2及び第3は現在検討中でございます。

第1から第3の自転車駐車場に関する整備は、御覧のスケジュールを予定しております。まず、第1についてですが、ことしの11月ごろから工事を行い、2020年6月1日の供用開始を予定しております。また、第3についてですが、2021年4月1日の供用開始を目指し、2020年度に整備を行います。表の真ん中ですが、第2については、第3の整備工事中に仮設駐車場として利用するため、整備を行う予定ではありますが、現況でも利用できる状態です。そして、仮設駐車場として利用した後は、先ほども申し上げましたが、第1や第3の利用状況を踏まえて、閉鎖を含めたあり方を検討いたします。

こちらの画面は、市内にある駐輪施設の混雑状況のホームページを示したものです。画面は自転車の混雑状況を示したのですが、凡例の上にある原付や自動二輪車の混雑状況も発信しております。昨年度供用開始した善行駅東口や湘南台駅東口の駐輪施設の混雑状況も、今年中に追加する予定でございます。また、今後整備する駐輪施設についても随時追加し、利用者の皆様があいている駐輪施設をスムーズに見つけられるよう、情報発信に取り組んでまいります。

最後に、藤沢駅周辺の駐輪環境整備について御説明いたします。初めに、公共空間の有効活用の検討では、道路改良工事に合わせた駐輪施設の整備を指します。続いて、民有地の確保の検討では、既存駐輪施設の拡大に伴う用地の確保を指します。そして、小規模分散型駐輪スペース事業との連携の検討では、みんちゅうSHARE-LINという駐輪スペースのシェアサービスというものをことしの3月に協定を締結しまして、駅周辺の駐輪スペースの確保に取り組んでいるものです。現在、200台の目標台数を設定しております。2019年7月末現在、藤沢駅南口で4カ所の14台、一方、藤沢駅北口では2カ所の19台で、南北合わせて合計33台の実績がございます。これについても、今後、目標の200台を達成できるよう進めてまいります。

「とめる」についての報告は以上です。

○岡村会長 それでは、ここで御説明を一区切りということで、特に順番は問わず、「はしる」、「とめる」につきまして、いろいろ御発言をいただければと思います。よろしくお願いたします。

では、皆様にお考えいただいている間に、すごく細かい話で1つ。御説明いただいたかもしれませんけれども、15ページの鵜沼海岸線の取り付け道路で矢羽根という御説明の、もとのところで、現状、自転車は歩道通行可なのですね。自転車のマークが歩道にあります。これは変わりますか、変わりませんか。

○事務局（道路整備課） 15ページのスライドの図面につきましては、今年度整備する鵜

沼海岸線の絵ではないのですけれども、鵜沼海岸線の取り付け道路のところで整備する矢羽根の間隔につきましては、現在、あり方で定めている2メートルに1カ所では、数が多いという部分と、効率的な整備を推進していくという中で、4メートルに1カ所に変えていければということで、今回、案をお示しさせていただきました。鵜沼海岸線の整備形態については自転車専用通行帯になりますが、自転車専用通行帯で整備すると、原則歩道内は自転車が通行できなくなる形となります。

○岡村会長 では、こちらもそうなるということですね。ありがとうございます。

それでは、皆様、いかがでしょうか。

○浅野委員 「はしる」ですけれども、車道混在型にちょっと疑問を感じています。というのは、最初は自転車専用通行帯も危ないのかなと思っていたのですけれども、この間、県道30号線の自転車専用通行帯と、高倉のところからの車道混在型を走ってみたところ、県道30号線の通行帯は幅が1.75メートルあるためか、あと、あの付近の商店は駐車場もつくってくれていて、やたら道路上に駐停車している人はいなかったので、割合走りやすかったです。

ところが、車道混在型のほうは、高倉の交差点などは何のために矢羽根をつけたのか、全然わかりません。歩道がものすごく広いので、あそこは要らないです。車道と同じぐらいあって、車道を走るほうがとても危険な気がします。あの道路をずっと走っていて、スーパーマーケットの出口のところで、左に曲がるか右に曲がるかで、矢羽根の上に絶対車がとまっているのです。矢羽根の意味がほとんどないので、車道混在型はやる意味があるのかどうか、とても疑問を感じています。安全面が配慮されていないのではないかという気がします。

○岡村会長 多分、今の御質問は、個々の場所での御指摘に加えて、基本的な整備の考え方に対する御意見の2つということだと思いますので、その両面からお答えいただくといいと思います。

○事務局（道路整備課） 車道混在型の整備につきましては、基本的には、今、自転車は車道の左側を走行という原則がございまして、そちらに誘導するためと、専用通行帯の場合は、そこを走らないといけないということになっているのですが、例えば今、自歩道で整備されている場合に矢羽根を引いた際には、自歩道は解除されていませんので、両方走れる状況となります。

御指摘の高倉のあたりは土棚石川線のことかと思われませんが、土棚石川線につきましては、28年度に混在型で整備をしております。

藤沢市のあり方で定めたところを基本として、規制速度40キロメートル以下かつ自動車交通量4000台／日以下で車道混在型の整備を進めている状況でございます。

○浅野委員 実を言うと、車道混在型にとっても疑問を感じているのです。藤沢駅辻堂駅線は自転車歩行者道ですが、ガイドラインを読んでいると、今後は自転車歩行者道のやり方をやめるように書いてあるようです。でも、高倉とかあの辺は、歩道が割合広いし、

車道はそんなに広くないので、無理やり車道を走るほうがとても危ないです。

さっきの通行帯の話も、例えば県道30号線は1.75メートルぐらいで幅が広いので、割合安心して走れるのです。普通の道で自転車の横を自動車が規制速度50キロメートルだったらか、40キロメートル以下だったかというガイドラインになっているみたいですが、40キロだって、接触したらかなりの事故になるはずですよ。だから、車道混在型をやる意味があるのかどうかということです。はっきり言って、矢羽根をつくるだけのお金ももったいないような気がするのです。

もともと、車道を走るのが危険だから、歩道を走っていいと昭和40年代以降に変えていたはずですよ。それをガイドラインがいきなり自転車は車両だから車道を走れと言ったので、それに従ってやっているのだと思うのですけれども、安全対策がやられていない段階で、それをやって本当にいいのかどうか。車両混在型は余り進めるべきではないのではないかという意見です。

○事務局（道路整備課） 今、ガイドライン上では、自歩道の整備ではなくて、自転車専用通行帯とか車道混在とかの整備を推進していっている中で、藤沢市で定めているあり方では、既存の自歩道を生かしながら整備を進めていくことを踏まえた中で、藤沢駅辻堂駅線につきましては自歩道の整備を進めていっている状況です。委員御指摘の車道混在につきましては、国のガイドラインで、自転車は原則車道の左側通行という部分と、自動車の規制速度と自動車交通量が1日4000台以下という部分で、車道混在という選択をさせていただいたのですけれども、今いただいた御意見につきましては、今後検討する中で参考にさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

○岡村会長 この話はかなり重要な、もちろんガイドラインはこうなっていますから、あとは粛々とというのが、どの自治体も何となく政策的な流れにはいるのですが、地域の方に守っていただくというか、そのルールに基づいて使っていただくということが大事だとすると、理解をしていただいて、そういう使われ方がきちんとできるのかというところも含めてなので、一般論で申し上げますと、例えば非常に広い幅員の自転車歩行者道があったとして、そこに矢羽根をつけて、自転車歩行者道はやめますとするのがいいかというのは、なかなか難しいところです。場合によっては、ちょっとお金はかかるけれども、歩道も含めて上手に再配分をしながら専用通行帯にするとか、いろいろなやり方があろうかと思うのです。

今御指摘のところが、実際に歩道がどれぐらいの幅員か、どれぐらい歩行者がいるのか、そういうところは私もわからないので、個々には何とも言えないところですが、個別にこれからどんどん広げていくと、個々にはいろいろな課題は出てくるはずなので、ガイドラインはガイドラインとして、当然、技術的な検討を踏まえてできたものなので、ある程度尊重しつつ、個々のところではいろいろなことを考えていくのかなというところでしょうか。

矢羽根のところは、たしか側溝の溝とか、そういうところも一緒に走りやすいように

している場所もあるのですよね。

- 事務局（道路整備課）　そうです。都市型側溝とか、いろいろな側溝の種類がありますが、走行空間の幅とか車線の幅を確保するために、そういった側溝に変えて、車道混在の矢羽根を引いているところはございます。
- 岡村会長　そういうところも含めて、できる、できないというところではあるので、これは来年度以降、個々にやっていくときに課題になっていくところですし、ガイドラインができてしまうと、地域の方とわざわざワークショップをやるとか、そんなことはせずに、多分、淡々とどんどんやってしまうと思うんです。できてみて、ええっという話は出てくるのだろうと思うのです。今まではつくりやすいところをつくってきたので、余り課題にもならず、できてよかったねという話が、だんだんそうではなくなってくるでしょうし、恐らく今日の最後の議題の駅周辺あたりは、いろいろな方からいろいろな御意見が出得ると思うので、ここは正面から受けとめていただく課題かなと今話を伺って感じたところです。

済みません、長くしゃべり過ぎました。

ほかにいかがでしょうか。

- 瀬川委員　私は自転車で走り回っている一人ですけれども、矢羽根で車道と混在している道路がありましたけれども、私はこれをできれば全域にやってもらいたいという希望があります。

というのは、左側通行というのを全く無視して、右側通行で走ってくる自転車が結構あるのです。それと、矢羽根をつけることによって、運転手側にも、こちらは自転車が走るなという注意喚起にもなるし、歩道を走るほうが危険だというのは、歩道を歩く人は、ぶらぶら歩いていて、意外と周囲を意識していないのです。自転車で横をすり抜けられるかなと思ったら、ぱっと移動してくるのです。私が事故を起こしたのは、ちょっとした接触事故ですけれども、歩道のほうが多いです。車道全域に矢羽根をつけてほしいというのは、さっき言った左側通行の徹底と、自動車側の人にも、ここは自転車が走るんだという意識づけでやってほしいという希望があります。

以上です。

- 岡村会長　ありがとうございます。本来のガイドラインの趣旨は、今おっしゃっていただいたとおりで、ガイドラインから何から全部つくってきて、それを進めているところです。特に逆走防止というのは非常に大事なところだと思います。

矢羽根の間隔について、何か意見をという話が事務局からありました。この場に2メートルと4メートルの線があれば話もしやすいですけれども、何ともいうところが率直にありますが、いかがでしょうか。

- 事務局（道路整備課）　ちなみに、2メートルの間隔はどれぐらいかといいますと、矢羽根の長手方向というか、矢印方向は1.5メートルございます。矢羽根は矢になっていますので、結構離れているように感じるのですが、ただ、実際に現地を見ても、

結構詰まっているような状況がございます。2メートルに1カ所ですと矢印と矢印の間が50センチメートル、3メートルに1カ所ですと1個飛ばしみたいな間隔と考えていただければと思います。

- 佐々木委員 「とめる」のところで、自転車駐輪場の整備は結構進んでいると思うのですけれども、金額は大体どれぐらいでやっているのかということと、これから世の中的にはキャッシュレスが進んでいくと思うのですけれども、多分、今はコインで、今後のインフラ部分の考え方とか、これを維持していくのに結構お金がかかるのではないかと、思うのですけれども、その辺はどのように考えていらっしゃるのか。

あと、26ページの市営駐輪施設の混雑状況の配信は、ホームページを見ると、例えば日曜日とかであっても、どこの駐輪場があいているのかがわかるという理解でいいのでしょうか。

以上です。

- 事務局（道路河川総務課） まず、駐輪場はお幾らかということですが、利用料金は条例で決めており、一時利用と定期利用がございます。自転車の一時利用は、市営は1日100円で設定しています。バイクは、原付が200円、125ccもとめられますので、こちらは300円です。定期利用は1500円から2000円、藤沢市は建物の場合、1階は高い、2階、3階と上に行くほど安いという設定の仕方です。あとは、屋根があるかないかということで、屋根がなければ安いし、屋根があれば1ランク上みたいな形で、何にもない平置きの場合は1500円という設定をしております。

運営ですが、市営は指定管理者を公募で募集して、今現在、まちづくり協会が運営をしています。運営の人件費とか電気代とかは利用料金によって運営しております。

キャッシュレスの関係ですが、有料のところは機械化が結構進んできておりまして、一時利用ではPASMOとか交通系のカードが使用できるようになっています。定期利用はまだ全てはできていないですが、今後、これからそういうキャッシュレスが増えてくることもありますので、取り組んでいかなければいけない課題と考えています。

マップですが、ホームページとかスマホでも、登録していただければ、機械のところは大体リアルタイムでわかるのですけれども、機械がない、有人のところは係員での対応のため、なかなかリアルタイムというわけにはいかないのですけれども、なるべく間隔を短く、1時間に1遍、30分に1遍、満車になったらすぐスイッチを入れれば、凡例のネコの目により、混雑状況に対応しています。

- 佐々木委員 ありがとうございます。

- 岡村会長 ほかはいかがでしょうか。おおむねよろしいですか。

それでは、この後、「つかう」、その他ございますので、またお気づきのことがあれば、前のところに戻って御質問いただいても結構でございます。

それでは、「つかう」、「まもる」の御説明をお願いします。

- 事務局（都市計画課） 続きまして、平成30年度供用開始箇所の運用状況について、都

市計画課から「つかう」の部分を御説明させていただきます。

29ページを御覧ください。サイクルアンドバスライド施設整備の御説明となります。本施設は、自家用車から公共交通である路線バスへの利用転換を促し、まちなかへの自動車流入を抑制する目的で設置しております。前回の協議会におきまして、湘南ライフタウンバス停付近にサイクルアンドバスライド施設の設置を予定していると御説明させていただきましたが、このたび、4月に供用開始しましたので御報告いたします。

施設の設置位置は、右図の湘南ライフタウン交通広場の東側の赤丸の位置になっております。

30ページを御覧ください。今回、設置を行いましたサイクルアンドバスライド施設は、20台の自転車を収容できるラック式の駐輪施設として、4月16日に供用開始しております。現在、4カ月が経過したところです。左の写真は、施設を正面から見た写真となっております。右上の図は、縦軸に駐輪台数、横軸に供用開始からの経過日数を示した図となっております。供用開始から2カ月経過時点までの利用状況をお示ししています。図を見ると、30日経過した時点で6台の自転車が駐輪しており、そこまでは徐々に増加傾向が見られましたが、その後、駐輪台数が増えずに、そのまま6台ということがわかれると思います。

右下の図を御覧ください。こちらのグラフは、縦に利用者、横に経過日数となっております。利用者ごとの利用状況をお示ししています。利用者の判別につきましては、自転車に貼られた防犯登録の番号で行っております。このグラフを見ると、利用者は1から10まで延べ10名がおり、経過日数を追っていくと、合計の台数は途中から変わらない6台になっていますけれども、51日目ですとか60日目には新たな利用者があらわれていることもわかります。このことから、今後においても、さらに利用者が増加する可能性があることから、引き続き利用状況を確認してまいります。また、秋には利用者に向けたアンケートを予定してまして、居住地はどの付近か、自家用車からの利用転換があったかどうかについて、ライフタウンだけではなくて、矢尻についても、もう1度アンケートを行う予定としているところです。

「つかう」については以上となります。

○事務局（防犯交通安全課） 続きまして、防犯交通安全課から、パワーポイントの資料31ページ以降の「まもる」について御説明いたします。

「まもる」につきましては、平成30年度の状況と令和元年度の事業展開については、ほとんど重なる部分がございますので、令和元年度の事業展開のみといたしました。

1、交通安全啓発活動の拡充についてです。写真は自転車マナーアップ運動のものになります。上から順番に申し上げます。各季等の交通安全運動街頭キャンペーンの実施につきましては、主要駅周辺やスーパーなど市内13カ所で、自転車安全利用五則ですとか、自転車の交通ルールなどを掲載したチラシ、啓発物品を配布し、交通安全運動の周知徹底と市民の交通安全意識の高揚を図るキャンペーンを行っているものです。2点目

は自転車マナーアップ運動です。ちなみに、この写真は藤沢西高校で行ったときのものです。通学してきた高校生に対して、交通指導員や地域の方と一緒に、自転車に乗るときはこういうルールに気をつけてねという声かけをしながら、啓発物品、チラシ等をお渡ししています。毎月5日、22日を原則として実施し、5月が自転車マナーアップ強化月間なので、5月は集中的に実施しているものです。3点目の自転車街頭点検につきましては、地区の交通安全対策協議会、交通指導員、警察、また、自転車商協同組合の御協力のもと、毎年5月の自転車マナーアップ強化月間に実施しております。今年度については、雨天で2カ所中止となったので、7カ所で実施しまして、336台の点検と自転車の安全運転の啓発ができました。次の小・中学生交通安全ポスター展は、ちょうど夏休みのこの時期に、市内の小中学生に交通安全のルールを考えながら交通安全の啓発ポスターを作成していただいているものです。これから先、9月に提出されたものを審査し、10月に展示して、11月に表彰式という流れになっております。その次、交通安全ビデオ・DVDの貸出は、保育園、幼稚園、小学校や企業に例年100回程度貸し出しを行っているものです。

続きまして、次のスライドに移ります。広報ふじさわへの掲載は、5月の強化月間をはじめ、各季等の運動など、機会を捉えてルールを掲載しております。ホームページについては、引き続き、ルールの変更等がありましたら掲載をしていくものです。自治会・町内会回覧につきましては、交通安全対策協議会を中心に、各季等の運動の機会に、自転車安全利用五則を記載したチラシの回覧を行っています。これから10月1日から自転車保険の加入が県内で義務化されますので、そのチラシを神奈川県から自治会・町内会回覧分は取り寄せましたので、9月10日前後に合わせて回覧していく予定です。また、総合防災訓練や市民まつりなどの機会を捉えて、周知啓発活動を行ってまいります。ちなみに、左下の写真は去年の総合防災訓練です。

次のスライドに移ります。今年度、市内の中学校の生徒全員に対しまして、自転車の交通ルールに関するチラシを夏休み前に配付しました。ここで申し訳ありませんがスライドに誤りがあります。「市立中学生へのチラシ配付」となっているのですが、私立の中学校にも配付をいたしましたので、市内全部の中学生に対して配付となっております。訂正をお願いいたします。配らせていただいたチラシの内容は、この写真にあるとおりでありますが、13歳、14歳での自転車の交通ルールの変更についてと、10月1日からの自転車損害賠償責任保険の加入義務化について記載をさせていただいたものです。

次のスライドに移ります。2、防犯への意識づけ活動についてです。10月末に2日間にわたって、藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅で防犯街頭キャンペーンを実施いたしますので、その中で自転車盗難の注意喚起の啓発を行う予定です。またあわせて、広報ふじさわにも掲載していく予定です。

次のスライドに移ります。3、自転車環境づくりにあわせた意識の啓発については、道路整備部門と連携しながら、必要に応じて、環境づくりに合わせた啓発活動を随時実

施していく予定でいます。

次のスライドに移ります。4、社会情勢に伴う交通ルール意識への啓発につきましては、自転車安全利用五則のポスターの掲示ですとか、啓発チラシを各センター・公民館、公共施設において設置しております。今回載せました、右側の黄色い金太郎のポスターがこれから神奈川県から届くということなので、再度届き次第、センター・公民館等に掲示をお願いしていく予定です。また、交通安全教室は、自転車については年間大体200回くらい、保育園、幼稚園、小学校、中学校、高校や、小学校PTA校外委員、高齢者、自治会の集まりなど、要望を受けて実施しております。自転車を中心に教室を行っているのは、小学3年生、中学生、高校生となります。また、小学生向けの教室では、教室に手伝いに来てくださったPTAにも、あわせて交通ルールを説明し、啓発を実施しております。

次のスライドに移ります。5、幼児二人同乗基準に適合した自転車利用の啓発についてです。「幼児二人同乗基準に適合した自転車」の記載があるチラシを機会を捉えて配布しております。幼児の交通安全教育担当者研修会の受講者に対しましてもチラシを配付して、園児の保護者にも交通ルール周知の協力をお願いいたしました。

「まもる」は以上です。

- 岡村会長 それでは、ここまででいかがでしょうか。
- 大嶋委員 自転車損害賠償責任保険というのは、1台につき必ず入らなければいけないものなのでしょうか。
- 事務局（防犯交通安全課） 自転車損害賠償責任保険は、神奈川県内で自転車を利用する方全員が入らないといけないものです。
- 大嶋委員 ということは、例えば一家に3台あったら、3台とも入らなければいけない。
- 事務局（防犯交通安全課） 台数ではなく、保険の形もかなりさまざまなのですけれども、例えば車の保険の付帯としてつけると、その方の御家族も対象となります。ですので、1台に対して保険をつけるというより、人などについているかたちが多いのかなという感じです。
- 大嶋委員 わかりました。商工会議所なので、会員事業所が3500ぐらいありますので、ぜひ、PR、その辺は協力させていただきたいと思います。もし記事とかがあったら、ぜひとも掲載させていただければと思いますので、よろしくお願いします。
- 事務局（防犯交通安全課） ありがとうございます。
- 沼田委員 自転車商協同組合の沼田といいます。

防犯登録の件ですけれども、相当前から防犯登録は7年で有効期限が切れるという話があったのですけれども、ここに来て、急にお巡りさんが指導に乗り出している節があります。今まで何年も余り言われなかったのが、急にお客さんから、もう1回再登録をしてほしいというお話がありまして、7年たって、何か本当に不都合があるのかということをお聞きしたいのですけれども。



○岡村会長 これは市の方にお聞きするのか、どなたに聞くのがいいか、御存じの方いらっしゃいますか。

○沼田委員 防犯登録の控えにも今書いてあります。ですから、7年以上たっている方はたくさんいるわけです。

我々はわかっていたのですけれども、多分、二、三年前までは、お客さんもわからないし、お巡りさんもそういう指導をしていなかったと思うのです。急にここ1年ぐらい、何名かいらっしゃいました。要は、データがなくなってしまうから、防犯登録をし直してくださいねと急に言い出しているのです。

○事務局（都市計画課） すみません、現在わかる者がいないので、お調べして、次回の協議会の中で報告させていただきたいと思います。

○岡村会長 防犯も大事な件でございますので。

お聞きしますが、保険の加入状況を把握するのはなかなか難しいものであって、それと、保険会社はたくさんあるわけなので、どうにもならないというのはあると言いつつ、やはり行政として促していくということと言うと、啓発以外に何か手はありますか。例えば定期利用するときには保険に入っているという証明を出しなさいということは、もしかしらできるかもしれないでしょうし、通学をされているのであれば、学校が直接ちゃんとやるべきことですが、そのような指導をするなどということは可能なかどうかということです。そこまでするのかという話もちろんあるかもしれませんが、それはどんなものでしょうか。それは自転車商さんで何かありますか。

○沼田委員 現状ですけれども、学校単位で言うと、相当その辺はもうされているようで、必ず自転車損害賠償責任保険に入ってくださいねとされているみたいです。

我々自転車商としては、何しろ勧めなくてはいけません。自転車屋さんの中でも、保険の代理店の資格がある方とない方がいるので、代理店の資格がない方は、先ほど言っていた車の保険で入っていないですかとか、今はコンビニでも自転車の保険に入れますので、簡単に入れますよとか、あとは、パンフレットだけ置いておいて、パンフレットを渡してあげるとかということ勧めようにはしています。それを商工会議所さんなどでも、いろいろなところでパンフレットだけでもやっていただくと、保険屋さんがもうかるのかなという感じもしますけれども。

○大嶋委員 義務化ですからね。

○沼田委員 そうですね。義務化ですから、パンフレットを各お店に、いろいろなところに配布してあると、皆さんが入りやすいのかなと思います。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。大体こういうところでよろしいですか。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○岡村会長 最後にまた時間もとれるかと思しますので、次に、議題(3)につきまして御説明をお願いします。

○事務局（都市計画課） 続きまして、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。

本日お配りしている資料につきましては、事前送付したものから、さらに理解を助ける説明資料の追加ですとか、説明手順の見直しによって、若干の修正を行っております。御了承いただければと思います。

それでは、40ページを御覧ください。まず、施策の位置づけについて御説明いたします。ふじさわサイクルプランでは、主に青い線で書かれた将来的な自転車ネットワーク路線とは別に、赤い破線で囲われた藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅の4つの鉄道駅を重点とする鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を設定することになっております。鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を設定する上で、まず自転車利用者の目的を考える必要がありますが、駅にアクセスする主な目的としましては、通勤や通学のために鉄道を利用する場合や、買い物のために駅周辺の商業施設を利用する場合等がございます。これらの目的によりまして、鉄道駅周辺は、自転車利用のみならず、多くの人々がさまざまな経路やさまざまな交通で集まる場所となっております。歩行者の安全確保のためにも、鉄道駅を中心とした自転車ネットワークの設定というものが必要となります。将来的な自転車ネットワーク路線、市内全域をまたぐようなネットワーク路線を設定する上では、特に自動車と自転車の関係において、安全で快適に自転車が走行できる空間を確保することが重要でしたけれども、今回のように、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を設定する上では、特に歩道がないような幅員が狭い道路においては、自転車と歩行者の関係において、歩行者の安全を確保しつつ、自転車の快適な走行空間も確保するということが重要となっております。

続いて、41ページを御覧ください。こちらは1年前の第9回協議会でお示したイメージ図となっております。緑色の線で囲われた部分を駅周辺自転車走行エリア、灰色の駅中心部の駅ロータリー内は自転車の危険な走行が見られるということで自転車押歩きエリア、その外側のピンク色の部分を押し歩きを周知すべきエリアと設定する考えをお示ししておりました。また、自転車による移動経路は駐輪場の位置によって変わるということで、ロータリー内に自転車を誘導しないように、誘導エリア外側の青色の部分を駐輪場整備エリアとする考えについてもお示ししておりました。協議会では、押し歩き誘導エリアについては、自転車に乗る人にとって、押し歩くという言葉にちょっと抵抗があるのではないか、自転車をおりたときに案内がないと、どこに行っていかがわからなくなるという、実際に自転車を利用する立場の方からの御意見をいただきました。また、駅北側では、ピンク色の押し歩き誘導エリアの中に赤い線の自転車ネットワーク路線があつて、整合がとれておりませんでした。また、協議会の後、駐輪場整備エリアという設定についても、駅前の限られた空間の中で設定していくことが難しいということもわかりました。本日は、前回の1年前だけではなくて、これまでの御意見ですとか、先ほどのスライドを踏まえて、新たな鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の設定方法について御説明いたします。

42ページを御覧ください。鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の設定方法については、次のフローによって、5つのステップを進んで決定していくことを考えました。これからステップの説明をいたしますが、その後、藤沢駅周辺の図を用いまして、詳細に御説明させていただきます。

まず、STEP 1は、駅周辺自転車走行空間エリアを設定して、整備する範囲を決めます。STEP 2は、駅中心部を設定して、その外周道路をネットワークの候補路線とします。また、駅中心部と駅周辺を直線的に結ぶ路線は、自転車の走行経路として選択がされやすいということで、自転車のネットワーク路線の候補として選定します。STEP 3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は、それぞれ対策が必要と考えられますので、ネットワーク候補路線に選定いたします。そして、STEP 4は、駐輪場、保育園の送迎のための駐輪スペース、公園といった施設では自転車利用者の出入り口がございまして、その部分は自転車の交通が発生したり、集中したりする場所になりますので、路線ではないのですが、整備箇所として選定いたします。そこまで選定した路線や箇所で、それらが走行空間エリアの位置等で中途半端になる場合には、STEP 1に戻って、エリアの範囲の見直しを行います。そして、STEP 5では、STEP 4までに選定した候補路線や箇所の利用実態を現地を見て確認して、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を決定することとしております。

続いて、43ページを御覧ください。STEP 1では、駅周辺自転車走行空間エリアを設定します。図の黒い線は、既に設定がされている将来的な自転車ネットワーク路線、青い線は通学路となっております、自転車走行空間エリアの外周を緑色の線としております。エリア設定のポイントとしましては、ピンク色の点線で描かれた藤沢駅まで約500メートル以内を駅周辺として、自転車交通が集中するような橋、踏切、道路を駅の外周としております。具体的には、上が北になりますが、北から右回りに、大正橋、御所ヶ谷橋、東橋、そこからJR線を南下して、新川名橋、都市計画道路鵜沼奥田線、途中から小田急江ノ島線の踏切を渡って行って、JR線の踏切である一本松踏切という形で、自転車交通が集中するところをコントロールポイントとして設定しております。

続いて、44ページを御覧ください。STEP 2では、駅中心部の外周道路、駅中心部と駅周辺部を直線的に結ぶ路線を鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の候補として選定いたします。候補路線は赤い線でお示ししております。まず、駅中心部を図中央のピンク色の部分に設定して、その外周をネットワーク路線として、自転車走行空間を確保することで、駅ロータリーに用事のない自転車をできるだけ外周道路に誘導いたします。また、自転車利用が多いのは、駅中心部付近に向かってくる自転車でありまして、駅中心部とその周辺を直線的に結ぶ路線は自転車の走行経路として選択されやすいので、ネットワーク路線の候補といたします。

続いて、45ページを御覧ください。STEP 3では、自転車関連事故が多く発生して

いる路線、通学路のうち歩道がない路線、大規模商業施設の関連道路を候補路線として選定いたします。青色で書かれているのが通学路ですけれども、その中でも歩道がないところを黄色の線で示しております。児童の安全確保の観点から、自転車と児童の接触を防ぐために選定をしています。次に、図の青い丸については大規模な商業施設となっており、多くの自転車利用者が周辺を走行するために、薄い青い線を選定しております。そして、図のバツ印は、本日欠席の藤沢警察署から御提供いただいた自転車関連事故の情報をプロットしたもので、黄色が平成29年度、紫色が平成30年度の事故となっております。バツの箇所を見ると、ほとんどの自転車関連事故は交差点で発生していることがわかります。ちょうど中央から右下のほうにあるピンク色の路線は、2年間で5回事故が発生しているので、候補路線として追加しております。そのほかの自転車関連事故箇所を見ると、1カ所、2カ所、ネットワーク路線とならないところがありますけれども、ここまでに設定した路線はほぼカバーされているということがわかります。

続いて、46ページを御覧ください。STEP 4は、駐輪場、保育園、公園の自転車利用者出入り口を整備箇所として選定いたします。これらの出入り口は自転車の出入りが多い箇所となりますので、前面道路は対策が必要ということで、路線ではなくて、赤い丸で囲んだ箇所を選定いたします。図の見方ですけれども、緑色で描かれたところが公園、青い小さな丸で描かれたところが保育園、小さくてわかりにくいのですが、その横にある矢印が出入り口になっています。あと、黄色で描かれたところが駐輪場となっております。

47ページを御覧ください。STEP 5では、STEP 4までの候補路線や候補箇所から、自転車の利用実態を踏まえて、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を決定します。今回は自転車の交通量調査を実施して、その利用実態を確認したので報告いたします。なお、詳細の調査については、秋に予定をしております。

こちらは藤沢駅北口で実施した調査となります。調査は、朝の7時から8時までの通勤・通学ラッシュ時間帯と夕方3時から4時までの買い物利用の自転車が多い時間帯の2つの時間帯で行っており、8月1日から6日までということで通学者は含まれていない結果となっております。調査結果で、1時間に100台以上の自転車利用があった箇所をピンク色の丸、台数を赤字で示し、100台以上とならなかった箇所を青色の丸で示しております。特に100台ということに意味があるものではないのですが、以上と未満で交通量の色分けを行っております。利用実態の中では、図の右上、河川を横断する橋梁部となる大正橋では、多くの自転車が集まってくることを確認いたしましたので、黄色い線の路線を追加しております。参考的に調査を行ったところ、自転車の交通量は、朝の時間帯で1時間140台となっております。

続いて、48ページを御覧ください。こちらは同様の調査を藤沢駅南口で行った結果となります。小田急の踏切を横断する箇所ですとか、踏切に向かう経路に自転車が集まってくることを確認しましたので、図の左上と、中央から若干左の黄色い2つの路

線については、ネットワーク路線に2路線追加しております。自転車の交通量は、夕方の時間帯で約100台程度となっております。

鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線は、以上の考え方で決めたいと考えております。

続いて、49ページを御覧ください。それでは、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を決定した後、どのような走行空間整備を行うのか説明いたします。まず、国が作成したガイドラインや、藤沢市で定めた藤沢市自転車走行空間のあり方に従いますと、規制速度や自動車交通量から車道混在という整備形態が選択されて、先ほども話がありましたけれども、矢羽根を設置するという整備が基本となっております。本市で車道混在の整備事例を見てみますと、左の写真の六会駅東口通り線のように矢羽根となっております。現在、そのほかの整備方法はない状況となっております。一方で、隣接市町では、大和市と茅ヶ崎市の事例を載せていますけれども、写真のような左側通行を促す標示ですとか、路面に単に矢印を明示したものがございます。

続いて、50ページを御覧ください。鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線は必ずしも幹線道路のように幅員が広い道路ではなくて、幅員が狭い道路ですとか、歩道がない道路も対象となっております。歩道がある道路については、藤沢市自転車走行空間のあり方——現在の整備方針に従って、矢羽根による整備が基本となるのですけれども、歩道がない道路で歩行者と自転車の通行空間を確保しようとするすると、例えば4メートル道路では、左上の図のようになってしまって、整備が現実的に難しい状況となります。そこで、駅周辺のように整備の必要があるのですけれども、歩道がない道路で、歩行者の通行空間の確保が難しい場合には、歩行者の通行空間を考慮しまして、道路の左側に一定程度の幅を設けて、自転車ピクトグラムによる自転車走行位置の明示にかえることができるよう、藤沢市自転車走行空間のあり方の車道混在の整備方法に追加したいと考えているところです。

続いて、51ページを御覧ください。新たな自転車ピクトグラムの考え方について御説明いたします。

幅員が狭く、駅周辺のように歩行者が多い場所では、幹線道路のように、常に自動車が歩行者や自転車の横を通り抜けていくような状態ではないので、将来的な自転車ネットワーク路線で重要視される、対自動車に対する歩行者と自転車の安全性確保というよりかは、対自転車に対する歩行者の安全性確保が重要と考えていまして、自転車の通行位置をわかりやすく明示したいと考えております。

自転車ピクトグラムで伝えたいメッセージとしましては、「自転車は道路の左側を通行してください」ということです。左側の路面標示がイメージとなります。この標示の考え方は次のとおりとなっております。今の時代、海外の旅行者が多く訪れるので、余りそぐわないかもしれないのですけれども、日本語での明示が最もメッセージ性が強いと考えております。また、路面標示が誰に向けたメッセージであるかがわかるように、進行方向の最初に自転車のマークを入れる必要がございます。「〇〇禁止」というような

言葉を使う場合もあるのですけれども、効果が高いと考えられますが、その町に対するマイナスのイメージが強いので、使用はしないものとしております。次に、実際のほかの市の事例を見てみますと、幅については30センチぐらいが適当であると考えています。あと、歩行者の空間に配慮して設置位置を決めると考えております。

次に、デメリットとなりますけれども、数年経過して自転車マークが消えると、歩行者に向けたものであると勘違いされることや、設置をし過ぎると、さまざまな路面標示ですとか交通標識がある中で、文字だらけになってしまう、いろんな人が混乱してしまうということがございますので、効率のよい設置箇所というのにも考える必要があります。

続いて、52ページを御覧ください。自転車ピクトグラムの効率のよい設置位置については、自転車ネットワーク路線の中に進入した直後に左側通行を認識していただきたいので、進行方向の左手前に設置するという考えでおります。また、交差点進入時に自転車が右側を通行していると、その交差点に右側から入ってくる車両がある場合、車両を避けきれずに事故発生の可能性を高めるということがあるので、交差点進入前に逆走しているということをわからせる効果もこの位置で見込めると考えております。この考え方で、ネットワーク路線では、交差点ごとに設置をして、駐輪場、保育園、公園の出入り口では、その箇所に設置をしていきたいと考えております。

以上が藤沢駅周辺の自転車ネットワーク路線の考え方と整備の方法となっております。

なお、今回は御説明いたしませんでしたが、駅中心部となるロータリー付近につきましては、予備調査を行いまして、自転車の危険な走行を多く確認しております。具体的には、歩行者が多くいる時間帯でも歩道を走行している自転車かなりの数いらっしゃいます。あと、進入禁止に逆走していく自転車であったり、バス・タクシー専用の箇所を走行している自転車も見かけております。このような状況に対応するために、現在、検討を進めているところです。現在の協議会におきましては、今回のような自転車の走行空間整備というものにはならないかもしれませんが、第9回でお示ししました駅ロータリー内押し歩きを含めて、課題への検討状況について御報告させていただきたいと考えているところです。

53ページ、最後のページを御覧ください。別紙になっております。こちらは事前送付には間に合わなかったのですけれども、先ほどのSTEP1からSTEP5を進めていった際の整備箇所をまとめた具体的な図となっております。黒い線が既に設定している市全域をまたぐような将来的な自転車ネットワーク路線、黄色い線が鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線で歩道があるもの、赤い線が鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線のうち歩道がないもの、オレンジとピンクの丸が自転車ピクトグラムによって左側通行を明示する箇所となっております。この図につきましては、確定したのではなくて、今回の協議会ですとか、その他御意見をいただいて、修正すべき箇所については修正を行っていきたいと考えております。

以上で御説明を終わらせていただきます。

○岡村会長 それでは、いかがでしょうか。

これはまだ検討中という理解でいいですか。なので、広く御意見をいただきたいというところです。

今回の案で示していただいている、赤で描いてある駅中心部はどうしたいのでしょうか。もともとは押し歩きという名前が入っていたのを、取り下げたわけではないけれども、若干トーンを落として、趣旨としてはこうだというのがあるわけですね。ただ、交通ルールであったり、促すような規律は今の案にはまだ載せていないと受け取ったのですけれども、赤のエリアはどうしたいのでしょうか。

○事務局（都市計画課） 基本的には、駅ロータリー内押し歩きという考え方は残しています。今回のような整備を行うことによって、ロータリーから1枚外側の今まで誘導エリアとさせていただいたところの整備の考え方というか、方法が変わる可能性があるので、今はまだ中心部という形で残しています。中心部の考え方については、1年前にお示しをした押し歩きエリアと押し歩き誘導エリアが一致した絵になっています。今回、その周囲を設定する路線をわかりやすく表現するために中心部という書き方をしているものになります。

○岡村会長 ありがとうございます。率直に言ってしまうと、駅中心部を具体的にどうするかという、より具体なところは検討中という理解でいいですか。

○事務局（都市計画課） おっしゃるとおりです。

○岡村会長 今日はそれも含めて御意見をいただくというところでしょうか。いかがでしょうか。結構ひやりとするようなことが多いエリアではないかと思えます。

○浅野委員 駅周辺に買い物に来た人の1時間、2時間の駐輪というのは、やっぱり1日100円取られるのですか。湘南台駅の近辺のスーパーなどは、2時間ぐらいいは置いておいてくれて、それ以上いるとお金を取られるような機械がついているようですけれども、藤沢駅の周辺ではどのようにするのでしょうか。やっぱり100円を常に払わないといけないのですか。

○事務局（都市計画課） 駅周辺の商業施設については、数時間までは無料で、時間がたつと100円追加されていくものになっていまして、通勤、通学の利用者が利用した場合には、100円ではおさまらないような設定になっているところが多く見受けられます。

○福島副会長 それでは、1つだけ質問します。交通量調査で100台を超えている場所等があるのですけれども、台数はわかりました。このところは何でこういう台数なのかという分析はされているのでしょうか。例えば駐輪場が近いとか、自転車が集中してくるのかなという感じもするのですけれども、何でこの場所は120何台で、一方、この場所は30台なのか。それは時間帯とか、通勤とか通学の人たちがこの道を通ってきて集中するのか。そういうところを分析して、今度は駐輪場をどこに整備したらいいのか、どの辺にあったら一番いいのか。この時間帯は満車状態が続いてしまっているとか、また、買い

物客だと、どこのデパートやスーパーに行かれるのかとか、そういうものがあると、今度はいろいろな大型商業施設に対して、この時間帯は大変にお客さんが多いはずだから、もうちょっと整理員を置いてもらうとか、そんなことができるのかなという感じがするのです。せっかく台数を調査していますから、それをもう1回分析されて、どのような状況で多いのかというのはやっていただいたほうがいいかなという感じがしますので、お願いします。

- 事務局（都市計画課） 貴重な御意見ありがとうございます。今回、交通量調査を行った目的としましては、その前段で設定したネットワーク路線に自転車がきちんと走ってきているのかどうかというのを、台数だけではなくて、右側を走行して逆走していないかどうか、また、実際、数は抑えていないですけれども、一時停止のところでは停止しているかどうか、そういったところを見させていただいています。特にJR線沿いの路線に300台を超える台数があるのですけれども、そこに並行するような、昨年度に整備をした中学通り線にも自転車は多くいます。そこを整備したからといって、そこだけではなくて、その裏側でも100台以上の自転車が通過しているということも実際の数字をもって確認して、やはりこのような走行空間の確保が大事だということを確認したところです。また、鉄道を横断するところ、橋梁を横断するところにも自転車が多く集まってくるということを、確認の意味で調査を行っております。

以上です。

- 福島副会長 先ほど左側通行と矢羽根の関係もありましたけれども、事故の場所もいろいろあったので、事故との関連とか、事故が多いところをどうやって防ぐかについては、道路面の標識とかはわかりませんが、いろいろな工夫ができるのかなというところで、できるだけ優先順位を考えていただいて、順次やっていただければいいかなという感じがします。

- 岡村会長 ありがとうございます。

- 瀬川委員 駅中心部の南と北の渡りですが、今、地下道が1本あると思うのですが、そこか、市役所の前、青のところしか渡るところがないのです。そうすると、地下道も1つのルートとして入れておいてほしいなという希望があります。

以上です。

- 事務局（都市計画課） ありがとうございます。今のところ、駅の地下道については、歩行者に安全な幅員を確保することが難しいということで、押したまま通行するという形になっていて、乗ったまま通行するという考えは持ち合わせていないところです。

- 岡村会長 私から2点ほど。

1つは、駅中心部という赤いところは、どういう整備をするかも含めて検討中ということだったので、検討していると思いますが、恐らく今、赤の中に市営駐輪場もあり、商業施設等でも義務づけられた駐輪場などもあるので、目的地としての駐輪場がある中



でどうするかというところは、ぜひ踏み込んで検討していただいて、場合によっては、指定エリアの中には駐輪場は設けないということだって、本来はあっていいはずなのです。ただ、駐輪場のほうは法令とかで逆に決まっているけれども、これは法令でも何でもないのです、こちらのほうが弱い位置づけなのですけれども、実際には駐輪場の配置のほうが大事なのかなという感じはしますので、大変難しいとは思いますがということです。

もう1つは、今日の御提案は、恐らく交通ルールの変更には踏み込まないでできることを多く書いていただいていると。例えば路側帯という白い線を1本ではなくて、2本にすると自転車は入れない。でも、1本だったら別にどちらでもいいということですよ。本日の歩道のない道路というのは、1本線のままで矢羽根を外側にして誘導するというやり方なわけですが、当然ながら、交通ルールにまで踏み込んで、場合によっては通行禁止というのものもあるわけですね。もちろん、それはこうすべきだというのがあった中でのルールなのか、それとも誘導なのかという話なので、最初からルールの話はしないほうがいいのかと思うのですけれども、いずれはルールに踏み込むことになろうかと思っておりますので、警察署ともよく御相談いただいとということかなと思っておりました。

これは検討課題なので、特にお答えは結構です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。

○岡村会長 皆様、ほかに何かございますか。

○廣田委員 放置自転車の撤去の話が前段でありました。ひところはよかったのですが、小田急の正面の入り口付近や、地下食品売り場につながる階段付近。あとOPA側のところに結構自転車をとめています。また、連絡通路を上がってきたリトルマーメイドの前ですとか、ひとりがとめ始めると結構とめてしまっ、とめた者勝ちのようになっています。大抵の人は近隣の駐輪場へ料金を支払いとめています。突然の災害時などを考えると、どこにでもとめていいとした場合危険ですので、自転車利用者には是非ともルールを守って欲しいと思います。

それから先ほど、駅ロータリーでの押し歩きについて話がありました。以前にもお聞きしていますが、夕方など多くの方が歩いている中を自転車に乗った人がスピードを落とさずに縫って通っていくということが結構あります。若い人は感覚で縫っていけるのでしょうか、荷物をたくさん持っていたり、買い物のカートを引きながら、それを杖がわりにして歩いている人たちもいらっやいます。そうした現状をふまえて何が最善かということを考えて順次整備していただけるとありがたいと思います。

それと交通ルールについてですが、相変わらず歩道を走ったり、車道を走ったりと、信号が変わっても停止せずに自分に都合よく走っていく人が多いです。子どもたちがまねをしないように、全ての団体なども含めてルールを守っていただけるように声かけをしていただきたいと思います。

余談ですが、以前本庁舎内を自転車を通り抜けていくのを見ました。驚いてしまい見

送ってしまったのですが、さすがに建物の中を自転車というのにはあってはならないことですので、職員の方も勇気を出してとめていただきたいと思います。なんでもありきであってはいけないことだと思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

- 岡村会長 ちょうど橋になっているから、自転車の人は渡りたくなくなってしまいますよね。
- 廣田委員 いいえ、敷地内ではなく建物の中を、交付窓口の前のところを自転車に乗って走ってきたのです。建物の外を押し歩きしてくださいと書いてあっても乗って走っていく人は多いですが。
- 岡村会長 ありがとうございます。

では、全体も含めまして、皆様、何か御発言はいかがでしょうか。特に今日御発言いただいている方もよろしいですか。

そうしますと、おおむね皆さんから御意見をいただいたということで、後は事務局に進行をお願いいたします。

- 事務局（都市計画課） それでは、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、御意見、御質問などがございましたら、都市計画課まで御連絡をいただければと思います。また、本日お車で御来場いただき、朝日町駐車場を御利用の方はこの後事務局までお願いいたします。

次回協議会の日程ですが、今回御説明を行いました藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりにつきまして、もう少し内容を詰めていきたいと考えており、11月ごろの開催を予定しております。協議会日程は後日調整をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、第11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した。

午後3時17分 閉会