

第13回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日時 : 2020年(令和2年)2月13日(木) 午後1時30分 開会

□場所 : 藤沢市役所 本庁舎8階8-1会議室

□出席者 : 委員14名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

浅野 正夫	神永 裕一	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	馬鳥 鉄浩	廣田 和江
細谷 昭二	三上 雅之		

□次第

1 開会

2 成立宣言

3 議題

(1) 令和元年度の取組みと令和2年度の予定

(2) 藤沢駅周辺の自転車走行空間づくり

(3) 藤沢市自転車活用推進計画(中間報告)

(4) 藤沢市自転車走行空間のあり方の改定について

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)

・ 鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画書(案)

□傍聴者 : 0名

第13回

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

議 事 録

日 時 2020年(令和2年)2月13日(木)午後1時30分

場 所 藤沢市役所 本庁舎8階 8-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

●午後1時30分開会（都市計画課）

●挨拶（都市計画課長）

●資料確認（都市計画課）

●新たな委員の紹介（都市計画課）

- ・市道路管理者である道路整備課長を紹介

●成立宣言（都市計画課）

- ・委員16名のうち、14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）

- ・傍聴希望者なし

●議題（1）令和元年度の取組みと令和2年度の予定

○事務局（道路整備課） 令和元年度の取組みと令和2年度の予定について、「はしる」の部分
を説明させていただきます。

まず「はしる」について、令和元年度の取組みについては、スライドの赤線で示している
ラインの鵜沼海岸線自転車走行空間の整備を現在行っております。整備の期間につきましては
は、2019年11月下旬から2020年3月中旬の予定となっております。ただし、現場の完了につき
ましましては、2月下旬を予定しております。

こちらは鵜沼海岸線の平面図となります。県道30号（戸塚茅ヶ崎）の藤沢警察署前交差点か
ら国道134号線の松波交差点までの約2キロの区間で現在整備を行っております。

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、断面図を御確認いた
だきたいのですが、幅1メートル、青で着色してある部分の自転車専用通行帯を車道の両側端
に設置いたします。こちら右側が自転車専用通行帯の整備イメージ図となります。こちらの図
のように、白線の内側に青色で幅30センチのカラー舗装を行い、歩道側に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形態となっております。

次に、令和2年度の走行空間整備の予定について説明いたします。スライドに示す藤沢駅周
辺の自転車走行空間の整備を予定しております。こちらの詳細につきましては、後ほど本日の

内容の(2)藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりで都市計画課から説明があります。

○事務局（道路河川総務課） 続きまして、道路河川総務課より「とめる」の分野について御説明いたします。

まず、令和元年度の取り組みについて御説明いたします。今年度は、スライドで赤丸で示している箇所において片瀬江ノ島駅第1自転車駐車を整備いたします。これは、既存の無料駐輪施設を有料化するものであって、収容台数などの詳細は次のスライドで御説明いたします。この整備に合わせて、スライドで黄色く示している箇所と公園を自転車等放置禁止区域として指定します。そして、スライドの右下にあるような標識を区域内に設置する予定でございます。

そして、御覧のスライドは片瀬江ノ島駅第1自転車駐車の平面図です。場内には2段ラックのほか、ラックを利用できない大型自転車が優先して駐車できるような場所として、平置きスペースも整備します。全体の収容台数は308台であり、2020年6月1日の供用開始予定です。

続いて、次年度の予定について2点御説明いたします。1点目は、片瀬江ノ島駅第3自転車等駐車場についてです。現在、片瀬江ノ島駅第3自転車等駐車場は無料駐輪施設ですが、有料駐輪施設としての整備を予定しています。現在450台の収容枠に対して約270台の自転車やバイクが利用している状況です。この状況を踏まえ、整備後の収容台数は、自転車が約200台、原動機付自転車を約40台、自動二輪車を約20台の合計約260台を予定しています。また、自転車はゲートで入出庫し、2段ラックに駐車します。一方、原動機付自転車などのバイクは個別ロック式による駐車を予定しています。

なお、事前に実施した利用者アンケートの結果を踏まえると、片瀬江ノ島駅第1自転車駐車場と今回の第3自転車等駐車場の整備により、片瀬江ノ島駅周辺の駐輪需要を満たせることから、今後、片瀬江ノ島駅第2自転車駐車場、こちらの図でいうと、こちらが第1の駐輪場です。こちらが今申し上げた第3の駐輪場で、小田急線の線路沿いに第2の自転車駐車場があり、こちらについては、今後、閉鎖を踏まえて検討いたします。

2点目ですが、藤沢本町駅自転車等駐車場についてです。これは、藤沢652号線の道路改良事業に伴い、藤沢本町駅周辺に4カ所ある無料駐輪施設を1カ所に集約させ、有料駐輪施設として整備するものです。収容台数や駐輪施設、供用開始時期については現在検討中であります。令和3年度以降は、図中の赤点線で示している箇所において、順次有料駐輪施設を整備する予定です。

以上で「とめる」の部分についての説明を終わります。

○岡村会長 何か御発言はありますか。

○鈴木委員代理 江ノ島電鉄です。最初のスライドの3ページで、延長2000メートルの自転車専用通行帯をつくるという説明でした。進行中だと思いますが、ここは路線バスが運行しているなので、バス停周辺のラインの引き方についてお伺いしたいです。

○事務局（道路整備課） 実際に整備を行っているのが、整備部門なので、詳細について、こちらに確認した上でまた後ほど御回答させていただく形でよろしいでしょうか。

○鈴木委員代理 お願いいたします。

○岡村会長 この工事は令和元年度なので、ほぼ終了してますよね。

○事務局（道路整備課） そうですね。

- 岡村会長 だから、現状としてはもうあるということですね。
- 鈴木委員代理 藤沢警察署を挟んで県道と市道で分かれている箇所の話で、県道ではバス停枠がちゃんと引かれています。私は今回の工事箇所を失念しておりました。今見まして、バス停枠はどうなっているのかが気になりまして、自転車と事故等のトラブルや、バス停の枠があれば自転車も認識しやすいと思っています。遅いかもしれませんが、確認の意味で質問をさせていただきます。
- 事務局（道路整備課） 確認させていただいて、また回答させていただきます。
- 岡村会長 ほかはいかがでしょうか。それでは、「つかう」と「まもる」の御説明をお願いしますでしょうか。
- 事務局（都市計画課） 続きまして、「つかう」につきまして、都市計画課から御説明いたします。

12ページを御覧ください。昨年4月から供用開始をしました湘南ライフタウンバス停のサイクルアンドバスライド施設の利用状況になります。右下のグラフは、縦軸に利用台数、横軸に利用月を示したのですが、収容台数20台に対しまして、8月には最大となる13台を記録しましたが、その後利用台数は増加していないということがわかります。こちらにつきましては、引き続き利用状況を確認していきたいと考えております。

続きまして、13ページを御覧ください。続いて、矢尻バス停のサイクルアンドバスライド施設の利用状況です。左上のグラフは、縦軸に利用台数、横軸に利用月を示したものです。収容台数31台に対して、こちらはぎりぎりの台数になっておりまして、11月におきましては収容台数を超えている状況となります。右下のグラフは、左上の施設配置図のバス停に近い位置にある箇所A、こちらの部分とバス停から遠い位置にある箇所B、こちらの10台分のところについて、混雑の度合いを示した図になります。縦軸が箇所B、横軸が箇所Aを示しておりまして、この斜めの黒い線の右下側に位置する場合はAのほうが混んでいる場合、左上のほうに来る場合が箇所Bのほうが混んでいる場合を示しております。こちらを確認すると、やはりバス停も近い利用箇所Aに偏っているところが見られます。なお、このグラフでは1.0という数字を上回っている点については、収容台数を上回っていることとなります。こちらの図を見ると、箇所Aの部分でその1.0を超えているところが何回か見られております。そのため、令和2年度の予定なんですけれども、箇所Aの一部で自転車ラックを設置して、その駐輪間隔を狭くすることによって収容台数を6台増加する予定としております。

続いて、14ページを御覧ください。湘南ライフタウンバス停と矢尻バス停のサイクルアンドバスライド施設では、昨年10月に利用者に向けたアンケート調査を実施いたしました。調査概要は記載のとおりとなっております。自転車のかごにアンケート用紙を入れる、または車体にアンケート用紙を取りつけて、その回答していただいた方は、施設内に設置した回収箱を用意して、そこに投函していただくような形をとりました。結果としまして、湘南ライフタウンバス停では、8名にアンケート用紙を配布して3名から回答があり、矢尻バス停では45人に配布をして、11名から回答がありました。車による移動から自転車とバスを組み合わせ移動に変えた人なんですけれども、湘南ライフタウンバス停のほうでは回答者3名のうち1名、矢尻バス停では回答者11名のうち4名という結果でした。この結果なんですけれども、3年前にも同様なアンケートを矢尻バス停において行っているんですが、そちらの内容と傾向としては

ほぼ同様に、利用者の約3分の1が車から利用転換をしたということになります。

続いて、15ページを御覧ください。こちらはアンケート用紙に自由意見として書かれていた利用者からの御意見となります。ほとんどいい施設だという意見で、施設を否定するような意見は特段ございませんでした。その中でも特徴的なものとしましては、一番上に書いてある湘南ライフタウンバス停の御意見で、今まで保育園への送迎のために自転車や車をとりに一旦自宅に帰っていたけれども、サイクルアンドバスライド施設を使えるようになって、1回家に帰らずにバス停から保育園への送迎ができるようになったことで時間短縮になったということで、感謝の気持ちを込めたお手紙というか、内容の文書が届いております。

続いて、16ページになります。16ページから18ページまでは矢尻バス停のアンケート調査の結果となっております。16ページは利用者の基本属性を示しています。回答者の性別の偏りは特段ございませんでした。年齢層については18歳から29歳までが約5割を占めておりまして、比較的若い人の利用が見受けられます。職業は学生が約5割という結果でした。

続いて、17ページになります。利用頻度と行き先です。利用頻度は、週に五、六回が約半数となっている一方で、約半数はそれ以下で、たまに利用しているという人も数人見受けられる結果でした。行き先としましては、湘南台駅志向が強く、ほとんどで、辻堂駅に向かう人は1人という結果でした。

続いて、18ページを御覧ください。こちらはサイクルアンドバスライド施設の利用者の状況になります。図の中央の星印のところ、こちらが矢尻バス停を示しておりまして、赤い丸は今年度のアンケートで回答した人の住んでいる場所を示しています。その中でも中が赤く塗られている丸はもともと車を使っていた人、中が塗られていない丸はもともと、恐らく徒歩でバス停に行ってバスを使っていた人と思われれます。一方で緑なんですけれども、こちらは3年前のアンケートで回答した人が住んでいた場所を示しています。中が緑で塗られている人は、このアンケートのときに、もともと車を使っていた人が自転車とバスを組み合わせた移動に変わった人、中が塗られていない丸については、もともと徒歩でバス停に行っていて、サイクルアンドバスライドを利用するようになった人となります。こちらの位置関係を見ると、今回のアンケートの回答者は3年前のアンケートの回答者と恐らく重複していないのではないかということがわかります。自宅からの距離なんですけれども、一番近い方で、この点線で書かれている1つの丸が100メートル置きに書いてあるんですけれども、一番近い方は100メートルの位置、一番遠い方で、こちら一番図の下のほうの、中央下のほうにある丸です。約1キロの方がいることがわかります。

この施設を利用する理由につきましては、その各丸の横に書かれていますけれども、自転車でバス停に行けるようになったことで時間短縮というものを理由に挙げる人が多い結果でした。また、図中央下のこちらの青い線で書かれた部分です。こちらは費用節約を挙げているんですけれども、近くにこの赤い線と青い線の利用頻度が、かなり運行頻度が高いバス路線があります。ただ、運行頻度が高くても、こちらの2名の方は中が塗られている方なので、もともと車で移動だったんです。運行頻度が高くても料金に抵抗を感じて車で移動していた人ということもわかります。また一方で、中央の左上のこちらの丸のように、単に直近の路線バスの運行頻度が少ないからこの施設を利用するようになったという人もいました。これらのことから、車からのバスへの利用転換をする要因として考えられるのは、時間短縮、路線バス

の利用料金、また路線バスの運行頻度が考えられます。今後につきましても、路線バスの運行頻度が高い場所では車からの利用転換が見込めるので、本事業につきましてもは継続して取り組んでまいりたいと考えております。

続いて、19ページを御覧ください。こちらはシェアサイクルになります。シェアサイクルにつきましても、神奈川県が中心となって、周囲の自治体とその観光協会から成る湘南地域自転車観光推進協議会が昨年8月30日から2022年3月31日まで実証実験を行うことになっております。開始当初なんですけれども、サイクルポートが10カ所もなかったんですけれども、こちらの図のとおり、この赤いところが現状のサイクルポートを示していきまして、コンビニですとか、商業施設における新たなサイクルポートが増えており、現在の状況としては22カ所となっております。利用料金は、10月1日からの消費税増税に伴いまして、15分につき60円という金額から70円に、10円値上がりしております。また、1日、24時間1000円であった料金が、12時間で1000円ということになっております。こちらの左の図の表については、事業者のほうから提供いただいた市内の利用データです。少し古いデータになるんですけれども、月当たり約500回という利用になっておりまして、1日当たりと捉えると、決してまだ多いとは言えませんが、サイクルポートが月に二、三カ所ずつぐらいい増加している傾向が見られますので、今後も利用状況を確認していきたいと考えております。

続いて、20ページを御覧ください。こちらは身体活動量に関する掲示としまして、こちらの内容につきましても、サイクルプランの自転車の利用促進として行うもので、自転車の利用割合を上げるためにさまざまな情報を発信していくという事業の1つとなっております。中短期で取り組む施策としての記載内容は、鉄道駅までの距離、自動車との二酸化炭素排出量の比較や身体活動量（消費カロリー）について示した道路標識や看板などを設置することを検討しますとなっております。こちらの内容をこれまで検討した結果、自転車等駐車場で自転車利用による消費カロリーですとか、自転車との二酸化炭素排出量の比較内容をポスターで掲示するという内容、それと道路の街路灯等に目的地と距離を示したシール、こういうものを張っていくという内容に分けて実施をすることとしました。こちらのポスターなんですけれども、1月の下旬から市内17カ所の駐輪場で既に掲示を行っております。また、街路灯、こちらのシールの内容については、3月上旬に、藤沢駅辻堂駅線ですとか、中学通り線の自転車走行空間が確保された箇所を設置して、現在工事中の鵜沼海岸線、藤沢警察から先ほどお話がありました道路については、整備完了後に設置していくという予定となっております。

「つかう」の内容は以上となります。

○事務局（防犯交通安全課） 防犯交通安全課から、パワーポイントで21ページ以降の「まもる」について御説明いたします。

1、交通安全啓発活動の拡充についてです。記載の自転車マナーアップ運動、夏休み前の市内中学校生徒全員へのチラシの配布につきましても、自転車損害賠償責任保険等の加入義務化についてを中心に周知を行いました。

自転車街頭点検については表のとおり実施しております。こちらは第11回会議で報告したとおりですので、省略いたします。

各季等の交通安全運動街頭キャンペーンでは、毎回約400人の地域の方と一緒に交通ルールの周知啓発を行いました。詳しいキャンペーン内容、その中でも自転車については、記載のと

おりです。春、夏、秋、年末、いずれにおきましても、自転車についての交通ルールも入れてあるものでございます。

続きまして、このスライド、ポスター展ですとか、ビデオ・DVD貸し出し、また広報ふじさわの掲載等は、第11回会議で報告したとおりですので、省略します。

ホームページ等、このあたりは例年のものになるんですが、新規の要素としましては、ダイヤモンドビル1階の湘南薬局のほうで12月1日から動画を上映しておりますことと、それから市民まつり、Autumn Fes、こちらにブースで出展いたしまして、子ども向けの反射材のキーホルダーを作成できる体験を行いました。いずれも、約5時間実施しまして約200人の方に体験いただきました。子どもが体験している際に保護者の方に、自転車のルール、特に今年度は自転車の損害賠償責任保険等の加入義務化を中心に周知を行ったものです。

次のスライド、こちらは写真がちょっと間に合わなかったんですが、先日の2月2日日曜日に秋葉台公園の第2駐車場で無事故フェスタふじさわを開催しました。警察の方、また企業の方、いろんな方に御協力いただいて、全体の入場者数は大体500人というところです。自転車に係る部分では、参考としてつけました右下の写真のとおり、神奈川県警察の交通安全教育車ゆとり号の自転車シミュレーターがございまして、体験した人数は34人です。

2、防犯への意識づけ活動については、10月の最終週、月曜、火曜日に毎年行っている防犯街頭キャンペーンにて周知を今まで行っておりましたが、本年度は発生が非常に多い振り込め詐欺対策を中心としたため、今回は実施をしております。

3、自転車環境づくりにあわせた意識の啓発については、道路整備課と連携しながら自転車環境づくりに合わせた啓発活動を行うものです。今年度はまだ啓発を行っておりませんが、現在整備を行っている鵜沼海岸線の供用開始に合わせてチラシの回覧を行う予定です。

4、社会情勢に伴う交通ルール意識への啓発について。こちらにつきましても、自転車損害賠償責任保険等の加入義務化を中心に周知いたしました。

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は、このチラシを記載のとおり、機会があるごとに配布をしております。

中短期で取り組む施策については、以前にも説明した内容ですので、省略します。

評価指標と進捗状況につきましては、この計画の策定当初である平成24年と比べますと、自転車交通事故件数は減、交通安全教室の受講者数は増となっています。ただ、参考として、過去5年の自転車事故の推移を載せさせていただいたんですが、そちらを見ると、残念ながら平成30年から令和元年に向けて、件数が増えてしまっている状態です。

大分絞ってしまいましたが、以上で「まもる」の説明を終わります。

補足で、先ほどの自転車の件数が増えている件を受けまして、自転車マナーアップ運動のやり方について、交通安全対策協議会で検討しています。検討の内容としては、具体的に啓発内容をもっと絞ってチラシを作成するとか、実施場所自体を変えてみようという話が出ているところです。

以上で説明を終わります。

○岡村会長 それでは、何か御質問などがございましたら、お願いします。

○佐々木委員 19ページのスライドの「つかう」で、シェアサイクルのところですが、9月と10月は貸し出しに対して返却が少ないのは、返ってこなかったということですか。

○事務局（都市計画課） こちらは市内の貸し出し、返却を示したもので、市内だけではなく近隣市町も一緒に行っているため、ずれが生じるものです。

○佐々木委員 ありがとうございます。

○岡村会長 先ほど最後に御説明をいただいた自転車事故ですけれども、件数は年々、上下といえますか、変動があるので、前年度と比べただけではわかりませんが、傾向としては増えています。特に事故全体としては、全国的にも微減傾向にある中で、この全事故に占める自転車事故の割合を見ますと、明らかに増えているという数字になっています。令和元年度ですと、30%を超えてしまっているので、全国的に見ても比較的高いということでしょうか。県内というのはいわかりませんが、これは大きな数字だと思いました。

ほかはいかがでしょうか。

●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、都市計画課のほうから御説明いたします。資料につきましては、これまでの検討内容を整備計画書としてまとめましたので、74ページほどから成っています鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画書（案）を見ていただけますでしょうか。

こちらの計画書ですが、藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅の4つの駅の周辺で検討を行う自転車走行空間整備のもととなるように、最初に鉄道駅周辺の自転車走行空間整備に関する基本的な部分をお示しして、その後に個別の駅の計画を順次追加していくというものを予定して作成したものです。前回までこちらの検討内容について御説明をしてきたものになりますので、説明については、細かくというよりは、抜粋して御説明させていただきます。

こちらのページを1枚めくっていただいて、2ページを御覧ください。2ページには、計画策定の背景と目的について記載しています。鉄道駅周辺はさまざまな目的により多くの人が集まっており、乗降客数が多い駅ほどさまざまな交通の動線がふくそうしている傾向がございます。ふじさわサイクルプランでは、特に自転車利用が多い藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅の4駅周辺において、安全で快適に通行できる自転車走行空間づくりを掲げており、幹線道路を中心として設定がされた将来的な自転車ネットワーク路線、今まで道路整備課のほうで御説明させていただいていたネットワーク路線と呼ばれているものが、将来的な自転車ネットワーク路線という名前になっています。それとは別に、歩行者等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て整備を進めることにしております。

これ以降、将来的な自転車ネットワーク路線を略して将来ネットワーク路線、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を駅周辺ネットワーク路線として説明させていただきます。

また、駅前交通広場では、自転車の歩道走行が道路交通法上で認められていないのですが、交通広場内の車道部分は、路線バス、タクシー、自動車等の停車や発進の繰り返しによって交通の動線がふくそうする状況となっているので、駅前広場には自転車を誘導せずに、歩道では自転車の押し歩きを促進することが重要となってきます。

背景の下のほうにある今度目的の部分ですが、目的としては2つ掲げています。駅周辺ネッ

トワーク路線では、安全で快適な歩行空間及び自転車走行空間を確保します。また、駅前交通広場などの市街地の中心部を駅中心部としまして、その駅中心部では、歩道での自転車押し歩きを基本として安全な歩行空間を確保しますということにしております。

続いて、3ページを御覧ください。3ページから5ページまでは自転車関連事故の状況を記載しています。3ページでは、最初の上のほうですが、3つ表がありまして、一番上の表では、自転車を含む全ての交通事故については、交差点での発生が約5割になっています。それに対して自転車関連事故は、一番上が神奈川県になりまして、神奈川県全ての交通事故については約半数が交差点で発生している。一方で、ちょっとその規模は違いますが、全国で見ただけの場合に、自転車関連事故というのは交差点で7割、今度藤沢駅周辺で見ただけの場合には8割となっていて、自転車事故以外の全ての事故に比べて自転車事故というのがいかに交差点で多く発生しているかというのがわかります。

続いて、4ページを御覧ください。4ページ中段下の(2)では、自転車事故の種類について記載をしています。図2の説明をしますと、車両が図中央下の位置から交差点に進入する場合、右側と左側では、左側から来る自転車との事故割合が高いものを示しております。また、車両に近い位置であるほど事故割合が、手前側にある自転車ほど事故割合が高いというものを示したのになっています。

続いて、5ページの表は本市の2018年の自転車事故類型別件数を示したのになっております。主に交差点であると思われましても、出会い頭事故ですとか、右左折時の事故が多いということがわかります。

以上の事故の傾向から、自転車関連事故というのが交差点内での発生割合が高い特徴がありまして、出会い頭事故ですとか、右左折時に事故が多いということから、交差点進入時の対策が最も効果的ではないかと考えております。その対策の方法としましては、やはり自転車の交通ルールであります左側通行、そちらによって交差点に進入をすることを徹底することが最も重要だと考えております。

続いて、6ページを御覧ください。6ページでは、鉄道駅周辺の自転車走行空間整備の方法について記載をしています。歩道がある駅周辺ネットワーク路線では、自動車交通量と自動車の規制速度から決まる整備形態によって整備を行います。自動車交通量が多い道路というのは、将来ネットワーク路線に既に設定されているところが、市内全域のネットワークのほうに設定されていることがほとんどなので、駅周辺では車道混在という形の整備形態が選択されまして、矢羽根形路面標示を設置することが基本となってきます。また、歩道がない駅周辺ネットワーク路線では、歩行者の通行位置に配慮しながら、自転車の走行位置と左側通行を明示する図3のような自転車ピクトグラムを設置します。

続いて、7ページを御覧ください。左側通行を示す自転車ピクトグラムについては、歩行者の通行空間の幅に配慮して設置をしまして、また逆走で交差点に進入しようとする自転車に対して警告をするために、図4の位置に設置を行います。

(3)の駅中心部での取り組み内容について説明します。駅中心部の歩道では自転車押し歩きを推進、車道では自転車を駅前交通広場に誘導しないように、駅周辺ネットワーク路線を設定しないことを基本としています。

続いて、8ページを御覧ください。歩道での自転車の押し歩き推進については、図5のよう

な案内を歩行者の通行の支障にならない範囲で効果的な箇所に設置することを検討しています。この図は我々でつくってみたものですが、赤い背景に対して、青い自転車のマークが非常に見にくいという意見があるので、こちらについては白い形に修正していきたいと考えております。

続いて、9ページを御覧ください。駅周辺ネットワーク路線の選定方法については、以前から説明をしています図のフローに従って設定を行います。

以上までが鉄道駅の自転車走行空間整備の基本的な内容となっています。

続いて、10ページ以降です。こちらはここまでの内容を踏まえて、今度は藤沢駅周辺の自転車走行空間整備計画について記載をしています。

11ページになりますけれども、こちらでは藤沢駅周辺の特徴について記載をしています。特に藤沢駅は南北の駅前交通広場を中心に道路が放射状に配置されており、環状道路というものが存在します。そのため、自転車利用者は駅前交通広場を通行しなくても、その環状道路を利用することで東西の移動が可能となっています。そして、駅前交通広場の車道を走行する自転車の交通量というのは、この後に載せていますが、周囲の歩道がないような狭い道路と同等で決して多くはなく、過去2年間で交通広場内で自転車関連事故が発生していないということも確認しています。この内容については前回御説明しているので、詳しい御説明は割愛させていただきます。

11ページから13ページまでの図ですが、南北の駅前交通広場の交通動線や自転車交通量、また藤沢警察署にご協力をいただき提供をいただきました交通事故の発生箇所を藤沢市がプロットしたものになります。

続いて、14ページになります。藤沢駅周辺では、駅周辺の道路の配置状況と駅前交通広場の交通状況を踏まえまして、駅中心部に自転車を誘導しないように、駅周辺ネットワーク路線を設定していくと。誘導しないように、その外側でネットワーク路線を設定していくこととしております。

15ページになりますけれども、15ページから17ページまでは、これまで御説明をした駅周辺ネットワーク路線の選定のフローに従いまして選定を進めた図、ステップごと、ステップ1から5までを進めた図となっております。

続きまして、18ページを御覧いただけますでしょうか。藤沢駅周辺の自転車走行空間整備計画となります。こちらの計画の内容については、駅周辺ネットワーク路線と駅中心部というものを2つに分けて考えております。整備内容については、先ほどの鉄道駅周辺で御説明した内容と同じとなっております。駅周辺ネットワーク路線においては、矢羽根ですとか、自転車ピクトグラムを設置、駅中心部の中については、自転車は歩道では押し歩いてくださいというような内容となっております。

続いて22ページ、ちょっと飛びますけれども、こちらでは、整備の効果計測について記載をしています。効果計測については、整備を行ってから半年以上あけて行うこととしております。効果計測の内容は、これまで我々のほうで行ってきました利用実態調査の数値と整備後の数値というものを比較して、それが効果があったのかどうかというのを比較します。

(1) 駅周辺ネットワーク路線、こちらの整備について、歩道がある場合については基本的に矢羽根を設置するという整備になりますので、自転車の逆走割合というものと自転車の歩道走

行割合、その2つをもって効果計測の項目といたします。また、歩道がない道路については、左側通行を示す自転車ピクトグラムによる整備ということになりますので、こちらの場所については自転車の逆走割合というものを効果計測の項目といたします。

効果計測の箇所としましては、図1.13の中塗りをしている丸の部分となっております。黄色が歩道がある箇所、赤が歩道がない箇所になっています。こちらは丸がついているところは交通量の調査、利用実態の調査を行ったところですが、特に台数が多かったところを選定させていただいて、満遍なくといいますか、集中しないような形で設定をしたものとなっております。

続いて、23ページを御覧ください。効果計測の現況値というものを表1.2で示しています。(2)の駅中心部については、歩道における自転車の押し歩きの案内というものを行うんですけども、その効果として、自転車の歩道走行割合というものを効果計測の項目といたします。

効果計測の箇所としましては、次の24ページのほうに記載しているんですけども、南北の交通広場で1カ所ずつ選定を行っております。北口については、図1.14の右下のところ、星印のところ、南口については、図の中央上、左上の星印のところとしております。

続いて、25ページ以降なんですけれども、こちらは資料編となっております、自転車関連交通事故資料というものと、自転車等交通量調査資料というものから成っています。交通量調査の結果については、効果計測において現況値となる割合の数字を算出するための根拠資料ということになっております。

以上が藤沢駅周辺の自転車走行空間づくりのまとめとなります。整備につきましては、自転車ピクトグラムの整備については1年目に行いまして、矢羽根設置等の残りの部分については2年目に、予算の状況にもよりますけれども、来年度からおおむね2年間で行っていきたくと考えております。

以上で説明を終わります。

○岡村会長 この計画書という形になりましたということですが、御発言をいただければと思います。いかがでしょうか。

○浅野委員 この藤沢駅の押し歩きの区間は1.13の図面の赤いところだけと考えていいのでしょうか。

○事務局（都市計画課） 押し歩きのエリアの範囲ということですか。

○浅野委員 そうです。

○事務局（都市計画課） そこについては、基本的には、その駅中心部と書かれているところからスタートしまして、その入り口部分に歩道での押し歩きを促すような案内を設置するのが1カ所目、それと交通広場に入るところ、そこでももう1度周知をするために、そこで路面の標示、おりて通行というものを設置するという2段構えになっております。

○浅野委員 広場とはどこですか。押し歩きはこの赤いところだけではないということですか。この緑色に囲まれたところ全部が押し歩きエリアになるんですか。駅周辺の走行エリアと緑色に囲まれているところがありますよね。

○事務局（都市計画課） 押し歩きは駅中心部と書かれているところだけです。

○浅野委員 この赤いところだけでいいんですよね。そうすると、このグリーンのところから赤いところの間というので、矢羽根とかが書いていないところは自転車は走りにくいと考えてい

るのか。というのは、例えばこの市役所の前の通りはたしか書いていないですよ。歩道通行可にもなっていないと思うんですね。たしか歩道通行可は、No.8と書いてあるあたりまででストップだと思うんです。それから、反対側の江の島のほう、東京電力か何かの交差点のところでおしまいだっと思うんですよね。

○事務局（都市計画課） 既に将来ネットワーク路線に設定をされている黒い線、こちらについては、駅周辺の整備というよりかは、今までも整備を行いますというような、整備を検討するということに含まれているので、そこは走行空間は別で考えております。

○浅野委員 これから書くということですか。この江の島へ行く道は、No.8のあたりのところまでが歩道通行可ですよ。このNo.8からたしか東海道線をくぐって、東京電力のある手広のところへ行く交差点か何かのところまでが、たしか歩道通行不可になっていたと思うんですね。だから、この区間は、自転車は走るときに車道を気をつけて走ってくれということですね。

○事務局（都市計画課） そういうことになりますね。走る場合には車道を走行していただく。歩道を通行する場合には押して歩いていただくという形です。それは今までと変わらないです。

○浅野委員 わかりました。

○岡村会長 この赤いところも歩道は押し歩きということであって、車道であったり、歩道がない区間であれば、押し歩きとは言っていないわけですね。なので、実質的には、駅前の入り口のあたりや歩道のところにこの赤字の看板を設置しようというのがこの計画と、こういう理解でよろしいですね。

○事務局（都市計画課） はい。

○佐々木委員 ちょっと私の理解があれなのかもしれないんですけども、まず27ページの上の自転車関連事故の相手というのは、原付と書いてあるのが、自転車対原付とか、そういうことですよ。普通乗用車というような形で、そんな感じですよ。

○事務局（都市計画課） そういうことです。

○佐々木委員 そうですよ。これはどちら側に落ち度があったかというのは特にはわからなくて、自転車がとにかく関連していたというような、例えば車のスピード出し過ぎとかだったとしても、それは自転車に非がなかったとしても、ここにはカウントされているというような感じになる。

○事務局（都市計画課） 藤沢警察さんからいただいた資料としては、もう少しこれよりも細かい内容が載ってまして、どの方向からどの方向に、自転車がどの方向から、相手側の乗り物がどの方向から来ているということまでは全部載っています。あとその自転車が右側を通行していたのか、左側を通行していたのかということも、全てではないんですけども、わかるものもあります。

○佐々木委員 でも、それとは別に特には関係なく、ここに載っているのは、どちらに非があるかということではなく、自転車に関係しているものは全部ここに載っているというような感じで考えていいんですね。

○事務局（都市計画課） おっしゃるとおりです。

○佐々木委員 わかりました。

26ページのほうで、自転車事故の発生時が11時台に多いということだったんですけども、

その理由が何で11時なのかなとか、ちょっと勝手な想像が、通勤時間帯でもないのに、たまたまこの時間帯にこういうのがデータとして出ただけなのか、よくわからなかった部分でもあるんですけども、働いていらっしゃる方の事故が多いのかなというイメージがあるのと、11時台に多いんだけど、この後ろのほうでいろんな調査をされているのは、11時台がないんですけども、別にこれは、ただ単に、この調査は交通量調査だけの関係なので、余りリンク性はないと。話がまとまらなくてすみません。11時台が多い割に、11時台に対する、何となく調査だったりなんだったりみたいなものがここの中で見当たらなかったのも、そういうのはないのかなとちょっと思っただけなので。

- 事務局（都市計画課） ありがとうございます。11時台に事故が多い理由というのは、はっきり言いまして、なぜなのかというのはちょっとわからないところではあります。ただ、自転車がが多い時間帯は、通勤通学時間帯だと思われがちですけども、私のほうでここ30回ぐらい調査したんですけども、その7時台、8時台よりも、実は8時台、9時台のほうが多かったです。その後も意外と多かったですとかしてまして、必ずしも通勤通学時間帯が多いわけではないです。

今回調査を行ったのが、予備調査として行ったのが朝は7時台と昼が、買い物時間が多いだろうということで15時台、本調査を行った時間帯がちょっとずれてまして、朝は同じ7時台から8時台なんですけれども、夜が17時から18時、帰宅ラッシュ時間帯にしています。これは何でその時間帯にしたかという、歩行者が多い時間帯なんです。なので、今回駅周辺というところを捉えたときに、市内全域というよりは、こちらの場所に歩行者が集中してきている時間帯なので、歩行者により安全に通行してもらいたいというところがありまして、歩行者が多い時間帯を設定して、そこでの割合を一番重く見たということで、今回そのような時間帯で行ったものになります。なので、11時台というのは調査は特段していないので、あと委員さん御指摘の内容については、ちょっとうまく答えられるものがない状況です。

- 佐々木委員 ありがとうございます。そうしたら、もし今後、この自転車関連事故に対して、今おっしゃっていた自転車対歩行者において、歩行者が悪い場合もあるのではないかなという気もするんですけども、いずれにせよ、自転車対歩行者、車とか原付バイクに対して自転車という、自転車関連事故でもいろいろな種類があると思うんです。先ほどの「まもる」という中で、いろんな啓蒙活動、啓発活動とかをされている中でもこのように事故が起こっているというものが、必ずしも自転車に乗っていらっしゃる方の非ではない場合もあるのかなと思っただけなので、もちろんそれを今後「まもる」を続けていくということは大事だとは思いますが、逆に車を運転する際の、さらなる自転車に乗る人が増えているので、車を運転する人への投げかけだったりとか、あとこのデータも、自転車に乗る人たちが非があったものがどれぐらいなのかみたいなことを何か調査していただくと、もうちょっと違うことが出てくるのかなと、単なる自転車に関連するものではないのかなというのを感じました。

あともう1つ、交差点のピクトグラムなんですけれども、例えば、今、私は多分藤沢市内で自転車に乗っていて結構多いと思うのは、交差点のところに入りましたというときに、自転車と車と同じところへとまりますよね、同じ立ち位置。でも、意外と海外とかだと、自転車の人が前で、車が後ろになっている道路もあるではないですか。そうすると、ここにいる車の運転手も、左側に自転車 coming しているというのがわかるし、つまり交差点全部のところ、もし

自転車がいるんだとしたら、全てにわたって一番最初に出ているのが自転車の人ということがわかるんです。そうすると、巻き込まれもしないし、自分たちも絶対に左側通行を守るような気がするしというのをつくっていくというのはなかなか難しいものなんですか。

○事務局（都市計画課） 1点目の車に乗る人への周知ですとか、非があったことの確認については、警察さんのほうと御相談させていただきたいと思います。この内容については、我々が直接見たり、その本人から聞いているお話でもないの、そちらについては確認させていただきたいと思います。

2点目の自転車の停車位置のお話なんですけれども、走行空間が確実に交差点の部分でも、自転車専用通行帯の幅員が確保できるのであれば、基本、ガイドラインとかで示されているのは2メートル、自転車を前に出さないよというのがあります。そうすることによって、委員御指摘のように、自転車がいるというのがわかるので、巻き込み防止にもなるというのがあります。ただ、現実的に、自転車走行空間というのは後からつくられるケースというのがほとんどなので、そういった場合には、交差点では付加車線といって、右折レーンというのがそこに新たに入ってくる関係で、どうしても幅員が十分にとり切れないケースが多くて、その部分については青く塗られているものではなくて、矢羽根になって車道混在というところがとられているのが現状としてあります。なので、矢羽根なので前出しができないというような実態があるということです。

○佐々木委員 ありがとうございます。

○岡村会長 先ほどの自転車側が悪いのかという件に関しては、先ほど1つ前の「まもる」のところいろいろ関連することでしょうから、警察さんといろいろデータのやりとりなどをしていながらというところなのかもしれないですね。確かにこれは、私はそんなに統計は詳しくはなくても、一般的に自転車の事故は、たしか第1当事者、第2当事者というんですよ。より責任割合が多い人というのはわかるんですけれども、自転車と車で責任割合が同じであったら、車が第1当事者に一般的にはなることが多い、一般にはそういうことなので、なかなか第1当事者ということで、この自転車関連事故の相手というので、第1当事者が自転車の場合というものの色を変えるというのを図でつくろうと思ったら、多分できるんでしょうけれども、それで何か対策を打てるかという、そう簡単でも多分ないんだらうと思うので、多分もう少し数がないとわからないところなんじゃないかな。

○小堤委員 今回この藤沢駅の周辺の発生状況を提供させていただいたんですけれども、この自転車が関連する交通事故を示す中で、どっちに非があるかないかというのは、申しわけないんですが、これは捜査に支障を来してしまうので、お教えすることはちょっと難しいです。

簡単に考えていただきたいんですけれども、例えば交差点の事故であると、大体交差点は、当事者両方とも交差点に向かって進行している場合が多いんです。そうすると、両方動いていると考えられるので、双方に原因があると考えていただければと思いますので、自転車が関連している事故としてここに印をしました。どちらに原因がということを示すのは難しいです。

○佐々木委員 微妙なものと、ちょっと難しいですけれども、例えばここを自転車が左側通行してくれたら事故にならなかったのにみたいなものも、なかなか難しいということですよ。つまりきちんと自転車側がルールを守ってくれていれば、事故にならなかったのになというのを検索するのってなかなか難しいということなんですよ。

- 小堤委員 難しいですね。
- 沼田委員 輪業組合の沼田です。結構やはりうちの店でも、事故の当事者というか、事故の見積もりなどをするとき、事故の状況をお聞きするんですけれども、結論として、やはり自転車の過失割合のほうが少ないよということになるケースがすごく多いんですけれども、やはり佐々木委員の言うとおりの、右側通行で、横断歩道を渡ってきてひかれているとか、それはあなたが悪いでしょうと私は思うんですけれども、それでも車のほうの過失割合が多いというケースがすごくありまして、そういうことを考えると、やはり警察の方の言うとおりの、難しい問題なのかなと思いました。
- 事務局（都市計画課） 今回、藤沢警察さんのほうから情報提供いただいた中で、私が事故、過去2年間で44件あるんですけれども、そのうち十何件かは自転車が右側を走っていたというのを確認しています。なので、少なくともそれぐらいはいるのではないかと思います。自転車の逆走の割合というのが大体2割から、多いところでも2割、3割で、本当に極端に多いところだと6割、7割というのもたまにあるんですけれども、やっぱり10%ぐらいが平均的にあって、そこから、交差点、逆走が多いところでは2割、3割なのかなというような印象の中で、やはり逆走している自転車が十何台いるというのは、普通に走っている人が多い中でも多いと考えています。
- 岡村会長 ほかでは、駅周辺走行空間整備計画書につきまして何かございますでしょうか。よろしいですか。
では、これはこの計画書案というところで、またいろいろ手続が進んでいくという感じでしょうかね。ありがとうございます。

●議題（3）藤沢市自転車活用推進計画（中間報告）

- 岡村会長 それでは、次は議題の(3)藤沢市自転車活用推進計画（中間報告）になります。御説明をよろしく願いいたします。
- 事務局（都市計画課） 続きまして、藤沢市自転車活用推進計画（中間報告）について御説明いたします。以降、自転車活用推進計画はちょっと長いので、推進計画ということで略させていただきます。
37ページを御覧ください。まず、前回協議会のおさらいをします。1点目に、自転車活用推進法の施行に伴い、推進計画策定の検討を本協議会において進めていくことになりました。
2点目に、国は都道府県や市町村の推進計画策定の手引きを示していますけれども、この手引きでは、推進計画の条件として、自転車ネットワーク計画を基本としているほか、特段の定めがないこととか、推進計画の標準的な構成例を示していますが、ふじさわサイクルプランはその構成例をおおむねそれに沿った形でつくられているので、これらのことから、現状のままでも手続を経ることで市推進計画とそのまますることができるということを確認しております。
3点目に、市推進計画を策定する機会を捉えまして、ふじさわサイクルプランを見直して、実効性を高めるために、今回実施計画を追加して推進計画として位置づけることとしました。

4点目は、市推進計画は、今年度に予定されております神奈川県推進計画の内容を確認してから策定することとしております。

5点目に、市推進計画を検討するに当たり、本協議会に市の道路管理者を追加しております。委員の方々からの御意見としましては、健康に関する観点は重要という御意見を複数名からいただいたほか、記載のとおりとなっております。

本日は、1点目に、自転車活用推進法の趣旨を確認して、2点目に、国が作成した推進計画の検討施策の御紹介、3点目に、ふじさわサイクルプランに追加する実施計画の内容を御説明いたします。

38ページを御覧ください。まず、自転車活用推進法が施行された背景を御説明します。自転車に関する法律につきましては、過去さかのぼること昭和45年に、自転車走行空間に関する法律が施行されまして、昭和55年には自転車の駐輪ですとか、交通安全に関する法律が施行されております。その後、しばらくなかったんですけども、自転車の活用によって環境負荷の低減を図る、自転車の活用によって災害時における交通機能の維持を図る、自転車の活用によって健康増進を図るということが新たな課題となってきたため、その内容を盛り込んだ自転車活用推進法というものが平成28年に施行されたものです。自転車活用推進法の基本理念につきましては、前回御説明させていただいたので割愛させていただきます。ふじさわサイクルプランは、自転車活用推進法の施行よりも前の平成26年に策定をしていますけれども、国が策定をした推進計画の手引きを見ても、内容はおおむね沿ったものとなっております。しかしながら、国の推進計画では、新たな課題である健康増進や災害時利用等についても触れられておりまして、本市のサイクルプランにおいても今後検討が必要であるという認識はしております。特に健康増進に関しましては、前回の協議会で委員の方々から御意見をいただきましたので、今回の見直しの中でふじさわサイクルプランに入れ込む検討を行った内容を御説明したいと思えます。

次のページを御覧ください。こちらが「ふじさわサイクルプラン」の構成を示したものとなっております。ちょっと図が見にくいので、詳しく御覧いただく方は、今回貸し出し用としてお渡ししておりますふじさわサイクルプラン4ページをお開きいただければ、もう少し拡大して見るようになるようになっております。

例えば今回の御意見がございました健康という項目をこのふじさわサイクルプラン現行の中に入れ込もうとした場合、まず図の一番左側に4章、現状と課題の整理という欄がありますけれども、こちらが必要となってきます。また、第5章の基本計画では、新たな項目ですとか、施策を追加して、第6章の中短期で取り組む施策についても、新たな施策というのを追加する。そして第7章では進行管理について書かれていますけれども、どういう形を指標とするかということまで記載をすることが必要となってきます。

これらを踏まえますと、このサイクルプランの全面的な改定作業となります。したがって、健康ですとか、災害時利用などの項目につきましては、今後検討を行うこととしまして、来年度の改定については、現在のサイクルプランの実効性を重視して、走行空間整備と駐輪環境整備に関する実施計画の追加を重点に置いてまいりたいと考えております。

なお、本協議会での御意見を踏まえた全面改定の時期についてなんですけれども、昨年、平成30年度に東京都市圏でパーソントリップ調査という人の移動を調査する調査が行われてお

ります。その調査結果が使えるようになって、来年、移動に関する解析を藤沢市で行う予定となっております。その解析結果をもとに、令和4年度以降に全面改定を行いたいと考えているところでございます。

続いて、40ページを御覧ください。こちらは自転車利用による健康増進や自転車の災害時利用に関して国が検討施策として挙げているものになります。既にふじさわサイクルプランに記載されている項目ですとか、他部門の計画に記載をされている項目もございます。したがって、これらの項目につきましては、今後、他部門との調整を行った中で、取り入れるべきはサイクルプランの中にも取り入れていくということを考えております。それ以外でも独自のものとして挙げていくものについては、今後も検討、このサイクルプランの協議会の中で今後も議論をしていければと考えております。

続きまして、今回のサイクルプランの見直しの中で追加を行う実施計画の内容につきまして御説明いたします。

- 事務局（道路河川総務課） ここからは、スライド41ページのふじさわサイクルプラン実施計画について説明させていただきます。道路河川総務課と道路整備課で説明のほうを行います。まず、実施計画では、走行空間整備と駐輪環境整備について、ふじさわサイクルプランの第6章、中短期で取り組む自転車施策で示す取り組みに対し、整備の箇所と実施スケジュールを示してまいります。

基本方針1、「はしる」、走行空間整備では、施策1、自転車走行空間づくり、2、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり、3、先導的に取り組む路線以外の路線への当面の対応について、それぞれの取り組みに対し実施計画を示してまいります。

基本方針2、「とめる」、駐輪環境整備では、施策1、新たな駐輪スペースの確保、2、既存駐輪施設の利用環境の向上についてのそれぞれの取り組みに対し、実施計画を示します。

続いて、42ページを御覧ください。計画期間ですが、ふじさわサイクルプランの基本計画では、2030年を見据えた自転車施策の方針を示していることから、実施計画の計画期間は2020年度から2030年度までとします。計画区域は本市全域とします。

- 事務局（道路整備課） では、スライドの43ページを御確認ください。実施計画の走行空間整備について説明させていただきます。

赤枠で囲ってある1、走行空間整備実施計画についてですが、ふじさわサイクルプランの将来的な自転車ネットワーク路線の実施計画として、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について、整備路線、整備区間、整備延長、整備形態、整備年度を示します。

次に、ふじさわサイクルプランの将来的な自転車ネットワーク路線について説明させていただきます。皆様にお配りさせていただいておりますふじさわサイクルプランの51ページに図が示されていますが、今回の実施計画では、ここで設定された将来的な自転車ネットワーク路線を対象としております。

次に、お配りさせていただいたサイクルプランの64ページに図が示されておりますが、こちらが将来的な自転車ネットワークの中短期で取り組む自転車施策の路線の位置づけが示されております。

1番の自転車走行空間づくりの路線として、図の青色の太いライン、あとオレンジ色の太い

ラインとなります。あと黄色の太いラインで、主に道路新設や道路再配分と併せて、自転車走行空間を整備、検討する路線が示されております。

次に、2番の鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりとして、こちらにつきましては図の赤枠で囲われているところになりますが、藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅の4駅となります。その他、1番と2番以外の図で示されている青い細いライン、こちらにつきましては、今回策定する走行空間の実実施計画の中で、こちらの3番、先導的に取り組む路線以外の路線に位置づけられます。こちらの1、2、3番、それぞれの路線につきまして、整備路線、整備区間、整備延長、整備形態、整備年度を示していく予定となっております。

次に、2番の走行空間実施計画の構成についてですが、こちらの1から4となります。(1)としましては、実施計画整備スケジュール、(2)実施計画整備路線図、(3)実施計画整備路線一覧表、(4)実施計画路線シート、(1)から(4)の構成となります。

まず、(1)の実実施計画整備スケジュールについて説明させていただきます。こちらが中短期に取り組む自転車施策の項目ごとに各路線の整備スケジュールをまとめたものとなります。左の赤枠が1番の自転車走行空間づくり、2番の鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり、3番の先導的に取り組む路線以外の路線の項目ごとに分類しております。右の赤枠、こちらにつきましては整備路線、整備延長、整備形態、整備スケジュールを示しております。

次に、(2)実施計画整備路線図ですが、こちらが将来的なネットワーク路線を凡例のとおり色分けをして、番号と各路線名を示している図となっております。左側の拡大図を御確認ください。ちょっと見づらいんですが、紫色で塗られているところが自転車走行空間を整備していく路線、青色で塗られている路線につきましては既存の自転車歩行者道を活用する路線、黒色で塗られている路線につきましては自転車走行空間が既に整備済みの路線、紫色の破線で書かれている路線につきましては現段階で未供用の路線、赤い色の円につきましては鉄道駅周辺、緑色につきましては川沿いの路線、茶色につきましては国県道をあらわしております。

次に、(3)実施計画整備路線一覧表ですが、先ほどお示しさせていただいた整備路線図に示した路線順に、1番から番号を振っているんですけども、整備区間、整備延長、整備形態、整備年度、中短期で取り組む自転車施策について示しております。

最後に、(4)実施計画路線シートとなりますが、整備路線一覧表で示した各路線、先ほど表で示させていただきました各路線について、1枚のシートにまとめております。シートの内容としましては、対象路線、ここに路線名が書いてあるんですけども、対象路線の案内図、こちらの表の中には、整備区間、整備延長、整備形態、中短期で取り組む自転車施策を載せております。一番下に現況写真を載せております。

以上の実実施計画の整備スケジュール、整備路線図、整備路線一覧表、この路線シートが実施計画の構成となる予定となっております、各資料につきましては内容がリンクするものとなっております。

自転車の走行空間の整備に当たりましては、路線ごとに優先順位をつけて整備スケジュールを決定する必要があります。このため、先導的に取り組む路線以外の路線の優先順位の考え方をこのスライドで示させていただきます。優先順位の考え方としましては、先導的に取り組む路線とネットワークする路線であるか、鉄道駅周辺の自転車走行空間とネットワークする路線であるか、整備済み路線とネットワークする路線であるか、ふじさわサイクルプラン推

進連絡協議会において整備スケジュールを示している路線であるか、路線の重要性、自転車交通量が多い路線、学校などへのアクセス路線、商業施設へのアクセス路線、既存路線等とつながる路線、事故発生等危険箇所を含む路線、鉄道駅周辺へ向かう路線に該当する路線であるか。こちらは道路維持課の計画になるんですけども、この舗装修繕計画の修繕年度との整合を図る路線であるか、基準の整備形態で整備が可能な路線であるか、道路改良が必要な路線であるか、用地買収が必要な路線であるか。これらを勘案しまして、路線の優先順位を決定し、整備年度を決定する予定となっております。決定した整備年度につきましては、先ほど説明させていただきました路線一覧表、路線シート、整備スケジュールに反映していきます。

○事務局（道路河川総務課） 続いて、駐輪環境整備に関する推進計画について御説明いたします。

駐輪施設整備の実施計画として、新たな駐輪施設の整備、既存無料駐輪施設の有料化、既存駐輪施設の利便性を高める方策について、整備区分、整備箇所、計画収容台数、整備年度を示します。

また、実施計画の構成については、先ほどの道路整備課からの説明のとおりとなっております。道路整備課からの資料で、路線のところを箇所として読みかえていただければと思います。

それでは、次のスライド以降でそれぞれの項目について説明します。

まず、実施計画整備スケジュールについてです。基本的に先ほど道路整備課から説明があった実施計画整備スケジュールと同様です。図中の左側にふじさわサイクルプラン上の位置づけを示します。スライドの中央付近の赤枠は、ふじさわサイクルプランで示している中短期で取り組む施策に沿った新設、増築、有料化、機械化といった整備区分を示しています。このスケジュール表は、次のスライド以降で説明する実施計画位置図、実施計画整備箇所一覧表、実施計画整備箇所シートの内容を総括したものです。なお、走行空間整備実施計画と同様に、こちらも現時点でのイメージですので、これから御説明する内容は今後変更になる可能性がございますので、御了承くださいませ。

スライドの53ページ目です。続いて、実施計画位置図についてです。実施計画位置図では、整備予定箇所を赤字、赤丸で示し、整備済み箇所を黒字、黒丸で示しています。各駐車場の先頭にナンバリングした数字を記載する予定です。また、整備区分も併記する予定でございます。

続いて、実施計画整備箇所一覧表についてです。先ほどの道路整備課から説明があったものと記載している内容はおおむね同様です。左から、ふじさわサイクルプラン上の位置づけ、次に位置図と連携した番号、場所・施設名、そして整備区分、次に計画収容台数、整備概要、整備年度を記載しています。

続いて、実施計画整備箇所シートです。このシートは駅ごとのシートと駐車場ごとのシート、2種類のシートから構成されます。まず、駅ごとのシートについて藤沢駅南口周辺を例に御説明いたします。御覧のスライドは、藤沢駅南口周辺の駐輪施設を示したものです。市営駐輪施設を赤、民間駐輪施設を緑で示しています。このシートの後に、市営駐輪施設の各シートが続きます。

先ほどの駅ごとのシートに続く各駐輪施設のシートは御覧のようなものです。こちらのシートも先ほどと同様に、記載する内容は同様です。上から、案内図、整備内容、整備内容の中には整備年度、整備箇所、整備区分、計画収容台数、整備概要を示します。そして最後に、現況

写真を記載する予定であります。

以上で推進計画の中間報告を終わります。

- 岡村会長 現状のサイクルプランに実施計画を加える、またそのほかにもいろいろ加えて自転車活用推進計画にするという中間報告でした。今日はおおむねこういう形でまとめ直すというイメージということでありました。構成や具体的な部分でいろいろ御意見をいただければと思っています。御意見や御質問をいただければと思います。
- 大嶋委員 38ページで、今後の見直し検討項目（案）ということで、健康増進、それから災害時における交通機能の維持ということ、それが赤字のほうで、これらの内容については今後の改定に合わせ、全体の構成を変えていく必要があると記載されていますが、これはサイクルプランの構成全体を変えるという意味でしょうか。
- 事務局（都市計画課） そうです。今の構成の中に入れるとすれば、健康増進の項目は「つかう」ところだと思っています。
- 大嶋委員 全面的に改定するよりも、この章の中で「つかう」のところに入れ込むとなると、健康増進にしても、あるいは災害時にしても、改めてこの構成を変えるのは非常にパワーが必要なかなと思ったので、あえて質問させていただきました。
- 事務局（都市計画課） おっしゃるとおり、「つかう」というところに入れるということを前提で我々も考えましたが、この「つかう」が書かれている内容が、車からの利用転換、車から自転車に乗りかえて利用促進を行うということが基本方針として書かれておりますので、基本方針のところから変えていかないとつじつまが合ってこなくなります。基本方針を変えていくとなると、今度はその現況値まで変えていかないといけないですし、その現況値については、今まさに昨年、平成30年に人の移動の調査が行われたところですから、来年度、しっかりその辺をまとめ上げて、現況をつかんだ中で整理をしていくのが適当ではないかということで今考えているところです。
- 大嶋委員 わかりました。始まりが違うということですね。
- 瀬川委員 藤沢市だけではなく、茅ヶ崎市、寒川町といった広い地域で計画を作ることは考えられますか。
- 岡村会長 ネットワーク計画での近隣市との関連ということではいかがでしょう。
- 事務局（都市計画課） 前回お示ししましたが、既に2018年度に計画を策定した自治体の中に、長野県で、岡谷市、諏訪市、下諏訪町、この2市1町で共同策定をしているところもあるので、できないことはありません。ただ、今藤沢市の中では、ふじさわサイクルプランという、今一番進めなくてはならない計画があるので、今こちらをベースでしか考えておりませんでした。今のところ検討は行っていませんでしたが、御意見をいただきましたので、各市町で掲げている施策に違いがあるのかも見ていきたいと思っています。
- 瀬川委員 茅ヶ崎市は自転車の町と載っていますので。わかりました。
- 岡村会長 自転車ネットワークに関しては、藤沢市道だけではない場合も当然あるので、結果的にはつながっていくということになります。一緒の計画にはならないにしても、実施計画は当然調整をしていかないと書けないはずなので、当然それをやっていくわけですよね。その中で、整合をとるだけではなくて、共同して行う場合があるならということですね。
- 事務局（都市計画課） 近隣市町の自転車担当者とはお話しをしていますので、ご意見があっ

た内容については、そういうところもできるのかどうか、お互い意見交換をしながら検討していきたいと思います。

○浅野委員 実施計画の路線ですが、目標が2030年までと先ほど言っていましたよね。そうすると、48ページの見本の道路だと、2030年までにできそうもない道路がたくさん載っているみたいですね。そのような道路はどのように整合をとるのですか。1番や2番は、以前の説明でまだ20年ぐらいかかりますと言っていたような気がしますし、3、4番はまだ道路の話も何もないと思っています。

○事務局（道路整備課） こちらの路線図で示している紫色の破線の部分につきましては、現在未供用の路線で、道路整備に向けていろいろな事業を進めているところではあるんですけども、もちろん10年間で供用開始が難しい路線については、整備スケジュールのところにそういった記述を示させていただければなということで、実際整備する年度を示せないかもしれないんですけども、整備するに当たって、今後どういった事業を進めていくかというのをあらわしていければなとは考えております。

○浅野委員 わかりました。ただ、地図には先ほど2030年までを目処と言っていましたよね。例えば1番、2番の市の説明ではまだこれから20年かかりますと説明していたような気がするんです。

○事務局（道路整備課） そうですね。走行空間の実施計画としましては、将来的な自転車ネットワーク路線を全部示していく予定なんですけれども、未供用の路線につきましては、要は道路用地を買収したりとか、その後の調整等で時間がかかる部分がありますので、2030年までに予定している内容というのを示せる範囲で示していきたいと考えております。

○岡村会長 整理の仕方は誤解のないようにしてください。もちろん優先順位はつけながら、わかるように反映していただくということでしょうね。特に新しいところは都市計画で実施することが決まっています、いずれは位置づけなければならないので、当然記載をしていくと思っています。

○浅野委員 まだ20年かかりますとこの間説明しています。

○岡村会長 特に既存のもので道路空間、再配分をして、おおむね10年間というところもあれば、いずれつながるところについて、きちんとそれを踏まえた上でこの10年計画もつくりますということ、きちんと書いていけばいい話です。

ほかはどうでしょうか。よろしいでしょうか。

今日は中間報告ということでしたが、次回はほとんど原案のようになるのでしょうか。

○事務局（都市計画課） 次回協議会については、5月を予定させていただきたいと思っています。今回お示した案の形で、実施計画をお示しするよう、作業を進めていく予定です。

○岡村会長 ということで、では、次回もそういう意味での中間報告があるということですね。ありがとうございます。

○事務局（道路整備課） 先ほど委員さんから御質問がありました鶴沼海岸線のバス停の形状についてお話しさせていただいたんですけども、こちらが鶴沼海岸線の路線になっております。自転車の走行空間、自転車専用通行帯を端側に1メートル設けて、この黒く塗られているところが青色の30センチの帯状のラインとなっております、ここが走行空間です。実際にバス停のところにつきましては、この赤で塗られているような区画線を整備している状況です。

- 鈴木委員代理 ありがとうございます。お手数をおかけいたしました。
- 事務局（道路整備課） ただ、1カ所については、取りつけ道路の関係で羽根の一部を消しているところが1カ所あるということで、あとは全てこの形で整備させていただきます。
- 鈴木委員代理 もう工事は終わっていますか。
- 事務局（道路整備課） 2月下旬に完了する予定となります。
- 鈴木委員代理 わかりました。運転士に周知しなくてはいけないので伺いました。ありがとうございます。

●議題（4）藤沢市自転車走行空間のあり方の改定について

- 事務局（道路整備課） では、4番目の藤沢市自転車走行空間のあり方の改定について説明いたします。

藤沢市では、自転車走行空間の整備形態の選択や各整備形態の統一した整備方法の考え方を取りまとめた藤沢市自転車走行空間のあり方を2014年9月に策定しました。そして、現在までその内容について2回改定を行っており、今回は3回目の改定となります。

主な改定内容につきましては、スライドで示すとおり、①自転車通行帯を追加、②歩道のない道路の整備形態：自転車ピクトグラム【左側通行】の追加、③車道混在暫定形態時の車線幅員の基準を変更、④交差点内の矢羽根設置間隔の変更を予定しております。

なお、今回のふじさわサイクルプランの推進連絡協議会で報告した後、関係各課と調整を行い、2020年3月の改定を予定しております。

まず、①自転車通行帯の追加について説明いたします。改定理由としましては、平成31年4月25日に道路構造令の一部を改正する政令が施行され、自転車通行空間の確保を推進するため、自転車通行帯が新たに規定されました。これに伴いまして、藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例についても所要の改正を行ったことから、藤沢市自転車走行空間のあり方についても所要の改正を行うものとなっております。今現在のあり方の現行版では、自転車通行帯の記述がありませんので、改定案では、用語の定義ほか必要な箇所につきまして自転車通行帯を追加して、その他追加に伴う変更部分を修正する予定となっております。

次に、②歩道のない道路の整備形態：自転車ピクトグラム【左側通行】の追加について説明いたします。こちら改定理由としましては、歩道が設置されていない狭い道路で、歩行者空間を確保した上で車道混在の整備が困難な場合、自転車ピクトグラム【左側通行】にかえて整備することによりまして、自転車走行空間の整備の推進を図るためとなっております。現行版では、歩道が設置されていない箇所としまして、こちらのピンクで着色されているところです。自転車走行空間の整備を行う場合には、歩行者の空間を道路の左側端に確保した上、その内側に車道混在の空間を設けることが考えられるとなっておりますが、改定案としましては、自転車走行空間の整備を行う場合には原則歩行者空間を道路の左側端に確保した上、その内側に車道混在の空間を設けることとする。ただし、幅員の確保が困難な路線や取りつけ道路が多い路線で、車道混在の空間整備が困難な場合は、自転車ピクトグラム【左側通行】にかえて整備することができるとなります。

こちらの文章を図で示したものが次のスライドになりますが、左側が現行版です。車道混在で、左の図のように歩行者の空間、こちらを確保した上で車道混在の整備が現実的に難しい状況となる場合につきましては、右側のように、自転車ピクトグラム【左側通行】による整備に変わることができることとします。

なお、自転車ピクトグラムの【左側通行】につきましては、第11回の協議会、また本日の協議会でお話しさせていただいております。

次に、③車道混在暫定形態時の車線幅員の基準を変更することについて説明させていただきます。こちらの改定理由としましては、車道混在暫定形態時に車線幅員確保の基準を設けてしまうと、矢羽根が引けなくなる路線や区間が発生し、自転車走行空間の連続性が保てないことなど、整備上のふぐあいや安全性の課題を解消するためとなっております。現行版としましては、自動車の幅員については完成形態では3.0メートル、暫定形態のバス路線では2.75メートル以上、それ以外は2.5メートルを確保するものとなっておりますが、改定案としましては、車道の左側部の車線内の矢羽根及び自転車ピクトグラムの設置に当たっては、路線ごとの利用状況を勘案し、交通管理者と協議して決定するものとするという形となっております。

こちらの文章を示した図が次のスライドになります。左側の図が現行の暫定形態の考え方となります。バス路線2.75メートル以上、バス路線以外2.5メートル以上の基準を設けてしまいますと、特に交差点の付加車線、右折車線とかがつくところですが、付加車線が設置される区間につきましては、矢羽根が引けなくなってしまう区間が発生してしまいまして、そのことから自転車走行空間の連続性が保てないところがあります。それに伴いまして、整備上の不具合や安全性に課題が発生してしまうため、車線幅員の基準を右の図のように変更し、課題を解決していきたいと考えております。

なお、実際に整備をするときには、路線の交通量や路線の特徴を十分に精査した上で、交通管理者と協議の上、整備形態を決定することとします。

次に、④交差点内の矢羽根の設置間隔の変更について説明いたします。こちらは改定理由としましては、交差点内及び取り付け道路箇所の矢羽根の設置間隔につきまして、現行の2メートルに最低1カ所から交差点は原則3メートルに1カ所以上、取り付け道路は原則4メートルに1カ所以上に変更することにより効率的な整備の推進を図るためとなります。

こちらの文章を示した図が次のスライドになるんですけども、現行が上になります。2メートルに1カ所であると矢羽根の数が多い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、車両から矢羽根が確認できる間隔として、下のこちらの改定案の間隔を示しております。こちらの矢羽根の設置間隔につきましては、第11回の協議会において説明をさせていただいた内容となります。

以上で、(4)の藤沢市自転車走行空間のあり方の改定についての説明を終わります。

○岡村会長 4点を3月に改定予定ということですが、何か御質問、御発言はございますか。特によろしいですか。説明の内容は、こうしますという話でしょうが、既に技術的な検討は済んでいると思います。よろしいですか。

ありがとうございました。

●その他

- 小堤委員 京都市内は非常に自転車走行に関する法定外表示がわかりやすく、とても走りやすかったという話を聞いています。今後の参考としていただきたいと思います。
- 事務局（都市計画課） 情報提供、ありがとうございました。ぜひ参考にさせていただきたいと思います。
- 岡村会長 紫色で町並みにも合わせたり、小さいピクトグラムが入ったり、かなり細い道路にも表示がされています。京都は碁盤の目状の細い道路が多く、危ないのですが、かなり表示が設置されていると聞いています。安全教育なども京都市はかなり力を入れているという話は確かに聞きますので、参考にさせていただくといいと思います。

●午後3時21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5月ごろの開催を予定している。
 - ・藤沢市自転車活用推進計画の素案を報告する。