

## 第 19 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)10 月 4 日(火) 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 16 人 (出席者名簿順・敬称略・下線は代理出席)

|       |                            |                           |       |
|-------|----------------------------|---------------------------|-------|
| 鎌倉 晴久 | 小林 由紀夫                     | 大崎 保則                     | 仲座 洋一 |
| 猪野 恭子 | 細谷 昭二                      | 岡村 敏之                     | 齋藤 美之 |
| 武藤 恒平 | <u>佐藤 勝太</u><br>(代理: 杉本裕介) | <u>関口 純</u><br>(代理: 小坂 涉) | 金 義明  |
| 安堵城 勝 | 坂口 勝利                      | 中尾 武                      | 森井 壽浩 |

□次第

- 1 開 会
- 2 成立宣言
- 3 議題
  - (1)ふじさわサイクルプランの改定 について――現状の把握と課題の抽出――
  - (2)実施計画の見直しについて (はしる・とめる)
  - (3)辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画について
- 4 閉会

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 協議会資料

□傍聴者 : 0 人

## 第19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)10月4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30分開会

●挨拶（都市計画課）

●資料確認（都市計画課）

●成立宣言（都市計画課）

- ・委員16人が出席により成立

●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（都市計画課）

- ・傍聴希望者0人

## ●議題（1）ふじさわサイクルプランの改定 について ―現状の把握と課題の抽出―

### 握と課題の抽出―

○岡村会長 それでは、次第に沿って進めてまいります。はじめに、議題1「ふじさわサイクルプランの改定について - 現状の把握と課題抽出 -」を、事務局から説明をお願いします。

○事務局（都市計画課） 議題の1 ふじさわサイクルプランの改定について説明させていただきます。正面のスクリーンをあわせてご覧ください。まず始めに、ふじさわサイクルプランの概要と藤沢市交通マスタープランの見直しに向けた検討状況について説明します。ふじさわサイクルプランにつきましては本市の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2014年3月に策定したものです。

スライド2ページをご覧ください。藤沢市交通マスタープランとは、都市マスタープランの交通に関する分野別計画で、2030年を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示した交通施策を展開していく上で、基本的な指針となるものです。現在、藤沢市交通政策推進会議において計画の見直しに向けた検討が進められております。本年7月19日に開催された、第1回の会議では、脱炭素化の推進や情報通信技術の進展などの社会情勢の変化について、本市の交通実態として、移動機会の減少がみられること、また、自宅周辺での移動が増加しているなど、本市の交通をとりまく状況の把握などが行われました。交通マスタープランの見直しはふじさわサイクルプランの見直しと密接に関係するため、自転車に関する事項を中心に、次回協議会においても引き続き報告させていただきます。

続きまして、ふじさわサイクルプランの進行状況について説明させていただきます。

スライド4ページをご覧ください。ふじさわサイクルプランは計画の実現に向けて、PDCAサイクルに基づき進行管理を行うこととしております。まず始めに、各自転車施策の実施状況として、中短期で取り組む自転車施策の実施状況について説明します。「基本方針1のはしる 走行空間整備」につきましては、自転車走行空間づくりとして、自転車のネットワーク路線に指定した路線について、自転車専用通行帯や矢羽根による走行空間整備を進めています。また、鉄道駅周辺の自転車走行空間づくりとしまして、藤沢駅周辺において、左側通行を促すピクトグラムの設置や駅中心部での押し歩きを促す標示などの設置を進めております。

続いて6ページをご覧ください。「基本方針2のとめる 駐輪環境整備」につきましては、新たな駐輪スペースの確保として、藤沢駅や湘南台駅など鉄道駅周辺で駐輪場の整備を進めています。また、既存駐輪施設の利用環境の向上として、統廃

合や機械化を進めたほか、放置自転車の撤去を行っています。

続いてスライド7ページをご覧ください。「基本方針3のつかう 利用促進」については、公共交通などとの連携として、サイクルアンドバスライド施設の整備やシェアサイクルの実証実験を進めています。また、自転車利用を促す情報発信の充実としまして、身体活動量に関する掲示や観光誌と連携した情報発信などを進めています。

続いてスライド8ページをご覧ください。最後に「基本方針4のまもる 交通ルールの遵守」については、交通安全啓発活動の拡充として、四季の交通安全運動などを実施しています。また、こちらに示す、防犯への意識づけ活動や社会情勢に伴う交通ルールの意識への啓発などを実施しております。

つづきまして、進行管理のうち、各自転車施策の実施の評価、検証について説明します。ふじさわサイクルプランでは、定量的なアウトプットや市民満足度調査による評価指標を設定し、施策の効果や達成状況を確認します。

スライド10ページをご覧ください。それでは各基本方針の評価指標について説明します。「基本方針1のはしる 走行空間整備」については3つの指標を設定しています。1つ目は自転車走行空間の整備延長です。こちらは計画に示すネットワーク路線の整備延長に関する指標です。2つ目は鉄道駅周辺の自転車走行空間の充実度です。こちらは、鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画に基づき整備された駅の数を経験指標としております。3つ目は自転車走行環境に関する満足度で、こちらは市民を対象としたアンケート調査結果によるものです。3つの指標のうち、自転車走行空間の整備延長と満足度については目標を達成しておりますが鉄道駅周辺の自転車走行空間の充実度につきましては、現在、藤沢駅1駅の整備に留まっており未達成となっています。つづいて、「基本方針2のとめる 駐輪環境整備」に関する指標です。1つ目は鉄道駅周辺の駐輪環境の充実度としまして、駅周辺の有料駐輪場の整備状況を指標としております。2つ目は自転車駐車場に関する満足度です。鉄道駅周辺の駐輪環境の充実度は目標を達成しておりますが、市民の満足度は目標値以下となっています。

つづいて11ページをご覧ください。「基本方針3のつかう 利用促進」に関する指標です。こちらは自転車の利用割合を指標としています。数値は東京都市圏パーソントリップ調査による代表交通手段の構成割合を基にしております。平成30年度の調査では利用割合が増加しており、目標を達成しております。最後に「基本方針4のまもる 交通ルールの遵守」に関する指標です。自転車の交通事故件数と交通安全教室の受講者数を指標としています。交通事故件数につきましては、策定時より減少しておりますが、目標値である年間200件は下回っておりません。また、交通安全教室の受講者数につきましても増加傾向がみられますが、コロナ禍の影響もあり、目標を達成できていません。

続いてスライド12ページをご覧ください。今回の指標の検証では、評価につながった項目としては、自転車走行空間の整備延長と走行環境に関する満足度、駐輪環境の充実度、自転車の利用割合となっています。自転車走行空間の整備が進むとともに、走行環境に関する満足度の上昇がみられました。また、鉄道駅周辺において駐輪場の整備が進められたこともあり、走行空間と駐輪環境が充実するとともに、自転車利用割合の増加もみられました。一方、評価に繋がらなかった未達成の項目としては、鉄道駅の自転車走行空間の充実度です。こちらはサイクルプランの計画期間である2030年度までに4駅の整備を完了するスケジュールで事業を進めております。現在は2駅目となる辻堂駅の計画について、策定作業を進めております。また、自転車駐車場に関する満足度については、新規整備による自転車収容台数の増加や、機械化、有料化による利便性の向上が図られていますが、満足度の向上には繋がっていません。交通ルールの遵守に関する項目については、自転車関連事故は計画当初に比べ減少しているものの、目標値まで大きく減らすには至っていません。走行空間の整備など、他の施策と連携しながら、引き続き啓発活動を継続していく必要があると考えています。

つづきまして本市をはじめとする自転車利用の現状について説明させていただきます。スライドの14ページをご覧ください。こちらは13地区別の代表交通手段分担率を示しています。グラフの左端のピンク部分が自転車の分担率を示しています。13地区の分類については、お手元の資料1-2、A3のものを合わせてご覧ください。現状として、南部地域の比較的平坦な地形が多い、鵜沼地区、辻堂地区、明治地区で自転車の分担率が高くなっています。

続いてスライド15ページをご覧ください。こちらには自転車利用者の性年齢階層別構成比を示しています。実線が藤沢市、点線が神奈川県の場合です。本市では男性は15歳から19歳、女性では30歳から40歳の利用が多くなっております。特に30歳から40歳の女性の自転車利用が多く、日常の買い物や、子供の送り迎え等に自転車を利用されていると思われます。また、50歳代を超える男性の利用者が多くなる傾向もみられます。この傾向は点線で示す神奈川県全体と類似したものとなっております。

続いてスライド16ページをご覧ください。こちらは目的別の自転車分担率を示しています。目的別にみまると、私事での自転車分担率が高いこと、分担率が増加した目的は通勤、通学であることがわかります。私事については平成20年よりは減少しているものの高い比率を維持していることから、近場の移動手段として日常的に自転車が利用されていることが考えられます。

続いてスライド17ページをご覧ください。こちらは地区間での自転車利用状況を示しています。表中の灰色部分は地区内での移動を示しています。どの地区も地区内での移動が多くなっています。国土交通省の資料では、自転車での移動は3km

までの移動が約6割を占めるとされており、本市における地区内移動が多いことも整合しています。また、地区外への移動については、村岡地区から藤沢地区など、駅がある隣接する地区への移動が多い傾向があります。

続いてスライド18ページをご覧ください。こちらは駅までの端末交通手段を示しています。左の図のとおり、平成20年に比べ、駅までの自転車利用の頻度が高まっています。また、駅別では、藤沢駅や辻堂駅までの利用が伸びています。要因としては、先ほどのスライド16ページの様に、通勤、通学における鉄道の分担率が高まっていることから、鉄道駅までの交通手段として自転車が多く利用されていると思われます。

続いてスライド19ページをご覧ください。こちらは電動アシスト自転車及び幼児乗せ自転車の普及状況を示しています。左の図のように、電動アシスト自転車の出荷台数は年々増加傾向であり、2021年では出荷台数のうち電動アシスト自転車占める割合が48.7%と約半数に達しております。これは、先ほどの性年齢階層別で30代から40代女性の自転車利用が多いことから、買い物、送迎などで、電動アシスト自転車の利用が多くなっているものと思われます。また、右図のように幼児2人同乗基準適合車マークの交付状況も10年前に比べ増加傾向がみられます。

続いてスライド20ページをご覧ください。こちらは自転車関連事故の発生状況を示したものです。左の図の通り、本市において自転車事故の件数は減少傾向がみられますが、交通事故に占める自転車事故の割合は増加傾向にあります。また、人口1万人当たりの自転車事故件数は県全体の5.89に対し本市は7.05となっており、県平均よりも高くなっています。

続きましてスライド21ページをご覧ください。自転車関連事故の発生箇所をこちらでは示しています。本市をはじめ、全国的にみても、多くの自転車事故が交差点で発生している状況です。また事故の分類をみますと、車との出会い頭や右左折時の事故が多くなっています。

続きまして、ふじさわサイクルプランの上位計画の新たな視点や取組について説明させていただきます。スライド23ページをご覧ください。国の自転車活用推進計画につきましては、自転車活用推進法に基づき、2018年6月に閣議決定されています。その後、コロナ禍における生活様式、交通行動の変容などの社会情勢の変化を捉え、新たな視点として、通勤や配達目的の自転車利用ニーズの高まりや、他の公共交通とシェアサイクルの連携など、こちらに示す視点が加わり、令和3年5月に第2次自転車活用推進計画が閣議決定されています。

続いてスライド24ページをご覧ください。また、神奈川県自転車活用推進計画につきましては、自転車を快適に利用できる環境の整備をはじめとする4つの目標に対して、シェアサイクルの普及や災害時の自転車利用などの取組が示されています。

最後に、改定に向けた課題抽出について説明します。スライド26ページをご覧ください。こちらには、PDCAサイクルを用いた、ふじさわサイクルプランの進捗管理から見える課題、本市をはじめとする自転車利用の現状、上位計画を踏まえた新たな視点や取組として、本日の説明内容をまとめて記載しております。

本日は、これらの3つのポイントのほか、委員の皆様からいただいたご意見を踏まえ、課題の抽出と現状の整理を行い、次回協議会では計画の見直しの方向性を示していきたいと考えております。以上が、議題1の説明となります。

○岡村会長 それでは、まず本日最初の議題について皆様からご意見を頂ければと思います。現状から改定に向けた抽出まででございますが、特に順番は問わずにご意見を頂ければと思います。ご質問でも結構でございます。お願いいたします。ご覧の通り、現状を色々と整理して頂いたところで、これをどう読み取っていくかというところで、このプランの改定にも繋がるかと思えます。特に地域をよくご存じの委員さんからは少し直観と違うなど、その様なことも含めて是非、この辺の解釈はこう出来るかなどを含めてご意見を頂けると大変ありがたいです。

○A委員 自転車関連事故の発生状況ということで、藤沢市が7.05、これで神奈川県平均よりオーバーしているわけですが、上の方に平塚市、寒川町、大和市に茅ヶ崎市など、この辺の市町村がたくさんと出ているわけですが、これは何か分析されていますか。何で平塚だけこんなに多い発生率なのだろうか。湘南地区に特に集中しているように思うのですが。

○岡村会長 これはまずは事務局にお聞きしましょうか。

○事務局（都市計画課） こちらにつきましては、各市町村で自転車利用に違いがあることと、地形等の違いかなと考えています。平塚市につきましては、比較的平坦な土地が多いということで、おそらく自転車の利用割合も高いのかなと感じております。自転車の利用割合が高いと自転車関連の事故が増える可能性もあり、利用割合だったり地形の状況だったりその辺りが影響しているのではないかと理解しております。

○A委員 茅ヶ崎を良く走るのですが、茅ヶ崎は結構道路が狭いですよね。ブルーのライン等はずいぶん前から引かれていて、恐らく7、8年以上前から引かれていると思うのですが、みるからに危ない。高齢の方もそこを走るのですが、非常に危なっかしい状況が多くて、クルマは避けて通るのですが、避けて通らない車があると非常に事故が起こりやすそうな気がしています。自転車走行エリアが非常に狭いというのが事故に繋がらないかなと心配しております。私の町内会でもなるべく国道は走るなど



いうふうに広報しています。若干、感想となりましたが。

- 岡村会長 ありがとうございます。これだけ見ると、いろいろ思いますよね。他はいかがでしょうか。
  
- B委員 質問がふたつです。ひとつは19ページの電動アシスト自転車の出荷状況と、それから幼児乗せ自転車ですけれど、このデータを特に注視している、ポイントにしている理由を知りたいです。もうひとつは、やはりながらスマホの自転車が結構多くて、私どももとても気になっているのですが、ながらスマホと自転車というテーマでは、何か特に注目して調査しているということはあるのでしょうか。
  
- 事務局（都市計画課） 1点目ですが、今回電動アシスト自転車と幼児乗せ自転車の普及状況ということで、情報をのせています。電動アシスト自転車については、普及率が高まっていますが、一般の自転車より性能がよく、加速が良く、スピードも出やすいという特徴があると思います。また幼児乗せ自転車に関しましても、たとえば駐輪場に停めるにしても子供を乗せる部分の幅が広いことから、駐輪スペースへの影響が考えられるなど、一般的な自転車と比べて今後少し考えていかなければならないという部分があります。今後計画を見直していく中で、どの様な自転車が増えているのか状況を把握したいということで今回の説明に加えております。  
2点目のながらスマホ対策についてですが、以前から協議会において様々な交通ルールやマナーについて話題になっています。自転車側からもそうですが歩行者側からも、色々なマナーについてご意見をいただいております。今後計画を見直す中で我々も自転車の交通ルールの遵守に関しては重要な視点と捉えておりますので、今までの施策の見直しを行う中で、評価指標も含めどうだったのか、今後の改定に伴いどんな施策を実施していくのか、その辺については引き続き検討させて頂きたいと思っております。
  
- C委員 自転車関連の事故の件ですが、交通事故の件数が策定時よりは下がっているのですが、下げ止まりしているようなイメージがありまして、その下の交通安全教室の受講者も色々な状況がありながら横ばいですが、事故の発生の年齢層と受講者の年齢層がリンクしているのか。事故を起こす年代層が多い様であればそこに何か手を打とうとしているのか、そういった取り組みとのリンクがどうなのかと思いました。
  
- 事務局（都市計画課） 自転車関連事故につきましては、本市においては子供の事故であったり高齢者の事故であったり、通学等での高校生の事故であったり、ある程度データはございます。その上で、事故が多い年代を対象とした受講、啓発という点ですが、本日は防犯交通安全課から回答させて頂きます。

- 事務局（防犯交通安全課） 交通安全教室につきましては、高齢者、高校生、小学生、幼稚園と年代別に分けて実施しております。やはり幼稚園のお子さんと、小学生と、自転車の乗り方が全く違ってきますので、年齢を分けた教室を実施しております、交通事故の多い年代につきましては、自転車に特化したような形で、特に高校生は自転車の乗り方を中心に教室を実施しております。
- C委員 主に交通手段の利用者で多いのが女性の30代～40代だと思うのですが、自転車を販売している中で、事故などが多いのはその年代だと思います。でもそこが恐らく一番何も行われていないというのをすごく感じるところがあるので、そういったところは今後どうなのかなというのは気になっております。
- 事務局（防犯交通安全課） ご指摘のとおり、30代・40代の女性の利用が多いというところで、たとえば学生さんですとか保育園だとか生徒さんなどは授業をする場所といたしますか、そういったところがあるのですけれども、なかなか30代・40代の女性の方、子育てしている方、専業主婦の方、なかなか集う所がないというところで、ご指摘のとおりだと思います。こういったところにつきましては、各期の運動のチラシ、回覧等で自転車に特化したところをピックアップして呼びかけをしているところでございまして、今後、年末につきましても年末の交通安全運動を実施していくのですが、その中で自転車、特に3人乗りの自転車のマナーアップのところを、啓発していこうと考えておりますので、よろしく願いいたします。
- 岡村会長 本日の議事が、現状把握・課題の抽出ということですので、事故が多い層に向けた安全周知方策の検討など、そういう感じで今日はまとめていくといいのでしょうか。今の議事の着地点はこの資料の最後の課題・現状、新たな視点での取り組みという意味でいくつか出していけるといいなということですのでよろしく願いします。ほか皆様いかがでしょうか。
- A委員 30代・40代女性の使用率がピークとなっていますが、それと事故発生の年代別のピークというのはよく似ているのでしょうか。あるいは全く違うのでしょうか。
- 事務局（都市計画課） 事故の年代別データについて、本日は用意できていませんが、今後、課題と現状の整理を行っていきますので、その中でもし分かればどのような関係があるかというのは調べていきたいと思っております。
- 岡村会長 警察と一緒に分析をすると、事故には至ってないけれど違反走行が多い年

代など、いろいろあるのではないかと思います。お待たせいたしました。お願いします。

○D委員 少し観点が変わってしまって申し訳ないのですが。自転車と車と人、歩道ということで、5ページ目の矢羽根の様に混在型で整備が進んでいますけれど、やはり事故は相変わらず交差点等で多いというデータも出ているとのこと。自転車は車と判断しますけど、交差点近くではまだ皆さん自転車も不慣れでしょうし、俗に言う、降りて歩けば歩行者にもなってしまうというような自転車の性質もあります。私が言いたいのは国も県もこのように自転車、CO2削減ということで低炭素事業に進んでいくということで理解があるので、その辺が藤沢市だけの予算ではなくて、俗に建物が老朽化する、建て直す際に都市計画道路として線引きを新たに入れていくというのはここで提案することかどうかはありますが、自転車を道路に入れるのではなくて、50年100年後をみて、建て直しの際に下がってもらう。権利の関係もありますがそこには予算をもって、人、自転車、そして柵があつて車がある形。こういう長期的なビジョンを市民の活動や、また行政の方も上の国・県に対して、全体的に動いて将来的なビジョンをもつことが問題意識につながるし、この様な日々の努力は絶対必要です。私が意見を言うのもありますが、行政の方もその様な方向で長期ビジョンを持ってほしいという市民の意見があつたということを残していただけたらなと思います。以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。課題抽出ということで言うと、本日は3つに整理され、今現在困っていることがあるので対策しましょうという感じ、特に課題から見えてくる利用の現状について。しかしながら、自転車の利用はもっと増やしていかないといけないとか、自転車利用が増えるからこうしましょうというのが言ってみれば対策なんですけど、増やしていくべきなのでこうしていきたいと、ゴールがあつて逆算して行くというのは実はこの様な全体計画がとても大事なところなので、もしかすると自転車計画の上位計画にこの様な考えを入れてくれと言うのがこの会議かと思っています。現実には、現在交通マスタープランを改定中ということになりますので、そういう視点はどんどん言っていくというところかなと思います。道路計画との関係というところで踏み込んだと言いますか、道路計画そのものの中に入れ込む時にどういうことをしていくべきかきちんと検討してくださいと、その様な趣旨かと思っています。ほか皆様いかがでしょう。

○E委員 先ほどから事故に関しての意見が多いですが、自転車も車と同じように最近では自賠責保険などの加入があります。私も自転車を販売する者として「保険に加入した方がいいですよ」ということをお客さんによく言うのですが、なかなか入ってくれ

る人が少ないかなというのが現状です。この部分はもう少しアピールする、自転車も車と一緒に、加害者になり得ることが非常に多いので、何とか保険に皆さん加入して頂けるような、その様な感じでアピールしていけたら良いかなと思います。実際、高校生がスマートフォンを見ながら自転車に乗って年配の方にぶつけてしまって9千万円賠償しなければならない、そういう判例も出ていますので、やはり自転車を多く利用してもらううえで、保険も入っていただけたらなと思います。その辺も今後アピールをぜひよろしくお願ひしたいと思います。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。この保険の加入につきましては神奈川県では既に条例化されておりますし、神奈川県の子車活用推進計画においても保険の加入割合を増やしたいという考えがあります。本市におきましてもチラシの配布などの啓発活動を進めていますので、この辺は引き続き進めていきたいと考えております。

○A委員 今の保険の普及率は何%くらいなのですか。

○事務局（都市計画課） 自転車の保険が自賠責保険となると例えば自転車専用の保険であったり、あるいは自動車保険の付帯であったり火災保険の付帯であったりと、様々なパターンがあるという状況もありまして、申し訳ないのですが何割位が加入しているかというデータは、申し訳ありませんが本日持ち合わせておりません。

○E委員 自動車の保険などに組み込まれている場合があるので本人も分からないところがある。入っているかどうか分からないというのが多いです。インターネットで手続を行っている様なので、とにかく保険のことに关して皆さんあんまり気にしていないという人が多い。

○A委員 保険料は何百円くらいのものから出ているのか。

○E委員 安いものもありますよね。車などは完全に強制保険だから絶対に入らなければいけないですが、自転車のことはやはり意識が薄いというか、そういうところです。

○岡村会長 事務局、何かありますか。

○事務局（防犯交通安全課） 今おっしゃっていただいたいろいろな保険に附帯しているところなのですけれども、自転車向けの保険だけではなくて自動車保険の特約、火災保険の特約、傷害保険の特約、会社等の団体保険の中で組み込まれている場

合もありますし、PTAの保険、学校などが窓口となる保険、あとは共済ですとか、TSマーク付帯保険ですとか、あとクレジットカードにも付帯されていますので、実際意識はしていませんが加入されている方は割と多いのではないかなというところは考えております。県が配布している冊子がこちらにあるのですが、その裏面に加入状況のフローチャートがございまして、今言った様々なクレジットカードですとか火災保険ですとか自分はいったいどこの保険に入っていて、どこが補償されているのかというのが分からないと思うので、フローチャートになっていまして自転車の保険、特別な保険に入っていますか、火災保険に入っていますか、イエスカノーかで答えていくことで自分がどこの保険の付帯で補償ができていくかということが分かるような形になっていますので、こういったものを活用しまして保険の理解を今後皆さんにより深めて頂いて加入促進につなげていければと考えております。

○岡村会長 いずれにしても保険というキーワードがこのプランの中には入るとのことでしょう。他はいかがでしょうか。お願いします。

○B委員 この場で言っているのか分からないのですが、テーマとして私が考えているものがあって、ひとつは5ページの関連ですが、矢羽根方式など色々ありますけれども、理想的には歩行者、自転車、自動車をきっちり分けて十分な幅を持たせるところにあると思うのですが、現実的には自転車と歩行者の混在型というか融通型ということの有効であるか、あるいはかえって危険であるかということを考えてほしいと思います。そうすればもう少し人がいないときには自転車も車を避けつつ歩道に行けるということが出来るのではないかと考えています。それがひとつです。もうひとつは押し歩きあるいは降りて歩行、降りて通行というものですが、私の感想では写真にある様な立体型の障害物として周知をするというのは極めて効果的だと思うのですが、降りて通行という表示やアナウンスも一時あったのですが、ほぼ効果がないのではないかと考えていて、この空間づくりのところについてもどういう方式が最も効果的であるかということデータを調査の対象に含めて頂く、単に一まとめに押し歩き促進ではなくて、どういう方法であれば効果があるということまでデータ取りしていただけたらうれしいなというふうに思います。

○岡村会長 これはプラン全体の中で、というよりも個々のところの検証方法をしっかりと行うべきということになろうかと思えます。柵のようなものがあるとぶつかってしまうということも意外とあって、別なところで問題になったということもあるので、なかなか簡単ではない様なことも又聞きで申し訳ないがあります。そういう意味でもいろいろ検証していくことが大事だと思っていますが、他はどうでしょうか。要は特に今日の最後のページですね、このあたりでは是非方向性というところがございます。

私からは、最後のページに書いてあること自体はその通りなので良いと思っています。先ほど私も言いかけたのですが、自転車の利用で今この様な状況なので対策しますという感じになっている。対策はするが、どの自治体の自転車の計画もそうなのですが、どうしても「空間をつくります」というのと、「ルールを守る」の話と「駐輪」の話と「レジャー」の話という形になるのですが、交通手段として自転車をどう使ってほしいか。個々の「交通ルールを守る」というのはもちろんあるのですが、では車をやめて自転車にしましょうとか、やはり歩いてくださいとか、交通手段としての上手な使い分けとしてどのあたりが目標なのか。恐らく今よりも使って欲しい、特にこの様な場面ではという目標がないですね。走行空間を整えたので安全に走ってください、でもどれくらい使うかは皆さんにお任せします、というのは藤沢だけではなくて日本中の自転車計画がまだそのレベルです。始まったばかりなので仕方がないのですが、やはりこれくらい使ってほしいという目標の中で、そのために重点を示すというのが本来の全体計画で、それはその次の改定では遅いので、やはり今回の改定である程度分かるように、目標達成型とよく交通計画や都市計画で言うのですが、自転車以外の計画は目標達成型にしていこうと色々行っているのですが、自転車は全然そこに至ってなくて、目標設定型になっているのは事故の率ぐらい。利用の量とか質についても目標設定型に少しでも近づけてほしいというのが希望ですのでご検討ください。おそらく課題・現状・取組ですけど、その中に入るのか、もしかしたらもうひとつ枠があってもいいくらいのところでしょうか。結果的に上位計画の中でそういうことが書かれてこのサイクルプランで位置づけますというのがきれいな形だと思いますけれど、ご検討ください。他はいかがでしょうか。事務局、これくらいの整理で大丈夫ですか。もう少し深めた方がいいですか。

○A委員 辻堂から藤沢駅まで線路際を走っている道路がありますよね。あそこは自動車道路と自転車道路と歩行者用の歩道と3つに分かれているわけですけど、残念ながら所々切れてしまって車道に出なければいけないとか、歩行者と一緒にならなければいけないなどあります。そこ以外にもそれに近いような自転車と車と人が分かっている道路は藤沢市の中にあるのでしょうか。

○事務局（道路整備課） JR線沿いの藤沢駅辻堂駅線に関しては自転車歩行者道ですが、柵で走行空間を分離している構造になります。同じようなものと藤沢駅鵜沼海岸線ですとか辻堂駅遠藤線なども同じように自転車歩行者道の中に植栽帯ですとかがあって、一部ですね歩行者と自転車の走行空間が分離しているような箇所があります。国が作っているガイドラインとしては整備形態としてあるものではないのですが、矢羽根のような形で車道に出すよりは歩行者と自転車が分離された構造ということで安全性が高いかなというところで認識しております。仰っているように藤沢駅辻

堂駅線に関しても部分的にまだ繋がっていない場所がありますので、引き続き用地取得を進めて路線として整備が出来るように努力してまいりますのでよろしくお願い致します。

○A委員 先ほどの話に通じますよね。ありがとうございます。是非なるべく3車線引けるようにお願いします。一部だけでも出来たら模範例になるので、他にも造ろうよという動きになってくると思っています。

○B委員 それについてはご指摘のとおり、完璧に途切れているところがありまして、しかも自転車歩行者道がひとつなので往復そこを通っています。この路線から皇大神宮に入る所については完全に途切れていて、しかも人の通る所は一人がやっとくらいなので、あそこですれ違うというのは極めて困難という状態になっています。これが改善されれば良いことなので当面の課題だと思います。もうひとつは、あそこは自転車を相互方向で専用道を作っているのに線路沿いのところに自転車が走れないようになっています。私はむしろ右にも左にも専用道をつくって片側通行にした方がいいのではないかとこのように考えています。そういうことですが、どれがいいか今は分からないので、モデルケースとしてあの路線は面白いので、辻堂駅藤沢駅間は、この検証をもう少ししっかり行って頂いて、あれが理想的なのかそうでないのかという結論を出してもらいたいというふうに思っております。

○事務局（道路整備課） ご指摘のあった藤沢駅辻堂駅線の西側の部分だと思うのですが、線路沿いの部分に関しては建物等がないので通過の交通はあるのですが、基本的には北側は自転車歩行者道を整備してあるのですが、自転車ですので原則としては車道の左側を走って頂く中で、北側の自転車歩行者道の中で通行部分が設けられた部分を走っていただくことも可能という整備方針となっております。先ほど申しました通り途切れた部分に関しては今、危険な状態ですのでなるべく早く整備が出来るように進めて参りますのでよろしくお願い致します。

○岡村会長 自転車専用道ではなくて自転車歩行者道なので国の基準とは違う。だけど実質的にはそれがどちらかというところが良いのではないかとこのように、あえてというわけではないですが、行っている。直観的には収まりがいいということもその通りで、そういう意味では検証というのは、色々なルールの周知が変わってくると今まで上手く収まっていたのがそうでないなどあるかも知れませんが、そのあたりは市でも注視していますよね。そういうことでこれは引き続きお願いをいたします。

○A委員 国内で自転車専用道というのはあるのですか。定義はあるのですか。

○事務局（都市計画課） 本市において自転車専用道はないですが、法的な位置づけとしてはあります。

○岡村会長 議題1のサイクルプランそのものの改定については、現状と課題ということではよろしいですか。

## ●議題（2）実施計画の見直しについて（はしる・とめる）

○事務局（道路整備課、道路河川総務課） それでは「ふじさわサイクルプラン【実施計画】」の見直しについて、道路河川総務課と道路整備課よりご説明させていただきます。

使用する資料としましては、お配りしている資料の2「ふじさわサイクルプラン【実施計画】」というものを冊子でお配りしているかと思っておりますのでご用意頂ければと思います。それではまず、「ふじさわサイクルプラン【実施計画】」とは何かについてのご説明でございますが、資料2の1ページでは、「2020年度～2030年度のスケジュールを第1期から第4期に分けて示したもの」「ふじさわサイクルプランにおける自転車施策の基本方針のうち「はしる」と「とめる」の施策について実施スケジュールを示している」と、かなりざっくりと記載してしまっておりますので、追加でご説明させていただきます。実施計画の大元となるふじさわサイクルプランでは「中短期で取り組む自転車施策」を定めております。これは、「はしる」「とめる」「使う」「まもる」の4つの基本方針ごとに、取り組む自転車施策を示したのですが、具体的な事業のスケジュールや施設毎の整備方法は示しておりませんでした。この「中短期で取り組む自転車施策」の実効性をより高める目的で、走行空間整備を行う「はしる」と駐輪環境整備を行う「とめる」に関して、どの道路（どの駐輪場）をいつ・どのように整備するかといった具体的な計画を示すために、2020年（令和2年）11月に【実施計画】を策定いたしました。

実際にお手元の実施計画をご覧いただいたほうが分かりやすいと思っておりますので、実施計画の7ページをご覧ください。上の表にあるとおり、実施計画ではふじさわサイクルプランの計画期間である2030年を見据えて第1期～第4期に分けてスケジュールを示しております。中段から下の表をご覧ください。これは、基本方針のうちの「はしる」のスケジュールになりますが、路線ごとに整備形態や実施時期を示しております。また、実施計画の30ページ以降になりますけれども、案内図や写真を用いて各路線の整備範囲や現在の状況を示しています。

資料2の2ページをご覧ください。【実施計画】は、2020年度～2030年度を第1



期～第4期に分けて作られており、各期ごとに事業の実施状況について評価・検証を行い、課題を抽出すると共に、今後の実施スケジュールを見直し、次期計画への反映を行うものとしております。今年度が、第1期の最終年度となることから、第1期に行った事業について、評価・検証するとともに、今後の計画の見直しを行ってまいります。

評価・検証及び見直しの内容につきましては、資料の3ページをご覧ください。基本方針「はしる」から評価・検証及び見直しの内容についてご説明させていただきます。まず、評価・検証としまして、第1期の整備実績を取りまとめ、【実施計画】で定める整備目標との比較を行います。「はしる」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項目に分けてスケジュールを示しておりますので、各項目ごとに整備実績を取りまとめると表のとおりとなります。「自転車走行空間づくり」では第1期で計740メートル、「鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」では計30路線、「先導的に取り組む路線以外の路線」では計2,560メートルの整備実績となっております。次に整備目標との比較ですが、【実施計画】で示す目標は、下に示す表のとおりで、「鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」として、藤沢駅周辺の整備を第1期の目標としており、「自転車走行空間整備」としては、整備形態別に目標延長を定めております。藤沢駅周辺の整備路線は、別途「鉄道駅の自転車走行空間整備計画書」にて示しており、全32路線あります。第1期での整備実績は30路線ですので、全体の約94%の整備が完了しております。自転車走行空間整備としましては、自転車専用通行帯・車道混在共に整備目標延長に達しており、整備率は100%となっております。なお、ここでの整備実績には今年度整備予定の路線を含みますので、現時点では未整備の路線も含んでいますが、今年度の整備が予定通り完了すれば、表のとおりの実績となります。以上のことから、第1期に関しては概ね、計画どおりに事業を進捗できていると評価できます

4ページにお進みください。実施スケジュールの見直しの内容としましては、第1期に整備を予定していた路線のうち、未整備となっている路線への対応があります。具体的な路線としましては、藤沢駅周辺として整備を予定していた鵜沼31号線・43号線と、先導的に取り組む路線以外の路線として検討・整備を予定していた藤沢駅鵜沼海岸線のI工区があります。鵜沼31号線・43号線につきましては、上の図で赤線で示している路線です。こちらは回遊性向上を目的とした道路改良事業に併せて整備するため未整備となっておりますが、令和5年度に整備を行う予定ですので、第2期の実施スケジュールに追加してまいります。藤沢駅鵜沼海岸線のI工区につきましては、実施計画の69ページをご覧ください。こちらは藤沢駅南口側の江ノ電線路沿いの路線になります。基本方針「とめる」において路上駐輪場を整備する計画があり、この計画との調整を図っていることから現在未整備となっているものです。駐輪場の整備計画と併せて整備時期の検討を進めて、次期計画に反映してまいります。5ペー

ジにお進みください。最後に整備形態等の検討結果の反映についてご説明いたします。これは先ほどご覧いただいた、「走行空間整備路線シート」の内容になります。「走行空間整備路線シート」の中で整備形態ですとか、整備時期について「検討」とされていた路線に関して、検討が進み計画が定まったものに関して、記載を追加しているものになります。基本方針「はしる」につきましては、以上の内容を踏まえて、【実施計画】の見直しを行いたいと思います。引き続き、道路河川総務課より「とめる」の見直し内容のご説明をさせていただきます。

それでは続きまして道路河川総務課の方から「とめる～駐輪環境整備～」の見直し内容についてご説明させていただきます。

まず実施計画についてご説明させていただきますので実施計画の15ページをご覧ください。「とめる～駐輪環境整備～」につきましては3つの観点から計画を進めておられまして、15ページにある①新たな駐輪施設の整備、次、ページをめくっていただいて16ページ見て頂くと②既存無料駐輪施設の有料化、続いて隣のページ17ページの③既存駐輪施設の利便性を高める方策としてのゲート設置などによる機械化、以上3つの観点から進めております。こちらについて、進捗の方と、見直し内容について説明させていただきます。

資料2の6ページをご覧ください。まず1点目、先ほどの実施計画の15ページにあった①新たな駐輪施設の整備について見直しの内容を説明させていただきます。こちらに関しては駐輪需要の高い藤沢駅南口周辺について、1番、藤沢駅鵜沼海岸線周辺の駐輪施設の整備、2番、藤沢駅南口自転車等駐車場の増設に向けて、関係各所と調整を進めてまいりました。しかしながら、1番につきましては、地元協議・警察協議に時間を要しております。2番につきましては、今年度は増設の予定用地について、取得に先立ち測量を委託し実施しています。続けて土地所有者と協議を進めている最中ではありますが、1期の中での整備着手の方までには至らなかったという形です。各々の駐輪場につきましては、課題等もございますので、それらを整理したうえで引き続き協議・調整を進め第2期以内での整備を目指しております。また、特に藤沢駅南口周辺につきましては、駐輪場の収容台数が足りない地域でもございますので、駐輪場所の確保のために随時検討も続けてまいります。具体的な計画が立ち上がれば、見直しの際にこちらの実施計画の方に反映していきたいと考えております。

続きまして次のページ7ページをご覧ください。2点目の既存無料駐輪施設の有料化についてご説明いたします。番号1、2の片瀬江ノ島駅周辺につきましては、片瀬江ノ島駅第3自転車等駐車場を有料化再整備し、令和3年7月に江ノ島駅自転車等駐車場として新たに供用開始いたしました。また借地にて使用していた片瀬江ノ島駅第2自転車等駐車場につきましては、近隣2施設の有料自転車駐車場の利用率をみると閉鎖しても問題がないと判断し、令和4年5月に現状復旧工事を終え、土地所有者への返却が完了しております。次に藤沢本町駅周辺につきましては、番号3、番号7

の自転車駐車場の整備が完了いたしまして、つい先日 10 月 1 日から駅前の無料駐輪施設と置き換わる形で供用開始しております。引き続き第 2 期整備に向け、番号 8、番号 9 の調整を行ってまいりたいと考えております。

資料をおめぐりいただきまして、8 ページをご覧ください。3 点目の既存駐輪施設の利便性を高める方策についてご説明いたします。既存の有人管理している自転車等駐車場については、ゲート設置などによる機械化を進めております。令和 3 年度につきましては利用状況が高い 3 か所である番号 2、4、5 の藤沢駅南口第 2 自転車駐車場、藤沢駅北口市役所前第 1、第 2 自転車等駐車場の機械化を行いました。今年度につきましては番号 6、8、12 の辻堂駅南口自転車駐車場、長後駅東口自転車等駐車場、鵜沼海岸駅自転車等駐車場の 3 か所の機械化を行う予定となっております。当初の予定では、第 1 期に 5 か所の機械化を行う予定ではございましたが、市域全体のバランスや予算の平準化のために、整備順番の見直しを行いまして、第 1 期今年度内までに 6 か所の機械化を進める予定です。残りの施設につきましては、第 2 期の期間内で順次、検討・整備を進めていく予定ですが、施設の配置上ゲート設置には大規模な改修が必要となる施設があると分かってきておりまして、施設の老朽化対策などの更新の際に実施することも検討しているところです。

最後に資料の 9 ページをご覧ください。こちらに市内の駐輪施設の位置図を添付させていただいております。図の中の赤色で示しているものが、1 番の新設増設のところ、青色で示しているのが 2 番の有料化整備のところ、緑色で示しているのが 3 番の機械化対象の施設になります。ご確認ください。実施計画「とめる～駐輪環境整備～」につきましては第 1 期内に片瀬江ノ島駅、藤沢本町駅周辺の有料化、また既存有人施設の機械化と一定の進捗を図ることができましたけれども、1 番のところ、藤沢駅南口周辺については計画から遅れているということでありまして、今後の課題と認識しております。第 2 期以降の実施計画については、この課題等を反映し、修正していきます。最後に資料の 2 ページにお戻りください。4 番、今後の予定について、実施計画の見直しについてご説明させていただきます。今日の話をもちまして今年度 2 月に予定しております第 20 回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会にて改定案を作成いたしまして協議会の方に諮らせて頂きます。その内容をもって来年度 4 月 1 日には改訂版を施行していきたいと考えておりますので、何卒よろしく願いいたします。それでは簡単ですが、ふじさわサイクルプランの実施計画の見直しについて、ご説明を終わります。ありがとうございました。

○岡村会長 今日議事としては見直し案について説明というか報告をして、次回の協議会に諮る考えで、本日はご意見とご質問を伺うということになります。藤沢駅南口以外については、若干、遅れたりあっても概ね順調に進捗しているというような、ざっくりとしたまとめ方になりますがいかがでしょうか。個々に気になる箇所など委員

の皆さんにはあるのではないかと思います。

○D委員 私は湘南台なので機械化を体験していないのですが、機械化されたうえで何かトラブル、機械化によるトラブルという報告は今年度あったでしょうか。

○岡村会長 トラブルに限らず良かったことでももちろん結構ですけど、現状をお願いします。

○事務局（道路河川総務課） ゲートをつけるというところが一番分かりやすい機械化だと思います。そういったときにゲートが動かなかったとかそういったトラブルは当然ありまして、それは契約している機器メーカーさんと調整してすぐ直すというところなのですけれど、最近ですとゲートを設置したことによって有人管理から一定無人にしているところがあるのですけれども、そういった場所で例えばゴミを捨てられてしまうとか、そういったところのトラブルがあるとか、あとは機械というところがありまして、例えば出るときに2台同時に無理やり出てしまったりする方がいらっしやって、入庫している機械の台数と実際に入っている台数が違うというところがあって、係員が毎日集金する際に台数を測って台数を直すとか、その時にゴミを拾ってきれいにするとか、有人に比べると機械になると人件費はかからなくなるのですけれども、そういったところでは無人ならではの課題が出てきたというところはあります。

○D委員 機械化によるトラブルも分かりましたので、それに合わせて防犯カメラなどの今後の対策は取られているのか、どうなのでしょう。

○事務局（道路河川総務課） 各施設の方には機械化するにあたって防犯カメラの設置も合わせて行っております。各施設の方にはもともと防犯カメラ自体は付いてはいるのですけれども、当然、料金を精算する機械が置かれますので、そういったところの対策も含めて周辺に防犯カメラを新たに増やしているとそういったかたちの対策をしています。

○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。報告もかなり具体的でございましたので、これは次回にお諮りさせて頂くということで、この議事はよろしいですか。はい、ありがとうございます。それでは事務局は交代をしていただいて、ご準備が出来ましたら次の議事の説明を始めてください。

### ●議題（3）辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画について

○事務局（都市計画課）　続きまして議題の3番目、辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画について説明させていただきます。今回の説明で使う資料ですが、お手元の資料3-1としまして正面のスライドと同じ資料、資料3-2としましてA4の冊子、これらの2つを使って説明させていただきます。それではまずスライドをご覧ください。

まず始めに、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自転車走行空間整備を進めることとしております。基本方針の1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。

続いてスライド2ページをご覧ください。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。

続いてスライド3ページをご覧ください。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、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4ページをご覧ください。こちらは藤沢駅での整備事例になります。交差点での左側通行を促すピクトグラムの設置と駅前広場での自転車押し歩きを促す案内の設置などを行いました。

続いて5ページをご覧ください。鉄道駅周辺ネットワーク路線の選定ですが、鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画書の第1章「基本的な考え方」の中で4つのステップに基づく路線の選定方法を定めております。お手元の資料3-2をご覧ください。始めに7ページをご覧ください。こちらの資料3-2の7ページでは、駅周辺ネットワーク路線の選定フローのうちステップ1を示しています。ステップ1で

は走行空間を整備するエリアを駅から約500メートルの範囲で設定しています。

続いて8ページです。8ページのステップ2では、ピンクで色塗りした駅中心部の外周道路と、駅周辺を直線的に結ぶ路線として、赤で示した路線を選定しています。

続いて9ページをご覧ください。こちらはステップ3になります。ここでは、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ています。図中のバツ印は自転車関連事故の発生場所です。自転車事故が多く発生している路線としてこちらでピンクの点線の路線を選定しています。また、歩道のない通学路として黄色で示した路線を選定しています。これらを基に、10ページのステップ4として自転車の利用実態を踏まえ、駅周辺ネットワーク路線として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。

引き続き先ほどの資料3-1に戻らせて頂きます。資料3-1のスライド6ページをご覧ください。こちらで示してあります左の図につきましては、ただ今説明しましたステップに基づき作成した辻堂駅周辺の自転車ネットワーク路線案です。これまでの検討経過としまして、令和4年3月の第17回協議会において、こちらのネットワーク路線（案）の選定方法、整備方針、事業スケジュールについてご説明し、この案を計画書としてまとめていく方針を併せて説明させていただいております。この度、お手元の資料3-2のとおり、計画書案としてまとめましたのでご報告させていただきました。

続いて7ページをご覧ください。鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画書につきましては、現在、第1章の基本的な考え方と第2章の藤沢駅の計画で構成されております。辻堂駅の計画につきましては、この計画書の第3章に追加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ですが、本協議会の後に、市の意思決定を図り、計画書の改定を行ってまいります。また、令和5年度からは、計画書に基づき整備を進めていきたいと考えております。

以上、議題の3辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画の説明となります。

○岡村会長 こちら皆さんいかがでしょうか。はい、お願いします。

○D委員 鉄道駅周辺の整備状況で、自転車を降りて通行するという表示が現在も湘南台などで見受けられるのですが、今回の辻堂での事故多発地域ですか、資料の9ページを見ると、割と駅の周辺で事故が多発しているようですが、結論として、降りて通

行というのは非常にやさしい言葉で、ずっと自転車は乗ってはだめだよということを周知しているのですが、現状、湘南台でもお年寄りが特に顕著ですかね。そういう標識がやはり走りながらですと入らないと思うのですが、昔ながらの方々はやはりそこを押していた。自転車で買物のお客さんや乳母車や小さい子供と手をつないだ親子が駅前を歩いていると危ない。自転車で降りずに運転しているということを見受けるので、私も注意をしているのですが、なかなか、聞く耳を持たずに行ってしまう。これは表示を変えて、「通行禁止」という強い、もしくは「自転車通行禁止（降りて通行可）」というような分かりやすい標識に変えるという考え方が出来ないのかなということを日々思っているところがあります。これは賛否あると思いますが厳しく言って皆の意識をそこにもっていくことで、駆け抜けてしまう状況と、また悪意なく行ってしまう方も少しずつ分かってほしい、そういう標識に変えてもらえないのかなと、そんな提案をさせて頂く。それがまずいという意見もあると思うのですが、以上です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。こちらの表示についてはどのような表現がいいかというのは様々あると思います。方式についてもバリケード型がいいのかなど様々な考えがあると思います。その中で今回、藤沢駅では実際にこの様な対策を進めていますので、まずは藤沢駅で現状設置したものがどのような効果があるのかということを検証したいと思っております。事前に歩道での自転車走行の割合などのデータを取っておりますので、設置が終わった後、表示が馴染んできた時期にもう一度交通量調査等を実施しましてどのような効果があったかということを検証していきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

○岡村会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか。今回の計画（案）は、交通管理者、警察の方ともいろいろ協議をした上でのものということなので、かなり練っているという理解でいいですね。

○事務局（都市計画課） 藤沢駅を含め、この協議会で説明させて頂いているということがありますし、実際、現場に入る際は交通管理者と設置位置等について再度協議をさせて頂きたいと思えます。

○岡村会長 いかがでしょうか。議事3。よろしいですか。それではこれは報告ということになります。どうもありがとうございました。こちらで3つの議題が終了しましたが全体を通してなにかご発言はございますか。よろしいですか。それではあとは事務局で議事進行をお願いします。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。本日は、お忙しい中、長時間にわ

たりありがとうございました。お帰りになって何かお気づきになった点、ご意見、ご質問などがございましたら、都市計画課までご連絡をいただければと思います。

また、本日、お車でご来場いただき、朝日町駐車場をご利用の方は、この後事務局までお声掛けください。

次回の第 20 回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の日程につきましては、令和 5 年 2 月 9 日（木曜日）午後 1 時 30 分からの開催を予定しておりますので、よろしくお願ひします。

以上を持ちまして、「第 19 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。

●閉会 午後 3 時 00 分