

第2回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日時 : 2015年(平成27年)3月11日(水) 午後2時30分 開会

□場所 : 藤沢市民会館 2階 第2会議室

□出席者 : 委員14名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

石原 史也	植竹 政則	遠藤 寿一	岡村 敏之
小川 勝弘	<u>片野 哲也</u>	千葉 淳	永山 輝彦
西山 三男	平松 典之	廣田 和江	細谷 昭二
丸山 雅樹	山田 惟忠		

□次第

- 1 開 会
- 2 都市計画課長あいさつ
- 3 議 題  
(1) 車道混在型路面標示(矢羽根)の整備路線の選定について
- 4 報告事項(自転車施策)
- 5 その他

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 資料 ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会(パワーポイント資料)

□傍聴者 : 0名

午後2時27分 開会

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

次第1～2省略

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

次第3 議題

○事務局 それでは、次第3、議題に移ります。ここからの進行は会長にお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

○会長 それでは、皆様、よろしくお願いいたします。

今日は傍聴者はいらっしゃいますか。

○事務局 傍聴者はありません。よろしくお願いします。

○会長 それでは、議題に入らせていただきます。

議題(1)について、事務局から説明をお願いします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

[車道混在型路面標示(矢羽根)の整備路線の選定について説明、省略]

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 御意見、御質問等はいかがでしょう。

○委員A 意見を言う前に2つ確認したいことがあるのですが、14ページの「事故発生等、危険箇所を含む路線」という分類で②、④、⑨、⑩を選んでいるようですけれども、これは具体的な事故があったとか、ほかの路線に比べて既に事故率が高い路線等という意味でこれを選ばれているということなのでしょうか。

○事務局 今年度、通学路点検といったものを行い、実際に事故が起きているところや危険と考えられる箇所を選定させていただいております。

○委員A 逆にほかのところでは起きていないと思っていいいのか、ほかのところでも実は起きているのでしょうか。

○事務局 ほかのところでも起きていますが、事故が起きている路線とネットワーク路線を重ね、ネットワーク路線内で事故が起きているところを中心に選定しております。

○委員A わかりました。

あと、もう1点の質問は、この①から⑩の路線の中で、①だけは矢羽根ではなく「自転車レーンの整備が可能」と書いてあるのですけれども、これは矢羽根の間違いではないのですね。

○事務局 間違いではないです。レーンにするか矢羽根にするかは車道の幅員が影響してくるものです。①だけは幅員が広く、レーンの整備が可能なのではないかということで挙げさせていただいております。

○委員A わかりました。ありがとうございます。

○委員B 大体見ていくと矢羽根が1メートルぐらいの幅員がとれるところが多いです

が、50センチのところは危険性は大丈夫なのですか。

○事務局 実際、50センチのところも矢羽根を引いた上を車が通ってしまうことも考えられると思います。ただ、矢羽根を引いておくと、自動車の運転者が、この道路には自転車も通るのだという意識づけにもなりますので、スピードを落とす効果も考えられます。自転車の車道左側通行を守らせるという意味でも有効なのではないかと考えております。

○委員A 一応聞きたいことは聞けたので、自分の意見としては次のように考えています。私は、この14ページの中でどれを優先的に整備するかと言われたら、一番上の「学校などへのアクセス路線」の①、③、⑥が良いかなと考えます。理由は4つぐらいあります。

まず、さきに言ったように、できれば自転車レーンのほうを整備してもらいたいということがあります、できるところからまずやりましようと思うので、まず自転車レーンを整備できる①があるこのカテゴリーが良いかなというのが、まず1つ目の理由です。

2つ目は、この1番のところには学校があるということで、いわゆる教育的な効果があるのかなと。もしここに自転車レーンが仮にできたとして、啓発とかをするのでしようけれども、そこを周囲の中学校や大学の生徒、学生がそこをちゃんと通ってくれるのであれば、若いうちから自転車は車道を走るものなのだとすることを学べる。そのまま生活していただければ、将来にわたっても、ほかのところでもちゃんと車道を走ってくれるようになるのではないかと。若いうちからやっておいたほうが良い、若い人をターゲットにしたほうが良いのかなということが2つ目の理由です。

3つ目は、自転車の整備区間の南北のバランスといいますか、後で出るらしいですが、藤沢駅周辺で1つ自転車レーンができた。では、次は北にもう1個つくろうかみたいな形で、例えば、あまり藤沢駅周辺ばかりつくっていると、湘南台のほうはどうなのかとか言われてもちょっとということがありますので、南側にも北側にも、最初に自転車レーンができれば、ほかからまた波及効果もあるかなと思います。

4つ目が、①の道路を右側、東側にどんどん進んでいくと、市の境のところ、藤沢大和自転車道とつながるようになると思います。①の道路の幅を見ていると、そこまではつながっていないようですけれども、①のところをずっと東側に進んでいくと、ちょうど市の境でサイクリングロードとつながっているので、将来的にはネットワークとしても役に立つのではないかとというのが4つ目の理由です。

以上の4つの理由で、私としては、この「学校などへのアクセス路線」の①、③、⑥が良いのではないかと思います。

○委員C ①の高倉遠藤線は、どこを起点にしておるのですか。

○事務局 起点としてはスライドの路線図の①と書いてあるところになりまして、石川下土棚線といって今整備を進めている路線であります。ここから東方面が藤沢市道となっており、幅員も十分にとれている路線が始まります。

○委員C 場所がどこですかということです。イトーヨーカドーの周辺とか慶応大学の周

辺とかといえば、ああ、その辺の道路かなとわかるのです。地図で見ると、湘南台駅の、真っ直ぐになっておりますよね。そこから高倉遠藤線というのはどこにあるのかと思ひまして。

- 事務局 藤沢北警察署の北側の道路が高倉遠藤線となっております。
- 委員C いすゞの工場の中を走っているところですか。新しく整備された道路。
- 事務局 違います。その道路よりも南側の道路になります。おっしゃっているのは土棚石川線だと思うのですが、それより南側で、東に進むと小田急線の地下をくぐる道路となっております。
- 委員C イトーヨーカドーの前の通りになるわけですね。
- 事務局 そうです。西の方に進むと、慶応大学があり、イトーヨーカドーの前の通りになります。
- 委員D 道路としては、湘南台文化センターの北側のところから慶応大学のほうにずっと向かっていく東西の長い路線です。ここで示しているのが、藤沢北警察署がある交差点から東側の小田急の地下道をくぐる前までです。小田急の地下、立体交差と藤沢北警察署の間。
- 委員C 消防署までの間ですね。
- 委員D そうです。
- 委員C そこよりもその先のほうが、大学、またいすゞの社員の通行で、自転車は多いですね。それがどのようになるのかなと思います。
- 会長 隣接区間についての御質問ですが、いかがでしょうか。
- 事務局 冒頭にお話しいたしましたが、現況で車道の幅員が広く、今すぐ整備できそうなところを選定しております。慶応大学の更に西へ行きますと、車道の幅員に余裕がなく、今すぐ整備できない状態と考えておりましたので、この路線についてはこの部分を選定しております。
- 委員E 実は昨日、この⑥、今、整備されておりますところを、もう一部が走れますから走ってみました。非常に良いですね。感じとしても良いし、走りやすくなって、これは良いなと思ったのですが、ただ、あの区間の間にバス停が4つあるのです。バス停があると、当然、自転車道がみんなふさがれてしまうので、バス停でバスがとまっていたときに、非常に悩むのです。自転車道のあるところは歩道に入ってはいかん。右側の車道のほうは怖いですからね。そうすると、恐らくバスがバス停にとまっているときは、急いでいる人は多分みんな歩道のほうに入ってしまうのではないかと思うのです。それが非常に心配です。

これは警察の方にお聞きしたいのですが、厳しくバスを追い抜いてはならぬというふうなことをするのか、大目に見るかということになると思うのです。全体は非常に良いのですが、バス停の問題は少し困るなと思ったのですけれども、いかがでしょうか。

- 会長 まず、事務局から一般的な見解をいただいた後で、警察の方またはバス事業者の

方の御意見などをいただければと思います。

- 事務局 おっしゃるとおり、今、中学通り線の整備を進めており、後ほど御報告いたしますが、今月の26日から供用開始をさせていただく状況です。御指摘のとおり、バス停が結構多くあります。基本的にはやはりバス停でバスが停車している場合には、自転車は後ろで待っていただくことが正解なのかと考えております。警察の方がおられるので、その辺は詳しくお聞きしたいところでありますけれども。

歩道通行の考え方は、基本的には歩道の中は自転車は走ってはいけない、原則は車道通行ということですが、歩道を通行することがやむを得ないと認められるときという規定が道交法でもありまして、そういう場合には歩道を走ることができるのですが、これに該当するかどうかというあたりが、歩道を走って良いかどうかというところかと考えております。

- 委員F 今の関係ですけれども、バス停にバスがとまっていたときは、自転車がバスを追い抜いても構わないです。歩道に乗るのはだめです。いわゆる軽車両ですから、そういう形になると思います。

それと、道交法改正によりまして歩道に乗っても良いのは、道交法で言う幼児、児童、6歳未満の幼児、13歳未満の児童、あと70歳以上の人が、歩道上は通行可能、規制がかかっていなくても危ないときには乗っても良いですよ。ただし、あくまで歩行者優先、それと、車道寄りを走りなさいという言葉がついていますけれども、その場合は乗っても構いません。

先ほど言った、抜いて行くのが通常ですけれども、幼児、児童、70歳以上の人は、危険と認めれば、歩道に乗っても良いという形になります。

- 委員E そうですね。お年寄りとか子どもは良いのですけれども、多分、学生とか普通の人たちは歩道には入れないわけですね。

- 委員F そうですね。

- 委員E でも、バスがとまっているし、すき間もないわけです。追い抜くとすれば車道側に出るしかないですね。

- 委員F そうですね。そういう形になります。

- 委員E そこが一番心配なのです。

- 委員F そうすると、その整備の方法になりますけれども、自転車と車道をまるっきり分離するような形にするしかないですね。要するに、ライン処理ではなくて、石を入れて自転車道という形で持っていく。そのような形になれば石のところにバスがとまりますから、そのように分離すれば、要するに自転車がいつでも走れるような道を整備する方法以外、難しいところですね。

- 委員E 現実的には石を置くのは難しいと思うのです。ですから、私が心配するのは、現実的な形としては、若干大目に見るか。

それから、車が少ないときは大丈夫なのです。車道側に出てもずっと行けます。10メ

ートルぐらいですからね。

○委員F 正直言いまして、自転車が通行可でない歩道を走っているのを見ましたら、当然、警察官は、通常は車道を走ってくださいということを言います。これを逆らってそのまま走っていくとかいう状況があると、検挙という形になります。まだ道交法は改正されていませんけれども、この自転車の流れをもって道交法が多分改正される予定になります。そうしますと、2回ぐらい検挙された人間は自転車の講習を受けなければならないとか、そういうものが日本全国公布をされると思いますので、守られるような形で、多分、道交法が改正されてまいります。

○委員E 原則的にはバスがとまっているときには後ろで待ちなさいと、何かを書いたり、目立つようにしませんと、恐らく違反者が続出すると思うのです。ですから、何かそういう看板でも立てていただけたらと思います。

○委員F それは整備のほうですよ。

○会長 そうですね。バス事業者さんから何か。それではお願いします。

○委員G どうしてもバス停が自転車レーンの邪魔をする、交錯するような状況をつくりますので、バス事業者としては、バス停にバスがとまったときに逆の心配として、自転車がバスに追突するのが一番怖いのです。そのためには、整備をしていく際に、この先にバス停があるよと自転車に乗っている方に知らせるような案内サインをしっかりと入れていただいて、バス停のところには逆にバス停枠のようなものを、ほかではやっていたところもありますので、そのような注意喚起をしていただけるとありがたいと思っております。

あと、これは一般的な私の見解ですけれども、やはり0.5の矢羽根というものは、自動車を運転しているほうから見ても、なかなか怖いかなと。矢羽根の0.5というところに逆に自転車の方が捉われて、その線に乗って走っていかうとすると狭いものですから、やはりふらついたりとか、逆に少し危険ではないかと感じております。

○委員H ただいま委員Gからもお話がありましたが、私も全く同意見でございます。御存じとは思いますが、二輪車の交通事故は県内でもかなりあると私は認識しておりますが、バス停でお客様が乗降中に、バスの左側面を二輪車がすり抜けていくということも実は多々あります。最近ではこれによる事故等はありませんけれども、お客様がバスから降りるときに後ろから二輪車が突っ込んでくるのです。降りるほうの方は後ろは見えませんが、出会い頭でぶつかってけがをされるという実態もございます。そういった観点で、ここがバス停だよとわかる目印を。

それと、バスを乗車される方は、現在どこでも高齢化ですから、ちょうどこれくらいのお時間という通勤の方よりは買い物の高齢のお客様のほうが多々乗っていらっしゃいます。バス停の一段高い歩道にいかにか近くつけられるかというのも、降りる方としては安心・安全なところではあります。そこを何とか抜こうという形で後ろから思い切って突っ込んでくるという実態もあります。

ですから、私としては、まずバス停留所という枠、目印、それと、その手前にこの先にバス停があるという周知物があるだけでも、環境はかなり変わってくるのではないかと思います。

○委員E 今でも、バス停にはバスの白い枠はありますから、それはわかります。バスがとまっているかどうか、かなり前からわかりますから、その御心配はあまり要らないと思います。ただ、すり抜けていくほうは何かもっと告知しないといけないと思うのです。警察の方がおっしゃったように原則としてルール違反すると検挙ということになりますと、そういうものが続発するのが私は非常に心配なのです。

○会長 ありがとうございます。

この件でももちろん結構ですが、ほかでも結構です。いかがでしょうか。

○委員A 全然関係ないのですが、この矢羽根というものは、自転車レーンにある自転車専用みたいな感じのペイントなのですか。それともシールみたいなものですか。厚みがある、厚みがないという意味で聞いているのですけれども、あまり厚みがあると、その上を走行すると少しガタガタとなってしまっただけで少し走りづらいかなと今思ったものですかから聞いてみたのですが。

○事務局 例えば中学通り線で矢羽根をつけておりますけれども、ペイント式といたしますか、シールではなくて通常の路面標示と同様の形のものを使っております。

○委員A そうすると、ある程度厚みはあるような感じですか。厚みと言えない程度のものでしょうか。

○事務局 通常1.5ミリぐらいの厚みかと思います。

○委員A わかりました。ありがとうございます。

○副会長 今議題となっております矢羽根の整備路線の選定ということで、先ほどお配りいただきました厚い冊子のサイクルプランを確認しますと、3ページの「ふじさわサイクルプランの役割と位置付け」で、「自転車交通に関する分野別計画として、概ね2030年」ということで、今2015年ですから、今後、将来15年間の計画ということにつながっていくのかなと思います。今、議題になっております整備路線の選定ということも、最終的には今後15年間の間で整備されていくという考え方なのか。

カテゴリーが4つに分かれておりますけれども、この4つとも、どれをとっても大切な、重要なものと理解するのですが、なかなか優劣がつけがたいかなと思います。事務局のほうで10の路線を選定された中で、それぞれの特徴的な部分を今日提案いただいているわけですが、このプランとの整合性という部分です。10の提案された路線について、それぞれ年次的に計画期間である向こう15年間で順番に整備していくということなのか。具体的に整備の年次計画みたいなものをお持ちであれば、若干説明していただくとありがたいかと思えます。

いずれにしても、私、第1回の会議でも少し申し上げましたけれども、矢羽根によって自転車の左側通行は結構効果があるのではないかと思います。特にカテゴリーの一番

上にあります「学校などへのアクセス路線」、子どもの安全・安心ということを考えていくと、こういった部分を重視しながら整備していくのかなということで、今後の市の計画の考え方も含めて、若干御説明いただけるとありがたいと思います。

- 事務局 事業年次計画ということですがけれども、年次計画はまだ立てておりません。サイクルプランの3ページの2030年（平成42年）というものは、今お示ししているネットワーク路線を全てにおいて、自転車走行空間の整備を完成することを目標に立てた計画であります。本日お示しさせていただいている当面の整備形態というものが、このサイクルプランの中で6章、69ページの「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」というところになります。

実際、自転車レーンや自転車道を整備していくとなりますと、道路改良等、お金や時間もかかることなのですが、今すぐに整備できない路線に対しては当面の対応として、ペイントで矢印をつけるような対応をとっていきたいということをこの方針で示しております。この計画ではこの先5年から10年を中短期で取り組む施策として挙げておりますので、今回、この当面の整備形態として、矢印をつける等まずはできることを5年、10年でやっていきたいと考えております。

- 委員A 優先順位としてやってほしいという意見は最初に私のほうで一番上のカテゴリーが良いかなと思ったのですが、今見ていて、逆にやってほしくないものが1個ありまして、それは④です。

今、ぱらぱら見ていて思ったのですけれども、④の六会駅西口通り線のところに、「歩道上における通行部分の明示が可能」と書いてあるのですけれども、御説明したときに、自転車が坂道の歩道をスピードを出して走るのが危険なのだというお話でしたよね。でも、その対策が歩道上の通行部分を明示するというのは、はっきり言って矛盾していることを言っていると思います。歩道が危険なので、やめさせたいので、歩道に自転車の空間をつくるというのはおかしいと思います。

しかも、この歩道上に通行区分の明示とは、申しわけないですが、現実には守る人はいないのです。歩行者だって自転車の通行明示の部分は歩けますし、というか、このマークがあったとしても、基本歩行者優先なわけですから、歩行者は別にここに入ってきて問題ないでしょう。でも、そうすると、今度は自転車と輻輳して、結局同じことになってしまうということなので、むしろ、坂道が危険だからとこういうところに自転車のマークをつけたりしたら、むしろ自転車が、ああ、ここは走っても良いのだ、しかも、スピードを出して走っても良いのだと思って、かえって爆走してしまうというような事態になりかねませんので、④はやらないほうが良いと思います。

- 事務局 御意見を参考にさせていただきます。歩道上の自転車の走行は、民地側を走ったり、車道側を走ったりと歩行者との輻輳が考えられます。この海浜公園近くの歩道上に引いたラインについても、歩行者が歩くところと自転車が走る場所を、自転車は車道側が原則ということを守らせるために明示しているものだと思っております。これを、

六会駅西口通り線でもできるのではないかと考えておりましたが、坂道があって危険ということなので検討します。

○委員A かえって、こここそ、この車道のところに矢羽根をやるのが、むしろここだったら、やるべきかなと思いました。

○事務局 ありがとうございます。御意見を参考にさせていただきます。

○会長 今お話を伺って、④は確かにちょっと考えたいところだなと私個人としても思うところです。一般に広い歩道の中で線を引くような形ですることは、いろいろ議論はあるところですが、現実には自転車道にするのが難しいようなところで、また双方向通行したいようなときに、こういう形での整備が望ましいところは個人的にはあるとは思いますが、ここが良いかどうかは現地に行ってもいないのでちょっとわかりません。ここは、例えば現状のガイドラインなどでも、少し宙ぶらりんになっているようなところと私個人的な印象として持っていますので、そのあたりの動向なども見ながら、特にこの形で整備するときには全国のいろいろな動向も見ながら、やるようになったら果敢にやるということでも良いかなと、今お聞きしてちょっと思ったところです。これはぜひ御検討ください。

ほかはいかがでしょうか。

それでは、今はこういうことで、できるところからやっていくということでございます。ありがとうございます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 では、次に4の報告事項につきまして、御説明をお願いいたします。

〔自転車走行空間整備について説明、省略〕

〔駐輪施設整備について説明、省略〕

〔自転車利用促進等について説明、省略〕

〔交通安全に関する広報について説明、省略〕

○会長 それでは、御質問などはいかがでしょう。

○委員H 30ページの絵の寸法がちょっと見えないので教えてください。

○事務局 寸法が小さ過ぎて見えないとのことですので、後日この資料だけ別にお送りさせていただきます。対応をとらせていただきたいと思います。申しわけございません。

○会長 では、これはお願いします。

○委員A 27ページのサイクルアンドバスライドについてお伺いしたいのですが、これは具体的にどういう人がどのように使うことを想定しているのでしょうか。私、これは誰がどのように使うということを想像できないのですが、何かモデルケースみたいなものを教えてください。

○事務局 昨年の9月にバス路線の再編をした部分でありまして、地域の中を走っていた支線バスが廃止になってしまうこと、この近隣の方のバス利用が不便になってしまうこと、それと、そこに新しいバス路線を引くということで、神奈川中央交通様のご協力の

もと、バスの利用促進を目的に始めたものであります。また、すぐ西側には寒川町がございまして、バス路線が少ないところでありましたので、そちらからも利用が促進できるのではないかとということで、試験的に始めたものであります。

- 委員A そこに住んでいる人が、例えば家からこのバス停に来て、バスに乗って、どこに行くのですか。
- 事務局 湘南台駅と綾瀬車庫を直通で結ぶバス路線が新たにできましたので、その路線を利用することになります。
- 委員A そうすると、例えば、あるところに住んでいる人が、そのバス停に行くときに歩いて行くということは考えられないのですか。
- 事務局 バス停まで歩いて行くのに距離がある方や、歩くのに時間がかかる方が自転車でバス停まで行くというシステムになります。
- 委員A そうすると、あるところに住んでいる人はバス停まで何分かかって、自転車だと何分かかるとかというのが必要かなと思うのですけれども、例えば歩いて20分かかるところを自転車だったら10分、15分、あまり変わらないと、結局歩けばいいみたいな話になってしまうのではないかと思います。
- 事務局 このサイクルプランの上位計画で同時に策定した交通マスタープランというものがあありますが、その中で、最寄り駅まで15分、藤沢駅まで30分と目指している方針があります。バス停の利用圏域が、歩くだけの圏域よりも自転車を使ったらもっと広がるということで、試験的に実施する中で検証するため開始したところでもあります。
- 委員A わかりました。ありがとうございます。
- 委員C これは良いことだと思いますよ、こういった自転車置き場がバス停のところに置くということは。
- 会長 多分、ここからだ湘南台に行こうとするとかなり上り坂、下り坂、いろいろあって、ここの方が行くのは、健康づくりのため以外にはなかなか行きたくないなというところだと思います。その次の今計画中のところは、恐らくここにとめている自転車は、ここに自転車をとめてバスで湘南台駅等に行っていらっしゃる方だろうと想像されるので、だったら、ちゃんとして作りましょうということですよ。
- 委員I 先ほどの防犯交通安全課の「地域でのスケアードストレイト実施」と書いてありましたが、村岡地区でも平成23年度末に行いました。これは毎年どこか、会場を探しながらやっていることですか。費用的に大変かかっていたので。内輪のことですが。
- 事務局 ありがとうございます。実は、今おっしゃっていただいたように、費用がとても高く、1回開催するのに30万円ぐらいかかってしまいます。そちらのほうは市の予算ではなかなか確保することができませんで、先ほども地域でのとうたわせていただいたのはそういうところでして、地域のほうでやりたいよという盛り上がりを持ったところが開催していただいています。そこで、交通安全教室ということで我々も一緒に協力して、多くの方にそれを見ていただいたりということをいたしました。最近では村岡地

区、その後が藤沢西部、今、辻堂地区という形で、順繰りに来ていただいております、ありがたいことですが、市のほうでは予算づけがなかなか難しいところから、地域にお任せさせていただいている部分がございます。

○委員 I 団体が持ち寄りでやったという経緯があったものですから。ただ、この会議の中の関連ですが、村岡地区というのは歩道が狭くて、支援を必要とするようなベビーカーですとか障害を持った方が歩きやすくするというので、歩道を直してきたのです。車道との境のアップダウンの段差がなくなるような形にしましたら、今度は、走りやすいからといって、渋滞すると歩道を走ったり、じぐざぐで自転車が通るものですから、そういった関係で、ぜひまたこれをしたいなと思いつつ、予算が大変悩みの種でございます。やはり地域のそういった部分の話し合いで、どうしてもという形で実施しないと、結果的には、なかなか難しいということですよ。

○事務局 はい。そのとおりでございます。

○委員 I わかりました。

○副会長 1週間前に体験したことで、今日の議題となっています矢羽根の関係、あるいは報告事項にありました啓発活動についてです。やはり議題にあるような形で矢羽根の整備を進めるということは、ある部分でハード的な整備を進める、それから啓発ということで、幾ら良いプランで、あるいは整備済みであっても、一番大事なのは、そこを利用する方の啓発、心に訴えるということではないかと私は思います。

1週間前に体験したというのは、以前もお話したかと思いますが、私は辻堂駅の西口から茅ヶ崎部分に入りまして、北側、国道1号を横断して少し北に入ったところです。国道1号を横断するとき、自転車で、私はちゃんと左側を走行しているのですが、右側を走行する人、あるいは右側の歩道を走る自転車が非常におります。そういう中で、1週間前、私も交差点にいてびっくりしたのですけれども、右側を走る自転車が1台もないのです。後で聞いたら、近くにある小和田小学校の4年1組の1つのクラスの授業として、段ボールに、私たちの安全を守ってくださいとか、自転車は左側を走ってくださいというように書いた手づくりの看板を持ちながら、交差点に集まる自転車に向かって声かけをしたわけです。そんなことで、実際に右側を走る自転車が1台もないのです。

私も毎日その交差点を通るのですが、1回の信号待ちで、右側に15台ぐらい自転車が滞留して、左側をちゃんと守っているのが10台ぐらいですか。右側を走るのは、駅の近くに自転車の大きな駐輪場が2つとも右側にあることが原因しているのでしょうか。そういうことで、ある日突然、小学校4年生のクラスの授業として、どうも朝早くから、父兄も交え、交通指導員や茅ヶ崎警察署の警察官の方も来られて、そういう取り組みをしたということです。子どもたちがこういう活動をしていただくと、恥ではないのですけれども、大人自身も感じるところがあるのだなと。

そういう意味で、やはりハード的な整備を進めると同時に、防犯交通安全課の皆さんも大変かと思っておりますけれども、より強く市民への啓発活動ということで取り組んでいた

だけたらなということで、1週間前に体験した事例をお話しさせていただきました。

○会長 どうもありがとうございました。ほかはいかがでしょう。

もう終わるつもりでいたのですけれども、駅の周りで、今日出てきた最初の矢羽根を入れるような、真ん中に中心線が入っているような道路ではなくて、もう少し細い道路、金沢市の写真等の事例がちょこちょこ載っていましたが、駅の周りの比較的細いようなところを、ちゃんと通ってくださいと、路側帯のところも、本当は一本線だったら内側、外側、両方でもいいのですけれども、できるだけ外側を通ってくださいというような、法定外標示とか、いろいろあります。次回にはと言わないですが、この推進連絡協議会の中で、駅周辺ですとか細街路と言われるようなところも今後どうしていくかという方針なども、いずれ報告が出てくるのかと私も期待をしております。

ほかに委員の皆様から何かございますか。

○委員A 報告事項(1)の中学通り線の新しい自転車レーンですが、今日ここに来る前、2時頃にちょっと見に行ったのですけれども、既に駐車違反が4台ぐらいありました。しかも、そこにたまたま通りかかった自転車がいて、避けるように道路上のほうを走らざるを得ない状況でした。これは運用はまだ開始されていないので仕方ないのかと思いつつも、でも駐車違反は駐車違反のはずなので、3月26日に運用開始されてから、できれば駐車違反を厳しく取り締まってほしいなど、ここに来るときに思いました。

○会長 運用後の状況など、夏の会議のときにでも、可能であれば報告いただければと思います。ほかはいかがでしょう。よろしいですか。

○事務局 事務連絡

午後3時50分 閉会