

第 16 回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日 時 : 2021 年(令和 3 年)7 月 16 日(金) 午前 10 時 00 分 開会

□場 所 : 藤沢市役所 本庁舎 7 階 7-1 会議室

□出席者 : 委員 13 名 (五十音順・敬称略・下線は代理出席)

猪野 恭子	大嶋 洋一	岡村 敏之	金井 純雄
古口 晴美	小島 忠明	佐藤 繁	<u>佐藤 勝太</u> (代理: <u>坂野定明</u>)
坂口 勝利	関口 純	額賀 健一	細谷 昭二
和田 彰教			

□次第

- 1 開 会
- 2 成立宣言
- 3 議題
 - (1) 令和 3 年度の取組について
 - (2) 辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画について
- 4 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16回

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

議 事 録

日 時 2021年(令和3年)7月16日(金) 午前10時00分
場 所 藤沢市役所 本庁舎7階 7-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

●午前10時00分開会（都市計画課）

●挨拶（都市計画課）

●資料確認（都市計画課）

●委員の紹介（都市計画課）

●成立宣言（都市計画課）

- ・委員12名が出席により成立（協議会途中から1名出席）

●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（副会長）

- ・傍聴希望者0名

●議題（1）令和3年度を取組について

○事務局（都市計画課） それでは、議題の1、令和3年度を取組について説明させていただきます。

前回の協議会においては「藤沢市自転車活用推進計画及び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したが、説明のとおり、2020年11月に、ふじさわサイクルプランを自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画に位置付けるとともに、中短期で取り組む自転車施策のうち、実効性をより高めていく必要がある、自転車走行空間整備と駐輪環境整備について、実施計画を策定しましたので報告させていただきます。

お手元の実施計画を用意してありますので、これからの説明とともにご確認ください。

それでは、ふじさわサイクルプランの4つの基本方針であります、「はしる、走行空間整備」、「とめる、駐輪環境整備」、「つかう、利用促進」、「まもる、交通ルールの遵守」に関する、令和3年度を取組について、各担当課から説明させていただきます。

○事務局（道路整備課） それでは道路整備課より、ふじさわサイクルプランに示す基本方針のうち「はしる」に関する令和3年度の取り組みを説明させていただきます。

「はしる」につきましては、「ふじさわサイクルプラン（自転車活用推進計画）【実施計画】」に基づき整備を進めております。お配りしている「ふじさわサイクルプラン（自転車活用推進計画）【実施計画】」の3ページ中段の表をご覧ください。

「はしる～走行空間整備～」で取り組む施策は、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」の3つの施策に分類されております。実施計画では、3つの施策ごとに整備路線と実施スケジュールを示しております。

7ページ上段の表をご覧ください。

実施計画では、「ふじさわサイクルプラン」の計画期間である令和12年度を見据え、令和2年度から令和12年度までの11年間で第1期から第4期に分けて、実施スケジュールを示しております。

令和3年度は第1期の途中になりますので、実施スケジュールで示した第1期に計画している路線の整備を進めております。

それではスライドによる説明に移らせていただきます。

皆様にお配りさせていただいている資料と同じ内容を画面に映しておりますので、どちらか見やすいほうでご確認いただければと思います。

では、資料の右下5ページをご覧ください。

こちらは、実施計画で示す3つの施策の内の1つめ「自転車走行空間づくり」の整備路線とスケジュールです。令和3年度は「鵜沼奥田線Ⅱ」の整備を予定しております。

資料の右下5-2ページをご覧ください。

本年度は、新川名橋から、道路整備が終わっている範囲の終端部までを整備いたします。計画道路が未整備となっている区間につきましては、道路整備にあわせて整備していくこととしております。なお、整備方法につきましては、後ほど、説明させていただきます。

次に、資料の右下6ページをご覧ください。

こちらは、3つの施策の内の2つめ「鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」の整備路線とスケジュールです。「鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり」の第1期では、藤沢駅周辺を整備する計画としており、令和2年度より整備を進めています。本年度につきましても引き続き、藤沢駅周辺の整備を行います。

つづきまして、資料の右下7ページをご覧ください。

こちらは、3つの施策の内の3つめ「先導的に取り組む路線以外の路線」の整備路線とスケジュールです。令和3年度は、第1期に取り組む路線のうち、協議が整った「藤沢村岡線Ⅱ」の整備を行います。

資料の右下7-2ページをご覧ください。

本年度の整備範囲は県道田谷藤沢線の弥勒寺高架下のあたりから、境川までを予定しております。それでは各路線の整備方法についてご説明させていただきます。

資料の右下 8 ページをご覧ください。

こちらは「鵜沼奥田線」の整備方法になります。断面図に示すように、車道に 1m の自転車専用通行帯を設ける計画となっております。整備事例としては、「鵜沼海岸線」や「中学通り線」があります。

資料の右下 9 ページをご覧ください。

こちらは 2020 年（令和 2 年）3 月に策定した「鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画書」における駅周辺ネットワーク路線を示したものです。駅中心部と図の青線で示す路線は、昨年度から、今年度の 5 月にかけて整備を行いました。本年度は赤線の路線の整備を行います。

資料の右下 10 ページをご覧ください。

こちらは駅周辺の整備方法になります。歩道のある場所は、矢羽根を設置し、車道混在型の整備を行います。歩道のない場所は、「左側通行」の表示を行い、自転車の逆走防止を図ります。駅中心部につきましては、自転車の押し歩きを促すため、車止めや路面シートを設置することとしており、R2 年度より実施した工事で、整備が完了しております。

資料の右下 11 ページが整備後の写真となっております。左上の写真が「左側通行」の表示で、右上の写真が車止め、下の 2 枚は路面シートの整備後です。駅周辺につきましては、既存道路の状況に合わせて整備を行います。

資料の右下 12 ページをご覧ください。

こちらは藤沢村岡線の整備方法になります。藤沢駅村岡線は矢羽根や自転車ピクトグラムにより、車道混在型の整備を行います。整備事例としては、六会駅東口通り線があります。このように「はしる」につきましては、実施計画に示すスケジュールに則り、順次、整備を進めてまいります。以上で説明を終わります。

○事務局（道路河川総務課） 続きまして、サイクルプランの基本計画における～とめる～について、今年度の取組をご説明いたします。

まず、藤沢市の自転車駐車場の整備状況についてご説明いたします。ご覧の地図は、市内における駅と市営駐輪施設、自転車等放置禁止区域に指定している駅周辺を示したものです。市内各駅において駐輪施設の整備を進め、本日の時点で赤い点で示している市営有料駐輪施設は 25 施設、緑の点で示している無料駐輪施設は 8 施設、合計 33 施設があります。また、図中のピンクの丸で示している藤沢駅や辻堂駅など 8 駅の周辺を自転車等放置禁止区域に指定しています。

ここからは今年度に整備を実施している、江ノ島駅周辺、藤沢本町駅周辺、そして藤沢駅周辺の取組について紹介いたします。昨年度より整備を行ってまいりました江ノ島駅自転車等駐車場ですが、本日 7 月 16 日より供用開始しました。昨年の 6 月からすでに供用

を開始していた片瀬江ノ島駅第1駐車場とあわせて、片瀬地区の駐輪スペースを確保しております。

江ノ島駅自転車等駐車場について詳細をご説明いたします。収容台数として自転車123台、原動機付自転車54台、125cc以下の自動二輪車27台合計収容台数204台の自転車等駐車場になります。自転車はゲートにて清算を行い、場内にはラックや平置きスペースを設置します。また、原動機付自転車や自動二輪車といったバイクは、個別ロックや集中精算機のシステムで管理します。利用は一時利用のみで自転車100円、原動機付自転車200円、自動二輪車300円の利用料金となります。

続いて、藤沢本町駅自転車駐車場についてご説明いたします。図中赤丸で示した場所において、昨年度より、擁壁築造、道路の整備などの造成工事を行っております。令和4年度の供用開始を予定しており、現在進めている造成工事完了後には、駐輪場内部の施設整備を行う予定となっております。

続いて、藤沢駅周辺の取組についてご説明いたします。藤沢駅周辺では駐輪場の需要が高く、駐輪台数を確保するため藤沢駅北口に小規模な駐輪施設を新設いたします。また処理能力の向上等を目的とし、右上の写真にあるような機械式ゲートを既存の有料有人施設に設置するなどの手法で、藤沢駅北口市役所前第1、第2、藤沢駅南口第2自転車等駐車場の機械化を進める予定となっております。

○事務局（都市計画課） つづきまして、「つかう」について、今年度の取り組みを都市計画課より説明させていただきます。

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

次に、今年度の主な取組としましては、1、サイクルアンドバスライド施設の整備、2 シェアサイクル実証実験の実施を考えております。この取組について、それぞれご説明します。

まず、サイクルアンドバスライド施設整備についてご説明いたします。このサイクルアンドバスライドは、まちなかへの自動車流入を抑制し、自家用車から公共交通である路線バスへの利用転換を促すことを目的に、自転車でバス停まで来て、環境にやさしいバスに乗り換える、公共交通を自転車と上手に組み合わせて利用するシステムのことをいいます。現在、市内では4箇所114台分の駐輪施設を確保しています。

次に、各サイクルアンドバスライド施設の利用状況についてご説明いたします。こちらのグラフは、縦軸に年度ごとの平均駐輪台数を収容台数で割った平均利用率、横軸に年度を示しています。2020年度は、新型コロナウイルスによる外出自粛等により利用率は伸び悩みましたが、開設以降、試験的に設置した宮原南を除き、おおむね利用率は横ばいの傾向があり、サイクルアンドバスライドの定着が進んでいると考えられます。

今年度の取組としまして、新たなサイクルアンドバスライド施設の整備を進めていくことを考えております。新たな設置に関しては、1つめ、「藤沢市交通マスタープラン」で設定した500mメッシュ内に公共交通のサービス圏域外が存在すること。2つめ、同じく500mメッシュ内の人口が1,500人以上の箇所、もしくは500人以上であって、地域の要望や他の施策と関連する箇所であること。3つめ、多系統のバス路線が停留するバス停の周辺であることの3つの条件をもとに検討しています。

これらの条件に当てはまる検討箇所としては、メッシュが赤く塗色されている遠藤地区、湘南大庭地区の北側と南側、善行地区の4箇所となります。このうち②湘南大庭地区北側については、すでに矢尻バス停、湘南ライフタウンバス停に施設整備をしたほか、バス路線の新設により、公共交通サービス圏域が拡大した地区もあり、整備は完了しています。また、④善行地区については鉄道駅から近いことやバス停の立地状況により、施設整備の検討から除外しています。今年度は、①遠藤地区と③湘南大庭地区南側のサイクルアンドバスライド施設の整備検討を行ってまいります。

続きまして、シェアサイクル実証実験についてご説明します。この実証実験は、神奈川県が中心となり、本市周辺の自治体とその観光協会からなる湘南地域自転車観光推進協議会が、2019年8月30日から来年2022年3月31日まで行っているものです。現在、シェアサイクルのポートは、コンビニや商業施設を中心に設置されており、58箇所となっています。利用料金は、15分につき70円、また、12時間で1000円となっています。スライド右の図は、本年6月末時点でのポート設置箇所の位置を示したものになります。そのうち水色で示しているポートは、貸出返却の利用回数のトップ10のポートとなります。藤沢駅や湘南台駅といった鉄道駅周辺や、江の島などに点在しているのがわかります。

次にシェアサイクルの利用状況について、ご説明いたします。こちらの表は、事業者から提供いただいた、市内における昨年7月、本年3月、5月の利用回数、利用者数、ポート設置数の状況です。

まず、データが示す意味をご説明いたします。1つめの利用回数については、貸出または返却が市内の場合の利用した回数になります。2つめの利用者数については、シェアサイクルを1回以上利用した利用者数を示しており、延べ人数ではありません。3つめのポート設置数については、その月までの累計のポートの設置数を示しています。直近の10か月で見ますと、ポートの設置は2倍近く、利用回数、利用者数は3倍以上増加しています。1ポート当たりの利用者数を比較しますと、この10か月で2倍程度増加しているのに対し、利用者1人当たりの利用回数はほぼ変わらないことから、利用回数が増加した要因としては、単純に利用者が増加したことが考えられます。

最後に、シェアサイクルの今後の取組についてご説明します。シェアサイクルは、一般的に鉄道駅周辺からの利用が多く、駅前にポートを設置することが、運営上の課題とされており、本市の利用状況を見ますと、利用回数がTOP20の経路である21経路のうち、

湘南台駅、藤沢駅、辻堂駅といった鉄道駅周辺の発着は19経路となっており、一般的なシェアサイクルの課題と同様の傾向がみられます。実証実験は残り1年を切りましたが、引き続き、鉄道駅周辺のポートの増設を事業者とともに進めてまいります。

以上で「つかう」の説明を終わります。

○事務局（防犯交通安全課） 基本方針の4まもるについて、防犯交通安全課から説明いたします。

まず初めに、交通安全啓発活動の拡充についてです。サイクルプランの協議会ですので、自転車に特化したものを紹介していきます。直近の取り組みとして、スライドのとおり夏休みに入る市立の中学校の全校生徒に対し、啓発のチラシを配布しています。小中学生の夏休みの課題の選択の中に、交通安全ポスターの募集を行っており、交通ルールに関心を持ってもらえるようにしております。交通安全に関係するビデオやDVDの貸し出しは通年で行っており、学校や自治会、企業等にご利用いただいております。季節の活動や特別な活動の際は、広報に掲載しています。

スライドは5月の自転車マナーアップ強化月間のお知らせと、自転車街頭点検のお知らせが掲載されたものです。その他にもHPへの掲載や、各季の運動等に合わせて、自治町内会での回覧など、随時啓発活動を行っています。

スライドは夏の交通事故防止運動の回覧の裏に記載した統計情報と、自転車の注意喚起になります。先ほどお話した自転車街頭点検の5年間の実績になります。なお、点検は自転車商協同組合に協力いただき、組合員であるプロの方にはいただいております。各地区の点検台数にはバラ付きがありますが、何台か整備不良のモノが発見されます。今年度はコロナウイルス感染症の拡大防止に注意しながら実施いたしました。

2番以降については、神奈川県を始め各関係団体から届くポスターやチラシの配布に始まり、年間200回以上行っている交通安全教室など、随時啓発を行っています。過去5年間の自転車事故と交通安全教室の推移データを参考に掲載しております。昨年度の減少はコロナの影響がハッキリとわかるものになりました。

自転車は、車やバイク以上に自分の身を守る物を着けていない状態で運転をしています。これからも機会のあるごとに、啓発活動を行い、事故や死傷者の削減に努めてまいります。

以上で説明を終わります。

○岡村会長 それではみなさまからご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○A委員 よろしくお願いたします。

こちらの取り組みと少し違うかもしれませんが、「とめる」というなかで、『みんなちゅう』については、どのような状況でしょうか。商工会議所の方も10台ほど、「とめる」ということで、『みんなちゅう』を活用して、協力してやっておりますので、その辺の状況をまず確認をしたいと思いますのでよろしくお願いたします。

○事務局（道路河川総務課） 『みんなちゅう』につきましては、商店ですとかの小規模スペ

ースを使わせていただきまして、携帯、スマートフォンで先に連絡をさせていただいて、使用できるというような民間企業で行っている事業でございまして、藤沢駅周辺で始めさせていただいたのですけども、当初はやはり場所等のところがありまして20台、30台といったところで運営していたのですけども、昨年度、企業の方も色々なスペースを借りるということで、かなり粘り強く様々な施設のところに協力をお願いして、現在は、50台とか60台ぐらいに増えてまいりました。ただ、やはり『みんちゅう』の方が、まだまだ少ないというところもありまして、利用の方が伸びていないというところもありまして、本市でも、協力して行っていくということで、例えば街頭指導員の方に駅周辺にビラを持って立っていただくとか、駐輪場がいっぱいになってしまうところには、ビラを置いて周知を図るとか、そういったことに今は取り組んでいるということになります。以上です。

○A委員 わかりました。やはりこれは周知が必要なのだと思いました。

「つかう」というなかでシェアサイクルの実証実験に関して説明があったが、今日のタウンニュースに出ていたのですが、江ノ電が始めたシェアサイクルがあると思いますが、そちらとの関連性は、どういう状況か。江ノ電のシェアサイクルについて、商工会議所の敷地の一部で7台ほど、これから設置したいということで調整している段階ですけども、それとの関連性というところは、どうでしょうか。

○事務局（都市計画課） 藤沢市が関連しているシェアサイクル事業につきましては、湘南地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験事業ということで、神奈川県や観光協会をはじめとする事業者を含めまして、実証実験ということをやっております。その中で、実証実験に参加されている事業者としまして、江ノ島電鉄であったり、OpenStreet 株式会社が実証実験を行っている状況になります。

○A委員 実証実験は3月31日までですか。それ以降も続くのですか。

○事務局（都市計画課） それ以降につきましては、実証実験の結果等を精査しまして、どのような方向に繋げていくかという検討をしていきたいですが、やはりシェアサイクル、自転車の活用というのが、最近重要な位置づけになってきておりますので、本市としても、交通手段としてシェアサイクルは続けていきたいという思いはありますので、今後、シェアサイクル単体で行っていくのか、MaaS（マース）のような、他の交通と組み合わせた事業を行っていくのか、本市がどのように関わっていけるか、その辺の検討を進めていきたいと考えております。

○A委員 ありがとうございます。

○B委員 シェアサイクルの実証実験は電動自転車でしょうか。

○事務局（都市計画課） ただいま設置してある自転車につきましては全て電動自転車という形になっております。江ノ電が海岸沿いで、スポーツバイクタイプの電動自転車を導入しておりますので、一般的な電動自転車と、海岸沿いに行くとスポーツタイプの電動自転車、この二つで実証実験を行っている状況でございます。

○B委員 両方とも電動自転車なのですね。ありがとうございます。

○C委員 先ほどの質問も含めてなんですが、弊社の方、昨年末よりシェアサイクル事業を始めさせていただいております。まだまだ民有地を中心とした活用ということで、公有地の活用につきましては先ほど藤沢市からご説明ありました通り、あくまで実証実験につきましては、オープンストリート様がやっております、我々はあくまでフランチャイズでやらさせていただいているというイメージかと思っております。昔セブンイレブンも、玄関のところに何々酒店って実は書いてあって、大きなところではセブンイレブンですが、実際の運営者は酒屋さんであったりというところで、こちらにつきましてはオープンストリート様と、それから神奈川県および湘南地域の各市町村での調整の中で運営されている事業に対して、運営事業者として参加しているというところがございます。電動自転車については、実証実験事業の中でも電動自転車で作るという方向で位置づけられております。実際は他の市町村では電動ではない部分も行ってはいるのですが、やはり電動の方が利用率が高いということで、今のところは電動自転車だけ、今後は他の自転車もあり得るかなというふうには思っております。ただ実証実験は電動自転車を進めていくというところがございます。

○岡村会長 他、いかがでしょうか。

○D委員 シェアサイクルのところと一緒になのですが、実際に今年の会議では、私もとまっていることの方が多いですという話をさせていただいたのですが、実際にポートが空だなというのを実感しておりますので、利用されていることを理解しております。あと実際に走っている方は、特に江の島周辺で私も自分が自転車で走っていると、並列しながら道路を走るなど、かなり危険なので、安全の情報が届けばいいなど。あと多分スポーツタイプの電動自転車が実験されるということと思うのですが、電動キックボードというものがあつたかと思えます。その様なところは今どうなっているのか。実は東京で私も働いていますと、電動シェアサイクルがガンガン走っていますし、電動キックボードも相当増えています、本当に若い人たちが渋谷のまちを走っていて、相当危ないという印象です。時速20km以上出るものなので、実際に電動キックボードを使っている方が、事故を起こしてしまったり危険なので、そういった他のモビリティサービスの実証実験などがどういう状況なのかを伺いたいです。

○事務局（都市計画課） ただ今お話にありました電動キックボードにつきましては、昨年度、藤沢市内で実証実験が行われました。実証実験の内容としましては、本来の電動キックボードは電動機付自転車と同じような交通ルールの扱いですが、一部自転車専用通行帯を走れるようにするという実証実験を昨年度行っております。今年度も引き続きの実証実験第2弾としまして、今度は自動車道を活用しながら、ヘルメットの着用を任意という形の実証実験を行っている状況です。この電動キックボードが実証実験の段階で、交通ルールとしてはどの辺に位置づけていけばいいのか、そのところを実証実験として思うのですが、今後活用が進むと、自転車の走行空間とバッティングする可能性も持ち合わせている乗り物ですので、実証実験の方向性とか、結果の方を注視していきたいと考え

ているところでございます。

○B委員 電動キックボードの位置づけというのもあると思うのですが、どんどん進んでいるのは、すごくわかるし、良いのですが、日々困っているのは、やはりそのルールのところで、ちょっとまた話を戻していただいて結構ですけど、幼児2人導入基準に適合した自転車利用というようなところがありますけども、どういうものなのかなということと、日々いつも危険と感じて、とりあえず聞いているとしても、お母さんが子供を連れてピッと出てくるのが非常に多い。それを危惧しているのですが、それに電動キックボードが出てきて、ちょっと対応できないと思います。もうひとつ、少しずつルールを明確にした方が良いのではと思うのですが。

○事務局（都市計画課） その辺のルール作りにつきましては、国を中心に行ってる段階ですので、ルールが固まってきましたら、自転車走行空間との関係など、その辺を再度検証したいと思います。ただ実証実験の段階なので、電動キックボード自体が、最終的に交通ルールでどの辺の位置づけになるのかっていうのが、今後決まっていくと思いますので、今後も注視し、情報収集しながら検討していきたいと考えております。

○B委員 ありがとうございます

○岡村会長 電動キックボードは、この会議の外とは言いつつ、同じ空間を共有するということが実証実験として全国的にも報道されたりしておりますので、結果として、ここでも話題にすることは非常に重要なことというふうに思っているところです。ちなみに、この電動キックボードに関して、本当は警察の方のお話をいただくのが一番良いのですが、もちろんルールがきちんとあって、ナンバーが付いているか付いていないかというところもあるのですが、報道等で見ると限りでは、現状でもきちんと法令があって、法令の隙間になっているわけではないのだけど、ただその法令を守っていないところが散見されて、一部ではかなり取り締まるということもされている自治体もあるということを知っておりますので、きっとこれからいろんな動きがあるのかなというふうに個人的に思っているところです。あとは、この自転車については、ここでも何回か話題になったような記憶もありまして、例えばお子さんにヘルメットを付けていない親御さんが多いよね、などですね。あれは結構重たいので、歩行者とぶつかるとう普通の自転車でも歩行者にケガをさせるとか、色々なことがあるということなので、おそらくその辺の啓発というようなことも、引き続き必要なのかなというふうには、今聞いて思ったところですね。

はい。他皆さんいかがでしょうか。

○C委員 1点だけ、「はしる」の確認をさせてください。藤沢村岡線の整備範囲について、ここに村岡隧道が入っていたかと思えます。今回初めてトンネルが入ってきて、トンネルのなかを現状どうお考えなのか教えていただければと思います。

○事務局（道路整備課） はい。藤沢村岡線に関しましては、現時点ではトンネル部分について、詳細が決まっているものではございません。交通量調査の結果をもとに、今後警察と協議させていただいて、整備の方針について決めさせていただければと思いますので、

よろしく願いいたします。

- C委員 ここは事故重点地区としておりますので、もし何か決まりましたら、また教えていただければというふうに思います。お願いします。
- D委員 基本方針「まもる」のところで、お伺いします。実際に今回4月25日号の広報で、自転車マナーアップと、あと自転車街頭点検というものがあまして、私は実際に会社を休んで、5月14日、明治市民センターに行き、自転車を見てもらったのです。地元の自転車屋さんが見てくださって、自転車点検カードを記入してすごくきちんと見てくださるし、素晴らしいなって初めて思いました。その時に防犯交通安全課の方もいらっしやって、こういうチラシを配ってくださったりするのですが、実はこのチラシの中身と施策があってなくて、青線のことまで書いてないですし、もし今後こういったことを改訂するのであれば、何か工夫されたらいいかなと思います。あと、来られてる方も平日の日中なので、結構年配の方々が自転車を持ってこられたりして、すごく良いことなのですが、もっと若い方とか学生の方が気軽に、学校などで啓発されているということでしたけれども、街の中を走っている方も結構増えてきていますので、やはり藤沢駅周辺など、先ほどのポイントとなる駅で行ってみるとか、そういったことを今後調整される予定があるのか伺いたいです。
- 事務局（防犯交通安全課） 今のご質問に対する回答ですが、街頭点検を実施するには、各地区の交通安全対策協議会の協力が、どうしても必要になってまいります。来年度の計画を、年明けぐらいからまた始めていきますので、その段階で、今のご意見があったことは協議会の方に、伝えさせていただきますので、どうなるかはわかりませんが、この場では、そのような内容でお伝えさせていただきますということだけにさせていただきます。以上です。
- 岡村会長 他にいかがでしょうか。
- E委員 よろしく願いいたします。資料の8ページに自転車走行空間の整備の内容についてということで、写真を下に付けていただいている、その右側の写真についてです。道路の両側に自転車専用通行帯が整備されているのですが、向かって右側の外側線は実線になっていて、左側は破線となっています。これはなぜ違うのか参考までに教えていただきたいのですが。
- 事務局（道路整備課） 状況を確認させていただいて、後日回答させていただければと思います。
- E委員 わかる範囲で構いません。よろしく願いいたします。あと私は、県管理道路の自転車走行空間整備を担当しております。今年度は県道30号の藤沢警察署のあたりを整備させていただく予定でございますが、来年度どこを整備するか、まだ決まっていない状況です。自転車走行空間の整備は、県道と市道がネットワークとして有機的に機能することが非常に重要だと思います。そこで、来年度の整備箇所についてぜひ連携して実施していければと思いますので、その調整を担当レベルで行っていただければと思います。よろしく

お願いいたします。

- 岡村会長 他いかがでしょうか。
- D委員 自転車走行空間整備のところと、少しずれるかもしれないけど、例えば今、道路に横断歩道を設置してほしいとか、そういう要望はどこにすれば良いのか。というのも、江の島方面から、矢羽根が付いているところを走ってきた時に、鶴沼橋という消防署がちょうど向かいにある場所に、横断歩道橋が江の島方面からのサイクリングロードのところであって、ちょっと人も多いのですが、そこを渡るときに、歩道橋に押し歩き用のスロープが付いたところがあって、私も10回中9回は歩道橋を使うようにしているのですが、1回ぐらいは他の人と一緒に車道を渡ります。車の方は分かっている、サーフボードを抱えた人が海側から来て向こうへ渡るよう止まってくれますが、横断歩道を付けたらいいのになと思います。
- 事務局（都市計画課） 横断歩道の設置となりますと、やはり交通管理者の範疇になってきますので、警察署に相談していただく形になると思います。また地元で意見があれば、地元で意見をまとめて、警察署とお話するとか、そういったことで横断歩道がつくこともありますので、流れとしましては、まずは警察署にお願いすることになります。
- 岡村会長 自転車走行空間との兼ね合いとなりますと、道路管理者との協議、個別ということであれば、基本的には交通管理者ということによろしいでしょうか。
- 事務局（都市計画課） そうなりますが、今ご意見としていただきましたので、現場状況について、藤沢市で確認させていただきますので、またそのあたり報告する機会があれば、お話をさせていただきたいと思います。
- 岡村会長 他いかがでしょうか。議題の1につきましては、よろしいでしょうか。それでは議題の2番「辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画」について、事務局から説明をお願いします。

●議題（2）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） それでは議題2番辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画について都市計画課から説明させていただきます。

はじめに、藤沢市における鉄道駅の自転車利用状況について説明します。こちらは、藤沢市の主要駅の自転車利用状況です。利用者の多い上位4駅を赤線で囲んでいますが、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。また、先ほど、議題1で説明のあった藤沢駅につきましては、市内で2番目に自転車利用者が多い駅となっております。ふじさわサイクルプランでは、赤線で囲んだ上位4駅について、鉄道駅周辺の自転車走行空間整備を行うこととしております

次に、整備計画の策定に至る経緯として、鉄道駅周辺の交通の特徴について説明します。駅周辺は「通勤・通学などの鉄道利用者」に加え、「商業施設での買い物」など、様々な目的の人が、「バスやタクシーなどの乗り物や徒歩により集まる」ことで、自転車を含む多くの交通と、多くの歩行者であふれています。ふじさわサイクルプランでは、鉄道駅周辺の交通の特徴を踏まえ、歩行者との安全性により着目した鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線を設定し、自転車走行空間の整備を進めることとしております。

次に、基本方針ですが、一つ目は、駅周辺では歩行者と自転車の交通量が多いが、歩道の無いような狭い道路も多いことから、自転車に対する歩行者の安全確保が重要な視点であるという観点から、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していきます。下の四角の中に、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線についての説明を記載しておりますが、将来的な自転車ネットワーク路線が、幹線道路を中心とした自転車ネットワークなのに対し、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線は、駅周辺の歩行者の安全により配慮した自転車ネットワーク路線です。

続いて、基本方針の2つ目ですが、駅中心部の歩道は「自転車通行可」の指定がない場合が多いことから、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きます。駅周辺ネットワーク路線に指定した道路の自転車走行空間整備の内容につきましては、議題1の藤沢駅周辺の自転車走行空間整備での説明のとおり、左側通行を促すピクトグラムによる整備や自転車押し歩き案内の整備などの方針を定めております。

続いて、整備計画書の構成について説明します。この計画書につきましては、協議会において委員の皆様にご意見をいただきながら、2020年3月に策定しております。構成としましては、第1章が先ほど説明しました、鉄道駅周辺の自転車走行空間整備の基本的な考え方。第2章が藤沢駅周辺の自転車走行空間整備計画書となっており、藤沢駅周辺の整備については、この計画書に基づき行っているものです。辻堂駅につきましては、第2章の藤沢駅につづき、第3章に計画書を加えていく考えでおります。

こちらは、計画書に示された、駅周辺ネットワーク路線の選定方法です。第1章の「基本的な考え方」の中で路線の選定方法や整備箇所を定めており、ステップ1では走行空間を整備する範囲を設定します。ステップ2では駅中心部と駅周辺を直線的に結ぶ路線を選定します。ステップ3では、自転車関連事故が多く発生している路線や、歩道がない通学路、大規模商業施設関連の路線を選定します。これらを基に、ステップ4として、自転車の利用実態を踏まえた決定をする流れとなっております。また、過去の協議会ではこの選定方法の一部として説明を行っていた、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の出入口を、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としていきます。辻堂駅につきましては、平成28年2月の

第4回協議会において既に(案)を示しておりますので、自転車関連の事故状況や交通量等を再度検証し、駅周辺ネットワーク路線を選定したいと考えております。

こちらが、第4回協議会において説明を行った駅周辺ネットワーク路線の(案)になります。外側の大きな丸の点線が自転車走行空間整備のエリアとなります。そして赤線が駅周辺ネットワーク路線の候補です。今後につきましてはこの(案)をベースとして、現状に則した計画づくりにむけ作業を進めていきたいと考えております。

最後にスケジュールについて説明します。昨年度策定した実施計画では、辻堂駅周辺については第1期に整備計画を策定し、第2期で整備を進めることとしておりますので、令和5年度からの整備に遅れが生じないように、今年度は計画策定に向けた作業を進めていきたいと考えております。

以上が、議題の2番、辻堂駅周辺の自転車走行空間整備計画についての説明になります。

○岡村会長 ここまでの説明に関して、ご意見やご質問がありましたらお願いします。

○D委員 スライドの36ページですかね、鉄道駅の自転車利用者のところですけど、まずこれがいつのデータなのかということと、市外とあるが、どこから来るのか、どうやって調査して市外だってわかったのでしょうか。

○事務局(都市計画課) こちらの調査につきましては、平成20年のデータとなるのですが、これは東京都市圏パーソントリップ調査といいまして、10年に1度行われている交通の調査の結果になります。辻堂駅の市内市外のところにつきましては、市外につきましては、ほとんどが茅ヶ崎市民の方になります。どこから来るのか、どうやってわかるかというのは、パーソントリップ調査では、特定の方に調査を依頼しまして、その方の一日の行動を記述してもらう形で把握していますので、その方がどこから来ているのかは、その調査のなかでわかるようになっています。説明としては、以上です。

○D委員 ありがとうございます。平成20年の調査は古いなど、少し思いました。

○事務局(都市計画課) データは平成20年のものなんですけど、これは10年に1度行う調査のデータを使用しております。平成30年度に新たに調査が実施されていますので、次の改定の際には、新たなデータとしまして、再度交通量等表示していきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

○岡村会長 他いかがでしょうか。

○D委員 辻堂駅というと、テラスモールであるとか、そういった商業施設が開業してかなり賑わっているところであると思います。私もちょっと行ったりしますけれども、あの場所は完全にJRの駅ですよね。JRの駅は今後含まれるのかということと、その構内は自転車押し歩きが可能になっていますし、高校生等は、自転車に乗ったまま往来するような空間になっていますので、駅と協力しないと駅周辺の計画自体が良くならないと思うのですが、そういったところはどの様に調整されているのでしょうか。

○事務局(都市計画課) 駅周辺につきましては、どうしても鉄道の横断が必要になります。また駐輪場につきましても、辻堂駅の南北に市営の駐輪場がありますので、やはり、駅は

切っても切り離せない状況となっております。現在、この鉄道を渡る場所といたしましては、茅ヶ崎市方面で立体交差が1ヶ所で、あとは、駅の東側地下道が1ヶ所で、もう一つが駅の改札の外側となりますが、自転車は押し歩きでという状況になっており、ネットワーク路線に設定するかしないかは、また話は別になるのですが、やはり鉄道事業者との調整は必要だと考えておりますので、今後辻堂駅の計画をたてる際には、鉄道事業者と話をしていきたいと考えております。

- 岡村会長 自由通路はJRの管理ですか。市の管理ですか。
- 事務局（都市計画課） 管理しているのは、藤沢市になります。
- 岡村会長 そうであれば色々手はあると思います。他いかがでしょうか。
- F委員 辻堂駅に向かう大きな交差点があります。地下道から上がってきて、テラスモールに行ったりする交差点で、スクランブル交差点ではないのですが、人も自転車もスクランブル交差点のように利用されていることが多いので、人と自転車の交錯が起りやすいということと、また辻堂駅側から右折する車両が信号を、結局終わりまで間に合わずに歩行者用の信号が青になっても右折を続けるという車も見受けられるので、その辺の何か交通ルールの徹底とか、ここはスクランブル交差点ではないという、きちんと横断歩道に沿って歩いて欲しいというPRを通していただけるといいかなと思っております。
- 事務局（都市計画課） 現場については、今回の辻堂駅の整備の対象地域になります。交通に関しましては、我々が確認するとともに、所管する交通管理者の方とも、その辺を注視しながら、お話できればと思っております。
- 岡村会長 一般論ですけど、結構自転車走行空間をつくる際に、信号ですとか、それも踏まえないとなかなか処理が難しいというところがありますので、ぜひよろしくお願いをいたします。他いかがでしょうか。
- D委員 辻堂駅に向かう、今話に出ました大きな交差点の手前に、大きな地下道があるかと思うのですが。藤沢駅から辻堂駅に向かって行って、最初に入る大きな地下道をご存知でしょうか。そこもかなり危険だなと思っていて、私ももちろん降りて押していますが、多分10回に1回ぐらいは乗ったまま行くのですが、なにしろそこで降りる方が、逆に危ないのではないかと判断することがあって、その時はそのまま乗って行くことがあります。またそこを実際に押し歩きさせたいのか、乗ったまま行ってしまうような感じに見えてしまうので、そこで事故があったりすると、危険だなと思いながら、いつも通っています。また地下道は暗いと思うので、照明を明るくするとか、ピクトグラムとか、そういったものを利用して、なにか付けられたらいいなと思います。茅ヶ崎の方では、おそらく自転車に乗ったまま、逆方面に出るところがあったと思いますので、今からそこを拡張して広くするっていうのは難しいと思いますので、今あるところを押し歩きさせたいのであれば、かなり強い注意喚起をするとか、やむを得ず乗ってしまった人がいるのであれば、明るくして事故を避けるということを考えられてはいかがでしょうか。
- 事務局（都市計画課） 歩行者専用の地下道につきましては、扱いとしましては歩道とい

うことで、自転車の押し歩きをお願いしたいと考えております。辻堂につきましても、駅中心部におきましては、自転車の押し歩きをする場所を定めて、そのあたりの喚起をしていきたいと思っておりますので、やはり地下道についても押し歩きを促すような表示をするべきか、その辺を検討していきたいと思っております。また薄暗いという話もありましたので、現場を確認して、関係する課と調整をしたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

○E委員 今おっしゃられた地下道は、県管理道路だと思われまますので、一度現地を確認して、暗ければ明るくすることも考えたいと思っております。また、地下道を押して通すのか、乗りながら通行していただくのか、というあたりも現地を再点検して安全に通れるよう、検討したいと思っております。貴重なご意見ありがとうございました。

○岡村会長 おそらくこれ平成28年の協議会では、おそらくそういうことを考慮した上で、決めた経緯があったと思っておりますけれども、こういうご意見をいただいておりますので、改めてご検討いただければと思っております。

いかがでしょうか。よろしいですか。

本日の議題はこれで全て終了しました。全体を通して何かある方いらっしゃいますでしょうか。

○D委員 サイクルアンドバスライドのところ、バス事業者の方にお伺いしたいなと思ったのですが、コロナになりまして、そういったバスを利用する方と、よく自転車への共存ということになりますけれども、バスと競合しないのでしょうか。あと、この空間が整備されることで、バスの後ろに自転車でつくると、大きいものの後ろについて怖いとか、停車するときに、結局空間的には、自転車が走る左寄りにバスが寄ってくるということになります。バスと自転車の関連性について、バスの事業者の方がどのように考えているのかお聞きしたいと思っております。

○G委員 バスと自転車の共存についてなんですけれども、おっしゃっていただいたとおり、一部では利用者が被るということで、移動目的が被ってしまうので、敵対するというわけではないですけれども、相反するところがあるかなとは思っております。ただライフタウンに設置しているように、利用者もそちらの選択肢が増えておりますので、一概に敵対するとか、共存していけないところではないと、私は考えております。自転車通行帯とバス、先ほど危険だと、おっしゃられたと思っておりますが、私自身もバス事業に携わってまだ10年ちょっとなのですが、特にバス停付近ですね。バスが停車する際は、自転車走行帯の色を抜いていただくなど、徹底していただければ、共存は可能なのかなと私は個人的に考えております。以上です。

○岡村会長 事務局から何かありますか。

○事務局（都市計画課） サイクルアンドバスライドにつきまして、事務局の方からもお話しさせていただきます。この施策につきましては、先ほどバスとバッティングするという話

もありましたが、あくまで公共交通の利用として、バスの利用を促していこうという施策になります。サイクルアンドバスライドの設置に際しましては、バス事業者と協議をさせていただいておりました、施設を紹介する看板を設置していただいたり、お互いに協力しながら行っている状況であり、あくまでもバスの利用者を増やすという目的も含み行っている事業でございます。

○岡村会長 走行空間については、基本的に自転車が左側を走っていただいて、まずは一般の車両として、自転車に配慮して安全に配慮して、追い越す場合のルールを守って追い越しますし、そうできないことも多いと思いますので、それは追い越さないでというのもありますので、そういうような形ですね。バス停付近でどうするかというのは、基準では決まっていたか。何か矢羽根引くとか引かないとか、多分何かあるのだろうと思いますし、そこはきちんと協議をしながら決めていくかと思いますので、ただ、基本的にはバスが止まっているときには、自転車はどうすれば良いのでしたか。止まってくださいでしたっけ。それとも配慮して追い越すというのは可でしたっけ。言われてみるとルールがわからなくて本当に申し訳ないですが、どうなのでしょう。警察の方わかりますか。

○H委員 人が乗り降りしているバスだとか、工事現場があるところとかであれば、抜いていくことは構わないですけども、ルールを守っていることが安全かと言われると、そうでもないこともあるので、賢い運転者として行動してもらうことしかないと思います。

○岡村会長 ありがとうございます。危ないことがあっても、自転車の方が怪我するような事故はないにしても、自転車が飛び出して急停車をして、急ブレーキによりバスのお客様が怪我をすとか、そういうことの方が、バス事業者の立場からするとかなり懸念事項としては多いというような現状でしょうかね。自転車の方が危ないというより、危ないこともあるでしょうが、圧倒的にルールを守ってバスは運行しているので、バス側が非常に危険な原因となっていることは、個々にはあったとしても、全体としてはあまり無いかなという感じがしております。他で全体としていかがでしょうか。

よろしいですか。

○事務局（道路整備課） 先ほど坂口委員にご質問いただいた、専用通行帯の実線と破線の整備についてでございますが、資料の8ページをご覧ください。基本的には、専用通行帯の走行部分につきましては、破線で整備しておりますが、交差点に進入する手前30メートルについては、実線で整備しております。写真で少し見にくいのですが、左の写真ですと、交差点に進入する左の方に、横断歩道があって交差点になっていることから、進入する左側については実線。右の写真ですと、手前側が交差点部になっておりました、奥の方から手前に交差点に進入する、左側の部分が実線になっているところでございます。

○岡村会長 それの確認ということでよろしいでしょうか。

○E委員 ありがとうございます。

○岡村会長 そうしましたら後は進行を事務局で、お願いいたします。

○事務局（都市計画課） 本日は、お忙しい中、ご出席いただき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。

次回協議会の日程につきましては、年度末の開催を予定しております。以上を持ちまして、「第16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 午前11時20分