

第1回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日 時 : 2014年(平成26年)8月5日(火) 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15名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

坏 出穂	石原 史也	遠藤 寿一	岡村 敏之
小川 勝弘	<u>片野 哲也</u>	千葉 淳	中島 昭彦
<u>永山 輝彦</u>	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 委嘱状交付(委員の紹介)
- 4 ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会設置要綱
- 5 会長、副会長の指名
- 6 議 事
 - (1) ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の進め方について
 - (2) パーキングメーター用地の自転車空間への転換について
- 7 報告事項(自転車施策)
- 8 その他

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会設置要綱
- ・ 資料1 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)
- ・ 資料2 平面図
- ・ 資料3 報告事項(道路整備課)

□傍聴者 : 0名

午後 2 時30分 開会

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

次第 1 ～ 4 省略

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

次第 5 会長、副会長の指名

協議会設置要綱第 7 条の規定より、会長は東洋大学国際地域学部教授の岡村委員に決定。
副会長については、委員の互選、岡村会長推薦より商店会連合会の西山委員に決定。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

次第 6 議事

○会長 それでは、議事(1)ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の進め方について、事務局から説明をお願いします。

〔ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の進め方について説明、省略〕

○会長 ありがとうございます。

かなり分厚いもので、初めて御覧になる方も多いかと思いますので、基本的なところも含めて御質問や御議論等をさせていただければと思います。特に順番は決めません。御意見、御質問等ありましたらお願いします。

○委員 A 質問ですが、サイクルプラン 80 ページの進行管理のところ、自転車走行空間の整備延長で「自転車走行空間を 5 km 整備することをめざします」と書いてありますが、前の 62 ページ、道路空間再配分等で番号 1、2、3 で新設しますみたいを書いてあったと思います。それを合わせると何キロぐらいになるのでしょうか。

○事務局 今の御質問は、進行管理の見直しの前に中短期で出ている路線をやったらどれぐらいになるかと。

○委員 A そうです。目標にどれくらい近づくのかということです。

○事務局 サイクルプランのネットワーク路線全部を合計すると約 120 キロあるのですが、今回、中短期で整備する路線については、合計で約 5 キロになります。

○委員 A この 1、2、3 をやれば 5 キロと。

○事務局 中短期として載せているところをやると約 5 キロです。

○委員 A では、とりあえずこの 1、2、3 をやれば、進行管理の 80 ページの目標は一応クリアできる、やってからまたさらに増やしていくということですか。

○事務局 そうです。やりながら、また路線を増やす形で見直しを行っていく予定です。

○委員 B 基本計画で「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」と 4 つの方針をとっているのは非常にいいことだと思います。ただ、現状から見て、我々利用者からは「とめる」が一番問題なのです。ですから、この 4 つの推進の重点をどこに置くかといったことをぜひ考えていただきたいのです。利用者が一番困っているのは「とめる」です。そのほかは、いろいろ問題がありますが、総合的に見て基本計画は良いと思います。ぜひ「とめる」を重点的に、先行して進めていただけたらいいと思っております。

○事務局 確かに駐輪施設が足りていないというのが現実ですが、サイクルプランでは方針として柱を 4 本用意しております。例えば駐輪施設だけ整備を進めてしまうと、そこに向かってい

く走行環境がない、安全に走れる場所がないということになりますので、方針1で安全に走ることができて、さらに方針2では駐輪できて、また方針4でルール・マナーを守るとしております。安全に走れるところも、きちんとルールを守って走っていくということで、4つの柱のうちどれを重点に置くというわけではなく、同時進行で進めていきたいという考えで、この計画をつくっています。

ただ、駐輪施設が足りていないという現状は把握していることで、確かに整備していかなければいけないとは思っていますが、同時進行で進めていきたいと考えております。

○委員C 今御説明いただいたように本当に進めていただければありがたいと思います。

私は主婦で普通に走っていますが、車道の左側を走っていてもとても怖いものがあり、正面から自転車が来たりします。キャンペーン等いろいろあるようで、学校や職場等はそのような知る機会をつくろうと思えば教えやすいと思いますが、主婦や高齢者にわかりやすく、マナーを守っていくと安全ですごくメリットがあるということを理解できるように、マナーを守るところを進めていけたらいいと思います。

○事務局 御意見として承りたいと思います。ありがとうございます。

○委員D 土地柄、観光地を控えておるところから、市民の自転車のみならず、ヘルメットをかぶってツーリング、サイクリングといった方々もかなり見受けられるという印象を私は強く持っております。そういった方面はこのプランには関係しないという解釈をしてよろしいのですか。

○事務局 例えばスポーツ自転車に乗られている方とママチャリ等を利用されている方の区別ということだと思いますが、この計画ではその区別はしておりません。全体的に安全に走行できるようにということで考えております。

○委員E 今しがたもマナーのことについてお話が出ましたが、こういった環境整備には大変期待もできますし、我々は仕事として藤沢市内を各地域にわたりパトロールしております関係で、出かけるときには駐輪場がないと困ります。南口のOKのところの線路づたいにできたときにはよかったと思いましたが、常時ふさがっています。通勤の方が朝にとめたら帰りまでどかない。多くてもやはりそれだけの需要があるということで、環境整備は大変ありがたいと思っております。

その一方で、昨日も私どもは地域のパトロールを回ってきましたが、自転車に乗っている人が、横断歩道をL字型に渡りながら行くような、自分に都合よく解釈して走行しています。狭い路側帯を右側も左側も関係なく、向こうからもこちらからも行くという形もありますし、幼稚園などの送迎のお母様たちが、左側は比較的最近きちんと走るようになりましたが、構わずにということがあります。こういったものと並行する上でというよりも、やはりもっとマナーについて、我々一般市民もというよりも小さいときから、交通ルールは、初歩の初歩の部分かもしれないませんが、あらゆる面で浸透させていく手だても必要かと思っております。

環境整備は、スペース的なものについて、また、流れの部分についても、特に辻堂などへ行くときに整備されていてすごくいいと思いながら、我々の村岡は歩道さえないような道路が多いものですから大変うらやましい限りですが、それはそれとしまして、やはり駅周辺に不法に置いている自転車がもう少し減るとありがたいということも思っておりますので、ぜひ有効に使えるような空間を探して、整備し直していただけるとありがたいと思っております。よろし

くお願いいたします。

○委員A 先ほど村岡という言葉が出てきたので。先日、村岡中学校のところを走っていましたら、向かいから子どもが自転車に乗って来たのです。その子どもはしっかりと車道の左側を走っていましたが、近くに緑のゼッケンをつけた方がいらして、子どもは車道を走ってはだめ、歩道に上がりなさいみたいなことを言っていました。子どもも多分、車道の左側を走るべきであると思って走っていたのではなく、たまたまそこを走っていたのだと思いますが。

明らかに小学生だったので、法律上、歩道を走ってもよいことになっておりますが、大人が車道を走ってはだめみたいなことを言って注意していたので、何を言っているのかなと思いつつも見て見ぬふりをして通り過ぎましたが。そういうことがあったので、子どもに対してもそうですが、やはりまだ全体的に車道の左側という意識はないのかと、少し残念ですが、どうかと思いました。

○委員E 川名方面ですか。

○委員A 村岡で、まさに中学校そのものの前です。

○委員E 緑……。工事か何かをしていたのではないですか。

○委員A 多分緑だったと思います。誰だかよくわかりませんが。

○委員E 一般の人ではないですか。ガス工事か何かを今やっていますから、その関係の人だと思います。

○会長 御存じの人は多いかと思いますが、道路交通法で普通自転車という規定がありまして、小学生以下と高齢者以外は車道を走りなさいなので、別な言い方をすると、子ども、高齢者は歩道で安全に走ることができますということなわけです。小学生からすると、小学校までは歩道を走りなさいと言われて、中学校に上がったら車道を走りなさいというのはなかなか厳しい話なので、指導をするということを考えると難しいですね。中学生あたりは体力がありますから、時速30キロぐらいで走ることはあり得るので、ぜひ、中学生、小学校高学年ぐらいからきちんとその辺が慣れているととてもいいと思いますが、現実はどうやるかということは非常に難しいところがあると、今御発言を聞いて思ったところです。

ほかはいかがでしょうか。

今日は幾つか議題がありまして、この後、個別具体的話が出てきて、また市全体でどうしようか等、皆様のいろいろな雑感なども含めて、最後のほうで時間を少しとれればと思います。どうもありがとうございました。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 それでは、議事(2)パーキングメーター用地の自転車空間への転換について、事務局から説明をお願いします。

[パーキングメーター用地の自転車空間への転換について説明、省略]

○会長 ありがとうございました。

かなり個別具体的に、あくまで事務局としてある程度案を考えてはおられますが、委員の皆様もいろいろ考えがおありかなということで、ぜひ御質問、御意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

○委員A この案は、個人的にはすごくいいと思っています。もし事務局の方が案2でAにしますと言ったらすごく怒っていたと思いますが、案1はすばらしいです。私は自転車道が大嫌い

なものですから、対面通行の自動車道なんて絶対つくってほしくないと思っておりました。この案が出てきたときに、案1で自転車がちゃんと車道側にあり、歩行者のほうに近寄っていない。しかも一方通行のBが案として出てきて、言うことがなくなってしまったと思っておりません。

そのほかに少し個人的に思ったのが、それをするにもかかわらずA3判の平面図で「歩道(自歩道)」と書いてあり、なぜ自歩道のままなのかということが疑問です。通行帯をつくるということであれば自歩道にする必要はないのではないかと思います。それできちんと取り締まりをすればいいのではないのでしょうか。自歩道でなくなれば、通れるのは13歳以下、高齢者ぐらいしかいないわけですから、それもどうかと思いますが、そのようになるのであれば、純粋に歩道にするべきではないかと思います。

自転車道ではないデメリットの双方向通行ができないというのは、私は余り重要ではないかなと。先ほど反対車線に行くには3カ所しか移動ができないという話もありましたが、3カ所もあり、しかも自転車に乗っているわけですから、反対側に戻りたいのであればすぐ近くまで乗る。仮に反対側に行くとして、例えば鶯沼のほうから来て鶯沼のほうに戻るときに、少し藤沢駅のほうに乗って、渡れるところを渡ってまた戻ればいいのであって、それができないから嫌だというのは甘えにすぎないので別にそこは重視しなくてもよいかと思います。

貨物に関しては、私もあってもいいのかなと思いつつも、この前、近くなので実際見に行ったら、貨物専用のところに普通の駐車がとまっていたりしましたので、つくることに果たして意味があるのかどうかと思います。

○事務局 1点目の自歩道は要らないのではないかと思います。全国的に先進的な事例を見ると、自転車専用通行帯をつくったら、その時点ではなくさず、それを浸透させる意味も含めてしばらく残している事例が多いです。自転車専用通行帯をほとんどメインで使う方が多くなって、自歩道が必要なくなってから切りかえるという話を聞いたことがあります。ですから、できてすぐ廃止するという事は少し難しいと考えております。

○委員A その場合であれば、通行空間をつくったすぐそばに何年何月までに自歩道を廃止しますという看板をつくればいいのではないのでしょうか。それもやらずに、歩道も通れます、通行空間も通れますとあって、皆さん本当に車道に行ってくれるのでしょうか。今まで車道は怖くて走れないと思っていた人が、通行区分がありますと言っただけで本当にそちらに自然と流れてくれるものなのでしょうか。甚だ疑問です。

あと、つくりました、だから移ってください、何年何月までに慣れてくださいであれば、当面車道の自転車通行帯でも歩道でもいいですよは理解しますが、そのまま何もしないと、通行空間もあります、歩道も走れますが延々続くようなことだと、何だからよくわからないということになるかと思いますので、それはちょっとと思います。

○事務局 確かに、整備しましたというキャンペーンというか、こちらを走りましょう、ということはいくらもやったほうが良いと思います。自歩道を廃止するのはその後を考えながら進めていきたいと考えております。

○委員C 関連ですが、今で自転車がびしっと定着して守ってくれたら本当に走りやすいと思います。私が懸念しているのは、やはりブルーの自転車専用レーンに車をとまってしまうことです。そのときに歩道に逃げられないと、そこから動けない。私は自転車さばきがうまくない

から車道側にもっと右寄りにというのが怖いです。私も免許を持っていて自転車にも乗っているのですが、両方がめちゃくちゃだと思ふことがあります。ACのテレビのCMみたいなもので目からとか、いろいろな媒体を使って、そこはお金をかけても浸透させてもいいところかと思ひます。

○会長 交通規制になりますので、やはり交通管理者の方の見解と言つてしまうと少し強いのですが、自歩道と自転車レーンの並存の状況について何かお考え、御感想などがあれば。あと、この駐車禁止ですとか駐停車禁止という規制をどうするのがいいのか。御意見という公式な話になってしまいますが、率直に何かお思ひになることがあれば、ぜひ御披露していただけますでしょうか。

○委員F 当然、こういう環境をつくと駐車されるという問題が出てくると思ひます。今までとめていた方などが急にとめる場所がなくなつてしまいますので、とめたくなくと思ひます。ただ、この自転車通行帯をつくるだけではなくて、当然、駐車禁止の規制をかけなければいけないでしょうし、とめられない環境をつくつていかなければいけないと思ふのです。

先ほど荷さばきの関係の話も出ましたが、車を道路にとめて作業するのはどうかということ私の個人的な意見でもあるのですが、できるのだったら自分の敷地に入れて作業をしていただく、それができないのであれば、コインパーキング、駐車場等を利用して荷さばきをしてもらう。

あと、高齢者や身障者等の関係が出てくると思ひます。駅の送り迎えで必要になってくるのか、それとも病院などで必要になってくるのか、実態はちょっとわかりませんが、現況を私は春から調べてみたのですが、余り利用されている様子がないのです。

荷さばきの関係も、スペースが結構空いている状態があります。本日の午前中も午後も見えてきましたが、余り使われている状況はないです。ただ、どうしても需要があるのであれば、1日どのくらい必要なのかといったことも今後調べていかなければいけません。青いラインを塗つてやっていくのですから、ここに車をとめにくい状況を今後つくつていかなければいけないと思ひます。

今回、まだこういう案が始まったばかりで具体的に今後どうやっていくか検討していかなければいけないことだと思ひます。皆様いろいろ御意見がおありかと思ひますが、何かいい案があれば教えていただけると非常にうれしいです。

○会長 率直にお答えいただきまして、ありがとうございます。

○副会長 先ほど商業者の立場でという先生のお話もありましたが、たまたま今荷さばきの話が出ております。この商店街については、事務局の説明があつたとおり、物販店はほとんどないのです。ビルや何かに飲食店を構えている状況のお店がほとんど中心ですので、飲食店ということになりますと、先ほど食材の搬入等という話があります。例えば酒屋が店に商品を届けるなどといった意味では長時間にわたつて駐車ということはないと思ひます。

先ほど事務局の御説明で、荷さばきのためのバスベイという説明があつたかと思ひます。連続性のあるような形ではなくて、点でもいいからこの中で、全体で距離的には234メートルの2倍、468メートルになる中で、何か所か荷さばきに類する形での点的に何台かとめられるようなスペースが、有料なら有料で構わないと思ひますが、そういった場所が確保できれば周辺の事業者としてはありがたいかと。

今、警察の方から説明もありましたが、私自身も、現状の利用状況、駐車時間等の実態も具体的には把握しておりませんので、荷さばきのために1日大体このぐらいの時間が必要だと、各店でどのぐらいこういったものの必要性を感じているか等、今後調査の中で明らかにしていかなければいけないと感じています。

○会長 ほかはいかがでしょうか。——では、すみません、私から1つ。

この平面図を見るだけではなかなかよくできていると思う一方で、この区間は青い線はあるけれども、この図の左と右、その前後の区間は例えば自歩道になっているかということ考えたときに、将来的にこれを広げていくのか、それとも駐輪空間をここだけつくるので、まずはここでおしまいと考えているかによって、このつくり込み方の詳細が変わってくるかと思うのですが、今後の検討で前後区間は何かありますか。

○事務局 この区間の左側、「鵜沼方面」と書いてあるほうですが、この交差点よりも左は道路の幅員が狭く変わって、逆にこの区間の右側の藤沢駅方面は、交差点から右は藤沢駅南口のロータリーのほうに入ってしまうので、今回はこの区間だけで考えております。

○委員A これは以前に白黒のものをもらっていて、質問しようかと思っていたことが1件あって忘れていました。

ここは一方通行ですが、自転車を除くと書いてあるので、現在のままですと、例えばこの平面図の現状の上側は左から右に自動車は一方通行ですが、自転車はどちらにも行ける。下のほうもどちらにも行ける。自動車だけが右から左、自転車は左から右となっています。これは下のほうになった場合は、自転車も当然一方通行なのですよねと、この通行帯をつくっておいて、なおかつ自転車は除く、一方通行でないみたいな、よくわからないことにはならないですよねということを確認させていただきたいと思います。

○事務局 ここの細かい話については交通管理者と詰めていくことになるのですが、自転車を除くはなくしていきたいと考えております。

○委員A わかりました。

あともう1点あって、左側の「鵜沼方面」と書いてある交差点ですが、今回の自転車レーンとは余り関係ないですが、横断帯があるところはなくしてほしいということが1点です。あと、その交差点の信号ですが、歩行者の2灯の信号に自転車歩行者専用の表示板があるものがないものが連続していて意味不明なのです。それを少しきれいにしてもらいたい。そうでないと、少し意味がわからないと思っています。

○委員B 質問です。特にいつも思うのは藤沢駅の周辺が自転車の駐輪で非常に困っていますので、これは非常にいいプランだと思います。それで、教えていただきたいのは、いつごろできるのだろうかという切実な思いがあるのです。全部で、最高でも40センチ幅ですと600台ぐらい、60センチ幅でも400台。全体に対してよくなる影響はかなり大きいと思いますので、ぜひいつごろできるのか教えていただきたいと思います。

○事務局 細かいスケジュールについては未定で、地元はこの話はまだできておらず、商店街の方とこれから進めていかななくてはいけないことであります。鉄道駅直近の問題なので合意形成に時間がかかると考えております。来年度、説明会や、そういった話し合いを進めていって、早ければ再来年度ぐらいに整備していきたいと考えております。

○委員G 基本的な考え方として、ちょっと現状を把握していないですみませんが、江ノ電様に

も御迷惑だと思っておりますが、江ノ電の高架下は今どういう形になっていて、ここに自転車を置くという考え方がとれないのかどうかということ。

あと、先ほどの案1と案2の比較ですが、案2をやった場合については、緊急車両が通れないということが大きな問題として案2にはならないということなのか、そのあたりをもう1度お聞きしたいと思います。

○事務局 江ノ電の高架下を活用して、江ノ電様が経営している駐輪施設と市営の駐輪施設が既にある状況です。

○委員G 全ての区間でですか。ある程度この区間ということでは。

○事務局 この区間の中で、図の鵠沼側の交差点から藤沢駅側の交差点まで、ここの区間は全て、真ん中のエリアは駐輪施設になっています。

○事務局 2つ目の質問の案1と案2の違いですが、今、事務局としては、案2は緊急車両が入れないことももちろんですが、それよりも、歩行者と自転車を完全に分離したいということ、また、車道側を走行してきた自転車が駐輪スペースへとめて、その後歩道を歩くという人の動線も考えて、案1のほうがいいのかと考えております。

○委員H 基本的にふじさわサイクルプランの基本方針に基づいて進めていき、中短期的に施策をできるものからどんどんやっていきたいと思いますという話の中で、本日の協議会の話で、今のパーキングメーター用地の自転車空間の転換という具体的な場所が、既にこういう形でやりたいということで御説明があったと思いますが、基本的にまずここから進めていきますというお話なのですか。この場所を、こちらの冊子にはいろいろな路線が載っている中で、本日説明いただいた藤沢駅の具体的な話をまずここで進めていって、そこから順にやっていきますという話ですか。

○事務局 この後、報告事項として上げていくこととなりますが、サイクルプランの冊子には、どの場所をやるか等、行政でやるものが決定しているものを載せております。今回取り上げている議題については、先ほども時期のお話がありましたとおり、いつ、どういった形でやっていくかなど、まだ決定していないことであります。今回この協議会で上げさせていただき、いろいろな意見をいただいて進めていきたいということで、サイクルプランに載せているものはまた別のものといった形であります。

○委員H 自転車レーンは一方通行でやるのが基本的な形で、そのほうが安全でいいと思うのですが、駅前の商店街等の御意見で、要は片側しか通れないから、お店に来られる方が苦勞するという話がいろいろな協議会の中でよくあります。その周知は結構大変なのかなということがありますので、時期的なものはまだというお話ですが、その辺で御苦勞される面があるのかなと。

あと、ふじさわサイクルプランの走行空間の中で、学校が藤沢市はかなり多いということで、路線を限定されている部分があると思います。通学の自転車が、メインの通りだけではなくて裏道を結構通っていくというような走行がいろいろな学校でかなり多く見受けられます。メインのところだけ、ここは自転車の利用が多いですという書かれ方をされていますが、通学に利用する自転車の通りは必ずしもメインの通りだけではなくて、中に入った通りも含めて実際に考えて整備をされたほうがいいのかと思っています。

○事務局 初めの商店の方のお話ですが、一方通行にすると、言われたようなお話が出てくると

思いますので、合意形成に時間がかかると考えております。

次に、裏道などの整備についても、今回報告事項にもできないのですが、道路状に矢印や左側通行を守りましょうという小さいマークをつけていくような方針もこの計画に入れていきます。例えばこの協議会の中で、ここの路線が実は自転車交通が多いというような意見もいただきながら、そういうところも整備していきたいと考えております。この計画の見直しも含めて御意見をいただきたいと思っております。

○委員H メインの通りだけが安全というわけではなく、自転車はこちらのほうが安全だという通りがあればそちらに誘導するような形も考えていく必要があるのかと思いました。

○委員D こちらの平面図の下の計画が、この薄い3ページの下の写真が該当するエリアだと私は解釈しているのですが、3ページの下4つの写真の右上の自転車道が写っている写真が、平面図で行きますと右側の藤沢駅方面から鶴沼方面へ向かう入り口の現場だと認識しております。そこで、計画上でもし何かあれば教えていただきたいのですが、まさにこの道路は路線バスがどちらも走るところです。皆様も御存じのとおりですが、藤沢駅から鶴沼方面へ向かって、小田急線の鶴沼海岸駅方面へ向かっていくマイクロバスが1時間に2本走っています。これは小さいのでそんなに影響はないかと思うのですが、その逆で、鶴沼方面から藤沢駅方面に大きな路線バスが実は何本も入る道路なのです。現状でもコインパーキングの駐車が非常にネックで、時と場合によってはバスが立ち往生ということがあります。私も現場にいた時代にはそれで四苦八苦して、警察さんに何とか御協力という道路環境なのです。

自転車通行帯ができるということは、バスの運転手からしてみれば、一つ安心な点であります。バスもあれだけの大きさなので、ミラーがかなりの数ついていますが、それでも実は死角があります。その中で二輪車との接触事故は、お恥ずかしい話ながら、ゼロではありません。そこへ自転車の通行帯ができるということは、バスの運転手にしてみれば、そこを自転車が走ってくれるという一つの安心にもつながります。

ただ、自転車通行帯の青色の幅ですが、どれぐらいのサイズだとある程度の目星が立っているのであれば教えていただきたいのです。といいますのは、バスが進むに当たって、自転車通行帯の上にタイヤが乗ってはみ出して走るわけにも当然いきません。さきにお話ししたとおり、乗用車、トラック関係なしに、コインパーキングへのとめ方次第でバスが進める、進めないというような道路幅になりますから、自転車通行帯の青線がおおよそどれぐらいともしわかれば、先に教えていただけると幸いです。

○事務局 水色の自転車通行帯は、原則1.5メートルで整備することになります。この計画を検討するに当たって、この区間をバスが通ることは認識しております。この7枚目のスライドで現状の断面と案1の断面を載せています。案1の断面は車道幅が3.5メートルと書いていますが、この幅員は参考で載せているものなので、もう少し広げるとか、実際の設計の段階で詰めさせていただきたいと思っております。

○委員D ありがとうございます。ごめんなさい。確かに1.5と書いてあるものを見落としていました。これであればバスも支障なく走れるのではないかと一つ安心が持てます。

○会長 ありがとうございます。ほかはどうでしょうか。

では、すみません。私も1つですが、これからいろいろ地元の方にとのことであり、最後に

多分大事になるのが料金設定などだろうと思います。先ほど御指摘いただいたとおり、通勤の方が朝どっととめてしまうためにつくるという考え方はもちろんあり、一方で、駅の近くなので、買い物に来られる方は10時ぐらいまではもうとめないようにする、あとは、とめてもいいけれども朝から晩までとめる人は300円等とすると多分4時間ぐらいしかとめない人しか来ないのでということ、どこかのタイミングできちんと議論することになるかと思いますが、現状で何かお考えがあれば教えていただけますか。

○事務局 現時点では考えていないのですが、県内でもやはり短時間利用専用の駐輪場はありますので、そういうものを参考に今後検討していきたいと考えています。

○会長 ほかはよろしいですか。

これは御意見をいただく場ということですので特に私はまとめませんが、今後のスケジュールもあると思いますが、この協議会の中で随時いろいろこうやって議題に出てくるということでよろしいのですか。

○事務局 この先もう少し個別で協議をさせていただきながら、次の2回目の協議会を年度末に考えております。そこで報告事項として上げられればと思っております。

○会長 そのころには地元の方の合意も全部取りつけて、こういうものができますと出てくることを一応想定していらっしゃいますか。

○事務局 そこまで行けるかわかりませんが、できる限り進めたいと思います。

○会長 ということだそうですので、何かいろいろ御意見を追加でいただくとすると、できるだけ早めに個別に事務局におっしゃっていただくことがいいのですね。

ありがとうございました。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 それでは、次に報告事項に移ります。

事務局からそれぞれ説明をお願いします。

[自転車走行空間の整備について説明、省略]

[新たな駐輪施設の整備について説明、省略]

[御所見地区南西部サイクルアンドバスライドについて説明、省略]

○会長 ありがとうございました。

以上が報告ということで、これは決まったことをこうやっていますという御紹介でしたが、御質問、御意見はいかがでしょうか。

○委員G 藤沢市は自転車施策がすごく進んでいて素晴らしいです。この藤沢駅辻堂駅線の部分も、モールから藤沢までずうっとつくられるということだと思います。今回のこちらは自転車と歩行者を分けて横断防止柵をつくる形になっておりますが、歩行者はすごく安全にできると思います。湘南モルフィルから辻堂駅のところも自転車道と歩行者道があるのですが、そこらは横断防止柵がない。私は地元で近いところなのですが、歩いていると子どもがかなりスピードを出してきて、後ろからぶつかるのではないかという不安が少しあります。こちら側から藤沢駅までは横断防止柵をされるとのことで実にはいいと思っておりますが、モールから辻堂駅までについてはそういう考えはないのかと。自歩道が狭いということがあるかとも思いますが、そのあたりを聞かしてください。

○事務局 湘南モルフィルから東側の部分は、歩道の真ん中に横断防止柵をつけて歩行者と自

転車を分離していこうと考えているものですが、国からガイドラインが平成24年11月に出るまでの間は自転車歩行者道を構造的に分けようという考え方もあったのですが、その平成24年をまたいで、自転車歩行者道の中にこのような柵を設けるという考え方がなくなっていました。そのガイドラインが出る前後を挟んで整備期間がまたいでしまっている路線であり、そういった課題がまず1点あります。

今後のモルフィルから西側の辻堂駅側の整備は、今のところ横断防止柵を設けなくて白線のみで自転車と歩行者を区分していきたいのですが、今後、交通管理者と協議して決定していきたいと考えております。

○委員A 幾つかあるのですが、最初に駐輪場について伺いたいことがあります。近くなので見に行ったのですが、疑問に思ったのが、この駐輪場へ自転車に乗った人がどうやって入るのかということです。例えば、藤沢村岡線がすぐ下にありまして、ここを通過してくるのか、もしくは、今整備をしていると思いますが、その上から来るのか、わからない。今、上のところは工事中なので基本は通れない。実際、私もこの前通ってきましたが、歩行者であれば通れるのかという気はしますが。

仮に藤沢村岡線から自転車に乗った人が右から来るとします。そこの十字路で右折しようと思いますが、これは右折できるのでしょうか。藤沢駅北口サンパール広場の真下にバス専用の車道が3つありますが、どこで2段階右折することを考えているのでしょうか。もし一番右側のところで2段階右折すると、右折しようと思ったところの真正面には信号はありません。いつ横断すればいいということになるのでしょうか。

そのようなことがまず疑問なので、右側から来る人を想定していないのか、逆に左側から来る人のことを考えているのかと思いました。そうすると、左側、来て、左折はできる。とめる。帰るときには左から来た人は当然下において左側に右折していくことになるのですが、今日見てきたら、上の駐輪場から下の十字路に行くと標識があり、直進と左折しかできません。自転車を除くという補助標識もありません。ですから、自転車を含めて上から下を見た右側、この地図上で言うと左側に行くことはできません。自転車に乗った一体誰がこの駐輪場にとめるのですか。

結局ここに来る人は、どこかで歩道に上がって、自転車に乗ったまま歩道を走るか、もしくはおりにいくかということにしかならないことになると思います。その点はどのように考えているのか伺いたいことが1点です。

もう1点は、先ほど言ったモルフィルですが、最初に工事しているときは自転車のことでもやってくれば良いと思いつつ、こんなものができていて、私はこれは大激怒のものでして、何でこんなふざけたものをつくっているのだと今も思っています。以前、これは自転車道なのか、それとも自転車歩行者専用道なのかわからなかったのが、見た目的には自転車道らしい。車道なのかよくわからないところに柵ができていますので、自転車道なのか。自転車道だとするとここしか走れないことになってしまうので、私だったらこれは耐えられないと思いました。

ちなみに私がよく使うのは、地図上右側、藤沢駅から辻堂駅に行くときに以前使っていましたが、今は怪しいものができたので全く使っておりません。1個上のミスターマックス側の道路を使って辻堂駅のほうへ行っています。

余りにも疑問に思ったので、1度市役所に行って聞いたら、ここはまだ自転車歩行者専用道

です、でも、将来的には自転車道にしたいと思っていますという話を聞いて、絶対にやめてくれと言って帰ってきました。つくってしまったものは仕方がない。できれば変えてほしい、もとに戻してほしいですが、お金をかけてつくってしまった以上、もとには戻らないだろうと思っています。であれば、この自転車歩行者専用道のまま行ってほしいと思います。

自転車道にさえしてもらわなければ、私は右から、藤沢駅から辻堂駅に行くときに、写真の右側の線路のそばの車道の左側を走っていきますので、自転車道にだけは絶対にしないでほしいということをもう1つの意見として上げます。

○会長 経路の話とガイドラインの前後の宙ぶらりんなところをつくった状況ということだと思いますが、それぞれいかがでしょうか。

○事務局 経路につきまして、藤沢駅北口は、この駐輪場のほかに駅の西側と東側にあり、今度真ん中にあることで一応バランスがとれているということで、利用としては北から来る自転車が多いとは考えております。ここの道路を整備しているのは別な部署なので、この交差点の関係は把握しておらず、申しわけありません。

○委員A その整備をする部署の方は、ここを自転車でちゃんと法律を守って通ったらどうなるかということを整備するときに一度考えていただきたい。自転車は二段階右折することになっておりますので、そもそもどこの停留所で二段階右折をするのかも怪しいつくりになっておりますので、その点をはっきりしてもらわないと、私だったらこの駐輪場はこのままでは使い物になりません。

○会長 多分これは、例えばサイクルプランの65ページで、駅周辺はまだグレーでこれから考えますということだと思いますが、現状の自転車駐車場の場所を踏まえてルールに適合するように、少しずつできることはやっていくのかと。今のところはなかなか難しいので、この中には何も書いていないと私は理解しています。中がグレーになっているのは、そういう気持ちがいろいろ入っているのかと私は思っています。

○事務局 藤沢駅辻堂駅線ということですが、まさにガイドラインが出る前のはさまの整備から始まってまして、平成21年度の段階からここは自転車が多い、どういう整備をしていこうかということで、モールから辻堂駅方面に用地を取得して拡幅した事例もあります。それも踏まえて、沿道の自治会の方々と話し合いを重ねまして、同じ整備をする中で、真ん中に柵をつけて分離したほうがいいだろうとの御意見が多かったため、そういう形で整備をいたしました。ですから、この柵をしてあるのですが、柵は2メートルで、1メートル間隔で、一応通り抜けができるように、完全に閉じているわけではありません。私どもとしては、委員が言われたように、地方道の普通自転車通行指定部分の考え方で進めていきたいと思っています。

1度ここを部分的に開通してアンケートをとった中では、委員が言われるように環境がよくなったことで自転車がスピードを非常に出して危険という意見もあり、逆に歩行者の幅員が広過ぎるので狭くして自転車の通行部分を広げるべきではないかという意見もありました。あとは、マナーの部分でルールが守られていないという意見もいただいています。好意的な意見としては、早くこのまま藤沢駅のほうまで整備を続けてほしい、走りやすく安全になったという意見もありました。2年前の段階では、約8割の方が自転車の部分が不足していたとのことで、今後我々はマナーについてもっとPRしていかなければいけないと思っています。

○委員H これから来年度に向けて整備例の説明をいただいたのですが、今後自転車のネットワ

ーク路線を設定して、走行空間、専用レーンの整備を考えられていると思います。あと、バス路線でいうバス停の自転車レーンとのあり方、バスと自転車が錯綜する形で、路線によってはバスの本数がかかなり多いところとそうでもないところで、バス停の表示の仕方や自転車レーンとバス停のあり方が本数によって結構変わってくると思います。本数によっては危険度もかなり違います。その辺を含めて、整備していく中で、私どもバス会社としても協力していきたいと思っていますが、事前に説明をいただいて、いいものをつくっていただければと思っています。

あと、施策の中でサイクルアンドバスライドを当社からぜひやっていただきたいという形で進めていただいて、今回、9月1日を予定して1カ所整備していただく形で協力いただき、当社としてはとてもありがたいと思っています。バスライドは、駅まで遠い方も含めて、主要なバス停に自転車駐輪スペースをつくってバスを利用していただく。こういった形をどんどん進めていただくことを一つ要望します。

駅の周辺で駐輪場を整備していただくのはいいのですが、雨が降った日にふだん自転車を利用する方のバス利用が多くなり、乗り切れなくなってしまいます。そういったことも含めて考えていくと、サイクルアンドバスライドの施策もあわせて進めていただくと大変助かると思っていますので、ぜひよろしくお願いします。

○会長 ほかはいかがでしょうか。

○委員 I 先ほどから自転車の走行についていろいろ話がありますが、実際、自転車を運転する方のマナーはどうですか。自転車が我が物顔で走ってきますから、私は歩道を歩けないです。このマナーの取り締まり、指導をやっていないわけでしょう。市と交通関係の方は、それで自転車の道路だけよくしようといっても無理ではないですか。

私は湘南台方面なのですが、対面で右左関係なく自転車が歩道を走ってくるわけです。朝の通学時間帯はそこを学生なり子どもがあるわけです。それを何とかしてくれといっても一向にそのままです。湘南台地区は坂が多いので、上のほうから自転車で走ってくれば時速40キロぐらいで来ます。マナー指導というものがありません。道路をつくるということだけやっていますが、南部のほうだけがよくなって、北部はどうなるのですかということ。マナーのほうの徹底をお願いしたいと思っています。

○会長 これは継続というか、既定路線ということでよろしいわけですね。もっときちんとやりましょうという話がありますが、ほかはいかがですか。

○副会長 関連してよろしいですか。ふじさわサイクルプランの基本計画、「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」、4つが機能して本当に快適なまちづくりが進んでいくと思います。中短期の施策概要も示されていますが、やはりハード的な整備にはお金もかかる中で効率的な財源を捻出しながら運用していくということでは、短期的な計画はなかなかなし得ない部分もあるかなど。今お話に出ていたマナーの関係、「まもる」のマナー向上は、市民に啓発的な部分から入っていけばお金もかけないで容易にできるのではないかと思います。

私は辻堂駅から茅ヶ崎に向かって通勤で毎日自転車を利用しており、辻堂駅西口から1号線にかけて、ここ半年ぐらい、道路の側溝に沿って矢印がついたり、自転車マークがついたりしています。朝の通勤時間帯を見ると、国道1号から辻堂駅西口に向かって右側、要は西側に大きな駐輪場が2つありまして、ほとんどの方が右側の歩道を通行している状況がありました。それが、道路にペイントをしたことによって、最初は余り守られていませんでしたが、途中で

警察官の方が朝立ったりして指導があった結果、最近は、7割ぐらいの方が交通ルールを守って、駅に向かって左側の道路、側溝に近いほうを入るという状況が出てきました。下のペイントを見ながら、利用者がルール・マナーを守っているのかと思います。30%ぐらいの方は逆に右側通行、右側の歩道を走っている状況が見受けられますが、ペイントであればそれほどお金もかけずに事業の実施が進んでいくと思いますので、整備できるところは着実に短期的にとられていってはどうかと思います。

○会長 ありがとうございます。

大体時間ということではありますが、ぜひ何か一言という方はいらっしゃいますか。

○委員A すみません、最後に1つ。マナーのことで言おうかと思っていたことが1点ありました。

この前の神奈川県議会の定例会である議員が、自転車利用者に対するルールとマナーの周知のための方策について質問しており、神奈川県警の警察本部長が、自転車利用率の高い地域を管轄する警察署を指定して、警察官による自転車走行チームを編成して自転車運転の模範を示すとともにみたいなことを言っていました。また別のところで、交通関係の雑誌で同じ神奈川県警本部の交通部長のインタビューがありまして、平塚市に湘南平塚サイクルポリスというものがある、平塚警察署員がクロスバイクを10台使って模範の走行をしているらしいとこの前知りました。藤沢市もぜひやってみてはいかがでしょうかと提案して、意見としたいと思います。

○会長 そういうことがいろいろどんどん進んでいるということですね。ありがとうございます。

それでは、事務局、あとは今後のお話などをお願いします。

○事務局 事務連絡、省略

午後4時35分 閉会