

### 第3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)8月5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11名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

坏 出穂	石原 史也	植竹 政則	遠藤 寿一
岡村 敏之	鈴木 彰	<u>千葉 淳</u>	<u>永山 輝彦</u>
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 要綱改正
- 4 報告事項  
(1)平成26年度供用箇所<sup>の</sup>運用状況  
(2)平成27年度の事業展開
- 5 議事  
(1)先導的に取り組む路線以外の路線への当面の対応に関する検討  
(2)サイクルアンドバスライドの検討

#### 配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 要綱新旧対照表(案)
- ・ 協議会資料(パワーポイント)

傍聴者 : 0名





出しておくとか、自転車は車道を走行してくださいとか、そのような表示は個別にはいろいろなところにあるような気もするので、恒常的な標識になるかどうかはわかりませんが、いろいろな啓発の中で多分そういうことはやっていくのかなとも想像しますので、またこれも御検討をいただければと思います。

事務局 はい。ありがとうございます。

A委員 まず、ここで聞かれているのは、中学通り線にするか土棚石川線にするか、この2つだったらどちらがいいですかというお話ですか。今、4つ路線を紹介されていたと思うのですが、その中で最初に中学通り線の紹介があり、次に土棚石川線の紹介があり、そこまでは何か普通のもので、それ以降は補修等を含めてまた必要になってくるというお話だったので、まず最初のこの2つが出てきて、この2つだったらどちらがいいですかと聞かれているということなのでしょうか。

事務局 説明が下手で申しわけありません。前回の協議会で10路線を挙げた中で委員の皆さんに御意見をいただき、どこから優先的に整備するかということを考えて、市の担当課で検討した結果、中学通り線と土棚石川線を先行して今後進めていきたいと思いますということで、どちらが優先というわけではなくて、この2路線を積極的に進めていきたいという考えをお示ししたということになります。

A委員 わかりました。では、結論は決まっているということですか。

会長 逆に言うと、ここに出ていないところは今年はちょっと、やりませんとは言わないけれども、そういうことですね。

事務局 今後順次進めていきたいということになります。

A委員 そうすると、どういった意見を言えばいいのかちょっとわかりません。この2つをやりますということなのですね。

会長 恐らく、個別の交差点の状況などを御存じの方であれば、ここは本当にうまくできるのという御質問は出てきそうな気はしますし、色の塗り方とかそういうところも、完全に決まっているものもあれば、特に決まっていないところで市独自でいろいろ考えながらやるようなものも多分あるのかなと想像するので、かなり個別具体的な話にはなるかもしれませんが、ここで思いつくところは、ぜひ利用して、確認などをしていただければいいのかと思います。

A委員 では、まず最初に気になったのが、前回、第2回の中学通り線の路線の紹介があったときに、ここに矢羽根の整備は可能ですということになっていたのです。私、第2回の資料を持ってきているのですが、今回来たらレーンになっていたのです。私としてはうれしいのですが、本当にレーンで大丈夫なのでしょうかということを確認させてください。

事務局 中学通り線の整備については、藤沢駅寄りには自転車の専用通行帯の幅を1.5メートル確保できたのですが、こちらは側溝部分がある関係で1メートルしか確保できないといったところで、前回の協議会では矢羽根になるかもしれないし、もしかしたらレーンの可能性もありますぐらいのお話だったと思います。藤沢警察署さんと協議をした結果、一応レーンでも可能というお話をいただきましたので、今回、レーンという形でお示しさせていただきました。

A委員 わかりました。

会長 これは路肩は特に大きくいじることはないということですね。

事務局 そのとおりです。

C委員 土棚石川線が私の住まいの割と近所なので、ここは矢羽根しかできないということですか。中学通り線みたいにレーンになったらうれしいのですが、ここはもう検討の余地はない、レーンは無理なのでしょうか。

事務局 こちらの断面図を見ていただきますと、3.5メートルの車道が2車線あるような形になっておりまして、道路構造令という法律で車道の幅員は3メートル以上確保しなければいけないというものが残っています。そうすると、残りが50センチメートルしか残らないという形になります。したがって、最低1メートルの幅が必要な自転車専用通行帯、自転車レーンの設置は難しいと考えているところです。

C委員 わかりました。やはり矢羽根の50センチメートルというものが、乗るほうとしてもすごく気になるのですが、逆に路肩のガタガタにはまってしまって、端に寄ろうとして事故が増えなければいいなと少し懸念するところです。1本入ったところに幼稚園もありますし、図書館を子ども連れの皆さんもよく活用されているので、道路が広がったらうれしいなと思います。遊水地公園とかは、今、境川のほうにもつながっていくようなところで、重要に考えていただけたらいいなと思っております。御検討をよろしく願います。

事務局 はい。ありがとうございます。

会長 これは前にあったかもしれませんが、今のところは、歩道幅員が4メートルですが、現状でも自転車歩行者道ではないのですか。

事務局 現状は自転車歩行者道、自転車通行可になっておりますので、こちらを自転車で走るということも可能です。

会長 自転車歩行者道の規制はそのままにして、指定にするとかというところは。

事務局 そうですね。これから本格的に北警察さんとお話することになるとは思うのですが、今のところ規制をなくすというお話は聞いていません。

会長 自転車レーンと自転車歩行者道を一緒にするのかという議論はいろいろあって、普通は、先ほどのように自転車レーンをつくったら自転車歩行者道を併設するというのはなかなかわかりにくいのでやめましょうというのが基本かなと私は思っていて、矢羽根のときはなかなか難しいところですね。

明快にしてくださいと言うのは簡単ですが、現状のことを考えたときという話で、そうすると、路肩が走りにくいと結局自転車歩行者道だから歩道のままとすることで、もちろん歩道を走らないとなかなか厳しい方が使い続けることに対しては特に申し上げることはないのですが、できれば車道を走っていただきたいような自転車も結果的に歩道を走ってしまうような走りにくさだったら、せっかくなのにもったいないなということになるかもしれないです。ここは、先ほど御発言があったように、お金とかいろいろかかるのですけれども、路肩のあたりは、注意深い施工とか、いろいろやっていただくと非常に良いですが、難しいとは思いますがね。

A委員 先ほどの中学通り線ですが、土棚石川線と2つの紹介があって、その後は補修等を含めてというお話があったので、ということは、この2つは補修がなく自転車レーンを設置したり、矢羽根を設置したりというお話かと思うのですが、個人的には、中学通り線の藤沢駅北口入り口付近の舗装は崩壊しているような状況でして、どう考えても舗装しなければレーンを引けないのではないかと思うのですけれども、その辺はいかがでしょうか。

事務局 そうですね。実際に現場を見て、そういった悪い箇所があれば一緒に直すような形が良いのかと思います。その辺も一緒に検討していきたいと思っております。

A委員 わかりました。この路線は舗装があまり良くないです。多分舗装が必要なのではないかと個人的には思います。

会長 細かい話なのですが、藤沢村岡線はこれから舗装の打ちかえに合わせてということで、48ペー

ジですが、これは中学通り線の自転車レーンが近くまで来ていて、そこの変形交差点のところはこれから考えるという感じですか。

事務局 はい。こちらはかなり変形の交差点になっていまして、中学通り線は車道の左端を走るレーンですが、藤沢駅辻堂駅線は自転車歩行者道という形で今考えております。その交差点の中の自転車の処理については、現在まだ考えがないような状況ですので、とりあえずはその交差点の手前までの自転車走行空間を整備していきたいと考えているところです。

会長 48ページの中学通り線は、信号が2つありますけれども、駅から遠い側のところで終わっているのですか。現状の中学通り線の自転車レーンはどこまで来ていてという話です。

事務局 交差点の手前の、横断歩道の手前までしかレーンを引いていません。

会長 4ページを見ると、手前までなのですね。交差点の中は、なかなか難しいのですけれども、交差点内の通行帯をつけ始めたところもよくあるかと思えます。現地を知らないのだからこれ以上私も申し上げにくいのですが、これをネットワークとして整備していくと、交差点の中をどうするか、通行帯をするかどうかという個別にはかなり難しい判断をしなければいけないところだと思います。そこは御認識していると思いますが、ぜひ御検討を。御検討した上で、まあ、難しいよというのはあるかと思えますが。

A委員 私もそれを聞いてみたくて質問することの一つに入っていたのですが、どうするかわからないというお話が、多分決めていないということだと思いますが、現状、どうしたら良いのか、私、ここを聞きたいのです。つまり、藤沢村岡線は、この銀座通りの交差点から、北から南に来て、ここの交差点に入りました、中学通り線に行きたいですというときに、2段階右折するのだろうかと思うのですが、2段階右折はどうやって行くのだろうかというのがわからなくて、わからないので、私はここは絶対に通らないです。ここだけパスして、ちょっと上のほうへ行ったりしていますが、少なくとも現状で、どうしたら良いのか聞きたいです。さわらぬ神にたたりなしみたいな感じなのでしょうか。

会長 通るのが難しいですね。

事務局 基本的には、すみません、私もはっきりしたことは言えないのですけれども、交差点の向こう側まで1度渡っていただいて、行きたい方向の信号にもう1回従っていただいて、2段階右折というのが本来の右折の仕方ということになると思うのですが、ここは変則なので、そういったことが本当にできるのかどうかまではまだ検討ができていないというのが正直なところです。

A委員 警察としては.....。

D委員 藤沢警察署さんがいないと、そこの交差点がどういう信号形状になっているのか全然わかりません。しっかりとした横断歩道だとかを全部引いてあるものがわかれば、道交法に基づいた答え方はできると思いますが。

A委員 ちなみに、この銀座通りの交差点はどうなのでしょう。このレーンで行くと、これは東側から来て銀座通り交差点に来ました、下に行くのは左折で良いのでしょうか。左折としか考えられないと思うのですが、逆にここからダイエーのほうに行くのは直進なのでしょうか、右折なのでしょうか。

事務局 すみません、今ちょうど藤沢警察さんとここの交差点について、右折の仕方、直進なのかとか、その辺について協議をしているところでして、藤沢警察さんとしてもちょっと悩んでいるところがあるようなので、今ここで明確な答えが出せないような状況です。

A委員 わかりました。

あともう1点、このルートの中の最近できた藤沢北口通り線・東西線、先ほどの新しい駐輪場とか



## 次第5 議事(2)

次に行ってよろしいですか。それでは、(2)サイクルアンドバスライドの検討について御説明をお願いいたします。

〔サイクルアンドバスライドについて説明、省略〕

会長 それでは、御発言はいかがでしょうか。

A委員 私、これにあまり、良いものなのかなというのが常々疑問でして、今回のこの本運用移行への条件の中で、自動車から自転車、バスへの転換が図られていることというものが入っていて、これが一番大切なのかなと思っています。もちろん継続的な利用とかもあるのでしょうけれども。逆に言うと、これがないのであれば、やる意味がもともとないような気がしています。

というのは、例えば矢尻バス停のところだと、もともと放置自転車があったということですよ。ということは、多分ここに放置していた人は、ここにもともと置いてバスに乗って行っていた方ということではないかと思うのです。昔から、バスライドの駐輪場を整備しなくても、そこへ置いて、自分で何か勝手にバスライドをやっていたのではないかと思ったので。それを整備するのは、例えば違法駐輪対策や地域住民の利便性向上に寄与するので可というので当てはまっているのかなと思いました。

逆に の宮原南バス停は、先日、藤沢市の議会で、藤沢市の担当の人が、あまり利用実態はありませんというふうに答弁されていたような気がします。私、その議会の中継をビデオで見ました。やはりそうなのかなと思いつつ、私が疑問なのは、藤沢市としては、これをやったら、例えば自転車に乗りかえてもらって、しかもバスを使ってもらって、バスの収益も上がって良いし、自動車から自転車になってもらって、このイメージ図にあるように低炭素社会で健康も増進して、渋滞も緩和して良いですよ。というのは、藤沢市から見たら多分そうなのでしょうけれども、これを使う人にとってみれば何のメリットがあるのか、私はわからないのです。

例えば、宮原地区に住んでいたとして、このバスライドを利用していない方は、要するに自動車を使っている方ということですよ。多分、このあたりは交通の便があまり良くないのかと思うので、自動車必須みたいな感じになっていると思うのですけれども、そういうことによって自動車を使っている方がどういうメリットがあって自転車、バスに変えるのか、利用者の視点から見たメリットがわからないのです。

例えば私がここに住んでいたとして、自動車を持っていました。ふだんから自動車例えば湘南台に行ったり茅ヶ崎に行ったりしていました。そうすると、私にかかるのは、まず自動車を買ったお金、ローンとかを払っているかもしれない。さらに、自動車を持っているだけでも税金がかかる。しかも、行くのにガソリン代もかかる。それでも使っている。それをやめて自転車とバスにするというのだったら、自転車は1万円ぐらいのものがあるのでいいのですけれども、プラス、バスに乗るわけですから、一番大きいのはバス代だと思うのです。そのバス代を払っても、自動車をやめたほうが経済的に、お金としてお得というところがないと、変えてくれる理由がないと思うのです。それが、この説明だと全くわからないのです。それが聞きたい。これをやったら利用者としては経済的にお得なのでしょうか。

事務局 52ページのところかと思いますが、一番下の「利用者 C & B Rの利用」で、まず1つ、代替交通手段の確保は挙げられると思います。あと、健康増進というところも挙げられるかと思いますが、車を保有しない場合は車の維持費節減ということで、事務局でも試算をしているのですけれども、仮に車をやめてしまい、サイクルアンドバスライド一本に絞るということをする、先ほど委員がお

っしやられたとおり、保険とか維持費とかいろいろありまして、年間二、三十万円ぐらいは節減できるようになるというところが利用者としてのメリットになります。

あと、環境的な話をしますと、通勤で今まで自動車を使っていた方がサイクルアンドバスライドに乗りかえていただいた場合、高さが22メートルぐらいの杉の木を10本植えたのと同じぐらいのCO<sub>2</sub>の排出削減効果が見込まれるということで、環境志向の高い方にとってはそういうものもインセンティブになってくるかと。

あと、健康増進につきましても、いろいろな試算の中でやっているのですけれども、年間で2万カロリーぐらいは消費するというので、それがどのくらい病気になるかとか、医療費がどのくらい減ったのかという試算はちょっとできないのですが、健康には何ごとにもかえがたいものがありまして、その2万カロリー減っていくという試算の数値は出ております。

A委員 そういった経済的メリットがあるならアピールしやすいと思うのです。私、矢尻バス停前をこの前ちょっと見てきたのですが、そういったところのアピールというか、貼ったりするか、もしチラシを配るのであれば、そこを重点的に言っていただくのが良いのではないかと思います。最悪、例えば、やりますといっても、車は乗らないけれども持っていたりしたら、車の維持費プラスバス代もかかるということになったら、利用者にとってはメリットから一番遠いことになってしまうので、これをやるのだったら自動車を手放さないでメリットがないわけですから、それを手放してもらうためには、手放したほうが、あなたにとってこんなにメリットなのですよというお話がないと、今後継続的な利用がなかなか難しいのではないかと思います。

会長 これは多分、市で低炭素の何かそういうものをつくって、そういう枠組みで整理をすると、こういう理屈だと言うから、何となく小難しくなってしまうので、どう考えてもわかりにくいのです。ただ、低炭素というのは大事なもので、できることはやっていきましょうと言って、こうだというぐらいの理解かなと私は実は思っています。

一方で、この宮原南はなかなか難しいところですが、公共交通が不便なところで、なおかつバス停から比較的遠いところにも家があるようなところで、この辺は比較的平らなはずですから、ふだんは車を使っても、いろいろな事情で車を使うのはなかなか厳しいとか、どうしても誰かに送ってもらわなければいけないというときに使っていただくのであれば、これは大いに結構な話なので、車をやめてくださいというのはさすがに厳しいけれども、本当は自動車ではないほうがありがたいのに自動車を使わざるを得ないなどという状況を少しでも緩和できるということであれば、まあ、低炭素なのかなと。基本的に、地域の方が使っていただけるなら使っていただくというので、まあ、良いのかなというぐらいで。

ここが使われていないのは、ここはたしか、道路を拡幅するところで、たまたま土地があったので、せっかくならということをやってみましたというところがあったかと思いますが、もう少し、例えば積極的にこんな利用の仕方をしてくださいというようなことがあれば良いのかな。矢尻だと、実質的に使われていたので、皆さん便利だとわかっていただけますけれども、こちらだと、たまにはどうぞとか、いろいろな言い方をしながら地域の方に使っていただくというところで、まあまあやっていけばよいのかなと思います。ただ、毎日数台というのが、本当にバスを使っている方、人口を考えたら数台というのも、まあ、悪くないのかなと個人的には思うのですが。

事務局 今回の宮原南バス停の方では、やはりこの地域が車の依存度が高くて需要が少ないという潜在的に掘り起こしが難しいところだったので、バス路線の再編を契機として、地元と調整し、整備要望もあった中で整備しました。バス路線の維持という観点からも、こういう地域でサイク

ルアンドバスライドを適用してみてもよいのではないかという背景もあってやってみたのですが、今、1、2台が定期的に使われているだけでして、なぜそうなのかと。

市民センターでチラシ等は置いているのですが受動的な体制なので、もう少しアピールしていこうと。この施策自体がまだ認知度が低いですし、この現場の看板も少し見えづらいところにあたりと周知不足だろうということで、今、1,100戸を対象に回覧をしたところです。遠藤委員おっしゃったとおり、もっとインセンティブが湧くような見せ方のお話ということで大変勉強になったのですが、その辺について、今後、見せ方を工夫していきたいと考えているところです。

あと、矢尻バス停のほうは、放置自転車の大半が移動してきてはいるのですが、それとは別に20台ぐらい新しい自転車も入ってきておりますので、放置自転車をされている方の過去の移動手段も含め交通転換が図られているかアンケート調査をしているところです。

この施策自体がまだ初期段階にありますので、まずは、施設数を増やし知見を増やしていくことに重点を置き、その後、必要に応じて見直しをしていきたいというのが現状です。

会長 ありがとうございます。私もこれはいろいろ思うところがなくはなくて、例えば56ページとか57ページで、確かにこの 、 、 につくると利用は見込まれるなというところはあるのですが、そんなにお金がかからないとはいえ、市として税金を投入してということと言うと、例えばバス停から遠いところにかなり人が住んでおられて、バス停に行くのは、大変とまではいかないけれども、10分ぐらい歩かなければいけないというようなところでこういうものをやるのはなかなかすばらしいなと思っています。これは宮原南のように、お客様が少ないところでも、バス停に遠いところがあれば、やっていただければと思います。

一方で、ライフタウンの中の一部のあたりだと、バス停まで比較的近いところで、使っただけなのはありがたいですけれども、できれば歩いてきてよねとこっそり思うようなところも実はあったりして、そうすると、皆さん使ってくれて、例えば30台使ってくれて、これは良いことかと言われると、悪くはないけれども、何もわざわざやらなくてもいいのかなという感じもあるのです。

ただ、実態として、例えばこの辺のスーパーマーケットに勝手にとめて、バスに乗っていってしまうなどという人がたくさんいて、歩道も埋まっているとかいう状況があれば、それはぜひ解決してほしいですが、バス停から遠いようなところのバスの利用を促すとか、そういうところがもう少しイメージ的にあっても良いのかなと。ただ、そういう場所があるのかどうかは私はわかりません。もしかしたらそんなないのかもしれませんが。

何でこういうことを言うかということ、55ページの 、 、 と、ちゃんとがっちりやると、本当にやれるところができなくなっていくとか、何か自分で自分の首を締めているのかなという感じが少しするので、ぜひ本格的にやりたいという意気込みは大変よくわかるのですが、もう少し柔軟にやっても良いのかなと率直には思うところです。ただ、有料の駐輪場と整合しなければいけないというところで、きちんとやりたいというような思いもあるのかなと想像するので、それはそうかなとは思いますが、いずれにしても、個別のいろいろな検討をするのは、ぜひやっていただいて、地域の方ともぜひお話し合いをしていただければと思います。

ほかはどうでしょうか。突然振ってしまいますが、バス事業者さんから何かありましたら、別になければならない結構ですが。

E委員 神奈川中央交通です。うちも藤沢市さんといろいろ調整をしながら、今回の矢尻とかそういった場所にサイクルアンドバスライドを整備していくというお話をいただいて、協力しながらやらせていただいたのですが、なぜバス停のところが必要か。

本来であれば駅に整備するのが利用者にとっては一番ありがたいのだというふうには思うのですが、実際に晴れている日は大体自転車で行かれますよね。雨が降った日に自転車が使えなくて皆さん車で送ってもらうという、雨の日だと、駅前に集中的にかなりの交通量が増す。交通量と環境面も含めて、そういった観点からもやはりバスの利用を、ある程度バス停のところに自転車駐車を整備した中で、最寄りのバス停というか 例えば、系統が多い、集中しているような、路線が重なってくるようなバス停にそういう整備をすれば、本数も多いわけです。

例えば、集中していないところに住んでいる方は、本数が少ないのでバスを利用しない。ただ、そこまで行けば本数がすごくあるので待たずにバスに乗れるというような状況も出てきますので、系統が集中しているようなところ。あとは、先ほどライフタウンというお話も出ましたが、そういったところはいろいろな方向にバスが出ているわけです。そういうところに整備すれば、そこまで行けば、バスに乗っているところに行けるという利用環境の向上ですね。そういったことも含めて整備を進めていくというような方向もあります。

自転車施策と藤沢市の今後の公共交通と、全体的な交通、自家用車ですとか自転車も含めた利用環境、そういった中での併せての施策としてそういう整備も進めていきたいというところもあります。先ほど言われたように、同じような場所に、近くの場所に何カ所もあってもしょうがないとは思っているので、今後、より利便性の高いところに整備していければ良いかなと私は思っています。

会長 ありがとうございます。

A委員 ちょっと1点だけ思ったのが、先ほどとかぶってしまうかもしれないですが、自分が利用者だったとして、どこにあったら良いかと思ったときに、料金がそこからなら安くなる場所だとうれしい。バスは大体、近くの二、三個はどこから乗っても料金は同じですが、あるところを過ぎるといきなり料金が上がったり下がったりする、何かポイントのようなところがありますよね。そこで、何か使ってみようかなというふうには思うかもしれません。

例えば、59ページの矢尻バス停がありますけれども、普段、バスライドをしないで矢尻のBから乗っていたとします。でも、湘南台に行くときに、分からないですが、例えばDから乗るとさらに料金が安くなるというのであれば、今までBから乗っていたけれども、ちょっと自転車で乗ってDまで行ってバスに乗ろうか。そうすると、少し料金が安くなるのならそれもお得かもというふうに思うことがあるので、どこに設置するのかを考えるとときに料金の切れ目みたいなものも参考にしてもらえると助かります。

事務局 わかりました。今、ちょうど矢尻でアンケートをやっているのですが、600メートルとか700メートルぐらい離れているところから今まで歩いてきたけれども、これができたことによって自転車で矢尻まで来て大変便利だという意見もあったりして、まさに白いところからずっと歩かれていた人が便利になっているということがありました。そのアンケートの中で、Cの田方にもつくってくれという要望も出てきています。料金はまだ調べていないのですが、人によっては無理にBに行っているところもあるのですが、C、Dとか、大体湘南台に行く人が多いみたいなので、その料金というところも加味しながら実施箇所も選定していくよう、少し視野を広げて考えてみたいと思います。ありがとうございます。

会長 ほかはどうでしょうか。

そうしますと、議事としては一応は終わりましたが、委員の皆様から何か御発言し忘れたとか、なかなかハマるところがないので控えていたけれどもということがありましたら、ぜひ御発言いただければと思います。

E委員 すみません、1点だけ確認したいのですけれども、自転車レーン、専用通行帯とか矢羽根等を整備した上で、このバス停のところの形はどのようなのですか。

前回お話ししたときに、枠があればバス停とわかるというお話があったと思うのですが、何も表示がないと、ただバス停があるということだと、正直、自転車を走らせている方が、急にバスが入ってきたりとかですね。何か確認できるような枠、バス停という枠をあわせてつくっていただいたりすることが多分一番良いのかなと。

その手前にバス停があるよという標示があるかどうかというところは枠があれば問題はないとは思いますが、そういったことも含めて何か検討はいただけるのかどうかと。

事務局 前回の協議会でいただいた意見の中に、バス停の手前にバス停があるようなことを自転車利用者の方に何かお知らせすることができないかというお話もありました。藤沢市のほうでも自転車走行空間の整備の仕方と統一のためにガイドライン的なものをつくっております。その中でも、バス停の手前に「バス停あり」というものを設置していくことも検討しろというようなことを書いておりますので、今後の自転車専用通行帯等の整備のときにはそういったことにも配慮して、もちろんバス事業者さんとも御相談をさせていただきながら、進めていきたいと考えております。

E委員 ありがとうございます。

あと、バス路線整備をするときに、計画がある程度わかった段階で、ここはいつ頃整備されるというお話を早目に御連絡いただくと、実際に走るのは乗務員ですので、その周知も安全上必要なのかなというところがありますので、そういった調整も、早目にお話をいただきながら、いつ頃からやるという情報をいただければと思っています。よろしくお願いします。

F委員 自転車レーンとか、先ほどの矢羽根とかを表示されていますけれども、歩道の部分で、ここは「自転車は通れません」とか、そういう表示をしているところも見受けられますが、ここは走ってはいけませんよとか、もう少しきちんと区別をつけられるように、できたら対応していただきたい。まだまだ歩道を走っている自転車はかなり多いですよ。そういう点でちゃんと指導ができるような形、また、乗っている方がわかりやすいような表示をしていただければと、お願いですけれども。

事務局 今、藤沢市内で貼らせていただいているのは、「自転車は降りて通行」というシールです。貼っている場所は、細い道で実際に歩行者の方が危ないと思ったという場所が多いです。全部に貼る、貼らないという話はもちろん議論が出ることはあるのですが、貼ってしまうとかえって、70歳を超える方とかがあえて車道を走ってしまってちょっと危ないという話もこちらに来てしまうところがあって、全部貼るという方向には、今、進めてはいないです。もしここは危ない、絶対守ってほしいという場所が見受けられたら、ぜひ御意見をいただければ、そこはなるべく自転車への注意喚起シールを貼っていこうと思っています。

会長 ありがとうございます。ほかは御発言いかがでしょうか。よろしいですか。それでは、事務局、あとは締めていただければと思います。

事務局 事務連絡

午後4時8分 閉会