

第10回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日時 : 2019年(平成31年)2月13日(水) 午後3時00分 開会

□場所 : 藤沢市役所 本庁舎6階6-1会議室

□出席者 : 委員14名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

浅野 正夫	岡村 敏之	<u>奥村 敬一</u>	神永 裕一
小堤 亮彦	佐々木恵美	瀬川 富男	高橋 賢二
<u>露木 輝久</u>	沼田 誠	廣田 和江	福島 勇
細谷 昭二	三上 雅之		

□次第

1 開会

2 成立宣言

3 議題

(1) 進行管理 (H31年度の予定)

(2) サイクルアンドバスライド施設

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10回

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

議 事 録

日 時 2019年2月13日（水）午後3時00分

場 所 藤沢市役所 本庁舎6階 6-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

午後 3 時00分 開会

○事務局（渡邊） それでは、定刻になりましたので、ただいまから第10回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本協議会に御出席賜りましてまことにありがとうございます。

私は、本日司会を務めさせていただきます都市計画課の渡邊と申します。よろしくお願いいたします。

開会に当たり、都市計画課主幹の佐藤から一言御挨拶申し上げます。

〔都市計画課主幹挨拶〕

〔配付資料の確認〕

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○事務局（渡邊） それでは、ここで協議会の成立について御報告いたします。

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会設置要綱第 8 条第 2 項において協議会の成立要件といたしまして、委員の過半数の出席が必要とされております。現在の委員の定数は15名であります。本日は14名の委員の方に出席いただいております。したがって、本日の協議会が成立いたしましたことを御報告申し上げます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○事務局（渡邊） ここで、まず初めに新委員の紹介をいたします。私のほうでお名前をお呼びいたしますので、よろしくお願いいたします。

〔委員紹介〕

○事務局（渡邊） 新たに御参画いただく委員を含めまして、委員の皆様方のお力をおかりしながらサイクルプランを推進してまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本日の協議会の議題は全て公開となっており、配布資料、会議録につきましては、ホームページ等で公開させていただきますので、よろしくお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○事務局（渡邊） 続きまして、本日の議題についてですが、次第のとおり 2 件を予定しております。1 件目として、進行管理と来年度の予定について、2 件目として、サイクルアンドバスライド施設についてとなっております。運営につきましてはこの順で進めたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、開催通知にてお知らせしておりました駅周辺の走行空間づくりは、エリア設定や事業展開等について意見交換に至るまでの調整が進んでいないため、今回の説明からは除外させていただくことになりました。次回の協議会にて御報告いたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、今後の議題等につきましては岡村会長に司会進行をお願いしたいと思います。岡村会長、よろしくお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○岡村会長 皆様、よろしくお願ひいたします。おおむね年に2回開催しております。進行状況を事務局に報告いただき、それについて率直にいろいろ御意見をいただくという場であります。よろしくお願ひいたします。

まず、始める前に傍聴者の確認ですが、いらっしゃっているでしょうか。

○事務局（渡邊） 傍聴を希望している方はおりません。

○岡村会長 今のところ、いらっしゃらないということで、そのまま進めてまいります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○岡村会長 それでは、早速議事であります。

それでは、議題(1)進行管理ですが、適宜事務局で切って、御説明と質疑ということにさせていただきますと思います。よろしくお願ひします。

〔(1)進行管理「はしる」、「とめる」について説明、省略〕

○岡村会長 「はしる」と「とめる」につきまして、現状の報告について、御発言がありましたらぜひお願ひいたします。

昨年度、御紹介していただいたものが、これだけ進みましたということと途中でということかと思っています。

進行管理ということで、「はしる」、「とめる」については、それぞれでいろいろあるかとは思いますが、おおむね当初の予定どおりですか。

○事務局（河野） 「はしる」ですが、自転車走行空間の整備ということで、10年間で5キロを目指しているのですが、現在0.67キロでまだ13%しか進んでいなくて、現状としまして、道路空間の再配分、新設ということで用地買収などが難しく進んでいない状況になっております。

○岡村会長 どの自治体もなかなか苦労しているところかとは思いますが、現状、こうだということです。

ほかは何かありますか。

○事務局（松木） 進行管理の「とめる」の目標管理に関してですが、1個目の指標に関しては、収容台数の増、放置の台数の減が数字として出ておりますので、そこに関しては順調に進んでいると考えております。2つ目のところに関しては、微増ではありますが、ほぼ横ばいに近いということもありますし、ソフト面もまだまだ課題として残っていると考えております。

○岡村会長 それでは、いかがでしょうか。個別のところでは気になっているところでも結構です。

○瀬川委員 辻堂と藤沢の線路際に走っている道路の自転車道ですが、右も左も関係なくばらばらに走っているのです。私も時たま走りますが、ばらばらに走っているものですから、ぶつかる寸前になって、おろおろしているわけです。私は前にも言ったのですが、ここの自転車道も左、右ですという矢羽根をつけていただいて、自転車は左側を走

るという意識づけをしてもらいたいのです。意識づけはほとんどされていなくて、例えば、私はいつも藤ヶ岡中学校の前を通過してこちらに来るのですが、あそこの道路でも自転車は右も左も関係なく走っています。関係なく走っているものだから、鉢合わせるようになって、おろおろしているわけです。それは小学生、中学生、高校生全部に左側通行というのが認識されていなくて、本当にばらばらです。予算的な都合もあるでしょうが、できれば重立った道路は、左だという意識づけをするためにも矢羽根をつけてほしいと思っています。

○岡村会長 藤沢駅辻堂線についてはいかがですか。

○事務局（馬鳥） 貴重な御意見ありがとうございます。確かに、こちらの路線につきましては、歩行者と自転車を分けるような形で、それぞれの部分をつくっております。自転車の部分につきましては、左側通行は守られていない状況が見受けられるのは、私どもも確認しています。もう少し周知してもらいたいといった御意見も以前からありまして、こここのところをどのようにするのがいいのか、今、御意見として矢羽根が例えとして出されましたので、こちらは役所の中、部の中で考えてみたいと思います。ありがとうございます。

○岡村会長 これは私も覚えています。去年、御発言をいただいて、自転車歩行者道というルール上の区分けなので、これが自転車道という自転車だけのものだったら、真ん中に線を引いたりということは法令上でも多分問題はないのですが、自転車歩行者道という、歩行者と混在だけれども自転車は車道側と言っているところで、もちろん対面なのですが、法令に即してどうやるかは非常に難しいやり方で、今後もこういう形でやっていくのかも含めてなかなか難しいところではあるのです。先ほどのお答えのとおり、技術的な検討は引き続きかと私も思っています。

ほかはいかがでしょう。そうしましたら、この進行管理はまだ御説明が続くので、次の「つかう」、「まもる」の御説明をいただいた上で、また御発言をいただければと思います。

それでは、継続部分について事務局から御説明をお願いします。

〔(1)進行管理「つかう」、「まもる」について説明、省略〕

○岡村会長 一通り進行管理の話をしていただきましたが、いかがでしょうか。かなりいろいろしていただきましたが、こういう観点も必要とか、そういうところも含めて御発言があるとありがたいです。いかがでしょうか。

○福島委員 説明されている中で、評価指標と進行管理が幾つか出ております。例えば8ページとか29ページ、36ページ、また事故件数も出ているのですが、それぞれを総合的に見て、何が不足して、どこに力を入れるべきかが読み取れるのでしょうか。例えば進行管理の8ページ、自転車走行空間の整備延長がほとんど進んでいないというところがあります。一方、36ページ、進行管理「つかう」の評価を見ると、自転車専用通行帯と矢羽根とあって、矢羽根のほうが結構使われている。自転車専用通行帯をつくるという

と、用地買収とか時間も結構かかると思うので、矢羽根のほうが有効であれば積極的に矢羽根を進めていくとか、それぞれの進行管理をされているので総合的に何を見ていくのかが必要になってくると思うのです。収容台数は、29ページのところで公民有料収容台数が増えています。それぞれ警告数とか撤去数は減っていますということが如実に見えるのですが、ほかの指標と比べて、どういう方向で行くのかというお考えがあれば教えていただきたいのですが。

○岡村会長 これは代表しては言いにくいかもしれませんが、どの部署から口火を切りますか。

なかなか答えづらいとは思いつつ、要は淡々と管理はできる数字で出るが、ここから課題を抽出して淡々と進行管理をするというよりは、その次の展開はどうしようかというところも御意見をいただく場だと認識しているので、そういう観点から、この指標はどうでしょうかということも含めていかがでしょうか。

○事務局（佐藤（主幹）） ありがとうございます。確かに、おのこの進行管理は行っていくのですが、言われるとおり、全体的に自転車の走行空間のつくり方であれば、自転車専用通行帯となりますと、今現在の断面を変えて、歩道の幅員や車道の幅員、また、バリアフリー等とセットになって初めてそういう空間は実現していく。片や矢羽根のほうは、現在、既存の部分の中で引ける部分、もちろん改良した後に引いていくということもありますし、そういう意味では、矢羽根の進捗という点では、舗装を打ちかえた後に、自転車が多く通るような路線があれば、舗装の打ちかえ時に行っていくとか、今、さまざま委員からお話が出たとおり、どのようにしていけば意識づけのようなことも含めてできていくか、我々としても、こういう進行管理をもって、新しい視点も含めて今後の計画に生かしていかなければいけないと感じているところであります。

○福島委員 例えば49ページに自転車事故の推移がありまして、28年は300と減っていますが、30年も316件と減っているのです。今、走行空間の整備ができると事故が減っていく、事故対策にもつながるというところで、うまくつなげていただくと、環境整備で事故がなくなるようなことが見えてくるといいと思うので、その辺の視点も入れていただければと思います。

○事務局（佐藤（主幹）） ありがとうございます。そういう意味では、一体となって、「はしる」から「つかう」、「まもる」と一連で、「とめる」も含めて1つのサイクルのような部分で考えていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○沼田委員 輪業組合の沼田です。

損害賠償保険の加入の義務化がどういう形になるのか、もし御存じでしたら教えていただきたいのです。自転車を購入した際に何かをしなくてはいけないのか。お願いします。

○事務局（佐藤（防犯）） 条例の素案の段階では、自転車保険の加入義務化につきましては、まず利用者、利用者が未成年の場合の保護者、あと事業で使用する場合の事業者

で確実に加入するように義務付けられておりまして、例えば自転車を売っているところなどでは「加入を勧めるよう努めなければなりません」という表現だったと思います。確認して、もし入っていないようだったらお勧めしてください、そこまでくらいです。学校も同様です。義務となっているのは、利用している方、保護者、あと事業者になります。ちょうど今日、2月の県議会に上程されて、採択された場合は予定では、4月1日施行ですが、義務化している部分については10月1日施行と県の担当者からは聞いています。ただ自転車は、例えば車や不動産に付帯してなど、いろいろな自転車保険の形があり、確認がとりづらいので、特に義務に対して違反している、加入しなかったというところに対する罰則は設けないというふうに聞いています。以上でよろしいでしょうか。

○沼田委員 わかりました。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。さっきの進行管理というところで言いますと、例えば自転車駐車場であれば、放置台数との関連は、施策と結果は比較的明快なのです。交通事故件数は、利用が増えると母数が増えるので、事故率が減っても件数が増えるとか、一方で自転車利用を増やしてほしいというところがあるので、「つかう」と「まもる」に関しては、これの成果としての指標というふうに読める指標もあるけれども、自転車の利用がどうなっているのかということをきちんとモニタリングしているという意味でのデータ、恐らく交通事故に関しては、いろいろなところで、いろいろ持っていますよね。自転車交通量についてはなかなか難しいですが、今度、パーソントリップ調査がぼちぼち出るので、エリア別にもわかるでしょうから、現況把握という意味で、進行管理とは別にいろいろやっていくことは大事なのかとは思ったところです。

ほかはどうでしょうか。

○瀬川委員 一括で自転車と言っていますが、私はツーリングバイクとかで走っているのですが、ツーリングバイクなどで走ると、普通に走って速度が30キロなのです。ちょっと飛ばして45キロです。むちゃくちゃ飛ばして60キロで走れるのです。これは道路交通法にも軽車両として認められているスピードです。自転車といって特別にスピード制限はないわけです。軽車両としてやるから、普通の車両のルールが適用されることになっていまして、例えば、さっき辻堂の自転車道なんかだと、ずばり申し上げて、私たち、ツーリングバイクで飛ばしている人々にとってみれば、実際、車と一緒にスピードで走っているから走れないのです。これから、そういうすみ分けがどのように解釈されていくかということになってくると思うのです。

○岡村会長 これは、実は結構重い話と私も思っています。多分、行政として、なかなか答えられないところは恐らくあるだろうなど。要はゆっくり生活の中で走っている方、歩くのはしんどいが自転車にも乗れますという高齢者の方、三輪の普通自転車ではないものもある中で、あとツーリングバイク、またはツーリングバイクではないが車のかわりに使っていただきたいというのはあるので、それは、やはりそれなりのスピードでいかなければいけない。だけれども、今は歩道から出てくださいということで全部やって

いるのですが、実際にやろうとすると、そういう整理の中ではなかなかうまくいかないところはあります。なので、これは国のいろいろなガイドラインはあり、それを踏まえてなのですが、課題としてはかなり重要と思っています。今の法令やガイドラインでは、ここまでやるしかないとは思いますが。

ほかはいかがでしょうか。

○沼田委員 駐輪場の件なのですが、最近、特に3人乗りのお母さんたちが乗る電動自転車は非常に全長が長くて、マンションとかの駐輪場を利用されている方でも、既存の駐輪場に入り切れない方が結構いらっしゃるという話をお聞きして、その辺は駐輪場施設をつくる時に考慮しているのかをお聞きしたいのです。

○事務局（松木） 今の点についてですが、今年度整備しております善行駅東口に関しては、2段ラックと平置きというふうに先ほど御説明させていただいたのですが、平置きの部分が、そういった自転車の方も御利用できるように、広いスペースをとった場所になっております。ただ、そういった自転車だけになりますと、台数も多くとれないということもありまして、2段ラックとの併用といった形をとっております。全部ではありませんが、そういった方々用の場所も確保しております。それ以外にも、そういった方に場所を設けている駐輪場も市内に何か所かあります。

○沼田委員 定期を買うときは、その辺を考慮してという形なのですか。

○事務局（松木） 定期利用も御利用できるようになっております。

○沼田委員 わかりました。

○岡村会長 いろいろ課題はいただいたところですので、引き続き御検討ください。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○岡村会長 次に、議題(2)サイクルアンドバスライド施設について御説明をお願いします。

〔(2)サイクルアンドバスライド施設について説明、省略〕

○岡村会長 確かに湘南ライフタウンの南部の地域は急ですよ。頑張っていけるのだったら、辻堂駅まで自転車で行けてしまえる人かもしれないとか、ネガティブなことばかりあるわけではないのですが、確かに、利用者数を読めないと思います。皆さん、いかがでしょうか。

○沼田委員 バスのところの駐輪施設は無料ですか。

○事務局（加藤） サイクルアンドバスライドについては、今は無料です。

○沼田委員 駅は有料になるわけだから、そこで使う人は結構いるのではないかという感じはします。無料ということは、ぱっと置いて、ぱっと行けるという感じですよ。

○事務局（加藤） 手続は特段必要ないので、利用が進んでいます。矢尻は31台分の用意をしていますが、常にちょうどいいあんばいで、7割、8割ぐらいが埋まっているという状況です。

○沼田委員 あとは、やはり坂の多いところに住んでいる方はすごく電動化が進んでいる

ので、坂が多いから利用が少ないというのは杞憂な気がします。私は自転車店としてすごく感じます。電動化がすごく進んでいます。辻堂の駅前とか平らなところは普通の自転車だし、坂の多いまちは本当に物すごく電動化が進んでいて、都内では代官山あたりは急な坂が多いですが、みんな電動の自転車になっています。ただ、皆さん、電動の自転車だからといって、遠くに行ける電動自転車ではないのです。バスを使って駅まで行けるというのは、高齢の方もそうですし、主婦層の方も便利なのかなと思います。

○事務局（加藤） ありがとうございます。

○瀬川委員 この地図は、小糸とか坂下とか、舟地蔵のこのあたりは、自転車で藤沢駅まで来るのに速い人は20分、遅い人でも30分ぐらいで行ける距離で、バスを待つ時間だとか、バスは結構とまったりするではないですか。あれがあると、自転車で藤沢まで行くのと余り時間が変わらないのではないかと、自転車のほうが速いのではないかという気がします。

○事務局（加藤） 確かに、健康な方はそうだと考えますが、これから高齢になっていく方は、電動アシスト自転車を使って最寄りのバス停、そのバス停近くに設置した場合には、100メートルとか200メートルぐらいにお住まいの方よりかは、もう少し離れた方に使っていただきたいというのがあるのですが、近くの方で使っていただいて、できるだけ外出してもらいたいというところがあります。

バスはバス停で停まるので時間がかかるというお話なのですが、昨年5月末に辻堂、湘南ライフタウン、慶応でツインライナーを導入して、急行運転なので、小糸の停留所の次の停留所は辻堂駅となっています。もちろん各駅でとまるバス停もあるのですが、ツインライナーは小糸バス停からノンストップで行くので、ここでサイクルアンドバスライドを実施できると、負担は少ないと思っています。現地には、あと何分でバスが到着しますという電光の表示板も御用意されていますので、利用の環境はかなり変わっているところがあります。

○岡村会長 確かに隣の茅ヶ崎市は、サイクルアンドバスライドの数はかなり多いです。ただ、平たんなどころが多くて丘陵地は余りないでしょうから、比較は難しいところがありますが、それなりに利用されているような印象があります。

○露木委員代理 神奈川中央交通でございます。

今、サイクルアンドバスライド施設の考え方ということで御説明いただきましたが、考え方として、やはり利用転換というと、利便性が上がらないとなかなか利用していただけないということで、バスを利用するに当たっては、行き先が多いバス停、もしくは本数が多いバス停に自転車で行っていただいて、そこからバスに乗っていただくと、待たずにある程度、バスで駅まで行けますので、そういう考え方を集約した中で位置を決めていただくというのは、いい考え方だと思います。例えば南大山や慶應大学はバスの本数多いので、考え方としてはありだと思います。

今、先生も御案内のように、茅ヶ崎市もサイクルアンドバスライドが結構多いのです

が、何せ茅ヶ崎市は平坦地なのです。アップダウンがない土地なので、ほかの隣接した地域との考え方の違いはどうしても出てきてしまうところはあるのですが、それでも利用はかなり多いところもあります。今後進めていく上では、運賃が安く切りかわるところがいいとか、いろいろな考え方があるので、そういったところも含めて検討していかなければいけない。あと、周りの地域の人がどこの駅に出たいかもある程度参考にしていかなければいけないので、その辺も含めて考えていただければと思います。よろしくをお願いします。

○事務局（加藤） ありがとうございます。

○岡村会長 ちなみに、これについても何か期限とか数、そういう目標は特になければいけません、場所としては、番号で言うと①、②、③、具体的には①、③では何らかの検討はして、かなり具体の実施までやっていくということでもいいのですよね。この一、二年でできるところはやってしまうというぐらいのスピード感ですか。もう少し早い、遅いはありますか。

○事務局（加藤） ②につきまして、今回、一体的な整備により完了したとしておりますので、そのほかの地域についてもスピード感を持ってやっていきたいと考えております。

○廣田委員 全然違うことでもよろしいでしょうか。前のときにもお話をさせていただいたことがあるのですが、私は藤沢市の青少年指導員協議会で活動しております。その際に、どうしても子どもたちの安全という部分もありまして、パトロール等で話も出てきますが、住まいによって環境的には違うと思いますが、目の前の道路は通勤時間帯に結構自転車、車が多い。幅が2車線ではなくて、普通の住宅用の1本の道路なのですが、玄関を出たらすぐ道路なので気をつけなさいと毎日言われていて、子どもさんも気をつけてはいたのだと思うのですが、出た途端に自転車が来て、ぶつかったのだそうです。

マナーアップということで、防犯交通安全課が子どもたち等にキャンペーンでティッシュを配ったという話も出ておりますが、こういったものはどこが取り締まるかはなかなか難しいと思うのですが、やはり歩道を上ったり、車道におりたり、自分に都合のよい自転車の乗り方をする人が、若い人は結構多いのです。こればかりはとめることもできませんし、個々の判断でしかないのですが、その子どもさんは大したけがではなかったからいいのですが、目の前で自転車が横切る形でぶつかってしまったということで、そういった状態は常々起こり得ることです。

私もアシストつき自転車で、常に子どもたちが通る通学路のところを通過して、市役所ですとか公民館に行って仕事をしますので、いつもスピードの出し過ぎとかに気をつけて走りますが、1人1人が気をつける問題だというのはわかるのですが、その辺の自転車の乗り方について、もう少しマナー的なものを上げるにはどうしたらいいのかということも考えていただくと、こういった自転車や歩行者用の環境整備については本当にありがたいです。立ち上がってから目に見えてよくなっているところがあるのはわかっているのですが、その辺のところと乖離した部分も、置き去りにされている部分があ

りますので、何とかそういったことについても考える機会があったらありがたいですし、それぞれの部署の方がいらっしゃっていたら、少しずつでも前向きにいい環境になっていくのかということも考えていただけるとありがたいと思っております。よろしく願いいたします。

○岡村会長 ありがとうございます。

「まもる」の関係で何かありますか。

○事務局（佐藤（防犯）） なかなか周知が厳しいのは成人している方で、例えば普段は仕事に行っている方等になると思うのです。なので、少しでも多くのところでルールに目が触れるようにしていきたいと思っております。あと、これは私の感覚なのですが、警察による自転車に対する取り締まりというより注意みたいなものは、大分増えたという印象を受けているので、そういう部分でも少しずつ浸透したらいいと思っております。

○岡村会長 ちなみに、今、御発言のあったような箇所、要は歩道がない場所では車道の左側を通ってくださいというのは比較的周知はしてきて、守っているかどうかは別として、そういうルールだということはかなり浸透してきたと思うのですが、住宅地の中の道路、路側帯の線すらないとか路側帯の線だけというところの走り方、僕もちゃんとルールを言えと言われたら難しいのですが、左寄りになるのです。だけれども、左寄りといったときに、路側帯の線によっても違うのですが、民地の側ぎりぎりというのは、反対から車が来たら、ぎりぎりを通るのですが、それはちゃんと気をつけていただきたいというところがあって、住宅地の中は、ルールはあるのですが、はっきり言って何もなところなので、そこは課題かなど。事故件数としても、多分、数字としては余り出ていないですよ。全体で出てくるということだと、また対処が変わってくるかと。

○事務局（佐藤（防犯）） 昨年、ちょうど自転車の事故件数が増えたときに、どういうところで増えたのか警察に確認しました。そのときに、満遍なく増えている中で住宅地も割と多いとは聞いています。あとは、私どもに寄せられる要望の中で、自転車は住宅地だと止まらないで飛び出してしまうことが多いので、自転車に対する「止まれ」のシールを貼っています。もちろん車の「止まれ」の標識があるところでは、自転車も止まらなければいけないのですが、結構気づかないで止まらずに行ってしまうので、住宅地内だと割とそういうシールを貼っていたりはします。

○岡村会長 結構、交差点の出会い頭ではとつとするようなことは意外とあるかなど。大通りだとお互い気をつけているところはあるので、これもさっきのデータとか、そういうことの積み上げかとは思いますが、これは市だけの話でもないことだとは思いますが。

全体を通していかがでしょうか。

そうしますと、議事としては終了ということで、また引き続き報告というところでしょうか。2時間丸々ということになりました。

要望としては、なかなか難しいのだろうけれども、これは意見を伺う会ということで言うと、説明を半分にしろというのは、さすがにきついのですが、いろいろやっている

と60ページぐらいの資料にはなるので、資料の分量はこれぐらい欲しいけれども、できるだけ質疑の時間がとれるような運営をしていただけるといいかなと思います。これは施策が多いことの裏返しなのでいいことなのですが、そこも御検討いただければと思います。

それでは、進行は事務局にお返しをしますので、あとはよろしくをお願いします。

○事務局（渡邊） それでは、本日はお忙しい中、長時間にわたりありがとうございます。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、御意見、御質問などがございましたら、都市計画課まで御連絡をいただければと思います。

次回協議会の日程につきましては、8月ごろの開催を予定しております。

以上をもちまして、第10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。

午後5時00分 閉会