

## 第 24 回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

□日 時 : 2024 年(令和 6 年)3 月 4 日(月) 午後 2 時 00 分 開会

□場 所 : 藤沢商工会館 3 階 302, 303 会議室

□出席者 : 委員 13 名 (出席者名簿順・敬称略・下線は代理出席)

鎌倉 晴久	小林 由紀雄	大崎 保則	猪野 恭子
細谷 昭二	岡村 敏之	青木 明彦	武藤 恒平
杉本 裕介	関口 純	飯田 恵斗	安堵城 勝 (代理: 地道大輔)
中尾 武 (代理: 齋藤寧)	森井 壽浩		

□次第

- 1 開 会
- 2 成立宣言
- 3 議 題
  - (1) ふじさわサイクルプラン(藤沢市自転車活用推進計画)の改定案について
  - (2) 自転車施策の取組について(報告)
    - ・シェアサイクルの実証実験事業の実施状況について
    - ・鉄道駅周辺の自転車通行空間整備の効果検証について
- 4 閉 会

□配付資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 協議会資料

□傍聴者 : 0 名

## 第24回

# ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

## 議 事 録

日 時 2024年(令和6年)3月4日(月)午後2時00分

場 所 藤沢商工会館 3階 302, 303会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

●午後2時00分開会

●挨拶（都市計画課）

●資料確認（都市計画課）

●成立宣言（都市計画課）

- ・委員13名が出席により成立

●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（都市計画課）

- ・傍聴希望者0名

## ●議題 ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）の

### 改定案について（質疑）

○岡村会長 それでは、議題の（１）ふじさわサイクルプランの改定案につきましてご説明をお願いいたします。

○事務局（都市計画課） それでは、「ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）の改定案について」説明させていただきます。

はじめに資料１をご覧ください。本市は、平成２６年３月に「藤沢市交通マスタープラン」の自転車に関する部門別計画としまして、「ふじさわサイクルプラン」を策定しました。策定から概ね１０年が経過するなか、現状の課題を踏まえつつ、現在見直し作業を進めている「藤沢市交通マスタープラン」に即した自転車施策を展開するとともに、自転車活用推進法の理念に基づき、自転車の活用を推進することを目的として、ふじさわサイクルプランを改定するものでございます。素案からの変更点について説明する前に、新たな計画につきまして、簡単ではありますが振り返りたいと思いますので、資料３をご覧ください。

まず表紙のデザインですが、こちらの黄色の２本の線は、真上から見ました道路をイメージしており、カーブや坂道など、様々な形状を表しています。また、多様なスタイルで走る自転車を配置することで、自転車あらゆる場面で活用されている状況を表現しております。なお、背景につきましては穏やかな曲線を基調としまして、自転車に乗って走る際に感じる「風の流れ」であったり「爽快感」というものをイメージしております。

資料３の３ページをお開きください。こちらには計画の位置付けを記載しています。ふじさわサイクルプランは、都市マスタープランの分野別計画である交通計画の自転車に関する部門別計画として位置付けています。また、自転車活用推進法に基づく、本市の自転車活用推進計画の位置付けも併せ持っています。

続いて、自転車利用の現状について一部説明させていただきます。１９ページをお開きください。こちらには、本市における自転車の利用状況を示しています。右側のグラフは、平成２０年と３０年の自転車利用状況を比較したのですが、平成２０年に比べ、交通全体における自転車の分担率に増加が見られます。続いて４１ページをお開きください。こちらには、本市における自転車事故の推移を示しています。上の図は、本市における自転車事故の件数と、交通事故に占める自転車事故が占める割合を示しています。自転車の事故件数は平成２５年の４６６件に比べ減少傾向が見られますが、自転車事故の占める割合には増加傾向が見られる状況です。

続いて56ページをご覧ください。本計画の将来像は「自転車を活かしいきいきと健康で幸せに暮らせるまち」としました。これは、自転車の利用は「環境負荷の低減」を始めとする様々なメリットがあることから、都市交通としてより多くの役割を担うとともに、様々な場面で自転車の利用を促進し、健康で幸せに暮らせるまちを目指すものでございます。また、56ページに記載のとおり、3つの基本方針を定めています。

続きまして、61ページ以降ですが、61ページからは、取組方針と施策を記載しております。そして、88ページからは、中短期で取り組む施策を記載しております。100ページ以降につきましては、進行管理と定期的な見直しの考えを記載しています。以上、簡単であります但し資料3の説明になります。

それでは、引き続き、前回の協議会で提示させていただきました改定素案について、皆様からの意見を基に変更した部分を説明させていただきます。お配りした資料1は、パブリックコメント等の実施結果や変更点について説明した資料ですが、資料1を抜粋した、右肩に「スライド資料」と書かれたA4のカラーの資料をお手元に配布しておりますので、そちらをご覧ください。また、正面のスクリーンにも表示しますので、見やすい方をご覧ください。それでは、スライド資料の7ページをご覧ください。パブリックコメント等の実施結果について説明させていただきます。令和5年11月22日に開催した、第23回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会では、後日提出いただいた意見書を含め、素案に対する10件のご意見をいただきました。また、令和5年12月7日から令和6年1月5日までパブリックコメントを実施し、素案に対する5件のご意見をいただきました。これら15件のご意見については、市の考え方を資料2に整理いたしましたので、後ほどご確認ください。なお、令和5年12月市議会定例会における素案の報告において頂いたご意見も踏まえ、素案から3点の変更を行いましたので、説明させていただきます。

スライド資料の8ページをご覧ください。変更点の1点目は、「中短期で取り組む施策」に対するご意見へのものです。パブリックコメントでは、「交通ルールの遵守を徹底して欲しい」とのご意見をいただきました。また、市議会からは、「様々な乗り物へ向けた通行ルールの周知の必要性」と「シェアサイクル利用者に向けた安全啓発活動の必要性」についてご意見をいただきました。これらのご意見への市の考え方ですが、「交通ルールの遵守及びマナーの向上は、自転車の利用を促進するうえで重要な視点であると捉えており、計画の見直しでは、引き続き基本方針の1つとして位置付けるとともに、取組の強化を図っておりますが、ご意見を踏まえ、新たに3つの取組を本計画に追加いたします。

スライド資料の9ページをご覧ください。追加する取組の1つ目は「様々な乗り物の利用者に向けた通行ルールの周知」です。資料3の改定案では、「基本方

針1の自転車の利用環境が整うまちづくり」において、「安全で快適な自転車通行空間の整備」を進めることとしておりますが、電動キックボードをはじめとする新たな乗り物の普及により、交通ルールが複雑化していることから、様々な乗り物の利用者に向けて、自転車通行空間等の通行ルールを周知する取組を、資料3の93ページ、施策の16「自転車通行空間における安全な通行に関する周知・啓発」に追加しました。

続きましてスライド資料の10ページをご覧ください。追加する取組の2つ目は「シェアサイクル利用者に向けた交通安全啓発」です。本市は、シェアサイクルの実証実験事業を実施しており、利用者の増加が見られることから、シェアサイクルの安全な利用を促す取組を、資料3の95ページ、施策の20「シェアサイクルの利用促進」に、追加いたしました。

続いてスライド資料の11ページをご覧ください。追加する取組の3つ目は「学生や成人層への交通安全啓発活動の充実」です。様々な機会を捉え、学生や成人層に交通ルールの遵守等を促すため、学校や職場において交通安全啓発活動の中心となるリーダーを選任するなど、市民との協働による新たな取組の検討を、資料3の92ページ、施策の14「交通安全教室等の推進」に追加いたしました。

続いてスライド資料の12ページをご覧ください。変更点の2点目は「計画全体に対するご意見」です。協議会から、「カタカナ語が多い事や、計画に記載の表記に理解が難しい用語がある。」とのご意見をいただきました。このご意見への市の考え方ですが、専門的な用語などを記載した「用語の解説」の充実を図るとともに、記載された用語が判別出来るように、「用語の解説」に記載の用語の右肩に「印」を追加しました。

続いてスライド資料の13ページをご覧ください。変更点の3点目は、「中短期で取り組む施策」に対するご意見へのものです。市議会では、サイクルツーリズムの推進に関しては、国道134号がナショナルサイクルルートに指定されたことから、本市の中部、北部地域の魅力を感じられるサイクルルートの検討などの必要性について、ご意見をいただきました。このご意見への市の考え方ですが、ナショナルサイクルルートと連携した北部地域へ至るサイクリングルートの提案を行うなど、本市の北部方面を含む考えを、資料3の96ページ、施策の23「サイクリングルートに関する情報発信」に、追加しました。以上が、パブリックコメント等のご意見を受けて変更した内容です。また、その他といたしまして、資料3の改定案につきましては、全体的に体裁の整理や文言の修正を行っております。

最後に、スライド資料の14ページをご覧ください。今後のスケジュールですが、改定案について、本日の協議会での報告の後、内容を確定しまして、本年度

中に計画改定を行う予定でございます。また、今後の協議会につきましては、計画に基づく取組の報告を行うほか、交通ルールの遵守に向けた取組などについて、意見交換を進めていきたいと考えております。以上が議題1の改定案についての報告となります。

## ●議題 ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）の改定案について（質疑）

○岡村会長 それでは、この議題（1）につきまして、何かご発言・ご意見はいかがでしょうか。

○A委員 細部にわたりご検討いただいて、立派な計画になったと思います。と言いながら、一つ誠に残念なことがあります。藤沢駅南口のパーキングメーターを除去して駐輪場を造るというお話を頂いていて、鵜沼の方の人は喜んだわけですが、何かだんだん話が変わってきて、都市景観の面などの課題から計画がなくなってしまったというお話なのですが、これは何とかならないものでしょうか。もう一度再検討いただくなどできないか。平日の昼間の買物はみんな大変困っています。

○事務局（道路河川総務課） 鵜沼海岸線のパーキングメーターが撤去されたところに当初は、歩道上に路上の自転車駐輪場を計画していましたが、近隣の事業者や住民の方に対し説明会を行ったところ、今委員がおっしゃった様に、景観が悪くなるだとか、今まである歩行空間が、駐輪場ができることによって減ってしまうということで、どうしてもやめてほしいという意見がありましたので、今回、歩道上に路上の駐輪場を造ることは取りやめることとしました。

その代替として、西側ではないのですが、クリスタルホテル前の東電の用地に駐輪場を設けまして、そこで自転車を約270台とめられるスペースを確保しています。現在満車になることはなく、利用できる状態になっています。ただ、西側のほうの方の利用からする少し不便なところもあるかと思うのですが、用地確保が藤沢駅周辺では困難であることもあります。そこで、既存の江ノ電の高架下にある市営駐輪場について、朝からいつも満車になるのですが、今あるスペースの中でラックをつけたり、少し拡張するような形で何とかできないかと、検討はしているところでございます。

○A委員 ありがとうございます。実は駐輪場全体の問題と、もう一つ、昼間の買物の駐輪場がないという別の問題点があります。そのため、パーキングメーターを撤去したら、パーキングメーターのところを拡張して駐輪場を設け、道路を狭くしていくも

のだと、私は想像していたのですが、今の自転車道路のところに駐輪場を造るのだったらみんな反対します。だから、もともとパーキングだったところは道路ではなかったわけで、そこに駐輪スペースをつくっていただくという方法をご検討いただけないものかなと思っております。

景観の問題等については、東京都が既に駐輪場を造っていますよね。東京駅の周りにもたくさん造っています。かなり使用率も上がっていますし、その辺も加味していただいて、周辺の住民の方との話の仕方として、やはり自転車道路に造ってしまうと狭くなってしまって駄目だと私も思います。だから、せめてもともと駐車スペースだったところまで車道を狭くしてもらえないものか、検討していただけないかというふうに考えております。間違った方法で進めると課題を残してしまいますので、ご検討いただきたいというぐらいで終わっておきます。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。先ほど担当課のほうから事情を説明させていただきましたが、やはり藤沢駅周辺の駐輪場というのは今後も引き続き検討しなくてはいけないところと思っております。計画の中でも新たな駐輪施設の整備・確保を位置づけていますので、また協議会等で説明させていただき、新たな駐輪場の確保を進めていけないかというのは引き続き検討させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○A委員 「駐輪場」だけになってしまうと、全体の駐輪場になるので、「買物用の駐輪場」というのか、何かそこにスポットを当てていただきたいなと思います。みんな困っています。今日、私がここへ来るに当たっても、このビルには駐輪場が今はありません。

○岡村会長 これはもうずっと検討している話で、この中にどう書いてあるか分からないけれども、「とめに来る自転車は全部駐輪場に入れます。」という事はどこにも書いていないという理解でいいですか。「とめに来る自転車は入れる。その上で別のことをやります。」なのでしょう。

○事務局（都市計画課） 全ての利用者を満足させることが重要だと思います。鉄道駅周辺については、鉄道利用者への駐輪施設の整備は進めています。また、それ以外の日中の買物というお話もありましたが、やはりそうすると民間事業者の駐輪場であったり、そういうところも踏まえながら施策を進めていく必要があるのかなと思っていきます。ですので、通勤・通学以外の部分についても、施策としましては、例えば駐輪場整備の補助制度等がありますので、そういうところも含めながら検討は進めていきたいと思っております。



○岡村会長 今のお話の様なつくりはこの計画ではなっていて、実はあまり詳細をここで示しているものではなく、藤沢駅とそれ以外では大分状況が違っている。おっしゃるとおりで、鉄道利用者についてはもう数十年前からの法令で役割分担も決まって整備してきているけれども、来街者については基本的には、いわゆる附置義務ですとか、目的地の施設の方に整備していただくという枠組みになっています。では市はどこに入るのかということではもう個別に行っていくということですね。これは無視しているというわけではなくて、そういう問題意識の下で個々に行っていくというのがこの計画ということではよいかなとは思っております。

○A委員 新しい駐輪施設ができると聞いて、みんな良いことだと思ったので、がっかりしています。

○岡村会長 個人的には、車のスペースを自転車にというのは、方向性としては良いと思います。法令など、いろいろなことは当然あるでしょうし、地域の合意というのは当然あるとは思いますが。

他はいかがでしょう。皆様、特によろしいですか。この素案からの変更点につきましてご意見等がございましたら、ぜひこの場でと思っております。

○B委員 昨日、地域で全体会議を開いたときに、参加された市民の方から、小さい子供を乗せた保護者の自転車のマナーがすごく悪いと言われました。幼稚園や保育園でも安全教育をしますと記載されているのですが、その辺はきちんともっと強化してほしい。ヘルメットの着用率については、神奈川県はまだ1桁台で、藤沢でも、幼児は被っているけれども、大人の方が被っているところを見受けることがないので、やはりその辺の周知は同時に行っていただきたいなと思います。よろしく願います。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。今おっしゃられたとおり、藤沢市で自転車利用が多い世代というと、男性だと10代、ほかには70歳代以上の方、女性では30代・40代の方の自転車利用が非常に多くなっております。

今回の施策の内容を考えていく中で、より多くの世代に、また自転車利用が多い世代に啓発していこうということで、SNSを活用したり、新たな取組も入れていますので、今後の計画を進めていく中でその辺についても留意しながら取組を進めさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○岡村会長 ほかはいかがでしょう。

- B委員 高齢化時代に入りまして、高齢者が多くなって来る。しかし、三輪自転車の駐輪場がありません。その場合、どこに駐輪すれば良いのかよく聞かれます。私も今、三輪自転車を申し込んでおりますが、どこへ止めるのかなということをお聞きしたいと思います。
- 事務局（道路河川総務課） 子乗せ自転車など、最近は自転車が大型化していることもあって、今は各駐輪場においても大きい自転車が置けるようなスペースを設けるようにしています。今あるラックを外して普通の自転車よりも幅を広く取れるような、「思いやりスペース」とも呼んでいます。その様なスペースを各駐輪場に少しずつ増やすようにしていますので、少し大きい自転車であれば、とめていただくことは可能です。
- B委員 三輪といいますと車幅が広いですよ、後輪のほうが。ですから、普通の自転車が大きいとしても、果たしてどうかということです。
- 事務局（道路河川総務課） 今、子乗せ自転車も子供が座るところは結構幅が大きくて、あと、その自転車以外にもハンドルがすごく大きいです。そういう自転車を通常のところに置いてしまうと、周りの自転車もとめられない状況になってしまうので、大型化した自転車がとめられるように今は枠を設けなくて、少しゆとりを持ったスペースを取るように各駐輪場で対策をしていますので、そういう場所にとめることは可能となっております。
- B委員 例えばスーパーなどにも、どんどん駐輪場ができるわけですよ。高齢者は、スーパーなり買物に行くのにやはりそういった三輪が必要になってくるのです。
- 事務局（道路河川総務課） 市営の駐輪場以外で言いますと、「みんちゅう」という駐輪施設が市内の民地の空いている部分を利用して設置されています。藤沢駅周辺でも何か所か整備されていて、最近ではラックのない「みんちゅう」が結構増えていきます。そこを利用すると買物などの際にも利用できますし、ラックもないので、特に三輪車が止められないというほど狭いところもないと思いますので、そちらもご利用いただければと思います。
- B委員 分かりました。
- 岡村会長 他はいかがでしょうか。

そうしますと、案についてというよりも、案に加えてというか、個別のところでのご意見をいろいろ頂いたというところでしょうか。案については、この修正は少しおかしいなど、そのような意見はあまりなかったように思いますけれども、もしあれば、よろしいですか。では、このような形で改定案が確定しましたという報告ということでございました。ありがとうございます。

## ●議題 自転車施策の取組について（報告）

### ・シェアサイクルの実証実験事業の実施状況について

○岡村会長 それでは、（２）の自転車施策の取組は1つずつ進めます。シェアサイクルの実証実験の実施状況についてご説明いただくということでよろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課） 続きまして、議題２の「自転車施策の取組について」、シェアサイクルの実証実験の実施状況と、鉄道駅周辺の自転車通行空間整備の効果検証について、報告させていただきます。資料は右上に資料４と書かれたカラーの資料をご覧ください。

ではまず、ひとつ目「シェアサイクルの実証実験の実施状況について」報告いたします。

３ページをご覧ください。シェアサイクルの実証実験の概要につきましては、こちらのスライドの表に示す通りで、事業主体は、神奈川県や本市を含む４市３町が参加する湘南地域自転車観光推進協議会、協働事業者には、OpenStreet株式会社と江ノ島電鉄株式会社が参加しております。シェアサイクルの貸出や返却を行うポートにつきましては、２０２３年１２月末時点で、藤沢市内に１３１箇所が設置されています。

４ページをご覧ください。市内のポートにつきましては、スライドの左側に示すオレンジ色の位置に設置しています。市内の１３１箇所のうち、３７箇所が公共施設に設置されており、内訳としましては、藤沢市が管理する公園に設置することが最も多くなっています。

５ページをご覧ください。次に利用状況について、ご説明いたします。１点目は、利用回数と利用者数についてです。こちらのグラフは、実証実験を開始した２０１９年８月から２０２３年１２月までの月間の利用回数、利用者数をまとめたものです。青で示した利用回数、オレンジで示した利用者数ともに増加しており、とくに２０２３年度は、ひと月あたりの利用回数は２万回以上、利用者のはべ８万人と、前年度の同月比で１．２～１．８倍と増加しています。

次に6ページをご覧ください。2点目は、月別の利用者の推移についてです。こちらのグラフは、1年ごとに月別の利用者について、まとめたものです。1年という時間で見ますと、4～8月にかけての利用が増え、10～2月にかけての利用が減るという季節による利用者の推移が、どの年でも概ね同様にみられました。これは、観光利用が多いということから、シーズンによって増減が見られることが考えられます。

つづいて7ページをご覧ください。3点目は、1人当たりの利用回数の推移についてです。こちらのグラフは、1人が1か月に利用した平均回数と利用者数をまとめたものです。この回数が多いほど、ひと月に何度も利用したことを表していますが、実証実験の開始から、1人当たりの回数は約3回とあまり変化は見られません。しかしながら、総利用回数は増えていることから、利用者の増加が全体的な利用回数の増加に寄与していることがわかりました。

8ページをご覧ください。4点目は、利用時間についてです。こちらのグラフは、2023年の1年間の月ごとの利用時間別の利用回数について、全体の利用回数との割合をまとめたものです。どの月においても、グラフ下段の青で示す15分以下の利用が全体の約4割、オレンジで示す30分以下の利用を含めると全体の約7割を占めています。これは距離にすると5～7kmに相当します。

次に9ページをご覧ください。5点目は、利用時間帯についてです。こちらのグラフは、時間帯別の利用回数について、全体の利用回数との割合を、2023年の3月、6月、9月、12月における1日の時間帯別の利用回数をまとめたものです。こちらは季節に関係なく、夕方にかけての利用が多くなっていることから、一日の予定が終わった後の帰宅時に利用されていることが多いと考えています。

10ページをご覧ください。6点目は、利用の多いエリアについて利用状況をまとめています。こちらのグラフは、市内で特に利用が多い、湘南台駅、藤沢駅、江の島、慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス及び辻堂駅周辺のポートの2023年の月別の貸出回数について、まとめたものです。まず、藤沢駅や辻堂駅周辺については、1年を通じて季節による変化が少ないことから、日常的な移動に使われていることが考えられます。次に江の島周辺では、7～8月といった行楽シーズンの利用が多くなることから、観光での利用が多いことが考えられます。最後に、慶應義塾大学SFCでは大学が長期休暇となる1～2月や8～9月の利用が少ない傾向にあります。これは、慶應への利用が多い湘南台駅周辺でも、同じような傾向を示しており、こちらでも通学での利用が多いと考えられます。本市では、このように利用が多いエリアでも、場所によって使われ方が異なるというような特徴があります。

11ページをご覧ください。最後に、シェアサイクルの課題と今後の展開につ

いてご説明いたします。まず1点目は、鉄道駅周辺エリアへのポートやラックの増設です。シェアサイクルの利用の多くは、鉄道駅周辺と遠隔地との移動となっています。また、新たに遠隔地のポート設置を進めるにしても、鉄道駅周辺までの需要に対応するためポートやラックの増設が必要であることから、駅周辺への増設を行っていきたいと考えております。2点目は、鉄道駅遠隔地へのポートやラックの増設です。市内には、公共交通の便もあまり良くなく、ポートが少ない地域があります。シェアサイクルは15分～30分以内の利用が多いことから、鉄道駅から5～7km程度のエリアへのポートやラックの増設を進めたいと考えています。3点目は、事業の安定性の確保です。利用回数や利用者数の増加につながるポートの増設を行っています。また、1人当たりの利用回数をさらに増やすことで、収益の増加につなげ、事業の安定性の確保を目指したいと考えています。最後に4点目、利用者への安全啓発です。シェアサイクルは、自転車事故の発生が多い夕方の利用が多いことから、事故への注意喚起は必要となります。また、昨年からはヘルメットの着用が努力義務化されておりますので、さらに着用を促すような啓発も引き続き実施していきたいと考えています。以上で、シェアサイクルの実証実験の実施状況についての報告を終わります。

## ●議題 自転車施策の取組について（報告）（質疑）

### ・シェアサイクルの実証実験事業の実施状況について

- 岡村会長 それでは、これについてもいろいろご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。大分利用が定着しつつあるということなのかなと思います。
- A委員 使ったことのある方は、皆さんいらっしゃいますかね。市民会館から鶴沼センターまでの移動で初めて利用しましたが、センターは自転車がいっぱいだとめられない状況があった。「借りるときには必ず返す場所も予約してくださいね」と書いてあればまだいいのですけれども、それが何もないので、初めて使う人は困ったという話が多いようです。
- 岡村会長 何かありますか。
- C委員 先ほど藤沢市よりシェアサイクルに関して詳細なご報告を頂きましたので、少し補足をさせていただければと思います。
- 今我々、2021年3月からシェアサイクルに取組みまして早3年たとうとしております。先ほど藤沢市からご報告があったとおり、今回、事業主体は湘南地域自

転車観光推進協議会ということで、神奈川県及び4市3町の皆様と一緒に実施させていただいております。先ほどの報告は藤沢市に限った報告ということで、少し補足になりますが、実はステーション・利用回数ともに、4市3町全体の中で約半分以上は藤沢市が占めております。130箇所というのは、神奈川県各市町村の中でも横浜・川崎を区別で見た場合には一番多い数字となっております。ほかの市町村と比較してもリピーターの割合が多いことから、ある程度サービスは定着し始めているところと思っております。

また、湘南台周辺につきましては、全国の中でもトップ10に入る利用という状況になっております。ただ、まだまだ利用をされた方というのは市内の中でもおそらく5%にも満たない状況かと思っておりますので、皆様にご利用いただければなというところで、我々も利用の方法等はしっかり説明をしていきたいと思っております。

先ほどの藤沢市の詳細データの中で、特に夜の8時から朝の6時といった公共交通が走っていない時間においても、実は全て足すと約15%は夜間に利用されているということがございます。どちらかという、公共交通からの奪い合いというよりも、今までマイカーの移動や徒歩で移動した方からの転換ということで、公共交通とシェアサイクルを掛け合わせることで「移動がしやすいまち」というものをイメージし続けることができているように感じております。まさに先ほど委員からもお話があったとおり、実はシェアサイクル4原則がございまして、借りたいところにステーションがあり、そのステーションに自転車があつて、行きたいところにステーションがあつて、そのステーションが空いている、この4原則がないと実は成立しない。公共交通を我々が運営していく上では、やはり空いていないというのはなかなか不安な部分があるかと思っております。我々も今後ステーションを多く造っていくために、昨年度は湘南大庭地区の郷土づくり会議の皆様と一緒に議論をしながら、どんなところにステーションがあつたらいいかという議論をする代わりに、我々のほうからアプリの使い方であるとか、サイクルプランの中でもありました自転車の安全な乗り方というものをお伝えさせていただいております。今後は各地域の特性に合わせた形でシェアサイクルの使い方であったり、こんなところにあつたらいいなというのを市民の皆様と一緒に議論・推進していけたらと思っております。

また最後になりますが、とはいっても移動の手段だけを提供するのではなく、移動先に楽しい目的をということで、「藤沢・辻堂をラーメンで巡るイベント」というものを行っております。また、市内の不動産業者と連携して、これからは不動産巡りをシェアサイクルで行ってみませんかというイベントも先週発表させていただきました。そのような形で、シェアサイクルは今後も皆様と協力していきながら、かつ、ご指摘のあった安全性というところもしっかり周知を図りながら運営を図っていききたいと思っております。補足につきましては以上でございます。

○岡村会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。私から1点あるのですが、やはり15分以内または15分～30分以内の利用の方がほとんどだというのは、直感的には確かにそうだなと思いますが、この5～7kmというのは、平均速度でこれぐらいだろうということですか。それとも、実際に返す場所のデータであったり、ある程度分かった上での推定という感じですか。

○事務局（都市計画課） 利用時間からみた平均速度により割り出した距離として解答とさせていただきます。

○岡村会長 平均速度をどうやって出すかという、細かいところまで聞くつもりはないですけども、本当に5kmから7km動いているかどうかは分かるのか。それよりも少なそうな気がします。おそらく分析の方法にもよると思うので。

○C委員 シェアサイクルの自転車は1分ごとに、どこにいるか把握をしております。平均速度というところでは、大きなずれはないというところがございます。今後、情報共有をしていく中で、どれぐらい移動して、どういう経路を通り、どこで見学して、どの程度とまっているのかと。まだそこまでは我々も分析できていないところではあるのですが、今後のAI技術の発達によって、このあたりの精緻を高められるかなと思っております。

○A委員 会長のおっしゃるとおり、5kmというのはちょっと長過ぎるのではないかなという気がしますね。2km～4kmぐらいという感じが。

○岡村会長 おっしゃるとおりで、データも何も見ていないただの直感なので、データのほうが正しいなと思いつつも、例えば藤沢の交通計画などでパーソントリップ調査を見ていると、以前よりの課題だと見ているのは、せいぜい5kmぐらいまでのところの車利用はものすごく多くて、自転車すらそれほど乗っていない。バスの平均乗車距離も実は、5～7kmよりも短いですよ。でも湘南大庭地区だと5kmよりもっと乗っているかもしれませんが、ボリュームゾーンはもっと短いはずなので、直線で5km、7kmというのは、本当にそれだったらすごいなという感じがします。

○A委員 15分だと大体2kmぐらいかな。

○岡村会長 あとは、歩く代わりに乗っているというよりも、歩くのは絶対に無理と

どうか、もうバイクや自動車で行くような距離を使っていたいでいる人がそれなりにいるということが分かると非常に面白いなと思いました。ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

○D委員 参考までに、電動キックボードのシェアは始まっているのですけれども、そのあたりの利用状況が分かっていたら教えていただければと思うのですが。

○事務局（都市計画課） 現在は民間事業者が湘南・三浦で電動キックボードのシェアサービスを行っております。藤沢市内にも、おそらく5～6か所貸出ポートがありますが、月にどのくらい使われているかというのは把握できていません。ただ、直感的にまだあまり見かけないのかなという感じはします。今後シェアサービスがどれだけ広がっていくかなど、そのあたりは施策でも交通ルールの複雑化に伴う周知というのを入れていきますので、今後伸びていくのかどうかなど、注視していきたいと考えております。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。シェアサイクルの話題はこれでよろしいですか。どうもありがとうございました。

## ●議題 自転車施策の取組について（報告）

### ・鉄道駅周辺の自転車通行空間整備の効果検証について

○岡村会長 それでは、次は鉄道駅周辺の自転車通行空間整備の効果測定です。お願いします。

○事務局（都市計画課） それでは続きまして「鉄道駅周辺の自転車通行空間整備に関する効果測定」について報告させていただきます。

スライド13ページをご覧ください。まず、鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画について、ご説明いたします。鉄道駅周辺では、通勤・通学や買い物など様々な目的の人や、バスやタクシー、自転車などの乗り物と歩行者が輻輳するというような特徴があります。これを踏まえまして、ふじさわサイクルプランでは、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の設定と、駅前広場などでは、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ます。

14ページをご覧ください。次に今回の効果測定の目的につきましては、藤沢駅周辺では、スライドに示すような左側通行を促すピクトグラムや押し歩きを促



す案内を設置しており、この整備効果の確認のために実施いたしました。調査は昨年の11月14日（火）の午前7～8時と午後5～6時に実施いたしまして、整備前に行いました現況調査の結果との比較を行いました。

15ページをご覧ください。調査項目につきましては、駅周辺ネットワーク路線では、右側走行の割合を表す逆走割合と歩道の走行割合、駅中心部では、駅中心部での走行割合を算出いたしました。

16ページをご覧ください。効果測定を実施したのは、スライドに示す青と赤の9箇所です。

17ページをご覧ください。測定結果は、こちらのスライドに示すとおりです。矢印の前後で、整備前である2019年の数値と今回測定しました整備後の数値を比較しています。全体的に数値は低下し、改善しているのがわかります。これは、ピクトグラムなどの設置により、自転車利用者のマナーが向上したことで、逆走や歩道走行などの割合が改善したと考えられます。

18ページをご覧ください。最後に、今後につきましては、ピクトグラムや押し歩きを促す案内の整備が行われた藤沢駅周辺で、一定の効果が得られたことから、引き続き、辻堂駅では整備を、湘南台駅、長後駅では整備計画の策定や整備を進めてまいります。

以上で、「鉄道駅周辺の自転車通行空間整備に関する効果測定」についての報告を終わります。

## ●議題 自転車施策の取組について（報告）（質疑）

○岡村会長 ということ、4年前との比較ということですが、皆様方の実感と比べて、なるほどという感じか、何とも言えないなというか、いかがでしょうか。私はなかなかそこまで頻繁に行けるわけではないので、ぜひ皆さんのほうから、どうですか。全体としては向上しているけれども、悪くなっているところもあると。ただ、この赤の三角のほうは圧倒的に多いという理解ですが、中心部走行割合という、押し歩きはなかなか厳しいなというのは、それは確かにそうかもしれないですね。こちらはいかがでしょう。では、こちらはこうなっていますということよろしいですか。ありがとうございます。

そうしますと、議事としてご用意いただいたものは一通りおしまいということになりましたが、全体を通して何かご発言のある方はいらっしゃいますでしょうか。特によろしいですか。ありがとうございます。そうしましたら、進行を事務局にお返しいたします。

○事務局（都市計画課）

本日は、お忙しい中、本協議会にご出席賜り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、ご意見ご質問等ございましたら都市計画課までご連絡を頂ければと思います。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、事務局までお声がけいただければと思います。次回の第25回ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の日程につきましては令和6年の5月から6月頃の開催を予定しております。改めてお知らせ致しますので、よろしく願いいたします。以上をもちまして第24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 午後3時00分