

## 第2回 小田原市自転車ネットワーク計画検討会

日時：平成25年11月21日（木）14:00～16:00

場所：神奈川県県西地域県政総合センター 3F 3D会議室

### <議事次第>

- |                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| (1) 検討会経緯、第二回検討会課題        | (7) 自転車利用ルールの周知    |
| (2) 小田原市内の自転車利用状況         | (8) 次回の検討会予定、P I方針 |
| (3) 小田原市内の自転車関連の課題        | (9) その他            |
| (4) 自転車ネットワーク計画の基本方針と計画目標 |                    |
| (5) 小田原市内の自転車ネットワーク軸      |                    |
| (6) 駅周辺の自転車ネットワーク整備方針     |                    |

### <議事（質疑応答）>

#### ○検討会経緯、第二回検討会議題

- ・特になし

#### ○小田原市内の自転車利用状況

構成員：自転車交通量について、駅に向かう交通など、目的地別の交通量は把握しているのか。

事務局：大規模な調査を行えば、目的地別の交通量の把握も可能であるが、時間的な制約等により、今回は断面交通量が把握することを目的に調査を実施した。

#### ○小田原市内の自転車関連の課題

- ・特になし

#### ○自転車ネットワーク計画の基本方針と計画目標

構成員：計画目標で示している「事故の削減」は数値目標を掲げる予定か。

事務局：アウトプット指標（具体的な数値目標）を掲げる予定はない。計画目標で整理している内容は自転車ネットワーク整備のみだけではなく他事業との関連により達成がされる目標である。このため、自転車ネットワーク計画の計画目標としては定性的な目標とした。

事務局：また、自転車ネットワーク計画により事故等の課題の削減と同時に、健康等の新たな需要創出への寄与を目標と設定している。需要が増えると傾向的に事故件数が増加するため、1指標による判断が難しい側面があり、定量的ではなく、定性的な目標とした。

構成員：アウトカム指標の効果・達成度の確認方法は、個別指標の数値だけの判断ではなく、検討会における総合的な内容、全体的な状況を見て判断することになるのか。

事務局：検討会において、データ確認とともに、内容を総合的に検討し、目標に関する評価を行う方針である。

構成員：個別の事業を行っていく視点では、総合的な評価というのは説明が難しい側面もある。その点ではデータ数値が必要な場面では、数値を使って事業理由や効果の説明をしていくべきであろう。

構成員：P D C Aサイクルについて各計画目標の項目で進捗が一定でないことが想定される。P D C Aサイクルは全項目同一時期に検証するのか。特に、環境・観光等の他事業が密接に関連する項目は、その後の状況次第では当初目標が変わってくる可能性がある。仮に状況が変わった場合でも、この5年・10年サイクルは変わらないのか、状況に応じて計画目標の変更等の対応を行う予定か。

事務局：P D C Aサイクルは原則として5年の中間検証と10年検証とする。ただし、ご指摘頂いたような、大きな方針転換等があった場合には、見直しの必要性について検討したいと考える。

構成員：小田原駅周辺では買い物利用店舗の駐輪施設が少ない点が課題である。自転車の利用者・分担率を高め、快適性を向上させるためには、駅周辺の商業地における店舗前などの駐輪場や駐輪スペースの整備を実施する必要があると考える。計画目標の課題として「商業地における駐輪施設の不足」の追記が望ましいのでは。

事務局：計画目標項目「快適」の課題として「商業地における駐輪施設の不足」を追記する。

構成員：自転車ネットワーク整備だけではなく、駅中心の利便性を考えると、自転車の歩道通行可の規制や駐輪施設等の整備も取り組むことが重要と考える。他自治体では歩道上の植樹柵の間を駐輪スペースとして整備している例もある。民間に管理委託することもできると思うので検討していくべき。

事務局：駅周辺の駐輪施設の課題は重要と考えている。目標に対する取組みに、駐輪場施設の整備等の記述もある。駅周辺の駐輪施設について、自転車ネットワーク検討とは別に小田原市として検討する予定である。

構成員：今後の自転車移動の位置付けを市としてどのように考えているのか確認したい。現状では端末的な使い方が主であるが、長トリップ移動手段にしたいとか、自動車から自転車へ転換させていくとか、例えば将来的に自転車の位置づけを自動車よりも高い位置づけにするなどは考えているのか。

事務局：両方を考えている。端末交通の自転車分担率を向上させつつ、低炭素都市づくりに向けた自動車から自転車への転換促進も図り、全体として自転車利用者数の増加を狙っている。

構成員：また、快適な通行空間というのも幅があると思うが、場所によっては、自転車が優遇されるようなエリアというのもあり得るのか。

事務局：資料では、企業ヒアリング等で転換の可能性があり、利用者数が増えると考えているが、将来的な自転車利用内容についてはまだ把握していないところもある。

事務局：自転車優遇エリアの事例としては、歩車共存道路のような考え方となるが、観光地や商業地では歩行者・自転車を優遇した空間再配分というものがある。

事務局：また、観光資源が豊富な小田原市では、観光地同士の連絡にレンタサイクルを利用してもらうことで利用率向上を図りつつ、観光地同士を連絡する路線を自転車優遇路線とすることも良いのではないかと思う。

構成員：現状のレンタサイクル利用率は高くないため、自転車優遇エリアの検討を行う場合は観光視点で行ってほしい。

事務局：了解した。

構成員：レンタサイクル利用促進と観光地での自転車優遇を検討することは可能と考えるが、交通規制の変更や、商業地の用地取得などを伴うような自転車優遇路線の整備は実現が難しい。路線的なハード面の整備ではなく、観光の駐輪場とか駐輪スポットとか、そういう視点で優遇するほうが良い。観光マップ・観光案内等の総合的な観光自転車優遇の取り組みが良いのではないかと。

事務局：事務局としても路線のハード面の整備は場所によっては課題が大きいと考えている。整備の難しさと整備効果を図りながら今後、検討していくということであって、自転車優先道路を作っていく方針がある訳ではない。

### ○小田原市内の自転車ネットワーク軸

構成員：自転車の利用状況や課題から導かれたのが「軸」で、自転車ネットワーク路線は「軸」の中から整備すべき路線を決めていくものが、「路線」との理解で良いか。

事務局：その通りである。

構成員：酒匂連携軸と中井連携軸はネットワーク候補路線がそれぞれ1路線となっている。他に候補路線はないのか。

事務局：中井連携軸に関しては、候補路線が1路線しかないのが実情である。酒匂連携軸に関しては、ほかにも検討の余地があるため、第3回検討会までに各道路管理者と確認を行いたいと考えている。

事務局：また、「たたき台」として提示したネットワーク候補路線については、各道路管理者において、第3回検討会までに意見・要望等の確認を頂きたい。

### ○駅周辺の自転車ネットワーク整備方針

構成員：小田原駅と鴨宮駅のみで良いのか。利用者の多い小田急線の駅も必要ではないか。パブリックコメント等で指摘を受けるかもしれない。

事務局：今のところ、ネットワーク路線は、主な幹線道路中心に選んでいる。駅へのアクセスする支線などについては、ネットワーク計画ができてから、現状に応じて管理者が整備を検討するというところでも良いのではないかと考えている。

### ○自転車利用ルールの周知

・特になし

### ○次回の検討会予定、P I 方針

事務局：次回は12月26日木曜日、午後2時から小田原市役所3階 全員協議会室での開催を予定している。当初は年明け（1月中旬）の開催を予定していたが、パブリックコメント実施に伴い、繰り上げたものである。年末のお忙しい時期の開催となるが出席の程お願いしたい。

### ○その他

構成員：今回の議題とは異なるが、市内で事故対策として路面着色を行っている事例があるが、路面着色に関して、色の指定はあるのか。

事務局：事故対策関係の路面着色の色は道路管理者が任意で実施している対策であるため、決まった色という訳ではない。また、自転車専用通行帯の路面色に関しても、色をどうするか、第4回検討会の議題としたいと考える。