

第4回 小田原市自転車ネットワーク計画検討会

日時：平成26年3月24日（月）14:00～16:00

場所：神奈川県県西地域県政総合センター 2F 2G会議室

<議事次第>

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| (1) 検討会経緯、第四回検討会議題 | (6) 自転車ネットワーク計画の策定 |
| (2) パブリックコメント結果の報告 | (7) 今後の計画のPDCAサイクル |
| (3) 自転車ネットワークの整備優先区間の検討 | (8) その他 |
| (4) 自転車空間の構造・デザインの検討 | |
| (5) 自転車関連施策・事業への提言 | |

<議事（質疑応答）>

○検討会経緯、第四回検討会議題

・特になし

○パブリックコメント結果の報告

・特になし

○自転車ネットワークの整備優先区間の検討

構成員：優先区間整備区間の検討において「事故」、「自転車交通量」、「発集拠点」の観点でそれぞれ「◎」「○」「△」「記載なし」としているが、評価基準はどのように設定しているのか。また、指標項目毎の重み付けはどのように設定しているのか。ネットワーク計画は市民の目に触れるため、例えば「◎」の理由や重み付けを計画に明記した方が良いのではないかと考える。

事務局：備考欄に区間抽出の視点や説明を追記したいと考える。

構成員：サイクリングロード（堤防活用）について、優先整備区間に位置付けられているが、河川堤防が未整備区間も含まれていると思われる。当該箇所の河川堤防は県管理河川において、比較的優先度が低く、堤防構築までに時間を要すると考えられるが、河川管理者と調整が必要ではないかと考える。

事務局：市としては、堤防道路を活用してサイクリングロードを整備したい考えである。河川堤防未整備区間については、河川管理者との確認・調整の上、結果を踏まえて優先整備区間への位置付けを判断したいと考える。

構成員：創出モデルとは、他の優先整備区間に先駆けて整備する区間か。

事務局：該当区間を小田原市の自転車空間整備モデルとして整備し、課題等を把握・改善の上、他の路線整備を行っていききたい考えである。

構成員：優先整備区間のエリアが広く、5年・10年後のPDCAサイクルのチェック時に達成率が上がらないことが想定される。優先整備区間のエリアを絞った方が良いのではないかと考える。

事務局：自転車の課題や需要が大きい区間を選定しているため、整備形態は今後の調整となるが、整備していききたい考えである。また、10年で自転車ネットワーク路線を全て整備し、そのうち優先して整備する区間が優先整備区間の位置付けである。整備進捗等に応じてPDCAサイクルにより見直し等を図っていききたいと考える。

○自転車空間の構造・デザインの検討

構成員：自転車空間の標準的な構造として「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」「自転車歩行者道の活用」の4タイプが示されているが、4タイプで整備できない場合が想定されるが、どのように考えているか。また、ネットワーク路線の整備にあたって、裏道利用をしてでも「つなぐ」こと、もしくは、自転車空間の標準的な整備構造として示された「4タイプでの整備」のどちらを重視するのか。

事務局：個別路線の検討の際は、様々な課題等により、4タイプによらない場合も想定される。4タイプは標準的な自転車空間の構造であると理解頂きたいと考える。

整備にあたっての課題については、1回/年程度実施を予定している意見交換会等において、議題として頂き、裏道利用検討の必要性や「つなぐ」「4タイプでの整備」の方向性を検討・調整頂きたいと考える。また、裏道利用を検討する場合においては、当該道路管理者も含めた検討が必要と考える。

ネットワーク計画においては、裏道利用を含めた4タイプ以外の検討の可能性について注記を記載したいと考える。

構成員：自転車や矢印記号のピクトグラムについて、自転車ネットワーク計画に併せて市で作成したのか。

また、誘導サイン・ピクトグラムの標準的な配置について、交差点部にピクトグラムが標示されていないが、交差点部はどのような標示となるのか。

事務局：市で策定済みの公共サインデザインマニュアルを参考に、自転車ピクトグラムの形状を整理した。

矢印記号については、指示標示等との混同をさけるため矢羽根形状とした。また、誘導サイン・ピクトグラムの標準的な配置に関しては単路部を想定して整理している。

構成員：自転車空間（交差点部）の標準的な構造においては、交差点部に矢羽根が示されている。単路部における標準的な配置であるが、交差点部にピクトグラム等を標示した方が良いのではないかと。

事務局：誘導サイン・ピクトグラムの標準的な配置イメージについて、交差点部の矢羽根についても追記をしたいと考える。

構成員：ピクトグラムについては、市町村によって統一的な標示がされていないという課題があるので、設置にあたっては、関係する道路管理者や県警と十分調整を図る必要があると考える。横浜市等で先進事例があるので参考とされたい。

事務局：ネットワーク計画において統一的なピクトグラム形状を設定しない場合は、市内においても統一が図れない恐れがある。自転車空間整備にあたっては、他市等の事例も踏まえて関係機関と調整し、統一性を持ったデザインとしたい。

○自転車関連施策・事業への提言/自転車ネットワーク計画の策定

構成員：関連施策への提言はどこからどこに対する提言か。また、提言は自転車ネットワークの一部としてPDCAサイクルの適用範囲内となるのか。自転車ネットワーク計画の一部であれば「提言」との文言ではないほうが良いのではないかと。

事務局：自転車ネットワーク計画から、市・事業者等に向けた提言である。自転車ネットワーク計画と合わせて取り組むことが望ましい内容として取りまとめている。

構成員：自転車ネットワーク計画（案）の目次において、どこまでがネットワーク計画に示す内容かを明確に示した方が良いのではないか。

事務局「提言」の扱いも含めて、ネットワーク計画・ネットワーク計画の関連内容・参考資料を区分したいと考える。

構成員：提言に関わる内容を自転車ネットワーク計画から除外してしまうと、計画内容の充実が図れないと考える。提言に関わる項目は自転車ネットワーク計画（案）の「基本方針と計画目標」にハード以外の取り組みについて記載されている。「基本方針と計画目標」の補完資料として整理すれば、良いのではないか。

事務局：「提言」ではなく、基本方針と計画目標の「補完資料」としての位置付けとして整理したい。

構成員：優先整備区間を一度に事業化することは難しいのではと想定している。自転車ネットワーク計画に整備優先区間の定義を明記することが必要ではないか。

事務局：整備優先区間の定義をネットワーク計画に明記する。

構成員：資料中にJR東海道線との表記がある。JR線が正ではないか。

事務局：JR線に改める。

○今後の計画のPDCAサイクル

構成員：自転車ネットワーク路線の整備にあたり、道路管理者間で整備方針や課題等の情報共有または調整等を行う体制は構築されるのか。

事務局：PDCAサイクルにおいて、道路管理者による意見交換会を1回／年程度実施し、計画の進捗状況や問題点の共通認識等の情報交換を行いたいと考えている。

○その他

事務局：「これまでの検討会意見の概要とその対応」を説明

事務局：小田原市自転車ネットワーク計画（案）のポイントを説明

事務局：本日の議論を踏まえ、原案を修正したものを「小田原市自転車ネットワーク計画」とし、印刷・製本したものを構成員の皆様への送付を予定している。また、市HPからのダウンロードも可能とする予定である。