

1 調査名称：（藤沢市）都市交通マスタープラン等策定調査

2 調査主体：藤沢市

3 調査圏域：藤沢市全域

4 調査期間：令和4年5月12日から令和5年3月17日まで

5 調査概要：

本業務は、交通マスタープランおよび交通アクションプラン（都市・地域総合交通戦略・地域公共交通計画）の一体的な改定に向けて、過年度に実施された東京都市圏パーソントリップ調査の分析、および交通に関連する統計の分析、将来交通需要推計から整理された基礎データを体系化し、藤沢市のまちづくりの単位である13地区を特性に応じた地域に類型化し、藤沢市の交通課題及び交通まちづくりの基本方針を整理した。その整理結果を踏まえ、新交通計画の改定素案（たたき台）作成とともに、協議会である「藤沢市交通政策推進会議」の資料作成・運営支援を行った。また、交通マスタープランおよび交通アクションプランの進捗確認・評価を行うために、交通に関する意識調査を実施した。さらに、交通マスタープランおよび交通アクションプランの改定と並行して、「ふじさわサイクルプラン（藤沢市自転車活用推進計画）」の改定に向け、自転車に関する基礎データの分析、自転車ネットワークの見直しを行い、「ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会」の資料作成・運営支援を実施した。協議会の結果を踏まえ、ふじさわサイクルプラン改定素案のたたき台を作成した。

I 調査概要

1 調査名称

(藤沢市) 都市交通マスタープラン等策定調査

2 報告書目次

1. 調査概要
 - 1-1 調査の目的
 - 1-2 業務項目
 - 1-3 業務内容
2. 新交通計画改定素案たたき台の作成
 - 2-1 現計画（交通マスタープラン・アクションプラン）の進捗確認と評価
 - 2-2 新交通計画改定素案たたき台の作成
3. 交通計画改定に伴う自転車に関する分野別計画の見直し検討
 - 3-1 現状分析
 - 3-2 現計画の進捗確認と評価
 - 3-3 上位計画の目標及び施策の整理
 - 3-4 村岡地区周辺の自転車利用に関する資料の作成
 - 3-5 将来ネットワーク路線の見直し検討
 - 3-6 自転車に関する分野別計画改定素案たたき台の作成
4. 交通に関する意識調査の実施
 - 4-1 アンケート調査票作成
 - 4-2 返信用封筒作成
 - 4-3 WEB回答用フォームの作成
 - 4-4 回答の集計，分析
5. 検討組織の運営支援
 - 5-1 新交通計画改定に関する検討組織の運営支援
 - 5-2 自転車に関する分野別計画改定に関する検討組織の運営支援

3 調査体制

①藤沢市交通政策推進会議

藤沢市交通政策審議会
(会長：東洋大学 国際学部国際地域学科 教授 岡村 敏之)

藤沢市交通政策審議会 事務局
(藤沢市建築計画部都市計画課)

②ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会
(会長：東洋大学 国際学部国際地域学科 教授 岡村 敏之)

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会 事務局
(藤沢市建築計画部都市計画課)

4 委員会名簿等：

①藤沢市交通政策推進会議（R5.3.31時点）

区分		所属・役職等	氏名（敬称略）
学識経験者	会長	東洋大学国際学部国際地域学科 教授	岡村 敏之
	副会長	日本大学理工学部土木学科 教授	大沢 昌玄
交通事業者	委員	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社企画総務部企画部長	吉田 忠司
	委員	小田急電鉄株式会社 交通企画部長	小川 司
	委員	相模鉄道株式会社 経営企画部長	金田 有紀
	委員	江ノ島電鉄株式会社 鉄道部長	鈴木 孝浩
	委員	横浜市交通局 高速鉄道部長	亀本 武伸
	委員	湘南モノレール株式会社 代表取締役社長	小川 貴司
	委員	一般社団法人神奈川県バス協会 常務理事	小堤 健司
地方運輸局	委員	一般社団法人神奈川県タクシー協会 相模支部 藤沢地区会 地区会長	山本 まり子
	委員	国土交通省関東地方整備局 神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官	後藤 洋一
交通管理者	委員	神奈川県藤沢警察署 交通課長	田口 晃
	委員	神奈川県藤沢北警察書 交通課長	地道 大輔
道路管理者	委員	国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所 調査課長	三浦 淳
	委員	神奈川県県土整備局藤沢土木事務所 工務部道路維持課 課長	坂口 勝利
	委員	藤沢市道路河川部 部長	北村 和利
神奈川県	委員	神奈川県県土整備局都市部交通企画課 副課長	最上 祐紀
藤沢市	委員	藤沢市都市整備部 部長	川崎 隆之
関係団体	委員	藤沢市商工会議所 専務理事	竹村 裕幸
	委員	社会福祉法人藤沢市社会福祉協議会 常務理事	小野 秀樹
市民	委員	善行地区	浅野 正博
	委員	湘南大庭地区	新井 秀雄
	委員	善行地区	岩田 吉史
	委員	遠藤地区	小林 学
	委員	善行地区	古山 眞衣

②ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会（R5. 3. 31 時点）

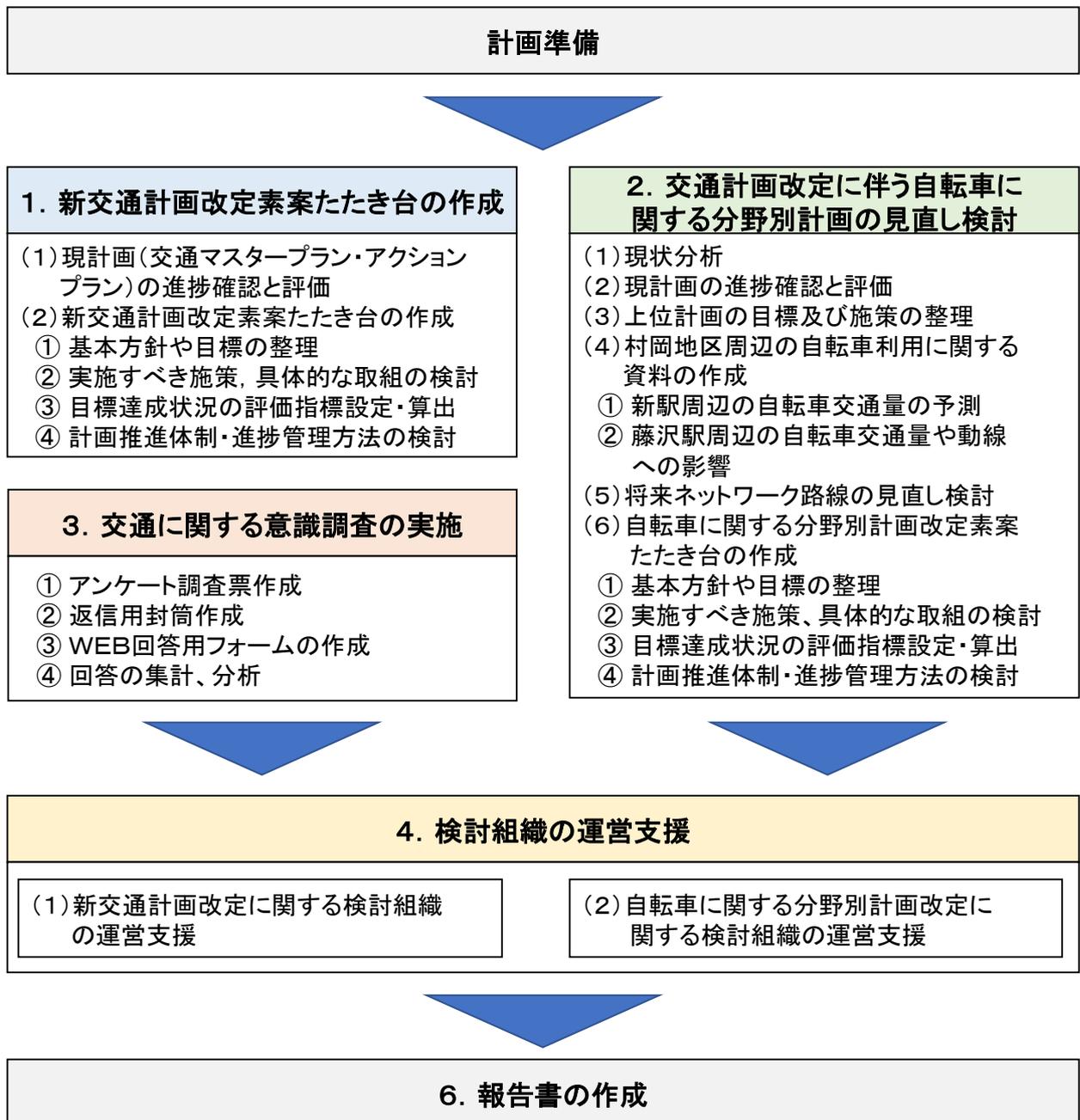
区分		所属・役職等	氏名（敬称略）
学識経験者	会長	東洋大学国際学部国際地域学科 教授	岡村 敏之
商工関係	副会長	一般社団法人 藤沢商店会連合会 事務局長	青木 明彦
	委員	藤沢商工会議所 事務局長	齋藤 美之
	委員	神奈川県自転車商協同組合 藤沢支部長	武藤 恒平
交通事業者	委員	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部課長	佐藤 勝太
	委員	江ノ島電鉄株式会社 経営管理部課長	関口 純
交通管理者	委員	神奈川県藤沢警察署 交通課	金 義明
	委員	神奈川県藤沢北警察書 交通課	安堵城 勝
神奈川県	委員	神奈川県藤沢土木事務所 道路維持課長	坂口 勝利
藤沢市	委員	藤沢市 道路河川部 道路整備課長	中尾 武
	委員	藤沢市 計画建築部 都市計画課長	森井 壽浩
市民等	委員	南部地区（明治地区）	鎌倉 晴久
	委員	南部地区（湘南大庭地区）	小林 由紀雄
	委員	中央地区（鵜沼地区）	大崎 保則
	委員	北部地区（湘南台地区）	仲座 洋一
	委員	藤沢市青少年指導員協議会 会長	猪野 恭子
	委員	藤沢市老人クラブ連合会 防犯交通安全部会長	細谷 昭二

II 調査成果

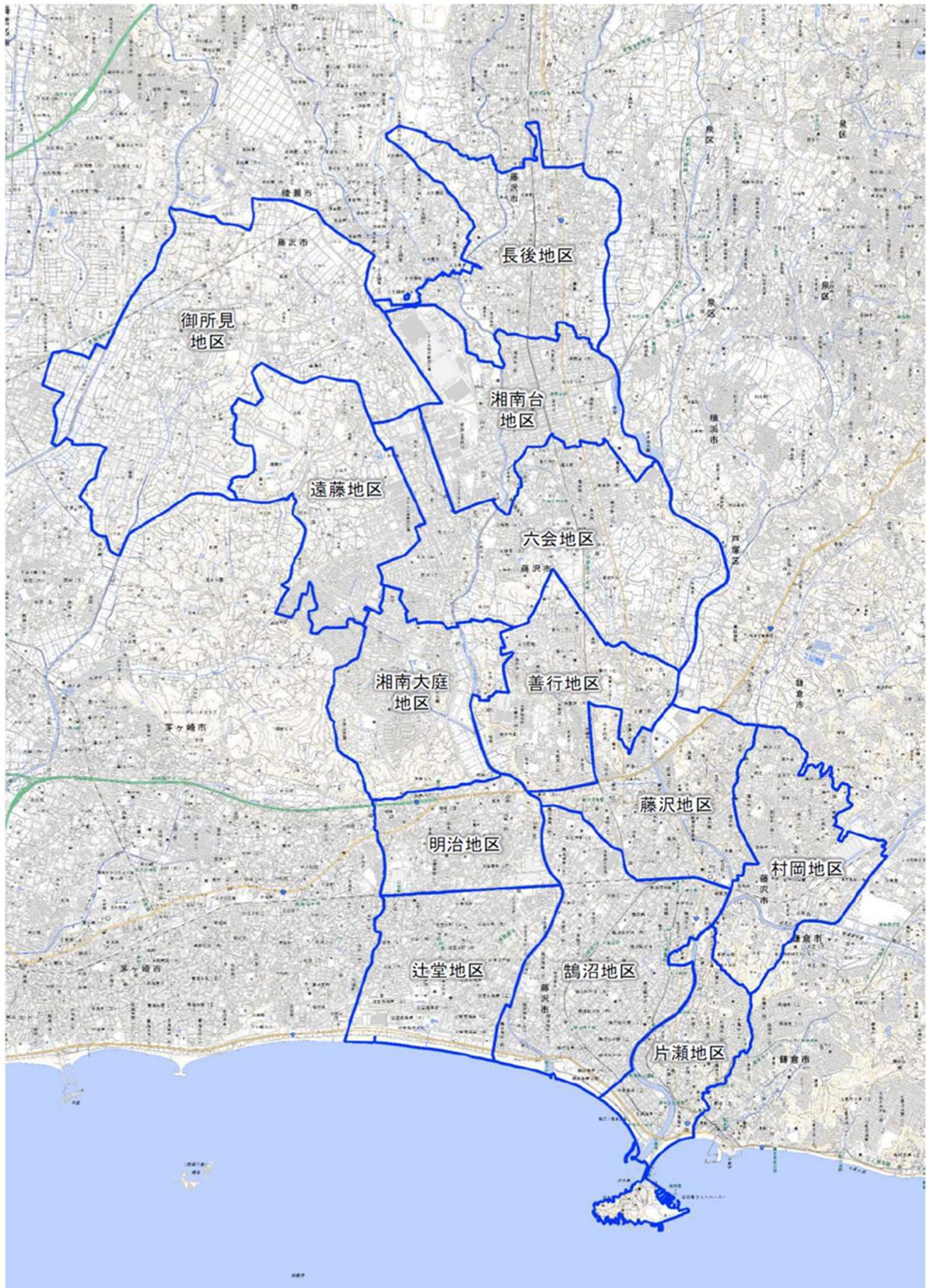
1 調査目的

本業務は、過年度に実施した交通関連調査の結果をもとに、令和5年度の改定完了に向けた新交通計画改定素案のたたき台作成・修正及び自転車に関する分野別計画の改定素案のたたき台作成を行うことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図
(藤沢市全域)



4 調査成果

新交通計画改定素案たたき台の作成

■現計画（交通マスタープラン・アクションプラン）の進捗確認と評価

現計画（交通マスタープラン・アクションプラン）の進捗状況の確認と進捗の評価を行った。

進捗状況と評価は以下の通りである。

評価指標			計画策定時		R4 年度	R12 目標 (MP)	進捗評価
			交通マス (H26.3)	アクションプラン (H27.3)			
評価 指標 1	1-1	最寄り駅まで15分圏の人口割合 (自転車考慮した場合)	72% (82%)	72% (82%)	74% (82%)	90% (95%)	△
	1-2	藤沢駅まで30分圏の人口割合	84%	84%	約87%	90%	△
	1-3	地域特性に応じた公共交通サービス(乗合 タクシーやデマンド交通など)の導入エリア数	—	—	2エリア	6エリア	×
	1-4	最寄り駅までの所要時間に関する満足度	—	約45%	約36%	45%以上 (向上)	×
	1-5	公共交通の利便性に関する満足度	—	約44%	約30%	44%以上 (向上)	×
評価 指標 2	2-1	藤沢IC・寒川IC・綾瀬IC・栄ICまで 30分圏の人口割合	33%	33%	100%	100%	○
	2-2	藤沢IC・寒川IC・綾瀬IC・栄ICまで 15分圏の産業系市街地割合の増加	2% (0.1/7.5km ²)	2% (0.1/7.5km ²)	約31% (2.4/7.7km ²)	80% (6.0/7.5km ²)	△
	2-3	自動車走行環境に関する満足度	—	約17%	約12%	21%以上 (向上)	×
	2-4	インターチェンジまでの所要時間に 関する満足度の向上	—	約14%	約24%	14%以上 (向上)	○
評価 指標 3	3-1	鉄道・バス・自転車の利用割合	約43%	約43%	約57%	43% (維持)	○
	3-2	自動車の割合	約30%	約30%	約26%	30% (維持)	○
	3-3	自転車走行空間の整備延長	—	約0.5km	約16.0km	5.0km	○
	3-4	自転車走行環境に関する満足度	—	約10%	約12%	14%以上 (向上)	△
評価 指標 4	4-1	鉄道駅のバリアフリー施設の整備率 (移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく)	88% (15/17駅)	94% (16/17駅)	100% (17/17駅)	100% (17/17駅)	○
	4-2	ノンステップバスの導入率	19%	20%	62%	70%	△
	4-3	緊急輸送道路(避難経路)に架かる橋梁の耐震 補強整備率	55% (21/38橋)	58% (22/38橋)	62% (32/52橋)	100% (38/38橋)	△
	4-4	都市計画道路の整備率	74% (121/162km)	75% (122/162km)	77.5% (126.0/162km)	84% (136/162km)	△
	4-5	UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの 導入台数	0.2% (1/520台)	1% (6/520台)	8% (40/520台)	10%	△
	4-6	市内の歩行環境に関する満足度	—	約25%	約17%	25%以上 (向上)	×
	4-7	避難経路の道路環境に関する満足度	—	約44%	約57%	44%以上 (向上)	△

■新交通計画改定素案たたき台の作成

市民意識調査、交通政策審議会の結果及び過年度の交通関連基礎調査データ等を踏まえて、新交通計画の改定素案のたたき台を作成した。作成したたたき台の一部を以下に示す。

【新たに考慮すべき変化】

Point 暮らし像の変化

- 豊かな暮らし・いきいきとした生活（Well-being）の重要性の高まり。
- 最先端テクノロジーを活用した安全安心で暮らしやすいまち（スマート藤沢）の実現。



Point 移動の質の変化

- 高齢化の進展・テレワーク等の定着により「通勤」を目的とする移動の減少し、「私事」を目的とする移動の増加。
- また、短い移動（居住地周辺の移動）の増加。

	市内	市外	合計
全移動	13.1%	86.9%	100%
通勤	21.2%	78.8%	100%
私事	18.1%	81.9%	100%



Point 地区ごとに異なる交通特性

- 人口動態や公共交通の利用実態・利用しやすさ等が地区で異なり、地域の実情に応じ、地域で考えることがより重要に。

※詳細な分析は「2章 4.地域特性に応じた地域の類型化」に記載



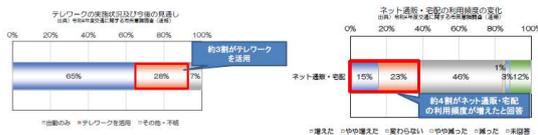
Point 物流対策の必要性の高まり

- Eコマースの普及等により BtoC、BtoB ともに市場規模が年々増加しており、宅配取扱量も急激に増加。
- 2024年問題をはじめとし、物流業界を取り巻く環境の大きな変化。



Point テレワーク・Eコマースの進展

- 新型コロナウイルス感染症により、新たな生活様式が定着。
- 移動しなくても目的を達成できるようになり、ライフスタイルが急速に変化。



Point 新技術の進展

- MaaS などの新技術により、既存の交通サービスだけでなく、多様な輸送資源の効率的な活用が期待。
- 空飛ぶクルマ・自動運転などにより自由な移動の実現が期待。



【重視する視点】

暮らし	←	地元生活圏における生活のための移動（買い物・医療・行政手続き） 末端の物流 等
健康・幸福	←	余暇活動における移動（趣味、人との交流）、外出促進による健康寿命の延伸 等
都市活力	←	最寄りの都市拠点までの移動、産業・観光振興、市外への移動、都市拠点の回遊性・物流 等
環境	←	環境保全、脱炭素、自然との共生 等
安全・安心	←	防災、災害に対する強靱性、バリアフリー、交通安全 等

【将来交通像】

(仮) 自由な移動がもたらす健幸都市 ふじさわ

～マルチモーダルでつなぐ 人・モノ・みらい～

人口減少・超高齢化や技術の進展だけでなく、コロナ禍により、人の移動が劇的に変化した中で、藤沢市の都市の活力を維持していくために、都市拠点を結び骨格的な交通網の形成をめざします。

また、超高齢化や働き方・ライフスタイルの変化によって、通勤・通学の減少が想定され、横浜・川崎や東京方面への移動が減少し、市内で完結する移動が増加することが考えられます。したがって、都市拠点だけでなく、地区拠点や幹線系のバスへのアクセシビリティを高め、だれもが、いつでも、どこにでも多様な手段で自由に移動でき、過度に車に頼ることなく住み慣れた地域で、健康で幸せに暮らし続けることのできる総合交通体系の実現をめざします。

【取組方針・内容】

基本方針	取組方針	取組内容
生活を支える交通まちづくり	地域特性に応じた地域交通サービスの充実	中心市街地までの交通手段の充実
		地域交通の既存バス路線の維持・確保
	地域、交通事業者、関係機関、行政などの協力・連携	地域住民と交通事業者の協働による新たな地域公共交通システムの導入
		地域、交通事業者、関係機関、行政などの協力・連携
体も心も豊かにする交通まちづくり	過度に自動車に頼らない交通体系づくり	モビリティ・マネジメントの推進
	健康増進につながる移動環境づくり	公共交通の利用促進
		移動しやすい環境の整備
		自転車利用を促進する総合的な自転車施策の展開
活力と賑わいを生み出す交通まちづくり	広域的な公共交通ネットワークの強化	広域的な鉄道ネットワークの強化
		広域連携軸（公共交通）の整備
		交通拠点（都市拠点）の整備
		鉄道の輸送力増強の促進
		交通結節点としての都市拠点の機能強化
	賑わいを生み出す交通機能の強化	骨格となる道路ネットワークの整備
		都市拠点の回遊性向上 駐車環境整備
自然と調和する環境負荷の低い交通まちづくり	環境にやさしい交通環境づくり	都市拠点へのアクセシビリティ向上
		環境負荷の小さい自動車の普及促進
		自動車の利用抑制
人にやさしく災害に強い交通まちづくり	安全で安心して移動できる空間づくり	ユニバーサルデザイン化の推進
	災害に強い交通まちづくり	交通安全対策の推進
	既存交通施設の適正な維持管理の推進	交通基盤の整備
	既存交通施設の適正な維持管理の推進	既存交通施設の適正な維持管理の推進

■交通計画改定に伴う自転車に関する分野別計画の見直し検討

●現状分析

新型コロナウイルス感染症感染拡大、ICTの進展、超高齢化社会の本格的な到来など、我が国の自転車を巡る社会情勢の変化を整理した。

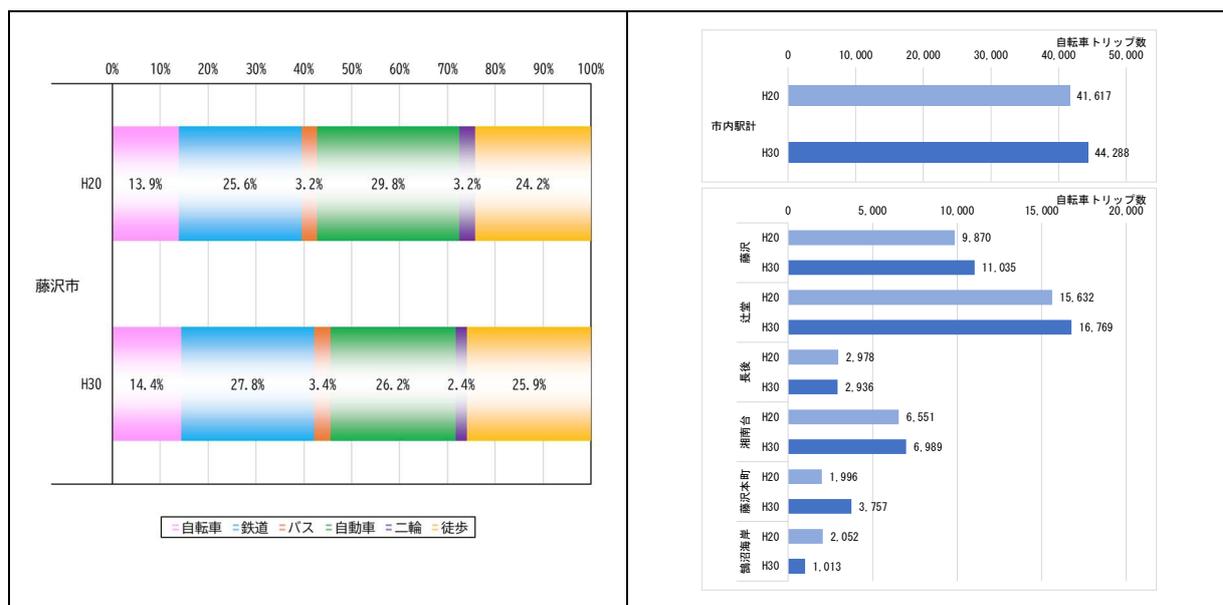


図：社会情勢の変化 (出典：国土交通省資料を一部加筆)

●パーソントリップ調査の比較分析

H30・H20年東京都市圏パーソントリップ調査(以下、PT調査)を用い、自転車の利用状況の変化を整理した。H30年における本市の自転車の代表交通手段分担率は14.4%であり、この10年間で自転車の分担率は0.5ポイント増加している。

また、駅端末交通手段の自転車トリップは約1割増加しており、辻堂駅や藤沢駅で特に自転車利用が多くなっている。



図：代表交通手段分担率(左)及び市内駅別の自転車による端末トリップ数(右)(出典：H30・20PT調査)

■ 現計画の進捗確認と評価

評価指標の進捗確認及び評価を行った。進捗状況と評価は以下の通りである。

表：評価指標の進捗及び評価

評価指標	策定時 (H26.3)		R3年度	達成状況
	H26	目標値		
方針1 走行空間整備				
自転車走行空間の整備延長 (道路空間再配分・新設) ※上段：NW路線以外を含む 下段：NW路線のみ	0km	5km	16.0km	達成
	0km	5km	14.7km	
鉄道駅周辺の 自転車走行空間の充実度	0 駅	4 駅	1	未達
自転車走行環境に関する 満足度	9.10%	向上を目指す	12.0%	達成
評価指標	策定時 (H26.3)		R3年度	達成状況
	H26	目標値		
方針2 駐輪環境整備				
鉄道駅周辺の駐輪環境の 充実度	19,966台	20%増 (23,960台)	23,450台	達成
自転車駐車場所に関する 満足度	15.2%	向上を目指す	12.6%	未達
評価指標	策定時 (H26.3)		R3年度	達成状況
	H26	目標値		
方針3 利用促進				
自転車の利用割合	13.8%	13.8% (現状維持)	14.4%	達成
評価指標	策定時 (H26.3)		R3年度	達成状況
	H26	目標値		
方針4 交通ルール遵守		目標値		
自転車の交通事故件数	478件 (H24)	200件	311件 (R3)	未達
交通安全教室の受講者数	20,383人	前年からの 毎年5%増	14,200人 -34%	未達

上位計画の目標及び施策の整理

国、県の自転車活用推進計画との対応関係の整理から、今後強化すべき施策等を検討し、「健康増進（レジャー等の利用推進）」「自転車を活用した観光の取組」「災害時における交通機能の維持」等の内容について、追加の必要性を整理した。

◆自転車活用推進法

〈基本理念〉

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保

自転車の活用を総合的・計画的に推進

• 国の自転車活用推進計画を勘案して定める、自転車活用推進法に基づく都道府県自転車活用推進計画。

- 国が第2次自転車活用推進計画を策定したことなどを踏まえ計画を見直し。
- 本県の実情に応じた自転車の活用に関する施策を総合的に進める指針として位置付けるもの。

◆自転車活用推進計画（国）

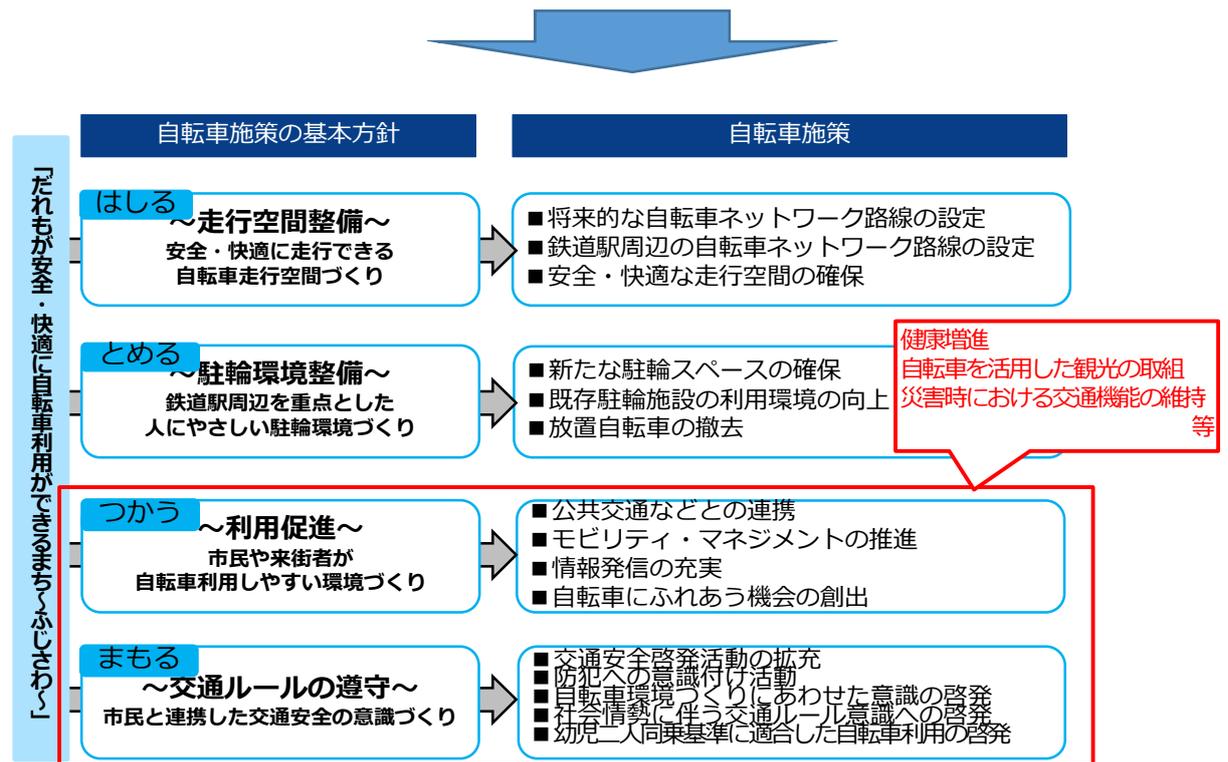
法の目的や基本理念を踏まえるとともに、自転車を巡る現状及び課題に対応するため、次の4つの目標を掲げている。

- 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

◇現状を踏まえた課題から、4つの目標を定めている。

- 目標1. 自転車を快適に利用できる環境の整備
- 目標2. 自転車活用を通じた未病改善の推進
- 目標3. 観光・サイクルスポーツの振興による地域の活性化
- 目標4. 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

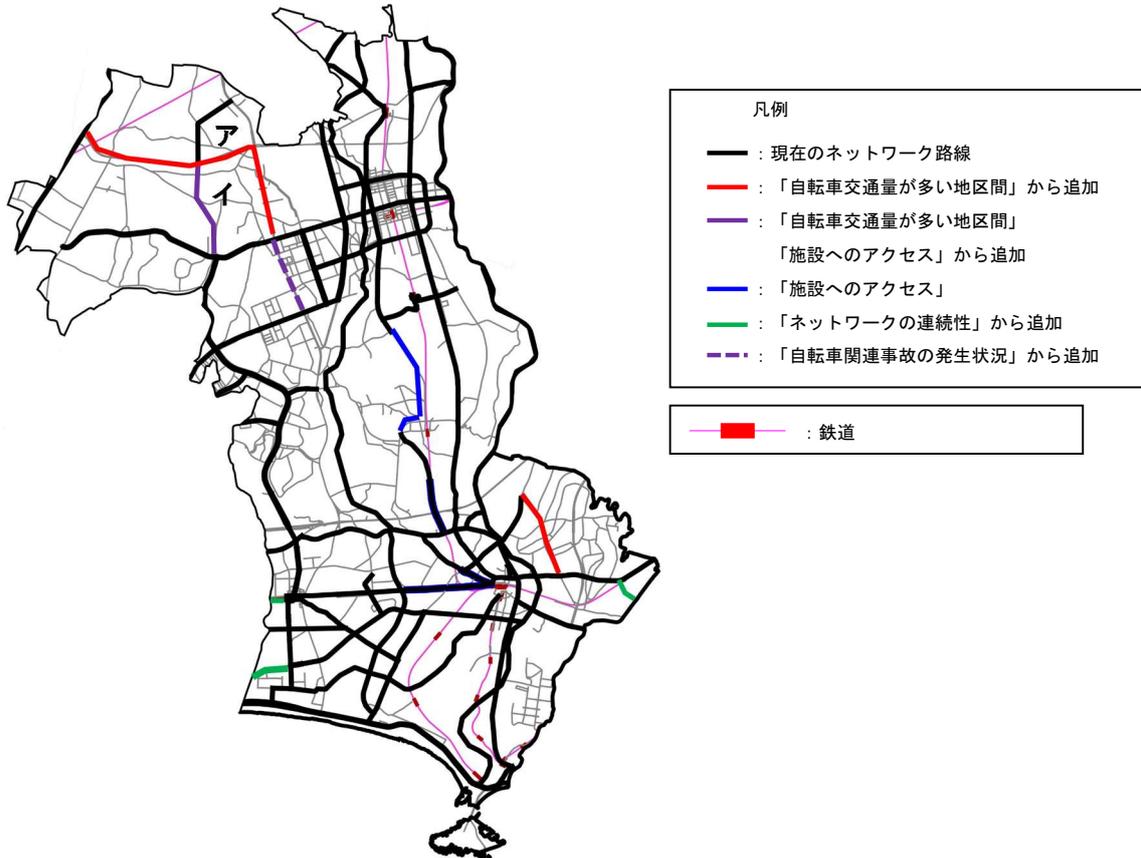
図：上位計画の目標（左：国、右：県）



図：今後強化すべき施策等（案）

■将来ネットワーク路線の見直し検討

自転車ネットワーク路線の見直しを行った。検討にあたっての視点及び候補路線（案）は、以下の通りである。



自転車交通量が多い地区間の選定	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜伊勢原線－藤沢厚木線（図中宇 ア）もしくは「横浜伊勢原線－遠藤葛原線（図中 イ）の追加」（御所見⇄湘南台間のネットワーク化） ※施設へのアクセスを踏まえると、「横浜伊勢原線－遠藤葛原線」の追加が考えられるが、当該道路の車道幅員、自動車交通量を踏まえないで区間をネットワークとするか確認・検討することが望ましい。 ・「村岡大鋸線」の追加を検討（藤沢⇄村岡間のネットワーク化）
学校などへのアクセス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・「善行長後線」の追加を検討 ※ネットワークの連続性からあわせて「石名坂善行線」の追加も検討
商業施設へのアクセス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・追加候補路線なし
既設の自転車走行空間が整備されている路線と接続する路線	<ul style="list-style-type: none"> ・「浜竹通り」「県道戸塚・茅ヶ崎線」の追加を検討 ・「村岡新駅南口通り線」の追加を検討（鎌倉市から村岡新駅へのアクセス）
観光・レジャーなどによる広域ネットワーク路線	<ul style="list-style-type: none"> ・「遠藤葛原線」の追加を検討
自転車関連事故が多い路線	<ul style="list-style-type: none"> ・「県道 43 号藤沢厚木線（石川 5 丁目付近）」の追加を検討（ほかは道路の規格が該当する規格ではなかった）

図：自転車ネットワーク追加候補路線及び選定にあたっての視点

自転車に関する分野別計画改定素案たたき台の作成

現況分析及び協議会や市民意識調査の結果等を踏まえ、ふじさわサイクルプランの改定素案たたき台を作成した。作成したたたき台の一部を以下に示す。

【自転車の活用イメージ】

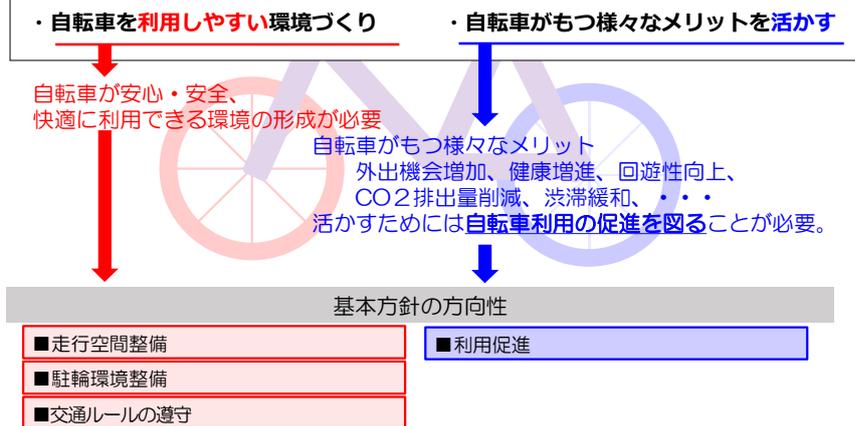


【将来像】

◆将来像

(仮) だれもが、いつでも安全・快適に自転車利用ができるサイクルシティ 藤沢

◆将来像を実現するための2つの視点



【基本方針】

走行空間整備	～走行空間整備～ 安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり
駐輪環境整備	～駐輪環境整備～ 鉄道駅など拠点周辺を重点とした人にやさしい駐輪環境づくり
利用促進	～利用促進～ 市民や来街者が自転車を使いたくなる環境づくり
交通ルールの遵守	～交通ルールの遵守～ 市民等と連携した自転車利用ルール遵守の意識、他者への思いやりの意識づくり

【追加すべき施策、具体的な取組（案）】

走行空間整備	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅や地区拠点等へのアクセスを中心とした自転車通行空間の整備【強化】 ・自転車による観光地の周遊やサイクリングを楽しめる環境の整備【新規】
駐輪環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅や地区拠点等周辺での駐輪場整備（買い物目的の自転車駐輪場の整備や運用を含む）【継続】 ・駐輪場の質の向上（電動アシスト自転車や子乗せ自転車等の普及を踏まえた質の向上）【新規】
交通ルールの遵守	<ul style="list-style-type: none"> ・幅広い世代への交通安全教育の実施（特に自転車利用や自転車関連事故が多い世代への教育）【強化】 ・自転車損害賠償責任保険等への加入の促進【強化】
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用による未病改善の周知啓発【新規】 ・観光客の回遊性を高めることや、公共交通を補完する二次交通としてシェアサイクルの普及促進（周辺市町との連携含む）【新規】 ・近距離（概ね〇km以内）での自動車から自転車への転換促進（モビリティ・マネジメントの実施）【強化】 ・公共交通等との連携強化（モビリティハブ、MaaS）【強化】 ・災害時に被災状況を把握するための自転車の活用などの検討【新規】 ・地域の魅力を感じられるルート設定や情報発信などの推進などNCRと連携による地域振興・活性化【新規】

■交通に関する意識調査の実施

意識調査の回収状況は以下の通りである。

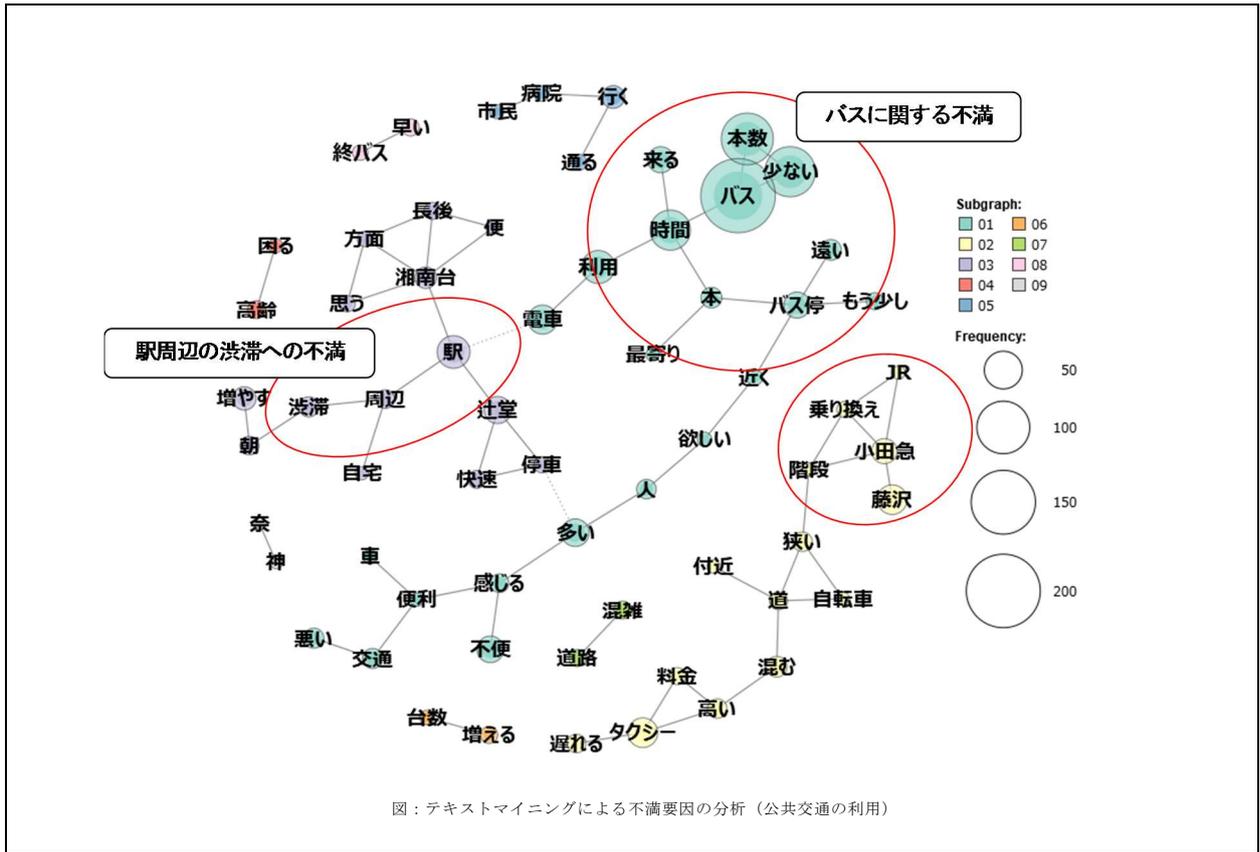
	総数	郵送	WEB
発送数	3550		
回収数	1363	948	415
回収率	38.4%		

また、交通に関する7つの満足度は、前年度と比較し、全項目で低下した。

低下要因については、各項目の自由記載内容について、テキストマイニングを用い、分析・整理を行った。分析結果の一部を以下に示す。

図：交通に関する7つの満足度の推移

	令和2年度	令和3年度	令和4年度
公共交通の利用	33.5%	37.7%	30.0%
自動車の走る道路	13.5%	16.0%	14.0%
自転車の走りやすさ	11.4%	12.0%	11.9%
駐輪施設の場所や設備	11.3%	12.6%	11.6%
歩道の歩きやすさ	21.2%	17.6%	16.9%
最寄り駅までの所要時間	36.5%	42.3%	35.8%
高速ICまでの所要時間	23.4%	27.2%	24.4%



■ 検討組織の運営支援

今年度は各 3 回開催した。開催内容については以下の通りである。

① 藤沢市交通政策推進会議の開催

	開催日時	会場	次第
第 1 回	2022 年（令和 4 年） 7 月 19 日（火） 午前 10 時 00 分 開会	藤沢市役所 本庁舎 8 階 8-1 会議室	1 開会 2 委員の委嘱 3 藤沢市交通政策推進会議設置要綱について 4 会長、副会長の選出 5 成立宣言 6 議題 （1） 藤沢市の交通の概要について （2） 交通計画の進行管理について （3） 交通計画の見直しについて 7 その他 8 閉会
第 2 回	2022 年（令和 4 年）10 月 4 日（火） 午前 9 時 30 分 開会	藤沢市役所 本庁舎 5 階 5-1 会議室	1 開会 2 成立宣言 3 議題 （1） 地区別の交通特性について （2） 藤沢市の将来交通像について （3） 交通に関する市民意識調査について 4 その他 5 閉会
第 3 回	2023 年（令和 5 年）2 月 9 日（火） 午前 9 時 30 分 開会	藤沢市役所 本庁舎 8 階 8-1 会議室	1 開会 2 委員の委嘱 3 成立宣言 4 議題 （1） 令和 4 年度 交通に関する市民意識調査結果の概要につ いて （2） 地区別の交通の方向性について （3） 藤沢市の交通の方向性について 5 その他 6 閉会

②ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の開催

	開催日時	会場	次第
第 18 回	2022 年（令和 4 年） 7 月 19 日（火） 午前 10 時 00 分 開 会	藤沢市役所 本庁舎 8 階 8-1 会議室	1 開 会 2 成立宣言 3 会長、副会長の選任 4 議 題 （1）令和 4 年度の取組について （2）ふじさわサイクルプランの改定について 5 閉 会
第 19 回	2022 年（令和 4 年） 10 月 4 日（火） 午後 1 時 30 分 開会	藤沢市役所 本庁舎 5 階 5-1 会議室	1 開 会 2 成立宣言 3 議 題 （1）ふじさわサイクルプランの改定について ・現状の把握 と課題の抽出・ （2）実施計画の見直しについて（はしる・とめる） （3）辻堂駅周辺自転車走行空間整備計画について 4 閉 会
第 20 回	2022 年（令和 4 年） 2 月 9 日（火） 午後 1 時 30 分 開会	藤沢市役所 本庁舎 8 階 8-1 会議室	1 開 会 2 成立宣言 3 副会長の選任 4 議 題 （1）実施計画の見直しについて（はしる・とめる） （2）ふじさわサイクルプランの改定について ・交通に關す る市民意識調査について ・計画の見直しの方向性に 5 閉 会