

藤沢市交通マスタープラン策定協議会 第1回協議会 議事要旨

- 日 時 : 平成25年1月28日(月) 14:00～
- 場 所 : 藤沢市保健所・南保健センター 3F 研修室
- 出席者 : 委員29名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

荒川 義則	<u>池田厚二郎</u>	市古 元臣	伊藤 喜彦
榎本 考暁	岡村 敏之	尾上 佑介	<u>金子 健治</u>
川村 聖	岸井 隆幸	<u>木下 幸夫</u>	黒田 聡
斉藤 勇	三枝 薫	鈴木 隆夫	<u>清野 尚</u>
高橋 忠雄	高橋 信之	綱島 真人	<u>原 博文</u>
古谷 知之	<u>三木 健明</u>	村木 薫	<u>森 勝彦</u>
矢後 勇	山田 護	山田 榮	山田 正文

- 次 第 :
 1. 開会
 2. 市長あいさつ
 3. 委嘱状交付(委員の紹介)
 4. 藤沢市交通マスタープラン策定協議会設置要綱
 5. 会長、副会長の指名
 6. 議事
 - (1) 交通マスタープランの全体概要について
 - (2) 藤沢市を取り巻く状況と想定される交通課題について
 7. その他

- 配付資料 :
 - ・次第
 - ・委員名簿
 - ・出席者名簿
 - ・座席表
 - ・藤沢市交通マスタープラン策定協議会設置要綱
 - ・資料1 交通マスタープランの全体概要
 - ・資料2 藤沢市を取り巻く状況と想定される交通課題
 - ・参考資料 藤沢市を取り巻く状況と想定される交通課題(詳細版)
 - ・藤沢市都市マスタープラン(概要版)

- 傍聴者 : なし

1. 会長、副会長の指名

【事務局】会長として、日本大学理工学部教授の岸井隆幸委員を推薦。

～全会拍手による賛同～

【会長】副会長として、東洋大学国際地域学部教授の岡村敏之委員を推薦。

～全会拍手による賛同～

2. 議事

■ 資料1「交通マスタープランの全体概要について」

【事務局】資料説明

【A委員】

- ・ 今回のプランの全容把握できた。
- ・ 3ページの上位計画について、神奈川県には「神奈川力構想」があるが、社会経済、環境の変化に対応するために、「かながわグランドデザイン」という名称で、平成24年3月に総合計画を見直したので、修正して欲しい。

【会長】

- ・ 交通マスタープランは、都市マスタープランと同様、2030年を目標と考えて良いか。

【事務局】

- ・ 交通マスについても、同様の2030年を想定している。

【B委員】

- ・ 藤沢市新総合計画の基本構想からも見えるように、藤沢市は、健康、自然、少子高齢化対策などの基盤が強化されていると考える。
- ・ 交通マスタープランを策定するにあたり、これらの基盤の活かし方、福祉や人口増加に対する考え方などについて、伺いたい。

【事務局】

- ・ 現状は人口増加となっているが、今後、平成32年をピークに減少し、高齢化は避けられない。自動車に依存する生活は、健康面への影響等の課題もあるため、公共交通の更なる利用促進が必要であると考えている。
- ・ 方向性については、この会の中で委員の意見を聞きながら進めたい。

■ 資料2「藤沢市を取り巻く状況と想定される交通課題について」

【事務局】資料説明

【C委員】

- ・ 資料2で、「必要」、「重要」、「対策」、「重要視」など、多くの言葉が出てきているが、優先順位などを意識しているのか。

【事務局】

- ・ 現在は、事務局のみで作成している段階で、言葉の使い方が統一されていない状況である。

【C委員】

- ・ 特別に意識しなくても良いと理解して良いか。

【事務局】

- ・ 現段階では言葉の使い方は意識していないが、本日、皆様から意見を伺い、それをもとに、整理していきたい。

【D委員】

- ・ 市民意識において、「鉄道のサービス水準」とあるが、鉄道事業者のサービスではなく、自宅からのアクセス性の話であるため、誤解がないように表現して欲しい。
- ・ 「バスのサービス水準」についても、バス事業者のサービスとバス停までのアクセスの話については、混同しないように表現して欲しい。
- ・ 市民アンケートの結果については、満足している割合が高く出ている印象を受ける。アンケートの取り方にもよるが、個人的には違和感がある。誤解を招くような記述があったのかもしれない。

【事務局】

- ・ 公共交通のサービスについては、鉄道駅から 600m 圏、バス停から 300m 圏を想定し、その範囲内であれば、サービス水準が保たれているという考え方で整理している。表現について見直したい。
- ・ また、アンケート結果についても、再精査する。

【会長】

- ・ 質問の意味は、鉄道事業者のサービスそのものに対する話とは切り分けて表現した方が良いという意図であると思うので、対応して欲しい。

【事務局】

- ・ 修正したい。

【会長】

- ・ アンケートの出典が分からない。データの裏付けになるものなので、教えて欲しい。

【事務局】

- ・ アンケートは、藤沢市が平成 23 年の 10 月頃に調査をしたものである。出典を記載するようにしたい。また、分析方法についても再精査したい。

【E委員】

- ・ 都市計画マスタープランの将来都市構造図に示されている「健康と文化の森」について、現状何があるのか、今後どのようなことが計画されているのか教えて欲しい。

【事務局】

- ・ 将来都市構造図の中で、丸で示しているのが都市拠点であり、図面上の左上に位置する緑の丸が「健康と文化の森」である。
- ・ 現在、ここには慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスがあり、その北側にある健康の森について計画を進めているところである。非常に自然環境の優れた地域で、様々な緑地を生かしながら、新たな施設計画を考えている。
- ・ また、湘南台駅から「健康と文化の森」に向けて、第一期としていずみ野線の延伸

を計画している。この駅の位置を「健康と文化の森」に想定しており、湘南台駅と並んで、新たな都市拠点として整備していく予定です。

- ・ 湘南台駅、藤沢駅、辻堂駅は鉄道結節点としての都市拠点であるが、「健康と文化の森」は、鉄道が新たに導入され、学術関係の研究なども期待される都市拠点である。現在、市街化調整区域であるが、今後、市街化編入も想定し、計画を作っていく段階である。

【会長】

- ・ 次回、小さいもので構わないので、都市計画図を配布して欲しい。

【B委員】

- ・ 資料 2 の「移動の安全性の確保と災害に強いネットワークの形成」の記載内容の中で、「市民福祉」という言葉を追記するなどの検討をして欲しい。資料の中には、「市民福祉」という言葉は入っていないが、いわゆる「体の不自由な方の安全」を意識して欲しい。
- ・ 災害時についても、地震災害に対する備えは当然であると思うが、体の不自由な方の安全の視点も必要であると思う。是非、福祉という観点で体の不自由な方の安全も打ち出して欲しい。

【D委員】

- ・ 私もその意見に賛成である。社会潮流の中で少子高齢化について記載されているが、足の不自由な方や歩けない方に対する考え方が抜けているような気がする。
- ・ 交通手段についても道路事情についても考える必要があるだろう。交通は、拠点から目的地へ行くわけなので、弱者が病院や買い物に行くことなども想定して、考えていただきたい。

【E委員】

- ・ 資料 2 の(2)藤沢市の交通実態で、高齢者の活動や 30～40 代の女性の活動の増加とあるが、30～40 代の女性に着目するのはすごく良いと思う。この世代の女性は、子どもを育てている年齢層で、活動力、エネルギーがある世代である。
- ・ マスタープランの軸などは、どこが繋がるかなど、地図上で見やすいものではあるが、ソフト的な面として、この世代の女性に優先的に考え、この人たちが動きやすいような交通網を作るのが良いと考える。

【副会長】

- ・ 資料 2 の交通課題の中で、道路交通の円滑化については、もちろんだが、例えば、自動車利用の抑制、過度な自動車依存の改善とあり、これについては賛成である。ただ、自動車交通の円滑化といったときに、バスを優先、バスの渋滞が激しい箇所は重点的に施策を実施といった優先順位の議論が必要になるだろう。
- ・ 全般的に、道路の円滑化においてメリハリをつけるかどうかといった話が、いずれ出てくると思っている。

【F委員】

- ・ 先ほど重要な視点として、高齢者の視点や 30～40 代の女性の視点があったが、これまでの交通施策の評価は、移動の効率性や利便性向上あるいは環境負荷低減といったことが非常に重要なテーマであった。
- ・ 近年では、交通アクセスが悪いところの犯罪が多いことや、特に高齢化率が高くて高齢者の外出率が低いところで医療費の負担が増加していることなど、統計上、見えてきていることがある。
- ・ 要するに、この交通マスタープランの評価の視点の中には、医療費の抑制や交通安全といった観点を含め、広く議論し、意見をいただくのが良いと思う。

【会長】

- ・ 防犯や交通安全についてのコメント、交通事故に関する注意点など、意見はあるか。

【G委員代理】

- ・ 現段階では特にはないが、具体の施策が出てきた段階でコメントしたい。

【H委員】

- ・ 交通事故については、危険度の高いところが市内に、いくつかある。しかしながら、信号機設置を要望しても、なかなか実現しない状況である。
- ・ 危険だと言っているうちに事故が起きたりするため、早く信号機を設置するような改善ができると良いと思っているため、この中でも議論できればと思う。

【I委員】

- ・ 交通課題については、国も重要視している観点が網羅的に示されており、良いと感じる。
- ・ 特に、少子高齢化の関係では、コンパクトシティという観点が事業施策に取り組んでいるので、その観点が含まれていると良い。
- ・ CO₂の関係では、昨年 12 月に都市の低炭素化の法律を施行し、各市町村の取り組みについて重点支援していくことで取り組んでいるので、それらも見ながら、マスタープランを策定してもらいたい。
- ・ 防災上の観点として、首都直下地震の関係も記載されているが、南海トラフ関係の被害想定で、沿岸地域の津波が 5m、6m となるような想定がされていたと思うので、その辺も考慮しつつ、マスタープランを策定していただきたい。

【会長】

- ・ この協議会では、非常時の交通について、どの程度扱う予定か。
- ・ 防災については、地域防災計画が検討されているので、それを待つということが良いか。

【事務局】

- ・ 防災の基本的な避難路の計画や被災した後の災害救援物資の関係などは、地域防災計画でまとめており、特に津波に関する避難路の話は、現在検討しているところで

あり、すぐにお示しできるものはない。

- ・ どこかの段階でそういった情報も共有しながらやる必要があると考えている。この協議会では、詳細には扱わないと考えているが、実際に市民が避難することや移動困難な方について考慮する必要性を考えると、身近な交通とモビリティの確保という意味で、具体的に考えていく部分もあると考えている。

【J 委員代理】

- ・ 参考資料の詳細版に、市民の意識としてアンケート結果が記載されているが、アンケートの問いが分からないので、結果について判断しにくい。調査票の質問も分かるように資料として付けていただきたい。
- ・ アンケートによって、市民の意見の方向性を整理するのであれば、どのように意見を聞いたのかが分からないと、判断するのが難しい。
- ・ 例えば、駅直近のバス停から、駅の改札口までの所要時間を聞いているアンケートの結果で、15分以上の人でも満足していることに違和感がある。満足している人は、それしかないということかもしれないが、分からないので追加して欲しい。

【K 委員】

- ・ 資料 2 にも公共交通が多く記載されているが、やはり公共交通の確保というのは、非常に重要な視点だと思っている。
- ・ 資料に書かれている通り、高齢化社会において、自家用車を利用できない人が今後増えていくので、公共交通の確保というのは喫緊の課題であり、公共交通を確保していくためには公共交通に乗ってもらう必要がある。
- ・ 公共交通の利用促進策を交通計画においてどれだけ位置づけられるかというのが非常に重要な視点であると考えている。
- ・ また、既存計画として、辻堂駅遠藤線を含め、バス路線を再編するという個別施策が書かれていることについては、色々と勉強させて欲しいと考えている。

【A 委員】

- ・ 現在、かながわ交通計画の中で、安全・安心・快適性や高齢化社会への対応について考えており、同様の課題を抱えていると感じる。
- ・ 国土交通省から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が出されたことや、藤沢市の自転車交通が多いこともポイントになるのではないかと。
- ・ また、「活力ある市として発展するために」ということで、東京ー横浜へのアクセシビリティが期待されているが、藤沢市におけるまちづくりや地域活性化に資する公共交通の視点についても含めた方が良いと思う。

【L 委員代理】

- ・ 道路の関係から広域的に物事を捉えてみると、さがみ縦貫道路が今後開通し、その後、新東名も整備されることで、藤沢市内の通過交通が増える可能性がある。

- ・ マスタープランで描くには、モニタリングも必要になると思うが、神奈川にはこれまでにない大きな縦の軸が出来ることで、かなり流れが変わることが考えられ、通過交通が増え、交通事故や渋滞も増える可能性が高まるだろう。
- ・ しかしながら、道路整備は費用の問題もあるため、すぐには解決しない。夢としては、車を使わなくても移動出来るような交通ネットワークができると良いと思っている。
- ・ 県内のある市では、市内に色々と企業があるものの、人口が増えていない。お年寄りが移動しにくくなり、空き屋が増えている状況もあり、駅前に大きな集合住宅を建てて住み替えをしようとしている。駅前ですべての用事が済むようなまちづくりという方向性でコンパクトシティ化を進めているところもある。
- ・ 藤沢市については、これだけ駅がたくさんあるので、夢としては、駅勢圏の中で暮らせるようなまちづくりを描くのも良いと思っている。

【B委員】

- ・ 資料1の11ページにおける現在展開中の個別施策の中で、藤沢駅周辺地区の再整備構想や辻堂駅の湘南 C-X が市のプロジェクトとして記載されているが、それらと今回ここに挙げる交通マスタープランとの関係について伺いたい。

【事務局】

- ・ 資料1の11ページは、本市で取り組んでいるプロジェクトの紹介である。
- ・ 例えば、藤沢駅周辺では、JR、小田急、江ノ電の交通結節機能の強化、乗り降りのしやすさ向上なども交通マスタープランの中に位置づけていきたいと考えている。
- ・ 辻堂駅の湘南 C-X は、テラスモールの開店でかなり交通渋滞が起きているが、それをどのように改善していくか調査をしている。事業者とも協力しながら施策の検討をしており、交通マスタープランの中にも部分的に取り込めるものがあれば、記載したいと考えている。

【M委員代理】

- ・ 辻堂駅や湘南台駅など、朝を中心に交通渋滞が激しい場所がある。こういうところで多少でも改善をしていけば、バスの利便性が向上して、利用しやすい環境になると期待している。

【N委員】

- ・ 社会の潮流にあるように、少子高齢化対策、地球温暖化の問題、安全の話というのが問われていると思っている。
- ・ その中で、安全性を確保しながら満足度を上げていかなければならない。
- ・ 藤沢駅、辻堂駅は、大変混雑している状況である。せっかくこういう会議で進めていく訳なので、細かい部分の施策についても検討していただきたい。
- ・ ノンステップバスについて、ターミナルが整備されていないと、車いすの利用者を安全に降ろす場所がない。利用者の安全・安心が求められている中で、車いすの方を車道に降ろすしかないという状況については、事業者としてはかなり困っている

ので、それらの解決についての検討も必要と思っている。

【O委員代理】

- ・ 藤沢市と他市をまたぐ路線でサービスを行っているので、この協議会の中で色々ご指導をいただき、またサービスに結びつけていきたい。

【P委員】

- ・ 今日は初めてなので、タクシーの取り組みについて伝えたい。
- ・ CO₂ に対しては、電気自動車を取り入れたが、まだインフラが整っていないため、営業車としては不安がある。
- ・ 高齢者の問題やハンディキャップを持つ方々の問題、子育てする 30～40 代の方たちの話があったが、車いすも簡単に乗ることが出来るタクシー車両を導入し、子育て支援ネットとして子供が一人でも車に乗れるような活動もしている。
- ・ やはりドアトゥドアで、一番皆様が便利だと思っていただけるのはタクシーだろうと思うが、料金の問題がある。今、福祉券といってハンディキャップを持つ方に市から少し補助が出ているが、それを高齢者や子育て支援中の方たちに広げられれば、もう少しタクシーが利用しやすくなり、外出もしやすくなるのではないかと考えている。

【Q委員】

- ・ バリアフリー化の関係については、鎌倉市の深沢の大学拠点の関係で、国鉄の跡地について検討している。そこには湘南深沢駅があり、色々検討しているが、バリアフリー化の改築をしなければいけないことなどに関心を持っている。

【R委員】

- ・ 多様な生活の移動を支援し、主に交通弱者を支援していくことは、すごく大事であると感じている。例えば、高齢者がどのような目的で、病院や福祉施設に通っているのか、生活の動きを前提にして、身近なところの交通ネットワークをきちんと立てる必要があるだろう。
- ・ 道路におけるバリアフリーの問題も含め、きめ細やかな視点がないと、今の時代に合ったマスタープランにならないのではないかと感じる。
- ・ 大きな視点だけでなく、藤沢市民がどのようなライフスタイルを描いているか、日常生活を送っているか、といった視点に基づいていくことが大事だと思う。

【S委員】

- ・ 都市マスタープランの中でも議論されていると思うが、藤沢駅において、JR・小田急と江ノ電の位置が若干ずれていることで、今後の高齢化社会を迎えるに当たって、分かりにくさ、利用しにくさというものが現れていると感じる。
- ・ そういった部分が、このマスタープランの中でどのように解消されていくのか、あ

るいは課題として捉えられるのかというところが一番の関心事と考えている。

- ・ また、安全面というところで、自動車の利用抑制、道路交通の円滑化を目指す中で、江ノ電が道路を走る区間における安全性の確保について、なかなか公的な対策が打ち出せないというのが現状。その部分での取り組みも期待していきたい。

【T委員代理】

- ・ 都市マスタープランの中で、いずみ野線のさらなる延伸が位置づけられているが、当然、公共交通がカバーするエリアが増えてくるところで、非常に意義があると思っている。
- ・ 一方、事業費がかかるため、神奈川県、慶応大学、藤沢市と勉強を進めている。特に駅までのアクセス、二次交通といったものが今後 10 年、20 年を考えると大事であると思うので、そういったところを議論できたらと考えている。

【U委員】

- ・ 交通マスタープランということで、2030 年の長期的な視点に立った、一般論を話したい。
- ・ 鉄道事業者は、一般的に、地域に密接な関係がある。また、固定費の割合が非常に高い。その中で人口減・高齢化が起こり、利用者の減少が起こると、「破綻」ということになる。2030 年頃はそのようなことを懸念する声が多くなる傾向がある。
- ・ 安全に関わることを第一優先とするため、サービス投資というのが落ちてくる傾向にあると言われており、鉄道サービスが落ちてくる。そうすると、地域の活力も落ちてきて、負のスパイラルになると言われている。
- ・ この地域を活力ある地域にするように努力していきたいと思っているため、健全な経営を続けていきたいと思っている。

【V委員】

- ・ 藤沢駅の周辺路線や村岡新駅について、交通マスタープランで対象とする内容や他の委員会や検討会での内容を含め、それにどう応えていくかというところが課題であると思っており、今後しっかり協力させていただきたい。

【W委員】

- ・ ライフタウンは、非常に高齢化率が高く、藤沢市の中でも将来的に一番になるのではないかとされている。
- ・ 秦野市の例を新聞で読み、オンデマンドバスのようなものをライフタウンの中に導入できないかという動きがある。既存のバス路線では、特定の場所を通るだけなので、高齢者の増加等々の問題を考えると、ライフタウンを巡回するようなオンデマンドバスみたいなものの必要性が出てくるのではないかと。
- ・ ライフタウンの中は、設計上すべて三叉路で、基本的には交差点はないが、歩車分離の信号をもっと増やすべきだと思っている。当然、自動車交通の時間が少なくな

るため、警察は渋滞云々というが、ここ 10 年、国道 1 号線を含めて、渋滞はかなり減っていると感じている。これから人口が減少していく中、高齢者あるいは子供たちの生命を守るという点では、歩車分離をさらに一層進める必要があると思う。

- ・ 国や県との問題もあるが、藤沢市がこういうものを掲げて、交通事故件数・死者数減少の先進市を目指すのも良いことではないかと思う。
- ・ ライフタウンにおいて、主要道路は当然速度規制があるが、幅員 3m などの細い道路は速度掲示板がない。速度表示がないところは、法定の速度制限が 60km/h とも言われるが、これは本当か、警察に聞きたい。
- ・ 速度規制の表示をすべて設置すると、費用が高くなり、メリットが少なくなるので、表示のないところはすべて 30km/h 以下というような生活道路を認める条例などを今後検討して欲しい。
- ・ 15 年後の計画ということであるが、ぜひ目標設定をして、それが達成できているかどうか確認し、具体的な成果の検証、達成出来ていない場合の問題把握などが可能となる提言にして欲しい。

【X 委員】

- ・ 道路が狭いと感じるが、藤沢市の道路を広くしようという場合、地元の人間が多く、小さな商店街など、昔からやっているところを移転させて、道路を整備ということは、非常に難しいだろう。もし広げられれば、バス路線をはっきりさせて、混雑を緩和し、より速く移動できるだろう。

【会長】

- ・ 今回は初回ということで、色々と意見を伺った。次回からは事前に調整等を行ってなるべく効率的に進められると良い。

【事務局】

- ・ 次回の開催は、3 月 25 日を予定。
- ・ 事前に何か意見のある方は、事務局にお伝えいただければと思います。よろしくお願いいたします。

以上