

藤沢市交通マスタープラン策定協議会 第4回協議会 議事要旨

- 日 時 : 平成 25 年 8 月 22 日 (木) 13:30～15:30
- 場 所 : 藤沢南消防署 3 階 講堂
- 出席者 : 委員 26 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>	<u>榎本 考暁</u>	岡村 敏之	加藤 正美	川村 聖
岸井 隆幸	<u>黒田 聡</u>	斉藤 勇	志村 智昭	鈴木 隆夫	<u>清野 尚</u>
高橋 信之	網島 真人	能勢 和彦	原 博文	<u>樋口 雅浩</u>	古谷 知之
<u>寶珠山正和</u>	<u>三木 健明</u>	村木 薫	<u>森 勝彦</u>	矢後 勇	<u>山口 拓</u>
山田 護	山田 正文				

- 次 第 : 1. 開会
2. 議事
(1) 藤沢市交通マスタープランの策定について
(2) 自転車検討会の報告について
3. その他

- 配付資料 :
 - ・ 次第
 - ・ 委員名簿
 - ・ 出席者名簿
 - ・ 座席表
 - ・ 資料 1-1 藤沢市交通マスタープラン (たたき台)
 - ・ 資料 1-2 13 地区における意見交換会の実施結果について
 - ・ 資料 1-3
第3回藤沢市交通マスタープラン策定協議会～意見と対応方針～
 - ・ 資料 1-4 全体スケジュール
 - ・ 資料 2-1 自転車利用環境整備計画策定 (たたき台)
 - ・ 資料 2-2 第1回自転車検討会 ～意見と対応方針～

- 傍聴者 : なし

1. 議事

■ 藤沢市交通マスタープランの策定について

【事務局】 資料説明

【岸井会長】

- ・資料全体について説明頂いた。内容としては、市の現状を把握した上で課題を抽出し、p.47,48 にまとめて整理したものを記載している。その上で p.49 に重要視する視点をまとめている。また、p.50 の将来交通像の表現が変わっており、このあたりは今回の新しい部分になっている。
- ・最寄駅まで 15 分、都市拠点まで 30 分といった定量化できる部分についても具体的な分析結果が提示されている。
- ・その後、4 つの基本方針についての説明があり、地区別の特徴について整理している。
- ・最後に、6 章で達成度の検証について、具体的な評価指標のたたき台が提示されている。
- ・これらについて、全体的に委員の皆様からご意見頂きたい。かなりのボリュームがあると思うが、この場以外でも意見を伝えることは可能か。

【事務局】

- ・今回の資料はページ数が多いので、この場だけでなく、9 月下旬くらいまで時間を設け、委員の皆様からご意見を伺いたいと考えている。

【岸井会長】

- ・事務局からあったように、後ほど個別にご意見を頂くような形もとるが、せっかく協議会として集まっているので、この場で議論しておいた方が良いと思われることについて特にご意見頂きたい。

【A 委員】

- ・交通マスタープラン全体としては分かりやすくなってきたように思うが、いくつか気になったことについてお聞きしたい。
- ・p.2 (3) で「いきいき長寿プランふじさわ」、「福祉輸送」といった用語がでてくる。これまでは無かったもので、唐突感があるように感じるが、どういった経緯で今回記述されているのか。また、これはどういったものなのか。
- ・p.31 の 3 つ目の項目で、道路について、優先度を決めながら段階的に整備していくとあるが、どういった考え方を元にしていくのか市の方針を教えてください。
- ・p.43 の「2)地形・産業・都市機能」の①に「急な坂」という表現があるが、これと p.62 などにある「高低差」という表現は意図的に使い分けているのか。

【事務局】

- ・市の福祉部門では福祉有償輸送というものがあり、そういったものと公共交通の役割分担が難しいところがある。ある程度、領域としては分けて考えるが、連携を取りながら計画を立てていかなければならないと考えている。

【A 委員】

- ・福祉有償輸送は、既に実施されているものなのか。

【事務局】

- ・施設への有償輸送というのは既にできているもので、他にも、高齢者の方が利用するようなサービスとしてスマイルバスといったものも運行している。そういったサービスと公共交通の役割をきちんと整理することが必要だと考えている。

【岸井会長】

- ・p.31 の図が見つらいため見やすくして頂きたい。
- ・都市計画道路の段階的な整備について、具体的なプログラムは提示しないのか。

【事務局】

- ・道路部門で道路整備プログラムの策定を予定しており、このプログラムと連携しながら計画を考えていくことになると思う。実際の整備は、プログラムを作った上で、それに沿って進めていく形になる。

【岸井会長】

- ・プログラムは既にできているのか。

【事務局】

- ・これから策定するという話を聞いている。

【岸井会長】

- ・用語の表現についてはどうか。

【事務局】

- ・3 つ目のご意見である用語の表現について、意図して使い分けているわけではない。全体に文章や単語については統一感をもって資料を作成していきたいと思う。

【岸井会長】

- ・最寄り駅まで 15 分や都市拠点まで 30 分といった資料を作成して頂いている。最寄り駅まで 15 分というのは夜間人口をベースとした、居住者目線での分析であり、これで良いかと思う。しかし、30 分圏となると、住んでいる人にとって、近隣の都市まで行く方が便利であれば、市外に出ていくことも十分に考えられる。現在の図では藤沢市のみの表現になっているので、外側のまちがどうなっているのかという情報を確認しておく必要があるのではないか。たとえば、広域的な地図をどこかで入れ、藤沢市の地理的な位置づけを把握するなどした方が良いと思う。

【A 委員】

- ・ p.48 の「(6) 既存の交通施設を活かした交通環境づくり」の 3 段落目の部分で交差点部の右折レーン設置といった表現があるが、具体的にどういったものか分からない。
- ・ p.57 に IC までの 30 分圏域ということで、綾瀬 IC が出てきているが、藤沢市民が東名高速道を利用する際には厚木 IC に向かう人も多いかと思う。厚木 IC を示さなくても良いのか。
- ・ 目次部分で「5-2-4 長後駅周辺地域」とあるが p.92 では「5-2-4 片瀬・江の島周辺地域」になっている。単純なミスかと思うので修正頂きたい。

【事務局】

- ・ p.48 については、市道レベルで右折レーンがない箇所がボトルネックとなり、交通渋滞が発生している現状から、こういったところの道路整備を行ってほしいということなどで記述している。また、自転車レーンへの道路空間の再配分といった議論もあるので、それぞれを組み合わせ考えていきたい。また、全般に、イメージがつかみづらいという事だと思うので、分かりやすくなるように記述を工夫したい。

【岸井会長】

- ・ IC の位置を示す図があまり無いので、新しい IC も含めて、分かりやすく位置関係が示されているような図がほしい。

【B 委員】

- ・ p.78 の基本方針 2 において、(仮)村岡新駅は、鎌倉市の湘南モノレール湘南深沢駅との連携強化を図る、とあるが具体的にはどういうことか。

【事務局】

- ・ (仮)村岡新駅と湘南深沢駅については、関係各所のご協力を頂きながら一体的にまちづくりを進めていきたいと考えている。具体的には両駅を結ぶシンボルロードの構想などがある。

【C 委員】

- ・ p.55 の囲みの中の文章において、「都市拠点間」と「主な都市拠点まで 30 分圏」という表現があるが、両者の関係が分かりにくい。どのように違うのか。
- ・ また、現状で 98% の人口をカバーできているということだが、100% にすることの意味や目標としての位置づけについてどのように考えているか。圏域を 100% にすることが目標なのか。

【事務局】

- ・ 一点目について、都市計画マスタープラン内で 3 つの都市拠点が有機的につながることなどで活力が生まれる旨を記述しており、その部分を引用している。そのため、都市拠点の考え方と、都市拠点まで 30 分圏という部分の記述が混同しており、分かりづらい表現になっているということだと思うので、記述内容は考えていきたい。

- ・二点目について、100%カバーするに超したことはないと思う。しかし、今後、残りの2%をなんとしても埋めていくということを優先するよりも、都市拠点それぞれでどういったことができるのかといったことを整理した方が良いのではないかと考えている。たとえば、藤沢駅周辺と湘南台駅周辺では行うことのできる活動が異なると考えられる。そのため、両者を同じ都市拠点として、一括りにしてしまっても良いかという部分についても、今後、検討を深めたい。

【岸井会長】

- ・p.12 に市内の主要な施設の立地情報が示されているが、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、湘南台駅周辺では、その状況が異なっており、藤沢駅周辺は他の地域よりも各施設が集積しているように感じられる。
- ・高齢化社会を迎えた中では、健康的な視点として、歩くことが重要になってくる。その際、目的をもって社会に参加することが大事である。フルタイムでなくても良いので働くことの出来る場があれば、個人にとっても社会全体にとっても有益であるだろう。そういったことを踏まえると、3つの都市拠点でそれぞれどういう活動が出来るのかということが見えると良い。どんな活動ができれば幸せなのかという視点が必要だろう。
- ・また、安全に歩けるということも重要であるので、地区レベルでの安全性についても見ていくことが必要となるかもしれない。

【D 委員】

- ・今後、パブリックコメントなどの実施に向けて、交通マスの概要版を作成するのが良いのではないか。
- ・交通マスが絵に描いた餅にならないようにするために、都市計画マスタープランはもちろん同時期に策定される「市政運営の総合的な指針」などの上位計画との整合性を図ることが大事である。その際、内容とともに用語などにも統一感を持たせると良いだろう。
- ・6章で評価指標がいくつか設定されている。10年に1度しか達成度を検証しない指標もあるが、2~3年に一度くらいのスパンで定期的に達成状況が確認できる指標も多く設定すると良いのではないか。その方が実行性、実現性の高い進捗管理ができるだろう。

【岸井会長】

- ・概要版はあった方が良いでしょう。
- ・評価指標の検証作業については、各部署で別々に行うことは大変で、非効率になりやすい。例えば、総合計画で定められていることとリンクさせられる指標であれば、他部署と一緒に実施することなどもでき、効率的な進捗管理ができるのではないか。

【A 委員】

- ・ p.106 の善行駅周辺地域の基本方針4に「歩道の整備」とあるが、これはどういう意味か。併記されている「段差解消」などは歩道整備と関連があると思うが両者は異なるのか。また、これまでの資料に記載されていた「歩道の拡幅」や「狹隘道路の解消」といった表現が無くなっているが、今回はそれらの表現を一括りにしてしまったのか。

【事務局】

- ・ 善行駅周辺は、新たな整備が必要になってくると認識している。用語を明確に使い分けて記載しているわけではないので、誤解を生まないように修正したい。

【岡村副会長】

- ・ 特に基本方針4の「移動の安全性」などは地域によって書き方が異なっており、地域別に意図があるように見えてしまう。ある程度似た地域では、共通の施策が考えられるのではないかと。地域と施策の対応表があれば、明確になるので、修正しやすくなるだろう。

【E 委員】

- ・ 全体的に人の動きについての記述は見られるが、物流や産業拠点の形成等については、もう少し加筆する予定はあるか。
- ・ 観光については、前半の記載はあるものの、後半の地域別の部分における片瀬・江の島周辺地域にあるべき観光交通についての記述がほとんど見られない。
- ・ 都市拠点までの現状のアクセシビリティはわかるが、医療施設や商業施設など特定の施設に対するアクセシビリティについてはどのように考えているか。
- ・ 将来的に買い物難民などが発生する可能性を考慮し、500m や 1km メッシュで将来的な人口分布や高齢化率について動向を把握し、将来的なアクセシビリティについて検討することも考えられるのではないかと。

【事務局】

- ・ モノの移動については、主要な工業系市街地まで 15 分という書き方をしており、その切り口の中での施策を淡々と整理している状況である。今後、新産業の森などで働く人の足としての公共交通の考え方など、追加できる部分がないか検討していきたい。
- ・ p.67 など片瀬・江の島周辺における交通についても記述してはいるが、地域住民との意見交換では身近な地域の交通の話が多かったため、それを重視する方向で整理した。市全体としては、観光も踏まえた活力について言及しているため、その部分を地域としてどのように受け止めていくか整理して、分かりやすく記述したい。

【岸井会長】

- ・ 観光については、前半の記述と整合するように整理して欲しい。
- ・ また、病院に行くのが難しい人や買い物難民が将来的に出てくる可能性はあるのか。そのあたりのチェックをどのように行うかは検討する必要があるかもしれない。具体

的には、地区別に高齢者の将来動向を確認し、それに合わせた施策を整理することなどが考えられる。30分で都市拠点までアクセスできるといった視点だけでなく、少し別の角度から見ることも大事ではないかと思う。

- ・高齢者のメッシュデータなどは、国の委員会で整理したものがあるかもしれないので、必要に応じて問い合わせたい。

【F 委員】

- ・全体に交通に特化した内容となっているが、高齢者や交通弱者の問題をどう減らすかという視点を入れてほしい。たとえば、日常的に信号を渡れない老人を見ることもあり、場所によっては青信号の時間を20秒長くできないかと思うこともある。しかし、そういった意見はどこに言えば良いのかが分からない。公安委員会に言うべきことかもしれないが、そこに伝えることは難しいので、市に意見すれば良いような形にならないか。
- ・p.1で掲げられている「地域交通をマネジメントする」とはどういうことか。
- ・湘南大庭地域では、新たな公共交通軸の形成という記載があるが、その計画については、30年以上前から聞いているものの採算性の問題などから現実的にはできていない状況にある。30年以上前の計画を今更検討するという事自体が無駄ではないか。予算も限られた中で、現実的に難しいということであれば、検討を続けることに有効性を感じない。

【岸井会長】

- ・交通マスを作った後、PDCAサイクルを用いて進行管理するだけでなく、公共交通以外の高齢化社会や地域の問題などもきちんと直視して、市民から意見を吸い上げるようなシステムを作れませんかという事かと思うので、2つ目の質問である地域の交通をどのように支えていくのか、マネジメントしていくのかといったところとあわせて考えていく必要があるため、宿題とさせて頂きたい。
- ・新たな公共交通軸についてのご意見についてはどうか。

【事務局】

- ・湘南大庭地域では、昭和40年代位からニュータウン開発があり、新交通システムとして金沢シーサイドラインのようなものを作る予定であった。これについては導入を断念しているが、現在はバス交通に力を入れている。しかしながら、けやき通りなど、バスが高密度で走っているところでも運行効率が低下している。また、湘南大庭の地域は起伏がある地形のため、バス交通が弱い。そこで、中心部に連節バスを導入して効率化を図るなど、きめの細かいバス網を形成したいと考えている。
- ・さらに次の段階として、鉄軌道系のLRTなどの導入をもう少し長いスパンで検討していきたいと考えているが、現実的には連節バスの導入と全体的なバス網の改善という事で検討を進めている。

【F 委員】

- ・湘南大庭地域には東西方向の公共交通がないため、そこへの導入は期待したい。

【事務局】

- ・工業団地に公共交通が十分でないといった問題もあるので、その辺りとセットで進めていきたい。

■ 自転車検討会の報告について

【岸井会長】

- ・自転車検討会と交通マスの関係性はどのようになっているのか。次回の協議会でも何らか報告いただくような形か。

【事務局】

- ・次回の協議会前にも自転車検討会は開催されるため、次回の協議会ではその段階での計画について報告させていただきたい。

【D 委員】

- ・交通マスと同様だが、p.81 に近隣都市との計画の関連性という項目があるが、既に近隣都市などに計画がある場合には整合性をとることを意識して頂きたい。
- ・実現可能性という部分を意識し、総合計画なども見ながら、計画を作成してもらおうと良いかと思う。

【E 委員】

- ・p.27 を見ると非常に交通事故数が多いそうである。人口当たりだと神奈川県内でどれくらいの順位になるのか。p.28 には交通事故数は減っているというデータがあるが、減少していても神奈川県内で上位ということだと、それはそれで問題があるのではないか。

2. その他

【岸井会長】

- ・会の冒頭でもあったが、本日の資料は分量が多いため、協議会終了後も一定期間はご意見を頂く形にしたい。その際、意見を頂く期間や方法はどうすれば良いか。

【事務局】

- ・9月20日までに都市計画課まで意見いただければと思う。メールやFAXで対応させていただきたいと思うが、詳細については再度委員の皆様宛にご連絡させていただきたい。

【事務局】

- ・次回の開催は、当初11月28日(木)の予定であったが、市議会開催の関係もあり、前倒して開催したいと考えている。具体的には10月24日(木)9:30から、場所は藤沢市民会館2階第2会議室を予定している。
- ・公開資料に関しては、交通マス(たたき台)、議事要旨を考えている。議事要旨は、案を作成後、委員のみなさんにご確認いただき、委員名はアルファベットに変更の上、市のHPなどで公開する予定である。

以上