

第1回 藤沢市交通アクションプラン策定協議会 議事要旨

- 日 時 : 平成26年7月16日(水) 14:00～
- 場 所 : 藤沢市民会館 1階 第2展示ホール
- 出席者 : 委員30名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

市古 元臣	遠藤 主計	大西 順一	岡村 敏之	加藤 正美	川村 聖
岸井 隆幸	<u>黒田 聡</u>	<u>齋藤 勇</u>	杉崎 光義	杉山 孝一	鈴木 隆夫
<u>清野 尚</u>	高橋 忠雄	竹田 文明	綱島 真人	新倉 力	能勢 和彦
原 博文	樋口 雅浩	<u>平野 雅之</u>	<u>寶珠山正和</u>	丸山 雅樹	三木 健明
<u>三宅 亮</u>	村木 薫	矢後 勇	山口 拓	山田 正文	山田 護

綱島 真人

- 次 第 :
 1. 開会
 2. 委員の紹介
 3. 藤沢市交通アクションプラン策定協議会設置要綱について
 4. 会長・副会長の指名
 5. 議事
 - ・藤沢市交通アクションプランの策定について
 6. その他

- 配付資料 :
 - ・次第
 - ・委員名簿
 - ・出席者名簿
 - ・座席表
 - ・藤沢市アクションプラン策定協議会設置要綱
 - ・資料1 協議会の主な議題とスケジュール
 - ・資料2 藤沢市交通アクションプラン(たたき台)

- 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

■ 藤沢市交通アクションプランの策定について

【事務局】 資料説明

【岸井会長】

- ・資料1 協議会の主な議題とスケジュールによると、本協議会は全3回を予定しており、本日は、交通アクションプランの枠組みについて、次回（第2回）は、アクションプランに位置づけていく各施策の内容について皆さんにご議論いただく予定となっている。第3回目については、ほぼまとめであるため、実質、皆さんにご議論いただくのは、本日及び次回の2回となる。

【岸井会長】

- ・設置要綱第1条目的及び設置をみると、国の方針と連動している事が理解できるかと思うが、この点について、協議を単独で進めるのか、国の定めたスケジュール等に対応しながら進めるのか等、補足の説明を事務局から願います。

【事務局】

- ・藤沢市交通アクションプランは、「都市・地域総合交通戦略」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、必要な内容を盛り込んでいくことを考えている。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」については、5月に改正され、秋頃に施行となっているため、盛り込んでいく内容については、今後、国交省などと調整が必要であると考えている。

【岸井会長】

- ・「交通アクションプラン」を国土交通大臣へ申請・認定を受けることにはどのような意味があるか。

【事務局】

- ・大臣の認定を受けることで、補助金等の活用が可能になるため、この交通アクションプランに位置づけた施策の実施にあたって活用することを考えている。

【岸井会長】

- ・ある程度国が示す基準に沿ってこの計画を作成し、それを国に認可していただくということであったが、国としては、認可することで、各種施策の実施にあたって支援していくということによいか。国から、補足の説明等があれば願います。

【A委員】

- ・事務局からも説明にあったように、「都市再生特別措置法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の2つの法律が改正された。それに伴い、今後は運輸局と整備局が一体となって地域の取組みを支援していく所存である。特に、交通とまちづくりの話は一体的に考えていく必要があり、将来のまちの姿を十分に意識した施策の実施については、重点的に支援していきたいと考えている。

【B委員】

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正のポイントとして、地方公共団体が主となって、まちづくりと連携し面的な公共交通ネットワークの再構築を行うという点である。地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画について国の認定を受けることで、地域公共交通再編事業などの実施にあたって支援していく制度である。

【C委員】

- ・p. 24に「人にやさしく災害に強い交通まちづくり」という基本方針があり、さらに有効な道路ネットワークの形成と記載があるが、具体的な災害を想定して、整備を実施するのか。

【岸井会長】

- ・交通マスタープラン上は概要として記述しているものであるが、アクションプランとして事業をまとめる際、具体的に想定するリスクとして、現段階で市の考えがあれば説明願う。

【事務局】

- ・交通マスタープランでは具体的な記述はないが、災害が発生した時の緊急の物資輸送路や避難路となる道路整備などを想定している。藤沢市では地域防災計画を個別に作っており、幹線道路を主に緊急の際に使う可能性があるため、有効な道路の活用として記述している。ご指摘の通り、想定する災害など、もう少し明確に整理したい。

【C委員】

- ・市でも防災計画を作成し、その中で緊急輸送道路が指定され、整備していくことになると思うが、最近では、特に地震がかなり着目されているので、地震や津波に着目して整理したらどうか。

【岸井会長】

- ・今後、どの路線、どの区間から整備を実施していくかを選定する時に、リスクのあるエリアの道路から整備をするということは一般論として理解できるが、実施計画の策定にあたって、その具体的な道路はどこなのかといった、より一歩進んだ議論をする必要があるが、そのときのリスクの考え方はどう考えているのかという質問である。

【事務局】

- ・道路の整備については、渋滞対策であるとか目的は様々であるが、今般の東大日本大震災をふまえた中では、災害対策が重要な目的として、クローズアップされている。このアクションプランにおいても都市計画道路の整備の優先度として、災害対策の視点が重要になる。都市計画道路については、大半が整備されている路線と全く未着手の路線が存在している。未着手の路線については、過去に都市計画道路の見直しを行い延焼防止や避難路、物資の輸送路といった災害対策上の必要性から廃止はできないと判断しているものの、昭和32年に都市計画決定して以後、整備が難しいということで現在に至っているため、近々に整備する道路として優先順位をあげるといったことが難しいのが実状である。しかしながら、災害の視点から、一部区間だけでも整備を行うのであるかを考えていかなければなら

ないと考えている。

- ・また、津波対策として、北側に避難できる道路の整備は、議論していくつもりであるが、その道路を都市計画道路に限定してしまうと、このアクションプランには記述ができなくなってしまうと考えている。

【岸井会長】

- ・早期実施に対する意見は多くあるが、例えば、東京都では木密地域といった非常に危険なエリアは優先して行うとしている。また、津波による浸水地域が把握できていれば、その地域の避難道路は整備するなど、客観的な情報を整理した上で選定の基準を考え、優先順位を決めておく必要がある。

【D委員】

- ・重点整備エリアに重きが置かれているように感じる。藤沢市が抱える交通課題(4)安全で安心な移動しやすい環境づくり (P16) において、高齢者など誰もが外出・移動しやすい環境づくりに取り組むことが重要となります。という記述があり、交通マスタープランでは、ウエイトを置いていたと思うが、アクションプランでは、それが災害時に限定した書き方になっていると感じる。
- ・P41の歩行者・自転車関連施策の図において、自転車関連については、施策が図示されており、位置等がわかるが、歩行者については、「戦略3-1 歩行環境の整備」との記述があるのみで、具体的な施策実施箇所等が不明であり、どのように実施していくかがわからない。

【岸井会長】

- ・P34に「戦略3-1 歩行環境の整備」が絞りこまれたプロセスが記載してあるが、具体的にはどのように歩行環境の整備を進めていくのかというご指摘であるが、プロセスについて考えはあるか。

【事務局】

- ・ご指摘の通り、交通マスタープランでは、歩行者を最優先にということで整理している。アクションプランについても、同様に歩行者を最優先に考えていく。例えば、重点整備エリアに位置付けている藤沢駅周辺では、面的な開発に合わせて、バリアフリー化など歩行環境の整備を進めていく予定である。

【岸井会長】

- ・重点整備エリア以外の地区については、どのような考え方で選定していくのか。

【事務局】

- ・これまで歩行環境というと対自動車ということで考えてきたが、昨今の自転車に関するルールの変更により、自転車から歩行者の安全を守るということも重要視されるようになった。
- ・基本的に都市計画道路等であれば歩道を整備し、歩道上に自転車が上がらないなどのルール化により自転車の通行空間を確保しながら、歩行者の安全を確保するのが考え方である。歩道が無い道路の場合には、歩行者の歩きやすさを確保するため、車などを走りにくくするという考え方がこれからの考え方になると思うが、地域の方々の理解が必要であり、周辺に学校や病院、介護施設等の地域特性等も踏まえながら、考えていかなければいけない。そのため、重点エリアとは違う意味でのエリアを考えていかなければいけないと考えている。

【岸井会長】

- ・アクションプランの施策として入れるべき内容などを発言していただくと、今後の作業に結びつきの

で、そのような観点でご意見をお願いしたい。

【E委員】

- ・「交通結節点」という分類は、交通マスタープランにはなかった分類であるが、交通結節点を取り上げることは良いことである。交通結節点の整備（P28）という言葉や交通結節点の環境整備（P29）等の同じような言葉がいくつも記載されているが、もう少し突っ込んだ記述をしないとアクションにはならない。

【岸井会長】

- ・これまでの意見も同様だが、P40に戦略2-1交通結節点の環境整備というページがあり空欄になっているが、「基本的な考え方」ぐらいは、記載していないとイメージがわからないということであると思う。

【F委員】

- ・P41歩行者・自転車関連施策の図において、戦略3-4自転車利用環境の整備（つかう）施策に、パークアンドライドのイメージ図が記載されており、戦略3-3自転車駐車環境の整備（とめる）の施策に駐輪場の写真が掲載されている。どちらも駐輪であるが、施策が異なるのは、その使い分けをどのように考えているのか。

【事務局】

- ・戦略3-3の「自転車をとめる」というのは駐輪環境の施策、戦略3-4の「自転車をつかう」というのは自転車利用を促進するための施策としている。サイクルアンドライドは、バス停付近に駐輪場を確保することによって、自転車利用が可能になるといった観点から、「自転車を使う」の施策に記載している。

【F委員】

- ・それが、鉄道駅周辺の駐輪場になると「自転車をとめる」という施策になるのか。まとめ方をうまくしないと、市民の方に分かりにくいと思う。

【岸井会長】

- ・戦略3-4の中身が分かるともう少しはっきりするのではないか。

【事務局】

- ・これについては、サイクルプランで具体的な施策を記載しているので、アクションプランについても記載を具体的にしたいと思う。

【岸井会長】

- ・自転車の施策については、昨年度「ふじさわサイクルプラン」を策定しており、その中で具体的な施策も検討しているため、具体的な記載がしてほしい。

【岡村副会長】

- ・戦略3-1の歩行環境整備については、例えば、交通管理者ではゾーン30の実施をやっている事例もあり、地域の交通安全などの取り組みなどがある。これを住宅地でどう展開していくか、駅周辺の歩行環境についてどのように整備していくかを検討しているはずなので、関係各課及び関係者協議の中で取り組みを抽出していただきたいと思う。

【岸井会長】

- ・交通事故の多発箇所等の客観的なデータに基づき、施策実施地区を浮かび上がらせるというステップ

も必要であると思うので、そのようなデータ整理も行って欲しいと思う。

【G委員】

- ・道路整備に関する質問があったので、整備を実施する立場から答えられる範囲で補足する。
- ・1点目の都市計画道路の整備については、過去にも何度か整備手法などの検討を踏まえ、整備プログラムを作成し、都市計画道路（市道）の整備率は、70%を越えている。その中で、市域全体を見ると、北側は新しい開発に合わせて都市計画道路整備を実施しているが、先ほど話のあった津波に関係する南側については、残念ながら計画延長の半分も整備されていない状況にある。その中で緊急輸送路については、国県道が指定されている。市では、緊急輸送路にある歩道橋などを管理しているため、それらの耐震補強などを実施しているところである。現在は、都市計画道路ではないが、避難路として利用可能な道路に橋りょうがあるため、その橋りょうなどについて、来年度あたりから耐震化に着手する予定である。
- ・また、現在、都市計画道路等整備プログラムの策定に取り組んでおり、今年度は、策定に必要な調査を実施し、来年度以降に整備順位や時期について検討する予定としている。
- ・2点目の歩行空間の整備については、これまで藤沢駅・辻堂駅などの大きなターミナル駅では開発とあわせて整備している。藤沢駅では多くの方が利用する経路について検証を行い、第二弾としてもう少し離れたエリアの整備を進めている。また、湘南台駅は、土地区画整理事業とあわせて整備を行い、現在では、六会駅周辺の整備を行っているところである。今後、善行駅において、整備を実施する予定であるが、善行駅周辺は、地形がかなり厳しいため、歩道の段差の解消というよりは、他の方法による対応を検討しているところであり、今後、地域の方々と話し合いをしながら、進めていきたいと考えている。
- ・自転車道について、特に駅周辺では、狭い歩道を平然と走る自転車利用者が多いので、自転車走行環境の整備というより、歩道から自転車を車道ではない部分におろし、歩行者と自転車利用者の安全を確保するための取り組みをモデル的に1~2か所で整備を実施している。今後も各課協議では様々な情報提供を行いながら、アクションプランの策定を進めていきたいと考えている。

【岸井会長】

- ・今の説明でわかるように、市の中では、道路等それぞれを担当する部署が、考え方を整理した上で、事業を進めているので、それらを事務局である都市計画課が、アクションプランという形でうまく取りまとめて、住民にわかりやすく示せるようにしていただければと思う。

【D委員】

- ・重点整備エリアが5つあげられているが、片瀬・江の島地区は突然出てきた感がある。また、施策を13地区別に整理すると、何も実施されず取り残される地域も出るのではないかという心配がある。
- ・もう1つは全施策の整備として空欄のところはこれから議論していく中で埋まるのか。記載したらどうか。

【岸井会長】

- ・重点整備エリアと重点整備エリア外についてはどう考えているのか。

【事務局】

- ・重点整備エリアは、複数の戦略施策を実施していく地域であり、エリアとして戦略施策を複合的に実

施するするエリアとしている。そのため、重点整備エリア外の他の地域は施策を実施しないということではない。駅周辺や幹線道路沿いでは施策が集中するが、それ以外のところでも歩行環境の整備などを検討していく。そのため、戦略施策が集中しているエリアを重点整備エリアとしている点をご理解いただきたい。

【岸井会長】

- ・複合的に実施するエリアを重点整備エリアと言うとのことであるが、名称が違う印象を与えるのかもしれない

【H委員】

- ・戦略 2-3 の藤沢駅再整備基本構想に基づく事業の推進とあるが、藤沢市の交通に関わるものは、交通マスタープランが上位にあって、アクションプランがあるという位置づけなのか、個々の基本計画があってアクションプランがあるのか、あるいは同時に進めていくのか。

【事務局】

- ・藤沢駅周辺については、駅前周辺の再活性化を掲げ、藤沢駅周辺の魅力を高めていく計画既にある。それは、交通に限った計画ではなく、土地利用のあり方や駅の結節点としての乗り換え利便性、南北をつなぐ自由通路やデッキ等の課題解消などを基本的な考え方としてまとめている。また、駅を中心としたバスや鉄道利用者の歩行空間の改善も含まれているので、それらについては、連携・整合を図った上でアクションプランの作成を進めて行く必要がある。ただ、バス、タクシー、公共交通、都市計画道路など交通について全てを網羅している計画ではないため、アクションプランの中で考えていく必要がある。
- ・江の島地区については、観光の内容を中心とした「江の島魅力アッププラン」というものを神奈川県と共同でまとめている。その中には、交通に関する記述があり、計画として決まっているわけではないが、検討課題として、駐車場問題や交通渋滞等を解消するための公共交通システムを導入できないかなどが記載されている。それらを実現する方策としてどういったことが考えられるか等を重点整備エリアとして考えていきたい。それらの記述がなく不親切であるので、次回までは説明をできるようにしたい。

【岸井会長】

- ・既に計画があるものについては、交通の視点から再整理して記載していくということである。

【I委員】

- ・このアクションプランは、今後 10 年間の実施計画と言っているが、P3 の交通アクションプランの目標年次のフローを見ると、アクションプランを 5 年目で見直すという意味なのか 5 年ごとの計画をつくるという意味なのか、よく分からない。

【事務局】

- ・アクションプランは、基本的に 10 年間の実施計画であるが、5 年を目処に事業の進捗状況や、評価指標の達成度の確認をすることになっている。その際、指標の達成が難しいなど、見直しを行う必要があるれば、そこで見直しすることを考えている。

【J委員】

- ・交通マスタープランでも位置づけられていたが、このアクションプランにおいても「最寄り駅まで 15

分の交通体系、藤沢駅周辺まで 30 分の交通体系」が掲げられている。これらの交通体系の実現には、駅周辺の利便性向上といった話もあるが、P37 の図にあるようなコミュニティバス等を含め交通不便地域のバス路線の底上げについても交通会議等も含めて議論していくのだと考えている。それらのエリアについては、事業者として努力する部分もあるが、収支から見て厳しい部分もあるので、それらについての市の支援等についても計画に入れていただきたいと思う。

【岸井会長】

- ・ 11 月の次回協議会までに、どのように作業を進めていくのか。また、今いただいたご意見に関して等、関係する事業者の方とも協議をしていくということの良いのか。

【事務局】

- ・ 資料 1 のスケジュールにもあるとおり、市の事業として動いている施策については、整合を図るため、庁内の担当課と協議・調整を行うとともに、出席されている交通事業者や国・県の方にも必要に応じて施策に関する協議をお願いすることになると考えている。

【岸井会長】

- ・ 協議を進める段階では個別の協議、合意形成として進めて行くとのことである。11 月まで時間は限られるが、13 地区別に見た際の施策という観点のチェック等、基本的な考え方の整理と、関係者との合意形成を積極的に市で実施していくので、協力をお願いしたい。

【K 委員】

- ・ 藤沢市の交通ネットワークは、藤沢駅に行けば、JR 東海道線、小田急線、江ノ島電鉄に乗り換えることができ、湘南台に行けば、相鉄線、市営地下鉄に乗れるなど神奈川県西部において重要な位置にある。そのため、災害時等において、代替性の高いネットワークを検討できればと考える。そのネットワークの一つとして我々市営地下鉄も役割を担っていきたいと考えている。また、南北軸の整備により、さらにその交通ネットワークは強化されると思うので、より災害に強い藤沢市ということを計画に反映していただければ良いと考える。

【事務局】

- ・ 次回協議会は 11 月 14 日（金）14：00 からを予定している。会場は未定のため、開催通知にてお知らせしたいと考えている。
- ・ 昨年度、みなさまのご協力にいただき策定した「藤沢市交通マスタープラン」については、現在、製本作業をおこなっているため、次回、協議会までには皆さんにお渡ししたいと考えている。
- ・ 先ほども話があったが、戦略施策の内容をまとめていくにあたり、各事業者さんと協議を行わせていただくことになると思うので、よろしくお願ひします。
- ・ また、交通アクションプランに関して、お気づきの点等がありましたら、事務局である都市計画課まで連絡いただければと思う。

以上