

## 「藤沢市交通アクションプラン（素案）」に関する パブリックコメントの実施結果について

2014年（平成26年）6月に「藤沢市交通アクションプラン策定協議会（以下「協議会」という。）」を発足し、「藤沢市交通アクションプラン」策定に向けた取組を進めております。

2015年（平成27年）1月9日から、2月9日の間、「藤沢市交通アクションプラン（素案）」に関するパブリックコメント（市民意見公募）を行いましたので、実施結果を公表いたします。

公表にあたっては、皆様方からいただきましたご意見を要約、類型化し、藤沢市の考え方を付しております。また、個別での回答は行っておりませんのでご了承ください。この度は、ご意見をお寄せいただき誠にありがとうございました。

### 1. パブリックコメントについて

#### (1) 募集期間

2015年（平成27年）1月9日（金）～2015年（平成27年）2月9日（月）

#### (2) 意見等を提出できる方

市内在住・在勤・在学の方、市内に事業所等を有する方など利害関係者

#### (3) 意見等の募集方法

協議会事務局（藤沢市都市計画課内）へ郵送・ファクシミリ・持参にて提出

### 2. パブリックコメントの実施結果について

#### (1) 意見数等 35件 3人

#### ■パブリックコメントに対する問い合わせ先

藤沢市役所 計画建築部 都市計画課 都市交通計画担当

〒251-8601 藤沢市朝日町1-1（新館5階）

電話:0466-25-1111（内線4213） FAX:0466-29-1353

意見交換会等・パブリックコメントの実施結果

○パブリックコメント 35 件 3 人

「意見分類」の説明	件数	構成割合
藤沢市交通アクションプラン		
1 全体に関する意見	2 件	6 %
2 「交通アクションプランとは」に対する意見	0 件	0 %
3 「藤沢市をとりまく状況と交通課題」に対する意見	7 件	20 %
4 「藤沢市がめざす将来の交通像」に対する意見	4 件	11 %
5 「アクションプラン」に対する意見	18 件	51 %
6 「交通アクションプランの実現に向けて」に対する意見	4 件	11 %
合計	35 件	100 %

注) 「反映状況」の説明	件数	構成割合
① ご意見の趣旨を踏まえ、プランに反映しました。	0 件	0 %
② すでにプランに位置付けてあります。	4 件	11 %
③ 今後の取組の参考にします。	13 件	37 %
④ プランへの反映は困難であります。	12 件	34 %
⑤ その他	6 件	17 %
合計	35 件	100 %

「藤沢市交通アクションプラン（素案）」に対するご意見要旨と藤沢市の考え方

1 全体に関する意見

番号	ご意見要旨	反映状況 (注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
1	<p>当市が抱える交通対策、課題、戦略で示されている様に、「安全で安心な移動しやすい環境づくり」「自立して健康にいきいきとくらす都市づくり」を目指すところなので是非とも喫緊の問題として実行してもらいたいと考えます。</p>	⑤	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、だれもが円滑に移動できる交通環境づくりを進めてまいります。</p>
2	<p>70歳代後半になると自家用車の運転は危険を伴うようになる。しかし現実には外出をして外部との交流を行う超高齢者は多いと思いますし、それにより活力を保ち、健康寿命を維持していかれる層が多くなると思います。</p> <p>現在車を運転しているが、交通手段として、バスを使う方法もありますが、藤沢駅からの本数が少なく趣味活動の為に足が遠のく様になります。</p> <p>動けるのに、足が確保できない為に多くの高齢者が移動に不便を感じ、外出しなくなるのではないのでしょうか。</p>	②	<p>ご意見に対しましては、高齢者を含めだれもが安全安心して移動できる環境づくりが重要であると考えており、第4章の「公共交通関連施策」等に、公共交通の利用環境の改善に向けた施策を進めていくことを記載しております。</p>

### 3 「藤沢市をとりまく状況と交通課題」に対する意見

番号	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
3	工業集積・研究集積とあるが、研究集積はどこにあるのか。飛行爆音の高い藤沢には研究所は不適である。鍛造やプレス等には差し支えないが、設計やプログラミング作業にも障害がある。当ても無いのに漫然と研究所と云わぬ方がよい。	⑤	都市マスタープランにおいて、都市拠点「健康と文化の森」は、産学公連携による学術・研究機能を核とした拠点の形成や、(仮)村岡新駅周辺は、先進的な研究開発等の機能が集積した広域に発信する拠点の形成をそれぞれめざしております。
4	新産業の森は、現下の状況では、太陽光発電の森とした方がよいのではなかろうか。少なくとも、編入工場には少額であっても無償電力を供給したい。	④	新産業の森は産業交流を導く新たな産業拠点として、周辺環境と調和した効果的な施設緑化等により豊かな緑に包まれた地域の形成をめざし整備を進めているため、ご意見の趣旨をプランに反映することは困難であります。
5	災害対策は都市基盤対応ではいくらかも賄えない。津波対策までは不可能である。北部への移転・転居を奨励し、その施策を立てられないか。	④	都市マスタープランでは、災害時における被害の拡大を最小限に抑える「減災」の考え方にに基づき、公共建築物をはじめとする住宅・建築物の耐震化や都市基盤の強化等の都市づくりを進めていくこととしており、ご意見の趣旨をプランに反映することは困難であります。
6	13地域基準を考慮するとあるが、集約効果を意図する公共再整備とむりやり歩調を合せることはない。むしろ、南部・中部・北部の三区部対応を提起する。計画・整備・産業の統合が望ましい。	④	都市マスタープランでは13地区を単位として、まちづくりを進めることとしております。各地区のまちづくりが市全体の都市づくりに連携することで、多価値共生型の都市社会の実現をめざすとしているため、ご意見の趣旨については、反映は困難であります。
7	低炭素とあるが、最も効果のあるのは電気自動車と水素自動車である。10年、20年後は、水素エンジンカーに置き換わる。ガソリン車は荷物車のみになるであろう。いすずに、新車を作ってもらいたい、ミニバスを燃料エンジン化したい。道路事業より優先させるべきである。	③	電気自動車などの普及促進については、交通マスタープランの基本方針3「環境にやさしい交通まちづくり」に係る施策に位置づけており、取組を進める中で、ご意見を参考にさせていただきます。
8	ネットワーク都市とか自立とかは、意味が不明確である。道路そのものより、結節点・交差点対策の方が急務でないか。	③	だれもが円滑に移動できる交通環境づくりに向けては、結節点等の改善を進めるとともに、ネットワークの構成要素となる道路整備を進めることが重要であると考えておりますので、取組を進める中で、ご意見を参考にさせていただきます。
9	都市拠点と言っても現下では、パチンコ店とカラオケ店ばかりになり、自動車ばかりが集まり兼ねない。	⑤	都市マスタープランでは、多様化する市民生活や産業活動を支え、都市の文化や産業の創出・発信を担う場として都市拠点を形成するものとしています。そのため、都市機能の充実を図るとともに、都市拠点へ移動しやすい交通環境の構築により、都市全体の活力創出をめざします。

#### 4 「藤沢市がめざす将来の交通像」に対する意見

番号	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
10	15分、30分は20分と35分で十分である。5分短縮すれば投資金額は半減するであろう。	④	最寄り駅まで15分の交通体系等については、交通に関する市民意識調査の結果をもとに設定したものであり、ご意見の趣旨をプランに反映することは困難であります。
11	ラダー型に固守するのは良くない。都市をモノトーンでゴースト化しかねない。自然の造形、高低・曲線を大事にし、これ以上の破壊的線引きは望まれない。能率最優先の時代は終わった。また、ラダー型だからといってもさほどの効果があるわけでもない。	⑤	交通体系の配置としては、鉄軌道と主要幹線道路等からなるラダー型の交通軸を形成し、その軸線が交差する箇所に都市拠点（交通拠点）を配置することとしています。それらにより、本市を取り巻く高速交通網へのアクセス利便性を高め、首都圏の主要都市や本市都市拠点相互の連携を強化し、活力創造につながると考えております。
12	「第3章藤沢市がめざす将来の交通像」、「3-3めざす交通体系」、「(3)インターチェンジまで30分の（産業系市街地から15分）の交通体系」については再考を求める。交通マスタープランの「自家用自動車交通のみに依存せずに活動できる都市をめざします」が矛盾してしまうため。	④	「インターチェンジまで30分の（産業系市街地から15分）の交通体系」については、広域的な交通ネットワークの構築により、持続的な活力を創造する都市をめざすために、設定するものであり、ご意見の趣旨をプランに反映することは困難であります。
13	「第3章藤沢市がめざす将来の交通像」、「3-5交通施策の分類」について、「歩行者・自転車」の分類は、全く異なる主体であることから「歩行者」と「自転車」にした方がよい。	②	「3-5交通施策の分類」においては、関係する分野ごとに交通施策を整理したため、「歩行者・自転車」という分類になっておりますが、第4章、4-4戦略施策の内容においては、歩行者と自転車について、それぞれ戦略施策を示しており、ご意見の趣旨については、すでにプランに位置付けてあります。

5 「アクションプラン」に対する意見

番号	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
14	「交通サービス充実に向け、地域・交通事業者・関係機関などと連携を図りながら人々の多様な移動ニーズに応える必要がある」を現実の課題として取り組んで下さい。NPOなど、非営利の運営も念頭に置き、小型バスで、要所々々を回数多く巡回する交通手段は確立できないのでしょうか。	③	第4章、4-4 戦略施策の内容「戦略1-5. 地域公共交通（乗合タクシー等）の導入」に持続可能な公共交通の導入については、地域住民、交通事業者と行政がそれぞれの役割分担と協働によって進めていくこととしており、ご意見の趣旨については、今後の取組の参考にします。
15	高齢者の運転は事故も多いので、免許証を返上した者には、他の交通機関乗車のメリットがあるような仕組みを創り、移動の代替ができるようにすれば、高齢者の運転事故も減り、小型バスへの需要も増えるということにもなりません。健康寿命を保てる層が増えれば、健康保険財政にもプラスになると考えます。	③	交通マスタープランの基本方針4「ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり」において、市民の外出機会を増やす等を目的とした「健康増進につながる移動環境づくり」に向けた交通施策を展開することとしており、取組を進める中で、ご意見を参考にさせていただきます。
16	「第4章アクションプラン」、「4-3アクションプランの施策の設定」について再考を求めます。基本方針と、それに基づく色づけされた各戦略が、あまり一致していないように思える。	⑤	「4-3アクションプランの施策の設定」については、それぞれの基本方針の達成に大きく寄与する戦略施策について、交通マスタープランに掲げる各基本方針の展開する交通施策に基づき、設定しております。
17	「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略1-1. いずみ野線延伸による鉄道網の整備・充実」について、賛成はするが、慶応大学が撤退してしまう場合も想定した上での計画を考えておくべきではないか。	④	いずみ野線の延伸については、慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスを含む「健康と文化の森」や沿線地域のまちづくりと連携して進めることを前提としており、ご意見の趣旨については、プランへの反映は困難であります。
18	「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略1-2. (仮)新南北軸線への新たな交通システムの整備推進」について、3段階に分ける施策を第1施策：バスレーンの設置、第2施策：歩車分離式信号の設置、第3施策：バス優先の信号システムとするべき。	④	戦略1-2. (仮)新南北軸線への新たな交通システムの整備推進については、地域住民とのワークショップや意見交換等の結果をふまえ、展開する具体的施策を設定しているものであり、ご意見の趣旨をプランに反映することは困難であります。
19	「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略1-3. 片瀬・江の島における新たな公共交通の検討や駅前広場等の交通機能の確保」については、渋滞の原因である自家用車を抑制することが必要です。	②	片瀬・江の島周辺の交通環境の改善に向けては、渋滞対策が大きな課題と捉えており、自家用自動車の抑制や公共交通への利用転換につながる施策を「戦略1-3. 片瀬・江の島における新たな公共交通の検討や駅前広場等の交通機能の確保」に位置付けております。
20	「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略1-3. 片瀬・江の島における新たな公共交通の検討や駅前広場等の交通機能の確保」について、江の島島内の駐車場は削減し大部分はバスターミナルや他の用途に活用すべき。その上で、島内への観光目的による自家用車は進入禁止。島内外の駐車場の利用料金の大幅な値上げ。	③	片瀬・江の島周辺の交通環境の改善に向けては、渋滞対策とあわせ、江の島周辺への来街者増加に向けた取組を進める必要があります。そのため、周辺住民及び来街者にとって、移動しやすい交通環境の創出に向けた取組を検討する中で、ご意見を参考にさせていただきます。

5 「アクションプラン」に対する意見

番号	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
21	<p>「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略1-4. バス路線の確保・充実・再編」についても戦略1-2と同様に、3段階に施策を分け、第1施策：バスレーンの設置、第2施策：歩車分離式信号の設置、第3施策：バス優先の信号システムとするべき。</p> <p>また、たとえ片側1車線の道路でもバス専用レーンとする覚悟は求めます。</p>	③	<p>「戦略1-4バス路線の確保・充実・再編」については、最寄り駅まで15分圏域の拡大や地形等の地域特性に応じた移動しやすい交通体系の実現に向けたバス路線の再編等、状況に応じて施策が異なることから、ご意見の趣旨については、今後の取組の参考にさせていただきます。</p>
22	<p>「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略1-5. 地域公共交通（乗合タクシー等）の導入」については、自動車学校の送迎バスと協力ができれば良いかと考えます。</p>	③	<p>戦略1-5はバスの導入が困難な地域における、地域住民を対象とした公共交通の導入に向けた取組を進めるものですが、民間送迎バス等と協力し乗合タクシーとして活用することも考えられると思います。ご意見の趣旨については、今後の取組の参考にさせていただきます。</p>
23	<p>「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略1-6. 公共交通等の利用促進」について、「モビリティ・マネジメント教育の推進」については賛同しますが、実施する場合は、実際の行動がどう変化したのか、追跡調査が必要です。</p>	③	<p>モビリティ・マネジメント教育については、小学生を対象とした普及を進めており、現状において実際の行動の変化については追跡が難しい状況ですが、取組を進める中で、ご意見を参考にさせていただきます。</p>
24	<p>「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略1-6. 公共交通等の利用促進」について、「バス運行情報等を提供するバス情報システムの導入」は、ぜひ実施してもらいたいです。各停留所に、鉄道会社のような電光掲示板を設置すべき。</p>	③	<p>バスの運行情報等を提供するシステムは、円滑で効率的なバス利用に向けて重要な取組であると考えておりますので、バス事業者等と協議しながら導入を進めていきます。</p>
25	<p>「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略2-2. 歩行環境の整備（駅周辺地域）」について、点字ブロックを置くだけのバリアフリー化は反対。また本来優先されるべき歩行者に階段の上り下りを強要する歩道橋の撤去を望みます。</p>	③	<p>駅周辺においては点字ブロック設置のほか、段差や勾配の解消などを進めていきます。歩道橋については、設置場所や利用の実態を考慮して、今後、維持・撤去等の検討を進めます。</p>
26	<p>「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略2-3. 歩行環境の整備（居住地域）」について、電柱によって歩行者が歩けない欠陥歩道・欠陥路側帯を、速やかに改善してください。歩行者が通行することが不可能な歩道・路側帯が多数存在します。</p>	③	<p>生活道路の安全性向上と、だれもが外出、移動しやすい環境づくりに向け、電柱の移設等について関係機関と検討します。</p>
27	<p>「4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）」について、「戦略2-3. 歩行環境の整備（居住地域）」について、「誰もが歩きやすく」を実現するために、歩道・路側帯の幅員確保を、まず取組に加えてください。その幅員確保を実現するために、車道を削る・一方通行化する、という具体的施策を実施してください。</p>	②	<p>生活道路の安全性向上に向け、だれもが外出、移動しやすい環境づくりのため、市民要望等に基づきながら、整備を進めることをプランに位置付けてあります。幅員の再配分や、交通規制による環境整備については、市民要望等に基づき交通管理者等と整備を検討していきます。</p>

## 5 「アクションプラン」に対する意見

番号	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
28	<p>「4-4 戦略施策の内容(個別カルテ)」について、「戦略2-3. 歩行環境の整備(居住地域)」について、ゾーン30は良い対策ではあるが、時速30kmは早すぎます。歩道のある生活道路→ゾーン30、路側帯のある生活道路→ゾーン20、歩道・路側帯がない生活道路→ゾーン10~15と設定するのが望ましいと考えます。</p>	③	<p>居住地域における生活道路において、自動車が低速で走行することは、生活空間の安心安全の確保のためには重要な対策であると考えます。ご意見の趣旨については、今後の取組の参考とします。</p>
29	<p>「4-4 戦略施策の内容(個別カルテ)」について、「戦略2-3. 歩行環境の整備(居住地域)」について、交差点にカメラを設置してください。事故が起こったときの記録のためと、事故の大半が交差点で起きるからです。</p>	③	<p>交差点等にカメラを設置することは交通安全上のみならず、防犯上重要な対策であると考えます、ご意見の趣旨については、今後の取組の参考とします。</p>
30	<p>「4-4 戦略施策の内容(個別カルテ)」について、「戦略4-3. (仮)村岡新駅設置による鉄道網の整備・充実」について、東海道線の新駅という意味でなら、反対します。理由は藤沢のためにならないからです。利益を得るのは村岡周辺にいらっしゃるごく一部の人たちだけ。</p>	④	<p>(仮)村岡新駅設置は、藤沢駅周辺における混雑や周辺の交通渋滞などの環境負荷の改善と、村岡地区の交通利便性の向上を図るため、本市の重要な施策となります。ご意見の趣旨については、反映は困難であります。</p>
31	<p>藤沢市と藤沢市民の意志だけでは実現しない。通勤、百万人の賛同を要す。30年以前からの話であるが、当時は10分間隔、10両編成、時速60hであったが、今は3分間隔、15両編成、時速80hである。安全運行上、危惧を感じる。JRがいつまでたっても、いろ良い返事をしないのは、このためであろう。</p>	⑤	<p>(仮)村岡新駅設置は、藤沢駅周辺における混雑や周辺の交通渋滞などの環境負荷の改善と、村岡地区の交通利便性の向上を図るため、本市の重要な施策であると考えております。</p>



6 「交通アクションプランの実現に向けて」に対する意見

番号	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
32	「第5章交通アクションプランの実現に向けて」、「5-1 評価指標の設定」、「評価指標2-3 自動車走行環境に関する満足度の向上」は削除することを求める。自家用車に依存しないまちづくりが求められているのに、自動車利用者の満足度を高めてどうするのですか。	④	自家用自動車について、過度に依存しない考え方であり、利用を無くすことではありません。また、自動車走行環境の整備は、バス等公共交通の利便性向上にもつながることから、ご意見の趣旨をプランに反映することは困難であります。
33	「第5章交通アクションプランの実現に向けて」、「5-1 評価指標の設定」、「評価指標3-2 自動車の利用割合の改善」について、目標設定が低すぎる。最低でも現在から1割は削減すべき。	④	交通マスタープランにおいて設定した目標値となるため、ご意見の趣旨をプランに反映することは困難であります。目標値を上回ることができるよう、取組を進めてまいります。
34	「第5章交通アクションプランの実現に向けて」、「5-2 PDCAサイクルによる施策の推進」について、その過程は、できるだけ頻繁に公表・透明化してほしい。またアクションプランの5、10年間は長い。	④	藤沢駅周辺地区の取組等、個々の施策については、本市のホームページなどで事業の計画や取組状況等を公表しております。また、実施期間については、交通マスタープランの推進方策や事業スケジュール等に基づいて設定しているため、ご意見の趣旨については、反映は困難であります。
35	PDCAはPCADCAにする。DOのチェックばかりでPLANのチェックがなされていない。スムーズに事業展開が進まないのは、PLANのチェックが疎かであるため。	④	施策の実施にあたっては、PDCAサイクルにより進めてまいります。事業展開がスムーズに進むよう、計画段階において地域住民に対する説明や合意形成及び関係者との協議・調整を十分に行った上で進めてまいりたいと考えております。