

第6回藤沢市交通政策推進会議

□日 時 : 2023年(令和5年)11月22日(水) 午前9時30分 開会

□場 所 : 藤沢市役所 本庁舎8階8-1会議室

□出席者 : 委員19名

(委員者名簿順・敬称略・下線は代理出席・出席者数に代理出席は含まず)

岡村 敏之	大沢 昌玄	吉田 忠司	<u>宮原 賢一</u> (代理:八山 晋一郎)	金田 有紀
鈴木 孝浩	小川 貴司	小堤 健司	<u>山本 まり子</u> (代理:古澤 伸)	小川 ゆかり
<u>小野 元貴</u> (代理:小澤 匡司)	<u>地道 大輔</u> (代理:安堵城 勝)	野本 高視	高阪 利光	北村 和利
川崎 隆之	竹村 裕幸	平井 護	浅野 正博	新井 秀雄
岩田 吉史	小林 学	古山 真衣		

□次 第 : 1 開 会  
2 成立宣言  
3 議 題  
・藤沢市都市交通計画(素案)について  
4 その他  
5 閉 会

□配付資料 : ・次第  
・委員名簿(出席者名簿)  
・座席表  
・資料1 藤沢市都市交通計画(素案)について  
・資料2 藤沢市都市交通計画「基本方針編」(素案)  
・資料3 藤沢市都市交通計画「実施計画編」(素案)  
・別紙 藤沢市都市交通計画(素案)に対する意見の提出用紙

□傍聴者 : 1名

第6回  
藤沢市交通政策推進会議

議 事 録

日 時 2023年(令和5年)11月22日(水) 午前9時30分  
場 所 藤沢市役所 本庁舎8階 8-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

- 午前9時30分開会
- 開会の挨拶（都市計画課長）
- 資料確認（都市計画課）
- 委員委嘱
- 成立宣言（都市計画課）
  - ・委員19名が出席により成立
- 会議の公開（都市計画課）
  - ・本会議は公開
- 傍聴希望者の確認（都市計画課）
  - ・傍聴希望者：1名

## ●議題 藤沢市都市交通計画（素案）について

○事務局（都市計画課） 「藤沢市都市交通計画（素案）について」説明させていただきます。資料につきましては、お手元に、藤沢市都市交通計画（素案）の基本方針編、実施計画編をお配りさせていただいております。本日は、素案の内容について、前回お示した「たたき台」から変更した内容を中心に、資料1を用いて説明させていただきます。また、画面にも資料と同じものを投影いたしますが、文字が小さくなりますので、今どこを説明しているかの確認などにご利用ください。

スライドの1をご覧ください。はじめに「たたき台へのご意見の反映について」説明します。また、資料右上に冊子の該当ページをお示ししていますので、会議中適宜、ご参照ください。前回、8月25日に行った第5回交通政策推進会議では、皆様に都市交通計画のたたき台を提示いたしました。このたたき台に対して、「前回の会議でいただいた意見」、その後に「意見提出用紙で提出いただいた意見」、「市内の13地区で市民委員により構成された郷土づくり推進会議などで地域からいただいた意見」、「庁内関係各課からの意見」を反映し、素案を作成いたしました。また、いただいた意見のうち、今回の会議でとりあげさせていただくものを左下に示しました。意見の内容については、次のスライド以降で、たたき台からの変更点にあわせてご紹介いたします。また、変更点の内容に移る前に、今後の流れについて説明します。右下の図をご覧ください。今後は、本日お示しする素案に対して、今回の会議に加えて、令和5年12月市議会定例会、パブリックコメントや市民説明会からのご意見を素案に反映し、計画（案）を令和6年2月市議会定例会、第7回の本会議に報告し、年度内に藤沢市都市交通計画としてとりまとめます。

スライドの2をご覧ください。はじめに藤沢市都市交通計画の位置づけについてです。前回の会議において、矢印の向きが都市マスタープランから都市交通計画への一方向になっていたことから、「互いに連携していく関係性であるように見えるようにすべきでは？」といったご意見をいただきました。この点について、整理を行い、左下の図-1のとおり、「都市交通計画が都市マスタープランの分野別計画であること」や、「都市交通計画と立地適正化計画が、車の両輪の関係であり、連携を図っていくものであること」を示すよう、関係性を両矢印にて表記いたしました。また、計画の構成として、前回の振り返りとなりますが、図-2の上段のとおり、現行の交通マスタープラン、交通アクションプランでは、現況・課題・将来像・基本方針などが各計画に重複して記載があるといった構成でした。また、国が策定を促す「都市交通マスタープラン」の役割を現行の交通マスタープランが担い、同じく「地域公共交通計画」と「都市・地域総合交通戦略」の役割を交通アクションプランが担うというように、それぞれを2つの計画で分担しております。今回の見直しにおきましては、図-2の

下段のとおり、国が策定を促す3つの計画を1つの計画で包含し、「基本方針編」と「実施計画編」に分けることで、重複した構成の解消を図り、社会状況の変化等により、施策を見直す場合には「実施計画編」のみを見直すといった、柔軟な対応が可能となるよう構成を変更いたしました。

スライドの3をご覧ください。こちらが前回の振り返りの部分となります。新たな計画における将来交通像は前回もお示ししたとおり、「持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来」です。また、この将来交通像に基づく5つの基本方針について、前回の会議でご説明しました。内容について簡単に振り返ります。下段の基本方針をご覧ください。基本方針1は、「健康・幸福につながる外出を促進する」として、市民の社会参加を促し、健康寿命の延伸につながるものとして、外出促進につながる取組を行っていくものです。基本方針2は、生活のための買い物や通勤など、日常生活の移動を支える視点で、「日々の移動を支える」としました。日常生活を支えるため、自家用車に依拠せずに移動するための、公共交通・道路網の強化や、運転手不足、移動の減少等に起因する、昨今の交通事業者を取り巻く厳しい環境を踏まえ、既存の公共交通のサービス水準の維持・強化という視点を入れております。この基本方針1と2は、双方の基本方針が密接に関連し、「暮らし」に着目していることが今回の見直しにおいてポイントとなる部分です。基本方針3は、都市拠点の結節機能の強化などにより、都市の活力がさらに向上する、交通環境を目指すものとして、「まちの賑わいを支える」としました。基本方針4は、人々の移動が環境に悪影響を及ぼすことがない交通環境を目指すものとして「環境に負荷をかけない」としました。最後の基本方針5は、誰もが安全・安心に移動でき、災害に強い交通環境を目指し、「安心して暮らす」としました。

スライドの4をご覧ください。こちらは、地域別の取組方針とそれに関連する、5つの基本方針の関連性を示したものです。前回の会議において「地域別の取組方針と5つの基本方針が合致していることが、分かるように表現を工夫したほうが良い。」といった意見を受け、スライドに示すように、意見を反映した図を作成しました。位置図はそれぞれの地域の位置を示したもので、公共交通サービス圏域から外れた交通空白地の人口を赤いメッシュで色の濃さにより人口の多さを示しております。「地域の主な特徴」や下の「地域別の取組方針」は前回会議で取り上げさせていただいた内容となっております。この地域別の取組方針に対して関連する基本方針をその右側に整理しました。すべての地区を1つずつ説明していくと長くなってしまうことから、A-1地域を例にとって説明させていただきます。下段の地域別の取組方針をご覧ください。3つの取組方針のうち1番上に記載する、「鉄道駅周辺や地域拠点周辺といった生活の中心となる場所・施設にアクセスしやすい交通体系の維持・向上を目指します。」は、基本方針1と2が関連しています。取組方針の2つ目は、「今後も人口増加が予測され、交通量も増加することが考えられるため、特に駅周辺・拠点周辺での交

通混雑を改善し、歩行者や自転車が、安全・快適で通行しやすい環境の整備を目指します。」としており、基本方針1、2、5が関連しています。取組方針の3つ目は、「新駅を核として、自家用車に依拠しない新たな交通環境の構築に向けた取組を進めます。」としており、基本方針1、2、4が関連しています。

このようにスライドの4から6にわたり、6つの地域における、地域別の取組方針と5つの基本方針の関連性を整理いたしました。先ほど、「基本方針1と2は、双方の基本方針が密接に関連し、『暮らし』に着目していることが今回の見直しにおいてポイントとなる」と説明しましたが、どの地域においても、基本方針1、2との関連が多く、改めて今回の見直しにおける「暮らし」の視点の重要性が確認されました。

スライドの7をご覧ください。こちらは、基本方針とそれぞれの取組方針及び施策を体系的に整理したもので、基本方針編と実施計画編の関連を示すものです。施策のうち、太字で記載しているものは、重点施策を示します。さらに、赤い四角囲いをしている「駐車場施策の見直し検討」は、前回の会議において「都市地域総合交通戦略の側面が薄く感じる。駐車場などに関する施策も盛り込むべきではないか？」といった意見や、「都市拠点などにおける駐車場への土地利用転換、過度な駐車場供給なども交通課題となるのではないか？」といった意見などを受けて、検討を行い、「基本方針3 まちの賑わいを支える」の施策として、追加したものです。そのほか、赤い下線を引いている、「既存の公共交通のサービス水準の維持・強化」、「自家用車の利用割合が比較的高い地域や観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進」は前回会議でご意見をいただき内容の見直しを行った施策です。詳しい見直しの内容は次のスライド以降で説明します。

スライドの8をご覧ください。まずは、「既存の公共交通のサービス水準の維持・強化」について説明します。この施策は、前回の会議で、「将来課題「公共交通のサービス水準の低下」に対する対応策が薄いのではないか？」といった意見をいただいたほか、前回お示ししたたたき台の際には、内容については、まだ検討中としていた部分になります。本日、こちらのスライドを用いてこの施策の内容について、説明します。はじめに、背景・課題ですが、EC(イーシー)やテレワークの浸透などによって、ライフスタイルが変化したことにより、藤沢市では、図-3に示すように移動の総量が減少するなど変化が生じました。その傾向は新型コロナウイルスをきっかけに顕在化しており、公共交通の利用者数は新型コロナウイルス流行前の水準には戻っておらず、今後は、既存の公共交通手段の維持のために、より多くの人の移動が必要なほか、地域と協働することが重要となります。施策の1つ目は、EC(イーシー)やテレワークの浸透などによるライフスタイルの変化や超高齢社会の更なる進展等に起因する、公共交通利用者の減少の懸念がある中、日常生活の移動手段の確保や、図-4に示すように、非高齢者との外出率の差を埋める高齢者の外出促進に重要な、公共交通の維持・強化につながる検討を、表-1に示す県内他市町村の事例などを参考に行っ

てまいります。施策の2つ目は、図-5や6に示す「のりあい善行」、「おでかけ六会」など、地域主体の公共交通に対する現状の制度の中では、新たな乗合タクシー等の導入が進んでいない状況があることから、現行制度を評価し、必要に応じて見直しを検討します。

スライドの9をご覧ください。こちらは、前回のたたき台の段階では、「最寄り駅等で公共交通への乗り換えを促進するパークアンドライド等の推進」を施策としていたものです。前回の会議で、「パークアンドライドについては、路線バスと競合してしまい、公共交通の維持・強化と反した施策になってしまうのではないかと」といったご意見をいただきました。その対応策として、まず、公共交通の利用促進の施策をパークアンドライドに限定するのではなく、サイクルアンドバスライドなどを加えたほか、観光地などへの来訪に関して MaaS 等によりオフピークの時間へのシフトや、公共交通を利用することでメリットが生まれるなど複合的に取り組むこととしました。また、パークアンドライドについても、自家用車の利用割合が比較的高い地域や観光地等への来訪にターゲットを絞り施策を展開していくこととしました。これらを受け施策名を「自家用車の利用割合が比較的高い地域や観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進」としました。施策の内容について、説明します。はじめに、背景・課題ですが、本市の西北部地域では、地域の面積が広く、人口が少ないことから、公共交通のサービス水準が市内の他地域に比べて低く、図-7に示すように、自家用車の利用割合が比較的高い状況が見られます。そのような地域の方が自家用車で目的地まで直接訪れることは、都市拠点周辺の交通渋滞などや、公共交通の利用者減による公共交通の更なる減便につながる懸念があります。また、江の島等への観光客などの来訪者が、市外から市内へ訪れる際の自家用車利用での来訪も一因となり、観光地などでの交通渋滞を引き起こす状況が見られます。施策の1つ目は、背景・課題でご説明した、自家用車の利用割合が比較的高い、本市の西北部地域などを対象に、公共交通への乗り換えを促進する図-8,9で示すようなパークアンドライド、サイクルアンドバスライド等の実施とともに、ICTを活用したMaaS等により目的地までの移動の選択肢を広げるソフト施策をあわせて利用を促進します。施策の2つ目は、観光地の周遊を公共交通で行うようパークアンドライド等を促進するとともに、MaaS等により、来訪する時間を空いている時間へのシフトや、公共交通を利用することでメリットが生まれるといったソフト施策をあわせて推進することで、来訪者の公共交通の利用を促進します。

スライドの10をご覧ください。こちらは先ほどの施策体系の際に説明した、新規追加の「駐車場施策の見直し検討」についてです。施策の内容について、説明します。はじめに、背景・課題ですが、全国の地方都市の一部においては、駐車場への土地利用転換が進んだ結果、駐車場の面積が著しく増大するなど、駐車場の過剰な供給が続いている箇所が散見される状況があります。このような場所では、図-10に示すよう

な「負のスパイラル」の発生が懸念され、駐車供給量の適正化が求められます。本市においても、適切な需要に見合った量的なコントロールは必要であり、対応の遅れは都市活力の低下等につながる恐れがあります。また、図-11に示すように、藤沢駅周辺などでは荷さばき車の路上駐車などが散見され、他の交通を阻害してしまっている状況が見られます。施策としては、図-12, 13に示す、駐車場施策のガイドラインなどを参考に、都市拠点周辺における駐車場の利用実態や、荷捌きに関する状況等を調査し、現状の駐車場に係る規定等について、需給バランスと合致しているかの評価を行い、必要に応じて附置義務の見直し等を行ってまいります。

スライドの 11 をご覧ください。こちらは、基本方針ごとの評価指標を示したものです。前回のたたき台の段階では、評価指標の候補を示したのみでしたが、現況値の集計を行ったほか、評価指標の目標と集計頻度のほか、「評価指標の値はどうやって集計するのか？集計方法もしくは出典を記載すべき。」といった意見があり、表の右側に集計方法・出典等を整理しました。はじめに、各評価指標の設定についてですが、様々な施策がある中で、各交通施策の効果を確認し、達成度の検証を図るため、定量的に集計・評価を行うことのできる内容について、基本方針ごとに、アウトプット指標・アウトカム指標をそれぞれ決めました。なお、アウトプット指標は、事業を実施することによって直接発生した成果物・事業量を表す指標で、実施計画編で管理を行ってまいります。アウトカム指標は施策・事業の実施により発生する効果・成果を表す指標で、基本方針編で管理を行ってまいります。実際の評価指標についてですが、基本方針1の「健康・幸福につながる外出を促進する」では、アウトプット指標として、「シェアサイクルポートの箇所数」、「自転車通行空間の整備延長」、「歩道の整備延長」を指標としました。アウトカム指標としては、「週3回以上外出した人の割合」、「週1回以上自転車に乗る人の割合」を指標としました。基本方針2の「日々の移動を支える」では、アウトプット指標として、「鉄道駅数」、「地域主体の乗合タクシーの導入箇所数」、「都市計画道路の整備率」、「サイクルアンドバスライド施設数」を指標としました。アウトカム指標としては、「最寄り駅まで15分圏の人口割合」、「主要な道路における平均旅行速度」、「最寄り駅までの所要時間に関する満足度」を指標としました。

スライドの 12 をご覧ください。基本方針3の「まちの賑わいを支える」では、アウトプット指標として、「主要幹線道路の整備率」、アウトカム指標として、「都市拠点の駅の年間乗降客数」、「都市拠点の平均滞在者数」を指標としました。基本方針4の「環境に負荷をかけない」では、アウトプット指標として、「電気・燃料電池自動車の補助実績台数」、「電気・燃料電池バスの導入台数」、アウトカム指標として、「運輸部門における温室効果ガス排出量」を指標としました。基本方針5の「安心して暮らす」では、アウトプット指標として、「ホームドアの設置駅数」、「緊急輸送道路、避難路に架かる橋りょうの耐震補強整備率」を指標としました。アウトカム指標とし



では、「一万円あたりの交通事故発生件数」、「災害対策に関する実現度」を指標としました。前回お示した「たたき台」から変更した、主な素案の内容の説明は以上となります。皆様からのご意見をいただき、「暮らし」の視点の重要性や、より有用性の高い施策展開など、たたき台に対して厚みを持たせ、素案としてまとめることができました。

今回の素案に対する皆様からのご意見については、本日の会議のほか、配布させていただいた藤沢市都市交通計画（素案）を持ち帰り、ご確認いただき、同じく配布した別紙の「藤沢市都市交通計画（素案）に対する意見の提出用紙」へご意見を記入いただき、12月8日（金）までに郵送、FAX、E-mailにてご提出いただければと思います。

以上で議題「藤沢市都市交通計画（素案）について」の説明を終わります。

○岡村会長 ご説明ありがとうございます。これについて、質問・ご発言いただきたいと思います。

○吉田委員 ご説明、ありがとうございます。最後のほうで説明していただいた、11ページ以降、「評価指標及び集計方法」で教えていただきたいのですが、「目標値」について、「増加」とか「向上」とか「改善」といったことになっているのですが、何か具体的な数字を掲げなくてもいいのかなと思いました。

例えば基本方針2は、鉄道駅数でアウトプット現況値 21 駅が目標値 24 駅であれば、アウトカムの「最寄り駅まで15分圏の人口割合」というのは74.4%からそれがどうなるのか、向上というよりは具体的な数値がもう少し出てくるのではないかなと思いますし、ほかのものもある程度掲げられている目標値みたいなものがあるのではないかなと思ったのですが、そこがこういった「向上」とか「削減」となっているのはなぜかというのが分かれば教えていただきたいなと思います。よろしく願いします。

○事務局(都市計画課) ありがとうございます。数値の目標値の設定につきましては、今回の検討の中でも行ってきておりますが、今後公共交通をさらに拡大していくということも大変厳しい状況の中、維持の視点を踏まえる中で具体的根拠に基づく数値の設定というのが厳しい部分もございました。したがって、「向上」や「増加」といった表現を用いているというような状況でございます。頂いたご意見も受けまして、目標値の数値化については可能なものにつきまして引き続き検討を行ってまいりたいと思っております。

○吉田委員 分かりました。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○新井委員 今のご質問に関連したことですけれども、目標の到達時期というのですか、そこら辺はどんな感じで考えておいたらよろしいのかと思いました。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。こちらの目標につきましては、この計画自体の目標年次というのを 2040 年度としておりますので、その時点を対象に目標の設定をしていきたいといったところになります。

○新井委員 分かりました。ありがとうございます。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○小川委員（湘南モノレール） 湘南モノレールの小川と申します。今頂いた資料 1 の 3 ページ目に基本方針 1～5 というのがありまして、4 ページ目以降にそれぞれの地域ごとがどの基本方針とどういうふうに絡んでいるかということが書かれておるのですけれども、6 つの地域を見ていく中で基本方針 3 というのが書かれているのが 1 個も出てきていない状況です。例えば A－1 地域ですと基本方針 1・2、基本方針 1・2・5、基本方針 1・2・4 となって、これをずうっと見ていくと基本方針 3 というのがどこにも出てきていなくて。しかしながら、A－1 の地域は基本方針 3 というのが関係しているのではというのがあるので、基本方針 3 が 1 個も挙がっていないのはどうかと思いました。関連するのがあれば記載されておいたほうがいいかなと思った次第です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。おっしゃるとおり、A－1 地域は基本方針 3 に結びつく部分もあるのかなとは認識しているところですが、この基本方針 3 というのが「まちの賑わいを支える」として、基本的には「都市拠点の賑わいを支える」ものとして取組方針を掲げさせていただいている部分になっています。

具体的には、資料 2 の都市交通計画「基本方針編」（素案）の 96 ページ目以降になります。

こちらに「6 つの都市拠点」として藤沢駅周辺都市拠点をはじめ各都市拠点の取組方針を記載させていただいております。今回、スライドのほうではこちらはご説明を省略させていただきましたが、こういった都市拠点周辺につきましては、先ほどおっしゃっていただいた基本方針 3 の視点を中心に交通体系をつくっていきたいと考えておりますので、こちらで反映させていただいている次第になります。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○浅野委員 市民委員の浅野でございます。全体の感想を述べさせていただきますと、資料1、素案につきましては前回、色や文字の表現について、いろいろなことを言いましたが、それを反映していただいて見やすくなったなというふうに思っております。ありがとうございました。大分シンプルになって项目的にも分かりやすくなったのではないかなというのが全体の感想でございます。

資料の位置づけについてですが、これは前回の会議で配られたたたき台の修正部分だけ載せたものなのか、これが素案の概要を示したものなのかというのが分かりづらかったので、確認させていただければと思います。

その上で提案というか要望を申し上げますと、例えば6地域につきまして、資料でいったら4ページ目からですね。地域ごとの施策について書いているところがございますけれども、各論に入ります前に全体の総論といった図があったかと思うのです。それが無いと、いきなり各論6つというよりは全体図を少し入れたほうが分かりやすいのではないかと思った次第でございます。

それから、せっかく各論でいくのであれば、ちょっと細くなるかもしれませんが、A-1地域であれば、その隣に例えば片瀬、鶴沼、辻堂といった具体的な地域名、これを併記しておいたほうが見るほうにしてみたら分かりやすいのではないかという感じがしました。そういった各論のところと全体論の併記について申し上げたいと思います。

それからP7ですね。施策体系があったかと思うのですが、これもそういう意味では全体論になりますので、先ほどの全体像を掲げた次に来るものではないかなと。その上で各論の各地域の話が始まるのではないかと私は思っています。いろいろ書いたけれども、各地域をまとめたらこうなりましたよという流れでもいいのかもしれませんが、先に全体のものを載せてから各論に入っていく流れのほうが分かりやすいかなと思った次第でございます。

それから、言葉遣いについてですが、P3ですね。基本方針2とか3に、例えば基本方針2であれば「日常生活を支える」というのが2か所出てきているのですけれども、これは分かった話でございますので、「公共交通網の維持・強化」だけでもいいのではないかと。また、同じように基本方針3であれば「都市拠点の賑わいを支える」というのは分かっている話ですので、なくて「交通ネットワークの強化」あるいは「交通結節機能等の強化」という言葉だけでもいいのではないかなと。もう少しシンプルにしていったほうが言葉の訴求力といったことが増すのではないかなと感じました。

それからもう1つ、表の書き方ということで申し上げますと、例えばP2の図の説明です。図-1が図の下のほうに書いてある。あるいは図-2も、この右側ですけれ

ども、「現」と「新」を下のほうに書いています。この図－1・2というのが何を写しているのかということを書けるのであれば、図の上に持っていくということにすべきではないかなと思いました。というのは、P2の下の方の分野別計画が2つございませぬ。その説明と誤解をするというようなこともありますので、この図－2「計画の構成イメージ」は「現」・「新」の上に持っていくと。具体的な図の上にそういった言葉を持って行って分かりやすくしておくというのが必要ではないかなという気がいたしました。

以上です。

- 事務局（都市計画課） ご意見、ありがとうございます。初めに、資料1が素案をそのまま概要的に説明しているものなのかといったご意見についてですが、なるべくそうなるように構成のほうは努めたのですが、今回はあくまでもたたき台から皆様からの意見を反映して、「具体的にこういったポイントが大きく変わりました」ということで資料1は構成させていただいたところです。

あとは、4スライド目以降の部分で、地域別の話をする前にもっと全体図などがあったほうがいいのかといったことでご指摘をいただいたと思います。こちらについては、今回資料1のほうでは載せ切れなかったのですけれども、また「資料2」と書いてある冊子の基本方針編をご覧くださいと、82ページのところにそれぞれの地域の類型化とどこの地域がA-1地域に該当しているか、A-2地域に該当しているかといった部分を整理させていただいております。恐縮ですが、今回の資料1ではそれを省略させていただきました。

また、施策の体系のところの説明をした後に各地域にどういった施策をやるかという話をしたほうがいいのかといったご意見だったかと思うのですが、こちらにつきましても、あくまでも基本方針のほうでお示ししている部分につきましては地域でどういった施策をしていくという具体的などころまでは記載をしていません。地域がどういった方向性を目指していくのかといった部分を基本方針で示しており、そういったものを集約した上で実施計画編のほうで施策の展開を行わせていただいているというつくり込みになっております。

また今回、スライドのほうでの図のタイトルや言葉遣いをもうちょっとシンプルにしたほうがいいのかといったご意見を頂いておりましたが、今後の実際の冊子のほうのつくり込みではそういった見え方の部分に気をつけて修正をさせていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

- 岡村会長 本編では、頂いたご意見は一部既に反映されているものもあるというところで、これは素案のつくり込みという中で引き続き議論をしていければいいかなと思っております。

ほかにかがででしょうか。

○鈴木委員 江ノ島電鉄の鈴木でございます。よろしくお願いします。

基本方針4のところでは脱炭素の話が出ていたと思うのですが、内容を見ると燃料電池バスとか、そういった話になってきまして、そうすると全体にかかってくるのかなと思ったのですが、実際に記載がされているのは、A-1地域とC地域のみです。何かこの理由があったら教えてください。

○事務局(都市計画課) ありがとうございます。基本方針4の「環境に負荷をかけない」といった部分ですが、いろいろな施策をすることで結果的に環境に負荷をかけないといった部分につながるところがかなり多くて、ほかの基本方針に関してもこの基本方針4という環境の部分は強く関連してきているのかなといったことになっております。

この地域別の基本方針の中でなぜこのA-1地域とC地域のみで基本方針4の記載をしているかについては、取組方針から読み取れるシンプルなこととして、このA-1地域ですと「新駅を核として自家用車に依拠しない新たな交通環境の構築に向けた取組を進めます。」と。取組方針そのものからしても「自家用車に依拠しない」といった部分が環境に負荷をかけないといったところと強く連携している部分や同様にC地域についても「自家用車に過度に依拠しない」といったところから、直接的に「環境」を読み取れる部分について、位置づけさせていただいたところです。ほかの地域につきましても、関連する基本方針として強く結びついているといったところは、ここでは見えづらいかもしれませんが、それぞれの取組が環境に負荷をかけないといったところにつながっていくものと考えております。

○鈴木委員 ありがとうございます。そうすると、基本方針の評価指標のところでは電気だとか燃料電池バスの導入台数というのは若干当てはまらなくなってしまうのではないかと感じます。要は自家用車を乗らないで公共交通のほうに行ってくださいという話ですと、評価指標とは合致してこないような気がするのですが、その辺のところは何か理由があるのですか。

○事務局(都市計画課) 評価指標の部分については、今回脱炭素の推進ということで、基本方針4の環境の部分については、先ほどお話しさせていただきましたが、他の施策が決して環境に関わらないということではないということで、ただ、それは別の主目的があつてそれが副産物的に環境にいい面があるということで考えております。

この4に掲げている脱炭素の部分では、環境に配慮した車両導入を評価指標としており、こちらは環境を主目的として施策として取り組むものとして、位置づけており

ます。こうした理由から、評価指標については環境に配慮した車の部分の指標をつけさせていただいているものでございます。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○小堤委員 神奈川県バス協会、小堤でございます。よろしく申し上げます。8ページの「既存の公共交通のサービス水準の維持・強化」の背景・課題についてでございます。皆様、マスコミ報道等でご承知おきだと思いますが、現在バス業界一番の課題は乗務員不足でございまして、実際乗務員不足により減便であるとか路線の廃止といった地域も散見されるところでございます。この背景・課題の中に乗務員不足が懸念されるような文言を記載していただければと思います。それに基づいて方針・実施計画等につきましても乗務員不足に対する対応等をご検討いただければと思っております。よろしくお願いたします。

○事務局（都市計画課） ご意見、ありがとうございます。我々としても、乗務員不足によってバスの減便が始まるなどといった状況も理解しております。ここに入れるかどうかという部分も含めて検討はさせていただきたいと思っております。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○八山様（宮原委員代理） 本日、代理出席させていただいております小田急電鉄の八山と申します。資料を拝見しまして、各地域の特色や、課題等が分かりやすくまとめられていたので、そんな観点で拝見させていただきました。

私のほうから1点ご質問になるのですが、今のバス協会さんのお話とも関連しますが、今回の計画は持続可能な交通体系の実現を目指すものとして作り上げているものと解釈はしているのですが、例えばスライド9のご説明の中では、観光地等への来訪者に対しては公共交通のオフピークも促していくというようなお話もございました。観光地に限らず公共交通の持続可能な体系という観点から、通常の利用についてのピークというところからいきますと、先ほどのオペレーション面での負担が少し下がることや、そのほかの観点では環境面でも、弊社のような電車を運営している会社ですと電力をピークシフトすることによるメリットみたいなことも考えられると、全体の交通マネジメントの観点から、社会に向けてのピークシフトを促していくような観点があってもよろしいかなと感じたのですが、もしそういった観点で何かしらのお考え等ございましたら、教えていただけますでしょうか。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。今おっしゃった点も考えているとこ

ろでございます。例えば今回の施策の中で言いますと、資料1の8ページ。「既存の公共交通のサービス水準の維持・強化」という部分で、1つは左下の図にございますように、高齢者の外出率が非高齢者に比べると若干低い状況にあります。こちらを上げることができれば、通常、非高齢者というのは割と朝・夕にピークが来ているところを、高齢者の外出を促せばその間のオフピークのときの交通も増やせるのではないかとといった視点で、具体的に何をやるかという部分は、今後検討ということにはなっていますが、こうした施策を行うことが、そのオフピークの需要を増やすことにつながるのではないかと考えてございます。

それだけではないと思いますが、今おっしゃったことも観光者以外の対策という部分ではこういったところで今考えております。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○新井委員 市民委員の新井です。どこで触れたらいいのか、よく分からないのですが、昨今話題になっているライドシェアについても、どこかで触れておいたらいののかなと思いました。

先行して送っていただいた資料の中に「空飛ぶ自動車」という記載があったのですが、それよりはライドシェアを書いてほしいなと思いました。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。ライドシェアにつきましては、県内でも検討が始まっているところがございます。ただ、前提としてはタクシーの不足が検討のきっかけになっていると思っております。

ライドシェアの導入については、法的な規制の問題ですとか既存のタクシー等への影響など考慮すべき点が多いと考えております。現時点で導入するかどうかの考えというのはございませんが、計画ですと、例えば資料1の7ページをご覧ください。素案の中で基本方針1の取組方針の②の一番上、「シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進」という部分で、シェアモビリティのほかにも地域内交通を担う交通モードの導入を検討するということと、新たなモビリティの動向にも注視し誰もが利用しやすい交通モードの導入を促進しますという記載をしておりますので、ここにライドシェアというのが含まれるものと考えているところでございます。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○大沢副会長 ご説明、ありがとうございます。駅関係で質問がございまして、今日頂いた資料1の7ページの2-1の施策のところに、湘南台から寒川に至るいずみ野線の延伸の促進と書いてあって、その下には先日、区画整理認可がなされたと報道が

あった村岡新駅のことが書いてあって、また、3-2に、村岡新駅の周辺が都市拠点になるので村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備促進というのが書いてあります。また、いずみ野線が延伸したときに健康と文化の森のところが都市拠点になっており、ここはもしかすると村岡新駅と同レベルの拠点整備が必要とされる、もしくはBRTの関係で整備をしないとイケないのかなと思っております。そうなったときに、この3-2の駅周辺整備のところ村岡新駅は載っているのですけれども、いずみ野線の延伸の特に健康と文化の森の都市拠点のところが書いていないのですが、それは何か差異はないのかどうかということが確認の1点目です。

もう1つ、11ページ以降の評価のところ、例えば基本方針2で鉄道駅が今21駅、目標値は24駅ということ言うと、恐らく追加される駅は村岡新駅といずみ野線の延伸に関連する2駅かなと思っているのですが、あくまでも駅の評価、設置の評価で、例えば駅前広場があるか否か、駅前広場の整備がされるか否かというのが一つは大きいポイントになるのかなと。そこら辺の評価は入らなくていいのか。その2点につきましてお考えをお聞かせいただければと思います。

○事務局（都市計画課） 1点目のいずみ野線のことは基本方針3の施策に書かなくていいのかというお話だと思いますが、今進めている健康と文化の森地区のまちづくりにつきましては、これはいずみ野線の延伸の前の段階で既にまちづくりを先行して整備を進めているところがございますので、交通というところと結びつけることが今の段階だと具体的なスケジュールがない部分がございます。村岡新駅の場合は逆に駅ができるということがもう決まっていて、この駅の周辺の整備ということで交通の分野の話としてこちらに盛り込んだということが、こちらの村岡だけを入れている理由でございます。

もう1点については、駅前広場の整備の部分は11ページの指標に入れたほうが良いのではないかというご意見でよろしかったでしょうか。

○大沢副会長 評価指標に入っていないなら入ってなくて、駅数だけ評価したいというのであれば駅数だけの評価でもいいかなと思う一方で、村岡新駅みたいに駅だけ造っても、市民の皆様を考えると、その前の駅前広場、要はこの中にある交通の乗換え拠点というのが非常に重要となってくるので、駅を設置するときの駅前広場など、市が行う乗換え拠点の評価が出てこないのも、どこかで新駅及び新駅周辺の整備という評価ができるといいかなと思いましたが。一方で、新駅なので当然駅前広場は都市計画決定とか何もされていないところがあるので、ちょっとこの評価とはそぐわないとも感じます。いずれにしても、何か駅及び駅周辺の整備の評価もどこかで入れたほうがいいかなと思った次第です。



○事務局（都市計画課） こちらで駅数とさせていただいている理由としましては、最寄り駅まで 15 分圏の人口割合というのをアウトカム指標として設定をしております。鉄道駅まで 15 分圏の人口割合につながる施策として「鉄道駅の設置」と考えていたものですから、こちらに鉄道駅数というものをアウトプット指標にさせていただいたということでございます。

○大沢副会長 了解いたしました。まちの賑わいを支える中で駅周辺及び整備というのは評価でも入ってもいいのかなと思ったのですが、ただ村岡だけだとちょっとインパクトも薄いような気もするので、市の考えを了解いたしました。

あと、健康と文化の森のところは、新駅やBRTなど交通結節点をしっかり整備しないといけないと思うので、どちらかという今先行で進んでいるかもしれませんが、将来の交通の結節機能で大きなポテンシャルを持つのであれば、やはり今から交通の考え方というのをしっかり入れたまちづくりをしていくほうが安全かなとは思っている次第です。

以上です。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○金田委員 相模鉄道の金田でございます。今いずみ野線のお話が出てきましたので、関連してお話をさせていただきますと、内容的にはとてもよくまとまっていて分かりやすいなという印象です。

いずみ野線の延伸の話ですとか駅の話が出ていましたので、当社の状況を簡単に申し上げますと、今年の3月に、前回もお話ししましたが、東急様と相互直通運転いたしまして、これでJR様とも都心につながって、今グループで掲げているのが選ばれる沿線、便利になって交通ネットワークをつくって相鉄沿線に住んでもらおうということを進めて、自分のところは鉄道会社なので自分のところで伸ばせるのですが、これも今までのいずみ野線とは違うスキームを使っておりまして、利便増進法という法律で自分のところはお金を出さなくて、例えば国が3分の1、横浜市が3分の1、残りを運輸機構が持って、会社で上がる運賃の利益でそれを30年かけて返していくスキームをつくってやっております。

今回の新しい交通計画も、選ばれる藤沢市のためにはやはり交通をきちんと便利にしなければいけないと思います。ただ、バス協会さんからも出ましたが、バスの運転手の問題ですとか、鉄道もなかなかこれから人が集まりにくくなるのか、昨今もバリアフリー法という法律を使って、お客様に対して10円、ホームドアを整備するのでお金を頂くなど、お客様、住む方にも負担をしていただく状況もあります。思いとしては藤沢市に人が集まってもらって交通が便利になって発展していこうというところ

があるので、そういった行政の補助のスキームですとか、タクシー・バス会社、鉄道会社と一緒にそういうことを考えていこうみたいなエッセンスがあると良いと感じました。これからは先ほども言ったようにどんどん運輸事業者の担い手も少なくなっていく時代であり、当社も当然いずみ野線延伸に関しては、今までもそうですし、これからも藤沢市さんともいろいろ話し合っていくのですけれども、やはりそこには民間の企業なので収支が見合うということが大前提になりますので、その辺のエッセンスもと思いました。

以上です。

○事務局（都市計画課） ご意見、ありがとうございます。いずみ野線延伸につきましては、資料3の17ページのところに記載がございます。その補助金のスキームのお話という部分もちろん認識しているところではございますが、その内容がここに書くのにふさわしいかということは、少し内部で検討させていただければと思っております。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。

それでは皆様、あとは何かございましたら、個々の細かい表現も含めてメールまたは郵送等で12月8日までにお寄せいただくということによろしいですか。

では、そうしますと、本日の議題は以上ということになります。

●その他（特になし）

●閉会の挨拶（計画建築部長）

●午前11時15分 閉会