

第1回綾瀬市総合都市交通計画審議会議事録

令和5年10月24日

綾瀬市都市部都市計画課

1 日 時 令和5年10月24日(火)

午前10時から11時30分まで

2 場 所 事務棟6階 視聴覚室

3 議 題

(1) 綾瀬市総合都市交通計画について

(2) 綾瀬市の現況について

4 出席委員 12名

会 長 梶 田 佳 孝

副会長 稲 垣 具 志

委 員 矢 内 陽 子

委 員 皆 川 由美子

委 員 太 田 淑 夫

委 員 平 本 康 雄

委 員 古 郡 保 正

委 員 小 堤 健 司

委 員 三 上 弘 良

委 員 神 永 裕 一 (代理：最上副課長)

委 員 池 田 六 大 (代理：川田工務担当部長)

委 員 神 田 一 穂 (代理：岡本交通担当次長)

5 欠席委員 1名

6 市出席者 (都市部) 岸部長

7 事務局 (都市計画課) 小原課長、田中総括副主幹、加藤主任主事、矢部技師

8 関係部署 (都市整備課) 保坂参事兼課長、(道路整備課) 高橋課長

9 委託業者 (社会システム株式会社) 奥ノ坊、梅崎、大山、瀧

【会長】

それでは第1回綾瀬市総合都市交通計画審議会を開会させていただきます。

まず、諸事項について報告いたします。本日の案件となります議題につきましては、綾瀬市総合都市交通計画審議会会則第3条の規定により、公開となります。

傍聴についてでございますが、本日は傍聴の申出はございませんでした。

なお、審議会途中で傍聴希望があった場合には、議事進行を一時中断し、傍聴人を入場させますので、御了承願います。

次に、議事録署名委員の指名を行います。

議事録署名委員は、綾瀬市総合都市交通計画審議会会則第6条第3項により、矢内委員、皆川委員を指名いたします。よろしくお願いたします。

次に、事務局から何かありますか。

【事務局】

今後の議題説明にあたりまして、専門的知識を有しており、本計画の改定業務を委託しております、社会システム株式会社社員の出席をお認め頂きたく、御審議のほどお願いたします。

【会長】

ただ今、事務局より発言がありましたが、専門的知識を有し、本審議会としても今後、改定に向けた具体的な説明を必要とするため、本協議会会則第7条に基づき、関係者として委託業者の出席を認めたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【会長】

ただ今「異議なし」との御意見をいただきましたので、出席を認めることといたします。事務局へ出席者の紹介を求めます。

【事務局】

ありがとうございます。それでは出席する関係者を紹介いたします。委託業者であ

ります社会システム株式会社の奥ノ坊、梅崎、大山、瀧の以上4名でございます。

【会長】

よろしく申し上げます。

それでは次第3 議題です。(1) 綾瀬市総合都市交通計画について、及び(2) 綾瀬市の現況について説明したのち、質疑等につきましては一括してお願いしたいと思います。それでは事務局より申し上げます。

【事務局】

はじめに、綾瀬市総合都市交通計画について御説明いたします。

本計画は、道路網やバス路線など、綾瀬市の道路交通環境が抱える問題・課題を明らかにし、今後の綾瀬市の交通体系づくりの方向性を示すことを目的として策定しております。

本計画は、昭和59年度に策定し、平成6年度と22年度に改定を行っており、前回改定から10年以上が経過しています。

今回の改定は、綾瀬スマートインターチェンジの開通など、綾瀬市をとりまく交通環境が変化してきていることから見直しを図るものでございます。

続いて、本計画の位置づけについて御説明いたします。

本計画は、市の総合的かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想である「綾瀬市総合計画」に即し、市の都市計画に関連する基本的な方針を定める「あやせ都市マスタープラン」の部門別計画であり、これら市の上位計画及び神奈川県「かながわ交通計画」や「かながわのみちづくり計画」といった広域の関連計画と相互に連携を図るものになります。

本計画の目的は、市における望ましい都市交通の実現に向けた交通政策の基本的な方向を示すものであり、本計画において定める基本方針等に基づいて地域公共交通、道路整備、環境や福祉などのそれぞれの部門において政策の展開を図っていくものになります。

続いて、本計画改定に向けた全体の流れについて、御説明いたします。

本計画は、令和7年度の改定を目標として検討を進めてまいります。

改定までの流れとしましては、令和5年度は、綾瀬市の現況の整理や現行計画の評

価検証、市民意向調査などにより、市の都市交通の課題の整理を行います。

その後、令和6年度に、整理した課題を基に、都市交通の目標や基本方針設定、将来都市像や将来交通量推計を踏まえた道路ネットワークの検討などを行い、令和7年度に、具体的な施策の展開や目標設定の検討を行い、パブリックコメントを経て計画としてとりまとめ、改定という流れになります。

本審議会につきましては、今年度が2回、令和6年度、7年度にそれぞれ3回の計8回を予定しており、本日は、第1回として綾瀬市の現況について整理した結果を報告させていただきます。

ここで、市民意向調査の概要について御説明いたします。

調査は、本計画の改定に向けた基礎資料とするため、15歳以上の市民3,000人を対象に、年齢比率と、地域別人口比率を考慮した無作為抽出により、郵送及びインターネット形式で、今年の7月31日から8月31日までの1か月間行いました。前回改定時にも同様の意向調査を実施しており、前回調査結果と比較できるよう、設問構成は、ほぼ同一として実施いたしました。

内容として、まずは回答者自身の情報をお聞きしたうえで、返納の意向なども含めた運転免許の所有状況について。また、移動特性として、平日と休日の主な移動先や目的、その際の交通手段について。さらに、現在の市内の道路状況について感じていることや、歩道整備・通過交通の排除など今後の道路整備に関する重要度について。そのほか、バスの利用状況や、バス・タクシーなどの利便性向上などを含む今後の公共交通整備の重要度について。そして、綾瀬スマートインターチェンジが開通したことによるメリット・デメリットなどをお聞きしました。

現在は集計分析作業を進めており、次回、第2回審議会において、現状と課題として皆様へ結果をお示しいたします。

続きまして、議題（2）綾瀬市の現況について、御説明いたします。

最初に、綾瀬市の位置地勢についてです。綾瀬市は、神奈川県ほぼ中央に位置しており、横浜中心部まで約20km、東京中心部まで約40kmに位置しており、行政面積は約2,214haで南北方向にやや長い形状をしています。地形は、緩やかに傾斜する丘陵地及びさがみ野台地上にあり、市内を流れる4つの川による河岸段丘と平坦地によって形成されています。市内にはまとまった農地や山林等が広がり、緑豊かな自然環境が形成されています。また、市の北東部には厚木基地があり、市域の

約18パーセントを占めています。

次に、市街地形成の経緯についてです。こちらの図では、綾瀬市内のおおまかな土地利用を示しており、黄色が住居系、赤色が商業系、水色が工業系のエリアになります。平成27年に行った都市計画基礎調査結果では、市内の土地利用は、住宅用地が最も多く、次いで防衛用地、農地となっています。本市の市街地は、近隣市にある鉄道駅に近い市域外縁部から市街地が形成されてまいりました。そのため、これまでは市役所の周辺など、市の中央部が空洞化しており、市街地が分散している状況でした。しかし、近年、市役所周辺での商業集積や住宅市街地の開発を目的とした土地区画整理事業が実施され、市の中央部に中心拠点が形成されました。また、令和3年には綾瀬スマートインターチェンジが開通し、広域的なアクセス性が向上したことにより、地価の向上をはじめ、土地利用の需要が高まっています。

続きまして、綾瀬市の公共交通についてです。本市は、市内に鉄道駅がなく、市内の公共交通は路線バスによるものが主になります。本市のバスネットワークは、図の中の赤色で示す神奈川中央交通、緑色で示す相鉄バスに加えて、青色で示す市のコミュニティバスの、3つの運行主体によってネットワークが形成されています。

続きまして、本市の人口や産業といった社会動向について御説明いたします。

最初に人口の動向です。青色の棒グラフは人口、オレンジ色の折れ線グラフは世帯数を示しています。本市の令和5年9月現在の人口は、約8万3千人で、世帯数は約3万5千世帯あります。グラフを見ると、市内の人口は平成27年をピークに若干の減少傾向にあり、世帯数は増加傾向にあることから、1世帯当たりの人員が減少していることが分かります。

続きまして、市の年齢別人口及び外国人数についてです。左のグラフは人口を年齢別で示したものであり、昭和55年から令和2年にかけて15歳未満の人口が減少しているのに対して、65歳以上の人口が増加傾向にあり、本市においても少子高齢化社会を迎えていることが分かります。

次に、右のグラフは、外国人数の推移を示しています。本市は、県内でも外国人比率が高く、その数は年々増加傾向にあり、令和4年では人口の約5%を占めています。

続いて、産業の動向です。令和2年の国勢調査における本市の総就業人口は、34,761人で、産業大分類別に見ると、農林、漁業などの第1次産業が約1.2%、鉱

業、建設業、製造業などの第2次産業が約29.5%、商業やサービス業などの第3次産業が約69.3%となっています。

続いて、綾瀬市の工業・商業に関する、事業所数、従業員数などの推移についてです。まず、左のグラフが、工業の推移です。青色の棒グラフが事業所の数、緑色が従業員数、赤色の折れ線グラフが製造品出荷額を示しています。令和2年の工業統計調査の結果では、事業所数が342、従業員数が10,762人、製造品出荷額が約3,280億円となっています。推移を見ると、事業所数や従業員数が減少傾向にありますが、製造品出荷額はおおむね横ばいで推移しております。

次に右側のグラフが、商業の推移になります。青色の棒グラフが事業所数、赤色の折れ線グラフが年間販売額を示しています。令和3年の経済センサスの結果では、事業所数が361、年間販売額が1,546億円となっています。推移を見ると、事業所数は減少傾向にあり、年間販売額も平成11年をピークに減少しましたが、近年は若干増加傾向を示しております。

続いて、農業の農家数と経営耕地面積の推移です。青色の棒グラフが農家数、赤色の折れ線グラフが経営耕地面積を示しています。令和2年の農林業センサスの結果では、農家数が168、経営耕地面積が約160ヘクタールとなっており、推移を見ると、農家数、経営耕地面積ともに減少傾向にあります。

以上が、綾瀬市の社会動向の現状になります。

ここからは、綾瀬市の移動特性について調査した結果を、社会システム株式会社より御説明いたします。

【社会システム】

それでは、綾瀬市の移動特性について、社会システム株式会社梅崎より御説明させていただきます。

最初に、移動特性を整理する意図と考え方について御説明いたします。

今回、綾瀬市の総合都市交通計画の改定にあたって、まずは、現状で、綾瀬市内で移動する人の数や特徴、すなわち移動特性を把握することが、今後の綾瀬市の交通の機能や役割を検討するにあたり有効であることから、移動に着目した整理を行います。

移動特性の分析にあたっては、綾瀬市に住む人や来訪する人が、どのような目的、手段で、どの程度の移動量があるかを整理し、移動特性を捉えるための調査である、

「東京都市圏パーソントリップ調査」の結果を用いて分析しています。また、人口などは「人」などの単位を用いますが、移動については「トリップ」という単位を用います。具体的には、こちらの図で示すとおり、1人の人が、ある1つの目的で、出発地から到着地までの移動することを1トリップとして表現します。例えば、ある人が綾瀬市の自宅からバスに乗って、海老名駅で鉄道に乗り換えて、東京にある職場に到着する流れが、その人の「通勤」目的の1トリップとなります。綾瀬市を出発するトリップの量を発生交通量、綾瀬市に到着するトリップの量を集中交通量と言います。このトリップを数えることで、綾瀬市の現状の移動実態を把握することができます。

本調査では、鉄道やバス、自動車などの「移動手段」に着目した分析も実施しています。移動手段の分析を御覧になる際の留意点ですが、1つのトリップの中で、複数の交通手段を使う場合、その移動の中で、最も代表的な交通手段のみを使って集計されています。また、集計の際の優先順位として、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とされています。例えば、綾瀬市に自宅がある人が、バスを使って海老名駅に向かい、鉄道に乗り換えた場合、このトリップの移動手段は「鉄道」として計上されています。従って、後ほど出てきますが、綾瀬市に鉄道駅はありませんが、利用した交通手段が鉄道になっている場合、何らかの手段で綾瀬市から近隣の駅に向かって鉄道に乗った人、もしくは鉄道で近隣の駅から降りて何らかの手段で綾瀬市に来ているということになりますので、あらかじめ御承知おきください。なお、東京都市圏パーソントリップ調査については、こちらに記載のとおり、1都3県と茨城県南部に居住する人を対象としたアンケート調査で10年に1度実施されています。今回は直近の平成30年に実施された結果を活用しています。

以上を踏まえて、綾瀬市の移動特性を見ていきます。まずは、目的別の移動量です。

こちらの表の左端の列に記載したものが目的です。通勤、通学、私事、業務、帰宅という区分に分かれています。私事は買い物、通院、送迎などで、業務は打合せ、配達などで、勤務先から別の仕事上の目的地への移動が該当します。この表では、通勤、通学、私事などの目的別に、左から、綾瀬市内を出発して綾瀬市内に到着する市内で完結する移動量、次に、綾瀬市内を出発して綾瀬市外へ向かう移動量、いわゆる発生交通量。次に、綾瀬市外を出発して綾瀬市内に到着する移動量、いわゆる集中交通量と続き、一番右に、綾瀬市に係る移動量の合計を示しております。この表から、綾瀬市に係る1日あたりの総トリップ数は、約20万トリップで、合計の目的別に見ると、

帰宅以外では、通勤が約4万4千トリップと一番多く、次いで私事が約4万2千トリップとなっています。この2つの内訳としては、通勤では、綾瀬市内を出発する移動が約1万9千トリップ、綾瀬市内に到着する移動が約1万8千トリップとなっております。私事では、綾瀬市の内部で完結する移動が最も多く約1万8千トリップ、次いで綾瀬市内を出発する移動が約1万5千トリップとなっています。この結果から、仕事は市外に行く人が多く、買い物などは市内で済ませる人が最も多いということが推察されます。

先ほど、お示しした移動量が、どこの都市に向かっているのか、どこの都市から来ているのかを示したのがこちらの図になります。綾瀬市内で移動が完結するトリップを除くと、海老名市との移動が約2万9千トリップと最も多く、次いで大和市、横浜市との移動が多くみられます。東京都との往来も約1万5千トリップと比較的多くの移動がみられます。

続いて、移動について、10年前、20年前と比べたものをお示しします。青色が平成10年、緑色が平成20年、黄色が平成30年のパーソントリップ調査の結果です。平成20年と比べると全体として移動量が減少しています。特に打合せ、配達などの業務目的の移動が減少しています。なお、業務目的の移動は、東京都市圏全体でも減少している傾向にあり、綾瀬市でも同様の傾向であることが伺えます。

続いて、移動に使った代表交通手段の内訳を割合で示したグラフです。先ほど、代表交通手段について御説明した内容がこの部分です。左から綾瀬市の平成20年と平成30年の内訳、次いで藤沢市、大和市と続き、県全体の結果を右側に示しています。凡例のとおり、水色が代表交通手段として鉄道を使った人、黄緑がバス、黄色が自動車、オレンジが二輪車、青が自転車、緑が徒歩を示しています。左の赤枠で囲った綾瀬市を見ると、黄色で示した自動車での移動が全体の移動の約半数を占めており、他の自治体よりも高い傾向にあります。また、バスの利用割合は約2.5%などと低いように見えますが、これは目的地までバスと鉄道を利用した場合、代表交通手段が鉄道として計上されるためであり、必ずしもバス利用が少ないことを示したものではありません。

続きまして、綾瀬市内を走行する自動車の交通量の現況について御説明いたします。綾瀬市ではおおむね5年に1度、市内の主要交差点における交通量調査を実施しており、今回は令和3年度に実施した交通量調査の結果を基に調査を行いました。綾瀬市

の自動車交通量は休日よりも平日の方が高い交通量がみられますので、ここでは、平日の交通量について御説明いたします。このスライドで、綾瀬市の主な幹線道路に色を付けた図を2種類示しています。左側の図は、令和3年度に実施した交通量調査の結果を交通量別に色分けしたもので、右側の図は、綾瀬スマートインターチェンジ開通前後の比較として、開通前の令和元年度と開通後の令和3年度を比べて、交通量の変化を示したものです。まず、左側の図をみますと、市の中心を南北に貫く都市計画道路である寺尾上土棚線、こちらは市役所の前を走っている道路ですが、この路線に赤やピンク、オレンジの色がついていることが分かるかと思います。特に市役所の近辺ですと、赤色で示すとおり、12時間あたり約2万台と最も交通量が多くなっています。また、東西の幹線道路である、県道40号横浜厚木や都市計画道路早川本蓼川線、県道45号丸子中山茅ヶ崎についても、黄色やオレンジで示すように12時間あたり約8千台から約1万6千台の交通量がみられます。これらの道路は現行計画で幹線道路に位置づけられておりますので、計画で位置づけられた幹線道路に交通が集中していることが伺えます。次に、右の図を見ると、黄色が令和元年度から令和3年度において増加した区間、青色が減少した区間、緑色は変化がみられない区間を示しています。この図を見ると綾瀬スマートインターチェンジの開通によって、インターチェンジに接続する寺尾上土棚線や、その周辺の道路は若干の増加がみられますが、その他は大きな変化はみられません。

こちらが、市内の主要交差点の自動車交通量の経年比較を示したものになります。それぞれの番号は先ほどの図の交差点番号と対応したものになります。令和3年は綾瀬スマートインターチェンジ開通後の結果として、オレンジ色に色分けして示しています。こちらを見ると平成20年からの推移では市内の主要交差点における自動車交通量には大幅な増加はみられません。

こちらでも市内の主要交差点の交通量の推移になります。⑥の綾瀬スマートインター北側と⑦の市民スポーツセンター入口は令和元年度以降の調査になりますので、インターチェンジ開通前後のみの比較になります。こちらを見ると、⑥、⑦、⑧の交通量が増加していることが分かります。この交差点は市の中心を南北に貫く寺尾上土棚線の交差点であり、インターチェンジに連絡する道路になります。

続いて、綾瀬スマートインターチェンジについて御説明いたします。綾瀬スマートインターチェンジは、利便性向上や地域経済の活性化、災害時における安全・安心の

確保、既存IC周辺の渋滞緩和を目的として令和3年3月に開通しています。

この綾瀬スマートインターチェンジの利用台数についてですが、開通した当初、令和3年4月では、1日あたり約1万1千台の利用でしたが、1年後の令和4年4月以降は、約1万6千台前後で推移しており、多くの利用がみられます。

続いて、路線バスの利用状況についてです。こちらの表では、3つの運行主体別の平成29年度から令和4年度までの1日あたりの輸送人数を示しています。まず、赤枠で囲った令和4年の人数を見ると、全体で約2万4千人の利用がみられます。内訳としては、神奈川中央交通が約1万4千人、相鉄バスが約9千人、コミュニティバスが約450人となっています。それぞれの輸送人員は、平成29年から比べると、令和2年度でいずれも大幅に減少しておりますが、これは新型コロナウイルスの影響が推察されます。以上が綾瀬市の移動特性等の調査結果になります。

最後に、これまでの結果から、綾瀬市の現況のまとめをお示しします。まず、綾瀬市では、人口がやや減少傾向となる中、令和2年時点で65歳以上の割合が約28%で高齢化社会に至っている状況です。そのような中、都市交通を取り巻く環境変化を見ると、令和3年3月に開通した綾瀬スマートインターチェンジによって広域的な移動利便性が向上しています。移動特性については、平成30年を見ると、神奈川県全体や周辺自治体に比べて自動車の利用割合が高い傾向にあります。自動車交通量について、綾瀬市内の主要な交差点において、平成20年度からの推移では、自動車交通量の大幅な増加はみられませんが、一方で、綾瀬スマートインターチェンジの開通に伴い、周辺の都市計画道路寺尾上土棚線においては、自動車交通量の増加がみられます。今後は、今回お示した現況に加えて、市民の移動ニーズの声を聞いた上で、課題整理及び施策検討を実施してまいりたいと思います。

当社からの御説明は以上になります。

【事務局】

ありがとうございました。

最後に、本計画の改定に向けた今後のスケジュールについて御説明いたします。冒頭にお伝えしたとおり、本検討の全体の流れとしては、令和7年度までの間に8回の審議会を実施します。次回は今年度の2月ごろを予定しておりまして、市民意向調査の分析結果、都市交通の現状と課題について議論させていただければと考えています。

以上で御説明を終わります。

【会長】

ただ今、説明がありましたが、御質問のある方は挙手願います。

本日は第1回ということで、都市の特性と移動特性として全体の話をしていただきました。

今後は、2回、3回と、道路と公共交通の詳細へ入りますが、今回の現況についてや、今後の分析も含めて、様々な御質問と御意見があると思います。どの部分からでも構いませんので、御質問、御意見をいただければと思います。平本委員、どうぞ。

【平本委員】

全体論は大体承知できましたが、現状の綾瀬市は北部や、東部、西部、南部によって感覚が違います。

私が住んでいるのは東部ですが、バスは1時間に1本しかありません。先ほどの資料にあった⑪の交差点近くに会社がありますが、公共交通機関は無いに等しく、車を保有していないと移動できません。事業所としても対応できないところがありますので、その辺りについて細かく調査していただきたいです。もう一つは、地域に温度差があるということです。例えば、綾西地区は交通網、バス路線は良いと思いますが、私の地域にはほとんど無いので、そのような意味ではもう少し深く入っていただいた方が良いでしょう。

おそらく、バス利用者が減っていることは、高齢化によるものであると思います。若い人は地域の外に出ていく一方、高齢者は退職して交通手段を使わなくなるため、利用が下がっていると思いますので、全体的には地域の中のネットワークが甘いのではないかと感じています。

【会長】

ありがとうございます。いかがでしょうか。おそらく地区別の分析だと思います。

【都市計画課長】

冒頭に説明させていただきましたアンケート調査について、まさに委員が言われた

とおり、地域によって問題に思われていることが状況によって異なりますので、その辺りを考慮し、地域別、年齢別にアンケートをとっております。

詳細につきまして、今回は集約途中のため御説明できませんが、結果としてエリアごとに意見が異なっていると思われますので、その点を加味しながら次回御説明したいと考えております。

【会長】

ありがとうございます。続いて、太田委員どうぞ。

【太田委員】

昔と今の比較はとても分かりやすいのですが、先ほどのお話にありましたように新型コロナウイルスが発生しました。そのためにオンライン会議が増えたり、在宅勤務が増えたりと、国はなるべく接触を減らそうとしていましたので、何かその補正をかけないと、このままの数字は使えないのではないかと思います。例えば、私の娘は毎日会社へ通っていたのですが、今は週1回、月1回などで、あとは自宅でオンライン会議を行ったり、資料送ったりして、大きく様変わりしています。

2つ目は、先ほど高齢者の割合が28%と、綾瀬市全体としてはまだ比較的若いかもしれませんが、私の住んでいる綾西地区は、バスは多いかもしれませんが高齢化率が非常に高く、高齢者へ免許返納を促進しても、返納した途端に困ってしまったなどとお叱りやクレームをいただくことがあります。綾西地区の高齢化率は40%を超えており、約2件に1件が高齢者という状況になっていますので、そのような特性も少し考えていただけたらと思います。

【会長】

資料32ページに公共交通の移動があると思います。他の市町村の場合だと思えますが、神奈中バスは大体8割から9割ぐらい乗客が戻っています。この表を見ると大分戻っていないので、他の市町村とはまた別の特徴があるのではないかと思います。小堤委員いかがでしょうか。

【小堤委員】

会長が言われるとおりに、大体7割から8割強までは戻っていますが、他の市町村と比較して回復率が低い理由については、分かりかねるところです。

【会長】

この点については、何かしらの特徴があるのか、テレワーク等が進んでいるからなのか等を見て、またヒアリングをしていただければと思います。一方でコミュニティバスはある程度戻ってきているので、移動の仕方が長距離や短距離において特徴があるのか、その辺りについて、ぜひ分析をお願いできればと思います。

他にございますでしょうか。小堤委員、どうぞ。

【小堤委員】

2点ありまして、まず1点目は、他の市町村でも交通計画を策定している動きがありますが、いわゆる地域公共交通活性化再生法に基づく交通計画を作成されていると認識しています。綾瀬市における総合都市交通計画と地域公共交通活性化再生法との関係はどうなっているのでしょうか。

2点目は、先ほど、コロナの影響等を考慮する必要があるということに関連して、現在は人手不足が重大な課題になっていること。また来年度からは乗務員の拘束時間が短縮され、人手不足に拍車がかかると懸念されていますので、そのような状況も検討材料の一つとして、今後検討いただければ良いのではないかと思います。以上2点について、よろしく申し上げます。

【会長】

ありがとうございます。それでは、いかがでしょうか。

【都市整備課長】

1点目の地域公共交通計画の関係ですが、法改正により努力義務化されたことは承知しております。自治体からいたしますと、今回この計画を作るという最も有効な点が、路線に対する補助金が出るということが挙げられると思います。しかし、現状として綾瀬市は駅が無く、交通が不便であることが前面に出ておりますが、バス路線について

は、他の近隣自治体に比べると充実しているとされ、綾瀬市内を走っている路線等については補助が該当する路線が無いという状況です。加えて、市内のコミュニティバスが、運行開始から17年ほど経過しており、この間には高齢化が進み、コミュニティバスに乗車される方の約75%が高齢者となっております。そのため、コミュニティバスのあり方そのものも検討していかなくてはならない時期に差しかかっていることから、現在コミュニティバスの見直し作業を進めております。そのような中で、この地域公共交通計画に載せなければならない定量的な目標を定めることが現時点では困難であることから、この総合都市交通計画と併せて、そのようなものも整備していきたいと現在は考えております。

【都市計画課長】

もう1点の人手不足につきまして、全国的な問題であることは認識しております。その点を加味したうえで、次の計画を検討していかねばならないと考えております。

【会長】

ありがとうございます。それでは、他にございませんでしょうか。人手不足はタクシーも同様であり、最近、県の方ではライドシェア検討会議が行われました。その辺りも含めて、三上委員より何かございますか。

【三上委員】

今、会長のおっしゃるとおり、黒岩知事が神奈川版ライドシェアとして、タクシーが不足している地域への導入に向けて、先週金曜日に県主催の会議が開催されたところです。確かにバスやタクシーにおいて、各社とも車は保有していますが、ドライバーが不足、稼働率が非常に下がっています。まず、一義的には人を増やすことが重要なことですが、小堤委員からもありましたとおり、来年4月から始まる労働時間の上限規制によって、今後さらに厳しい状況になるのではないかとということ、さらに現在は運賃改定もあって、タクシーのドライバー賃金が上昇しています。特に高齢ドライバーが多いため、賃金が上がると、運賃改定前の額を稼いだタイミングで、もうこの程度で勤務は良いかなと、早く上がってしまうようなドライバーも多く見受けられ

ます。決められた所定労働時間は確実に働いていただいている中で、供給量はさらに増えるであろうと思いますので、このような取組みを今後やらなければならないことは協会の中でも話をしています。そのような状況に対する取組みも行いながら、綾瀬市内のタクシー供給量を少しでも増やせられる状況になれば良いと思っていますところ
です。

【会長】

ありがとうございます。続いて、最上代理いかがでしょうか。

【最上代理】

県のライドシェアですが、ライドシェアというと一般のドライバーが自家用車を使って有償運送をすることになりますが、県の交通施策としては地域公共交通であるバスやタクシーを維持していかなくてはならないと考えています。それらと競合しないよう、少なくともピーク時や各時間帯などにおいて、賄えないものに関して、うまく取り入れていくことはできないのか考えています。したがって、一般的なライドシェアと、我々の考えが違うことを御説明させていただきたいということが1点目です。

もう1点は意見となりますが、先ほど地域公共交通計画の話がありました。確かに補助金をもらう、もらわないことは一つの議論だと思いますが、国も我々も考えることは、何のための地域公共交通計画というと、地域の実情を知っていただいて、それを関係者皆様の中で、どのようにしていけば持続可能なものになるのか議論するための計画であり、その目標設定をたてるものだとして理解しています。ですので、この総合都市交通計画の中で設定しても、別に他の計画として作られても構わないものですので、その点に関してはぜひ前向きに検討いただきたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。その辺りについては、今回の審議会を起爆剤として、ネットワークを作っていかなければならないと思いますので、検討いただければと思っています。

他にございませんでしょうか。川田代理どうぞ。

【川田代理】

東部センターから参りましたので、まちづくりの観点からお話します。綾瀬スマートインターチェンジが開通して、周辺に物流系倉庫などの施設ができました。このように施設ができると、そこで働く人もやってきます。最近では、機械化により働く人の数を減らしていますが、実はその機械の面倒を見る産業が必要で、そのような会社や施設等が周辺にあると便利になります。おそらく、これから綾瀬のまちの構造が少しずつ変わっていくのではないかと思います。将来を展望したときに、他の市町村と比べて綾瀬市は結構動いているところですので、それを捉えていくことも計画上必要だと思います。

もう1点が、災害時に機能する緊急輸送道路のうち、一番最強な東名高速道路に出入口ができたことから、様々な場所より助けに来てくれることが一番早いのではないかと思います。さらに周辺に物資を置くこともできるのではないかと思います。そうすると、災害に強いまちであるというメッセージも発信できるのではないのでしょうか。普段住んでいると何も感じないと思いますが、外側から見ると、意外とそのような見方ができると思います。被害想定など出されていますが、東名高速は最後まで残る道路ですので、一番安全なところに住んでいるというメッセージが発信できると、まちの捉え方も変わるのではないかと思います。

【会長】

ありがとうございます。そのような視点も入れられるかどうかということですが、いかがでしょうか。

【都市計画課長】

貴重な御意見ありがとうございます。

資料の中にもございますが、災害時の安全・安心の確保という点は、スマートインターが開通した非常に大きなメリットであると思いますので、今後は悪い面ばかりではなく良い面を取入れながら発信し、取組んでいきたいと思っております。

【会長】

ありがとうございます。続きまして、古郡委員どうぞ。

【古郡委員】

私は前回も委員をやらせていただいております、綾瀬市にモノレールを作るなど、様々な経過の中で構想があったと思います。

最近では物流施設が建設されていることから、今回の交通計画において一番大事なことは、道路をしっかりと整備し、その中でこのような計画を立てなければならないと思います。物流関連の大きな建物が建設され、周辺から反対されたり、一方で道路の状況がどうなっているのかなど、多くのところから耳に入ります。これからの綾瀬市は、スマートインターチェンジが開通したことで、物流関係をはじめとした自動車が多く通りますので、道路を整備しないと渋滞を招き、地域住民に様々な迷惑をかけ、住民から反対を受けるような結果が出てくるのではないかと思います。それも踏まえて検討していただきたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。いかがでしょうか。

【道路整備課長】

ありがとうございます。スマートインターチェンジを活かした道路ネットワークにつきまして、道路整備課ではスマートインターチェンジ周辺の道路整備を進めております。また、市役所西側に新しく都市計画道路の開通を予定しております。市としましては、スマートインターチェンジの開通によって、その周辺や道路ネットワークを形成するため、用地買収をして、拡幅整備事業を行うなど、今後も継続して進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【会長】

ありがとうございます。いまの点は、今後もデータや混雑状況等を見ながら、道路整備につなげていくことになると思いますので、よろしく願いします。岡本代理より事故の状況についてお聞かせいただけますでしょうか。

【岡本代理】

今日の資料により、スマートインターチェンジの関係で交通量が非常に増えたのは

分かりました。そして、交通量の増加に伴い、交通事故も綾瀬市では増えている状況です。しかしながら、地域活性化の観点から様々な事業者が綾瀬市に来ることは悪いことではないと思います。その点も踏まえながら、地域を盛り上げられるような形にできれば良いと思います。

【会長】

やはり自動車事故が多いのでしょうか。

【岡本委員】

そうですね。交差点の事故が多い状況です。特に、資料図中の赤い路線（（都）寺尾上土棚線）における事故が非常に増えています。

【会長】

交差点の車両対車両で、大型車絡みが多いのでしょうか。

【岡本委員】

大型車絡みというより、右直や追突などが多い状況です。交通量が多いところと、事故数が重なっていると思われます。

【会長】

その他、免許返納はどのような状況ですか。

【岡本委員】

綾瀬市と連携して、新たな制度を設けるなど徐々に行っていくところです。

【会長】

ありがとうございます。自動車の割合が多いので、高齢者の免許返納が進むということは、その分を公共交通がどれだけ補うのかということに繋がりますので、それらを踏まえてネットワークをしっかりと作っていくことになると思います。

続いて、矢内委員いかがでしょうか。

【矢内委員】

私が綾瀬市内で仕事を始めたのが平成元年で、住み始めたのが2000年だと思います。働き始めのころから綾瀬市では自動車を保有していないと駄目だという認識があり、私の職場ではほとんどがマイカー通勤です。近所の住宅地を見ましても、自宅とは別の駐車場を借りて、一家で3台保有しているなど、自動車の保有率が非常に高いと思います。自動車を保有している人が多くいる中、新たな物流施設等もできて、市として道路を整備していくことは大事であると思います。その一方、バス等の公共交通をいかにして利用してもらうのか、環境問題の観点からも考える必要があります。しかし、高齢により自動車を運転できなくなった人が、公共交通に移行することが良いことなのか。若い世代にもなるべく公共交通を利用してもらえるように考えることが良いことなのか。正直なところ、私も子供が小さいときは、公共交通機関を使うことは考えられませんでした。綾瀬市内を公共交通機関で移動しようとする、綾瀬市役所で乗り換えなくてはならず、非常に不便な印象もあります。最近、都市部では、自動車保有率が非常に下がっている中、綾瀬市は高い状況であると思いますので、その辺りをどのように考えていけば良いのかと思っています。

【会長】

ありがとうございます。おそらく、一世帯当たりの自動車保有率等は分かると思いますので、そのようなデータも出しながら議論できればと思います。また、バスの使い勝手についても、アンケート結果にあるかと思っていますので、その辺りも見ていただきたいと思います。

このように様々な形で分析していただきましたが、このような分析もして欲しい、他にこのようなデータが必要ではないかなど、御意見があればいただきたいと思いません。

【副会長】

今回の御紹介いただいた内容について、かなりベーシックな基本情報として、特徴を把握するには、入りとして分かりやすい内容だと思いますが、今後は計画を具体的に落としていくための情報、議論するための情報があれば良いと思いました。

まず、綾瀬市内において動く人の特性を、どのように切り分け、属性別に特徴を捉

えるのかを分析しなければならないと思います。様々な切り口があると思いますが、まずは高齢の方と若い世代。若い世代においても一般成人の方がいれば、通学関係の人達もいると思います。このような人達が、それぞれどのような行動を起こしているのか、クロス集計になると思いますが、求められると思います。別の切り口では、住む人と働く人が、市内においてどのような活動を主に行っているのか視点を變えて、朝に綾瀬市から出て行く人、来る人ではそれぞれ全く方向が異なるため、どのような状況なのかが分からないと、具体的に次の計画内容に落ちてこないと思いました。

基本的なところでは、例えば外出率がどうなっているのか。交通が顕在化して、動いている人たちの状況を調べることもありますが、例えば、福祉の観点であれば、引きこもりの話、高齢者のフレイル対策や、車椅子や重度の方の状況を考える必要があると行政や事務局がお考えなのであれば、そのような情報が無いと議論できないところでもあります。

最後に重要なことを申し上げますと、代表交通手段が鉄道なのは、大体分かっていることです。綾瀬市には駅が無いと、本日の会議でも何度もお話が出ている中で、駅に向かう端末交通として、綾瀬市内ではどのような交通分担率になっているのか。バスがどれぐらいの割合なのか。代表交通手段で見ますとバスの割合が小さいのは当然です。市内における代表的な交通手段がバスなのかどうか。おそらく自動車であると思いますが、その他の自転車や徒歩などについても、情報が無いと市内における計画は立てにくいところもあると思います。この交通手段も、住む人、働く人で変わると思います。多く意見を申し上げて恐縮ですが、皆様の意見を拝聴したうえで、申し上げたいことは以上となります。

【会長】

ありがとうございます。ぜひ次回に向けて、このような分析を入れていただければと思います。また、外国人も増えているということで、様々な状況があるのではないかと思いますので、よろしくお願いします。

【副会長】

一つだけ申し訳ございません。先ほど、地域公共交通計画のお話の中で、会議体を作る必要があるのか、法に基づいた法定協議会を作るのかといったお話がありました

。私も同じ意見として思っていたところです。補助金の話も非常に大切ですが、私が他の自治体で公共交通のお手伝いしている中で強く感じることは、計画を作ったら終わりではなく、その後はしっかり計画を回さないといけないということです。「持続可能」という非常に重要な単語もありましたが、P D C Aを回していくときに、10年単位で見直すことは絶対に駄目です。なぜなら、今の地域公共交通というのは非常に技術が変化し、人手不足という極めて深刻な社会的状況を業界が抱えている事情もありますので、それを解決するために、それぞれ関わってくるステークホルダーに何ができるのかということを考えないといけません。計画を作った後に、どのようにその仕組みを回して、小さな改善を重ねていくのかを議論する場は絶対に必要だと思います。それを無くして、計画だけ作れば良いという考えではないかもしれませんが、非常に重要です。その中で特に申し上げたいことは、市民参加です。市民の方々が使わないと、収入を得られません。様々な新しい交通システムがある一方で、利用が想定される高齢者の方や、若い人たちの認識が乖離していることが多くあります。例えば、「デマンドシステムというものが分からないから利用しない」などです。難しくて分からないという考えをどのように補正するのか、会議に市民の方が参加して、泥臭い議論をしなければならない場が必要であると思いました。

【会長】

ありがとうございます。今後に向けてのスケジュールとして、3年をかけて話し合い、最終的にはハードも含めてソフト対策をどこまで考えるのか。確かに、様々な形で利用していただかないといけないところもありますが、そのためにどのような仕組みづくりをしていくのか、色々な連携も必要となります。そのような意味においての計画も必要であるということになると思います。

それでは、次回が都市交通の現状と課題ということですので、先ほどありましたとおり市民アンケートも含めて、分析の結果を見ながら、議論を進めていきたいと思えます。

それでは次に、次第4 その他になりますが、事務局から何かございますか。

【事務局】

連絡事項がございます。

まず、1点目といたしまして、該当している方のみへの御案内となりますが、先日、会議開催通知をお送りした際に同封させていただきましたが、報酬の口座振込依頼書及びマイナンバー関係書類につきまして、本日お持ちいただいた方は、お帰りの際に事務局職員へ御提出いただきますようお願いいたします。

次に2点目です。今後の会議の運営にあたりまして、開催通知や議事録送付など、可能な範囲でメールにて対応させていただきたいと考えております。本日の議事録及び資料等につきましても、早速ではございますがメールにて送付させていただきたいと思っておりますので、よろしくようお願いいたします。なお、メールではなく、従来どおり紙での通知等を御希望される方につきましては、事務局までお申し出いただけますと幸いです。

最後3点目、次回審議会の開催についてですが、来年2月頃を予定しております。詳細につきましては、改めて通知させていただきますので、よろしくようお願いいたします。

以上でございます。

【会長】

ありがとうございました。ただ今の説明について、何か御質問等ございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

【会長】

御質問が無いようですので、質問を終了いたします。

以上で、本日の内容はすべて終了いたしました。各委員の御協力により、無事に終了することができました。誠にありがとうございました。

これにて、第1回綾瀬市総合都市交通計画審議会を閉会いたします。