

第2回綾瀬市総合都市交通計画審議会議事録

令和6年2月22日

綾瀬市都市部都市計画課

- 1 日 時 令和6年2月22日(木)
午後2時から3時50分まで
- 2 場 所 窓口棟3階 315会議室
- 3 議 題
綾瀬市における都市交通の現状及び課題について
- 4 出席委員 10名
会 長 梶 田 佳 孝
副会長 稲 垣 具 志
委 員 皆 川 由美子
委 員 太 田 淑 夫
委 員 古 郡 保 正
委 員 小 堤 健 司
委 員 神 永 裕 一 (代理：白井副技幹)
委 員 黒 岩 信
委 員 池 田 六 大 (代理：川田工務担当部長)
委 員 神 田 一 穂 (代理：山ノ内交通第一課長)
- 5 欠席委員 3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2回綾瀬市総合都市交通計画審議会を開会いたします。

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、太田委員、稲垣委員を指名いたします。よろしく願いいたします。

それでは次第2 議題です。「綾瀬市における都市交通の現状及び課題について」事務局より説明をお願いします。

【事務局】

それでは、次第2 議題、綾瀬市における都市交通の現状及び課題について、御覧のとおり6つの項目に分けて、順次御説明いたします。

なお、本日も前回と同様に、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担当者も同席し、後ほど御説明もさせていただきますので、よろしく願いいたします。

はじめに、(1)綾瀬市総合都市交通計画の改定スケジュールについてです。改定にあたっては、3か年を予定しており、今年度は綾瀬市の現況の整理や現行計画の評価検証、市民アンケート調査などにより、市の都市交通の課題整理を行います。

令和6年度は、整理した課題を基に、都市交通の目標や基本方針の設定、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ます。

令和7年度は、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、計画として取りまとめ、改定という流れになります。

本日は、昨年10月に開催した第1回審議会において委員の皆様から頂戴した御意見と、昨年実施した市民アンケート調査結果を基に、綾瀬市における都市交通の現状及び課題として、市全域、そして各地域における状況や課題のほか、現行計画に定める施策の取組み状況などをお示しいたします。

次に、（２）綾瀬市のこれまでの取組みです。

現行計画では、御覧のとおり４つの目標が設定されています。

これらの目標を達成するため、現行計画では具体的に５つの施策を定めています。

ここからは、その５つの施策の取組み状況について、各所管課に照会した結果を御説明いたします。

まず、１つ目の施策は、歩行空間・自転車走行空間の整備です。

地区幹線道路の整備、歩行空間、自転車ネットワークの形成、生活エリアの安全性向上に資する取組を現在も実施しています。

２つ目の施策は、モビリティ・マネジメントによる交通需要の調整です。

自家用車への依存の低減のために、コミュニティバスの利用促進策として、市民向けの広報、イベント等を実施しています。

３つ目の施策は、バス利便性向上に向けた取組みです。

海老名駅から湘南台駅までのルート乗車体験のほか、連節バスを使用した市役所から湘南台駅までのルートにおける社会実験、さらにはバス事業者との協議を実施しています。また、バス乗り換え拠点の整備として、高速バス停付近にパーク&バスライドを整備しました。さらに、利用者が多いバス停留所に上屋やベンチの設置、バス停留所付近に駐輪場の整備を行っています。

また、コミュニティバスの利用促進策として、市役所バスロータリーの看板や各停留所の改修、需要に応じた停留所の増設など、新たな利用サービスの向上を行っています。

４つ目の施策は、将来道路ネットワーク実現に向けた取組みとして、都市計画道路を含む幹線道路整備や、主要幹線道路である県道の４車線化に向けた県への要望を行っています。

５つ目の施策は、地区交通対策への取組みです。

通過交通対策として、綾瀬スマートインターチェンジ周辺地域の生活道路への通過交通の侵入を防止するために、周辺地域にカラー舗装やボラードを整備しました。

また、交通流動の円滑化を目的として、吉岡交差点等の交差点改良を行っています。

以上が、５つの施策の取組み状況となります。

続いて、（３）現行計画の検証です。

現行計画では、冒頭に御説明した目標の達成状況を確認するための指標を掲げています。

こちらの表に記載している指標のうち、１番の「歩行者・自転車の事故件数」、３番の「バスの分担率」、４番の「主な拠点への速達性」、６番の「幹線道路の平均混雑度」については、赤字で示しているとおりに達成されています。

次に、（４）交通をとりまく社会動向・技術・サービスの進展についてです。

現行計画策定から１３年が経過したことから、現行計画で示されている目標に加えて、新たな社会動向、技術・サービスの進展等を踏まえて、改めて都市交通の課題について整理する必要があります。

ここでは、新たな社会動向として、５つ挙げています。

一点目として、高齢化の進展に伴い、移動手段を持たない高齢単身世帯が増加しています。

二点目として、「性別」「国籍」「年齢」「障害の有無」に関わらず、社会生活を営むことができる社会の在り方、多様性・ダイバーシティへの配慮が求められています。

三点目として、気候変動や大規模地震、豪雨災害など、環境問題や災害への対応が求められるようになっていきます。

四点目として、人手不足に伴い、運輸業、物流業において、全国的にドライバー不足への対応が迫られています。

五点目として、新型コロナウイルス感染症の影響により、テレワークの普及や余暇の過ごし方など、人々の日常の行動が変容しています。

一方で、技術進展に伴い、近年では御覧のとおり、自動運転やドローン技術など、様々な交通に関する技術・サービスが登場しており、これらの動向を踏まえて、新たな施策を検討していく必要があります。

次に、（５）綾瀬市全域・地域別の現状及び課題についてです。

ここからは、都市交通に関する現状と課題を、市全域と各地域に分けて、御説明いたします。

これより、今回の改定に関する市民アンケート調査結果の内容も含めて御説明いたしますので、まずはアンケートの実施概要について御説明いたします。

アンケート調査地域は綾瀬市全域としており、調査対象は15歳以上の市民3千人です。抽出にあたっては、住民基本台帳を基に、年齢別・地域別の比率を考慮した無作為抽出を行い、郵送にて配付しました。回答は令和5年7月31日から8月31日までの1か月において、郵送又はインターネットにより受け付けました。回収件数は郵送783票、インターネット379票の計1,162票で、回収率としては38.7%でした。

結果の詳細については、資料別冊の「アンケート調査結果」に記載しています。別冊の該当ページについては、資料内にそれぞれ記載していますので、後ほど御確認をお願いいたします。

それでは、まず市全域の現状及び課題について、6つ挙げています。

1つ目は、高齢化の進展・高齢単身世帯の増加です。

先ほども御説明したとおり、全国的に高齢化が進んでいる中で、左の図のとおり、綾瀬市においても、65歳以上の高齢者の割合は年々増加し、2020年の高齢化率は約28%となっています。

高齢者が増加すると、徒歩やマイカーによる移動制限のある方が増加するため、公共交通に求められる役割が大きくなります。そのことから、高齢化は、今後、綾瀬市が取り組むべき都市交通の大きな課題の一つと言えます。

さらに、右の図のとおり、単身世帯の数も増加しており、特に一人暮らしの高齢者の割合が増加しています。

一人暮らしの高齢者は、家族が運転する自動車での移動ができないため、今後、これらの方の公共交通による移動ニーズが高くなることが考えられます。

今回実施したアンケート結果においても、全ての回答者のうち、約76%の人が運転免許を保有していましたが、近年では運転免許を返納する人が増えており、全ての回答者のうち約15%が「返納予定」「返納済」と回答しています。特に80歳代以上では、約50%以上の方が「返納予定」「返納済」と回答していることから、今後これらの方に対する移動の確保が、さらに重要になると考えられます。

2つ目は、若年層・高齢層の高い公共交通ニーズです。

上の表では、綾瀬市に来訪、または綾瀬市を出発する人が使う交通手段の割合を示

しています。

この表では、近隣の鉄道駅を利用する人は、綾瀬市内から鉄道駅、または鉄道駅から綾瀬市内までに利用した交通手段を計上しており、鉄道を使わずに来訪・出発した人は、目的地までに利用した移動手段を「代表・端末交通手段」として計上していません。

綾瀬市における代表・端末交通手段分担率を見ると、綾瀬市に来訪する人、または綾瀬市を出発する人の約50%が自動車利用となっており、他の自治体と比べても自動車の利用割合が高い傾向にあります。

ただし、下のグラフに示すように、今回実施したアンケート結果から、平日の主な交通手段を「年齢別」に見ると、30～70歳代の自家用車利用が約5割を占める一方で、赤枠で囲った10歳代、20歳代、80歳代以上では、路線バスやコミュニティバスの利用割合が高い傾向にあります。

このことから、学生などを含む若年層や高齢者からの公共交通のニーズが高いことが分かります。

3つ目は、新型コロナウイルス感染症による路線バスの輸送人員の減少です。

綾瀬市内を運行するバス路線の輸送人員の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症が蔓延する以前の令和元年度までは、一日当たり約3万人で推移していましたが、蔓延した令和2年度以降は減少し、直近の令和4年度では一日当たり約2.4万人となっています。

増減率としては、新型コロナウイルス感染症が最も蔓延した後の輸送人員の回復は、コミュニティバスよりも路線バスの方が鈍い傾向にありました。

これは、コミュニティバスは私事目的の高齢者など、自家用車を利用しない方が多く利用する一方で、路線バスは通勤目的の利用が多く、新型コロナウイルス感染症の蔓延を機にマイカー・自転車などに転換したことが考えられます。また、テレワークの普及による通勤者が減少していることも要因として推察されます。

路線バスの輸送人員については、今後も引き続き、新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴う利用減少からの回復傾向を、注視していく必要があります。

4つ目は、自動車交通量の適切な配分です。

前回会議でも御説明いたしましたが、右の図のとおり、自動車交通量は都市計画道路 寺尾上土棚線、県道40号、都市計画道路 早川本蓼川線、県道45号などに交

通量が集中しています。

引き続き、自動車交通量の適切な配分を進めるとともに、通過交通を幹線道路に誘導し、生活道路への流入防止なども求められます。

5つ目は、貨物自動車の増加です。

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周辺地域には大型の物流施設が集積しています。

これらの施設の増加に伴い、今後も貨物自動車が増加することが考えられることから、引き続き、貨物自動車の導線を制御し、生活道路への侵入を抑制していくための対策が求められています。

最後に、今回実施した市民アンケート調査において、路線バスやコミュニティバス、そして市内道路状況の、満足度と今後の整備の重要性について聞いた結果から見えてくる課題について、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、ここからは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。

まず上段、路線バス・コミュニティバスの利用満足度では、路線網のきめ細かさや運賃などについて尋ねたところ、特に「運行便数」や「運行時間帯」について「不満」を示している割合が高い傾向にあります。

今後の公共交通整備の重要性として、路線・便数の拡充や、バス停の快適性向上などを尋ねたところ、いずれの項目も重要だと捉えています。特に「自力移動が困難な人のバス利用しやすさ」や「周辺駅～市内のバス連絡利便性の向上」について重要だと捉えている割合が高い傾向にあります。

以上のことから、引き続き、運行便数や運行時間帯などバス利便性の向上策を検討するとともに、高齢者や障害者などの利用しやすさ、周辺駅から市内へのアクセスのしやすさについて検討していく必要があります。

続いて下段、市内の道路状況について、満足度では、道路の混み具合や選択できる移動経路の多さなどを尋ねたところ、特に「運行安全性」や「道路や歩道の広さ」など物理的な面での不満が高い傾向にあります。

今後の道路整備の重要性として、生活道路への通過交通の排除や道路混雑の解消などを尋ねたところ、いずれの項目も重要だと捉えています。特に「自転車走行環

境」、「生活道路の歩道整備・段差解消」が重要だと捉えている割合が高い傾向にあります。

引き続き、幹線道路に加えて、生活道路や自転車・歩行者の快適な走行環境の整備が求められています。

以上、これまでが市全域の現状と課題についての御説明になります。

次に、地域別の現状及び課題についてです。

まず、地域別の課題概要です。

検証にあたり、あやせ都市マスタープランにおいて地域別構想として、御覧のとおり市内6つの地域に分けており、それに合わせて検証を行いました。後ほど御説明しますが、各地域の現状を踏まえますと、それぞれの地域において a. ～c. の課題があることが伺えます。a. は、幹線道路の交通流の円滑化。b. は、歩行者・自転車の安全性の確保。c. は、公共交通の利便性の向上となります。

それでは、まず綾北地域です。

人口約1.1万人、高齢化率は約27%となっています。

交通網と土地利用として、左の図のとおり、北側に鉄道駅が位置しているため、地域北側に住宅が多く立地し、県道40号、県道42号、市道1629-1号線を軸に、住宅地へ生活道路がはしご状に配置されています。

また、工業系や商業系の施設が幹線道路の沿道に立地しています。

右の図のとおり、道路の幅員は、住宅地内は4m以上が確保できており、4m未満の狭あい道路は少なくなっています。

次に、公共交通の状況ですが、左の図のとおり、鉄道駅やバス停留所からの徒歩圏として、ほぼ全域をカバーし、利便性は高いと考えられます。

右の図は、携帯電話の位置情報ビッグデータをもとに、綾北地域に居住している人のうち、周辺の駅や地域の拠点施設を週1回以上利用している人の内訳を示したものです。

ここで、ビッグデータ分析について御説明いたします。

今回、地域の移動特性を細かく把握するため、携帯電話の位置情報であるGPSデータを用いた分析を実施しました。

活用したのは、KDDIが提供するデータ分析ツールで、各地域に住む人がどのくらい、周辺の駅や施設を利用しているかを集計しました。

分析にあたっては、KDDIのauユーザー数を、実際の人口と整合が取れるように拡大推計しています。

今回は、令和5年10月の1か月間に、各地域の居住者のうち「周辺の駅」や「地域の拠点施設」に、週1回以上訪問した人数を、日平均として算出したものです。

御覧のとおり、抽出対象とした駅はピンク色、地域の拠点施設は水色で示している箇所になり、この後の御説明では、訪問回数の多い上位3件をお示しいたします。

なお、地域の拠点施設について、例えば地区センターや自治会館などですと、母数が少なく抽出が困難であることから、市内でも多くの人を訪れる代表的な商業施設をメインに、あらかじめ選定しておりますので、御留意ください。

それを踏まえまして、先ほどのスライドに戻ります。

移動特性として、駅はピンク色で示したとおり、海老名、さがみ野、相模大塚を多く利用していることが分かります。

今回実施したアンケート結果からも、市外に移動している人が多いことから、鉄道を利用して市外に向かっている人が多い地域であると考えられます。

水色で示した地域の拠点施設では、買い物等で近隣のフードワン、MEGAドン・キホーテを利用している人が多く見られます。

次に、綾北地域周辺の12時間交通量を見ますと、いずれも8千台を超える交通量があり、時間帯などに応じて混雑していることが伺えます。

また、市民意識として、今回実施したアンケート結果では、交通手段として、平日、休日ともに、他の地域に比べて自動車の割合が低く、徒歩での移動割合が高くなっています。これは、駅が近いため、徒歩での移動が多いものと考えられます。

道路状況について、道路や歩道の広さや通行安全性については、不満・やや不満の回答が多く見られます。

バスの利用環境では、運行便数に対する不満度が他の地域に比べて高くなっています。

以上をまとめますと、狭あい道路が少なく、幹線道路を軸として住宅地への生活道路が確保され、鉄道駅やバス停留所の位置についても地域のほぼ全域をカバーできおり、良好な交通環境が確保できていると考えられます。

一方で、道路状況に関する満足度で、道路や歩道の広さ、通行安全性に関する満足度が低く、幹線道路から生活道路への車両進入が懸念されることから、幹線道路における交通流には改善の余地があります。

また、公共交通に関しては、路線バスの利用割合が低く、運行便数に関する満足度が低くなっているため、対策が必要であると考えられます。

このことから、御覧のとおり a. b. c. を課題として挙げております。

続いて、寺尾地域です。

人口約 1.9 万人で、高齢化率は約 30% となっています。

交通網と土地利用として、左の図のとおり、北側に鉄道駅が位置しており、地域のほとんどが住宅地となっています。

市を南北に縦断する都市計画道路 寺尾上土棚線や、東西に横断する県道 40 号の主要幹線道路をはじめ、多くの幹線道路が配置され、それに接続する形で住宅地内へ生活道路が配置されています。

また、工業系や商業系の施設が幹線道路の沿道に立地しています。

右の図のとおり、道路の幅員は、北側の住宅地内において、4 m 未満の狭あい道路が目立っています。

次に、公共交通の状況は、左の図のとおり、鉄道駅やバス停留所からの徒歩圏が、ほぼ全域をカバーし、利便性は高いと考えられます。

右の図の移動特性として、駅はピンク色で示したとおり海老名、かしわ台、さがみ野を多く利用していることが分かります。

今回実施したアンケート結果からも、寺尾地域から市外に移動している人が多かったため、鉄道を利用して市外に向かっている人が多い地域であると考えられます。

一方、地域の拠点施設は水色で示しているとおりで。

次に、幹線道路の 12 時間交通量を見ると、都市計画道路 寺尾上土棚線などの幹線道路では、8 千台を超える交通量があり、時間帯などに応じて混雑していることが伺えます。一方、市道 10 号線などでは 4 千台以下で、大きな混雑は見られません。

市民意識として、今回実施したアンケート結果では、交通手段は、平日、休日ともに、綾北地域に次いで、徒歩での移動割合が高くなっています。

道路状況は、道路や歩道の広さや通行安全性に対して、不満・やや不満の回答が他

の地域に比べて最も多くなっています。

バスの利用環境は、運行時間帯や運行便数に関する満足度が低くなっています。

以上をまとめますと、北部の住宅地にて狭あい道路が目立ち、市民意識としても、道路や歩道の広さ、通行安全性に関する満足度が低くなっています。

また、幹線道路から生活道路への車両の進入が懸念され、幹線道路における交通流には改善の余地があります。

公共交通に関しては、路線バスの利用割合が低く、運行時間帯や運行便数に関する満足度も低くなっているため、対策が必要であると考えられます。

このことから、御覧のとおり a. b. c. を課題として挙げております。

続いて、早園地域です。

人口約1.2万人で、高齢化率は約25%となっています。

交通網と土地利用として、小園団地や早川城山住宅地の良好な住宅地があるほか、綾瀬スマートインターチェンジを中心に工業地が広がっています。

左の図のとおり、市を南北に縦断する都市計画道路 寺尾上土棚線や東西に横断する県道40号の主要幹線道路をはじめとして、多くの幹線道路が配置されています。

右の図のとおり、道路の幅員は、整備された住宅地や工業地内では確保できていますが、北側の住宅地内において、4m未満の狭あい道路が目立っています。

次に、左の図のとおり、バス停留所からの徒歩圏を見ますと、ほぼ全域をカバーし、利便性は高いと考えられます。

右の図の移動特性として、駅はピンク色で示したとおり海老名を多く利用していることが分かります。これは、地理的に海老名駅が最も近く、接続する路線バスも運行していることから、利用者が多いと考えられます。

今回実施したアンケート結果からも、綾瀬市の中で海老名市に移動する人が最も多く住む地域であることが伺えます。

一方、地域の拠点施設は水色で示しているとおりで。

次に、幹線道路の12時間交通量を見ますと、都市計画道路 寺尾上土棚線で2万台を超える箇所があり、時間帯などに応じて混雑していることが伺えます。一方で、市道3号線、12号線などでは、4千台以下で大きな混雑は見られません。

市民意識として、アンケート結果を見ますと、移動方法は、平日、休日ともに、路

線バスでの移動割合が他の地域に比べて高くなっています。

道路状況は、道路の混み具合に関しての不満度が高く、道路整備に関しては、生活道路への通過交通の排除が重要と考える割合が高くなっています。

バスの利用環境は、他の地域に比べて、最もバス利用割合が高く、路線網のきめ細かさに対する満足度も高くなっています。

以上をまとめますと、北部の住宅地にて狭あい道路が目立っているほか、主要幹線道路の交通流に改善の余地があります。

市民意識としても、道路混雑への不満度が高く、生活道路への通過交通の対策を重要視する意識が高いです。

これは、インターチェンジ周辺の工業団地や物流施設からの大型車両を懸念してのものと考えられます。

このことから、御覧のとおり a. b. を課題として挙げています。

続いて、綾西地域です。

人口約6千人、高齢化率は約35%です。

交通網と土地利用として、地域北側に綾西団地の良好な住宅地があるほか、南側に工業地が広がっています。

東側の主要幹線道路沿道や、南西側の目久尻川沿いは優良な農地が広がっています。

左の図のとおり、北東部の都市計画道路 寺尾上土棚線と都市計画道路 早川本蓼川線の交差点付近においては、道の駅の整備が計画されています。

右の図のとおり、道路の幅員は、農地以外の綾西団地や工業地内では確保できています。

次に、左の図のとおり、バス停留所からの徒歩圏を見ますと、ほぼ全域をカバーできており、利便性は高いと考えられます。

右の図の移動特性として、駅はピンク色で示したとおり、海老名、湘南台を多く利用していることが分かりますが、他の地域と比べると、駅の利用者が全体的に少ないことが伺えます。これは他の地域と比べて、駅に連絡するバス路線が少ないことが原因として考えられます。

地域の拠点施設では、綾瀬タウンヒルズや綾瀬厚生病院に向かう人が多い傾向にあります。これは、高齢化率が他の地域よりも高く、今回実施したアンケート結果でも、

平日の主な移動目的として「買物」「通院」と回答した人が多く、「通勤」と回答した人が少ない地域でした。

このことから、広域な移動よりも、近隣の商業施設や病院に向かう高齢者が多く住む地域であることが伺えます。

次に、幹線道路の12時間交通量を見ますと、都市計画道路 寺尾上土棚線で2万台を超える箇所があるなど、時間帯などに応じて混雑していることが伺えます。

市民意識として、アンケート結果を見ると、移動方法は、平日、休日ともに、自家用車での移動割合が他の地域に比べて高くなっており、次いでバスでの移動が多く、徒歩での移動はほとんどありません。

道路状況は、他の地域に比べて、道路や歩道の広さのほか、通行安全性についての満足度が高くなっていますが、今後の道路整備に対しては、市内道路の増設による道路混雑の解消への重要度が高くなっています。

バス利用環境は、バス路線網のきめ細かさに対する満足度が最も低く、今後の公共交通整備に関する重要度は、バス路線や便数の拡充、周辺駅から市内への連絡利便性の向上を重要と考える割合が多くなっています。

以上をまとめますと、市民意識において市内道路の増設による道路混雑の解消を重要視する意識が高くなっており、主要幹線道路の交通流に改善の余地があります。

また、バスの利用度が高い一方で、バスの利用環境、とりわけ路線網に対する満足度が低く、バス路線の拡充や周辺駅との連絡が重要と考える割合が高くなっています。

このことから、御覧のとおり a. c. を課題として挙げています。

続いて、中央地域です。

人口約1.6万人、高齢化率は約23%となっています。

交通網と土地利用として、土地区画整理事業によって整備された深谷中央地区があり、商業施設が主要幹線道路沿道に集約され、良好な住宅地が配置されています。北東部には工業地が配置され、その他は住宅地が広がっています。

なお、中央部にある商業施設は、中心市街地の再編事業が進んでいます。

右の図のとおり、道路の幅員は、土地区画整理事業によって整備された地域や工業地帯では確保されていますが、広く配置されている住宅地では4m未満の狭あい道路が目立ちます。

次に、左の図のとおり、バス停留所からの徒歩圏を見ますと、ほぼ全域をカバーできており、利便性は高いと考えられます。

右の図の移動特性として、駅はピンク色で示したとおり、さがみ野、湘南台、海老名を利用していることが分かりますが、今回実施したアンケート結果では、中央地域は市内を主な移動先としている人が多いことから、他の地域と比べると駅・鉄道の利用が少ないことが考えられます。

一方、地域の拠点施設は水色で示しているとおりで。

次に、幹線道路の12時間交通量を見ますと、都市計画道路 寺尾上土棚線で2万台を超える交通量があるほか、都市計画道路 早川本蓼川線、県道45号、市道1629-1号線で8千台を超える交通量があり、時間帯などに応じて混雑していることが伺えます。

市民意識として、アンケート結果を見ますと、移動方法は、平日、休日ともに、自家用車での移動割合が他の地域に比べて高くなっており、次いでバスでの移動が多くなっています。

道路状況については、他の地域に比べて、道路の混み具合のほか、道路や歩道の広さ、通行安全性に関する満足度が低くなっています。

バスの利用環境については、バスの路線網のきめ細かさに対する満足度は他の地域に比べて高くなっていますが、運行便数に対しては満足度が低くなっています。

以上をまとめますと、道路混雑に関する満足度が低く、主要幹線道路の交通流に改善の余地があります。

また、住宅地にて狭あい道路が目立っており、道路や歩道の広さ、通行安全性についての満足度が低くなっています。

バス利用については、路線網が地域全体を概ねカバーできているため、満足度は高くなっていますが、運行便数に対しては満足度が低くなっており、対策が必要です。

このことから、御覧のとおり a. b. c. を課題として挙げています。

最後に、綾南地域です。

人口約1.7万人、高齢化率は約30%となっています。

交通網と土地利用として、長後駅に近く、地域の多くが住宅地となっており、幹線道路沿道に商業施設や工業地が広がっています。その他は住宅地が広がっています。

右の図のとおり、道路の幅員は、概ね4 m以上を確保できていますが、住宅地で若干の狭あい道路が見られます。

次に、左の図のとおり、バス停留所からの徒歩圏を見ますと、ほぼ全域をカバーできており、長後駅も近いことから、利便性は高いと考えられます。

右の図の移動特性として、駅はピンク色で示したとおり、長後、湘南台を多く利用していることが分かります。

アンケート結果からも、藤沢市に移動している人が多い傾向にあり、長後駅を使って、藤沢市など県南部のエリアに移動している人が多く住む地域であることが考えられます。

一方、地域の拠点施設は水色で示しているとおりで。

次に、幹線道路の12時間交通量を見ますと、市道1629-2号線で4千から8千台、都市計画道路 並塚笹山線では4千台よりも少ないことから大きな混雑は見られません。

市民意識として、アンケート結果を見ますと、移動方法は、平日で他の地域に比べて、バイクや自転車での移動が多く見られます。これは長後駅が近いためと考えられます。

道路状況については、他の地域に比べて、道路の混み具合に関する満足度は高くなっていますが、道路や歩道の広さ、通行安全性については低くなっており、自転車が安全に走行できる空間づくりに対する重要度が高くなっています。

バスの利用環境については、駅が近いこともあってか、利用率が他の地域に比べて低いですが、いずれの項目も概ね半分以上が満足・やや満足となっています。

以上をまとめますと、住宅地にて狭あい道路が目立っており、道路や歩道の広さ、通行安全性についての満足度が低くなっています。

バス利用については、路線網が地域全体を概ねカバーできているため、満足度は高くなっています。

このことから、御覧のとおり b. を課題として挙げています。

以上、地域別の現状と課題についての御説明になります。

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。

ここまでの説明を踏まえまして、計画の改定にあたって整理しておくべき都市交通の課題を、改めてまとめます。

まず、今後の社会動向等を踏まえた課題として、全国的に高齢単身者世帯の増加や、ドライバー不足、新たな技術、サービスへの対応などが課題としてありますが、これらは本市においても課題となります。

次に、本市の全域及び地域別の検証から見えた課題としまして、高齢者等の交通弱者の移動の確保や自動車交通量の適切な配分、歩行者等の安全性の確保、公共交通の利便性の向上などの課題が挙げられます。

これらの課題に対する対応方針といたしまして、大きく3つ挙げさせていただきます。

まず、高齢者等の交通弱者の移動の確保や公共交通の利便性の向上を目指し、地域ごとのニーズやドライバー不足等の課題を考慮しながら、最適な公共交通のあり方を検討します。

次に、自動車交通量の適切な配分による幹線道路の混雑解消、生活道路への進入抑制による安全性の確保を目指し、将来交通量推計等により最適な道路ネットワークを検討します。

最後に、新たな技術やサービスの進展について、それらの役割や必要性を見極め、対応を検討します。

以上が綾瀬市における課題と対応方針であり、今後はこの方針を基に目標や具体的な施策等を検討していきたいと思っております。

次回の第3回審議会では、本日お示しした課題を踏まえ、新たな総合都市交通計画で示す施策の柱となる「基本方針」について御審議いただきます。

議題の説明は以上となります。

【会長】

ありがとうございます。

それではこれに関しての御質問、御意見等を承りたいと思いますが、いかがでしょうか。太田委員、どうぞ。

【太田委員】

詳細な分析をありがとうございました。

これを見ると80歳を超えた方は、自分の運転に不安で、免許返納する人が増えているということでしたが、市として、免許返納は何歳以上を推奨しているのでしょうか。また、免許返納すると、その日から買い物や通院に困ると思うのですが、その後の不便さをどのように解消したらよいのか、お聞きします。

【会長】

何か施策等があればお願いします。

【都市計画課長】

返納の年齢については、65歳以上の方に対して、自主返納促進を支援するとなっております。委員の御意見のとおり、返納すると足が無くなってしまい不便になるということが、まさに課題の一つであります。今後、市として基本方針等を策定するうえでの大きなテーマであり、データ等を踏まえ検討を進めていくため、今日この場における回答は難しい状況です。

【太田委員】

返納した方から「免許返納するが、明日からどうすればよいか」と質問が来た際には、「今後考えていきます」という回答になるのでしょうか。その方は日々困ってしまうため、例えば「デマンドタクシーがあるので、それをお使いください」とか、条件はあると思いますが「交通費としてワンコインを補助します」など、バスターではないですが、何かインセンティブがなければ返納される方は増えないのではないかと思います。この点について、いかがでしょうか。自分事と置き換えると、そう思います。

【都市整備課長】

現在、免許返納に対する支援策としましては、コミュニティバスの無料乗車券を配付しております。コミュニティバスは運行開始から十数年が経過しておりますが、高齢化が本格化してきた昨今、コミュニティバスだけではなかなか対応できないという課題は承知しております。免許返納につきましても、先ほど都市計画課長からお答えしましたが、そのような課題も重要な一つとして捉えておりますので、再編にあたり、その点も含めて今後検討していきたいと思っております。

【会長】

ありがとうございます。今のところはコミュニティバスに転換ということになると思いますが、無料乗車券配付などを上手く使いながら、今後この計画の中で、どのように支援していくのか、さらに考えていくものと思います。

【太田委員】

待たなしということだけは、御理解いただきたいです。

できることからでも、小さなことからでも、先ほどのコミュニティバスの無料乗車券配付など、そのようなものでもよいと思っておりますので。

【会長】

そうですね。その辺りも、短期から長期を含めて議論していくと思っておりますので、よろしくお願ひします。警察署から、免許返納の状況が分かればお話しいただければと思います。

【山ノ内代理】

免許返納の基準は、基本的に難しいと思っております。

私の母親は77歳、父親が75歳で鹿児島県に住んでいますが、綾瀬市よりも公共交通機関が厳しいところになります。先ほど65歳というお話がありましたが、私は65歳ではないと感じています。理由として、母親はあまり運転しませんが、父親はいまだに運転しています。「運転技術が、おかしいな」と思ったときが、初めて返納のタイミングになるのではないかと思います。また、本人ではなく家族や知り合いの

方からの助言が、返納の基準になるのではないかと思います。

確かに、事故防止の観点から、「65歳になったからすぐ返してください」ということが、事故に遭わないためには一番重要です。しかし、私の実家がある自治体は人口10万人程度で、駅から12km離れたところに家があります。バスも1日4本しかありませんので、そこから車を取り上げてしまうと厳しいと思います。ですので私自身としては、やはり「運転技術がおかしいな」と思ったときに返納の基準になるのではないかと感じます。

警察の立場ですとこれ以上のことは言えませんので、一般の立場として言わせていただいておりますが、車の代わりに公共交通というのがあると、やはり助かるのではないかと考えています。

【会長】

返納の状況として、件数はかなり多いのでしょうか。

【山ノ内代理】

返納は多い状況です。警察においても、危ないと思う事案はありまして、例えば、「自分で運転してきた車が、どこにあるのか忘れてしまった」や、「気が付いたら、車が通れないはずの商店街へ突っ込んでしまった」等の事故は何回か扱いました。

そのような事故は客観的に見ても駄目です。しかし、それを本人が気付けるのかどうかは非常に難しいと思いますので、周囲の目線が一番重要になるのではないかと思います。

【会長】

ありがとうございます。返納の手続きは警察署になりますので、その際にコミュニティバスの無料乗車券配付との連携もできると思います。ぜひ短期でできることは検討していただきたいと思います。

その他ございますでしょうか。小堤委員、どうぞ。

【小堤委員】

現状を詳細にまとめていただきありがとうございます。バス業界としても課題を

痛感するところであります。

バス事業の現状として、私の視点から3つほどございます。

1つ目は、利用者減という説明がありましたように、コロナで打撃を受けた後、回復しつつありますが、全国的にはまだ2割ぐらいしか回復していない現状があります。

2つ目は、円安等の関係で燃料価格高騰の高止まりが現在も続いており、今後どうなるか分かりませんが、そのような状況であるということです。

3つ目は、説明がありましたとおり、人手不足ということです。この4月に「改善基準告示」が施行され、ますます労働力の確保が大きな課題となることを、説明を受けて、改めて感じたところです。

これに対するバス業界の取組みとして、4つほど思いつくところがあります。

1つ目は、昨年、約25年ぶりに運賃値上げを実施させていただき、多くの方からも御理解いただいていると思っておりますが、労働者に対する賃金値上げの原資にするということで、運賃値上げを実施させていただきました。今後も、場合によっては定期的に運賃値上げをさせていただくこともあるかと思っております。

2つ目は、運行便数が少ないのではないかとありますが、バス事業者としては、このような現状ですので、運行便数を減少するような傾向に、今あるというのが実情であります。しかし、例えとして、突然に「土曜日・日曜日は全くバスは走りませんよ」とならないようにしますが、これも現状を踏まえたうえでの対処方法の一つとせざるを得ないと思っております。

3つ目は、先ほどコミュニティバスの話がありましたけれども、路線バスでカバーできないところは、コミュニティバスやデマンド交通、それから自家用有償運送という制度もあります。バス業界側としては歯痒い部分ではありますが、そのようなものに転換せざるを得ないのではないかとということです。

4つ目は、連節バスの話もありましたけれども、自動運転などといった新しいものを現在も実験しておりますので、将来的にはこれらの導入に向けて取組んでいくということ、取組み状況として発言させていただきます。

【会長】

ありがとうございます。綾瀬市のバスの現状として、減便等はあるのでしょうか。

【都市整備課長】

綾瀬市内で運行している事業者様のうち、相鉄バス様が人手不足として今年1月から一部減便されている状況です。

【会長】

分かりました。太田委員、どうぞ。

【太田委員】

運賃についてですが、確かに物価が高騰していますし、運転手の給与が低ければ人材が集まりませんので、運賃が上がることはやむを得ないと思います。しかし、免許返納した人をはじめ、バスを利用せざるを得ない人に対して、割引など価格体系における配慮を検討していただけると助かります。

【小堤委員】

ありがとうございます。しかし、バス業界も民間企業ですので、個々の企業の経営判断に委ねるところです。私共としては、自治体当局からの御支援をいただければと思っております。

【会長】

ありがとうございます。先ほどの無料乗車券配付については、基準があるのでしょうか。

【都市整備課長】

返納された方に対して一律に、2年間有効の乗車券を、50枚配付しております。

【会長】

分かりました。ありがとうございます。

【太田委員】

10ページに現行計画の検証として、1番に歩行者・自転車の交通事故が毎年減っ

ているとされています。警察の方にお聞きしたいのですが、コロナにより外出を控えた方が多いと思いますが、この後の令和3年度、4年度、5年度も減少傾向になるのでしょうか。

【山ノ内代理】

歩行者・自転車事故については確かに減っていますが、昨年の綾瀬市は事故が増えています。増加の原因は、高齢者の事故になります。そのため、警察としては、第1当事者となられてしまった方々への個別面接をさせていただいています。

【会長】

歩行中に事故に遭うのですか。

【山ノ内代理】

歩行中ではなく、御自身が運転して追突してしまったなどです。歩行者・自転車の事故は確かに減っていることは間違いではありませんが、ほぼ横ばいです。

【会長】

ありがとうございます。コロナ明けにより外出が増えますので、事故件数も少し増えてしまうこともあるかもしれません。自転車やキックボードなども同様だと思いますが、この地域においてキックボードは走っているのでしょうか。

【山ノ内代理】

キックボードですが、大和署管内である大和市でさえ走っていません。2ヶ月ほど前に、大和市へキックボードの登録台数を聞いたところ、3台とのことでした。それほど少ない状況です。

【会長】

まだ影響がないということですね。キックボードより、まずは自転車ですかね。

【山ノ内代理】

2月21日時点の参考情報ですが、昨年と比較して、綾瀬市における事故は29件で、マイナス9件ですが、残念ながら今年は自転車事故が若干多く、昨年より5件増えており、29件のうち11件が自転車事故になります。しかし、この件数も現時点の件数ですので、一年間で推移していくと横ばいになる可能性も高いと思います。

【会長】

事故は同じような場所で発生しているのでしょうか。構造的な問題があるのでしょうか。

【山ノ内代理】

そうですね。

【太田委員】

キックボードではありませんが、私のエリアである綾西地区は高齢者が多く、交通が不便ということで「シニアカー」というものが最近走り出しており、便利であると思う反面、事故が怖いと感じています。それに関する研修などがあればよいと思います。歩道を走行してよいのですよね。

【山ノ内代理】

はい。電動車いすと同様で、歩行者という位置付けです。

【太田委員】

例えば、ヘルメットを着用する必要があるかと思うのですが。

【山ノ内代理】

歩行者となると、ヘルメットは法律上必要ありませんが、仰るとおりヘルメットを着用し、頭部を守っていただいた方が、安全は推奨できるのではないかと思います。

【太田委員】

免許不要でしたよね。

【山ノ内代理】

はい。位置付けは歩行者と同じです。電動キックボードも特例特定小型原動機付き自転車として、歩行者と同じ位置付けになります。鋭利なものが無いとか、時速6km以下しか走行できないなど、条件が一致してしまうと歩行者の扱いになります。そのため、ヘルメットは着用した方が望ましいですが、強制はできません。

【会長】

自転車のヘルメット着用もなかなか浸透していないですよ。

【山ノ内代理】

警察も各キャンペーンや安全運動等を実施していますが、残念ながら御本人の資質によるところがあります。しかし、綾瀬市ではヘルメット購入に対する助成が行われていますので、これが一つの特効薬になればよいと思っています。

【会長】

分かりました。古郡委員どうぞ。

【古郡委員】

綾瀬市として、将来におけるビジョンをしっかりと持った方がよいと思います。綾瀬市には広い農地があり、これからどのように変化していくのか分かりません。その中で、今は大変難しいと思いますが、鉄道が無い市ですので、努力によっては走らせることができるかもしれません。やはり、上に立つ人のビジョンがあれば「何とかしようではないか」と思うはずですが、昔であれば実現できたと思いますが、途中で投げ出してしまったため、このような結果になってしまいました。やはり、上に立つ人が、取り入れる力があれば実現できたはずですが。

交通機関としては、海老名駅から長後駅までの間が一番よいのではないのかと思います。大和駅方面は基地を抱えているため、非常に厳しいと思います。

このように都市計画をしていく中では、交通網をしっかりと整備し、高齢者をはじめとした方々への移動を助けるような施策を早く練る必要があると思います。議会でも話題になっていると思いますが、モノレールやロープウェイなどの新たな技術も検討課題になっているようですので、大いに考えていただけたらと思います。

【会長】

ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

【都市計画課長】

貴重な御意見ありがとうございます。先ほど、太田委員が言われたように、直ぐに実行できるものや、直ぐに実行したくても時間が掛かってしまうものなど、今後の計画の中においては、短期・中期・長期というように目標を区分けし、掲げていくことが必要になると思っています。

【会長】

ありがとうございます。最近では、自走式ロープウェイなど新たな技術もありますので、検討の一つとして考えていけたらと思います。黒岩委員どうぞ。

【黒岩委員】

3点ございます。

1点目として、10ページにおいて検証結果が示されていますが、平成30年度や令和2年度など、データが古いのではないかと思います。先ほどよりお話がありますが、コロナの影響等もありますので、そのあたりを検証したうえで、次の計画を審議していくのだと思うのですが、この点について市はどのように考えられているのでしょうか。データを入れ替えるとか、どう分析したのかについて、次の審議会等でお話があるのかということが、まず1点目です。

【会長】

はい。まずデータの更新についてですが、事務局どうぞ。

【都市計画課長】

10ページでお示ししている結果について御意見をいただきました。御指摘のとおり、少し前の年度のデータになりますが、冒頭に御説明したとおり、現行計画は13年前に改定され、その当時に掲げていた目標年度が、本日資料でお示しした年度となります。ですので、今回は現行計画に合わせ、まずは忠実に結果をお示しさせていただきました。御意見のあったとおり、こちらの令和2年度までお示ししている箇所についても、令和3年度、4年度、5年度と、次の計画を策定するうえで当然必要になってくると思いますが、あくまでも本日の資料については、現行計画で掲げられている年度に対しての比較で作成したという状況です。

【黒岩委員】

分かりました。

2点目ですが、アンケート調査結果について、こちらは前回も同様の調査を実施しているのでしょうか。前回と比べて今回はどのような状況なのかなど、そのような結果はあるのでしょうか。

【都市計画課長】

アンケートは前回も実施しています。しかし、10数年前になるため、私たちも当時の状況をすべて把握することは難しく、抽出方法等は今回と異なるのではないかと考えています。しかし、アンケートとして1回実施していることは事実としてあります。

【黒岩委員】

異なる点があるとしても1回実施しているのであれば、比較できるところもあると思いますが、比較したうえで13年間の施策評価等をする予定はあるのでしょうか。

【都市計画課長】

今回アンケートを実施するにあたり、当然ながら前回アンケートの設問を参考にし、なるべく比較できるように調査票を作成しましたが、例えばスマートインターに関して、前回実施時点では開通していないなど、設問の中で現在と合わない部分につ

いては多少修正しています。さらに、年齢別構成など、根本的に前回と比較できない部分があります。

【黒岩委員】

分かりました。

最後に、地域課題がそれぞれ書いてありまして、これを見ると、基本的に前回とあまり変わっていないのではないかと思いました。ですから、前回のアンケートと今回のアンケートも、そこまで結果が変わっていないのではないかと勝手に想像しているのですが、次の計画にあたり、今回と同じような延長線上に実施していくということが基本なのかなと思いました。そのようなスタンスでよろしいでしょうか。

【都市計画課長】

御意見いただけてるとおり、そういう形になると思っています。

【会長】

ありがとうございます。前回と比較できる部分は、ぜひ記載いただき、その中での検証も一つあるのではないかと思います。データ更新について、パーソントリップ調査であれば十数年に1回ですから、なかなか更新できない部分がありますが、できる部分については更新いただければと思います。

データとしても、大型車をどのように入れていくのか等もあると思いますので、そのようなところをまた検討していただければと思います。

確かに、ある程度は前回と同じような課題ということになると思いますが、その他の細かいところを、どのようにしっかりと位置付けていくのかということになると思います。その他いかがでしょうか。

【川田代理】

20年前、このような計画を検討するうえでは、“環境”というキーワードが非常に強かったと思います。例えば、50台の車が駅などへ向かうより、公共交通バスを使って、一台のCO₂で行った方がよいと言われていました。しかし、皆さんがお話されてきたとおり、「やはり車は便利だ」という方向に、今動き始めています。そう

すると、自分たちの生活の仕方を多少変えないといけないのではないかと思います。私の母親も病院へ行く際、9時か10時くらいから開始するにも関わらず、7時ぐらいには家を出たいと思ってしまいます。このような現状を、例えば、「病院は昼休みが無く、10時から16時まで開院していますよ」などのように変わってくると、道路が最も空いている時間を上手く使う発想に変わってくるのではないのでしょうか。

現在、それらが少しできつつあるのが、いわゆるスマホデータやDXですが、これを持っていると、ゆっくり移動していれば「この人歩いているな」とか、「毎週この場所へ行っているな」など、次第に分かるようになってきたと言われています。

これらのデータをどの程度扱うのか、まだ難しいと思いますが、人の動きを見える化して取り組んでいくと、このような違和感があることも、少しずつ分かってくるのではないかと思います。

【会長】

ありがとうございます。今回は携帯電話のデータも一応使っていますが、値段が高いようですので、どれだけ切り分けて見られるのか。やはり1週間で人の動きは異なるでしょうから、その点はぜひ見られるように検討していきたいと思います。DXや先ほどの新技術など、移動状況や社会動向も見ながら、今後の計画へどのように含めていくのか非常に重要になると思います。また、コロナが明け、テレワークの普及など生活様式の変化も言われています。これについてもどのように考えていくのか、今回の計画が初めてになりますので、ぜひ盛り込んでいきたいと思います。その他いかがでしょうか。

【皆川委員】

私は60歳を過ぎても会社に勤めており、相模原の橋本まで車で通っています。その前に、毎朝7時前には息子を海老名駅まで送っています。家は寺尾地区で幹線道路があり、バスの便数も恵まれています。この信号を、このようにしたらよいのに」と思うことが多々あり、信号についても重要であると思います。今、一番思うのは、海老名駅に向かう途中の望地バス停近くですが、朝だけでも右折禁止にしたら、車はとても流れると思います。また、寺尾上土棚線の寺尾台交差点ですが、市役所方面から向かうと、右折が全く曲がれません。特に朝はひどく、トラック1台いただけ

で、相当な渋滞になりますので、そこは時間差にするとか、何か考えていただければと思います。車中心ではありませんが、バスもスムーズに通ることができて、よいのではないかと日々思っています。

橋本まで通うときに、海老名市、座間市を抜けて相模原市に入りますが、申し訳ありませんが、他の市はよく考えられているなと思い、参考にさせていただければと思います。

【山ノ内代理】

信号に関しては非常に難しく、例えば右折の矢印を設置する場合は、右折帯が確保できないと設置できないなど、いろいろと課題があります。

一方で、信号の時間を延ばすという方法について、例えば大和市でも最近ありましたが、朝の通学時間帯に小学生の方が横断歩道を渡る際、旗持ちをされているお母さん方から要望がありました。歩行者の青信号の時間と、車の青信号の時間。まずこの状況があります。次に、歩行者の青信号が点滅し、赤になります。このあと車の青信号は黄色になり、赤になります。車の信号が青のときと、歩行者の信号が赤のタイミングが、あまりにも短いため、強引に突っ込んでくる車が多いという意見がありました。そのため、警察本部を巻き込んで、歩行者の信号が赤になったあと、車の青信号を長くしたという実例があります。しかし、これは1人からの要望ですと、どうしても実現が難しく、警察が実地調査をして、「実際に変えられるのか」「この信号は撤廃するか」という検討はしますが、自治会や教育委員会の要望として出していただきたいのです。要は、「1人の声ではなく、住民全体の声なんですよ」というのを伝えていただいて、初めて検討させていただきますので、先ほどの渋滞が多い箇所についても、「自治会全員の要望ですよ」という意見書を出していただければ、信号の制御等が変わる可能性は一応あるということをお伝えさせていただきます。

しかしながら、実情は実地調査をして、右折矢印を設置できるとか、困難であるとか、そのような交差点はあります。綾瀬市ですと、寺尾台交差点は渋滞が多いため「右折レーンを作れ」という声もありますが、道路の現状として右折レーンを作ってしまうと、今度は直進レーンが足らなくなってしまうという実情もあり、毎回お断りさせていただいてる状況です。信号の設置と併せて、道路構造自体を変えられないのかという話もありますが、これは市役所と毎回の課題、永遠の課題になっていますので

、かなり難しいと思います。その中で、信号機だけの要望であれば、先ほどお話ししたとおり自治会、教育委員会を交えた要望書を出していただきたいということが、警察からの回答になります。

【会長】

ありがとうございます。交差点改良について、何かありますでしょうか。

【山ノ内代理】

交差点改良については、「あと幅員が数m延びれば、要望を叶えられるのに」という事例もあります。これについては、警察だけではどうしようもできないところですよ。

【会長】

改良については、市よりお願いします。

【道路整備課長】

今お話いただいたとおり、一概に信号だけではなく、道路環境という中において、市の道路整備としては交通量の多い幹線道路や地区幹線道路について、右折レーンの整備を進めている状況です。また、市道に限らず県道も含めて、交差点の右折レーン設置等は用地買収が非常に厳しいですが、交通量に応じて進めている状況ですので、御理解いただければと思います。

【会長】

ありがとうございます。やはり市民の方から状況を教えていただかないと、行政もすべて管理、監視できないと思いますので、そのような場所があれば、ぜひ情報を出していただくと、起点となり交差点改良などに繋がると思います。そのような意見を、ぜひ出していただければと思います。他にありますでしょうか。稲垣先生どうぞ。

【副会長】

皆様方の御意見を拝聴しながら、いくつか気になったところがございますので、コ

メントさせていただきたくします。

10ページにおいて事故の話が出ていましたが、警察の方からは、歩行者自転車事故の件数は横ばいであるとお話しいただきました。もう少しこの内容を知りたいと思います。

まず、歩行者と自転車が混ざっていますので、歩行者と自転車を分けてどうなのか。さらに、お年寄りが多いかもしれませんが、歩行者はどのような年齢層であるのか、どこの場所なのかといったような、もう少し詳細な全体傾向が分かると、限られた予算の中で戦略的に交通安全対策を打つための話がしやすいのかなと思います。自転車に関しては、自転車が第1当事者の加害者側なのか、第2当事者の被害者側なのかといった視点も必要で、どちらが多いかによって対策が変わります。綾瀬市内の状況を教えていただきたいです。

次に、達成目標が前年事故件数未満と書いていますが、事故は全体的に減少傾向であり、コロナ禍になってから、少し増加・横ばい傾向になりますが、計画を実行して、安全対策や教育啓発を頑張って、「これくらいの目標は達成しますよ」というのであれば、次はもう少し踏み込んだ目標を設定された方がよいのではないかと思います。究極はゼロですが、そこをどのようにするのか、次の将来像の議論では出てくるのかなと思いました。事故発生状況の詳細など、今分かるデータを出していただけるとありがたいです。

【山ノ内代理】

事故における自転車の当事者というのは、自転車が1当・2当どちらの事故件数も、この資料の数字に反映されていると思います。残念ながら自転車は、車の環境からすると交通弱者がほとんどです。自転車の事故は何があるのかというと、自転車が歩行者を怪我をさせたり、自転車同士の事故などということになります。罪名が変わってくるという表現をさせていただきますが、車の方が自転車や歩行者などを怪我させた場合は、過失運転致傷罪。俗に言う、免許証に処罰を与えてしまうものです。自転車の事故における罪名は、過失傷害または重過失傷害という刑法犯になります。そういった事故というのは、残念ながら第1当事者の件数は分からないのですが、おそらくあまり発生していないのが実情です。ただ、「自転車も事故を起こしているんだよ」「当事者になっているんだよ」と何らかの数値で反映できれば、“見える対策”は

あるのかなと、今思いました。何でも自転車が被害者であるという位置付けではないというのは、すごく大事な意見であると思います。自転車による件数は今日調べてきたわけではありませんので、第1当事者・第2当事者を含めて、情報提供について次に向けた課題であると思いました。

歩行者と自転車の発生状況ですが、こちらは分けられます。ただ、横断歩行者という表現になってしまいますが、歩行者といっても色々あります。最近の死亡事故で多いのが、寝込んでいる方。このような方も横断歩行者の位置付けになってしまいますので、寝込んだ方も含めて構わないのであれば、横断歩行者という表現で出すことは可能です。

参考ですが、2月21日までの綾瀬市の横断歩行者の事故は4件です。これは前年比同水準です。ですので、綾瀬市の横断歩行者の事故はあまりありませんが、昨年から大和署管内では6件の死亡事故があり、そのうち横断歩行者が絡む事故は残念ながら5件です。さらに、歩行者に原因があるのは4件です。それでは、何の原因があるのかというと、例えば寝込んでしまったとか、信号無視をしてしまった。そういったものが大いにありますので、確かに横断歩行者に対する対策ということも踏まえたくて、横断歩行者が何件事故を起こしたのかを出すことは重要であると思いました。こちら情報提供できれば、反映させていただきたいと思えます。

【副会長】

ありがとうございます。計画策定のための議論ですので歩行者の事故というものが、例えば、あるエリアの中において、幹線道路の道路横断等ではなく、生活道路の中で事故が面的に起きているような話になると、おそらくゾーン30プラス等の話になると思います。一方、例えば幹線道路の乱横断、無理やり中央分離帯を突っ切り横断するようなものですが、そういった歩行者の事故については、幹線道路側の対策として信号制御や横断歩道、歩道橋という話になってきて、対策がかなり変わってくると思います。自転車に関しても、例えば、出会い頭の事故が多く発生しているような場所があるならば、やはり地域内の対策をしなければなりません。一方、幹線道路の右左折車との衝突が多発する交差点があれば、全然違う対策である自転車通行空間の話になってきます。

このように、どの計画に綾瀬市はチョイスしていくのかというような議論ができる

ように、事故の発生状況の詳細なデータがあるとよいと思いました。

【山ノ内代理】

警察の保有するデータで何が使えるのか考えたところ、番地、町名だと思います。

例えば、吉岡地区や寺尾釜田何丁目とか、そこで事故が何件発生しているのか、データとして出ています。しかし、その事故が乱横断であったのかどうか分かりかねる部分もあります。死亡事故であるならば、すべて実地調査し、「これは乱横断であった」と調べますが、一件一件すべて調べられないところがあります。

発生した町名により、そこではこのような事故が起きている、という情報であれば、出すことは可能かと思しますので、検討させていただければと思います。

【会長】

ありがとうございます。ぜひ連携して、出していただけるところは詳細含めてやっていただけると、計画策定において非常に有効活用できると思います。

【副会長】

地域別の特性をまとめている中に、歩行者・自転車という話が出ています。「特にこの地域は自転車だ」と記載がありますが、これは市民アンケートにおいて、その地域の方が、歩行者・自転車の安全性を課題・重視している。これはこれで、また別の重要なものだと思います。地域内において、速度が低い状態での事故というのは、あまり人身事故になっていなかったり、ヒヤリハットのようものが発生していても、警察の事故データでは把握できていないところもかなり隠れており、市民の訴えとして顕在化してるところだと思うのです。

色々なデータをトータルで見て、どの地域が、特に自転車・歩行者について考えなければならないのかということを検討する必要があるということです。

【会長】

今回は実データを頂いたあと、アンケートで色々聞いていますので、それを比較しながら重点地区を設定し、対策をしていくということですね。今後の課題として、道路ネットワークとして自動車について書いていますが、やはり自転車や歩行者を含

めてしっかり書いたほうがよいかと思います。

【副会長】

次に、公共交通について、今回アンケート調査の結果で、前回より細かい情報提供がなされたところですが、まず1点目で気になるのが、路線バスとコミュニティバスを混ぜて評価されているのではないかということです。バスのネットワークとして捉えて聞いたのではないかという気もするのですが、設問の選択肢を見ると、すごく現場に近いような、例えば、運行便数・時間帯・バスの待ち環境などの話であり、それらは路線バスとコミュニティバスではスペックが違います。ですので、混ざらない状態の情報がないのかなと思います。財政的に民間の努力のみによって運営している路線バスに対する評価と、市が公的財源を投資して運営してるコミュニティバスに対して、市民がどう思っているのかというところは、本当であれば市民の意識が把握できるといいなと思います。

なぜこのようなことを言うのかというと、混ぜない方がよいというのはベーシックにあるのですが、先ほど委員の中から、生活スタイルを変えないといけないというコメントがありました。それは大変重要で、これからバス業界も人的なリソースがかなり少なくなってくる。これから人口減少で労働生産人口も減ってきますので、今までみたいに何でも増やせとか、提供というのはあり得ない、破綻する話ですから、その限られたリソースの中で、どうやって持続可能な交通システムを作るのかと真剣に考えたとき、やはりニーズ側が発想転換しないといけないということです。また、前回計画では環境がキーワードになっていたとお話されてきました。確かに、モビリティ・マネジメントという言葉が6ページに出てきます。モビリティ・マネジメントというのは、どちらかというと交通過多により渋滞・混雑し、「交通手段を転換しましょう」とか、「出る時刻を少し変えてみましょう」といったような、環境や混雑対策ではありますが、今は社会背景が全く違います。もちろん混雑対策も重要ですが、それよりも、むしろ社会背景としてリソースが足りないことに対するモビリティ・マネジメントをしないといけない。そのときに、自分の生活スタイルを変える。これは免許返納の話も入ってくると思うのですが、市民がどのくらい社会のこと、バス業界・公共交通業界のこと、そして市の財政のことを理解しており、そのうえで「このような状況であるならば、自分の行動選択を変えないといけないのだな」と、どれだけ理解

してもらえるのか。一步踏み込むべき新しい視点として入れるべきであると思います。

今までの計画を踏襲していくところもあるけれど、それだけでは絵に描いた餅になります。確実に市民がどう関わるのか、意識改革的なところをどのようにしていくのかということは、次の「将来像の検討」では切り込んでいかないといけないと思いました。

【会長】

ありがとうございます。アンケートは、路線バスとコミュニティバスについて、分析するうえで分けられるのですか。

【都市整備課長】

交通計画の改定にあたり今回のアンケートを実施していますが、これとは別に、コミュニティバスの見直し作業にあたり、コミュニティバスに特化したアンケートも実施しておりますので、その数値は使えると思います。

【会長】

ぜひ、そちらも取り入れながら、進めていただきたいと思います。

今回のアンケートにおいても、回答の選択肢として路線バスとコミュニティバスは一応分かれていますので、もしかすると分けて分析すると、少し差は出てくるのかと思います。公共交通をどうするのかは、しっかり考えていかなければなりませんので、細かく見ていただければと思います。

【副会長】

アンケート結果を細かく見ていたのですが、ちょっと面白い箇所が見つかりました。バスに関して満足・不満足というところがありましたよね。そこでは「運行時間帯が短い」などと多く回答されています。一方、今後の公共交通整備の重要性を聞いている中で、運行時間帯よりも多く、トップとなっているのが「自力移動が困難な人のバスの利用しやすさ」なのです。これについては世代関係なく重要であると言ってい

ます。

【太田委員】

どこのページになりますか。

【副会長】

別冊のアンケート調査結果38ページです。ここに満足・不満と書いてあります。

不満については青色になりますが、薄い青と濃い青を足してみると、上から2つ目と3つ目について不満が多くなっていることが分かります。一方で、44ページに今後の公共交通整備の重要性についてありますが、重要・やや重要が、赤・オレンジになります。大きく伸びているのが、上から4つ目の自力移動が困難な人とか、周辺駅との利便性向上ですが、運行時間帯の拡大や便数拡充よりも群を抜いています。主観的な立場で厳しい意見を出す一方で、利他的なところで、免許返納した方や障がいを持つ方など、1人で移動できない人に対する、バスや自家用有償運送などのモビリティ確保を進めるべきであり、「どこに財源を投入するのかに関しては合意してもよい」という可能性が見られます。さらに年齢層別でクロス集計していますが、46ページの一番上のグラフです。年齢層別に、自力移動が困難な人のバスの利用しやすさについて記載されています。これ見ると全世代で9割近くになり、「若い世代は関係ない」のようなことはなく、全世代がこのように言っているのです。市民の中で、そのように一人で動くことが大変な人については、交通計画において頑張ってもらってほしいともうかがえます。他の設問については、年齢層によって回答が振れますが、この箇所については、福祉的な視点とかけ合わせながら交通計画を立て、様々な社会情勢を踏まえたうえで、行動選択を変えなければならない地域や属性の人たちがいることを、どのように市民へ説明責任を果たしていくのか、すごくチャレンジングなことであると思います。

【会長】

ありがとうございます。綾瀬市は買い物支援など、神奈川県内においても早い段階から実施していますよね。有名なところで、2つほどの地区でやられているとのことでしたから、そのような支援の意識は、従来よりかなりあるのではないのでしょうか。

そのため、全世代含めてこのような結果に出てきているのではないかと思います。この意識と、路線バスやコミュニティバスをどのように上手く繋げられるのかが、この計画の重要な1つになる気がします。

【太田委員】

10歳代を見ますと、 $n = 40$ ですから、回答している対象が少ないですよ。同じ対象ではないから、これを一律に比べると、バイアスがかかると思います。

【副会長】

他の政策や計画との連動なども、あるのでしょうか。

【会長】

そうですね。ぜひ、そのような連携等を含めて進めていただければと思います。今回はこのようにアンケートを実施いただいたこともありますし、様々な議論、御意見を頂戴でき、よかったですと思います。ぜひ、今後はこのデータを基に、来年度の基本方針の策定に向けて、今からデータ収集など、できるところは進めていただければと思います。また、分かりましたら、公共交通におけるタクシーの利用状況のほか、どこまでできるか分かりませんが、大型車など恐らくニーズとして多少あると思いますので、今からでもデータを入れながら、次回以降のテーマである「将来像」に向かって進めていきたいと思います。別冊のアンケート結果分析や、様々なデータがありますので、何か御意見があれば言っていただければと思います。その他、御意見等ありますでしょうか。

(「なし」の声あり)

【会長】

貴重な御意見、ありがとうございました。

それでは、次第3 その他になりますが、事務局から何かありますか。

【事務局】

はい。連絡事項がございます。

まず、1点目といたしまして、本日の議事録及び資料等についてですが、前回と同様にメールにて送付させていただきます。なお、メールではなく郵送をお申し出頂いた方につきましては、郵送にてお送りさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

次に2点目といたしまして、次回審議会の開催についてですが、8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、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【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。

それではこれもちまして、すべての審議が委員の皆様の御協力により、無事に終了することができました。ありがとうございました。

以上で、第2回綾瀬市総合都市交通計画審議会を閉会いたします。