

第3回綾瀬市総合都市交通計画審議会議事録

令和6年8月21日

綾瀬市都市部都市計画課

- 1 日 時 令和6年8月21日（水）
午後2時から3時30分まで
- 2 場 所 事務棟6階 視聴覚室
- 3 議 題
綾瀬市における都市交通の基本方針について
- 4 出席委員 10名
会 長 梶 田 佳 孝
副会長 稲 垣 具 志
委 員 矢 内 陽 子
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 最 上 祐 紀（代理：中川主事）
委 員 池 田 六 大（代理：川田工務担当部長）
委 員 森 田 仁 志（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）小原参事兼課長、加藤主任主事、矢部主任技師
- 8 関係部署 （都市整備課）古川課長、（道路整備課）高橋参事兼課長
- 9 委託業者 （社会システム株式会社）奥ノ坊、梅崎、石部、大山

【会長】

それでは、第3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、古郡委員、小堤委員を指名いたします。よろしくお願いいたします。

それでは次第2 議題です。「綾瀬市における都市交通の基本方針について」事務局より説明をお願いします。

【事務局】

それでは、資料「④議題資料」をお開きいただき、スライド1を御覧ください。

次第2 議題、綾瀬市における都市交通の基本方針について、御覧のとおり4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、議題について御説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、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。

スライド2を御覧ください。

はじめに、（1）これまでの検討の振り返りとして、綾瀬市総合都市交通計画の位置付けについて御説明します。

本計画は、市の総合的かつ計画的な行政運営を図るための基本構想である「綾瀬市総合計画」に即しているほか、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や、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。

スライド3を御覧ください。

続いて検討のスケジュールについて説明します。

改定にあたっては、3か年を予定しており、昨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した。

今年度の当審議会は3回を予定しており、本日の第3回では、計画の基本方針として、将来都市像、都市交通計画の目標と方針について御審議いただきます。

次回、第4回では、都市交通計画に関して、公共交通計画の目標、公共交通ネットワーク、道路の将来交通量推計結果について御審議いただきます。

さらに第5回では、道路整備計画に関して、将来道路ネットワーク、また道路空間構成、次世代モビリティ、自転車ネットワークについて御審議いただきます。

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。

スライド4を御覧ください。

ここからは、昨年度審議した内容についてです。

昨年度の検討の中では、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るとのことから、御覧のとおり、交通を取り巻く社会動向と、交通に関する技術サービスの進展として代表的なものを挙げました。

さらに、技術進展に伴い、近年では、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

していく必要があると整理しました。

スライド5を御覧ください。

次に、昨年度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などから出てくる地域別の課題として、あやせ都市マスタープランにおける地域別構想である6つの各地域の実態に応じて、「a. 幹線道路の交通流の円滑化」「b. 歩行者・自転車の安全性の確保」「c. 公共交通の利便性の向上」を課題として挙げております。

スライド6を御覧ください。

以上をふまえ、次に都市交通の課題と、前回までに皆様から頂戴した御意見を踏まえた対応方針として、こちらのとおり整理しています。

まず、スライド左側の一番上、今後の社会動向等を踏まえた課題に対しては、今後、持続可能な交通システムを作るために市民の意識改革が重要であること。また、ドライバー不足の課題に対しては、路線バスのサービス水準の低下が生じており、路線バスに代わる輸送手段が求められているとの御意見も頂きました。さらには、新たな技術・サービスへの対応などについても御意見を頂きました。

スライド左側の中段、市全域の課題に対しては、交通弱者をはじめ免許返納後の移動の確保などについて御意見を頂きました。

スライド左側の下段、地域別検証からの課題に対しては、幹線道路の交通流の円滑化について交差点の改良のニーズがあるといった御意見などを頂きました。

これらの課題に対する対応方針として、スライド右側に大きく3つ挙げており、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すること。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すること。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、対応を検討することとしております。

以上が昨年度の審議会では整理した課題・御意見とその対応方針になります。

今年度はこの方針を基に、目標や具体的な施策等を御審議いただきます。

スライド7を御覧ください。

ここからは議題（2）都市交通政策の整理について御説明いたします。

綾瀬市の将来の都市交通政策の方向性を設定するにあたって、こちらの表に示す国や県、綾瀬市の上位・関連計画を参照し整理しています。

本日は、この中から特に留意すべき計画を御説明いたします。

スライド8を御覧ください。

まず、国土交通省が示している「第二次交通政策基本計画」についてです。この計画は、主に公共交通の今後のあり方を示した計画であり、その中でも、綾瀬市において留意すべき目標として、「地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現」、「まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進」が挙げられています。

右の図で示しているのは、コンパクト・プラス・ネットワーク化についてです。

薄く広がった市街地を抱えたまま、今後人口減少が進むと、医療や商業などの生活サービス施設や公共交通を維持し続けることが困難となり、徒歩又は公共交通により日常生活を営むことに影響を及ぼすおそれがあることから、人々の居住や必要な都市機能を、公共交通沿線や日常生活の拠点などに緩やかに誘導し、コンパクトで持続可能な利便性の高いまちづくりの考え方です。

綾瀬市の場合、バス路線や幹線道路沿いに誘導することが考えられますが、この点については、次期計画において留意すべき点であると考えられます。

スライド9を御覧ください。

次に、国土交通省が示している「道路ビジョン（2040年道路の景色が変わる）」についてです。

こちらは道路行政が目指すべき、持続可能な社会の姿と政策の方向性が示された計画です。

左上の図に示すように、マイカーなしでも便利に移動できるように、様々な交通モードの接続・乗り換え拠点である「モビリティ・ハブ」や、右上のように便利に安心して移動できる「モビリティサービス」、左下に示すように「交通事故ゼロ」が実現する生活道路、右下のようにバス高速輸送システムBRTや自転車などを中心とした

「道路交通の低炭素化」といった点は、次期計画においても留意すべき点であると考えられます。

スライド10を御覧ください。

次に、神奈川県計画である「かながわ交通計画」についてです。

この計画においては、ドライバー不足に対応するため、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を総動員することが対応策として挙げられています。

また、乗継ぎ等の交通機関同士の「継ぎ目」や交通施設内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑で利便性の高いものとするところである公共交通のシームレス化等の推進や、複数の移動手段や経路の確保、新たな交通サービスの導入が示されています。

この図で示されているとおり、広域の移動を路線バスなどの既存の交通サービスでつなぎ、既存の交通サービスではカバーできないところを自動運転バスやグリーンスローモビリティ、AI オンデマンドタクシーで支えるイメージが描かれています。この点も次期計画においても留意すべき点であると考えられます。

スライド11を御覧ください。

次に、同じく神奈川県計画である「改定・かながわのみちづくり計画」についてです。

この計画では、県内の各地域の道路整備の方針が示されており、図中の黄色い点線表記になりますが、「事業化を検討すべき路線」として、（都）寺尾上土棚線が、綾瀬市に関連するものとして位置付けられています。

スライド12を御覧ください。

次に、綾瀬市の上位計画である「あやせ都市マスタープラン」についてです。

都市マスタープランの中では、このように将来都市構造が示されており、市内のいくつかの地域を、中心拠点、生活拠点、新産業拠点、産業・交通拠点として位置付けられています。

それぞれの拠点に加え、東名高速道路などの「国土軸」、都市計画道路 寺尾上土

棚線や横浜伊勢原線等の「広域軸」など、交通ネットワークとして複数の軸が位置付けられています。

スライド13を御覧ください。

次に、これまで示した上位・関連計画でのトピックを踏まえて、（3）将来交通像の方向性として、まず目標年次と検討の進め方についてです。

次期計画の目標年次は、現行計画と同様に、計画開始から20年後の2046年とします。さらに、計画の実効性を高めるため、短期目標として5年後の2031年、そして中期目標として10年後の2036年を設定します。

検討の進め方についてですが、本日は、長期目標である20年後の2046年において、綾瀬市の交通のあるべき姿である将来交通像のほか、それに向けての基本方針、取組方針などについて議論させていただきます。

次回以降では、中期目標である10年後の2036年までに実現すべきこと、取り組むべき具体的施策のほか、短期目標である5年後の2031年までに取り組むべき実現可能性の高い具体的施策について議論させていただければと思います。

スライド14を御覧ください。

次に、施策の体系図です。

このあと、順にそれぞれの案をお示ししていきますが、まず本計画の核となり、長期目標である20年後の綾瀬市において、実現したい交通のあるべき姿を示す「将来交通像」を位置付けます。その将来交通像を実現するため、先ほどの各将来課題より5つの柱として構成する「基本方針」を位置付け、さらに、基本方針ごとに取り組むべき施策の方針「取組方針」を示したうえ、それに対して具体的に実施していく「施策」を定めます。

本日はこちらの将来交通像から取組方針までの議論とし、次回以降に5年後、10年後である短期・中期目標の各時期までに取り組むべき具体的施策を検討します。

スライド15を御覧ください。

以上を踏まえ、次に、綾瀬市が20年後に目指すべき将来交通像についてです。

事務局案として、御覧のとおり「まちの活力と魅力を支え 豊かな暮らしを明日に

つなぐ あやせの交通」を挙げています。

こちらの案の意図としましては、「綾瀬スマートインターチェンジによる広域アクセス性をはじめ、新たなモビリティなど多様な交通手段により、賑わいや交流を形成し、街の活力創出を支えること」「さらに、誰もが暮らしやすく、より魅力あるまちであり続けるよう、快適で持続可能な交通環境を目指す」ものとして考えています。

市の総合計画や都市マスタープランなどで使われている「活用と魅力」のほか、交通に求められる「つなぐ、支える」といったフレーズを用いて、上位・関連計画に込められた想いを継承しています。

スライド16を御覧ください。

次に、20年後の将来交通像を実現するため、様々な要素を地図上に示しています。まず前提として、これから示すモビリティや拠点の位置、数などはあくまでも本計画改定の議論を進めるうえでのイメージ案であり、具体的に確定されているものではありませんので、あらかじめ御注意ください。

スライド左側には凡例を示しています。

まず地図上、市役所の位置に示す赤く塗られた円は中心拠点。市内各所に示すオレンジで塗られた円が生活拠点。海老名駅・長後駅・湘南台駅に示すピンクで塗られた小さい円と、地図の中心より少し上、東名高速道路上に示す青く塗られた小さい円はそれぞれ交通結節点となります。市内をめぐる青とオレンジの太い点線、灰色の円の線は交通ネットワークとしての軸を示しています。

それをもとに、左側の凡例に続いて示していますが、20年後の交通像として、1つ目、市役所周辺の中心拠点の赤く塗られた円と、市内の各生活拠点としてオレンジ色で塗られた円、さらにはピンク色の交通結節点である駅を結ぶ、オレンジ色の太い点線ですが、これは、基幹的な交通として、駅と市内の拠点の移動がしやすくなることをイメージしています。さらに、中心拠点と生活拠点を、様々な交通手段の接続・乗り換え拠点であるモビリティ・ハブとして位置付け、それぞれの拠点間の移動もしやすくすることをイメージしています。

次に凡例の2つ目、オレンジ色で塗られた円である生活拠点などの周りを、黄色い点線の円でぐるっと囲っていますが、これはシェアサイクルやパークアンドライドなど、新たなモビリティの導入や、地域が自分たちの地域のために行っている輸送資源

などを活用することにより、各拠点からラストワンマイルの移動（＝ 最寄りの生活拠点などから、自宅などの最終目的地までの移動のことですが）、その移動のしやすさをイメージしています。

凡例の3つ目、市役所周辺の赤く塗られた円である中心拠点の周りを、青色の点線の円でぐるっと囲んでいます。これは中心拠点の周囲に都市計画道路や構想路線が整備されることにより、中心拠点への交通の乗り入れを減少させ、回遊性が向上することをイメージしています。

凡例の4つ目、広域軸としている青色の太い点線の矢印ですが、これは都市計画道路寺尾上土棚線の整備や主要幹線道路の4車線化により、広域の移動が快適にできることをイメージしています。

最後、凡例の5つ目、灰色の丸で示した線は、武相幹線（新東名高速道路）の整備により、県内外の他都市との移動がしやすくなることについてイメージしています。その他、地図上に示してはいませんが、市全体に関することとして、脱炭素化の促進、安全安心の道路づくりを挙げています。

スライド17を御覧ください。

次に、以上お示した、20年後の将来交通像を実現するための基本方針を策定するにあたり、まずは、これまでの審議内容や抽出してきた課題、市の状況等をもとに、視点・コンセプトとして「快適」、「多様な移動ニーズ」、「活性化」、「安全・安心」、「環境保全」の5つに絞り、案を作成しました。

スライド18を御覧ください。

まず「快適」についてです。

これまでの審議結果を踏まえた将来課題として、幹線道路の混雑のほか、運輸業における人手不足（公共交通の存続）が課題として挙げられていました。

これらの課題に対応するため、都市計画道路や構想路線が整備されることにより、自動車交通量の適切な配分による幹線道路の混雑解消のほか、基幹的な交通である既存のバスの他、各地域における新たなモビリティにより、人手不足の課題解決につながります。

これにより、道路混雑なく早期に目的地への到着の実現や、多様な交通手段により、マイカーなしでの利便性向上が実現されます。

次に「多様な移動ニーズ」についてです。

将来課題として、高齢単身世帯の増加による移動困難者の増加、子育て支援のニーズの高まり、働き方の多様化、障がい者や外国人の移動の制限といったことが課題として挙げられていました。

これらの課題に対応するため、だれもが制限なく移動できる交通環境づくりを目指します。

これにより、様々な移動手段により選択肢が増え、世代や状況などにとらわれず、あらゆるニーズに合った移動を可能とします。

スライド19を御覧ください。

続いて「活性化」についてです。

今後、綾瀬市でも人口減少による都市の賑わいの低下や、免許返納による移動機会の減少、フレイルの増加が課題として挙げられていました。

これらの課題に対応するため、先ほどお伝えした各拠点にモビリティ・ハブを整備し、都市拠点の結節機能の強化を図り、市民の移動がさらに促進され、ソフト面においても、市民活動が活性化し、さらには都市の活力や地域コミュニティの活性化に寄与する交通環境づくりを目指します。

これにより、賑わいや交流のあるまちで暮らせる、免許返納により移動手段が狭まってしまった高齢者などの移動機会が増え、健康に生活することが実現されます。

次に「安全安心」についてです。

将来考えられる課題として、幹線道路から生活道路への大型車混入や、大規模な災害リスクが挙げられていました。

これらの課題に対応するため、適切に道路が使われ、誰もが安全に移動できる生活道路、さらには大地震をはじめとした災害時においても、復旧復興が早い、備えのある交通環境づくりを目指します。

これにより、生活道路における事故をなくし安心して生活道路が使えること、さらに災害時においても都市機能の維持が実現されます。

スライド20を御覧ください。

最後に「環境保全」についてです。

将来課題として、自家用車・ガソリン車に依存することによる大気汚染の進行が挙げられていました。

この課題に対応するため、公共交通やエコカーの利用を促進し、人々の移動が環境に悪影響及ぼすことのないような交通環境づくりを目指します。

これにより、誰にとっても快適で良好な環境のもとにおける暮らしが実現されます。

以上、これらの5つの柱をもとに、20年後の将来交通像を実現するため、本計画の「基本方針」、さらにそれに付随する「取組方針」を検討します。

スライド21を御覧ください。

先ほどまでの5つの視点・コンセプトに基づき、それに対応した5つの「基本方針」と、各基本方針に付随する「取組方針」を設定しました。

ここで示す「黒い◆」は、取組方針に基づいて考えられる具体的な施策の例を記載しています。こちらについては次回以降の審議会にて議論させていただきます。

まず、基本方針の1つ目は「快適な移動を実現する」です。

先ほどお伝えした「道路の混雑がなく目的地に早く着く」「マイカーなしで駅までの移動、市内の移動ができる」といった市民生活を実現するために、幹線道路、公共交通による広域移動、地域内移動の面で3つの取組方針を挙げました。

まずは、「幹線道路ネットワークの強化」です。県の計画でも示されている（都）寺尾上土棚線の整備や主要幹線道路の4車線化により広域の移動が快適にできる環境整備が考えられます。

2つ目は、「広域移動を支える公共交通の維持」です。近隣駅までの基幹的交通によるアクセスとして、これまでの路線バス等の公共交通ネットワーク・サービス水準を引き続き維持していくための施策などを例としています。

3つ目は、「地域内の移動を支える交通手段の充実」です。こちらも20年後の交通像のイメージで示した「ラストワンマイルを強化する新たなモビリティ」の導入のほか、地域において地域が主体的に行う輸送形態など、地域の輸送資源を活用することで、路線バスやコミュニティバスだけではカバーできなかった移動ニーズにも対応する環境整備を例としています。

基本方針の2つ目は「多様な移動ニーズに応える」です。

1つ目として、「高齢者の移動困難者の移動を促進する交通体系の充実・高度化」、2つ目として、「子育て世帯の移動負荷を減らす交通サービスの提供」です。たとえば、AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適な配車を行うシステムであるAIオンデマンド交通の導入が例として考えられるほか、近年言われています「シームレスな移動」の実現として、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通施設内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑で利便性の高いものとし、具体的には、バリアフリー対策、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大等が考えられます。

スライド22を御覧ください。

3つ目は「都市を活性化する」です。

人口減少・高齢化に対応し、都市を活性化するための取組方針を2つ挙げています。

1つ目として、「都市拠点の賑わいを支える交通結節点機能等の強化」として、先ほどからお示ししているモビリティ・ハブの導入を例として挙げています。モビリティ・ハブを通じて市民の移動や交流が促進されるだけでなく、モビリティ・ハブ自体も地域の賑わいや交流の拠点として整備することも有効であると考えられます。

そのためには、ハード面の整備だけでなく、2つ目で挙げているように、ソフト面の「市民参画型の中心・生活拠点づくり」により、地域コミュニティとして中心・生活拠点をつくることにより、市民の活動の活性化、ひいては都市の活性化につなげていくことも重要です。

4つ目は「安全・安心に暮らす」です。

先ほど、視点・コンセプトにてご覧いただきましたが、交通安全と防災の観点から取組方針を挙げています。

取組み方針の1つ目として、事故防止の観点より「生活道路の安全な交通環境の形成」を挙げています。生活道路では、子供や高齢者が安心して通行できるように、通過交通を防ぐほか、歩行者や自転車利用者が安心して移動できる環境の整備を例として挙げています。

取組み方針の2つ目として、巨大地震や豪雨災害に備えて、「災害に備えた交通基盤の整備」として、災害に強い道路施設など、交通基盤の整備を挙げています。

最後に、5つ目は「環境に負荷をかけない」です。

「脱炭素の推進」として、現行計画にも位置付けられていますが、環境に配慮した車両導入の促進のほか、自転車や公共交通の利用促進などが考えられます。

スライド23を御覧ください。

最後に、次回のスケジュールですが、11月に第4回を予定しており、都市交通計画に関して、公共交通計画の目標、公共交通ネットワークのあり方、また、将来交通量の推計結果等についてお示しいたします。

資料の説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございます。本日は、先ほどにもありましたとおり、都市交通の施策、そして20年後の将来交通像、その交通像に対する目標と基本方針、取組方針までということになっております。

それでは、今の説明に対して、御質問・御意見がございましたら、お願いできればと思います。いかがでしょうか。

【太田委員】

2つお聞きします。

まず、20年後というと、寿命も延びていますし、就業人口も変わっているし、外

国人もさらに増えているし、年齢構造も変わってくると思うのですが、それらの数字等を踏まえなければならないと思いますが、その点をどのように見ているのか確認すべきだと思います。

2つ目は、22ページの5に「環境に負荷をかけない」と書いてありますが、これは20年後ではなくて今やることではないでしょうか。「自転車の利用促進」、「公共交通の利用促進」、これらは今すぐやったらよいと思います。

あまりにも将来のことを言うと、その間には市長や職員が変わり、その他の人たちも変わるため、再度「ここで御破算してやり直そうよ。また20年後の目標を作ろうよ」ということをずっと繰り返すようになると思うので、まずできるところへもう少し変えていく必要があると思います。

【会長】

ありがとうございます。事務局、お願いいたします。

【事務局】

1点目は人口推計というお話だと思うのですが、この計画に限らず、基本的に計画策定の際などは、将来予測の人口、あくまでもその時点の推計ですけれども、それを見ながら計画を練っていくということは、この計画についても同様のやり方になるかと思います。

【太田委員】

20年後は8万3,000人の人口がどうなるのでしょうか。寿命もさらに延びると思うのです。それから、健康な高齢者も増えるとか、アンノウンなファクターが多いので、20年後のざっくりした夢は語れるけれども、細かいレベルまではなかなか落とし込んでも、前提がずれると、また変わってきてしまうような気がします。

【社会システム株式会社】

参考情報ですが、将来の人口推計というものが出されておまして、綾瀬市の人口は、現状は8万人程度いますが、2040年時点で7万6,000人に減少する見込みです。過年度の審議会資料の中でお示ししていたものもございますので、それらも

踏まえて再度、今回の計画を作っていければと思います。この人口については公表されているものを使用しています。

【太田委員】

もっと高齢者が増えて若年者が減るとか、外国人が増えるとか、それらはどうでしょうか。

【社会システム株式会社】

まず、75歳以上の高齢者については、現在1万4,000人ほどですが、2040年で1万2,000人程度にやや減少するとしています。

【太田委員】

高齢者は、そのときには80歳とか85歳以上になっていますよね。

【社会システム株式会社】

そうですね。後期の年齢層は上がっているかと思います。ただ、外国人については、特に予想が難しいのですが、近年の動向を見ていると、おっしゃるとおり徐々に増えているというところで、恐らく、この傾向が将来も続けば、外国人の比率はもう少し高くなるということは考えております。

【太田委員】

今、5%を超えていますよね。

【事務局】

令和4年時点で市内に4,000人の外国人の方がおります。

【太田委員】

今、市の人口が減らないのは、日本人は減っている一方で、外国籍の人が増えて維持しているという構造になっているのです。経年変化を見ていただくと分かると思います。そういうことを踏まえていくと、“今の状態の20年後”を考えているような

気がしてならないという感想です。

【事務局】

2点目の「環境に負荷をかけない」は20年後の目標ではないのではないか、今ではないかということについてです。この環境の目標に限らず、これから細かい施策を練っていく中で、既に取り組んでいるものも当然出てくると思います。ただ、20年後という大枠の中で、環境を無視してよいというものではありませんので、大枠としては、継続のような形にはなるかと思います。しかし、それらについては、今後に細かい施策を練っていく中で、先ほど説明したとおり、20年後だけを見るのではなく、10年後、5年後、今、委員から1問目に質問があった推計の部分は、当然、変わってくることもあるかもしれません。計画を策定して終わりではなく、最初のお話ししたとおり、前計画は検証をあまりやらずに来てしまったという反省点を踏まえて、今回は、途中途中で見直し、検証していくということを最初の目標に掲げていますので、そのように進めていきたいと思っています。

【太田委員】

分かりました。

【会長】

ありがとうございます。20年後といっても、10年後、5年後もあります。多分、早めに取り組めるものからどんどんやって、それを継続していくというようなところになると思います。

【太田委員】

20年後も環境が大事なテーマであることは、私もそう思います。でも、具体的に何をやるのかというと「脱炭素化の推進」、「自転車の利用促進」です。「自転車の利用促進」は20年後ではなく、今やるべきではないでしょうか。

【会長】

もちろん今もやると思います。まず5年後にやらなければならないこと、さらに2

0年後も同じようにやらなければならないかもしれないということですね。自転車の利用促進の継続なのか、このあたりをどう書くのかというところもあると思いますが、とにかく早めにやらなければならないのは、その必要があると思います。その点は、5年後の話も次回以降で審議しますので、その中で早くやらなければいけないもの、これはもう少し後でもいい、そういったところの議論をやりたいと思いますので、よろしくをお願いします。

その他ございませんでしょうか。小堤委員、お願いします。

【小堤委員】

先月、新しいお札が発行されまして、次第に普及してきましたけれども、お札が変わるたびに、バス事業者としましては運賃箱の変更が生じ、約200万円と高額になります。

この資料の冒頭に「キャッシュレス決済」という項目がありましたが、バス協会としましては、現金しか使えない方などいろいろありますけれども、そういった方々にも御迷惑をかけないように、将来的には完全キャッシュレスバスの導入を検討している状況です。キャッシュレスバスを導入することによって運賃箱の変更もなくなりますが、もう一つ、乗務員さんが不足する中で、乗務員さんの負担が軽減されるということ。また、バス営業所の中で現金の換金や保管という業務が発生しておりますので、そういったものも軽減されるという観点から、完全キャッシュレスバスを目指している方向性もあります。それらにつきましても新しい技術の活用になるのか分かりませんが、将来、御検討いただければと思いますので、よろしくお願いします。

【会長】

ありがとうございます。

【事務局】

貴重な御意見をありがとうございます。なかなか分からない現場の声は貴重な御意見として、取り入れさせていただきたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。最近、ＩＣカードの問題が熊本でも出ていましたが、システム更新が非常に大変だということですので、そのあたりをどのように解決していくのかということになると思います。

それでは、他にはございませんでしょうか。

【副会長】

先ほどの太田委員の御発言と同様になりますが、２０年後の綾瀬市における社会情勢の想定が何であり、それに基づいてどのようなビジョンを描くのかというところは、少し欠落していると思いました。ですので、近い将来策定される計画の中には、それらのロジックが書かれていなければ、絵を描いただけになってしまうと思います。何かしらの根拠などに基づいてビジョンを描くように、客観性かつ具体性といったようなものが要るのかなと思いました。

そのことに関連して気になるのが、コミュニティの話や市民参画の話がありました。資料２２ページ目の「都市を活性化する」というところで拠点づくりなどのお話があったと思いますが、これを実現するにあたり、例えば２０年後、綾瀬のいろいろな地域の中にハブができて、拠点ができて、みんながその拠点に集まって賑わっているというのが２０年後のビジョンですね。それをこの計画だけで実現することは、私はできないと思います。これは交通の話なので、モビリティの管理や運用などの話ですから、大きなまちづくりの話や都市計画の話、あるいはコミュニティにおける活性化であれば、そのコミュニティの話。さらに福祉的な政策との連動・協働・調整・整合といった話が出てくると思うのですが、それぞれの計画の２０年後は一体何を想定して各部局が動いているのかというようなところの足並みが揃っていないと、「交通だけのハブを作りますよ。」「そこにみんな集まって活躍していますよ。」ということが全庁的に本当に実行可能なのか気になりましたので、すぐにはお答えできないのかもしれませんが、部局をまたいだ連動・連携は実現可能なのかというところを教えてくださいたいと思います。

【会長】

事務局お願いします。

【事務局】

ありがとうございます。16ページの「20年後の交通像のイメージ」として、中心拠点や生活拠点など、あくまでもイメージであり、確定ではない旨の説明をさせていただきました。しかし、この図は基本的に市の都市マスタープランに掲げているものがほとんどになりますので、確定ではないと御説明しながら、マスタープランに掲げている各拠点にもなりますので、そこを中心に回していくのは、必然的になろうかと思います。

連携についてですが、市の目標として都市マスタープランに掲げているもので、都市計画課だけではなく、全庁的に共通認識があるということが前提としてあります。また、この審議会を運営させていただいている中で、やはり連携という部分が重要になりますので、当審議会の前に市の関係部署が集まり、意思疎通を図り共通認識を持つという会議を進めています。特に、これから具体的な施策という話になりますと、事務局である都市計画課ではなく、実行していただかなければならない所管課がそれぞれ出てきますので、引き続き連携を図りながら、同じ方向をみんなで向いて練っていけるように考えています。

【副会長】

ありがとうございます。

都市マスタープランは、基本的には、綾瀬市だったら都市部マターで、さらに部局をまたいだ先があると思うのですけれども、そのさらに上の基本計画のところにも、共通認識としてなされているということですね。

【事務局】

そうです。

【副会長】

分かりました。よくある話ですが、ある部局はすごく頑張っているのに、他の部局はそこまでではなく、むしろ「勝手に何を言っているのか」と思ってしまうような状況は、他の自治体でよく見かけます。部局間において、そうならないようにしたほうがよいという話です。

【会長】

ありがとうございます。

他にございませんでしょうか。矢内委員、お願いいたします。

【矢内委員】

素人の意見ですが、このような会議において策定した計画について、市民への周知や、どのように理解してもらうのかという視点は、この会議で話をしていくものなのか、別のところなのでしょうか。これまでも様々な会議や計画策定などに関わってきましたが、「自分は市民なのにこれまで知らなかったけれど、会議に出てみると、こんなに真剣に話をされているのか」ということを感じており、“綾瀬市はこのように考えていきたい”ということが、生活している市民にもっと伝わらないと、きっと実現していかないのだらうと思います。その他に綾瀬市の現状で言うと、市内の移動手段がすごく悪いと感じているのですが、それらに関しても先ほどの図のように、例えば、“路線バスとコミュニティバスのこのような組合せであれば、ここからここへの移動がよい”というように、これからいろいろな計画を策定していくためには、先ほど述べた大きい意味と、今のは小さい意味になりますけれども、市民にどう理解してもらうのかという視点は、すごく必要であると思いました。

【会長】

市民にどう周知させるかということだと思いますけれども、そのあたりはいかがでしょうか。

【事務局】

貴重な御意見ありがとうございます。

交通は市民にとって身近な問題であり、綾瀬市内においても、当然として地域柄も場所によって異なりますので、それらを踏まえまして、それぞれの地区の人はどう考えているのか御意見を聞くため、アンケート調査を実施させていただいたところです。

乗換えについてですが、乗換えをゼロにするというのは現実論として難しいと思います。しかし、そこをいかにスムーズで楽にして、乗換えと感じないぐらいにできないかということを、大枠の目標として掲げ、実際には詳細な施策の中でどうやってい

けばそれらの課題が解消されるかは、この後、細かく議論に出てくるのだと思います。

計画の周知についてですが、この計画に限らず市で策定している計画は、基本的にはホームページの掲載をはじめ、様々な周知を行っていますが、それらを見てもらえる方は見てもらえるけれども、「そこにあることを知らなかった」という方もいます。これから先の話になるのかもしれませんが、広報も含め、なるべく多くの市民の方の目に届くような形で周知していけたらと思っています。

【会長】

ありがとうございます。

山ノ内委員、安全の観点から何かございませんでしょうか。

【山ノ内代理】

先ほどの自転車の導入は確かに課題としてはありますが、車を手放さなければならぬと思いますので、その点はすごく難しいと思いました。確かに、自転車に替えれば排気ガスは減るのですが、今まさに車でしか移動しない人をどうしようというのは、一番難しいと思いました。

【太田委員】

自転車専用レーンを設けるということもありますよね。

【山ノ内代理】

自転車専用レーンを設けたとしても、それを知っていても守らない人も出てきますし、非常に難しいと思います。

【太田委員】

ヨーロッパとか中国では、それでうまくいっていますよね。

【山ノ内代理】

それもありますが、公共交通機関の発達のほうが先決すべき課題であると感じました。車を減らすには、車を使わなくてもよい社会が求められます。車は健康ではない

方も乗れる場合があります。しかし、自転車はどうしても漕がなければならないため、健康な方しか乗れないのかなという考えもあると思います。

【太田委員】

今は電動自転車もありますが。

【山ノ内代理】

電動はアシストするので漕ぐ必要があります。一方、シニアカーですと、おそらくガスが出るといいますので、こちらも難しいと思いました。キックボードであれば少しは減るかもしれませんが。

【会長】

綾瀬では、キックボードは結構走っていますか。

【山ノ内代理】

いや、ほとんどいないです。大和市ですら数台見るか見ないかですね。

【会長】

では、そういう事故なども、まだ発生していないということですね。

免許返納は結構多いのですか。

【山ノ内代理】

免許返納は多くなっていますが、数年ですぐに多くなるものでもありませんので。

【太田委員】

それは、手放したら不便だから手放せないということです。手放しても便利な街であれば、皆さんは運転が怖いのでずっと前に手放していると思います。

【山ノ内代理】

おっしゃるとおりです。

2月のときにも言いましたが、御自身の判断で返す人は少ないのです。やはり、御家族の方からの援助で返されています。警察が返せとは言えません。返した後に、「免許証を返したことによって仕事がなくなったじゃないか。どうしてくれるのか」と訴えられても困りますので。それが実情になります。

【会長】

分かりました。ありがとうございます。

【副会長】

今のお話について6ページになりますが、前回の審議会までで、都市交通の課題や、そこで出された委員からの意見をまとめて、それを今日の議論につなげるために、対応方針といったものを、この3つの柱として立てられたというようなページだと思います。右に3つまとめられているところに明らかに足りないと思っているのは、先ほどのコミュニティの形成や拠点づくりというようなところにも繋がってくるほか、御発言いただいた市民への周知の話もあるのですが、市民参加などソフト的な話、免許返納のサポートや、そういったものに対する理解の促進とか、それらの話がないと思うのです。

「公共交通のあり方の検討」の中に「最適な公共交通のあり方を検討する」と書かれていて、これにどこまでの意味合いが含まれているかによりますが、その腹積もりとして、地域公共交通会議のようなものを開催してコミュニティバスの最適な運用方法を考えるということだけなのか。あるいは、それぞれの地域に適したモビリティを、地域が主体となり、住民が「このままだと交通が無くなるため、どうやって支えるか」といったようなところまでやるのか。そういった「最適な公共交通のあり方の検討」ということを、どこまでアクションプランに落とし込んでいくのか気になりました。

「道路ネットワークの検討」も、どちらかというとはハード整備というようなイメージですね。だから、ここに書かれていることは、どちらかというとは古典的な交通計画のいわば供給側の考え方にすごく偏っているというイメージがありました。物言いが悪くて申し訳ないのですが、いわば需要側、移動したい側の発想の転換とかパラダイムシフトみたいなことをいかに促すのかというようなことが、恐らく、先ほどおっしゃっていた20年後のビジョンで求められてくるハードルなのかなと思い、免許返

納の件もありましたので、お話をいたしました。

【会長】

ありがとうございます。何かございますか。

【都市整備課長】

今、御意見いただきました「最適な公共交通のあり方」ということで、議論いただいている20年後というところではないのですが、現状の移動ニーズがコロナ禍ですとか高齢化、様々な社会情勢の中で変化するということもありながら、さらに現在、公共交通を担っている公共交通事業者も、2024年問題といったところから、我々としては、既存の交通事業者の皆様と意見交換させていただきながら、交通事業者の皆様も、今の交通を維持するために必要ないろいろな改革、運転士の処遇改善ですとか、そういったことに取り組まれております。しかし、今後20年後を見据えて、好転するということはなかなか難しいという展望をお持ちになっている。それに必要な新たなモビリティですとか、環境づくり・整備、また一自治体だけでできるものではないと思いますが、国の交通規制緩和ですとか、そういったものを全体として取り組んでいかなければならないという共通の課題の中で、今できる公共交通のあり方を進めているというところでございます。

この計画において20年後というかなり先の情勢を見据えた中での取組みについて、すぐにはお答えするのが難しいかとは思いますが、今、国や県などで出ている計画なども踏まえて、それに即して実態として取り組んでいければと思っております。

【副会長】

ありがとうございます。もちろん、今おっしゃったことは粛々と続けるべきであると私も思っています。先ほどの発言が分かりにくく申し訳ありませんでしたが、私が申し上げたかったのは、事業者側のいろいろな状況とか国の政策動向などを見据えながら、最適な地域公共交通のあり方を考えていくということと同時に、多分、それだけですと無理だと思うのです。綾瀬だけではなくて、いろいろな自治体も。おそらく私の意見である、“市民の意識改革”というようなことも書いていただいています。自分ごととして交通政策をどうするのか。20年後になると僕も高齢者に片足が入る

ので、「今のままでは自分は動くことができないな」と思い、いろいろな自治体で発言させていただいているところです。市民参画など、そういうようなところは、ここではないのですかね。こういうところに入れてしまうと、くどいでしょうか。

【会長】

「最適」の中に、ハードもソフトも入っているということでしょうね。

あとは、最後のほうの施策において、どのように住民も参加しながら一緒にやっていかなければならないのか、進めるということでしょうね。また、令和7年度に議論する施策の展開・目標の設定のところでも、担い手としての市民の参加や連携も入ってくるのではないかと思います。確かに、書き方としてはハードに偏っているというような見方はありますが、ソフトももちろん今から重要でありますので。みんなで支えていかなければ無理なのは分かっていますから、そういったところも含めて連携することはあるだろうと思います。

【副会長】

多分、都市部ではないのかもしれないですね。そういった意味では、先ほどの横断的な部局をまたいだ連携を考えておかなければ、絵に描いた餅になってしまうのだろうというような気はしました。

【会長】

ありがとうございます。

今、ドライバーもボランティアでいいじゃないかと、地域輸送についても国会でやっていますから、そのあたりも連携していくことになると思います。

【古郡委員】

今、20年先のことを言っていますが、私も以前からずっと委員をしています、全然変わっていないですよ。本当のことを言って申し訳ないのですけれども。だから、もっと真剣に市も考えていかなければならないと思いますし、綾瀬市だけではなく、近隣の市との連携もしていかなければ、綾瀬市だけの交通網をよくしようといっても絶対に無理なことです。前回改定の資料とみんな同じようなものを書いてあります。

それでは発展しないです。今、太田委員が言われましたけれども、20年後のことを考えたって駄目ですよ。直近のことを考えていかなきゃ。極端に言えば、明日のことをどうしようかと。そうしていかなければ絶対に駄目だと思います。

【会長】

ありがとうございます。

今日は20年後ということでしたので御理解いただき、次回以降に5年後など近々の話もやりますから、ぜひどんどん言っていただければと思いますので、よろしくお願いします。

その他ございませんでしょうか。川田代理どうぞ。

【川田代理】

先ほど市民参加というようなお話があったかと思いますが、この全体の物語を市民参加レベルで語るということはなかなか難しいです。ただ、この後の施策で細かいものが出てくると思います。例えば、「ここの町内会だとかこの地域で、バスのことを考えようね」とか「ここでは自転車をもっと便利に使えるようにしようね」ということがおそらく出てくるので、そういう的を絞った議論の際は、市民の方が前に出てくるようなやり方が、他の自治体でもあります。話していくと、だんだん「これは自分たちでもできるよね。やろうよ」というのが出てくるかもしれません。そういったときに、今考えられているようなことをやってみたらどうか、という投げかけをしていければよいのかなと思います。

もう一点、22ページぐらいのところで、「整備」という言葉がいくつか出てきます。先ほど先生方もおっしゃったように「整備」というと新しく道路を造るなどというところですが、実は、この「整備」の中には、今あるものをより生かすとか、活用するだとか、そういう視点も多くあります。例えば、「安全・安心に暮らす」の取組方針4-2に「災害に備えた交通基盤の整備」がありますけれども、新しく大きな道路を造れば、確かにそれは災害に備えたことになりますが、例えば、今、市役所の前で無電柱化、電線を地中に入れるという工事を県でやっているところです。ただ、全然、道路の幅が広がっているわけでもないですよ。けれども、倒れるものがなくなる、そういった邪魔なものがなくなるから交通・歩行者にも安全になるというような

ことを、今、市役所の前でやらせていただいています。そういうところは、先ほど御意見がありましたけれども、やる前とどう変わったのか。実際、変わっているのです。ちゃんとそういうところがある。だから、そういうところを見せていくようなこともやっていかなければ、何でも「整備」という言葉でくくってしまうと、そこが伝わらないと思うのです。

先ほど、バスのお話もありました。バスがないところはいっぱいあります。けれども、まだ綾瀬にはバスがあるのです。それをさらにより便利にするためにキャッシュレスを使いましょうとか、そういうことに今取り組まれているので、この「整備」の中には、賢く使うじゃないですけども、そういった視点も入っているのだと。今の時点ではそれを書き込めないで、次の施策などの分かりやすいところには、そういった言い方や触れ方を織り込んであげると、市民の方の理解も高まるのではないかと思います。

【会長】

ありがとうございます。事務局、何かありますか。

【事務局】

貴重な御意見をありがとうございます。

やはり、同じことをやっても見せ方で伝わる・伝わらないが当然あると思うので、今いただいた御意見を、今後の資料作りの中で参考にしていけたらと思っています。

【会長】

ありがとうございます。それでは、他はございませんでしょうか。

皆川委員、いかがでしょうか。

【皆川委員】

全然関係ない話なのですが、市のボランティアをやっていまして、その主婦たちの中で、新しい市長さんから直接伺ったわけではないのですが、「モノレールについて言っていたよ」と結構盛り上がっておりました。見事当選されたのですが、それは現実的にどうなのかなと思いました。

【会長】

いかがでしょうか。

【都市整備課長】

橘川市長の公約において、公共交通の充実を積極的にお示しをしてきた中で、モノレールという表現もございましたが、まだそれについては国内で実用化されていないなか、そのような新しい交通の研究が進められていることは私どもも承知しております。ただ、実際にそれを実現・実用化となりますと、当市の交通環境などいろいろ考えた場合、他に研究されている取組みなども注視させていただきながら、情報収集というような形で進めているというような状況でございます。

【会長】

ありがとうございます。

やはり、主婦の方たちの間ではモノレールはいいなと思われているのでしょうか。

【皆川委員】

すごく盛り上がっていました。

【会長】

期待があるのですかね。

【古郡委員】

前回の時もモノレールが課題の中に入っていましたが、なかなか実現できないところがありますよね。

【会長】

ありがとうございます。

確かに、20年後というモードもいろいろ出てくるでしょうし、前提条件なども大きく変わってくることもあります。今回の資料の中でも、書き方や漏れなどがないか、そういったところも見ていただければと思います。もう少し表現を付け加えたい

とか、そういうことがあればぜひお願いしたいと思いますが。

【副会長】

2点ありまして、まず1点目は簡単な確認です。5ページ目の「地域別の課題」について、前回整理されていたことを再掲されているのではないかと思いますのですが、a、b、cがあつてbが「安全」ですよね。綾西地域だけ「安全」が無いのですが、これは問題なし、課題なしということによいのでしょうか。「安全」はどこでも重要な視点であると思う一方で無かったのが確認です。

【事務局】

こちらの集計は前回アンケートを基に出した結果でして、意見がゼロだったかという、ゼロではなかったと思います。しかし、少しずつ地域ごとの特色というか、「この地区ではこういうふうに考えている」ということが分かりやすいよう、地域の中で順位が高かったものを、こちらへ載せているというのが現状です。

【会長】

地域別の主な課題ということですね。したがって、ゼロではないですね。

【副会長】

公共交通が書いていないところは、特に公共交通も課題として捉えなくてよいのかとか、そのような見られ方をすると嫌だなと思いました。資料が独り歩きしてしまったときに、そのようなことが不安でしたので述べさせていただきました。

【会長】

そうすると全部同じ結果になりますね。

【副会長】

全部同じになってしまうので、かなり具体性を持った課題をまとめられたほうがよいのではないかと思います。これでは「どの地域も、それはそうだね」と、一般化させてしまっていると思います。ただ、幹線道路の話は渋滞が激しいところに出てき

やすいというのは分かるのですが、他に例えば、歩行者・自転車の安全性の何なのか…とか、公共交通の何なのか…みたいなのがまとめられているほうが、地域別の特性をリフレクトさせた資料になると思いました。

2点目にバリアフリーの話ですが、18ページ目で、バリアフリーなどもユニバーサルデザインのまちづくりのようなことも、この交通計画の中に多少絡んでくるのではないかと思いますのですが、「多様な移動ニーズ」というところで、高齢単身世帯、子育て、障がい者、外国人といった配慮が必要な人たちというようなところですけども、その右のところに「だれもが制限なく移動できる交通環境」とあって、「様々な移動手段により選択肢が増え、あらゆるニーズに合った移動ができる」というようなことが書かれています。市の中のこの地域からこの地域に行くというニーズとともに、地域の中で回遊できるような環境といったようなことは、先ほど、道路が変わるといいう国の話や、ウォーカブルの話。立地適正化計画では、基本的には中心市街地を歩かせるような話があったりしますので、拠点の周りでの質の高い回遊性を作っていくとか、ウォーカブルな拠点づくりを目指すとか、そういったニュアンスが入っていると、今後具体的な議論に進みやすいのではないかと思います。公共交通だけではないというようなところも滲ませていただけるとよいのかなと思います。恐らく、先ほどおっしゃっていたように、今後の議論の細かい施策の中で出現してくるのではないかと思いますけれども、出現することを期待してコメントさせていただきたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。

初めの5ページのところは、報告書のときにどう書くかですね。先ほど言った個別のところも入れながら、地域の特徴をぜひまとめていただければと思います。

それでは、他はございませんでしょうか。

【川田代理】

先ほど、なかなか、いろいろなものが進んでいないのではないかというお話がありましたけれども、住んでいると分からないものも、外から見ると意外と分かるのです。

例えば、外国人が増えたのではないかという1つの要素は、綾瀬インターができた

から周囲に工場などができて、そこに勤める人が出てきたとか、そこに繋がる人が出てきたということがあると思うのです。ただ、それを数字で出せといっても、なかなか分かりにくい。例えば航空写真を見ると歴然としているのです。1960年ぐらいと今を比べると明らかに違っています。そのように、市民に伝わりやすい、分かりやすいツールで説明するなどがあると思います。

実は、そういうところで交通の流れは当然変わってくるので、私が警察の方へ「交差点の信号の長さをちょっと変えてください」と、よくお願いしています。実は、それだけで、物凄く車の流れが変わるだとか、歩きやすくなるだとか。あるいは、事故があったときに歩行者の青時間をちょっと増やすだとか、実は、すごく細かいことをいっぱいやっているのです。多分、今後そういう議論が出てくると思うので、「やっていないじゃないか」となったら、「こういうことをやっています」と言いながら、次の議論ができるように準備していくということも一つかなと思います。

【会長】

ありがとうございます。そういったところをいろいろやられていると思いますので、報告書も含めて見やすいようにしていきたいと思います。

他はございませんでしょうか。中川代理、何かございますか。

【中川代理】

県では「かながわ交通計画」というものがありますけれども、やはり、地域別課題にあるように、県内の東部と西部でも違うように、同じ市内でもかなり状況は違いますので、大枠として県とか国の計画は見つつも、個別の地域に合った計画になればよいと思いますので、そういった部分を注視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。

方針ということですので、具体に入ってくるとまた様々な議論が出ると思います。それで再度フィードバックという可能性もございますので見ていただき、今回は基本方針、取組方針、20年後のイメージということでしたけれども、何かございましたら事務局へ言っていただければと思います。

それでは、よろしいでしょうか。この議題については終了ということにさせていただいて、3番の「その他」に移りたいと思います。「その他」について、事務局から何かございますでしょうか。

【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、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いただ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、次回審議会の開催ですが、先ほどの説明にもありましたが、11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。

【会長】

ありがとうございました。

ただいまの説明でよろしいでしょうか。

あと、全般を通して何か御意見等がございましたらいただければと思いますが、よろしいですか。

(意見無し)

それでは、本日も貴重な御意見をいただき、ありがとうございました。

これにて第3回綾瀬市総合都市交通計画審議会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。