

第4回綾瀬市総合都市交通計画審議会議事録

令和6年11月20日

綾瀬市都市部都市計画課

- 1 日 時 令和6年11月20日（水）
午後2時から3時45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計画について
- 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 太 田 淑 夫
委 員 古 郡 保 正
委 員 小 堤 健 司
委 員 最 上 祐 紀（代理：中津川副課長）
委 員 水 谷 俊 輔
委 員 池 田 六 大（代理：川田工務担当部長）
委 員 森 田 仁 志（代理：塚本交通第一課長）
- 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、大山

【会長】

それでは、第4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、矢内委員、太田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計画について」事務局より説明をお願いします。

【事務局】

それでは、「④議題資料」のスライド1を御覧ください。

次第2 議題、綾瀬市における都市交通計画について、御覧のとおり5つの項目に分けて、順次御説明いたします。

なお、本日は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の担当者も同席させていただきますので、よろしくお願いいたします。

スライド2を御覧ください。

本日、第4回では、綾瀬市における都市交通計画の中でも、公共交通の方針や施策等について御審議いただきます。

まず、前回までの振り返りをしたのち、今回議論する内容についてお示しします。

スライド3を御覧ください。

はじめに、計画の目標年次についてです。

前回の第3回で審議いただきました20年後までに実現したい将来交通像、基本方針、取組方針を見据えて、本日は、10年後の2036年および、5年後の2031年までの施策の方向性について審議します。

なお、そのうち、道路整備に関する施策については次回以降に審議しますので、本日は、バスや新たなモビリティなど、公共交通を中心とした内容となります。

スライド4を御覧ください。

次に、本計画の位置付けですが、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具体的な政策の展開を図っていくものになります。

スライド5を御覧ください。

施策の体系図です。

前回の会議では20年後にあるべき将来交通像を定め、それに基づく基本方針、取組方針について審議いただきました。

本日は、それに基づく一番下の各施策についてが議題となります。

スライド6を御覧ください。

20年後の交通像のイメージについてですが、こちらの図で示すとおり、あやせ都市マスタープランでも位置付ける中心拠点、生活拠点をモビリティ・ハブとして、それらを公共交通や道路ネットワークで結び、広域軸、都市軸を形成すること。さらに、広域移動のみならず、近隣での移動がしやすいよう新たなモビリティや地域の輸送資源などを活用して、移動がしやすい環境を形成することについて御審議いただきました。

スライド7を御覧ください。

先ほどお示した体系図の詳細となる、施策の基本方針についてですが、御覧のとおり1～5の基本方針と、それに基づく取組方針を位置付けました。

スライド8を御覧ください。

前回の審議会で頂いたご意見とその対応についてです。

1つ目、20年後のビジョン、計画の実現時期について、需要側、移動したい側のニーズを基に、客観性のある想定に基づいて20年後のビジョンを描くべきといったご意見をいただきました。これについては、後述する各施策の取組方針の冒頭で、施策の背景となる将来課題、社会動向等に関する情報を整理し、需要側のニーズや課題を踏まえたうえで、施策を挙げています。

2つ目、20年後の将来のことだけでなく、直近のことを考える必要があるというご意見をいただきました。これについては、先ほどお伝えした通り、短期・中期を含めた施策等について議論できればと考えています。

3つ目、課題を踏まえた取組方針の設定について、課題の書きぶりがハード整備に偏っており、市民参加などのソフト面の話が不足しているといった御意見をいただきました。これについては、ハード整備のみならず、ソフト面の制度に関する施策も挙げるよう考慮し、対応しています。

最後4つ目、計画の市民の周知について重要であり、綾瀬市の考えが市民に伝わらないと計画が実現していかないと思うといった御意見をいただきました。これについては、次年度に計画素案のパブリックコメントを実施するのと併せて、計画策定後は、なるべく多くの市民の方の目に届くような形で周知するように検討するとしています。

スライド9を御覧ください。

そのほか、施策のあり方に関するご意見と対応は、こちらに示す通りです。

バスのキャッシュレス化や、庁内各所管課との連携、バスの乗り換えや、自転車の利用推進に伴う課題等について頂戴しました。それぞれの御意見を踏まえての対応方針は右に記載のとおりです。

スライド10を御覧ください。

これからは、本題となります公共交通の施策について説明いたします。

まず、(3)公共交通のネットワークの方針についてです。

スライド下の図は、先ほどのスライド6「20年後の交通像のイメージ」のうち、公共交通に関して示した図になります。

図の左右にあります交通結節点（市外の主要な駅）と、図の真ん中には、バス停留所の周辺や移動が不便な住宅地などに、シェアサイクルなど様々な交通モードの接続・乗り換えが可能な拠点のことである「モビリティ・ハブ」として、市役所周辺の中心拠点や、市内各地域に置く生活拠点とをそれぞれ結ぶ形で、公共交通ネットワークを配置することをイメージしています。

その上で、中心拠点・生活拠点の役割、生活地や各目的地への移動、生活地から目的地までの直接の移動のあり方を設定しました。

まず、このスライド上段の1点目、中心拠点・生活拠点の役割として、路線バスや自転車など複数の交通モードの接続・乗り換えが可能な拠点であるモビリティ・ハブの役割を持たせ、各拠点と主要な駅である交通結節点との移動や各拠点同士の移動は路線バスを基本とします。

続いて2点目、モビリティ・ハブから自宅のある生活地や市内の各目的地への移動については、路線バスのほかにAIオンデマンド・シェアサイクル等の新たなモビリティを導入することを想定しています。さらに、地域が地域のために主体的に運営を行う輸送資源も活用します。

さらに3点目、生活地から市内の各目的地までの直接の移動のうち、路線バスでカバーできない移動ニーズに対しては、新たなモビリティや地域の輸送資源を活用することを想定しています。

スライド11を御覧ください。

ネットワークや拠点の役割に加えて、交通手段別の役割について示しました。

表の上の方は、広域の移動で使う交通手段を示し、下の方は近い距離の移動で使う交通手段を示しています。一番下には、最終目的地までの徒歩移動を補完するラストワンマイルについて示しています。以上で挙げた、公共交通のネットワークの方針と役割を前提として、各施策を展開します。

スライド12を御覧ください。

ここからは、5つの基本方針のうち、赤い※以外の、公共交通に関する施策について、説明させていただきます。

なお、このあと御提示する各施策のイメージは、関係各課との調整や庁内会議での審議を経て作成しています。

スライド13を御覧ください。

施策の御説明に入る前に、上段、交通計画の構成について確認しておきます。

本計画「綾瀬市総合都市交通計画」は、先ほどスライド4でも御説明したように、「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、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具体的な政策の展開を図っていくものになります。

したがって、右側に示すとおり、総合都市交通計画は上位の総合計画として、あくまでも施策の方向性を示すものである一方、市民により身近な具体的かつ様々な施策については、本計画が示す方向性に基づいて定められる仮称・綾瀬市地域公共交通計画において検討し、展開していくものとなります。

なお、現段階において、地域公共交通計画は将来的に定める方向で検討している状況であることから、本計画は地域公共交通計画策定時に柔軟に対応できるような表現や掲載方法とします。

スライド下の各施策のスケジュールですが、地域公共交通計画策定などの状況を考慮し、新規施策については、まず5年の短期として施策事業の協議・検討を行い、それを踏まえ中期以降は、検討した結果などの状況により必要な措置を講ずるとします。

一方、従前から実施している施策も次期計画に含まれることから、それについては短期として継続、または時代に即して発展させるとともに、中期以降は状況により措置を講じていくものとします。

これも、繰り返しになりますが、地域公共交通計画が策定されるなど、あらゆる可能性を見越し、その上位の位置づけとなる本計画においては柔軟に対応できるよう、スケジュールも方向性を示すに留めています。

以上を踏まえまして、スライド14を御覧ください。

施策の御説明になります。

まずは、基本方針の1つ目「快適な移動を実現する」の取組方針1－2「広域移動を支える公共交通の維持」についてです。

以前の会議でも御説明しましたが、綾瀬市と他の自治体との移動量をみると、海老名市や藤沢市の近隣自治体だけでなく、横浜市や東京都などの大都市に関する通勤・通学目的の広域移動が多く、今後も同様の傾向が続くと想定されます。

そのことから、これらの広域移動を支える路線バスをはじめとした公共交通の維持が求められます。

スライド15を御覧ください。

さらに、昨年度実施した市民アンケートにおける今後の公共交通整備に関する重要度をみると、「自力移動が困難な人のバス利用のしやすさ」に次いで「周辺駅～市内のバス連絡利便性の向上」「バス路線と便数の拡充」を求める市民が多くいることから、広域移動を支える公共交通の維持は重要であると考えられます。

それを踏まえ、施策としてスライド16を御覧ください。

「公共交通サービス・ネットワーク水準の維持」です。

これは、高齢化やコロナ禍以降の働き方の変化・進展等による移動の減少、また、いわゆる2024年問題等に伴う運転手不足など、様々な課題を抱える中で、持続可能な公共交通サービス水準の維持を図るものとします。

そのための施策を展開するイメージとして2点挙げています。

1点目は、「住民が快適に安心して利用できる持続可能な公共交通サービス・ネットワークの維持を目指すために、交通事業者等と相互に連携を図りながら、地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画等の作成を検討する。」として、代表的な具体例としては、公共交通の具体的な実施計画となる地域公共交通計画の作成や、バスルートの再編などが考えられます。

2点目は、「自家用車に依存しない交通体系を目指し、公共交通への利用転換を促す仕組みづくりや、公共交通の利用の動機付け、公共交通の魅力等の発信などに取り組み、公共交通の利用を促進する。」として、代表的な具体例としては、現在も行っ

ていますがサイクルアンドライド、パークアンドバスライド、モビリティ・ハブの充実、そのほか情報発信・魅力発信などが考えられます。

なお、この施策を展開する主な実施主体としては、市や交通事業者などが考えられます。

スライド17を御覧ください。

次に、取組方針1－3「地域内の移動を支える交通手段の充実」についてです。

先ほども挙げましたが、昨今の運輸業従事者の高齢化や人手不足により、路線バスやコミュニティバスを取り巻く経営環境は、今後ますます深刻になることが想定されることから、すでにある路線バスやコミュニティバスによる対応だけでは限界があると考えられます。

そのため、地域内の移動については、既存の路線バスとコミュニティバスに加えて、新たな交通手段や制度を展開すること求められてきます。その中の手段の一つとして、近年登場している交通に関する新たな技術やサービスを活用することも有効であると考えられます。

それを踏まえ、施策としてスライド18を御覧ください。

「地域内の移動を支えるモビリティサービスの検討」です。

これは、自宅と公共交通の接続や自宅と生活拠点等を結ぶラストワンマイルの移動手段の充実を図るものとしています。

そのための施策を展開するイメージとして2点挙げています。

1点目は、「地域ごとの課題や地域内のきめ細かな移動ニーズを考慮しながら、ラストワンマイルの移動手段としてシェアモビリティやデマンド型交通を活用した配車サービスなどの新たな技術やサービスについての調査・検討を行い、サービス事業者との連携・協議を図りながら、多様な交通モードの導入の検討を図る。」として、代表的な具体例としては、シェアサイクル、カーシェア、AI オンデマンド、ワンコイータクシーなどが考えられます。

2点目は、「地域特有の課題に継続的に対応するために、住民、事業者、NPO 等による地域が主体となった、新たな移動手段の創出や、住民参加型の移動支援策、地域の輸送資源の活用策などについて検討を図る。」として、代表的な具体例としては、

乗合運送、綾西みんなの足のように地域が主体となる輸送支援、福祉有償運送などが考えられます。

この施策を展開する主な実施主体としては、市や新たな交通サービスの事業者、住民参加としての市民が考えられます。

スライド19を御覧ください。

取組方針1-4「広域移動と地域内移動をつなぐ拠点づくり」の施策として「モビリティ・ハブの推進」を挙げています。

これは、スライド10の「公共交通ネットワーク」のほか、スライド14以降の取組方針1-2や、スライド17以降の取組方針1-3でもお示ししたとおり、広域移動や地域内移動をつなぐ、乗り換え拠点機能の強化を図ることで、利便性を向上させ、公共交通の利用を促進するものとします。

そのための施策を展開するイメージとして、「既に整備されているパークアンドバスライドやサイクルアンドライドの機能を維持・充実させるとともに、各種拠点等となる施設等に様々な交通の乗り換え拠点であるモビリティ・ハブの機能強化を推進する。」として、代表的な具体例としては、繰り返しになりますがパークアンドバスライド、サイクルアンドライド、モビリティ・ハブの充実が考えられます。

この施策を展開する主な実施主体としては、市や交通事業者、施設管理者などが考えられます。

スライド20を御覧ください。

次に基本方針の2つ目「多様な移動ニーズに応える」の取組方針2-1「だれもが制限なく移動できる交通体系の充実」についてです。

綾瀬市における2020年の65歳以上の人口は約2万3千人ですが、20年後の2040年には、約2万5千人に達する見込みです。

さらに、市民アンケートより、80歳代以上の約80%の人が運転免許を「返納予定」「返納済」「持っていない」と回答しており、これらの人々が免許返納後も制限なく移動できる取組が求められています。

スライド21を御覧ください。

また、高齢者に加え、綾瀬市における障がい者数は令和5年で約3千9百人、外国人居住者数は令和4年で約4千3百人となっています。

市民アンケートからも、「自力移動が困難な人のバスの利用のしやすさ」が今後の公共交通整備にとって重要と答えた人が最も多かったことから、高齢者や、障がい者、外国人、子育て当事者など、移動に配慮が必要な人の様々なニーズに応える施策が求められています。

それを踏まえ、施策としてスライド22を御覧ください。

「多様な移動ニーズに応える交通環境の推進」です。

高齢者や子育て世帯、外国人市民などの利用者の幅、利用する時間帯、目的等の多様なニーズに応える交通環境を推進するものとしています。

そのための施策を展開するイメージとして2点挙げています。

1点目は、「高齢者をはじめ、移動に配慮が必要な方などに対する移動支援について、ハード及びソフト両面において、負担の少ない移動機会が提供できるよう検討を図る。」として、代表的な具体例としては、福祉有償運送、ワンコインタクシー、免許返納者へのソフト施策、適切な情報提供などが考えられます。

2点目は、「ユニバーサルな移動環境の実現に向けたバリアフリー施策を推進する。」として、代表的な具体例としては、ノンステップバス、UD（ユニバーサルデザイン）タクシー、車内サインの分かりやすさ向上、多言語化、心のバリアフリー、接遇などが考えられます。

この施策を展開する主な実施主体としては、市や交通事業者、サービス事業者などが考えられます。

スライド23を御覧ください。

次に、取組方針2-2 「交通サービスの高度化」です。

多様な移動ニーズに応えながらも、地域の限られた公共交通を維持していくためには、デジタル化を通じた移動サービス全体の効率化、高度化を図ることが重要とされています。国や県の関連計画では、先ほどの取組方針1-3で挙げたような新たなモ

ビリティの検討・導入に加え、既存の公共交通の機能をデジタル技術により高度化することも求められています。

それを踏まえ、施策としてスライド24を御覧ください。

「新たな技術・サービスを活用した交通環境の整備促進」です。

高齢化等に伴う移動者の減少や、2024年問題に伴う運転手不足等の課題に直面するなか、新たな技術・サービスの活用による交通の利用促進及び多様な移動手段の充実を図るものとしています。

そのための施策を展開するイメージとして、「ICT（情報通信技術）などの新たな技術を活用した効率的な支払方法の導入のほか、運行に関する情報案内システムのバス停への設置など、適切な情報提供手段の導入による利便性向上を図る」として、代表的な具体例としては、キャッシュレス決済、デジタル乗車券、定額チケット、情報案内システム、配車アプリ、タクシー相乗りなどが考えられます。

この施策を展開する主な実施主体としては、市や交通事業者、サービス事業者などが考えられます。

スライド25を御覧ください。

次に基本方針の3つ目「都市を活性化する」についてです。

今後、高齢化がさらに進み、免許返納者が増加すると、自動車中心の生活から公共交通中心の生活に変化する人が増えることが想定されます。また、高齢者の免許返納後のフレイル対策の観点からも、公共交通を活用した外出機会を促すことが求められています。

また、まちづくりの観点からも、従来の道路網や公共交通の路線を整備するのみならず、今後は、都市の活性化につながるような「まちづくりと連携した地域構造のあり方」が求められています。国では、こちらの図に示すような、地域拠点間を公共交通で結ぶコンパクト＋ネットワーク化が提言されています。

スライド26を御覧ください。

国では、将来の道路関係施設のあり方として、「モビリティ・ハブ」を挙げています。モビリティ・ハブは、様々な交通モードの接続・乗り換えが可能な交通拠点です。

さらに、移動する人同士が交流する拠点としての役割をモビリティ・ハブにもたせることが、都市の活性化賑わいにつながると期待されています。こちらに挙げるとおり、さいたま市では、モビリティ・ハブにカフェを設置することで賑わいづくりの検証を行っています。

スライド27を御覧ください。

取組方針3-1「都市拠点の賑わいを支える交通結節点機能等の強化」の施策として、「交通結節点機能等の強化」です。

中心拠点や生活拠点の人々が集まる施設等に対して、モビリティ・ハブとしての機能の推進を図るとともに、まちづくりと連携したにぎわいの創出による都市の活性化を図るものとしています。

そのための施策を展開するイメージとして、「交通結節点の乗り換え機能向上を目指し、各種拠点におけるモビリティ・ハブとしての機能の推進を図るとともに、まちづくりと連携した計画的な道路整備等の検討を行い、回遊性の向上による都市の活性化を図る。」として、代表的な具体例としては、モビリティ・ハブの設置、道路整備などが考えられます。

この施策を展開する主な実施主体としては、市やサービス事業者などが考えられます。

スライド28を御覧ください。

こちらは国の資料より参考になりますが、先ほども触れましたように、モビリティ・ハブが商業施設等と連携して、多機能化した事例になります。

スライド29を御覧ください。

取組方針3-2「市民参画型の中心拠点・生活拠点づくり」の施策として、「市民参画の推進」です。

人口減少や高齢化等に伴い、地域活性の低下が懸念される中、市民が公共交通に参画し、官民の連携を図ることで都市の活性化を図るものとしています。

そのための施策を展開するイメージとして、「公共交通のあり方の検討にあたっては、官民関係者（市、市民、事業者等）が連携し、市民意見の調査等を行うとともに、公共交通への市民参画についての検討を行う。」として、代表的な具体例としては、アンケート調査、ワークショップ、綾西みんなの足のような地域団体による輸送支援などが考えられます。

この施策を展開する主な実施主体としては、市やサービス事業者、市民などが考えられます。

スライド30を御覧ください。

基本方針の5つ目「環境に負荷をかけない」、取組方針5-1「脱炭素の推進」についてです。

背景として、綾瀬市では、自家用車を利用する人がほかの自治体と比べて多い状況にあります。そのため、近い場所への移動などは、マイカー以外の公共交通や自転車を利用することが望ましいことも考えられます。

昨年度実施した市民アンケートでも、「自転車が安全に走行できる空間づくり」が今後の道路整備にとって重要と答えた人が最も多かったことから、マイカー以外の交通について施策を展開することが重要です。

それを踏まえ、施策としてスライド31を御覧ください。

「環境負荷低減につながる移動手段の普及・利用の促進」です。

次世代自動車の普及促進のほか、公共交通機関や自転車などの利用促進により、環境負荷を低減した交通環境の構築を目指すものとしています。

そのための施策を展開するイメージとして2点挙げています。

1点目は、「次世代自動車である「電気自動車（EV）」の普及促進やエコドライブの推進などにより、自動車に起因する排気ガスの抑制を図る。」として、具体的なイメージの例としては、補助金をはじめとした購入者へのソフト施策、環境展などイベント等での啓発、公共施設等への充電ステーション設置などのインフラ整備などが考えられます。

2点目は、「公共交通機関や自転車など環境に負荷の少ない移動手段の利用を促進するとともに、自転車が快適で安全に利用できる環境整備を図る。」として、具体的なイメージの例としては、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用するなど社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すモビリティ・マネジメント、シェアサイクル、自転車走行空間や駐輪場などのインフラ整備などが考えられます。この施策を展開する主な実施主体としては、市や施設管理者、市民などが考えられます。

以上が各取組方針に基づく施策についてとなります。

最後に、スライド32を御覧ください。

今後の検討スケジュールですが、次回第5回では、道路整備計画に関して、道路整備計画の方針、将来道路ネットワーク、道路空間構成、自転車ネットワーク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。

前は長期的なお話でしたが、今回は中期・短期において実施しなければならないこととして、公共交通をターゲットに議論するというところでございます。

今、説明いただきましたが、御意見、御質問等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

水谷委員、お願いいたします。

【水谷委員】

人事異動で8月から着任しておりますので、御挨拶も兼ねて発言させていただきま
す。どうぞよろしくお願いいたします。

過去に御議論がありましたら教えていただきたいのですが、綾瀬スマートインターチェンジは今回の計画において、どのように位置付けをされるのか、されないのか。どのような御議論があったのかなどをお聞きしたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。

事務局よりお願いいたします。

【事務局】

現行の本計画は10年以上前に改定されたものになりますが、その時点でスマートインターチェンジは、まだございませんでした。しかし、先を見越したような計画はありましたので掲載されていまして。

今回の計画においてはスライド6にあるとおり、都市マスタープランと関連していますが、“交通結節点”として位置付け、計画に取り込んでいくものになります。

【水谷委員】

分かりました。

事務局の説明を聞いていて、スライド7の3番目にあるとおり「都市を活性化する」というところで、スマートインターチェンジをどのように位置付けるのか非常に大事な感じがしましたので伺いましたが、やはり何らかの位置付けをしていくべきなのだろうと思いましたので、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。

今の御質問は活性化ということでしたが、すなわちハブ的なものも綾瀬スマートインターチェンジに含めてもよいのではないかとということでしょうかね。

【水谷委員】

そうかもしれませんね。

【会長】

まず大きくは、道路交通の快適な移動の中で、綾瀬の幹線ネットワークとしてのことであると思いますが、今後、そこも一つの拠点として考えられるのかなと思います。ぜひ、それらについても今後考えながら進めてまいりたいと思います。貴重な御意見、

ありがとうございます。

他にございませんでしょうか。太田委員、お願いいたします。

【太田委員】

スライド4に、「本計画の位置づけ」のトップとして「綾瀬市総合計画2030」とありますが、今年7月に新しい市長になって、この市総合計画はこのまま引き継ぐということなののでしょうか。もちろん、新しい市長なので、「自分でここを変えたい、このように変えたい」ということはあると思いますし、計画が変わってくるような気がするのですが、その点はいかがでしょう。

【事務局】

市総合計画について、現時点では、今の計画が“正”となりますし、私共も、いつまでにどうなっていくのかと、明確に言い切れない部分があります。しかし、交通の内容に限らず、市総合計画の中で市長が考えられている方向性等が、若干ずれてしまっているようなところがあるという話も聞いていますが、例えば“来月にすぐ見直しを行う”というものでもないと思います。いずれにしても、市の最高位の計画ですので、大幅な時間をかけず、全体ではなく部分的な見直しはあると思っていますが、現時点ではまだ詳細な情報はありません。

【太田委員】

ということは、市総合計画2030をベースにするということであれば、中心市街地の活性化として、道の駅のお話は生きていると思います。

先ほど説明にあったモビリティ・ハブは、まさにそういうところが活用できるので、そういうものをもっと施策や何かに打ち出したらどうかと思います。

【事務局】

今お話がありました中心市街地ですが、道の駅に特化することではなく、当然として道の駅もブロック的には同じエリアですので、全部を取り込んだ形の中心市街地活性化というものは生きていますから、その辺りは大きく変わらないのかなと思います。

【会長】

一番の中心地ですので、おそらく機能は少し変わるかもしれませんが、位置付けは変わらないと思っていますし、今回の議論においてもネットワーク的には一番のメインになりますので、ここは変わらないだろうということだと思います。

ありがとうございます。他はございませんでしょうか。

【中津川代理】

神奈川県交通政策課の中津川です。

スライド29に「取組方針3-2 市民参画型の中心拠点・生活拠点づくり」と記載がありますが、地域公共交通はどこの県内を見ても、運転手不足の他に、利用者が少ないため経営が厳しいというところも多く、そういう意味では、住民の皆さんや地域全体で支えていくことが大事であると思っていますので、ここに書き込むかどうかは別ですが、利用促進といった視点も重要であると思います。逆に言うと、それを地域公共交通計画でやっていくという話の場合、説明でも将来的には地域公共交通計画を策定する可能性なども触れていましたが、今回この総合交通計画自体も短期・中期・長期などある中で、短期とした場合に地域公共交通計画を近々策定する予定はあるのか。もし予定があるなら教えていただきたいです。

【会長】

それでは、お願いいたします。

【都市整備課長】

公共交通を所管しております、都市整備課の古川と申します。

地域公共交通計画についてですが、今現在、市総合計画2030の戦略プロジェクトである「公共交通の利便性の向上」という取組みとして、コミュニティバスの見直し等を、令和3年度に市民アンケートを行い、進めている状況です。

そのうえで、地域公共交通計画は、総合都市交通計画や都市マスタープランといった上位計画に基づいた方針・方策の中で、一番の実行計画という位置付けになるかと思っています。

コミュニティバスの見直しと改定時期が重なっていること、また路線バス・コミュ

ニティバスだけでは対応が難しいという市民ニーズが課題として顕在化していることから、“公共交通の再編”というような形で、事業者と調整を進めているところです。

この総合都市交通計画改定の具体的な方針・方策等も我々において見据えた中で、地域公共交通計画についても策定を進めていきたいと考えています。

【会長】

ありがとうございます。

既存の地域公共交通でも、いろいろと課題があるところです。

コミュニティバスの現状として、そんなに多く乗られていないということでしょうか。

【都市整備課長】

コミュニティバスの利用状況ですが、10年ほど前に一番多かった乗客数から、コロナ等により非常に大きく落ち込んだのち、現在は8割程度に戻りつつありますが、一番最盛期の乗客数までには至っていません。

【会長】

ありがとうございます。他はございませんでしょうか。

【小堤委員】

スライド16に「公共交通サービス・ネットワーク水準の維持」と記載いただいていますが、バス事業は運転手不足が一番の課題であり、そのために利用者の皆様には、便数の削減など、御迷惑をおかけしているところです。

バス事業者としましては、一昨年に運賃改定を行い、それを基に乗務員の待遇改善等を図るなどしています。

しかし、2024年問題、要は長時間労働の是正ということですが、今後もまたそういった新たな是正も検討されるということを伺っており、ますます厳しい状況が予想されるところです。

バス事業者としても、いろいろ工夫しているところですが、漠然とした意見になる

かもしれませんが、運転手が一番必要な時間帯は、当然のことながら、朝夕のピーク時であり、もしピーク時が昼間に少しでも動いていただければ、それだけ乗務員の確保ができるということになりますので、ライフスタイルを時差出勤のほうに強く推し進めるような施策であるとか、また、休日出勤が普通になる。要は平日に少し休んでいただくような方向性みたいなものが将来的に出てくれば、こういった大きな運転手不足の一つの解決になるのかなとも思っています。

また、これとは若干違いますが、観光バスの運転手も、ピークは春秋のシーズンに需要が集中してしまっていて、それで足りなくなることであれば、例えば、小中学校の修学旅行等々の実施時期を、冬の時期だとか暑い時期にずらしていただだけでも、乗務員さんが少し確保できていくと思います。

また、細かい話になりますと、修学旅行等々は木曜日・金曜日に集中するということがありますので、仮に月・火曜日に移動するだけでも乗務員確保の施策になるのではないかと思いますので、将来的にはそういったことも考えていただければ幸いです。

【会長】

ありがとうございます。

教育との連携ということで非常に幅広くなりますが、いかがでしょうか。

【事務局】

今回の資料にもありますとおり、特に本市の場合はバスが心臓部になってしまっていて、アンケート結果においても市民としてはバスを充実させてほしいという意見がある一方で、お話しいただいた人手不足等とは相反してしまっている部分はありますが、これに関しては行政だけではなく、様々なところに関わってきますので、今後検討していく中で取り入れていけたらと思います。

【会長】

ありがとうございます。

あとは、交通需要マネジメント（TDM）ということで、おそらく企業にも色々お願いする部分があると思いますが、どのように盛り込んでいくのか、ぜひ、そのような点も含めて検討いただければと思います。その他、ございませんでしょうか。

【川田代理】

これまでいろいろ議論してきたところは、「こうしたらいいな」、あるいは「データの的にこうだったらいいな」というようなお話だったので、大体それは何となく皆さん納得されているところだと思います。そして、今回、御提示いただいたときに、“点”という言葉が大分出てきました。“交通結節点”だとか、ハブにしても“点”をイメージしなければいけなくなってきました。そうすると、これは全部、交通のほうから入っていくのかどうかということです。先ほど御紹介がありましたけれども、「道の駅みたいな話があるよね」、あるいは「スマートインターがあるよね」など、既にあるそのようなお話と、今の交通の考え方を合わせるというのが施策なのか、もう一つ先なのか。ただ、今度皆さんは具体論の話を欲しがるようになってきますので、その進め方の整理を上手くやっていけたらよいと思います。

我々、土木事務所のほうで何かやろうとしても、いきなり、事前にお話がない案件をどうにか動かすというのは難しく、例えば、この市役所周辺も無電柱化を行っていますが、「こういう機能として、どう役立っていくのか」など、実施していることが分かりやすく皆さんに伝わるように、どうやって描いたらよいのかなと考えています。

【会長】

ありがとうございます。

今回は全般的な内容ですけれども、どこまで書き込んでいくのか。おそらく地域公共交通計画との連携も重要になると思います。

【川田代理】

そうですね。いろいろお話が出てきたときに、“拠点”という言葉が出てくると「それは何だろう？」と必ず思いますので、それでしたら、例えば「ここの場所だったら今こういうお話（計画）がある」から、それと合わせて見ると、お互いの話が深度化していくことができるのではないかと思います。

【会長】

そのあたりは土地利用との関係とか人の動きのことですので、都市サイドと交通サイドでうまく連携しながらになりますが、今回は交通計画になりますので、その中で

公共交通、そして道路ネットワークを含めた検討を進めるということですね。

ありがとうございます。その他、ございませんでしょうか。

矢内委員どうぞ。

【矢内委員】

当たり前ですが、綾瀬市内においても地域性によってニーズが様々だろうと思います。例えば、吉岡地区は周りにコンビニやスーパーがありませんので、そういう地区は、やはり買物に行くことがネックになるだろうと思います。実際、吉岡にある唐池学園では自治会の人たちと学園の公用車を使用し、地域の方たちを乗せて買物ツアーをしています。一方、スライド29にある「綾西みんなの足」のように、実際に市民が携わっている事業の情報が、どの程度集まっているのかなと思いました。

先日、学園を出発する場面を見かけましたが、地域の方たちは年配の方ばかりでした。現在、学園は理事長が携わっていますが、将来は若い職員が引き継いでいくのかどうかも分かりません。

市民が現在携わっている事業について、今の世代の人たちは出来るけれど、5年、10年、20年後と考えたときに、「市民がやってくれているから」として片付けられないと感じました。

そのため、計画を策定する際には条件も様々ありますので、例えば、将来的に市民では継続していけないと思ったら、そこを担ってくれる事業者が必要になるという話にもなるでしょうし、色々と整理が必要になってくるのかなと思いました。

【会長】

ありがとうございます。

地域の人たちでお互いに助け合っていくということも非常に重要ですから、これも今後取り込んでいくということになるかと思います。現在は年配の方たちが担っているものを、いかに若い方を取り込めるかどうか。交通に限らず、“地域を守る”ということにもなりますので、その辺りも考えていければと思います。

他にございませんでしょうか。

【水谷委員】

資料を拝見していて、これは面白いなと思ったのは、スライド30の「脱炭素の推進」に記載がありますが、「綾瀬市では、自家用車を利用する人が他の自治体と比べて多い」ということです。確かにデータを見ますと、かなり多いなということを実感しました。これは、もしかしたら状況の裏返しによるものかもしれませんが、地域特性としてこのような現状があるということ。また、その次のスライド31も、次世代自動車の普及促進として、具体的にEVとかエコドライブの推進ということも考えなければいけないとありますので、方向としては間違いなく公共交通機関や自転車などの利用促進がある一方で、自家用車を乗られる方がある程度多いという実態を踏まえて、その利便性・安全性などの位置付けも意識しなければならないと感じました。

【会長】

ありがとうございます。

自動車につきましては、道路ネットワークのところで快適性などについても議論していくということになると思います。安全性については交通事故などもあると思いますので、それも含めて考えていくということだと思います。自動車も、幹線道路が多いと、多くが裏道に入って事故も多いのではないかと思います。

交通事故について、いかがでしょうか。

【塚本代理】

スライド30において「『自転車が安全に走行できる空間づくり』が今後の道路整備にとって重要と答えた人が最も多かった」ということで、そのとおりだと思います。やはり自転車の事故は多く、特に現在ヘルメットは努力義務ですから、ヘルメットをされていない方がまだ多いです。また、自転車の事故は、次の議題にもなると思いますが、道路整備が追いついていないというところもあります。現状として、このような条件下において自転車ばかりに頼ると、交通事故が増えてしまうような状況になると思いました。

【会長】

自転車の事故は非常に多いですか。

【塚本代理】

多いです。

【会長】

自転車に乗る方も多ですか。

【塚本代理】

そうですね。中でも高齢者が多いです。最近では、サポートカーなどが進化したり、自動運転なども出てきていますので、それらを活用していただくとか、現在、国交省にて推進しているスマートモビリティを活用するなど、警察としては、いかに事故を起こさないか、安全を守るか、怪我や生命を守っていくためにどうすればよいかという視点で考えていきたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。

交通安全は非常に重要ですし、特に自転車はアンケートにもかなり出ていますので、多分これは次の議論になると思いますが、ぜひ、環境も含めて公共交通との連携もあると思いますので、総合的に考えていければと思います。

それでは、他にございますでしょうか。

【太田委員】

この計画は10年後に実現すべきことになっていますが、そうではないと思います。今やらなければならないことばかりではないでしょうか。

私は「綾西みんなの足」をやっていますが、これは市の車を借りて、1,500人の方に対して、実際は20人ほどしかサポートできていないので、一部の人からは「『綾西一部の足』じゃないか」と言われています。すべてオープンにして、「皆さん、お使いください」と言うけれども、実際のところ運転手さんが足りないとか、制約条件があり、そんなに大勢を運ぶことができないのです。

【会長】

一部だけでやられているんですね。

そのあたりは短期・中期ということで分けていくということになるのでしょうか。

【事務局】

前回にも同じような話があったと思いますが、ここから全て始めるということではありません。今、太田委員が言われた「綾西みんなの足」は既に実施いただいています。この計画では市内全域を見なければならず、同じような検討が他のエリアでも必要になってくると思います。

市の部署として、今日は都市整備課、道路整備課も出席していますが、この他に福祉の部署も関わってきますので、その辺りは、この会議とは別にある庁内会議において、各課との連携を図り、当審議会での御意見等も共有しています。

良い事業は継続する、さらに改善しなければならないものは改善するというように、これから全部始めるという捉え方ではなく、既に手がけている事業もありますので、まずは大きな目標を20年後に据えて、その理想形に近づけるために、5年後・10年後に何をやっていくのかというところを、今後、肉付けしていくものと考えています。

【太田委員】

20年後を踏まえて、5年後・10年後というのはよいと思うのですが、既にやっていることが一緒に混ざっていること。例えば、「既にやっているけど、まだまだ足りない」のか、「もうこれはこれでよいけれども、このまま継続してやっていけばよい」とか、「全くゼロからやる」とか、「10割のうち2割ぐらいはできている」とか。そういうものも一緒にになっているから、こちらとしては整理できない気がします。

【事務局】

確かに、そのとおりだと思います。しかし本来は、説明にもありましたが、本計画と併せて、地域公共交通計画において内容が固まってから、様々な事業が実施できればよいのですが、並行して進んでしまっている現状です。

そのため、随時修正をかけながら、よりよい形に持っていくということ。あくまで

も、ここで掲げたからすべてが百点ということではなく、時代の流れにより、想定できないような事項なども必ず出てくると思いますので、この計画では大枠を設定して、細かい事業計画は常に見直し・検証しながら進めていかないと、絵に描いた餅になってしまっは意味がありませんので、現行計画の反省も踏まえてやっていきたいと考えています。

【会長】

ありがとうございます。その他ございませんでしょうか。

【副会長】

皆さんの御意見は本当にごもつともであると思ひ拝聴しておりました。

特に、「市総合計画2030がちゃんと継続されるの？」という話とか、あるいは、拠点の話が結構出てきており、「具体論がないといけませんね」というようお話とかも挙がってしまして、僕もそのとおりだなとは思っています。

個別の具体論というのは、それぞれの計画にこれから委ねられていくのだろうけれども、果たしてそれが本当に実現可能性があるのかというところを踏まえて議論を続けていかないと、綾瀬市版の都市交通計画ができないと思います。

このような総合交通計画というのは大体、総花的になることが多く、今おっしゃった絵に描いた餅になってしまうような危険性を常にはらんでいます。そのため、きちんと街の現場に下りて、しっかりと具現化されるかどうかというところが、どこまでそれぞれの施策のところでイメージなさっているのかなというのは少し気になっていました。

一つ一つの、それぞれの施策のところに、例えばスライド16に「施策の展開イメージ」と書かれていて、この展開イメージというのが、綾瀬市のどこの地域の、どここのエリアで、どのように展開されるのかというイメージが、どこまで描けているか。それは、今まさしくおっしゃった、既に始まっているものもあれば、まだゼロからスタートのものもありますから、そのレベルに応じて変わってくると思うのです。全部同じレベルでイメージできているとは思えないのですけれども、そういうチェックはきちとなさっているのかなということだけ確認したいところです。

【会長】

いかがでしょうか。

【事務局】

まず大枠で言いますと、スライド6について、前回の審議会にて具体的な場所は特定していないという話を付け加えましたけれども、実際には、これは上位計画である都市マスタープランの中で示されている位置でもありますので、まずはそこを中心に、揺るぎなく、交通のハブとして考えていく方向になると思います。

次に細かい話になりますと、「綾西みんなの足」のようなものであるとか、その辺りについては、まだ当方において、どのエリアで、どのような声が上がっているのかということまでは収集できていませんが、今回、この計画を見直す中で、当然として市内全域を対象に考えている計画ですので、一つの地域だけがよくなればよいということではなく、各地域の現状と課題はそれぞれの担当セクションで拾い上げ、それを集約して進めていくというような形になるのかなと思います。

【副会長】

ありがとうございます。

最後に、各セクションで見ていくとありましたが、今までの会議でも僕は何度か発言しているのですが、例えば、この次の会議では、この計画の目標設定の場面があると思うのですが、そこは具体的なイメージがないと、定量的な指標とかも置きにくいと思うのです。その目標を達成するためには、恐らく、各セクションに任せては駄目なので、教育、福祉、あるいは、都市再生、まちづくり、商業関係、こういったところとどう連携を取っていくのかというイメージをしておかなければいけないのかなと思ったところです。

もう少し具体的なお話をする、例えばスライド6に、先ほど「スマートインター」と「道の駅」という2つのキーワードが出ていましたけれども、スマートインターのあの場所、倉庫とかいろいろありますよね。今、具体的にイメージを膨らましているのですが、ここに書かれている一般的なモビリティの拠点というのは、スマートインターの周りに美しい魅力的な空間ができて、そこにみんな集まって、例えば、おじいちゃんが碁を打っていたり、ドッグランで犬が走っていたり、そのように賑わってい

るイメージなのか。しかし、そのような土地利用のされ方を想定していない可能性が非常にあって、そうだとしたら、それを担うのは、恐らく市役所近くの道の駅になり得るのだらうと思います。そうしたら、スマートインターは、そこから高速バスがわざわざ出てきて、綾瀬の道の駅まで一般道を走るとは到底考えられないので、スマートインターのところの結節点は、あくまで高速バスに乗る停留所である。けれども、道の駅と結ぶために、先ほど御紹介のあった、20人乗りのスローモビリティみたいなものが往復して動くのかなと。さらに自転車が走っているような、とても楽しいイメージが広がります。

それぞれの拠点でのいろいろな制約、空間制約とか土地利用の制約というようなものがある。しかし、それは都市マスの中で、ある程度確定されているところがあって、それを繋ぐ手段である交通の議論をしているわけですから、具体的にどのような繋がり方で拠点を結ぶのかというところは、このメンバーで共有しておいたほうがよいのかなと思っています。

先ほど小堤委員から、とにかく人員が不足し、楽観的な計画を書かれても、それを担いきれないというように理解したのですが、スライド16の「代表的な具体例」のところに、「バスルートの再編」と書かれているのです。私が様々な自治体で交通計画の改定に携わって同様に書かれていることがあります。これはできるものなのでしょうか。

これまで、基本的には民間主導型で公共交通が整備され、ネットワークができているところに、行政の目線でバスルートの再編のようなものが確実にできるのでしょうか。

【会長】

事務局としてはいかがでしょうか。

【都市整備課長】

「バスルートの再編」ですが、まさしく、民間の路線バス事業者が運行しているルートの再編というのは、現在、交通事業者と協議・調整をさせていただいている中で、やはり、当然として民間事業者になりますので、収益を図れるルートを運行しているという中で、それを大きく再編することは、なかなか事業者としても難しいというか、

恐らく検討する余地はないと感じます。

我々としては、路線バス事業者が運行しているルートや、交通空白地域を補完するために運行しているコミュニティバスのルートについて、市民の声を聞き、利用実態を見ながら見直しをしていくというイメージでして、基幹である路線バス事業のバスルートの再編というようなイメージまでは、なかなか難しいと思っています。

【会長】

これはコミュニティバスのルート再編についての記載ですね。ですから、民間は取りあえず基幹で置いておく、という感じだと私は思っています。

【小堤委員】

一般論で言わせていただくと、例えば群馬県の前橋市などにおいて、事業者同士で同じ路線を走っているときに、互いに協力し合って調整するということは、実際として、他県で始まっています。

綾瀬市においては相鉄バスと神奈中バスの2社が走っていますので、今の時点では何とも言えませんが、将来的には事業者同士で、そういった観点からの再編という可能性はあるかもしれません。

【副会長】

民間事業者の考え方として、今までの人員が不足していない状況であれば、言い方は悪いのですが「今持っている路線はとにかく誰にも渡さない。ここからきちんと収益を確保するためには・・・」という話が標準であったと思いますが、2024年問題によって、事業者側もかなり知恵の輪を解かなければならないという状況になってきてしまい、それらを踏まえたうえで、いわば市域全体の交通計画を考えている行政が、どのように考えなければならないのか。また、綾瀬市内のエリアだけを見がちですが、市外に鉄道駅があつて、そこに繋がなければならないという状況において、海老名や藤沢とどのように連携していくのかなど、近隣自治体との連携の在り方の話も出てくるのではないかと思います。バス事業者は、綾瀬市の中だけの視点で議論していないので、そのような視点も求められてくると思います。

もう一つ、利用促進の話はすごく重要であり、スライドには目黒区のイメージもあ

りましたが、そのようなことは明確に書いたほうがよいと思います。このイメージには、みんなで検討して、交通計画を作るところまでは描かれているのですが、その後のマネジメントや利用促進において“行政にはできなくて地域住民にしかできない利用促進”というがあるので、そういったところは入れたほうがよいと思いました。

質問ですが、利用促進に繋げる魅力発信について、地域交通ではないスライドに書いてあります。スライド16「代表的な具体例」のところで「情報発信、魅力発信」と書いてありますが、これはどういう理由なのでしょう。こちらのスライドは、どちらかというとは広域交通として、広域移動を支える取組方針の中にあるものなので、どちらかというとは路線バスとかそういう話ですかね。

【小堤委員】

今年は雨天で中止になりましたが、海老名駅のロータリーにおいて「バス利用感謝デー」として、県内のバス事業者が12両を一行に並べて、利用者の方にバスの魅力を発信するというような取組を実施しています。これは海老名市に御協力いただきましたが、その他には横浜市に御協力いただき、横浜市役所でもこのような取組をバス協会として実施させていただいています。

【太田委員】

情報発信とは違うのですか。

【小堤委員】

情報発信というよりも、魅力を発信するという意味合いです。

【副会長】

これはモビリティ・マネジメント的なところですね。

【会長】

そのような意味合いでもありますし、この他に環境のスライドにおいてもモビリティ・マネジメントが入ってきます。「これは健康増進のためにいいですよ」みたいな話もありますし、いろいろ絡み合っていますので、総合的になっているのかもしれない

せんね。

【副会長】

環境の話や、乗客を増やすための発信。また、今の子供たちに対して魅力を積極的に伝え、担い手を増やすという話にも寄与すると思うなかで、スライド16では「自家用車に依存しない」と書いていますから、「車に乗っている人に対して公共交通の魅力を発信するって、どうするの？」という内容になります。「やはり私は免許を手放したくない」と考えている80代ぐらいの方が、手放した後に魅力あふれるアフター生活スタイルをいかにイメージしていただけるか。そうすると、都市整備部局の知恵では答えが出せず、どうしても福祉との連携が必要になってくると思うのです。そのときに、「市はそんなに税金使ってコミュニティバスの運営を続けていてよいのか」というような議論になってしまった際は、「そういう人たちの生きがいを維持するためには必要な公的資金の投資なのだ」といったような議論。これらは、例えば武蔵野市においてムーバスが誕生した頃から行っており、委員の中に福祉部長が必ずいます。さらにシンポジウムにおいても福祉の話が出ます。

やはり、会議体の在り方においても、福祉としっかり連携してるという見せ方も必要だと思いますので、“情報発信、魅力発信”という言葉は今ではそのようなところまでも及ぶと感じます。

【古郡委員】

私はこの会議に何十年と参加していますが、これまでいろいろな論議をされていいますが、十年前と全然変わっていません。

今日の議題は公共交通の役割・ネットワークでしたが、これからは綾瀬市内だけの交通システムではなく、隣の市との交通システムなど、そのような環境を上手く作っていかねばならないと思います。

綾瀬スマートインターチェンジが開通し、今度は道の駅を作ろうと進めていますが、場所などはまだ完全には決まっていません。関連して、自動車がうまく流れるようにするためには、道路をどのように整備しなければならないのかなど、将来の見通しをしっかりとやらなければ、集客も難しくなると思います。全国を見ても、集客が及ばず閉鎖されてしまった道の駅もありますが、それを避けるためには、やはり道の整備が

大事であると思います。市の方針として、明確な方向性を持って審議会に少しでも提案してもらいたいと思います。

【事務局】

ありがとうございます。

委員は現行計画改定の際も参画いただいていたことは伺っていますが、現在の事務局職員には、当時より都市計画課に在籍している者は、もちろん1人もおりません。

しかし、今回、私たちがこの計画改定に携わるなかで、現行計画において多くの反省点を感じました。「計画に書いているが、何もやっていないのではないか」「検討もしていないのではないか」という項目も多々ありました。今回、そこからスタートとなり、小さいことかもしれませんが、あまり綺麗ごとばかり書いて、絵に描いた餅になってはいけませんので、なるべく実行に向けた内容に合う形での方針を定めて、実行する事業課と連携を強化し、さらに計画を進めていく中では、短いスパンにおいて、どのように事業が進捗しているのかという効果検証をやっていきながら、今回の計画では、より実効性のある計画を目指して見直しを進めていきたいと考えています。

道の駅のお話が出てきましたが、どうしても我々のセクションだけでは不確定な部分もありますので、それらは内容を注視しつつ、例えば道の駅に限らず、何かが変われば、それに関連する計画も見直さなければなりませんので、他の事業を注視しながら進めていきたいと考えています。

【会長】

ありがとうございます。

前回の反省を踏まえて何とかやっていくということですね。

おそらく、第6回にて成果目標・推進目標等がありますので、そのあたりで、目標や推進体制、市の中において、どのように各部局と連携していくのかということも議論になると思いますので、よろしくお願いいたします。

先ほどの免許返納に関してですが、警察において、推進も含めた、何かアプローチはされているのでしょうか。

【塚本代理】

交通事故を起こした方の自宅に訪問し、当然ながら事故防止の指導を行います。その中で返納の話もありますが、非常にシビアな問題ですので、むやみやたらに返納と言ってもトラブルのもとになります。基本的には、今お話ししたような活動はしています。

【会長】

それは年齢関係なく指導しているのでしょうか。

【塚本代理】

65歳以上の高齢者を対象にしています。

【太田委員】

綾西地区は高齢者が非常に多く、車を傷つけている人も多数いますので、皆さん本当は返納したいのです。しかし、返納したら翌日から買い物も病院も困る。だから、本当は怖いけど、生活に困るから返納できない。そういう人が非常に多いです。コミバスの無料乗車券を交付されただけでは食いついてこないですよ。

【会長】

ちゃんと恒常的なものがあれば、ということですね。ありがとうございます。
他はございませんでしょうか。

【矢内委員】

アンケートにおいて、バス便数の拡充を求める人が多い結果であったと思います。
私もアンケートに答える市民の立場でしたら、簡単に「バスを増やしてほしい」と書いてしまうと思いますが、これまでの議論を聞いていて、それはすごく難しいということが分かりました。市民ニーズに合わせたバスを考えると、ニーズはとても幅広いです。

夫とは、早川城山のバスを利用する乗客がすごく減っており、心配だという話をよくします。一方で、海老名駅行きのバスを見ると、相鉄バス営業所のバス停からは多

く乗車してきます。さらに、吉岡地区のバスは乗客が少ないけれど、ハマキョウレックス行きという路線ができて、それには多く乗客があるため、よい具合に乗車できるようになったと思います。しかし、通勤時間帯には便数があるけれど、昼間に移動する際は便がありません。

このように、バスの需要は住民だけではなく、大きい会社がある場所・従業員にも多くあると思います。むしろ、住民よりも、会社等の利用者の方が多いのではないのかと思いました。会社のバスや工業団地のバスなど、いろいろありますよね。

【小堤委員】

そのとおりだと思います。

私は市民ではありませんので、地域の細かい実情ではなく一般論になりますが、繰り返しになりますが、今、本当に乗務員が足りないということで、逆に便数を減らしている状況です。また、以前であれば深夜バスが遅くまで走っていましたが、それを運行しますと次の日に乗務できなくなりますので、終業が夜8時～9時というような現状もあります。

企業の話もありましたが、昔であれば路線バス事業者を通勤で利用いただきましたけれど、今は物流倉庫をはじめとした企業において自家用車を手配し、社員を運ぶところも増えています。その他、貸切りバス事業者においても、これまでは旅行しかやらなかったけれども、貸切りバスでも同様のことはできます。このように、路線バス以外の事業者において、様々な方法で皆様の足の確保を、綾瀬市内に限らず取組んでいる状況です。

【会長】

ありがとうございます。

確かに運転手不足の問題は大きいので、いろいろなモビリティと上手く連携させながら進めていくこともあるかと思います。そういった意味で、今回議論しました、公共交通ネットワークというようなことになるのだと思います。

それでは、他にございませんでしょうか。御意見が無いようですので、これで締めたいと思います。

いろいろな御意見、ありがとうございました。

それでは次に、次第の「3 その他」になりますが、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、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、何か御質問等はございますでしょうか。

(意見無し)

【会長】

それではこれをもちまして、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4回綾瀬市総合都市交通計画審議会を閉会いたします。