

第5回綾瀬市総合都市交通計画審議会議事録

令和7年2月17日

綾瀬市都市部都市計画課

- 1 日 時 令和7年2月17日(月)
午後2時から3時30分まで
- 2 場 所 窓口棟3階 315会議室
- 3 議 題
綾瀬市における道路整備計画について
- 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 古 郡 保 正
委 員 小 堤 健 司
委 員 三 上 弘 良(代理:久保田業務課長)
委 員 最 上 祐 紀(代理:臼井副技幹)
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 1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、加藤主査、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5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、皆川委員、稲垣委員を指名いたします。よろしくお願いします。

それでは次第2 議題です。「綾瀬市における道路整備計画について」事務局より説明をお願いします。

【事務局】

それでは、スライド4「議題資料」を御覧ください。

次第2 議題、綾瀬市における道路整備計画について、御覧のとおりそれぞれの項目に分けて、順次御説明いたします。

なお、本日も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5を御覧ください。

(1) これまでの検討の振り返りです。

昨年度は第1回、第2回において綾瀬市の現状と課題を抽出するとともに、市民アンケート調査結果の分析を行いました。

それを踏まえ、今年度は第3回にて将来交通像や基本方針等を審議したのち、前回第4回より各施策について審議いただいています。前回は公共交通をテーマとしてバスや新たなモビリティ等について審議いただきましたが、本日、第5回では、綾瀬市における道路整備計画として、本計画に付属する「道路整備プログラム」の改定予定も踏まえ、道路整備計画の方針や将来道路ネットワーク、道路交通施策などについて審議いただきます。

スライド6を御覧ください。

次に、計画の目標年次についてです。

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、及び5年後の2031年までの施策について審議します。

なお、そのうち、繰り返しになりますが、バスや新たなモビリティなど、公共交通に関することは前回審議しましたので、今回は道路整備に関する施策が中心となります。

スライド7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、県による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。

なお、道路整備計画に関しては、本計画に付属して「道路整備プログラム」という別冊において具体的に定めており、その内容については次回第6回にて審議いただく予定です。本日は、その道路整備プログラムにも繋がる方針や施策の方向性を位置付けていくこととなります。

スライド8を御覧ください。

施策の体系図です。

第3回会議にて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、前回第4回、本日第5回において、一番下の各施策についてが議題となります。

スライド9を御覧ください。

20年後の交通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審議いただきました。

スライド10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11及びスライド12を御覧ください。

これまでの交通計画審議会の各回で頂いた道路整備に関する御意見とその対応についてです。

交差点の改良や、自転車が走行しやすい道路整備など、ハード面を整備する御意見が出た一方、渋滞や安全対策において、例えば啓発や行動変容を促すなど、ソフト面に対する御意見も多く頂戴しました。それらを踏まえまして、この後お示しする施策に組み込むなど対応しています。

スライド13を御覧ください。

道路整備に関する現状と取組みについて説明します。

なお、こちらの内容は昨年度の第2回審議会で説明した内容の振り返りになりますので御留意ください。

まず、市内の主な道路の自動車交通量ですが、(都)寺尾上土棚線、県道40号、(都)早川本蓼川線、県道45号などの幹線道路に集中しており、引き続き、自動車交通量を適切な道路に配分する取組策を進めるとともに、生活道路への通過交通の流入防止策などが求められます。

また、交通事故の件数は年間200～300件で推移しており、継続的な事故防止の取組が求められています。綾瀬市では、特に高齢者や二輪車関係の事故が多く見られます。

さらに、綾瀬スマートインターチェンジ周辺地域をはじめ、市内や綾瀬市に隣接する自治体などには大型の物流施設が増えています。

これらの施設の増加に伴う路上駐車対策として、綾瀬スマートインターチェンジ周辺にボラードを設置するなどの取組を実施してきましたが、今後も貨物自動車をはじめとした事業用車両が増加することが想定されるため、引き続き、導線の制御や生活道路への侵入抑制などの対策が求められます。

スライド14を御覧ください。

こちらでも昨年度の第2回審議会で説明した内容の振り返りになりますが、これまで市が取り組んできた現行計画に定める道路整備に関連する主な施策についてです。

まず上段の、「歩行環境・自転車走行環境の向上」として、歩行空間の安全性の確保や自転車を考慮した道路整備に関する取組などを進めてきました。

また、左下の「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などを行っています。

さらに、右下の「地区交通対策への取組み」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、周辺地域にカラー舗装やボラードなどを整備しました。

また、交通流動の円滑化を目的とした交差点改良も行っています。

スライド15を御覧ください。

道路整備に関する現状の課題を踏まえ道路整備計画の方針を整理しました。

まず、左上、現状の課題としては、幹線道路の混雑による速達性・快適性の低下、生活道路への流入による安全性の低下が挙げられます。

続いて、右上、昨年度実施した市民アンケートにおける意見をみても、「通行安全性」や「道路や歩道の広さ」など物理的な面で不満があるほか、「自転車走行環境」、「生活道路の歩道整備」、「段差解消」を重視していることが伺えます。

さらに、中段ですが、本計画の改定にあたり、将来の綾瀬市の主要な道路の自動車交通量を予測したところ、市全体でみると、将来の自動車交通需要は大きく増減せず、およそ横ばいであることが分かりました。

従って、何も対策を講じない場合、現状の課題が継続する可能性が高く、市民からも更なる道路空間の質の向上に関する意見もみられることから、下段になりますが、これらの課題解決のためには、

- ・最適な道路ネットワーク形成
- ・自動車交通量の適切な配分策
- ・生活道路への侵入抑制策
- ・歩行空間、自転車通行空間の整備

が求められています。

以降、これらの取り組みを具体的にしたものを、施策の展開イメージとして本計画の中で位置づけます。

スライド16を御覧ください。

今回審議する道路整備に関する取り組みですが、先ほどもお示しした5つの施策の基本方針のうち、1. 快適な移動を実現する、3. 都市を活性化する、4. 安全・安心に暮らす、5. 環境に負荷をかけないに該当します。

スライド17を御覧ください。

改めて、交通計画の構成について確認しておきます。

まず上段ですが、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。

道路整備については、本計画の中で、今後優先して整備すべき道路の路線の優先順位づけを行います。

優先して整備すべき路線の優先順を評価した結果を、本計画の別冊となる道路整備プログラムとしてとりまとめます。

こちらについては、次回の審議会で議論します。

スライド下の各施策のスケジュールですが、前回の公共交通の際にも御説明しましたように、新規施策は、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。なお各所管課において、個別具体的な事業実施の際は、当スケジュールを勘案しつつ別に定めることも想定します。

以上を踏まえまして、スライド18を御覧ください。

これより各基本方針に基づく、施策イメージの説明になります。

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1-1「幹線道路ネットワークの整備促進」についてです。

先ほど、道路整備の方針で御説明したとおり、幹線道路の混雑を低減し、生活道路への流入を防ぐためには、複数の幹線道路が市内の東西南北につながるようにネットワークとして整備されることが重要です。

右の図のとおり、本計画の上位計画である「あやせ都市マスタープラン」では、将来の道路ネットワークを主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路などと位置づけています。この中には、すでに整備が完了した路線も含まれますが、本計画では、ここに示す将来道路ネットワークのうち、まだ整備が完了していない未整備路線を対象として、将来的にどの未整備路線を優先的に整備すべきかを位置づけます。

優先度の評価に先立ち、今回は未整備路線が新たに整備されることで、将来の自動車交通量や道路の混雑がどの程度変化するかを推計しました。

スライド19を御覧ください。

こちらが現在の自動車交通量と将来の自動車交通量を推計し、道路の混雑度を算出した結果です。

推計にあたっては、国土交通省が5年ごとに行う交通量調査である「全国道路・街路交通情勢調査」の結果を用いています。この調査の直近の実施年が令和3年であることから、今回、綾瀬市の交通量を推計するにあたって、令和3年時点の自動車交通量を「現在」と設定しています。

一方、将来の交通量も、国土交通省の同じ調査にて推計した将来交通量を用います。この国土交通省の将来交通量の推計年次が、15年後の令和22年と設定されていることから、今回、綾瀬市の将来交通量を推計するにあたって、令和22年の自

動車交通量を「将来」としています。なお、予測手法や前提条件などの詳細については、スライド35以降の参考資料に掲載しています。

まず左の図は、現在（ここでは令和3年時点）の道路ネットワーク上を現在（令和3年時点）の自動車交通量が走行した場合の道路混雑度を線の色で表した結果です。線の色が赤い道路は、容量として定められた走行台数に対する交通量が多く、混雑度が高い区間になります。

次に真ん中の図は、現在の道路ネットワーク上に、15年後の将来（令和22年）の自動車交通量を走らせた場合の道路混雑度です。全国的にみても自動車交通の需要は15年後も大きく変動しないことから、綾瀬市においても、今後自動車交通量が大幅に増加することはありませんが、現在のネットワークのままでは、現在の混雑度と大きくは変わらないことが伺えます。

最後、右の図ですが、都市マスタープランで位置づけられている将来の道路ネットワークがすべて整備された場合の将来（令和22年）の道路混雑度です。さらに、右の図のみ、混雑度だけでなく、交通量が減少した路線について薄い青色で示しています。真ん中の図と比較すると、混雑度の線が青い色の道路が増えており、現在よりも交通量が分散して混雑している道路が少なくなることが伺えます。特に県道40号、県道45号といった東西方向の混雑が減少し、海老名市や横浜市方面への速達性が改善することが記載されます。

こちらに示すように将来道路ネットワークがすべて整備されることが綾瀬市の快適な道路交通の実現にとっては理想的ですが、実際にはコスト面や既存の建物の移動など立地制約などの課題があり、優先順位を設けて段階的に整備に着手する必要があります。

次回の審議会にかけて、これらの将来道路ネットワークで挙げられた路線のうち、今後優先して整備すべき路線の優先順位づけを行います。

スライド20を御覧ください。

優先して整備すべき路線を決めるために、先ほど説明した将来の交通量・混雑度の推計結果に加え、将来ネットワークで挙げられた未整備路線それぞれを「必要性」「重要性」「実現性」の指標で評価し、点数付けを行います。

点数付けを行った路線を、点数の高位、中位、低位で分類し、点数が高位になった路線を優先的に整備すべき路線として位置づけます。

本日は、優先度の評価に用いる指標・配点基準について御説明し、次回の審議会で改めて各路線の優先度を点数付けした結果を御説明します。

なお、次のスライドで御説明する評価指標は、神奈川県が示す都市計画道路見直しのガイドラインや、他の自治体で用いられている評価指標を参考にして、現行計画の評価指標を更新したものになりますので御留意ください。

スライド２１を御覧ください。

まず、評価指標の一つ目「路線の必要性」についてです。

こちらに示すとおり、交通処理機能、市街地形成機能、空間機能の評価指標を考えています。

交通処理機能の中には、走行機能、アクセス機能、渋滞緩和に寄与するかといった視点も含めて評価を行います。さらに、さきほどお伝えした将来交通量の予測結果も評価項目に含めています。

また、交通処理機能のみならず、市街地形成機能として商業・業務地を通る路線かどうかの視点、バス路線が走る道路かどうかの視点を加味しています。また、空間機能として環境や防災対策に寄与するかについても含めています。

スライド２２を御覧ください。

続いて「路線の重要性」「路線の実現性」に関する評価指標です。

重要性については、将来像の実現、都市交通施策として、都市軸を形成する道路かどうか、広域移動の円滑化につながるかどうか、鉄道駅に接続する路線かどうか、市街地の機能向上、生活環境の向上に資するかどうかを評価指標にしています。

実現性については、市の中で事業計画が存在し、具体的に計画が動き出す準備が進んでいるかで評価します。一方で、事業実施の難易度として、路線の上に移動困難施設や地形上の制約がある場合は、優先度を下げる指標にしています。

スライド２３を御覧ください。

以上の評価指標を用いて各路線の優先度を評価した結果のイメージはこちらです。

先ほどもお伝えしたとおり、本日の審議会ではこの評価結果を決定するのではなく、評価指標についてお示しさせて頂き、今後、精緻に評価を行った上で、次回の審議会では正式な評価結果をお示しする予定です。今回は、あくまでも暫定的に試算した結果として御確認ください。

スライド24を御覧ください。

次に、基本方針「3. 都市を活性化する」のうち、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、施策3-1-1「交通結節点機能等の強化」についてです。

こちらは前回において公共交通の施策として審議済みですが、一部、道路整備に関する内容も含まれていますので、前回と同様のスライドを改めてお示ししています。

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」が求められており、国では、右下の図に示すような、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。このように道路整備においても計画的な検討を行い、回遊性の向上による都市の活性化を図るものとして、前回審議いただきました。

スライド25を御覧ください。

先ほどは幹線道路ネットワークの整備促進に向けて新たに道路を整備する視点でお話しましたが、ここからは、市民の安全・安心な暮らしを実現する視点から道路整備の取り組みについて説明します。

基本方針「4. 安全・安心に暮らす」のうち、取組方針4-1「生活道路の安全な交通環境の形成」についてです。

昨年度実施した市民アンケートからも、現在の市内の道路整備状況において、「通行安全性」や「道路や歩道の広さ」で不満が多くみられました。

また、今後の道路整備の重要性を見ると、いずれの項目も重要だと捉えています。が、「生活道路の歩道整備や段差の解消」、「自転車が安全に走行できる空間づくり」が特に重要だと捉えている割合が高い傾向にありました。

引き続き、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。

それを踏まえ、施策としてスライド26を御覧ください。

施策の1つ目として施策4-1-1「安全対策の推進」を挙げています。

この施策では、地区交通における事故防止のため、ハード面による対策を推進します。

施策を展開するためのイメージとして3つ挙げており、一つ目は、既存の道路空間を活かして自転車や歩行者の通行区分の明確化を推進するといった取り組みが挙げられます。

代表的な具体例としては、自転車専用通行帯などをはじめ、通学路、事故多発箇所への着色などが挙げられます。

スライドの下に示した左の図は、国土交通省と警察庁が示す「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で、自転車走行空間を段階的に拡大する場合のイメージを示しています。市内の市街地や商業地などの自転車利用の多いエリアから自転車走行空間の整備を開始し、徐々に住宅地のほうに整備エリアを拡大していくことが示されています。綾瀬市においても自転車専用通行帯などの着手が可能な区間から整備を始めていくことが有効であると考えられます。

右の図は、自転車専用通行帯などの整備の方法を示したものです。幅員に余裕がある場合は、歩道と車道の間に自転車道を設けることが可能ですが、幅員に余裕がない場合でも車道混在型として整備することも可能です。

スライド27を御覧ください。

施策を展開するためのイメージ2つ目として、地域の特性に応じた生活道路への侵入防止対策を推進するといった取り組みも挙げられます。

代表的な具体例としては、交通規制とあわせたイメージハンプの設置やボラードなどの物理的デバイスの設置などが挙げられます。

スライド下にあるとおり、生活道路への安全対策として、近年では「ゾーン30プラス」という考え方も示されています。

これまで、綾瀬市においても通学路などのある生活道路は、指定された区域内の最高速度をすべて30km/hに制限する「ゾーン30」が導入されてきましたが、これに加え、区域内における大型車の通行禁止や一方通行などの交通規制、ハンプやスモーズ横断歩道などの物理的デバイスを設置することで、生活道路の安全性をさらに高めることにつながることを示されています。

綾瀬市においても引き続き、ゾーン30プラスの考え方を参考にして安全・安心に関する取組を進めていくことも有効であると考えられます。

スライド28を御覧ください。

施策を展開するためのイメージ3つ目として、道路のバリアフリー化の推進を挙げています。

代表的な具体例としては、視覚障がい者や車椅子使用者等に配慮した歩道縁端の整備、点字ブロックの設置等が考えられます。

次に、施策4-1-2「事業用車両の走行ルールの検討」です。冒頭にお話ししたとおり、運搬事業の拡大や物流施設の設置などにより、今後も事業用車両の増加が想定されることから、市民の安全と産業振興の両立が求められています。

施策を展開するためのイメージとしては、市民の安全確保と事業者による地域への配慮等について検討を図るとともに、モニタリングを実施するなど、土地利用等による環境の変化を踏まえ、適宜改善を図ります。

スライド29を御覧ください。

次に、施策4-1-3「危険箇所や交通ルールに関する情報提供の推進」です。

生活道路をはじめ、各地域における交通安全を確保するため、道路整備のみならず、市民や事業者などに対してソフト面から継続的に施策を推進し、注意喚起や啓発を図ります。

施策を展開するためのイメージとしては、交通事故多発箇所や危険箇所等に関する情報発信を行い、事故を未然に防ぐための意識醸成を継続的に推進するとともに、交通ルール・マナーについて、子どもや高齢者など様々なライフステージに応じた効果的な啓発を図り、交通安全意識の向上を図るとしています。

代表的な具体例としては、事故多発地域マップの作成、SNSを活用した周知、注意箇所等への看板設置や更新、各事業者への情報提供。また、定期的な通学路点検の実施による安全確保や交通安全教育などが挙げられます。

スライド30を御覧ください。

次に、取組方針4-2「災害に備えた交通基盤の整備」として、安全・安心な暮らしを実現するためには、災害に備えた取り組みも重要です。

右側の2つの神奈川県地図は、首都直下地震や南海トラフ地震などの巨大地震が発生した場合に、災害応急活動に必要な物資、資機材、応援部隊等の輸送を担う緊急輸送道路の損傷予測を神奈川県が行った結果です。また、左側の表は綾瀬市地域防災計画に掲載されており、神奈川県が指定している綾瀬市内の第1次及び第2次緊急輸送道路を示しています。

大規模地震で緊急輸送道路が寸断され復旧や復興が遅れるリスクを減らすために、日頃から大地震に備えて緊急輸送道路の環境整備が求められています。

スライド31を御覧ください。

道路整備に関する防災の取り組みとして、施策4-2-1「緊急輸送道路の環境整備の促進」を挙げています。

大規模地震災害が発生した場合に、災害応急活動に必要な物資、資機材、応援部隊等の広域的緊急輸送を円滑に行う緊急輸送道路の環境整備を促進します。

施策を展開するためのイメージとしては、地域防災計画と連携し、緊急輸送道路の沿線地域の耐震化、不燃化を推進し、倒壊建築物その他による障害物の発生を最小限に抑えるための取組を推進します。

代表的な具体例として、たとえば建物の耐震化・不燃化の推進や緊急輸送道路の無電柱化の推進などが考えられます。

スライド32を御覧ください。

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

こちらも前回において公共交通の施策として審議済みですが、一部、道路整備に関する内容も含まれていますので、前回と同様のスライドを改めてお示ししています。

前回もお伝えしたとおり、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33を御覧ください。

施策5-1-1「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。

前回の審議会では、公共交通の視点でこちらの2つの施策の展開イメージを挙げていましたが、公共交通のみならず、道路整備の視点からも取り組みを進めることが重要です。

特に、施策の展開イメージの2つ目に記載した「自転車が快適で安全に利用できる環境整備を図る」が道路整備の視点でも重要であると考え、代表的な具体例として、例えば、先ほど御説明した自転車専用通行帯の整備の他に、この施策におけるインフラ整備として駐輪場等の整備などが重要であると考えられるとして、前回審議いただきました。

以上が、道路交通に関する施策イメージとなります。これらについて、気になる点や新たな視点からのアイデアなどについて御意見を頂ければと思います。

最後に、スライド34を御覧ください。

今後の検討スケジュールですが、次回第6回では、先ほどお示しした道路の未整備路線の整備優先度を評価した結果を道路整備プログラムとして御説明します。また、これまで審議頂いた公共交通や道路整備の施策を改めて振り返り、施策の体系と成果目標について御説明します。

その後、第7回審議会では、これまでの審議内容を踏まえて、計画（案）としてとりまとめます。その後、パブリックコメントを実施し、本計画に対する市民の意見を反映した後、第8回審議会で計画のとりまとめを行います。

資料の説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございました。何かございましたら御発言をお願いします。

それでは、太田委員どうぞ。

【太田委員】

スライド13にある交通事故件数について、年間200～300件で推移しているとありますが、例えば曜日や時間帯に偏りはあるのでしょうか。薄暮の時間が多いとか金曜日が多いとか、そのような特徴があれば、そこから見えてくるものがあるのではないかと思いました。

【塚本代理】

今、細かい資料は持っていませんが、確かに平日は朝の通勤時間帯や薄暮の時間帯は事故が多いです。土日も多いですが、偏りと言うと薄暮の時間帯の16～18時が最も多かったと思います。その次に朝の時間が多いです。

平日は何曜日が多いというのは出ているのですが、突出しているところはありません。

【太田委員】

あまり差がないのですね。

【塚本代理】

そうですね。やはり薄暮の時間帯と朝の通勤時間帯が多いような感じです。

【太田委員】

ありがとうございます。

【会長】

他にございませんでしょうか。

小堤委員どうぞ。

【小堤委員】

スライド21「路線の必要性」の中段に「公共交通への支援」として、「バス経路となる路線」を記載いただき、ありがとうございます。

この項目において「バスの優先・専用レーンの設置」を、今後検討いただければと思います。

皆さん御承知おきのとおり、バス業界においては運転手不足が喫緊の最大の課題であり、いろいろ努力しているところですが、なかなか解決には至っていない状態です。

そのような中で、輸送の効率化を図ることにより、少ない人材で多くの方を輸送することが期待されますので、優先レーン・専用レーンを設置していただくことによって、少しでも輸送の効率化が図られるものと思っていますので、御検討のほどお願いします。

【会長】

事務局よりいかがでしょうか。

【事務局】

検討材料に入れさせていただきます。

【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。太田委員どうぞ。

【太田委員】

スライド16を見ると、「多様な移動ニーズに応える」という視点は、公共交通で位置付けるものとして今回は取り上げていませんが、例えば今後のことを考えると、シニアカーのように時速6kmほどしか走れないものやキックボードなど、今は自動

車しか見ていないけれど、他の乗り物に対する道路やパーキングなど、そのような観点も必要ではないかと思います。

【会長】

事務局どうぞ。

【事務局】

自動車以外についてのお話ですが、今回の資料においても、自動車の次に来るのは自転車ということで、前回審議した公共交通の際にはシェアサイクルについても取り上げ、現在は市において実証実験を実施しているところです。

今回のテーマは道路整備になりますが、委員が言われたとおり「シェアサイクルをするためには自転車を使ってください」ということであれば、その利用が多いところの自転車走行空間の整備という話が出てくるかと思います。それと同様に、先ほどありましたキックボード等についても、当然として関連があると思います。例えば、自転車で説明させていただくと、シェアサイクルでどのような利用が多いのか等について実証実験で明らかになると思います。それらを見据えながら、道路整備にも生かしていく形になろうかと思います。

新しい道路を造るのであれば最初からフルスペックの道路を造ることかできると思います。一方で、現存の道路をどのように改修していくか、こちらがメインのテーマになると思いますので、スライド26の右下にあるとおり、自転車の走行空間を確保するにしても、新たに幅員が十分確保できる場合と、現存の道路がある中での場合もありますので、この辺りも整備する道路を見極めながら、検討が必要になると思います。

【道路整備課長】

綾瀬市においては自転車走行空間のネットワークというものがまだ具体的に示されていない状況があります。そのため、現状として、既存の道路で自転車が多いところ、少ないところがありますが、今後そのようなネットワークを構築するとともに、自転車が多い路線を把握しながら、そういった路線の拡幅整備と併せて、現道の中においても、車道混在型の現道の幅員においてできる自転車等の走行空間も可能だと思いま

すので、そのように進めていきたいと思っています。

【会長】

自転車の他に、今ありましたシニアカーなど、今後さらに増えてくると思いますので、その辺りの記載をどのようにするのか等も含めて検討していくことになると思います。

キックボードの現状としてはいかがですか。近隣も含めて、まだまだですかね。

【塚本代理】

まだ、かなり少ないです。

都心ではかなり増えていますが、決して乗りやすいものでもありません。スキップしながら乗ったり、乗り方にもコツが必要なので、なかなか普及は難しいのではないかと思います。

【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。

【事務局】

先ほど太田委員から御質問がありました事故件数の偏りについて、塚本代理からも御説明いただきましたが、内訳のデータがありました。そんなに大きい差はありませんが、曜日別としては火曜日が多い状況となっています。その他に、道路としては一般市道で、時間帯については16～18時が最も多く、その次が朝の6～8時とのことです。

【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。

【皆川委員】

スライド23に「優先して整備すべき路線の評価結果イメージ」として「路線名称」が出ていますが、どの辺りのことを言っているのかよく分かりませんので、地図等に示していただけるとよいと思います。

【会長】

恐らく、次回にはそれぞれの地図と点数が出てくると思います。

【皆川委員】

分かりました。ありがとうございます。

【事務局】

今回、このページについては“このように得点付けをして、次回には道路整備プログラムを作っていきます”という、あくまでもイメージになります。次回は具体的な道路整備プログラムが議題となりますので、委員より御意見いただいた位置等についても分かるように提示したいと考えていますので、よろしくお願いします。

【会長】

その他いかがでしょうか。

【水谷委員】

スライド25についてです。先ほど御紹介がありましたが、アンケート調査において、特に顕著なものをピックアップしていただいたと思いますが、「生活道路の歩道整備や段差の解消」や「自転車が安全に走行できる空間づくり」について、非常に重要だと思っている人が多いと改めて認識したところです。

視点が様々で、自動車目線なのか自転車目線なのか、どのような意識でこのようなことをおっしゃっているのか、これだけでは分かりません。ただ、「自転車が安全に走行できる空間づくり」ということの意識を捉えて、スライド26以降のように施策を考えていくことは恐らく適当であり、大事だろうと思うのです。

例えばスライド26で御説明があったように、区分をし、なるべく通行帯を分離す

ることが望まれるということですが、他の道路よりもさらに市民意識の反映がすごく大事な取組みですので、どうしても計画はハード中心になりがちですが、情報の提供についても上手く計画の中に組み入れていただきたいと思います。

【会長】

事務局いかがでしょうか。

【事務局】

その点も念頭に置いて計画を練っていきたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。副会長どうぞ。

【副会長】

今おっしゃったことは極めて重要だと思います。もう少し具体的に申し上げると、例えばスライド26の自転車通行空間の整備形態として、右のA、B、Cがあるわけですが、まず、これはいずれも「自転車レーン」との表現は適切ではありません。AとBとCは明確に整備形態が違います。

Aは自転車が行くところが明確に区分されているわけです。車道でも歩道でもない自転車道なのということです。しかも多いのは、この中では双方向通行・相互通行しているというような状況です。珍しいところだと一方通行の標識を入れたりしていますが、車道でも歩道でもなく自転車のための道路部分だという自転車道は、かなりハードルが高いわけです。すごく土地に余裕があって、自転車双方向通行させると、交差点になった際に大変になるのです。交差点に突入すると横からも来ますので。

Bは“車道の中の一番左のレーンを自転車専用にしましょう”という、これが一番「自転車レーン」と言うべきものかもしれませんが、要はバスレーンと同じですよ。一番左をバス専用指定するといったものと同じで、これは第一レーンなわけです。これは自転車専用通行帯というものです。これについても、やはり、ある程度は車道に幅がないとレーンがきちんと確保できません。道路構造令で指定されている必要な幅が取れなければCとせざるを得ないということになります。

Cは、どちらかという自転車レーンではありません。1つのレーンの中に自転車と車が混在しているような状況です。しかし、結局のところ“自転車は車道通行が原則だ”というようなことを知らしめるために「自転車はこちらを通ってください」としたり、車に対しても、管理者がネットワークとして指定しているのであれば「自転車は車道を左側通行する可能性があるので、自転車にある程度配慮してください」というようなことを道路に示すわけです。

このような一つ一つの整備形態の意味を、自転車に乗っている人がどれだけ理解しているのかというようにことが分らないと、ネットワークの話が市民感覚に落ちてこないと思うのです。

同じスライドの左側にあるように、“地域からネットワークを拡大していく”と説明をするときも、もちろん道路整備はある程度コストがかかりますし、いろいろな空間制約もありますから、できるところからやっていくとか、あるいは、その他として道路の再配分や電線の地中化など、さまざま道路整備に併せて実施していくというプランニングの中であるのは重々承知しているところです。しかし、自転車のネットワークという視点から見たときに、この地域が一体どれだけ重要なのかを示しながら、ある程度の空間がちゃんと取れなくても“矢羽根をつけて車道混在型でやっていくのだ”というような説明を、どの程度地域にしていくのかが、大変重要になってくると思います。

次のスライド27の生活道路についてですが、ゾーン30になぜ“プラス”が付くのかということも重要です。国土交通省はあえて“プラス”と付けましたが、いわゆる“姿勢だけ”では、なかなか守られないのです。例えば、道路のしつらえの状況を見るなかで、ものすごく太い道路なのに“ゾーン30”と表示されている場所もあります。そのような道路は、ドライバーが感覚で走行していれば、スピードは出てしまいます。そのような場所で、道路整備する側がドライバーに対して、「歩行者側がリスペクトされる空間に、あなた（ドライバー）は入ってきたのだから、スピードを落とさない」ということで幅を狭くしたり、あるいは、ハンプで隆起させる。しかし、これは道路整備に関する総論賛成・各論反対の筆頭とも言えますが、住民に迷惑をかけないような形状も20年ぐらいかけて開発されており、戦略的な設置の方法もあるということを、どのように合意形成を図りながら道路整備していくのか、やはり重要だと思うのです。

次にスライド28のバリアフリーについて、私は国交省道路局において当該ガイドラインの検討作成・省令改正の委員になっています。資料には「段差を解消した例」と書いてありますが、この3つの写真はそうではありません。基本的に段差解消というのは、例えばインターロッキングで出来上がっている歩道があります。そこに桜の木が生えていて、それが成長し、根上がりでインターロッキングがガタガタになったような状態がありますよね。そのようなものをきちんとアスファルト舗装に直すなどして段差解消するもののことです。他には、マウントアップの歩道で、洗濯板のように波打つような歩道では車椅子が大変ですから、それをセミフラットにして抜本的に変えることが段差解消なのですが、この写真は歩道と車道の間の段差をどうするのかという議論なのです。これは20～30年もの間、視覚障害者と車椅子の人が闘い続けている話題なのです。例えば、横浜や板橋などいろいろな所で、地域の合意形成のもと納得した一つの妥結の姿なのです。車椅子の人は段差解消してほしいのですが、視覚障害者の人にとっては「段差がないと困るのだ」と言うのです。段差が欲しい人と必要ない人、それぞれの合意形成の姿なのです。

このようなこともきちんと理解しなければなりませんし、一方で、“円滑な歩道空間をつくるべきだ”とアンケートで答えた方々も、どれだけこのことを理解して、共生社会のあるべき都市整備を追求するかが必要だと思いますので、先ほど御発言があった“ハードだけではなく、情報提供や正しい情報の周知”は極めて重要だと思います、発言させていただきました。

【会長】

ありがとうございました。

そうなりますと、スライド21～23の評価点も、どのように配分していくのか。ハード・ソフトの配分も含めて、本日の議論を含めながら検討していただきたいと思います。

それでは、他にございませんでしょうか。

【川田代理】

スライド23にある表を使うときに、“混雑率”など、いろいろな言葉が出てきますが、委員の皆さんが理解しやすいように、言葉の補足をぜひお願いしたいと思いま

す。

また、「必要性評価点」、「重要性評価点」、「実現性評価点」、単純に横に足してこういう形で大丈夫なのか。やはり、大きな骨格となる道路と市内の地区道路では役割が違いますので、それを一緒くたの物差しで扱って本当に大丈夫なのかどうか。県として様々な県道を扱う際には、このような考え方は非常に馴染むのですが、地区レベルの道路の際に、同じ指標を使用して大丈夫なのかというところは、少し丁寧に御説明いただければと思います。

【会長】

ありがとうございます。

いわゆる階層的にやるということも含めてですね。

【事務局】

ありがとうございます。

これに関しまして、先ほど他の委員からも、どこの路線なのか分からないと御意見を頂戴しました。さらに、今、委員より用語や混雑率の算出等について頂戴しました。次回には、なるべく一般の方でも分かりやすい形で御説明できるように資料を用意したいと思っています。

また、評価点の付け方について、今回は暫定的にお示ししていますが、委員が言われたとおりでして、単純に機械的に出すだけでは、当然ないだろうと思います。いろいろな視点があると思いますので、その辺りを含めて最終的な配分を次回のときにお示しできればと思っています。

【会長】

ありがとうございます。

それでは、他にございますでしょうか。矢内委員お願いします。

【矢内委員】

道路について考えたときに、他の市と関連することは多くあるだろうと思いました。私は特に、自転車についていろいろ考えていたのですが、例えば、市内の近い移動

の際には自転車を利用してもらうことなどを、今後考えていくのだと思います。しかし、シェアサイクルが開始しましたが、実際、自分が綾瀬市役所のポートへ来て、シェアサイクルを利用しようと思うときは、どのようなときか考えた中で、あまりイメージが湧きませんでした。

その他に、やはり綾瀬市には鉄道駅が無いことが大きいと思いますので、海老名駅へ行くため、自転車に乗って向かうことを考えると、道路をはじめ綾瀬市内だけの問題ではないと思いました。例えば、資料には“駐輪場”と書いてありますが、綾瀬市内でいくら駐輪場を増やしても解決できないこともあるのではないかな等を考えたとき、周辺との関係はどうなっているのか根本的な疑問に行き着きました。

【会長】

ありがとうございます。

事務局いかがでしょうか。

【都市整備課長】

今お話がありましたシェアサイクルですが、11月の初旬に実証実験の協定を締結し、実績については12月の1か月分のみになりますが、綾瀬市内のポートから海老名駅に向かう利用が一番多くなっています。また、南部においては長後駅、又は湘南台駅に向かう利用が多くなっています。今回、シェアサイクルの導入にあたっては、綾瀬市には鉄道駅という交通結節点が無い中で、綾瀬市単独で進めることはできませんでした。令和4年に海老名市が実証実験を開始し、さらに令和5年には座間市でも開始したことにより、綾瀬市から市外の鉄道駅へ向かう環境整備が整ったことから、令和6年11月に開始することができました。このように近隣市との連携をはじめ、シェアサイクルの運営事業者である OpenStreet 株式会社は全国的にもシェアサイクル事業を手掛けていますので、皆様からの御意見、御要望などを一つ一つ解消しながら、事業も進化させていきたいと考えています。今後も御意見等ありましたらお寄せいただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

【矢内委員】

ありがとうございます。そのような情報を、市民としてしっかりとキャッチしてい

ないといけないと思い、伺わせていただきました。

【副会長】

今の御質問は、とても良い着眼点であると思い拝聴していました。一つ質問ですが、綾瀬市がシェアサイクルの協定を締結し、自転車施策を進めていくモチベーションは何なのか。行政としてどうお考えなのかということを少し聞きたいのですが、いかがでしょうか。

【都市整備課長】

従来より、綾瀬市には鉄道駅が無いということで、交通に関する施策としては、路線バスを軸として進めてきた経緯があります。また、その路線バスを補完するためにコミュニティバスを導入し、市民の利便性を向上させてきましたが、シェアサイクルについても公共交通の補完という一つの要素もありますし、いわゆる車への依存から脱却して環境への配慮であったり健康増進であったり、そのような附属的な効果もある中において、綾瀬市としても近隣自治体の状況を見ながら、シェアサイクルの導入時期を見計らっていました。事業者とは、海老名市や座間市が導入する以前から協議していましたが、事業者としては環境面などにおいて、綾瀬市へ先行しての導入が少し難しかったという経過もありました。

シェアサイクルの実証実験が開始して二か月ほどですので、今後はどれだけ市民の方が利用されているのかデータを分析し、さらに利用拡大を進め、交通の補完として併せて考えていきたいと思っています。

【副会長】

ありがとうございます。よく分かりました。

担い手不足によって、例えば終バスを繰り上げなければいけないようなことも、今後起こり得ると思いますが、帰りの“足”を確保するとか、朝はバスに乗って駅へ向かってしまうと、自分の自転車は家に置いたままになりますので、シェアサイクルなら帰宅の際に空いている自転車があれば帰ることができるとか。他には、自動車からの手段転換。これはかなりチャレンジングであると思い、効果検証をしなければならなかったと思います。

伺いたいこととして、シェアサイクルは OpenStreet 株式会社がビジネスとして頑張るわけですね。頑張ればよいと思うのですが、市と協定を結んだということは、シェアサイクルのために綾瀬市が頑張るところが何かあると思うのですが、それは一体どのようなところを頑張るのでしょうか。利用促進以外に何かあるのでしょうか。

【太田委員】

ステーションの場所の提供ですね。

【都市整備課長】

今、太田委員からお話いただいたとおり、今回の協定締結にあたり綾瀬市がすべき内容ですが、公園をはじめとした公共施設等の用地に、シェアサイクルの駐輪用地として提供すること。さらには実証実験の役割分担として、市民への周知・広報を市側で実施するほか、今後、運営事業者よりポートの拡大という要望があれば、市内の民間事業者に対してポート設置の照会をするなど、シェアサイクルに付随するようなところは市側で進めていくという形になっています。

【副会長】

ありがとうございます。

私がお手伝いしている練馬区の事例について御紹介したいのですが、私たちの研究室で分析をしたところ面白い結果が出ました。区内には西武バスなどが走っていますが、減便で終バスが繰り上がってしまったとき。例えば終バスが21時ぐらいで終わってしまうような地域と、終バスが24時台ぐらいまで残っているような地域を比べると、シェアサイクルの利用率が変わります。定期利用者と1回限りの利用者に分けて見ても、やはり、終バスが早く終わる地域において、1回限りの利用者（＝その場限り利用者）の率がすごく高まるのです。

なぜそのような結果になったのかというと、先ほど委員も言われたように、住宅地側のポートが充実しているか否かなのです。千代田区や港区などのように色々なところで縦横無尽にシェアサイクルが走っているような状況ではありません。みんな“駅に行きたい”というような、かなり離合集散型の使われ方をしますから、恐らく、受け手側（市や事業者）が住宅地のポートをいかに戦略的に配置するかが、綾瀬のシェ

アサイクルの成功の鍵になるのではないかと、すごく強く思います。

また、練馬区では都市公園が計画的に配置されているので、いかに公園の中をシェアサイクルに融通するか。これは賛否両論だと思うのです。「税金で整備しているところに、なぜ OpenStreet の自転車を置くのか？」というようなところを、どう調整を図るのかと練馬区は物凄く頑張っている一方、お隣の武蔵野市は「公共空間を、民間事業者が儲かるために使わせられるか」と断固として拒否しています。隣同士の自治体ですが、吉祥寺に近いところはシェアサイクルは発展していないけれども、少し離れた練馬区は盛り上がっているような状況も起きていますので、都内で成功している都心近郊のところ。この他には三鷹などありますが、そのようなところは参考事例になると思いますので、ぜひリンクしていただきたいと思います。

【水谷委員】

関連ですが、今お話しを聞いていて、シェアサイクルについてはスライド 33 に出ているのですが、他のスライドにもシェアサイクルの話は出ていましたか。一応、現時点ではここに位置付けるという理解でよいですか。

【太田委員】

この他には、前回議論した施策 2 「多様な移動ニーズに応える」のところに記載がありました。

【水谷委員】

ありがとうございます。

今、先生のお話を聞いていて、「環境負荷の低減」だけではないだろうと思い、そのような文脈が分かる位置付けになっていればよいと思いました。

【会長】

ありがとうございます。

せっかくの計画ですから、どのようにステーションを作っていくのか。また道路整備の面においても、どのようにシェアサイクルを考えていくのかということも、入れたほうがよいということでした。今、実証実験中のデータが頂ければ、どこがよく利

用しているのかなども分かると思いますので、それらを上手く還元できればと思います。併せて行政の意思もあると思いますので、どのようにしていきたいのかも含めて検討いただければと思います。

他にありますでしょうか。今回は道路整備ですので、是非とも自動車や大型車の話などもあると思います。もしお気づきの点があれば発言いただきたいと思います。

スライド19ですが、真ん中が現ネットワークにおけるR22年の交通量で、一番右が新たに整備したときのR22年の交通量ですよね。特に東西路線の混雑度が減るとされているのですが、南北については市道10号などは渋滞が激しくなる場所もあります。これは配分の状況で変わっているのでしょうか。そこに集中してしまっているからですか。

【社会システム株式会社】

説明させていただきますと、例えば市道10号においては、深谷早川線のように市道10号線側に赤い横線など、いくつか路線が追加されている関係で交通の流れが変わることにより、混雑も変わっていった部分がいくつかございます。

【会長】

分かりました。そうしますと、これは計算上ですから、あとは上手く交通量を分散させていくということですね。中心ですので、恐らく、新しい路線がこちらに集中してしまったということだと思います。

矢内委員どうぞ。

【矢内委員】

単純な市民の実感として、スマートインターチェンジが開通することにより、市役所脇の県道や、スマートインターチェンジの出入り口付近が混むことは、当然として皆さんも分かっていたと思いますし、当たり前だとは思いますが、それ以外の変なところが混んでしまうことも増えたと感じます。これらの場所もスマートインターチェンジが原因なのかなと思うこともあります。

例えば、早川城山住宅に繋がる道路が混んだり、綾瀬西高の裏から五社神社に向かう細い道も混むようになるなど、恐らく裏道を使う人が増えて、分かりやすい大きな

道路ではないところが混み出したのかなと思いました。「なぜこのようなところが混むのか？」と思うことが増えたように感じました。

【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】

そのような細かい生活道路も踏まえた交通量調査等を実施していれば、どれくらい経年変化があるのかということが分かるのですが、確かに、普段運転している方々がどのように考えられるかと思うと、幹線道路は車の交通量が多く、信号も多いので、少しでも前に走りたいという気持ちを考えると、少し狭く時間が掛かっても、信号機が無くて前に進めるような道路を利用されている現状の表れなのかなと思っています。

したがって、市の道路整備をするうえで、スマートインターチェンジが開通したということを受け入れて、それを補完する道路整備を現在進めており、市役所の西側の早川城山住宅に繋がる道路についても、県道42号の渋滞を緩和させる道路として整備しました。今現在、市内でそのような道路整備を進めているところですので、当然ながら、そういった道路に混入してくるケースはあります。この他には、高速道路やスマートインターチェンジで事故等があった場合は、確かに周辺の生活道路に混入しているということは、市も把握しているところです。

【矢内委員】

結局、そのように細い道へ逃げてくると、先ほどの自転車の話ではないですが、とても危ないと思うことも多いため、交通量が増えたときの自転車との絡みも出てくるのではないかと思います。

【道路整備課長】

ありがとうございます。参考に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。

他はございませんでしょうか。小堤委員どうぞ。

【小堤委員】

スライド29の「交通ルールの情報提供の推進」について、市役所の1階にドラマや映画のロケ地パンフレットがありましたけれども、そういった市外からの観光客の方。それから、例えば江ノ電の鎌倉高校前に行きますと外国人の方がいっぱいいますが、そのような状況はあるのかお伺いします。

【都市計画課長】

観光施策として様々実施していますが、委員が言われたような混雑に至る状況にはありません。

【小堤委員】

分かりました。もしそのような状況になれば、看板等も外国語の表記が必要になると思いました。

【会長】

ありがとうございます。

今は、かなりマニアックなところへ外国人の方が来るということですから、もしかしたら綾瀬にも来るかもしれませんので、そのあたりも少し検討することもあるかなと思います。

他はございませんでしょうか。

今後、点数化していくということが重要であると思いますので、今日の議論を頂きながら、特に路線の必要性については、かなりいろいろな項目がありますので、ぜひ検討をいただきたいと思います。

私から一つ、スライド14の左下に「将来道路ネットワーク実現へ向けた取組」として「環状道路の実現」とありますが、これは市内の環状なのか。または全体を含めての環状なのでしょうか。

【都市部長】

環状についてですが、道路ネットワークの形として、寺尾上土棚線と早川本蓼川線の中心、市役所があるところの交差点を回避できるようにラダー状に配置していますので、自然とその交差点の周りを回っているような配置の仕方をしているため、そのような表現になっています。

【会長】

分かりました。市役所を避けるような形での道路整備をやっているというような言い方ですかね。

【太田委員】

環状は輪っかなので、バイパスですかね。

【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。

【副会長】

スライド13の事故発生状況ですが、まず1点として、左の関係別発生件数は「二輪車関係」が非常に多いです。これはそういうものなののでしょうか。“綾瀬市内の事故は二輪車なんだ”というような市民の皆様の感覚はあるのでしょうか。

【太田委員】

高齢者が多いという認識はあるけれども、二輪車が多いという認識はなかったです。自動車が多いという印象があります。

【副会長】

これが気になり、このようにトップになっているけれども、施策の中に一言も二輪車が出てこなくてよいのかと思いました。

もう1点として、右のグラフは統計の示し方ですが、何歳代と書くときに、普通は

負傷者数で計上するのですが、これは発生件数ですよ。事故というのは、単独事故ですと1人ですけれども、単独でなければ2人以上なので、左のグラフと比べて数が2倍弱ぐらいにならないといけないのに、これは第1当事者の年齢層だけなのかなと思います、見せ方に気をつけないといけないと思いました。

【塚本代理】

このデータは大和警察署のホームページから引用しているものです。

これは関係事故ですので、当然、第1当事者、第2当事者も含めての話ですが、二輪車、高齢者、自転車というのが今大変問題になっているため、自動車関係というのは抜いています。確かに、突き詰めれば発言頂いたとおりですけれども、一般の方が見やすいようにある程度簡略化しているところがあります。

当然として、第1当事者はこれが多い、第2当事者はこれが多いということを見せたほうが、専門的な知識のある方や、そのような分析をやられている方にはよいと思いますが、ホームページにおいては、第1当事者、第2当事者を含めて、“こういう事故が発生しましたよ”という概要を示しているところがあります。誰が見ても見やすいようにしていますので、これを見て「二輪車関係が多いんだな」「高齢者関係が多いんだな」と気づいたうえで「注意しなければいけないな」と思っただきたくお示ししていることを御理解いただければと思います。

【太田委員】

二輪車がこんなに多いという感覚はありませんが。

【塚本代理】

負傷者のある事故を見ると、やはり二輪車の事故も発生しているのです。

“実際発生しているのが、この件数ですよ”という形で示しているだけで、確かに二輪車の事故は多いのです。バイク絡みの事故は、薄暮時間帯や通勤時間帯など、原動機付125ccぐらいで朝夕に飛ばして通勤通学されている方がとても多く、そのような方が事故を起こす場合も多いですし、土日であれば、中年以上の方がリターンして大きなバイクに乗って事故を起こす場合も多いです。

【太田委員】

私の周りでは乗用車事故のほうが多いと思いますが。

【塚本代理】

いや、あえて自動車は抜いているのです。自動車関係は含めていませんので、あくまでも事故の中で二輪車関係や自転車関係がどの程度なのかを示しています。自動車関係を入れれば、当然、自動車関係が一番多くなってしまいます。あくまでも車が基本ですが、当然として全部が全部、車だけではなく、自転車と自転車の事故もあります。しかし、“車の中でもこのように関係している人が多いですよ”という意味ですので、細かく見る方にとっては「おかしいのではないか？」と思われると思います。

【副会長】

全くおかしくはないです。

【太田委員】

しかし、この上に書いてある「高齢者や二輪車関係の事故が多い」というのはミスリードですね。

【塚本代理】

それは自動車関係も含めて、ということです。車が全部の事故に絡んできてしまっているところもありますので、先ほど言ったように、二輪車と二輪車の事故もありますし、自転車と自転車の事故も、二輪車と自転車の事故もあります。しかし、自動車関係を入れてしまうと、多分8～9割ぐらいに絡んでくるので、そこを説明として入れたほうがよいのかなとも思います。

当然、細かく見てしまえばそう思われると思いますが、この結果はチラシとしてキャンペーンなどでも配布して、皆さんが一読されることが多いので、パッと見てすぐ誰にでも分かりやすいようにしています。いろいろ御意見はあると思うのですが、そこだけ御理解いただければと思います。

【副会長】

専門的な観点から見て何かおかしいという指摘では全くありません。県警が出されている数字は絶対正しいです。

“多い”というのは相対的な形容詞ですから、申し上げたいのは、「自転車の安全は大事ですね」と皆さん首を縦に振られていて異論がない中で、それよりもバイクの割合が高いのです。もちろん、大型車や普通の一般車両同士の事故であれば圧倒的に多いと思うのです。全体で250件ぐらい起きていますので。しかし、バイクの関与率は62件ですから、4分の1ほどです。そのため、これは自転車と比べて相対的に率が高いし、恐らく他の地域と比べてもバイクの率は高いと思うのです。

私はバイク事故の研究もしていましたが、恐らく、サンキュー事故が多いのではないかという気がします。そうすると、誰がどのような対策をやるのかということは個別事故の発生状況を見ないと分かりませんし、事故多発地点の状況の細かい分析が必要だと思うのですが、気になりました。

いわば“働くまち”である綾瀬において、属性は分かりませんが、例えば外国人の方などがバイク利用に関して、きちんとルールが分かっていない可能性もあり得ると思い、この辺りは少し考察が必要かなと思いました。

【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。

【川田代理】

先ほど、綾瀬スマートインターチェンジが開通してから渋滞が多くなったというお話がありましたが、開通する前というのは、家に帰るには横浜町田インターか厚木インターから来ていたと思います。そのため、綾瀬スマートインターが開通してから便利になったということが一方であります。他には、企業側から見ると、やはりこの場所で高速を降りられる、この周りの土地利用ができるということは、綾瀬の魅力の一つだと思うのです。

今回、都市を活性化するという視点がありますが、つい私たちは普段の道路使いのことばかり考えてしまうので、あのようなインターがあるという中での綾瀬の在りよ

うは、このような大きな計画を見直す際にはしっかりと捉えておくとういと思っています。

【会長】

ありがとうございます。

そういう意味では、緊急輸送道路は特に、能登地方のことも踏まえて、かなり大きな役割を果たすものですから、そのあたりも含めて検討していただきたいと思います。

【川田代理】

無人で運転するトラックなど、将来的にそのようなものが出来た場合、やはり大きな道路から展開されると思います。そうすると、お膝元の綾瀬インターを使って乗り降りすることもあるかもしれないですね。

【会長】

ありがとうございます。それでは、よろしいでしょうか。

これで、「次第2 議題」は終わらせていただきたいと思います。

次に、「次第3 その他」ですが、事務局から何かありますでしょうか。

【事務局】

連絡事項でございます。

まず、1点目ですが、本日の議事録及び資料等について、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、よろしくお願いします。

次に2点目として、審議会のスケジュールについて先ほど御説明させていただきましたが、今年度の審議会は本日で最後となります。次回、第6回につきましては現在、作業進捗を精査しており、年度明けの6月前後にて予定させていただければと考えておりますので、詳細は改めて通知させていただきます。

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、何か御質問等がございますでしょうか。よろしいでしょうか。

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5回綾瀬市総合都市交通計画審議会を閉会いたします。