

第6回綾瀬市総合都市交通計画審議会議事録

令和7年6月23日

綾瀬市都市部都市計画課

- 1 日 時 令和7年6月23日(月)
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
施策展開及び目標設定について
- 4 出席委員 11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 鈴 木 正 和
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：廣野副課長)
委 員 水 谷 俊 輔
委 員 小 池 正 幸(代理：加倉井工務担当部長)
委 員 松 本 和 彦(代理：塚本交通第一課長)
- 5 欠席委員 2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、加藤主幹、井上副主幹、山岸技師
- 8 関係部署 (都市整備課) 古川課長、(公共用地課) 内藤参事兼課長
- 9 委託業者 (社会システム株式会社) 奥ノ坊、梅崎、石部、大西

【会長】

それでは、第6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、鈴木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。「施策展開及び目標設定について」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5「議題資料」を御覧ください。

次第2議題について、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6を御覧ください。

(1) これまでの検討の振り返りです。昨年度までに、綾瀬市の現状と課題を踏まえ、将来交通像や基本方針等を審議したのち、公共交通と道路整備に関する各施策について審議いただきました。

本日、第6回では、当初道路整備プログラムについて審議いただく予定でしたが、進捗状況から次回第7回で行うこととし、本日は将来的に優先して整備すべき道路の評価状況について報告いたします。また、これまでの審議内容を計画として整理するにあたって計画の構成案について審議いただきます。

さらに、これまで挙げた施策ごとの展開・推進方法や役割分担について審議いただきます。

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。

スライド8を御覧ください。

次に、計画の目標年次についてです。これまでの会議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、10年後の2036年を中期目標、5年後の2031年を短期目標として施策を推進してまいります。

スライド9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ました。

本日は、一番下の各施策の展開方法や役割分担が主な議題となります。

スライド10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11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12を御覧ください。

前回の審議会で頂いた御意見とその対応についてです。前回は道路整備の施策について審議しましたので、これらの御意見を施策の展開イメージや道路整備プログラムに位置付けて参ります。

スライド13を御覧ください。

ここからは、(2) 総合都市交通計画の構成案について説明します。

総合都市交通計画は、これまでの審議会で審議してきた調査・検討結果と施策をもとに構成します。

構成としては、本編の他に概要版、別冊として道路整備プログラム、資料編で構成します。本編は、6章で構成し、現状、課題の整理、基本方針・将来交通像、取組方針別の施策、計画の推進で構成します。

スライド14を御覧ください。

本編の内訳について説明します。1章で計画の概要、2章で交通の現状として、こちらは令和5年度に審議した内容になりますが、都市の特徴、移動の特徴、公共交通の現状、自動車交通の現状という項目で構成します。

スライド15を御覧ください。

3章で交通をとりまく課題として、こちらも令和5年度に審議した内容になりますが、高齢化の進展や公共交通や自動車交通量に関する課題、あわせて地域別の課題を整理します。

4章で、現状や課題を踏まえて、令和6年度に審議した計画の基本方針・将来交通像を示します。

スライド16を御覧ください。

5章で計画のメインとなる5つの取組方針ごとに施策を示します。こちらの内容についてはのちほど説明させていただきます。

6章で、計画の推進として、進行管理・推進体制を示します。

以上で示した計画の構成に、これまでの審議内容を反映して総合都市交通計画の案

を作成します。

スライド１７を御覧ください。

ここからは、（３）施策の展開・推進について説明します。前回までの審議会では、５つの施策の基本方針にもとづき公共交通と道路整備について「取組方針」と「施策の展開イメージ」を提示してまいりました。

本日は各施策の実現性を高めるための「展開イメージの３つのステップ」について審議いただければと思います。

こちらの図に示すとおり、以降の資料では各施策の展開を３つのステップにわけて、施策実現のために想定される内容を、段階別に記載しています。施策の内容によってはSTEP１とSTEP２が同時並行で行われる場合などもあるかと思うので、あくまでも実施していくイメージを表記したものです。

また、各施策の代表的な具体例の中で、考えられるものを抜粋して記載しています。

さらに計画を確実に推進するための「推進体制・役割分担」「計画の進捗管理方法」を審議いただければと思います。

スライド１８を御覧ください。

これまでに示した計画全体の進捗管理方法について説明します。冒頭で御説明したとおり、本計画は２０３１年を短期目標、２０３６年を中期目標、２０４６年を長期目標としております。これらの目標年次を目安として、計画・事業検討（Plan）、事業実施（Do）、事業評価（Check）、事業見直し・改善（Action）のPDCAサイクルに基づいて進めてまいります。

従いまして、２０２６年以降に計画を公表し、事業実施の段階に入ります。その後、２０３０年までに、事業を進めながら適宜、事業評価、検証を行い、施策ごとにこまかい改善を図りながら進めます。

短期目標である２０３１年に、改めて計画全体を俯瞰して、計画内容の改善を図ります。

このようなサイクルを短期、中期、長期目標ごとに繰り返し、事業実施所管課と連携しながら計画内容を適宜更新してまいります。

スライド19を御覧ください。

各施策を実施する関係機関の役割について説明します。

総合都市交通計画所管課は、目標の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、計画の進捗を管理する役割とします。

施策を事業として実行するのは、道路所管課と地域公共交通所管課になります。それぞれ道路の整備や改修、公共交通の施策を実施します。

また、その他、必要に応じて環境所管課や福祉所管課などと連携してまいります。

バス・タクシー事業者などの交通事業者には、事業経営・交通運営の主体として、主に公共交通施策について、交通事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行っていただきます。

また、警察関係者には、交通安全の確保、道路整備の推進に向けた取組を実施する役割を担っていただきます。

さらに、神奈川県には、県道をはじめとした道路整備の推進に向けた取組を実施する役割を担っていただき、市と連携しながら事業を進めていきます。

また、学識経験者には、計画に示す施策・事業の実施について助言を行っていただきます。

最後に、市民等の役割を記載してます。交通サービス、道路環境を享受するだけでなく、市内の公共交通、道路環境を維持していくために、市や地域の交通施策の検討に参画し、他の関係者とも連携・協働することとしています。

以降では、これらの役割を前提として、各施策を実現するためのステップについて説明いたします。

スライド20を御覧ください。

施策の構成の振り返りですが、こちらに示す通り5つの基本方針ごとに施策を位置づけています。

スライド21を御覧ください。

ここからは、前回の審議会までに御審議いただいた5つの基本方針に関連する施策ごとに、施策の展開イメージを実現するための3つのステップを設定しましたので説明します。先ほどもお伝えしたとおり、施策実現のために想定される内容を、段階別

に記載しており、あくまでも実施していくイメージを表記したものになります。

まずは、1.快適な移動を実現する についてです。ここでは、取組方針が4つあります。

「取組方針1－1 幹線道路ネットワークの整備促進」の、「◎優先して整備すべき路線の具現化」では、

STEP 1 で、道路整備プログラムをもとに道路整備の実現性（ルートや制約について）の検討を進め、

STEP 2 で、道路整備の実現に向けて協議を行い、

STEP 3 で、計画が具体化された道路について整備の実施を図ります。

次の、「取組方針1－2 広域移動を支える公共交通の維持」の、「◎公共交通サービス・ネットワーク水準の維持」の一つ目では、「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。」としています。

STEP 1 で、交通サービスについて市民アンケートの実施等により課題を整理し、

STEP 2 で、地域公共交通計画の作成を行い、

STEP 3 で、作成した地域公共交通計画に沿ってバスルートの再編等の検討・実施を進めることを想定しています。

また、同じく「◎公共交通サービス・ネットワーク水準の維持」の二つ目では、「公共交通への利用転換を促す仕組みづくりや、利用の動機付け、魅力等の発信などの取組を促進する。」としています。

STEP 1 で、公共交通への利用転換策や効果的な情報提供の方法等について情報収集し、施策の検討を進め、

STEP 2 で、実証実験などを行い、効果の検証をし、

STEP 3 で、効果が確認された施策を実行していくことで、自家用車に依存しない交通体系の構築を図ります。また、より公共交通の利用を促進するため、広報活動等の実施を図ります。

次の、「取組方針１－３ 地域内の移動を支える交通手段の充実」の、「◎地域内の移動を支えるモビリティサービスの検討」の一つ目として、「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、多様な交通モードの導入の検討を図る。」としています。

STEP 1 で、アンケート等を実施し、移動ニーズの把握を行います。またシェアサイクルについては引き続き実証実験を行い、効果や課題の把握を進めます。

STEP 2 で、移動ニーズに応じた交通モードの導入に向けた検討を進め、

STEP 3 で、交通モードの導入を図ります。また、導入後も利用実態をモニタリングしつつ、必要に応じて異なるモードの導入や利用促進策の検討を想定しています。

また、同じく「◎地域内の移動を支えるモビリティサービスの検討」の二つ目として、「地域特有の課題に継続的に対応するため、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。」としています。

STEP 1 で、地域における住民参加型移動支援等の実施体制を再編し、

STEP 2 で、ワークショップなどで、地域特有の移動課題について議論し、解決策の整理を進めます。

STEP 3 で、検討された施策を実施し、結果に応じて、改善案の検討を進めます。

最後に、「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、「◎モビリティ・ハブの推進」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、モビリティ・ハブの機能強化を推進する。」としています。

STEP 1 で、パークアンドバスライド等の利用実態について、利用人数や現状の課題等をアンケート調査などで把握します。また、周辺道路の交通量調査を実施し、混雑度を把握します。

STEP 2 で、モビリティ・ハブの機能強化に向けて、収集した利用実態や課題をもとに、機能拡充の検討をめ、

STEP 3 で、施策の実行を図り、結果に応じ、機能強化策の検討を進めます。

スライド22から27では、先ほど説明した基本方針1の内容を記載しています。
詳細の説明は省略させていただきますので、必要に応じて御確認ください。

では、スライド28を御覧ください。

つづいて、基本方針2.多様な移動ニーズに応える についてです。ここでは2つの取組方針を挙げています。

初めに、「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」の、「◎多様な移動ニーズに応える交通環境の推進」の一つ目では、「移動に配慮が必要な方などに対する移動支援について、負担の少ない移動機会が提供できるよう検討を図る。」としています。

STEP1 で、移動支援が必要な人や機会についてアンケート等の調査を行い、最適な移動支援施策を検討し、

STEP2 で、実証実験を行い、効果検証を進めます。

STEP3 で、効果が確認された移動支援施策（福祉有償運送など）の実施を想定しています。

また、同じく「◎多様な移動ニーズに応える交通環境の推進」の二つ目では、「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。」としています。

STEP1 で、ノンステップバス、UDタクシーの導入や車内サインの多言語化等を促進し、バリアフリーのソフト施策（心のバリアフリーや接遇など）について情報収集をし、検討を進めます。

STEP2 で、ノンステップバスの導入等の促進を継続しつつ、ソフト施策のニーズについて障がい当事者や交通事業者等と協議し、啓発策の検討を進めます。

STEP3 で、ハード面での施策は継続しながら、ソフト面での施策について啓発活動の展開などを想定しています。

最後に、「取組方針2-2 交通サービスの高度化」の、「◎新たな技術・サービスを活用した交通環境の整備促進」のなかで、「ICTなどの新たな技術を活用した利便性の高い支払方法の導入のほか、適切な情報提供手段の導入による利便性向上を

図る。」としています。

STEP 1 で、利便性の高い支払い方法や適切な情報提供手段等について、メリットや課題を整理します。

STEP 2 で、交通事業者等と連携しながら、検討した施策について実証実験を行い、効果を検証し、

STEP 3 で、効果が確認された施策（キャッシュレス、デジタル乗車券導入など）の実施を想定しています。

スライド29から31では、先ほど同様、基本方針2の内容を詳細に記載していますので適宜御確認ください。

スライド32を御覧ください。次に、基本方針3.都市を活性化する についてです。ここでは2つの取組方針を挙げています。

初めに、「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」のなかで、「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、計画的な道路整備等の検討を行い、都市の活性化を図る。」としています。

STEP 1 で、モビリティ・ハブ（乗り換え拠点）の立地や対応するモード、周辺の道路整備について、ワークショップ等の手段を含め検討し、

STEP 2 で、より実現性を高めるため、学識経験者や交通事業者を含め整備手法等の調査を進めます。

STEP 3 で、モビリティ・ハブの拠点や道路整備を促進し、都市の活性化を図ります。また、効果や課題を調査し、必要に応じて機能拡充の検討を進めます。

次に、「取組方針3-2 市民参画型の中心拠点・生活拠点づくり」の、「◎市民参画の推進」のなかで、「官民関係者が連携し、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。」としています。

STEP 1 で、交通サービスや公共交通のあり方について市民アンケートの実施等により課題を把握します。

STEP 2 で、ワークショップ等で意見を把握し、

STEP 3 で、挙げた意見を交通施策に反映することなどを想定しています。

スライド33と34では、先ほど同様、基本方針3の内容を詳細に記載していますので適宜御確認ください。

スライド35を御覧ください。次は、基本方針4.安全・安心に暮らす についてです。ここでは2つの取組方針を挙げています。

初めに、「取組方針4-1 生活に関連する道路の安全な交通環境の形成」の、「◎安全対策の推進」の一つ目で、「既存の道路空間を活かして自転車や歩行者等の通行区分の明確化を推進する。」としています。

STEP 1 で、通行区分を明確化すべき区間について自転車交通量調査や事故分析、アンケートなどにより把握し、

STEP 2 で、明確化する方法（自転車専用通行帯の表示や、通学路・事故多発箇所への着色、新たなモビリティへの対応等）の検討を進め、

STEP 3 で、通行区分の明確化の実施を想定しています。

また、同じく「◎安全対策の推進」の二つ目で、「地域の特性に応じた生活に関連する道路への進入防止対策を推進する。」としています。

STEP 1 で、既に安全対策を実施している箇所は状況を把握しつつ必要性の検討を進めます。また、交通量調査や事故分析、アンケートなどにより、安全対策を講ずべき道路を把握します。

STEP 2 では、交通規制策や進入防止策を検討し、警察等と協議を進め、

STEP 3 では、交通規制策等の実施などを想定しています。

また、同じく「◎安全対策の推進」の三つ目で、「道路等のバリアフリー化を推進する。」としています。

STEP 1 で、バリアフリー化すべき道路やバス停留所等を交通量調査や障がい当事者が参加する街歩き点検などにより調査します。また、アンケートなどでニーズを把握します。

STEP 2 で、方法を検討し、障がい当事者や警察等と協議を進め、

STEP 3 で、道路やバス停留所等への整備（視覚障がい者や車椅子使用者等に配慮した歩道の整備、誘導用ブロックの設置など）によりバリアフリー化の実施を想定しています。

次に、同じく「取組方針4-1」の、「◎危険箇所や交通ルールに関する情報提供の推進」のなかで、「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。また、交通ルール・マナーについて、啓発を図り、交通安全意識の向上を図る。」としています。

STEP 1 で、危険箇所や交通ルールなど市民に発信すべき情報や提供方法を警察などと連携しながら検討し、

STEP 2 で、情報提供コンテンツ、ツールをより効率的かつ効果のある方法にて構築を図ります。

STEP 3 で、作成したコンテンツで情報提供を行い、交通安全意識の向上を図ることなどを想定しています。

つづいて、「取組方針4-2 災害等に備えた交通基盤の整備」の、「◎緊急輸送道路の環境整備の促進」のなかで、「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する。」としています。

STEP 1 で、これまで実施してきた無電柱化を継続し、県などと連携しながら新たに実施すべき場所を検討します。さらに、建物の耐震化・不燃化すべき区間の検討を進めます。

STEP 2 で、建物の耐震化・不燃化すべき区間について市民に周知を図り、

STEP 3 で、補助事業等の導入の検討を進めることを想定しています。

次に、前回までの審議会では挙げていませんでしたが、先日他県で発生した道路陥没事故をうけ、「取組方針4-2」に、「◎道路インフラの老朽化対策の推進」を追加しています。「道路や橋梁の老朽化に伴う事故を防止するために、道路インフラを定期的に点検・調査し、補修等の老朽化対策を講じる。」としています。

STEP 1 で、道路インフラの点検・調査の実施、
STEP 2 で、対策が必要な箇所への補修等の実施の促進、
STEP 3 で、点検・調査を継続実施し安全性を確保する
ことを想定しています。

スライド36から41では、先ほど同様、基本方針4の内容を詳細に記載していますので適宜御確認ください。

スライド42を御覧ください。

次に、基本方針5.環境に負荷をかけない では、「取組方針5－1 脱炭素の推進」を挙げています。「◎環境負荷低減につながる移動手段の普及・利用の促進」の一つ目で、「電気自動車の普及促進やエコドライブの推進などにより、排気ガスの抑制を図る。」としています。

STEP 1 で、市民や交通事業者のニーズをアンケート等により把握し、結果をもとにソフト施策、整備内容を整理します。

STEP 2 で、排ガス抑制に係るソフト施策を周知し、電気自動車等の普及にあたって充電インフラを整備すべき場所・エリアの設定を進めます。

STEP 3 で、啓発活動などのソフト施策や、充電インフラの整備を実施することなどを想定しています。

また、同じく「◎環境負荷低減につながる移動手段の普及・利用の促進」の二つ目で、「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。」としています。

STEP 1 で、シェアサイクルの実証実験を通じて効果を検証し、適した自転車等の走行空間の考え方、方針、ネットワークの検討を進めます。

STEP 2 で、自転車等の走行空間に必要なインフラ整備の内容や方法などについて検討します。

STEP 3 で、整備を実施し、環境負荷の少ない移動手段の利用の推進などを想定しています。

スライド４３と４４では、先ほど同様、基本方針５の内容を詳細に記載していますので適宜御確認ください。

ここまでが、総合都市交通計画のメインとなる施策部分の展開について説明となります。

スライド４５を御覧ください。

議題の４つめ「道路整備プログラムの内容」について説明します。こちらの内容は、前回の審議会でもお伝えしたものの進捗報告になります。

まずは、改めて「道路整備プログラム」の位置づけについて説明します。

道路整備プログラムは、綾瀬市総合都市交通計画の別冊として作成するものです。

「道路整備プログラム」は、将来交通量の需要予測結果や客観的な指標などを用いて各道路の評価を行い、整備効果の高い優先整備箇所の選定をしたものとなります。

先ほど説明した「取組方針１－１ 幹線道路ネットワークの整備促進」「優先して整備すべき路線の具現化」の対象とする路線を道路整備プログラムの中で細かく説明するものです。

なお、現在も引き続き、対象路線・評価指標について、事務局内で見直しを行っているところです。本日は優先度の評価結果を暫定版として報告します。

スライド４６を御覧ください。

優先度の評価対象とする道路について説明します。

「道路整備プログラム」の評価対象とする道路は、こちらの地図に示すとおり綾瀬市総合都市交通計画の上位計画である「あやせ都市マスタープラン」に位置づけられている主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路としています。ただし、一部の道路については、対象とするかについて事務局内で調整中ですので暫定版として御理解ください。

なお、整備済み路線は評価の対象外とします。主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路の定義はこちらに示すとおりです。

スライド４７を御覧ください。

こちら、前回の審議会で説明しましたが、優先度の評価方法について示したスラ

イドです。

前のスライドで示した評価対象とする道路を「必要性」「重要性」「実現性」の視点で評価し点数付けを行います。

評価点の点数の高さで整備優先度を「高位」「中位」「低位」に分類して、高位の路線を優先的に整備促進します。

スライド48と49を御覧ください。

先ほどの「必要性」「重要性」「実現性」については、こちらに示す通り細かい評価項目を設けています。

たとえば、交通処理機能の自動車の①走行機能では、評価の視点を「幹線機能を有しているか」としています。これを先ほどの評価対象とする道路それぞれに対して、「幹線機能を有しているか」を確認し、「幹線機能を有していれば」点数を付けるという方法で評価を行っています。

このような評価項目が、このスライドにある「必要性」の他に、次のスライド49で示すように「重要性」「実現性」として21個の項目で評価を行います。

スライド50を御覧ください。

こちらが、優先度を評価した結果の現段階の暫定版となります。

前回の審議会で、「対象路線すべてを同じレベルで評価するよりも、道路の種類に応じて評価をしたほうがよい」という御意見を頂きましたので、スライド上には「主要幹線道路」「幹線道路」「地区幹線道路」の3つの地図を示し、それぞれの道路ごとに優先度の「高位」「中位」「低位」の3分類で整理しています。

図の赤色の路線が優先度が高位、オレンジ色が中位、緑色が低位です。

ここで示した結果は暫定版ですが、改めて、対象路線と評価項目を精査しつつ、次の審議会には、優先して整備すべき路線を抽出してまいりたいと思います。

最後に、スライド51を御覧ください。

今後の検討スケジュールですが、次回第7回では、これまで審議した内容を総合都市交通計画（案）として構成したものをメインに御説明します。

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。

以上を踏まえて、気になる点や新たな視点からのアイデア、共有しておきたい情報などについて御意見を頂ければと思います。

【会長】

ありがとうございます。本日は、施策についてということで、スライド17の「施策の展開・推進」で、STEPを3つに分け、それぞれの進行管理と役割分担、5つの施策ごとの展開イメージを御説明いただきました。そして最後に、道路整備についても、現状の報告をいただきました。

今まで議論してきた基本方針から、それをどう展開するかという具体的なところになってきています。気になる点、御質問したい点がございましたら、御発言いただければと思います。いかがでしょうか。

では、小堤委員。

【小堤委員】

成果目標の中に具体的な数値みたいなものを織り込む予定はあるのでしょうか。例えば、ノンステップバスは導入率何%であるなど。

【事務局】

これまでの審議会の議論でもありましたが、この計画は交通に関する総合計画であり、大きな方向性・方針を示すもので、実際の事業実施については、例えば公共交通であれば地域公共交通計画等でより具体的に示し、道路整備については道路整備プログラムの中で具体的に示していくことになりますので、本日の資料は、大きな方向性を示して検討するというような形にさせていただきました。

【小堤委員】

分かりました。例えば、目標に達しなかった場合は、それを取りやめるだとか方向性を変えるという方針は、この中に盛り込む必要があるのかなと思いました。

【事務局】

現行計画と今回検討しているもので重複した内容は多数あります。しかし、以前よりお伝えしておりますが、現行計画は、計画策定後に検証等ができていなかったということが大きな反省点としてありましたので、今回は、スライド18のPDCAサイクルに基づき、計画を策定した後にそれぞれ事業を実施し、その事業を評価・検証して、その中で改善しなければならない部分があれば適宜改善していくことを考えています。検討した結果、実行できるものとできないもの、また、現在掲載していないもので取り入れたほうがよいというものも出てくるかもしれませんので、このPDCAサイクルの中で、なるべく現行計画の反省点を踏まえ、ある程度の短いスパンの中で検証していくという形を取っていきたいと考えています。

【小堤委員】

分かりました。

【会長】

ありがとうございます。

スライド7のところで、上位計画との接続はよいと思いますが、その下の実施計画にどう接続させるかですね。

【事務局】

会長からもお話がありましたが、計画策定後に事業を実施していくのは、市の内部でも様々な部署にまたがっている現状があります。その中で、前回の反省点を踏まえ、この審議会の前段で、関係各課が集まり庁内の連携を図る会議を併せて行っています。今回の議題を審議会に諮るにあたっても、各課に確認を取って練り上げていますので、事業を実施する課もそれなりにこの計画に対する「やらなければならない」という共通認識は持ってもらえているのかなと思います。

【会長】

ありがとうございます。そのあたりは継続してお願いできればと思います。

他にございませんでしょうか。

【加倉井代理】

スライド21の「取組方針1－1」で、道路整備の関係が「短期」ではなくて、「中期」・「長期」から始まるということになっていますが、県では常々いろいろな計画を立てて整備を進めていますので、「短期」に実現性の検討みたいなものが載っていないのは何故でしょうか。

それと、「取組方針4－2」の「無電柱化の継続実施」として、“継続”の話がありますが、他の取組には継続している取組みが見受けられないので、それは何故でしょうか。

また、「取組方針4－2」の「道路インフラの老朽化対策の推進」で、短期は調査、中期から補修ということになってはいますが、スライド41に具体的な取組みが書いてあり、実施機関に神奈川県も入っているのでお尋ねするのですが、空洞化調査や橋梁の法定点検とかは既に各種やっていますので、それを急にこの5年間だけで実施するのは何故でしょうか。

最後に、スライド40には建物の耐震化をするということになってはいますが、こちらについても建築部門で既に取り組んでいるものがあると思うのですが、それ以外に何か施策があつてここに載せているのか、お尋ねしたいです。

【事務局】

まず1個目は実現性の検討というお話かと思いますが、御質問されたとおり、事務局としても、既に実施している施策も含まれている中で、短期・中期・長期の考えをどう載せていこうかと苦慮しています。表記の仕方が分かりづらかったのかもしれませんが、現在、継続して行っている内容は何個かあり、その部分は継続してやっていくのか方向を変えるのか検討が必要ですが、内容としては継続と新規の両方が含まれています。

無電柱化の話は、これまでの審議会でも何回か御意見が出たことがありますが、これについても、既に神奈川県で継続してやっていた部分と、市で実行した部分があるかと思うのですが、今後、継続的にやっていくのか、そのような路線をまた検討していくのか、というのもまだ定まってはいませんが、検討をする必要はあるのかなというところです。

耐震化の話については、市でも沿道建築物の耐震化が事業としてありますが、全て

の沿道の建築物の耐震化が終わっているかという、正直、まだまだ進んでいない部分があります。この辺りは、公共の建築物でなければ啓発関係が主になるかと思うので、市としても耐震化していかなければならないという部分は課題として持っていますし、引き続きやっていかなければいけないという認識はあります。

【事務局】

一番最初の御質問について補足させていただきます。

スライド２２の「取組方針１－１」、道路整備の実現性の検討を中期にした理由についてですが、実施する各所管課に意見照会を行いまして、当初、STEP１は短期で記載していたところ、道路所管課のほうから、STEP１で全路線について検討を同時に進めることができないので、STEP１の欄を中期まで延ばしてほしいという意見があり、そのような理由で中期にしております。

しかし、御意見のとおり、どの施策も検討については、なるべく早く、できれば短期でやっていくべきだと考えておりますので、引き続き道路所管課との協議を続けていきたいと思っております。

【会長】

既にやられている施策がある中で、資料上、新規のものというイメージがあり、そのように見えてしまったということですね。ですから、新規と継続を分けて書くか、併記しながらやっていくかというように変えていかなければいけないのかなと思います。

今回、STEP１～３にこだわっているところがございますので、新規の場合はこれで、今までやってきた継続は、表現を変え説明を入れるかどうかですね。

【加倉井代理】

道路整備以外の取組は短期と中期で終わってしまうような計画に見えてしまいます。そうすると、PDCAサイクルをやっていくと言いながら中期で終わっているつくりになっていて、そこが引っかかってしまいます。

【事務局】

全部をこの型にはめて、全項目を表現するのは難しいというのが正直なところで、今までの審議会の中でも、「これは長期でやるものではない。今すぐやるべきだ。」というような御意見も頂いて、確かに、施策によっては、「これは20年先（長期）を見据えるものではない。特に啓発関係はすぐできるし、やらなければならないもの。」というものもあります。一方で、かなり長期的なスパンで行っているものは事業としてかなり難易度があるようなものという解釈になると思うのですが、どうしても、その辺がこの表の中に混在しているということもあるかと思います。

【副会長】

スライド18の「5年後」「10年後」と矢印がついているものと、個別の施策にぶら下がっている事業の見直しを一緒にするから、よく分からない状況になっているのだと思います。この「5年後」「10年後」というのは、この計画全体のフレームワークを見直すということですよ。

先ほど、御意見がありましたけれども、目標に達しないものは見直したほうがよいのではないかと思いますところはこれだと思うのです。

今、情報化社会で、いろいろな技術が目まぐるしく変化している中で、5年後なんてすごく変わっている可能性もあるから、そのときに、このような審議会をまた立ち上げるのだとは思いますが、「そこで見直しましょう」というPDCAサイクルだと思います。個別の施策の中の、例えば公共交通計画の策定や道路整備について例を挙げると、自転車の通行空間整備は、どう考えても5年とはかからないですよ。それを評価して回すだけでも恐らく2～3年でできてしまう。もしくは1年でやっているような自治体もあるので、個別事業のサイクルと計画全体の見直しのサイクルといったものをSTEP1～3だけに落とし込むのは若干無理があるのではないかと思います。

会長がおっしゃったように、このフォーマットだと、個別の事業だったら、実施と評価と再計画（練り直し）を、STEP1の中に同時に矢印を引かざるを得ないと思うのです。恐らく、計画全体の大きいPDCAサイクルの中に小さいPDCAサイクルが複数あるということですよ。そのようなことを思いましたので、発言させていただきました。

【廣野代理】

スライド21の地域公共交通の部分についてです。

これも見せ方だと思うのですが、総合計画からさらに落ちてくるような個別の整備プログラムのなところと言うと、「取組方針1－2」の「②地域公共交通計画の作成」は一般的には5年ぐらいの計画期間を持つものだと思いますので、短期・中期・長期の間隔には合ってくるのだろうと思います。ただ、5年かけてつくるのは長すぎると思いますが、地域公共交通計画は広域移動だけではなくて、地域内もそうですし、モビリティ関係全般に該当してくると思うので、書き方として、ここの取組方針だけに書いてしまうと語弊が出てしまうのかなというところがあります。むしろ、このような実行プログラムを作っていただけるのであれば、快適な移動を実現するとして地域公共交通計画を作ると言うことを言うていただくことが、まさに総合都市交通計画に当てはまるのかなと思います。それに基づいて、個別の細かいものは、地域公共交通計画を策定した上で、広域移動や地域内について実施していくというように、そのような立てつけのほうの方が分かりやすいのかなと思いました。

あとは、稲垣委員からもありましたが、一般的に地域公共交通計画は1～2年で作成しているところが多いとされていて、特に今、バスの減便を含めて1～2年の間にどんどん地域の課題は変わってきていますので、できれば早めに策定いただいて、今の案は短期・中期・長期に合わせていただいたのだとは思いますが、できれば、そこは切り離してやったほうがよいのかなと思いました。

【水谷委員】

今いただいたお話はもっともだなとされていて、特に私が気になったのはスライド39で、これも個別の話にはなるので1つの例として受け止めてもらえればと思うのですが、情報提供の推進ということで、問題意識は、ここに書いてあるとおり、特に超高齢化に伴って、既にいろいろ報道されていることもありますし、交通の中で様々な問題が出ているので、問題意識としてはこのとおりなのかなと思いつつ、これも、STEP1～3が情報提供施策の検討にこれだけ時間がかかって展開していくということも、ここに落とし込むと馴染まないという1つの例だと思うので、これも御検討いただきたいと思います。STEP自体は分かるのですが、ただ、ここに年数を落とし込むと明らかに違和感があると感じます。

【会長】

多分、項目によっても、ぎゅっと縮まったものもあるし、少し延びたものもあるし、それが同じSTEP 1～3に書いてあるものですから、そこで違和感がすごく出てきているなと思います。

【都市整備課長】

この審議会では令和5年度から御検討いただいている中で、地域公共交通計画の策定については御意見を頂いていおり、また我々のほうも、計画の作成は進めなければならないと認識しております。

現在、本市のコミュニティバスの再編ですとか新たなデマンド交通の導入に向けた実証実験など、いろいろな事業を並行して進めている中で、地域公共交通計画につきましても、これから策定に向けて検討していきたいと考えております。

【事務局】

先ほど情報提供の推進の部分で、短期で全てSTEP 3まで出来るのではないかという御意見だったのですが、御意見のとおりでして、今、短期目標はSTEP 2までとなっておりますが、短期でSTEP 3までできるように改善したいと思います。

【会長】

ありがとうございます。

多分、スライド21だと「短期」「中期」「長期」と書いてありますが、次のスライド22だと「中期」はSTEP 1～3に入っているという表現になっています。STEP 2～3は「長期」でやるということなので、そういう意味では、スライド21の「短期」「中期」「長期」とSTEP 1～3は表現が別物だということなので、その見せ方も検討が必要です。また、先ほど言われたようなところは少し解消できるかと思いますので、そのあたりの連携や見せ方も含めて検討いただければと思います。

他はいかがでしょうか。

【加倉井代理】

スライド46に「優先度の評価対象とする道路」とありまして、左上のグレーの部

分の一番下に「整備済み路線は対象外」と書いてあり、私の認識が違っていたら教えてほしいのですが、スライド50に主要幹線道路と幹線道路と地区幹線道路とレベル別に資料を御用意していただいているのですが、例えば、南北にあるオレンジ色の幹線道路は昔は県道だったと思うのですが、こういうものは、現道はありますが整備計画は別にあるということなのですか。

【事務局】

道路整備の細かいところまでは分かりかねる部分がございますが、今言われた路線については、おそらく、歩道整備などの部分について、計画しているけれども未整備の部分があるということで載っていると思われます。

【加倉井代理】

左側の主要幹線道路の東西方向に県道40号（横浜厚木）があるのですが、県のほうでは、局所的な改良は計画していますけれども、全体の計画は無いはずですが、それが整備済みとして扱われないのは何故でしょうか。

【事務局】

色が塗られている路線のいくつかについて、現在、道路所管課と打合せをしている最中でして、あくまでも暫定版となります。ただいま、整備済みにしてよいのではないかという御意見を頂きましたが、お示しした図は申し訳ありませんが途中段階になりますので、きちんと整理して、最終的には10月にお示しできるようにいたします。

【加倉井代理】

県道は2車線で整備されているのですが、東西方向の道路網が少ないので、今、実際は混んでいて市民の生活にも支障をきたしている部分もあると思います。そうすると、整備計画が無いから整備プログラムには入れないという整理になるのか。やはり整備が必要な場所としてエントリーして、検討する路線として綾瀬市が何かアクションを起こすのかどうか。今、県は計画がありませんが、無いから放っておいてよいのかということと、市として、やはりこの道路は大切だからということで、検討をするのか・しないのか、載せておくほうがよいのかどうかということも少し検討していた

だいたほうがよいのかなと思います。

【事務局】

整備済みとして判断してよいのではないかという路線がいくつかありますが、それについては、道路整備プログラムの優先度評価の中では整備済みで対象外とし、もし市民の方から御要望等があれば、別途検討をしていくと思いますが、基本的には県道含め、整備済みと判断した路線については、優先度評価からは除いていく考えです。

【会長】

そのあたりを記載するかどうかですかね。前提条件として、整備として終わっているところは対象としないということをしつかりと明記する必要があるかなと思います。やはり市民の要望が多ければ、そういったものは載せていくべきだろうということも一方ではありますので、そのあたりを整理していただければと思います。

他はございますか。

【副会長】

すごく基本的な話なのですが、今の道路整備プログラムで何をもって整備済みなのかということだと思うのです。

明らかに問題が顕在化して、混雑していると、安全上課題があります。しかし、2車線道路で歩道がついていれば、整備済みとしてしまうのか。そのように定義するのも一つの考え方だと思うのですが、そのあたりが曖昧になっていると、いろいろな見方ができてしまうので、計画として弱いのかなと思います。

例えば、「評価指標の詳細」というところで定性的なことが書かれていたりするので、実際これを点数化して落とし込んだときに、例えば、先ほど委員がおっしゃったように、この道路は市民の移動としては何か支障をきたしている、というようなことに対して、果たしてどのように説明できるのか。そのときに、整備済みの定義が曖昧だとよろしくないかなとも思いました。その辺のお考えは何かあるのでしょうか。

【会長】

一旦、点数はすべての路線に付けて、そのうえで整備済みは除くなら除くという議

論をしていただいたほうがよいかなと思います。

【副会長】

ネットワークの議論だと思うのです。市の計画のネットワークは、どうしても綾瀬の形を描いて考えていくものですが、県道を管理している神奈川県の方からすると、綾瀬市だけではなくて、神奈川県を形を描いて、ネットワークを考えていると思います。自転車の通行空間整備のネットワークでも同じ議論がありますが、誰がそのネットワークの範囲を定めるのか、これは綾瀬市の計画だから綾瀬市ですよ。そこでどう優先順位を付けていくのかという話もあろうかと思うので、私もなかなか答えを明確に言えないところがあるのですが、個別具体の路線のことだけ出てきたら泥臭い議論がすぐに始まってしまうのです。同じ綾瀬市内だけれども、その路線から遠く離れた地域からすると、あまり関係ない道路だから優先順位は低いと思います。主観的な議論をしはじめると水かけ論になって収まらなくなります。

そのため、ネットワークで見たときに、相対的にここは優先順位が高いとか低いとか、その順位を付けるにあたっても、「整備済みとは何か」という定義をしっかり持っておかないといけないのかなと思います。国交省が示した「整備済みとはこれだ」というものではないと思うのです。多分、綾瀬市の状況を見てネットワークを考えたときにどうなのかという議論がこういう場でなされるとよいのかなと思いました。

【事務局】

今回は中間報告という形で、先ほどのスライド50にしても現時点での参考ということで、現実、私が聞いている中でも優先度評価が違う部分もあるので、今回はこういうイメージでいきますということで示させていただきました。その中で、今言われた、整備済みの解釈をかなりきちんとしておかないといけないと思いますので、そこは所管課とも詰めて、次回、道路整備プログラムを御提示し整理したいと思います。

【会長】

ありがとうございます。ぜひ、次回がメインということですので、今日いろいろ議論いただいたことを参考に整理していただければと思います。

それでは、ほかにございますでしょうか。矢内委員いかがですか。

【矢内委員】

STEP 1のところで「市民アンケート」という言葉が多く出てきているのですが、これのイメージは、一つのアンケートの中に様々な内容を盛り込んでいくのか、それか施策一つごとに聞こうと思っているのか、そういうイメージというのは今の時点であるのかなと思いました。

ワークショップなど、“市民も一緒に”という姿勢が表れているのはすごくいいなと思うのですが、そもそもの広報の方法を考えないと、自分も市民として、今まで、市からアンケートが来たときに、ちょっと他人事みたいに思ってしまった部分があったので、もし、それがいくつかのアンケートを取るとかワークショップをやっていくのなら、その辺を考えたほうがよいのかなと。ちょっとでも市民が自分事として考えられるような発信の仕方を考えてもらえたらよいのかなと思いました。

【事務局】

市民の意見を取り入れなければならないだろうということで、STEP 1でアンケート等の表現をしています。また、今回の計画改定にあたり、一番最初に、現状把握するため市民アンケートを行った経過があります。これから個別のものを計画していくときには、やはり、生の声を聞く必要があるのと、アンケートも1～2年経つと意見が変わりますので、その辺を取り入れて練っていかなくてはいけないということで、アンケート等を随所に記載しています。コミバスのアンケートも過去に実施しているかと思いますが、その辺りは上手く取り入れながら、アンケートになるのかワークショップになるのかを含めて考えていかなければと思っています。

【会長】

ありがとうございます。ぜひ市民の方も一緒になってやっていただきたいということがありますので、この辺りもどう書き込むかですね。

他はございませんでしょうか。塚本代理から、交通安全の観点で何かありますか。

【塚本代理】

我々も危険箇所のルールや道路改善の方法についての会議は、道路安全管理課、綾瀬市、神奈川県厚木土木事務所東部センターの皆様と一緒にやっていますし、情報発

信も含め常に実施していることではあります。長期的に見るとなかなか専門的な分野ですので分かりかねる部分ではありますが、短期的には既に動いているというのは了承しておいてもらえればと思います。

【会長】

今もずっと実施していることもあるかと思いますので、その辺りをどう落とし込むか、御検討いただければと思います。他はございませんでしょうか。

【小堤委員】

スライド36の「安全対策の推進」の中で「通行区分の明確化」を挙げていただいております。

前回、「輸送の効率化を図る観点から、バスの優先レーンを御検討いただきたい」と発言したかと思いますが、そういったものは、御検討について再度のお願いのような形です。もちろん、ここで直ぐではなく、また御検討いただければと思います。

【事務局】

提示したスライド36は、資料としては、どちらかというと自転車道が中心の表現になっていますので、検討させていただきたいと思います。

【会長】

公共交通、バス、あと新たなものもあるかもしれないし、その辺りをどうするかは、また御検討いただければと思います。タクシーについては、この辺りで何かありますか。

【副会長】

タクシーはあまり位置付けが無いですかね。

【久保田代理】

市内にはタクシー会社が1社ございます。

【副会長】

デマンドとかがあれば、タクシーの位置付けもあるかと思います。

【会長】

タクシーも必要な手段ですので、ぜひ御検討いただければと思います。

あとは何かございますでしょうか。鈴木委員から何かございますか。

【鈴木委員】

今回初めて参加させていただいているものですから、今までの経過が分からない状況ですけれども、この計画で大枠といいますか方向性を示して、実際に動くのは各担当の実施機関ということでそちらに投げて、それがまたここに帰ってきて評価をするというイメージだと思います。それが、短期目標のもの、中期目標のもの、長期のものがあって、物によってはすぐに手をつけなければいけないものも幾つかあるのかなと思いましたが、そういったときに、1回投げて、また帰ってきて、その評価は誰がするのか、漠然とした疑問でした。

【事務局】

スライド18で、2026年、2031年、2036年、2046年と大きな枠は短期・中期・長期の枠なのですが、例えば、「2027～2030年」と書かれている部分で個別の事業の評価検証を行い、この計画の所管課の都市計画課と事業課で進捗がどうかということを確認していくというイメージです。

【鈴木委員】

その都度フィードバックされていくというイメージですか。

【事務局】

どのぐらいの頻度でできるかはあるかと思うのですが、今イメージしているのは、やはり年単位、1年を振り返ってという感じかなとは思っています。冒頭でお話ししたとおり、現行計画も今回示したものと同じような施策はあったのですが、計画を作ったままにしていた部分があって、都市計画課も事業課もそうであるし、その進捗

管理をしていなかったという反省点がありますので、今回の計画の中では、できる・できない、いろいろあるとは思いますが、少なくとも評価・検証はやっていかないと、また絵に描いた餅になってしまわないようにと考えております。

【会長】

さきほど言ったPDCAサイクルを考えてということですので、今年度計画ができたあと、どのように進捗管理するのかというのはまた御検討いただいて、しっかりとした計画を遂行していただくことになると思います。よろしくお願いいたします。

【副会長】

今の委員の御発言に関連してですが、個別の計画もまた別にあり、実行部隊がいるとのことですが、この総合都市交通計画の存在意義は、それらを横断的に見る立場の人がいるということだと思うのです。縦に俯瞰して見たときに、整合が取れているのかとか、ここだけすごく進んでいるのかなとか。

もっと具体的に申し上げると、例えば、公共交通の計画の話がすごく具体的に進んでいるかもしれませんが、では、先ほどのバスレーンの話であるとか、あるいは乗降環境のバリアフリーの話とか、そういったところはある程度連動させなければいけませんね。そうしたら、バリアフリー化すべき道路の優先順位は、ひょっとしたら公共交通の計画が進んでいるところを「先にやりましょう」みたいな感じで出てくる可能性がある。それは5年だと手遅れなわけです。

なので、矢内委員のおっしゃっていたのは本当に市民目線で、「ここにいっぱい『アンケート』と書いてあるんだけど、この初年度、私たちどれだけアンケートに答えないといけないんだろう」と見えるわけです。やはり、横断的に見ると、純粋にそういう疑問がポンポン出てくる。横軸だけを見て頑張ることは別に問題ないのですが、いろいろな施策に対してみんなが頑張ろうとなると、それをちゃんと見張っている人がいないので、よく分からない齟齬が5年でどんどん蓄積されてしまうのかなと思ったので、私の個人的な思いとしては、1年に1回、こういう会を開いて、それぞれの基本方針の再確認であるとか、それぞれの施策がどれくらい進捗しているのかということ横断的に見てもらって、そこで意見をもらうというような、県の立場の方もいらっしゃるし、交通管理の立場も事業者の立場も市民の立場の方もいらっ

しゃるので、やるとよいのかなとは思いました。特に都市計画課がどこの課にもっと旗を振りに行かなければいけないのかということが毎年明確になるのかなと。

私が関わっている世田谷区のユニバーサルデザインはそういうことをやっているのです。バリアフリーというのは、よく駅の周りを重点的にやりましょうというような計画が多いのですが、世田谷区はちょっと違って、全区的にいろいろ、教育とか福祉とか交通とかまちづくりとか、そういったところに全部ユニバーサルな環境を整備しましょうという条例があります。それを進めていく計画があって、その審議会があります。それを毎年やるのです。各所管課がプレゼンまでするのです。綾瀬市がそこまでやったほうがよいと、そこまでは申し上げませんが、少なくとも、こういう形で年に1回見られると、STEP1の中の改良工事みたいなことがフレキシブルにできるのかなと、今の皆さんのお話を聞いていて思いました。

【会長】

ありがとうございます。

【水谷委員】

今のお話に賛成なのですが、スライド18にどう落としていくかというのは技術的な話もあるので難しいかとは思いますが、今、副会長がおっしゃったように、5年単位で見ていったときに、5年後の改善を有効たらしめるために、やはり、本当は毎年のPDCAサイクルみたいなものも意識していかなければいけないのだろうと思うので、予算とうまく連動すれば効率的なのかもしれないのですが、そのようなものが意識されるのであれば、より有効になるのではないかと感じました。

【事務局】

この会議をまた設けるかということ、かなりハードルが高いのですけれども、イメージしていたのは、例えば、2027～2030年の間の中で、この審議会の前段で行っている庁内会議などで、地域公共交通であれば、例えばシェアサイクルの実証実験をやっている、シェアサイクルの利用頻度の高い道路はどこだろうとか、そこを地域公共交通の所管課と道路所管課とで共有しながら整備していくなど、使わないところを整備しても仕方がないので、そのような連携は出てくると思います。考えていたの

は、この3～4年の中で毎年、関連課が集まって検証していくというような形と、あとは、地域公共交通会議の中でも、いろいろな関連の部署が入り練って計画を作るかと思しますので、その辺りはやはり、一つの課だけではなくて、関連課が集まって進捗はどうかということは、やらなければいけないと思っていました。

副会長が言われたとおり、この審議会を正式にやるかどうかというのは、その内容にもよって、どのぐらい報告できるのかボリューム感などを含めて、まず1年くらいは様子を見てみたいというのはあります。

【会長】

ありがとうございます。

スライド18のその部分には短冊で1年おきに表現が入っていますから、そういう想いもあるのだろうというところに期待しつつ、今いただいたようなところで、やっていただければと思います。よろしくお願いします。

それでは、他はございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、整備プログラムについては次回ということになりますので、今までいただいた御意見を基に、STEP等を少し御検討いただいて、次回に向けて進めていただければと思います。

また何かございましたら事務局のほうに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。

そうしましたら、議題の最後、「その他」ということになりますが、事務局から何かございますでしょうか。

【事務局】

まず1点目ですけれども、本日の議事録と資料ですが、前回と同様にメールにて送付させていただきます。

次に2点目といたしまして次回、第7回の審議会のスケジュールは、今年の10月頃を予定しております。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。

それでは、これをもちまして全ての審議が終わりました。

以上をもちまして、第6回綾瀬市総合都市交通計画審議会を閉会いたします。ありがとうございました。