

第7回綾瀬市総合都市交通計画審議会議事録

令和7年10月3日

綾瀬市都市部都市計画課

- 1 日 時 令和7年10月3日（金）
午前10時から11時30分まで
- 2 場 所 事務棟6階 視聴覚室
- 3 議 題
綾瀬市総合都市交通計画（案）及び道路整備プログラム（案）について
- 4 出席委員 9名
会 長 梶 田 佳 孝
副会長 稲 垣 具 志
委 員 皆 川 由美子
委 員 澁 谷 鋭
委 員 鈴 木 正 和
委 員 最 上 祐 紀（代理：佐々木グループリーダー）
委 員 水 谷 俊 輔（代理：池田企画調整課長）
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 4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、山岸
- 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、佐野主幹
- 9 委託業者 （社会システム株式会社）梅崎、石部、大西

【会長】

それでは、第7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、澁谷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。「総合都市交通計画（案）及び道路整備プログラム（案）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。

本日の議題は、これまで審議会でご覧にお示し、すでに御審議いただいた内容を綾瀬市総合都市交通計画（案）と道路整備プログラム（案）としてまとめたものについて、今後実施するパブリックコメントの前に、計画全体の構成や流れなどについて、御意見を頂戴したいと思います。

本日は時間の都合上、計画書に掲載する内容を抜粋したものを、このスライドに沿って御説明いたします。

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。

先ほどお伝えしたとおり、本日はパブリックコメント実施前の審議会となります。本日、計画案について御審議いただき、12月から1月にかけてパブリックコメントを実施し、市民の意見を反映したのち、次回の審議会でご覧のとおり計画案を取りまとめたいと考えております。

スライド7を御覧ください。

前回の審議会でもいただいた御意見とその対応についてです。

まず1つ目、成果目標の中に数値目標を織り込む予定はあるのか。との御意見について、総合都市交通計画の中では、あくまで総合計画ですので、大きな方向性を示すにとどめ、具体的な数値目標は、別に定める各実施計画において示すこととしています。

2つ目、施策によっては「短期」には実施せず「中期」「長期」から始めるものがあり、「短期」から検討できるものもあるのではないかと。との御意見について、スケジュールの示し方を再考いたしまして、後ほど説明させていただきますが、「短期までに実施」などというような表現に変更しました。

3つ目、計画全体のPDCAサイクルと個別の事業の展開をSTEP1～3に落とし込むのは若干無理があるのではないかと。との御意見について、計画全体のPDCAサイクルの短・中・長期と、個別事業のSTEP1～3の短・中・長期は別ものではありますが、計画全体のPDCAサイクルに基づいて、個別事業も都度見直しをしていくこととしました。

4つ目、地域公共交通計画は、施策事業の一つとしてではなく、本計画そのものの前提に該当するものではないかと。との御意見について、地域公共交通計画は本計画に定める施策の一つのみではなく、本計画に基づいて定める個別の実施計画としての位置付けに記載し、本計画に関連のあるものとして表記しました。

5つ目、バス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。との御意見について、取組方針1－2 広域移動を支える公共交通の維持の中に「バス優先レーン整備」を取組の例として追加しました。

6つ目、道路整備プログラムの優先度の評価対象とする道路の「整備済み」の定義を明確にした方がよい。との御意見について、整備済の定義を「計画した車線数を確保し、最終形もしくは暫定形で供用している状況」とし、県道については、拡幅構想等があることから、整備済みにはせず、構想がある路線として評価対象としました。

7つ目、計画の広報を考えないと、市民も人ごとみたいに思ってしまう。発信の仕方を考えてもらえたらよい。との御意見について、策定後の周知については、ホームページ等における発信を考えておりますが、まずはパブリックコメントで計画の内容について市民に広報して意見を収集する予定です。

以上が前回の審議会でもいただいた主な御意見と対応になります。

スライド8を御覧ください。

ここからは「綾瀬市総合都市交通計画（案）」の御説明に移ります。

あらためてになりますが、この計画は、これまでの調査や検討の結果をもとに、市が将来目指す交通の姿を整理し、それを実現するための施策を体系的にまとめたものです。

計画書としては、6つの章で構成を考えました。

第1章で計画の概要を示し、第2章と3章で交通の現状や、それを踏まえた課題を整理したうえで、第4章で将来交通像と基本方針を示します。

さらに、第5章で基本方針ごとの施策を整理し、最後に第6章で計画の進め方や体制をまとめる流れとしています。

スライド9を御覧ください。

ここからは各章ごとの概要を御説明しますが、内容はこれまでの審議会ですでに皆様に御審議いただいたものの再掲・振り返りとなります。

従いまして、ここからの説明は、あくまでも計画書とした際の構成や全体の流れについて、御確認いただけますと幸いです。

それでは、まず第1章では計画の概要を記載します。

スライド上段の図のように、本計画の位置付けを示し、先ほど、前回審議会の御意見への対応でありましたとおり、地域公共交通や道路整備、環境、福祉等の部門ごとの具体的な取組については、本計画に基づく、個別の実施計画などとして位置付けることを示します。また、令和28年度（2046年度）を目標年次としており、短期・中期・長期と段階を区切り、その都度、状況を評価し、改善を加えながら進めていきます。

スライド10を御覧ください。

第2章では交通の現状を記載します。

本市に関係する平日の移動は1日でおおよそ20万トリップあります。トリップとは

「移動量」を表す単位で、1人の人が、ある1つの目的で、出発地から到着地までの移動のことを指します。中でも、通勤目的が最も多く、約2.0万トリップが市外へ、約1.8万トリップが市外から市内へ通勤しています。

また、65歳以上の高齢者の外出率は近年およそ60%前後で推移しており、活動的な高齢者が増えていることが分かります。

スライド11を御覧ください。

令和5年度に行った市民アンケートのうち、ここでは今後の、公共交通整備の重要度と道路整備の重要度を抜粋し、示します。

公共交通整備の重要度では、「バスの使いやすさ」や「周辺駅との接続」が大切だと答えた方が多く、道路整備の重要度では「自転車の走行環境」や「歩道の整備」「道路の段差の解消」といったことについて、大切だと答えた方が多くいました。

スライド12を御覧ください。

ここから、第3章では交通をとりまく課題を記載しています。

第2章の現状分析を踏まえ、課題を大きく6つに整理しています。

まず1つ目の、

課題1 自動車交通量の適切な配分 では、自動車交通量（特に通過交通）を幹線道路に誘導し、生活道路への流入を防ぐことで、交通事故の発生件数を減らすことが求められる。としています。

課題2 公共交通による移動ニーズへの対応 では、学生等の若年層や高齢者、免許返納者等の公共交通のニーズが高く、これらのニーズに応える必要があり、障がい者や外国人等、移動に制限がある人への対応も必要。としています。

課題3 交通インフラ・サービスの維持 では、建設業の人手不足、バスやタクシー、トラックの運転手不足が社会問題となっている。ほか、持続性や安全性の面から道路等の交通インフラのハード面の強化が求められる。としています。

課題4 多様なライフスタイルへの対応 では、情報通信技術の発展やグローバル化、少子高齢化、労働力不足といった社会課題を背景に、働き方や生き方が多様化しており、従来の均一的なライフスタイルに合わせた交通ではなく、個々の価値観や状況に合わせた柔軟な交通サービスの提供が求められる。としています。

スライド13を御覧ください。

課題5 防災ニーズへの対応 では、都心南部直下地震や南海トラフ巨大地震等の大地震や、豪雨等の災害リスクが考えられる。また、災害時に人や物資を運ぶ幹線道路の役割が重要で、沿線地域の不燃化、耐震化等の取組が求められている。としています。

課題6 新しい技術・サービスへの対応 では、自動運転などの交通分野における新しい技術・サービスへの動向を注視し、社会や地域の実情に即した施策展開を柔軟に進めていくことが求められる。としています。

スライド14を御覧ください。

次に第4章では、将来交通像及び基本方針を示します。

こちらに示すとおり、本計画の目標年次である20年後に目指す交通の姿を「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」として、将来交通像を定めました。それを踏まえて、20年後の交通イメージでは、中心拠点や生活拠点をモビリティ・ハブとし、公共交通や道路ネットワークで結び、広域的な移動と、市内での日常的な移動をどちらも支えられる環境づくりを目指します。

スライド15を御覧ください。

将来交通像を目指すため、まず公共交通の方針を示します。

生活拠点や中心拠点の、拠点間の移動はバスを基本とし、そこから住宅地や目的地への移動にはA I デマンド型交通やシェアサイクルなどを活用します。また、地域が持つ輸送資源を生かすことで、移動手段を柔軟に確保していきます。

スライド16を御覧ください。

続いて、道路整備の方針についてです。

あやせ都市マスタープランに即し、主要幹線道路は4車線道路として整備を検討し、主要幹線道路に連絡して、市域内の交通を処理する幹線道路は、歩道を備えたゆとりある2車線道路として整備します。

あわせて、幹線道路と地区集散道路を連絡する役目の地区幹線道路は、2車線道路

として整備します。

また、地区幹線道路に連絡し、街区内の交通を処理する地区集散道路は、安全で快適な街区づくりに資する２車線道路として整備することを位置づけます。

この位置づけに即し、課題解決のために「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」「生活道路への侵入抑制」「歩行空間、自転車通行空間の整備」を進めることとします。

スライド１７を御覧ください。

第３章で挙げた６つの課題を踏まえ、スライド右側の５つの基本方針を設定しました。

スライド１８を御覧ください。

第５章では、基本方針別の施策を展開しています。

こちらに示すとおり、５つの基本方針に基づいて取組方針を設定しました。以降では、前回の審議会で議論した内容になりますが、各施策のイメージについて一覧表で示したものを簡単に御説明します。

スライド１９を御覧ください。

前回御審議いただいた、各施策については、冒頭で御説明したとおり、「短期まで」「中期まで」「長期まで」に検討・実施するというような表現としました。

また、施策の展開ステップの矢印については、白塗り部分は「準備・検討」、塗りつぶし部分は「展開・実施」、斜線部分は「継続」という表現としました。

まずは、基本方針１.快適な移動を実現する についてです。

ここでは４つの取組方針と６つの施策の展開イメージを挙げております。優先して整備すべき路線の具現化や公共交通サービス・ネットワーク水準の維持など市の交通全般に関わる施策を設定しました。

スライド２０を御覧ください。

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つの取組方針と３つの施策の展開イメージを挙げております。高齢者や障がいのある方などが移動

しやすくなるための施策や、新たな技術・サービスを活用した交通環境の整備につながる施策を設定しました。

スライド 2 1 を御覧ください。

基本方針 3.都市を活性化する についてです。ここでは 2 つの取組方針と施策の展開イメージを挙げております。各拠点でモビリティ・ハブとしての機能を促進するための施策や、市民参画型の中心拠点・生活拠点づくりの検討を施策として設定しました。

スライド 2 2 を御覧ください。

基本方針 4.安全・安心に暮らす についてです。ここでは 2 つの取組方針と 6 つの施策の展開イメージを挙げております。交通安全対策に関する施策や、災害に備えた交通環境づくりに関する施策を設定しました。

スライド 2 3 を御覧ください。

基本方針 5.環境に負荷をかけない についてです。ここでは 1 つの取組方針と 2 つの施策の展開イメージを挙げております。電気自動車などの普及促進による排気ガスの抑制や、公共交通や自転車等の利用促進策を設定しました。

スライド 2 4 を御覧ください。

第 6 章では、計画全体の進捗管理方法について記載しています。

本計画は 2 0 3 1 年を短期目標、2 0 3 6 年を中期目標、2 0 4 6 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 P D C A サイクルに基づいて進めてまいります。

従って、2 0 2 6 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、2 0 3 0 年までに、事業を進めながら、適宜、事業評価、検証を行い、施策ごとに細かい改善を図りながら進めます。

短期目標である 2 0 3 1 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25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はこちらに示すとおりです。

スライド26を御覧ください。

続いて、「道路整備プログラム」について御説明します。

道路整備プログラムは、綾瀬市総合都市交通計画に基づいた個別の実施計画の一つです。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。

先ほど説明した基本方針別の施策で、「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定めています。

スライド27を御覧ください。

優先度の評価対象とする道路について御説明します。

「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」に位置付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。なお、整備済み路線は評価の対象外とします。前回審議会で御質問のあった「整備済み路線」は、計画した車線数を確保し、最終形もしくは暫定形で供用している状況を指します。県道については、拡幅構想等があることから、整備済みにはせず、構想がある路線として評価対象とします。

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28を御覧ください。

こちらのスライドは、現在の交通量と将来の交通量推計結果を示したものです。前回までは暫定版でしたが、今回は更新したものをお示ししています。左の図が、現在の道路のまま、現在の自動車交通量が走行する場合、真ん中の図が、現在の道路のまま、将来の自動車交通量が走行する場合、右の図が、将来の整備された道路で、将来

の自動車交通量が走行する場合を示します。

推計結果を踏まえると、左の図と真ん中の図のとおり、現在の道路ネットワークのままではほとんどの道路で混雑は変わらないか、やや減少で、右の図のとおり、幹線道路を整備することによって、多くの路線（特に東西路線）の混雑度が減るということが分かります。

スライド29を御覧ください。

次に、道路整備と現状と課題についてです。改めて、課題を整理したスライドになります。

まず、現在の交通量・将来の交通量推計から言えることとして、

- ・自動車交通量は、都市計画道路の寺尾上土棚線・早川本蓼川線や県道40号・県道45号などの幹線道路に交通量が集中している。こと、

- ・現況の道路ネットワークで将来の交通量を予測した結果、現状の課題が将来も継続する可能性が高い。こと、

- ・引き続き、自動車交通量（特に通過交通）を幹線道路に誘導し、生活道路への流入を防ぐことが、交通事故の件数を減らすことに繋がると考えられる。

ことが言えます。

市民アンケートの結果からは、

- ・道路状況の満足度を見ると、「運行安全性」や「道路や歩道の広さ」など物理的な面での不満が高い傾向にある。こと、

- ・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るが、自転車の走行環境や、計画道路の歩道整備、道路の段差解消について、特に重要だと捉えている割合が高い傾向にある。引き続き、幹線道路に加えて生活に関連する道路や、自転車・歩行者の快適な走行環境の整備が求められている。ことが言えます。

スライド30を御覧ください。

次に路線の評価・検証についてです。こちらも、前回の審議会で御説明しましたが、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31と32を御覧ください。

評価指標についてです。

「必要性」は15項目、「重要性」は2項目、「実現性」は4項目に分けて評価し、基本的には現行計画の評価項目は変えず、必要に応じ時点更新をしています。

スライド33を御覧ください。

こちらが、優先度を評価した結果です。

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。前回までは暫定版でしたが、今回は更新したものをお示ししています。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。

赤色で示す整備の優先度が高い路線は、県道40号線、市道325号線、都市計画道路 中郷大邸線となりました。

オレンジ色で示す中位の路線は、市道10号線、市道1629-1号線などの、都市計画道路 寺尾上土棚線を補完する役割の路線が多くなりました。

この評価結果を総合都市交通計画の取組方針1-1で優先して整備する路線として位置付けることとします。

最後に、スライド34を御覧ください。

今後のスケジュールですが、総合都市交通計画（案）をパブリックコメントにかけ、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。

冒頭でもお伝えさせていただきましたとおり、御説明した内容は、これまでの審議会で、すでに皆様に御審議いただいたものになりますが、今回は、それらの内容を、計画書とした際の構成や全体の流れについて、特に御意見などをいただけますと幸いです。よろしくお願いいたします。

【会長】

今までの議論を含め、整備プログラムで優先度評価をしていただいたということでございます。何かお気づきの点があればと思いますが、いかがでしょうか。

【澁谷委員】

前回出席できなかったのでお伺いしますが、まず、冒頭であった前回の審議会意見に対する対応で、バスの優先レーンを計画するとありましたが、正直言って、そこまで綾瀬市は渋滞度が高いとは思いません。もっと言えば、この市役所の前の道路は分かりますが、他の道路にバスの優先レーンを作っても、かえって渋滞するのではないかと思います。その辺はどう考えているのか伺いたいです。

もう一点は、20年後、30年後、高齢化が進んでいき、綾瀬市の人口も減ってきますよね。高齢者も増えて、自分の車を運転する機会も減ってくると思うのです。もっと言えば、遠い将来は、限界集落のその前、準限界集落に近づいていくような気がします。その辺も踏まえてこの計画を策定しているのかどうか、伺いたいです。

【都市計画課長】

まず1点目のバス優先レーンのお話について、委員がおっしゃるとおり、整備することによって害が発生してしまうという場合も当然あると思います。ですので、バス優先レーンを作りますということではなくて、バス優先レーンを整備することによるメリットとデメリットの部分を加味して検討していくという意味であり、この計画の中では、記載していることを全て実行するというのではなくて、幅広く検討していくという解釈のもとで作成しているものになります。

2点目については、この計画は20年後を長期目標としていて、スライド24のPDCAサイクルのように、その時の状況に合わせて年度ごとに見直すこととしています。計画を作ったらそのままではなくて、人口減少についてもそうですが、都度、そのときの状況を検証しながら、より良いほうに進めていくということで考えております。

【会長】

道路整備プログラムの将来交通量というのは人口減少も加味しているのですよね。

【都市計画課長】

そのとおりです。

【会長】

今後、限界集落というようなことになれば見直しを進めていくことになるかと思います。ありがとうございます。他はございませんでしょうか。

【佐々木代理】

スライド15の「公共交通の方針」で、拠点間と交通結節点は路線バスやコミュニティバスで繋いでいくというのがありますが、御存じのとおり、近年は運転手不足が世間でも大分言われてまして、本県においても運転手が大分減ってきている状況です。バス事業者によっては、大型二種免許を持っている運転手がいなかったり、利用者が少ないところはもちろんなのですが、利用者がある程度いるところであっても減便せざるを得ないとか、廃止せざるを得ないというような状況が出てきていて、その辺は今後策定されると言われている地域公共交通計画によるのかもしれませんが、状況が年々変わってきていますので、例えば、拠点間を路線バスにプラスで新たなモビリティみたいなもので補うなど、柔軟に考えていく必要も出てくるかもしれません。今後、この地域のバス事業者とよくコミュニケーションを取っていただき、実現できるように努めていただけるとよいと思います。

【都市整備課長】

まさしく、今、委員からいただいたとおりの課題がございます。バス事業者とは綿密に意見交換を重ねながら、また事業者の状況も踏まえながら、11月1日より新たな移動手段として、デマンド型乗り合い交通の実証実験導入を進めています。様々な移動手段を含めて、これからコミュニティバスの再編も検討していく予定ですので、今後、バス事業者とも路線バスを含めた市内の交通について意見交換を重ねながら、また新たな移動手段の導入も含めて、検討を進めてまいりたいと思っております。

【会長】

ありがとうございます。

スライド28の一番右の図は、将来整備された道路を走行するということですが、A02が赤色になってしまうのは計算上のことなのでしょうか。

【社会システム株式会社】

A02の周辺については、新しく道路ができることによって、一部に混雑が集中するため、計算上そうになってしまう部分があるかと思います。

【会長】

では、これは新しくできる道路ですね。分かりました。その辺りは、今後検討し整備していくということですね。

【副会長】

スライド17で、課題の整理から計画の基本方針に繋げていく重要なところだと思いますが、少し細かいチェックをしなければいけないと思います。例えば「課題6」の新技术やサービスの話で、基本方針2には繋がっていませんが、次のスライドの「取組方針2-2」の中には「交通サービスの高度化」が書かれています。「取組方針2-1」はユニバーサルデザインやバリアフリーの内容ですが、「取組方針2-2」にはICTの話などが出ているので、「課題6」と「基本方針2」は繋がなければいけないのかなと思いました。バリアフリーやユニバーサルデザインと新技术を同じ取組方針にしたのは何故だろうと考えたときに、多様性に対応するために情報技術やサービスの高度化を図るというニュアンスでしょうか。

あと、先ほど御発言のあった担い手不足の話は、「課題3」の中の「交通インフラ・サービスの維持」の中であって、それが「基本方針1 快適な移動を実現する」に繋がって、スライド19の「基本方針1」の具体的な内容を見たときに、どこに当てはまるのだろうと思いました。先ほど交通政策課の方から御意見あったのは、多分、どこに繋がるのか明確に分からないということなのかなと思いながら拝聴していましたが、課題に対してきちんと基本方針に繋がって、その中にぶら下がっている施策がどこなのかというようなことを市民がちゃんと理解できるような形で一度精査された

方がよいと思いました。

あと、全体をまとめたときによりやく気付くこともあるかもしれませんが、スライド25の第6章に「計画の推進」とありますよね。「主な役割」を見ると、「施策の実現に向けた取組」という表現が多いのです。ほとんど、「実現に向け」というのがあって、「実現」とは何なのだろうと。

先ほど、今後の人口減少とか限界集落みたいな話が出ていましたが、都市計画課長がおっしゃっていたのは、やりっ放しではなくて、きちんとPDCAを回して検証しながら計画の内容を見直すというようなことでしたが、それは、多分実現した後のマネジメントの話だと思うのです。そのマネジメントの観点がこの計画の中にはあまり無いということを思いました。現在無いものを作りましょうというところは多く書かれていて、スライド19～23の具体的なロードマップを見て、そうだと気付くのです。

例えばスライド21の「都市を活性化する」にモビリティ・ハブの話がありますが、立地の検討があって、実現に向けた検討があって、整備を推進していきましようというような話で、その出来上がったものに対してどうマネジメントするのかというような話がない。スライド20には「移動支援施策の実施」があり、そのために調査・検討し、実証実験をやって、移動支援施策がいよいよ実現しました。その後は継続運用ですが、この中にちゃんと明確にマネジメントのことを書くべきだと思うのです。作っている側としては恐らく、斜線になっているところがそうなのだろうと思いますが、多分、これだと伝わらないと思うのです。

スライド20のバリアフリーの部分で、ソフト面の話が段階的にSTEPで書かれているのですが、ハード面のことにしても、恐らく検討とか協議とか、ソフト面以上に必要なかなと思うので、その辺りも書かなければいけないのかなと思いました。

あと、マネジメントの話を申し上げたのですが、もう一つ大きいものがあり、PIの話です。まず根本的に変えなければいけないのは、スライド21の下段が市民参画の話になっていて、これは担い手不足にも関わってくると思うのです。何でも交通事業者が輸送サービスを提供するというのは限界が来ていて、市民がそれをちゃんと正しく理解し、自分の生活スタイルを更新しなければいけません。人口減少の話もありましたが、きっと、そのような社会情勢を正しく理解しようといったようなところをやるのが「取組方針3・2」なのです。

これを見ると、市民の意見を把握して、ワークショップをやって、意見を反映させましょうということで終わっており、古典的な意見聴取と施策への反映になっています。この辺りは、きちんと市民が参画して、例えば、公共交通のマネジメントをやっていきますといったようなことも、しっかりとどこかに書かなければいけないのかなと思います。もしかしたら、市民参画の話というのは、今までの議論ではかなり公共交通に傾倒していましたが、例えば、先ほど申し上げたバリアフリーの話とか、あるいは交通安全の話とか、そういうものも市民参画でやっていくというのが良いと思うので、市民参画の在り方はどう表現したらいいのかなと考えていたところです。

【事務局】

課題と基本方針のつながりの部分については、副会長がおっしゃったように、改めて精査して修正したいと思います。

マネジメントの部分も、やっていきますと言うだけで、やった後はどうするのかというところは確かに欠けているかなと思います。これらは当初、あくまでも施策の展開イメージの一例として載せているところもありました。しかし、その後も継続し評価・検証して、次にどう繋げていくかというところまでのサポートなど、そのような側面の記載は確かに弱いので、他の事例も参考に補足できればと思います。

【副会長】

シェアサイクルのところもそうなのです。スライド23の下段で、STEP1で「シェアサイクルの実証実験」をやって終わっているのです。STEP2や3で走行空間整備はやっていますが、それではシェアサイクルはどうなったのか。中期以降はどうするのか、ということも気になりますね。他の施策に繋げていくのでしたら、バトンを投げるというように書いてよいかもしれません。

【事務局】

もちろん、このSTEP1～3の中だけにはとどまらないと思いますので、それ以降のことについて補足できればと思います。

確かに、公共交通だけに偏っているように受け取られてしまいますが、これは総合都市交通計画ですので、道路も含めたところも波及させた方がよいかなと思います。

【会長】

やはり、組織としてどう進めていくかということもありますので、その辺りは、スライド25の「計画の推進」の方に入ってくるのですかね。この辺りをもう少ししっかり書いていくことも含めて御検討いただければと思います。

【副会長】

ちなみに、スライド25の記載順は、学識経験者は一番最後でいいですね。市民が上にあったほうがよいのではないのでしょうか。

【会長】

あとは、市民の方が見てパブリックコメントいただけるようなものかどうかというところがあると思いますので、分かりやすさの視点も含めて何かあれば言っていたければと思います。

【副会長】

スライド24で、2027～2030年というのは、4年間でPDCAが表現されているのですが、恐らく、単年度ごとに行いますよね。単年度ごとに小さいPDCAサイクルがあったほうがいいのか。この矢印は、どちらかというと、かなり大きい、全体的な計画内容の見直しに関わってくるようなPDCAなので、単年度ごとも書いた方がよいのかなと思います。

【会長】

毎年度確認するとか、そのようなことも入れた方がよいかもしれないですね。

【都市計画課長】

スライド資料では、グレーの縦線で1年ごとのラインを入れて、毎年度、事業進捗管理をしていくというつもりではいますが、表現でそのように捉えられているところがあるとすれば、もう少し明確に書いた方がよいのかなと思います。

【会長】

そうですね。短期・中期・長期目標もありますけれども、まずは毎年度の確認をするということですね。あとは、どのように進捗管理をするか、どういう体制にするのかということも出てくるのではないかと思います。

ちょっと細かい点かもしれませんが、スライド16で、地区集散道路の位置付けは、2車線で整備するという言い方をしていますが、道路整備プログラムの評価対象路線は地区幹線以上だから、地区集散道路の整備については、どこか記載があるのでしょうか。

【事務局】

地区集散道路については都市マスタープランに位置づけがありまして、本計画は都市マスタープランの部門別の計画というところで、2車線で整備すると表記してありますが、評価対象路線については対象外ですので、あくまでも整備の方向性ということで記載しております。

【会長】

分かりました。ありがとうございます。

【副会長】

ちなみにスライド25で神奈川県が関わるのは道路整備だけなのですか。交通政策課の方が来ているのに、役割分担で、公共交通のことが書いていないですね。

【事務局】

この計画の組立自体が、総合都市交通計画と言いつつも、道路整備に関しては道路整備プログラムということで実施計画に近いものが付随してありますので、公共交通については、先ほどお伝えしたように、地域公共交通計画という実施計画が別に作られるだろうというところでの役割の濃淡が出てしまっているかと思います。

【会長】

スライド9のところでは地域公共交通計画の記載もありますよね。本計画はその上

位計画ということで、役割分担にも書いておいた方がよいのではないかなと思います。

今、A I デマンド型交通も海老名市との連携もありますから、そうすると、やはり神奈川県とはいろいろ連携いただくことがあると思いますので、御検討ください。

【加倉井代理】

今のスライド9で、言葉がよく分からないのですが、「道路整備の推進に向けた取組を実施する」というのは何か定義があるのですか。整備をするわけでもない、「推進に向けた取組」という言葉の意味を教えてください。

例えば、交差点の安全対策もやっていたり、交通施策をよりよくするために、他にも様々なことをやっていますが、道路整備の部分に限定されている表現がよく分かりませんでした。

【都市計画課長】

言われたとおり、そのように捉えられてしまう内容になっているのかなというところがありますので、表現をもう少し幅広く捉えられるように検討したいと思います。

【加倉井代理】

多分、警察の方は道路整備の推進はしないのではないかなと思います。どうですか。

【塚本代理】

警察は規制とかの関係になりますが、交通安全の確保という視点で見れば、多分、今後、自動運転とかが結構増えていきますよね。一部の報道では、2年後には完全に自動運転の車が出てくるのではないかとされており、近年は、交通事故も減ってきていますが、これはサポートカーなどの普及の影響もあり、今後そういったものが増えてくると思います。短期、中期、長期まで考えれば、完全自動運転が出てくる可能性が大きいと思いますが、そのようなところの記載が少なかったのが気になりました。

【会長】

いずれにしろ、表現は検討し、各所に確認をしてもらった方がよいのではないかなと思いますので、よろしくお願いいたします。皆川委員はいかがですか。

【皆川委員】

スライド11の「市民の声」で、やはり市内から周辺駅に出ている人が多く、通勤や通学には、他の市に行くためにバスを使っています。私は、県道40号線沿いに住んでおり、朝、海老名駅に行くためにバスを使いたいのですが、すごく渋滞しています。海老名駅に向かってバスに乗っている人たちは、何で渋滞するか理由が分かっていると思います。それは、海老名市内の信号の一部で、状況が悪いところがあるため渋滞してしまうということが分かっているのですが、近隣市と綾瀬市は話し合いができているのでしょうか。誰が悪いのか分からないのですが、綾瀬市のせいではなく、海老名市の朝の信号の状態とか、道が分かれるところで停止線が無いから、変な場所で止まってしまい渋滞するのです。それが無ければ、県道40号線の海老名駅行きのバスは、朝もスムーズに動けると思うのです。

【塚本代理】

信号関係ですと警察の所管になります。

【皆川委員】

右折したい車がすごく多いので、そこでも渋滞してしまうのです。海老名駅に向かうときに、海老名市内の目久尻川のところを右折する車が多く、すごく混んでいます。そうすると綾瀬市内の道路まで渋滞が続いてしまうのです。右折に慣れている人は、交差点の少し前に進んで止まるのです。そうすれば、車線左側にはトラックなども通ることができる隙間ができ、渋滞は起きません。ですので、道路に停止線を引くとか、朝は右折禁止もしくは朝8時まで右折できないとか、そのように対策していただくだけで、海老名駅行きのバスはスムーズに動くと思います。綾瀬市だけの問題ではなくて、近隣市と話し合いの場があるのかどうか疑問に思っていました。

【会長】

その部分の管轄は違うのですか。

【塚本代理】

海老名署も、神奈川県警で一緒ですし、警視庁とも連携はできますので、それは引

き続き連携しながらやっていきます。例えば、道路の拡幅工事が必要とか、そういったところは道路管理者との連携になってくるので、住民や通行者などの意見を聞いて、柔軟に対応できるところからしていきたいと思います。

【皆川委員】

よろしく願いいたします。

【会長】

ありがとうございます。鈴木委員からは何かございますか。

【鈴木委員】

多分この計画は、大筋の太い幹を考えるのであって、実際に行動してもらうのは担当課などに投げていくのかなと思います。しかし、先ほども言われた、渋滞といった部分から言うと、道路拡幅などができないと、なかなか改善が難しいのかと思います。私は、長後やさがみ野方面に向かうことが多いのですが、雨が降っていれば長後駅前は大渋滞ですし、さがみ野方面も、相鉄線の踏切との関係などで渋滞しています。あと、道路の幅で見ますと、渋滞している道路の拡幅ができれば一番よいのですが、それをするには、ある程度の時間とといいますか、果たしてこの計画の20年という中でやっていけるのか。要は、どこまでこの計画に落とし込めるのかというところであり、理想とする計画を作る、あとは、それをいかに行動できるかというところなのかな、という漠然とした考えではありますが、そのように感じました。

【会長】

ありがとうございます。他にありますでしょうか。

【副会長】

先ほど警察の方から自動運転という言葉が出ていたかと思います。他の自治体でも、人手不足、担い手不足に対して、自動運転技術の進展に期待する声がしばしば聞かれます。短期の有効策とはなり得ない側面もあり、今まであまり議題に上がることはありませんでしたが、長期的な視点で計画に示してもよいのかなと思いました。

基本方針2「多様な移動ニーズに応える」に自動運転の話が入ってくると、ちょっと違うような気がして、「取組方針1-2」とか「取組方針1-3」辺りに入れてもよいかもしれません。

【会長】

20年後などは特に必要なことですので、新たな技術の部分などに、そのような記述も入れておいた方がよいと思いますね。

【副会長】

「取組方針1-3」は、どちらかというところシェア関係ですね。地域内交通ですので、パーソナルなモビリティの技術みたいなニュアンスがありますが、自動運転は地域内交通に入るのでしょうか。綾瀬市の場合はどうなのか、よく分からないのですが、歩車分離がちゃんとされた、制御しやすいというような視点であれば広域的な話なのかなという気もしますけれども。

【佐々木代理】

今、県内で行っている事例だと例外はありますが、単一の自治体の中で収まっているものが多いかもしれません。

【副会長】

綾瀬市の場合、駅に繋げようと思ったら近隣他市との連携が必要になりますね。

【佐々木代理】

海老名市では、昨年度、自動運転の実証実験を行っています。

【会長】

確かに、都心部では運転手不足が顕著ですね。それがだんだん波及するのは確かですので、今後、御検討いただければと思います。ありがとうございます。

それでは、今日の御意見を基に、また修正いただいて、パブリックコメントはいつ頃を予定されているのでしょうか。

【事務局】

12月から1月にかけて1か月間です。

【会長】

では、先ほどの各役割分担の部分など、各所管と相談しながら修正いただけたらと思いますので、よろしくお願いします。

それでは、次第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、審議会のスケジュールについて、次回、第8回につきましては来年2月頃を予定しておりますので、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。

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7回綾瀬市総合都市交通計画審議会を閉会いたします。