

#### 第4回藤沢市交通政策推進会議

□日 時 : 2023年(令和5年)5月15日(月) 午前9時30分 開会

□場 所 : 藤沢市役所 本庁舎5階5-1会議室

□出席者 : 委員21名

(委員者名簿順・敬称略)

岡村 敏之	大沢 昌玄	宮原 賢一	金田 有紀	鈴木 孝浩
小川 貴司	小堤 健司	山本 まり子	小川 ゆかり	小野 元貴
地道 大輔	野本 高視	坂口 勝利	最上 祐紀	竹村 裕幸
平井 護	浅野 正博	新井 秀雄	岩田 吉史	小林 学
古山 眞衣				

□次 第 : 1 開 会  
2 委員の委嘱  
3 成立宣言  
4 議 題  
(1) 交通に関する市民意識調査・地区別類型化における分析について  
(2) 将来の交通像を実現する基本方針及び交通施策について  
5 その他  
6 閉 会

□配付資料 : ・次第  
・委員名簿(出席者名簿)  
・座席表  
・資料1-1 交通に関する市民意識調査・地区別類型化における分析について  
・資料1-2 各地域における交通特性について  
・資料2 将来の交通像を実現する基本方針及び交通施策について

□傍聴者 : なし

第4回  
藤沢市交通政策推進会議

議 事 録

日 時 2023年(令和5年)5月15日(月)午前9時30分  
場 所 藤沢市役所 本庁舎5階 5-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

- 午前9時30分開会
- 開会の挨拶（都市計画課長）
- 資料確認（都市計画課）
- 委員委嘱
- 成立宣言（都市計画課）
  - ・委員21名が出席により成立
- 会議の公開（都市計画課）
  - ・本会議は公開
- 傍聴希望者の確認（都市計画課）
  - ・傍聴希望者：なし

## ●議題（1）交通に関する市民意識調査・地区別類型化における分析について

○事務局（都市計画課）議題 1、「交通に関する市民意識調査・地区別類型化における分析について」説明をさせていただきます。お手元の資料は資料 1-1 をご覧ください。また、前方にございます、画面にも資料と同じものを投影いたします。1 スライド目をご覧ください。

はじめに、前回の会議における、「市民意識調査」、「地区別類型化」に関する委員の皆様からの主な意見について、振り返りをいたします。市民意識調査については、「タクシーに関する集計結果を提示してほしい」といったご意見や、「自由記入欄の分析に関する」ご意見などをいただきました。また、地区別類型化については、「満足度とそれに関連する項目などをクロスして分析することで、地区ごとの課題が見えてくるのではないか。」といったご意見をはじめ、「交通空白地の設定」や「バスの運行本数を含めた検討が必要ではないか」といったご意見をいただきました。

ここからは、市民意識調査結果について、委員の皆様からいただいた意見を踏まえた、分析内容を説明させていただきます。

3 スライド目をご覧ください。はじめに、前回提示できていなかった「タクシーに関する集計結果」について説明いたします。こちらの資料は、前回会議での資料の再掲で交通手段別の利用頻度を示したものです。上のグラフの全年齢をみると、自動車の運転、鉄道、自転車、徒歩での外出が週 5 日以上で行われている割合が比較的高くなっていること、下のグラフの 65 歳以上の高齢者では、特に徒歩のみでの移動割合が他の移動手段に比べて割合が高いことから、高齢者においては徒歩圏での移動が多いことがうかがえるとご説明させていただいておりました。青枠で囲わせていただいたタクシーの部分を見ると、全年齢・高齢者ともに他の交通手段に比べて利用割合が低いほか、利用頻度としては、「年に数日」の割合が高くなっております。4 スライド目をご覧ください。こちらはタクシーの地区別の利用頻度を示したものです。すべての地区で共通して、「年に数日」の利用頻度割合が最も高いほか、商業施設などが多く立地する赤枠で囲う南部地区などでの利用割合が比較的高いことがうかがえます。5 スライド目をご覧ください。上の表は、年齢別の利用頻度を示したものです。利用頻度としては、後期高齢者の利用頻度が比較的高く、利用割合としては、20 代から 50 代の利用割合が比較的高いことがうかがえます。また、下の表は、職業別の利用頻度を示したもので、「正社員・正職員」の利用割合が比較的高く、業務関連での利用などがうかがえます。

6 スライド目をご覧ください。こちらは、前回会議においてご説明した市民意識調査結果の特徴をまとめたものです。お示しするように、大きく 6 つの特徴がみられました。

その中でも、今回の交通計画改定にあたって、特にとりあげるべき現行計画以降の新たな視点として、赤枠で示すテレワーク・ネット通販、Eコマースの進展について着目しました。7スライド目をご覧ください。テレワーク・Eコマースの進展についてですが、左上、右上のグラフに示すとおり、令和4年度の交通に関する市民意識調査結果において、頻度は異なりますが、テレワークを活用していると回答した人が約3割みられたほか、コロナ前と比較して、ネット通販・宅配の利用が増加したと回答した人が約4割みられました。テレワークやEコマースの進展は、通勤時間や、買い物時間の短縮が図られ、時間のゆとりにつながります。下のグラフの「テレワークの実施により増加した行動の割合」に示すようにテレワークの実施により増加した時間は、趣味、自己啓発、スポーツなどの余暇活動の増加につながっています。こうした視点は、本日の議題2の基本方針の中でも改定のポイントとして取り扱ってまいります。

8スライド目をご覧ください。ここからは、今回の市民意識調査の自由記入欄の分析についてご説明します。図に示す「共起ネットワーク」については、「テキストマイニング」といった、自由記入欄の文章を単語や文節を「意味のある最小単位」で区切り、単語等の出現頻度や相関関係等の整理を行う手法により、単語と単語の関連性を表したものです。また、図中に示す単語を囲う円の大きさは、その単語の出現頻度を表したものとなっております。例えば、赤い破線の中をご覧くださいますと「バス」、「本数」、「少ない」といった単語の円が比較的大きいことが確認できると思います。これは、バスの本数が少ないなどといった意見が、自由記入欄から比較的多くみられたといったものです。また、比較的多くみられた意見に関する箇所を赤い破線で囲い、そのほかにみられた意見に関する箇所をいくつか青い破線で囲っています。ここでは、赤い破線で囲った主な意見に絞って、説明させていただきます。ここで示している、「市内の公共交通の利用について」の自由記入欄からは、「バスの本数が少ない・時間が遅れる」といった意見が特に多いほか、「バス停が遠い」といったバスに関する意見がみられました。

9スライド目をご覧ください。こちらは、「市内の自動車で走る道路について」の自由記入欄に関する共起ネットワークです。主な意見としては、「幅員が狭い道路が多い」といった道路幅員への意見のほか、「藤沢駅周辺やテラスモール・辻堂駅周辺などの駅・商業施設周辺の渋滞」への意見がみられました。

10スライド目をご覧ください。こちらは、「市内での自転車の走りやすさについて」の自由記入欄に関する共起ネットワークです。主な意見としては、「自転車専用レーンが少ない」といった意見や「幹線道路など交通量の多い車道を走るのが怖い」といった自転車走行環境への意見がみられました。

11スライド目をご覧ください。こちらは、「市内の自転車の駐輪施設の場所や設備について」の自由記入欄に関する共起ネットワークです。主な意見としては、「藤沢

駅・辻堂駅・湘南台駅周辺で、通勤や買い物など様々目的での利用者がおり、駐輪場が足りていない」といった駅周辺の駐輪環境への意見がみられました。

12 スライド目をご覧ください。こちらは、「市内の歩道の歩きやすさについて」の自由記入欄に関する共起ネットワークです。主な意見としては、「歩道が狭い」、「自転車が歩道を走っていて危険」といった意見など歩道を走る自転車への意見が多くみられました。

13 スライド目をご覧ください。こちらは、「自宅から最寄り駅までの所要時間について」の自由記入欄に関する共起ネットワークです。主な意見としては、「バス本数が少ない」といった意見などバスのサービス水準に関する意見がみられました。

14 スライド目をご覧ください。こちらは、「自宅からよく利用される高速道路インターチェンジまでの所要時間について」の自由記入欄に関する共起ネットワークです。主な意見としては、「インターチェンジへ向かうまでの道路渋滞」に関する意見がみられました。こうしたように、自由記入欄の分析をすることで、不満を感じている方などが、どういった点に課題を感じているかの傾向をつかむことができました。

ここからは、地区別類型化の分析について、ご説明いたします。16 スライド目をご覧ください。まず、前回の会議でもご意見をいただきました、「交通空白地」についてご説明します。交通空白地の検討にあたり、はじめに、公共交通のサービス圏の距離の検討を行いました。検討にあたっては、過年度に行った市民意識調査から、最寄り駅までの所要時間とそれに対する満足度との関係から分析しました。グラフをご覧ください。棒グラフ青色と水色の「満足」と「やや満足」の回答割合を合わせたものを「満足度」として赤枠で囲っております。これに着目すると、最寄り駅までの所要時間については、「5分未満」、「10分未満」の満足度が9割を超えており、「15分未満」でも8割を超えているものの、15分以上の所要時間では、満足度が低下することがうかがえます。このことから、鉄道駅勢圏の距離の算定にあたり、所要時間を「15分」と設定いたしました。17 スライド目をご覧ください。バス停勢圏域についても同様に、最寄りバス停までの所要時間とそれに対する満足度との関係から分析しました。

バス停勢圏の距離の算定にあたり、所要時間を「10分」とした場合でも満足度は7割を超えますが、「最寄り駅までの所要時間」と同程度の満足度を担保するため、「5分未満」と「10分未満」の中間値である「7.5分」に所要時間を設定いたしました。

18 スライド目をご覧ください。公共交通サービス圏の検討にあたり、先ほど設定した最寄り駅までの所要時間15分、最寄りバス停までの所要時間7.5分と、徒歩の移動速度を高齢者などの移動も考慮して毎分60mとし、迂回率を1.4と設定して、算定した結果、鉄道駅勢圏600m、バス停勢圏300mとなりました。中央に示した図は、設定した鉄道駅勢圏600m、バス停勢圏300mの公共交通サービス圏と人口分布図を重ね合わせたものです。図中の赤や青の円は、公共交通のサービス圏を示したもので、その他に色付けされている緑や黄色の着色は、公共交通サービス圏から外れた250mメ

ッシュ当たりの人口分布を表したものとなっています。また、この鉄道駅勢圏 600m、バス停勢圏 300m の設定における公共交通サービス圏の人口カバー率は 87.8% となっています。19 スライド目をご覧ください。こちらは、先ほどの公共交通サービス圏域外の人口分布を「交通空白地」として現したエリア図です。地域ごとにみても、C 地域では、人口はさほど多くありませんが、交通空白地が地域内各所に広がっているほか、A-2 地域では、地域の北部と西部に、交通空白地が大きく広がっており、そこに居住している人口も一定数あるなど、地域ごとに課題となる箇所があることがわかります。20 スライド目をご覧ください。前回会議で、公共交通の運行本数も課題地域の検討にあたっては考慮すべきといったご意見をいただき、先ほどの交通空白地に加えて、バスの運行本数が 1 時間に 1 本未満で人口が分布するエリアを加えたものを交通不便地域として整理設定しました。21 スライド目をご覧ください。こちらは、先ほどご説明した「交通不便地域」を示した図です。凡例に記載してあるとおり、図中の赤枠で囲っているエリアが、交通空白地に加えて、交通不便地域として追加されたエリアです。基本的に「交通空白地」と比べて大きな変化はありませんが、A-2 地域では、バス運行本数が少ないエリアが一部に位置し、交通空白地と比べ、地域の中央に交通不便地域が広がるほか、A-3 地域で地域の南西部、南東部、北東部に交通不便地域が広がるなど、課題地域がみられました。22 スライド目をご覧ください。先ほどは、高齢者などの移動を考慮して徒歩の移動速度を毎分 60m としておりましたが、こちらでは、通勤・通学などを想定して、不動産の物件情報などでも使用されている徒歩の移動速度 毎分 80m に設定した場合の公共交通サービス圏などを示したものです。左上に示す、鉄道駅勢圏については、徒歩の移動速度を毎分 80m として設定した場合、その駅勢圏は 800m、同様に、バス停勢圏は 400m となり、このサービス圏を表したものが中央の図となります。また、この設定における公共交通サービス圏の人口カバー率は 95.8% であり、先ほどの鉄道駅勢圏 600m、バス停勢圏 300m の設定と比べて、1 割ほどカバー率が増加し、市のほとんどの人口をカバーしていることがわかります。23 スライド目をご覧ください。こちらは、鉄道駅勢圏 800m、バス停勢圏 400m の設定における交通空白地、交通不便地域をそれぞれ示したものです。先ほどの、鉄道駅勢圏 600m、バス停勢圏 300m の設定の際と比べて、交通空白地・交通不便地域の面積は減少していますが、図中の青枠で示す一部地域では、公共交通のサービス圏が広がっても、なお、交通空白地・交通不便地域が広がるエリアが残っており、交通手段について検討すべき課題エリアの洗出しを行うことができました。

24 スライド目をご覧ください。こちらは、市内のどのような箇所でも渋滞が発生しているか、ビッグデータを用いて渋滞箇所の抽出をしたものです。左側がある特定の平日の渋滞状況を表した図で、右側が休日の渋滞状況を表したものです。図が小さく、見づらくて申し訳ございませんが、図中の赤線が低速区間、いわゆる渋滞区間として抽出されたものです。平日は、藤沢駅を中心とした渋滞や、湘南台駅周辺、長後地区

の一部、国道1号の交差点などで渋滞が確認されたほか、休日は、平日の渋滞箇所に加えて、辻堂駅周辺のショッピングモールを中心とした渋滞がうかがえます。

これらの分析は、次の資料1-2において、地域の課題整理をする際の参考としております。

資料1-2「各地域における交通特性について」をご覧ください。

こちらは、前回の会議において、「地域別将来交通像について」として、ご提示させていただいたものに、追加分析や課題整理を加えたものです。前回から追加したもの、変更したのものについては、赤枠で囲わせていただいております、本日はこの部分の説明をさせていただきます。

2ページをご覧ください。前回の会議において、「交通施策を検討するうえでは、私事移動の詳細が重要」といったご意見をいただき、表一番下の赤枠囲いに平成30年東京都市圏パーソントリップ調査における私事移動の詳細を示させていただきました。

私事移動の内訳をみるとどの地域でも「買物」の割合が3~4割程度と最も高い割合となっています。図中の緑色で示した「習い事など」に着目すると、A-1やA-2地域といった公共交通が充実した地域で比較的割合が高い一方で、B地域やC地域などでは地域内に習い事の目的地となる場所が少ないことや、A地域に比べて公共交通が利用しづらいためか、「習い事など」の割合が比較的低いなど、地域ごとに異なる傾向がみられました。

3ページをご覧ください。上から2つ目は、事故状況を「2021年の藤沢市内の交通事故統計」から地区別に整理したものです。事故の発生件数は、人口規模の大きいA-1地域が最も高い結果となっているほか、千人当たりの事故発生件数をみるとB-2地域が4.37件と他地域と比べて高い件数となっております。このB-2地域の事故の特徴としては、幹線道路沿いが主な発生箇所であり、歩行者、自転車、自家用車関連ともに千人当たりの事故件数は比較的高いことから、交通量の多い通りで、様々な交通が錯綜して事故が発生していることがうかがえます。

その下、3、4ページに渡って、赤枠で囲わせていただいているものは、「満足度調査における各項目の課題」として、各満足度とそれに関連する項目をクロスして、地域ごとの課題を整理したものです。黄色の塗り込みをしている箇所については、今後の交通計画を検討するにあたり、特に地域の特徴が現れた部分となっております。時間も限られておりますので、本日は、この黄色の塗り込みをしている箇所を中心にポイントを絞って、A-1地域から順に説明させていただきます。

A-1地域については、4ページ「自転車・駐輪場」、「歩道（徒歩）」の欄をご覧ください。A-1地域は、子育て世帯も多く、たくさんの方が自転車利用をしていることから、他地域と比べて自転車の移動割合が多い地域となっております。また、駅端末交通手段、私事移動における徒歩移動の割合が6地域中最も高く、買い物の目的地とし



でも地区内が多いことから徒歩圏で基本的な用事を済ませられる地域であることがうかがえます。こうした、自転車と徒歩の移動が多い地域であることから、自転車と歩行者の錯綜に対する不満や、自転車走行空間の整備を要望する意見などがみられ、満足度は「普通」を3.0とした場合、「普通」よりも低い値となっております。同様に自転車の利用割合が多いことから、駅周辺での駐輪場が不足しており、不満理由からも駐輪場の増設等を望む意見がみられ満足度は「やや不満」に近い値となっております。

3 ページにお戻りください。A-2 地域については、「公共交通」の欄をご覧くださいと、6 地域中最も高い満足度ですが、地域の北部と西部に、交通空白地が大きく広がっており、そこに居住している人口も一定数あり、近くにバス停がないなどといった意見もみられております。続いて、4 ページ「歩道（徒歩）」の欄をご覧くださいと、A-1 地域と同様に駅端末交通手段、移動手段における徒歩移動の割合が高く、買い物の目的地としても地区内が多いことから徒歩圏で基本的な用事を済ませられる地域であることがうかがえます。徒歩、自転車の移動割合が高く、不満理由としては、歩行者と自転車の錯綜に関する意見などがみられ、満足度は「普通」よりやや低めの値となっております。

3 ページ「公共交通」の欄にお戻りください。A-3 地域については、交通空白地が地域の中央で東西方向に広がっており、交通空白地人口割合も比較的高い地域であり、不満理由としては、交通空白地の解消やバスの運行本数などサービス水準向上を望む意見などがみられ、満足度は「普通」よりやや低めの値となっております。

引き続き、3 ページ「自動車」の欄をご覧ください。B-1 地域については、6 地域中最も高い満足度ではあるものの、私事移動では半数以上が自動車を使用している状態で、高齢者の自動車依存もみられます。今後の人口動態の予測としても高齢者割合の増加が予想され、更なる高齢者の自動車依存が懸念されます。

4 ページ「歩道（徒歩）」の欄をご覧ください。

B-1 地域では、私事移動における徒歩の割合が比較的高いことや、買い物は地区内で行う割合が約半数であることから、おおむねのことが地区内の拠点で目的達成できる地域であるとうかがえます。

3 ページへお戻りください。B-2 地域については、「自動車」の欄をみると、私事移動では半数以上が自動車を使用している状態であり、地域内に買い物先がなく、約8割が買い物の際は地区外へ移動しており、自動車依存がうかがえます。B-1 地域同様に、今後の人口動態の予測としても高齢者割合の増加が予想され、更なる高齢者の自動車依存が懸念されます。

C 地域は、「公共交通」をみると、人口はさほど多くありませんが、交通空白地が地域内各所に広がっていることに加えて、バスの運行本数が比較的少ないエリアが多いため、6 地域中最も低い満足度となっております。また、「自動車」の欄では、交通空

白地面積も大きく、地区内に商業施設などの目的地などがあまりなく、買い物では地区外への移動が6割以上となっており、私事移動では7割以上が自動車を利用し、自動車依存がうかがえます。また、B-1、B-2地域同様に、今後の人口動態の予測としても高齢者割合の増加が予想され、更なる高齢者の自動車依存が懸念されます。

ただいま、ご説明した地域ごとの課題については、議題2でとりあげる地域ごとの重要視する視点につながる部分となります。

以上で、議題1「交通に関する市民意識調査・地区別類型化における分析について」の説明を終わります。

○岡村会長 ご説明ありがとうございます。議題1は次の基本方針の手前の分析いただいているものとなります。これについて、質問・ご発言いただきたいと思います。

○小堤委員 神奈川県バス協会でございます。22ページの公共交通サービス圏をお話いただきまして、22ページ右の公共交通サービス圏の人口カバー率についてですが、これは18ページと異なり、通勤・通学の時間帯を対象にされているのかと思います。右側のバス400m圏で示される1時間当たりの運行本数は、1本未満ですとか、1時間当たりは、2・3本のイメージになるかと思いますが、通勤・通学時間帯では、もう少し本数は多くなるものですので、18ページとは違った本数を設定される方がよろしいのかと思いました。以上となります。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。こちら、通勤時間帯を考慮したことの説明をさせていただきましたが、サービス水準の変更はしておりません。変更させていただいた点としては、通勤時間帯で徒歩の速度が変化することを想定し、移動速度が分速60mから分速80mに変化した際、サービス圏がこれだけ違うということを示させていただきました。

また、補足となりますが、交通不便地域及び交通空白地を同じ条件で比較したいというところで、歩く速度によって、圏域が300mと400mでどの程度人口カバー率が違うかを示したものとなります。運行本数については、不便地域の条件を1時間当たりの1本未満とさせていただき、本数について同じ条件で、今回比較させていただいているところとなります。

○小堤委員 ということは、本数については、考慮しなくてよいとのことよろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課） 本数の考慮につきましては、あくまで、交通不便地域を捉えるにあたって、バス本数が時間当たり1本未満の地域を課題エリアとして抽出し、考

慮させていただいております。

○小堤委員 何度も恐縮ですが、22 ページは通勤時間帯とのことかと思ったのですが。

○岡村会長 通勤時間帯での比較ということではなく、あくまで、人の属性として歩きづらい人とそうでない人で比較したとのご説明だったかと思います。なので、通勤時間帯の利便性についての内容ではないかと思います。

○事務局（都市計画課） ご指摘いただいた時間帯別の本数の考慮につきましては、今後、施策を検討していく中で、通勤通学時間帯にバスの本数が少ない地域があるかを確認し、詳細な検討・分析できればと思います。

○岡村会長 他いかがでしょうか。

○山本委員 タクシー協会藤沢地区会の山本です。タクシーに関する集計、ありがとうございました。こちらを見て感じたことですが、タクシーに関する集計で0の部分がありますが、タクシーも公共交通として一定の役割は担っているのかと感じました。また、これから先の資料に関してなのですが、A3 資料の手段割合のところにもタクシーを記載いただけたらと感じたところでございます。

○事務局（都市計画課） 失礼いたしました。こちらの資料につきまして、タクシーの集計が抜けていたのですけれども、今後同様の集計がある際には、我々もタクシーを公共交通手段として捉えておりますので、しっかりと記載させていただきます。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。

○新井委員 大庭地区の市民委員の新井です。A3 の3 ページ、自動車のところ、「6 地域中最も高い満足度 (3.21) ではあるものの、」と書いてあるのですが、「であるものの」が来ると次はネガティブな主張が来るのかと思いますので、この文章は読みづらいかと思います。「最も高い満足度である。」で一回切ってしまうのではないかと感じました。「であるものの」ですと、文章として、「私事移動の半数が自動車を利用している状態が悪い」、「高齢者の自動車依存が見られることが悪い」といったつながりになるので、「であるものの」なくていいのかと思います。言葉尻の話でございます。

○事務局（都市計画課） こちらの文章は、文章を一度区切る形で、修正させていただきます。

きます。

○岡村会長 1つの文章で、複数のことは言わず、この資料では、淡々と記していただくのが良いかと思います。ほかいかがでしょうか。

○最上委員 神奈川県の上でございませう。素朴な意見で2点ほどとなりますが、1点は、先ほどの交通不便地域について300m・600mと400m・800mを示していただいたところですが、例えば18ページのスライドで、バスの300m圏といったところで、51.9%と書いてあるが、400m圏になるとカバー率は広がるものかと思ったのですが、それが、48.3%に落ちてしまうといったところが、鉄道はともに上がっているのに、バスは、下がってしまう理由が聞きたいのが1点目です。

もう1点目は自由意見のところの集計の仕方でお聞きしたいのですが、色々出てくる単語が丸の大きさに表されているのですが、この調査でどういった聞き方をされている部分について、10ページのところだと「市内の自転車の走りやすさ」といったところと12ページ「市内の歩道の歩きやすさ」といったところで視点が違うように思うのですが、視点が違う中で自由意見はうまく拾えているのかといったところが聞きたいところです。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。まず、初めの公共交通圏のサービス圏が広がった際のバス停勢圏のカバー率がさがっているところなのですが、要因としては、バス停勢圏と同様に鉄道の駅勢圏が広がっており、バス停勢圏のカバー率がさがっているように見える部分については、鉄道駅勢圏でのカバー率の増加分に包括されているような形となります。

2点目のところですが、前回も同様のご質問いただいていたかもしれないのですが、質問の聞き方としては、交通マスタープランを策定時から同様の聞き方をしており、その設問項目に対しての自由記入欄となっております。歩道については「市内の歩道の歩きやすさ」、自転車については「市内の自転車の走りやすさ」、自動車については「走る道路について」といった形で、聞き方の統一がなされていない部分もあるかと思いますが、設問項目に対して、今回の自由記入から、満足・不満足をどういったところかを感じているかを一定の拾い上げができたのではないかと考えているところではございます。

○岡村会長 他はいかがでしょう。

○大沢副会長 資料1-2の2ページで分かりやすく私事移動の詳細を整理いただいているのですが、A-1地区とA-3地区で「送迎・付き添い」「デイサービス」が高い割合

を示しているのですが、これらの地区で、「送迎・付き添い」「デイサービス」が強く出ている要因はあるのでしょうか。

○事務局（都市計画課） A-1地区とA-3地区についてですが、A-1地区では鉄道駅が比較的密となっている地区になっております。それに対して、A-3地区は小田急線1本のみとなっており、地区の中でも駅までの距離が遠いところがあり、それぞれ駅までの送迎に影響があるのかと推測されます。「デイサービス」がなぜ多くなっている理由については、この場では分からないためお答えができません。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。

では、次の議題とも関連いたしますので、次の議題を説明いただき、引き続きご意見いただく形にしたいかと思えます。

それでは、議題2「将来の交通像を実現する基本方針及び交通施策について」、ご説明をお願いします。

## ●議題（2） 将来の交通像を実現する基本方針及び交通施策について

○事務局（都市計画課） 議題2、「将来の交通像を実現する基本方針及び交通施策について」説明をさせていただきます。お手元の資料は資料2をご覧ください。また、前方にございます、画面にも資料と同じものを投影いたします。スライドの1をご覧ください。前回の会議では、「藤沢市の交通の方向性」として、将来交通像をお示しさせていただきました。それに対して、委員の皆様からいただいたご意見の一覧がございます。その中で、下から2番目、「将来交通像で、5つの視点について、施策の内容とゴールの内容が混ざっている。5つの視点からの整理を行い、暮らしを中心に考える」といったご意見がございました。ここでは、前回お示しさせていただいた藤沢市の交通の方向性を、いただいたご意見を踏まえて、めざす交通体系、基本方針、考えられる施策まで、再度整理を行いましたので、説明させていただきます。

スライドの2をご覧ください。今回の計画改定のポイントは、「私事」移動に着目したことだと考えております。左側のグラフのように、年齢構成比の変化やテレワークの進展などによって将来的には「通勤」が減少すると予測され、その分、「私事」が増加すると予測されているところがございます。右のグラフですが、「私事」の移動は、比較的移動時間が短いといった特徴を示したものでございます。これらのことから、将来的には「移動距離の短い移動が増加」することが予測できます。移動距離が短い移動とは、日常生活の基盤となる生活エリアにおける移動であり、主な移動先としては、日用品を購入するスーパーやコンビニ、公民館や集会所、診療所などの身近な医療機関などが考えられます。1つ目の視点は「日常生活における移動を支える

視点」として「暮らし」を掲げることといたしました。

スライドの3をご覧ください。次に「私事」目的に着目したもう一つの視点でございます。距離の短い身近な移動が増えると予想される一方で、左側の円グラフはテレワークの実施やEコマースにより、移動が無くなることによって生まれた時間が、趣味、自己啓発、スポーツといった「余暇活動」の増加につながっているという調査結果でございます。また、右側のグラフは、「充実感を感じる時」はどのようなときかを聞いた調査結果で、家族団らん、友人等との会合、趣味やスポーツなど、仕事以外の余暇時間に充実感を感じる傾向が強まっていることがわかります。これらのことから、「日々の充実につながる余暇活動の充実を移動の充実により支える視点」として、「健康・幸福」を掲げるといたしました。この余暇活動の充実が、長距離のトリップの増加につながるものと考えております。

スライドの4をご覧ください。ご説明しました「私事」に着目した「暮らし」「健康・幸福」の2つの視点が今回の改定のポイントとなっております。その他、広域アクセスや拠点の回遊性向上を行う「都市活力」の視点、環境保全、脱炭素などを行う「環境」の視点、防災、災害に対する強靱性、バリアフリーなどを行う「安全・安心」の視点の全部で5つの視点とすることを前回会議で説明させていただいております。

スライドの5をご覧ください。前回会議以降、この5つの視点について議論をしていく中で、「暮らし」という言葉が人によっては広い意味で解釈される可能性があるのでは、という話となりました。そこで、より視点のイメージがしやすいように、「暮らし」は「便利に暮らす」、「健康・幸福」は「いきいき暮らす」と変更し、合わせてほかの視点についても、見直しを行いました。

スライドの6をご覧ください。ここからは、5つの視点それぞれで、何をゴールとするか、またゴールの実現に向けて何に取り組むのかを、「めざす交通体系」、「基本方針」という形でまとめましたので、説明させていただきます。「便利に暮らす」の視点においては、この視点におけるゴール・めざす交通体系を「生活に必要な日用品の買い物、医療機関の受診等ができる身近な生活施設や拠点まで、自家用車に過度に頼らずに移動でき、通勤・通学を含め、日々の生活において移動に支障がなく、便利に生活ができる状況」といたしました。それを実現するための基本方針といたしまして、「日常生活を支える交通まちづくり」と題して、「地域特性に応じた交通サービスの充実」というくくりの元、「1. 日常生活を支えるラスト（ファースト）ワンマイルの充実」として、「自宅からの日用品の買い物などへの移動や、通勤・通学時の自宅から駅まで、自宅からバス停までの移動において、過度に自家用車に頼らず移動するための、交通手段の充実を進めます。」としました。具体的な施策として考えられますのは、歩行環境、自転車利用環境の整備や、バス・乗り合いタクシーに関わるもの、またシェアモビリティに関わるものを考えております。つづきまして、「2. 日

常生活を支える物流環境の充実」では「インターネットショッピングなど家にいながら買い物等の目的が果たせる社会が実現している一方で、各家庭への物流については、その取扱量が増加していることから、物流の効率化など物流環境の充実に向けた取組を進めます。」としました。こちらの施策としては、荷捌き、物流のラストマイルに関わるものが考えられます。

スライドの7をご覧ください。続きまして、「3. 日常生活を支える公共交通網の強化」では「日常の通勤・通学などで利用する、鉄道やバスなど、公共交通網の強化を進めます」としました。こちらの施策としては、バス交通の強化、鉄道の延伸、新駅の設置などを考えているものです。

スライドの8をご覧ください。こちらは、「便利に暮らす」の視点で、類型化した地域ごとの特徴と、重要視する取組をまとめたものです。例えば、A地域では、最寄り駅に行けば生活に必要な目的を達成することができる地域です。また、A-1やA-2地域では、徒歩・自転車で目的を達成することができるような短い移動が多い状況です。こういったことから、これらの地域では、「駅へのアクセスを重視した施策」や「歩行環境・自転車利用環境の整備」などに取り組む必要がございます。一方、B-2、C地域では、「自家用車に頼らざるを得ない実情がございます。」。したがって、これらの地域では「自家用車に過度に依拠しない移動を促進するための施策」に取り組む必要があると考えております。

スライドの9をご覧ください。「便利に暮らす」の視点で、考えられる新しい施策でございますが、「ラスト（ファースト）ワンマイルの充実」の方針においては、シェアサイクルや電動キックボードなどシェアモビリティなど多様な交通モードの導入支援、スライドの10をご覧ください。同じく「ラスト（ファースト）ワンマイルの充実」の方針において、主要なバス停に、バスからシェアモビリティなどへの接続の拠点としてモビリティ・ハブの整備を行うことなどが考えられます。

スライドの11をご覧ください。つづきまして、2つ目の視点の「いきいき暮らす」でございます。この視点におけるゴール・めざす交通体系を「余暇活動を目的とした市民の外出を、交通環境の充実が支え、生活の質（QOL）が向上し、いきいきと暮らせる状況」といたしました。それを実現するための基本方針といたしまして、「体も心も豊かにする交通まちづくり」と題して、「余暇活動を促す交通環境づくり」というくぐりの元、「1. 余暇活動を促進するファーストワンマイルの充実」で、「自宅から駅やバス停、または自宅から直接目的地に向かう際の移動手段が充実し、余暇活動を促進するよう移動手段の充実を進めます。」としました。こちらの施策としましては、先ほど「便利に暮らす」の「ラストワンマイルの充実」のところと同じような施策となります。2点目の「移動しやすい環境の整備」では「徒歩・自転車・公共交通での移動が、快適に行えるような交通環境の整備を進めます。」としました。こちらの施策としては、ウォークアブルな環境整備や、交通結節機能の強化、また、ICTを活

用した公共交通利用の促進などを考えているものです。スライドの12をご覧ください。「いきいき暮らす」の視点で、考えられる新しい取組ですが、1つ目は公共交通の利用促進を目的とした、ICTの活用検討です。日本でもMaaSについて実証や開発が進められており、本市でもアプリを利用した公共交通機関のデジタルチケットや、観光施設の入場料とのセット券の販売を行うなど観光型のMaaSがすでに利用されています。今後は、観光だけでなく、日常生活において、ICTの活用により、公共交通の利用促進につながられればと考えております。

スライド13をご覧ください。考えられる新しい取組の2つ目は、「移動しやすい環境の整備」という方針のもと、歩いて楽しい歩行空間づくりとして、特に都市拠点の回遊性を向上させるウォークブルの取組を考えているものです。スライド14をご覧ください。つづきまして、3つ目の視点の「まちが賑わう」でございます。この視点におけるゴール・めざす交通体系を「魅力ある市内の都市拠点に、人・モノが円滑に移動できるとともに、都市拠点内での回遊性が高く、人が集い、憩い、まちに賑わいがある状況」といたしました。それを実現するための基本方針といたしまして、「まちの賑わいを生み出す交通まちづくり」と題して、「骨格的な交通ネットワークの強化」というくくりのもと、「1. 広域的な交通ネットワークの強化」として、「都市間の交流・連携を支え、首都圏、全国の他都市から本市へ快適に移動できる移動環境の形成に向けて取り組みます」としております。こちらの施策としましては、高速道路網の整備、東海道新幹線新駅誘致などが該当します。2点目の「市内の道路事情の改善」では「人・モノの効率的な移動のため、通過交通の適切な処理などにより、道路混雑の解消に資する取組を進めます。」としました。こちらの施策としては、都市計画道路の整備や踏切道の改良などを考えているものです。

スライド15をご覧ください。同じ基本方針ですが、今度は「都市拠点の賑わいを生み出す交通機能の強化」というくくりのもと、「1. 都市拠点の交通結節機能の強化」として、「都市拠点の機能強化を図り、拠点としての魅力を高めつつ、回遊のしやすさ、乗り換え利便性などの向上を図ります。」としております。こちらの施策としましては、藤沢駅周辺の再整備や仮称村岡新駅周辺の整備、シェアモビリティの充実、ウォークブル、インバウンド観光客への対応などを考えております。

スライド16をご覧ください。こちらは、地区の類型化で整理した4つの都市機能集積地域における現状の整理を行ったものです。例えば、湘南台駅周辺や、片瀬・江の島周辺では、買回り品の買い物や医療の受診の機能はほかの2地区に比べて低くなっております。また、公共施設という面では、藤沢駅周辺の機能が強い状況があり、最寄りの拠点で目的を果たすことができるものもあれば、果たせないものもあり、拠点の特性に応じた役割分担が必要ということがわかります。

スライド17をご覧ください。「まちが賑わう」の視点で、考えられる新しい取組としましては、踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道の改良の推進です。平成2



8年に踏切道改良促進法が改正され、改良すべき踏切の指定がなされるようになり、本市においても数か所指定があることから、新しく施策として追加していくことを考えているものです。

スライド18をご覧ください。つづきまして、4つ目の視点の「持続性がある」でございます。この視点におけるゴール・めざす交通体系を「環境負荷の低い交通への転換が進み、環境にやさしい自動車の普及やグリーンインフラの導入など、カーボンニュートラルの実現に向けた環境負荷が低く持続性のある環境が実現している状況」といたしました。それを実現するための基本方針といたしまして、「環境負荷の低い交通まちづくり」と題して、「環境負荷の小さい自動車の普及促進」というくくりのもと、「1. 環境負荷の小さい自動車の普及促進」として、「電気や燃料電池などの環境負荷の小さいエネルギーを用いた自動車の普及を促進します。」としております。こちらの施策としましては、電気自動車等の導入促進などが該当します。2つ目には、「公共交通の利用促進」として「自家用車より環境負荷の少ない公共交通利用による環境面でのメリットなどを周知するとともに、公共交通を利用しやすい環境を整備し、公共交通の利用を促進します。」としております。3つ目には、「自転車の利用促進」として、「身近な移動手段で、環境負荷の少ない自転車利用環境の向上をめざし、自転車に関する部門別計画である「ふじさわサイクルプラン」と連携して進めます。」といたしました。

スライド19をご覧ください。5つ目の視点の「安心して暮らす」でございます。この視点におけるゴール・めざす交通体系を「災害に備えた強靱な交通環境を整備するとともに、交通安全への取組や、バリアフリー化等を進め、誰もが安全・安心して移動できる交通環境が実現した状況」といたしました。それを実現するための基本方針といたしまして、「人にやさしく災害に強い交通まちづくり」と題して、「災害に強い交通まちづくり」です。こちらは、「災害に備えた交通基盤の整備」として、「いつくるかわからない災害に備え、強靱性や冗長性のある交通基盤の整備を進めます」としています。該当する施策としましては、交通施設の耐震化、避難路に該当する都市計画道路の整備、無電柱化の推進などが該当します。スライド20をご覧ください。「安心して暮らす」の視点のもう一つの柱でございます。「安全で安心して移動できる空間づくり」というくくりのもと、「1. インクルーシブ社会の実現に向けたバリアフリーの推進」として、「インクルーシブ社会（誰も排除されない社会）の実現に向け、利用しづらい交通環境を減少させるバリアフリーの取組を進めます。」としております。こちらに係る施策としましては、歩道のバリアフリー、鉄道駅のバリアフリーなどが該当します。2つ目は「交通安全対策の推進」です。こちらは「交通事故の減少を目的に、交通施設の安全性向上に向けた取組を進めます」として、施策としては、生活道路への通過交通対策や、交通ルールやマナーの啓発などが該当いたします。3つ目は、「既存交通施設の適正な維持管理の推進」です。こちらは「既存交通施

設の安全性のため、適正な維持管理に向けた交通施策を展開します」として、施策としては、交通施設の安全点検の強化・充実などが該当いたします。

以上、議題2、将来の交通像を実現する基本方針及び交通施策についての説明は以上でございます。

○岡村会長 ご説明ありがとうございました。では、ご意見・ご質問お願いいたします。

○浅野委員 市民委員の浅野でございます。今回の視点の見直しありがとうございます。

前の表現からだいぶわかりやすくなったのではないかと、私個人的には思っております。「暮らし」ですとか「幸福」はあまりにも言葉の範囲が広すぎて、本来めざすべき究極の目標であるのかと思います。なので、項目としては広すぎる意味合いを持っていると思っておりましたので、この「便利に暮らす」「いきいき暮らす」は非常にわかりやすくなったのではないかと思います。

ただ1点、環境については「持続性がある」という言葉に切り替えられていますが、「持続性」というのは、あまりにもSDGsを意識しすぎて、中身が何であるかがわかりづらくなってしまったように思います。ここは、素直に「環境負荷が低い」や抽象的かもしれませんが、「環境にやさしい」といった表現の方が、後ろのページの説明にもストレートにつながるように思います。「持続性がある」という表現よりも、「環境負荷が低い」・「環境に優しい」といった方が、内容にあっていると私個人的には思います。また、各論につきましては、別のところで質問させていただきます。以上でございます。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。「持続性がある」は内部でも、議論となった箇所でございます。浅野委員のご意見も踏まえまして、今後、引き続き検討してまいりたいと思います。

○岡村会長 議論のあった箇所とのことでしたので、まず、5ページについて他にご意見があれば引き続き伺わせていただきます。

引き続き検討なのでしょうが、ちょうど、浅野委員からお話いただいた部分なので、この下にぶら下がっている部品の議論もあり、部品がある程度出来上がったら、再整理していく場所で、引き続きなのだと思いますが、順番はこれで良いのかといったところがあります。それから、暮らすことへの言及は良いと思いつつも、まちが賑わうことは確かに大事なことで、暮らす人の視点ではなく、まち側の視点なるのですが、その方が良いというのであれば、そうなることで、人の暮らしはどうなるか、どう変わるのかという書き方もあるのではないかと思いますので、色々と整理の余地はあるのかなといった印象です。難しいところで、言葉遊びをしてもしょうがない部分

かとも思います。この内容も踏まえまして、皆様、ご意見いかがでしょうか。

○宮原委員 小田急電鉄の宮原でございます。本日はありがとうございます。3枚目のスライドのところが一番下のところなのですが、「余暇活動の充実が長距離トリップの増加につながる」とのコメントが起こされているのですが、ここの長距離トリップが増えるということなんですけれども、交通事業者としてはありがたい話なのですが、ちょっとこの部分が、浮いてしまっているといえますか、全体感としましても、そのあとのスライドにも拾われていないように感じてしまいます。5つの視点では、「まちが賑わう」や広域拠点との連携に繋がるのかもしれないのですが、今回からの参加のため、全体感が見えていないだけなのかもしれませんが、この言葉だけが非常に浮いてしまっているように感じてしまったところでございます。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。こちら内部で議論している中で、通勤がテレワークに置き換わっている、また、私事・買い物がインターネット上でできってしまうといった状況の中で、今後、長距離のトリップが減ってしまって、短いトリップ・身近なトリップが増えていくことが現状からも見えてきているところがございます。そうなった場合に、長距離のトリップが減ってしまうのではないかと議論した中で、余暇活動を充実させていく、それを交通が支えていくことで、皆様の余暇活動を支え、余暇活動を増やし、外にでていただくといった視点になっております。単に短距離のトリップが増えるというだけでなく、今後も長距離のトリップも保たれるというところなんです。余計な書き方になってしまったのですが、短距離のトリップが増えるというだけでないというところを表現したく、こういった書き方になったところでございます。確かに、異質な感じになっておりますので、本編に記載するかは、今後検討いたします。

○岡村会長 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

○野本委員 横浜国道事務所調査課の野本です。国土交通省としましても進めている交通結節点の整備等を新たに盛り込んでいただきまして、その辺りつきまして、協調して進めさせていただきたいと思っております。1点確認がございます。行政として進めていく施策としてはそういったところかと思うのですが、18ページの持続性のところで、環境負荷の小さい自動車の普及促進といったところで、その内容を掲げた際に、市としてどういったことを進めていかれるのでしょうか。交通結節点整備であれば市の事業として進めることはできるかと思うのですが、電気自動車の普及促進に向けて補助なども含めた取り組みをパッケージの中に盛り込んでいくというイメージでよろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。現状、藤沢市では、電気自動車等の購入の際には、補助金を出しております。その点を踏まえまして、こちらに記載しているところでございます。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○大沢副会長 2点ございまして、3ページ、先ほどご指摘があったところなのですが、市として長距離トリップについて考えていきたいというのは分かりましたが、トリップ数の増加としてもいいのではないかと思います。外出しなくなって家に閉じこもっているのは、今回の健康・幸福の面からもよくないので、家の外に出ていただきたいことか重要なのかと思います。もちろん、トリップ長が長い方が、交通事業者さんに対しては良いことは分かるのですが、短トリップでも外出していただき、利用していただくことが重要なのではないかと感じました。余暇活動の充実がトリップの増加、外出の増加につながると書いていただいた方が、後ろの施策のウォークアブル空間、そこに行きたくなるようなものにもつながるので、適切なのではないかと感じた次第でございます。

2点目なのですが、19ページで災害というところなのですが、「人にやさしく災害に強い交通まちづくり」で、どちらかといいますと交通施設に対して耐震化を図ろうとしているように読み取れます。道路のところの話になるのかもしれませんが、避難道路、例えば、都市計画道路でもまだ整備されていない部分で津波のレベル2で危ないエリアも藤沢市の場合あるかと思いますので、いかに避難してもらうための道路を、どのように確保していくかということが大切なのかなと感じました。安心の観点ですと、避難ですとか、避難道路の観点もあるといいのではないかと感じた次第です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。いただいたご意見を内部で議論させていただきます。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○金田委員 相模鉄道の金田でございます。今のご意見とも関連するのですが、感想といたしまして、聞いていただきたいと思えます。3ページのところで、テレワークの影響で移動距離の変化に関するところと、7ページでこれからの交通網を実現していく上で、鉄道延伸、新駅の設置を記載いただいているところではございますが、今、鉄道会社が抱えている非常に難しい問題というのは、テレワークが増えてしまうと、収入が減ってしまっております。大体ではございますが、テレワークによって10～

20%定期が減っているという状況でございます。こういったところで、収入源が減ってしまうと、鉄道事業者の体力は落ちてきてしまうというところがございます。テレワークがこれから良い流れに向かっていますが、鉄道事業者の収入・体力は落ちてしまって、新線・新駅というのが難しい状況になっているというところで、それを補うには、運賃改定をして、お客様から広く浅く運賃を頂いてしまうと、今度は減少につながるというところがございますので、その点をご理解いただけたらと思います。

○事務局（都市計画課） 現状につきましては、重々承知しております。そういった中で、家に引きこもらず、外出を引き出していくというところを施策としてできないかと考えております。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○新井委員 新井でございます。17 ページで、踏切道改良促進法とありますが、唐突な気もするのですが、具体的にはどういったものなのでしょうか。

○事務局（都市計画課） 現状、法定踏切道としましては藤沢本町の直近の歩行者専用の踏切と、長後駅直近の北側の踏切とさらに北側の踏切の全3箇所が指定されているところがございます。藤沢本町のところだとかなり歩行者が通過されますので、道路整備と併せて対策を進めようとしているところがございます。また、長後の踏切ですが、都市計画道路をバイパスのように整備することで通過交通と駅への交通を分けることで、自動車の交通量を少なくする対策を今後進めていくといった内容になっております。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○鈴木委員 鈴木でございます。何点か確認させてください。「便利に暮らす」のところで、物流環境の話が出ているかと思いますが、物流の効率化、物流環境の充実について書かれていますが、荷捌き環境というのはどういった形に変えられたいというのはございますか。

○事務局（都市計画課） 荷捌き環境についてですが、まず、調査が必要との認識を持っております。特に藤沢駅周辺なのですが、コロナ禍もあり、従来であれば、コインパーキングを利用され、荷捌きをされているものとの認識であるのですが、実態を調査し、荷捌きのための路駐が多いという状況であれば、他市のような荷捌き用駐車場を整備するといった施策に繋がっていくのかと考えております。

○鈴木委員 ありがとうございます。また、モビリティの充実といった話も、ぜひ進めてもらいたいと考えております。地域の住民の方々は、選択肢が増えれば、年齢に関係なく移動する機会が増えるものと考えていますので、選択肢の増加についてお願いいたします。それとですね。公共交通の利用促進の話があったかと思うのですが、持続性の2番目のところですね。公共交通が利用しやすい環境を整備とありますが、私のイメージでは、インフラ整備による渋滞箇所の解消ですとか、乗りやすさといったところで、公共交通の無いところに新規に作る、料金的な補助をする、もちろん高齢者対策といったイメージなのですが、それとは違ったもので、利用促進について、こういった施策がありますといったものがあれば教えてください。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。利用促進については、「いきいき暮らす」の2番目の視点である移動しやすい環境の整備にもつながってまいります。具体的な施策としては、都市拠点でのウォークアブルな歩行環境の整備において、皆さんの外出促進につながるというところで、無電柱化を景観的な部分も含めて行ってまいります。また、新しい部分の施策として少し触れましたICTの活用・検討といったところで、MaaSを考えており、こういったところで、家にこもっている方を、どうやって外出してもらうかという視点とバリアフリー的な視点を色々と絡めて、利用促進につながっていくものと考えております。現時点で、明確にこれとこれといったことが決まっているわけではございません。今後、しっかりと検討を進めてまいります。

○鈴木委員 ありがとうございます。後、もう一点、無電柱化につきましては、随時、進めていただきたいと考えております。自転車と車は区別していかないといけない部分があるものだと考えております。電柱があつたりするとどうしても、自転車の走行環境はよくない部分がありますので、大きな幹線道路などで可能ならば、進めてもらいたいところです。走る場所を区別してあげるのは、これから大事になってくることかと思っておりますので、その辺りの策をお願いいたします。以上となります。ありがとうございます。

○事務局（都市計画課） 無電柱化につきましては、藤沢市としましても、無電柱化推進計画を策定して、計画的に進めていくところでございます。その計画が策定されたのが、今年の3月でございますが、その前段階から、事業課には聞き取りを行い、計画への反映を検討しているところでございます。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○浅野委員 市民委員の浅野でございます。言葉の部分なのですが、例えば、6ページ・9ページの「ラスト（ファースト）ワンマイル」という表現があるのですが、ちょっと、私は、今まで意識していなかったのかもしれませんが、初めて出てきたように思います。先ほども、色々な分析では、800m・400mと日本でもなじみのあるメートル表記なのですが、この部分だけ、突然、マイルという表現になっており、個人的には違和感がございます。マイルは約1.6kmとは分かるのですが、当然、マイルと表現されますと整合性といいますか、つながりが途切れてしまっているように感じます。要は身近な距離の話であるかと思うのですが、1km以内ですとか500m内外といったメートル表記の方が分かりやすいのではないのでしょうかという個人的な意見でございます。

○事務局（都市計画課） 「ラスト（ファースト）ワンマイル」の意味としましては、自宅から最寄り駅・バス停までなどの移動、もしくは最後に目的地に着くまでの移動を意味する言葉でございます。出典につきましては、この場では明確にお答えできないのですが、国の方でもこういった言葉を使っているところがございまして、そこに倣いまして、「ラスト（ファースト）ワンマイル」という言葉を使用したところでございます。その辺り、しっかりと説明できるよう勉強してまいります。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○小川委員 湘南モノレールの小川でございます。いつも資料をきちんと整理いただきありがとうございます。感想めいたことになってしまうのですが、基本方針が5つあり、例えば、視点1の便利ですとか、先ほどの「ラスト（ファースト）ワンマイル」ですとか、15ページの都市の交通結節機能を強化すると掲げられているのですが、資料1の22ページのところで、コンパスのように円を書いています。必ずしも藤沢市内に収まらずに、隣のエリアにも飛び出すのかと思います。人の移動では、市境は気にしないと思いますので、この先の実際に具体的な方針を決めていく議論に関わる部分なのかとも思います。例えば15ページでは（仮）村岡新駅周辺の整備といったところがあるかと思うのですが、このあと、具体的に鎌倉市さんの方とどういう風に交通結節機能を整備していくのか、どういう方針でやっていくのかというところをどうすり合わせていくのかといったところで、ちぐはぐになってしまったらもったいないなと思いますので、その辺りの進め方について、今時点のどのような考え方があるかですとか、どういった課題があるのかといった点を教えていただければと思います。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。具体的な市外との連携ですが、今回

の藤沢市交通マスタープランは、藤沢市全体の大きな交通の方針を決めていくものとなります。個別具体の、例えば村岡新駅と深沢地区との連携というところはそれぞれ担当する部署が、鎌倉市さんと連絡を取りながら、まちづくりを進めているところでございます。今の状況につきましては今後実施計画で施策をさらに細かく位置づけしていくわけなのですが、その中に連携していく内容などを反映していきたいと考えております。全く市外の内容を無視しているわけではないというところをご理解いただければと思います。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○古山委員 市民委員の古山です。的外れになってしまったら申し訳ないのですが、「便利に暮らす」など色々書かれています、「便利に暮らす」で歩行環境、乗合タクシーとかいろいろ書いてあるのですが、実際に、私が住んでいる善行では団地などに高齢者が多く住んでおられる印象があり、そこに住んでいる方たちは手押し車でスーパー等に行き物に行かれていますイメージがあります。先日、外で高齢者の方とあった際に、年金が減ってつらいですとか、物価が高騰していて、私自身もつらいと感じるところがあるのですが、今、バスに乗っていない方が、どんなに交通が整備されて、バスが来るようになったところで、バスにお金を払わないのではないかと私は思っています。バスが来たところで、今まで乗る文化がない人はたぶん乗らないのではないかと思います。シェアモビリティですとか、電動キックボードももちろん利用されないでしょうし、インターネットショッピングも使い方が分からないので、利用されないとなると、結局、高齢者の方は置き去りにされているような気が私はしていて、暑い中、自身で手押し車を押して、買い物に行かれていますのを見ると、お手伝いしなければいけないと感じてしまいます。私もボランティアに登録していて、買い物を代理で行くようなものもあつたりするのですが、あまり利用する方がいらっしやらないようです。私自身頼まれたことが無いので、そういったものも使われていないのかと思います。バスも駅に出ているのですが、善行駅では、駅前にあるのはローゼンくらいで、実際に安いものを買いたいとなるとフジサワ名店ビルですとか、また、藤沢駅周辺のスーパーに行きたいとなると、車ですとか、バスで藤沢駅まで行ったり、善行駅まで出て、電車で藤沢駅まで出ないといけないのかと思います。そうすると移動時間の段階でかなりきついのかと思います。なので、「湘南モールまで、シャトルバスで地域を回って大きなショッピングモールに行きましょう」ですとか、「補助を出すので、みんなバスに乗りましょう」といったような、新たに高齢者が置いていかれないような施策があつたら、車に頼ることもなく良いのかと思います。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。古山委員がおっしゃっていた内



容はまさに我々も課題として考えているところでございます。今回ご紹介させていただいたシェアモビリティですとか、シェアサイクルですとか、電動キックボードですとかは整備したところで、高齢者は乗れないのかと思いますので、高齢者はどうすべきかというのは、今後引き続き検討していかなければならないことだと認識しております。

○岡村会長 はい、有難うございます。ほかにいかがでしょうか。

○最上委員 神奈川県之最上です。皆さんのお話を色々聞いていた中で、「便利に暮らす」と「いきいき暮らす」が非常に難しいなと見ていて感じました。若い人にとっては「便利」なものが、高齢者にとっては「いきいき暮らす」になってしまっているように感じます。この2つを分けるのが良いのか、中身はそこまで変わらないような気がしますので、1つにした方がいいのではないかと思います。個人的には、「便利」というのは中々難しい言葉ではないかと感じていて、「便利に暮らす」というと一番便利なのは、自家用車を使うこととなってしまうような気もします。めざすところはそこではないと思いますが、答えが何かはわからないのですが、「便利に暮らす」と「いきいき暮らす」を分ける必要があるのかなとは思っています。もし、分けるのだとするならば「いきいき暮らす」がどちらかということと高齢者の話だとすれば、若者といえますか、普通に行動できる人たちにとっては、「便利」という言葉は考えてみた方が良いはないかと思います。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。こちら、我々も中々ニュアンスが出るいい言葉が見つからなかったというのが正直なところでございます。出したい意味としましては、どちらかといいますと日常に欠かせない移動という部分を「便利に暮らす」で担い、義務的ではない、余暇の時間での移動に関しましては、「いきいき暮らす」に委ねたいとの思いがございます。「便利に暮らす」のところですが、最初は、「不自由なく暮らす」はどうであろうか、「不自由」という表現はどうであろうかといった議論が生まれて、その中で今の「便利に」という言葉が出てきたところでございます。ここにつきましては引き続きどういった言葉がいいのかは検討してまいります。

○岡村会長 はい、有難うございます。ほかどうでしょうか。

今日はまだ途中ですので、結論まで出す必要はないと思います。まとめということではないのですが、感想として申し上げます。先ほどから何度か議論となっている5ページのところですが、確かに非常に難しいところで、最初で言おうか、言うまいか悩んでいたところではあるのですが「便利」という言葉は違和感があるように思いつ

つ、他にいい言葉が見つからなかったので言えなかったところです。この5つの色分けされている視点が実現された際の交通像というのが、書かれてはいるのですが、大枠のところはざっくりとはその通りですし、個別の施策はやらなければいけないのでやるのですけれども、その途中がないように思います。いきなり、個別のメニューになっていて、それぞれの視点の下に個別にぶら下がっている形になっている。よく見ていくとこれは便利・持続性に両方に関係あるとはいいつつ、基本的には個別施策をやっていきますで、全体としての交通像というものが下にいくとだんだんとなくなってきている。なので、中間の交通像を示す段階が必要あるのかなと思います。そうすると、今のところすべて優先順位無しで作って、メニューを出している形ですが、ある程度優先順位がつけられるのかと思います。先ほどの「便利」の中身は藤沢市としてもあるだろうし、さらに言うと地区別に見ると少し違うのであろうと思います。そういった細かい部分が今のところでは読めないで、これから作りこんでいくのだろうと感じました。また、先ほど高齢者のところも、すべて「インクルーシブ」に含まれていますけれども、多分そうではないのかと思います。それから「ラスト（ファースト）ワンマイル」のところもですが、「ラスト（ファースト）ワンマイル」といいつつ、300m・600mの話以外なく、1.6kmの話が書いていない。1.6kmの話がどこに書いてあるかと言ったら、7ページの下の「3. 日常生活を支える公共交通網の強化」というところで、バス停・駅もしくは地域拠点まで出やすいですよというところで拾っているのですが、「ラスト（ファースト）ワンマイル」は多分ですが、日常生活圏を意味していて、駅までバスも含めて移動が充実しているということが言いたいところかと思います。それは高齢者にとっても、体の自由が利かなくなったとして、若い頃と大きな違いなく、できる限りの移動ができるということをごにこに入れるといいのではないかというところで、再構成は必要なのかなと思います。あまり、凝ってもしようがないのですが、凝らないといけないのは、施策の優先順位もしくは組み合わせたときの重きの置き方で、その点についてはこだわっていただきたい。そのほかの言葉尻については、最後は妥協するところもあるのかと思いますが、今日いただいたご意見については、言葉尻では済まない部分があるかという印象でございますので、引き続き検討になるのかと思います。個別は、シェアモビリティとかは、可能性が色々あるので、やっていただきたいとは思いつつも、結構上に書いてはいるのですが、率直に言いまして、シェアサイクル、電動キックボード、ハンブルクの例がありますが、こういったシェアサービスができたからと言って、市が大きく変わるかと言ったらそうではないのかなと思います。ある部分では変わるのでしょうけれども、それで、生活像や移動像はあまり変わらないのではというところもあるので、やるのでしょうけれども、あまり上ではないのではと思います。バスをどうするのか、タクシーをどうするのか、歩行環境をどうするのかといったところの本丸の部分はどうするのかといったところが上に来るのかなといった感じがします。これもまた、再構築いただく中で、

整理していくのかと思います。どうして欲しいというところは、皆様からご意見いただければと思います。若干、時間がございますので、引き続きご意見いただければと思います。

そうしましたら、個別にいただいた意見を受け止めていただき、また再び整理いただき、地区別にお落とし込むところはさらにやっていただくといった理解でよろしいでしょうか。その作業を行いつつ、さらに今日出たご意見に対応いただくという形で進めていくということよろしいでしょうか。では、その資料が出てこない、今日の内容だけで結論は難しかと思いますので、また、次回皆様にご議論いただければと思います。

その他に行ってもよろしいでしょうか。では、事務局の方でお願いいたします。

- その他（特になし）
- 閉会の挨拶（都市計画課長）
- 午前 11 時 30 分 閉会