

第1回藤沢市交通政策推進会議

□日時 : 2022年(令和4年)7月19日(火) 午前10時00分 開会

□場所 : 藤沢市役所 本庁舎8階8-1会議室

□出席者 : 委員21名

(委員者名簿順・敬称略・下線は代理出席・出席者数に代理出席は含まず)

岡村 敏之	大沢 昌玄	<u>山本 秀裕</u> (代理:高橋 智志)	小川 司	鈴木 孝浩
金田 有紀	亀本 武伸	小川 貴司	小堤 健司	山本 まり子
後藤 洋一	地道 大輔	三浦 淳	最上 祐紀	川崎 隆之
竹村 裕幸	小野 秀樹	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 藤沢市交通政策推進会議設置要綱について
4 会長、副会長の選出
5 成立宣言
6 議題
(1) 藤沢市の交通の概要について
(2) 交通計画の進行管理について
(3) 交通計画の見直しについて
7 その他
8 閉会

□配付資料 : ・ 次第
・ 委員名簿(出席者名簿)
・ 座席表
・ 藤沢市交通政策推進会議設置要綱
・ 資料1 議題1 藤沢市の交通の概要について
・ 資料2 議題2 交通計画の進行管理について
・ 資料3 議題3 交通計画の見直しについて

□傍聴者 : なし

第1回
藤沢市交通政策推進会議

議 事 録

日 時 2022年(令和4年)7月19日(木) 午前10時00分
場 所 藤沢市役所 本庁舎8階 8-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

- 午前10時00分 開会
- 開会の挨拶（計画建築部長）
- 資料確認（都市計画課）
- 委員の委嘱（都市計画課）
- 藤沢市交通政策推進会議設置要綱について（都市計画課）
- 会長、副会長の選出（都市計画課）
 - ・会長として岡村委員が、副会長として大沢委員が推薦され、承認された。
- 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）藤沢市の交通の概要について

○事務局（都市計画課） それでは、議題1「藤沢市の交通の概要について」説明いたします。前方にあります、画面をご覧ください。あわせて、お手元の資料1は画面と同じものを印刷したものですので、あわせてご覧ください。

はじめに、藤沢市の交通について説明いたします。藤沢市は神奈川県南部中央に位置しており、最南端には江の島がございます。市域の面積は約70平方キロメートルで、東京からは50km圏内にあり、市域図右下、東側から、鎌倉市、横浜市、北側は大和市、綾瀬市、西側は海老名市、寒川町、茅ヶ崎市に接しています。

市域南部には、JR 東海道本線が東西に走り、小田急江ノ島線が、市域東部を南北に走っており、市域南部には、江ノ島電鉄、湘南モノレールが、そして、湘南台駅には、相鉄いずみ野線、横浜市営地下鉄ブルーラインが乗り入れております。バスは、主に市域の北部方面を神奈川中央交通が運行し、南部方面を江ノ電バスが運行しているほか、江の島には京急バスが入っております。そのほか、善行地区、六会地区では、乗り合いタクシーの運行を行っております。このように、鉄道を中心に、路線バスやタクシーがネットワーク化され、周辺の市町に比べると交通の便に恵まれているということが言えます。

続きまして、本会議で議論をしております交通に関する計画について、現行の計画を説明いたします。

藤沢市では、都市計画に関する基本的な方針として「藤沢市都市マスタープラン」を平成23年に改定しております。その交通に関する分野別計画として平成26年に「藤沢市交通マスタープラン」を、また、自転車に関する部門別計画として「ふじさわサイクルプラン」を策定し、それらの実施計画として「藤沢市交通アクションプラン」という計画を策定し、交通施策を進めてきております。

交通マスタープランとは、都市計画に関する基本的な方針である「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画で、2030年を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示したもので、かつ、交通施策を展開していく上で、基本的な指針となるものとして、平成26年3月に策定いたしました。のちほど詳しく説明いたしますが、この計画はPT調査という移動の調査の分析を計画に反映しており、現交通マスタープランは平成20年に実施した第5回東京都市圏PT調査の結果を、また今回協議をお願いする交通計画においては、平成30年に実施した第6回PT調査の分析を計画に反映してまいります。

次に「交通アクションプラン」ですが、こちらは交通マスタープランに示された施策から抽出した短期・中期的に戦略的に実施していく施策を「戦略施策」として示したもので、個別まちづくり計画との関連や整合を図り、それぞれの計画における「交通」に

関する施策をとりまとめたものです。この「アクションプラン」は、国が市町村に策定を勧める「地域公共交通計画」と「都市・地域総合交通戦略」の2計画を含むものとなります。

各計画の具体的な内容につきましては、次の議題で説明いたします。以上で、議題1の説明を終わります。

○岡村会長 本協議会が対象とする交通の概要を説明いただきましたが、この時点で、ご質問ご発言ありましたらぜひお願いいたします。

この時点では、よろしいでしょうか。この後、より具体的な説明があるかと思っておりますので、その際にご発言いただければと思います。

では、「議題2 交通計画の進行管理について」よろしくお願いたします。

●議題（2）交通計画の進行管理について

○事務局（都市計画課） 議題2 交通計画の進行管理についての説明をさせていただきます。画面とあわせてご覧いただく資料は、資料2でございます。

議題1で説明いたしました交通マスタープランでは、「推進方策のフォローアップ」としてPDCAサイクルを進めるとしています。

はじめに、PDCAサイクルのP、計画の部分について、藤沢市の交通の考え方がどのように計画に位置付けているかを説明いたします。

「交通マスタープラン」の上位計画である「都市マスタープラン」では、交通体系の考え方を「交通軸の形成にあたっては、公共交通不便地域の解消やバスを含めた公共交通の充実とともに、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる歩行空間や道路空間の改善・確保に取り組み、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市をめざします」としています。

配置の考え方につきましては、「市の南部・北部の市街地を東西に貫く、全国あるいは首都圏間を連絡する鉄道・自動車専用道路と、この南北市街地間を連絡する骨格的な幹線道路を配置し、ラダー型の交通軸とします」としています。右の図が交通軸の主要構成要素の図でございます。ピンク色の丸で示したのが市内6つの都市拠点、藤沢・辻堂・湘南台・片瀬江ノ島・健康と文化の森・村岡で、それらを東西南北につなげるように、青色で示した鉄道と、黒色で示した一般幹線道路が結んでいます。赤色が自動車専用道路で、市城西側にさがみ縦貫道路、市の北側に東名高速道路が走り、市の東西方向に新湘南バイパスと現在建設中の横浜湘南道路を記載しております。

つづきまして「藤沢市がめざす将来の交通像」として、「交通マスタープラン」に位置付けているものを説明いたします。

「交通マスタープラン」では、「将来の交通像」を「ひと・モノ・まちがつながる都市

～湘南ふじさわ～」とし、4つの視点に基づいた交通まちづくりを進めるとしています。

1つ目は、地域特性の視点で、「ひとびとが交流・連携し、健康でいきいきと暮らせるよう、地域特性に合わせた移動しやすい交通環境が整備された都市をめざします。」

2つ目は、活力の視点で、「近隣都市と連携しながら広域的な交通ネットワークの構築により、持続可能な活力を創造する都市を目指します。」

3つ目は、環境にやさしいの視点で、「公共交通や自転車が利用しやすく、ひとが快適に移動できる環境にやさしい都市をめざします。」

4つ目は、安全安心の視点で、「だれもがあるきやすく、いつでもどこでも安全・安心・円滑に移動できるひとにやさしく・災害に強い都市をめざします。」以上の4つでございます。

それらの「将来の交通像」の4つの視点から、視点ごとに「めざす交通体系」を定めております。

「地域特性」の視点からは、「最寄り駅まで15分・藤沢駅まで30分の交通体系」、「活力」の視点からは「インターチェンジまで30分（産業系市街地から15分）の交通体系」、「環境にやさしい」の視点からは、「環境にやさしい交通体系」、「安全安心」の視点からは「ひとにやさしく・災害に強い交通体系」をめざすとし、それぞれのめざす交通体系に従って作成した基本方針のもと、各種施策を進めてまいりました。

次にPDCAサイクルのD、施策実施の部分について説明いたします。ここからは、交通マスタープラン等の計画に位置付けた施策の状況として、策定からこれまでに進めてきた主な施策について説明いたします。

基本方針1の地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくりにおいては、最寄り駅まで15分の交通体系づくりや地域特性に応じた地域交通サービスの充実をめざし、「主要なバス路線の充実」として、辻堂駅～湘南ライフタウン間で連節バスの急行運転の開始および湘南ライフタウンバスターミナルの拡張整備を実施いたしました。

同じく基本方針1の中では、「JR東海道本線仮称村岡新駅設置に向けた取組」として、事業実施に向けた調整や手続を進めてまいりました。

また、「乗り合いタクシーの導入」として、善行地区、六会地区での乗り合いタクシーの本格運行を開始いたしました。

基本方針2の都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくりにおいては、インターチェンジまで30分の交通体系や都市拠点へのアクセス向上などをめざし、「藤沢駅周辺の再整備」として、北口デッキ・広場などの再整備・リニューアルを実施したほか、先ほど基本方針1の方で説明いたしました仮称村岡新駅設置に向けた取組もこの基本方針に該当するものとして進めてまいりました。

また「バリアフリー化」として、六会日大前駅周辺、善行駅周辺の道路のバリアフリー化を進めたほか、湘南モノレール湘南江の島駅舎のバリアフリー化も完了しております。

同じく、基本方針2の中では、「江の島周辺の交通機能確保」として小田急江ノ島線片瀬江ノ島駅前広場の暫定整備や神奈川県では江の島にかかる江の島大橋の3車線化が実施されました。

「道路網の整備」としましては、圏央道の一部であるさがみ縦貫道が全線開通したほか、東名高速の綾瀬スマートインターチェンジが供用開始し、インターチェンジへのアクセスが向上しました。

同じく基本方針2におきましては、「自転車の利用環境整備」のうち、走行環境整備として、自転車通行帯などの整備を進め、駐輪環境整備として、藤沢駅北口第2自転車等駐車場などの整備を進めました。

基本方針3の環境にやさしい交通まちづくりにおいては、公共交通の利用促進、環境にやさしい交通環境づくりなどをめざし、駅や、一部のバス停への運行情報案内の設置を実施しました。また、誰もが利用しやすい公共交通の推進という中で、バス事業者は、ノンステップバスの導入、タクシー事業者はユニバーサルデザインタクシーの導入を進めてられました。

同じく基本方針3におきましては、自転車利用環境の整備のうち、公共交通の利用促進のため、バス停近くに駐輪施設を整備するサイクルアンドバスライド施設の整備や、シェアサイクルの実証実験を実施し、最近ではあちこちでシェアサイクルのポートを見かけるようになりました。

また、過度な自動車利用から自発的に公共交通の利用へ促がすモビリティ・マネジメントの一環として小学生を対象に、移動手段を賢く選択することを学ぶモビリティ・マネジメント教育を実施しております。

基本方針4のひとにやさしく災害に強い交通まちづくりにおいては、安全で快適な移動空間づくり、災害に強い交通まちづくりなどをめざし、先ほど説明いたしましたユニバーサルデザインタクシー、ノンステップバスの導入や道路のバリアフリーなどは、この基本方針にもかかる施策として進められております。また、交通安全対策として、交通ルールや交通マナーの啓発などを進め、交通基盤の整備としては、4メートルに満たないような狭い道路の改善や、道路網の整備、道路改修、舗装整備、橋梁の耐震化などを進めてまいりました。

次のPDCAサイクルのC、評価の部分について説明いたします。

交通マスタープランや交通アクションプランにおいては、位置づけた施策の進捗状況を把握するため、評価指標を設定しております。

評価指標は、めざす交通体系ごとに設定し、表には、交通マスタープラン策定時の数値、交通アクションプラン策定時の数値、交通マスタープラン上の計画年次である2030年の目標値、現状値、一番右の列には、達成状況として、現状値が目標値以上となった項目には「○」、目標には届いていないものの、策定時よりは上昇した項目には「△」、策定時よりも下回った項目は「×」としております。

各項目の説明は省略いたしますが、こちらのページは、めざす交通体系1及び2の評価項目でございます。

こちらのページは、めざす交通体系3及び4の評価項目でございます。

評価項目全体で「○」となったものは、合計8項目、「×」となったものは、合計4項目という状況でした。

達成状況が「○」となった項目は、主に高速道路網へのアクセス性向上や自動車利用から鉄道・バス・自転車利用への転換の項目、またほかに自転車走行空間や鉄道駅のバリアフリー、避難経路の道路環境に関する満足度でございます。また、達成状況が「×」となった項目は、「最寄り駅までの所要時間」、「公共交通の利便性」、「自動車走行環境」、「歩行環境」に関する満足度で、それぞれ施策は進めてきておりますが、「満足度」の向上にはつながってきていないことがわかります。

その理由としましては、策定時から高齢化が進展したことによって、年齢構成の変化が結果に影響を与えている可能性が考えられます。右のグラフのように、70歳以上の回答者の割合は、令和3年度調査において28.8%であり、平成26年調査から4.7%上昇しております。

年齢構成の変化以外にも、社会状況等の変化が策定時から考えられるため、見直しにあたっては配慮が必要なものとなり、その具体的な内容につきましては議題3で説明いたします。

以上で、議題2の説明を終わります。

○岡村会長 では、議題2につきましてご発言、ご質問、その他、何でも結構でございます。

最後の評価指標の一部は、PT調査の数値で、10年前との比較となる部分かと思っておりますのでその点も踏まえまして、何かございますでしょうか。

はい、お願いいたします。

○新井委員 ただいま説明いただいた資料の2ページ目に「自家用自動車交通のみに依存せずに活動できる都市」ということで、私自身もそのように思いますが、自家用自動車交通に関しての利便性や安全確保、例えばですけれども、渋滞を解消するといった観点や交差点事故を減らすといった観点で、信号システムの見直し等で改善できる部分もまだあるのではないかと考えています。

例えば、渋滞を解消するために右折車があと何台残っているかをモニタリングして、右折時間を増やすといったシステムもあると聞いております。先ほど、ICTの活用とありましたように、自家用車につきましても改善の余地があるのではないかと思います。

○岡村会長 事務局には、これまでどうして来たかという話と次の議題の内容ではありません

すが、今後の可能性を含めて発言していただきたいと思います。

○事務局（都市計画課） 渋滞という部分につきましては、これまでは道路整備を進めてきまして、新しい道路の整備による渋滞解消に力を入れてきたところでございます。

しかし、残っている都市計画道路としましては、住宅地の中や整備に時間のかかる箇所が残っており、こういった中での渋滞に対する対策としては、信号の制御等により個別に対応していくことも考えられるかと思えます。

○岡村会長 信号は、市や国というよりは、警察が対応されています。当然、連携をしているというところで、警察の所管である信号といった交通の運用についても、この交通マスタープラン及びアクションプラン、そして、それを受けての今後の計画に位置付けていくのか、位置付けるとしたらどういった形にするのかといった問題提起を含んだ発言かと思えますので、その点は事務局及び関係各位は受け止めていただければと思います。

他、いかがでしょうか。はい、お願いします。

○鈴木委員 江ノ島電鉄の鈴木です。3-1の評価指標（17ページ）で、めざす交通体系1で「最寄り駅までの所要時間に関する満足度」が×、「公共交通の利便性に関する満足度」も×となっている一方で、次のページのめざす交通体系3のところでは公共交通に関する指標がすべて○になっているが、評価方法はどのようなのでしょうか。

○岡村会長 市民感覚として、悪くなっているが、実際の利用状況は、より公共交通が使われるようになってきているということかと思えますが、いかがでしょうか。

○事務局（都市計画課） まず、めざす交通体系3の部分についてですが、会長のご発言の通り、PT調査という10年ごとに行われる移動に関する調査の結果を反映したもので、移動の実態を表したものでございます。

一方で、めざす交通体系1で「最寄り駅までの所要時間に関する満足度」及び「公共交通の利便性に関する満足度」については、市民アンケート調査の結果となり、市民感覚に基づいた結果となります。

施策を実施しているものの、市民の皆様の満足度に繋がっていないことが、この違いに表れているのだと考えております。

○岡村会長 ほか、いかがでしょうか。はい、お願いいたします。

○浅野委員 浅野と申します。マスタープランからアクションプランにつきまして、議論

していく、検討していくということですが、最初に言葉の持つ意味の理解を皆様と共有したほうがいいのではないかと考えています。

めざす交通体系の中で「環境にやさしい」というテーマがでてきます。非常に耳触りのいい言葉ですが、事務局側として「環境にやさしい」は、どのようなイメージでしょうか。または、目指すところは何かといった具体的なイメージとしてありますでしょうか。

ただ響きのいい言葉で、好き勝手考えてしまって、いいアイデアに繋がらないのではと危惧していますので、言葉の意味を共有いただければと思っております。

○岡村会長 では、事務局には、今の計画でどのようなことを行ってきたかということと、事務局で今後の考えがありましたら付け加えてください。

○事務局（都市計画課） 今の計画上の「環境にやさしい」の部分でございますが、1つは温室効果ガスを減らす視点から、公共交通の利用促進等などの施策を交通体系に位置づけてございます。

今後につきましては、現段階での事務局の案となりますが、「環境にやさしい」の部分では、SDGs といった新たな考えや全体的に言われている地球温暖化対策の内容を入れることを考えているところでございます。

○岡村会長 ほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

お気づきのことがございましたら、次の議題の後、もしくは、一通り終わった後にお時間を取るようになりますので、よろしく願いいたします。

では、議題3「交通計画の見直しについて」のご説明よろしく願いいたします。

●議題（3）交通計画の見直しについて

○事務局（都市計画課） それでは、議題3「交通計画の見直しについて」説明いたします。画面とあわせてご覧いただく資料は、資料3でございます。

はじめに、藤沢市を取り巻く社会状況について説明いたします。

藤沢市の人口については、平成29年度に行った藤沢市将来人口推計において、令和12年に人口のピークを迎え、その後緩やかに減少へ転じる見込みとなっております。将来人口推計については、現在、関係部署において最新値の推計を行っております。

また、高齢化の更なる進展や単身世帯の増加が想定され、高齢化に付随する免許返納者の増加等様々な問題が懸念され、移動手段の確保や買い物、福祉・介護サービスなどへのアクセス性向上が必要となります。

高齢化率については、神奈川県全体と比べて緩やかではあるものの、本市でも高齢化

が進んでいます。

市内を市民センターや公民館を中心としたまちづくりの基礎単位となる 13 の地区にエリア分けをしてみると、特に湘南大庭地区や御所見地区といった地区で高齢化率が高い傾向にあり、湘南大庭地区では、湘南ライフタウンなどに居住した第 1 世代の方々がそのまま定住し、高齢化を迎えたことが伺えます。地区ごとに高齢化の状況が異なることから、実情に応じた対応が必要です。

経済については、コロナ前までの統計ではございますが、近年経済活動が回復傾向にあるなど、さらなる物流の活性化へ対応するため、東京・横浜等の大都市や近隣市の拠点を結ぶ交通ネットワークの整備が必要となります。

観光では、過年度から増加傾向にありましたがコロナ禍の影響もあり、令和 2 年度の観光客数は一時減少しました。令和 3 年度については、コロナ前の観光客数ほどではありませんが、令和 2 年度に比べ回復が見られます。また、これまで、本市への観光客は夏季に集中しておりましたが、近年、季節を問わず観光客が増加しており、観光需要が増加・多様化しております。今後は、アフターコロナを見据えた観光分野と交通分野の連携が必要となります。

環境対策については、全国的な脱炭素の動きと同様に、本市も「2050 年までに二酸化炭素排出実質ゼロ」を表明しております。温室効果ガス排出量の比較では、平成 2 年時点から平成 30 年時点では、約 28.5%削減されております。しかしながら、グラフの赤枠で囲っている運輸部門の排出量については、過年度から排出量はほぼ横ばいとなっております。依然として駅周辺や商業施設の周辺では慢性的な渋滞が発生しており、公共交通の利便性の向上や自転車利用の促進が必要であるほか、関連部門との連携強化が必要となります。

災害については、近年、風水害や土砂災害などが頻発・激甚化しているほか、県内では、首都直下地震や南海トラフ地震などの発生が想定されます。本市では、防災に関する計画を策定しておりますが、引き続き、迅速な救援・復旧活動を支えるため、複数の経路を確保し、避難路として都市計画道路等の整備が必要となります。

ライフスタイルの多様化としては、ICT 技術の普及とともに、ネット通販などが急速に拡大しております。これに伴い、宅配便取扱個数も増加傾向にあり、こうした ICT 技術の普及・進歩、また、コロナ禍に伴うライフスタイルや働き方の急速な変化への対応が必要となっております。

次に、藤沢市の交通実態について説明をいたします。

交通実態の把握については、平成 30 年に行われた東京都市圏パーソントリップ調査を基に行いました。

まずは、簡単にこの調査の概要について説明させていただきます。

パーソントリップ調査は、「人の動き」に着目し、平日のある 1 日にどのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どの時間帯に、どのような交通手段で移動したか、

アンケートを実施し、交通行動を把握する調査です。調査は、東京都市圏として東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県全域及び茨城県南部の一部を対象として行われております。この調査結果を基に、市内を13地区にエリア分けをして、調査区域を再集約し、分析・整理を行っております。

次に、パーソントリップ調査の用語について示したものです。

時間の都合上、細かな説明は割愛させていただきますが、移動の単位「トリップ」や移動の目的分類などについて、説明書きをしたものとなっておりますので、ご参照ください。

ここから、藤沢市の交通実態の説明に移ります。これまで藤沢市の人の移動する単位である「トリップ数」は増加傾向にありましたが、今回の調査では、初めて減少に転じました。また、1人当たりのトリップ数も幅広い世代で大きく減少しております。こうしたことから高齢者の単独世帯の増加などといった世帯構成の変化や、外出機会の減少に伴う健康への影響の観点からも、外出の意向はあるが困難な方への対応として、移動しやすい環境整備が必要です。

移動目的の変化としては、ICTの普及により、業務移動が大きく減少したほか、高齢者については私事移動の割合が高い状況です。働き方の変化により自宅にいる時間が増加したほか、高齢化の進展などから、自宅周辺での移動の増加が想定され、地元生活圏における交通環境の整備が一層求められます。移動手段の変化としては、鉄道、徒歩・自転車の分担率が上昇したほか、高齢者に着目すると、依然として自動車による移動の割合が高い状況となっております。車依存を減らすため、今後も公共交通の利便性向上や徒歩・自転車の移動環境整備が必要となります。

市民センターや公民館を中心としたまちづくりの基礎単位となる13地区別の移動目的の変化については、図赤枠で示す明治地区では、ここ10年の間で大型商業施設が建設され、市内で唯一移動が増加しました。そのほか、ICTの普及により、市内のいずれの地区においても業務移動の割合が低下しました。このことからライフスタイルの変化による移動目的、移動先の傾向・変化を踏まえ、公共交通の利便性の向上や公共交通網の見直しが必要となります。

13地区別の移動手段の変化としては、鉄道駅の無い、御所見地区や遠藤地区などでは、自動車による分担率が高い一方、鉄道駅圏の辻堂地区や藤沢地区で、徒歩による分担率が高い傾向がみられました。地域特性や市民や訪問者の移動手段の傾向を踏まえながら、各交通手段の連携、自動車から公共交通への転換が必要となります。

公共交通サービス圏については、鉄道や路線バス・タクシーの充実もあり、人口の約9割をカバーしております。また、「おでかけ六会」や「のりあい善行」など地域主体の公共交通が導入されていることも、高いサービス圏を維持している要因になっています。今後は、特性・ニーズに合った、バスなどの公共交通網の見直しや公共交通網が行き届いていない空白地域の解消に努めるほか、地区ごとのまちづくりの方向性との連携が必要となります。

交通事故については、事故件数、死傷者は年々減少しておりますが、事故の割合として、高齢者の事故や自転車事故が高い傾向にあります。こうしたことから、今後は高齢者の事故や自転車事故への対応が重要となります。

続いて、交通計画に関連する上位計画の改定のポイントについて説明いたします。

こちらは、今回改定を行う青い四角で示した「交通マスタープラン」、「交通アクションプラン」の位置づけを示したものです。赤字で示しているものは、交通マスタープランの策定以降に策定や改定をした上位計画です。多くの計画が変更していることが伺えます。

以降、計画ごとの改定のポイントについて説明します。

県土全体の広域的な都市づくりの長期ビジョンを示す「かながわ都市マスタープラン」については、令和3年3月に改定されました。改定にあたっては、「『コンパクト+ネットワーク』による都市づくり」、「新技術を生かした都市づくり」、「SDGsとの理念の共有」などが新たに組み込まれました。

神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示す「かながわ交通計画」については、令和4年3月に改定されました。改定にあたっては、「地域の移動を支える公共交通サービスの確保」や「MaaSやAIオンデマンド交通、自動運転技術などの新たな交通サービスの実用化」などが新たに組み込まれました。

令和3年4月に策定された「藤沢市市政運営の総合指針2024」は、SDGsの考え方などを踏まえ、2040年に向けた持続可能なまちづくりへの転換として、「サステナブル藤沢」、「インクルーシブ藤沢」、「スマート藤沢」といった3つのまちづくりコンセプトのもと、市政運営の考え方や方針を示したものです。

また、本市の計画として、平成29年3月には、コンパクト+ネットワークを掲げた「藤沢市立地適正化計画」を策定しました。この立地適正化計画のコンパクト+ネットワークの考え方を取り入れるかたちで「藤沢市都市マスタープラン」を平成30年3月に部分改定しております。

これまで説明させていただいた「藤沢市を取り巻く社会状況」、「藤沢市の交通実態」、「上位計画改定のポイント」を踏まえて、今後の交通計画改定において、新たに考慮すべき視点について整理しました。

藤沢市を取り巻く社会状況からは「単身世帯の増加」、「観光の多様化」、「脱炭素化」、「自然災害の頻発・激甚化」、「ICTによるライフスタイルの変化」、藤沢市の交通実態からは「外出・移動機会の減少」、「自宅周辺における移動の増加」、上位計画の改定のポイントからは「新技術を生かした都市づくり」、「公共交通の維持・確保」、「持続可能な都市づくり」、「サステナブル・インクルーシブ・スマートなまちづくり」、「『コンパクト+ネットワーク』のまちづくり」を今後の交通計画改定の新たに考慮すべき視点として整理しました。

本日は、委員の皆様には様々な観点から、今後の交通計画の新たに考慮すべき視点に

ついでご意見をいただければ幸いです。

最後に今回の交通計画改定の概要について説明いたします。

この推進会議では、「交通マスタープラン」と「交通アクションプラン」の2計画について改定を議論させていただきます。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」につきましても、同時期に改定を進めてまいります、「ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会」という別の会議体にて改定を検討いたします。しかし、本会議で議論する交通計画とも関連することから、サイクルプランの改定経過につきましては適宜報告いたします。

つづきまして改定のスケジュールでございます。今年度から2か年かけて改定を行い、本推進会議につきましては、各年度3回程度の開催を予定しておりますのでよろしくお願い申し上げます。会議における協議のほか、市民アンケート、パブリックコメント、議会報告などを行いながら、策定を進めてまいります。

以上で議題3の説明を終わります。

○岡村会長 議題3で、新たに考慮すべき視点や今後のスケジュールが入ってきましたので、ここで、是非、皆様の現時点でのご意見・ご質問いただければと思います。お願いいたします。

○古山委員 ご説明有難うございました。市民委員の古山です。資料の13・14ページ目を見ていただきたいのですが、やはり、私自身、高齢者の事故が目立つと個人的には感じております。また、高齢者の私事移動の割合が高いということですが、今では、乗合バス・タクシーといった施策がなされていると思いますが、そもそも、それを利用しないで、自分なら運転ができると思われる方も多々いらっしゃるかと思うのですが、そういった方に対して、免許返納の後押しとなる取組や啓発運動をしていく予定はあるのでしょうか。よろしくお願いいたします。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。免許返納の後押しとなる取組があるかといったご質問の内容かと思いますが、直接関係があるというわけではないのですが、基本的には高齢者の移動は私事移動が多く、自宅周辺の移動が多い傾向になっているのではないかと考えております。したがって、自宅周辺の歩行空間の整備等のバリアフリーの視点からの整備が免許返納に繋がってくるのではないかと考えております。

○岡村会長 今のご指摘は新たに考慮すべき視点として、高齢者に関連する施策が、これまで行ってきたことをきちんと引き続き行っていくということなのか、新たな施策を検討していくのかといった内容が重要となってくるご指摘かと思います。次回を含め、ぜ

ひ検討いただきたい。もしかすると、「高齢者」という言葉が、新たに考慮すべき視点に、特出しされるのかもしれませんが。

○竹村委員 商工会議所の竹村でございます。単純なご質問ですが、PT 調査の結果として、青枠で囲ったところに PT 調査の結果が出てるかと思うのですが、その下の赤枠で囲んでいるところというのは、これは事務局側の意見が入った中で、こういうことをやっていけないといけないのではないかとの考えを示されているのか、どうなのか。

全体を通してなんですけれども、PT 調査の結果を説明いただいて、こういうことが必要ではないかということをお青枠と赤枠で分けて書いていただいているのかと思います。赤枠のところは、どなたが・どちらが考えたこれからの改定なり、調査結果に基づく方向性なのかを教えてください。

あと、信号機の話が出て、渋滞の関係の問題ということで、事務局の方からもこれまでは、道路整備を中心に渋滞対策を行ってきたとのお答えがあり、今、調査の結果ですとか、これからの取組の方向性について説明いただいた中で、駅周辺の渋滞といった表現は少しありましたが、実際には、観光シーズンになると江ノ島に向かう国道 467 号が、大変渋滞するですとか、長後と湘南台の間では、伊勢原線の一部が非常に混むなど、実際に渋滞で市民生活に影響を与えてたり、経済活動や物流の関係に影響を与えていたりする現状があるかと思えます。そういったところもしっかりと抑えていただいて、道路整備を待っているのは、渋滞解消やその影響を受けている皆さんの問題が解決されていないところも、しっかりと位置付けていただいて、道路整備は待てないけれども、MaaS などを使って交通渋滞を解消いただくということも、経済界としては、ぜひ、計画の中、アクションプランの中に入れていただきたい。また、アクションプランの中に入れる以前に、今、現在も既にある渋滞を何とかしないとイケないですし、今日・明日の問題として存在していることなので、交通渋滞の課題も浮き彫りにして頂いて、対策・計画を立てていただければとおもいます。後半は意見となりますが、以上 2 点でございます。

○事務局（都市計画課）

ありがとうございます。まず、最初の質問でございました青枠、赤枠についてですが、委員のお話にもありました通り、青が PT 調査の結果でございまして、赤が、その結果を基に市の方で考察を行った結果となります。

あと、渋滞対策になりますが、今現在の交通計画にも渋滞対策は載っております、新たな視点として、加えてはいない形になるのですが、引き続き、駅前や観光地周辺での渋滞対策に取り組んでいかなければならないと、市の方でも思っているところであります。今回の改定で、より明確に打ち出していくのか、また、渋滞に対して、道路整備も 1 つの方向ではございますが、公共交通の利用促進といった部分についても、協議会の中で議論させていただき、計画の中に取り入れていくのか等、こういった形で進めて

いくつかを皆様と考えさせていただければと思っております。

- 岡村会長 1点目については、ご説明の通りかと思えます。2点目については、先ほどの新井委員にも関連することで、起こっている現象として、渋滞は非常に重要なことで、きちんとやっていくということですが、その対策のメニューをこのマスタープラン、アクションプランに入れ込んでいくのか、直接的には入れないけれども、きちんと関係機関をお願いしていくのか、お願いもして、きちんと位置づけるのかといったところが、良いマスタープランになるかどうかを決めるのではないかと思いますので、事務局にはとどめていただきたい、今後につなげていただきたい内容だと思っております。では、続いて山本委員お願いできますか。

- 山本委員 神奈川県タクシー協会の藤沢地区会の山本です。意見というよりも、今、現在のタクシー業界の脱炭素化についての情報ですとか目標にしていることとなります。公共交通機関としてタクシーの担う役割が重要ということは理解しております。脱炭素化についてですが、タクシーの場合、動いてなんぼの世界ですので、脱炭素と反比例してしまうところがあります。また、タクシー車として、電気自動車はまだ不向きなところもあります。どうするのかというところですが、ハイブリッド車への置き換えていこうとしておまして、まだ、何年までにという目標を立てているところではございますが、少なくとも30%~20%をハイブリッド車への置き換えていくことを目標としております。それによって、脱炭素になるのではといったところが、今の状況となります。

- 岡村会長 ありがとうございます。タクシーについても、市がマスタープランに位置付けて、市が主体的に取り組んでいくのか、タクシー業界及び国が進めていることを市があと押しするのか、直接は関わらないが応援していくのか等、色々なかかわり方があるかと思えますので、マスタープランにどう位置付けるか、どう書いていくのかに繋がる内容かと思えます。ほかには、いかがでしょうか。はい、お願いいたします。

- 小川委員（湘南モノレール） 湘南モノレールの小川と申します。こんにちは。本日、参加させていただきまして、きっちりと整理されており感心いたしました。感想となるのですが、16ページ目の13地区の移動手段で言いますと、地区によって課題は変わってくるかと思えます。当然、色々な施策を実施していく、計画を作っていくのだと思いますが、全部の地区を同じようにやっていくわけにはいかないのだと思います。その中で、どの地区を手始めにやっていくのか、また、先ほどお話にもあったように、新しいICT技術をどう導入していくのかがあるかと思えます。どの地区でどのようなことをやっていくのかということをお話できたらと思っております、優先度を決めて

いくといえますか、ステップを合わせていければと思っております。

○岡村会長 ありがとうございます。はい、ではお願いいたします。

○小堤委員 神奈川県バス協会の小堤でございます。26 ページの新たに考慮していく視点につきまして、まず、バス協会としましては、コロナによる外出・移動機会の減少というところですが、厳しい経営状況が続いておりますが、藤沢市をはじめ、皆様からのご理解・ご協力いただき誠にありがとうございます。このほかに、2 点ご意見させていただきたいのですが、1 つは直近の課題としまして、燃料費の高騰による経営の悪化、もう 1 点は将来的に、人口減少と相まって労働力不足、乗務員になられる方が不足するこういったことが何らかの形で影響してくるのではないかと懸念しているところでございます。以上となります。

○岡村会長 ありがとうございます。こちらもご意見として検討いただきたいと思います。公共交通の維持確保という中で、キーワードとして出すなど、検討されると思いますが、ご意見としてもいただいたところかと思えます。

他、いかがでしょうか。はい、お願いいたします。

○新井委員 先ほど古山委員から高齢者の事故削減の方策として、免許の返納がどうなっているかといったお話がありました。私も高齢者になるのですが、まだ、返納したくないという思いもあります。先ほど渋滞の解消や交通事故を減らすとの観点から信号システムの見直しについてお話をさせていただきましたが、高齢者も含め事故の起きにくい信号システムの見直しについても注目して欲しいと思えます。私は大庭地区に住んでいますが、直進してくるバイクと右折車の事故が立て続けに 2 回起きた交差点がありました。その交差点は、信号が黄から赤に変わる時間が交通事情に比して非常に短い交差点でした。黄信号がもっと続くだろうと直進してくるバイクと、黄があつという間に赤信号になることを知っていて早く右折をしたい地元の人が運転をする乗用車が出会い頭の事故を起こすのも不思議のない交差点でした。最近、この交差点では右折車のための時間を十分とるようになり、こういった事故が起きにくい信号システムに変わりました。この計画でも、交通事故削減のための諸々の見直しについても注目してもいいのではないかと思っております。感想となります。以上です。

○岡村会長 個々の交差点等に着目した安全についてですが、交通管理者、道路管理者が合わさって、そのような取り組み必要箇所は、神奈川県内でも交差点のリスト化を行っており、市町からも特に検討したい箇所が出ているとは聞いております。

他のところでやっている内容について、この計画に具体的には記載せず、注視してい

きますといった記載にするのか、もしくは、積極的に関わっていきますとマスタープランに記載していくのかといった整理が大事かと思えます。

個々の話は最初やっていく必要があるのですが、例えば、危ない交差点、渋滞が良く起きている箇所は、個々では皆さんご存じなんですけれども、常にその状況を把握して、常にPDCAを回していくような仕組みができていない箇所もあれば、できていない箇所もあり、できていない箇所については、マスタープランなどから位置づけていくのか、それとも、それぞれで対応いただく形にするか、そういうところを、一旦、この会議では整理する必要があるのではないかと思います。ただ、事務局に資料を整理いただかないとなかなか議論はできないことだと思います。

日常業務で対応されていることで、体系的に検討する必要があるものは、マスタープランの改定作業の中では、一旦検討いただいて、事務局の意見を整理いただくことになるかと思えます。

他いかがでしょうか。はい、お願いいたします。

○浅野委員 浅野でございます。改定スケジュールの件で教えていただきたいのですが、地域・エリアの中で課題が分かっているもの、これから出てくるものがあると思うのですが、課題が分かっているものについては、できるだけ早く解決いただかないと市民の為にならないということなのだと思います。そういった考え方からしますと、改定スケジュールは2年後しかできないのか、場合によっては、いいアイデアについては、すぐに対応していく形で考えることはできるのかをどのようにお考えになっているのかをお尋ねさせていただければと思います。実施にあたっては、当然、国、県、市あるいは民間を含めた関係者で、事業化・予算化等いろいろな問題が出てくるかと思えます。そのため、なかなか進まないのだとは思いますが、生活している者には、今があるので、その課題を解決していただくということにおいては、スピード感が必要と感じております。なので、全て2年後となるのか、途中でできるものなのか、実施できるものなのかについてお考えを教えてくださいたいと思います。

○事務局（都市計画課） ただいまのご質問・ご意見ですけれども、日常で起きている交通事故や危険、課題については13地区それぞれで色々なケースがあるかと思えます。そちらにつきましては、道路管理者、交通管理者と事象に関する分析を行い、至急・早急に解決すべきことについては道路管理者を中心に改善の取り組みが必要と考えております。一方で、交通マスタープランの改定につきましては、個々の事象及び危険な交差点等を捉えつつ、全体としての渋滞の解消のあり方、施策の検討も必要と考えておりますが、時間軸の捉え方につきまして、おっしゃっていただいた通り、異なっているということは認識しております。

従いまして、先に取り組まなければいけない課題というものは、個別に道路管理者、

交通管理者とご相談させていただきながら、解決に向かって努めていきたいと考えております。また、一方でこの改定につきましては、2ヶ年をかけまして、体系的な視点、全体を通しての視点もあるため、スケジュール感を抑えつつ、進行していきたいと思っております。

○岡村会長 マスタープランに書かれていないと実施しないというわけではなく、マスタープランは、現状の計画、それぞれにやっていることを整理して、関係付けられた形で示すといった面もかなり大きく、書かれないからやらないというわけではないけれども、全体の中で体系づけていかないとなかなか始められないようなものもあり、その点はじっくり議論をしていく必要があるといったところかと思えます。

他にいかがでしょうか。お願いいたします。

○最上委員 神奈川県最上です。確認となりますが、前回の計画を作成された際は、まず、マスタープランを作成し、その一年後に、それに基づく、実施計画であるアクションプランを作成されたかと思うのですが、今回に関しましては、マスタープランとアクションプランを相互連携させることもあって、両方を令和6年3月に作成するとのことよろしいでしょうか。また、一冊にされるのかの確認となります。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。ただいまのお話ですけれども、マスタープランとアクションプランを一冊にするか分冊にするかは、今後の検討となるのですが、2ヶ年をかけまして、計画と実施の部分となる2つの計画を定めてまいりたいと考えております。

○岡村会長 他にいかがでしょうか。お願いいたします。

○大沢副会長 大沢でございます。12ページのトリップ数の変化で、こちら平成30年でコロナの前のデータで、コロナにより現在はもっと移動回数は減っているのではないかと思います。ただ、見た目では、平成30年は、訪日外国人や観光客による観光が活発だったので、あまり減っているようには見えなかったのではないかと思います。

また、12ページですけれども、藤沢市の人口は増加しているんですけども、トリップ数は増加しており、人が外に出なくなっていることをどう考えるのか。人が外に出て楽しむことを支えるのが交通と考えるのであれば、どのように、外出したくなるまちを作っていくのかということが、このマスタープランで重要になるのではないかと思います。

一方で、キーワードとして高齢者がありましたが、13ページ目の65歳以上の移動目的を見るとトリップエンドの数は上がっていて、藤沢市全体では落ちているのを見ると

高齢者が活発ですので、高齢者という言葉よりも、アクティブシニアという表現がいいのではないかと思います。なので、活発に動かれている高齢者のことを考えていく必要があるのかと思います。また、一人当たりのトリップ数を見ましても、20代と70代が同じですので、高齢者はアクティブに動かれており、今後の藤沢市の計画にどのように位置付けていくのが大切かなと思いました。

別にもう1つ、人口が増えている中で、トリップ数は減っており、更に、全体的に私事交通が減っているのかと思います。私事交通は買い物等のことになります。そう考えたときに、どのように生活してるんだろうと思ひまして、資料にありました通り、EC（電子商取引）等で、宅急便ですとか、物流が皆様の生活を今まで以上に支えるようになってきたのではないかと思います。そうしますと、今までの交通マスタープランはどちらかといいますと人が中心だったかと思ひます。今までは、活力の中で、広域的な物流については述べられていたかと思ひますが、市民の皆様の地区内物流については、皆様と議論する必要があるのではないかと思います。また、物の流れ、物の動きについても考える必要があるのではないかと思います。

もう1点ですが、可能であればですが、自動車の交通が多いとの話がありましたが、群馬県でお手伝いをさせていただいたときに、代表交通手段は、100mの移動でも全体の27%が自動車でした。確かに、郊外ですと、軽トラックで身軽に移動できてしまっていて、私も実家のある埼玉の郊外では、150m程度でも車で移動してしまいます。歩いていけるのかもしれないので、車を賢く使えるような動きがあるといいのではないかと思います。雨の日であれば、100mでも車で移動してしまいましたが、晴れている日、いい環境であれば歩いていただけるかもしれません。車の目的別の移動距離がもし分かれば、目的ごとに、うまく転換できるモビリティ・マネジメントではないですけれども、うまく転換できるところは転換を促すことができればよいのかと思ひます。

○岡村会長 事務局には検討お願いいたします。交通マネジメントとかモビリティ・マネジメントといったものは藤沢市では個々ではやられている。なので、マスタープランの中で格上げという言い方がいいかどうかわかりませんが、全体の中で位置付けて、車を上手に使っていただくような活動をやっていくか、どうかは大事な視点かと思ひます。

物流については、この種の交通マスタープランでは、ご家庭向け物流について記載はされることはあまりありませんけれども、当然、住宅地の中での車の使われ方が大きく影響するかと思ひます。また、駅周辺の渋滞などは、文字通りの物流にとっては非常に重要なところかと思ひます。どこまで入れていくかになるのですが、今の話の限りでは、私は入れていくのがいいと思ひます。

○川崎委員 藤沢市都市整備部の川崎と申します。1つ意見となりますが、26ページの新たに考慮すべき視点の整理という部分の中で、脱炭素化や持続可能な都市づくりという

言葉が出てきているかと思います。また、先ほどの議題 2 でもめざす交通体系として環境にやさしい交通体系の中でも、これからの取り組みとして、事務局から SDG s の考えや温暖化の話が出てきています。やはり、SDG s という言葉は、色々な会議体の中でも出てきており、これから脱炭素化を目指すなかでも、非常にわかりやすい言葉であると思いますので、この言葉を使った方がいいのではと思います。

○岡村会長 ありがとうございます。こちらもご意見いただいたということで、留意お願いいたします。

他にいかがでしょうか。はい、お願いいたします。

○小野委員 社会福祉協議会の小野でございます。意見としまして、新たに考慮すべき視点の整理としまして、単身世帯の増加ということが書かれています。こちらは長寿の人生において、一人住まいになっていくという意味を表しているかと思うのですが、この方向性を支持する立場ではあるのですが、高齢化といった際に、少子・超高齢化というようなことも言われますが、高齢化という言葉が割合のように聞こえる場合がございます。もちろん、高齢の方が増えていくことは、地域社会の課題ではありますが、移動という意味では、一人一人の人生が長寿になっていくという意味で、高齢化を捉え、数として、割合が高くなっているという視点ではなくて、一人一人が長生きになっていくとの捉え方で言うと、単身世帯という、子どもが自立し、連れ合いが先に逝き、一人になっていくということは、人生の中でも自然の流れと思えますので、ぜひ、そういった視点で、割合というだけではなくて、一人一人の人生をどういう風にその人らしく生きていくのかという視点で、交通移動で、支えていくような議論もてできるのではないかと思います。

○岡村会長 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

では、私から 2 点ほどよろしいでしょうか。

29 ページ、次回は将来交通像と書いてあるかと思いますが。とても大事なことであるかと思いますが。ただ、「交通像」とは何であるかということです。これまでは、例えば、バスの本数を 1 日当たり何本で維持していきたいですといった、それぞれの乗り物像であったり、また、30 分移動圏・15 分移動圏というような、何分以内に移動できるということで、実際にそのように、自転車や鉄道やバスで移動しているかは別として、そういった環境は整えていますということを示していることかと思いますが。

交通マスタープランを色々なところで作成していますが、その中で、よく目標設定型という言い方をされていて、乗り物像を示すマスタープランが、移動像、人がこういう移動をする地域にしていくべきだという計画にだんだんとなってきているのかと思います。そう考えると、将来交通像を読み替えると、地区別の移動像、この人たちは、車・自

転車・徒歩・バス等を使って、このような移動をしていることが望ましい姿ではないかというところで、御所見地区と藤沢駅周辺の地区では、当然、望ましい姿は違うのだと思います。全く同じものにするといった意味での公平という意味とは違うけれども、望ましい姿がそれぞれあり、それを出していくのが重要かと思うのですが、第 2 回目で、将来交通像を議論するとなると、その部分を飛ばしているように感じるので、もう少し丁寧に議論を進めていってもいいのではないかという印象がございます。ただ今の意見が 1 つ目となります。

2 つ目は関連するんですけども、今回 PT 調査で、10 年前の平成 20 年と平成 30 年の比較が出たので、非常にわかりやすい一方で、PT 調査の抽出率は、約 3 %程度だったかと思いますが、市全体でしたら、これぐらいで把握できますが、地区別で年代別まで細かくしていくとデータの誤差が大きく分からないのではないかと思います。市全体の比較はわかりやすいけれども、今、この地区ではどうなっているというには、PT 調査はかなり弱いのではないかと思います。地区ごとの移動像を知るためには、まず、地区でこういった移動をしている、例えば、「150m 先のコンビニにも車で移動してるような地区です、もしくはそうではありません」といったような実態を地域の人も感覚では分かっているけども、データとしては分からないのかと思います。また、市役所に乗り換えなしで行きたいといわれるけれども、市役所に行かれることは年に何度も行くようなこともないかと思いますが、本当に地域の人に重要なことは何かを議論するときは、データを見せていながら、市民に問いかけていかなければいけないのかと思います。そう考えると、PT 調査以外で、今の現状をより詳細に把握する作業を事務局で行うのかという問いかけとなります。率直に申し上げますと、お金はかかりますが、携帯基地局データなどを使った分析を行うのか、行わないのかといったところの現時点での方針をお聞きしたいです。こちらが 2 点目となります。

○事務局（都市計画課） 2 つ目になりますが、PT 調査では、藤沢市の抽出率は 1%となっております。そのため、サンプル数が少なくなっていますが、ビッグデータの利用や市民意識調査で各地区の調査での補完を検討してまいります。

○岡村会長 生活圏内ですとか、近距離の移動が増えてきているのかと思います。また、多様化しているとのことかと思いますが、細かい移動の現状、どこまで細かく捉えるというのは難しいところではありますが、ぜひ、捉えていただきたいと思います。

皆様、他にいかがでしょうか。

では、議事の 3 点が終了し、「7 その他」ということとございますが、今まで議事の中で趣旨が合わないのではと、ご発言、ご質問を躊躇されていたことがあれば、今、皆さんから率直なご意見いただければと思います。

○小川委員（小田急電鉄） 資料とりまとめいただきありがとうございました。感想となりますが、これまでの時代から右肩下がりになっており、運営する側も非常に厳しく、特に少子高齢化で、生産年齢人口が減っていますので、働き手も少なくなるのかと思います。その中で、脱炭素社会の実現や自然災害への対応への財源も必要となってくる。

色々な技術進化が急速的に進んでいく、デジタルの時代になるかと思いますので、MaaSといったものもそう遠くないうちに、皆さんの身近な存在になるのではないかと思います。あまりにも、時代の変化が激しいですので、マスタープランで10年単位で描くことも重要ですが、アクションプランでは描ききれないのではと考えており、時代の変化が速く、変化の速さに対するプランの対応の仕方を検討する必要があるのではないかと感じました。

○岡村会長 有難うございます。ご発言の通りかと思えます。大きな変化に対してどう対応していくのか。国では、アジャイルといった言葉を使っていますが、そういった議論の方法や検討体系を作るといったことも今後検討していけたらと思えます。

皆様他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。小田急電鉄様の話にもありましたように、今まで、定期外と定期のお客様がおりまして、ただいま、出社しなくなっていますので、定期を購入されなくなっています。その状況が、どの程度続くのかというところで、2年経った現在でも、社内で全く見通しが立っていない状況でございます。ですので、そういった定期購入の減少といった需要変化、ましてや、人口も減るものですから、定期外の方も一人でも多く外出いただこうとしても、コロナで全く分からない状況にあります。民間企業でありますので、収支を見ながら、需要がどのように移り変わっていくのかを、踏まえながら検討していきたいのですが、この辺が全く見えない中ので、動向を注視していくことになるかと思っております。どうかご理解の程、宜しくお願い致します。

○岡村会長 皆様、他にいかがでしょうか。

●その他（特になし）

●閉会の挨拶（計画建築部長）

●午前11時15分 閉会