

第2回藤沢市交通政策推進会議

□日 時 : 2022年(令和4年)10月4日(火) 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20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	金田 有紀
鈴木 孝浩	小川 貴司	小堤 健司	山本 まり子	後藤 洋一
<u>田口 晃</u> (代理:守屋 浩一)	地道 大輔	三浦 淳	坂口 勝利	北村 和利
<u>最上 祐紀</u> (代理:佃 圭輔)	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		

□次 第 : 1 開 会
2 成立宣言
3 議 題
(1) 地区別の交通特性について
(2) 藤沢市の将来交通像について
(3) 交通に関する市民意識調査について
4 その他
5 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1-1 地区別の交通特性について
・資料1-2 13地区の特性整理による類型化について(案)
・資料2 藤沢市の将来交通像について
・資料3-1 「交通に関する市民意識調査」の概要
・資料3-2 令和4年度藤沢市の交通に関する市民意識調査(案)

□傍聴者 : なし

第2回
藤沢市交通政策推進会議

議 事 録

日 時 2022年(令和4年)10月4日(火) 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（計画建築部長）
- 資料確認（都市計画課）
- 成立宣言（都市計画課）
 - ・委員20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）地区別の交通特性について

○事務局（都市計画課） 議題1「地区別の交通特性について」説明いたします。前方及び側方にあります、画面をご覧ください。お手元の資料1-1、1-2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。

また、画面に表示させているスライドは、お手元のA3横両面のカラー刷り「13地区について」を表示しております。都市マスタープランで示す13地区区分、交通マスタープランで示す9地区区分、藤沢市の将来交通像の図面、

裏面に13地区の概要を示しておりますので、適宜、ご参照ください。

はじめに、前回の推進会議で委員の皆様から頂いたご意見について、振り返ります。前回の推進会議では、「信号等においてもICTの活用による、渋滞や事故の解消を進めるべき。」「めざす交通体系の中で『環境にやさしい』のイメージが目指すところは何か」といった意見をはじめ、今後の交通計画の改定にあたって検討すべき様々なご意見をいただきました。

いただいたご意見につきましては、個別の施策に関するものが多いため、施策検討の際に改めて考慮させていただきたいと思っております。

今回は、将来交通像を検討するにあたり、表の一番下に記載させていただいた「将来交通像も重要であるが、地区ごとで望ましい交通像は異なって来るので、地区ごとの現状整理を丁寧に行う必要がある」といったご意見を踏まえて、地区別の交通特性の整理を行いましたので、ご説明させていただきます。

はじめに、13地区の概況について、説明いたします。A3横両面のカラー刷り「13地区について」にも13地区区分図のほか、裏面に各地区の面積や人口、高齢化率なども記載しておりますので、併せてご覧ください。

画面にお示ししておりますとおり、13地区とは行政サービスや市民活動を充実させ、地域特性に柔軟に対応したきめ細やかなまちづくりを、市民と行政による協働を進めていくため、市民センター・公民館を中心とした13地区をまちづくりの単位として定めているものです。

また、この成り立ちは、街区をまとめた小ゾーンをベースとして、本市の歴史的発展過程や都市計画上の開発区域、河川等の自然的条件などを考慮して、昭和50年に「藤沢市地区別概況1975」に詳細な地図入りで示されました。

こちらは市内の高齢化率を示したものです。

平成22年から令和2年の10年間で、凡例で示す青や水色の高齢化率20%未満のエリアからオレンジや赤の高齢化率25%以上のエリアへ変化するなど、市全体で徐々に高齢化が進行しております。

特に湘南大庭地区や御所見地区などでは高齢化率が高くなっております。これは、

湘南大庭地区では、昭和 40 年代から開発を進めた大規模ニュータウンである「湘南ライフタウン」に移住した方々がそのまま定住し、高齢化を迎えたことや、地区の多くが市街化調整区域である御所見地区では、他地区に比べ新たな転出入が少ないことから、従来からこの地区に住んでいる方々が高齢化したことなどが考えられます。

人口については、左の人口分布図で、赤や黄色のメッシュの位置が示すとおり、鉄道駅周辺に人口が集中しているほか、市街化区域で高密度に人口が広がっております。

右のグラフは 13 地区別の人口動態を示したものです。柄沢土地区画整理事業をはじめとした市街地開発事業による宅地供給がされた村岡地区、都市再生事業による開発を行った明治地区や辻堂地区などで人口が増加しております。

一方で、平成 20 年と比べての人口減少がみられるのは片瀬地区のみですが、御所見地区では自然減による人口減少、湘南大庭地区では他地区への転出に対して転入が少ないことなどから、近年減少傾向にあります。

つづきまして、パーソントリップ調査から分析を行った 13 地区ごとの交通特性について説明いたします。

こちらのグラフは、各地区から発生した市外・市内への移動割合を示したものです。全体をとおして、青が示す市外への移動よりも、赤で示す市内への移動の割合が高く、市内の移動が約 6 割前後となっております。これについては、移動の全目的を対象に集計しており、通勤や通学などを始めとした市外への移動割合が一定数あるものの、全体として地元生活圏における市内の移動割合が高いことが推測されます。

こちらのグラフは各地区から発生した市外・市内への目的別移動割合を示したものです。移動の多くは、赤枠で示す、通勤目的と私事目的によって構成されていることが伺えます。また、移動の半数近くが、市内の私事目的となっております。この主な移動の目的構成の通勤と私事のうち、まずは通勤目的の移動について分析を行いました。

通勤目的の移動における移動手段の割合については、市内全ての地区で鉄道の分担率が最も高い結果を示しました。また、藤沢駅などの交通結節機能が強い駅を有する地区は、他の地区に比べて、鉄道の分担率が高くなっている傾向がみられ、通勤の時間帯における混雑の要因となっていることが考えられます。

では、地区ごとにどこの鉄道駅を利用しているのかを示したものが、こちらのスライドになります。図や表は、13 地区ごとに利用する鉄道駅の上位 3 駅を示したものです。

地区内や近隣地区の鉄道駅を利用する傾向がみられます。また、鉄道駅がない地区は、近隣地区の鉄道駅のうち、より交通結節機能が強い藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅などを利用する傾向がみられました。これは、複数の鉄道が乗り入れていることやバス網が充実していることが要因と考えられます。

さらに、駅までどの交通手段で、また、駅から目的地までどの交通手段で移動しているのかの割合をしめしたものがこちらのグラフです。

鉄道駅を地区内に持つ地区では、駅端末交通として徒歩の割合が多い傾向がみられました。

一方で、鉄道駅の無い湘南大庭地区、遠藤地区、御所見地区では、バス路線が結ばれているため、駅端末交通としては、約7割がバスとなっているほか、村岡地区においても3割強がバスを利用しております。

続いて、移動構成のうち高い目的割合を示した、もう一方である私事目的の移動の分析について、説明いたします。

各地区から発生した私事目的における市外・市内への移動割合をみてみると、私事の移動先は、グラフ赤色が示す市内への移動が約8割となっております。

長後地区、遠藤地区、御所見地区の位置は、他市町と隣接していることから、市外への移動割合が若干高くなるものの、市内への移動が基本となっております。

では、市内のうちどの地区に向かうのかを示したものが、こちらのスライドになります。表は、13地区ごとに私事目的で向かう目的地の上位3地区を示したものです。

各地区を見ると基本的には、地区内の移動が多い傾向があるほか、都市機能が集積されているような地区との移動割合が多い傾向があります。

また、私事目的における移動手段の割合をみてみると、市の南部方面では、北部方面に比べて地形が平坦であり、自転車、徒歩の割合が高い傾向があります。一方、鉄道の駅勢圏から外れた地域が多い市の北部方面では、鉄道、バス網の密度が高い南部方面に比べて自動車の割合が高い傾向があります。

つづきまして、市民意識調査から分析を行った13地区ごとの交通特性について説明いたします。なお、市民意識調査は、15歳以上の市民から3,550人を無作為抽出し、交通の利用についての満足度や、交通行動の変化等の把握を行うために毎年度、実施しているものです。

こちらは、市内の公共交通の利用についての満足度を示したものです。「満足」と「やや満足」を足した回答割合を「満足度」、「不満」と「やや不満」を「不満度」として集計しております。

多くの地区で満足度が、不満度を上回っており、特に、複数の鉄道が乗り入れる湘南台地区や鶴沼地区ではその傾向が顕著となっております。

一方で、市の北部方面では満足度が低い傾向にあり、特に、鉄道駅や幹線系のバス網のない、御所見地区では他の地区と比べ不満度が高くなっています。

こちらは、自宅からの最寄り駅までの所要時間についての満足度を示したものです。多くの地区で満足度が、不満度を上回っているほか、市の北部方面では満足度が低い傾向にあるなど、先ほどの公共交通の利用についての満足度と同様の傾向を示しております。

また、御所見地区では先ほどの「公共交通の利用について」よりもこちらの「最寄

り駅までの所要時間」に関する不満度が高くなっております。

ここまでの地区ごとの分析から、各地区の交通特性の整理を行いました。

13 地区ごとに、「日常生活における視点」、「交通機能の視点」に分けて交通特性の整理を行っております。

時間の都合上、13 地区それぞれの特徴を全て読み上げていくと長くなってしまうことから、資料 1－2 のとおり、13 地区の特性整理による類型化の案を作成しましたので、こちらを用いてご説明させていただきます。画面には表示いたしませんので、お手元の資料 1－2 をご覧ください。

ここでは、市内に居住している方々の日常生活を主な視点として、13 地区の特性を整理し、各地域に求められる交通機能を類型化しており、今後行う将来交通像の検討にあたっての資料となっております。

なお、「健康と文化の森」、「村岡新駅周辺」の 2 つを含む都市拠点へのアクセス性や物流を主眼とした整理などは、施策の立案の際に別途、検討して整理していきたいと考えております。

はじめに、資料 1－2 上段に示す「日常生活における視点」、「交通機能の視点」における類型化を行いました。地区分類については、A 地域から C 地域の 3 地域に分類しました。

それぞれの特性としては、地区内に鉄道駅のある A 地域、地区内に鉄道駅はないが幹線系のバスがある B 地域、地区内に鉄道駅も幹線系のバスも無い C 地域として分類を行っております。なお、A 地域については、新駅の設置が予定されている村岡地区を含めております。

さらに、A 地域については、日常生活における視点として「日常生活における移動手段は主に徒歩」であるものを A-1 地域、「日常生活における移動手段は主に徒歩であるが、自動車利用も多い」ものを A-2 地域、「日常生活における移動手段は主に自動車」であるものを A-3 地域といったように細分化を行い、特性の整理を行いました。

また、B 地域についても、「地域の拠点に行けば、買い物等の日常生活は対応可能」なものを B-1 地域、「地域の拠点の規模が小さく、日常生活は他地区への移動も必要」なものを B-2 地域といったように細分化を行い、特性の整理を行いました。

C 地域については、御所見地区のみとなっておりますが、「中心市街地などへのアクセス性が低く、地区内の拠点の規模も小さい」などといった特性があげられます。

特性の似た地区を表の該当地区のように、類型化を行いました。

また、類型化後のそれぞれの地域で、資料に示すとおり求められる交通機能の整理を行い、今後の将来交通像の検討において、それぞれの地域特性の考慮を行っていくものとします。

また、A-1 地域では、地区内でも駅周辺エリアとそれ以外のエリアで異なった特性を示すことから、都市機能が集積する地域を左下の表のとおり、別途、類型化いたし

ました。

例えば、鶴沼地区では、藤沢駅周辺エリアと鶴沼海岸周辺エリアでは交通特性も異なることから、「日用品以外の買い物、食事等の私事が完結する」ような駅周辺エリアを、資料上段の類型化とは別に、類型化したといったものです。

都市機能を集積するエリアとしては、それぞれ藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、湘南台駅周辺を想定しております。

これを資料上段と同様に、求められる交通機能の整理を行い、今後の将来交通像の検討において、地域特性の考慮を行ってまいります。

さらに、江の島を含む片瀬地区の一部では、観光的な側面が強く、交通特性もほかと異なることから、別途、右下の表のとおり類型化しました。

交通特性としては、観光客の来訪による、公共交通の混雑及び観光地周辺の道路渋滞の発生などがあるほか、求められる交通機能として回遊性の向上などがあげられます。

ご説明させていただきましたとおり、今回、地区別の交通特性の整理を行い、類型化することで、隣接する地区どうしでは大きな枠組みの中で似たような特性を持つことが確認できました。類型化した地域内でも交通特性が異なる場合には配慮し、施策の検討や、求められる交通機能の整理を行ってまいります。

今後は、今回整理したそれぞれの地域特性や求められる交通機能を考慮し、将来交通像の検討を行っていきたいと考えております。

以上で、議題1の説明を終わります。

○岡村会長 それでは皆様から色々ご意見をいただこうと思います。

非常に内容が多岐にわたるところではございますが、まず、前半資料1-1につきまして、地区の概況、それから交通特性、基本的には現状の分析なのですが、そこについてできれば前半でご意見をいただき、だんだんと地区ごとの交通特性の整理の方に議論が移っていければよいのかと思っております。では、できましたら最初は、議題1の交通特性につきましていかがでしょうか。

基本的には、データを分析しているものとなるので、データそのものの問題はないはずの調査ではありますけれども、直感と違うとか、そういったこともあろうかと思っておりますので、お願いいたします。

○小野委員 質問ではないのですが、少し意見でもよろしいでしょうか。

○岡村会長 お願いいたします。

○小野委員 大変まとまっており、よく地域がイメージできるなと思ってみさせていた

だいていました。

資料1-1の5、13地区の高齢化というところで、これもよくわかるのですが、できればですが、高齢化というときに、例えば御所見と湘南大庭と片瀬地域ということでもよく言われるのですけれども、免許を“自分で車を運転するという年代”と“そうではない年代”だという意味で、65歳以上を高齢化と捉えてまとめるということをもう少し細分化することが必要かなと思いました。

逆に、湘南大庭の皆さんは、先ほどちょうどありましたが、まちができてから考えていくと70～75歳くらいの方が、今、中心なのかと想像ができ、今はいいんだけど、5年後みたいところで、課題が来るということもあるし、例えば、片瀬山の皆さんは、昭和の40年代にまちができたことを考えると、75歳以上の方で、もう車を運転されない方が現状として多いのかと思います。

そういう意味で言うと65歳の割合が25%以上と言うのだけでも、片瀬でいうと75歳の方が、エリアを限定すると35%以上いるのかと思います。

ですから、高齢化というところを、“生活のしにくさ”ですとか、“移動のしにくさ”を表現する指標にとらえるのであれば、免許を返すというところで、体がだんだんと動かなくなってくるので、介護保険を利用するのも75歳からぐっと増えてくるわけです。ですので、その辺りの年齢層の意識もあると、より生活に即した交通という捉え方ができるのではないかなと思いました。以上です。

○岡村会長 有難うございます。高齢化に関して事務局から何かお答えいただければいいのですが、その前に高齢化に関連しまして何か、ご意見かご発言がございましたらせつかくですので同時にいただければと思います。

○事務局（都市計画課） 今回の高齢化のところの分析につきましては、おっしゃる通り、65歳以上という形で分析しておりますけれども、いただいたご意見は大変有効だと思いますので、今後、もう少し細かい分析をしたいと思います。

先ほど、ご質問の中にもございました。免許の保有状況という部分では、以前、市民意識調査を実施しておりまして、そこで、年齢層別の免許の保有状況というものを調べておりますが、今、手元にございましたのが、年齢層別の自動車の保有状況のグラフとなっております、免許の保有状況のデータが手元にございませんで、改めて、次回以降お示ししたいと思っております。ありがとうございました。

○岡村会長 こちらについては将来像としてどうあるべきというときにこういう細かい分析をしていくべきだとかということも出てこようかと思えますし、確かに、地区別でこの地区は高齢の方が多いという観点で、重点だということと、たまたま高齢化率が低くてもその地域の高齢者の移動が厳しいということであるとしたらそれは、地区

別の多い少ないだけで議論できることではありませんので、これについては引き続き分析、将来像との関連で議論できればと思います。

はい、有難うございました。他いかがでしょうか。

はい、それではお願いいたします。

○新井委員 新井です。感想ですけれども、資料 1-1 の 21 ページから 24 ページにかけて地区ごとの交通特性の整理ということでございますが、自転車に関するコメントが、あまりとありますか、ほとんど入っていないんですが、結構自転車というものは、子育て世代のお母さんたちが活用したり、色々あるかと思うので、何かコメントをいただけたらと思いました。

また、5 ページの資料で、これは事務的な話なのですが、平成 22 年から令和 2 年ということで、時間の推移を示していただいていますけれども、こういった時間の推移の時は、平成 22 年は 2010 年、令和 2 年は 2020 年とここ 10 年間の推移かと思うんですけれども、比較するときは西暦に寄せていただきと思いました。以上です。

○岡村会長 自転車については、整理いただくというところかと思えますし、16 ページでも私事の移動手段の割合で、自転車というものはそれなりにありますし、地区ごとで違いますので、事務局から何かありますでしょうか。

○事務局（都市計画課） 自転車の方でございますけれども、今、別途、「ふじさわサイクルプラン」という自転車に関する部門別計画の見直しの作業を行っております。おっしゃる通り、今回、お示したもののの中に、自転車という部分は確かに足りない部分がございます。自転車の分析はそちらのサイクルプランの見直しの協議の中で、今後、実施していくことを予定しております、その結果につきましては、また改めてお示ししたいという風に思います。

○岡村会長 他いかがでしょうか。

では、前半後半定めず今の議事に関しまして、色々のご意見いただければと思います。いかがでしょうか。お願いいたします。

○岩田委員 資料 1-2 の下に MaaS という言葉が出てきていますけれども、MaaS はとても広い概念だと思っております。自動車会社の人たちに言わせれば、自動運転をキーワードにしているようですし、あと IC カードを活用するというのもその範疇に入ってくるのかと思います。

藤沢市で言っている MaaS というのが、どういうものを目指しているのかというのをもうちょっと具体的に絞っていただけたらいいのかと思いました。以上です。

○事務局（都市計画課） MaaS について回答させていただきます。MaaS の捉え方といったところですが、定義として、“出発地から目的地への移動ニーズに対して、最適な移動手段をシームレスにアプリなどで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとしてとらえる概念”といったものと捉えております。具体的には、スマートフォンアプリなどを用いて、出発地から目的地への移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等といったところでございます。

藤沢市の MaaS のかかわり方といったところになるのですが、こちらについては、今年度、観光需要喚起型の MaaS ではありますが、様々な交通手段を組み合わせたシームレスな移動サービスによる公共交通の利便性の向上や利用促進が、期待できるといったところで取り組みを進めているところでございます。

○岡村会長 たぶんそういう説明になるのかと思いますけれども、これは副会長からも必要な補足はいただこうかと思いますが、これも将来像などの関わりで、これから、いろんなところで、技術も進んでいくので、市が一生懸命にやらなくても導入されるものもあるでしょうが、ただ、どういった将来像としていきたい、こういう風に変えていきたいので MaaS を使用しますという観点をちゃんと入れていただかないと、新技術があるので入れます、あとは、既存の公共交通をより使えるようにするために、改良する形で入れていきますというのはやることなので、特出しする以上は、やはり、きちんとその辺りのことはいずれ出していきたいところだとは思っています。

今日のこの資料 1-2 の時点では、こういう説明になってしまうのかと個人的には思っています。

○大沢副会長 あくまで MaaS もパソコンでいえばソフトみたいなものなので、何のために使いたいのかという目的論がないと、今、いろんなところいろんなことを言っていて、ただ単にそれを受け入れたとしても定着しない可能性があります。

なので、藤沢市の交通として、どういうところに MaaS が適応できて、うまく活用できるのかところを考えた上でやらないと、流されて、いつの間にか使わなくなり、よくわからないことになってしまうかもしれないので、それは注意したほうがいいと思います。

○岡村会長 有難うございます。他いかがでしょうか。

特にこの資料 1-2 のところは、これは 1 つのまとめになる部分なので、ご発言いただければと思います。

○大沢副会長 御所見地区の日常生活における視点のところ、都市活動、外出頻度も他地域に比べ低いと書いてありますが、これはどれくらい低い状況になっているのでしょうか。

また、その原因が、適切に使いたいときに使用できる交通手段がなく、外出を妨げているのであれば、今回のマスタープランでしっかりと外出を手助けしてあげられるような交通をちゃんと担保しようということになるのかと思います。

そうではなく、そもそも目的地が無くて外出していないということなのか、そもそも何なのかということが分からないのですが、他地域と比べ低いというデータが見当たらないので、どれくらい低いのかというのがあれば教えていただきたいです。もし、可能であればどんな理由で低いのかも教えてください。

○事務局（都市計画課） 本日、御所見地区がどれほど低いのかを具体的にお示しできる資料は、ご用意しておりません。

外出頻度等が低い理由としましては、この御所見地区は、市街化調整区域が広がる土地となっており、なかなか鉄道駅までへのアクセスやバスの本数といった部分などが移動・外出の促進といったところに繋がっていないのかと考えております。

○大沢副会長 了解しました。もし、外出率をみる際は、他の地区も比較的にみて、何か問題のある地域がないかをしっかり見ることや年齢層別に見たときに、どの層の外出率がというところで、よく言われるのは、20代が一気に下がると統計的には言われているところです。

どういった世代で、落ちているのか、何かあればそこに対して、最終的には、都市に出て楽しく過ごして、そして家に帰ってくるといった“幸で示す健幸”、そういったことが上がった方が、これからはいいのではないかと考えています。外出率については、よく見ていただければと思います。

○岡村会長 それはこの地区に限らずやるのかと思います。

世代別外出率、通勤は今日見ても、特に市外については電車に乗るよねってところはあるんですけど、私事というところは、かなり特性が異なるので、ただ、特性が異なること自体が悪いわけではないので、現状として望ましくないようなところがあればそこは変えていく、または、現状として望ましい状況であれば強化していくというところがデータを基に整理ができるといいということかと思っています。

○岡村先生 他いかがでしょうか。

特に資料1-2もちゃんと書こうとすると計画ができてしまうということもありますので、あまりここで、細かい言葉で頑張らなくてもいいのかと思っはいるので

すが、次の将来像との兼ね合いで見ていただいてもいいですかね。

事務局としてはどうでしょうか。それともここである程度ご意見をいただいた方がよろしいでしょうか。

ここで資料1-2のレベルでご意見いただいた方がよろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課） 会長のおっしゃる通り、13地区の特性は、将来の藤沢市の基本方針や考え方に繋がってくる形になりますので、この表はこの表で、今、ご意見いただいたところですけれども、次の議題の方にもこの内容は関連してくるものと思えますので、次の議題の説明後に、ご意見いただく形で良いのかと思っております。

○岡村会長 どう整理したいのかというのもあるのですが、求められる交通機能というのでは、実は、MaaS というようになり個別の方策まで入って来ているのですが、交通特性から、例えばこの地区は自動車利用を少し減らしていくような形にしていきたいといった望ましい方向性のようなものが、交通特性と求められる交通機能の中間にあるのではないかと思います。そのために、MaaS だとかバスを強化するといった内容や、とは言っても難しいので、乗合タクシーのようなバス以外のものだとかといった形で、現時点の整理できている方が、次のステップの将来交通像の話が本当はしやすいかと思うのですが、将来交通像の資料ができていますので、ここでそういったことを言ってもしょうがないと思っております。

というのも、A1～A3 で、善行六会ですと、結構、日常の私事の移動では、かなり自動車を利用されている方が多いような地区で、A1 はそうではない地区かと思えます。それが、求められる交通機能では、横一線になってしまい、本当はかなり違うはずなのではないかと思っております。なので、ここは、将来像の理屈付けをする時、ここに立ち戻り、もう少しちゃんと書いていこうとなったら、これは作業用資料ではありますが、もしかしたら、もう少しブラッシュアップしたほうがいいかもしれないかと思えます。

あまりご意見でなかったもので、次の話をして、戻ってきた方がいいかと思えます。この時点で資料1について何かご質問ですとか、ご発言あればいただければと思いますが、どうでしょうか。事務局はどうでしょうか。

○事務局（都市計画課） 今回、現況の13地区の地域特性を類型化させていただき、そのあと施策という部分がつながってくる形かと思っております。そこまでのステップを、今回、事務局として想定していなかった部分となるのですが、今日、いろんな形でご意見いただく中で13地区を踏まえ、会長の言われた次のステップの施策という部分にもつなげていきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

- 岡村会長 それでは、この議論は次のところでもう一度ご発言いただくとして、議事として、次に進めたいと思います。はい、議事の2についてご説明お願いします。
では、「議題2 交通計画の進行管理について」よろしくお願ひいたします。

●議題（2）藤沢市の将来交通像について

- 事務局（都市計画課） 議題2「藤沢市の将来交通像について」説明いたします。前方及び側方にあります、画面をご覧ください。あわせて、お手元の資料2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、本市の都市マスタープランにおける将来の交通体系の考え方について説明いたします。

本市は、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11年に定め、その後、平成23年に全面改定を行い、平成30年には部分改定を実施しております。今般、本推進会議で、議論する「藤沢市交通マスタープラン」の改定内容は、今後行う都市マスタープラン改定に反映させることを前提として見直しを行ないます。しかし、交通マスタープランは、都市マスタープランの交通に関する分野別計画という位置づけであり、都市マスタープランに位置付けてある将来都市構造の考え方については、即していく必要がございます。

したがいまして、まずは都市マスタープラン上の記載について確認をしたいと思ひます。都市マスタープランでは、将来都市構造の中で、将来都市像を「自立するネットワーク都市」としており、それを実現する都市構造として、「交通体系」、「都市拠点」、「自然空間体系」、「市街地構成」、「地区の構成と地区拠点」の5つの要素を位置づけています。

5つの要素のうち、都市マスタープラン上の「交通体系」の考え方ですが、「市民の内外にわたる自由な交流・連携を支える」、「都市拠点間、都市機能相互間を結び、活力を創造する交通の骨格を形成する」、「より多くの人移動しやすい、低炭素型交通環境の形成をめざす」としています。また、交通軸の形成にあたっては、「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す」としています。

交通体系の配置の考え方については、右の図の主要構成要素のとおり、「青の矢印を示した鉄道・赤の矢印で示した自動車専用道路と、市街地間を連絡する黒の矢印で示した骨格的な幹線道路を配置し、ラダー型はしご型の交通軸とします」としています。

この「ラダー型の交通軸を形成することで、本市を取り巻く高速交通網へのアクセス利便性を高め、東京都心や横浜はもとより、首都圏主要都市や全国との連携強化をめざす」とし、併せて「市内の都市拠点相互、そして近隣都市との連携を強化し、藤沢市並びに湘南広域都市圏の一体性と自立性を高め、さらなる活力創造につなげる」

としています。

5つの要素のうち、「都市拠点」については、スライドの右の図、こちらでは、字が小さい場合には、お手元の A3 カラー刷りの資料をご覧ください、図が3つ並んでいる中の一番右の将来都市構造図をご覧くださいと思います。

「交流の場」としての「都市拠点」は、図中の赤の丸で示した中心市街地としての「藤沢駅周辺」、図中のピンク色の丸で示した広域連携・複合拠点としての「辻堂駅周辺」、オレンジの丸で示した文化・交流拠点としての「湘南台駅周辺」、緑色の丸で示した学術文化新産業拠点としての「健康と文化の森」、青の丸で示した広域海洋リゾート・レクリエーション拠点としての「片瀬・江の島」、黄色の丸で示した研究開発拠点としての「(仮称)村岡新駅周辺」の6つを位置づけています。

「地区の構成と地区拠点」につきましては、議題1で説明いたしました、各13地区に配置されている市民センター・公民館周辺等を中心に配置し、身近な交流都市サービス機能集積の誘導をめざすものとして位置づけています。図中では、オレンジの小さな丸でお示ししています。

そして、図中で都市拠点を結ぶように、薄茶色の太い破線の矢印でラダー型交通軸がつかないでいます。

以上が都市マスタープランの考え方です。

つきまして、藤沢市の将来交通像の見直しについて説明いたします。

現行の交通マスタープランでは、広域的な視点や都市マスタープランをふまえて整理したスライド左側の「交通のまちづくりにかかわる広域的な視点」と、交通情勢の分析などによるスライド右側の「交通課題から整理した視点」から藤沢市の将来の交通像を実現するため、特に重要視する視点として「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」の4点に整理しています。

そして、2030年に向けて、将来の交通像『ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～』の実現をめざすとし、「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」の「4つの視点に基づいた交通まちづくりを進めます。」として、視点ごとにご覧のような将来像を掲げています。

また、現行の交通マスタープランには、市で取り組む施策を強調して描いた将来の交通像のイメージを載せております。

「地域特性」では、駅から離れた地域を指して、「地域特性に応じた公共交通サービスが提供され、誰もが拠点まで移動しやすくなります」としています。

「活力」では、鉄道がネットワークしていない都市拠点間を指して、「都市拠点間の交流・連携を支える交通基盤整備が進み、活力が創出されます」としています。

また、辻堂、藤沢の都市拠点を指して、「都市拠点の回遊性やアクセス性を高める交通施策が展開され、活力のあるまちになります」としています。

片瀬江ノ島周辺では、「回遊性が高く、交通結節機能が強化された観光拠点が形成

されます」としています。

「環境にやさしい」では、市内の国道を指して、「道路渋滞が軽減され、人や物を運ぶ自動車が円滑に移動できるようになり、地球環境負荷が小さなまちになります」としており、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺を指して、「走行空間や駐輪場が整備され、自転車の利用しやすいまちになります」としています。

「安全・安心」では、藤沢駅周辺、湘南台駅周辺を指して、「駅周辺のバリアフリー化が進み、誰にとっても安全、安心な歩行環境が形成されたまちになります」とし、鵜沼あたりの住宅地を指して、「住宅地などにおける生活道路では交通規制と連携して通過交通の進入を制限し、安全で快適な空間を形成します」としています。

新たな計画の見直しにあたっては、この将来交通像の見直しを行う必要があります。見直しの方針ですが、現行の将来交通像をベースとし、第1回の推進会議で取り上げました、上位計画、社会情勢、交通実態の変化といった新たに考慮すべき視点と、委員の皆様からのご意見を踏まえて、将来交通像の見直し検討を行ってまいります。

こちらは現在の将来交通像に対して加味したい点として、4つの視点ごとに整理したものです。

「地域特性」では、議題1で説明いたしました、類型化し整理した地域特性の考慮や、公共交通の維持・確保、外出しやすい環境の整備、自宅周辺における移動の増加、現行計画にはない「地区拠点」という視点、

「活力」では、電子商取引の利用拡大等によるライフスタイルの変化への対応、新たなモビリティ、MaaSといった新技術の活用といった視点、

「環境にやさしい」では、低炭素ではなく、脱炭素、持続可能な都市づくりの視点、

「安全・安心」では、自然災害の頻発・激甚化からのレジリエンスの視点、交通弱者への配慮として誰一人取り残さないといった視点

そして全体としてSDGsの視点を踏まえる必要があると考えております。本日、委員の皆様からのご意見も踏まえまして、将来の交通像の見直しを行い、次回会議でたたき台をお示しし、議論をさせていただきたいと考えております。

以上で、議題2の説明を終わります。

○岡村会長 基本的には、現行計画の体系がこのようなになっているということを基本に、それにどういった視点を加えていくのかという観点でご説明いただいたというところですか。

それと先ほどの地区別の交通特性と求められる機能というものがありましたので、当然、そこは連動といいますか、一体になっていないといけないところですので、そういう形で次回以降、組み上げていくこととなります。

はい、ご発言をいただければと思います。いかがでしょうか。お願いします。

○小林委員 遠藤の委員の小林です。6 ページになるのですけれども健康と文化の森の駅と村岡新駅の周辺ということで整理されているかと思うのですけれども、今の駅の進捗状況を教えてもらいたいのですけれども、よろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課） 遠藤の慶応義塾大学のそばまで計画されているのが、湘南台から相鉄いずみ野線を延伸するという計画になりますけれども、現状の状況としましては、いつまでに鉄道を延ばせるかというのを示せる段階にないというところがございます。具体的なスケジュールについては、現段階ではお示しできないという状況です。

また、現在の（仮称）村岡新駅ですけれども令和 2 年に概略設計を行った中では、順調に進めば 2032 年、令和 14 年頃の開業見込みとされております。

○小林委員 わかりました。

○岡村会長 他いかがでしょうか。

ぜひ上位計画といわれる都市計画マスタープランについて先ほどご質問いただいた通りで、ご確認いただきつつ、将来交通像というところに加える視点ですとか、その辺りでご意見がいくつかあるといいなと思っているところです。

○小川委員（小田急電鉄） 将来像を考えていくときに、先ほど地域の課題・特性の中でもありましたが、高齢化というのが令和 2 年の状況がありますが、これが 10 年～15 年後を考えたときに、さらに進んでいくのは確実だと思います。

そこで、先ほど質問にもありました、外出率と年齢の関係というところも将来の視点としてもありますし、皆様の交通特性の変化というところを考えるのも一つの視点だと思います。

あと、一方で、交通体系を維持していく、先ほどの将来像の中の地域特性の中に公共交通の維持確保の視点というのがありましたけれども、持続可能な交通体系という視点をもう少し取り入れていかないと、バスにしても鉄道にしてもこれから出てくると思うのですが、維持していくことの課題が段々と大きくなっていくと思います。

そういったことを踏まえながら、持続可能な交通体系という視点が必要となってくるのかと思います。こちらは意見となります。

○岡村会長 ありがとうございます。勝手に私が言うてはいけないのですが、おそらく維持・確保というとそのために色々な制度をある程度検討するとかいうようなところが、多分、マスタープランに入っていきべきことだと思います。

一方で、この地区としてはこういう公共交通が必要ですよといっていくのは、維持・

確保とは別に、きちんとやっていくというところで、維持・確保ということが確かにここにも書いてあるのですが、そうすると維持・確保のための方策をやりますというところは、これは地区特性になるのでしょうか。難しいところで、地区に応じてこういった交通を入れていきますということもやるので、どの視点に入るのがいいかは、よく考えていただくのがいいかと思います。

○新井委員 地区拠点と都市拠点の概念が分かりにくいので説明いただければと思います。

地区別ということで、総合病院ですとかFプレイスのような大きな施設で藤沢市中の人が、利用するようなものに対する機能別といいますか、地区別ではなく、機能別に柱を立てて、そこへの移動しやすさを考えていったらいいのではと思いました。

最初の質問は、都市拠点と地区拠点の違いがよくわからないというところで、教えていただければと思います。

○事務局（都市計画課） 都市拠点と地区拠点の違いという部分でございますが、都市拠点というのは、先ほどご説明しました通り、地区拠点と比べ、どちらかといいますと大きな駅などに藤沢市で6つ配置しているものになります。

地区拠点は、もう少し、地区単位での13地区の市民センターや公民館を配置しておりまして、そういったところを中心とした、地区の中心という意味で、立地適正化計画の中に位置付けているところございます。

ですので、市民の皆様が集まるところが都市拠点、13地区それぞれのお住まいの方が集まるところが地区拠点とのイメージでございます。

○岡村会長 よろしいでしょうか。そういった整理をしているというところになります。他いかがでしょうか。

○金田委員 相模鉄道の金田でございます。6ページの将来交通像を見させていただきまして、鉄道会社の視点とはなってしまいますが、意見・感想を言わせていただきました。小林委員からもありました通り、湘南台からの延伸のお話ですが、実は湘南台駅が開業したのが、すでに23年前、いずみ野線を二俣川から延ばしていき、当時、私鉄ですので、費用は用地買収から建設費をわが社でもって実施しました。

おそらく、こういった時代において、先ほど小田急様からもお話があった通りなのですが、管理していく、維持していく、コロナでお客様少なくなる中で、私費で延伸していくというのは、私鉄なので私費で少しでも延伸していくという意志はあるのですが、なかなか難しいところです。

来春3月に、どちらかといいますと、わが社は、湘南台の先の話よりも、東京方面

にアクセスをつないでいこうという形で、湘南台周辺は便利になるのですが、JRさんと2年半前に、相互直通運転をしております、来年、東急さんにつながるようになっております。こちらは、既に国の制度で利便増進法を使って、国が1/3、横浜市が1/3、残りの1/3の建設費用は、今後の利用者から頂く運賃・利益によって30年かけて返していくというスキームを使ってやっております。

今後・現在も定期的に、藤沢市の方や慶応大学の方と、慶応大学方面への延伸の話をしているのですが、当社としてはコストがかかるので、上下分離といわれる、ハードは用意いただき、運行は実施させていただくといった形式ですとか、需要はどれほど見込めるのかといったところで、制度や収支と非常にリンクしてくるのかと思いますので、これからもご相談や打合せをさせていただきたく感じております。以上です。

○岡村会長 有難うございます。他いかがでしょうか。

○鈴木委員 江ノ電の鈴木でございます。2, 3確認させていただきたく思います。まず、10ページになりますが、地域特性のところ、拠点まで移動しやすくなりますと、あるのですが、具体的には、本数を増やすといったことや、あとは、運賃を下げるといったことや、どういったイメージを持っているのかをちょっと教えていただきたいのが1つとなります。

それと、11ページのところで、道路渋滞が軽減されるという言葉が入っているのですが、これは道路をいっぱい作るのか、自転車用の道路を作り自転車に乗ってもらい、自動車を少しずつなくしていくといったイメージがあれば、教えていただければと思います。多分ですが、藤沢駅を中心にどんどんと車が入って来るので、渋滞の解消は難しいのではないかと考えているのですが、その辺のところも計画があれば何か教えていただきたいところです。

あと、11ページの一番下のところで、住宅地における交通規制と書いてあるのですが、交通管理者が関係してくるかと思うのですが、一方通行といった話になるのでしょうか、もし具体的な施策あれば教えてください。以上です。

○事務局（都市計画課） ご質問いただいた最初の部分ですが、地域公共交通が提供されだれもが移動しやすくなる”の具体的なイメージという部分で、あくまで現行計画で、平成26年に策定しました交通マスタープラン上の施策となりますけれども、具体的には、当時、こちらに書いたものとしては、地域公共交通では、地域の乗り合いタクシーの導入といった部分や、連節バスを急行運転するといった施策を既に辻堂駅と慶応大学の間で運行を始めております。あとは、バスの新路線の導入といったところをイメージしたものでございます。

次の道路渋滞の部分につきましては、道路を作るという部分も当然入っております。

また、自動車から鉄道もしくは、自転車といった交通手段に転換するといったモビリティマネジメントの施策もこちらに位置付けて実施してきているところでございます。

もう1点、鶴沼の住宅地の“交通規制と連携して”という部分になりますけれども、こちらの交通規制という部分につきましては、具体的に記載しているものとして、ゾーン30という、30キロ規制区域を住宅地の中に設けることをイメージしておりました。

○鈴木委員 将来もこういう形でということなのでしょうか。

将来はもっと違うことを考えていますというところなのか、そこを教えてください。

○事務局（都市計画課） 先ほどご説明させていただいたのは、あくまでも現行計画上の部分で、今後新たな計画の部分は、今後こちらの協議会などの会議で議論させていただければと思っているところでございます。

○岡村会長 はい、他はどうでしょうか。

あくまで、現行というところで、本日のご説明は、現行の方向性を修正するようなところはこういうところですよという形のご説明ですが、全部変える必要があるというご意見も当然ありうる事かと思っておりますので、この内容を前提としていただかなくてもいいのではないかと、個人的には思っております。いかがでしょうか。

○大沢副会長 有難うございます。12ページの社会状況の変化で、おそらくICTによるライフスタイルの変化になると思うのですが、コロナで、皆様、ビジネススタイルも変わったということがあり、まだ、国勢調査の結果が出ていないのですが、昼間人口がどう変わったのかと思っております。

今までは、都心部へ藤沢から電車に乗られて、通われていた方が、企業によってはもう家で仕事をしてくださいというような事になっているとするならば、当然、外出はしなくなりますので、そういったことをこの中にどう反映するといったところを書いておいた方がいいのかと思っております。

当然、ICTがそういったことを可能にしたというところではあるのですが、実際には、コロナで強制的にそうなってしまったというところかと思っておりますので、そこは社会情勢にも書いておいていいのかと思っております。

また、それを踏まえて、今までに比べ、事業者の皆様から利用者が2割程度下がってしまったとの話がある中で、そこを戻すような施策を考えるのか否か。

例えば、当然、オフィスがテレワークになれば、自宅で働くのかと思っておりますが、ず

っと家で働くのも作業効率が悪く、昼は食事に行くとか、せめて藤沢駅まで出ていく、出かけるといった行動も考えられると思います。

そうすると、ライフスタイルの変化では、1つはECへの対応があると思いますが、もう1つはテレワークへの対応で、せめて食事は家ではなくて、駅まで行っておいしいものを食べるといった動きが出てくれば、トリップ長が長い動きは、これから減るかもしれないのですが、市内のトリップ長の短い移動が、増えればいいかと思imasuので、そういった施策を考えてもいいのではないかと思います。そういった意味で、先ほど、外出率の話をしたんですけれども、今まで、外出率が0だった人を1以上にするのか、2以上にするのか、それとも2以上あった人に対して、 $+α$ のこうどうを促して、もっと回遊を楽しんでもらうのかといった人の動きに着目したことをマスタープランに示して市民の皆様にお話しするのも一つの手ではないのかと思ったところでございます。

また、昼間人口の捉え方も検討いただき、それに対する対応についてもご検討いただければと思います。以上です。

○岡村会長 いかがでしょう。

○事務局（都市計画課） 有難うございます。この後、議題3でも市民意識調査のお話をさせていただく中で、設問として、今、大沢副会長がおっしゃっていただいたような、テレワークが今後どうなるのかといった辺りの調査ですとか、ECの部分で皆様がどういった意識でECを活用されているのかといった部分を聞きながら藤沢市の市民の方の状況を把握して、そういったことを検討していきたいと考えているところでございます。

○岡村会長 お願いします。

○小川委員（湘南モノレール） 交通事業者の立場からご意見を言わせていただきます。

どこかのコンサルがまとめたような資料でいつも驚かされております。いくつかの表を並べてみるとすごく面白いといえますいろいろなことが浮かび上がってくるのかと見ながら思っていたのですが、まず、1つが18・19ページの満足不満は大きく2種類あるような気がしております、混みすぎて不満、不便で不満という大きく2種類あって、処方箋というのが変わってくるのではないかという気がします。

あと、資料1-1の6ページと12ページ、まず、12ページを見るとバスが多いところが、村岡、湘南大庭、遠藤、御所見となっていて、これを6ページの地図で見ると、当然、色が薄いところになっているというイメージになっていて、見比べてみると、確かなるほどと思うのですが、先ほど他の委員の方のお話からもバスの本数

が少なくてというところで、こちらは不便で不満に近いのかと思います。

その他に、持続可能といいますか、事業としてやっていく、事業者としては、当然、持続可能でないといけない、採算が、少なくともプラスマイナス0以上でないとか、続けていくのは難しいということ考えた場合に、全体として人口・人数も減ってくるといった中で、交通機関として維持をしていくということを考えると、今、巷でやっている、ルートを設定せずAIでルーティングするといったことを処方箋、検討課題として入れていただいてもいいのかと思いました。

いくつか地区があるので、その中からトライアルしやすい場所をご検討されてもいいのではと感じました。感想でございます。

○岡村会長 有難うございます。本日の議題の最初のところとの関連でした。はい、他いかがでしょうか。

では、私から少しというところで。現在の議事内容の資料将来交通像の見直しの8ページというところで、現計画策定時というところの広域的視点等いろいろあって最後になるんですが、例えば、交通まちづくりに関わる広域的な視点の一番上に“自立した健康で生き生きとしたまちづくり”というのが一番上にあって、先ほど、副会長からあったとおりで、市内にずっといるという方が増えると、暮らしながら仕事をしているということで、そうすると通勤しやすい都市というところから、働きながら暮らしやすい都市という方に、やや軸足が、移るというところがあり、そのように言ってしまうでもいいのかと思います。

そうしますと、それに関連した将来交通像の4つの視点は、このようになっているのですけれども、“暮らせる”という部分が、地域特性に全部まとまってしまっているところがあるので、ここに書いてあるのでいいますと、“交流”、“連携”、“健康”、“いきいき”といったところが、なんでも入ってしまっているもので、本当は、こういった暮らしをしたいという“暮らし像”を出すという意味では、地域特性はもう少し分かれてもいいのではないかと感じています。

今では、高齢者をどうしたいというところは、“安全・安心”で、非常に厳しい環境に置かれている方を何とかしましようというところは明示されているけれども、“生き生き”というのは、最低限は、当然なのだけれども、豊かな暮らしをしているという意味だと思いますので、そこで生活の質、暮らしの質というところをやっていく施策が、今後、多くなるのかと思います。最低限を行政として何とか担保しますよというところではないかと思いますが、その点を入れていただけるといいのかと思います。

“誰一人残さない”・“交通弱者”というのは、安心・安全の観点から“バリアフリー”などが入ってくるのかと思いますが、“地域特性”に相当しているところにも入ってきて、さらに、いろいろ言っていくと先ほどのご発言の中にあつた交通混雑は道

路整備と交通量の削減というところの両方をやるということになるのですけれども、施策としてはかなり違うものになってくるので、そうすると、将来像の中にそういったことが入ってきて欲しくて、“移動の仕方を変えていきましょう”。

実際はそんなには変わらないんですけれども、ちょっと潮目が変わるくらい、見かけ上の違いは少しかもしれませんが、潮目が変わると、大きな流れとしては変わってくるので、マスタープランでそういったことを打ち出すのであればこしかないのかと思います。

例えば、最初では自動車に過度に頼らないとあるのですが、それを一段ブレイクダウンしたものがあまり将来像のところになく、交通を維持しますといったような個々のことは書いてあるだけなので、資料 1-2 の横長のもので地区別の現状と求める交通機能でギャップがありますねと話をしたのですが、そこが、資料 2 の 13 ページとうまく連動するといいなというところではあります。

難しいところではあるのですが、ここは踏ん張っていただきたいところです。個別のところは、委員の方にご意見いただいて考えていき、私がおちゃごちゃというよりもいいかと思うので事務局で、先ほどの内容をご検討いただけますでしょうか。

○事務局（都市計画課） 事務局で検討し、次回以降お示しさせていただきます。

○岡村会長 他いかがでしょうか。次回以降いろいろと検討していきますというところなのですが。

次の議題は市民意識調査についてとなるのですが、次に行ってもよろしいでしょうか。それでは議事の 3 事務局から説明をお願いします。

●議題（3）交通に関する市民意識調査について

○事務局（都市計画課） 議題 3 の交通に関する市民意識調査について説明させていただきます。資料は、お手元にお配りさせていただいた、資料 3-1 をご覧ください。はじめに市民意識調査の概要です。

交通に関する市民意識調査は、平成 27 年から毎年、市民の交通に関する市民意識を把握するために実施しているものです。今年度も調査を実施し、その結果は、計画の見直しにも活用していきたいと考えております。

調査対象は、15 歳以上の藤沢市民 3550 名を完全無作為抽出して対象者に郵送でアンケートを送付いたします。回答した方は、WEB 回答か、紙に記入して回答のどちらでも回答できるようにします。

調査予定期間は、今年 11 月下旬から 12 月中旬を予定しております。

設問項目（案）について説明いたします。資料 3-1 と併せて、資料 3-2 が市民

意識調査の調査票の案となっておりますので、あわせてご覧ください。

問1は、回答されるご本人についての項目で、個人属性別、地区別集計を行う際の項目となります。この中で身体的に外出が困難な方の把握を合わせて行いたいと考えております。

問2は、免許・自動車保有状況についての項目、問3は、自転車の保有状況についての項目で、共に基礎データとして把握したいと考えております。

問4は、外出頻度についての項目で、外出の頻度、各交通手段の利用頻度を把握する項目です。年齢層別、地区別で集計することにより、最新の移動実態の把握ができるものと考えております。

問5は、出勤の状況についてと題して、コロナ禍で出勤に関する移動がどのように変化したか、ポストコロナでの出勤に関する移動の展望を把握する項目でございます。

問6は、買い物の状況についての項目で、コロナ禍で買い物場所の変化があったか、電子商取引が外出に与える影響の把握、外出頻度と電子商取引等の利用頻度の関係性の把握、どのような品目でネット通販、宅配の利用が多いかといった調査を行うものです。

問7は、満足度・重要度の項目で、こちらは、現交通マスタープラン上の評価指標や、ふじさわサイクルプラン上の評価指標となっているもので、経年で把握している項目です。ここでは、これまで行っていなかった「不満」の要因の把握も行いたいと考えております。また、今後の施策検討に活かしていくことを目的とし、重要度に関する質問も追加しております。

問8は、移動実態の把握として、平日における私事目的、通勤目的に絞って目的地や手段を聞くとともに、利用駅や利用するバス停等を調査する項目です。この設問を設けた主な目的は、今回のパーソントリップ調査で明らかになった、身近な移動の増加の実態把握です。

問9は、交通マスタープランの視点についてと題して、議題2で説明いたしました重要視する4つの視点について、重要度をお聞きし、計画の改定に生かしていく項目です。

そして最後に、自由記述欄を設けています。

項目については、本日いただいた意見などを盛り込み、最終的には11月下旬の発送をめざして作業をしてまいります。

また、調査結果につきましては、次回の本推進会議にて、報告する予定でございます。

議題3の説明は以上でございます。

○岡村会長 有難うございました。こちらについてはいかがでしょうか。

もうすぐやるということではございますが、個人的には、問9のこの4つの視点を

変えてもいいのではないかと私は先ほど言いましたが、これをベースに実施することになるのだと思います。

○事務局（都市計画課） 現行の計画上の4つの視点の中ですとどれが重要ですかという内容を聞く内容になりますので、決してこれは変えませんという意味ではございません。

○岡村会長 これをベースに質問をするということによろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課） そのとおりになります。

○岡村会長 細かいところになりますが、活力のところ、“活力の想像”はこの漢字でよろしかったでしょうか。創り出す方でしょうか。

○事務局（都市計画課） 誤字となります。失礼いたしました。

○岡村会長 他皆さんいかがでしょうか。お願いします。

○小野委員 中身のことでないのですけれども、15歳以上の完全無作為抽出とは、年齢層ですとか、地域への配慮があるものなののでしょうか。どちらでもよろしいのですが、どういった無作為抽出をされているのかと思いました。

○事務局（都市計画課） これは単純に15歳以上の藤沢市民からランダムに抽出することですので、年齢層ですとか、性別などは今の母集団である藤沢市民全体を反映できていると考えております。

○岡村会長 そういうことになるのですが、問5とか問6では地区別も知りたいのだけれども、全体として藤沢市民はどうなっているのかということを集計するので、完全無作為でやらないと意味がないということでしょう。
ほか、いかがでしょうか。

○岡村会長 細かいことですが、問8は、パーソントリップ調査を補う、比較的日常の移動ではあるのですけれども、これを分析して、集計してというのはなかなか大変そうなのですが、分かる内容はざっくりとしているのではないかと思います。どのあたりを狙っているのかになるのですが、これは副会長の方が詳しいような気がしますが、これで大丈夫なのかという言い方は失礼なのですが、ざっくりだけ、すごい集計は

大変なので、何を知りたいのですかといった質問になります。

○事務局（都市計画課） パーソントリップ調査の結果の中で、自宅周辺の私事の移動が増加しているとの状況が見られましたので、実態として皆様が、こういったところで私事の活動をされているのかということの把握をしたいとここでは考えているところでございます。

○岡村会長 そうなのですからけれども、最も良く行く行先を聞いているとなると、以前でも以後でも、回答はそんなに変わらないのではないかと思いますので、いかがでしょうか。

こういう聞き方をするのであれば、携帯電話のデータか何かを利用して、どの辺にいるのかを分析したほうがむしろ分かるかもしれないのですが、どうでしょうか。パッととは言えないですが、料理がしにくいのではないのかと感じております。副会長いかがでしょうか。

○大沢副会長 確かにわかると嬉しいデータかもしれませんが、会長がおっしゃるように、料理をどうするかが難しく、“目的は？”、“何のために？”というところをもう少ししっかりと構築しないといけないのではないかと思います。

外出をして、買い物をするのか、通院をするのか、通勤・通学なのかが決まってしまうと、もし、テレワークであれば、散歩という人がいるかもしれません。また、ずっと家にいて、ちょっと家の近所を回って帰ってくるだけということのように、もしかしたら今までなかった行動も出てくるかもしれませんので、自由記入は色々とあるかもしれませんので、先ほどのパーソントリップ調査の結果から見ると、家の周りでの行動が増えたということですがけれども、家の周りだけでなく、結局、東京に行くこともわかってしまう質問ですので、移動先について、もし家の周りの行動を聞きたいのであれば、通勤・通学を除いてしまって、私事に絞った方がいいのではないかと思います。

目的を把握して、それを知ったとしてどのように料理するかが大変なので、アウトプットを踏まえて、考えたほうが安全かと思いました。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。もう少し中で検討してみたいと思っております。こういった分析をすることで、13 地区別の分析もより深い分析ができるかと思って設定した項目でございました。もう少し検討してみたいと思っております。

○岡村会長 お願いします。

○浅野委員 市民委員の浅野と申します。問7の交通に関する満足度のところでございます。

ますけれども、色々な住民の意見がある中で、満足・不満足とありますが、不満足の原因を聞くのは、それでいい質問だと思うのですけれども、せっかくアンケートを取るのであれば、この不満をどうすれば解消できるかという住民の方々のご意見をいただくようなフォーマットに変えていただいた方が、ただ不満をいいました、不満を聞きましたというだけでなく、どのようにすれば住民の方々の意見を取り入れようとしているのかということが、行政側の意思表示にもなるのではないかと思いますし、1つでも施策に反映できれば、住民としての満足にもつながるのではないかと思いますので、個々では、不満の原因とそれをどうすれば解消できるかということを少し書いていただくようなフォーマットに変えていただくのが、いいのではないかと考えているところでございます。以上です。

○事務局（都市計画課） 有難うございます。大変重要なことだと思っております。ただ、紙面の都合もございますので。例えば、今、ここでは不満の原因ということだけしか聞いておりませんが、その原因だけではなく、要望というものもここで併せて記載いただくことも一つのやり方かと思ったところでございます。

○岡村会長 問7は以前に実施したものと、比較するという趣旨でよろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課） その通りで、現行の交通マスタープランを策定した当時から、継続して行っている調査になります。

○岡村会長 事務局としては下手に変えない方がいいのかとおもいますが、1-1は、電車もバスもタクシーもひっくるめて聞いているので、これが分かっても何がうれしいのかというところがあるのですが、ただ、比較をして聞きたいのであれば、そのまま行かざる得ないなというところかと思えます。

○浅野委員 比較は比較でいいと思うのですが、市を発展させていくために、こういった意見を聞いていくということの追加は、比較とは別に、付加して、追加して確認することは、別にあっていいのではないかと個人的には考えているところでございます。比較ベースの話と+αの話とを分けて考えたらいいのではないかと考えているところでございます。

○岡村会長 色々見ていくと思うところがあり、例えば、自転車をどれくらい使っているのかというのは、問4で聞いているので、利用頻度と、満足度と不満度との関係はある程度は分かるのかと思えます。

なぜ、このようなことを聞くのかということ、どうしてこのような回答をしたのかを

解釈できる、解釈したいので、そういったつくりになっていますであればいいのですが、そうではないのとするとなんかを付加したほうがいいのかなと思います。

その他いかがでしょうか。

○竹村委員 商工会議所の竹村でございます。確認なのですが、マスタープランを作成する上での調査ということでよろしかったでしょうか。

○事務局（都市計画課） マスタープランを見直すための調査でもありますし、毎年、この「交通に関する市民調査」のアンケートは実施しているものですので、その一環となります。

○竹村委員 これは市民の方々の調査なのですが、地域の特性といいますか、藤沢市の南部地域の特性としまして、観光地としての位置づけもあると思うので、市民だけの調査でいいのか、それとも、他に観光客の皆様方からの市内の交通体系といったものへの調査は別でされるのかなと思ひまして、先ほど交通渋滞のことに江ノ電の鈴木様も触れていましたけれども、そういったものの現状認識とか将来に向けてどうしたいということに関しては、市民の方だけのご意見ではなく、お越しにいただくお客様の方のご意見も聞いた方がいいのかなと思うのですが、そういったことは調査をされないということでしょうか。

○事務局（都市計画課） 藤沢に訪れる方についての交通に関してのアンケートを行うことは今のところ考えておりませんでしたけれども、経済部 観光課において、そういった観光ニーズといったところを色々な場面で聞いているかと思ひますので、その部分を確認させていただき、そういった方々のニーズをどのように把握していくのかという部分については確認をさせていただきたく思っております。

○竹村委員 ありがとうございます。先ほど地域ごとだけでなく、人が市内全体から集まってくる施設の特性も考えた方がいいのではないかなというお話があったかと思うのですが、例えば、テラスモールですとかは、あれだけの集客力のある施設があつて、あそこへは市内の方だけではないことを考えると、周辺で、特に、土日で雨の時でしょうか、かなりの交通渋滞が発生しているとなると、観光地だけではなく、多くの人を集める施設の周辺の方々、来られる皆様のご意見というものがあつてもいいのではないかなと思います。

その方々の意識が、常にどうしても自動車で来ないといけないということで、将来にわたつてもその意識が強いということであれば、それこそ、目的を持った MaaS の活用をしっかりと展開をしていくということが見えてくるのではないかなという気が

しましたので、検討をお願いいたします。

○岡村会長　そもそも観光は別部署で、色々とやられているかもしれませんが、
どういった形でデータを収集するのも含めご検討をお願いいたします。
他に、市民意識調査に関しまして、いかがでしょうか。

○山本委員　タクシー協会の山本です。資料 3-1 のところの概要で、問 4 の外出頻度
について、2-4、2-5 でタクシーの利用頻度ということで、書いてあるのですが、ど
こを意味しているのか教えていただきたいです。

○事務局（都市計画課）　資料 3-2 の問 4 をご覧ください。資料 3-2 の問 4 につつま
しては（2）で“各移動手段の移動頻度はどの程度ですか”ということで各交通手段
で、週に何回、月に何回、年に何回利用するかを聞くアンケートとなっております。

○山本委員　タクシーについて 2-4、2-5 と 2 行にわたっているのですが、それが何か
をお聞きしたかっ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。誤りとなります。重複していますので、
1 つ消すこととなります。失礼いたしました。

○岡村会長　調査票の方は、重複していないけれども、概要の方で重複してしまってい
るところかと思います。

　　ちょうどこの設問なのですからけれども、調査の趣旨としては、“市内”の移動での利
用頻度でよろしいでしょうか。

　　淡々と、各移動手段の利用頻度はこの程度ですかということなのですからけれども、横浜、
東京に出かけてタクシーを利用したところを書いていただくのか、書いていた
だかないのかということなので、今は書いていただく格好では、回答される方がそ
れを意識して回答されているかはわからないということでしょうか。

○事務局（都市計画課）　おっしゃる通りでございます。趣旨としましては、パーソン
トリップ調査をやらないと中々この辺の状況というものが、10 年単位ででしかわか
らないものですので、そこを何とかして我々で調査を実施して、把握できないかとい
うところがございますので、“市内”の移動を考えていただかなければいけないか
と思っております。

○岡村会長　“市内の”との表現を入れますか、それとも、以前との整合をとられます

でしょうか。

○事務局（都市計画課） こちらは新規の調査項目となりますので、“市内の”との表現を入れた方がよいと考えております。

○岡村会長 また、難しいところではございますが、鉄道というところでは、市内で完結する移動だけを書かれても困りますし、隣の市の駅まで歩いて乗られる方は入るのかどうなのかも難しいので、わかりやすく作っていただければと思いますので、お願いいたします。

他いかがでしょうか。

そうしますと、あとひと月後には始めるというところですので、問8はご検討というところですが、何かあれば会長・副会長にご相談ください。難しいのであればそのままでもいいのですが、何かひねりがあった方がいいかと思いましたが、検討を時間の許す範囲でできればと思います。そのほか、市民意識調査でございますか。

●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