

第7回藤沢市交通政策推進会議

□日 時 : 2024年(令和6年)3月4日(月)午前9時30分 開会

□場 所 : 藤沢商工会館 3階 302, 303 会議室

□出席者 : 委員 19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	吉田忠司	宮原賢一 (代理: 八山晋一郎)	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	北村和利	川崎隆之	竹村裕幸	平井 護
浅野正博	新井秀雄	岩田吉史	小林 学	古山真衣

□次 第 : 1 開 会
2 成立宣言
3 議 題
・藤沢市都市交通計画(案)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
・資料1 藤沢市都市交通計画(素案)からの変更点について
・資料2 (仮称)藤沢市都市交通計画(素案)に関するパブリック
コメント等の実施結果について
・資料3 藤沢市都市交通計画「基本方針編」(案)
・資料4 藤沢市都市交通計画「実施計画編」(案)
・資料5 次回以降の交通政策推進会議について

□傍聴者 : 2名

第7回

藤沢市交通政策推進会議

議 事 録

日 時 2024年(令和6年)3月4日(月) 午前9時30分
場 所 藤沢商工会館 3階 302・303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19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）
 - ・傍聴者：2名

●議題 藤沢市都市交通計画（案）について

○事務局（都市計画課） まず、資料1をご覧ください。本市は、交通に関する基本的な方針として「交通マスタープラン」、その実施計画として「交通アクションプラン」を策定して交通施策を進めてまいりました。現行計画の策定から10年近くが経過する中、交通を取り巻く状況は大きく変化したことから、社会状況の変化に対応した交通施策を実施するため、現計画を新たに「藤沢市都市交通計画」として改定するものでございます。

はじめに、新たな計画について簡単に振り返りたいとおもいますので、資料3をご覧ください。こちらが新たな計画案のうち「基本方針編」となります。この表紙のデザインは、ブルーを基調にした色や曲線などによって、スムーズな流れ、クリーンな環境、暖かな幸福感を表現したものです。

5ページをお開きください。こちらの図のとおり、これまでは、交通マスタープランとアクションプランで、記載が重複するといったことがございました。これを新たな計画は、基本方針編と、実施計画編に分け、戦略施策は実施計画編のみへの記載とし、社会状況の変化により、施策を見直す場合には、「実施計画編」のみを見直すことができる柔軟な構成としたことが一つの特徴でございます。この変更により計画の構造をシンプルにすることができました。

8ページをご覧ください。今回の計画改定にあたり、大きな社会状況の変化の一つが、テレワークやネットショッピングなどのEコマースが進んだことによる「ライフスタイルの変化」です。そのことが要因の一つとなり、9ページにお示した「移動の量・質の変化」において、移動に関する調査であるパーソントリップ調査の調査開始以来、はじめて移動の量が減少し、「通勤」が減り、「私事」の移動が増えました。この調査は、新型コロナウイルスの拡大前に実施されたもので、それにも関わらずこのような結果でした。この傾向は新型コロナウイルスの拡大がさらに顕著化させました。

少し飛びまして、61ページをご覧ください。真ん中上のグラフは、将来人口推計等を踏まえた目的別の交通需要推計の結果で、将来的にも、「通勤」「通学」の移動が減少し、「私事」の移動が増えるという予想を示しています。

72ページをご覧ください。将来交通像に記載のとおり、市民誰もが交通手段を自由に選択し、自家用車だけに依拠することのない移動を実現するため、「藤沢市をとりまく状況」や「交通課題」を踏まえて、次の将来交通像を設定しますとし、「持続可能な交通がつなぐ市民の幸せな未来」と設定いたしました。

74ページをご覧ください。将来交通像を実現するための5つの重要な視点として、「外出促進」、「日常生活」、「都市の活力」、「環境」、「安全・安心」を設定しました。

75ページをご覧ください。本市は、都市マスタープランの中で、交通体系の考え

方として、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を目指し、その配置の考え方は、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ています。

76ページではその考え方を踏襲し、公共交通等の方針として、都市拠点間は、幹線の交通を、また、地区拠点でもある鉄道駅への15分圏域の維持・強化に向け、最寄り駅までのネットワークとして、ラストワンマイルを担う新たなモビリティについても充実を目指すとしています。

78ページから83ページは、5つの重要な視点を受けて設定した、5つの基本方針です。「【基本方針1】健康・幸福につながる外出を促進する」と、「【基本方針2】日々の移動を支える」の2つの基本方針については、これまでの交通マスタープランでは、「通勤」「通学」時の移動に重きを置いてきたものから、「暮らし」に視点を移した点で、今回の計画改定の方角性の大きな変化ととらえております。

簡単ではございますが、新たな計画の概要をご説明させていただきましたが、新たな計画は昨今の社会状況の変化に対応した計画として作成できたと我々としても考えております。これまで、約1年半の間、皆様から様々なご意見をいただいたおかげでございます。ありがとうございました。

それでは、資料1にお戻りいただきまして、前回にご提示させていただいた素案からの変更点をご説明させていただければと思います。「1 パブリックコメント等の実施結果」でございますが、パブリックコメントは、令和5年12月7日から令和6年1月5日まで実施し、素案に対する27件の意見をいただきました。また、第6回藤沢市交通政策推進会議において、素案について議題とし、会議当日のほか、その後ご提出いただいた意見用紙により、20件の意見をいただきました。

「2. 素案からの変更点」でございますが、計47件の意見は、市の考え方を付して、資料2に整理いたしました。そのうち、16件の意見につきましては、意見の趣旨を踏まえ、計画案に反映することといたしましたのでご説明いたします。

はじめに「意見A」として、「市がどのような原則に基づいて都市交通を構築するかという、最も根底的な考えを示してはどうか」というご意見でございました。このご意見への市の考え方ですが、「都市交通関連の計画を策定する動機についての記載が不足していることから、「基本方針編」の「策定の背景」の部分に、「交通政策基本法」に規定された地方公共団体の責務を果たすべく、交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施することが求められていること」を追加いたします。また、「将来交通像」の部分に、「藤沢市は、市民だれもが交通手段を自由に選択し、自家用車だけに依拠することのない移動を実現する」という理念を追加いたします。

2ページをご覧ください。「意見B」でございます。こちらは、「計画の区域を明確にした方がよい」というご意見でございます。このご意見への市の考え方ですが、「計

画の区域について、記載が不足していることから、計画の区域についての記載を追加いたします。

つづいて「意見C」でございます。こちらは、「市民が交通の主な利用者であり交通計画の主たる対象者であることは理解できるが、製造業に限らず観光をはじめとするサービス業やその他の事業者もまた、市内で生産活動を営む重要な主体であることを強調すべき。」というご意見です。

このご意見への市の考え方ですが、産業や観光によって多くの人を訪れる視点として、基本方針編の「藤沢市をとりまく社会状況」における「産業」のところに、「本市には、各種産業の集積地も多く、市内外から働きに来る人の移動が多いという特徴があります。」という文言を追加し、また、同様に「観光」のところに、「このように、多くの観光客が本市を訪れ、移動をしている現状があります」と追記します。

次に、「意見D」をご覧ください。「2024年問題」について、主に宅配便ドライバーを念頭に置いているようだが、バスドライバーへの影響が甚大であり、触れておいたほうが良い。」

同じようなご意見として「意見E」でございますが、「交通課題」に「バス・タクシーなどの自動車運送業務の人手不足が深刻化しており、路線の廃止などの事例が散見される。」と追加してほしい。」というご意見でございました。これらのご意見への市の考え方でございますが、バス・タクシーなどの自動車運送業務の人手不足についての記載が不足していることから、「基本方針編」の「交通課題」の部分に、「バス・タクシーなどの自動車運送業務の人手不足が深刻化しており、バス本数の減便などの事例が散見されます」という文言を追加いたします。

次に「意見F」をご覧ください。こちらのご意見は、「将来交通像」の説明で、「持続可能な交通」とあるが、環境面での持続可能性に加えて、主に公共交通を想定したサービスの持続性も指すのであれば、その旨の記述がある方が望ましい」といったものです。この意見に対する市の考え方ですが、「持続可能」の意味についてより明確化するため、「基本方針編」の「将来交通像」のところに、一部文言の追加を行います。

3ページの「意見G」をご覧ください。「市として地域間にどのような人流をつくらせていきたいかが不明確。コンパクトシティ・プラス・ネットワークへの言及がなく、立地適正化計画との整合性がわかりにくい。」というご意見でございました。このご意見に対する市の考え方といたしましては、「立地適正化計画」との関係性を明確にするため、新たに「公共交通等の方針」のページを設けることといたしました。その中で、立地適正化計画における交通ネットワークの考え方として、都市拠点、地区拠点間のネットワークなどの維持・強化を目指すことを説明するとともに、藤沢市の公共交通等の方針図を追加いたします。

4ページをご覧ください。「意見H」でございます。「最寄り駅まで15分圏につい

でのコンセプトを、電車に乗れる機能だけでなく、生活拠点に15分で行けるというコンセプトを明確にしておくことが重要。」というご意見でございました。このご意見に対する市の考え方でございますが、最寄り駅まで15分圏について記載が不足していたことから、先ほど追加した公共交通等の方針図の説明に、「最寄り駅は、鉄道を乗り降りする施設であるだけでなく、買い物や通院等、日々の暮らしを支える地区拠点でもあること。また、最寄り駅まで15分で行けることで、誰もが自家用車に依拠しない生活が可能となり、そのサービス水準の維持・強化を目指すこと。」を追加いたします。

次に「意見I」をご覧ください。「健康寿命の延伸につながる交通環境の充実」とあるが、「つながる」という表現よりは「支える」の方がよいのではないかと。といったご意見でした。こちらに対しましてはご指摘のとおり、「基本方針編」の「取組方針1-2」の表現を修正いたします。

4ページ下段の「意見J」をご覧ください。「バスに関する指標があった方が望ましい。」といったご意見で、このご意見に対する市の考え方といたしましては、バスに関する指標を設けていなかったことから、評価指標として、「バスを週1回以上利用する人の割合」を追加いたします。

また、「意見K」では、「指標の目標値は、数値化できるものは数値化した方がよい」というご意見で、これに対する市の考え方といたしましては、ご意見を踏まえ、目標値については数値化するものといたしました。5ページから7ページに渡る、変更箇所10及び11が変更前後の指標の一覧表となっております。

7ページ中段の「意見L」ですが、こちらは、「実施計画編」には、その対象地域が「市全域」か「各都市拠点」しかない。せっかく「A-1」から「C」までの6地域に分類したのだから、6地域ごとに具体的な取組を考えていくのが自然ではないか」といったご意見でございました。この意見に対する市の考え方ですが、「実施計画編」は、将来交通像を実現するため基本方針と紐づけた施策を整理し、その中から主要なプロジェクトを重点施策として整理したものです。施策の中には、重点的に取り組む地域はあるものの、すべての施策に重点的に取り組む地域があるわけではないため、地区ごとの記載はしていませんでした。対象地域については、再度見直しを行い、地域を絞り込める箇所につきましては「A-1」から「C」までの6地域、もしくは都市拠点名を記載します。とし、実施計画編の対象地域について修正を行いました。

次に「意見M」でございまして、「超高齢化が市内で最も進む、湘南大庭地区において、辻堂駅と慶応大学を結ぶBRTの・・・」とあるが、超高齢化とBRTは関係ない。といったご意見で、こちらはご指摘を踏まえて、「超高齢化が市内で最も進む」の文言を削除します。

8ページをご覧ください。「意見N」は、デジタル技術の活用は、交通弱者、特に高齢者は一般にデジタル技術への親和性が低いということに留意が必要ではないか。

というご意見でした。このご意見に対する市の考え方は、ご指摘のとおり、デジタル技術導入にあたって、高齢者等への親和性が課題の一つであると考えており、意見を受けて、「実施計画編」の「ICTなど新技術を活用した交通環境の整備促進」に「デジタル技術への親和性が低い高齢者等に対し、スマホ教室を開くなど、関係部局等と連携し、普及を促進します」と追加します。

次に「意見O」ですが、こちらは実施計画に記載の実施期間について、元号表記より西暦表記の方が長期の時間のイメージがしやすいと思う」といったご意見でした。このご意見に対しては、ご指摘の点を踏まえ、西暦と元号の併記に変更します。

「意見P」でございますが、「自治体と事業者等が連携した、イベント開催などの運転手確保の取組」の追加を検討してほしい。」というご意見でございました。このご意見に対する市の考え方といたしましては、「実施計画編」の「既存の公共交通のサービス水準の維持・強化」の「取組内容」に、「運転手不足の課題改善に資する取組を、交通事業者と協働で検討します」という文言を追加いたします。

主なパブリックコメント等を受けた変更点といたしましては、以上でございます。

9ページをご覧ください。次に「3. その他の変更点」をご覧ください。ただいまご説明したパブリックコメントや交通政策推進会議からのご意見を受けた変更点以外にも、市議会などから意見をいただき、次のような変更を行っております。主なものをご説明いたします。

一つめは、表紙・イラストの追加でございます。計画の中にもいくつかイラストが出てまいります。変更を行っております。

二つめは、基本方針編、実施計画編それぞれで、公共交通の利用促進の方法として「シビックプライドを醸成する公共交通の魅力・親しみやすさの発信」の考え方を追加します。

三つめは、基本方針編の中に「藤沢市の交通サービスの現状」に「藤沢駅まで30分圏の人口割合」の資料を追加いたします。

四つめ、五つめは、用語の解説についての修正です。

その他、内容については全体的に体裁整理、文言修正を行っております。

最後に「4. 計画改定までの流れ」でございます。前回11月の会議では、素案をご説明し、いただいたご意見を反映させ、計画案を作成しました。その計画案は、先日、3月1日に藤沢市議会定例会に報告を行い、本日の推進会議での報告後、内容を確定し、本年度中に計画改定を行う予定でございます。

議題についての報告は以上でございます。

○岡村会長 そうしましたら、特にこの変更点の対応について、これによろしいかどうかというところを皆さん、じっくり見ていただければいいかなと思っております。

少し時間を取りたいと思います。特に順番は設けませんので、お気づきのところ、挙手いただければと思います。

ちなみに、自分で言うのも申し訳ないですけども、3月1日に市議会にご報告ということで、自治体によってはここでいろいろ御意見とかをいただくことがあるので、すけれども、特に大きなものとか気になるものということが何かございましたら参考までにお知らせいただければと。

○事務局（都市計画課） 1日に議会にご報告をさせていただき、資料といたしましては、この政策会議に諮っていただいている内容とほぼ同じ形でございます。この中の言葉の遣い方といったご指摘をいただいたところや、今後、バス、公共交通の維持が大変になる、厳しくなるという状況も含めて藤沢市としてどのように取り組んでいくのかといったご質問等をいただきました。今回のところについては、やはり基本方針の中で外出の促進を図っていくというのと日々の移動を支えるということも重要視させていただくということで、既存の公共交通の維持・強化を図っていくということが質疑等の主だったところでございます。

また、シビックプライドに関する意見として、こちらについては藤沢市の例えば公共交通の乗り物について、公共交通に対して親しみを感じていただくとか誇りを持ってもらう、愛着を持ってもらうということのご意見としていただきましたので、そういったところについてはやはり今後も交通事業者様と一緒に連携した取組をさせていただく中で、市民の中で藤沢市の公共交通はこれだけすごいんだぞとか、あの乗り物いいよねとか、そういったことを思ってもらうことも交通施策として取り組んでいく必要があるのではないかなど、ご意見として頂いたような形でございます。

○岡村会長 どうもありがとうございます。関心を持ってご質問やご意見をいただくのは大変ありがたいことですので。

ほかにいかがでしょうか。

○吉田委員 評価指標の目標値に数値を入れていただくととても分かりやすくなっているなと思います。

1点質問です。資料3の111ページのところに評価指標一覧が出ていまして、その中の基本方針3-1と3-2について、3-1が都市拠点の駅の年間乗降客数で、3-2が平均滞在者数で、現況の約1.5倍の目標値が掲げられていて、なかなか高い目標だなと思うのですが、この辺の目標を掲げるにあたっての考え方がございましたら教えていただきたいと思います。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。

現況値につきましては、それぞれの駅の乗降客数の各社のホームページから引用させていただいたものであり、平均滞在者数につきましては、藤沢市でKDDIのビッグ

データを活用しております、そういったところから算出させていただいた数字になっております。

目標値につきましては、今回の関連計画で位置づけさせていただいている観光振興計画というものがあります。こちらの中で将来的な観光客の目標値を設定しており、この観光客数の目標値を今回参考にさせていただいて、基準から目標値までの伸び率を参考に、今回、年間乗降客数と平均滞在者数につきましては観光客の伸び率を現況値に掛けさせていただいて目標値を算出したところでございます。

○岡村会長 説明としてはそういうことですが、観光客の伸び率については確かに50%伸びるといふようなことは十分想定されるし、それこそ頑張れるかなという感じはするのですけれども、ベースとなる生活者の方も含めて、通勤・通学の方も含めた中で、もちろん現況というのはコロナの終わりぐらいのところを現況としてはいるものの、なかなか野心的な数値というか、コロナ前を基準としてもなかなか厳しいように感じます。

○事務局（都市計画課） 今の目標値としては、既存の駅周辺の滞在者数でしたり年間乗降客数を用いているところですが、今後の藤沢市のまちづくりの中では、例えば村岡新駅が新たに設置されるだとか、そういった予定がされています。こういったところで、新駅の設置に伴いまちのにぎわいが生まれるといったこともございますので、目標値としては高いかもしれませんが、ここを目標にやっていきたいと考えています。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○古山委員 今さらの質問になってしまったら申し訳ないのですが、資料の9ページの私事移動に関して、パーソントリップ調査で人の移動が将来的に減少傾向であるということが確認されていて、通勤はもちろんテレワークで減っていくと思うのですけれども、最近は何でもかんでもネット通販などを使って、出かけることも減っていくと思うのですが、なぜ私事移動が増えていくことが予想されるのかが分からないので、教えていただけたらと思います。

○事務局（都市計画課） こちらの想定では、まず通勤が減るところは、年齢構成比が大幅に高齢者に偏ってくるということが原因だと考えております。そうすると通勤が減ってきて、その分、高齢者の方の移動としては私事移動が多くなるということが一番の原因と考えているところです。

○古山委員 ありがとうございます。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○小堤委員 神奈川県バス協会です。

資料4の20ページに、展開する主な施策ということで、運転手不足の課題改善をご検討いただくということで記載いただきまして、ありがとうございます。私どもバス協会の一番重要な課題でございます。

この実施期間としては、すぐ始めていただけるということでよろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課） 実際のところ、これから検討という形になってくるとは思うのですが、何ができるかという部分では、他市町では二種免許取得費用への補助ですとか、運転手募集の広告費の補助などを行っている面もありますが、今後その辺はこの会議を使いながら検討していきたいと思っているところでございます。

○小堤委員 今後ともご支援・ご協力のほど、よろしくお願いします。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○新井委員 市民委員の新井です。

資料1の変更点については、特に問題ありません。

感想になるのですが、資料3、カラーでとてもきれいな感じで、表紙なんかはとてもいいなと思うのですが、例えば8ページとか9ページ、いろいろな色が使われているのですが、私は色によって識別がしにくい場合があるので色に対してストレスがちょっとあります。意味のある色遣いというのは一生懸命見るのですが、あまり意味が感じられないような色の変化というのはちょっと疲れるなという感想です。

○事務局（都市計画課） 具体的に教えていただくと次の改定にもつながりますので、このタイトルの部分の色ということでよろしいでしょうか。

○新井委員 タイトルとか、あとはポイントを四角で囲っているページなんかもあると思います。例えば77ページ、微妙に色分けをさせていただいているのですが、黒い線でいいのかなといった感じがしているのですが、そんなところが結構あるなという感じがしました。

もちろん、グラフで色分けとか、地域で色分けというのは必要なことだったらそれ

はそれでいいのかなと思いますけれども、意味づけがないようだったら普通の色にしてほしいと感じました。

○事務局（都市計画課） 貴重なご意見ありがとうございます。次回以降の参考とさせていただきます。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○古山委員 シェアサイクルについて書かれていると思うのですが、その利用率はどこかに書いてありますか。

○事務局（都市計画課） シェアサイクルの利用率については、この交通計画の中では細かな数字というのは出ていないのですが、同じくサイクルプランという同時並行で改定させていただいているところでは、自転車の利用といったことを書かせていただいています。シェアサイクルについては、今実証実験という形でやっているのですが、市内の中では目標値にも定めさせていただきましたが、借りたり返したりするポートという場所が130か所ぐらいになっていまして、止める箇所でいくと昨年度比で1.2~1.3倍ぐらいになっています。利用者数についても昨年度比でいくと1.8倍ぐらいに伸びてきている。毎月2万回を超える利用者にご利用いただいているような形になっています。

この計画の中ではシェアサイクルの細かい部分の記載はございませんけれども、そのような状況ではございます。

○古山委員 分かりました。ありがとうございます。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○大沢副会長 基本方針編の23ページの国土強靱化計画についてです。その一番下に「新たな災害レッドゾーンの指定の考え方」というのがあって、凡例が分かりづらいと感じます。

法改正後で、都市機能誘導区域で災害レッドゾーンのほうが白くなっているのですが、ここの白いところは新たに建築ができないようになったのかどうかというところで、ここはいろいろ解釈が出てしまうとよろしくないかと思います。この緑の部分には建築が駄目なのか、いいのか。ここが分かりませんでした。

このレッドゾーンの考え方は、あまりこの計画に影響がなければ、どちらかというところと立地適正化計画の土地利用規制のほうに影響しているかなと思いましたので、関係

がなければ抜いてしまったほうがいいのかと思いました。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。おっしゃるとおり、この考え方を今回のこの都市交通計画の改定に活かしたかどうかと言われると、これは特に関係ない部分になります。

今回、この計画の紹介という形で載せさせていただいている部分ではありますが、関係はございませんので、こちらは削除させていただくような形で考えていきたいと思えます。

○岡村会長 ほかにどうでしょうか。

○八山氏（宮原委員代理） 小田急電鉄の八山でございます。

資料3の72ページの一番下の行で、「公共交通のサービス等における持続可能な交通体系の構築を目指します」というパブリックコメントを踏まえてこのような記載を載せていらっしゃるというところ、理解してございます。

この持続可能な交通体系の構築を受けて、78ページ以降の基本方針というところはどこにひもづいているかの確認になるのですが、私が資料を拝見している中では基本方針2というのが特に持続可能な交通体系の構築に基づく基本方針かなと理解しているのですが、このような認識でよろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課） 「持続可能な」というところの紐づけの部分で、基本方針2は、日々の移動が持続可能な交通によって支えられるという視点で、まさにそのとおりかなと思います。

ただ、持続可能な交通を生み出すためには、やはり皆さんの外出を促進するという視点も必要だなと考えておまして、今後、基本方針2だけではなくて基本方針1もセットで考えていくというふうに我々は考えているところでございます。

○八山氏（宮原委員代理） 分かりました。ありがとうございます。

関連してもう1問、ご質問になるのですが、公共交通の移動の需要を喚起していくみたいなどころの中で、閑散時間帯への需要喚起や、後に出ているピークシフトするみたいなところをセットで考える必要があるというところですが、例えば昼間に需要喚起をどれだけできたのかといったところに関しては今後どのように進捗管理をするのか、行動がどう変わったのかといったところに関してフォローアップしていく考え方などがあれば少しお聞きできますでしょうか。

○事務局（都市計画課） 今回設定する指標、例えば基本方針編の111ページの中で言

いますと、おっしゃるような昼間にピークがシフトしたかというところまで言えるかどうかという部分はわかりませんが、例えば1-1の「週3回以上外出した人の割合」というところは基本方針1の外出促進の効果を見るための指標として設定したもので、特に高齢者は外出を促進できると、まさに通勤・通学以外の昼間の交通量を増やすことができるものと考えておりますので、この辺は一つの指標かなと考えております。

そのほか、バスで週1回以上出かける人の割合ですとか、自転車というところも設定しておりますので、その辺で外出ができていないか、公共交通利用ができていないかというあたりを見ていきたいと考えているところでございます。

○八山氏（宮原委員代理） 分かりました。ありがとうございます。そのあたり、ピークシフトできるかみたいなのが持続可能性に大きく影響するかなと思っておりますので、そのあたりの進捗に関しても我々としても注視していきたいと思っております。

○岡村会長 ほかにいかがでしょうか。

○新井委員 言葉尻だけなのですが、資料3の9ページの下の方、「脱炭素の動きへの変化」云々というところですか。

そこで書かれている下の3行で「また、大地震や津波の危険性だけでなく、近年では自然災害の激甚化」云々とあるのですが、大地震とか津波も自然災害みたいな感じなので、言葉が重複しているような感じがしました。「大地震や津波などの自然災害の」とかにすればいいのかなと感じたので。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。こちらにつきましては、自然災害といたるところでゲリラ豪雨などを考えていたのですが、文言についてはきちんと整理するようにさせていただきます。

○岡村会長 多分趣旨としては、気象に起因する災害という感じでしょうかね。洪水といますか。そういう御趣旨ということであれば修正が望ましいと思えました。

ほかにどうでしょう。

ここは色々出てきそうではあるのですが、今のような御指摘も一つ一つ見ていくと、もちろんあるような気はするのですが、大きなところでは概ね出たのかなと思っております。

今のようなことをお気づきになったような場合に、例えば何日か以内に事務局にお伝えいただいたら修正を受けることができますでしょうか。

○事務局（都市計画課） もし何かございましたら、今週一杯ぐらいで頂けると、反映できるかなと思います。

○岡村会長 そうしますと、今のところでは一旦ご意見が出たようですが、小さいことでも結構ですけれども、何かお気づきのところがございますか。

そうしますと、こちらについては概ね議論終了ということで、この案を決するというところで皆様、よろしいでしょうか。

この基本方針編と実施計画編の案、及びこの修正につきまして、皆様からご了解いただいたということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

「3 議題」はこれで以上になります。

●その他

○岡村会長 4番の「その他」ということで、何か皆様からご発言があれば受けて、その後は事務局に返そうと思います。

○山本委員 タクシー会社の立場としてですが、今のところ、おかげさまでご心配いただいておりますタクシー乗務員がかなり増えてきております。ハローワークからもご協力いただきまして、面接会などもやらせていただいております。今現在、二種免許を取るために、自動車学校の申込みが5月先まで取れないような状態になっておりますので、徐々に人数が増えてきております。

ライドシェアについても4月から始まるという話も出ておりますけれども、藤沢の場合は現在13社14営業所ありますので、一つの会社がいっぱいでも、ほかの会社に声をかければ車がつかりやすいような状態になってきておりますので、これから先、期待できるかなと思いますので、まずはここでご報告させていただきます。

○岡村会長 どうもありがとうございます。

その他、皆様からご発言はございますか。よろしいですか。

そうしましたら、事務局で進行・ご説明等をお願いいたします。

○事務局（都市計画課） 事務局から、今後の会議についてご案内をさせていただきます。資料5をご覧ください。

計画の改定につきましては、今回の会議で終了となりますが、本会議につきましては、毎年実施する交通に関する市民意識調査の結果報告など「都市交通計画」における進行管理を行ってまいります。また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会として、地域の交通に関する課題等を地域公共交通に関わる多様な主体が横断的に協議していく場となります。

次回は、5月から6月ごろを予定しておりますが、現在のところ、議題は未定でございます。各事業者で、会議でとりあげたいこと等がございましたら、ぜひご相談いただければと思います。

また、次回会議では、印刷した「藤沢市都市交通計画」を委員の皆様にお渡ししたいと思っております。

会議の日程等はあらためてご案内させていただきますのでよろしくお願いたします。

●閉会挨拶（計画建築部長）

●午前11時 閉会