

(案)

(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

本市は、交通に関する基本的な指針として「藤沢市交通マスタープラン」を2014年(平成26年)に策定し、その実施計画として「藤沢市交通アクションプラン」を2015年(平成27年)に策定して、交通施策を進めてきました。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、新たに「藤沢市都市交通計画」として策定作業を進めています。

このたび、同計画の素案をとりまとめ、素案に関するパブリックコメントなどを行い、様々な意見をいただきました。

いただいた貴重な意見などについては、本計画に一部反映するとともに、パブリックコメント等の実施結果として公表します。

公表にあたっては、皆様方からいただきました意見を要約、類型化し、本市の考え方を付して公表を行います。また、個別での回答は行っていませんので、ご了承ください。

1. パブリックコメントについて

(1) 募集期間

2023年(令和5年)12月7日から2024年(令和6年)1月5日まで

(2) 意見等を提出できる方

「市内在住・在勤・在学の方」、「市内に事業所等を有する方」及び「その他利害関係者」

(3) 意見等の募集方法

次の①、②の方法にて、資料を閲覧し、郵送・FAXまたは持参にて提出するか、市のホームページの「パブリックコメント」から電子提出

- ① 都市計画課、市役所総合案内、市政情報コーナー、各市民センター及び公民館
- ② 藤沢市のホームページ

2. その他

① 市民説明会

- | | | | |
|------|-----------|----------------------|--------|
| 第1回目 | 遠藤市民センター | 2023年(令和5年)12月12日(火) | 19:00~ |
| 第2回目 | 市役所本庁舎 | 2023年(令和5年)12月16日(土) | 10:00~ |
| 第3回目 | 湘南台市民センター | 2023年(令和5年)12月21日(木) | 19:00~ |

- ② 第6回藤沢市交通政策推進会議 2023年(令和5年)11月22日(水)
など

| パブリックコメント等の実施結果 | | |
|-----------------|--|----------|
| ○ パブリックコメント | | 27 件（3名） |
| ○ その他 | | 20 件 |
| 合計 | | 47 件 |

◆意見分類

| 「意見分類」の説明 | 件数 | 構成割合 |
|---------------------------------------|------|-------|
| 1 全体に関する意見 | 3 件 | 6.4% |
| 2 基本方針編全体に対する意見 | | |
| 3 基本方針編「第1章 はじめに」に対する意見 | 3 件 | 6.4% |
| 4 基本方針編「第2章 藤沢市をとりまく状況」に対する意見 | 9 件 | 19.1% |
| 5 基本方針編「第3章 交通課題」に対する意見 | 2 件 | 4.3% |
| 6 基本方針編「第4章 目指す将来交通像と基本方針」に対する意見 | 8 件 | 17.0% |
| 7 基本方針編「第5章 地域別の取組方針」に対する意見 | 5 件 | 10.6% |
| 8 基本方針編「第6章 進行管理・推進体制」に対する意見 | 3 件 | 6.4% |
| 9 実施計画編全体に対する意見 | 1 件 | 2.1% |
| 10 実施計画編「第1章 はじめに」に対する意見 | | |
| 11 実施計画編「第2章 将来交通像の実現に向け展開する施策」に対する意見 | 12 件 | 25.5% |
| 12 実施計画編「第3章 推進方策・評価指標」に対する意見 | 1 件 | 2.1% |
| 13 その他の意見 | | |
| 合 計 | 47 件 | 100% |

◆反映状況

| 「反映状況※」の説明 | 件数 | 構成割合 |
|------------------------|------|-------|
| ① 意見の趣旨を踏まえ、計画に反映しました。 | 16 件 | 32.7% |
| ② すでに計画に位置付けてあります。 | 4 件 | 8.2% |
| ③ 今後の取組の参考にします。 | 10 件 | 20.4% |
| ④ 計画への反映は困難です。 | 12 件 | 24.5% |
| ⑤ その他 | 7 件 | 14.3% |
| 合 計 | 49 件 | 100% |

※ 「反映状況」が複数である意見があることから「意見分類」とは件数が異なります。

「（仮称）藤沢市都市交通計画（素案）」に対する意見要旨と藤沢市の考え方

1. 全体に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 反映 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|-----|---|----|--|
| 1 | その他 | 計画の中で、高齢者の位置づけを、「交通手段等を利用可能な高齢者」のように、より明確にした方がよい。 | ③ | 「基本方針編」P.78「【基本方針1】」「取組方針1-1 余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化」に記載のとおり、「自家用車に過度に依拠せずに誰もが移動しやすい公共交通」という観点がある中、高齢者の一部を排除することは困難です。 |
| 2 | その他 | 藤沢市独自の取組として、ナンバープレートの番号で駐車料金を変えるシステムの検討や、後期高齢者が公民館や商店街に行くバスは無料にするなどをアピールできるとよい。 | ⑤ | ご提案の施策をそのまま位置づけることは現時点ではできませんが、計画に位置付けた基本方針を実現していくための施策として、今後検討を行っていくとともに、その結果として本市独自の取組が実現する可能性はあります。 |
| 3 | その他 | 図表タイトルの位置は図表の上にするべき。 | ④ | 図のタイトルは図の下、表のタイトルは表の上というルールは、「JISX4051（日本語文章の組版方法）」に従い表記しており、反映は困難です。 |

3. 基本方針編「第1章 はじめに」に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 反映 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|---|----|---|
| 4 | パブコメ | 「策定の背景・目的」として手続き的・説明的な定義付けがなされているが、市としての理念的動機付けが見当たらない。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いかがか。 | ① | 本市が都市交通関連の計画を策定する動機について記載が不足していることから、「基本方針編」P.2の「策定の背景」に次の内容を追加します。 「地方公共団体は、交通に関する施策について基本理念等を掲げた「交通政策基本法」に基づく交通政策基本計画（国土交通省）を踏まえ、同計画に規定された責務を果たすべく、交通に関する施策を、まちづくり等の観点を加えながら、総合的かつ計画的に実施することが求められています。」 また、「基本方針編」P.72の「将来交通像」に次の内容を追加します。 「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ため、第2章の「藤沢市をとりまく状況」や、第3章の「交通課題」を踏まえて、次の将来交通像を設定します。」 |
| 5 | その他 | 「基本方針編」、「実施計画編」いずれにも計画の区域が明記されておらず、計画の区域を明確にした方がよい。 | ① | 計画の区域について、記載が不足していることから、「基本方針編」P.4「第1章はじめに」「2. 計画の位置付け」に次の内容を追加します。 「2-2 計画の区域 本計画で対象とする区域は、藤沢市全域とします。」 |
| 6 | その他 | 「2. 計画の位置付け」の書き出しで、「国が策定を促す計画」3つと、藤沢市の計画2つが出てくるが、言葉で理解するのは大変なものと、それらの計画の関連は、次のページでわかるので、もう少し簡易な表現でよい。 | ④ | 「藤沢市都市交通計画とは」を説明するにあたり、国が策定を促す計画の位置づけは必要であることから、計画への反映は困難です。 |

4. 基本方針編「第2章 藤沢市をとりまく状況」に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 反映 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|--|----|--|
| 7 | パブコメ | 江ノ電はLRTの定義からは外れるが、LRTに近い姿だといわれており、全国的な連携の場としてLRT都市サミットなどへの参加を検討すべき。 | ③ | 現時点では同サミットなどへの参加は予定していませんが、今後の取組の参考とさせていただきます。 |
| 8 | パブコメ | 公共交通を取り巻く環境は急速に変化しており、それに対応するように公共交通への考え方も変わりつつある。地域社会の成立に必要な公共交通は民間に任せきりにせず、地方自治体が責任をもって関与しているという具体例として、公設型上下分離方式が採用されている芳賀・宇都宮LRT等をコラムで紹介してみてもどうか。 | ④ | 芳賀・宇都宮LRTについては、公設型上下分離方式として取り組まれています。しかしながら、現在、本市には公設型上下分離方式による具体的な整備予定はないことから、公設型上下分離方式の事例として紹介する必要性は少なく、その視点からの計画への反映は困難です。 |
| 9 | パブコメ | 「コンパクト(シティ)・プラス・ネットワーク」についての解説は、宇都宮市や富山市などが具体的にどのような制度を活用したのかも参照できるとよい。 | ④ | 宇都宮市や富山市のように、LRTを整備して「コンパクト(シティ)・プラス・ネットワーク」を構築する考えは現在本市にはないことから、計画への反映は困難です。 |
| 10 | パブコメ | コロナ禍中は落ち着いていたオーバーツーリズム・観光公害が再び顕在化しつつあり、江ノ電のダイヤ減便など、地域社会に悪影響が出始めていることをより強く意識すべき。この観光公害の要因の一つが、日帰り観光客が多いことで、周遊・回遊環境の整備に加えて交通アクセスのよい宿泊施設の充実にも取り組む必要がある。 | ① | オーバーツーリズムにつきましては、「基本方針編」P.108の「第5章 地域別の取組方針」「片瀬・江の島都市拠点」における取組方針に位置付けています。 |
| 11 | パブコメ | 市南部の駅は駅勢圏が小さいことに加え、周辺に駐輪場がないため徒歩でのアクセスがメインになっている。各駅に駐輪場が整備されれば交通ハブとして、より機能的になると思う。 | ③ | ご指摘の内容につきましては、本計画の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」で進める施策の参考とさせていただきます。 |
| 12 | パブコメ | 「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る。全国的にも路線バスの減便が相次いでいる事実にも触れておいたほうが良いのではないか。 | ① | 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」、P.65の「日常生活における交通課題」の【交通課題】に、次の内容を追加します。 「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。」 |

| No. | 種別 | 意見要旨 | 現状 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|---|----|--|
| 13 | パブコメ | 「交通に関する市民意識調査」からもわかるように、市民の多くは公共交通を重視しており、より積極的に公共交通の整備を進めることが可能なのではないかと考える。 | ③ | 市民のニーズに応えるためにも、自家用車に依拠しなくても誰もが移動できる交通環境の整備を進めます。 |
| 14 | パブコメ | 「公共交通サービス圏」について、バスでのサービス水準で1本/hというのは基準が低すぎるように思う。せめて3本/h以上のバス停とそれ未満とで区別すべきではないか。また、コンパクトシティ化を考慮すると、いたずらに公共交通のカバー範囲を増やすことは得策とは思えない。居住誘導を図るには、公共交通のサービスレベルにメリハリを付けるべきだと考える。 | ⑤ | 「公共交通サービス圏」は、国等における基準がなく、2014年（平成26年）に策定した「藤沢市交通マスタープラン」において、1本/hを閾値として設定しており、今回の計画においても、現計画の基準を踏襲し作成したものです。バスのサービス水準が「1本/hあればよい」と設定しているものではなく、既存のサービス水準を図示したものです。 市街化区域は、概ね人口集中地区（DID）となっており、この人口密度を維持するためにも、鉄道駅周辺へのアクセス性を確保するためバス交通の広範なサービス水準の充実が、重要であると考えます。 |
| 15 | パブコメ | 産業の視点が希薄。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ではないかと考える。 | ① | 「産業」によって多くの人を訪れる視点を加えるため、「基本方針編」P.41「(6)産業」に次の内容を追加します。 「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。」 また、同様に「観光」によって多くの人を訪れる視点を加えるため、「基本方針編」P.42「(7)観光」には次の内容を追加します。 「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。」 |

5. 基本方針編「第3章 交通課題」に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 現状 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|-----|---|----|--|
| 16 | その他 | 「環境における交通課題」の「輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）」のグラフに航空が含まれるが、藤沢市の交通を考えたときに違和感がある。また、バスや鉄道も、定員乗車を想定していると思うが、このデータを使うのであれば、「定員乗車」の但し書きがあった方がよい。 | ④ | 「輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）」のグラフは、国土交通省の資料を引用しており、「航空」についても、同資料に記載されているものです。また、引用した資料には、定員乗車であることは記載されていません。 |
| 17 | その他 | 「日常生活における交通課題（素案 P.64）」の【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。 | ① | 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」、P.65の「日常生活における交通課題」の【交通課題】に、次の内容を追加します。 「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。」 |

6. 基本方針編「第4章 目指す将来交通像と基本方針」に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 反映状況 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|---|------|---|
| 18 | パブコメ | 第4章では将来像と基本方針が示され、第5章では地域別の取組方針が示されているが、その中間の橋渡しするような交通軸単位での取組方針が欠けているように見える。その結果、市全体にわたる観念的な方針から地域ごとの個別具体的な方針へと、議論が急に矮小化したような印象を受けた。せっきく3地域に類型化しているのだから、3地域における中域的な方針を設定してはどうか。 | ④ | 市全体の基本方針を第4章に整理し、第5章は、地域別に細かく分析したときに見えてくる取組方針をまとめています。 地域別の取組方針においては、地区への鉄道駅の有無、交通空白地の状況などの交通特性によって特性の近い地域を類型化したところ6地域となったもので、地域ごとの分析を実施し、そのエビデンスに基づき地域ごとの取組方針を掲出するという流れとしています。 したがって、「A」から「C」の分類については、単に「鉄道駅を有する」「BRTが走行する」「公共交通が少ない」という特徴のみで分類したもので、取組方針を持たせるものとは考えていません。 |
| 19 | パブコメ | 辻堂～SFCの新南北軸線を走るツインライナーはBRTとは名ばかりの、実質的には地域内交通に毛が生えた程度のもになってしまっている。これをBRTたらしめるためには、通常の各停バスとはダイヤやルートを区別して役割分担をする必要がある。例えば、各停バスの系統をフィーダーバスとして、BRTバス停を中心に運行する体系に再編することや、土休日も含めて十分な本数のツインライナー急行を運行することがBRTの理想的な在り方だと思う。 | ⑤ | 新南北軸線を走るBRTは、バスが優先的に通行できるように信号制御を行うPTPSを導入し、急行運転を行っています。 また、辻堂～SFCにおけるBRTの機能強化に向け、BRTのバス停と自宅を結ぶ、交通モードが充実することにより、BRTの利便性の向上を図ります。 加えて、BRTの主要なバス停に様々な交通モードの接続・乗り換え拠点であるモビリティ・ハブとして機能強化を行う施策を位置付けています。 |
| 20 | パブコメ | 湘南ライフタウンの人口密度維持や住民の若返りの必要性などを考慮すると、BRTに固執せず、より輸送力を確保できるLRTやモノレールの導入も、柔軟に検討していく必要があると思う。 | ② | 新南北軸線の交通につきましては、「実施計画編」P.15の「2-2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化」の「施策」で「・(仮)新南北軸線の交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討」と記載しており、移動ニーズや将来的な需要を踏まえて検討する必要があると考えており、意見につきましては参考とさせていただきます。 |
| 21 | その他 | 「1-1 将来交通像」の説明で、「持続可能な交通」とあるが、交通像として目指す「持続可能」の意味について、素案P.70の枠の中で、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。 | ① | 「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」P.72「1-1 将来交通像」の説明の一部を次のとおり修正します。 ㊦「市民の日常生活における移動を支える持続可能な交通体系の実現を目指します。」 ↓ ㊧「市民の日常生活における移動を支え、 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。」 |

| No. | 種別 | 意見要旨 | 反映状況 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|---|------|---|
| 22 | パブコメ | 市として地域間にどのような人流をつくっていきたいかというビジョンが明確になっていない。6地域ごとに役割分担があるはずで、その役割分担をよりはっきりさせて集約し、地域の拠点間を公共交通で結ぶことがコンパクトシティ・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取れているかどうかはわかりにくい。 | ① | 「藤沢市立地適正化計画」との関係性を明確にするため、 <u>新たに「基本方針編」P.76に「1-5 公共交通等の方針」のページを設けます。</u> その中で、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します。 |
| 23 | その他 | 最寄り駅まで15分圏については、客観情報としての図(素案P.77)はあるものの、その意味付けや意義の説明がないので、やや唐突に見えてしまう懸念がある。コンセプトとしてより明快にしておくことが重要と考える。「自宅から15分で電車に乗れる」ということにとどまらず、生活拠点としての駅周辺に自家用車以外の手段で15分以内に行けること、それによって自家用車に依拠しない生活が可能になり、また、実現すること、それが本計画の各基本方針を実現するのに意義があることなどを記述することが考えられる。 | ① | 最寄り駅まで15分圏の意義について記載が不足していたことから、本市の「公共交通等の方針」として「基本方針編」のP.76にも同様の図を掲載し、その説明を追加しました。その説明の中に、15分圏の意義について次のとおり記載します。 <u>「また、鉄道駅は鉄道の乗り降りを行う施設であることにとどまらず、買い物や通院等、日々の暮らしを支える地区拠点でもあります。その最寄り駅まで、自家用車以外の交通手段により15分以内でアクセスできることは、将来交通像で謳う自家用車に依拠しない交通体系の実現につながるとともに、中心市街地である藤沢駅まで30分圏域の維持・強化、ひいては東京都心や横浜など広域的なアクセスにも寄与するものです。最寄り駅まで15分圏の維持・強化に向けて、最寄り駅までのネットワークについては、徒歩、自転車、バス等を基本としますが、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します。」</u> |
| 24 | その他 | 「基本方針」は、受け手側のわかりやすさなどの点で、なるべく絞っていくことがよいと思う。(例えば、取組方針1-1と取組方針1-2をあわせて一つの方針とするなど) | ④ | 取組方針には、それぞれねらいがあることから、それらをあわせて一つの方針にすることは困難です。 |
| 25 | その他 | 「取組方針1-2 健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実」とあるが、「繋がる」よりは「支える」の方がよいのではないか。 | ① | ご指摘のとおり表現が強かったことから、「基本方針編」P.78にある文言を修正します。 ㊦「健康寿命の延伸に <u>繋がる</u> …」 ↓ ㊧「健康寿命の延伸を <u>支える</u> …」 |

7. 基本方針編「第5章 地域別の取組方針」に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 反映状況 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|--|--------|---|
| 26 | パブコメ | 「A-1地域」で、辻堂の南側から鶴沼エリア西部にかけて、人口密度が高いにも関わらず公共交通がカバーできていない地域が生じている。このエリアは狭い道路が多く、一般的な大型路線バスが乗り入れるのは難しい。また、主要道路の拡幅をしても、それがかえってマイカー利用をあおり交通量が増えて周辺に危険な路地を増やしてしまうだろう。そのため、この地域には小規模な鉄軌道交通（LRTなど）や、専用レーンを走行するBRT等の導入が望まれる。辻堂や片瀬・江の島と接続できれば、テラスモールや辻堂海岸へ観光客を周遊させる効果も見込めるのではないのでしょうか。 | ② ③ | 「A-1地域」の一部に、公共交通がカバーできていない地域が存在していることは認識しています。そのような地域では「基本方針1」「取組方針1-2」における、「ラストワンマイルの交通手段の充実」や、「基本方針2」「取組方針2-1」における「最寄り駅まで15分圏域の維持・強化」の中で、施策を実施していくことを記載しております。 その具体的な手法につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。 |
| 27 | パブコメ | 「B-2地域」において、新駅へのアクセス手段や地域内の移動手段の拡充は、既存の路線バスの再編が伴わなければ効率的なものにはならない。具体的には湘南台駅を中心とした長距離路線から、新駅を中心とするフィーダーバスのような路線へと細分化することになるだろう。 | ② | 「実施計画編」「第2章 将来交通像の実現に向け展開する施策」「2-2 基本方針2に紐づく施策」の中で、「④最寄り駅まで15分圏域の維持・強化」における「展開する主な施策」の中で「新駅を中心とした公共交通ネットワークの再編に向けた検討・協議・調整を進めます。」と記載しています。 |
| 28 | パブコメ | 「C地域」は、鉄道・BRT空白地帯で、それゆえに人口も最も希薄であり、市の独力でここにBRTを整備することは費用対効果の面から難しいと思われる。しかし、隣接する自治体を見ると、西側には倉見への新幹線駅招致を進めている寒川町や、吉岡工業団地とその先の住宅地が広がる綾瀬市があり、市境を超えた協力することで、御所見地区に中量輸送機関を導入することができるのではないかと。 | ⑤ | 「健康と文化の森都市拠点」以西は、「C地域」を通る広域連携軸として、現在のところいずみ野線延伸を目指しています。C地域への駅設置の有無については未定ですが、現在、本市、寒川町、県、相模鉄道、慶應義塾大学等で構成された「いずみ野線延伸検討協議会」の中で市境を超えて検討を行っているところです。 |

| No. | 種別 | 意見要旨 | 反映状況 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|--|------|--|
| 29 | パブコメ | 「健康と文化の森都市拠点」は、慶應SFCを中心とした拠点形成が計画されているが、現状の商業的中心は南大山バス停近くのイトーヨーカドー湘南台店周辺である。既存の人流との整合性の確保や賑わいの活用も検討すべきである。 | ⑤ | 「健康と文化の森都市拠点」は慶應大学SFC付近の拠点を形成するもので、いずみ野線延伸計画ではB駅の設置を考慮しており、イトーヨーカドー湘南台店周辺は、同延伸計画でA駅の設置を検討しています。既存の人流との整合性の確保としてはBRTの停留所（南大山）を設けています。 |
| 30 | その他 | 「片瀬・江の島都市拠点」のページがふさわしいのかわからないが、自然災害の対策の重点地域でもあるとの認識を追加してはどうか。 | ④ | 「片瀬・江の島都市拠点」の記載については、「広域海洋リゾート・レクリエーション拠点」として、主に観光交流機能と日常の住民の暮らしの共存について記載したものです。同地域を自然災害対策の重点地域とすることにつきましては、津波を想定してのものと思われませんが、交通施策として記載することは困難です。 |

8. 基本方針編「第6章 進行管理・推進体制」に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 反映状況 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|-----|---|------|--|
| 31 | その他 | 難しいとは思いますが、バスに関する指標があった方が望ましいと思う。 | ① | ご指摘のとおりバスに関する指標を設けていなかったことから、公共交通のサービス圏域のうち、「 <u>バスを週1回以上利用する人の割合</u> 」を新たな指標（アウトカム指標）に設定し、「基本方針編」P.111「(3)評価指標」、「実施計画編」P.41「3. 評価指標」に追加します。 |
| 32 | その他 | 評価指標のアウトカム指標の中には、市民のニーズとは関係なさそうなものもあり、基本方針1・2・3の評価指標は、3つ合わせて交通満足度日本一とか、交通満足度神奈川一とか問うてもよいのではと思う。 | ④ | アウトカム指標の設定は、各基本方針に沿った指標を設定することで、どの基本方針がどの程度進捗したか進行管理上数値の推移を計測していく必要があることから、方針ごとに指標を設定しています。 |
| 33 | その他 | 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。 | ① | ご意見を踏まえ、 <u>指標の目標値のうち、数値化できるものについては数値化します。</u> （「基本方針編」P.111、「実施計画編」P.41・42参照） |

9. 実施計画編全体に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 現状 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|---|----|--|
| 34 | パブコメ | 「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。 | ① | 「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、地区ごとの記載は行っていませんでした。 <u>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」～「C」までの6地域、もしくは都市拠点名を記載します。</u> |

1 1. 実施計画編「第2章 将来交通像の実現に向け展開する施策」に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 現状 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|---|----|---|
| 35 | その他 | 素案 P.9 に「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の主要なバス停を対象に・・・」とあるが、超高齢化とBRTは関係ないと思う。 | ① | ご指摘を踏まえて、「実施計画編」P.10の文言を次のとおり修正します。 ④ 「短・中期的には、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…」 ↓ ⑤ 「 <u>短・中期的には、湘南大庭地区において、辻堂駅と…</u> 」 |
| 36 | パブコメ | 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。デジタル技術の活用も大切だが、公共交通の運行本数の維持・増加が重要だと考える。 | ① | 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います。意見を受けて、「実施計画編」のP.10「重点施策①-ii ICT（情報通信技術）など新技术を活用した交通環境の整備促進」において、次の内容を追加します。 <u>「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。」</u> |
| 37 | その他 | 素案 P.9 に空飛ぶクルマの記載があるが、藤沢の空を車が飛ぶニーズはないと思うので記載は削除した方がよいと思う。移動距離とその手段との望ましい関係があるが、空を飛ぶのはもっと長距離移動だと思う。また、2トン近い車体を浮かせておくのでCO ₂ もそれなりに排出されるので導入の促進は不要だと思う。 | ④ | 計画の目標年次である2040年（令和22年）までの間、技術の進歩により、「空飛ぶクルマ」など新しい技術が発展する可能性があることから、「実用化された際には」という条件を付して記載しているものです。 |
| 38 | その他 | 実施期間については、長期（令和16年度～）となっているが、～の位置が前後しているように思う。また、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。 | ① | 「実施計画編」の重点施策の実施期間における「令和16年度～」の表記は「令和16年度以降」という意味で用いています。なお、「年度」の表記につきましては、ご指摘の点を踏まえ、 <u>西暦と元号の併記に変更します。</u> |

| No. | 種別 | 意見要旨 | 現状 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|---|----|---|
| 39 | その他 | 【展開する主な施策】のP. 20に「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ための取組」の追加を検討してほしい。 | ① | 意見を受け、「実施計画編」P. 20「④—iii 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化」に、次の文章を追加します。 「 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。 」 |
| 40 | パブコメ | いずみ野線延伸にあたり利用者の確保が大切ということなら、延伸予定地の開発も重要だが、東海道線利用者をいずみ野線へ移転させる方策も同時に考えるべき。例えば、相鉄へ働きかけて、大手町方面や霞が関方面へ利用しやすいダイヤ編成としたり、相鉄へ乗り継ぐ定期券代を助成したりといった方策は採れないのか。 | ③ | いずみ野線延伸につきましては、本市のみならず、神奈川県、寒川町、平塚市、相模鉄道、慶應義塾大学等と協働で検討を進めています。意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。 |
| 41 | パブコメ | いずみ野線延伸のA駅周辺の開発について、近くにあるイトーヨーカドーはこの地域の中核的な商業施設であり求心力が比較的高い。A駅にもバス拠点を設け、地域内からのフィーダー路線を設定することはできないか。また、桐原工業団地へA駅から通勤できないか。既存の市街地と新駅を上手く結び付ければ、費用対効果の高い開発が可能となると思う。 | ③ | A駅の交通結節機能につきましては、鉄道延伸が見えてきた段階で、検討が進むものと考えています。意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。 |
| 42 | パブコメ | 交通ネットワークの強化とあるが、江ノ電の減便など、現実にはネットワークが弱体化している。鉄道施設への投資は、一義的にはそれを保有する鉄道各社の責任であるが、鉄道の地域交通へ果たす役割の大きさや、必要とされる投資の規模の大きさを考慮すると、市も主体的に鉄道設備の改善に関与していくべきだろう。 | ③ | 本市としても、鉄道施設への投資の一部として、これまでもエレベーター設置等への補助を実施しており、今後も本市にとっての交通結節点強化や、安全性向上などに資する鉄道設備に対しては、鉄道事業者と協働で進めていくべきだと考えており、今後の取組の参考とさせていただきます。 |
| 43 | パブコメ | 素案P. 23 記載の3・4・7 亀井野二本松線の国道467号との交差部分を早期着手してほしい。 | ③ | 個別の路線に対する整備につきましては、今後の参考とさせていただきます。 |

| No. | 種別 | 意見要旨 | 現状 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|------|---|--------|--|
| 44 | パブコメ | 素案P.36に「安全な交通環境の整備」として、ホームドアの整備だけが示されていますが、踏切の安全対策はどうなっているのか。辻堂～藤沢間の歩行者用踏切は、複々線の東海道線を横断しなければならず、度々踏切の安全確認や事故が発生している。また、江ノ電には勝手踏切が多数あり、その安全確保も課題である。 | ① ② | 踏切の安全対策につきましては、「実施計画編」P.23「⑥道路環境の改善」における「展開する主な施策」、「＜取組内容＞」に、「踏切道改良促進法に位置付けられた「法指定箇所」の改善を図ります」と記載しています。 ご指摘の踏切道の安全対策につきましては、今後の法指定の状況もありますが、参考とさせていただきます。 |
| 45 | パブコメ | 江ノ電には江ノ島～腰越の併用区間があるが、ここも乗用車の混雑や交通の交錯で安全性・定時運行が妨げられている。併用区間への自家用車の乗り入れ制限といった対策はできないのか。 | ④ | 江ノ電の江ノ島～腰越間の併用軌道における自家用車の乗り入れ制限につきましては、迂回する道路の混雑も激しく、ほかに道路がないこと、また、当該道路を生活道路として活用している方がいることなどから、困難だと考えています。 |
| 46 | パブコメ | 藤沢の道路網は弱く、藤沢駅、辻堂駅周辺の道路混雑が特にひどい。「主要幹線道路の整備促進」とあるが、県道ということで県に任せていたら、いつになっても道路が開通することはない。利用者の多い、駅前、市街地の道路状況の改善を市が主体となって整備を進めてほしい。 | ⑤ | 県道の整備についても、市として地元の調整や、各種手続きなどは、県と協働で進めています。今後も市として重要な路線については、県と協力して進めていきます。 |

12. 実施計画編「第3章 推進方策・評価指標」に対する意見

| No. | 種別 | 意見要旨 | 現状 | 意見に対する藤沢市の考え方 |
|-----|-----|---|----|---|
| 47 | その他 | アウトプット指標の「鉄道駅数」には違和感がある。駅数は、民間経営上の判断に基づくが、「市」の行政計画に目標として書けるのか疑問。すでに新設が事業計画にあり、国・県・市の行政と合意できているのであれば別であるが。 | ⑤ | 想定している駅は、JR東海道本線の「村岡新駅」、いずみ野線延伸により想定される「A駅」、「B駅」の3駅です。「村岡新駅」の取組に向けては、すでに新駅設置に向け具体的に動き始めており、いずみ野線延伸につきましては、国の交通政策審議会から「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年（平成28年）4月20日）が示され、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、「いずみ野線の延伸（湘南台から倉見）」が位置付けられているほか、延伸の検討につきましても、本市のみならず、神奈川県、寒川町、慶應義塾大学、相模鉄道等で構成された検討協議会において進めているところです。 |