

平成25年度

第3回神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査及び都市・地域総合交通戦略策定協議会  
議事録

日 時 平成26年3月27日(木) 午前10時から午前11時05分

場 所 小田原合同庁舎 2階 2D・E会議室

案 件

(1) 協議事項

ア これまでの検討経過について

イ 県西部都市圏交通マスタープラン(案)について

ウ 都市・地域総合交通戦略(案)について

エ 今後のスケジュールについて

(2) その他

出席委員

学識経験者

岡村敏之、小根山裕之

国土交通省

森勝彦(代理:松實崇博)、榎本考暁(代理:加藤幸生)

神奈川県

寶珠山正和(代理:坂口勝利)、相原久彦、青木崇、三浦雅彦、小林純一

神奈川県警察

伊藤正道(代理:藤田俊一)

県西部2市8町

内藤日出男、石川昇一(代理:磯崎一美)、加藤幸一郎、井上仲治、田代浩一、湯川光広、  
芳山忠(代理:熊澤勝己)、鳥居富郎、青木富士夫(代理:菅野文人)、  
森本真純(代理:神谷要)

交通事業者

鬼頭研二(代理:杉山保徳)、三木健明(代理:永山輝彦)、杉山文男(代理:横溝亨之)、  
山口拓(代理:仲手川仁志)、馬場真吾、黒田聡、鈴木昭雄(代理:大谷龍二)、  
土屋貴紀(代理:田内清和)

(委員14人、代理出席者14人、随行者7名)

事務局

小田原市

都市部都市計画課 小澤課長、西浦副課長、都市計画係 梶塚係長、田辺主査

交通政策係 本美主任、小山主事

都市部都市政策課 田中副課長

建設部 森山管理監

## 南足柄市

都市計画課 矢後課長補佐

## 山北町

都市整備課 松下主幹

## 開成町

街づくり推進課 高橋主幹

## 箱根町

都市整備課 村山係長

## 受託業者

株式会社日本能率協会総合研究所 3名

## 開催形態

公開（傍聴者0名）

## 議事要旨

### （1）協議事項

- ア これまでの検討経過について
- イ 県西部都市圏交通マスタープラン（案）について  
事務局から資料1（32ページまで）について説明

### （委員A）

17 ページの県西部都市圏の現状及び問題・課題の中で、「将来自動車交通需要予測から想定される交通問題」とあるが、ここに記載の交通問題は将来のフルネットワークでみたときに出てくる問題なのか。またはその時点では道路整備により解決するものとして記載しているのか。例えば、「酒匂川渡河部分の混雑」とあるが、どの時点の問題としているのか。平成42年のフルネットワークでは解消するということか。

### （事務局）

交通マスタープランは平成42年を目標年次としているが、評価等については、平成42年のネットワークを見据えつつ、後ほど説明する都市・地域総合交通戦略における短期・中期の道路網を検討した上で、課題を検討している。

### （委員B）

今の質問に関連するが、ここで整理されている「将来自動車交通需要予測から想定される交通問題」は現況でこのような問題があるので、26ページに示す幹線道路網概念図を目指すべきということか。それとも将来のフルネットにおいても課題があるので、色々検討しなければならないということか。

**(事務局)**

将来の交通需要に対して現況道路ネットワークのまま推移すると、このような問題が生じるとして整理している。従って、問題点を洗い出してから 26 ページの幹線道路網の構築が必要であるという整理としている。

**(委員 B)**

例えば、3 月に開通した足柄紫水大橋は現況ネットワークに入っているのか。

**(事務局)**

足柄紫水大橋については現況ネットワークに入れて評価している。

**(委員 B)**

その場合、26 ページの幹線道路網概念図で対応しようというときに、酒匂川渡河部のネットワークというのは、南北方向は結構入っているが、東西方向はほぼ現況のままのように感じるが問題ないか。

**(事務局)**

酒匂川渡河部について、課題が多いことはご承知の通りである。現況ではいくつもの橋をかけていただき、混雑は一定の方向で改善しつつあるが、平成 42 年においては、国道 255 号の飯泉橋付近の混雑度が大きくは変化していない状況にある。

しかしながら、足柄紫水大橋等の整備により、一定の混雑度の低下が見られるので、このようなネットワークでよいのではないかというのが事務局の考えである。

**(委員 C)**

鉄道に関して、最初の考え方で、「公共交通の維持・確保」とあるが、一方で、17 ページの「将来発生すると想定される都市交通問題」について、人口減少化の中ではサービスレベルを今のまま維持していくことが課題であると感じている。

例えば、運行本数やエレベータやエスカレータの施設の維持・更新を課題と認識しており、サービスレベルを維持していくような方向性の表現があればよいと感じている。

**(事務局)**

今回のマスタープランにおける全体的な方向性として、将来の都市像において、人口減少社会を踏まえると、公共交通へシフトしていかなければならないのではないかと考えている。

人口減少社会では公共交通の利用者数も減少することが考えられ、その中で県西部都市圏の一つの特徴でもある自動車分担率の高さを是正し、公共交通に振り分けていくことを今回強めに打ち出させていただいている。

したがって、このような方向性がうまくいくと、公共交通利用者数の減少も抑えられ、設備投資や交通事業者の取組がうまく進んでほしいという希望も含めて整理している。

**(委員長)**

今のご指摘は、主に道路についてはインフラの維持・管理が大事という表現が入っていて、鉄道を含めて公共交通もそのような表現になっていればよいということではないか。運行本数についてはある程度記載されているので、事業者として施設を管理することが難しくなるということが表現されていれば問題ないが、表現を変える必要があれば検討いただきたいということであろう。

**(事務局)**

趣旨としては、先ほど申し上げた通りの方向性でやっていこうとしているので、公共交通の維持に向けて取り組んで行きたいということである。

具体的な表記としては 17 ページの「県西部都市圏の都市交通上の課題」の「移動しやすさの向上」の中で、「事業者との連携による公共交通ネットワーク維持・確保方策の検討」と幅広い概念だが表現させていただいている。

場合によっては、ご指摘を踏まえ、もう少し踏み込んだ表現にするかについて検討させていただきたい。

**ウ 都市・地域総合交通戦略（案）について**

事務局から資料 1（33 ページから）について説明。

**(委員 C)**

52 ページの戦略目標水準の中期について、今、国の方からオリンピックに関連した情報が入ってくるようになったが、今後も色々入ってくると思うので、最新の情報を取り込めるような評価をした方がよいのではないか。

**(事務局)**

新しい情報が入ったときに、戦略目標の追加や変化等を行うのかという趣旨かと思われるが、マネジメントサイクルの中で常にチェックをしながら、未来永劫このまま続けていくのではなく、状況の変化に応じて、その都度変えていくという形で、柔軟に対応していきたい。

**(委員 C)**

ご回答の通りかと思うが、最初の前提の中で、オリンピックの課題認識があったので、つながりが見えた方がよいのではないかと感じたところである。

**(事務局)**

オリンピック等が盛り上がってくると、外国人が観光地へ来訪するという目論見がある。そのような中で 45 ページの実施プログラム「62 総合的な案内・情報の充実」という施策は、外国人への案内をやっていくことを含めて位置づけている。

今後、交通事業者と調整しながら、そのあたりを反映できればよいと考えている。

**(委員B)**

52 ページの「防災性の高い道路環境整備」の中で、「緊急交通路線・緊急輸送道路等の整備延長」とあるが、具体的にはどのような評価を想定しているのか。

**(事務局)**

詳細については参考資料2の15～16ページにおいて整理している。ねらいとしては、災害時に備え、緊急交通路線・緊急輸送道路に指定されている路線の整備やバイパス整備の推進によるリダンダンシーの確保としている。

現時点で整備されている路線を中心に指定がされているが、それを踏まえて、1点目に一部区間に残る未整備区間や暫定供用区間を解消していくという視点、2点目に現時点で指定されているが幅員が狭かったり、安全性が低い区間についてバイパス路を整備することで災害時において、安全に対応できるようにしたいという視点、3点目に都市圏全体のネットワークの視点からリダンダンシーを確保していく視点を位置づけ、それぞれについて、戦略事業を進め、整備延長を足していくことで評価している。

**(委員B)**

緊急交通路については、災害があったときに公安委員会が指定するというものであり、それを増やしていくということではないと思う。緊急輸送道路の整備を進めていくということではないか。また、緊急交通路の指定想定路と緊急輸送道路はほぼ合致しているので、戦略指標を「緊急輸送道路の整備」に改めたほうがよいのでは。

**(事務局)**

実際に緊急交通路の指定想定路と緊急輸送道路はほぼ合致しているので、ご指摘の通り「緊急輸送道路の整備」として表現を修正したい。

**(委員A)**

52 ページの「主要道路の混雑解消」の「ボトルネック（交差点等）箇所数」について、参考資料2をみると、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会との記載があるが、その指定があるところを選んだということか。

**(事務局)**

今回のボトルネックとして抽出したのは、平成24年に首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で抽出された地点と区間を示しており、混雑緩和に寄与すると想定される代表的な戦略施策を表示している。

**(委員A)**

それも一つの視点とは思いますが、県西地域の渋滞・混雑状況を示すのにこのボトルネックでいくのがよいか、ある一定の混雑度を超える区間で示す方がよいか、なんとなく5区間9箇所では市民感覚として少ないと感じるのではないか。

5 区間 9 箇所については、しっかりした説明をしていかないと、理解してもらえないのではないかと。

もう少し市民感覚にたった指標は考えられないか。

**(事務局)**

首都圏渋滞ボトルネック対策協議会ではパブリックコメントを実施した箇所が選定されており、市民意見が入っているという前提であげている。

もし、他に市民感覚を取り込んだ形で評価できる指標があれば、ご提案いただければと考えている。

**(委員 A)**

パブリックコメントをしているのは承知しているが、本当にこれだけかという疑問があがってこないかということである。かなり絞り込んだ箇所であると思うので、例えば、混雑度延長で示す方法もあるのではないかと。

もう少し動きのあるわかりやすい指標はないかと考えている。

**(事務局)**

ご指摘について、渋滞している地点については、住民の方が一番わかっていると思うので、指標の中でうまく反映できるのか、また、今のセンサデータ等を用いて何を解消する方向性がよいのかについては、検討させていただければと思う。

**エ 今後のスケジュールについて**

事務局から資料 2 について説明。

**(委員長)**

事務局説明のスケジュールに基づき進めていくので、よろしく願いたい。

**(2) その他**

**(事務局)**

6 月にパブリックコメントを実施し、その結果を踏まえて、改めて協議させていただきたい。

なお、今回のご指摘・ご意見については、パブリックコメントまでの間に、関係機関と調整を図り、委員長・副委員長と協議の上、パブリックコメント案を取りまとめていきたい。

**(委員長)**

以上をもって、平成 25 年度第 3 回神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査及び都市・地域総合交通戦略策定協議会を終了する。

(以上)