

平成25年度

第2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25年12月19日(木) 午前10時から午前11時15分

場 所 小田原市民会館 第6・7会議室

案 件

(1) 協議事項

ア 本日の討議事項について

イ 県西部地域総合都市交通体系マスタープラン骨子(案)について

ウ 都市・地域総合交通戦略について

(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:松山隆雄)

神奈川県

寶珠山正和(代理:中津川 宗尉)、相原久彦、青木崇、関矢博己、三浦雅彦、小林純一

神奈川県警察

野田次郎(代理:大島修)、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、加藤幸一郎、井上仲治、田代浩一、湯川光広、芳山忠、鳥居富郎、森本真純(代理:神谷要)

交通事業者

野村尚廣(代理:重田正計)、鬼頭研二(代理:杉山保徳)、三木健明(代理:永山輝彦)、杉山文男、山口拓(代理:仲手川仁志)、馬場真吾、黒田聡(代理:伊藤正樹)、鈴木昭雄、土屋貴紀

(委員19人、代理出席者10人、随行者10名)

事務局

小田原市

小澤都市計画課長、西浦都市計画課副課長、梶塚都市計画係長、田辺都市計画係主査、本美交通政策係主任、小山交通政策係主事、田中都市政策課副課長、森山建設部管理監

山北町

都市整備課松下主幹

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 4名

開催形態

公開（傍聴者1名）

議事要旨

（1）協議事項

ア 本日の討議事項について

事務局から資料1について説明

（委員長） 全体的な検討の枠組みと本日の討議事項について、資料1のとおりでよろしいか。

（一同） 異議なし。

イ 県西部地域総合都市交通体系マスタープラン骨子（案）について

事務局から資料2について説明

（委員A） 資料2のP4について、現状と問題・課題整理が日本全国どこでも当てはまる内容になっているように見える。県西地域特有の課題を捉えるとともに、前回マスタープランの策定から10年が経過し、環状道路や放射道路の整備が進んだことなど既存施設の整備状況や、公共交通との連携、土地利用等を踏まえ、共通ビジョンをつくりあげるべきではないか。

（委員長） 第1回協議会において現状と課題については詳細に検討させていただき、その内容を踏まえたものになっているという認識である。特に前回マスタープランから変更したことや、県西地域の特徴を事務局から説明してほしい。

（事務局） 作業部会や担当者会議においても、ご指摘いただいた視点で検討を進めてきた。資料2のP6の「都市圏の将来都市交通像」を作るにあたって、パーソントリップデータなどを踏まえた内容となっている。具体的には、自動車分担率が極めて高い地域であるため、どのように公共交通にシフトさせるのかということが重要な課題である。また、広域な地域の計画であることから、小田原を中心に各市町の拠点間連携を促進し、鉄道やバスの利用促進を図ることなども盛り込んだ。さらに、道路網については、小田原環状道路などの主要道路の完成後の交通量についても把握した上で作りあげている。

まだ、骨子案の段階のため、具体的な県西部地域らしさが見えにくい部分がある。戦略の中で具体的な施策について位置づけていく。

(委員B) 資料2のP4下の囲いの内容では、道路整備の必要がないように見える。上の囲みの中には「選択と集中」の記載があるため、同様の内容を記載すべきである。

資料2のP6「都市圏の将来都市交通像」については、足柄上地域から南箱道路の繋がりを入れるべきではないか。

資料2のP12大雄山駅周辺について整備が追加されているとの説明があったが、図面上に表現されていないように見える。

小田原市は戦国時代から続く古い街のため、道路が狭く入り組んでいる。これまで小田原市内の道路については、積極的な整備が行われてこなかった印象がある。目違いの交差点などすでに改善が動きは始めているものもある。そうした中心部の道路環境については、改善することができないのか。また、できないのであればどのように対応するのか。

(事務局) P4下囲みについては、道路整備を行わないという意味ではない。「選択と集中」といった表現を記載するように修正を行う。

P6県土連携軸については、広域的な連携の視点から重要な指摘であるため、再度整理を行いたい。

資料2のP12については、前回交通マスタープラン策定時の道路ネットワークの概略図に小田原山北線が幹線道路にも関わらず記載されていなかったため、酒匂川右岸地域について記載した。

城山多古線、環状道路等幹線道路の整備によってある程度は改善されているものの、小田原市の市街地の中には整備が遅れている道路があることは認識している。一部説明を記載しているが、不十分とのことであるため追加する。

(委員B) 大雄山駅周辺について追加したとのことであったが、どこに記載されているのか。

(事務局) P12「幹線道路ネットワーク概念図」の赤線で囲った部分である。地域拠点として新たに設定した。参考資料2-2のP3と見比べていただきたい。

(委員B) 承知した。

(委員C) 南箱道路は都計道などとは異なり乗用車が通るような林道である、ということを説明する注釈を入れていただきたい。

また、「南箱道路」は愛称のようなものであるため、表現方法を検討していただきたい。

(事務局) 検討する。

(委員B) 箱根～足柄地域についても一つの軸として設定いただくことを了承していただいたが、ここでは具体的な道路の内容は重要ではないので、注釈までを記載する必要

はないのではないか。見る方に過度な期待を与えないような表現の方がいいのではないか。

(委員D) P12について、西湘バイパスの延伸が追加されているが、この理由を教えてください。

(事務局) 西湘バイパスの延伸は石橋インターから根府川まで延伸していくという計画で進んでいる。今回は、さらに再延伸ということで、追加の扱いにした。

静岡県、神奈川県各市町で組織される「伊豆湘南道路建設促進期成同盟会」では、西湘バイパスの延伸を優先するという方針を持っている。また、小田原から熱海の交通容量が非常に少ないため、その改善を図ることも含め、交通マスタープランに位置づけさせていただいた。

(委員E) P4に課題が示されているが、人口が減少する中、観光行動を支援することで、交流人口の増加を図るという方向性である。P5にある「広域的な回遊ルート」という視点から、P10にどうリンクしてくるのかわかりにくい。P12では、南箱道路や山北スマートICなどが記載されるので、観光という視点からもなぜ追加されたのか記載をして欲しい。

(事務局) ご意見いただいた南箱道路、山北スマートICについては、様々な要望活動、事業実施が進んでいるということで位置づけている。その効果検証を行いながら、交通マスタープラン、総合交通戦略、あるいは参考資料に記載すべきか、という検討が必要である。

(委員F) P4にあるとおり、県西部地域は観光資源が分散している。観光の切り口から交通を考えることは賛同できる。

P5にある「交通案内・表示」の整備が重要であると考えている。広域拠点である小田原駅には、市や事業者が運営する案内所や案内施設が点在している。事業者としては、営業エリア内は案内できるが、その他はできないことがある。案内の一元化を図ることや各々の案内を有機的に連携させることについても検討する必要があるのではないか。戦略において、施策として検討していただきたい。

(事務局) 小田原市では、行政が主導して小田原駅の地下街再生等に力を入れている。地下街に案内カウンターを設ける予定である。地下と地上を合わせて、案内板等の整備をどのように行っていくか、検討を行っていききたい。

(委員F) 小田原駅での複数社の路線を跨ぐ案内についてもご検討いただきたい。

ウ 都市・地域総合交通戦略について

事務局から資料3について説明。

(委員長) 資料3は、都市・地域総合交通戦略の枠組みを示したものである。より具体的な内容については、協議会3回目以降での検討になる。

(委員E) P10の将来都市交通像の「過度に自動車に依存しない」とは具体的には何を指しているかわかりにくい。住民、観光客のいずれを対象にしているのか。また、目標水準にある「ICアクセス15分圏の拡大」については、なぜ15分なのかかわからない。自動車に依存しないという考えとも矛盾するのではないか。都市像、施策、目標の関係なども今後の検討の中で明らかにしていくべき。

(事務局) 県西部地域については、小田原市内だけで鉄道駅が18駅あり、バス網も比較的充実している。それにもかかわらず自動車分担率が高いことは非常に大きな課題である。公共交通へのシフトを促していくことが重要ではあるが、それだけでは不十分であり、都市の骨格として産業あるいは観光を支える道路整備も必要である。異なる方向性を同時に進めていかなければならない。

観光交通の重要性を考えてみると、例えば、隣接する伊豆地方では、西伊豆地域は道路整備が進んでいる一方で、東伊豆地域では道路整備が遅れ、観光客から敬遠されている。このような状況も踏まえつつ、県西部地域についても公共交通へのシフトと走りやすさが求められる。客観的に見ても自動車分担率が高いので、そのような施策展開が必要と考えている。

(委員C) 交通マスタープランの中では、現状の表現で十分だが、戦略にはより具体的な表現が必要である。

(午前11時5分 傍聴者退席)

(事務局) 戦略には具体的なものを記載していく。

(委員長) 計画を具体化すればするほど難しくなるので、これからは知恵の出どころである。

(委員G) 県西地域では、箱根の慢性渋滞がある。しかし、大涌谷小涌谷線は環境省管轄の国立公園内のため、道路拡幅ができないという話であった。本マスタープランは国土交通省の管轄である。2省にまたがる計画であるが、調整を図ることはできるのか。

(委員C) ご指摘の通り、国立公園内の道路整備は極めて困難である。南箱道路に関しても、既存の林道の安全性を高めることで対応している。一般的には国立公園内での拡幅や道路整備について、環境省の理解は得がたい。

(委員A) 大涌谷小涌谷線の混雑については、駐車場のキャパシティを超えていることが原因である。現在、駐車場のキャパシティ増加に向けた取り組みを行っている。

(副委員長) 都市・地域総合交通戦略はすでに61都市で策定され、大臣認定が37都市となっている。半分程度しか認定を受けていないが、大臣認定はシビアに行われるものなのか。また、県西地域のような都市圏での策定、認定例はあるのか。認定を受けるために必要な要件があるのか。

(委員C) 37都市でしか大臣認定を受けていないのは、他の都市は策定中だからであると認識している。認定が困難なのではなく、策定までの時間がかかっているものである。県西部地域の都市・地域総合交通戦略の策定は、すでに国と意見交換をしており、広域都市圏での戦略であるという認識を持っていただいている。認定要件については、具体的な基準は示されていないため、ある程度の素案ができた段階で国と内容についての意見交換を行い、調整を図っていく。

(2) その他

(事務局) 1月31日に第3回作業部会、2月13日に第4回合同作業部会を実施し、都市・地域総合交通戦略の骨子案の検討を行いたい。その結果を踏まえ、3月27日に第3回協議会を実施する予定である。

(委員長) 以上をもって、平成25年度第2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)