

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第2回 相模原市地域交通活性化協議会		
事務局 (担当課)		まちづくり計画部 交通政策課 電話042-769-8249(直通)		
開催日時		令和元年12月27日(金)15時05分～17時20分		
開催場所		相模原市民会館 2階 第2大会議室		
出席者	委員	16名(別紙のとおり)		
	事務局	12名		
公開の可否		可	不可	一部不可
		傍聴者数	1人	
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
会議次第		<ol style="list-style-type: none"> 1 相模原市立地適正化計画(案)について 2 第6回東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果概要について 3 本市における交通の現況等及び関連計画との整合について 4 現行計画の検証 5 次期計画の策定に向けて必要となる視点 6 その他 		

主な内容は次のとおり。

(〇 は委員の発言、 △ は会長の発言、 □ は事務局の発言)

1 相模原市立地適正化計画(案)について

事務局から計画概要について説明後、委員から意見等を伺った。

主な意見は次のとおり。

○この計画に基づいて、相模原市の地域交通を考えるという趣旨のものか。

市としてこのように居住してほしいという、まちづくりの方向性を示しているのが立地適正化計画である。その中で交通についても、各拠点を公共交通で結ぶという記載があるため、本日説明させていただいた。

○総合都市交通計画及びバス交通基本計画の改定にあたっては、立地適正化計画と整合をとるという説明があったが、居住誘導区域の設定基準において記載のある、幹線・支線バス路線とは、現行のバス交通基本計画の内容が踏襲されているのか。次期総合都市交通計画が策定される際には、立地適正化計画も適宜見直しがなされるという認識でよいか。

お見込みの通りである。立地適正化計画は、5年に1度見直しを行うこととしており、次期総合都市交通計画策定後も、両計画で整合を図ることとしている。

国においては、今後のまちづくりについて「コンパクト+ネットワーク」という表現で、立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画を2本柱としている。両計画はどちらが先ということではなく、相互に連動しなければいけないものである。

2 第6回東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果概要について

3 本市における交通の現況等及び関連計画との整合について

事務局から資料について説明後、委員から意見等を伺った。

主な意見は次のとおり。

○パーソントリップ調査における代表交通手段には、タクシーは含まれないのか。輸送人員に関しては、毎年交通実績等を作成しているため、計画策定の際の参考になると考える。

タクシーは自動車に含まれている。今後詳細な分析を進める中で、区別できるよう検討する。

パーソントリップ調査の調査票は、タクシーも含め、どのような交通手段を利用したか選択できるようになっている。過去の調査においても、集計上タクシーは自動車に含まれているが、相模原市では、津久井地区で乗合タクシーを運行していることもあり、タクシーへの意識が比較的高いと考える。こうしたことから、データとして保有しているものは提示していただくとともに、タクシーが全体のうちどれほど分担率として担っているのかなど、細かな分析をお願いしたい。

○関連計画との整合ということで、立地適正化計画の記載があるが、例えば大沢地区では、今後も長期的な人口増加が見込まれる。また、リニア中央新幹線の整備等もある中、拠点を考えるにあたり、将来を見据えた計画でもよいのではないかと。都市計画マスタープランが将来的な都市構造を示すものである一方、立地適正化計画はこれが絶対ではなく、あくまで現状の人口の偏りや交通の状況を数量的に分析した結果で検討している。しかし、社会経済状況等は変化するため、大沢地区で人口密度が増える傾向にあるというのであれば、今後の見直しの中で拠点としての位置付けもあり得る。

○津久井地区は観光のイメージが強いが、観光も交通の視点で検討するのか。

交通は、住んでいる方の足という側面と、産業、観光の足という側面があるため、本協議会にて交通施策として議論いただいた結果を、立地適正化計画にも適宜反映していきたいと考えている。

○拠点間を結ぶ交通手段は、鉄道とバス以外も検討対象となり得るのか。

拠点間を運ぶ量や方向によっては、バスに限らず大型タクシー等、様々な交通モードを含めて議論を重ねていきたい。

このような議論は重要である。立地適正化計画は令和2年3月で策定するものの、進行管理を行う中で、必要な見直しが必要とされる。議論した内容を立地適正化計画の所管とも共有し、活かしていただきたい。

○7ページについて、旧市と旧町の分担率を分けて表記しているが、旧町の自動車分担率は10年前と変わらない一方、自家用乗用車保有率は市内全域で低下しているという記載があるが、これも旧市と旧町を区別すると細かな傾向が見えるのではないかと。また、12ページについて、幹線バスの遅延は解消傾向となっているが、例えば北里大学を経由する路線は、日中、圏央道から町田市内への抜け道となっており、道路混雑が発生しているという報告もあるため、こうした点も課題整理の際に盛り込んでいただきたい。

旧市と旧町で事情も違うため、区別して提示できるように整理したい。遅延状況は、全体として解消しているものの、橋本駅周辺の路線では遅延が悪化していたりと、箇所ごとの課題は承知しているため、計画の視点に反映するよう留意する。

自家用車の保有台数について、地区別の登録台数が分かれば傾向が分かる。相模原市は市域が広く、旧市と旧町で特徴が異なるため、様々なデータを細かく分析する必要がある。また、世代ごとに自家用車登録台数を分析すれば、車の持ち方も変わってきていることが分かる。バスの遅延状況については、市民の思いとして、時刻表どおり到着することを望む面と、もっと早く走ってほしいと思う両面がある。前者であれば、余裕を持った時刻表を設定すれば解決する。また、市内の主要道路の状況は、民間のプロブデータとして存在するため、主要道路における混雑状況の変化は常に把握しておいてほしい。

○8ページについて、圏央道も開通し、自動車由来の二酸化炭素排出量自体は増えているのではないかと。

算出方法はどのようなものか。

自家用車保有台数を基に算出している。ただ、以前に会長にご指摘いただいたとおり、次期計画においては、距離を踏まえた算出方法について関係課と調整中である。どれくらい市内で二酸化炭素が発生しているのかを見るか、市が地球温暖化にどれだけ影響を与えているかを見るか、何のためにこのデータを出すかにもよる。市民が地球温暖化にどれだけ影響を与えているのかということであれば、市内で登録している乗用車、トラック、バス等の使い方と年間走行距離のデータで見るのが良い。一方、ガソリンスタンドに行く回数が一般的に減ってスタンドが閉鎖しているところもあるなど、間違いなく自動車の燃費は良くなっていることから、商業統計等を活用して、市内のガソリン及び軽油の消費量の変化を見ることで、二酸化炭素排出量を推計することもできる。

4 現行計画の検証

事務局から資料について説明後、委員から意見等を伺った。

主な意見は次のとおり。

○マイカー利用を減らすのは、環境問題、免許返納等による交通弱者の救済などの観点があると思われるが、一方でバス事業者は乗務員不足に直面しており、免許取得者も減少している上、今後少子高齢化がさらに進む中では、ある程度マイカーの利用も考えておかないと厳しいのではないか。

事務局としても「過度に車に依存することなく、車と公共交通が共存する生活」を目指すべき姿として考えている。パーソントリップ調査の代表交通手段分担率は、旧町では自動車が6割を超えていることから、過度に公共交通に偏ることなく、適切に使い分けてもらうことが重要であると考えている。

環境負荷軽減の意味では自家用車への依存は避けたい、また、高齢ドライバーの事故や高齢者が運転をやめて引きこもり不健康となるのも避けたいとなると、自家用車を使用しないで移動できる方法は確立すべきと考える。運賃設定方法等についての課題など、バス事業者の厳しい現状はあるが、バス以外の公共交通の充実や、同じ自家用車でもより上手に利用する方法もある。大枠では立地適正化計画において住み方も変えていく方法もある。タクシー、バスに無理を強いることはできない中で、このままの自動車依存も避けたい中、「共存」の意味は深い。

○24ページの鉄道所要時間平均短縮率について、算出方法を教えていただきたい。平成27年度の段階で鉄道の所要時間が9.6%短縮されたとあるが疑問である。相模原、橋本、相模大野の3拠点からインターネット等の情報を基にそれぞれの平均所要時間を算出し、基準値に対してどのくらい短縮したかを見ている。詳細な算出方法や短縮要因については、後日お示ししたい。

今後指標を検討する上で、市民に分かりやすいものは、例えば朝のラッシュ時や帰宅時等でどのように変化するのかなどが考えられる。複数の数字を提示しないと誤解されてしまう。

18ページの幹線道路平均混雑率について、0.99という数値は混雑なくスムーズで

あるという印象だが、どの道路について調査したものか教えていただきたい。
後日お示ししたい。

全体を通して、アウトプット指標とアウトカム指標が混在している。例えば24ページで、ネットワークを形成するという意味では、線路、道路がどのようにつながったかが目標である。どのように使われたかの成果は1つ先の話であり、出入り交通量の話は違うと考える。また、道路の整備に関しても、混雑率ではなく、所要時間や平均速度を数値化する方が市民には分かりやすいと考える。バリアフリーについても、ノンステップバスさえ導入すればバリアフリーであるということは、指標としては一見正しく見えるが、バリアフリーの達成度を見るのであれば、障害者の方たちが公共交通を利用する回数が増えたかどうかを調査すべきである。カーシェアリングについても、多くの統計ではカーシェアリングのユーザーは以前バスを利用していた方であるという結果がある。バスだと時間がかかり、カーシェアは安いので利用していると。どのように行動が変化したかを調べないと本当の変化は見えないと考えるため、今後の分析の参考にしてほしい。

5 次期計画の策定に向けて必要となる視点

事務局から資料について説明後、委員から意見等を伺った。
主な意見は次のとおり。

○若年層の免許取得者が減ってきている中で、駅周辺の人口が増えていることとの関連があるかどうかについて、今後の分析課題として踏まえていただきたい。

若年層の免許取得率の低下、駅周辺の人口が増えている一方で、運輸事業における人材確保の困難はよく言われている。社会経済動向に近年議論されているキーワードは盛り込んだ方が良い。

○災害への対応について、鉄道網が寸断した場合、バスの代替輸送は必要である一方、自家用車利用者に対する相乗りの推奨やテレワークの推奨、渋滞情報の市外、県外への発信等、ソフト面の施策も入れてほしい。

災害への対応というと、災害が発生しても壊れにくいものをつくるということがすぐ思い浮かぶが、発災直後や復旧、復興を見据えてどのような対応をするのかというソフト面を考えておくことは重要である。

台風第19号への対応の検証を行っていることもあり、地域防災計画の改訂も進めている。本日いただいた意見を踏まえ、市全体として情報発信方法等、検討していきたい。

6 その他

事務局から「(仮称)相模原市行財政構造改革プラン」の策定及び市民アンケート調査の回収状況について報告した。

以上

第2回 相模原市地域交通活性化協議会 委員名簿

	所属・役職	氏名	出欠
1	横浜国立大学 副学長	中村 文彦	出席
2	東洋大学 国際学部 国際地域学科 教授	岡村 敏之	欠席
3	一般社団法人 神奈川県バス協会 常務理事	小堤 健司	出席
4	一般社団法人 神奈川県タクシー協会 相模支部 常任理事	大畠 雄作	出席
5	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部企画室 企画部長	東 耕太郎	欠席
6	東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 総務部企画室 企画部長	筑井 裕之	欠席
7	小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部 交通企画部 課長	上田 敬生	代理出席
8	京王電鉄株式会社 取締役鉄道事業本部 副本部長計画管理部長	寺田 雄一郎	出席
9	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 計画課長	露木 輝久	代理出席
10	京王電鉄バス株式会社 取締役運輸営業部長	福島 八束	出席
11	富士急バス株式会社 取締役社長	高部 久夫	代理出席
12	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長	熊木 雄一	欠席
13	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	外川 和彦	欠席
14	国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）	小泉 伸介	代理出席
15	神奈川県 警察本部 交通部交通規制課 都市交通対策室長	増山 靖彦	欠席
16	相模原市自治会連合会 監事	落合 勝司	出席

17	相模原商工会議所 事務局長兼中小企業振興部長	久保田 修	出席
18	社会福祉法人 相模原市社会福祉協議会 会長	戸塚 英明	欠席
19	一般社団法人 相模原市観光協会 専務理事	北村 美仁	出席
20	公募市民	石月 光子	欠席
21	公募市民	櫻井 正友	出席
22	公募市民	高橋 達見	出席
23	相模原市 都市建設局 道路部長	田野倉 伸一	出席
24	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部長	荻野 隆	出席