

令和5年度第3回都市機能の整った快適なまち推進懇話会会議録

日 時 令和5年10月26日(木)

午前10時～午後0時

場 所 逗子市役所5階会議室

・議題

都市機能の整った快適なまち推進プランの改定について

・出席者

佐藤晴大座長 武藤浩二副座長

大塚広美メンバー 石井達郎メンバー 関基治メンバー 田宮和義メンバー

四宮明彦メンバー 黒川恭祐メンバー 青柳大典メンバー 船田博士メンバー

・欠席者

田中克己メンバー 木谷和三郎メンバー

・事務局

須田環境都市部担当部長 津田都市整備課長 津金都市整備係長

安斉都市整備課主事

・傍聴者 0名

・記録者 安斉

1. 開会

事務局より、令和5年度第3回都市機能の整った快適なまち推進懇話会の開催を宣言した。

2. メンバー紹介

欠席メンバー及び行政側のメンバーに変更があったため紹介を行った。

3. 議題

第2回懇話会に引き続き、座長を社会空間研究所 佐藤メンバー、副座長を沼間住民協
武藤メンバーとし、座長により会議進行をした。

議題

(1) 都市機能の整った快適なまち推進プランの改定案について

前回の懇話会で出た意見やその後の各課照会の結果、変更した箇所について説明を行っ
た。

(質疑応答・意見)

第2章都市機能の整った快適なまちにするために 2-1 4つの基本目標・2-2 プラン体系

【関メンバー】 新たな公共交通というのは、小型のバスとかも含めて、自家用車に頼らない
まちづくりの中に入っているという解釈でいいか。

【事務局】 見込みのとおりである。

2-3 基本目標を達成するための取り組みの内容 (アクション)

2-3-1 基本目標(1) : 都市環境の改善

【佐藤座長】 具体的施策や支障ある事案の追記といったような観点で、入替えもして充実し
たと。前回指摘した、写真とか内容が分かりやすいものも追加した。具体的に何が
できるか、手の内をできるだけ示してほしいと要望があり、それに応えた形になっ
ているかと思う。

パブコメに向けて今日の意見で第3案を修正することが予定されている。これが最終版で
はなく、11月半ばぐらいまでは意見を言える。スケジュールに間に合う。

2-3-2 基本目標(2) : バリアフリーのまちづくりの推進

基本目標(3) : 公共施設等の更新・統廃合・長寿命化の実施

基本目標(4) : 歩行者と自転車を優先するまちの推進

【関メンバー】 駅裏の道路も幅が広がらないと。警察がよく検問していて、一時停止で止まるところ、あの辺も含めてか。

【事務局】 ここに記載しているのは、金沢新道踏切単体での拡幅を書いており、今現在、踏切内の歩道拡幅するためにJRと県と協議しているところ。県道側の歩道が狭いところがあるので、引き続き県のほうに要望していきたい。

【田宮メンバー】 20ページ。具体的施策の2つ目で、交通渋滞の解消とある。例えば、一方通行にするとか、車を入れるのをやめるとか対策が簡単にとれるのか。

【事務局】 一方通行や、進入禁止の規制は警察の管理なので、交通管理者との協議所管が環境都市課になるが、そちらから警察に要望を上げるとか、協議をしていくことになる。

【関メンバー】 交通渋滞の解消のところではシェアサイクル事業の実証実験を実施したと。意図としては、車の台数を減らすという目的か。

【青柳メンバー】 ここに記載してある交通渋滞の解消というのは、今まで車を使っていた方が、シェアサイクルを導入することで、少しでもそちらに流れると渋滞の解消につながるという一つの側面でしかないが、そのことを言っていると解釈してもらえればよいと思う。

【佐藤座長】 理解はしたが字面でこれを見ると、どういう関係で交通渋滞の解消につながるのかが、分かりにくい。表現を丁寧にすると、よりよいと思う。

【武藤副座長】 9ページの具体的施策の真ん中、2番目、道路の整備を行い、交通渋滞の緩和に資する事業を行っていきますと書いてあって、その下は樹木の張出しを解消すると具体的に書いてあって分かるが、ここでもやはり交通渋滞の緩和のための道路整備って、どういうことなのか、併せて分かりやすくしてほしい。

【佐藤座長】 具体的施策の内容はやりたいことというが書いてあるのか、それとも具体的に検討が行政内で動いていることを書いているのか確認したい。

【事務局】 具体的施策に書いた内容は、今現在計画をしている内容が全てで、こういうことをやりたいということよりも、計画していることが出ている。

【田宮メンバー】 資料8ページの重点事業である道路沿いの崖崩れ対策だが、所管が2つある。都市整備課と防災安全課。これは別々に取り組むのか。それとも合同で取り組むのか。項目によって分けるのか。

【事務局】 ハード面の対策とソフト面の対策があると思う。イメージ的には、道路管理者である都市整備課がハード面の対策をする。危ない崖に対策工事を施したり。防災安全課はソフ

ト面の対策が主。例えばハザード、危ないところに近づけさせないような対策や、地域防災計画に基づいて、危ない場所から避難する対策をする。ハードとソフト両面で対応していくのが望ましいということで、併記している。

【関メンバー】 20ページで具体的施策の中で、公用車を活用したEVカーシェアリング事業と書いてあるが、安全を優先するまちづくり事業の促進と、あまり関係ないような気がする。いいこととは思いますが。具体的施策と、取組がどう関係があるのか。ゼロカーボンはいいいが、これをやったところで、安全かどうかというか。

【青柳メンバー】 あくまでも自家用車に頼らないということで、公用車の例を出している。車を自家用車として持つのではなく、ふだん公用車として使っているものを使うことによって、自家用車を持たなくてもよくなる。車を減らすことができるという流れで、根幹ではないかもしれないが、入れている。全く関係ないものではないと思っているし、公用車というところで、入れた。

【佐藤座長】 EVカーシェアリングというのは、公用車の電気自動車化で環境負荷をなくすという範疇でしか見てなかったが、公用車を一般の方も使えるように貸すということか。

【青柳メンバー】 その通りである。一般的な公用車は、市が購入やリースをして、公用車としてしか使わない。通常土・日等は、あまり公用使用はない。じゃあ土・日は市民の方が使ってもいいだろうと。一般の方が使えるように、レンタカー形式にして、実際には元のところから平日は市が借りて、土・日は市民が別々に申込みをして借りる形をとっている。

【佐藤座長】 プランを見たときに、今説明された本質的な意味や意義、効果が分かるように何か注釈か説明がないと、伝わりが悪いかもしれない。あと、ゼロカーボンドライブの推進は、自家用車に頼らないまちづくりをEVカーシェアリング事業によって少しでも進めていく。それと併せて副次的効果が生まれるということなので、併せてとか、表現してもよいのでは。

【青柳メンバー】 少し結びがずれてしまって表現を変えたほうがいいかと思う。

【佐藤座長】 その辺、判断するように。

【武藤副座長】 組み立てとして、取組の方向に環境への負荷を抑えるみたいな表現を入れて、具体的施策は、シェアサイクルと一体のものとして、EVカーシェアリングにより電気自動車の普及とゼロカーボンドライブの推進を図るという、メインの目的をカーシェアリングにして、シェアサイクルと合わせたほうが分かりやすいと思う。

【佐藤座長】 実に前向きな取組ではある。それだけにとどまらない、副次的な効果も併せて

ねらっているという感じになったら、よりよいのではないか。

【石井メンバー】 逗子市の優先項目として、公共交通機関の充実をプライオリティーにおいてやっていると聞いているが、一方で、今タクシーを拾うのが大変になっている。それから、バスの運転手がいなくて路線廃止するところがある。そうなってくると、代替交通機関もそこがネックになって、カバーできなくなるとよく聞くが、その辺はどう捉えているか。

【青柳メンバー】 実際のところ、今コミュニティバス等の持続可能な地域交通の導入で、いろんな可能性を探る中で、例えばコミュニティバスは、市なりバス会社の直営なり委託で市の中を定時定路線で回るものを想定するが、それ以外にも、現状の路線バスの延伸だとか路線変更、それからアーデンヒルで実証実験したデマンドの相乗りタクシーやデマンドのバスもあるので、そういうものも含めて検討をしている。

その中で、一番の問題は、どこから運転者を確保するかという点。これまで全国各市町の取組の中で、タクシー事業者やバス事業者から運転手を派遣してもらう、もしくはそこに委託して運転代行してもらっていたが、全国的に運転手が足りないので、それが立ち行かない状況になっていると聞いている。これから導入しようとする時に最大のネックになっていて、そこが解決しないと正直、これをやろうと決めたところで、できなくなってしまふ。現状ではかなり厳しい状況になっているという認識はしている。

通常だと二種免許が必要だが、一種免許でできる形にするのか。料金を取らなければ一種免許でもできるから、それと安全性の確保が相反する部分で出てくるので、そこも含めて検討になっている、現状の報告としてはそんなところ。かなり厳しい状況とは感じている。

【石井メンバー】 それと関連して、神奈川県黒岩知事が盛んに提唱しているが、運転手の不足を鑑みて、タクシー以外の民間カーシェアリング、タクシーの免許がなくても、民間運転者がニーズを供給することを考えていると言っているが、逗子市はどんな感覚を持っているか。

【青柳メンバー】 人を運べることをまず優先したいと施策を進めているが、安全性の確保という面もまだ議論されてないこともあり、まだ議論の俎上にも上がっていないというのが現状。

【石井メンバー】 市川では、後期高齢者75歳以上を対象に、足の確保という意味でタクシー券を希望者に抽選で配るということを考えていると聞いた。そうなるとドライバー不足が出てくる。聞くところによるとタクシードライバーは5年前と比べると20%ぐらい減っているらしい。我々もそういう問題があることを意識しなければいけない、大きな壁として出てくると感じている。

【関メンバー】 千葉県柏市で無人タクシーの実験を始めたというのもある。5年後ぐらいにはかなり具体化してくるのか。

【青柳メンバー】 無人のグリーンスローモビリティという、ゴルフカートのようなものを走らせているところもある。環境が担保できればできると思うが、かなり限定的だと思う。逗子のようなまちでできるかという、まず道幅がなかったり、車線も基本的に1車線なので、走れるかという問題がある。無人タクシーは、技術自体がもう少し進歩すれば、飛躍的に浸透する可能性はあると思うが、現状ではまだそこまで。研究は続けていく。

【佐藤座長】 20ページの表の中でも、具体的施策の1行目のところで、コミュニティバスなどの持続可能な地域交通の導入に向け、実証実験を実施するなど取組を進めています。この2行に今の議論が込められているという理解をして、メンバーの方は将来的にどうなっていくかをちゃんと見つめていくという形がよろしいかなと思う。

【石井メンバー】 歩行者と自転車のまち、以前の形と比べると、かなり具体的でよくなっている。日本では、自転車のマナーに起因した交通事故がものすごく多い。マナーを教える、浸透させることよりも、警察と連携して従来の枠組みを超えたペナルティーを強化しないと改善しないんじゃないか。議論と外れるかもしれないが、その辺いかがか。

【青柳メンバー】 啓発に限界は感じている。ほとんどの方はマナーがよくて交通ルールを守っていると思う。一部の方は、全然守らないという方がいて、その方たちが目につくんだと思う。その方たちをどうするかという、もう啓発ではないと思っている。実際には逗子警察署の交通課とも情報交換をしており、話はしているが、今は自転車の運転者の安全対策が先行している。ヘルメットの着用がまだ義務化ではないが、着用する形になっているので、そちらの周知を先にすることが警察としては命題。取り締まりまでいってない。本当はセットでやればいいと思うが。私どもも警察もマンパワーが限られている中でどうするか考えなければいけないが、安全対策を十分しているのであれば、厳罰化されると思う。ただ、自転車は免許を持ってない方も乗るので、それに対して、どこまでできるか。免許がある方に対しての取り締まりよりは難しくなると警察も言っているの、そこは警察の方針に寄ることになるが、連携は常にして、協力できるところはやっていきたい。

【大塚メンバー】 15ページの環境都市課のところ、地域計画を考えたときに、前回意見が出たが、これから増えてくるであろうスケボーや電動キックボードについて。環境負荷という面で時代の流れでいろんな交通手段が話題に出てきた。夜になるとスケボーで公道を走っている

姿も見かける。具体的施策の中に入っているのか、読み取れるのか、教えて。

【青柳メンバー】 入れているつもり。今言ったように、今だと電動キックボードが公に認められて、ヘルメットがなくても乗れるようになったが、自転車はヘルメットをしましよとなつている。なぜ電動キックスケーターはヘルメットがいらんだという議論があるはず。しかし国は多分進めるところが違うので、どんどん進んでしまつて、対策に苦慮しているところがある。具体的には、直接的な指導はなかなかできないが、電動キックボードはナンバーが義務化されたので、市役所でナンバーを発行している。課税課で発行するので、手続に来た時に、実際には業者が多いようだが、啓発の冊子を用意して、周知してくださいと話をしている。具体的には書いてないが、この取組の中にそこも含めていと理解していただければ。

【佐藤座長】 今の指摘について、19ページの具体的施策の2つ目のポチ、自転車の正しい利用方法に関するキャンペーンという記載があるが、ナンバー交付のときに、普及啓発していると話があったが、「自転車等」とするわけにはいかないのか。それとはまた意味が違うのか。含めているつもりというのは…どこで読み取ればよいか。

【青柳メンバー】 恐らく、もともとの案をつくっている段階では、電動キックボードの法制化がなかった時代のものをそのまま使っているのので、本当は「自転車等」とやらなければいけない。

2-4 重点事業

【関メンバー】 ミニバスとかを導入しようということだが、買物した重いものを高齢者が運ぶのが大変。例えば逗子のスーパーではオーケーとスズキヤがあるが、それらは若干のお金を出して運んでくれる。それが逗子市全体の商店も踏まえた公共配送システムみたいなものをつくって小さな商店でもそのシステムを利用して運んでくれると便利かなと。小さな商店街はそういうシステムがなかなかできないので、チケットを逗子市が発行したり、そんなアイデアが思い浮かんだ。

【事務局】 福祉施策や、商業振興という話になるので、現状そういった計画はあるか担当部に確認して、どこかで実際行っているかは確認する。

【佐藤座長】 前段のアクションのところアクション、取組の方向、具体的施策、関連計画、取組事業といったような形で、重点事業の前までを整理している。そこと重点事業の記載の整合というか、違いが気になって。例えば基本目標1、21ページと7ページの具体的施策で書い

であることは、21ページの重点施策の同じ狭隘道路の整備に全て反映されているのか、その中からさらに選択されているのか読み取れないが、どのように整理しているのか。7ページに書いてあることを全体としてやっていきます。その中でも特に重要な狭隘道路の整備に係る取組として、21ページに抽出、整理をしたという関係でよいのか。ほぼイコールだが読みようによっては対応関係が見えないところもあるので。

【事務局】 そうですね、重点事業の計画期間における主な事業内容と具体的施策を併せて書くように、それぞれが合っているのか、どれが入ってないのか、分かりづらいところは確かにあるので、整合がとれるように統一したいと思う。

【佐藤座長】 取捨選択した結果、こういう視点で書き換えたということであれば、一致する必要はないし、理屈が通っていればいいと思う。

あとは一点、取組事業の経過、現状、目標と、それぞれ表形式になっている右側に、例えば21ページは狭隘道路の申込み件数が目標年次2019年は190件になっているが、現状のところ空白になっている。これはなぜか。

【事務局】 令和5年度末時点のところなので、まだ記入していない。パブコメに出すときは想定の数値を入れようと考えている

【大塚メンバー】 22ページ道路沿いの崖崩れ対策のところ。倒木のおそれがある箇所は多数あるが、民地が多いと思われる。私は職業上、管理をしているので、市民の方からあそこの木が危ないんじゃないとか、あそこ崩れるんじゃないかという問合せを頻繁に受けるが、個々人にくるのではなくて、市に直接伝えられるツールがあるといいなと以前から思っていたが、事業概要を見ると、危険箇所については自治会、町内会、あと自治協議会を通じて把握、周知を図っていくと書かれている。オンライン、インターネットでお知らせする仕組みづくりをしているのか。ないしは、今後検討されるのか教えてほしい。

【事務局】 市民の方が通報するツールは市のホームページのトップバナーに情報ツールサービスというものがある。あとは神奈川県が出しているスマートフォンのアプリでマイシティレポートというのがある。通報する方は管理が県か国かと仕分けできないので、危険因子を見つけたらそれらのツールを使って、受けたほうが仕分けをしている。当市もかなりの数で樹木が危ないとか道路の舗装のへこみなど通報ツールを四、五年使って情報提供してもらっている。そのツールを周知することは大事だと思うので、引き続き周知徹底に努めていきたいと考えている。

【大塚メンバー】 危険個所の周知方法についてはどうか。

【事務局】 インターネットでの危険個所の周知は、まだ検討してないところで、各住民協で危険箇所を回ってマップを作って、それを利用して住民協が周知しているところもある。大変ありがたい取組で、そちらから資料を共有してもらったこともある。市から危険箇所の周知、情報提供は行ってないので、今後検討していくところなのかと感じます。

【大塚メンバー】 イメージとしては、都内で使われている下水道のマンホールの写真を撮ってすぐに送信できるという形をとると、位置情報も状況画像に併せてぱっと見えて、一番管理するのに早い。電話であそこが危ないですといっても、なかなか伝わらないこともあると思う。そういうスムーズに市民とやりとりできるツールみたいなものがあると、より危険箇所の把握ができるのかなと思う。

【事務局】 今国交省が市道だけじゃなく県道・国道も含めて全国でLINE通報アプリみたいなものを導入して、写真を載せてすぐに情報提供できるというアプリを作っていて、近々公表しますという話はある。その情報が来たら、また周知したいと思う。

【石井メンバー】 17ページの公共施設等の更新・統廃合・長寿命化。メンテナンスのための費用、減価償却の対象が、きちんと積まれてなくて、結果、施設もかなり傷んでいる。最終的には施設の統廃合に至るという話を聞いたことがある。逗子市公共施設整備計画と位置づけて、いろいろ計画を立てているということだが、現状はどんな感じなのか。メンテナンスのための費用充当は。

【事務局】 細かい内容について把握しきれてないところがあるので、確認して改めてこの次の案と併せて資料など送る。

【石井メンバー】 今の進捗状況とか、課題とか、その辺が知りたい。

【佐藤座長】 重点事業の根拠ですが、21ページに重点事業があって、このページの前までに示した取組、アクションのうち、中期実施計画期間中に優先的に具体化するものを選定したという定義があるが、どのように抽出したのだろうか。今さらだが。

特に大きな問題となっているものとして、客観的かつ業務内で認められるものを抽出したという解釈でよろしいか。

【事務局】 前のプランのときに、皆さんからどのような事業を重点事業としたらよいか意見を聞いた中で当初のものを作った。今回改定する際には、ほぼ同様な形で作ったところと、歩行者・自転車については大きな課題なので、別建てにした。意見を聞いた上でピックアップし

たという形で作った。

【佐藤座長】 力を入れるものがこれらだよと濃淡をつけたという理解でよろしいか。

【武藤副座長】 総合計画との縛りが無いと言ったが、それはどういうことか。

【事務局】 前回の計画のときには、総合計画を頂点として、中期基幹計画、個別計画ということで、重点事業、共通する事業を進行管理しようという方針だったが、中期実施計画の改正からは、それがなくなり基幹計画という概念もなくなり、共通する重点事業を共通で進行管理しようというのもなくなった。なので、今回の改定プランでの重点事業は、あくまでもこのプランの中の取組の方向や、基本目標を達成するために必要な事業はどれなのかということで選定している。それは前々回の懇話会でも、この事業を選定していきましょうということで改正に向かっている。前に比べれば縛りは相当なくなったという考え方でよいかと。

【四宮課長】 補足すると、総合計画の前期・中期・後期の中期が始まったところだが、前期8年間、チャレンジングな取組として、総合計画・基幹計画・個別計画などをリーディング事業と呼んでいたが、重要事業を全部通して定めて、この計画が連動して、三角形の進行管理の中で、全体の計画をトータルで見るというつもりだったが、やってみて、計画期間を合わせなきゃいけなかったり、必要な計画がないところも、つくらなきゃいけない状況が出たりとか不具合が出ていて事務的にすごく重たくなった等の反省もあるので、個別計画についてリーディング事業のような位置づけを上から縛るのではなく、この都市機能の整った快適なまちということについての必要な施策を懇話会の場などで柔軟性を持って決められるように変えている。

【武藤副座長】 そういう意味では前回に比べてこのプランは、すっきりしていると思うが、重点事業以外のその他事業もいろんな取組事業があって現状と将来目標を書いたらとてもボリュームが多くなった。できたら重点事業とその他事業は少ない数なので、差を設けず、一生懸命取り組んでいけるのかなと思っていて、できるだけ数値目標を入れると、来年以降の進行管理がやりやすくなるのかなと毎回同じ意見を言って恐縮だが、今からまた書き方を変えるのも、時間がないので、ほかのメンバーから特に表記について意見がなかったのも、これはこれで進めていいと思う。

【佐藤座長】 11月半ばぐらいまでは意見聴取をして対応できるそう。できるだけ早いほうがよいと思うが、今日以降気になるところ、疑問などあれば、事務局に寄せてもらえばと思う。

【事務局】 今後の流れについて、本日懇話会で出た意見を踏まえて、修正した後、関係所管へ意見照会をする。その内容を踏まえて、第4案は12月の頭ごろに皆様に送付する予定。次作

成する第4案は、パブコメ案になる。パブリックコメントは12月15日から1月19日の間に意見の募集をかける予定としている。パブリックコメントを反映した最終案を報告という形で次回、2月末に開催する第4回懇話会で示す予定。また改めて開催通知などは連絡する

4. 開会

令和5年度第3回都市機能の整った快適なまち推進懇話を閉会した。