

## 第2回作業部会の意見への対応、対応方針

交通マスタープランの改定概要について(資料-2)

主な議事	道路 部会	公共 交通 部会	対応方針	資料の 該当箇所
P2の「選択と集中による行政コストの効率的な運用」という表現については、様々な言葉が混ざっているためわかりにくい(部会員)。			「事業の選択と集中や、行政コストの効率的な運用」に変更する。	交通マス 骨子案 P4
資料内で「方針」や「方向性」、「施策」が混同している感じを受ける。表記する文言について、しっかりと定義づけ、ルール化が必要ではないか(部会員)。			分かりやすくなるよう整理するが、改定版であることから前回版とズレがないように留意する。	-
「指標」と「目標水準」という標記が逆ではないか(部会員)。			基本的に前回のマスタープランにおける表記、考え方を踏襲し、現在の表記としたい。指標と目標水準をあわせて「施策目標」として整理している。 また、前回マスタープランにおいても数値目標は示していないため、今回も示さないこととしたい。	交通マス 骨子案 P8 参考資料 2-1 P16 参考資料 2-2 P15、P25
マスタープランについては数値目標は示さず、今後の交通戦略において目標を示すことも考えられる(部会員)。				
数値目標を示すのは現状では難しいのではないかと。現状では交通量を減らすために、TDM等をセットで取り組んでいくことを示せばよいのではないかと(道路部会長)。				
「各市町の現状と都市交通問題」における「高い自動車依存の継続による公共交通サービスの水準確保」という表現が曖昧でよく分からない(道路部会長)。			「高い自動車依存の継続による公共交通サービス水準の低下」に修正する。	交通マス 骨子案 P5
「交通需要マネジメント」にある「運転負荷の軽減や事故の未然防止等に有効な先進安全自動車(ASV)の普及促進」についてはこの位置が適切か(道路部会長)。			「環境にやさしい交通の実現」から「安全・安心な交通環境」に位置づける。	交通マス 骨子案 P9
表現でカタカナ語が多い印象がある。注釈等が必要と考える(部会員)。			マスタープランを公表する際には、巻末に用語集を作成する形で今後対応する。	交通マス 策定時に 対応

交通マスタープランの改定概要について（資料 - 2） つづき

主な議事	道路 部会	公共 交通 部会	対応方針	資料の 該当箇所
交通マスタープランの推進においては、見直し・評価はどのように行うのか。交通事業者はどのように関わるのか（部会員）。			マスタープランの見直しは10年、その5年後の中間年に中間評価を実施したい。中間評価の際は、交通事業者にも参画していただきたい。	-
交通マスタープランの骨子案について、資料 - 2、資料 - 3のどちらが骨子案になっていくのか（部会員）。			資料 - 2 が骨子案となっていく。その詳細な考え方が資料 - 3 という位置づけである。	-
県土連携軸の部分に記載のある「東海道貨物線の本格的な旅客線化」については県の事業ではなく要望事項であるので割愛していただきたい（部会員）。			県の都市マスタープランの記述であるが、要望事項と施策が混在している部分もあるので、調整する。 当該記述全般を削除	-
今回の改定交通マスタープランの基本的な考え方は、人口減少・高齢社会の中で、何もしなければ自動車依存は高くなるため、それに歯止めをかけなければならないということである。都市の集約化が大きな流れであるが、県西部地域では拠点を整備し、そこに公共施設や病院などを集めてまちづくりを進めていく。それを支えるために、公共交通は非常に大きな役割を果たすため、拠点間をつなぐ公共交通を活用し、自動車依存を脱却していこうということである。鉄道事業者、バス事業者の協力の中、公共交通利用数を増やしていくのが大きな課題と捉えている（部会員）。			指摘の通りの方針で捉えており、明確にわかるように、交通マスタープランをまとめていく。	交通マス 骨子案 P6

道路ネットワーク施策について（道路作業部会資料 - 3）

主な議事	道路部会	公共交通部会	対応方針	資料の該当箇所
P27 の箱根湯本駅の駐車対策について、路上駐車は荷捌き車両よりも観光客によるものではないか。（部会員）			「荷捌き車両や観光客による」という表現に変更する。	参考資料 2 - 2 P28
荷捌き車両の駐車時間帯は一日中なのが実態である。（部会員）				
自動車分担率について「上昇」と「増加」が混在しているので統一した方がよい。（部会員）			「増加」に統一する。	参考資料 2 - 2 P7 など
指標の評価結果の整理について、道路網さえ構築できれば達成されるかのように見える。TDM等の必要性を打ち出す整理が必要ではないか（部会員）。			道路整備と交通施策がうまくつながるよう、指標の予測結果と課題を整理し、公共交通施策やTDM施策等の必要性を明記する。	参考資料 2 - 2 P25、P28
評価結果はあくまで予測であるので、評価の欄に書き漏れている施策を個別に記載し、課題と対応の方向性として公共交通施策やTDM施策等の必要性を明記したらどうか。（部会員）				
指標は改善しているが、幹線道路網だけで問題が解決するわけではなく、後半に整理されている課題への対応こそが重要である（道路部会長）。				
道路整備が遅れている現実はある。ただし、既存ストックの活用は重要な視点だと考えている。例えば、いくつかある有料道路の無料化については非常に重要な施策と考えているが、実現性が低いと記載はしていない。しかし、引き続き検討していきたい（部会員）。			既存ストックの活用は重要な視点として捉えている。有料道路の無料化については、実現可能性がある場合には、交通マスタープランに記載することを含め、引き続き検討していく。	交通マスタープランに 策定時に 対応

公共交通施策等について（公共交通作業部会資料 - 3）

主な議事	道路部会	公共交通部会	対応方針	資料の該当箇所
安全・安心な交通の実現について、鉄道駅の段差解消に着眼点が置かれているが、他の施策はないのか。鉄道駅の段差が解消すれば目標達成と考えてよいか（部会員）。			指標としては、鉄道駅のバリアフリー化を記載しているが、交通マスタープランの中では、他の施策を含め等々という表現で整理する。	参考資料 2 - 1 P17
公共交通優遇制度は具体的にどのような施策をイメージしているか。鉄道事業者として観光面での企画切符などは検討可能と考えられる（部会員）。			鉄道やバス利用がインセンティブとなるように、ショッピングモールや商店街などとの連携を考えていく。	総合交通戦略を含め検討
まちづくり交通計画で駐輪場・駐車場が挙げられているが、駐輪場を作る用地がない中で具体的な方策はあるのか（部会員）。			既存ストックの有効活用を前提に、建替え時の更新や、商店街との連携などを考えていく。	総合交通戦略を含め検討
駐輪場とかパークアンドライドは、今回交通結節点に含まれていないが、まちづくりの観点から活性化を考えいくという面では、今回の整理でよい（公共交通部会長）。			「まちづくり交通計画」という新たな観点を加えた中で、交通マスタープランを取りまとめていく。	交通マスター案 P14 など
駅のバリアフリー化は、国、自治体、交通事業者という、三位一体で行うべきと考えているが、そういう認識でよいか（部会員）。			指摘の通り、三位一体で進めていく。	-
今回の住民意識調査では、「住民」と「行政」に分けて整理しているが、最終的にはどのような整理をしていくのか（部会員）。			住民意識調査を企画した時に、「住民」と「行政」では意識に乖離があると見ていた。実際、意見にずれがあるので、今後の参考にしていく必要がある。住民意識調査の結果詳細については、参考資料として扱っていく。	-

交通需要予測値について

主な議事	道路 部会	公共 交通 部会	対応方針	資料の 該当箇所
箱根町の自転車需要が増加するとあるが、どのような要因が考えられるか（部会員）。			観光需要による自転車利用の増加が想定される。また、自転車の利用者が少ないので、精度が低い可能性が考えられる。	-
自動車需要が増加していると記載されているが、入込交通、いわゆる観光需要は入っているのか（部会員）。 観光需要には通過交通が含まれるが、通過交通を考慮した分析はされているのか（部会員）。			観光需要は含まれている。ただし、平日の交通需要である。  道路作業部会の方で行っている。道路作業部会でも問題視し、分析を行っている。	-  参考資料 2 - 2 P20 等
予測は、前提条件を想定した中での予測である。その結果を踏まえ、どう有効に活用していくかという趣旨で捉えた方がよい（部会長）。			あくまで、ある前提条件の中での予測値であることを注記する。	関連する ページに 反映

別記 県小田原土木センターからの提案

提案事項	対応方針	資料の 該当箇所
幹線道路ネットワーク概念図についての見直しの提案	上位計画等における位置づけから主要幹線道路、幹線道路として示す路線の定義を明確にし、幹線道路ネットワーク概念図を修正した。 <主な修正点> ・「かながわ交通計画」や「都市計画区域マスタープラン」に位置付けのある路線を追加。（例：県道小田原山北線、県道矢倉沢山北線等の追加等） ・上記に伴い「南箱道路」の位置を修正 ・拠点名称を「 駅周辺」と表現	交通マス 骨子案 P12 参考資料 2 - 2 P29