

神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査

これまでの会議における議事と対応

平成26年3月27日

## 目 次

1 . 第 1 回協議会における議事と対応等 .....	1
2 . 第 2 回協議会における議事と対応等 .....	4
3 . 第 3 回合同作業部会の議事と対応等 .....	7
4 . 第 4 回合同作業部会議事と対応等 .....	11

1. 第1回協議会における議事と対応等

第1回協議会 平成25年5月23日

交通マスタープランの方向性、基本方針について

主な議事	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>バス交通における「利用促進に向けた取組」について、非常に重要な取組であるが、基本方針の方向性のなかで考えているのか。(協議会員)</p>	<p>交通マスタープランにおける交通体系整備の方針では、「安全・安心な交通の実現」のなかで考えており、分野別公共交通計画、交通需要マネジメントに該当する。</p>	<p>資料 - 1 P18、P21、 P31</p>
<p>「誰もが動きやすい交通環境づくり」のなかで、いわゆる高齢者・交通弱者・交通不便地域対策としての政策と、コンパクトな街づくりや中心市街地対策としての移動性向上政策は、目的も手段も異なってくるので、分けて整理する方がよい。(委員長会議後意見)</p> <p>一方で、環境面からの自動車交通の抑制施策(TDM、手段転換等)と、コンパクトな街づくりや中心市街地対策としての移動性向上政策とは、共通する施策/評価指標もある。このあたりの整理が事前にできていると、交通事業者等と調整しやすい。(委員長会議後意見)</p>	<p>高齢者・交通弱者・交通不便地域対策は、公共交通計画の中で、コンパクトなまちづくりや中心市街地対策は、まちづくり交通計画の中で取りまとめた。</p>	<p>資料 - 1 P21、P29</p>
<p>自動車への過度の依存の緩和は重要であるが、人口減少下では自然に交通量が減る可能性もある中で、マスタープラン/戦略の中でどのような目標、具体施策、評価指標を設定するかがカギ。(委員長会議後意見)</p>	<p>平成15年度の交通マスタープランを踏まえ、施策目標として15の指標を設定した。また、都市・地域総合交通戦略の中で、戦略指標と目標水準を設定した。</p>	<p>資料 - 1 P18 P43～51 P52</p>

土地利用と交通施策について

主な議事	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>コンパクトなまちづくりに寄与する交通施策の推進と公共交通サービスの維持・確保については考え方によっては相反すると考える。山間地域の生活交通の確保は重要ではあるが、コンパクトシティへどのように誘導していき、公共交通とリンクさせながら都市サイドとの連携できるかの調整が必要である。(協議会員)</p>	<p>コンパクトなまちづくりと公共交通サービスの維持確保は両立していくことが重要と捉え、まちづくり交通計画と公共交通計画の中で取りまとめた。</p>	<p>資料 - 1 P21、P29</p>
<p>土地利用計画との関連をどのように考えるかが重要。交通の整備状況にあわせた土地利用のあり方についても検討してはどうか。(副委員長)</p>	<p>本計画の中で、交通の整備状況と土地利用のあり方には踏み込んでいない。ただし、集約型都市構造の実現と交通は一体的なものであり、計画・事業を行う上で重要な視点と捉えている。</p>	<p>資料 - 1 P11～P15</p>

都市交通施策の検討について

主な議事	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>人口減少幅を上回る水準でバス利用者を維持するのは難しい。その状況を踏まえた上で目標として設定するのであれば、行政からの支援をお願いしたい。(協議会員)</p> <p>鉄道は、前回の方向性の強化として掲げられているが、交通事業者も入った中で方向性を出していくということであれば、事業者が納得できるようなものにしてほしい。(協議会員)</p>	<p>人口減少の中で、公共交通を維持・確保するためには、官民が連携して、施策展開の検討を進めることが重要と考えている。</p> <p>作業部会を通して、交通マスタープランでは、公共交通と観光振興のための基本方針を検討し、また、都市・地域総合交通戦略では、施策として位置づけた。(施策事業名：公共交通と観光振興の連携強化等)。</p>	<p>資料 - 1 P45、P51</p> <p>資料 - 1 P21、P45</p>
<p>2市8町それぞれ特色を持った地域である。各市町の持っている施策や課題をしっかりと検討しながら進めるべきである。(協議会員)</p>	<p>県及び2市8町の上位計画における都市づくりの方向性との整合を図り、交通政策の方向性を踏まえながら、県西部都市圏の将来都市像を示した。</p>	<p>資料 - 1 P11～P15</p>

主な議事	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>2市8町だけではなく、隣に位置する富士山をどのように意識するか。特にこの地域については降灰を含めた防災対策をどう考えていくかが重要。(協議会員)</p>	<p>災害に対する安全・安心の確保を重要な視点と捉え、交通マスタープランの交通体系整備の方針の一つとして位置付け、また、幹線道路網計画における幹線道路ネットワークの考え方にリダンダンシーの確保を目指すこととした。</p>	<p>資料 - 1 P18、P25</p>
<p>交通需要の変化に柔軟に対応していくことと道路ネットワークの再構築はどのように結び付けられるのか。(協議会員)</p> <p>商業施設の問題とネットワークを結びつけるのは難しい。道路網に余裕がなければ難しい。局所的な対応等を含めて検討していくべき。(委員長)</p>	<p>道路作業部会の中で、将来交通需要動向を踏まえた検討を行い、課題解決に必要で優先的に整備を図る必要がある道路網を戦略施策に位置付けた。</p> <p>ボトルネック交差点解消等の局所的な対応は並行して進めながら、都市圏として必要な道路網の構築を目指すこととした。</p>	<p>資料 - 1 P25～P26 P43～P46 戦略施策 No1～21</p> <p>資料 - 1 P25、P26</p>
<p>各方向性の実現に向けては、施策間の整合、連携がとられたものであることが重要。(副委員長)</p>	<p>道路及び公共交通作業部会で協議を重ね、交通マスタープラン・都市・地域総合交通戦略の検討を進めた。</p>	<p>-</p>
<p>今後20年後を見据えた中で、高齢化は非常に大きな課題である。生活様式や働き方などを考慮し、戦略にうまくつなげたほうがよい。(協議会員)</p>	<p>都市・地域総合交通戦略の中で、高齢者対応の施策検討をおこない追加した。</p>	<p>資料 - 1 P45 戦略施策 4-1等</p>
<p>緊急交通路と緊急輸送路は全く別のものであるため、分けて検討したほうがよい。防災面について、当該圏域の各自治体は防災強化地域指定がなされている。それを前提に議論したほうがよい。(協議会員)</p>	<p>緊急交通路と緊急輸送路の内容については、用語解説に記載した。また、戦略指標として、これまで通り、緊急交通路・緊急輸送路を合わせた整備延長を設定した。</p>	<p>資料 - 1 P52、P61</p>
<p>選択と集中などの行政コストを踏まえた施策は、方向性としては重要だが、実際問題としてどうするのが難しい。(副委員長)</p> <p>関連して、維持管理の効率化やアセットマネジメントの視点も重要。(副委員長)</p>	<p>都市・地域総合交通戦略において、指摘された点を考慮して、戦略施策事業を設定した。</p> <p>維持管理の視点については、交通マスタープランの基本的な考え方の中で、「効果的で効率的な施策の展開」の中で整理した。</p>	<p>資料 - 1 P43～P51</p> <p>資料 - 1 P18</p>

## 2. 第2回協議会における議事と対応等

第2回協議会 平成25年12月19日

### 県西部都市圏総合都市交通体系マスタープラン骨子(案)について

主な議事	対応等	本会議の該当資料
現状と問題・課題整理が、日本全国どこでもあてはまる内容に見える。環状道路や放射道路が整備されつつあるが、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。(協議会員)	県西部都市圏における上位計画等の都市づくりの方向性との整合を図り、今後の交通政策の方向性を踏まえ、県西部都市圏の将来都市像「拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現」の共通ビジョンを描いた。	資料 - 1 P11 ~ P12
道路整備の必要がないように見える。「選択と集中」の中には道路整備も含まれるはずである。(協議会員)	道路整備は重要な施策であり、今後の交通政策の方向性について、「選択と集中」の表現を追記した。	資料 - 1 P5
「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。(協議会員)	都市圏内連携を図る視点から、重要な指摘であるため、足柄上地域から箱根地域の軸を追加した。	資料 - 1 P12
小田原中心部の道路走行環境については、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。(協議会員)	幹線道路網計画の基本方針に、「中心市街地の道路走行環境にも配慮した道路整備を推進」していくことを追記した。	資料 - 1 P25、P26
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。(協議会員)	関係機関と調整の結果、削除した。	-
南箱道路や山北スマート IC は、観光という視点からも必要なのか。(協議会員)	南箱道路や山北スマート IC は観光の視点でも重要な施策と捉え、都市・地域総合交通戦略の戦略施策3-1「観光と連携した道路網形成」として位置付けた。	資料 - 1 P45
南箱道路は愛称なので、正式名称を記載してほしい。(協議会員)	概念図には、「南足柄市と箱根町を連絡する道路(南箱道路)」と修正し、基本的には、南箱道路と表現した。	資料 - 1 P26 等
現状と問題・課題のまとめで、「広域的な回遊ルート」という視点があるが、交通計画分野別基本方針の中でも、広域的な連携の視点を表現できないか。(協議会員)	広域連携や富士山と県西部都市圏の観光拠点の連携について、交通マスタープランの概念図に矢印で図示するとともに、凡例に表示も追加した。	資料 - 1 P22、P24 P26、P32

主な議事	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>県西部都市圏は観光資源が分散している。これらの観光資源を、交通面から有機的に連携させる考えについて賛同できる。(協議会員)</p> <p>「交通案内・表示」の整備が重要である。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。案内の一元化を図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。(協議会員)</p>	<p>観光資源間を交通面から有機的に連携させる施策が重要と捉え、都市・地域総合交通戦略の戦略施策3-1「観光と連携した道路網の形成」戦略施策3-2「観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、交通案内の充実」を位置付けた。</p>	<p>資料 - 1 P45</p>

都市・地域総合交通戦略について

主な議事	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>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。</p> <p>戦略目標水準における「ICアクセス15分圏の拡大」については、なぜ15分なのか。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。将来都市像、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。(協議会員)</p>	<p>「過度に自動車に依存しない」は、居住者や来訪者両方に該当する。都市・地域総合交通戦略の中でも、戦略目標4「選択性の高い環境に優しい交通体系の構築」として、様々な戦略施策を展開する。</p> <p>戦略目標水準の設定については、平成15年度に策定した交通マスタープランにおける施策目標との整合性を図り、住民満足度の意向等も参考にしている(15分以内で満足度が高い)。都市・地域総合交通戦略の戦略指標及び戦略目標水準の設定や考え方については、参考資料-2に詳述している。</p>	<p>資料 - 1 P45 等</p> <p>資料 - 1 P52 参考資料 - 2 P6 ~ P8</p>
<p>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施策や表現が必要である。(協議会員)</p>	<p>戦略施策を実施プログラムに位置付け、交通体系整備の方針との対応、関係主体、スケジュール、具体的な位置図などを記載した。</p>	<p>資料 - 1 P43 ~ P51</p>

主な議事	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>県西地域では、箱根の慢性渋滞がある。しかし、大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。本検討は国土交通省の管轄である。2省にまたがっている計画であるが、調整を図ることはできるのか。(協議会員)</p>	<p>国立公園内の道路整備は困難である。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。</p>	<p>-</p>
<p>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件となっている。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。(副委員長)</p>	<p>37都市でしか大臣認定を受けていないのは、認定申請中の計画もあるからと認識している。認定が困難なのではなく、認定までの時間がかかっているものである。県西部都市圏の都市・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。認定要件についても、国と内容についての意見交換を行い、調整を図っていく。</p>	<p>-</p>

(以上)



### 3. 第3回合同作業部会の議事と対応等

第3回合同作業部会 平成26年1月31日

神奈川県西部都市圏総合交通戦略の方向性について  
戦略施策・事業について

主な議事 (第3回合同作業部会資料該当頁)	対応等	本会議の 該当資料
施策 No.41 のバリアフリー化は、主体に国も追加してほしい。(部会員)	主体について国も追加した。	資料 - 1 P44 施策 No.40
施策 No.45 の周遊券等は、市町と協力して進めたい。(部会員)	戦略の施策・事業に組み込んだ。	資料 - 1 P45 施策 No.59
施策 No.46 の案内板の一元化について、観光客のニーズも踏まえ、案内を充実させるという視点の方がよい。(部会員)	「総合的な案内・情報の充実」の表現に修正した。	資料 - 1 P45 施策 No.62
施策 No.58 の乗継運賃割引については、鉄道事業者は難しい。(部会員)	基本的には鉄道ではなくバスを中心に考えている。	資料 - 1 P45 施策 No.71
<p>施策 No.4 の小田原中井線について具体的な整備区間を確認したい。</p> <p>施策 No.26 の路線バスの改善(橘地区)は、具体的にどのようなことを考えているのか。</p> <p>P12 の図面について、中井町からすると、隣接する秦野市との結びつきもあり、秦野市内の道路と連結することで新東名秦野IC方面へのつながりも考えられる。厚木秦野道路との接続もある。二宮町と広域行政の中で、橘ICのあり方を検討しており、もう少し広域的、圏域外との連携を見せてほしい。(以上、部会員)</p>	<p>資料 - 1 の P46 に示したとおりである。</p> <p>施策の路線バスの改善(橘地区)については、小田原市地域公共交通総合連携計画の中で、橘地区内の路線バスの見直しを図ることを位置付けている。</p> <p>資料 - 1 の施策位置図については、都市圏外の隣接する主要な幹線道路を図示した。</p>	<p>資料 - 1 P46 -</p> <p>資料 - 1 P46 ~ P51</p>
施策 No.34 の箱根湯本のターミナル機能について、想定される関係主体に県に がついているが、県が何を行うのか(部会員)	ターミナル整備後の利用状況調査等のソフト施策であるため、施策から削除した。	-

主な議事 (第3回合同作業部会資料該当頁)	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>施策 No.20 の酒匂永塚線について、まだ事業検討前段階である。「かながわのみちづくり計画」でも事業検討路線と位置付けている。整備と検討の使い分けは何か。どちらかという と整備より計画の位置付けになると考えている。(部会員)</p>	<p>施策 No.24 について、県、小田原市両方を とし、短期～中期にかけては検討、中期終わりに事業と位置付けた。</p>	<p>資料 - 1 P43 戦略施策 からは削除</p>
<p>施策 No.8 の小田原環状道路は、「かながわみちづくり計画」でも位置付けのない路線である。この段階で施策として位置付けた理由は何か。</p> <p>小田原環状線と東町久野線をセットで進めていきたいという趣旨で理解してよいか。(以上、部会員)</p>	<p>小田原環状道路は、市の都市マスタープランや県の道路マスタープラン等に位置付けのある重要な路線であり、県、市ともに とした。</p> <p>指摘の通りの趣旨である。</p>	<p>資料 - 1 P43 戦略施策 からは削除</p> <p>-</p>
<p>主体の中で、(検討中)と(事業主体検討中)とあるが、これを使い分けた理由はあるのか。</p> <p>施策 No.7 の和田河原開成大井線の名称は金子開成和田河原線である。また、県主体で二号橋を整備しているところである。県に がついていないのはなぜか。</p> <p>事業主体の中で と があるが、の意味とは何か。</p> <p>施策 No.10 の秦野・中井インター・平塚アクセス道路については、まだ具体化していないのではないか。(以上、部会員)</p>	<p>(検討中)(事業主体検討中)の表現は、暫定的に記載したものであり、削除した。</p> <p>金子開成和田河原線に表現を修正し、主体には県に を追加した。</p> <p>のあいまいな表現はなくした。</p> <p>都市圏外の拠点へのアクセス強化という視点があるため、関係機関と調整した結果、施策として追加した。</p>	<p>資料 - 1 P43～P45</p> <p>資料 - 1 P43 施策 No.7</p> <p>-</p> <p>資料 - 1 P43 施策 No.10</p>
<p>P13 の図の中で観光と銘打っているのにもかかわらず、箱根に何も施策がないのは寂しい。(部会員)</p>	<p>県西部都市圏の特徴である観光について、戦略目標3に「観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進」を追加し、観光と連携した道路網、公共交通サービス施策を追加した。</p>	<p>資料 - 1 P45 施策 No.60 施策 No.61</p>

主な議事 (第3回合同作業部会資料該当頁)	対 応 等	本会議の 該当資料
マスタープランの中で低公害車や電気自動車の普及を記載しているの で、戦略メニューの中にも位置付け ていった方がよいのではないか。(道 路作業部会長)	低公害車や電気自動車の普及促進を図る ため、充電施設の整備促進について、総合 交通戦略の施策に追加した。	資料 - 1 P45 施策 No.79 施策 No.80

評価指標・目標水準について

主な議事 (第3回合同作業部会資料該当頁)	対 応 等	本会議の 該当資料
P11の施策No.41のバリアフリー化 の推進について、ガイドラインの改 訂により高低差5mの基準がなくな ったので、P15の指標は表記を工夫 した方がよい。(部会員)	交通マスタープランにおける主要駅のバ リアフリー化の指標の表現について、「乗 降客数の多い駅等」に修正した。	資料 - 1 P18
P13の評価指標では、バリアフリー 化を中期で扱っているが、P11の施 策一覧表では短期、中期のどちらに も位置付けられていない。どのよう に整合を図るのか。(部会員)	「鉄道駅舎のバリアフリー化の推進」は 中期の後半と位置付けた。	資料 - 1 P44 施策 No.40
都市・地域総合交通戦略について、 ここに掲げる指標だけで見っていくの か、どのように進捗管理していくの かについて確認したい。(部会員)	モニタリングは3段階に整理される。1 段階目は各施策の進捗状況であり毎年確 認する。2段階目は、戦略指標の達成度チ ェックで5年毎に行う。3段階目の交通マ スタープランの施策目標については、10年 毎の交通マスタープランの改定ごとに検 証する。	資料 - 1 P53
指標について目標値が掲げられて いるが、それぞれの水準がどのよう に変化していくのか。 また、D I D内の公共交通カバー圏 について、短期、中期でも現況と同 じく92%となっているが、これは何 もやらなくても92%を維持できる ということか。(以上、部会員)	評価指標・目標水準の設定や考え方につ いては、参考資料 - 2に示した。  D I D内の公共交通カバー圏につい ては、前回のマスタープランの策定当時から 公共交通の維持確保が課題とされており、 最低限人口カバー率92%を維持していく という水準である。	参考資料 - 2 P5 ~ P39

主な議事 (第3回合同作業部会資料該当頁)	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>観光拠点から30分圏の評価指標について、P13内で箱根町内に施策が何もないがそれでよいのか。戦略目標1で位置付けられている幹線道路網の整備が観光に効くのではないか。このままの見せ方でよいか検討してほしい。(部会員)</p>	<p>指摘の通り、箱根拠点への30分圏は道路整備による効果大きい。戦略目標と評価指標は一對一ではなく、相互に関係するものであるため、戦略施策3-1として、「観光と連携した道路網の形成」を追加した。</p>	<p>資料 - 1 P45</p>
<p>目標値の設定について、水準の決め方は色々あるが、評価の仕方を明確にしておく必要がある。特に、二酸化炭素排出量は、どのように計測するかによって、結果が異なってくる。単体対策を考慮するのか、しないのかといった前提については、明記する必要がある。(道路作業部会長)</p>	<p>各評価指標、目標水準、指標設定の考え方については、参考資料-2に別途整理した。</p>	<p>参考資料 - 2 P31～P39</p>

(以上)

#### 4 . 第 4 回合同作業部会議事と対応等

第 4 回合同作業部会 平成 2 6 年 2 月 1 3 日

神奈川県西部都市圏総合交通戦略の方向性について  
 施策・事業について

主な議事 (第 4 回合同作業部会資料該当頁)	対 応 等	本会議の 該当資料
「計画」「事業」と言う区別がなされているが、例えば「計画」は事業に伴う調査委託等を行うものとし、「事業」は予算付け及び事業を行うことなど、定義を明確にした方が良い。(部会員)	「計画」は「検討」に修正し、「事業」との区別がわかるようにした。	資料 - 1 P43 ~ P45 (凡例表示)
No.11「秦野・中井インター・平塚アクセス道路(仮称:湘南丘陵幹線)」については、「かながわのみちづくり計画」には位置づけられていないが、市町にとって重要性が高いものとして、判断しているのであれば、No.9「小田原環状道路」と同様な扱いであると認識している。想定される事業主体については、「調整が必要( )」扱いにしていただきたい。(部会員)	中井町にとっては重要な施策と認識しているが、都市圏全体としては、影響が少ない施策であり、関係機関と調整した結果を踏まえ、反映した。  戦略一覧の想定される事業主体について、「 」という表現はなくし、「 」とした。	資料 - 1 P43 ~ P45 施策 No.10  資料 - 1 P43 ~ P45

評価指標・目標水準について

主な議事 (第 4 回合同作業部会資料該当頁)	対 応 等	本会議の 該当資料
P 4 の「拠点から 1 5 分圏カバー面積率」や P 7 の「箱根湯本駅まで 3 0 分圏カバー面積率」は、人口減少による交通量の減少が主な要因となっており、道路整備の効果についての記載がないため、道路整備の効果もあるような表現にしていただきたい。(部会員)	参考資料 - 2 に道路整備の効果を追加し、表現を修正した。	参考資料 - 2 P8、P26

<p>主な議事 (第4回合同作業部会資料該当頁)</p>	<p>対 応 等</p>	<p>本会議の 該当資料</p>
<p>「拠点から15分圏カバー面積率」については、道路整備によってカバー圏が広がるというだけでなく、公共交通利用が広がることによって、結果的にカバー率が広がるというものと認識している。(部会員)</p>	<p>参考資料-2に、公共交通利用が広がることにより、カバー率が上がることを記載した。</p>	<p>参考資料-2 P7~P8</p>
<p>P5「ゆとりある道路幅員(歩道部3m以上)の道路整備率」の記載について、歩道と自転車道が別々に整備されている箇所もあるため、そのような場合、どう判断するのか難しい。(公共交通作業部会長)</p> <p>P5の「ゆとりある道路幅員(歩道部3m以上)の道路整備率」は、「自転車歩行者道」という表現もあり、歩道と自転車道の関係を明確にしないと、評価時に混乱することになるのではないかと。(部会員)</p>	<p>意見を踏まえ、本指標設定のねらいとしては、自転車走行空間の確保であり、小田原市自転車ネットワーク計画と整合を図りつつ、自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、自転車歩行者道の合計整備延長とした指標設定に変更した。</p>	<p>資料-1 P52</p>
<p>参考資料1で指標設定の理由は確認できたが、指標の定義や算定条件をより明確に設定しておくことが必要。(道路作業部会長)</p> <p>確かに定義づけを明確化することが必要である。例えば観光ピーク時には「箱根湯本駅まで30分圏カバー面積率」などは絶対に達成できない。しかし、設定された指標は各市町や外部からの評価にも活用されることになるため、ある程度の幅を持った指標にする必要もある。(公共交通作業部会長)</p> <p>同意見である。適正な評価を行えるように、定義付けを行うべきである。(道路作業部会長)</p>	<p>参考資料-2に、指標ごとに、指標のねらい、計測方法、現状と課題、目標サービス水準、寄与すると想定される主なプロジェクト、将来評価方針等を記載した。</p>	<p>参考資料-2 P5~P39</p>

主な議事 (第4回合同作業部会資料該当頁)	対 応 等	本会議の 該当資料
<p>指標については、誰にとってどのようなメリットになるのかを明確にして欲しい。例えば、「箱根湯本駅まで30分圏カバー面積率」は、県西部都市圏の地域住民が箱根に観光する際にメリットになるのか、遠方からの観光客にとってのメリットなのかわかりにくい。(部会員)</p>	<p>参考資料 - 2 に指標設定におけるねらい、計測方法、現況及び課題など表記し、目標サービス水準が明確になるように示した。</p>	<p>参考資料 - 2 P5 ~ P39</p>
<p>P8 「主要駅のバリアフリー化」については、乗降客数3,000人以上が基準となっている。優先順位づけをするにはそういった基準が必要であるが、高齢化が進んでいることもあり、全ての駅がバリアフリー化された方が良い。乗降客数が多い少ないに関わらず、バリアフリー化の検討を進めるべきではないか。</p> <p>「検討」はできるが「事業ベース」になると難しいところがある。駅へのエレベーター設置には、国からの補助が必要であり、国の補助が受けられないとすると事業化は難しい。</p> <p>バリアフリー化においては法律に基づく補助制度がある。全駅のバリアフリーを戦略に位置付けてしまうと、その補助を受けられない場合にも事業を進めなければならなくなる。各市町の問題にもなってくるため、慎重に協議していく必要がある。</p> <p>(以上、部会員)</p>	<p>「主要駅のバリアフリー化」については、法律上の整備は完了していることを考慮し、意見を踏まえ、都市・地域総合交通戦略の指標からは除外した。</p> <p>全ての駅のバリアフリー化の検討については、交通マスタープランにおける交通結節点計画基本方針で定める「鉄道駅等におけるバリアフリー化の促進」として捉えることとする。</p>	<p>資料 - 1 P52</p> <p>資料 - 1 P23</p>

(以上)