

第22回藤沢市地域公共交通会議

□日 時：2021年(令和3年)3月22日(月)午後2時00分開会

□場 所：藤沢市役所本庁舎7階 7-1会議室

□出席者：

委員15名(順不同・敬称略・下線は代理出席)

澤野 幸男	岡田 敦	高橋 肇	露木 輝久	奥村 敬一
板垣 力	師尾 公兵	山本 まり子	小泉 伸介	岡村 敏之
田口 晃	山口 敏彦	奈良 文彦	古澤 吾郎	(山際委員代理) 山口 和子

その他6名(要綱第7条第5項の規定)

山本 秀裕	小川 司	宮田 雅史	山田 正文	赤松 美直
尾渡 英生				

□次 第

1 開会

2 報告

報告1 藤沢市交通アクションプラン中間評価について

報告2 長後地区の新たな交通システムについて

3 その他

4 閉会

□配布資料

・資料1： 藤沢市交通アクションプラン中間評価

・資料2： (参考)位置図、藤沢市内13地区

・資料3： 長後地区の新たな交通システムについて

□傍聴者 : 0名

第22回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2021年（令和3年）3月22日（月）14時

場 所 藤沢市役所本庁舎7階7-1会議室

藤沢市計画建築部都市計画課

- 午後2時 開会（都市計画課）

- 成立宣言（都市計画課）
 - ・委員17名中15名の委員が出席しており、会議成立
 - ・要綱第7条第5項の規定に基づき、鉄道事業者も出席

- 資料確認（都市計画課）

- 挨拶（都市計画課長）

- 委員及び出席者の紹介（都市計画課）

- 傍聴希望者の確認（会長）

報告1

○事務局 藤沢市交通アクションプランの中間評価について御報告させていただきます。

説明につきましては、資料1、お手元にお配りした冊子を用いて行ってまいります。資料2は、表面がこれまで進めてきた施策の位置図でございまして、裏面が藤沢市内の市民センター・公民館を中心とする行政サービスの単位であります13地区の区分を示した図となっておりますので、説明に合わせて適宜御参照ください。

資料1の表紙から2枚おめくりいただきまして、1ページをお開きください。2 藤沢市交通アクションプランとはを御覧ください。藤沢市交通アクションプランは、当市の交通に関する基本指針である藤沢市交通マスタープランに掲げる施策の実施計画として、2015年3月に策定したものでございます。このアクションプランは、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的とした都市・地域総合交通戦略及び公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的とした地域公共交通網形成計画の2つを兼ねております。

本計画の策定時には、藤沢市交通アクションプラン策定協議会として、本日の会議に御出席いただいております事業者様等にも御参画いただき、御意見をいただきながら策定してきた経過がございます。策定当時の協議会につきましては、策定後解散し、その機能は地域公共交通会議に移行されておりますので、本日は策定から5年が経過した計画の中間評価結果について、鉄道事業者の皆様にも御参加いただき、報告させていただくものでございます。

続きまして、3 中間評価の実施方法を御覧ください。中間評価は、アクションプランに設定されている施策の進捗状況と評価指標の現況値を確認するとともに、その達成状

況を把握し評価を行ったものでございます。なお、評価に当たりましては、今年度、市役所の中で中間評価の庁内会議を設置し、検討を進めてまいりました。図1にございますように、評価指標には、市民の満足度を評価資料としているものがあることから、その前段で、ステップ1として、市民意識調査を実施いたしました。

2ページを御覧ください。市民意識調査の結果でございます。市民意識調査は、2020年1月から2月にかけて、15歳以上の藤沢市民3550名を無作為抽出して実施いたしました。1690名の方から御回答いただき、回収率としては47.6%でございました。回答属性は表1のとおりで、統計値と比較すると高齢者及び女性の回答が多い傾向がございました。

続いて、4. 2 外出の傾向を御覧ください。この設問においては、外出の頻度や、したいと思う外出が制約されていないか、制約されている場合にはその理由をお聞きいたしました。その結果、3ページの図2のように、週1回以上外出している人は全体の95%でしたが、年齢が80歳を超えると、外出の割合が週1回以上となる割合が減少するという結果でございました。また、外出が制約されていると回答した方の理由としましては、図3のオレンジ色の部分になりますが、「公共交通が利用しづらい」と回答した割合は、身体的理由、時間がないに次いで3番目、約2割という状況で、地区別に見たときには、特に遠藤地区、御所見地区では、その割合が5割を超える結果でございました。

続いて、4. 3 満足度を御覧ください。交通に関する満足度の調査は、アクションプラン策定時との比較で結果を見てまいります。4ページの表2にございますように、上から4項目めのインターチェンジまでの所要時間に関する満足度や、一番下の避難経路の道路環境に関する満足度が上昇した一方で、上から2項目めの公共交通の利便性に関する満足度が減少いたしました。この公共交通の利便性に関する満足度を地区別に見てみたのが、図4でございます。村岡地区、遠藤地区の減少割合が約20%と顕著となっております。

5ページを御覧ください。4. 4 自由記述意見としましては、類型化した上で順位をつけたものが表3でございます。最も多い意見は渋滞に関連した意見で、渋滞の箇所としましては、辻堂駅周辺で特にショッピングモールに向かう渋滞解消を望む意見が多くございました。また、バスの定時性にも影響が出ているといった意見もあり、公共交通への利便性にも影響を与えていることが分かります。藤沢駅周辺の渋滞への意見も多く、国道467号と県道32号藤沢鎌倉との交差点である南藤沢で、鎌倉方面から流入する車両の混雑についての意見が多く見られました。渋滞関連の意見の次に多かったものは、自転車走行環境に関する意見で、3番目は道路の安全対策に関する意見という結果でございました。

6ページを御覧ください。5《ステップ2》施策の進捗確認、5. 1 短期施策の進捗状況についてでございます。アクションプランにおいては、各施策の実施時期について、短期、中期、長期で示しております。短期は、策定から5年間、令和元年度までに完了

するとしているもので、その進捗状況は表4のとおりでございます。21施策中、令和元年度末で「完了」となったものは14施策、66.7%でございます。また計画に位置づけた内容は実施したものの、今後も継続して実施していく施策である「順調」とされたものが3施策、14.3%、「課題や遅れ有」とされたものが4施策、19%という結果でございます。また、今後の方向性で「廃止」となったものが1施策ございました。短期施策としては予定の期間内に完了できなかったものがあるものの、おおむね計画どおりに進捗を図ることができました。

7ページを御覧ください。5. 2中期・長期施策の進捗状況でございます。アクションプランに位置づけた中期・長期施策の進捗状況については表5のとおりでございます。スケジュールを前倒しして完了した施策が2施策、4.3%、予定どおり順調に進捗している施策が24施策、52.2%、実施はしているが課題や遅れがある施策が20施策、43.5%となっております。完了となった施策を除いて、今後も継続して事業に取り組んでまいります。

8ページを御覧ください。続いては、5. 3基本方針別の進捗状況でございます。アクションプランでは、将来の交通像「ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～」を実現するため、4つの基本方針を設定するとともに、それぞれの基本方針に基づく交通施策を位置づけ、交通まちづくりを進めていくとしております。

基本方針1は、地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくりでございます。位置づけられている交通施策としては、1)最寄り駅まで15分の交通体系づくり、2)藤沢駅周辺まで30分の交通体系づくり、3)地域特性に応じた地域交通サービスの充実、4)地域、交通事業者、関係機関、行政等の協力・連携の4つでございます。

主な施策のこれまでの成果でございますが、1点目が、いずみ野線延伸に関する検討を進めてきたこと、2点目が、新たなまちづくりとしてB駅が予定されている健康と文化の森地区のまちづくりを進めてきたこと、3点目は、湘南大庭地区への辻堂駅からの連節バスによる急行運転の導入及び湘南ライフタウンバスターミナルの拡張整備等を実施してきたこと、4点目は、善行地区及び六会地区への乗合タクシー導入、5点目は、(仮称)村岡新駅の検討を進めてきたことでございます。

9ページを御覧ください。基本方針2は、都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくりでございます。位置づけられている交通施策は、1)インターチェンジまで30分の交通体系づくり、2)広域的な公共交通ネットワークの強化、3)都市拠点における交通機能の強化、4)片瀬・江の島周辺における交通機能の強化の4つでございます。

主な施策のこれまでの成果でございますが、1点目、2点目は先ほどの基本方針1と同様でございます。3点目は、道路のバリアフリー化として、小田急江ノ島線六会日大前駅周辺の事業、善行駅周辺の事業を進めてきたことを記載しております。4点目から6点目は自転車に関することで、自転車走行空間整備を進めてきたこと、自転車駐車場の整備に関すること、自転車の交通マナーの遵守、マナーの向上に向けた取組を進めて

きたことを記載しております。7点目は、令和元年度までに圏央道の開通があったこと、8点目は、都市計画道路の整備を進めたこと、9点目は、藤沢駅北口の広場、デッキの再整備、10点目は、湘南モノレール湘南江の島駅の駅舎改良について、最後に、小田急江ノ島線片瀬江ノ島駅の駅前広場の整備及び駐輪施設の整備について記載してございます。

10ページを御覧ください。基本方針3は、環境にやさしい交通まちづくりでございます。位置づけられている交通施策は、1)公共交通の利用促進、2)自動車交通の円滑化、3)自転車の利用促進、4)環境にやさしい交通環境づくりの4つでございます。

主な施策のこれまでの成果でございますが、1点目は、公共交通の利用を促進する小学生対象のモビリティ・マネジメントを進めてきたこと、2点目は、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入促進を行ってきたこと、3点目、4点目は、基本方針2と同様でございます。5点目は、サイクル&バスライド施設を市内3か所に整備したこと、6点目は、シェアサイクルの実証実験が始まっていることを記載してございます。6点目、7点目については、基本方針2と同様でございます。

基本方針4は、ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくりでございます。位置づけられている交通施策は、1)安全で快適な移動空間づくり、2)健康増進につながる移動環境づくり、3)災害に強い交通まちづくり、4)既存交通施設の適正な維持管理の推進の4つでございます。

主な施策のこれまでの成果でございますが、1点目は、基本方針3の再掲でございます。11ページにお移りいただきまして、2点目は、沿岸部橋梁の耐震化を進めてきたことを記載しています。3点目は、基本方針2の再掲でございます。4点目は、日常的な道路の維持管理について記載しております。

以上の各施策の状況について、基本方針別に整理したものが表6でございます。進捗状況の割合で見ますと、「完了」もしくは「概ね順調」とされた割合が高いのは基本方針4で、基本方針1及び2は課題や遅れが発生している割合が高い状況が見られます。

12ページを御覧ください。6《ステップ3》評価指標の達成状況の確認について御説明いたします。ここでは、アクションプランに位置づけた評価指標の令和元年度末における状況の確認を行ったものでございます。

13ページを御覧ください。評価指標をまとめたのが表7でございます。評価指標は全部で20項目で、③の列がアクションプランの目標年次における目標値でございます。今回は中間評価ということで、この③の目標値の半分を上回っていれば、達成度は「○」、策定当初に比べてマイナスとなっている指標を「×」、それ以外を「△」と評価いたしました。

12ページにも記載いたしましたが、中間目標値に達している評価指標は8項目で、その割合は40%、進捗はしたものの中間目標値に達していない評価指標が9項目で、割合は45%、残りの3項目、15%は、策定時に比べてマイナスとなった評価でございます。

14ページを御覧ください。評価指標の増減に影響を与えた要因について基本方針別に整理を行ったものでございます。

基本方針1では、1つ目の黒丸で最寄り駅まで15分圏の人口割合が72%から73%に1%増加いたしました。ほぼ横ばいの状況ではありますが、1%の増加の要因は、辻堂駅と湘南ライフタウンを結ぶ辻堂駅遠藤線及び石川方面への新規バス路線の設定を要因とするものでございます。

2つ目の黒丸は、地域特性に応じた公共交通サービスの導入エリア数が2エリアに増えたのは、乗合タクシーののりあい善行、おでかけ六会の運行開始に伴うものでございます。

3つ目の黒丸は、最寄り駅までの所要時間に関する満足度で、バスの急行運転開始や乗合タクシー導入等に取り組みましたが、横ばいという結果でございました。

4つ目の黒丸は、公共交通の利便性に関する満足度ですが、こちらが先ほど御説明したように44%から36%に減少している結果でございました。図5は年齢層別に満足度を見たものですが、平成26年度の満足度は、年齢層が高くなるにつれて満足度が上がる傾向にあったものが、今回の調査では、その傾向が逆になっているのが読み取れてまいります。このことから、今回、満足度が減少した要因の1つには、実施している施策が高齢者の満足度に直結していない可能性が考えられます。そのほかの要因といたしましては、先ほど御説明した特定の地区における満足度の低下が大きな要因となっております。

15ページを御覧ください。基本方針2では、1つ目と2つ目の黒丸がインターチェンジまで30分圏の人口割合と15分圏の産業系市街地割合が大きく上昇しておりますが、これはさがみ縦貫道（圏央道）が全線開通したことにより、藤沢インターチェンジからの圏域拡大によるものでございます。

3つ目の黒丸は、自動車走行環境に関する満足度でございますが、前回調査から4%減少している結果でございました。こちらにも図6のように、年齢層別の満足度において、高齢者の満足度が前回調査と比較して低下している傾向が見られたことから、実施してきた施策が高齢者の満足度に直結していないことが考えられます。また、先ほどの市民意識調査の説明にもございましたように、自由記述意見の中で渋滞解消望む声が多くあったことも少なからず影響を与えている可能性がございます。

4つ目の黒丸は、インターチェンジまでの所要時間に関する満足度についてですが、こちらにも先ほどと同じように、藤沢インターチェンジにアクセス可能となったことが要因と考えられます。

16ページを御覧ください。基本方針3では、1つ目の黒丸が鉄道・バス・自転車の利用の促進と、2つ目の黒丸が自動車の利用割合の改善で、この2つは表裏一体となるものですが、自動車が減り、公共交通の利用が増えた要因としては、超高齢化が進み、自動車を運転できる人が公共交通を利用するようになったことや、若者の車離れが進んだことなど、社会状況の変化が一因となっている可能性がございます。

3つ目の黒丸は、自転車走行空間の整備延長が0.5キロから13.9キロに大きく増えておりますが、これは走行空間整備の実績によるものでございます。

4つ目の黒丸は、自転車走行環境に関する満足度でございますが、走行空間の整備延長が大きく増えましたが、満足度が横ばいという結果でございました。これも先ほどと同じように、図7からは、高い年齢層の満足度が伸びていないことから、実施している施策が高い年齢層の満足度に直結していない可能性が考えられます。

17ページを御覧ください。基本方針4では、1つ目の黒丸が鉄道駅のバリアフリー施設の整備率が100%となりましたが、これは湘南モノレール湘南江の島駅へのエレベーター設置を行っていただいたことによるもので、国の移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた市内の1日当たりの乗降客3000人以上の駅のバリアフリー、段差解消が完了いたしました。

2つ目の黒丸はノンステップバスの導入率で、20%から62%に上昇し、各バス事業者様が市や国からの補助金を受けて、ノンステップバスを導入いただいた実績によるものでございます。

3つ目の黒丸は、緊急輸送道路（避難路）に架かる橋りょうの耐震補強整備率が58%から62%に上昇したのは、耐震補強を完了した実績によるものでございます。

4つ目の黒丸は、都市計画道路の整備率が2%増加したのは、神奈川県様による横浜伊勢原線の完了及び市道の石川下土棚線の一部と柄沢特定土地区画整理事業の完了等の実績によるものでございます。

5つ目の黒丸は、ユニバーサルデザインタクシーの導入台数が増加したのは、各タクシー事業者様が国や市からの補助金を受けて、UDタクシーを導入していただいた実績によるものでございます。

6つ目の黒丸は、市内の歩行環境に関する満足度で、前回調査から2%減少しておりますが、先ほどと同じように、高齢者層の満足度の減少が影響を与えていることが見えることから、実施している施策が高齢者の方の満足度に直結していない可能性が考えられるものでございます。

最後の黒丸は、避難経路の道路環境に関する満足度ですが、10%上昇しております。これは、避難路や緊急輸送路における橋梁の耐震化の進捗などによるほか、発生から10年を迎えた平成23年の東日本大震災以降、市民の防災の意識が高まっていることも一つの要因であると考えられます。

18ページを御覧ください。ステップ4として、ステップ3までの結果を受けて中間評価取りまとめと今後のアクションプランの取扱いについて御説明いたします。

初めに、中間評価の取りまとめとして整理した部分が、緑色の部分でございます。読み上げさせていただきます。

計画に位置づけた短期施策は、概ね予定通り進捗しました。計画に位置づけた中期・長期施策については、一部に課題や遅れが見られるものの、未実施の施策はありません

でした。20項目ある評価指標のうち、中間目標値を達成した評価項目が8項目ある一方で、その他12項目は、中間目標値に達していませんでした。特に、市民の満足度を指標とした項目では、施策が進捗したにも関わらず策定当初からマイナスとなった項目もあったことから、超高齢化の進展等の社会状況の変化が、市民の価値観に変化をもたらしている可能性があり、位置づけている一部の施策と市民の満足度の間に乖離が生まれている可能性があります。一方で、超高齢化の進行により市民の年齢構成が変化してきていることから、満足度調査の結果にも偏りが生じ、経年変化の単純比較ができなくなっている可能性があります。

以上の中間評価の結果を受けて、今後はより市民のニーズに対応するための計画とするために、計画策定時に比べて社会状況の変化が生じているものと捉えて、最新の市内の交通動態の分析等を実施し、現況の課題を把握した上で、アクションプランの上位計画で交通に関する基本計画である藤沢市交通マスタープランの改定も含めて、アクションプランの改定を検討していくことといたします。なお、改定までの間は、現計画の施策を上位計画と連動して継続してまいります。

計画の改定につきましては、専門家の御意見を伺いながら、5つの視点を考慮して検討してまいりたいと考えております。

考慮する視点の1つ目は、最新の市内の交通動態と将来予測の把握でございます。現況と課題を把握するためにも、平成30年の東京都市圏のパーソントリップ調査の結果から、最新の市内の交通動態及び将来予測の分析を行い、その結果を踏まえた改定をする必要があると考えております。

19ページにお移りいただきまして、考慮する視点の2つ目は、超高齢社会の進行及び人口減少社会の到来でございます。アクションプランの策定時にも、少子高齢化の進行や人口減少を想定しておりましたが、策定以降の超高齢社会の進展状況を踏まえるとともに、迫りくる人口減少社会を踏まえた改定を検討する必要があると考えております。

考慮する視点の3つ目は、新しい生活様式による交通行動の変化でございます。新型コロナウイルス感染症流行の影響により、市民が新しい生活様式を取り入れることで、交通行動が変化する可能性が高まっています。コロナ禍が終息した状況については、交通行動の調査を実施した上で、改定を検討する必要があると考えております。

考慮する視点の4つ目は、新しい技術や概念でございます。自動運転等の新たな技術の発展や交通手段間をシームレスにつなぐ仕組みであるMaaSといった新たな移動の概念が具現化していく中、本市の交通施策に有効なものは取り込んで改定を検討する必要があると考えております。

考慮する視点の最後は、国や他都市の動向でございます。国の法改正の動きや他都市の取組状況を注視し、改定を検討する必要があると考えております。

最後に記載しておりますが、改定に当たりましては、学識経験者、交通事業者の皆様の御意見も踏まえながら、市民意識調査や説明会、パブリックコメント等で市民の意見

を取り入れながら改定を行ってまいります。改定においては、会議体を設置し検討してまいりたいと考えておりますので、本日御参画いただいております各事業者様にも改めて参画のお願いをさせていただくことになってまいります。その際はよろしくお願いたします。

20ページ以降は、市民意識調査の概要及び結果を参考として添付させていただいております。

藤沢市交通アクションプラン中間評価についての報告は以上でございます。

○岡村会長 報告はこのとおりということですが、皆様、これに関して何か御発言ですとか御質問はございますでしょうか。

なかなかアンケートというのが、これは統計的な誤差などもある程度あることも想定しつつ、十分な票数があるということでやっていますけれども、コメントにもありましたとおりで、比較ができていないような状況がもしかしたら起きているかもしれないということも考えながら読んでいかなければいけないということで、比較をして、下がった、上がったということの細かい理由はなかなか事務局も答えられないかもしれません。とはいいながら、ちょっと気になるところもありましたので、皆様からお聞きになるところがありましたら、ぜひ御質問していただければと思います。いかがでしょうか。

○尾渡様 14ページの図5の公共交通の利便性に関する満足度の変化というところで、先ほど御説明いただいたように、高齢者の方々の満足度がかなり下がっているというところで、ここも見方にもよるでしょうけれども、60代以上は全部大きく下がっているというふうにも見られるんですけれども、ここはどういった理由か把握されていますでしょうかということと、どの年代に関しても満足度が50%ないような感じなんですけれども、基本的に全年代にわたって50%ない満足度の理由がどういったものが分かれば教えていただきたいと思います。

○事務局 1点目のなぜ高齢者の満足度が下がったかという点については、これもちょっと推測にすぎないんですけれども、例えば免許の返納をする方が増えて、それによって公共交通を利用せざるを得なくなった高齢者の方が増えたのではないかと、それが一つの要因かなというふうに考えられる部分ではございます。あとは、50%に何でいかないのかという部分なんですけれども、今、お手元にお配りした結果にはちょっと載っていないんですけれども、地区別に見てまいりますと、例えば一番満足度が高かったのは湘南台地区で、こちらは59%という結果でございました。そのほかに片瀬地区が51.6%、50%を超えている地区というのも藤沢市の中には幾つかあるんですけれども、一方で満足度が低いところというのは市街化調整区域、御所見地区であったり、遠藤地区であったりの満足度が低いという結果がございまして、若干、地区ごとに満足度の違いがあることから、全体的に満足度が下がっているということが考えられると思っております。

○岡村会長 これも解釈がなかなか難しいところかなというふうには思うところです。ほかはいかがでしょう。

今、たまたま御発言が出ましたけれども、例えば事業者さんも、もしかしたら乗客へのアンケート等をやられているようなところもあるかもしれませんけれども、そんなに大きな減便とかがない中で、ここまで大きな変化というのは考えにくいところは率直にはあるところで、もしかしたら事業者さんからすると、なかなか理解がしにくいようなことあるかもしれませんし、逆に何か思い当たるところがあればということかもしれません、事務局としても、それから交通事業者としても、なかなか難しいですね。

ほかは、皆様いかがでしょうか。

- 澤野委員 基本的なことなんですけれども、アンケートの取り方を再検討する必要があるんじゃないか。というのは、私ども長後地区なんですけれども、長後地区が例えば5年前と比べてどうなったのか。ところが、このアンケートの取り方が3550人を無作為にということになりますと、例えばアンケートに回答した人が、今、話題になっている遠藤とか御所見地区の人がアンケートに答えている比率が高いとすると、当然にその満足度も低くなることと思いますし、逆に、藤沢駅周辺の人アンケートに答えた人は、ほとんどの人が満足という回答になるかと思しますので、この無作為に抽出する方法として、やっぱり13地区のエリアごとに、ある程度シェアを絞り込んで、公平な回答を得られるようにしていかないと、総花的な無作為の方法ですずっと続けていても、実態からどんどん離れていくような結果になるんじゃないかと思えます。
- 事務局 御意見ありがとうございます。おっしゃるとおり、13地区でそれぞれのアンケートの精度を保つというのも一つのやり方で、ただ、その場合の課題としては、それぞれの誤差というか、ある程度の標本の精度を保つためには、アンケートの数が多くなってしまいうことが一つございまして、ちょっと今回は藤沢市全体としての精度を保つということを目的に、3550名を無作為抽出させていただいていたということがございます。今、御意見いただきました13地区別の抽出の仕方というものについては、今後検討してまいりたいと考えております。

- 岡村会長 ほかはいかがでしょうか。本件はほかによろしいですか。御質問などがあれば、個別にお問合せいただければと思います。どうもありがとうございました。

それでは、報告2、長後地区の新たな交通システムについて御説明をお願いいたします。

報告2

- 事務局 それでは、報告2、長後地区の新たな交通システムについて御説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

お手元の資料3を御覧ください。長後地区における新たな交通システムにつきましては、平成29年度に長後地区の郷土づくり推進会議に交通手段支援部会が設置され、地域住民が主体となり、交通空白地の交通課題の把握に向けた取組が進められてきました。

本日は、これまで交通手段支援部会において検討を行ってきた内容を御説明させていただくとともに、令和3年度に予定をしております実証運行の素案について御説明させていただきます。

1 ページを御覧ください。1 の藤沢市の公共交通について御説明いたします。

藤沢市の公共交通は、主に主要駅間の中・長距離の大量輸送を担う鉄道や基幹バスなどの基幹公共交通、主要駅へのアクセスなどの短・中距離の中量輸送を担う補完バスや地域提案型バスなどの補完公共交通、地域間の短距離の輸送を行い、少量輸送を行う乗合タクシーなどの地域公共交通に分類しております。これらのサービス圏域を示すのが下の図であり、鉄道駅から600メートル、バス停から300メートルとし、サービス圏域から外れる緑色で示す地域を交通空白地としております。

鉄道、基幹バス、補完バスの運行主体は交通事業者様となりますが、交通空白地においては、公共交通導入に向けて地域住民が主体となって地域公共交通の導入を検討し、運行主体が交通事業者になるものを地域提案型バス、地域が運行主体となるものを地域公共交通としております。図中の赤線でお示しするものが地域提案型バスで、これまで藤沢市内で14路線が実現しております。図中の青でお示しするものが地域公共交通で、現在、善行地区、六会地区の2地区で乗合タクシーの運行を行っております。

2 ページを御覧ください。続きまして、2 の地域公共交通の導入に向けた取組手順につき御説明いたします。

本市では、地域の交通空白地の利便性向上に向けた取組に対する支援策として、地域公共交通の導入・運行の取組に係る具体的な手順を記載した地域公共交通の導入マニュアルを作成し、日常生活を支える地域公共交通の導入を実現させるための支援を行っております。このマニュアルでは、ステップ1の導入検討で、既存交通サービスの評価を行い、ステップ2で、交通事業者が主体となり運行する路線バスを提案し、難しい場合は、ステップ3の地域組織が主体となって運行する乗合タクシーの検討を行うとしております。長後地区では、昨年度までにステップ2までを実施し、今年度はステップ3の検討を進めてきました。予定では、実証運行を令和3年度、本格運行を令和4年度に行いたいと考えております。

3 のバスの機能分類ですが、これまで御説明させていただいた基幹バス、補完バス、地域提案型バス、乗合タクシーの分類を整理してございます。

3 ページを御覧ください。4 の導入検討地区について御説明いたします。

導入検討地区は、図中の長後駅北側の緑色の交通空白地で、導入検討路線は長後駅東口を起点とし、赤色で示すルートを想定しております。

5 の検討経緯について御説明いたします。

長後地区の地域公共交通の検討につきましては、平成29年度に長後地区の郷土づくり推進会議に交通手段支援部会が設置されて具体的な検討が開始されました。平成29年度と30年度に2回のアンケート調査を実施し、長後地区の住民の方々の移動実態や需要、

満足度の調査を行いました。令和元年度には、長後地区郷土づくり推進会議から藤沢市へ地域の公共交通としてのバス網の充実に向けての提言書が提出されました。これに対して、郷土づくり推進会議と市が連携し、地域の皆様と協働で進めていきたいと回答し、検討を開始いたしました。令和元年度には、長後地区の交通空白地へ交通事業者が運行する路線バスにつき協議を行った結果、地域が主体となって運行を行う地域公共交通の検討を開始しました。今年度は交通手段支援部会を7回開催し、運行計画（素案）を作成しました。併せて、運行ルート沿線自治会へのアンケート調査を行っているところです。

4ページを御覧ください。6の実証運行計画（素案）について御説明いたします。

運行態様につきましては、検討過程で算定した沿線人口より、先行して運行を行っている善行地区に類似していることから、路線定期運行で行います。

運行の区間は、東ルートが長後駅東口から国道467号線を通り、滝の上ハイツ、桔梗台を通り、レーベンスクエアで折り返し、長後駅東口へ戻るルートとなっております。西ルートは、長後駅東口から小田急江ノ島線高座渋谷13号踏切を渡り、天満宮から天神添西公園を北上し、一部大和市を通り、大山橋を渡り、市営長後住宅、上谷台公園で折り返し、長後駅東口へ戻るルートとなっております。

車両は今後、運行事業者が決定してから決まりますが、最大で10人乗りのワゴンタイプの車両を想定しております。

停留所は、現時点で23か所を想定しておりますが、現在実施しておりますアンケート調査結果や交通管理者との協議により変更となる可能性がございます。

運賃につきましては、おとな300円、こども100円を予定しております。

運行日は、善行地区の地域公共交通の実績から、平日のみの運行を予定しております。

7の今後のスケジュールについて御説明いたします。

令和3年5月に運行事業者を決定し、7月に運輸局への実証運行の申請を行います。10月から実証運行を実施する予定となっております。令和4年度には、実証運行実施時に設定した本格運行の条件を達成した場合には、地域組織が主体となって運行を行う本格運行へ移行したいと考えております。

なお、最終ページに、参考資料として航空写真上に現在検討中のルートを重ねたものを添付してございます。

本日はこれまでの取組の報告をさせていただくものですが、実証運行の詳細につきましては、令和3年7月に開催予定の交通会議で協議をしていただく予定としております。

以上で報告を終わります。よろしく願いいたします。

○岡村会長 それでは、本件に対して何か御発言、御質問ございますでしょうか。

既にかなり地域で練っていただいているというところで、次回の会議では、審議ということになります。ですので、具体的な質問ですとか、そういうのはぜひこの場でいただけるとありがたいです。いかがでしょうか。

皆様、よろしいですか。それでは、今後、運行事業者の決定等がありまして、7月に
具体の審議がありまして、それで協議が調えれば実証運行ということになるかと思いま
す。

では本件は、皆様、よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

その他

○岡村会長 それでは、3、その他として、事務局から何かありましたらお願いいたしま
す。

○事務局 特にございません。

○岡村会長 特になしということになります。

そうしますと、議事は全て終了いたしましたけれども、皆様から何か御意見とか御発
言はございますか。

○岡田委員 一つ、神奈中バスさんにお伺いしたいことなんですけれども、私は湘南大庭
地区の住民です。岡田と申します。

神奈中バスには随分とお世話なっているんですけれども、これから先、この神奈中バ
スさんの定時のバス便の増減とか発着時間とかが大幅に変更するような場合が考えられ
るんじゃないかと思うんです。これは人口増減であるとか年齢構成から、そういうこと
を想定しているんですけれども、そういう場合、利用者側と事前の打合せというものが
あるのかどうか、それだけ教えていただきたいと思います。

○岡村会長 こちらは、まず事業者様、それから、あとは事務局からも、会議としてはど
うなのかというようなところを御発言いただければと思います。

○露木委員 神奈川中央交通でございます。御意見ありがとうございます。

今、岡田委員のほうから御質問のございましたダイヤ改正という観点でございますが、
大庭地区ですと、直近で12月5日に辻堂からライフ方面のダイヤ改正をさせていただい
てございます。これにつきましては、今日の報告1の今後の検討というところでも若干
触れていましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大の関係で、バス利用者が今相当減
っているような状態でございます。特に当社のエリア、18事業所ございますが、全エリ
アに向けまして、新しい行動様式を含めたダイヤ改正ということで、5月から来月の1
日にかけて、18事業所ほぼ全て、平日の日中の御利用が少ない点、あと平日の夜間は利
用が少ない、あと土休日が著しく利用が落ちていると、こういったところの利用実態に
合わせてダイヤ改正をさせていただいてございます。

御質問のあった地域へのということでございますが、基本的に、路線がなくなると
か系統が廃止になるという場合には、当然、御説明さしあげるところでございますが、
既存の走り方の増減という部分に今回とどめてございますので、これについては、事前
に沿線市町村様には情報提供させていただいて、その判断ということにもなりますの

で、何とぞ御了承いただければと思っているところでございます。

- 岡村会長 多分、これはほかの事業者さんでも同じでしょうし、今後、コロナもどうなるか分かりませんので、できるだけいろんな形で事前に情報提供などはしていただいているところではありますけれども、今後ともそのような形でということですよ。

あと、あえて会長としてお願いがあるとすると、事業者もかなり苦しい状況にあるところは、地域の皆様と利用者も含めて状況は共有しておくことはとても大事になります。なかなかそういう機会はないんですけれども、例えばこういう会議の場ですとか、あと市を通すという形で、そういうことができればいいんじゃないかなというふうに思っております。

- 岡田委員 今の件に関してですけれども、私どもはほかのことでアンケートを取って、最近、バス便が減少しているというクレームが2人からありましたので、参考までに神奈中バスさんのほうにお伝えしておきます。

- 岡村会長 こういうことを言うてはいけないけれども、本当はもっといろいろ御意見が出るかもしれないということでもありますけれども、皆さん、ある程度納得はされているのかも分からないということかもしれません。

事務局からは、特に何か追加はございますか。

- 事務局 特にはございません。

- 岡村会長 ほかに皆様、何か発言はございますか。よろしいですか。

それでは、あとの進行は事務局でお願いいたします。

- 午後3時 閉会（都市計画課）