

第8回藤沢市交通政策推進会議

□日 時 : 2024年(令和6年)7月2日(火)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 21名

(委員名簿順・敬称略・下線は代理出席・出席者数に代理出席は含まず)

岡村敏之	大沢昌玄	吉田忠司 (代理出席:高橋智志)	宮原賢一	鈴木昭彦
鈴木孝浩	福島一浩	小川貴司	小堤健司	佐藤勝太 (代理出席:橋山英人)
飯塚周次	宿谷幸利	大貫良将 (代理出席:小澤匡司)	地道大輔	山田慎太郎
高阪利光	平田良祐	中津川宗尉 (代理出席:村上珠里)	額賀健一	平井 護
浅野正博	新井秀雄	小川昌仁	川田 進	藤波知之

□次 第

1. 開 会
2. 藤沢市交通政策推進会議について
3. 委員の委嘱
4. 成立宣言
5. 会長、副会長の選出
6. 議 題
 - (1) 藤沢市都市交通計画について(報告)
 - (2) モビリティ・ハブの検討状況について
 - (3) 村岡新駅周辺地区の交通施策について
7. その他
8. 閉 会

□配付資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿(出席者名簿)
- ・ 座席表
- ・ 藤沢市交通政策推進会議設置要綱
- ・ 資料1 藤沢市都市交通計画について
- ・ 資料2 モビリティ・ハブの検討状況について
- ・ 資料3 村岡新駅周辺地区の交通施策について
- ・ 資料4 村岡・深沢のまちづくり
- ・ その他(天神町AI オンデマンドバス実証実験)

□傍聴希望者:なし

第8回

藤沢市交通政策推進会議

議 事 録

日 時 2024年(令和6年)7月2日(火) 午後2時00分

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00分開会
- 開会の挨拶（計画建築部長）
- 資料確認（都市計画課）
- 藤沢市交通政策推進会議について（都市計画課）
- 委員の委嘱（都市計画課）
- 成立宣言（都市計画課）
 - ・委員21名の出席により成立
- 会長、副会長の選出（都市計画課）
 - ・会長として岡村委員が、副会長として大沢委員が推薦され承認された。
- 会議の公開（都市計画課）
 - ・本会議は公開
- 傍聴希望者の確認（都市計画課）
 - ・傍聴者：なし

●議題（１） 藤沢市都市交通計画について（報告）

○事務局(都市計画課) 議題の１、藤沢市都市交通計画について説明させていただきます。

藤沢市都市交通計画は、都市計画の基本的な方針である「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画で、交通に関する基本的な方針として定めたものです。交通体系の方向性を示すものとして、将来像や基本方針を定めた基本方針編と、各基本方針において重点的に実施する施策を中心に記載した実施計画編で構成しています。

本市では、交通に関する基本的な方針である「藤沢市交通マスタープラン」及びその実施計画である「藤沢市交通アクションプラン」に基づき交通施策を推進してきましたが、計画の策定から10年近くが経過するなか、交通をとりまく状況が大きく変化したことから見直しを行い、あらたに「藤沢市都市交通計画」として策定したものです。

続いて、計画の見直しの背景である社会状況の変化について一部説明させていただきます。一つ目は、移動の総量の減少です。概ね10年毎に実施される、人の動きに関する東京都市圏パーソントリップ調査では、調査開始以来、前回調査に比べ、初めて移動の総量に減少が見られました。この要因として、テレワークやEコマースの進展等により、外出することなく目的を達成できる機会が増えたことが考えられます。二つ目は移動の質の変化です。超高齢社会の進展やテレワークの実施により、通勤目的の移動が減少するかわりに、比較的移動距離の短い私事目的の移動の増加が予想されています。また、高齢者の人口は10年前に比べ増加しており、高齢者の移動量は増加傾向にあります。

この様な状況を受け、本市では、だれもが交通手段を自由に選択し、自家用車だけに依拠することのない移動を実現するため、藤沢市をとりまく状況や交通課題を踏まえ、目指す将来交通像を「持続可能な交通がつなぐ市民の幸せな未来」と設定しました。これは、通勤目的の移動が減少し、私事目的の移動が増加すると予想される中、自家用車に依拠しなくても買い物などを行う生活の拠点、最寄りのバス停、最寄り駅まで、アクセスできる交通体系の整備によって、市民の外出を促進し、市民の日常生活における移動を支え、公共交通のサービス等における持続可能な交通体系の構築を目指すものです。

計画では、将来交通像を実現するための重要な5つの視点を示しています。

これは、社会状況等の変化に対応しない場合に想定される将来課題に対し、どの様な交通像を目指していくか示したものです。このなかの外出促進については、今までの通勤や通学への対応を主眼としたものとは異なり、余暇活動など人の健康・幸福につながる移動を積極的に促す視点として位置付けています。また、私事目的の身近な移動の増加が予想されるなか、日常生活における移動に着目し、生活のための移動を支える持続可能な交通環境を目指す視点も取り入れています。また、都市拠点の結節機能の強化などを目指す「都市の活力」や、「環境」、「安全・安心」を重要な視点として位置付けています。また、計画では、将来交通像が実現された場合の生活像と移動像のイメージを示しています。若者ではシェアモビリティなど新たなモビリティを組み合わせることで、

自由度の高い移動が実現することをイメージするほか、子育て世代では日常での利用が多い自転車の利用環境の整備とともに公共交通の確保・充実を図り、自宅や職場、生活の拠点間の移動が充実したイメージを示しています。

また、オフィスワーカーでは、公共交通の拡大やラストワンマイルの移動手段の充実により、通勤がしやすくなるほか、テレワークにより自宅にいる時間が増える中で、生活を充実させる移動が可能になるイメージを示しています。最後に高齢者については、運転免許返納後でも自家用車に頼らず移動できることにより、社会参加が可能となり、いきいきと暮らすことができるイメージを示しています。

次に計画の基本方針について説明します。基本方針は、将来交通像を実現するための重要な5つの視点から、5つの基本方針を設定しています。計画では、この5つの基本方針毎に、取組方針や施策の方針を設定しています。

最後に進行管理及び進行管理体制について説明します。計画の進行管理は、各施策の効果を確認し、達成度の検証を図るPDCAサイクルを用いて進めますが、評価、見直しの検討に関する協議を本会議で行います。また、進行管理は、計画の推進に向けて、各事業の実施状況を示すアウトプット指標と、もたらされる成果を示すアウトカム指標を設け、交通に関する市民意識調査などにより、各交通施策の進捗確認を行います。今後は、定期的に評価指標のモニタリングを実施しながら、各交通施策の効果を確認し、達成度の検証を進めてまいります。以上で「藤沢市都市交通計画」についての説明を終わります。

- 岡村会長 これは策定が過年度になりますが、この計画の改めてのご説明ということになります。何かご発言等ございますか。いずれにしてもこれを基にいろいろ進行管理をしていくということでございます。特によろしいでしょうか。それでは2番目以降でまた皆様にご意見をいただけたらと思います。それでは議題の2、モビリティ・ハブの検討状況につきましてご説明をお願いいたします。

●議題（2） モビリティ・ハブの検討状況について

- 事務局(都市計画課) モビリティ・ハブの検討状況について説明させていただきます。

モビリティ・ハブとは、国土交通省では鉄道やバス等の公共交通の乗降場周辺や移動が不便な地域において、地域内交通、カーシェア、シェアサイクル、電動キックボード等の移動サービスを集約した利用拠点と示されています。

モビリティ・ハブ整備の都市交通計画での位置付けですが、基本方針1の「健康・幸福につながる外出を促進する」では、外出を促進する公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化を施策の方針としており、主要なバス停における交通モードの接続・乗り換え拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブの整備推進を重点施策に位置付けています。また、基本方針2の「日々の移動を支える」の中の日常生活を支える公共交通網の維持・強化に関連する取組として位置付けられています。

続いて、モビリティ・ハブの整備エリアについて説明します。本市では、赤丸で示した6つの都市拠点間を結ぶ公共交通による交通軸の形成を目指しています。辻堂駅終戦都市拠点と健康と文化の森都市拠点を結ぶ、本市西部の南北軸については、現在は幹線交通として連節バスによるBRTが導入されていることから、交通体系の充実・高度化を図るためモビリティ・ハブを整備します。

続いて、モビリティ・ハブ整備の目的について説明します。辻堂駅と健康と文化の森を結ぶ南北軸は、BRTが運行されるなど、幹線交通が充実しています。また、沿線には市民センターや買い物ができる生活拠点が存在しますが、バス停からラストワンマイルと呼ばれる部分の移動手段が弱い状況にあり、自家用車に頼りがちな傾向があります。そこで、幹線交通が充実した地域であることから、主要なバス停に様々な交通モードの結節点であるモビリティ・ハブを設けることにより、地域の利便性の向上を図ることを目的とした事業です。

続いて、BRTが運行されている湘南大庭地区の現状と課題となります。湘南大庭地区は、鉄道駅は有りませんが幹線交通として辻堂駅遠藤線にBRTが導入され、基幹交通が充実しており、バスの代表交通手段分担率が最も高い地区です。一方で、自動車の代表交通手段分担率が御所見、遠藤地区に続き、市内で3番目に高く、また、市内で最も高齢化が進んでおり、今後も進展することが予想されるほか、13地区の中で外出率が最も低くなっています。このような現状・課題がある中、モビリティ・ハブを整備することで地域全体の移動しやすさ、生活しやすさの向上を目指します。

続いて、モビリティ・ハブに導入を検討する交通機能について説明します。技術・サービスの進展に合わせ段階的に導入することを考えており、次のようなものを想定しております。

①にバス停から地域の自宅や最終目的地まで利用者が担うラストワンマイルの交通の導入

②に地域内を循環する乗合交通

③にその他、交通結節点に必要な機能

このような交通モード等をモビリティ・ハブに集約させることで効果的に機能するものだと考えています。それぞれの機能について次のスライドでご説明いたします。

①のラストワンマイルを担う交通の導入につきましては、現在は3つの交通機能の設置を考えています。一つ目の自転車につきましては、現在、実証実験が行われているシェアサイクルの貸出・返却場の設置のほか、バス利用者用の駐輪施設の設置を検討します。二つ目の特定小型原動機付自転車につきましては、令和5年7月1日に道路交通法が改定され、新たに特定小型原動機付自転車の区分が設けられ、様々なモビリティが登場していることから、今後の動向を注視しつつ導入を検討していきます。三つ目のシェアカーにつきましては、日常は公共交通を利用する方でも、必要な時に利用可能な自動車のシェアリングサービスについて検討をします。②の地域内を循環する乗合交通についてですが、主要なバス停から、自宅や買い物先を循環する交通として、将来的には導入を目指していきたいと考えております。

先ほどの二つを導入することでバス利用者や地域内移動の利便性が向上し、外出の促進や、自家用車に頼らない移動の実現ができるのではないかと考えています。

三つ目に導入を検討する機能としてその他、交通結節点に必要な機能について説明します。こちらはモビリティ・ハブ利用者の利便性の向上を目指すものです。スライドに挙げている憩いの場、情報発信設備、宅配ボックス、簡易的な販売施設。このようなものを地域のニーズに合わせ段階的に導入することで単なる移動手段が集まるだけではない利便性を有した交通結節点として機能するのではないかと考えています。

続きましてモビリティ・ハブの整備後の活用例について説明します。今までは、朝は自家用車で自宅から駅まで送迎されていたのが、シェアサイクルでモビリティ・ハブまで移動しバスで通勤。帰りはモビリティ・ハブから徒歩で帰宅といった使い方が考えられます。

子育て世帯の方の休日であれば、今までは、外出は自家用車で移動であったのが、地域内交通でモビリティ・ハブへ行き、バスへ乗り換えて、駐車場や渋滞の心配なく駅での買い物や遠くの目的地へ移動する事が考えられます。

高齢者の方であれば、そもそも歩いて移動することが大変で外出がしづらかったのが、地域内交通であれば自宅近くに停留所があるので気軽に外出ができます。外出先でばったり会った知り合いと話が弾んでお茶をしながらおしゃべりするといったような機会ができればと考えています。

次に、モビリティ・ハブの整備予定箇所について説明します。公共施設や商業施設などが隣接するBRTが停車するバス停の中から、用地の確保が可能な4箇所のバス停付近を候補地としています。①が商業施設に隣接している小糸バス停付近、②が行政センターや図書館の付近にあるライフタウン中央バス停付近、③バスターミナルである湘南ライフタウンバス停、④慶応大学バス停としています。その中でも先行して①と②のハード整備を行う予定としています。

特に②ライフタウン中央バス停付近は様々な機能が配置可能な整備予定箇所となっており、駐輪場、シェアサイクルポートの整備と将来的に地域内交通やその他多様なモビリティや交通結節点としてのその他の機能を持つ施設を配置が可能なよう、スペースを確保する計画となっています。

実際の配置のイメージです。駐車場と前面道路とは段差がありますのでスロープを設置して利用しやすい環境整備を行います。

また、①小糸バス停付近につきましては、駐輪場、シェアサイクルポートの整備を行う予定です。

最後に、全体の事業スケジュールをお話しさせていただきます。小糸バス停付近、ライフタウン中央バス停付近、湘南ライフタウンバス停と順次整備を行っていき、慶応大学バス停につきましては利用状況を見つつ調査・検討していく予定です。以上で、モビリティ・ハブの検討状況の説明となります。

○岡村会長 現状での検討状況をご説明いただきました。本件についてご質問やご発言等

をいただければと思いますがいかがでしょうか。

- 橋山委員 モビリティ・ハブの検討状況をご説明いただきましたが、辻堂駅から湘南ライフタウンを通り慶応大学を結ぶ路線に弊社が連節バスと呼んでいるバスが走っているところでのモビリティ・ハブの検討状況でございます。

まずは、今のバス事業に関して、皆様にご報告という形にはなるのですが、今、巷でも2024年問題も含めて乗務員不足ということで、ニュースで毎日のように報道されているところがございます。全国的には2030年度までに3万6000人、約30%が現状よりも足りなくなると言われている状況でございます。

弊社も今かなり乗務員不足が進んでおまして、概ね足りない部分に関しては、乗務員が時間外労働でその足りない分を埋めているところがございます。このたび2024年の4月から改善改正基準法等の改定で、労働時間も抑制され、さらに時間外労働が制約されている部分でございます。

現在の状況からいきますと、バス路線網を維持するということが非常に難しい状況が今後予想されるところでございます。弊社といたしましては、このようなモビリティ・ハブをさらに藤沢市内の中でも増やしていただきたながら、路線のあり方も含めて、今後一緒に考えていければなと思っております。以上でございます。

- 岡村会長 ありがとうございます。他はいかがでしょう。

このモビリティ・ハブという言葉は、最近いろいろところで使われ始めておまして、この内容に近い分野の方の間では、比較的人気のワードになっています。しかし、これは素晴らしいと思えるモデルのようなものがたくさん日本国内に出来ているかということ実はあまりそうではなくて、概念は先行しているが、施設は出来ていないし、施設が出来たとしても当初想定していたものになっていないようなところが多いのではないかと現状です。しかしながら、一方で、現地の航空写真を見ると、比較的ゆったりとした用地があり、大庭地区はゆったりとした住宅地であり、高齢化という課題もありつつも、地域の中で生活し、歩いて生活している人もいれば、どうしても車に頼りがちなところもあるということで、非常に潜在性は高いのではないかなと思っております。非常に上手く整備し、かつ、地域の方が使いこなしていただけると、非常に良いものになる可能性がありますし、そうならない可能性もあります。現状でどうなるかは、整備して、使ってみて決まってくると思います。

- 小川昌仁委員 今回の会議に参加させていただくことで初めてBRTというものの存在を知った市民なのですが、普通の路線バスと比べて運行の間隔ですとか、ダイヤの正確性というのでしょうか、それについてどのような違いがあるのか、おわかりでしたら教えてくださいませんか。

- 事務局(都市計画課) BRTにつきましては、スライド4ページに注釈を入れていま

すが、走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことによって、速達性、定時性、輸送力を発揮するものになります。本市においては、辻堂駅遠藤線という道路にバスの優先レーンやP T P Sと言いましてバスの運行にあわせて信号を制御するシステムを導入しております。それにより、定時性の確保であったり、輸送力の高い連節バスにより強化を図っているものになります。

○岡村会長 はい、ありがとうございます。先ほど、神奈川中央交通の委員の方から、貴社では連節バスと呼んでいるということで、車両については連節バスということでございますけれども、先ほど言った公共交通優先信号のシステムですとか、道路側とも一緒になって整備した全体のシステムを藤沢市としてはB R Tと呼んでいるということですね。バスが連節だからB R Tっていうわけでは当然なくて、信号システムなど様々なことも含めたシステムだというふうに私は理解をしています。おそらく藤沢市もそういう解釈ということだと思っております。

○浅野委員 モビリティ・ハブの設置の考え方や、利便性についてよくわかったつもりですが、その中で9ページ、いわゆる付加価値についての問題なのですが、情報発信設備ということで受け手としては非常に良いのですが、何を発信するかですよね。せっかく設置しているので、どれだけの内容をどの様に使うかといったところについては、少し考えておかないと、宝の持ち腐れみたいになってしまう気がします。何を情報として提供するのか。それから、これはいわゆるインタラクティブなのかどうかといったことも、非常に大事な視点なのかなと見て思った次第でございます。

それから二つ目、宅配ボックスの設置でございますが、これはリスクの問題があるのではないかと思います。日本は治安が良い、そういう前提条件があるようなところだと良いのですが、最近は物騒な問題もあると思いますし、宅配の問題も置き配といったこともなされてきています。宅配ボックスも一つの考え方としてはあるのかもしれませんが、安全性の問題についてよく考えておかないと、日本にも色々な人が居ますので、無駄にならないようにしていかないといけないのではないかと、この部分をメインに見て、思った次第でございます。

○事務局(都市計画課) ありがとうございます。スライド6ページ③の、その他、交通結節点に必要な機能につきましては、今後検討を進めていくべき事項だと考えております。今お話いただきました情報発信設備の設置につきましては、バス停付近になりますので、待合場所等を設けて、例えばバス停にバスが接近した情報、バスの到着時間に関する情報や、その他、様々な情報発信ができれば良いと考えております。いずれにしても、こちらの施設につきましては、今後モビリティの導入とあわせて、どのような機能を持たせるかというところを検討していきたいと考えております。

○新井委員 17ページに日程ということで書かれてますけれども令和7年から5年ぐらい

をイメージすれば良いのか、どのぐらいのスパンでこれが記載されているのを確認したかったです。

○事務局(都市計画課) 計画期間につきましては、今はまだ検討を始めた段階というところもありますので、この様な大まかな表現とさせていただきます。都市交通計画上は、実施計画編にモビリティ・ハブの整備を示しております。短期、中期の前半にかけて整備をしていくという予定になっています。今後、整備の内容を深める中で実際の整備スケジュールも固めていければと考えております。

○宿谷委員 モビリティ・ハブの用地の取得状況であるとか、シェアサイクルを例えば、駅から通勤で使って、駅まで行ったその帰りは、歩いて帰るということになっているのですが、例えば駅に戻すなどの運営を誰が行うかなど、そのあたりについて何か具体的に決まっているものがあれば教えていただきたいのですが。

○事務局(都市計画課) 用地に関しましては、公共用地を利用しまして、そののところに「間借り」ではないのですが、利用して設置をする予定となっております。

シェアサイクルは事業者の方が順次軽自動車で、自転車の偏りがありましたら、そこをまた再配置していただいていますので、その部分に関しては今まで通りの形で運営をしていくと考えています。

少し補足させていただきますと、このモビリティ・ハブ自体の整備は今後進めていくのですが、どの様に管理運営していくかというのは今後、導入するモビリティがどの様なものか、どのような事業者が入ってくるか、ということがありますので、運営方法につきましては、今後検討していくという流れで考えておりますので、よろしくお願いいたします。

○大沢副会長 モビリティ・ハブの「検討」ではありますが、もう具体的に実現化に向け動こうとしており非常に良いなと思うのですが、2点程ありまして、先ほどもお話がありましたが、管理運営をどうしていくかという点についてです。実際に完成してから、当然しばらく長い間使うことになるので、その収入源というものを確保しておかないといけないと思うのと、修繕等の費用もかかるので、それに対して全部税金でというわけにはいかないと思いますので、稼ぐ力を持っておかないと、なかなか長続きせず、他に波及できないと思います。1か所目はスタートアップで行政が支援するというのは当然ありだと思うのですが、それに対してどう稼ぐ力をつけるのかというところは是非、実現化する前に考えておく必要があるのではないのでしょうか。広告物が良いのかどうかというのは議論があるところなのですが、よくエリアマネジメントで広告物収入がありますが、そのために屋外物広告物条例の改正などいろいろ必要となってくる可能性もあると思いますので、この稼ぐ力というものをどう担保するかというのは、実現性を踏まえて少し考えた方が良いかと思います。

二点目は、先ほど「間借り」という表現もあったのですが、なかなか仮設のようなデザ

インですと、利用者も元気が出てこないというか、わくわく感がないなと思うので、是非たくさん日本中から、もしくは世界中から視察が来るようなものにしたいです。

是非、最先端のモビリティ・ハブを一番初めに整備した方が良いのではないかなと思いますので、たまたま行政さんで用地も持っているということであれば、何か一つ目は非常にすごいのを作って、そこを見に行けば、これがモビリティ・ハブだというぐらいに進めていくのが良いかなと思いました。そんなにお金をかけられるかどうかという議論はあるところではありますが、そこで夢を持った方が良いのかなというのと、一方で今、用地ありきの施設配置になっているので、少しそこは気になりました。特に、小糸バス停のところは本当の「間借り」になっているということなので、本当にそれで良いのか。今、用地から施設配置になっています。本当に必要な施設から用地を考えるアプローチをしていただければなと思います。

- 岡村会長 多分まだ詳細設計はもちろん簡易なレイアウトのようなものもこれからということでもよろしいですよ。副会長から言っていたので、私も最後のところはやはり気になっていまして、ハード先行になると機器が入るので、これは世の中のもの全部そうなのですが、10年も経ったら陳腐化して取り替えなければいけないのですが、大体取り替えなくてそのままずっとメンテナンスされず残されて、どうするのかという議論が出てようやく予算がついて撤去するみたいな事があります。それは最悪のストーリーですよ。

なので、配置というよりも、空間として非常に魅力的なものがあって、そこにいろんな機器が入って、それが更新されてとなればまとまりが良いですが、機器が先になると、イマイチな印象。ライフタウン中央、大庭の市民センターのところで見ると、バス停の上屋はバス停であって、歩道を挟んで民地側に別のものがあるもので、基本的にはバス停とは別にものがある、という場所なのですが、おそらくこれは、モビリティ・ハブとは別にいわゆる高度化バス停と言えば良いのでしょうか。交通結節点として、非常に心地の良い空間があって、単なる待合所ではなく、バスを待っている方以外のための空間があるということになると、これはおそらく使っていただけるし、世界中には住宅地の中に、ただ待つだけではない様なバス停があります。そこに木があれば良いし、無ければ無いで良い空間になると思います。その育て方はいろいろあると思っていて、今、私が言うようなもの以外の育て方というか、ストーリーもあり得るかと思うので、是非いろんなパターンも考えた上でご提案いただくと良いかなと思いました。他いかがですか。

- 小川貴司委員 モビリティ・ハブをまだこれから整備するという段階でこういう質問をするのは早いかもしれないのですが、実際整備して使われていくという中で、5ページ目のところで、「整備することによって地域全体の移動のしやすさとか生活のしやすさの向上を目指す」ということになっているのですが、これが良いハブなのか、どうなのかというのは、先々評価していく時にその評価の軸はどの様なものを考えられているのか、それ自体も今後検討していくことなのかもしれないのですが、PDCAを回していく上でその

評価の軸をどのように現時点で考えられているか、もしお考えがあれば、ご参考に教えていただければと思います。

- 事務局（都市計画課） 都市交通計画での位置付けとしましては、基本方針1の重点政策になります。基本方針1は外出を促すというもので、このモビリティ・ハブを整備したことによって地域の外出率がどうなるか、毎年交通に関する市民意識調査等も実施していますので、移動に関する満足度がどう変わるか、その辺りを見ていくことによって、このモビリティ・ハブの効果が検証できればと現段階では考えております。
- 岡村会長 他はいかがでしょうか。それでは、これもまた引き続き、検討いただくということかと思っておりますのでよろしくお願いいたします。いろいろなタイミングで情報を出していただけたらと思います。ありがとうございました。続いて、議題の3村岡新駅周辺地区の交通施策について、事務局から説明をお願いします。

●議題（3） 村岡新駅周辺地区の交通施策について

- 事務局（都市整備課） それでは村岡新駅周辺地区の交通施策について、ご説明させていただきます。私は、都市整備課の加藤と申します。よろしくお願いいたします。

村岡新駅につきましては、今から約1ヶ月前の5月の下旬に東日本旅客鉄道株式会社様、神奈川県、鎌倉市、本市の4社にて新駅設置工事に関する施行協定の締結を行いまして、令和14年開業予定というスケジュールを示すことができるようになりました。

本日は、新駅設置に関する事業の概要と、新駅周辺地区で予定をしている交通施策についてご説明をさせていただきます。本地区は、本市都市マスタープランにおいて配置しております6つの都市拠点の一つとして位置づけられている村岡新駅周辺都市拠点を中心とした地区でありまして、村岡新駅は、この都市拠点において核をなす施設となっております。

お手元の資料、「村岡深沢のまちづくり」と書かれたリーフレットをご用意いただけますでしょうか。こちらのリーフレットは、藤沢市村岡地区と鎌倉市深沢地区の両市域一体的なまちづくりを行うために設置をした湘南地区整備連絡協議会において作成をしたもので、藤沢市、鎌倉市の両市の取り組み概要をお示ししております。このリーフレットは、今年の5月の下旬に更新を行ったものとなっております。

まず、新駅の予定位置なのですが、JR東海道本線の大船駅と藤沢駅の間位置しまして、藤沢駅から約2キロ、大船駅からは約2.6キロの箇所位置しております。リーフレットをお開きいただけますでしょうか。こちら開いていただいて左側の中央の図なのですが、まち作りのイメージ図となっております。図面の中央を流れております柏尾川が行政境となっており、川の左側が西側となりまして、藤沢市村岡地区、川の右側が東側となりまして、鎌倉市深沢地区となっております。村岡深沢地区の現状ですが、藤沢市村岡地区は、JR東海道本線の大船駅と藤沢駅の間位置しまして、鎌倉市深沢地区は湘南

モノレール湘南深沢駅の駅前にそれぞれ位置しております。両地区の周辺には、医療福祉産業や知的産業が集積するなど、環境の優れた住宅市街地も立地しております。

村岡深沢地区では、昭和62年の国鉄改革により生まれた未利用地の有効活用を図るため、新たなまちづくりの検討をこれまで重ねてきました。このまちづくりの実現に向けて今回実施をしていく事業なのですが、イメージ図の下の主な事業概要と書いてある欄の記載の通りとなっております。左から村岡深沢地区土地区画整理事業、そして村岡新駅(仮称)整備事業、シンボル道路整備事業となっております。まず、村岡深沢地区土地区画整理事業につきましては、2つの行政をまたぐ一体的な土地区画整理事業としまして昨年の10月に独立行政法人都市再生機構が施行者として事業認可を取得しております。地区面積は藤沢市村岡地区で約7.3ヘクタール、鎌倉市深沢地区で約31.1ヘクタール、各土地区画整理事業の範囲ですが、概ね色のついた、もしくは中抜きになっている宅地の凡例を示した箇所となっております。事業期間は、土地区画整理事業の清算期間を含んで令和20年度までを予定しております。

次に村岡新駅(仮称)整備事業につきましては東日本旅客鉄道株式会社様が施行者となっております。新駅開業の予定としては令和14年頃ということになっております。

そして3つ目のシンボル道路整備事業ですが、藤沢市域の村岡新駅と鎌倉市域の湘南モノレールの湘南深沢駅を直線的に結ぶ道路をシンボル道路としておりまして、特に各地域で実施をする土地区画整理事業を結ぶ箇所をシンボル道路整備事業としまして街路整備事業を行う範囲としております。シンボル道路の整備事業の完了は、藤沢、鎌倉、各市域ともに令和13年度を予定しております。

リーフレットの右側をご覧ください。こちらでは、村岡深沢の両地区のまちづくりについて記載しております。各地区のまちづくりの考え方につきましては、藤沢市村岡地区では、「まちづくりコンセプトブック」というものを作成し、鎌倉市深沢地区では、「まちづくりガイドライン」というものを作成して定めております。村岡地区の将来地区像は、「尖る創造と広がる創造を生み出す街」としておりまして、本日は細かくはご説明いたしません。鎌倉市深沢地区のガイドラインで定めているコンセプトとしましては、「グリーンイノベーション深沢～地球の未来を守るための鎌倉深沢の新たな挑戦～」ということにしております。

そして、その下の方に記載しておりますスケジュールご覧いただきたいのですが、一番上が村岡深沢地区土地区画整理事業となっております。清算期間を含んだ期間のため、令和15年度以降に事業が完了予定となっておりますが、2段目の村岡新駅整備事業は、令和14年ごろ開業という予定になっておりまして、3つの事業は、新駅の開業に向けて進めていく事業の予定となっております。

続いて裏側をご覧くださいませうでしょうか。上に記載のものは村岡深沢地区のまちづくりに関する経緯でございます。本日は詳しくご説明はいたしません。昭和60年の村岡地区で国鉄湘南貨物駅が廃止となってから、UR都市機構様が区画整理の事業認可を取得したまでを記載しているものとなっております。そして経緯の下側にアクセスとしまして各鉄道の中での村岡新駅の位置を示したものとなっております。以上が、村岡深沢まち

づくりの概要となります。

続きまして、村岡新駅周辺地区の交通施策につきましてご説明させていただきます。今度はお手元にパワーポイントの資料、村岡新駅周辺地区の交通施策について、ご用意いただけますでしょうか。

上段の左の図なのですが、村岡新駅の設置箇所をお示したものと、右側のイメージパースはJR東日本様からご提供いただきました新しい駅のイメージパースとなっております、新駅を南側から見たイメージとなっております。

1ページをご覧くださいでしょうか。こちらは村岡新駅周辺地区の交通施策に関する計画等をお示したものとなっております。まず、藤沢市の都市づくりの基本的な方針となる藤沢市都市マスタープランがありまして、その交通の分野別計画として、藤沢市都市交通計画、その自転車部門の計画としてふじさわサイクルプラン、交通戦略として村岡深沢地区総合交通戦略がございます。また、まちづくりに関する地域別の方針としまして、村岡新駅周辺地区まちづくり方針、というものがございましてこれらの計画において、それぞれ村岡新駅周辺地区に関する交通施策というものを記載しているものでございます。

次のページをご覧くださいでしょうか。次に、村岡新駅周辺地区の交通サービスの現状について、藤沢市都市交通計画の図を用いてご説明いたします。まず、公共交通サービスの現状です。右側の拡大図を見ると現状では赤色の円の鉄道駅800m圏には入っていませんが、水色のバス停400m圏についてはほぼ100%着色されており、現状において公共交通サービス圏は地区人口の約100%をカバーしているエリアとなっております。拡大図において、赤い点線での丸で示している範囲が、新駅設置後に鉄道駅800m圏に含まれる範囲ということになっております。

次のページ3ページをご覧ください。次に藤沢駅まで30分圏の現状です。このエリアは、藤沢駅まで比較的近いエリアとなりますので、本市中心市街地藤沢駅までの30分圏の人口割合は100%となっております。右側の拡大図では、青い丸の点線で、新駅設置後に鉄道駅800m圏に追加される範囲というものをお示ししております。

続いて4ページをご覧ください。次に最寄り駅までの15分圏の現状です。現状では、15分圏から外れている箇所が、新駅予定箇所の南側、東側、北側において見られますが、新駅ができますと、拡大図の赤い丸の点線の範囲が徒歩15分圏に追加される範囲となりまして、今後新駅から北側へ向かうバス路線というものが新設され、既存バス路線が再編されて、北側の方に向かうバス路線というものができると、15分圏が拡大に繋がるようなポテンシャルを秘めているエリアだということがわかります。

続いて5ページをご覧ください。こちらは、村岡新駅設置による都市交通計画における効果の例というものをお示した図になっております。まず、先ほどお示した通り新駅ができますと、最寄り駅まで15分圏は必ず拡大します。また、新駅設置に伴いまして都市拠点の回遊性やアクセス性を高める交通施策を行うことができると街に賑わいが生まれるということになります。

続いて6ページをご覧ください。ここからは、藤沢市都市交通計画における将来交通像を実現するための5つの基本方針と、これから村岡新駅周辺地区で予定をしています交通

施策の関係についてご説明いたします。掲載をしている交通施策は、冒頭でお話しした各種計画等の中で藤沢市都市交通計画、ふじさわサイクルプラン、村岡深沢地区総合交通戦略、村岡新駅周辺地区まちづくり方針のそれぞれへの記載をしている交通施策というのが色々ございまして、それを全て合わせたものが今回お示しするものとなります。

まず、方針1の健康幸福につながる外出を促進する取り組み方針1-1余暇活動、社会参加を促進する交通体系の充実、高度化についてですが、村岡地区の交通施策としましては、徒歩、自転車バス等を基本とするが、ラストワンマイルを担う新たなモビリティについても充実を目指す。自家用車に依拠しない交通モードとしてMaaSや自動運転等の新しい技術や新たなモビリティ等の新しい交通システム等の導入を促進するとしておりまして、本地区に限ったことではございませんが、全国的に検討がなされている新しいモビリティについての施策が記載されています。これから新駅開業まで約8年間となっております。新しいモビリティにつきましては、今後も動向を注視しまして本市においても研究を進めてまいりたいと考えております。

続きまして7ページをご覧ください。続いて基本方針1の取り組み方針1-2、健康寿命の延伸を支える交通環境の充実についてですが、交通施策としましては、藤沢サイクルプランに示している自転車ネットワーク路線である、藤沢村岡線の整備、駐輪場の整備、シェアサイクルの導入、ここで言うシェアサイクルにつきましては、実際の計画には、レンタサイクルとか、コミュニティサイクルという言葉が記載されているのですが、現在、シェアサイクルという言葉が一般的になっているので、シェアサイクルという言葉を使っております。次に、居心地よく歩きたくなる歩行空間を備えたシンボル道路である、村岡新駅南口通り線の整備推進、村岡新駅を中心に日常的に歩く、体を動かす等の健康増進活動の展開が促進される機能の導入と、ヘルスリテラシーが高まる仕組みの構築となっております。健康のために自転車の利用環境を整備し、歩行空間というものも仕組みを検討し、外出をしたくなるような取り組みというものを行っていきたいと考えております。

続いて8ページをご覧ください。基本方針2の日々の移動を支える取り組み方針2-1、日常生活を支える公共交通網の維持強化についてですが、交通施策としては、新駅及び駅前広場の整備、藤沢駅、大船駅を起終点としているバス路線網の再編、企業、市民、来訪者向けモビリティマネジメントの導入、公共交通利用ポイントの導入となっております。ここで、バス路線網の再編につきましては、本市が再編を行うような書き方と見えてしまっておりますが、本市ではバス事業に対して運行の補助を行っていないため、新駅設置とともに整備を行う駅前ロータリーの使い方について、特に本市、本地区の周辺のバス交通を担っていただいています、江ノ電バス様、神奈川中央交通様と今後協議を行ってまいりたいと考えております。また、新駅の開業を契機としまして、公共交通利用を促進する仕組みを検討してまいります。そして下側の取り組み方針2-2日常生活を支える道路環境の改善については、交通施策としましては、新駅整備による交通の分散、新駅南北自由通路の整備、シンボル道路や区画道路の整備、新駅周辺の交差点の改良となっております。新駅整備とともに周辺の公共施設を整備することで、藤沢駅へ向かう道路の渋滞緩和、新駅への自由通路整備により南北の行き来をしやすくします。

続いて9ページをご覧ください。基本方針3の街の賑わいを支える取り組み方針3-1、都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化についてですが、交通施策としては、JR東海道線沿いの北側の都市計画道路である、藤沢村岡線と、村岡新駅とモノレール湘南深沢駅を結ぶシンボル道路の藤沢側の名称でございます、都市計画道路村岡新駅南口通り線の整備がございます。また、取り組み方針3-2都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化についての交通施策としましては、駅前広場の整備というものがございます。これらの公共施設の整備によりまして、町の賑わいを支えてまいります。

続いて10ページをご覧ください。基本方針4の環境に負荷をかけない取組方針4-1、脱炭素の推進についてですが、交通施策としましては、公共交通の利用促進として、自家用車に頼りすぎないモビリティマネジメントの実施がございます。また、基本方針5の安心して暮らす、取組方針5-1災害に備えた交通基盤の整備や、取組方針5-2安全に移動できる交通環境の形成についての交通施策としましては、新駅整備に伴う公共施設整備というのがございます。

そして次の11ページ、最後のページをご覧ください。村岡新駅周辺地区の交通施策のスケジュールとなっております。交通施策は基本的に、令和14年の村岡新駅の開業前に駅や道路などのハード整備や、バス路線再編や交通モードの検討というものを行って、新駅開業後にバス路線の再編や、交通モードの導入というものを行っていくというものでございます。以上で、村岡新駅周辺地区における交通施策についての説明を終わりますが、今後はこちらの交通政策推進会議には、進捗状況のご説明やご報告をさせていただきたいと考えております。特に、交通事業者の方々には交通施策を進めていく上で、色々な事例をお持ちだと思いますので、参考としてご意見を伺い、ご協力をお願いすることも今後あるかとございますがどうかよろしくお願ひしたいと思ひます。

- 岡村会長：ありがとうございました。それでは、委員の皆様からのご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。
- 大沢副会長 聞きそびれていたらすいません。村岡新駅の駅前広場については、都市計画決定されているのでしょうか、それとも区画整理中の区画街路か何かで用地を設けるということになるのでしょうか。
- 事務局（都市整備課） こちら9ページに図面がありまして、藤沢都市計画道路の藤沢村岡線の交通広場として都市計画決定しておりまして、南側は、都市計画道路の村岡新駅南口通り線を今回新たに都市計画決定するタイミングで、交通広場についても都市計画決定をしたものでございます。
- 大沢副会長 了解いたしました。ということは、もう様々な面積算定式に基づいて駅前広場が決まっている中で、今後、今回ご提示があったような新たなモビリティ等が入ることも反映された面積になっている、もしくは都市計画変更が必要なので今から変更ありき

とは当然なかなか言えないところではありますが、今後そういったものを含めながら、面積のあり方を考えることはあり得るのかという点についてお聞きしたいと思います。

○事務局（都市整備課） この交通広場の面積につきましては、乗降客数6万5,800人という想定の中で48年式、98年式の算定式に基づいて比較をした結果、面積というものを定めておまして、バスの乗降場、一般の方の乗降客乗降場、タクシーについても基準を満たすような形で想定を元々していたのと、あとは実際に交通事業者の方に事前の聞き取りをした中で、その数というものを決めております。しかし、新たな地域交通やそういったものというのは今、どの程度になるかというものはまだ決まっていなかった、今もまだ決まっていないので、具体的に決まった段階でどのような形でできるかという事を検討していく予定です。また、都市計画の決定に際しまして、交通管理者との協議というものも行った中で、今回まだ実施協議というのが最終的に終わっていないので、具体的な形というものはお示しできてはいませんが、その協議が完了し次第、こちらの場でも交通広場を示しながら、将来どういうことが想定できるかというものをお見せできたらと考えているところです。ただ、今の段階でその変更というのはまだ最終確定してない中では想定はしていません。よろしくお願いいたします。

○鈴木孝浩委員 今、駅前整備の話が出たかと思うのですが、交通事業者とすれば非常に敏感になりやすいところですし、要は面積の話ですと、バスと、タクシーと一般の車だけで考えていると新しい交通サービスが入ってきた時に、どこで乗降してもらうのか、身障者の方ですか、色んな方が使いやすくするにはある程度の広さが必ず要求されてくるものなので、あらかじめ、そういったところも想定してこれから進めてもらいたいのと、その情報をしっかりと出していただけて、進めていただければと思います。今、藤沢の駅を見ただけでも、バスとタクシーと一般の車がごった返しているような状況ですので、ぜひ、全て分離できるような、そのような所まで考えて進めていただけると交通事故防止の観点からも非常に使いやすくなるのかなと思いますので、交通事故防止、お客様の使いやすさ、市民の方の使いやすさも含めた中で進めていただけるとありがたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○岡村会長 この時点では、詳細な図面もないですし、当然ながら駅前広場の中の詳細なレイアウトもこれからということですね。これは道路用地と民地の間の線が引かれているだけなので、普通に見てしまうと、この白く表示されているところが車道なのかなと思うのですが、そうではなくて、歩道も全部含めた道路空間が示されているとの事なので、車道部分も、恐らくこれよりは小さいのでしょう。ただ、協議はされてはいると思いますけどまだ決まっていないというところですのであくまで計画上の図面という理解で良いでしょうかね。

○事務局（都市整備課） その通りでございます。

○岡村会長 続いてご意見を申し上げます。

○平井委員 8ページについてですが、赤枠の取組方針2-1日常生活を支える公共交通網に4つ項目があって、一番下にポイントの導入というような記載があるのですが、どのようなイメージを持っていますか。

○事務局（都市整備課） ありがとうございます。この計画ができた後に、テラスモールさんが、公共交通を利用してきた場合に、SUICAにポイントを付与するとか、そういったものをされていた事があるので、そういうものを考えたり、また交通事業者様は、もういろんな取り組みをやってらっしゃると思いますので、その中で使えたりすると、より公共交通、一般の方が使いやすいのではないかなというような認識があります。

○平井委員 ありがとうございます。関連するのですが、社協としまして、今、市に要望書的なものを提出しています。内容は、インセンティブという形で、ポイント制度の様なものとなっています。村岡の整備の中で、ポイントの導入が出ているのですが、交通においてもインセンティブと言いますか、その様な視点で、高齢者等がポイントを使って交通手段、タクシーに乗れる。一番考えられるのが、買い物には行くけれど、帰りに荷物が多くて、重い荷物を持っては帰れないという事がありますので、やはり健康寿命等を考えますと、歩いて買い物を遠くまで行く、帰りはタクシーやバスなどで荷物を持って帰る。そのときに、藤沢市でも「歩く」の関係でポイントがありますので、その様なポイントが交通手段等にも利用できるようになると、高齢者、あるいは子育て中の方とか、障がいがある方など、ポイントとかインセンティブがあれば、利用することが考えられますので、現在は福祉部と市民自治部とは協議しているところですが、この様な交通手段の協議をする場でも、今後、この辺りの施策ということも並行して考える中で、村岡地区のみならず、全体の交通の中で、議論をしていただくとありがたいと思いますので、よろしくお願いたします。

○岡村会長 他はいかがでしょうか。では、こちらもぜひ進行状況など共有してください。あと、鎌倉市側がどうなるかというところで、特に自動車の交通量がだいぶ変わってくる可能性があって、南側がどうなるのかというところが気になります。自動車が来た場合、おそらく東海道線を挟んで北と南はそんなに簡単に行き来はできないだろうと想像しますので、線路を挟んで南と北は、分けて考えるようなことになろうかと思っておりますので、その様な事も含めて会議で情報提供いただけると良いかなと思われました。

●その他

○岡村会長 その他ということで、神奈川中央交通株式会社様から資料をご提供いただい

ていますので、この件からお願いできますでしょうか。

- 橋山委員 皆様のお手元にチラシを配らせていただきました。藤沢市の天神町というところで、循環のバスが走っているところにオンデマンドバスを実証運行実験という形で6月1日の土曜日から運行を開始させていただきました。運行開始に伴いまして、特に藤沢市様には、地元の自治会様への説明会等も含めてご協力を賜りまして、運行開始できたことにお礼を申し上げたいと思います。

この実証実験を行いました経緯でございますが、裏面を見ていただきまして、小田急線の六会日大前駅の西口から、黄色い線で結んだところが路線バスの走っているところでございます。こちらは、地元からの地域要望で運行開始した路線でございます。片道でおおむね1.5キロ程度の非常に狭いエリアの路線でございます。そして、運行開始以降一度も黒字にならない非常に厳しい路線というところがございます。こちらに関しまして、今までも運行開始から、運行ルートや便数等の減便等も踏まえた中で路線の維持を図ってきましたが、今回の実証実験は、資料の表面に戻っていただいて、始発から10時までを路線バスで、日中に関しまして路線バスは一切走らず、この10時から16時をワゴンタイプのバスがオンデマンドバスとして走ります。そして、16時から終車までを路線バスがまた走るという形の、弊社としても初めてのハイブリッド方式の様な形で、運行を開始させていただいたものでございます。

A I オンデマンドバスとは、その時間帯の上に記載していますが、従来の路線バスのように決まった時刻や運行ルートではなく、A I が予約状況に応じて最適な運行ルートを決定しながら運行する乗合バスというものでございます。運行エリアが、六会日大前駅から天神町内でございます。運賃もICが200円、現金が300円という形で、その他もIC定期券や当社の路線バスと同様の割引制度をご利用をいただく形になってございます。

このデマンドバスに関しましては、基本的に予約によるものでございます。予約は、アプリか電話にて行っているところがございます。6月現在の1か月間のご利用状況でございますが、利用人数が約2,460人程度、1日当たり82人のご利用をいただいているところがございます。こちらはまだ、今までの路線バスのご利用人数からは少ない状況でございますが、ただ6月28日、この日は雨ということもあつたのですが、ご利用者が約117名ということで、1日の中でも最大のご利用をいただいているところがございます。また、先ほどアプリか電話予約でというお話をさせていただきましたが、アプリの予約率が1ヶ月の平均で85%ということで、アプリでの予約を非常に多く活用いただいている路線でございます。

今後、7月も利用者の方への相談会というのも、自治会館を活用して定期的にも行い、地元の方にご利用をしていただきたいと思いますので、またそこに関しましては、藤沢市様ともご協力いただきながら進めてまいりたいと思います。

- 岡村会長 ありがとうございます。この件で何か他の方からもご発言があればお願い

します。

- 小堤委員 明日7月3日付けで新しいお札が発行されます、20年ぶりということでございます。新しいお札に変わりますと、路線バスは運賃箱の改修が必要となります。運賃箱1台200万円ということで、10台だったら多くのお金がかかるわけですが、バス利用者の減少、それから燃料価格の高止まりということで経営が圧迫されている中で、こういった費用も大きな負担になっているところでございます。バス業界といたしましては、完全キャッシュレスのご利用ということを要望しているところでございまして、それに伴いまして、実現すれば、今、運転手さんが足りない状況ですけれども、そういった運転手さんの業務の効率化にも寄与するものと思っております。

今日のいろいろな議題の中でモビリティ・ハブの検討であるとか、先ほど社協さんの方からも交通利用ポイントの導入という様々なご検討もされておりますので、キャッシュレスにつきましても皆様のご理解を賜ればと思っております。なお、現金しか利用されない利用者の方は当然いらっしゃると思いますが、そういった方々に対しましては、事前に十分な周知を行うことは、必ず実施させていただきますが、バス業界ではそういった動きがある、要望があるということだけをご承知おきいただければと思っております。

- 岡村会長 ありがとうございます。他に何か委員の皆様から情報提供等ございますか。皆さんよろしいですか、ご発言なければあとは事務局で進行をお願いいたします。
- 事務局(都市計画課) ありがとうございます。次回、第9回藤沢市交通政策推進会議でございますが、年明け頃を予定しております。それでは、閉会にあたりまして、計画建築部長からご挨拶を申し上げます。

● 閉会挨拶（計画建築部長）

● 閉会 15時40分閉会