

## 第9回藤沢市交通政策推進会議

□日時 : 2025年(令和7年)2月5日(水)午前10時00分 開会

□場所 : 藤沢市役所 本庁舎 5階 5-1会議室

□出席者 : 委員18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	宮原賢一 (代理出席:八山晋一郎)	鈴木昭彦	鈴木孝浩 (代理出席:船川勇二)
小川貴司	小堤健司	村木薫	佐藤勝太 (代理出席:橋山英人)	飯塚周次 (代理出席:渡部克矢)
宿谷幸利 (代理出席:鈴木恒成)	大貫良将	地道大輔	山田慎太郎	平田良祐
中津川宗尉	額賀健一	竹村裕幸	平井護	浅野正博
新井秀雄	小川昌仁	藤波知之		

□次第

1. 開 会
2. 成立宣言
3. 議 題
  - (1) 藤沢市都市交通計画の進行管理について
  - (2) 地域主体の公共交通の運行状況について
4. その他
5. 閉 会

□配付資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿(出席者名簿)
- ・ 座席表
- ・ 資料1 藤沢市都市交通計画の進行管理について
- ・ 資料2 地域主体の公共交通の運行状況について

□傍聴希望者:なし

## 第9回

# 藤沢市交通政策推進会議

## 議 事 録

日 時 2025年(令和7年)2月5日(水) 午前10時00分  
場 所 藤沢市役所 本庁舎 5階 5-1 会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

- 午前10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）
- 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：無し

## ● 議題（１） 藤沢市都市交通計画の進行管理について

- 事務局(都市計画課) 議題の１、藤沢市都市交通計画の進行管理について説明させていただきます。スライドの１ページをご覧ください。

藤沢市都市交通計画の進行管理につきましては、将来交通像に示す市民の誰もが交通手段を自由に選択し、自家用車のみには依拠することのない移動の実現に向け、基本方針毎に評価指標を設け、各交通施策の効果を確認するとともに、達成度の検証を図る進行管理方法を定めています。

また、計画の評価・見直しの検討に関する協議は、市民、関係機関、学識経験者等と行政により構成される「藤沢市交通政策推進会議」において行うこととしています。

今年度は、計画に基づく進行管理の初年度であることから、改めて進行管理方法の確認を行います。

スライドの２ページをご覧ください。

都市交通計画に示す「進行管理の考え方」は、「計画の推進に向けて、評価指標を設け、交通に関する市民意識調査などにより、①各施策の進捗状況確認を行うとともに、②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、達成度の検証を図るPDCAサイクルを用いて行う。」としています。

また、評価指標は、各事業の実施状況の評価に用いる「アウトプット指標」と、各事業によってもたらされる効果の評価に用いる「アウトカム指標」を定めています。

スライド３ページをご覧ください。

「進行管理の考え方」に示す、PDCAサイクルのC、評価指標の確認において、市が行う進行管理について説明させていただきます。

まず始めに、①各施策の進捗状況確認については、計画に位置付けられた交通施策が予定通り実施されているか、「アウトプット指標」を用いて進捗状況を毎年度確認するものです。

続いて、②定期的な評価指標のモニタリングについては、基本方針毎に設定した「アウトカム指標」の達成状況を把握することで、実施した施策の効果検証を行うとともに、必要に応じて計画の見直しに繋げるものです。

スライド４ページをご覧ください。

続いて評価指標の確認の流れについて説明します。

評価指標の確認では、市が行ったモニタリング結果を本会議に報告し、本会議において、計画の評価・見直しの検討に関する協議を進めます。

これは、市が報告するモニタリング結果に対し、上位計画の見直しや社会状況の変化などを加味して評価を行い、見直しの検討に関する協議を行うものです。

その後、協議結果を踏まえ、市が見直しの必要性を判断し、必要と判断した場合は見直しに進む流れとなります。

スライド５ページをご覧ください。

続いて、交通施策の取組の改善を目的とした進行管理について説明します。この取組の改善を目的とした進行管理は、先ほどのPDCAサイクルのうち、Cに至る前段階で

あるDの施策実施にあたり、将来交通像の実現に向けた効果的な取組となるよう、様々な知見をもった委員で構成された「交通政策推進会議」において、計画の進行管理の一つとして、施策の検討段階や実施の機会を捉え取組を報告することで、各委員からの意見・提案を参考に取組の改善を図るものです。

この様に、P D C Aを用いた進行管理と併せ、施策の実施に際し取組の改善を図りながら、計画を推進していきたいと考えています。

スライド6ページをご覧ください。

最後に、進行管理の流れと役割をまとめましたので説明します。P D C AのD、施策実施に当たる「取組の改善」につきましては、毎年度実施する本会議において、事務局から取組を報告しますので、ご意見・ご提案をお願いします。

また、P D C AのC、評価指標の確認につきましては、概ね5年をめどに行う、事務局からの評価指標の達成状況についての報告を基に、評価・見直しの検討に関するご意見をお願いします。

以上が、交通政策推進会議の進行管理に関する説明となります。

続いて、7ページをご覧ください。

ここからは、進行管理のうち、施策実施における取組の改善にあたる、取組の報告となります。

今回は、計画に基づく新たな取組や検討を進めている取組としまして、前回の会議に引き続きモビリティ・ハブの整備について、また、今回がはじめての報告となりますが、高齢者の外出促進に繋がる取組の検討について、報告させていただきます。

スライド8ページをご覧ください。

まず始めに、モビリティ・ハブの整備について説明します。

この取組は、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て、本市西部の南北軸の主要なバス停において、様々な交通モードの接続・乗換拠点であるモビリティ・ハブを整備するものです。

辻堂駅周辺と健康と文化の森を結ぶ本市西部の南北軸は、B R Tと呼ばれるバス高速輸送システムが運行されるなど、幹線交通が充実するとともに、沿線には、市民センターや買い物ができる生活拠点もあることから、地域の主要なバス停にモビリティ・ハブを設けることにより、利便性の更なる向上を図るものです。

なお、この取組は、外出の促進や自家用車に依拠しない移動の実現のほか、地域の利便性向上などの効果が期待されます。

スライド9ページをご覧ください。

前回の会議において、モビリティ・ハブの整備に関し、頂いた主な意見を記載しています。施設を運営管理していく上での収入源の確保や、魅力的な空間づくりの必要性などのご意見をいただきました。

ご意見を受け、再検討したので説明させていただきます。

モビリティ・ハブの整備を検討している湘南ライフタウンは、開発されてから50年以上が経過したニュータウンであり、少子高齢化やコミュニティ再形成などの課題を抱えていることから、地域住民、事業者、行政等で構成される「湘南大庭の未来を考え

る会議」により、「まちの活性化」をテーマとした「湘南ライフタウン活性化指針」が策定され、先月、本市が提言を受けました。

指針では、取組方針のなかで、交通に関する事項を含む「まちの基盤維持・改善」が示されたほか、人々が交流できる場所の発掘や活用など、コミュニティづくりの方向性が示されています。

このことから、モビリティ・ハブが単なる交通施設ではなく、コミュニティの付加価値創造の一部となるよう、地域と連携し、検討を進めて行くこととしました。

この整備事業につきましては、スケジュールの見直しも含め、今後も引き続き会議において進捗状況を報告させていただきます。

続いてスライド10ページをご覧ください。

ここからは、高齢者の外出促進策の検討について説明します。

この取組は、外出率の低い高齢者世代の外出を促進するとともに、多くの世代の外出・移動を支える公共交通の維持・強化にも繋がる施策の検討を行うものです。

図に示すように、外出率の低い高齢者の外出を促進し、社会参加の機会を増やすとともに、公共交通の利用を促進することで、高齢者は外出機会が増え、交通事業者は利用者の増加により経営環境が改善され、行政はサービス水準の向上が図られる、三方よしの取組を目指したものです。

まだ検討段階ではありますが、課題としましては施策の対象とする高齢者の年齢設定や居住地による公共交通のサービス水準の差への対応など、公平性の確保についての検討のほか、余暇活動など、人の健康・幸福に繋がる外出が促進される取組であるか、施策の効果を検証可能な手法での実施が必要であると考えています。

今後は、交通事業者の皆様と連携しながら、幅広く施策の検討を進めてまいります。以上が、議題の1、藤沢市都市交通計画の進行管理についての報告となります。

○ 岡村会長 それでは、皆様からご意見、ご質問等を受けたいと思います。特に順番等は定めませんので、挙手にてお願いをいたします。

○ 小堤委員 10ページの高齢者の外出促進について、意見を述べさせていただきたいと思います。高齢者の外出につきましては、コロナ禍を経まして、ますます外出頻度が低下する傾向にあるかと思っております。外出を支援することによって様々な効果があるわけですが、二つ申し上げたいと思っております。一点目に外出頻度が低いほど要介護の割合が高くなるという傾向があるということで、徒歩圏に駅・バス停が無い高齢者は、有る高齢者と比較すると、うつ病が発生するのが1.6倍という内容の新聞記事がございました。高齢者の外出を支援することによって健康が促進されるということは、福祉政策としても大きな介護費の削減等の効果があると思っております。

二点目は、高齢者の方の自家用車に頼らない外出を支援するという一方で、運転免許の返納が促進され、交通事故防止に繋がるということが期待されると思います。そのような効果がございますので、交通政策のみならず、福祉政策、それから交通安全政策といった観点から、関係部局と連携を図り、高齢者の外出支援をしていただければと思いま

す。

○ 岡村会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか。前段の計画の進行管理についてはいかがでしょうか。

○ 浅野委員 各論に入る前に、一つお願いがあります。事前に説明資料を送付いただき、それを見ながらどんなところがポイントなのかを確認しているのですが、当日に配布される資料と事前に配布される資料で少し違うところがあると、意見を申し上げようと思っていた事が変わってきてしまいます。変更した箇所については会議の冒頭に説明いただくと頭の中の整理がしやすくなりますので、今後の要望として申し上げます。

続いて計画の進行管理についてですが、毎年行うものと5年ごとの見直しという、大きな枠組みがあると思います。資料を見ると、毎年チェックはするけど、本会議等での決議を含めた変更は5年に一回しか行わないという様に見えます。毎年色々な意見を出したとしても、実際は、5年に1回しか変更しない様な印象があります。今後、大きく変わってきたものについては毎年見直しを行いながら取組を進め、その見直しも含め、まとめて変更するという考えなのか、ご説明をいただきたいと思います。

○ 事務局(都市計画課) 一点目の資料の差し替えにつきましては、大変申し訳ありませんでした。次回以降につきましては、気を付けてまいりたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

二点目の、見直しのタイミングについてですが、計画の進行管理につきましては評価指標を用いて、事務局が毎年の進捗状況等を把握していきます。大きな枠組みとしましては、5年に1回の報告とありますが、実施計画編では、5年を短期として定めておりますので、5年に1回報告させていただこうと考えております。ただし、毎年の進捗管理の中で、例えば、社会状況に大きな変化があった場合や、評価指標の推移に何か特徴的な変化が現れた等がありましたら、その都度、会議に報告するか検討させていただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

○ 岡村会長 基本的に、これは交通計画であり、実施計画と言いつつも、設計書程のレベルに達しているものではなく計画レベルのものになります。もちろん、施策の実施については当然ながら個々に検討や報告を行いながら、モニタリングをするまでもなく調整していくのかもしれませんが、実施計画のスケジュールを変更せざるを得ないというようなことになれば、1年毎であったり5年毎であったりと、状況に応じて見直しをするというようなことかなと理解をしております。事務局と見解が違いましたら補足をいただければと思います。

○ 事務局(都市計画課) 今、会長がおっしゃった通り、この計画自体が陳腐化してしまったり、基本方針が大きくずれていくような事については、5年毎にしっかり見直すこと

いう部分であります。毎年のモニタリングの中では、実施計画編に定めた各施策について、皆様にご意見をいただきながら施策の方向性に修正を加えるのは当然の事と考えておりますので、よろしくお願いいたします。

- 岡村会長 他はいかがでしょうか。
- 小川昌仁委員 外出促進策についてですが、私は買い物に行くと、よく片瀬山からタクシーを利用して買い物に来られる方を見ます。現在は、高齢者の方が買い物でタクシーを利用することは、当然の事になっていると思いますが、これから先、5年後、10年後、果たしてそのタクシーの乗務員さんがそれだけ確保できるのかということもあります。また、外国では、Uber を利用して、簡単にスマホで車を呼べ、目的地までの料金を事前に把握したうえで移動できる状況があります。今、国内では法令等の規制があって、なかなか難しいと思いますが、ライドシェアという動きもあります。先ほど申し上げた、5年後10年後に向けて、地域を限定した形でドライバーを確保したり、外出したい時に外出できる様にしたり、また、地域の方も協力して車を出して送迎し、それが少しでも収入になれば、地域のコミュニティの強化にも繋がるのではと思いますが、将来に向けた検討はいかがでしょうか。
- 事務局(都市計画課) 神奈川県におきましては、三浦市でタクシー不足に対応するため、ライドシェアの実証実験が行われており、最近では実証実験から試行運行に変わって行われています。本市としましても、タクシーが足りているのかどうかについては、今後も注視していきたいと考えております。また、地域を限定した公共交通としましては、この後の議題でも説明させていただきますが、善行地区においては、地域が主体となって運行している公共交通もあります。本市でも交通空白地が存在しますので、様々な交通を、今後どの様に活かしていけるかなど、検討させていただきたいと思っております。
- 小川貴司委員 今回、PDCAサイクルのDの部分として、モビリティ・ハブの整備についてご報告がございましたが、基本方針毎に施策が位置付けられていて、重点施策だけでも10以上ある中、全て同時に進める事は大変だと思われまます。この中でも優先順位や、事業に必要な時間の違いなどがあると思うのですが、それぞれの主要な施策について、この先いつ頃どの様な形で実施する予定なのかお示しいただけると、全体像がわかりやすくなると思われました。未定である事業は未定ということでも良いとは思いますが、全体像をお示しいただけるとありがたいなと感じました。
- 事務局(都市計画課) モビリティ・ハブにつきましては、今回説明させていただいたとおり、活性化指針に示されている地域のコミュニティ関係とともに取り組んでいく方向性で再度検討し直すこととしております。都市交通計画の実実施計画編では、5年という短期で進めて行く位置付けとなっておりますので、その中で進めて行く考えでございます。お手元の実実施計画編をご覧ください。例えば、10ページをご覧くださいと、

モビリティ・ハブの整備については、実施期間の部分に示すように、令和10年度までの短期から中期にかかる形で計画しているものでございます。その他の重点施策の実施期間につきましても、それぞれ実施期間の部分に整理をさせていただいておりますので参考にしていただければと思います。

- 岡村会長 10ページ目のスライドの高齢者の外出促進についてですが、これから検討とのことでした。外出促進と一言で言ってもかなり多様なものがあります。例えば、300メートル程度でも歩く事が厳しい人に、ドア・ツー・ドアに近いタクシーの様なものでの支援で毎日外出していただくのは、おそらくご本人も大変だと思います。その様な方へは、買い物などの外出に必要な乗り物は手当てしつつも、普段は家の近くを散歩する様な形で外出していただくこともあると思います。

一方で、元気な方について、車の利用を減らしていただいて、バスや鉄道などを使つての外出を促進するのであれば、同じ施策では当然対応できないと思います。おそらく、施策のターゲットに対して様々なメニューがあつて、それが外れてしまうと費用負担ばかりが膨らんでしまったり、施策をたくさん用意しても誰も使わないなど、様々な事が起こりますので、外出の質と量、それから地域属性と個人属性というターゲットの設定を事務局でご検討いただき、その上で、例えば、交通事業者の支援になるのか、それとも別な形の支援や施策になるのかというところを少しでも具体的に、次回以降の会議で報告していただければと思います。

- 浅野委員 感想としてご理解いただきたいのですが、高齢者の外出促進につきまして、一つの言葉が気になったところがありました。課題の部分に記載の公平性の確保についてですが、公平性という言葉は非常に難しい言葉だと思います。会長のご意見も含めケース・バイ・ケースで考えたとき、この部分は地域特性なり、いわゆる属性に合わせたというような表現にしておく方が良いのではと感じました。何をもって公平性なのか問われた際に答えが難しいのであれば、例えば、居住地の特性に合わせたものであったり、人々の特性・特徴に合わせたといった言葉で補う方がわかりやすいかなと思います。

もう一点、感想ですが、交通事業者の経営課題として、サービスの維持向上があると思います。交通事業者の方々への期待も大きいのですが、一方では大変であると感じております。例えば、サービスの向上については、AIを活用して様々な情報を集め、それを地域にフィードバックしていく事や、路線バスを実際の乗客数に合わせて小型化して経費の削減に繋げるなど、事業者の経営の負担が少なくなるようなものが必要であるとも思いました。

- 岡村会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか
- 大沢副会長 高齢者の外出促進についてですが、先ほど会長からお話ございましたターゲットの明確化はもちろん必要であると思いますが、外出に関して、交通事業者だけ

で良いのかは考えなくてはならないと思います。目的地があるからこそ交通手段を利用するのであって、その目的地が魅力的でなければ外出しないということに繋がると思いますので、どの様な収支になっているかわかりませんが、地域によっては買い物の帰りの交通費は無料になったり、買い物が割引になるなど、トータルで施策を検討しているところもありますので、地域との連携も出てくるかと思います。交通計画の施策にはMaasも位置付けてありますので、是非、交通事業者だけでなく、地元の商業や目的地となる方々との連携を検討いただきたいと思います。

- 岡村会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか
- 新井委員 進捗管理の対象は実施計画編の施策だと思うのですが、例えば10ページの実施期間のところを見ていただくと、短期から長期まで一連で示されておりますが、年度別の到達目標が分かる記載にするなど、もう少しわかりやすく書いてあると良いなと思いました。
- 事務局(都市計画課) 実施計画編の記載では、いつ迄に何を実施するかが明確ではない部分があるかもしれません。本会議へ取組の報告を行う際には、実施スケジュールも含め進捗状況を報告し、皆様からご意見をいただければと思います。

## ● 議題（2） 地域主体の公共交通の運行状況について

- 事務局(都市計画課) 議題の2、「地域主体の地域公共交通について」説明させていただきます。お手元の資料、「地域主体の公共交通について」をご覧ください。  
スライドの2ページをご覧ください。  
まず初めに、「地域公共交通について」説明させていただきます。  
地域公共交通とは、地域住民の日常生活・社会生活における移動又は、観光・その他の当該地域を来訪する者の移動のために、利用される公共交通機関とされており、本市では、駅を中心に公共交通でつないだまちが作られ、鉄道は、スライド向かって右側に掲載している6路線が乗り入れ21駅あります。  
路線バスはスライド向かって左側に掲載している3社が乗り入れており、駅を中心として発達しています。  
その他、タクシーや、地域主体の乗合タクシーとして、のりあい善行が運行しています。  
スライドの3ページをご覧ください。  
本市では、乗合バスを大きく3つに分類し、表及び、図に示すとおり、バスの中では比較的輸送量が大きい基幹公共交通、地域提案型バスなど、中量輸送を担う補完公共交通、少量輸送を担う地域主体の公共交通に分類・定義しています。  
スライドの4ページをご覧ください。  
「地域への公共交通の導入手順」について、本市では、持続可能な移動手段の確保・充実を目指す中、自治体が運行するコミュニティバスではなく、地域の需要喚起がバス

の経営環境の向上につながるものと考え、取組を推進しています。

具体的な導入手順については、まず、「地域の交通需要等調査や課題の整理及び、対応策」の検討を行います。

次に、地域と市は、交通事業者へ「既存路線バスの改変」について協議を行います。

既存路線バスのルート変更など、改変が困難な場合は、市が路線バスの走行環境の整備や、バス購入費の初期費用を支援する「地域提案型路線バスの導入」について、交通事業者と協議を行います。

それでも困難な場合は、「地域主体の公共交通の導入」を検討します。

スライドの5ページをご覧ください。

地域主体の公共交通の導入では、地域内の輸送を担うもっとも身近な公共交通で、運行にあたっては、地域組織が主体となって運営され、市は、地域組織への導入準備段階から運行に至る各段階において、必要に応じた支援を行います。

実際の車両の運行は、交通事業者が担う仕組みとなります。したがって、地域主体の公共交通は、地域組織、交通事業者、本市の三者が連携して運行する交通機関として取組を進めます。

スライドの6ページをご覧ください。

地域主体の公共交通の導入対象地域については、公共交通サービスが行き届いていない地域、交通空白地を対象とするとともに、持続可能なコンパクトなまちづくりを推進することを目的とした「藤沢市立地適正化計画」との整合を図りつつ、導入対象地域の検討を行うものとしています。

図は、本市の交通空白地を示しており、鉄道駅から800m圏の円を濃い灰色、バス停から400m圏の円を薄い灰色で描き、そこから外れる地域をピンク色で記載しており、この地域を、本市では交通空白地としています。

これまで、善行地区、六会地区、長後地区にて、地域主体の公共交通の導入の取り組みを行っており、次ページ以降でご紹介させていただきます。

スライドの7ページをご覧ください。

のりあい善行の運行概要について、ご説明します。

運営主体は、地域組織であるNPO法人「のりあい善行」、運行方法は路線バスと同様の「路線定期運行」、「運賃は年会費3,000円のサポーター会員は、1乗車大人250円。

市は、のりあい善行専用の車両のリース代に加え、運営費の赤字の1/2、上限100万円を補助しています。

スライドの8ページをご覧ください。

「のりあい善行」の運行状況・課題について、年間利用者数は、令和2年度にコロナ禍により、減少したものの、令和5年度は年間15,700人を超え、1日平均65人と、過去最高となっています。

事業収支について、スライド向かって左側は、令和5年度の事業収支で、上段が支出、下段が収入を記しています。

運行委託費は約560万円で、收受運賃等を除いた運行赤字は約100万円、そのうち1/2を市が補助し、残る費用は地域組織が、寄付金や広告収入費でまかっています。

スライド向かって右側は、令和6年度の事業収支の試算結果を記しており、上段の運行委託費は、タクシー運転手の待遇改善を目的とした改定を受け、約60万円増加しました。

これにより、運行赤字は約160万円となり、市の補助を差し引いた残りは、寄付金

などでは賄えず、想定スキームを超えた地域組織の持ち出しである赤字が生じる試算結果であり、経営環境の悪化が課題として挙げられます。

スライドの9ページをご覧ください。

「のりあい善行」では、NPO法人の担い手不足・高齢化が課題として挙げられ、無報酬で従事していることが、担い手不足に影響しているのではないかと推察しています。

今後については、デフレからインフレなど、社会情勢の変化への適応や、担い手へ役割に応じた対価などの導入による組織体制の強化の検討が必要と考えます。

スライドの10ページをご覧ください。

続いて、既に運行が終了している「おでかけ六会」の運行概要について、ご説明します。

運営主体は、地域組織である「おでかけ六会協議会」、運行方法は予約に応じて、設定した乗降ポイントをつなぎ、運行する「区域運行」、「運賃は、年会費3,000円の正会員は、1乗車300円」、市の補助は、運営費の赤字の1/2上限100万円です。

スライドの11ページをご覧ください。

「おでかけ六会」の運行状況・課題について、「年間利用者数」は、2019年度をピークに減少傾向で、2023年度は543回の利用がありました。

「実質利用者数と乗車回数」では、2023年度の543回のうち、実質利用者は23名で、そのうち4名が全体の約7割を占めています。

1便あたり、何人乗車したかを示す乗合率、1日8便ある予約枠のうち、何便稼働したかを示す稼働率では、本格運行開始時に定めた乗合率1.5、稼働率0.5の基準値に対し、直近3年間は未達成の状況でした。

次に2023年度の事業収支について、運行単価が4割強の値上がりを受けたこともあり、全体事業費約90万円のうち、運行赤字が約70万円でした。

運行赤字に対し、市は1/2の補助等を行い、残る費用は、地域組織が獲得した寄付金や広告収入費を充てましたが、約7万円不足したため、過年度からの地域組織の繰越金を崩し、充当しました。

スライドの12ページをご覧ください。

課題については、「利用者数の減少」、「利用者の偏り（特定の利用者）」、「運行基準の未達成」、「運行経費の上昇」などが挙げられ、地域組織である「おでかけ六会協議会」は、これらの課題を解決し、事業を継続することは、困難と判断し、2024年11月29日をもって、運行を終了することを決定しました。

これまでの取組の中で、地域の高齢者人口が横ばいの中、「おでかけ六会」へのニーズが変化し、利用者数が減少したものと推測しています。

2点目は、利用者の偏り、運行基準の未達成が、地域公共交通として運行することに課題が生じました。

3点目に、運行経費の上昇を受け、経営環境が悪化し、運営を継続することが困難になったものです。

スライドの13ページをご覧ください。

続いて、既に本格運行への移行を断念している「長後地区乗合タクシー（実証運行）」の運行概要について、ご説明します。

運営主体は、地域組織である「長後地区乗合タクシー・運営主体組織の設立等準備委員会」、「運行方法は路線定期運行」、「運賃は、1乗車大人300円」、実証運行のため市が、タクシー事業者へ委託するなど、運行費用を全額負担しました。

スライドの14ページをご覧ください。

運行状況について、月別利用者数では、実証運行期間の中で多く利用された、令和4

年6月以降で1日平均利用者数は、約20人でした。

しかしながら、実証運行開始前に実施したアンケート調査では、1日平均想定利用者数は約60人であったため、実際の利用者数と乖離が生じました。

事業収支については、実証運行結果から、運賃収入と市補助金を差し引いた地域組織負担額は、約300万円と試算されました。

スライドの15ページをご覧ください。

課題では、「利用者数が少ない」、「地域負担額が多くなると想定され、事業の収支バランスの見通しが立たない」、「支援金獲得などにつながる沿線地域等の協力が得られない」、「車両が小さいなどのその他の理由」が挙げられます。

地域組織は、これらの課題を解決し、事業を継続することは、困難と判断し、2023年3月17日をもって、本格運行への移行を断念しました。

実証運行結果から、需要調査による想定利用者数と、実利用者数に乖離が生じたこともあり、事業の収支バランスの見通しが立たなかった。地域の移動手段のニーズに対し、乗合タクシーは合致していなかった。と考察しました。

スライドの16ページをご覧ください。

これまでの「地域主体の公共交通」の取組結果から見えてきた、持続可能な移動手段の確保・充実を目指す上で、重要な項目について、今後、地域とともに検討を進めてまいります。

項目の1つ目として、「事業収支」が挙げられます。課題では、善行地区を例に挙げると、路線バスの運行に至らない地域としては、比較的用户が多い、にもかかわらず、想定スキームを超えた地域組織の持ち出しである赤字が発生する試算であったことから、今後は経営環境の強化について、検討を進めます。

項目の2つ目として、「地域の担い手」が挙げられます。課題では、無報酬で従事していることが、担い手不足に影響しているのではないかと推察されることから、今後は組織体制の強化について、検討を進めます。

以上が、議題の2「地域主体の公共交通について」の報告となります。

- 岡村会長 ありがとうございます。ご意見があればお願いします。
- 中津川委員 スライド16ページ、地域主体の公共交通に関する今後の検討については、経営環境の強化、組織体制の強化という説明があり、おでかけ六会、のりあい善行とともに、経営環境が厳しいとのことでしたが、この様な地域の公共交通は、そもそも公共交通の利用者が多くないことから、この様な取組になると思っていて、実際、経営環境の強化や組織体制の強化は難しいと感じました。具体的な強化策というのは今後の検討だとは思いますが、現時点の案があればお聞かせください。
- 事務局(都市計画課) 経営環境の強化として具体的に考えている案の一つとして、利用者数の増加に繋がる需要の創出について検討していきたいと考えております。また、運行の効率化を図るダイヤ改正についても検討が必要と考えております。収入については、市の補助金と運賃収入がありますが、社会情勢が変化している中、現在の経営環境を見た中で地域と連携しながら検討を進めていきたいと考えております。
- 中津川委員 組織体制の強化についての何か検討している事はありますか。

- 事務局(都市計画課) 組織体制の強化につきましては、現在は、運営を地域の担い手の方が無報酬で行っていることについて、担い手として新規で加入してくる方が懸念しているという報告を地域及び NPO 法人からいただいております。無報酬という点について、運営に従事している方に特典や何か対価が充当できるような体制を整えられないかなという事が一つ考えられます。もう一点は、報酬以外の部分で、利用している方に、地域が主体で運営していることについて当事者意識が少ないのではないかといった話も NPO 法人からございましたので、運営に従事している方の仕事内容を地域のお祭りで広報するなど周知することで、のりあい善行を共に運営維持していくというような意識で利用していただくといったところも組織体制の強化に繋がるのではないかと考えております。
- 小川昌仁委員 資料の 1 2 ページには利用者数、おでかけ六会の利用者数が減少し、ニーズが変化しましたとあります。また、1 4 ページにある実証実験のアンケート調査によると 6 0 名ほどの利用者見込みがありましたが、実際は 2 0 名でした。おそらく、アンケートの時点では「良いものができるな」と期待して、使ってみようと思った方が、運行が開始されたら「思っていたものと違った」と感じた結果、利用者数が伸びなかったのだと思います。なぜ利用しなくなったのか、または、なぜ利用したいと思っていたのに利用しなかったのかというような調査・確認というのは済んでいるのでしょうか。
- 事務局(都市計画課) おでかけ六会の利用者数が減少した事と、長後地区の乗合タクシーの想定と違った部分につきましては、今後運行を継続するか終了するかという時に、もう一度アンケート調査を行いました。その中では、当初は利用する考えを持っていた方でも、実際の移動は徒歩、自転車、自家用車などで移動するという方が多く見受けられたところが一点ございます。また、高齢化が進む中で、当該地区につきましては高齢者人口が横ばいであり、居住者の世代交代が進んでいることもあり、移動手段としておでかけ六会を選ぶ事が少なくなってきたのではと考えております。

また、長後地区の乗合タクシーに関しては、運行を終了する際に、運営組織の方や、地域の代表の方の声も踏まえて検証した中では、乗合タクシーがあれば利用したいとは思っていたが、自身でまだ移動出来るといった意見や、あと何年かしたら移動に困るので、その時には導入して欲しいという様な話もいただいていることから、長後地区に導入するのはまだ早かったのではないかと、考察しております。
- 浅野委員 先ほど当事者意識というか地域住民の意識が低いのではないかという話がありましたが、利用効果についての周知が十分に行われているとは思えないので、もっと PR しても良いのではないかと思います。善行地区は他の地区と違い起伏が激しく、高齢者は自転車を利用しにくいなど、丘陵地としての特性があるので、のりあい善行を利用したいと思っている方が多いのではないのでしょうか。しかし、利用したい時間帯に本数が少ないといった話や、様々な箇所を回るので、例えば、駅に行くにしても、時間が

かかりすぎるといった事があるので、利用がしづらいといった事があるかと思います。

それであれば、タクシーを使うという事になっているのではないのでしょうか。利用料金の見直しについても話があるとのことですが、もし値上げしたらもっと使う人が少なくなると思います。また、更に高齢化が進み、現在利用している人もさらに体が動かなくなり、利用したくても出来ないという状況も想定されると思います。しかしながら、丘陵地である善行地区の特性から、利用せざるを得ない、あるいは利用したいというような気持ちをお持ちの方が多いたと思いますので、利便性という面でも検討していただくと、経営を維持できるのではないかと思います。

- 事務局(都市計画課) 令和7年1月末までを期間として、地域の方向けのアンケート調査を実施しており、集計するなかで、このまま継続してほしいというご意見も確認しております。一方で、いただいたご意見の通り、使いたい時間に走っていない、少し本数を増やしてほしいといったご意見もございました。また、善行駅から出発して、また善行駅に戻ってくるのが約15分かかりますが、利用者が増えているため、乗り降りする時間も増えているといった事もございます。アンケート調査結果や利用状況を見ながら、地域の方と改善方法を検討しているところでございます。

- 岡村会長 のりあい善行については様々な意見がありますが、微修正は常に行うことが大事であるとは思いつつ、おそらく、これ以上のサービスは難しいというか、かなり手厚く運行しているということ、利用者へ向けアピールする事も必要とは思っています。

東海道線も3分おきに運行されればありがたいが、それは無理な話しであることと同じレベルの話ではないかと思えます。30分に1回の運行であると、電車に乗って新宿に行く方が、丁度電車に合わせて利用するのは難しいと思えますが、生活圏の移動としては機能していると思えますし、実際に利用者が増えているのがポイントです。むしろ、他の事例では、お客さんがなかなか想定より集まらなくて困っている事が多いのですが、のりあい善行は利用者が増えているにも関わらず、維持ができないという、ある意味、深刻な問題を抱えているのかもしれない。この部分は六会と長後とはだいぶ状況が違うとは思っています。もちろん、もう1台増えて20分おきになれば利便性はあがって先に繋がりますが、課題はその前段の話かなと感じました。

また、先ほどの組織体制の強化についてですが、一般論として、地域にお任せしているところについて、行政との役割分担を変えていくのか、運営費の管理もあり大変で、地域でやらなければいけない事は他にも多くあるので、もしかしたら、地域主体の公共交通の事以外で地域のニーズが高いかもしれません。

それであれば、費用負担の部分について行政との役割を考えて行くということについて、本日の説明には無かったですが、個人的にはあっても良いかなと思いました。

直ぐに決まるような話でもないとは思いますが、他の事業説明と違い、中期的な課題というよりは喫緊の課題であることから、来年度は難しいにしても、この場というよりは地域組織と事務局との間で、是非ご検討していただきたいと思いました。

- 岡村会長 他いかがでしょうか。お願いします。
- 橋山氏 4ページの中で、地域の需要喚起がバスの経営環境の向上や、既存路線バスの改変等の記載ありましたが、現在の状況としましては、バス、タクシー、鉄道も含めて、人員不足が非常に大きな問題でございます。当社においても、人が足りないところを残業や休日出勤等で何とか藤沢市内の路線バスを運行していますが、その状況も厳しく、藤沢市内もダイヤ改正を今年度2回ほど実施している状況でございます。また、バスの乗務員への応募も少ない状況でございますが、皆様の出勤時間前から帰宅時間までの運行を、365日エッセンシャルワーカーとして勤める必要があります。私共としても、何とか乗務員の待遇改善等を含めて人員確保を進めているところではございますが、このままでは、現状を維持する事自体も非常に厳しいと私達は感じているところでございます。

2024年問題ということで、働ける労働時間が規制される状況であり、人が足りなくても今までは残業時間等で対応していたものが、その働き方も制限がかけられているところがございます。人が足りない、労働時間も制約があるとすると、路線の便数を減らさざるを得ない状況です。

対策として、外国人の採用や自動運転などがございますが、直ぐにできるというものではございません。路線バス自体が仮に縮小した場合には、この地域主体の交通というものが大きく担う部分が出てくると思いますので、地域公共交通会議の範疇かもしれませんが、バス、タクシーの現状についてご理解を賜りたいと思います。
- 岡村会長 この問題は、お金で解決ができないという意味では、とても厳しいところではありますが、受け止めていかなければいけないと思います。

他はいかがでしょうか。
- 大沢副会長 ご説明ありがとうございました。なかなか厳しい状況ではあるとは思いますが、市からは運行経費に対して支援があるということでしたが、地域主体の公共交通を担う全体のコーディネートに対して、今後、支援を考えなくて良いのかと思いました。地元組織の運営には、大変な労力と人材が必要であり、現在は、運行赤字分に対する補助ということでしたが、実際はコーディネートする人材が各地域で運営に関わったり、課題を把握したり、あるいは新規導入する場合にもそういったコーディネートする人が居ると助かるだろうとっていて、それを市が全てを担うとなると、これもまた大変な労力だと思しますので、今後は、そういったコーディネートに対する支援、施策を考えても良いのではと思いました。
- 岡村会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか
- 新井委員 今日の議題と関係ないのですが、今、八潮市で道路の陥没が発生して大変なことになっております。大庭では、10年ほど前に道路の陥没が発生しましたが、藤沢

市として何か情報あれば教えていただけませんか。

- 平田委員 八潮市の事故が発生してから、本市にも様々な取材が来ている状況です。本市の取組としましては、空洞探査機を用いて、道路上から道路の下に発生している空洞の調査を、主要な路線については5年に一度の頻度で確認しております。その他の生活道路につきましても、陥没が起きやすい場所を把握しており、そのようなところを中心に調査を行い、危険な空洞を発見した場合は即座に対応しております。この調査を始める前は年間約130件の陥没が起きておりましたが、現在は30件程度に減少しております。その他に、占用物の一つである下水道については、管の中の調査を定期的に行っており、安全、安心の確保に努めている状況でございます。しかし、先ほどお話しした空洞調査は道路の上から約3mまでしか調査する事ができないので、今回の八潮市のような10m下の状況は把握ができない事から、発見が難しい状況であったのではないかと思います。
- 岡村会長 他にございませんでしょうか。その他の議題という事で事務局にお返しいたします。
- 事務局(都市計画課) それでは次第の5. 閉会になります。委員の皆様、ありがとうございました。次回、第10回藤沢市交通政策推進会議でございますが、新年度での開催を予定しております。日程が決まりましたらまた改めてお知らせいたします。それでは閉会にあたりまして、計画建築部長の三上からご挨拶申し上げます。

● 閉会挨拶（計画建築部長）

● 閉会 11時20分閉会