

第3回藤沢市交通政策推進会議

□日 時 : 2023年(令和5年)2月9日(木) 午前9時30分 開会

□場 所 : 藤沢市役所 本庁舎8階8-1会議室

□出席者 : 委員20名

(委員者名簿順・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	<u>吉田 忠司</u> (代理:高橋 智志)	小川 司	<u>金田 有紀</u> (代理:井上 剛士)
鈴木 孝浩	小川 貴司	小堤 健司	山本 まり子	<u>後藤 洋一</u> (代理:山崎 真路)
地道 大輔	三浦 淳	坂口 勝利	北村 和利	最上 祐紀
川崎 隆之	竹村 裕幸	小野 秀樹	浅野 正博	新井 秀雄
岩田 吉史	小林 学	古山 眞衣		

□次 第 : 1 開 会
2 委員の委嘱
3 成立宣言
4 議 題
(1) 令和4年度交通に関する市民意識調査結果の概要について
(2) 地区別の交通の方向性について
(3) 藤沢市の交通の方向性について
5 その他
6 閉 会

□配付資料 : ・次第
・委員名簿(出席者名簿)
・座席表
・資料1 令和4年度交通に関する市民意識調査結果の概要について
・資料2-1 地区別の交通の方向性について
・資料2-2 地域別将来交通像について
・資料3 藤沢市の交通の方向性について
・【参考】 地区類型化位置図
・【参考】 交通に関する市民意識調査(調査票)

□傍聴者 : なし

第3回

藤沢市交通政策推進会議

議 事 録

日 時 2023年(令和5年)2月9日(木) 午前9時30分

場 所 藤沢市役所 本庁舎8階 8-1会議室

藤沢市 計画建築部 都市計画課

- 午前9時30分 開会
- 開会の挨拶（計画建築部長）
- 資料確認（都市計画課）
- 委員の委嘱
- 成立宣言（都市計画課）
 - ・委員20名が出席により成立
- 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）
 - ・傍聴希望者：なし

●議題（1）令和4年度交通に関する市民意識調査結果の概要について

○事務局（都市計画課） 議題1「令和4年度 交通に関する市民意識調査結果の概要について」説明をさせていただきます。前方及び側方にあります、画面をご覧ください。お手元の資料1は画面と同じものを印刷したのですが、アニメーション等を用いてご説明させていただきますので、前方及び側方にあります、画面をご覧くださいようお願いいたします。また、お手元のA4両面3枚、白黒のホチキス綴じ、「令和4年度 藤沢市の交通に関する市民意識調査」は前回の推進会議でいただいた、皆様からのご意見をもとに作成した調査票となっております。資料1の説明にあわせて、参考としてご覧ください。

はじめに、本調査における、回収・回答状況について説明します。本調査は、15歳以上の市民の皆さまから3,550人を無作為抽出して、調査票を送付し、調査にご協力いただきました。調査は昨年11月21日から12月9日の期間で実施し、1,313名の方からご回答いただき、回収率は、37.0%となりました。左下の表は、回答者の属性を年齢別に集計したもの、右下の表は住民基本台帳から実際の藤沢市の年齢構成を示したものです。それぞれのグラフの右側、赤で示した棒グラフを比較すると、おおむね実際の藤沢市の年齢構成に沿って調査が行えていることがうかがえます。

こちらは、回答者の属性を市内13地区別に集計したものです。先ほどと同様に、回答状況と住民基本台帳の集計を比較すると、概ね地区別の人口構成に沿って調査が行えていることがうかがえます。

続いて、こちらは回答者の世帯構成を示したものです。回答者が30代から50代の三人以上の世帯や、65歳以上の二人世帯が比較的多いことがわかります。また世帯構成としては、左下に示すように約4割が65歳以上の方を含む世帯となっております。

こちらは休まずに移動できる距離に関するアンケート結果です。地区別でみると、1.5km以上歩けると回答した割合は、各地域ともに7割前後となっております。また、年齢別で、1.5km以上歩けると回答した割合をみると、75歳以上で、休まずに移動できる距離に変化があることがうかがえます。前回の推進会議において、委員から「高齢者についても『移動のしにくさ』等は異なるので、細分化をすべき。」という意見をいただきました。今回の結果からも、前期高齢者と後期高齢者では、移動のしにくさが異なることが確認できました。

こちらは、免許保有率に関するアンケート結果を地区別に集計したものです。鉄道駅がない西北部の遠藤地区、御所見地区で免許保有率が高くなっております。また、65歳以上の高齢者においても遠藤地区、御所見地区では保有率が約8割と、他地区に比べて高い割合となっており、いずれも、自動車に依存している傾向がうかがえます。

す。

こちらは世帯における自動車保有台数に関するアンケート結果です。地区別で見ると、鉄道駅や幹線系のバスがない御所見地区で、2台以上の保有が半数以上となっており、こちらからも自動車への依存状況が確認できます。また、藤沢地区・鵜沼地区や湘南台地区などの交通結節機能が強い駅を有する地区で、自動車を保有していない世帯が3割以上となっており、自動車に依拠しない移動ができていない状況が確認できます。世帯構成別では、右上のグラフのように、65歳以上の高齢者の方を含む世帯が、含まない世帯に比べて自動車を保有していない割合がやや高いほか、右下のグラフのように15歳未満の方を含む世帯は、含まない世帯に比べて自動車を保有している割合がやや高くなっており、子育て世帯等で自動車の保有率が高くなっていることがうかがえます。

こちらは世帯における自転車保有台数に関するアンケート結果です。地区別では、片瀬地区や鵜沼地区などの比較的地形が平坦な南部において、自転車を2台以上保有している世帯が比較的多い結果を示しています。世帯別では、15歳未満の方を含む世帯において自転車を複数台保有している割合が高くなっており、子育て世帯の自転車利用が多いことがうかがえます。

こちらは、回答者の外出頻度に関するアンケート結果です。上のグラフの年齢別では、65歳以上で外出頻度の減少がみられ、75歳以上ではさらに減少することがうかがえます。このことから年齢が上がるごとに外出頻度がさがることがうかがえます。下のグラフの地区別では、鉄道駅密度が高い市南部の地域などで、外出頻度が比較的高いことがうかがえます。

こちらは免許保有状況における外出頻度に関するアンケート結果です。免許保有者の方が免許非保有者と比較して週5日以上外出頻度が高い傾向であることがうかがえ、免許を持たないことが、外出をしないことの要因となっていることがうかがえます。

こちらは交通手段ごとの利用頻度に関するアンケート結果です。上のグラフの全年齢をみると、自動車の運転、鉄道、自転車、徒歩での外出が週5日以上で行われている割合が比較的高くなっており、65歳以上の高齢者では、徒歩での外出頻度が最も高く、次いで、自動車の運転、自転車の利用の順となっております。特に徒歩のみでの移動割合が他の移動手段に比べて割合が高いことから、高齢者においては徒歩圏での移動が多いことがうかがえます。

ここからは、交通手段ごとの利用頻度を地区別に集計したものです。はじめに、自動車の運転については、鉄道駅がない湘南大庭地区、遠藤地区、御所見地区で利用頻度が比較的高くなっており、また、自動車に同乗して移動する頻度の割合としては、長後地区や湘南大庭地区で比較的高い割合となっております。これは、こうした地区で駅までの送迎などが、要因となっていることが予想されます。

続いて、鉄道については、交通結節機能が強い駅を有する湘南台地区や辻堂地区で利用頻度が比較的高いほか、バスでは、幹線系のバスを有する湘南大庭地区で利用頻度が高くなっています。

また、自転車については、市の北部に比べて地形が平坦である村岡地区や片瀬地区などの南部で、利用頻度が比較的高くなっています。南部以外の地域では、遠藤地区で利用頻度が高いといった結果を示しております。最後に徒歩のみでの移動の頻度についてですが、藤沢地区や村岡地区などの市南部での移動頻度が高いほか、北部方面では長後地区、湘南台地区での移動頻度が高くなっております。これは、こうした地区では、徒歩圏で用事を済ませられることなどが要因とうかがえます。

こちらは、テレワークを含めた現在の出勤状況などに関するアンケート結果です。現状としては、テレワークをしていない出勤のみの割合が6割強で、頻度は異なりますが約3割がテレワークを利用している状況です。また、コロナ後における自身の出勤についての予測に関する回答としては、テレワークをしない出勤が増加するとの回答も見られますが、出勤が以前の水準には戻らないことが予測されます。

左上の表は、コロナ前と比較した買い物の頻度に関する調査結果を示したものです。市外での買い物が約4割減少した一方で、ネット・通販が約4割増加したことがうかがえます。右上の表はネット・通販における購入品目を示したもので、主に衣類や日用品などの購入でネット・通販を利用している割合が高くなっております。左下の表で示している、コロナ前と比較したネット・通販における地区別の利用頻度については、地区に関わらず全ての地区でネット・通販の利用頻度が増加していることがうかがえます。また、右下の表で示している、年齢別のネット・通販の利用頻度の変化については、比較的若い年齢層から、利用頻度が増えた・やや増えたといった割合が高くなっております。

こちらは、交通マスタープランに位置づく評価指標の満足度に関するアンケート結果です。この調査は、交通マスタープランの評価を目的として、毎年度、こうしたかたちで市民の方に調査を行っているものです。評価指標は7つで、グラフの内訳としては、一番左の青で着色した棒グラフから順に、「満足」、「やや満足」、「普通」、「やや不満」、「不満」そして「わからない・未回答」の割合を示したものとなっております。各指標の結果をみると、「歩道の歩きやすさ」、「自動車で走る道路」、「自転車の走りやすさ」で、やや不満・不満と感じている割合が比較的高くなっております。また、「満足」と「やや満足」の割合を足し合わせたものを「満足度」として、グラフ左側に赤字で示させていただいております。同様に昨年度調査における「満足度」の値をグラフ右側に示させていただいており、この2つを比較すると、すべての指標で満足度の減少がみられました。これは、昨年度までと回答様式がことなることが要因の1つと考えられます。

上のグラフは、先ほどの各評価指標について、どの指標が特に重要かを調査した結

果です。特に重要とされた指標として「公共交通の利用」や「歩道の歩きやすさ」に関する重要度が比較的高い結果を示しました。下の表は、現行の交通マスタープランにおいて重要視する視点「地域特性」「活力」「環境にやさしい」「安全・安心」の4つのうち、各項目がどの程度、重要であるかを調査したものです。非常に重要とされた回答をみると「安全・安心」、次いで「環境にやさしい」といった視点が重要である結果を示しました。

ここからは、日常の移動に関して、移動手段や移動先について目的別に集計したものです。はじめに、平日の買い物目的での移動についてお示しいたします。上の表は、それぞれ市内の13地区からどこへ移動したかを示したものです。赤い着色で塗りつぶしを行っているものについては、それぞれの地区からの移動先として、割合の大きい上位3地区を表しています。基本的に、地区内での買い物や、商業施設が多くかつ交通の結節機能が強い藤沢地区での買い物が多いうかがえます。移動手段については、下のグラフから「自動車」による移動の割合が比較的高く、地区内の買い物などでも自動車で移動されている割合が高いことがうかがえます。

休日の買い物については、平日の買い物と比べ、地区内での買い物割合はやや少なく、都市機能が集積する藤沢地区、辻堂地区、湘南台地区などや、市外への移動が多くなっております。また、平日の買い物と比べ、自動車による移動割合が比較的高い状況となっています。その要因として考えられることは、平日に比べて、まとめ買いをする人、日用品以外のものを買う人、平日は一人で買い物をするが週末は家族連れで買い物をする人が多いなどの可能性があります。

通院での移動先は、それぞれの地区内や医療機関が多く位置する藤沢地区への移動割合が比較的高くなっております。また、移動手段としては、「徒歩」や「自動車」での移動割合が比較的高い状況です。

最後に、通勤・通学の移動先ですが、市外や藤沢地区への移動割合が高いことがうかがえます。移動手段としては、「鉄道」による移動割合が高い状況です。平成30年のパーソントリップ調査からも、市外への通勤・通学が多く、距離の長い移動が多い傾向がみられており、鉄道利用割合が高い要因とかがえます。

こちらは、先ほどの日常移動に関する設問の回答内容を中心に、そのほかの設問回答を踏まえ交通行動の現状および、今後の方向性についてまとめたものです。はじめに、「通勤・通学」に関してですが、現状では、鉄道を利用して市外へ通勤・通学をする割合が高い状況です。また、今後は出勤機会が回復する予測がある一方、テレワーク等の新たな生活様式の定着などもみられております。このようにコロナ禍などにより、移動が劇的に変化したことで移動に関するニーズが多様化しております。今後は長期的な視点を踏まえた交通の方向性の検討が必要となります。次に「買い物」についてですが、現状では、日常的な買い物は概ね市内で完結しています。地区内での買い物が多く、比較的距離の短い移動であっても、自動車が利用されている状況も見

受けられます。また、休日の買い物では、都市拠点への商業施設へ集中があるほか、市外への移動などもみられます。さらに、市外への買物は減少傾向がみられ、一方でネット・通販などの利用が増加しております。こうした現状を踏まえ、自動車に依拠せず、徒歩・自転車などの交通手段で快適に暮らすことのできる環境の整備や、公共交通への利用転換、集中する商業施設周辺での駐車対策などに加えて、ネット・通販などの拡大に伴う、物流対策などが必要となります。「通院」につきましては、現状として、地区内の病院や医療機関が多く位置する藤沢地区をはじめとした都市拠点へ通院している割合が高い状況です。また、徒歩のほか自動車による移動が中心となっております。今後は、単身高齢世帯の増加が見込まれる中で、免許を持たない方も通院ができる環境の整備が必要となります。

以上で、議題 1「令和 4 年度 交通に関する市民意識調査結果の概要について」の説明を終わります。

○岡村会長 議事の 1 番目のご説明ということで、まだ中間的なものということではございますが、ある程度の傾向は出てきたかなと思います。率直に、これを見た印象ですとか、ここはこういう分析をしてほしいなど、いろいろご発言があるかと思っておりますのでぜひお願いします。

では、山本委員、お願いします。

○山本委員 神奈川県タクシー協会藤沢地区長の山本と申します。よろしく申し上げます。自動車の移動という中にはタクシーの移動も含まれているのでしょうか。自家用車を使われるのと、タクシー等を含めて自動車の利用と考えてよろしいのでしょうか。

○事務局（都市計画課） 自動車の移動に関しては、自家用車という形で聞いておりますので、タクシーは含んでいない形でアンケートを集計させていただいています。

○山本委員 そうですか。できましたら、タクシーもアンケートを採っていただけたらなと思いますので、今後よろしく願いいたします。

○事務局（都市計画課） ご意見としてお伺いいたします。

○岡村会長 データを取っていますから、グラフ表を作ろうと思ったらすぐできるわけですよ。

ほかはいかがですか。

○鈴木委員 江ノ島電鉄の鈴木でございます。お願いします。アンケートの内容をおお

むね確認させていただきました。ありがとうございます。アンケートの方向性のところに非常に重要な言葉がちりばめられていると思いました。実はその中に、「自動車に依存しないでいきましょう」ですとか、「公共交通への利用促進」、「駐車対策」というのは渋滞の緩和だとかそういったものが入ってくるかと思います。ぜひ具体的にこういったものを解消できるような対策を出していただければありがたいので、お願いしたいなと。

それともう一点、環境のところでもカーボンニュートラルや SDGs などが入っていますので、その辺りのところも併せて具体的なものが出てくると非常にありがたいと思っています。ありがとうございます。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。今回、議題1に関しては、市民の方々からアンケートによるお声を頂いて、今は身近な移動が増えてきているという部分がございますので、そういったアンケートを分析させていただいて、今後、今頂いた渋滞対策ですとか、公共交通への利用転換といったもので、交通施策として取り組んでいくかということ、これから皆様とともに具体的な施策を含めて議論させていただきたいと思っていますので、お願いいたします。

○岡村会長 よろしいですか。それでは新井委員、お願いします。

○新井委員 市民委員の新井です。今回、アンケート用紙を工夫していただいて、フリーコメントというのでしょうか、問4のところ「自由に書いてください」という欄を設けていただいたかと思います。ここに書き込んでくれる方からの意見は結構集まったのかどうか、教えていただけたらと思います。

○事務局（都市計画課） 意見はいろいろ頂戴しております。自由記入欄としては、問7番のところだと、満足度に関する回答で、その回答した理由といったところで意見を伺っております。今回、こういった自由欄を設けたことで、こういったところを皆さんが不満に思われているかといったことも読み取れますので、今後そういったところの分析をより深めて、よりよい交通計画の改定に努めていきたいと思っております。

○新井委員 ありがとうございます。

○岡村会長 それではお願いします。

○小川委員（小田急電鉄） 小田急電鉄の小川でございます。よろしく願いいたします。アンケートの内容を一通り見させていただくと、イメージとしてはもともと持って

いたものが、定量的に示されるとより課題が明確になったと感じました。そんな中で、我々交通事業者として一番気になるところが、テレワークの話です。ちょっと細かい話になりますが、このアンケート結果のところ、「今後の意向」の欄があるのですが、テレワークを活用している中の「ほぼ 100%テレワークしています」という人が、「今後、テレワークが増える」というところにも数字が上がってくるのですが、100%テレワークをやっている方が、更にこれから増えるというイメージ感が、この数字上どのように捉えればいいのかというのが、もし分かれば教えていただきたいです。

あと、評価指標の満足度のところで、「前回の回答様式との違いによって数字が表れています」というご説明がありましたが、公共交通のところあまりにも前回よりもポイントが下がっていて、10 ポイント近く下がっているのも、それだけの要因と捉えていいのか、それ以外に何か要因があるのか。もしあれば教えていただければと思います。以上でございます。

○事務局（都市計画課） テレワークの部分ですけれども、聞き方として、現状と今後という形で聞かせていただいている部分がございます、「現在 100%テレワークを行っている」という回答を頂いた方につきましては、今後については「変わらない」という形でご回答いただいているかと思っております。「テレワークが増える」とご回答いただいたところについては、今現在、例えば週の半分テレワークを行っているとか、今は直接出勤しているけれども、若干テレワークが増えていくよという形で回答いただいたものというふうに、私たちは分析させていただいているところです。

あと、満足度の部分ですけれども、公共交通の利用が下がっているという部分につきましては、満足度については毎年度、計画的に行わせていただいておりますが、毎年若干下がってきている傾向がございます。今回、数値として 35%から 26%と顕著に下がった要因は、まだ具体的に細かい分析ができていないところもございますので、自由記入欄を今後うちのほうでも読み解いて、ここの分析を更にさせていただきたいと思っています。

○事務局（都市計画課） すみません、テレワークの部分ですけれども、「100%」と回答したにもかかわらず、「出勤が増える」と回答した方が 5.6%確かにいらっしやって、これがどういう意図かを読み取ることは難しいのですけれども、「ほぼ 100%」というところで「必ずしも 100%ではない」と解釈すると、「更に増える」と解釈することができるのかなと考えております。以上です。

○岡村会長 ありがとうございます。それでは続けてお願いします。

○小川委員（湘南モノレール） おはようございます。湘南モノレールの小川と申しま

す。交通事業者の視点から質問とコメントです。22 ページの「通勤通学」のところに「テレワーク等の新たな生活様式の定着」というのがございます。これは交通事業者として、日々乗客の移り変わりをチェックというか、考慮しているわけですが、やはりコロナが回復しても、なかなか100%には戻ってきません。つまり一定数の人数がテレワークをしている、もしくはテレワークでなくても、取引先に訪問しないで、オンラインの会議で十分ではないかとか、これで事足りるのではないかとといったことが定着して、必ずしも通勤ではなくて、会社間の訪問の利用も一定数、下がってきているのではないかと。なかなか元には戻らないという状況がまずあります。

その中で、鉄道事業について少し話をすると、固定費の比率の高いビジネスでございまして、年間のコストはほとんど変わらない中で、今は電気代が上がってかなりコストが上がっているという状況になっています。コストが変わらない、もしくはちょっと上がっていく状況の中で、利用するお客様はアフターコロナで一定数がどうしても減ってしまって、収入がその分が減るといような環境下にあります。そういった中で、藤沢市に限らず、今全国のいろいろな交通機関では、大手の私鉄等々も、運賃を上げるという話もあるわけですが、もう一方で、新たな公共交通機関の利用促進ということで、新しい仕組みであったり、新しい取組であったり、そういったこともこの先の課題としていろいろと上がってくるのではないかと考えています。

そういった中で、利用者が減って収入が減る中でコストが変わらず、また更に新たな取組に先行投資のようなものも必要になってくるという中で、市として、大きな方向感として、何らかの新しい取組に対するサポートのようなものを考えるのか、それともそこは運賃の改変のような、受益者負担的な考え方を容認する方向感でいらっしゃるのか。その辺りについて、現時点での議論の方向感といったものがあれば教えていただければと思います。よろしく申し上げます。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。こちらにつきましては、今、鉄道利用者等の乗降客の減少などのお話もございまして、一方でテレワーク等が進展しているという現状でございます。テレワーク等の進展については、自宅でも仕事ができるようになって、なかなか移動しないのではないかと話もありますけれども、その一方で、自宅周りの移動が増えてきたという傾向が見られています。なので、距離の短い移動が増えてきたところもあります。余暇時間の増加にもつながるといったところで、それを踏まえて、習い事であったり趣味だったりといったところで、今後様々な移動の状況も、自宅周りの周辺だけではなく広いところでも見られてくるのかなといったところが考えられる部分です。

市として今後どうしていくかといったところですが、まずは自動車に依拠している地区なども今回のアンケート結果から見えてきている部分ですので、そういった方々に、まずは公共交通をご利用いただけるような手段を考えていくことを第一歩とし

て始めていければと考えております。

○岡村会長 よろしいですか。ほかはいかがでしょうか。

○小堤委員 バス協会の小堤と申します。今回の調査で、電動キックボードを利用された方がいらっしゃったかどうか、もしいらっしゃったらその属性が分かれば教えていただきたいと思います。

○事務局（都市計画課） 電動キックボードがどれだけあったかといったところは、まだ分析できていない状態ですけれども、新たな交通としてのシェアモビリティという要素もございますので、今後こういったところでも分析は深めていきたいと思っております。

○小堤委員 はい、よろしく申し上げます。

もう一点、感想めいた話で恐縮ですけれども、テレワークをされる方が増えたことと、もう一つは地方に転入されてくる方が増えている傾向があると思っております。その方々がテレワークするために転入してきたという傾向があるのかなど、感想めいたことで大変恐縮ですが、そういったことでも今後調査されるときに、藤沢市にいつ頃転入してきたのかを調査されると、何か面白い結果が出るのかなと思っておりました。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。これはテレワークをしている方かどうか分かりませんが、藤沢市の人口は年々増加傾向にあるといった現状でございます。テレワーク率の把握となると、前回、前々回とお示したパーソントリップ調査の中で、自宅において勤務されている方、出勤されて勤務されている方といった把握はできるのですが、直近のものとなると把握できるツールというものが、今考えつく限りではなかなかない状況です。今後はそういったところの把握も課題として捉えていければと考えております。

○岡村会長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

○古山委員 市民委員の古山です。よろしく申し上げます。

善行地区にフォーカスしたものになって申し訳ないのですが、乗り合いバスや乗り合いタクシーの利用が、多分「バス」や「タクシー」に含まれてしまっていると思うのですが、せっかく藤沢市で出している乗り合いのものにどれくらいの利用者さんがいるのかが少し気になっています。市民センターにバスが止まるので、私はよく子供と図書館などに行くときに利用するのですが、見るたびにいつもがらだなという印象があり

ます。私の見る時間帯のせいなのかもしれませんが、もったいないと思うことが多々ありました。

団地とかに行くと、おばあちゃんとかから声を掛けられるのですが、私が東京にいたときは高齢者の方はシニアパスのようなものを持っていて、1年間でこれだけ払えばバス乗り放題というものがあつたけれど、善行は坂ばかりだし、そういうものもないし、本当に住みづらいという愚痴を私にこぼされた方もいました。せっかくバスがあつても乗らないがららのバスよりは、お金の面もあるとは思いますが、路線バスとの連携といった施策は、今後できないのかなと感じました。質問というより意見になってしまったのですが、もう少し利用しやすくなればといったものです。

市民センターの乗り合いバスも、善行の団地の方はバスがたくさん通っているからということもありますけど、善行全体とか、もっと坂のほうを回っているというよりは、一部に限定されてしまっているのもう少し利用しやすいような仕組みがあればいいのではないかと感じました。以上です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。まず基本的に、藤沢市の交通は鉄道があつて、その駅から路線バスがネットワークして、皆さんの移動を支えていると。そこで補いきれない部分につきまして、今お話にありました、善行地区で乗り合いタクシーということで、10人乗りのハイエースタイプの車を回して、バスで入れないところを巡回してご利用いただいているという形になります。実態として、おおむね9時から夕方5時までという形で行っていて、利用していただいているのは比較的高齢者がメインとなっています。善行地区につきましては、1日当たり大体60人ぐらいご利用いただいていますけれども、やはり時間帯によってはご利用が少ない時間帯もあります。やはり、朝の時間帯と夕方の時間帯が利用のメインとなっています。ですので、そのところについては、やはり地域の状況に応じて利用のしやすさを考えていくことが必要かと思っております。

また、交通に関しては、皆さんが利用しやすい環境を整えていく。少し不便なところを乗り合いタクシーなどで充実させていくという環境を整備していくことが必要かと思っております。今お話にありましたものとは別に、例えば高齢者にバスの補助を出すといった部分も、市の施策として、ほかの視点となるような形になりますので、そのところについては今のこの場では明確なお答えができないのですが、まずは皆さんに少しでもご利用いただけるような環境を整えていく。少しでも利用者を増やしていく。公共交通を利用いただけるための環境を少しでも充実させていくということ、この交通施策としてまずは行っていきたいと考えております。

○岡村会長 直接のお答えとしては多分、事務局としてはそうしか答えられないと思いますが、アンケート調査の分析という観点で言いますと、古山委員からのご指摘のよう

なところを、データでどのような分析ができるのかという話だと思います。だとすると、例えばそれこそ外出率のところ、基本のところは免許を持っている人と持っていない人とはこれくらい違います、年齢層で比べたらこう違いますというところは出していたらいい。とは言いながら、市としていろいろできることというのは、いろいろな公共交通が使いやすいことによって外出率が、特に高齢者は上がったらいいよねということ想定しているわけですよ。そうすると、例えば公共交通の使いやすさと外出率が地区別で見てどう違うかとか、高齢者と非高齢者で外出率の差が大きい地区はどういうところかとかは、今回で分かるのかな。そういうようなことが、多分このデータでできるので、そうすると、例えば善行地区でどうすべきかというところも結果的には見えてくるだろうと思いますので、ぜひそういう分析をしていただけたらいいかなと思いましたので、よろしくお願いいたします。

ほかはいかがでしょう。

○大沢副会長 アンケートと、それから分析をありがとうございました。今、岡村会長がおっしゃったように、これから違ったクロス集計をやると、また違った結果が出てくると思いますので、それを施策につなげていかなければいけないと思っております。少し残念なのは、テレワークが増えて、本当はもう少し市内の私事移動が増えてくれるといいな、トリップ長が短いトリップが増えてくれるといいなと思うのですが、そこがあまり見えなくて、市外の買い物も一応減っているということですが、では市内が劇的に増えたかというところでもない、家に閉じこもっている傾向が強くなってしまっている気もします。もう少しプラスアルファの外出ができたらいいのではないかなと思いました。

それから、最後のアンケートからの方向性に「自動車に依存せず」と書いてあるのですが、依存せざるを得ない地域もあるというのは事実ですので、多分様々な選択肢がある方がいいのではないかと。「今日は晴れていて気持ちがいいから車ではなくて歩こう」といった様々な選択肢がある。先ほどの免許を見ても、実は20代が一気に下がるので、あれが相変わらず気になると思っています。過度に依存しないことが重要ではないかと。様々な選択肢があることが外出につながると思いますので、その点でも分析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。ほかはいかがでしょう。よろしいですか。

では、こちらについてはあくまでも中間結果ですので、今後も分析していただきたいということで、また次にも詳細分析を出していただくということでよろしいですね。

では、そういうことでよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

それでは、次の議事です。「地区別の交通の方向性について」、ご説明をお願いします。

●議題（2）地区別の交通の方向性について

○事務局（都市計画課） 議題2「地区別の交通の方向性について」説明をさせていただきます。前方及び側方にあります、画面をご覧ください。あわせて、お手元の資料2-1をご覧ください。

はじめに、前回会議で、地区別の交通特性についての議題の際に、委員の皆様からいただいた主なご意見でございます。

スライドの2ページをご覧ください。1点目に示す、議題1でも取り上げた「65歳以上の高齢者を細分化すべきでは」といった意見をはじめ、一番下に示す『交通特性』からいきなり『交通施策』の検討をするのではなく、まずはその間の地域別の『交通の方向性』を検討すべきといったご意見をいただきました。このようなご意見を踏まえて、前回会議で行った、地区別の交通特性の整理をさらに詳細に行い、地域別の交通の方向性を整理いたしました。

はじめに前回会議のおさらいとして、地区分類の考え方を説明いたします。参考図として地区類型化位置図を用意しましたので、お手元にご用意をお願いします。前回会議でご説明させていただいたとおり、地区分類については、A地域からC地域の3地域に分類しました。それぞれの特性としては、地区内に鉄道駅のあるA地域、地区内に鉄道駅はないが幹線系のバスがあるB地域、地区内に鉄道駅も幹線系のバスも無いC地域として分類を行っております。なお、A地域については、新駅の設置時期なども示されている村岡地区を含めております。さらに、A地域については、日常生活における視点として「日常生活における移動手段は主に徒歩」であるものをA-1地域、「日常生活における移動手段は主に徒歩であるが、自動車利用も多い」ものをA-2地域、「日常生活における移動手段は主に自動車」であるものをA-3地域といったように細分化を行いました。また、B地域についても、「地域の拠点に行けば、買い物等の日常生活は対応可能」なものをB-1地域、「地域の拠点の規模が小さく、日常生活は他地区への移動が必要」なものをB-2地域といったように細分化を行いました。C地域については、御所見地区のみとなっておりますが、「中心市街地などへのアクセス性が低く、地区内の拠点の規模が小さい」などといった特性があげられます。

続いて、資料2-2の説明をいたします。こちらについては、前方及び側方にあります、画面にも表示いたしますが、文字が小さいため、お手元A3の資料2-2をご覧ください。こちらの資料2-2は前回の会議で提示した地区の類型化をベースに、土地利用、人口、交通状況、市民ニーズなどを分析し、地域別の交通の方向性を整理したものです。すべての項目に対する地域別の内容を1つ1つ説明すると時間が長くなってしまいますので、特徴的な部分に絞って説明させていただき、最後に地域の現状から整理した目指すべき方向性といった流れで説明させていただきます。

土地利用については、面積については記載のとおりで、その下、土地利用現況をみると、A-1地域で約9割が都市的土地利用であるのに対して、C地域では「農地、山林、河川・水面等」が半分以上を占めるなど地域差がみられます。

人口については、人口密度をみるとC地域では、1平方キロメートルあたり約1,500人と他地域に比べて少ないほか、高齢化率では、B-1地域で65歳以上の割合が33.0%と非常に高いといった特徴がみられます。

コーホート分析は平成24年から令和4年までの10年間における各世代の人口増減を表したものです。グラフは、横軸に示すそれぞれの年代の方が、この10年間でどれだけ増減したかを棒グラフが示したものです。例えば、私は1990年生まれですが、この10年間で1990年生まれの方がどれだけ増減したかを、このグラフの1本の棒が表しているということです。A-1地域では1990年から1980年代生まれの現在30代～40代の社会増が多く、子育て世代の流入がみられたほか、A-2地域では、2000年から1990年代生まれの現在20代～30代前半の社会増が多く、大学進学や就職などで一人暮らしのときに住むことが多い地域にみられる傾向がうかがえます。また、C地域などでは人口の流入が少なく今後も高齢化や人口減少が進むと予想されます。

交通空白地に関しては、鉄道駅から600m、バス停から300mの圏域から外れているエリアを示します。A-1地域をみると交通空白地は最も低い地域ではありますが、辻堂などの一部に交通空白地が残るほか、A-2、A-3地域では他地域などに比べ交通空白地面積割合・交通空白地人口割合が高い傾向があります。また、B-1地域では一部に交通空白地がありますが、調整区域や墓園等の非可住地を含むため交通空白地人口割合は低い値となっています。B-2地域では地域にある慶応大学を起点に、湘南台駅、辻堂駅までの急行運転のBRTと呼ばれている2連結のバスが運行されており、地域の東西方向、南北方向を運行していることから、交通空白地の面積割合が比較的低くなっています。C地域では、交通空白地は、地域に大きく広がる市街化調整区域に存在し、人口密度が少ないことから、交通空白地人口割合は比較的低い値となっています。

2ページをご覧ください。公共交通については、A-1地域は駅密度、バス停密度ともに、6地域中最も高く、駅端末手段の徒歩の割合も高いことから、徒歩と公共交通を中心に移動できる地域であることがうかがえます。

外出率や交通手段の状況としては、駅端末交通手段の割合において、A地域は「徒歩」の割合が最も高く、B・C地域は「バス」の割合が最も高いといった特徴がみられました。また、私事移動の手段割合において、A-1地域は「徒歩」「自転車」の割合が6地域中最も高く、徒歩・自転車中心で暮らすことのできる地域であることがうかがえます。A-2地域では、これに次いで「徒歩」「自転車」の割合が高いですが、A-3地域では、私事移動の手段割合では「自動車」の割合が50%を超えており、身近な移動においても自動車による移動を行っている状況がみられました。B・C地域は総じて自動車の利用割合が高く、その中でもC地域は7割を超えており、特に割合が高い状況です。これは、人口密度が少なく、公共交通の利用者が少ないことから、バス本数も比較的少ないため自動車移動に依存していることがうかがえます。B-1地域では、私事目的における徒歩の割合が比較的高く、買い物などは、地区内の幹線道路沿いにある商業施設で済ませら

れることがうかがえます。

市民ニーズについては、議題1でご説明させていただいた交通に関する市民意識調査から「評価指標の満足度調査」と「評価指標の重要度調査」の結果を示しています。はじめに、満足度調査についてですが、表中の棒グラフの数値は、「満足」を5、「不満」を1として集計した値で、右側の丸囲いの数字は6地域中の順位を示したものです。棒グラフ中の満足度の値をみると、「自転車の走りやすさ」、「駐輪施設の場所や設備」に関する満足度がどの地区でも比較的低い値となっております。また、鉄道駅や幹線系のバスがないC地域では、「公共交通の利用」や「最寄り駅までの所要時間」に関する満足度が6地域中最も低い結果となりました。

3ページをご覧ください。重要度調査につきましては、評価指標のうち特に重要と回答された上位3つを示したものです。重要度調査については、A地域では、「歩道の歩きやすさ」が最も重要といった結果に対して、B・C地域では「公共交通の利用」が最も重要と、異なる傾向がみられました。

日常の移動については、先ほどと同様に、交通に関する市民意識調査から結果を引用したものです。ここでは平日の買い物について、お示しさせていただいております。A-2地域では、日常の暮らしを支える買い物等は、最寄り駅付近で揃いますが、平日の買い物を市外で行う割合も比較的高いほか、C地域では、同一地域内に商業系の土地利用が少なく、買い物等を地域外で行う割合が比較的高いなどの特徴がみられました。

将来交通予測については、平成30年の東京都市圏パーソントリップ調査をもとに将来交通推計を行ったものです。移動の目的、手段別に推計を行っており、縦軸にTEとあるのは、移動の回数を示したトリップエンドの値です。また、グラフは青が平成30年の現況値を示したものの、オレンジがコロナ前の交通行動が将来も続く場合の令和22年における推計値、グレーがテレワークが現在よりも進んだ場合の推計値を示しております。目的別将来交通推計結果をみますと、ほとんどの地域で通勤・通学移動が減少し、私事移動が増加していることがわかります。これは多くの地域で年少人口・生産年齢人口が減少し、高齢人口が増加していることが要因の1つと考えられます。テレワークがさらに進展した場合には、この傾向がより顕著となることを表しております。また、A地域では、将来的にも鉄道と徒歩が中心とした移動手段となることがうかがえます。B地域では、鉄道と徒歩による移動も一定程度みられますが、依然として自動車による移動が中心であることがうかがえます。C地域では、移動の半数以上が自動車となっております。これら将来交通推計結果から目指すべき方向性を考えると、A地域では、「徒歩移動がしやすい環境」「鉄道が利用しやすい、駅周辺等の中心市街地での徒歩・自転車が安全に快適に移動しやすい環境」、B地域では、「自動車から公共交通への転換」「駅や拠点へのアクセス性の向上」が求められるほか、C地域では「移動手段の確保」「公共交通が利用しやすい環境」が求められます。

4 ページをご覧ください。ここで示す地域の現状は、これまでご説明させていただいた地域ごとの特徴を整理したものになります。また、これらの特徴を踏まえて、その下に地域ごとの目指すべき方向性として、それぞれの地域で重要視される視点を整理しました。特に地域の現状で示す下線の色と、重要視される視点の行頭の丸の色は強くリンクするものとなっております。地域の現状については、これまでの繰り返しとなりますので、割愛させていただき、重要視される視点について読み上げさせていただきます。全地域で共通して目指すものとして、「公共交通のサービス圏域が広がる。」「私事等の移動距離が短い移動のうち自家用車に依存している移動が、徒歩・自転車・シェアモビリティ等の手段に転換される。」A地域で共通したこととして、「歩道の歩きやすさの満足度を上げる、さらに安全で快適な歩きやすい環境が整備される。」「自転車の利用環境が向上する。」「鉄道の利便性が向上する。」A-1 地域として、「自転車利用環境に関する満足度を上げる、自転車がさらに利用しやすい環境が整備される。」A-2 地域として、交通施策ではありませんが「都市マスタープラン、立地適正化計画等のまちづくりの側面から、買い物等の日常生活ができるよう地区拠点が充実する。」A-3 地域として、「日常の買い物や通院等の施設が揃っている駅や地区拠点へ自動車に依存しなくてもアクセスできる。」B・C地域で共通したこととして、「BRT 等の幹線系のバス停への自家用車以外の手段でのアクセス性が向上する。」「公共交通のサービス水準が向上する。」また、B-2 地域とC地域で共通したこととして、「都市マスタープラン、立地適正化計画等のまちづくりの側面から、買い物等の日常生活ができるよう地区拠点が充実する」B-1 地域として、「高齢化の進展に対応した交通環境が整備される。」B-2 地域として、「将来的な鉄道延伸等に対応した交通環境が整備される。」C地域として、「最寄り駅までの所要時間が短縮する。」といったように整理を行いました。

続いて、5 ページをご覧ください。こちらは先ほどまでの地区分類と同様に、前回の会議でお示しさせていただいた、都市機能集積地域として整理した3つのエリアと、観光拠点エリアとして整理した片瀬・江の島都市拠点のエリアについて、それぞれのエリアが目指すべき方向性として、都市拠点として重要視される交通機能を整理したものです。

地域の現状から、ご説明いたします。各都市拠点のまちづくりの方向性については、各都市拠点を定めた藤沢市立地適正化計画より、まちづくりの方向性に関する箇所を抜粋させていただいたものです。土地利用現況については、都市機能集積地域ではそのほとんどが都市的土地利用となっていることがうかがえます。都市計画用途地域では、「湘南台駅周辺都市拠点のエリア」除いた3つのエリアで、商業系の用途地域の割合が半数以上を占めていることがわかります。公共交通や周辺の主な施設については、そのエリアに乗り入れる鉄道の1日の平均乗降客数及びバスの系統数や、官公庁施設をはじめとした主な施設名称を記載させていただきました。駐車場の状況については、藤沢市に届出がされている届出駐車場からそれぞれ算出した、供給台数を記載させていただきました。

た。ここからは、それぞれのエリアに自動車で来街される方の規模感などがイメージできるかと思います。主要道路の平均旅行速度については、それぞれのエリアに位置する主要道路における混雑時の平均旅行速度を示したものです。時速 20km 以下を混雑とし、さらに時速 10km 以下のものを渋滞としてあらわしております。どのエリアにおいても混雑や渋滞などがみられ、自動車による移動または通過交通が多いことなどがうかがえます。昼夜間通行人口比・通行者の内訳については、KDDI location Analyzer という携帯電話の位置情報をもとにしたビックデータを利用して、通行者の量や属性を分析したものです。グラフは青が居住者、オレンジが勤務者、グレーが来街者を示しております。どのエリアも日中の来街者が占める割合が高く、特に片瀬・江の島都市拠点のエリアでは、休日の日中における来街者の割合が 8 割を占め、賑わいが多いことが伺えます。また、通行者の多さでは、観光の側面では江の島、大規模商業施設が駅前に位置する辻堂で多い印象などもありますが、藤沢駅周辺都市拠点のエリアが、本資料に記載する他の 3 エリアと比べて、通行者が最も多いエリアであることがうかがえます。

最後に、エリアごとに目指すべき方向性として、重要視される交通機能について、ご説明させていただきます。藤沢駅周辺都市拠点のエリアでは、「本市の玄関口として、本市と近隣市・首都圏を結ぶ交通結節点としての機能」や「市内外(しないがい) 関係なく、誰もが分かりやすく、多様な交通モードがシームレスに利用できる交通機能」などを重要視します。辻堂駅周辺都市拠点のエリアでは、「本市の西部、西北部、茅ヶ崎市東部を結ぶ交通結節点としての機能」や「新たな産業・ビジネスの創出拠点として、回遊性やアクセス性の高い交通機能」などを重要視します。湘南台駅周辺都市拠点のエリアでは、「本市の北部と藤沢駅方面、横浜・東京方面を結ぶ交通結節点としての機能」や「鉄道と路線バスが乗継しやすい交通機能」などを重要視します。片瀬・江の島都市拠点のエリアでは、「首都圏でも有数の海洋レクリエーション拠点として、誰もが円滑に・快適に移動できる交通機能」や「国内外の観光客が、安心して観光できる交通機能」などを重要視します。

説明は以上でございます。本議題で説明させていただいた、地域ごとに目指すべき方向性については、この後の議題 3「藤沢市の交通の方向性」にも反映されるものとなっておりますので、ご意見等いただきますようお願いいたします。

○岡村会長 それでは、ただ今の議題につきまして、ご意見、ご発言等があればお願いいたします。

○最上委員 神奈川県最上です。感想じみた話になってしまうのですが、非常に地区ごとにクロス集計をしていただけて分かりやすい資料になっているなというところですが、最初に思ったこととして、私は一般的には交通不便地域が多いほど人口は減っているのではないかと思ったのですが、どうもこの資料はそのようにはなっていない

いので、なぜだろうという形で見えていくと、例えばA-2やA-3といった交通不便地域が多いのですが、人口が増えていると。一方で、駅にどのぐらいの人が歩いて来ているのかというと、8割ぐらいの人が歩いてきている。そういうことを考えていくと、やはり一番下に書いてありますが、交通不便地域を鉄道駅から半径600m、バスから半径300mという形で書かれていますけれども、例えば運輸局が出している交通不便地域は2kmだったりするので、交通不便地域の定義が恐らく狭いという言い方が正しいのかはあれですけれど、交通不便地域の設定に少し違和感があるなというところが、一つ感想としてあります。次回、交通不便地域を設定するときに、もう少しエリアを広げてもいいのかなと思いました。交通不便地域ではなく交通空白地ですね。その設定の仕方について、一つ思ったのが1点です。

2点目が自転車利用です。先ほどから、南部地域は平らで、北部地域はどちらかという地形に山坂があるというような言い方をされていたので、そういったものが自転車利用などにどういう影響が出ているのかがちょっと分かりづらいと思いました。例えば歩きであれば、歩道の歩きやすさのような形でアンケートを採られているので、歩道の構造を聞いているのだなというところが分かります。歩道の有無であったり、幅員であったりというところで、アンケートをする方は恐らく回答されるのだろうと。一方で、自転車に関しては、自転車の走りやすさになるので、例えばそれがピクトグラムのようなものがあって、比較的路肩に幅員があるとか、かなり幅の広い歩道がある構造になっているとか、そういうところが恐らく分かりづらくて、例えばBやCの地域には実は高低差があって、走りやすさという要素の中にそういったものが含まれてしまっている可能性があるのかなというところがあったので、これに関しては、もしかしたらアンケートで「電動アシスト自転車を使っていますか」ということも聞かれていたもので、そういうこととクロス集計すると少し解消されるのかもしれませんが、そのようなところが影響してしまう可能性があるかなと思いました。以上、感想です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。交通空白地の部分になりますけれども、現行の交通マスタープランの設定が、鉄道駅から600m、バス停から300mと考えているもので、そちらを踏襲させていただいたものではあるのですが、今回の計画改定に当たっては、その辺をもう一度、見直すかどうかという辺りについても検討してまいりたいと思っています。

2点目の自転車の部分になりますけれども、おっしゃるとおり満足度調査の設問が、なぜ不満かという部分までは追えていないところがございます。今回のアンケートは、前回のこちらの会議でご意見いただいて、なぜ不満なのかを自由記述にさせていただくところも設けておりますので、その辺の分析を深める中で、どういうところが自転車利用で不満なのかという辺りも分析できると考えておりますし、今後、新たな満足度調査の項目を考えるに当たっても、その辺は細かく設定することもしていきたいと思ってお

ります。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。お願いします。

○浅野委員 善行地区の市民委員の浅野です。住民の立場から、これは検討をお願いしたいということがございます。3ページと4ページのA、B、C地域の、特に将来の方向に向けての検討というところですけども、先ほど古山委員からもあったように、特に善行地区・六会地区は丘陵地が多く、その意味では徒歩移動がしやすい環境のエリアではないということで、A-1とA-2の地域とは、少し特性が違うのではないかという感じがしています。そういうことを考えますと、アクセス性の問題とか、そういったことが、地域のタクシーといったものの利用の仕方、あるいは運行頻度や時間帯といったところにも変化が出てくるのではないかと思います。

それから、4ページのほうも、区切りの問題になるのかもしれませんが、自転車の利用も丘陵地が多いということで、なかなかしにくかったり、駅へのアクセスがしにくいという状況がありますので、A-2とA-3の地域は区分けをして考えていかないといけないのではないかと考えています。ちなみに私は乗合タクシーの賛助委員というのでしょうか、お金を出している立場ですが、なかなか時間帯が合わなくて利用できていないのが実態です。その辺も、区切りの問題ということになるのかもしれませんが、お考えいただければと思います。以上です。

○事務局（都市計画課） 1点目は、歩道の歩きやすさで地形等が違うのではないかとご意見だったと思います。確かにおっしゃるとおり、A-1地域等での歩道の歩きやすさを更に求めるところと、A-2地域やA-3地域の歩道の歩きやすさとは、恐らく特性が違うのかなと感じています。ここにつきましては、先ほどと同様に、満足度調査においてどういった点で歩道の歩きやすさとして不満に思っているかといった自由記述欄を参考に、地域ごとの特色などをより細かく分析していけたらと感じています。

○岡村会長 それではお願いします。

○新井委員 大庭の住民の新井です。2ページ目の湘南大庭の欄の下にコメントがありますが、「最寄り駅までの所要時間の満足度が6地域の中では、比較的 low、バスサービス水準や駅周辺の渋滞によるバス遅延が起因している」と書いてあるのですが、私が生活している感覚で言うと、バスのサービスは結構いいのです。本数も多いし、混雑のときは2台並んで、ひと飛び置きに客を拾っていくというような素早い対応をしてくれているので、やはり1号線を渡るときの混雑があって、渡る場所の混雑のほうが何とかしてほしいレベルなのかなという感じがしました。

同じページに、駅端末へのアクセスはバスが70%、自動車が0%と。確かに私事手段では自動車が52%ということですから、一応、駅端末へは皆さんバスを使われているなど。その前提で、3ページの下湘南大庭地区の欄に「自動車から公共交通への転換」とさらっと書いてありますけれども、結構やるところはやっていて、仕方のないところは使っているというところなので、少し無理があるのかなという感じですね。4ページ目に「高齢化の進展に対応した交通環境が整備される」とあるのは、実に進めてほしいという感じで、自動車を排除すること、なるべく減らそうというのは分かるのですが、ある前提で、より安全なシステムをつくる方向を目指してほしいと感じました。以上です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。大庭地区につきましては、今お話にありましたように、幹線道路はバスがすごく充実していて、朝などは2台連なっている形ですが、ちょっと奥まったところになりますと、バス停まで距離があたりということで、アンケートに出てきた部分かと思っています。あとは、国道の渋滞についても、バスの朝の時間帯はバス優先にしましょうというレーンを設定したり、辻堂駅に向かうルートも、土日ですと渋滞のないようなルートに変えたりとか、そういったところで工夫をしながら、公共交通の充実に努めています。

今後につきましても、高齢化率が一番高い地域ですので、今後の重要とされる視点も含め、そのほかの地域や地区も含めて、頂いた意見を基に考えていく必要があると思っています。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。新井委員からいろいろご指摘があったので、多分、地区ごとの解釈と方向性については、今日は第1回目ですが、もう少し細かく丁寧に分析していくことが必要かなと。先ほどの大庭地区でも、例えば駅端末で自動車を使っている方がいらっしやらないということは、例えば「湘南台駅の近くに時間貸しの駐車場に停めていきます」という方は、大庭地区の方はほとんどいらっしやなくて、ただ、遠藤地区や御所見地区ではそういった方が一定数いらっしやると。ですから、バスを使えるような場面では皆さんがバスを使っているというのは、確かにそういう数字が出ています。

それに、公共交通の利用の満足度は実は非常に高いというか、実は湘南大庭地区に関しては、最寄り駅までの所要時間以外については非常に評価が高い、非常に住みやすい地区だということところが、数字でもきちんと表れています。そうすると、方向性や現状の記述も、もしかしたらもう少し丁寧に書けそうです。もちろんほかの地区もそうで、例えばAという括りになっているところでも、実は比較的公共交通が便利だということでAとなっていますけれど、では公共交通をどうしていこうかという方向性については、まだざっくりなのです。多分、この分析だけではなかなか詰め切れないところなので、

これは引き続きの作業なのかなという印象です。ですから、これは引き続きぜひということでしょうね。

もう少し言うのですが、「現状はこうですよ」というところで、方向性もそうなので、すけど、「将来こうなりそうなのでこうやります」というのは、ある程度大事なことなのでやっていきます。例えば、高齢化が進んでいきますので、高齢者への施策はきちんとやりますというのはそのとおりですし、例えば、湘南大庭地区を例に出すのがいいのか分かりませんが、こちらの人口減少がやや顕著だということと言うと、一方で非常に住環境はいいという評価も出ているところなので、これは交通の施策ではないのですが、子育てもしやすい環境ですので本当は若い方にどんどん入っていただいて、市全体としては多分そういうことを目指して行く中で、交通もその受け皿になっていくということなので、もう少し攻めの方向性もあってもいいのかなという感じがします。それも先ほど申し上げた「丁寧な検討」の中に含めていただけるといいかなという感じがしたところです。これは引き続きということでございます。

ほか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す。1点、将来交通量推計の中で、私事が増えているというのは喜ばしきことですが、どのような私事が増えているかまでは分かるのでしょうか。絶対数が少なくて分からないということでしたら仕方がないと思うのですが、例えば買い物などの私事は減っていて、通院などは増えていると。なので、この私事が、義務的私事という言葉がいいのか悩ましいのですが、通院関係が増えている私事であれば、そこはまた違った公共施策が必要かもしれません。一方で、買い物などは、確かに平成20年から平成30年の私事が減っています。何が減っているかというところ、買い物と飲食が減っていると。要は遊びが減っています。それは少し寂しい気もするので、そこはもっと上げたいという気がするのですが、場合によってはその中身を見て、それが政策的にもっとこう変えていって交通量を増やしたいということがあると思うので、もし私事のところが分かれば、もう少しこの部分を分解してもいいのではないかなと思いました。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。私事移動につきましては、今、推計としては細かい私事の内訳といったところまでは、推計値では反映できていない状況です。この私事移動についてどのように推計したのかをご説明しますと、増加要因としては、単純に高齢者人口が今後市全体として増えていく傾向があるということですので、生産年齢人口が減った分、まずは通勤が減少すると。今まで通勤されていた方が高齢者になって、そういう人たちは何をするかということ、私事移動が増えていくといったところで予測されているということになっています。私事移動については見えない部分もあるのですが、そこについては、例えば市民意識調査の結果などから現況

を反映させる形で、将来こうしていけばいいのではないかとといったところで補完していくやり方で予測していければと考えております。

○大沢副会長 ありがとうございます。私事はこの中身が結構重要なので、当然細かく推計できないのであれば、実際のトレンドから見て、高齢者が増えていった場合は通勤から変わるので、そこで私事が増えるというのは分かりますが、その中身が非常に重要です。通院が増えるのであれば、そういった施策の交通を増やさなければいけないかもしれませんので、そこを見ていただいたほうがいいのではないかと思います。

あと、バス停密度で言うと、いろいろなところで高くて、1平方kmですから100haで、少ないところで4か所という、偏りはありますが平均値で250mくらいでアクセスできるのかなと思ったりします。一方で、それを全部一律に扱っていいのかと。1時間に5本来るバス停と、1時間に1本来るバス停の密度を一緒に扱っていいのかどうかは、考えてもいいのではないかと。それによって施策が変わってくると思いますし、本来、移動ということだと思いますが、待つことも重要なので、バス停が豊かに待てる空間だったら、例えばwi-fiなどがあつたら待ってもいいだろうと。一方で、何もなくて野ざらしだったら、やはり車で行ってしまうということに変わるかもしれません。特にそういったバス待ち環境についても、今後はやはり考えていく必要があるのではないかと思います。以上です。

○岡村会長 何か答えがあれば。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。確かにそうですね、密度というとも面積に対する箇所数ということで、その時間的なものや使いやすさといった部分については深掘りしていく必要があると思っています。また、今言っていたように、バスを利用しやすい環境、バス停があればいいということではなくて、何か待合のところで、公共交通への利用の促進にもつながるのかなと思いますので、そういった視点も必要なのかなと感じています。

○岡村会長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

そうしましたら、次の市の方向性のところをご説明いただいて、またその中で地区のことがありましたら、ぜひご発言ください。それでは、次の議題3「藤沢市の交通の方向性について」につきましてご説明をお願いします。

●議題（3）藤沢市の交通の方向性について

○事務局（都市計画課） 議題3「藤沢市の交通の方向性について」説明をさせていた

できます。前方及び側方にあります、画面をご覧ください。お手元の資料をご覧になる場合は、資料3をご覧ください。はじめに、前回の会議で、将来の交通像についての議題の際、委員の皆様からいただいた主なご意見でございます。

1点目ですが、ライフスタイルが変化してきたことについて計画にどのように反映するかといったご意見でございました。また、4番目のご意見ですが、「生活の質」「豊かな暮らし」に向けた施策の考慮といったご意見をいただきました。

いただいたご意見をふまえながら、交通の方向性について検討を行いましたのでご説明させていただきます。1点目は、「上位計画「都市マスタープラン」の整理」です。前回の会議で確認したとおり、交通マスタープランは、本市の都市計画の基本的な方針である、都市マスタープランの交通に関する分野別計画であり、都市マスの将来都市像である「自立するネットワーク都市」と、それを実現する都市構造の5つの構成要素のうち、主に「交通体系」の考え方に則すとともにその考え方を、より具体化していくものと考えております。次に「暮らし像」という観点からの改定に向けた新たな視点でございます。暮らし像の変化という観点からは、前回の会議の中で、委員の皆様からのご指摘にあったように、今後の計画においては、「豊かに暮らす」といった視点が必要ということです。このことは、「幸福」や「暮らしやすさ」を表す「Well-being」が国の定める新たな指標とする動きがあります。下の表は、本市の「令和3年度 市政運営の総合指針 2024」に関する市民意識調査の結果でございます。「誰もが快適に暮らせ居心地の良いまちであること」、「災害に対して市民が不安なく暮らせていること」、「保健・医療・福祉・健康などの生活環境が整い、暮らしやすいこと」といった項目の重要度が高く、「暮らしやすさ」に関する内容が重要となっていることが確認できます。

つづいて、前回までの会議までに取り上げさせていただいた、現行計画策定時以降の新たな視点という観点からの改定に向けて考慮すべき内容としては、1つ目は「地区ごとに異なる交通特性への対応」、2つ目は「テレワーク・Eコマースの進展への対応」、3つ目は「移動の質の変化への対応」、4つ目は「物流対策の必要性の高まりへの対応」、5つ目は「新技術の進展への対応」です。これらの一つずつ説明してまいります。1つ目の「地区ごとに異なる交通特性への対応」です。議題2でもご説明したとおり、本市は、鉄道や路線バスといった公共交通の利用しやすさや人口動態等が地域ごとに異なります。例えば、駅までの交通手段に着目したときにA地域では、「徒歩」主体で、B地域では「バス」、C地域では「バス」や「自動車」と地域ごとにことなっております。したがって、将来の交通像を考える上では、各地域の特色・課題に対応した交通体系の整備が必要です。

続いて「テレワーク・Eコマースの進展への対応」についてです。テレワークやインターネットショッピングなどのEコマースは新型コロナの流行前から利用されていましたが、新型コロナの流行が、テレワークやEコマースの普及を大きく後押ししたといわれています。テレワークやEコマースによって、人々は移動しなくても通勤や買い物

といった目的を達成できるようになりました。今年度実施した市民意識調査において、テレワークの実施状況は、真ん中左のグラフのとおり、約3割の方がテレワークを活用している状況です。また、ネット通販などのEコマースについては、真ん中右のグラフのとおり、コロナ前より、約4割の方が増加したと回答しています。下の表は、コロナ後に出勤状況はどのように変化するかを尋ねた質問ですが、コロナ後には今より出勤が増えると回答した方がある一方、「変わらない」と回答された方も多く、以前の出勤状況には完全には戻らないと予想されます。テレワークやEコマースの進展は、人々の生活にとっては、通勤時間や、買い物の行き帰りの時間が無くなる分、生活の充実・時間のゆとりが増えるなど、健康・幸福といった Well-being につながるもので、余暇活動の活発化につながるものと考えられます。

次に「移動の質の変化への対応」についてです。左下のグラフは、青が現在の目的別のトリップ数、オレンジが現在の移動のトレンドがそのままと仮定したときの20年後の目的別トリップ数、グレーはテレワークが現在よりも進展したと仮定したときの20年後の目的別トリップ数を表しています。これをみると、年齢構成割合の変化等の理由により、「通勤」目的の移動が減少し、「私事」目的の移動が増加すると推計されました。また、将来的に通勤、通学といった移動は減少が予想されているのに対し、合計で示す「移動の総量」は、減少せず、横ばいという予想です。また、右側のグラフは、平成30年における移動目的別、年齢区分別の平均移動時間を表したのですが、ほかの目的に比べ、どの年齢区分においても、「私事目的」の移動時間が短いことがわかります。移動の総量が変わらず、移動時間の短い「私事」目的の移動が増加する予想であることから、将来的に移動時間が短い短距離の移動が増加することが予想されます。また、こちらの左側の表は、私事目的の移動の目的地を集計したもので、いずれの年齢層においても、「市内」への移動が多い傾向にあります。一方で、右側のグラフは、テレワークの実施により、通勤時間が減った分、増加した行動の割合を調査した結果ですが、「趣味」、「食事」、「自己啓発」、「スポーツ」といった「私事活動」が増加し、余暇活動の増加が「私事」の多様化につながることを示しています。これらのことから言えることですが、「地元生活圏」の移動の増加に対応するため身近な移動を担う交通モードが必要になること、また、余暇時間の増加が「私事」活動の多様化につながることから、多様な移動を支えることが必要になること、そして、必要なときに必要な移動をするため、年齢にかかわらず移動するための自家用車に依拠しない交通体系の整備が必要ということが言えると考えます。

次に「物流対策の必要性の高まりへの対応」についてです。電子商取引、Eコマースの普及等によりインターネットショッピングなどのBtoC、企業同士の取引であるBtoBともに市場規模が増加傾向にあります。左下のグラフはBtoCの市場規模の経年推移を示しており、その市場規模は、2013年から2021年間に約1.85倍にもなっております。また、宅配便の取扱量も2013年から2021年で約1.5倍に増加しており、このグ

ラフからも、2019年から2020年までの増加率が大きく、新型コロナウイルスによる流行時期に急激に増加していることがわかります。このような取扱量の増加等を背景に、BtoCのEコマースでは直接消費者に届く部分である「物流のラストワンマイル」が課題とされており、取扱量が増加していく中では、今後、さらなる物流への負荷が予想されています。物流業界としてもエンドユーザー側に配送拠点を作ることで物流のラストワンマイルを縮めることや、配達に負荷を増やす要因となっている「配送時の不在者への再配達」を減らす等の目的でコンビニや駅のロッカー等多様な受け取り方法の提供など様々な取組を実施してきています。右下のグラフは、再配達率の推移を示しており、再配達率が、物流業界の取組によって、減少している様子がわかります。物流の効率化は、市民のWell-beingにつながるもので、脱炭素にもつながるものです。物流業界での物流効率化の取組は進んでいきますが、行政としても物流のラストワンマイルを中心に物流効率化に向けた取組が必要であると考えます。

次に「自動運転技術、空飛ぶクルマといった新技術の進展への対応」についてです。自動運転化の実現により免許非保有者の移動や運転手不足の課題等に対応することができます。また、空飛ぶクルマにより道路などのインフラが不要で自由な移動が実現することになります。しかし、自動運転については、完全自動運転化の実現時期は未定であるなど、技術開発・法整備の課題や、現在、保有している自動車等からの移行期間を要すると考えられ、これらの実現は超長期的にみる必要があり先を見通せない状況にあります。下にお示ししたのは、自動運転技術の動向で、高速道路や特定条件下における自動運転についての目標年次はありますが、レベル5といわれる完全自動運転については、実現時期については未定とされています。これらのことから、いつかは実現する社会ではあると思いますが、今回改定する新計画の計画期間内では、環境整備を徐々に行っていく視点を盛り込むこととしたいと考えています。

こちらは、自動運転や空飛ぶクルマを含む、交通を取り巻く新技術と社会実装の時期のイメージです。下の方の自動運転や空飛ぶクルマといったものは、先ほどご説明した通り、社会実装の時期としては、長期から超長期となり、改定計画の計画期間内では、限定的な場面での活用にとどまるため、ソフト面、ハード面の全国的な動向を注視していきたいと考えています。一方、上の方の青い四角で囲まれている「シェアサイクル」「EVカーシェア」「デマンド型乗り合いタクシー」「MaaS」などは、すでに実証が行われているもの、実装されているものがあり、計画改定の中でも、施策として検討してまいります。

これまでご説明した新たな視点を盛り込み、新たな計画における将来交通像のたたき台となるものを考えてみたのがこちらです。「自由な移動がもたらす健幸都市ふじさわ～マルチモーダルでつなぐ 人・モノ・みらい～」です。これが意図するところとしましては、「人口減少・超高齢化や技術の進展だけでなく、コロナ禍により、人の移動が劇的に変化した中で、藤沢市の都市の活力を維持していくために、都市拠点を結ぶ骨格

的な交通網の形成をめざす」「また、超高齢化や働き方・ライフスタイルの変化によって、通勤・通学の減少が想定され、横浜・川崎や東京方面への移動が減少し、市内で完結する移動が増加することが考えられます。したがって、都市拠点だけでなく、地区拠点や幹線系のバスへのアクセス性を高め、だれもが、いつでも、どこにでも多様な手段で自由に移動でき、過度に車に頼ることなく住み慣れた地域で、健康で幸せに暮らし続けることのできる総合交通体系の実現をめざす」ということになります。以上は今回たたき台としてご提示するもので、今回の会議に限らず、今後、議論が進む中で、ブラッシュアップできればと考えております。

続きまして、この設定した将来交通像を実現するために重要視する視点を次の5点に整理しました。1点目は地元生活圏における生活のための移動や末端の物流等を表す「暮らし」、2点目は余暇活動における移動や外出促進による健康寿命の延伸等を表す「健康・幸福」、3点目は最寄りの都市拠点までの移動、産業・観光振興、市外への移動及び都市拠点の回遊性・物流等を表す「都市活力」、4点目は環境保全、脱炭素、自然との共生等を表す「環境」、5点目は防災、災害に対する強靱性、バリアフリー及び交通安全等を表す「安全・安心」です。藤沢市では、全市的にSDGsの推進に取り組んでおり、今回の計画についても、SDGsを意識し、設定した重要視する視点に対応した、ゴールおよびターゲットを設定してまいります。

ここからは、5つの重要視する視点ごとに、【めざす交通体系】について説明いたします。はじめに「暮らし」ですが、副題を「生活を支える交通まちづくり」とし、「自家用車に依存しなくても、徒歩・自転車・公共交通・シェアモビリティ等で、生活に必要な日用品の買い物、医療機関の受診や行政手続き等ができる最寄りの地区拠点まで容易に移動でき、日々の生活を支える交通体系を目標とする」ことを【めざす交通体系】とするものです。「健康・幸福」においては、副題を「体も心も豊かにする交通まちづくり」とし、「余暇時間で行うスポーツ・観光など個人の趣味嗜好による活動や食事会など交流を伴う活動といった、多様な活動場所まで、必要なときに必要な移動ができ、その結果、外出が促進され、生活の質をより向上させる、健康で幸せに暮らせる交通体系を目標とする」ことを【めざす交通体系】としたものです。「都市活力」においては、副題を「活力と賑わいを生み出す交通まちづくり」とし、「藤沢駅」、「辻堂駅」、「湘南台駅」をはじめとする最寄りの都市拠点周辺や、東京都心や横浜方面、広域的な交通網への人・モノへのアクセス性が高い、都市拠点内の回遊性や交通結節機能を高め、本市の活力となる賑わいを生み出す交通体系を目標とする」ことを【めざす交通体系】としたものです。「環境」においては、副題を「自然と調和する環境負荷の低い交通まちづくり」とし、「環境負荷の低い交通モードの選択肢が増え、自家用車からの転換が進むとともに、環境にやさしい自動車の普及やグリーンインフラの導入など、交通全体としてカーボンニュートラルの実現に向けた環境負荷の低い交通体系を目標とする」ことを【めざす交通体系】としています。最後に「安全・安心」においては、副題を「人にや

さしく災害に強い交通まちづくり」として、「災害に備えた強靱な交通環境を整備するとともに、日常の安心な移動を実現するための交通安全への取組や、交通施設のバリアフリー化等を進め、誰もが安全・安心に移動できる交通環境を目標とする」ことを【めざす交通体系】としております。

説明は以上でございます。本日お示ししたものは、たたき台としてお示しさせていただいておりますので、今後ご意見をいただくなかでよいものにしていければ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 それでは、この議題3につきましてはブラッシュアップをしている途中ということでございますが、ぜひ広い観点からご意見を頂ければと思います。いかがでしょうか。

○浅野委員 浅野でございます。提起の全体の方向性としては、非常に賛同するところが多くて、こちらの方向に向かって考えていかなければいけないのだろうと思います。そのような感想がまず一つです。気になりますのは、5番目の新技術関連のところです。例えば、免許を持っていない人が運転を簡単にできるような車を操作できてしまうという行政上の課題や、インフラが不要だということについて、「本当かな」とか、いろいろな課題はあるだろうと思っておりますけれども、そういう時代がいずれ来ることに対応して、地域でもインフラを整備していくことが必要になってくるだろうと思います。

その中で、一つ視点が必要ではないかと思っておりますのが、今、市の行政の立場から、地域住民を中心とした分析になっているかと思っておりますけれども、例えば外国人ですとか、県外者、あるいは市の外からの来訪者、こういった方々が、コロナの分類が変わることによって今また増えていっている。インバウンドの人たちも増えていっている中で、外国人の方々が、藤沢市の観光行政に結構大きな影響を与えている人たちではないかと。つまり、お金を落としてくれる人たちになっていく。戻ってくるというのでしょうか。そういったことを考えたときに、この外国人の方々が更にどうなっていくのか、アンケートを一つ採ってみても、採ったものがあるのかもしれませんけれども。「また来るぞ、リピーターになるぞ」というようなことになれば、地域住民と外国人の方々、あるいは圏外から来訪される方、市の外から来られる方々との同じような空間での生活というのが始まるというか、もっと増えていくわけです。そういった方々が、藤沢市に対しての期待感は何があるのかとか、そういったアンケートを採ってもいいのではないかという感じがしているところです。地域住民と、それを取り巻く外からの方々という2つの切り口で考えても、将来像をつくるのに一つの参考意見として取り入れられるのではないかという感じがしたということです。以上です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。外から来られる方ということで、今

の時点ではアンケートは実際に実施していませんけれども、例えば観光部門でそのようなアンケートをやっているかどうかを聞いてみたいと思います。また、市民に影響を与えるという意味では、オーバーツーリズムという問題もございます。その辺については、観光部門や交通事業者の方と連携を取りながらやっていきたいという思いでありますので、よろしくお願いいたします。

○岡村会長 今のご指摘、ご意見を、いろいろな反映の仕方があると思うのですが、例えば方向性の一つに「都市活力」があります。例えば片瀬江ノ島拠点エリアというのは、あえて抜かしているのかもしれませんが、4つある拠点のうち3つが書いてあって、観光という言葉はあるけれど少し埋もれている感じがあります。そういう形でここに入れ込んでいくのか、そこはいろいろ検討できる可能性というか、余地は結構あるかなという感じがしますので、よろしくお願いいたします。

ほかはいかがでしょうか。お願いします。

○鈴木委員（江ノ島電鉄） 今、県外からの方の話があったかと思います。これから施策を進めていく中で、渋滞に関しては具体的な緩和策を出していただければと思います。というのは、一生懸命にこの地域に住んでいる人たちに公共交通機関を利用していただいて、自家用車が少し減りましたと言いつつも、一方で、県外の方が自家用車で来てしまうので、結局そのところでまた渋滞が発生してしまって、バスに乗っている人たちが遅れてしまう。そうすると、遅れるバスに乗ってくれるかという話になってくるので、その辺の整合性というのか、渋滞に関しては、具体的にはまだ全く触れていないので、どのようにすれば渋滞が緩和できるのか、その辺のところを今後は詰めていただければと思います。

一方で、住んでいる人たちが一生懸命によくしようと思っても、ほかからいっぱい流入してしまって、全く逆の展開になってしまうと、何のためにやっていたのということが出てくると思うので、その辺のところをお願いしたいと思います。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。今回お示しした5つの重要視する視点という意味では、この1点目の「暮らし」というのは、まさに皆さんが住んでいらっしゃる周辺のことと捉えております。そこから外側の話というと、余暇を行うための「健康・幸福」の部分ですとか、「都市活力」の部分になってくるかと思っております。渋滞については、今は施策をぶら下げている段階ではないので、今後、こういった重要視する視点に施策をぶら下げっていくことにはなりますけれども、今の段階では「都市活力」というところにかかるかなという認識ではあります。この辺の具体的な施策については、次回以降にお示ししたい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 ほかはいかがでしょうか。それではお願いします。

○小川委員（湘南モノレール） 湘南モノレールの小川でございます。今頂いた資料の10ページ、11ページのところで、新しい技術への対応というのがありまして、これはもちろん時間軸がかなり長い話になるかもしれないので、「いつか実現する社会に向けて環境整備を徐々に行っていく」ということがありますけれども、これは先ほどの各地区の説明の中で、村岡の新駅はあるものとしてというようなお話が冒頭に説明としてあったかと思えますけれども、新駅ができた後に、そこからの二次交通をどうしていくのかというようなことを考えたときに、11ページの中で言っている短期のものなどにはいろいろな可能性が早期に出てくることも起こり得るのかなと考えています。

もちろん、これは当然鎌倉市さんともいろいろな調整や連携が出てくるエリアだとは思っているのであれですけれども、今回の交通計画の時間軸の中で、どの辺までそれをやっていくのかという、ある意味マイルストーンのようなもの。特に村岡新駅の周りをどのような感じにしていくのかということ、ある程度お示しいただくほうが、皆さんとして、いろいろとやりやすい方向が見えてきて、現実に向かって歩を進めやすい形になろうかと思えますので、何らかのマイルストーンを織り込んでいただくといいのかなと思いました。リクエストというかコメントでございます。よろしくお願いします。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。具体的な事業のマイルストーン、いつまでに何をするかという実施計画についても、今回、今は交通マスタープランという基本方針、基本的な考え方の部分になりますが、今後はアクションプランという交通計画を持っておりまして、実施計画にあたります。そちらを検討する中では、事業課ですとか、各事業者さんとお話をさせていただきながら、その辺のお話や計画づくりもやっていきたいと考えておりますので、よろしくお願いします。

○竹村委員 商工会議所の竹村と申します。先ほどの説明の前段で、たしか小川委員（湘南モノレール）から、交通事業者への今後のサポートについてのお話があったと思います。今、整理をしていただいた方向性を実現する上で、交通事業者の方たちが経営し続けていくというか、その事業に取り組み続けていくことが、この方向性を実現する上では欠くことのできないものになると思います。先ほどは公共交通への利用促進的なサポートをされるというお話だけで終わっておりますけれども、大前提としては、交通網を支えている事業者さんへの考え方をどこかでしっかりと整理していただかないと、なかなか事業性が見いだせなくて、実現にこぎつけていない。例えば、いずみ野線の話からすると、既存の事業者様にとっても、採算性とか、今後のそういった公共交通への利用の状況は、それで生業としているわけです。そういった方たちに対するサポートも行政としてしっかりと考えていかないと、変な話ですけど、突然小田急線がなくなりました

とか、どこかの駅が1つ飛びましたというような話も、ちょっと極端ですけども、しっかりと大前提として押さえておいていただく必要があるのではないかと思います。意見として申し上げておきます。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。今まさにおっしゃった点は、多岐にわたる交通網の整備に及びますので、貴重なご意見として伺わせていただきます。

○岡村会長 お願いします。

○新井委員 新井です。感想になりますけれども、14ページにSDGsの関係ということで並べていただいています。調べてみたのですが、「安心・安全」のところに4つ並んでいますけれども、3の「全ての人に健康と福祉を」ということですけども、これの目指しているものというのは、妊産婦や新生児の死亡率を下げるとか、エイズやマラリアなどの伝染病をなくすと。確かに「交通事故による死亡やけがを半分に減らす」ともありますけれども、これは2020年までの目標なので、この時期に引っ張ってくるのは無理があるのかなと思いました。あと、9番目の「産業と技術革新の基盤をつくろう」というのも、29億人がインターネットにアクセスできない現状を問題視していて、「農業や漁業以外の割合を増やしていきましょう」というのがメインのコンセプトのようなので、この2つはちょっとそぐわないので、取ってしまってもいいのではないかなと思いました。感想です。

○事務局（都市計画課） ありがとうございます。これを設定していく上で、なかなか完全に当てはまるターゲット、ゴールがなく、広く解釈しようとしてつけた部分もございます。おっしゃるとおり、ちょっと無理やりの部分もございますので、しっかり精査して最後はまとめていきたいと思います。

○岡村会長 ほかはいかがでしょうか。それではお願いします。

○小川委員（湘南モノレール） たびたびすみません。先ほどの商工会議所の竹村委員の話に補足して、交通事業者の話を紹介させていただきます。交通事業はもちろん民間の事業でございますので、事業経済性が成立しないと継続することはなかなか難しいわけです。我々、湘南モノレールは、グループ会社の「みちのりホールディングス」といまして、東北等々でバス会社を広く経営しております。バスの台数でいくと神奈中さん、西鉄さんに次いで全国で3番目くらいのグループです。実は、東北地域の人口の過疎というのは、神奈川とは比べものにならない状況でございまして、本当に人がいないという中で、路線バスなどというものは軒並み赤字なわけでございます。それに対して、

県であったり、市であったりというのが、いろいろな意味で補助を出して交通網を支えているわけです。

これは考え方のご紹介ですけれども、人が少なくて赤字路線になると、その赤字を補填するために補助金を出すというように見える。そうすると民間企業の赤字を補填しているという印象になるのですけれども、実はその見方は必ずしも正しくはないと。どうということかという、そのエリアで生活をされている方がいて、病院に行ったり、お仕事に行ったりということで、どうしても公共交通機関が必要であると。なので、市のサービスとして、そのエリアの交通を一括委託する、一括受託するというような考え方をして、その中で民間事業の部分でカバーしきれない分を出すというような、金額の決め方をいたします。つまり、赤字分を補填するという捉え方ではなく、そのエリアの交通を維持するために、市が一括委託するというような考え方も、場所によってはございます。そのような視点もありますので、一つのご紹介として、いろいろなご視点を持ちながら広くやっていただけるといいのかなと思いました。すみません、補足でございます。

○岡村会長 ありがとうございます。

○大沢副会長 10 ページに新技術について書いてあって、将来的には自動運転が、レベル5はいつか分からないにしても書いてあるのですが、たとえコストが下がってレベル5が増えたとしても、個人輸送の効率が高い自動車が増え続けるのはあまりよくないと思うので、将来的にこういった新技術ができて、自動運転が普及したとしても、公共交通の優位性は変わらないということはやはり大前提に置いたほうがいいのではないか。その背景にあるのは、インフラがそもそも豊かではない。先ほど渋滞の話がありましたけれども、そもそも道路が非常に豊かではないので、結局、個人効率の自動車が増えれば渋滞してしまって不満度が上がるだけですので、やはりそういった意味で、新技術が出てきたとしても、やはりインフラが、藤沢の場合は44万人を支えるインフラ、特に道路のインフラがそんなに豊かではないので、それを踏まえた展開を考えていかなければいけない。ということは、やはり新技術を前提に置いたほうがいいのではないかなと思いました。

○岡村会長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

では、私からです。主に12ページ以降の方向性について、作文として書いてしまっても、中身がという話になってしまうのですが、一方で具体のいろいろな施策がきちんと体系的になっていくためには、ここできちんとやっておかなければいけないというところもあるので、個々の個別の計画もつくりながらすり合わせていくのだろうとは思っています。どのようにつくっていくかは、私も「こうあるべき」という答えがあるわけではないのですが、一つ申し上げると、12ページ、13ページ以降ですが、方向性と

いうものは、先にゴールがあるという到着点のイメージがあつて、「そこに行くためにこんな方策がありますよ」ということを含めての方向性ということだとすると、何となく「こんな施策をやります」というのと、「こんな施策をやったゴールはこんな姿です」というのが混ざっているのですよね。12 ページも何となく方策のほうが多い感じがするし、ゴールと方策が一緒の文章になっているので、どちらかがお飾りのような感じがします。ですから、文章を修文するというよりは、考え方の整理という余地がもう少しいろいろとありそうだという感じがしたというのが一つです。

では、そのときに12 ページでどのような整理をするかということ、13 ページで5つの要素に分けているので、多分この5つの要素が広い意味で、「暮らし」というのは一つありますが、「生活」というところが一つ大きいので、そこを中心に書いていくのが一つのやり方だろうと思いました。一方で、事業者さんにきちんとサービスを提供いただくことが非常に重要だという方策が絶対に入ってくるとすると、ゴールや方向性にそこまで入っていくのか、そうではなくて「こういう都市像を目指していけば、結果的にお客さんもたくさん乗るので支援になります。それができないところには個別に支援をしていくので、大きなところにはあえて書くほどのこともありません」という整理の仕方もあります。どういう方向でいくのかというのは、意外と大きなところかなという感じがしますので、引き続きご検討いただけたらと思いました。以上です。これはご検討くださいということで、お答えは結構でございます。

ほかはいかがでしょうか。

では、もう一つ、「こうしてください」というよりは、整理の方向性としてどのようなものがあり得るかですが、今13 ページに5つの視点で分けていただいているのは非常に分かりやすい。一つ前の地区別の整理と、この視点別の整理とをうまくクロスするような形にしていくのか、それぞれ別個に存在しているという形にするのかも、あまりきれいにクロスさせようとするとな逆に無理が出てしまうので、変に作り込まなくてもいいとは思いますが、暮らしという視点で地区をどのようにしていくのか、また、「安全・安心」や「観光」という視点があつたときにはどうという形で整合しているという考え方もありなので、そこはこれからの中で検討していただければと思いました。

ほかの皆さんはいかがでしょう。そうしますと、2時間たったところですので、おむね議事終了ということでよろしいかと思いますが、皆様から何かございますか。

●その他（特になし）

●閉会の挨拶（計画建築部長）

●午前11時30分 閉会