

第10回藤沢市交通政策推進会議

□日時 : 2026年(令和8年)2月6日(金)午後1時30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20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	関 啓充	鈴木 孝浩	福島 一浩
小川 貴司	小堤 健司	村木 薫	橋山 英人	飯塚 周次
加納 光博	田中 邦明 (代理出席:小澤匡司)	塚原 弘之 (代理出席:菊地奈那)	平田 良祐	廣野 修一
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. 委員の委嘱
3. 成立宣言
4. 議 題

○藤沢市都市交通計画の進行管理について

(1) モビリティ・マネジメントについて

(2) 村岡新駅周辺地区の交通施策について

(3) 藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験について

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 藤沢市都市交通計画の進行管理について
- ・ 資料2 モビリティ・マネジメントについて
- ・ 資料3 村岡新駅周辺地区の交通施策について
- ・ 資料4 藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験について

□傍聴希望者:なし

第10回

藤沢市交通政策推進会議

議 事 録

日 時 2026年(令和8年)2月6日(金) 午後1時30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

- 午後1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（都市計画課）
- 成立宣言（都市計画課）
 - ・ 委員20名の出席により成立
- 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）
 - ・ 傍聴者：無し

● 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) はじめに、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。本計画の進行管理につきましては、前回の会議で報告しておりますので、ふりかえりとなりますが、あらためて確認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につきましては、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、交通施策に関する基本的な方針として、令和6年3月に策定したものでございます。また、計画の進行管理や評価、見直しの検討に関する協議は藤沢市交通政策推進会議で行うものとしております。

スライドの2ページをご覧ください。本計画の進行管理につきましては、計画の推進に向け評価指標を設け、交通に関する市民意識調査などにより各施策の進捗状況確認を行うとともに、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ものとしております。

スライド3ページをご覧ください。また、PDCAサイクルを進める上で、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を進めるため、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取組の報告を行い、施策の検討段階や実施の機会を捉え報告することで、各委員からのご意見・ご提案を参考に、取組の改善を図っていきたいと考えております。

スライド4ページをご覧ください。続いて、PDCAサイクルのC、評価指標の確認につきましては、少し先の話とはなりますが、市が概ね5年毎に行う評価指標のモニタリングに社会状況の変化等を加味した評価結果を会議に報告し、委員の皆様から見直しの検討に関するご意見、ご提案をいただくものです。

スライド5ページをご覧ください。今回の会議では、PDCAサイクルのうち、施策実施に当たる、取組の改善を目的とした報告を、次第に示す3つの議題について行いますので、委員の皆様におかれましては、取組に対するご意見、ご提案をお願いいたします。以上が、藤沢市都市交通計画の進行管理に関する説明となります。よろしくをお願いいたします。

- 岡村会長 では、この進行管理ということに関しまして皆様からご発言はございますか。このような趣旨および枠組みで進めていくということでございますよろしいですか。それでは次にモビリティ・マネジメントについて、事務局から引き続きお願いいたします。

● 議題(1) モビリティ・マネジメントについて

- 事務局(都市計画課) それでは、議題の1、モビリティ・マネジメントについて説明させていただきます。

はじめに、藤沢市都市交通計画におけるモビリティ・マネジメントの位置付けについて説明いたします。この取組は、基本方針2、日々の移動を支えるの、取組方針2-1、日常生活を支える公共交通網の維持・強化に位置付く取組となります。詳細につきましては、お手元の都市交通計画、実施計画編でご確認ください。それでは担当より、説明させていただきます。

それでは、議題1のモビリティ・マネジメントについてご説明します。お手元の資料2をご覧ください。

スライドの1ページをご覧ください。本日の説明は、1. モビリティ・マネジメントとは、2. 本市でモビリティ・マネジメントを展開する理由、3. 本市で取り組んでいることの流れでご説明します。

スライドの2ページをご覧ください。モビリティ・マネジメントとは、一人一人のモビリティが、個人的にも社会的にも望ましい方向、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策と言われており、モビリティ・マネジメントを略して、MMと呼ばれています。

スライドの3ページをご覧ください。このモビリティ・マネジメントは、公共交通とクルマ、徒歩などをうまく使い分け、より快適な生活を目指すことを目的に行われており、コミュニケーションにより心的要因へ働きかけを行う様々な手法で、取組みがされています。例えば、公共交通情報をまとめた冊子を配布し、広く情報提供を行うことや、交通環境に関する出前講座などで直接的なコミュニケーションを行い心的要因へ働きかける、などの手法などが実施されています。

スライドの4ページをご覧ください。モビリティ・マネジメントによる効果として考えられているものは、交通系の効果として、公共交通の利用者増加・渋滞の軽減が期待され、そこから波及する効果として、環境負荷低減・健康増進・自由な移動・免許返納促進・地域経済活性化・地域への愛着増進・交通事故リスク低減などの効果が期待されます。

スライドの5ページをご覧ください。ここから、本市でモビリティ・マネジメントを展開している理由をご説明します。本市の交通の現状として、バス利用者の減少や運転手不足によるバスの減便、都市拠点での慢性的な交通渋滞発生、私事目的の移動はクルマ利用の割合が高いなどが発生しています。また、本市の交通特性として、公共交通サービス圏は人口の約95%をカバーし、タクシーも市内全域をカバーしています。加えて、シェアサイクルが市内全域で拡大中であるなどの交通特性があるまちなります。このことから、本市は、クルマ以外にも多様な移動手段がある環境があり、モビリティ・マネジメントで移動手段をうまく使い分ける意識を醸成し、そのことが、現在推進している様々な交通施策の推進に寄与することで、目標とする持続可能な交通体系の構築に繋がると考え、モビリティ・マネジメントを展開しています。

スライドの6ページをご覧ください。本市では、モビリティ・マネジメントを推進するため、各種計画に位置づけを行っており、本会議で進捗管理を行っております、藤沢

市都市交通計画や、その他のふじさわサイクルプラン、藤沢市地球温暖化対策実行計画にも位置づけされています。

スライドの7ページをご覧ください。ここからは、本市で取り組んでいることをご説明します。本市ではモビリティ・マネジメントを住民向け、学校向け、企業向けのそれぞれで推進しています。住民向けとしては、地域へ向けた出前講座や市のイベントなどでのPRブースの出展、図書館でのモビリティ・マネジメント関連図書の展示などを実施し、企業向けとしては、企業に対するエコ通勤などの呼びかけを行っております。また、特に力を入れているのが、赤で示している学校MMです。これは、教育部門と連携しながら、MM教育機会の創出や実施を行っております。本市では、このように、様々な対象に向けて、包括的にモビリティ・マネジメントを推進しています。

スライドの8ページをご覧ください。こちらが、それぞれの実施例の写真や資料となります。本市では、モビリティ・マネジメントで目指すところを実現するために、対象者に応じてコミュニケーション方法を変えており、スライドにあるような様々なツールや資料を作成・活用し、より効果的なコミュニケーションが取れるよう、実施と改善を行っております。

スライドの9ページをご覧ください。本市の学校MMの取組については、平成30年から本格的に開始し、現在も継続的に実践を行っております。モビリティ・マネジメント施策は、様々な自治体でも取組がなされていますが、単発の取組で終わることも多く、継続することの難しさを抱えている自治体も多いところです。

そこで、本市では、MM教育が継続できるよう、教育委員会と小学校、都市計画課が連携するような仕組みづくりや、小学校側が取組やすいような授業内容の工夫を行うことで、単発で終わることなく、今でも継続できている先進的な事例となっております。このことから、昨年度には全国的な会議である、日本モビリティ・マネジメント会議において、継続的な実戦ができている取組の工夫を発表しております。

スライドの10ページをご覧ください。つづいて、主軸として行っている、MM教育の目的をご説明します。

MM教育では、まず、子ども達のめざす姿を、明確に定めております。ひとつは、TPOにあわせて、移動手段を考え、公共交通、クルマ、自転車、徒歩等をかきこく使うことができるということ。二つ目は、地球環境問題などの社会的な影響や健康などに配慮し、自発的に移動手段を選択して行動をすることができるとしており、このような子ども達が育つよう、教育部門と連携しMM教育に取り組んでいます。

本市で考えるMM教育を行う意義としては、MM教育を受けた児童は、普段の移動における行動について考え見直すことができるようになることや、成人後もその意識を持っていることが多いと言われていること、また、子ども達が大人になった時に、過度なクルマ利用が軽減されることにつながることや、子ども達が家庭で保護者とコミュニケーションを取り、子どもを介して保護者へ広がることも期待されると考え、子ども達へ向けてMM教育を行っております。

スライドの11ページをご覧ください。本市では、教育部門と強固に連携しMM教育ができるよう、次のような様々な工夫を行っております。

まずはじめに、本市の教育に関する総合的な中期計画である、藤沢市教育振興基本計画の事業内容の中に、小学校におけるモビリティ・マネジメント教育の推進を位置づけました。このことで、教育部門としても、モビリティ・マネジメントを推進していくという共通の方向性を持ちながら、連携することができています。

次に、教育現場で活用ができるように、MM教育の目的や概念、実施例などを記載した実施手引書を作成し、各小学校へ配架しております。各小学校と授業で連携するときは、この実施手引書を用いて目的などの共通認識を持てるように、説明を行っております。

授業に関する工夫として、交通分野の施策であるモビリティ・マネジメントが、学校教育の教科・単元と関連を持てるような授業内容の作成や実施を行っているほか、教員向けのMM教育勉強会を開催し、講師からの授業を体験してもらうことで、小学校での実践につなげるように働きかけを行っております。また授業は、子どもが対象者となりますが、授業参観の時間を活用し、MM教育を実施することで、保護者への波及効果も期待しています。低学年に向けた授業では、まずは公共交通への興味喚起を行うため、鉄道事業者やバス事業者などの交通事業者と連携し、実際の駅の改札や路線バスを活用した乗り方教室を行い、より実践に近い授業を行っております。

今年度、小学校で実施した例では、最初に座学の授業として、交通事業者と都市計画課と一緒に、鉄道の乗り方や乗る時のマナーについての座学を行い、その後、実践体験授業として、駅の改札を使って、乗り方教室を行いました。小学校では、その後、遠足として、電車を使った新江ノ島水族館までの遠足に行き、最後に、まとめの授業として、子どもたちが電車デザイナーになり、それぞれが乗りたいと思う電車のデザインを作成し、学校教育の、わけを話そう、という単元の中で、自分がデザインした電車の理由を話し合うという授業を行いました。子ども達がデザインした電車のデザインは、最後にポスターとして作成し、藤沢駅地下道に展示することで、駅を利用する人への啓発活動にも活用しております。

これらの取組について、実施内容の振り返りや改善を行うため、MM教育に関して話し合う検討会として、藤沢市地域公共交通会議 モビリティ・マネジメント教育（交通環境学習）検討会、略してMM教育検討会を設置し、学識経験者やPTAの代表、市の教育部門と都市計画課でMM教育を行うための仕組みづくりや、取組内容の改善点などについて話し合いを重ねております。

スライドの12ページをご覧ください。教育部門と連携してMM教育を取り組むためには、モビリティ・マネジメントというものに対する、教育部門の理解が必要になってきます。本市では、導入時点で、教育部門と何度も協議を行い、連携する仕組みづくりを行うことができておりますが、他自治体では、理解を得るのが難しいとの話も聞くことがあります。そこで、今年度は、モビリティ・マネジメントの実務を行っている担当者の講習会において、導入時点での苦労やその解決方法について発表し、様々な自治体からの質問に答えております

スライドの13ページをご覧ください。今後の展望をご説明します。

学校MMでは、実施手引書を改定し、教育現場で取り組みやすい内容に更新し実施校

の増加を目指すこと、市民MMでは、まちづくりや他事業と連携したMMを展開すること、企業MMでは、企業へエコ通勤への協力を呼びかけることを行っていきたいと考えております。

最後に、このモビリティ・マネジメントを推進することで、ひとり一人の移動手段の転換をはかるとともに、自家用車に依拠しない交通体系の維持・強化につなげ、持続可能な交通がつなぐ市民の幸せな未来の実現に取り組んでいきたいと思っております。

以上が、議題1のモビリティ・マネジメントについての報告となります。

- 岡村会長 それでは、ただいまの報告につきまして委員の皆様から何かご発言等いかがでしょうか。
- 大沢副会長 学校を対象としたMMに関してですが、教育部門の対象は、小中学校ということで、藤沢市教育委員会が関係する学校だけとの認識で良いでしょうか。
- 事務局（都市計画課） 実際に実施手引き書を作成して取り組みを行っているのは、教育委員会が関係する小学校向けとなっております。中学校向けについては今後どのようにしていくかは教育部門と相談中となっております。
- 大沢副会長 わかりました。最近、高校で地理が必修化されておりますが、自分の地域を考えるとこの部分が該当すると思っております。継続的に進めることが重要であるので、まずは、藤沢市教育委員会が関係する範囲で良いと思っておりますが、今後は、継続的に高校までを対象に、上手く進められたら良いと思っております。
- 岡村会長 ありがとうございます。確かに高校では地理が必修となりました。ただ都市計画や交通計画は、大学や都市計画学会以外だとなかなか触れ合うことが難しいところがありますので、やはり自治体から直接というところは良いと思っております。副会長どうもありがとうございました。他、皆様いかがでしょうか。
- 新井委員 モビリティ・マネジメントに関する目標値は設定しているのでしょうか。
- 事務局（都市計画課） 目標値としては、実施校の数というものを設定しております。説明にありましたMM教育検討会の中で、その目標値について現在どの程度実施できているか話し合いをさせていただいているところです。
- 岡村会長 計画では数値目標までしっかり位置づけているということでございました。他にいかがでしょうか。
- 小川昌仁委員 直接モビリティ・マネジメントに関連するかどうかわかりませんが、スライドの5ページに示すように本市の現状ということでは、都市拠点で慢性的な交

通渋滞が発生しており、一例として藤沢駅南口から手広方面へ向かう道路の南藤沢の交差点は、ほぼ毎日と言って良いほど渋滞しています。その原因の一つが、歩行者が青信号の7割から8割の時間を横断しているので左折する車が曲がれない、そのために直進車も進めず、ずっと駅の構内の方まで繋がることが多いです。駅は袋小路ですから、どんどん外に出さないと車の中に入ってくるできないという状況があります。例えば、お隣の鎌倉市の例ですと、かなり大きめの交差点は歩車分離を実施し、車と人を分けて、車も人もスムーズに通れるような状況を作っていますが、藤沢市はそのような交通渋滞の緩和措置は考えていらっしゃるのでしょうか。

○ 事務局（都市計画課） ご意見の通り、本市においても渋滞は課題と捉えておりまして、歩車分離を実施している場所もございます。このような対策は、現状の課題を把握し、交通管理者と協議させていただき改善を図って行く必要がございますので、引き続き注視して行きたいと思っております。

○ 岡村会長 他はいかがでしょうか。

○ 小川貴司委員 二つほど市としての基本的な考え方を教えていただきたいと思っております。モビリティ・マネジメントに関して、ここまで色々取り組んでいる自治体はそう多くないかなと思いつつ聞いておりました。まず一つ目ですが、10ページに、モビリティ・マネジメント教育を実施し、自発的に移動手段を選択する知識なり理解を共有して選択してもらおう、ということがあります。一方で、一人一人の立場を考えてみると、今日は車に乗ってしまおうとか、そうなりがちなこともあるかと思っております。この様に考えてしまう方を誘導するために、何らかのインセンティブが有効かと考えますが、市としてこのインセンティブをサポートすることについて、どの様にお考えでしょうか。

二つ目ですが、8ページ目に、交通事業者と連携した事業、などがありますが、例えば、この新たなモビリティ・マネジメントを行うために、交通事業者自体が新たな投資や、新たな取組等を行う必要が出てくる場合があるかと思っております。その様な投資や取組に対して、市としては、どのような形でサポートすることをお考えでしょうか。個別にこの件についてというより、このようなサポートについての基本的な考え方で結構ですので、現時点での考えを教えてくださいたいと思っております。よろしく申し上げます。

○ 事務局（都市計画課） 一つ目の、自発的に移動手段を選択してもらおうためにどういうことができるかと言うところですが、MM教育の中で伝えているのが、まずはどのような交通があるのかという情報提供と、それぞれの交通手段によってメリットデメリット、良さと悪いところがあるということを知ってもらうような情報提供を行っています。一人一人にとってポイントは違うと思いますが、メリットデメリットが色々あることを伝える中で、例えば自分だったらいつも使ってるのは車であったけど、健康が最近気になるから歩こうかなと言うように促していくやり方を、現在は行っているところ

になります。

二つ目の、交通事業者との新たな取組というところについては、現在は、交通事業者とは乗り方教室が主な取組になっています。昨年、バスの乗り方教室を実施したのですが、小学校の方から鉄道に関してもできないかというご提案をいただいた中で、市の方から鉄道事業者に対し、このような企画ができないか相談させていただいております。その相談の中で、どのような方法があるか話し合いをするなど、連携を図っています。

○ 事務局（都市計画課）

補足させていただきますと、二つ目の、交通事業者との新たな取組というところについては、まだこれから検討という段階ではありますが、公共交通を使っていただく機会を増やすため、実際に体験していただいた先で、乗ると便利であると思っただけのような取組ができないか考えているところでございます。まだまだこれからですが、その機会をつくることは、外出促進の一つでもあると思っておりますので、検討していきたいと考えております。

○ 岡村会長 他はいかがでしょうか。

○ 浅野委員 二点ございます。一点目はモビリティ・マネジメントについてです。色々な取組が行われているなど感じたことが一つと、それから言葉の使い方ですが、モビリティ・マネジメントのマネジメントという言葉は、やはり行政的な言葉遣いかなということで、市民への働きかけには少し言葉を変えて別のキャッチコピーみたいなものが必要なのではないかと思いました。

例えばクールモビリティみたいな形で、色々な取組を行っているよと、働きかけを市民の方々にしていくと良いのではないかなと思ったところです。このクールという言葉は今外国人の方々が使い出して、日本でも当たり前、いわゆる賢いという意味合いで使われてきておりますので、色々な施策を、マネジメントという言葉よりも、クールモビリティみたいな形にまとめた表現で働きかけを行った方が、市民向けには分かりやすいかなと思います。マネジメントとあまり言われると、管理されているみたいな印象がどうも強くて、学会的には良いと思いますが、市民の立場からすると別表現が良いかなという感想を持ちました。

それから二点目は、いわゆる教育対象者の件でございます。7ページに本市で取り組んでいることは、地方自治体の立場からすると、今藤沢市に住んでいる方々を、住民、学校、企業の方々と、対象者を大きく3つ選定してると思っています。少し考えてみると、割と外国の方も多く観光に訪れているなどということですので、別に教育の機会を設けるという事ではなくて、観光者に対して、これが事業者の方の担当になるのか分かりませんし、既に実施しているかもしれませんが、大いに交通機関を使ってくださいとの働きかけも大切だと思います。そうすると、経営も助かるということだと思います。そういう形での啓発をどんどん進めた方が良いのかなと思いましたが、軸としては三つだろうと思っておりますが、少し視野を広げて、対象者として意識しても良いの

ではと思いました。以上でございます。

- 事務局（都市計画課） 一つ目のモビリティ・マネジメントのマネジメントという言葉の使い方ですが、ご意見のように、モビリティ・マネジメントというのが施策の名前ではあるのですが、市民向けや学校向けに実施する際には、あまりこの言葉を使わずに発信しております。今お手元にお配りさせていただいた啓発パンフレットも、モビリティ・マネジメントという言葉を使わずに、バスと電車で出かけようという、最終的にモビリティ・マネジメントで目指していく目的を達成するために効果的な言葉を、それぞれで考えて使わせていただいているところです。市民向けにはバスと電車で出かけようという言葉で、子どもたちにはまた違う言葉で発信して、少しでも自発的に、潜在的に覚えてもらうというところを実施しているところでございます。

もう一点の観光の方々に対して、現在は、住民、学校、企業向けで実施しているところですが、それ以外の分野でも、可能性があるのではという点について、我々もモビリティ・マネジメントは、可能となる対象者全てに対し、実施していくことが最終目標と思っていますので、既に取り組みできるところが住民、学校、企業なのですが、これから先には、観光部門や他の部門とも連携して、このモビリティ・マネジメントというものを広げていきたいと思っていますところでございます。

- 岡村会長 他はいかがでしょうか。

- 藤波委員 モビリティ・マネジメントの推進について、学校などを対象としているとのことでしたが、自治会への働きかけの予定があるのかお聞かせください。

前回の会議では、藤沢市の新たな取組について伺うことができ、大変良かったと感じております。例えば、モビリティ・ハブの整備や高齢者の外出促進の取組については、とても好感を持ちました。しかし、実際には、駅周辺は比較的整備されている一方で、遠方では、悪路も多く見受けられます。バス停に行くまでの間の段差や道幅、障害物の存在などを考えると、高齢者は、果たしてそのハブを十分に利用できるのかという懸念があります。ハード面では、このような悪路の改善や通路の確保などが必要だと思いますが、ソフト面では、自治会の協力も期待できるのではないかと考えます。自治会では、ごみ問題をはじめ、様々な地域活動が行われており、このようなコミュニケーションの場を活用すれば、波及効果も期待できると思います。現状では、このような藤沢市の取組を自治会から聞くことはあまりないので、こうした機会に自治会との関わりを増やすことも一案ではないでしょうか。せつかくの良い取組だと思いますので、藤沢市と自治会との関わりを深めるきっかけとすることも有意義であると考えます。その点において、自治会への働きかけを行っていただければと感じております。以上です。

- 事務局（都市計画課） 自治会への働きかけについては、こちらからの投げかけと言う形では実施できていませんが、市民向けの講座として藤沢塾というものがあり、各課が行っている取組を、塾として市民向けに行うというものですが、この講座の中に、モビ

リティ・マネジメントも登録しております。今年度、自治会ではなかったのですが、ある団体から依頼を受けまして、そちらの方でモビリティ・マネジメントの講座を実施させていただいてるところでございます。今は、そういったものに登録して依頼があれば実施出来るような準備をさせていただいているところでございます。

もう一つご意見をいただきました、モビリティ・ハブなどに関連して実施できたら良いのではないかとというところで、今後の展望のところにも市民向けとして、他事業と連携して実施して行きたいところは都市計画課としても思っております。モビリティ・ハブなど、他の施策と展開して行くときには、こちらから自治会へ投げかけていくようなモビリティ・マネジメントを実施していきたいと思っております。

- 岡村会長 他はいかがでしょうか。こちらも引き続き取り組んでいただければと思います。また非常に市民に近いところで実施しておりますので、様々なところでご意見をいただき、実施主体に近いところの事業者にも、色々と注視いただければと思います。ありがとうございました。それでは次議題の2に参ります。

● 議題（2） 村岡新駅周辺地区の交通施策について

- 事務局(都市計画課) それでは、議題の2、村岡新駅周辺地区の交通施策について説明させていただきます。藤沢市都市交通計画における、村岡新駅周辺地区の交通施策の位置付けは、主に、基本方針2、日々の移動を支えるの、取組方針2-1、日常生活を支える公共交通網の維持・強化に、J R東海道本線の藤沢駅―大船駅間における村岡新駅の整備推進として位置付けがあるほか、基本方針3、まちの賑わいを支えるの、取組方針3-2、都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化では、村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備促進として位置付く取組となります。それでは担当より、説明させていただきます。
- 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いたします。

1 ページをご覧ください。

村岡新駅周辺地区の交通施策につきましては、今から約1年半ほど前の令和6年の7月に開催されました第8回の会議にて報告をさせていただきました。当時の会議では、藤沢市都市交通計画に掲げる基本方針と村岡地区で行う予定の交通施策との関係を示し、また、新駅に関して東日本旅客鉄道株式会社様、神奈川県、鎌倉市、本市の4者で新駅及び自由通路の整備に関する施行協定を締結したことを報告しました。こちらの表は前回の振り返りとしまして、都市交通計画と村岡地区の交通施策を一目で分かるように作成をしたものです。本日は、交通施策の中でも進捗のございました、1 新駅整備事業関連の新駅及び南北自由通路の整備、2 土地区画整理事業関連の駅前広場及び新駅周辺の交差点改良、3 道路整備事業関連の村岡新駅南口通り線の整備、4 交

通関連のシェアサイクルの導入についてご報告します。

次のページをご覧ください。村岡新駅（仮称）及び自由通路整備事業につきましては、それぞれ令和6年5月に整備に関する施行協定を締結しております。新駅の事業主体は神奈川県、藤沢市、鎌倉市、JR東日本様の4者、自由通路の事業主体は藤沢市となりますが、どちらも軌道上での工事となることから施行者はJR東日本様となっております。新駅の開業予定時期としましては令和14年ごろとなっております。令和6年10月から工事に着手をしています。ここで、JR東日本様に作成をいただきました動画がわかりやすいため、ご覧いただきたいと思っております。（動画再生）

次のページをご覧ください。こちらは藤沢市村岡地区と鎌倉市深沢地区の両地区一体のまちづくりのイメージ図となっております。左上が村岡地区、右側が深沢地区で、それぞれが行う土地区画整理事業の範囲も示しています。二つの市を跨る一体的な土地区画整理事業のため施行者は独立行政法人都市再生機構様となっております。地区面積は藤沢市村岡地区が約7.3ヘクタールで、鎌倉市深沢地区が約31.1ヘクタールとなっております。事業計画認可は令和5年10月に取得し、事業期間は令和5年度から令和20年度までとなっておりますが、これは土地区画整理事業の清算期間を含むもので、村岡地区は新駅が開業する令和14年ごろを目指して整備を進めていく予定となっております。村岡地区の土地区画整理事業は令和8年2月からということで今月中に工事に着手する予定となっております。

次のページをご覧ください。続いて村岡新駅南口通り線、通称シンボル道路の整備事業についてご説明します。この道路は藤沢市村岡地区と鎌倉市深沢地区の両地区を結ぶ都市計画道路となっております。図右下の灰色の部分になります。道路北側の駅前広場部分は土地区画整理事業の区域に入っていますが、それ以外の図右下の橋梁部を除いて藤沢市が施行者となっております。橋梁部は鎌倉市が施行者となります。延長は約270メートルです。都市計画事業認可は令和5年10月に取得し、事業期間は令和5年度から令和13年度を予定しています。こちらも、村岡地区の土地区画整理事業と同様に、新駅の開業に合わせて整備を進めて行く予定となっております。こちらについては令和7年9月から工事に着手をしています。

次のページをご覧ください。

続いてシェアサイクルの社会実験についてご説明します。まず、村岡地区の将来像となります。村岡地区が目指すまちとしては自家用車に依拠しないまちづくりとなっており、誰もが外出における制約がなく、自由に移動ができることを目指しています。社会像を実現するための将来交通環境の整備は記載のとおりとなっており、今年度行った内容はシェアモビリティの導入としまして、シェアサイクルの社会実験を実施しました。村岡地区のシェアサイクル社会実験の目的は、自家用車に頼りすぎず、バスや自転車などを組み合わせて便利に移動できるまちを目指し、その第一歩として既に提供されているサービスであるシェアサイクルを活用すること、また、将来の新駅開業に向けた、自家用車以外の移動手段を使いやすくする取組を広めていくこととしました。

次のページをご覧ください。ここで、本市におけるシェアサイクルの取組として、既に観光部局が行っていますので、簡単にご紹介をさせていただきます。事業名は湘南

地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験事業、目的は湘南地域の観光地としての魅力を高めるといふもの、実施期間は令和元年8月30日から令和8年3月31日までとなっていますが、事業終了の申出がどこからもない場合はさらに1年間の期間が自動的に更新されるものとなっています。事業の実施主体は湘南地域自転車観光推進協議会となっており、その構成員は神奈川県、平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町、大磯町、二宮町及び県や当該市町の鎌倉市の観光協会を除いた各観光協会となっています。協働事業者はオープンストリート株式会社と江ノ島電鉄株式会社です。一方で、村岡地区でのシェアサイクル社会実験は実施主体が藤沢市単独、目的は自家用車に頼りすぎず、バスや自転車などを組み合わせて便利に移動できるまちの推進、実施期間は令和7年11月1日から1カ月間です。協力事業者は上記協働事業者と同じで、オープンストリート株式会社と江ノ島電鉄株式会社となっています。

次のページをご覧ください。村岡地区での社会実験は三つ行いました。まず一つ目の実験1は短距離自動車交通の代替に向けたシェアサイクル利便性の向上です。目的はシェアサイクルを身近に利用できる環境を形成し、短距離自動車交通の代替に向けたシェアモビリティの利用促進を図るといふものです。実験概要としましては、利便性向上のために、どの家からも歩いて5分以内にサイクルポートへアクセスできることを目標に12箇所のサイクルポートの新設を行いました。具体的には半径300メートルの円を5分以内で行ける箇所としています。偶然となりますが、この社会実験と同時期に別の民間事業者から設置されたポートが2箇所ありました。また、藤沢市役所本庁舎の敷地には元々9台分のラックがございましたが、今回の社会実験を機に17台に増設しました。社会実験が終了した後、社会実験前に募集をかけた100名のモニターに対するアンケート、シェアサイクルの予約アプリからのアンケート、藤沢市公式ラインからのアンケートと3種類のアンケートを実施しています。下の左右の図は実験前と実験後のサイクルポートからの300メートル圏域を示した図となります。実験前は村岡地区における300メートル圏域の面積割合は39パーセントだったのに対し、実験後は68パーセントとなっています。

次のページをご覧ください。実験1の結果です。左上の図はシェアサイクル利用回数の推移となっており、上のオレンジの線は村岡地区以外の藤沢市全域の利用回数の傾向を示したもので、2024年11月から2025年10月までは18パーセントの上昇傾向が見られ、2025年10月から11月までは約3パーセントの減少傾向をしめしていますが、村岡地区では特に2025年11月に前月の1.3倍の利用回数となっており、本来は冬に向けて減少傾向となるこの時期に利用回数が増加しているため、この利用回数の差以上の回数が便利に移動していただいたものと捉えています。右上の図は新設ポートを起点及び終点とする主な移動先を示したものです。藤沢市内での移動が64パーセントとなっており、大船駅を含む鎌倉市方面への移動も約3割見られました。右下の図は2025年の10月と11月の利用回数の増減の比較となっており、太い線ほど移動回数が増えたものです。藤沢駅周辺へのアクセスは村岡地区の遠いところからの線が比較的太い線が多い傾向に見えますが、大船駅周辺へのアクセスは村岡地区の東側のポートからの線が太い傾向にあります。左下の図はシ

シェアサイクルを利用した人に対して、もしシェアサイクルが利用できなければどんな乗り物で移動をしていましたかという質問に対する回答集計です。徒歩の55パーセントとバスの29パーセントでほとんどを占めていますが、社会実験の目的である自家用車からの転換は、自分で運転が4パーセント、自分以外が運転、つまり送迎は2パーセントで合計6パーセントという結果となりました。

次のページをご覧ください。実験2はバスとシェアサイクルの連携施策の実施です。こちらの目的はバスとシェアサイクルをそれぞれ利用した場合の藤沢駅までの到着予測時間をリアルタイムでスマホから閲覧できるようにし、藤沢駅周辺へのアクセス利便性向上を図るものです。概要は、道路混雑により定時性の確保が困難な路線バスのバス停2箇所において、江ノ島電鉄様のバスロケーションシステムである江ノ電バスナビの情報から得た藤沢駅までの到着予測時間と周囲のシェアサイクルを利用した場合の到着予測時間を同時に提供し、利用者が利用したい移動手段を選択できるようにするものです。実施したバス停の位置図は左下の図のとおりで、弥勒寺バス停と小塚バス停の2箇所です。右側が実際に表示をしたスマホ画面となります。このスマホ画面を見ますと、小塚バス停における現在時刻16時48分時点の藤沢駅までの到着予測時間は、バスが17時8分に来て、それに乗ると17時18分に藤沢駅周辺に着きますが、近くにあるシェアサイクルポートを利用すると17時6分に藤沢駅周辺のサイクルポートまで行けるとということが分かるというものです。シェアサイクルの空きポートがあれば、このサイトから予約サイトへ飛ぶことも可能となっています。

次のページをご覧ください。実験の結果です。バス停への掲示や飲食店へのチラシ配架、自治会回覧などの情報発信を行いました。周知がかなり難しく、ウェブサイトへのアクセス数はあまり伸びませんでした。こちらの図は横軸が時間帯、縦軸がサイトの閲覧回数を示したものです。青色が弥勒寺バス停、緑色が小塚バス停となっています。江ノ島電鉄様にご協力をいただき閲覧期限を12月14日までこのサイトを使えるようにしていただいたのですが、45日間でこの件数となっています。傾向としては、駅まで近い弥勒寺バス停の方が閲覧回数は多かったです。また、これらの結果と合わせてこのサイトから予約アプリへアクセスした件数が14件あり、便利に使っていただければいい方もいることは確認しました。件数は多くはなかったものの、バス事業者様及びシェアサイクル事業者様との連携により、便利なサイトを作ることができ、このサイトを利用することで目的地までのアクセス利便性向上に寄与することがわかりました。

次のページをご覧ください。実験3では外出促進や公共交通利用啓発を目指したバス待ち空間等の整備ということで、バス停近くの商業施設であるミロクジーナ様にご協力をいただき、記載の協力者の下で空間整備を行いました。目的としては、バス待ち空間等を整備し、外出促進及び公共交通の利用啓発を促すこと、外出促進及び公共交通利用啓発を目的とした小型モビリティ体験会の実施をすることとしました。実施概要はバス待ち空間等へ交通に関する情報提供を設置すること、小型モビリティの体験会を商業施設で3回、昨年完成した村岡市民センターでは1回行いました。ミロクジーナと村岡市民センターの位置は左の図のとおりで、体験会の実施の様子は写真のと

おりです、シェアサイクルアプリの説明会をしたり、キッチンカーにきていただいたり、次のページにでてきますが、村岡地区で行っている交通に関する情報発信を行いました。小型モビリティの体験会ではシェアサイクル、電動バイク、電動キックボード、電動車いす、電動の手押し車がございました。

次のページをご覧ください。小型モビリティの体験会の会場には村岡地区の交通に関する情報提供パネルを設置し、シェアサイクルの仕組み、具体的な利用場面、利用方法などを示しました。三つの図は実際に利用したパネルの図の抜粋となっており、左下の写真が設置をした箇所となっています。

次のページをご覧ください。小型モビリティ体験会の案内は、町内会の回覧、藤沢市公式ラインからのプッシュ通知により行いました。その結果、113名の方々に興味を持ってご来場いただき、体験会にご参加いただきました。参加者の各属性は表にお示ししたとおりとなっています。右側が参加者の合計となっており、性別は男性が合計で56名、女性が57名、年代は高齢者、大人、子供がそれぞれおり、様々な属性の人々が日々の移動手段に興味を持っていることがわかりました。また、モビリティの体験後に今後の地域の交通環境についてのヒアリングを行った結果、手軽に移動ができたり、子どもや高齢者なども一緒に利用できる移動手段の普及を期待する声を伺いました。今後も、より便利な移動をしていただくための検討を行ってまいります。

最後のページとなります。シェアサイクル社会実験のまとめです。実験1では短距離自動車交通の代替に向けてシェアサイクルの利便性向上を目指しました。その結果、市では12箇所、民間事業者を含むと14箇所に新たなサイクルポートができ、シェアサイクルを身近に利用できる環境を形成することができました。また、割合は決して多くはありませんが、自家用車からの代替としてシェアサイクルが利用されたことも確認をしました。続いて実験2ではバスとシェアサイクルの連携施策を実施した結果、数は多くはないものの連携情報の提供が藤沢駅へのアクセス利便性の向上に寄与することを確認しました。最後に実験3では外出促進や公共交通利用啓発を目指してバス待ち空間等の整備を目指し、バス停近くの商業施設などで小型モビリティの体験イベントを開催した結果、113人に参加をいただき、その属性から様々な方が日々の移動手段に興味を持っていることがわかりました。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。有難うございました。

- 岡村会長 村岡新駅関連につきましてご説明いただきましたが、皆様から何かご発言等があるでしょうか。村岡新駅そのものについては、もう既に色々なところでプレスリリースがありますので、皆様ご存知かと思いますが、何かございますか。

では、次の議事が終わったあたりで、また何か確認したい事がございましたら、ぜひご確認をいただき、ご発言をいただければと思います。

それでは議題の三番目、藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験につきまして事務局の準備ができましたら、説明をお願いいたします。

● 議題（３） 藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験について

- 事務局(都市計画課) それでは、議題の３、藤沢市天神町におけるオンデマンドバスの実証実験について、はじめに事務局から説明させていただきます。神奈川中央交通株式会社が進める藤沢市天神町におけるオンデマンドバスの実証実験につきましては、藤沢市都市交通計画の、基本方針１、健康・幸福につながる外出を促進するの、取組方針１-１、余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化のほか、基本方針２の、取組方針２-１、日常生活を支える公共交通網の維持・強化に繋がる可能性がある取組であると考えております。現在、バス利用者の減少や運転手不足に伴う減便・路線の廃止などの課題があるなかで、本市といたしましては、この取組が、持続可能な交通体系の構築に繋がるものであるか、実証実験を通して検証する必要があると考えております。

続いて、藤沢市天神町について説明させていただきます。天神町は、小田急江ノ島線、六会日大前駅の西側に位置する地域で、鉄道駅を起点とする、路線バスが運行されており、運行エリアは半径約１kmとなっております。取組の報告につきましては、神奈川中央交通の橋山委員からお願いいたします。

- 橋山委員 それでは、藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験について、まず始めに、２ページ目の本実証実験の背景でございます。課題でございますが、藤沢市の天神町の路線バスに関しましては、従来小型バス２両体制による路線バスを運行してまいりましたが、開業以来ずっと赤字の状態が続いてございました。また、昨今の乗務員不足により人的リソースの確保が非常に難しい状況となっているところでございます。方策といたしまして、上記課題の補足としては、１０人乗りのワゴン車、こちらは普通２種免許で運行可能なものを活用したオンデマンドバスの実証実験を２０２４年６月より開始しているものでございます。こちらを開始したことにより、大型２種の免許保有運転手を他の藤沢市内の路線へ活かすことができます。また、持続的な地域交通モデルの検証ということで、今回に関しましては、路線バスからオンデマンドバスへの転換の可能性を模索したというものでございます。

では１枚おめくりいただきまして３ページの２の実証概要でございます。現在運行しているものでございますが、平日１０時から１７時がデマンドバスでございます。その前後に関しましては路線バスが運行しております。土休日に関しましては、始発から１０時までが路線バス、１０時以降から最終までがデマンドバスとなっております。車両は日産のキャラバン２両で運行しております。運賃に関しましては、現金３００円、ＩＣが２００円というものでございます。事業許可に関しましては、道路運送法第２１条での区域運行となっております。下段の４ページに乗降ポイントを示しております。こちらの黄色い線に関しましては、今路線バスが運行しているエリアでございます。そして、紫色で囲まれたエリアのところには赤い点で示したところが、このデマンドバスで使われるバス停、合わせてこの青水色の点が路線バスのバス停でございますので、通常路線バスのバス停は水色になるのですが、このデマンドバスに関しまして

は、赤い点が住宅街の中の方まで入っていることが分かるものでございます。

また、あわせて、ページの中心付近に、スーパーマーケットの入口へ停車する様子というものが書いてございますが、ヨークフーズさんへ繋げることによって、地元の方のお買い物利用が多かったのも、今はヨークフーズまで繋げています。

では1枚おめくりいただきまして、5ページのところに利用実績というものがございます。まず1日当たりの平均乗車人員でございますが、一番左側、2024年の6月のスタート時期が82名ではございましたが、12月までの直近ではございますが、当初は先ほどの時間の中で、10時から16時の間だけ平土休日ともデマンドバスを運行していたというものでございまして、その人数がおおむね82人から直近の12月は112人まで増えておりまして、時間帯を拡大した部分に関しましては38名も1日当たり乗っていただいているというものでございます。そして予約方法でございますが、こちらがアプリやウェブのご予約が91.2%で、電話が8.8%ということで、こちらの天神町のご高齢の方も、スマホをお持ちいただいている率が非常に高く、今アプリでの予約が非常に多いということで、こちら実際のシステム会社に聞きますと、システム会社の中では、これは一番のアプリの利用率ということを知ってございます。そして下段のこちらは月別曜日別になってございます。藤沢市の天神町のオンデマンドバスの特徴といたしましては土曜日のご利用が非常に多いというところが見えます。この表を見ていただきますと、土曜日のところ10時から20時ではございますが、土曜日のところが非常に多く、7月の1日当たりの平均でも234名にご利用いただいております。

今回は利用実績等をご報告させていただきまして、この後の藤沢市公共交通会議がございまして、また次年度実証実験として、3年目を迎えますので、こちらの方も少し時間帯を拡大した形で検証していきたいと思っております。ご報告は以上です。

- 岡村会長 現状の報告ということでございますが、皆様何かございますでしょうか。
- 小川貴司委員 少し教えていただきたいのですが、5ページに、ウェブ予約ができる、もしくは電話で予約ができる、とありますが、この予約は、どの位のタイミングまで可能なのでしょうか。実際に、乗車の何分前まで予約可能なのか、教えていただきたいと思っております。もう一点は、例えばここで乗りたいとか、ここで降りたいという方が複数いらっしゃることもあるかと思っておりますが、バスのルートを決めるのか、そしてそのルートを決めるのをどの様に運転手に伝えているのかなど、その辺りの仕組みの概要を教えてください。
- 橋山委員 まず電話予約に関しましては、ご利用の30分前までの予約という形になってございますが、アプリの場合は直前まで予約ができますので、マッチングさえ出来れば直ぐに利用できますが、当然合わなければ次の時間まで30分や1時間お待ちくださいというご案内が出るような形にはなりません。ルートに関しましては、アプリで仮にどこからどこに行きたいと入力されると、乗務員の方にはお客様のご予約情報と合わせて、ルートが車のタブレットの地図に出るという形になってございます。予約が複

数入れば、当然複数のルートになりますし、お一人様ですと、直接駅だったら駅へのストレートのルートが出るような形になり、毎回同じルートは出ず、あくまでもそれをAIが判定をしております。

- 岡村会長 他はいかがでしょうか。
- 小川昌仁委員 予約の入り方によって通るルールが変わってくるということは、例えば最寄りの乗降場から駅までの所要時間は、日によって変わってくるということですか。
- 橋山委員 そうなります。
- 岡村会長 土曜日は10時間運行して200人程度の利用があり、2台の車で1時間あたり20人はなかなかの数ですので、多くの方が乗り合っている状況でしょう。おそらく、元々は1時間に2本程度のバスだったところ、予約して空きがあれば、直ぐに利用できるとなると、おそらく利用者からすると、トータルの待ち時間と乗車時間でいくと、かなり短くなったようなイメージですかね。
他はいかがでしょうか。こちらの取組も継続中ということで、また随時こちらの会議に先立って、他の会議等でも色々と公開されているかと思っておりますので、注視いただければと思います。
では、こちらで一通り議事は終了でございます。委員の皆様からその他としまして何かございますか。特に無いでしょうか。それでは事務局で進行をお願いいたします。
- 事務局(都市計画課) 次回の第11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改めてお知らせをさせていただきます。

● 閉会挨拶（計画建築部長）

● 閉会 午後2時50分閉会