

「藤沢市交通マスタープラン（素案）」に関する 意見交換会等・パブリックコメントの実施結果について

2013年（平成25年）1月25日に「藤沢市交通マスタープラン策定協議会（以下「協議会」という。）」を発足し、「藤沢市交通マスタープラン」策定に向けた取り組みを進めております。

2013年（平成25年）12月17日から、2014年（平成26年）1月26日の間、「藤沢市交通マスタープラン（素案）」に関する13地区別の意見交換会等を実施するとともに、2014年（平成26年）1月10日から、2月10日の間、パブリックコメント（市民意見公募）を行いました。

いただいた貴重なご意見などについては、本プランに一部反映するとともに、パブリックコメントの実施結果として公表いたします。

公表にあたっては、皆様方からいただきましたご意見を要約、類型化し、藤沢市の考え方を付しております。また、個別での回答は行っておりませんのでご了承ください。

この度は、ご意見をお寄せいただき誠にありがとうございました。

1. 13地区の地域住民との意見交換について

(1) 期間

2013年（平成25年）12月17日（火）～2014年（平成26年）1月26日（日）

2. パブリックコメントについて

(1) 募集期間

2014年（平成26年）1月10日（金）～2014年（平成26年）2月10日（月）

(2) 意見等を提出できる方

市内在住・在勤・在学の方、市内に事業所等を有する方など利害関係者

(3) 意見等の募集方法

協議会事務局（藤沢市都市計画課内）へ郵送・ファクシミリ・持参にて提出

3. 意見交換会等・パブリックコメントの実施結果について

(1) 意見数等 55件

（※意見交換会等（91人）：33件・パブコメ（6人）：22件）

(2) 「ご意見要旨」及び「藤沢市の考え方」について 別紙のとおり

■パブリックコメントに対する問い合わせ先

（藤沢市交通マスタープラン策定協議会事務局）

藤沢市役所 計画建築部 都市計画課 都市交通計画担当

〒251-8601 藤沢市朝日町1-1（新館5階）

電話：0466-25-1111（内線4213） FAX：0466-29-1353

意見交換会等・パブリックコメントの実施結果

○意見交換会等	33 件
○パブリックコメント	22 件
合計	55 件

「意見分類」の説明

藤沢市交通マスタープラン

	件数	構成割合
1 全体に関する意見	6 件	11 %
2 「藤沢市がめざす将来の交通像」に対する意見	2 件	4 %
3 「基本方針と交通施策」に対する意見	24 件	44 %
4 「地域別の交通施策」に対する意見	14 件	25 %
5 「推進方策」に対する意見	6 件	11 %
6 その他の意見	3 件	5 %
合計	55 件	100 %

注) 「反映状況」の説明

	件数	構成割合
① ご意見の趣旨を踏まえ、プランに反映しました。	8 件	14 %
② すでにプランに位置付けてあります。	20 件	35 %
③ 今後の取組みの参考にします。	19 件	33 %
④ プランへの反映は困難であります。	6 件	11 %
⑤ その他	4 件	7 %
合計	57 件	100 %

反映状況が複数であることから意見分類とは件数が異なります。

※いただいた意見が、意見交換会等でいただいた意見か、パブリックコメントでいただいた意見が分かるように、表中に、種別枠を設けております。パブリックコメントについては、パブコメと略して、種別枠に表示しております。

「藤沢市交通マスタープラン（素案）」に対するご意見要旨と藤沢市の考え方

1 全体に関する意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
1	パブコメ	自家用自動車に依存しない方針は支持する。鉄道やバスをはじめとする公共交通、自転車、徒歩を主体とした交通手段で問題ないまちづくりが望ましい。	②	公共交通、自転車、徒歩を主体とした交通まちづくりに向けては、第4章の「基本方針と交通施策」などに、だれもが歩きやすい環境づくりを優先にする自転車、公共交通などの施策を進めていくことを記載しております。
2	パブコメ	徒歩、自転車、公共交通を優先（＝便利に）する一方で、自家用車は優先しない（＝不便にする）優先順位を意識したまちづくりを求める。	①	交通手段の優先順位を意識したまちづくりに向けて、第1章の「はじめに」、第3章の「藤沢市がめざす将来の交通像」などに、歩くことを最優先にしていくという記述を追加いたしました。 P2,P54,P59,P67
3	意見交換会等	プランについては、個別に実施していくものではないと考えるため、計画を安全優先で進めてもらえれば良い。	③	計画の実施に向けてはご意見を踏まえ安全優先で進めてまいります。
4	意見交換会等	用語の説明が欲しい。	③	計画のご理解を深めていただけるよう「用語の解説」を記載いたしました。
5	意見交換会等	人口減少や、高齢社会などの視点は反映されているのか。	②	人口減少・少子高齢社会などの社会状況などの変化に対応するプランとすることを、第1章、1-1「交通マスタープラン策定の背景」に記載しております。
6	意見交換会等	市政は反映されているのか。また市長が変わっても方針は変わらないのか。	②	プランは現在の市政を反映しておりますが、今後も基本方針については変わることはございませんが、上位関連計画の改定や社会状況の変化に伴う、プランの見直しは行っていく予定としております。

2 「藤沢市がめざす将来の交通像」に対する意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
7	意見交換会等	日常の移動は自動車を利用しているが、高齢化するとバス交通がありがたいため、取組みを進めて欲しい。	③	バス交通の取組みについては、ご意見の趣旨を踏まえ、第4章の「基本方針と交通施策」などに記載の公共交通施策を進めてまいります。
8	意見交換会等	将来の交通像のイメージ図が抽象的でわかりにくい。	①	将来の交通像のイメージの図については、コメントを充実し、わかりやすく修正いたしました。 P55

3 「基本方針と交通施策」に対する意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
9	パブコメ	大地震などの災害時に備え、沿岸部の津波対策も踏まえ、緊急道路は高架、立体交差であるべき。	④	沿岸部の緊急道路を高架、立体交差にしていくことは、沿道への影響や財政的な問題からも、実現は大変難しいものであり、計画への反映は困難であります。現在、藤沢市の災害部門では、「藤沢市地域防災計画」の策定を進めておりますので、ご意見の趣旨を伝えさせていただきます。
10	パブコメ	辻堂駅から湘南大庭地区を經由し、小田急善行駅までのバス路線の新たな路線を検討できないか。	④	善行駅までの新規バス路線については、基本方針1の(3)「地域特性に応じた地域交通サービスの充実」として、バス路線の新設などの施策を記載しております。
11	パブコメ	幹線、支線道路を1車線拡幅し、自動車交通の円滑化を図って欲しい。	②	自動車交通の円滑化については、基本方針3の(2)「自動車交通の円滑化」として、自動車の走行空間を整備を進めることを記載しております。
12	パブコメ	藤沢駅南北のペDESTリアンデッキについて、デッキの支柱が腐食し、地震の際には倒壊の恐れがあり大変危険であることから、耐震化すべき。	③	藤沢駅のペDESTリアンデッキの耐震化については、関係課に伝え対応を検討させていただきます。
13	パブコメ	通学時間帯に通学路の交差点をかなりのスピードで車が通る。交差点の手前に路面標示、看板などドライバーに注意を促す対策が必要ではないか。	②	通学路の安全確保については、基本方針4の(1)「安全で快適な移動空間づくり」として、交通管理者との連携により、交通安全対策を推進していくことを記載しております。
14	意見交換会等	誰もが住んで、便利で安心という切り口から、交通不便地域の解消に向けたバス路線の強化が必要ではないか。	②	バス路線の強化については、基本方針1の(1)「最寄り駅まで15分の交通体系づくり」、(2)藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系づくり」として、バス路線を充実していくことを記載しております。
15	意見交換会等	「現在の最寄り駅まで15分圏の状況」を見ると北部、西北部、湘南大庭は最寄り駅まで行けない状況であるが、今後どのように空白地域を埋めていくのか。	②	北部、西北部、湘南大庭地域の15分圏の拡大に向けては、基本方針1の(1)「最寄り駅まで15分の交通体系づくり」に、鉄道網、主要なバス路線、鉄道駅までの交通手段を充実していくことを記載しております。

3 「基本方針と交通施策」に対する意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
16	意見交換会等	JRの南北横断について長期的視点でJRの高架化を考えられないか。	④	南北横断の問題については、JRの高架化の実現は大変難しいものであり、プランへの反映は困難であります。道路のJR横断については立体化で対応していくこととします。
17	意見交換会等	津波による被害についてどのように考えているか。	②	津波被害については、基本方針4の(3)「災害に強い交通まちづくり」として、交通基盤の整備を進めていくことを記載しております。
18	意見交換会等	善行長後線はどのように位置付けているのか。	②	善行長後線については、基本方針2の(1)「インターチェンジまで30分(産業系市街地から15分)の交通体系づくり」の展開する交通施策に記載しております。
19	意見交換会等	15分圏を拡大するため、GPSを使って効率的にバスを運行できないか。	③	GPSによる効率的なバス運行については、今後の取組みの参考にさせていただきます。
20	意見交換会等	主要な交差点や要所で、駅までの所要時間や待ち時間が表示される案内システムがあるとよい。	③	待ち時間、所要時間等の案内システムについては、今後の取組みの参考にさせていただきます。
21	意見交換会等	地域住民と交通事業者との協働による公共交通の導入は容易なものではないので、十分に協議し検討する必要があるのではないかと。	③	地域住民の方々と交通事業者との協働による公共交通の導入に向けては、十分に協議、検討を進め取り組んでまいります。
22	パブコメ	基本方針1「地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり」の「鉄道網の整備・充実による15分の交通体系づくり」に関して、いずみ野線の延伸は、周辺環境から考えて鉄道の駅が遠いことから、鉄道の駅を求めることは合理性があると考えます。一方、村岡新駅にはメリットがないばかりか、デメリットばかりであり、断固反対する。	④	いずみ野線延伸、村岡新駅については、交通マスタープランを実現していくために大変重要な交通施策と考えております。村岡新駅については、最寄り駅まで15分の交通体系の実現や、藤沢駅周辺の集中する交通負荷の軽減などを図るにも、必要不可欠な交通施策であり、ご意見の趣旨すべてをプランに反映することは困難であります。

3 「基本方針と交通施策」に対する意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
23	パブコメ	基本方針1「地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり」の「主要なバス路線の充実」に関しては、バスの定時性を確保するために、バス専用レーンの導入を確実にかつ早期に進めることを求める。	②	バス専用レーン導入については、基本方針1の(1)「最寄り駅まで15分の交通体系づくり」に向けて、主要なバス路線の充実としてバス専用レーンなどを導入促進していくことを記載しております。
24	パブコメ	基本方針1「地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり」の「鉄道駅までの交通手段の充実」に関して、利用者の多いバス停環境の整備・充実とあるが、バスがあと何分で行くことが分かる電光掲示板付きのバス停や、真夏、真冬にはバス停で長時間待つので、少なくとも始発バス停ぐらいは、冷暖房のある待合室があるといい。	③	バス待合所の環境改善については、基本方針1の(1)「最寄り駅まで15分の交通体系づくり」の展開する交通施策を検討する中で、ご意見を参考にさせていただきます。
25	パブコメ	基本方針2「都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり」の「東海道新幹線倉見新駅の設置促進」はやめて欲しい。時間・お金・人手の無駄である。	④	東海道新幹線倉見新駅の設置については、神奈川県を中心に取り組んでおりますが、首都圏、全国の他都市へ快適に移動できる広域的な公共ネットワークの強化に、必要不可欠な交通施策と考えており、ご意見の趣旨をプランに反映することは困難であります。
26	パブコメ	基本方針2「都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり」に関して、片瀬・江の島周辺は渋滞がひどいので、かえって江の島の魅力を低下させている。このため、江の島大橋以南は、緊急車両、島内居住者の自家用車、島内商店への運搬車両、バス、タクシー、自転車、そのた許可車両以外は、原則車両通行不可にする交通施策が必要である。 江の島大橋の軽車両通行不可の規制があり、歩行者用の弁天橋を通行するしかなく危険である。自転車は車道というながれに逆行する規制のため、江の島大橋の軽車両通行不可の規制をなくすことを求める。 江の島島内の駐車場は大幅に削減することを求める。その一方で、自転車専用駐輪場の拡充を求める。特に、スポーツ自転車を止めやすい駐輪場を求める。	③⑤	片瀬・江の島周辺の交通渋滞解消は、大変重要な課題と認識しておりますが、ご意見の趣旨のように、原則車両不可にすることは、大変難しいと考えております。 江の島大橋の軽車両通行規制については、現在、神奈川県警察により、自転車の通行が可能となる規制解除されております。ご意見の趣旨を神奈川県警察に伝えさせていただきます。 江の島島内駐車場への待機車両が江の島大橋に渋滞している状況の改善に向け、現在、神奈川県などを中心に、駐車場の満空情報の提供や、島内駐車場の拡張などが進めております。ご意見の趣旨を関係機関に伝えさせていただくとともに、今後、片瀬・江の島周辺で展開する交通施策を検討する中で、ご意見を参考にさせていただきます。
27	パブコメ	基本方針3「環境にやさしい交通まちづくり」の「自動車交通の円滑化」が自家用車の円滑化に摩り替わらないようにして欲しい。	③	「環境にやさしい交通まちづくり」では、環境負荷の小さな交通への転換促進や、交通体系の構築を進めることとしており、「自動車交通の円滑化」に向けて、今後、参考とさせていただきます。

3 「基本方針と交通施策」に対する意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
28	パブコメ	基本方針3「環境にやさしい交通まちづくり」に関して、自動車利用の抑制として「朝のピーク時などの交通規制などと連携した駅前広場などの流入規制」は支持する。	③	「環境にやさしい交通まちづくり」に向けては、自動車利用の抑制を促す施策を進めてまいります。
29	パブコメ	基本方針3「環境にやさしい交通まちづくり」に関して、「既存道路空間の再配分による右折レーンなどの整備」は反対する。右折レーンを整備するくらいなら、まずバス専用レーンを確保して欲しい。	①	基本方針3の(4)の「環境にやさしい交通環境づくり」の中では、公共交通を中心にしていくことを基本に交通施策を整理している部分であり、右折レーンの記述を、「公共交通の走行空間」に修正いたしました。 P82
30	パブコメ	基本方針4「ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり」に関して、歩道橋を撤去し、その下に横断歩道を設置して欲しい。円滑な自動車の交通より、歩行者の円滑な交通のほうが、当然、優先されるべき。	③⑤	基本方針4の(1)の「安全快適な移動空間づくり」の展開する交通施策を検討する中で、ご意見を参考にさせていただきます。また、ご意見の趣旨を関係課、関係機関に伝えさせていただきます。
31	意見交換会等	バスが使いにくいのは渋滞があるためであり、利用しやすい環境にするには、専用レーンなどの環境を整える必要がある。	②	バス専用レーン導入については、基本方針1の(1)「最寄り駅まで15分の交通体系づくり」に向けて、主要なバス路線の充実としてバス専用レーンなどを導入促進していくことを記載しております。
32	意見交換会等	バスは、買い物利用などでは、バスの乗り継ぎ、運賃などが障害となっている。バスと電車が乗り継ぎしやすく、例えば、海外のように一つの運賃体系とすることはできないか。	②	バスと電車の乗り継ぎしやすさについては、基本方針1の(2)「藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系づくり」として、30分圏の拡大に向けた交通結節点の機能強化していくことを記載しております。

4 「地域別の交通施策」に対する意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
33	パブコメ	鶴沼奥田線については、行政が主体となり説明会、用地確保、事業というように段階的に整備を進めて欲しい。	③	鶴沼奥田線の段階的に整備を進めることに対するご意見は、関係課に伝えさせていただきます。
34	意見交換会等	路線バスやふじみ号の運行情報や時刻表を寒川町域にも宣伝した方がよい。	③	バス運行情報の宣伝や方法については、ご意見を参考に、事業実施の際にアナウンスの仕方を地域の方々やバス事業者と話し合いながら進めていきます。
35	意見交換会等	御所見地区において、道路脇の側溝に蓋が無く大変危険である。バリアフリー化すべき。	③	道路のバリアフリー化に対するご意見については、関係課に伝えさせていただきます。
36	意見交換会等	藤沢の南側の地区では未整備都市計画道路が多い。道路整備時期などの見通しを示せないか。	②	都市計画道路の整備時期の見通しについては、基本方針3の(2)「自動車交通の円滑化」の交通施策に「計画的整備に向けた道路整備プログラムの策定」することや、第5章の各地域での基本方針3「自動車交通の円滑化」に都市計画道路を整備推進していくことを記載しております。
37	意見交換会等	鶴沼地区は道路が狭く通り抜け出来ない道路が多い。人口減少など社会状況が変化していることや災害時の避難路といった観点から、道路計画を見直すべきではないか。	②	鶴沼地区などの狭隘道路の計画については、第5章、2-1の藤沢駅(仮)村岡新駅周辺地域、(3)基本方針に応じた交通施策、基本方針3の「自動車交通の円滑化」に生活道路網の充実を図ることを記載しております。
38	意見交換会等	湘南台駅周辺地域の基本方針に応じた交通施策の「国道467号や高倉遠藤線などの幹線道路の交通混雑軽減に向け、横浜市域との円滑な連携に向けた検討など、地域内の生活道路の安全・安心な交通環境づくりを図ります。」の内容が分かりにくい。	①	交通施策の内容が分かりにくいというご意見を踏まえ、第5章、2-3湘南台駅周辺地域、(3)基本方針に応じた交通施策、基本方針3に取り組む施策をわかりやすく示しました。 P102
39	意見交換会等	善行駅までの交通手段構成では、歩行者の利用が多いにもかかわらず、バス網の再編・導入とはどういうことか。	②	バス網の再編・導入については、地形や人口構造などの地域特性を踏まえて、第5章、2-7の善行駅周辺地域、(3)基本方針に応じた交通施策、基本方針1に地域特性に応じた地域交通サービスの充実していくことを記載しております。

4 「地域別の交通施策」に対する意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
40	パブコメ	湘南大庭地域、辻堂駅周辺地域について、湘南大庭地域から辻堂駅北口に関しては、ほぼすべて片側2車線となっている幹線道路であり、バス優先レーンを最も早く整備することから、バス専用レーンを整備することを求める。	③	湘南大庭地域では、湘南大庭地域と辻堂駅北口を連絡する(仮)新南北軸線への新たな交通システム導入に向けた検討を進めております。その検討を進める中で、ご意見を参考にさせていただきます。
41	意見交換会等	善行地区においては善行駅と藤沢本町駅を利用していることを記述できないか。	①	善行駅周辺地域での藤沢本町駅の利用については、第5章、2-7善行駅周辺地域に、藤沢本町駅も最寄り駅として利用しているという記述を追加いたしました。 P116,P118
42	意見交換会等	歩行者のみならず、全ての人が移動しやすい安全・安心な道づくりとすべきではないか。	①	全ての人が移動しやすい安全・安心な道づくりについては、「歩行者が」を「だれもが」という記述に修正いたしました。 P92~P118
43	意見交換会等	藤沢地区において、藤沢本町駅は重要な拠点であることを記述できないか。	①	藤沢本町駅については、第5章、2-1藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺地域に、藤沢本町駅での利便性向上に向けた環境整備などを進める記述を追加いたしました。 P90,P91,P92
44	意見交換会等	藤沢本町駅周辺の歩道空間の整備とは何をするのか。	②	藤沢本町駅周辺の歩道空間整備については、第5章、2-1の藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺地域、(3)基本方針に応じた交通施策、基本方針4に、安心して歩ける歩行空間づくりなどユニバーサルデザイン化を図ることを記載しております。
45	意見交換会等	藤沢地区は具体的に何を進めていくのか。	②	藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺地域では、第5章、2-1の藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺地域、(3)基本方針に応じた交通施策に具体的に記載しております。
46	意見交換会等	御所見地区では、どのような施策を進めていくことしているのか。	②	御所見地区を含む西北部地域では、第5章、2-9の西北部地域、(3)基本方針に応じた交通施策に具体的に記載しております。

5 「推進方策」に対する意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
47	パブコメ	バスの定時性の確保、交通渋滞の解消、駅へのアクセス性向上のために、都市計画道路の整備は重要であるが、整備する路線、時期、早期完了の重要性を記述した方がよい。	②	都市計画道路整備の重要性については、3「主要プロジェクトの戦略的展開」に(3)「広域的な道路ネットワークの整備」に中短期で整備推進、検討する路線として記載しております。
48	パブコメ	「最寄り駅まで15分」とから「藤沢駅周辺まで30分」という机上の徒歩15分などという指標なら意味がない。バスの定時性が確保できているかどうかという評価指標を加えることを求める。	④	最寄り駅まで15分圏域については、計画内に前提条件を記述しておりますが、通勤時間帯のバスの運行状況や、徒歩についても、歩行速度や迂回する距離も考慮して算定します。バスの定時性を定量的な評価指標に加えることは、市全体の指標として膨大な作業を伴い、大変困難であります。個別の交通施策を展開していくなかで、ご意見を参考にさせていただきます。
49	パブコメ	常日頃から不満があっても、あまりに日常になると不満を通り越して諦めになってしまう。そもそもアンケート調査に回答しないことも考えてられる。結果として、回答者の中だけで見れば満足度が多くなっているかもしれない。このようなことから、「満足度」調査を鵜呑みにしないことを求める。	③	市民の意識・満足度調査を実施し、定量化した評価指標を設定する際に、ご意見の趣旨を踏まえながら、検討を進めていきます。
50	意見交換会等	交通マスタープランは、平成42年までの計画となっているが、計画の見直しは行うのか。	②	計画の見直しについては、第6章、1「推進方策のフォローアップ」に記載のとおり、上位計画となる都市マスタープランの改定を踏まえながら、見直しを行うこととしております。
51	意見交換会等	評価指標はできるだけ定量化するとともに、都市計画道路の整備率については、率だけではなく、延長も記載した方がわかりやすいのではないかと。	①	評価指標については、定量化が可能な評価指標は定量化して示すとともに、都市計画道路の総延長と整備延長を記載いたしました。 P131,P132,P133
52	意見交換会等	計画はいつまでに何をするのかわかりにくい。	③	第6章、3「主要プロジェクトの戦略的展開」に中短期で取り組む交通施策を記載しておりますが、今後の取組みとなる交通施策のアクションプラン策定に向けて参考にさせていただきます。

6 その他の意見

番号	種別	ご意見要旨	反映状況(注)	ご意見に対する藤沢市の考え方
53	パブコメ	第2章の藤沢市をとりまく状況と交通課題、重要視する視点に、歩行者（最も優先される）、公共交通（鉄道、バス）、自転車、その他（優先されない）という優先順位という視点を追加することを求める。	③	交通手段の優先順位を重要視する視点とすることについては、第1章の藤沢市交通マスタープラン策定の背景と目的、第3章の藤沢市がめざす将来の交通像などに、歩くことを最優先にしていく記述を追加いたしました。
54	意見交換会等	地域のコミュニティバスなどの運行には、行政が赤字補てん（運行などの補助）などを行い収支のバランスを取ったほうが良いのではないかと。	⑤	コミュニティバスなどの運行支援については、今の時点では、藤沢市はバスの運行補助、赤字補てんはしておらず、基本的にその方向を守りながら取組みを進めていきます。
55	意見交換会等	「藤沢市交通マスタープラン（素案）骨子」の地域別の交通施策「善行駅周辺地域」に記載がある「地域住民と交通事業者の協働による地域提案型バスやデマンド交通などの導入」の「協働」とは具体的にどのようなことか。	⑤	「協働」については、交通事業者との調整の中で、交通事業者が運行して、地域の方が運営するような形態のことを表しております。