

令和7年度 第1回平塚市地域公共交通活性化協議会

1 日 時

令和7年7月7日（月） 15時30分から17時10分まで

2 場 所

平塚市役所 619会議室

3 出席者

○ 委員 15人

津田委員、吉田委員、佐藤委員、渡辺委員、渋谷委員、志賀委員、長谷川委員、
松下委員、野島委員、岩崎委員、鈴木委員、小林委員、梶田委員、加納委員、
廣野委員

○ 事務局

小澤まちづくり政策部長、生沼交通政策課長、
交通政策課 海老澤課長代理ほか担当2名、まちづくり政策課 担当者

4 会議の成立

平塚市地域公共交通活性化協議会規約第6条第2項に基づき、委員の過半数の出席
により成立

5 傍聴者

0人

6 議 題

(1) 平塚市地域公共交通網形成計画に基づく施策の取組状況について

7 報告事項

- (1) 岡崎地区の交通課題に関する協議状況について
- (2) シャトルバス（大神～市民病院）の再編について
- (3) 平塚市総合交通計画等の改訂について

8 課題研究

平塚市立地適正化計画について

9 議事録

次ページ以降に記載のとおり

○ 議事録

	(会議冒頭で平塚市地域公共交通活性化協議会委員の委嘱式(交代があった方のみ)を実施)
会長	会長を務めております、東海大学の梶田です。それでは議題に入りたいと思います。本日は、議事が1つ、報告が3つ、課題研究が1つということになっておりますのでよろしくお願いいたします。 まずは順に沿って進めて参りたいと思います。まずは議題1、平塚市地域公共交通網形成計画に基づく施策の取り組み状況について、事務局よりご説明をお願いいたします。
事務局	それでは、御説明させていただきます。 資料1は、平塚市地域公共交通網形成計画は53ページに掲載のもので、施策体系や施策メニューが載っております。資料1-1は、この施策に対して今年度どう取り組んでいるか、現在の取組状況をご説明したいと思います。 (資料1、1-1、資料2から資料8について事務局から説明)
会長	この件について、ご意見やご質問はありますか。
委員	連節バスの導入について、需要の高まりがみられないため、導入に向けた調整を実施していないとのことですが、南北都市軸の路線の利用は、そんなに伸びてないということでしょうか。
事務局	ご指摘のとおりで、当初、大型商業施設が出来ることにより、相当な数のお客様がバスを利用するという想定をしていましたが、現状の路線バスで十分な輸送が行えている状況です。 この地域については、新幹線新駅といった新たな需要が高まる機会が来るなどの状況を見ながら、需要に応じて連節バス導入に向けた調整をしていきたいと考えています。
会長	ありがとうございます。現在、寒川側も少しずつ動いているようですが、ツインシティのポテンシャルはまだあるので、上手くいけば連節バスに繋がるというようなこともあるかと思います。南北都市軸の路線バス利用状況は変わっていませんか。

委員	大型商業施設の開業時に、需要予測の数字を提示いただき、運行計画を立てたのですが、予測の半分以上といったところで、低空飛行な状態が続いています。
会長	自動運転バス実証実験は今年で3年目ですが、順調でしょうか。また、今年度の見込みや平塚駅南口駅前ロータリー整備との関係は如何でしょうか。
委員	昨年よりも少しステップアップした形で進めるべく、弊社の担当と事務局である平塚市との間で、打ち合わせを重ねながら準備を進めており、今年度は、事業用ナンバー、いわゆる緑色のナンバーを取得し、有償運行を行う計画です。 また、ドアの自動開閉など、現状で人が対応している部分を、どのように自動で対応できるか詳細を詰めている状況で、資料3に書いてある内容をしっかりと実施出来るよう、取り組んでまいります。 また、平塚駅南口駅前ロータリーについては、平塚市で色々と整備案を検討している状況ですので、自動運転に向けて早く取り組んでいきたいと思っています。
会長	ノンステップバスの導入状況は如何でしょうか。
委員	新型コロナウイルスの影響により、車両の更新があまり進んでいない状況がありましたが、国で定めている2025年度の車両バリアフリー化80%を目標に掲げながら進めております。現時点では達成は微妙なラインではありますが、今年度弊社全体で150台程度の導入を見込んでおり、目標値に近づけるように努力していきます。 また、平塚市に関しては電気バスの導入補助金を予算化していただいております。環境面に配慮した車両を導入していきたいと考えております。
会長	乗しやすい環境づくりというのも非常に重要かと思いますので、国・市の支援を活用しながら、よろしくお願いいたします。それでは、議事については皆様、承認してよいでしょうか。 （異議なし） 続きまして、報告事項（1）岡崎地区の交通課題に関する協議状況について、事務局から説明をお願いします。
事務局	岡崎地区の交通課題に関する協議につきましては3月の活性化協議会でも、地元の自治会長さんをお招きして報告いたしましたが、その後の進捗も含め、改めて報告させていただきます。 （資料4について事務局から説明）

会長	岡崎地区については、高低差があることや、バス停が遠いといった状況がある中で、地元から交通を何とかしたいという思いがあり、アンケート調査を経て、試走を行ったとのこと。 試走では3箇所行っておりますが、どこが好評だったというのはありますか。
事務局	3箇所それぞれ品揃えの違いがありましたが、大神地区のジ・アウトレット湘南平塚については、地元の方にとって岡崎とはあまり縁のない場所という事前認識の中で、意外と岡崎から近いことや、日常用品も揃う点が好評でした。一方で、敷地が広大であることや、天候に左右されるという課題もありました。 また、ヨークタウン北金目については、岡崎の方も日常的に利用される場所ですが、岡崎地区の方があまり行かない中原地区の西友平塚店については、ホームセンターがあり、岡崎で購入しづらい商品がある点が好評でした。
会長	有難うございます。岡崎地区も広いですので、どう効率的に回るのか、費用が最小になるような運行ルートを設定し、地区の方を輸送していただければと思います。委員の皆様から何かありますでしょうか。
委員	今後の運行開始までのスケジュールは如何でしょうか。
事務局	今後実施する需要調査のアンケート調査結果次第になりますが、関東運輸局への申請期間を確保した上での運行を目指しています。
委員	許認可の関係が出てきますので、輸送担当の方にその都度ご相談いただければと思います。
会長	まずは実証実験としてスタートする予定でしょうか。
事務局	まずは実証実験を年度ごとに進め、その結果により本格運行に移行するかどうかを判断することになると思います。
会長	こうした動きは他の地区でも出てくるのではないかと思います。如何ですか。
事務局	路線バスでは高低差がカバーできないエリアや、バスの運転本数が少なく、集落が点在する城島地区のような場所でも今後、こうした困りごとが顕在化するのではないかと思います。ただ、まずは路線バスの利用を第一に考えていただき、それでも足りない部分をどうするかを話し合っていければと思います。

会長	路線バスの運転士不足もありますから、ぜひ色々な交通モードをうまく連携して、高齢化や移動の制約への対策について、考えていただければと思います。 次に、報告事項(2)シャトルバス(大神～市民病院)の再編について、事務局から説明をお願いします。
事務局	シャトルバス(大神～市民病院)の再編につきましては、3月の活性化協議会でもご紹介をさせていただきましたが、少し進展があり、また初めての委員さんもういらっしゃいますので概要を説明したいと思います。 (資料5について事務局から説明)
会長	シャトルバスは、20年で取り巻く環境が変わってきたということでございます。現在の1、2便は朝早いダイヤでしょうか。
事務局	市民病院に8時半よりも前に着く便と、10時前に着く便があり、11人座席なのですが、車内が少し混み合うような状況になっている、利用者が多い便です。
会長	多分、朝の診療に間に合うダイヤなのではないかと思います。
事務局	運賃について補足させていただきますと、全体的に路線バスより安くしますと、路線バスに乗らなくなってしまいますので、一部のところについて、資料記載のとおり優遇措置をとる方向で進めているところです。
会長	それでは、このシャトルバス再編については詳細が決まりましたら、委員の皆様に資料送付を行うということですので、よろしくお願いいたします。 次に報告事項(3)平塚市総合交通計画等の改訂について、事務局から説明をお願いします。
事務局	平塚市総合交通計画、平塚市地域公共交通網形成計画、平塚市自転車活用推進計画の3つが、令和9年度に計画期間が満了となることから、改定を実施する予定となっています。 (資料9に基づき事務局から説明)
会長	交通に関連する各種計画等が、ちょうど満了の時期が近く、それに関して、すべてを包含した形で新しい計画を作りたいということでございます。また、平塚市都市マスタープランや、このあと紹介いただく平塚市立地適正化計画、さらに平塚駅周辺地区将来構想や、平塚市バリアフリー構想とも連携し、令和7年、令和8年に改訂を

	行い、令和10年に計画改定を完了するとのことでした。 本件について、何か質問やご意見はありますか。
委員	公共交通網形成計画が地域公共交通計画に移行すると思うのですが、抽象的な要素のある総合交通計画と一本化するということで、5年ごとの地域公共交通計画の見直しを、どのような形で行うのか、お伺いします。
事務局	今後色々な方のお話も伺いながら進めていきたいと思いますので確定ではありませんが、今回は大規模な改定を行い、その中で1つの計画の中で長期的な構想とは別に、アクションプラン的な形で地域公共交通計画を位置付けていきたいと考えています。 その中で、今回ほど難しくない形で5年ごとに施策の見直しを行い、大規模な改定については都市マスタープラン等の改訂を見据えた形で実施したいと思います。
会長	今後は総合交通計画について、5年ごとにアクションプランの部分だけ見直していくイメージということですね。他に何かありますでしょうか。
委員	色々な計画があるのをまとめていくのは、すごく重要なことであると思います。市民の立場からすると、色々な計画があると、全てを見ないと、自分たちもどのように取り組んだらよいか見えないので、是非この方向で進めていただきたいと思います。 また、計画期間を考えると、次の世代を担う小学生などが、地元地域から外に出ていくということになります。バスの乗り方とか、社会性を育むということもすごく重要だと思いますので、交通行動や生活行動との関連で、市の中の各部局と連携しながら、まず基本的な立ち位置やアプローチを、今までと違う形で示していただけると良いかなと思います。 それから、行動の変容については、現在の計画を策定したときからの変化を数値化、見える化をしていただくといいと思います。2018年（平成30年）に実施された東京都市圏パーソントリップ調査の次回は2028年と思いますが、その結果を待つと時間がかかります。データは少なくとも構わないので、例えば自治会経由で地域の人たちの生活行動がどう変わったのか、確認するのもよいと思います。住民主体の地域内移送支援のような高齢者の方中心の話だけではなく、少し幅広い世代のニーズを吸い上げて反映するのが良いと思います。 また、これは少し重たい話かもしれませんが、平塚駅及び駅前広場は転換期だと思います。私が子供のころに駅舎や駅前広場が変わり、それから何十年も経っていますが、東海道線でいえば東京駅の近い方から駅が変わっていますので、そろそろ平塚駅に及んでもよいと思います。

事務局	自動運転バスや、スマートステーションへの対応を含め、ハード面の整備をどうするのか、ここで議論する内容ではないかもしれませんが、このままだと市制100周年に向けて何も動きがない気がしますので、若い人の声も聞きながら、ぜひ目に見える形で大きく舵を切って、前に進めるような施策を行っていただきたいと、一市民として感じております。よろしくお願いいたします。 今のご意見は、我々への応援ということで、しっかりと取り組んでいきたいと思えます。総合交通計画等々をまとめる件も後押しいただきましたので、その方向で進めていくとともに、自治会との連携については、岡崎地区の取り組みでは中学生以上を対象にしたアンケートの実施により、次世代のニーズ把握に繋がるよう、取り組んでいます。この方向性を引き続き維持したいと思えます。 また、駅周辺の整備については、平塚駅周辺地区将来構想が出たことが、大きな契機になりますので、市全体で取り組んでいきたいと思えます。ぜひ見守っていただくとともに、支援をお願いできればと思えます。 全体的な感想のような形になりましたが、一つよろしくお願いいたしますと思えます。
会長	施策においてはハードとソフトの連携、計画においては平塚市立地適正化計画や平塚駅周辺地区将来構想との連携が重要と思えますので、引き続き取り組みをよろしくお願いいたします。 続きまして、課題研究ということで、平塚市立地適正化計画の概要について、事務局から説明をお願いします。
事務局	まちづくり政策課でございます。本日は、交通に関連する部分を中心にご説明させていただきますので、本計画で設定している、生活拠点や、拠点をつなぐ公共交通軸、フィーダー交通ネットワークについて、今後の交通施策の参考にしていただけたらと思えます。 さて、立地適正化計画は、都市再生特別措置法の規定により、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための方針、区域、公共交通の確保、防災指針に関する事項等を定める計画です。 また、国が定めます都市計画運用指針において、コンパクトシティの実現にあたっては、公共交通の充実を図ることが重要であることや、立地適正化計画において、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定と公共交通の充実が整合を持って定められることが必要であると記載されております。 このことから平塚市立地適正化計画は、平塚市地域公共交通網形成計画とも整合させて策定した計画となります。それでは中身の説明に入らせていただきます。 (資料10に基づき、事務局から説明)

会長	人口減少、少子高齢化に対して、ある程度拠点を定めていくというような立地適正化ということになります。そして、しっかりと移動の確保を行うということで、交通の役割が重要であり、それを担うのが地域公共交通網形成計画であり、連携の重要性を紹介していただけたものと思います。 それでは、ご質問やご意見等がありますでしょうか。
委員	自分は横内地区に住んでいて、横内団地の建て替えとか、田村十字路の田村車庫の周辺の変化とか、すごく身近にわかりやすいかなと感じています。 日常生活圏のイメージとして、バス停周辺に生活利便施設や交流の場があるコミュニティの拠点にすると。それからバスと自転車とかその他のモビリティの乗り換え機能について記載されており、この場で議論している内容と密接に関連していると思います。 また、現状でも公共施設やコンビニがバス停の近くにある場所がありますので、こうした場所でも、自転車や、移動販売車を含めた利用のしやすさを考えた、地域の拠点が形成できればと思います。 そして、お年寄りの方もそこまでは来て、バスに乗車したり、日常生活拠点の施設を利用したりするなど、自分を含め、それぞれの地域で住んでらっしゃる方が一緒に考えるのが重要だと思います。 まちづくりの推進の上では、多様な主体の連携体制の構築はすごく重要で、まちづくり協議会を設立していくのが鍵になると思います。何か夢のある絵を書いて交通事業者や行政の方に一任するのではなく、自分たちで作っていくためにも色々な情報を出していただいた上で、地域の声も上げていける仕組みを作っていただけると、平塚スタイルになると思います。 初めにご質問した南北都市軸については、平塚駅とツインシティではなくて、厚木市まで見据えた形が重要で、厚木市の計画と整合を取る必要があると思います。また、伊勢原市も同様であるほか、秦野市の場合は少しハードルがあるかもしれませんが、公共交通や道路の整備について、優先順位を記載することで、これから何十年もかかるかもしれませんが、次世代につなげていけるように、取組みを進めていただければと思います。
事務局	立地適正化計画でこういった形の拠点設定をしておりますが、やはり拠点を設定しないところでも、一定の人口密度がある、バス停周辺の環境は大事な要素として考えておりますので、都市マスタープランの方にもそういう位置づけを行うなど考えていくことも検討していきたいと思います。 また、本市では昨年度、バス停付近の公民館にバス待ちスポットを開設しましたが、他市の事例ですとコンビニなどの民間施設にもありますので、そういった実現可

	能性について今後検討していきたいと思います。 また、多様な主体の連携というところで、このような協議会でのご意見や、庁内での横断的な連携が重要な視点だと考えております。 ご意見いただきありがとうございます。
事務局	最後に、委員の皆様から情報提供や全体を通じて何かありますでしょうか。
委員	国土交通省では、5月に地域交通のためのポータルサイトを立ち上げています。当該サイトは、地域公共交通計画のアップデートを推進するもので、その手引きや各種補助金、地域の実例などを紹介しています。今後のご参考にいただければと思います。 また補助金として、地域公共交通調査事業というものがあります。これは、地域公共交通計画更新の際の調査等にも使えますので、活用を検討していただければと思います。
委員	弊社では7月1日に、新しいグループ経営ビジョンを発表いたしました。これを実行していくにあたって、大規模な組織再編を来年の7月に控えております。具体的には、現在は本社の下に2本部・10支社があり、それが全部で36の事業本部という形に分かれます。また、事業本部はそれぞれ並列した組織となります。 これは、もっとお客様に近いところで、その地域の実情に合ったサービスを提供していく趣旨で、横浜支社は川崎事業本部、横浜事業本部、湘南伊豆事業本部の3つに分かれます。 平塚市のエリアは、東海道線の藤沢駅から西側を管轄する湘南伊豆事業本部に属し、現場を含めて一つの塊になり、より地域に密着した経営ができると考えております。
会長	他に何かご質問等ありますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは他にご意見が無いようであれば、進行を事務局にお返ししたいと思います。
事務局	長時間にわたりご審議いただき、ありがとうございました。それでは以上をもちまして、令和7年度第1回平塚市地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。 次回は来年3月頃に開催させていただきたいと考えております。開催日が決まりましたらご連絡を差し上げたいと思います。 本日はどうもありがとうございました。 以 上