

第4回藤沢市地域公共交通会議

□日時 : 2014年(平成26年)1月21日(火) 午後2時開会

□場所 : 明治市民センター 第2談話室

□出席者 : 委員14名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

植木 春雄	岡村 敏之	<u>片野 哲也</u>	小林 静雄
斉藤 勇	下田 信三	<u>杉浦 悠二</u>	高橋 信之
中澤 延夫	<u>中津川 宗尉</u>	三木 健明	村木 薫
山崎 利門	八島 敏夫		

: 要綱7条4項による出席者(議題1のみ出席)

大澤 伊知郎	高橋 誠一郎		
--------	--------	--	--

□次第

- 1 開 会
- 2 報 告
- 3 議 事
 - (1) 善行地区の今後の取組み
 - (2) 湘南大庭地区の今後の取組み
 - (3) 御所見地区(ふじみ号)の今後の取組み
- 4 その他
- 5 閉 会

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 藤沢市地域公共交通会議設置要綱
- ・ 資料1 生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)
- ・ 資料2 善行地区の今後の取組み資料
- ・ 資料3 湘南大庭地区の今後の取組み資料
- ・ 資料4 御所見地区(ふじみ号)の今後の取組み資料

□傍聴者 : なし

1. 開会

○事務局 それでは、こんにちは。定刻よりも若干早いですけれども、委員の皆様がおそろいなので、ただいまから第4回藤沢市地域公共交通会議を開催させていただきたいと思っております。

自分は、本日事務局を務めさせていただきます藤沢市都市計画課の大澤と申します。よろしくお願ひいたします。

議題に入るまでの間、進行を務めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、本日の会議の成立についての報告ですが、藤沢市地域公共交通会議設置要綱第7条第1項の規定により、委員の過半数の出席をもって会議が成立することになっております。本日、15名の委員の中で14名の委員に出席していただいておりますので、本会議が成立していることを報告させていただきます。

続きまして、本日の会議の終了時刻なんですけれども、会場の都合により、おおむね16時ごろをめどに終了させていただければと思っておりますので、皆様の御協力をよろしくお願ひいたします。

それでは、机の上に用意させていただいております資料の確認をさせていただきますと思ひます。

まず、お手元、本日の次第、委員名簿、出席者名簿、座席表、藤沢市地域公共交通会議設置要綱、それと資料1、バリアフリーの報告、資料2、善行地区、資料3、湘南大庭、資料4、御所見の資料となっておりますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、お手元の次第に従いまして会議を進めさせていただきたいと思ひます。

会の開催に当たりまして、都市計画課長より御挨拶させていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

○都市計画課長 皆さん、こんにちは。藤沢市都市計画課長でございます。会議の開会に当たりまして、一言御挨拶をさせていただきます。

本日は、お寒い中、また大変お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。また、本日、会場がこしかとれませんで、非常に手狭な会場になっておりまして、窮屈な思いをさせてしまったかと思ひます。大変申しわけなく思っております。

そして、この地域公共交通会議なんですけど、これまで2回開催させていただきまして、実は前回、昨年11月に急遽、ユニバーサルデザインタクシーの導入に関しまして、書面での会議開催ということで、それを第3回にかえさせていただきました。その節は、時間のない中、手続等に御協力をいただきまして、委員の皆様、まことにありがとうございました。おかげさまで申請に必要な手続が完了いたしまして、年度内には導入される予定となっております。後ほど報告事項の中でこの書面開催についても改めて御説明をさせていただきたいと考えております。

さて、本日の地域公共交通会議の議事でございますが、昨年より協議を進めております善行地区、湘南大庭地区、御所見地区の3地区につきまして、前回までの会議でいただいた御意見などを反映させ、今回、資料を作成いたしましたので、この後、3地区について御説明をさせていただき、委員の皆様から活発な御意見、さまざまな視点からの御議論をいただければと考えております。また、本日の御議論を踏まえまして計画が具体化してきた地域につきましては、次回の協議会以降となりますが、関係機関との合意形成を図りながら、交通施策を進めてまいりたいと考えております。

限られた時間ではございますが、活発な議論をお願いいたしまして、開会の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○事務局 続きまして、ここで委員の変更がございましたので、新たに委員になられた方の御紹介をさせていただきたいと思っております。

国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局の輸送担当首席運輸企画専門官のA委員でございます。

○A委員 Aです。10月1日付でBにかわりまして着任いたしました。今回の会議が初めてですけれども、よろしくお願いいたします。

○事務局 A委員につきましては、今言われたように前任の異動に伴っての新たな着任ということなので、これからよろしくお願いいたします。

それでは、次第2の議事に移らせていただきたいと思います。ここからは司会進行を会長にお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○会長 Cでございます。よろしくお願いいたします。

早速でございますが、まず、傍聴者の確認ですが、希望されている方は。

○事務局 本日、傍聴はゼロということでよろしくお願いいたします。

○会長 了解いたしました。

2. 報告

○会長 それでは議事に従いまして、2の報告ということで、事務局からお願いいたします。

○事務局 それでは、着座にて説明させていただきます。

先ほども都市計画課長からの挨拶のときに触れさせていただいたんですけれども、次第の2といたしまして報告、今回の報告は2点ほどございまして、まず1点目は、第3回の藤沢市地域公共交通会議の結果について御説明させていただきます。

第3回の地域公共交通会議が書面開催となりました経緯について説明させていただきます。昨年の10月22日付で、国土交通省より地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく補助制度の追加募集がありまして、こちらの追加募集にタクシー協会の藤沢地区会からユニバーサルデザインタクシーを導入していきたいという要請がありまして、

本来であれば、この要請を受けた時点で速やかに各委員さんに招集していただいて地域公共交通会議の開催という運びになる予定なんですけれども、この補助制度を活用するための締め切りの期限が非常に短かったことで、C会長と相談の上、申請期限内に事務手続を含めた会議を開催することが非常に困難だという判断をしていただいたことから、昨年の11月15日の書面開催という形をとらせていただきました。

お手元の資料1をごらんください。この資料1は、国土交通省に提出させていただいたバリアフリー化設備等整備事業の様式であります。この様式の記入に当たっては、タクシー協会さんと藤沢市とで調整をさせていただきながら作成し、国土交通省には期限内に提出をしているものでございます。

なお、このバリアフリー化事業の計画につきましては、郵送なり、お届けに上がった書類で、委員の皆様全員に書面にて承認をいただいておりますので、報告させていただきます。

続きまして、この事業計画の内容について簡単に御説明させていただきます。

1の事業計画の名称でございますが、平成25年度藤沢市ユニバーサルデザインタクシー車両導入促進計画としております。

2の整備事業の目的・必要性については、今後も高齢化が進むと考えられるため、病院や福祉施設周辺の道路、駅施設などの公益施設におけるユニバーサル化や交通安全対策の推進とあわせ、公共交通車両のユニバーサルデザイン化——UD化を進めることが重要と考えられることから、施設のUD化とあわせ、タクシー事業者と連携をしながらUDタクシーの導入を促進することとしております。

3のバリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果についてですが、全国的な導入目標といたしましては、平成32年までに約2万8000台の福祉タクシー車両の導入を目指していることから、藤沢市においても、32年までの導入目標として、全車両の10%程度に相当する約40台の導入を目指しております。現在は、江ノ島タクシーさんに1台導入されているだけなので、今後、導入に向け、進めていきたいと考えております。

次に、事業効果であります。UDタクシー車両を増加させることで、従来、タクシー車両での外出が困難となっていた、例えば車椅子の利用者など誰もが利用しやすい車両を導入することで、高齢者、障害者などの外出機会がふえるということが効果として期待をされております。

4の今回実施していただく事業者といたしまして2社、おのおの1台ずつの導入となっております。

5では、事業者の負担割合などを記載させていただいております。

6、計画期間につきましては、今年度中に車を導入する予定となっております。

書面開催に当たりまして、御意見を紹介する欄を設けさせていただいております。その御意見として、8の利用者等の意見の反映に記載しておりますので、ここで1つ紹介させていただきますと、市内の坂の多い地域では、高齢などで歩くのに不自由されている方も

多いため、今後、タクシー事業者の積極的な導入を期待しますという御意見をいただいておりますので、それもあわせて国土交通省のほうに提出をさせていただいております。

以上が書面会議での内容となります。

続いて、2点目といたしまして、前回の3回のように、急遽書面会議を開催させていただきたいということを受けまして、書面会議を行うためのルール化について御説明させていただきたいと思います。

何も資料とは振っていないんですけれども、藤沢市地域公共交通設置要綱をごらんください。

お配りしてあります設置要綱の裏面、第7条の会議のところの記述ですが、各委員が参加した形での会議を想定しており、書面開催については、当時、想定をしておりませんでした。このため、前回の書面会議のケースを踏まえ、現在の要綱の一部を改正させていただき、書面での会議が開催できる手続を新たに追加する予定です。

要綱の改正方針といたしましては、会議の開催は、委員が集まって行うことを基本とするものの、会長が特に必要と認める場合は、地域公共交通会議を書面により開催することができるという旨の内容を加えていきたいと予定しております。この際、会長が特に必要と認める場合という内容につきましては、例えば、緊急に会議を開催する必要があり、必要な期間に会議開催の手続を行うことが非常に困難なもの、そして、審議をする内容が、交通事業者、市民等の関係者相互で意見が異なる可能性が非常に少なく、交通施策を進める上で異論を挟む余地の少ないものなどとして取り扱う予定としております。

この要綱の改正につきましては、これから会長と相談の上、事務局のほうで改正作業を行い、次回の地域公共交通会議までにはお示ししていきたいと考えております。

以上で報告を終わらせていただきます。

○会長 ありがとうございます。

ユニバーサルデザインタクシーの件、それから要綱の改正について御質問、御意見、補足など何かございますでしょうか。

○D委員 タクシーについては特にあれなんですけれども、一応バスもあるので、これを読むと、バリアフリー化に伴って定期的にユニバーサルデザインタクシーが入っていくということなので、バスについても、ほかの市町村ではいろいろやって、今、綾瀬と藤沢はノンステップ車両がほとんどないので、お金のかかる話なので、すぐどうこうというものもあれなんだろうけれども、ある程度高齢化が進めば、ノンステップバスというのも高齢者の方からはかなりお褒めをいただいているので、ちょっと検討していただきたいと思います。

○会長 事務局から、この件については特によろしいですか。

○事務局 今後、高齢者もふえてくることとなりますので、そういった点についても考慮して、市もできるだけサポートできるように手続を進めたいと思います。

○会長 ほかはいかがでしょうか。

それでは、要綱の改正につきましては、私、事務局と相談させていただきますので、次回に御報告していただくということになるかと思えます。

ありがとうございました。

3. 議事

○会長 それでは、議事に従いまして、3の(1)善行地区につきまして事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 説明に当たりまして、善行地区のこれまでの取り組みに関する関係者として、地元の協議にも何度か顔を出していただいている地元タクシー会社2社に会議の出席をお願いしたいと思います。要綱第7条第4項の規定に基づき、出席をお願いできればと思います。

○会長 第7条第4項には、会議の運営上、必要であると認めるときには、委員以外の者を会議に出席させ、説明または意見を聞くことができるとありますので、認めることといたします。

では、御入場の誘導をお願いします。

○事務局 それでは、説明させていただきます。

議事(1)善行地区の今後の取組みにつきまして、資料2に基づいて御説明させていただきます。

お手元の資料2をごらんください。善行地区では、本日は、1のこれまでの経緯から8の実証運行にむけての順に説明させていただきます。

1ページをお開きください。これまでの経緯、これは第2回の地域公共交通会議でも説明しましたが、これまでの活動について説明させていただきます。

①「のりあい善行」のめざした運行形態としては、目的を高齢者等の外出支援とし、目的地を市民病院、善行駅、藤沢本町駅、スーパー、市民センター等としております。資金としては、自治会費、支援金、協賛金としております。支援としては、市の車両補助を予定しておりました。形態としては、白ナンバーで、ボランティアドライバーによる運送を検討してまいったところでございます。運賃としては、道路運送法によらない無償の運行として計画しております。

平成24年度の試運行によって見えてきた課題、これも第2回の会議で御説明させていただいたんですけれども、無償運行は既存の公共交通への影響が懸念されるため、交通事業者との合意形成が必要となり、鉄道駅あるいは市民病院等への乗り入れをしない既存交通とすみ分けするルートで行わなければならないということに関係者で話してきたところがございます。そういった駅、市民病院等へ行かない場合については、利用者の利用目的が満足されないことから、この点が課題として積み残されていたところがございます。

その後、平成25年度に入った段階で、運行に向けての取り組みを進めていく中で、先ほ

どの御説明の中でありましたけれども、のりあい善行という組織の中で直接鉄道駅や病院に行けないこととさせていただいたため、高齢者等の移動目的の達成が困難なことが浮き彫りになってきたと。それと、自主運行のための運転手確保が困難という実態、安全管理体制・責任の所在を明確化していくことが難しいこと、地域の自主運行を行うための資金計画が難しいことなどの問題点も浮き彫りとなってきたことから、これらの新たな問題に対応していくことが必要となってまいりましたが、これらの問題点をこのまま解決していくことが難しく、このままやっただけでは本格運行が行き詰ってしまうことが懸念されました。

問題解決に向け、既存交通事業者との調整を進める中では、交通事業者からの提案で有償化を行い、既存交通とのすみ分けを行うことで、市民病院、鉄道駅に直接乗り入れしても既存交通に影響がないという考え方が示されました。このことを受け、本市といたしましては、のりあい善行の受け皿の1つとして、運営、運行の全てを地域が行うのではなく、運営は地域、運行は交通事業者が担う、新たな地域公共交通のシステムモデルの提案をさせていただいたものです。道路運送法に基づく有償の可能性がありましたので、有償運行については、地域公共交通会議の合意形成が必須要件になりますので、③にお示ししておりますのりあい善行の取り組みとして、平成24年度の試運行の一部見直しと並行して、会議で議論を進めていく、無償化と有償化を進めていくとしたものです。

2つの議論を並行して進める際に、3つの新たな課題が生じてまいりました。ページの一番下にご書いてございますけれども、新たな課題として、1つ目が有償運行形態を支える組織の見直し、2つ目が資金計画の見直し、3つ目が実証運行の実施方法の見直しとなります。

なお、第2回の地域公共交通会議以降の地域住民の動きといたしまして、のりあい善行運行準備会として活動していた組織を改め、善行地区郷土づくり推進会議及びその下部組織である高齢者等移動支援事業部会において移動支援の実施に向けた検討と調整を進めることとなっております。活動の方向性といたしましては、これまで地域住民が主体で運行を実質的に支えるボランティア組織であった準備会から、交通事業者が運行を担うことを想定して、市、地域住民、交通事業者が協働して検討と調整を行うための住民組織として再スタートしたものとなっております。

本日は、これ以降の説明につきましては、実証運行の実施方法の見直しに対する考え方を中心に御説明させていただければと思います。

2ページをごらんください。2の地域内交通の導入における優先順位の設定の考え方について御説明させていただきます。

地域内交通導入の優先順位の整理に当たっては、1点目は、現在策定中の藤沢市交通マスタープランで示す「地域特性にあわせた移動しやすい交通環境が整備された都市」の実現のために、徒歩、バス、自転車以最寄り駅まで15分以内で行けるエリアの拡大に寄与する交通システムであること、2点目は、人口の分布状況を鑑みて、より多くの方に利用し

ていただける交通システムであること、3点目は、実際に運行した場合、多くの方に利用していただける可能性が高いエリアであることを考慮しております。

2ページの下側をごらんください。3の藤沢市での最寄駅まで15分以内の区域の図で、市全体の徒歩、バス、自転車で最寄り駅まで15分以内で行けるエリアを示しております。徒歩が水色、バスが緑、自転車が黄色で描いているものとなります。

3ページをごらんください。その図を部分的に拡大したものを記載しております、4の善行地区での地域内交通の導入地域との整合には、最寄り駅まで15分以内の区域と想定される運行エリアを重ねたものを示しております。15分圏の外にあるエリアが大きいのは、下の図でA2、A1エリアとなります。A4エリアについては、藤沢本町駅の自転車の15分圏に多く含まれるエリアであるのですが、実際には、地形的に自転車の利用が難しいことから駅15分圏にないという考え方で、A4エリアについても優先順位が高いと考えております。A3エリアにつきましては、駅15分圏に取り込まれるエリアということで、バスの圏域に多く含まれますので、優先順位は低いと考えているところでございます。

4ページをごらんください。5の人口分布と地域内交通との整合については、人口分布と想定される運行エリアを重ねたものを示しております。A1からA4のエリアの人口は、下の表で見ていただきますと、人口については、いずれも3000人前後の人口となっており、人口密度は、下の表の一番右側になりますけれども、4700人から9000人・パー・平方キロメートルとなっておりまして、人口が少なく、人口密度が最も低いのはA1エリアとなっており、それ以外は大きく差がないという認識でございます。

続きまして、5ページをごらんください。6の試運行での利用傾向との整合については、2012年7月から8月にかけて実施した第1回の試運行データと利用傾向を示しております。利用傾向では、善行駅間を移動する動きの中でA3エリアが少ない傾向となっておりますが、それ以外のA1、A2、A4については、利用者が多くあることが確認されております。これらの結果をまとめたものを6ページに示しております。優先エリアを路線導入の重要度が高いものから1、2、3と分類しており、最も優先度が高いと想定されるエリアは、A2、A4エリアの2つと考えているところでございます。このエリアを優先した導入計画について、地元住民との意見交換を進めてまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、7ページをごらんください。8の実証実験にむけてでは、実証実験に向けて必要な事前調査を2点ほど記述しております。

1つ目が交通事業者との委託内容の調整・委託経費の試算となります。これは地元住民との調整結果にもよるのですが、先ほど優先エリア1として設定させていただいた範囲について、輸送を担う可能性がある交通事業者との調整を行い、運行経費の試算及び運行委託する内容の確認を進めることがまず必要になってくるであろうということを示しています。実際には、該当するエリア内について試走を行い、どの程度の経費を要する

かについて今後試算を行うことを考えております。

2つ目が、実証運行に向けた需要把握となります。実証運行に当たっては、需要の確認と利用者の確保が必要となるため、地域住民組織の方、あるいは自治会等の方を主体として、次の8ページに示されているような利用登録申請書をもとに、利用者ニーズの把握、あるいは実際に利用される方の確保をお願いできればと考えているところでございます。実証運行は、実際に利用者となり得る方から、8ページにある様式で、利用申請書の記述をいただいた上で、提出していただいた情報を分析して、新たな交通システムとして、どのような需要に、どのような交通システムで応えていくかが明確になった段階で具体的な検討を進めていきたいと考えているところでございます。

以上で議事(1)の説明を終わらせていただきます。よろしくお願ひいたします。

○会長 ありがとうございます。

地域の中でいろいろ御検討いただいたところと、加えて、事務局から御提案という形で出していただいたんですが、今回については、協議をして承認をいただくというよりは御意見を伺うという形でしょうか。

○事務局 この形については、今後、地元の住民の方と意見調整をして、これで進めていかということを確認するんですけども、それに先立ちまして、関係者の皆様からアドバイス、あるいは交通事業者の方から実際にはこういうことができる、できないというようなお話がいただければと考えているところでございます。

○会長 こういう位置づけの議事でございます。

それでは、御質問や補足説明などいただければと思います。いかがでしょうか。

こちら、皆様は大体御存じかと思えますけれども、過去からいろいろな検討がなされてきて、実験も地域の方が積極的にやられていった中で、一方で、事業者が責任持って運行するというのも大事なのではないかと、いろいろな検討の中で今に至っているということで、本日もタクシー事業者の方に来ていただいています。もうこれで決まりなのでよろしくお願ひしますという話ではないので。

事務局にお聞きしますけれども、これは1つの方向性というか、たたき台としてかなり具体的なものを出していただいたけれども、これでいくかどうかはまだ検討の余地があるという理解でいいんですよね。

○事務局 そうですね。ここで議論していただければ、ある程度、自由度はあるというふうに考えております。

○会長 ちょっとお聞きしますけれども、7ページで、例えばきょう御提示いただいたような形で、今後、実証運行を実際に行うということ考えたときに、課題を書いていたいているわけですけども、もちろん個別にはいろいろ検討しなければいけないことなど、実際に担当される方は大変かと思えますけれども、これだけ見る限りでは、そんなに大きな障害はないようにも見えるんですけども、技術的な検討はある程度行ってきたという状況ですか。

○事務局 選択の余地がどの程度あるかなんですけれども、実際、協議の中では、タクシー事業者さんに提供していただける車両がどの程度のものかということ、あるいは地元の方として、どういう協力体制がとれるかというところでお話を進めてまいりました。もともと善行地域には地元の方がやっという熱意がございましたので、できれば地元の方に、今後、こういった実証運行に向けた需要の把握というようなものの投げかけを行って、自治会単位、あるいは組織の単位で協力していただけるような体制を組んでいただきたいと。それに当たって必要な事項を市のほうでサポートしていくというようなことを今考えています。

○会長 これもまた事務局にお聞きするんですけれども、今後のスケジュールは、多分、ここでこうなるというのは全くないとは思ってますけれども、感触としては、実際にこれから具体的な検討をしていくことになるので、今後のスケジュールというか予定もある程度考えつつ、試算をするとか需要把握をするというようなことは多分書いていただいたかとは思ってますけれども、スケジュールはどんな感じですか。

○事務局 率直に申し上げますと、今年度の実証運行は、この会議を経てということがありますので、非常に難しい状況にあると。ただ、実証運行をしないと先には進めませんので、来年度中盤までにはおおむね形を決めて、こういった需要把握もした上で、来年度に車を動かしたいと考えています。

○E委員 私は善行地区の住民の代表できょうの会議に参加させていただいておるんですが、今、市の事務局からこれまでの経緯ということで、残念ながら、我々の思惑は失敗であったわけなんですけれども、この失敗というの、事業者さんとのすみ分けを明確にしていかなければいけないということのもとに失敗という形になってしまったんです。我々としてもちょっと残務処理がありまして、地域の住民から約100万円近い金を集め、これを1人も抜かずに何とか皆さんに返金が終わったということで、去年の夏にやっとな残務処理が終わったんです。

それで、都市計画のこういう指導に従って、我々も住民の手をかり、また組織をもう一遍まとめなければいけないんですが、今の市の状況ですと、前市長の地域経営会議、今度の市長の郷土づくり推進会議ということで、組織の改編もありました。人的改編もありました。そのようなことで、寄附金を明確に正しくいただける組織がなかなか立ち上げられなかったということが1つの失敗の原因だったと思っているんですが、それも過去の経験を踏まえて、市の協力、助成を仰ぎながら、しっかりした寄附金が頂戴できる組織をつくり、住民をもう一遍掘り起こさなければいけないということ、それとまた、年度がわりなものですから、また会議のメンバーもかわるということで、このところ、非常に時間がかかるんじゃないかなとは思っているんですが、高齢者はやはり、この山坂の多い善行、乗り合いバスというのに対して非常に多い希望者がおるわけですから、我々としては、早いところ、立ち上げることに前向きに進んでいきたいなと思っている次第です。

○会長 どうもありがとうございました。

ほかは御意見、御質問いかがでしょうか。

- A委員 試運行では、ルートを決めてやっていったようなんですけれども、今後の計画もやはりルートを決めてやるということによろしいんですか。
- 事務局 今のところはルートではなくて、先ほどもちょっと面的なものをお示ししているところですが、ある程度需要があるエリアが見えてきましたので、そこを中心に、乗降ポイントを整理するのか、あるいはフリーでいくのかは決まっていませんけれども、あくまでもエリアで整備していきたいと考えているところです。
- A委員 デマンドも想定ということですね。
- 事務局 そうですね。タクシーさんのほうでは、今できる車両としてはセダン型と伺っておりますので、その規模でできるサービスということでデマンドが中心になるかとは思いますが、必ずデマンドとはまだ決めてはいない状況です。
- A委員 その辺は柔軟に考える、これから検討するということですね。
- 事務局 そうですね。
- A委員 了解しました。
- 会長 ほかは御質問いかがでしょうか。

では、これについては地域の方々、市の担当の方、事業者の方でいろいろ詰めていって、次回、御報告、または具体的なところも含めて御提示いただけるかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

どうもありがとうございました。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

- 会長 それでは、(2)湘南大庭地区につきまして御説明をお願いいたします。
- 事務局 それでは、議事(2)の湘南大庭地区の今後の取組みについて御説明させていただきます。

お手元の資料3をごらんください。湘南大庭地区につきましては、本日は1の湘南大庭地区の概況から3の今年度の検討内容の順に御説明させていただきます。

1ページをごらんください。初めに、1の湘南大庭地区の概況について御説明させていただきます。第2回の地域公共交通会議でも説明させていただいた事項も含まれておりますが、今回の説明に必要な事項のみ抽出しております。

図一1では、公共交通のサービス圏域をお示ししております。この図から濃い青の丸印で示したものがバス停のサービス圏域を示しております。湘南大庭地区では、南北軸となる辻堂駅遠藤線、東西軸となる亀井野二本松線でのバス交通については充実していることがうかがわれますが、辻堂駅遠藤線から離れた地域については、バス網が充実していない地域があることがわかります。

2ページをごらんください。(2)の湘南大庭地区を運行する現在のバス路線について御説明させていただきます。先ほどの図と照らし合わせてごらんください。南北軸として位置づけられている辻堂駅遠藤線沿いは300往復程度の便数が確保される一方、湘南大庭地

区の縁辺部に位置する藤沢厚木線沿いでは、藤沢から湘南台へ向かう路線が1日30往復に満たない運行となっており、湘南大庭地区中心部と縁辺部での交通環境に大きな差があることがわかります。

3ページをごらんください。(3)の最寄駅まで15分以内の区域について御説明させていただきます。こちらは、現在策定を進めております交通マスタープランで示しているものです。湘南大庭地区及び六会地区の石川付近は、駅15分圏から外れる地域が多くなっており、駅への速達性について検討を進める必要があると考えております。

4ページをごらんください。(4)の湘南大庭地区周辺の地形的特徴について御説明させていただきます。湘南大庭地区は引地川、小糸川沿いの地域と辻堂駅遠藤線の沿線地域で高低差がある地形となっております。一方で、北部地域では、比較的平坦な地形となっております。

5ページをごらんください。これらの交通課題について、第2回地域公共交通会議においてもお示ししたのですが、再度お示いたします。

湘南大庭地区が抱える交通課題としては、将来の課題として2点、現在の課題として3点に整理しております。将来の課題につきましては、1点目が超高齢社会に対応するため、地域の移動を容易にするきめ細かいバス路線のサービス提供が必要ということ、2点目が通勤・通学需要の減少で路線の収益性が下がれば、現在の運行便数が減少し、それに伴い利便性低下が懸念されるということとなります。現在の課題につきましては、1点目がピーク時間帯の混雑緩和などの利用環境の改善とともに、利便性向上を図っていくことが必要ということ、2点目が通勤・通学時間帯の定時性・速達性を確保する輸送形態を確保することが必要ということ、3点目が子育て世代の地域内の移動を支えるシステムが必要ということです。これらの交通課題に対して、3点の方向性を各課題の解決に向けて想定しております。1点目の方向性がバス交通の高度化の検討、2点目の方向性がバス幹線から離れた地域への、公共交通充足策の検討、3点目の方向性が公共交通を補完する環境配慮型地域内モビリティシステムの検討としております。

6ページをごらんください。3の今年度の検討内容といたしましては、(1)の検討の流れについては、第2回地域公共交通会議でお示ししましたが、5点の課題を解決するための公共交通施策の方向性を具体的に示すために、市民とのワークショップの開催を計画しております。このワークショップの結果を受けて、中期的な施策の実現を実施したいと考えております。

7ページ及び8ページをごらんください。(2)今年度の検討内容といたしましては、第2回地域公共交通会議でお示した項目を列挙しておりますが、このうち、⑦の休日の辻堂駅周辺の交通渋滞対策、⑧の湘南ライフタウンターミナル整備、⑨の湘南台駅の運用改善の検討状況についてお示します。

9ページをごらんください。⑦の休日の辻堂駅周辺の交通渋滞対策についてお示しております。図一6にお示したグラフは、特定日の大庭隧道から辻堂駅北口までの所要時

間を示したもので、平日、土曜、休日ごとの分類、朝、日中、夜の時間帯ごとの分類を示すとともに、雨天、晴天の違いによる所要時間の差を示したものです。ここでは、所要時間に大きな差があるものが雨天時の土曜日、日曜日の日中で、おくれは、各調査日の平均で10分から30分程度となっております。現在は、関係者を集めた協議を行う中で、ソフト的な対応として信号の現示の変更、商業施設の誘導員の適切な配置など対策を進めておりますが、状況を分析した上で、ソフト的な施策とあわせて必要に応じてハード的な整備も含めた対応について検討を進めてまいります。

10ページをごらんください。⑧湘南ライフタウンターミナル整備についてお示ししております。今後ワークショップを実施し、多様な運行形態について検討する中で、湘南ライフタウンターミナルは運行できる形態が限定されております。具体的には、バスロータリーへの進入は、辻堂駅遠藤線沿いの信号付きの交差点から湘南台方面からも、辻堂方面のいずれの方面からも可能ですが、バスロータリーから発車するバスは辻堂方面のみに限定されております。また、ターミナルへの湘南台方面に向かうロータリーの外にあるバス停も文教大方面から来る路線と辻堂方面から来る路線が分散しており、利用者の利便性が低いものとなっております。このため、これらの利用形態の制限をなくすための計画を策定することを予定しております。

11ページをごらんください。現在のバスロータリー北側の用地を用いて、東西方向の路線、南北方向の路線についても、新設するバスターミナルに取り込める形態を検討するとともに、バスターミナルの結節機能を強化し、バスターミナルを起点とする新たな系統に対応可能な形態での整備を計画したいと考えております。なお、新たな系統については、今後進めるワークショップの結果を反映する中で具体的に進めたいと考えております。

12ページをごらんください。⑨湘南台駅の運用改善についてお示ししております。湘南台駅は、西口ロータリーへバス路線が集中する傾向にあり、朝夕の便数が多い時間帯には、ロータリー内の車両混雑のため、定時性・速達性への影響が懸念されます。また、乗降箇所については、13ページにも写真でお示ししておりますが、西口2番乗り場への長蛇の待合列が発生するなど、利用者の乗降、待合においても混雑な状況が見られます。また、タクシーの待機車両によって日常的に障害者の乗降スペースが占用されている状況も確認されており、狭い空間に多くの路線が入っていることによる弊害も発生しております。このため、湘南台駅西口に集中する一部の路線を湘南台駅東口に変更し、湘南台駅のロータリーの効率的な運用を実施し、ロータリー内の混雑解消を図り、バスの速達性向上を検討します。

12ページ下側のア) 西口・東口のバス発着本数の比較では、朝夕のピーク時30分の比較では、東口に対し、西口が3倍程度あります。便数につきましては、14ページの現在の西口、東口のバスの発車本数に示しておりますが、便数の多い路線としましては、西口では1番線を使用する慶応大学方面と、2番線を使用する文教大学方面、3番線を使用する辻堂駅方面行きで、半数程度を占める状態であります。なお、ほかの番線も発車便数が多く

なっているものもありますが、西口の2番線、3番線は途中までの経路が同じであり、一体的に運用を行っているため、2つの番線をまとめて評価しております。このため、多くの乗客が並ぶことで問題となっている2番線の文教大学方面と3番線の辻堂行きを東口に移転させることについて検討しました。その際、東口のバースを4つに拡大し、西口のバースを1つ減らしてタクシーの待機場場に割り振る計画を検討しました。

14ページをごらんください。ウ) 西口・東口の発着バース調整による平準化案についてお示ししております。現行の本数で、2番線、3番線を東口に移動させた場合には、ピーク時1時間当たりの1バース当たりの発車本数が2両程度減少することとなります。この際、東口の1バース当たりの発車本数は、現在の西口の運用をやや下回る程度の時間当たり7.5本となります。

15ページをごらんください。発車本数から想定されるピーク時の待合人数と駅前広場面積で評価しました。駅前広場面積については、ページ上側に示すとおりで、西口が1250平米、東口が1780平米となっております。これらをピーク時の運行本数で、平均運行ヘッドを10分と仮定した場合、1人当たりの待合面積で混雑をあらわした場合、現在の運用で5倍以上の差があると考えられます。これを先ほどと同じ手法で東口に移動した場合には、5倍以上あった差が1.5倍程度に縮まる傾向となり、待合スペースについても平準化が図られることとなります。

16ページ、17ページに西口、東口の現在の運用及び見直し案を示しております。東口の運用の改善に当たっては、バスの展開スペース、待機スペースを確保することとしております。また、東口の改善イメージでは、バースを1つ増設する手法と連節バスの運用可能なロータリー改修を行う案が想定されておりますが、運用の見直し効果の算定に際しましては、バースを1つ増加することとして算定しております。

18ページをごらんください。湘南台駅東口へのアクセスルートについてお示ししております。湘南台駅西口にアクセスするルートを変えた場合に想定されるルートは、湘南台一丁目交差点を経由するルートが考えられます。湘南台駅東口へのルート上の湘南台一丁目交差点においては、交通量調査の結果から、朝夕に渋滞が発生する状況が確認されました。これは、バスルートとする場合の定時性や速達性への課題となる事項となるため、19ページに概況をお示しします。

右上に示す拡大図のように、湘南台一丁目方向断面は、立体交差の本線と側道部から構成されております。湘南台二丁目方向と亀井野交差点方向の流入部のみ右折専用レーンが設置されております。湘南台一丁目交差点の交通量としては、昼12時間で6520台となっております。また、湘南台一丁目交差点の渋滞発生状況ですが、湘南台二丁目方向断面で朝7時半から8時に40メートル、夕方16時から16時半に60メートルの渋滞が発生しております。また、渋滞原因は国道467号の亀井野交差点方面の車両の先詰まりによるものであります。これらの現状を踏まえ、一般車両への影響を勘案しつつ、バスの運行に支障のない道路環境の確保のための検討を

今後進めてまいります。

20ページをごらんください。第2回の地域公共交通会議においても概要をお示しましたが、市民ワークショップの実施イメージについて整理しております。現在、ワークショップの開催に向けて対象エリアにお住まいの方から参加していただく方を募集しているところで、具体的な開催日及び実施内容について21ページに整理しております。今後、ワークショップの意見などを地域公共交通会議で議論する内容に反映しつつ、計画を進める予定としております。

以上で議事(2)の説明を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

○会長 ありがとうございます。

かなり具体的な案という形でお示しいただいたということで、もちろんこれはまだ検討中ということではありますけれども、現状、いろいろ課題は多いんですけれども、一方で、解決できる余地もかなりあるということもこれでわかってきたかと思います。御質問、御意見、いかがでしょうか。

○F委員 県の交通企画課なんですけれども、湘南台駅のバスロータリーの運用改善ということで、一部路線を西口から東口に移設する案ということなんです、東口に行くのに小田急線をアンダーで通る部分はかなり渋滞するというふうに書いてあって、最終的に、これは前方方向に国道467があって、ここの先詰まりによる渋滞という形になっているので、最後に、道路環境の確保のために検討を今後行う予定だと書いてあるんですけれども、この検討というのは、ハード面も含めた検討なのか、それとも信号改善、信号の現示等のソフト的なものでやっていくのかとか、もし今の段階でこんな方向でというのがあれば教えていただきたいんですけれども。

○事務局 それでは、お答えします。

今後、警察さんとの協議等をやっていかなければいけない段階ではあるんですけれども、まず、交差点の断面の運用の見直しというのを1つ考えているところでございます。車線的には、先ほどお示ししたとおり、本線中におおむね3車線確保できる断面があるところ、あと、右折のレーンが余り使われていないという現実がありますので、隣接交差点との関係性を見ながら、車線自体を見直すのか、運用で見直すのかというのはありますけれども、それで解決できる事項がないか探っていきたいというところと、あと、PTPS等の設置で解決できればとも考えておまして、亀井野二本松線自体にはPTPSを設置していますので、それとあわせて追加で設置できるということがあれば、そういったところも検討していきたいと考えているところでございます。

○G委員 江ノ島電鉄でございます。

本来とはずれてしまうんですけれども、湘南大庭地区の御説明ということなんです、ちょっと私どもも悩みがあるのでお話しさせていただきます。9ページの休日の辻堂駅の渋滞というところなんです、実は、私どもも南口のターミナルを使わせていただいております、ところが神奈中さんと同じ悩みがございます、土日とか、非常に渋滞が激し

くて、浜見山のところから辻堂に入るんですが、市民の方、お客様に御迷惑をかけている実態が出ておりますので、これは地区が違いますけれども、その辺も何らかの形で御検討して、定時性というのを御検討いただければと思ったので、ちょっと論点からずれますけれども、お願いしたいなと思っております。

○会長 これについて、事務局から何かお答えがあれば。

○事務局 御指摘の辻堂駅周辺の渋滞は、北口にありますテラスモールに集まる車の処理というのが大きな影響で渋滞しているというのは、私どももいろいろ検討している中でつかんでいまして、特にきょうお示しのように、雨の降った土日の午後に渋滞が発生するというので、神奈中さんを初め、いろいろいただいています。今、具体的には、こちらのC-X（シークロス）の中にあります商業主さんに集まっていただく組織を設けていまして、何とかそういう渋滞の改善をできないかということを検討しています。その中では、やはり絶対的に駐車場のボリュームが少ないのもありまして、そういったところをうまく、市の土地もありますし、あるいは隣接している病院さんの駐車場を活用したりとか、今、いろいろ工夫しているんですけれども、何らか改善していくような方法ができないかというのは継続して検討していきます。その中で、南口のほうも改善できないかということ踏まえながら取り組んでいきたいと思っておりますので、御理解いただきたいと思えます。

○会長 検討としては湘南大庭地区となっておりますけれども、基本的には辻堂駅周辺ということで全体を見て検討していく話だと思っておりますので、当然ながら、検討の結果などがありましたら、逐次、御報告または事前の協議などをしていただければと思います。ありがとうございます。

○H委員 湘南大庭から出ていますHでございます。

いろんな案があるんですが、これは最終的にはワークショップで市民の直接の御意見が非常に大きなところを占めるんじゃないかと思うんです。例えば、さっきの湘南台の西口から東口へ変えるという案は、西に向かって走るバスが東へ行かなければいけない、これは住民感覚からすると、どうしてこちらに向かってくるのに向こう側へおりにければいけないんだというような点も、理屈ではわかるかと思うんですが、感情的に問題があるかと。これは、こういうふうに説明しても、なかなかうまくいかないんじゃないかと思うので、ワークショップでどれだけこの辺の市民の議論が煮詰まるかといえ、意見が出てくるかというのは、ほかのことも含めて非常に大きな要素になると思います。

先ほどのテラスモールについても、ここに20分とか30分と書いてありますがけれども、現実には、雨が降ったりすると、辻堂駅から大庭隧道、大庭トンネルの北側の入り口ぐらいの間はびっしり詰まってしまうわけです。下手をすると1時間ぐらいトンネルの中で過ごさなければいけないことも出てくるので、誘導員があちこちにいるんですけれども、よそから来る人が結構いるわけです。藤沢バイパスのほうから流れてくるのも随分おられる。そうすると、土地勘がないので、あっ、こっちだと思って行ってしまうと、逆にそこが埋ま

ってしまうというので、非常に混乱しているわけです。それと、テラスモールの角っこのところの十字路に信号がないので、駅へ向かうバスが走れないというのが1つあるんです。なぜあそこだけ信号がないのかよくわからないんですけども、そこも一緒に検討したほうがいいんじゃないかなと思うんです。それで、ワークショップが非常に大きな要素を占めるんじゃないかなと思うんです。

○会長　すごく基本的なことを聞いてしまうんですけども、同じ日曜日でも、雨の日だと物すごく混むというのは、きょうは雨が降っているので行くところがないからテラスモールへ行こうと行って、ショッピングモールに行く人が雨の日だとふえるということなんですか。それとも、バスを使わないで駅に送迎する車がふえてしまうので雨の日は混んで、別に雨の日だからと行ってテラスモールのお客さんがふえるとか減るということはないのかというあたりはどうなんでしょうか。多分、住民がワークショップとかいろいろやっていくときに、現状はこうだというときに、原因は何ですかという話をしながらお知恵をいただくということになると思うので、もし情報があればです。

○事務局　テラスモールを含めた民間事業者さんとの打ち合わせの中で、テラスモールに来るお客様の数は把握されていまして、基本的に雨とか晴れで大きく変わっていない傾向だと思うんですけども、やはり交通手段が変わってくるのかなというところがきいてるように感じます。もう少し検討を進めて、どういうふうになるかはもっと分析しますが、基本的には交通手段が変わっているのではないかなというところがきいているような感じです。

○D委員　テラスモールの渋滞は、当初はかなり厳しくて、ちょっとこのところ、よかったのかなと思ったんですけども、お正月もまたひどかったんです。うちもバスロケの時間のチェックをずっとしていたんですけども、結局、雨の日だと、ほかに行くところがないみたいな人たちの自家用車が圧倒的に多いということと、あとはやっぱりイベントです。あれだけ大きな商業施設なので、バーゲンとか売り出しとか、芸能人の何かをやったりというときは確実に渋滞するということで、さっき江ノ電さんからも話があったんですけども、南側もバスは走っていますので、北側の人は、皆さんもうテラスモールの渋滞ということで御理解していただいているんですけども、南側の海のほうの方とか、あとは茅ヶ崎市側の方は、全然その辺のあれはないものですから、結構予備の車を持っていたりとか、土日の混む時間帯になるとバスをかなり大量に投入しなければいけないということにもなります。今のところ、抜本的な解決策がないのかもしれないですけども、公共交通を使ってもっと割引をするとか、それですぐ効果が出るかどうかはあれなんですけれども、まず駐車場をどんと広くするというのが1つの手なのかもしれないですが、せっかく駅前がいい場所にあって、バスもそれなりの本数がありますので、いろいろと連携して、自家用車が減って、渋滞が減るような案があれば、そちらのほうにも協力していきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○会長　ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

先ほどワークショップの御案内がありましたが、実は、私も参加をさせていただきました、地域の方の声をぜひ聞かせていただければと思っております。現場に行かないのに会長をやっているというのは変な話で、当日はちゃんとバスに乗って現地に行こうと思っております。

ちょっとお聞きするんですけども、このワークショップは、参加者は今まだ募集中か、もしおわかりになれば、ちょっと教えていただけますか。

○事務局 50名の募集をかけておりまして、一応あすまで募集中です。今、20名ちょっとの参加者が集まっているというような状況です。

○会長 どうもありがとうございます。

ほかは、この件、いかがでしょうか。では、これもまたワークショップなどの報告が次回に出てくるということになるかと思えます。どうもありがとうございます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 それでは、次の議事、御所見地区につきまして御説明よろしく申し上げます。

○事務局 それでは、議事(3)の御所見地区の今後の取組みにつきまして説明させていただきます。

お手元の資料4をごらんください。ふじみ号と御所見地区南部の宮原南から長後駅西口を運行しています長17系統のバス路線の維持・確保に関する取組みについて、第2回の会議以降の取組み状況及び再編計画のたたき台をお示いたします。1のはじめにから9のバス利用促進に資する付帯的な施策の検討の順に御説明させていただきます。

1ページをごらんください。1のはじめには、2012年に実施した対象6自治会のアンケートを受けた結果報告を行った第2回の地域公共交通会議以降、複数の調査を実施していることから、経緯を取りまとめたものです。

2の対象6自治会へのアンケート結果については、再編の方向性として考慮する事項として、1つ目は御所見市民センター、用田方面にも行けるルートにする、2つ目が湘南台駅へ乗り継ぎなく直通で行かれるルートにする、3つ目が時間帯でルートが変わるのがわかりづらいので、終日同じルートにするという点でした。少数の意見ではありますが、用田方面から藤沢御所見病院、御所見クリニックを利用できるルートにするというものがありましたけれども、1つ目の意見と同時に対応可能な事項として、この点についても考慮しております。また、小学校の通学に利用できるルートにするという意見も、少数ではありましたが、実際に利用する方の意向を確認した場合、路線として維持できる可能性もあるという認識で考慮してまいりました。

続きまして、2ページ、3ページをごらんください。アンケート結果をもとにした再編イメージの前提条件といたしましては、先ほどの繰り返しとなりますけれども、2ページの上段の箱書きのところに書いております①が御所見市民センター、用田方面にも行けるルートにする、②が小学校通学に利用できるルートにする、③が用田方面から藤沢御所見病院、御所見クリニックを利用できるものにする、④が湘南台駅へ乗り継ぎなく直通で行

かれるルートにする、⑤が時間帯でルートが変わるのがわかりづらいので、終日同じルートにする、これらの5つの前提条件をもとに作成に考慮した再編イメージを3ページの下側に示しております。

4ページをごらんください。3の再編イメージの意向調査では、先ほどの5つの条件のもとに作成した再編イメージを提示して、ふじみ号及び周辺路線の再編に向けた調査と長17系統の廃止と湘南台直通系統の新設に向けた調査について実施しており、中段の①の御所見市民センター来訪者へのアンケート調査及び②現在のふじみ号利用者へのアンケート調査、下のほうにもございますけれども、現在の長17系統利用者へのアンケート調査につきましては、5ページから6ページに簡潔に示しております、既に第2回の地域公共交通会議で報告させていただいており、主な御意見としては、湘南台への直通路線については多く賛同いただいていること、御所見南部と用田方面を接続するルートについては、実際に利用されるという声が少なかったということになります。今回は、新たに調査を行いました③の御所見地区高齢者団体へのヒアリング調査、④の中里小学校での利用意向調査について調査結果を報告させていただきます。

1枚飛ばしまして、6ページをごらんください。下側になりますけれども、(3)の市民センター利用者アンケート及び高齢者団体へのヒアリング結果では、新たに実施した高齢者団体へのヒアリング調査について報告となります。実施させていただいた調査がヒアリング調査であったため、この割合とか、そういったものにはなかなか反映できないんですけれども、実際のヒアリングした結果としては、市民センターの利用者アンケートとほぼ同じ傾向になりまして、湘南台駅への直通路線については実際に使いたいという声を多くいただく一方で、御所見南部から御所見市民センター付近への路線については賛同をいただくものの、実際の車からバス利用への転換については難しいというような回答を多くいただいたところでございます。

7ページをごらんください。(4)の小学校通学バスの利用意向については、通学バスとしての利用の可能性を検討しました。結果として、通学バスとして路線を設けることが難しいと判断する結果となりました。また、一方で、生徒が公共交通にかかわる機会を持つことが現在、将来的に有効と考えられるというような回答があったことから、今後、小学校と連携した公共交通に関する体験学習の実施等の検討を行い、公共交通の利用につながる活動を進めたいと考えております。

それでは、各問いに対する回答について解説します。

中段の間1の利用意向については、利用したいと回答される方が19人とどまり、雨等の荒天時に限り利用したいという方は34人と多くいらっしゃいますが、安定した需要として期待されるものとなっていない状況です。

その下の問2-1では、バスを利用しないと回答された方の利用しない理由の回答となります。回答では、徒歩通学で不自由することはないと回答された方が76人と多くいらっしゃった一方、歩いて通学することが好ましいと回答された方が23人いらっしゃった点で

も、歩くことも子どもの体力維持や、集団登校について肯定される点も多くあったと考えております。

8ページをごらんください。問2-2では、バスを利用する場合の時間及び場所について確認した結果になります。希望される時間では、中里小学校に8時10分ごろの到着を希望される声が多くありました。一方で、利用を希望される方の利用希望箇所が、11ページ、A3になりますけれども、中里小学校がページの中段やや上の赤丸が近くにあるところで、それに対して、実際の利用者が破線の黒で囲った範囲となります。大きく6カ所に分散していることから、これらを経由した路線を計画することが時間の面で難しいということが判明しました。実際には、これらの地域をカバーするためには数十分の時間を要することが想定され、現在利用のある別の施設の利用者の希望される時間を調査した結果、8時10分ごろに着くためには別の施設の需要に応えられない結果になりまして、既存の利用者が使えない状況を招くとして、ダイヤの面でも難しいことが明らかになったものです。

続きまして、戻っていただきまして8ページ、問3の通学バスを利用される場合の負担の考え方について、ふさわしいと思うもの、実施してもよいと思うものに対する回答として、定期券を購入されるという方が10人と少なく、負担の考え方でも、定期的な利用を行うことが難しいとされる方が多くあったと認識しております。

9ページをごらんください。問4のバス利用につながる活動として、ふさわしいと思うものに対する回答として、地域のバスの時刻表等を示した冊子を届けるという意見と、小学校の児童がいる世帯向けのバスの割引サービス等の情報について、冊子等で周知するという情報提供に関する意見が多く占める一方で、小学校で公共交通の仕方、バリアフリー施設等について体験学習を行うという意見も多くあったことから、小学校及び関係者と連携した児童への体験学習についても、バス再編とは別で検討を進めたいと考えているところでございます。

10ページをごらんください。問5のその他バスへの要望や問題に感じていることの自由意見として、用田方面から湘南台への路線の開設を望む声が多くありました。また、これまで課題として扱った乗り継ぎが不便という声もいただいております。また、通学バス反対や通学バスに対する問題提議をされる声もありました。小学校独自の意見として、児童の現在及び将来に配慮して、バスを利用できる環境を維持することが必要という声が少数ではありますが、いただいております。

引き続きまして、12ページをごらんください。5の交通事業者との協議では、前述のアンケートの結果及び調査結果を示す中で、次のような意見をいただいております。1つ目は、長後駅から宮原南の系統を見直し、御所見地区から湘南台直通の路線を開設する方向については問題ないということ、2つ目が、ふじみ号が寿命を迎える段階で車両を更新することは難しい。ふじみ号はやめて、湘南台直通系統のみとし、将来を見越して、全ての便を現在の利用のある光友会入口の経由することがよいのではないかとということ、3つ目が、住民が希望した路線を維持するためには、利用者をふやす取り組みが重要となるとい

うこととなります。

6の調査結果の評価では、既にお示ししましたアンケート結果及び調査結果、交通事業者との協議結果を考慮した結果、次のような評価を行っております。1つ目が、御所見地区から湘南台へ直通的路線を開設することについては肯定的な意見が多くあり、交通事業者からも肯定的な意見をいただいているため、路線の開設を進めます。2つ目は、御所見南部から御所見市民センター付近の御所見中心部への路線を希望される声は多いが、御所見地域内の移動にバスを利用する可能性がある方は少ないと考えております。3つ目は、新設路線についても、利用者が少ない場合には、路線を維持することが難しくなるため、住民や御所見周辺の施設の方に対して、利用促進や路線維持のために御協力を求めていますと考えております。4つ目は、最終的な路線を決定するに当たって、自治会単位で意見交換を行う中で意見集約を図ることを予定しております。

続きまして、13ページをごらんください。7のバスに関する調査結果のまとめでは、調査結果に際して提示させていただいた再編イメージへの地元住民の意見を緑の箱書きで図中に示しております。各対応についても、先ほどお示しした内容で示しているところがございます。

14ページをごらんください。再編に当たって、今後、地元住民との意見交換では、こちらのたたき台1、たたき台2の2つの路線案について提示した上で、再編に関する意見を求めることを予定しております。ページ左側のたたき台1は、これまでの調査結果に対して路線がカバーする範囲がやや過剰となっておりますが、ふじみ号を残すことを重視した内容で、ふじみ号を最大限を活用しつつ、住民意見に配慮した計画です。計画では、湘南台直通路線と現在のふじみ号、2つの路線を維持するものです。運行密度は、ふじみ号が朝夕のみに限定された上で、30分から1時間に1本程度、湘南台直通的路線が朝夕のピーク時におおむね1時間に1本、日中がおおむね90分に1本となっております。ページ右側のたたき台2は、これまでの調査結果に対して、需要を鑑みて計画した現実的な路線です。通勤や通学に日常的に利用される方に対して、利用のしやすさを考慮して、1つの路線のカバーエリアをふやし、路線の運行密度を高くしたものです。路線は、湘南台直通のみをカバーするもので、ピーク時に30分間隔、日中1時間間隔というような運行密度を予定しているものとございます。

引き続きまして、15ページをごらんください。8の御所見南部地域の路線再編の進め方を示しております。(1)の路線再編の地元意向調査では、14ページでお示ししました2つのたたき台を示した上で、地元住民及び自治会関係者と連携する中で、意見交換を行い、最終方針についてまとめていきたいと考えております。(2)の地域協議会では、当該路線が今後、運行密度の減少等、そういった路線の退出等との関係性が高いことからということで書かせていただいたものですが、先ほどの14ページの路線図を見ていただきますと、いずれも、一部のバス停が廃止された場合でもバス停の300メートル圏域を逸脱することのない計画となっております。この計画については、地域協議会の審議事項と

しては特に扱わなくてもよいと認識をしているところでございます。(3)の関係者の連携では、当該地域の路線の利用が進まず、一部の路線の存続が難しい状況に陥ったことは、関係者の連絡、連携が不足した点も挙げられるため、再編に向けた当該地域の路線維持に関しては、交通事業者、地元住民、行政が連携する取り組みを引き続き進めていきたいと考えているところでございます。

16ページをごらんください。路線再編の進め方フローをごらんください。たたき台1、たたき台2を進めた後、利用があるか、ないかによって、路線の維持されるレベルが異なることを示しております。これは、先ほどお示ししました関係者の連携の中で、再編した路線の利用が維持拡大することがいかに重要かということを示したもので、どのような形で再編を進めても、利用がなければ路線が衰退してしまうということを示しております。また、一方で、ふじみ号を維持するたたき台1を選択した場合には、中段にございますけれども、今後、二、三年のうちにふじみ号の利用拡大を図らなければ、ふじみ号の車両の更新が難しくなり、路線の維持ができない結果となることを示したものです。このため、利用者の確保に向けた取り組みについて市も積極的に推進することを考えております。

17ページをごらんください。9のバス利用促進に資する付帯的な施策の検討では、バス利用を促進に資する施策として、サイクル&バスライド及びバスに関する情報提供として、携帯型バス時刻表、家庭掲示型時刻表、バスルート案内の作成等を検討した上で、路線再編の際に有効な施策の実施について、関係者の連携のもと進めてまいります。

以上で議事(3)の説明を終わらせていただきます。よろしく申し上げます。

○会長 ありがとうございます。これにつきまして、御質問、御意見はいかがでしょうか。

路線をかなり大胆に変えて、現状のサービスを実質的には減らさないというか、場合によっては、かえって以前よりよくなるということも含めて御提案ということでございます。いかがでしょうか。

○H委員 大庭のHでございます。

私どもは、この御所見さんに非常に関心を持っているんです。というのは、先ほども私どもの御説明の中に交通の空白地帯というような言い方がありましたよね。バス停から離れたところに空白地帯がある、そこを埋めるにはどうしたらいいか、高齢化社会に対してどうしたらいいかというのも、当然、このワークショップの話題になってくるだろうと考えるんですが、この御所見さんのアンケートに、乗り継ぎが非常に煩わしいというのが高ポイントになっているわけですね。ということは、例えば空白地帯にこういうふじみ号みたいなのを走らせた場合も、そこから駅へ行こうとか、市民病院へ行こうとかと、必ず乗り継ぎをしなければいけない。そうすると、煩わしいという人がこんなに。御存じない方も多いかもしれませんが、御所見は非常に広い地域ですね。人家はまばらと言うと叱られますけれども、不便なところでもこういうのがあるんですから、うちのほうは、家はびっしり割と詰まっているところですから、10分も歩けば、長いところでも15分ぐら

い歩けば、お年寄りでもバスに乗れるわけです。そこで、この乗り継ぎが不便だとなると、本当に実現性があるのかどうかということもあるので、御所見のほうでどれだけうまくそれを解決できるかは、非常にいいケースになるんじゃないかならうかというので、非常に関心があるので、先ほどの私どものワークショップのところに、地図をよく見ますと、六会地区とか石川地区なんかも一緒に地図の中に載っていますので、ワークショップにぜひ参加していただいて、こっちのほうは大庭に近いから、こういう提案はどうだというのも一緒に提案してもらったらいんじゃないかと思います。

湘南大庭の場合は、中をぐるぐる回っても全然意味がないわけです。計画的なまちづくりをしてありますので、南北に医療地区があるわけです。そこには産婦人科から外科、内科、全部そろっているわけです。医院が2カ所あるわけです。好みがあって、こっちからこっちへ行きたいというのはちょっと別にして、例えば市民病院みたいなところを回らなくても、南北線を使えばある程度行けるということがあったりして、中を回ってもそんなに意味がないんじゃないか。結局、駅へ行ったり、湘南台に行くために、例えば10本も20本も走っているバス路線へ出て、そこから行かなければいけない。そこで乗り継ぎが不便だとなると、コミュニティバスというのは問題点があるんじゃないかならうかというので、これはどのように解決されるかは非常に興味があるし、また参考にならうかと思うので、期待をしていますので、ぜひいい解決方法へ持って行っていただきたいなと思っています。

○ I 委員 御所見地区の I でございます。

今、市からいろいろ提案されて、この資料の中にも書いてあるんですけども、うちのほうは、実は平成17年にいろいろバス路線を検討し、バスが廃止になる地域も大分ふえている、バスが何も通っていない地域もあるということで、17年にこのコミュニティバスを利用させていただきたいということで、いろいろ検討して、それでコースを決めたという経緯があるんです。なるべく細かく回っていただきたいという要望もあったんですけども、2台のバスを利用して、時間がかかっているのでは乗り手が少ないということで、いろんな意見の中からある程度のコースを設定したんですけども、現実的には、地域性からいっても、御所見は非常に人口が少ない地域なので、バスを利用する人も少なく、採算性がとれない、再編せざるを得ないということで、このコミュニティバス、ふじみ号についても、あと2年か3年でどうしても新しくしなければならぬという状況になってきていると。採算性を考えると、新しいコースを、また路線を考えていかなければならぬ状態になってきたということで、いろんなアンケートとかバス利用をしていただいて、調査していただいたんですけども、現実的にはなかなかバスを利用する人がふえないので、今度、新しい路線の中でバスの利用の促進を図っていかなければならぬということで、時刻表とか情報提供を1戸1戸に配付して、より多くバスを利用していただき、PRに努めていただきたいというような話もあったし、また、バス停がどうしても遠くなるので、バス停のそばに駐車場を確保するというのは大変かもしれないけれども、駐輪場ぐらいは確保していただければ、より利用する人もふえるんじゃないかなという意見もあったんで

す。もともと人口が少ない中で、バス路線は、やっぱりバスを利用している人が少ないということで廃止する路線になってきていますので、新たにそのバスを利用する人をふやすというのは、現状の中では厳しい状態であるということでございますので、採算性を考えるとちょっと厳しいかなというのがありますが、何とかバス路線を維持していただければなど考えております。

○会長 ほかはいかがでしょうか。

バスを途中で乗り継いで目的地まで行っていただくというのは、日本全国でいろいろな試みがあるんですけども、当初想定していた結果が得られているところは少ないんです。もちろんうまくいっているところもあるんですけども、バスの時刻をうまく合わせるとか、いろんなことをやっても、よほどうまくやらないと難しいというのが現状であります。私も慶応大学のところは行ったことがあります、まあ日中の暖かい日だったらいいんですけども、夜、暗くなってきたときとか、今ぐらいの時期だと、あそこで待っているというの、幾らバスがぴったり時刻どおりに来たとしても、ちょっと寂しいかなというのは何となく想像はできる場所です。

今回お示しいただいている案は、とにかく湘南台駅までは直行で行こうと。本数は減るんですけども、直行で行けて、通しの運賃は310円から270円にちょっと安くなる。とにかく乗りかえなしで直行ができることにしたら、お客さんはどうなるだろうかとこのところ、ぜひ直行の便利さを感じていただいて、地域の方に利用していただくと。現状の系統を再編しているので、事業者さんとしては、経費はもちろんふえるんだろうとは思いますが、現状のふじみ号も考慮すると、これは少しは減る——この辺はどうでしょう。

○D委員 今ちょっと会長さんから話が出ましたけれども、平成17年に連節バスを導入したときに、その連節バスとセットで、御所見地区にふじみ号、小型のバスで、慶応大学で乗り継いでいただくということで、その当時は、本当に新しいシステムということで、かなりいろいろなところから視察なんかにも来ていただいたりとか、連節バスで乗り継ぎというと、割引で100円で乗れたりとか、いろいろやったんですが、今までの説明であるように、ちょっと利用が少なく、車両も小型車両ということで、かなり傷みが激しいもので、しょっちゅう故障してしまっています。地域公共交通会議にあわせて地域の方の意見や、当然、採算性というところかなり厳しいんですけども、この会議と一緒に、やはり高齢化を含めて公共交通を何とか維持していくんだ、充実するんだという地元の熱い思いもありますし、事業者としても、1度始めたものを、採算が悪い、利益が少ないということで、そのまま全部廃止して終わらせるということは、やはりちょっとできないものですから、いろいろと知恵を絞って、今乗っていただいている光友会さんや地元の方なんかのお話を聞きながら、今回の新しい路線を提出させていただきました。ふじみ号がなくなればツーペイということになるので、経費的には全くなくなるわけじゃないですけども、あとは地元の方が一番使いやすい時刻設定とか、新しいバス停の設置とか、先ほど御説明がありましたサイクル&バスライド、地域の方々に自転車が出てきてもらって、バス停に自転車

を置いて、バスで湘南台に行ってもらおうとか、そういう形で何とか頑張っていきたいと思
います。

○会長 御紹介いただいて、どうもありがとうございました。

ほかには御質問、御意見、いかがでしょうか。

事務局にお伺いするんですけども、これはいわゆる手続ということでいうと、今後は
どういうスケジュールになるんですか。

○事務局 年度内、次回の地域公共交通会議をめどに、地元の意見交換を終わらせて上で、
再編案を提示させていただきます。再編案を提示した後に、ことしの9月以降をめどに新
しい路線に振りかえると。それまでの間に、先ほど言った利用促進の関係も並行的に進め
ていくというようなことを今考えているところでございます。

○会長 そうすると、次回か次々回に、協議をして、御承認をいただくような手続をこの
場でやるということでもいいですね。

これは、特に地元の方々に利用していただくというか、御理解いただきつつ、いろいろ
御提案もいただいて、最終案ができればと思っております。

どうもありがとうございました。

4. その他

○会長 その他ですが、事務局からいかがでしょうか。

○事務局 事務局から、その他といたしまして、次回の地域公共交通会議の開催予定日をお
知らせさせていただきたいと思っております。今回は、年度末の非常に忙しい時期だと思
うんですけども、3月26日水曜日の朝9時半から、今度は藤沢市役所第3庁舎会議室とい
うところを今用意しておりますので、また案内のほうは、後日、位置等を明示して送ら
せていただきたいと思うんですけども、3月26日9時半から、年度内最後になりますけ
れども、会議を設けさせていただきたいと思っております。

それと、本日、善行、湘南大庭、御所見、3地区いろいろ御意見をいただきました。こ
の御意見、例えば戻られてから、あっ、こんなことがあったな、もしくはこういうこと
を聞きたいなということがあれば、都市計画課のほうまで連絡、もしくは文書をいただ
ければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

○会長 ありがとうございました。

議事3つ、結構すっ飛ばしてしまった感はあるんですけども、委員の皆様から全体と
して、個別で言い忘れてしまったこととかございましたら、ぜひ今御発言いただければ
と思っております。いかがでしょうか。特によろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

○会長 それでは、事務局にお返しします。

○事務局 それでは、これで第4回藤沢市地域公共交通会議を終わりにさせていただきたいと思います。

今日は、長時間にわたる活発な御意見をいただきまして本当にありがとうございました。これをもちまして閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

午後3時37分 閉会