

第5回藤沢市地域公共交通会議

□日時 : 2014年(平成26年)3月26日(水) 午前9時30分開会

□場所 : 藤沢市役所 第3庁舎 2階 第3会議室

□出席者 : 委員14名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

飯塚 周次	植木 春雄	岡村 敏之	小林 静雄
高橋 信之	中澤 延夫	中島 昭彦	中津川 宗尉
三木 健明	村木 薫	山崎 利門	八島 敏夫

: 要綱7条5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 議 事
 - 第1号議事 生活交通改善事業計画(ノンステップバス)
 - 第2号議事 生活交通改善事業計画(UDタクシー)
 - 第3号議事 御所見地区(ふじみ号)の路線再編計画
- 3 報 告
 - (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
- 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
- ・ 第1号議事資料 生活交通改善事業計画
(バリアフリー化設備等整備事業-ノンステップバス)
- ・ 第2号議事資料 生活交通改善事業計画
(バリアフリー化設備等整備事業-UDタクシー)
- ・ 第3号議事資料 御所見地区-協議が調っていることの証明書

- ・ 参考資料1 藤沢市地域公共交通会議設置要綱
- ・ 参考資料2 藤沢市地域公共交通バリア解消促進事業補助金交付要綱(案)
- ・ 参考資料3 御所見地区(ふじみ号)の路線再編計画

- ・ 報告資料1 善行地区の今後の取組み資料
- ・ 報告資料2 湘南大庭地区の今後の取組み資料

□傍聴者 : 1名

1. 開会

○事務局 皆さんおはようございます。定刻より若干早いですけれども、皆さんおそろいなので始めさせていただきたいと思います。

本日は、年度末の中、大変忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。ただいまから第5回藤沢市公共交通会議を開催させていただきたいと思います。

本日事務局を務めます都市計画課です。よろしく願いいたします。議事に入るまでの間、司会進行をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

まず、本会議の成立要件でございますが、交通会議の設置要綱の規定によりまして、委員の過半数をもって会が成り立つということの中で、本日、委員15名、出席者12名ということでこの会が成立していることを、まずもって報告させていただきます。

あと、本日、この会議の終了時間でございますが、会議室は12時まで一応としてはありますけれども、おおむね2時間程度をめどに議事を進めていきたいと思いますので、御協力のほどよろしくお願いいたします。

皆様のお手元にあります資料の確認を早速させていただきたいと思います。

まず本日の次第です。そして委員名簿、出席者名簿。そして本日の座席表。そして本日議事をしていただきます第1号議事資料といたしまして生活交通改善事業計画。これはノンステップバス、バス関係の資料になります。第2号議事資料といたしまして同じく生活交通改善事業計画。これはUDタクシー、タクシー関係の資料となります。そして第3号議事資料といたしまして御所見地区の協議が調っていることの証明書(案)で、A4、1枚になります。そして、今度は参考資料といたしまして、今度は右肩に、参考資料1といたしまして藤沢市公共交通会議の設置要綱、参考資料2といたしまして藤沢市地域公共交通バリア解消促進事業補助金交付要綱(案)、そして参考資料3、御所見地区(ふじみ号)の路線再編計画。そちらが参考資料となります。そして、同じような形になりますけれども、右肩に報告資料といたしまして、報告資料1、善行地区の今後の取組み資料、報告資料2といたしまして湘南大庭地区の今後の取組み資料となりますので、ちょっと資料が多いですけれども、よろしくお願いいたします。

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います。

開会に当たりまして都市計画課長の石原より御挨拶をよろしくお願いいたします。

○都市計画課長 皆さんおはようございます。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させていただきます。

本日は年度末の大変お忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

さて、本日の交通会議の議事といたしまして3つございます。第1号議事、第2号議事につきましては、国土交通省の補助制度及び新たに本市で設置いたします藤沢市地域公共交通バリア解消促進事業補助金交付要綱に基づく交通事業者に対するノンステップバス及びUDタクシーの車両の導入補助に関する手続の審議となります。第3号議事につきま

しては、昨年より協議を進めております御所見地区につきまして、地元の方々との合意形成を図った結果がお示しできる関係から、結果の路線再編計画について御審議いただきたいと考えております。

また、報告事項としましては、ほかの2つの善行地区と湘南大庭地区につきまして、前回までの会議でいただいた御意見やワークショップの開催状況などを反映させて今回資料を作成しておりますので御説明をさせていただき、委員の皆様から活発な御意見やさまざまな視点から御議論をしていただければと考えております。

これらの2つの報告事項につきましては、本日の御議論を踏まえまして計画が具体化した地域については、次回の会議以降に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、活発な御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 それでは、早速次第に従いまして次第2、議事に移らせていただきたいと思います。

ここからは会長に進行を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 それでは、よろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、傍聴者はいらっしゃいますか。

○事務局 本日1名の方が傍聴を希望されておりますので、よろしくお願いいたします。

○会長 では、お入りいただきください。

(傍聴者入場・着席)

○会長 傍聴者の方はルールを守りまして傍聴されるようお願いいたします。よろしくお願いいたします。

2. 議事

○会長 それでは、早速議事に入ります。

2、議事、第1号議事につきまして事務局より御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、次第2、議事といたしまして、第1号議事、生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業・ノンステップバス）につきまして御説明させていただきます。

第1号議事に関する説明に先立ちまして、藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改正及び藤沢市地域公共交通バリア解消促進事業補助金交付要綱（案）につきまして説明させていただきます。

第3回の公共交通会議が書面開催となったことから、藤沢市地域公共交通会議設置要綱において会議の書面開催手続を示すよう、要綱（案）の改正を行いました。

お手元の参考資料1をごらんください。

参考資料は藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改正後のものとなっております。第7

条、裏面になりますけれども、(会議)についてごらんください。

第7条の下線部が新たに要綱に追加した項目になります。改正は旧3項を5項に繰り下げ、新たに第7条4項に会議の書面により開催する方法について定めたものです。なお、この要綱の施行については2014年3月25日といたしました。

続きまして、藤沢市地域公共交通バリア解消促進補助金交付要綱(案)を新たに平成26年4月1日より制定する見込みとなりましたので、報告させていただきます。

お手元の参考資料2をごらんください。

この要綱は第1条の(趣旨)に基づき制定されるもので、この3月に策定します藤沢市交通マスタープランを受けまして、超高齢化社会に対応した公共交通施策の拡充を目的に、バス等定期路線運行を行う交通事業者に対して、公共交通に関するバリアフリー化を推進するための補助制度を新たに設けるものです。この補助金交付要綱では、公共交通の利用に対するバリアを解消することを目的として2つの補助対象事業を定めております。

それぞれめくっていただきまして、2枚目、別表のほう、ノンステップバス導入補助促進補助金と、最後の面になりますけれども、情報提供バリアフリー施設整備促進補助金というものになります。1つ目が、高齢者、障がい者等のバスの乗降に配慮したノンステップバス車両の導入、2つ目が、情報提供に関するバリアを解消するための情報提供施設を対象としております主な情報提供施設としましては、バス車内での情報提供施設、あるいは駅の鉄道の接続情報等を提供する情報案内板、あと、バスのおくれや駅の到着予定時刻を表示するバスロケーションシステムなどとなります。国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱で定める補助対象事業を対象としております。

この結果を受けて、平成26年度のバス事業者の事業計画に基づき、この要綱及び国土交通省の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活用を見込んだ生活交通改善事業計画を策定しました。

お手元の第1号議事資料をごらんください。

この第1号議事資料は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)の様式に基づきまして、平成26年度ノンステップバス導入促進計画を策定したものであります。この計画の策定に当たりましては、神奈川中央交通株式会社及び江ノ島電鉄株式会社のノンステップバス導入計画に基づき、補助制度を活用するため、本市と調整した上でこの計画を策定し、今後、国土交通省に提出するものです。

次に、事業計画の内容について御説明させていただきます。

1の事業計画の名称ですけれども、平成26年度ノンステップバス導入促進計画としております。

2の整備事業の目的・必要性につきましては、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、交通安全対策の推進とあわせて、公共交通車両のバリアフリー化を進めることが重要と考えられます。このことから、施設のバリアフリー化とあわせ、バス事業者と連携をしたノンステッ

プバスの導入を促進することとしております。

3、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きまして、まず、事業の目標として、現在藤沢市域では70両のノンステップバス車両が運行され、ノンステップバス、リフト付バスの導入割合は19%となっております。全国的な目標では平成32年までに約70%のノンステップバス車両の導入を目指していることから、バス事業者の車両更新計画等を考慮して、藤沢市域内のノンステップバス車両の導入率を現在より10%程度向上させることを目標としてまいります。

次に、事業の効果ですが、ノンステップバス車両を増加させることで、バスの乗車がこれまで難しかった車椅子等の利用者など、利用者の増加が期待されます。

4では実施していただく事業者及び導入台数になりますけれども、神奈川中央交通株式会社が大型ノンステップバス1両、江ノ島電鉄株式会社が小型ノンステップバス2両となっております。

5では事業者の負担割合などを示しております。

6、計画期間につきましては、各事業者の導入計画を示したものとなっております。

8の利用者等の意見の反映につきましては、本日この会議での意見をまとめて記載するものとしております。

以上が第1号議事の説明となります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○会長 こちらは最終的には皆様に御承認をいただくという手続になりますが、その前に御質問などございましたらお願いいたします。

ノンステップバスというのは、これに書いてありますように、普通のバスよりもややお値段がかかりますので、このような形で補助をいただきながら、もちろん事業者の方に御負担をいただきながら、このように順次整備をしているというものでございます。

事業者の方から特にコメントか何か、ありましたらですけども、特になければもちろん結構ですが。よろしいですか。

では、この件は御承認ということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 それでは、異議なしということでございますので可決をいたします。なので、これは(案)を取った形で提出をするということでございます。ありがとうございました。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 それでは、議事に従いまして、次は(2)につきましてよろしくお願いいたします。

○事務局 それでは、第2号議事、生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業-UDタクシー)につきまして御説明させていただきます。

お手元の第2号議事資料をごらんください。

この第2号議事資料は、地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱の生活交通改善事業計画、バリアフリー化設備等整備事業の様式に基づきまして、平成26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を策定したものであります。

この計画の策定に当たりましては、一般社団法人神奈川県タクシー協会相模支部藤沢地

区会のUDタクシー導入計画に基づき補助制度を活用するための、本市と調整した上でこの計画を作成し、国土交通省に今後提出するものです。

平成26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は、平成25年度に策定した計画を継続して実施するもののため、平成25年度の取り組みについて第3回の藤沢市地域公共交通会議で議決した事項となります。このため、平成26年度の計画の中で変更になった部分を中心に御説明させていただきます。

表面の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きましては、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に定めました目標に向けて導入を進めるもので、効果についても平成25年度の計画を踏襲するものです。

4では実施していただく事業者及び導入台数を示しておりますけれども、株式会社ミナミ商会が2台、神奈中ハイヤー株式会社が1台となっております。

めくって裏面をごらんください。

5では事業者の負担割合などを示しております。

6、計画期間につきましては、平成26年度中に導入を行う予定としております。

8の利用者等の意見の反映につきましては、本日の会議での意見をまとめて記載するものとしております。8が3枚目ですね。

以上が第2号議事の説明となります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○会長 本件につきまして御質問、その他、いかがでしょうか。

これは事務局にお尋ねしますが、車両のタイプとしてはどのようなものになりますか。

○事務局 ワンボックスタイプの車両で、今、日産で1台だけUDタクシーとして認められているものがありますので、そのタイプのものが入っていく予定です。

○会長 これが通常のセダンの代替ということ。

○事務局 ここにも書いておりますけれども、車両の更新なので、入れかえのタイミングで車両をそういったワンボックスタイプのものに変えていくことになります。

○会長 これも確認ですが、これは通常のタクシーの料金と同じもの、同じ水準で、もちろん普通な方も乗れて、ただ、予約で車椅子ですということであれば、その車が行くし、もちろん流しであればその車も使える。こういうものでよろしかったでしょうか。なかなかなじみのない方もいらっしゃるかもしれません。

○A委員 今、日産のバネットというタイプの車を使っております。現在は藤沢市で2台入っております。今までは福祉車両という違う枠があったんですけど、今度はこのバネットによって一般のタクシーと同じように駅の乗り入れもできますし、普通に流しでも走っておりますし、横浜や横須賀、あっちのほうでは、川崎はもう結構導入されているんですけど、料金も同じものであります。車椅子の方もそのまま1人で乗れるというので、今までは駅は結構車椅子の乗り入れが楽なんだけれども、そこに行くまでの手段が1人で行けなかったという方たちにも喜ばれている感じです。それをどんどん促進していくということを、今、協会のほうでは力を入れております。

- 会長 では、御質問、御意見、いかがでしょうか。
- B委員 ドライバーには何か資格が必要なんですか。例えば車椅子の場合、身体介護とか、そういうものが発生する場合がないとは言えないと思うんですが。
- A委員 協会のほうでも一応そういうドライバー教習はしているんですけども、実際は、その資格を持っていなくてはUDは運転できないということではないんですけども、会社としてヘルパー2級に行かせたりとか、そうやって取り組んでいるところはあります。
- B委員 というのは、例えば身体介護が必要な場合、私は資格を持っていませんからと乗車拒否される可能性があるわけですね。だから、これは、私もいろんなボランティアをやっていますけれども、身体介護は我々普通の人にはさわれなわけですね。車椅子で押したり、乗りおりとか、介護しなければいけないとなったとき。それを理由にお断りしますと言うと、これはせつかくの設備が無駄になりますので。これは本来ならばそういう資格を持った方に運転してもらおうという条件が必要だろうと思うんですね。我々、市民代表として、公共交通会議の意見として、そういうものを議事録に入れておいてほしいと思いますので、よろしくをお願いします。
- A委員 ありがとうございます。
- C委員 ワンボックスですが、車椅子に乗らない場合に最大の乗車人員……。
- A委員 同じです。
- C委員 4名なんですか。
- A委員 はい。
- C委員 では、車椅子をあけておく状態で。
- A委員 いえ。
- C委員 2列しかないという考え方。
- A委員 ふだんはそのままの状態なんですけれども、車椅子の場合は後ろを倒して乗せるという感じです。
- C委員 ワゴンタイプだと、例えば3列あって……。
- A委員 3列ではないです。2列で端に車椅子が乗って、お客様が乗る席が少なくなったりします。
- C委員 最大で6人くらい。
- A委員 ドライバーを入れて5人が普通ですね。
- C委員 5人に車椅子。
- A委員 いえ。車椅子の場合は、そのお客さんが……。
- C委員 車椅子だけ。
- A委員 はい。が減ってしまうということです。
- C委員 車椅子を引いているお客さんがいて、乗車する方もいて。
- A委員 はい。2人分つぶれてしまうという感じです。
- C委員 付き添いの方がいらっしゃる場合が出てくると思うんですけども。

- A委員 その場合、車椅子と、あとドライバーと、あと2名乗れる。
- C委員 は乗れる状態なんですか。
- A委員 はい。
- C委員 では、一般のお客さんが手を挙げて駅で乗るという場合は最大で5人しか乗れない。
- A委員 ドライバーを入れて。
- C委員 ドライバーを入れて。では4人しか乗れない。
- A委員 はい。
- C委員 8人ぐらい乗れるというイメージが。ワンボックスだったので。
- A委員 大きさは変わらない。
- C委員 変わらないんですか。
- A委員 はい。
- C委員 わかりました。

先ほどタクシーの、車椅子の方を入れるというお話があったと思うんですけども、バスの関係になりますと運転士がスロープを出してお客様の中に入れていただいて、安全ロープをかけて発車をするという部分で、目的地の場合、おりられる場所を選んで、また運転士さんが全部やるというんですけども、実際にそういうことをやる免許は持っていないんですね。もう大型二種免許で、ふだんの会社の中の教習というんですかね。講習会で車椅子の取り扱いをやっているの、なかなか免許を持っている方が実際にいらっしゃるかという、多分タクシーさんも同じだと思って、ヘルパーとか、今、タクシーさんのほうもやられているかと思うんですけども、バスの場合はなかなか、今、運転士さんが全て行っているという状況なので、御報告だけさせていただきます。

- D委員 このタクシーというのは、もちろん数が少ないんですけども、主に藤沢駅近辺での活動ですか。
- A委員 そうです。今、2台入っているのは主に藤沢の南口につける配車なので。あと、でも、御予約をいただければ藤沢市内であれば大丈夫なんですけれども。
- D委員 もちろんその場合は迎車というか、迎いの料金が入るわけですね。
- A委員 はい。もちろん入ってきます。
- D委員 わかりました。
- 会長 ほかはいかがでしょうか。

では、特に御質問が、もう大体出尽くしたということで、本件については御承認いただくということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

- 会長 では、異議なしということで、(案)を取ってこれを提出することになります。ありがとうございます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

- 会長 それでは、次の議事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、第3号議事の御所見地区（ふじみ号）の路線再編計画につきまして御説明させていただきます。

第3号議事の議決に当たりまして、まず、参考資料3に基づく説明を行った上で、第3号議事資料の記載内容について御審議いただく予定をしておりますので、よろしくお願ひします。

お手元の参考資料3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地区に運行しています長17系統の路線バスの維持確保に関する取り組みについて、第4回の会議以降に実施した地元住民に対する意見交換会の結果を中心に御説明します。

1の「はじめに」から5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」では、これまでもお示した内容ですが、2012年12月に実施した対象6自治会のアンケートを受け、複数の調査を行い、御所見地区南部で路線再編の可能性を2つに絞った点を御説明させていただきました。意見交換会を経て路線再編を最終的に決定するものとして今回は説明させていただきます。

2ページ及び見開きの3ページをごらんください。意見交換会では3月10日及び11日に御所見市民センターで実施させていただき、延べ36名の方に御参加いただきました。意見交換会で提出させていただいた2ケースは3ページに示すもので、ケース1は長17系統を廃止し、湘南台直通の系統を新たに設け、ふじみ号も残す計画で、湘南台直通の新系統及びふじみ号の運行密度が低くなるというものです。ケース2は長17系統及びふじみ号を廃止し、湘南台直通の系統を新たに設け、1つの路線として運行密度を高めるものです。

意見交換会での御意見は、2ページの中段から下のほうに主な意見として示しております。

また、意見交換会の実施に当たって本市からお話しさせていただいた主な点がございまして、1つ目が、先ほどのケース1の場合、ふじみ号を残した上で湘南台駅への新たな系統を残すということになるんですけれども、通勤需要を満足するような密度での運行ができないであろうということ、2つ目が、ケース1の場合、ふじみ号は今後二、三年で車両の寿命を迎えてしまうため、ふじみ号を使用する再編案では、さらに再編を繰り返す行わなければいけないということになってしまいます。3つ目が、現在御所見南部での利用者は光友会であるため、光友会の需要を満足した上で路線の再編計画を行うことが路線を維持していくということでは重要であろうということになります。事前に実施した自治会関係者等の説明でも、利用者は駅に行きたいという方がほとんどであったため、湘南台直通のみの路線として1つの路線の密度を高めることが好ましいという意見が多くあったことも説明会では説明させていただきました。

本市としても1つの路線の密度を高めて日常的に通勤通学に利用される方の利便性を高めることが好ましいという考え方で、ケース2を基本に考えていきたいという考え方を示させていただきました。

意見交換会で参加者から伺いました主な意見と対応については2ページに示しておりますので、主な意見について御説明させていただきます。

路線図とあわせて見ていただければと思うんですけども、獺郷中島というところが図の真ん中の辺に廃止という形でございます。獺郷中島等のバス停を廃止することについて高齢者、障がい者への配慮がないのではというような問題を指摘いただきました。路線の再編により一部のバス停がなくなった場合でも、基本的には300メートル以上バス停を離れることがないというような説明をさせていただき、納得していただきました。

あと、サイクル・アンド・バスライドにつきましては賛否両論ございまして、賛成の方はコンビニ等の施設を巻き込んで積極的に進めることを言われる方が、あと、一方で、人がたまることで環境が悪化すること、あるいは、高齢者、障がい者に配慮した施策にはならないということなどの御指摘をいただきました。そのため、サイクル・アンド・バスライドというような駐輪場の整備に当たっては、環境が悪化しない条件を整えるように留意することをお伝えしたものです。

通勤利用の方からは、現在、長後から新宿方面への通勤を利用されている方からの御意見で、宮原から湘南台行きをつくった場合でも密度が少ないため利用するのが困難との御指摘をいただきました。そのため、今後のバス事業者との協議の中で、現在、湘南台駅西口から笹久保経由綾瀬車庫行き、湘20という系統がございまして、おおむね1時間に2本あることから、この路線とあわせて密度を高めていく方向で調整する旨をお伝えしました。このことについては後ほど御説明させていただきます。

別の通勤利用者の方からは、現在、湘南台を経由して横浜方面へ通勤されているということで、歓迎の意向をお示しいただきました。一方で、夜遅い時間帯の利用を希望されておりましたということです。

あと、車椅子利用の方や高齢者の方からは、大型の車両で運行することを歓迎する一方、湘南台の乗り場について駅に近い乗り場とすることを希望されておりました。このため、乗り場については事業者との協議で駅に近い乗り場となるよう調整することとお答えさせていただきました。

その他、もっと別の路線の再編ケースについて御提案いただきましたが、我々は事前にバス事業者さんと既に協議を行ったものでしたので、再編案として御提案いただいたものは難しいという回答をさせていただいたものです。

この結果、両日の説明会ではケース2を前提とすることで御賛同いただいたことから、本市はケース2に基づき再編を進めることとしました。

再編計画について御説明します。4ページをごらんください。

御所見地区再編（案）としてまとめたものは次のとおりです。

1つ目は、長17系統及びふじみ号の、ふ01から03系統の全てを廃止し、ふじみ号の路線のうち宮原から打戻大仲の間の約1.7キロ及び獺郷公民館から獺郷中島の約2.2キロ、路線の廃止を行うものとしております。また、新系統は既存ふじみ号、ふ01から03の系統及び長17系統を合わせたような形の路線となり、綾瀬車庫を起点とし、用田辻、宮原南、光友

会入口、慶応大学を經由して湘南台駅西口に至るルートとするものです。

再編案については4ページにお示しした計画で合意し、今回の意見交換会を受けて留意事項を5ページ以降にまとめております。

5ページ、6ページをごらんください。4ページにお示ししました内容に関して新系統、廃止系統、廃止区間、廃止バス停についてとお示ししております。

続きまして、7ページをごらんください。再編の留意事項として記載しております。

留意事項の1として、通勤・通学需要に対する利用者の選択の幅を広げるため、御所見地区内を運行する湘南台西口から笹久保、用田辻を經由し、綾瀬車庫に至る湘20系統、図のお示ししている黒の濃く書いている線がそれに該当します。湘20系統は日中おおむね30分間隔での運行ダイヤとなっているため、その間での均等な運行間隔が担保されるようにダイヤを計画していただくよう留意するよういたしました。

8ページをごらんください。留意事項2としては、先ほど御説明させていただきました意見交換会の意見に沿ったもので、湘20系統と乗り場を同じ場所にするとということで、現在、湘20系統が発車する場所としましては、湘南台駅西口4番、図の矢印を書いているところになりますけれども、バス事業者と調整するということになりました。

留意事項3としましては、留意事項に附帯する計画で、用田辻、中原、宮原付近の利用者が新たな系統と湘20系統を利用できることに配慮して、用田辻付近で2つの路線が選択できることを配慮するものとしました。

留意事項4といたしましては、パターンダイヤ化を図り、利用者の利便性に配慮した計画をするということいたしました。

続きまして、9ページをごらんください。路線再編と、その後の取り組みの進め方を示したものです。このため、路線再編を交通事業者、地元住民、行政の連携のもとにここまで進めてまいりましたので、この取り組みを今後も継続する方向と示しております。

10ページ、11ページをごらんください。バス利用に資する付帯的な施策の検討では、サイクル&バスライド及びバス時刻表等の情報提供について、これまでもお示ししておりましたが、ルートにつきまして確定したことから、きょう決を諮りますけれども、サイクル&バスライドが検討する箇所につきましてお示したものです。11ページの丸をつけた場所がサイクル&バスライドを検討する場所となっております。検討する箇所は、今まで利用形態が変化する場所及び寒川町方面から新たな需要が呼び起こされることに配慮したものです。

以上が議事3の議決に当たっての背景の説明となります。

引き続きまして、3号議事の資料をごらんください。1枚目に3号議事の決議事項を示しております。

1の協議が調っている路線又は営業区域につきましては、先ほども御説明した内容になりますけれども、2枚目、3枚目に路線図を添付しております。ふじみ号が運行していた一部の路線を廃止することと示しておりますので、ごらんください。

2の協議が調っている運行系統又は運送の区間につきましても、先ほどの路線図に新設

する系統及び廃止する系統を示しております。

3の運行系統毎の運行回数につきましては、4枚目に添付いたしました時刻表のとおりとなっております。4枚目に時刻表がございまして、この時刻表の右側に「新設」と書いてございますけれども、新系統で、湘南台駅の西口発が17便、綾瀬車庫からの便が18便ということで、35便となっております。

1枚目に戻っていただきまして、4の車両概要につきましては、神奈川中央交通の綾瀬営業所の大型車両を用いることから、乗車定員の最大のもの78名ということで、使用車両は2両ということで、予備車は綾瀬車庫所属の車両を使用することとしております。

5の運行の態様については、路線定期運行となっております。

6の協議が整っている運賃（料金）の種類、額及び適用方法につきましては、5枚目、6枚目、見開きになります。前方の画面で見ていただくと、黄色の中段の一番真ん中の欄のところ、若干薄く色がついたところが適用される運賃になりまして、4月以降の対応が前提になりますので、現金とICということで1円単位と10円単位の運賃ということで、おのおの示しているものとなります。

続きまして、1枚目に戻っていただきまして、裏面をごらんください。適用する期間又は区間その他の条件を付す場合ということで示したものになります。

適用する期間につきましては、平成26年9月1日以降の運行開始を示しております。

(2)のその他の条件といたしましては、1つ目が、上記系統の運行開始は、長17系統、ふ01から03系統の運行廃止と同時に行うこととする。2つ目が、今後も運行する路線内のバス停のうち、荒井北、盛願寺前、打戻二ノ町のバス停は廃止で、上記系統の廃止と同時に行うことを示しております。このことは、路線が湘南台直通の系統のみとなるため、意見の速達性を考慮したものとしております。3つ目が、運行を行う神奈川中央交通株式会社及び藤沢市は、関係する地域の住民に対して必要な情報提供を事前に提供することと示しております。4つ目につきましては、運行の時間帯及び運行回数につきましては、地域住民の意見交換会等で合意したところではございますけれども、本市といたしましては、より多くの利用者が取り込めるよう、御所見周辺の住民の方あるいは施設の関係者等と具体的な調整を継続したいと考えております。このため、今回添付させていただきました、先ほどの時刻表になりますけれども、運行時間帯及び範囲等、運行回数を定めたものとして、これを下回ることのないような回数としてお示ししております。そういうふうに解釈していただきまして、最終的な結果につきましては、今回の運行時間帯、運行回数を下回ることのない計画について、地域住民の方等と必要な調整を行った上、神奈川中央交通株式会社及び藤沢市で協議を行い、決定していきたいと考えております。

なお、最終的に合意した運行回数につきましては、藤沢市地域公共交通会議に事後的に、できれば次回に報告することで対応させていただきたいと考えているところでございます。

以上で第3号議事の説明を終わらせていただきます。御審議のほどよろしく申し上げます。

○会長 ありがとうございます。

今まで何度かこの件は案をいろいろ提示していただいて、地元との調整の内容なども御議論していただきましたが、これは最終案ということで、きょう出していただいたということかと思えます。

御質問、御意見いかがでしょうか。

○B委員 ふじみ号というコミュニティバスは基本的にはなくなってしまうというふうに考えたらいいんでしょうか。それとも何本か、01から03まで廃止と言って、あと残るんでしょう。これからコミュニティバスはいろいろ計画があると思うんですけども、せっかく鳴り物入りで発足したこの計画はなくなってしまうのかどうかというのを、ちょっとお聞きしたいんですが。

○事務局 ふじみ号自体は廃止という形で、ふ01から03系統が今運行している全ての系統になります。今回の説明会あるいはアンケートを通して見えてきたところが、慶応大学からのフィーダー路線として、支線のバスとして運行していたことに対する需要がないということ、あるいは、利用者の利便性を阻害する運行形態であったことというところで、実際にはそういった運行形態が好ましくなかったというところが見えてきたところです。その中で、同じエリアを運行するのであれば駅の直通の系統が欲しいということが地元の方の大半を占めたことによって、今回はコミュニティバスとして運行していたふじみ号をなくして、路線のバスとして再編する形をとらせていただくものになります。

○B委員 そうしますと、コミュニティバスを計画する場合の事前のいろんな調査、条件その他に誤りがあったと言ったら大変失礼なんですけれども、何か問題点があったというふうに見ていいんでしょうか。それとも、この地域は大分開発が進んでいますけれども、住民その他の動き、動線が大幅に変わったために、そういうことになったんでしょうか。

というのは、これが、後で出てきます湘南大庭地区もコミュニティバスの計画の中にはつながると出てきているんですけども、そういうところを非常に心配しているんですけども、どういうふうな条件が変化したのか。当初のもくろみが間違っていたのか。その辺をちょっと教えてほしいんですが。

○事務局 当初は地元の住民の方を含んで、あと、行政もかかわる中でフィーダーバスをどういう形で運行するかというような検討会を設けてまして、数年にわたり検討されたものです。実際には病院とか、そういった施設の利用をもくろんで、ある程度の需要が見られるということを想定して、地域内の移動が実際にはあるという想定をして運行を開始したものでなんですけれども、実際には、地域の病院とかが送迎バスを運行したり、そういったことで、1つずつ需要の予定していたものがどんどんなくなっていったというのが1つあります。

あと、実際に、もう1つは、御所見地区まで戻る方がいらっしゃるときに、慶応大学までの便数は非常に多くあるんですけども、そこから帰られる方が乗り継ぎで何十分か待たなければいけない。慶応大学の周辺を御存じの方ですと、あそこの周辺で時間を、温暖なときはいいんですけども、寒い時期とか暑い時期にあそこで30分40分待たされる。そ

ういう状況になったときに非常に使い勝手が悪い。そういう認識をされた上で、どんどん使わなくなったよという声も伺っていますので、基本的には想定した需要、こういう方が使うという予定の方に実際に使ってもらえるシステムではなかったというのが、今回の調査の結論というふうに考えております。

○B委員 往々にして調査をしますと賛成するんですよ。それは5年に一回乗っても、住民はあったほうがいいんですよ。それをカウントして、これはこれだけあるわとやると往々にして失敗するというのが多いんですよ。例えば自分ちの場合、自分が本当に動けなくなったときにちょっと乗ろうかと。あったほうがいいなというのは全部賛成します。そういう点から、今後のこういうリサーチの方法についても非常に教訓になってくるのではなかろうかと思っておりますので、この辺をもう少し突っ込んで分析してほしいと思います。

○会長 ありがとうございます。

そうしますと、これも御承認されたらということの話になるんですが、これは再編が行われて、例えば交通会議には最終的にダイヤがどうなったかを報告しますということが書かれています。これは例えばお客さんの数がどうなってきたかとか、通常のバス路線についてここで1つ1つ御報告いただいたことはもちろん全くないわけですが、この路線については適宜いろいろな報告をしていただいて、なかなか順調ですねとか、ちょっと厳しくて地元の方と色々な協議をしたいですねということは、報告事項で適宜上がってくるということでしょうか。

これは多分事業者さんへのお願いになるかもわかりませんが、事務局としてはどんなふうに思っているのでしょうか。

○事務局 事務局といたしましては、今後も神奈川中央交通さんと連携しながら情報の提供を、この会議の共有ということも含めて、地元への利用促進という形で情報提供、回覧になるのか市の広報になるのかわかりませんが、そういったものの媒体を活用しながら、利用がよくなっている、悪くなっているということを提供した上で、より多くの方に利用していただける路線となるように努めてまいりたいと思います。

また、神奈川中央交通さんにつきましては、利用がふえたときには便数をふやしていただくとか、ダイヤをよくしていただくとか、そういうお願いもあわせてできればというふうには考えているところでございます。

○E委員 神奈中でございます。

いろいろと御意見をいただいたとおり、このふじみ号につきましては、慶応大学に連節バスを導入するときにセットで、連節バスを幹線バス、ふじみ号はフィーダーバスということで、宮原・瀬郷地区の今までバス路線がなかった交通不便地域も合わせてセットで輸送しようということで始めた路線なんです。藤沢市さんの御説明にもあったように、ふたをあけたら、当初は結構盛り上がりつつあったんですが、逆に、こうしているうちにいろいろ、今回路線をちゃんとカバーする光友会さんがメインのお客様で、地元の方の利用が極端に少ないということだったものですし、あと、この小型車両がもうかなり老朽化しまし

て、かなりしょっちゅう点検したり、故障しているという状況もあります。

通常のコミュニティバスであれば赤字分は市に補填していただけるということもあるので、とやかくうちが言うことでもなかったんですが、当初、全体の連節バスとあわせて、この宮原地域についても路線を維持、確保するという形でおりましたので、どうしようかなということでも藤沢市さんとも協議をしながらやっていたところですが、都市計画道路があけたということと、綾瀬の車庫から慶応大学に回送でバスがどんどんこの前を通ると。地元の方から、どうせなら乗りかえではなくて直接湘南台に行けるほうがいいのではないかと、いろいろと地域の方も、多分当初はまだ自家用車で通われていた方なんかも、やっぱり今、御意見であったように、たまにバスに乗るとか、これからそろそろ免許を返納するとか、そういう御意見もいろいろいただいた中で、車庫から出ていく出入庫と慶応から湘南台までの路線も含め、あと、あわせて、用田のほうの方も今、用田を通る湘南台行きもありますので、用田、宮原、瀬郷、慶応大学、セットで地域の方に御利用していただけたらなということで今回路線を設定しました。

今、藤沢市さんからあったように、当然引いたからにはたくさん乗っていただきたいということと、いろいろと電車の時間とか、どうしたらバスに乗るかという御要望等もあると思いますので、前向きに御意見もいただきながら、今回は途中で廃止とか、そういうことをすることのないように、末永く路線の維持、確保ができるような形でやっていきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

○F委員 新系統の路線なんですけど、これは湘南台駅方向へ行くバスですね。これは図面でいきますと上河内交差点の右折を有するふうになっているんですが、現況、この先の藤沢北消防署前交差点を右折して駅の方に向かっていると思うんですが、これは、この路線は上河内を右折するようになるんですか。

○事務局 湘南台のところの運行の形態につきましては、基本的に今の慶応大学の路線と変更することなく運行します。済みません。図に戻りのほうの路線については図示されておりませんが、その辺ちょっと改めさせていただきます。

○F委員 わかりました。

○G委員 湘南台の西口のほうはもともと道路混雑がひどくて、それで連節バスとかを入れた経緯が当然あるんですけども、今回また増えるわけですが、この辺の渋滞とか定時性の確保とか、その辺は大丈夫なんですか。

○事務局 湘南台駅の西口のロータリーの問題につきましては、後ほど報告の中で御議論させていただくところではあるんですけども、実際にはこのエリアにつきましては、PTPSの関係で今整備されている路線ということでありますので、バスが時間、1本ふえることで、そこが著しくタイヤが乱れるという路線にはならないと。

あと、先ほど申し上げました4番という乗り場につきましては、実は運行頻度が少ない乗り場なんですね。ですから、そこにバスが入るので、つけられないとかというのは基本的にないということで今のところは考えているものです。

○G委員 わかりました。

先ほどもコミュニティバスが廃止になるというのは、なかなか寂しいものもありますけれど、確かにこの連節バスプラスふじみ号のフィーダーは当時すごい話題になって、結構いい施策だな、画期的だなとは思ったんですけど、利用者がいなければそこはしようがない話で、人の流れはずっと同じではないので常に見直していく必要があって、ベストな路線というのはなかなか長続きはしないんです。

なので、そういうことから言えば、この新システムも今までのふじみ号がどのくらい乗っていたかというデータはあると思うんですけど、それと比べて、これがどのくらいお客が乗っているのかとか、そういうものも含めて今後また見直しというものも当然考えて、動向を把握して行っていただきたいなど。ベストなものというのはだんだん変わって行ってしまいますので、そこは常に考えていただきたいなと思います。

○事務局 ありがとうございます。

○会長 ほかは御質問、御意見、いかがでしょうか。

あと、もう1つ。これも多分前に出たかと思います。一応確認ですが、これは長17でしたっけ。廃止予定の系統で、用田辻から長後駅間はもちろん便数は、廃止したら減ってしまうわけですが、その分の担保は何かなされるかとかというのは、前、話題提供があったような気がするんですけども、どうなりますか。

○事務局 これはまた神奈中さんと協議しなければいけないところなんですけれども、実際には今、別の海老名に行く路線とか、あと、綾瀬車庫に行く路線というのがある程度高密度で運行していますので、そのうちの1本が減ってしまうことについては、当面の動向を見ながら必要に応じてお願いすると。ある時間帯がどうしても必要だということであれば、新システムとあわせて長後方面のほうも情報提供をいただきながら調整させていただきたいと考えているところでございます。

○会長 というのは、多分この沿線の長17の、用田辻から長後の駅の間の方々からは直接御意見を伺うような機会は特に設けていないですね。ふじみ号沿線の方にはいろいろ御意見をいただきながら、この再編でよろしくお願ひしますということで協議が調ってきたということかと思うんですが、長17の沿線の方々から、えっ、なくなっちゃったの、それは聞いていないよなんていう話が出てくると、何なんですかということになるので、そこが若干心配なんですけど、そこはどうでしょう。

○事務局 御所見の説明会、昨年度から何度か説明会を行わせていただいているんですけども、そのときには御所見の南部に限定することなく地区全体ですね。ですから、先ほど申し上げた笹久保方面の方とか、そういった方もいろいろお話に参加される中で協議を進めてまいりましたので。具体的にその地区の方だけに対しての説明会というのは特にやってはいないんですけども、それに対する異論というところは特にいただいておりませんので、基本的には問題ないかというふうに解釈しております。

○会長 ありがとうございます。

ほかは御質問、御意見いかがでしょうか。

そうしますと、この第3号議事資料の証明書というところ、これは一括で御承認いただ

けるかどうかということですが、いかがでしょうか。特にこれで問題ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 ありがとうございます。それでは、これは御承認いただいたということで、(案)を取って提出してください。

○事務局 添付資料はバスのバス停名が、盛岩寺前という廃止バス停が1つありますけれども、字が間違っておりましたので、訂正した上で決議の資料とさせていただきたいと思えます。よろしくお願いします。

○会長 では、こちらはバス停名訂正の上、提出ということで御了解いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 どうもありがとうございました。

3. 報告

○会長 それでは次に、報告1、よろしくお願いいたします。

○事務局 それでは、説明に際しまして、善行地区のこれまでの取り組みについて、関係者として、地元協議会にも何度か出席していただいている湘南相中さんとフジ交通さんの2社について、会議への出席について要綱7条5項の規定に基づきお願いしたいと思います。

○会長 これは毎回のことですけれども、運営上必要があるということでお認めして、入場していただくということでお願いします。

○会長 それでは、事務局から御説明をよろしくお願いします。

○事務局 それでは、報告(1)の善行地区の今後の取組みにつきまして、報告資料1に基づいて御説明させていただきます。

お手元の報告資料1をごらんください。

善行地区の今後の取り組みでは、本日は、1のこれまでの経緯から3の本格運行に向けた流れで御説明させていただきます。

1のこれまでの経緯について御説明させていただきます。1ページをごらんください。

この点は前回協議会でも御説明した点となりますけれども、これまで無償運行の試運行から有償化の検討を行うまで御説明したものです。有償化の運行を目指す中で有償運行形態を支える組織、資金計画、実証運行の実施方法が新たな課題として浮かび上がってきたことを御説明させていただいております。

本日は実証運行の実施方法の具体的な方向性について説明させていただきます。

2ページ及び3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。

この点についても前回の交通会議で説明させていただいたところでございますが、鉄道

駅へのアクセス、エリア、人口分布、試運行における利用傾向を分析した結果、3ページの図で示す善行駅東側のエリアを優先することで報告させていただいております。前回の時点では住民組織と未調整の段階の報告でありましたが、今回は住民の組織である郷土づくり推進会議との協議の結果、合意を得たエリアということになりました。

引き続きまして、4ページをごらんください。3の本格運行に向けた流れでは、現在の段階が下の図の調査・計画の段階、囲っておりますけれども、本格運行は図の下側の運行の判断に示される部分になりますけれども、試運行期間の実績により本格的な運行ができるか否かを判断し、運行の改善を行った結果を見て運行の継続の可否を判断し、改善を重ねても運行の継続が適切と判断されない場合には運行の休止または廃止を検討するケースがあるということをご想定したものです。

調査・計画段階では、まずアンケートを実施し、利用者数と運行経費の試算を行い、どのような運行ができるかを判断することとなります。アンケート結果によっては運行時間帯、運行本数、運行ルートが変わることとなります。

アンケートを実施するに当たって、想定される運行形態などについて地域住民の組織の方とタクシーの関係者の方と調整させていただきました。その形態について御説明させていただきます。

5ページをごらんください。(2)の想定する実証運行の概要について御説明します。

表を読み上げる形になりますけれども、運行形態は定期路線型を前提とします。事業規模が大きく下回った場合にはデマンド型の対応も検討することとなります。

車両につきましてはタクシー会社と協議しておりますけれども、通常のセダン型車両を時間帯のみ乗り合い運送を行うために利用する方法を行うことを想定しております。

事前予約についてはデマンド型を想定していないため基本的には不要になりますけれども、乗りこぼしが発生した場合を考慮しまして、座席を事前に確保するという意味での事前予約を可能というふうに考えております。

追尾車については確保できるよう、タクシー事業者と調整を進めております。

事業者につきましては、今後運行を担う意思表示をしていただいております。本日の会議にも出席していただいております。フジ交通、湘南相中の2社を想定しており、各社の考え方を伺いながら調整を進めていくところでございます。

運賃につきましては、1乗車300円を想定しております。なお、会費を払っていただき、会員を募集する予定としておりますので、会員、非会員での料金の差別化を図ることを予定しております。

運行頻度につきましては、1時間に1回程度を想定します。

運行日は土日祭日を除く平日を予定しておりますが、アンケート結果によっては変更を加える可能性があります。

運行時間帯は地域住民、タクシー事業者との協議の結果、午前9時台から午後4時台までを想定しております。

運行ルートにつきましては、6ページ及び7ページで示すルートで、ピンクの破線で書

いているルートを想定しているんですけども、7ページのほうで御説明させていただきますと、上段のほうが経済的な運行を行う場合についてはA2、A4と先ほど説明したエリアを一循環でやるものということ、需要が仮に大きかった場合につきましてはA2、A4ということで、上と下のエリアを個別に循環する案を予定しております。

なお、アンケートに添付するルートにつきましては、今後、利用者の利便性が低いものを提示したほうがよろしいかということになりまして、上のほうに示しておりますA2、A4を一循環で示すものというところでアンケートには示させていただく予定です。

5ページ中段のところにお戻りいただきたいと思っております。会員について御説明します。

会員のメリットとして想定するものにつきましては、1乗車当たりの運賃が非会員に対して割引になるため、多くの回数を利用する方にとって経済的という点で、事前の席の予約が確保可能なため、必ず利用したいという場合は有効と考えております。また、今後進めることを検討しております企業との連携の中でもメリットをふやしていきたいと考えているところでございます。

5ページの下段になりますけれども、その他として書いてございます。

企業提携につきましては後ほどお示ししますが、収支の考え方では、利用者数が少ない場合には運行を維持することが厳しくなってしまうため、地域住民を主体として企業との連携を進めてまいりたいと考えております。

下のほうの車両台数につきましては、タクシー事業者との協議を進めている最中ですが、善行地区周辺では乗り合い可能な車両をできるだけ多く確保したいという意向がございます。背景には天候とかによって著しく配車の頻度や行き先が大きく異なってしまうということをタクシー事業者から聞いておりますので、バックアップの追尾車の運行を安定的に確保させる等、運行を安定させるために車両をできるだけ多く登録していただければと考えております。

続きまして、想定する実証運行の需要を満足させるために必要な情報について試算を行っております。その試算結果につきましては飛ばして、8ページをごらんください。

(3)の事業者の委託内容の調整・委託経費の試算について御説明させていただきます。

今回の交通会議に先立ちまして、タクシー車両を用いて各運行ルート、運行形態を仮定した上で試走を行いました。先ほどお示しさせていただきましたA2、A4ルートを一体的に運行するルートについては一循環おおむね1900円程度の運賃となっており、この金額をもとに1日8循環、月当たり平日22日を運行を仮定し、会費、運賃収入として必要な人数等を試算しました。試算結果では会員数200人と仮定した場合、一循環4.4人の乗車が必要となるため、駅に向かう人、駅から帰る人、おのおの2名程度いれば採算性を確保できるというものになります。しかしながら、この数字、セダン型車両を用いて実施するためには大変厳しい数字であるということがわかります。そのため、実証運行時点では難しいところもありますけれども、先ほど説明させていただいた中でもありました、企業との連携を進める中で協賛金等の資金を安定的な財源として今後確保していきたいというところ

ろでございます。

9ページをごらんください。(4)アンケートの実施予定と結果の取扱いについて御説明させていただきます。

アンケートは実証運行を行うために必要なデータを得ることを目的に実施するもので、運行形態、運行時間、運行ルート、運行頻度、あと運行の曜日等に反映させることを予定しております。アンケートは回答者ごとに想定される利用回数を集計し、得られた合計の値を総量として評価する形をとる予定です。

11ページ以降がアンケートの内容で、11ページ、12ページがアンケートの説明文となっております。実際のアンケートにつきましては、その次の13ページ、14ページがアンケートの本文となっております、アンケートにつきましては5月中に実施できればと考えております。

この結果につきましては次回の交通会議でお示しし、今後、道路運送法第21条で実施する予定の実証運行の内容についても次回の会議で審議することを目指しております。

以上で報告(1)の説明を終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

御質問、御意見いかがでしょうか。

○G委員 運輸支局ですけれど、2点ほど。

会費というものがあるんですけども、これはどういう発想から来ているんですか。

○事務局 会費につきましては、要は、収支がなかなか利用料金だけでは安定できないというところがありまして、ある程度会員になっていただくことで利用の動機づけになると。会員のメリットを示すことで使う方はふえるのではないかとというところで、会員数、お金を安定させるため、利用者をふやすためという目的で会員というものを今設定したところでございます。

○G委員 これは実証運行の場合は1000円。この1000円というのはどういう……。

○事務局 実証運行が、ちょっと今、予定期間が定かではないんですけども、来年度の秋口ぐらいからやって、二、三カ月以上できると思いますので、通常だと月当たり500円というような形をとるんですけども、実証運行期間につきましては全期間を通して、1回1000円いただければ結構ですという形がとればというふうに今考えているところです。

○G委員 わかりました。

会費の考え方は道路運送法上でどうなのかというのを確認しますので、ここは持ち帰って確認してきます。そういう制度ができるかどうか。余りこういう例はないので。

○事務局 我々としたしましては、1つ参考にさせていただいたのが、川崎市で実施しております山ゆり号という乗合の、10人乗りの。

○G委員 あれは会費を取っていますか。

○事務局 ええ。あれが会費で料金の形態を分けているので、それと類似する事例ということでさせていただきました。

○G委員 前例があるのであればいいのかなと思いますけれど、調べて、後で御回答したいと思います。

○事務局 はい。よろしくお願いします。

○G委員 それと、あと、これはセダン型ということなので、空いているとき使うということなんです。通常タクシーで使っている車で、これは事業者さんのほうの話になるのかもしれないですけども、空いている、このタクシーを併用して使うということですか。それは台数は決められますか。時間が決まっているから決められると思うんですけど。

許可の関係で、タクシーに使っている車を全部乗合でも使いますよというのは認められないので、そもそもタクシーで使っている車なので、乗合で併用で使わせるんですね。そうすると、今、タクシーが多過ぎるという議論となっている中で、乗合で使っているんだったらもうタクシーは要らないんじゃないのという議論になりかねない。余り多くの台数を兼用にしてしまうと、それはタクシーとして要らないのかというような議論になってしまうんです。済みません、ちょっと細かい話なんですけれど。

なので、空いた時間で使うということですね。台数のほうは、実証運行をやる段階になったら、また調整させていただきたいと思いますけれど。済みません、細かい話で申しわけないんですけど。

○会長 今の件は、ちょっと細かくなりますけれども、いろいろやっていく段階で借り上げという格好になるのか、まだわからないというか、幾つか選択肢のある中で併用という通常のものが、たまたまそのときあいている車が、ひょっと行くということもあれば、専用でずっと確保しておいてということも、まああって、これはダイヤを引いたり、いろいろしていく中でという理解でよろしいですか。

○事務局 試算した中で1つあったのが、借り上げの料金でしてしまいますと非常に高くなってしまうということがあった関係から、要は、時間併用をベースに、今の必要な資金を試算している関係で、借り上げというものがもっと需要があれば当然ありますけれども、現時点で需要がどこまでかは、ちょっとわからない中では、できれば時間併用を前提に考えていきたいというところで、きょう御報告させていただいたところです。

○会長 ほかはいかががでしょうか。

別にきょう決めるとか承認いただくということではなく、現状ではこういうことになっているという御報告で、これから調査をやるということですが、いかがでしょうか。

○フジ交通 フジ交通です。よろしくお願いします。

先ほど事務局からお話があったと思うんですけども、追尾車両があったときに、できるだけ登録車両が事業者として持っていないと、逆にお客様に御迷惑をかけるのではないかなという心配がございます。その点が気になる点ではありますね。その辺どうでしょうかね。

○G委員 そもそも需要が沢山あるのであれば、定員が大きいのを入れるべきです。年がら年中乗れない人が出てくるような状況は好ましくないなので、そういう状況になるのであ

れば大きいワンボックスタイプの車両を入れるべきだと思いますが、これは需要を見ないとわからないです。大体3人ぐらいで、あといませんねというのであれば構いませんけれど、あとは事前予約で3人までと決めてしまうとか、4人までと決めるのだったらセダンで問題ないと思います。ただ、いつでも乗れますよと言っていて乗れないという状況は、これは利用者にとって非常に使いづらいということになるので、それであれば定員の大きい車両を入れるべきものですね。

需要に合わせて車を選ぶということです。車に合わせてやるのではなくて、需要がどれだけあるかによって使う車両が決まってくると思っています。そこは需要がどれ位あるのかを見ないとわからないです。

○E委員 善行の駅にタクシーはとまっていますよね。運行時間も日中便なので、多分バスのほうからの意見だと、結構日中にタクシーがずっととまっているということもあるので、当然雨が降ったりとか、朝晩はぐるぐる、お客様が多いときは回るあれもあるんでしょうけれども、ある程度、高齢の方とかの病院とか、駅に出てくる日中便であればある程度、車両をそのままセダンの車を併用で使うのであれば、会員制にしてお客様を限定にしたりとか、あと、善行地区は結構山坂の尾根がずっと長いので、バスと違うので、ちょっとその辺はあれなんですけれども、余り定期路線的にぐるぐる回ると、今、G委員が言われるように、逆に定期に人がついて乗りこぼしてしまったりとかするあれにもなるのではないかなと思うので。

言いたいことは、結局、会員で集めるのであれば、ある程度予約システムも持たれていると思うので、ある程度その事業の会員の方からの電話を受けて、駅前にとまっている車を安価にサービスするみたいな。あと足りない分については補助をいただくとか、そういうことのほうが何となく、以前にこれをやる前に地元の方の有志でいろいろやった経緯なんかもあるので、どうせやるのであれば、善行全体の駅に歩いて出てこられない人のための交通手段ということで、駅前にとまっているタクシーをうまく使うというほうが、この後またワゴン車にしたり、大きいのにしたりというよりも、もっとシンプルな形で地元を受け入れられるのかなと思います。

○A委員 先ほどフジ交通のほうから出た追尾車の話なんですけれども、車両を限定しなければならぬのかという当たり前のような質問なんですけれども、車両を限定して何台とされてしまいますと、その車両が需要の多さではなくて、その車両をもう限定してしまうと、その車両がその前後に仕事ができづらくなるとか、いろいろな問題が起きるので、この車はこの台数に対して何%を、どの車でも行っていいみたいな形にしていただけると事業者としてもとてもやりやすいので。

GPSが今ついておりますので、必要なときに一番近い車両を回すことはできるんですけども、車両を限定されてしまいますと、この車両をこの時間には常にここに行かせなければならぬとか、そういったことでお互い不備が発生するのではないかということをお聞きしたかったんですけれども。

○G委員 例えば運行時間が決まっているのであれば、あらかじめ決めておけば、そうい

うものはないような気がしますけれど。要は、そもそもその路線、これは細かい話で恐縮なんですけれども、道路運送法はタクシーで使う車と、こういう乗合で使う車は明確に分かれていて、それを運用でタクシーの車を乗合で使っていていいですよとやっているものなので、あくまで例外的な措置なんです。これはちょっとわかっていただきたいんですけど。

例外的なものを沢山、多くの車両というのは、なかなか認めることが難しい。支局権限でないので何とも言えないんですけど、ある程度台数を抑える必要があります。今まで実際にそういうものを認めてきていますけれど、台数はかなり抑えられていますので。

趣旨から言うと、タクシーはタクシーの車両、タクシーで乗合というのはあくまで例外ですよ、ということです。需要に見合った台数しか認めませんということです。なので、そこは実証運行を行った上でどのぐらい台数が必要なのか。その辺を検証して、実際に空いている車とかのバランスもあると思うんですけど、それでうまく回るような台数を見つけていって、必要な台数を出していく。そのための実証運行でもあるということだと思います。

要望としてはわかりますけれども、ただ、例えば40台持っていて、40台全部認めてくださいというのは、これは例外措置としてはおかしい話で、例えば10台とか。では、10台で多いのか少ないのかという議論もありますけれど、それは実証運行をやった上でどのぐらい登録しておけば回せるのかということになると思います。

済みません、細かい法律的な話で非常に恐縮なんですけど、こういう話は、こういう場ではなくて分科会みたいところでやればいいのかもしいんですけど。

○A委員 ありがとうございます。

○B委員 追尾車って基本的に何なんですか。

○D委員 乗りこぼしを拾うという意味でしょう。乗りこぼしを拾うのに改めて車を出すということ。

○会長 追尾車というのは、これは多分路線になっていますので、予約が4人以上ある区間で、もう5人以上ある場合には2台連なって行くというのが基本的に追尾車ですね。

○G委員 それが常にあると2台分の経費がかかるので、それだったら大きい車1台のほうが経費が少ないのではないんですかということになる。

○会長 あくまでごくごく例外的なときに追尾車が出るというのでしょうかということ、ただ、それをすると、先ほどの併用許可を何台にするかということ、多くなるとかということがあって、だから、最初からもう予約制にしているのだから追尾車はなしですよというやり方ももちろんあるかもしれませんが。もちろんこれはこの場でというよりも、地域の方との協議の中で、多分次回あたりで御提案があるだろうと思います。

一般には時々やります。追尾車というやり方は。ということで追尾車の件はよろしいでしょうか。

ほかはいかがでしょうか。

これは多分、本当はいろいろあって、お金は誰が集めて誰が管理するかというあたりは、多分当然いろいろ御報告があるでしょうし、単価をどうするかとか、あと、これは実験で

すので、今ある車でやらざるを得ないというところがあるので併用ということになっていきますが、将来的に専用車のほうがいいねということだと、それをある程度前提にしたような運行形態で試してみるとか、多分選択肢はそんなにたくさんはないとは思いますが、かなり違った選択肢の中からどう選んでいくかというのは、多分次回ですかね。

○事務局 次回のアンケートの需要、アンケートのつくり方というのは今回見ていただいたとおりなんですけれども、個々の利用者数が、全体としてのパイを把握するというような形に今しておりますので、それが下振れしたときに大きく、もう乗車定員を上回るようであれば、我々としても試運行の段階で大きな車を入れなければいけないとか、そういう手当てについても考えていかなければいけないと思いますので、次回にはそのアンケート結果をもとに、この程度の需要を想定しますというようなことで御報告させていただく中で、今のこの追尾車、あるいは車の大きさの議論はさせていただければと思うところです。

○会長 この話もいろいろな案が出て、いろいろな実験をしていく中で、ようやく1つの、かなり具体的な案として出てきたということで、これは大変すばらしいことですので、これはぜひ次回、より具体的な案ができるようなアンケートが上がってくるのがいいなと思っております。

この件、ほかはいかがでしょうか。

では、これは御報告ということで、また次回この話をさせていただければと思います。ありがとうございました。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 それでは、次の議事につきまして事務局からお願いいたします。

○事務局 それでは、報告案件2の湘南大庭地区の今後の取り組みにつきまして報告資料2に基づいて御説明させていただきます。

お手元の資料、報告資料2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の現在の検討状況について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の現在の検討状況について御説明させていただきます。

第4回の交通会議でも御説明させていただきましたが、湘南大庭地区の交通問題については、周辺住民が参加する公共交通バスに関するワークショップでの議論をもとに、必要な公共交通システムについて検討していくことといたしました。そのため、ワークショップの結果を受けて、必要な関係者調整を本市で実施しながら、住民の方が希望される公共交通システムの導入が速やかに実施されるよう関係者調整を行ったことから、その結果について報告するものです。

1)の市民ワークショップの実施以降には、以前もお示ししましたが、ワークショップの実施概要をお示したところです。ワークショップは市民の方45人に御応募いただきまして、第1回のワークショップを終えたところでございます。

第1回のワークショップの概要は2ページ及び3ページにお示したとおりで、グルー

プワークの主な内容といたしましては、ふだんどんな外出をしているか、公共交通を利用する際の問題は何か、将来、公共交通をどうしていくべきかという内容に対するグループワークを5つに分かれて議論したところでございます。その結果を3ページに記しております。

その中でよい点として挙げられた点が、幹線部分の辻堂駅方面のバスの本数、道路の整備状況、コミュニケーションの場が確保され、施設へのアクセスが良好という点がございました。一方で課題として挙げられたものは、土日を中心とする辻堂駅周辺の渋滞、バス路線の偏りがあり地域内のバス停の利用が子どもやお年寄りに難しいこと、付随する内容でございますが、石川地区から鉄道駅に向かう路線がないこと、地域内の移動が不便ということ、湘南台駅、善行駅へのバスアクセスの問題、自転車交通に関する走行環境やバス停周辺に放置された自転車の問題、早朝、深夜のバス便の必要性などございました。

続きまして、4ページをごらんください。(3)の実施の流れでは、第2回のワークショップでよい点や課題を踏まえ、解決方法について検討することとしております。このため、(4)の第1回のワークショップを受けた藤沢市の対応では、次回以降のワークショップの議論に実効性を持たせるために関係者との協議を行いました。

1つ目の○の地域内交通(バス)を充実させるための意見に対する対応につきましては、2点ほど対応を行いまして、1点目が地域内のバスを充実させるためには必要な施設(バスターミナル等)の整備が必要となります。このため、第4回の会議でお示した湘南ライフタウンバスターミナルの機能改善について検討及び関係者との調整を行いました。

2点目が、主に石川地区から駅に向かうバスが少ないという意見や、湘南台駅への便数の増加の必要に関する意見をいただいたことから、今後、便数の増加などにより影響が大きくなる湘南台駅に対する対応について関係者との調整を行いました。

2つ目の○の地域内交通(自転車)の利用を適切にするための意見に対する対応につきましては、地域内で実際にバス停周辺に駐輪を行い、バスを利用されている状況が見受けられるという意見があったため、通勤、通学時間帯のバス停周辺の駐輪状況を確認いたしました。

これらの対応については7ページ以降にお示したところでございます。

7ページと8ページをごらんください。湘南ライフタウンターミナルについてお示したものでございます。

第4回の交通会議でもお示いたしました内容ですが、地域内交通の拡充、湘南台方面、石川方面の拡充には湘南ライフタウンターミナルが1つの拠点として機能することが必要ということをお示いたしました。

現在の湘南ライフタウンターミナルは流出が辻堂駅遠藤線南側方向のみに制限されることから、運行の自由度が低い状況にあります。そのため、改善案では北側の遠藤矢向の交差点の周辺の用地を活用し、複数の系統の乗降を可能にするとともに、新たな系統の起点や車両の待機場となることを想定しております。

具体的な検討図につきましては9ページに示すものでございます。なお、ここでお示し

したものは現在の路線を踏まえ仮定したものでございますので、整備を行う場合の具体的な調整は今後のワークショップの結果との調整となります。

10ページをごらんください。湘南台駅の運用に関する内容となります。このことにつきましても、第4回の交通会議の検討でもお示しいたしましたが、湘南台駅へのアクセスを確保するための問題といたしまして湘南台駅西口の混雑の問題がございました。湘南台駅の増便、新規路線の開設に当たりましては、朝7時台から9時台及び夕方17時台から19時台のピークを緩和しながら増便を進めることが必要という認識がございました。このため、利用者が混在する文教大学及び辻堂駅北口方面の路線等、湘南台駅東口に移動させることを想定したものでございます。そのため、湘南台駅東口へのアクセスルートにつきましては11ページにお示しするものでございます。

続きまして、12ページをごらんください。この場合、湘南台一丁目交差点が国道467号の交通量の関係で亀井野交差点の渋滞の影響が湘南台一丁目交差点まで及ぶことから、湘南台駅の速達性が確保されるよう運用の改善を検討してきたものでございます。

13ページをごらんください。湘南台一丁目交差点の運用につきましても見直しを行う計画をお示ししております。現況では小田急のガードをくぐり、湘南台一丁目を経由して、湘南台駅東口へ向かう動線が国道467号の信号の現示が長いことの影響を受ける状況にあります。このため、湘南台一丁目の湘南台駅に向かう動線を左折専用とする案について提示させていただきました。この際には左折専用の動線を検討するに当たっては、同時に連節バス導入の検討可能性も検討したものでございます。

14ページをごらんください。このことに関する警察協議の結果をお示ししております。まず、当該経路における連節バスの導入についてでございますが、中段にお示した写真1から3のように路上の駐停車車両が多い状況が確認されております。そのため、連節バスをこの道路を経由させることの問題点が示されたため、連節バスの計画について改善策を示しながら協議を継続することといたしました。また、湘南台一丁目交差点の左折専用レーンにつきましては、交通量の関係から主導線とならないものについて左折専用とすることは難しいという判断がなされたところでございます。

湘南台一丁目交差点の国道467号の影響に伴う先詰まりの解消につきましては、周辺交差点の現示や車線運用も含めて調整を進めることとしております。

15ページをごらんください。湘南台駅方面の需要についてでございます。

辻堂駅北口から湘南ライフタウンを経由して湘南台駅西口に至るルートに乗降客数を集計したものでございます。朝夕の乗降者数に注目してください。朝の傾向といたしましては、滝の沢より湘南台駅側での湘南台駅の利用が顕著になっており、総数でも湘南台駅が多い傾向となります。一方で、夕方以降の総数では分散する傾向ではございますが、辻堂駅側の利用が湘南台駅の2倍近くとなっております。朝夕で異なった傾向になることがわかります。

続きまして、16ページをごらんください。同じ集計結果を断面交通量として記載したものでございます。

傾向につきましては先ほどと同じものです。ただし、集計する系統の問題もありますが、朝夕の傾向が異なることについては何らかの要因があるものとして簡単な現状を分析いたしました。

下段のライフタウン方面の終バスの比較についてごらんください。湘南台駅及び辻堂駅の終バスの時間帯について分析いたしました。湘南台駅で小田急線の接続を考慮した終バスを利用するためには新宿を22時20分前後に出発する必要があり、辻堂駅の場合では新宿駅を23時30分前後にと、1時間程度の差があることがわかります。この結果から、湘南台駅については需要が拡大する要素が認められるため、湘南台駅の運用の改善を進めるものといえます。

17ページをごらんください。湘南大庭地区での通勤時間帯のバス利用実態調査を、辻26系統につきまして実施したところでございます。調査結果は15ページと類似する傾向が見られる部分もありますが、小糸、大庭小学校前、二番構保健医療センター、駒寄、滝の沢など湘南台駅へ向かう需要が多くあったところでございます。これらの傾向も16ページ、17ページの資料とあわせて分析を進めます。

18ページをごらんください。⑩の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では、湘南大庭周辺地区におけるサイクル・アンド・バスライドに関する潜在需要の調査を行いました。サイクル・アンド・バスライドの需要につきましては、バス停周辺の路上や開店前の商業施設に駐輪される自転車を調査することといたしました。調査では辻堂駅遠藤線、亀井野二本松線のバス停周辺の調査を行いました。

この結果、辻堂駅遠藤線沿いのバス停及び亀井野二本松線の数カ所で需要があることが判明いたしましたので、この結果をワークショップに報告し、今後の展開につなげることといたします。

以上で報告案件(2)の説明を終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

いろいろ具体的な検討をさせていただいているという途中の経過報告でございますが、御質問、御意見いかがでしょうか。

まず、前回のワークショップは私も出させていただきましたけれども、かなり具体的な御意見、活発な御意見が出まして、資料にありますとおり、このようなまとめもできまして大変有意義だったなと思っているところです。また次回が今週末でございます。

いかがでしょうか。

○B委員 ワークショップには岡村会長も御出席いただきまして、最後まで見ていただいたんですけども、いかがだったでしょうか。チームによって大分たくさんあったように感じたんですが、いかがでしょう。

○会長 やはり地域の方でないとわからないような個別具体的な意見が出てきました。むしろ個別具体的な意見を重ねていくと全体像が見えて先が見えるので、こういう場とというのが、個別具体的な意見は言いたいけれども、なかなかそれより全体の意見をというふうになりますので、ワークショップは、なかなかそういう意味でよかったなということですね。

あとは、もう事務局の方も出られた方はおわかりだったと思いますけれども、なかなか通勤でバス、この朝のピークの時間に横浜、東京のほうに通われている方はそれほど多くなかったんで、かつてよく通勤でバスをたくさん使っていたらっしゃいましたという方は多かったんで、朝の状況は皆さん御存じではあるんですけども、辻堂駅前が新しくなってから朝、毎日使っていたらっしゃる方というのは、たしかそれほど多くなかったですよね。

○B委員 そうですね。

○会長 なので、そこはもう仕方がないことですので、それはうまく補完しながらということのかなとは思っております。そういう感想でございました。済みません、しゃべり過ぎまして。

ほかはいかがでしょうか。

○B委員 もう1つ、ちょっといいですか。

湘南大庭地区のここへの影響が入っていないんですが、辻堂駅前に信号が1つできました。前回ですか。辻堂駅のテラスモールと生協のところの角っこに信号がないために、駅へ行く神奈中のバスが、あそこは歩行者と右左折する車で日曜日動きがとれなくなって、真っすぐ神台公園前のあそこへでも何台もつながっている状況だったんですが、早速あそこへ信号ができて、もう稼動しています。

3連休のときも、私は、ちょうど3時ごろが一番ピークなので、あそこで30分から1時間近く立って見ていたんですが、バスはすいと行くと。信号が変わることによって、今まで絶え間なく歩行者が渡っていたわけですよね。それがぴたっととまったというのと、それから、右左折と車に秩序ができたということで非常によくなったのではないかと思います。あれはすごくよく対応していただいて非常にありがたかった。あれで大分違ってくるのではないかなと思いました。

○事務局 今の辻堂の北口、C-X（シークロス）のところに信号機を、この3月14日に設置をさせていただきました。

今まで、今、B委員が言われるように、信号がなかったんで、歩行者もしくは車の動線がなかなかはっきりしなかったんですけども、今回、藤沢署にお願いをしまして信号を1基新設、あと、もう1つ、あわせて北のほうから駅へ入ってくるときに、右へ曲がる、テラスモールさんの駐車場のほうに入りたい、右へ曲がる車が曲がれないように右折禁止の規制標識もあわせて設置をしていただいたんですね。

ですから、基本的にはテラスモールさんは下、南のほうから入ってきて、左折をして左折をして駐車場に入るというルートなんですけれども、今回、今まではずっと信号がなかった関係で北のほうからおりてきて右折をする、そこは右折レーンが何もないので、その右折待ちの車のために今度はバスがそこをすり抜けられなくて、それによってずっと北のほうへ渋滞が延びていたんですけども、そこは右折ができない。それはテラスモールさん、事業者にも理解をしていただいて規制標識を1つつけましたので、そこである程度、北のほうから流れてくる車は今まで事業計画の中にあるような車の流れに変わってきたので、少し渋滞の変化があったのかなというふうに自分たちのほうも考えておりますの

で、よろしくお願ひいたします。

○会長 このワークショップでも、とにかく朝も大変だけれども、車内は込んでいるけれども、朝は車は比較的スムーズなんですね。なので、休日についての御意見は、かなりたしかにいただいたように記憶をしております。

ほかはいかがでございましょうか。

これもまた継続で毎回御報告いただく件ということでいいんですよね。

○事務局 この29日にまたワークショップをやらせていただきますので、そのこの意見とあわせて、交通会議としましては、先ほどの事務手続というか、道路の運用面の話とか、そういうものの可否をどういうふうに判断してきたかということをごここで審議、報告という形になりますので、ワークショップのほうは地元の需要をまずは吸い上げていく形で今後とも進めさせていただく予定です。

○会長 ありがとうございます。

では、この件はほかはよろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

4. その他

○会長 次はその他です。事務局から。

○事務局 その他といたしまして事務局からですけれども、次回の交通会議の開催日程の予定なんですけれども、年度が変わりまして7月ごろに開催をさせていただきたいと思ひます。というのは、今、会長からもありました、今月末にワークショップを開きます。そのワークショップはある程度まとめながら方向性などを示していきたいと思ひますので、4月に人事異動があらうかと思ひますけれども、そのときにはなかなか議題というか、報告案件もないので、できれば7月ごろをめどに開催をしたいと思ひます。また日程、場所等につきましては詳細に連絡を入れさせていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

○会長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から何かございませうでしょうか。

(「なし」の声あり)

○会長 では、事務局、これで終了でよろしいですか。

○事務局 会長、どうもありがとうございました。

2時間にわたる貴重なお時間、活発な御意見ありがとうございます。

それと、先ほど言い忘れていたんですが、本日資料を持ち帰っていただいた中で、例えばまたお気づきの点等がありましたら都市計画課まで御連絡をいただければと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

以上をもちまして第5回藤沢市公共交通会議を終わらせていただきたいと思ひます。本日はどうもありがとうございました。

午前11時24分 閉会