

第14回藤沢市地域公共交通会議

日 時：2017年(平成29年)3月21日(水)午後3時開会

場 所：湘南NDビル6階 6-1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	飯森 均	植木 春雄	岡村 敏之
<u>金岡 知世</u>	高橋 涉	<u>千葉 淳</u>	小林 静雄
<u>鈴木 壮一</u>	<u>日名子 康彦</u>	藤下 信	<u>三上 雅之</u>
三木 健明	山野邊 國雄		

次 第

1 開 会

2 議 事

第1号議事 善行地区地域公共交通の運行計画の変更について

3 報 告

(1) 六会地区における予約型乗合タクシーの取組状況について

(2) 公共交通利用転換事業計画の取組状況について

4 その他

5 閉 会

配布資料

・次第

・第1号議事資料 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書(案)

・参考資料 善行地区地域公共交通の運行計画の変更について

・報告資料1 六会地区における予約型乗合タクシーの取組状況について

・報告資料2 公共交通利用転換事業計画の取組状況について

傍聴者 : 0名

第14回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2017年（平成29年）3月21日（火）

場 所 湘南NDビル 6階 6-1会議室

藤沢市計画建築部都市計画課

1.開会

事務局 ただいまから第14回藤沢市地域公共交通会議を開催させていただきます。

本日はお忙しい中、御出席いただきまして、まことにありがとうございます。

初めに、本日の会議の成立について御報告いたします。本日の会議には、委員16名中、14名の委員が出席しております。過半数以上の委員が出席しておりますので、藤沢市地域公共交通会議設置要綱第7条第2項の規定によりまして本会議が成立していることを御報告させていただきます。

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ます。

初めに、開会に当たりまして都市計画課主幹より御挨拶させていただきます。

事務局 皆さん、こんにちは。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。

本日は大変お忙しい年度末の中、また、お足元の悪い中、お集まりいただきましてありがとうございます。また、日ごろ、本市交通施策に御協力を賜り、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でございますが、1件ございまして、1件目は、善行地区で運行しております地域公共交通「のりあい善行」の運行計画の変更についての審議となります。また、報告事項といたしまして2件ございます。1件目は、六会地区における予約型乗合タクシーの取組状況について、2件目は、公共交通利用転換事業計画の取組状況についての報告をさせていただきます。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。本日はよろしく願いいたします。

2.議事

議事 善行地区地域公共交通の運行計画の変更について

事務局 それでは、次第2の議事に移らせていただきます。ここからの司会・進行につきましては会長をお願いしたいと思います。会長、よろしく願いします。

会長 よろしく願い申し上げます。それでは、議事の前に傍聴者の確認をさせていただきますが、いらっしゃいますでしょうか。

事務局 本日は傍聴を希望している方はございません。

会長 それでは、早速、議事に入ってまいります。2.議事、第1号議事、善行地区地域公共交通の運行計画の変更につきまして、説明をお願いいたします。

事務局 それでは、第1号議事の善行地区地域公共交通の運行計画の変更につきまして御説明いたします。

第1号の議決に当たりまして、まず、参考資料1に基づく説明を行った後に、第1号議事の記載内容について御審議いただいた上で議決を行いたいと思いますので、よろしく願いいたします。

お手元の参考資料1をごらんください。善行地区地域公共交通の運行計画の変更については、1の「これまでの経緯と取組」、2の「現在の運行計画」、3の「のりあい善行の利用状況」、4の「運行計画の変更内容と変更理由」の順で御説明いたします。

1 ページをごらんください。1 の「これまでの経緯と取組」について御説明いたします。善行地区については現在、特定非営利活動法人のりあい善行が実証運営を行っております。この事業は、2015年2月から藤沢市による乗合タクシーの実証運行を開始しています。2015年11月には、2系統から3系統に系統をふやして運行を行い、2015年12月には車両をセダン型からワゴン型へと変更を行っております。2016年3月には、郷土づくり推進会議・のりあい部会と関係自治会代表者を中心に地域組織特定非営利活動法人のりあい善行を設立し、2016年4月から、同法人による運営を開始するとともに、系統を3系統から2系統に戻し、現在運行しております。

2016年7月から8月にかけては、アンケート調査を実施し、土曜日運行のニーズの把握等を行いました。2016年10月には善行公民館祭りに参加し、のりあい善行のPRなど利用促進活動を行っております。また、公民館祭りの際は、土曜日、日曜日の臨時運行を行い、地域貢献に資する活動も行っております。2016年11月は地域説明会を行い、アンケート調査の結果の報告や現在の運営状況の報告を行っております。また、12月にはアンケート調査より土曜日運行を希望する声が多かったため、1カ月間の試験運行を行い、土曜日の需要の把握を行いました。試験運行の結果としましては、1日当たりの平均乗車人数が37.5人となり、この後で説明しますが、1日の平均利用者数と比べると少ない結果となりました。このように現在、特定非営利活動法人のりあい善行は、需要喚起に向けたさまざまな取り組みを行っている状況でございます。

2 の「現在の運行計画」について御説明いたします。先ほど説明にもありましたが、現在は亀井野団地方面を運行する01系統、立石公園方面を運行する02系統の2系統で運行しております。運賃については大人300円、子供100円とし、幼児については大人1名につき2名まで無料としております。運行時間帯は、01系統、02系統ともに、午前9時台から午後5時台で運行しており、運行回数は01系統、02系統ともに1日当たり12回となっております。使用車両はワゴン型で、乗車定員は8名となっております。また、2016年4月からサポーター制度を導入しております。このサポーター制度は、個人サポーターと法人サポーターの2種類があります。個人サポーターは、年会費3000円を支払うことで50円の割引や提携店舗でサービスを受けられるものです。法人サポーターは、年会費5000円を支払うことで50円割引を受けられるほかに、協賛企業としてリーフレットに法人の名前を掲載でき、法人のPRにつながる特典があります。また、10回分の運賃で11回の利用が可能な回数券の発行も現在行っております。

2 ページをごらんください。3 の「のりあい善行の利用状況」について御説明いたします。利用状況については、図1のとおりとなっております。縦軸に1日の平均利用者数、横軸に運行を行った月を示しています。緑色の折れ線グラフが01系統の利用者数、青色の折れ線グラフが02系統の利用者数、黒色の折れ線グラフが01系統と02系統合計の利用者数を示しています。利用者数の推移としましては、4月から6月までは30人台でしたが、7月以降は安定して40人を超え、9月にピークを示し、50.8人となっております。今年度の1日当たりの平均利用者数は44.6人となっております。当初目標としている利用者数は1日当たり55人でありましたが、目標値には届かないものの、利用者数は年度当初と比較すると目標値に近づいている結果となっております。

4 の「運行計画の変更内容と変更理由」について御説明いたします。(1)の運行計画の変更

内容についてですが、現在、のりあい善行には、個人サポーターと法人サポーターの2種類のサポーター制度がありますが、今回の変更は、法人サポーターの割引制度を廃止するものです。具体的な変更としましては、法人サポーター登録制度として年間5000円を支払うと1回の乗車につき法人に所属する方のカードの提示で50円の割引、こちらのものを廃止するものです。

(2)の運行計画の変更理由についてですが、現在ののりあい善行の収入といたしましては、運行で得られる運賃収入だけでは運営が成り立たないので、先ほど説明させていただいた個人サポーター、法人サポーターによるサポーター収入、車体に企業の名称を記載することで得られる広告収入、ほか寄附金等の収入を得て運営を行っております。個人サポーターと法人サポーターについては、割合制度を付与していますが、個人サポーターについては、割引制度の活用が見られるものの、法人サポーターについては、割引制度の活用がされていないということが今年度の運行を通じて判明しました。よって、法人サポーターのメリットについては、リーフレット等による法人のPRの面が強いため、各法人サポーターと協議した結果、法人サポーターはリーフレット及びチラシ等に記載する広告的な活用を図るものとし、割引制度を廃止する運行計画の変更を行うこととしました。このことについては、道路運送法第9条第4項の運賃等の変更に該当することから、当会議に諮り、協議を調えた上で決定を行います。

3ページをごらんください。法人サポーターの割引制度を廃止した際の協議証明書について御説明いたします。協議証明書には、3ページの下になりますが、「大人運賃は、法人サポーター登録制度として年間5,000円を支払うと1回の乗車につき法人に所属する方のカードの提示で50円割引」と記載されていますので、この部分について削除を行います。

また、4ページ目をごらんください。上段の2行目に「個人、法人のサポーター会員がカードの提示で1回の利用につき50円の割引が可能な利用券の発行」と記載されているので、この法人サポーターの文字を削除し、個人サポーターのみ適用できるものとします。その他についての変更点はございません。

以上の修正を行い、今回の協議を調える証明書が、先ほどお配りした第1号議事資料となります。御審議のほどよろしく願いいたします。

会長 運賃の変更にあたるということで、議事になっております。何か御質問や御意見はございますか。特にこちらはよろしいでしょうか。

そうしますと、提案どおり、法人サポーターに関するものを廃止するというところでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長 ありがとうございます。それでは、原案どおり御承認いただいたということにいたします。

3.報告

報告1 六会地区における予約型乗合タクシーの取組状況について

会長 それでは、次の3.報告(1)六会地区における予約型乗合タクシーの取組状況についてお願いいたします。

事務局 それでは、報告(1)六会地区における予約型乗合タクシーの取組状況について御説明

いたします。

お手元の報告資料1をごらんください。六会地区における予約型乗合タクシーの取組状況については、1の「これまでの検討状況」から5の「課題と今後の対応」まで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「これまでの検討状況」について御説明いたします。

(1)の六会地区の状況ですが、六会地区は藤沢市の中央東側に位置しています。特に西俣野北部周辺は右上の写真のように地形的に起伏が激しく、また、幹線道路以外は道路幅員が狭いことから、路線バスは運行されておらず、公共交通の利用がしづらくなっております。

左の図は、オフピーク時の藤沢駅から30分で行くことができる範囲を示していますが、藤沢市交通マスタープランではこの範囲の拡大を目指しており、検討箇所は30分圏域に含まれない地域が東側に含まれています。

(2)のこれまでの検討経過については、枠内の部分となります。平成26年度に交通不便地区解消検討会議を設置し、アンケート調査等を行いながら具体的な検討を進め、平成28年11月から藤沢市による予約型乗合タクシーの実証運行を開始しています。

2ページをごらんください。2の「実証運行の内容」について御説明いたします。

実証運行は、表2の内容で行っております。1の名称は、予約型乗合タクシー「おでかけ六会」となっております。

2の車両は、タクシー会社の保有するセダン型タクシー車両で、利用者の定員は4名となっております。車両の定員は4名ですが、定員を超える予約があった場合は増発便で対応しております。

3の運行エリアは、図2のとおりとなっております。六会日大前駅周辺エリアと西俣野北部周辺エリアの2つのエリアに分け、各エリア内に設置された停留所間の運行を行っております。エリアを2つに設定した理由としましては、一般的な予約型乗合タクシーは、複数名が同じ時刻に予約すると遅延が発生しますが、エリアごとの発車時刻表を設定することで、複数名の予約があった際の遅延を極力減らすようにしております。停留所は六会日大前駅周辺エリアに5カ所、西俣野北部周辺エリアに24カ所設置しております。

4の運行予約は、運行の1時間前までに予約をしていただきます。

5の利用者登録につきましては、利用者は運行予約を行う前に利用者登録が必要となりますが、実証運行期間中は登録料が無料となっております。

6の運行事業者は、タクシー事業者である株式会社湘南相中が行っております。

7の運賃は、中学生以上が1回300円、未就学児を除く中学生未満が1回100円、未就学児は大人1名につき2名まで無料となっております。

8の運行曜日は、月曜日、水曜日、金曜日の週3日としており、祝日は運休としております。

9の運行時間は、午前8時45分から午後4時50分までとしております。

10の運行本数は、1日8便としていますが、予約があった便のみが運行されております。

3ページをごらんください。3の「利用状況」について御説明いたします。

(1)の日別の運行状況及び利用状況につきましては、実証運行を開始した2016年11月21日から2017年2月末までの運行日数38日間の集計結果を表3に示しております。表は、左から、運行を行った日にち、利用者数、運行を行った台数、車両1台当たりの乗車人数である乗合率、

運賃収入、運行経費、収支、収支率の順に記載しております。38日間の1日当たりの平均利用者数は、表の利用者数の一番下に記載しています3.82人となっております。平均利用者数の推移を見ますと、11月が4.25人、12月が3.36人、1月が3.09人と減少傾向にありましたが、後ほど御説明しますが、1月に行った利用促進活動の結果、2月には4.75人と増加傾向が見られます。38日間の乗合率は、表中央一番下に記載しています1.32人となっております。これまでの収支は、表の右から2番目の収支の下に記載のとおり、マイナス8万2740円となっており、1日当たりマイナス約2000円となっております。

4ページをごらんください。こちらは3ページの表の日平均利用者数と乗合率をグラフにしたものです。青色の線が日平均利用者数、オレンジ色の線が乗合率を示しています。どちらも実証運行を11月に開始してから1月までは減少傾向が見られますが、1月に利用促進活動を行った結果、2月には改善傾向が見られます。

5ページをごらんください。(2)の方面別利用者数としましては、図4のとおりとなっております。地域の方が住んでいる西俣野北部周辺エリアから六会日大前駅周辺エリアに向かう利用者が1日当たり3.0人に対し、逆方向の利用者が1日当たり0.8人となっており、大きな差が見られます。これは、家を出発する時間はあらかじめ決めることができるため、運行の1時間前の予約ができますが、家に帰る時間はあらかじめ決めることができないため、運行の1時間前の予約ができないということが考えられます。また、本地区は家から駅に向かう際は坂を上ることになるため利用しますが、帰りは坂を下ることになるため、歩いて帰るといったことも考えられます。

(3)の利用停留所としましては、図5のとおりとなっております。これまでの乗車停留所の利用者数は、一番右側にあります六会マンションが44名と最も多く、次いで、北窪公園が23名となっております。降車停留所の利用者数は、六会日大前駅東口が77名と最も多く、次いで、駅前にございますヨークマート六会店前が31名となっております。停留所の位置及び名称については、図4をごらんください。設定をした停留所29カ所のうち9カ所の停留所ははまだ利用されていないといった状況となっております。

6ページをごらんください。(4)の運行を行った時刻としましては、図6のとおりとなっております。9時台発から14時台発の運行が多く見られ、8時台と16時台の利用が最も少なく、15時台の利用も少ない状況となっております。(5)の男女別、年代別の割合としましては、図7及び図8のとおりとなっております。利用経験者の男女別の利用を見ると、男性の利用が16名、女性の利用が24名となっており、女性がやや多くなっております。年代別の割合を見ると、76歳以上の利用者が24名の60%、66歳から75歳までの利用が10名、25%となっており、65歳を超える方の利用は全体の85%となっております。

7ページをごらんください。(6)のまとめと課題としましては、運行計画時に想定した利用者数は1日当たり15人でありましたが、現在は3.82人となっており、大きく下回っている状況となっております。現在の利用状況では運行が成り立たないため、運賃外収入の確保が必要となります。また、事前予約の際に前後の予約状況を伝え、乗り合ってもらおう等、乗合率を高めしていく取り組みを行っていく必要があります。収支状況に関する当初計画と実績の比較については、表4のとおりとなっております。事前にお配りした資料になりますと、実績のところは1月となっておりますが、最新のデータの2月の実績に修正しております。

8ページをごらんください。4の戸別訪問とヒアリング調査結果について御説明します。(1)の目的としましては、利用者促進活動の一環として戸別訪問を行うことにより、本交通の周知を行い、利用者の拡大を目指すこと、また、戸別訪問と同時にヒアリング調査を実施し、利用者拡大のための課題を確認することとしています。

(2)の対象地域としましては、図10に示す範囲のとおりで、519世帯を対象として実施しました。訪問ができた世帯数は257世帯で、ヒアリングができた世帯数は247世帯となっており、対象世帯の約半分から回答を得ることができました。

9ページをごらんください。(3)の回答者の性別、年代としましては、図11のとおり、女性の回答が多く、図12のとおり、60歳代以上の回答が多くなっております。

(4)の平日に六会日大前駅周辺へお出かけする際の交通手段では、図13のとおり、自分で運転をされる方が44%、車で送迎してもらう方が11%、自転車が21%、徒歩が41%となっております。

10ページをごらんください。(5)のおでかけ六会の利用及び認知度としましては、図14のとおりとなっております。認知している方は、利用をしたことがある人、登録をしているが利用していない人、利用したことはないが知っている人の合計で、86%とっており、認知度が高いことがうかがえますが、実際に利用したことがある人は14名と6%にとどまっている状況となっております。

(6)のおでかけ六会を利用しない理由としましては、図15のとおりで、図中央の目的地までほかの手段を利用する人が58%、駅までほかの手段を利用している人が67%と半数を超えており、また、利用予約が面倒であると答えた人も11%といった結果になりました。

11ページをごらんください。(7)の今後のおでかけ六会の利用意向としましては、図16のとおりとなっております。利用すると回答した人は15名の7%にとどまっており、将来的には利用したい人が130名の58%、今後も利用しない人は65名の29%、改善されれば利用する人は8名の4%となっております。将来の必要性を理解している人は多くいらっしゃいますが、システムそのものや運行本数等の改善要望は見られませんでした。

(8)のまとめと課題としまして、4点挙げております。おでかけ六会の認知度は高い結果となりました。これは、地域の方々や地域組織が積極的に周知活動を行ってきた結果であると考えております。運行計画の改善要望が少ないことから、運行計画についてはおおむね住民のニーズに合っているものと考えられます。おでかけ六会の今後の利用意向から、すぐに大きな需要を見込むことは難しいですが、将来的な利用意向があることがわかりました。また、現在は目的地まで徒歩やほかの交通手段で行けるため、利用が進まないといったことが考えられません。

12ページをごらんください。最後となりますが、5の課題と今後のスケジュールについて御説明いたします。(1)の運行の課題としましては、利用者数をふやしていくということはもちろんですが、行きの利用に比べ、帰りの利用が少ないことから、帰りの利用者数をふやす取り組みをしていくことが、利用者増加につながると考えております。また、乗合率を高め、運行効率を上げていくことが収支の改善につながっていくことも考えられます。

(2)の今後のスケジュールを御説明いたします。4月以降、地域組織は地域への戸別訪問調査の結果の説明会を開催する予定となっております。そして、引き続き利用促進活動を行い、

運営組織設立の検討を今後行ってまいります。市は、引き続き1年間の実証運行を11月まで継続し、実証運行の分析、運営組織設立に関するアドバイスを行い、実証運行結果の説明会を地域組織とともにいき、あわせて本交通会議への報告を予定しております。

以上で報告1の説明を終わらせていただきます。

会長 それでは、御質問ですとか、コメント、いかがでしょうか。

委員A 先ほど説明の中に、利用者からの要望があまりなかったからこのままで行くということがあったような気がします。私はこれを見まして、予約制というのでしょうか、これが大きな隘路ではないかと思っています。予約に対して、利用なさった方、あるいはこれから利用されようとしている方、あるいはもう利用しないという方の反応はどのようなのでしょうか。

事務局 御質問ありがとうございます。予約に対しましては、ヒアリング調査した結果、やはり運行の1時間前までに予約するといったのが面倒だという声が聞かれたというのは、事実としてあります。

委員A 利用を上げるために、例えば予約をなしとしたら、どういうことになるのでしょうか。そういう実験ができるかどうかかわからないけれども。

事務局 そもそもこの交通を成り立たせるために検討会議で検討を行いまして、どのぐらい利用者数があるのかを最初に想定いたしました。その中で、善行地区で行っているような定時定路線型の決まったルートを決まった時間に走行するというものだと、運行経費が追いつかないため、予約があったときだけ運行する、空運行が全くないというような状況で運行することで運行が成り立つという見込みがついたことから、予約型の乗合交通としたものです。その内容につきましては、地域への説明会や周知文によって、こういう状況なので、予約型の交通を進めていきたいというお話をさせていただいていまして、今回の戸別訪問でも、特段予約型に対して、多くの意見はなかったという結果であります。

委員A そういう状況だということはよくわかりました。ありがとうございます。

会長 ほかはいかがでしょうか。

1便の考え方なのですが、住宅地から出て駅まで行ってまた住宅地に帰るので1便という考え方でよろしいですか。

事務局 そのとおりです。

会長 そうすると、例えば7ページでは1便当たりの経費がこれぐらいというので、こういうふうに出ていますが、私の勘違いだと思いますが、3ページで、例えば1日1便しか出なかった日があって、1月11日というのは1便しか出なかったですね。この運行経費1090円というのは、どのように考えるのですか。

事務局 運行状況にもよりますが、往復で予約が入っていれば、往復で1便という考え方をしていますが、もし片道だけ、例えば居住地エリアから目的地エリアまでといったときで、そこで終わりであれば、それを1便としてカウントしています。

会長 経費はタクシー会社にお支払いするのは、片道だと半分になりますね。

事務局 そうですね。短い距離分だけお支払いするということになります。

会長 わかりました。出るところに出たらという話なのですからけれども、1便1090円なのか、2180円なのかでいろいろな計算が全然違うので、片道だったら0.5とか、そういうふうな換算ができるように書いていただいたほうが、3ページの図はいいと思います。何か意図があるのだっ

たら、それでいいです。

事務局 1月11日の1人乗った場合には、1人は、住んでいるところから駅まで向かった方が1名だけ乗られて、それにかかった経費として1090円かかったものですが、通常に考えると、初乗り料金程度で行けるということも考えられるのですが、この交通は、事前予約をした場合に、その無線費用として追加で料金が発生したり、迎車料金をあらかじめ1キロに設定していますので、そちらで今回、1便が1090円となったということです。実際に走った迎車の距離と走行の距離を足したものが料金に換算されます。

会長 わかりました。そこまでやるのかという話なのですが、計算がどういうふうになってきたのかというのが見えるようにすると、片道が何回あって、その単価が幾らで、往復たまたま利用があったときは1回単価が幾らでというのがわかると、出るところに出たときにはわかりやすいのかなと、それだけです。細かい話です。というのは、その後のいろいろ想定を試算と実際の収支の考え方を読んでいかなければいけないときに、ちょっと思いましたということでございます。

なかなかこれも収支を見ると痛しかゆしのところがあって、当初計画だけお客さんが乗ると、お金としてはたくさん出ていきますね。ですけど、残念ながらこれしか利用がないと、車も余り出なかったの、財政支出額としては結果的に少なく、収支率としては同じぐらいなので、これをどう評価するかということなんです。この当初事業の考え方としては、やはり1つの地区として1日15人ぐらいに乗っていただいて、地域全体として利便性の向上を感じていただくの、いいというような理解でよいのでしょうか。これもまた出るところに出ると、お客さんは少なかったけど、財政支出も少なかったからいいのではないですかという御意見は当然出てくるわけです。それに対して、当初の目的を考えると、それはそれでよかったですねというか、いえいえ、お金はたまたま足りなかったが、これではいけなくて、お金はもっと出ていってもいいから、もっと使ってほしいのか、1回1人しか乗らないで、お客さんは乗っているが、お金はどんどん出ていくので、これはちょっとまずいですということになるか、いずれあると思います。事務局としてはこの数字としてはまずは、出ていくお金は少なくてもいいというよりは、やはりお客さんが欲しいという理解でよいですか。

事務局 今会長がお話をしたとおり、地域の公共交通という視点で捉えますと、不特定多数の方が多く乗っていただくということは、我々のほうの目的でもありますので、当初、アンケート調査等をしたときには、かなりの方がこの地域の交通に対して課題があると、ぜひこういうことをやっていただいて乗りたいという意向があったということ踏まえて、先ほど出ましたように、1日最低でも15人は乗っていただくことが、地域の公共交通に資するのではないかと、いうところを目標に置いていますので、人が乗らなければ乗らないほど赤字が減っていくというものもあるのですが、大きな目標は公共交通という視点で見えていますので、その公共交通という基準をどのぐらいの数値に定めるかというのは、これから実証しながら決めていくということですので、どちらかという、収支というよりは、乗っていただくという方向を目指しております。

会長 まずは現状はこうということで、まだ当面は続きますか。

事務局 1年間は実証運行を続ける予定になっております。

会長 引き続き周知その他、それからあと、地域の方のダイヤの要望ですね。今のダイヤはそ

んなに悪いダイヤだとは個人的には思わないのですけれども、往復される方が思いのほか少ないんですね。3人の方がそれぞれ1往復されたというのが先ほど出ていましたけれども、そうすると、用事を済ませて帰ってくるということについて、なかなかそういう利用のされ方がないと。かといって、電車に乗ってどこかに行っているわけでもなさそう。そういう方もいらっしゃるけど、全員が全員、そこから電車に乗っているわけではない。地域の中の移動として皆さん欲しいとって、そういう利用のされ方がされている。そうすると、往復利用されないというのは、単にお金がかかるからという以外にも、いろいろ理由はありそうな感じが何となくしましたので、そのあたりも含めてぜひ地域の方とお話いただくのがいいのかなと思ったところです。

ほかはどうでしょうか。こういう交通はぜひ踏ん張ってでも続けて、何とか次に続けていきたいというのが私は本音としてはありますが、どうでしょうか。報告としてはよろしいですか。ありがとうございます。

報告2 公共交通利用転換事業計画の取組状況について

会長 それでは、(2)公共交通利用転換事業計画の取組状況についてということでお願いします。

事務局 公共交通利用転換事業計画の取組状況について御説明させていただきます。

報告書資料2をごらんください。目次はお示しのとおりとなっております。

1ページをごらんください。湘南ライフタウン及び周辺地域の公共交通等の利用環境整備につきましては、平成26年にワークショップを開催し、公共交通のよい点や課題を整理し、解決方法を立案していただきました。平成27年には、ワークショップで提案された解決方法をもとに関係事業者と協議を行い、改善計画の検討を行い、平成28年3月に公共交通利用転換事業計画を策定しました。なお、この事業は、下にお示しのとおり、神奈川中央交通と共同で行う事業として進めております。オレンジ色の部分が神奈川中央交通の役割分担、青色の部分が藤沢市の役割分担ということで事業を進めております。本日はこの計画のうち、湘南ライフタウンのバスターミナル機能強化、辻堂駅遠藤線の軸の強化、石川方面のバス路線の新設、湘南台駅東口の運用改善について御説明いたします。

2ページをごらんください。湘南ライフタウンのバスターミナル機能強化についてです。初めに、このバスターミナルの設置の目的でございますが、現在は、辻堂駅方面に向けたバスの始発拠点として、ラッシュ時は約2分間隔でバスが出ていく状況でございます。今回、機能強化することにより、辻堂駅方面以外の藤沢・善行方面、茅ヶ崎・寒川方面、湘南台駅方面への拠点として機能する予定で整備を進めております。バスターミナルの形状につきましては、交通管理者の神奈川県警、道路管理者の藤沢市と協議の結果、こちらのよう形に決定いたしました。

バスターミナルの運用方法につきましては、朝のラッシュ時に2分間隔のバスを維持するため、引き続き一般車の乗り入れは禁止する予定です。バス停の具体的な使い方につきましては、今後、バス事業者と協議を行う予定となっております。工事スケジュールですが、平成30年度の完成に向けて、今年度より工事を開始しております。

辻堂駅遠藤線の軸の強化について御説明いたします。軸の強化といたしましては、現在、湘

南台駅から慶應大学の間で運行を行っている連節バスと同様の連節バスを平成30年度より辻堂駅遠藤線へ導入する予定です。連節バスは新たに拡張を行う湘南ライフタウンバスターミナルから辻堂駅の間で運行を行う予定ですが、運行方法といたしましては、急行運転を行う予定です。急行運転で停車するバス停につきましては、最寄り駅まで15分圏域の拡大という点から、小糸バス停より北側とさせていただきます。停車バス停は、湘南ライフタウン、滝の沢不動前、滝の沢、駒寄、二番構保健医療センター、ライフタウン中央、小糸、辻堂駅を予定しております。なお、大庭小学校前につきましては、過去に死亡事故等があったことから、警察等からの指導により、現在、急行は通過することとなりました。辻堂駅から湘南ライフタウン方面の路線に限り、西高校前に停車する予定です。急行運転を行うことによって、小糸から北側にお住まいの皆様の辻堂駅への速達性が向上する予定です。また、急行運転の開始に伴い、辻堂駅方面の小糸、ライフタウン方面の西高校前のバスベイ拡張工事、辻堂駅方面の滝の沢不動前、駒寄、小糸、二番構保健医療センター、ライフタウン方面のライフタウン中央、二番構保健医療センターのバス停上屋整備工事を平成29年度に行う予定です。連節バスの運行は平成30年度を予定しております。

3ページをごらんください。運行情報の提供について御説明いたします。情報提供施設につきましては、表示イメージにございますように、バスの時刻と遅延情報を提供する施設を設置する予定でございます。平成28年度に辻堂駅、湘南台駅、辻堂駅方面の滝の沢、ライフタウン中央に設置を進めており、平成29年度には辻堂駅方面の駒寄、二番構保健医療センター、小糸へ設置する予定です。この事業は神奈川中央交通の役割となっております。

石川方面のバス路線の新設について御説明いたします。ワークショップでは、石川地区を経由する路線で、既存のバス路線から距離のあるエリアへのバス路線の新設となっており、さまざまなルートで検討を行いましたが、本市の施策である最寄り駅まで15分で行けるエリアの拡大という点で最も効果のある路線ということで、最終的にこの路線を進めていくことになりました。路線の新設に当たっては、既存の道路がバスの走行に対応していることが重要となるため、走行を予定している道路の改修を行う予定で進めております。運行の開始は平成30年度以降を予定しております。

4ページをごらんください。湘南台駅東口の運用改善について御説明いたします。湘南台駅東西交通広場は、藤沢市北部地域の主要な交通結節点となっており、近年、バス需要が増加しております。西口交通広場は、1日800便以上のバスが発着し、朝のラッシュ時における車道部のバスの混雑、歩道部のバス待ち行列が課題となっております。東口交通広場は、東方面への鉄道網が発達していることから、1日250便程度のバスの発着となっており、交通広場の機能に余裕がある状況となっております。このような状況から、西口発着バス路線の一部を東口に移動することによって、西口交通広場の混雑を緩和することを目標に、東口広場の改修を計画することとしました。主な工事といたしましては、バス待機場を西口広場の中央に設置する工事と、新たに4番乗り場を道路側に設置する工事を行う予定でございます。運用は平成30年度を予定しております。

続きまして、説明会の開催状況について御説明いたします。公共交通利用転換事業計画に関する説明会は、湘南ライフタウン周辺の公共交通バスに関するワークショップを行った、湘南大庭、六会、遠藤地区の方々を対象に行いました。主な意見といたしましては、バスターミナ

ル拡張後はバス路線を充実してもらいたい、バスターミナルでの乗りかえ割引を取り入れてもらいたい、石川のバス路線新設には期待している、早期に運行開始できるように取り組んでももらいたいなどの御意見をいただきました。

最後に、今後の予定について御説明いたします。本日は、現在進めている公共交通利用転換事業計画の進捗状況を御説明いたしました。今年度から平成30年度にかけて、湘南ライフタウンバスターミナル拡張整備工事を行い、同時に、連節バスの走行環境と停留所の上屋再整備工事を行う予定です。平成30年度以降には、連節バスの運行開始、湘南ライフタウンバスターミナルの供用開始、石川方面のバス路線の新設を予定しております。

説明は以上となります。

会長 こちらについていかがでしょうか。

委員B 平成30年に湘南ライフタウンから辻堂駅までの連節バスが走るということなのですが、湘南ライフタウン側のバスターミナルは本部協議でこのような形状に決まったということですが、辻堂駅側は道路の線形を変えたりとか、そういうことはあるのですか。

事務局 連節バスの走行につきまして、ライフタウンのバスターミナルは本部協議を行わせていただき、終了したところでございます。あと、辻堂方面、辻堂駅遠藤線を現在バスが走っているところを南下して、大庭トンネルを越えて、国道1号線まで出ます。既存の今のライフタウンに向かうバス路線と同じ明治市民センター前まで行って、右折して法務局のほうに入って、そこを左折して、駅の中に入っていくということですが、そちらの協議につきましては、所轄警察署と協議をさせていただきまして、先日、一部停止線の位置を下げる箇所がございますが、その点について支障がないことは確認いただいています。

委員B 辻堂駅の北口方面なのですが、藤沢警察署と協議を行ったということによろしいですか。

事務局 はい。藤沢警察署と協議をさせていただいて、駅前広場の中の連節バスの走行環境と、交差点の軌跡を確認していただき、一部訂正する箇所がございましたので、そちらを来年度、停止線を下げるような工事を行って、平成30年度から走行することになっております。

委員B 最終協議自体はいつぐらいに終わっているかわかりますか。

事務局 昨年の10月の終わりに協議をさせていただいていると思います。

委員B 確認します。

委員A 私は、湘南大庭に住んでおりますので、一番切実な問題になっているのですが、私の質問を申し上げる前に、この間、湘南大庭で説明会をしていただきまして、そのときに、そこに出席した50名かどうか知りませんが、我々の周りにいた人たちの本音は、バスではないんだよね、モノレールが通ることになっていたのでないのという思いがあったということをここで申し上げておきます。

1つ、これに関しまして、連節バスで速達性を改善するという話がありましたよね。速達性と定時性は違いただろうと思いますが、今湘南大庭で、特に朝とか、土曜、日曜の特殊なところはちょっと除きまして、一般のときの朝に定時性がなくなっている、1時間かかっても辻堂駅に行かないということ。速達性よりも定時性だと思いますが、定時性がきちんとなつたとすれば、辻堂駅の周りを考えますと、私はなかなか難しいだろうと思います。今度は、この連節バスがスタートするというか、もう1つのターミナルになる湘南ライフタウンバス停が定時性に

なっている大きなターミナルになるわけですが、そうすると、ここは住宅街ですから、周りの方々が1つ考えることは、駅まで送らないけれども、湘南ライフタウンのバス停までは朝送っていくからということになると、湘南ライフタウンバス停の周囲が、ある時間、混み合うんだらうなど。ただ、ここには駐車するような場所もなければ、片道2車線が通っているだけで、その周りに駐車も停車もできないというのは、どう考えればいいのでしょうか。湘南ライフタウンバス停にそういう送迎があるという想定をして、何かの手を打っておく必要があるのではなかろうかと思えます。私はここから50メートル離れたところに住んでいますので、非常に切実な問題としてあります。

それから、もう1つ、ここにバス停が書いてありますけれども、バス停を2車線のところに18メートルのバスがとまりますと、ある一定時間、そのバスが動きません。そうすると、特に朝、あのあたりは相当のラッシュがありますので、渋滞するのだらうと思えます。車が動き出すと。その辺について歩道の切り下げというのでしょうか、それをどう考えておられるのか、バス停の上屋、それをバス停の改善と見ていいですか。

そうすると、1つ見落としていただきたいのは、あそこにケヤキ通りという、1本でも切ったらそれこそストライキが起きそうな執着を持っている人たちが湘南ライフタウンにはたくさんいるわけですね。それを考慮して、歩道の切り下げはできるのかなと思えます。これはほかの手があったらあったでぜひお願いしたいということと、2車線のところに18メートルの路バスが、ある時間、じっとしているということとを避けてほしいということと、先ほど申し上げた、湘南ライフタウンのバス停の改善に、送り迎えをするということとを想定した何かが必要であらうというふうに思えます。

会長 それでは、事務局、お願いします。

事務局 今、3点ですね。1つ目が、ライフタウンバスターミナルの一般車の乗り入れという件と、2点目が、2車線道路に18メートルのバスが停車している問題、3点目が、ケヤキの木のお話ということで、1点目の一般車の乗り入れの件、前回、説明会でも意見を何人かおっしゃられたことがあります。現段階では、当初の計画としては、一般車を入れない形で運用させていただいて、今おっしゃられたような周りに一般車が送迎で来るということも、当然、今の段階で考えられるだらうということもあるのですが、まず、第1段階としまして、今、辻堂方面にしかバスが出ることができない状況でございますので、そちらを乗り継ぎの拠点としてまずは機能させるということですね、こちらをさせた後に、そういった需要が大きいのであれば、そういったところを次のステップとして考えていくということで、今考えているところでございます。

2点目といたしまして、2車線道路、18メートルのバスがとまって、渋滞がというか、朝の時間ということなのですが、こちら、湘南ライフタウンから大庭トンネルまでの区間、朝はバス優先レーンとして運用させていただいています。朝は7時から9時。今の段階では、恐らくバスを優先にさせていただけると考えておりますので、御了承いただきたいと思えます。

3点目のケヤキの木の問題なのですが、こちら、連節バスの停車するところは、御指摘のとおり、確かに長い、通常の屋根の倍のタイプのものを設置いたしますので、部分的に支障物が出てくるところもございしますが、全部検証した結果、現状ではケヤキの木に当たって、ケヤキを切るというところは1カ所もないことになっておりますので、御理解いただきたいと思いま

す。よろしくお願いいたします。

委員A 今のバス優先になっているというのはどこの話ですか。

事務局 今整備をしています終点の湘南ライフタウンのバスターミナルを出てすぐところの左側に看板が出ておまして、そこからずっとトンネルのところまでなっていると思います。

委員A その手前からずっとあの道に入る人は知りませんよ。私自身が、あそこはバス優先レーンになっているという認識は全くありません。多分、標識は出ていませんよね。入り口か出口に1カ所しかね。

事務局 今のバスターミナルを出てすぐのところには確認していますが、その次は確認しません。

会長 今の優先はわかりません。個別というより、一般論でお話をすると、バス停を切り下げておくというのは、一般車にとってはいいですが、バスとしては、後ろから車が来ると復帰ができないので、バスに50人乗っていてその人が待っているわけですね。だとすると、トータルで見たときに、バス停のところをわざわざ切り下げておくのがいいのかという話は実は別途あって、30秒ぐらい確かにバスがとまっていると、後ろの車はいらいらするのですけれども、30秒おくれるというのは確かに事実あるのですが、そのおくれによって全体の流れる量そのものが減ると重大なのですが、流れる量は減らないけれども、所要時間が長くなるということは、これはある程度仕方がないのかなというか。渋滞というのは2つあって、所要時間が単に長くなりますという話と、流れる量そのものが減ってしまう。要はボトルの口が狭くなるという、流れていく水の量そのものが減ってしまうという話なのですけれども、多分、交差点のすぐのところにはバス停があったら多分だめなのですが、そういうことは絶対ないはずで、ここだったら、交差点からかなり手前になっているはずなので、多分、それによって後ろの車が待つことはあっても、トータルで交通容量というのですけれども、交通容量が減るということには、よほどのことがない限りならないのかなと。よほど車の量が多かったらなるのですけれども、多分起こるのは、交差点と交差点の間で起こるわけではなくて、交差点なので、多分渋滞の原因としては交差点のほうがずっと大きいので、結果的にはバスがとまっていることそのものが問題になることは、一般にはないのですね。ただ、個別に例えば嫌なところにバス停があつてとか、ここは物すごくお客さんが多くて、2分ぐらいとまっているとかがあれば、また話は違ってくるといふ、これは一般論の話です。

委員A その一般論は多分、湘南ライフタウンには通じないだろうと。といいますのは、例えば滝の沢不動、滝の沢とありますね。これは交差点を出てすぐのところですよ。バス停があるのは、ここは全部丁字路になっていますから、丁字路になって、辻堂のほうに向かおうとしたところにバス停があります。そういう意味では、交差点の近くにバス停がないというような状況ではない。ただ、それが渋滞の原因になるかどうかは別ですけれども、そういう道のつくり方がそうになっていますから、なかなかこれは難しいだろうと思いますね。

それともう1つ、これはやってみなければわからないところは、車の利用が減るか減らないかなのですけれども、今、例えば辻堂駅に迎えに行くよというようなところが、定時性があつたために、湘南ライフタウンバス停に迎えに行く、送りに行くよということになれば、ケヤキ通りを歩いていく車の数はある程度減るのでしょね。それはやってみなければわからないところがあることはあります。

会長 これもふたをあけてみないとわからないというところがあって、それはぜひ検証しながらお願いします。想定することは全部してもいろいろなことが起こりますので、想定できることは全部考慮していただいた上でということでしょうね。多分それはしているのだろうと私は思っているのですけど。いろいろなことが起こると思います。

別の話ですが、辻堂駅のバス標示のイメージが出ているのですが、地域の方は中高降車場行きと言われて、慶應大学の中高まで行くとわかります。外から来ると、慶應大学行きのバスだと思っていて、中高降車場というのは何だと思っ、地元の方は混乱されないですかね。

辻堂駅で、中高降車場行きと言われて、これは慶應に行かないから、私の乗るバスではないと思われてしまったら困って、系統としては辻34というバスだから行くのですね。慶應大学の1個先まで行くのですね。なので、地元の方がわかるのであればいいのですけど、駅に聞けばいいのかもわかりませんが。確かにバスの標示は中高降車場となっていますが、なかなか標示の仕方が難しいなと思っ、外の方も含めてとといったときに、慶應でということがわかったほうがいいのかなど。全然本質と関係ない話で申しわけないですが、どうですか。

委員C 慶應大学行きのバスは、学校の都合で、大学生、体の大きな高校生と、まだ中学校1年生が一緒のバスです。当然、中学校のほうが始まりが早いので、時間は重ならないのですが、同じバス停から慶應大学行きで大学生と中高生が一緒というわけにはいかないということで、PTA等も含めてそういうお話が出ました。今の慶應大学行きよりもう少し駅寄りの番線から、中学生が乗る早い時間帯ですけど、急行便を出しています。バスの外見の行き先のところには、慶應大学ということで出していますので、特に混乱はないという形で今やらせてもらっています。

会長 夕方、私はそっちに行くこともないですけど、18時45分の中高降車場という表示を見て思ったのでお伝えしました。湘南台でもできるのでということなのでという話です。

ほか、いかがでしょうか。いろいろ個別の取り組みがありますが、大体よろしいですか。
委員C 今のバスの速達性、定時性は、やってみないとですけども、この計画のもとになっているところがバスというか、公共交通を充実して使い勝手をよくして、当然、今、バスのネックになっているのが、時間どおり走れないとか、渋滞で時間が読めないというのが、バスから離れる原因になってしまっています。その辺、速達性、定時性をちゃんと確保して、今お話があったように、朝晩の迎えや送りの駅までの自家用車を1台でも減らして、公共交通のほうに転換してもらおうというのが、この計画のもとになっておりますので、バス会社としましては、必ず結果を出していかなければいけないということで頑張っていきたいと思っ。

ただ、湘南台の東口発着については、小田急線の下をくぐるというのもあるので、そっちもやってみないとわからないというところもありますけれども、バスの命は速達性、定時性という形なので、この計画、せっかく藤沢市さんと共同で進めた計画ですから、何とか計画どおり進めたいと思っけれども、まだまだいろいろ地元の御協力を仰がないといけないこともありますので、今後、1年間かけてやっていきたいと思っ。よろしくをお願いします。

会長 ありがとうございます。この議事に関しまして、ほか、いかがでしょうか。大体よろしいですか。

4.その他

会長 その他になりますが、事務局、いかがでしょうか。

事務局 その他の議事については特にございません。

会長 一通り議事終了ということでございますが、委員の皆様から何か。

委員B 公共交通の件でお伺いしたいことがあります。最近、高齢者の交通事故が多くなってきて、今、高齢者の方が警察署に免許を返納されて、運転経歴証明書という、運転免許のかわりになるものをいただいているような形になるのです。それで、事業者さんに聞きたいことがあります。今、それをやって割引率とかそういうようなことがあると思うのですけれども、今現在の割引率と、あと、この先、また変えていく方針があるのかどうか、それによって公共交通を利用する方が、高齢者の方が多分多くなってくると思うのです。その点、確認したいんです。

委員C 市町村によって違いますが、東京都であったり、横浜市、川崎市であると、70歳以上の方には見せれば無料というシルバーパスが出ています。それ以外のところだと、神奈中独自で進めている施策としましては、かなちゃん手形という65歳以上の方に、一定のお金を払っていただくと、神奈中のバスはどこまで乗っても1回100円という高齢者向けのサービスがあります。市町村によっては、免許を返納した方は、若干それを安く、かなちゃん手形が買えるとか、市町村とは協調しながらやらせてもらっています。具体的に高齢者向きというのは、今言ったぐらいです。当然、毎日、バスを動かしている中では、バスが悪い事故もあるのですが、バス停にとまっているバスを追い抜こうとしてバスに追突したとか、こすったとか、動き出しているんだけど、追い抜いて、また無理やり入ったところで事故になるという、バス会社から言うともらい事故になりますが、相手方はかなり高齢のドライバーの方がほとんどです。警察や該当する市町村と協働しながら考えていきたいと思っております。

委員D 先ほど、連節バスの運行に関して、交通渋滞への不安に関する意見がありましたが、警察としても交通渋滞の精査はしっかりやっていきたいと思えます。

警察としては、オレオレ詐欺の被害防止を含めて、高齢者に向けた様々な施策をやっていく中で、高齢者の交通事故防止が重要な課題であると考えています。

手集計になりますが、昨日現在、県下の死亡事故で亡くなられた方29人の内、高齢者の方が16人、全体の55.2パーセントで半数以上が高齢者です。藤沢北警察署管内の高齢者事故で怪我をされた方は42人で全体の実に35パーセントの方が高齢者という状況です。また当署管内では80歳代の高齢運転者が道路を逸脱して、歩道を歩いていた中学生を下敷きにして怪我を負わせる事故も発生しております。

県警では、高齢者で運転に不安を覚える方に運転免許の返納を奨励しているところですが、代替りの足となる交通手段が無ければ返納も厳しいという方がいらっしゃると思います。このことから、市内の公共交通機関の充実が喫緊の問題として、今後、乗合タクシーやコミュニティバス路線を増やすなどしていただきたいと思えます。警察としても前向きな協力をしたいと考えていますので、宜しくご検討をお願いします。

会長 ほかに委員の皆様からいかがでしょうか。

それでは、あとは事務局で進行をお願いします。

5.閉会

事務局 皆様、長時間にわたります御議論、活発な御意見、まことにありがとうございました。

また、本日の報告等につきまして、お帰りになられましてお気づきになった点、御意見、御質問等ございましたら、こちら都市計画課まで御連絡をいただければと思います。

次回の交通会議の開催予定でございますが、8月ごろを予定しております。詳細につきましてはまた別途案内をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして第14回藤沢市地域公共交通会議を終わらせていただきます。本日はお忙しい中、長時間にわたり、ありがとうございました。今後ともよろしく願いいたします。