

第18回藤沢市地域公共交通会議 議事要旨

□日 時：2019年(平成31年)2月13日(水)午後1時00分開会

□場 所：藤沢市役所本庁舎6階 6-1会議室

□出席者：委員15名(順不同・敬称略・下線は代理出席)

澤野 幸男	岡田 敦	高橋 肇	齋藤 謙司
<u>高橋 優介</u>	板垣 力	飯森 均	八島 敏夫
<u>藤本 義章</u>	岡村 敏之	角地 孝司	石原 史也
<u>神永 裕一</u>	古澤 吾郎	<u>栢本 大輝</u>	

□次 第

1 開会

2 議事

第1号議事 善行地区乗合タクシーの運行事業者変更について

第2号議事 茅ヶ崎市予約型乗合バス乗合所の藤沢市内への設置について

第3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)について

3 報告

報告1 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

- ・第1号議事資料： 善行地区地域公共交通の運行事業者の変更について
- ・第2号議事資料： 茅ヶ崎市予約型乗合バス乗合所の藤沢市内への設置について
- ・第3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)について
- ・報告資料1： 公共交通利用転換事業計画の取組状況について

□傍聴者 : 1名

第18回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2019年（平成31年）2月13日（水）

場 所 藤沢市役所本庁舎 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 本日はお忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございます。
- 定刻になりましたので、ただいまから第18回藤沢市地域公共交通会議を開催させていただきます。
- 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。
- はじめに、開会にあたりまして、都市計画課長よりご挨拶をさせていただきます。
- 都市計画課長 こんにちは。よろしくお願いいたします。
- ご多用の中、ご出席いただきましてありがとうございます。この藤沢市地域公共交通会議につきましては、超高齢社会に入りまして、年々要請が高まっております地域の乗合タクシー、こういった地域公共交通の運行形態、またはサービスの内容について審議を行う道路運送法に基づき設置をされた会議でございます。
- 本日の交通会議の議事といたしましては3つございまして、1つ目は善行地区で行っている乗合タクシーの運行事業者について、2つ目が茅ヶ崎市予約型乗合バスの藤沢市内の乗合所の設置について、3つ目が生活交通改善事業計画、これはノンステップバス、または福祉タクシーやUDタクシーといったものの導入に係る計画でございます。さらに報告案件が1つございまして、公共交通利用転換事業計画の取り組みについてのご報告になります。こちらについては、昨年の湘南ライフタウンのバスターミナルの完成とあわせて神奈川中央交通さんによります連節バスの運行に関する内容となっております。
- それでは、限られた時間ではございますけれども、活発なご議論をお願いいたしますし、私のご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、議事に移らせていただく前に、交代や人事異動がございますので、委員のお名前を事務局からご紹介をさせていただきます。
- 本市の地域公共交通会議につきまして、委員の皆様のお力を賜りながら進めさせていただきますと思いますので、よろしくお願いいたします。

2.議事

- 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岡村会長にお願いしたいと思います。岡村会長、よろしくお願いいたします。
- 岡村会長 よろしくお祈いします。
- 最初に傍聴者の確認をさせていただきます。いらっしゃいますでしょうか。
- 事務局 本日、傍聴を希望している方は1名の方がございます。
- 岡村会長 では、入室していただいでください。

それでは、傍聴される方をお願いします。傍聴される方はルールを守り、傍聴されるようお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○岡村会長 それでは、次第に従いまして進めてまいります。

2. 議事、第1号の善行地区乗合タクシー運行事業者変更につきまして説明をお願いします。

○事務局 それでは、第1号議事の善行地区乗合タクシーの運行事業者の変更につきましてご説明させていただきます。

お手元の第1号議事資料をご覧ください。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ご説明いたします。

1 ページをご覧ください。1のこれまでの経緯と取組についてご説明いたします。現在は、善行駅東口善行地区東部において、特定非営利活動法人のりあい善行が主体となって乗合タクシーを運営しております。

表-1をご覧ください。この事業は、2015年2月に藤沢市による乗合タクシーの実証運行から開始したものです。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月には、同法人による運営を開始して現在に至っております。

2の現在の運行計画についてご説明いたします。本格運行開始以来、緑色の亀井野団地方面を運行する01系統、青色の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、小人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系統とともに1日当たり12回となっております。運行に使用している車両は、ワゴン型で定員10人以下の車両となっております。なお、2019年度（平成31年度）に向けては、ご利用の多い午前の時間帯において、軽微な時刻変更及び車両のリース会社変更により車体の色の変更を含んだ新車への更新を予定しております。

利用者特典のある内容としましては、個人サポーター会員と回数券の2つがあります。個人サポーター会員制度は、年会費3,000円を支払うことで1回の運賃が50円引きとなることや提携店舗でサービスを受けられるものです。また、回数券は10回分の運賃で11回の利用が可能な内容となっております。

2 ページをご覧ください。3ののりあい善行の利用状況についてご説明いたします。今年度の1月までの1日当たりの平均利用者数（年間）は55.4人となっております。昨年度及び一昨年度の平均利用者数は表-2のとおりです。また、月ごとの1日当たりの平均利用者数は、図1に示すとおり、2017年度と2018年度が重なり合うようになっており、今年度も昨年と同様に推移しています。次に、図2に示すとおり、合計利用者数に

注目しますと、2016年度が1万1,246人、2017年度は1万3,622人となっております。今年度はすでに2016年度を超えており、年度末には昨年と同等程度になると考えております。

なお、記載はしていませんが、運行経費に対する運賃収入の割合は、今年度は約68%となっており、本格運行を開始した2016年度の約58%に比べて10ポイント上昇しました。

それでは、本日の議案となる4の運行計画の変更内容と変更理由についてご説明いたします。今回の(1)変更内容については、フジ交通株式会社、株式会社湘南相中の2社で共同運行を行っているものを、フジ交通株式会社単独で運行を行うことにするものです。

(2)変更理由については、のりあい善行の運行を開始した当初は、安定した運行を行うために2社での共同運行としていたものですが、現在ののりあい善行は運行開始後3年間、フジ交通株式会社の継続的な運行となっていることから、単独での運行計画へ変更を行うこととしたものです。このことは、道路運送法第15条第3項の運行計画の変更該当することから、当会議にお諮りし、協議を調えた上で決定を行います。

3ページをご覧ください。3ページ以降は、現在の道路運送法第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——以降協議証明書とお伝えいたします——に対しまして、交通事業者を変更した内容を示したものになります。

変更箇所をご説明いたします。3ページにつきましては、中段付近、4. 車両概要の使用車両数の部分において、別紙2が「(運行事業者毎)」とあるため、この表記を削除いたします。

別紙2の内容は、6ページでございます。6ページをお開きください。別紙2では、事業者の表記を1社に変更いたします。事業者1の番号表記を削除いたしまして、下段の事業者2の内容を削除いたします。

次に、4ページをご覧ください。4ページにつきましては、7. 適用する期間又は区間その他条件を付す場合には、その条件という項目の中のうち、(1)適用する期間におきまして、年度初めの2019年(平成31年)4月1日からとします。また、(2)その他条件につきましては、運行についての部分を、2社での共同運行を行う内容の表記から、1社での運行を行う内容の表記へ変更いたします。そして、協議証明書の発行日を本日の日付へ変更いたします。その他の部分につきましては、現在の協議証明書と同じになっており、変更はございません。

最後に、巻末には以上の変更を反映した表記の協議証明書をつけさせていただきました。

説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○岡村会長 以上、説明でございました。

3ページ以降はいわゆる法令に基づく証明書の形式で、もちろんそれも見ていただきたいところですが、1ページ、2ページ、これまでの取り組みなどもありますので、それも含めていろいろご発言をいただければと思います。いかがでしょうか。

資料にはありませんけれども、収支率68%というのは、この種の取り組みは日本中でやっておりますけれども、もちろん収支がいいことがすべてではないとしても、かなりいい数字ではないかと思っています。

いかがでしょうか。実態に合わせるということの変更かとは思いますが。現状については何かございますか。

- 齋藤委員 事務局にちょっとお伺いしたいんですけれども、変更前の2社の体制で、いわゆる運行の実績というのはあくまでもフジ交通さん1社での運行だったということで理解してよろしいでしょうか。
- 事務局 運行実績につきましては、こちらの本格運行を開始して3年目になるのですが、初年度3カ月、湘南相中さんが運行されまして、その実績は28年度の3カ月ございましたが、それ以降は運行実績ゼロということで運輸支局のほうに申請を出していると伺っております。
- 岡村会長 そうしますと、3ページ以降の協議証明書につきましては、法令に基づいた協議会ということで、ご承認をいただくということもありますが、まず、この中身について何かございますか。

特にないということでありましたら、この議事について議決をしてよろしいですか。特に反対のご発言はありませんでしたので、原案どおりご承認いただくということによろしいですか。

特に挙手とかはしておりませんが、全員一致ということかと思えます。ありがとうございます。

それでは、第2号議事、茅ヶ崎市予約型乗合バス乗合所の藤沢市内への設置についてご説明をお願いします。

- 事務局 それでは次第2、第2号議事といたしまして、茅ヶ崎市予約型乗合バス乗合所の藤沢市内への設置につきましてご説明いたします。

本件は、茅ヶ崎市が交通事業者との協定に基づき、茅ヶ崎市北部の小出地区で運行している予約型乗合バスの乗合所を藤沢市域の2カ所に設置するものです。

1ページをご覧ください。茅ヶ崎市予約型乗合バスの概要についてご説明いたします。予約型乗合バスの特徴は、予約された時間に予約された場所を結んで運行する公共交通となっており、茅ヶ崎市北部の小出地区の公共交通不便地区を解消することを目標に運行を行っております。運行対象は、登録すれば誰でも利用可能で、現在の登録者数は約2,100人となっております。運行区域は、原則、茅ヶ崎市小出地区内としております。利用運賃は1人1回(片道)100円で、未就学児は無料となっております。運行時間は、365日毎日運行し、朝7時から夜8時までとなっております。予約方法は、電話またはインターネットでの予約となっております。乗合所は、現在143カ所ございます。運行車両は、ワゴン車1台での運行で定員は10人となっております。運行エリアは、資料の最後に営業区域図を添付してございますが、そちらのエリア、茅ヶ崎市北部の小出地区を全域運

行しているということになっております。

もう1度、1ページにお戻りいただきまして、続きまして、2の藤沢市域への茅ヶ崎市予約型乗合バスの乗合所の設置についての検討経緯をご説明させていただきます。昨年の4月に、茅ヶ崎市さんから市境付近の藤沢市内に位置する病院2カ所に乗合所を設置したいとの相談がありました。これに対し、当市といたしましても、以前から茅ヶ崎市小出地区にお住まいの方のかかりつけ医でありながら地域を超えることから乗合所を設置できなかったこと、また、病院側が敷地内への乗合所の設置を認めていることなどを考慮し、合意する方向で検討してまいりました。また、合意につきましては、国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局、また茅ヶ崎市さんと協議をして、乗合タクシー等の地域公共交通の運行形態やサービスの内容について議論を行う場である本日の公共交通会議における協議が調っている証明書によることといたしました。

(2)の設置箇所についてご説明いたします。2ページをご覧ください。2ページの上部が茅ヶ崎市全域を示す図になっております。茅ヶ崎市予約型乗合バスは、青色で示しております小出地区で運行を行っております。小出地区の東部に隣接するのが藤沢市遠藤地区となっております。2ページの下の方に示している図が市境付近の拡大図となっております。今回設置する乗合所につきましては、赤の星印で示す2カ所となっております。1つ目の乗合所は、左上の名称が芹沢50（仮称）窪島医院で、設置場所は藤沢市遠藤438-5の窪島医院の敷地内となっております。2つ目の乗合所は、名称が堤59（仮称）南大平3病院で、設置場所は藤沢市遠藤641-9の武内整形外科医院、同じく遠藤641-14の湘南星和クリニック、同じく遠藤641-6の柳沢内科小児科医院の敷地内となっております。

以上を取りまとめたものが3ページの協議証明書となっております。

参考資料といたしまして、最後に、茅ヶ崎市さんの予約型乗合バスの運行エリアの図を添付しております。

ご審議のほどよろしく申し上げます。

- 岡村会長 茅ヶ崎市の事業ですので、基本的にはこの会議では出てこない話ではあるのですが、ここでは乗合所と言っていますが、予約型バスの乗降場所が藤沢市内で、法令上はこちらの会議でご承認をいただく必要があるということで、初めてこういうご紹介をしつつ、ご承認をいただきたいということでございます。

ちなみに、こちらは茅ヶ崎市の地域公共交通会議でも同じようなことをやって、同じように承認ということは、また別途あるということですよ。

- 事務局 本日、合意、証明書をいただきましたら、茅ヶ崎市さんのほうで、書面という形だとは伺っておりますが、こちらの交通会議にかけて証明をとるということをお聞きしております。
- 岡村会長 藤沢市内のものということで、このような協議の申し入れがあったということです。まず、これに対していかがでしょうか。藤沢市にはないもので、初めての話で

もありますので、それについての質問でももちろん結構です。いかがでしょうか。

- 古澤委員 取り組みとしてはすごくいいことだと思っていまして、この2カ所以外に、湘南ライフトウンバスターミナルの近くにも医療機関が多分あると思うんですが、この2カ所を選んだ理由とかがわかればということが1つ。

あと、ライフトウンバスターミナルに乗り入れて、既存のバス路線との連携もあっていくような話もしていこうということがあったと思うんです。これからになると思うんですが、その辺がどんな感じになっているのかなど。そういうことになれば、ライフトウンの近くにある医療機関も茅ヶ崎の方が利用できるようになるのかと思っていたので、わかる範囲でいいんですけども、その辺も教えていただければと思います。

- 岡村会長 藤沢市の話ではないということで、あくまで参考の情報提供ということかと思いますが、事務局でご存じのことがあれば。
- 事務局 1つ目の2カ所に限定した理由というのは、資料の1ページにも書いてあるんですが、茅ヶ崎市さんから、茅ヶ崎市内の方が、当初からかかりつけ医であったんですが、市外ということで乗り入れができていなかったのがこの2カ所だったということで申し入れがあったところで、今回は対象を2カ所にしているところでございます。25年から茅ヶ崎市さんが乗合バスを運行していたんですが、この間の期間でこの2カ所がクローズアップされたところでございます。

それから、例えば湘南ライフトウンバスターミナルのほうに乗り入れるとか、そういった話もあったんですけども、湘南ライフトウンバスターミナルについては、そういった乗合バスのようなものがもともと乗り入れるような計画をしていなかったということもありますし、また、交通規制についても、路線バスのみが乗り入れるような形になっているということで、今回はこの2カ所の病院の乗り入れについて協議をしてきたところでございます。

- 澤野委員 こちらも本件とは直接関係がないんですけども、長後駅なんですけれども、綾瀬市のコミュニティバスが西口のほうに乗り合いの停留所というんですか、来ているんですけども、この場合は公共道路ということで、特に本会議の議題とか許可とか、そういうものは不要になるわけですか。
- 事務局 長後駅の西口に乗り入れている部分につきましては、事業者様のほうで乗り入れているという形で、基本的に民間の方の乗り入れということで、本会議等での議題ではなくて免許上の運行みたいな形の整理になります。

- 澤野委員 ありがとうございます。

逆に、例えば、長後の場合は、綾瀬市と大和市、それから横浜市といろいろ隣接する中で、将来的にそちらの公共的な駅の構内に乗合バスの乗車場所を希望した場合でも、そういった隣の市の許可とかは特に要らないという考えでよろしいんですか。

- 事務局 その辺は、この会議上での協議云々というよりは、実際に、今現在導入をされている交通事業者さんを含めた協議は行われておりますので、まずその辺の協議を調

えた中で、乗り入れという形になろうかと思えます。また、そういう意味では、運輸上、免許上のお話ですとか、さまざまな内容が絡んでくるとは思えます。

- 岡村会長 通常は特にこの会議は通さずに、個々の事業者さんや管理者で協議をして、申請をするわけですが、例えば茅ヶ崎市の場合もそうですし、のりあい善行もそうですけれども、行政も主体になってこの種のサービスをしている場合には、この会議を通すといろいろな手続がかなり簡素化するというので、この会議の中でやっているということ、もちろん、この会議で上げれば非常に早く行く場合もあるんでしょうけれども、何もそういう必要もないということであれば、通常の手続でやっているというのが一般的な説明かとは思っております。

他はいかがでしょうか。

それでは、議決に入ってよろしいですか。特に反対というご発言もなかったかと思えますので、こちら2カ所の新設につきましてご承認いただくということでもよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

- 岡村会長 ありがとうございます。

それでは次に、第3号議事、生活交通改善事業計画につきましてお願いします。

- 事務局 それでは、説明をさせていただきます。本日の議事といたしましては2つございますけれども、まず初めに、1つ目の生活交通改善事業計画のバリアフリー化設備等整備事業のノンステップバスについて説明をいたします。

お手元の3号議事の資料をご覧ください。まず、1ページでございます。

1-1. 趣旨説明といたしまして、ノンステップバス車両導入補助に関する補正予算が国土交通省に計上されたことから、国の補助金であります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き、交通事業者が交通会議の承認を受けて所定の生活交通事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）の提出を行うものです。この改善計画の提出により交通事業者は、ノンステップバス車両の導入にあたって国から補助金を受けることが可能となり、バリアフリー化を推奨する事業者の負担軽減と藤沢市内での導入の促進を図るものです。今回ご審議いただきました結果によりまして、平成30年度に神奈川中央交通株式会社と江ノ島電鉄株式会社が国土交通省に本計画を提出する予定となっております。

1-2. 計画概要につきましては、バリアフリー化設備等整備事業の内容、事業者を示しております。今回は、ノンステップバスの導入といたしまして、神奈川中央交通株式会社が大型バスを11台、江ノ島電鉄株式会社が大型バス9台となっております。次のバリアフリー化設備等整備事業に要する費用につきましては、ノンステップバスの導入にかかわる全体の費用、負担割合を示しております。

2ページ目をご覧ください。ここからは、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）の案の内容についてご説明いたします。

1 といたしまして、事業計画の名称は、平成30年度ノンステップバス導入促進計画としております。

2 では、事業の目的・必要性につきまして記載しております。高齢者、障がい者を初め車椅子使用者、歩行困難者、ベビーカー使用者等の段差の移動を負担に感じるすべてのバス利用者に対して、ノンステップバスの導入を促進することにより、バスの利用環境を改善し、自立した移動による社会参加の機会をふやすことを目的としております。

3 では、事業の定量的な目標及び効果について記載しております。まず、(1)の事業の目標を説明いたします。平成29年度末におきまして、藤沢市では103両のノンステップバス車両が運行されており、バリアフリー車両の導入率は48%となっております。平成22年度に国土交通省が示したバリアフリー法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針では、平成32年度までにノンステップバス車両の導入率を70%とする方針が示されたことから、バス事業者の車両更新に合わせてノンステップバス車両の導入促進をしていきます。

次に、(2)の事業の効果について説明いたします。ノンステップバスの導入率が向上することにより、段差の移動を負担に感じておりますバスの利用者にとって、買い物や通院等の移動の負担が軽減され、バスの利用者の利便性及び安全性の向上による利用者の増加が見込まれます。また、今まで自家用車で移動をしていた人がバスへの利用転換を行うことで、環境負荷への低減を見込むことができます。

4 につきましては、事業の内容と当該事業を実施する事業者を記載しております。若干繰り返しですけれども、(1)の事業内容といたしましては、今年度、平成30年度、神奈川中央交通株式会社が大型ノンステップバス11台、江ノ島電鉄株式会社が大型ノンステップバス9台となっております、合計で大型バスが20台となっております。事業実施者の身体・知的・精神障がい者に対する3区分における運賃割引率につきましては、神奈川中央交通株式会社と江ノ島電鉄株式会社ともに、身体、知的の障がい者は、普通旅客運賃が5割、定期旅客運賃が3割で、精神障がい者は設定がございません。

(2)の関連事項といたしましては、バス車両の導入に係る事業として、藤沢市における車椅子対応車両等の導入台数を示しております。車椅子対応車両は、ノンステップバス、スロープ付きワンステップバス、リフト付きバスがございますけれども、平成30年度末の見込みといたしまして、ノンステップバスが112台、ワンステップバスが103台、リフト付きバスがゼロ台であり、その車両の合計は215台となっております。

3 ページをご覧ください。5 といたしまして、事業者の負担の割合等を示しておりますけれども、こちらは1 ページの1 - 2 でお示しました内容と同じものとなっております。平成31年度につきましては予定台数が未定のため、平成30年度と同様という内容にしております。

6 の計画期間につきましては、事業者の導入計画をお示しております。今年度の補正予算で計上されました分につきましては、翌年度への繰り越しを可能としております。

7の協議会の開催状況と主な議論につきましては、本日の審議の内容を加えることとしております。

4ページにまいりまして、8の利用者等の意見の反映につきましても、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。

以上で資料3-1の説明を終わります。

引き続きまして、5ページの2の福祉タクシーに関する部分の説明をいたします。同様の説明となりますけれども、2-1の趣旨の説明から進めてまいります。

福祉タクシー車両、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入補助に関する補正予算も国土交通省で計上されましたことから、国の補助金であります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きまして、交通事業者が交通会議の承認を受けて、繰り返しですけれども、所定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）の提出を行うものです。この改善計画の提出によりまして、交通事業者は、福祉タクシー、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入にあたって、国からの補助を受けることが可能となりまして、バリアフリー化を推奨する事業者の負担軽減と藤沢市内での導入促進を図るものとなっております。今回ご審議いただきました結果によりまして、平成30年度に各タクシー会社から国土交通省に本計画を提出する予定となっております。

続きまして、2-2. 計画概要でございますけれども、こちらにつきましては、バリアフリー化の設備等の事業の内容と実施する事業者を示しております。福祉タクシー車両は神奈中ハイヤー株式会社が2台、UDタクシー車両につきましては相模交通株式会社が1台、株式会社ミナミ商会が3台、藤沢タクシーが1台となっております。

次のバリアフリー化設備等整備事業に要する費用といったところの全体の事業費と費用負担の割合は、こちらの表のとおりとなっております。

続きまして、6ページ、今度はこの計画のUDタクシーに関する案の説明をいたします。

1の事業計画の名称ですけれども、平成30年度藤沢市福祉タクシー車両及び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ユニバーサルデザイン化を進めることが重要と考えられることから、施設のユニバーサルデザイン化とあわせ、タクシー事業者と連携した福祉タクシー及びユニバーサルデザインタクシー車両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きましては、(1)の目標ですけれども、現在、藤沢市市域では6台のユニバーサルデザインタクシー車両が導入されており、移動円滑化の全国的な目標では、平成32年度までに約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、藤沢市域内の福祉タクシー、ユニバーサ

ルデザインタクシーの車両につきましては、藤沢市交通アクションプランに基づきまして、平成32年度までに32台程度の導入を目指しております。

(2)の事業の効果ですけれども、福祉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車椅子利用者等の利用が見込まれるとともに、誰にでも利用しやすい車両の増加は、高齢者や障がい者の外出機会をふやす効果が期待されることとしております。

4の事業の内容と当該事業に実施する事業者につきましては、今年度、導入を予定しております事業者及び導入する台数を記載しております。ユニバーサルデザインの車両につきましては、これも繰り返しになりますけれども、福祉タクシー車両のスロープ付きタクシー車両を導入する事業者及び台数といたしましては、神奈中ハイヤー株式会社が2台導入する予定となっております。ユニバーサルデザインタクシー車両を導入する事業者及び台数は、相模交通株式会社が1台、株式会社ミナミ商会が3台、藤沢タクシー株式会社が1台導入する予定となっております。

次のページにまいりたいと思います。5の費用の総額と負担割合ですけれども、こちらでも5ページに示した内容と同じものとなっております。

6の計画期間につきましても、これもバスと同様でございますけれども、今年度の補正予算で計上された分につきましては、翌年度への繰り越しを可能としております。

次ページにまいりまして、7の協議会の開催状況と主な議論ですけれども、こちらにつきましましては、これまでの会議の経緯と今回の会議での結果を記載したいと考えております。

8の利用者等の意見の反映につきましても、今回ご審議いただきました意見を記載する予定としております。

以上で第3号議事の説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○岡村会長 ありがとうございます。

ノンステップバス、福祉タクシー車両及びUDタクシー車両です。補助率としては、それぞれこれぐらいということになっておりますが。

○古澤委員 藤沢市はご承知のように、ヨットでありますけれども、オリンピックとパラリンピックが開催される都市ということで、こちらのノンステップバスとかUDタクシーの導入というのは、まさしく藤沢市にも、オリンピックまでにある程度やっていくべきものかなと、考えていたところがあります。

まず1点目なんですけど、ノンステップバスの状況が、国全体で見ると7割、70%となっていて、普通であれば、オリンピック・パラリンピックが開かれる都市だと、これを上回るような方向で目指していくのかと思っていたんですが、今示されている数字だと、70%もちょっと厳しいのかなという数字に見えてしまうんです。これは運行事業者さんに聞いたほうがいいのか、ちょっとわからないんですが、少なくともオリンピック開催年度ぐらいには国の方針を上回るのかどうか、その状況をもしわかればお聞きしたいの

と、あとUDタクシーのほうも、日本中でUDタクシーの補助制度を活用していこうとする動きがあって、なかなか補助が得られないという話を聞いていまして、藤沢市はオリンピックを開催する都市なので、ある程度優先的に配分されていく配慮もあるのかと思ってはいたんですが、そういったことはどうなるのか、両方とも質問なんですけど、これは事務局になるかわからないんですが、ちょっとお聞かせいただければと思います。

○岡村会長 1点目、バスに関してはどうでしょうか。事業者の方がいいですか、それとも事務局にしますか。今後の導入の見込みというんでしょうかね。まず事務局で受けますか。

○事務局 事業者さんのほうからお聞きした状況でございますけれども、平成30年度末までの予定といたしましては、市内全域でという数字ですと52%、そして平成31年度末では62%、平成32年度末では72%の予定とお聞きしております。

○岡村会長 2点目、UDタクシー等について何かお答えできることがあれば。もちろん希望として、そういうことがあればいいとは思ってはおりますが、何かご発言できることが事務局であれば。

○事務局 ユニバーサルデザインタクシーにつきましては、ジャパンタクシーというものが発表されてから、かなり応募台数が多いということも聞いておりまして、昨年度につきましては、昨年度のちょうど終わり、3月にこの公共交通会議の場で同じように生活交通改善計画の案を、生活交通改善証明書をつけて交付申請が出されたというお話で、その後、運輸局への応募がかなり多くて、地方公共団体と連携して取り組む地域とか、いろんな補助金を出したり、ユニバーサルデザインタクシーの乗り場を設置したりするような地域の事業者さんを優先するというのも伺っておりまして、そのあたりをやっても、まだ募集に対して応募が多過ぎてなかなか難しいという話も聞いておりますので、今お話のあったように、オリンピックを開催されるようなところも優先していただけるとありがたいと本市は考えているところでございます。

○神奈川運輸支局 ユニバーサルデザインタクシーの導入補助金につきましては、今ご指摘があったとおりの状況であることは間違いなくて、その点については大変ご迷惑をおかけしております。

状況としましては、ユニバーサルデザインタクシーとしまして、新しくトヨタからジャパンタクシーというものが発表された以降、急激に要望がふえている状況で、予算というのが全事業者様の要望にお応えすることができないような状況となっております。その中で、去年、今年といろいろ条件を付しまして、去年でいいますと、ちょっと交通圏が別になってしまうんですが、神奈川県内では、例えば京浜交通圏という横浜ですとか川崎といったような地域を優先の導入であったりだとか、あとは、今回、バリアフリー化ということになりますので、訪日とはまた別の目的で、例えば防災計画を策定されている自治体さんを優先するだとか、ちょっと状況によりまして、うまく予算内でバランスよく配分するために、その都度、その都度、条件が変わってきてしまってい

るところも、ご不便をおかけしているところはあるのかなと思っております。

今いただいたお話もごもっともでございます、オリパラの対応に向けて、訪日外国人というバリアフリーとはまた違う側面で、どんどんユニバーサルデザインタクシーの導入の必要があるということは当然承知しておりますので、この会議で上がったご意見ですとかを上局、国土交通本省と上げさせていただきまして、なるべく多くの要望に応えられるように、できる限りフォローしてまいりたいと思っております。

○古澤委員 ありがとうございます。バスのほうもよろしくお願ひしたいと思います。

あと、さっき聞いた中で、32年の72%ということで、国の目標は超えているということはよくわかりましたけれども、実際、これは事業者さんごとでどうなんですか。江ノ電さんのほうが海に近いから取り組みが進んでいるのか、あるいは神奈中さんのほうが進んでいるのかとか、そういったところの温度差というんですか、状況をちょっとお聞かせいただければと思います。

○岡村会長 では、お答えできる範囲で事業者さんからお願いできますか。

○江ノ島電鉄 ノンステの導入なんですけれども、弊社はバス会社が2社ありまして、この湘南エリアは江ノ電バス藤沢が運行しております。予算上では、来期の末に70%を達成するように組んでおります。今、予算のヒアリング中で、経理とやっているところなので、まだ確定はしていないんですけれども、中期上で見えていても、来年度末には70%に達する計画をしておりますので、オリパラ対応は大丈夫かなと考えております。ちなみに、もう1社、横浜方面の運行をしている会社も来期末に達成するという形で計画しております。

○神奈川中央交通 当社におきましては、平成32年度末までに当社全体で70%の努力目標を達成しようという計画でございます。その中で、当社の中では、主に東京都ですとか、あるいは横浜市内の営業所、こちらが古くから東京都さん、あるいは横浜市さんが補助制度を構築されておきまして、そういった関係で、そちらの営業所ではほぼ100%の達成率という状況で、そこを含めた全体で70%達成しようという計画で動いております。

○事務局 先ほどのUDタクシーの関係なんですけれども、本市でも、いろいろなところでご要望もいただきまして、福祉タクシー等の補助制度も、現在のところ、検討を進めているという状況でございます。時期的にまだ予算化等に至っていないという状況ですが、今後、その取り組み自体はオリンピックの開催年に向けて進めていきたいと考えております。

○岡村会長 ありがとうございます。他に本件、何かいかがでしょうか。よろしいですか。

これも審議事項ですので議決をする必要がありますが、特に反対ということもなかったもので、一括審議でよろしいですか。

この件、バス及びUDタクシー、福祉タクシーにつきまして一括でご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)

○岡村会長 ありがとうございます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

3.報告

○岡村会長 それでは、3. 報告の報告1、公共交通利用転換事業計画の取組状況につきましてご説明をお願いします。

○事務局 それでは、説明させていただきます。

資料といたしましては、報告資料1と書いてあるものでございまして、公共交通利用転換事業計画の取組状況について、目標目次に示します1から7の項目について説明いたします。

1 ページをご覧ください。1. これまでの取組をご説明いたします。平成26年に公共交通バスに関するワークショップを開催いたしまして、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、バスに関するワークショップで提案された解決方法をもとに、関係事業者との協議、改善計画の検討を行いました。平成28年3月に公共交通利用転換事業計画を策定し、平成29年2月に計画の説明会を開催いたしました。平成28年度から平成30年度まで湘南ライフタウンバスターミナルの拡張整備工事、そして、平成29年度はバスの走行環境整備と停留所の上屋再整備を行いました。また、平成30年5月から連節バスの運行と湘南ライフタウンバスターミナルの供用が開始となりました。

2. 公共交通利用転換事業をご説明いたします。この図の右側の各事業の内容に示されるものと、ここの図の左側、経路図というタイトルがついておりますけれども、こちらに示します番号が対応しております。それぞれいろいろな工事がございますけれども、この下の欄、主な工事内容につきましては、神奈川中央交通株式会社と藤沢市が役割分担を行いまして、それぞれ実施したものととなります。

2 ページをご覧ください。3. 湘南ライフタウンバスターミナルの機能強化について説明いたします。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察、道路管理者の藤沢市との協議の結果、こちらの図に示す形状に決まりました。今回の整備によりまして、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こととなります。拡張部分を含めたバスターミナルの運用につきましては、平成30年5月26日から運用を開始しております。そして、朝のラッシュ時における約2分間隔のバスの運行を維持するために、引き続き一般車の乗り入れは禁止となっております。

4. 辻堂駅遠藤線の軸の強化について説明いたします。軸の強化ということで、2ページの上の部分に連節バスの写真がございますけれども、こちらのバスが平成30年5月28日から運行を開始しております。この連節バスは急行運転を行っており、運行区間は

辻堂駅北口から新たに拡張整備を行いました湘南ライフタウンバスターミナル及び慶應大学までとなっております。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、小糸のバス停より北側とさせていただきます。ライフタウンバスターミナルまでの区間で急行が停車するバス停は、辻堂駅、小糸、ライフタウン中央、二番構保健医療センター、駒寄、滝の沢、滝の沢不動前、湘南ライフタウンとなっております。また、辻堂駅からライフタウン方面の路線に限りまして、西高校前というバス停にも停車をしております。

急行運転のバスと各停留所に停車する今までのバスのダイヤを比較しますと、辻堂駅北口と湘南ライフタウンの区間におきまして、急行運転のバスのほうが約12%ほどの時間短縮となっております。また、辻堂駅行きの急行バスの場合、終点となります辻堂駅におきまして、乗客は連節バス車両の3カ所ある扉から一斉にバスをおりることができるとなるとしまして、降車の効率が向上しております。そして、急行運転の開始に伴いまして、バスの走行環境の整備を行いました。その整備内容としましては、2ページの下のところに示しておりますけれども、停留所の上屋再整備が6カ所、バスベイ設置が2カ所となっております。

3ページをご覧ください。5. 石川方面のバス路線の新設について説明いたします。平成27年の公共交通バスに関するワークショップでは、石川地区を經由する路線で、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して、さまざまなルートの検討をいたしました。その結果、本市の施策であります最寄り駅まで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3ページの上段に示します図のような経路の路線となりました。この路線につきましては、バスの運行に必要な道路の改良ですとかバス停留所の整備が完了しまして、2月16日、今週末の土曜日からになりますけれども、運行を開始する予定となっております。

6の湘南台駅東口の運用改善についてご説明いたします。湘南台駅西口発着バス路線の一部を東口のほうに移動することで、西口交通広場の混雑を緩和することを目的に、駅の東口の広場の改修を行い、新設バス停留所とバス待機場を整備いたしました。こちらの東口のものにつきましても、平成30年5月26日から運用を開始しております。

最後に、7. 今後の予定でございますけれども、先ほども申し上げましたが、石川方面のバス路線が2月16日から運行を開始する予定です。この石川方面のバス路線につきましては、湘南台駅東口に整備しましたバス停留所から発着をいたします。

説明は以上となります。

○岡村会長 それでは、今、ご説明のあった一連のご報告につきまして何かございますか。補足などでも結構ですが。

○神奈川中央交通 連節バスの運行開始から始まりまして、ご説明にございましたとおり、今週の土曜日、2月16日からは、新路線といたしまして、湘南ライフタウンから石川橋経由の湘南台駅東口という新しい路線の運行を開始いたします。これまで藤沢市様にお

かれましては、道路整備を始めとしまして、また、1月25日号の広報ふじさわでは周知に努めていただきまして、ありがとうございます。平日は28便ということで14往復、土日に関しましては20便ということで10往復、回数的にはそれほど多い状況でございせんけれども、新しい停留所も5カ所ほど設けてございます。ぜひ市民の方にご利用いただきまして、長く運行が続けられるように、弊社としても努力してまいります。

○古澤委員 先ほどの説明で、これは岡村会長が当初からかかわっていただいて、やっとここで完結していくのかなというので、すごくうれしく思っています。

1点だけ、先ほどの石川の路線の本数が28便というのはちょっと少ないのかなという感じがするけれども、具体的には1時間に1本ぐらいという形なんでしょうか。御所見地区の小さいバスが走っていたのは、もう採算が合わないので、路線を切りかえたりしたんですが、そのときより本数がちょっと少ないのかなと。連節バス導入によって、もう少し運転手さんの負荷が減ってくるという話を耳にしていたので、正直、ちょっと少ないとすごく感じています。これも市民の方が乗っていただかないと、ということなんでしょうけれども、行く行く利用者が増えてくれば、増えていくのかなとは思っているんですが、そういったお考えとかをわかる範囲で教えていただければと思います。

○神奈川中央交通 今、ご指摘ございましたけれども、まず、平日に関しましては、おおむね1時間に1本ペースでございまして、7時台から9時の前半台にかけましては40分ヘッドという形で運行を計画してございます。便数的にはこういった形で、28便で運行を開始させていただきたいと思っております。昨今、いろいろと報道等でも皆さんお目にしたことがおありだと思いますけれども、乗員不足でございまして、車は買えばいいんですけども、人は大変難しいという状況もございまして、こういった形でまず運行を開始させていただきたいということで、当然、ご利用の方が多くご利用いただければ、その状況に合わせて増便等の対応は今後検討ということで考えてございます。

○岡村会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

辻堂駅遠藤線というんですが、なかなか正式名称で言わないというところがあります。このライフタウンのところも大分よくなってきたということかなと思っております。何かこの件でございしますか。よろしいですか。

これは報告ということで、以上でございます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

4.その他

○岡村会長 4. その他ということで、まずは事務局にお聞きしますが、いかがでしょうか。

○事務局 特にありません。

○岡村会長 わかりました。

議事はこれで一通り終了ですが、委員の皆様から何かございますか。よろしいですか。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○岡村会長 それでは、後の進行は事務局でお願いいたします。

5.閉会

○事務局 長時間にわたるご議論、活発なご意見をいただきまして、まことにありがとうございました。また、本日の報告事項についてお帰りになってから何かお気づきになった点、ご意見、ご質問などございましたら、都市計画課までご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すが、来年度を予定しております。委員の皆様は今年度末までとなっていることから、別途委嘱の依頼をさせていただき、開催したいと考えておりますので、よろしくごお願いいたします。

以上をもちまして、第18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。今後ともよろしくごお願いいたします。