

## 第10回藤沢市地域公共交通会議

日 時：2015年(平成27年)11月26日(木)午前10時開会

場 所：藤沢市保健所 3階 研修室

出席者：委員15名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

植木 春雄	<u>植竹 政則</u>	遠藤 主計	岡村 敏之
<u>北村 隆興</u>	<u>小堤 亮彦</u>	小林 静雄	高橋 信之
<u>高橋 優介</u>	<u>千葉 淳</u>	<u>藤本 義章</u>	三木 健明
村木 薫	八島 敏夫	山野邊 國雄	

### 次 第

1 開 会

2 報 告

(1) 公共交通利用転換事業計画について

(2) 六会地区(西俣野)の新たな交通システムについて

3 その他

4 閉 会

### 配布資料

・次第

・報告資料1 公共交通利用転換事業計画について

・報告資料2 六会地区(西俣野)の新たな交通システムについて  
～アンケート調査結果～

・くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2015

ポスターセッション資料(善行地区地域交通)

傍聴者 : なし

## 1.開会

---

事務局 皆さん、おはようございます。

それでは、ただいまから第10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いをします。

初めに、本日の会議の成立要件でございますが、委員16名、本日の出席委員15名ということで、協議会の設置要綱、半数以上の出席があれば会議が成立しているということで、半数以上の出席がありますので、本日の会議は成立していることを報告させていただきます。

事務局 それでは、次第の2といたしまして、報告に移らせていただきたいと思います。これからの司会・進行につきましては会長にお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいいたします。

会長 それでは、早速次第に従いまして進めさせていただきます。皆様よろしくお願いいいたします。

まず、傍聴者はいらっしゃいますか。

事務局 本日はゼロということで、このまま会議を進めてください。よろしくお願いいいたします。

## 2.報告

---

### (1)公共交通利用転換事業計画について

会長 それでは、次第の2、報告の(1)から順に事務局より御説明をお願いいたします。

事務局 報告資料1をごらんください。

報告資料1は、公共交通利用転換事業計画についての御報告ですが、内容としては、先ほどお話がありましたように、公共交通利用転換事業計画、辻堂駅北口の路線変更について、湘南台駅東西交通広場の再編についての3つの項目がございます。

1点目は、公共交通利用転換事業計画についての御報告です。公共交通利用転換事業計画は、湘南ライフタウンバスターミナルの拡張整備による機能強化を中心とした辻堂駅から湘南台駅にかけて交通環境の改善事業の計画でして、二酸化炭素排出抑制という観点で平成27年度より環境省から二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金の採択を得て事業を現在進めているところでございます。

前回の第9回の会議におきまして、本計画の事業効果の部分で内容を精査して、次回交通会議で計画修正のための中間報告をさせていただくことをお伝えしていました。今回の報告におきましては、背景等変更がございませんので、資料については公共交通

利用転換事業計画の一部抜粋となっております。

1 ページ目をごらんください。1 ページでは、事業計画の実施主体や事業計画の目標及び目標年次について記載をしています。大きく関係する部分は、(2)の の二酸化炭素の削減目標で、自動車から公共交通への転換による二酸化炭素排出量の削減、バス路線再編によるバスの運行効率化による二酸化炭素排出量の削減、渋滞対策によるバスの定時性向上による二酸化炭素排出量の削減、自家用車と公共交通の使い分けを意識していただくためのモビリティ・マネジメントの実施による自家用車の使用の抑制というものが挙げられます。

次に、2 ページ目をごらんください。公共交通利用転換事業計画の実施期間としましては、藤沢市交通マスタープランや藤沢市交通アクションプランと整合をとりながら、図のスケジュールに示しています湘南ライフタウン周辺地区の取り組みの第1 施策に位置づけており、平成29年度までを予定しています。

続いて、3 ページ目をごらんください。こちらの図は本事業で取り組む施策を示したものです。(1)から(8)までの事業内容がございますが、こちらの内容につきましては前回の会議におきまして御説明をさせていただきましたので、今回は割愛させていただきます。

続いて、4 ページ目をごらんください。こちらでは、前のページの事業内容ごとに事業実施主体と基盤整備の有無、実施時期について記載しています。

続いて、5 ページ目をごらんください。5 ページ以降では、本事業の実施により得られる二酸化炭素排出の削減の効果と目標について記載しています。事業実施による二酸化炭素排出削減の効果としましては、(1)の から までに示しているとおりです。効果としては、色で分けておりますとおり、大きく3 つに分けることができます。

まず、 から までは公共交通の利便性向上による通勤・通学者や、サイクル・アンド・バスライド駐輪場整備による利用者、公共交通ネットワーク拡充による高齢者、子育て世代等、これらの方々が事業の実施により自家用車から公共交通へ転換することによる自家用車の二酸化炭素排出量の削減があります。

次に、 にバス車両の運行効率改善に伴う二酸化炭素排出量の削減としていますが、これは湘南ライフタウンバスターミナルの拡張整備に伴い、ターミナル拠点としてバスの待機所を設けることにより、バス車両の回送時間や回送距離の短縮を図ることができ、バスの実車回数の増加の差から得られる二酸化炭素排出量の削減があります。

そして、 にバス交通が整流化することによる二酸化炭素排出量の削減としていますが、燃費効率の悪い渋滞箇所の解消や削減を進めることにより、走行速度の改善を図ることによって得られる二酸化炭素排出量の削減があります。

下の図は、先ほど御説明させていただいた事業内容がどの二酸化炭素排出削減効果につながるかを示したものです。

続いて、6 ページ目をごらんください。大きく分けて3 つある効果の1 点目におきま

しては、公共交通の利便性向上として辻堂駅遠藤線のBRT幹線化、サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備、公共交通の再編、以上による最寄り駅15分圏域の人口カバー率の向上を算出し、それによる自家用車から公共交通へ転換する利用者の二酸化炭素排出削減量を算定します。

図は、二酸化炭素排出削減量の推計フローになっております。交通マスタープランで定めている最寄り駅15分圏に新たに取り込まれる人口の算定として、BRT化に伴う人口拡大、サイクル・アンド・バスライド駐輪場整備による人口拡大、バス路線の再編に関する人口拡大の数字を用いて、自家用車からバス交通に転換する人数を求めます。そして、その転換する人数に対象地域の自動車利用者の年間の平均走行距離、一般的な小型車の燃費、ガソリン車の二酸化炭素排出係数を全て乗じて削減が期待される年間の二酸化炭素排出量を算定し、今回、年間392トンの削減量として推計をしています。

続いて、7ページ目をごらんください。効果の2点目は、湘南ライフタウンバスターミナルの整備によるバス車両の回送時間の短縮、回送時間の短縮を活用した実車運行本数の増加の実施に際し、今回、まずは現状の運行形態における二酸化炭素排出量を算出します。現在の二酸化炭素排出量は、こちらのフロー図のようになっております。現在のバスの実車走行距離と回送の走行距離を足した距離にバス車両の燃費とディーゼル車の二酸化炭素排出係数を乗じて現行の二酸化炭素排出量を年間1637トンと算出しています。

続いて、8ページ目をごらんください。事業実施後の二酸化炭素排出削減量は事業実施前と事業実施後の実車走行距離と回送走行距離の差にバスの燃費とディーゼル車の二酸化炭素排出係数を乗じて削減量を算出するものです。今回、事業実施後のバス再編計画というものは今現在詰めている段階ですので、まだお示しはできませんが、次回の交通会議でこちらの数字が入ってくることとなります。

続いて、9ページ目をごらんください。大きく分けて3点目の効果になりますけれども、辻堂駅北口周辺の混雑緩和策によって解消されるであろう雨天時の休日日中におけるバスのおくれ時間の解消、走行速度の改善による二酸化炭素排出量の削減です。混雑緩和策につきましては、この後御説明させていただきます。現況値の算出方法のフロー図は次のとおりになっています。こちらでは、休日雨天時の混雑区間の区間長と渋滞している低速域での二酸化炭素排出係数、車両重量、これらを乗じて二酸化炭素排出量としておりまして、現在、年間1820トンという量を算出しています。

続いて、10ページ目をごらんください。事業実施後の二酸化炭素排出量の削減は、混雑が解消されたときにはバスの走行速度が上がりますので、休日雨天時の混雑区間の区間長と混雑が解消される所要時間が30分以上の便数と事業実施後の走行速度時の二酸化炭素排出係数、車両重量、これらを全て乗じて事業実施後の二酸化炭素排出量を算出します。

9ページで求めた現在の二酸化炭素排出量と事業実施後の二酸化炭素排出量の差が削

減される二酸化炭素排出量となりまして、年間、こちらの推計で645トンの削減量となっております。

こちらの辻堂駅北口の混雑解消については現在検討を行っている最中ですが、この後、御説明する内容により、混雑が解消されたという仮定で今回は事業実施後の二酸化炭素排出量を記載してございます。

続いて、11ページをごらんください。こちらでは、今までの御説明で得られた削減される二酸化炭素排出量から目標値を設定したものです。現在のところ、1つ目の効果の本事業の実施による自家用車利用者からバス交通への転換効果としては、公共交通の利用者の増加目標としては、1日当たり約800人、年間当たり二酸化炭素排出量の削減目標として390トンということにしております。

2項目めのバス車両の回送時間、回送距離に伴う二酸化炭素の排出量の削減、こちらの項目につきましては今後検討を行いまして、バスの再編計画ができた段階でこちらの数字が入ってきます。

3点目は、辻堂駅北口の渋滞等の解消、削減を進めることにより、走行速度の改善を図り、平均走行速度に基づく二酸化炭素排出量の削減目標となりますけれども、こちらは1年当たり約640トンという推計値となっております。

こちら、今現在の と の数字を2つ足すと年間1030トンという数字になりますけれども、この数字が一体どの程度のものかということをお話したいと思えます。

こちらが2点目の効果のときに御説明させていただきました湘南ライフタウンを中心としたバスが回送も含めて現在、今実際に年間で約260万キロ走行しております。この260万キロバスが走行した際に発生する二酸化炭素の量が1600トンという数字になりますので、その走行にかかる3分の2に相当する二酸化炭素の排出量の削減がなされるということを見ると、今回の効果については現時点でもかなり大きな効果が得られるのではないかと考えています。

続いて、12ページをごらんください。こちらは公共交通利用転換事業計画の2点目になりますけれども、辻堂駅北口の路線変更について御説明いたします。

上のグラフは平成25年における辻堂駅北口の混雑状況を示したもので、大庭隧道から辻堂駅北口までに要した平均所要時間を縦軸にとり、平日、土曜日、日曜日の朝、日中、夜をそれぞれ晴天時と雨天時を横軸にとったものです。土曜日と日曜日の雨天時の10時から17時までの間で渋滞が起きていることがわかります。

下の図は、オレンジ色がバスの辻堂駅北口に向かう運行ルートを、青色が一般車のテラスモールへ向かう走行ルート、丸印がバス停を示しています。テラスモールへ向かう一般車の渋滞にバスが巻き込まれて、おくれが発生している状況です。

続いて、13ページをごらんください。こちらでは平成27年3月7日の土曜日に調査を行った渋滞の状況を時間帯別で示しています。午前10時前後が赤色、正午前後が水色、午後3時前後がオレンジ色で示しています。正午前後を除いた時間帯におきまして、バ

スの運行ルートで長蛇の渋滞が発生していることがわかります。また、辻堂駅の駅前広場から北側に直進していくルートにおきましては、渋滞がほぼ発生していないということもわかります。

続いて、14ページをごらんください。こちらは平成23年11月に開業したテラスモールの開業前後と今までに行ってきた交通量調査の結果を示しています。それと、圏央道の開通の前後も示したものです。

上の表は辻堂駅北口の5カ所の交差点における交差点の流入交通量を時間帯ごとに示しています。また、この表の右下では5カ所の交差点の流入交通量の合計値を示しており、テラスモールの開業から、テラスモールの開業が23年ですから8万8997台という合計値から年々1万台ずつ交通量はふえてきましたけれども、ことし行いました交通量の結果では平成26年と比較をして約2万台ほど交通量が少なくなったという結果でした。この原因として考えられるのは、平成27年に行った調査の日が曇り後雨ということで、雨予報のために外出を控えた可能性があるということや、圏央道の開通というのが影響したのかどうか定かではありませんけれども、また、渋滞の発生が部分的に起こって交通量のカウントが進まなかったということも考えられます。

下の表は、テラスモール開業前を100%とした場合の交通量の増加割合を示しています。No. 3の神台公園前交差点は開業前に交通量調査を行っていなかったために、開業後すぐを100%とした場合の交通量の増加割合を示しています。薄い緑色が75%未満、水色が75%以上100%未満、黄色が100%以上120%未満、ピンク色が120%以上150%未満、赤色が150%以上を示してします。傾向としましては、神台前交差点と北側にありますNo. 4の二ツ谷バス停前交差点、こちらの2つのバス停がピンク色の傾向が強く出ておりまして、この2つの交通量が増加傾向にあるということがわかります。

続いて、15ページ目をごらんください。こちらでは各年度の道路別の断面別10時間交通量の結果を示しています。こちらは全体的に増加傾向というものがあることが見てわかります。また、特徴として往復で交通量が異なる箇所というのがかなり多く、行きと帰りで異なる経路を選択して通行しているということも考えられます。

続いて、16ページ目をごらんください。こちらの図は5カ所の交差点の信号機のサイクル長を示しています。サイクル長とは、信号が青、黄色、赤を1周するのに要する時間で、全体的には約130秒という時間となっていますけれども、No. 3の神台公園前交差点、こちらの交差点だけが85秒というサイクルとなっています。この信号のサイクル長が渋滞の原因となっている可能性もございます。今後の渋滞対策の検討につきましては、これから次にお話しする最短時間で移動ができる経路の選択と信号機のサイクル長を調整したときのシミュレーションの両方の視点から行う必要があります。

続いて、17ページをごらんください。こちらでは平成27年6月21日曜日を実施しました旅行時間調査の結果を報告いたします。本調査は、10時、12時、15時において城南二丁目交差点から辻堂駅北口までの旅行時間調査を行ったもので、同時刻に城南二丁目

交差点を出発した4台の車両が4つの走行ルートを通行した際に到着時間にどの程度差があるかを調査したものです。結果から申し上げますと、赤色の現状のバスルートが約30分ですとか約70分という時間を要したのに対しまして、青色の走行ルート1が最短で約10分で辻堂駅の北口に到着したという結果でした。

続いて、18ページをごらんください。こちらでは走行ルート別の所要時間と累計距離を示したものです。走行ルート1と走行ルート2というものが同程度で、走行ルート3という緑色のルートがございますが、こちらはかなり遠回りをするんですけれども、現状のルートに比べて到着時間は半分以下となるという結果となりました。

続いて、19ページをごらんください。こちらの表は旅行時間調査結果をまとめたものです。本調査では走行ルート1が望ましいという結果となりましたが、このバスルートの変更案は渋滞を避けて通行するという考え方になりますので、根本的な渋滞対策にはなりません。これからは信号機の調整等を含めた改善案のシミュレーションとあわせて最終的な見直し案を設定していきたいと考えております。

20ページをごらんください。公共交通利用転換事業計画の3点目となります湘南台駅東西交通広場の再編について御説明いたします。

湘南台駅東西交通広場の現状ですが、グラフは平日における湘南台駅の東西交通広場に発着するバスの本数を示しています。西口交通広場にバス路線が集中しており、朝夕の便が多い時間帯には交通広場内の車両混雑のため、定時性や速達性への影響が懸念されます。朝夕の混雑時には西口のバスの発着本数は東口の約3倍となっております。

下の図は東西交通広場の停留所を示しておりまして、現在、西口で6カ所、東口で3カ所の運用をしています。各乗り場の主な行き先は記載のとおりとなっております。

続いて、21ページをごらんください。湘南台駅東西交通広場において、ことしの7月に実施したバスの乗降調査から朝のピーク時の時間帯別乗り場別の利用数はグラフのとおりとなっております。上のグラフが西口、下のグラフが東口となっております。西口の乗車人数の合計は東口に比べて4倍となっております。

22ページをごらんください。また、ことしの7月に行いました調査では、東西交通広場の時間帯別乗り場別のバス待ちの人数というものも調査を行っております。上の表は乗り場ごとのバス待ちの人数を示しておりまして、中央のグラフと下のグラフは乗り場ごとの待ち人数を縦軸に時間を横軸にとったものです。中央のグラフが西口、下のグラフが東口を示しています。西口の1番乗り場から4番乗り場まではピーク時で100人以上の行列となっております。青色は1番乗り場を示しておりまして、主には慶應大学の学生の利用となっております。青色1番乗り場の慶應学生なのですけれども、150人を超えたあたりから行列が地下のほうに潜ってしまいまして計測不能となっておりますので、実際にはもっと行列としては長くなっています。赤色の2番乗り場は文教大学の学生の利用となっております。この2つの大学の学生の利用が長蛇の列をなしております。

一方で、東口はオレンジ色の3番乗り場の待ち人数が多くなっていますが、こちらは、

いすゞの従業員による行列です。そのほかに赤色の2番乗り場では横浜薬科大の学生の列を若干見ることができますが、こちらは藤沢駅、戸塚駅、大船駅、下飯田駅から分担して乗車をしているため100人を超える列とはなっていません。

続いて、23ページをごらんください。23ページから26ページでは、各乗り場の待ち行列のピーク時の状況を示したものです。特に行列が見られなかった東口の1番乗り場は省略しています。上の図は西口の1番乗り場のピーク時点を示したものです。時間は8時5分から8時10分の間です。主には慶應大学の学生が利用していきまして、連節バスが乗り入れを行っている箇所です。

下の図は2番乗り場のピーク時点を示したもので、時間は8時35分から8時40分の間です。主には文教大学の学生が利用しておりまして、バス待ちの行列が4番乗り場の前の歩道幅員が狭くなっているところまで伸びていきまして、歩行者動線の阻害というものが見られます。

続いて、24ページをごらんください。上の図は3番乗り場のピーク時点を示したものです。時間は7時55分から8時の間です。こちらの乗り場は湘南台駅から湘南ライフタウンを経由して辻堂駅北口に向かう路線となっております。ピーク時点では2番乗り場のピーク時点と同様に4番乗り場の歩道幅員が狭くなっているところまで行列が伸び、歩行者動線の阻害が同じく見られます。

下の図は4番乗り場のピーク時点を示したもので、時間は7時50分から7時55分の間です。5つの路線がこちらの停留所から発車をしていますけれども、主に列をつくっているのは慶應中高等部の学生です。列は図右下の階段わきの歩道幅員が狭くなっている箇所まで伸びていきますけれども、こちらは歩行者動線がほとんどないので阻害はしておりません。

続いて、25ページをごらんください。上の図が西口の5番乗り場、下の図が6番乗り場を示していますが、行列としてはそれほど延びておらず歩行者動線を阻害することにはなっていません。こちらの2つの停留所はそのほかの問題として、バスが普通に停留所に向かっていきますと真っすぐとまることができないという課題がありまして、現在バスは1度停留所を通り過ぎてからバックで戻ること、真っすぐにとまるということを行っています。

続いて、26ページをごらんください。26ページでは湘南台駅の東口の状況を示していますが、先ほども申し上げたように1番乗り場は利用者が少ないためピーク時点は示していません。上の図は東口の2番乗り場のピーク時点を示しておりまして、時間は8時20分から8時25分の間です。2番乗り場は3つの路線が乗り入れておりますけれども、主に行列をつくっているのは横浜薬科大の学生です。下の図が3番乗り場のピーク時点を示しておりまして、時間は7時20分から7時25分の間です。こちらの停留所ではいすゞの従業員が乗車をし、行列をつくっています。

続いて、27ページをごらんください。湘南台駅東西交通広場の課題を次のとおり整理

しております。西口交通広場は発着本数、利用者数ともに非常に多く、特に朝のラッシュ時間帯は1番乗り場から4番乗り場の各乗り場で100人以上バス待ちで並ぶなど、通過している歩行者への影響が顕著となっております。また7時から9時までの乗車人数は4000人ですけれども、乗り場ごとにバス待ち人数のピーク時間は多少ずれています。一方、東口交通広場は発着本数、利用者数ともに西口交通広場と比較すると少なく、今後活用の余地があります。

また、湘南大庭地区でのバス路線の見直しによりまして、今後湘南台駅を発着するバスの本数が増加する可能性があります。

以上のことから、西口で混雑解消及び今後の路線見直しへの対応に向けまして、一部路線について発着場所を東口へ変更し、これにあわせて西口及び東口交通広場の構造変更というものを検討いたします。

下の図は今申し上げたことが記載されておりますが、追加項目としまして西口の交通広場には身体障がい者用の乗降スペースがありますが、タクシー車両がそちらに2列で列をつくってしまっていて、乗降ができる状況にございません。そこで、今回西口の構造変更に伴いまして身体障がい者が乗降できるスペースの確保というものも検討しています。

28ページをごらんください。湘南台駅の東西交通広場の見直し方針としては、次の図のとおりといたします。上の図は西口、下の図は東口を示しています。

西口では、6番乗り場を撤去、廃止し、その場所に、右上にエレベーターがあるんですけれども、そちらに極力近い位置ということで身体障がい者用の乗降スペースを設けます。これによりタクシー車両の動線を変えずに一般車をまとめることができます。また、図ではバスが、先ほど正着できないという話をさせていただきましたが、5番乗り場を撤去、廃止となっておりますが、歩道の改良工事によりまして5番乗り場をうまく今後使うことができれば、5番乗り場を残して4番乗り場を廃止、撤去して、上屋を撤去することで2番乗り場や3番乗り場のバス待ちの行列による歩行者の動線の阻害の影響というものは取り除けるのではないかと考えています。

次に、下の東口におきましては、1番乗り場から3番乗り場まではそのまま現行どおりとしておりまして、西口の路線の中で影響が特に小さいと考えられる一部路線を東口に移設することを検討しています。その中で1番乗り場から3番乗り場をうまく西口の路線を一部組み込んでいく形を今検討してございます。また、新設路線についても東口の発着というものを予定してございます。具体的にどの路線がどの乗り場になるかまではまだお示しできない状況ですけれども、今後、湘南台駅周辺の地域の方とも意見交換を行いまして決定していく予定となっております。

さらに、バス路線がふえることから乗り場というものを1つ右側にバスベイの形で追加しています。バス路線の本数の増加を予定しているため、バスが待機できるスペースとしまして、ちょっと見にくいんですけれども、交通広場の真ん中の部分で赤色の破線

部のところに2台バス車両が待機できるスペースを確保することを考えています。

今回の東西交通広場の改良工事の内容につきましては、平成28年度、来年度に設計委託を行いまして、平成29年度に工事の着手及び完了を目指しています。

以上で報告1の説明を終わらせていただきます。よろしくお願いいたします。

会長 ありがとうございます。この一連の事業計画はかなり専門的というか複雑な話もありますが、御質問、それから補足などございましたら、ぜひ御発言いただければと思います。いかがでしょうか。

委員 いろいろと削減量、二酸化炭素の関係なんですけれども、これは目標は390トンとかCO<sub>2</sub>量が出ているんですけれども、一般的にトン数というのはイメージがわかりにくいもので、いろいろと計算されているんですけれども、例えば、削減率にするとか、何かの指標を持ってやったほうがよりわかりやすくなるのかなと。この390トンとか640トンがどのくらいになるのかとか。例えば、今は何トンだけでも、削減率の目標値としては何%削減とかと言ったほうが一般にはわかりやすいのかなというのをちょっと思いましたという感想です。例えば、これから市民の方に見せるときに、できたらそちらのほうがいいのではないかということを思っているんですが、いかがでしょうか。

事務局 貴重な御意見ありがとうございます。藤沢市の地球温暖化対策の実行計画におきましても数10%という割合でどのくらい削減ということも設けておりますので、今後、量としては数字が出てきますけれども、そういった面も検討してまいりたいと思います。ありがとうございます。

会長 ほかはいかがでしょうか。2番目、3番目については、実態を御存じの方は本当に苦労されているというか、お困りの方も多いでしょうし、バス事業者さんもいろいろ大変だとは思いますが、具体的にこういう形で出てきたということですが、バス事業者から特に補足はよろしいですか。

委員 辻堂の北口の経路変更なんですけれども、当初よりはかなり渋滞も減りましたけれども、この資料に載っているように、やはりテラスモールの売り出しのときとか、土日で雨が降るとまたいつもの渋滞になってしまうという形なので、一応時分でこういう結果が出ましたので、それなりの対応をしていかなきゃいけないのかなというものの当然なんですけれども、あと逆に、道路の使い方というか、ここの会議の場で言う話でもないのかもしれないんですけれども、テラスモールの駐車場の入り口の誘導員の方がもっとてきぱきと動けば、駐車場の中はあいているんですけれども、駐車場に入るところで、歩道との入り口のところが混む。当然歩行者も歩いていますから、歩行者優先ということではなかなか上がれないこともあるので、その辺もちょっと原因なのかなというもので。

ここで、場所は違うんですけれども、10月に海老名のららぽーとが開店しまして、テラスモールと同じように渋滞になってはということで海老名市さんとかなり協議をしまして、何とかそんなにひどい渋滞にはならなかったんですけれども、その1つの要因と

しては、駐車場の入り口の誘導の方に、いろいろ人それぞれの能力もあるんですけども、かなりてきばきと効率よい車の誘導という方を何人が選抜していただいて、その人たちに頑張ってもらってかなり駐車場の吸い込みがよくなったということも1つの原因なのかなというのと、あと、向こうは駐車場の台数がデジタルで出ますので、そんな形で、いっぱいになったら次はこっちに回す、こっちに回すというのでかなり道路的にも駐車場の入れ方なんか分散させたというのもいいのかなというのもあるので、ちょっと規模が違うのでテラスモールと同じようなことというのはかなり厳しいのかもしれないですけども、バスの土日の混んできたらこっちを回すみたいな、結構柔軟なやり方をやれば今よりもっとよくなるのかなという形もあるので、様子を見ながら、道路管理者、交通管理者さんとも当然調整しながら、何とかお客様に迷惑をかけないようにやっていきたいと思います。

会長 ありがとうございます。ほかはどうでしょうか。

大体よろしいですか。ありがとうございます。では、こういう計画でということを進めていくということでございます。

## (2) 六会地区(西俣野)の新たな交通システムについて

会長 それでは、次の報告事項につきまして、御説明をお願いします。

事務局 それでは、報告2、六会地区(西俣野)の新たな交通システムにつきまして、報告資料2に基づいて御説明させていただきます。お手元の報告資料2をごらんください。

1ページをごらんください。(1)六会地区の現状について御説明させていただきます。

六会地区は藤沢市内の東側に位置しており、1ページ中段の写真にあるとおり、地形的に起伏が激しい地区となっております。また、図にある藤沢市交通マスタープランのオフピーク時の藤沢駅から30分圏の外にある地域も含まれており、公共交通の利用が不便な地域であります。その中で、少人数の輸送は事業の採算性が乏しいため、地域を運営主体とした地域交通としてデマンド型乗合タクシーの導入を進めているものでございます。なお、藤沢市では、地域を運営主体とした地域交通の実現に向けて、平成28年度に実証運行、停留所の設置、パンフレット作成等を行い、支援を目指しております。

(2)検討の経緯についてですが、六会地区では平成21年度より地域交通の検討を進めております。検討の経緯は枠内に記載したとおりで、今回は平成27年8月に実施した第3回アンケート調査の結果について説明させていただきます。

2ページをごらんください。アンケート調査概要について御説明させていただきます。

「(1)調査目的」ですが、六会地区(西俣野地区)の六会マンション自治会、六会団地自治会、小栗塚自治会、西俣野上町内会の4自治会を対象に、新たな交通システム(地

域内交通)の導入に向けた利用意向を把握することを目的としたアンケート調査を実施しました。

「(2)対象町内会及び配布数、回収数」についてですが、4つの自治会の全戸を対象として行い、645世帯に配布し、292世帯、676票の回収がありました。回収率は45.3%という高い回収率となっています。

「(3)新たな交通システム導入にあたって仮定する条件」ですが、後ほどアンケート調査票とあわせて説明させていただきます。

3ページの「(4)調査項目」についても同様にアンケート調査票とあわせて説明させていただきます。

4ページをごらんください。配布したアンケート調査票について説明させていただきます。アンケート調査票 依頼文の1枚目として、今回行うアンケートの趣旨を説明するものを添付しております。

5ページ目をごらんください。2枚目は、今回のアンケートがデマンド型のりあいタクシーを想定したものであるため、デマンド型タクシーの仕組みと御利用の流れについてわかる資料を添付しております。

6ページ目をごらんください。調査票の1枚目についてですが、上段太枠で示した「新たな交通システムの導入にあたって仮定する条件」に基づき、アンケートを行っていただくものです。なお、今回仮定する条件は次のとおりとなっております。運行エリアは、3ページのエリアを対象としております。所要時間は5分から10分程度とし、運賃は1人当たり1回500円、2人以上の御利用の場合は1人当たり300円としております。会費は1世帯当たり月500円としております。運行頻度は1時間に1本程度とし、運行時間は平日の8時半から夕方5時半までの8往復としております。使用する車両はタクシー車両としております。

次に、質問内容ですが、問1で、個人属性として性別、年代、職業について聞いており、問2でふだんの移動状況として、移動の目的や移動時間帯等を聞いております。

7ページをごらんください。問3で、先ほど示した「新たな交通システムの導入にあたって仮定する条件」に基づき、新たな交通システムの利用について、利用意向や利用条件などを聞いております。問4で新たな交通システムの利用形態について、利用頻度、利用時間帯などを聞いており、最後に問5で自由意見を聞いております。

8ページをごらんください。3、アンケート調査結果について説明させていただきます。

アンケート調査結果では、全体のアンケート結果と、新たな交通システムを利用すると思われる65歳以上のみを抽出したアンケート結果もあわせて報告させていただきます。

「(1)回答者の個人属性」の の性別についてですが、上の円グラフを見ていただきますと、全体、65歳以上の男女比はほぼ同程度となっており、回答者に大きな偏りは見ら

れませんでした。職業については、左側の円グラフ、全体では、職業は無職が27%と最も高い割合を占めています。次いで会社員・公務員が24%、専業主婦が22%となっています。右側の円グラフ、65歳以上では、全体に比べ無職の割合が多くなっております。

9ページをごらんください。「(2)回答者の普段の移動状況」の移動目的についてですが、左側の円グラフ、全体では、普段の移動目的は買い物利用が43%を占め、続いて通勤・通学が21%となっております。

次に、右側の円グラフ、65歳以上では買い物利用が47%、続いて通院が29%となっています。買い物を目的とする方は全体と65歳以上ではほぼ差がなかったのですが、65歳以上になると通院の割合が大きくなるのがわかります。

普段の移動頻度についてですが、左側の円グラフ、全体では週5日移動している人が28%、週3～4日が25%、週1～2日が22%の順となっています。右側のグラフ、65歳以上では週5日移動する人は12%と、全体と比較して約3分の1程度となっています。週に1～2日や、週2～3日移動する人はそれぞれ約3割程度となっています。

10ページをごらんください。普段の移動手段についてですが、左側の円グラフ、自家用車での運転が41%、自転車が21%、自家用車での送迎が16%となっています。右側の円グラフ、65歳以上では自家用車での運転が44%、自転車、自家用車での送迎が18%となっており、全体と比較して大きな相違は見られませんでした。

出発時刻及び帰宅時刻についてですが、出発時刻は下の棒グラフの青色の棒を見ていただきますと、7時から10時台に集中しており、その中で10時台に出発する人が146人と多くなっております。次いで9時台、7時台、8時台の順で多くなっております。

帰宅時間は黄色の棒グラフを見ていただきますと、全体的に分散傾向にあることがわかります。その中で18時台が73人と一番多く、次いで15時台、17時台、16時台となっております。

11ページをごらんください。「(3)新たな公共交通の利用意向」の利用意向(利用するか否か)についてですが、左側の円グラフ、全体では条件に関係なく利用するが11%、条件を満たせば利用するが31%、条件に関係なく利用しないが51%となっております。これより、約4割の方が利用したいという意向があります。

続いて、右側の円グラフ、65歳以上についてですが、条件に関係なく利用したい方が18%、条件を満たせば利用したい方が34%、条件に関係なく利用しないが40%となっています。全体と65歳以上を比較すると、65歳以上のほうが利用意向が高いことがうかがえます。

利用意向(利用する際の条件)についてですが、問3の設問で「2.条件を満たせば利用する」と回答した方を対象としております。左側の円グラフ、全体では、運賃が安ければ利用するが46%と最も多くなっており、会費が安ければ利用するが21%となっております。右側の円グラフ、65歳以上でも運賃が安ければ利用するが最も多くなっており、次に、会費が安ければ利用するとなっております。

なお、仮定する運賃、会費はアンケートで、ともに500円としております。

12ページをごらんください。 運賃希望額についてですが、利用意向で運賃が安ければ利用すると回答した方を対象としています。左側の円グラフ、全体では100円～200円を希望する回答が40%と多く、次いで200円～300円が36%となっております。右側の円グラフ、65歳以上では200円～300円が47%と多く、次いで100円～200円が31%となっております。グラフより、65歳以上のほうが全体に比べ300円以上でも利用するとの意見が多いことから、65歳以上の方のほうが支払う意志が高いことがうかがえます。

会費希望額についてですが、利用意向で会費が安ければ利用するとした方を対象としております。左側の円グラフ、全体では200円～300円が希望する会費として一番多いことがわかります。右側の円グラフ、65歳以上でも同様に200円～300円が希望する会費として一番多いことがわかります。運賃と同様に65歳以上の方のほうが全体に比べ300円以上でも利用するとの意見が多いことから、こちらについても支払う意志が高いことがうかがえます。

13ページをごらんください。 運行頻度についてですが、こちらは利用意向で運行頻度が改善されれば利用すると回答した方を対象としています。左側の円グラフ、全体では1時間当たり2本と回答した方が多くなっており、右側の円グラフ、65歳以上でも1時間当たり2本と回答した方が多くなっております。運行頻度については、全体と65歳以上の差は見られませんでした。

14ページをごらんください。 運行時間帯についてですが、こちらは利用意向で運行時間が改善されれば利用すると回答した方を対象としております。往路につきましては、左側の円グラフ、全体では7時台～8時台が合わせて56%と多くなっております。右側の円グラフ、65歳以上では8時台が41%と多くなっています。

次に、復路については、左側の円グラフ、全体では21時台が37%と一番多い結果となっておりますが、右側のグラフ、65歳以上では12%と低い結果となっております。

15ページをごらんください。 利用しない理由についてですが、利用意向で条件に関係なく利用しないと回答した方を対象としております。左側の円グラフ、全体では、今の交通手段から変更することはないという意見が56%と最も多くなっています。また、事前予約に手間がかかるといった理由も多くなっております。右側の円グラフ、65歳以上でも今の交通手段から変更することはないという意見が最も多くなっていますが、全体と比較して低い割合となっております。

「(4)新たな交通システムの利用形態」の 新たな交通システムの利用頻度についてですが、こちらは利用意向で条件に関係なく利用する及び条件を満たせば利用すると回答した方を対象としております。左側の円グラフ、全体では、月2～3日利用する人が27%、週1～2日利用する人が26%、週3～4日利用する人が18%の順となっております。右側の円グラフ、65歳以上では、週1～2日利用する人が36%、週3～4日利用する人が23%、月2～3日利用する人が20%となっております。全体と65歳以上を比較すると、

65歳以上のほうが全体に比べ週1回は利用したいという傾向にあることがわかりました。

16ページをごらんください。新たな交通システムの利用時間帯についてですが、上段の表が行きの利用時間帯を示し、中段の表が帰りの利用時間帯を示しております。

下のグラフをごらんください。行きの時間帯は7時台～10時台の間に集中しており、特に10時台の間に集中しており、特に10時台が76人と最も多くなっております。帰りの時間帯は、15時台～18時台の間に集中しており、18時台が33人と最も多くなっておりますが、全体として分散傾向にあります。また、それ以降の時間でも利用が見られます。

17ページをごらんください。新たな交通システムの利用停留所について説明させていただきます。停留所については、自宅側で利用する停留所と目的地として利用する停留所に分けて集計しております。停留所番号と停留所位置については下の図を参考にしてください。自宅側で利用する停留所については、停留所番号、  
、  
、  
、  
、  
が比較的多い傾向にあります。目的地側で利用する停留所については、六会日大前駅前の  
が多く、次いでスーパーの前の  
が多くなっております。

18ページをごらんください。「(5)新たな交通システムの想定利用者数」について説明させていただきます。新たな交通システムの想定利用者数について、アンケートへの回答内容をもとにした想定利用者数を試算しております。なお、新たな交通システムの条件はアンケートで仮定した条件としております。全体についてですが、右側の表の利用者数を見ていただきますと、往路・復路合計で1日当たり38.8人の試算となっております。利用時間帯は、下の棒グラフを見ていただきますと、行きは10時台が多く、帰りは分散している傾向にあることがうかがえます。

19ページをごらんください。こちらは65歳以上の想定利用者数となっております。右側の表の利用者数を見ていただきますと、往路・復路合計で1日当たり31.4人乗る試算となっており、利用者の大半が65歳以上となっていることがわかります。利用時間帯は下の棒グラフを見ていただきますと、行きは10時台が多く、帰りは分散傾向にあることから、全体と同じ傾向になっております。

20ページをごらんください。「4.今後の予定」としまして、アンケート調査結果を踏まえ、今後はアンケート調査結果と実際に利用する利用者数に乖離が見られる場合があるため、想定利用者数の精査とこれを踏まえた採算性の検討、及び乗り合い率を高める方法の検討を行っていく予定となっております。

以上で報告2の説明を終わらせていただきます。よろしくお願いいたします。

会長 それでは、御質問や補足、その他ございましたらぜひお願いします。いかがでしょうか。

事務局に聞くんですけれども、ちょっと答えにくい質問かもしれないですが、善行のときにいろいろアンケートをしたときに、これぐらいという試算が出てきて、もちろんそれより実際に乗る方が少ないということはよくあるんですけれども、最後のほうにち

よこっと書かれていましたけれども、1日84人とか、そういう数字が出ていますが、善行のときも大体これぐらいという数字が出てきて、ふたをあけたら少なくなったんだけど、でも、じわじわふえてきたというのがあるので、そうすると、ふたをあけたときに、これぐらいという数値は何となく読めそうに思うんですけども、どうでしょう。事務局 善行は定時路線型の乗り合いタクシーなので、そのときは最初109人乗るというアンケート結果で50人乗るという結果だったんですけども、今回はデマンドタクシーなので、やっぱり予約抵抗みたいなものがあると思うんです。なので、そういったことを加味すると、善行の例は、もちろん参考になるんですけども、何人乗るかというのはちょっと予想できないかなと考えております。

会長 善行のときは109人乗るという話で、最初は二、三十人だったけれども、この後、報告があるかもしれませんが、だんだんふえてきて、今50人ぐらいでしたっけ。なので、最後に載っていますが、65歳以上で59人、それから、18ページで全体で84人という数値を見ればいいんですね。そうすると、少なくとも30人くらいは乗ってくれそうだけでも、それでも予約をするとか、そういうところをちゃんと周知をしたりとか、使い方をちょっとやってみましょうとかいうことをしていったら、多分30とか、読み方としては、それぐらいの数値なんではいでしょうか。これはどう読んだらいいでしょうか。

事務局 おっしゃった84人というのが利用意向ありと答えている方の人数です。利用者数になりますと全体で38.8人、65歳以上になりますと31.4人といったものがこのアンケート結果から利用者数として想定されるんですけども、そこからさらにまたちょっと下がるのではないかと予想しております。

会長 この三十数名より多い方というのは、少なくとも最初運行してすぐは多分想定ができなくて、1日20人ぐらい乗っていただけると、ある程度というようなところなんではいでしょうか。なので、善行も大分定着してきたというお話ですけども、それよりちょっと厳しい数値が出ているということではいでしょうか。数の感覚ということではいでしょうか。

余りしゃべっちゃいけないんですけども、善行でも1日50人と言いましたが、ルートがたしか3つあるんですよ。なので、1つのルートだと20とか、それぐらいという理解でいいんですよ。そうすると、六会のほうはルート1つというような換算になるので、そう考えると、確かに妥当な数字なのかもしれないです。1つのルートで20人ぐらい乗るだろうと。だけでも、善行は3ルートあるので50人、60人稼げるので何とか軌道に乗ってきたということですけども、これは3ルートつくるわけにはいかないのでもというところで、500円という会費とか、そういうのが出てきちゃうということではいかな。

ほか、いかがでしょう。

委員 ちょっと教えていただきたいんですけども、採算性のことがあると思うんですけども、一般的にこういう形で会費というものを取るような形をとらないといけな

ということなんですか。例えば、会費を納めない方は乗ることができないという形になるのか、善行のことがわからないので申しわけないんですが、それを教えていただければと思います。

事務局 御質問ありがとうございます。今そこら辺を煮詰めている最中なんですけれども、この会費を払っていただいた方に会員番号みたいなものをつくって、その会員番号でタクシー会社のほうに電話予約するといったものを今考えております。なので、今のところ、利用者は会費を払っていただいている方を対象に利用者数としております。

会長 今の御質問は、多分会員という制度をとらなきゃいけないのかという話と、その場合に、さらに会費を取るのかという2つの話があって、それについてどういう仕分けをしているかという御質問なんだろうと想像するんですけども、システムとしては、会員の方が会員番号を言って予約するというシステムを想定していますということなんですけれども、例えば、法令上で会員にしなきゃいけないのか、そうでないのかという話。あともう1つは、会員になっていただかなきゃいけないとしても、会費を取らなきゃうまくいかないのかどうなのかという話、御趣旨としては、このところなんじゃないかと思うんです。

事務局 済みません、会費を取るということは、やっぱり運賃外収入といったものが重要になっていまして、運賃外収入をこちらのほうで見込まないとちょっと採算性が厳しいのかなと思っているので、会費は運賃外収入を充てるようなものを取る形をとっております。

会員制にしなくても問題はないです。

事務局 追加なんですけれども、今の会費の話は、安定した財源というものがどうしても必要になってきまして、運営主体が今後地域のほうに移譲というか、実証運行自体は藤沢市が支援で行うものなんですけれども、将来的に地域に渡したときに安定した財源を確保するために必要なものだということで、会費というものを設定した運行を今考えているところです。

委員 アンケートの結果の利用する、しないというようなことがここには説明がありましたけれども、現在の移動手段から、利用する方はどういう方が利用するようになった、あるいは利用しないといった方は今の交通手段がどうなっているのか、もし分析してあったら教えていただきたいと思います。

事務局 どういう方が今後利用するかといったところなんですけれども、今、自家用車で送迎といった回答があると思うんですけれども、そういった方が今後デマンド交通、新しい交通システムとして移るのではないかとこちらとしては考えております。もう1つのほうの分析というのは、まだ行っていません。今後の検討課題という形で進めたいと思っております。

委員 例えば、自転車の方が多くデマンドに行くのか、あるいは自家用車を自分で運転している人が行くのか、ちょっと興味が、今後それも参考になると思うので、ぜひ次回

のときには報告していただければと思います。

事務局 わかりました。ありがとうございます。

会長 ほかはどうでしょうか。

今後は、どんな進め方なんでしょうか。

事務局 今後は、このアンケート分析をもとに、まだこの運行頻度は今仮定している状況なので、運賃とかも仮定している状況なので、500円にするとか300円にするとかで運行本数を週5としているんですけども、それでは採算性が合わないよという話であれば週3日に落とすとか、そういった検討を進めていって、来年度、実証運行に向けて行っていきたいと考えております。

会長 ありがとうございます。事務局は多分いろいろもうほかの事例とかを御存じでしょうけれども、運賃をいただくというのはタクシー会社さんをお願いをするんだとすると、別に通常の業務ということなので淡々とやればいいたらと思うんですけども、会費を集めて、毎月集めるんじゃないと思うんですけども、半年に1回何千円ということにいただく、そして、どうやって管理していく、誰がやる、どこに払うとかいうことになってくると、多分会員さんは100人ぐらいいただかないといけないので大変ですよねとか、かなり今までやっていない話なので、実証実験までになかなかいろいろ検討しなきゃいけないことがあると思いますので、ぜひこの場でいろいろ現状での報告などもいずれしていただければと思いますので、よろしくをお願いします。

事務局 今の会費をいただくというお話については、基本的にはタクシー事業者のほうでは予定してございません。地域の方、町内会とか町内会長さんたちを中心としたり、また、地域の組織である郷土づくり推進会議と一緒に会費、会員を集めていくということで今考えております。收受運賃についてはタクシー事業者のほうでいただいてもらうということを予定しています。

会長 ほかはどうでしょう。大体よろしいでしょうか。

それでは、ぜひこれをもとに進めていただければと思います。ありがとうございます。

### 3.その他

---

会長 それでは、その他でよろしいですか。御説明をお願いします。

事務局 次第の3、その他といたしまして、朝、皆様のお手元にこちらの資料、A4、1枚をお渡ししていると思うんですけども、こちらの資料は、先月10月24、25日の2日間、本協議会の会長であります岡村先生が実行委員長を務めた「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2015」というのが東洋大学で開催されまして、そちらのフォーラムに藤沢市ののりあい善行をポスター掲示という形ではありますけれども、参加させていただいたということの資料になります。こちらのフォーラムのほうでは身近な移動

手段などをテーマとしているということから、本市で現在取り組んでいる善行地域の高齢者等の移動支援事業の1つであります乗り合いタクシーの取り組みについて、フォーラムの趣旨に合っておるということからポスターセッションのほうに掲示をさせていただいて、善行のこれまでの取り組みですとか、どのような活動をしたということの報告を行ってきましたので、交通会議の場をかりて、皆様に周知というか、報告をさせていただきたいと思ひまして、こちらのポスターを用意してあります。

こちらは、お手元用にA4になっておるんですけども、実際掲示のほうではA0、A1ぐらいの大きさまで拡大したものを1日掲示させていただいて活動報告を行っております。

こちらの資料等で質問等があれば事務局へ、実際は会長が委員長を務めておりますので、何かあればまた詳細は聞いていただければと思ひますので、よろしくお願ひします。

事務局からは以上です。

会長 それでは、これで一通り議事終了ということで、事務局、よろしかったでしょうか。

## 4.閉会

事務局 では、委員の皆様から御意見等がなければ、これで会長の任を解かせていただいて、これから事務局のほうから今後のスケジュール等についてお話をさせていただければと思ひます。

本日、報告案件といたしまして2件ほど報告をさせていただきました。この報告について、資料が大分多いので、皆様、戻られてからお気づきになった点ですとか御意見等があれば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。

そして、次回の交通会議の予定ですけども、来年2月16日を予定しております、済みません、年度末押し迫る中、会議を予定しております。会場等の詳細については、また別途通知をさせていただきたいと思ひますけれども、何分、年度末にかかってきますので、まずは2月16日の午後、おおむね2時ぐらいと予定しておりますけれども、午後からの会議を予定しておりますので、2月16日火曜日、よろしくお願ひいたしたいと思ひます。

それでは、何か御質問等がなければ、以上をもちまして、第10回藤沢市地域公共交通会議を終わらせていただきたいと思います。本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、本当にありがとうございました。これで終わらせていただきます。