

第1回藤沢市地域公共交通会議

□日時 : 2013年(平成25年)4月25日(木)午後1時30分開会

□場所 : 藤沢市民会館第2会議室

□出席者 : 委員13名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

植木 春雄	岡村 敏之	小堤 健司	<u>片野 哲也</u>
<u>川村 秀顕</u>	小林 静雄	斉藤 勇	高橋 信之
<u>中島 明彦</u>	寶珠山 正和	三木 健明	八島 敏夫
山崎 利門			

: 要綱7条4項による出席者(議題3のみ出席)

山下 牧生	大澤 伊知郎		
-------	--------	--	--

□次第

- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 委嘱状交付(委員の紹介)
- 4 藤沢市地域公共交通会議設置要綱
- 5 会長、副会長の指名
- 6 議 事
 - (1) 湘南大庭地区の今後の取組み
 - (2) 御所見地区(ふじみ号)の今後の取組み
 - (3) 善行地区の今後の取組み
- 7 報告事項
- 8 その他
- 9 閉 会

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 藤沢市地域公共交通会議設置要綱
- ・ 資料1 湘南大庭地区の今後の取組み資料
- ・ 資料2 御所見地区(ふじみ号)の今後の取組み資料
- ・ 資料3 善行地区の今後の取組み資料
- ・ ふじさわ都市計画2013

□傍聴者 : 5名

1. 会長・副会長の指名

【事務局】会長として、東洋大学国際地域学部教授の岡村敏之委員を推薦。

～全会拍手による賛同～

【会長】副会長として、藤沢市計画建築部長の高橋信之委員を推薦。

～全会拍手による賛同～

2. 議事

○事務局 それでは、これから議事に入らせていただきます。

本日の議事は、次第がございますけれども3つの議事を予定してございます。これらの議事につきましては、本日の会議に先立ちまして各地域の方々と私ども事務局が協議を進めている案件でございまして、できれば本年度中に実現に向けた方向性を示していきたいと考えている事案でございます。

本日は具体的な方向性を決めるわけではございませんで、先ほども会長からありましたけれども、現状とか課題の認識をしていただくような形で、今後の展開に向けて関係者との情報共有などを主眼にしながら会議を進めていただければと考えているところでございます。

それでは、1つ目の議事になります湘南大庭地区の今後の取組みについて事務局から御説明をさせていただきます。

資料-1をごらんください。

湘南大庭地区では、本日、1の湘南大庭地区のまちづくりの経緯から6の取組みの方向性の順に御説明をさせていただきます。

湘南大庭地区はバス路線が本市の中でも充実しておりますけれども、バス交通の混雑、団子運転の改善とあわせて、高齢化が急速に進展している地域を有しておりますので、バス交通の定時性確保や輸送能力の改善、高齢者の方などが移動しやすい交通の整備に向けまして、バス交通のBRT化を含めた高度化、既存バス交通の再編などの検討を進めていきたいと考えているものでございます。

1ページをごらんください。初めに、1の湘南大庭地区のまちづくりの経緯について御説明させていただきます。

湘南大庭地区は西部開発事業として民間開発によるまちづくりを行ったところで、通称なんですけれども湘南ライフタウンとも呼ばれております。こちらのまちづくりの理念としては、①の総合的なまちづくり、都市と農業の共存、緑の文化の保存としてございます。②の開発区域面積は藤沢市域分が340.8ヘクタール、茅ヶ崎市域分が37.4ヘクタールの、合わせて378ヘクタールでございます。③の計画人口といたしましては4万5000人と計

画しております。④の土地利用といたしましては、バス路線が充実しています中央主幹線に沿って中心ゾーンを設け、公共公益施設やサービス施設のほか、高層住区として住区幹線内の開発地には中高層の住区や低層住区を設定してございます。⑤の都市施設等といたしましては、道路、公園など本市の中でも最も充実している地域でございまして、交通面ではJR東海道線や小田急線を結ぶ交通としてバス輸送をしておりますけれども、将来にわたりましては新交通システムの導入などを積極的に調査研究し、その実現に努めることとしておりました。

2ページをごらんください。湘南ライフタウン（西部開発事業）の主な経緯といたしましては表のとおりでございますけれども、昭和42年に用地の取得を始めまして、昭和47年に土地区画整理事業の認可を受けて本格的に事業を着手いたしております。総合的なまちづくりが進められまして、平成4年には区画整理事業が完成しております。その後、保健医療センターや湘南大庭の図書館などがオープンしてございます。

(3)の湘南大庭地区の人口の推移を見ますと、平成7年から平成22年の人口を見ますと、3万1602人から3万1741人とほぼ横ばいの傾向となっておりますけれども、世帯数を見ますと9677世帯から1万2066世帯と増加傾向となっております。世帯当たりの人員は1世帯当たり3.27人から2.63人と減少傾向となっております。高齢化率を見ますと平成7年の5%から平成22年度には18.8%と急速に高齢化が進んでいることがおわかりになると思います。

めくっていただいて3ページをごらんください。湘南大庭地区への新交通システム等の検討経過といたしましては、昭和42年の西部開発事業の着手当初はバス輸送による対応を検討していましたが、昭和49年ごろから新交通システムの検討を始めています。その後、慶應大学湘南藤沢キャンパス周辺の健康と文化の森計画がスタートし、段階的整備でガイドウェイバスなどの検討を進めておりましたけれども、採算性や事業主体の問題などから平成18年度に長期的にはLRTの導入、中短期的には連節バスの導入という方針を本市の市議会に報告して、地域住民の方々への説明を行い、現在に至っているところでございます。

4ページをごらんください。湘南大庭地区の交通の現状を御説明させていただきます。

湘南大庭地区の自動車利用の状況を見ますと、辻堂、湘南台などの鉄道駅のバス交通が充実しておりますけれども、地区内には鉄道駅がないことから、本市の中でも自動車分担率が高い赤色の地域になってございます。

まためくっていただきまして5ページ、6ページをごらんください。(2)の①の湘南大庭地区の交通手段構成を見ますと、自動車分担率が44%と本市全体と比べて15%ぐらい高くなっております。バス分担率も本市全体と比べて1%程度高くなっております。その一方で鉄道分担率などが本市全体と比べて低くなっています。平成10年と平成20年との変化を見ますと、自動車分担率、バス分担率が増加する一方で鉄道分担率や徒歩分担率が低下していることがわかります。

②の鉄道駅の交通手段構成を見ますと、湘南大庭には鉄道駅がないものですから、バス利用が 81.4%と、本市の中でも全体に比べますと大幅に高い傾向となっております。平成 10 年と平成 20 年との変化を見ますと、鉄道駅のバス、徒歩の利用が増加していることがおわかりになると思います。

(3)の公共交通サービス圏域の状況でございますけれども、南北軸、辻堂駅遠藤線と東西軸、亀井野二本松線はバス路線が充実していますけれども、この2つの交通軸から離れた地域では、バス交通のサービス圏域から外れている地域やバス交通の本数が少ない地域が見られることがおわかりになると思います。

まためくっていただきまして7ページをごらんください。(4)の交通サービス圏域と夜間人口の分布状況を照らし合わせたものでございますけれども、こちらを見ますと東西軸（亀井野二本松線）の南側に人口密度が高い地域がございますけれども、公共交通サービス圏域から外れている公共交通利用困難地域があることがおわかりになると思います。また、南北軸（辻堂駅遠藤線）の東西地域にも、人口密度が比較的高くなっておるんですけれども、公共交通利用困難地域があることがおわかりになると思います。

8ページをごらんください。4の湘南大庭地区の交通課題について御説明いたしますので、最後のページにございますA3のとじ折りの7、参考資料もあわせてごらんいただければと思います。7のとじ折りのところは、湘南大庭地区のバス路線の現状のルートと本数が記述された図面でございます。

課題の1つといたしましては、(1)の公共交通の中心を担うバス交通の混雑としております。湘南ライフタウンから辻堂駅を連絡するバスの運行回数は、1日片道約280本、7時から8時までのピーク時には42本のバスが運行されています。その輸送人員は1日当たり片道6000人、ピーク時1時間には1900の方が利用されていまして、平均乗車人数は45人となっております。混雑しているような状況となっております。雨天時にはさらにこの混雑状況が激しくなっておりますので、バス交通の利便性の向上を図るためにも混雑緩和策を検討していく必要があると考えております。

(2)の既存バス輸送の効率化といたしましては、湘南大庭地区周辺を通る路線の中では最長な路線である辻堂駅と湘南台駅を連絡する路線の距離が約10キロございまして、バス停の数も26カ所ございます。この標準的な所要時間として29分を要する長距離路線で、また高密度輸送となっております。高密度で長距離バス輸送は、先行バスにおくれが生じますと団子運転状態になり、先行バスに乗車客が集中する一方で後ろから来た後方のバスはがらがらという輸送効率の低下を招く弊害が生じ、また、定時性の確保も難しくなります。また、先行するバスと後行するバスが例えば辻堂駅に同時に到着するという弊害も見られます。このようなことから既存バス輸送の効率化、利便性向上に向けた検討を進めていくことが必要と考えております。

9ページをめくっていただいてごらんください。こちらの上の写真は湘南大庭地区の団子運転の状況を撮ったものでございます。写真が見にくいものもあるんですけれども、申

しわけございません。

(3)の公共交通の高齢社会への対応といたしましては、湘南大庭地区は比較的高低差の多い地形となっております。先ほどお話しさせていただきましたけれども、高齢化率が平成7年の5%から平成22年には18.8%と急速に進んでいく中、高齢者の方にとってバス停までの距離や高低差などが大きな障害となりますので、このような実情を踏まえたきめ細かい公共交通ネットワークの構築が求められています。また、高齢化が進むことによりまして通勤、通学のニーズからの転換が進んでいると考えられますので、それらについての対応も考えていく必要があるとしております。

(4)の鉄道駅までのアクセス道路の混雑緩和といたしましては、湘南大庭地区からの鉄道アクセスは辻堂駅と湘南台駅が主なものとなっておりますけれども、辻堂駅周辺は近年、大規模商業施設が誘致されたことなどの影響を受けまして、特に休日での辻堂駅周辺の道路混雑やバスのダイヤが乱れる傾向が問題となっております。既存の公共交通路の信頼性を回復するための施策を展開していく必要があると考えてございます。

(5)の地域活性化に資するシンボル性の高い公共交通システムの導入といたしましては、高齢化が進む湘南大庭地区では地域活性化に資するシンボル性の高い公共交通システムの導入を図っていく必要があるということも考えてございます。

10 ページをごらんください。今、御説明いたしました交通課題を取りまとめたものがございますけれども、交通課題の取りまとめといたしましては、バス交通の定時性の確保、バス交通の輸送能力の改善、運行の平準化や団子運転の解消などでございます。地域内の高齢者に移動しやすい交通網の整備、地域の活性化につながる公共交通システムの検討、辻堂駅周辺の混雑状況を踏まえた対策等の検討、公共交通優先施策なども含めてということで課題を整理しております。

これらの課題解決に向けまして、公共交通施策の方向性といたしましては、バス交通の高度化（BRT化）の検討として定時性、速達性、運行の平準化、運行情報案内等利用しやすさの改善の検討を進めていくこと、次に、地域の活性化につながるシンボル性の高い公共交通システム導入の検討を進めていくこと、バス幹線から離れた地域への公共交通充足策の検討を進めていくこと、辻堂駅周辺のバス交通優先施策としての専用レーン等の検討を進めていくこと、辻堂駅から湘南台駅への路線の段階的な導入として、まずは辻堂駅方面について先行して検討を進めていくことなどに取り組んでいきたいと考えてございます。

またページをめくっていただきまして11ページ、12ページをごらんください。5のバス輸送の高度化（BRT化）の検討について御説明させていただきます。

(1)のバス交通の高度化の検討では、バス輸送の定時性、速達性、輸送の平準化などを進めるバス輸送の高度化について、町田市の導入事例などを参考に当該地域の方向性を以下に示してございます。

①のバス急行運転の検討といたしましては、急行運転は各駅停車便と比較して停車する

バス停数が少なく、目的地への到着時間の短縮が挙げられます。湘南ライフタウンを中心としたエリアの急行運転につきましては、図－7と図－8にお示ししております平日7時から8時台の乗車データを考慮した急行運転などを検証し、定時性、速達性の向上に向けた検討を行っていきたいと考えてございます。

また、②の定時性向上等の検討といたしましては、乗降者が多い時間帯には先行するバスがバス停に停車しているため、後続の車両がバス停に停車できなくなってしまうことが原因で定時性が損なわれることが懸念されますので、これは町田市さんでも実施されていますけれども、図－9の例にございますように、急行運転をするバス停と各停のバス停を分離いたしまして、定時性、速達性の向上についての検証や、既に導入されてございますPTPSの効果の検証なども踏まえながら、バス交通の高度化の検討をする中でその効果を高めていく方策についても検討していきたいと考えてございます。

またページをめくっていただきまして13ページ、14ページをごらんください。③の定時性・速達性の向上といたしましては、バス専用レーンの効果といたしましては、道路渋滞や一般車両の流入の影響を受けることなくバスが通行できるのが最大のメリットでございますので、辻堂駅遠藤線の国道1号交差点以北では現在バス優先レーンとして運用されてございますけれども、辻堂駅北口周辺の混雑によるバスのおくれは深刻な状況もありますので、辻堂駅周辺を含めたバス専用レーンの効果についても検討していきたいと考えております。この際には自動車交通への影響もございまして、ソフト施策も含めた一体的な対応についても検討していきたいと考えてございます。

④の運行情報案内（バス接近情報）の検討といたしましては、一般的なバス接近情報案内の表示については、次のバス停に到着する便の位置をもとにした情報をバス停に表示させていただいておりますが、このような施策についても検討していきたいと考えてございます。

⑤の連節バス導入による輸送能力の改善と混雑緩和といたしましては、連節バスの輸送力が通常バスの2倍程度ございますので、運行本数を少なくしたとしても輸送力を維持することが可能となりますので、団子運転の解消につながることも大きな効果が発揮できると考えております。町田市の事例を見ても連節バス導入によって輸送力は変えないまま、通常バスの6便分を軽減して団子運転の解消を図っていることもありますので、連節バス導入の検討についてはこういったことも検討していきたいと考えてございます。

まためくっていただきまして15、16ページをごらんください。⑥の乗車方法の変更による乗降時間の短縮、こちらは中乗り・前降り方式と呼んでいるものでございますけれども、こちらといたしましては、中側から乗車、前から降車する方法を用いることでバス利用者の方が乗り降りする際の時間の短縮が図られますので、目的地までの到達時間の短縮効果にも寄与することが期待されます。本市でも事業者さんのシステムの変更及び走行環境の整備を進めるなど、今現在ですけれども全市的な導入に向けて私どもはバス停の改善などの取り組みを進めておりますので、引き続きこのようなことも積極的に進めていき

いと考えております。

(2)のシンボル性の高い公共交通システムの導入でございますけれども、バス輸送の高度化の検討に当たりましては、シンボル性の高い公共交通を導入することで地域の魅力を高め、地域活性化にも寄与する効果が期待されます。このため車両のデザインや彩色のほか、バス停の景観などの魅力を高め、公共交通システム全体の魅力を高めていく方策も検討していきたいと考えております。

(3)の幹線（辻堂駅遠藤線）から離れた地域の公共交通の充実といたしましては、湘南大庭地区周辺は土地区画整理事業による都市基盤整備が行われておりますので、市内の中でも道路インフラの整備水準が高くなっております。この充実した道路インフラと公共交通サービス圏域状況や人口密度の状況などを重ね合わせながら公共交通充実に向けた施策を検討していきたいと考えております。

まためくっていただきまして17ページをごらんください。(4)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といたしましては、地域内のモビリティ確保と公共交通との乗り継ぎ利便性を確保するため、パーク&バスライドやサイクル&バスライド施策などの検討、地域内の移動するシステムの導入の可能性についての検討なども行っていきたいと考えております。

18ページをごらんください。最後に、6の湘南大庭地区周辺の公共交通充足策の方向性といたしましては、(1)の中短期、(2)の長期に分けて検討を進めてまいりたいと考えてございます。

(1)の中短期的な展開に向けた検討の中では、バス輸送の高度化（BRT化）などの3つの面から交通施策の検討を展開していきたいと考えております。バス輸送の高度化では急行運転の検討、バス専用レーンの効果検証、辻堂駅周辺の公共交通優先施策などの検討など、地域内公共交通等の拡充では地域内の路線の検討、公共交通を補完する交通システムの検討、公共交通のシンボル性の向上ではシンボル性の高い車両、景観に配慮したバス停上屋やバス周辺施設などの検討を行ってきたいと考えております。

(2)の長期的な展開に向けた検討といたしましては、LRT等の軌道系公共交通システムの導入検証、バス輸送のさらなる高度化（BRT化）の検証などの検討を行ってきたいと考えておりますが、まずはこちらの会議では(1)の中短期的な展開に向けた検討についてこれから御議論をお願いしていきたいと考えてございます。

以上で議案1の説明を終わらせていただきます。

○会長 ありがとうございます。

本日は御紹介をいただき、まず認識を委員の中で共有して、その中で、もちろん不明な点が多々あるかと思っておりますので、いろいろ御質問や御意見をいただく場になるかと思っております。

それでは、特に順番とか中身は決めませんので、この大庭地区に関しまして御意見、御質問、現状の御紹介、追加の御説明などございましたらお願いをいたします。

○A委員

いろいろ課題、御説明があったんですが、これを30年来同じ課題でやっているんですね。一向に解決しない。解決しない大きな理由は市内随一の景観、けやき通りが、連節バスを含めてバス停の拡充その他で、ばさばさ切らなければいけないということです。最初に連節バスを導入しようと慶應に入れたときに、一緒に走らそうと言ったときに相当数木を切ってしまったわけです。この調子で切っていくと、今のけやき通りはまずなくなってしまうのではないだろうか。それでなくても三十数年たって、虫食いその他で年に何本か切り倒さなければいけないということでありますので、これで後で景観とかとなりますと、バス停の格好を幾らよくしても、緑がなくなってしまうというのでは非常にまずいのではなかろうかと、地元の住民はみんなそう言っているわけです。そこで折り合いがつかないので、いろいろな交通の計画が前へ進まないということなんです。

地元の住民が言っているのは、先ほどこちょっと団子というものがありましたね。私もこの9ページの写真の4枚の右上のところの向かいに住んでいるんですけども、こんなものではないです。五、六台つながっています。一番前のバスが前半分だけ前に。後ろはぎざっと、これは全部ほとんどがらあきで、後ろも行き先も同じ辻堂ですから、追い抜いていけばいいんですけども追い抜かない。後ろにぎざっとつながっているわけ。走行車線が片側2車線あるんですが、そのうちの1車線ふさいでしまったと。そこへまた普通の通勤のマイカーが通るんですね。非常に混乱しているというのがあるんですね。

これはなぜ前ばかりかということ、乗るのも前でおりのも前ということで、途中で藤沢西高校があるんですけども、そこでおりの生徒がワーっとおりと、全部おりてしまわないと乗ってこれないわけですよ。そうすると、その後ろにぎざっとつながってしまうというふうなこと。そういうふうなソフトの面で、まず解決、試しを試行してみるのが先ではなかろうかなというお声がいっぱいあるんですけども、なかなかそういかないんです。

連節バスをやったんですが、あそこには出ていますけれども、あれだけ本数あるいは行き先があるわけです。来るときも出てくるのも。そうしますと、1台で2台分でも、これは同じところから同じところへ行くバスでなかったら行けないわけですね。いろんなところから来ているバスを、2台を1台にするわけにいかないんですね。現実として、これをやったとしても。要するに、減らせる本数は物すごく少ない。逆に、団子状態になると、大きい18メートルのバスが斜めに入ってくると、もっと交通が混乱してしまうだろうというふうなことを、もう少しきめ細かくやって実験してみて、そのデータに基づいて進めたほうがいいのではなかろうかということなんです。

連節バスを、あれは嫌だということとは言わないんです。緑をまずは切らなければいけないというのと、連節バスはもっと長い、2両の連結ですよ。その後ろの人が途中でおりようと思っても、前だけしかないと、その前がおりないとまた乗れないとなると、もっと混乱するのではなかろうかという、いろんな問題があって、住民集会みたいなものも前もあったんですが、ほとんどの方から緑を切ることは反対ということで注意をし合ってい

るから。

その辺は私どもも解決してほしいですね。いい御意見があったら、私どもも住民とまたお話し合いをして、またそれを実現していこうやと思うので、ぜひその辺を踏まえた議論をしていただきたいと考えております。

○会長 どうもありがとうございました。地域の方からのより実感のある御説明ということで。

この件で事務局から特に何か追加ですとか、ほかの委員の方々から何か御紹介とかはありますか。

○B委員

先ほど団子状態というお話があったかと思うんですけども、私も現場で運転士をやっていました。本当だったら行きたいんです。抜いて行って、どんどんどんどん渋滞を起こさないように行きたいんですけども、会社側も運転士もそうなんですけれども、地域の住民の方から苦情が入るんですね。会社のほうと営業所のほうに。それが、私はこのバスに乗りたかったという苦情が入るんです。というのが2台、3台来て、2台目、3台目は本当は行きたいんです。渋滞を招かないために。でも、2台目に乗りたかった、3台目に乗りたかったという連絡が入ると、どうしてもとまらなければいけないという判断をしちゃうんですね。会社側も運転士側もなんですけれども。やはり私ども交通産業ということで時間を優先に安全で目的地に輸送するというのが使命ですので、その辺はやらせていただいているんですけども、もちろん大庭地区だけではなくても、横浜地域でもどこでも多分同じ部分だと思われるんです。

ただ、その辺を、まず地域の方に、この場をおかりしてというのもいけないんですけども、まずはそこをわかっただけであれば、環境というか、流れは絶対変わると思うんです。5分でバス停へ着くものを、とまってしまうと10分かかるんですよ。運転士もそれだけおくれて、次のバスももうおくれて走ったりすると、地域的な交通の中身がもうまるっきり変わってきってしまうので、全てのお客様に対して、やっぱり市民の方に御迷惑をかけてしまうというのが現状にやはりあるので、その辺をちょっとわかっただけならばなと思っています。

○会長 どうもありがとうございます。

これはコンピューターの上でいろいろ計算する、シミュレーションすると言うんですけども、私はそんなに専門ではないんですけども、ただ、あれは最初は1分間隔、2分間隔で等間隔でやっていっても、必ずどこかに固まるようになるんですね。それから、あと、建物のエレベーターもありますけれども、今は最近ちゃんと制御しているんですけども、古い建物とか何もしないと大体みんな一緒に集まってくるようになるんですね。全然来ないか同時に3つ来たり。エレベーターもそうなんです。なので、何もしないと絶対にそうになってしまうものですね。ですので、今、A委員からありましたとおり、上手にやり方とかを変えるとでき得るところはあるんですね。

ただ、これは今、B委員から御紹介がありましたように、そう簡単ではないし、現状はたしかバスを完全に追い越さないように運用しているんだろうと思います。会社の方針ですとか、いろいろあるんだろうと思うんですけども、どこかの県だと追い越していくとか、いろいろあるんですけども、基本的にはないということで。

そうすると、今、きょう中短期的と最後におっしゃっていただきましたっけ。中短期的というものがあって、それを考えていきながら、もしかしたら短期的というものもあるかもしれないなというところが恐らくA委員からの御指摘。中を目指していくんですけども、その手前でやっていくことが暫定でもあるかもしれないという御指摘だと思います。どうもありがとうございました。

○C委員

私どもが検討していることとちょっと中身が違うんですけども、例えばこの9ページの写真等で見ますと、団子運転ということでございますが、車全体はそんなに多くないよなんですね。これは写真で見る限りではね。

○A委員 これは全然違うんですよ。

○C委員 そうじゃないんですか。

○A委員 これは全然違います。

○C委員 ですから、例えばずっとつないで走るのではなくて、例えばA、B、C、DとあるとすればAからCに飛ぶとかね。そういう最初から決めた運行ができないものかですよ。何か方法はあるような気がするんですけども、何もわざわざ込むのがわかっていてつながらない方法を考えれば、何か解決は簡単なような気がしないでもないんですが、どうですかね。そんなような気がしますけれども。これだけ道路事情も、そう悪くないようですからね。ちょっと考え方があのような気がします。

○会長 ありがとうございます。

今のは、例えば1個置きにとまっていくというのと、それを互い違いにしていくというのが結構、鉄道だと時々やっていますね。それから、外国だとバスでも時々そういうものがあって、そうすると、1分間に5本ぐらい出しても何となくうまくいっちゃうなんていうところも実はあつたりしますね。ただ、もちろん、全員が駅に乗るばかりだったら多分1個置きでやってもいいんですけども、なかなかそうではなくて、私はAからCに行きたいのにAとC両方とまるバスは30分に1本しか来ないと言われると、これはなかなか困ってしまうところがある。これもなかなかいろいろ考えながらなんだろうと思うんです。ただ、どこかで折り合いをつけてやるところが多分どこかに出てくるだろうと思います。ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。

余りこちらから振ってしまうのは申しわけないんですけども、せっかくですので、事業者の方もいらしていますけれども、D委員から、何かもしありましたら結構ですので、御紹介などをお願いいたします。

○D委員

事業者の意見というか、きょうこの取り組みの資料をいただきまして、本当にバス会社としてはもう前々からお願いしていたこととか、その辺が全てこれに入っているのですね。短期的にすぐできること、中長期的にしかできないもの、いろいろあると思うんですけども、基本的にはこういう形で公共交通を充実させていただくのが一番バス会社的にはありがたい問題でございます。

今、一番初めの委員さんのお話があったように、やはりライフタウンにつきましては、本当の高度成長期の、どんどん団地や人が移っていくときに合わせてどんどんバスを入れた路線ですので、通常のほかの路線に比べると入っている車両がかなり多い路線ということは、確かにそういうことでありますけれども、逆に、でも、ライフタウンのあの真ん中のこのバス通りにバスを集中させることによって、お使いの方たちは多分時刻表を見ないで、いつ行ってもバスがすぐ来るといってバスに乗ってバスの利便性が上がっているという地域でもありますので、ラッシュ時間帯の車の使い方と日中の使い方とか、一番初めの資料にもあるように、やはりここも高齢化が進んで、当初のラッシュの込みぐあいから比べるとかなり車内的には込みは減ってきたりとか、逆に日中に高齢者の方が、今まではメインが通勤通学だったものが、日中の高齢者の移動がふえているような形もありますので、お話がありましたように、今の現状の中でもうすぐに改善できることについては前向きに改善するというのとあわせて、やはり基本的な渋滞対策とか、結局ボトルネックで1カ所、込んでしまう時間帯、箇所が発生すると3分、4分ヘッドでここはバスが動いていきますから、すぐに前のバスに追いついてしまうというのが1つの原因だと思うので、そういう渋滞対策等も含めてやっていきたいと思っております。今後もよろしく願いいたします。

○E委員

弊社はこちらの路線は走っていない、神奈中さんで運行していただいている路線でございますけれども、若干ロケーションも違うのかなと思っております。

さっき団子運転ということでお話もございました。実は、私どもも鉄道みたいに運行ダイヤという山型がございまして、決してバスがくっつくようなダイヤ、効率化でダイヤは組んでございませぬ。しかしながら、駅に向かうところはどうしても破線のほうから全てのバスが集まるということで、信号の関係とかもろもろの関係では、さっきD委員がおっしゃっていましたが、3分、4分ヘッドで走っていたものが、お客様が乗っていただいたり、その路線のバスベイが切つてあるとか、切っていない狭隘路線とか、これによっても違いが出てしまうんですけども、どうしてもそういう状況は発生してしまうのが現状ではないのかなと思っております。

この間テレビで見ていたんですけども、信号機が青になっちゃうんですか。バスに何かそういう装置がついていて。そうすると、安全運行したいですけども、そういったものがあれば、また信号待ちの部分も解除されるのかなと。そうすると団子運転なんかも改善できるのかなとは思っております。

18ページにある(1)の中短期的な展開に向けた検討ということで高度化(BRT化)があると思うんですが、これをまず全てできればよろしいんでしょうけれども、これをどれを優先順位をつけて検証してやっていくのかなというのを、これから検討していったら改善の道が少し出るのではないのかな。一気にこれをやっても、では、連節を入れたところで道路がその状況ではしようがないでしょうし、渋滞は終わらないですし、やはりこの5個の項目の中で、どれを優先順位にしてやっていくのかが大事ではないのかな。ハード部分だけでもしようがないです。その辺はいろいろ御指導いただいて、これから検討していきたいと思っております。

○会長 どうもありがとうございます。

ほかは何かいかがでしょうか。

恐らく多分この中短期的な展開で、もうちょっと課題を整理していただいて、その課題のためにこういうことができればいいなというのは、まあまあ多分そうだろうと。そんな突飛なことが書いてあるわけではないし、これより物すごくすばらしい、誰も考えつかない案があるというのも多分ないというところですね。

一方、では、個別のところをきちんとやっていこうとすると、例えば休日の辻堂駅周辺バス専用レーンはできるんですとか、結構具体的なところになってくると手があるのかなのかとか、個別の意味でもある程度やりようがありそうなところと、かなりハードルが高いよというところがあって、多分それは今回は特にそういうことを、特になしというわけではないですけども、それで優先順位とか、あとはやりやすいのはどれとかというところは、余り多分あえて意識せずにつくられているんだろうと思うんですね。

例えば、これは今、事務局から、もう中短期的にこれをやりますという、これはもう私は宣言だと思っているんですけども、これは宣言だとすると、できる見込みはありますか。それぞれについていろいろ課題というか、うまくいかないことがあるんだろうと思うんですけども、何かそういう個別の対策を打つときに、現状としてなかなかしんどいところとか、例えば、これはちょっとこういうところを考えればいけそうとか、その見込みみたいなものはやはりおっしゃっていただいたほうが、特に地域の委員さんからだと、これだとちょっと要求は高まる場所かなと思っていますので、ちょっと何か御説明いただけると。と思いますけれども。

関係の委員の方もいらっしゃいますので、また皆さんに振るかもしれません。

○事務局 中短期的な展開に向けた施策はある程度セットで考えていきたいというのが事務局の考えでございますけれども、湘南大庭のA委員からございましたが、こちらはいろいろな検討を過去にやってきましたけれども、地域の方との合意形成がうまく図られなかった経過がございますので、この公共交通会議の中でこういう議論をするのもあるんですけども、地域の方との合意形成を図るために、例えばワークショップをやりながら、こういう仕組みを導入していくにはどのような課題だとか、先ほどのケヤキの本数がという話もありましたし、景観的な面も、交通の仕組みだけではなくて、もともとある景観を大

事にしながら、どうやって導入できるかということも議論していくことが一番大切だなと思っています。

まず、この施策の優先順位の前に、そこをしっかりとっていききたいというのが事務局の考えでございます。こちらは道路インフラに関しましては市内でもかなり充実して、2車線の道路、4車線道路があります。ただ、休日のテラスモール関係の渋滞は大きな課題ではございますけれども、平日に関して運用していくに関しては、こちらの団子運転の状態は経常的に見えますので、そういったところは連節バスの導入と、乗り降りの工夫をしたりとか、そういった方向で検討していきたいと思っていますけれども、まずは地域の方とよく話していききたいなということで進めていきたいと思っています。

○会長 どうもありがとうございます。ぜひ進めていただければと思います。

ほかはいかがでしょうか。

○A委員 これは湘南大庭とかが入っているので、ちょっと違うのではないかなと思うのは、C-X（シークロス）のところのための駅へ行く交通の渋滞です。これは日曜日の午後3時ぐらいになりますと、この最後のきれいな絵図を見ていただきまして、大庭隧道、それから、もう1つ上の辻堂という矢印がありますよね。「辻堂方面：300本」と。その辺までがつながっちゃうわけです。ずっと駅へ行くのが。これはいわゆるゴルフ場を通ろうとして、トンネルを通して向こう側までです。

私はよく、これは何か原因があるんだろう。ここを毎週日曜日の3時ごろ、実際にあそこの、きのう、今週も行きましたけれども、テラスモール、駐車場の3、4、5階ですか。1時間ぐらい粘って見ていたんですが、下の道路は満杯なんですけど上はがらがら。がらがらと言うと失礼なんですけれども、非常にあきがあるんです。ところが、車は下から上がってこれないんです。上からおりてくる車と下から上がってくる車の動線が、あちこちでクロスしているんです。ですから、下から上がろうとしても上からおりてくる車のために遮断されてしまうので、上のほうの駐車スペースはいっぱいあいているんですけれども、おりてくれない。上がっていけないというような現象で、1時間見ていたら大分ありました。

ということは、あそこの構造というか、中の采配というんですか。その辺、動線をもう少し検討されたほうがいいのではなからうかと思うのが1つと、それから、実際に何回か走ってみましたら、各階、2階から3階、3階から4階と上がっていくスロープの出口が、上がったところはすぐ横にばんばん走ってくるわけですね。危なくて出られないんです。車の運転席よりも相当高目のところまでコンクリートの塀があるんです。塀があって、そろそろそと出ていかないと横の車がパーッと来てしまうわけですね。例えばあそこを網にしてしまおうとか、あそこへ警備員を1人立たせるとか、そういうことだけでも大分違うのではなからうか。そういうふうなことでテラスモールさんと一緒に検討されて。

テラスモールさんも上の駐車場はあいているのに下のほうへ誘導してしまうから外へ目いっぱい車がいると。辻堂駅からずっとつながっている形になっていまして、その辺も、

きょうメンバーにはいらっしやいせんけれども、一緒になって検討されたらいかがだろうかというふうに、ここ4週間ばかり毎週張り込んでいまして、そういう動きがありました。

○事務局 辻堂駅周辺の交通混雑の関係なんですけれども、今、私どもも大きな課題として考えていまして、あそこのC-X（シークロス）内にある商業事業者さんといろいろ検討を重ねて、警察、藤沢署さんにも入っていただいて、どうやっていこうかという検討を今し始めているところでございます。特に混雑するのが、A委員の御指摘のとおり日曜日の雨の午後、あるいは、テラスモールさんがある程度広い範囲でお客様を呼び込めるようなタレントさんと呼んできたりとか、キャラクターショーとかをやったときにかなり込むということを聞いていますので、そういう込みそうなところは事前に情報をいただいて対策をとっていくということで、先ほど御指摘のように、辻堂駅遠藤線は車線が2本あるので、うまく誘導できないかということなども検討しています。

あわせて駐車場自体の絶対数もちよつと不足している傾向も見えるので、周りにある駐車場を仮設で借りていくとか、そういう対策なども今しておりますので、そういうものも、こちらのバスの仕組みを考える中であわせて検討していきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

○会長 ちゃんと別途きちんとした協議の場があるということで、やり始めたというところですね。

○事務局 はい。

○会長 ありがとうございます。

ほかはよろしいですか。

では、また最後に全体の質疑のところでも時間も設けようと思っておりますので、また何かありましたら後でお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 そうしますと、次は2番目ということで、また事務局、御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、議事2の御所見地区（ふじみ号）の今後の取組みということで、資料-2をごらんいただきたいと思えます。

表紙の目次の部分でございますけれども、御所見地区（ふじみ号）の経緯から7のふじみ号再編に向けた今後の展開という流れで御説明をさせていただきます。

資料をおめくりいただいて、1ページ目をごらんください。御所見地区（ふじみ号）の経緯について御説明させていただきます。

(1)の御所見地区バス路線の現状といたしましては、平成17年に慶應大学へ連節バス導入とあわせて御所見地区南部の交通不便地域の解消を目的として導入されたフィーダーバス、これがふじみ号になるんですけれども、慶應大学から御所見の南部の瀬郷循環という形で運行されていますけれども、こちらの路線が1便当たり5人程度の御利用とい

うことで、交通事業者さんのほうもこの路線の赤字がかなり深刻なため、事業者さんからも廃止も含めて再編に向けた申し入れがされております。そういったこともありまして、私どもではアンケート調査を実施するなど、再編に向けた地元意向の整理を行っているところでございます。

また、長 17 系統というものがあるんですけども、長後駅西口から宮原南のうち、用田辻という交差点がございまして、そこから宮原南は平成 13 年度の道路運送法の改正を受けまして退出申し出が行われまして、地域の協議会を経て市が転回場を確保することで路線の確保が行われている路線でございますけれども、平成 25 年 1 月に市道辻堂駅遠藤線の整備に伴いまして、そのバス転回場の使用を中止したことで、長後の 17 系統の路線維持の方針についても協議をあわせて行っているところでございます。このため、これらの 2 路線の確保維持方針について、この交通会議の中で協議を行っていただくものと考えております。

(2)の御所見地区（ふじみ号）の路線開設に至る経緯といたしましては、ふじみ号路線開設、長 17 系の再編に至る経過をこちらの表のように整理してございます。

2 ページ目をごらんください。(3)の御所見地区のバス路線につきましては、現在運行しています路線の概要を整理しております。慶應大学から瀬郷東町、宮原を連絡するふじみ号は路線延長が 6.8 キロから 7.7 キロとなっております。時間は 19 分から 24 分、本数といたしましては合計 31 本となっております。長後駅から宮原南を連絡する長 17 系は路線距離が 7.3 キロ、時間が 21 分、本数が 28 本となっております。

(4)の御所見地区（ふじみ号）再編に向けた取組みでは、御所見地区（ふじみ号）再編に向けてこれまでの地域との協働による取り組みを整理しているものでございます。

資料をおめくりいただいて 3 ページ、4 ページをごらんください。2 の御所見地区の現状について御説明させていただきます。

(1)の御所見地区の人口の推移を見ますと、平成 7 年の 1 万 7392 人から平成 22 年の 1 万 8029 人、世帯数は 5421 世帯から 7112 世帯と増加している傾向にございます。1 世帯当たりの人員を見ても、3.21 人から 2.53 人と減少傾向となっております。高齢化率を見ますと 10.5%から 22.7%と高齢化が進んでいることがおわかりになると思います。

(2)の御所見地区の従業人口の現況を見ても、御所見地区の中心部には工業地域が一部ございますけれども、多くが市街化調整区域でございますので、それ以外は住宅や事業所などが少なく、従業人口も少ない地域となっております。

まためくっていただきまして 5 ページをごらんください。

(3)の御所見地区の病院、商業施設、学校の立地状況を見ても、地区内には御所見病院が立地しておりますけれども、そのほか大規模な商業施設や学校は立地しておりません。

6 ページをごらんください。3 の御所見地区の交通の現状について御説明いたします。

(1)の自動車利用状況を見ますと、地区内には長後駅、湘南台駅などの鉄道駅へのバス路線が充実している地域も一部ございますけれども、こちらも鉄道駅が地区内にないものですから、本市の中でも自動車利用率が高い、赤いエリアとなっております。

またページをめくっていただきまして7ページ、8ページをごらんください。

(2)の①の御所見地区の交通手段構成を見ますと、自動車分担率が53.3%と本市全体と比べまして約20%以上高く、バス分担率は3.4%と本市全体と同じような分担率となる一方で、鉄道分担率が12.9%、二輪車分担率が8.2%と本市全体と比べ低くなっています。平成10年と20年との変化を見ますと、自動車、鉄道、バス、自転車の分担率がそれぞれ増加する一方で、徒歩分担率が低下していることがおわかりになると思います。

②の鉄道駅への交通手段構成といたしましては、御所見地区の主な最寄り駅であります小田急江ノ島線の長後駅や湘南台駅の両駅とも、鉄道駅までの交通手段といたしましては市内にある鉄道駅と比べてもバス利用が大きな割合を占めていて、次いで自動車利用率も高くなっている傾向があります。

まためくっていただきまして9ページ、10ページをごらんいただきたいと思います。

(3)の御所見地区の公共交通サービス圏域を見ますと、地区中心部にはバス路線が充実している地域もございますけれども、それ以外の地域ではバス交通のサービス圏域自体から外れている地域やバス交通の本数が少ない地域が広がっています。今回検討する対象エリアは、ふじみ号と長17系統の路線でありますので、バス交通の本数は少ないものの、ほぼバス交通のサービス圏域内となっております。

(4)の御所見地区周辺の公共交通のサービス圏域と夜間人口の分布状況を見ますと、地区中心部は公共交通充実地域となっておりますけれども、地区全体の人口密度が調整区域ということがありますので低いこともありまして、公共交通のサービス圏域から外れている公共交通利用困難地域が散在していることがおわかりになると思います。検討対象エリアは人口密度が低い地域でございますけれども、公共交通利用可能地域が広がり、南側の一部に公共交通の困難な地域もございます。

またページをめくっていただきまして11ページ、12ページをごらんください。4のふじみ号の利用状況について御説明させていただきます。

(1)のふじみ号の御所見地区の路線は、こちらの図面のとおりのような路線となっております。

(2)のふじみ号の平日1日当たりの乗降客数といたしましては、平成24年の8月6日から8月10日間のデータでございますけれども、平成24年には平日1日当たりの平均利用者数は125人で、バス停の利用者といたしましては慶應大学と、福祉施設なんですけれども光友会入口が多く、特にこの福祉施設の光友会の関係者の利用が大半を占めている状況でございます。午前中の通勤時間帯は運行されていない長17系統の乗り入れのある宮原や宮原中央、宮原南の利用者は、こちらのほうは少ない状況となっております。

またページをちょっとめくっていただきまして、13ページ、14ページをごらんくださ

い。

(3)のふじみ号の平日1日あたりの時間帯ごとの乗降客数といたしましては、慶応大学の乗車は6時台から9時台の時間帯が多く、降車は15時から18時台が多くなっています。光友会入口の乗車は15時から18時台が多く、降車は6時台から9時台が多く、ほぼ同じ人数の状況がございます。

(4)のふじみ号の平日1日あたりの各便の平均利用者数といたしましては、7時台から8時台に出発する便と15時台の便の利用者が多くなっていますが、各便の平均最大でも利用者の方は10人に満たない状況でありまして、各便とも平均利用者数が4人程度となっております。

またちょっとめくっていただいて15ページをごらんください。こちらが、ふじみ号に関するアンケート調査でございますけれども、こちらのことを御説明させていただきます。

(1)のアンケート調査対象自治会でございますけれども、ふじみ号沿線周辺の6自治会対象に昨年12月に実施したものでございます。

16ページと17ページをあわせてごらんいただきたいと思うんですけれども、アンケート調査の項目といたしましては、こちらのようなものをアンケートさせていただいております。

18ページをごらんください。(3)のふじみ号アンケート調査の集計結果を見ますと、路線廃止等の項目についてもアンケート調査を実施しているものなんですけれども、回収率が46.1%と普通のアンケート調査に比べるとかなり高いことがありまして、ふじみ号再編に向けた地域の関心が高いことがうかがわれることがわかります。各自治会の回収率を見ますと、回収率にはばらつきがありますが、ふじみ号路線から離れている自治会の方の関心が低くなっていることが考えられます。

②のアンケート回答者の性別や属性といたしましては、図-13の性別を見ますと、男性が45.4%、女性が51.5%でございました。図-14の年齢別属性を見ますと、20代から40代が31.7%、50代から60代が22.6%、65歳以上が33.3%となっております。

またページをめくっていただきまして19ページ、20ページをごらんください。

③のふじみ号存続の意向を見ますと、絶対に存続してほしい、便数を減らしても存続してほしい、ルート・ダイヤを利用しやすくしたうえで存続してほしいの合計が60.8%となっております。その一方で、どちらでも良い、廃止してもよいという合計が35.5%となっております。このような結果を踏まえつつ、どの程度の利用者の方が確保できるかを検討していきたいと考えております。

④のふじみ号再編の方向性に対する意向を見ますと、①の御所見市民センターや用田方面に行けるルートにしてほしいということと、④の湘南台へ乗り継ぎがなく直通で行かれるルートにするということが高い割合となっております。

またちょっとページをめくっていただきまして、21ページをごらんください。⑤のふじみ号の利用促進に有効と考えられる施策を見ますと、最も有効と考えられる施策の1位

として、ふじみ号利用者への情報提供の重要度が高い傾向にある一方で、重要度が低いと考えられる施策は料金に関する事項となっており、重要度の比較的低い傾向にありました。

22 ページをごらんください。(4)のふじみ号利用頻度によるアンケート調査の結果分析では、ふじみ号の利用頻度に応じてアンケート調査をクロスして分析したものでございます。

①のふじみ号存続の意向を見ますと、利用頻度によって大きく違いが出ていることがわかります。ふじみ号の利用頻度に応じまして、Aランクを再編に当たって十分配慮すべき層、Bランクを新たな需要を創出する層、Cランクを基本的に利用者とならない層で3分類いたしまして、再編の検討に役立てていきたいと考えてございます。

Aランクではほぼ全員、Bランクでは80%以上の方が存続を望まれているようでございます。Cランクでも利用頻度にばらつきがございますが、50%から80%が存続を望んでいることがおわかりになると思います。

またちょっとページをめくっていただきまして、23 ページをごらんください。②のふじみ号再編の方向性を見ますと、Aランク、Bランクでは①の御所見市民センター、用田方面に行けるルートにする、④の湘南台駅へ乗り継がなくとも直通で行かれるルートにする、⑥の時間帯でルートが変わるのがわかりづらいので終日同じルートにするの割合が高くなっておりまして、これをさらに検証していくことが重要と考えております。

24 ページをごらんください。(5)のふじみ号利用の年齢別・利用頻度によるアンケート調査結果分析として、①のふじみ号利用の年齢別から利用頻度を見ますと、中学生や、小学生、中学生を除いた10代の年齢層の利用が他の年齢層と比較して多いことがわかります。一方で、高齢者の方となります65歳以上の年齢層は20歳から64歳までの年齢層と大きく異なる傾向が見られないことがおわかりになると思います。高齢者の方々の層については、もう少し分析をしていく必要があると考えております。

またちょっとページをめくっていただきまして、24 ページ、25 ページをごらんください。ふじみ号存続の意向を年代別に見ますと、いわゆる交通弱者の方とされている10代と65歳以上の方の年齢ともAランク、Bランクでは絶対存続、ルート・ダイヤ変更がほとんどを占め、Cランクでも50%程度以上が存続の意向にあることがおわかりになります。

またちょっとめくっていただきまして、③のふじみ号を利用していない高齢者の意向といたしましては、現在ふじみ号を利用していない、ほとんど利用していない65歳以上の高齢者の意向としては、約60%の方が自分で車、バイクを運転するか、家族の方の送迎により移動していることがわかります。今後、この高齢者世代が運転免許の返納などによりまして自分で運転しなくなったときに、ふじみ号が移動手段として重要な役割を担っていることが想定されます。また、30%程度の方が、ふじみ号の使い勝手の悪いことや情報を知らないことを理由として利用しないことを理由としておりまして、再編に向けましては、このようなことも踏まえた施策を展開していく必要がございます。

28 ページをめくっていただきましてごらんください。事業の再編に向けた交通課題について説明させていただきます。

(1)の人口密度が低い地域を踏まえた再編策の検討といたしましては、御所見地区は従業人口、病院・商業施設・学校なども少ないため、周辺施設の利用者をふやすことは難しい状況にありますので、アンケート調査による地元意向を踏まえつつ、需要喚起につながるルートなど、利用しやすい公共交通としての再編策を検討していく必要があると考えております。

(2)のふじみ号などのバス交通の情報提供策の検討といたしましては、アンケート調査結果を見ますと、バス利用者への情報提供の重要度が高い傾向にありますので、地域へのバス交通の情報提供を積極的に行っていく必要があると考えております。

(3)のふじみ号利用者の意向を踏まえた利用促進策の検討といたしましては、アンケート調査結果を踏まえつつ、さらに利用者のヒアリング調査を実施するなどしながら、ルートの改善や乗り継ぎ利便性の向上、通勤時間帯の利便性の向上を検討していく必要があると考えております。

最後に、7のふじみ号再編に向けた今後の展開について御説明させていただきます。

(1)のふじみ号再編に向けた方向性といたしましては、長17系統(長後駅から宮原南)を別系統として、湘南台から宮原南を経由して用田辻方面に至る系統の検討、ふじみ号の運行密度を利用される時間に応じた調整、ふじみ号の御所見中心地区、中心部、御所見市民センターなどがある方面の接続の可能性についての検討などを行っていきたいと考えております。

(2)のふじみ号再編に向けた調査の深度化などといたしましては、ふじみ号及び長17系統の利用者に対する意識調査、こちらは神奈中さんと協力して乗り込み調査などもできれば実施を検討していきたいと考えております。ふじみ号の主な利用者であります光友会との調整、また、高齢者の団体の老人会など的高齢団体の聞き取り調査の実施の検討、地域へのふじみ号利用促進に向けた情報提供などの取り組みの実施、このほか関係団体のヒアリング調査などを実施していきたいと考えております。

以上が御所見地区の今後の取り組みの説明になります。

○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。

この地区からの委員さんの出席はきょうはないということでもよろしいでしょうか。

○事務局 そうですね。きょうは御所見地区の委員の方が御欠席というので。

○会長 その委員の方から何か伺った話は、そういったものは別に特にはないですか。事前に御意見をいただいているとか。

○事務局 そちらのほうから個別にはちょっとお伺いはしておりません。

○F委員 13 ページで読み取れるかどうか、ちょっとわからないんですけども、このふじみ号の1つの特徴としては交通空白地帯のフィーダーとしての役割が1つはあると思

っていて、この地区から慶応大学で乗りかえて湘南台へ乗り継ぎを期待して、1つの期待というか、そういったものを期待されているところだと思いますが、乗り継ぎの状況、慶応大学で乗られる方が朝夕に多いので、その方々は大体乗り継ぎされるということでもよろしいでしょうか。それから、昼間の時間帯、12時から15時の方も若干慶応大学でおりられていますので、その方も乗り継ぎをされているのでしょうか。乗り継ぎの状況についてもしわかれば。

○事務局 こちらのアンケート調査は乗り継ぎの状況までアンケート調査報告には入れていないんです。想定になるんですけれども、多分委員御指摘のように、乗り継ぎで慶応大学のところから湘南台に行かれる傾向になっていると思います。

○会長 ほかはいかがでしょうか。

それでは、28ページで今後の方向を事務局から書いていただいておりますが、では、基本は現状のバスのままで時刻を調整する、または長17系統と一緒に再建の可能性を探るところで検討を進めて、ほかにもいろいろ選択肢はあるかもしれないけれども、事務局として考えているのはこういうことですかということでもよろしいですか。

○事務局 そのとおりでございます。まずは長17系統を綾瀬車庫から湘南台のほうに振りかえていけないかというのが1つ。それと、ふじみ号をもう少し、これを地域としては要望の強い御所見市民センターの方向にちょっと回るルートも検討していきながら、もっと単純化していくようなルートができないかというのをおわせてやっていきたいというのが、こちらの考えでございます。ちょっと事業者さんの考え等、いろいろありますので、十分調整させていただきますけれども。

○会長 では、この件はいろいろ調整をして、調整ができているところから順次、今後議題に上がってくるという形でよろしいですか。

○事務局 そのとおりでございます。

○会長 ありがとうございます。

では、この御所見地区関連はいかがでしょう。

これは現状がこうなっていますということで報告いただいたということだと思います。ありがとうございました。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 それでは、善行地区、御説明をよろしくお願いします。

○事務局 それでは、善行地区の今後の取組みということで御説明させていただきます。

資料-3をごらんいただきたいと思います。こちらは善行地区の取組みということで、1の善行地区（高齢者移動支援）の取組みの経緯から6の地域住民と交通事業者が協働する地域公共交通事例という順番に御説明させていただきます。

こちらは要綱の7条4項の規定によりまして出席をお願いしている委員がございまして、そちらの方に出席していただくような方向で、よろしいでしょうか。

こちらの要綱がお手元にあると思うんですけれども、第7条（会議）というところの4

項、「会長は、会議の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、その説明又は意見を聴くことができる」となっておりますので、こちらの事例はそういう形をお願いしたいと思います。

○会長 こちらは既にここで取り組んでいらっしゃる方に入っていただくということですね。

こちらは関係者という形で、発言とかそういうことも場合によってはしていただく。

○事務局 そうです。

○会長 傍聴ではなくて。そういう臨時の委員のような扱いということだそうですね。そういうことですので、入場していただければと思います。御案内をお願いします。

では、事務局から御案内と御紹介をお願いいたします。

○事務局 7条4項の規定に基づき出席をお願いしておりますのは地元のタクシー会社さんでございまして、湘南相中さんとフジ交通さんの関係者の方、2名の方に御出席いただいております。

○会長 ありがとうございます。

それでは、引き続き事務局から御説明、よろしくをお願いいたします。

○事務局 お手元の資料ー3に基づきまして説明させていただきます。

まず、1ページ目をお開きください。善行地区の高齢者移動支援事業の取組みの経緯の御説明をさせていただきます。

(1)の善行地区の取組みの概要といたしましては、善行地区は坂が多い地形もありまして、高齢者など交通弱者の方の移動が制約される地域が課題となっております。このようなことから、住民の方が自主運行による道路運送法によらない無料路線運行ワゴン計画のりあい善行が、地域住民の組織でございます郷土づくり推進会議、昔は地域経営会議と言っておりましたけれども、そちらの方がNPOかながわ移動ネットの支援を受けながら進められているものでございます。

昨年の平成24年7月30日から8月3日の5日間、第1回試運行を行いまして、平成24年11月26日から11月30日の5日間、第2回目の試運行を実施しております。そして、平成25年、本年なんですけれども、3月18日から3月29日の9日間に第3回試運行が実施されております。

第1回から第3回の試運行を重ねる中で、既存のバス事業者さんとの調整が重ねられまして、既存バス交通とのりあい善行との役割分担、すみ分けを行い、あわせて既存バス路線の拡充を図る形で調整を進めながら交通事業者さんとの関係改善が図られてきているものでございます。

一方で、地域で営業を続けられておりますタクシー協会さんから民業圧迫を不安とする指摘を受けたことから、タクシー事業者さんとの調整も並行して進めております。坂の多い善行地区では高齢者移動支援を行うという地域公共交通の課題解決を図るため、地域住民による活動と交通事業者さんとが協働しながら進められる新しい形の地域公共交通シ

システムモデルの実現に向けて検討を進めていきたいと考えております。

なお、のりあい善行さんにつきましては、本年度、実証運行、これは通年の定期運行なんですけれども、そちらが計画されてございます。

(2)ですけれども、こちらは善行地区の地形の状況、代表的なところで立石地区周辺を取り出しておりますけれども、鉄道駅から徒歩圏にあるんですけれども、50メートル程度の高低差があるということで地域分断の障害となっていることから、公共交通の利用の不便な地域が広がり、特に高齢者の方が移動制約が大きい地域となっているものでございます。

2ページが、そちらの状況をお示した写真と、写真-2がのりあい善行さんの試運行の運行状況の写真になっております。

またちょっとページをめくっていただきまして、3ページをごらんください。善行地区の現状について御説明させていただきます。

(1)の善行地区の人口推移といたしましては、平成7年の3万7860人から平成22年の4万1780人、世帯数は1万3844世帯から1万7984世帯と増加しております。1世帯当たりの人員は2.73人から2.34人と減少傾向となっております。高齢化率を見ますと9.6%から20.8%と、高齢化が進んでいることがおわかりになると思います。

4ページをごらんください。自動車の利用状況といたしましては、自動車の利用率が30%未満と、市内の13地区の中でも公共交通の分担率が高い地域となっております。

5ページ、6ページをごらんください。(2)①の善行地区の交通手段構成を見ますと、鉄道分担率が30.1%、徒歩分担率が26%と本市全体に比べ高くなっておりますけれども、自転車分担率は8.8%と、坂の多い地形もございまして、本市全体と比べると8%程度低くなっていることがおわかりになると思います。平成10年と平成20年との変化を見ますと、鉄道、自転車、バスの分担率が増加する一方で自動車と徒歩の分担率が低下していることがおわかりになると思います。

②の善行地区にある鉄道駅への交通手段構成を見ますと、徒歩が81%と最も高く、バス利用の割合が8.6%、自動車の割合が6.8%と高くなっております。一方で、坂の多いということもありまして、自転車を利用する割合が他の駅と比べて低くなっていることがおわかりになると思います。

またちょっとページをめくっていただきまして、7ページ、8ページをごらんください。(3)の公共交通のサービス圏域状況を見ますと、善行地区と善行団地を連絡するバス路線は充足しておるんですけれども、その周辺部にはバス交通のサービス圏域から外れている地域や、バス交通の本数が少ない地域が広がっていることがおわかりになると思います。

(4)の善行地区周辺の公共交通のサービス圏域と夜間人口の分布状況を見ますと、善行駅周辺部と善行団地周辺部が公共交通充実地域となっております。しかし、地区の東西には人口密度が高い地域がございまして、公共交通のサービス圏域から外れている公共交通利用困難地域が広がっていることがおわかりになるかと思っております。

またページをめくっていただきまして、9ページをごらんください。4の「のりあい善行」試運行の概要について御説明させていただきます。

(1)の第1回試運行は、先ほど言いましたように、平成24年7月30日から8月3日の5日間、平日のみの運行を行っております。試運行ルートといたしましては、善行市民センターを中心に北回り、南回りの2ルートとして、善行駅や藤沢本町駅、市民病院を運行ルートに組み込んでおりました。

運行ルート図はこちらの折り込みの10ページにありますので、そちらも参考にあらいただければと思います。便数は北回り、南回りの2ルートとも1日8便、使用車両といたしましては10人乗りのワゴンで2台、利用者数は延べで424人でした。

(2)の第2回試運行の概要でございますけれども、こちらは昨年11月26日から11月30日の5日間、こちらも平日のみ運行しておりました。試運行は第1回試運行ルートを基本としながら善行駅や藤沢本町駅を組み込まないルートに変更し、一部なんですけれども、市民病院は1ルートのみ残して運行ルートを変更しております。

こちらの運行ルートは11ページの折り込みの2回目の運行ルートがありますので、参考にあらいただければと思います。便数は各ルート7便、使用車両は8人乗りのワゴンで2台、利用者数の合計は210人と伺っております。

(3)の第3回試運行、こちらは本年3月18日から3月29日の9日間、また平日のみ運行を行っておりますけれども、こちらの試運行ルートは、また第2回試運行ルートを基本にいたしまして、善行駅、藤沢本町とか市民病院を組み込まないルートに変更しております。運行ルート図はこちらの12ページの折り込みになっておりますので、参考にあらいただければと思います。便数は各ルート7便、使用車両は8人乗りと10人乗りのワゴンのそれぞれ1台ずつの合計2台、利用者数は9日間で297人となっております。

続きまして、ちょっと飛んでいただきまして13ページをごらんください。5の地域住民と交通事業者が協働する新たな地域公共交通システムモデルの検討について御説明させていただきます。

(1)の「のりあい善行」の取組み概要といたしましては、善行地区の住民の組織によりまして無償運行で、高齢者移動の支援を主目的にした取り組みとなっておりますが、こちらは既存バス路線のフィーダー的な役割をのりあい善行が担うことを予定とされておりまして、先ほど説明いたしました試運行3回を実施する中で、利用者からはその中で善行や市民病院へ行く移動を望む声強いというふう聞いております。

また、公共交通困難地域の一部は新たなバス路線の設置や市民病院を経由する路線をバス事業者さんに一部設置していただく方向で検討を進められておりますので、住民が要望する路線が、ある意味バス事業者さんにおいてカバーされる予定となっております。こちらのほうは交通事業者さんとの調整もありますので、平成25年度は実証実験を計画しております。

(2)の整理すべき検討課題としては、坂の多い善行地区で高齢者移動支援を継続して行

うという地域公共交通課題を因るため、地域住民によります活動と交通事業者さんとが協働しながら、新しい地域公共交通システムモデルの実現に向け検討課題を整理していきたいと考えております。

課題項目といたしましては、こちらに記述しておりますけれども、新たな地域公共交通システムの運営主体を担うための住民組織のあり方、新たな地域公共交通システムの運行主体の収支計画、地域ニーズを踏まえた地域公共交通システムの運行ルートなどのあり方、運行主体の責任体制の検討、運行主体の安全性の確保策の検討、運営主体、運行主体の担い手、運行資金による運行の継続性、確実性の検討などを想定してございます。

14 ページの折り込みを開いていただきたいと思ひます。(3)の地域住民と交通事業者がする新たな地域公共交通システムモデルの方向性といたしましては、坂の多い善行地区で高齢者移動支援を継続的に行うという地域の交通課題を解決するため、地域住民による活動と交通事業者さんとが協働しながら進める新しい地域公共交通モデルの実現に向け検討を進めていくものでございます。交通事業者が運行を担う場合の形態については、こちらの下の方に整理しておりますけれども、紙面の左側が現在住民の方たちが目指す運行形態で、紙面中央が住民組織のこれまでの取り組みを踏まえながら運行を交通事業者さんに委託する場合を想定しているケースをお示ししているものでございます。

現在地域住民の方々が目指しております運行といたしましては、自治会の会費とか、あるいは企業や地元住民からの協賛金を資金といたしまして、市が車両と保険を負担する形の資金計画となっております、運行自体は無償で計画されているものでございます。こちらは既存の交通事業者さんの交通事業の運行を圧迫しない形態として、既存事業者さんが拠点で運行している鉄道や市民病院等の施設を避けた運行で、そちらと役割分担をするような形になっていることが前提となっております。

これに対しまして、運行は交通事業者さんが担う形を紙面の中央で示しておりますけれども、こちらも運営に関しましては当然住民の方たちの組織が担いまして、運行主体を、例えばタクシー事業者さん等の交通事業者さんに委託するケースをお示ししております。このケースでは国の補助制度による地域公共交通確保維持改善事業に基づく補助金の活用と、料金収入を得ることで資金計画を安定させるとともに、こちらの会議で合意をすることが前提となりますけれども、過当競争とならない範囲で善行、市民病院等の施設に乗り入れることも認めながら高齢者移動支援の目的に合致するものを目指していくものでございます。また、これまでの住民組織では、これまで運営や運行を担うために事務員、添乗員、ドライバーの方をボランティアで募集されておりますので、これらの人材を交通事業者さんと連携して活用することができないかということをお示ししているもので、この提案によりまして資金計画の安定や既存の住民組織の活用、交通事業者さんとの連携、協働が図られることになるのではないかと考えております。

続きまして、15 ページにお進みください。(4)の今後の取組みについて御説明させていただきます。

地域の高齢者移動支援を目的としました地域の住民の方々によるみずから運行主体となる実証運行の中で、ここを進める中で、定期的、3カ月から4カ月ごとに運行主体の委託などが可能かどうかについて検証を行いまして、運行主体と交通事業者への委託する可能性などの運行形態の検討を進めていきたいと事務局としては考えております。その手法といたしましては、次に示した2つの運行形態を検討していきたいと考えております。

1つ目の運行形態は、運行主体は交通事業者に委託し、道路運送法第21条による乗合許可による運行の検討を行っていきたいと考えております。ただし、この方法は応急的な措置として運行を行うものなので、1年に満たない期間をこの方法で実施した後に、行く行く最終的には道路運送法第4条の運行に基づく運行等に切りかえていく方向で検討していきたいと考えているものでございます。

2つ目の運行形態といたしましては、運行主体を交通事業者さんに委託し、送迎バスと同様の運行を行う方法についても検討していきたいと考えております。

めくっていただきまして、16ページから19ページには、6、地域住民と交通事業者が協働する地域公共交通事例といたしまして各市で行われる事例を掲載しておりますので、こういうことも参考にしながら今後、地域の方々、交通事業者さんとタッグを組みながら検討していきたいと思っております。

以上で議案3号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。

○事務局 議事の前に事務局から報告をさせていただきます。

今さっきE委員が急遽所用が入りましたので、これからはGさんが代理ということで会に出席させていただきますので、報告させていただきます。よろしくお願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

それでは、議事ですけれども、最後にいろいろ今後の方向性ということで、多分、事務局の思いをいろいろ御紹介いただいたのだらうと思います。先ほどいろいろ御説明がありましたとおり、地元の方々、交通事業者、バス事業者、タクシー事業者を含めて、いろいろな経緯で協議を進めてきたというふうな御説明だったかと思います。

今後どういう枠組みにするかというところをこの場で話し合いたいというのが、恐らくこの事務局の思いだということかと思っております。今後どうするかというのは多分かなりいろんな議論があると思っておりますので、これはまたきょうこの後やろうと思っております。

まず、今までどういう経緯であったかということで、今、事務局から御説明がありましたが、何かそれに補足で、今までということで御紹介ですとか補足がありましたら、ぜひ御説明をいただければと思います。

○H委員 何か立場的には事業者というような立場で出ているような感じなんですが、我々も一般市民の集合体で今日の準備委員会を設立したわけです。

今回、ここに3回の試運行の実績表があるんですけれども、これはごらんのとおり、ぱっと見ただけではなかなかわからないんですけれども、1日目は5日間でしたか。2回目が5日間、最後に土日、旗日を除いて9日間、これは2週間の予定で実施したわけですね。

それぞれ1日7便で、1回目の試運行については利用者は425人、2回目が210人、3回目は9日間にもかかわらず297人という数字なんですね。行政のほうで地図を3枚添付してもらっています。このコースは主に神奈中さんと協議しながら決めさせてもらったわけなんですけれども、まずは我々善行地区の小田急線の駅である善行駅、それから藤沢本町駅、それからまず一番我々の地区のニーズの高い市民病院、これを必ず全部経由してコース設定を行ったわけです。若干時間延長等々、非常に難しい問題もありましたけれども、何とか試運行第1回を終わらせました。

2回目は、またやはり神奈中さんとの協議の中から、駅はとめない、市民病院は一部遠慮したというような実態。それから、第3回目は藤沢本町駅、善行駅、市民病院は一切行かないということで、行政機関の善行市民センターを拠点に市民センターへ帰ってくると。この写真に見られますように本当にもう山坂の多い地区なわけですね。それからほとんど住宅地、団地等々、これも駅から大分遠い。それから山坂が非常に急である。我々が運転していても非常に怖いような急坂がある。これはもう当然、年寄りなんかは坂を上ってこれないわけですね。そんなような状況の中でコースを設定しました。

今回、神奈中さんから善行駅周辺のバスコースのループ化、若干の停留所の追加、2路線の市民病院経由化を大分尽力いただいたわけなんですけれども、まだまだ我々は地区の高齢者を助けることはなかなか難しい。それから、今回第3回の試運行を終わったばかりなので、反省会というものもまだできていないんですね。地域住民の声はまだ聞いていないんですけれども、ある年寄りから、Hさん、何で駅へ行かないの、市民病院へ行かないの、どうして善行駅にとめてくれて、この山のとっぺんの善行市民センターまで連れていかねければいけないのと。こういう声をどうやって対処していかなければいけないか。我々も首脳部は非常に頭を痛めている。

そんなようなことがありながら、まあ何とか第3回の試運行のコースで、とりあえず行政の指導から実証運行という名前になりましたけれども、8月から実証運行に向けて作業を進めていきたいと考えておるところです。またおいおい、この会議の進行の中で、今与えられている課題、お願い事項を徐々にお話ししていきたいと思っています。

今のところ行政からこういうような指導がありますけれども、まずは走らせてもらって、これからタクシー業界さん、バス事業者さん、これは我々は参考に大和であるとか秦野市のコースであるとか、それから、タクシー業界における駅の近辺の乗り合いタクシー、こんなような手法も考えていきたい。それから、善行は善行の南、亀井野という北部のほう、これとはやはりどうしても地域のニーズが変わってきているんですね。ですから、その辺の考慮をしながら、我々の正式運行したデータに基づきながら、やはりこれはタクシー業界さんに入ってもらって、もうからないから、はいやめたなんていうことになっては困るわけですから、我々のデータというものも十分に検討していただきながら、この善行地区の年寄り救済について、やはり応援いただきたいなど。我々も金の面、運転手の人数、添乗員の人数、この辺のところでも非常に不安を感じています。そんなような課題もありま

す。

また御指導、御鞭撻、いろいろいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

○会長 御紹介どうもありがとうございました。

現状ということで、まず御紹介というか、追加ということですが、事業者の方々から何かございますか。現状ということでいいんですけれども。今までの御説明や御紹介で大体よろしいでしょうか。

○F委員 ここにいらっしゃる皆様、御承知おきだと思えますけれども、地域の足の確保については大きく2つのお願いしたいことというか、大切な視点がありまして、1つは当然のことながら安全の確保であります。今、のりあいさんのほうでも一生懸命いろんな研修であるとかチェックをされておるところだと思いますけれども、運送事業者においては出庫、帰庫の際、必ず点呼を行っております。一昨年の5月からはアルコールチェッカーを用いた飲酒の有無の確認を行っております。そのほか法令に基づいては各種義務がございまして、そういったものについて私ども運輸支局が監査という形でお邪魔して、それを確認するようなシステムをとっております。こういった取り組みをぜひ参考にさせていただいて、安全の確保についてはいかなる場合でも第一に考えてやっていきたい。それから、地域交通を考えるに当たっても、そういった安全のことを第一に考えてこれから御検討いただきたいということが1点目。

それから、2点目におきましては、将来にわたって継続が可能かどうかということの視点。それについては地域の方のこういった熱い取り組みというものは大切なものだと思います。無償ということでございますけれども、1つは利用者負担がある程度原則というか、そういったものがないと不公平感も出てくるでしょうし、将来にわたってやはり採算性というか、ある程度公平な負担がなければ続かないのではないかなという思いがあります。また、行政、市のほうで将来にわたって支援をしていくということであれば、また違うんですけれども、昨今の財政が厳しい中ではなかなかそういうふうにもいかないわけですから、利用者負担も継続という観点からお考えいただく必要があるのではないかなと思います。安全と継続性の2点の視点を中心というか、くどいようですけれども、検討に当たってはここを御考慮いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

○会長 ありがとうございます。

これはタクシー、あるいは地域交通ではないですけれども、バスの事故ですとか、かなり問題になりまして、今、もちろん社会全体もそうですけれども、特に国土交通省としてはかなり力を入れているというふうに聞いておりますので、もちろんあるべき姿はこの後いろいろ御議論いただこうと思いますが、これをもう出発点ということで、議論というよりも、あるべきという以前の出発点ということで進めていっていいと私は思っているところでございます。

現状ということで何かございますか。ありがとうございます。

今後これからどうやっていくのか、どんな枠組みでいくのかというのを、多分今回だけ

では終わらないので回を重ねて、また、その回の間いろんな協議をしていきながらということですが、この関係者の方、皆さん御存じかと思いますが、いわゆる無償の運行であれば道路運送法の外だという言い方になって、恐らく無償であれば普通の病院の送迎バスと同じですから、どうぞ御自由にという言い方もできるんですが、これは地域の公共交通、足をどうしようか、ほかのバスやタクシー、公共交通システムと合わせて地域の交通をどうしようかという話ですので、無償か有償かという枠組みにかかわらず、やはりこの場で議論をして、これは任意で関係者が集まっている会議ではなくて正式な会議ですので、正式な会議の中できちんと合意をしながら積み重ねていってということが私は大事だろうと思っています。

ですので、いろんな枠組みがあらうかと思っています。最終的に無償でというやり方もありますし、交通事業者がというのは、これは事務局の原案ということで最後御紹介いただいたんだと思いますけれども、いろんなやり方もある中で、まず、関係の方、もちろん地域の足に困っていらっしゃる方が一番主役ですけれども、皆さんが何らかの折り合いがつけるところで、とにかく何か始めてみて動かしてみるところを、まずは目標にできればいいというのが、これは会長の思いでございます。

その上で、いや、ちょっとこれは困るとかいう個別の話は、どんどん忌憚なくこの場で議事録に残していただければと思います。既に地域でいろいろ御議論いただいていると思うので、多分私以外の方はむしろ大体もう今までの経緯は御存じかとは思いますが、あえてここでどんどん出していただいて御議論いただければと思っています。

ということで、では、今度は今後の枠組みということで、どうしましょかね。事務局に聞いてしまいますけれども、主に13ページ以降のところでは皆様がどんな思いでいらっしゃるかというあたりからでしょうかね。事務局に聞くのも変なんですけれども。それ以外にちょっとこんな話もあるということがあれば御協議いただきたいんですけれども。

○事務局 事務局の思いというものもあるんですけれども、この無償乗り合いバスの動きは歴史が結構ありまして、3年ぐらい前からもあるんですけれども、もっと深いところで10年ぐらい前から、坂の多い地形というのは前から変わっていませんので、その中にお住まいの高齢者の方の移動をどうしようかということで善行の方がずっと取り組んできた課題でございまして、そこでひとつ3年ぐらい前から、もう少し本格的にやろうとした動きで、その前提として、この無償の乗り合いという前提で検討してきた経過がありまして、その経過をここで一気に転換するというのは、地域の方たちの活動のこれまでの経過を見ますと、なかなか難しいなというのがすごくあります。

昨年から事業者さんとの調整で、ルートに関することはバス事業者さんとはかなり調整してきたつもりなんですけれども、タクシー事業者さんとの宿題は結構残っていますので、会長がおっしゃられたような形で実証運行を少し見ながら、定期的に見直しの視点を加えて、安全上の問題もクリアしていきながら、それを見ながらこの会議で諮っていきながら、私どもが提案しているような形で行く行くは新しい公共交通システムとして、地域と

交通事業者さんが連携するような形で取り組んでいく方向に進んでいただければ
なというのがあります。

○会長 ありがとうございます。

余り私が仕切ってもとなってしまうんですけども、まず、純粹に御質問というものも
いろいろあるかと思えますし、その地域の方でない方は何が何やらわからぬという方も、
もしかしたらいらっしゃるかもしれませんので、御質問は何かございますか。

○I委員 まず、地域の実際に交通を利用されている方々と事業者が、こういう形で集ま
っている知恵を出しながら施策の方向性を議論していくのは非常に重要なことだ
と思っております。私ども県のほうで余り口を出せるような話が多いということではない
んですが、今の今回の乗り合いのことで質問といいますか、教えていただきたいのは、運
行した時間帯は何か決まりがあってやられたんでしょうか。

○会長 これは過去3回の件。

○I委員 はい。

○H委員 実証運行の。

○I委員 はい。

○H委員 第1回の試運行は9時、10時、11時、それから、1時間お休みをいただいて13
時、14時、15時、それから16時で、8便で7名、8の字ですから……。東コースだけ。
最初、第1回は、8の字で2回目と3回目は南北コース。青コースと赤コースというこ
とを決めまして、善行地区は真ん中に小田急線が通っていて、北の左側と南の右側を8の
字で結ぶ。それから、北の左側の地区と南の右の地区ということで8の字コース。それ
から北と南と2回目、3回目を分けた。それから、時間については今申し上げた8便、それ
から、2回目、3回目の進行は7便ということで、1時間で一周回ってくると。その1時間
以内で回ってくる。それで善行市民センターで乗りかえができて次のコースへ行けるとい
うような考え方で進めました。

○I委員 要は、9時からということは、例えば朝の通勤時間とか夕方の帰宅時間とか、
その辺は一応避けた。そこは事業者さんと調整とか、そういう中で避けたということ
ですか。

○H委員 そうですね。9時から始めたということは学童の通学時間、それと右左折禁
止が意外と多いということもあります。その辺のことを考えて9時から。それからなおかつ
夕方のラッシュを避ける意味合いで、4時に出発して5時前には帰ってきましょうとい
う考え方です。

○会長 ありがとうございます。

ほかに御質問はございますか。

それでは、この後も御質問を受けていただいていいですけども、事業者さんからそろ
そろいろいろ経緯ですとか今後ということの思いなども、もしありましたら。いや、もち
ろん、関係の方はわかっていらっしゃるかもしれませんが、ちゃんと議事録に残す

のは大事だと思いますので、もしございましたらいただければ。今後の方向で、こうして、
こういうことでお願いしたいというふうなことも含めてありましたら、ぜひお願いします。

○D委員 善行地区につきましては路線の関係とか地元の方との協議につきまして、早いうちからうちも入っておりましたので、私もいろいろ報告を聞いておりました、自分でも地域にいろいろ、ぐるぐる回ったりしました。

この地図を見てもらってもわかるんですけども、ほぼ幹線的なバスが走れる藤沢町田線とか、あと善行団地の路線につきましては、もう昔からバスが走っているところのごさ
いまして、今回のこの輸送につきましては、もう本当に生活道路といいますか、バスが走
ろうと思っても絶対走れないようなルートなものですから、地域の方、先ほどからいろい
ろお話があるように、やっぱり山坂が多い地区ということと、高齢化によって、今までで
したら善行駅まで歩けた方たちがもう歩けなくなってきたということで、これが始まった
ことだと思います。

先ほどF委員からお話があったように、やはり安全性と継続性が、その辺をこういう公
共交通会議できっちりもんでやっていけたらいいのではないかなというのと、先ほどの御
所見地区とはやっぱり人の、調整区域と市街化区域は人口密度等も違いますし、御所見地
区はバスが入っても自家用車の依存度が高まっているというのがありますけれども、善行
地区は多分車の免許を返納されている方とかも含めて車の依存度が減っているというの
もあるのでね。やはりこういうシステムが入らないと、当然駅やバス停まで出てこられな
い方がこれからどんどんふえてくるというのが事実だと思いますし、きっちりとバスの役
割、タクシー、乗り合いタクシーになるのかどうかかわからないですけれども、その役割。
あと、ちょっときっちり歩ける人もまだいるでしょうし、歩くとしても歩道なんかがある
ような道路ではないので、歩く方の安全面とか、その辺も含めて善行全体がよくなればい
いのではないかなと思います。

○会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。タクシー事業者さんからございましたらぜひ。

○フジ交通 タクシー会社です。

基本的な考え方は、ぜひいろんなお手伝いをしたいなという考えでいます。一番引っか
かるのが、どのぐらいの運賃が見込めるのかという部分と、あと、市のほうでどのぐらい
の補助がしてもらえるのかという部分で、これは正直な話なんですけれども、非常にその
辺がまだ見えてこないで、なかなか具体的なお手伝いの提案ができないところでの
が現状です。現状ということ言うと今のことが全てなんですけれども。

○湘南相中 同じくタクシー会社でございます。途中から入りまして済みません。

1つ疑問といいますか、あるのは、果たして本当に白のバスがこの坂の多い善行地区で
安全に運行ができるのかというのが本当に疑問に思うわけです。まして私どもプロとい
いますか、タクシー業でも、先ほど支局の方がおっしゃっていたとおり、運行管理につ
いては徹底しておりますけれども、朝の点呼、出庫の点呼または帰庫の点呼を厳正に行っ

おります。そういった中でもやはり事故というものは起きてしまう。これが現状でございます。

それに足りず毎月1回、約1時間かけて教育をしておりますけれども、その中でも交通事故防止もしくは接客、接遇については強く指導しているんですけれども、それでもやはり事故が起きる、苦情も起きてしまう。こんなものが現状でございまして、その辺いかなものかなというのが不安でございます。

○会長 ありがとうございます。

それでは、この後はいろいろ自由に、今後ということで御意見などいただければと思いますが。

○B委員 よろしくをお願いします。

3回やられていたということなんですけれども、人数もまたあれなんですけれども、地域的に3回やった上での問題点が絶対出ていたと思うんですよ。メリットとデメリットと、いろんな部分があったと思うんですけれども、ちょっとそれをお話を聞かせていただきたいのと、あと、私はちょっと、先ほど高齢者の方というのもありましたけれども、障害者の方も、せっかく走らせるのであれば町に出ていただいて、買い物でも皆さんと同じようにやっていただくという部分まで入って、公共的な乗り物に乗っていただいたほうがいいのかなと思っているので、試験的にやった、何か問題点とかをお聞かせいただければ。

○H委員 そうですね……。今、障害者とか、それから子供ですね。チャイルドシートをつけなければだめだというような年齢の子供さん。これはちょっと試運行ではチャイルドシートをはめるのに、どんなに早くたって何分か、10分近い時間がかかるわけですよ。そうすると、バス運行の決まった時間に戻って帰ってこれないという弊害があるものですから、バスの北コース、南コースとの接点ということで、善行市民センターには決まった時間に戻らなければいかぬというようなことで、やはり今回の試運行には子供たちは、ちょっと申しわけないけれども排除しました。

それから、高齢者については当然添乗員をつけました。これもボランティアでみんな1台に運転手と添乗員ということで、2名ずつ乗付けました。添乗員が介護しながら運転してシートベルトをとめてあげる。協力する。だけれども、やはり自分である程度の自力で上ってこれないような方々の、なおかつ車椅子に乗られた方、車椅子まで乗付けてちょうだいということは、ちょっと今回の試運行では避けました。これは今後の課題なんですけれども、非常に時間的に難しい課題なので、これは実施運行が始まって、まだ検討していかなければいけない内容ではないかなと思っています。

○会長 ありがとうございます。

タクシーの場合は、いわゆる緑ナンバーの場合はチャイルドシートは免除ということになっておりますけれども、そうでない場合は義務なので今回は見送ったということによろしいんですよ。

ほかはいかがでしょうか。

事務局の最後の御提案ということで言うと、もうストレートに多分言ってしまうと、いわゆるボランティアで行う無償というやり方が1つ。それから、事業者さんが運転をして何らかの形で有償という形でやるのがもう1つ。加えてというので、車両は緑でやるけれども送迎バスのような形。それは無償ということですね。そんな形もあるかもしれないという。この選択肢は組み合わせなので、こういう3つに多分収れんしてきていただろうというのが、多分今まで事務局、関係の方々で協議されたところの中間的な結論なんだろうと想像するんです。

それはきょう大体御意見もいただきながら、次回、自治会でいろいろ、もうこれでいきましょうとか、これには問題があるよということをぜひ御議論しようと思います。この後も御意見いただければと思います。

あと、もう1つはルートで、私は全然知らないのでストレートに申し上げてしまうんですけども、多分動かすだけでいろんな準備があって物すごい大変だっただろうと想像するんですね。ただ、この地域の人のニーズはこうで、あちはこうでとかというところは、いろいろ反省会で出てこられて、だけれども、事務局としては出てこなかったということは、なかなかそこまで意思疎通もされていないのか、よくわからないんですけども。だけれども、実際に運行するときには本当にこのルートがいいかとかというのが出てきて、もし事業者さんにやっていただくと1時間幾らという、時給制か日給制か月給かわかりませぬけれどもあるので、そうすると、ぐるぐるぐるぐる回っているだけですがごくお金がかかってしまうんですね。無償の場合はボランティアでやっていただけるので、とにかく1台の車をできるだけ広いところという考え方でルートをつくるんですけども、事業者さんとなったときにはお金を考えると、できるだけ短い時間で行って帰ってきて、たくさん車を回すというほうが、ほかの事例を見ても大体成功していますね。

そういうところは実はきょうは余り出てこなかったんですけども、どういう言い方をしましたっけ。実証。あと、実験をする前にはある程度というか、かなり実は考えなければいけない話だなと私は思ったところです。

まだ時間がありますので、きょうはいろいろ御意見をいただいて議事録に残していくということかと思しますので、あとは皆様から御意見いただければと思います。

○H委員 先ほど国交省の方もいろいろ言われたかと思うんですけども、それから神奈中さん等の御指導、それからタクシー業界さんからの御指導ということで、今の安全面ですね。安全運転管理者を置く、それからアルコール検知器、これはもう既にも買ってしまっただけですけども、いろいろ考えられる方法というものは我々は考えながら、全部ルールブックをつくりながら、それから試運行に入る前に教育をしながら進めたつもりです。これも安全に関すれば、検証に来ていただいても我々は結構だと思っているんですが、まだ、なおかつ、いろいろそういうような教育の機会とか、何かチャンスがあれば、また専門家の方々から御指導を仰ぎたいなと思っていますので、よろしくお願ひいたします。

○F委員 では、安全については、引き続き皆さんで安全を担保するようにお願ひいたし

ます。

ちなみに、16 ページ以降、いろいろな形態がございますので簡単に紹介いたしますと、16 ページは今、乗り合いワゴンさんでやっているように定期運行。ルートを決めて停留所を決めて定期運行、路線固定、事前予約なし型という形態の1つの例で、これのいいところ、悪いところはまた後で出てくると思いますけれども、あると思います。

次の17 ページの秦野市はデマンド型のりあいタクシーということで、これは予約が必要ですよ、それから、区域運行ということで停留所を設けるところと設けないところがありますけれども、予約があればそのところにお迎えに上がりますよ、乗り合いということですが、お迎えに上がりますよという形。デマンド型のりあいタクシー。これもいいところ、悪いところはいろいろあります。いいところとすれば、予約がなければ走らないということで経費がかからない。全くかからないとかというわけではないですけれども、かからないというメリット。大きく分けて路線が固定型とデマンド型の2つがありますので、地域地域によって、この場合はこういうものかいいのか悪いのかというのを議論していただければと思います。

それから、もう1点、こういった新しいシステムができてしまうと路線バスがお客さんがいなくなるとか、タクシーが減ってしまうのではないのかということもあるでしょうけれども、こういったシステムができて今まで週に1回しか出なかった方が週2回、3回出てくるようになって町がにぎわって、行きは乗り合いで行ったけれども帰りは荷物が重たいからタクシーに乗って帰ろうかなとかというようなお話を聞いておまして、新しいシステムができればひとり勝ちではなくて、周りの方々がそれぞれ発展していく形も望めますので、どうぞ前向きに考えていただければなと思います。よろしく願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

だんだん時間切れで、済みません、私の進行が悪くて申しわけありません。この件で事務局としては何かありますか。

○事務局 いろいろと御議論いただきましてありがとうございます。きょうの第1回地域公共交通会議の中で、この善行の問題は非常に難しい問題もありますので、ここで結論を出そうということではもちろんございませんので、皆さん現状認識をしていただいた中で最終的に結論を導き出していただければなと考えているところでございます。行政としても非常に、一応御提案というような形になっていますけれども、こんな形が今後の形態としてはいいのではないかという形でお示しさせていただきましたけれども、一方で、善行の方々が、市民の方々が自分たちの手でそういうことをやっていこうという、すごい熱い思いを持ってやっていただいたことには本当に感服している次第です。そういった皆さんのお気持ちというものを非常に大事にしていかなければいけないし、そういった中で、最終的には一番山坂が多いところで困っている足の悪い方、あるいは高齢の方々が一番便利になるにはどうしたらいいか。そのシステムがどれがいいのかというところを探って、一

番いい方法を選んでいきたいということでございますので、また今後もぜひいい議論をしていただいて、一番いい結果を選んでいきたいと考えております。

○会長 ありがとうございます。

一言言ってしまうと、事例をいろいろ出していただいて、たまたまなのか何なのか、みんな事業者運行の例ばかりで、地域の方が無償でやっている事例も県内にも複数あって、もちろん御存じの方は多いと思いますけれども、そういうことも踏まえつつどうしようかという話だろうと思うので、ちょっとこれは私も最初は気づかなかったんですけども、事業者ばかりというのはちょっとなというふうには思いました。ちょっと言うておくだけということで済みません。

時間になってしまいましたが、議事は3件ございましたが、言い残したですとか、これはというものがございましたら御発言いただければと思いますけれども、いかがでしょうか。

(「なし」の声あり)

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

3. 報告事項・その他

○会長 あと、報告事項、その他ということで事務局からお願いいたします。

○事務局 それでは、事務局からですが、報告事項、その他地域の取り組みということで、善行と柄沢という2つの地区の関係で報告をさせていただきます。

善行につきましては、今、議題3号でのりあい善行の活動の中で、善行駅及び荏原製作所から藤沢駅北口間を運行する路線が新たに市民病院へ乗り入れを行うということです。それから、さらに善行団地周辺の藤沢石川線という新しく開通した道路があるんですけども、そちらの整備が完了したことによりまして周辺の居住者の方々も増加傾向にあるということで、既存の善行団地線、この路線について藤沢石川線という新たな道路ができたところを経由するルート再編して、そういうルート設定をするということについて地域住民の方々から要望がありますので、このバス線の新設の要望を神奈中さんへ今、要望させていただいているというふう聞いております。

それから、あと、柄沢地区というところが、鎌倉市境のほうなんですけれどもございまして、こちらの柄沢地区は現在、土地区画整理事業を進めているところなんです、現在、順調に人口の定着が進んできている状況でございます。ただ、この地区には地区内を走るバス路線がないことから、また、慢性的に交通渋滞が発生しています藤沢橋の周辺がございまして、この藤沢橋周辺を避ける新たなルートを設定していきたいということで、藤沢団地、村岡地区を南回りして藤沢駅へ入っていく、そういう連絡ルートを視野に入れた運行経路を検討していただくように、こちら神奈中さんをお願いをしているところでございます。

報告事項は以上でございます。

○会長 ありがとうございます。

では、その他はいかがでしょう。

○事務局 事務局からですけれども、その他といたしまして、この会議の次回の会議の開催時期の予定ですけれども、7月ごろに調整をさせていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。また、何度も会長が言われているように、今後お気づきの点もしくは御質問、御意見等がありましたら事務局、都市計画課まで連絡をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

それでは、皆様から何かございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

4. 閉会

○会長 それでは、閉会の挨拶を事務局をお願いいたします。

○事務局 会長、長い間ありがとうございました。委員の皆様、長時間にわたる御議論まことにありがとうございます。

以上をもちまして第1回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、まことにありがとうございました。

午後4時3分 閉会