

第2回藤沢市地域公共交通会議

□日時 : 2013年(平成25年)8月21日(水)午前10時 5分開会

□場所 : 藤沢市民会館第2会議室

□出席者 : 委員12名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

植木 春雄	<u>奥村 敬一</u>	小堤 健司	小林 静雄
下田 信三	高橋 信之	<u>土橋 宏一</u>	<u>中津川 宗尉</u>
三木 健明	村木 薫	山崎 利門	<u>吉田 孝史</u>

: 要綱7条4項による出席者(議題1のみ出席)

山下 牧生	大澤 伊知郎		
-------	--------	--	--

□次第

- 1 開 会
- 2 議 事
 - (1) 善行地区の今後の取組み
 - (2) 湘南大庭地区の今後の取組み
 - (3) 御所見地区(ふじみ号)の今後の取組み
- 3 報告事項
- 4 その他
- 5 閉 会

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 資料1 善行地区の今後の取組み資料
- ・ 資料2 湘南大庭地区の今後の取組み資料
- ・ 資料3 御所見地区(ふじみ号)の今後の取組み資料

□傍聴者 : 5名

1. 開会

○事務局 本日はお忙しいなか、ご出席をいただきまして大変ありがとうございます。定刻になりましたので、ただ今から「第2回 藤沢市地域公共交通会議」の開催を致したいと思います。

議事に入るまでの間、進行を努めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、本日のこの会議の成立予見でございますが、藤沢市地域公共交通会議の設置要綱の第7条第1項に、委員の過半数をもって会議が成立することになっております。本会議では、委員15人中、本日12名の出席をいただいておりますので、過半数以上ということで、この会議は、成立していることをまず、ご報告させていただきます。

続きまして、本日の会議の終了時間でございますが、会場の都合上お昼までとさせていただきますので、あわせてよろしくお願いいたします。

それではまず、皆様のお手元にあります次第、資料の確認をさせていただきます。

まず、本日の次第でございます。そして委員名簿、本日の出席者名簿になります。そこにはA委員の名前がありますが、まだ来られていないので、そこだけ申し訳ありません。

座席表、そして本日の資料1 善行地区、資料2 湘南大庭地区、資料3、そして御所見地区の資料になります。

よろしいでしょうか。

それでは、お手元の次第に沿って進めさせていただきます。会議の開催にあたりまして、都市計画課課長の方から挨拶をさせていただきます。

○藤沢市都市計画課長 皆さま、おはようございます。藤沢市都市計画課長でございます。会議の開会にあたりまして、一言、ご挨拶をさせていただきます。

本日は、非常にお暑い中、また大変お忙しいなか、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

今年の4月になりますけれども、第1回目のこの地域公共交通会議を開催いたしました。そこでは、本日の議事にもあります3つの地区の議題につきまして、ご説明させていただきました。そこで委員の皆様方から貴重なご意見をいただいたところでございます。

今日の会議でも、前回ご説明させていただいた議題の現在のその後の状況、それから今後の進め方につきまして、皆様方ご意見をいただいて、ご議論いただきたいというふうに考えております。

そして今日のご議論を踏まえまして、次の第3回会議以降で、皆様方の合意を得まして交通政策として進めて行きたい、というふうに考えております。

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。よろしくお願いいたします。

2. 議事

○事務局 それでは、次第に従いまして、2の議事に移らせていただきたいと思います。

ここからは議事進行を副会長のB委員の方、よろしくお願いいたします。

○副会長 おはようございます。会長のH委員が欠席のため、代理として進めたいと思います。それでは、議事に入ってまいります、その前に、傍聴者の確認をお願いします。

○事務局 本日は5名の方が傍聴を希望されております。よろしくお願いいたします。それでは傍聴の方はお入りください。

《傍聴者入場》

○副会長 傍聴される方はルールを守っていただくようお願いします。

それでは、議事に入ってまいります。1つめの議事となります「善行地区の今後の取組み」について、事務局から説明をお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○事務局 善行地区の議事に入らせていただきたいと思いますのですが、まず、地域住民の取組みについてこれまで関係していただいた、地元のタクシー会社の二社が会議の出席を求めていますため、要綱の第7条4項の規定に基づいて、事務局としても出席の方をお願いしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

○副会長 運営上必要があると認めまして、入場をします。

《関係者入場》

○副会長 それでは、事務局からの説明をお願いいたします。

○事務局 それでは説明させていただきます。座ったままで説明させていただきます。失礼いたします。議事(1)の「善行地区の今後の取組み」につきまして、「資料1」にもとづいて、ご説明させていただきますので、お手元の資料1をご覧くださいと思います。善行地区では、本日は、1の「新規バス路線の状況」から、5の「実証実験に向けた取組の方向性」の順に、ご説明させていただきます。

1ページの方をご覧ください。1の「新設路線バスの状況」についてご説明させていただきます。善行地区では、「のりあい善行準備委員会」と、善行地区周辺の交通事業者との調整を進めた結果、地域住民が主体となって「のりあい善行」で運行しようとしていた、幹線道路が整備されていた一部の地域や、市民病院へのバス路線がなかった地域について、路線バスを運行することで調整が整いまして、本年7月より、新たなバス路線バスの運行が開始されてございます。運行を開始した路線バスのルートにつきましては、2路線となっております。1本目の路線といたしましては、図の赤色の破線で示したのようになります。従来は、善行駅から善行団地までの間を往復する輸送を担ってい

た善01系統を、善行駅、善行団地、市道藤沢石川線を経由し、また善行駅に、という循環ルートに再編していただいて、善行坂南、善行坂北、善行団地西、善行二丁目坂上などのバス停を新設したものでございます。

2ページの方をご覧ください。循環ルートの運行開始後の利用状況についてでございますが、運行を開始した7月上旬の平日、月曜日の1日の利用者数といたしましては、2,291人となっております。前年の7月上旬の平日、月曜日と比べてみますと、そちらの方が2,275名となっておりますので、1日当りこの日を比べますと20人程度の利用者が増えている結果になってございます。下の方なんですけども、新設したバス停の乗客数につままして、乗車する人数しかまだ把握できておりませんが、降車する人数はこの中に含まれておりませんが、7月1日の開通当初から、7月19日までの平日、15日間の平均利用者数をお示してございます。善行坂北など新設した5バス停の乗車した人数を合わせますと、1日当たり68名が利用されており、利便性の向上などの路線開設の効果がうかがわれます。

また1ページの方にお戻りいただきたいと思っております。2本目の新設した路線につまましては、図の青色の破線で示したものでございまして、市民病院経由の路線でございます。この路線は、藤沢駅から善行駅、藤沢駅から荏原工業団地の輸送を担っていたものでございます。これらの2路線は、市民病院を経由しない路線として運行されていたものでございます。路線沿線地域の方々からは、市民病院まで行けるルートを要望する声が大きかったこともありまして、こちら7月1日から市民病院の診療時間帯を考慮した一部の時間帯に、市民病院を経由するルートの運行が開始されてございます。

3ページの方をご覧ください。市民病院を経由するルートの利用状況につまましては、運行を開始した、こちら7月上旬の平日、月曜日における1日の利用者数としましては、改正後の右側でございます、1番下の706人となっております、前年の同じような月曜日の人数が7月上旬656人となっておりますので、比較しますと1日の50人程度の利用者の方が、増えたという結果となっております。また、7月1日の開通当初から、7月19日までの平日、15日間の平均の乗車した人数を見ますと、善行地区から市民病院を利用する方の人数については、2路線の合計で1日あたり18人となっております、定期的に利用されていることがわかるようなことが、わかります。

今回、ご紹介した利用状況につまましては、まだ運行して間もないデータとなっておりますので、地域の方々からは、新たな路線が運行されたことなど、利便性が向上したという声をいただいております、今後も、定着が進み、バス利用が進んで行くものではないかと、こちらの方では考えてございます。地域交通を考えて行く上では、このような既存の公共交通と連携して行くという視点が不可欠になるものと、また考えております。

4ページをご覧ください。第1回の会議でもご説明させていただきましたけども、平成24年度に実施いたしました「のりあい善行」の試運行結果について、また簡単にご説

明させていただきます。第1回の試運行を平成24年7月30日から8月3日の5日間実施し、第2回を、平成24年11月26日から11月30日の5日間、第3回試運行を平成25年3月18日から3月29日の9日間実施しております。

第1回から第3回の試運行を実施する中で、既存のバス事業者と調整を進めながら、「のりあい善行」と、既存公共交通機関との役割分担、棲み分け等の調整を進めてまいりました。この調整を進めている中で、先ほどもご説明いたしましたが、幹線道路が整備されている地域や、バス路線が運行されていましたが市民病院に経由していなかった地域については、バス事業者さんの方が新たな路線や一部ルート再編で対応することとなりました。その他の地域では、路線バスが充実している善行団地など様々な地域がございます。道路運送法によらない無償での運行を予定しています「のりあい善行」につきましても、既存公共交通網との役割分担、すみ分けなどを踏まえながら、バス路線を補完する形のルートに変更し、「のりあい善行」が直接、鉄道駅や市民病院へ乗入れることを止めてきました。その結果、利用者数の方が徐々に減少するという結果となり、「のりあい善行」の利用者の方からは、鉄道駅や市民病院へのアクセスを求める声が多く挙げられておりました。

5ページをご覧ください。試運行の「のりあい善行の利用者の傾向」でございますけれども、①の「利用目的」といたしましては、主に、買い物や善行駅までのアクセス手段、また市民センターとなっております。また、第1回の試運行では試し乗りの方が多しなどの傾向がありましたが、試運行が進むにつれまして、それらの試し乗りの方が少なくなっております。②の「利用年代」につきましても、試運行の利用者の年代は、いずれの期間においても60、70代が中心となっております。

6ページをご覧ください。「新たな地域公共交通システムモデルの取組みにおける課題」についてご説明させていただきます。先ほど、ご説明させていただきましたが、「のりあい善行」と既存公共交通機関との役割分担、すみ分けを踏まえ、新たなバス交通の運行と、「のりあい善行」については、バス路線を補完する形のルートに変更し、地域全体の公共交通網を支えて行く形で、調整を進めてきました。

その結果、利用者の方が徐々に減少する結果となっておりますけれども、「のりあい善行」の方からは、鉄道駅や市民病院へのアクセスを求める声が多く挙げられておりました。このような地域の声のほか、平成25年度に入りまして、運行に向けた問題点として、自主運行のため運転手確保や安全管理体制・責任の所在の明確化、資金計画などの問題点が浮き彫りになってきました。

これらの問題点を解決して行くためには、このまま、「のりあい善行」がめざしてございます、道路運送法によらない無償での運行形態を進めて行くことでは、問題点を解決して行くことは難しく、本格運行が行き詰ってしまうことが懸念されました。このため、本市といたしましては、「のりあい善行」の受け皿のひとつとして、運営、運行のすべてを地域が担うのではなく、運営は地域、運行は公共交通事業者が担う、新たな地域公共

交通システムモデルを提案させていただき、「のりあい善行」の取り組みと並行して検討していく方針を示させていただいたものでございます。

この運行を交通事業者が担う形のものにつきましては、道路運送法に基づく輸送になりますので、この交通会議での承認を含めた所定の事務手続きが必要になりますので、この交通会議で議論を進めていただくものとしたものでございます。

前置きが長くなりましたけども、それでは、問題点の解決に向けた具体的な取扱いについてご説明させていただきます。

①の「のりあい善行」の目指した運行形態といたしましては、目的を高齢者等の外出支援といたしまして、目的地を、市民病院、善行駅、藤沢本町駅、スーパー、市民センター等としております。資金としては、自治会費、支援金、協賛金としております。支援といたしましては、市の方からの車両補助を予定してもらいます。形態としては、白ナンバー、ボランティアドライバーによる輸送としておりました。運賃といたしましては、道路運送法によらない無償の運行となっております。

先ほどもご説明させていただきましたけども、平成24年度の試運行によって、見えてきた課題としては、無償運行は既存の公共交通への影響が懸念されるため、交通事業者との合意形成が必要となります。善行駅や市民病院等への乗入れ、既存交通とすみ分けするルートとなりました。利用する人の利用目的が満足されていないことから、この点が課題として積み残しとなっていたものでございます。

また、平成25年度に入りまして、のりあい善行の運行に向けた取り組みを進めて行く中で、「直接、鉄道駅や病院に行けないため、高齢者等の移動目的の達成が困難なこと。」が浮き彫りになるとともに、「自主運行のための運転手確保が困難なこと。」、「安全管理体制・責任の所在の明確化していくことが難しいこと。」、「地域の自主運行を行うための資金計画が難しいこと。」などの問題点も、浮き彫りとなってきたことから、これらの新たな問題点へ対応して行くことが必要となっていました。これらの問題点を解決して行くことは非常に難しく、本格運行が少し行き詰ってしまうことが懸念されておりました。

この問題解決に向けまして、既存交通事業者との調整をはかる中で、交通事業者の方から、有償化を行い既存交通との棲み分けを行うことで、市民病院、鉄道駅にも直接の乗り入れることが可能という考え方が示されました。

このことを受けまして、本市といたしましては、「のりあい善行」の受け皿のひとつとして、運営、運行のすべてを地域が行うのではなく、運営は地域、運行は交通事業者が担う、新たな地域公共交通システムモデルを提案させていただき、道路運送法に基づく、有償での可能性も検証が必要と判断したものでございます。

有償運行については、この地域公共交通会議での合意が必須条件となるため、③の「のりあい善行」の取り組みとして、平成24年度の試運行の一部見直しと並行して、会議で議論して行くこととしたものでございます。

②の有償化で想定される運行形態ですけれども、目的と目的地といたしましては、「のりあい善行」のめざしております、運行形態と同じとしております。形態の方は、緑ナンバーで、運賃は、有償を想定してございます。この有償化の運行では、需要と供給が最適化した、持続可能な運行をめざして行きたいと考えてございます。

7ページの方をご覧ください。「新たな地域公共交通システムモデルの役割」について、ご説明させていただきます。この図面は、第1回、昨年度に実施しました第一回の試運行結果の利用実績をもとに、受益者負担で運行を行う場合に、運行経費を抑えつつ、利用目的が達成できる輸送形態がどのようになるかを検証する資料として整理したものです。資料において第一回の運行利用実績を用いたという理由でございますけれども、鉄道駅、市民病院がルートに設定されていたことや、利用者数が最も多かったことなどがあります。

エリアの分割でございますけれども、移動の目的地となる可能性が高い善行駅を中心としたB1エリア、藤沢本町・市民病院周辺エリアを中心したB2エリア、このB1、B2エリアからの移動距離がほぼ均等となるようにA1からA4までの4つのエリアを設定しております。A1からA4と善行駅を中心とするB1エリアに移動する人数が、こちらの方ですと合計で231人と、多くの需要があることがわかります。一方で、藤沢本町・市民病院周辺のB2エリアへの移動は、A3、A4エリアからの移動が大半を占めておりまして、合計で25人の移動となっております。また、この第1回の試運行では、試し乗り、見学とされる方も多く、市民センターを中心に1週される動きも多くあったため、B1からB1へ1週している方の移動者59人を試し乗り、見学と想定し、除外した場合には、約70%の方の移動目的が達成される結果となり、B1、B2を目的地と定めた輸送が合理的と考えられます。

8ページの方をご覧ください。「輸送形態と交通手段の整理」についてご説明をさせていただきます。「のりあい善行」で取組む輸送需要でございますけれども、最も利用の多い第1回の試運行での利用実績で1日あたり85人となっております。1便あたりの輸送人数が5人程度であることから、図に示しましたワンボックス型の路線型、以下での需要を想定していくことが考えられます。また、これまでの3回の試運行で実施されました、ワンボックス車両による定時・定路線型の運行は、運行時刻が決まったなかで、乗客の有無に関わらず運行されているもので、通常のバスのような利用方法です。

その一方で、デマンド型交通システムは、需要対応型交通システムともいわれていまして、利用者がタクシーの予約を行うのと同様に電話等で予約を入れると、需要にあわせて運行する交通システムのことでございます。図に示すように輸送規模が小さいもので、分散した需要へ対応する交通システムであり、運行時刻、ルート等の分類で様々なタイプが存在してございます。

9ページの方をご覧ください。こちらの方では、デマンド型交通バスについての分類をしているものでございますけれども、「運行時刻からみたタイプ」と「運行経路からみた

タイプ」として、様々な運行タイプに整理することができます。はじめに、「運行時刻からみたタイプ」についてご説明させていただきますけども、「Aの時刻表型」は、路線バスと同様にあらかじめ運行するスケジュールが決まったなかで、利用者の呼び出しによって実施する運行をいいます。「Bの運行本数設定型」は、1日およそ何本、何時間ごとという設定を行い、利用者の呼び出しによって運行時刻が異なるもので、利用者は利用時間等に一定に縛りを受けたうえで、予約した時間に、予約した場所で乗車することができるものです。「Cの完全デマンド応答型」は、ひん度、時刻などに制限がないため、タクシーに近いかたちで利用されるものでございます。

次に、「運行経路型」について解説させていただきます。aの迂回ルート型は、あらかじめ定められた基本ルートがあり、呼出しがあった場合に迂回ルートを経由する運行となる形態でございます。bの完全デマンド応答-バス停間型は、停留所を定める必要がありますが、ルートについては定めがなく、利用者の呼び出しのあった停留所のみ、所定の時刻運行し、1回ごとに呼出しのある停留所が異なるため、そのつど走行ルートが変わるものでございます。cの完全デマンド応答-ドアツードア型は、先に説明した「b」の完全デマンド応答-バス停間型のバス停がなく、個々の呼び出し地点となるもので、タクシーの呼出しと似ているものでございます。

10ページの方をご覧ください。「運行システムごとに想定される経費の例」についてご説明いたします。秦野市で実施されている「デマンド型のりあいタクシー」と、川崎市麻生区で実施されている「山ゆり号」の事例ごとに、経費を試算しておるものでございます。運行距離による経費の増減は、今回は考慮せず、第1回の試運行での実施した16便を運行したと仮定して、こちらの方では試算してございます。秦野市で実施されている「デマンド型のりあいタクシー」は、先ほどの説明のなかで、デマンド型交通システムのA時刻表型、完全デマンド応答-バス停間型として運行されているものです。

経費については、1便当たりの経費が、試算しますと1,070円であることから、1日に16便の運行が行われた場合に、1日あたり17,120円の経費で運行されることとなります。料金を300円と仮定した場合、1日平均3.6人の利用者で運賃収入だけで採算性が確保できる状況となるものでございます。また、デマンド交通のため、予約がなく、運行本数が減少する場合には、経費は下回る傾向となります。

次に川崎市麻生区で実施されています。定時定路線型の「山ゆり号」を例にした試算結果をお示しいたします。経費については、1日1便当たりの経費が2,380円であることから、1日に16便の運行が行われる場合、1日あたり38,080円の運行経費となり、料金を300円と仮定した場合、1便平均7.9人の利用者がいないと運賃収入だけで採算性が確保できない状況となっております。このようなことも含めて、利用者ニーズ及び採算性を考慮した計画について検討を進めていく必要があると考えております。

11ページをご覧ください。「実証運行に向けた取り組みの方向性」についてご説明さ

させていただきます。これは、道路運送法第21条に基づく実証実験を行うことが合意された場合に決めていくことを示したものでございまして、

(1)の「運行システム、運行形態の設定」については、想定される利用者数や運行経費、車両の制約条件などから、運行システム、運行形態の設定を行うものでございます。現在は、タクシー協会さんとの調整を進めるのなかで、提供できる条件といたしましては、まずは、実証運行の中では、車両としてセダン型の車両の使用ができることが可能であること、そして時間については、平日の午前9時以降から午後4時頃までとなるものでございます。

(2)の「住民、行政、交通事業者の役割分担」でございますが、関係者が連携するなかで、各自の役割を果たす必要があります。ここでは、実証運行の際の役割として想定されるものについて挙げております。これらは、将来的に本格運行に向けた利用人数や、収支の判断指標の設定を行うために必要な項目を示すとともに、関係者が連携して輸送システムを円滑に構築していくための材料を示したております。

12ページの方をご覧ください。(3)の「運行計画、会議での承認、申請」についてご説明いたします。本日の会議を経て、ステップ1の実証運行計画の策定を行い、公共交通会議で関係者の承認を得ることとします。

公共交通会議後に、ステップ2の実証運行実施への手続きをする準備として、主に交通事業者による書類作成、提出及び、新たに導入される交通システムに関する地元周知や必要に応じて利用者登録の手続きを実施いたします。その後、ステップ3として実証運行の実施として実証実験を行い、その結果の評価を行います。行うものでございます。なお、ステップ2の住民への周知、利用促進については、これまで「のりあい善行準備委員会」が進めてきた活動に加え、運行を維持していくためにどの程度の利用が必要かなど、地域住民の積極的な利用に向けた活動を行っていくことも必要となります。

13ページ以降につきましては、実証運行を道路運送法第21条で実施する場合の申請書類を参考までに添付したもので、必要に応じて、ご覧いただければと思います。

以上ちょっと長くなりましたけども、議事(1)の説明を終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

- 副会長 ありがとうございます。今事務局からの説明が終わりましたが、ご意見やご質問等がございましたらお願いいたします。
- C委員 事務局から我々のいる善行の状況走行というような事でご説明頂きました。現実には、我々としては白ナンバーで運行するという事で3年半に渡って検討してきまいましたけれども、全体の地域公共交通会議ということで市の方からの行政の指導ということで、また、なおかつ地元の神奈川中央交通それからタクシー協会との協議を進めた結果、やはりこの検討結果の報告にありますように善行駅それから藤沢本町駅、それから市民病院、これに結局行けなかった。ということが、1番の残念な結果として現れており、難しい局面に立っています。

そこで市の方からの行政指導からやはりこの運営は我々乗合善行、それから運行は地元の業者の方々をお願いするという形をとりながら、駅それから市民病院に、行く手法をとったらどうかというような、指導があって今日のこのような報告書の結果になってきました。

まあ、ここの中で、やはり我々市民の乗合善行結集隊なんですけど、やはり中には白ナンバーの運行ということに対して、信念を持っている方が、非常におおございます。まあ、我々執行部としても、非常にこのとりまとめというものに対しては、神経をつかいました、心をつくしているわけなんですけども、このへんの結果、まだまだこれから調整をしていかないところなんですけどもこの報告書にあるとおり、この運営は我々、そこから運行は業者さんだけ、我々運営というものは、どういう形でやっていかなきゃいけないのか、というのはまだまだちょっと暗中模索なところがあります。こういった現状です。

- 事務局 具体的な提案は現時点ではなく、本日報告させていただいた内容をより深度化していきたいと考えています。公共交通会議以外でも地元の方との協議等は行っているため、地域の方の交通手段の確保、特に高齢者が多く、坂の多い善行地区において、高齢者が移動できるような交通手段を達成できるよう、事務局としても応援していきたいと考えています。
- D委員 タクシー会社に伺いたいのですが、善行地区は坂が多く、バスが入れないような地区が多いようですが、タクシーの需要というものは多い地区であるのでしょうか。
- タクシー会社 他地区との比較をしていないので難しいのですが、利用者は多いと認識しています。
- E委員 運行をしていくのは交通事業者で、運営は地域の方という説明がありましたが、運行については事業者が行うので継続性が保たれると思っております。運営については次の時代へ受け継ぐことも含め、継続性が重要となってくると思います。それについて、具体的な考え等がありますでしょうか。これは、大庭地区でも同じことが言えると感じているところでございます。
- C委員 D委員の質問に関しては、現在の状況としては、予算や日程の関係で、行政の指導を踏まえ、実証実験運行についてはタクシーセダンを使用するというところで話を進めております。善行地区は引地川から一番標高が高い場所まで高低差が50mくらいある状況で、この辺の高齢者を何とか救済したい思いがあります。善行駅や市民病院に行くためには、公共交通に頼らざるを得ない状況のため、現在の計画で進めて行ければと考えています。E委員の質問については、運営方法や継続性について、まだまだ行政と打合せをしていく必要があると考えており、秦野市のデマンド交通を参考としているが、秦野市では行政による応援などもあるということで、今後、藤沢市と一緒に勉強していきたい、1～2年での実施は難しいかも知れないが、3～4年以内には実現したいと考えています。

○副会長 よろしいでしょうか。これで善行地区の説明が終わりましたので、善行地区の取組の関係者として参加していただきましたタクシー会社の方につきましては、ご退席してください。

それでは、続きまして2つめの議事となります「湘南大庭地区の今後の取組み」について事務局から説明をお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○事務局 それでは、議事（2）の「湘南大庭地区の今後の取組み」につきまして、ご説明させていただきます。お手元の資料2をご覧ください。湘南大庭地区につきましては、本日は、1の「湘南大庭地区の現状」から、4の「中長期的な展開に向けて」の順に、ご説明させていただきます。

1ページをご覧ください。はじめに、1の「湘南大庭地区の現状」についてご説明をさせていただきます。図-1では、藤沢市の地区別の高齢化率の推移について示したものでございます。各地区で高齢化が急速に進展しますが、湘南大庭地区の高齢化率の推移が最も顕著で、2020年頃には市内の高齢化率の平均が25.5%に対して、10%近く高い傾向になると推定されております。

2ページをご覧ください。湘南大庭地区の交通手段構成を見ると、自動車分担率が44.8%となっておりまして、本市全体に比べ約15%程度高くなっております。その一方で、鉄道分担率が13.5%、二輪車分担率が12.7%となっておりまして、本市全体に比べ、低い状況となっております。次に、図-4をご覧ください。これは、鉄道駅までの交通手段を示したものでございますが、鉄道駅までの交通手段構成としては、バス利用が81.4%と、本市全体に比べ大幅に高い傾向となっております。鉄道利用者にとってバス交通が重要となっていることが分かります。

3ページをご覧ください。公共交通のサービス圏域をお示したものでございます。この図から濃い青の丸印で示したものが、バス停のサービス圏域を示しております。湘南大庭地区では、南北軸となる辻堂駅遠藤線、東西軸となる亀井野二本松線でのバス交通については、充実していることがうかがわれますが、辻堂駅遠藤線から離れた地域については、バス網が充実していない地域があることがわかります。

4ページをご覧ください。「湘南大庭地区の交通の課題」についてご説明させていただきます。超高齢社会への対応に関する課題についてですが、高齢者の移動を考えた場合、一般的にはバス停までの距離や、高低差などが外出の大きな障害となります。湘南大庭地区は丘陵地を開発した地域のため、比較的、高低差の多い地形となっております。また、高齢者の歩行速度等を考慮した場合、抵抗なく歩ける距離は一般の方の1/2程度といわれております。このためバス停から離れた地域の方は、将来的に公共交通の利用が難しくなってくることを考えられます。

図-6は、高齢者と死亡事故比率をお示したものでございますが、高齢者の死亡事故比率は年々増加傾向にあります。また、運転操作が不適切なために起きた死亡事故の比率

は高齢者の割合が高くなっていることから、高齢者が公共交通等で外出しやすい環境づくりを進めることが必要と考えられます。

図-7には、高齢者が自動車を運転しなくなってからの移動手段が示されておりまして、3大都市圏の場合では、55歳から74歳のデータをみても公共交通機関を利用する割合が7割を超えておりまして、75歳以上の方にあっても約5割の方が公共交通を利用することが示されておりまして、公共交通によるきめ細かいサービスの提供が必要と考えられます。

5ページをご覧ください。「減少する通勤・通学需要への対応について」でございますが、少子化・高齢化の進展に伴い、地域の通勤・通学の需要が将来減少していくことが考えられます。湘南大庭地区では、特に、高齢化が進むことが予想されておりますので、通勤・通学の需要の減少が顕著となる可能性があります。このようなことから、公共交通の利用しやすい環境を維持して、通勤・通学の減少が直接公共交通の利用減少を招かない施策を展開することが必要と考えられます。

6ページ、7ページをご覧ください。「公共交通の中心を担うバス交通の混雑への対応について」でございますが、湘南ライフタウンから辻堂駅を連絡するバス運行回数は、1日あたり片道約280本でありまして、ピーク時には、1時間あたり42本のバスが運行しております。輸送人員としては、1日あたり片道6,000人、ピーク時1時間には1,900人が利用し、平均乗車人数は45人の利用が発生し、混雑している状況にあります。雨天時には、さらにこの混雑状況が激しくなっていることから、バス交通の利便性向上を図るためにも、混雑緩和策を検討して行くことが必要と考えられます。

続きまして、「既存バス輸送の運行改善について」ですが、輸送人員の関係から、朝のピーク時には、辻堂駅遠藤線では、90秒間隔での高密度輸送となっています。このような高密度での長距離バス輸送は、先行バスに遅延が生じ、先行バスに乗車客が集中する一方で、後方バスはガラガラという輸送効率の低下を招くという弊害が生じます。さらに、先行バスに集中する利用者の乗り降りにかかる時間も長くなることから、通勤・通学利用者の利用意向にも影響する定時性の確保・速達性の確保も難しくなります。この状態は、自然環境が豊富で、複数の都心部へのアクセス性が良いといった地域の利点を阻害することとなり、地域の魅力低下につながる可能性が高いと推定されます。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行く必要があると考えております。

8ページをご覧ください。「子育て世代の地域内の移動について」ですが、昨年7月に湘南大庭地区区内の保育園の父兄に対して、児童の送迎及び通勤に関するアンケートを実施いたしました。このアンケート調査結果では、保育園の送りは、自動車の占める割合が約70%と高い一方で、最終的に職場に至るためには、鉄道、バスの利用者が約26%程度となっており、公共交通との結節機能を重視することが必要と考えられます。特に、一旦帰宅して通勤される方も42人となっておりまして、地域内の移動を円滑にするた

めの公共交通施策が必要と考えられます。

9ページをご覧ください。これらの交通課題について、まとめたものを示しております。湘南大庭地区が抱える交通課題としては、将来の課題として2点、現在の課題として3点に整理しております。将来の課題については、1点目が、超高齢社会に対応するため、地域の移動を容易にするきめ細かいバス路線のサービス提供が必要ということ、2点目が、通勤・通学需要の減少で路線の収益性が下がれば、現在の運行便数が減少しまして、それに伴い利便性低下が懸念されるということとなります。

現在の課題については、1点目が、ピーク時間帯の混雑緩和などの利用環境の改善とともに、利便性向上を図っていくことが必要ということ、2点目が、通勤・通学時間帯の定時性・速達性を確保する輸送形態を確保することが必要ということ、3点目が、子育て世代の地域内の移動を支えるシステムが必要ということです。

これらの交通課題に対して、3点の方向性を、各課題の解決に向けて想定しております。

この3点も方向性の1点目のものが、バス交通の高度化の検討です。この方向性は、課題2、3、4の解決を図るため、基幹バス交通の輸送の効率化や利便性の向上を図り、バス交通の混雑緩和や非効率なバス輸送の解消を進め、バス輸送の信頼性等を高めることで、選ばれる交通として通勤・通学需要の低下を抑えることを想定しております。

また、課題1の超高齢社会への対応解決を狙っては、基幹バス交通の効率化の効果を、枝線も含めた地域全体へ波及させてサービスを改善する。超高齢社会への対応を図ることを想定しております。

2点目の方向性ですが、バス幹線から離れた地域への、公共交通充足策の検討でございます。この方向性は、1本目の1点目の方向性で得られた余力を、幹線道路から離れた地域のバス路線の拡充に振り向け、高齢者に利用しやすい公共交通網を整備することです。

3点目の方向性ですが、公共交通を補完する環境配慮型地域内モビリティシステムの検討でございます。この方向性は、課題2、5の解決をねらって、間接的なバス交通の利便性の向上から、バスの通勤・通学需要を維持することを想定しております。

10ページをご覧ください。「3. 今年度の検討内容」といたしましては、これまでにお示ししました5点の課題を解決するための公共交通施策の方向性を具体的に示すために、市民とのワークショップの開催を計画しております。このワークショップの結果を受けまして中期的な施策の実現を実施したいと考えております。

今年度の検討内容といたしましては、11ページから19ページまで示しております。その内容については、第1回の交通会議でお示したものが多くなっておりますので、補足した点のみ、ご説明いたします。

12ページをご覧ください。急行運転を行う場合のバス停の例として第1回の交通会議では、急行バスと路線バスを分離するイメージを示しましたが、実際に設置が見込ま

れるいくつかの場所に対しての設置イメージを13ページから15ページにお示しいたしました。このイメージでは、環境保持のために、樹木の伐採を極力抑えまして、一部低木を植替えることをイメージしたものとなります。17ページをご覧ください。

休日の辻堂駅周辺の交通渋滞対策は、湘南シークロス内の商業事業者、藤沢警察署などの関係者間で対策の検討中ですが、休日の商業施設利用等で混雑する辻堂駅周辺の交通渋滞対策としては、信号現示の改良、臨時駐車場の確保、公共交通の利用促進や誘導員の配置、バス経路の見直しなどにより、交通渋滞の状況を改善し、バスの定時性の確保を図る施策の実施や、検討を進めています。

続きまして、湘南ライフタウンターミナルの整備については、ターミナルを起点とした地域内系統の新設による不便地区の解消や、周辺地域路線の集約による運行の効率化を図ります。また、タクシー車両の乗入などのターミナルの運用についても検討を行います。中段の⑨をご覧ください。

湘南台駅東口の運用改善については、湘南台駅西口ロータリーへバス路線が集中する傾向にあり、朝夕の便数が多い時間帯には、ロータリー内の混雑のため、定時性・速達性への影響が懸念されます。

このため、湘南台駅西口に集中する一部の路線を湘南台駅東口に変更し、湘南台駅のロータリーの効率的な運用を実施し、ロータリー内の混雑解消を図り、バスの速達性向上を図ります。また、東口側に乗入れるためには、小田急線の立体交差を通過する際の混雑等が想定されますので、公共車両優先システムの設置区間を増やすことの必要性についても検討を行います。公共車両優先システムは通常PTPSと言われ、バス等の公共車両の信号接近を光ビーコンで関知して、公共交通が接近する側の信号を制御して、公共車両の通過時間を短縮するものです。藤沢市内では、資料に示すようなエリアで運用を行っております。

18ページをご覧ください。その他景観等への配慮につきましては、バス輸送の高度化にあたり、景観や地域シンボル性に配慮したものとすることで住民に親しまれる持続可能な交通システムの実現をめざします。国内外で環境に配慮した事例について示しました。

20ページをご覧ください。「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」につきましては、サイクルアンドバスライドの施策イメージを加えております。

21ページ22ページをご覧ください。「市民ワークショップの実施」イメージについて整理しております。ワークショップでは、現在、当該地域に発生している交通的な課題の解決、及び中短期的に超高齢化等で顕在化する交通問題の抑制対策について、地域を含めて考えることを計画しているものでございます。

ワークショップは3回程度の実施を想定しております。それぞれの回の概要ですが、第1回目としては、課題と目的意識の共有を目的として、課題意識・目的意識の共有、

課題解決に向けた取り組みの方向性の意見交換を進める計画です。第2回目が、地域の分析や解決の方向性の検討を目的として、課題解決に向けた取り組みの方向性の意見交換のなかで意見整理を進めること、公共交通の導入パターンの整理について進める予定としております。第3回目が、方向性のとりまとめを目的として、公共交通の導入パターンや取り組み方法の決定を進める予定としております。

22ページをご覧ください。第1回目のワークショップのイメージについては、開催趣旨としいたしましては、①湘南大庭地区の現状、過年度の検討経緯の説明、②ワークショップの進め方や、議論する内容の確認、③バス輸送の高度化、地域の公共交通に関する意見交換、を考えております。

23ページをご覧ください。4の「中長期的な展開に向けて」についてご説明させていただきます。ここに示します中長期的な展開は、交通会議の直接的な議題として取扱うものではないですが、議題と関連する事項であるため、考え方を示しているものです。LRTなどの新たな交通システムの導入につきましては、慶応大学湘南藤沢キャンパス周辺のまちづくりといずみ野線延伸に伴う交通需要が見込めるようになった段階で検討していく考えとしております。

このため、まずは、既設バス路線の高度化について、湘南大庭全体の交通利便性向上に向けた取り組みを進めていきたいと考えております。その後、いずみ野線延伸と周辺のまちづくりの進展を見ながら、市の財政負担を考慮しつつ、中長期の展開としてLRTなど新たな公共交通システムの導入を検討して行くことを想定しております。

参考として、新潟市がBRT、LRTの導入を検討した際の評価事例をお示ししております。後ほど、ご覧いただければと思います。

以上で、議事(2)の説明を終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

○副会長 ありがとうございます。事務局の説明が終わりましたが、ご意見やご質問がございましたらお願いします。

○E委員 資料ではワークショップの具体的な進め方を記載しているが、できるだけ早く開始していただきたいと思います。

また、ワークショップの開催回数は3回としているが、地域住民の意見をしっかり聞くためには、3回では少ないのではないかと思います。

○事務局 ワークショップの開催回数の3回はあくまでも目安であり、これに限定する者ではないので、進捗状況に応じて開催回数を増やしていくなどの配慮をとっていきたいと考えています。

○E委員 アンケートの用紙を確認すると、居住地の記載欄は町名となっております。湘南大庭地区は他地区とは違い、町名が大庭、遠藤、石川の3つしかなく、町丁目の下が番地しかない状況にあるため、このままでは居住地を正確に把握できない可能性があります。できれば、所属している町内会を把握できるようお願いします。

○副会長 アンケートの項目については、今の意見を参考にお願いします。その他にあり

ますでしょうか。

- 副会長 よろしいでしょうか。それでは、湘南大庭地区を終わらせていただきまして、続きまして、3つめの議事となります「御所見地区の今後の取組み」について、事務局から説明をお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

- 事務局 それでは、議事（3）の「御所見地区の今後の取組み」につきまして、ご説明させていただきます。座って説明させていただきます。お手元の資料3をご覧ください。「ふじみ号」と、御所見地区南部の宮原南から長後駅西口を運行しています長17系統のバス路線の維持・確保に関する取組みについて、第1回の会議以降の取組状況、今後の進め方について、確認を行うものです。

1の「御所見地区における交通課題および再編方針」から8の「今後の進め方」の順にご説明させていただきます。

1ページをご覧ください。1の「御所見地区における交通課題および再編方針」についてご説明させていただきます。（1）の「再編に向けた交通課題」では、平成24年12月に実施したアンケートから得られた結果を踏まえ、3点の課題検討を進めてまいります。

1点目は、「人口密度が低い地域を踏まえた再編策の検討」として、周辺施設の利用者にバス利用を働きかけるだけでは、バスの利用を増やすことは難しい状況にあります。このため、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行きます。

2点目は、「ふじみ号などバス交通の情報提供策の検討」として、アンケート調査結果の分析結果では、バス利用者への情報提供の重要度が高い傾向にあったことから、地域へのバス交通の情報提供を積極的に行うための検討をして行きます。

3点目は、「ふじみ号利用者の意向を踏まえた利用促進策の検討」では、アンケート結果を踏まえ、再編に向けた提案について、実際の利用者に対してヒアリングを行うなど、利用が進む再編方針の整理を進めます。

2ページ目をご覧ください（2）の「御所見地区のバス路線の再編方針」では、地域のアンケート結果を受けた「ふじみ号及び周辺路線の再編に向けた方向性」として、次に示す3点の再編方針の妥当性を「乗込み調査」、「利用が想定される各団体等に対する調査」を実施いたしました。

3点の再編方針ですが、1点目が、長後駅から宮原南へ至る系統の代替として、遠藤宮原線を利用した別系統の湘南台から宮原南を経由して用田辻方面に至る新たな系統の検討。2点目が、ふじみ号の運行密度を利用される時間に応じて調整の検討。3点目が、ふじみ号の御所見中心地区方面への接続の可能性について検討。これらを再編方針として、検討を進めております。

現在、調査を終えたものとしましては、「ふじみ号及び長後駅西口から宮原南の系

続の利用者に対する意向調査」、「ふじみ号の主な利用者である光友会への個別調査」、「御所見市民センターを利用しているサークル活動者への調査」となっています。なお、光友会との調整については、ふじみ号の利用者意向調査と一体でとりまとめております。今後、予定している調査としましては、「老人会等の高齢者団体への聞き取り調査」、「この他関係団体への調査」、を予定しております。

3ページ、4ページをご覧ください。「2. 御所見地区での再編イメージ（案）」について説明させていただきます。3ページの再編の考え方にもとづき、再編後のルートイメージ図を作成しております。この再編イメージ図は、利用者に対する意向調査を実施した際に利用しております。

再編イメージについて、ご説明させていただきます。現在、ふじみ号については、御所見地区の瀬郷、宮原など南部で、ループ状に運行しておりますが、瀬郷中島から中里小学校を經由して御所見市民センター付近まで至る、緑色で示したルートを往復するルートとして、再編イメージとしております。

長後駅西口から用田辻を經由して宮原南に至る系統につきましては、綾瀬車庫から用田辻及び宮原南を經由し、湘南台駅へ至る赤色で示したルートを再編イメージとしております。この想定した再編イメージのメリットとしては、1点目が、御所見地区南部の人口の少ないエリアを運行する「ふじみ号」を人口の多い地区中心部まで運行することにより、利便性確保と利用者が増えるなどの需要喚起を想定しています。

2点目が、綾瀬車庫から御所見地区南部を經由して湘南台駅へ接続する新系統を設けることで、自治会アンケート結果からも、ニーズの高かった湘南台駅へ直接アクセスできるということで、利便性確保と需要喚起を想定しております。

3点目は、御所見地区でも、人口の多い御所見中心地区や藤沢御所見病院の付近に新たにバス停が設置されることで、利便性確保および需要喚起を想定しております。

5ページをご覧ください。「3. 御所見地区での再編に向けた各種調査の深度化」について、調査で把握すべき事項として、ふじみ号について、1点目が、路線再編によるメリットが、今後の利用につながるか。2点目が、路線の変更に伴う廃止バス停により、利用できなくなる利用者がいるか。3点目が、廃止されたバス停を利用していた現在の利用者は引き続き公共交通を利用することが可能か。4点目が、新たに路線を新設する区間において新規利用が見込めるか、ということについてです。

次に、長後駅西口から宮原南の路線を綾瀬車庫から宮原を經由して湘南台駅に直通系統に再編することについては、1点目、路線再編によるメリットが、今後の利用につながるか。2点目が、宮原周辺から長後駅周辺へ移動を行っている利用者がいるか。3点目が、路線が大きく変わってしまうので、その後も引き続き、現在の利用者が公共交通の利用が可能か、ということ。4つ点目が、路線が変わった場合に現在の路線利用者の利用意向がどのように変化するか、というものとなっております。

6ページをご覧ください。実際の調査について説明します。

「4. ふじみ号への利用者アンケート調査結果」では、その日の乗客全員となる132人への聞き取り調査を実施いたしました。

調査を実施した項目は、6ページ及び7ページをご覧ください。

8ページ以降が調査結果となります。このなかで、8ページですが、回答者の年齢に着目した場合ですが、特筆すべき傾向として、中学生の利用者が20%を占める状況で、学校が終わった後に、塾などの習い事あるいは、遊びに行くときの足として、17時台頃を中心に利用が多くありました。一般的な利用目的では、通勤が最も多い傾向となっております。

9ページをご覧ください。利用駅についての結果です。利用者の約7割が湘南台駅目的で利用されており、次いで辻堂駅が約1割となっております。年齢層別では、中学生が湘南台駅を目的として利用する傾向が特に高くなっているところです。

10ページ11ページをご覧ください。バス停利用についてですが、慶応大学、光友会入口、打戻大仲、瀬郷中島で高い利用があります。現在廃止を検討しているバス停の西谷戸の利用は非常に少ないものの、瀬郷、瀬郷広町は多少利用されている傾向にあります。

11ページ下側をご覧ください。青いグラフになります。時間帯別の利用状況ですが、午前は7時から8時台、午後は4時台、7時台の利用が多くなっております。なお、当日の利用の午後7時台は、実際にはサークル活動等の集団で20人程度の利用があったため特異値を示しているものです。

続いて、12ページをご覧ください。「ふじみ号」が再編された際の交通手段についてご説明します。再編時のバス利用については、約6割の方は再編後もふじみ号の利用意向があることがわかりました。また、その他の約3割の方は、湘南台駅直通の新系統に振り変わる意向があります。再編されたバス路線の利用頻度の変化ですけれども、下の方になりますけれども、全体の利用者のうち9名の方が、利用頻度が今後増加するという意向をもたれており、利用者の拡大が見込めます。

13ページ14ページをご覧ください。再編後の利用バス停についてご説明します。再編後のバス停としては、往路で時間帯での慶応大学での降車が減少し、湘南台駅西口の降車が増加傾向となります。復路についてはその逆となり、慶応大学の利用が減少する傾向にあります。自由意見の欄では、終車の時間帯が早いことに対する要望などがございました。

15ページをご覧ください。「5. 長17系統利用者へのアンケート調査結果」では、系統変更で、用田辻以東・長後駅西口までのバス停で乗換えなしで乗降できなくなる利用者に対する調査を行いました。利用者が乗降したバス停は、用田辻、中原、宮原、宮原中央、宮原南となり、対象となる方は、67人となっております。聞き取り調査した項目は、ふじみ号のアンケートと同様の聞き取りを行っているものでございます。

16ページをご覧ください。ここからが、調査結果となりますが、このなかで、回答

をいただいた年齢構成としては、10代以上の方が9割を占めるということで、通勤目的の方が多という事がわかります。

17ページをご覧ください。利用駅についての結果です。利用者の約4割が長後駅目的で利用されており、その他では主に長後に至るまでの途中の停留所を利用されている状況となっております。

18ページをご覧ください。調査対象者の利用バスについてですが、長後駅目的の利用が多く、御所見側のバス停は、宮原の利用者がやや多い傾向にあります。また、往路復路ともに用田辻から長後駅西口までの間にあるバス停を利用される方が約2割程度あることから、再編後にこれらのバス停を利用する際には、乗継等が発生してしまう可能性があるということになります。

続いて、19ページをご覧ください。時間帯別の利用状況ですが、午前6時台、7時台の利用が多い。その他は、利用が分散する傾向になっております。19ページの下段をご覧ください。再編された際の交通手段についてご説明します。再編時のバス利用について、約5割の方は、湘南台駅直通系統という、新系統に振り変わる意向があります。一方で、バス以外を利用されているとした方がいらっしゃいまして、その方の6割の方が目的地に行けないということで、それ以上の交通手段を利用されるというふうな、結果を得ております。

続きまして、20ページをご覧ください。再編された際の利用頻度の変化ですが、利用者のうち8名の方が、利用頻度が増加するという事をご回答いただいております。その為利用者の拡大が見込めるというふうな、考えてございます。

続きまして21ページをご覧ください。再編後の利用バス停についてご説明いたします。再編後のバス停としましては、御所見地区内での利用バス停はほとんど変化なく、藤沢御所見病院付近の新設4というバス停を考えているんですけども、その利用者が若干いらっしゃいます。湘南台駅側の利用については、約9割が湘南台駅西口の利用となる見込みでございます。

22ページをご覧ください。「6. 御所見市民センター利用者へのアンケート調査結果」では、御所見市民センター利用者に対して、ふじみ号及び周辺路線を再編した際のバス利用に関するアンケート調査を行いました。なお、再編が主に御所見地区南部であるため、回答された44人のうちの一部の方については、居住地等の関係から再編の影響をほとんど受けない方も対象に含まれております。アンケートを実施した結果項目は、再編された際の利用意向をうかがうもので、アンケートの内容については、22ページの下の方に書いているものでございます。

23ページをご覧ください。再編された際の利用意向ですが、ふじみ号の再編路線の利用意向は1割未満であることから、再編された際の御所見市民センター方面の利用は期待できないというような結果となりました。一方で、湘南台駅直通への新系統については、4割の方が利用意向を示されており、湘南台駅のアクセスについては、肯定的に

捉えられているというふうに考えられます。

24ページをご覧ください。23ページで公共交通の利用意向を示された方の新設路線の利用頻度について、うかがったところ新設路線ができたことで、利用頻度が変わると回答いただいた方が6割存在しております。その為、新設される路線への路線意向がかなりある、というふうに捉えております。

25ページをご覧ください。「7. 再編の方向性に関する現時点での評価」では、調査結果から、再編を肯定する要素と否定する要素について分類を行いました。肯定的要素では、ふじみ号は、朝7時台～8時台、夕方4時台～7時台に利用される方が多く、現在の利用者の利便性が再編により損なわれる可能性は低い。湘南台駅直通の新系統は、ふじみ号、長17系統を利用される利用者及び御所見市民センター利用者からも支持され、利用者の利用頻度が増加するという回答をふじみ号利用者から9件、長17系統利用者から8件、市民センター利用者から13件いただいており、利用が見込まれる路線と考えられます。

一方で否定的な要素もあり、現在、長17系統を利用されている方には、目的地が葛原付近の工場や、長後駅周辺の施設の方が含まれるため、湘南台駅直通の新系統ではカバーできないため、一部の方について、バスの利用の見直しが迫られます。また、ふじみ号の再編計画について、御所見中心地区に接続する場合の利用意向が少なく、新たに路線を設定した場合の利用対象者が想定できないことになっております。

これらの調査結果やご意見を総括して、各路線の検討の方向性を次のように考えております。

湘南台駅直通の新系統については、開設する価値の高い路線と評価されることから、開設までの利用促進、利用者分析を行い、より一層の利用の確保に向けた検討を進めることが重要と考えます。一方で、調査対象の方で、今後も用田辻から長後駅方向の利用したいという方の利用については、代替交通手段を示すなどの検討が必要と考えられます。

ふじみ号の再編路線については、主たる利用者である光友会関係者の利用は、再編後の路線でも確保され、廃止を検討するバス停の大半は、湘南台駅直通の新系統で代替されると考えられます。一方で、アンケート調査結果から、御所見中心地区の乗入れ効果として期待されるものが得られない傾向があることから、再編計画の需要の精査を行うとともに更なる見直しも検討する必要があると考えております。

26ページをご覧ください。「8. 今後の進め方」について説明します。今後は、3つの取組みを行い、計画の深度化を図る方針です。

1点目は、御所見地区中心部での調査の実施です。中里小学校区においてふじみ号が通学バスとして利用できるか、などを把握するために、小学校区のPTAと連携して、調査を実施します。路線周辺の利用促進に影響を与える関係機関調査も実施します。あと、高齢者を対象としたアンケートを行い、ふじみ号の利用促進となる計画の立案が可能か

を評価します。

2点目は、ふじみ号、長17系統の再編によるメリットの最大化、デメリットの最小化です。これまでの調査及び今後実施予定の調査結果を分析し、再編メリットの拡大、デメリットの最小化に向けて、再編イメージの見直しを行います。そのために、湘南台駅直通の新系統の利用を促進するためのダイヤについて、調査結果の分析を進めます。さらに、湘南台駅直通の新系統について用田辻以北の住民の方についても、再編メリットについて確認を行っていきたいと思います。また、各路線を再編することによるデメリットについても整理し、これらの方が今後も公共交通を利用していくための方策を念頭に置いた、再編の効果を示します。ふじみ号が御所見地区の中心部へ乗り入れを行うことに関するメリット又は利用が促進されるかについて、改めて調査いたします。

3点目は、バス利用を地域に浸透させるための取組みです。その中で、地域説明会等による地元への周知。バス利用促進に向けての地域との連携。バス利用を促進するための情報提供。に関する取組を進めたいと考えております。

以上で、議事(3)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。

○副会長 ありがとうございます。事務局からの説明が終わりましたが、ご意見やご質問がありましたらお願いします

○F委員 今いろいろ事務局の方からご説明いただきました。

御所見地区は特に人口が少ないという事で、廃止した系統、公共交通が無くなった地域もありました。それで平成17年にコミュニティバスのふじみ号を取り入れていただいて、いろいろ検討していた中で、7年間満了していただいたんですけど、非常に乗る人が少ないという事で、今後これを再編していく中で、また新系統などいろいろ取り入れて、それを深く利用しているっていうことで、新しい形のバス利用ということで皆さんに周知していくということでございます。

いろいろ市の方もアンケートまた、いろいろな面でご意見をいただいて、また調査して非常にいいような形になっていくのではないかと、思っているんですけど、まだまだ利用する人がちょっとこの、人口的に少ないもんですから、もともと系統が廃止するというような地域だったんで、いかに、より多くの人たちがバス利用していただけるかということ、まあこれからの課題じゃないかな、と、思っているんですけど。今後ともよろしくお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

3. 報告事項・その他

○副会長 よろしいでしょうか。それでは、その他で委員の方からご意見、要望など、ありますでしょうか。

○事務局 ご意見等が無いようですので、事務局から報告事項をいたします。次回の交通

会議についてですが、11月頃を予定しております。A委員、および皆さんの予定を確認する必要はありますが、まずは11月頃に調整させていただいて後会場の方が決まり次第、また通知の方を出させていただきたいと思います。

また、前回同様に、会議の終了後や職場当方戻られまして、みなさんお気づきの点もしくは意見があればまた事務局と都市計画課の方に連絡頂ければと思います。事務局からは以上です。

○副会長 その他なければ、事務局に進行をお返しいたします。

4. 閉会

○事務局 長時間に渡るご議論、誠にありがとうございました。それでは議論が出尽くしたということで、以上を持ちまして、「第2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、長時間にわたりありがとうございました。

午前11時35分 閉会