

第15回藤沢市地域公共交通会議

日 時：2017年(平成29年)11月28日(火)午前10時開会

場 所：藤沢プラザビル 第一会議室

出席者：委員13名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

石原 史也	岡村 敏之	<u>金岡 知世</u>	澤野 幸男
高橋 肇	<u>高橋 優介</u>	<u>高橋 涉</u>	<u>田代 葉子</u>
藤下 信	古澤 吾郎	三木 健明	<u>村木 薫</u>
八島 敏夫			

次 第

1 開会

2 委員紹介

3 会長の選出

4 副会長の選出

5 議 事

第1号議事 六会地区における予約型乗合タクシーの導入について

6 その他

(1)バス運行の変更についての報告

7 閉会

配布資料

・次第

・資料1：六会地区における予約型乗合タクシーの導入について

・報告資料1：バス運行の変更について

傍聴者 : 0名

第15回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2017年（平成29年）11月28日（火）

場 所 藤沢プラザビル 第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、御出席いただきまして、ありがとうございます。

ただいまから第15回藤沢市地域公共交通会議を開催させていただきます。

それでは、お手元の次第に従いまして会議を進めさせていただきます。

初めに、開会に当たりまして、都市計画課長より御挨拶をさせていただきます。よろしく申し上げます。

都市計画課長 おはようございます。本日は、御多用のところ、藤沢市地域公共交通会議に御出席いただきましてありがとうございます。よろしくお願ひいたします。

本会議は、平成25年に道路運送法に基づいて設置されたものでございまして、藤沢市初の乗合タクシー事業となりますのりあい善行、または湘南ライフタウンの連節バスなどの公共交通を協議させていただきまして、この会議については、地域のニーズに対応し、また、地域住民の利便性の向上、さらに愛着を持って利用していただくことを目指しまして、地域の住民の方、学識経験を有する方、また交通事業者の皆さんと、それから、我々も含めた行政関係者、このような方々から成ります協議組織として設置されたものでございます。本日の会議については、これまで行ってきて15回目を数えることになりました。ことしは委員改選の年にもなっておりまして、新しい委員の皆さんには委嘱をさせていただいたところでございます。

また、本日の議事としては、1件でございます。六会地区で行っている予約型乗合タクシーの本格運行についての審議となります。限られた時間ではございますけれども、活発な御議論をお願いいたしまして、挨拶とさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

2.委員紹介

事務局 それでは、次第の2、委員紹介に移らせていただきます。

お手元の藤沢市地域公共交通会議委員名簿と出席者名簿をごらんください。

本会議の委員につきましては、ことしの3月をもちまして任期が満了しておりますが、引き続き継続して本会議を行っていく必要があるため、お願ひをさせていただいております。なお、市民委員の方々につきましては、藤沢市内を北部、中部、南部の3地区に分けて、各市民センターより推薦をさせていただいております。今回、新しく委員に加わった方もいらっしゃいますので、改めて委員の御紹介をさせていただきます。

また、本日は地域公共交通会議の関係者にも出席をいただいております。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

3.会長の選出

事務局 続きまして、次第3、会長の選出に移らせていただきます。

藤沢市地域公共交通会議設置要綱第6条の規定によりまして、会長の選出をお願いしたいと思います。要綱では、会長は委員の互選により定めることとされております。初めに、会長の選出をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員A 立候補、推薦がないようであれば、事務局からの案というのは何かないのでしょうか。

都市計画課長 事務局としては、東洋大学国際学部教授の岡村委員が適任であると考えております。岡村委員におかれましては、交通工学を御専門とされておりますし、また、藤沢市交通マスタープラン、ふじさわサイクルプラン、そして、藤沢市都市計画審議会など、さまざまな藤沢の交通施策に関連するような会議体にも御参画いただいております。藤沢の交通施策に関してもそうですし、また地理的にも知識の非常に明るい先生にお願いできたらというふうに考えますが、どうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

事務局 皆様から異議なしとのことですので、会長につきましては岡村委員をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

会長 改めまして、岡村でございます。よろしく願いいたします。

引き続き会長ということになりますが、地域の中、バス、それからタクシー、そのほか、乗合型のさまざまな交通手段がございますので、そういう中、うまく役割分担をしながら、地域の中で取り残される人が出ないように、それから、もちろん利便性が今まで以上に増進されるように、この会議体でいろいろ議論ができればと思っております。皆様よろしく願い申し上げます。

事務局 会長、ありがとうございました。

会長におかれましては、本協議会の運営等に関しまして、いろいろと御相談させていただくことがあろうかと思っておりますので、御指導のほどよろしくお願いいたします。

それでは、今後の議事につきましては、会長に司会進行をお願いしたいと思います。

4.副会長の選出

会長 次が副会長の選出になります。

こちらについても、要綱、先ほどありましたとおり、互選となりますけれども、皆様何か御意見ございますでしょうか。特にございませんでしょうか。

会長提案ということで、このような会議体ですと、いろいろなパターンで副会長を決めることがあるのですが、市の行政で特に交通の部署に入っておられる方に副会

長ということで、会長が事故等で欠席の場合はやっていただかなければいけないということがございますので、副会長には石原委員にお願いをできればと思っておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長 お願いできますでしょうか。

早速、こちらにお移りいただければと思います。

ということで、私が事故に遭っても大丈夫ということで、私も安心しております。

それでは、傍聴者の確認ですが、いかがでございましょうか。

事務局 本日、傍聴を希望している方はございません。

5. 議事

会長 それでは、早速議事に入ってまいります。

5、議事、第1号議事につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

事務局 それでは、第1号議事の六会地区における予約型乗合タクシーの導入についてにつきまして御説明させていただきます。

お手元の資料1をごらんください。六会地区における予約型乗合タクシーの導入につきましては、1の実証運行までの経緯と結果、2の本格運行の運行計画の説明をさせていただくとともに、協議証明書に記載する内容について議論をお願いした上で協議を調えたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

1ページをごらんください。1の実証運行までの経緯と結果について御説明いたします。

1 - 1. これまでの経緯につきましては、平成21年度に交通不便地区解消検討事業が六会地区の地域まちづくり事業として決定し、地域が主体となり、市と新たな交通システムの導入の検討を重ねた結果、予約型乗合タクシーを採用し、平成28年11月から1年間の実証運行を行ってまいりました。実証運行までの経緯については、表1の枠内に記載したとおりとなっております。

次に、1 - 2. 実証運行の内容について御説明いたします。表2の予約型乗合タクシーの実証運行の内容をごらんください。1の名称につきましては、予約型乗合タクシー「おでかけ六会」としました。2の車両につきましては、タクシー会社が保有するセダン型車両で行いました。また、定員は4名なので、定員を超える予約があった場合は、増発便で対応いたしました。3の運行エリアにつきましては、次のページで説明させていただきます。4の運行予約については、運行の1時間前までの予約としました。キャンセルする場合は速やかに連絡を行い、その際のキャンセル料はいただかないこととしました。5の利用者登録は、利用されている方は事前に利用者登録が必要とし、登録料

は、今回は運行予約になれてもらうため、無料としました。6の運行事業者は、株式会社湘南相中により運行しました。7の運賃は、大人300円、子供100円、幼児は1名につき無料としました。8の運行日については、週3日の月曜日、水曜日、金曜日とし、運行日が祝日の場合は運休としました。9の運行本数は、1日8便としました。

2ページをごらんください。図1、実証運行のエリアと運行時刻について御説明いたします。実証運行の運行エリア及び停留所については、図1に示しているとおりであり、停留所は全部で29カ所としました。運行時刻表については、図1の左上に示したとおりです。

1 - 3 . 実証運行の結果について御説明いたします。実証運行の結果については、図2、おでかけ六会の実証運行実績をごらんください。下の表にある月ごとの数値から、その上にあるグラフを作成しました。グラフの左側の縦軸は、1日の平均利用者数、右側の縦軸は、1台当たりの乗車人数を示しております。なお、右側の縦軸の1台当たりの乗車人数は乗合率を表現しております。横軸については、運行を行った月を示しています。グラフの実線が1日の平均利用者数の推移、破線が乗合率の推移を示しております。また、グラフの下に稼働率を示しております。稼働率は、実際に運行した便数を全運行便数で割った数値となっております。例を挙げますと、1日4便運行すると、全運行便数は8便なので、稼働率は4便割る8便で0.5といった形になります。予約型乗合タクシーの実証運行につきましては、ことしの1月の戸別訪問や、6月に開催した説明会等の利用啓発活動を行った結果、利用者数が増加した傾向にあります。実証運行の結果につきましては、4月以降の乗合率が平均で1.5人を超えており、稼働率が平均で0.5を超えたことから、本来の目的である、安定的に乗り合って利用されていることがこの実証運行で確認できました。このことから、地域としては、2018年4月から本格運行を行うこととして、運行計画を策定しました。

3ページをごらんください。2の本格運行の運行計画について御説明いたします。本格運行の運行の態様については、実証運行にて把握した利用者数を考慮し、実証運行と同様に、区域運行（デマンド型）乗合タクシーで行います。

2 - 2 . 営業区域及び停留所について御説明いたします。本格運行の営業区域については、神奈川県藤沢市亀井野、亀井野一丁目、亀井野二丁目、亀井野三丁目、亀井野四丁目、西俣野及び今田とし、停留所については、26カ所となっております。本格運行の運行エリアは、実証運行と同じ運行エリアで行いますが、停留所につきましては、実証運行時に使われなかった居住地エリアの4つの停留所を廃止し、目的地エリアに要望が多かった停留所を1つ追加しました。以上より、本格運行の運行エリアと停留所については、図3、営業区域と停留所となります。

4ページをごらんください。2 - 3 . 運行時間、運行回数について御説明いたします。本格運行の運行時間については、午前8時45分から午後4時50分の1時間に1便運行し、12時台の運行は行いません。運行回数は1日8回とし、運行予約のあった便のみ運行い

たします。運行時間及び運行回数については、これまで要望がなかったことや、利用者の定着が図られたため、実証運行と同じ運行時間及び運行回数で行います。

2 - 4 . 使用車両について御説明いたします。車両については、一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両と兼用するとします。乗客定員は4名で、運転者込みで5名となります。使用車両数は12両とし、運行事業者が所有する車両となります。その他、車両については、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準の適用除外とします。

選定理由としましては、六会地区西俣野北部地域については、道路幅員が狭く、セダン型やミニバン型の車両でなければ運行が困難なため、本格運行も実証運行と同様に一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両と兼用のセダン型車両を導入します。また、実証運行時の使用車両数については、事前のアンケート調査結果を用いて、1時間当たり使用する車両数を最大の車両数6両としておりましたが、兼用車両が遠方にと運行の遅延を起こすことが考えられるため、本格運行の使用車両数を12両に増加します。なお、一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両で運行することを予定しているため、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準の適用除外の車両で運行することについても今回の会議で協議を調べます。

5ページをごらんください。2 - 5 . 運賃について御説明いたします。本格運行の運賃については、有料会員と無料会員を設けます。大人の有料会員が300円、大人の無料会員が500円とします。また、子供の運賃は100円とし、幼児は1人につき2名まで無料とします。また、利用する大人及び子供は、利用者登録をする必要があります。有料会員になるには、年間3000円を支払います。なお、本格運行では、3000円分の回数券の導入も行います。本格運行では、安定的な収支採算性を確保するとともに、実証運行時に行った本格運行に向けたアンケート調査の結果を踏まえ、年間3000円を支払った有料会員は運賃300円、無料会員は500円とします。

2 - 6 . 運行日について御説明いたします。本格運行の運行日については、祝日、振替休日及び年末年始の12月29日から1月3日を除く月曜日、水曜日、金曜日とします。本格運行の運行日については、これまでに要望がなかったことや、利用者が定着したため、実証運行と同じ運行日とします。

2 - 7 . 運行開始までのスケジュールについて御説明いたします。まず、藤沢市地域公共交通会議で運行計画の内容について合意を得ることを予定しております。2018年3月に、本格運行開始に関する自治会の回覧や説明会を開催し、本格運行の周知を図っていきます。本格運行の運行開始日は、2018年4月2日を予定しております。

2 - 8 . その他条件について御説明いたします。運行については株式会社湘南相中さんが行います。藤沢市及び運行を行う交通事業者は、地域の住民に対して時刻表等の必要な情報を事前に提供を行います。予約受け付け時間は、利用する便の1時間前までとします。なお、定員を超える予約があった場合は、増発便を運行し、対応していきます。

以上、取りまとめたものの内容が協議証明書になります。御審議のほどよろしく願いいたします。

会長 それでは、こちらについて、本格運行ということですので、法定協議会として承認をいただくというのが今日の事務局の提案ということでございます。

まずは御質問を受けたいと思います。いかがでしょうか。

委員B 今回、初めて参加なものですから、くだらない質問になるかもしれないんですけども。

今、長後地区でもいろいろアンケート調査をやったりして、こういった不便を感じるような地域に対して、どういった交通手段を対応するか、前向きに検討しているんですけども、六会地区については非常に前向きに実施されているのですが、この検証というのですか、実施に当たって、契約期間とか、また、どういった状態に陥った場合には見直しとか、変更とか、または取りやめとか、前向きに実施するのがいいのですけれども、そのあたりの費用対効果の検証方法とか、万が一、こういった事態が生じた場合にはやめるとか、そういったことについての説明をお聞きしたいと思います。

事務局 今回行った、昨年の11月からことしの10月まで行ったものは、藤沢市が実証運行を行っておりまして、こちらの費用については藤沢市のほうでみております。その中で、需要とか、利用者の声を聞きながら、最終的には地域の方々が運行していくようになるのですけれども、その中で、どうしたら運行できるかということなのですが、まず地域組織を立ち上げる、その地域の活力があるかといったところが非常に重要になるのかと考えております。また、今回デマンド交通で行ったのですけれども、やはり乗ってもらったり、運行していないと、それはどうしても意味があるのかといったところになりますので、今、藤沢市で乗合タクシーとして成り立つ、乗り合って利用されているといった基準を、今のところ乗合率、先ほど説明させていただいた乗合率は1.5で稼働率0.5といったものを基準として設けております。こちらのほうの基準がクリアできるのであれば、こちらのほうとしては本格運行の策定といったもののお手伝いなどをしていくような形になると思います。また、地域のほうも運賃だけでは運営するのがなかなか難しいといったところもありますので、そういった地域からの支援金等も必要になってくるのかと考えております。

会長 多分、今の御質問は、導入するときの条件というのを今説明していただいたのだけれども、これから続けていくときに、いろいろ見直したりする可能性もあるときに、例えばどんな評価をするのですかというようなことの趣旨も含めた御質問だと思いますので、そのあたり、導入後ですね。いかがでしょう。

事務局 これから、4月からということで、運行させていただくのですが、まず、黒字になればもちろんこちらは運行を継続していくことは可能となっていくと思うのですが、当然その部分が、実証運行をさせていただいた中では難しいところとなっております。まず、市のほうに、地域で運行していただくということで、4月初めに事業計画

書というもので、大体1年間トータルで運行したときにどれぐらいの方が乗っていただいて、収支のバランス等々ですね。市のほうから赤字の半額分を、今、善行のほうでそういった補填をしているというものがございまして、最大ではそういったものを予算の範囲内で使えるところにはなるのですが、そういったところを加味した中で、1年間トータルで運営ができるかというところを、まず4月の当初に事業計画を提出していただいて、それが運行、1年間継続できますというものであれば、そういったお手伝いをさせていただくということで、この六会に関しては進めさせていただいているところがございます。本当は半期ごととか、四半期ごとに見直しをかけていけばいいかとは思いますが、どうしても状況を見ていく中では、1年間でやらせていただいているところがございます。そのような御回答でよろしいでしょうか。

委員B ありがとうございます。民間では考えられないような状況かと思うんですけどね。例えば増員を図るために、この運賃を、大人300円を200円にすると効果が上がるとか、逆に過剰が定例化すれば、バス事業者との兼ね合いで、そこに路線を敷けるとか、いろいろ工夫があるかと思うのです。私は、導入するきっかけはいいと思うのですけれども、実際に住民が、これ、半永久的に停留所も何十カ所か設けるわけですから、そのあたり、導入するはいいのですが、やっぱり採算性とか、利用率だとか、そういったものを常に検証しながら、市民にとっても本当に安心して利用できるような制度、仕組みがずっと永遠に続けばいいなというふうに考えております。ありがとうございます。

会長 ほかにいかがでしょうか。一応、実証実験をした上での想定ということと、もう1つは、あまり書いていないのですが、目標というのがおそらくあって、もう1つは、最低ラインという話をさせていただいて、例えば乗合率1.5、それから、稼働率0.5、それで、市からは、最大2分の1までは経費の補填はしていくと、これが多分、いわゆる最低ラインということなのだろうと思うのです。そうすると、その最低ラインの上で想定しているのがどれぐらいかということ、それから、とは言いながら、ぎりぎり50点というよりは、もう少し上を目指していくとなると、目標としてどれぐらいをまずこの初年度としては設定できそうか。目標がないということであれば設定できそうかという、2点、何か事務局で想定しているものがあれば。ありませんということであれば、ありませんという答えしかないので、あれば教えてください。

事務局 想定しているところなのですが、本来は1日15名という形で乗ることを想定しておりまして、その数値までは持っていきたいというふうに考えております。そのためには地域と市で、市がどういったサポートできるかというのも考えつつ、地域の方々と一緒にそういった取り組みをして、利用者数を上げるような取り組みをしていきたいというふうに思っています。まだ目標はないというか、設定はできていないのですけれども、想定利用者数以上乗ることを目標に、地域の方々と一緒にやっていければなというふうに考えております。

会長 ほかにいかがでしょうか。

委員C 簡単な質問なのですけれども、予約型という乗合タクシーなのに、運行日が月、水、金という部分が、どういうことなのかなと思ひまして。あと、利用者の地域の方々により一層乗っていただくという部分では、予約が入るといふことで、曜日とかはわからないのですけれども、幅広く見たほうが、乗られる方も多くなるのかなといふふうに考へているのです。

事務局 週3日、月、水、金曜日に運行している今期なのですけれども、週5日の運行だと利用者が分散してしまつて、乗合率が下がってしまうことが考へられます。なので、例えば月曜日、火曜日、どちらでも行けるといふふうに考へている人に対して、月曜日の運行だけにしてあげれば、その月曜日の日の乗合率、1便当たりの利用者数が高まることが考へられるので、まず月曜日、水曜日、金曜日に運行しているものとしております。曜日を決めた理由は、周りの商業店舗の休業日を考慮して、月曜日、水曜日、金曜日と決めております。今後、利用者数がふえてくれば、利用者の利便性を考へて、週5日の運行も考へられるのですけれども、今、乗合率を高める仕組みづくりが非常に重要となつてきますので、週3日の運行としております。

委員D 私、これを立ち上げるときにちょっとかかわつたもので、利用率がかなり上がったなといふ感想を持っています。ちょっと聞きたいところなのですけれども、居住地エリアの中で、ここはかなり東側と西側で高低差があるところなので、この停留所の中でも利用実態が大分違ふのかなといふことがあるので、その傾向と、目的地としてはどちらを目指している方が一番多いのかといふのを教えていただければと思ひます。

事務局 停留所としましては、一番多く利用されていたのが、東側のほうにある六会マンションから乗られている方が一番多いといふ現状にありました。やはり駅から東側になると高低差が出てきますので、そちらのほうの利用率が高いといふことになりまふ。先ほど廃止した停留所4つと言つたのが、比較的駅より近い部分の利用がなかつたです。その部分は平坦な道でありましたので、そういった方々のところの停留所については、利用されなかつたのかといふふうに考へております。やはり高低差のあるところが、人が乗ってくる要因になつているのかなといふふうに思つております。目的地エリアにつきましては、駅に行かれる方が一番多かつたです。その後にヨークマート六会店前とスーパーの前に停留所を置いているのですけれども、その停留所の利用が次に多かつたです。

委員D これは居住地から目的地に行くといふ移動に対しての支援といふ形だと思ふのですけれども、例えば目的地内の移動もできるかとか、あるいは居住地内の移動といふニーズがあるかどうかわからないのですが、そういったところの対応はといふふうにやつていくのでしょうか。

事務局 目的地以外の移動といふ意味では、例えば居住エリア内で移動したい人がいた場合、それが可能かどうかといふことだと思ひますが、それは一応可能といふことで対応しています。逆に目的地の中でも移動ができるようにといふことで、それは対応でき

るようにしております。

委員E 1点だけ教えてください。私は今日初めて出席させていただきまして、この場所がわからないもので、きのう、歩いてきたのですよ。そうしたら、今お話にあったように、高低差があるのですね。境川の河岸段丘だと思えますけれども。年寄りには、あそこから駅のほうに行くのは大変な話です。それで、このエリア内は新興住宅地と古いお宅があるようですけれども、年をとった方がどのぐらいのパーセントでいらっしゃるのか、そういうのを調べてやられたと思うのですが、そこら辺を教えてください。確かに年をとった方は大変だと思います。

会長 多分、地域の高齢化率と、あと、実証実験中のお客さんでどの年齢の方が多そうという、2つが何となくわかるといいんでしょうかね。おわかりになる範囲内でぜひ。

事務局 今回の交通システムについて、先ほど説明させていただいたとおり、利用する前に利用者登録を行うのですけれども、それで登録されたのは、369名、今回の実証運行期間中におりました。その中で76歳以上の方が104名で、全体の28%を占めるような結果になっております。66歳から75歳、登録された方が111名となっております、30%、この2つを合わせると約6割の方が登録されているという状況になっております。利用されている方は65歳以上とか、そういった方々が多いといった傾向になっております。

会長 ほかは御発言いかがでしょうか。

この後に協議証明書というのがありますけれども、これは率直に、先ほど御説明いただいた2 - 8までのものをまとめたということなのですが、それぞれ、運行時間ですとか、使用車両、運賃などについて、これで審議をしなければいけないのですけれども、これそのものの記載について何かございますでしょうか。要はこの原案どおりというふうにしてよいかどうかという審議ですね。特に御発言はありませんか。

じゃ、そうしますと、決をとるということになりましたが、原案どおりでよろしいかという形で決をとろうかと思いますが、よろしいでしょうか。

そうしますと、事務局に示していただいた原案どおりで御承認いただくということでよろしいでしょうか。異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長 ありがとうございます。それでは、異議なしということで原案どおり承認されました。どうもありがとうございました。

ということで、先ほど委員の方からいろいろ御発言があったとおりで、実証運行をやったので、本格運行をとにかく立ち上げて、安定的に皆さんに利用していただくのが大事なので、それをやっていただきつつ、ぜひ継続的な利用ですとか、それからあとは、最近いろいろなところで言っているのですけれども、お客さん、例えば乗合率1.5ですとか、1日当たり15人以上とか、これを超えるというのはもちろん大いに結構なのですが、要は年をとって、今まで元気に出ていた人がなかなか出にくくなってきたとか、そういう人が、より出てきた、外出できるようになっているというのが地域としては一番大事

で、見かけ上の何人乗ったということは、結果で出てくる話なので、元気な人がたくさん乗って、30人1日乗ってましたというのは、悪い話ではないのですけれども、それで大成功と言ってはいけないというところなので、地域の方々が出かけやすいというか、出かけたくなくなるというか、そういうふうにぜひ地域がなっただけといいなというふうに思っております。それでは、4月から、関係の方々、出席いただいておりますけれども、よろしく願い申し上げます。ありがとうございました。

6.その他

会長 議事の5が終わりまして、6、その他になります。事務局からお願いいたします。事務局 それでは、その他のバスの運行の変更につきまして、神奈川中央交通株式会社のほうより御報告をお願いいたします。

神奈川中央交通株式会社 よろしく願いいたします。

報告資料1のバス運行の変更についてをごらんください。

1枚めぐりまして、ダイヤ改正ということでございます。定期的にダイヤ改正はやっておりますが、今回、土休日を中心に、大幅というか、広域的に減便という形ですので、お知らせしたいと思います。

次のページを見ていただくと、関連の略図が出ております。東の藤沢営業所が管轄していますバス路線という形でして、どこかというよりも、この表を見ていただくとわかるのですが、平日は今までどおり、そこそこ利用もございますので、小さい時刻変更を行う形ですが、土休日につきましては、利用が平日に比べるとかなり落ちるものですから、今回、減回をさせていただきます。

運行系統の、長後駅絡み、あと、立場ターミナル、上飯田車庫、湘南台から俣野公園、横浜薬大と、こちら、戸塚営業所という形で、下にも書いてありますが、10月23日に実施しております。戸塚営業所につきましては、平、土、休という形で減便させていただきましたけれども、藤沢営業所については12月2日の土曜日から上記の系統につきまして減便と。減便につきましては、利用者数も調べておりまして、特に迷惑をかけることはないという形でございます。運行間隔を変更していくという形で、一定の時間に、時刻がいきなりなくなってしまうような変更の仕方はしておりませんので。ただ、ある程度、時間があいてしまうという形の減便でございます。

減便に当たりましては、乗務員不足ということもございまして、あと、働き方改革で、生産性を上げていくというのも含めて、乗務員の休日を土日に振って、平日の輸送を確実に確保するというのが根底にありまして、減便ということで、お客様については余りいいお話ではないのですが、今回、計画を立てました。

それと、2つ目としまして、辻堂駅～慶応大学系統の新道への振替ということで、こ

れも最後、路線の略図がついているのですが、これも辻堂の駅からずっと北上しまして、今、ライフタウンの折り返し場があるのですが、6、7年前ですか、その先、慶応大学まで都市計画道路が抜けまして、新しい、いい道路が走っているというところなのですが、バスは右側のライフタウンから黄緑、右上の図のほうを、旧道を通して慶応大学まで走っていたのですが、慶応大学さんのほうからも、当初より要望も受けておりまして、速達性や安全面等も考えまして、今回、旧道から新道に路線を振りかえるという形でございます。旧道のほうにはバス停が幾つかあるのですが、その利用も見させていただきながら、事業計画を決めたという形でございます。あと、あわせて、新道のほうにも停留所を予定しております。これによって、キロで400メートル、所要時分で約5分ぐらいは短縮できるのかなという形でございます。

慶応大学線はこちらの新道に振りますが、従来から走っております、茅ヶ崎、湘南台、藤沢の系統につきましては、この旧道を現行どおり走らせていただきますので、地域の方、もう地元に入らせていただきまして、御報告はさせていただいている状況でございますけれども、あわせて、これからのライフタウンの折り返し場が大きくなるということも含めて、ライフタウン地域のバス路線についてよくなるような形で今後も考えてまいりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

会長 ということで、御報告でございました。何か皆様からございますか。

こういう場で、適宜このような情報もいただければというふうに思っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

一通りの議事が終了いたしました。

皆様から全体を通して何か御発言はございますか。特によろしいですか。

7.閉会

会長 それでは、進行を事務局でお願いいたします。

事務局 長時間にわたる御議論、活発な御意見、まことにありがとうございました。また、本日の議事及びそれぞれの地区の報告について、お帰りになってから、何かお気づきになった点、御意見、御質問などがございましたら、都市計画課まで御連絡いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

また、次回の交通会議の開催予定ですが、年を明けまして2018年の3月を予定しております。また別途御案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第15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、ありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。