

第8回藤沢市地域公共交通会議

日時 : 2015年(平成27年)3月5日(木)午前10時開会

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)

飯塚 周次	今井 将人	植木 春雄	岡村 敏之
小林 静雄	杉本 重成	高橋 信之	中澤 延夫
三木 健明	村木 薫	山崎 利門	八島 敏夫

: 要綱7条5項による出席者(報告(1)のみ出席)

大澤 伊知郎	杉山 勝	高橋 誠一郎	
--------	------	--------	--

次第

- 1 開 会
- 2 議 事
第1号議事 生活交通改善事業計画(ノンステップバス)
- 3 報 告
(1) 善行地区東部での実証運行について
(2) 湘南大庭地区の今後の取組み
(3) 御所見地区の再編後の状況等
(4) 藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改正方針
- 4 その他
委員の任期について
EST交通環境大賞(環境大臣賞)の受賞について
- 5 閉 会

配布資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表

- ・ 第1号議事資料 生活交通改善事業計画
(バリアフリー化設備等整備事業-ノンステップバス)
- ・ 参考資料 藤沢市地域公共交通バリア解消促進事業補助金交付要綱(案)

- ・ 報告資料1 善行地区東部での実証運行実績
- ・ 報告資料2 湘南大庭地区の今後の取組み資料
- ・ 報告資料3 御所見地区の再編後の状況等に関する資料
- ・ 報告資料4 藤沢市地域公共交通会議設置要綱(案)

傍聴者 : 1名

1. 開会

事務局 皆さん、おはようございます。定刻よりは若干早いんですけども、委員の皆様がおそろいなので、始めさせていただきますと思います。

ただいまから第8回藤沢市地域公共交通会議を開催させていただきますと思います。

初めに、会議の成立要件でございますが、設置要綱の中にもありますように、委員の過半数の出席をもって会議が成立となっております。現在、委員が15名、本日、委員の出席が12名ということで、過半数を上回っておりますので、本会議が成立をしていることを、まず報告させていただきます。

続きまして、本日の会議の終了予定時刻でございますが、会場の都合により、おおむね12時ごろをめどに会議を終了させていただきますと思いますので、皆様の御協力、どうぞよろしくお願いいたします。

では、早速、皆様のお手元の資料の確認をさせていただきますと思います。

まず、本日の次第です。そして、委員名簿、本日の出席者名簿、座席表、第1号議事資料といたしまして生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業 - ノンステップバス)についての資料、そして、その参考資料といたしまして、藤沢市地域公共交通バリア解消促進事業補助金交付要綱(案)になります。次に、報告資料1といたしまして、善行地区東部での実証運行実績、これは先月、2月2日から実証運行しております、のりあい善行の報告になります。資料2といたしまして、湘南大庭地区の今後の取組み資料、そして、資料3といたしまして、御所見地区の再編後の状況等に関する資料、これは昨年9月1日に、ふじみ号の廃止に伴うバスの再編の利用状況等について報告させていただくものでございます。

それと、あと、皆様のお手元に、資料とか議事とは書いていないんですけども、「第6回EST交通環境大賞の結果について」、これは会議の最後にその他ということでちょっと触れさせていただきますので、お手元にはそのような資料を配付させていただいております。よろしいでしょうか。

それでは、お手元の次第に従いまして会議を進めたいと思います。

開会に当たりまして都市計画課長より御挨拶申し上げます。

都市計画課長 皆さん、おはようございます。藤沢市都市計画課の石原でございます。会議の開会に当たりまして一言御挨拶をさせていただきます。

本日は年度末の大変お忙しい中、お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。

さて、本日の交通会議の議事でございますけれども、1つございまして、国土交通省の補助制度及び新たに本市で設置をいたします藤沢市地域公共交通バリア解消促進事業補助金交付要綱に基づく交通事業者に対するノンステップバスの車両の導入補助に関する手続の審議等を行います。

また、報告事項としまして、善行地区、湘南大庭地区、御所見地区の3地区につきまして、前回までの会議で御審議いただきました結果を受けた現状報告が主な内容でございます。そして、4つ目の藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改正に関してでございます。これらの報告事項につきましては、本日の御議論を踏まえて、次回の会議以降に関係機関と合意形成を図りながら手続などを進めてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

限られた時間ではございますが、活発な御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。よろしく願いいたします。

事務局 それでは、早速、次第2といたしまして、議事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いては岡村会長をお願いをしたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

会長 それでは、よろしく願いいたします。

議事の前に傍聴者の確認をお願いします。

事務局 本日、傍聴が1名希望されておりますので、よろしく願いいたします。

会長 それでは、お入りいただきください。

(傍聴者入場・着席)

会長 傍聴される方はルールを守り、傍聴されるようお願いをいたします。

2. 議事

会長 それでは、議事に従いまして、2、議事、第1号議事について、よろしく願いします。

事務局 それでは、次第2、議事といたしまして第1号議事、生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業 - ノンステップバス)につきまして御説明させていただきます。

第1号議事に関する説明に先立ちまして、藤沢市地域公共交通バリア解消促進事業補助金交付要綱(案)について説明させていただきます。

お手元の参考資料をごらんください。

この補助金交付要綱は平成26年4月1日より施行しているものですが、平成26年5月13日に国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業補助金(地域公共交通バリア解消促進事業(自動車))に関する運用指針の改正を受けて、ノンステップバスの通常車両価格の見直し、補助金の上限額の見直しが行われております。平成27年4月1日から施行する予定としております。この見直しにつきましては市の専決事項となりますけれども、第1号議事の補助金の算定に用いることから報告させていただいております。

主な内容としましては、めくっていただきまして、3枚目になりますけれども、別表(第

3条関係)というところを書いてございまして、このうちの補助金額とした部分の下線を書いた部分、あと、右消しで消した部分、この点が変更になっている部分で御理解いただければと思います。

この結果を受けて、平成27年度のバス事業者の事業計画に基づき、この要綱及び国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱に基づく補助制度の活用を見込んだ生活交通改善事業計画を策定いたしました。

お手元の第1号議事資料をごらんください。

この第1号議事資料は、地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱の生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)の様式に基づきまして、平成27年度ノンステップバス導入促進事業の策定をしたものでございます。この計画の策定に当たりましては、神奈川中央交通株式会社のノンステップバス導入計画に基づき、補助制度を活用するため、本市と調整した上でこの計画を策定し、国土交通省に提出する予定としたものです。

次に、事業計画の内容について御説明させていただきます。

1の事業計画の名称ですが、平成27年度ノンステップバス導入促進計画としております。

2の整備事業の目的・必要性につきましては、今後も高齢化が進むと考えられるため、病院や福祉施設周辺等の道路、駅施設など公益施設におけるユニバーサルデザイン化、交通安全対策の推進とあわせて公共交通車両のバリアフリー化を進めることが重要と考えられます。このことから、施設のバリアフリー化とあわせ、バス事業者と連携したノンステップバスの導入を促進することとしております。

3のバリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果につきましては、まず、事業の目標として、現在、藤沢市域では70両のノンステップバス車両が運行され、ノンステップバス、リフト付バスの導入割合は19%となっております。全国的な目標では、平成32年までに70%のノンステップバス車両の導入を目指していることから、バス事業者の車両更新等々を考慮して、藤沢市域内のノンステップバス車両の導入率を現在より10%程度向上させることを目標としてまいります。

次に、事業の効果ですが、ノンステップバス車両を増加させることで、バスの乗車がこれまで難しかった車椅子等の利用者の利用増加が期待されます。

4は実施していただく事業者及び導入台数になりますけれども、神奈川中央交通株式会社が大型ノンステップバス車両11両、中型ノンステップバス1両となっております。

5は事業者の負担割合などをお示ししたものととなっております。

6の事業計画期間につきましては、事業者から提出されました導入計画をお示ししたものととなっております。

続きまして、7の協議会の開催状況と主な議論につきましては、本日の議論の内容、藤沢市の予算の成立状況を加えることとしております。

8の利用者等の意見の反映につきましては、本日の会議での意見をまとめ、記載するも

のとしております。なお、この計画につきましては、平成27年度の市の予算に関する部分が含まれますので、市の予算成立の条件として、日付につきましては市の予算成立日にさせていただきますと思っております。この内容について御審議いただきたいと思っております。

以上、第1号議事の説明となります。御審議をよろしく申し上げます。

会長 これは国から補助金をいただいて、加えて市の独自補助金を合わせて、それで大体事業費の10%強あたりを補助金で、残りは事業者が負担いただいて、毎年大型11台、中型1台を導入していくことの御承認をいただくものでございます。

これについて御質問などいかがでしょうか。

A委員 補助金対象者の事業者ということで、神奈川中央交通さんということなんですけれども、藤沢市の先ほどの説明の中で、ノンステップを入れることによって車椅子の人の移動が可能だという部分に関して、神奈川中央交通さんだけではないと思うんですね。藤沢市内を走っているところが。その辺のノンステップの補助金の部分に関しては、北だけとか南だけとかという部分でなくて、藤沢市全体を見た中では、なぜ神奈川中央交通さんだけの補助金の記載になっているのかわからないという。

会長 それでは、事務局から御説明をお願いします。

事務局 計画策定につきましては、今回、ノンステップバスの導入の対象である神奈川中央交通さん、あるいは江ノ島電鉄さんに事前の協議をさせていただいております。来年度の各事業所さんの導入計画に基づいて、こういった台数を設定しておりますので、我々として神奈川中央交通さんだけというところではなく、市内の各事業者さんに向けた補助制度という認識で、そのうちの導入計画が来年度、江ノ島電鉄さんで予定されていないというところになります。

会長 よろしいですか。

A委員 はい。

会長 ほかはいかがでしょうか。

では、これは御承認いただくということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長 どうもありがとうございました。これは御承認ということで記載してください。

3. 報告

会長 それでは、3、報告(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 説明に際しまして、善行地区のこれまでの取り組みに関する関係者として、地元の協議会に何度も出席して今の乗り合いタクシーの運行を行っております、湘南相中さん、フジ交通さんの2社を関係者として出席をお願いしたいと思います。

このことについては要綱7条5項の規定に基づき、お願いしたいと思います。

会長 これは毎回そうやっているところでございます。運営上の規定があるものですの

で、入場をお願いいたします。

それでは、よろしく願いをいたします。

事務局 それでは、報告(1)善行地区東部での実証運行実績につきまして、報告資料1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1の1ページをごらんください。

1の実証運行の概要につきまして御説明させていただきます。

この点は、前回の交通会議で決定した事項となりますけれども、(1)の運行概要については、ルート、所要時間、運行時間、運行本数、運賃、使用車両をお示ししております。

下の(2)の運行時間帯につきましては、午前9時台から5時台となっており、表2に運行時刻を示しております。

2ページをごらんください。

2ページにつきましては、ルート、停留所の計画としております。

これまでの事業の概要となりますけれども、3ページ目をごらんください。

2の地域内交通(実証実験)の利用状況等について御説明させていただきます。

(1)の日別の利用状況につきましては、2月2日から2月27日までの4週間の日別の利用状況は以下のとおりとなっております。1日当たりの平均利用者数は16.4人となっており、北ルートで平均10.1人、南ルートで6.3人となっております。事前に実施したアンケート調査が1日当たり109人と推定されたことから、利用者数はかなり少なくなっているものです。

(2)の時間帯別の利用状況につきましては、9時台と16時台の利用が他の時間帯と比較してわずかに多くなっていますが、この時間帯は30分間隔での運行を行っており、1便当たりの利用者数は少なくなっている状況です。参考として、下にございますけれども、アンケート調査における時間帯別の想定利用者数をお示ししておりますが、時間帯別の利用者数についても大きく乖離している状況となっております。

4ページ目をごらんください。

(3)の停留所別の利用者数につきましては、停留所別の1日当たりの平均の利用者数を示しております。善行駅東口以外の乗り場として、多いところなんですけれども、01系統では亀井野住宅、亀井野公園、亀井野団地などの停留所で利用が多く、02系統では立石公園、立石ハイツB棟などの停留所からの利用が多くある状況でございます。

5ページ目をごらんください。

(4)の空車での運行につきましては、運行の際、空車で運行した回数をお示したものでございます。この結果から、9時台及び10時台、16時台の運行は30分間隔としておりますが、利用が進まない状況にあり、運行改善に向けて精査が必要となっております。

(5)の住民等への周知につきましては、実証運行に当たり、広報、自治会回覧、新聞記事等で周知が図られておりますけれども、のりあい善行の実証運行について認知していない住民も多く、この取り組みについてさらなる周知活動が必要と考えております。

6ページをごらんください。

3の今後の対応（案）について御説明します。

現在の利用状況が想定を下回ることで、利用される時間帯等がアンケート結果と異なるため、利用促進と経費抑制に向けた対応を進める計画についてお示しします。

(1)の利用促進策につきましては、現在、地域の方とお話する中で、のりあい善行の認知度が低く、利用が進まないことから、地域と連携した周知活動、として車内アンケートを実施したいと考えております。

地域と連携した周知活動につきましては、作成したお配りしているパンフレットで「のりあい善行」と書いたものがあるかと思うんですけども、その配付、あと、商業施設の窓口等に配置していただくことを地元と連携して、かなり進めることとしてまいりたいと考えております。

の車内アンケートにつきましては、乗車前後の利用者に対して利用者アンケートを行い、事業の改善計画を立案する。アンケートについては次のページの書式を予定しております。なお、利用が進んだ段階で多くの意見を集めたいという考えがありますので、周知活動を進めた上で車内アンケートをやっていきたいと考えております。

7ページ、8ページ目がアンケートとなっておりますけれども、アンケートでは利用者属性、利用頻度を伺った上で、現在の運行について課題となる部分を抽出する予定としております。課題となる部分の抽出内容といたしましては、運行ルート、あるいは運行ダイヤ、停留所、車両、運行日という内容でアンケートを実施したいと考えているところでございます。

続きまして、9ページをごらんください。

(2)の運行経費の縮減につきましては、昨年7月から8月にかけて実施したアンケート結果と利用に乖離が見られることから、利用促進策、車内アンケートを実施した結果を踏まえ、運行の見直し、経費負担の考え方の整理を進めます。

の運行の見直しでは、運行実績から当初のアンケートで多くの利用者があると想定されたエリア、時間帯について需要が少ない状況となっております。このため、利用者をふやす活動を進めた上で、利用者が見込まれない状況の場合には、時間帯と30分間隔の、今、運行を行っている9時台、10時台、16時台について見直しを行い、各系統、12便から9便の変更を行って運行の効率化を進めることを検討します。

また、アンケート結果にもよるんですけども、今、9時台からの運行としておりますけれども、一部、病院の利用者等については8時台の利用があるのではないかとこのところについては、アンケート結果とあわせて精査して、その点についてもダイヤの見直しを今後検討していきたいと考えております。

10ページ目をごらんください。

の自治会・町内会の負担では、利用者は高齢者が主体となる一方、未就学児、あるいは小学生等もわずかですが利用されていることから、地域負担の可能性について検討を行

ったものです。以前の会議に提示させていただきました会員、非会員の取り扱いについても検討を進めているところでございますけれども、会費の取り扱い、会員証の発行、会員の管理に対する課題は、なかなか解決できない状況でありますので、その解決も同時に進めますけれども、こういったことも考えていきたいと考えております。

ここでは3つのモデルを下の表のところにお示ししておりますけれども、仮に、以前お話しした会費の徴収を行わないで自治会費の収受でモデルを想定したものです。

自治会員の金額については、各自治会で月当たり500円程度の徴収があるものとして、会費の10%程度に相当する50円を自治会費の負担として想定したものです。表3については、アンケート結果で想定された利用があった場合のモデルで、本格運行の際には7万円程度の黒字化が見込まれるものとしております。

表-4には、アンケート結果を想定した利用に達しない場合の黒字化の境界を示しております。1日当たりの各路線を9便の運行で66人が利用すれば、黒字化が見込まれるモデルというふうにしております。

表-5につきましては、アンケートで想定した利用に達しない場合で黒字化の境界を示しております。運賃について大人300円で、運行便数については9便というふうにしております。この場については55人という利用があれば黒字化が見込まれるということになっております。

本市では、黒字化に向けた取り組みとして、まずは利用促進を進めた上で、必要な場合にはコスト縮減に対する対策を実施する手法を予定しております。なお、実証運行につきましては、3月末までということと予定しておりましたが、現在1カ月経過した時点で、利用者数の安定、定着について確認すべき点が多いというところを踏まえ、我々の来年度の予算が議決された際には、平成27年度も引き続き数カ月の実証運行を継続したいと考えております。

なお、先ほど御説明させていただきました便数、あるいは時間を見直すコスト縮減案、利用促進案につきましては、3月末時点で一旦判断し、必要な場合には変更の手続きを進めることを考えております。その場合、本日お示した便数の変更を実施するには、限られた期間で行わなければならないということとを勘案し、必要な場合にはこちらのほうで手続きを進めさせていただいて、公共交通会議への報告については事後的に報告させていただきたいと考えているところでございます。

本日はこの点について御意見を伺いたいと思っております。

事務局からの説明は以上となります。よろしく願いいたします。

会長 それでは、善行地区東部でのこの実証の概要を、まず御理解いただきながら、御質問をいただければと思います。いかがでしょうか。

大体1日で多い日で30人近い日があり、少ないと10人ちょっとの日があるというのが、3ページ目の上のところで示されているところでございます。最後のあたりで収支のモデルが出てきましたが、これを見ますと、1日その2倍以上ぐらい乗っていただくと、町内

会費その他のやりくりなどをしていくとうまくいくのではないかなと、そういう状況かと思えます。何かいかがでしょうか。

運行事業者さんにも来ていただいていますので、いろいろ御質問いただければと思います。いかがでしょうか。

済みません、私が余り質問をしてはいけないと思いつつなんですけれども、3ページの図を見ますと、2月の3週目ぐらいまでは何となく日を追うごとに、週を追うごとにふえてきて、ですけれども、2月の後半になると、ちょっと落ちて、また、今週どうだったかなということもあるんですけれども、これはどんどんふえていくというのがありがたい話で、一方で、1回や2回使ってみただけけれども、ちょっとこれはもう使いたくないねというようなことがあると、これはなかなか伸びなかったり、減るようなことがあるんですね。

ということで、これは4週目が減っちゃったとか、あとは、今週の状況などというところで何かおわかりなところがありましたら、どなたかから御紹介いただけるとと思います。これはどうしましょうか。まずは事務局がよろしいでしょうかね。

事務局 それでは、事務局からお答えさせていただきます。

今週の、3月に入ってから状況ですけれども、実際には最初の日が十三、四人ぐらいのところから始まりまして、昨日、一昨日ですけれども、一昨日が33人、昨日が29人という形で、若干の伸びが見込まれております。この1つの要因として我々が考えているのが、先ほどお示したリーフレットを地元の自治会に預けて、各戸配付しています。今まで各戸配付で周知したものが、黄色の白黒刷りの、余り見栄えがよくないと言うとあれなんですけれども、そういったもので周知をしていたものですから、なかなか見ていただけていなかったんじゃないかと。それが新たに周知したことで多少ふえているのではないかなというふうにも考えているところでございます。

B委員 ちょっと違う角度からなんですけど、この車の横のステッカーに「乗合タクシーのりあい善行」と書いてありますが、ちょっとおっかなびっくりで乗らないんじゃないかなという気がするので、何かもう少し市民に、これはこういう趣旨なんだということをリーフレットとあわせてPRする必要があるのではないかなと。タクシーという言葉が何かちょっとひっかかるんじゃないかなと。バス代行というふうな意味合いがどこかにあれば、もっと身近に感じるのではなからうか、そこまでしても足が進まないのではないかなというのが1つあります。これをちょっと提案していきたいと思ったんですが。

会長 リーフレットの改訂は、恐らく時刻の改正などを数カ月後に行いたいというようなお話もありましたので、それはぜひ御検討をということでしょうか。

何か事務局からございますか。

事務局 今の御意見については、確かに我々は駅前とか、利用促進、利用状況を確認のために見させていただいているんですけれども、これが何かという認知が進んでいない、あるいは、停留所はあるけれども、どういったものが来るのか認知されていないというこ

とがありましたので、今おっしゃられたようなことを認知していただくためにも、この写真を全面に出してやらせていただいております。

車両については、もう当面というか、今の期間は既存の車両でやっていくということとは変えられない状況ではありますので、この認知度を高めるしかないなというところでありますので、地元の方、きょう関係の方も来られていますけれども、そういった方に御協力、あるいは施設とか、そういったところに、口コミでもいいんですけども、そういったところで伸ばしていただくしか当面のところはないと。

必要な場合は、もうこの車両をある期間で見えていただくというか、実際に見ていただく機会とかを設けるような形でいいのかなというふうに考えておりますので、そういったところで利用促進のアイデアがあれば、きょういただければありがたいなというところですよ。

会長 ありがとうございます。

せっかくなのでということで、私も少し言うと、これはもう動き始めているので、いいのかもしれないんですけども、これは乗り方が書いていないですよ。今気づいてしまったんですけども。タクシー車両がやってきます、時刻どおりに運行しますので、バスと同じような感覚で御利用くださいとか、運賃はおりるとき払うのか、乗るとき払うのかも書いていないとか、細かいことを言うと、いろいろ思うところはあるというので、一回乗っていただくとは何てことはないんですけども、なかなかどうやって乗るのかもよくわからないから、不安で乗って、何かたまたまちょっと、運転手さんに怒られるようなことはないとは思いますが、何だかなと、一回何かあるとなかなか乗っていただけなかったりするの、次のときにはいろいろお考えをいただいたり、あと、地域の方に、初めて乗ったときにはちょっと不安だったとか、そんなようなことがあれば、ぜひ聞いていただいて、よりよいものにしていただけるといいかなと思いました。

Ｃ委員 ３ページの利用状況、さらにはアンケート、そして最後のコストの関係、これは3つちょっと絡めての話なんですけど、まず、周知が行き届いていないこともあるというふうなことが大分御説明がありました。そんなことで、本来12便、現在行っているところですか。これでいくと109人ぐらい乗ってくれないと、とんとんにいかない。実証実験の関係でやっていると、109からすると、ちょっと周知が行っても本当に109、それに近いようなあれがいくのかなと思っているんですね。

そういった中において、この10ページのコストの関係を考えるに当たっては、コストの関係と、あと、アンケートの関係なんですけれども、アンケートの中にはルートですとか、そういったことは載っているんですけども、料金の関係が載ってはいないんです。コストを軽減するに当たって、やはり料金の関係もアンケートを聞いたほうがよろしいのかなと思います。

場合によっては、そのアンケートで、今、250円でやっているのを、いや、300円だったら乗らないよと。そういうのがあれば、当然この10ページの変更案ですか。当然だんだん

続きまして、2ページ目をご覧ください。

(2)の事業実施スケジュールでは、藤沢市交通マスタープランや現在策定中の藤沢市交通アクションプランとの整合を図りながら、表1のとおり、第1施策を平成29年度ごろまで、第2施策を平成32年度ごろまで、第3施策を平成36年度ごろまでにそれぞれ実施を目指すものとしております。

下にお移りいただきまして、(3)の地域説明会の概要でございますが、地域の説明会に先立って、地域の関係団体や自治会・町内会の方へ説明を行った上、説明会を実施しました。説明会では計画を否定する意見についてはほとんど挙げられなかった一方、計画の充実、事業スケジュールについて改善を求める意見が一部挙げられたことから、基盤整備に依存しない事業の早期実施について検討を進めることとします。

地域説明会の詳細については3ページ目となりますが、第1回の湘南大庭市民センター第一談話室で昨年12月7日の日曜日、午前10時から11時半までで実施しております。その際には湘南大庭の住民の方、34名ほど御出席いただいております。その際の主な意見としては、今回の計画に取り込まれていない路線計画への意見、辻堂駅の土日、休日の荒天時を中心とした混雑が深刻であり、日常生活にも支障があるため早急な対応が必要というものでございました。

第2回を六会市民センター石川分館第一談話室でことしの2月5日の木曜日に、午後7時から8時15分で実施した際には、六会地区の方が8名ほど御出席いただいております。第2回目の説明会の参加者が少ない理由といたしましては、降雪が懸念された日でありまして、なかなか寒いというところもありまして、御出席していただけなかったのかなというところがあります。なお、その際の意見といたしましては、今回の路線に取り込まれていない路線計画への意見、朝の湘南ライフタウン方面から湘南台方面へ向かい、路線が混雑している関係で早期対応を図ってほしいという意見、あるいは、サイクル・アンド・バスライドエリアの拡充等となっております。このため、1ページにお示した、戻っていただきますと、(3)の地域内交通の充実のサイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備、(5)の辻堂駅周辺での渋滞によるバスの遅れ解消、(6)の湘南ライフタウン～湘南台駅の強化の早期実現についての可能性について、交通事業者との調整を進めながら、早期に対応できるよう進めていきたいというところでございます。

引き続きまして、4ページ目をご覧ください。

これは平成27年3月策定予定の藤沢市交通アクションプランにおいて、湘南ライフタウン周辺地区の公共交通の再編について戦略施策として位置づけを行っており、今後の取り組みを進めていくことをお示しております。なお、藤沢市交通アクションプランの戦略施策は、計画を着実に実施するために実施主体、関係者を定めるとともに、施策の効果、計画期間について定めたものでございます。

この戦略施策の内容については、藤沢市地域公共交通会議の議論の結果を踏まえ、策定を進めておりまして、今までごらんになっていただいたものも多いかと思っておりますけれど

本市の交通マスタープランに基づき、中短期的に取り組む施策を示した藤沢市交通アクションプランが本年の3月末で策定が完了しまして、協議会組織を解散することから、その協議会の位置づけについて藤沢市地域公共交通会議に引き継いだ場合の要綱改正(案)をお示しするものでございます。

お手元の報告資料4をごらんください。

1枚目の目的及び設置につきまして赤色の下線でお示ししております。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会との記述を追加しているものでございます。このことは、藤沢市交通アクションプラン策定協議会が地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会の位置づけのもと、進められていたことによるものです。また、前述の法律には委員構成についても具体的な記述があり、これまでの要綱に対して道路管理者の追加が必要と考えられることから、下の第4条のところに書いてございますけれども、委員に道路管理者を追加することを記述しております。

もともとの従来の道路運送法施行規則に基づく協議会では、地域公共交通会議を主催する構成員を主催する市、一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民等、地方運輸局、一般旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体を必須の構成員としており、道路管理者の記述は特にございませんでした。今回につきましては、一方、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において定められた構成員は、地方公共団体、関係する公共交通事業者等、道路管理者等、計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者、公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者、その他、地方公共団体が必要と認める者などが示されており、現在の構成員との乖離している点として、道路管理者がそういった法律等で見込まれたことから、新たに構成員として加えることで要件を満足することとしております。

引き続きまして、要綱(案)の裏面をごらんください。

第10条の附則におきましては、施行日を記述するものとしておりますが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会の位置づけを、藤沢市地域公共交通会議が担うことが適当となった時期から施行することを予定しており、状況に合わせて早ければ平成27年度中に要綱改正を行い、今後の施策についての協議を進めるものと考えております。

3枚目のところをごらんいただきたいと思っております。

先ほど来お話しさせていただいている藤沢市交通アクションプランの概要についてお示したものとなっております。

藤沢市交通アクションプランは都市・地域総合交通戦略要綱(国土交通省)に基づく都市・地域総合交通戦略という位置づけ及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通網形成計画との位置づけがありまして、それらの位置づけについて下の枠内にお示ししております。そのうち、活性化再生法にかかわる地域公共交通網形成計画は、内容につきましては本格的な人口減少社会において地域社会の活力の維持、向

上に不可欠な地域公共交通の確保が大きな課題となっていることから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正し、平成26年11月20日から施行しております。

地域公共交通網形成計画は、その法律に基づき、地方公共団体が中心となり、コンパクトシティーの実現に向けたまちづくりと連携し、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築を目指すための計画となっております。

位置づけられる施策は、バス、鉄道、交通結節点等の地域公共交通ネットワークの再構築に関する施策としているものでございます。

その裏面をごらんください。

交通アクションプラン、今、別途策定しておりますけれども、戦略施策として18の施策を設定しており、下の枠内に18ほどの戦略1 - 1 から戦略4 - 3 まで18にわたる戦略施策が書かれております。この4つの分類については、公共交通に関するものが6施策、歩行者・自転車等に関するものが7施策、道路に関するものが2施策、交通結節点が3施策となっており、このうち地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画も、一応枠内で、赤色で示したものが該当するところになります。

公共交通で戦略1 - 2、(仮)新南北軸線への新たな交通システムの整備推進といたしましては、これまで議論を行ってございました湘南大庭地区の取り組みについて触れたものです。戦略1 - 4につきましては、バス路線の確保・充実・再編ということで、これまでこの会議でも議論されたもの、あるいは、戦略1 - 5、地域公共交通(乗合タクシー等)の導入についても、同じくこの会議で議論された内容、戦略1 - 6につきましても、公共交通等の利用促進というところで、これらの会議で議論されたもの、あるいは、前回の会議で御議論いただいたモビリティーマネジメントの策定協議会というような位置づけになりますので、これまで取り扱ってきた議題というふうに認識していただければと思います。

また、関連する施策として、交通結節点というもので2点ほどございまして、戦略4 - 1、交通結節点の整備・充実、戦略4 - 2、藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業の推進の2点となっており、これまでの会議でも具体的な結節点として、湘南ライフタウンのバスターミナルや片瀬江ノ島駅の駅前広場については議題として挙げさせていただきました。これらの議題につきましては、活性化再生法及び、法律に基づく協議会の位置づけのもと議論することで合意形成の手続、資金計画についてメリットがあるものと想定しておりますが、特にそういった、今までどおりでメリットが期待できない場合であれば、これまでどおりの手続で問題ないと認識して、協議会の位置づけを変更することなく開催する場合もございます。ですので、選択肢としてこういったものがあるということで御理解いただければと思います。

以上、報告(4)の説明を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

会長 ということで、質問はといっても、行政の方以外は何だかよくわからない話だと思っておりますが、私もちゃんとわかっていないと言ったら怒られそうなんですけれども、要

は、法律、地域公共交通網形成計画に関するものをこちらで審議するべきというのは、恐らく皆様御賛同いただける話で、その受け皿としてこの協議会を使おうとすると、こういう要綱改正はいずれ要るだろうというのが事務局の御認識で、とは言いながら、今、これを改正しますというよりは、今後、そういう改正があると想定しますので、事前に御報告をいただいたということです。とは言いながら、最後にアクションプランのところで、こんなことをやっていくとか、それもこういうところで議論したいということですので、淡々と、これは報告だと、はいというので終わってしまうんですが、このアクションプランに関連して、例えばこんなものを議論するんですかというようなことを含めて、何か広く御質問とか御意見があれば、せっかくですので、ここで受けたいと思います。もちろん個別の要綱の字句に関しても御意見いただければと思います。

いかがでしょうか。

E委員 交通アクションプランですけれども、これは今、協議会を別途立ち上げてやっていらっしゃると思うんですけれども、逆に、国のほうも参加しているんですが、支局も余りよくわかっていなくて、情報が余り、局のほうが参画しているようなんですけれども、今後、この公共交通会議でこれを取り上げ、内容をやっていくということであれば、今後、このアクションプランの中身を委員の方々に説明が必要だなというふうに思っています。私は一応素案は持っているんですけれども。なので、どういうことをやっていくのかというのは、多分委員の皆さんはわかっていないと思いますので、その辺、前広に情報を出していただきたいと思います。

それと、アクションプランを活性化再生法に基づく地域公共交通形成計画に位置づけるということですが、今後、この活性化再生法に基づく補助金の活用は想定しているということでもよろしいのでしょうか。

事務局 物によっては活性化再生法の位置づけをやることで、補助金のかさ上げがあったりとか、そういうところがありますので、そういうところを積極的に導入していけば、各交通事業者さんについてもメリットが出てくるというふうに認識をしておりますので、そういったところを目指していきたいと思います。

また、今のアクションプランの策定予定が、まだ協議会の最後が開催されておられないので、その後に今回の議事の確認とあわせて、一緒にアクションプランの最終の素案という形になると思いますけれども、委員の皆様には御送付させていただければと思います。

E委員 わかりました。

あと、もう1点済みません。補助金の活用ということになると、地域公共交通再編実施計画とか、ここにも書いてあるんですけれども、地域公共交通再編事業とか、そういうものをやるということで実施計画をつくって、国の認定を受けると、今、補助制度としてある地域公共交通確保維持事業のかさ上げというか、補助率アップとか、そういう特例があるわけですが、そういうものも想定しているということでもよろしいですかね。そう

ということになると、再編事業とか実施計画とかをつくっていかなくちゃならないんですけども、その辺はどうですか。

事務局 その辺についても今、検討はしているところなんですけれども、実は、今、局の方を含めてお話をさせていただいている中で、再編実施事業というものに対して、我々がそれを計画を策定することで、どういったことでメリットが出るか、出ないかというところを今吟味している最中です。やっていくことが妥当と判断されれば、これらの位置づけに基づいてやっていくと。ちょっと今、その程度しか申し上げられないんですけども、よろしいでしょうか。

E委員 わかりました。

活性化再生法は、国交省の中の縦割りで言うと恐縮なんですけれども、旧運輸系のあれでして、旧建設関係ですと、交通戦略のほうがあるじゃないですか。こっちの補助金も想定されていますか。こっちも補助金が出るんですかね。交通戦略のほうの。

事務局 補助金としては、一応制度としてはあるというふうには認識しておりますけれども、なかなか補助の採択とか、いろいろハードルがあったりとか、補助額の問題がありまして、こちらについても原因として必要な部分については、補助を受けていければというふうには考えております。

E委員 いずれにしても、いろんな補助制度はありますので、それを活用できるところは活用していただいて、交通の施策の推進ということに、最終的にはそういうことでやっていっていただきたいと思います。お願いします。

会長 ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

では、これは今後、いろいろ御報告、御審議があるということで、皆様、認識いただければと思います。ありがとうございました。

4. その他

会長 報告はこれで以上ということで、4、その他につきまして事務局からお願いいたします。

事務局 では、事務局からその他といたしまして2点ほど報告させていただきたいと思っております。

まず1点目が、委員の皆様の任期についてでございます。早いもので来月の4月をもちまして委員の皆様の任期が2年過ぎますので、そのため更新の手続を行う予定をしております。まずは、市民委員を除く今の委員の方々なんですけれども、こちらの要綱の第5条にも「委員の任期は、2年間とする。ただし、再任を妨げない。」ということがありますので、できましたら来年度も引き続き委嘱をさせていただきたいと考えております。

来年度の委嘱の際に、例えば会社に対して協議会や委員の選任等の依頼文等が必要なきは、事務局から通知文を出させていただきたいと思っておりますので、そういうことがあれば、まずは事務局とひとつ相談をさせていただきたいと思っております。

以上をもちまして第8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、ありがとうございました。

午前11時8分 閉会