

第 1 3 回藤沢市地域公共交通会議

□日 時：2016 年(平成 28 年)8 月 3 日(水)午後 2 時開会

□場 所：湘南 ND ビル 6 階 6-1 会議室

□出席者：委員 16 名（五十音順・敬称略・下線は代理出席）

<u>赤塚 明</u>	池田 一紀	石原 史也	植木 春雄
<u>植竹 政則</u>	岡村 敏之	<u>神永 裕一</u>	小林 静雄
下田 信三	<u>高橋 優介</u>	<u>高橋 涉</u>	田代 富二夫
<u>日名子 康彦</u>	<u>古澤 伸</u>	三木 健明	山野邊 國雄

□次 第

1 開 会

2 議 事

第 1 号議事 六会地区におけるデマンド型乗合タクシーの実証運行計画

第 2 号議事 平成 2 7 年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価

3 その他

4 閉 会

□配布資料

・次第

・第 1 号議事資料 道路運送法第 9 条第 4 項及び同法施行規則第 9 条第 2 項に掲げる協議が調っていることの証明書（案）

・第 2 号議事資料 平成 2 7 年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価

・参考資料 1 六会地区におけるデマンド型乗合タクシーの実証運行計画

・参考資料 2 平成 2 7 年度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）

□傍聴者 : 1 名

第13回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2016年（平成28年）8月3日（水）
場 所 湘南NDビル 6階 6-1会議室

藤沢市計画建築部都市計画課

1.開会

○事務局 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第13回藤沢市地域公共交通会議を開催させていただきます。

本日はお忙しい中、御出席いただきまして、まことにありがとうございます。

初めに、本日の会議の成立について御報告いたします。本日の会議には、委員16名中、15名の委員が出席しております。過半数以上の委員が出席しておりますので、藤沢市地域公共交通会議設置要綱第7条第2項の規定によりまして本会議が成立していることを御報告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課長よりご挨拶をさせていただきます。

○都市計画課長 皆さん、こんにちは。よろしくお願いいたします。

皆様におかれましては、きょうは大変お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。また、日ごろから、この公共交通に関する本市の施策についてもご理解、ご協力をいただきましてありがとうございます。

さて、きょうの会議の議題につきましては、2件ございます。1件目は六会地区東部の運行を予定しておりますデマンド型乗合タクシーの実証運行計画、もう一つ、2件目については平成27年度に導入がなされたノンステップバス導入事業の事業評価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が、活発な議論をお願いいたしまして、ご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

第1号議事 六会地区におけるデマンド型乗合タクシーの実証運行計画

○事務局 それでは、次第2の議事に移らせていただきたいと思います。ここからの司会・進行につきましては会長をお願いしたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

○会長 皆様、よろしくお願いいたします。それではまず、傍聴の方の確認をさせていただきます。本日はいかがでしょうか。

○事務局 本日、傍聴を希望していらっしゃる方は1名ございます。

○会長 それでは、入場してください。

(傍聴者入場・着席)

○会長 それでは、議事に入ってまいります。傍聴される方は、ルールを守り、傍聴されるよう、お願い申し上げます。

では、次第に従いまして、第1号議事につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。

- 事務局 よろしくお願ひいたします。説明に際しまして、藤沢市地域公共交通会議設置要綱第7条5項の規定に基づき、六会地区乗合タクシーの取り組みに関する関係者として、地元タクシー会社の株式会社湘南相中の会議出席を認めていただけますでしょうか。
- 会長 運営上、必要があると認めますので、入ってください。
- 事務局 それでは、第1号議事の六会地区におけるデマンド型乗合タクシーの実証運行計画につきまして御説明させていただきます。

お手元の参考資料1をごらんください。六会地区におけるデマンド型乗合タクシーの実証運行計画では、1のこれまでの検討状況から6の今後のスケジュールの順に御説明させていただきます。

1ページをごらんください。1のこれまでの検討状況について御説明させていただきます。

(1)の六会地区の西俣野北部周辺の現状ですが、六会地区は藤沢市内の東側に位置しており、右側の写真のように地形的に起伏が激しい地区となっております。また、図中の藤沢市交通マスタープランのオフピーク時の藤沢駅から30分圏域の外にある地域も含まれており、公共交通の利用がしづらい地域となっております。

(2)の検討経緯につきましては、六会地区ではこれまで地域が主体となり、公共交通の利用がしづらい地区の解消に向け、新たな公共交通の導入を平成21年度より行ってきました。検討の経緯は枠内に記載してあるとおりです。これまで3回のアンケートを実施し、地域全体をカバーする交通手段の必要性、利用者数の推計などの検証を行ってきました。

2ページをごらんください。2の導入すべき交通手段について御説明させていただきます。導入すべき交通手段につきましては、想定される利用者数と運行経費を考慮して検討しました。平成26年2月に行われた第2回のアンケート調査結果では、新たな地域公共交通を導入した場合、想定される需要は円グラフのとおりとなっており、1日当たり18人の利用が見込めることがわかりました。それに見合う運行経費を考慮すると、定路線での地域乗合交通等では1便あたりに乗る人数が少ないことが想定されるため、運行が困難であります。そこで、六会地区に導入する交通手段は少人数の輸送に対し運行経費を抑えられるデマンド型乗合タクシーによる運行が適切であると判断しました。

2ページの下図では、交通手段と運行経費の関係を示しております。デマンド型乗合タクシーは予約した時間の便のみの運行をするため運行経費を抑えることができ、利用者数が少ない場合に適した交通手段となっております。

3ページをごらんください。ここでは、デマンド交通の仕組みについて御説明いたします。六会地区で導入を想定するデマンド型乗合タクシーの仕組み、御利用の流れは以下の図のとおりであります。下の図は、Aさん、Bさん、Cさんの3人が同じ日の同じ

時間の便を予約した場合のイメージとなっております。スーパーで買い物をしたいAさんは、自宅近くの停留所1からスーパーのある停留所5まで行くことを運行する事業者で電話で予約します。同様に駅前の接骨院に行きたいBさんは、自宅近くにある停留所2から駅前にある停留所6まで行くことを電話で予約します。駅から電車に乗りたいCさんは、自宅近くにある停留所3から駅前にある停留所6まで行くことを電話で予約します。ここで、図の左下のDさんは出かける予定はないので、今回予約を行っていません。

タクシーの出発時刻にAさんが停留所1で乗車し、続いて、停留所2でBさんが乗車します。次いで停留所3でCさんが乗車します。ここで停留所4については予約がなかったため、停留所4については停車しません。停留所5でAさんが降車し、停留所6でBさん、Cさんが降車します。このように、デマンド型乗合タクシーは同じ時間帯に予約した人同士で1台のタクシーに乗り合っておののの目的地に行く交通システムです。予約状況に応じてルートを決めるので、必ずしも常に同じルートを通るわけではありません。また、予約の順で乗車、目的地への到着とはなりません。

利用方法は、あらかじめ登録した会員番号と氏名、時間帯、乗車する停留所、降車する停留所を運行する事業者で電話で伝え、運行の予約を行います。時間になりましたら予約した停留所でタクシーに乗車し、お金を支払い、目的地の停留所で降ります。

以上がデマンド型乗合タクシーの仕組みになります。

4ページをごらんください。3の導入すべき運行形態の検討結果では、平成27年7月から8月に実施した第3回アンケート調査の結果を御説明いたします。このアンケート調査は、デマンド型乗合タクシーの導入すべき運行形態の検討を行うことを目的としております。アンケート結果をもとに、実証運行が可能であるか、要望に対してどのような運行形態が最適か、その先の本格運行の内容を左右するデータとして利用しました。導入に当たって仮定する条件は枠内に記載されているとおりで、停留所の位置については下の図のとおりとなっております。

5ページをごらんください。ここではアンケート結果の御説明をさせていただきます。①の配布数、回収数については、4つの自治会・町内会から645世帯に配布し、292世帯からアンケートを回収しました。回収した票数は676票となっております。

②の回答者の個人属性については、男性、女性ほぼ同数になっていることが左の円グラフよりわかり、無職や会社員、公務員、専業主婦が多くなっていることが右の円グラフよりわかります。

③の回答者の普段の移動目的は、買い物が最も高い割合を占めていることが左のグラフよりわかります。ここで、同様の取り組みを行っている善行地区では、高齢者の利用が多いことから、65歳以上の移動にも着目して分析しており、分析結果を右図に示しております。右の図の65歳以上になりますと、通勤・通学の割合が減り、通院と買い物の割合が多くなり、全体の傾向と異なる結果となっております。

6 ページをごらんください。④の各条件に対する需要の確認について説明させていただきます。1)の利用意向については、条件に関係なく利用すると回答した方は、円グラフの76人となっております。その他、料金や運行頻度、運行時間、停留所の位置が改善等条件を満たせば利用すると回答した方は円グラフより207人となっており、利用意向がある方は合計で283人となっております。また、下の円グラフ2)の運賃希望額では、利用意向で①と回答した方と②の条件を満たせば利用すると回答した方で運賃を変更すれば利用すると回答した方を対象としています。先ほどの条件に関係なく利用すると回答した500円が最も多く、100円から200円、次いで200円から300円が多くなっております。

7 ページをごらんください。3)の会費希望額では、利用意向で①と答えた方と②の条件を満たせば利用すると回答した方で会費を変更すれば利用すると回答した方を対象としています。先ほどの条件に関係なく利用すると回答した500円が最も多く、次に200円から300円が多くなっています。4)の利用頻度については、利用意向がある方を対象としています。月2から3日、月1から2日、週3から4日で利用を行う回答が多くなっています。

8 ページをごらんください。⑤の利用時間帯については、行きは7時から10時の間に集中しており、特に10時台が最も多くなっています。帰りは15時から18時の間に集中しており、15時台が最も多くなっておりますが、それ以降の時間でも利用が見られることがわかりました。

9 ページをごらんください。⑥の利用者数の推計については、アンケートで把握した回答者の利用意向、利用時間帯、許容できる運賃、運行本数等を踏まえ推計を行いました。利用者の推計の条件は、利用料金、1回当たり300円、会費、1カ月500円、運行時間、8時台から17時台、運行本数は1時間に1本としております。その結果、回答者全体の1日当たりの利用者数の推計は54.8人となっております。また、65歳以上についても分析したところ、44.2人となっており、この交通システムは高齢者の利用が多いことが推計されます。

10 ページをごらんください。実証運行の需要が把握できたので、ここからは実証運行と本格運行に向けた大まかな流れについて御説明させていただきます。

(1)の実証運行、本格運行のための前提条件ですが、本格運行では初期の準備費用以外の運行維持に関する市からの補助は想定しないため、実証運行時点でも運賃収入、または会費や基金を合わせた収入で運行経費を賄えると判断されるよう収入バランスを確保することが条件となります。

(2)の地域交通の導入・継続の判断では、フローにお示ししておりますが、①の調査・計画、②の準備、③の運行・判断という順番で本格運行へ移行していく予定です。本日は、①の調査・結果の黄色の地域公共交通会議にて運行計画案の承認をいただき、平成28年8月から10月までの準備期間を経た後、11月から実証運行を開始したいと考えております。実証運行は平成28年11月から1年間を予定しております。実証運行を行って

く中で、運賃収入や会費によって採算性が確保でき、継続的な運行が可能かどうかにつき判断させていただき、運行条件等の変更などの検証を行い、本格運行へ移行できるようにしていきたいと考えております。

11ページをごらんください。実証運行計画について御説明させていただきます。実証運行計画の内容につきましては、これまでのアンケート結果等を踏まえ、表のような内容で条件を設定させていただきました。①の交通手段は、先ほど説明させていただいたデマンド型乗合タクシーで行います。②の車両については、セダン型車両で行います。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します。③の運行エリアにつきましては、六会地区西俣野北部周辺であり、12ページに示すエリアにて停留所間の運行を予定しております。今回の実証運行では29カ所の停留所間を運行いたします。④の運行予約については、運行の1時間前までに予約を行います。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きません。また、利用される方は事前の会員登録が必要となります。⑤の会員登録についてですが、当初は無料とします。⑥の運行を行う交通事業者は株式会社湘南相中となっております。⑦の運賃は、大人300円、小人100円、幼児は大人1名につき2名まで無料とします。運賃については、アンケート結果及び収支採算性を考慮して決定しています。⑧の運行日につきましては、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します。運行日数については、収支採算性を考慮し決定しております。また、運行曜日については、駅周辺の医療機関や店舗の休みの日を考慮して決定しております。⑨の所要時間は5分から10分程度を想定しております。⑩の運行時間は午前8時45分から午後4時50分としています。⑪の運行本数は1日8便としています。

12ページをごらんください。(2)の実証運行の運行エリア及び停留所については図に示しているとおりであり、停留所は全部で29カ所を予定しております。運行エリアには停留所が多数存在するため、予約が多くなると運行の遅延が考えられることから、目的地エリア、居住地エリアで出発目安時間をずらし、遅延対策を行うこととしております。

(3)の運行時刻表については、8時台より1時間に1本の間隔で運行し、12時台の運行は行いません。居住地エリアを出発する時刻は、医療機関や買い物施設への到着時間が利用者にとって使い勝手のよい時間、例えば9時のスーパーの開店に間に合うためのように入りのいい時間に間に合うように着くため、出発時刻を毎時45分としています。また、目的地エリアの出発時刻は、居住地エリアから目的地エリアまでの所要時間をおおむね5分と想定しているため、居住地エリアの出発時刻の5分後の毎時50分としています。

13ページをごらんください。ここではアンケート結果をもとに参考として本格運行時の収支の見込みについて検討を行いました。表では、六会地区におけるデマンド型乗合タクシーの導入したときの収支見込みを示しております。

先ほどの説明で1日当たりの利用者数は、アンケート調査で約55名となっていました

が、本市の善行地区での実績から、アンケート調査結果と実際の利用者数を比較すると利用者数は少なくなる傾向にあることから、善行地区の世帯数と善行地区の乗合タクシーの利用者数の比率を六会地区の世帯数に当てはめ、六会地区でのデマンド型乗合タクシーの利用者数の推計を行っております。また、収受運賃だけでは成り立たないため、運賃外収入や会費を徴収する必要があり、今後は乗合率を高めることで収支の改善を目指すこととしております。

14ページをごらんください。今後のスケジュールについて御説明いたします。先ほども御説明させていただきましたが、六会地区の新たな交通システムにつきましては、平成28年11月からの実証運行開始を目指し、作業を進めております。これまでの検討では、平成24年11月に第1回アンケート調査の実施、平成26年2月に第2回アンケート調査の実施、平成27年8月に第3回アンケート調査の実施を行い、平成28年4月から7月に交通事業者等関係者との調整を行ってまいりました。

本日の藤沢市地域公共交通会議にて実証運行計画の審議をいただき、今後は平成28年8月から10月に実証運行開始に向けた関係者間での調整、実証運行に関する時刻表、路線図の各戸配布、広報への掲載、自治会への回覧、住民説明会の実施を予定しております。11月の実証運行開始後には、平成28年12月から平成29年1月に利用促進活動としましてアンケート調査、ヒアリング調査、広報活動等を行い、これを踏まえた採算性の検討及び乗合率を高める方法の検討を行っていく予定です。

引き続きまして、第1号議事資料をごらんください。1の協議が調っている路線又は営業区域につきましては、今回は区域運行とし、先ほども御説明した運行エリアを別紙1に添付しております。

2の協議が調っている運行系統又は運送の区間につきましても、先ほども御説明した運行エリアを別紙1に添付しております。

3の運行系統ごとの運行回数につきましては、午前8時45分から午後4時50分の1時間に1便、1日8回運行し、運行予約のあった便のみ運行するといったことを示しております。

4の車両概要につきましては、乗車定員5人とし、使用車両数は6両としており、一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両と兼用としています。なお、詳細は別紙2の使用車両概要に示しております。

5の運行の態様につきましては、道路運送法第21条による乗合運送許可で、運行は区域運行としています。

6の協議が整っている運賃の種類、額及び適用方法につきましては、大人300円、小人100円、幼児については大人1名につき2名まで無料となっております。

裏面をごらんください。7の適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件を示したものです。適用する期間は、許可を受けた日から1年以内とし、祝日、振替休日及び12月29日から1月3日の年末年始を除く週3日、月曜日、水曜日、金曜日

としています。

その他の条件といたしまして、1つ目が株式会社湘南相中が運行を行うこと、2つ目が運行を行う交通事業者及び藤沢市は、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すること、3つ目が予約受付時間は利用する便の1時間前とすること、4つ目が定員を超える予約があった場合は増発便を運行し、対応することとしています。

以上で第1号議事の説明を終わらせていただきます。御審議のほどよろしくお願いたします。

- 会長 御説明ありがとうございました。関係の方々でここまでいろいろ詰めていただいたというところがございます。前回もいろいろ御報告をいただきましたが、まずこの場で具体的などころについて御指摘、御審議をいただいて、できれば第1号資料については今日で決をとり、それで今後詰めていきたいというのが事務局の御提案ということです。

それでは、御発言など、よろしくお願いいたします。

- 委員 1号議事資料については協議が調っているということでございますので、内容について意見があるということではないですが、参考資料の11ページに運行内容とアンケートの条件とございますか、結果というのがあろうかと思えます。⑦の運賃ですが、アンケートの結果ですと、2人以上の場合は1人当たり300円というような減額措置とございますか、私は今回初めて会議に出させていただくので経過がわかりませんが、地域の声としては、恐らくこれはやはり高齢化が進展する中で、高齢者を病院に連れていくとございますか、通院の交通手段とする場合に付き添いが乗るようなケースがあるのかなと思えます。あるいは高齢の御夫婦で1人が目的だけども、もう一人もついていくというような、そういった場合の、多分アンケートの部分というのは、本来の利用者は1人だけども、付き添いの場合は減額があってもいいのではないかというような内容だとしたら、その結果というのは今回の運行内容に反映されていないような気がしますが、その辺、事務局としてはどのように考えられたのか。

- 事務局 御質問ありがとうございます。最初のアンケートでは、2人以上の利用の場合は1人1回当たり300円、2人目以降に乗る方は安くするというのを考慮していましたが、料金体系が複雑になってしまうと考えております。従いまして、最初は1人300円とわかりやすい料金設定をしております。こちらにつきましても、実証運行期間が始まりましたら利用者にアンケートやヒアリング調査を行う予定です。その中でアンケート調査のときのように2人目以降割り引きしてほしいといった意見があれば、今後検討させていただきますと考えております。

- 会長 運賃の考え方ということで御意見をいただきましたので、運賃に関して、何かほかに御発言はございますか。

例えばということでございますと、私も細かいところを完全に承知しているわけではないですが、いずれ会費をいただくということになったときに、お1人ずついただくか、

世帯ごとにいただくかとか、そういうことは当然考えていく中で、今御指摘いただいたようなことも含めて地域の方と御相談をしていき、また、採算性も考えてということになると私は想像しています。今は、当初のアンケートの既に割り引きされた金額で全員同じというようなところで御理解をいただいていると想像するところです。

ほか、運賃、それ以外でも結構ですので、いかがでしょうか。

もう少し資料を見ていただいて、御発言があればと思います。特に何か御確認事項、その他ございますか。

特に私からということではありません。運行計画ということで、よく駅に車がいて、駅からぐるっと住宅地を回って戻っていくというのが何となく多いような感じがしますが、見ていただいたとおりで、これは発地は住宅地側のほうになっていまして、恐らく住宅地のほうでお客様を拾って、駅の方面までお送りをして、それで、その車が駅でまたお客様を拾って住宅地へ帰って行って、それで1運行というような形ということ、そういうダイヤで提案いただいているという理解でよいですね。

○事務局 そのとおりです。

○会長 そういうものです。なので、駅発ということであると、駅から人が乗って、おりにいきながら、お客様をまた拾ってということだけで、一時的に定員を超えてしまうことがあるかと思いますが、そういうことではないので、4人以上になって大変とか、複雑ということは余りないのかなという感じはしております。

ほかはいかがでしょう。

○委員 今、運賃のことについてもちょっとお話がありましたが、これを見てもみると、利用者の方からいただく運賃に比べて運賃外収入、企業とかリーフレットの広告料のほう金額が多いように書かれていますけれども、このように収入がある程度入ってくるという計画は、今のところありますかお聞きしたいです。

○事務局 こちらの企業協賛金等につきましては、今後実証運行を行っていく中で協賛金を地域の方が募って行っていく予定となっております。割合が大きいです、運行経費は1日8便全部出ることを想定していますので、予約がなかった便は運行経費が削れてくるような形になります。そうしますと、企業協賛金の割合の負担も減ってくるので、そういったことも加味して企業協賛金というのは今後集めていただきたいと考えております。現時点ではどこに集めるかといった具体的などころまでは決まっております。

○会長 よろしいですか。

○委員 はい。

○会長 ほかはどうでしょう。

皆様、第1号議事資料というものを見ていただければと思います。今は（案）とついておりまして、1から7までありまして、別紙に運行エリア、使用車両について書かれています。これについて、最終的には一個一個ではなくて一括で審議ということにしたいと思いますが、まずこの第1号議事資料につきまして、何か御質問、御発言はござ

いますか。

そうしましたら、第1号議事資料、一括で原案どおり御承認いただくということでもよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 異議なしということでお認めいただきましたので、協議が調ったということになります。皆様、どうもありがとうございました。

そうしましたら、六会地区の議事は終了いたしましたので、関係の方、出席いただきまして、どうもありがとうございました。

第2号議事 平成27年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価

○会長 次に、第2号議事につきまして事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 続いて、第2号議事、平成27年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価につきまして御説明させていただきます。

お手元の第2号議事資料をごらんください。

第2号議事は、平成27年度に国土交通省の補助制度に基づき導入されましたノンステップバスに関する事後評価になります。本議案の趣旨としましては、第8回及び第11回藤沢市地域公共交通会議において議決をされた平成27年度の生活交通改善事業計画に基づき導入がなされたノンステップバスについて、バス事業者は国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業補助金を活用して導入を進めましたので、当然国が定める補助金の交付要綱に従い所定の事業評価を行い、関係する書類を国土交通省に提出するものです。

平成27年度地域公共交通確保維持改善事業の結果としましては、神奈川中央交通株式会社が大型車11両、中型車4両、計15両のノンステップバス車両の導入を進めました。

事業評価の結果に係る提出物としましては、次のページ以降で御説明をさせていただきます。事業内容、別添1の地域公共交通確保維持改善事業・事業評価、別添1-2の事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について、この3つの提出書類がございます。また、参考資料として第8回及び第11回藤沢市地域公共交通会議において議決をされました平成27年度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）を添付しております。

2ページ目をごらんください。こちらでは平成27年度の地域公共交通確保維持改善事業の内容を示したもので、議決をいただきました生活交通改善事業計画の内容と同じものとなっておりますので、説明については割愛をさせていただきます。

内容につきましては、協議会名・補助対象事業者名、事業内容、経緯、設備の状況、目的・必要性、目標・効果、事業の概要、協議会構成員となっております。

続きまして、議事資料の3ページ目をごらんください。こちらでは、国土交通省が定める別添1資料で、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）となっております。協議会名は、藤沢市地域公共交通会議、評価対

象事業者名はバリアフリー化設備等整備事業です。

①の補助対象事業者等は、神奈川中央交通株式会社及び江ノ島電鉄株式会社です。こちらについてはノンステップバスの全体の導入になりますので、今回、27年度については神奈川中央交通株式会社だけの導入となっておりますが、全体の今後のノンステップバスの導入を考えまして、江ノ島電鉄株式会社もこちらのほうに記入されることとなります。

②の事業概要は、ノンステップバスの導入となっております。

③の前の事業評価結果の反映状況は、平成26年度から平成32年度までに藤沢市域内のノンステップバス車両を30両程度導入する計画に対して、3両の導入を進めてきました。

④の事業実施の適切性は、事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されましたとしております。

⑤の目標・効果達成状況としては、平成26年度から30両程度を導入する計画に対しまして、平成27年度の事業により15両が導入され、平成26年度からの累計の導入台数は18両となっております。

⑥の事業の今後の改善点は、バス車両だけではなく、誰もがどこからでも乗降ができるようにノンステップバスのスロープを使って安全に乗降ができる停留所のスペースが必要とさせていただいております。

続いて、4ページ目をごらんください。事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連についてになりますけれども、こちらは国土交通省が定める別添1-2の資料になります。議決を過年度にいただいております生活交通改善事業計画の目的及び必要性について、こちらを転記したものになりまして、内容が重複しますので今回は説明を割愛させていただきます。

以上3点が今回の提出物になります。よろしく御審議いただきますよう、お願いいたします。

○会長 この事業評価、審議事項ということになっておりますので、毎回お願いしているところがございます。何か御質問はございますか。特にこちらはこのような評価という形で、もちろんきちんと導入されておりますので、このとおりかと思いますが、この件はよろしいですか。

○委員 議事資料2枚目のカラーの表と申しますか、中段に目標・効果というのがあります。目標としましては導入率70%というようなことで、その中間年であるということとわかりますが、ここで目標と併記されている効果としてノンステップバス車両を増加させることで、バスの乗車が難しかった車椅子等の利用者の増加が見込まれるというのが1つあります。この事業評価とか、今回の目標・効果達成状況という別の帳票がありますけれども、導入の車両数というのは数でおのずとわかりますが、ここで効果でうたっている部分の効果測定と申しますか、そういった達成状況というののはどのように捉

えるのかと思います。

○事務局 御意見ありがとうございます。車椅子等の利用者の利用増加につきましては、今のところ、評価をアンケートを行ったりというところは予定してございません。実際、ノンステップバス車両というのが頻度が70%を超えてくるような導入率であれば車椅子の利用者もふえてこようかと思いますが、まだ藤沢市では、平成25年度末時点で19%で、まだまだ車椅子の利用者というのが目に見えた形で大きくふえてくるということは、今のところはつかめてこないのかなという認識でございます。

ただ、これから導入率が上がってくると、この車椅子だけではなくて、実際ノンステップバスを導入されることで利用が進む方というのは、ほかのベビーカーを押してくる方であったり、車椅子ではなくて足が悪い方でも利用が進んでくると思いますので、そのあたりについては今後検討させていただきたいと思います。

○委員 では、当面はこの導入率でいくということですね。

○事務局 そのとおりです。導入率と導入台数をもって評価指標とさせていただきます。

○委員 私は、実はかなり交通不便地域から通勤してまして毎日バスを利用していますが、まさに今事務局がおっしゃったように、車椅子の利用は見かけたことがないですが、ベビーカー等が、一旦フロアに乗ってしまえば、そこ以降は階段がないですから非常に円滑な移動ができて、なおかつノンステップバスにはベビーカー用のそれを結ぶベルトがついているシートがあったりして、そういった状況もありますので、数だけではなくて、そういった車椅子等というような表記がありましたので、事務局でも把握されているような、ベビーカーであったり、ちょっと足が不自由な方であったり、そういったものも書き込めると、本当の台数だけでなくも効果的なものも示せるのかなと思ったので、御意見として申し上げます。

○会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。特に事業者さんからもこの件はよろしいですか。ほか、いかがですか。よろしいですか。

そうしましたら、こちら、事業評価について原案どおりで提出するという事で御異議は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、先ほどの期待される効果ということについては車椅子等ということで、また、それにもとどまらないということで、今後もそういうことで進めていただきたいと思います。ありがとうございました。

3.その他

○会長 その次、議事でいいますと、3、その他ということになります。事務局から願

いします。

- 事務局 事務局から、3番のその他についての御用意はございません。
- 会長 そうしますと、一通り議事が終了したということになります、委員の皆様から、これを機会に何か御発言とかはございますでしょうか。
- 委員 資料等はないですが、1件、御報告です。前々回ぐらいに辻堂の関係の渋滞対策を含めて、この公共交通会議で藤沢市のほうから御提案していただいた辻堂のテラスモールの渋滞に巻き込まれないような経路変更の関係ですけれども、7月16日から土日に迂回をしまして、ライフタウンのほうから辻堂に向かっておりてきまして、1号線を右折して、牛井屋さんのところで左折して、そのまま直線で辻堂駅に入るという形で土曜日、日曜日、始発から終便までという形で経路変更させていただいております。当初の大渋滞というのがかなりおさまっておりましたので、経路変更してもそこまでは効果が上がったかどうかという結果はまだ出てはいませんが、やはり通常の路線は、前よりも5分から10分は早く着くということで、経路を変えましたので、本当にありがとうございました。

それと、先ほどのノンステップの関係ですけれども、ノンステップバスもやはりバスに乗るためには乗りやすさが一番という形で、国の基準に合わせまして、当社としましても積極的にノンステップバスを入れております。藤沢市の御協力で中乗り乗車になってから、車椅子もそうですけれども、先ほどお話がありましたように、ベビーカーの御乗車もかなりふえております。それもあわせて御報告いたします。

ありがとうございました。

- 会長 ほか、委員の皆様から御発言はいかがでしょうか。
- それでは、あとの進行は事務局でお願いいたします。

4.閉会

- 事務局 皆さん、御意見等をまことにありがとうございました。
- また、本日の報告等につきまして、お戻りになりまして何か御意見、御質問等がございましたら、こちら都市計画課まで御連絡をいただければと思います。
- 次回の交通会議の開催予定でございますが、11月ごろを予定しております。また別途御案内をさせていただきますので、どうぞよろしくをお願いいたします。
- それでは、以上をもちまして第13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、長時間にわたり、ありがとうございました。