

第12回藤沢市地域公共交通会議

日 時：2016年(平成28年)2月16日(火)午後2時開会

場 所：藤沢商工会館ミナパーク 5階 503会議室

出席者：委員14名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

市川 裕芳	植木 春雄	遠藤 主計	岡村 敏之
小林 静雄	下田 信光	<u>高橋 優介</u>	<u>千葉 淳</u>
<u>日名子 康彦</u>	<u>藤本 義章</u>	三木 健明	村木 薫
山野邊 國雄	<u>吉澤 亮輔</u>		

次 第

1 開 会

2 議 事

第1議事 善行地区地域交通の運行計画の変更

第2議事 公共交通利用転換事業計画

第3議事 平成28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)

第4議事 平成28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 バスロケーションシステム)

3 報 告

(1) 第11回交通会議(書面開催)の結果報告

4 その他

5 閉 会

配布資料

・次第

・第1号議事資料 協議が調っていることの証明書(案)

・第2号議事資料 公共交通利用転換事業計画(案)

・第3号議事資料 平成28年度 生活交通改善事業計画(案)

(バリアフリー化設備等整備事業 ノンステップバス)

・第4号議事資料 平成28年度 生活交通改善事業計画(案)

(バリアフリー化設備等整備事業 バスロケーションシステム)

・参考資料1 善行地区地域交通の運行計画の変更

・参考資料2 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

・報告資料1 平成27年度 生活交通改善事業計画の変更

(バリアフリー化設備等整備事業 ノンステップバス)

・報告資料2 平成26年度 生活交通改善事業計画の事業評価

(バリアフリー化設備等整備事業 ノンステップバス、UDタクシー)

傍聴者 : なし

第12回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2016年（平成28年）2月16日（火）

場 所 藤沢商工会館ミナパーク 5階 503会議室

藤沢市計画建築部都市計画課

1.開会

事務局 皆さん、こんにちは。定刻より若干早いですが、委員の皆様のお出席が全員集まりましたので、ただいまから第12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、会議にお出席していただきましてありがとうございます。

まず初めに、本日の会議の成立の報告でございますが、交通会議の設置要綱では本会議の成立要件といたしまして、委員の過半数のお出席をもって会議が成立することになっております。現在の委員の定数が16、本日14名の委員の方に出席していただいておりますので、会議が成立していることをまず報告させていただきます。

そして、本日の会議も公開とさせていただきますので、後ほど本日の資料ですとか委員の皆様のお発言等は公開とさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、早速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。

まず、開会に当たりまして都市計画課長から御挨拶申し上げます。

都市計画課長 皆さん、こんにちは。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、大変お忙しい中、お集まりをいただきましてありがとうございます。

本日の交通会議でございますけれども、議事が4件ございます。1件目が善行地区東部で現在運行を行っております乗り合いタクシーの運行計画の変更でございます。2件目は湘南大庭地区を中心としまして、バスの利用環境改善計画である公共交通利用転換事業計画の修正となっております。そして、3件目と4件目は平成28年度に交通事業者が予定をしておりますノンステップバスとバスロケーションシステムの導入計画についての審議となります。また、報告事項が1件ございまして、先月に書面会議として開催をさせていただきました第11回交通会議の結果の御報告でございます。

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にかえさせていただきます。どうぞよろしくお願いをいたします。

2.議事

第1号議事 善行地区地域交通の運行計画の変更

事務局 それでは、次第2、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・進行につきましては会長をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

会長 それでは、議事に入ってまいりたいと思っておりますが、初めに本日の傍聴者の確認をお願いいたします。

事務局 傍聴者はいません。

議事に入る前に、この善行地区の取り組みで交通事業者さんが地元にも出席しておりますので、この会議への出席をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

会長 運営上、必要があると認めますので、入場していただひてください。

それでは、次第に従ひまして、2、議事につひまして、事務局より御説明をお願いいたします。

事務局 それでは、議事1の善行地区東部での実証運行計画の変更につひまして御説明させていただきます。

第1号議事の議決に当たりまして、まず、参考資料1に基づく説明を行った後に第1号議事資料の記載内容について御審議いただひた上で議決を行いたひと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

お手元の参考資料1の1ページをごらんください。1の平成27年度実証運行の取り組みについて御説明させていただきます。

善行地区東部での実証運行、のりあい善行は、平成27年2月に運行を開始して以降、平成27年度は(1)のりあい善行の取り組みの経緯に示す内容で進めてまいりました。取り組みの中では、昨年4月23日から5月1日に実施した実証運行周知活動や、昨年6月15日から19日に実施した利用者アンケートなど、利用促進に資する活動も地域と連携して数多く実施してまいりました。

2ページをごらんください。(2)のりあい善行の運行ルートですが、平成27年11月16日より3系統で運行しています。図1のように、善行駅東口を起点に亀井野団地・渋沢台方面を循環する路線と伊勢山辺・立石公園方面を循環する2つの系統に加え、新たにスーパーマーケットフジ善行店を起点とした亀井野団地・立石神社・立石公園を循環する系統を加えた3系統で運行しています。運行は平日のみの運行で、運行時間は善行駅東口発が9時台から17時台となっております。

(3)のりあい善行の利用状況についてですが、平成27年2月から平成28年1月までの月ごとに集計した利用状況を示します。平成27年11月16日より現在の3系統に変更して行っておりますが、変更前後で利用者数の変化は見られず、むしろ12月、1月には季節変動の影響や年末年始の善行駅周辺施設の休業による利用者の減少の影響が顕在化した状況で、3系統の効果は得られていない状況です。

3ページをごらんください。系統別の利用者実績を示しております。01系統は、善行駅東口発後に善行市民センター前を加えておりますが、利用者はほとんどいない状況です。また、藤沢翔陵高校前をルートに加えておりますが、1日当たりの利用者数は13.7人であり、ルート変更の改善効果は確認されていない状況です。02系統は、善行駅東口発後に善行市民センター前を加えておりますが、利用者はほとんどない状況です。また、藤沢翔陵高校前をルートに加えておりますが、1日当たりの利用者数は15.2人であり、ルート変更の改善効果は確認されていない状況です。

4 ページをごらんください。03系統は新設した系統です。1日当たりの利用者数は7.2人で、赤枠で示した箇所が新設の停留所となっておりますが、アンケートなどの要望によりスーパーマーケットフジ、善行駅西口の郵便局へ向かうルートとしましたが、スーパーマーケットフジ、善行駅西口の利用者数が少ない状況で、路線新設の効果が出ていません。03系統は距離、所要時間ともに3つの系統の中で最も長く、おくれの原因ともなっており、ルート新設の効果が確認されていない状況です。

(4)のりあい善行の収支予測ですが、表-3ののりあい善行の収支予測では、個人サポーターを150人と想定した場合、継続的な運行にはケース1の1日当たり60人の利用が必要な中で、現状はケース2の1日当たり43人となっており、現在の実績で個人サポーターが150人程度であれば年間約100万円の赤字が発生し、事業の継続ができないと判断されます。

5 ページをごらんください。

2、利用者ヒアリング調査の結果についてですが、のりあい善行では車両の大型化に伴う常態化している遅延対策及び今後の収支改善で導入を予定している個人サポーター制度について利用者の意見を把握しました。また、見直しにより新たに運行を開始した03系統の利用実績が悪いため、03系統の必要性についても利用者の意見を把握しました。

(2)の調査結果につきまして、の調査結果概要ですが、回答者属性は回答者112人、性別は男性22人で20%、女性77人で69%となっており、年代は70歳代以上が45%、60歳代が28%、30代から50歳代が13%となっております。

主な意見につきましては、おくれについてですが、おくれを改善してほしいという意見が多く、23名ほどの方から御意見をいただいております。おくれ時間については5分から10分以内という意見が多くありました。

サポーター制度についてですが、サポーター制度に参加してもよい方は回答者のうち72名の87%であり、継続してほしいという意見、回数券等の配付のメリットが必要という意見もいただいております。

ルート・時間帯についてですが、土日での運行、時間帯の見直しに関する意見、03系統導入について課題があるという意見、関連しますが、スーパーマーケットフジ、新設停留所の利用者数やおくれなどの意見をいただいております。

の遅れに関する意向ですが、のりあい善行のおくれについては、減便や停留所が減る改善であれば改善不要とする意見が最も多く、ルートや運行時間帯の見直しによるおくれの解消が改善策として必要と考えられました。

6 ページをごらんください。の個人サポーター制度に関する意向ですが、のりあい善行の運営状況が厳しく、今後も維持するためには、個人サポーター制度を導入し、維持するための費用を捻出することについて説明した結果、全体の64%、回答者の87%の賛同を得ることから、個人サポーター制度を導入し、収支の改善を図ることとしました。なお、導入に当たっては個人サポーターに対するメリットを拡充することについて意見

があったため、善行地区の商業施設と連携する中でサポーターに対するメリットの拡充を目指すことが必要と考えられました。

3、利用者ヒアリング調査結果を受けた見直し方針（案）については、住民説明会を行うに当たって、のりあい善行準備委員会の見直し方針（案）を次のようにまとめました。1点目は、03系統の導入により発生している遅延対策を短期的、中期的に実施すること、2点目は、利用者数を確保するルート設定をすること、3点目は、運行経費を上昇させない運行時間・曜日の設定をすること、4点目は、個人サポーター制度のメリットを付与することが必要ということです。

これらの見直し方針（案）に基づく説明会ですが、7ページをごらんください。4、住民説明会の実施結果を示しております。1月30日、土曜日に4つの会場で実施し、合計69人の参加がありました。いただいた意見については、従前のヒアリング調査と類似した意見を多くいただく一方、車両に対する要望、善行市民センター前の経由を一部見直す意見などをいただいたところです。これらに基づいて修正（案）を示しております。

8ページをごらんください。5の、のりあい善行の見直し【短期的対策】について、(1)の遅れに関する短期的な対応について、きのうの2月15日より実施しましたので報告させていただきます。現在発生している遅延への対応については、時刻表の一部変更により車両運用に余裕を持たせた対応を行っております。

9ページをごらんください。時刻表の変更については各系統のおくれにより、利便性に配慮したパターンダイヤの維持が困難となりますが、遅延を解消し、利用者の遅延への不安解消を図る手法として導入したもので、オレンジ色に着色した部分が見直した箇所となっております。表6に短期的見直し後の時刻表に見直した時刻表を示しております。

なお、路線距離が長い03系統については、おくれが多く発生したことから、バス停での停車時間に余裕を持たせ、所要時間を5分長くしております。この対応は一時的な対策のため、次のページ以降に中期的な対策を示しております。

10ページをごらんください。6の、のりあい善行の見直し【中期的対策】についてですが、(1)の03系統の休止については、03系統は利用が少なく、この運行を維持した場合、01系統、02系統の利用者の利便性が損なわれ、利用者増加に向けた目標達成が困難であると想定されることや、新たに設置したバス停での利用が少ない状況から見て休止することとしました。新たに設置した停留所は01系統や02系統、神奈中路線バスのバス停で補完することが可能です。このため03系統は休止とし、11月16日以前の運行と類似した01系統と02系統による運行を行うこととします。

11ページをごらんください。(2)の01系統及び02系統の運行ルートについてですが、01系統及び02系統の見直しについて、利用者ヒアリング調査結果や利用実績を踏まえ以下の3つの案を比較しました。3つの案は、それぞれの運行ダイヤ、運行本数は路線長や実査から想定したものです。案1が、01系統、02系統の運行ルートは現在と同様とし、

善行市民センターは下りでの利用がないため上りのみ停車するというもの、案2が、01系統、02系統の運行ルートは現在と同様とし、善行市民センターは下りでの利用がないため上りのみ停車するというものに加えて、01系統、02系統ともに善行駅西口を経由するというもの、案3が、案2の計画を基本とし、善行市民センターの運行の変更、善行駅西口経由とし、02系統は一部02'系統とし、休止する03系統のルートを一部経由する計画を対比したものです。

その結果、現状発生しているおくれ時間の解消、ダイヤ設定、現在のルートからの変更などを勘案した上で、案1を最適案と判断しました。判断した根拠としましては、1つ目に、これまでの実証運行では亀井野団地方面、立石公園方面を分割したルートで善行駅までの速達性、定時性が評価されたということ、2つ目に、03系統を新設した場合でも善行駅東口中心の移動は変化せず、善行駅中心の移動に効果があるということが検証され、善行駅周辺の新たな停留所の需要は確認されなかったということです。

なお、01系統の運行の便数ですが、最大で28便の運行が可能としておりますが、運転手の休憩、おくれへの影響等を考慮して申請は24便としています。

12ページをごらんください。(3)の運賃の変更についてですが、1)の運賃では、現状の収支に課題があることから運賃の変更を次のように実施します。なお、個人サポーター制度に基づく運賃についてもヒアリング調査の結果から、利用者から賛同を得ていることから導入を進めます。また、法人等のサポーター制度も予定しております。また、子ども運賃につきましては個人、法人等のサポーター制度の対象としないこと、利用者が少なく収入への影響が少ないことを鑑みて運賃を下げることにします。これにより新たな需要拡大を目指します。実際の運賃のイメージは表に示すとおりです。

2)のサポーター制度ですが、個人、法人等のサポーター制度は年会費を支払うことで1回の乗車を割安とする制度で、善行地区の商業施設と連携したサポーターへのサービスなどを行い、利用者拡充を目指すものです。サポーターの判別は個々に配付したカードが提示された際に運賃や各種商業施設でサービスを受けられる対応を予定しております。

3)の回数券・利用券ですが、10回分の運賃で11回の利用が可能な回数券の発行や、個人、法人のサポーター会員がカードの提示で1回の利用につき50円の割引が可能な利用券の発行を予定しております。

4)の運営体制ですが、現状は、運賃収入のみでは運行経費は捻出されないため、交通事業者主導の運営は困難です。運行経費を捻出するためには運賃以外の収入を寄附金等から確保する必要があり、運営主体として地域団体等が行う必要があります。今回は特定非営利活動法人のりあい善行の設立認証を申請中であることから、設立が完了した場合、運賃以外の収入を確保できる運営主体として地域と連携を図りながら収支改善することが期待されます。なお、関係者の連携イメージは図-10のとおりです。

13ページをごらんください。7の、のりあい善行の見直し計画(案)ですが、(1)の運

行系統、運行ルートは03系統を休止し、運行系統は01系統、02系統の2系統とします。運行ルートは図-12の、のりあい善行の見直し後の運行ルート(案)に示すとおりとなり、善行駅から住宅地に向かう際の善行市民センターの経由をなくす計画とします。

14ページをごらんください。(2)運行時間帯、運行回数、(3)車両概要は記載のとおりです。

(4)運賃についてですが、1)の運賃については記載のとおりとします。

2)のサポーター制度については、大人運賃は個人サポーター登録制度として、年間3000円を支払うと1回の乗車につきカードの提示で50円の割引、大人運賃は、法人等のサポーター登録制度として、年間5000円を支払うと1回の乗車につき法人に所属する方のカードの提示で50円の割引を行えることを予定しております。

3)の回数券・利用券についてですが、回数券は10回分の運賃で11回の利用が可能な券の発行、利用券では個人、法人のサポーター会員がカードの提示で1回の利用につき50円の割引が可能な券の発行を予定しております。

引き続きまして、第1号議事資料をごらんください。

1枚目に第1号議事での決議事項を示しております。

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、先ほども御説明した内容を2枚目の別紙1に添付した路線系統図に示しております。

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、先ほどの別紙1に変更する系統を示し、休止する系統を別紙2に示しております。

3の運行系統毎の運行回数につきましては、お示ししたとおりとなっております。

4の車両概要につきましては、10人乗りの車両を中心として運行する計画とします。詳細は別紙3に添付したとおりとします。

5の運行の態様につきましては、道路運送法第4条による乗合運送許可の路線定期運行型としております。

6の協議が整っている運賃(料金)の種類、額及び適用方法につきましては、先ほども御説明した内容となりますが、お示しした内容となっております。

裏面にサポーター制度及び回数券・利用券の記述を行っております。

7の旅客の利便を阻害しない理由につきましては、03系統の休止が行われた場合においても、休止となる停留所の300メートル圏域はほかの停留所で包含されており、旅客の利便は阻害されないこととしております。内容は別紙2に示すとおりです。

8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。適用する期間は平成28年4月1日とします。その他の条件といたしましては、前回の条件に示した内容とほぼ同じですが、新たに加えたもののみ説明しますと、3点目の個人サポーター登録制度の金額と1回の乗車につきカードの提示で受けられる割引額については、藤沢市地域公共交通会議の議決によらず変更が可能で、報告については事後的に対応したものです。

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 大変盛りだくさんではありますので、まず、最初の参考資料1に主に関連するところの御質問や御発言をいただき、ある程度御質問いただいたところで、最後に御説明いただいた、この1号議事に直接関連する質疑をさせていただければと思います。

まず、主に参考資料1につきまして御質問、補足などございましたらお願いをいたします。

A委員 今回いろいろ見直し案を御検討されているということでお話を伺いましたが、ダイヤ変更と路線の03系統の休止と運賃の値上げ、サポーター制度の導入、回数券ということで、それぞれの実施のスケジュールがもしあれば教えていただきたいです。

事務局 御質問ありがとうございます。運賃、運行ダイヤ、路線等々の変更につきましては、今のところ平成28年の4月1日からを予定しております。

A委員 路線の休止も同時ということですが、特にほかの見直しを待って、それで例えば改善したら路線休止をやめるだとか、そういったところを行わないで、もう路線休止というのはやむなしというようなことですか。

事務局 03系統の休止についてですか。

A委員 そうですね。

事務局 今のところ休止という形をとらせていただきまして、また新しい需要等が出てきましたら、対応をしていくということを考えております。

A委員 ありがとうございます。

会長 ほかはいかがでしょうか。

それでは、第1号議事を含めまして、まず御質問、御意見いただければと思います。いかがでしょうか。03系統の休止はやむを得ないという一方で、結果的にもとに戻るといった形に近いものにはなりますが、本数もある程度確保して、それから、おくれなどの可能性もより少ないという形で設定いただいたというふうに解釈をしております。

では、御質問いかがでしょうか。特によろしいでしょうか。

あとは何か、地域または運行事業者様で何か現状で御報告ですとかコメントなどがありましたら、せっかくですので伺おうと思います。特になければ結構ですが。

B委員 今回03系統ということで、一番繁忙しているフジスーパーというのが我々自身としても非常に期待していました。住民の方々も大分便利になるだろう、それから、なおかつ善行は山坂が多く、下のほうの住民の方々からバスに乗って買い物に、これは大いに結構ではないかということで非常に期待していましたが、その割ではなかったのも、何が原因なのかと、やっている本人が全然わかりません。

ここは吸収をして皆さんの便宜を図る。まだ一番、それから住民の苦情というか、そういう意見が、とにかくバスがおくれたら一番困るということで、今回、市の助言もいただきながら運行短縮、それから、停留所の若干廃止、善行市民センターを行き帰りと

発していましたが、下りはいいだろう、上りだけというようなことで簡略化して短縮を図って、十分に時刻を正確に守ってやっていこうではないかという考え方で、今回のコース設定になりました。

会長 ありがとうございます。ほかに何か御発言、御質問ございますでしょうか。

そうしましたら、この第1号議事につきまして皆様の御承認をいただくという手続きに入りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、第1号議事につきまして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。御承認をいただきました。

御出席いただきましてありがとうございました。

第2号議事 公共交通利用転換事業計画

会長 それでは、第2号議事につきまして御説明をお願いいたします。

事務局 続きまして、第2号議事、公共交通利用転換事業計画につきまして御説明させていただきます。

資料は、お手元の第2号議事資料になります。

公共交通利用転換事業計画の内容につきましては、今年度、7月に開催いたしました第9回と11月に開催しました第10回の交通会議の際に御説明をさせていただいておりますので、重複する部分の御説明は割愛させていただきたいと思っております。

1ページをごらんください。前回までは二酸化炭素排出量のイメージというものが全くなかったため、導入部分に事業実施の背景といたしまして、日本及び藤沢市の二酸化炭素排出量の内訳等を記載いたしました。日本における二酸化炭素排出量は2013年度で約13億トンとなっております。そのうち17.1%の約2億2500万トンが運輸部門となっております。また、その運輸部門のうち、自家用乗用車は48.4%の1億870万トン、バスは2.0%の443万トンが、それぞれ排出する二酸化炭素排出量となっております。自家用乗用車とバスを合わせると運輸部門の50.4%となりまして、半数を超えていくということになります。

一方、藤沢市の二酸化炭素排出量は、その下の図にあるんですけども、一番右側が2011年度になっていまして、2011年で約300万トンということで、全国と比較しますと0.2%程度となっております。内訳としましては11.5%に相当する約34万トンが運輸部門のものとなっております。図で言いますと下のほうの青く着色されている部分です。

続いて、2ページをごらんください。日本及び藤沢市の二酸化炭素排出量の削減目標ですけれども、日本の二酸化炭素削減目標としましては、2009年12月に開催しました気候変動枠組条約第15回締約国会議におきまして、1990年を基準として25%削減するという目標を掲げています。また、藤沢市の削減目標は2014年に改定しました藤沢市地球

温暖化対策実行計画におきまして、1990年を基準として2022年までに40%削減するという目標を掲げており、短期目標としては2016年度までに28%の削減というものを掲げております。

交通手段ごとの二酸化炭素の排出量としましては下の図のとおりとなっており、バスの輸送量当たりの二酸化炭素の排出量は自家用乗用車の約3分の1となっておりまして、運輸部門の中でも大きな割合を占める自家用車からバスへの転換というものは、二酸化炭素の量の削減に大きく寄与することになります。

続いて、3ページ目から17ページ目までは、前回までから更新をしたものはございませんけれども、考え方等について大きな変更点というものはございませんので、割愛をさせていただきます。

18ページ目をごらんいただきたいと思います。こちらは、今回の事業実施によりまして二酸化炭素削減の効果と目標を掲げておる3つの効果の中で、1つ目の効果となります。事業実施によって新たに見込まれる利用者数の公共交通転換に伴う二酸化炭素排出量の削減について修正がございますので、修正点について御説明いたします。

こちらの項目では、辻堂駅遠藤線のBRT幹線化、サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備、公共交通の再編によりましてバス利用者の圏域が広がることから、現在の圏域の利用者割合から新たな利用者数を算出したもので、1日当たり約600人の増加ということにしています。

前回までは事業実施によるバス利用者の増加分を平日と同様に土休日も増加することとしておりましたが、平日と土休日は利用者数が異なることや、バスの利用者が少ない土休日に対して連節バスの運行が今現在検討が行われていないことから、想定される日当たりの利用者数を、前回までお示ししていた803人という数字から595人と約200人減少させたものになります。その結果、前回までの結果としましては、392トンであった二酸化炭素の削減量に対しまして、今回の結果は290トンとなりまして、削減効果が約100トン減ってしまうという結果になりました。

続きまして、19ページをごらんください。事業実施の2つ目の効果は、湘南ライフタウンのバスターミナルが整備されることによりまして新たにバス待機所が設置されまして、今までバスが綾瀬車庫まで回送していた車両が湘南ライフタウンのバスターミナルまでになるということで、短くなる回送距離と、一方で、運行効率を上げていくために長くなった実車距離の差から得られる二酸化炭素排出量の増減を推計します。現行の対象路線の実車キロは年間約290万キロで、回送距離は約100万キロ、合計すると390万キロとなっておりまして、こちらは下の図に記載しております。そこから求められる二酸化炭素の排出量は、燃費等々から計算しまして1705トンとなります。

続いて、20ページをごらんください。事業実施後のバス車両の回送形態の改善及び実車回数の増加について、神奈川中央交通株式会社から計画のデータ提供を受けまして、事業実施前後の比較により二酸化炭素排出量の削減量を算出いたしました。再編後の実

車走行キロは長くなる見込みでしたが、ほとんど変化がなく約290万キロ、回送距離が年間で約10万キロ減少しまして約90万キロ、合計すると約380万キロで、そこから求められる二酸化炭素の排出量は1670トンとなりまして、図の下から2つ目の項目が1670トンとなりまして、現在の1705トンと比較をすると35トンの削減効果になります。

続きまして、21ページをごらんください。事業実施効果の3つ目としましては、辻堂駅周辺の渋滞解消を進めることにより走行速度の改善を図り、二酸化炭素の削減量を求めていました。ここで混雑区間長が1.2キロメートルで、混雑の対象便数が61便、渋滞が発生する雨天の休日日数が17日から、二酸化炭素排出量を前回までは1820トンということにしていたのですが、1.82トンの誤りということでした。

続いて、22ページをごらんください。このことから、前回までの渋滞対策の効果として得られていました645トンという削減効果は0.645トンという結果となっております。第10回の交通会議の際に渋滞対策の内容について御説明させていただきまして、短期的な対策としてはバス路線が渋滞しているところを避けて通行するというもの、それと、長期的な対策として、渋滞箇所である信号の青時間等の調整によって渋滞自体を減らしていくことをお話しさせていただきました。

今回記載している内容につきましてはバスの二酸化炭素削減量ですけれども、計画期間内で長期対策である渋滞の解消が実現された際には、バスの通行量よりも圧倒的に多い自家用車の二酸化炭素削減量も期待されることから、追加削減効果として記載することも視野に入れておりますので、お願いしたいと思います。

続いて、23ページをごらんください。本事業実施による二酸化炭素排出削減量の目標を次のとおり設定いたします。事業実施により自動車からの転換によるバス利用者数の増加目標を1日当たり約600人、二酸化炭素排出量の削減目標を1年当たり約290トンとします。次に、バスの運行の効率化による実車と回送を合わせた年間走行台キロの減少目標としましては1年当たり約8万キロ、二酸化炭素の排出量の削減目標を1年当たり約35トンとします。渋滞解消による二酸化炭素排出量の削減目標は1年当たり約0.6トンとします。これらの二酸化炭素削減目標を合計して、1年当たり約330トンを削減目標といたします。

ここで、現状の対象となるバス路線は実車走行キロや回送キロを合わせて1年当たり1705トンの二酸化炭素量を排出しております。事業実施後の連節バスの導入、バスターミナルの整備等により、自家用車利用からバス交通への転換を促し、年間約330トンの二酸化炭素の削減を目標とすることから、現在の対象路線のバスが排出している二酸化炭素の19.1%に相当する量を削減する目標としております。この330トンという削減量を、国土技術政策総合研究所が示していますケヤキの木1本当たりの二酸化炭素吸収量からケヤキ林の面積に換算いたしました。算出結果では、樹齢約30年のケヤキの木1本当たりの二酸化炭素吸収量は年間約8キログラムとなっております。1ヘクタール当たり植える木の量を1000本と仮定した場合に、ケヤキ林の面積は39.5ヘクタールとなりま

す。この39.5ヘクタールというものなんですけれども、これは秋葉台公園の面積7.7ヘクタールから考えますと、実に5個分に相当し、その削減量の多さがうかがえると思います。

以上が第2号議事の公共交通利用転換事業計画の説明となります。

本事業につきましては、平成28年度の環境省の補助金を活用するために、3月から開始されます補助金採択のための公募に応募する予定となっております。応募の際には本計画書の体裁を整えまして、詳細な数字等の根拠につきましては別途整理した上で、事務局と会長とで調整を行った後に提出をさせていただきまして、次回以降の会議で御報告をさせていただきたいと考えております。

今回の議事につきましては、本計画の中の二酸化炭素削減効果の考え方の部分につきまして御審議をお願いしたいと思っております。

以上となります。よろしくお願いたします。

会長 環境省に提出予定ということで、この会議で御承認いただいとということで、今回についてはこの数字の出し方というか、考え方について御意見を伺いたいということでございます。御質問、御意見いかがでしょうか。

かなりいろんな数字が並ぶところではありますが、気になるところがありましたら、ぜひこの場でお願いします。

C委員 基本的には自動車からバスへの転換ということで、それが主で290トンになると。その中で、この公共交通利用者の増加目標ということで600人というところがあると思いますが、これは実際、1日これだけの人数が転換するためには結構いろんな施策が必要かなと思います。めど的にはどうですか。かなりの人数かなとは思っています。

事務局 12ページ目をごらんいただきたいと思います。こちらでは今回の事業計画のもとに行う施策、事業をお示ししてまして、主には辻堂駅遠藤線の軸の強化という部分で連節バスの導入を行いまして、その連節バス等の導入とあわせましてバスの急行運転を行います。それと、同じく6項目めの湘南ライフタウン～湘南台駅の強化としまして慶応大学方面の路線、今現在、湘南台駅と慶応大学を往復している連節バスがございまして、そちらを湘南ライフタウンのほうを通過して循環させていく系統としながら、急行運転を図っていくという考え方があります。急行運転を図っていくと利用者の利用圏域が若干広がっていくことから、その広がった部分の利用者が少しはふえてくるだろうということが1つの項目としてございます。

もう1点が、(4)の石川方面のバス路線の新設という項目がございまして、こちらについては今回、連節バスを辻堂駅から湘南ライフタウンの間で運行を行うことから、輸送力を保ちながらバスの車両数を減らしていくという考え方がありまして、その余剰となったバスを、この(4)の石川地区方面のバス路線に新設するという考えを持ってしまして、そちらの新設の効果として、今回のバスの利用者の圏域が広がっていくという見込みがありまして、この2つのことから利用者数600人を期待しているものでございます。

C委員 どうもありがとうございました。

会長 ほかはいかがでしょうか。

D委員 細かい数値はちょっとよくわかりませんが、直感的な感じで、自動車からバスへの変換によって削減していこうというのがメインだとすれば、実際に住んでいる私たちから考えてみますと、本当にそうなるのだろうかという気がします。

といいますのは、この例えば12ページにある路線でバスが運行されたとき、それともう1つ、日常生活で言いますと、ここからどんどん離れたところに家が建っていますが、そこからバス停までの問題、それから、もう1つは、なぜ減らないだろうなと思う。直感的に言いますのは、例えば、ライフタウンに住んでいて、ライフタウンの停留所のあたりで住んでいる人が買い物に行くと考えますと、例えば、イオンやとうきゅうにバスで買い物に行くのに、今は車で行って、車に荷物を載せて家の玄関まで行くという便利性が車にはありますが、それをバスに置きかえてもらうためには相当思い切った何かが必要のかなと思います。

事務局 御意見ありがとうございます。今回の主な効果を出すための施策としましては、先ほどお伝えした2件が、利用者にとって今まで駅に行くまでの時間が数分短縮されることから、利用者が少しはふえてくるのではないかと。また、新設されるバス路線については、今までバス停に行くのも御苦労されていた方もいらっしゃると思いますので、その方の分もやはりふえてくるのではというところがあります。そのほかに、サイクル・アンド・バスライドという無料の駐輪場を整備することによってバスの利用を図っていくものですが、情報案内を新たに設けて、今までは何分後に来るかわからなかったというようなところで、利用者にとって不安を感じていたバス停中にはあると思います。辻堂駅から湘南ライフタウンの間で運行しているバスルートというのは、バスの運行もかなり多いですから、そういった心配は恐らくほとんどないでしょうけれども、そういったところも導入していく部分がございますので、そのあたりで利用者の増を狙うために、あと何分後にバスが来ますというようなものを各停留所に配置することで、不安を解消して利用の促進につなげていく考え方がございます。

そのほかにも、多方面からのバス路線が湘南ライフタウンのほうに乗り入れてくることも考えておまして、1つは、寒川駅のほうから湘南ライフタウンのほうに持ってくるというような話もございますので、そういったところを全て合わせまして、今回600人という数字を算出していったものでございます。

会長 これは計算の前提とか、いろんな話になりますが、私も今、18ページを見せていただいておりますが、約600人というのはバス利用者になると4%弱の増加ということですので、決して小さい数字ではない。物すごく野心的というか、そういうことではないですが、4%弱というのはかなり大きな数字で、利便性が上がると、ただこれぐらいは上がるだろうと直感的には思いますが、その中の全てが車からの転換ではなくて、家に閉じこもっていた人がバスで出かけようかなというのも含めて多分これぐらいということ

なのですけれども。でも、これは一応サイクル・アンド・バスライド、それから、カバ
ー圏域とかということで、淡々と計算していったらこうなるといことでしょうかね。

確認ですけれども、これは駅に行く人についてということで、とうきゅう、イオン、
その他は、ここでは想定はしていない理解でよろしいですか。

事務局 そのとおりです。

会長 あとは駅に行く人がどうするということですので、本当は駅前の駐車について、
いろんなことをやっていくとか、商業施設との連携で何かをしていくところのほ
うが、もしかしたら大きいのかもしれないけれども、ここではそういう効果は入れてい
ないですね。

事務局 はい。

会長 まだ車の削減できる余地はあるけれども、それについてはここに書かずにやって
いますので、計算の仕方としては、それでも控え目な試算をしています。なので、私も
これはなかなか難しいかと思えます。なんだけれども、控え目な計算の方法で、ただ、
対象を控え目に見積もっていますが、見積もった対象についてはもしかしたら過大に推
計している可能性もないとは言えない。でも、トータルとしてはこの程度かなというの
が、私の直感です。直感で本当に申しわけないです。

事務局から何か。

事務局 補足ですが、今回のこちらのほうには項目としては挙げていませんが、湘南ラ
イフタウンの周辺には工業団地がございまして、そちらの工業団地に結構な数、私は行
きまして、そこでのヒアリングを行った中で自家用車の利用をしている方がかなりいる
ことがわかっておりますので、その辺も今回、神奈川中央交通さんと御相談をしながら、
対策ができないかということも、今、検討をしているところでございます。

E委員 この計画を藤沢市さんといろいろ話していく中で、当初、この項目に出ている
ように、自家用車からバスへの転換ということだったので、初めはやっぱりバスの利便
性を上げるために、極端な話、バスはバスレーンでそのまま渋滞にかからないで一気
に行ける。自家用車が渋滞みたいな形で、バス事業者としてはかなり勝手な意見をいろ
いろお話しさせていただきましたが、基本、やっぱりバスの利便性を上げるべきとい
うことと、でも、今、お話があったように、ドア・ツー・ドアの買い物等の自家用車の利便
にバスが勝てるかということ、やはり御意見のとおり、自家用車は便利なのでとい
うことにはなりますが、環境のことなんかも考えて限られた道路を使っていただくとい
うことで、今の計画の中では駅に向かっての、具体的に言えばキス・アンド・ライドの送り迎
えの車を減らしていただく。そのためには、今バスが走っていない交通不便地域にも新
たに路線を入れて、バス停まで遠いから自家用車で送っているという方たちも多いと思
いますので、12ページの(4)、(3)は完全に今バスが走っていない地域なので、ここにバ
スを入れることによって利用者をふやす。

厳しい利用人員というお話が出ますけれども、ある程度、これぐらいは乗っていた

かないと収支的にも合わないので、ライフタウン全体、湘南台、辻堂、あと企業さんなんかも含めた中で、藤沢市のこの地域の公共交通を充実させて、一台でも自家用車を減らして交通環境を改善していく形でやっていきたいと思っておりますので、何とぞよろしくお願いたします。

会長 ありがとうございます。ほかは、こちらの計画（案）について御意見いかがでしょうか。

そうしますと、数値についてはいろいろ御意見があったということを書いていただき、また、この計画に書くべきかどうかはわかりませんが、この試算には入っていない、いろいろな努力もしている中で、控え目な試算としてはこうで、ただ、一方で転換率ということは一定の前提があるので、ここまで、その試算分がそのまま出るかどうかというところはかなり誤差のあるものだということを含んで、見る人が見たらそうだと思うのですが、記載が必要であれば記載するしということであれば、この数字がそういうものだとして理解していただけるかなと思っています。

ということで、これは、こういう形で数字に対する考え方はよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

会長 では、これを基本に提出をさせていただくこととなります。どうもありがとうございました。

第3号議事 平成28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）

会長 次は、第3号議事以降につきまして事務局より御説明をお願いします。

事務局 続きまして、第3号議事、平成28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）につきまして御説明させていただきます。

資料は「第3号議事資料」と右上に書いてある2枚のつづつであるものでございます。

本議事は、この事業が国の補助金である地域公共交通確保維持改善事業費補助金と、市の補助金であるノンステップバス導入促進補助金を活用して行う事業となっていることから、国が定めた補助金の交付要綱に従いまして、平成28年度、ノンステップバス導入促進計画（案）を作成したものです。

この計画は、国の補助要綱の中で、本市の場合ですと、この交通会議で意見を聞いて作成することが示されております。今回御審議いただきました結果によりまして、平成28年度に神奈川中央交通株式会社と江ノ島電鉄株式会社が国土交通省に本計画を提出する予定となっております。

まず、事業計画の内容について御説明させていただきます。

1の事業計画の名称は、平成28年度ノンステップバス導入促進計画としております。

2では、事業の目的・必要性について記載しています。高齢者、障がい者を初め、車

椅子使用者、歩行困難者、ベビーカー使用者等の、段差の移動を負担に感じる全てのバス利用者に対してノンステップバスの導入を促進することにより、バスの利用環境を改善し、自立した移動による社会参加の機会をふやすことを目的としております。

3では、事業の定量的な目標及び効果について記載しています。

まず、事業の目標として、平成26年度末時点において藤沢市では70両のノンステップバス車両が運行され、バリアフリー車両の導入率は19%となっております。平成22年度に国土交通省が示したバリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針では、平成32年度までにノンステップバス車両の導入率を約70%とする方針が示されていることから、バス事業者の車両更新に合わせてノンステップバス車両の導入を促進し、藤沢市内のノンステップバス導入率を平成26年度末時点よりも10%程度増加させることを目標としています。

次に、事業の効果ですけれども、ノンステップバスの導入率が向上することにより、段差の移動を負担に感じるバス利用者にとって、買い物や通勤等の移動の負担が軽減され、バス利用者の利便性及び安全性の向上による利用者数の増加が見込まれます。また、今まで自家用車で移動をしていた人がバスへの利用転換を行うことで、環境負荷への低減も見込むことができます。

4は、事業の内容と当該事業を実施する事業者を記載しています。平成28年度は神奈川中央交通株式会社が大型ノンステップバス7台、江ノ島電鉄株式会社が大型ノンステップバス6台と、合計で大型のノンステップバスが13台となっております。実施事業者の身体、知的、精神の障がい者に対する3区分における運賃割引率については、神奈川中央交通株式会社と江ノ島電鉄株式会社ともに、身体、知的の障がい者は普通旅客運賃が5割、定期旅客運賃が3割で、精神の障がい者については設定がございません。

(2)の関連事項としましては、バス車両の導入にかかる事業として、藤沢市における車椅子対応車両等の導入台数をお示ししています。車椅子対応車両はノンステップバス、スロープつきワンステップバス、リフトつきバスがございしますが、平成27年度末見込みとしまして、ノンステップバスが85台、ワンステップバスが240台、リフトつきバスが2台とし、その車両の合計は327台となっております。この中で、バリアフリー化された車両としましては、ノンステップバスとリフトつきバスを合計した87台となりまして、その導入率は約27%になります。

5では事業の負担割合などを示しています。裏面になります。平成29年度は予定台数が未定であるため、平成28年度と同様のものを記載してございます。

6の計画期間につきましては、事業者の導入計画を示してございます。

7の協議会の開催状況と主な議論につきましては、本日の審議の内容、藤沢市の予算成立状況を加えることといたします。

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て記載するものといたします。

なお、この計画につきましては、平成28年度の藤沢市の予算に関する部分が含まれますので、市の予算を条件としまして御審議いただきたいと思えます。

以上が第3号議事の説明となります。御審議のほどよろしくお願ひいたします。

会長 これは、例年大体この時期に、来年度このような計画をとすることを提出するものでございます。

何か御発言、または補足、御質問ございましたらお願ひいたします。

F委員 バスで、ノンステップバスとワンステップバスとリフトつきバスとありますが、これ以外のバスはありますか。

事務局 藤沢市内にはないという認識です。

F委員 総車両が車両にすると327台ということですが、全体、最大でバスが走っているときの台数は何台ぐらいありますか。

事務局 同時にという意味ですか。

F委員 いや、一番いいのは時間帯の同時がいいです。

会長 大体の時間帯の最大稼働率は七、八割ぐらい。

E委員 予備車が、点検とか。バスは朝のラッシュ時間帯が一番車両を、ほとんど全部使うので、朝の時間帯は点検とか予備車とか故障車とか、そういうものを除いて、ほとんどの車両は出払います。ただ、日中は休憩で戻ってきたりとか、勤務で昼間出て戻ってきたりとか、そういうのもあるので。ですから、多分7時、8時台が一番、ほとんど9割方のバスは外に出ていますね。

F委員 では、ほとんどバスがバリアフリーに対応しているようなバスということでしょうか。

E委員 そうですね。もう今、昔の2段上がるというのはなくて、ワンステップと、あとノンステップですね。

F委員 警察の立場ですが、バスをふやしたりするのもそうだと思いますが、バス停とかの改良はありますか。バス停は大体歩道上を使われることが多いですけども、段差みたいなものがあると思います。そこから車椅子がバスへ入るときに、大体切り下げになっているときが多いと思いますが、中には段差になっているところもあると思います。

事務局 藤沢市では主要な駅を中心としてバリアフリーの整備を事業課で進めておりまして、全てが全てすぐにできるものではなく、駅を中心としてバリアフリーというものを現在各駅で進めているものでございます。

F委員 わかりました。ありがとうございました。

会長 ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

そうしますと、この第3号議事につきましては原案どおり御承認いただくということによろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

会長 ありがとうございました。

第4号議事 平成28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 - バスロケーションシステム)

会長 それでは、次は第4号議事につきまして御説明をお願いします。

事務局 続きまして、第4号議事、平成28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 - バスロケーションシステム）につきまして御説明させていただきます。

資料は、右上に第4号議事資料と書いてございます、こちらの資料で御説明させていただきます。

この議事につきましては、この事業が先ほどと同じように国の補助金でございます地域公共交通確保維持改善事業費補助金と、藤沢市の補助金で、今度は情報提供バリアフリー施設整備促進補助金というものを活用して行う事業となっていることから、国が定めた補助金の交付要綱に従いまして平成28年度バスロケーションシステム導入計画案を作成したものです。今回御審議いただきました結果によりまして、平成28年度に江ノ島電鉄株式会社が国土交通省に本計画を提出する予定となっております。

なお、本事業は来年度に同じ国土交通省になりますけれども、観光庁への所管がえの可能性がございます。所管がえの際には計画の様式ですとか、協議会に求められる構成委員が変更となる可能性も考えられますけれども、今の現状では変わっていないということになりますので、このままこの計画のほうで進めさせていただきたいと思っております。

まず、事業計画の内容について御説明させていただきます。

1の事業計画の名称は、平成28年度バスロケーションシステム導入計画としております。

2では、事業の目的・必要性について記載しています。バスロケーションシステムは携帯電話、スマートフォンやパソコン等により、インターネット回線を用いてバスの現在位置やバス停への予定時刻、到着の予定時刻などの運行情報をリアルタイムで検索可能なシステムとなっております。バスは輸送力が大きいという面で自動車交通に比べて環境負荷が少なく、安全性が高い交通となっておりますが、バス利用者からの課題としまして、定時性の確保ですとか、目的地までの時間どおりの到着等が挙げられることから、バスロケーションシステムを導入することによりましてバス利用者の不安を解消して、バス交通への転換の利用を促進することを目的としております。

3では、事業の定量的な目標及び効果について記載しています。まず、事業の目標としては、バスロケーションシステムを導入することでバス利用者の不安を解消し、バス交通の利用を促進することを目標としています。次に、事業の効果ですが、バスロケーションシステムを導入することで、バス利用者がリアルタイムの運行情報を確認することができ、不安を解消します。そして、公共交通としてのバス交通の維持及び活性化が

図られ、また、自家用車からバス利用への転換により環境負荷低減にも寄与することになります。

4は、事業の内容と当該事業を実施する事業者を記載しています。こちらにつきましては江ノ島電鉄株式会社の車載器107台となっております。

次に、関連事項としましては、地方公共団体の各種計画との位置づけ、計画内容を示しております。藤沢市交通マスタープランにおきまして「環境にやさしい交通まちづくり」を展開するための交通施策の中で、公共交通の利便性向上や自動車利用から環境負荷の小さな交通への転換を促すための意識啓発の一つとして、バスロケーションシステムの導入支援というものを掲げております。

裏面をごらんください。

5では、事業者の負担割合などを記載しております。なお、平成29年度は導入予定がございません。

6、計画期間につきましては、事業者の導入計画を示しております。

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、藤沢市の予算成立状況を加えることといたします。

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て記載するものとします。

次のページになりますけれども、協議会メンバーの構成員は先ほどは説明を抜かしてしまいましたが、交通会議の委員の構成ということにさせていただいております。

なお、この計画につきましては、平成28年度の藤沢市の予算に関する部分が含まれますので、先ほどと同じように市の負担を条件といたしまして御審議いただきたいと思っております。

以上が4号議事の説明となります。御審議のほどよろしくお願いたします。

会長 これも先ほど同様、似たような枠組みです。御質問、補足などございましたら、事業者さんからも特によろしいですか。

G委員 先ほどバリアフリーで乗り合いバスの総車両数が327台、今回のバスロケが107台ということは、もう残りの220台はバスロケの機器が載っているというふうに捉えたらよろしいでしょうか。

E委員 うちもう前に補助をいただきまして、藤沢を走っている車についてはもう全部バスロケが進んでいます。

G委員 一応確認したかったのは、平成16年に連節バスを導入したときに、まず、藤沢市でバスロケを入れましたが、それから二、三年でたしか全部に導入したと思っておりますが、そろそろ更新の時期が来ると思って、来年度は江ノ電さんということですが、29年度以降で車載器は載せかえができるのか。あるいは、バスよりも耐用年数が長いのか、わかりませんが、そういうのというのは、今後こういうものが出てくる可能性があると思って御質問をしました。

E委員 一応耐用年数は決まっていますが、おっしゃるとおり、もうそろそろという時期なので、代替が藤沢市のほうでよければ、うちのほうはお願いしたいです。機械ものは日々進歩していますし、電車、鉄道との連携とか、その辺の利便性もかなり高いものが今いろいろとできていますので、情報も含めて、このバスに乗って何時の東海道線に乗り継ぐとか、小田急線に乗り継いで目的地に何分に着くというところまでは、今もう完全に出るものなんかも出ていますので、逆にその辺も含めて今後検討していただければ、うちのほうも考えていきたいと思います。

G委員 市が出すだけではなくて、国のシステムとして更新もできるかどうかというのが一つのポイントです。

E委員 国交省のシステムだとだめです。

G委員 今後そういうことも検討していただくきっかけになればと思いました。

あと、バスロケだけということではないですけれども、先ほど利用促進の関係で、こういう機器を使って乗り継ぎ等の場合の割引をしたりとか、初乗り2回ではなくて、通しで乗ったときの料金は安いわけだから、そういうものは多分やっていると思いますが、先ほどの利用改善とか、新しいルートの関係で、ところどころに大型の店舗とかというものが、今見た路線、先ほどの3路線だけでも4カ所ほど、かなり大きなスーパーマーケットとかがあるので、そういうところで一定の時間、あるいは便数の少ないところだったら次の日乗ったときには割引できるとか、そういうものというのは、こういうシステムとはまた違うものですか。

E委員 いろんな地区でICカード限定ですけれども、ICカードなら1時間以内に100円引くとか、半額にするとか、その辺の設定はできます。ですから、ある程度バスの路線の中で幹線と枝線とで乗り継いだり、乗りかえたりということが発展してくれば、その辺も当然考えていかななくてはいけないのかなと思います。現金で一々運転士に申告して云々というふうになると、かなり難しいものもありますが、ICカードで乗ったバス停が覚えていて、乗り継ぎのバス停でもう一度ICカードをタッチして、フラグを立てて、次に精算するときに100円引くというのは、今の機械では完全にできます。

G委員 利用促進のために、そういうものも積極的にやっていただいてアピールしていただければと思います。よろしくお願いします。

会長 ほかはいかがでしょうか。

それでは、この件に関しましては、車載器搭載についての事業計画は御承認いただくということに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す。

3.報告

(1)第11回交通会議(書面開催)の結果報告

それでは、次は、報告につきまして事務局からお願いします。

事務局 報告の前に、さっき資料の御説明で1点忘れてしまいました。先ほどの議事3と4の関係で、藤沢市の補助金のお話をさせていただきましたが、参考資料2のほうに、今回バスロケーションシステムとノンステップバス、それぞれの補助が藤沢市の中でどのように定められているかというものを載せておりますので、お時間あるときに見て、確かに入っていて、どのぐらいの補助が入っているのかというのを御確認いただければと思います。

それでは、報告といたしまして、第11回の藤沢市地域公共交通会議の結果報告について御説明させていただきます。

まず、第11回の公共交通会議を藤沢市公共交通会議設置要綱の第7条4項の規定に基づき、書面開催で行った件につきまして御説明させていただきます。

この際の議事は2点ほどございまして、いずれも委員の皆様の承認により議決を行ったものです。

第1号議事が生活交通改善事業計画、こちらは今年度分になりまして、ノンステップバスの導入の件、第2号議事につきましては、平成26年度の地域公共交通確保維持改善事業の事業評価ということで、こちらは先ほどから出ております生活交通改善事業計画の中のノンステップバスとUDタクシー(ユニバーサルデザインタクシー)、この2つの項目について事業評価を行ったものでございます。

まず、報告資料1をごらんください。

第1号議事につきましては、平成27年度補正予算としまして、ノンステップバス車両導入補助に関する予算が国土交通省に新たに計上されたことから、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きまして、地域公共交通会議の承認を受けて、所定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提出を行ったものです。

なお、計画の変更につきましては、第8回藤沢市地域公共交通会議で決定をした平成27年度のノンステップバス導入促進計画の神奈川中央交通株式会社のノンステップバス車両導入台数に新たに3両の中型車両を加えたものです。結果的に大型車両11両、中型車両4両の導入となったものです。

この計画の変更によりまして、乗り合いバス事業者はノンステップバス車両の導入に当たって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金の獲得が可能となりまして、バリアフリー化を推奨とする事業者の負担軽減と藤沢市域での導入促進が可能となりました。

なお、委員の皆様に紹介した際に、一部事業費の数値に動きがございましたので、訂

正を行っております。なお、詳細の説明については今回につきましては割愛させていただきます。

続いて、お手元の報告資料2をごらんください。

こちらの第11回の交通会議の第2号議事につきましては、平成26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、ユニバーサルデザインタクシーに関する事後評価となります。この計画は、第5回及び第6回の藤沢市地域公共交通会議で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所定の生活交通改善事業計画を提出し、計画に基づいてノンステップバス車両、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入が予定どおり行われたことから、この事業の事業評価を国土交通省の定める所定の書式に基づき提出をしたものです。

これらの事業評価は、予定した計画どおりに事業が実施されたか否かを評価基準として評価したもので、平成26年度の事業は予定どおり車両が導入されたことから、所定の目標が達成されたと評価を行っております。

平成26年度の事業実施概要については資料の1枚目に記載のとおりで、ノンステップバス、こちらは左下の部分になりますけれども、ノンステップバス3両とユニバーサルデザインタクシー4両の導入を行っております。こちらにつきましても詳細の説明につきましては割愛させていただきます。

以上で報告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 これは既に委員の皆様に見ていただいたものでございます。何か御発言ございますか。これは特によろしいですか。ありがとうございます。

4.その他

会長 それでは、次はその他ですが、事務局からいかがでしょうか。

事務局 事務局からは特にありません。

会長 そうしますと、一通り議事が終わりましたが、委員の皆様から何か御発言がありましたらここで受けたいと思いますが、何かございますか。特によろしいですか。

それでは、あとは事務局で閉めていただければと思います。

5.閉会

事務局 会長、司会進行ありがとうございました。それと、委員の皆様、活発な御意見ありがとうございました。

本日は議事、報告案件が多かったのですが、今後何かお気づきの点がございましたら、都市計画課まで連絡をいただければ対応させていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

そして、最後になりますけれども、次回の交通会議の開催予定でございますが、8月ごろに開催をさせていただければと思っております。また議事の内容等については別途案内をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いします。

事務局からは以上となりますが、何か御質問等はございますか。

ないようでしたら、以上をもちまして第12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。