

## 第7回藤沢市地域公共交通会議

□日時 : 2014年(平成26年)10月17日(金) 午後2時00分開会

□場所 : 藤沢プラザ本館 5階 第1会議室

□出席者 : 委員14名(五十音順・敬称略・下線は代理出席)

泉谷 幸偉	市川 裕芳	今井 将人	植木 春雄
岡村 敏之	小林 静雄	下田 信三	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	
--------	------	--------	--

: 要綱7条5項による出席者(報告(1)のみ出席)

井ノ口 聡	上田 敬生	矢後 勇	
-------	-------	------	--

### □次第

- 1 開 会
- 2 議 事
  - 第1号議事 善行地区東部での実証運行計画について
  - 第2号議事 モビリティ・マネジメント教育検討会について
- 3 報 告
  - (1) 片瀬・江の島周辺地域の今後の取組み
  - (2) 湘南大庭地区の今後の取組み
  - (3) 御所見地区の再編後の状況等
- 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
  
- ・ 第1号議事資料 協議が調っていることの証明書(案)  
(善行地区東部での実証運行計画)
- ・ 第2号議事資料 モビリティ・マネジメント教育検討会実施計画(案)
- ・ 参考資料1 善行地区東部での実証運行計画(案)
- ・ 参考資料2-1 モビリティ・マネジメント教育概要
- ・ 参考資料2-2 モビリティ・マネジメント教育(交通環境学習)検討会運営要領(案)
  
- ・ 報告資料1 片瀬・江の島周辺地域の今後の取組み資料
- ・ 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

□傍聴者 : 1名

# 1. 開会

○事務局 皆さん、こんにちは。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。定刻となりましたので、ただいまから第7回藤沢市公共交通会議を開催させていただきますと思います。

本日事務局を務めます都市計画課です。どうぞよろしくお願ひいたします。議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

まずは、本日の会議の成立要件でございますが、公共交通会議の設置要綱にあります委員の過半数をもって会議が成立するというので、本日、委員15名のうち14名の委員の方に出席をいただいておりますので、本会議が成立していることを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刻なんですけれども、会場の都合によりおおむね4時ごろをめどに会議を終了させていただきたいと思っておりますので、皆様の御協力をどうぞよろしくお願ひいたします。

それでは早速、お手元にお配りさせていただいております資料の確認をさせていただきます。

まず本日の次第、委員名簿、出席者名簿、本日の座席表。そして、第1号議事資料といたしまして協議が調っていることの証明書（案）、これは善行地区東部での実証運行計画になります。そして、第2号議事資料といたしましてモビリティ・マネジメント教育検討会実施計画（案）、1枚めくっていただきますと、後ほど説明させていただきますけれども、参考資料2-1といたしましてモビリティ・マネジメント教育概要、次のページに参考資料2-2といたしましてモビリティ・マネジメント教育（交通環境学習）検討会運営要領（案）を一緒にとじ込みさせていただいております。そして、参考資料1として善行地区東部での実証運行計画（案）、こちらは議事そして参考資料になります。その次に、報告資料1といたしまして片瀬・江の島周辺地域の今後の取組み資料、報告資料2といたしまして湘南大庭地区の今後の取組み資料、報告資料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、以上になりますけれども、ちょっと資料が多いので、確認のほどよろしくお願ひいたします。

それでは、開会に当たりまして都市計画課長より御挨拶させていただきます。

○都市計画課長 皆さん、こんにちは。藤沢市都市計画課長でございます。会議の開会に当たりまして一言御挨拶させていただきます。

本日は大変お忙しい中、お集まりいただきまして、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といたしまして2つございます。第1号議事につきましては、藤沢市地域公共交通会議におきまして以前からの懸案となっております、善行地区における坂の多い地形での高齢者の足をどのように確保するかということにつきまして、これまで検討してきたところでございますが、地元の方々へのアンケートなどによって、実証運行について1つのめどが立ったということで、実証運行の手法について

御審議をいただきたいと考えております。

第2号議事につきましては、ことし3月に策定しました藤沢市交通マスタープランにおきまして、モビリティ・マネジメントという1人1人の交通行動を自家用車中心から公共交通や自転車を中心にしたものに転換を促進するためのコミュニケーションを中心とした交通施策を実施するため、モビリティ・マネジメント教育検討会の立ち上げを目指すこととしております。この検討会の進め方について御審議をいただきたいと考えております。

また、その他報告事項といたしまして、新たに片瀬・江の島周辺地域の渋滞対策と公共交通施策の連携について、今年度、実施をしております調査結果を中心に報告させていただきたいと考えております。また、湘南大庭地区につきましては、公共交通のワークショップの開催結果などを反映させて、今回、資料を作成しておりますので、御説明させていただき、委員の皆様から、活発な御意見や、さまざまな視点から御議論をいただければと考えております。これらの2つの報告事項につきましては、本日の御議論を踏まえまして計画が具体化してきた地域につきましては、次回の会議以降に関係機関との合意形成を図りながら交通施策を進めてまいりたいと考えております。

報告事項の3つ目としましては、ことし9月1日に再編を行いました御所見地区のバス路線の再編後の状況と関係する施策について報告をさせていただくものです。

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御挨拶とさせていただきます。

○事務局 続きまして、本日、新たに委員になられた方がお二方おりますので、ここで御紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、お1人目が神奈川県警察本部交通規制課都市交通対策室長のA委員でございます。A委員につきましては、前任のB委員の人事異動に伴いまして新たに着任されたもので、本日は所用により欠席しておりますが、交通対策室副室長のC様に代理出席いただいておりますので、よろしくをお願いいたします。

○C委員 この秋、異動しましたCと言います。今後ひとつよろしくをお願いいたします。

○事務局 続きまして、お二方目といたしまして、神奈川県藤沢北警察署交通課長のD委員でございます。D委員につきましても、前任のE委員の人事異動に伴いまして新たに着任をされたので、ここで紹介をさせていただきたいと思っております。

○D委員 Dです。よろしく申し上げます。

○事務局 両委員、これからよろしくをお願いいたします。

それでは、次第に戻りまして、次第2、議事に移らせていただきたいと思っております。

ここからの進行は会長をお願いしたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

○会長 それでは皆様、よろしくお会いをいたします。

議事に入ります前に、傍聴者の確認ですが、いらっしゃいますでしょうか。

○事務局 本日は1名の方がいらっしゃいますので、よろしくをお願いいたします。

○会長 では、入場していただいでください。

(傍聴者入場・着席)

○会長 傍聴者される方、ルールを守り傍聴されるようによろしく願いをいたします。

## 2. 議事

○会長 それでは、2の議事ということで、まず第1号議事について事務局からよろしくお願いいたします。

○事務局 第1号議事の説明に入る前に、今回の善行の実証運行の運行事業者の候補となります湘南相中とフジ交通の2社を本会議に出席させていただきたいと思っております。要綱第7条第5項の規定に基づきまして出席をお願いするものでございます。

こちらの2社につきましては、これから実証運行に向けた共同での運行計画を提出していただきまして、その旨の交通事業者となりますので、会議の出席をお願いしたいと思っております。

○会長 議事の運営上必要でありますので、入場いただきください。

○事務局 ありがとうございます。

○会長 それでは、よろしくお願いいたします。

それでは、事務局から議事につきまして御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、第1号議事の善行地区東部で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。

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いた上、議決を行いたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、参考資料1の1ページをごらんください。1のこれまでの経緯について御説明させていただきます。この点は、前回の交通会議でも説明した点となりますが、地域内交通の導入に関する優先エリアとして、交通マスタープランに示す最寄り駅まで15分以内に行ける交通体系の考え方にに基づきまして、こちらのA2エリア及びA4エリアの優先エリアとして取り組むことといたしました。

続いて、2ページをごらんください。2の実証運行、本格運行に向けた流れについて御説明させていただきます。先ほどお示ししたエリアに地域内交通を導入するための前提条件には、本格運行では、初期の準備費用以外の運行維持に係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、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支バランスを確保することを条件として与えております。この点の収支見込みにつきましては、後ほど詳しく説明させていただきます。

下の図一2、実証運行から本格運行への移行、本格運行の継続の判断のフローをごらんください。この点についても、左側の矢印に調査・計画、準備、運行・判断の3つの流れを示してございまして、本日は、調査・計画の最後の段階になります。本日、この計画について承認された場合には次の準備段階となり、必要な手続、停留所の整備等を進め、平成27年2月の実証運行を目指すところとなります。実証運行では、利用者が定着

するまでの行政側の支援を行いながら、運賃収入等で採算性が継続的に黒字化することを目指すことを示したものでございます。利用者が定着するまでの期間、行政側の支援体制につきましては、今後、関係者との協議の上、決定させていただき、次回の交通会議で報告させていただきたいと考えております。

続きまして、3ページをごらんください。3の実証運行に向けたアンケート結果の報告について御説明させていただきます。ことしの7月から8月にかけて、善行駅東側の地区に公共交通の導入を計画するために、需要調査のためのアンケートを行いました。需要調査では、アンケート内で運行の具体的な計画を示し、その是非から、実証運行、その先の本格運行の内容を検討するデータとして利用させていただいたものです。

アンケート内で示した具体的な計画は次のとおりで、枠内に示してございますけれども、運行ルートは資料の12ページ、ルートマップというものがございますけれども、こちらの図、善行駅、①から④までの停留所を経由するようなルートでお示しております。そのルートについてアンケートを行いまして、所要時間については10分から15分程度、運賃・会費としては、会員、非会員で運賃が異なり、会員300円、非会員400円とし、会費は月500円を想定しております。運行頻度につきましては1時間に1本程度、運行時間は朝9時台から夕方4時台とさせていただきます。

下の(2)配布数、回収数では、配布2065世帯、回収798世帯となっており、世帯回収率38.6%となっております。世帯ごとに複数の回答を得ておりますことから、回収した票数としては1550票となっております。

(3)の回答者の個人属性ですが、性別は、男性42%、女性54%となっており、年代は、中学生以上のアンケートとなっておりますが、60代、70代でおおむね半数程度となっており、高齢者の関心が高いというところが見受けられます。

4ページをごらんください。(4)新たな公共交通の利用意向では、料金などに関係なく利用すると御回答いただいた方が120名程度いらっしゃいました。また、改善がなされた場合、利用するという回答では、料金に関するものが425名と最も多く、運行頻度、運行時間帯、停留所の順で回答いただいております。45%の方は、条件にかかわらず利用しないとの回答をいただいております。

下の(5)会費についての考え方をごらんください。会費は、利用者の増減にかかわらず、運行に必要な財源を安定させるために必要な制度として提案したものです。前の質問で、条件にかかわらず利用しないと御回答いただいた方以外から回答を求めていますので、総数が若干少なくなっております。このうち、会員になると御回答いただいた方が約250名いらっしゃいました。そのうちの179名は、利用は少ないが公共交通の継続的な運行のために会員になると御回答いただいております、公共交通の確保に向けての住民の役割が浸透しつつあるということがうかがわれます。

引き続きまして、5ページをごらんください。(6)新たな公共交通の利用時間帯および利用属性は、時間帯別の利用者数が、行きは9時台、10時台に利用が集中しており、帰りは15時、17時台での利用が多くなっております。朝夕の時間帯では20名近い利用者が

想定されることから、乗りこぼし対策に重点を置いた計画が必要と考えられるものです。これらの利用者の方の利用目的についてですが、通勤・通学とされた方が7%ほどいらっしゃいますが、買い物、私事、通院などで90%を占め、利用年代も60歳代以上が70%を超えており、9時から17時までの運行を行った場合に、高齢者の日常的な移動等に活用できる可能性が高いということがうかがわれます。

下の(7)新たな公共交通を利用しない理由についてですが、先ほど、条件にかかわらず利用されないと回答された者の理由について伺ったものです。いずれ使うかもしれないと回答いただいた方や、運動・健康のために歩いているという方も合計で100名程度いらっしゃることから、将来的に利用が期待される層についても、今後、この事業の浸透が必要と考えられます。また、②運行時間、頻度、⑥ルートが遠回りの意見に対しては、改善されれば新たな公共交通としての利用を希望されることも多かつたため、改善を検討しました。改善計画については6ページをごらんください。

6ページ、4の実証運行計画(案)について御説明させていただきます。この表には、実証運行で予定する計画を左側に運行内容として示しております。中央の(参考)アンケートの条件の欄では、アンケートの際に条件としてお示ししたものを参考のために示しております。右側にアンケート条件から変更になったものにつきましては変更の理由等をお示ししているところでございます。主な運行内容については、次のとおりとなります。

①運行形態、定期路線型を前提とします。

②車両は、乗客定員4人のセダン型車両を基本としますが、乗りこぼし対策として、乗客定員9人の車両を使用することも検討します。

③運行ルートは、次のページを見ていただくとあるんですけども、図-3に示すとおりで、先ほどの1本のルートから、善行駅東口～亀井野団地～善行駅東口という北ルート、南ルートは善行駅東口～立石ハイツ～善行駅東口としております。このことは、アンケート結果を受けて乗車が多く想定される午前9時、10時、16時台で1循環当たりで回る停留所を少なくして乗車できる人数をできるだけ多くすること、1ルートを循環する時間の短縮を図るものとして、こういったルートを設定しております。

④の事前予約については、ない方向としております。

⑤事業者につきましては、フジ交通、湘南相中で運行を分割して行う予定ですが、運行の分割については、今後、神奈川運輸支局との調整を行いたいと考えております。

⑥運賃につきましては、大人(中学生以上)250円、小人(未就学児除く中学生未満)130円、幼児(未就学児)は大人1名につき2名まで無料とすることを想定しております。なお、アンケートの際に提示した会員運賃300円より50円ほど運賃を下げており、利用者の増加と採算性の確保の観点から最適な水準と判断したものです。なお、会員の取り扱いにつきましては、本格運行となる段階での採用を目指すもので、実証運行段階では意思表示をしていただく程度とする予定にしております。

⑦運行日につきましては、平日のみとしております。

⑧所要時間は、北ルート、南ルートともに10分程度を想定しており、アンケート段階で、15分程度とする所要時間を問題視して利用しないと回答された方を取り込んでいきたいと考えております。

⑨運行時間につきましては、北ルート、南ルートともに午前9時から午後5時とし、アンケート調査結果を受けて5時台まで拡大して、利用者数の拡大を目指すところです。

⑩運行本数につきましては、北ルート、南ルートともに12回とし、午前9時、10時、午後4時につきましては2回の運行を想定しております。運行本数につきましては、先ほども御説明しましたが、需要に応じた拡大を図ったものとなります。

8ページの収支見込をごらんください。実証運行と本格運行の収支を示したものです。5人乗り車両と10人乗り車両の経費、追尾車の台数を考慮して収支見込みを算定したものととなります。本格運行では、会費を考慮した運賃を想定させていただいております。また、実証運行では、後ほど御説明させていただきますが、セダン型車両が中心の運用を予定しております。これまで御説明した計画では、実証運行では、予測の結果から、上から4段目にありますセダン型、実証運行のケース2というところで、赤で囲っているんですけども、月当たり10万3000円の赤字が見込まれますが、本格運行で10人乗りの車両を用いた場合には、上から1段目のケース2に相当することとなりますので、月当たり10万5400円の黒字が想定されるものです。この場合、料金収入は、ケース1の会員300円に対し、約1万5000円程度の上昇が見込まれ、利用者数と収支の関係から最適なものと考えてございます。また、本格運行の際には、10人乗り相当のワゴン車両を用いることが最適と考えられますが、車両の取り扱いについては、実証運行の状況から判断し、必要な場合に専用の車両での運行を行うことも検討してまいります。

続きまして、9ページの（補足）乗りこぼし対策の考え方をごらんください。朝夕の時間帯では乗りこぼしが想定されるため、車両の乗車定員を上回る場合には、次のような運用を検討します。1つ目が乗りこぼし対策1で、常に定員を超える利用が発生することが明確な時間帯であれば、予備車両が追随して2台分で経路を運行する方法、2つ目が乗りこぼし対策2で、想定しない時間帯での乗りこぼしが発生する場合には、無線配車等で追尾車を追加的に運行する方法としております。

10ページをごらんください。5の今後のスケジュールについて御説明させていただきます。本日の交通会議での承認が得られた場合のスケジュールを示しております。平成26年10月から平成27年1月にかけて実証運行開始に向けた関係者調整を行います。27年1月をめどに、実証運行に関する時刻表・路線図の各個配布、広報の掲載、自治会への回覧等を行う予定です。平成27年2月に実証運行を開始し、2カ月以上12カ月未満の期間で実証運行することを目指します。

11ページ以降がアンケートの内容及び回答での収支に関する試算を行ったものとなっております。説明については割愛させていただきます。

以上が第1号議事の議決に当たっての背景となります。

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となりますけれども、2枚目に添付した路線・系統図になっております。

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、同じ路線になります。

3の運行系統毎の運行回数につきましては、お示ししたとおりで、01系統が午前9時台から午後5時台の12回、02系統が午前9時台から午後5時台の12回、4の車両概要につきましては、フジ交通株式会社、湘南相中株式会社の保有車両のうち当該乗合事業との兼用で運用を行う見込みとなります。

別紙2、2枚目の裏面に書いてございますけれども、各社12台の車両としております。使用台数の根拠としては、1週間ごとの共同運行を前提に各社ごとの使用台数を算定したものです。使用台数の算定につきましては、先ほどちょっとお示したものになりますけれども、時間帯別の利用者アンケートを踏まえて、時間帯別の利用意向人数から1便当たりの乗車定員を4人として行っております。利用人数最大の9時台では19人を考慮して、2ルートで6台の車両が必要となります。利用時間が不明とされた方が24名いらっしゃいまして、それが9時台に集中した場合ですと、9時台には6台プラス6台という車両12台が必要となりますので、12台を示しております。また、9時台につきましては、一般のタクシー利用も多い時間帯となるため、不確定要素を加味した場合でもやっぱり12台の車両が必要と算定しております。

5の運行の態様については、道路運送法第21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の協議が調っている運賃（料金）の種類、額及び適用方法につきましては、先ほど御説明した内容となります。

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、その条件につきまして示したものです。適用する期間につきましては、平成27年2月1日以降の1年以内とします。その他条件としましては、1つ目が、フジ交通株式会社、株式会社湘南相中の2社での共同運行を行うこと、2つ目が、乗りこぼし対策として、乗車定員に達した場合でも運行を継続し、停留所ごとの乗車待ち人数を把握した上で、続行便の無線手配や10人乗り車両の用意を行う等の対策を行います。3つ目が、運行を行う事業者及び藤沢市は、関係する地域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としております。

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申し上げます。

○会長 ありがとうございます。

それでは、この件につきまして、まず御質問、御意見も含めていかがでしょうか。

もしきょうで御承認をいただけるとなると、どんどん手続も進めていくということで、かなり熟度が高い形での計画ということかと思しますので、詳細なことも含めて御質問などをいただけると、今後生きてくると思います。いかがでしょうか。



○F委員 Fです。

8ページの収支見込の予測結果の会員とか非会員とかの人数はどのように出されたのですか。

○事務局 会員につきましては、先ほどのアンケートの結果では72人と179人、約250名ほどいらしたんですけれども、それから若干割り引いた数字で、200名という形で算定させていただいています。ですから、それについても若干余裕がある数字と認識しております。

○F委員 毎日使うかどうかというのがありますので、予測は予測なので。これでいけば収支はとれるということですね。

○事務局 そうですね。先ほど細かい説明はしなかったんですけれども、利用回数を反映させて、週に2日使う方、4日使う方というのをおのおの別で算定して、その結果を反映して人数としてやっていますので、丸々週5日使うというような算定で無理やり出した数字ではないということになっております。

○F委員 わかりました。実証運行でどのぐらい乗って、時間帯でどのぐらい利用がいるとか、その辺の分析をしていただいて、本格運行をどのようにやっていくかというのは検証してもらいたいと思います。それによって車の大きさとかも考えなくてはならないので、セダン型でいいのかどうかとかありますので、その辺、実証実験で見ていただきたいと思います。

○G Gと申します。よろしくお願ひいたします。

今の部分の補足説明について、運行経費の見方なんですけど、現状の中でセダン型で運行と聞いているんですけど、セダン型イコール現状タクシーで使われている車両をそのまま使うということで、安価な金額で運行ができると思うんですけど、新たにワンボックスを購入してやったときの運行経費の試算の仕方がセダン型より1.1倍という産出の仕方について、こちらの考え方を委員の皆様にも市のほうからお話ししていただければと思います。

○会長 これは8ページを見ればよろしいですか。よろしくお願ひします。

○事務局 こちらにつきましては、通常の10人乗りの車両と一般のセダン型の車両ということで、ジャンボタクシー等もございましてけれども、その差分をおおむね運賃として1.1倍程度に見た額として今算定しております。ただ、先ほど来申し上げているとおり、事業者さんのお持ちの車両が余りないというところですので、実際に10人乗りの車両が必要な場合はこの事業専用で手配することも考慮して、運行経費として車両を除いた部分で1.1倍で、若干高目に見ているという認識であります。

○G イニシャルのほうは市で見ていただくという考えをもとに検討したものとなっておりますので、ご承知おきいただければと思います。わかりました。ありがとうございます。

○会長 すごく細かい話というか、本当は私が知っていなければいけないんですけれども、F委員にお伺いすると、協議が調っていることの証明書というところで、車両は10人ま

たは5人という形でまずはいくということ、この時点で車両サイズを決めないといけないということはないという理解でよろしいですね。

○F委員 乗車定員何人の車を使うかというのは決めていただく。例えば11人以上の車を使うのか、10人以下の車を使うのかによって法律上の扱いが違いまして、定員何人の車両を使うかというのは協議して決めることになっています。

○会長 ありがとうございます。そうしますと、今の第1号議事資料の一番表、4番目ということで、乗車定員ですので、これは中型や大型のバスの車両ではないということで、いわゆるタクシーでやりますというところは書いてあるけれども、ワンボックスなのか、セダンなのかは特にここでは決めなくてもいいという理解でよろしいわけですね。

○F委員 はい。

○会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

特に質問がもうないということでしたら、第1号議事を承認いただけるかどうかということになりますが、そこで改めてお伺いしますが、第1号議事資料に関して何か御質問、御意見はございますか。これですと、1ページ目の1からめくって7まで、プラス別紙の路線・系統図についてになります。

車両は、まだ5人か10人かというところは含みはありますが、運賃については、これで基本的に決定で、今後進めさせていただく。それから、経路、停留所についても、基本的にはこちらでいくということになります。

それでは、この議事の決に入ってよろしいでしょうか。

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 それでは、第1号議事は承認されましたので、これをもとに進めていくことになります。どうもありがとうございました。

それでは、御退席いただいても結構です。どうもありがとうございました。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○岡村会長 それでは、第2号議事ということで、事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、第2号議事モビリティ・マネジメント教育検討会実施計画(案)につきまして御説明させていただきます。

第2号議事は、藤沢市地域公共交通会議設置要綱第10条に、「この要綱に定めるもののほか、議事の手続きその他審議会の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。」とあることから、その他審議会の運営に必要な事項として、会長との事前協議の結果、交通会議に諮ることとしました。

第2号議事の議決に当たりまして、まず、参考資料2-1及び2-2に基づく説明を行った後に、第2号議事資料の記載内容について御審議いただいた上で議決を行いたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

お手元の参考資料2-1をごらんください。モビリティ・マネジメント教育概要につ

いて御説明します。

まず、モビリティ・マネジメントとはですが、まずモビリティ・マネジメントという言葉ですが、余り聞きなれないと思いますので、簡単に説明させていただきます。何事においてもそうですが、行動や習慣を変えるには、きっかけや動機づけが必要となります。モビリティ・マネジメントとは、そのきっかけや動機づけとして、公共交通の乗り方や便利さ、自動車利用による環境問題や健康の問題といったメリット、デメリットをわかりやすく伝え、自発的に過度な自動車利用から公共交通や自転車利用への意識の変容、そして行動の変容を促す取り組みのことを言います。

次に、背景ですが、背景としましては、自動車社会の進展に伴い、移動に関する利便性などが大きく向上した一方で、地球温暖化や交通渋滞、交通事故の増加などさまざまな社会問題が発生しているという現状があります。また、利用者の減少によりバス路線の廃止など公共交通が衰退しているという現状もあります。また、今後、高齢者がふえていく中で、誰もが利用可能な移動手段として公共交通を確保していくことが重要と考えております。

次に、モビリティ・マネジメントの目的ですが、モビリティ・マネジメントは、過度に自動車を利用する状態から公共交通や自転車などを賢く使う方向へと自発的に転換することを促すこととなります。実際には、過度な自動車利用の抑制や社会情勢の変化に対応した移動手段の確保に向けて、自転車や公共交通が利用しやすい環境整備を行っていくとともに、モビリティ・マネジメントを職場や学校教育、住民等を対象に実施していくことが効果的であると考えております。

次に、学校教育におけるモビリティ・マネジメントについてですが、保護者等への波及効果が期待でき、幼少のころにモビリティ・マネジメント教育を受けた子供は、成人後も公共に配慮した交通行動が期待できるといった報告もあることから、未来を担う子供たちにモビリティ・マネジメント教育の実施により、自動車が環境に及ぼす影響や公共交通機関の重要性を伝え、環境や健康等に配慮した行動ができる大人になってほしいという思いから積極的に実施したいと考えております。その中でも、自動車利用が引き起こすさまざまな問題と賢い車の使い方を知ってほしい、公共交通のよさや大切さをわかってもらいたい、自分たちが住む藤沢の公共交通について理解を深めてほしいという趣旨のもと実施していきたいと考えております。

次に、モビリティ・マネジメント教育の取組についてですが、子供たちの教育にプラスになること、また、学校や先生たちの負担にならないことを前提に、既に学校で取り組まれている環境、健康・福祉、社会、交通安全等の教育と連携しながら取り組んでいきたいと考えております。その取り組んでいきたいと考えています内容の1つの案ですが、藤沢市内の小学校では、公共交通を利用しまして鎌倉や横浜に行くという校外学習を行っております。その学習の中で、過度な自動車の利用が引き起こすCO<sub>2</sub>の排出量といった環境への影響などをクイズ形式等でわかりやすく説明したりすることを考えております。そのような教材の作成や授業内容の検討に当たっては、検討会を設置し、学識

経験者を初め学校の先生方の考え方や要望を聞きながら実施していく必要があると考えることから、モビリティ・マネジメント教育検討会実施計画について議事の1つとして提出させていただいております。

続きまして、もう1つめくっていただいて、次の参考資料2-2につきましては、第2号議事資料の内容を運営要領の形式で表現したものとなりますので、説明につきましては、第2号議事資料の説明をもってかえさせていただきます。

一番上の第2号議事資料をごらんいただけますでしょうか。第2号議事での決議事項となりますモビリティ・マネジメント教育検討会実施計画（案）を示しております。

まず、1の目的につきましては、藤沢市内小学校でのモビリティ・マネジメント教育の継続的な実施に向け、子供たちの個人の利便性だけではなく、社会的な影響に配慮した行動をする意識の醸成に寄与するカリキュラムや教材等の仕組みづくりの検討を行うとしております。

2の設置につきましては、この藤沢市地域公共交通会議に検討会を設置し、モビリティ・マネジメント教育に関する検討を行っていく旨を示しております。

3の所掌事項につきましては、この検討会における所掌事項として、カリキュラム、教材に関する検討・策定、モデル校の選定、モデル校でのモビリティ・マネジメント教育実施に関する計画の策定及びそのフォローアップの3項目としております。

4の委員構成等につきましては、学識経験者、学校関係者等の10名程度で構成し、検討会の会長は、交通会議の会長が指名することとしております。なお、委員につきましては、交通会議とは別の方で構成することとしております。

5のその他としましては、モビリティ・マネジメント教育検討会で検討した内容につきましては、検討会が議決を行い、藤沢市地域公共交通会議に事後的に報告すること及び検討会の実施に当たっては、実施要領を定め、その要領に基づき実施することとしております。

以上で第2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いたします。

○会長 どうもありがとうございました。

この件は、私の理解が間違っていたら事務局からおっしゃっていただきたいんですが、ここにカラーのパンフレットがございますが、学校教育の中で、車に過度に頼ったような生活のスタイルがもしあったら、それを1人1人が見直してみようということを小学生——ここは大体小学生ですけども、ほかにも中学生、高校生なども含めて、そういう教育の場でやろうというのを、世界中でいろいろなことをやっている。それで、藤沢市でもこういうことをやりたいということで、交通会議とは全く別個な形でやってももちろんいいのかもしれませんが、関連もするということで、この交通会議とこちらのモビリティ・マネジメント教育の実際に運営をしていく組織との関係を定めたいということで、きょう、こういう形を整えてやりたいという御提案をいただいたというのが私の理解ですけども、何か補足だとか、ちょっと違うよというのがあったら。

- 事務局 会長のおっしゃっていただいているとおりですし、公共交通会議は地域公共交通に関するということというのが所掌事項になっておりますので、そこにこのモビリティ・マネジメント教育も、先ほどの説明で、公共交通の利用促進ですとかにつなげるというところで関連してくると考えておりますので、こちらの組織の部会という位置づけとさせていただきますたいと思っております。
- 会長 実際に、検討会に入られる方というのは、別の方をお願いするようなことになるんですね。
- 事務局 基本的には、学校関係者の方、校長先生ですとか、そのような方たち、実際に教育現場にいらっしゃる方々を中心に委員になっていただきたいと考えております。
- 会長 そんな形で進めたいということが事務局の御意向ですが、御質問、御意見などいかがでしょうか。
- C委員 参考資料2-2なんですけれども、委員の中に、(5)その他検討会の運営上必要と認められる者と書いてありますけれども、(5)では、どのような方を考えておられるんですか。現時点で結構ですけれども。
- 事務局 まだ想定ではあるんですけれども、先ほどのパンフレットでも他市の事例が載っているんですけれども、例えば、バスですとかを小学校のグラウンドに持ってきて、そのときに乗車の体験をする、バスのSuicaですとか、そういうものの乗り方とかの体験をしたりという授業をやっているところもありますので、そういうときになった場合には、まだ決まっていないですけれども、学校との調整とか協議の中で、必要があれば、バス事業者さんですとか、あと交通安全という絡みに関しましては警察の方たちにも御協力をいただくという形で、ここに参加していただく可能性があるということをご想定しております。
- C委員 わかりました。
- H委員 今、いろんなモビリティ・マネジメントの教育の方法等についても御説明をいただいたんですけれども、現実的に、計画ができたならば、特に公共交通のバスもそうなんですけれども、自転車等の利用状況、非常に多いと思うんですけれども、現状の道路等については、新しい道路については自転車専用道路というのもできるとは思うんですけれども、今までの現状の中の道路について、自転車道路をどのように考えているか、専用道路をどのように考えていくかということもちょっとお話を聞きたいと思うんですけれども。
- 会長 それでは、事務局から、市の自転車の政策の話と、これに自転車の絵も描いてあるので、恐らく、自転車と位置づけるのかどうかということも含めてということの御趣旨だと思いますが、いかがでしょうか。
- 事務局 自転車のお話をさせていただいているんですけれども、今お話しした中では、自転車をどうやって使うかということもモビリティ・マネジメントに含まれております。先ほどの自転車の専用レーンとか、そういった議論をする場とは考えていないんですけれども、自転車のルールとか、そういったものの理解を深める場として使うことは十分

検討されますので、子供たちに公共交通、自転車、そういったものの理解を深めて使ってもらい、あるいは親のほうに発信してもらおうというような形で事業を構成していきたいと考えているところでございます。

○会長 モビリティ・マネジメントとは何ぞやとか、実際にどうやって子供たちとやるのなんていう話をし出すと、多分それこそ、それだけで何回もの会議になるので、この場はこういう形で進めていかというようなことで、最終的には御承認をいただくこととなりますが、質問はいかがでしょうか。

○I委員 1つだけなんですけど、先ほども話に出ましたけれども、自転車はかなりふえてくると、公共交通を利用しましょうといっても、タクシー、バスの運転士もそうなんですけど、自転車がふえるほどなかなか前に進めない状況とか交通事故がふえてくる問題と、先ほど言いましたけれども、自転車に関して、どうやったら乗っていいかという部分ではなくて、自動車とバスと一体で交通ルールという部分であればわかるんですけど、路線の撤退が多いだとか、環境の問題だとか、いろいろきれいな言葉を並べていますけれども、実際に、これが一緒になってやるという部分に関してはちょっと難しいのかなと。はっきりやりますよという部分では、自転車と公共交通はなかなかくっつくものではないと思うので、正直に言えば、自動車に乗られる方もわかっていると思いますけれども、自転車は数が多くなれば、かなり邪魔な部分があるかと思えますし、交通事故がふえる一方だという部分もあります。今、聞いていて、どのようにしていくのか、どうしたらいいのか、自分でも悩んでしまう部分があるんですけど、その辺を市からお聞かせ願いたいと思っています。

○事務局 今おっしゃられている自転車の事故が多いとか、そういった点につきましては、自転車の運用のルールとかを認識されていない、交通のルールについて曖昧な点をそのまま放置した結果、大人になってもそういったものがわかっていないかということもあります。ですから、公共交通を使うということとあわせて、公共交通の時間のおくれとか、いろんなものに自転車が無謀な運転をすることが影響しますとか、そういう関係の絡みもあると思います。ですから、自転車にしても公共交通にしても、基本的にはモビリティ・マネジメントで考える上では、今後、維持していかなければいけないものとして、それらの共存については、おのおの別の目的で、両者共存できるように、今言った悪いことというのを打ち消しながらやっていくというふうなスタンスを考えております。

○会長 これは中のプログラムはまだ何の議論もしていないんですか。どうなんですか。まず、体制はこういうふうにしたいということで、きょうは出てきましたけれども、具体的にどんなプログラムを市では中心にしていこうとか、そういうところはある程度、議論がなされているのか、それとも、検討会を立ち上げてからいろいろ具体的な話をしていくのか、どのあたりですか。

○事務局 基本的には、これからというところが大部分なんですけれども、1つは、先ほど例で挙げましたけれども、実際、公共交通を使って校外学習をしているという部分が

ありますので、その部分に絡めて、まず乗り方みたいな話ですとか、車はどういう影響、CO<sub>2</sub>をどれくらい排出するんだろうといった話ですとか、健康に関してはどうなんだろうという部分とかについては、校外学習と絡めてやっていけたらと考えております。あと、先ほどの交通安全ですとか、既に学校で取り組まれている部分とかもありますので、どのような形で伝えていけるかですとか、どのようにしたほうがわかりやすいのかというのは、検討会の中で学校の先生方を中心に話し合っていければと考えております。

○会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

○J委員 Jでございます。

中身についてはまだこれからということなので、基本的に自家用車から公共交通へということで大賛成ですし、でも、教えるのは小学生ですよ。小学生に自転車云々ということであれば、今の八島さんの意見のように、環境面がなんていうよりも、自転車に乗るなどとは言えないけれども、自転車に乗るんだったら安全で、ちゃんとルールを守りなさいという話ぐらいで、自家用車は便利だけれども、自家用車が多いことによって交通渋滞が発生するとか、環境が悪くなってしまうなんていうことを小学生なら教えてあげればいいのかなどというのと、実施面では、当然、ほかの市町村なんかではやっているんですけれども、安全運動期間中なんかは、やっぱり警察さんと連携して、グラウンドにバスを持って行って、バスの死角の検証とか、いろいろとそういうものもやっていますので。これから中身はどんどん組み上がっていくんでしょうけれども、小学生がそこで初めて聞いて、それを大人になるときの参考に、正しい道に導くような、先ほどの意見じゃないですけれども、余りこの中でごちゃごちゃ格好いいことばかり言っても、多分、中身は残らないと思いますので、どうせやるなら、自転車は乗るんだったら、絶対左側をこういう形で走って、雨の日に傘なんか差したらだめだよとか、二人乗りはだめだよなんていうことを厳しく教えてあげたほうがいいのかなと。あわせて、バスの乗り方とかについても、ほかでもやっていますので、親と一緒にバスに乗っている子供たちはほとんどわかっているでしょうし、こういうことなんかも含めて、もう10年以上前からちびっ子50円と言って、休みの日や夏休みには小人50円にして、とにかく大人になってからちゃんと正規の運賃をもらうように、小さいころからたくさんバスに乗ってもらおうということで、独自にうちなんかもやっていますので、環境とモビリティ・マネジメントとセットで、全体がよくなるような形でやっていったらいいのかなと思います。

それとあと、小学生だけでなく高齢者の方にも交通安全教室なんかもやっていますので、全てというと、またいろいろと難しいんでしょうけれども、高齢で自家用車に乗るリスク、事故のリスクや、あと、燃料も高いですし、保険料も上がっていますし、小学生だけでなく、高齢の方たちにもそういうのをどんどんPRして、当然、バスの利便性の高い路線網をつくっていかなければいけないとは思いますが、公共交通もいいものだというような形で、どんどんアピールしていきたいと思いますので、今後ともよろしく願います。

○会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

○K委員 今、いろいろお話しされていますけれども、自転車というのは非常に難しい面があると思うんです。教育、これは交通マナーです。自動車は免許証がなければ運転できませんけれども、自転車は免許証がなくても運転できるわけです。それで、今の大人の交通マナーの悪さ、それからあと、藤沢地区内での道路整備は藤沢市のほうにもお願いしたいと思うんですが、こういう考えられる都市系統、それから道路整備課、この辺、縦割りでは解決できる問題じゃないんです。藤沢地区内でも、自転車がスムーズに走れる道路と、それから全く走りにくい道路と、これが年度によって作り方が変わっているんです。そういうところがあるんです。こんなところも道路整備や何かの会議に出席させていただいたときに申し上げているんですけれども、具体的な動きも見えないということで、これは韓国や朝鮮、中国のプロパガンダ的に、子供のときから、こういう教育というものを充実させていかないと非常に難しい問題だと思います。

○会長 多分、モビリティ・マネジメントと言っているときには、基本的に交通安全教育とは別物、交通安全教育は交通安全教育でちゃんとやらなければいけないので、それはそれと言ってはいけないのですけれども、基本的には個別の利用の仕方とか、そういう話をするというよりは、自分の生活スタイルとか、そもそもどこかへ行くときにどんな乗り物で行きたいかといったときに、反射的に車と言うか。ちょっと考えて、どっちが速いのかというふうに決めるとか、そんな話をしていくというのがモビリティ・マネジメントと。

それからあと、ちょっと安全に近いかもしれないけれども、自分がどこかに移動するということが社会や他人にとってどんな影響を与えているんだろうねというところを小学生の感覚で理解をしていただくにはどうしたらいいかというところで、これは難しいというのは、安全は違うんだけれども、かといって、全く別ですよとは言えないところがあるので、それはこの検討会のメンバーになった方というか、この中の方は余りならないかもしれませんが、そういうところでいろいろ御議論をさせていただいて、多分、学校の先生もいろいろ御意見があるんだろうと思いますので、検討会があるときには、このメンバーから、そういう安全というところもかなり強い関心があったというようなことはぜひお伝えをいただけるといいかなと思いました。

○L委員 私自身、まだよく理解できていないんですけれども、特に小学生という問題になったときに、私どもの地域で、朝、学校に子供を自家用車、マイカーで送ってくる父兄が相当いるということが実は非常に問題になっていまして、本来、小学生は基本的には徒歩で通学をするはずなんです。私学で電車やバスを使っている人もいるでしょうけれども、基本的には徒歩で通学している。ところが、自家用車で送ってくる親が多くいまして、学校側も非常に困っていると。校門にどっと並んでしまう。すぐ隣に公園の住宅がありまして、朝の時間にうるさいとか、そういう問題が起きていまして、そういうこともこの中に入るのかどうか、ちょっとわかりませんが、実は、そのような問



題が地域では今起きていまして、なかなか解決できないでおります。

それから、私どもは町内で、朝、子供の交通安全のために旗振りをやっています。警察ともいろいろ話をしているんですけども、実は、横断歩道が欲しいんですけども、なかなかうまく横断歩道が設置されていないといえますか、そういうこともありまして、これは興味のあるところではあるんですけども、この話と通じるかどうかよくわかりませんけれども、そのようなことを感じております。

○M委員 ちょっと今までの話と違うんですが、公共交通会議にこのテーマが来たということは、各論でいろんな話がありましたけれども、各論じゃないのではなからうかと。もっと藤沢市民の生活、モビリティに対する考え方とか生き方、そういうところから入っていくのではなからうかと。各論で次のところに行ってしまうと、ここに信号がないからいけないんだとかというふうに各論に入ってしまうと、マクロで物が言えないんじゃないかというので、どの辺を狙っているんだらうかと。子供が今から20年、30年行ったとき、家庭を持ったときに、この藤沢市をどういうふうに変えていこうと、モビリティに関して変えていこうかという考え方、大きいマクロの考え方から入っていくために、公共交通会議にも投げかけてきたのではなからうかと考えると、非常に難しい時代だなと思いました。各論で行くんだしたら、すごく楽だと思うので、その辺をどういう意図で、これを導入しようとしたのかということをお聞きしたかったんです。

○会長 そもそも何でこういうことをやるのかという話と、もちろん、それは環境とか何とかと言うんだけど、かなり個別具体の話を想定しながらやっていくか、それとも、もう少し一般的なことをやっていくのかということも含めて、どんなことをやるんですかということかと思えます。

○事務局 いろいろと自転車に関しまして御意見をいただきまして、ありがとうございます。

まず、今回、モビリティ・マネジメントの小学生に対する教育と、この地域公共交通会議を結びつけたというところなんですけれども、自転車はそもそも公共交通ではないという認識はもちろんしております。ただ、密接に公共交通等と関係していると。先ほど運転手の方の非常に運転しにくい、危険だというような、もちろんそういったこともあるんですけども、その辺については、マナーとか交通ルールの徹底ということとも絡んできますけれども、そもそも藤沢市としては、自転車は非常に便利で、いろいろな優位性もある乗り物ではあるんですけども、それを積極的に皆さんどんどん使しましょう、みんなが自転車をどんどん使しましょうというスタンスでいるわけではありません。といいますのは、自転車というのは、必ずしも全員が乗れるわけではないと。身体的な問題がある方ですとか、あるいは高齢になってきますと、自転車そのものにも乗れなくなってくるということを踏まえまして、やはり公共交通というものは、有料にはなりませんけれども、どなたでも乗れるということが一番になりますので、電車、バス、タクシー、そういったものが公共交通として一番機能していかないといけないと。それが自転車を余りにも利用促進し過ぎると、結局、それらの公共交通の採算性がよくなる

って、本来、自転車に乗れない人が、例えば、バスだけが頼りという方がバスに乗れなくなってしまうという悪循環を起こしますので、そういった意味でも、公共交通と自転車の関係というのはかなり密接に絡んできているものだろうと考えております。

とはいえ、モビリティ・マネジメントという考え方の中では、あくまでいろんな公共交通手段がある中で、賢くそれを選択していきましょうということを御自分で判断できる、そういう人間形成をしていただきたいということが目的ですので、例えば、自宅から歩いて5分ぐらいにあるコンビニに行くのに、そこにバスに乗っていくという方もいられないでしょうし、タクシーを呼ぶという方もいないと思うんです。ただ、実態としては、歩いて5分なのに車で走ってしまうという実態がかなりあるだろうと。そういったところを、そこは歩いたほうが健康にいいんじゃないですか、あるいは自転車のほうがより便利なんじゃないかといったことをうまく自分で判断できる大人になっていただきたいということから、とりあえずは、まず、小学生に対してこういった教育をしていくことが、将来を見据えると一番大事なのかなと考えているところで、行く行くは、例えば市内の事業所ですとかに通勤で車で来られている方に対しても、車通勤をやめてバスで通いましょうとか、電車で通いましょうといったこともやっていかなければいけないのかなと考えておまして、モビリティ・マネジメントという、非常に概念が難しいんですけども、私どもとしては、そういった考え方で進めていきたいというところがまず1つでございます。

ただ、実際にそれをやるとなると、相手が小学生なので、しかも、この会議の中では、先生方ですとかPTAの方も参加されるかもしれません。そうなりますと、どうしても、実際に子供たちが乗れる交通手段という、一番身近なのが自転車で、かなり動き回っていますので、その辺もかなり議論になってくるのかなと考えております。交通安全教育というのは、もちろんまた別途やっておりますけれども、そこと完全に切り離すのではなく、そういったものと連携をしながら、この中でもやっていく必要があるのかなと考えております。

それとあと、まとめてお答えさせていただきたいんですけども、先ほど道路整備課と都市計画課のお話もあつたんですけども、実はこのモビリティ・マネジメントの中で主に自転車を扱っているということではなくて、自転車については、昨年度、サイクルプランというものを策定しまして、今後の市内の自転車ネットワークのあり方というものを取りあえず決めております。それをどういった優先順位で今後整備していくのかということは今、道路整備課と協議しながら進めておまして、そちらについても、別途会議体を設けて、市民の方にも入っていただいて、次にやる路線については、こういうことを考えていると。その中で、実際に利用される方にとっての御意見等を聞きながら進めていくという形で、別途それはやっておりますので、確かに道路整備課と都市計画課と、どうしても別の課にはなっているんですけども、その辺は同じ役所の中で、今後、十分に連携して進めていくつもりでございますので、よろしく願いいたします。

○会長 ほかはいかがでしょうか。

教育なので、要は子供たちにとって幸せなことを教えるというのが多分教育で、もちろん社会にとって、それがよくなればいいんだけど、別に市の政策をPRするためにやるとか、全然そういうことではなくて、多分、そんなことをちょっとでも出すと、幾らいいことをやっても、先生方とか親御さんからは非常に反発を受けるんだろうと思うんです。なので、教育といわゆる交通計画や政策は上手に切りながら、けれども、本当に必要なことを子供たちに教えていくということがきちんとできると、これはうまくいくのかなと私は思っていますが、教育となると、大学生以上の教育だったら何とかやるんですけども、高校生以下の話はなかなかわかりませんので、ここはぜひその道のプロの方に検討会でやっていただければいいかなと思っていますところ。

まず、検討会を交通会議の中に設置することについては、いかがでしょうか。議事そのものとしては、特に御異論はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 では、個別にいろいろ御意見が出てきたということはぜひ記載をいただいて、これは了承されたらと議事録に御記載ください。ありがとうございました。

### 3. 報告

○会長 それでは、報告が3つございます。それぞれ事務局から御説明をお願いします。

○事務局 これから報告を3件させていただくんですけども、まず1点目の片瀬・江の島の関係なんですけれども、こちらの片瀬・江の島につきましては、特にバス事業者、交通事業者の関係がこれから深くなってきますので、できましたら、先ほどの善行の取り組みと同じように、交通事業者の会議への出席をお願いしたいと思いますけれども、どうでしょうか。

○会長 よろしいですね。よろしくをお願いします。

それでは、事務局からよろしくお願ひいたします。

御紹介をお願いできますか。

○事務局 交通事業者は、出席していただいているのが小田急電鉄さん、湘南モノレールさん、京浜急行バスさん、本日は3社になります。よろしくお願いします。

○事務局 それでは、報告(1)の片瀬・江の島周辺地域での公共交通利用環境改善の検討につきまして、報告資料1に基づいて御説明させていただきます。

今回の報告につきましては、今後、片瀬・江の島周辺におきまして交通の取り組みを進めていく上で、交通の実態を把握する必要がありますことから、交通状況調査を実施いたしましたので、調査結果を報告させていただきますとともに、交通問題解決のために考えられる施策メニュー案を取りまとめましたので、あわせて報告いたします。

施策メニュー案につきましては、事業者様など関係者ですとか地域の方々との調整が整っておりませんことから、この報告につきましては、現状で市として考えている施策の方向性を共有するという趣旨としてございます。

資料の1ページをごらんください。まず、検討の目的でございます。片瀬・江の島周辺地域では、休日などにおいて慢性的な交通渋滞が発生しているため、公共交通の利用への利便性が損なわれ、利用者に提供されるサービスが低下しております。また、渋滞を避けるため、マイカーが住宅街に流入し、地域の人々の暮らしにも影響を及ぼしてございます。

そこで、片瀬・江の島周辺地域におきまして交通混雑の解消に向けた公共交通の利用環境の改善を図るため、情報提供の充実ですとか駐車場の確保及び連携充実、公共交通機関の充実などを行っていくための施策の設定をこの検討の目的としております。

4ページをごらんください。実際の渋滞の状況を把握するため、片瀬・江の島周辺におきまして交通に関する状況調査を実施いたしました。調査につきましては、今年度のゴールデンウィーク中の5月3日土曜日と夏休み期間中の8月3日日曜日の2回実施いたしました。調査内容につきましては、まず、1)から3)の江の島島内及び周辺駐車場7カ所の利用実態として、駐車場の駐車台数ですとか入出庫状況、待ち台数、駐車場の待ちによる渋滞長、また、駐輪場の台数の推移の確認、5ページに移りまして、4)江の島への交通手段別の流入、流出台数調査、5)公共交通の利用状況調査におきましては、鉄道、バスの交通事業者様から御提供いただきました乗降者数などのデータに基づきまして利用状況を整理し、実態の把握を行っております。6ページをごらんください。6)江の島島内への旅行時間調査では、江の島から周辺の主要な拠点となります辻堂と鎌倉までの自動車による所要時間を把握するため旅行時間を計測いたしました。

7ページをごらんください。ここからが調査結果となります。片瀬・江の島周辺においての交通問題でございます渋滞の原因や、改善に向けた課題の整理を行う上で考慮すべき結果であると考えられるものを中心に説明してまいります。

まず、7ページの1)の①江の島島内駐車場の利用率及び待ち台数ですが、5月、8月、いずれにおきましても、島内の一番手前でございます駐車場、江の島なぎさ駐車場が、日中から夕方にかけて常に利用率が100%となっております。5月につきましては、それが原因となって渋滞を引き起こしております。しかし、グラフ中の緑の線、湘南港臨港道路付属駐車場につきましては8割程度の利用率となっており、利用に偏りがあることがわかります。

8ページをごらんください。一方で、江の島の外の駐車場ですが、グラフの中の青や緑の線、江ノ電駐車センターあるいは観光協会片瀬東浜駐車場につきましては、江の島に近いこともございまして、日中は利用率が100%となっておりますが、県立湘南海岸中部・西部駐車場——赤とオレンジになります——については利用率が6割から9割程度となっております。

9ページをごらんください。2)江の島島内の駐車場待ち台数及び国道134号の渋滞長につきましては、5月が顕著でございまして、待ち台数の多さに比例して国道134号まで渋滞しております。最長で約1.3キロの渋滞長となっております。8月につきましては、待ち台数があるものの渋滞を引き起こすまでには至っておりませんでした。

11ページをごらんください。4)江の島への交通手段別の流入、流出台数ですが、左側の表及びグラフをごらんください。5月と8月では、調査時間帯の9時から16時におきまして、8月の夏休み時期のほうが乗用車で入りが3000台ほど多くなっておりまして、徒歩では逆に5月が8月の倍以上、約2万7000人が訪れているということがわかります。

続きまして、13ページをごらんください。5)公共交通の利用状況ですが、まず①鉄道の利用状況につきましては、右側のグラフ、それぞれの上側のグラフをごらんいただきますと、5月、8月ともに10時から11時ごろが降車のピークとなっておりまして、乗車のピークはいずれも16時から17時ごろ、夕方時間帯となっております。乗車人員を比較しますと、5月の約8000人に対しまして8月は約4800人となっております。また、それぞれの下側のグラフからは、降車人員のうち約4分の1から半分ほどしか江の島に行っていないということがおわかりいただけます。

14ページをごらんください。続きまして、②路線バスの利用状況ですが、運行ルートの実況といたしましては、江の島までのバス路線は藤沢駅、大船駅、鎌倉駅からのルートがございまして、平日のみとなりますが、辻堂からのルートも現状ではございます。

16ページ以降をごらんください。こちらからはバスの乗降データを整理したものになりますが、それぞれの駅から江の島までと、江の島からそれぞれの駅方面の乗降客数になりますが、いずれの路線におきましても、赤と薄いピンクのグラフになりますが、江ノ島バス停、江ノ島海岸バス停での降車はほぼ1桁と少なくなってございまして、夕方以降の江の島島内のバス停、濃いブルーの江ノ島バス停からの乗車が20人前後と、帰りの時間帯が移動手段として路線バスを利用する傾向があることがわかります。

続きまして、19ページをごらんください。こちらは片瀬・江の島周辺での路線バスの運行状況をあらわすグラフでございまして、乗降者がありまして、データがとれたものだけをグラフ化してございます。薄いバーが路線の区間全体でのおくれ時間をあらわしてございまして、濃いグラフが、そのうちの江の島の入り口のバス停、江ノ島海岸バス停になりますが、そこから江の島島内のバス停、江ノ島バス停まで、江の島大橋を渡るのに要した時間をあらわしてございまして、特に5月におきまして、13時台を除きましては、江の島大橋でのおくれが全体のおくれを生じさせているということがわかります。

続きまして、22ページをごらんください。これまでの調査結果をまとめさせていただきました。調査結果から片瀬・江の島周辺地域におきまして問題点と課題を整理いたしますと、真ん中の枠にございます渋滞の要因といたしましては、①江の島島内の駐車場の根本的な不足、②江の島島内及び周辺を含めた駐車場の案内不足や連携不足ということが考えられまして、江の島島内及び江の島大橋での渋滞の発生が問題となっております。大きく下に矢印が行きまして、その渋滞による影響といたしまして、①江の島島内へ向かうバス路線の遅れの発生、②江の島周辺の道路、主に国道134号での渋滞の発生などが生じております。

23ページに移りまして、そのため、渋滞問題を改善するための交通課題といたしまして、赤枠にございますように、課題①江の島への来訪に関する公共交通への転換に向け

た取り組みが必要であるということと、②島外の比較的空きのある駐車場との連携による効率的な駐車場運用が必要であるということになります。これを整理いたしますと、次の24ページにございますように、黄色の部分です。施策の方向性1として、自家用車以外の交通手段で来訪、これは自家用車から公共交通への利用に転換を促していくという対策で、次の施策の方向性2といたしまして、江の島島内外の駐車場を効率よく利用、これは自家用車で島内に入ること、あるいは周辺に自家用車が集中するということを抑制させていくという対策になります。これらに対応する具体的な施策メニュー案が25ページの青枠の中に示してございまして、その具体的な内容につきましては、26ページから記載してございます。

まず、26ページ、①江の島への交通アクセスに関する情報提供でございますが、こちらは江の島への来訪につきましては公共交通による方が所要時間が短く、また、レンタサイクルなどにより周遊環境が充実しているなどの情報をあらかじめ提供し、出発前から公共交通を利用してもらうように促す施策案でございます。

27ページ、②片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備構想検討では、既に都市計画決定がされております片瀬江ノ島駅の駅前広場を、江の島や江の島周辺施設などへのアクセス向上、あるいは駅前の歩車分離による安全性向上のために空間を有効に活用するため、公共交通の乗り入れが可能となる駅前広場の再整備構想を検討するというものでございます。

28ページに移りまして、③公共交通間の乗継割引制度等の拡充につきましては、既に乗車券と割引券がセットになった企画乗車券の発行が各鉄道事業者様からなされておりますが、今後展開を考えておりますレンタサイクルですとか、循環型の公共交通とセットにするなどサービスや制度の拡充を図っていきますと同時に、さまざまな広告媒体でアナウンスして、公共交通の利用の増加を促していくという施策案となります。

30ページをごらんください。④辻堂駅方面と片瀬・江の島周辺地域を結ぶ公共交通機関の運行につきましては、辻堂駅から鵠沼海岸を通りまして公共交通軸を充実させることで、平成24年にオープンいたしましたテラスモール湘南への来訪者、あるいは県西部からのアクセス性を向上することで、公共交通を利用する機会を拡大し、移動手段の転換を図ることを促していくものでございます。

32ページをごらんください。⑤片瀬・江の島周辺地域を回遊するミニバス等の運行につきましては、現状は江の島周辺の移動につきましては徒歩が中心となっておりますが、レンタサイクルなどともに利便性や快適性を確保するため、江の島周辺の鉄道3駅を結ぶルートですとか、片瀬江ノ島駅前から江の島までをアクセスするルートを運行するミニバス等の検討を行っていくというものです。

33ページをごらんください。⑥自転車利用環境の向上に向けた走行環境、駐輪環境の整備では、現状は自転車の走行空間が明確に表示されていないため、歩道上では自転車と歩行者の錯綜が生じております。江の島島内や周辺には駐輪場が整備されておりますので、連続性が保たれた歩行者と分離された自転車の走行空間の確保ですとか、レンタ

サイクルの利用も考慮した駐車場の充実など、自転車の利用環境の向上に向けた取り組みの検討を行っていくものになります。

34ページをごらんください。⑦回遊性向上のためのレンタサイクルの実施におきましては、江の島あるいは周辺の辻堂、鎌倉方面で周遊できる手段の提供でございまして、有人による貸し出し、あるいはみなとみらいで実施されておりますような機械式の貸し出し方式が考えられまして、駅周辺への設置のほか、駐車場に設置し、駐車場を利用する方に無料で貸し出しするというパークアンドサイクルライドなどの検討を行っていくというものになります。

35ページの⑧江の島島内へのマイカー抑制による公共交通の円滑化では、主にパークアンドバスライドの実施を想定しておりますけれども、調査結果から駐車場の利用者が目的に応じて近場の駐車場を選択して利用するという傾向にありますことから、江の島島内への流入、あるいは江の島周辺に自家用車の集中を抑制するため、江の島から離れた駐車場を対象としてパークアンドバスライドの実施を検討していくというものになります。

36ページをごらんください。⑨駐車場に関する情報提供の充実におきましては、現在、こちらは神奈川県が実施しております事業となりますが、今年度、来年度におきまして、江の島大橋の江の島側と入り口付近の2カ所に駐車場の満空情報の案内板を設置する予定となっております。これによりまして、島内の駐車場の満空情報が事前に提供され、島内への流入を抑制し、渋滞の発生を抑えることが可能となると考えております。その他、駐車場の利用状況をリアルタイムで提供し、効率よい駐車場運用に向けた検討を進めていくというものになります。

37ページの⑩江の島島内での滞留車線の確保では、現状で渋滞の要因となっております湘南なぎさ駐車場の駐車場待ち行列の解消のため、既存の滞留車線を延伸いたしまして、⑨の駐車場の満空情報の提供とあわせて、渋滞の発生となる原因を解消していくというものでございまして、こちらも神奈川県のほうで今年度から計画を進めると聞いております。

次のページからは参考資料となりまして、調査結果のデータ、1ページからは江の島及び周辺駐車場ごとの入出庫台数、利用率のデータ、6ページあるいは8ページからは旅行時間調査のドライブレコーダーのデータ、交差点ごとの所要時間ですとか旅行速度の結果となりますので、参考にごらんください。

以上で報告(1)の説明を終わらせていただきます。

○会長 かなり盛りだくさんではありましたが、これは検討の途中経過ということなので、そういう観点からいろいろ御質問などをいただければと思います。また、関連の方で、追加で情報提供とかがありましたら、これもぜひお願いをいたします。いかがでしょうか。

こういうことをやっているということですがけれども、これは通勤とかですと、混んでいるから来ないでくださいですとか、やめてくださいということはあるんですけれども、

観光で来ていただく方に混んでいますと言うと来なくなってしまうので、これが難しいところですよ。混んでいるというのは、実はありがたいことで、地元の方からするとありがたい話でもあるので、ネガティブな情報ではないんですけども、上手に使っていただいて、交通混雑がないようにしていくという、針の穴に糸を通すような感じでもあるかもしれません。何かございますか。

せっかく会議に出てきていただきましたので、例えば、この中で、現状で困っていらっしゃるんですとか、この資料に書いていないことや追加説明などがもしございましたら御紹介いただければ。

○N 質問させていただきます。

資料の27ページに、片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備構想の検討というのがあります。この整備については本当に必要だと思っているところですが、ただ、過去の経緯なんかも踏まえて、地元周辺との調整等々が必要かなと思っておりますが、書かれている実施イメージですとかの時間軸というのはどのようにお考えになられているのでしょうか。

○事務局 片瀬江ノ島駅前の広場ですけれども、資料にも書いてありますとおり、都市計画道路の駅前広場として都市計画決定はされているわけなんですけれども、現状、藤沢市として土地を取得しているわけではございませんので、今後、そういったことも含めて検討していかなければいけないということが、まず1点ございます。

それから、そもそもこの大きさが足りるのかという問題もございますので、それについては非常に大きな課題になります。それは小田急さんの駅舎の問題といったところ等も含めてのお話になりますので、かなり長期的な中で今後協議をさせていただくようなお話になるのかなと考えております。

ここでは、とりあえずそこまでの長期的なことではなくて、現行の所有の話はありますけれども、このスペースを活用して、ミニバス程度が回転をして、江の島とこちらをピストン輸送するような、あるいは国道134号沿いを回遊するような回遊バスルートというものが考えられないかということをご想定しております。今回、実施レベルという形でお話をさせていただいているわけではなくて、まずは調査をした中でいろいろな課題、あるいはそれらを解決していくには、このようなメニューが考えられるということで書いておりますので、まだ全然スケジュール感というものは持っていないんです。

少なくとも、小田急さんとの調整がまず第一に必要でしょうし、周辺の観光事業者の方、あるいは周辺の住民の方とのいろいろな話し合い、先ほどもちょっと出ましたけれども、過去に暴走族等の侵入とか、そういったことも含めて過去の経緯がございますので、地元の方々との十分なお話し合いをした上でないとなかなか先へ進めないと考えております。今、何年後とかということにはちょっと言えないんですけれども、一応2段階的には考えていて、現況を利用した中ではなるべく早くこういったことを実現していきたいと。あとは、次の長期的な話としては、広場としてはどのぐらいのものが必要で、それについて長期的に、小田急さんの駅舎等を含めてどのように考えていくかといった



ところで、想定をしております。

○N ありがとうございます。

○O 京浜急行バスでございます。

私どもも、先ほどの御報告にございましたように、ゴールデンウィークですとか、混雑時におきましては、大船あるいは鎌倉からのバスが江の島大橋を渡るのに30分から1時間を要しているという状況になってございまして、ピーク時には、お客様に、ここから先、江の島の中まで三、四十分では行きませんよということで、皆さん、手前でおりていかれるというような状況があります。私どもは、大船方、鎌倉方にしか車庫がございませんので、行きはどうかこうにか大船、鎌倉を定時に出せるんですが、渋滞にはまってしまうと、江の島からの折り返しが時間どおり出せない、江の島大橋でおくれた部分だけ必ずおくれて出ていくというような形になって、大変御迷惑をおかけしているところでございます。

この御報告の中でも、いろいろ混雑緩和といった取り組みの記載がございまして、大変期待をしているところでございますが、実は私ども、大分前になりますけれども、川崎からアクアラインを通って木更津という便をアクアラインの開通のときからやってございます。そのときも、今でも大分混んでございますけれども、海ほたるというパーキングエリアに停車をするというダイヤを組んでおるんですが、開業当初は、海ほたるのパーキングエリアに非常に車が並ばれて、本線まで渋滞していった、バスも当然中に入っていけないということで、停車をする便が渋滞待ちに並んでいる間に後続の通過する便が先に行ってしまうとか、そんな状況もあった中で、当時、公団の方の御協力をいただいて、駐車場待ちの車をなるべく路肩に寄せていただいて、バスについては黄色の回転灯をつけて、御担当者の誘導でその横を抜けさせていただくという形で優先的にバス停に着けさせていただいたことがございます。

距離も違いますし、いろいろな問題もございまして、いろいろな方々の御協力もいただかなければいけないとは思いますが、駐車場待ちということは、島内に向かっていく車線は詰まっても、反対側車線はすいているというところもございまして、もちろん安全性が確保できるということが必要なんだろうとは思いますが、何かしらマンパワーで誘導していただくという形で、路線バスの優先通行といったことを、反対車線を使った優先通行とか、そんなことももし可能であれば検討していただければと思っております。

○会長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

今のお話は、道路会社の判断で全部できるということで、かなり弾力的なことができたということで、こちらはなかなかそうもいかないとは思いますが、いろいろ知恵を使っていけるといいなというところかと思えます。

○J 委員 うちは江の島はもうやめてしまったのであれなんですけど、江の島の周辺の駐車場の料金は一緒なんですか。

○事務局 ほぼ一緒でございまして、10円、20円違うところはございますが、大体30分で

260円とか270円、280円ぐらいになります。休日につきましては、定額料金は設定していないという状況でございます、駐車したら、とめた分だけ利用料金を払うというシステムになっております。

○J委員 駅前なんかの考えと一緒に、当然、観光客は欲しいけれども、さっきのモビリティ・マネジメントの話じゃないですけども、無駄な自家用車は要らないということであれば、単純な考え方ですけども、一番渋滞の原因になる橋を渡って江の島に入るところの駐車料金を高くして、遠くのあいているところはもっと安くして、ここにも書いてありますけれども、シャトル便とか、当然、江の島の中に観光スポットのメインはあるとしても、小田急の片瀬江ノ島駅の周りとか、橋のたもとあたりにもいろいろとお土産物屋さんとか食堂もあるので、その辺、全体的な車をどう誘導していくかというのとあわせて、観光客はもっとふやして、車はストップという中で、大々的にやっていくしか手はないのかなと。うちも一番初めに考えることは、京急さんから言うように、駐車場の車を横によけてもらってバスだけということなんですけれども、多分、見ている中では、今の道路幅員とかではそれはちょっと難しいのかなというのもあるので、もっと全体的な、観光協会と地元の方と、車の流れ、警察さんの御協力というか御指導がないといけないとは思いますが、そんな形でやっていったらいいのかなと思います。

○会長 どうもありがとうございます。

ほかはどうでしょうか。これは報告ということでございますので、これもまた、いろいろ出てきたときに随時報告いただくということかと思っております。よろしいですか。

ありがとうございます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 それでは、次の報告事項につきまして御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、報告(2)湘南大庭地区の今後の取組みにつきまして、報告資料2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2をごらんください。こちらにつきましては、第5回交通会議でも説明させていただきましたが、湘南大庭地区の交通問題については、周辺住民が参加する公共交通バスに関するワークショップでの議論をもとに必要な公共交通システムについて検討していくこととしました。今回は、その結果を含めた内容について、1の湘南ライフタウン周辺地区の公共交通の再編から3の湘南ライフタウン・バスターミナルの整備について御説明させていただきます。

1ページをごらんください。初めに、1の湘南ライフタウン周辺地区の公共交通の再編について説明させていただきます。

(1)の背景では、当該地区の課題についてお示ししております。政策的課題については5点ほどございまして、1点目が、辻堂駅遠藤線の鉄軌道系の交通システムの導入について採算性等の問題から、中短期的に連節バスの導入を進め、長期的に新たな公共交通の研究を進めるとしております。2点目が、図-1に示す最寄り駅周辺まで15分圏で到達できない地域についてお示ししております。白いエリアが駅15分圏で到達できないエリ

アになるんですけれども、御所見地区、遠藤地区のほか、湘南ライフタウンの一部、石川地区にも広がっていることがわかるかと思います。3点目、通勤・通学時間帯は、辻堂駅への輸送のために辻堂駅遠藤線にバスが過度に集中する一方、周辺地域では公共交通が確保されないため、自家用車の利用割合が高いエリアとなっています。このため、図一2で示すような幹線での輸送力及びサービス水準維持を図るため中量輸送システムの導入と、幹線から遠い周辺地域での公共交通の確保を一体的に進め、自家用車の利用を減らす環境及び高齢者に配慮した施策を目指す必要があるというところになります。4点目が、茅ヶ崎市、寒川町との公共交通の広域連携を進める上で、湘南ライフタウンを經由して、辻堂、湘南台という路線の拡充が重要となると。5点目が、辻堂駅周辺の高齢者ニーズに対応した地域内バス、地域の活力を維持することが必要ということになります。

2ページをごらんください。現在の地域課題として5点ほど記載しております。1点目が、亀井野二本松線、湘南ライフタウンから湘南台駅に向かう路線になるんですけれども、乗りこぼし等の問題があるというところ。2点目が、辻堂駅遠藤線と並行する路線、ちょっと図がないんですけれども、藤沢厚木線では、高低差、主要なバス路線から遠い地域となっており、地域に適した公共交通の導入が求められます。3点目が、平成11年に湘南台駅に横浜市営地下鉄、相鉄いずみ野線の乗り入れがなされる中で、需要が増加しておりますけれども、それに対応した公共交通が導入できない、あるいは湘南台駅西口の混雑が深刻になっています。4点目が、土休日を中心とした辻堂駅周辺の混雑に対する対応が必要となります。5点目が、湘南ライフタウンのほぼ中央にある二番構保健医療センターで、朝の需要に対応して増便を行っているんですけれども、その路上待機が周辺の苦情になっており、運行について改善が求められます。将来の地域課題としては、湘南大庭地区は最も早く高齢化が進む地域となっておりまして、地域内の公共交通の手段が必要であろうというところになります。

2ページの下側をごらんください。2)地域のニーズについて、最近のアンケート調査の結果を示しております。保育園児童の保護者に関する通勤実態調査では、通勤先について、藤沢市内という方が大半でありまして、東京、横浜、川崎方面の都心方面の通勤環境について改善の余地が高いというところが見受けられました。また、公共交通の現況調査では、バスについて多くの方が、おくれがあるということ認識されて御利用されている、あるいは利用されていないというような現状があります。

3ページをごらんください。交通に関する市民意識調査のうち、路線バスの利用をふやすための条件として挙げられたものになります。湘南大庭地区は、全体の傾向に比べて乗車する停留所に到着する時間のおくれをなくすこと、駅などの目的地に到着する時間のおくれをなくすことについて30%を超える回答がございました。また、急行型のバスをつくることについては、10%程度ですけれども、全体と比較して、あるいは駅から離れた地域と比較しても高い割合を示してございます。

4ページをごらんください。湘南大庭地区の郷土づくり推進会議という地域の方が実

施した意識調査でございます。満足度を5段階評価したものとなっております。図一8の地域の将来性への満足度では、全ての年齢層で、交通の利便性の満足度が低い結果となっております。図一9の交通機関の利便性への満足度では、高齢者ほど満足度が低く、内容では、老人・弱者の交通に関する評価が低い。他の項目も、3点を上回っている程度となっております。ここに示す以外の自由意見としては、現在のバスについて、ちょっと離れたところなんですけれども、藤沢厚木線の増便を求める要望、あるいは湘南台方面へのアクセスの改善、藤沢方面への路線の拡充、また、新交通システムを求める声も多くあります。

4ページの下側をごらんください。(2)課題解決にむけた取り組みでは、事業実施までの手続きスケジュールを示しております。現在は、ワークショップが終了した段階となりまして、今年度は、ワークショップの結果に基づき、改善計画の立案、計画の地元説明会の実施、計画を市の交通に関する実施計画となる交通アクションプランへの位置づけを予定しております。その後、平成27年度以降に事業を随時実施していく予定としております。詳細につきましては、後ほど御説明させていただきます。

5ページをごらんください。(3)湘南大庭地区周辺の公共交通の改善方針では、市の想定する改善方針を地域ごとに示しておりますので、図とあわせてごらんください。主な点は4点ほどございます。1点目が、①の辻堂駅遠藤線周辺、亀井野二本松線というバスの幹線になりますけれども、速達性の改善を考えております。2点目が、②に示しました六会地区の石川というエリアになりますけれども、藤沢厚木線周辺の新規路線の導入を課題と考えております。3点目、③に示しました幹線交通の情報提供、定時性等の向上を図るための鉄軌道レベルの運行を目指していくということになります。4点目が、④の藤沢厚木線及び辻堂駅遠藤線周辺の高低差がある地形の公共交通の利用が難しい地域ということになりますので、湘南大庭地区の幹線と、それ以外の地域で地域内の公共交通を進めていくということでございます。

6ページをごらんください。(4)バスワークショップで得られた改善イメージと評価になります。ワークショップの議論した結果を、交通事業者との調整を踏まえて、実現可能な施策を組み合わせ、必要なものをまとめたものとしております。8点ほどございまして、(1)湘南台駅西口の混雑解消でございます。(2)湘南ライフタウン～湘南台の強化で、オレンジ色で示したものになります。(3)石川方面の軸の強化で、赤で示したものになっております。(4)湘南ライフタウンの機能強化で、黒で書いてございまして、湘南ライフタウンのバスターミナル機能のことを言うてございます。(5)幹線軸の強化のための需要喚起で、青で新たな路線を示しております。(6)地域内交通の充実で、水色で示したエリア、あるいはサイクルアンドバスライドの駐輪施設を示しております。(7)けやき通りの軸の強化で、黒で示しています。(8)辻堂駅での遅れ解消でございます。詳細については、次のページで御説明させていただきます。

7ページをごらんください。先ほどの最終案の時系列的な取り扱いを示したものとなります。時系列的な取り扱いにつきましては、さらに1ページめくっていただきまして、

8 ページの下の段の表—2 をごらんください。第1 施策から第3 施策まで示しておりますけれども、第1 施策につきましては、図中では青系で示しております。効率的なバスの運用、需要喚起、走行環境の改善等一体的に施策を行うことが効果的で、合意形成等が比較的容易に進められると想定され、短期的に施策の実現を目指すものと位置づけております。第2 施策につきましては、図中には緑系で示したものとなりますけれども、現状からの改善が望まれるが、需要面や合意形成について確認すべき事項があり、今後、検討を進める中で中短期的に具体化を進めるものということで示しております。第3 施策につきましては、合意形成、計画の策定に複数の懸案事項が想定されること、施工等についても一定の期間を要することから、中期的に具体化を目指すものとしております。第1 施策から第3 施策のタイムスケジュールのイメージについては、その上段に青の矢印で示したのになります。

7 ページに一旦お戻りいただきまして、先ほどの施策の時系列について御説明します。第1 施策につきましては、パッケージとして8 点ほど示しております。1 点目が、湘南台駅西口の混雑解消といたしまして、湘南台駅東口の運用、湘南台駅西口のバス混雑の解消を図るものとしております。2 点目が、湘南ライフタウン～湘南台の強化といたしまして、慶応大学方面の路線を活用して、下のほうの田方等ございますけれども、亀井野二本松線の輸送力の拡大を目指すものとしております。3 点目が、石川方面の軸の強化といたしまして、湘南台～石川地区～湘南ライフタウンの路線を新規に開設するもの。図中には2 路線表記しておりますけれども、どちらか1 路線の実現を目指すものと考えております。4 点目が、湘南ライフタウンの機能強化となりますが、後ほど詳細について御説明します。5 点目が、幹線軸の強化のための需要喚起といたしまして、寒川～湘南ライフタウンの路線について導入を目指すものとしております。6 点目が、地域内交通の充実といたしまして、サイクルアンドバスライドの推進に向けて、駐輪場等の利用環境の整備を進めるものです。7 点目が、けやき通りの軸の強化といたしまして、BRT 化を目指すもので、連節バスの導入、速達性確保のための急行運転、運行情報の提供、乗降方法の改善検討、駐輪場等の利用環境の整備を進めるものとしております。8 点目が、辻堂駅での遅れ解消といたしまして、休日の混雑対策を実施するもので、商業施設の駐車待ち車両の動線と重ならないようなルートの検討を進めるということになります。

続きまして、第2 施策のパッケージとして2 点ほど示しております。緑色のものになりますけれども、1 点目が、石川方面の軸の強化といたしまして、破線で示した藤沢厚木線から湘南台方面の路線を強化するもの、2 点目が、地域内交通の充実といたしまして、大庭中部～南部の地域の交通を、需要を見きわめながら検討を進めることとしております。

第3 施策としましては、辻堂駅での遅れ解消で、休日の辻堂駅の混雑の抜本的な対策といたしまして、専用レーンあるいは高架化を検討します。

9 ページをごらんください。2 の交通施策の実施による改善効果について説明させて

いただきます。

(1)の改善施策概要では、概要と留意点についてお示ししております。1)改善の観点といたしましては、6点ほどお示ししております。1点目が、湘南台駅方面の需要の伸びや、駅15分圏の拡大を考慮して、運行密度、輸送力の拡大が可能な施策を行うこと、2点目が、辻堂駅遠藤線を連節バス、急行運転を用いた改善を行うこと、3点目が、改善については、新たに導入する路線以外のものについては、通勤時間帯、主に午前7時台、8時台を中心とした運行の改善を目指すということ、4点目が、バス停ごとの利用状況を考慮して、乗りこぼしの発生しない適切な便数の配分を進めること、5点目が、湘南ライフタウンバスターミナルを中心とした効率的な運行を行うということになっております。6点目につきましては、今後20年間の交通政策等、人口動態、高齢化を踏まえて、おおむね3年程度で見直しを行いながら計画を進めていきたいと思っております。

また、2)の改善施策の留意点につきましては4点ほどございまして、1点目が、ネットワークの改善には、バス路線相互のバランスが必要であり、人口減少の中で運転士の担い手問題が既に発生しておりまして、限られた車両・運転士で地域内の交通をカバーしていくことについて、事業者の運行に対して市の意向を反映させながら実施していくという点、2点目が、交通事業者は、路線バスを導入する場合には、導入コスト、苦情、採算性等のリスクが多いため、行政の支援なしでは新たな路線の導入が難しいということが問題視されています。このため、新たな路線の導入に当たり、交通事業者への適切な行政の支援を行うこととしております。3点目が、コミュニティバス等の行政で進める新たな路線につきましては、事業者の既存路線を維持するため、道路運送法で参入が制限されることなどがありますので、新規路線の確保につきましては、既存交通事業者の自主的な運行が継続するよう、行政は路線再編の計画、インフラ整備等を中心に進めることと考えております。また、4点目につきましては、財政負担の軽減ということで、国土交通省、環境省等の支援策がありますBRT関連施策と位置づけて、これらの計画を進めることと考えております。それに基づきました計画の効果等につきまして算定したものを10ページ以降に示しております。

○会長 済みません、ちょっと事務局にお尋ねしますが、今、時間を見たらこういう時刻になってしまいましたが、この後、どうでしょうか。全部やってしまいますか。

○事務局 そうしたら、最後の議題につきましては、改善の報告となりますので、ごらんいただければ今の利用実態等がわかりますので、そこの部分を割愛し、ここの説明だけ一通りさせていただければと思うんですが、よろしいですか。

○会長 私は全然構わないです。それで、進めましょうか。お時間の都合がある方は、申しわけありません。適宜御判断ください。

進めていただけますか。

○事務局 それでは、10ページをごらんください。先ほどの施策の改善効果としまして、急行運行による速達性の向上と最寄駅15分圏の拡大というところで、図中に赤色あるいは青色で示しているところが新たに駅15分圏の拡大が想定されるところで、おおむね

3000人に対して効果があると認識しております。

11ページをごらんください。連節バスの急行運行を行うことで、それぞれの合計をしたところ、ピーク1時間あたりに定員が370名ほど拡大すると想定しております。

続きまして、12ページをごらんください。12ページにつきましては、急行運行を行う際に、乗降を考慮したバス停と停留所のイメージ、あと、利用者数を想定しております。急行運行を行ったバス便につきましては、1便当たりおおむね70名を超える利用が想定されることから、ほぼ一般の車両の定員程度になってしまうということで、連節バスの使用が最適であろうというところを示しております。

その下の4)の市民意識調査結果を踏まえた運行頻度の維持というところで書いてございますけれども、市民意識の中で、満足度が下がるレベルというのが、バスの運行間隔が10分を上回る場合には、そういった満足度が下回るということで、今回の再編に当たりましては、今、1分30秒程度の運行間隔が多少広がることがあっても、こういったことに影響することがないというところを示しております。

13ページにつきましては、連節バスの乗降の最適化でございます。辻堂駅遠藤線のバス利用につきましては、おおむね辻堂駅北口での降車が、朝の通勤時間帯については90%ぐらいございますので、それらを考慮して降車を合理的に進めるというような計画を示したものでございます。

続きまして、下の6)のライフタウンバスターミナルの整備による地域全体の利便性拡大を示しております。ターミナル整備とあわせて、バスの運転士の待機場のようなものを整備することを考えておまして、藤沢の関連するエリアですと、綾瀬車庫、高山車庫、茅ヶ崎車庫が神奈中さんの路線でございますけれども、その回送時間を短縮する等のことから効率的な運行が可能になると想定しております。また、定時性の面でも改善が見込まれると考えてございます。

続きまして、14ページをごらんください。先ほど来御説明させていただいている改善効果をお示ししています。下の図-16の各施策の実施による便数・輸送力の変化というところで見ていただきたいと思うのですが、現況のけやき通り、辻堂駅遠藤線の輸送力を100としまして、石川地区に新たな路線を設ける場合につきましては、単純に輸送力が80%程度まで落ちていく。それを補うためにターミナル整備を行うこと、あるいは急行のバス運行を行うこと、連節バスの導入を行うことということで、これらの施策の組み合わせによって現況以上の輸送力が維持されるというようなことをお示したものでございます。今回の取り組みについては、これらの施策の全ての組み合わせが必要と認識しております。

下の8)地域内交通導入のスキームですけれども、先ほど善行地区のお話をさせていただいたような小規模な運送になりますので、採算性の問題が大きく出てきます。その中では、採算性を確保するために、支援団体というところで、商業施設等に運行経費の負担等を考えまして、うまく運行してきたいというところをお示したものでございます。

15ページをごらんください。9)交通施策の効果ということで、これらの施策を実施す

ることでの効果を4点ほど書いてございます。所要時間短縮効果、待ち時間短縮効果、最寄駅15分圏の拡大効果、高齢者等の外出支援効果という観点でお示したのとなっております。

続きまして、16ページになります。こちらについては、先ほど来お示ししている直接的効果というところで9点ほど書いてございまして、バスターミナルの改善に伴いまして、図一17に書いてございますけれども、現況である程度行ける方面に限られるものが、複数路線が取り込めるというところで改善がなされること、駐輪場の整備等で利用がしやすくなることを示しております。また、これらの間接的効果として見込まれるものとして、自家用車利用の削減によるCO<sub>2</sub>の削減、公共交通に伴う新たな居住者の誘導、幹線交通軸の明確化に伴う集約型都市構造の実現、あるいは4つ目の先進的なBRTの取り組みに対する湘南大庭地区のイメージの向上を考えております。

以上で、報告(2)の説明を終わらせていただきます。

○会長 ワークショップなどいろいろ行いまして、それも含めて、このような形で、改善方針が出てきたということでございます。いかがでしょうか。

個別のところについては、今までもいろいろ御紹介をされてきたということでございますが、6ページ、7ページについては、たしか交通会議では初めてということになりますか。

○事務局 結果を取りまとめたものは今期が初めてなので。

○会長 前回はぎりぎり、多分、ワークショップをやっていた時期だったので、こういうことが出てきたということでございます。

よろしいですか。

○M委員 直接かどうかはわからないんですが、藤沢市内のバスが中乗りに変更になりましたけれども、あれはどれぐらいの効果があったんでしょうか。

○会長 バスが中乗りになったということで、これは事業者さんにお聞きするのがいいかと思いますが、お願いします。

○J委員 まず、具体的な数字の効果はまだ検証中なんですが、一般的に乗りおりの時間的には、系統は長いもの、短いものもあるんですけども、大体、平均すると二、三分は運行時分が早く駅に着くようになったというデータが出ています。今まで前乗り、前乗りだったので、駅から近いとかキロの短いところは、団地で乗って、駅で一気におりするという先取り方式のほうが早いんじゃないかという御指摘も結構あるんですけども、今、ここで話題に出た湘南台から辻堂とか、その辺については、中乗り、前おりのほうが、特に雨の日なんかは、傘を閉じて、また乗るまでの間、あと、おりる人がおりるまでバス停で乗る人が待っている時間帯なんかを考えると、かなり効果が出ているという結果が出ております。

○会長 ほかはいかがでしょうか。

これも個別に進んでいるときに、こちらでお諮りして、場合によっては協議をして進めていくということになるかと思いますが、よろしいでしょうか。



ありがとうございます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

○会長 それでは、次の議題は、少し御紹介していただけますか。

○事務局 では、簡単に紹介だけさせていただきます。

報告資料の3になります。御所見地区の再編後の状況等に関する資料をお示ししてございます。

前回の3月の会議、あるいはその後の書面会議において路線の再編が1ページの上から下のようにされたところでございます。その後の利用者の状況の調査を行ったものが2ページになりまして、当初の利用者数から、この路線について減少なくというか順調に伸びて利用されておりまして、当初、湘南台試行といったところが、実際に運行でも確認されたというところをお示ししたのになります。

一番最後の3ページなんですけれども、この再編によって廃止にしたバス停も数カ所ございます。宮原南バス停につきましては、サイクルアンドバスライドという取り組みを神奈川中央交通さんとあわせて進めているところでございまして、今月から来月中旬に導入されることを目指して整備を進めているところでございます。

以上、簡単ですけれども、御報告とさせていただきます。

○会長 再編後、お客さんに乗っていただいているということかと思えます。

これについて、いかがですか。よろしいですか。

どうもありがとうございました。

## 4. その他

○会長 議事は、あとその他ということで、事務局からお願いします。

○事務局 それでは、これから事務局で進行させていただきたいと思えます。会長、ありがとうございます。

事務局からの報告といたしましては、次回の交通会議の予定なんですけれども、来年の1月ごろを予定させていただきたいと思っています。まだ場所、時間等が決まっておきませんので、決まり次第、委員の皆様には連絡をさせていただきたいと思えますので、よろしく願いいたします。

あともう1点、時間も大分過ぎてしまったんですけれども、資料が大分お手元にありますので、持ち帰っていただいて、もう1度、確認をしていただいて、その中で御意見、もしくは気がついた点などがありましたら、都市計画課のほうに連絡をいただければ、その都度、対応させていただきたいと思えますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

それでは、これをもちまして第7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。本日は長い間、委員の皆様、出席いただきましてありがとうございます。これにて閉会とさせていただきます。

午後4時17分 閉会