

第19回藤沢市地域公共交通会議 議事要旨

□日 時：2019年(令和元年)7月2日(火)午前10時00分開会

□場 所：藤沢市役所湘南NDビル8階 8-1会議室

□出席者：委員17名(順不同・敬称略・下線は代理出席)

澤野 幸男	岡田 敦	高橋 肇	(齋藤委員代理) <u>露木 輝久</u>	(鈴木委員代理) <u>奥村 敬一</u>
板垣 力	(伊藤委員代理) <u>師尾 公兵</u>	(飯森委員代理) <u>山本 まり子</u>	八島 敏夫	(小泉委員代理) <u>高橋 渉</u>
岡村 敏之	伊藤 稔	辻本 昭	石原 史也	神永 裕一
古澤 吾郎	山際 健一			

□次 第

- 1 開会
- 2 委員紹介
- 3 会長の選出
- 4 副会長の選出
- 5 議事  
第1号議事 生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)
- 6 報告  
報告1 平成29年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価  
報告2 乗合タクシーの運行状況
- 7 その他
- 8 閉会

□配布資料

- ・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)
- ・報告資料1： 平成29年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価
- ・報告資料2： 乗合タクシーの運行状況

□傍聴者 : 1名

# 第19回 藤沢市地域公共交通会議

## 議 事 録

日 時 2019年（令和元年）7月2日（火）10時  
場 所 藤沢市役所湘南NDビル8階8-1会議室

藤沢市計画建築部都市計画課

## 1.開会

---

○事務局 本日はお忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございます。

ただいまから第19回藤沢市地域公共交通会議を開催させていただきます。

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。

はじめに、開会にあたりまして、都市計画課長よりご挨拶をさせていただきます。

○都市計画課長 おはようございます。よろしくお願いいたします。

本日は、皆様、ご多用の中、ご出席いただきましてありがとうございます。

この藤沢市地域公共交通会議につきましては、乗合タクシーなどの地域公共交通の運行形態、またはサービスの内容などを議題といたします道路運送法に基づく会議でございます。本年度は任期2年の区切りとなる委員改選の年となりました。委員の皆様におかれましては、また新たな2年間、任期の方、よろしくお願いいたします。

さて、本日の交通会議でございますが、議事といたしましては1つ、それと報告事項が2つございます。議事が、生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）についてでございます。また、報告事項が2つございまして、1つ目が、平成29年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について、2つ目が、乗合タクシー、のりあい善行とおでかけ六会、それぞれの運行状況の報告となります。

それでは、限られた時間ではございますが、活発なご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。よろしくお願いいたします。

## 2.委員紹介

---

○事務局 それでは、次第の2、委員紹介に移らせていただきます。

藤沢市地域公共交通会議委員名簿と出席者名簿をご覧ください。

本会議の委員につきましては、今年の3月をもちまして任期が満了しましたが、継続して本会議を行っていく必要があるため、お願いをさせていただいております。なお、市民委員の方々につきましては、藤沢市内を北部、中部、南部の3地区に分けまして、2年ごとに地域を変更していく予定でしたが、長後地区、湘南大庭地区、辻堂地区につきましては、現在、さまざまな検討を行っていることから、昨年度までに引き続き、各市民センターより推薦していただいております。今回、新しく加わった委員の方もいらっしゃいますので、改めて委員のご紹介をさせていただきます。

藤沢市長後地区市民委員の澤野委員でございます。

藤沢市湘南大庭地区市民委員の岡田委員でございます。

藤沢市辻堂地区市民委員の高橋委員でございます。

神奈川中央交通株式会社運輸計画部長の齋藤委員でございますが、本日、業務の都合により、計画課長の露木様に代理出席していただいております。

江ノ島電鉄株式会社自動車部長の鈴木委員でございますが、本日業務の都合により、部長代理の奥村様に代理出席していただいております。

特定非営利活動法人のりあい善行理事副理事長の板垣委員でございます。

おでかけ六会協議会運営委員会副委員長の伊藤委員でございますが、本日業務の都合により、委員の師尾様に代理出席していただいております。

一般社団法人神奈川県タクシー協会相模支部藤沢地区会長の飯森委員でございますが、本日業務の都合により、副地区会長の山本様に代理出席していただいております。

神奈川県交通運輸産業労働組合協議会幹事の八島委員でございます。

藤沢市道路河川部長の古澤委員でございます。

神奈川県県土整備局都市部交通企画課副課長の山際委員でございます。

神奈川県県土整備局藤沢土木事務所工務部道路維持課長の神永委員でございます。

藤沢市計画建築部長の石原委員でございます。

神奈川県藤沢北警察署交通課長の辻本委員でございます。

神奈川県藤沢警察署交通課長の伊藤委員でございます。

東洋大学国際学部国際地域学科教授の岡村委員でございます。

国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局輸送担当首席運輸企画専門官の小泉委員でございますが、本日業務の都合により、運輸企画専門官の高橋様に代理出席していただいております。

以上が委員の方々でございます。委員の皆様、どうもありがとうございました。本市の地域公共交通会議につきまして、委員の皆様のお力を賜りながら進めさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

### 3.会長の選出

続きまして、次第3、会長の選出に移らせていただきます。

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

はじめに、会長の選出をお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(「司会者一任」の声あり)

○事務局 今、司会一任という声がありましたので、事務局としては、これまでも東洋大学の岡村委員には、交通の専門的な見地から、いろいろなご意見をいただいておりますので、引き続き、岡村委員に会長職をお願いできたらと思っておりますが、皆様、どうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○事務局 では、岡村会長、よろしく願いいたします。

○事務局 会長につきましては、会長席へ移動をお願いいたします。

それでは、ここで、岡村会長よりお言葉をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○岡村会長 改めまして、岡村でございます。よろしくお願い申し上げます。

藤沢市は、公共交通を初め、交通、それから、まちづくり、いろいろな取り組みをしております、実はいろいろなところで表彰もいただいたりしているところです。作っていくというのも大事なのですが、それをどんどん動かして、それで逐次いろいろな改善もしていくということで、そういうことも含めて、お褒めの言葉を恐らくいただいているのではないかと考えております。お褒めはいただいておりますが、地域というのはどんどん変わっていく、新たな課題もどんどん出てくるということでございますので、引き続き、皆様にいろいろご意見をいただいて、お知恵を出していただきながら、どんどん作り上げて、少しずつ必要なところを変えていくというところで運営していければいいなというふうに思っております。皆様、よろしくお願い申し上げます。

○事務局 岡村会長、ありがとうございました。

岡村会長におかれましては、本協議会の運営等に関しまして、いろいろとご相談させていただくことがあろうかと思います。ご指導のほどよろしくお願いいたします。

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

## 4.副会長の選出

○岡村会長 それでは、皆様、よろしくお願いいたします。

副会長の選出が次第の4となっております。こちらも要綱上では互選となりますが、いかがでございましょうか。

特段のご意見がなかったということで、こちらから提案させていただくと、こちらもまた引き続きでございますが、藤沢市のさまざまな交通計画、交通施策を所管しております計画建築部長の石原委員にお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○岡村会長 異議なしということでございますので、副会長を石原委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、副会長席へ移動をお願いいたします。

それでは、議事に入ります前に、傍聴者の確認でございますが、本日はいかがでしょうか。

○事務局 本日、傍聴を希望している方が1名おられます。

○岡村会長 それでは、傍聴を希望されている方を入場させてください。

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。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

## 5.議事

○岡村会長 それでは、5番、議事に入ってまいります。

第1号議事です。事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、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）のご説明をさせていただきます。

配布資料の右肩に「第1号議事資料」と書いてあるものをご覧ください。

これから、目次に従いまして、生活交通改善事業計画のバリアフリー化設備等整備事業のノンステップバスと福祉タクシーについて説明いたします。

1ページめくっていただきまして、はじめに、1つ目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－ノンステップバス）につきまして説明をいたします。

「1－1. 趣旨説明」といたしまして、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計上されましたので、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交付要綱に基づきまして、交通事業者が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）の提出を行うものです。この改善計画の提出によりまして、交通事業者はノンステップバス車両の導入にあたって、国から補助金を受けることが可能となり、バリアフリー化を推奨する事業者の負担軽減と、藤沢市内での導入促進を図るものとしております。

今回ご審議いただきました結果によりまして、令和元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。

「1－2. 計画概要」につきましては、バリアフリー化設備等整備事業の内容、実施事業者を示しております。今回は、ノンステップバスの導入として、神奈川中央交通株式会社が大型バスを8台、江ノ島電鉄株式会社が大型バス9台となっております。

次のバリアフリー化設備等整備事業に要する費用につきましては、ノンステップバスの導入にかかわる全体の費用割合を示しております。

次のページをご覧ください。ここからは、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）の案の内容について説明いたします。

1つ目の事業計画の名称につきましては、令和元年度ノンステップバス導入促進計画としております。

2つ目では、事業の目的、必要性を述べておりますけれども、高齢者、障がい者をはじめ、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すべてのバス利用者に対しまして、ノンステップバスの導入を促進することによって、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増やすことを目的としています。

3つ目では、事業の定量的な目標及び効果を書かせていただいております。事業の目標につきましては、国が定める「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、藤沢

市においても令和2年度末までに、市内のノンステップバス導入率70%を目指す。そして、目標実現に向けましては、バス事業者の車両更新に合わせてノンステップバスを積極的に導入するよう市内のバス事業者に促していく必要があるものとしております。

事業の効果につきましては、ノンステップバス車両を導入し、高齢者や障がい者など誰もが乗降しやすくなることで、利用者の移動円滑化や利便性向上が図られ、さらに高齢者等の外出促進につながることや自家用車からバス利用へ転換することによって、バス利用者の増加に寄与して、自家用車からの転換については、環境負荷の低減も期待できるものとしております。

4につきましては、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。事業の内容としまして、令和元年度は神奈川中央交通株式会社がノンステップバス8台、江ノ島電鉄株式会社がノンステップバス9台、合計で大型のノンステップバスが17台となっております。

実施事業者の身体・知的・精神の障がいに対する3区分における運賃割引率につきましては、各社とも身体、知的の障がい者は普通旅客運賃が5割、定期旅客運賃3割で、精神障がい者の設定はありません。

関連事項としましては、バス車両の導入に係る事業として、藤沢市における車椅子対応車両等の導入台数を示しております。車椅子対応車両はノンステップバス、スロープ付きワンステップバス、リフト付きバスがございしますが、令和元年度末の見込みとしまして、ノンステップバスが121台、ワンステップバスが94台、リフト付きバスが0台であり、その車両の合計は215台となっております。

5では、事業者の費用負担などを記入しておりまして、冒頭の「1-2.計画概要」で説明した内容と同じものとなっております。

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、本日の審議の内容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も、本日の会議での意見をまとめて、記載するものとしたします。

以上で、資料1-1の説明を終わります。

引き続きまして、5ページになります。「第1号議案資料 資料1-2」をご覧ください。こちらはノンステップバスと同様、福祉タクシーに関する生活交通改善事業計画となっております。

「2-1.趣旨説明」でございますけれども、福祉タクシー車両、ユニバーサルデザインタクシー車両導入補助に関する予算が、国土交通省に計上されましたので、国の補助金であります地域公共交通確保維持改善事業補費助金交付要綱に基づきまして、交通事業者が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）の提出を行うものです。

この改善計画の提出によりまして、交通事業者は、福祉タクシー、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入にあたって、国からの補助金獲得が可能となりまして、バリアフリー化を推奨する事業者の負担軽減と、藤沢市内での導入促進を図るものです。今回ご審議いただきました結果によりまして、令和元年度に各タクシー会社が国土交通省に本計画を提出する予定となっています。

「2-2. 計画概要」につきましては、バリアフリー化設備等整備事業の内容、実施事業者を示しております。今回は、福祉タクシー車両の導入が1台、UDタクシー車両の導入が合計6台となっております。

次のバリアフリー化設備等整備事業に要する費用につきましては、福祉タクシー車両、UDタクシー車両の導入にかかわる全体の費用、負担割合を示しております。

次のページに進んでいただけますでしょうか。6ページでございます。こちらもノンステップバスと同じような様式で、福祉タクシーの生活交通改善事業計画を記入しております。

1つ目の事業計画の名称でございますが、令和元年度福祉タクシー車両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、藤沢市では、今後も超高齢化社会への進展が進む中、道路や駅などのバリアフリー化とあわせて、公共交通の車両のバリアフリー化を進め、バリアフリー化が交通環境全般にわたることが重要と考えており、福祉タクシー車両の導入を促進し、自立した移動の機会を増やす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、事業の目標は、国が定める「移動円滑化の促進に関する基本方針」により、国では令和2年度までに約4万4,000台の福祉タクシー車両の導入を目指しています。藤沢市としましては補助制度を創設して福祉タクシー車両の導入促進を図るものとしております。

事業の効果につきましては、車椅子で直接乗車ができ、高齢者等が乗り降りしやすい福祉タクシー車両が増加することで、障がい者や高齢者、従来のタクシー車両では外出が難しかった方などの外出機会が増えることを期待するものとしております。

4の事業の内容と当該事業を実施する事業者につきましては、今年度に導入する予定の事業者及び導入する台数を記載しております。スロープ付きタクシー車両を導入する事業者及び台数は、湘和タクシーF i Tが1台導入する予定となっております。ユニバーサルデザインタクシー車両を導入する事業者及び台数は、相愛交通が2台、辻堂交通が1台、フジ交通が1台、藤沢タクシーが1台、ミナミ商会在が1台導入する予定となっております。

実施事業者の身体・知的・精神の運賃割引率につきましては、各社とも各区分とも1割引となっております。関連する事項としましては、一般タクシーの代替でユニバーサルデザインタクシーを導入する事業としております。

5では、事業に要する費用の総額と国、県、市、事業者の負担割合を記載しておりま



す。こちらも5ページの方で示したものと同一内容となっております。

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、これまでの会議の経緯と、今回の審議の内容を記載するものとしております。

次のページにまいりまして、8でございます。こちらの利用者等の意見の反映につきましても、今回、いただいた意見を記載することにしております。

以上で、「第1号議事」の説明を終わります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

- 岡村会長 以上、2件、ご発言、いかがでしょうか。ご質問も結構です。
- 八島委員 質問というか、勉強がてらというのがありますが、今、ノンステップバスの内容と、福祉タクシーの内容でのお話があったとおりののですが、事業の効果、事業の目標という部分での平成32年度末までに市内のノンステップバスを70%以上導入するのだという部分のバスの記載がある中と、あと、タクシーも同様に、スムーズな乗り降りができるというか、外出が難しかった方などの外出機会が増えることを期待しているという部分があるのですが、最終的にこの2つを比べたところだと、市の負担というのはタクシーだけですか。バスの方には一切、市の負担はなく、国がやっているという部分だけで、藤沢市は32年度末までに70%やりなさいと言っているだけで、市の補助は一切ないのですか。促進しているにもかかわらず。比べているわけではないのですが、タクシーだけの補助はある部分にかかわって、バスに補助がないという部分に関しては、やはり、毎年、ノンステップバスも相当な金額をする部分と、あと、私どもも、東京の方とかの労働組合等でのつき合いがある中で、今、ノンステップバスと言われている部分は、後ろドアから前しかないのですね。ノンステップバスと言っても、乗り降りができるというのは。後ろというのは段差がある中で、高齢者とか、車椅子とかは乗れないのですね。ただ、今、新型的な形で、東京都内なんかはそうなのですから、一番前から一番後ろまでノンステップなのです。エンジンが違うところについていて、それを本当のノンステップだろうと。僕は見たときに、これは高齢者の方、車椅子の方が、自ら乗れて、なおかつ移動する権利というか、移動されて、駅の方に出てきてもらって、まちが活性化して、公共交通がないと市の財政という言い方は変ですけども、豊かにならないというか、人が集まるような市内も含めた中で、最終的に、最初に言っているバリアフリー、こういうふうにしたいのですよという中で、なぜ差が出ているのかという部分では、ちょっと聞いてみたいなと思いましたので、ご質問を。タクシーの方がついていて、バスにない。70%にしたいのだと言っていることの意味と、じゃ、なぜ出さないのか、ちょっとそれをお聞きしたい。
- 事務局 まず、ノンステップバスの方に市の補助がなく、タクシーの方に補助があるのだというようなお話なのですが、実は市の方の補助というものも、平成26年度からバス事業者に対して、国のこういった導入の目標に向けまして補助をさせていただ

いております。こちらの配付の資料をご覧ください、額が入っていないのでご質問かと思うのですが、今現在、今年度の状況につきましては、市の方の負担を入れていないような状況でございまして、26年度から昨年度までノンステップバスに関する補助は市の負担でしているというような状況でございます。また、タクシーの補助につきましては、今年度から補助の仕組みを市で作りまして、今年度からの補助ということで、今は、ここはわかっている分ということで、この費用を入れておるといことで、差がございましてけれども、ノンステップバスと福祉タクシー車両についての補助というものはさせていただくようなことにしております。

- 岡村会長 というお答えですが、これに関して何かございますか。
- 八島委員 記載ができないから、していないんですか。これ、知っている方は知っているかもしれないのですが、知らない人はこれを見て、この説明では、全く理解ができないというか。補助してもらっていますよという形であれば、そういうふうな書き方をしていただかないと。
- 事務局 今年度、この書類に関しては、国の予算の執行の仕組みが通常と違うため、金額が記入できない状況です。昨年度の補正予算を今年度に繰り越して、ノンステップバスを導入する平成30年度予算につきましては、昨年度の2月にご説明させていただきました。以上より、国の予算執行の関係上、今回の計画には費用を入れていないということにしております。
- 岡村会長 これは決まり次第、次の会議があったら当然ご報告はいただき、去年もご報告をいただいていると、そういう理解でよろしいですか。
- 八島委員 私、事業者ではないので、いいんですけれども、実際にそこまで目的を持っているという部分に関して、じゃ、出しているというか、事業者も頑張るけど、市の方もそれに伴う補助的なものもあれば、それだけの台数も入れられますし、それに乗るのはやはりお客様という観点の中では、乗りやすい、降りやすい、出かけやすい、そういうふうなことも出てくると思うので、都合で載せていないと言われちゃうと、私も何とも言えないのですが、ただ、記載がないなというふうに思っているところがあったので、質問させていただきました。

あと、先ほど言いましたノンステップバスにかかわる考え方という部分では、これからオリンピックも藤沢である中で、藤沢市としてのノンステップバスの考え方というか、もっといい車両があるのですけれども、それは事業者さんの費用等もあるかと思うのですが、そういうものを市も一緒になって、乗りやすいというか、全体がノンステップのバスが実際に東京の方にもあるのですけれども、そういうバスを藤沢市としては入れて、市として周りにアピールをするというか、そういう形で、だから、市の方も補助していただいて、事業者さんもそれに伴う、お客様サービスも含めて、駅の方にどんどん運んでいただくのか、人が集まるところに運んでいただくのかかわからないのですが、それによって、今、藤沢市もいろいろなコミュニティとかやっていますが、そういうとこ

ろも含めた中で活性していくのではないかなというふうに思ったので、今回、質問させていただきます。先ほどの件はわかりました。ありがとうございます。

○岡村会長 まだ特定の会社の特定の車両しかないですけれども、多分広がっていくのかなというふうに思っていますので、まずは事業者さんでご決断をいただきつつも、市としても戦略的にやるのだったら、連節バスとか、いろいろながありますので、そういうことも含めて、ぜひ積極的にご検討くださいというところでしょうかね。

他、いかがでしょう。

○高橋委員 バスのことで申しわけないのですけれども、平成32年に70%目標ですね。ですから、30年度は何%なのか、31年度、この計画が通ったときで何%なのか、32年度に70%をクリアできるのか、それが1点と、もう1つは、市内のノンステップバスと書いてありますね。これは市内に戸籍というか、住所があるバスの率なのか、藤沢市はすべて入ってくる、他の市から入ってくるバスも含めて70%なのか、教えていただければと思います。

○事務局 次の報告資料1で、平成29年度の国の予算を繰り越して平成30年度で行っていますので、そのご説明をさせていただく予定ではあります。

○岡村会長 じゃ、後にしましょうか。

○事務局 もう1つのご質問に関しましては、藤沢市に営業所を置かれている会社様の台数に関してということでやらせていただいているところでございます。

○岡村会長 営業所所属台数というのでしょうかね。他の市もそのようにやっているの、ダブルカウントとか、多分ないようになっているのでしょうかね。

他はいかがでしょう。いろいろ見出すと気づくことがあるかもしれません。

○八島委員 せっかく事業者さんが来ているので、神奈中さんと江ノ電さんに聞きたいのですけれども、今後、バスの導入に向けて、神奈中さん、連節バスを入れられている部分があるかと思うのですが、例えば江ノ電も、地域的にはわからないですけれども、今後、オリンピックに向けても含めた、ノンステップバスを、先ほど会長の方からも出ましたけれども、お考えというか、あるのか、ちょっとお聞きしたいと思っています。

○岡村会長 せっかくですので、ございましたら。

○奥村代理 今のご質問の件でございますけれども、神奈中さんは連節バスを導入されて、一部運行されているということで、私どもはまだ連節バスは導入しておりません。連節バスを導入するには、折り返し場のスペースの問題ですとか、道路の環境の問題ですとか、そういったのがあって、なかなか私どもの路線では、現状、入れられていないというところがございます。しかしながら、江の島で来年度、セーリング、オリンピック競技がございますし、そういったところで、私どもとしても、地域において、そういった形で藤沢市の中で環境に配慮した、お客様のご利用しやすいバスということで、連節バスができるかという、先ほどお話ししたように、難しい面もあるのですけれども、先ほど八島委員からお話があった、フルフラットバス、そういったのも今出ているという

ところもありますので。ただ、事業者としては、普通のバスと価格差というところで、なかなか導入が難しいというところもありますので、そういった意味では、藤沢市さんの方にもぜひ補助とか、そういったことを検討していただいて、そういった中で地域で導入していければなというふうに考えております。

○露木代理 手前どもも国の方針に基づく令和2年度までの70%ということで、手前ども、車両数が多いという関係と、都心が余りないということで、県西エリアですと、こういった補助が当初なかったということで、今、来年度に向けて70にするために、年間150から200ぐらい代替をしているのが現状でございます。まずはこの台数の確保というところで、従前どおり、後ろの方が2段になってしまって、大変乗りにくい車になっているのですけれども、まずは70%の目標に達した中で、都営さんで入れているようなフルフラットの車とかを今後研究とか、導入に向けて考えていきたいなど。ただ、1点、聞いた情報によると、フルフラットの車も定員が若干少ないということで聞いておりますので、そういったところももうちょっと、今、乗務員が大分不足している中では、1人の乗務員で大量に乗せていきたいという思いも、事業者としては片やありますので、そういった車の開発とか、販売、そういったものを見据えてちょっと考えていきたいなと思っております。

○岡村会長 情報をどうもありがとうございました。

他、いかがでしょうか。

○古澤委員 どちらもそうなのですが、計画期間が交付決定後から年度内、来年の3月31日なのですけれども、バスだと藤沢市の関係で17台、他のところでもあると思うのですが、このぐらいの期間で納品まで行けるものなのですかね。タクシーも含めて。ちょっと特殊な車両があるのではないかというので、納期的に大丈夫なのですか。

○岡村会長 ノンステップ導入計画があった中での視点で。そういうことも含めてご回答願います。

○露木代理 バス事業者として代表でということで。ノンステップの補助ということで、今、国産で作っているのが、いすゞさんと日野さんの合弁の会社と、三菱さんということで、2社しかないということなのですけれども、もともとラインが、ワンステップも作っているものの、ほとんどノンステップということなので、今、メーカーに確認するところだと、承認を受けたタイミングでの発注で、一応3月までにはラインは乗るということで聞いてございますので、その辺は大丈夫だというふうに思っております。

○岡村会長 ということでございます。

タクシーの状況、ご存じでしたら。

○山本代理 タクシーなのですけれども、今まで使っていたタクシーのクラウンコンフォートとセドリックというセダンの車が、現在はタクシー用に作らなくなりました。それで、トヨタは、ジャパントクシーの方に移行しておりますし、日産の方は、特にタクシーという形でまだ作られておりません。ジャパントクシーの導入なのですけれ

ども、この間の新潟あたりの地震のところでラインがストップしてしまって、7月の導入、弊社も買う予定だったのですが、それが8月、9月に延びてしまうという形になっております。藤沢市の方で、32台目標ですけれども、本年度中に全部で15台ぐらいまで増える予定ですが、令和2年までに32台は難しいのかなと思っております。

○岡村会長 他はいかがでしょうか。ご質問も含めて。よろしいですか。

いろいろご質問いただき、ありがとうございます。議事とは直接関係ないのでけれども、承認事項ばかりで、はいということばかりやっていると、ただすぐ終わってしまうので、こういうご質問もぜひいただいて、情報の共有をしていただきたいと思いますと思っております。

戻りますと、まず、異議というものは特に出なかったように思いますので、そうしますと、決をとってもよろしいでしょうか。

それでは、この2件まとめてということで、ご承認いただくということでよろしいですか。ご異論ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○岡村会長 それでは、2件まとめてご承認いただいたということでございます。ありがとうございます。ありがとうございました。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

## 6.報告

○岡村会長 それでは、6、報告でございます。これは順にご説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、「報告資料1」と右上に書いてあるものをご覧いただければと思います。

平成29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ご説明させていただきます。

報告1としまして、平成29年度に国土交通省の補助制度に基づき、平成30年度に導入されたノンステップバスと、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。

地域公共交通確保維持改善事業による支援を受けた事業につきましては、毎年度、協議会等、自らによる事業の実施状況の確認、評価を行い、地方運輸局に報告するとともに、公表することとなっております。平成29年度に開催した第16回藤沢市地域公共交通会議では、バス事業者とタクシー事業者が、地域公共交通確保維持改善事業による支援を受けるために必要となる生活交通改善事業計画を発行し、導入を進めました。結果は、ノンステップバスは、全体で大型車6台の導入、UDタクシーにつきましては、全体で3台の導入を進めました。

事業評価結果に係る提出物といたしましては、次ページ以降でご説明させていただく別添1の地域公共交通確保維持改善事業・事業評価、その次のページの別添1-2の事

業実施についての2つの提出でございます。また、参考資料として、その後ろに、第16回藤沢市地域公共交通会議において議決をされた生活交通改善事業計画を添付してございます。

それでは、1つ目の別添1の方からご説明させていただきます。1枚めくったものをご覧いただければと思います。

こちらは国土交通省が定める別添1の形式になりまして、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）となっています。協議会名は藤沢市地域公共交通会議、評価対象事業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につきまして、バス事業者は神奈川中央交通株式会社及び江ノ島電鉄株式会社、タクシー事業者は株式会社ミナミ商会と和光交通株式会社となります。

②の事業概要は、ノンステップバスと、UDタクシー（スロープ車両）の導入となっています。

③の前の事業評価結果の反映状況につきまして、ノンステップバスは、平成26年度から平成32年度（令和2年度）までに藤沢市域内のノンステップバス車両の割合を70%以上とする目標に反映、UDタクシーにつきましては、令和2年度までに藤沢市域内のUDタクシー車両を32台とする目標に反映しております。

④の事業実施の適切性につきましては、事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されたものとしております。

こちら、⑤の目標・効果達成状況ということで、こちらにノンステップバスが6台導入されたということで、先ほどご質問にございました、平成30年度末までにとということで、現状では50%ということになっております。UDタクシーにつきましては、3台導入されたということで、現状で9台となっております。

⑥の事業の今後の改善点といたしましては、ノンステップバスにつきましては、事業がおおむね計画どおり実施され、利用者の移動の円滑化・利便性の向上が図られたことから、引き続き事業を進めるとし、UDタクシーにつきましては、事業がおおむね計画どおりに実施され、利用者の移動の円滑化・利便性の向上が図られたことから、引き続き事業を進めるとさせていただきます。

それでは、次のページ、こちらも同様に国土交通省が定める別添1-2資料で、こちらに基づいて、当該協議会の事業実施の目的、必要性についてお示ししております。こちらにつきましては、既に議決をいただいているものになりますので、生活交通改善事業計画の目的及び必要性について記載しておりますが、内容が重複してしまいますので、説明を割愛させていただきます。

引き続き、報告が2つございますので、続けてさせていただきます。もう1枚のカラー刷りの乗合タクシーの運行状況ということで、「報告資料2」と書いてあるものをご覧ください。市内2カ所で運行されていますのりあい善行とおでかけ六会について、合意後、運行しておりますので、経過報告として本日も説明させていただきます。

まずはじめに、のりあい善行につきましてご説明させていただきます。

左上に路線図がございますが、のりあい善行につきましては、小田急江ノ島線善行駅の東口と善行地区東部を結ぶ乗合タクシーとなります。路線は、こちらの緑と青で示します2系統ございまして、緑色で示したのが亀井野団地・渋沢台方面の01系統、青色で示したのが伊勢山辺・立石公園方面の02系統で構成されております。

運行概要につきましては、平成28年4月から本格運行に移行しおり、運営主体としましては、特定非営利活動法人のりあい善行が行っております。運行方法につきましては路線定期運行ということで、道路運送法の許可において、いわゆる一般の路線バスと同じ扱いになっております。運賃につきましては、大人300円、年会費を支払っているサポーター会員が250円、小人100円です。運行日は土休日を除く平日のみです。運行時間は午前9時から午後5時30分ということで、2系統合わせて1日24便の運行を行っております。運行車両につきましては、紺色のワゴン車両ということで、4月からまた新しくなっているのですが、定員は10名で運行を行っております。運行者といたしましては、フジ交通株式会社に運行を委託しております。

運行を始めてからの利用者数の推移なのですが、年間利用者数をご覧くださいと、平成27年当初は年間1万人に届かなかったのですが、平成28年、平成29年度と追うごとに利用者の方はふえてきてまして、平成30年度につきましては1万3,000人を超える利用者の方がいらっしゃいます。

月別の利用者を比較したものが、右側の月別利用者数になるのですが、7月、8月、暑い時期に利用者が多い傾向がございまして、1月、2月の寒い時期は控え目な利用にあるような傾向がございまして。

左下の時間帯別利用者数ということで分析してみますと、午前中の利用がやはり多くて、利用者がかたまってしまうところは分散乗車をお願いしている状況となっております。9時台、11時台、15時台では2便ずつ運行しているところもあるのですが、今年度から11時台の2便を10時台の2便に変更して、10時台が一番混雑していますので、混雑緩和を図っている状況でございます。善行につきましてはこのようなところになります。

続きまして、おでかけ六会をご説明させていただきます。裏面をご覧ください。左上が同じように運行エリア図となります。おでかけ六会につきましては、小田急江ノ島線六会日大前駅周辺エリア及び六会地区西俣野北部エリア内を運行する予約型乗合タクシーとなります。

運行概要につきましては、平成30年4月から本格運行に移行しております。運営主体につきましては、おでかけ六会協議会が行っております。運行方法は区域運行となっております。区域内に設置した任意のバス停間を運行するという形式となっております。運賃につきましては、年会費を支払っている正会員の方が300円、会員登録のみの準会員の大人の方が500円、小人100円となっております。おでかけ六会は、1時間前までに予約があった時のみ運行される予約型の方式を採用しています。運行日は、祝日を除く月

曜日、水曜日、金曜日の週3日となっております。運行時間は午前8時45分から午後4時50分となっております、1日8便のダイヤ設定がございます。車両につきましては、写真でございますタクシー車両を使用しております、定員が5名となっております。車両の運行については、おでかけ六会協議会が株式会社湘南相中に運行を委託しております。

利用者数の推移なのですが、実証運行期間の1年間（平成28年度と平成29年度の合算）では約750人になるのですが、平成30年度は850人を超えて、実証運行より100人ぐらいふえてきたということで、乗車定員より多い予約が入って、こちらの場合、2台で運行もできるのですが、そういった日もございまして、逆に予約が1便も入らない日も中にはあるということになります。

月別利用者数を見ていきますと、現在のところ、特に季節による変動はなかなかつかみづらいところではあるのですが、利用者数の伸びと要因の把握について、現在いろいろと苦慮しているところでございます。

時間帯別利用者数は、こちらも善行と同じように、午前中の利用が多い傾向となります。午後の利用者数は比較的少な目ということで、午前中は西俣野北部エリアにお住まいの方が六会日大前駅周辺エリアへ利用されることが多いということで、比較的、出発時間が決まっているために予約しやすいことが影響していると考えております。一方、午後につきましては、六会日大前駅周辺エリアから西俣野北部エリアへの利用傾向がありますが、帰宅時間等、1時間前までに予約というのがなかなか難しいということが考えられております。六会日大駅前において、電車の到着時刻と合わせて接続がよいように、小田急線の藤沢駅発車時刻表を配付するなど、利用促進に努めておりますが、今のところ目立った効果は確認できていないような状況となっております。

2件につきましてご報告させていただきました。

説明は以上となります。

○岡村会長 ありがとうございます。報告1につきまして、29年度なのですね。30年度かと思ったのですが、29年度という話ですが、まず、こちらの事業評価について何かご発言、ご質問をいただければと思いますが、いかがでしょうか。先ほどの現状ということで言いますと、29年度ですと、導入率が、バスですと、50%にも全然満たない状況だったのが、着実に増やしてきて、目標の令和2年度末だと70%に何とか行きそうなんですか。

○事務局 そうです。令和2年度には、各社さんに導入予定を確認した結果、70%を超える見込みとなっております。

○岡村会長 報告1、いかがでしょうか。

そうしましたら、報告2も含めまして、ご発言、ご質問、または情報提供などいただければと思います。いかがでしょう。

○澤野委員 おでかけ六会さんとのりあい善行さん、両方の方にお聞きしたいのですけれ



ども、地域の不便地区というか、どちらも駅に向かって買い物をしたり、病院に通ったり、そういった用がある、特に高齢者中心だと思うのですけれども、この場合、こういった地域を決めるとか、金額を決めるとか、その対象者なのですが、実は私、長後地区においても、今、全世帯、1万2,000世帯ぐらいあるのですが、アンケートをとりまして、38自治会があるのですが、そのうちの19自治会が不便地区かなということで、今、地域を絞って、話を進めようとしているのですが、その場合の市民の対象が、私どもが考えているのが、自治会という組織を通じて物事を進めようとするのですけれども、その意見の中で、自治会に入っていない方をどう取り扱うのか、また、運賃に関しても差別をつけてやった方がいいのではないかという形なのですけれども、まとめに入る市民の対象というのは、自治会に入っていようが、入ってまいが、関係なく、不便地区の市民を対象に考えているのか、または私が冒頭申し上げた、自治会という組織を対象に物事を進めようとしているのか、そのあたりをお聞きしたいと思います。

○板垣委員 のりあい善行に最初からかかわっていますので、少しお話しさせてもらいます。

まず、今言われました、地域のきっかけですけれども、きっかけは、地域の自治会・町内会が、情報を発信して、集めて戻ってくるのが自治会・町内会なものですから、それが中心になります。それともう1つ、私どもがコースを決めたことで、神奈中さんが国道467号線、旧道に入って私どものバス路線があります。ちょうどそのバス路線のところを境に下っている坂がかなりあるのです。それについて皆さんで協議をしたときに、バスのところまで上がればいいのか、善行の駅までは平らだということで、路線が決まりました。

今年の6月の状況を見ますと、利用者は地域の人だけではないです。例えば学校の先生が市役所に用があるとか、それから、会社の人用事があって乗るとか、のりあい善行はユニバーサルで、住民の人に限定されて運行されているわけではないので、もし長後の方で考えられるときには、その辺のプラスで、いろいろな地域にいろいろな発表をしていくというのが大事かと思います。私どもの資金源というのは、皆さんからもらった運賃です。ですから、運賃は決して安くできません。できないというか、運行ができなくなりますので、現在、300円の金額をもらっています。運賃の決め方については、総費用的なものを考えて、自分たちのできることを、まず自治会・町内会で検討された方がよく、善行東部地区は自治会・町内会で5,000世帯ぐらいがいる地域ですけれども、自治会・町内会の負担は、1年間に1自治会が大体3万円ぐらい、これは町内会費の中からいただいています。そういう協力も入っていますので、自治会・町内会に何もしてもらわないわけではないのですけれども、それだけに頼ってはできませんので、やはり収入のことを考えてもらう。もう1つは、神奈中さんの路線とかぶらないようにどうしても路線はつけていかなければいけない。それと、1回に回ってくる距離が、時間にして15分ぐらいが限度です。余り長く回ってくると、遅れることも多く出るので、15分ぐら

いでスタートの場所へ戻れるぐらいの路線をこれから先、考えられるといいかなというふうに思います。

- 師尾代理 六会の場合は、ここに書いてある経緯のところでは、平成21年度からとなっているのですが、今は郷土づくり推進会議という団体になっていますが、その当時、地域まちづくりの事業ということから入っていきまして、アンケート調査などを何年も繰り返して、やっている中で、西俣野の六会マンションや六会団地が主体で検討してきました。対象地区は、藤沢町田線の国道から境川の方に寄った方が坂になっていて、道路も狭くて、公共交通がないということから、不便地区ということになっています。ただ、対象の世帯数が600世帯ぐらいで、非常に狭いところなので、総便数も定時運行的なものまでの利用者数が確保できないということもあって、予約型になっております。運行も、タクシーを使っているということもあるのでしょうかけれども、どうしてもタクシーと同じ料金というわけにもいかないのです。その辺の利用しやすい料金設定ということで、地域の商店街だとか、広告料とか、団体からの支援金等を募集して、それと、市からの補助を合わせて、料金設定とか、運行形態が成り立っている状況です。

今まで郷土づくり推進会議で協議会を設立し、運行していたのですが、地域主体で基本的にはやるべきことであるという意識になっていますので、今後は自治体主体の自治会・町内会主体の組織に変えていく段階に来ていると、考えております。

- 岡村会長 ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。

- 古澤委員 事務局に聞いていいのか、のりあい善行さんの関係のことなのですが、報告資料2の時間帯別利用者数というのがすごくわかりやすいのですが、午前中の利用が多いとなっていて、イメージだと、住宅地から駅の方に向かって、それでまた住宅地に戻っていくというトリップかと思っていたのですが、午前中の例えば9時の山の部分が、帰りの11時台で受けとめているのか、あるいは午前中に駅の方に向かった人が、ゆっくり帰ってくるのかとか、そういう状況というのは何かつかんでいるのかあるのか。全体的にかなりふえたなという感じはするのですが、29年、30年で若干頭打ちになってきているという感じもしないでもないのです。利用実態としてどうなっているのかなというのが興味があるもので。

- 板垣委員 利用の時間について、いいご質問をいただきました。ありがとうございます。午前中、先ほど言いましたように11時台を1本減らして10時台を1本増やしました。これはどうも買い物に出かける方は、9時に出て11時ごろ帰って来るみたいです。大体1時間半ぐらいがお年寄りのちょうど散歩のコースなのかもしれない。それと、ここ長くやってきておもしろいのは、6月がすごく人数が多かった。6月14日が多かったのです。なぜかなと思いましたが、年金の支給日でした。それが偶数月の月中というのは、金融機関に皆さんお出かけになるというか、その帰り、買い物をする。そうすると、朝早く行って買い物をして帰られる。最後の方は、結構子どもが使っているのです。何に使う

かといいますと、今、塾に通う子どもさんが、100円で乗れるということもあるので、親御さんたちが心配なく、子どもが駅まで行かれるので、すごい数とは言いませんけれども、子どもさんの利用とか、小さい子どもさんを連れたお母さんたちの利用というのが割合に、年寄りだけではなくて、交通に対してハンデを持っている人、バギーカーを持っている人、それと、今回、車両が変わったということで、スライドドアにステップももちろんついたのでありますが、中がワゴンタイプで少し大きいものですから、バギーカーとか、畳める乳母車みたいな、ああいうものとか、お買い物のかごが十分乗れるので、その辺の利用もふえている原因かと思います。午前中はそういうことで、1時間半ぐらいが出ている限度みたいです。

○岡村会長 どうもありがとうございます。他、いかがでしょう。よろしいでしょうかね。

この2つの取り組み、いずれも実証ではなくて本格ということになっていて、いろいろなところで、この種の取り組み、やっているのですけれども、率直に、ここまでうまくいっているところはなかなかない。うまくいっているという意味は、当初の目標をきちんと達成しているということと言うと、なかなかないということです。多分、恐らくいろいろ視察も来られているのではないかなというふうに思います。ということで、非常にうまくいっている例、すばらしいというふうに思っております。

○板垣委員 今、お話は、皆さんのところでおわかりなのですが、のりあい善行はNPO法人にしました。今、六会さんも長後さんも、もちろん地域の郷土づくりとか、地域の自治会・連合会とか、そういうところでスタートはすると思うのですけれども、最終的に運行していく段階のときは、やはり法人格が僕はいいとお勧めします。というのは、諸団体の寄附ですとか、それから、助成金、それから、県の方の奨励金とか、そういうものは自治連みたいなのではとれないのですね。ですから、法人格にして、多少大変かもしれないけれども、藤沢市の方で2年間にわたって、公益的助成金というのがあるのです。市民自治推進から出ている。これを2年いただきました。50万円と40万円、こういうものは自治会・連合会みたいな形では、一切、窓口として入っていけないということがあるので、もしNPOについてでしたら、市民自治推進課の中にそういう窓口がありますので、そういうことを含めて、組織力をつけるためには必要かと思っておりますので、お話ししておきます。

## 7.その他

○岡村会長 どうもありがとうございます。他、関連してよろしいですか。

それでは、あとは、その他になりますが、事務局に聞きましょうか。何かございますか。

委員の皆様から何かご発言はございますか。

○八島委員 今まで、公共交通会議の中で、のりあい善行さんですとか、おでかけ六会さ

んですとか、バスも含めていろいろやられていると思うのですが、私どもも運転士の集まりという労働組合という形で、皆さんの方にご報告したいと思っているのです。今、バスの運転士と言われる方々が、全国的に大分不足をしています。大分というか、かなり不足をしています。実際に私どもが神奈川県内で聞いている中では、年間50人採用して、50人やめていってしまうぐらいな勢いで、今、バス事業という部分で、1人が長い時間乗って、何とか今、回している状況というのが、本当に現状です。朝、多分お会いした方が、夜も多分お会いするぐらい、長時間労働を余儀なくされている部分があって、特に神奈中さんも大きなところですし、江ノ島電鉄のところもそうですし、人がいないという部分に関しては、公共交通会議も含めて、地方に行けば行くほど、公共交通会議が成り立っていないのですね。幾ら地域の方が言っても、運転士さんがいないので、回せないのですね。なので、2本走らせたいけど、1本しか走らせなくて、運転士さんが2人しかいないから、休憩もとれなくて、休みもとれないから。じゃ、タクシーはというと、タクシーはここまで来ないとか、人も集まらないということで、結局、公共交通が成り立たなくて、過疎化していったって、若い人とかが15歳で島を出ていってしまうとか、早くても18歳で出ていって、だんだん地域としての、国民の移動する権利というものが今なくなってきてしまっていて、まだまだ藤沢とか茅ヶ崎、神奈川県というのは裕福というか、いいところという部分はあるのですが、現状でも、今、神奈川県も、私、4つ5つ、公共交通会議に出させていただいていますが、すべてのところの市町村でも、各事業者の方々ともお話もするのですけれども、バスの運転士がかなり足りないところがあって、実際に私が言うのも変なのですけれども、私どもの上部団体の中で会議を行うと、もう一事業者では人が集められない状況に今なっている。幾ら一事業者が募集をかけても、人が集まらないという部分があったり、今、19歳以下も含めて、19歳からの免許をとる人口がかなり減っているという部分もあって。

あと、昔のバスの運転士と言われる中では、私も16年、17年、バスの運転士をしていたのですけれども、小さい子が憧れる仕事だとか、尊敬される仕事だとか、いろいろなことがあった中で、今、私がこういうことを言うのも変なのですけれども、待遇が悪いとか、処遇が悪いとかで、なかなか人が集まらない部分がありまして、藤沢市に例えたときに、これが最終的にいろいろなことを改善して、いろいろなことをやっていこうと思っても、そこに運転する方がいないと、どうしてもできなくなってしまうという部分が結論的なお話になってしまいます。

ただ、地域によっては、ボランティアドライバーを呼んで、やりましょうといったときに、必ずもめるのが、じゃ、何か起きたときの安全の保障は誰がするのだということになると、市町村は絶対それがのめないのですね。運転士さんのせいになるということで、ボランティアでやっているのに、事故でも起こしたり、かなり高齢な方がワゴン車を運転したりして、事故も結構起きたりする部分もあるのです。藤沢市の方にお願いではないのですけれども、これからもっともっと公共交通会議を活性化させて、よりよい

まちづくりを含めて、移動する権利を皆さんに平等に与えられる地域ということ成り立たせるために、交通事業者が限界という部分が何年も続いている部分があるのですけれども、ぜひ藤沢市の方も、バスの運転士、タクシーもそうなのですけれども、人を集めるPRでも何かしていただいて、一人でも多く交通産業の魅力ある仕事にしていきたいという部分が、私たちの集まりの中で必ず出ていまして、幾ら会社と話をして、これは決着がつかない問題なのですね。人が集まってもやめていってしまうという部分がありまして、毎年毎年、そういうことが今行われていまして、いろいろな方がいろいろなバス会社に行かれて、大変な思いをされているというのが、事業者様、先ほど神奈中さんかも、人が足りないという部分がありましたけれども、私ども、現場にいる人間に対しても、本当に人が足らなくて、それぐらい、大変なことがありますので、公共交通会議も含めた中で、地域の活性化も含めて、事業者さんを含めてもそうなのですけれども、藤沢市の方で何とかPRをしていただいて、もっと人が集まるような産業というか、ことをしていきたいと思っていますので、ご協力のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。

○岡村会長 ありがとうございます。直接的に何かできるというよりは、長い目でじわじわとというところの取り組みというのは、これ、行政が担っていくところなので、余り余計なことを言っははいけないと思ひつつ、例えばここでもご報告がありますけれども、モビリティマネジメントと言ひますが、今、小学校で、乗り物教育というか、そういうようなことをやっています、そこで、バス、タクシーの運転手さんになってくださいという話はしないにしても、少なくとも憧れとか、移動して楽しいとか、そういうようなところがあつていくと、回り回つてというところもあるかもしれないし、中学とか、高校とか、そちらもいろいろ広げていく中で、自転車の安全教育なども一緒にしながらということもできるので、長い目でぜひ取り組んでいただきたいというふうに思ひました。

他に何か委員の皆様からございますか。よろしいですか。

それでは、あとは事務局でまとめてください。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

## 8.閉会

○事務局 議論や意見をいただきまして、誠にありがとうございました。また、本日の議事及びそれぞれの報告について、お帰りになってから何かお気づきになった点、ご意見、ご質問等がございましたら、ご遠慮なく都市計画課までご連絡をいただければと思ひます。

次回の交通会議については、不定期開催のため定まっておりますので、別途ご案内させていただきます。ご連絡差し上げた際にはよろしくお願ひいたします。

以上をもちまして、第19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、どうもありがとうございました。今後ともご協力をよろしく願いいたします。