

第24回藤沢市地域公共交通会議

□日時：2022年(令和4年)3月24日(木)午後1時30分開会

□場所：藤沢市役所本庁舎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	東谷 聡子	高橋 肇	佐藤 勝太	奥村 敬一
山本 まり子	(定永委員代理) <u>長井 泉</u>	師尾 公兵	八島 敏夫	(三橋委員代理) <u>桑野 敏樹</u>
岡村 敏之	田口 晃	地道 大輔	奈良 文彦	坂口 勝利
古澤 吾郎	(最上委員代理) <u>鈴木 順也</u>			

□次第

1 開会

2 議事

第1号議事 長後地区乗合タクシーの実証運行計画の変更について

第2号議事 善行地区乗合タクシーのルート変更について

3 報告

報告1 藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改正について

報告2 乗合タクシーの運行状況について

4 その他

5 閉会

□配布資料

・第1号議事： 長後地区乗合タクシーの実証運行計画の変更について

・第2号議事： 善行地区乗合タクシーのルート変更について

・報告1： 藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改正について

・報告2： 乗合タクシーの運行状況について

□傍聴者：0名

第24回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2022年（令和4年）3月24日（木）午後1時30分
場 所 藤沢市役所本庁舎8階8-1会議室

藤沢市計画建築部都市計画課

- 午後 1 時30分 開会（都市計画課）

- 成立宣言（都市計画課）
 - ・委員17名中17名の委員が出席しており、会議成立

- 資料確認（都市計画課）

- 挨拶（都市計画課長）

- 委員及び出席者の紹介（都市計画課）

- 傍聴者の確認（会長）

第1号議事

- 事務局 説明に際しまして長後地区の実証運行を請け負っているタクシー事業者の「株式会社ミナミ商会」の会議出席について、要綱第7条第5項の規定に基づき、お願いいたします。
- 岡村会長 運営上必要があると認め、出席を認めます。
～ 株式会社ミナミ商会が出席 ～
- 岡村会長 それでは、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号議事の「長後地区乗合タクシーの実証運行計画の変更について」、ご説明いたします。

お手元の第1号議事説明資料をご覧ください。

本日は、まず、「説明資料」の説明を行った後に、「第1号議事資料」の記載内容についてご審議いただきたくと思いますので、よろしく申し上げます。

1 ページをご覧ください。

1 の「これまでの経緯と取組」についてご説明します。

昨年7月16日に開催された藤沢市地域公共交通会議において実証運行に向けた協議が調い、10月1日から実証運行を開始しました。地域の方々の声を聞くために、11月15日から29日の間の5日間で利用者に対するヒアリングを実施し、12月から1月にかけてアンケート調査を実施しました。12月16日には本格運行時に運営主体を担う地域組織づくりのために、「長後地区乗合タクシー・運営主体組織の設立等準備委員会」を立ち上げました。令和4年2月7日に実証運行の利用状況、ヒアリングやアンケ

ート結果をもとに実証運行のルート変更等について準備委員会で協議を行い、本日に至っております。

2の「現在の運行ルート」についてご説明いたします。

10月1日からの実証運行は長後駅東口を起点とし、東西2系統で運行を行っております。ご参考までにお手元にリーフレットをお配りしております。東ルートが図のオレンジ色の線で示しております、長後駅東口から藤沢湘南台病院前を通り、滝の上ハイツ、桔梗台を通り、レーベンスクエアで折り返し、長後駅東口へ戻るルートとなっております。

西ルートは、図の青線で示しております、長後駅東口から小田急江ノ島線をわたり、長後老人憩の家を北上し一部大和市を通り、市営長後住宅、上谷台公園で折り返し長後駅東口へ戻るルートとなっております。

運行回数は、東ルートが9時～17時台の間で1日9便、西ルートが9時～17時台の間で1日4便となっております。

2ページをご覧ください。

3の「長後地区乗合タクシーの利用状況」では、10月から2月末までの利用状況をご説明します。

図1は1日当たりの平均利用者数を示しております。2月末までの平均利用者数は、14.14人となっております。当初目標としている利用者数は1日当たり45人でしたが、目標には届いておりません。図2と3は系統別に1便当たりの平均利用者数を示しております。両系統ともに午前中の利用が多くなっております。図4と5は今までの累計の停留所毎の利用者数を示しております。両系統とも長後駅東口発着の利用が多くなっております。

3ページをご覧ください。

4の「利用者ヒアリング調査の結果」ですが、長後地区乗合タクシーをどのように利用しているのか、今後の改善点などを把握するために、昨年11月15日から29日の間の5日間において、長後駅東口及びあいもーる長後でヒアリングを実施しました。

(2) 調査結果につきまして、回答者属性は、回答者33人、性別は男性7人、女性26人となっており、年代は70歳代以上が67%、60歳代が21%、30～50歳代が12%となっています。

利用方法について、利用目的は買い物が48%、通院が32%、その他が20%となっており、利用頻度は、週1～2回が45%、週3～4回が16%、初めて利用したや、

月に1回程度を含む、その他が39%となっております。

主な意見としましては、西ルートについて、11時台から14時台の間に少なくとも1本運行してほしいという意見が多くありました。理由としては、朝の便で駅まで行っても帰りの便がなく利用しづらいとのことでした。

5の「アンケート調査の結果」ですが、実証運行ルート沿線にお住いの方の要望などを把握するために、12月10日から1月7日にかけてアンケート調査を実施しました。

(2) 配布数、回収数については、13の自治会・町内会3,487世帯に配布し、1,669世帯から回収し、回収率は47.9%でした。

(3) 認知度・利用の有無については、長後地区乗合タクシーを「知っている」と回答した方は82%、「利用したことがない」と回答した方は89%でした。利用したことがないと回答した方は、現在は車など別の交通手段があるので利用しないが、いずれは利用したいといった内容が主な理由でした。

4ページをご覧ください。

(4) 運行ルート・ダイヤについて、運行ルートは「現在のルートで利用可能」と回答した方が69%となっております。運行ダイヤは「現在のダイヤで利用可能」と「改善が必要」と回答した方が半々でしたが、東西ルート別に集計すると、西ルートで「改善が必要」と回答した方は64%、東ルートは「現在のダイヤで利用可能」と回答した方が64%となっております。利用したい時間帯については、午前中の9時から11時台が多く、次いで16～17時台が多くなっております。

5ページをご覧ください。

実証運行は昨年10月1日から3月18日まで行っておりましたが、4月以降も予算の確保ができたため、引き続き実証運行を行います。再開にあたり、これまでの利用状況や地域の方々の意見を踏まえ、実証運行内容を変更することにより、利用者の利便性向上及び利用者数の増加が見込まれることから実証運行計画を変更します。

変更内容については、まず①4月1日から5月31日までは、運行ダイヤの一部のみ変更します。東ルート01系統の12時台のダイヤを西ルート02系統へ移行します。

6ページをご覧ください。

次に②6月1日以降は運行ルート及びダイヤの変更を予定しております。

変更がある箇所のみご説明します。

まず、運送の区間ですが、6ページの地図をご覧ください。東ルートが図の赤線で示しております、長後駅東口から藤沢湘南台病院前を通り、滝の上ハイツ、桔梗台を通り、

長後駅東口へ戻るルートとなっております。中ルートは、図の青線で示しております、長後駅東口から滝山市民の家を通り、レーベンスクエアで折り返し、小田急江ノ島線をわたり、ふるうつらんど井上を通り、長後駅東口へ戻るルートとなっております。西ルートは、図のオレンジ色の線で示しております、長後駅東口から小田急江ノ島線をわたり、長後老人憩の家、市営長後住宅、上谷台公園で折り返し長後駅東口へ戻るルートとなっております。

運行回数は、いずれも午前9時～午後6時の間で、東ルートが1日7便、中ルートが1日5便、西ルートが1日5便となっております。

停留所は20か所です。

それ以外の項目は変更ございません。

7の「今後のスケジュール」についてご説明いたします。

本日ご審議をいただき、協議が整った場合、今月、交通事業者から運輸局へ運行ダイヤ変更の届出及び道路運送法第21条の許可申請を行い、4月1日から実証運行を再開します。5月頃には地域の皆様への周知を実施し、6月1日からは運行ルート等を変更した内容での実証運行を予定しております。実証運行の結果を検証し、本格運行へ移行できる条件が整い次第、地域組織が主体となって運行を行う本格運行に移行したいと考えております。

なお次ページ以降、参考資料として航空写真上にルートを重ねたものをつけております。

最後に、巻末には、以上の内容を反映した協議証明書を添付しております。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

- 岡村会長 ありがとうございます。事務局からの説明が終わりましたが、この件について何かございますか。
- 鈴木様 神奈川県交通企画課の鈴木と申します。本日代理出席で参加しております。当アンケート調査の結果の3ページについて、一点ご質問なんですけども、(3)の認知度利用有無のところ、2項目、挙げられておりますが、知っているとは回答した方が82%で利用したことがないと回答した方が89%となっているんですけども、これは差し支えなければいいんですけども、知っていても利用したことがないっていう方はどれくらいの割合だったのかっていうのがもしわかる範囲でよければ教えていただけますと、幸いです。
- 事務局 正確な集計がないので後ほど回答させていただきます。
(知っているが、利用したことがない割合 約94%)

○岡村会長 数としては圧倒的に違いがありますので、もちろん差を取ってその数になるわけではないですけども、地域の方は知っている方はかなりいらっしゃるということなんでしょうね。この乗り物の特性からしますと、知っているイコール乗るという話ではないということでしょうから、このような結果というのはそうなのかなということかもしれません。これはまた別途ご回答いただくということをお願いいたします。他いかがでしょうか。

本件は審議事項になりまして第1号議事資料の最後のページ、協議が調っていることの証明書、こちらについて議決をするということになります。まず議決に入りましてよろしいでしょうか。その前に何かご発言があればお願いします。この内容でよろしいかという審議になります。

○八島委員 八島と申します。よろしく申し上げます。公共交通会議の中での長後地区の皆さんの役割というのが乗っていただく、市の方が走らせるっていうことでなくて、皆さんが使うということが前提での部分であって、ダイヤを変えるとか、運賃を下げるとか、例えばそういうことがあっても乗らないと何も意味がない。実際に知ってるけど乗らないっていうことがある中で、本当に長後地区の乗合が必要なんですか。走らせておけばいいということではなくて、皆さんが乗るから走らせるんですよということだと思えます。市としての役割を果たしたわけではなく、皆さんが乗るために、こういう会議を持って提供してるっていう部分だから、地区の皆さんがタクシーを育てていかないと、何も発展しないし、あるからいいや乗れるとき乗ればいいっていうことでは、多分半分以上の人が乗ってない部分だろうし、買物と通院とその他だけしか使わないっていう部分に関しては、その後、地区の方のアンケートの中で本当にこの存続をずっと続けてもらいたいと思ってるのか、ただ走らせてるから別にいいやって思ってるだけなのか、結局、路線バスを走っていて皆さんそこに、駅に行きたいから乗ってるっていうことではなくて、あくまでもその地区の方が育てないと何も数字も変わってこないし、何も発展もない部分だと思います。なので何台入れようが乗らない人は乗らないと思います。ただその地区の方が乗るっていうのであれば、皆さんが育てて、地区の方が育てて、より一層乗る人が増えればダイヤが増えてくし、乗らないんだったら減らして最後辞めちゃうとかいうものもちゃんとした周知があった方が、ここに乗りたいたからとか行きがあるけど帰りが無いとかそういうことではなくて、基本的に地区の方が育てる公共交通の乗り物じゃないんですかっていうことをちゃんと位置づけないといけないんじゃないのかなっていうのは私が思うところでございます。お願いします。

○事務局 おっしゃっていただいた通り地域の方が主体的になって運行していくことが重要と考えております。長後地区での取り組みが始まったのは、長後地区に郷土づくり推進会議という地域の課題を議論する会議体がございます、そこから令和元年に藤沢市に交通の不便な地域の解消をお願いしたいという形の提言書が提出されております。その際には何度か地域の方々が主体となりアンケート調査を実施しております、それ

らの結果から長後駅の北側のエリアを対象に乗合タクシーをスタートしたという経緯がございます。10月1日からの実証運行の中では、東西2系統で行っていたんですが、一周駅まで行く時間がかなり長いというような、利便性が悪いような状況もございまして、利用数が伸びてないというような状況も見受けられます。そういったものを多少なりとも改善して、利用者が増えていく、地域の困っている方々に利用していただく、そうすることで最終的に本格運行のときには地域の皆さんの課題を解決できるような運行ができるのではないかといい形です。今、取り組みを進めている状況です。また、最終的に運行の存続ですとかについてもこの実証運行の結果を踏まえて、改善が必要なのかどうかについては地域の方と引き続き議論は進めていきたいと考えております。以上です。

○岡村会長 基本的には協議会の中でかなりいろいろ議論などをしていただいた上での提案というところかと思っておりますし、ただこのアンケートというのが、これ1600ってすごい数字が出てます。地域の方が全ての世帯に配っていただいたと思いますけれども、そもそもこの全員の方が使っていただくことを想定してるような乗り物ではないわけですよね。なので、使わないっていう人が7割で全然問題はないけれど、本当に必要な方が使っているかどうか、または本当に使うべき人が使えるような状況にあるのかっていうことをきちんと検証して地域で議論をして、それで1日45人というのが達成できればいいし、それが厳しかったらっていうことで、この数値はおそらく地域で共有されて、こういう案が出てきたものだろうと私は思っててこれは見ているところです。なので、いわゆるコミュニティバスは本市ではないですけど、なかなか乗りませんねってその地域の人っていうよりは、だいぶターゲットが少ない乗り物ではあると。その上でちゃんと地域で議論をして乗っていただいているかっていうようなところでしょうかね。目標の3分の1だと報告がでておりますが、今運行してる他のエリアも、当初はだいたいそれぐらいの数字であったような記憶があります。目標の10分の1とこれはちょっとって話ではありますが、最初から目標の7割8割っていうところも、おそろくなかったらろうとは思いますが、まずそういう数字かなと私は読んではいませんが、八島委員いかがですか。

○八島委員 私も公共交通の方で働かせていただいている部分がございますけど、実際にこれ民間で普通に走ったら撤退ですよ。乗る人が乗るからいいとかいうことではなくて、どこが最終的にやってくるのかってここまでの人数集めてやってて、7割は乗らないと3割の人だけに乗ってもらって乗るか乗らないかわからないっていうのであれば、その3割の人にタクシー乗るんだったら補助券出してあげるとか、バスに乗るんだったら運賃もうちょっと下げてあげて、市の方がそのバス会社とかに補助金を出すっていう考え方が、物事を1個決める形の中で、こんだけ人数集まってやることでもないのかなっていうか、公共交通って言われてるぐらいなのでもうちょっと広い幅で考えるっていう、コミュニティバスっていう小さいものではなくて、今基本の公共交通が非常に厳しい状態であるっていう部分がある中で、これをこういうふうな乗る人は乗るけど乗らない人は乗

らないって言うだけでやるのであれば、これ民間企業撤退ですよ。やれないですよ走れないですよこれ。実際には、赤字赤字赤字になって、じゃあそこ補填しているからいいや少ない人でも乗ればいいやっていう考え方でいいのかっていうことであるのであれば、やっぱり地域の方がみんなで乗るっていうことで地域の方が育てるっていう意味合いでのコミュニティバスってやり方にしないと、乗る人は乗る、乗らない人は乗らないというのだったら、じゃあ誰のため走らせるのっていうことになるのではないかなっていうのは私の意見です。

- 岡村会長 これはもうご意見として伺っておくということにさせていただければと思います。ちょっと強引だというふうに八島委員から思われるかもしれないけれど、いろいろこういう会議をやっていて、この場でこういう計画書を作って議論をしているというのであればこういう意見を最大限に取り入れてやっていきたいというふうに思っていますが、一方で、地域発意で地域でいろいろ検討してこうやって出てきたとそれで目標も設定をして、市とそれぞれ役割分担責任を分担しているという形で出てきたということであるとこの会議はどっちかというところに対して承認をするというようなこと、もちろんいい提案があればしていただき、今回についてもそういう意識で取り組んでくださいという意見を地域の方もいらしていますので伝えていただくという形ではあるわけですが、地域の方に考えていただいて出てきたんだということなので、これは意見として地域としても受けとめていただきたいということで、会長としては整理をしたい。非常に重要なご指摘だとは思っておりますがこれでやめますかっていうことをここで議論をするということでは私はないかなと、ただこの実証実験終わるタイミングで同じようなご意見をまたいただけるのではないかと思いますけど、そのときには正面から皆さんと議論をしたいと地域の方からもご発言をいただきたいと、そういう形でこの場は整理をしていきたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい。そうしますとこの、この整理をある程度して、地域で議論していただいたのこの提案ということですが、改めまして、この証明書の審議ということになりますけど、まずこれについて何かご意見ございますか。

特によろしいですか。そうしますと、いろいろご意見も出てきましたのでこれは挙手にて議決をしたいと思いますがよろしいですか。では本件につきまして、この協議が整っていることの証明書、こちらをもう提出するということに賛成の方は挙手をお願いいたします。

事務局数えていただければと思います。

— 17名中16名挙手 —

はい、どうもありがとうございました。

賛成多数ということで本会議は過半数でしたっけ、ケースとしては承認ということでしますので票数の記載をお願いします。

～ 株式会社ミナミ商会が退席 ～

第2号議事

○事務局 それでは、第2号議事の善行地区乗合タクシーのルート変更につきまして、ご説明させていただきます。

お手元の第2号議事 説明資料をご覧ください。

おめくりいただいて1ページをご覧ください。

「これまでの経緯と取り組み」についてご説明いたします。

善行地区の乗合タクシーは、当会議における合意を得て、実証運行及び本格運行を行ってきております。現在は「特定非営利活動法人のりあい善行」が、「のりあい善行」という名称で、乗合タクシーの運営を行っており、利用状況に応じたダイヤ改正などを行い、適宜、運営・運行の改善を図っています。表-1は、これまでの取り組みをまとめ、概要として示したものです。

下側の図1をご覧ください。「のりあい善行」の運行路線は、小田急江ノ島線の善行駅東口と善行地区東部を結ぶ2系統です。緑色で示した亀井野団地方面の01系統、青色で示した立石公園方面の02系統で構成されております。いずれの系統も、善行駅東口を起終点としまして、丸数字の順番に各エリアを周回してきたあと、善行市民センター前を経由して、善行駅東口に戻るルートとなっております。運賃や運行時間帯などについては、右に示したとおりです。

2ページをご覧ください。

ご審議いただく内容にかかわります、「ルート変更について」についてご説明いたします。

緑色の亀井野団地方面を運行する01系統では、信号待ち・右折待ちによる影響が大きく、ダイヤどおり運行する定時性の確保が課題となっております。このため、01系統は大幅なルート変更を実施し、所要時間の短縮を図ります。

図2をご覧ください。ルート変更案では、01系統は善行駅東口を出発すると、北側へ進み、東側へ右折して国道467号へと向かいます。善行入口交差点で南側へ右折し、立石二丁目交差点を鋭角に左折して、現在の周回ルートへ入ります。渋沢台を通過しますと、善行入口交差点で西側へ右折し、通ってきた道に戻っていきます。

これに伴い、01系統は「善行市民センター前」停留所を経由しなくなるため、01系統利用者の善行市民センターへのアクセス確保を目的として、特例を設定します。具体的

には、ダイヤ上 01 系統から連続して運行される 02 系統の 2 番目に「善行市民センター」停留所を追加し、01 系統から継続で乗車する場合のみ、02 系統の「②善行市民センター」までを追加運賃なしで利用できるものとします。ただし、特例は、02 系統が「善行駅東口」を出発する時に、乗車定員以内である場合に限る、条件付きの適用とします。

02 系統については、善行駅東口を出発した後、善行市民センターの経路を追加し、現在と同じ周回ルートを通り、再び善行市民センターを経由して、善行駅東口へと戻ります。

その他、善行市民センターの建て替え工事が完了するのに伴い、02 系統の最寄り停留所を善行市民センターの敷地内に移設し、停留所名称を「善行市民センター前」から「前」を取って「善行市民センター」とします。また、01 系統には「善行駅東口下」停留所を新設します。なお、01 系統の藤沢翔陵高校前は廃止となります。

3 ページをご覧ください。

表-2 では、ルート変更に伴う変更ダイヤ案を示しております。赤字で表記しております部分は、現行から変更になる部分です。01 系統では、善行駅東口の到着が毎時 10 分又は 40 分となります。02 系統では、同じく到着が毎時 28 分又は 58 分となります。

表-3 では、変更後の路線距離と所要時間を示しております。01 系統では変更により、1.6km 短縮しまして 2.8km、3 分短縮しまして 10 分となります。02 系統は、0.5km 増加しまして 3.7km、2 分増加しまして 13 分となります。

3 の「今後のスケジュール」についてご説明いたします。

これらの変更には、道路運送法に基づく運輸局への申請手続きで、当会議の協議証明書が必要となります。手続きは、特定非営利活動法人のりあい善行の運行委託先であるフジ交通株式会社が行います。なお、ルート変更は 2022 年（令和 4 年）7 月 1 日から行います。

次頁以降に、第 2 号議事資料としてルート変更に対応した協議証明書の案をつけております。

ルート変更に伴う変更箇所には、グレー表示にしております。また、別紙 1 は変更内容に伴ってすべてが変わっております。その他の部分については、現在の協議証明書と同じ内容になっており、変更はありません。

説明は以上となります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○岡村会長 それでは、それでは本件について、ご発言ご質問等ございましたらお願いを

いたします。

いかがでしょうか。

- 坂口委員 藤沢土木事務所の坂口と申します。どうぞよろしくお願いたします。ルート変更することで、公共交通不便地域のカバー率がどのようになるか教えていただければと思いますよろしくお願いたします。
- 事務局 今回のルート変更につきまして公共交通のカバー率には変化は生じません。
- 高橋委員 辻堂の高橋です。乗り継ぎをする場合、運行が遅れたとき、一応時間はとってありますけど、遅れた場合はもう駄目になるのか、そういう点の取り決めはされてるんですか。
- 事務局 1台の車両で2系統分の運行をしていますので、01系統が遅れた場合、02系統も連動して遅れてしまうので、乗り継ぎができないということとはございません。
- 岡村会長 ありがとうございます。本件、利用者にはわかりやすい乗り継ぐとかそのまま乗るとか。言われてみればなるほどなんですけども、初めての方はあれっていうことかもしれませんので周知はよろしくお願をいたします。

他皆様いかがでしょうか。

はいそうしますとこちらは第二号議事資料と書いてありますこの証明書という最後のページこちらを議決ということになりますけれども、議決に入ってよろしいでしょうか。

はいこちらも協議事項ですので、挙手にて議決を確認したいと思えます。第2号議事につきまして原案通り承認という方は挙手をお願いいたします。

数えていただければ、はい、ありがとうございます。

— 17名中17名挙手 —

- 岡村会長 はい賛成ですということで承認されました。ありがとうございます。具体的な数は議事録として記してください。

それではフジ交通様どうもありがとうございました。

～ フジ交通株式会社が退席 ～

報告 1

- 事務局 藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改定について説明させていただきます。お手元の報告1説明資料をご覧ください。

資料は1ページをご覧ください。はじめに「1. 交通に関する計画の改定に向けて」について説明いたします。

令和3年3月に策定した「藤沢市交通アクションプラン」は、昨今の交通を取り巻く社会状況の大きな変化を踏まえて、本市の交通に関する基本方針である「藤沢市交通マスタープラン」と合わせて改定作業に入ることといたしました。

資料の下段※印のところになりますが、「交通アクションプラン」は、「地域公共交通

の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定された「地域公共交通計画」としての位置づけがあり、同法第6条に規定された「協議会」で協議されるものとされております。この役割が、資料中断の「経過」の平成27年3月の交通アクションプラン策定に伴う、策定協議会の解散により、協議会の位置づけがこの地域公共交通会議に引き継がれております。

資料の上段、2段落目に戻りまして、計画の改定にあたりましては、改定を協議する新たな会議体として、「藤沢市交通政策推進会議」を発足することから、これまで藤沢市地域公共交通会議が担ってきた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定された「協議会」としての役割を新会議に引き継いでまいります。

次に「2. 藤沢市地域公共交通会議設置要綱（案）」についてご説明いたします。

ここまでの説明のとおり、計画の改定にあたり、「活性化再生法」に基づく協議会の位置づけを新たに設置する藤沢市交通政策推進会議に引き継ぐこととなりますので、「藤沢市地域公共交通会議の設置要綱」の変更が生じてまいります。

資料2ページをご覧ください。

変更箇所については、第1条で、「活性化再生法」の部分を削除いたします。

また、資料3ページ「附則」にこの変更された要綱の施行日を記入いたします。現在のところ、令和4年4月1日を予定しております。

以上で「交通会議設置要綱の改正について」の説明を終わります。

- 岡村会長 会議体の位置づけ変更と新たな会議発足ということでございますが何かご発言等ございますか。
- 鈴木様 ご説明ありがとうございます。神奈川県交通企画課の鈴木です。要綱の改正について、このスケジュール以前の平成25年からのスケジュールで、アクションプランの策定協議会を発足した後策定し、協議会が解散されたことで、当会議にその協議会の位置づけを引き継いで、今回またその新しい会議を発足するというところで、その協議会としての役割を今回、地域公共交通会議から引き継ぐということだと思っておりますけども、この新しい地域公共交通計画が策定されて、交通政策推進会議もアクションプランの策定協議会と同じような流れで、解散して地域公共交通会議にもう1回引継ぐというような、そのあとの流れにはなると思っておりますけども、そういう流れでよろしいですか。
- 事務局 ご質問ありがとうございます。新しく設置する会議体につきましては、計画の改定だけではなくて、その後の進捗管理までやっていくような会議体としていきたいと考えておりますので、前回のような策定で会議体を解散ということは今のところ考えておらず、そのまま新しい会議体でやっていくということになります。
- 鈴木様 ありがとうございます。そうしますと現行のこの地域公共交通会議というのは、道路運送法に基づいたその地域の交通のための会議でその会議の役割を、その分けるっというようなイメージでよろしいでしょうか。

- 事務局 はい。そういうことでございます。
- 鈴木様 承知いたしました。この委員については、法定協議会にも対応するように、現行の設置要綱は、規定されてると思うんですけども、その交通政策推進会議についても同じような委員、この第四条と同じようなものを、イメージされてますか。
- 事務局 今のところ考えておりますのが、地域公共交通会議に鉄道事業者が入られておりませんので、追加して新たに構成していくような考えでおります。
- 鈴木様 承知いたしました。ありがとうございます。私からは以上です。
- 岡村会長 他いかがでしょうか。
- よろしいですか。それでは、この4月からそうなるということでございます。

報告 2

- 事務局 それでは、報告2の乗合タクシーの運行状況につきまして、ご報告いたします。対象となりますのは、本会議での合意を経て運行されています「のりあい善行」と「おでかけ六会」の2つとなります。

お手元の報告2 説明資料、1頁の「のりあい善行」をご覧ください。

まず、のりあい善行について、ご報告いたします。

路線や運行概要については、第2号議事と重複しますので、割愛させていただきます。運行車両は写真に示した紺色のワゴン車両で運行しております。

続きまして利用者数の推移です。中段左側の年間でみますと、本格運行に移行してからは年間約1万3千～4千人台で推移しております。今年度は2月実績までで1万2千人を超えており、3月分を加えると年間1万3千人台になる見通しです。次に、右側の時間帯別に注目しますと、9時台、10時台、15時台では2便ずつ運行しているということもありますが、午前中の利用者数が多く、分散乗車をお願いしている状況です。

一番下は月別の利用者数を示しております。背景をピンク色で示した部分は新型コロナウイルス感染症の緊急事態宣言があった期間です。いずれの時期も、発令があった月は前月から減少し、宣言解除された翌月は増加している様子がわかります。これは外出を控えられたなどの影響があったものと考えております。昨年度は年間利用者数ベースで約15%減少したことになりますが、今年度は、緩やかではありますが、回復傾向にあります。コロナ以外では、夏の時期に利用者が多い傾向にあります。

なお記載はしていませんが、運営については、車両リース料を除いた運行経費に対して、運賃での収入が令和3年度2月時点で約67%でした。昨年度と比べますと、この

割合は数ポイント上昇しております。残り部分である運賃外での収入は、主に個人や地域団体、企業からの支援金や広告料及び市からの補助金によって運営できております。

1日平均乗車人数については、2系統あわせて55人を目標としており、今年度の2月まででは57.2人となっております。このような状況ですが、コロナ禍で支援等を受けるのは、やはり難しい状況です。コロナ禍でも継続的に支援を受け、安定した運営につなげていけるかが今後の課題です。

2頁目の「おでかけ六会」をご覧ください。

次に、おでかけ六会について、ご報告いたします。

おでかけ六会は、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を運行する予約型乗合タクシーで、現在はおでかけ六会協議会が乗合タクシーの運営を行っております。

運行方法としましては区域運行となっており、予約があった場合のみ、運行されます。利用には事前の登録が必要です。運賃は年会費3,000円の正会員大人が300円、年会費の無い準会員大人が500円などとなっています。運行日は、月曜日、水曜日、金曜日の週3日となり、1日8便のダイヤ設定があります。運行車両は、通常のタクシー車両と同じで写真のとおりとなります。車両の運行者としてしましては、おでかけ六会協議会から運行委託を受けた神奈中タクシー株式会社が行っています。

続きまして利用者数の推移です。中段左側の年間でみますと、近年では減少傾向にあります。これは新型コロナウイルス感染症に係る外出自粛や、高頻度利用者の利用がなくなったことが、要因として考えられます。次に、右側の時間帯別に注目しますと、9時台の利用が多く、高頻度利用者が9時台の便を多く利用している影響と考えられます。

一番下は月別の利用者数を示しております。背景をピンク色で示した部分は、先ほどと同様で緊急事態宣言があった期間です。緊急事態宣言の期間に入ると、利用者数の減少がありますが、宣言期間の終わりが見えると回復傾向にあります。また、2回目、3回目の緊急事態宣言では、徐々に下がり幅が小さくなっているのがわかります。おでかけ六会の利用者数は、新型コロナウイルス感染症による影響があり、全体的には令和元年度から徐々に減少している状況にあります。

なお記載はしていませんが、運営については、令和元年度から令和2年度にかけて、運賃収入が約25%近く減少しましたが、稼働した便数も少なく、運行便数に比例した運行経費構造のため、運行経費もほぼ同じ分だけ減少しました。新型コロナウイルス感染

症の影響であると考えられますが、赤字額が拡大する影響は、運営に及んでいません。このような状況ですが、利用自体の減少がみられるため、例えば予約することのハードルを改善することなどにより、更なる利用を啓発・促進し、いかに継続して取り組んでいけるかが今後の課題です。

報告は以上となります。

- 岡村会長 それではこの報告につきまして皆様からご発言、ご質問等ございますでしょうか。
- 八島委員 簡単な質問なんですけど、最大で端から端まで乗ったら何キロになるのでしょうか。
- 事務局 正確な数字は持ち合わせておりませんが、エリア間はおおむね2キロぐらいとなっております。どの区間を利用しても一律300円、500円となっております。
- 岡村会長 他はいかがでしょうか。

その他

- 岡村会長 それでは、4. その他ですが、事務局からございますでしょうか。
- 事務局 特にございません。
- 岡村会長 委員のみなさまから何かご発言、ありましたらではございますが、ありますか。

感染状況等から会議は短くとは言われておるところですがせっかくこれだけ集まっておりますので何か報告ですとか、紹介などがあれば、またご質問あればと思いますが。

特によろしいですか。蔓延防止も解除されましたので公共交通の利用もまた回復してくるのではないかと期待はしていますけれども、また回復しても以前のようにはなかなかならないというような予測は事業所さんと行政もされてるところで、この会議は協議事項を淡々と審議することはもちろんしていくわけですがけれども、来年度もぜひ新型コロナの状況などを共有しながら、一般の路線バスはあまりここで議事にはなっていないかもしれませんが、そのような状況も協議とは言いませんけど情報共有、それから事業者様からの積極的な情報提供などしていただければというふうには思っております。

皆様からよろしいですか。

それでは進行事務局にお返しいたします。

- 午後2時30分 閉会（都市計画課）