

第27回藤沢市地域公共交通会議

□日時：2023年(令和5年)11月13日(月)午前10時00分開会

□場所：藤沢市役所本庁舎7階 7-1会議室

□出席者

委員17名(順不同・敬称略・下線は代理出席)

三輪 晋	岸本 隆博	橋本 一也	瀧本 圭三	(佐藤委員代理) 橋山 英人
山崎 一賢	山本 まり子	植木 春雄	師尾 公兵	八島 敏夫
平田 伸一	岡村 敏之	小野 元貴	地道 大輔	三上 雅之
北村 和利	(最上委員代理) 臼井 正治			

□次第

- 1 開会
- 2 会長及び副会長の選出
- 3 議事
第1号議事 藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改正について
第2号議事 藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験について
- 4 その他
- 5 閉会

□配布資料

- ・第1号議事： 藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改正について
- ・第2号議事： 藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験について

□傍聴者：3名

第27回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2023年（令和5年）11月13日（月）午前10時00分

場 所 藤沢市役所本庁舎7階7-1会議室

藤沢市計画建築部都市計画課

- 午前10時00分 開会（都市計画課）

- 成立宣言（都市計画課）
 - ・委員18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）

会長及び副会長の選出

- 事務局 次第の2、会長および副会長の選出に移らせていただきます。

今年度は委員の改選がございましたが、委員改選後の初回の会議においては、やむを得ず書面会議となりました。そのため会長および副会長については、前任者として会長岡村委員、副会長三上委員とさせていただいておりましたが、今回の会議において改めて会長および副会長の選出を行いたいと思います。藤沢市地域公共交通会議設置要綱第6条の規定から、会長および副会長は委員の互選により定めることとされております。初めに会長の選出をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。
- 師尾委員 おでかけ六会協議会の師尾でございます。私は、引き続き会長を学識者でおられる岡村委員に、また副会長を三上委員にまたお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

— 異議なし —
- 事務局 皆様から「異議なし」とのことでございますので、会長につきましては岡村委員に、副会長を三上委員をお願いしたいと思います。それでは会長、副会長につきましてはそれぞれの席へお願いいたします。

～ 会長席へ移動 ～
- 事務局 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。岡村会長よろしくお願いたします。
- 岡村会長 会長に指名いただきました岡村でございます。よろしくお願いたします。

今、藤沢市地域公共交通会議は、第27回と先ほどもありましたが、かなり数を重ねてきております。この中で地域公共交通の様々なことを、まずは共有をして、ここで決めるべきことは決め、ここで決めるものではないものについても、できるだけ情報共有をしていくという形で、ずっと進めてまいりました。また、この会議体とは別に地域公共交通計画の全体の計画というのも同時に検討しておりまして、まもなく素案ができるとい

うタイミングでございます。

両方入っていらっしゃる委員も多いかとは思いますが、そちらの方も適宜ご報告はいただけたとは思いますが、いろいろ注視をしていただければと思います。このような形で地域それから事業者、それから行政その他様々な皆様に入っていただいて、協議をしながら作っているということですので、引き続き進めていければと思います。皆様よろしくお願いたします。

○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、本会議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るかと思いますが、いろいろご指導のほどよろしくお願いたします。それでは、ここからの進行につきましては、岡村会長に司会進行をお願いしたいと思います。

●傍聴希望者の確認（会長）

・傍聴希望者3名

第1号議事

○岡村会長 第1号議事でございます。こちら地域公共交通会議設置要綱の改正ですが、国の制度上で若干大きな話ではありますので、議事としては多分サラッと改正ということかもしれませんが、国の制度の変更ということも含めてですので、じっくりご説明をいただくということになるかと思えます。

まず、事務局からお願いたします。

○事務局 お手元の第1号議事資料及び、第1号議事 説明資料をご覧ください。第1号議事資料は、本会議で諮る藤沢市地域公共交通会議設置要綱（案）について記したものであり、朱書き箇所が改正箇所になります。次に、第1号議事 説明資料は、第1号議事資料の改正にかかる経緯や理由などについて、記した資料になります。それでは、第1号議事 説明資料について、ご説明いたします。第1号議事説明資料では、藤沢市地域公共交通会議設置要綱の改正について、として、1、道路運送法の改正について、2、藤沢市地域公共交通会議設置要綱（案）の順にご説明いたします。

まず始めに、藤沢市地域公共交通会議の関係法令である道路運送法が、令和5年10月1日に改正、施行されました。本会議に関係する主たる改正内容といたしましては、従前は一般乗合自動車運送事業の運賃及び、料金の設定又は変更（運賃等）の協議は、地域公共交通会議で行うこととされておりましたが、道路運送法第9条第4項で規定する協議会を行うとともに、同条第5項には、前記協議会に住民、利用者、その他利害関係者の意見を適切に反映させるため、公聴会の開催などの必要な措置を講じることが規定されました。

2ページ目から7ページまでは、道路運送法の改正にかかる資料になり、説明につきましては、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平田様に、依頼いたします。

○平田委員 神奈川運輸支局の平田でございます。

早速ですが2ページ目をご覧ください。乗合事業に係る協議運賃の取り扱いについて、変更になっている点をご説明させていただきます。

先ほど、事務局からもご説明ありましたが、今般改正となった背景をお話させていただきます。地域の関係者の連携、協働、共創を通じ利便性、持続可能性、生産性の高い地域公共交通へのリデザイン、再構築を進めるため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が本年の4月28日に公布され、また6月に同法の施行期日を定める政令の制定がなされているところでございます。この政令の制定を受け、7月に活性化再生法の施行、また、先ほどお話があった通り10月に再度活性化再生法と道路運送法と鉄道事業法などの施行がなされているところでございます。道路運送法について、何が変わったかということですが、現行の取り扱いを整理しますと、2ページの下段をご覧くださいまして、これまでは一般乗合旅客自動車運送事業者が地域における需要に応じ、当該地域の住民の生活に必要な旅客運送の確保、その他の旅客の利便の増進を図るために、乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、当該運送にかかる運賃等について地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他国土交通省令で定める関係者間の協議が整ったときには、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第1項および前項の規定に関わらず届け出をもって足りるということの規定しているところでございます。端的に申し上げますと、通常運賃、乗合旅客の運賃は、運送事業者、乗合事業者において、細かい計算をし、算出された運賃に対し、関東運輸局に申請をしていただいて、認可されて初めて適用がなされるというところですが、地域公共交通会議で協議が調えられているものは届け出でいいですよ、ということになっております。

このような交通会議の協議を経て決定されている運賃を協議運賃と呼んでおりますが、これまではバスの協議運賃だけでしたが、今般の改正で、鉄道、タクシーも協議運賃ができることが可能となっており、その改正を行うにあたって、独占禁止法上、独禁法上のカルテルに当たるとの疑義が生じないように、バスの協議運賃も含め整理がなされたところでございます。

3ページをご覧ください。3ページ上段、下段については、協議運賃から離れますが、自家用有償運送に係る協議に関する変更となっておりますので、細かいご説明は割愛させていただきますが、元々福祉有償運送などを実施する場合、地域公共交通会議が運営協議会を自治体において立ち上げ、当該運営協議会で協議を調える必要がありました。今般の改正で、運営協議会が地域公共交通会議に統合されたことを受け、地域公共交通会議の構成員を変更しているものを記しているものでございます。

4 ページをご覧くださいまして、協議運賃に話を戻させていただきますと、4 ページ上段の二つあるボックスの“新”と記載のあるボックスをご覧ください。10 月 1 日以降協議運賃を行う場合、地域公共交通会議とは別に、運賃を協議するための協議会を新たに設置しなければなりません。これは既に協議され、実施している協議運賃を変更する場合にも適用となりますのでご注意ください。

4 ページ下段に移りまして、この運賃を協議する協議会の構成員が記されておりますが、自治体、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者、運輸局、関係住民の意見を代表する者として指名するものとなっております。

5 ページをご覧ください。5 ページ上段は改めて運賃協議会の設置目的や構成員、開催方法などが記載されているところがございます。

ここで一点、注意点としまして、先ほど 4 ページ上段の資料で、当該乗合事業者のみが参加、前後して恐縮ですが、4 ページの上段の“新”のボックスの中の真ん中ぐらいの青い字で、当該乗合事業者のみが参加と書かれていますが、例えば藤沢市においてコミバスを 2 社にお願いしますよ、というような運行を実施する場合、協議運賃を調えるにあたっては、その運賃協議会というものは、別々に開催し、協議を調えなければならないということを担当しております。

続きまして、下段をご覧ください。運賃協議会を開催するにあたって、あらかじめ自治体は公聴会の開催、パブリックコメントの実施等によって、住民、利用者、その他利害関係者の意見を反映するために、必要な措置を講じなければならないこととされております。その広く意見を求める手法としては、下のボックスにも書かれている通りですが、公聴会を開催したり、パブコメを開催したり、市政広報誌への掲載、アンケート調査、プラス事業者団体へのヒアリングなど、と記載されております。これ以外の方法で実施する場合は、事前に神奈川支局にご相談いただけると助かります。

続いて、6 ページをご覧ください。6 ページの上段、下段は、改正前と改正後の各協議会の比較表となっておりますので、ご参考としていただければと思います。

先ほど少し触れた運営協議会、6 ページの下段の方ですが、地域公共交通会議へ統合という形になっているかと思えます。

7 ページをご覧くださいまして、こちらもご参考ですが、地域公共交通会議で協議が調っている証明書や、運営協議会で協議が調っている証明書の参考例となっておりますので、事務局でご参考としていただければと思います。

神流川支局からのご報告は以上になります。

○事務局 平田様、ご説明いただき、ありがとうございます。皆様、8 ページ目をご覧ください。1. 道路運送法の改正について、を踏まえ、藤沢市地域公共交通会議設置要綱（案）に記載の関連条項等の変更点について、次ページ以降に記載し、その他、軽微な内容も併せて改正するものです。

9 ページ目をご覧ください。第 1 条目的、及び設置につきましては、道路運送法施行規

則の適用条項が変更しております。続いて、第2条協議事項につきましては、運賃等に関する内容は、別の協議会に諮るため、削除しております。

10ページ目も併せてご覧ください。第7条会議の朱書きした追加内容につきましては、委員の改選等により、新たに会長の選任が必要となる場合における会議の開催は、別に定める方法により開催することができる、としたものです。この内容につきましては、同条第1項において、交通会議は会長が招集し、会長がその議長となる、と記しておりますが、委員の改選後、初回の交通会議の招集時点では、第6条会長等、の第1項において、「交通会議に会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める」としているため、会長が不在であります。この点を解消するため、「別に定める方法により開催することができる」と内容を追記したものです。その他、全体を通じて、句読点を記載のとおり変更したものです。以上で、第1号議事に関する説明を終わります。

○岡村会長 設置要綱の改正そのものは、主要な部分として、運賃に関するものを抜くということのみとなります。一方で、この法改正やその運用については、今のご説明のような形になりまして、以前からの委員の方はいろいろ覚えていらっしゃるかと思いますが、例えばのりあい善行ですとかおでかけ六会の運賃を決めるときには、交通会議で協議をして、その中で協議が調ったら、審議が終了となっておりますが、これからは路線や運行ダイヤについては、これまで通り交通会議ですが、運賃については別の場で議論をなささいとのこと。そうでなければ、独占禁止法上の疑義が生じうるだろうと。今までなかったのか、と言われると、何なんだと思いますが、これは個人的な見解ですが、これまであまり問題にはならなかったのだろうと思っています。現状で、他の地域でも、それが問題になる、疑義になることは、多分なかったと思いますが、今般の法改正で特に地方部を意識して、タクシーですとか、鉄道もあわせて協議運賃にする。例えば、並行している鉄道とバスの運賃を同じにするというようなことが、できるようになるわけですが、そうすると独占禁止法でお互い示し合わせて値段をつり上げるなんてことはしてはいけないということになると、今までは乗合バス、または乗合タクシーのみであったものが広がってくるとなると、やはりここはきちんとしておかなければならないというような整理が国でなされたのだと私は認識をしています。

ですので、これも個人的見解ですが、市内においては、ほとんどそういった事例はないと思われるので、ここまでしなくても良いと思いますが、これは全体の枠組みで決まったことなので、このようにしていくと、私の理解でございます。

まず、制度のご質問ですとか、実際に運用していくときにどうなるだろう、というようなご質問があるかと思いますが、せっかくの機会ですのでご発言がありましたらお願いいたします。

○八島委員 八島でございます。いつもお世話になります。

4ページのところの運賃というところで、今、会長が言われたところの運用の質問というより、わからないのでお聞きします。

藤沢市で既存のバス会社が、現在、ダイヤが減ってきている状況で、例えば住民の方々が、一番わかっているところがございますが、藤沢市で今コミュニティバスが1台も走っていない。要は、公共交通の空白地帯、大型バスが入れないとか、そういうところに小さいバスを入れたりなど、おでかけ六会みたいなワゴン車を入れて、空白地帯を作らないというのが基本的な考え方だと思います。仮に、藤沢市でコミュニティバスを行うという考え方は、お持ちでしょうか。もし行うという考えがある場合、運賃はここでは決められない、ということでしょうか。よろしく申し上げます。

○事務局 コミュニティバスについて、藤沢市で運行する予定があるのかという点につきましては、現時点でコミュニティバスを藤沢市で運行する予定はございません。また、仮に今おっしゃられた通り、コミュニティバスの運賃等を定める場合には、運行に関する事は地域公共交通会議で図るものとしておりまして、運賃につきましては別の協議運賃にかかる協議会で定めるという形で進行していくと考えております。

○岡村会長 趣旨を想像すると、例えば、今日の2番目の議事も関係ないわけではないですが、新しい路線を入れます、または事業者が変わりますとなったときに、もちろん運行ダイヤの考え方とか、運行頻度の考え方をするとき、その対価としてどれぐらいの運賃を設定すべきなのか、という考え方について、もうここでは話し合うことすらできないのか。それとも最終的な認可の手続きになったときの何十円ですとか、細かい考え方、例えば、運賃については別でやるけれども、基本的な考え方であったり、割引の考え方であったり、回数券をどうすべきなのかというような話までは、できるのか。あまり望ましくないのか、実はグレーなのか、事務局の考え方、運輸支局の方の現状でのご見解を伺ってもいいと思います。まず、事務局から申し上げます。

○事務局 次の議題でも出てきますが、運賃については法律の趣旨として、運賃協議会で定めなさい、という形になっていますが、やはり新たなシステムを導入したときに、どうしてもこの交通会議の中でも議論は必要かなと、考えております。今回協議自体は運賃協議会で行いますが、この場では参考という形になってしまうかもしれません。そういったところも、お示ししながら、地域の交通というのは、こういった形で行ってきたいという議論をさせていただきたいと考えております。

○平田委員 制度が変わったばかりで、なかなか他の自治体の事例などもお話することはできないですが、先ほど事務局からもあったように、参考としてお話いただく分には問題はないのかなというところがございます。

当然、運賃協議会を行うにあたっては、その前段で公聴会が開催されますので、そちらのパブコメで、どなたでもご意見は出せると思うので、その意見を踏まえて運賃協議会を開催し、そこで運賃を決定していく、ということです。また決定されたものについては、その後、別途地域公共交通会議などに報告とかも可能になっておりますので、そうした形で進めていただければというところがございます。

○岡村会長 他の自治体もまだ新しい協議会で運賃を協議、審議しているところは、おそ

らく県内ではまだないでしょうし、例えば運賃について議論をして、意見を出していた
だくまでは全然問題ないのか、複数の事業者がいる中で、具体的に意見を交わせること
自体がまずいなとなると、話は変わってきますけども、これまでの経緯などを考えると、
審議事項ではないけれども、報告事項の中で皆様から運賃に関連して意見をいただいて、
それが議事録に残ること自体は特に問題はないというのは、公聴会にも意見が出てくる
ので、公聴会の手前の段階、またはそれと同じ段階で、各委員から委員それぞれの立場
で意見が出てきてることは、そんなに問題はないんじゃないかなとは思っております。
ただ、法改正は頻繁にありますので、また将来変わることは十分にありますが、当面は
これで運用していくのかな、と考えているところです。

他、皆様いかがでしょうか。

○岡村会長 私も制度に理解があるわけではありませんし、またいろいろ変わることもある
かもしれませんが、何とも言えません、今回の議事としての設置要綱の改正で 9
ページ、10 ページについてはいかがですか。

○岡村会長 特に反対のご意見はありませんでしたので、設置要綱については、ご承認い
ただくということによろしいでしょうか。

それでは、この形でいきます。新しい協議会については、その協議会の中でやることな
ので、交通会議の中で設置要綱とか話はないですが、いずれ設置することがあったら、
ご報告はあるかなとは思っております。

第2号議事

○岡村会長 次の第 2 号議事でございます。天神町におけるオンデマンドバス実証実験に
つきまして、まずは事務局から、それからその後で運行事業者の神奈川中央交通様から
ご説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、議題 2 藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験について、
ご説明いたします。

お手元の第 2 号議事資料及び、第 2 号議事説明資料をご覧ください。第 2 号議事資料は、
第 1 号議事資料と同様に、藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験について、
を運行するための手続きとして、道路運送法第 2 1 条に基づく実証運行にかかる協議が
調っていることの証明書を届け出るため、その内容について本会議で、諮るものです。
第 2 号議事につきましては、説明資料をご覧ください。目次として、1 天神町循環路線
バスに関する開設概要、2 開設に至るまでの経緯、3 天神町循環路線バスに関する運行
概要、4 藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験に関する背景・目的、5 オン
デマンドバス実証実験に関する実施体制・事業計画、6 今後のスケジュール（案）、以上
の内容について、ご説明いたします。

1 ページをご覧ください。まず、現在運行している六会地区天神町循環路線バス開設の

概要、経緯について、ご説明いたします。1 開設概要、天神町循環路線バスについて、藤沢市は、六会地区くらし・まちづくり会議から、バス路線がなく、駅及び公的施設へのアクセスが不便な交通空白地域の住民に対する、交通施策への提言を受け、運行を開始したものです。2 経緯、(1) 天神町循環路線バスの導入について、藤沢市は、平成13年8月に六会地区くらし・まちづくり会議からコミュニティバス実現に向けて、の提言書を収受しました。平成14年9月に、くらし・まちづくり会議と自治会連合会から構成される、六会地区バス検討委員会が発足し、地域・バス事業者・行政の三者による地域提案型バスの経路など、導入に向けた検討を開始しました。その結果、藤沢市は、平成15年2月4日にバス事業者神奈川中央交通株式会社から運行実施の回答を収受しました。その後、三者によるバス停の位置等の協議を行い、平成15年5月から駅前広場などの走行環境を整備し、2003年（平成15年）10月から本格運行を開始したものです。地域提案型バスとは、路線バスが存在せず、交通需要が大きく事業性がある地域などで、地域の要望に基づいて、市が運行経路の走行環境の整備工事やバス購入費の初期導入費用などの支援を行い、交通事業者が運行するものです。

(2) AI オンデマンドバス実証運行の導入について、藤沢市は、令和4年4月に、神奈中から天神町循環路線バスについて、運行赤字が続いているなど、収支状況が悪く、減車・減便を検討していることに併せ、昼間の時間帯に限り、路線バスではなくAI オンデマンドバス実証運行導入も検討していることについて、説明を受け、今後のあり方について双方で協議を開始しました。神奈中及び市は、令和4年6月から令和5年2月までの間、天神町自治会役員へ、天神町循環バスの現状と、案①終日減車・減便への運行改変か、案②昼間の時間帯は路線バスではなく、AI オンデマンドバス実証運行も含めた減車・減便への運行改変の2案に加え、地域への説明手順など、計4回協議を行いました。その後、神奈中及び市は、地域に対し令和5年3月から7月にかけて、先の2案について計3回説明会を開催しました。

2 ページ目をご覧ください。説明会を経て、一定の理解を得られたものと捉え、令和5年8月に天神町自治会役員、神奈中、藤沢市の三者は、案②の朝夕は減車・減便を行い、昼間の時間帯はAI オンデマンドバス実証運行を導入する方針を定め、その旨を地域へ周知を図りました。先に説明しました、天神町循環路線バスの導入に関する提言書の収受から、AIオンデマンドバス実証実験に向けた現在までの取組に関する、詳細な経過につきましては、次に記載のとおりです。資料下段にある令和5年9月に、AIオンデマンドバスの新設する乗降箇所付近の住民に対し、個別説明を実施しております。また、同年10月に警察との現地立会を実施しております。

3 ページ以降の説明につきましては、神奈川中央交通株式会社 橋山様、お願いいたします。

○橋山様 神奈川中央交通の橋山でございます。

それでは、3 ページ以降のご説明をさせていただきます。今、事務局から経緯等をご説明

させていただきました。この中で、資料が重複しているところに関しましては、割愛とさせていただきます。3 ページのところの運行概要のところでございます。こちらは六会日大前駅の西口から、天神町というところを循環して左 1 周で回っている路線が主でございます。

対象系統でございますが、これが 1 日、六会から 1 周して帰ってくるところでございますが、平日 43 便、土休日 31 便で、運行しているものでございます。乗務員が平日 3 名、土休日が 2 名で運行してございまして、使用車両が小型の車両 2 両で運行してございます。運賃の関係ですが、現金・IC 共に 210 円でございます。その隣の括弧が、主な使用比率でございます。現金が約 8%、IC 定期が約 9 割のご利用をいただいているところでございます。

営業収支のところでございますが、2022 年度実績といたしましては、約マイナス 1500 万という状況でございます。では、4 ページ目の上段の方でございますが、これは先ほど事務局から話ございましたが、地元要望を受けまして、2003 年 10 月に路線改修・開設させていただいて、開設以降、現状も赤字が続いている状況でございます。また、コロナウイルス感染症流行の際には、やはり利用者が大幅に減少いたしました。現在でもコロナ前に比べまして約 15%減で推移している状況でございます。

真ん中が、朝の時間帯・日中の時間帯・夜の時間帯の利用人員を書かせていただいておりますが、通勤通学時間帯はまとまった利用がありますが、日中は利用者が少ない状況でございます。また、こちらの六会地区でございますが、地域住民の利用が主でございます。外部からの利用者が少ないところでもございます。ですので、今回の路線は、小型バス 2 両において運行させていただいておりますが、1 日を通して供給過剰な状況となっております。特に日中の利用者に関しましては、ワゴン車でまかなうことが可能と考えております。

下段の部分は、直近の取り組みでございます。2020 年の 3 月は減便させていただいて、2 系統の循環を 1 系統に統合させていただきました。また、2024 年 4 月には、町内会にも利用促進の打診をさせていただきました。ただ、なかなか利用者数が伸びないところもございまして、路線維持に向けた今後の取り組みということで、藤沢市様、藤沢市天神地区の自治会様と協議を重ねる中で、当路線を運行維持するため、路線バスの減車、小型バス 2 両から中型バス 1 両への減便を実施させていただきたいと、話をさせていただきました。

続きまして 5 ページでございます。実証実験時の運行形態案でございますが、今回の取り組みでは、大幅な減車減便になってしまうことから、新たな試みといたしまして、地域の特徴点を生かしたオンデマンドバスの実証実験を行うものでございます。

左側が現行小型 2 台で運行してございますが、右側の実証運行の中では、10 時から 16 時の間をオンデマンドバスでの運行をワゴン車 2 台。始発から 10 時まで、16 時から終車を中型 1 両での運行に変更するものでございます。下段の方でございますが、天神町エリ

アにおける特徴点でございますが、こちらは天神町エリアが半径 1 キロ系統の中の運行エリアが比較的狭いという部分、あと主な輸送が住宅地から六会日大駅前を結ぶ二転換の輸送です。また、利用者数からワゴン車で賄える程度であることから、車両のダウンサイズが可能と判断いたしました。赤枠の部分でございますが、今回中型バス 1 両とオンデマンドバスによる実証実験において、地域の必要性や利用状況を検証し、将来において持続可能な移動サービスとなり得るかの検討をするものでございます。

今回の取り組みが不調になった際には、改めて地域公共交通会議において、天神町エリアの移動サービスについて、協議を継続させていただきたいものでございます。

では 6 ページ目下段でございますが、オンデマンドバスの実施概要でございます。こちら実施事業者は、藤沢市さんと神奈川中央交通でございます。運行事業者が神奈中タクシー、弊社のグループ会社でございます神奈中タクシーの藤沢営業所です。

事業の許可に関しましては、道路運送法第 21 条の区域運行となります。実施スキームでございますが、弊社が神奈中タクシーに運行委託をして、今回の実証実験を行うものでございます。運行期間の案でございますが、2024 年 3 月末または 4 月から 6 か月間を実証実験の期間と設けさせていただいております。運行時間帯に関しましては、10 時から 16 時でございます。運賃ですが、先ほどから運賃協議会の話がございましたが、今回参考として書かせていただいております。現金 300 円、IC を 200 円とさせていただいております。IC の運賃割引に関しては、実証実験のみと考えてございます。今回、現金 300 円ないし 200 円とさせていただきましたが、先ほど冒頭のところにも書かせていただきましたが、天神地区の路線バスの運賃が 210 円という設定でございます。ワゴン車に運賃箱の両替機がついておらず、簡易運賃箱の中に入れる現金を入れる形式となっており、現金が 210 円でございますと、特におつりの受け渡し等で非常に時間を要する可能性もございますので、現金の方は 100 円単位に合わせていただいて、300 円。ただし、IC に関しましては、210 円を今回の実証実験で割引として 200 円と設定させていただいております。

決済方法に関しましては、現金、IC カード、IC 定期を使うようにさせていただきます。利用方法に関しましては、アプリ、電話といった配車予約して車内にて決済です。使用車両に関しまして、車両はトヨタハイエース 3 両、常備用を多くて 2 両か 1 両でございます。定員は、運転手も含めて 10 名の乗車でございます。

では次ページ 7 ページの上段の乗降ポイントでございます。既存のバス停 23 箇所に加え、新規の乗降ポイントを住宅街や商業集積地に設けることで、オンデマンドバスならではの細かな輸送を可能にすると書かせていただいております。バス停箇所は、変更要素ありと書かせていただいております。7 ページに、既存の青のポイントがあるところです。

既存のバス停に関しましては、神奈川県警本部の駐車対策課にご相談をさせていただきました。今回、既存バス停 23 箇所のうち 6 箇所が、ワゴンタイプの車だとしても、やは

り交差点から近いということもございまして、ワゴン車を止められないというご判断がございました。ですので、この 6 箇所に関しましては、近隣を含めた周辺にバス停を設けたいと思います。こちらに関しましては、本日は既存箇所 23 箇所と書かせていただいていたのですが、今のところ 17 箇所を予定してございます。新規の箇所に関しましては、今後、藤沢北警察署も含めて、調整させていただいて、最終的には新規の箇所が若干増えると考えてでございます。右上のところにヨークフーズ藤沢六会店がございまして、商業集積地の場所として 1 箇所設けて、地元の方が駅から階段を上って、今までヨークフーズまでお買い物行かれてございましたが、このオンデマンドバスでは 1 本で行けるような形も含めて、地域の方が利用しやすいものと考えていきたいものでございます。ポイント名は、既存バス停 201 番から、新規ポイントは 301 番から連番となるように振り分けたいと思っております。乗降ポイントのイメージといたしましては、その地図の左側にございまして、天神町オンデマンドバスということで乗降ポイントだけで数字で表したいと考えております。

下段のシステムのイメージでございまして、今回はネクストモビリティ株式会社の「のるーと」を使うものでございます。

予約方法といたしましては、アプリと Web 予約は 3 日前から即時の予約、電話予約に関しましては、前日の 10 時から利用の 1 時間前までとさせていただきたいと思っております。下段の予約のインターフェースでございまして、アプリや Web プラン、電話受付を活用しながら運行をしたいものでございます。

スケジュール案、8 ページのところでございますが、こちらは地域公共交通会議が 11 月 13 日、本日は行われまして、今後、運賃に係る公聴会等も進めまして、2 月下旬ぐらいには運賃協議会や既存バス停の駐車に係る会議というものがございまして、これを受けて、住民説明を行いながら、3 月末か 4 月から実証実験を始めたいというものでございます。

説明は以上でございます。

○岡村会長 ありがとうございます。

それでは、本件に関してご質問、ご意見などいただければと思います。

○岡村会長 事務局に確認ですが、前回の対面会議で説明はいただいて、今回この第 2 号議事資料ということで、証明書（案）を本日の協議で承認をもらいたいということですので、審議としては本日は行いたいというところは、事務局の希望かと思っております。

いかがでしょうか。

○岸本委員 市民委員の岸本です。今期からということで、今までご議論を既にされていて皆さんご存じかもしれませんが、今回の案の 1 つ、基本的な目的としては、事業が、きちんと収支があっているもので、要は赤字があってはいけないという前提で、できるだけ安定して足を確保するというところが目的だと思います。今回、ご提案されている内容で、従来、収支が赤字であったという説明だったので、この先どの程度黒字の収支

で推移していくかの見込み、シミュレーションは既にされているか、お伺いしたいと思います。

○橋山様 今回の実証実験に関しましては、正直申し上げますと収支が良くなるという状況下は、非常に厳しいとさせていただきます。

ただし、先ほど申しました、朝や夕方のバスの減便も含めて、経費の圧縮を進めながら、日中は新しい形の輸送形態を実証実験として試した中で、今後、交通維持のあり方を図りたいと考えてございます。

○橋本委員 市民委員の橋本です。オンデマンドバスは非常に赤字が多いということで、先ほどの岸本委員と話が近いところもありますが、昼間の時間帯の移動の分析はされているでしょうか。

○橋山様 先ほどの資料の中で書かせていただいておりますが、天神町のエリア、基本的に駅に向かうことが主の路線でございますので、本来なら駅で止めたいところですが、駅の反対側にあるヨークフーズにお買い物も行かれて、この地域にはスーパーもコンビニも一つもない地区でございますので、今回のデマンドの関係では、ヨークフーズまで延ばして、皆様が日中、お買い物できるという形でエリアを広げているところでございます。

○橋本委員 ODの分析ができていないか、ということをお伺いしたのですが、駅に向かうことが多いのはそうだと思いますが、日中に移動する人たちがどこへ行くか、例えば六会市民センターの方に行くということもあり得るのかなと思ひまして、そこら辺の分析が出来ているのか、お伺いしたいと思います。

○橋山様 今回に関しましては、エリアを広げてしまいますと、お客様のご利用の回数も減ってしまう可能性もございます。今回は、現状の路線とあまり大きく広げない形で、進めていきたいと考えてございます。皆様が、その先どこに行くかなどの調査はしていないところでございます。

○岡村会長 地域の方への説明会などされていて、その中で日中、皆さんが電車に乗るというよりは、駅周辺に行かれるということで、多分ヨークマフーズで検討されたと思います。いろいろと可能な範囲での対応と、意見のすり合わせなどをされた結果ということでよろしいでしょうか。

○橋本委員 高齢者対応ということで、電話対応が1つだと思いますが、他の地域では、LINEなどの対応ができていますと思ひますが、そのあたりはいかがでしょうか。

○橋山様 今回、実証実験の関係で電話とアプリとメールしかないところで、LINEに関しては、難しかったので今回は入れてないということでございます。

○師尾委員 おでかけ六会の師尾です。おでかけ六会では、このシステムを初めて私に聞きますが、こちらの方への拡大の件、今後いかがでしょうか。

○事務局 今回、おでかけ六会への予約システムなどのことについては、いろいろな会社への聞き取りと並行して進めているところではありますが、費用面等も含めて、今、研

究しているところでございます。研究を進めている中で、神奈中さんで、新たな取り組みを進めているということもございますので、乗降実績等も踏まえまして、また、おでかけ六会の協議会で意見交換できればと考えているところでございます。

○岡村会長 お客さんの数も結構違いますよね。使用されているのが、通常のタクシーの場合と専用と、いろいろですが、ただ常により良いものを選択肢として考えておくことは大事ですので、引き続きよろしくをお願いします。

他はいかがでしょうか。

○平田委員 私も藤沢市の会議が今回から始めてで、以前の会議で、もしご説明があったら大変恐縮ですが、確認の意味も込めて、今回のオンデマンドバスの実証実験の対象者は誰でも乗れるという理解でいいのか、そのあたりを教えていただければと思います。また、事前登録制だったか、ご説明されていたら大変恐縮ですが、教えていただければと思います。

○橋山様 システム関係もございまして、事前登録制とさせていただきます。地元への説明会も含めて、進めていきたいと思っております。

○平田委員 誰でも乗れますか。

○橋山様 登録すれば、誰でも乗れるという形にさせていただきます。

○岡村会長 ちなみに電話で予約される方も、最初の電話のときに登録をお願いしますというような感じですね。他はいかがでしょうか。

○岡村会長 この協議の議事資料の1番の表で、この証明書についての審議となります。確認ですが、この審議は日中の運行についての協議で、朝夕は結果的にダイヤが変わりますが、こちらは事業者で、別途手続きをしていくということで、日中については、この中で協議をするという扱いでよろしいですね。

改めまして、この1ページ2ページで証明書を提出するということではありますが、何かご意見等ございますか。

○八島委員 私いろいろデマンドとかコミュニティとかを今まで見てきた中で、やはり企業、事業者様と、あと地域の方々が走らせているだけということではなく、地域が公共交通を支えるということで、この実証実験をスタートしていただければというところもあります。実際、私的な考え方ですが、今タクシー運転手も人が足りない状態で、バスの運転手も人が足りない状態で、これからテストの期間、日中、人を使うということも、やはり他の場所にも影響がある中で、このような形のテストを行えるということがありますので、公共交通というのは住民の方が支えて、住民の方で持っていくという考え方で、ぜひ事業計画を進めていただいて、最終的には良い方法で行っていただければと、私からのお願いです。

○岡村会長 証明書ですが、停留所の個々の配置については、今後変わりうるということですが、協議が調うということになった場合、どういう扱いとなりますか。

○事務局 第2号議事、資料3ページ目になりますが、区域運行を行う停留所の配置図とい

たしましては、先ほど説明資料でもございました43箇所が、変更要素ありとなります。併せて、第2号議事の説明資料の8ページ目もご覧いただければと思います。

先ほどの説明と重複してしまいますが、今回変更要素ありというところが、青ポツの既存の停留所の箇所が少し減るところがございまして、それに合わせて赤ポツの協議を今後進めていくというところになります。それに関する会議としましては、説明資料8ページ目の既存バス停への駐停車に関する協議会というところで最終決定するものです。その前段で、地域の自治会役員の方を通じて進めていきたいと考えております。取り扱いにつきましては、議事資料の2ページ目をご覧いただければと思います。2ページ目の6の(2)の一番最下段にございますが、最下段の箇所で軽微な変更に関しては、藤沢市地域公共交通会議の議決によらず実施し、報告については事後的に対応するというような文言を入れてございます。概ね先ほど説明しました内容に沿って乗降ポイントは決めていきたいというところになりますので、今回の運行等に関する内容については、こちらの内容で協議書を発行させていただき、最終決定につきましては、今後地域との協議の中で対応しまして、その後、地域公共交通会議には報告させていただくというような取り扱いで進めていきたいと考えているところでございます。

○岡村会長 そのような扱いで今日は議決をしたいということが事務局の提案です。

議決に移ってよろしいでしょうか。

改めまして何かご意見ございますか。

特によろしいですか。

特に反対ご意見ないということで、第2号議事資料は承認されたということにいたします。

その他

○岡村会長 その他でございますが、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 委員の皆様から何かございますでしょうか。

あとは事務局で進行をお願いしてよろしいでしょうか。

●午前11時20分 閉会（都市計画課）