

## 第31回藤沢市地域公共交通会議

□日時：2025年（令和7年）11月25日（火）10時00分開会

□場所：藤沢市役所本庁舎5階 5-1会議室

### □出席者

委員15名（順不同・敬称略・下線は代理出席（1名））

宮崎 耕一	大平 竜之介	橋山 英人	吉川 公治	村木 薫
植木 春雄	(八島委員代理) <u>進藤 大輔</u>	森下 文章	岡村 敏之	田中 邦明
塚原 弘之	三上 雅之	沼上 洋一	平田 良祐	廣野 修一

### □次第

- 1 開会
- 2 委員の委嘱
- 3 成立宣言
- 4 会長、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）について

報告1 令和6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

報告2 善行地区乗合タクシーのダイヤ改正について

- 6 その他
- 7 閉会

### □配布資料

- ・第31回藤沢市地域公共交通会議 次第
- ・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－ノンステップバス）
- ・報告資料1 令和6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 善行地区乗合タクシーのダイヤ改正について
- ・報告資料2参考資料 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書
- ・（神奈川中央交通配布資料 会議後回収）

### □傍聴者：1名

# 第31回 藤沢市地域公共交通会議

## 議事録

日 時 2025年（令和7年）11月25日（火）  
10時00分  
場 所 藤沢市役所本庁舎5階5-1会議室

藤沢市計画建築部都市計画課

● 10時00分 開会（都市計画課）

●挨拶（都市計画課長）

●資料確認（都市計画課）

●成立宣言（都市計画課）

- ・委員16名中14名（代理出席含まず）の委員が出席しており、会議成立

●傍聴希望者の確認（会長）

- ・傍聴希望者1名

## 第1号議事

○事務局 第1号議事の「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、ご説明させていただきます。資料につきましては、お手元の第1号議事資料をご覧ください。

1ページをご覧ください。1－1. 趣旨説明につきまして、はじめに、生活交通改善事業計画の概要を説明させていただきます。

生活交通改善事業計画とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、市区町村が地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握し、地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障がいの解消等を図る取組みについての計画をいいます。

続いて、本件についてご説明いたします。ノンステップバス車両導入補助について、国土交通省の「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、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」の提出を行うものです。改善計画の提出により交通事業者は、ノンステップバス車両の導入にあたって、交付要綱に基づく補助金の交付を受けることが可能となり、バリアフリー化を推進する事業者の負担軽減と、藤沢市域での導入促進を図るものとなります。

1－2. 計画概要といたしまして、バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者を記載しております。今回は、ノンステップバス車両の導入を江ノ島電鉄株式会社で、6台予定しております。次に、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、ノンステップバス車両の導入に係る費用、負担割合を記載しております。

2ページをご覧ください。第1号議事資料につきまして、生活交通改善事業計画（案）を付けております。事業計画の内容につきましては、先ほどご説明しました計画概要等に係る「2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性」「3. 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」など、所定事項を記載しています。

3ページをご覧ください。「6. 計画期間」では、令和8年2月28日までに事業を完了する予定としております。今回、ご審議いただきました結果を「7. 協議会の開催状況と主な議論」及び「8. 利用者等の意見の反映」の下線の箇所に記載し、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。

説明は以上となります。ご審議のほど、よろしくお願ひいたします。

○岡村会長 本件につきまして、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。

○大平委員 まず一点目ですが、バスの単価がおそらく1台当たり400万円ぐらい下がっているというところで、これは内容的に正しいのか及びバス車両が同等のものになっているのかということと、昨年度の参考資料の利用者等の意見の反映について、意見の反映結果について教えてください。

○吉川委員 車両自体の性能等について変更はございません。特段車両が新しく安くなつたのではなく、内容についても変わりがないものになっています。

○事務局 2点目の内容につきましては、報告資料1の資料の内容となります。資料の5ページ目以降が、昨年度の生活交通改善事業計画の内容になっており、ご意見につきましては6ページ目の8番の「利用者等の意見の反映」の事項となります。

意見の内容について、定期券割引を3割引から5割引に検討できないかというところにつきましては、現行ですと、5ページ目の4番「バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者」に記載があります、身体・知的の割引が普通旅客の運賃が5割、定期券旅客が3割となっている事についてのご意見かと思います。

こちらにつきましては、身体知的精神等の障がい者割引については、交通事業者の方で設定をされているというところもあり、この会議では、交通事業者と内容について共有を図った中で、その後も意見交換をする際には、話をさせてはいただいたところでございます。しかし、割引については、企業努力というところもあり、現状としてはなかなか厳しいというところでございます。

○宮崎委員 今回導入される6台は、路線としてはどこか特定のところを走行するものか、藤沢市内のあちこちへ走行するものか、どちらでしょうか。

○吉川委員 特定の地域を走るというよりは、エリアで使っていくような形になりますので、藤沢市内のいたるところで走るような状況になります。

○宮崎委員 江ノ電及び神奈中にて所有されているバスの中で、ノンステップバスの割合は現状どのくらいか。

○吉川委員 江ノ電バス湘南営業所内のノンステップバスの割合につきましては、こちらが導入されることによって、82%強のノンステップ率に変更になります。今現状ですと、81.8%ぐらいですので、さらにノンステップ率が上がるような形になります。

○橋山委員 神奈川中央交通の場合は、今年度の国の補助金では申請台数が限られたところもあり、藤沢市の導入計画には載せてはいないですが、今年度も自社で購入は進めています。藤沢営業所でも本年度車両を導入いたしまして、ノンステップ率は藤沢営業所ですと、今年度末の段階で、概ね70%を超えるというところでございます。会社全体では今年度末見込みで80%弱となり、国の目標にできる限り近づけるようにしているところでございます。

○岡村会長 その他ご発言はございますでしょうか。特によろしければ、特段事業そのものについてご異議等のご発言はなかったと認識しておりますので、決をとることにいたします。第1号議案について賛成の方は挙手をお願いいたします。

(挙手多数)

挙手多数により、議案通り可決をいたしました。ありがとうございました。

## 報告1

○事務局 報告1の令和6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。資料につきましては、お手元の「報告資料1」をご覧ください。

資料の1ページをご覧ください。本件につきましては、国土交通省が定める地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に従い、令和6年度に導入されたノンステップバス車両に関して、所定の事業評価を行うものです。「1. 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の結果」では、ノンステップバス車両を15台導入しました。ノンステップバス車両の導入に関する事業計画上の台数と、事業実施の台数の違いについて、先にご説明します。

資料の8ページをご覧ください。事業計画につきましては、令和6年8月21日に書面開催した第28回藤沢市地域公共交通会議にて、国の支援を活用してノンステップバス車両の導入を図るため、「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）」の内容について承認を受け、車両導入の手続きを進めてきましたが、事業実施にあたり、次のとおり、車両の導入台数に変更が生じたものです。「変更内容」については、変更前の生活交通改善事業計画の内容を記載しており、神奈川中央交通株式会社と江ノ島電鉄株式会社で、合計18台導入する予定としておりました。しかしながら、「変更理由」に記載のとおり、江ノ島電鉄株式会社では、既存バス車両の故障等により、国からの補助交付決定前に、3台発注を行う必要が生じたことから、補助対象車両が7台から4台に変更したものです。

資料の2ページをご覧ください。別添1の「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」について、資料上段に記載のノンステップバスの導入の内容を、ご説明します。資料左から、①補助対象事業者等につきましては、神奈川中央交通株式会社と江ノ島電鉄株式会社になります。②の事業概要は、ノンステップバスの導入になります。③の前回の事業評価結果の反映状況は、藤沢市域内のノンステップバス車両の導入を促進させました。④の事業実施の適切性は、補助対象事業として、導入台数に変更が生じたが、導入総数は、事業計画に位置づけられたとおり実施されました。⑤の目標・効果達成状況は、事業計画に位置付けた車両総数を導入し、目標を達成しました。⑥の事業の今後の改善点は、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。としています。

資料の3ページをご覧ください。別添1－2の「事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について」を記載しています。「地域の交通の目指す姿」について、市内では高齢化が進み、病院や福祉施設周辺の道路、駅施設などの公共施設におけるユニバーサル化、交通安全対策の推進と併せて、公共交通車両のバリアフリー化を進めることが重要と考えられます。このことから、施設のバリアフリー化と併せ、バス事業者と連携したノンス

テップバスの導入を促進しますとしています。

資料の4ページをご覧ください。「地域公共交通確保維持改善事業」に関する内容を、経緯、目的、目標などの項目について、記載しています。以上の2ページから4ページまでを、国土交通省へ提出するものです。

また、参考資料として5ページから7ページに、第28回藤沢市地域公共交通会議において協議しました、令和6年度の生活交通改善事業計画を添付しています。

以上が、報告1、「令和6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」の報告となります。

○岡村会長 本件につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

○橋山委員 3ページで、ノンステップバスの導入を促進しますということで、バス事業者と連携したということについて、大型バスは費用が1台2450万円ほどかかりますが、国の補助が140万円しか出ないというところもあり、ぜひ藤沢市の方でも、ノンステップバスの導入促進を目指すため、バス事業者への市からの負担についても、ご検討いただきたいと思います。

## 報告2

○事務局 報告2の「善行地区乗合タクシーのダイヤ改正について」ご説明させていただきます。資料につきましては、お手元に「報告資料2」をお配りしております。

スライド番号1をご覧ください。最初に、市内のバスのサービス圏について、ご説明します。こちらは、市内のバスの路線網とバス停を表したマップになっており、左下に凡例がございますが、黄色の点がバス停、青い線がバス路線を表しています。また、薄いグレーで色塗りがされた範囲はバス停から400mで行ける範囲となっており、市内のバスサービス圏ととらえているところになります。市内には、バス会社が2社運行しており、神奈中バスと江ノ電バスが運行しています。

今回ご説明します善行地区乗合タクシーについては、赤枠で囲ったエリアを運行している、地域公共交通となっており、「のりあい善行」という名称で運行しています。こちらは善行駅を起点とし、赤点線で囲ったバス停を定時運行しているものです。ここは、道幅が狭く、通常の路線バスだと運行が難しいエリアであるため、写真にありますワゴン車両で「のりあい善行」が運行することでバスのサービス圏がカバーされております。

スライド2をご覧ください。次に公共交通サービス圏でのバスの分類についてご説明します。市内ではバスを大きく3つに分け、比較的輸送量が大きい基幹公共交通、中量輸送を担う補完公共交通、少量輸送を担う地域主体の公共交通に分類しています。基幹公共交通と補完公共交通は交通事業者が運営主体となり、地形等の条件により、交通事業者が運行できない少量輸送の箇所を、地域組織が主体となって乗合タクシーを運行していま

す。

スライド3をご覧ください。地域が主体となる乗合タクシーの事業スキームについてご説明します。この事業は、「地域組織」「交通事業者」「藤沢市」の3者が連携して行われています。運営の主体を「地域組織」が、実際の運行を「交通事業者」が、補助金等を含めた支援を「市」が行い、乗合タクシーを運営しています。

スライド4をご覧ください。のりあい善行の運行概要についてご説明します。運行は平成29年4月から本格運行を開始しており、運営主体をNPO法人のりあい善行が、車両の運行をフジ交通株式会社が行っております。車両はワゴン車両を使用し、乗車定員10名、うち利用者は8名となっております。運行方法は、路線バスと同様に、時刻表のダイヤで運行する路線定期運行で行い、運賃は大人300円、子ども100円、また年間費3,000円を支払うとサポートー会員となり、会員は250円で乗ることができます仕組みになっております。運行日は、土休日を除く平日で、時間は午前9時～午後5時30分となっております。市の補助金として、運行車両のリース代に加え、運営費の赤字の1／2、上限100万円を補助しております。

スライド5をご覧ください。こちらが、のりあい善行の路線図になります。運行系統は2系統あり、緑で示している01系統の亀井野団地方面と青で示している02系統の立石公園方面があります。どちらも、善行駅東口を出発し、各方面を回って善行駅に戻るといった巡回する運行を行っており、1台の車両を用いて、01系統を巡回し、駅に戻り次第、続いて02系統を巡回、また駅に戻ると01系統を巡回するという形で運行しております。また、この2系統は連続して乗車することもできますが、それぞれの系統は独立しているため、系統をまたいで乗車する場合は、乗り継ぎ料金が加算される形となります。

スライド6をご覧ください。こちらが、現在の運行ダイヤになっております。時間は9時～17時台まで運行しており、利用者が多い9時・10時・15時台は1時間に2便、それ以外の時間は1時間に1便運行しています。また、現行のダイヤでは、01系統が一巡して駅に戻ってきたあとに、5分の待ち時間があり、その後、02系統が出発し、一巡して駅に戻ってきてから、2分の待ち時間があり、次の便が出発するというダイヤ編成をとっています。

スライド7をご覧ください。こちらは、のりあい善行の年間利用者数と収支率の推移になります。青の棒線グラフで示している年間利用者数は、コロナの時期にやや減少しておりますが、その後も継続して利用が続いており、令和6年度は過去最高の利用者数である約1万6千人が利用しています。また、赤の折れ線グラフ示している収支率は、運行事業者へ委託する運行経費に対する運賃収入の割合を示しております。この収支率についても、運行当初から60%～70%と高い水準を維持しております。

スライド8をご覧ください。こちらから、のりあい善行が今回ダイヤ改正に至ることになった要因である、現状の課題をご説明します。まずは、01系統の亀井野団地方面になります。亀井野団地方面は、善行駅東口を出発し、約10分の運行時間で亀井野団地周辺

を一巡し、善行駅東口に戻ってきます。こちらの方面は、写真のとおり、比較的道幅も広く混雑箇所も少ないため、概ね定時運行を行っております。しかし、利用者の乗降時間や、道路混雑状況の影響で、利用者が多い9時～10時台で、時折、終点の到着時間に遅れが発生することもあるという状況です。

スライド9をご覧ください。次に、02系統の立石公園方面の現状の課題をご説明します。立石公園方面は、01系統が到着し最大5分の停車の後、善行駅を出発し、市民センターを経由して、約13分の運行時間で立石地区を一巡し、再度善行市民センターを経由して、善行駅東口に戻り、2分の停車時間ののち、次の01系統を運行するというダイヤ編成となっております。しかし、実際の運行としては、9時15分に出発した車両が駅に戻ってくる時間としては、9時30分ギリギリになっており、善行市民センターの駐車場に設置されているカメラの計測時間によると、一巡した後に善行市民センターに戻る時間は、ダイヤの時間よりも毎回5分程度の遅れが発生している状況です。遅れが発生している箇所については、次のスライドからご説明します。

スライド10をご覧ください。02系統の立石公園方面では、まず善行駅東口から善行市民センター間で遅れが発生します。この要因は、善行市民センターの駐車場内の一画にのりあい善行の停留所があるため、駐車場内を出入りするのに、時間を要していることも要因と運行事業者からのヒアリングで聞いております。次に善行市民センターから八洲台3の通り間でも遅れが発生します。ここは写真にあります大きな国道の交差点を横断して運行しますが、国道との交差点での待ち時間が長く、ここでも遅れが発生している状況です。

スライド11をご覧ください。続いて、その先の八洲台3の通りから伊勢山辺坂下付近では、写真にありますとおり、道路の道幅が狭く、対向車が来るとすれ違いが困難になるため、通行に時間を要す区間となります。また、その先の立石ハイツB棟・E棟などでは高齢者の乗降が多く、乗降に時間を要しています。このようなことから、立石公園方面では、定的にダイヤに遅れが発生しております。

スライド12をご覧ください。このような課題を踏まえて、現状を整理すると、「遅れは主に、02系統立石公園方面にて発生」していること、「善行駅東口では、01系統と02系統のダイヤ間の停車時間が最大7分ある」こと、「車両は1台で運行している」こと、「ダイヤの遅れに対する苦情は運転手が受けるため、ダイヤに間に合わせるため、運行を急ぐ場合がある」といった現状があります。このことから、ダイヤ改正の考え方として、現在の運行ダイヤを実態に合わせた内容で見直すこととしました。見直しの考え方としては、善行駅東口での停車時間を7分から0分に変更し、その減らした7分を01系統と02系統の運行時間にそれぞれ配分することとしました。具体には、01系統の亀井野団地方面の運行時間に2分を追加し、運行時間を10分から12分に変更、02系統の立石公園方面の運行時間に5分追加し、運行時間を13分から18分に変更しました。具体的な変更時間については、次のスライドからご説明します。

スライド13をご覧ください。こちらは朝の9時台に運行している1便から4便のダイヤの現状と改正案の比較になります。改正案では、2系統間の停車時間をなくし、1便の到着時間と2便の出発時間、また、2便の到着時間と3便の出発時間を合わせる形で、変更をしております。次に、運行時間を増やした箇所としては、01系統では、最後の到着時間の遅れ調整のため、善行駅東口での到着時間を2分追加しております。次に02系統では、課題があった善行駅東口から善行市民センター間と善行市民センターから八洲台3の通にそれぞれ1分ずつ追加し、最後の善行市民センターから善行駅東口の到着時間も3分追加しております。この内容で、すべての時間帯で、ダイヤの変更を行う予定としております。

スライド14をご覧ください。こちらは参考の報告になりますが、今回のダイヤ改正と合わせて、運賃の特例についても一部変更を予定しております。今回の特例の変更内容としては、運賃自体の変更ではなく、系統を乗り継ぐ場合の運賃の割引に関する特例について、サービス水準向上を目的に、内容を見直すものとなります。この内容については、藤沢市地域公共交通会議とは別の会議体である藤沢市運賃協議会で諮る予定としております。

お手元にお配りしております「報告資料2参考資料道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書」をご覧ください。こちらは、令和4年3月に開催しました、第24回藤沢市地域公共交通会議で諮りました、のりあい善行の運行に関する協議内容となっております。現在、この内容で運輸局への手続きが行われ、現在の形で運行がなされているところでございます。当時は、運賃に関する協議も、この地域公共交通会議で諮ることとなっていましたが、道路運送法が改定され、運賃に関する協議は、別の会議体である運賃協議会で諮る事となっております。スライドには、現在の協議証明書に記載されている運賃の項目を抜粋しておりますが、運賃の設定の中に、01系統から02系統まで乗り継ぐ場合の特例について記載しております。次のスライドで具体的な内容をご説明します。

スライド15をご覧ください。現在の乗り継ぎに関する特例と、変更予定の特例内容についてご説明します。変更内容①についてご説明します。現在の特例は、01系統から継続して乗車し、02系統「善行市民センター」までは追加運賃なしで利用できる。ただし、02系統「善行駅東口」を出発時に、乗車定員以内である場合に限るとなっております。これは、01系統を乗車していた方が、善行市民センターまで行く手段がないため、サービス水準向上のため、01系統から乗車し、02系統である善行市民センターまで行く場合は、追加運賃を不要としているものです。ただし、現行では、02系統の善行市民センターから01系統まで行く場合について、明記されておらず、実際には帰りにも同様のサービスで乗りたいという地域の要望があるため、今回の変更で行きも帰りも同様に追加運賃なしで行けるようにするものです。具体には、画面右側の例示の下線で示しているところの変更になりますが、現状の特例では02系統の善行市民センターから01系統の

亀井野住宅まで乗り継ぐ場合に600円が必要だったところを、下の変更予定の特例では、追加運賃不要の300円となる形で変更を協議する予定です。また、変更内容②では、今後運賃協議会で協議する内容のうち、01系統と02系統の継続乗車にかかる運賃割引施策の協議については軽微な変更と位置づけ、今後細かくサービス水準向上のために対象停留所等を変更する場合には、運賃協議会での協議が調ったものと位置づけ、都度協議会を開催せずに変更が可能と位置づけることについても、運賃協議会の中で協議する予定となります。ただし、適用範囲は、あくまでも継続乗車に関わる割引施策のみとする予定です。

以上が、報告2「善行地区乗合タクシーのダイヤ改正について」の報告となります。

○岡村会長 このダイヤ改正は日時としてはいつからでしょうか。

○事務局 NPOの方からは、運輸局への事務手続きが整い次第速やかにやりたいと伺っております。目処としては4月以降という形で聞いてはいますが、もし事務手続きが早めにできれば、それ以前に開始したいということで、話を聞いております。

○大平委員 報告資料2の参考資料の1ページ目の3番に関して、運行時間が5時までとなっていますが、報告資料2のスライドでは5時半までとなっています。これは協議証明書と現状の運行が異なっているということか、また、ダイヤ改正の考え方として、運行の終了時刻を後ろにずらすということは検討されたのでしょうか。

○事務局 まず2点目にお話いただきました、運行時間を後ろにずらすという点については、地域の方からも話がありまして、その点についても検討段階で協議させていただきました。今回変更がトータルの運行時間も変えずに、中の時間だけ組み換えるという形なのですが、少し余裕を持つために運行時間を後ろにずらすとした場合には、運行時間が増えることで運行委託費が上がるということを交通事業者から話をもらっておりまます。実際に1時間伸びた場合は、どのくらい運行委託費が上がるのかという具体的な話をいただいた中で、それでは運営費用面でなかなか難しいということになり、今ある時間帯の中で、組み替えるやり方に至っております。

もう一点の協議証明書のところで運行時間が午後5時までになっているが、概要の説明では5時半とさせていただいたところですが、最後の運行のダイヤの開始が5時ため、協議証明書は5時という標記になっていると思われます。実際の運行ダイヤとしては5時28分が最終の到着ダイヤとなっておりますが、概ね5時半ぐらいまで運行しているため、説明では5時半までとお話をさせていただいている。

○宮崎委員 1便が終わって、2便までの間の待ち時間なくすということですが、これに関して2点ほどあります。一つは、運転手の方の休憩というのは、この通り運行すると9時から11時までの間は休みなく運転することもあると思うので、その辺は問題ないのでしょうか。もう一点は系統間の待ち時間をなくすということは、遅れた場合の取り返しがつかないのではないでしょうか。今は待ち時間があり、遅れても取り返しがつくかもしれないのですが、待ち時間がなくなると、逆にどんどん遅れが累積していくという形になる

ことはないでしょうか。

○事務局 まず、遅れの累積については、01系統の亀井野団地方面、02系統の立石公園方面とも、現状でも最終のバス停間で運行時間に余裕を持たせており、実際はこの時間で遅れが吸収できる形になっています。今回ダイヤ改正に合わせて、待ち時間は表面上ゼロにはなってしまいますが、元々あった最終のバス停間にある余裕時間に、さらに余裕時間を追加する形で設定しており、その中で遅れについては、収まるのではないかという旨を、交通事業者の方とNPOと話あっております。また、それ以外の不測の事態として、道路工事状況等で、運行時間が遅れてしまうということが実際発生しておりますが、そこに関しては不測の事態のため、ダイヤでは調整ができないと考えております。

運転手の休憩時間については、こちらも交通事業者の方に、あらかじめ確認した上で設定をさせていただいています。また、現状でも、実際には9時から11時まではまとまった休憩時間がない形で運行しており、11時以降には複数回、まとまった休憩時間が取れる形のダイヤになっております。

○岡村会長 今回の改正は、ダイヤ上の余裕時間の取り方を工夫し、遅れが出てしまうことを極力避けるということで、このような形になったということだと思っております。

○進藤様（八島委員代理） 12ページにダイヤの遅れに対する苦情を運転手が受けることがあります。途中のバス停で、クレームを運転手の方が受けているのだと思いますが、実際のバスの運行として、例えば信号に1回引っかかると1分とか遅れます。2回引っかかるれば2分遅れてしまいます。バスは線路を走る鉄道と異なり、道路事情で遅れるということを、利用者の方にも理解していただきたいというのが運転手側で働く方からすると、お願いしたいところです。全体で15分程度の運行時間の中で2分3分遅れることもあり、それに対し今回ダイヤ改正というところで、運転手さんの方もゆとりを持って運行できるための改正だと思いますが、多少の遅れというのも、道路運行上はやむを得ないのかなというのも踏まえて、こういうダイヤ改正をしていただけるといいのかなと思います。

○事務局 ご提案ありがとうございます。今言っていた内容は、NPOとも話しており、市の方としても利用者へ理解を求めていかなければいけないと思っております。具体的な内容はまだ検討中ではありますが、今回のダイヤ改正に合わせて時刻表の盤面を修正させていただきますので、そちらに「遅れが発生します」といった文言を掲げることで、少しづつ利用者の方に遅れることに対するご理解を求める想いを込めております。内容についてはまだ決まっていませんが、今後検討していきたいと思っております。

○大平委員 今日は乗合も含めてバスの話題ばかりでしたが、昨年、一昨年ぐらいに江ノ島電鉄も大きなダイヤ改正を何十年かぶりにされました。その後、地元の方の声と観光客の方の声は違うとは思いますが、地元の方の声がどのようなものだったかというのが、他の事業者さんに対しても参考になるのかなと個人的にも思っています。実際に乗ってみて、この連休も定時でした。数年前とは大きく変わっているところなので、のりあい善行もどのようにしていくのかも含めて、いろいろな声がよりこちらにも届くと嬉しいなと思

っています。

○岡村会長 運行概要を見ますと、利用者数は増えているが、委託料は上げていかなければならぬため、結果として収支率は数値としては下がっている状況かと思います。しかし年間利用者数が平日のみで1万6300人ということで、1日70人ぐらいになり、1台の車で日中70人乗車しているという現状は、良い数字なのではと思います。この人数で、乗車運賃300円をお支払いいただき、事業者もコスト削減等いろいろとやっていただいても、収支率はこれぐらいになるということかと思います。収支率については、72%をどう見るかですが、こちらは、いろいろな工夫をされているところかなと私は思っております。今後ですけれども、このダイヤ改正は軽微な変更に当たりますでしょうか。それともこれから申請ということで、もう一度、協議証明書というのをここで審議しますでしょうか。

○事務局 今回の内容は、既に調べさせていただいている協議証明書の中身の変更には該当しませんので、協議という形ではなく、ご報告という形で進めさせていただければと思います。ただ、今後交通事業者の方から、新しいダイヤ内容で運輸局への事務手続きはさせていただく予定にしております。

○岡村会長 事務手続きが調いましたら、次の会議のタイミングでご報告いただければと思います。

## その他

(神奈川中央交通 橋山委員から天神町A I オンデマンドバスについて資料説明。非公開情報のため、資料回収。)

○岡村会長 その他の事項として、事業者から現状のバスの運行について、何かございますでしょうか。

○吉川委員 特段大きな遅延というものに関しては、全体で見て平均にならすと大きく発生しないような状況かと思われます。一部路線で、信号の影響で遅延が大きくなるところもありますが、平均ではならされているところになります。利用者の方からのご意見としても、特段大きなご意見等はない状況になります。現状、運転手が減っており、別な業種に移られる方も多いですが、出来るだけダイヤ維持に努めるような形で進めております。

○橋山委員 神奈中バスでは、藤沢市内の国道1号線から原宿、藤沢橋の交差点も含めて、渋滞箇所を走っていますので、非常に渋滞というものには苦慮しているところです。また、乗務員が連続乗務4時間までしかできず、次の乗務まで30分空けなければいけないというものがございますので、乗務員が不足しているというのは非常に顕著でございます。

また、2024年度に労働基準法が改正され、それに対応するため、乗務員を増やさなければいけないというところもあり、今非常に乗務員が足りていない状況の中で、藤沢営業所に関しましても、度々の減便を伴うダイヤ改正を実施させていただいているところです。市民の方には、非常にご迷惑をおかけするところは申し訳ないと思っているところでございます。当社といたしましても、少しでも乗務員を増やせる施策を考えつつ、先日当社のホームページで発表させていただきました、自動運転の実証運行を、今年度も実施します。自動運転については、平塚駅の南口で2年続けて実証運転を続けておりますが、今年3年目として実証運行を行うものです。今までディーゼル車でしたが、いすゞのEVバスを使用し、全国で初めての実証運行を行うものでございます。今回は、緑ナンバーでお客様からの料金を收受しながら運行できる形となっており、夜間運行やAIを活用したドア開閉の自動化、運賃収受のキャッシュレス化で進めるなど、営業運行に係るサービス全体の高度化に向けた検証を実施させていただくものです。期日は、12月16日から26日、1月8日から21日の、平日の間を運行し、12月1日から平塚市のホームページで、一般の方の予約も受け付けておりますので、ぜひご興味ある方に関しましてはお申し込みいただき、乗っていただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○進藤様（八島委員代理） 私は普段バスの乗務員をやっておりますが、実際に遅延はあります。例えば藤沢市内の川名の信号で、藤沢駅から鎌倉方面へ行くときに、朝のラッシュの時間帯ですと、運行時間が4分と設定されているところが、15分かかるときもあります。しかし、常に渋滞するわけではないので、時間に余裕を持たせると、空いているときに、バス停で時間調整しなければならない形になります。川名の信号以外にも、辻堂方面もテラスモールができてから渋滞が本当に酷くなっています。湘南工科大学から辻堂駅まで30分ぐらいかかる場合もあります。警察の委員の方もいらっしゃいますが、信号のタイミングなど、少しでも歩行者を流して安全に渡れるような形で、なおかつ、自動車の方も円滑に動くようなタイミングを調整していただくことによって、渋滞も解消できますし、CO<sub>2</sub>も削減されていくと思います。実際にハンドルを握っている運転手からの声というところで、意見をさせていただきました。

○岡村会長 他はいかがでしょうか。そうしましたら、一通り議事は終了をいたしましたので、進行を事務局でお願いします。

○事務局 本日は議論やご意見をいただき誠にありがとうございました。本日の議事につきましてお帰りになってから何かお気づきになった点、ご意見ご質問などございましたら、都市計画課までご連絡をお願いいたします。次回の会議開催につきましては現在のところ、年明けの2月頃で検討しております。報告案件および開催時期が確定次第、別途ご案内させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

● 11時38分 閉会（都市計画課）