

第33回藤沢市地域公共交通会議

□日時：2026年（令和8年）7月8日（水）15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14名（順不同・敬称略・下線は代理出席（2名））

宮崎 耕一	井口 亘	大平 竜之介	橋山 英人	村上 聡
村木 薫	(八島委員代理) <u>林 博之</u>	岡村 敏之	田中 邦明	(齊藤委員代理) <u>佐川 武</u>
額賀 健一	沼上 洋一	平田 良祐	河津 智則	

□次第

1 開会

2 成立宣言

3 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）
（ノンステップバス）

第2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）
（UDタクシー）

報告1 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価

報告2 善行地区乗合タクシーの補助制度の変更・運賃改定

報告3 藤沢市天神町におけるオンデマンドバス実証実験の状況

4 その他

5 閉会

□配布資料

・第33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）

・第2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－
UDタクシー）

・報告資料1 令和7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補助制度の変更・運賃改定

・報告資料3 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：0名

第 3 3 回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2 0 2 6 年（令和 8 年） 7 月 8 日（水）
1 5 時 3 0 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

● 15時30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12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0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。

はじめに、生活交通改善事業計画の概要について、説明させていただきます。

本市では、国土交通省が平成23年度から地域公共交通の確保・維持・改善の推進のために支援を実施している「地域公共交通確保維持改善事業」に基づき、地域公共交通バリア解消促進等事業に取り組み、ノンステップバスやUDタクシーの導入を促進し、利用者の利便性向上を図っております。

1ページをご覧ください。

生活交通改善事業計画とは、国の「地域公共交通確保維持改善事業」に伴い、市区町村が地域公共交通の確保・維持・改善のために、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・実情に応じた最適な移動手段の提供、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、1－1. 趣旨説明につきまして、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神奈川中央交通株式会社で大型4台、中型1台の計5台、江ノ島電鉄株式会社で大型10台、小型5台の計15台を予定しております。

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。

今回記載しております、導入台数及び費用負担割合については、この内容で交通事業者より国へ補助金を申請中ではありますが、今後7月下旬を目途に補助金額が決定される予定となっており、金額によって内容に変更が生じる可能性がございます。

今回の会議後から計画書提出までの流れを、「補足資料」で詳しくご説明いたします。別途お配りしている「補足資料（事業計画 国土交通省への提出までの流れ）」をご覧ください。

本年度は、事業計画（案）の承認の流れが、例年と異なりますので、提出までの流れを

ご説明いたします。

昨年度までは、交通事業者が国へ補助金の申請を行い、補助金額が決定後に、地域公共交通会議で事業計画（案）の承認を頂き、事業計画書を国土交通省へ提出しておりました。

本年度は、補助金額が決定する前に会議を開催しているため、本会議の生活交通改善事業計画（案）では、現在国へ申請中の内容で記載をしております。

本会議で、承認の決議をいただいたのち、7月下旬頃に補助金額が決定いたしますが、それに伴い計画内容に変更が生じた場合は、書面にて委員の皆さまに報告をさせていただき、報告日をもって事業計画書を整え、国土交通省へ提出いたします。

なお、計画内容に変更がない場合は、本会議での記載内容で事業計画書を整え、国土交通省へ提出いたします。

第1号議事資料にお戻りください。

現時点では、ノンステップバスについては、補助金額によつての台数の変更予定はなく、費用負担割合のみ変更となる予定です。「補足資料」でご説明させていただいたとおり、変更が生じた場合は書面で報告させていただくことも含め、ご審議いただければと思います。事業の円滑な執行のため、ご理解をいただきますようお願いいたします。

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9年2月26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については、「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、神奈川中央交通株式会社及び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、よろしくお願いいたします。

○岡村会長 本件につきまして、何かご意見やご質問はいかがでしょうか。

○大平委員 まず確認ですが、資料の1ページ目からの事業の名称です。大型ノンステップバス車両導入、過去2年同じ名称ですが、今回は過去2年で出ていなかった中型小型も入っています。ここは国に申請する際に気にしなくてよいのか。

あと質問ですが、令和7年度の金額が1億4000万円、金額的には昨年度の3倍の額になっている。台数は大型6台だったというのが当初の計画だったと思います。そこから神奈中也入れて台数的に増えている。あとは中型小型も入っているという点で、環境の変化もしくは更新時期だったのでしょうかというその2点の確認と質問です。

○岡村会長 これは事業者に回答いただいた方がいいと思います。

○村上委員 いつもご利用いただきまして、またご理解ご協力賜りまして誠にありがとうございます。この場を借りましてお礼を申し上げます。

まず当社ですが、今年度と来年度で、定期的な更新をしていく時期でございます。そういったタイミングで、こういったお力をお借りしまして、昨今、運転手の確保も難しい中、市民の方に選んでいただけるバス事業になるといったことを積極的に取り組んでまいります。

当社のバスは大型と小型の2種になっております。大型10台、小型5台となっておりますが、変更等はございません。

○橋山委員 昨年度はノンステップバスの補助の台数が決まっております、藤沢営業所でも買ってはいましたが、藤沢市の計画には載せておりません。

今年度に関しましては、台数制限がないというところで、藤沢営業所で購入する車両台数を計上していただきました。

○岡村会長 以上の経緯でよろしいでしょうか。

では、採決に入ってよろしいでしょうか。

改めまして第1号議事について賛成の方は挙手をお願いいたします。

(挙手多数)

ありがとうございます。賛成多数で議案の通り承認されました。

第2号議事

○岡村委員 それでは第2号議事、UDタクシーの計画でございます。

事務局より説明をお願いします。

○事務局 第2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－UDタクシー）」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2号議事資料をご覧ください。

1ページをご覧ください。

はじめに、生活交通改善事業計画の概要につきましては、先ほどの第1号議事と同様でございますので、説明を割愛させていただきます。

1－1. 趣旨説明につきまして、ご説明いたします。

UDタクシー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、UDタクシー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、本件はUDタクシー車両の導入をフジ交通株式会社で1台を予定しております。

導入費用および負担割合につきましても、第1号議事と同様、今後の補助金額の決定内容によって変更が生じる可能性がございます。なお、現時点では申請が1台のため、補助金額によっては、導入を見送る可能性があることと事業者より聞いております。こちらも第1号議事と同様に、変更が生じた場合は、委員の皆様へ書面等で速やかに報告させていただき予定としております。変更が生じた場合、書面で報告させていただきことも含め、ご審議いただければと思います。

2ページをご覧ください。

第2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。

記載内容や所定事項については、第1号議事と同様でございます。

3ページをご覧ください。

「6. 計画期間」では、令和9年2月26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、フジ交通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、よろしくお願いいたします。

○岡村委員 それでは本件いかがでしょうか。

○宮崎委員 UDタクシーとは何かと思いましたが、ユニバーサルデザインをUDと呼称するのは一般に通用する話なのでしょうか。

○事務局 ご質問ありがとうございます。

こちらは国が行っております補助ですが、そちらでもUDタクシーという名称で出てきておりますので、一般的に使われている名称と考えております。

○宮崎委員 あと2点ほどありますが一点はUDタクシー、今回の導入台数は1台ということですが、全体では何台ぐらいあって、その1台追加ということでしょうか。

それからもう一点はインターネット等で調べましたら、このUDタクシーというのは、あらかじめ指定をしてタクシーを頼んだ方がいいと書いてありました。先ほどの質問にも絡みますが、何台ぐらいあって一般に使いやすいものなのかどうか。それからそのUDタクシーの資料を見ると、横から後部座席にそのまま車椅子で入れるタイプやハッチを上げて後ろからスロープで入るようなタイプなどいろいろあるようですがこの場合、今回考えられているのはどういうタイプでしょうか。

○岡村委員 これは事務局でお答えできるところはお答えいただきたいところですが。

車両としてはおそらくスライドで入るJapanTaxiかと思います。

- 事務局 補助金を使って導入した台数を積み上げたデータを確認しますと、１００台ほど導入していることを把握しております。
- 宮崎委員 これで一般市民の方、障害をお持ちの方はどれぐらいその利用が便利になるでしょうか。
- 岡村委員 これは事業者からお答えいただく方がいいかと思います。ＵＤタクシーの利用で車いすの方の利用はどれぐらいになりますか、そもそもどのように予約しているのかというようなところも含めて、一般的な情報というところで、ご回答いただけますか。
- 村木委員 今のご質問ですが、ＵＤタクシーそのものが一般の方も障害のある方も、誰でも乗れるタクシーということで始まっています。トヨタのＪａｐａｎＴａｘｉがＵＤタクシーと呼ばれているものですが、かなり値段的に高く、希望が１台しか出ていないというのも各事業者かなり経営が厳しいため、なかなか代替が進んでいません。台数やどのぐらいの割合で使われているかは不明です。ＵＤタクシーを指定して利用する場合、各社違います１０００円ほどの予約料金をいただいています。理由としては、指定されると、大体３０分から１時間ぐらい前から他のお客様を乗せられないためです。駅などで待っていただければ通常料金で乗っていただくこともできます。
- 岡村委員 もし計画内容に変更があった場合には皆様にお伝えしますが、金額等の変更はあるにしても、大幅に変わることはないということでございますのでそれも含めて採決してよろしいでしょうか。
- 変更になった場合の対応も含めて原案に賛成の方は挙手をお願いいたします。

(挙手多数)

- 岡村委員 賛成多数でございますので原案通り可決をいたしました。ありがとうございます。

報告１

- 岡村会長 以降は報告でございます。
- 一番目の令和７年度地域公共交通確保維持改善地区の事業評価をお願いいたします。
- 事務局 報告１の令和７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、昨年度の第３１回藤沢市地域公共交通会議で協議した「生活交通改善事業計画」に基づき、ノンステップバスが導入されましたので、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、所定の事業評価を行うものです。

「１．令和７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６台導入しました。

つづいて、「２．令和７年度地域公共交通確保維持改善事業評価結果に係る提出物」につきまして、ご説明させていただきます。提出物の別添１、別添１－２、令和７年度地域公共交通確保維持改善事業については、次のページ以降に添付しておりますので、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、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、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３１回藤沢市地域公共交通会議において協議しました、令和７年度的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７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 本件いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

報告2

○岡村会長 二番目の善行地区乗合タクシーの補助制度の変更・運賃改定についてです。
お願いいたします。

○事務局 報告2の「善行地区乗合タクシーの補助制度の変更・運賃改定」、を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2」もしくは、前の画面の方でご覧ください。

スライド1をご覧ください。

はじめに、善行地区を走る乗合タクシーの運行概要をご説明します。

左の図は、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。

右上の写真が、今回ご説明します、善行地区を走る乗合タクシー「のりあい善行」であり、地図の赤枠で囲ったエリアを運行しています。

右の図は運行系統を示しており、緑の亀井野団地方面と青の立石公園方面の2系統について、それぞれ善行駅から地区内をまわり駅に戻る形で、巡回しています。

この地区は、神奈中バスがオレンジの点線を運行しておりますが、起伏が大きいエリアであり、徒歩での移動が困難であることや、道が狭く大型のバスが運行できないなどの理由から、地域内から駅へ向かう移動手段として、のりあい善行が定着しております。

スライド2をご覧ください。

運行はNPO法人のりあい善行が主体となっており、運行者として地区内のタクシー会社である「フジ交通」が、利用者8名が乗れるワゴン車両で運行しています。

運行方法は、路線バスなどと同じ、時刻表のダイヤで運行する路線定期運行で行い、平日の朝9時から夕方5時半まで走っています。

ここからが、本日の報告事項になりますが、今年度から市の補助内容が変更になりました。これまでは、運行車両のリース代と運営赤字の1/2・上限100万円を補助しておりましたが、物価高などの社会情勢に伴い、交通事業者への運行委託費が上昇していることなどから、この「のりあい善行」を持続可能な交通としていくため、今年度の4月1日に補助要綱の改正を行い、補助を拡大いたしました。

また、運賃についても、運行当初より、大人300円、小人100円、サポーター会員250円を続けておりましたが、今後の運行委託費の上昇に対応するため、今年の10月より値上げを予定しております。

スライド3より補助制度の変更内容をご説明します。

スライド4をご覧ください。

補助制度の変更にいたる背景として、運行経費の上昇があげられます。ガソリン代の上昇や人件費の増加などの社会的要因から、運行経費は上昇を続けており、今年度は100万以上増加しました。来年度以降も、運行経費は上がる見込みとなっております。

スライド5をご覧ください。

運行経費の上昇に伴い、運行赤字の1/2を地域が負担する制度では、地域の負担額が年々増加し、継続が難しくなりました。のりあい善行は、1便あたり8人乗車できますが、平均乗車人数としては2.8人、約3割越えとなっており、ピーク時である朝の時間帯では満員となることも多くあります。また、運賃も大人300円と路線バスより高い運賃設定としておりますが、それでも運営赤字は年々上昇しており、令和7年度では、地域負担額が約75万円となり、寄付金等を集め、赤字を補填し運営を継続させておりました。

スライド6をご覧ください。

そこで、地域主体の公共交通が持続可能となるように、市の補助の拡大と新規補助内容の導入を行いました。

1の運行車両のリース代(上限200万円)について変更はありませんが、2の運営赤字については、収支率が30%を超えている場合は、赤字の全額を補助することといたしました。上限値については、別途計算式で算出する形となっております。

収支率については、運行経費に対する運賃収入を指しており、のりあい善行は概ね70%前後の収支率となっております。

加えて、3の決裁端末導入費・維持費について新規の補助金を導入しました。

今回は、大きく補助を拡大しましたが、合わせて、運行継続のための条件についても新しく設定をしております。

スライド7をご覧ください。

条件1では運賃の下限値を設定しました。具体的には、地区を運行する路線バスの認可運賃の1.5倍としております。

条件2では、年間乗合率の下限値を設定しました。年間ののりあい率は、年間平均で1便に乗った人数を示しておりますが、この乗合タクシーは、利用者が乗り合うことを前提とした仕組みのため、基本的には1人以上が同乗するという考え方のもと、乗合率1.5を定め、それを2ヵ年連続で下回った場合は、3ヵ年目を最終年度として、4ヵ年目以降は補助金の支援を取りやめることといたしました。のりあい善行では、年間乗合率は2.8前後となっております。

これらの条件を付けることで、社会情勢に見合った運賃水準の確保や運行計画の見直しを促進するなど、持続可能な交通となるよう見直しを図っていく予定です。

スライド8をご覧ください。

続いて、新規導入をしました決済端末の導入費・維持費の補助になります。こちらは、ICカード等が利用できるような機器の導入やその利用に伴う維持費を補助するもの

です。

これまで運賃収受は、現金のみでやり取りしており、利用者の人数集計も手作業で行っていたため、利用人数の把握や運行計画の分析を地域が行う際に、事務作業が多く手間がかかっていたものを、決済端末を導入することで、利用者のサービス水準の向上と合わせ、利用人数等の把握を容易にし、地域の負担を軽減することを目的に導入したものです。今年の10月1日からの導入を目指し、現在、各種調整を図っております。

その他に、運行するための事務経費の内容を明確化し、上限値を運行経費の10%と設定するなどの見直しを行っております。

スライド9より運賃改定の変更内容をご説明します。

スライド10をご覧ください。

運賃改定にいたる背景として、運行経費の増大と利用サービスの拡大要望があげられます。運行経費は年々上昇しており、市も補助制度を拡大しましたが、上限値などもあるため、運賃収入のさらなる拡大が必要となりました。

また、利用者からは、朝の早い時間帯の運行要望や利用が集中する時間帯の増便要望もあり、これらに対応していくため、運賃の改定を行う予定としております。

内容としては、大人運賃・サポーター会員運賃を50円ずつ値上げし、同時に導入予定の決済端末で支払いを行うと10円割引となるような形での運用を検討しております。

時期としては今年の10月1日からの改定を目指し、現在、各種手続きの調整を図っているところです。これから、地域への説明会等も行う予定としており、法定手続きとしては、藤沢市運賃協議会でこの運賃について協議を行い、その後運輸局へ手続きを行う予定です。

以上が、報告2「善行地区乗合タクシーの補助制度の変更・運賃改定」の報告となります。

○岡村会長 補助制度の変更の報告と、運賃改定については今後運賃協議会で審議をするための事前の報告というところですが、ご意見があればよろしくお願いします。

皆様いかがでしょうか。

○大平委員 事務局への確認と質問を一点ずついたします。まず第31回の会議資料で、のりあい善行の令和6年度の利用者が1万6300人で収支率が72%となっていました。

令和7年度の部分で収支率と人数が出ているのであれば教えてください。

あともう一点質問ですが、ダイヤ改正を前々回は報告事項にしていたかと思います。

ダイヤ改正の結果、何か既に検証が行われているのでしょうか。

○岡村会長 では事務局お答えできますでしょうか。

○事務局 ご質問ありがとうございます。まずダイヤ改正からご報告させていただきます。

ダイヤ改正を昨年度させていただきました、目的としては運行に遅れが生じていて、遅れを改善するために、トータルの運行時間は変えずに各バス停に着く時間を変えたものです。

運転手にヒアリングを行ったところ配分を変えたことで運行が楽になったという報告はいただいております、これまでダイヤ時間に合わせるために運行を急ぐところが正直あったと聞いておりましたが、少し余裕が生まれたという報告をいただいております。

もう一点の利用人数ですが、令和7年度が令和6年度よりも少しだけ人数が減りました。概ね1万6000人の利用人数になっています。

収支率については76%程度となっております。

○岡村会長 よろしいでしょうか。他の皆様はいかがでしょう。

○宮崎委員 報告資料3の方で天神町におけるオンデマンドバスは完全キャッシュレス化をうたっています。乗合タクシーもキャッシュレスを推進しているということですが、将来的に完全キャッシュレス化まで考えられているのでしょうか。高齢者などは現金が使えた方がいい場合もあると思いますが、いかがでしょうか。

○事務局 今年度決済端末を導入し、来年度以降からの運用を目指していますが、現金と決済端末を併用する形での運用を目指しています。のりあい善行は高齢者の利用が多いため、完全キャッシュレスよりは、併用していくことを考えているところです。

○岡村会長 他はいかがでしょう。

○井口委員 最後のページですが、利用者要望で朝の時間帯の運行要望や、利用集中時間帯の増便など、増便と運賃の値上げをうまく連動できるのか、どのようにお考えですか。

○事務局 まず朝の時間帯、具体的に申し上げますと8時の通勤の時間帯にも使いたいという要望が、NPOに向けて利用者から上がってきております。また増便としては利用人数が多い朝9時から10時の便をもう少し増やして欲しいということをお願いしております。それに伴いNPOから運行事業者のフジ交通に運行経費がどのくらい上がるか参考の見積をもらったところです。具体的な数字は申し上げられないですが、それなりの金額が上がっており、今の収支では難しいので運賃を上げたうえで、今後検討できるか考えていきたいと聞いております。

○岡村会長 他はいかがでしょう。

○大平委員 収支率について、過去資料から常時30%を超えていると思っておりますが、30%を超えているというのが条件になるのはある意味甘いのかもしないというのが質問1です。

もう一点、年間乗合率が1.5というのが同じくこれが下限として適正なのか。今の乗合率がわからないので、過去推移を含めて年間の乗合率がわかればというのが質問2です。

○事務局 まずのりあい善行の収支率70%という値についてですが、この補助制度を改定する目的が、善行だけに適用するのではなく、最終的に市内に横展開をしていくこ

とを目指した補助制度となっております。のりあい善行は、利用者もおり、地域も協力的で、70%を超える収支率がとても望ましい形になっていると思っております。しかし、市内で横展開をしていくためにはそこまでの高水準だと展開が難しいということで、過去取り組みを行った六会、実証実験だけを行いました但本格に至らなかった長後、そういった事例を参考に横展開ができる数値として30%という設定をしております。

乗合率についても同様の考え方で、善行では2.8という乗合率ですが、これ自体はとてもいい数字だと思っております。全国の他の自治体でも乗合の制度がありますが、なかなかここまで乗合率が伸びないため、横展開ができる数値として1.5という設定をしています。

○岡村会長 ありがとうございます。この数字は、いわゆるワゴン車を想定しているものであって、乗車人員が少ないセダン型であると、非常に成績がよければクリアができるくらいの数値ということですね。

一方で、運賃の下限については、地域の方にも応分の負担をいただくという意味でいうと、バスと同じというよりはバスの1.5倍というのが概ねいろいろなことを考えたときに、受容できる数値であろう、ということで作ったというように、結果としては読めると思いました。今回は制度の審議をする場ではないのですが、そういうふうに理解をすると、わかりやすいのかなという気はいたしました。過去のいろいろな数値も踏まえた数字だというのが個人的な感想ではあります。

○岡村会長 他はいかがでしょうか。では運賃改定については、運賃協議会で審議され、それが終われば報告されるという手順になろうかと思います。善行地区についてはよろしいですか。ありがとうございます。

報告3

○岡村会長 それでは次、天神町オンデマンドバス実証実験関連をお願いいたします。

○橋山委員 神奈川中央交通でございます。

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報告です。本実証実験の背景について、資料を読ませていただきます。

課題といたしましては、従来、大型バスによる路線バスを運行しておりましたが、慢性的な赤字が続いていた路線であり、また昨今の大型二種の運転士不足により人的リソースの投入が困難な状況でした。こちらの課題への方策としていたしまして、10人乗りのワゴン車（普通二種免許で運行可能）を活用した、オンデマンドバスの実証実験を2024年の6月より開始させていただいています。こちら普通二種の免許で運行していますので、大型二種免許保有の運転士に関しましては他路線への活用、また持続的な地域交通モデルの検証ということで、路線バスからオンデマンドバスへの転換の可能性を模索しているものです。2024年6月から始まっていますので今年度が実

証実験の3年目ということで、後ほどお話しますが道路運送法21条運行は3年の期限がございますので、本年度が最終年度です。

続きまして、実証概要でございます。運行時間でございますが、平日始発から10時が路線バス、10時以降から最終がデマンドバス、土休日は終日デマンドバスです。車両が日産のキャラバン乗員定員8名が2両、運賃に関しましては、現金、IC等大人が300円、小児は現金150円、IC等が50円です。また、その他既存当社のバス同様割引制度が利用可能です。こちらの実施体制ですが、藤沢市や天神町自治会等にはご協力いただきながら、赤字等が出ていますが、当社の単独運行で行っております。事業の許可に関しましては道路運送法第21条で運行しているものです。

実施概要の乗降ポイントですが、藤沢市の天神町～六会日大前駅の西口のエリアを走行しているものでございまして、東口のスーパーマーケットには1ヶ所へ寄るような形で運行しています。

続きまして利用実績のご報告です。まず、2026年の1月から5月までの平均乗車人員と予約方法ですが、オレンジ色のところは変更がない部分の実績値で、緑のところが、時間帯を拡大した平日17時から21時、休日7時15分から10時で増えた部分を指しているものです。予約方法ですが、アプリ・Webがおおむね94%で、電話等が6%です。今までの報告では大体85%から88%がアプリからの予約でしたが、夜の時間帯を拡大したことによりアプリからの予約が増えたということです。

2026年度の4月から5月の利用実績です。こちら前年比棒グラフの青が路線バス、オレンジ色がデマンドバスの数字になります。平日の始発から21時でご説明をさせていただきますと、2025年度4月が、路線バス317名、デマンド128名で445名、今年4月に関しましては、路線バスの時間帯が減りましたので173名、デマンドバスの利用時間帯が増えましたので212名、合計385名ということで、前年に比べて13%ほど利用が落ちています。5月に関しても12%落ちています。資料は5月末ですが、6月の直近値の推計で平日は18%ほど落ちています。

同様に、土曜日に関しては、昨年度は朝方に路線バスが動いていた関係もあり246名でしたが、今年の4はデマンドバスがフルに稼働しているところから、利用人数としては6%、4月は5%、土曜日は20%、6月に関しましては21%ほど落ちています。休日も同様で、4月が14%、5月が15%、6月に関しましては9%、対前年で利用人員が落ちています。

続きましてその置き換えた時間帯による乗車人員の比較をしています。平日17～21時について前年度は路線バスが走っていた時間帯になりますが、ここをデマンドバスに置き換えますと4月5月の合計で37%ほど、土曜日が39%、休日が37%ということで、概ね35%から40%低下しています。

最後に完全キャッシュレス化についてです。6月末をもちまして、現金100円で乗れるかなちゃん手形の取り扱いが終了となり、7月以降はICかライドパスのかなち

ゃんパスでのご利用となっています。これに伴い、天神町のオンデマンドバス車内では、現金による運賃のお支払いをしない形の、完全キャッシュレス化を実施したいというものです。これは先ほど申しました通り実証実験として、一度完全キャッシュレス化を目指したいというものです。

スケジュール案ですが、これから周知をいたしまして完全キャッシュレス化の開始は8月1日と書いてございますが、8月16日から本格運行を進めていきたいと考えています。ただし、現金しかお持ちでない方もいらっしゃるかと思いますので、その際には次回でのお支払いをご案内しながら、半年ほどの間で完全キャッシュレス化への実証実験をしていきたいというものです。

説明は以上でございます。

○岡村会長　ということでこれは神奈中バスの事業ということでございますので橋山委員からご説明いただいたというところでございます。

皆様これを機会にご質問あればぜひお願いをいたします。

○大平委員　毎回この事業に関して質問をしており恐縮ですが、路線バスからデマンドバスに変わった時点でその時間帯の利用人数が減ったことについて、路線バスを走らせるコストをそのままに、利用者が減少したのではなくて、デマンドバスに置き換えてその分利用者は減ったけれども、コストが下がっているのであれば、実証実験としての収支の問題は解決しているのではないかと捉えています。神奈中として収支が少し改善をしているという実感があるのかというのを教えていただければと思います。

○橋山委員　こちらに関しましては従前からの会議でもお話させていただいていますが、やはり利用者が減っているところがあり、それとデマンドバスを運行して理解ができたところではありますが、やはりなかなか赤字幅が埋まるという状況にはなっておりません。また、6月末に天神町の自治会と話す機会があり、そこで利用者の減少と運賃の改定のお話をさせていただいていますが、4月4日から路線バスの運賃を210円から230円に変更させていただいています。デマンドバスに関しましてはやはり収支が非常に厳しい状況がございましたので、現金は300円と変わらずですが、ICの運賃を200円から300円に変更させていただきました。

お声としては、この運賃が上がったことに対して、「運賃が高いから歩く」というお声があったというのは地元の方からも聞きましたし、夜の運行について、「予約が取れないときもある」というようなお声もあった中で、少し利用者が減ったかというところは地元の方からのご意見ではございました。以上でございます。

○岡村会長　他はいかがでしょうか。数値としてはこうなってきたというところで、実験としてはなかなかいろいろ検証ができたというところではあるかと思います。

○橋山委員　実証実験が3年目を迎えると先ほどお話をさせていただきました。次年度に本格運行に移行する場合、道路運送法4条の許可を取る関係もあり、こちらの協議体にかかる必要性がございます。本格運行になるか違う手段になるか、当社の経営判断と

なってしまうところではございますが、次回の会議では方向性を示す予定でございますので、よろしくお願いいたします。

○岡村会長 他皆様いかがでしょうか。このようなデータをもとに事業者で検討中ということでございます。

本件いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

その他

○岡村会長 その他として委員の皆様から何か、ご発言があれば承ります。いかがでしょうか。

○大平委員 報告資料の2と3に関して、のりあい善行に関して言うと、市として運営赤字全額を補助するように制度を変更したという説明をされました。決済端末の導入の費用も出すということです。その点と、天神町オンデマンドバスが3年目に入りました。同じように赤字がありつつも、経営判断されて実証実験から本格運行に移行するとなったときの赤字をどう捉えるかというのは、市がそれぞれ判断されると考えていますが、この話をするのはどこの協議会なのかというのを知っておきたいと思っております。

○岡村会長 事務局いかがでしょう。

○事務局 まずのりあい善行の赤字をどうしていくかは、運営主体のNPOと連携して事業を行っている市と一緒に話し合っていく形になるかと思います。それに対しての施策については、こちらの会議体で報告をさせていただき、運賃に関しては運賃協議会で諮っていくという形になるかと思います。ただし、A I オンデマンドバスは、運営主体が神奈中になりますので、まずは神奈中の判断が最初にあるものと考えています。

○岡村会長 A I オンデマンドバスにいては、神奈中でこれまで通り運行しつつも、運賃等の協議をするという形になればこちらの会議体ですし、仮に一般の路線バスのような形でやりますということであれば事業者から一般的な運賃申請等をやっていく。のりあい善行のようなものを仮に導入するとなると、現状の制度としては善行に適用している新しい制度しかないということになるかと思いますが。仮にのりあい善行のような形でやるとなった場合には、当然のりあい善行と同じような審議をこちらの会議体で行うことになるかと思っております。

○岡村会長 他いかがでしょうか。

○宮崎委員 神奈中と江ノ電バスで、停留所によってベンチもなかったり、屋根があったりと、かなり停留所で差がありますが、これは利用者の人数などで決まってくるのでしょうか。

○岡村会長 一般的にそもそもバス停環境改善というところは、基本的には事業者から道路占用許可を出していただくという形になっていますが、駅前広場でしたら、おそら

く市がやっていることになろうかと思っていますがいかがでしょうか。

○村上委員 例えば駅前のロータリーの整備に関わる場合は、行政の方で出される場合もあれば、藤沢駅などは広告事業者が設置したりと、いろいろな手法があります。道路沿いですと、置ける場所、置けない場所、通行に支障がある支障がないなど、条件等々ございます。先ほどお話があったように、占用許可を受けてやる場所もあれば、逆に何も置けないですとか、海沿いなどは風で逆にベンチを置いておくと危ないとか環境によっての違いがありますので、その環境によってベンチ等を設置するかを選んでいくというような状況でございます。

○岡村会長 ということでかなり個別に対応するということかと思います。他はいかがでしょうか。それでは後は事務局で進行をお願いいたします。

○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議事報告案件および時期が確定次第、別途ご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。

● 16時32分 閉会（都市計画課）