

第25回藤沢市地域公共交通会議

□日時：2023年(令和5年)3月22日(水)午前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16名(順不同・敬称略・下線は代理出席)

澤野 幸男	高橋 肇	(佐藤委員代理) <u>橋山 英人</u>	奥村 敬一	山本 まり子
植木 春雄	師尾 公兵	八島 敏夫	三橋 裕	岡村 敏之
小野 元貴	地道 大輔	三上 雅之	坂口 勝利	北村 和利
最上 祐紀				

□次第

1 開会

2 報告

報告1 長後地区乗合タクシーの実証運行の状況について

報告2 善行地区・六会地区乗合タクシーの運行状況について

報告3 市内バス事業の状況について(江ノ島電鉄株式会社、神奈川中央交通株式会社)

3 その他

4 閉会

□配布資料

・報告1： 長後地区乗合タクシーの実証運行の状況について

・報告2： 善行地区・六会地区乗合タクシーの運行状況について

・報告3： 市内バス事業の状況について(江ノ島電鉄株式会社、神奈川中央交通株式会社)

□傍聴者：0名

第25回 藤沢市地域公共交通会議

議 事 録

日 時 2023年（令和5年）3月22日（水）午前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

- 午前10時00分 開会（都市計画課）

- 成立宣言（都市計画課）
 - ・委員17名中16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）

報告1

○事務局 それでは、報告 1 「長後地区乗合タクシーの実証運行の状況について」、ご説明いたします。

お手元の報告資料 1 をご覧ください。

1. 導入検討地区につきまして、本市では、公共交通のサービス圏域を鉄道駅から 600m、バス停から 300mとし、そこから外れる緑色で示す地域を交通空白地としております。実証運行を行った対象地域は長後駅北側の交通空白地で、実施路線は長後駅東口を起点とし、赤色で示すルートとなっております。

2. これまでの経緯と取り組みは、記載のとおりでございますが、平成 29 年度に郷土づくり推進会議に交通手段支援部会を設置し具体的な検討を開始して以降アンケート調査などを実施し、令和 3 年 10 月 1 日から実証運行を開始しております。当初は、令和 4 年 9 月末まで、1 年間の予定で行って行っておりましたが、利用状況が芳しくなかったため本格運行移行への判断ができず、令和 5 年 3 月 17 日まで実証運行を延長し、1 年 6 か月の期間実施しました。

2 ページをご覧ください。

3. 実証運行ルートについてですが、令和 3 年 10 月 1 日から令和 4 年 5 月末までの実証運行は図にあります通り、長後駅の東口を起点として小田急線を挟んだ東・西の 2 ルートで運行しておりました。

4. 令和 4 年 6 月 1 日からの実証運行ルートをご覧ください。

実証運行を開始してから、利用者へのヒアリングやアンケート結果をもとに運行ルートなどを変更しました。

大きな内容としては、利用者の利便性向上のため、1便当たりの所要時間を短縮し、2ルートから3ルートにルートを増やし、運行回数も1日13便から17便に変更しました。

3ページをご覧ください。

5. 利用状況について、表2は運行ルート変更前の、表3は運行ルート変更後の各月の平均利用者数を示しております。黄色着色部が1日平均利用者数となっています。令和4年6月に3ルートに変更してから増加したものの7月以降は横ばいとなっていました。

目標としている1日あたり60人には届いておりません。

図1～3は1便あたりの時間帯別の平均利用者数を3ルートそれぞれ示したグラフです。どのルートも午前中の利用が多く、午後は少ない傾向となっていました。

図4～6は停留所あたりの平均利用者数を3ルートそれぞれ示したグラフです。長後駅発着の利用が最も多くなっておりませんが、令和4年12月に実施した利用者への車内アンケートでは、長後駅発着のうち鉄道への乗り換えは約10%に留まっており、駅周辺での通院や買い物がそれぞれ約40%と多く、駅周辺が目的地となっている利用が多くなっていました。

4ページをご覧ください。

6. 本格運行への判断についてですが、まず本市の乗合タクシーの仕組みをご説明します。現在行っている実証運行の費用については、全て藤沢市が負担しておこなっております。しかし、本格運行時は、地域組織が主体となって運営することとなり、藤沢市は地域組織へ補助金として車両のリース代を上限200万円、運行赤字の半分かつ100万円を上限に支援しております。そして、実際の運行は交通事業者が行っております。

したがって、本格運行時は、地域組織、交通事業者、藤沢市の三者が連携して運行する公共交通となっております。

表4と図7は今回行った実証運行の平均利用者数でシュミレーションした年間想定収支です。

図7の棒グラフで表した想定収支において支出は、運行委託費として交通事業者へ支払う費用が大部分を占めております。

それに対して収入の基盤となるものは、運賃収入です。この運行委託費と運賃収入の差が赤い矢印で示す部分の運行赤字となり、この赤字の半分は上限100万円で市が補助金として支払い、残りは地域組織で負担することになります。

この地域組織である「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」は現在の運行計画で本格運行へ移行した場合、地域組織の負担額が毎年約300万円と大きく、事業の継続性を保つことが困難との考えに至り、本格運行への移行を見送ることとしました。

令和5年度以降につきましては、事業の継続性が確保できる地域の移動手段について検討していくこととしてまいります。

○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。

○岡村会長 1日あたりでいうと、20人はコンスタントを超えることになりましたということですが、実質額でいうとなかなか厳しいということで、本格運行を見送るということになったということでございます。残念ではございますが、また地域で考えていただきたいと思います。

報告2

○岡村会長 つづきまして、報告2について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、報告2の善行地区・六会地区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おります「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「善行地区乗合タクシーの運行状況について」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。

「のりあい善行」の運行路線は、路線図のとおり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、丸数字の順番に各エリアを周回して、善行駅東口に戻るルートとなっております。なお運行ルートについては、定時性確保のため、令和4年7月に変更しております。

次に、運賃につきましては、運行概要をご覧ください、大人が300円、サポーター会員が250円、こどもが100円となっております。なお、サポーターは年会費3000円で加入できる会員となります。運行日は平日の運行となっており、運行時間は、午前9時～午後5時30分で、2系統合わせて1日24便運行しており、車両は写真に示した乗客9人乗りのワゴン車両で運行しております。実際の運行にあたりましては、特定非営利活動法人のりあい善行から運行委託を受けたフジ交通株式会社が行っております。

続きまして利用者数の推移です。中段左側の年間利用者数で見ますと、平成29年に本格運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。令和4年度は年間1万4700人

台となり、過去最大となる見通しです。次に、右側の時間帯別利用者数に注目しますと、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なっている状況です。

一番下は月別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。例年の傾向として、夏の時期の利用が多く、冬の時期の利用が少ない状況となっております。

続いて、2頁目の「六会地区乗合タクシーの運行状況について」をご覧ください。

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、運行エリア図のとおり、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す。

運行概要をご覧ください、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円となっております。運行日は、月曜日、水曜日、金曜日の週3日となり、1日8便運行しております。車両は写真に示した乗客4人乗りのタクシー車両で運行しております。

実際の運行にあたりましては、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。中段左側の年間利用者数で見ますと、令和2年、令和3年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関係する外出自粛や、高頻度利用者の利用が無くなったことが、要因として考えられます。しかし、今年度の利用者数は、昨年度を上回る、年間約700人となる見通しです。次に、右側の時間帯別利用者数に注目しますと、9時台の利用が多い状況となっております。

一番下は月別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、先ほどと同様に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。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。

令和4年度につきましては、年間利用者数が昨年度よりも増加し、少しずつではありますが回復傾向にあります。しかし、コロナ禍前の令和元年度と比べると、利用者数が落ち込んでいるため、更なる利用の啓発・促進を行い、安定した運行を行っていくことが今後の課題です。

善行地区・六会地区乗合タクシーの運行状況の報告は以上となります。

- 岡村会長 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。
- 岡村会長 おでかけ六会の令和4年度の2月が“0”になっているのは、数字を入れてなかったから“0”になっちゃったってことですね。
- 事務局 はい。申し訳ございません。

- 岡村会長 ちなみにのりあい善行は今年度コロナ前以上になっているということで、一方で、おでかけ六会だと8かけくらいですかね、違いが出た理由のご説明とかございますか。
- 事務局 のりあい善行につきましては、コロナが開始して以降ほかの交通と同様に落ち込んではいないものの、地域の身近な移動の病院ですとか、そういった移動を支えているものになっておりまして、今は利用者が戻ってきている状況。一方、おでかけ六会については、もともとの利用がヘビーユーザー、固定の方が多かった状況で、固定の方が施設に入られたとか、子供のところに引っ越されたとか、そういったことが影響して、利用者に影響が出ているものと考えております。
- 岡村会長 はい、ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

報告3

- 岡村会長 江ノ島電鉄さんからお願いします。
- 奥村委員 はい、江ノ島電鉄の奥村と申します。よろしく願いいたします。
- 今回は、このような報告をする機会をいただきましてありがとうございます。
- まずは、資料に基づいて説明をさせていただきたいと思います。報告資料の3をめくりいただきますと、まず路線バスの運賃改定について、この資料は2月7日時点のニュースリリースですので、資料としては古くなっておりますが、2の申請内容の実施予定日の3月18日より運賃改定を実施させていただいております。まず概要について、説明をさせていただきます。
- 1番の申請理由でございますが、こちらに記載の通り、前回の運賃改定が1997年4月になっております。消費税率の転嫁5%から8%、8%から10%を除いて、それ以来の運賃改定ということになります。この間、運賃の変更はせずに、輸送の安全の確保を認識しながら、輸送サービスの提供に努めてきました。
- そのなかで、ご利用の方の利便性向上のため、ICカードに対応した新型運賃機、バスロケ、ノンステップバスの導入などの投資を行っております。一方、運賃水準を維持するために、いろいろなことを講じて事業を継続してきました。しかしながら皆様ご承知の通り、新型コロナウイルス感染症の拡大によりまして、移動需要自体が、低迷しているということ。それから沿線企業の移転、学校の統廃合が予定されているなど収入面では非常に苦境にたっております。さらに輸送コストに関しては、燃料価格の高騰ですとか、運転手の確保に伴う人件費の増加、カーボンニュートラル等への対応が見込まれるということで、経営状況が厳しい状態が続くと予想されることから、申請いたしました。
- 2番の申請内容については、武相ブロック、横浜地区で京浜ブロックもありまして、こちらは横浜市内の均一運賃なんですけど、それ以外の乗車距離によって運賃が変わるエリ

アの運賃改定となります。平均改定率14.96%と書いてありますが、これは上限の運賃で、実際に実施する運賃ですと、平均改定率は10%程度でございます。

(5) の申請運賃の比較でございますが、現行運賃は初乗りは現金が180円でICは178円と、現金とICで差があったんですが、申請の上限運賃では現金とICの価格を同一にさせていただいて、30円アップの210円、実施運賃につきましては、エリアによって変わりますが、概ね200円ということで20円のアップとなります。

2ページ目に書いてありますのは、定期の額でございます。(6) は主要区間の運賃を記載しています。

3番の収支状況及び輸送人員でございますが、武相エリアの記載なので、藤沢市だけということではございません。鎌倉市と横浜市の一部エリアということになりますが、こちらに記載の通り。非常に収支が厳しいという状況がありまして、運賃改定させていただきました。

続きまして3ページでございます。4番でこれまでの経営改善と今後の取り組みですが、さきほど申請理由の中でもお話させていただいた通り、江ノ島電鉄でバス事業運営していたところを、江ノ電バスという会社を設立したなかで、経営合理化を図り、不採算路線の再編、車両使用年数の延長等の経営改善に努めてまいりました。今後もコロナの状況に応じた形で、事業経営を推進していきたいと考えております。

5番サービス向上への取り組みについては、施設面での充実ですとか、ノンステップバスの拡充、キャッシュレスに向けた取り組みですとか、そういった社会的な課題については、今後も継続して対応していきたいと考えております。

運賃改定の概要は以上でございます。その後についている資料ですが、こちらは主にMaaSに関わる私たちの取組を紹介させていただいております。4ページから10ページまでは、時間のあるときにご覧ください。

それで、ちょっとまた話を戻しまして、運賃改定をなぜ行ったかというところも含めまして、現在私たちの置かれてる状況を簡単に、お話していきたいと思っております。

さきほど説明させていただいた通り、運賃改定が26年ぶりということになります。今回お話をさせていただくにあたりまして、その当時平成9年なんですけど、その当時のバスの価格を調べてみたところ、当時1400万円でバスが買えました。ところが、今は約2400万します。これはノンステップバスですとか、機能面の充実ですとか、それにとまって補助金を受けておりますが、車両の価格が1.7倍になっているということでございます。その他、燃料費、原材料費の高騰ですとか、経費全体が大幅に増加しているのはみなさんご承知のことだと思います。そういった状況の中、バス会社はいわゆる運賃値上げを行わないで自助努力で、経営を維持してきたんですけれども、バスというのは労働集約型産業の典型でございますので、経費全体を抑えるためには結局人件費を抑えるという形になってしまいました。結果として、しわ寄せは運転手にきてしまうようなことになり、賃金が低く、労働時間が長い業種という、世間一般の認識も定着してしまったこともあ

り、現在当社だけではなく、バス会社全体の運転手不足が、非常に深刻化しているという状況でございます。新型コロナウイルスの影響ですが感染状況は落ち着いてきておりますが、それでも、コロナ前と比べたら15%輸送人員が減少しております。現在収束に向かっているなかで、それでも15%不足しているとしていることは、今後、これ以上の輸送人員は見込めないのではないかとというふうに会社では考えております。バスは公共交通ではありますが、ほとんど民間企業として、運営をしており、さきほどお話をさせていただいた輸送人員の減少と運転手不足という深刻な要因から、なかなか従来のバスの運行本数も維持できないという状況に陥っているというところでございます。実際、コロナの影響で、藤沢市内においても私共もやむなく減便させていただいたんですけど、それは運転手不足と収支の悪化が理由でございます。そういった状況を改善するために、運賃改定を実施させていただいたということをご理解いただければと思っております。

バス会社として、地域の足を維持するためには、現状をご利用の方々に、ご理解いただいた上で、さらに様々な形で国や地方公共団体から、補助の拡充というのをぜひお願いしたいと思います。私からの報告は以上でございます。

○岡村会長 はい、ありがとうございます。続いて神奈川中央交通さんお願いします。

○橋山様 そうしましたら次のところからお話をさせていただきます。神奈川中央交通の橋山でございます。11ページのところからお話をさせていただきます。それでは11ページの運賃改定のところからお話をさせていただきます。同じようにさせていただきたい。2月17日に申請させていただいたものでございます。

申請理由に関しましては、奥村委員がお話したこととかぶってしまうところがございます。1997年の運賃改定が最後ですので、26年間現状を維持してきたところがございます。そのなかで少子高齢化や人口の減少等、またコロナウイルス感染症による移動需要の減少により、収入面が非常に厳しくなっております。また、バス運転手を中心とする人件費や燃料費は増加傾向。また、最優先事項であります、安全体制のための投資、車両代替等も増加傾向になっております。事業経営も圧迫している状況でございます。乗務員の確保のために、待遇改善を行っていかねばならないことも含めまして、今回申請させていただいているところでございます。

2番の申請概要ですが、まだ弊社は申請したばかりでございますが、実施予定日としては、2023年の7月1日を予定しております。申請対象路線といたしましては、弊社全路線と書かせてもらっていますが、横浜市均一区間を除く区間となります。4番の上限運賃の平均改定率でございますが、上限は28.15%でございますが、実施では18%程度を予定しております。運賃のところでございますが、現行運賃、現金180円、IC178円でございますが、実施運賃の予定のところですが、現金210円、IC210円と現金とICの運賃を同じ金額にさせていただいているものでございます。

6番の主要区間の運賃のところでございますが、今回藤沢市に関連するのは、上から2つ目の藤沢駅北口～大船駅西口でございますが、現行270円を310円、上から3つ目の辻堂

駅北口～湘南台駅西口が、現金380円を450円の予定でございます。

3番の輸送人員及び収支状況でございますが、弊社非常に厳しい状況でございます、運賃改定をしたとしても、まだ厳しい状況でございますが、なんとか経営を続けていきたいと思っているところでございます。

4番のこれまでの経営合理化というのは、弊社も子会社等で不採算路線等を含めながら、なんとか維持をしていっているところでございます。

13ページのところでございますが、安全対策への取り組みのところでございますが、秦野営業所のなかに教習コースをつくって、運転技術の向上や、安全教育等させていただいている。ドライブレコーダーの新型機器への代替、ドライバー異常時対応システム搭載車両を導入したりしている。

6番のサービス向上の取り組みですが、小児運賃のところの割引率の改定ですとか、併せて今、運賃改定のところで通学の定期券に関しましては、現行の運賃と大きく変わらないくらいの金額設定をして、子育て支援に取り組んでいきたいと思っております。また、69歳以上の方が、ご高齢者のために販売しております、かなちゃん手形というものがございます。手形を買っていただくと1乗車どの区間でも100円というものでございますが、かなちゃん手形の金額は据え置きとさせていただきまして、引き続き高齢者の移動支援をさせていただくものでございます。

続きまして15ページのところをご案内させていただきます。こちら小児IC運賃一律50円というものでございます。こちら弊社の方では、1997年から、GW期間の小児運賃の現金1回あたり50円というものを、ちびっこ50円キャンペーンというのを実施いたしました。その後、春、夏、冬休みや、土日にも適用日を拡大してございます。こちらのものを今回4月1日から、IC運賃に限りませんが、お子様1乗車一律50円というサービスに変更させていただくものでございます。実施開始日に関しましては、2023年4月1日からを予定しております。2番の実施内容について、小児用ICカードで弊社のバスをご利用いただきますと、全区間1乗車につき、自動でIC運賃50円を引き下げるものでございます。大人の方と同伴で大人のカードをご利用の際は、乗務員にご申告いただきますと、運賃プラス小児50円をICカードから引き下げるものでございます。現金での支払い時は、今回の対象ではなくなるものでして、現行の50円のちびっこ50円キャンペーンは2023年の3月31日で終了するものでございます。このようなことを進めながら、先ほどの江ノ電さんからお話がありました、乗務員の確保が最優先になってございます。今後私どももバス路線を維持していくためには、乗務員を採用していかない限りは、現行の路線維持ができなくなるため、なんとか今回の運賃改定に関しましては、ご理解を賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。以上でございます。

○岡村会長 ご紹介の現状等ご説明いただきました。みなさまからなにかございますでしょうか。

○八島委員 私も一言ちょっとお話をさしていただきたいというふうに思っております。

す。

今、企業側の方からいろいろな運賃改定とか、いろんな話をしていたと思いますが、今度私たちは、運転士、労働側の団体の集まりということで、神奈川県の実設関係の、その団体のところから私、派遣ということで、今日来ているところでございますが、ちょっと私の方の労働者側という考え方でお聞きになっていただければというふうに考えているところでございます。

まず公共交通というものは、あくまでも国民の全体の財産でなきゃいけない、というふうに私、考えております。藤沢市にとっても市民の財産でなければいけないと考えております。先ほども企業側のお話もありましたけれど、地方自治体が、やはりこの公共交通を維持・発展させるためには、国に対して公金の要求をすべきであるというのが、私の考え方。あと、今バス事業が全国的に人員不足で少子高齢化も含めた中でのバス事業が、人員削減、運賃値上げもやっとなかでも、追いついていないところのなかでも、追いついていないところが、現場の方からは、終始言われているところでございます。今日皆さんお集まりになっている方が毎日、バスの運行状況も含めたなかで、自然に時間になったら遅れてくるときもあるかと思っておりますけれども、バスが来て、目的地まで自分たちが乗っていられるという普通の風景というの、なかなか関心をもっていないっていかもしれないんですが、労働者側からすると、運転士というのは、基本、ルールのなかでは、皆さん8時間労働ということで、朝9時から来たら5時に終わるって、残業やっとなかでも、残業やっとなかでも、残業やったりというシステムもあるかもしれないんですが、バス会社という労働者は、そのお客様のニーズに合わせた形で、朝5時とかに出勤して、皆様をやはり通勤通学に向けて、朝走り出しているということが、基本、1日13時間の労働があるんです。皆さん8時間じゃなくて、13時間という拘束を、まず労働者側が与えられているということになります。よく私も昔運転士やっていたときに、朝早いお客様を乗せて、夕方またそのお客さんを乗せるときがあるんですね。そのお客さんは、仕事終わってるのにまだ僕が仕事してるぐらい長い労働時間。長いときは、今ルール上は16時間ということになって、15時間勤務っていう形では週2回までというルール上はあるんですが、それでも、やはり運転士もちろん企業含めて、市民の足ですね、国民の足を守らなきゃ、移動する権利を守らなきゃいけないということで、日々辛いながらも活躍しているところでございます。

あと、今、各企業も含めて新聞等で出ていると、みなさんご存知だと思いますが、今、全国的に、ダイヤ改正をするところが見受けられていると思います。昔のダイヤ改正というのは、お客様が移動する時間帯とかのニーズについて、あわせて、やはりこの時間帯はこの台数では足りないから、もう1台足していこうとか、ここの時間帯は少ないからこれぐらいにしようとか、ということをお客様のニーズに合わせたダイヤ改正っていうのを今まで行われてきました。ただ、今、新聞等に載っているとおりなんですが、今のダイヤ改正というのは、先ほど企業側からお話があったとおり、人が足りないんです。

運転士さんが足りないので、1人が足りない分を多く長く走って、現状も厳しい中でのダイヤ改正というのは、お客様のニーズに合わせたんじゃない、今、運転士の数に見合ったダイヤで走ってるだけなんです。自分たちの身近な近所のバス停が、いきなり本数が減ったりとか、これはもう会社の事情でしかない、もう減便するとか、春からダイヤ改正して、このダイヤは10本減便するっていうだけでも、企業側ですと運転士が足りない中で、相当助かる。やはりメインのところを走らせたい、こういうところはあまり乗らないからダイヤを切って、他のところに回したいというぐらいの人員不足におかれています。

あと、これから人員が増えていくのか、ということに関して、かなり募集はかけているものの、企業によると年間通して誰も来ないんですよ。運転手募集かけてもこない。ただ、どのようにしたらということに関して、今回運賃値上げもしかたない、やはり労働者側は、安全にやっぱり担保しなきゃいけないというのわかるんですが、運転士の賃金にもやっぱり跳ね返さないと魅力がない、今ないんです。バスの運転手って働きたいという魅力がないんです。なので集まらない。新聞等でもいろんな問題があるなかで、ということもありますけど、このような、私はこの公共交通会議出席をさせていただいた中で、悪循環を、やはり藤沢市から払拭をして、この藤沢市におかれてるバスというものは、やはり市民の移動する足として、今後の路線の継続と、運転手不足の解消に向けた部分では、藤沢市の、横須賀もやっていますが、公共事業独自の補助をやっていただいて、この市民の足を守る公共交通、もちろん先ほども小さいバスのお話もありましたけれども、やはり既存の路線バスが走らなくなると、皆さんは、やはり移動する難民になっちゃうんですね。もう難民者になって移動ができなくなる。私は求めたい。藤沢市に求めたいというふうに考えております。

あと最後なんですけど、来年の4月1日からトラックとかバスとか、タクシーですね。改善基準という変更になります。それというのは、今まで、仕事が終わってから次の日の仕事まで、バスの運転士さんっていうのが、いい言い方をすると8時間開いてくれば、ダイヤが組めちゃうんです。夜中の12時に仕事が終わっても朝8時に出勤というのもありえるんです。その間に帰る時間とか、寝る時間とか、お風呂入る時間とか、食事する時間も全部入れて8時間というのがありました。まあ今度それが、基本11時間なんですけど、最低9時間というところで、さまざまな企業さんが、労働組合があるところは、交渉しながら、今インターバルがひろがるといったところで、睡眠時間等も運転士の健康状態も含めたところで、緩和はされるんですが、今走っている状態を時間があくということはそれだけ今のダイヤに対して、足らなくなるんですよ。そうすると、もっと運転士の数が足らなくなるんです。ダイヤが10個あったものが、時間帯をふやす、寝る時間や健康時間をみたなかで増えるわけですから、10個あったダイヤが、11個や12個になるわけです。10人でまわしていたら、3つ足らなくなっちゃう形になる。今そのへんが企業と労働者側との協議のなかで、つめているところではございますが、本当に労働者側から言

わせていただくと、もう将来的にバスが儲かるところだけ走って、あとは走れないんじゃないか。で、あるところによれば、この路線が走れないと市に申し上げても、コミュニティバスを走らせるから大丈夫ということになりかねない。地方にいけばいくほど、みんなそういう形になる。そういったところもわかっていただいたなかで、最終的に私は、交通事業独自補助を藤沢市に求めて、藤沢市のみなさんの足を守るために、公共事業として、民間ではありますが、公共事業としてお願いしたいと思っております。

以上です。

○岡村会長 はい。ありがとうございます。それでは皆様いかがでしょうか。

是非どこかのタイミングでタクシー事業者の団体の方からも、ご紹介を時間内でいただければと思いますので、心積りいただけるとありがたいです。

皆様いかがでしょうか。

○岡村会長 先ほど八島委員から話があがっていたコミュニティバスが走ればなんとかというところですけども、神奈川県はそれでも恵まれているようなところがあって、より地方に行くと、市や町がコミュニティバス、お金出すからやってくださいと言っても運転士いませんので、自分のところの路線をやらせてくださいとか、他のコミュニティバスの方をやらせてくださいとあって、手を挙げていただける事業者さんすら探すのが大変、またお金出すので増便してくださいと言っても、お金いただいてもできませんというようなことはかなり起きているというふうに聞いておりますので、お金のことというご発言があったのに加えていくと、それでも済まなくなってくるみたいな、かなり近いところにあるのかなというふうに思っておりますので、お客さんが乗るところが、とにかく1番かなと思っておりますので、これはずっとこの会議等でやってきているわけですけども、それはもう引き続きかなというふうに思っております。

皆様いかがでしょうか。

○岡村会長 タクシーの状況につきましても何かご紹介といただければと思います。

○山本委員 藤沢の地区長をやっております山本と申します。

タクシーも先ほどのバスのお話と同様に、人は全然足りないんですね。来年の4月から同様に拘束時間がかなり減ってくる。やはり休憩も9時間から11時間の間に延ばさなくちゃいけないということで、各社これからどのようにやっていくかっていうのをかなり頭痛めてるところです。拘束時間が減ってきますので、現在の人数でやっておりましても、やはり足らなくなる。今現在バスで乗れないお客様の補填という形にはなってくると思うんですけども、それもなかなか時間的に厳しいので、これから先どうやってタクシーの運転手さんの数を増やしていくかは、いっぱい問題になっています。

神奈川県も今現在タクシー運賃を値上げということで申請を出しております、それが可能かどうか、今ちょうど審査しているところに入っておりますので、もしかしたら夏ごろ、タクシーの方も料金値上げになるんじゃないかと思えます。

以上です。

○岡村会長 はい。ありがとうございます。

東京都内は一足早く値上げがされておりますが、業界紙等を見るとお客さんの減少分よりも、コロナが明けてお客さんが増えるという方が上回っているというような報道はあるようではございますけれども、運転士さん等にいい方になるかどうかということには予断を許さないところではありますけれども、そういうところで単価上げることによって、いい方には回ってはいらっしゃるというのがお隣の状況と伺っているところです。

他いかがでしょうか。

○岡村会長 ということで、いきなり副会長にふってよろしいでしょうか。市へのご要望等をいただいたところではありますので、

○三上副会長 今、バス・タクシーの人件費の問題、以前からいろいろなところでご要望いただいたり、また市議会のなかでも、こういった移動する権利をどう守っていくのかということは、再三議論に上ってくるというような状況でございます。

実際には藤沢市も補助というところでは、どちらかという利用者側にバスカードなどを配布するなど、高齢者または障がい者という対象で行ってきたところもございますが、なかなか企業側に対しての人件費としての補助金というような制度までは、今まで踏み込んだことはなかったかなというふうに思っています。実情という中でも、これからバス網が本当に維持できるのか、というような、かなり差し迫ったお話もいただきました。今日は最初に報告もさせていただきましたけれども、長後、善行と六会の乗合タクシーということで、この会議の中でも議題にさせていただいておりますけれども、そういった網から漏れてしまった空白地といったものに対する取り組みに対して、進めてきているというようなところで、なかなか補助金というようなところまでは議論が進んでないかなというふうに思いますが、いずれにしても、これからの移動のあり方というところの一つの考え方でございますので、私共としても、これまで通り、まずしっかり地域等の取り組みの中でやらなければいけないことをしっかりやっていくということとあわせて、多分これは藤沢市庁内全体に関わってくるというところなんですけれども、その辺のところも今後の議論になってくるのかなというふうには思っております。

実際に乗合タクシーとしても、現実、運転していただいているのがタクシー会社さんだったりするので、結果、間接的には、その人件費問題だとか、運転手さんの不足といったものが関わってきているというようなところは認識しているというような状況でございます。以上です。

○岡村会長 はい、というところで現状は少なくとも、こういう公式な場で共有を随時進めていただいて、個別のいろんな検討でも活かしていくことが大事ななとは思っています。

皆さんはいかがですか。

その他

○岡村会長 その他でございますが、いかがでしょうか。

○橋山様 はい、これは弊社がこれから取り組む案という形でございますが、今資料をちょっと配らせていただきたいと思います。配らせていただく資料に関しましては、藤沢市の天神地区というところがございます。こちらで弊社の方で、実証実験的なものを取り組んでいきたいと思っておりますので、今日はまだあくまでも案の状況ではございますが、皆様にご報告をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは藤沢市天神町エリアにおける今後の取り組みの案ということで、まず路線の現状のところでございます。右側のところに、地図がございますが、ちょうど六会日大の駅前の西側のところに天神というエリアがございます、こちらをバスが1周して六会の方から天神の方を1周して帰ってくるような路線でございます。運行概要のところ、対象としては六会から六会というところで、平日でも43便と休日でも31便ほど走っているものでございます。運賃はこちらの合計運賃は現金180円、IC178円というところがございます、バスが小型バス2両でございます、乗務員は平日が3人、土休日としては2人となっております。収支状況でございますが、こちらの路線収支的にはやはり6割程度のものでございまして、こちら開設から20年ほどたつんですが、もうずっと赤字路線というものでございます。

3ページでございます。オンデマンドバスを活用しながら、路線の維持も含めて検討していきたいというものでございます。オンデマンドバスとは、というところで、一応書いてるものでございます。3ページのところでございますが、天神町路線の特徴である運行エリアが、非常に狭い、半径1キロ程度のものでございます。あとは、利用人数がワゴン車で賄えることも考えた中で、オンデマンドバスの運行に転換して、柔軟かつ効率的な輸送の実現を図りたいというものでございます。オンデマンドバスとは、というものでございますが、利用者の需要に合わせて柔軟に対応するサービスでございまして、路線バス定時定路線と、タクシー個別乗車の中間的な位置づけの交通サービスでありまして、各利用者の乗りたいタイミングで乗降希望の場所に近いポイントを通る経路を形成して、運行するものでございます。予約状況に応じて経路を変えながら、複数の利用者が乗り合って目的地へ向かうというものでございます。

利用イメージでございますが、ABCさんが、いろんな各地点でございますが、これをシステムの方で管理いたしまして、AさんBさんCさんをお乗せしながら降車地点をどのルートが最適で行けるかというところを、バス停が決まってないところを運行するものでございます。

4ページおめぐりいただきまして、こちらの方で路線維持確保の一つの手段として全国各地でオンデマンドバスを導入が始まっているものでございます。乗合バスとしての区域

運行、オンデマンドバスでございますが、区域を定めてお客様の要望に応じて軌道的に利用希望の地点まで運行するバスでございます。

5ページのと、これが今、実証実験の案というところで天神地区の自治会の役員様クラスではございますが、お話をさせていただいて、今後進めていきたいというものでございます。概要でございますが、本実証においては、利用者数の少ない日中時間帯の運行を小型バスからワゴン車を活用したオンデマンドバスへ置き換えるものでございます。実証期間としては2023年度中に開始を予定したいものでございます。平日土曜休日を活用するものでございます。利用方法に関しましては、アプリ等にて配車予約をして車内で決済するものでございます。運賃は路線バス同等を想定してございまして、決算方法は現金などでございます。使用予定車両はワゴン車を2両ほど予定しております。運行時間帯は9時から16時、ちょうど日中のお客様が少なくなってしまう時間帯を考えているものでございます。その他の時間帯については路線バスでも運行を維持するため、小型バス2台から中型バス1台へ変更したいというものでございます。今のイメージでございます。左側が今の時刻を掲げさせていただきまして、小型バス2台で運行しているものでございます。右側でございますが、これを朝と夕方、お客様が多い時間帯に関してはバス、日中の9時から16時の間までをワゴン車で運行をするものでございます。こちら対象エリアのところでございますが、乗降ポイントのイメージ図といたしましては、青のポイントが今の現行のバス停ではございますが、赤のポイントが、現行では20ヶ所程度設けて、デマンドバスの運行をして、きめ細かな輸送をやりながら、路線維持を図れないか実証実験を今後進めていきたいと考えております。

また、これを21条等で運行する際には、こちらの藤沢市さんの公共交通交通会議の方でお諮りさせていただき今後の予定はございますので、事前の段階ではございますが、ご報告させていただくものでございます。

以上でございます。

○岡村会長 はい。ありがとうございます。これ実際に実証という話がありましたとおり、この会議で議題にすることになります。せっかくですのご質問等ございましたら、ぜひお願いをいたします。

○岡村会長 この種の運行は、いわゆる地方部だけではなくて、東京周辺または都内でも日中のみ、このような形というのは、試験的なことはいくつかあるようには聞いておりますので、そういう状況を見つつ、ということかなとは思っております。今年度中からということですので、近い会議の中でまた具体的な話が出るかと思えます。

はい、ありがとうございました。

ほか、その他事務局はございますか。

○事務局 事務局としては特にございません。

○岡村会長 はい。それではあとは準備局で進行お願いをいたします。

●午前11時15分 閉会（都市計画課）