

資料 茅ヶ崎市乗合交通整備計画の評価、次期計画の方向性

1. はじめに

- ・平成 14 年度から平成 16 年にかけて、市民検討会、策定委員会の検討を経て、平成 17 年度に茅ヶ崎市乗合交通整備計画が策定されました。本市では、乗合交通整備計画の策定後、**交通空白地域の解消、運行本数の見直し等、5 つの目標を立て、様々な取組を行ってきました。**
- ・計画が策定されてから 15 年が経過し、令和 2 年度は計画の完了期間であることから、この間に行ってきた**取組を評価し、改善すべき点を洗い出し、今後の取組方針を立てます。**
- ・また、関連する法令等が改正され、地域公共交通計画の策定が努力義務化されたことから、その計画との整合性も勘案しながら、検討を進めます。

2. 乗合交通整備計画の構成(目標と取組内容)

・乗合交通整備計画は、以下に示す 5 つの目標、目標に対応した取組から構成されます。

計画で設定した5つの目標

目標① 幹線では利便性の高い運行頻度を確保する【協議資料 2 2~5 ページ】

取組①-1 通勤通学時間帯で 10 分間隔、日中で 20 分間隔の運行を確保

目標② 支線となる新しい路線を運行する【協議資料 2 6~56 ページ】

- 取組②-1 交通空白地域を解消し、市立病院への連絡を強化する路線 (5 路線)
- 取組②-2 交通空白地域を解消し、最寄り交通拠点への連絡を強化する路線 (2 路線)
- 取組②-3 中心部の回遊性を向上させる路線 (1 路線)

目標③ バス運行の定時性を確保する【協議資料 2 57~59 ページ】

目標④ 人と環境に配慮した茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間を確保する

- ・幹線、支線の運行を行った場合でも、バスの定時性を確保できるよう、駅周辺でのバスの処理能力の向上など、必要な施策や基盤整備を実施
- ・茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間形成に向け、市民や関係団体等と協議を行い、必要な施策を実施

- <方策案>
- 1 : 駅前広場および周辺道路の利用形態の見直し
 - 2 : 駅前広場に滞留するバスの削減に向けた路線の見直し
 - 3 : 駅周辺に新たなバス処理施設を整備

目標⑤ 乗合交通を快適に利用できる環境を整備する【協議資料 2 60~64 ページ】

- バス 停 : 幹線と支線の乗継ポイントなど、必要な箇所の整備の推進
- 車 両 : 福祉・環境対応車両の導入を推進
- 運賃体系 : 幹線と支線を乗り継ぐ際の乗継システム、運賃清算方法を検討、実施

3. 計画の総括(目標ごとの取組の実施状況、評価、今後の方向性)

目標① 幹線では利便性の高い運行頻度を確保する【協議資料 2 2~5 ページ】

評価	△ (取組を実施しているが、課題がある)
取組実施状況	・通勤通学時間帯の 10 分間隔 : 全方面で未達、日中時間帯の 20 分間隔 : 一部方面で達成
今後の方向性	・既存の運行本数に捉われず、移動ニーズを把握し、 年齢別人口推移や新型コロナウイルス感染症の影響等を勘案した運行頻度を確保 (既存データ、アンケートの他、ビッグデータ等も活用)

目標② 支線となる新しい路線を運行する【協議資料 2 6~58 ページ】

番号、路線名	実施状況	評価	今後の方向性
支 1 東部循環 市立病院線	本格運行中 市負担率 62.4%	△	・松が丘コース : 効率化を図りながら 現状路線を維持 ・小和田・松浪コース : 運行形態見直しが必要
支 2 北部循環 市立病院線	本格運行中 市負担率 71.9%	△	・ 運行形態見直しが必要 (路線バス、北部地域予約型乗合バスとの役割分担による効率化)
支 5 中海岸南湖循環 市立病院線	本格運行中 市負担率 26.9%	○	・効率化を図りながら 現状路線を維持 (利用の少ない市立病院~茅ヶ崎駅間の運行の再考)
支 4 鶴嶺循環 市立病院線	本格運行中 市負担率 69.3%	△	・ 運行形態見直しが必要 (民間路線バスでカバーされていない地域から茅ヶ崎駅への移動の確保)
支 5 柳島循環 市立病院線	地域主体の交通で 移動手段を確保	△	・ 現在の運行方法の維持 ※湘南地区「おでかけワゴン」 ・利用促進や地域での浸透を図っていく
支 7 北部循環 (予約型乗合バス)	本格運行中 市負担率 94.8%	△	・ 現状の運行形態を維持 (移動ニーズへの対応、運行内容効率化が必要 (現状以上の利便性増は不可能))
支 6 西久保・寒川循環線	未実施	×	・導入の必要性は低い (JR 相模線新駅整備が未定)
支 8 中心部循環	未実施	×	・中心部の回遊性向上に向け、別の手段を検討

※各路線の市負担率は令和元年度実績

目標③ バス運行の定時性を確保する【協議資料 2 59~61 ページ】

目標④ 人と環境に配慮した茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間を確保する

評価	△ (取組を実施しているが、課題がある)
取組実施状況	・茅ヶ崎駅でのコミュニティバスの乗り場分散、自転車通行環境の整備 (法定外路面標示)
今後の方向性	・バスの定時性向上や自転車通行環境の整備は継続し、今後の茅ヶ崎駅の人が集まる場としての役割の向上に向け、 滞留空間としての茅ヶ崎駅周辺の歩行環境の整備

目標① 幹線では利便性の高い運行頻度を確保する【協議資料 2 62~66 ページ】

評価	○ (取組を実施し、一定程度の評価ができる)
取組実施状況	・バス待ち環境やバス利用環境 (ノンステップバス、IC カード、バスロケ等の導入) を実施
今後の方向性	・上記取組の継続の他、新たな時代に向け、 公共交通の統合化の検討 (運賃面や情報面など、MaaS の考えも取り入れて) 、公共交通の利便性向上に関する積極的な情報発信が必要

取組内容の評価の判定 ○ : 取組を実施し、一定程度の評価ができる。 △ : 取組を実施しているが、課題がある。 × : 取組を実施できなかった。

【参考】現計画の目標、取組内容の総括

目標	取組	取組実施状況、評価・考察						取組の評価	今後の方向性		
目標① 幹線では利便性の高い運行頻度を確保する	取組①-1 通勤通学時間帯での10分間隔 日中での20分間隔の運行を確保	【取組実施状況】 ✓通勤通学時間帯での10分間隔の運行は全方面で未達、日中での20分間隔の運行は一部方面で達成されている 【評価・考察】 ✓今後の公共交通利用者数の減、人口減を踏まえると、既存のサービス水準にこだわらず、需要に応じた適切な本数への見直しが必要						△	【目指すべき方向性】 ✓既存の運行本数に捉われず、移動ニーズを把握し、年齢別人口推移や新型コロナウイルス感染症の影響等を動機とした運行頻度を確保 【必要な検討】 ✓市民や利用者へのアンケート調査、OD調査のほか、 地域間の移動状況についてビッグデータを活用し把握		
目標	取組	支線番号	路線名	概要	R3.2のダイヤ改正後	乗車人数・市負担	乗降調査の分析	考察・評価	取組の評価	今後の方向性	
目標② 支線となる新しい路線を運行する	取組②-1 交通空白地域を解消し、市立病院への連絡を強化する	支1	東部循環市立病院線								
			松が丘コース	12便 7時～19時 所要時間：53分	平日（10便） 休日（8便） 7時～18時 所要時間53分	乗車人数：78,229人 市負担率：62.4% 市負担額：2,111万円	✓午前中～日中は1便10名以上利用 ✓17時以降の便は利用が少ない ✓茅ヶ崎駅南口を起点とする利用が多い	【路線全体】 ✓市負担率50%以上、現状での維持は困難 ✓市立病院を発着とする利用は少ない 【松が丘コース】 ✓日中は利用が多く、地域に必要な路線 【小和田・松浪コース】 ✓全体的に利用が少なく、並行する民間路線も多く、地域で必要としている方は最低限	△	✓沿線の地域状況は好条件であり、利用者数も多く、運行本数も1時間に1本弱が確保されていることから、 現状路線の維持を目指す ✓市立病院起点の運行形態について、 他路線と連携しながら、運行効率化を目指す	
		小和田・松浪コース	6便 7時～17時半 所要時間：54分	平日（4便） 休日（3便） 7時～16時半 所要時間54分		✓全体を通して利用者数が少ない ✓辻堂駅西口への利用が多くみられる					✓民間路線バスとの重複が多いことからカバー人口が少なく、運行本数も絶対的に少ないことから、利用が低迷している ✓利用者数、運行本数ともに最低限であり、今後の維持は極めて厳しい状況であることから、 市民ニーズに対応した運行形態への見直しを図る
		支2	北部循環市立病院線	13便（休日8便） 7時～20時 所要時間：49分 ※新芹沢コースは54分	平日（7便） 休日（5便） 7時～19時 所要時間49分	乗車人数：31,793人 市負担率：71.9% 市負担額：1,457万円	✓全体を通して利用者数が少ない ✓休日は利用がゼロの便のみみられる ✓市立病院～香川駅間の利用が主 ✓北部地域内からの利用は極めて少ない	✓市負担率70%以上、現状での維持は困難 ✓JR相模線、民間路線バス、予約型乗合バスとの重複が多く、利用区間も一部に限られており、非効率な運行となっている	△	✓鉄道や民間路線バスとの重複が多く、カバーエリアの人口が少ない ✓利用者数、運行本数ともに最低限であり、今後の維持は極めて厳しい状況であることから、 鉄道、民間路線バス、予約型乗合バスとの役割分担を念頭に、市民ニーズに対応した運行形態への見直しを図る	
		支5	中海岸南湖循環市立病院線	26便 7時～20時 所要時間：52分	変更なし	乗車人数：259,031人 市負担率：26.9% 市負担額：1,411万円	✓ほぼ全ての便で20人以上利用 ✓茅ヶ崎駅南口を発着とする利用が多い	✓市負担率は20%台、コミュニティバスとしては極めて優秀（民間路線への移行は困難） ✓一部区間については、便数に対して利用者数が少ない非効率な運行となっている	○	✓沿線の地域状況は好条件であり、利用者数も多く、運行本数も30分に1本を確保していることから、 現状路線の維持を目指す ✓市立病院を起点とする運行形態について、 他路線と連携しながら、運行効率化を目指す	
	支4	萩園循環市立病院線（鶴嶺循環市立病院線）									
		鶴嶺北コース	11便 7時～20時 所要時間：55分	平日（8便） 休日（7便） 7時～19時 所要時間55分	乗車人数：88,234人 市負担率：69.3% 市負担額：3,357万円	✓午前中の便は20人以上利用 ✓茅ヶ崎駅北を発着とする利用が多い	【路線全体】 ✓市負担率50%以上、現状での維持は困難 ✓市立病院を発着とする利用は少ない 【鶴嶺北コース】 ✓午前中は利用が多く、地域に必要な路線 【鶴嶺南コース】 ✓利用の多い便のみみられるが、全体的に利用が少なく、地域で必要としている方は最低限	△	✓鶴嶺北コースは沿線の人口が多く、養護学校が沿線に立地することもあり、比較的利用されていると言える。鶴嶺南コースはエリア人口は多いが、運行本数が少ない点、路線バスとの重複などの理由から利用が低迷している ✓午前中の利用は見られるが、全体として路線の維持は極めて困難であることから、 民間路線バスでカバーできていない空白地域から茅ヶ崎駅へのアクセス性の維持を念頭に、抜本的な見直しが必要 ✓市立病院を起点とする運行形態について、 他路線と連携しながら、運行効率化を目指す		
		鶴嶺南コース	8便（休日7便） 7時～20時 所要時間：55分	平日（6便） 休日（5便） 7時～18時 所要時間55分		✓午前中の便は10人以上利用 ✓午後以降の便は利用が少ない ✓茅ヶ崎駅北を発着とする利用が多い					
	支3	柳島循環市立病院線	【概要】 ※運行開始に至っていないため ・市立病院を起点とし、茅ヶ崎駅を経由して柳島方面を運行 ・道路条件等が理由で、本格運行には至っていないが、令和元年度より、地域が主体となる新たな移動手段（湘南地区「おでかけワゴン」）が確保されている						✓コミュニティバスの導入には至っていないが、地域が主体となる交通手段を導入 ✓道路運送法外の対応であることから、継続的な運行について課題	△	✓当面、 現在の運行方法（湘南地区「おでかけワゴン」）の維持が目標 ✓運行の維持に向け、 利用促進や地域での浸透 を図っていく
	取組②-2 交通空白地域を解消し、最寄り交通拠点への連絡を強化する路線	支7	北部循環市立病院線（予約型乗合バス）	7～20時 随時利用可能 運行は北部地域内に限る	対象外	乗車人数：8,449人 市負担率：94.8% 市負担額：1,538万円	【現状の利用状況】 ✓平日の8～16時台で主に利用 ✓コミュニティバスと重複する利用形態	✓1乗車100円、7～20時で運行、予約期限は1時間前など、非常に便利なサービス ✓市負担率が94.8%と非常に高い ✓コミュニティバスの運行区間と利用が重複しており、市全体の公共交通ネットワークとして非効率な状況	△	✓市負担率の軽減に向け、 サービスレベルの縮減（運賃増、時間帯や曜日の短縮）もしくは方向性の転換（運行形態の変更）が求められる	
取組②-3 中心部の回遊性を向上させる路線	支6	西久保・寒川循環線	【概要】 ※運行開始に至っていないため ・JR相模線の予定新駅を起点とし、市北西部、寒川方面へ運行 ・新駅に関する協議の具体的な進展がなく、本格開始に至っていない ・対象地域は、民間路線バス、鶴嶺循環市立病院線により、駅や病院へのアクセスが確保されている						×	✓新駅建設の協議が進まない中、 新たな路線としての必要性は低い	
	支8	中心部循環	【概要】 ※運行開始に至っていないため ・茅ヶ崎駅の南北の商業施設エリアを結ぶ路線 ・茅ヶ崎駅周辺の交通状況が改善しておらず、施設や交通事業者との協議も進捗がなく、導入に向けた進捗はない						×	✓中心部を回遊する循環バスのニーズは低い、 中心部の回遊手段は、シェアサイクル等別手段において今後も検討が必要	
目標	取組実施状況、評価・考察						取組の評価	今後の方向性			
目標③ バス運行の定時性を確保する	【取組実施状況】 ✓バス運行の定時性向上に向け、茅ヶ崎駅でのコミュニティバスの乗り場分散を実施 ✓茅ヶ崎駅の玄関口としての機能向上に向け、自転車通行位置明示を実施 【評価・考察】 ✓計画で位置付けたバス処理機能の新設等は進んでおらず、バスルートの変更も協議段階であることから、抜本的な対策はできていない						△	【継続すべき内容】 ✓ 自転車通行環境整備や自動車動線とバス動線を分けることによる定時性確保を目指す 【新たに取り組むべき内容】 ✓ 滞留空間としての茅ヶ崎駅周辺の歩行環境の整備			
目標④ 人と環境に配慮した茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間を確保する	【取組実施状況】 ✓バス停環境の向上（サイクルアンドバスライド駐輪場の整備、バス停の新設、改良、移設等）を実施 ✓バス利用環境（ICカードやバスロケーションシステムの導入、ノンステップバスの導入推進、コミュニティバス間の乗継割引）を実施 【評価・考察】 ✓目標⑤で掲げる乗合交通が快適に利用できる環境整備に対し、交通事業者及び市において、適切な努力がされてきている ✓交通手段間の連携（情報面、運賃面を含む）やその周知については取組の余地がある						○	【継続すべき内容】 ✓ バス利用環境の向上（ノンステップバスの導入推進の継続） ✓ バス停利用環境の向上（バス待合環境の改善の継続、サイクルアンドバスライド駐輪場について市民ニーズがあり、用地の確保のめどがつかバス停について実施） 【新たに取り組むべき内容】 ✓ 公共交通の統合化に向けた検討 （公共交通の定額定期券、ゾーン制運賃、情報提供や支払い方法の統合化など） ✓ 公共交通の利便性向上に関する積極的な情報発信 （例えば、バスロケーションアプリの使い方の市民への周知など）			

4. 次期計画に向けた方向性

(1) 今後の茅ヶ崎市を取り巻く社会状況の変化

① 少子高齢化の進展

全国的に人口減少が進んでおり、2010年（平成22年）から日本の総人口は減少に転じています。茅ヶ崎市は依然として人口が増加傾向にありますが、2022年（令和5年）に人口がピークを迎え、その後は減少に転じることが推計されています。（茅ヶ崎市人口ビジョンより）

ただし、茅ヶ崎市は総人口は今後減少に転じるが、65歳以上の人口数は増加を続ける想定であり、今後は公共交通を必要とする世代が増加していくと思われます。

→公共交通利用者の総数減少が進む一方、公共交通を必要とする層が拡大する可能性

② 運転士をはじめとする供給側の不足

全国的な人口減少に伴い、バス運転士数が減少傾向にあり、都市部においても路線の廃止、新規路線の導入断念が続いています。また、働き方改革の浸透により、運転手の労務改善（労務時間削減、給料増など）も進められており、運行経費の増加が今後は見込まれます。

→現在の路線の維持が困難となる可能性、運行経費が加速度的に増加する可能性

③ コミュニティバス、予約型乗合バスの現状

コミュニティバス、予約型乗合バスの利用者数は年々増加傾向にあるが、市の負担金は令和元年度で約9,900万円となっています。

今後、市の人口減少が予測されており、歳入の減少が始まることから、市の負担額、負担率の減少も求められている。コミュニティバスや予約型乗合バスという交通モードを選択し、運行してきましたが、本当に地域の特性に合った、最善の交通モードであったか、他交通モードへの変更の検討も必要です。また、地域の移動に対するニーズも把握し、ニーズに合った運行ルートの検討も必要です。

→公共交通としての維持に向け、運行効率化が必要

④ 公共交通に関する制度変更、新技術等の進展

乗合交通整備計画の策定後、地域公共交通に関する制度変更が進められており、令和3年度以降は、地域公共交通計画の策定が各自治体の努力義務となるほか、自動運転やMaaSの技術導入など、技術進展が進んでいます。

→制度変更に対応した計画策定、新技術の積極活用の検討が必要

⑤ 新型コロナウイルスの影響による公共交通利用者減、生活様式の変化

新型コロナウイルスの感染拡大により、公共交通利用者の大幅な減少が続いているほか、テレワークなど、生活様式が大きく変わりつつある状況です。この傾向は今後数年間は続く想定されており、生活様式の変化に対応した公共交通の整備が求められます。

→これからの時代に必要となる公共交通の検討が必要

(2) 次期計画の策定に向けた方向性

① 次年度以降作成を目指す計画

次期計画については、乗合交通整備計画策定後の市及び社会情勢の変化、地域公共交通に関する計画の制度変更を踏まえ、市の公共交通全般に関する将来像の設定、個別施策の具体内容を整理する「地域公共交通計画」の作成を目指します。

② 計画策定のポイント

計画策定のポイントは次の6つとなります。

【1：まちづくり、各拠点との連絡】

・都市マスタープランで示されている将来都市像や地域特性や拠点等を加味しながら、既存の交通体系の改善や必要に応じて新たな路線を検討します。

【2：公共交通ネットワーク】

・鉄道、バス、タクシーだけでなく、市内にある福祉有償運送やボランティア輸送、スクールバス等を把握しながら、ネットワークを構築し、市内の移動に関する課題を解決します。
・各交通の連携や交通結節点の整備やバス待ち環境の整備、バスの定時性確保のための整備等を検討します。

【3：地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ】

・高齢化が高い地域や高低差が高い地域等、地域の特性や需要に応じた交通サービスを検討し、必要に応じて導入の検討をします。また、既存の交通モードに限らず、新技術により生み出された交通モードも積極的に検討します。

【4：関係者との連携】

・地域公共交通会議の委員だけでなく、必要に応じて様々な関係者（例えば福祉関係等）と連携しながら交通に対する課題の解決を図ります。

【5：広域性の確保】

・市境に在住の市民の方の需要をしっかりと把握しながら、本市だけでなく必要に応じて他市との連携を図り、交通に対する課題の解決を図ります。

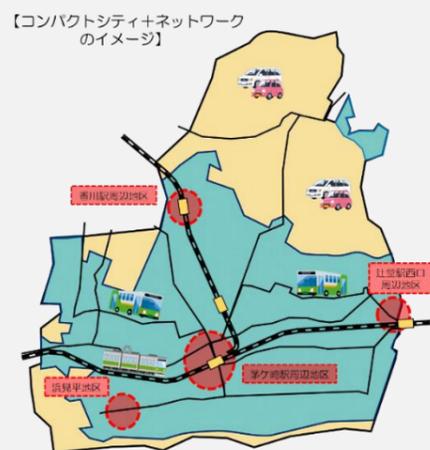
【6：具体的で可能な限り数値化した目標】

・交通モードの導入や継続、改善、廃止にあたっては客観的な数値を目標におき、判断します。
※例えば、運行経費の負担率や乗客数 など

5. 茅ヶ崎市が必要とする地域公共交通計画について

1. 地域公共交通計画 とは

(1) 今後、急速な人口減少が見込まれる一方、高齢者数の急増によって医療・福祉サービスの提供や地域の活力維持が満足にできなくなることが懸念されています。こうした中で、高齢者や子育て世代にとって安心して暮らせる健康で快適な生活環境を実現するとともに、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を推進するためには都市全体の構造を見直し、医療・福祉・商業等の生活サービス機能や居住について集約を図り、高齢者をはじめとする住民が自家用車に頼らず公共交通により、これらの生活利便施設等にアクセスできるなど、医療・福祉・交通等を含めて都市全体の構造を見直した「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成とこれに連携した公共交通に係る計画の策定が必要です。



(2) こうした取組を制度的に推進するため、平成26年度に、都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」制度及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通網形成計画」制度が創設されました。令和2年に地域公共交通網形成計画制度は、「地域公共交通計画」に改正される予定です（改正法の施行は11月あたり）。

2. 本市の計画の状況

- 本市においては、「茅ヶ崎市総合交通プラン」（平成14年3月）及び「茅ヶ崎市乗合交通整備計画」（平成17年7月）に基づいて交通政策を展開してきましたが、両計画が令和2年度で終了することに伴い、両計画の延伸を含めて本市にとって有利な手法を検討してまいりました。
- 両計画の延伸を行うことは、総合計画実施計画との時期を合わせるという考えもあるものの、少子高齢化の急速な進展や運転士不足など両計画では想定しきれなかった事実により、拡大傾向であった当時と比べて交通に関する資源が乏しくなる状況において、その資源をいかに有効に生かしていくのが検討すべき事項として挙げられます。そのため、策定からかなりの年数が経過した両計画は社会情勢の変化により考え方自体を改める必要があります。

3. 交通政策の課題

- 交通政策は、産業振興、観光、福祉、健康、環境など多くの分野に影響があり、公共交通を維持することにより表面化してこないコストを抑える効果があると言われています（いわゆる「クロスセクター効果」）。本市においても、路線バス、コミュニティバス等を維持することにより、このような効果があったものと考えております。
- 公共交通は、まちづくりにおける血液のようなものであり、今後も本市が魅力あるまちとして維持発展していくためには不可欠なものです。



4. 本市の課題と対策

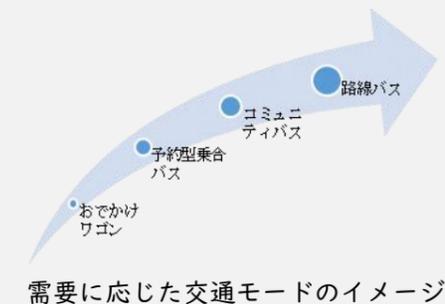
(1) 課題

ア コミュニティバス、予約型乗合バスについては、路線ごとの差はありますが、一定の定着が見られます。しかし、最近の財政状況を考慮すると、基準を設けた上で公共交通を維持していく必要があります。市の負担割合がまだ高く、議会の決算審査における事業評価でも見直しを求める意見が出ています。

イ コミュニティバス、予約型乗合バスは改善を重ねつつ運行してまいりましたが、現計画においては、①負担割合や負担額の上限、見直し及び廃止の基準がないこと、②交通問題を解決する策がコミュニティバス及び予約型乗合バスに限定されていること、③市立病院にすべてのコミュニティバスを集約すること、の3点において特に改める必要があると考えております。

(2) 改善策

ア 「地域公共交通計画」においては、以上の3点を改めるとともに、「需要に応じた交通モード」（「交通モード」とは、鉄道、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合バス、タクシー、道路運送法の適用外の輸送形態などのことを指します。）を基本とすべきと考えております。公共交通でまかなうべき需要に応じた交通モードを実際に地域の方々とともに検討するという手法に改めていく方針です。



イ コミュニティバス、予約型乗合バスは社会実験としての位置づけをもちながら、見直しや廃止の基準を設けずに運行してきましたので、これらの基準を地域公共交通計画に位置付けていくことで、経費を最大限有効に使うことができるものと考えております。

ウ コミュニティバスについては、一定の成果があるものの、路線バスの一種であり、路線バスの特性を生かした使い方をすべきです。具体的には、路線延長は可能な限り短くすること、鉄道駅への接続を重視し他の交通モードとの重複を避けること、生活する上で多くの人々の選択肢になりうるようなサービスレベルを確保すること（ダイヤ、料金、支払い方法等）などが挙げられます。このようなことを念頭に、より使いやすいコミュニティバスとすることで、市の負担も減ると考えております。

エ 予約型乗合バスについては、路線バスやコミュニティバス等へ乗り継ぐものという位置づけを地域の方々との協議を経て改め、小出地区の特性に応じた使い勝手の良いものを目指すとともに、地域の方々が求めている交通モードをゼロから検討していく必要があると考えております。

オ 湘南地区で行っている「おでかけワゴン」のような道路運送法の適用を受けない移動手段についても、公共交通のセーフティネットとして位置付け、地域の方々が主導していくことで実施できる仕組みを構築していきたいと考えております。