

令和4年度第2回茅ヶ崎市地域公共交通会議 会議録

議題	<p><協議事項></p> <p>地域公共交通計画について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の骨子案について ・市民アンケートの実施内容について ・GPSデータを用いた移動実態分析の進捗状況について <p><報告事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスへのICカード決済導入後の利用状況について
日時	令和4年12月14日(水) 午前10時から午前12時まで
場所	茅ヶ崎市役所本庁舎4階会議室3
出席者名	<p>会 長：岡村 敏之</p> <p>委 員：矢野 福德、長崎 栄一、小堤 健司、大澤 武廣、橋山 英人、吉田 忠司、三橋 裕、八島 敏夫、寺尾 恵一、最上 祐紀、後藤 祐史、内藤 喜之</p> <p>(欠席)</p> <p>前田 積、坂口 勝利、奥山 重則、岩澤 健治</p> <p>(事務局)</p> <p>都市部都市政策課</p>
会議資料	<ul style="list-style-type: none"> ・配席表 ・茅ヶ崎市地域公共交通会議委員名簿 ・資料1 地域公共交通計画の骨子案 ・資料2 市民アンケート実施内容案 ・資料3 GPSデータを用いた移動実態分析 ・資料4 コミュニティバスのICカード利用状況
会議の公開・非公開	公開
非公開の理由	
傍聴者数	なし

○深瀬課長

これより、令和4年度第2回公共交通会議を開催いたします。

お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

本日は委員17名のうち13名にご出席いただいております。よって、会議開催に必要な過半数の定数を満たすため、会議を開催いたします。

それでは、岡村会長進行をよろしく願いいたします。

○岡村会長

それではよろしく願いいたします。

それでは最初に、今回から新たに委員に就任された方がいらっしゃいますので事務局からまずご紹介をお願いいたします。

○事務局

はい。ご説明いたします。

委員の名簿をご覧ください。

東日本旅客鉄道株式会社の山本企画部長のご異動に伴いまして、新たに吉田企画部長を委員に委嘱いたしました。

新しく委嘱された方の紹介については以上でございます。

○岡村会長

それでは吉田委員よろしく願いいたします。

せっかくですので、一言ご挨拶をいただければと思います。

○吉田委員

ご紹介いただきありがとうございます。JR東日本横浜支社企画部長をしております、吉田と申します。10月に参りました。ぜひよろしく願いいたします。

○岡村会長

どうもありがとうございます。

それでは議事に入ります。

まず一つ目の議事、地域公共交通計画の骨子案につきまして事務局より説明をお願いします。

○事務局

ご説明いたします。

配付資料の資料1、計画の骨子案をご覧ください。

少し長くなりますがご容赦いただけたらと思います。

まず、1章では、計画策定の背景、計画の位置付け、期間、交通を取り巻く環境について記述しています。

計画策定の背景からご説明します。

令和2年までに、茅ヶ崎市総合交通プラン及び茅ヶ崎市乗合交通整備計画の計画期間が終了しました。これまでの計画は、コミュニティバスの路線の充実など、通勤通学需要に対応した定時定路線型の交通モードの整備が中心でしたが、少子高齢化の進展、感染症の流行、テレワークの定着などにより、この20年間で移動需要は著しく多様化しました。

これらの社会情勢の変化によって、既存の公共交通を取り巻く環境はさらに厳しさを増す中、次期計画では限られた人的物的資源を有効に活用し、すべての人がためらいなく移動できるまちづくりを実現することが必要と考えております。

次に、計画の位置付け期間についてです。

計画の内容につきましては、茅ヶ崎市総合交通プラン、乗合交通整備計画の内容を踏まえまして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定します。

計画内容については、市の上位計画である茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープランと連携し、今後の茅ヶ崎市の将来像の達成に向けた取組を設定します。

計画期間は令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

次にページをめくっていただきまして、2ページ目では、市の上位計画の内容を整理したものを記載しております。

まず、茅ヶ崎市総合計画につきましては、将来の都市像として、「笑顔と活力に溢れ、みんなで未来を創るまち茅ヶ崎」をスローガンとしています。この都市像を実現するために、地域公共交通計画で目指すこととしまして、以下の3点について実現を目指します。

まず、すべての人が、笑顔と活力に溢れる社会の維持に向けて、徒歩、自転車、公共交通など移動手段を問わず、移動できること自体が、日常生活、社会生活を営む上での基本であることを認識し、このような社会の維持に向け鉄道やバス、タクシーを中心とした地域公共交通を最大限に活用しますが、高齢化、人口減少等の社会問題により、維持が難しくなりつつある状況であります。

この流れを変えるために、地域公共交通計画を策定し、総合計画に定める7つの政策目標に資する取組を行い、公共交通の維持、まちの活性化を目指すため、計画を策定します。

7つの政策目標はページの下半分、左側に記載しているとおりです。

このうち、地域公共交通が担うことができる役割としまして5つ、右側に列挙しています。

一つ目は、移動しやすさ向上による子育て支援です。マイカーによらない移動手段の提供により、子育てや通学に伴う移動の障壁をなくすことが可能です。

二つ目は、中心市街地のにぎわい創出です。駅を中心とした公共交通の充実により、中心市街地の活性化を促すことが可能です。

三つ目は、医療施設へのアクセス確保です。運転免許の有無等にかかわらず、医療施設アクセスできるよう、移動手段を確保する必要があります。

四つ目は文化、芸術、スポーツ活動に誰でも参加できることです。誰もがいつでも文化、芸術、スポーツ活動に参加できるためには、その活動が行われる場所までの移動手段の充実を図ることも重要です。

五つ目は環境負荷の低減です。マイカーから公共交通、自転車、徒歩への転換を促し、移行により環境負荷を低減することができます。

以上が茅ヶ崎市総合計画の政策目標について地域公共交通が担うべき役割です。

続きましてちがさき都市マスタープランの内容を確認します。

先ほどと同様左半分が都市マスタープランの基本理念と都市づくりの目標です。

このうち、地域公共交通が担うことができる役割としまして5つ、右側に列挙しています。

一つ目は鉄道駅を中心とした地域と経済の活力向上です。鉄道駅を中心とした都市拠点への移動においてサービス機能等の充実を図ります。

二つ目は、気軽に外出、自由に活動できるまち、まちに対する愛着の醸成です。主に地域内での移動の気軽さ、自由度の観点から快適な移動環境や空間の整備を進めます。

三つ目は消費促進、就労機会の創出です。地域経済の活性化や、誰もが働くことができるまちづくりのための移動環境の整備が必要と考えてます。

四つ目は徒歩、自転車で移動しやすい快適なまちです。公共交通だけでなく、徒歩や自転車でも快適に移動できる環境づくりを進めます。

五つ目は乗合交通と鉄道の利便性が高い便利なまちです。地域特性や都市機能の立地状況に応じ、乗合交通鉄道の利便性を高めていきます。

以上が都市マスタープランと整合を図るための地域公共交通計画の策定方針です。

続きまして、地域公共交通を取り巻く環境についてご説明いたします。

まず、公共交通の利用者数減少とそれに伴う収入減少についてです。

今後、人口減少時代が到来し、少子高齢化の加速が予測されています。マイカーへの依存が顕著である地方部では公共交通は消滅の危機に瀕しているところがたくさんあります。対策を講じなければ今後、茅ヶ崎市も同様の状況に陥ることが予想されます。

また、人口減少による税収減で、今後市の財政状況はより厳しくなることが予想されます。加えて、公共交通の利用者も減少が見込まれているところです。

新型コロナウイルス感染拡大による影響もございます。テレワークと新たな生活様式の定着により、公共交通の需要は大きく減少し、コロナ以前の水準まで回復していない状況です。

次に、公共交通の担い手不足と経費増加についてです。鉄道、路線バスについては、コロナの影響で利用状況を悪化していて、特に路線バスは運転手不足や燃料費高騰などの影響も受け経営環境が厳しくなっている状況です。

右肩上がりであったコミュニティバスの利用状況もコロナの影響で大きく減少し、現在もその影響が続いています。路線バスも同様にコロナの影響を受け、一部の路線で減回が行われている状況です。

市の財政負担は、今、1億円近くになっており、運転手不足の深刻化などの問題もあり、コミュニティバス、予約型乗合バスの持続性に課題を有しています。

続きまして5ページ目に移りまして、こちらはプラスに作用している環境変化ですが、ICTの進化についてです。

まず、交通系ICカードや多様なキャッシュレス決済の普及が進んでいます。スマートフォンアプリなどのICT技術は時代とともに進展しており、情報へのアクセスしやすさや提供される情報の質の向上、MaaSに代表されるように検索、予約、決済の統合化が進んでいるところです。

AI デマンド交通など、技術の進展が人件費削減や運行改善に資する可能性のある取組も生まれています。

また、自動運転技術の社会実装の動きも近年高まっています。インフラの整備等実用化に向けた課題はまだ多くありますが、いずれ実現すれば、運転士不足の問題への対策や交通事故の削減に繋がることも期待されています。

続きまして、6ページ目に移りまして、以上の事柄を踏まえまして、地域公共交通計画の方向性について検討します。

茅ヶ崎市総合計画とちがさき都市マスタープランから、交通計画が担うべき役割は大別して三つあると考えています。

それはまず、交通結節点となる鉄道駅への移動を維持することです。

左側の「1 移動しやすさ向上による子育て支援」、「2 中心市街地のにぎわいの創出」、「6 鉄道駅を中心とした地域と経済の活力向上」、これらを実現するために、多くの人が集まる鉄道駅までの移動のしやすさの向上が必要と考えます。

このために、マイカー以外の移動手段、すなわち、公共交通、自転車、徒歩を組み合わせる移動できる必要性があります。

また、交通結節点の機能を強化することで、駅周辺部へのマイカー流入の抑制を図り、さらなる公共交通、自転車、徒歩への転換を目指すことが重要です。

これにより、交通結節点となる中心市街地が活性化し、「2 中心市街地のにぎわいの創出」、「6 鉄道駅を中心とした地域と経済の活力向上」を実現することができます。

加えてマイカーから公共交通、自転車、徒歩による移動に転換することで、「5 環境負荷の低減」に寄与することもできます。ここでの公共交通とは、従来型のバスや鉄道による定時定路線型の交通モードをイメージしております。

二つ目は、地域ごとのニーズに応じた移動手段の対応です。

左側の「3 医療施設へのアクセス確保」、「4 文化・芸術・スポーツ活動に誰でも参加できること」、「7 気軽に外出・自由に活動できるまち、まちに対する愛着醸成」、「8 消費促進、就労機会創出」、「9 徒歩自転車で移動しやすい快適なまち」を実現するため、地域のニーズに応じた移動手段の選択肢を増やし、選択の障壁を取り除き、移動しやすい環境を整えます。

ここでの移動手段は、市内から市内への移動を想定しており、例えばタクシーですとか、デマンド型交通のように、点と点を結ぶのに長けた交通モードをイメージしております。

以上、二つの移動形態について、それらを維持したり地域で盛り上げていくという仕組みづくりも必要と考えております。これを三つ目の柱としたいと考えております。

以上より、「1 拠点への移動のしやすさが向上」し、「2 地域ごとのニーズにも対応」し、「3 こ

これらの移動を支える仕組みづくり」が構築され、マイカーに依存しない交通体系を実現することを本計画の基本理念とし、これに基づきスローガンを、「No more マイカー ～徒歩、自転車、公共交通のまち茅ヶ崎～」としたいと考えております。

次に7ページ目に移ります。

基本理念から導き出される基本方針としまして、「1 通勤通学を中心とした駅までの移動の速達性向上」、「2 地域内交通の利便性向上」、「3 多様な移動を支える仕組みづくり」としています。続きまして8ページ目に移りまして、基本方針1の内容についてご説明します。

まず、ページ中段以下のところからご説明します。

こちらは基本方針1に関わるところで上位計画が目指す都市像と公共交通を取り巻く現状です。まず、環境負荷の低減に向けて、マイカーを使わなくても移動できる環境、つまり、公共交通、自転車、徒歩を組み合わせて移動できる環境の整備が必要です。

中心市街地のにぎわいの創出、鉄道駅を中心とした地域と経済の活力向上等に向けましては、拠点となる鉄道駅への移動の利便性向上が必要です。

また、働きやすい環境づくりと子育て支援の観点から、子供の送迎による負担の軽減も必要になってきます。

これらに対応するため鉄道駅までの移動について、これまで以上に利便性の向上が求められています。

一方公共交通を取り巻く現状としまして、人口減少高齢化により、特に高齢者が今後増加をすることが予想されます。

これにより、免許返納数が増加し、マイカー以外の移動手段の需要が高まっていくことが予想されます。また、全国的に若者の免許保有率、マイカー所有率が低下し、若年層からもマイカー以外の移動手段の需要が高まっていることもございます。

平成30年の東京都市圏パーソントリップ調査によれば、市内で発生する1日の移動のうち、約3割が鉄道を利用した広域移動です。また、約3割はマイカーによる移動であり、市内移動での自動車の利用率は24%です。

カーボンニュートラルの実現に向け、より一層の二酸化炭素排出量の削減が求められています。これらから、基本方針1に紐づけられる取組では、通勤や通学を問わず、買い物や、私用においても、鉄道駅への集中、鉄道駅を経由した近隣市への移動が多い中、地域から鉄道駅までの移動の速達性の維持、確保、改善します。

またさらに、交通結節点の機能強化により、駅へのマイカー流入を抑制し、公共交通、自転車、徒歩への転換を促します。

マイカー利用を抑制することで中心市街地のにぎわいに寄与することも可能と考えてます。

あわせてマイカーから公共交通等への移動手段の転換により、二酸化炭素排出量を削減することにも寄与できます。

これらに関わる各種取組を実施することで駅までの移動の速達性の向上を図り、マイカーに頼らず、公共交通と自転車、徒歩で移動可能な環境を整備し、過度に自動車に頼らず、環境負荷を軽減した移動環境の実現を目指します。

次に、2ページ進みまして10ページ目をご覧ください。

基本方針2の内容についてご説明します。

上位計画が目指す都市像を実現するためには、まず、気軽に外出、自由に活動できるまちの実現のため、移動手段の選択肢をふやし、移動に対する障壁を取り除くことが必要です。

移動しやすさ向上による、子育て支援、医療施設へのアクセス確保、文化・芸術・スポーツ活動に誰でも参加できる、それから消費促進、就労機会創出など、日常の様々な場面での質の向上を目指しており、これらに寄与する公共交通が必要と考えます。

取り巻く環境としましては、現状、鉄道、路線バスが担えない部分の移動手段として、コミュニティバス、予約型乗合バス、タクシー、シェアサイクルなどがありますが、コミュニティバスの一部路線は、路線バスと比較して運行便数が限られておりまして、鉄道やバスが利用しづらい地

域世代も存在します。

また、市内移動の24%が自動車となっており、地域や世代によっては、自動車に頼らざるをえない状況となっています。

近隣市への移動も、必ずしも、現在のネットワークはニーズに合致していないのが実情です。詳細につきましては今後、携帯GPSデータで把握する予定です。

市内の公共交通網の幹となる路線バス、枝となるコミュニティバス、これらが担えない部分をタクシーあるいは予約型乗合バス、シェアサイクルなどが担うなど、市内では多様な移動手段が整備されていますが、地域や世代によっては使いづらく、自家用車に頼らざるをえない方が存在しますので、基本方針にぶら下がる取組では、既存の交通手段を生かしながら、市内各地域のニーズに応じた移動手段を確保していきたいと考えております。

続きまして11ページ目に移りまして、基本方針3の内容についてご説明します。

上位計画で示されている乗合交通と鉄道の利便性が高い便利なまちにするため、基本方針1、2で示した各交通モードについて、ICT技術の進展を踏まえた改善等を図っていくものです。

その技術進展につきましては、交通系ICカード利用の復旧や、タクシーでのキャッシュレス対応、シェアサイクル等の電子決済など、各種交通機関の手当でキャッシュレス化が浸透しています。ICT技術の進展により、公共交通関連の情報についても、オープン化・統合化が進む中、容易に検索、予約、決済ができないサービスは、今後淘汰されていくものと考えております。

バスロケーションシステムの普及や乗り換え案内アプリでの情報の追加も進展をしており、交通に活用できるものが増えている状況です。

また、スマートフォンを使えない方もいらっしゃるため、電子媒体だけでなく、紙媒体での周知も引き続き必要と考え、公共交通マップの作成配布を継続しています。

これらの取組や活用の認知度につきましては、今後、市民アンケート調査で把握し、反映していく予定です。

地域公共交通を維持する仕組みにつきましては、コロナによる利用減、運転手不足の影響もあり、増便等のサービスの拡大は難しいだけでなく、現在のネットワークを将来にわたり維持することも困難な状況です。

人口減少による税収減に伴い、市の交通関連予算においても拡大は見込めない状況です。

市が主体となり運行するコミュニティバス、予約型乗合バスは運行継続に向けた基準等を設定しておらず、地域が新たな移動手段に対してニーズを持つ場合も、導入に検討に向けた進め方が整理されていません。

以上を踏まえまして、基本方針3では、基本方針1、2で示すように、鉄道駅への移動の利便性向上、地域内移動の利便性向上を図る上で、公共交通の使い勝手をいかに伝えていくか、公共交通を維持する仕組みをどのように構築するかが重要と考え、近年のデジタル化による公共交通の利便性増、認知状況を踏まえ、これらの一層の周知、考えるきっかけづくりを行うことで、利用の選択可能性を広げ、出かけやすいまちの実現を目指します。

また、地域公共交通について、地域ニーズとの対応効率化を図っていくことで、持続可能な運行の実現を目指します。

次のページをご覧ください。

12ページ目に移りまして、各基本方針に紐づく目標について設定しました。

まず、基本方針1に紐づく目標1につきましては、自家用車に依存しない駅アクセスの実現を図ります。

駅周辺の混雑緩和やダイヤ接続の向上、自転車利用環境の改善等により、鉄道駅に到着するまでの端末交通手段、または徒歩での移動が便利で快適となることで、自家用車に依存した駅アクセスの解消を目指します。

指標としましては、路線バス、コミュニティバス等の利用者数や茅ヶ崎駅の駐輪場利用者数を自家用車からのモーダルシフトの指標として用いたいと考えております。

続きまして、基本方針に紐づく目標には、地域に適した交通手段が導入され、利用されているこ

とです。

多様な交通手段が移動ニーズに合わせて利用され、公共交通の利用者数が総数として維持、人口減少化では実質増加とも捉えられますが、維持されることを目指します。

これを評価する指標としまして、タクシーその他の移動手段を含めた公共交通の利用回数を想定しています。

基本方針3に紐づく目標3は、市民が交通手段の良さを知り、より身近な存在となっていることです。

ICTの活用による周知利用促進がなされ、公共交通の情報入手が容易になっており、さらに、地域や市民一人一人が、公共交通の利用維持について考える機会を作ること、公共交通に関する関心を高めることを目指します。

目標3の指標としましては、市が例年行っている、市民意識調査を活用し、交通の便がよいと感じてる人の割合の向上とします。

13ページ目に移りまして、各基本方針、目標に対応した取組内容を記載しております。

こちらの内容は、今後、市民アンケートですとかGPSデータに基づく移動実態調査の結果を踏まえて深度化していくものと考えておりまして、現在は、イメージとしてこのような取組を考えているというものを列挙しております。

こちらにつきましては、今後議論の対象とさせていただければと考えております。

続きまして14ページ目に移ります。

計画の達成状況の評価についてです。

進捗管理を行う主体は、茅ヶ崎市地域公共交通会議とし、毎年度取組の実施状況や目標値の達成状況について評価します。

計画期間終了後、計画の評価を行い、次期計画の策定作業に入るものとします。

次期計画の策定作業中は、現計画をそれまで延伸するものとします。

大変長くなりましたが資料1につきましては説明は以上です。

○岡村会長

どうもありがとうございます。

それでは、皆様からご意見やご質問をいただければと思います。

いかがでしょうか。

本件については一応事務局に確認ですけど、この骨子案についてできれば今日の場で、ご承認をいただきたいと、骨子案としてこれをベースに、今後、具体の計画や調査を進めていくということにしたいということですので、個別の字句の修正などのご意見なども含めて結構細かいところ含めてご意見をいただければというところでもよろしいですか。

○事務局

はい。ぜひお願いいたします。

○岡村会長

いかがでしょうか。

○内藤委員

茅ヶ崎市福祉部長の内藤でございます。

ちょっといろんなページに及んでしまうんですが、お伺いしたいのは高齢者に対する考え方でございます。

まず8ページなんですけど、基本方針1の部分の真ん中、点の四角の中の二つ目の区分の地域交通公共交通を取り巻く現状というところがございますが、一つ目の黒丸で、高齢者が今後増えていて、その進展によって免許返納者数が増加し、というところがあるんですが、先日私がテレビのニュースで見た記憶によりまして、返納者数は頭打ちになっているということがあったんですけども、増加するということであるならば、そういうようなデータをきちんと載せないといけないのではないかなという気がいたします。

それに合わせてなんですけども、資料の4ページなりなんですが、1の3地域公共交通を取り巻く環

境というところで、一つ目(1)のその次の冒頭のところですが、今後人口減少時代が到来し、少子高齢化の加速が予測されていると、いうことも書いてあり、その下のグラフでも人口の推移が描かれていて、いわゆる高齢者人口が実数として増えていくということが示されているんですが、このページに関しては高齢者に関する考察はそれぐらいしかなくて、そのことがいきなり先ほどの8ページのところで、免許返納者数というようなことに繋がっていくことに関しては、もう少し高齢者に関する書きぶりがどこかにあってもいいのではないかなという気がいたします。そうなってくると今度は6ページの計画の方向性の基本理念の部分なんですけども、公共交通が担う役割を先ほど総合計画や都市マスタープランに位置付けて説明をしていただいているんですけども、いわゆるこの部分にも高齢者という考え方が出てないんですね。

この骨子案で行こうとすると、高齢者に関する考察はほとんど出ないで進んでいくことになるんですが、そのあたりどういう考え方を以ってまとめられているのかお伺いしたいと思います。

以上です。

○事務局

お答えいたします。

高齢者の方に関しましては、この今言われた6ページ、その地域ごとのニーズに応じた移動手段の対応といったところで、しっかり考えていけたらなと考えております。

以上です。

○内藤委員

この2番のところで地域ごとのニーズに応じた移動手段の対応というところで考えるのであれば、もう少しこのところに結びつくように、高齢者を意識した書き方がどこかにあってもいいかなと思うんですけども。

その部分がちょっと見えてこなかったの、そういう方法でこのところに位置づけようとするのであればその前段のところに、高齢者に関する記述を設けていただければと思います。

○岡村会長

いかがでしょうか。

○事務局

わかりました。そうさせていただきますと思います。

○岡村会長

はい。

今のご指摘はかなり重要ですので、あと事務局で修文をお願いします。一任ですというよりは、ここで例えばどういう項目で高齢者という用語を読むべきですとか、いうところも、可能な範囲で詰められたら良いかなと感じましたので、ちょっとその高齢者に対してという、具体的には、担う役割のところと、実現すべきこと6ページですね、それから基本方針1、2、3の中で書き下しているところの、特に8ページ以降ですけど、都市像というのが現状というところで、いろいろ書いてあるかとは思いますが、必要だったら加えてもいいんですけど、基本方針の下の文章のところ、例えば高齢者っていうようなところが入るところがあれば、というところになろうかと思えます。

おそらく、今いただいたご意見等を事務局の回答ですと、いわゆる元気な高齢者については、例えば、文化・芸術へのアクセスですとか、市内の医療の充実のようなところで、おそらく拾って行ける可能性があるの、そういう記述はできて、それから通院のアクセスっていうところは書いてありますので、それはいいのかもしれないんですけども、例えばだんだん歩くのが辛くなってきて家で閉じこもりになってしまうような方々ですよね。

例えば個人にですと、自家用車に頼らざるをえない方が存在するので利便性向上しましょうってなるんですけど、例えば、家に閉じこもりがちの高齢者が外出しやすくてかですね、そういう視点は例えば、あまり明示されてないとしたら、入れるべきということご意見であれば、多分入れるということになろうかと思えますけど。

どうでしょうかね。

○事務局

ありがとうございます。

今、岡村会長がおっしゃった形で資料1の10ページのところでですね、基本方針2の下に、一つのポチがありますけれども、こちらの部分に、今おっしゃったような高齢者の方々が閉じこもってしまわないような形で、そういった方も意識した形での地域な交通の利便性向上というものを一つ項目として設けるのはいかがでしょうか。

○岡村会長

基本方針に関連して、今入れるというのが事務局の案ということですが、いかがでしょうか。

はい。ではそれは入れるということにしましょうか。

私が言い出した上でまたちょっと違うこと言うと、基本方針3でも例えば具体的な特に重視する項目では、「地域発案の地域公共交通導入制度の検討」っていうのがあって、これはおそらく、例えば今でもいろいろ行われてるような高齢者が増えてるような団地の中での移動支援のようなところが入ってくるとすると、場合によっては基本方針3に関連してもある。

ということはいや、それが積極的に出すというんであれば出す、基本方針3に関連してもっていう考え方はありますけど、これは事務局それから福祉部長いかがでしょうか。

事務局お願いします。

○事務局

ありがとうございます。

今の話でいきますと資料の11ページなるかと思えますけれども、今も実際に市内の一部の地域では、住民の方が必要だと思われる交通を自分たちで考えて何とか実現しようという取組がございます。

その部分に関しまして、今までの計画ではそれを支援するような取組というものはございませんでしたので、そのあたりを市としても正面から支援をしたいと。

ただ、どういう交通が必要なのかということは、地域の方、地域の実情に目標とも異なるなというふうに思っておりますので、そういった部分を支援するような取組というものができるように、基本方針3のところに追記する形はいかがかなというふうに考えております。

○岡村会長

まず、基本方針2のところでは書くが基本方針3でも、特出ししてかどうかわかりませんが、読める範囲で書いていただくというようなところでしょうかね。

お願いします。

○事務局

こちらの取組のところ載せることと、あとさらに加えまして、茅ヶ崎市総合計画の政策目標のところから、地域公共交通が担う役割というところを拾ってるんですけど、2ページ目のところで、ちょっとご覧いただきたいんですが、総合目標の3番の中に「支え合う地域共生社会の実現」という取組の方向性があるんですが、その中に、「高齢者がいつまでも健やかに生活できるよう、それぞれの健康状態に応じた支援の充実を図るとともに、地域における多様な居場所づくりへの支援や、活躍の場づくりなど、社会参加の機会を創出し、充実したセカンドライフを送ることができる環境を整備します」というふうに、総合計画の中に記載がありまして、そのところが、今、上位計画の整理の中で拾えてなかったもので、そこは書き加えるようにしたいと思います。

そこも、地域公共交通が担う役割になろうかと思えますので、そこは追記させていただきます。

○岡村会長

ありがとうございます。2ページの担う役割のところ付加えていただくと。

○事務局

そういう整理をさせていただきます。

○岡村会長

ありがとうございました。

他はいかがでしょうか。

○吉田委員

基本方針1の、この文言なんですけども、通勤通学を中心とした駅までの移動の速達性向上って具体的に速達性向上ってなってるんですが、この速達性ということが出てきたところまでの理由とかそれがちょっとわからなくてですね、その下に例えばこの8ページを見ますと、この薄いオレンジのページの項目の下に目指す将来都市像とあるんですけども、その中に移動の利便性向上と、これまで以上に利便性の向上を求めるという言葉が出てくるんですが、速達性って利便性の中の一つの項目であると思うんですね。

そこから、この上の矢印に向かうとこのオレンジの四角の中では速達性維持、速達性向上ってなってるんですけども、そこから利便性のなかの速達性っていうものに、内容が絞られた。

そのあたりのお考えの経緯とか、もしあれば教えていただきたいなと思います。

○事務局

ありがとうございます。

基本方針1に関しましては、従来型ですね、茅ヶ崎市がベッドタウンであると、という特性を踏まえまして、通勤通学客の利便性を維持していきたいといった中で特に通勤通学客が求めるものとして速達性があるのではないかとといったところから速達性の向上ということで特出しをしております。

ただ、今、吉田委員がおっしゃるように、その利便性の中の一つみたいなイメージで考えておりますので、ここは速達性でなければ駄目だというわけではないので、利便性という形で置き換えることも可能かなというふうに考えております。

以上です。

○吉田委員

ありがとうございます。

結構、速達性とここで出すか移動性とか利便性で出すかで大分読まれ方は変わるとは思いますが、これはどうですか。

これも結構重要なお話だと思いますが、何かその利便性の中でも特にこの速達性が重視されてるんだっていうような、もしかしたら今後市民アンケートの中でそういう結果が出てくるのかもしれないですし、私も事前にこの資料を見ていたんですけども、その前に特にこの速達性という言葉がちょっと出てこなかったもんですから、ここに至った経緯を知りたいと思って、もし速達性が一番重要な項目だということであれば、掲げるのはそれは全然おかしい話じゃないなと思いますので、その整理だけなのかなと思います。

○事務局

事務局といたしましては、利便性というと、かなり広範囲に広がってしまうということで、目的をしっかりと発揮させるために、速達性という形で今回謳わせていただいております。

なので、できればこの形でいかせていただければと思います。

以上です。

○岡村会長

お願いします。

○橋山委員

神奈川中央交通でございます。

この速達性というところの話になると、当社は茅ヶ崎営業所があつて茅ヶ崎駅の周りを運行してございますが、日々、かなりの渋滞で、遅延が非常に発生してる状況でございまして、この速達性の向上と書いていただくことは非常にありがたいところではあるんですけど、実際にその現実味が、ここには書いてありますけどそのままマイカーの流入ですとか、多分おそらく新たな道路をつくること自体はもう無理だと思っておりますが、そこら辺の茅ヶ崎市さんのその上位のマスタープランや交通計画の中にですね、その記載がちょっと私も確認をしておりますが、そういうところもちゃんと明記されてそこが紐づいてあるのであれば、この速達性の向上という意味

は非常によろしいかと思うんですけども、ただちょっと何もない漠然の中で、速達性向上っていうのは、今の茅ヶ崎さんの道路状況からいくと非常に私はすみません、厳しいと考えてはございます。

あともう1点、一つ戻りますけど先ほどの福祉のところのお話の中で基本方針3の多様な移動を支える仕組みづくりという中でです。もし、可能であれば、国の活性化再生法の方針の中にも掲げてあります、地域の輸送の総動員というところを含めて、福祉輸送や有償輸送も、活用しながらというような意味合いのものを書かれた方がよろしいかと思われま。

以上でございます。

○岡村会長

2点ご意見をいただきましたが、改めてちょっとこの速達性については意見を委員の方々からいただければと思いますが、はい。お願いします。

○寺尾委員

茅ヶ崎市の建設部長の寺尾です。

今、橋山委員からおっしゃられたとおり速達性というものができてしまいますと、やはり早く到達することが目的というふうに皆さん理解してしまうと思うんですね。

どこに、移動できるかという明確さが重要であると思っております。インフラの部分で言いますと茅ヶ崎市はもうほぼほぼ、すべてのインフラ関係が整備されてる状況で、道路がこれから広がるのかとか、都市計画道路がこれから積極的に作られていくのかっていうと、なかなか厳しい。財政状況ですとか、もう人口密集もされてますので、もう何十年もかかるような状況だっていうところを、やはりちゃんと認識した上の中で、この成熟がほぼしきっているまちの中でどのような交通手段が求められていくのかっていうところをもう少し深掘りして、考えていった方がいいのかなっていうふうに思っています。

実際にもう何十年もコミバスを運行して、オンデマンドもやってみたってところの深掘りがちょっとあまり見えない中で、こういうことをやっていきたいっていう観測的な部分はすごくよくわかるんですけども、過去にやってきたものをもう少し踏まえてこういうふうにしていきたいんだっていうところが見えるといいのかなと思いました。

以上です。

○岡村会長

他、委員の皆様いかがでしょう。

○小堤委員

バス協会です。

4ページの(2)で、公共交通の担い手不足ということで、路線バスは運転手不足、燃料高騰の影響で経営が厳しいと記載していただいております。

その運転者不足の対応につきましては、この令和4年に道路交通法が改正されて、2種免許の所得要件が緩和、それから令和6年には、労働条件の改善といったこともあり労働者不足の解消について期待されているといったことが、もし、明るい話題というか、期待されるという文言があればいいのかなと思いました。以上です。

○岡村会長

これは現状に対する記述というところで、重要なところですので、可能なところで記述をとるところかと思えます。

○長崎委員

市民委員の長崎でございます。

速達性の問題ですね、私も横浜市で経験した時に、非常に交通渋滞ですとか、道路環境とかによって、利用者の方からはやっぱりその速達性っていうのが非常に求められました。

二、三十年前ですかね、横浜市は、駅まで15分構想というのも全体で取り組んでいただきまして、例えばバスベイの設置、それとマイカーとの住み分けとか渋滞解消になっていく取組を行っていました。それから道路の隅切り、それから警察とも相談しながら信号機の制御を改善といいます

かね。バスが出てるときに、交差点等で、例えば、本線の方が長くて、バスが出ていく方が短いとなっていくとそこでもう渋滞が始まってしまうと。そんなことで改善は新しい道路を作るだけじゃなくても、バスベイの設置ですとか、隅切りですとか、それから信号でも改善とか、そんな意味で、多少なりともできると思いますので、やはり、特に先につなぐときの速達性といいますか、それによって、バスの利用者はやはりそのバスに頼って、増加した経験がありますので。ですから目標として、数値的には難しいでしょうけど、幹線道路では、今現状何分だったらそれを1割とか5%でいいですから、改善できるような取組もできるというふうに考えています。

○岡村会長

ありがとうございます。

他、関連いかがでしょうか。

○最上委員

ちょっと速達性から離れても大丈夫ですか。

○岡村会長

はい。

○最上委員

私そもそもこれを見て市内在住ではないのというところになるんですけど、駅までの移動の速達性向上とは要はその駅までのマイカーが非常に多いので、それを振り替えるんだというふうな、論理展開になってるかと思うんですけど。

今、PTのデータなんかも出てますけれどもその駅まで端末交通で本当に前から多いのかどうか、まずそこがよくわからなくて、前からそもそも、マイカーが原因で駅前が混んでしまっていて、速達性が保てないのか、そもそも駅の端末交通の分担率がどうなってるのか、というのが今、資料として全く出ていないもので、きちんとその辺をまず示した上で、マイカー対策なんだというふうに持っていかないと、多分基本方針1が成り立たないんじゃないかと思います。というのがまず一つ目の疑問で、そこをもし、茅ヶ崎市さんがお持ちになっていて、例えば一般的な神奈川県の中の他の市と比べても駅の端末交通としてマイカーは非常に多いんだということがあるのであれば別にこのままでいいと思うんですけど、何かその根本としてまずその基本方針として速達性向上なり駅へのマイカー流入を抑制するというふうに書かれるのであればそういうデータが欲しいなというところが一つ目です。

二つ目はちょっと細かい話になってしまうんですけど、12ページの基本方針3の下に目標3というのがぶら下がってるかと思うんですけど、ちょっと言葉の意味がよくわからなくて。目標3のところでも市民が交通手段の良さを知り、より身近な存在となっているというふうに目標が提示されているんですけども、その交通手段というのは当然、自家用車も含めた交通手段になってくると思うので、市民が交通手段の良さを知りという意味が下のポツのところを読む限り公共交通のよさを知りなのかなと思うんですけども。

交通手段の良さを知りというところこそ、自家用車から何からみんな交通手段には入ってしまうので、もしその公共交通の良さを知りというイメージであれば少し修正された方がいいんじゃないかなと。

以上2点でございます。

○岡村会長

具体的な修正のご提案ありましたのでそれについて事務局からお願いいたします。

○事務局

ありがとうございます。

今、最上委員からご指摘いただきました最後の方、12ページの目標3のところに関しましては、おっしゃるようにマイカー以外のところを指しておりますので、公共交通というくりなのかなといったところで、文章の修正をさせていただきたいと考えております。

そちらが1点目でございます、あと一つ目の茅ヶ崎駅への移動手段ですね、マイカーによってとか確かに今回資料としてお渡ししていないので説得力が若干欠けるところがあるのかなと考え

ております。

こちらに関してはデータを追記する形でいきたいと考えておりまして、少し説明いたしますと、実際市民である職員等々の意見を聞きますと、晴れの日と雨の日で大分到着時刻が変わるといったところがございます、そういうところで雨の日はどうしても歩けない、歩きづらから、家族に送ってもらうというような需要があるというふうに見受けられております。

その結果、雨の日になってしまうとバスがどうしても遅れてしまいがちになりまして、それで、速達性というか定時性の話なのかもしれませんが、そういったところで、少しバスを敬遠するような動きというのが、実際にお使いなってる方のご意見として聞いたことがあるといったところがございますので、そのあたりを意識した形で、速達性だけではないのかなど。その時間がちゃんと読めるということが大事なのかなというふうに考えておりまして、そのあたりを含めた形での速達性向上というようなイメージを考えておりましたので、一旦補足させていただきます。以上です。

○岡村会長

ありがとうございます。

ひととおりのご意見こんな感じでしょうか。

○後藤委員

都市部長の後藤です。先ほど来、速達性のお話が出ておりまして8ページの基本方針1のところの黄色の枠のところの矢印以降のところですけども、マイカー整備に頼らず公共交通と自転車等で移動可能な環境整備、もしくは環境負荷を軽減した移動環境の実現を目指すという記述がされておりますけども、少しこちら辺の記述からはちょっと速達性とは離れていくのかなというところと、それから12ページの基本方針1の指標1の2に関しましても、これは速達性を見込んだ指標にはなっていないというところもあろうかと思っておりますので、一つの提案なんですけど基本方針1の書きぶりとしては、速達性というよりは、利便性とかその辺の記述にとどめて、本文の中で速達性も大事ですのでその辺りを少し記述するというあたりでいかがかと思っておりますけどいかがでしょうか。

○岡村会長

はい。この辺りのご提案も含めてどうでしょうかということですね。

○事務局

はい。ありがとうございます。

今、後藤委員からお話があったように、実際にその速達性だけではなくて、先ほど寺尾委員からお話があったように、やはりその利便性が必要というところであれば、こちらに書きぶりに関しましては利便性とさせていただいて、文書の中で速達性を入れるような形をとりたいと思います。

以上です。

○岡村会長

はい、というご提案ですがいかがでしょうか。

そうしますと、基本方針の方では速達性は利便性でいいですか。

はい。その四角の中では、利便性という言葉と、速達性という言葉とを上手に使い分けつつ、速達性という用語そのものは落とさない。

重要なので落とさないけど方針としてはもう少し包括的に書くと、そうしますと8ページの四角の中で、速達性と利便性という言葉とを上手に使い分けということですね。

それから12ページのおそらく目標1の中でも、利便性の部分と、速達性の部分がある程度読めるようにするかどうか。目標値の中には、速達性ってことはないですね、混雑緩和とか、接続性改善ってことです。

トータルでの所要時間の短縮っていうような感じで書いてるんですけど、それはそれでいいのであれば、そのままそこは、整合とるようなところでしょうか。

その上で、おそらく速達性、例えば利便性と本数を増やすということになると、例えばバス会社

さんの努力にかなり依存をしてしまう。

一方で、速達性になると、市が主体的にいろいろ行うべきところがたくさんあって、私の感覚で言うと、そういう意味で市の決意があるという意味では速達性っていう、要は事業者さん任せにしてないという、お任せにしないという意味では、非常に重要だろうと思ってるので、そういう意味で、例えば目標の中での取組の中で、主に道路系ってことですけども、それに取組というのが、重点でないにしても、道路側で、いろいろこれに関連してやっていくということがあるのであれば、何も無いのに書かれてはいけないんですけど、取り組んでいるようなものがあるのだったら、書いてもいいのかなというところでしょうか。

事務局お願いします。

○事務局

ありがとうございます。

実際に今、寺尾委員がおっしゃったように道路の整備自体はなかなか期待できるものではないのかなというのが正直なところでございますが、一方で例えば交通の規制の部分に関しましてはまだ多少何らかの合意がとれればということで、そういうあたりが余地があるのかなと。

あとは長崎委員がおっしゃったようにそれ以外の部分に関しまして、何らかのバス停等々の設置をすることによっての期待もできるのかなというふうに考えまして、そういった部分がある関係で、この辺りはですね、バス会社さんだけではなくて、市もしっかりやっていくんだというような姿勢を示せば望ましいのかなと考えておりますがいかがでしょうか。

○岡村会長

いかがでしょうか。

多分これですよ。駅周辺というのは、車で来る方を抑制したいと。

これは送迎の方、それから駅周辺の商業施設に来られる方を抑制したいっていうそれは、この中である程度読めていて、それとは別のところで、自動車依存を全体的に少し減らしていくとか、いろんなことの中で、市内の交通の円滑化っていうところも、ある程度出していくっていうんであれば多分基本方針1でしか出せないと。

交差点改良を主なところとか他の計画と連動させるというような書きぶりにしかならないんですけど、書くんだったら、変えたほうがいいっていう、どうでしょうかね。という意味で、整理をしていただくということで私はいかがと思っておりますが皆さんいかがでしょう。

○内藤委員

福祉部長の内藤でございます。

今までの議論を聞いていると、その速達性という言葉の取り扱いについては、何らかの配慮をしなければいけないんだろうというふうに感じるのですが、今出ている利便性という言葉は実は基本方針の2にも使われていて、三つある基本方針のうちの二つの方針に利便性という言葉が出てくると。でき上がった計画を大項目で見たときに、茅ヶ崎の交通利便性が高まるんだな、でも深く読んでいくと、必ずしもそう読まないところもあったりしてというようなことが出てくるんじゃないかなという気がするんですが、基本的にこの作り上げようとしている計画の向かう方向は、利便性を高めるんだっていう整理でいいかどうか、今一度確認した方がいいかなという気がいたしますが、いかがでしょうか。

○岡村会長

皆様いかがでしょうかというところですが、事務局も含めて。

○事務局

ありがとうございます。利便性にするのか速達性にするのか、といったところに関しましては、事務局としましては、今、公共交通を利用されてる方は、今後ご利用いただきたいし、マイカー等で移動されてる方で、転換が可能な方に関しては、転換をお願いしたいといった意味で、利便性は便利な言葉なので、それで全部表現してしまうと隠れてしまうんですけども、今のお客様を維持しつつ、新たにお客様を獲得していきたいといったところが、事務局の考えとしては持っております、それをこの計画の中で、目標のものとしていきたいなといったところが、根っ

ここにあります。

それを踏まえての基本方針1から3というところで一旦整理をしております。

○岡村会長

はい。いかがでしょう。

多分、この会議に出られてる方はそういう整理で、おそらくある程度納得が出されるとして、出るところに出たときに、「利便性」「利便性」って入っていて、これどう読むんですかっていうところについては、福祉部長からありましたとおりで、いろいろおやっというところはないとは言えないというところですが、どうしましょう。

多分、利便性というのは非常に便利な言葉で全部っていうことであればそうですけども、ものすごく感覚的に言うと、所要時間であったり運行本数であったりとか、かなり目に見える形の、便利さっていうものを利便性というとする、基本方針2には、利便性というでも、もう少しやわらかい意味での移動のしやすさ、全体としては移動のしやすさのような福祉的なところも含めてなんでしょうね。なので、中の四角の中でも利便性ってことはなくて、手段が確保されているという言い方をしてるんですよ。

とすると、むしろ基本方針2のところの移動性という言葉が、何となく方針1との関連で、何となく同じ意味じゃないなっていうところはあるんですけど、事務局としてはどんな感じですか。

○事務局

はい。ありがとうございます。確かにご指摘いただくとそういう利便性の言葉の意味自体が若干そのニュアンスが違うところがあるなというふうに考えておまして、基本方針に関しましては、おっしゃるとおり移動手段をいろいろ選べるというそういったところが大事なもののかなと考えておりますので、そういう意味で言いますと、利便性じゃないところもあるのかなという。正確にこういうことはどうでしょうというアイデアが出ているわけじゃないんですけども、少しニュアンスが違ってるのかなというふうに感じるところでございます。

○岡村会長

はい、そうと思いますが、これ、言葉決めなきゃいけないですよ。

はい。お願いします。

○最上委員

私はさきほど先生が言われた、移動のしやすさの向上とかのほうがいいような気がしますので、移動の利便性向上ってあまり言わないような気がしてですね。

逆に基本方針2の「地域内交通の利便性向上」というのは別にスッと来るんですけど、「人の利便性向上」っていうのかなっていう気がしています。

例えば「移動のしやすさの向上」とかでもいいのかなという感じがします。

以上です。

○岡村会長

趣旨としては地域内の移動のしやすさの向上、確保とかそんな感じなんじゃないかな。

意味合いでこの言葉がいいかどうかは別として、その下の四角とも整合しますし、今までの議論と概ね整合ですが、はい。ありがとうございます。

今ありましたように、基本方針1の方は、先ほどお伝えしましたように利便性の向上という形で、こちらの地域内交通の利便性向上もこれはやはりかぶってしまうということもあるので、移動性の向上だとかそういった形で、文言を変えさせていただけたらと思います。

です。ここは細かい軸は事務局に最後は一任ですが移動のしやすさの向上というような趣旨の方針のタイトルにするということでこの場ではよろしいですか。

この言葉に10分20分かけるのはちょっとだと思います。

他いかがでしょう。

○寺尾委員

建設部寺尾です。

12ページですね基本方針1で掲げてます、先ほど来から話されてます通学、通勤中心した駅ま

での移動というところの指標の1-2なんですけれども、駐輪上の利用者数というところでこれ指標で見ていくということなんです、自転車の利用を増加することでというふうに記載されてるんですね。

ただ、茅ヶ崎駅周辺の北口も南口も今はもう駐輪場が頭打ちの状態、コロナになったからという状況で利用者数は一時的に減ってるとはいえ、そんなに極端に駐輪場が増えていくわけでもない中で、増加させていくっていうのは何か言葉では理解できるんですけども現実的にそれが本当に可能なのかっていうところが疑問で、それを指標にしてしまうことが、100%が続いてますっていうような利用状況が、それが良しとするっていう考え方で本当にいいのかどうなのかっていうところが疑問に思いましたけど、その辺事務局の考え方はいかがでしょうか。

○事務局

ありがとうございます。

直近で、駅周辺の駐輪場の状況を確認しましたところ、駅南口と北口によって多少利用の度合いが違うということを掴んでおりまして、南口の方は、需要に対して、駐輪場の数がちょっと足りてないところもありまして、ほぼ100%みたいな状態になっているというふうに聞いておりますが、一方で北口の方は多少の開きがあるような状態ということもございまして、100%がずっと続くということは、ないのかなと考えておりますので、こういったあたりは、数字として拾えるものなのかなと考えておりますがいかがでしょうか。

○寺尾委員

そうするとその北側の利用率が低い部分を南側の人たちに振り分けてそちらに停めてもらうとかそういう具体的な何かを考えるということなんでしょうか。

○事務局

具体的に南口の方を北口までというのは現実的じゃないのかなと思っております、また、申し上げたいのはその北口のご利用の方に関しては、まだ伸びしろがあるのではないかといった意味で、ずっと100%が続くから指標として使えないというものではないんじゃないかということを考えていることを示したかったということでございます。

○岡村会長

お願いします。

○三橋委員

神奈川運輸支局の三橋と申します。

私も今のこの自転車の駐輪場の件と同じような疑問を持ってまして、13ページに駐輪場の充実ということで今後計画されているのかと思いつつ、他方でこの指標を設定したのはどうなのかなと思っていたところなんですけど、今のご回答ということで、それを承らせていただきます。あと目標1の方で書かれている自転車利用環境の改善等とあるんですけども、これもやはり道路整備の方になるのかなと思うんですが、そういったのは、もうすでにハード面の整備ということでの計画が、実はもうあるということによろしいでしょうか。

○事務局

ありがとうございます。

自転車の利用環境に関しましてはすでに市の方で計画がございまして、自転車レーンといわゆる矢羽根というものを設置する予定がございまして。

○三橋委員

わかりました。ありがとうございます。

○岡村会長

この指標については、なかなか難しいので多分取れる数値でないと、ここには書けないという意味では出ていますが、趣旨としては、自動車で来られる方が全体として減ったっていうことが総合的にこの指標で確認できるっていうことが大事っていう理解ですよね。なので、いや、バスが不便なんでみんな自転車になっちゃったっていうようなことが結果残ったら逆に、これはよくない変化だというような考察ができるので、そういう見方をするとということで、ここはいいでしょうか

ね。

車の流入ですとか車の分担率って出せないの、次のパーソントリップ調査まで待たなきゃいけないので、そういう趣旨だということではよろしいですか。

そうしますと、この骨子はいかがでしょう。

今、私も全てについてどういう項目で修正するということはちょっと手元で書いておりませんが、主には高齢者に関する記述と、利便性ということと、運転手不足の対応ですとか記述の追加等についてはご意見いただいているので、対応するということです。

○長崎委員

長崎です。12ページの計画目標と数値目標とありますけれども、この中で各項目とも、例えば1-1、1-2、考える、考える、基本方針2のところでは、目指す、それから基本方針3でも目指すということになってますので、これがこのまま、もし指標になるなら、何らかの数値を難しいでしょうけど出さないと、これをどうやって評価するのか。

考えるってというのは誰が考えて、これをどうやって、継続して評価するのかっていうのが非常に難しいと思いますので、できるところは、やはりそれぞれの数値を示すような形でないと指標にならないんじゃないのかなと思ってます。

○岡村会長

今のこれに関しては、少なくともこの指標って書いてあることについては具体的数値が計測して出るものを書いているという理解でよろしいですから、その資料だけで全部が評価できるかどうかというのはちょっとまた別かもしれないけれどという。

○事務局

今、岡村会長がおっしゃるとおり、取れる数字という形での指標の設定をしております。

○岡村会長

具体的な数字として出てくるということなので、何らかのそういう考察がきちんと数字を基にできるものを出していただいたということですのでよろしいですか。

なかなかこれ以外に、多分難しいってところが悩んでいるところではありますが、事務局で考えていただいてこれなので、なかなかこれが難しいかなっていうところでしょうかね。

そうしますと、よろしいですか。

すみません、1点だけなんですけど、1ページ目の最初の背景なんですけど、背景なので、あまり気にしないでいいと思いつつ先ほど委員の方から、これまでやってきたところの整合とかそういう整理はどうですかということがもしあるとすると、この1-1に、今書いてあるところなんですけど、真ん中でこれまでの計画ではこうこうというところで、この文章でいいですかということなんですけど。コミュニティバスの路線の充実など定時定路線型のものが中心ですと言っているんですけど、コミュニティバスは通勤通学需要に対応した定時定路線かということ必ずしも繋がらないということもありますし、あと、デマンドも入れたというのがあり、一方でこの計画そのものとしては、コミュニティバスとデマンドについて、市としての重要な役割としてやってきて、定時定路線の大量輸送に関しては、位置付けてはいるけど基本的には事業者にある程度お任せというか事業者の採算の中でやってきていただいて概ね問題がなかったという。だけどそれが変わってきたとすると、もうちょっと本当は欠けるかなという。今のこの計画ではこうだったっていうのはちょっと違う感じがしますので、そこは客観事実に基づいて修文いただくと、飾ってもしかたがないんですけど、それは事務局できますかね。

ではそのこのこれまでの経緯については事実に基づいてっていうところですよ。

以上、いろいろご意見を最大限入れて修正をしてということになりますが、追加のご意見等ございますか。よろしいですか。

そうしますとこちらについては、やはり決をとるということでしょうかね。

そうしますとこの骨子案について賛成の方は挙手をいただくということにしたいと思います。よろしいですか。

それではこの骨子案について賛成の方、挙手をお願いいたします。

(委員全員挙手)

はい。どうもありがとうございました。

全会一致いただきましてありがとうございます。

はい。それでは続いてアンケート実施内容につきましてご説明をお願いします。

○事務局

はい。それではアンケートについてご説明いたします。資料2をご覧ください。

まず調査目的につきましては、移動実態について外出目的別に、行き先、移動手段、時間と頻度などの把握をすること、取組の認知度について、これまでの取組の認知度と、公共交通利用への寄与を把握、今後のニーズについて重視する移動、具体のニーズ、公共交通の維持に向けた考えを把握、それから地域別の意見把握として、実態や意向について地域別路線別に把握できるように、配布数を設定します。

地域配布数の設定につきましては、地域分類は以下の図のとおり、都市マスタープランの分類を用います。

配布部数は3,000部を目安として7地域で割って切りがいいように、3,150部とし、回収率40%を想定して1,260分の回収を目指します。配布、回収方法は郵送配布、郵送回収とします。

ただ、郵送配布するんですが、そこにインターネット回答の案内も載せる予定で、インターネットによる回答も併用する予定です。

2ページ目に移りまして、各地域の世帯数と人口数について表にまとめています。

配布数について人口で按分すると、母数が少ない北部丘陵地域で想定回収数が非常に少なくなってしまうことから、地域ごとに差を設けず、一律の配布数としています。

実施スケジュールにつきましては、この会議で調査目的、配布回収数の確認、調査項目について協議を行い、必要に応じて調査内容、調査票を修正して、最終確認後確定します。

アンケート調査の実施は12月末から1月に配布し、順次、回収、集計、分析を行います。

2月頃を、今、次回会議の開催を予定していますが、そこで回収状況、各項目の結果報告、考察、協議を行う予定です。

次のページに移りまして調査項目についてです。

4ページ目以降と冊子を分けてお配りしてありますので実際のアンケート様式と比較しながらご覧いただければと思います。

問1では日常の移動状況について質問しています。

把握したい項目としましては、平日、休日別の移動自体について、移動目的、移動先、移動手段、移動頻度、移動時間帯、それから駅までの交通手段などです。

設定の意図としましては市内の地域別の移動実態を詳細に把握したいということと、個人属性と合わせて公共交通の利便性が高い地域とそうでない地域での移動手段の比較をすることです。

続きまして問3では、地域や年代、公共交通の利用環境別の頻度を比較するため、公共交通自動車、自転車の利用頻度を把握したいと考えています。

問4と問5は、茅ヶ崎市と民間事業者が行ってきたこれまでの取組について、その認知度や利便性向上にどれだけ寄与したかの把握を狙ったものです。

続いて、問6につきましては、主に骨子案でご説明した基本方針1で謳っているような、駅までの移動の、先ほどまでの議論では速達性という話をさせてもらってましたが、移動の速達性を重視するか、基本方針2で謳っているような駅以外の市内から市内への域内交通の利便性を重視するか問う内容にしています。

地域別のクロス集計によって地域ごとにどのような交通モードを必要としているかを把握することを目的としています。

問7から9につきましては、公共交通に対して、行政や地域の関わり方の度合いのあるべき姿について質問しています。

問10では個人属性について質問していますが、お住まいの町丁目まででは、交通モード等の検討には範囲が少し広すぎるため、主に利用するバス停ですとか、路線名まで記入していただいて、

より詳細にニーズを把握できるようにしております。

アンケート調査の中で、問6のところ、移動しやすさという表現を使っているのですが、こちららはもともと速達性と書こうとしたんですが、一般の方になじみのない表現かと思ひまして、ここでは速達性を移動しやすさと置き換えて書いておりましたけれども、先ほどまでの骨子案での議論を踏まえてこの表現は、別途見直したいと考えております。

資料2についてのご説明は以上です。

○岡村会長

ありがとうございます。

ここに書いてあるような数等でやるということでございます。

もうそろそろやりたいというようなところですが、はい皆様いかがでしょう。

こちら、ここには結構突っ込みどころと言っはいけないんですけど、先ほどいろいろご意見が出てきたのを踏まえると、駅への利便性、鉄道に乗る方、中心市街地に来られる方が、公共交通が使いやすいかどうか、どう思ってるかっていう話と、地域の中で高齢者の方を含めて、そんなに遠くに行かないときに、移動しやすいと感じているのかどうかというあたりがどうもポイントだよということだとしたときに、そういう設問があるかということ、ほとんどない。

パーソントリップ調査である程度わかるし、この後おそらく出てきますけどGPSデータである程度わかるところがあるので、全部アンケートでやる必要ないにしても、先ほどの骨子案で出てきたようなものは、やはり聞かなきゃいけないと。で、そうやっていくと、真ん中辺で5、6って見開きのところは、最終的に、これの満足度が上がるのはありがたいけど、これ直接聞いたところで何かうれしいかということ、率直に言うと、行政の政策で全部終わったものに対して評価しませんでしたらいいんですけど、これをもとに計画を作りましょうっていった時のデータとしては、率直に言ったら、あ、そうですかっていうのが出てくるだけだとすると、聞きますかって言えばですね、わざわざこれだけ出して、なので事務局どうしますかっていうことなんですけど、多分12月にやるって書いてあるので、どうしましょうね。

○事務局

ありがとうございます。確かにその先ほどの骨子案の議論を踏まえて、今、岡村会長がおっしゃったところまで考えていきますと、どういうふうに生かしていくかっていうところが少し不明確な説明になってしまってるのは事実なのかなと考えております。

それで、この後説明いたしますGPSデータの分析に関しましては、まず手段を問わず市民の皆様の移動がどういうものなのかという事実の確認をそちらの方で主にやろうかなというふうに考えておひまして、今回のそのアンケートに関しましては、それでは計れない主観的な満足度ですとか、あと今後の意向ですとかそういったところを拾っていききたいなというふうに考えておひしましたが、改めてその問5、問6の中身を見ていきますと、少し活かし方が不明確な部分もあるのかなというふうに考えておひしますので、率直に言えば修正をしてという形なんですけれども、時期の関係もござひまして、なかなか時間もなくなってきたというのがありまして、本音を言ってしまえば多少の修正のところ、何とか実施したいなというところが事務局として考えてございます。

以上です。

○岡村会長

はい。なのでもうこれは予算との兼ね合い等なので、あまり言ってもしかたないとは言いつつ、いや、この場でやらなくてもいいんじゃないのっていう、どうしょうねっていうことなんですよね。それで、例えば問1と2にしても、通勤通学する人はみんな13、4とか5行ってるので、通勤の人はわかるけど、普段は通勤してるけど時々市内も平日いろいろ動いてますよっていうようなところは全くわからないってことですね。

パーソントリップ調査も、定常的な移動は比較的わかるんだけど、週に1回の在宅勤務の日に全市内でどんな移動してるんだろうねっていうところは全くわからない。

でもそれこそコロナ以前だし、とすると、市内の移動って結構大事だよねって言ってるわりに、

GPSである程度、量的把握はできるけれど、それはわからないすると全面的にまちまちなんですよ。それで、最後のところも、むしろ一応、ほとんどの地区に何らか走ってはいるのでいいんですけど、なかなかこれ聞かれても困るなだし、選択肢もこれ全部独立じゃないんですよ。全部独立じゃないので、なかなかこれマルはどこかつけてもらえるけど、考察できないので、ちょっとこれこのまま厳しいんじゃないかなと思うんですけどどうしますって、はいお願いします。

○矢野委員

まちぢからの矢野ですけども、このアンケート調査をするのに一番欠けてるのが、ルートについてどう思うかという。特に私は小出地区なんですけども、前々から病院から斎場へのルートという悩ましい名前なんです。それでずっと小出地区ではですね、この病院-斎場というのもおかしいんですけど、病院に行く前に、市役所ないし茅ヶ崎駅北口に接続してから病院へ行くならいんですけども、そこが欠けておましてですね。

前の服部市長さんといろいろお話した時には、中央公園の一部を削って、そこに各路線のターミナル駅にして、そうすれば、利便性がいろいろ図れるんじゃないかというような内々なお話も聞いておったんですけども、故人になられましたけども、そういう形で小出地区としては、もうずっとこれできてから、ルートを変更してくださいと、病院に行く前に茅ヶ崎駅または市役所を経由して行ってくださいということで、一番いいのは、駅まで行けばということなんですけども、そこら辺で、今のルートについてどう思われますかという、一番肝心の、それをやると、皆さんが困るから、多分入れてないのかなと思うんですけども。

そこら辺は入れた中でやるんならいいんですけど、そうでないとすると、無駄じゃないかなと思います。以上です。

○岡村会長

事務局いかがでしょう。

○事務局

ありがとうございます。

今ちょっとご意見をいろいろいただきまして、アンケートの中身に関しましてはちょっと時間もないんですけど、若干修正をさせていただければと思います。

ただ再度こういった会議に諮るとなるとちょっと厳しいかなと思っておりまして、もしよろしければなんですが、事務局と会長の方で協議をさせていただければと思うんですがいかがでしょう。

○岡村会長

いかがでしょうかなんですけど、どれぐらい変えるのかっていうところの合意なしに、変えますっていうのは、ちょっとっていう感じがするんですよ。なので、書面会議とまでは言わないにしても、一旦ご意見をいただくような形はとらないといけないと思いますけど、この辺は事務局どうでしょう。

○事務局

わかりました。そうさせていただきます。

○岡村会長

そうすると、大きな方針というところで私が全部しゃべってしまったんですけど、どういう方針にしますっていうのは、骨子案のより具体の検証ができるとか、特に地区によっては、ルートや現状の路線の評価も可能なような形にする、先ほどご意見いただいたとおりにする、例えばそうすると小出地区も、バス路線に非常に近いバス停に近いところと、傾斜地があって、というところで、斎場の近くだと全然違うところですので、これ番地書かないってなってるんですけど、例えば、北部丘陵の中でもどのあたりというところがある程度わからないと、多分、ここの中でも全然行き先が違うと思うので、ライフタウンに近い方とかいろんな方がいらっしやると、そうするとそこまでやるかどうかっていうのは、意外と大きな話、大きな決断ですけど、どうしましうね、要はある程度の路線の評価っていうんですかね、とか行き先が違う、生活圏が違う、もう少し細かいところまで拾うか拾わないかですけど、どうしますか。

○事務局

ありがとうございます。

実際に同じ地区でくくっても、おっしゃるように利便性といいますか状況が結構違うということはあろうかと思しますので、匿名であるということは前提になりますけれども、ある程度のメッシュみたいな形でどのエリアにお住まいなのかっていうところを明示していただいた上で、その中でお使いになっている交通手段ですとか、その使ってる交通手段のその評価ですとか、矢野委員からご意見がいただいたようなそのルートの評価だとかそういった部分も含めた形で、少しアンケートを修正させていただければなど。

その上で、委員の皆様にご書面で送らせていただいて、それでいいよということであれば、それで実施するという方向はいかがかなと考えますがいかがでしょうか。

○岡村会長

よろしいですか。市の委員の方いかがでしょうか。

ではそうしますと、ある程度骨子案をまず念頭に、ここの地区の違いなども考慮して、場合によっては、路線の評価もある程度可能なような形のものを、今年度中に実施するというご承認をいただくというのが、どうもこの議事の議決事項になります、そのような形でまず議決、はい、お願いします。

○橋山委員

今、技術的にはそれでよろしいかと思うんですけどちょっと説明の中で、仮にこの先ほど問7、問8のところ、路線バスやコミュニティバスはという、この路線バスとコミュニティバスが、一括りの設問になってしまってるんですね、運賃を高くしてバスダイヤを増やすべきであるってところで、民間のバス会社の方で、運賃を上げたからって、ダイヤが増やせるかと言われると、それはもう基本的に非常に厳しい状況でもあって、これ多分コミバスに対しての設問になってるのかなという思いもありますし、8番も今後維持をしていくかという中で、コミバスを維持していくのか、路線バスを維持していくのか、いうところで、多分設問はコミバスを維持していくときには、こういう説明になってるのかなという思いがあるんですけども、路線バスともしやるのであれば、もう別物なのか、コミュニティバスに対してとか、デマンドバス乗合交通に対してとか何か区別を、設問を残すのであればですね。そこもご検討いただきたいなというところでございます。

○岡村会長

ここは結構、やるなら結構重要なところかなと思いますし、例えば地区ごとに分けているので、もう、地区ごとに設問が、若干文章が違う、例えばもう、えぼし号のルートってわかっている、そのようなルートがある程度地区別にしてっていうことは、多分そんな大変じゃないだろうと思うので、ということも含めてですね。

はい、ではそうしますと、先ほど骨子案の評価がある程度できて、路線の評価もある程度できるような形で、ある程度地区の個別の事情がわかるようなアンケートに修正するという方向につきまして皆さんよろしいですか。

はい、ではそのような形で皆様に事前にお諮りすると、結構すぐにご返事くださいみたいな感じになるかもしれませんが、ご協力をということでしょいかね。

ありがとうございます。

次、GPS データに関する件です。お願いします。

○事務局

資料3をご覧ください。

まず、GPS データの概要についてご説明します。

使用するデータは、ゼンリン混雑統計のデータを用います。これは、docomo ユーザーの一部の移動が匿名性が担保された状態でわかるものです。データ取得期間は、2021年7月から2022年6月までの1年間分です。データは250m四方のメッシュで区切ったメッシュ間の移動を色分けして、年代、時間帯、移動速度の区別が可能なものです。

以下の図がデータの出力イメージです。

左の図が発生、つまり出発地点の濃度をあらかずヒートマップになってます。右側が集中、つまり到着地点の濃度を表すヒートマップになっています。15分間同じメッシュ内に滞留すると、一つの移動として集計されます。鉄道駅やスーパーが立地しているところが赤く表示されているのがわかるかと思います。

次のページに移りまして、時間体別のエリア別発着状況です。

下の図は、早朝から午前8時台の市内から市内への移動の濃度を表しています。

この時間帯は、通勤通学の移動が多い時間体ですが、市内の移動は少ないことがわかります。この資料にはありませんが市外への移動、市外からの移動のヒートマップを作ることも可能です。次のページに移りまして、午前9時から12時までの発生集中状況を表した図です。この時間帯になりますと、お買い物などの地域などが急激に増えてスーパーが立地しているところは、赤くなっていることがわかります。

4ページ目に移りまして、地域間の流動状況について、どのような出力が可能か示しています。例えば小出地区に注目しますと、行き先は地区別にどれくらいあるのかっていうことがわかります。この場合、北部丘陵地域内での移動が最も多いことがわかります。また、右のグラフから、地域内では徒歩での移動が半分以上あるものの、地域が離れるに従い、割合が変化していることが読み取れます。

これらのデータから、現状の公共交通の運行状況が実際の移動のニーズを満たしているかなどの考察を今後行っていく予定です。

資料3で示しているのは、このGPSデータの分析でどのようなデータが取得できるかという、まだイメージの段階をお示ししている段階でして、今後こういったデータを用いて詳細な分析を行っていった、考察を加えていくというところで、そちらは、先ほど申し上げた2月頃の会議でご報告できればと思っています。

ひとまずは今どういう状況かという進捗状況のご説明までさせていただきました。

資料3については以上です。

○岡村会長

ありがとうございます。

こういう分析ができますということですが、ご質問等いかがでしょうか。

お願いします。

○寺尾委員

建設部寺尾です。

このデータ取得期間が昨年の7月から今年の6月までということで、これ過去データというのはまた別の料金みたいになっちゃうんですかね。

○事務局

そうですね。

過去データというのは別料金になっております。

○寺尾委員

これがちょうど期間がコロナ禍の中での移動制限が結構行われている状況で取られてるものなので、それが果たして今後の展開に繋がるのかなっていうのは1点疑問に思うので事務局がどういう解釈をされてるのかっていうのをお聞きしたいです。

○事務局

この計画自体が5年間ということもありまして、今の状況がその5年間の中で大きく変わるかと思うと、そう大きくは変わってこないのかなと判断をしております。

ただ、その5年間の間にまた、その移動等の変化が出てくれば、次の計画の中でしっかり入れていければと考えております。

以上です。

○寺尾委員

そうすると移動制限がある前提でこの計画を作ってくつていうふうに解釈してしまうんですけどそういうことではないですよ。

○事務局

今、寺尾委員がおっしゃったみたいに、この期間はいわゆるロックダウンみたいものはありませんでしたけれども、ある程度これらによつての制限がある中でのデータになっております。それで、今後もなかなかこのような状況が見えないといった中で、コロナ前のデータを使うというのもなかなか現実的でないのかなといったところから、あくまで、これは今後もある程度続くんであろうという前提での5年間の計画を策定するためには、一旦これらの状況での、それをベースとした計画策定なのかなというふうに考えております。

今後の意向に関しては先ほどお話をしましたアンケートの中での読み取りをしていくのかなと考えておまして、そのコロナになる前のデータというのも比較対象で欲しいのは事実でございますけれども、いろいろな関係がございまして、それ以上データを取得するのは少し難しいといったところから、今は直近のデータをもとに議論をしていきたいなというふうに考えております。以上でございます。

○岡村会長

ありがとうございます。

おそらく、これも、無い物ねだりがなかなかできないというところがあるんですが、基本的に、市内発着というところで、長距離の旅行の方ですとか、遠方から旅行に来られる方っていうところは、あまりこの計画では気にしなくてよいだらうということと、どうもいろいろこの中の状況を見てると、近距離についてはそれほど大きな違いはなくて例えば横浜東京まで通勤される方が、リモートになってるとかですね、大学生が一部リモートなつたつてのありますけど、数%頻度が減つた方が増えたからつてあんまり変わらないだらうし、移動のパターンとしてものすごく変わつてるといふところが、何か特殊事情として変わつてるとかがないとする、いいのかなというふうな読み方なので、もし何か出るところに出たときにこのデータの読み方みたいところは、事務局ではある程度整理をしていただくといひかなというところでしょうかね。

あと先ほど小出地区の話が出ましたけど、小出地区の方が買い物つてどこ行つてると結構場所によつて違ふだらうと思うんですけど、なかなかそういうところがわからずに例えばこんなルートがいいなんてこと、まあまあしている。以前もありましたので、生活圏がどうなつてるとつてことはかなりこれでわかるじゃないかなという気がしております。

では、この件よろしいですか。

どうもありがとうございました。

次、報告事項です。ICカードの導入以降の件です。お願いします。

○事務局

それでは資料4をご覧ください。

こちら資料4は、まずコミュニティバスのICカード決済につきましては今年6月1日から導入を開始しまして、資料では、各路線ごとのICと現金、回数券による支払いの比率を示しています。中海岸南湖循環では、通勤通学での利用者数の割合が多いと見られ、ICによる精算の比率は比較的高くなつています。

反対に北部循環では、鉄道への乗り換え需要がおそらく少ないと考えられ、ICによる精算は比較的少なくなつています。

ですが、すべての路線で導入以降、時間の経過とともに増加傾向となつておまして、IC導入によつて利用者の利便性増進に寄与したものと考えています。

資料4につきましては、説明は以上です。

○岡村会長

このようになっておりますところですが、何かご質問ですか補足等ございますか。

○長崎委員

先日コミュニティバスを利用したんですけど、回数券利用者がかかなり多いんですね。

やはり運賃抵抗も、当然現金よりも IC カードよりも、回数券が割安になってますから、ある程度までいくと、もうその回数券の利用者は IC に変更しないでしょうから、頭打ちになっていくんじゃないかなって気がしますね。

確かに今言われたように、すでに鉄道を利用してる方は、IC カード使い慣れていますから、わざわざ回数券を買ったり、現金ってことはないから、中海岸南湖循環のこの数字は理解できるんですけど、他のところはよくここまでいくかなという感じではありますね。

以上です。感想です。

○岡村会長

どうもありがとうございます。

他いかがでしょうか。

○小堤委員

バス協会です。

細かいことなんですけど、IC と現金回数券とその他とのがあるのかなと思うんですが、というのは、6月の開始比率が43%っていう、この数字の出し方がよくわからなくて、例えば、福祉券だとか、そういうのあるのかなと思ったんですけど、その辺はいかがでしょう。

○岡村会長

データの読み方としてですか。

○小堤委員

はい。

○岡村会長

いやでもそうですね。そうですね。

これはご確認いただいてご回答あって次回の会議でもいいですが、ということでもよろしいですか。確かに気になりますね。これは。これはまず事務局で整理していただけますか。

○事務局

失礼いたしました。これは次回の会議で報告を改めさせていただきたいと思います。

○岡村会長

どうもありがとうございました。

そうしますと長くなりましたが、今日予定されて議事概ね終了ですが、その他ございますか。

それではあと進行は事務局でお願いします。

○事務局

長時間の議論ありがとうございました。

議事録ができ次第、内容確認の依頼をさせていただきますのでよろしくお願ひいたします。

次回会議は市民アンケートの結果、GPS データによる移動実態分析の結果等を報告させていただく予定でございます。時期は、年明け2月頃を予定しております。

本日はお集まりいただきまして、ありがとうございました。

これをもちまして閉会となります。

○事務局

補足で先ほどのアンケートに関しましては、内容の修正が伴いますので、また会議の前に書面という形になるかと思っておりますけれども、各委員様にご確認をお願いすることになるかと思っておりますが、併せてこちらもよろしくお願ひいたします。

以上でございます。