

令和4年度第4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結果について ・GPSデータを用いた移動実態分析結果について ・令和5年度のスケジュールについて
日時	令和5年3月27日（月） 午後2時から午後3時30分まで
場所	茅ヶ崎市役所本庁舎4階会議室1
出席者名	<p>会 長：岡村 敏之</p> <p>委 員：長崎 栄一、大澤 武廣、橋山 英人、吉田 忠司、八島 敏夫、坂口 勝利、寺尾 恵一、内藤 喜之、岩澤 健治、後藤 祐史</p> <p>（欠席）</p> <p>矢野 福德、前田 積、小堤 健司、三橋 裕、小林 将人、最上 祐紀</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1 別紙 第2回会議での指摘事項と今回修正案 ・資料2 市民アンケート実施結果 ・資料3 GPSデータを用いた移動実態分析結果 ・資料4 令和5年度スケジュール ・橋山委員配布資料 路線バス（乗合バス）の上限運賃改定の申請について
会議の公開・非公開	公開
非公開の理由	
傍聴者数	1名

(会議の概要)

1. 開会

○深瀬課長 : 橋山委員が東海道線の人身事故の影響で少し遅れるという連絡が入っています。それでは、これより令和4年度第4回地域公共交通会議を開催いたします。お忙しいなか、お集まりいただきありがとうございます。本日は委員17名のうち現在10名にご出席いただいています。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。本日は傍聴人の方がいらっしゃいます。会議の内容については原則として公開となっておりますが、傍聴人の方はご発言できませんのでよろしくお願いいたします。

なお、国への報告の関係から1月に行った事業評価の書面照会を第3回とし、今回は第4回としております。

それでは、岡村会長、進行をよろしくお願いいたします。

○岡村会長 : それではよろしくお願いいたします。

2. 委員委嘱の報告

○岡村会長 : 委員委嘱の報告ということでこちらはいかがでしょう。

○事務局 : ご説明します。委員の名簿をご覧ください。神奈川県警察の茅ヶ崎警察署の奥山交通課長のご異動に伴いまして、新たに小林将人課長を委員に委嘱いたしました。小林委員は本日はご欠席です。

また、市民公募委員の長崎委員は今年度3月末までの任期でしたが、次期委員について本年1月に募集を行いまして、その結果再び長崎委員に市民公募委員をお願いすることになりましたので併せてご紹介いたします。

新しく委員になられた方のご紹介につきましては以上でございます。

3. 協議事項

(1) 地域交通計画について

地域交通計画の骨子案について

○岡村会長 : それでは3. 協議事項、地域公共交通計画についてとなります。では順次事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局 : ご説明いたします。配布資料の資料1計画の骨子案をご覧ください。第2回会議において全体のご説明はいたしましたので、今回は第2回会議でご指摘いただいた部分をどのように修正したかという部分に絞ってご説明いたします。資料1と併せて資料1別紙を並べてご覧いただければと思います。

まず、骨子案1ページ目の計画策定の背景において、コミュニティバスに

ついて「通勤通学需要に対応した定時定路線型の大量輸送を前提とした」としていましたが、コミュニティバスは通勤通学にはつながらないというご指摘がありましたので通勤通学の表現を削除し、「大量輸送」の表現も「まとまった利用者数の輸送」に改めました。

続きまして、高齢者について上位計画の整理や基本方針のなかでの言及が少ないというところについて、2ページ目の総合計画の政策目標3「共に見守り支え合い、誰もが健康に暮らすまち」のなかの取組みの方向性「支え合う地域共生社会の実現」から、地域公共交通計画が担う役割として、右側3番に「移動手段の充実により中心市街地の活性化を促す」と記述いたしました。

また、10ページ目の基本方針2のグレーの網掛けの部分の2項目めに「今後、高齢化が進む中、免許返納者は増加傾向にあり、マイカーに頼らない移動環境の構築が必要になる」という記述と、11ページ目の基本方針3の同じくグレーの網掛けの2項目めで「地域交通の確保について、地域住民が主体となる高齢者を対象とした移動確保の取組みが実施されているが、支援体制が確立しておらず、これらの課題解消も求められる」と記述しました。

続きまして、4ページ目に戻りまして1-3(2)バスの運転手労務条件の改善について「これを契機として、担い手不足の解消、サービス水準の維持が期待される」と記述を追加しました。

次に、8ページ目の基本方針1において第2回会議では速達性向上と表現していた部分について、委員の皆さまからのご指摘・ご意見を踏まえ、事務局にて整理し、基本方針1では、速達性向上よりも幅広い取組を含めるため、ダイヤ増や、速達性に係る移動時間の短縮など客観的に捉えることが可能なもの全般を指す用語として「利便性向上」という表現に改めました。鉄道駅までの移動においては、速達性の向上を含めこれらを手厚く充実させていきたいという思いから利便性向上という表現としています。速達性向上については取組のなかのひとつという扱いとします。

続いて、9ページ目ですが、こちらに免許返納が増加している事実を補足するデータとして一番上のグラフを追加しました。年ごとの免許返納者数は前年比では増加が鈍化していますが、数字自体は平成27年と比べると依然倍以上の数字が続いていますので、今後も堅調に返納者数は増加していくものと捉えております。

続きまして、10ページ目におきまして、駅へのマイカー利用について論じるうえで必要となる駅の端末交通手段分担率の資料がないとのご指摘がありましたので追加しております。割合からすると茅ヶ崎駅で4%とあまり大きくない数値ですが、藤沢駅や平塚駅に比べると多い点と、茅ヶ崎駅全体の約10万トリップに対しての場合、4%でも4,000トリップがマイカーによって担われているという点を考慮しますと、現状の駅周辺の道路状況や駅周辺の賑わいの観点から、改善が必要になっていくものと考えています。

続いて同じ 10 ページ目で、基本方針 2 を第 2 回会議での骨子案では「地域内交通の利便性向上」としていたところを、会議での議論を踏まえまして、「地域内の移動しやすさの向上」と改めています。基本方針 2 で取り組む内容は、ダイヤ増や時間短縮といった方向の改善ではなく、ダイヤ等の部分では比較的弱点があったとしても、地域ごとのライフスタイルに応じた移動手段が用意されていて、主観的に「移動しやすい」と思ってもらえるような環境整備を重視して取り組んでいくという意味を込めています。

次に 11 ページ目の基本方針 3 において、市内一部地域での地域交通の取組について市としてもできる支援をしていきたいという部分がありましたので、グレーの網掛けの 2 項目めに追加しております。

続いて、12 ページ目の基本方針 3 の目標 3 において「市民が交通手段の良さを知り」となっていたところを、「市民が公共交通の良さを知り」に改めました。

それから、13 ページ目において、基本方針 2 目標 2 に紐づく取組として一番下の項目の交通手段の活用検討のなかに「福祉輸送」を加えました。資料 1 骨子案についてのご説明は以上です。

○岡村会長：本日は地域公共交通計画の骨子案につきまして、これをもとに具体の検討に入っていくことに対するご承認をいただくという形になりますので、それも踏まえてご発言をいただけたらと思います。いかがでしょうか。

○橋山委員：こちらの修正案のところで、P 4 の先ほどのところの運転手不足の対応についての労働状況の改善と書いていただいているのですが、「一方、令和 6 年度以降はバス運転手の労働環境の改善が予定されており、これを契機として、担い手不足の解消、サービス水準の維持が期待される」と書いてありますが、こちらの改正改善基準告示ですが、今、乗務員が 8 時間のインターバルが 9 時間になる、労働条件の働く時間も減るところで、そうなった場合に今の乗務員よりも多い乗務員を採用して維持していかなければいけないとなりますので、この書き方は大変に難しいかもしれないですけども、担い手不足の解消やサービス水準の維持につながるというところは、事業者として難しい記載だと思っています。

○岡村会長：そうしますと、これは今日のところである程度修文もしつつということになればと思いますが、これは労働環境の改善が意図するところはここに書いていただいているとおりで、ただ、それによって具体的にどのような影響が考えられるかということについてはやや記述不足ではないかと、多分こういうことですね。

「予定されており、これを契機として」なんですよね。長期的にはこれが期待されるが、短期的には運転手不足による減便などが懸念されると、趣旨としてはこんな感じでしょうかね。これは八島委員にも労働側の観点からもあるかもしれませんが。

○八島委員：私も、今、神奈川中央交通の橋山委員と同意見なんですけど、逆に、今、労働者側ということで、これから8時間のインターバルから9時間になるのはもちろんのこと、今まで24時間から8時間を引くと16時間と。16時間の最大拘束時間のうちに仕事が15時間を週に2回というのが原則であったんですが、今度、インターバルが9時間になることによって、24から9を引くと15時間だと。それが今度、14時間の最大拘束時間で働けるのが週3日までという形になるんです。

そうすると、労働者側から考えると、先ほど橋山委員が言ったことに付け加えるとなると、やはり今まで、言い方は変なんですけれども、通常に働いている出勤時間から自分がこなせる例えば8時間という勤務があったとして、8時間の拘束の勤務があって、1時間休憩があったとしても、通常のバスの運転手さんはそれで終わらないんです。要は、言い方が変なんですけど、通常14時間まで今度は働いていいということになると、会社が36協定を各企業と労働組合が結んで、ここまで働かせることができるという環境があった場合に、企業側が実際に8時間で仕事を終わらせるときもあるんですけれども、例えば朝出勤のお客さんを乗せて、帰り、また乗せるときもある。このお客さん見たことあるなというぐらい働く時間が長いんですよ。

それになると、労務管理的にはよくなるということには見えるんですけれども、実際には、今、橋山委員が言ったように、労働者側からすると、働かなきゃいけなくなっちゃうとか、運転手もともと足りませんので、ダイヤが増える分、1日1時間に5本走らせなきゃいけない。でも、運転手が4人しかいないというと、別な人が加わって、本当は8時間で帰れるのが15時間働かなきゃいけないとか、14時間働かなきゃいけないダイヤを会社が組んでくるんです。

それを労働組合と協議をした上で、最終的に、36協定の時間の位置づけもしながら、この間、私、藤沢市のほうでお話しさせていただいたんですが、お客様の、市民の移動する権利を守るために走らせているんじゃないんですよ。もう運転手がこれしかいないから、1時間にこれしか走らせられないというダイヤなんです。多分神奈中さんもそうだと思います。私、江ノ電というところに勤めているんですが、そこも同じなんです。

というと、お客様のニーズに合わせるためには、今いる人たちがもっともっと長く時間を働いて、もっともっと走らせないと、要はそれがついていけないんです。普通に走っているように見えるんですけれども、実はもう運転手さんは労働時間がばんばんと、逆に、今、企業側の前で言うのも変なんですけれども、精神疾患とかいろいろ病気になられて、年数も1年半とか2年とかで休職に入って3年ぐらい出てこない方が、かなりの人数がいて、それで厳しいから辞めていっちゃうとか、ほかの会社が楽だからあそこに行こうとか、いろんなことがあって、労働環境が守れなくなる。何か、国がやっ

いることがこうだと言うんですけれども、実は違って、じゃ、そこに採用する人が来るのかという話になると、またそれが来ない。

これから、来年度もそうなんですけれども、トラックの拘束時間も変わってきますので、今度は荷待ちとかができなくなったりとか、拘束が決まっちゃうので、今までそういうのがほとんどなかったんですけれども、トラックも厳しくなるし、運転手さんがいない。荷物が運べない。1人の労働時間が増えてくる。事故が起きたり、けがをしたり、病気をするというので、そういう環境が今、侵されるのが、私の中ではすごい心配事になるということが、今、橋本委員が言ったとおりのお話にちょっと付け加えさせていただこうかなと思っているところでございます。

○岡村会長： これは現状としては環境を淡々と説明しているという文章ではありつつ、市としてはそれに対してどういう理解をしているということを含んだ説明なので、そういう意味では市の立場がある程度は反映しつつ、客観状況を欠くというところで、どう書きましょうか。さっきは短期、中期という言い方をしたんですけれども、もう少し現実に、ちょっと厳しいところと言うと、担い手不足の解消、サービス水準の維持も。

○八島委員： 維持は期待されないんです。

○岡村会長： 一応そういう意図はある改正ではあるけれども、現実にはそうならない可能性があるという状況なんですよ、きっと。

○八島委員： サービスも改善されないんですよ。維持できないんです。運転手さんが厳しくなってくるので、苦痛を感じてくるというんですかね。同じ仕事をしていても、だんだんとやっぱり弱くなっていくというか。自動車もそうだと思うんですよ。自分が運転していて、長く乗っているとだんだん疲れてきて、休憩を取らなきゃいけないというときもあるんですけれども、今、バスの運転手さんは最大で4時間走るんです。1回乗ったら4時間休憩なしで走らせることができるというルールになっていまして、その間に駅に入ったりということもあるんですけれども、そういうことがやっぱりちょっと問題というかですね。労働者の問題を言わせていただきました。

○岡村会長： 最後、「期待される。」ではないような形の終わり方が。少なくとも一応、法令上、それは改善というふうに言うことは問題はないと思うんですが、この「契機として」の後ですね。やや、それがあっても厳しい。ここの整理としては、少なくとも短期的にはより厳しい状況はあるような趣旨の文章にはしておきたいというところでしょうか。では、ここの字句は、まず事務局と会長で作成し、委員に一旦見ていただき、必要があればちょっと修正案のご意見

をいただくということにまずはしまししょうか。
他はいかがでしょうか。お願いします。

○長崎委員： 前回もっとはっきり言うておけばよかったんですけども、12ページ、基本方針に対して指標が出されているんですけども、この前の会議のときには数値化されたもので評価できるということでしたので、この文言のところをもっと端的に、例えば指標1-1のところについても、「鉄道駅への主な移動手段である路線バスの利用者数が維持、増加している」と。そうすれば、これはどの程度増加したか、していないかというのが数値で表されて、指標になると思いますね。

次の1-2についても、「鉄道駅への主な移動手段である自転車の利用（駐輪場の利用と想定）が維持、増加している」と、こういうふうに数値目標とすれば、はっきりと数値でできるような形にしておかないと、指標にならないのではないかなと思うんです。

同じようなことが指標2についても、「支出と収入のバランスが取れた無理のない経営の下、維持されている」と、それから、その下のところも、「サービスの維持に適切な収入が確保されている」というのが必要じゃないかと思えます。

最後の基本方針3についても、原文では「認識を市民に持ってもらうことを目指す」になっていますが、これだと指標にならないと思うので、例えばもっと市民が増えているとか、そういう認識を市民が持っているというふうに端的に指標としては数で表せるような文言に改めていただいたらどうかなと思いますが、いかがでしょうか。

○岡村会長： 質問の趣旨を確認しますが、その下の文章は指標の趣旨で、指標1、2と横には利用者数、利用回数という定量指標が入っているんですけども、これではよろしくないというご意見でしょうか。

○長崎委員： 「増加している」というふうにですね。利用者数ですから、指標が増加しているというのが指標になると思うんですが、いかがでしょうか。

○岡村会長： 利用者数が分かれば増減率は結果的に分かるということであれば、別に利用者数なのだろうと思うんですけども、ただ、その指標の2について、例えば経営的に維持されているということのいわゆる代理指標が利用回数だということだとかいうふうになるんですけども、利用回数が維持されても、収支は、バランスはより悪くなっていますという状況が仮にとか、現実に起こり得るとすると、利用者回数では、ちょっとそれだけでは示せない可能性があるという、こんな趣旨でしょうか。

要は、定量というところの意味なんですけれども、これは確認なんですけれ

ども。多分、それによって事務局の答えが変わってくるかなと思ったので。

○長崎委員： どうもこの指標そのものが、目標と同じような感じに受け止められちゃうと思うんです。「解消を目指す」とあって、こっちになっても「考える」という形で止まっていますよね。これは、考えるのは目標じゃないかと思っているんです。だから、それだとすれば、それが数値化されているように、はっきりとした数値で表される、維持、増加しているとか、そういう表現のほうがいいのではないかなと思ったんですが、いかがでしょうか。

○岡村会長： では、それはそういう趣旨ということで事務局回答できると思います。

○事務局： ありがとうございます。今、長崎委員がおっしゃっている部分に関しては、岡村会長がおっしゃったみたいに、まず、1-1で言いますと「路線バス・コミュニティバス等の利用者数」というところで、定量的な指標を出しているつもりです。その指標の説明として、下に書いてある「鉄道駅への主な移動手段である」と続く文章自体が、こういうふうを考えるから、この利用者数という指標に結びつけていますという説明をしているつもりなんです。実際に、維持しています、増加していますというところに関しては、この時点では、それはもちろん目標として掲げていきたいんだけど、現時点ではなかなかそこまではちょっと出せないんじゃないのかなと思ひまして、その目標を一応図るための手段として、こういう定量的な指標を用意して、今後様子を見ていくという流れなのかなというふうに思っているんです。なので、その目標としてはもちろん基本方針1、目標1に書いてあるとおり、こういうふうやっていくんですけども、それが絶対にそのとおり行っているかどうかというのは、もちろん全力で頑張るんですけども、結果として行かないこともあるのかなということもありますので、そのあたりを見るための指標としてこのようなものを用意していると。そのための考え方というのが、各指標の下に書いてある文章であるというような整理をしているんですけども、そういうイメージだと長崎委員の問題意識には応えていないよという形になるのでしょうか。

○長崎委員： それは結果として、増加しているか、していなかったかということの結果であって、だとすれば、それもはっきりと、目標値に対してこういうふうな施策、手段を取ったけれども、結果として増えなかった、減ってしまったということであっても構わないと思うんですけども。

○事務局： 結果として達成しないこともあるよということであれば、私個人の考えなのかもしれないですけども、その指標の下に書いてある文章で、一応意味は通じているのかなというふうには思っていたんですけども。もし長崎委員

がお考えになっている問題意識が、私はあんまり把握できていないのかもしれないんですけども、目標値としてはこういうふうに掲げられています、それを見るための指標として、1-1とか1-2というものがございまして、それはもちろん達成するために頑張っていくんですけども、結果として達成しないこともあるよと。

それは絶対達成できるものばかりだと思っていませんので、そういった意味では、結果はどうなるか分からないよという前提はあるのかなと思っているんですけども、長崎委員がおっしゃっている指標ごとの文章の部分で、増加するんだみたいなところを仮に書いたとしても、それは、その指標1-1とか1-2とかを説明し切っている内容にはならないのかなというふうに思っております、そういった意味で、事務局としては、今の文章のままでも意味は通じているんじゃないかと思っておりますが。

○内藤委員： 恐らく、ご質問の趣旨は、例えば指標1-1で利用者数というのを挙げているんですけども、その利用者数をどうするかという説明として、言葉がやや足りていないというふうな趣旨で私はちょっと聞いておりました。

事務局側のつくった資料の意図を間違いのないようにここに表現するのであれば、例えば指標1-1の場合は「鉄道駅への主な移動手段である路線バスの利用者数が維持、増加することがあれば、それは駅アクセスとして公共交通が利用され、便利になっていると考えることができる」、そういう書き方をすると、この指標をどうやって評価しようとしているのかというのが間違いなく伝わる話になるのではないかと思います。

恐らくそういうような書き方であれば、ご質問の意図について、指標の考え方を事務局が示したことについて説明ができるのかなというふうに思うんですが、そこはいかがでしょうか。

○長崎委員： 私はそのほうがはっきりして分かりやすいと思っています。

○内藤委員： そういうことですね。ですから、言葉の使い方の問題ではないかと思うんですが、いかがでしょうか。

○岡村会長： そうしますと、個々の下の文章は、その指標の使い方、読み方、設定した理由ということで書いてあることがより明確になるように、ここは表現の修正でしょうね。用語まで修正するというよりは表現の修正ということで、では、それはやるということによろしいですか。

○内藤委員： そういう意図でいいんですか。違っているのだったらこれは違うと言っておかないといけないと思うんですが、私はそういうふうにとったんですが。

○岡村会長： 指標の設定の意図及びその解釈の方法ということがより明確になるような文章表現とするということ。

○後藤委員： 表現の話でもう1点、先ほど長崎委員の話がございましたけれども、目標1、2、3の中で「目指す」という表現で終わっているというところも、目指すことが目標ではないかと思しますので、例えば目標1であれば「マイカーに依存した駅アクセスの解消」が目標であれば、そこで止めるですとか、目標2であれば「総数として維持される」ことが目標だというような表現を。目指す表現というのは取ってもいいのかなというふうに思ったんですが。

○岡村会長： そこは皆さんいかがでしょうか。
私があんまりしゃべってはいけないんですけれども、行政の用語の使い方の違いなんですけれども、多分、基本方針なり目標というのがゴールだとすると、そのゴールに行くためにやるアプローチ、方法というのが「目指す」、ゴールに行くための方向性を示しているのが「目指す」というのであれば、ゴールとその方法が書いてあるということで整合して、その方法と方向性が書いてあるのが「目指す」というのだったら、まあ、いいんですけれども、ゴールをぼやかすために「目指す」という言い方をしているということだとすると、確かにという感じがするんですけれども、行政的な用語の使い方、どうなのでしょうね。

○事務局： 決してぼかしているわけではなくて、実際に目指すので目指すというか、日本語としてそのまま捉えていただいたほうがありがたいなというふうに思っております。先ほど内藤委員からもお話があったように、ちょっと言葉の使い方といいますか、表現が正確でない部分があるのかなと思しますので、そのあたりは、この指標の説明に関しては修正を加えたいと考えております。

例として挙げられた指標1-1の部分で、増加することがあれば、便利になっていると考えることができるというような形での指標の説明をすることで、ほかの部分についても説明を加えることで、より正確な文章になるのかなと思しますので、そういう形で対応していきたいと考えております。

○事務局： 長崎委員が言われているのは、恐らく、この目標で目指すのはいいと思うんですけれども、この指標の中で「目指す」と入っている部分がということでよろしいんですね。

○長崎委員： そうです。だから、目標と指標がどっちつかずになっちゃっているんです。

○岡村会長： そうしますと、目標の文章が「目指す」というのは、これはこういうものな

のでいいとして、指標の中は「目指す」ではなくて、こういうことを示しているとか、そういうような表現にすると統一されているということでしょうかね。

○長崎委員： ありがとうございます。

○岡村会長： では、「目指す」は目標の下の文章のみということで、ありがとうございます。
ほかはいかがでしょうか。お願いします。

○寺尾委員： 建設部の寺尾です。7ページの2-2.基本方針に書いてある基本理念(案)というのは、前回ありましたか。

○事務局： はい。

○寺尾委員： そうですね。何か改めて見ると、「No more マイカー」って結構、ちょっとマイカーは駄目だみたいなイメージが。マイカーを持ってはいけないみたいにも取れるし、ちょっと意味合いが変わっちゃう気がして、改めて見てどうなのかなと思っちゃったんですけども、「No more マイカー」の表現でいいのか。どうなのでしょうね。車も持つなみたいな、そういうことなんですか。どういうイメージでこうされたのかなとちょっと思っちゃったんですけども、ごめんなさい。

○事務局： 決して車を持つとかそういうことを言っているわけでは当然ありません。実際に茅ヶ崎市内の移動に関しては、車でないとまずいという方もいらっしゃるの承知しておりますけれども、そうでない方に関しては車を使わなくても移動できるような環境を目指していきたいというのが、この基本理念(案)に込められております。決して、車の所有をそもそもやめましょうということ呼びかけたいわけではないといえますか。それぞれの事情によって当然車をお使いになることもあると思います。ただ、市内の移動、特に駅周辺ですとかそういった部分に関しては、車に頼らなくても移動できるようなまちにしていきたいよといったところを表したくて、このような基本理念(案)を前回提示しております。決して車をもう持つては駄目ですということ言いたいわけではないです。

○岡村会長： そういったときに、この表現だと、あんまり最近は言わないのかもしれないですけども、ノーモア・ヒロシマというようなものでいくと、広島はありませんよということからすると、車を持つのはやめましょうと。

○寺尾委員： 多分、標語的に使うということになると、これだけ独り歩きするわけじゃないですか。そうすると、違う意味で取っていかれてしまうのかなとちょっと感じたもので、後ろの文章はいいんですけどね。私も意味は分かるんですけども、今会長が言われたとおり、ノーモア・ヒロシマとか、映画泥棒のやつもNO MORE 映画泥棒とやっているのと一緒に、言葉の表現として、すごく否定的な意味合いが強いんです。なので、ちょっとインパクトが逆にあり過ぎちゃうのかなというふうに。

やっている人たちは知っているから分かるんですけども、これだけ聞いた人は、茅ヶ崎は「No more マイカー」だよと言われて、えっ、車を持ちやいけないんだ、茅ヶ崎と、何かそういうふうにとられかねないのかなと、改めて見たときに思ったので、どうかなというところなんです。ごめんなさい。なかなか難しいと思うんです。今さらの話なので、申し訳ないです。

○事務局： 広島とかそういったところまで意識していたわけではもちろんないです。実際に今までの平成14年、15年につくった茅ヶ崎の前の計画に関しても、公共交通、徒歩、自転車中心のまちということを謳っておりました。そういった意味では、そのぐらいから公共交通を中心としてやっといこうねというふうな目標を掲げてきていたんですけども、現実そうでないのかなといったところが、データを見る限り思われるところでして、そういった意味で、ひとつ今までと同じではまずいだろうというようなところで、もう一段階レベルを上げたいというような決意みたいなものも含めて、強めな表現にしていると。その考えの下に前回このような提案をしたという形になっております。決して、これが独り歩きして絶対駄目なんだというふうに言えるほどの環境が整っているわけではありませんし、そこまで強いメッセージがあるわけではないんですけども、まちづくりの方針として、公共交通の方針としては、このぐらいの決意を持っていきたいなといったところが根っこにあります。

ただ、行政が使う文章として適切でないというような違和感があるようであれば、このまま進められるとは思いませんので、修正をしなければならないのかなというふうに、今お話を伺っていて思いました。

なので、ちょっとそのあたりは事務局でこうします、ああしますというのはぱっと言えるものではないのかなというふうに思いますけれども、改めて、これではやっぱり違和感があるということであれば修正をするべきのかなと考えますが、寺尾委員としては、この表現では強過ぎるというようなご意見ですか。

○寺尾委員： 強過ぎるというか、意味が何か違う気がして。公共交通でやっていくに当たって、何かマイナスっぽいイメージがしちゃうんですね。自分たちがこれからやっていくことに対しての、マイカーを使わないことが進めたいことでは

なくて、ICTであったり、公共交通だったり、徒歩だったり、自転車だったりといういろんなものを積極的に使えるような住環境空間的なものを進めていきたいということであるならば、何かマイカーが悪だみたいな感じの打ち出しだけをフューチャーしちゃうのは、ちょっとうんって、今さらながら思った次第です。

何かちょっとマイナスが強いなと感じちゃったんですね。会長の言われたノーモア・ヒロシマから来ているなどか、ノーモアという言葉を使うことはありますけど、これからやっていくことに対して否定でいいのかなというのをちょっと感じただけなんです。

あと、他の委員の方たちはどう感じるかは、ちょっと聞いてもらえればと思いますけど。

○岡村会長： 皆様、いかがでしょうか。

まず、文章がそもそもという話になると、多分ノーモア以前の話になるんですけど、この「以上より」、これこれの「理念とする」というところが、皆様、いかがでしょうかというところまで、ちょっと話を戻しましょうか。多分、①、②、③というのは、上に書いてあるものをそのまま受けているので、マイカーに依存しない交通体系を実現することが理念ですというのは、ここは多分今までの議論にあまり異論はないというか、むしろこうしましょうだったんですけども、皆様、改めてここは特に問題ないということでしょうかね。

そうすると、この基本理念（案）の標語のところは、少なくともこの3行の文章をより適切に表現しているかどうかということでしょうかね。

直接的に、字面で言うと、マイカーというものが1かゼロをやめましょうという広島のものではなくて、車の利用という統計値のようなものがこれ以上増えないようにという趣旨なのではないでしょうかね。

○長崎委員： これはなくてもいい。その「No more マイカー」という頭がなくても、この「徒歩・自転車・公共交通のまち茅ヶ崎」、これだけでも基本理念になるんじゃないかと思うんです。あえてマイカーという言葉を入れなくても、今会長が言われた上段の「以上より」から見てくれば、当然のこととして、「No more マイカー」を強調しなくても基本理念になっていくと思うんです。こういった交通体系をつくっていくんだという意味になるんじゃないかなと私は理解したんですが。

○岡村会長： では、趣旨は皆さん一致ということでよろしいですか。理念はここで決めなくてはいけないですか、事務局。

○事務局： 決めてしまいたいというのはありますけれども、先ほどの文章の修正と同じ

ように、またこの場で妙案が出るとも限らないので、また持ち越しといいますか、各委員に照会をするという形で対応できるのであれば、そのほうが。

○岡村会長： なぜかという、ちょっと先に行っちゃうんですけども、スケジュールについてという資料4を見ると、計画の確定は来年度末、11か月後なんですね。最終的にはそこで決めなきゃいけない話なので、とにかくここで会長一任か何かで案を取るというふうにするのがいいのか。今こういう議論が出て、趣旨は皆様おおむね共有したので、これは本当に案ではなくて仮です。残しておいてもいいんですけども、残すか残さないかはちょっと議論が要るかもしれません。案ではなくて仮で、来年2月までに皆さんによい案をちょっと、考えなきゃいけないということを心に留めていただいて、改めてということでここはどうでしょうね。

むしろ、そのときは中身よりも、市民にどういうPRをしたほうがいいのかとか、そういうのは多分これからなので、市民向けなのか、必ずしもそうではないのかという使い方が変わるという理解で、これは来年2月で、案ではなくて仮。仮でもまずいという考え方もあるかもしれないんですけども。でも、これは議事録が残るので、多分趣旨はご理解はいただけるかと思いますが。

あまり会長が強引にやってはいけないと思うんですけども、仮ということで、2月に決めるということでもいいですか。なので、議事録としては、上の3行の理念については了承ということでお願いをいたします。

ほかはいかがでしょうか。

ここで、例えば、基本的に簡条書で出ていることが大きく変わることはないにしても、やはり用語、言葉の使い方がおかしいというようなことがあれば、当然ながら今後修正はあり得ると。ただ、骨子を決めないと、具体の議論が進みませんので、計画の具体の策定のためのスタートとして今日のご承認をいただくというゴール設定をさせていただいて、その意味でもう少しご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

○後藤委員： 資料4を見ながらという会長のお言葉がございましたけれども、7月、10月とこの会議を一応予定しているところですが、10月の段階で素案というか、その辺ができるタイミングなのかなと、このスケジュールを見る限りですね。ですので、遅くとも2月というよりは、10月に決めていくべきなのかなとは思ったんですけども、事務局、いかがですか。

○岡村会長： このNo moreの件ですか。

○後藤委員： はい。

○事務局：ありがとうございます。

資料4に関して、今の段階での来年度の予定はこういう形になっておりますが、会議の回数自体はこれで足りるかどうかというのは、この後の議論次第かなと考えております。それに伴って、完成、確定、公表に関しても多少の前後が出てくるのかなというふうに思っておりますけれども、いずれにしても、パブリックコメントをかける前の素案の段階で確定という形を取りたいなと思っておりますので、時期に関しては、今、後藤委員がおっしゃったものであれば10月を目指していきましょうし、この後の議論の進み方次第によっては多少前後するかもしれないといったところで、素案の段階での確定を目指していきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

○岡村会長：少なくとも、遅くともパブリックコメントの手前まで。だから、素案の段階ではできていると。

この骨子案につきまして、ほかはいかがでしょうか。

○八島委員：全然違う質問になってしまいますけれども、5ページの「ICTの進化」というところで、シェアサイクルの貸出の写真が載っているかと思うんですが、私も茅ヶ崎市民なんですが、茅ヶ崎市は自転車の受入れは物すごいと思うんです。要は、いろんなところから自転車を茅ヶ崎駅に向かって乗る、茅ヶ崎の駐輪場というものに関してはものすごい台数を止められるというのはあるんですが、シェアサイクルの貸出場所が、実はずちの企業でも行っていて、茅ヶ崎市にこうやって今置かせていただいているものがあります。

今、全体的に市町村にもお願いをしている中で、かなり、この自転車を使う代わりに置場が少なくなってきたというか、置く場所が要らなくなったというか、駅から自転車に乗って行って、家の近くで自転車を止めて、そのまま帰る。またその自転車を借りて駅まで行って、自転車をそこで捨ててそのまま電車に乗るとか、公共交通に乗る。バス停の近くにあるとかでバスに乗っていくとか、いろんな方法があるんですけれども、茅ヶ崎市はその場所がほとんどないんですよね。

役所さんとか、そこの中央公園とか、あと市民プールとかには置いてあるんですが、普段の駅から出て行ってというのと、あと、駅に向かってというものの貸出場所がないんですが、シェアサイクルに対して茅ヶ崎市はどういうふうな考え方をお持ちなのかなど。

神奈中さんのバスロケはもちろんのこと、私も利用してすごく便利で、近づいてきたら時刻表関係なしに家を出てとか、ものすごく楽なものがあるんですけれども、このシェアサイクルに限って置き場所が、会社もちょっと懸念をしているというか、藤沢市とかはものすごい数が、いろんなところに置かせて、駅に向かってとか、そのまま自転車を置いてというのがあったりです

ね。茅ヶ崎市は自転車という移動手段を考えている部分では、どのように考えているのかなど。お願いします。

○事務局：茅ヶ崎市は、今、神奈川県が主導で行っている湘南エリアの広域でシェアサイクルを入れていきたいと思いますという、その一部として動いておりまして、実際にシェアサイクルをやられている事業者さんと調整をしながら入れています。

今回は、シェアサイクルは観光目的をメインで入れているといったこともありまして、市内に関してもなるべく観光地に近いところでの公共用地に置けるように、個別に調整をしているというふう聞いております。

市としての考え方としましては、シェアサイクル自体に対して積極的に推奨しているつもりではありますが、実際になかなか空地の部分が多かったりといったところもありまして、思ったほどのエリアがないのかなというように、それは個人の感想ではありますが、決して藤沢市さんと比べてやる気がないとかそういうわけではなくて、積極的に推奨していく予定ではあるんですけども、現実的に空地が多かったりといったこともありまして、進んでいないというふうには感じております。

最近では、北部、香川駅ですとか里山公園のほうにも入れるようになったというふう聞いておりますので、ちょっとずつ拡大はしているということは聞いております。

○岡村会長：ちなみに、これもこの骨子案にはあまりシェアサイクルは、ありますということしか書いていなくて、それと、例えばバスやタクシーとどんな関係が望ましいかとか、または、望ましい関係をより検討していくべきだということも書いてはいないんですね。だから、書いていないという、そういう計画だというのが現状なので、もしそれがということであれば、ぜひ来年度以降でご発言を。

個人的にはもう少し、シェアサイクルという文言が入っている以上は、どういう関係が望ましいというような方向性ぐらいは計画であってもいいかなど。あと、自転車計画があるのであれば、そちらとうまく整合するような形でというほうが望ましいとは、個人的にはちょっと思いましたので。

○八島委員：神奈中さんがバス停の敷地のところに自転車を置けるのが、結構見受けられて、たまにちょっと違う、料金を安くするわけではないんですけども、自転車をそこに止めて、目の前とかちょっと歩いてバスに乗れて、帰りもそこから、またバスを降りて自転車に乗って家まで帰れる。例えばバス停から遠くても、ものすごくいいなと思う。ただ、どうしても、場所によっては確保できない場所も結構あったりするんですけども、それを逆にシェアサイクルみたいところに広げていくと、先ほど言った利便性がとか、使いやす

公共交通というところに自転車とバスとか、バスと電車とか、いろんなところにつながってくるのかなと思っています。

ただ、自転車が走って、駅まで行けて、止めるところがあるというのは、分かっているんです。北と南もちろん、すごい台数が止められるのも、それはもう分かっているんですけども、ただ、受け入れるということではなくて、いろんなところに行っても、常に自転車とバスとか、バスと自転車とか、歩いてとか、全部がつながると、先ほど言ったマイカーに乗らなくても、茅ヶ崎市の周りには何か動きやすいよねというふうになるといいのかなとちょっと思いまして、今発言させていただきました。ありがとうございます。

○事務局：ありがとうございます。今、八島委員がおっしゃったのは、茅ヶ崎市では、サイクル&バスライドと呼んでおりまして、古川のバス停ですとか市内に8か所ほどご用意しております。こちらはご指摘いただいたとおり、バス停からちょっと離れた場所に住んでいらっしゃる方でも自転車でバス停までいまして、バスに乗っていただけるようにという形で、10年以上前からやっております。そういった意味で、自転車と公共交通を結びつけるような取組の一環でやっております。それは今までもやってきておりますし、今後も方針として変わらずに、より拡大していく方向だろうということは考えております。書いていないのはちょっと問題かもしれませんが、実際に現実的には空地がなかなかないものですから、拡大したくてもなかなかできないといったところもありまして、引き続きそれは拡大に努めてまいりたいと考えております。

○岡村会長：ありがとうございます。他はいかがでしょうか。お願いします。

○吉田委員：今のお話もあったんですけども、「ICTの進化」というところで、今回は5ページの現状もう整備されているというところなんですけれども、あと、13ページ辺りの対策とかをいろいろ見ていて思ったんですが、それぞれのバス、タクシーの関係、あとはコミュニティバスの関係、デマンド交通、それぞれの進化の関係をいろいろと整理されている感じなんですけれども、恐らくそういうものが融合して全体で一つの公共交通、一つのシステムになるようなイメージが、多分、この計画でいくと10年先ですか、こういった中で出てくると思うんです。10年という長い時間をかけて、何かその辺の連携とか融合とか、そういうものが多分これから具体的な施策を考えて出てくると思うんですけれども、例えば13ページ辺りの基本方針とか、交通網補完の連携、MaaSという言葉もあって、いろいろな概念としてありますけれども、そういうものもあっていいのかなとちょっと思いまして。今これだけを見ると、個別にそれぞれはそれぞれというような感じがしましたので、いかがでしょうか。

○事務局：ありがとうございます。今、吉田委員がおっしゃったMa a Sの取組は、各市で取り組まれているところですので、率直に申し上げますと、Ma a Sに取り込むべき基本コンテンツの部分がまだ足りていないのではないかといたところ、基本コンテンツの充実というものを主にここに書いておりました。

実際に今充実をしつつ、使い勝手をよくしていくためには、そういうMa a Sに代表されるようなものも当然必要なのだろうと考えられますので、基本方針のどこに入れるのかというのはちょっと検討しなければならないのかなと考えておりますけれども、Ma a Sの取組に関しても言及をするように、そういった情報を統合して提供できるようなイメージで、少し文章として書くようなのかなというふうに考えました。

ただ、基本方針1から3の中だとどこに入れていいのかなというのは、ちょっと今お話を伺いながら悩んでおります。

○岡村会長：ありがとうございます。これはどうでしょうか。Ma a Sという言葉も、現状では入っていないのか、あえて入っていないのか、ないわけですがけれども、あるとすると、多分、「多様な移動を支える仕組み」という中で共通のプラットフォームで何かをつくるとかというようなことがあるとすると入り得るという、そんな整理でしょうかね。これは今日の時点で、じゃ、Ma a Sは大事だから、さあ、入れましょうというわけには多分行かなくて、それこそ半年後の計画のときに入れられるものがあるのか。それとも、ここは別の中でMa a S的な実験というのが出てきたときにここで位置づけるのかということも多分できるだろうと思うので、これは本編の中での検討ということで議事録としては記載するというところでよろしいですか。

○吉田委員：それぞれのコンテンツをまず充実させるのだということで、こういう指標をつくられていると分かりましたので、今後の検討課題と。

○岡村会長：確かに、コンテンツがなくてMa a Sというところも、どことは言わないけれども、ないとは言えませんので、はい。分かりました。ほかはいかがでしょうか。お願いします。

○長崎委員：10ページのところで、基本方針2の「免許返納者は増加傾向にあり、マイカーに頼らない移動環境の構築が必要となる」と書いてあるんですけども、この中には、例えば減免ですとか優待ですとかといったソフト面の対応も考えておられるのか。それは財政的に困難だから、既存のコミュニティバスですとかそういったものを利用してもらうように誘導していくということなんですか。どういうお考えなのか。特に、もしこれが茅ヶ崎市の

の中にそういったものも含んであれば、財政当局との間でそうした優遇措置だとか負担軽減策ができれば、免許返納者の数も増えてくるだろうし、それによってコミュニティバスの利用者も増えていくんじゃないかと思うんですけれども、そうしたソフト面の対策についても考えておられるのかどうかお聞きしたいんですけれども。

○事務局：ありがとうございます。今、長崎委員がおっしゃった部分は検討が必要なものだと考えております。ただ、今、骨子案の部分に関しましては、あくまで方針としてこういうふうに書いてあるだけで、具体の検討に関しては次の議論なのかなとまず考えておりました。コミュニティバスについて言及されておりましたので、市としては、コミュニティバス自体が市内のゾーン全てを網羅しているわけではないといったところから、税金を使いながら一部地域の方の足を確保しているというような現状がございます。収支の問題も当然ありまして、市の財政も青天井ではないといったところから、現段階で高齢者向けの割引サービスをするといったことまではなかなか言及しづらいといったところが本音でございます。

あとは、実際にこの後コミュニティバス自体をどうしていくか、そういった議論も必要になってきますので、コミュニティバスが通っているところと通っていないところで、移動しやすさみたいなものの差が出てしまって本当にいいのかといったことも含めて検討していく中で、料金の在り方、減免の仕方等々も議論していくものなのかなというふうに考えておりました。

○岡村会長：では、骨子案としては今までの整理で、具体のところは計画に入るのか、それとも計画ができた後の個別施策に入っていくのかというのは多分今後の議論ということかと思えます。

他はいかがでしょうか。ご発言としては、皆様、よろしいですか。

そうしますと、骨子案として修文するのは、先ほどの運転手不足等の部分の表現、あと、「No more マイカー」については案ではなくて仮にする。それ以外については、半年後、パブリックコメントの直前までの中で具体の検討をこれからも進めていく。個々の論点は、今までのところで議事録に記載されたとおりと、そういう整理でまずはよろしいでしょうか。

○事務局：12ページの長崎委員からご指摘のありました指標の説明の修文があったと思えます。

○岡村会長：そうでした。指標の説明の中の「目指す」は取りつつ、指標の趣旨の説明なりは修文すると。3点ありました。

そうしますと、骨子案としてはこの3点を修正して、これについては事務局で作成して、委員に事前にお伺いすることにしますか。それとも、もう会長

一任で進めてしまうほうがいいですか。事務局としてはどちらがいいでしょう。

○事務局：各委員に事前に展開したほうが、よりよいのかなというふうに考えておりますので、そういう形でいかがでしょうか。

○岡村会長：それでは、事務局で修正案をつくって、後日お伺いをするということにして、そういう前提の下でこの骨子案は了承されたということにしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

○岡村会長：どうもありがとうございました。

市民アンケートの実施結果について

○岡村会長：次は、市民アンケート、GPSデータの分析結果等についてです。事務局から説明をお願いします。

○事務局：それでは、市民アンケートの実施内容についてご説明、ご報告をさせていただきます。資料2をご覧ください。

まず、回収状況についてですけれども、回収率は33.7%ということで、当初想定していた40%には届きませんでした。

ページをめくっていただきまして、調査項目についてです。アンケート調査票の作成に当たりましては、書面協議等にもご協力いただきましてありがとうございました。調査項目はこのページに記載のとおりですけれども、資料の末尾には調査票のサンプルを添付していますので、併せてご参照いただければと思います。

次のページからは集計・分析結果についてです。

回答者属性としましては、年代は市全体の人口分布と比較しまして65歳以上の回答比率が高くなっています。地域別では北東部のみ65歳以上の比率が低くなっています。職業につきましては、会社員、公務員、自営業の比率が最も高く、次いで主婦、無職の順でした。

次のページに移りまして、最寄りバス停までの徒歩時間についてです。3分以内で40%、5分以内では70%となっています。地域別では、中心市街地、南東部、南西部は比較的短く、北西部、北部丘陵は3分以内の比率が低くて、バス停までの到達時間が比較的長いという結果になりました。無理なく歩ける距離につきましては、おおむね半数が1キロ以上徒歩移動可能と回答しています。

次のページに移りまして、各種取組みの認知度についてです。グーグルマップですとか乗換案内などのアプリについては認知度が高く、便利になったという回答が多い結果になりました。タクシー配車アプリについては認知度が低く、バスロケについては、認知度は高いんですが利用したことがないという方が多いことが分かりました。

次のページは年代別の認知度についてです。グーグルマップや乗換案内のアプリは65歳以上の世代で半数弱の方が使いこなしていることが分かりました。また、どの取組も使いこなしている割合はおおむね65歳以上は64歳以下の半数程度でした。

続いて、ここからは目的別の移動実態です。7ページ目です。通勤・通学、買い物、通院、その他の用事の順にご説明します。

まず、通勤・通学の移動実態についてですが、通勤・通学をしている人の中では、週5日以上外出している人が大半でした。鉄道の利用率は40%程度で、地域別にばらつきがありまして、中心市街地や南東部では6割弱、一方、北西部では3割強でした。

次のページに移りまして、地域別の移動先の割合です。市内外の比率につきましては、先ほど鉄道利用が少なかった北西部では市内の比率が高くなりましたが、それ以外の地域では大きなばらつきはありませんでした。市外の実先別では、北部丘陵では藤沢市が特に多いということが分かりました。また、年代別では、64歳以下では市内の比率が低いのに対しまして、65歳以上では市内が6割弱となっています。

次のページに移りまして、上のグラフが鉄道利用者の駅までの移動手段、下のグラフが鉄道を利用しない方の移動手段です。鉄道を利用する方では、徒歩が最も多く、次いで路線バスが多くなっています。南西部、北東部、北部丘陵ではバス利用の割合が大きくなる結果となりました。一方、鉄道を利用しない方の移動手段はマイカーでの移動の割合が大きくなりました。

次のページで、移動の不満、困難の有無についてです。通勤・通学の移動に対しては、約半数の方が不満があると回答しました。不満、困難とする理由については、鉄道やバスが不便、渋滞などの交通状況といった意見が多く、北東部、北西部、南西部については鉄道やバスに対する不満は少なく交通状況に対する不満が多いという結果になりました。

次のページからは、目的が買い物の移動実態についてです。

移動頻度は週3日から4日、週1日から2日が多く、週3日以上外出する人が半数程度です。買い物については鉄道利用率は低く、香川駅がある北部中央のみ比較的高い結果となりました。

次のページに移りまして、移動先については、おおむね市内の割合が大きいです。北東部と北部丘陵では藤沢市への移動の割合が大きくなっています。年代別の特徴としましては、65歳以上と64歳以下を比較すると、64歳以下で平塚市への移動が多いことが分かりました。

続いて、買い物における移動手段についてです。鉄道駅利用者は母数が少ないのですが、鉄道を利用する場合は路線バスで駅まで移動している割合が高くなりました。鉄道を利用しない移動ではマイカーが最も多くなりましたが、通勤・通学と比べると自転車・徒歩による移動の割合が大きくなっています。

次のページに移りまして、買い物に対する移動の不満、困難の有無についてです。通勤・通学に比べますと不満の割合が小さくなり、おおむね3割程度となりました。地域別では、北西部と北部中央でやや不満の割合が高くなっています。不満、困難とする理由につきましては、鉄道やバスが不便、渋滞などの交通状況を挙げる方が多い結果となりました。

次のページからは通院の移動実態についてです。

通院につきましては、月1日以下の方が多く、続いて月2日から3日となりました。鉄道の利用率は低いものの、北部中央のみはやや高い結果となりました。

次のページに移りまして、移動先のデータです。全体的に市内の移動が多いものの、北東部、北部丘陵は藤沢市の移動割合が大きくなっています。年代別では64歳以下のほうが市外への移動が多い結果となりました。

ページをめくっていただきまして、通院の移動手段についてです。鉄道利用者は、こちらも母数が少ないですが、その中では路線バスの利用者が多くなっています。大多数の鉄道を利用しない方の移動手段はマイカーでの移動が多いですが、こちらも通勤・通学と比較して自転車、徒歩の比率が高くなりました。また、路線バスの利用も1割程度見られます。

続きまして、移動の不満、困難についてです。約30%の方が移動に不満や困難があると回答しました。地域別では北西部が比較的不満の割合が大きくなりました。不満、困難とする理由については、鉄道やバスが不便、渋滞などの交通状況といった意見が多く、北部中央では鉄道やバスが不便という意見が多くなっています。

次のページからはその他の用事の移動実態についてです。その他の用事については、調査票を見ていただくと分かりますけれども、括弧書きの中に食事、余暇、趣味などと例示を記載しましたので、このような移動を想定しています。まず、移動頻度については週1日から2日、月2日から3日が多く、おおむね通院以上、買い物以下といった頻度となりました。鉄道の利用の割合は低いですが、こちらも香川駅がある北部中央のみやや高くなる結果となりました。

次のページに移りまして、移動先についてです。これまで見てきた目的と比べますと、行き先はかなり多岐にわたっている状況です。その中でも北東部、南東部、北部丘陵は藤沢市への移動の割合が大きくなっています。また、南西部、北部中央では平塚市への移動割合が比較的大きくなっています。年代別では64歳以下の世代が横浜市など遠距離の移動の割合が大きくなってい

ます。

続いて移動手段についてです。鉄道を利用する方では、駅までの移動に路線バスを利用する割合が大きくなっています。地域別では徒歩が最も多い地域もあります。鉄道を利用しない方ではマイカーの利用が最も多く、自転車、徒歩の割合も比較的多くなっています。また、路線バスの利用も1割程度見られます。

次に、その他の用事の移動に係る不満、困難の有無についてです。約3割の方が不満があると回答しています。不満、困難とする理由につきましては、こちらも鉄道やバスが不便と、渋滞などの交通状況といったご意見が多く、マイカー利用が多いことと併せて考えると、ほかの移動手段への転換の需要が潜在的にある可能性もあります。

次のページは各目的別の鉄道利用駅の割合です。地域別に特色が表れていて、南東部、北東部、北部丘陵は辻堂駅、北部中央、北部丘陵は香川駅の利用が多くなっています。

次のページに移りまして、自動車及び運転免許の保有状況と免許返納の意向についてです。自動車の保有については、8割の方が世帯に自動車があると回答しています。地域別には大きなばらつきはありません。免許も8割の方が持っているという結果になりました。免許返納意向につきましては、65歳以上の方で、15%が返納する予定、12%が可能性が高いと回答しています。

次のページに移りまして、自動車の利用状況についてです。近隣市町への移動は週に1日以上の方が半数以上となりました。特に北部丘陵では週3日以上の方が5割で、日常的に近隣市町に自家用車を使って移動していることが分かります。横浜や小田原などのより広範囲の移動では、自動車を利用する頻度は低くなっています。こちらについては地域別の大きな差はありません。

次のページにつきましては、自動車を利用する理由についてです。全体的に自動車以外の方法を考えたことがないという方の割合が多くなりました。公共交通が使いづらいという理由については、北西部、北部中央、北部丘陵で多くなっています。自動車以外の方法を考えたことがない方々には、モビリティマネジメントによる移動方法の転換を促せる可能性があります。

次のページに移りまして、自動車の運転について感じていること、行動していることについてです。自動車を利用しなくても日常生活は可能とする方は約半数となりました。意識的に徒歩や自転車を使うようにしている方については、やや当てはまるも含めると4割強となりました。一方で、運転に不安を感じる方、意識的に運転を減らしている方、意識的に公共交通やタクシーを利用している方は25%程度となりました。

続きまして、同じデータの年代別の集計です。64歳以下と比較すると65歳以上はどの項目も当てはまると回答した方が多くなる結果となりました。

次のページは、同じデータを地域別に集計したものです。「運転することによって不安を感じることもある」については地域別のばらつきはありませんが、「自動車を利用しなくても日常生活は可能」については、「当てはまらない」の割合が高い地域については3)、4)、5)も同様の傾向が表れているかと思えます。

以上、アンケート集計結果についてご説明いたしました。アンケート結果とこの後ご説明するGPSデータの分析結果を今後の各目標にぶら下がる取組の設定に当たって活用していきたいと考えております。

資料2については以上です。

○岡村会長： では、一旦ここで切りましょうか。これはまだ中間的な集計ということですので、詳しい分析は今後あるという前提でご発言をいただけただけだと思います。いかがでしょうか。

よく見ると、いろいろ解釈が。例えば、バスロケを使いこなしている人のタクシーの配車アプリを使っている人の割合って、私はバスロケのほうが多いかなと思ったら、茅ヶ崎市内で見てもタクシーのほうがずっと多いんですね。私、タクシーを使ってそういうことはない。

○八島委員： 今はもうしていないですけれども、神奈中さんのダイヤが正確なものですから、私の利用している路線だとバスロケは必要ないんです。ほとんど時刻表どおりに来るので、ですから、大体その時間に合わせていけば、そんなに遅れはないので、出発点に近いものですから、駅に近いところでは渋滞に巻き込まれて遅くなるけれども、大体路線の半数ぐらいまでのところはほとんどダイヤどおり。1時間に2本とかそういう路線なんですけれども、それがちゃんと来るから、バスロケは利用しなくても、使い方が下手だということもあるんですけれども。だから、必ずしもバスロケをやらなくても、そういったダイヤの設定によって十分利用者に対しての利便性の向上には寄与したと思っています。

○橋山委員： バスロケーションシステムに関しましては、私どももなかなか周知不足のところもあるかと思ってございます。ほかの市町村さんの回答でもバスロケが低かったところも正直言っております。今後の中で、ちょっとまた後ほどご説明をさせていただきますが、弊社といたしましても、バス停にQRコードを貼って、そのQRコードを掲げると来るバスが直近から見られるような形のを今後順次やってまいります。バスロケーションシステムは使い勝手がいいものですので、ぜひともこれは私どもも普及させていきたいなと思ってございます。

○岡村会長： 感想だけ言うとたくさんあるんですけれども、もちろんこれはいろいろ分析

に生かしてということですが、これはどういう設問ですかとか、そういう確認のようなどころがあればですが。

意外とあるのが、不満の有無、困難の有無というのを聞いているんですけども、もう少し地域の差が出るかと思ったんですけども、せいぜい1対1.5ぐらいの差、不満とか困難ということなので、地域ということだけでくっつてはなかなか言えないのかなと。あと、車の利用の頻度というのは、やはり当然ながら北部丘陵とそれ以外では思いのほか違うというのは、そうだなということですね。そういうものは確かに出てきましたので、例えばバスを、ものすごく便利ではないけれども、使えるような状況にある地区の人が実際にどれぐらい使っているのかとか、そういうようなところはこれで分かるかなということ、具体の計画の基礎資料にはかなりなるかなと思っております。

皆様、何かご発言があればですが、こちらはまた順次ご報告をいただきというところで、では、そういうことにしたいと思います。ありがとうございます。

携帯GPSデータを用いた移動実態分析結果について

- 岡村会長： ではもう一つ、携帯GPSデータを用いた移動実態分析結果につきまして、お願いいたします。
- 事務局： ご説明いたします。資料3をご覧くださいと思います。
まず、1ページ目の分析概要につきましては、第2回会議でご説明したとおりですので、ここでは割愛させていただきます。
2ページ目に移りまして、こちらは茅ヶ崎駅周辺に向かう移動の発生場所について、多いところ、少ないところを色分けしたものです。浜見平など路線バスの便数が多いところでは移動が多く発生していることが分かります。
次のページは、先ほどとは反対に、茅ヶ崎駅周辺から出発する移動がどこのエリアに向かっているかについてを表した図です。こちらは時間帯別の濃淡がはっきり分かれていまして、17時以降では市内各地に向かう移動を確認することができます。
4ページ目に移りまして、こちらは市内の商業施設や病院が立地するメッシュを赤枠で表示していますけれども、こちらに向かう移動の出発地をヒートマップ化したものです。市内広範囲から商業施設や病院への移動が見られ、特に施設周辺ゾーンからの発生が多くなっています。
次のページに移りまして、こちらは反対に、市内商業施設や病院周辺からどこのエリアに向かった移動が多いかの図です。こちら先ほどと同様、商業施設や病院から市内広範囲への移動が見られ、特に施設周辺ゾーンへの到着が多くなっています。これらから、一度の外出で2か所以上の商業施設や病

院を組み合わせる移動している可能性があります。

次のページからは、地域ごとの方面別移動量、移動速度比率についてです。

まず、北部丘陵からです。この地域から発生する移動は、どの時間帯も地域内の移動が最も多いですが、朝時間帯を除き、北部中央、北東部、中心市街地への移動も一定量発生しています。地域内の移動でも8割以上の方が時速5キロ以上であり、徒歩での移動は少ないと想定されます。

次のページに移りまして、北部中央です。どの時間帯も地域内の移動が最も多いですが、朝時間帯を除き、北東部、中心市街地への移動も一定量発生しています。特に午前中の時間帯で中心市街地方面への移動が多くなっています。地域内の移動でも8割以上が時速5キロ以上であり、徒歩での移動は少ないと想定されます。

次のページに移りまして、北西部です。どの時間帯も地域内の移動が最も多いですが、朝時間帯を除き、南西部や中心市街地への移動も一定量発生しています。特に中心市街地への移動が多い状況です。地域内の移動でも8割以上が時速5キロ以上で、徒歩での移動は少ないと想定されます。

続きまして、北東部についてです。どの時間帯も地域内の移動が最も多いですが、朝時間帯を除き、南東部や中心市街地への移動も一定量発生しています。特に中心市街地への移動が多いという結果になりました。また、こちらの地域の特徴として、夜間で地域内の移動量が多いという特徴がありました。地域内の移動でも8割以上が時速5キロ以上で、徒歩での移動は少ないと想定されます。

続きまして、南西部です。どの時間帯も地域内の移動が最も多いですが、朝時間帯を除き、北西部や南東部、中心市街地への移動も一定量発生しています。特に中心市街地への移動は地域内移動と同程度発生しています。地域内の移動でも8割以上が時速5キロ以上であり、徒歩での移動は少ないと想定されます。

続きまして、南東部です。どの時間帯も地域内の移動が最も多いですが、朝時間帯を除き、北東部や南西部、中心市街地への移動も一定量発生しています。市内の幅広い地域に移動していると言えます。地域内の移動でも8割以上が時速5キロ以上であり、徒歩での移動は少ないと想定されます。

最後に中心市街地です。どの時間帯も地域内の移動が最も多いですが、日中時間帯以降は、北部丘陵地域を除いた各地域への移動が見られ、各地域から中心市街地に向かう移動の復路が発生しています。こちらについては地域内の移動での時速5キロ未満の比率がほかの地域よりも高く、徒歩移動が多いと想定されます。

資料3、携帯GPSデータを用いた移動実態の分析結果についてのご説明は以上です。こちらの結果を今後活用して各取組の具体化を検討していきたいと考えております。

以上です。

○岡村会長： ありがとうございます。こちらも今後活用なわけですが、何かご質問等ございますか。

では、こういうデータだということでございます。今後使っていくことになります。ありがとうございました。

令和5年度のスケジュールについて

○岡村会長： そうしますと、次第としては、あとスケジュールをもう一度、改めてですが、ご説明をお願いします。

○事務局： 先ほど少しお話をしたところですが、資料4をご覧ください。

まず、上段につきましては今年度のスケジュールを記載しています。本日の会議にて計画骨子案の確認、それから市民アンケートの実施結果、GPSデータを用いた移動実態分析の報告まで実施いたしました。

下の段の来年度のスケジュールをご覧ください。目途としましては、7月までに基本方針及び計画目標の設定を行いたいと考えております。それと併行しまして、各目標にぶら下がる取組内容の検討を行いまして、今の予定では10月頃をめどに設定していきたいと考えています。また、同じ頃までに計画の進捗管理方法ですとか取組のスケジュール設定を行っていきます。これによって計画素案をつくっていき、その後、パブリックコメントを経て、2月頃を目途に計画策定完了を予定しております。

スケジュールにつきましてのご説明は以上です。

○岡村会長： では、スケジュールにつきましてご発言はございますでしょうか。よろしいですか。

では、皆様、来年度もぜひよろしくお願いをいたします。

4. その他

○岡村会長： では、その他でございます。事務局からございますか。

○橋山委員： よろしいでしょうか。

○岡村会長： はい。

○橋山委員： では、当社が乗合バスの運賃改定の申請をさせていただきましたというところで、ご報告をさせていただきます。

こちらは2月17日になるんですが、当社は国土交通大臣宛てに認可の申請を行いました。

申請理由のところでございますが、弊社は1997年4月1日実施の前の改定から約26年間、消費税の引上げは除きますが、現状を維持していたところでございます。その中なんですけれども、社会環境が少子高齢化や人口減少、マイカーとの競合などでバス利用者数の確保が非常に困難な状況が続いてございます。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大による新たな生活様式の定着により移動需要自体が減少したため、収入面において極めて厳しい事業運営となっております。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であり、最優先事項である安全対策のための投資、定期的な車両代替、利便向上策、環境対策等のコストも同様に増加傾向となっており、収入面の苦境と併せて事業経営が非常に厳しい状況でございます。

この中で運賃申請をさせていただきました。

2番の申請概要のところでございますが、運賃改定の実施予定日が7月1日土曜日を予定してございます。こちらは国の認可がまた決まり次第、バス車内、ホームページ等でご案内をさせていただきます。

運賃の改定率でございますが、(エ)のところでは、3段目になります。実際の平均改定率は約18%を予定してございます。

(5)のところでございますが、現行運賃、初乗りが今現金180円、ICカードが178円でございますが、右側の実施運賃のところでございます。現金210円、ICカード210円ということで、現金とIC、今後は同一運賃という形にしていまいります。

裏側をおめくりいただきまして、主な区間のイメージというところがございます。ちょっとすみませんが、主な区間の中で茅ヶ崎市がないですが、真ん中ぐらいで藤沢駅北口から湘南台駅が、今380円のところが、現金が450円、ICも450円になるという運賃予定になってございます。

4番のこれまでの経営合理化のところでございますが、弊社はこれまでバス路線の子会社への管理委託の拡大や管理の細分化で輸送の効率化等を図りまして、また、不採算路線の再編等により事業運営を効率化してきたというものを書かせていただいております。

また、もう1ページおめくりいただき、3ページの5番の安全対策への取組というところがございますが、こちらの弊社の安全対策の取組の中で、自社の営業所内に教習コースを整備いたしまして、専任の教官を配置いたしまして、運転技術の向上や安全教育などを実施してまいりました。

6番のサービスの向上の取組というところがございます。これは後ほどまた御報告はさせていただきますが、小児運賃のちびっこ現金50円キャンペーンを、小児ICで全日50円になるというサービス変更や、併せて、今回の運賃改定のときに通学定期券を現在の額と大きく変えないような形で、子育て世代の応援に引き続き取り組んでいきたいと思っております。また併せ

てかなちゃん手形、こちらは1乗車100円で乗れる69歳以上の方の手形なんです、こちらの発売額や1乗車100円というものは据置きをさせていただきまして、高齢者の支援策として引き続き取り組んでいきたいと思っております。

あと、先ほど申しあげました各バス停にQRコード、バス接近情報のQRコードを貼りまして、またそちらのサービスの向上に努めていきたいというものを書かせていただいております。

ということで、今、運賃改定をさせていただく理由を述べさせていただきました。特に乗務員不足が今顕著でございます。これは子会社を私どももいろいろ設立しまして、乗務員の人件費を抑制するなど自助努力で運営の維持を図っておりました。乗務員人件費を抑制していた関係もございまして、現状の乗務員の賃金はやはり低い状況で、併せて、先ほど八島委員からもございました労働時間も長時間となっており、乗務員不足となっております。この運賃改定をもちまして、やはり乗務員の待遇改善もしていかなければならないと思っております。そして、乗務員の確保を維持していかなければ、路線の維持がもうできない状況となっております。

先ほども申しあげたとおり、新しい生活様式の浸透などにより、コロナ禍以前の利用人員は戻らないこともございます。公共交通ではございますが、民営で運営している関係もございまして、やはり経営をしていかなければならないということを踏まえて、今回、運賃値上げを申請させていただいたところでございます。

また併せてもう1枚、こちらの、4月1日より小児IC運賃を一律50円としますというものを掲げさせていただいております。こちらなんです、こちらは1997年4月29日より実施しておりました小児運賃を一律現金で50円とするサービスがございました。そこから、春夏秋冬休み、土休日の拡大をしていたものでございます。こちらを4月1日から、IC運賃でお支払いになったお客様、お子様に関して、全日一律50円とするものでございます。

開始日でございますが、4月1日、来週の土曜日でございます。実施内容でございますが、小児用ICカードで当社バスをご利用の際は、全区間、1乗車につき、自動でIC運賃50円を引き去るものでございます。大人用ICカードでご利用の際は、乗務員へご申告いただければ、乗務員が設定のときに大人の方と子どもの運賃を合わせた形でお引きさせていただきます。深夜バスのご利用時は大人運賃の半額となり、現金での支払い時は小児IC運賃の一律50円の対象になりません。あわせて、今までやってございました現金の50円のちびっ子50円キャンペーンは3月31日をもって終了とするものでございます。

以上、当社の運賃改定及び小児IC運賃の一律50円のご説明をさせていただきました。ありがとうございました。

- 岡村会長：ありがとうございます。神奈中で運行されている路線バスの情報ということですね。こちらはよろしいですか。
- 大澤委員：タクシー協会なんですけれども、今、神奈中さんの運賃改定の申請ということをお聞きしたんですけれども、タクシーでも申請のほうをさせていただきます。ただ、こちらのように実施予定日ですとか改定率といったところはまだ決まっておきませんので、またそういったところが確定でき次第、こちらでお伝えを毎回しているような形になっているんですか。
- 岡村会長：できればご紹介などしていただければと思います。
- 大澤委員：はい。そのような形をとらせていただければと思います。
先ほど、私もそう思ったんですけれども、八島委員から、骨子案の中で今後の担い手不足の解消ですとか、サービス水準のというところがあったんですけれども、神奈中さんと同じで、乗務員の不足というのが非常に顕著にありまして、その中で、先ほどタクシーのアプリというのがありましたけれども、そういったものも併せてやっていくということもありまして、コストを見直して運賃改定の申請をさせていただければということで、また確定しましたら、こちらでご報告させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。
- 岡村会長：ありがとうございます。
ほかに、皆様、何かございますでしょうか。
- 吉田委員：さっき質問できなかったんですけれども、資料2のアンケートの26ページで、先ほど自動車の利用状況で、「自動車以外の方法を考えたことがない」という人が一番多くて、ここに公共交通の情報提供をすれば人が動くのではないかとあったんですけれども、なるほどと思って聞いていたんですが、設問を見たら、これは複数回答が可能になっているところだったので、公共交通が使いづらいから自動車以外の方法を考えたことがないとか、ご自身の状況があるから自動車以外を考えたことがないとか、何かそういうつながりが出てきちゃうんじゃないかと思って、複数回答可のところは、多分気をつけられていると思うんですけれども、ちょっとそこを思いましたので、よろしく願いします。
- 岡村会長：これをどう解釈していくかというところがいいかなと。多分、ほかの設問との関連も見ながら、付随をするのかなというふうに改めて思いました。ありがとうございます。
ほかはいかがでしょうか。
それでは、議事は一通り終了ということで、あとは事務局で進行をしてくだ

さい。

5. 閉会

- 事務局 : 長時間の議論を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、よろしくお願いいたします。
- 次回の会議は7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す。これをもちまして閉会といたします。ありがとうございました。