

令和5年度第1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"> ・地域公共交通計画素案（案）について ・今後のスケジュールについて
日時	令和5年8月1日（火） 午前10時から午前11時30分まで
場所	茅ヶ崎市役所本庁舎4階会議室2, 3
出席者名	<p>会 長：岡村 敏之</p> <p>委 員：村越 安芳、長崎 栄一、小堤 健司、大澤 武廣、橋山 英人、吉田 忠司、八島 敏夫、最上 祐紀、内藤 喜之、岩澤 健治、後藤 祐史</p> <p>（欠席）</p> <p>前田 積、平田 伸一、高坂 利光、小林 将人、寺尾 恵一</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 地域公共交通計画素案（案） ・資料2 今後のスケジュール ・資料3 生活交通改善事業計画
会議の公開・非公開	公開
非公開の理由	
傍聴者数	2名

(会議の概要)

1. 開会

- 深瀬課長 : これより令和5年度第1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12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致します。
それでは、岡村会長、進行をよろしく申し上げます。
- 岡村会長 : それでは皆さまよろしくお願ひいたします。

2. 委員委嘱の報告

- 岡村会長 : 次第に従いまして、委員委嘱の報告ということでございます。新しい委員の方がいらっしゃいますのでご紹介をお願いします。
- 事務局 : ご説明いたします。委員の名簿をご覧ください。茅ヶ崎市まちぢから協議会連絡会小出地区まちぢから協議会の矢野会長の交代に伴い、村越安芳会長を委員に委嘱いたしました。
続きまして、前回会議でもご報告しましたとおり、市民公募委員は引き続き長崎委員に委嘱することになりました。
続きまして、国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局の三橋委員のご異動に伴い、平田伸一首席運輸企画専門官に委員を委嘱することになりました。平田委員は本日ご欠席となります。
続きまして、神奈川県県土整備局藤沢土木事務所道路維持課の坂口委員のご異動に伴い、高坂利光課長に委員を委嘱することになりました。高坂委員は本日ご欠席となります。
新しく委員になられた方の紹介については以上です。

- 岡村会長 : ありがとうございます。

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、今後のスケジュールについて

- 岡村会長 : 地域公共交通計画素案(案)につきましてご説明をお願いします。

○事務局 : ご説明いたします。

昨年度末までに地域公共交通の計画骨子案を作成し、今回はその骨子案に肉付けするかたちで計画素案の案を作成しました。主には第5章の地域公共交通の今後の取組みのところで大幅に内容を追加しています。第4章までは計画骨子案と重複するところがありますが、新しく委員となられた方もいらっしゃるので、全体を再度ご説明させていただきます。説明が長くなりますが、ご容赦いただければと思います。

1 ページをお開きください。

第1章計画の概要となります。

1-1 計画策定の背景と目的につきましては、本市では茅ヶ崎市総合交通プランと茅ヶ崎市乗合交通整備計画に基づき、コミュニティバスの導入など各種交通政策を展開してきたところですが、令和2年度に両計画の計画期間が終了しております。この計画期間の間に移動の需要や公共交通をとりまく人的、物的資源など社会情勢が大きく変化したことから、現在の社会情勢に対応した新たな交通計画を策定することを目的とするものです。

続いて、1-2 計画の位置付けですが、この計画では、国の計画や基本方針のほか茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープランと整合を図りながら各種取組み等を設定します。

1-3 計画の期間は令和6年度から令和10年度までの5か年とします。

1-4 計画の区域は茅ヶ崎市全域とします。

続きまして、第2章地域公共交通に求められる役割となります。

上位計画である茅ヶ崎市総合計画とちがさき都市マスタープランの内容を整理し、地域公共交通に求められる役割を整理しています。

3 ページ、左側に記載した、総合計画の7つの政策目標と取組の方向性に対して、地域公共交通計画が担う役割として「1. 移動しやすさ向上による子育て支援」から「6. 環境負荷の低減」までを右側に記載しています。

続きまして、4 ページでは、左側のちがさき都市マスタープランの基本理念と都市づくりの目標に対して、地域公共交通が担う役割として、先ほどからの通し番号となりますが、「7. 鉄道駅を中心とした地域と経済の活力向上」から「11. 乗合交通と鉄道の利便性が高い「便利」なまち」までを右側に記載しています。

続きまして、第3章地域公共交通を取り巻く現状となります。

3-1 公共交通の利用者数減少と収入減少です。少子高齢化により今後、人口が減少していく中、交通分担率が今のまま変わらなければ公共交通の利用者数は減少していくことは避けられません。また、公共交通の利用者数が減り、サービス水準が低下することで、より一層、マイカーへの転換が進んでしまう可能性もあります。新型コロナウイルス感染症によるライフスタイルの変化も公共交通の利用者数に影響を及ぼしている状況です。

続いて、3-2 公共交通の担い手不足と経費増加です。運転手不足については、もともとの課題であったところに来年度の労働時間に関する法改正により、さらに厳しい状況となることが予想されています。また、人件費増加や燃料費の増加等により運行経費も増加している状況です。

3-3 につきましてはポジティブな環境変化として、ICTの進化です。特

にスマートフォンの普及により、公共交通を利用する際の、検索、予約、決済の利便性が大幅に向上しました。また、AI デマンド交通や自動運転バスなど走行するモビリティ側の進化も著しい状況です。

続きまして、第4章地域公共交通の課題となります。

地域概況、公共交通の現状、移動実態及びニーズを踏まえ、本市における公共交通の課題を、視点1 拠点、結節点となる鉄道駅への移動の確保、視点2 地域ごとのニーズに応じた移動手段の対応、視点3 公共交通を維持する仕組みや意識の醸成の3つの視点から整理しました。

視点1からご説明いたします。

1) 社会状況の変化について、①茅ヶ崎市の今後の人口状況では、今後、茅ヶ崎市の総人口は減少していくのに対し、高齢者の人口は増加していくことが予想されている中で、免許返納者は今後増加していくことを想定しています。また、②免許保有率の低下では、9ページのグラフのうち、免許保有率については、29歳以下の免許保有率が減少傾向であること、自動車普及率については、特に29歳以下が顕著に減少していることから、今後、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ています。

2) 地域公共交通に求められる役割については、第2章の地域公共交通計画が担う役割から整理したものととなります。

3) 市民の移動状況については、①通勤の移動先、移動手段では、本市の通勤通学を目的とした移動では、市外への移動が多い状況となっております。移動先ごとの移動手段構成比については、東京都・横浜市では鉄道が圧倒的に多く、隣接する藤沢市、平塚市では鉄道と自動車が同程度の割合、寒川町では自動車での移動割合が多くなっています。

②移動目的別の移動先では、通勤は市外への移動が多く、通学、私事では市内が多い状況です。

③鉄道駅までのアクセス手段では、茅ヶ崎駅ではバス、自転車、自転車が2割程度と比較的多く、北茅ヶ崎駅と香川駅は徒歩での移動が大半です。

これらから、茅ヶ崎市は通勤を中心に市外への移動が多く、市外への移動手段は鉄道が主で、鉄道駅までの移動手段は徒歩や自転車のほか、バスが多く、鉄道駅までの移動手段の確保が重要となっています。

4) 市民のニーズについては、昨年度実施したアンケート調査の結果によると、①鉄道駅までの移動に関する不満や困難の有無につきましては、通勤、通学を目的とした移動では、55%の方が不満に思うことがあるとなっています。

②鉄道駅までの移動で不満と思う理由につきましては、どの目的でも最も多いのが便数や時間帯に対する不満で、次に多いのが渋滞などの交通状況となっています。

13ページの5) 課題の設定では、1) から4) を踏まえ、市内鉄道駅は多くの方が利用する拠点であり、徒歩や自転車、公共交通でのアクセスも多く見られますが、鉄道駅までの移動について不満を感じていること、今後、人口構成の高齢化により、公共交通を必要とする方の増加が考えられることから、「市民の主な移動先である拠点や結節点までの移動の利便性向上」を課題1として設定します。

続きまして、視点2地域ごとのニーズに応じた移動手段の対応についてです。

1) 地域公共交通に求められる役割につきましては、第2章の地域公共交通計画が担う役割から整理したものととなります。

2) 市内の移動手段の状況です。

①路線バス、コミュニティバスえぼし号の路線状況では、茅ヶ崎駅を中心として路線バス網が発達していて、1時間あたり12本走る路線もあり、茅ヶ崎駅から離れても文教大学行きや寒川方面行きは時間6本以上、その他も時間2本以上の路線がほとんどという状況で路線バスのネットワークが形成されている一方で、コミュニティバスは中海岸南湖循環を除いては1時間に1本に満たない状況です。

続きまして、②コミュニティバス、予約型乗合バスの利用者と市負担率です。利用者数についてはコロナ禍で減少していること、この間中海岸南湖循環以外の路線では減便も行っていることから、利用者数が減少したまま回復に至っていません。

市の負担率につきましても中海岸南湖循環では40%程度で推移しているものの、他の路線では70%以上と高い数値で推移していることとなっています。

続きまして、3) 市内移動の実態についてです。

①市内移動の移動手段については、各目的別に特徴が分かれています、トリップ数の6割以上を占める、私事に関する移動では自動車による移動が自転車、徒歩と並んで多くなっています。

②地域別の移動先について、GPSデータを用いた分析では、市内全域を見ると地域内や中心市街地を目的とする移動が多くなっているものの、北部や東部では市外への移動の割合が高くなっており、現在の交通ネットワークがニーズと合致していない地域もある可能性があります。

4) マイカー利用に関する市民の考えでは、市内で自動車を利用している方について、マイカー利用に関する意識を確認したところ、「自動車を利用しなくても日常生活は可能である」「意識的に徒歩や自転車を使うようにしている」などの意見が見られ、特に65歳以上の方でその傾向が高くなっています。

5) 課題の設定では、1) から 4) を踏まえ、市内では目的別に地域内移動、地域間移動、近隣市への移動など多様な移動が見られ、現在の交通ネットワークは、必ずしもこれらに対応した内容とはなっていないこと、市民の方のマイカー利用については、マイカー利用を意識的に控える、徒歩や自転車を積極的に利用するなどの考えも見受けられることから、市民移動の実態、マイカー利用の意識、それに対する現状の移動手段の整備状況を踏まえ、「市内の多様な地域に応じた移動ニーズへの対応」を課題2として設定します。

次に、視点3公共交通を維持する仕組みや意識の醸成についてです。

1) 地域公共交通に求められる役割につきましては、第2章の地域公共交通計画が担う役割から整理したものととなります。

2) 近年の取り組み、技術進展につきましては、第3章3-3でご説明い

たしましたとおり、昨今の技術進展により私たちが利用可能なサービスが増えていますが、市民アンケートにおいて、グーグルマップや乗換案内は一定の認知度がありましたが、タクシー配車アプリやバスロケシステムについては全年齢で認知度が低いという結果となっています。

続きまして、3) 地域公共交通を維持する仕組みについてです。

新型コロナウイルス感染症による利用者数の減少、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ばかりか、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にあること、人口減少による税収減に伴い、市の交通関連予算の拡大は見込めない状況であること、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、導入検討に向けた進め方が整理されていないこととしました。

4) 課題の設定では、1) から 3) を踏まえ、現在利用できるツールの更なる活用、周知、コミュニティバス等の維持や新たな移動手段の検討についての基準、仕組み等の整理が必要である点を踏まえ、「関係者が一丸となって取り組める体制、意識の醸成」を課題3として設定します。

続きまして第5章地域公共交通の今後の取り組みです

5-1につきましたはこれまでご説明した内容を整理したものです。

これらを踏まえ、本計画の基本理念を定めますが、「No more マイカー～徒歩・自転車・公共交通のまち茅ヶ崎～」につきましたは、No more というネガティブな表現がスローガンとして適切ではないのではないかとのご意見があったことから現在（仮）とし、全体がまとまってくるタイミングで再度協議することとしています。

続きまして5-2基本方針についてです。各課題から以下のとおり方針を定めました。課題1に対しては、方針1として「公共交通や徒歩、自転車による鉄道駅までの移動の利便性向上」とし、目指す将来像としましては「駅までの利便性向上を図り、マイカーを使わなくても、公共交通と自転車・徒歩で移動可能な環境を整備し、過度にマイカーに頼らず、環境負荷を低減した移動環境が実現されている」とします。

課題2に対しては、方針2として「地域内の移動しやすさの向上」とし、目指す将来像としましては「既存の交通手段を活かしながら、市内各地域のニーズに応じた移動手段を確保されている」とします。

課題3に対しては、方針3として「多様な移動を支える仕組みづくり」とし、目指す将来像を「近年のデジタル化による地域公共交通の利便性向上、認知状況を踏まえ、これらのより一層の周知、考えるきっかけづくりが行われていること、地域公共交通について、地域ニーズとの対応、効率化が図られていること」とします。

続きまして、5-3計画の目標、数値指標について、方針1～3に対してそれぞれ目標・指標を設定します。

まず、方針1に対して、目標1として「マイカーに依存しない駅アクセスの実現」とし、駅周辺の混雑緩和、自転車利用環境の改善、バスの定時性確保等を目指します。

指標は、「乗合交通の利用者数」と「茅ヶ崎駅の駐輪場利用者数」としま

す。

指標1-1乗合交通の利用者数につきましては、本市においても全国的な傾向と同様に、コロナ禍前の8割程度の回復となっている状況ですが、今回の交通計画の各種取組みを実施することにより、コロナ禍前の9割までの回復を目指したいと考えています。神奈川中央交通様が令和4年度の利用状況を集計中と伺っていますので、可能であればこの結果も目標値に反映できればと考えております。

指標1-2茅ヶ崎駅の駐輪場利用者数につきましてはコロナ禍前程度までの回復を目指したいと考えています。

続きまして、方針2に対して、目標2として「地域に適した交通手段が導入され、利用されている」とし、公共交通の利用者数が総数として維持されることを目指します。

指標としましては、指標1-1の再掲となります2-1「乗合交通の利用者数」に加え、2-2「タクシーの利用者数」、2-3「相模線2駅の利用者数」、近年地域内の移動手段の選択肢のひとつとなっている2-4「市内シェアサイクルの利用者数」を指標とします。

基本的には先ほど同様、コロナ禍前の9割を目標とし、シェアサイクルについては令和3年度の1.5倍を目標とします。

続いて方針3に対して、目標3として「市民が公共交通の良さを知り、より身近な存在となっている」とし、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で、公共交通に関する関心を高めることを目指します。

指標としましては、本市が行っている市民意識調査のなかの「交通の便が良いと感じている人の割合の向上」とします。

目標値は令和元年度から3年度の増加分を令和10年度まで同じ分で増加した場合の数値とします。

なお、この調査は総合計画や実施計画を策定するタイミングで実施していることから、毎年の評価ではなく、調査が行われた際、評価することとします。

続きまして、5-4目標を達成するための取組についてです。

5-3で定めた目標ごとに事業1「交通結節点・待合環境改善事業」、事業2「地域に適した交通手段の形成事業」、事業3「交通手段を支える利用促進、仕組み構築事業」を設定します。

各事業の個別の取組については、27ページ以降の5-5取り組みの具体内容でご説明いたします。

初めに事業1からご説明いたします。

事業1-1茅ヶ崎駅周辺の交通環境の改善です。

茅ヶ崎駅は民間路線バス、コミュニティバス、タクシー、マイカー、自転車など多様な移動手段が乗り入れる、市内随一の交通結節点となっています。茅ヶ崎市の地域特性上、バスや自転車による駅アクセスも多い状況です。一方で、北口、南口ともにバスとタクシー、一般車が混在しており、渋滞の発生により、バスやタクシーの発着に支障が生じており、遅延や利便性低下の原因となっています。バス、タクシーを優先し、マイカーに過度に依存し

ない駅アクセスの実現のための重要施策として、茅ヶ崎駅の交通環境の改善を位置づけるものです。

事業内容としましては、茅ヶ崎駅北口、南口において交通規制を見直すことでマイカーが駅周辺に入りやすくなるような検討を行います。

続きまして事業1－2 北茅ヶ崎駅の交通結節機能の強化です。

北茅ヶ崎駅は現在、路線バスやコミュニティバスの乗り入れがなく、交通結節点として十分な活用がなされていません。今後、北茅ヶ崎駅の東口を設置することが計画されているため、それに伴い北茅ヶ崎駅へのバスの乗入れを検討し、交通結節点としての機能を強化します。また、北茅ヶ崎駅から鉄道を利用することで移動の定時性向上が期待できます。

事業内容としましては、東口設置に合わせて現在双方向通行の駅前の通りをバスが通行しやすくなるよう一方通行化することなどを検討します。バス停が整備できたら、まずコミュニティバスから乗り入れることを検討します。

続きまして、事業1－3 既存公共交通網の基幹軸となるサービスの維持です。

茅ヶ崎市の公共交通網として、鉄道は相模線において1時間に概ね3～4本、東海道線において概ね1時間に3～19本と非常に高いサービス水準となっています。バス路線網については市内を広く運行しています。茅ヶ崎駅を中心として放射状に、国道1号や一里塚北通りなど、日中において1時間に3本以上、概ね20分に1本の高サービス水準の路線、区間が存在します。1時間に2本以上、概ね30分に1本の路線、区間の場合では市内に広く整備されています。これらの公共交通網が本市の交通の骨格となり、市民や来訪者の多様な移動ニーズに対応している状況です。今後も、市民が使いやすく、市としても持続可能な市内の交通体系を維持するために、骨格をなす公共交通網を基幹として市内の交通網を構築することが求められます。

事業内容としましては、市内のバス路線において、一定のサービス水準に路線や区間（日中において1時間あたり片方向2本以上）については、「基幹軸」として公共交通サービスを維持していくことを基本とします。それ以外の路線は、「基幹軸」を補完する路線や区間としてサービスを維持していきます。

続きまして、事業1－4 コミュニティバス、予約型乗合バスのサービス水準の設定です。

コミュニティバスは現在4路線が運行していますが、1時間に1便以上の運行がされているのは中海岸南湖循環のみであり、その他は1時間に1便未満であり、市負担率も70%以上と厳しい状況です。また、路線バスの運転手不足も深刻化しており、財政面だけでなく人的資源においても、コミュニティバスを取り巻く環境は厳しくなっています。今後、市民が使いやすく、市としても持続可能な移動手段として維持するために、コミュニティバスを駅アクセスの手段として位置づけ、サービス水準を明確に設定し、ルートの見直しを含めた取組みを実施していきます。

事業内容としましては、市内の民間バス路線の基幹軸、1時間に2本以上の路線を補う交通として、コミュニティバスが運行することを踏まえ、コミ

ユニティバスの運行サービス水準を設定します。利用者にとってわかりやすいパターンダイヤの採用も検討し、30分または60分に1本の運行を原則としたいと考えています。予約型乗合バスの運行サービスの見直し、運行曜日、時間帯、予約受付期限等も実施します。負担率60%以下など運行継続基準を設定しこれに満たない路線の見直し、見直しの仕組みづくりを検討します。

続きまして事業1-5 鉄道駅での駐輪場の充実です。

茅ヶ崎市は鉄道駅までの移動手段における自転車の利用率が比較的高い状況ですが、茅ヶ崎駅の駐輪場は老朽化の問題があります。施設の更新にあたっては自転車の駐輪環境の向上が必要です。

事業内容としましては、主に施設が老朽化している茅ヶ崎駅周辺の駐輪場の改善、北茅ヶ崎駅につきましては現在、屋根のない平場の駐輪場しかないため、こちらの改善の検討も併せて行います。

続きまして事業1-6 自転車利用環境の改善です。

茅ヶ崎市は鉄道駅までの移動手段、市内移動における自転車の利用率が比較的高い状況ですが、市内の道路は幅員の狭い道路が多く、自転車が安全に走行できる道路は限られています。マイカーに過度に依存しない駅アクセスの実現に向けて、主要なアクセス手段である自転車の走行環境の向上が必要です。

事業内容としましては、市内の自転車ネットワークの設置、利用環境の整備としますが、現在別途策定予定の第3次ちがさき自転車プランとの連携も図っていきたいと考えています。

続きまして事業1-7 バリアフリー化や新駅設置等による鉄道駅の利便性向上です。

北茅ヶ崎駅につきましてはエレベーターの設置や車いす対応トイレの設置等、バリアフリー対応がされていません。また、JR相模線については西久保新駅の整備についてこれまで検討されてきましたが、実現には至っていません。

事業用としましては、鉄道の利便性向上に向け、関係機関への働きかけを継続して行っていきます。

続きまして事業1-8 バス・タクシー待ち空間の改善です。

昨年度実施しましたアンケート調査では、鉄道を利用する際の路線バス、コミュニティバス、タクシーの利用率が3割から4割となっており、公共交通での駅アクセスが多い状況です。しかし、バス停やタクシー乗降場で屋根、ベンチ、バスの発着案内等が表示されている箇所は少なく、鉄道駅など一部に限られています。路線バスやタクシーの利便性の向上に向け、バス、タクシーの待ち空間の改善が必要です。

事業内容としましては、市内主要バス停においてバス停上屋やベンチの設置、バス到着時刻の表示等の改善を検討していきます。

35ページから事業2のご説明となります。

事業2-1 コミュニティバスの運行見直しです。

コミュニティバスえぼし号は市内各地から市立病院へのアクセス向上を目的として運行していますが、現在の主なニーズは茅ヶ崎駅へのアクセス手

段であり、現在の運行形態と市民ニーズが合致していない現状があります。また、事業1-4でも示す通り、運行経費に関する市負担率は70%を超える路線が多く、事業の継続性に課題を有しています。そこで、事業1-4で設定するコミュニティバスの運行サービス水準を踏まえ、運行の見直しを行うことが必要です。また、事業1-3で示す既存公共交通網を補完するサービスとして、持続可能な茅ヶ崎市内の交通体系を構築していくことが必要です。

事業内容としましては、運行形態やルート、時間帯、運賃設定など運行内容の見直しを行ってまいります。

続きまして事業2-2、2市1町に跨る交通ネットワークの維持確保、改善です。

茅ヶ崎市の北部、小出地区は鉄道までの距離が遠く、日常生活についても藤沢市の西北部、寒川町など市域を跨ぐ移動が多く交流が盛んな地域です。現在、北部と市外を結ぶ重要な路線として、寒川駅～文教大学、湘南台駅～文教大学の路線バスが運行しています。これに加え、路線バスとそれに接続するコミュニティバス、予約型乗合バスなど既存の交通手段に加え、市域をまたがる移動手段の一つとして、広域に展開されているシェアサイクルを活用するなど、2市1町に跨る交通ネットワークの利便性向上が必要です。

事業内容としましては、藤沢市、寒川町及び関係事業者と連携し、移動手段維持確保の方策を検討すること、地域内のシェアサイクルポートの拡充、小出地区に移動の拠点となるモビリティハブを整備し、各移動手段の接続性を高めることなどを検討します。

続きまして事業2-3 予約型乗合バスの運行改善です。

小出地区で運行する予約型乗合バスは、事前登録制で電話またはインターネットが使用可能であり、支払い方法は現金のみ、1乗車100円となっています。予約については、乗車の1週間前から1時間前までの受付であり、計画的に移動する場合は問題ありませんが、急な移動には対応できない状況です。支払方法は現金のみでキャッシュレス決済が使えず不便な状況です。市負担率は95%前後と高い水準で推移しており、持続可能性を確保するため、運行収入以外の収入源の検討が必要です。また、地域住民からは乗合所の空白となっている場所に乗合所設置の要望が寄せられています。運行改善にあたっては必ずしもデマンド型にとらわれず地域に適した交通を検討する必要があります。

事業内容としましては、デマンドのシステム改善、キャッシュレス決済の導入、サポーター制度などの収入減確保、乗合所の設置、他の交通手段を考慮した適切な役割分担等について検討していきます。

続きまして事業2-4 企業バス、福祉バス、福祉輸送等の交通手段の活用検討です。

令和2年の活性化再生法の改正で、路線バスやタクシーを補完する取り組みとして、地域に存在する様々な送迎車両を有効活用した「地域資源の総動員」の考えが盛り込まれました。今後、コミュニティバス等の見直しを行う中で、企業や各種施設の送迎バス等を運行する民間事業者と連携することが必要です。

事業内容としましては、市内で送迎車両を有する事業者、施設の実態調査、意向調査を実施、路線バス、コミュニティバス等と企業や各種施設の送迎バス等との連携を検討していきます。

続きまして事業2-5シェアサイクルポートの拡充です。

近年のシェアサイクルサービスの拡大により、乗り捨てを前提とした自転車での移動が可能になり、行きは自転車、帰りは公共交通など臨機応変な移動ができるようになりました。しかしながら、茅ヶ崎市ではシェアサイクルポートがまだ多くなく、市内を網羅できていない状況です。シェアサイクルポートは設置密度が高まることで移動の利便性が向上することから、ポートの設置個所を増やしていくことが必要です。

事業内容としましては、公共施設へのシェアサイクルポートの設置を進めていき必要に応じて民間施設へのポートの設置を協議します。

40ページからが、事業3のご説明となります。

事業3-1コミュニティバスの運行情報のオープン化です。

近年では、バスに関する情報提供、データのオープン化が進み、地図アプリや交通事業者のバスロケーションシステムにおいて、バス停の位置やバスの時刻表、到着情報等の確認が可能です。一方で、コミュニティバスについては、乗換案内等のアプリでの時刻表検索は可能ですが、地図アプリでの検索には対応しておらず、情報提供が不十分な状況です。そこで、データのオープン化を推進し、様々な媒体で検索可能となる必要があります。

事業内容としましては、コミュニティバスの運行情報のオープン化に取り組みたいと考えています。

続きまして事業3-2路線図の配布、ホームページでの案内強化、バスロケーションシステムの周知です。

近年ではバスロケーションシステムやICカードの導入、路線バスに関する金額式定期券の導入、タクシーアプリの実装等の取組みも展開されていますが、日常の移動手段に関するアンケート調査ではこれらの認知度が十分にされていないなどの課題も見えたことから各種取組の周知が必要となっています。

事業内容としましては、公共交通利用の促進に向け、チラシやホームページでの周知を行っていきます。

続きまして事業3-3地域ごとに選択可能な移動手段の周知についてです。

本市では、路線バスとコミュニティバス、予約型乗合バスが市内を運行し、タクシーや自転車も利用可能であるため、駅までの移動手段や発着点の立地や移動者の健康状態等によっては複数の移動手段を選択可能な状況にあります。各地域のバスの運行状況やタクシーのアプリの利用方法、シェアサイクルの場所等を十分に知ってもらうことで、地域ごとに選択可能な移動手段の周知を行い、マイカーに過度に依存しない生活への転換を図っていくことが必要です。

事業内容としましては、地域別の公共交通利用マップ、手引き等を作成し周知していきます。

続きまして事業3-4交通事業者の垣根を超えた一元的な情報提供の検

討です。

駅前広場などの交通結節点等において、さまざまな交通手段ごとに情報が分割され提供されていることがシームレスな移動の障害となっている可能性があります。このため、交通結節点の機能を高めるために、情報を統合して提供し、乗り換えの円滑化を図る必要があります。

事業内容としましては、駅前広場等に鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル等の情報を一括して表示できるタッチパネル式の情報板の設置を検討します。

続きまして、事業3-5地域の交通手段確保の仕組み構築及び推進です。

事業1-4や事業2-1で記述しました通り、コミュニティバス等の運行は今後見直し予定で、地域が主体となる移動手段への変更も視野に入れて検討を行います。今後、地域が移動手段を必要とする際に、行政が適切な支援、連携をできるよう、関係者の役割分担や検討の流れを整理した手引きを作成し、地域に適した移動手段を取り入れていく必要があります。

事業内容としましては、地域、交通事業者、行政の役割分担、検討の流れ、運行実施や継続の基準を設定した地域交通の検討、導入に関するガイドラインを策定し、移動手段確保について要望のある地域で順次検討を実施していきます。

45ページ、46ページでは、さいたま市と流山市の事例を記載しています。このようなかたちで導入、継続、見直し、廃止フローを定めるとともに、市が運行するコミュニティバス等についても同じようなフローでの運用を行っていくことも考えております。

続きまして事業3-6モビリティマネジメントによる公共交通、自転車、徒歩への転換促進にです。

公共交通や移動空間等のハード面を整備したとしても、移動者が実際にその移動手段を選択しなければ意味がありません。マイカーについては、長年にわたり自動車の改良、インフラ面での道路整備など走行環境の改善が重ねられていった結果、多くの人が便利に感じる移動手段になりました。このため、人によってはマイカーによる移動が選択されやすく、他の移動手段は選択肢から外されがちです。一方で、アンケート調査に基づくマイカー利用に関する市民の考えでは、マイカー利用を意識的に控える、徒歩や自転車を積極的に利用するなどの考えも見られ、この割合を増やしていくことが重要です。移動者の心理面に訴えかけ嫌々ではなく状況に応じて自然と公共交通、自転車、徒歩といった移動手段を選択したくなるようなモビリティマネジメントによる仕掛けづくりが必要です。

事業内容につきましては、まだ具体的な内容は記載していませんが、他都市の事例等を研究して茅ヶ崎市に適した取組を実施していきます。

第5章につきましては以上です。

第6章は計画の進捗管理、評価方法についてで、骨子案の内容と変更はありませんので説明を省略します。大変長くなりましたが、計画素案についてのご説明は以上です。

○岡村会長 : 素案ということで一通りまとめていただいたというところでございます。

皆様からご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

○村越委員： 久しぶりの参加になります。私は10年くらい前にこの会議のメンバーでございまして、小出地区に予約型乗合バスを導入するときに担当していたものですから、一部責任を感じているんですけども。まずひとつは、コミュニティバスの運行見直しというところで、10年前から駅乗り入れの方向にしないと利用者が増えませんか、ずっと言い続けているんですよ。市立病院に行って、そこで乗り換えてまた茅ヶ崎駅に行くなんてことは普通の人には面倒くさくてやらないということを言い続けているんですが、これを見ますとやっと気が付いて茅ヶ崎駅に乗り入れをするということなんですかね。

それが1点と、それから予約型乗合バスに関しては、最初から赤字になるのは分かっていたんですけども、ご存じのように小出地区は最終処分場ですとか火葬場ですとかそういった迷惑施設を押し付けられている。非常に我々から見ると被害者意識が強く、なんとか利便性の向上を図りたいというところで、この予約型乗合バスを導入したんですよ。それでここを見ると、運行収入以外の収入源の検討が必要ですよということ、これは他の要素、例えば環境部からお金をもらおうとか、そういったようなことを言っているんですよ。その2点が私の質問です。

○岡村会長： それでは2点についてお願いします。

○事務局： 事務局からこのことについてお答えします。まず1点目の駅への乗り入れについて、北部循環につきましては、例えば茅ヶ崎駅、北茅ヶ崎駅、香川駅に接続する選択肢はあるんですけども、どの駅に接続するかはこれからの検討内容にはなりますが、一般的に運行距離が長くなると利便性が損なわれるという事例もありますので、そこは茅ヶ崎駅に直接行くということについては慎重に検討したいと思っております。いずれにしてもどこかしらの駅に接続するということはコミュニティバスの基本として検討を進めていくつもりです。

それから2点目のサポーター制度について、これは今の小出地区のデマンド型乗合バスでは実施していませんけれども、他の自治体の事例ではエリア内の商業を営む事業者に定額の金額をお支払いいただいて、その商店のところに乗合所を設置するというようなインセンティブを設けたりなどの取組みも行われていると聞いていますので、そういったことを参考にしていきたいと考えております。

○村越委員： 商店ないんですけど。

○事務局： 一度、そういったデマンドの事業者と打合せもしてございまして、市内各エリアで運行することはできそうだというお話は何っております。もう一度そこは掘り下げて検討していきたいと思っております。

○村越委員： それはあとで詳しくお話聞きたいんですが。まず駅への乗り入れは香川駅

と北茅ヶ崎駅はだめです。全然意味ないです。茅ヶ崎駅乗り入れにしないと人は増えないですよ。そんな中途半端な乗り入れはやらないほうがいいです。乗り入れするんだったら茅ヶ崎駅。もう10年前から言ってるんですよ。増えるわけないんですよ。病院止まりじゃ。

○事務局： そこに関しましては、今回ビッグデータというデータを購入しております、どこからどこへ人が移動しているのかというそのデータに基づいて今後検討していくことになるかと考えております。

○岡村会長： これはおそらくなかなか難しいところで、直通しても意外と時間がかかってしまうということもあり、茅ヶ崎駅まで行きたい方が我慢して乗っているという状況だったらこれは何とかしなければいけないと思いつつ、そういう方は別の手段、例えば小出支所のところのバス停まで行く方がいらっしやるとか、かなりそこは見ていかないと、作ってもなかなか乗っていただけないっていうところは変わらなかったりする可能性もありますので。

○村越委員： コミュニティバスの路線と今の神奈中の路線とは通っている場所が違うんですよ。それでコミュニティバスは新しくできた博物館のところにバス停があるんですよ。そこから茅ヶ崎駅に直通で行ければ絶対に利用客増えるんですよ。その辺も踏まえて検討していただきたい。

○岡村会長： そこはバスってたくさん乗らないといけないので、そこを踏まえてというところはあります。もうひとつの運行収入以外でというところはなかなか具体的な名前も難しいかと思しますので基本的にはそれに乗って買い物に行かれる先とか病院とか、その乗り物に乗ってそこに行くので商売として儲かるような先というところなので、おそらく地区の中というよりは、地区の周辺という理解でいいんでしょうか。

○事務局： デマンドのエリアも今のエリアを基本として検討していきたいと思っておりますが、ご要望等があれば他の商業施設へのアクセスというのは検討していきたいです。しかし、駅へのアクセスですとかそういうことになってしまうと、タクシーさんとの役割分担の兼ね合いも出てくると思しますので、そこは慎重に検討していきたいと考えています。

○岡村会長： いずれにしてもこれはきちんと検討するという趣旨のところ、どう答えが出るかっていうのはこれからというところがありますので。そこについてはまず書いたということですね。そして具体的な方向性については、加えてここに書きたいということがあれば、ぜひここでご発言いただけたらと思います。

○内藤委員： 市内の南西部、柳島周辺の湘南地区なんですけれども、地域の方々がいろいろ考えながら、おでかけワゴンという形で、高齢者の買い物支援ということで運行しているものがあるんですけれども、それがかなり続いていて、成

果が上がっていると聞いているんですけども、そういったものに対する支援というか計画上の位置付けみたいなそういうようなことについては書かないのでしょうか。どういった考え方の整理をしようとしているのか伺いたいと思います。

○事務局： 今、おでかけワゴンに関しましては支援をさせていただいています。この中にあまり書き込みがないので、今後そういった公共交通とは違うんですけどそういった支援も必要かと考えておりますので、もう少し入れ込んでいただけると考えております。

○内藤委員： 高齢者の免許返納のことにも触れていて、今まで当然のごとく使っていた自家用車ではない別のものを使うといったときに、すでに別のそういったものを使っている方々がいて、一定の評価をしているというところであれば、主なテーマ、事業ではないのかもしれませんが、やっているというようなことはあったほうがいいのかと思うんですね。その成果を見た上でですけども、茅ヶ崎は行政的には13の地区に分けているんですけども、他のところでも高齢者の足の確保というのはこれから出てくるんだろうと思っています。人口に対する割合もそうですけれども、実数として一定の数を高齢者が占めるとなると、外出支援ということ考えたときに、それなりのニーズがあるんだと思うんですけども、地域ごとのいろんな特性を考えて、高齢者の足をいかに確保するかということに対して既存の公共交通機関がうまく対応できないということがあって、何か支援してくれないのというようなことがあったら、今のおでかけワゴンの都市部の考え方からするとそういうようなニーズに対して否定的な考え方は持たないんだということではないのでしょうか。

○事務局： そちらに関しましてはそういった動きを否定するものではなくて、地域に合った移動というのは今後検討していければと考えております。

○内藤委員： 福祉部にいるとどうしてもそういうところっていうのは外せない視点になってくるので、よろしくお願ひしたいと思います。

それから、形式的なことなんですけれども、説明と挿絵と見比べながら気になったのが、34ページなんですけれども、バス、タクシー待ち空間の改善というところに北茅ヶ崎駅の様子が写真で出ているんですけども、これはどういう意図をもってここに入れたのかというのがちょっとよく分からなくて、意図があればお聞かせいただきたいということと、もう1点は、他のまちの地図を引用しているというところがあるんです。例えば静岡県三島市の地域交通マップが出ているんですけど、これは掲載することについては権利関係は大丈夫ですか。

○事務局： 34ページの写真につきましては、茅ヶ崎駅の写真を入れることも可能なんですけれども、北茅ヶ崎駅を入れているという背景は、今後北茅ヶ崎駅の東口を整備していく中で、交通結節機能の強化という事業も他のところで挙

げているんですけども、この写真に示している位置にちょうどバス停を設置していきたいと思っているところですので、ここが今後大きく変わっていく場所でしたのでこの写真をチョイスしているところです。

他の自治体から引用している部分についてはまだ整理できていませんでしたので今後整理していきます。

○内藤委員： この資料はホームページに出ますよね。出た途端に見つめられるとその許可を取っていないとトラブルになる可能性がありますのでトラブルを起こさないためには、この会議はこの場で終わりかもしれませんが、この絵に関しては取扱いを慎重にした方がよろしいかと思えます。

○事務局： わかりました。

○岡村会長： それは準備をしていただければと思います。他はいかがでしょうか。

○橋山委員： 記載内容のところは何箇所かございまして、まず6ページのところで、これは従前にもお話したんですけども、「一方」から始まるところで、「運転士の労務環境の改善が予定されており、運転士不足の長期的な改善が図られる一方、」と文章を書きながら、他の部分の文章が運転手不足が困難ですとか、コミバスも含めてという表現になっているので、ここの部分をもう一度ご検討いただけないかというお願いがひとつでございます。

それと、18ページの2) ですけども、市内の移手段の状況というところで、「市内の主な公共交通は路線バス、コミュニティバス等になりますが、コミュニティバス等は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少しており、運行経費に関する市の負担率も高い状況です」という書き方なんですけど、路線バスも当然、コロナの影響で利用者も減っていて、この書き方だとコミバスだけ落ちているからという見られ方をしてしまうので、書かれるのであれば、路線バスもコミバスも利用者が減っているけれども、コミバスの方は運行経費に関する市の負担が増えているというような書き方にさせていただけるといいのかなというところでございます。

それと市の負担率というところも、30ページに突然、「運行経費から運賃収入を差し引いた、市が負担する金額の比率」という説明が出てきて、その前にも市の負担率について出てきているんですけども、30ページのところで説明されるのであれば、一番最初に出てくるところでご説明を入れていった方がいいのではないかと。それもご検討いただければと思っております。

○事務局： 1点目の6ページのバス運転士の労務環境の改善という部分で、今までの議論の中でも元々国が制度改正していった目的としての長期的な運転士不足の解消という目的はあるものの、ただ現実としては、というところでご意見をいただく中で、文章が作られたところではあるんですけど、記載内容につきましてはご相談をさせていただきながら、適切な形がどこかというのは探していきたいと思っております。

続きまして2点目、18ページの2)の部分なんです、ここが14、15ページの資料からの文章の作成となっております、路線バス、コミュニティバスの路線状況と、コミュニティバス、デマンドの利用状況・負担率という①、②から文章を作っておりましたので、利用者数の減少のところはコミュニティバスだけという形で見えてしまっているんですが、ここの記載の仕方については調整をさせていただければと思います。

30ページの負担率の説明につきましては、適切な場所に記載したいと考えております。修正させていただきます。

○事務局： 他はいかがでしょうか。

○最上委員： 施策の並びとかは特にいいのかなと思います。少し細かい話になってしまいうんですけども、23ページに方針1があつて目標1があるんですけども、他のところではマイカーに「過度に」依存しないという修飾語が入るんですが、ここでは「マイカーに依存しない駅アクセスの実現」となっている。どうしてもマイカーを使わなければならない人もいますので、そこは他に合わせると「過度に」という言葉が入った方がいいと思います。それと、その下の四角の中の3行目、「マイカーに依存した駅アクセスの解消を目指す」というところの「解消」という言葉は100%なくすということになってしまい、かなり強い言葉なので、書くのであれば、「マイカーに過度に依存しない駅アクセスを目指す」ですとか、他のところと合わせるとそういった書き方になるのかなというところですよ。

もう1点が33ページの事業内容のところ、ひとつ目が「北茅ヶ崎駅のバリアフリー化に関する関係機関への要望」というのは、おそらく県鉄などで要望していることだと思うんですけど、ふたつ目が「新駅の整備に関する関係機関との協議」と書いてあつて、私の印象なのかもしれませんが、「協議」というと新駅の設置をもうやると決まっていて、具体なところを協議しているというように見えてしまう。私が把握している中ではここに新駅を設置するということまでまだ行っていないのかなというふうに思うので、もし関係機関への「要望」であるなら、ここも「要望」で合わせた方がいいのかなと思います。その下の実施スケジュールのところも、関係機関との「協議」という形になっているので、その辺りが私の認識と違って実態としても少し進んでいて「協議」と書くべきところなのかということも含めて、ご検討いただければと思います。

○吉田委員： 全く同じところを聞こうと思っていたんですけども、「要望」と「協議」となっている意図はなんだというところを聞いたかったので。イメージとしては逆ですね。バリアフリーで言うところはお願いしますというだけでなく協調してやっていくので逆にそこは「協議」なんじゃないかなと。新駅の方に関してはまだ何も話もありませんので、これからという意味では「要望」なのかなと思います。

○事務局： 先に33ページの鉄道の部分についてなんです、適切な表現に修正させ

ていただければと思います。今、吉田委員からお話をいただいたような形のバリアフリー化に関しては「協議」、西久保新駅に関しては今後の「要望」という形で整理をしていきたいと思っています。

もう1点、最上委員からご質問いただきました、23ページの「過度に依存しない」という表現につきましては、市の計画の意図としましても「過度に依存しない」ということになりますのでこちらも修正させていただければと思っています。

○吉田委員： 質問ですけれども12ページの②のところで「鉄道駅までの移動で不満と
思う理由」の「1. 鉄道やバスが不便」というのは便数が少ないということ
だと思っんですけれども、これは相模線のイメージなんですか。「鉄道駅ま
での移動で」と書いてあるのでそこが疑問でした。

24ページの数値目標の書き方なんですが、2-3が相模線の2駅の利用
者数について、目標に向かって利用者が増えていくのは、当社の経営上非常
に望ましい話なんですけれども、それが果たしてここで目指している「地域
に適した交通手段が導入され、利用されている」ということの指標なのかど
うかという、ちょっと違うのではないかなと思っていて、利用者が増えて
いる、減っているというのはそれ以外の要因、特に今回令和2年のがくっと
落ちているのは社会的にも減っているということがありますので、絶対値と
してしまうと結構厳しいのではないかなというのは思います。確かに増えて
いくというのは非常にありがたいですけれども、それが今回の目的はマイカ
ーに極度に依存しないで公共交通を使おうということの指標であるならば、
分担率であるとか、そういった全体の利用の中でのマイカーの比率が下が
っている、その分公共交通が上がっているというのであれば、この指標にな
りえるのかなと思ったんですけれども。絶対値で行ってしまうと、例えばこ
れで鉄道が増えているんだけどマイカーも増えているとなっていたらお
かしな話になってくると思うので、ご検討いただけたらなと思います。

○事務局： まず1点目についてですが、アンケートの集計が簡略的に集計してしまっ
ているところがあるんですが、去年協議させていただいたアンケートの内容
では、目的別にどこの鉄道駅を利用して、その場合、どういう不満があるか、
困難があるか、さらにその場合はどういうことが理由なのかということを知
りたいと思って、集計結果をクロス集計すれば、どの鉄道駅で本数に不満を感
じているかというのは抽出できると考えております。今の12ページの書き
方ではこの説明のところ不十分であると思いますので、鉄道、バスが不便
と回答している方が、主にどういうシチュエーションで使っていてそういう
回答をしているかというところはもう少し掘り下げて提示しないと、これだ
けでは少し漠然としている可能性がありますので、もう一度表現の仕方は検
討させていただきたいと思っています。

それから、指標についてですけれども、まず指標値の設定のひとつの条件
として入手しやすいデータということがありまして、毎年評価する関係で、
利用者数といったところが今のところ入手性が高いというところで指標と
して設定しているところ。ご指摘のとおり、絶対値だけでは具体的にマ

マイカーの依存を脱却できているのかというところは正確に把握することは難しいのですが、利用者数が増えていけば移動はしていただけている、外出はしていただけているというところは少なくとも測ることはできるのかなと思っておりますので、マイカーが増えてしまっているかもしれないですけども、ひとまずは公共交通の利用者は増えているというところを指標にしたいと考えております。

○事務局： 今回、相模線2駅の利用者数を設定した意図としまして、地域内での移動という部分を見たいというところで、茅ヶ崎駅に集中する移動というところではなくて、域内で北茅ヶ崎駅の近隣の方は北茅ヶ崎駅に移動されている、香川駅周辺の方は香川駅に移動されているという形の地域内での移動を公共交通が担っていきたいという部分を見ておりますので、それで今回、相模線の2駅の利用者数を指標に設定しているところでございます。

○八島委員： 今の話ですと、駅に向かって香川駅周辺の方が香川駅に向かってとか北茅ヶ崎駅周辺の方が北茅ヶ崎駅に向かって、という意味では、駅までの足というものは何を想定して言われているのですか。というのと、先ほど堤の方の地域から市立病院まわりで行くということに関しても、やはり最寄りの駅に向かってということでは、言っていることは変わらないと思うんですよ。今、それが公共交通だというお話をされたんですけども、みんな駅に向かうための便って何の便なんですか。堤の方はコミュニティバスのお話が先ほど出ていましたけれども、香川駅、北茅ヶ崎駅に向かってというのは、何を示しているのでしょうか。

○事務局： 具体的には、今後地域の方とのお話を進めながら、こういったニーズがあるのかということ踏まえたうえで、コミュニティバスがいいのか、デマンド交通がいいのか、こういった形がいいのかというのは議論していきたいと思っております。必ずしも、路線バスでなければいけない、コミュニティバスでなければいけないというような考えは持っておりません。

○八島委員： 結局ですが、香川駅とか北茅ヶ崎駅に寄るということは、その後があって行く話であって、香川駅、北茅ヶ崎駅で終わりではなくて、茅ヶ崎駅に向かうとか、厚木に向かうとか相模線に乗り換えるのが主だと思うんですけども、最終的に公共交通というものに関して、人が移動することの足として皆さん利用するのに、先ほども出ていたコミュニティバスが市立病院までしか行かないから利便が悪いよって、茅ヶ崎駅まで行けば乗るかもしれないって話もしていたじゃないですか。実際に、公共交通という全体のものは、国民とか県民とか市民のものなんですよ。ただ、デマンドとかコミュニティバスというものは市が主体となってお金を出しているというお話もあった中で、そういうコミュニティバスとかはその地域の人のものだと思うんですよ。村越委員の地域が走らせてくれるということであれば、それは地域のものだと思うんですよ。ただ、地域のものなんだけれども、乗らなかつたら止めるしかないんですよ。乗らないんですよ。利用者がいないということ

は乗らないってということなんです。今乗るって言われていましたけれども、では実際にその地域に茅ヶ崎市として導入して、中海岸南湖循環でも鶴嶺循環でもそうですけれども、そこに導入して走らせて、その地域の方が移動するために利便性がよいから乗るっていうのがあってその地域の方々が公共交通を守ろう、コミュニティバスを守ろうということがあるんですから、村越委員のところの地域のほうも市立病院までしか行かないってことであれば、茅ヶ崎駅まで行くって話だったら乗るんだって言うんだから、じゃあやってみましょうか、じゃあ乗らなかつたらどうしましょうかっていう話というのは詰めていくべきだと思うんですよ。神奈中さんだって乗らないところは走らないんですよ。お客さんがいないところは走らないんですよ。先ほども出ていましたが、運転手がないから走りたくても走れないんですよ。そういうところを踏まえたうえで、行き先の方向性は分かるんですけれども、全然手前で考えることがたくさんあるんじゃないんですかということ、ずっと話を聞いていて、文章がこうだとかこうだとかということも分かりますけれども、基本的に公共交通って何っていうところが皆さん理解されていないのかなと私は感じてしまいますね。

○事務局：　今回、今お話いただいたような、特にコミュニティバスの運行の見直しの基準であるとか、そういったものが設定されずに運行開始当初から今まで来ているところを市としても課題として捉えておりまして、今回の取組みの中でも、コミュニティバスのサービス水準をまず定めて、その中でコミュニティバスの運行そのものを見直していく、そのための基準を定めていきたいと思いますというのを公共交通計画の中に定めていきたい。そこで、コミュニティバスに限らず、その地域の方がコミュニティバスがなくてもいいかといえそうではないと思うので、では、コミュニティバスではなくて、どういったモード、デマンドか、もっとういった交通モードが必要だということ、それを地域との対話を通して、どういったものが必要かという判断をしていてそれを導入していく。

○八島委員：　それで、そういう話があるのであれば、地域で守る公共交通なんです。茅ヶ崎市内で走らせているバスは、茅ヶ崎市の人たちが乗らないと、神奈川中央交通さんのバスだって減って行って、路線バスもなくなっちゃうんですよ。ではそういう考えがあるのであれば、地域にそういうお話をして、そこで守るんですから、その地域で守らなければいけない足なんです。その人たちが乗らないって言うのであれば、いらないってことになっていいと思うんですけどね。

○事務局：　今お話をしたように、どういった水準までならコミバス、それが無理であればデマンド型、進め方としてはあくまでもどういう事業としてあるかということ載せています。ただ今後、改善していく中では、当然地域に入り込んで、そこでお互いに検討する中で、どういったモードがいいかというのは検討していく形になりますので、この段階ではどんな事業を盛り込んでいくかという計画のつくりとなっております。

○八島委員： 先ほど博物館ができたからそこにバスが来れば、駅までだったら乗るっていう話があったから、先ほど会長も言っていましたけど、バスって大きな車両に1人だけ乗られても困るわけで、たくさん乗ってもらうってこともイメージした中で、実際にそういうお話があったときに答えになっていないなと思ったので。地域の方が茅ヶ崎駅まで通してほしいんだっていうことに対して答えになっていないなと感じます。

○事務局： 今後、改善していくにあたって地域の方とお話することが必要なのと、データが非常に重要になってくると思っています。実際にそこまで走らせてみるといったときに、やってみたら全然乗っていない。そういうのを繰り返すというのはおかしい話になるので、一番効率よく走らせられるのはどうなのかというのを地域の人々と話をしながら進めていく形になると考えております。

○八島委員： 決してデマンドとは言わずにその地域に合った、駅の方までという話があれば、タクシーの乗り合いでもいいですし、ワゴン車の乗り合いでもいいですし、いろんな形で地域の方が市にお金を落とさせていただいて、公共交通がしっかり担っているっていうところが、一番茅ヶ崎市としては望ましいところなのではないかというところを感じていますので、そこはお願いしたいと思います。

○長崎委員： それに関連してなんですけれども、一番の問題は、コミュニティバスの基準となるものが全くないということだと思うんですよ。ですから今回、それを作って地域と話し合うときにも、具体的な数値でそれを示しながらやっていく。例えば今、要望があったら、茅ヶ崎駅まで直通のバスを運行した場合に、経費がどれくらいかかって、市の負担率がいくらになるのか。それを香川駅、北茅ヶ崎駅に結節した場合はどうなるのか。そういったような形で数値を出して市民の方が理解できるようにしないと。私は横浜市でやっていたんですけれども、そういった要望というのはよくあるんですね。例えば病院に行く路線を作ってほしい、区役所に行く路線を作ってほしい、ではその方が1年間に何回病院や区役所に行くんですか。そういうときにも、必ず他の路線の実態だとか、その路線に対していくらの赤字が発生しているのか。この場合だと、茅ヶ崎市の負担率がいくらになっているというのを情報提供して、それで協議していかないと、要望と実態とが合っていないんですよ。要望があっち行きたい、こっち行きたいというのは最大限の希望で来るんですよ。しかし、財源に制約がありますから、これやった場合だと1時間に1本も走られませんか。1日何本しか走らせませんか。それでもいいんですか。逆に例えば香川駅、北茅ヶ崎駅に接続すればこうなりますよと。そういった実態の数字を出して協議していかないと、堂々巡りで前に進んでいきませんか。

それからもうひとつ、北茅ヶ崎駅と香川駅の利用者数が指標として出ていますけど、おそらくこれは北茅ヶ崎駅への乗り入れだとか、駅前広場の改善

だとかとリンクして、今までマイカーなり直通のバスで茅ヶ崎駅に来ていた人が北茅ヶ崎駅、香川駅に行って鉄道に乗り換えることによって時間が短縮されるという効果も出てくると思うんですね。ですからやはり、こういった事業をやるのであれば、それに伴う指標としてはこの2駅の利用者数が増えるということは絶対条件だと思いますので、これはそのまま生かしてもらってもいいんじゃないかなと思っています。

○岡村会長： 指標についてはかなりご意見をいただいたところで、ただこれはなかなか難しいとも思っていて、先ほどご指摘をいただいたように、これはいろんな施策をやっているし、それとは別の社会の流れとかで、例えば社会の流れで勝手に車が減るかもしれないんですね。ですので、いろんなことがあるかもしれないけど、施策のことも含めてこういう状態になってほしいというのがこの目標値があって、一方で個々の事業というものがあって、そうすると例えば、収支率の目標であったりですとか、乗車率の目標ですとか、車からどれだけ転換したかの具体的な目標、それから駅への車の集中があって渋滞時間がこれくらい減りました、とかですね。これは個々の事業を評価していくための、評価指標というのかモニタリング指標というのか。それは当然別に必要だと思うんですね。計画の段階でその数値まで入れてしまうのか、それは個々の事業を進めていく中で示すので、ここでは入れませんというやり方、その中間は目標の数値は出さないけど、このような項目で判断をしていくべきであると。収支がよくないということがあれば収支率ですとか、乗車密度や混雑率と書いて多分それを指標にしてモニタリングするんだろうなというのが当然読めるので、そのレベルでの評価の観点は入れ込めるものはもう少し明確にする余地はあるかもしれません。質問は、個々の事業としての指標なり目標をどこまでここで書くか、または書かないかはもう少し詰めることができるんじゃないかなという気がしました。

全体の目標値はなかなかこれは状態を示すということなので、それが達成できたとして、それは頑張ったからではなくて、社会が勝手に変わってくれたかもしれないけど、それはそういうもの、というふうに思うかどうかですね。どうでしょうね。

○事務局： 先ほど、この相模線2駅について先生からお話があったように、こうあってほしいという考え方で目標として掲げています。実際にはこの後に事業が個々に出てくるんですけども、その事業によっても地域によってその目標値というのは変わってくるのかなと。市内一律ではないと考えていますので、ここでしっかりとした目標として謳うべきではないと思うんですが、ある程度そういった混雑率ですとか、そういった入れ込めるものに関しましては入れ込んでいった方がいいのかなと考えておりますので、検討させていただきます。

○岡村会長： 他はいかがでしょうか。

○小堤委員： 7月に電動キックボードの取扱いが緩和されて、東京都内ですとレンタル

会社ですとか利用者数が増えていて、バス会社に聞いたところ、運行にいろいろ気を使っているという話を聞いております。質問と意見なんですけれども、この計画の中で、例えばシェアサイクルとか自転車の利用とありますが、これと電動キックボードは全然別物と考えるのか、それともシェアサイクルの利用者数の中に今後増えてくるであろう電動キックボードの利用者数も入れ込むのか。電動キックボードの位置付けをどうするのがひとつの質問で、それから意見なんですけれども、ぜひ自転車も含めて交通ルールの啓発だとか、電動キックボードに関する安全運転の周知といったような取り組みを行っていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

○事務局：　今こちらで考えているシェアサイクルにつきましては、電動キックボードは含めない形で考えております。シェアサイクルについては神奈川県内全域で展開されているシェアサイクルポートがありますので、そちらの利用を促進していく中で、市域内の移動と市域を跨いでの移動を実現していくと考えております。ですので、今回電動キックボードは含めない形で考えております。

交通安全施策につきましては、公共交通計画の中というよりは、今後別で定めるちがさき自転車プランの中で、自転車の交通安全についての普及啓発であるとか、別の課にはなるのですが、交通安全計画も立てておりますので、そういった中で交通安全の実現、普及啓発に努めていくという形で取り組んでおりますので、ご理解をよろしくお願いいたします。

○岡村会長：　それでは橋山委員お願いします。

○橋山委員：　28ページの北茅ヶ崎駅の交通結節機能の強化で、令和8年度に事業実施と書いてあるのは、これは何を指して事業実施という意味でしょうか。駅の東口が整備されているということによろしいでしょうか。

○事務局：　すみません、ここは間違えてしまっています。書き換えます。

○橋山委員：　予定では何年度から整備する計画だとか、そういうのはまだ決まっていないということですか。

○事務局：　事業1-2でスケジュールとして令和8年度から事業実施と記載しているのですが、これは事務局の記載の誤りで、これは事業1-7の鉄道駅のバリアフリー化のところ北茅ヶ崎駅のバリアフリー化を先行して進めるということで、今JRと協議しているところがございますので、そちらのスケジュールを落とし込んでいくという形になっています。交通結節機能の強化につきましては、令和10年度まで検討という形で修正させていただければと思います。

○岡村会長：　そうするとこれは他に書かれている事業に比べると、かなり具体的名前が入っている事業なので、そこはトーンが合えばいいんですけど、合わないよ

うであれば最終的にはもう少し、他の事業の中の一部に入るのか、そういうこともゼロではないという認識でいいですか。今かなり格が高いんですけども、今の話では、あれそこまでいっていないのかと思ったので。

○事務局： 実施計画の中には記載がされているので、できるんですけども、協議の中でいつになるのかというのは、東口の設置と併せて協議をしているところなので、こういう書きぶりになっている形です。

○岡村会長： 事業1-7の中のひとつに入るくらいの温度感もないではないですし、こちらも予算化されていると言えはされているので。他の項目に比べて少し個別かなという気はしました。

○事務局： そこは検討します。

○岡村会長： それでは長崎委員お願いします。

○長崎委員： この27ページに、茅ヶ崎駅周辺の交通環境の改善ということで、読んで想定するには、例えば一定の時間内にはターミナルへのマイカーの乗り入れを規制するとか、そういったことが想定されると思っているんですけど、それらは市の総合計画ですとか、そういうところの中では、ある程度具体的に検討されているのか、そうでなくてそういった対策というのは交通計画のみの中でやるのか。市の総合計画との関連についてはどの程度、書き込まれているんですか。

○事務局： この事業1-1のイメージとして、茅ヶ崎駅北口駅前広場も現在時間帯指定で進入禁止という形にはなっているんですが、ただ国道1号から途中の信号までは一般車の進入ができる形となっておりますので、そこの中で、一般車とバス・タクシーが混在し渋滞の発生であるとか、そういったような現状がございます。それを解消していく中で、こういった施策ができるのかというところを、さらに時間帯規制を増やせるのか、例えば一方通行を逆にできるのか、といったところをいろいろ検討していきたいという事業になります。茅ヶ崎の都市マスタープラン、この計画の上位計画ですが、そちらの中では、周辺の環状道路を整備していく中で、駅周辺への一般車の流入を規制していく、そこで渋滞緩和をしていく、ともう少し大きなハードの整備も含めて位置づけされているところではあるんですが、公共交通の中で、ハード整備というのはなかなか難しい部分もございますので、今あるハードの中でソフト面で何ができるのかということをおこなう中で検討していきたいと考えています。

○岡村会長： 他はいかがでしょうか。

○後藤委員： 20ページですが、4)課題の設定というところで枠の中に課題が書かれていますが、1)につきましては、何々を目指していますとなっていて課題

という表記になっていないのかなど。むしろ何々を目指しているけれども現状がこうでこういう課題がありますというような表記にしたほうがよろしいかと思います。

それともう1点ですが、44ページでガイドラインを策定するということがありますが、コミバスに関してのガイドラインが45、46ページに参考例が出ていますけれども、コミバスだけでなく、他の交通モードのガイドラインも作るということでもよろしいでしょうか。予約型乗合バスを新規に導入するとか、おでかけワゴンを新規に導入する可能性がある場合については、それについてガイドラインを作成するというでもよろしいか、確認です。

○事務局： 20ページの課題の設定につきましては、目指しているという表現につきまして修正を検討させていただければと思います。

44ページの部分につきましては、コミュニティバスだけではなく、デマンド交通であるとか、そういったところも含めて、手引きだとかガイドラインの策定を進めていきたいという形で考えております。

○岡村会長： ということは基本的には同じ枠組みに限りなく近いということでしょうか。というのは、これから検討しますというところは、このルールでやってください、今あるところの改善についてはそれとは全く別の考え方でやります、というのが極端な場合だとして、もう一方の極は、今あるものの変更・改善と新しいものの導入というのは基本的には同じ考え方でやる、というのとさらにその中間があって、プロセスは違うけれども基本的な目標の設定の仕方はだいたい同じであって、個別の目標値であるとか、地域組織の作り方であるとかそういうところになってくると、モードによって、例えばおでかけワゴンとコミュニティバスでは組織が違うとか、そういうことがあるので、そういうふうにしますということにするか、そのあたりのイメージがあるかどうかですけど。

○事務局： 今、先生がおっしゃった中間的なイメージで、現在運行しているコミュニティバスについては市が発案しているものですので、発案主体というところは違うんですけども、見直したり廃止したりという基準は同じようなスキームでやっていけたらと思っております。

○岡村会長： ここは大きなところかなど。具体的に言うと小出地区に関して、例えばおでかけワゴンをやりたいと新たに言ってくる地区と小出地区を同じような考え方にするとしても、全く同じ観点かというとおそらく違うだろうと。さっきお話があったように、経緯もあって。ですけど、全く違うわけでもないだろうというところがあるので、ここが入口のところなので、ここではこうとしか書かないんですけど、次に進めるときにはかなり突っ込んだというか、やや繊細なところも含めて検討いただくことになるのかなと思います。ここでは、現状としてはどういうふうにしたいかが、曖昧なら曖昧でいいし、ある程度方向性があるなら方向性があるところを書いてもらうということ

かと思いました。

他はいかがでしょうか。ご意見としては以上でよろしいですか。

こちらとしては素案としてはご了承をいただくということですが、個々には記述の変更ですとか、吟味が必要ということにはなりましたので、大きな方向性として、これはとんでもないという話はなく、だいたい今までの流れの中で来たかと思えますけれども、個々の表現については事務局、会長一任というには、ちょっといろいろ重いところもあったかと思えますので、どういうふうにしたらいいでしょうね。修正したものについて、もう一回お話をするという事にしますか。

○事務局： 次第の今後のスケジュールについての中で、ご説明をできればと思っていたのですが、先に。

○岡村会長： そうですね、これが素案でいいですかとご了解をいただくよりはスケジュールをお話いただいた方がいいと思います。

○事務局： 資料2をご覧ください。本日、ご指摘いただいた内容につきまして、事務局にて修正して、9月を目途に第2回会議にて修正案の提示をさせていただきたいと考えております。第2回会議の議論の内容に応じて、必要に応じて第3回会議をやるかどうかという形で考えております。第2回、第3回を踏まえまして、計画素案が固まりましたら、庁内手続きとして庁議を行ったうえで、年明け1月もしくは2月のパブリックコメントに向けて準備を進めていきたいと考えております。

○岡村会長： まず、スケジュールについてはいかがでしょうか。そうしますと、これがさらに修正されて次回会議がありますので、基本的には今日の議論をもとに、この素案を修正していくということにご了解いただけるかということによろしいでしょうか。

○事務局： はい。

○岡村会長： それでは今日の議論を踏まえて素案を修正していくということで皆さんご了解いただけますでしょうか。

(異議なし)

○岡村会長： ありがとうございます。そういう観点から素案は承認されたということになります。

3. その他

○岡村会長： その他になりますが、何かありますでしょうか。

○事務局 : その他でございますが、資料3として配布しております。福祉タクシー導入の件となります。先日書面にて照会させていただきました。短い期間にもかかわらず、ご協力いただきありがとうございました。結果としまして、委員の皆さま全員のご承認をいただきまして、資料3として改めて添付しております。1箇所だけ裏面8番の利用者等の意見の反映のところ、こちら照会時には、「地域公共交通会議の委員として、茅ヶ崎市まちぢから協議会及び公募による市民が参画しているため、計画案について意見をいただく」と記載しておりましたが、長崎委員より、資料3に記載のとおりご意見がございましたので、その部分を反映して修正しております。説明は以上となります。

○岡村会長 : このような形で決したということでございます。

4. 閉会

○岡村会長 : そうしますとひと通り議事が終了ということでございます。あとは事務局に進めていただいてよろしいですか。

○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いたします。次回の会議は9月中を予定しております。本日はお集まりいただきありがとうございました。こちらをもちまして閉会とします。