

令和5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> 地域公共交通計画について ・地域公共交通計画素案（案）について</p>
日時	令和5年10月18日（水） 午前10時から午前11時30分まで
場所	茅ヶ崎市役所分庁舎5階コミュニティホールA会議室
出席者名	<p>会 長：岡村 敏之 委 員：村越 安芳、長崎 栄一、橋山 英人、吉田 忠司、平田 伸一、八島 敏夫、岩澤 健治、後藤 祐史 （欠席） 前田 積、小堤 健司、大澤 武廣、高坂 利光、小林 将人、内藤 喜之、最上 祐紀、寺尾 恵一 （事務局） 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 地域公共交通計画参考資料 ・資料3 修正箇所リスト ・資料4 今後のスケジュール
会議の公開・非公開	公開
非公開の理由	
傍聴者数	2名

○事務局

それでは、定刻となりましたので、これより、令和5年度第2回地域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ありがとうございます。内藤委員におかれましては、立て込んだ事情が急に入ったということで本日の会議が遅れるか欠席になるといった連絡がございました。本日は委員17名のうち、現在、9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。

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ので、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、本日は、議事を録音するため、マイクを使いますので、発言の際は、お手元のマイクのスイッチをオンにし、発言後はスイッチをオフにしてください。スイッチがオンになると、こちらのように赤くつきますので、よろしくお願いいたします。

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。

まず、前回会議にて交代された委員の方々については委嘱の報告ということを行いました。国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局の平田委員におかれましては、今回初めてご出席ということでございます。よろしくお願いいたします。それでは次第の上から参ります。協議事項から参ります。素案（案）でございます。説明をお願いいたします。

○事務局

それではご説明いたします。

まず資料1の計画素案につきまして、前回の会議で委員の皆様からご指摘があった点と、事務局が新たに追加した点がございまして、その点についてご説明いたします。

お手元に配布しました資料3、修正箇所リスト、A41枚の表裏の紙がありますけれども、こちらを見比べていただきながらご参照いただけたらと思います。

まず計画素案の7ページ目をお開きください。

運転士の労働時間に関する法改正についての部分ですが、表現を「人口減少や若年層の運転免許保有率の低下と併せて、令和6年度には運輸業における運転手の時間外労働の上限規制が適用され、運転手不足が更に深刻化し、バスの運行本数維持等、現状の輸送体系でのサービス水準の維持は困難となる懸念があります」と修正しております。

続きまして13ページ目です。

「鉄道駅までの移動で不満と思う理由」とあるにもかかわらず、「鉄道やバスが不便」という表記に、前回なっております、それを図表と文章を修正しております。

相模線の駅を目的地とするクロス集計を行おうとしたんですが、こちらは母数が少なくなってしまうため、ここではクロス集計はせず、全体の鉄道利用者のうち、バス利用者を抽出して、不満または困難の該当する不満、または困難と回答する割合がどれだけ異なっているかわかるようにしました。

その結果、鉄道利用者のうちバスを使う人と使わない人では、使う人の方が不満、困難と答える割合が多く、またバス単体の利用者よりも、鉄道とバスを併用するの方が不満、困難と答える割合が多かったことから、バスと鉄道の接続の部分に課題がある可能性があることを言及しています。

続きまして19ページ目をお開きください。

(2)のところで、運行経費に関する負担率が高い状況が、路線バスについても、該当するような表現になっていましたので、そこを「市内の主な公共交通である

路線バス、コミュニティバスは、いずれも新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少しており、コミュニティバスについては運行経費に関する市負担率も高い状況です」という表現に改めています。

続きまして25ページ目をお開きください。

「マイカーに依存しない」と「過度に依存しない」という表現が混在していましたので、こちらは過度に依存しないに統一しております。

続きまして34ページ目です。

北茅ヶ崎駅のバリアフリー化と西久保新駅整備の要望と協議の使い方が実情に即していないというご指摘がありましたので、北茅ヶ崎駅のバリアフリー化を協議、西久保新駅整備を要望と修正しました。

また同じページで、北茅ヶ崎駅の交通結節機能の強化を単独の事業としていたけれども、他の事業と比べると個別具体的内容でしたので、他の事業とのバランスを考慮して事業1-6の中に入れ込む形に改めています。

続きまして47ページ目です。

今、湘南地区で行っているお出かけワゴンのような取組みについて、計画上に位置付けするために、事業3-5「地域の交通手段確保の仕組み構築及び推進」の事業内容、3ポツ目のところに、「地域発意の道路運送法によらないボランティア輸送等、地域に応じた交通手段の導入にあたって、技術的な支援等を行います」という形で、行政の関わり方について記載しております。

以上が前回会議でご指摘があった部分についての修正箇所についてご説明いたしました。

○橋山委員

神奈川中央交通の橋山でございます。

P7のところに関しましては弊社からのお願いも含めてこのように修正していただきましてありがとうございます。やはり今、バスの現状、これはトラック、タクシーもそうなんですが、毎日のようにですねどこか減便しますとか、廃止しますという記事が出てきております。その中で、やはり乗務員の労働時間が長いとか、給料が安いとかというような感じで、毎日のようにネガティブキャンペーンみたいな形でですね、乗務員がなかなか来る状況ではなくなるような、そういうような報道もされているところではございます。

その中で岡村先生も、どこかでお話ございましたが、待遇改善も含めた中で、やはり朝や夜の時間もある程度削っていきながら、労働の改善が必要じゃないかというところのお話もございました。

特にバスの乗務に必要な大型2種の免許保持者数でございますが、10年前が100万人いましたところ、今は80万人というところでのこの十年間でも20%ぐらい減っているところでございます。

また、バスの運転手の平均年齢も、これが全国的には10年前が48.4歳だったのが、今は53.4歳ということで、やはりここも年々上昇していく状況でございます。

弊社といたしましても、採用等は強化して、入ってくる人数もいるんですが、やはり定年など退職していく人が多いという状況で、毎年のように不足していく状況でございます。

今後市内のバスを何とか公共交通として維持していく必要性は当然あるんですが、やはり乗務員がいなければ走れないというところもございまして、今後の公共交通会議等の中でも、必要な路線の形で幹線や支線とは違う路線等、今後も議論をさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○岡村会長

ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

それではこの後の説明をいただいてまた全体で、ご意見をいただければと思います。それでは続きのご説明をお願いします。

○事務局

それでは修正箇所リストをご覧いただければと思います。表の外にその他と書いてあるところが事務局で追加した部分となります。

まず、SDGs につきましてこの計画が寄与できる目標を記載しております。

5 ページ目に計画全体について記載し、24 ページ目には、各方針に紐づく取り組みによって達成できる目標を個別に記載しております。

続きまして、23 ページ目の基本理念のところ、以前から保留となっておりましたので、新しい案を提案したいと思います。

新しい案は、マイカーがなくても問題なく安心して暮らせるまちを目指し、「No Car, No Problem!～公共交通、自転車、徒歩で暮らせるまち茅ヶ崎～」としました。

目指す都市像としましてはその下に記載しました通り、マイカー以外にその人の生活に合わせて移動手段を選択でき、まちなかに人がたくさんいて、活気が溢れるまちを目指していきたいという思いを込めております。

続きまして24 ページ目をお開きください。

24 ページの下の方の方針3の2ポツ目のところが、前回まで「地域交通を確保する上で、地域住民が主体となる交通手段を導入するための仕組み、体制を構築し」という表現になっていたんですけども、体制の構築というところが、新たな組織を立ち上げるような見え方がするというご指摘があり、「地域住民が主体となる交通手段を導入するための仕組みづくり及び必要な支援を実施し、地域ニーズへの対応を目指すという表現に修正しております。

続きまして35 ページ目です。

バス停やタクシー乗降場のバリアフリーについて今まで言及していなかったため、こちら事業1-7に追加いたしました。

それから36 ページ目では、車両のバリアフリー化についても、今まで言及がされてなかったもので、こちらで単独の事業として追加しております。

続きまして38 ページ目です。

事業2-1のコミュニティバスの運行見直しのところで、コミュニティバスの運行基準を設けるということをお伝えしてきましたが、具体的な基準はまだ記載していませんでしたので、今回この通りご提案したいと思っております。

まず、現在のコミュニティバスが日野というメーカーのポンチョという大型車両を用いて運行していますので、コミュニティバスがある程度まとまった人数を輸送することを前提として条件を設定したいと思います。

具体的には、1日に1回は、運転士を除いて最大乗車人員が10人以上となることを条件とし、これに満たない場合は、車両の小型化や定時定路線ではなく、デマンド型など、別の交通手段への移行を検討することとします。

評価方法としましては、最大乗車人員のデータを、今の運賃定額前払い制では、定常的にデータを取得することができませんけれども、年に1回、市の職員が実施している乗降調査で、最大乗車人員というものを把握しています。このとき入手した路線ごとの最大乗車人員と、1便

当たりの平均乗車人員の相関を調べましたところ、それぞれが大体同じ値になることがわかりました。

このため、評価にあたって用いる数値は、入手がしやすい平均乗車人員10人以上としたいと思っております。1便当たりの平均乗車人員は運行距離が長くなるほど多くなるため、運行距離が短い路線と公平に比較できるような評価方法として、乗車人員を運行距離で割ったキロ当たり乗車人員を用いたいと思っております。ここで運行距離の目安についてですけども、事業1-3に記載した通り、コミュニティバスのサービス水準としましては、30分または60分に一本のパターンダイヤを目指したいので、1便の運行時間が概ね30分程度となることを目安にして、運行時間から運行距離の標準を7.5kmとしたいと思っております。

これを評価方法の式に当てはめて、 $10 \div 7.5 = 1.33$ 人/km となることを、コミュニティバスの運行基準とします。

この数値をベースとしてコミュニティバスを三つの路線、下の表のとおり、に分類します。

まず、運行継続路線としましてキロ当たり乗車人員 1.60 を超える路線を位置付けます。これは、運行距離は 7.5km のままで 1 便当たりの平均乗車人員を 12 人とした場合の数値になります。

この路線では対応としましては利用促進策を継続的に実施します。

続きまして、運行改善路線は、キロ当たり乗車人員 1.33 から 1.60 の間に入る路線で、路線の見直しやダイヤの見直し、利用促進策を実施し、1 キロ当たり乗車人員が 1.60 を超えるように、常に努める路線とします。

そして運行検討路線はキロ当たり乗車人員が 1.33 未満になる路線で、運行改善路線で実施する取組みのほか、車両の小型化ですとか、その他の交通手段の検討を行いまして、見直し実施後 2 年間運行して改善しなければ、路線廃止や、他の交通手段への移行を検討します。

表の下部に小出地区についての注釈を記載しましたが、小出地区につきましてはコミュニティバス単体での評価は馴染まないと考えておりまして、既存の路線バスや予約型乗り合いバスなどとの役割分担を総合的に考慮した上で検討することとします。

本編については、修正箇所は以上です。

なお、参考資料としまして、A4 横の資料ですが、令和 4 年度のコミュニティバスの運行実績をもとに、路線ごとのキロ当たり経費ですとか、路線、キロ当たり乗車人員、収入をまとめております。

現況のキロ当たり乗車人員ですと、路線ごとにばらつきはありますが、0.40 から 2.49 の範囲となっております、中海岸南湖以外の路線では、改善が必要な路線となります。

現在の運行距離は、左の方に運行距離を記載していますが、10km 以上のところが多いため、現行の市立病院発着を鉄道駅発着に転換することで、運行距離を短縮して、乗車人員を維持もしくは増加できれば、キロ当たり乗車人員は改善するものと考えております。

またキロ当たり経費、乗車人員収入から簡易的に負担率を計算することができまして、こちらに式を記載してありますけれども、キロ当たり経費が例えば 600 円のままでキロ当たり乗車人員が 1.33 となると、大体 56% ぐらいの負担率となります。これが負担率の目安となります。

本編についてのご説明は以上で、もう一つ、冊子で、資料 2 参考資料という形で昨年度実施しました市民アンケートの結果ですとか、GPS データの分析を別冊に添付しております。

こちら簡単にご説明しますと、アンケートにつきましては基本的に昨年度の骨子案の段階で説明したものと同様のものです。後半が GPS データの分析がついてるんですけども、45 ページ目以降ですが、前回、骨子案の段階では茅ヶ崎駅を発着とするメッシュしか記載してませんでした、近隣市町ですとか広域を目的地とするトリップや、茅ヶ崎駅以外に北茅ヶ崎駅、香川駅、辻堂駅の発着メッシュを追加しています。

詳細につきましては資料をご確認いただけたらと思います。説明は以上です。

○岡村会長

それではいくつか論点がありますので、どうでしょうかね。おそらく大きな話では、最初の理念のところと、あと、コミュニティバスの見直し基準、運行基準はどういう表現とか、そもそもどう考えてどうするかはかなり主で、もちろんそれ以外にもいくつか論点があったかと思っておりますので、まず基本理念、何回か議論をして、いろいろご意見をいただいているところですが、まずこちらをまず主と

して、何かご発言をいただけますとありがたいですが、いかがでしょうか。村越委員お願いします。

○村越委員 小出地区の村越ですけども、基本理念のNo Car, No Problemのところ、徒歩で暮らせるまち茅ヶ崎っていうのはうちの方は坂道がめちゃくちゃ多いんで、とても自転車で代替できるとか、そういうのは全然考えられないんですよ。個人的にも、一家に1台じゃなくて1人1台で車を持つてる家が多いような感じで、そうしないと移動ができないような地域になっていますので、この徒歩で暮らせるまちって、ちょっとイメージとして全然当てはまらない。コンビニも1件もなく、徒歩で買い物に行けないという状況なんです。

○岡村会長 ここは事務局としてはどういう考えでいきましょうか。

○事務局 事務局よりご説明いたします。小出地区に関しましてその分、公共交通であるとかそういったものの選択ができるまちですね、今、村越委員から自転車も厳しいというお話もいただきましたけれども、選択肢の一つとして十分入ってるものという形では考えておりますので、公共交通でそういったものをしっかり整備していくことで、車だけではなく、そういった自分の選択の中で移動ができるというまちづくりを目指していきたいと考えております。

○岡村会長 ここはなかなか難しい。地区によって状況が違っているので難しいところかなと思ってます。

でも難しいと先ほど村越委員おっしゃっていただいた通り、現状としては1人1台持っている、全部が全部じゃないですけど、というようなところで。ただ、もうそれを前提にもう皆さん車で移動してくださいっていうのは、多分、目指す姿ではなくて、やはりバスなり、いろいろな乗り物がちゃんと使えて、車を持つてる人とそうじゃない人で何か著しい差があるっていうような状況はやはりまずいと。というところは、多分その通りだと思うので、そのあたりをどう表現をするか、それから小出地区以外についても、確かに目指す姿だよっていうところで納得できるっていうあたりはどういう表現にしますかね。場所によって変えるっていうのはある程度あるのかもしれないんですが。

○事務局 先生や委員が言われた通り、場所によって使われるものというのは変わってくると思っております。ただ、この基本理念というのが、茅ヶ崎市全体を見渡したときの理念という形で考えております。その中で、公共交通も使える、自転車も使える、徒歩でも移動できる。そのエリアごとに沿った形の交通モードがあると思っておりますので、あくまでもこれは全体をとらえた形という考えで、記載をしている状況でございます。

○岡村会長 他の皆さん含めていかがでしょうか。

○八島委員 私は公共交通の事業者の方の労働側という立場の中です、公共交通が基本的に言われるのは、やはり皆様が基本的に生活をしていく中で底支えをしている事業だと思うんですよ。

公共交通というのは、例えば自転車もそうなんですけど、どこかに移動するために、移動手段というものが、公共交通なのか徒歩なのかっていうのはまた人それぞれ地域ごとにはもちろんあるんですけど、その底支えをしなきゃいけないっていうところに、ここには自転車が合わないとか、ここにはバスが乗るから、先ほども出てましたけど、バスが乗るからこれだけ走らせてるけど、ここはバスが乗らないからこれから減便したり、他の交通手段として使っていこうという考えで

はなくて、この公共交通がなくなった時に、難民が出るわけですよ。移動難民というのが出てきた中で、今、小出地区の方でも、やはりそれだけの自転車じゃなくて、もう公共っていう乗り物をあてがわなきゃいけないと思うんですよ。茅ヶ崎市に交通を広げて乗る乗らないっていうことではなくて、公共交通という交通のやはり脈じゃないですけど、そういうのは、公共交通というのはいくらも底支えで、その利益が出る利益が出ないっていう事業でもないですし、皆様がどこに移動するために、そういうものがもう用意されていて、そこに乗るか乗らないか、そのところであって、それを最終的に、これから議論になるんですけど、今、運転士足りないって問題もありますけれども、運転士足りないってことはバスもタクシーも足りないわけです。

そうすると自転車乗ってくれて話にもなっちゃいますし、実際にその底支えなんだっていうところからスタートしていただかないと、こうだからこうだよなこうだからこうだよなっていうことでは僕はないのかな。

茅ヶ崎にはとにかく公共交通はもう十分に行き渡ってて、そこは住みやすい茅ヶ崎なんだと。

これだけ移動するんでもうこれだけのものは用意されてるんだっていうことで、やはりやっていっていただかないと。

赤字だとか黒字だとかっていうのは、公共って言われたから民間事業がほぼ運営してるってところが、もちろんのことなんでしょうけど。

底支え、とにかく、皆さんの移動する手段、権利としてそれを用意されてるってことを、やはり全体的に広げていたいただく議論が、私は必要なんじゃないかというふうに考えています。

○岡村会長 他はいかがでしょうか。長崎委員お願いします。

○長崎委員 基本理念の最後のように、マイカーがなくても楽しく移動できるってあるんですね。マイカーはもう移動手段の一つであって、それは必ずしも、例えばこれから説明があります、コミュニティバスの運行基準とやっていくと、やはり空白地域といいますか、そういうところが出てくるわけです。

そういうところではどうしてもマイカーに頼らざるをえないし、マイカーを選択するという理由もある程度残していかないと本当の意味での全体的な交通政策にならないと思うんですね。

移動手段の確保という意味では、どうしてもマイカーに頼らざるをえないというところも出てくるはずなんですね。そういった意味では、この表現がちょっときついかなと思っています。

○事務局 ありがとうございます。

今回の地域公共交通計画の中では、そういったバスやデマンド交通といったそういったものだけではなく、地域に適した交通手段が何なのかというところを、今後地域の方とも議論をしながら、いろいろな可能性を選択していきたいと。

ただ、今後、マイカーを利用されてる方も先々、免許の返納であるとか、使えなくなるタイミングでそういった時に、地域に移動できる手段、可能性、選択できる手段が残されているということが大事だとは思っておりますので、そういった意味でいわゆるバスであるとかタクシーそういったものだけではなく、その地域に適したものが何なのかというところを議論していきたいという形で考えております。

○八島委員 公共交通に車って関係ないですよ。実際に今、世間的にライドシェアっていうのが続々出てきてて、今は観光地ばかりですけど、タクシーが運転手さんがいないからタクシーを待っている状況がありますといった時に、外国の方が来られた時に、白ナンバーでワゴン車がいきなりついて、お友達かと思ったら皆さん大

きいかばんを積んで後ろから乗っかってくってことで、あれ白ナンバー行為なんですよ、公共交通からすると。

それをじゃあタクシーがないからバスがないから、それも OK なのかっていうふうに聞こえるし、実際に車もその中に入れなきゃいけないっていうことに関しては、車があるんだったら公共交通いらないですよって話にもなりますし、やはり運賃も払わなきゃいけないし、お客様運ぶということもあるでしょうし、すべてが車だ車だっていうんだったら車で収めちゃえばいいのかなというか。車って違うと思うんですよ。移動手段として誰かを乗せていくとかいうことに関しての移動の車の手段ならわかるんですけど、自分が移動するのに運転してって、車が出るっていうことは、公共交通に一番いけないことって、渋滞なんですよ。それをじゃあ市が増長するのか。

駅など、朝集中して公共交通が走ってて、雨降ってるからバス走ってないから車で来なよって言って車でなかなかバスが入れなくて、待ってるお客さんがバス停にいて、何分のバスなんだよと運転手さん怒られて、それでも、茅ヶ崎市は車でも OK ですっていうのか。

僕は違うと思うんですよ。

車を乗りなさい、車も手段の一つですよって言うけど、手段の一つとして入れない。やはりタクシーもありますし、さっき言った公共の、空白地帯のところにワゴン車なりとか、お買い物をするための車とか、病院の車とか、運転士さんを使って走るっていうのが基本だと思うんですよ。

車もいっていいという考え方はちょっと茅ヶ崎市満足しないかな。車 1 台を前提にする。ちょっと 1 回切りますか。

○岡村会長 もう少し自由にやりましょうかね。いかがでしょう。

○事務局 今、事務局の説明の車というのをマイカー、個人輸送としてのその車の利用ということではなくて、地域の支え合いであるとか、そういった中での自動車の活用というのは一つ可能性としてはあるのかなとは思っているところです。公共交通として事業者ですべてが賄えるのか、それ以外の手段が適している地域なのか。そういったところを今後地域とは話をしていきたいという認識であります。

○村越委員 前回もお話したんですけどね、コミュニティバス一つ駅に乗り入れられない、そういう改定ができない状況でね、乗車率を上げろと言っても上がらないわけですよ。そういうほったらかされてるところで、マイカーなくても暮らせっていうようなことはもう我々にとっては全く考えられないような状況なんですよ。幸いに 10 年前に私が担当してて、オンデマンドバスっていうのを、小出地区に入れたんですよ。あれで大分助かってます。ただやはりバス停の数が少ないだとか、その頃は、バス停はですね、言えばどんどん増やしてくれるって約束だったんですが、それが始まっちゃったら、バス停一つ増やすのも申請が大変だとかっていう話になっちゃって。今また見直そうとしてるんですけども、そういう融通が全くきかないんですよ。だからその 100 円バスのところで今すごい助かってますけども、まだまだ馴染んでないし、いろいろなところに浸透してませんのでその浸透は、地元の我々がやろうと思ってますけども、ただ、マイカーなしで暮らせるっていうのはもうちょっと小出地区に関しては考えられない。それがこの基本理念に入っちゃうとね、なんかもう、小出は全く別地域みたいな、相手にしてないのかみたいな。被害者意識じゃないですけども、そういうよ

うな感じにとらえられるわけですよ。
ちょっと基本理念の表現が、全市を相手にしてるんだったら、それに合ったような表現にしていただけたらいいなと私は思います。

○事務局

ありがとうございます。
こちらの基本理念の中で市として表現をしたいものといたしまして、マイカーなしで暮らしてくださいということを申し上げたいわけではなく、マイカーがなくても、そういった公共交通であるとかそういった選択肢がしっかりそのまちの中にあると。それを選択して生活をする事ができるという部分を、こちらの基本理念の中で表現をしたいという形で考えておりますので、今、村越委員おっしゃったようなマイカーなしでは生活できないんだというところをそれを否定しようとかそういったものではございませんので、そういった中で暮らし方というものを、こちらの基本理念で決めていきたいという形で考えております。

○長崎委員

非常によく理解できるんですけども、ただこれから議論するコミュニティバスの運行基準、これをこの案の通り、これから議論するんでしょうけども、この通り実施すると、コミュニティバスの路線短縮だとか、あるいは路線の見直しだとかによって、さらに今まで以上に空白地域ができてくると思うんですね。
これがマイカーがなくてもできるといいながら、そういった路線の見直しによって、空白地帯が生じてしまう可能性が大きいと私は思っています。
そうするとこの理念と実際的手段が矛盾するんじゃないかなという気がするのですが、これがさっき言ったように、ちょっとその表現が強すぎるので、こちらの25ページにあるように、過度に依存しないという程度におさめていけば、そういった部分も折り合いがつかないかなと思っています。

○岡村会長

もうちょっと言うとこれは、誰とは書いてないっていうところはあって、多分書けないところなんですけど、例えば75歳以上っていうふうに限定してしまうと、これはなかなか成り立たないし、多分それはそれできちんと手当をするんでしょうけど、これは「まち」と言っているの、例えば私も50半ばぐらいですけど、50半ばで歩こうと思ったら歩けるし、というような人だと考えると、地区の特性なんですよ。
その地区に住んでるすべての人がってことになるとまたちょっと話変わってくるんですけど。
ただ小出地区で50歳の人で、通勤するのに車がないとどうにもなりませんっていうのは、やはりそれはまずいだろうっていう。例えば、高校生、大学生、専門学校通ってますっていう人がもう、高校生になったらバイク買わなきゃいけませんっていうのは、それは絶対違うだろうとするんですよねということですね。私も別にまとまってないですけど、もうちょっと言うと、八島委員が言われた、とにかく手段があるという状態を目指していくんだっていうところがあった、もう一つは、車使わないって言われたって困るよ、だけどバスはそれは使えるようにして欲しいっていうところがあると。
ただその中間があって、バスはあってかつ使われていて、それが生活の一部になっている状態っていうのがきっとゴールで、誰でも乗りものを使える状態になってます。だけど誰も使ってませんっていうのは多分理念じゃないんですよ。
茅ヶ崎の場合は結果的に、どこでも乗り物が使える状態になっている。ということを目指していくと、きっとみんながバスなどを使える、使っている状態になるだろうと。なので結果的にゴールは、バスがいつも使えるような状態になってます、なんですけど、大元を辿るとバスに乗った暮らしってのは地域にそれなりに馴染んでいる、地区によって濃淡はあるけれど、というちょっと根っここのところに行かないとなかなかいけないんじゃないかなと。
ただ八島委員がおっしゃるところは多分このメンバーだったらそうだねってバス

いるよってなるんですけど、そうじゃない方に、何でバスいるんですかって言われたときの答えを出せって言われたら多分、この生活のスタイルにまで戻らないと言えないんじゃないか。

ただその生活のスタイルに戻ったところで、いやいや違うよってというのが同時に出てくるのでそれは難しいところだなと思ってます。答えはありませんが。

○八島委員

私はいろんな会議に出させていただいてるんですけど、公共交通が衰退してくと何が起きるのかなってというのは、やはりいろんな地域とかの中で考えた中で、やはりその地域経済が発展していかなくなって、人が集まらなくなって、そこにお金が落ちなくなるという、例えば今出ていました、小出地区の方に、大学行くとか高校行くとかっていうことになった時に、足がないから、そこから出て、もっと公共交通の素晴らしいところに引っ越ししましょうってなった時に、人口減少が起きて、結局その地域が過疎化してくと行ったところにやはり公共交通がある内だと、北海道でもどこでも見てきましたけど、北海道だったら札幌が、もう車もバスも何でも走ってるけど、片やちょっと外れると、バスは全然来ない。もう車だけで、人も全然いないって言う。

それを茅ヶ崎市がどのようにしていきたいのかというところは公共交通だけで言えばもちろん今、会長が言われた通り、もう満遍なくあった方がいいっていうのは僕の考えなんですけど、そこに茅ヶ崎市が最終的に地域が過疎化になっちゃったり、茅ヶ崎市にお金を落とす人が少なくなっちゃったりした時に、茅ヶ崎市って困らないかなって言うのもありますし、実際にそのさっきから言ってる運転士不足って言うところから流れていくと毎日そういう情報が流れてきてって言うところも私のところでも来るんですけど。

ある日突然、大阪の金剛バスっていう会社があるんですけど、やめるって言ったんですよね。ただ行政がやめないでくれって言うわけですよ。でももう人も運転手もないし、前からそういうふうになってたじゃないですか、厳しいんだって、運転手足りなくなるよって。昔、トラックもやって貸切バスもやってた会社が最後、路線バスしかなくなっちゃった。どこまで追い込まれてるかというのはいくらも見てるのに、それでも支援をしなかったって言うところもある中で、じゃあやめるって言ったらやめないでくれって言うことを市が言って、そのバス会社を今度は他の会社に助けてくれって言ったら、他のバス会社だって人が足らないのに助けられなくて、じゃ最終的に今どうなってるかという、もう空白地帯になっちゃって、過疎化で人が動かない、動けなくなっちゃって、結局市にどうしてくれんだ、どうしてくれんだっていう話になってしまうっていうのが、最終的に公共交通が壊れると必ず地域も衰退して、経済がなくなってそういうところに茅ヶ崎市はならないように、今から手当をしていって、公共交通っていうのは、やはり地域の経済を回すって言うことと、人の移動する権利っていうのは必ず必要な分野なんだと。

だから私はさきほどから言っている底支えっていうのはそこであって、せっかく茅ヶ崎市っていうところで話をしているんだしたら、茅ヶ崎市が最後に助けてくれって言わない程度であれば、私はいいと思います。やはりこの基本理念というところでは、そこを絶対最後に持っていないと。

絶対に言うんですよ、助けてくれと。減便していくんですから、多分神奈中さんもお存知なんですけど、苦しい状態で、これだけ本当は走りたくないところまで走られているんですよ。

それなのにお客さんが乗らない、今からそこに向かって乗るか乗らないかわからない状態でバスを走らせて、収入がいいとか悪いとかで、そこに勤めてる人が賃金下げられちゃったりって問題じゃなくて、本当は切りたいんですよ。運転士が足りないから。お客さんのニーズじゃなくて、運転士さんの供給に合わせて、本数をもっと切りたいと思うんですよ。そうしたら、乗る人が乗らなくなっちゃって、負のスパイラルになっちゃってって言うところも、やはり神奈中さんの、僕

茅ヶ崎に住んでよくわかるんですけど結構大変な思いされてやられている。今、公共交通を守ってられるのかなっていうのもあります。なので茅ヶ崎市がそういうふうに、最後に、助けてくれて言わないようにやっていただければ私はいいかなと思ってます。切らせていただきます。

○吉田委員 この23ページのこの基本理念、いろいろご意見が出ている中で私も思ったことを、鉄道事業者の立場なんで、少しずれてるかもしれませんが、感想として言うとはやはりかなり踏み込んだ表現なんだというのは思っていて、いろいろこういうのをこれまでも他のところでも見てきていますけども、なかなかここまで踏み込んだ表現っていうのはないのかなとは思いますが。特にNo Carというのは訳はどうなるんですか。車いらなくなるのですか。

○事務局 車がなくても問題ないという意味です。

○吉田委員 そこが私みたいな人だとちょっとうまく伝わらないかもしれないんで。ちょっと表現が強いのかなと思ったのと、もしかするとよくありきたりの表現だと伝わらないので、そういうことをわかった上であえて強い表現を茅ヶ崎市さんはされてるのかなと。そういう意味では、何か茅ヶ崎市さんとして、なんかすごく強い思いをここに出したいっていうのは、ある意味感じはします。ただ一方でここに至るまでの議論が、結局はその免許の返納率が高まってくるだろうとか、高齢化になってそもそも運転できなくなるだろうという話と環境の負荷がという話なんで、特段何か他の地域とかと比べて、特にこの茅ヶ崎市さんがあえてこの強い表現で言うほどの、特別な理由があるかっていうのが前段を見てたんですけども、そんなにないということは思いました。例えばものすごく交通事故が発生して本当に危険な状態だからもう駄目なんだとかっていうのがあるのかっていうと、前段の方は比較的落ち着いてまとまってる感じがしたので、そういう意味でもうちょっとこのNo Carとか、最後のところの、マイカーがなくても楽しく心地よく暮らせるというのもこれもどちらかというマイカーを否定するような感じがするものですから、そこまで強い表現をするほどの何かがあるのかなという、私はわからなかったというのは思いました。

○事務局 こちらの理念を作った思いとしましては、やはり委員の方からもお話があった通り、今後の公共交通に対しての危機感がものすごくありまして、このまま現状維持っていうのはなかなか難しいのかなというのが、まずスタート地点としてあります。そのためには、マイカーも過度に依存しないっていう表現も、マイカーを使わずに移動できる方は極力公共交通を利用できるような選択肢があるべきだと思いますし、マイカーでなければ外出できない人はもちろんその選択肢を使っていただくっていう形になると思うんですけども、これから将来、公共交通がかなり苦しくなっていくという危機感からこういうスローガンを立てたというところではあります。

○岡村会長 さあどうしましょうかということですけど、多分いろんな表現とか、かなりとがってる表現とかいうところはありつつ、多分この中の主たるところでいくと、微妙に表現が違ってるところがあって、基本理念のサブタイトルですね、特に公共交通で暮らせるまちという表現と、心地よく暮らせるというのが、同じなのか同じじゃないのかで、これはいろんな人がいろんな解釈ができるとかですね、タイトルのことは暮らそうと思えば暮らせませうっていうふうにもとれる。だから最低限のものは何かあるけど、実際バスに乗っているかどうかわかりませんし、やったからあとは勝手にしなさいみたいなところがなくはないんですね。下はバスは身近にあるし、かつ、結構皆さん使ってますねっていう状態になってるんで、

多分茅ヶ崎市は南半分は現状としてもそうなるし、それが、続いていくことはいいのかなと。

北部もバス路線に近いところであれば、高校通いますだったらバスで通うっていうのはそんなに大変じゃないのかなっていうふうには想像してます。

1時間に三本ぐらいはあるところはかなりあるので、そうするとこれを心地いいかどうかは別として、それで暮らしていけるということですね。なので暮らすことができるのか、バスを公共交通や徒歩など結構使いこなして皆さん暮らしてる状態というところを目指すか、多分その中間なんですけど、中間のどのあたりを目指してかかっていうところが、わかりにくいんですよ。

その上で、まちに出てどうってその辺のイメージのところは、いくらでも書いていいと思うので。実は結構いろんな交通計画見ると絵で描いているところが実は結構あるんですよ。こんな感じのイメージ図が描いてあって、場所によってちょっと違う絵が描いてあるとか。町田市は都市マスタープランでそんな絵を描いたし、府中市は今作っているんですけど、そんな絵があった気がします。板橋区は水戸岡鋭治という鉄道デザインをやってる方で結構有名な方ですけどその事務所がどうもそこにあるらしくて、区長がお願いしてやってもらったって絵が描いてあるとかですね、なくはないですね。

暮らせるっていうのと心地よく暮らせるっていうところの意味づけをより言語化していくとどうなるかですね。11時を目途にこの話をしましょう。それ以上はやめましょう。

○八島委員 先ほどちょっと聞いたところで、村越さんの住まれているところが茅ヶ崎駅までバスが行かないっていうところで、例えばそれがバスが行くようになったら、それで解決できちゃうかなって、地区の移動ということは。その辺は市はどういう考え方なのか。駅に行くのに車しかないとか、いや車じゃなくて坂道多いから茅ヶ崎駅に行くバス停まで歩くのが大変なんだよってなった時に、その小さいバスが茅ヶ崎駅まで行ったら、いいんじゃないかなって思うんですけど。

○村越委員 誤解されてるようなので、路線バスは茅ヶ崎駅に行ってるんですよ。コミュニティバスが行ってなくて、利用率が低いって10年前から言ってる、何にも改善もされてないのにね、マイカーがなくても楽しくできますなんて言ってるから全然おかしいんじゃないのって言ってるわけで、何にも改善やってないのに、この基本理念だけ先に走っちゃってね。

さっき言ったように、うちの方はもう車なくちゃもう暮らせないんです。はっきり言って。まだうちなんか家の前に路線バス通ってるからいいところなんですけど、それに面してないところがいっぱいあるんですよ。いろんなところがあるので。

だから、ちょっとこれはね、まあいいですけども。これに向かってやってくれるんだったら、もっとコミュニティバスをばんばん増やしますとかって、そういうアクションプランがあるんだたらいいですよ。今、見直しで減らそうかって言ってる時にね、徒歩で暮らせるまちなんて馬鹿言ってるんじゃないよって感じなんですよね。すみません失礼しました。

○事務局 ご意見いろいろいただいてありがとうございます。

やはり今、村越委員が言うように、北部と南部とでは全然違った状況がございます。この中で、このマイカーがなくてもっていうのは、結構確かに長崎委員が言われるように、北部に関して言うとやはりきついかなっていうのは、思いました。

今、事務局で考えたんですが、先ほどの長崎委員のご指摘もあったように、ここに関しましては、マイカーに過度に依存しなくてもといったような形で少し表現をやわらかくする形で表現させていただければと思いますが、いかがでしょう

か。

○岡村会長

いかがでしょうか。

もう少し言うと、多分この中身の例示のイメージのような部分と、基本理念っていうふういきちんと言葉で表現しなきゃいけない部分があって、少なくとも基本理念のその言葉で表さなきゃいけないのは、過度にっていうところで、過度に依存してない状態っていうのを、例えば市の中央部から南部だったらっていうふうを書くかどうかは別ですけど、だとかいう状態であるし、北部だとそれはこういう状態であるっていうのが誤解なく伝わるような、このイメージの文章になっている。こんな感じですかね。

これ南部だったらそんなに違和感はないとかむしろ今のものが続いて欲しいっていうことで、そこは旗はおろしてはいけません。ただ表現するかどうかは別ですよ。

事務局でいろいろやってるんですけど、難しいのは、過度に依存しないっていうのはもう最初から言って多分そこはね、皆さんその通りと思ってるんですね。ただ、過度に依存しないっていう状態がどうなのかっていうのが、極めてイメージがしにくいついていうか、ないんですよ。皆さん100人で100通りのイメージがあって。だからこれを計画に落とし込んでいくときに、過度に依存しないっていうのはどれぐらいの本数だとか、バス停までは300メートルなのか、いや、場合によっては500メートルちょっと歩くでも、それなり本数があれば、それは過度に依存しないような暮らしができるんだっていう、そういう理屈でどんどん使ってるわけですよ。

なので過度に依存しないっていう状況をどう表現するかっていうところでこれはある地区の一例としてはそんなに違和感はないけど、別の地区になった時には、おやっていうのはそれは確かにそうかもしれない。

○八島委員

私も萩園に住んでいるんですけど、これを読んでも、萩園、橋山さんの前で申し訳ないんですけど、もうちょっとバス増えるんだとか、コミュニティバスもちょっと本数増えるんだなっていう気持ちになって、だから今足りないところはやはり車出しちゃうんですよ。普段は駄目なんです、通勤通学がどうしても電車バスになっちゃうんですけど、土日はこれしかないのか、バス乗りたいけど乗れないのなら車で行っちゃうとか。自転車もまだあまりシェアサイクルがないものですから、これを読むと、やってくれるんだみたいな気持ちになってしまうっていうところがあると思っていました。

○事務局

この中で、路線バスだけじゃなくいろんなツールを考えているのでそういった中では、茅ヶ崎市全体に公共交通が行き渡るというような、イメージではいまず。ただそれがコミバスなのか、路線バスなのかっていうのは今後の協議の中で、地元に入ってやっていく形になるかと思えます。なのでここに関しましては、そういったイメージで書いております。

○岡村会長

とすると、No Car, No Problemっていうのは素晴らしい表現だっていうご意見はあまりなかったっていうのは、一致している。ただその趣旨っていうのが、なしでも暮らせるのか、なしでも心地よいのか、過度に依存しないのかというちょっと無味乾燥な言葉なのかっていうところが、それすらよくわからないので、どの辺を狙うかによって、それははっきりした上で、横文字でも漢字でも何か出していたらっていう整理でどうでしょうか。

○事務局

適した言葉が何か、もう一度検討したいと思います。

○岡村会長

イメージについては地区の特性で、誤解のないようにという。どんな人が見ても

ある程度は幅で理解をしていただけるようにっていうことですね。ありがとうございました。

ということで、55分使いましたけどなかなかこれ以外が議論できないので、ありがとうございました。

ではバスの基準の話もありましたし、それ以外も含めて、いかがでしょうか。

○長崎委員

前から言っていた運行基準がやっと出てきたんですけど、これ見てみると、参考資料の方見ると、路線延長7.5kmに規定してありますけども。これはどこから7.5kmが出てきたのか。ただ実際問題として7.5kmで設定していくと、今運行してるバス路線すべて短縮ないし、何かしなきゃならないというふうに思いますので、なぜその7.5kmという数字にしたのかね。

それとまた30分というのが、多分、運行時間を30分としたのは、そのパターンダイヤを意識して、30分なり60分なりをするために、その30分の運行時間の想定から7.5kmという距離が出てきたと思うんですね。実際にその30分で、7.5kmで30分やっても、当然その折り返しだとか見ていくと、30分に1本とか1時間に1本というのは難しいと思うんですね。

ただそうは言いながらも、当然のこととして、やはりこの市負担率を見ていくと、すべての路線で見直しが必要だということを感じます。そしてまた、茅ヶ崎市の財政も相当今後厳しい状況になってくると、必ずしもこういった公共交通の維持についてコミュニティバスとかその他の交通手段だけじゃなくて、神奈中さんが運行している路線についても、ある程度の時期になってくると、その行政の優先的な意味合いで、民間事業者に対する補助というものも考えなきゃならない時期が来ると思うんですね。そういった意味でいくと、確かにこういう基準を出して、それでシミュレーションをされてると思うんですね。これをやることによって、市負担率がどの程度下げられるのか。多分それはすべての路線を7.5km以下にして、30分に1本、60分に1本にしたときによって、乗車人員が増えるだろうという想定のもとでやってると思うんですね。

確かにこういった基準を作って、これはあくまでも一般的な基準ですから、すべてに当てはめるということは困難だと思うんですね。ただこういった基準を示して、そしてまた今の運行の利用状況、そして路線毎の収支状況、こういったものすべて数値として出していったら、今後地域の方々との協議に入っていくと思うんですね。

そのためにはやはりこういったある程度最終的に厳しい基準出していかないと路線の見直しなんてまずできませんから。そういった意味では、こういった基準が初めて出されたということで、相当な反発が出てくると思うんですけど、それについてどの程度のところでね、妥協案としていくのか。その辺の判断もしっかり持っていないと、基準を出した方がいいが、地域の住民の方々との合意ができない。結果的に今のままずるずると同じような運行形態でやらざるをえないという状況になってしまいますので、その辺の決意というか、どの程度実効性を想定して、こういう基準を出さなかったのかということを知りたいです。

○事務局

ありがとうございます。

今までコミュニティバスを運行してきた中でこういった一つの目安もない中でずっと運行を続けてきたという中から、今回公共交通計画を策定するにあたって、一つ基準を示そうというところで、作成させていただいたものとなります。

やはりコミバスとして、ある程度使い勝手が良いもので地域に使っていただかないと、コミュニティバスとしての意味がなくなってくると思っておりまして、使っていただきたいという思いからパターンダイヤの導入であるとか、そういったところの基準も今回設けさせていただいております。

実効性というところなんですけど、やはりある程度やはり一つ目安を示して基準を示した中で、地域との会話、対話を進めていかないと、やはり落としどころがど

こにもなくなってしまうので、まずはここで一つ基準を示させていただいた。地域との対話の中ではそれをしっかりと地域の説明をした中でご理解をいただいていく。7.5kmを下回らなければいけないという考えもなく、どういった形であれば、その地域が使い勝手が良いコミュニティバスとなるのかというところで議論をしていきたいと考えています。

○岡村会長 ちなみに橋山委員にお伺いするんですけど、この例えばこのキロ当たり乗車人員みたいな、1.33とか1.60って仮に大体これぐらいっていう数字だとして、そもそもこういう考え方っていうのが事業者さんから見て、何かちょっと突飛だとかあんまりこういう数字使わないとかですね、それかそれなりに実務的にもわかりやすいというふうに思うけどですか。率直にどんな感じなんでしょうね。

○橋山委員 弊社の中でこのキロ当たりの乗車人員という考え方はないというところで、バス会社はどこも多分ないかなというところだとは思いますが。やはりバス会社の基準自体お客様が乗っている乗っていないというところで、あとは、収支見合いというところが一番大きな要素になってくると思いますので、そこはもう茅ヶ崎市さんの独自の基準ということであればそれは考え方としてはよろしいのかとは思いますが、ただ今後、地域が使い勝手がいいというお話の中で、そうするとやはりどうしても駅っていうお話が出てくると思います。そうなった時に、路線バス等競合していく路線、ある程度エリアも出てくると思いますので、先ほども冒頭でお話させていただきました、乗務員が今後非常に厳しいことが予想されます。全国のバスの運転手の見込みを日本バス協会では2030年、7年後には約全体の3割がもう今の基準より足りないという予測もございませう。そうになっていったときには、路線バスとコミュニティバスが併走するのではなくて、コミュニティバスがある程度ところまでお客様を駅なら駅を結ぶのであれば、もうその地区はコミュニティバスが担う、路線バスは違うところで多く走るとかですね、今後そのような全体的な大きな見直しをしていかないと、やはり先ほども八島委員からもありました、衰退をしていく可能性が非常に大きくなっていくことも考えられますので、今後の見直しの中では、ある程度そういう全体的なところも考えながら、一緒に議論をさせていただきたいと思っております。

○岡村会長 ありがとうございます。今ちょうどご意見いただいたので、そうすると運行基準っていうのは、何となく今ある路線をどうしていくかっていうふうには書いてるんですけど、でも、例えば既存の路線との住み分けをより明確にしていくとか、そういうようなことは特にここには何も書いてないですよ。それは当然ですよ、だから書きませんのか、改めて今おっしゃっていただいたようなことも、運行基準に書いていくのかっていうのは、事務局どうですかね。現状ではある、あった上で見直す部分はここっていう感じですかね。

○事務局 今、地域公共交通計画の中で策定をさせていただいてる中では、既存の路線バスにつきましては事業1-2の中で、基幹軸としてそこはしっかりと維持をしていくという部分。併せて事業2-1の中でコミュニティバスにつきましては、サービス水準を踏まえ、実施内容の中には直接記載がないんですが、事業設定の背景というところの3ポツ目ですね、事業1-2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というところをこちらで表現をさせていただいてる内容となっております。

○岡村会長 わかりました。橋山委員に振っちゃうんですけど、今のご発言の趣旨がちゃんと計画として、ち

やんと裏付けとして、この表現でいかどうかっていうこと、これで十分読めるということであればいいですし、もうそもうちょっと踏み込んでみたいところがあるかっていうのは、今しか言うタイミングないと思いますので。

○橋山委員 そうですね。先生から先ほどお話があった今の路線ありきの中での基準のように見えてしまうところは確かにあるんですが、そこは、今後新たな路線も考えた時にこの基準が本当にクリアできていく路線になるのか。ここでもう南湖みたいな本当にお客さんがいないとクリアできませんよととれてしまうイメージもあるので、そこは今後の検討課題で、当然ここは今後の中で見直しますというところがあるのであれば、そこはいいかと思います。

○長崎委員 私も横浜市でバスの仕事をやっていた時には、このキロ当たり乗車人員という基準がなくて、また一般的なバス路線の運行基準というのはありませんでしたけど、目安としては、大体、1車当たり平均5人以上なければ、これはバスでないというように漠然とした考えでやっていました。

もう一つは、私どもも市営バスでしたので、ある意味では、公共の機関であり、ある一方では、民間と同じような営利を、当然収支をきちんとなさいとなったので、営業係数が250以上の路線は、基本的には一般会計からの、私ども交通事業は特別会計だったものですから、会計が別なんです。その営業係数250を超えるような路線については、市からの補助がなければ運行はできませんということで、そういった意味では市からの繰入金がありました。

そういった意味からいくと、やはりこういった基準を作るときに、当然のこととして、市の繰入額をどの程度を限度として、皆さんの方からすればいくらでも欲しいよと、そうでないと公共交通が守れませんよということはするけれども、市の財政当局からすれば、コミュニティバスだけが市の事業じゃないよと。他にもこれから高齢化によって、ますます他の財政需要が必要になってくるから、その上限というものはある程度、どの程度の利益でいくらというふうになるかわかりませんが、増えることはないだろうと想定してますから、そういった意味でその運行基準と同時に、併せてそれらが、市負担率にどの程度の影響を及ぼしていくのか、これを実施すれば、市負担率がもう少し下がるよという形で、その部分を他の輸送に振り分けられるような、そういったことも常にずっとそのシミュレーションをやっていきながら見直していかないと、これだけが独り歩きしちゃって、逆に言うと、財政が厳しいんだからこういう基準を作ったんだから、すべての路線をこれにしなさいと。それによってその市負担額を軽減しなさいというような圧力が必ず出てくると思います。

だからそういうところを十分考慮していかないと、これが公になっていって、市の財政当局もこれを目にするわけですね。財政当局なりにこれで計算したら、今の投入額が半分になるじゃん、これでやってよ、というようになってくると、本当にコミュニティバス事業が破綻すると思いますので、この取り扱いは非常に難しいなと思っています。

○事務局 市の内部の財政当局との話の中でもコミバスの運賃の最適化といいますか、より効率的な予算の執行、効果的な予算の執行というところ求められているところがございます。ただ、現時点で例えば何割にしなさいというようなどころまではまだいっていない。そのための見直しを今後公共交通計画の中でやっていきますというところをやっているところです。

今回こちらの運行基準を設定させていただくにあたって、市民の方に説明する際にどういった形の数値で出していくのが説明しやすいかなというところを主眼として考えておりましたので、大型車両であることといったところや、そのパターンダイヤの設定にあたっての、例えば30分という時間設定、7.5kmという距離設定、そういったところを示していった方が市民の方が見たときに、そういう基準

なんだなというところがわかりやすいという認識で今こちらの数値の設定させていただいているところがございます。ですので、財政負担がどうかという議論はちょっと先に置いておいて、というところで進めていきたいと考えております。

○岡村会長

ありがとうございます。

これ、事前に事務局に私はこんな観点でというようなことを実はお願いをしていたんですけど、一つは結果的には収支率というのはわかりやすいんですけど、収支率っていうものが目的になってしまうと、本当に何が必要なのかっていう視点がぼやけてしまうと。本当に財政負担を減らしたかったら、運行本数を半分ににして、だけど運賃は100円ぐらいにして、財政の支出額だけを少なくして、申しわけ程度にバスを走らせてくれたら一番良くなってしまいうんですけど、多分それじゃ駄目なので、そうしたら負担率であってもあんまり良くないので、そうするとバスとして、それなりに効率的な運行がなされてる範囲ってどれぐらいなんだろうかと。もしかしたらワゴン車とか、それこそ予約型の方がいい場合もあって、今の種類でという大型ですからポンチョと言われるコミュニティバスの車両が相対的に最もいい運行になってると。だけど赤字になってるっていうのがあって、長崎委員のおっしゃったような、バスとして体を成しているっていうのがどれぐらいかかっていうのを出すのが意外と難しく、先ほど1便当たり5人っていうのは直感的には多分本当にそうなんですけど、路線の長さが違うのに5人って言われてもわからないので、路線ごとにここはそれが7人なのか10人なのか実は3人ぐらいでも大丈夫だっていうのがあるとすると、例えば1キロ当たりってちょっとよくわかんない指標を例えばやってみると、結局、運行距離かけ合わせると、1便当たり何人っていうのが路線ごとに、大体同じレベルで出てくるので、そうすると地域の人としても1便当たりこれぐらい乗るようになればいいんだなっていうふうに考えていただけるので、そうするとまあまあいいのかなっていうようなところで、一応理屈づけを考えてくださいというなことをお話した。なので、1.3とか1.6っていうのは、計算の途中の考え方であって、市民に示す時には路線ごとで例えば、鶴嶺北コースの現状の路線に相当すると、この10.50というのにさきほどの1.30か1.66を掛けた人数で、今より2割か3割ぐらいはお客さんが多くないとなかなかバスとして成り立たないと。逆に言うと、それぐらい頑張ればこれは、バスとして十分なんじゃないですかってことを示せると。直感的には多分鶴嶺北を考えるともうちょっと乗って欲しいけど、今の二倍にならないともうバスありませんっていうんじゃないという。ただ、頑張る余地はありそう。鶴嶺南は確かにちょっと路線バスと並行している区間も多いし、県営住宅とか、一部のところは確かに何かやらなきゃいけないけど、今のままじゃない方がもしかしたらいいかもしれないっていうのは、ありますよね。それが数字として出てくるんだったら、これはいいんじゃないかなというそんなことも事前に拝見した時には思ったということですね。

ただ1.3とか1.6って一応根拠はあるけど、ではそれってどうなんでしょうっていうことですね。

ただ、今のキロ当たり乗車人員で比べた時に、松が丘と鶴嶺北は確かに改善は必要だけどやはりこの地区は残していく。他の統合などあるにしても。だけど松浪は便数も減ってしまってなかなか現状では厳しいので、復活して、1以上いくんだったらもちろんいいと思うんですけど、このままっていうのはないってのはわかりやすいかなと思いますね。なので、今日お諮りするとすると、今この38ページのような表現の形で出しても大丈夫ですかって感じでしょうかね。

○長崎委員

個人的な意見ですけど、せっかく作られたんですからこれはこれで出して、これが未来永劫、そのままコミュニティバスのすべての運行基準ですということはありませんかと思うんですね。

出してみている地域とも相談したりして、ある部分では見直しができる、あ

る部分ではできないということで、何年かやってみて、その上で、また市の財政状況なんかを踏まえた中でのこの基準も1回決めたら全部これでそのままずっといきますではなくて、ある程度の見直しができる範囲でやっていくという形にしてるんで、やはり何らかの基準を出さなければ、地域との話し合いもできませんし、その財政当局との予算どりもできないだろうから、そういった意味では、どういう形であれ、出されたということはすごく有意義なことだと思っておりますので、それを基にして、またいろんなシミュレーションしたり、この通りに行くことはまずないと思いますので。

そのような中で、この基準もその実態に合わせてそこに見直しをすることを前提にしてやっていかれたらどうかなと思います。

○村越委員 コミュニティバスのところで、小出地区は欄外にコメントがあって別途見直してくれるようなこと書いてあるんですけども、今日来てないんですけども松浪の前田委員が、彼は私と一緒に、今ここの委員なんですけども、彼のところのまちぢからの定例会がいつもこことぶつかってるんですけど。だから参加したくても出られない。このあいだ雑談したら、彼も10年前から路線を辻堂駅に乗り入れてくれてずっと言ってんだけど何も実現しないと。

だから今の路線のまま、利用率どうのこうの言っても直らないと思うんですよ。要するに路線の見直していつやってくれるんですか。見直した後に、例えば基準に対してどうなったとかね、やらなかったら、だってこれますます廃止する方向で、検討するようなものじゃないですか。それで、No Car、馬鹿言ってるじゃないよね。コミュニティバスをなくしたり減らしたりして、それでNo Car, No Problem、冗談じゃないってことだよ。その辺がよくわからない。

○事務局 これから計画策定後、各地域に入っていくながらいろいろ話はしていきますけどいきなり廃止を前提で議論をするとは考えていなくて、まずその地域の方が、今、村越委員おっしゃっていただいたように、どこに行きたいのか、どういったバスであれば使ってもらえるのか、使える交通モードになるのかということから議論を始めていってですね、それでも使わないよと、いやそんなのどうやっても使わないっていうのであれば、廃止も一つの選択肢として出てくるでしょうし。こういった部分に、例えば今おっしゃっていただいた辻堂駅にということであれば、そこがまず今現状の路線バスでそこが賄えてないニーズがそこであるとすれば、そこはコミュニティバスが補完すべきところかもしれないですし、そういった議論は今後、地域の方としていきたいという形で考えています。

○村越委員 10年前から言ってるんです。茅ヶ崎駅へ乗り入れてくださいって。前田さんも、もう10年前かどうか知りませんが、辻堂駅乗り入れてくださいって言い続けてやってくれないと。だから、言葉だけなんです。全然やってくれないんですよ。今までも。だから今後どう改善するかっていうのも疑わしいところです。

○事務局 今、村越委員が言われたように、今後は路線の見直しも含めて、しっかり考えていきたいと思って今回こういった基準を出させていただいています。それというのにも駅にタッチするというのが、やはり使いやすい公共交通、ただ、路線バスも走っているのであればそこを補完する形で、駅にタッチできるということも考えられるというところから今回こういった地域公共交通計画を策定しております。

これまで10年間やってこられなかったっていう話は、重々受けとめます。ただ今回この改定の中ではそういったことも含めて検討するために作成をさせていただいております。

- 長崎委員 多分ね、今、村越さんのご要望されている小出地区から茅ヶ崎駅までの路線結ぶと、1日何便になるのと。多分、今より当然減らさなければ、茅ヶ崎駅にタッチできないと思うんですね。
- 一方で、その駅というのが、必ずしも茅ヶ崎駅ばかりが駅じゃないと思ってますので。例えば香川駅直結すれば、今までよりも運行本数倍になると思ってるんですね。そういった意味で、どちらを選択されるかというようなことも、地域の方とね、実際に数値を示して、茅ヶ崎駅まで行くんだったら、今走っているコミュニティバスの1日当たりの運行回数がこれだけになっちゃいますよ、当然距離も長くなってくる、人件費もかかる費用もかかる。結果的に乗る人は小出の方が乗るだけで、途中から茅ヶ崎駅までのような人っていうのはそんなにないと思うんですね。
- ですからそうすると、小出の方が茅ヶ崎駅まで行くニーズがどのくらいあって、それを満たすためにそういう運行形態にしていったら、お金いくらかけてもいいよっていうわけにいかないと思うので、いくらかかってしまって、現行の維持するんだったらこれだけのお金がかかりますと。これをもし運賃で賄ったら500円がかかりますよみたいな話を、現実的にしていかないと、その要望と実態と合わない、逆にこれを多少、どれくらい不便はあるって経済的な運賃抵抗もありますけど。香川駅に接続すれば、運行回数はこれだけ増えますと。利便性が高まりますと、というような形で数値を示して、地域の方々とやっていかないといけないと思うんですね。
- それから辻堂駅乗り入れにしても、勝手に駅に乗り入れることできないんですよ。当然のことながら、既存の事業者の方とか、タクシー業界だとか、それから藤沢市との協議なんかが出てきてますから、そういったことが可能なのかどうかということも、ちゃんとその具体的に示していかないと、要望がされてて、やらないのは市の怠慢だみたいになっちゃうんだけど、できない部分もあるはずなんですよ。ではその駅前ターミナルに乗り入れなかったら、どこでその発着場を作るのかとか、そういった問題も出てくると思いますので、そういったこともいろんな問題点も、すべてオープンにしていけないと、要望出してるのにやってくれない、やってくれないがずっと続いちゃって、その基準を作っても何の意味もなくなっちゃうと思うので、その辺ところの細かな地元対応をされたらいかがかなと思います。
- 村越委員 今、誤解されるといけないんでちょっと訂正しますけども、茅ヶ崎駅乗り入れて、終着駅は市立病院なんですね。それに対して変わらないです。ちょっと行くだけですから。
- それから、香川駅とか北茅ヶ崎駅は寄っても全然意味ないです。あそこ行ってもどうせまた乗り換えて茅ヶ崎駅行かなきゃいけないんだから。二度手間になっちゃうから意味ないです。よろしくお願いします。
- 事務局 今後、地域に入っていくときにはしっかりとバス事業者の方、タクシー事業者の方、それぞれ、やはり私たちも公共交通を守りつつ、あとは地元ともしっかり話をした中で、長崎委員が言われるようにしっかりとデータを示した中でやっていければと考えております。
- これから進めていく中では、そういったものを私達の方でしっかりデータ、それと周りの調整、そういったものの舵取りは結構難しいと思うんですけど、そこに関しましてはしっかりとやっていきたいと考えております。
- 八島委員 私が考えるコミュニティバスというのは、既存のやはりバス路線というものが基本にありましてそこに枝の方に分かれて行けば行くほど、やはり交通空白地帯が発生して、そこを担うものとしてコミュニティバスというものがあると思います。

そこで地域的なものもさることながらなんですが、そこが基本的にその地域の方が、自分たちが乗るんだっていう意識づけも必要だということも、やはり一つあるのかなど。走ってるけど、よくアンケートでもそうなんですけど、こうやったら乗るとかこういうことやったら乗るとか言うのは乗る乗る詐欺じゃないんですけど、やはりちゃんと地域の方も、みんなで一生懸命考えて、そのコミュニティバスを走らせた時には、地域の方がコミュニティバスを守るという形で、進めていくのが私はいいのかなというふうに考えています。

なので、これから路線編成も含めた中で、どのような形っていうのは議論になると思うんですが、全員が満足いくことにはならないんでしょうけど、その基本的な移動する権利っていうのを一人一人守って、市民の方が使えるようになればいいのかなというふうに思ってるところでございます。

○岡村会長

他はいかがでしょうか、この素案につきましては。

事務局としては、今日はこれ素案なので、素案があってその素が取れて案になるので、あくまで素案ですけど、事務局としては素案としては確定して、公表したいということですので、できれば今日、決をとって思うんですけど、その前に、ただ修正意見ですとか、何かあればぜひお願いをいたします。

もうちょっと時間をとります。

現状ではその基本理念のところがちよっと修正に時間かかるかもしれませんが先ほどの過度に依存しないっていう趣旨のところをベースに書いていただくと。使うことができるのかな、心地よく使えるのかなのそのどのあたりを狙うのかがより明確になるよというそういう話ですね。

他は個々にはご意見をいただいて、案に至るには反映をしていきますけど素案のレベルでちょっとこれじゃ出せないっていうようなところで。

○長崎委員

さっき言ったんですけど、どうしてもその、理念とこの運行基準によることよっての財政支援の問題がすごいかかるんですね。それのところではあくまでも使いやすいそのコミュニティバスを作るための基準であって、本来違うと思うんですけどもその収支改善だけを目的にした基準じゃありませんってことを、市の中で、オーソライズさせておいてもらわないと、本当にコミュニティバスのいくつかの路線がなくなる、いくつかの路線が使い勝手が悪くなる、新しい路線ができないみたいになっちゃうんで。私もちょっと、収支改善を下にしたような言い方をしてるんですけども、実際問題それがなければ維持はできないんですけども、だからと言ってそればかりじゃないですよ。いろんなこういった基準をもとにして見直しをして、ある程度その使いやすい、地元ニーズに合った路線形態に見直すことによって、その結果として、市負担率が改善される可能性もありますよみたいなしつらえにしておかないと、私が財政当局でこれを見たら、今こんなに出てるんだったらこれはこのまま実施すれば、半分で済むじゃんと思ってしまいますので、その辺の配慮ですね。これをあくまで1回示してみても、それで地元と協議してみても、実際にそのコントロールできるかどうかは別にしてこれを基にして、路線再編成がどの辺までできたと、その結果がこうなると。これは今後の市負担率も、そういった意味では、もう一度その分を今まで通り、支援をしてもらって、それで利便性を高めるということにしていくのか、それともその改善した分だけ、市負担率が下がっていくから財政に寄与したんだよってふうにしていくのかっていうふうに、その辺のところをちょうどバランス取ってやっていただきたいなというふうに強く思います。

○事務局

ありがとうございます。

今言われたように、今回その財政のことだけを考えているわけではなくて、そのパターンダイヤといたどこまでできるかっていうのもあるんですけど、私たちとしても効率よく、皆さんが使いやすいっていうところを目指しながら、なおか

つ財政との間に挟まれるんですけれど、そこは何とかうまく舵取りをできたらと考えております。

○岡村会長

ありがとうございます。

あまり会長が言っちゃいけないと思うんですけど、使いやすく、というのはもちろんそうなんですけど、先ほど八島委員がおっしゃった、使いやすいんだけど、でも私使いませんっていう人が、10人のうち9人いたら困るわけですよ。使いやすくして実際に使ってもらえるがゴールっていうところが、地域にとっても使ってもらえるものを便利なものはたくさんあるんですけど、地域の人も使ってもらえるとかだったら使うし、運行としても相対的に効率的ですということが多分ゴール。だからその財政がゴールではなくて使って、最終的に使ってもらえるのゴールっていうことがより明確になると、別に新しくないですし結果がそこだっていうのは、今までの議論の中でいいので、小出地区もそれは使ってもらえるものを作るっていうところで、どうしていくかだと思うので。

だからそこが理念とどう絡めるかですけど、最初に使っただけっていうのがゴールになって、市民もそれに参画していただくっていうのが何か読めるような、というのはどうでしょうね、これは結構、ある意味大きなところかもしれないですけど。

○八島委員

前にちょっと私の方でお話させていただいたのが、もちろん路線変更っていうこともあると思うんですが、新たに代わるシェアサイクルとかですね、今、神奈中さんのところに一部あるバス停の横に自転車が停められるとかですね、今のシェアサイクルって電動自転車、お年寄りの方もスイスイ坂でも登れるようになって、例えばそれでその目的地のバス停まで行って、それがちゃんと停められるところがあって、そのバスに乗って駅に行かれてまた戻ってきて、その自転車で近くまで帰って、あと2、3分なのか5分なのかわかんないですけど、ご自宅に帰れるような茅ヶ崎市の方でシェアサイクルをもっと広げる形での、わざわざ大きいバスじゃなくて小さいバスを入れようとか大きいバス路線改定までこうだって言っても、自転車であれば設置して、自ら安い価格で自転車をその場だけお借りして、その目的地まで行けるということがあるので、そのことも一つ、この交通ネットワークと言われる中での、バスの中の一つの既存とコミュニティバスの停留所に自転車を置くっていうこともある意味乗る人が増えるパターンなのかなっていう。そういう設置もいろいろ、市の方で大変だと思うんですが、そういう夢を描きながら、自転車だったらどこでも行けますからね、電池が切れない限りと思ったんで、ぜひご検討のほどよろしくお願いします。

○事務局

ありがとうございます。

今、茅ヶ崎市内でも実際にシェアサイクルポートが設置されてる部分もありまして、茅ヶ崎から藤沢に向けて動くであろう市域を跨いだ移動もかなりあるという実態も掴んでおります。

今回の公共交通計画の中では、事業2-5の中でシェアサイクルポートの拡充というものもうたわせていただいて、その一つの交通手段、足としてその自転車、そういったものも検討しているところです。

サイクルアンドバスライドという形で、小出地区の中でも自転車を置いてバスに乗って茅ヶ崎駅まで向かうという方で、実際私も現地なども見させていただいて、利用していただいている方もいらっしゃるような状況ではありますので、そういった取り組みも引き続き進めていきたいと考えております。

○岡村会長

ということですので、素案には一応入っていると、ということでございました。他いかがでしょうか。

○長崎委員

前にも1回言ったんですけども、この素案の中でも、免許返納者の数が増えるってことを想定されてますけども、それに対する移動手段が、免許返納したら、コミュニティバスも有料で使ってくださいなんだけど、いろんなところで免許返納者に対する優遇措置っていうのを、行政でもやってるところがいっぱいあると思うんですね。

今回の素案には入れなくても結構ですけども、やはりコミュニティバスはある意味で市の事業としてやってるし、それによって収支がどうのこうのじゃないので、そういった方が乗ってくれば、コミュニティバスの乗車人員増えるんですね。神奈中さんのバスに、返納の証明書で乗るって言ったらそれはお金払わなきゃいけないと思うけど、コミュニティバスにはそれで乗ってもらったっていいんじゃないかと思ってんですよ。そういったことも、今後の課題として。

そうすると今度はコミュニティバスの利用者と、神奈中さんのバスの利用者で差が出ちゃうんじゃないかと言われた時にじゃあその分を、高齢者の移動手段として、市の方でそういった意味では、その支援をしてくださいと。それで、コミュニティバスはそのまま利用人員増やして、地域の利便性を高めているんですよという形にしていくためにも、そういったことをちょっと次の時点では、コミュニティバスの無料乗車みたいなこともある程度、頭の隅に想定していただければ、私もそろそろ免許返納者に近くなってくると思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○事務局

ありがとうございます。

免許返納者に対するそういった支援の議論の中では、もともと持ってなかった方をどうするんだとか、いろんな視点で免許返納者に対する優遇がいいのかといった議論もあるのは認識はしておるんですが、高齢者に対する免許返納者ということではなくて、高齢者全般に対する支援として例えば割引の運賃がどうかとか、そういった部分に関しましては別の高齢福祉の部局もございますので、そちらとも議論をしながら、進めていきたいと考えております。

○岡村会長

ありがとうございます。

なので、素案には、高齢者への割引とまでは書けてなくて、ただ免許返納などについて現状については書いているということですね。

他いかがでしょうか。そうしますどうしましょうね。また修正の機会が当然あるのですが、まず、これで素案として公開されるわけですよ。ということでそういう意味での素案、そして先ほどの、基本理念については修正をしていくという前提で、いかがでしょうか。決をとってもよろしいでしょうか。何かご意見があればいただければと思いますが。

そうしましたらこれを素案として決するというに異議のないという方は挙手をいただければと思います。

ありがとうございます。

賛成多数ということで、素案としてはご了承いただきましてどうもありがとうございました。

それでは次、その他事務局からお願いします。

○事務局

ありがとうございます。

そうしましたら今後のスケジュールについてですけども、資料4ということで、バーチャートをお付けしてるんですが、今日の議論を踏まえまして、基本理念のところですか修正がございますので、お諮りする形としてはその書面でということで、基本的にはまたお諮りさせていただきたいと思っています。

今後の流れとしましては、この素案をもとにパブコメをかけていくというところで、庁内の手続きである庁議を12月下旬に経て、1月から2月にかけてパブリックコメントを実施して、3月にもう一度この会議を開催させていただいて、パブコ

メの結果を反映したものをお示しして、交通計画として確定させていきたいと考えておりますので引き続きよろしくお願いいたします。

○岡村会長 そうしますとこれで一通り議事終了しましたが、皆様何かございますか。それではあとは事務局で。

○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いたします。本日はお集まりいただきありがとうございました。これをもちまして閉会といたします。