

# 令和 7 年度第 1 回茅ヶ崎市地域公共交通会議 会議録

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 議題        | <p>&lt;協議事項&gt;</p> <p>(1) 生活交通改善事業計画（令和 7 年度ノンステップバス導入促進計画）について（資料 1、参考資料）</p> <p>&lt;報告事項&gt;</p> <p>(1) コミュニティバスの運行見直しについて（資料 2）</p> <p>(2) 自動運転移動サービス実証実験について（資料 3）</p> <p>(3) 路線バスの延伸について</p> <p>&lt;その他&gt;</p> <p>(1) 予約型乗合バスの車両更新について（資料 4）</p>                                          |
| 日時        | 令和 7 年 8 月 4 日（月） 10 時 30 分～12 時 00 分                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 場所        | 茅ヶ崎市役所本庁舎 4 階会議室 3・4                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 出席者名      | <p>会 長：岡村 敏之</p> <p>委 員：村越 安芳、宮下 克己、大澤 武廣、橋山 英人、森下 文章、八島 敏夫、沼上 洋一、鈴木 嘉朋、廣野 修一、深瀬 純一、岩澤 健治</p> <p>（欠席委員）</p> <p>委 員：前田 積、小堤 健司、国分 宏樹、小林 将人、谷久保 康平（事務局）</p> <p>都市部</p> <p>都市政策課：課長 菊地 篤、課長補佐 錦織 多可志、主査 寺井 淳平、主査 木村 隆彦</p>                                                                          |
| 会議資料      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次第</li> <li>・ 配席表</li> <li>・ 委員名簿</li> <li>・ 資料 1 生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業－ノンステップバス）（案）</li> <li>・ 資料 2 コミュニティバスの運行見直しについて（案）</li> <li>・ 資料 3 神奈川県茅ヶ崎市自動運転移動サービス（R7 年度事業）</li> <li>・ 資料 4 予約型乗合バスの車両更新について</li> <li>・ 参考資料 茅ヶ崎市地域公共交通計画（抜粋）</li> </ul> |
| 会議の公開・非公開 | 公開                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 非公開の理由    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 傍聴者数      | 0 名                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

(会議の概要)

<協議事項>

(1) 生活交通改善事業計画（令和7年度ノンステップバス導入促進計画）について

岡村会長 : 今年度第1回目の地域公共交通会議を開催いたします。よろしくお願いいたします。

それでは、早速、議題に入ります。協議事項(1)生活交通改善事業計画につきましてお願いします。

事務局 : はい、ご説明いたします。資料1をご覧ください。

生活交通改善事業計画は地域公共交通の確保・維持・改善に向け、事業者のノンステップバス導入を促進するため、地域公共交通計画を踏まえ、本会として策定するものです。資料に沿って御説明いたします。

まずは、3(1)事業の目標をご覧ください。

本計画においては、国の移動円滑化の促進に関する基本方針と同様に、令和7年度までに市内のノンステップバスの普及率80%という目標とします。現在の普及率は、75.5%であります。

4(1)今年度事業の内容ですが、神奈川中央交通の茅ヶ崎営業所様で9両のノンステップバスを導入する予定です。なお、これにより、目標とする市内でのノンステップバス普及率80%が達成される見込みです。

2ページ目には、費用の総額や計画期間について記載しています。

まだ国から内示が示されていないため、現在は国費が0円になっていますが、最終的に国からの内示額が決まり次第、追記をさせていただきます。また、8.利用者等の意見の反映についても、本日、皆様からご異議がなければ、「異議なく承認された。」と言った具合に追記をさせていただきます。

資料の説明は以上です。

岡村会長 : 例年この時期に審議をお願いしているところでございます。

何かご発言ご質問等はございますでしょうか。

そうしますといくつか追記すべき事項がございますけれども、特にご質問ご異議ありませんでしたので、こちらでご承認いただけたということでしょうか。

(一同異議なし)

はい、ありがとうございます。

<報告事項>

(1) コミュニティバスの運行見直しについて

岡村会長 : それでは、次に参ります。報告事項(1)コミュニティバスの運行見直しについてご説明をお願いします。

事務局 : コミュニティバスの運行見直しの状況についてご報告します。資料2と参考資料を使って説明します。資料2では、令和6年度の運行実績をもとに路線ごとの現状や見直しの基本方針、また、路線ごとの見直し案をまとめました。

また、参考資料として、地域公共交通計画にあるコミュニティバスの運行見直しに係る部分を抜粋したものをご用意しました。まずは、振り返りも含めて、参考資料から簡単にご説明をさせていただきます。

参考資料の 2 ページ目（14 ページ）をご覧ください。

課題の設定として、下段の矢印部分ですが、市内の鉄道駅は多くの方が利用する交通結節点である一方、駅までの移動について不満があること、今後、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、課題として「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」が設定されています。

この課題に対して、24 ページでは、基本方針として「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」を掲げ、令和 10 年度までに目指す将来像を記載しています。

これらを踏まえ、25 ページでは、目標 1 として、マイカーに過度に依存しない駅アクセスの実現を掲げ、目標に向けた数値指標を設定しています。

次の 31 ページと 37 ページでは、具体的な取組としての事業 1-3「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」、事業 2-1「コミュニティバスの運行見直し」を記載しています。

事業 1-3 では、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コミュニティバスを維持するために、駅アクセスやパターンダイヤ等を検討し、サービス水準を設定することが記載されています。

事業 2-1 では、コミュニティバスの運行基準に基づき、路線ごとの運行見直しを行うことが記載されています。

38 ページには、その運行基準が記載され、1 便あたりの平均乗車人員 10 人、運行距離 7.5 km をコミュニティバスの運行の標準とし、キロ当たり乗車人員 1.33 人を運行基準としています。

その運行基準 1.33 に満たない路線を運行検討路線、1.33～1.60 までを運行改善路線、1.60 を超えた路線を運行継続路線とし、運行検討路線では、路線やダイヤ、車両の見直し等を実施後、2 年間運行して、改善しなければ路線の廃止や他の交通手段への移行を検討するとしています。以上が、この会議の場でご議論いただき、策定された地域公共交通計画のコミュニティバスの運行見直しに関する記載です。

この計画に基づき、今後、コミュニティバスの運行見直しを行うにあたり、資料 2 では、路線ごとの現状をまとめたうえで、運行見直しの基本方針案や見直し案を記載しています。

資料 2 をご覧ください。まず、1. 路線ごとの現状です。

路線ごとに「駅アクセス」「パターンダイヤ」「運行距離・時間」の現状を○×△で表しています。

現在のニーズが茅ヶ崎駅へのアクセスであることから、茅ヶ崎駅までアクセスしている路線は○としています。北部や小和田・松浪については、茅ヶ崎

駅ではないものの、香川駅や辻堂駅へはアクセスしていることから駅アクセスを△としています。

パターンダイヤについては、中海岸南湖のみ 30 分に一本運行できているため○、それ以外は×としています。

運航距離・時間について、交通計画では、運行時間 30 分、運行距離 7.5 km を標準としているため、その標準に対して中海岸南湖を△、それ以外は大きく上回るため、×としています。

(2) では、路線ごとに令和 6 年度の年間乗車人員を年間運行距離で割り、キロ当たり乗車人員を計算し、運行基準に対する路線の分類を記載しています。

中海岸南湖は、3.04 人/km であるため、運行継続路線に該当し、北部循環は 0.46 人/km であるため、運行検討路線に該当します。以下、記載のとりの結果となりました。

これらのことから、運行距離や運行時間が長い路線では、キロ当たり乗車人員が基準よりも低く、運行の改善や検討が必要となる路線に該当する傾向があります。今後の見直しにあたっては、駅へのアクセスのほかに、運行時間や距離を短くコンパクトにすることで、利用しやすいダイヤを採用する必要があると考えられます。

また、繰り返しになりますが参考として、交通計画にあるキロ当たり乗車人員による路線分類と各対応を掲載しています。

これらを踏まえて、次のページ、2. コミュニティバスの運行見直しの基本方針です。

裏面をご覧ください。コミュニティバスの運行見直しの基本方針を示しています。基本方針の一点目では、運行検討路線となった北部循環市立病院線においても、路線ごと廃止することやコミュニティバスをやめて、他の交通手段へ移行検討することは行わないことを方針といたします。ただし、交通計画にもあるように、見直し実施後、2 年間の運行において、キロ当たり乗車人員が改善しない場合には路線廃止等の検討に入ることとします。

基本方針の二点目は、駅アクセスへの方針です。

言い換えれば、これまでコミュニティバスはすべてが市立病院をターミナルとして発着していましたが、今後は市立病院をターミナルとしません。

基本方針の三点目は、使いやすいダイヤに対する方針です。そのためには、運行頻度を上げる取組、運行時間や運行距離を短くする取組を行います。例えば、コースを統合したり、乗客の少ないルートを廃止したり、また、路線バスと重複するエリアは路線バスとの調整を行うことが考えられます。

さらに、路線バスのバス停が近くにあり、当該コミバスのバス停を廃止することで運行距離や運行時間を短くできる場合は、コミュニティバスのバス停を廃止することも考えます。

また、使用頻度の少ないバス停は廃止します。一方で、新たなバス停を新規

に設けることは避け、既存のバス停を極力活用します。これは、慣れ親しんでいるバス停の位置を変更しないためや交通管理者等関係機関のバス停を設置する際の条件が厳しいことを踏まえたものです。

以上を基本方針として、路線ごとに見直しの案を3に記載しています。

なお、中海岸南湖循環は、運行継続路線ですので、今回の見直しには該当しません。また、今回ご紹介する見直し案は、基本方針をもとに想定される案を列挙していますので、案同士が並立しない組み合わせもあることをご了承ください。

まず、(1) 北部循環市立病院線です。1点目は、市立病院から茅ヶ崎駅周辺まで延伸する案です。しかし、運行距離が増加することから、運行頻度の低下が課題となります。

2点目は、松風台から茅ヶ崎駅方面は神奈中さんの路線バスと重複するエリアが多いことから、香川小学校入口から市立病院までの運行ルートを廃止する案です。こちらは1点目の案とは相反するものとなりますが、香川小学校入口から市立病院までを廃止することで、約3.6kmの運行距離を短縮し、運行頻度の増加につなげることが可能です。

3点目は、運行ルートを変更する案です。神奈中さんの路線バスと重複する香川小学校入口から市立病院までを鶴嶺高校や北茅ヶ崎駅方面を經由し市立病院へ向かうルートへ振り替えるものです。

4点目は、新芹沢コースを廃止する案です。これまでのOD調査においても利用者が少ないことから新芹沢コースを廃止することで約2.6kmの運行距離を短縮することができます。

最後は車両を小型化する案です。1キロ当たりの乗車人員が0.46人であることから、車両の小型化を検討してまいります。これにより、運転手の免許である大型二種に縛られることなく、運行ができることになります。

次に(2) 鶴嶺循環市立病院線です。

1点目は茅ヶ崎駅から市立病院までの運行ルートを廃止する案です。これにより、約2.7kmの運行距離が短縮します。

2点目は、鶴嶺北コースの徳洲会老人保健施設から十二天神社入口まで約1kmの運行ルートを廃止する案です。3点目は、鶴嶺南コースの日枝神社入口から温水プールまでの約4.5kmの運行ルートを廃止する案です。

これらの案は、乗降数の少ない路線の端部のルートを廃することで運行距離や運行時間を短くすることができるものです。

最後に(3) 東部循環市立病院線です。

こちらの3点は、小和田松浪コースと松が丘コースを統合し、市立病院への発着、約2.7km廃止する案です。この場合、茅ヶ崎駅南口と辻堂駅西口を循環することになります。

具体的には、小和田松浪コースの市立病院から伍仁原間、往復で約5.5kmの廃止、平和学園前から富士見町北間、約1.8kmの廃止を案として挙

げています。OD 調査では、この区間から私立病院に向かう利用者は少なく、また、茅ヶ崎駅、辻堂駅を循環するルートにすることで、路線バスとの重複が見込まれ、路線バスのバス停が近くにあることから、この区間を廃止し運行距離を短くするものです。

以上が、路線ごとの見直しの案です。

今後の大まかなスケジュールとしては、今後、具体的なルート案やダイヤ案の作成に進んでいき、次回の本会議の際には、皆様へルート案やダイヤ案のご提案を想定しています。そのうえで、来年度は関係機関やバス停を設置する土地所有者等との協議を行い、令和9年4月には新たなルートでの運行開始を目指したいと考えています。

以上、事務局として現在までの検討状況を報告させていただきました。

- 岡村会長 : はい。ありがとうございます。
- スケジュールから逆算をして今日どこまで皆さんにどんなご意見をいただくかということになるかと思えますけど。
- 次回の会議で、かなり具体的な案までお示しをすると。ただ、実際の運行は、再来年度の9月ということですので、来年度末までにいろいろな手続きが概ね終了しているようなイメージということなんで、1年半後にこのような会議で正式に決定。来年度末あたりの会議で正式にもう全部決定するというようなイメージでよろしかったですか。
- 事務局 : 運行開始につきましては、令和9年の4月を考えておりますので、来年の秋頃には、最終的な形に持っていきたいというふうに考えています。
- 岡村会長 : 1年ちょっとということなんですね。そうしますと最初に一つだけ確認をさせてください。2(1)って書いてあるこの太字のところですね。
- 運行検討路線というのがまず、数字的にかなり厳しい路線ということですけど、路線廃止、他の交通手段への移行検討を行わないというような趣旨をちょっと確認させてください。
- 事務局 : はい、ありがとうございます。
- 路線ごと廃止することは行わないということです。
- 路線の中でも、一部区間を廃止ですとか、統合すること、調整することは行いますが、路線ごと廃止することは今回の見直しにおいては行わない。ということでございます。
- 岡村会長 : はい、ありがとうございます。既存交通手段での代替っていうことはしないという理解でよいですか。
- 事務局 : はい。
- 岡村会長 : 交通手段といっても例えばバスを小型化するとか、路線バスと調整するというようなことは検討に含まれると。それから一部区間を短縮ですとか、結果的にバス停廃止ということはかなりあり得るだろう、っていうか、もうそれをせざるをえないだろうっていうのが一応今日の第一歩ということのご提案になります。

では特に順はありませんので、ご意見ご質問お願いします。

- 村越委員 : 小出地区まちぢから協議会の村越です。  
今までですね、地元の意見とかいろいろ聞きに来られたのですが全く反映してないのであきれているのですけど。  
北茅ヶ崎駅なんかは全然要望してない。  
何かこれを見ると、わざわざ遠回りして、市立病院や駅に行くという、もう路線バスに乗せたいためにわざわざ遠回りしているようにしか思えない。勝手に新芹沢コースを廃止するって書いてありますけども、今まで駅に行ってくださいって頼んでるのに、その路線も変えないで勝手に廃止するっていうのは、やってみなきゃわかんないと思うんですね。駅へ乗り入れたら、新芹沢コースには、葬祭場もありますし、駅から直接行けば、乗る人も増えてくると思うんですね。  
そういうことをやらないで勝手に新芹沢コースを廃止するって書いてあるんですけども。  
だから、この案をもう一度地元へ持ってきて意見を聞いてくれる予定があるのか、それとも一方的にこうこういうふうにしちゃうのかを聞きたい。
- 事務局 : はい。ありがとうございます。  
もちろん地域の方々には、今後、ご説明に上がる予定でございます。
- 岡村会長 : ここがおそらく検討の中で、技術的な検討だけではとどまらない議論が一番必要な地域であろうと思いますので、ここは技術的な検討はかなり綿密にした上で、これは可能性があるというようなことを具体的にお示しするというのが、かなり重要なことというふうには思っております。
- 村越委員 : あとで説明があるみたいなのですが、バスの無人化のプランが、病院から香川駅まで予定されてるみたいですけど、料金は無料で、そういうのを同じ路線でやられちゃうと、北部循環のバスに乗る人は余計少なくなっちゃう。そういうのを考えてプランしているのでしょうか。
- 事務局 : ありがとうございます。  
今回のバスの自動運転につきましては実証実験として行うものでございます。詳しくは後程またご説明をするところでございますが、約3週間予定してございます。  
ただこちらに関しましてはあくまで実証実験ということですね、コミュニティバスの運行に支障のないような形で行っていきたいというふうを考えております。
- 村越委員 : 実証実験でうまくいったらまたそれを本格的にその路線を作るとかそういうことも考えているのでしょうか。
- 事務局 : 今回の実証実験の目的としましてはそもそも自動運転が今後、コミュニティバスの代わりになりうるのかを検証するということが目的でございます。コミュニティバスの代わりになりうるということであれば、今後は代替手段として検討していくことになりますが、その場合には、もちろん無

料とかではなく、料金をいただきながら、コミュニティバスに代わる手段として、運行していきたいと考えております。

村越委員 : 実証実験に北茅ヶ崎駅は入ってませんけども、今度の検討も含めて、北茅ヶ崎駅の迂回は考えないということなんですか。

事務局 : 今回、北茅ヶ崎駅を案としてご提案させていただいたのは、松風台あたりから市立病院までは路線バスが重複するところを走っておりますので、そうではなくて、路線バスの走っていない北茅ヶ崎駅や鶴嶺高校を走るものも案として織り交ぜたものでございます。

村越委員 : 全然利用者のことを考えてなくて、路線バスのことしか考えてない。わざわざ遠回りして不便にして、それで乗る客が少ないって言われたら、どうしようもないじゃないですか。誰のためにこのバスがあるんですか。もう10年前から言ってるんですよ。

茅ヶ崎駅の乗り入れについて、それをやっとなり入れたけど、北茅ヶ崎駅へ迂回して、路線バスより不利になるように考えて、仕舞いには乗車数が少ないから廃止します。めちゃくちゃですよ。

岡村会長 : はい、ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

八島委員 : 八島でございます。よろしくお願いいたします。

鶴嶺循環市立病院線について、ご質問なんですけど、こちらのところの徳洲会老人保健施設から十二天神社入口を廃止するということであるんですけど、今まで私も土日等でよく使ったりはしたり、平日に関しても、茅ヶ崎駅に行くのに、渋滞がないところを走りますので、早く駅に到達することがあるんですけど、実際この路線って鶴嶺神社を通って茅ヶ崎行く路線があるんですけど、平日でも7時台から8時台で2本しかなくて、もう9時台が1本しかないんですよ。9時台1本で結局茅ヶ崎に行くっていう路線バスがあつて、なおかつ、この路線をこの区間で切られちゃうと、もう路線バスだよりになっちゃうんですね。

先ほどお話があった通り、既存路線の会社さんとお話をするっていうところなんですけど、先ほどの村越さんの話じゃないんですけど、何をやりたかっていう基本的なものがなくて、前に私も路線が出たときに、市立病院入れんのやめたほうがいいって駅に入れた方が乗車率が増えるんだからっていうこととお話をさせていただいたんですけど、やらしてくれ一点張りだったのが市役所の方で、結局こういう形になって、今度乗らないからここだけぶった切って小さくしようっていうものがありますけど、実際に廃止廃止廃止っていうことに関して、どこかを廃止にして、どこかを膨らまして、要は乗車率を上げるっていう方向でやってるのか、乗らないから切るってやってるのか。

大型2種免許持ってないと人手不足だから走れなくなるから、小さいバスで乗用車も運転できる人でやってこの既存の形を崩さないでやってんのか、何をもってこの提案をしてるかっていうことが、この文章の中でもな

いんですよ。基本方針の中で、何々をやります何々をやりますっていう一方的な話なんですよ。

自治会に入っているいろんなこともあるんでしょうけど、実際にその既存の路線バスを見ない。見てないですよ。

どういう走り方をしてるか、なぜ中海岸があれば乗るかっていうことに関しては、バスがないんですよ、路線バスが走っていないで。

だからもうこのコミュニティバスに乗っていただくことに対して、皆さんが空白地帯が埋まるっていうことに対してできるだけなんですよ。中海岸は路線バスが入っていないんですから。東海岸は入ってるんです。

あと他のところは路線バスを見ると、どういう走り方してるっていうのは全部は分からないんですけど、基本的に他のところは路線バスが入ってる場所に対して、今までもそうですけど同じバスに重複してるバスが2本立てて、それでたまたま駅に近いジャスコの方の、本店の方ですけど、あそこに2本立ってて、それで結局、どちらかバス来たら乗ればいいや、片方は210円だけど片方は200円で乗れるっていう形の意味のない走り方をしてるっていうのと、あと土日になると、市立病院から来てこの十二天の方に行くバスはですね、茅ヶ崎駅の北口に着くと、ちょうど小谷行きが一緒に出るんです。

必ずヤマダ電機の交差点でぶつかるんですね、片方はまっすぐ行って片方はジャスコに向かってっていうことがあって、基本的に何が言いたいかっていうと、小谷の路線に乗らないんですよ。

早いから、逆に小谷を目指してる人達は、小さいバスもちろん乗らないんですけど、結局そういうところで時間帯の重複もあるんですよ。

基本的に乗ってて分かるんですけど、無駄だなとか。前に大きいバスが来てるのに小さいバスが来たら安いからこっち乗ろうとか。

安いバス200円ですから、210円はもちろんならない。

僕も定期を持ってるもののコミュニティ乗ったときは、定期使えないから200円はもちろんお支払いするんですけど、最初に話を戻すと、この全部書いてあるものに関して、矛先が分からない。

何をもってしてこの案を出したのか、これを濃くしていこうというのと多分できなくて、最終的に一方的な都合で、バス会社さんとの話し合いで決めるんだと思うんですね。

いろんな考え方っていうものじゃなくて、これ押し付けにしか感じないんですけど、その辺ちょっと市の方からのお話をちょっと聞いてみたいなどと思ってますのでよろしくお願いします。

事務局 : はい。ありがとうございます。

今回の見直しに関しましては、基本方針として3つ挙げさせていただいております。

その中でも特に(2) 駅アクセスの移動手段とすること。(3) 利用者にとつ

てわかりやすい、使いやすいダイヤを採用すること。この2つを重点的に  
行っていきたいというふうに考えております。これらを進める具体策とし  
て、コースを短くしたり廃止したり統合を行うことで、ダイヤを効率化  
し、皆様が使いやすいコミュニティバスを目指していきたいと考えており  
ます。

村越委員 : 北茅ヶ崎駅に迂回することは距離を短くすることになるのですか。なぜわ  
ざわざ北茅ヶ崎駅に行かなくてはならないのですか。

事務局 : 北部循環に関しましては様々な案をご提案させていただいてるところで  
ございますが、運行時間を短くすることに基づきましては、松風台周辺での  
折り返しをご提案しております。

松風台から先に関しましては、神奈中様の路線バスが走っておりますの  
で、そちらで補うことを想定したご提案です。

村越委員 : 質問の答えになっていないのですが、なぜ北茅ヶ崎駅に行かなくてはな  
らないのかを聞いているのです。

事務局 : 路線バスが走っていないところを走るという点で北茅ヶ崎駅の案をご提案  
しています。

村越委員 : 短くしたいって言ってるのに、関係ないところに振り回して、乗らせない  
ようにしているとしか思えないんですよ。

岡村会長 : これは地域公共交通計画でも、何だかよく分からない駅接続をして困りま  
すねっていう発言を私はした記憶がありますけど。

北茅ヶ崎駅へ入れないとなかなか難しいということがあるのかなと思いま  
すけど、私も個人的には入れるべきじゃないと、路線バスも含めてやめた  
ほうがいいのかとは、前から思っております。

ただ計画には、可能性を探るというよりももう少し前向きな書き方は書い  
ているので、それは技術的な検討をしていきながら、どうしても入れる、  
またはやっぱり入れていいってことであればやるし、そうでなければつ  
いていうことかなと私は思ってます。また、そういう検討をこれからするとい  
うことで、選択肢として挙げるけど、やめるならやめるっていうことかな  
と私はこれは理解をしています。

他いかがでしょうか。

岩澤委員 : はい、市立病院ですけど2点ほど教えてください。

1点目は、今回市立病院をターミナルとしないことについては、致し方な  
いっていうのはあるんですけど、路線ごとの見直し案ということで、各  
項目に市立病院が関係するものがあります。場所柄、コミバスは患者さん  
にとっては重要な交通手段ということもあるので、見直すことによる影響  
とか調査してるんでしょうけども、その影響についてどうなのかというこ  
とを教えてくださいたいのと、今後、令和9年4月の開始に向けて具体になる  
のでしょうが、その時に市立病院と協議する場があるのかどうかを教え  
てください。

- 事務局 : はい、ありがとうございます。
- 2 点目の質問からお答えさせていただきますと、今後、市立病院とももちろん協議させていただきたいというふうに思っております。
- 1 点目の調査につきましては、過去の OD 調査などに基つきまして検討を行ったところでございます。
- また、市立病院に向かう路線の中にも、神奈川中央交通様が路線場所として、すでに走っている部分もございますので、そういった重複部分を廃止するということで、今回案に入れさせていただいております。
- 岡村会長 : 他はいかがでしょうか。
- 森下委員 : 神奈川運輸支局の森下です。
- いただいた資料からだけで少し確認したいんですけど、今回の見直し方針の見直し案については、見直しの結果、このように良くなりましたということとをどのように判断するかというと、最終的には、参考資料の 25 ページにある数値指標で、乗合交通の利用者数と茅ヶ崎駅の駐輪場の利用者数が上がりましたというところが、最終的な評価指標ということなのではないでしょうか。
- そうすると、今後見直した時に、最終的にそれらの利用者数が上がりますというストーリーが見えるような形で整理をしていただけると分かりやすいかなと思いました。
- 事務局 : ありがとうございます。
- 最終的なゴールを見据えて、資料の中でも整理しながら、今後検討を進めていきたいと考えております。
- 廣野委員 : 神奈川県の大野と申します
- 県内で言うと路線バスがそもそも今 3,000 便以上減便になっていてですね、多分そういった意味でも、かなり皆さん不便だと、私自身もバスが減便されて不便になっていると思っている中で、今回のコミュニティバスもおそらく運転手不足の影響も受けているんだろうとは思いますが、やはり大野委員含めて、地元の方から何で不便になることをするんだといった意見をもらっているんだと思うので、メリットデメリット、やはり多少は不便になるところがあるのは仕方ないと思うんですけど、その辺をしっかりと教えて欲しいなと思うのと、先ほどから OD で調査してるみたいなことを何回か言っていたらと思うので、言葉だけだとやはり判断をしてくいなと思うので、ぜひそのデータに基づく部分、利用者が少ないっていうのであれば、そこもちゃんと見せるみたいなこともあるでしょうし、かつこい言葉で言えばエビデンスみたいなところを、次はお示しいただければいいのかなと思っています。
- 本当に少ないところであれば、例えば 1 人しか乗ってないとかですね、そういうところはやはりコミュニティバスでないものを考えなきゃいけないのかもしれないし、今回基本方針には他の移行検討は行わないとなって

いるのですけども、本当に少なければそういうこともあるんでしょうし、そういうところがやはりこの言葉だけだと見えないので、ぜひ次はエビデンスに基づいて、データに基づいて、ご説明いただければと思っています。

八島委員 : 今日ここで何かを決めるという日ではないと思うんですけど、基本的に私も長年バスの運転をさせていただいて、企業とのやりとりで労働組合をやっている中では、企業が路線を廃止するってことは乗らないからなんですよ。ここに書いてあるコースを統合しようっていうと、路線を統合するってどういうふうに統合するかって、やっぱりその地域ごとの、駅に向かうとか、また駅からそこに戻るっていうことがあって、路線を統合するってことは、伸びるってことなんですよね。

いくら路線をこっちとこっち切ってこっちやっても、その路線がどことの繋がりがあるのかっていうこともある中で、実際に統合とか廃止をするっていうことに対しては、簡単に言えば乗らないっていうことに対してっていうことをはっきり明記していただければ、その辺はいいと思うんですよ。

何々だから乗らないっていうことじゃなくて本当に乗らなくて、困ってて、乗ってもらいたいからこうしたいんですっていうことの方がはっきりしたことで、次に進めるっていうか、乗ってもらうためにはどうした方がいいかっていうことに繋がると思うので、ぜひちょっとその辺も踏まえたうえで、次のときにご提案をいただければ、またお話が進むのかなというふうに思ってます。よろしくお願いします。

岡村会長 : 他はいかがでしょうか。

もう少しご意見が出ると思いますので、もう少し時間を取ろうと思うんですけど。

まず、ここまでのお話を伺っていると、次回がいつかは分らないのですが、次回で、案が出てくるっていうのはなかなか正直厳しくて、もちろん候補とするものが出てくるのはいいと思うんですけどダイヤまでは多分なかなか厳しくて。

ただ、今だと、個別に見直し案というのがポコポコと出てくるので、かなり、えっていう感じがありますので、やはり考え方の整理というのは先ほど八島委員がおっしゃっていただいたところで、多分全体としての方針案と、路線ごとの方針案というのは、整理した方が良いかなっていうのが今思ったところですね。

それから二つ目は、これもご発言いただきましたけども、運転士不足等がありますので、単に乗らないところを整理したいというよりは、神奈川中央交通さんに運行委託している部分のある程度減らしつつ、場合によっては運転手の調整や路線バスの調整等も含めての話だろうと思います。

要は路線バスをやめてコミュニティバスの方で引き取りますというやり方

もありますし、路線バスの方で調整はしていただきながら、コミュニティバスをより集約して、動かすところは手厚くしますとか、この二つだけでもかなり方向性が違うわけですので、その方向性がおそらく次のポイントかなという感じがします。その方向性を議論ができるような大きな方針案が出るとありがたいなと。

具体的には、バスの台数を今何台ってというのがありますが、これを維持しますなのか、減らしますのかっていうところは、動かすものの都合とは言いながらかなり市の意思決定としては重要なところではないかと思えますし、おそらく出発点にもなり得るかと思えます。今はあえて書いてないのかと思えますけども、なんとなく減らしたいんですよね。今ある資源の中で、本数を増やしますというよりは、区間によっては無くし、区間によっては増やし、トータルでは台数は少し減らしていきたいんですよね、きっとね。多分このご時世を考えるとそうなので、ただこれだとまだ分からないので。そこは大きな方針であると思いますから、一つだけではなくて、複数の方向性がありますでもいいと思いますので、そこは整理して欲しいなというところでしょうかね。

はい、もう少し皆さんのご意見いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

鈴木委員 : 建設部の鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

資料を見させていただいて、1 ページ目の頭に路線ごとの現状というのがあって、2 ページ目に方針と案があるのですが、今、皆さんがご意見した中で私も少し感じたところがあって、現状に対してこういう課題があるんだよ、その課題をしっかり分析して、案に向かった理由があればある程度説明はつくんですけど、いきなり案に飛んでいるように、資料だけ見てもうと感じてしまう部分があるので。

これからまだ議論があると思うのですが、事務局の考え方はこういう理由に基づいてるんですよっていう、もう少し丁寧に説明していただけると皆さんの納得感も、事務局との温度差が出ちゃうといけないので近づくのかなという気がします。

もう1点、このあと1年ちょっとあると思うんですけど、スケジュール感がどういったものをどういうふうにするのか分からないからどういうふうにも意見していいか分からないので、どういう段取りでやるのかなっていうのも教えていただけるとありがたいなと思います。

事務局 : 課題の整理という点について資料として不足してたところもございますので、今後はお示しできるようにして参ります。

また、スケジュール感につきましても、もちろん事務局として想定している部分はありましたが、そちらも皆様と共有しながら議論ができるように、今後資料の作り方に関しては工夫していきたいというふうに考えております。

岡村会長 : 他はいかがでしょうか。

橋山委員 : 神奈川中央交通の橋山です。

当社といたしましても、もともと今コミバスのルートが大分狭いところを通っているところも多々ありまして、それに伴うお恥ずかしい話ですけども、接触事故等も結構起きてるところでもございますので、当社からも少しのコース変更も踏まえてですね、今回、ご提案をさせていただいた中で茅ヶ崎市さんの方でもご検討いただいているというところではご理解をいただきたいと思います。

また、併せて（２）駅アクセスへの移動手段とするというところでもございますが、先ほど八島委員からお話の通り、大分路線バスとかぶってるところも多々あるところもありますし、また、今後、駅に結ぶというところでもですね、ぜひ路線バスとは、できる限り競合しないようなところをご検討いただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

岡村会長 : 今、事業者さんからお話があったので、これも議論の範囲をどこまで広げて良いのかということで申し上げますと、例えば、先程、課題を出して欲しいというご発言があった通りで、多分路線の課題というよりは、路線がカバーしてる個々の地区別に課題があるかと。というのはこのコースによって移動先とか全然違うところを結んでいるので、コースで議論しちゃいけないと思うんですね。

なので、そのコースが通ってる芹沢の北の方と小出のさらに南側では、それは別の地区ですから。多分地区ごとに課題があって、地区ごとにおそらく路線バスとの重複の考え方を整理して路線バスにも、例えば、便数の調整、ダイヤの調整、それともコミュニティバスとあわせてルートの調整までするのか、なんですけど今だとそこまで広げるようにはあんまり見えないうんですけど、個々には多分それをやらざるをえないのかなあという感じはありますので、どこまで検討の範囲が広げられるかは、特に路線バスの関係では、ぜひ整理はしていただきたいというのがお願いですね。

あとぜひ地区別で、どう分けるのかなんですけど、課題が同じ地区であろうというところを分けていくって言う作業から多分始まると思いますけど。そこから行くとおそらく、結果的には重複してるとか、地区としては、既存の路線バスへの移行の方が、全体的に利用者の利便性を損なわず、効率的であるっていうようなことはいえるので、そうするとこれ２

（１）他の交通手段への移行検討行わないっていうのを、コースだったらそうだけど、個々の地区ではあるので、なかなかこの表現は難しいことになりますね。

なので、どこまでやるのかっていうところも、整理はいるかなという感じがいたしました。

おそらく今日で結論出るとかではないので、今日のところで、宿題を皆さんからご意見として出していただければと思いますがいかがでしょうか。

- 事務局 : 事務局の錦織でございます。
- 地区というお話につきましては特に北部循環市立病院線、こちらの事務局案でいくつか案を出させていただいておりますが大きく相反する案が書いてあると思います。
- 1点目にはですね、既存の市立病院のコースをさらに茅ヶ崎駅周辺まで延伸するといった案になります。
- そこに対しまして、2点目以降はですね、むしろ既存の路線を短縮する方向の案を皆様にお示しさせていただいております。
- こちらの事務局の思いとしましてはですね、当然地区の皆様からは茅ヶ崎駅への延伸、という長い間のご要望いただいておりますので、この案が入っております。
- そこに対しましてですね、技術的なといいますか、社会背景も踏まえまして、どうしてもやっぱりその数値上のものといったものをデータの的に扱っていきますと、2点目以降の案というものも一度検討せざるをえないだろうといったことで並立させていただいております。
- このことについて本日、特に各委員の皆さんそれぞれの立場から活発なご意見をいただきたいと事務局としては思っております。
- 村越委員 : 先程言ったから大体趣旨は伝わっていると思うんですが、案を作る前に地元の意見を聞きに来ているんですよ。それが反映されていない。一番上の茅ヶ崎駅まで延伸するというのだけは一応取り入れてもらったけど2点目以降は全く下打ち合わせがないですよ。だから怒っているんですよ。ここに出す前に何でこんな案はいかがですかみたいな話がないのか。もう路線バスしか考えてない。私から言わせるとね。それで利用率が低いだけで責められる。我々は駅に伸ばして欲しいという中には伸ばしたら、新芹沢コースなんかは廃止されないかもしれない。新芹沢コースは路線バス何も走ってないんですよ。まったくバスがないところなんですよ。このコースがなくなったらもう陸の孤島になっちゃう。まあそれとは別にね、予約型乗合バスがありますから小出の中だけはぐるぐる回っているんですけど。茅ヶ崎駅には行かないし、香川駅にもこのバスは乗り入れできないんですよ。ですから限られているんですよ。
- だから、ここに出す前になんで地元と打ち合わせができないのか、他の部会だったら、こんな案どうでしょうかと必ず下打合せとかあって。バス会社としかやってないから怒っているんですよ。
- 事務局 : 貴重なご意見ありがとうございます。
- 今後の検討において参考にさせていただきます。ありがとうございます。
- 岡村会長 : なかなかこれも難しくて、技術的な検討の段階を踏まずにお出ししても、なかなか有効なご意見をいただけないというところがあるので。
- これはなかなか技術的な検討で出てきたものではないので、正直なところ。ですけども、技術的な検討をしていく中での、あくまで技術的な選択

肢の段階はもちろん議事録全部残りますので、議事録としては、地域は当然見ることはできますけども、あと個々に、技術検討の際に、よく地域をご存知な方、村越委員を含め、アドバイスをいただくようなことは当然していくけど、地域にどの段階でどういう形で入るかっていうところは、検討内容によっては、いろんなパターンがあるかなっていうところは、ありますね。

多分現状だと多分、これ事前に出したから、今日の話もスムーズになるとは思えない案なので、多分地域とは上手にそこはお示しをしていただきたいというところですね。中途半端に熟度がない段階でお出ししても地域の方は困惑されるだけなので、そこはぜひよろしくお願いいたします。

他に皆様いかがでしょうか。

森下委員 : 神奈川運輸支局の森下です。皆さんが言っていることとほぼ同じお願いなんですけど、次回以降の話ですね。

私ももう少し、検討しっかりしたいなと思っていて、次回以降、例えばコースごとにキロ当たり乗車人員を今回示しておられまして、であれば、このキロ当たり乗車人員はどうしてそういう結果になっているかというところを、まず事務局の方で分析いただきまして、その上で、こういう原因があるので、こういう形で見直し案を作成しました。

このような形でお示しをいただきますと、当日お話しがしやすいかなと思いますので、そのような書き方もご検討いただければと思います。

岡村会長 : それで言うと、おそらく昨年度だろうとは思いますが、確か便ごとのどの区間で車内に何人乗ってるかっていうのは確かありましたよね。

ODはないけれど、便ごとの区間ごとでの通過乗車人員っていうのですね。バスの中に乗っているっていうのがあった記憶がありますので、いつの資料にありますというご連絡をいただければ、もしくは今確認できれば、何年度の第何回ですっていうことがわかれば、この会議中でも最後にもお知らせいただければ、それだけでも大分違うかなと思います。

事務局 : 今の件につきましては確認次第、ご連絡させていただきます。

八島委員 : 八島でございます。

路線バスということと、コミュニティバスっていうことで、今、議論が出てるところではございますけれども、例えば、地域に合った数値が出てるんであれば、車をもう少し、15人ぐらいとか11人乗りのワゴン車に変更して、その分、走り方もコミュニティバスみたく7メートルの長さとか、2メートル50センチぐらいの幅ではないので、緩やかに走れてですね、目的地にも早く着いて、なおかつ、本数が増やせるのかなと思ったりもしたりするんですけど、やはり大きい7メートルぐらいのバスに三、四人しか乗ってないっていうことに対しては、経費の問題で大変なことになると思うところもあるんですが、例えばタクシー会社さん含めて、そういうところをお願いするというか、片方は、バス会社さんで片方がタクシー会社さん

でっていうその両立して、並行的に走れるようになると、茅ヶ崎駅に同じように行くと言っても、路線バスやコミュニティバスじゃなくても、ワゴン車タイプでもいいんじゃないかなっていう気もするところなんです。その辺はまた次回の議論に入れていただいて、9時台はバスが走るのであれば、10時台はこれでって言って、車の使い方によって、目的地も早く行けるかなと思ってらんで。ぜひご検討をお願いしたい。

事務局 : ありがとうございます。

一つ基準としましては今回の参考で載せさせていただいておりますけども、キロ当たり乗車人員が1.33未満のものについては、小型化も含めて、見直しを図っていくというところでございますので。

そこに該当するものに関してはぜひ車両小型化は前向きに検討したいというふうに考えております。

宮下委員 : 市民公募の宮下と申します。今日初めて参加させていただいたので、意見が愚直なものしか出ませんのでお許しいただきたいと思います。

路線ごとの見直し案について、先ほどから、意見が出ていますけれども、気になるのが、コースの一部廃止です。コースを廃止するというこの文章を平文で読むと、インパクトが強いんですけど。今後、地域や市民の皆様に対する説明の時に、この資料だけでなかなか説明に難しい部分があると感じます。例えば、ここは廃止するけれども、茅ヶ崎市でやっている予約型乗合バスを一部充当しますとか、なかなか予算上苦しいとは思いますが、そういったものを補填していかないと、一般市民、或いは地域の皆さんはこれを見てしまうと抵抗感が生じてしまうのではと心配いたします。主観で申し訳ありません。市民のみなさんがどう思われるかは分からないんですけども。

ここは廃止するけれども、茅ヶ崎市としてはこういう補填を考えているとか。予約型乗合バスに関しては、一定以上の利用率はあるんじゃないかというふうに見定めているんですけども。

予約型乗合バスに固定することではなく、他の手法でも許される範囲の中でお話しをしていく、或いはそのお話のキャッチボールの頻度を上げていくとか。このままいってしまうと少しインパクトが強過ぎるのかなと。素人目線で甚だ恐縮なんですけど。

先ほど他の委員さんからもお話しのあった茅ヶ崎駅への乗り入れとか、そういったものも絡めて、総合的な視点で路線の見直しというものを進めていく必要があると思います。

岡村会長 : ありがとうございます。

これはそのまま公開される資料になりますし、おそらくこういう議論がなされたということも合わせて公開されるということでありましょうから、それも踏まえて市民のご判断をいただくということでしょうかね。それでは結構、時間をとりましたのでもし宿題が事務局にありましたら

個々にお忘れにならないうちに、お伝えいただくということでよろしいでしょうか。

## (2) 自動運転移動サービス実証実験について

岡村会長 : それでは、まだ報告事項がございますので、事務局からご説明いただければと思います。

事務局 : 続きまして、今年度実施する自動運転移動サービスの実証実験について、概要をご説明させていただきます。お配りしている資料3をご覧ください。こちらの事業につきましては、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の採択を受けて実施するものです。

実証実験の目的としましては、資料の冒頭に記載がございますが、「バス運転士不足を踏まえ、自動運転移動サービスが公共交通ネットワークを維持するための手段となるか検証する」ことです。具体的には、本市のコミュニティバスの運行を確保していくための解決策として、自動運転移動サービスが選択肢の一つとなり得るのかを検証するため、実施するものです。

実証実験の概要についてですが、運行ルートは、現時点の予定としましては、資料に掲載している地図のとおり市立病院から松風台を経由して、J R相模線の香川駅までの間を往復することとしています。

運行ダイヤについては、週7日、1日4便を運行する予定ですが、詳細な時刻については今後検討していく予定です。

運行スケジュールは、準備運行を12月中に13日間行い、年末の関係者試乗運行を経て、1月に一般の方を乗せた運行を21日間行う予定であり、運賃はかかりません。

一般の方につきましては、事前に募集することを想定しており、市立病院及び香川駅のほか、ルート上の1地点以上において乗降することを予定していますが、詳細な場所につきましては今後検討を進めていきます。

続いて、資料の裏面をご覧ください。今回の実証実験においては、「ピクセルインテリジェンス株式会社」の「Robo Bus」という車両を使用します。

ピクセルインテリジェンス株式会社は東京都に本社がありますが、昨年12月に市内に工場を開業させております。

この車両の乗車定員は6名となっており、車内にドライバーが1名乗りますので、本実験で一度に乗車できる方は5名となります。

運転自動化レベルは2としております。レベル2の自動運転について簡単にご説明しますと、常にドライバーが乗車し、状況に応じて手動走行する状態を指します。

したがって、基本的には自動で走行しますが、状況に応じてドライバーによる手動走行に切り替えながら運行します。

自動運転に関するご報告は以上となります。

八島委員 : 八島です。

- ロボバスは緑ナンバー、白ナンバーですか。
- 事務局 : はい。
- 八島委員 : 今回の実証実験につきましては白ナンバーで走行いたします。
- 事務局 : 実際にやるっていう方向性になったら、緑ナンバーなんですか。
- 事務局 : もし仮にこの自動運転の実証実験を踏まえて、自動運転の有効性を判断できたりですとか、そういった形で社会実装というんですかね、営業運行する時には、緑ナンバーになります。
- 八島委員 : じゃあその緑ナンバーっていうことに関してだと、事業者様がいうっていうことに当たるんですけど、運転者は2種免許とかではなくて1種というか、小型2種ぐらいの方なのか、メーカーの方が乗っているのかっていうのがよく分からないんですけど。
- 事務局 : 営業運行を具体的にまだどのように進めていくかというところまでは、我々もまだ考えが及んでいないところでございまして、そもそも今回の実証実験というのが、こういった自動運転移動サービスを営業運行するという前提で行うものではなくて、こういった新しいサービスが本市にとって有効なのかどうかを判断するためでございますので、大変恐縮ですけど、まだそこまでは考えが及んでないというのが実情です。
- 八島委員 : 見せるだけという感じですか。
- 事務局 : 見せるだけというのも多少はございまして、まだこういった自動運転のバスというのが、社会的に珍しい部分もございまして、そういった部分で見ていただいたりですとか、あとは、ご説明させていただいた通り、実際に乗っていただくものでございまして、そういった部分で、まずは自動運転バスを受け入れていただくということも目的の一つしております。
- 岡村会長 : はい、ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。
- 岡村会長 : ということで、年末年始の頃ですかね、お時間があればお試しいただければと思います。

### (3) 路線バスの延伸について

- 岡村会長 : それでは次に路線バスの延伸について報告をお願いします。
- 事務局 : 茅ヶ崎市では、7月7日に道の駅がオープンしました。そのタイミングに合わせて、神奈川中央交通様で路線バスを延伸していただきましたので、詳細は、橋山委員からご報告いただければと思います。よろしくお願いします。
- 橋山委員 : 神奈川中央交通の橋山でございます。
- 橋山委員 : 7月7日の道の駅のオープン、その前のプレオープンからですね、路線バスの方は柳島スポーツ公園まで浜見平から延伸をさせていただきました。西浜経由を延伸させていただいたところでございます。
- 橋山委員 : 利用状況というよりは道路状況について、駐車場がいっぱいになってくると、先週の3連休ぐらいまでは、やはり道路がある程度混みまして、遅延等は発生しておりました。

7月21日は浜降祭もあって、どうしても周辺道路が混んでいたということもあり、大分遅延等も発生をしたのですが、7月26日の週から概ね予定通り到着している状況でございます。

また、ご利用者に関しましては、平日も土休日も含めて一定程度のご利用者がいるところでございます。

茅ヶ崎駅から柳島スポーツ公園に向かつては、道の駅湘南ちがさき前と柳島スポーツ公園で降車人員を確認してございますが、土休日に関しましては7月21日で降車が1便当たり最大で26人という日もございました。

ただ、もっと最大の日には7月22日の柳島スポーツ公園から茅ヶ崎駅に向かう柳島スポーツ公園だけのご乗車なのですが、もしかしたらスポーツ大会があったかもしれないですが、13時34分発で37人のご利用がスポーツ公園だけでもございました。

今までも柳島スポーツ公園までは路線バスとして走っていなかったということもございますのでこちらの方もご利用があったというところでございますので、ご報告をさせていただきます。

岡村会長 : はい、ありがとうございます。

何かご発言ございますか。これも報告でございます。

#### <その他>

岡村会長 : それでは4その他でございます。説明をお願いします。

事務局 : 事務局より一点連絡があります。資料4をご覧ください。

予約型乗合バスの車両更新についてです。予約型乗合バスで使用している車両は、運行開始当初から現在まで10年以上使用しており、車両更新の時期を迎えています。車両の更新にあたり、現在の乗客定員9人から乗客定員6人へ小型化することについて、現在、神奈中タクシー様と相談、検討しているところです。小型化する理由については記載のとおりです。

小型化の時期等が分かり次第、皆様にご報告をさせていただきます。その他としては以上です。

村越委員 : 予約型乗合バスの地域を担当している村越です。特に問題ないと思います。うちの方は狭い道路も結構ありますし、一度に大勢乗る頻度はそんなに多くはないので。

岡村会長 : 今も比較的幅広のハイエースですから、狭い道とか入ると厳しいような感じは確かにありますので。

では、進めていくということでございます。

岡村会長 : 一通り議事が終了しました。それでは事務局から何かありますか。

事務局 : 長時間のご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。

また、次回の本会議開催につきましては、年明けを予定しております。

詳細については改めてご連絡をさせていただきますので、よろしくお願い

いたします。

事務局からは以上でございます。

岡村会長       :   そうしますと先ほど一番長く議論した議事については、年明けということは結構時間がありますので、事務局で揉んでいただき、場合によっては本当に年明けで大丈夫なのかっていう感じも少しするので、そこも含めてご検討いただけたらとこれは私の個人的な意見でございます。

委員の皆様から何かございますか。よろしいですか。

それでは皆様長い時間どうもありがとうございました。

これをもちまして第1回の地域公共交通会議を閉会いたします。

どうもありがとうございました。