

令和7年度第2回茅ヶ崎市地域公共交通会議 会議録

議題	<p><協議事項></p> <p>(1) コミュニティバスの運行見直し(資料1、別紙1、別紙2、別紙3、別紙4、参考資料)</p> <p><報告事項></p> <p>(1) コミュニティバスのバス停(堤坂下)について(資料2)</p> <p>(2) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について(資料3、資料4)</p> <p>(3) 「地域公共交通計画」の令和7年度の実施内容について(資料5)</p> <p>(4) 自動運転移動サービス実証実験について(資料6)</p> <p><その他></p> <p>(1) 予約型乗合バスの車両更新について(資料7)</p> <p>(2) 運賃改定について</p>
日時	令和8年3月25日(水) 14時00分～15時15分
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：村越 安芳、前田 積、宮下 克己、小堤 健司、大澤 武廣、橋山 英人、国分 宏樹、森下 文章、八島 敏夫、鈴木 嘉朋、廣野 修一、深瀬 純一、谷久保 康平、岩澤 健治</p> <p>(欠席委員)</p> <p>委 員：沼上 洋一、山本 真之</p> <p>(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"> ・ 次第 ・ 委員名簿 ・ 資料1 コミュニティバスの運行見直し(案) ・ 資料2 コミュニティバスのバス停(堤坂下)の廃止について ・ 資料3 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業 ・ 資料4 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業) ・ 資料5 地域公共交通計画 事業進捗一覧【令和7年度】 ・ 資料6 自動運転移動サービス実証実験について

	<ul style="list-style-type: none"> ・資料7 予約型乗合バスの車両代替について ・別紙1 バス停評価マップ ・別紙2 ルート案 ・別紙3 利用者数の推計 ・別紙4 財政負担額の推計 ・参考資料 OD調査結果表
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) コミュニティバスの運行見直しについて

岡村会長 : 今年度第2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) コミュニティバスの運行見直しにつきまして、ご説明をお願いします。

事務局 : はい、ご説明いたします。本件は、「茅ヶ崎市地域公共交通計画」に基づく、コミュニティバスの運行見直しについて、基本方針やルート案をお示しし、ご意見をいただくものです。

関係する資料は、資料1、別紙1から別紙4、参考資料です。資料1では、コミュニティバスの現状や課題、運行見直しの目的や方法等をまとめています。別紙1は、バス停ごとの評価をマップに示したものの、別紙2は、見直しによるルート案、別紙3は、見直しによる利用者数を推計したものの、別紙4は見直しによる財政負担額を推計したものの、参考資料として、令和6年度に行ったOD調査の結果表です。

まずは、資料1をご覧ください。

資料の構成は、第1章にコミュニティバスの役割と運行見直しの目的、第2章にコミュニティバスの現状と課題、第3章にコミュニティバスの運行見直しの方法、第4章が見直しの評価方法と見直しによる効果です。

本日は、第1章から第2章までを皆様との共通認識としたうえで、第3章の「1運行見直しの基本方針と対応策」から「4路線ごとの現状の評価と見直し方針の設定」、それから第4章について、皆様との議論で、一定の方向性を見出していきたいと考えています。第3章の5、ルート案については、来年度に向けて、具体的なルートの議論を進めていくためのたたき台としています。本日のご意見を踏まえながら、今後、更なるルートの検討を行ってまいります。

それでは、1ページ、第1章、コミュニティバスの役割と運行見直しの目的をご覧ください。「1コミュニティバスの役割」として、鉄道や路線バスでは十分に対応できない交通不便地域を補完する交通手段として、コミュニティバスは、市内の公共交通ネットワークの形成に寄与するほか、交通弱者の外出支援や環境負荷の低減等、多面的な効果を有するインフラとして重要な役割を担っています、としています。

「2運行見直しの目的」は、これらの役割を持続するために、コミュニティバスを維持することとしています。なお、地域公共交通計画においても、コミバス事業の継続性を確保するため、運行見直しを実施することが位置付けられています。

「3運行見直しの範囲」ですが、今回の見直しは、コミュニティバスの便数や使用車両、ルートを対象とします。ただし、見直し後の評価によっては、

路線の廃止や他の交通手段への移行等を検討することとします。

「4 運行見直しのスケジュール」について、来年度、合計3回の交通会議で見直し内容を確定し、令和9年10月から見直した内容で運行を実施し、2年後の令和11年に、見直しの評価を行います。

次に、第2章として、コミュニティバスの現状と課題をまとめています。はじめに「1 コミュニティバスの運行状況」です。

(1) 運行便数や時間帯について、中海岸南湖循環は30分に1便の運行頻度、それ以外は60分以上に1便の運行頻度です。

(2) 運行距離や所要時間については、中海岸南湖循環のみ10km未満、それ以外は10km以上です。

(3) 車両は、中型車11台と大型車1台の合計12台で運行しています。

(4) ルートについて、現在4路線6コースを運行しており、すべての路線が運行開始当初に要望が高かった市立病院を、発着点としています。

次のページ、利便性向上施策の導入状況については、記載のとおりです。

次に「2 コミュニティバスの利用状況」です。平成30年度と比較した場合、全体で約90%までは回復しているものの、平成30年度の水準までは回復していない状況です。

次に「3 コミュニティバスの財政負担」です。令和6年度は、全体で約55%の財政負担率となっています。

次に「4 コミュニティバスのキロ当たり乗車人員」については、路線ごとの年間乗車人員を年間運行距離で割ったものであり、結果は記載のとおりです。

続いて「5 市民のニーズ」についてです。

令和4年度に実施した「日常の移動手段に関するアンケート調査」によると、

(1) では、鉄道やバスの公共交通利用者のうち、通勤や通学で半数以上が移動について不満があるとしています。また、(2) では、移動に関して不満に思う理由として、各移動目的で共通して「鉄道やバスが不便(本数や時間帯)」が突出しています。

次に、今年度実施した自動運転の乗車モニターに対して行ったコミュニティバスに関するアンケートでは、(3) コミュニティバスを利用しにくい理由として、最も多かったのが、「運行本数が少ない」でした。また、これらが改善された場合、「利用頻度が増える」と回答した方が最も多い回答結果となりました。

(4) 令和6年度茅ヶ崎市市民意識調査によれば、「公共交通(鉄道・バス等)」は、市民にとって「重要度」が高く、「満足度」が低い、優先度の高い政策分野であることが分かります。

以上の現状を踏まえて、「6 コミュニティバスを取り巻く課題」として2点挙げています。一点目が「利便性」であり、鉄道駅へのアクセスを目的とする利用者にとって、コミュニティバスの本数不足による利便性の低さが課

題です。

二点目は、「効率性」です。一点目の課題である利便性を上げるためには、例えば、車両や乗務員を増やすことも考えられますが、運転士不足や限られた財源の中にあっては、効率的な運行ルート、車両規模の見直しをしていく必要があります。

以上、第1章から第2章までを、皆様との共通認識としたうえで、第3章に入っていきたいと思います。

「第3章コミュニティバスの運行見直し」です。はじめに「1 運行見直しの基本方針と対応策」です。

基本方針としては2点、課題に対応する形として「利便性の向上」と「効率性の向上」を挙げています。

それらの対応策を、3点挙げています。「駅アクセスの強化」では、現状の駅へのアクセス状況を踏まえ、茅ヶ崎駅や最寄り駅へのアクセスを強化します。

「運行頻度の増加」では、路線バスとの重複状況等を踏まえ、1便あたりの運行距離や時間を短縮し、運行頻度を増加します。

「車両の適正化」では、キロ当たり乗車人員を踏まえ、中型車以上である必要のない路線については、小型車両を導入し、車両規模を適正化します。

次に、「2 運行見直し路線の分類」です。地域公共交通計画にあるコミュニティバスの運行基準に従い、路線を分類した結果、表のとおり、中海岸南湖循環は、今回の見直し対象としません。

次に、P13「3 路線ごとの現状の評価と見直し方針設定の流れ」です。

(1)は「現状の評価と見直し方針設定の流れ」です。路線ごとに3つの視点、5つの見直し要素をもとに、現状の整理と評価を行い、路線ごとの見直し方針を設定します。

例えば、駅へのアクセスが○の評価の路線については、駅アクセスについて「見直しなし」を方針とします。その他は、記載のとおりです。

次に、P14(2)は、5つの「見直し要素の評価区分」についてです。例えば、「1-1 駅へのアクセス」では、茅ヶ崎駅へアクセスしている路線は○、茅ヶ崎駅以外の駅へアクセスしている路線は△、駅へアクセスしていない路線は×と評価します。

その他は、記載のとおりです。

これらの見直し要素に従い、各路線を評価し、方針設定したものが、「4 路線ごとの現状の評価と見直し方針の設定」です。駅アクセスや車両規模については、路線ごとの現状に応じて、方針が異なりますが、どの路線にも共通するのが、利用者の不満が最も多い、運行頻度が「×」であるところです。そのため、利便性向上に向け、運行頻度を改善することが最重要であると考え、バス停の重複状況や、利用状況を踏まえて、ルートの短縮や統合を検討します。

バス停の重複状況や、利用状況は、別紙1をご覧ください。路線バスと重複があるバス停は赤、重複がないが利用もないバス停はオレンジ、重複がなく、利用があるバス停は青、で示しています。これら個別のバス停の評価を、ある一定の区間でくくって、その特徴をコメントで示しています。路線ごとの説明については、割愛いたします。

次に、第3章5のルート案は飛ばして、第4章（23ページ）をご覧ください。

運行見直しの評価方法についてです。地域公共交通計画では、キロ当たり乗車人員が1.60未満の路線は、見直しが必要としていることから、見直し実施後、2年間運行した際の「キロ当たり乗車人員1.60」を評価の指標とし、指標が達成されない場合には、路線廃止や他の交通手段への移行等を検討します。

ただし、車両を小型化した路線については、キロ当たり乗車人員だけでなく、利用者数や財政負担率の変化を総合して評価を行います。

また、地域公共交通計画に記載のある数値指標「乗合交通の利用者数」については、コミュニティバスの見直し以外の取組と総合した目標とします。

（2）評価時期は、見直し実施から2年後を予定しています。

次に、「2運行見直しによる効果」です。詳細は別紙3、4のとおりですが、キロ当たり乗車人員1.60が達成された際には、利用者数の増加、財政負担額の抑制が見込まれます。

以上、第1章と第2章を皆様との共通認識としたうえで、第3章の「1運行見直しの基本方針と対応策」から「4路線ごとの現状の評価と見直し方針の設定」、そして第4章「運行見直しの評価方法と見直しによる効果」までが、本日、皆様にご議論いただき、方向性を見出したい部分となります。

そのうえで、説明を飛ばしましたが、P18の、第3章「5 路線ごとの見直し案の検討」をご覧ください。こちらは、来年度に向けて、具体的なルートの検討を進めるにあたってのたたき案です。本日、いただいたご意見を踏まえて、今後、さらなるルートの検討に進んでいきたいと思っております。

なお、見直し後の運行便数が記載されていますが、現時点での試算であり、今後、ダイヤ等の検討状況によっては増減する可能性があります。

詳細は、別紙2「ルート案」をご覧ください。

はじめに、鶴嶺循環市立病院線鶴嶺北コースのA案です。青い線が既存のコミバスルートです。赤い点線が廃止するルートです。この案には登場しませんが、赤い実線が新規のルートです。

こちらは、路線バスとの重複状況から、路線の東側と路線の西側のバス停を廃止し、運行距離を短縮することで、運行頻度を増加する案です。

資料右上の四角の中をご覧ください。運行頻度は、見直し前が平日8便に対し、見直し後が平日10～11便程度に増える見込みです。ただし、その他として、茅ヶ崎駅北を発着とするため、車両の待機場所については今後検討

が必要となります。

続いて、南コースのA案です。詳細は割愛しますが、こちらでも路線の東側と路線の西側を廃止し、運行頻度を上げる案です。

続いて、鶴嶺循環の北コース・南コースを統合したのがB案です。運行は、北から南の左回りと、南から北の右回りの両方向で運行します。

続いて、東部循環市立病院線松が丘コースのA案です。市立病院から本村二丁目のバス停を廃止し、茅ヶ崎駅南口を起終点としたものです。

続いて、東部循環市立病院線小和田・松浪コースのA案です。こちらは、市立病院から伍仁原までのバス停を廃止し、運行頻度を上げる案です。

次に、東部循環市立病院線の松が丘コースと小和田・松浪コースを統合したB案です。鉄砲道での路線バスとの重複を避けるため、国道134号を走ることを想定しています。

最後に、北部循環市立病院線です。A案は、茅ヶ崎駅周辺までルートを延伸し、駅アクセスを強化したものです。

一方で、利用状況を踏まえ、49 芹沢中部から72 芹沢清水台上までを廃止します。全体としては、茅ヶ崎駅までルートを延伸したことにより、運行距離は増加しており、茅ヶ崎駅前の道路状況等も踏まえると、運行便数は現在よりも少なくなることが見込まれます。車両は、現状のキロ当たり乗車人員に従い、中型車から普通車への小型化を想定しています。

続いて、北部循環のB案です。こちらは、松風台にコミュニティバスのバス停を新設し、起終点とするものです。往路は、松風台から香川駅方面に進み、みずき、文教大学、小出小、と進み、香川駅、松風台に戻ってくるルートです。

次にC案です。こちらは、北部エリアには、コミュニティバスだけでなく、黄色く網掛けしている予約型乗合バスが地域全体を走っており、既に重複が発生していることから、コミュニティバスを廃止する案です。ただし、香川駅に新たに予約型乗合バスの乗合所を設けることで、相模線への乗り継ぎを可能にし、利便性の向上を図ったものです。

以上が、路線ごとのルート案です。

繰り返し申し上げたように、ルート案については、今後、本格的なルートの検討に入るにあたっての、たたき台としてお示ししています。それ以外の3章と4章については、本日、皆様とのご議論で方向性を見出していきたいと考えています。

資料の説明は以上です。

岡村会長 : はい。ということで、今日は特に結論を出すということではありませんので、考え方ですとか、それから、第1章第2章の現状認識についての皆様のご認識やご意見というあたりを、まずはしっかりやっていくところかなと思います。

後半のルートについて、おそらく次回以降で、かなりみっちりした話にな

ろうかと思しますので、もちろんそのご意見をいただいても結構ですけども手前の段階での話を皆様いろいろ確認も含めてしていただけるとありがたいと思っております。

それでは、例えば11ページ、基本方針ですけど、車両の適正化っていうところがあって、中型車以上である必要のない路線、中型車というのは現状の小型バス、いわゆるポンチョということですよ。

小型車両というのは、いわゆるワゴン車という理解でよろしいですよ。中型車以上である必要のない路線については小型車両というところの考え方は、多分二つあって、バス車両だと大型2種の免許の方が必要ですが、ワゴンだと普通2種でいいというところで、よく聞くのは、本来は中型車の方が効率、その他サービスレベルが高いのだけれども、運転士さんの都合でやむなく小型化すると、なので経費はむしろ増えるけれども、運転士さんがいないので、他に運転士さんを回すためにやりますっていう考え方が一つあって、もう一つは純粋にお客さんが少ないので小型化します、ということがあります。

この二つは、実はかなり違って、答えは同じ小型化と言っても、前者の方は収支が悪くてもいいですよっていう考え方で、後者については、これ収支が悪くてもやるのですかっていう、かなりそういうところまで問われるというところで、かなり考え方が異なってくるのかなと思います。多分今日結論出ないと思うんですけど、次回以降で車両を小型化するっていうところの考え方については、多分この案のところでも関連すると思いますので、そこは整理をいただくといいかなと思ましたのであらかじめ申し上げておこうと思います。

現状で何か事務局で見解があったらいかがですが。

事務局 : はい、ありがとうございます。

現状としましては乗っている人数にふさわしい車両サイズにしていきたいと考えています。

岡村会長 : はい、最初はそれでいいんですけど、次回以降は多分それじゃ済まなくなるってことで、運転士さん確保のためか純粋にお客さんが少ないからなのかと。

お客さんが少ないとなると、多分、よくあるのは、バスでお客さんが少ないのでワゴン車って言うても、ワゴン車よりもお客さん少ないってことがあるので、そのさらにダウンサイジングっていうことも含めて、多分、ご提案をいただくということになるろうかと思います。

というのは、車両を小さくしたからって安くなるわけではないので、むしろ収支が悪くなるのが普通ですので、ダウンサイジングのその先というところもぜひ案は出していただけると、というところですね。

はい、では皆様ご意見ご質問いかがでしょうか。

小堤委員 : バス協会小堤ですが、確認で、13ページの②、運行頻度について、バス停

存続の可否の検討というところで、下の×っていうのは既存のバス停があるものは廃止するという意味合いでしょうか。

事務局 : はい。250m以内に路線バスのバス停がある場合には、×というような評価をするという意味です。

小堤委員 : 廃止の検討をするということですね。
そうすると、コミュニティバスから路線バスの乗り換えっていうのができなくなるということになるってことでしょうか。コミュニティバスを使って、そこで乗り継ぎができなくなるというふうな解釈でしょうか。

事務局 : もしかするとそういうバス停も出てくるかもしれません。
ただやはり結節点で、乗り換えていただくようなイメージになろうかと思えます。すべてのバス停ではなくて、ポイントとなるようなバス停で、路線バスに乗り換えていただくと。

小堤委員 : 例えば、2-2バス停の重複が○というのは、重複がしてないものということは、その下の×というのは重複しているものは、バス停の廃止を検討。だから、そこでは、今まで、バス、コミュニティバスのバス停と路線バスのバス停が一緒のところにあったけれども、そこではコミュニティバスはもう止まりませんよ、ということでそこでの乗り継ぎができなくなる可能性があるということですか。

事務局 : 少し補足させていただければと思います。
まずは検討という段階になりますので、そのタイミングで乗り継ぎの必要があるようなバス停というのは当然残るかと思えます。

ここで表現したかったのは、もう少し、ご自宅から別の方向に歩けば、路線バスがあるというようなところでは、コミュニティバスのバス停に向かうのではなくて、路線バスの方に向かっていただけるような形で誘導していければというような意味での廃止の方向になります。

小堤委員 : 承知いたしました。繰り返しですけれども、コミュニティバスと路線バスが複合的に効率的に乗り換えていくようなものをご検討いただければと思いますので、よろしくお願いします。

岡村会長 : 他はいかがでしょうか。
あまり私が言っちゃいけないと思いつつ、路線案はこれからですっていう話でしたので、委員の皆様ちょっとご発言しにくいところがもしかするとあるかもしれませんが、別紙1に、赤○黄色○青○がついていて、多分こちらの方がおそらく、検討の方向性として分かりやすいのかなと。

要は、青というのが既存バスとの重複がなく、一定のご利用があるところで、恐らくここは何とか残していけるといいなあということで、赤のところは、重複があるので、なくても良いところと。ただ、もちろん茅ヶ崎駅に近いところは、みんな赤なので、赤が多いからといって駄目というわけではもちろんないわけですね。

黄色が重複はしてないので、ここはなくなってしまったら、いわゆる空白

というところにはなるのですが、現状としては利用が非常に少ないところだと、いうところですね。

ですので、青があるところは何とかまい形で、継続をして、黄色については、場合によっては、難しい可能性があって、赤については、もちろんルーティングによるのかもしれませんが、もうそこにはいきませんということも想定してということ、おそらくこの後のA案B案があるということかと思えます。

ですので、ルートというよりも、このエリアは行くとか行かないとかですね。そういう風にこれを見ていただくと、これ赤ですけどやめるのかとか、逆に青ですけど続けるのかとか、そういうご意見が出てくると、この先事務局も検討しやすくなるかなと思えますので、そういう言い方をちょっとしていただけるといいと思いました。

岩澤委員 : 茅ヶ崎市立病院の事務局の岩澤です。

ちょっと確認ですが、基本方針の利便性の向上と効率性の向上は分かります。駅のアクセスも大丈夫だと思います。

今、会長がおっしゃったように、赤○、青○を見てみるとほとんどやっぱり茅ヶ崎市立病院まで行く路線については赤だということは、恐らく路線バスがあるからだということだと思いますが、これからルート案も出てくるのでしょうか、見てみるとほとんど市立病院は廃止になっていて、北部もA、B、C案のうちA案は載っているのですが、B、C案はありませんということなので、これからの考え方として、市立病院までのルートについては、要は路線バスがあるからもういらぬのかという方向なのか、まだ検討の余地があるのか、そこについて教えてもらってもいいですか。

事務局 : コミュニティバスで考えれば、駅の南口で言いますと中海岸南湖循環は残しますので、市立病院まで行く路線がありますので南口で乗り換えていただくような形で、存続しようというふうに考えております。

北口に関しましては今おっしゃられたとおりでありますけども、北部循環A、B、C案ありまして、どの案になるかということもございまして、何かしらの方法で乗り換えて、市立病院までアクセスするような手段は検討していきたいなというふうに思っております。

ただ、おっしゃるとおり路線バスが基本的には重複しておりますので、その考え方も踏まえながら検討していきたいというふうに思っております。

岡村会長 : はい、ありがとうございます。

八島委員お願いします。

八島委員 : 八島と申しますよろしくお願いします。

今、市立病院の関係のお話が出ましたけども運行の関係で、循環ということなので、一度出たら同じところに戻ってくるまで、運転士さんが席から離れられないのですね。

継続した作業というか、仕事をしなきゃいけないってことで、その辺り

で、今は市立病院で待機をしているということになると、運転手さんがハンドルから手を放してトイレに行けたり、いろんな本人に対しての仕事上のものが出てくるのですが、茅ヶ崎駅だとそういうことが全くできなくなってですね、一度走ると、トイレも行けなければ何もできない、水も飲めなければ何もできないという状況が、すべての市立病院に行かないバスに関しては、待機場所が困難になるので、それが実際に検討しているというのですが、路線内で止まっていると、停車じゃなく駐車になってしまいます。

片方のウインカーで停まるわけじゃなくて、ハザードを点ける駐車になってしまうので路上で困難じゃないかなというのをまず考えているところがありますし、あと実際にその赤に定められているところに対して、65歳以上の人は500m以内だったら歩けますよって基本的に書いてありますけど、もうコミュニティバスに乗らなくて結構ですと。

その方々の地域は路線バスに乗って下さいってという方向性に感じるところもありますが、あと、もともともう運転士不足っていうところもあるとかで、既存の路線バスが減便しています。

そのために、地域の中の交通手段としての本数を全体的に増やすっていう意味合いでのコミュニティバスの存在がなくなってしまって、250m、500m以内だったら歩いて普通のバスに行ってよって言っても、駅を通って市立病院に行かないってこともある中で、特に北部なんてそうだと思いますが。

この辺ってどういうふうに市としてまとめていくのか、要はコミュニティバスを増やしたいのか、もうちゃんとした区切りをしたいのか。

鶴嶺循環鶴嶺北コースは、市立病院取っちゃうと、もうどこも止まる場所がないです。バスを置く場所がない。

市立病院とは反対側の17、18、19番のバス停を切ると、田んぼ道で車があんまりないところなので、そこら辺だったらまだしも待機っていう考え方はあると思いますが、そのあたりについて市としてのまとめをちゃんとしたほうがいいのかな。

必ず運転手はハンドルから手を放さなきゃいけないっていうルールが出てきますから、その辺を確実にしないと運行ができないっていうことがありますし。

待機場所をしっかりと考えていただければなと思っています。

事務局 : ありがとうございます。この後といたしますか、見直し案にも書かせていただいています、やはりそのあたりは課題として考えております。ルート案としてお示ししている中でもやはり車両の待機場所については今後やはり検討していかないといけないというふうに考えておりますので、貴重なご意見ありがとうございます。

岡村会長 : 他はいかがでしょうか。

私あまり言っちゃいけないと思いつつ、次回まで考えといてくださいってことで話をすると、路線バスとの重複というのは、かなり重要なところかと思しますので、多分次回以降では中心になってくるかと思いません。

その時に先ほど市立病院の話も出てきましたが、要は役割分担をしていくかどうか重要で、「こちらはコミュニティバスで面倒見ます」っていうことも理屈としてはあるわけですし、完全に仮の話で申しますけど、市立病院に行くのは、基本的にはコミュニティバスにさせていただいて、今の路線バスは市立病院やらなくて、短絡ルートで行ってくださいっていうのも、全くゼロではないわけですね、多分案として外れると思いますが。

なので、役割分担としてこうしていくっていう形で示していただくと、「重複していても路線バス本数少なくなります」って言ったら「ええ？」って話に、いずれなりますので、そこは次回以降、重要な検討課題でありますので事務局もそういう形で資料出していただければと思いますのでよろしくをお願いします。

他どうでしょうか。

そうしますと別にこれルートを決める話ではありませんし、どこの場所には行かないってことをもうここで決めているわけでもありませんので、何かここで決まるわけではないですが、少なくともこのような数値をもとに次も議論をしていきますということについて、少なくともお認めいただくことになるかなというのが一つですね。

もう一つ、事務局に宿題というか、こういうところは、ちゃんと忘れず検討していただきたいということがあれば、ぜひこの場でおっしゃっていただくといいかなと思いますが。

八島委員 : すいませんちょっと別の話でごめんなさい。

バス停を減らして、運行本数を増やすっていうことになっていますが、そうすると1人の仕事量って増えませんか。

要は、短くして何回も走ることになる。

長くて1回なのか、短くて2回走るのかってことになる、遅れた場合とかですね、休憩も取れなくて、ひたすら走って、神奈中さんどうですか？たくさん走らせるのも、乗務員に対して良くないと思いますが。

橋山委員 : 神奈川中央交通の橋山でございます。

運行本数はあくまでも案ベースというところであり、走る上で、走る長さや長さもある中で、ちゃんと所用時分を見ながら、乗務員がきつくないように、していきたいと思っておりますので、今後ルート案も考えていく中で、時間等も考えていく上で、当社としても、主張はしていきたいと思っております。

ただ今のお話の中で現状のお話をすると、かなり狭い道を通っているところが多々あり、こちらも従前からお話ししているとおり、接触事故等も起き

ているのも事実でございます。

そこも踏まえて私どもからは、茅ヶ崎市にはルートの見直しの案も、ご相談をさせていただいているところはございますので、今回の今後のルート案に関しても、そこら辺を加味した中で茅ヶ崎市の方でも考えていただいているというところをご理解いただきたいと思います。

岡村会長 : ほか皆様いかがでしょうか。

それでは、宮下委員お願いします。

宮下委員 : 資料1の方に、コミュニティバス運行見直し案というのを、お示しいただいて、その4番に運行見直しのスケジュール、まだ今やわらかい段階ですので、アウトラインという形だと思いますが、令和9年度の前半の届け出までに、会議を重ねて煮詰めていく、という感じで拝見しているんですけど。

いずれかのタイミングで例えば、これは愚問になるかもしれませんが、パブリックコメントにこういう事業があるのか当たらないのかちょっと分からないですが、そういうものも入ってくるのかどうか、いわゆる様々な先生方のご意見もとても大事だと思いますが、市民目線の意見を聴取する、或いはホームページ、広報紙等で周知もなさっていくと思いますが、その辺の流れがもし、まだこれからだと思いますが、何かもし事務局さんの方でお持ちであれば、教えていただけないでしょうか。

事務局 : はい、ありがとうございます。

具体的な手法はまだ検討段階でございますけども、何かしらのやり方で、市民の皆様にご説明する機会は設けていきたいというふうに考えております。

鈴木委員 : 次回まででよろしいので、こちらのコミバスを茅ヶ崎市でやってもう25年前ぐらいだと思いますが、その当時に多分路線は検討されていると思います。

趣旨的なものを書いています、そこにこういうルートを持っていったというものを概要でもいいのでお示ししていただけると、見直すのに、その当時はこういう考え方をしていたのか、25年経った時に、それを見返してじゃあこういうふうに見直しをしようかというのがあると見直しがしやすいのかなというのが一点。

あとまた25年であれば、まちの形、企業さんであるとか、そういった大きな社会の変化とかあると思いますが、その辺も情報をいただけるとありがたいかなというふうに思います。

以上でございます。

事務局 : はい、ありがとうございます。

次回までの宿題とさせていただきます。

岡村会長 : 過去の経緯っていうのは結構大事なところですよ。

そもそもの心は何だったのっていうところは、やはり共有して、いずれ住

民さんとの会が恐らくどういう形かは分からないですけど、恐らくあるルート案が複数あるような状況で地域に持っていくと想像しています。

決め打ちで「どうですか」ってパブリックコメントの手前の段階というよりはもう少しやわらかい段階だと想像しますので、そうすると大元のところはぜひ、地域の方と共有しながらというところになりますからよろしくお願いをします。

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。

評価指標等に関してですが、数字だとか、データでお示しをいただいてそれをもとにご検討されるということだと思いますが、実際乗ってらっしゃる方は、その数字とかデータで載っているわけではなくて、乗っている方の目的に応じて乗っていることかと思しますので、今後合理的にバスの路線を引いたとしても、例えばある路線が病院通院に使う皆さんほとんど使っているのに、合理的にならした結果、通院に不便になってしまったという形では、結果としては、本末転倒だと思いますので、通学通勤使っている、買い物使っているみたいなところを、各々評価をした上で、「こう変えることで、市としてはこのニーズを強く応えていきたい」というのか、それともその役割分担をするのかとか、そういったような視点を入れた上で再編のご検討をしていただければ、必ずしもその合理的じゃなくて効率が悪い運行であっても、こういう目的ということで、お示しをお考えいただけるかと思しますので、ご検討いただければと思います。

事務局 : 貴重なご意見ありがとうございます。

今回の資料で不足していた視点でもあろうかと思しますのでそういったことも踏まえて検討して参りますありがとうございます。

岡村会長 : 他はいかがでしょうか。

小堤委員 : バス協会でございますが、二点ばかり意見というか一点目は、今回はルート・便数の見直しということですが、運賃料金についても今後見直されるかどうかということが一つ。

それから二点目、現在は、すべてがノンステップバス車両であるということですので、今後、普通車になった場合の、車椅子をご利用されている方への対応というのもご検討いただけるかどうかというその点よろしくお願います。

事務局 : はい、ありがとうございます。

まず運賃につきましては、今の段階では、改定の予定はございませんが今後検討はして参ります。

二つ目、ノンステップ車両についてのお話でございますが、車椅子の方、皆様が乗りやすいような車両っていうのは今後の検討に踏まえ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。

具体の議論は当然次回以降ですので、そこですけれども、基本的には今日お示しいただいたデータというか、考え方をもとに、次に具体の検討事項が出てくるということについてお認めいただくということと、今ご意見が出た技術的な検討のようなどこですね、そこはやっていただきたいというところと、この二点かなと思っておりますけど、今日の議事としては、皆様いかがでしょうか。
そうしますとこの形で進めることでよろしいですか。
ありがとうございます。

<報告事項>

(1) コミュニティバスのバス停（堤坂下）について

岡村会長 : 続いて、報告事項1のコミュニティバスのバス停（堤坂下）について事務局よりご説明をお願いします。

事務局 : はい、ご説明いたします。資料2をご覧ください。

本件は、コミュニティバスの堤坂下バス停の廃止について報告するものです。路線は、北部循環市立病院線、停留所は「29 堤坂下」です。廃止は、令和8年4月下旬～5月初旬を予定しています。廃止の理由は、記載のとおりで、これまで移設の検討をしまいましたが、適地がないことから、今回廃止の手続きを進めます。廃止によるルートや運行回数等に変更はありません。

既に、警察や道路管理者、地域への説明はさせていただき、今後、廃止に向けて、バス停や市のHP等で周知を行う予定です。

また、堤坂下には、コミュニティバスだけでなく、神奈中様の路線バスの停留所もごございます。こちらについては、橋山委員にご説明いただければ幸いです。

橋山委員 : 神奈川中央交通の橋山でございます。

こちら、29番というところに弊社のバス停がごございますが、こちらに関しては移設をさせていただきます。

茅ヶ崎方面に、概ね150mぐらい移設をいたしましてバス停は存続をいたしまして、時分等も変更はないような状況で、実施時期に関しましては、こちらのバス停の廃止と同様に、4月の下旬から5月の初旬の方でできるよう、今準備を進めているところでございます。

以上でございます。

岡村会長 : 他に何かございますか。

村越委員 : 先日、急にその話を承りまして、私1人で聞いても、地域に徹底しないとまずいのでその週の終わりに関係する二つの自治会の自治会長に話をし、それから神奈中さんの方に回覧を準備いただきまして、至急回覧しました。

廃止の方は今までほとんど利用していませんので、それはあまり大きな問

題はなかったですが、バス停の移動に関しては、150mっていうのが非常に普通で考えると、長い距離なんでね。ちょっと遠くなる人に関しては、不服を言っておりましたけども、近くに適当な場所がないというような話はしました。

ですから、何とか今押さえてありますけども、ずっとそのままいくのかなと。

茅ヶ崎駅寄りに150mというのは結構な距離です。その一個茅ヶ崎駅寄りのバス停と、このバス停の料金が50円違う。

150m近くなって、料金が安くなればいいですが料金は変わらないですよ。

それが説明に一切触れてなかった。

岡村会長 : 地域でそういう意見があったということを記しておいていただけたらと思います。

(2) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

岡村会長 : 続いて、報告事項2の令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について、事務局よりご説明をお願いします。

事務局 : はい、ご説明いたします。資料3と4をご覧ください。

国土交通省では、ノンステップバスの導入等、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援する制度を設けており、当該支援を受けるにあたっては、地域公共交通会議等が生活交通確保維持改善計画を作成する必要があります。本件は、その計画に基づき実施した令和6年度のノンステップバスの導入に対する、自己評価についてご報告するものです。

資料3は、事業の概要をまとめたもの、資料4は、自己評価をまとめたものです。

本来であれば、本会議にこれらの資料を諮ったうえで、国へ提出するものですが、提出時期の関係から、会長へはご相談した上で、既に国へ提出させていただいたものの事後報告となります。内容としては、ノンステップバスの導入が適切に実施され、今後も目標達成に向け、継続的に促進していく旨が記載されています。

資料の説明は以上です。

岡村会長 : 本件について、何かございますか。

特によろしいですか。

ということで、報告でございました。

(3) 「地域公共交通計画」の令和7年度取組内容について

岡村会長 : それでは、報告事項3の地域公共交通計画 事業進捗一覧【令和7年度】についてご説明をお願いします。

事務局 : はい、ご説明いたします。資料5をご覧ください。

本件は、「地域公共交通計画」に記載されている事業について、令和7年度の取組実績と今後の方向性について、ご報告するものです。いくつかピックアップをして報告させていただきます。

「1-1 茅ヶ崎駅周辺の交通環境の改善」については、今年度、茅ヶ崎駅北口の交通量調査を行いました。茅ヶ崎駅前交差点を中心にどの方向に混雑が発生しているかを調べるものです。その結果、市役所前の信号から、南方向へ国道の信号を渡るまで、また、ヤマダ電機前の信号から、北方向へ国道の信号を渡るまでの所要時間がすべての時間帯で基準値を超えていました。この結果をもとに、茅ヶ崎警察署と協議を実施し、今後については、さらなるボトルネックを明らかにするための追加調査を行い、結果によって対応策を茅ヶ崎警察署と協議していきます。

「1-7 バス・タクシー待ち空間の改善」については、中央公園前とジャスコ前の3箇所でバス停上屋が設置されました。

「2-2 2市1町に跨る交通ネットワークの維持確保、改善」については、シェアサイクルポートの拡充に向けて、現在、施設管理者、シェアサイクル事業者と協議を行いました。また、モビリティハブ整備として、文教大学さま、神奈中さまとサイクルアンドバスライドの設置に向けて、協議を行いました。どちらも、今後も引き続き、設置に向けて協議を行っていきます。

「2-3 予約型乗合バスの運行改善」については、後ほどご報告いたします。

「3-6 MM（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」としては、昨年度に引き続き、コミバスの小児IC運賃の助成を行いました。来年度についても、継続して助成を行う予定です。資料の説明は以上です。

岡村会長 : この資料5につきまして皆様いかがでしょうか。

八島委員 : 2-2ですか、シェアサイクルポートの拡充ということで、前にもお話ししていただいたとおり、バスに乗っていただくためにバス停の近くに第二次の交通として、シェアサイクルの拡充を、というお話を前にさせていただいたところなんですが、これはもう茅ヶ崎市全体に広めていくという考え方ででしょうか。

事務局 : はい。

茅ヶ崎市全体でも広めていきたいというふうに考えております。

ただ、2-2に関しましては、あくまで北部エリアの話に限ったことでございますが、市域全体としても広げていきたいというふうに考えています。

岡村会長 : 他いかがでしょうか。

ではこのように進んでいるという報告ということでよろしいですか皆様。ありがとうございます。

(4) 自動運転移動サービス実証実験について

岡村会長 : 続いて、報告事項4の自動運転移動サービス実証実験についてご説明をお願いいたします。

事務局 : それでは、自動運転移動サービス実証実験の結果についてご説明いたします。資料6をご覧ください。

まず、実証実験の実施概要について、あらためてご説明いたします。

実証実験を実施した目的としましては、自動運転移動サービスがコミュニティバスの運行を維持するための選択肢となりうるかを検証するものです。

使用した車両はMiCa（ミカ）という車両です。当初は、市内に工場があるピクセルインテリジェンス株式会社のRobo Bus（ロボバス）という車両を使用する予定でしたが、車両のチューニング作業が難航し、期間内に完了させる目途が立たなくなったことから車両を変更しました。

最高速度は時速20km、運転自動化レベルはレベル2で、車内にオペレーターが常駐し、必要に応じて手動走行に切り替えることが可能な体制をとりました。

続いて、ルートについても当初の計画から変更が発生しました。

当初は、茅ヶ崎市立病院を出発し、松風台を經由してJR相模線香川駅の南側の踏切を横断し、香川駅南に位置しているロータリーで折り返すルートとしておりましたが、松風台で折り返すルートに変更しました。

理由としては、レベル4の自動運転、つまり無人での運転では踏切を横断する目途が立たず、社会実装の達成が困難であると判断したためです。

このことに伴い、乗降場所については、当初は発着地点である茅ヶ崎市立病院のほか、香川駅などで乗車モニターの乗降を行う予定でしたが、茅ヶ崎市立病院のみとしました。

また、資料中には記載はございませんが、自動運転車両の走行にあたり、人間には予見しにくい状況でブレーキがかかることがあるため、後続車両や追い越しを図るバイク及び自転車の安全確保の観点から、後続車を一台つけて走行を行いました。

実施概要について、そのほかは資料に記載のとおりです。

続いて、「2. 結果」と記載されたページをご覧ください。

運行便数の欄についてですが、合計118便を運行し、その下に「※」

で、2月7日の4・5便が降雪のために運休した旨の記載がありますが、正しくは2月7日の5・6便なので、修正をお願いします。申し訳ございません。

総走行距離は、637.2km。そのうち、自動で走行した距離は62

6.45km。手動で走行した距離は9.65kmとなり、自動運転比率は98.3%となりました。

実証実験期間中に乗車したモニターの数は最大882人乗車できるところ、678人の乗車がありました。

運行期間中の手動介入件数は102件であり、手動介入が発生した便数は71便となりました。

今回の運行距離が5.4kmであったため、5kmあたりの手動介入頻度を計算すると、0.8件となりました。

結果としては以上となります。

最後に、「3. まとめ」と記載されたページをご覧ください。

まとめとしましては、先ほどご説明したとおり、自動運転比率は98.

3%となっており、この数字自体は高い水準にあると認識しておりますが、その一方で、資料に記載しているとおり、解決すべき事象があることも確認しました。

「解決すべき主な事象1」については、自動運転車両の識別能力の不足についてです。

走行中に、前方の一般車両が停止していることを検知して停車することはできたものの、当該車両が渋滞で停止している車両なのか、路上駐車して停止している車両なのかを適切に識別できない事例がありました。

具体的には、渋滞で停止している車両を、路上駐車車両と誤認した事例がありました。

続いて、「解決すべき主な事象2」については、過剰な検知についてです。横断の意思がない歩行者が横断歩道付近に立っている場合でも、一定時間は横断意思を確認するために停止したり、走行上問題のない街路樹を検知して急ブレーキとして作動することがありました。レベル4の自動運転を社会実装し、公共交通として円滑な運行をしなければならないことを踏まえ、課題が見られる結果となりました。

最後に、「解決すべき主な事象3」については、先ほどの街路樹の件に関連するものですが、街路樹の生育など走行環境の変化に対応するため、安定した走行を実施するにあたり、継続的に車両設定を行う必要があることから維持管理コストの増加が懸念されます。

以上のことから、レベル4自動運転を社会実装し、公共交通機関として安定した運行をするためにはこれらを解決することが必要であると判断し、本市における自動運転関係の今後の取り組みについては、一旦見送ることとしました。

橋山委員 : 神奈川中央交通の橋山でございます。

この解決すべき主な事象1と2のようなものは、どのぐらいの頻度で発生していたのでしょうか。

事務局 : 「1」の停止車両の識別につきましては、頻度としては、そこまで高頻度ではないというふうに伺っております。

一方で、解決すべき主な事象2につきましては、こちらに関しましてはか

なりの頻度で見られたものになっております。

岡村会長 : 他はいかがでしょうか。

廣野委員 : 神奈川県の大野です。

結果のところ、手動介入した便数が71便ってことは、118便走ったってことは全く手動介入をしないで行って帰って来られた便が結構あったって理解でよろしいでしょうか。

事務局 : こちらにつきましては数字が示す通りございまして、今ご発言いただいた通り、71便に関しては手動介入がございましたが、その他につきましては、手動介入はなかった便となります。

岡村会長 : 他はいかがでしょうか。

よろしいですか。

以上、報告でございました。

3. 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7をご覧ください。

予約型乗り合いバスの車両代替についてです。

小出地区を走っている予約型乗り合いバスについて、現行車が運用開始から11年たち、不具合が見られるようになってきたことから、車両代替を行います。

車両の選定理由は記載の通りです。

代替時期は4月から5月頃を予定しております。

同時に後継車には、車体にラッピングを施すほか、広告枠を設けて運行を支援していただける事業者様などの広告掲載を募る制度を策定いたしました。

多くの皆様からご支援いただけるよう今後呼びかけを進めて参ります。

資料の説明は以上でございます。

岡村会長 : いかがでしょうか。

村越委員 : この話はもう説明してあります。

特にこの問題はないです。

むしろ乗り降りが楽になるということではないかと思えます。

岡村会長 : ありがとうございます。本件よろしいですか。

八島委員 : これ八人乗りって選択肢はなかったのですか。

3人、3人、2人っていう並び方ですが。

橋山委員 : 車内で、後ろに行きづらくなりませんか？

八島委員 : 椅子を倒せば行けます。

橋山委員 : 乗り降りを見ると非常に難しいと思えます。

これだとシートを倒さなくても後ろに行けるので、それが利点だと思います。

- 八島委員 : ありがとうございます。
- 岡村会長 : 他にその他に何かございますか。
- 橋山委員 : 神奈川中央交通でございます。
当社からのご報告でございますが運賃改定を4月4日に実施をさせていただきます。
武相ブロック対キロ区間制ではございますが、初乗りが210円のところを230円の方に運賃改定をさせていただくものでございます。
それに伴いましてですね、定期券等の金額等も変更になってございますが、こちらは4月3日以前にご購入いただいたすべての定期券に関しましては、有効期間内は、現在の金額でもご利用ができるというようなサービスも、今回新たにさせていただいております。
また、詳細な運賃等に関しましては、弊社のホームページでご確認していただきたいと思います。
- 岡村会長 : その他皆様から何かございますか。
- 大澤委員 : タクシー協会の大澤と申します。
タクシーも運賃改定が3月16日からということで、改定させていただいております。
初乗り運賃は500円、加算運賃100円といった内容は変わらないですが、それぞれの距離が今までより短くなっておりますので、高くなっているというような状況になっております。
それから時間併用運賃も1分30秒といったところから1分20秒ということで変わっております。
あと、各種迎車料金、早朝予約料金、一般予約料金といった料金が各社ごとに違うところもありますので、それは各社でご確認いただくようになりますので、よろしく願いいたします。
- 岡村会長 : その他は何かございますか。
それでは後は事務局から何か連絡事項等も含めてあとはよろしく願いします。
- 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、7月頃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 : それでは、これもちまして第2回地域公共交通会議を閉会します。皆様どうもありがとうございました。