

令和 8 年度第 1 回茅ヶ崎市地域公共交通会議会議録

議題	(1) コミュニティバスの運行見直しについて(資料 1-1、資料 1-2) (2) 生活交通改善事業計画(令和 8 年度ノンステップバス導入促進計画)について(資料 2) (3) その他
日時	令和 8 年 8 月 5 日(水) 14 時 00 分～15 時 30 分
場所	茅ヶ崎市役所本庁舎 4 階会議室 4・5
出席者名	会 長：岡村 敏之 委 員：村越 安芳、宮下 克己、小堤 健司、大澤 武廣、 橋山 英人、沼上 洋一、鈴木 嘉朋、河津 智則、 深瀬 純一、吉川 美香、小島 敦 (欠席委員) 委 員：前田 積、国分 宏樹、春原 和洋、八島 敏夫、山本 真之 (事務局) 都市政策課：課長 菊地 篤、主幹 錦織 多可志、主査 寺井 淳平、 主査 青木 直美
会議資料	・議案趣旨書 ・次第 ・配席表 ・委員名簿 ・資料 1-1 コミュニティバスの運行見直し方針 ・資料 1-2 見直しルート案 ・資料 2 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)
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)

1. 開会

岡村会長 : これより令和8年度第1回茅ヶ崎市地域公共交通会議を開催いたします。
では、早速議事に移ります。

協議事項1、コミュニティバスの運行見直しについて、事務局から説明をお願いします。

2. 議題

(1) コミュニティバスの運行見直しについて

事務局 : はい、ご説明いたします。本件は、昨年度の地域公共交通会議に引き続き、コミュニティバスの運行見直しについて、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1-1、1-2です。加えて、前回会議の別紙1バス停評価マップも必要に応じて併せてご参照ください。

それでは、資料1-1をご覧ください。

本資料は、前回の地域公共交通会議にてご承認いただきました見直し方針に関する内容です。路線ごとのルート案をご議論いただく前に、改めて運行見直し方針を確認させていただきます。

1ページ目には、「第1章」として、コミュニティバスの役割、目的、運行見直しの範囲、運行見直しのスケジュールを記載しています。

役割につきましては、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、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る、としています。

目的としましては、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。

運行見直しの範囲としましては、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。

運行見直しのスケジュールとしましては、本日の会議において各路線の見直しルート案を複数お示しし、皆様に協議していただき、12月に開催予定の今年度第2回の会議において、各路線の見直しルート案を1案に絞り込み、細部の調整をした上で来年3月に開催予定の今年度第3回の会議において見直し案を確定させたいと考えています。その後、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、見直しの評価を行うことを目標としています。

2ページ目以降には、「第3章 コミュニティバスの運行見直し」を記載しています。

今回の運行見直しの目的としては、コミュニティバスを維持することですが、昨年度末行ったアンケートによれば、コミュニティバスを利用しにくい

理由で最も多かったのは「運行本数が少ない」であり、利用しにくい理由が改善された場合は、利用頻度が増えると回答した人が多いという結果となりました。

また、運行開始当初の市民要望を踏まえ、茅ヶ崎市立病院へ1本でアクセスできる手段として、全ての路線が茅ヶ崎市立病院を起終点としていますが、地域公共交通計画を策定する際に実施した携帯GPSデータによる人流分析では、現在の主なニーズは茅ヶ崎駅及び辻堂駅へのアクセスとなっており、運行形態と移動ニーズが合致していない現状となっています。

これらのことから、2ページ目「1-(1)」に記載している運行見直しの基本方針としては、運行便数を増やし、鉄道駅へのアクセス性を高め、「利便性の向上」を図ることと、限られた人員や財源の中で効率的な運行を行うために「効率性の向上」を図ることとします。

基本方針への対応策として、3点あります。「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、路線の運行距離を短縮し、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、車両規模を適正化します。

3ページ目には、地域公共交通計画に位置付けた、キロ当たり乗車人員によ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を記載しています。表に記載しているとおり、中海岸南湖循環以外を今回の見直し対象としております。

4ページ目では、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することとしており、5ページ目と6ページ目には、見直し要素の評価区分を記載しています。

これらの見直し要素及び評価区分に従い、現時点における各路線の評価及び設定した見直し方針が「4 路線ごとの現状の評価と見直し方針の設定」として、7ページ目及び8ページ目に記載しています。

9ページ目には、「第4章 運行見直しの評価方法と見直しによる効果」「1」として、運行見直しの評価方法を記載しています。

「(1) 評価指標」については、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。

見直し後の評価時期については、「(2) 評価時期」に記載しているとおり、

令和11年10月とします。

資料1-1については以上となります。

続いて、資料1-2「見直しルート案」について、ご説明いたします。

はじめに、各案共通の事項について、ご説明します。

1点目は、見直し案の表の中に含まれている所要時間及び運行便数についてです。

記載している所要時間及び運行便数は比較検討のために算出した参考値であり、最終的には実査や車両の運用及び運転士のシフトを踏まえ、地域公共交通会議で決定します。

なお、今ご覧いただいている表の見方についてですが、左側に見直し前と書かれた列と、右側に見直し後と書かれた列がございますが、見直し前と書いてあるのが、現在の運行に関する情報でございます。

現在のコミュニティバスの運行の便数ですとか、所要時間等が書いてございますので、そのご認識をお願いいたします。

2点目は、新設のバス停についてです。新設するバス停については、各案の中で赤丸でお示ししていますが、これらは現時点の案で、設置の可否や詳細な場所については、最終的には、警察や地権者との協議によります。

3点目は、各案の凡例です。青い実線は現在のルート、赤い実線は新たなルート、グレーの破線は廃止するルート、黄色い丸は現在停車しているバス停、赤い丸は新設予定のバス停、グレーの丸は廃止するバス停、赤と黄色の丸は他の路線で使用しているバス停を示しています。

なお、赤い実線で示している新たなルートは、全て車両制限令をクリアしています。

4点目は、交通規制についてです。今回お示ししているルート案において交通規制による影響があるのは、資料1-2の(3)-①の鶴嶺八幡宮参道循環案のみです。鶴嶺八幡宮参道は、現状では大型乗用自動車等の通行ができないこととなっているため、当該箇所を通行するためには警察の許可が必要となります。詳しい場所は、後ほど改めてお伝えします。

5点目は、便と便の間に、折り返し準備、時間調整、運転士の運転離脱を行うための待機場所についてです。各ルート案には、待機場所を明記していますが、茅ヶ崎駅北を起終点とする案における待機場所は「茅ヶ崎駅北周辺」としています。こちらにつきましては、茅ヶ崎駅北口における待機場所は現在、適切な場所を探している最中であり、待機場所が定まっていないため、「茅ヶ崎駅北周辺」とさせていただきました。

それでは路線ごとの見直しルート案をご説明します。

まずは、北部循環茅ヶ崎市立病院線です。

資料1-2のうち、左上に「(1)-① 北部循環茅ヶ崎市立病院線」と書かれたルート案をご覧ください。

北部循環につきましては、ルート案を4つお示ししています。

(1)－①は資料中の表の1行目に記載しているとおり「松風台折り返し案」です。

松風台折り返し案は、前回の会議では「B案」としてお示ししていたもので、前回からの変更点としては、待機場所の関係で、起終点を香川駅としている点です。また、「その他」として運行ルートの大部分が予約型乗合バスこいで号の運行範囲に含まれるため、併存について検討が必要である旨の記載をしています。

続いて、「(1)－②」をご覧ください。こちらは前回の会議にはなかった、「香川駅起終点案」です。香川駅を起終点とし、市の北部を運行する案となります。香川駅から松風台の区間を運行せず、その分、茅ヶ崎里山公園の東側を運行し、周辺の住民の方の香川駅への移動の足を確保する案となります。

こちらの案につきましても、松風台折り返し案と同様の理由により、「その他」の欄を記入しています。

続いて、「(1)－③ 茅ヶ崎駅北延伸案」をご覧ください。こちらは前回の会議で「A案」としてお示ししていたものです。前回からの変更点としては、待機場所を「茅ヶ崎駅北周辺」とした点及び周辺住民の方が茅ヶ崎駅にアクセスできるよう、茅ヶ崎里山公園の東側を運行することとした点です。最後に、「(1)－④ 予約型乗合バスこいで号活用案」です。こちらは前回の会議では「C案」としてお示ししていたものですが、こちらにつきましても変更点はありません。

北部循環茅ヶ崎市立病院線のルート案に関するご説明は以上となります。

続いて、東部循環茅ヶ崎市立病院線です。

資料1－2のうち、左上に「(2)－①東部循環茅ヶ崎市立病院線 松が丘コース」と記載された資料をご覧ください。

東部循環につきましては、ルート案を3つお示ししています。(2)－①は表の1行目に記載しているとおり「茅ヶ崎駅南口起終点案」です。この案は、前回の会議では「松が丘コースA案」としてお示ししていたものです。

前回からの変更点としては、路線バスとの重複を避けるため、鉄砲道を運行することをやめ、国道134号線を運行するルートとした点です。

続いて、「(2)－② 辻堂駅西口起終点案」をご覧ください。こちらは、前回の会議では、「小和田・松浪コースA案」としてお示ししていたものです。前回からの変更点としては、路線バスとの重複を避けるため、富士見町エリアの運行をやめ、松が丘、菱沼海岸エリアを運行することとした点です。この案では、辻堂駅西口が起終点となりますが、付近に待機場所として適切な場所がないことから、神奈中茅ヶ崎営業所を待機場所としています。そのため、便数の増便があまり見込めないことや、待機場所から起終点までの距離が長いことによる定時性への影響が懸念されます。

また、地図中の「※2」と記載されている箇所についてですが、こちらに

つきましては左折した先に対向車がいるとバスの旋回軌跡を確保できず、左折することができないため、停止線を新たに設ける等の措置が必要となる可能性がある場所となっております。

最後に、「(2)－③ 茅ヶ崎駅南口・辻堂駅西口循環案」です。こちらは、前回の会議では、「松が丘・小和田松浪コース B案」としてお示ししていたものです。

前回からの変更点はありません。

東部循環茅ヶ崎市立病院線のルート案に関するご説明は以上となります。

続いて、鶴嶺循環茅ヶ崎市立病院線です。

資料1－2のうち、左上に「(3)－①鶴嶺循環茅ヶ崎市立病院線 鶴嶺南コース」と記載された資料をご覧ください。

鶴嶺循環につきましては、ルート案を3つお示ししています。(3)－①は表の1行目に記載しているとおり「鶴嶺八幡宮参道循環案」です。この案は、前回の会議では「鶴嶺南コースA案」としてお示ししていたものです。前回の案は、今宿エリアで折り返すものでしたが路線バスとの重複を避けるため、鶴嶺八幡宮の参道を運行することとしたものです。また、待機場所を茅ヶ崎駅北周辺としました。

「※2」として注釈を記載していますが、鶴嶺八幡宮の参道は、道路の両脇から道路中央に向かって松の木がせり出しており、慎重に運行することが必要となります。

また、先ほどもお伝えしたとおり、参道は大型乗用自動車等の通行ができないこととなっているため、当該箇所を運行するためには警察の許可が必要となります。

続いて、「(3)－② 県立茅ヶ崎養護学校循環案」をご覧ください。

こちらは、前回の会議では「鶴嶺北コースA案」としていたものですが、前回からの変更点は、待機場所を「茅ヶ崎駅北周辺」としたことのみです。

最後に、「(3)－③ 西久保・温水プール循環案」をご覧ください。

こちらは、温水プールや環境事業センターのバス停の利用状況を考慮し、前回の会議では「鶴嶺北コースA案」としてお示ししていたものを延伸し、温水プールまで運行することとし、待機場所については、茅ヶ崎駅北周辺としたものです。

運行ルートの中で、道路整備事業を実施している箇所があり、当該区間の工事完了後は走行距離を短縮できる見込みですが、工事完了時期は未定となっております。

また、時間帯によって県立養護学校までの折り返し便も検討しています。

各路線のルート案に関する説明は以上です。

各路線のルート案を踏まえた上で、最後に、資料1－2のうち、3つの表が記載された資料をご覧ください。

こちらは、これまで説明させていただいた各路線の案について、どのよう

な組み合わせで検討を進めていくかを表したものとなります。

例えば、(2)の東部循環茅ヶ崎市立病院線については3つのルート案がありますが、パターン1は「茅ヶ崎駅南口起終点案」のみ、パターン2は「茅ヶ崎駅南口起終点案」と「辻堂駅西口起終点案」をセット、パターン3は「茅ヶ崎駅南口・辻堂駅西口循環案」のみ、と言った形で検討を進めていくことを想定しており、皆様におかれましては、このパターンを踏まえた上で、協議していただきたく、お願いいたします。

資料の説明は以上です。

岡村会長 : 皆様からご意見・ご質問を伺う前に確認をしますと、運行見直しの「協議」となっていますが、本日については基本的にはご意見をいただいて、それを事務局で持ち帰って整理をいただくというところで、ここで何か結論を出すということはないという理解でよろしいですか。

事務局 : はい。

岡村会長 : それを踏まえて、先にお聞きますが、次の会議開催はいつを予定していますか。

事務局 : 回目の会議は、会議は12月の開催を想定しております。

岡村会長 : 12月で期間が空きますけれども、具体の検討をかなり詰めるっていうことで、4か月は空けているというところですね。

こういうスケジュールなどを頭に入れていただきつつ、皆様からご意見をいただきたくお願いをいたします。

橋山委員 : 神奈川中央交通の橋山でございます。

こちらのコミュニティバスは当社が運行させていただいているところがございます。

今回の提示案に関して何点か、当社としても懸念点がございまして、そこを挙げさせていただくのと合わせて、質問がございまして。

まず1点目が、これは事務局からもお話がいただいておりますとおり、茅ヶ崎駅での待機という部分が、今のところ解消されていない。

今までは、茅ヶ崎市立病院で時間調整や、乗務員のトイレ、休息が取れたところがございます。

現在の茅ヶ崎駅北口の乗降場所ですと、トイレが非常に遠い場所にあるということもあり、なかなか時間調整も図れるところではないというところがございます。

2点目が、(2)－②の辻堂駅の起終点でのルートになりますが、辻堂駅西口の乗降が、非常に狭い線路沿いの道路でやっているところがございます。

また、ここは路駐も非常に多く、普段の乗降も厳しい状況です。そのような状況の中で、ここで時間調整をするということが当社としても非常に懸念をしているところがございます。

また、このルートの若松町において、停止線を大幅に下げなきゃいけない

というところがございますが、停止線を下げたとしても、停止線をオーバーして停車した車がいた場合には、多分バスは曲がれない状態になってしまうので、このルートを左折というのはやはり非常に厳しいという判断をしているところでございます。

3点目が、(3)－①の鶴嶺南コースの参道を通るルートでございます。

ここはもともと規制がかかっている、大型車が通っていけないというところをですね、あえてここを走らせる。

一般の方が住んでいるところがないということも加味した中で、そしてまた松の木が道路上に非常に出てきておりまして、それが伐採されない限り、片側通行に近い状態という形になりますので、やはりこの規制のある箇所を、長い距離を運行するというのは非常に懸念を持っているところでございます。

今回のコースで当社が今懸念している部分は以上でございます。

そして、1つご質問ですが北部循環においては、ワゴン車への変更を考えていらっしゃると思いますが、現在運行しているポンチョでは車椅子のお客様をお乗せしております。

変更を予定しているワゴン車は、車椅子のお客様が乗車できるタイプとできないタイプのどちらを考えたでしょうか。

以上でございます。

事務局 : いただきました懸念点につきましては、ご意見を踏まえまして、今後、事務局で検討を重ねて参りたいと思っております。

ご質問いただきました、ワゴン車で車椅子のお客様が乗れるのかどうかというところでございますが、想定しているワゴン車がですね、具体的にはハイエースですとか、キャラバンのような車種を想定しております。

他自治体の事例を見ますと、そういった車種でも1台分ぐらいであれば、車椅子の方のスペースを確保できているという事例がございますので、ワゴン車に入れ替えた暁にはそういったスペースを設ける予定で考えております。

以上でございます。

橋山委員 : ありがとうございます。

今、全国的にハイエースは非常に不足している状況でございます。

発注してから概ね1年以上というお話を聞いているところでございますので、これが今の予定の仮に10月ということであればですね、ハイエースは非常に厳しい状況ではないかと思われま。

またキャラバンも実質、改造も含めた中でですね、間に合うかどうかというところも踏まえてですね、ご検討いただければと思います。

岡村会長 : 他にいかがでしょうか。

村越委員 : 北部循環についてお尋ねします。

1点目は、資料(1)－①から④の順番について、前回の会議から順番が

変わっているのですが、この順番に意味はあるのでしょうか。

2点目は、茅ヶ崎市立病院から茅ヶ崎駅へのルートが、一番混雑する場所を運行することとなっており、かつ鉄道の踏切を跨っています。

茅ヶ崎市立病院からすぐ南に出る道がありまして、国道1号線とぶつかるので、そこを運行すれば、茅ヶ崎駅へ行く時間が短縮できます。

そうすれば、便数も増えるのではないかと思います。あえて言えば、事務局が提示した案の方が、商業施設などがあるので、そこへ行く人は乗り降りができるので便利かもしれないですが、この箇所は路線バスが走っているの、あえて重複する必要はないと思います。

事務局 : ありがとうございます。

資料の順番につきましては、今回のコミュニティバスの運行見直しの基本的な方針としまして、運行ルートを短縮して、運行便数を増やすというところがございまして、その関係で資料の順番を、ルートを短縮したものから載せさせていただいております。

理由としましては以上となります。

そして、病院から駅までの運行ルートにつきましては、ご指摘いただいた内容を踏まえまして、今後検討させていただきたいと思います。

都市政策課では毎年、コミュニティバスの乗り込み調査も行っておりますので、その結果などを踏まえて、当該区間の需要がどれぐらいなのかを見極めて、ルートにつきましては今後検討して参りたいと思います。

以上でございます。

大澤委員 : 地図の中の表について、駅までの便数が増えて、なおかつ所要時間が短縮されるという案に対しては、既存の交通機関として、タクシーとして、お伝えしておかなければならないことがあります。

既存の交通と重複しないという条件がある中で、路線バスとコミュニティバスを比べようとする、地図を見れば定路線ですので、分かりやすいとは思いますが、タクシーの場合は定路線はありませんので、例えば、今までタクシーを利用してた人が、コミュニティバスの便数が増えたということと、駅までの所要時間が短くなったことで、コミュニティバスを選ぶということはタクシーを利用していた人がそれによってコミュニティバスを選ぶということになった場合には、それが重複する交通機関としては影響を受けるということになりますので、その影響をよく熟慮されてルート案を作成していただきたいと考えております。

タクシーは、地域において必要とされているというふうに認識しておるところと、あとタクシーで生計を立ててる人もいるという中で、バランスがとれた形を、そのような政策でないと、市の政策としても良いものにしていくことができないのではないかとということもありますので、ぜひそのあたりを熟慮していただきたいと要望をいたします。

岡村会長 : 資料1-2の(2)-①の東部循環の松が丘コースについて、試算の段階

ですので、この表でまとめられている数値が、どれだけ細かく言うかという話ではありますが、例えば(2)－①の見直し後の所要時間が36分って書いてあります。恐らくこれより短いですね。

それと、(2)－③について、これは35分では無理じゃないですか。

これらの点については、ちょっとまた見ていただければと思います。

(2)－③は、茅ヶ崎駅から海岸に出て、辻堂駅まで行き、茅ヶ崎駅に戻るというルートですね。

さすがに35分は厳しいのではないかと思います。

いずれにしても、(2)－①は36分より短いのではないかと思います。

この(2)－①と(2)－③について、走行距離と所要時間に矛盾が生じている感じですので、渋滞の関係とかあればもしかしてそうなのかもしれませんが、ご確認をお願いします。

もう1点、先ほど橋山委員からご指摘もあったところですが、茅ヶ崎駅北口の待機場所の話も含めてですが、茅ヶ崎駅南口も待機場所はないという理解でいいのでしょうか。

橋山委員 : 茅ヶ崎駅の南口はターミナルがあるので、そこでは待機はすることができます。今回は懸念しているのは、茅ヶ崎駅の北口と辻堂駅西口の発着場所というところでございます。

岡村会長 : 待機してる大型のバスも多い中で、加えてコミュニティバスも待機が5分程度の時間調整ということであれば、可能かと思いますが、コミュニティバスの乗降場所が2つしかないため、「休憩」は多分厳しいという理解になるかと思います。

恐らく時間調整として2つの乗降場所が使えるぐらいなので、そういう意味ではそれなりに制約はあるという前提で考えなきゃいけないですね。

橋山委員 : 茅ヶ崎駅南口に関しては、現在のコミュニティバスで発着なり時間調整のパターンとしては考えられるところではあるので、松が丘コースであれば、当社としては、茅ヶ崎駅南口の発着のコースを、ご検討いただきたいというところではあります。

岡村会長 : ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

小島委員 : 私は茅ヶ崎市立病院の立場で参加をしていますが、会議冒頭での説明の中で、携帯電話の位置情報から移動のニーズを拾っていくと茅ヶ崎市立病院の方に向かって、人が移動するニーズはあまりないというふうに理解しましたが、その理解でよろしいでしょうか。

事務局 : 病院の方への行き来というよりも、茅ヶ崎市の中心市街地、つまり茅ヶ崎駅と辻堂駅が人流データとしては密集してるような状況であったため、先ほどのようなご説明をいたしました。

小島委員 : 高齢者の方々は、ご自分で運転される方もいらっしゃるかもしれませんが、免許返納などいろいろな流れがある中で、様々な交通機関の利用があると思います。

その中で、コミュニティバスでそういった方たちのニーズに応えていくというような考えはこの会議においてはあまりなくて、より一層ニーズの多いところで、かつ他の交通機関と重複しないところでコミュニティバスを走らせるという視点で、この会議では議論が進んでいくという理解でよろしいですか。

事務局 : コミュニティバスの運行につきましても、運転士不足の影響等を懸念しているところでございます。

現在の限られた資源を使って、より利便性が高く、そして効率的な運行するために、バスが重複しているところなどを短縮をするような形で検討を進めているところでございます。

小島委員 : 人手不足はコミュニティバスだけでなく、路線バスも恐らくそういった悩みを抱えられているのではないかと想像しますし、もしかしたらタクシーも同じようなことが起きてるのかも知れませんし、交通機関に限らずどの分野も人を雇用するってところは非常に苦慮するところであると思います。

最後に、私はどのような視点でご意見を申し上げたらいいのか確認させていただきます。

深瀬委員 : 地域公共交通計画を策定している段階から、茅ヶ崎市立病院の方には入っていただいております。

運転士不足ですとかそういったことも、その中で話をしております。

茅ヶ崎市立病院を起終点としていますが、実際のところそこまでの乗降者数はいませんでした。

茅ヶ崎市立病院に全ての路線を集める必要性がないのではないかとということですが、計画策定時にも茅ヶ崎市立病院が起終点となっていたため、茅ヶ崎市立病院と協議をした上で、この会議を出席していただいているという経緯がございます。

以上でございます。

岡村会長 : 前は、現状の情報やデータなどをかなり出していただいて、実は茅ヶ崎駅南口から茅ヶ崎市立病院というのも、それなりに利用者はいらっしゃるというところで、効率はあまりよくないとはいえ、じゃあ減らしていいのかっていうところは、いろんな観点から議論は必要かと思います。

また路線バスも当然ございますので、交通関係のみのメンバーでは最適化はできないというところですので、ぜひ議論に加わっていただくというのがありがたいと私も思っておりますのでよろしくお願いいたします。

宮下委員 : 資料1-1の「4 運行見直しのスケジュール」について、令和7年度のところに「今回会議」と書かれていますが、正しくは令和8年度のところが「今回会議」ではないでしょうか。

事務局 : 大変失礼いたしました。
ご指摘のとおりでございます。

こちらの資料の1-1につきましては、前回会議の資料を抜粋した形で作成をしております、その関係で、令和7年度のところに「今回会議」と記載されております。

正しくは、この令和8年度のところに「今回会議」を記載されるべきでした。

大変失礼いたしました。

宮下委員： 前回の会議で、市民の方や利用者の方への周知やパブリックコメントなどを実施されるのか質問した際に、事務局より前向きな回答を得たと認識しているが、先ほどお話しした運行スケジュールを見ると、パブリックコメントや周知について、一定の時期的なラインを決めて実施していかなければならないのではないかと思います。

その点について、事務局はどのように考えていますでしょうか。

事務局： ご指摘いただいたような市民の皆様からの意見収集につきましては検討しています。

先ほど、次の会議を12月の開催を予定しておりますとご説明差し上げましたが、それまでに市民の方の意見を収集する機会を設けたいと思っております。

また、そのようなものを開催させていただく際には、いろいろな方法で広報して、皆様のご意見を頂戴したいと思っております。

宮下委員： 12月の会議においては、市民や利用者の方からの意見を拝見できるということでしょうか。

事務局： どのような形でご覧いただくかというところはこれから考えさせていただきたいですが、皆様からいただいたご意見は、会議の場でも共有させていただきたいと考えておりますし、またそういったいただいたご意見を反映させていただいた形で、次のルート案っていうのもお示しできればと考えております。

岡村会長： 12月までは、要は案を揉むためのご意見をいただくというところですね。もちろん案をお示しするわけですが、案を決めるための意見聴取ではないってことですね。

パブリックコメントは基本的には素案ができた上で、これでいかがでしょうというもので、それもまた恐らく実施するだろうと思うので、とはいいながら、3月に素案を確定させて、国土交通省に届け出しながらパブリックコメントっていうのもなかなか現実的ではないですし、市民や利用者から意見をいただいて正式に届出っていうことになる、若干厳しいスケジュール感があるので、そこも含めて12月にお示しをいただくのが良いかなと思います。

やはり案ができた後のパブリックコメント的なものも重要かと思うので引き続きご検討をお願いします。

村越委員： 資料1-2の(1)-③について、運行便数が現行の平日7便から平日3

～4便となっていますが、これでは平日3～4便ということは2時間に1便となり、ほとんど意味がないです。

以前、茅ヶ崎駅まで延伸する代わりに、(1)－①と(1)－③をミックスしたような感じで、芹沢北部の茅ヶ崎里山公園東側を短縮すると聞いていました。

その形であれば、便数がここまで極端に減らないのではないかと思います。

それに加えて、私が先ほど言いました、茅ヶ崎市立病院から駅へ行く道について、茅ヶ崎市立病院から国道1号線へ一本でちょっと抜けて、茅ヶ崎駅に行けば、今日通ってききましたが、5分ぐらいで行きます。

時間帯にもよるでしょうけど、わざわざ踏切を通過して時間をロスしなければ平日3～4便じゃなくて、もっと便数が増えるのではないかと思います。

それをちょっと検討していただきたいと思います。

岡村会長 : ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

河津委員 : おそらく住民の方からすると、駅に行くとか、そういう便利になる方法を示すと、「そっちの方がいい」となると思います。

その一方で、運転士不足の話や費用の話もして、短縮する理由に触れて、これから公共交通が維持できないとか、そういうところもしっかり示さないと多分、駅とか便利のいい方だけが選ばれてしまうので、こういうことが必要だということを住民の方にお知らせと一緒にして、ご意見を聞かないといけないのではないかと思います。

岡村会長 : ちょうどご意見をいただいたので、私も申し上げますと、市民の方に見ていただくときには、前回会議で出てきた、どれぐらい利用者が乗ってるかっていうところもお示しをして、多分、ほとんど多くのところは現状のルートでもあるので、そうすると大体この辺はこれぐらい乗りそうということも含めていくと、なかなかこの廃止予定のところは利用者の数が厳しいというようなことも分かっていたらご意見をいただくとか、あと廃止のところのいくつかは近隣に路線バスのバス停もあるというようなところもありますので、代替可能性がどの程度あるのかっていうところも含めて各案について、お示しいただくといいと思います。

「むしろそれ実は代替にならないのではないか」とか、「いや実は私そっちの方が便利だからいつも使ってます」とかそういうご意見がいろいろ出てくるかと思うので、ご意見伺うときに向けて、いろいろ作り込みをしていただくといいかなと思います。

大澤委員 : 先ほど伺ったお話の中で、パブリックコメントをもらう前に、案を決めてから、というようなお話がありましたが、その案を固めていく前の段階で、次の案をいただいて、ある程度、地域の事業者にも意見も伺っておきたいなということもありますが、この12月の会議の前に、このような

案をいただくとしたら、いつぐらいにいただくことが可能になるのでしょうか。

事務局：現状として、明確に何月にお伺いしますということをこの場でご回答はできないですが、例えば11月ですとかそれぐらいには、遅くとも一度ご説明ですとか、協議の場を設けさせていただきたいと考えております。

なるべく早めに我々も案をまた再検討いたしまして、継続して情報交換させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

小堤委員：2点ご質問があります。

1点目は運賃の変更があるかないかということです。

2点目は、運行便数につきましては、実査に加え、車両・運転士の配置計画などを踏まえということですが、例えば便数が倍になるということは、運行時間帯も倍に伸びるのか。それとも今の時間帯の中で倍にするのか、現時点でどのようにお考えかお聞かせいただきたいです。

事務局：1点目の運賃の変更については、今回の運行見直しの中では、運賃の変更は検討しておりません。

ただ、昨今の社会情勢と考えますと、やはり運賃も今後検討していかなければならないという課題意識はございます。

続いて運行の時間帯についてですが、基本的には現状維持といいますか、今のダイヤ同様、概ね朝の7時から、長いところで20時前ぐらいまでありますが、基本的にはその中での運行を考えております。

小堤委員：運行便数につきましては、バスやタクシーが足りない時間帯、例えば、午前中ですと病院に行かれる方でタクシーになかなか乗れないような時間帯があると思いますので、そういった状況を各業界から聞いて、各業界の実情に合わせて便数を考えていただければと思いますのでよろしくお願いします。

鈴木委員：道路管理者の立場から2点だけお願いさせていただきます。

神奈川中央交通さんのご意見と重複しますが、鶴嶺八幡宮の参道の部分は道幅が狭い部分もあり、車がぶつかっているような部分もあるので慎重な検討をしていただきたいです。

(2) -②の東部循環茅ヶ崎市立病院線の※2の交差点の部分に関しましても、交差点の部分がありますのでその点も慎重な検討をお願いしたいと思います。

吉川委員：駅へのアクセスが多かったところは口頭でのご説明でしたが、口頭ではなく、分析の結果を分かりやすく示していただけると議論するときに助かるなと思います。

また、運行便数ですが、運行時間とともに〇時間に概ね〇便といった形で、目安などの記載があると非常に助かるなというふうに思っております。

利用者目線での分析ということにつきましてもお願いできたらと考えてお

ります。

岡村会長 ： いただいた意見に関して、事務局に追加でお願いということも含めて、運賃については今ご回答があった通りで、事務局は検討してるかと思いますが、恐らく今のご回答は令和9年の下半期からの実施のときには運賃を上げないというような意味合いでおっしゃっておられて、令和11年の本格実施のときまで運賃を変えません、ではないでしょうし、物価高はこれから続くかと思しますので、今の運賃になったときから神奈中さんは上限値1回上げて、もう1回上げています。

その意味では、場合によっては運賃変えませんかということを明示すべきかどうかも含めて、ご検討いただくのがいいと思います。

例えば、より長距離の路線になっていきますと、現状のコミュニティバスとの運賃差が出てきて、多分温水プール付近から、茅ヶ崎駅になると、コミュニティバスは200円、路線バスは300数十円っていうので、それが理由で残してくださいというご意見は当然あるわけですが、じゃあこの令和11年にそうなるかという、多分そうではないでしょうし、それから北部循環についても例えば茅ヶ崎駅まで行くとなったときに、多分200円とか230円では恐らくないのだろうと想像するんですよ。

ある程度値段は上げるけれども、駅まで直行しますよというような、ご説明も含めてということになると、なかなか運賃の説明は現状でしにくいとはいえますね、どういう説明をしていくかっていうところは事務局でお考えいただくのがいいかなと思います。

個人的には、運賃については、路線バスの値段を上限として改定していくことも視野に、今後検討していきますっていうような文言はあってもいいのかなと思います。

他はいかがでしょう。

そうすると、個々の話をさせていただくと、北部循環については先ほど村越委員からのご意見があったとおりで、北部を一部ショートカットしつつ、茅ヶ崎駅までというようなところとか、いくつかそういうバリエーションがあるというところをご検討くださいというところかと思います。

それでいきますといくつかやはりバリエーションが出てきて、鶴嶺循環についても、参道を通らないで浜之郷だけで戻ってくるっていうのももしかしたらないわけではないでしょうし、また難しいのは、これ原案では平日12便と書いてありますが、現状の利用者が、このあたり1日20人ぐらいだったように思いますので、12便は可能ですけど多分そこまで書くかどうか、現状の便数が残るだけでもいいという考え方もあるかと思しますので、それも含めて提示をするかどうかを考えていただけるといいかなと思います。

このパターンでいくと、県立養護学校との往復と浜之郷の往復を合わせると、途中止まらないうと60分切るぐらいの、タイミングですので、県立

養護学校まで60分おきで、浜之郷で例えば2時間おきというのも、ちょっときついですけど、そういうところは恐らく1台で、ある程度できるといったことも含められると、かなり現実的な案も出てくるのかなっていうところで、それも含めてかなと思いました。

あと、東部循環は先ほど、辻堂駅発着っていうのがなかなか難しいというところですので、この(2)－②を出すのかどうかっていうところも含めてかなという感じがします。

案をお出ししてもできませんっていうことで言うと、例えばこの(2)－③のようなものを出して、それぞれ便数がどれぐらいかっていうのも、例えば、緑が浜から平和学園まで、そのあたりを通らないっていうふうにすると、例えば菱沼海岸のゴルフ場との往復をする便と辻堂駅との往復の便を交互にということもできなくはないですかね。難しいのかな。

というのは、ゴルフ場で折り返すのは全然問題はないですし、若干の停車もできて、辻堂駅は着いたらすぐ発車しなきゃいけないので、ただ茅ヶ崎駅からほぼ最短で辻堂駅までただ戻ってくるだけであれば、30分台前半まで戻ってくるとなると、これ2つ合わせると60分ぐらいですかね。

なんていうこともあるかもしれないので、いろいろバリエーションはあるかもですね。

要は辻堂駅発着を多分市としては、何とか残したいっていうご意向は多分あるかと思いますが市民からもそういう声はあろうかと思うので、辻堂駅方面を何らか残す現実的な方策があるのであればもう少し進める余地はありそうな感じがします。

難しいならもう出さないぐらいの方がいいのではないかと思います。

もう1点、南湖循環については基本的には現状のまま30分おきの運行とのことですが、それで良いかなと思いつつ、今日のお話でも、病院と茅ヶ崎駅の間については、利用者はいるけれどもものすごく効率がいいわけでもないという考え方もあるので、そうすると現状の南湖循環そのまま、今は1時間2便で茅ヶ崎市立病院発ですが、茅ヶ崎市立病院と茅ヶ崎駅の間は60分に1便にするとかですね。

その分、松が丘の方に車両や運転士を回していきつつ、多分車両の回しを考えたら、2時間ぐらいで全てのバスが茅ヶ崎市立病院に戻ってくるようなダイヤを組めるのか、一帯で車両の運用をするということも含めていくと、手段はあるかもしれないので、そういうことも考えつつ、ただ車両の運用までここには出しませんが、でもその現実性も考えた上で何か出していくと、可能性はあるかもしれないので、そこは事業者さんとお話をいただくのがいいのかなと思います。

細かいことまで申しましたけども、よろしくお願いいたします。

他皆様いかがでしょうか。

そうしますと、案の追加プラス修正のようなところもあるので、市民意

見をお聞きする前には、場合によっては委員の皆様「こういう形で市民にお見せします」というのを事前にお送りいただくと、場合によってはご意見があればというようなタイミングがあるとよいかと思っておりますので、そこはいろんなスケジュールがありますので、可能な範囲でということですが、お願いできればと思います。

では、この協議事項については、今回はこの程度でよろしいでしょうか。
ありがとうございます。

(2) 生活交通改善事業計画（令和8年度ノンステップバス導入促進計画）について

岡村会長：議題の2番目、生活交通改善事業計画でございます。事務局より説明をお願いします。

事務局：ご説明いたします。資料2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における目標に基づき、事業の目標を令和12年度までに市内のノンステップバスの普及率90%とします。現在の普及率は、80.3%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10両のノンステップバスを導入する予定です。

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、現在は国費の欄が空欄となっておりますが、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：本件いかがでしょうか。

それでは先ほどの事務局のご提案通り承認ということで皆様よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

(3) その他

岡村会長：それでは、次第の「その他」でございます。
事務局からございますでしょうか。

事務局：「その他」としましては、3点あります。

1点目は、予約型乗合バスこいで号についてです。

前回の会議でもお伝えしましたが、小出地区を運行している予約型乗合バス

の車両入れ替えが5月11日に完了しました。

また、今回の車両入れ替えに合わせて、これまで小出地区の皆さまが使われていた「こいで号」という愛称を、この度、本市としましても採用させていただくこととしました。こいで号については以上です。

続いて、サイクル&バスライドについて、2点ご報告があります。

1点目としては、堤坂下バス停のサイクル&バスライドについて、市道の整備事情により、駐輪用の自転車ラックの設置場所の調整が必要となったことから、駐輪可能台数を15台から6台に変更いたしました。

2点目としては、文教大学バス停のサイクル&バスライド新設についてです。本市では、茅ヶ崎駅などへのマイカー集中の緩和・公共交通の利用促進を目的として、神奈川中央交通様と連携し、サイクル&バスライドを促進しております。

平成16年度の古川バス停及び松風台バス停付近への設置を皮切りに順次拡充を進め、これまで市内8か所に整備しております。

このたび、文教大学様のご協力をいただき、文教大学バス停付近に9か所目となるサイクル&バスライドを整備し、8月7日から供用を開始いたします。

文教大学バス停は、茅ヶ崎駅、湘南台駅、寒川駅方面へ向かう路線バスが発着するとともに、コミュニティバスえぼし号北部循環茅ヶ崎市立病院線、予約型乗合バスこいで号の乗合所、さらにシェアサイクルポートが設置されているなど、北部地域における重要な交通結節点となっております。

今回、当該地にサイクル&バスライドが新設されることで、自転車、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合バス、シェアサイクルなど、複数の交通手段を組み合わせた移動が可能となり、本市地域公共交通計画に位置付けている「モビリティハブ」としての役割を担うことが期待されます。

「その他」について、事務局からは以上となります。

岡村会長 : 本件について、委員の皆様からご発言はございますでしょうか。
そうしますと議事としては一通り終了しましたが、皆様から何かご発言などございますでしょうか。

本日の議事はすべて終わりました。事務局から連絡事項などがありますか。

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、12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 : それでは、これをもちまして令和8年度第1回茅ヶ崎市地域公共交通会議を閉会します。