

令和7年度 第3回 逗子市地域公共交通活性化協議会 会議概要

- 1 開催日時 令和8年3月2日（月）10：00～12：00
- 2 開催場所 市役所5階 第2・3会議室
- 3 出席委員 桐ヶ谷会長、加藤座長、清水委員、三浦委員、小矢委員、曾志委員、齋藤委員、長嶋委員、植田委員、阿部委員、菊池委員、嘉山委員、国分委員（代理：遠藤副課長）、秋本委員、大内委員、森下委員、加納委員、廣野委員、芦田委員、野地委員（代理：竹森課長補佐）、津田委員、堀田委員、黒羽委員
- 4 欠席委員 中林委員、小堤委員
- 5 オブザーバー なし
- 6 事務局 環境都市部 石井部長、三澤次長
環境都市課 平元専任主査、飯島主事、小崎主事補
復建調査設計株式会社 吉野氏、李氏
- 7 会議概要作成者 環境都市課 平元
- 8 会議の公開、非公開の別 公開
- 9 傍聴者数 6人
- 10 議題
 - <報告事項>
 - (1) 市民アンケート調査及びモビリティデータの追加分析結果
 - <協議事項>
 - (1) 地域公共交通の目指す姿の明確化
 - (2) 地域公共交通の目指す姿を実現するための施策及び取組方針の設定
- 11 配付資料
 - ・令和7年度 第3回 逗子市地域公共交通活性化協議会 次第
 - ・【資料1-1】市民アンケート調査に関する追加分析結果
 - ・【資料1-2】モビリティデータに関する追加分析結果
 - ・【資料2-1】地域公共交通の目指す姿の明確化
 - ・【資料3-1】地域公共交通の目指す姿を実現するための施策及び取組方針の設定
 - ・【資料3-2】移動制約レベルごとの推計人数、交通手段
 - ・【参考資料1】逗子市地域公共交通計画 策定スケジュール（令和8年3月時点）
 - ・【参考資料2】逗子市地域公共交通活性化協議会 委員名簿
 - ・【参考資料3】逗子市市民アンケート調査結果報告書（令和8年3月）

12 審議経過等

<報告事項>

(1) 市民アンケート調査及びモビリティデータの追加分析結果

- ・市民アンケート調査及びモビリティデータの追加分析結果について事務局から説明を行った。
 - ・委員より、集計方法、通勤・通学定期比率の変化の要因、輸送人員の減少の要因、市民アンケート調査結果の言葉遣いについて意見が述べられた。
- 項目ごとの詳細は、以下のとおり。

■人口と輸送人員の系統別比較の対象範囲について

- ・逗 17 (逗子駅⇄葉桜) など、葉山町の利用者も多いと想定されるが、分析対象の人口には含めないのか。
- ⇒葉山町の人口データを含めることも考えたが、地番ベースの人口データとなるため、かなり広範囲が含まれることから、分析対象には含めないこととした。(事務局)

■通勤・通学定期比率の変化の要因について

- ・通勤・通学定期比率が令和5年度から令和6年度で2割下がっている原因について、何か調査や分析を行う予定はあるか。
- ⇒全体の傾向としては、コロナ禍で一度下がり、徐々に回復している。これは、京浜急行バス(株)が定期券の期間を3ヶ月から6ヶ月に長くしたこと起因している。逗 30～32 (逗子駅⇄アザリエ) で利用が落ち込んでいることについて、1月に実施した勉強会では、池子地区の住民の方から、これまで子供の塾等への通学で路線バスを利用していたが、減便により、帰りの便で乗り継ぎが上手くいかなくなり、バスでは行けなくなってしまったこと、定期券を使うよりも都度支払う方が都合が良くなったことなどのエピソードを伺った。ただし、これらは一つのケースであり、減便や運賃の改定など、様々な要因があるのではないかと考えている。(事務局)
- ⇒定期比率については、令和5年度～令和6年度で増加したところ、減少したところが分かれていることは気になる。アザリエのみ特筆されているが、この大きな変化の要因を探ることが重要である。どのような要因が考えられるのか。(座長)
- ⇒新型コロナウイルス感染症が2類感染症から5類感染症に移行したタイミングであり、定期券は増えてきた傾向にある。これまではICカードの定期券ではなかったところもあり、10年に一度、ODデータを基に一部推計をしている部分もあるため、数字が変わってきているものと考えている。近年はICカードの利用実態を捉え始めてきており、傾向の変化を捉えてきている。逗 28 (逗子駅⇄南郷中学校) については、便数が少なかったことが影響していると考えている。アザリエ循環については分析が行き届いていない

ところはあるが、元々高齢者の利用が多かったため、そのことが影響しているのではないかと思う。一度整理する。(交通事業者)

- ・池子小学校区に居住しており、通勤や家族の通学で逗 30~32 を利用しているが、鉄道とバスの乗り継ぎが良くないと感じている。例えば、横浜へ仕事に行った帰りに神武寺駅からアザリエの山の方へバスを利用したいと考えても、乗り継ぎの時間が合わず、電車を降りる直前にバスが出てしまうような具合である。仕方がなく歩いて帰る人が多いという肌感覚がある。元々便利という感覚はなかったが、近年のバスの減便により、拍車がかかっていると感じている。帰りだけではなく、行きも乗り継ぎは良くない。神武寺駅へバスで行き、鉄道に乗り継ごうと思っても先に出てしまう。

■逗 30~32 (逗子駅⇄アザリエ) 輸送人員の変化の要因について

- ・10年間で4割減少している路線の要因は気になっている。定期比率が減っただけで利用者数が変わっていなければよいが、いずれも減っており、それが半減、倍増という状況であれば地域で話題になるほどの大きな出来事と思うがいかがか。(座長)

⇒神武寺駅の乗り継ぎ時間についてはしっかり考えたいと思うが、逗子駅始発に合わせてダイヤを組んでおり、道路環境の問題で待機する場所がないという事情もある。(交通事業者)

⇒神武寺駅の接続については、定刻の時間で乗り継ぎができないということか。あるいは、遅延によってできないということか。(座長)

⇒定刻で来る場合が多いが、それでも時間が合わない。

⇒アザリエ循環についてはJRの駅を起点としており、神武寺駅は通過駅となるため、ダイヤ改正に合わせて調整が必要となる。朝7時台について、以前は4本程度であったところが、現在は2本に減便している。その理由としては、正直なところ、利用者がそれほど多くないことが挙げられる。5年程前にも一度減便し、今回も減便しているが、いずれもそこまで利用者が多くないことから決断に至った。車両が小さいので多く乗っているようにも見えるが、朝7時台の通勤・通学の時間帯でもそこまで利用者が多くなく、お年寄りが買物に利用する程度である。便数を増やしたくても乗務員不足もあるため、努力はするが、なかなか難しいことについて、ご理解いただきたい。(交通事業者)

⇒それについては理解しているが、1年でそこまで減っているのはなぜかという核心に至っていない。(座長)

⇒乗務員不足の問題があり、横須賀へ行く路線は乗降が多く、収益もあるため削ることができないという事情もある。(交通事業者)

- ・逗子高校が逗葉高校に統合されたことが影響しているかもしれない。

⇒逗子高校の高校生もそもそも利用は少ない。(交通事業者)

- ⇒通勤・通学を一緒に分析しているので複雑になっている。通勤と通学では全く傾向が異なる。いずれにしても、これまでと異なる傾向があったのであれば、なぜその違いが生じたのかを追求してほしい。ある意味、負の政策を行ったことで利用が減ったということでもあるため、負になっている部分が何かを追求すべきである。(座長)
- ⇒減便により、神武寺駅から歩くという方が多くなったのだと思う。(交通事業者)
- ⇒アザリエ団地から神武寺駅までは徒歩で15分ほどかかるが、30分に1本であれば、一つ逃せば歩いた方が早い。
- ⇒そういった状況を受けて、とにかく便数を増やすということではない。原因が何であり、どのようなことが起こったという分析が重要である。それが分からないまま、10年後にさらに4割減少となる可能性もあるが、そうならないためにどうすればよいかを計画していく必要がある。(座長)
- ⇒一点、1月の券種のデータを基に補足する。現金とチャージで乗車する方が6割程度であり、定期券利用者が10%、そのうち通勤が8%、通学が2%、敬老ふれあいパス利用者が約3割となっている。このことから、通勤による利用が大きく減ったのではないかと考えられる。(交通事業者)
- ⇒なぜ利用が減ったのかという分析が欠けていることが多い。減らさないようにするためにどうすればよいか、どうすれば乗り続けていただけるか、という視点が重要である。(座長)
 - ・資料1-2の6ページには、平均して何人くらいが乗っているかを算出した平均乗車密度についての分析結果があるので、こちらも併せてご確認いただきたい。単年で見ると、大きな変動はない。減便により密度が上がったところもあるが、それ以外は概ね維持している。(交通事業者)
- ⇒定期比率が2割減少したことがますます気になる結果である。回数は変わっていないが、定期券の利用が減っている。平均乗車密度というのは、全路線を均した時に平均何人乗っているかを便あたりで集計したものである。短距離で多く乗っていても全体に均せば少なくなる。反対に、長距離を乗っている人が多いところは全体として数値が高くなる。平均乗車密度という観点は、増便・減便の判断にあたって重要であり、収支にも直接影響する指標である。大きなバスを走らせているが、平均乗車密度が少ない場合は減便の対象となりやすい。(座長)

■逗22（逗子駅⇄ハイランド）の輸送人員の変化の要因について

- ・逗22（逗子駅⇄ハイランド）で41.9%まで利用が減っている理由は何か。
- ⇒ハイランドからは、逗子駅へ向かうバスと鎌倉駅へ向かうバスがある。逗子駅へ向かうバスは1時間に2本くらいまで減り、時間も変動的である。利用者としては、行きの時間はだいたい決まっていますが、帰りは決まっておらず、往復で利用するとロスタイムが非常に多くなってしまう。それに対し

て、鎌倉方面に向かうのは時間帯が決まっており、運行時間もほぼ固定となっているので使いやすい。鎌倉方面へ向かうバスの利用が増えている可能性はある。

⇒鎌 20・23・24・36（鎌倉駅⇄ハイランド）を見ると、22.8%減少している。逗子方面の方が明らかに利用が減っている。（座長）

⇒ハイランドに住む人は、車の送迎が非常に多く、逗子駅前が混んでいるという話はよく聞く。とはいえ、混んでいるからバスを利用するという流れにはなかなかならない。通勤・通学でバスを利用している方がどのくらいいるかという、あまり多くないのではないかと思う。ハイランドから逗子駅まで歩くと30分、健脚な方でも20分くらいはかかる。通勤・通学で徒歩や自転車で行くという人も多い。

⇒ハイランドは昼間は1時間に2本運行しており、夜間は1本に減ることもあり影響しているのかもしれない。（座長）

⇒昼間の時間帯は便数も多いので、お年寄りの方が買物等で利用している人が比較的多い印象がある。鎌倉方面は1時間に2本であり、逗子方面の方が便数自体は多い。

⇒鎌 20・23・24・36は統計の便宜上、鎌倉駅⇄ハイランド利用者に絞ったものではなく、浄明寺や報国寺など、観光スポットを通る便も含めて集計していることも影響している。インバウンドの観光客がかなり利用している。この部分については差し引いて考える必要がある。人口についても、鎌倉市側の人口は含まれていない。（事務局）

■市民アンケート調査の追加分析結果について

・「70代の8割、80歳以上の過半数が700m以上の距離を歩行可能」ではなく、「70代の2割、80歳以上の半数が700m以上の距離を歩行困難」という捉え方もできる。80歳以上の方の回答数は多いが、年代に偏りはなかったか。（座長）

⇒参考資料3に回答者の属性と住民基本台帳の割合を比較したグラフを掲載しているが、住民基本台帳と近いサンプル数が取得できている。（事務局）

⇒8割歩行可能という、残り2割であれば大したことはないと捉えられるかもしれないが、計算すると1,000人程度となる。この場合は、カバーできない人が何人という示し方をしなければ説明しにくいのではないか。（座長）

<協議事項>

（1）地域公共交通の目指す姿の明確化

- ・地域公共交通の目指す姿の明確化について事務局から説明を行った。
- ・委員より、来街者の視点についての意見が述べられた。
- ・本議題について、委員一同から内容について了承が得られた。

項目ごとの詳細は、以下のとおり。

■来街者の視点について

- ・【参考・詳細版】の②では、「住民＋来街者が動くことで、まちが活性化する視点」と記載があり、来街者についても考慮した計画になるのだと理解できるが、1 ページ目では来街者に対する内容が読み取れないように思うのがいがか。

⇒1 ページ目の②には文言自体は入れていないが、現状把握の部分で、「観光」という文言を入れている。認識としてはお見込みのとおりである。(事務局)

(2) 地域公共交通の目指す姿を実現するための施策及び取組方針の設定

- ・地域公共交通の目指す姿を実現するための施策及び取組方針の設定について事務局から説明を行った。
- ・委員より、移動目的と手段の連携、資料3-1の示し方、地域拠点と待ち環境の違い、資料3-2の作成意図、タクシーの午後利用の推進についての意見が述べられた。
- ・本議題について、委員一同から内容について了承が得られた。
- ・項目ごとの詳細は、以下のとおり。

■移動目的と手段の連携について

- ・「誰もが気兼ねなくおでかけできるまち」とするには、単に移動手段を提供することだけでよいのか、という点は気になっている。目的と手段を一緒に考える施策についても重点施策とした方がよいのではないか。移動手段を提供したとしても移動しない人は必ずいる。例えば若い人であれば、サブスクリプションサービスが定着し、レンタルショップまで行かなくて済むようになったといったライフスタイルの変化がある。人は行きたいと思う場所がなければ移動しない。通勤についても、ワークスタイルの変化があり、鉄道にあまり乗られなくなったということもある。移動手段を提供することだけを重点施策にするのはいかななものか。(交通事業者)

⇒ご指摘いただいた点は、「外出促進策の展開」の部分で、高齢者サロンや買物等と連携を進めるという内容で一つの施策として提案している。重点施策の位置づけについては、令和8年7月には具体的な検討を進め、より突っ込んだ議論をしていきたいという思いがある。目的と手段を連携させることは、重要な要素であり、乗り合いを増やすことにも通じてくるため、今後、どのような方向性とするかについては、重点施策ではなく一つの施策の位置づけとしているが、そういった視点も絡めながら考えていきたい。(事務局)

⇒実際に地域拠点までの移動手段の提供について考える際には、今のご指摘の部分は考えなければならないポイントである。ひとまずやってみたものの、実際は予約が面倒、知らない人の車に乗るのは嫌だといった理由で乗らない人も多い。良いものを導入しようとする時に一番肝心な「行きたいところがない」という事態に陥らないためには、責任が生じる。潜在的なニーズを各地域でどう掘り起こしていくかが重要である。具体的に地域で展開していくにあたって事務局側で伴走していくというパッケージをきちんと作っていくという趣旨が背景にあるということであれば、納得がいくか。(座長)

⇒異議なし。

- ・行きたい場所とツールはセットだということは会議の中でも議論をしており、資料に言葉として追加していくべきかという点については、これまでも様々な意見が取り入れられ、言葉数が多くなってきているところは気になっているので、今の座長のまとめに合意したということで良いのではないかと思う。

⇒取組方針の文言自体には含めなくとも、大事なところなので、注釈を入れて解説するという方法もある。無条件に空白地を埋めていけばよいとは考えていない。また、真新しい手段を安直に入れていけばよいというものでもない。(座長)

■資料3-1の示し方について

- ・今回の施策一覧だけでは市民の方々には響かない。資料2-1の冒頭の部分で、フルサービスはできないこと、既存のものを上手く組み合わせること、逗子にはポテンシャルがあることなどを訴えかけていけるとよい。今回は施策をアイデアベースで並べてもらっているが、今後の議論を経て集約されていくにあたって、誰のどのようなニーズに効く施策なのかをセットで説明してもらえると分かりやすい。先ほど、移動制約の話があったが、介助が必要ではない人たちでもちょっとした理由で使っていないという人がいる。そういう人たちもターゲットになり得る。どのような人のどのような課題解決を目的としているか、という点を追加してもらえると深みが増すのではないか。

⇒施策には番号を付けてもらえるとよい。「様々な移動手段を選べるようにする」というのは、交通空白や移動制約のある方を主なターゲットとしたものであり、「各移動手段の使いやすさを高める」というのは、現状公共交通を利用しているが、少し不便に思っている人に対して使いやすくするというものである。両方が合わさると全体として良い方向になる。(座長)

■地域拠点と待ち環境の違いについて

- ・「地域拠点」という言葉と「待ち環境」と言う言葉は同じものを異なる角度から言及しているという理解でよいか。

- ⇒現時点では検討段階であり、具体的にどの場所になるかまでは想定しきれていない。必ずしも全く同じになるかは分からないが、限りなく近い場所になると想定している。「地域拠点」はあくまでもバスと鉄道に乗り継ぐ地域拠点であり、公共交通までの手段を支えることを想定しており、移動制約のある方を支えるというだけでなく、元々利用している方の利便性向上を図るという意味も込めている。限りなくリンクしていた方が効果的とは考えているが、物理的な事情や、地域の皆さんが集まりやすい場所かどうか、といった観点も考えていく必要がある。例えば、普段は人があまり来ない場所でも、キッチンカーが来ることによって人が集まり、ちょっとした買い物やコミュニケーションの場になっている場所もある。この辺りについては、地域の方々のお話を伺いながら、情報を調べながら検討していきたい。(事務局)
- ⇒「待ち環境整備」は大事なことであり、停留所に立って待ち、バスがいつ来るかも分からないという状況から、バスの位置情報を共有し、待ち環境を改善させることで利便性を向上させるというもの。加えて、自転車が止められる場所やシェアサイクルの設置、移動制約のある方に対してはボランティア車両やタクシーが停車できる環境にすることなども重要である。(座長)

■資料3-2：移動制約レベル別に見た利用可能な交通手段について

- ・資料3-2はそれぞれの方に合った移動手段を調べ、埋めていくというものだが、画期的な資料である。多くの地域では、空白に気づいたところを埋めるということしかしていないが、ここでは俯瞰的にどこが穴になっているかを調べている。△になっているところは埋めていく、あるいは、地区によってはいずれも×になっているところもあるが、どう対処していくかを整理するためのものである。福祉有償運送やタクシーでどの程度対応できるかを想定し、時間がかかるかもしれないが着実に対応するところもあれば、鉄道・バスでできることを対応していくといったことを整理するためのベースとなる。細かなところは今後修正可能だが、大枠としていかがか。(座長)
 - ・私は福祉有償運送の部分で活動しており、協議会にお声がけいただいている。いくつかの交通会議にも出席しており、一人でも移動しにくい方を捉えていくというのはとても大事なところと感じているので、私自身も頑張りたいと考えている。
- ⇒資料の補足説明をしたい。今回、この表を整理していく中で、実際のところ、歩行能力が低下しているだけでなく、要支援・要介護認定を受けているなど、他の障害と重なりがある方もいることは分かっているが、現状、上手く表現できていない。一人ひとりフォーカスして考えていくと、この表の通りには分類分けできないということが前提となる。とはいえ、全ての人にカスタマイズするというのは、個別輸送としては考えていく必要があるが、乗合輸送であれば全体の傾向を見て、どこまでであれば効率的に経費を抑えながら実現可能かを捉えていく必要がある。そのような趣旨でこの表を作成している。福祉の観点など、違和感を覚える箇所があれば、教えていただきたい

がら、ブラッシュアップを図っていきたい。あくまでも参考という認識を持っておいていただくと有難い。(事務局)

⇒この資料は計画にそのまま載せるものではなく、考え方として出てくるものという理解でよいか。

⇒計画の資料編とするか、一部は考え方として掲載するかは今後検討が必要と考えている。少なくともこの表だけで全て解決できるというものではないことにはご留意いただきたい。(事務局)

⇒地域拠点までの移動手段の提供について言えば、各地域でどのくらいの人数がいるか、例えばある地域で100人とすると、その100人に週1～2回外出してもらうためにはどうすればよいかを各地域で考えていく必要がある。地域によって、坂があるなどの制約もあり、担い手の問題もある。それぞれが検討していくためにどう進めればよいか、重点施策については詳細を詰めていくことになる。(座長)

■タクシーの午後利用の推進について

- ・タクシーの午後利用の推進については、長年言い続けていることだが、一度も実現したことがないので、実現できれば画期的な施策となる。全国どこでも午前中は予約がいっぱいだが、午後は運転士の方が休んでいる様子が見受けられる。お年寄りの方など、午前移動が必須でない方に午後に移動してもらえるだけで、タクシーの総台数を維持あるいは減らしながら、利用は増やすことができる。市の方で一部負担はあるが、それ以上にタクシーが維持できる、運転士の給料増加も見込まれるなど、意味のある施策であると考えている。(座長)

以上