

令和7年度第3回逗子市地域公共交通活性化協議会 会議録

日時：令和8年3月2日（月）

10時00分～12時00分

場所：市役所5階第2～3会議室

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 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

- 4 閉会

出席者 桐ヶ谷覚会長 加藤博和座長 清水弘子委員 三浦清洋委員
小矢洋子委員 曾志光子委員 齋藤由佳委員 長嶋啓委員
植田雄介委員 阿部正浩委員 菊池尚委員 嘉山努委員
国分宏樹委員（代理：遠藤副課長） 秋本雅委員 大内達矢委員
森下文章委員 加納光博委員 廣野修一委員 芦田倫夫委員
野地昭弘委員（代理：竹森課長補佐） 津田陽一委員
堀田昌希委員 黒羽秀昌委員

欠席者 中林晋委員 小堤健司委員

事務局 環境都市部 石井部長 三澤次長（環境都市課長事務取扱）
環境都市課 平元専任主査 飯島主事 小崎主事補

傍聴者 6名

【三澤次長】 それでは、ただいまより、令和7年度第3回逗子市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。

本協議会で事務局を務めます環境都市部の次長の三澤と申します。本日は、よろしくお願ひします。

まず、開会に先立ちまして、本協議会の会長でもある桐ヶ谷市長より御挨拶申し上げます。

【桐ヶ谷会長】 皆さん、おはようございます。

この協議会が昨年2月にスタートいたしまして、早1年。そして、この12月にまとめをいただけるということで進んでいるところであります。まさに、今からが最大の見せ場、佳境に入ってくるというところだろうというふうに思っております。どうか皆様におかれましては、これまでの様々な打合せの、その集大成に入っていくというところだと思っておりますので、引き続き、この期限まで御協力いただきますようお願いをいたします。

実は、前回は11月末……

【平元専任主査】 10月末です。

【桐ヶ谷会長】 10月でしたか、のときに、先生にお聞きしました。何にも見えないんですけど、どうなんだろうと言ったら、先生は、いや、もう今日ではっきりと見えましてというふうにおっしゃって、はあ、という感じで思いながら、先生の頭の中にはっきり見えた部分が、いよいよこれから様々、御教示いただけるんだろうなというふうに楽しみにしているところです。

何よりも、逗子市は逗子市なりの規模感の中、そして、よその地域のこういう交通問題とはまた違う課題を抱えているということだろうというふうに考えております。そうした中、どの例が逗子にはまるとかじゃなくて、逗子は逗子なりの答えをどう見つけ出すかということが最大の目標、目的で、ゴールであろうというふうに思っております。

どうか、そういう意味では、これからの1つ1つが大変大事になってくる時期でありますので、皆様にも重ねて御支援と御協力いただきますよう、よろしくお願ひを申し上げます。とにかく先生には、よろしくお願ひいたします。

そういうことで、今日もまた1日よろしくお願ひを申し上げます。ありがとうございます。

【三澤次長】 ありがとうございます。

続きまして、会議の成立について御報告いたします。本日の出席委員は、定数25名中1名の

方から欠席の御連絡をいただいております、1名の方は少し遅れているのだと思います。つきましては、過半数に達しておりますことから、逗子市地域公共交通活性化協議会条例第5条第2項の規定により会議が成立していることを御報告申し上げます。

また、会議の公開について御報告いたします。会議の公開及び議事録の作成についてですが、本日の会議は、原則公開となっております。傍聴希望者がいる場合は入室を認めていますので、御了承ください。

会議録につきましては、会議を録音させていただき、後日、反訳会議録を作成させていただきます。その後、ホームページ等にて会議録を公開いたしますので、あらかじめ御了承ください。

傍聴人の方に申し上げます。会議に際しましては、限られた時間内で円滑な協議を進行させるため、私語等、協議の妨げになるような行為は慎んでいただきますようお願い申し上げます。

会議の時間については、終了時刻は12時を予定しておりますので、議事運営に御協力ください。

最後に、本日の議題については、次第3の議題1については報告事項、議題2、3についてはそれぞれ協議事項となっておりますので、御承知おきください。

以降の進行は、議長でもあられる加藤座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【加藤座長】 おはようございます。名古屋大学の加藤です。

今、冒頭から市長に、大変なプレッシャーを。自分は見えているというのは、見えていないと何もできないんですけど、見えているのが12月の計画策定、そこを目指しているわけなんですけど、そこで皆さんにとっても見えていて、計画を読んだ人も見えるとならないと完成に至らない。ですので、私だけが見えていてもというか、私も見えていなかったらどうしようもないことなので、10歩中の一、二歩というぐらいのことなんですけど、それでも12月とまた言われると本当に不安ではありますけれど、来年度も何回か会議であるとか、懇談会だとかが設定される見込みで、私自身も何とか来るように考えておりますので、皆さんと一緒に考えていければと思います。

今日、協議事項は目指す姿、あるいは、それを実現するための施策、取組方針ということで、かなり肝になるところですので、これはいつも言うんですが、後になって、もちろん気づくこ

ともあります。先日のある市の会議では、後になって気づいたことを住民委員さんがおっしゃったら、いや、もうそれは前回出してオーケーを取っているでしょうと。だから、それはもう変えられませんみたいなことを言うから、いや、そうじゃなくて、今、気づいたんだったら変えればいいんじゃないと。何でそんな、前回、気づかなかったから今回気づいても遅いみたいな、ここで決めるんだから、ここで変えればいいじゃないというふうに申し上げたんですけど、なかなか要領を得ないので、私自身もすごくシャウトしてしまったということだったんですけど。

それはそうなんですけど、なるべく早いうちに固めておくという、つまり、これは皆さんが御納得いただけるというふうにしておくことによって、実は、この計画の一番最後のところでは、具体的には何をやっていくかという施策の細かいところ、例えば各地区で、ここの地区では何をやる、ここでは誰がどういうふうに参加してこれを進める、そういうことにまで、できる限り落としたいので、今日は、この大まかなところの施策、取組方針について心残りのないように議論していただいて、設定をある程度できるということが今回のミッションだと思っておりますので、ぜひきちんと資料を見ていただいて、言うべきことは言っていただきたいということを改めてお願いいたします。

それから、もう一個、余計なことですけど、ちなみに、そこの自治体の計画はずらっと施策が30ぐらい並んでいたんですけど、その7割が検討だったんですよ。分かりますか。どう思いますか。30、施策があって、7割が何とかに関する検討、何とかに関する検討、しかも令和8から12年度まで5年間ずっと検討です。だから、ほとんど内容的にないということです。

検討は先にやっておけよと。やっていなくて、検討することを計画に書くというのは、本当に愚かなことじゃないですか。我々的には、これからの12月の間に、いかに、今はまだ検討であるところを、検討じゃなくて、実際に何をやろうかというのに変えるということなので、これもぜひそういうふうに肝に銘じていただく。もちろん生煮えのところは、検討で残るところがあるかもしれませんが、できる限り検討じゃなくて、これをもう、これからトップスピードでやるとか、これは少し時間がかかるけどじっくりやるとかというふうにしていくということも、ここから10か月のやらなきゃいけないことだというふうに思って取り組んでいければと思いますので、よろしくお願いいたします。

では、私のほうで進めさせていただきます。

次第に沿いまして議事を進めさせていただきます。

まず、次第の報告事項ですね。報告事項については1個ですが、(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について、事務局から説明をお願いいたします。

【平元専任主査】 改めまして、皆さんおはようございます。

環境都市課の平元と申します。本日もどうぞよろしく申し上げます。以降、着座にて説明させていただきます。

まず、初めに資料の確認からさせていただければなというふうに思います。

事前にメールでお送りしたものと同一ものが机上のほうに配付をさせていただいておりまして、まず、次第でございます。あと、続いてホチキス止めの資料1-1、市民アンケート調査に関する追加分析結果、またホチキス止めの資料1-2、モビリティデータに関する追加分析結果。

あと、A3判の資料2-1、表裏、目指す姿の明確化、さらに同じくA3判の資料3-1、こちらは施策及び取組方針の設定というもの。

あと、ホチキス止め、資料3-2、移動制約レベルごとの推計人数、交通手段。あと、白黒のスケジュールと名簿、あと、ホチキス止めのアンケート調査の報告書ですね。

こちらお手元の資料は大丈夫でしょうか。

ありがとうございます。では、いつものとおり、まずスケジュールの確認からいければなというふうに思いますので、こちら同じものを写していますので、お手元と見やすいほうで御覧ください。

参考資料1の公共交通計画の策定スケジュールというのを御覧いただけますでしょうか。

本年度、皆様にはお忙しい中、御参加いただきまして、交通戦略部会は3回、あと本協議会は今回で3回目ということで進めてまいりました。

それで、今日のところで、加藤先生からもお話がありましたけれども、「目指す姿」の部分と、あと施策の素案の部分、どういった方向性で行くかというところを今日の協議会のところで固められるかなというふうに思っています。

裏面のほうに行きまして、令和8年度、じゃあ、来年度はどういったスケジュールになるかというところなんですけれども、冒頭、市長のほうから、12月というようなお話もありましたけれども、来年度、協議会で言うと、6月に交通戦略部会、7月に本協議会を行って、7月の

時点では、もう少し踏み込んだ施策事業の具体的な検討であったりとか、あと、この計画をつくって終わりではなくて、そこからどうやって改善していくかというところもありますので、その評価方法の検討というところを、もう7月には進めたいというふうに思っています。

その後、8月の交通戦略部会をまた踏まえて、10月のこちらの協議会では、もう計画の素案、もう、ほぼ全体の、全体像というものが出来上がって、それを協議いただきまして、11月にパブリックコメントを経て、12月に計画策定というようなスケジュールで進んでいきたいなというふうに思っています。

その間、並行しながら、市民懇談会等で様々な幅広い意見聴取もそうですけれども、より、市民の皆様の中で、実効的に動いてくださるような方々というのを、仲間を増やしていくというのを進めていきたいなというふうに考えておるところです。

ですので、次の、来年の7月検討も踏まえて、今年度の、今日の協議会というのは、その方針と施策の方向性、ここを固めるという重要な会議になりますので、皆様、よろしく御審議のほどお願いをいたします。

では、早速、中身のほうに入っていければなというふうに思いますので、資料1-1、市民アンケート調査に関する追加分析結果というところを、資料をお手元に御用意いただけますでしょうか。

報告事項の(1)というのが、これまで10月の協議会でも報告差し上げていたものから、さらに追加で分析を行ったものについて、まず報告を差し上げるというような形で進めればなというふうに思います。

こちらの市民アンケート調査に関してなんですけれども、前回は、あくまで速報版というような形で、アンケート集計をした直後だったので速報版としてお出ししましたけれども、その後、クロス集計であったりとか、あとアンケートの中で目的地も書いてもらうというような設問も設けていたので、その目的地と居住地のOD分析、起点と終点の分析というのも行いましたので、その結果についてお話しできればなというふうに思っています。

一応、全体版として先ほど御案内した、ここの参考資料もつけていますけれども、こちらは本日の会議では御説明を割愛いたしますので、各自で御覧いただくような形でお願いをいたします。

では、めくっていただいて1枚目なんですけれども、まず、こちらが歩行許容距離という項

目とほかの項目をクロスしたというところの分析結果でございます。この歩行許容距離というのは、アンケートの中で、ふだん目的地まで歩いて移動する距離はどのぐらいですかというのを聞いています。1キロメートル以上とか七、八百メートル程度、二、三百メートル程度、数十メートル程度の歩行以上は難しいと。こういった設問でチェックをつけていただいています。

その答えた方の属性という部分とも比較したのがこちらでございます。まず、左側の表になるんですけども、こちらが年代別の歩行許容距離を示したものでございます。下のほう、枠でくくっていただいたところを見ていただくと、70代の8割の方、あと80歳以上の過半数の方が700メートル以上の距離は歩行可能というふうにお答えをされています。ですから、高齢者と一口にくくっても、単純な距離というところでは、七、八百メートルという、およそ15分程度ですかね、ある程度の距離を歩けるかなというふうに思いますので、一定程度歩ける方がいらっしゃるというのが分かります。

一方で、この右側の、今度は移動制約別の歩行許容距離というものです。この移動制約というものもアンケートで取っていて、例えば坂や階段、長距離移動が難しいとか、車椅子を利用している、つえ、手押しカートを使っているとか、こういった項目でもアンケートというのを取っております。

こちらで見ていくと、車椅子を利用している方の8割の方だったり、つえや手押しカートを使っている人の約6割の方が、300メートル以下が歩行の限界距離ということで御回答されていて、こういった方々は、バス停までのアクセスというところに課題を抱えている方が多いのかなというところが見えてきます。

では、次のページを御覧いただけますでしょうか。

次のページが、今度は、年代というのを切り口に、ほかの項目と比べたものでございます。

まず、左側のものが、年代別と先ほどの移動制約者の割合というものをクロスして分析したものでございます。下のほう、75歳～79歳の4割以上の方、あと、さらに80歳以上の6割以上の方が、何らかの移動の制約を抱えていると。先ほどの1ページ目のデータを踏まえると、距離は歩けても、例えば坂道だったりとか、何かしら制約を感じているという方が一定程度いらっしゃるということが分かります。

さらに、右側の表というのが、今度は年代別の運転免許の保有状況です。これは免許を持っている、持っていないだけではなくて、持っているけれども運転することは少ないとか、返納

したとか、あと、そもそも持っていないとか、そういった項目をアンケートで聞いているものでございます。

これで言うと、70代の6割以上とか、80代の9割弱の方が免許を持っていないか、持っても運転することが少ないということにお答えされています。こういった方々は、間違いなく自家用車に頼れない方、御家族の送迎とかもあるかもしれないんですけども、少なくとも自分で自由に動くというのが、自家用車で移動するというのが難しい方になりますので、公共交通の利用の可能性が高い層とも、翻って言えるんじゃないかなというふうにも考えております。

では、次のページを御覧いただけますでしょうか。

今度、次のページが、冒頭に申し上げた目的地の集計結果というもので、それぞれ通勤・通学、買物、通院・通所、娯楽・趣味という中で、「主な目的地はどこですか」というので具体的な名称ベースで書いていただいています。それと居住地を結んだ線というのを比較したものでございます。

これ、各目的別に4枚の図が載っているんですけども、全体で見ていただくと、目的によってODが大きく異なる。集約している場合もある。例えば買物とかだと、一定のスーパーに集約しているとかというのあれば、通院、娯楽というところは、かなりばらけていたりとかというところもあります。ですので、この目的に応じた検討というところが、まず必要だなというところをこちらのところでは押さえておければなというふうに思っております。

次のページを御覧いただけますでしょうか。

4ページ目が、今度は買物に関してフォーカスをしたものでございます。左側が回答者全体、右側が「移動制約あり」と答えた方に絞った図でございます。右も左もそうなんですけれども、まず、全体的な傾向としては、オーケー逗子店さんだったりとか、ヨークフーズ東逗子店さんに、市内全地区から利用しているというのが見てとれます。特に、このヨークフーズさんに関して言うと、この池子のアザリエ地区から一定の利用があるというところが、1つ、特徴かなというふうに思っていて、昨年度、住民自治協議会さんとか、あと、地域の見守りサポーターさんとか、いろんなところで話を聞いたときに、結構、アザリエ地区から坂を下りていく、ヨークフーズに行っているけれども、帰りの坂道が大変という話も聞いておりましたけれども。そういったヒアリング結果とも一致するなというのが分かります。この傾向で言うと、右側の移動制約者に絞ったところでも同じことが言えるかなというふうに思います。

では、次のページを御覧いただけますでしょうか。

今度、次のページは、通院に関して分析したものでございます。こちらを見ていただくと、今度は、こちらに関しては、その居住地と離れた様々な場所、いろいろなところからいろいろなところに線がばらばらと延びているというのが分かります。これも昨年度、ヒアリングをしたときに、居住地、家の近くというよりも、長年のかかりつけ医だったりとか、お医者様との相性だったりとか、そういったところで苦労して通っているというようなお話を結構聞きました。そういったところとも実際に一致して取れるなというのが、移動制約者の部分で見ても言えるかなというふうに思います。

次のページを御覧いただけますでしょうか。

次のページが、今度は、趣味・娯楽に関する分析結果でございます。こちらも様々な線が出ているんですけれども、池子にある逗子アリーナ、第一運動公園、プールの辺り、この辺りが、市内の各地区から一定の移動があるなというのが見てとれます。

次のページ以降は、参考資料としてつけているもので、送迎と実態であったりとか、ほかのODの分析というところで記載しているものでございます。こちらは説明を割愛させていただければなというふうに思います。

続いて、資料1-2のモビリティデータに関する追加分析結果のほうも併せて御説明したいと思しますので、資料1-2のほうをお手元に御用意いただけますでしょうか。

こちらの資料1-2に関しては、10月の協議会では、直近、令和6年度の京急バスさんから頂いたバスの利用実績報告というところで、市外も含めて逗子駅起点で行っている全系統のどういった傾向があるかというのを分析したものでございました。

今回は、経年での分析というところを見ようということで、過去10年間のデータというものを頂いて、輸送人員の経年の変化であったりとか、あと、さらに、それと、市内限定にはなるんですけれども、人口との比較というものをやってみたのがこちらでございます。

まず、上の表というのが、人口と輸送人員の系統別の比較というところで、一番左に系統番号と主な起終点、あと対象地区というところで書いてあります。こちらのところが人口の平成26年と令和6年を比較した変化率、さらに、こちら右側のが輸送人員の同じく平成26年と令和6年で比較したものでございます。

この人口というところは、なかなか厳密に取るのは難しいんですけれども、例えばハイラン

ドの便であったら、逗子駅から逗子の市内、逗子駅周辺を通過して、久木地区を通過して、久木の
一丁目から順々に通過してはいるんですけども、久木四丁目の方が主に使われるだろうという
ことで、この人口のところは久木八丁目の人口というところに入れていきます。

同じく亀ヶ岡団地でしたら、小坪の一丁目辺りでしたら久木の二、三丁目、グリーンヒルで
したら沼間五丁目、葉桜でしたら桜山六丁目という形で、仮ではあるんですけども、人口と
いうことで、主に乗り降りされる方が多いだろうなといったところの地域の人口と比較をして
いるところでございます。

これを見ていくと、左側の人口減少以上に、この輸送人員が減少している路線が多いなとい
うのが見てとれます。

例えば、久木の八丁目というところ、人口の比較で言うと、マイナス4%に対して、輸送人員の
ところだとマイナス41.9%ですとか、小坪の一丁目ですと、人口ですとマイナス6.3%に対し
て、輸送人員だとマイナス36.4%、アザリエだとマイナス7.9%の人口減に対して、輸送人員
だとマイナス40.1%という結果でございます。

下の表は、この人口のところをもう少しみ砕いてみて、0～19歳、19～74歳、75歳以上と
いうことで、年代別に比較をしたというのが下の表でございます。

これを見てみても、どうしても現役世代の人口減少によって輸送人員が減少しているという
面もあるんですけども、それ以上に、輸送人員が減っている路線というのがあるというのが
現実なのかなと。ですので、バスを選ぶ、自家用車の普及だったりとか、いろいろ背景はあろ
うかなとは思いますが、減便という事実だけではなく、どう地域としてバスを残すの
か、どういうふうに活用していくかということも、やっぱりしっかりと今後考えていかないと
いけないなというのがこの結果で見えてくるかなというふうに思いました。

では、次のページを御覧いただけますでしょうか。

今度、次のページが通勤・通学の定期比率を見たものでございます。上が各系統ごとの年次
での経年変化でございまして、下がそれを、左下の部分は全路線の折れ線グラフ、右下の部分
は市内路線のみに絞り込んだものでございます。

こちらで見ていくと、市外路線を中心に年々増加傾向にあるものの、令和6年度では、主に
市内路線というのは減少している。特にアザリエの路線で言うと、通勤・通学定期比率が約
20%減少しているというのが見てとれます。その辺りも、恐らく多分、生活者視点で見ていく

と、いろいろな背景があるんじゃないかなというふうに推測しているところでございます。

次のページからは参考資料ということで、往復の運行回数だったりとか、走行キロ、あと輸送人員等を示したものでございます。こちらで見えていくと、往復の運行回数の増減と、今、便数というところと、あと輸送人員、平均乗車密度等の増減トレンドというのは、必ずしも一致していないという部分があるのかなというところは、全体の傾向としては見てとれるかなというふうに思いました。

以下、参考資料となりますので、説明のほうは割愛をさせていただきます。

では、一旦、以上で説明を終了いたします。よろしく申し上げます。

【加藤座長】 ありがとうございます。

最初に今後のどういうふうに検討していくかということの説明していただきましたので、今回、重要であるということも御理解いただいたと思います。

では、この資料1-1、1-2について何か御質問、御意見があれば伺います。どうでしょうか。

先に言いますけど、葉桜は葉山側もありますよね。

【平元専任主査】 そうですね。

【加藤座長】 それは入れないんですか。

【平元専任主査】 それに関して、追加も検討したんですけども、葉山が住居表示ベースではなくて地番ベースになってしまうので、葉山は長柄地区で見ると、かなり広範囲が含まれてしまうというところがあるので、葉桜に関しては、葉山町側はこの分析には含めていないです。

おっしゃるとおり、葉桜地区は、ほとんど葉山の割合のほうが大きいですので、こちらに関しては、どちらかというともかなり使われている路線というような形かなというふうに考えております。

【加藤座長】 ほかが大きく減少、下手すると5割近い、10年間でそれだけの減少なんですけど、葉桜は比較的保っているとする、何が違うのかなというのは知りたいところなので、きちんと見ていただければいいなと思っているということですね。

どうでしょうか。何かございますか。

【三浦委員】 失礼します。三浦でございます。前回、欠席してしまい、失礼いたしました。

今、最後に御説明いただいたバスの利用状況の、アザリエの通勤・通学定期比率が2割下が

っているといったところですけども、先ほど、この原因みたいなところというのは、何か調査とか、類推とかされる予定はありますか。割と2割というのは大きな数字かなと思っていたんですが。それによって、今後の打ち手の部分も少し考えていくときの要素にはなるかと思えます。お願いします。

【平元専任主査】 じゃあ、事務局のほうから。

まず、全体の傾向というところで言うと、コロナで一回、がんと下がって、徐々に回復をしたというのと、あと、京急バスさんが、定期の期間というのを3か月から6か月に長くしたことによって、それが非常に好評を得たというのもあって、この逗子市内以外も含めて全体的に好評で、増加傾向にあるというのが背景にあります。

アザリエに関してで言うと、詳細な分析というところはあれなんですけれども、ちょうど1月に、それこそ市民委員の方々にも来ていただいて、勉強会というものをやったんですね。前回の市民懇談会に参加された方だったりとか、そういった方々をまず集めて、資料について御説明をして、その際にいろいろ話を聞くこともあったんですけども。

アザリエで言うと、たまたまそこに参加されていたお話で言うと、減便になったことによって、例えばお子さんがこれまで通えていたけれども、塾とかに通い出すと、帰りが乗り継ぎの関係とかもあって、バスで行けなくなってしまうと。そうなってしまうと、定期よりも、使うときだけ支払ったほうがお得というような、そういった背景で定期をやめてしまったというような話というのは、エピソードとしては、1つ、お伺いをしたところです。

それが全てというわけではないとは思いますが、減便によって何時までとか、あと例えば運賃の改定だったりとか、そういったところでどういった影響になっているかという様々な要素が入っているんじゃないかなというふうには考えております。

【三浦委員】 ありがとうございます。確かにこれ、定期というところで見ないと、見誤ってしまうかなと思って。回答いただいてありがとうございます。

【加藤座長】 5から6でかなり増加したところ、非常に増加したところと非常に減少したところとあるというふうなのが気になって……、それは下の折れ線グラフから分かることですけど、じゃあ、何でそうなったのかというのは非常に大事なところで、今アザリエだけ飛び出しているの、そこを見ちゃうんですけど、これを見たときには、この5から6の大きな変化はなぜですかと。これは、京急バスさんは分かりますかね。

【植田委員】 一応、我々のほうとしては、2類から5類になったタイミングとかから、急に定期が増えてきたという傾向は捉えています。

一方で、率が下がったというところは、この資料が輸送実績報告書というものなんですけれども、それは今までICカードの定期券ではなかったもので、5年に1回とか、10年に1回のOD調査というようなデータを基に、一部推計をしている部分も実はございまして、その点で少し数字というのが変わってきまして、近年、ICカードの利用実態を捉え始めて、多少、10年前とか5年前と傾向が変わってきているというところを捉え始めているところがございます。

【加藤座長】 あまり半分というのは多少とは言わないと思うんですけど。倍になったら、多少ですかね。あるいは半分になったら多少、そんなわけではないと。だから、そういう、もともと取り方がおかしかったのか、それも含まれるけど、何らかの変化があったのか、どっちかなと。

【植田委員】 倍というのは、南郷中学校とか。

【加藤座長】 南郷中学校だと大きく増え、アザリエだと大きく減っている。倍増とか、半減ですよ。

【植田委員】 南郷中学については、便数が少なかったりというのが非常に大きい影響を及ぼしたかなと思っています。

アザリエ循環、すみません、これ、我々も分析が行き届いていないんですけれども、もともと我々が言うふれあいパスとか、高齢者のパスの利用者が非常に多かったというのがございまして、この辺りの部分が影響しているのかなと思ってはいるんですが、ここの点は、御指摘のとおり、多少とは言い難いので、またちゃんと整理させていただきたいと思います。

【加藤座長】 全体が定期に寄ってきたというのは分かるんですけど、そういった、それぞれのところで、特にこうなったのは何なのかというのが分からないと気持ち悪いなど。さっきの葉桜もそうなんですけど、そこを明らかにしていただきたいなということですね。

これ以上は追求しても難しい、あるいは皆さん、何か特に地元でよく分かったら、そういうことがあれば言っていただければいいと思います。

【齋藤委員】 池子小学校区住民自治協議会の齋藤です。

まさにアザリエは、私の地域は、逗子30から32の逗子アザリエの地域になっております。私も通勤させていただいていますし、息子も通学させていただいているんですけれども、先ほど

平元さんからお話がありましたが、やっぱり便の乗り継ぎがいまいち悪いんですね。

例えばなんですけれども、私は横浜に仕事に行って、京急の神武寺駅に帰ってきて、そこからアザリエの山の上のほうにバスを利用するんですけれども、京急バスと京急の電車のつなぎの時間帯がうまく合っていないというか、電車を降りたら、もう直前にバスが行った状態になっているというようなことなので、要するに皆さん、使わないんですね。

なので、そこが多分うまく時間帯がマッチングされていると、皆さん、使うのではないかなと。だから、致し方なく、しょうがないけど歩いて帰るかというような、時間をかけて帰るかという、もう諦めている方が多分いらっしゃって、肌感覚ですけれども、感じています。

以上です。

【加藤座長】 それは5年から6年の間に起こりましたか。一般的には、そういうことがあるので、便を増やさなきゃいけないという話ですが。

【齋藤委員】 そうですね。あまりそんなに便利だなという感覚はなかったんですけれども、バスの減便が、やっぱりパンチが効いてきたなというところは感じています。行きも帰りも乗り継ぎが悪いなというか、そういったことで、近所で本当に、何かただ立ち話の中の話にはなりますけれども、その辺、時間が不便だよなというようなことは、皆さん、おっしゃっています。

【加藤座長】 この1ページ前のところは総利用者数なので、これだと10年間で4割減しか出てなくて、そこは、グラフはないんですよ。

【平元専任主査】 そうですね、ごめんなさい。

【加藤座長】 ないので、定期を買わなくなっても別に定期外で乗っていれば、まだいいかなとなるんですけれど、定期が大きく減ると、やっぱり非常にまずいことだし、それが起こるのは相当何か変なことがあったんじゃないのかと思ひまして。

あと、定期の場合だったらデータの的にはきちんと把握していたんでしょう。変わるわけがないでしょう。

【植田委員】 はい、直近は把握しています。

【加藤座長】 定期だったら何倍増えたかの世界なので、アップダウンしているので、これが半減したとか、倍増したというのは、その地域で話題になるほど大きな出来事だと感じるんですけど、みんなも、この改正で買いにくくなったから、もう定期を買うのはやめたとか、そう

やって友達同士で言うような、そのくらいの変化だと思っんですけど。いや、これ、全くそうだとしたらすごいな。

【植田委員】 資料の3ページに、便数がのっているが、令和4、5、6と減便せざるを得ないというところと、神武寺の時間といっても、御指摘のところ、しっかり考えたいと思いますけれども、逗子駅始発というところが、道路環境的にここで待機しているというのはなかなか難しいというところから、課題もあるなとは思っています。真摯に御意見は受け止めさせていただきます。

【齋藤委員】 すみません。申し訳ございません。

【加藤座長】 あと、神武寺接続は、定刻でできないでいいですかね。定刻でやることはできないのか、遅れていて接続が悪い場合も多いですよ。

【齋藤委員】 いや、結構、時間に遅れずに、京急バスさんは来てくださっているんですよ。なので、本当に定刻でつながりがうまく合わない。

【嘉山委員】 ごめんなさい、京急バスですけど、アザリエに関しては、JRの駅を起点としていたので。

【齋藤委員】 そうですよ。

【嘉山委員】 神武寺はあくまで通過のバス停なので、そこを合わせるの難しいです。本当は京急電鉄がダイヤ改定をやったときにやればいいんですけども、なかなかJRは合わせられない。

減便した理由なんですけど、朝7時台でもって、前は4本ぐらいあったと思うんです。それが今2本なんですけど、正直乗られないんですよ、お客様は、それほど。なので、時間に合わせてもらって来てもらう感じになっちゃって、5年ぐらい前にも1回減便して、今回も減便しているんですけども、正直そんなには乗られないんですよ。

バスが小さいから乗っているように見えるんですけども、朝の7時で通勤・通学の時間で、そこまで乗っていないんですよ、正直。できれば、お年寄りの方が買物に来るぐらいなので、多分駅に来て、次は何分に乗って帰ろうというのを、大体1日の行動が決まっている感じなので、増やしたいのは増やしたいんですけど、今は乗務員もいないんですけども、なかなか神武寺駅の電車に合わせるとかは、申し訳ないんですけど、難しいかな。努力はしますけど。

【加藤座長】 そこはいいんですけど、1年で半減するのはなぜかということの核心には全然

至らないので、そこが気になる。そののみ、気になっているんですよ。

6人いたのが3人になったから半減とか、そういうレベルで考えていいんですか、ここは、例えば。そういう非常に少ないところだったらそう。だけど、50人が25人になったらすごく減っちゃっている。

【嘉山委員】 そこに関しましては、我々、会社が乗務員がいないということで、本当にもう横須賀へ行っている、長井のほうへ行っているのは、やっぱり乗降が多いんですよ。そこは収益もあるので、そこまでは削れないので、どうしても……。

【加藤座長】 いや、削るとか削らないじゃなくて、単純に1年でどうして半減したかと聞いているだけなので。それじゃあ、その1年で変化はあったでしょうと。だんだんとなっているのは、だんだんと減るので、急に減るわけがないですよ。それを聞いているんですけど。

あるいは、学校だったら、例えば3年間だったら3分の1ずつ減る。次のところに人が減るとか、そうなることが多いので、そんな急に減るわけがない。通勤だって、ずっと通勤している。

【三浦委員】 先生がおっしゃっているのは、便数じゃなくて利用者数ですね。

【加藤座長】 利用者数です。

【平元専任主査】 ごめんなさい。利用者数で言うと、10年で40%の……

【加藤座長】 半減ですよ。定期率が5から6で。

【平元専任主査】 定期率が、そうですね。

【加藤座長】 それを言っているんですよ。

【平元専任主査】 20%。

【加藤座長】 ずっとそれを言っているじゃないですか。

だから、アザリエは29.2から9.1、半分じゃなくて3分の1です。そんな3分の1も減るといのは、本当に7時台の、例えば使いやすいダイヤがなくなったから、もう使ってられないとなったとか。ある高校だったら、一番どんぴしゃでこのダイヤだったのにとか、そういう話なのかと、普通だったら推測するんですけど。

【齋藤委員】 すみません、私も、はっきり断言できないんですけど、逗子高校が逗葉高校のほうに統合されたのは、もしかしたら影響があるかもしれないです。

【加藤座長】 それは、もしそうだとすると、大きいかもしれないですね。

【嘉山委員】 いや、逗子高校じゃないです。高校生は乗っていないので、そもそも。

【加藤座長】 これも通勤・通学で一緒だから、そういうごちゃごちゃした結果になるんですよ。通勤と通学で全然違うんだよね。

とにかく違う傾向があったら、何で違うかというのを追求してほしいんですね。そこが大事なところなので、ある意味、負の政策を行ったから減ったんだとなるので、その負は何だったのかといえ、それをやらないことがまず大事となるでしょう。そこです。

【嘉山委員】 いや、恐らくですけど、齋藤委員がおっしゃるとおり、便が減って、アザリエから神武寺まで歩く方が多くなったと思うんですね、ただ単に。

【加藤座長】 そのときの改正が致命的だということでもいいですか。

【嘉山委員】 ええ。恐らく。

【加藤座長】 それだったら、それと最初から言ってくればいいので、具体的に言うと、7時台から4便から2便になったからと、それでいいですか。

【嘉山委員】 恐らく。

【加藤座長】 最初からそれだけでよかったんですけど。関係ないことを言ってもしょうがない。それでいいですか。

となると、やはり通学はないんですね、もともと。通勤定期であっても、7時台の便というのは、やっぱり効いてくると。

あと、1時間に4本あると、神武寺の乗換えというのも、そんなに致命的にはならないと言っているいいですか。30分に1本だったら、1つ遅れたら大きな遅れ。

【齋藤委員】 アザリエから神武寺は、15分ぐらい、徒歩だと歩くんですよ。だったら、30分、時間がずれるんだったら、歩いたほうが良いというような。

【加藤座長】 そういうことですね。

【齋藤委員】 はい。じゃあ、使わないというふうになってしまう。

【加藤座長】 だから、そうすると通勤とかを考えたときには、15分に1本ぐらい朝にないと、大きく定期比率が減少してしまうものだという教訓が得られたので、じゃあ、どうするかという、次につながるでしょうということなんですけど、それを確認したかったということです。

だからといって、京急さんに、とにかく戻せとかということはもちろんないんですよ。現実としてそういうことが起こったということが、次の施策を考えるときに大事だということで、

それをうやむやにしたら、だったら、7時台がそういう便になってしまうと、本当に後で振り返ったら、そこら中で定期を買う人がいなくなっちゃったというふうになったら、大変なことになるのでどうするかというのを考えましょうということです。

アザリエは、もともと、そういう意味では定期じゃないところの部分が大事だったので、こういう、何か小さいまちであることもあって、こうなったということですが、将来的には、減少基調で、10年で4割ぐらいも減少しているようなところがあれば、また10年で4割もし減少したので、もう小型でいいとかとなってくることだって考えられるとなると、みんなアザリエのように、10年後、なっちゃうようなシナリオが書けるよねと。そうならないようにするために、一体どうしたらいいかというのを、ここでやっていかなきゃいけないと。

多分、そんなことになったら、逗子で京急バスなんてやっていけなくなってしまいます、きっと。というシナリオかなと思いました。

何か違和感があればあれですけど。どうぞ。

【植田委員】 1点だけ、券種別のシェア、1月があるので御紹介すると、現金とチャージで乗られる方が大体6割ぐらいで、定期が10%、そのうち通勤が8%で、通学が2%です。ふれあいパス約3割というふうになっていまして、恐らく、この通勤が大きく減ったんじゃないかなと思います。

【加藤座長】 なので、今、券種の通勤・通学、その他のいろいろなものについても、それぞれ教えていただくと傾向が分かりますので、そこは分析をする必要があると思いました。よろしくをお願いします。

では、ほかに何かございますか。

やっぱり減ったというのは、どこでも言っているんですけど、なぜ減ったという分析が欠けていることが多くて、減ったので、減ったに合わせてこうするとかということは誰でも考えるんですけど、減らさないようにするにはどうしたらいいかが全く出てこないと。

逗子の場合は、貴重だから今の捉え方が悪い。どうやって乗り続けていただけるか、特に通勤とかのところだったら、まだ動ける間ということなので、そこがどんどん離れていくと、これ、高齢になったときに、既に通勤でも使っていないんだから、高齢になってバスを使うかという、全然使わないと、減ってしまうので。

あるいは、そんな不便なところだったら住まないと。ほかのところに行ったほうが良いとな

るので、そういう、ある意味の地獄絵図にならないようにするにはどうしたらいいかということで、この後の議題ということなんだと思うんですけど、その辺のどの部分……、券種だから、具体的には属性に近いんですけど、そこがどういうふうに思っているからやめちゃうのか、どういうふうだからやめないのかというのが分からないと、政策が考えられないというところは、ここはとても大事なところだと感じました。

【桐ヶ谷会長】 すみません。この2つ上の1ページの、そこなんですけど、ハイランドが人口減では低下率4%マイナスで、何でこの41.9%まで減っているのかという、この理由は何が考えられるんですかね。

【長嶋委員】 ハイランドの長嶋です。

ハイランドの状況としては、ハイランドから逗子へ出るバスと、鎌倉へ出るバスがあるんですよね。逗子へ行くバスというのは、結構、大体1時間に今、2本ぐらい減ったんですけども、時間がまちまちなんです。出るほうは、大体決まっているんですけども、帰りが、逗子から帰るときに、往復を考えると非常にロスが出やすい時間であるような気がします。

それに対して、鎌倉へ出るのは、きっちり決まっているんですよ。毎時何分何秒というのは、それはハイランド発も、鎌倉行き発も、ほぼ固定なんです。そっちのほうが使いやすいという状況があるんですよ。

ですから、ハイランドの場合は、鎌倉側のバスの利用状況が、あるいは増えているのかもしれないですね。

【加藤座長】 あのデータだと、下から3行目、鎌倉は二十幾つなので、逗子ハイランドが4割減ぐらいですので、鎌倉のほうは、つまり減っているけど、そこまでじゃない。逗子のほうが明らかに客離れしているという、そういう現象ですね。

【長嶋委員】 それと、ハイランドは、車で送り迎えする方がかなり多いんですよ。それで、逗子の駅前には混んでいるという話がよく出るんで、それは混んでいるからバスという流れに、なかなかならない。

【加藤座長】 ハイランドは、でも、13時から18時ぐらいだけど、ここを15、35、45とか50、35とか、そんなめちゃくちゃばらばらでもないんですが、これ、もっとそろったほうがいいですか。均等ではないですよ。

【長嶋委員】 そうですね。実際、通勤・通学に使っている方がどのぐらいいるかというのと、

非常に疑問を感じます。結構、ハイランドから逗子まで歩くと30分、健康な、健脚の方でも20分ぐらいかかるんですが、通勤・通学で歩く、あるいは自転車で走っている方が結構多いですね、実態として。そういう感じです。

【加藤座長】 よく見るとハイランドはあれですけど、昼間は時間2本で、夜間になると時間1本になるんですね。

【長嶋委員】 そうですね。昼間は、やっぱり老人、私もそうなんですけど、買物とか、通院とか、そういうときには利用していますけれども、昼間の時間帯は、便数は減ったかもしれませんが、結構乗っているような感じはしているんですけどね。

【加藤座長】 あと、鎌倉からは1時間に1本ですか。

【長嶋委員】 1時間に2本です。鎌倉は……。

【加藤座長】 逗子のほうが本数は多いんですか。

【長嶋委員】 そうですね、時間帯によっては、少ない時間帯もある。

【加藤座長】 鎌倉は、もうずっと朝から晩まで1時間に2本。

【長嶋委員】 そうです。

【加藤座長】 逗子は1時間に2本ということなんですけど、逗子の減少が大きい。これは、下手すると、逆転したほうがいいことになってきちゃうという。

【平元専任主査】 よろしいですか。もしかしたら、今、こちらの下から3番目の鎌倉、ハイランド循環というのがあるんですけども、これ、統計の便宜上、鎌倉、ハイランド循環に絞った形ではなくて、ほかの系統、例えば鎌倉から今、浄明寺とか報国寺だったり、いわゆる観光スポットを通るような便と同じ系統で集計してしまっているというのもあるって、そこは、インバウンドの観光客中心にかなり入ってしまっているというのもあるので、このマイナス22.8というのが、先ほど言われたハイランドの方が鎌倉方面を一定使っているというのでも要素としてあろうかなと思うんですけども。

一方で、観光客の方が多く使い続けているという部分もあるので、ここは差し引いて考えなきゃいけないかなというところです。

【加藤座長】 なので、結局、ハイランドは、これ、鎌倉市内のほうの人口はやはりないんですね、ここで。

【平元専任主査】 そうですね。それは、ごめんなさい、出していないですね。

【加藤座長】 もう一個、またそちらの鎌倉市側の人口は、それは出ていなくて、逗子側が減っているとか、そういうこともあるかもしれないなと思います。どっちもぐるっと回るの、あまり関係ないかもしれませんが。

それも思ったんですけど、今、ほかの、そういう観光絡みで増えているような傾向とかと一緒にしているとしたら、やっぱり、このデータも、鎌倉のほうが減っていないからどうこうというのは、十分言えないことにもなりますね。そういうふうに考えて、データを細かく考えてもらえるといいなというのをお願いしたいということです。

あと、前半のほうはよろしかったですかね、この移動制約者絡みのところは、あるいは年代です。

言い方として、例えば1ページで、車椅子を利用している人の8割、それから70代で8割、80代以上の過半数が700メートル以上の距離は歩行可能と言っているんだけど、逆な言い方をすると、70代の2割、80代以上の半分近くが700メートルまでしか歩けないと。これ、どっちの言い方をするかによるんですが。

80代は、これ、回答が多いんですけど、この回答の多さというのは、別に年代は関係なく取って、答えた人がこの人数だったらいいですかね、これ。

【平元専任主査】 そうですね。まず、回答者全体のアンケートの、全体の割合というところでは、比較的、参考資料、これをつけているんですけども、内側が今回のアンケート回答で、外側が住基台帳のところになるので、年代とか、居住地、性別、同居家族というところは、ほぼほぼ住基台帳に近いようなサンプルが、今回、取れているというところですよ。

【加藤座長】 ということは、高齢者は結構、割合、80代以上というのは多いことになるんですね。その方の、例えば80代だと半数近くは700メートルとかまでだと歩行できないとなるので、そこの部分は、かなりボリュームゾーンと言えるという話かなと。8割とかいうと、あとの2割は大したことないと思うかもしれませんが、その2割は、実は掛け算をしたら1,000人だとかだとすると、その人たちを見捨てるのですかとなっちゃう。この場合は、どっちかという、これでカバーできるというよりは、カバーできないのが何人と見たほうが、今やろうとしていることには近いとなると思います。

【平元専任主査】 その辺りの人数分析は、後ほどの資料の3-2あたりでも示しているがあるので、また御説明できればと。

【加藤座長】 資料3のほうで、移動制約の細かいことは分析したものがあるので、そちらで見えていただけるんですが。

あと、皆さん、何か。

はい、どうぞ。

【植田委員】 じゃあ、資料1-2の6ページ目も併せて、バスの利用状況というところを御覧いただければと思います。平均乗車密度という細かい算出式とか、細かいところがあるんですけど、大体、平均して何人ぐらいずっと乗っていらっしゃるかというのが数字になっていて、これは現実にこの数字があまり大きく見えなかったりというようなところを、弊社で実は意識を持っていたりということで、一番上のところが長井方面に行く、先ほど嘉山委員もおっしゃられたとおり、減便しまして、密度が上がったりとかというのがあるとは思いますが、それ以外については、おおむね維持しているというもので、もちろん減便したことによって、御乗車なさらなかったパターンというのもしらっしゃったりするので、必ずしもというところはあるんですけども、全体を並べてみると、そういう形で乗車されている。一応、参考までに御覧いただけるとありがたいと思います。

【加藤座長】 これを見ると、ますますさっきの定期券が3分の1に減少したというあたりが、平均乗車密度は変わっていないのに、それだったら定期券を買わないで、乗車しているけど、回数は変わっていないとなるので、すごく不思議と。余計不思議なんですけど。同じように減っていればいいんですけど。平均乗車率のほうが、やや数字的には誤差がありそうなものと言っているんですかね。

ICカードでとっていただければ、精度がいいですかね。

【植田委員】 そうですね。6.4から5.4という減り方が、どう捉えるかということもあると思うんですけど。

【加藤座長】 ちなみに平均乗車密度というのは、全路線平均でならしたときに、平均で何人かということですので、短い距離をたくさんの方が乗っていても、全体にならずと少なかった。長く乗っている方が多いとかだと、その人数がずっと平均に近くなるので、全体としても大きな値になるという感じです。

ちなみに、これは、乗車密度というのは便当たりということになりますけど。これに1日の便数を掛けると平均輸送密度というふうに言って、1日だどどのぐらいとか、それぞれの平均

で利用されているかという値です。平均乗車密度が増便とか減便するときには大事な資料になると。これがかなり少ないんだったら減便したいなという、収支にも直接影響する指標です。

何かそういう意味では、大きいバスが走っているのに、数字が低いところが怖い。つまり、お金はかかっているんだけど、人数的に少ないというのは、これは一番、私から見ると怖い路線かと。

あと、遅れも激しい路線だと、こういうところはあまり事業者さんの前で言っちゃいけないけど、狙われやすいという感じです。だから、沿線の方は御注意いただかないといけないという感じです。だから、こういうところをどういうふうに対策していくかも大事だと思います。

自分が田浦に乗ったとき、2回乗りましたが、やっぱり逗子市内での利用が多くて、横須賀へ入っていくと少ないという感じになるので、どうしてもそうなるんだと思うんですけど、じゃあ、田浦のほうに行く人がいるのかとか、そういうことは横須賀市さんにそこを一緒に話してみないと分からないところですけど、逗子市としては考えていかなきゃいけないと。

以前はたくさんあったんですよ。

【植田委員】 そうですね、もう少しありました。

【加藤座長】 もう少し。分かりました。

あと、よろしいですかね。

では、この後、施策が出てくるので、その中で今のものも振り返りが必要であれば、また言っていていただくとして、続いて、ここから協議事項ですので、それぞれ、さっき言いましたように、目指す姿とか施策について、これで行けるというふうに思っていたときには、最後のところで採決で手を挙げていただくというところになりますので、よく聞いていただいて、お考え、あるいは御意見をいただいて、進めていくということにしますので、続いて、協議事項の（１）になりますけれど、地域公共交通の目指す姿の明確化ということで、これは資料2-1ですね。事務局から説明をお願いいたします。

【平元専任主査】 では、お手元に、こちらの資料2-1、A3判のものを御用意ください。残り12時まで1時間弱となりますので、スピードアップしてお話をできればと思います。

まず、こちらは、前回10月の協議会終了後に案として、メールのやり取りですね、案としてお出ししたものから、さらに1月に交通戦略部会を行いましたので、その意見も踏まえて、文言の修正だったり、項目や見やすさの点で整理したものがこちらでございます。

内容自体は変更していません。ちなみに赤字で書いてあるものは、前回1月の交通戦略部会から変更したところになりますので、事業者の皆さんは、そういった視点で御覧いただければというふうに思います。

まず、左側の現状把握になりますけれども、逗子市で言うと大きく分けて3つ、現状として、問題として取り上げるところがあるかなというふうに思っています。

1つ目が、個別の「おでかけ」ニーズに既存の公共交通の対応というところで、これは、逗子、バスの路線だったりとか、逗子駅周辺を中心に張り巡らされて、1960年代、70年代にかけて住宅団地も開発され、そういった住宅団地のところにも漏れなく、一部を除いて、かなりのカバー率で路線自体は行っていたと。

一方で、身体的、そこにお住まいの方の高齢化だったりとか、いろいろな御事情の中で、坂道とか、狭隘道路だったりとか、既存のバスではカバーできないようなお出かけというのが、ニーズというのが出てきてしまった。それに対して、なかなかまだ対応できていないというのが1つ目。

2つ目が、バスが張り巡らされているお話もしましたけれども、先ほどの議論でもありましたように、これはドライバー不足とか、やむを得ない事情の中で、減便だったりとかもそうですし、あと、自家用車で送迎だったりとか、そういったところで、その「おでかけ」自体が、どうしても自家用車に頼ってしまっている部分もあると。まとまった移動需要というものを公共交通で運び切れていないという部分が、2つ目として、課題としてあろうかなというふうに思っています。

3つ目が、この地域交通を持続的に運営するための基盤というところで、運転手不足もそうですし、人口減少というところ、輸送の客数にもつながってくる部分もそうですけれども、そういった背景、逗子だけじゃないですけど、全国的な部分での課題というところがあろうかなというふうに思っています。

それに対するこの右側が、一旦、地域公共交通の目指す姿として掲げていきたいところがこの右側でございます。

1つ目が、先ほど申し上げた、なかなか既存の公共交通でカバーできないけれども、とはいっても、まだ路線が残っていて、比較的充実している公共交通をうまく使うために、地域公共交通までのあと一步をどういうふうに支えていくか。誰もが気兼ねなくおでかけできるまちと

いうものをつくっていくかというのが1つ目。

2つ目に関しましては、先ほど減便というお話も出しましたけれども、なかなかこれ、じゃあ、便を戻してというのは、ドライバー不足の昨今の中で、もう本当に現実的ではないですし、今でも相当な御尽力の中で、京急さん、調整して何とか維持をさせていただいているというのがある。

そういった中で、じゃあ、例えば便数の探しやすさだったりとか、遅延情報を簡単にスマホで検索できるようになるので、そういった情報の受け取りやすさもそうかもしれないですし、バスを待つ場所の環境だったりとか、そういったものも含めて、使いやすさという部分を追求することによって、いかにその自家用車と比較した中でも、公共交通というものが選ばれるような環境をつくっていくかというのが、2つ目の使いやすい地域公共交通で「おでかけ」がもっと楽しくなるまちというのを掲げたものです。

最後、3つ目ですけれども、これは、その「おでかけ」を支える仕組みというところで、今までは、交通事業者さんの経営努力の中でお願いしますというのが、ほぼ鉄道も、バスも、タクシーも、そういった形でしたけれども、今、こういった状況を踏まえて、我々行政もそうですし、利用される方もそう、利用されないけれども、その地域としてお住まいの方も含めて、今まさに、ここで集まっている関係者全員で、どういうふうに協力し合って、持続的に「おでかけ」を支える体制を築いていくか。そのための施策というものを掲げていく必要があるという意味で、「おでかけ」を支える仕組みを安定して続けられるまちというものを掲げた次第でございます。

2ページ目のところは、参考として、前回の協議会でもお示しをした、そういった、こういった現況から、この目指す姿に導いてきましたよというものを、詳細版ということでおつけしたのになりますので、細かい説明は割愛をさせていただきます。

では、以上で説明を終了いたします。お願いいたします。

【加藤座長】 ありがとうございます。ということで、非常に基本的なところのまとめなんですけれども、何かお気づきのところがあれば伺います。どうでしょうか。よろしいですかね。

これはいいけど、どうやってやるということが問題なので、このところは、ある意味では理想として。これを5年でできるというのは、5年でできたらすばらしいんですが、そう簡単にはいかないんですけど、10年、20年の間にここまで持っていこうと。後で振り返ったら、

この会議でそれが決まると、そういう感じで行ければいいということではあるんですが、そもそも10年とか20年の目指すべきところが間違っていないかということになるんですが、あと一歩とか、誰もがとか、気兼ねなく使いやすい、楽しく、安定して続けられる、そういったキーワード。具体的には細かく書いてあるところ。

裏のほうの各種調査から見えてきた実態はずらっと書いてあるんですけど、これに対する対策みたいなものは、次のところで、それぞれについて何をやるかというのが、案が出てくるということですが、どうですかね。この段階で異論がなければ、もう次に行っちゃおうかなと思っているんですが。

誤解を受けるような言い方をしていないとか、そういうのもありますが、これは内部でも検討したときに、いろいろと修正があったところなので、それなりに検討していますが、何かお気づきのところがありますか。

【長嶋委員】 1ついいですか。

2ページ目の2のところ、住民プラス来街者が動くことで、まちが活性化する視点と書いてあるんですが、1ページ目のところには、来街者に対するものが読み取れないのかなという気がするんですけど、2のこの中に入っているという認識なんですか。

【平元専任主査】 はい、そのとおりでございます。一応、この2のこの文言自体には入れなかったんですけども、左側の現状把握の部分では、その観光というところも1つあろうかなというふうに思っていますので、お見込みのとおりで大丈夫でございます。

【加藤座長】 いかがでしょうか。よろしいですかね。

では、さっき申し上げたように、これは協議事項になっていますので、特にこの1ページ目、この現状把握の結果、地域公共交通の目指す姿、これ、この後の計画の本当に大事な、この3つを我々が目指す、そのために何をやるかというふうな、目指すと、そのものですので、これもさっき言ったように、後で本当にこれはまずいというのが出てくれば変えることがあるかもしれないんですけど、基本的にはこれでどうやったらできるか……、あ、どうぞ。失礼いたしました。

【三浦委員】 その背景を理解するには、次の3の施策のほうの少しお話を聞いてみると、それが理解できるかなと思っております。事前に資料を拝見したので、ここのポツだけでは分からなかったという形で、先生がおっしゃるように、最後にまとめて少し検討させていただくような形でお話しさせていただきます。

【加藤座長】 分かりました。それを今、言おうとしていたんですけど。

その後、資料3のほうで、施策がずらっと出ますので、そちらも見ていただいて、言ってみれば、施策が一番大事なんですけど、一言でなく三言で言うと、というのが資料2ですので、これもまとめて一括で、では、採決することにしたいと思いますので。

では、議題だと協議事項の2になるところで、資料は3ですけど、こちらも事務局で説明をお願いいたします。

【平元専任主査】 では、今御紹介いただいたこの資料3-1をお手元に御用意いただけますでしょうか。

こちらの資料は、今回の協議会で新たにお出しするものでございます。

まず、資料の構成の背景というところで御説明できればなというふうに思うんですけども。我々、令和6年度にグリーンスローモビリティの提案というのを予算議会で差し上げて、そこで否決になって、そこから今後どういうふうにしていこうかという中で、この協議会を立ち上げて、今に至っているというのがあります。

そのときのやっぱり一番の反省点というのが、我々の中で何となく考えてはいたものの、その車両だったりとか、そういったいわゆるシーズありき、どういった施策ありきというところになってしまったなというところが一番の大きな反省でした。それを踏まえて、この協議会の中で、しっかりその交通モードありきじゃなくて、その地域の問題からしっかり見ていく。さらに、その問題の原因になっているところはどこなのか、その原因を解決するために打てる施策がどうなのかという視点で改めて考えてみて作成したというのがこちらの資料でございます。

ですので、一番左のところに、先ほど御説明をした資料の2-1の目指す姿というものを書きつつも、真ん中のところで、それに関連する問題点と、さらに、その右側で問題点の原因とかというところ、さらにその解決のために必要となる施策、最後に施策の取組の方針というような形で、資料構成になっております。

さらに、施策をずらっと並べたんですけども、今回は事務局として考え得る施策を全て並べたというものです。ここから5年間の中で、どういった優先順位で行くのかとか、どこにより力を入れて、どこが次のフェーズになるのかとか、そういったところはまた今後、考えていければなというふうに思うんですけども、今の時点で重点的に取り組むと、事務局として考えている施策については、この真ん中と右から2番目のところに黄色マーカーを引いていて、次

のページに、具体案というものを掲載しているところがございます。

ですので、あくまで施策（案）という形になりますので、忌憚なく御意見をいただければなというのと、あと、このページの赤字で書いてあるところは、1月の交通戦略部会から修正した部分というものを赤字にしておりますので、事業者の皆様は、そういった視点で御覧いただければなというふうに思います。

では、中身の部分に入っていければなと思うんですけれども、まず、こちらも、目指す姿の方向の、方向性の1、2、3に大きく分けてつくっています。

まず、この取組方針の一番右のところから御説明できればと思いますけれども、①で言うと、地域公共交通までの「あと一步」を支えて、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまちにするためにというところで、様々な移動手段を選べるようにする。ここは既存のものでは、先ほど申し上げたとおり、カバーし切れなくなった部分に対して、その移動ニーズに応える、まず選択肢を増やす。例えば、その数だったりとか、便数だったりが少ないかもしれないけれども、まずそこにあるということ、その選択肢、「おでかけ」ができるという選択肢を増やすということを念頭にやっているのが①でございます。

さらに、②の使いやすい地域公共交通で「おでかけ」がもっと楽しくなるまちというのは、既存の各移動手段の、今度は使いやすさを高めていくという視点で書いているのが、②でございます。

③のところ言うと、ヒト・カネ、今度はエコ、環境の部分という意味も含めて、持続可能性というところを考慮して施策というものを提案しているのが、③の項目になります。

1つ目、そこの重点施策の部分について、ピックアップして御説明したいと思うんですけれども、まず、①のところ、実現した移動のために解決すべき問題点というところ、先ほど申し上げたように、既存の地域公共交通の利用が何らかの理由で難しい方がいる。その問題点の原因というところでは、その駅・停留所までの移動に負担が生じている方がいらっしゃる。そういったところでは、地域拠点までの移動手段の提供だったりとか、乗降介助、介添サービスの提供というものが考えられるかなというふうに思っています。詳細は、また後ほど御説明します。

また、さらに、この問題点の原因というところでの2つ目として、需要が集中する時間帯に地域公共交通の供給が行き届かないという部分も、課題として聞こえてきているところござ

います。例えば、朝のタクシーが予約ができないとか、福祉有償運送の予約がなかなか困難だったりとか、そういったお話というのも伺っているので、これは需要の時間的分散の推進というものが何かしらできないかなというふうに考えているところでございます。

続いて、②のところの真ん中の問題点と原因のところですがけれども、自家用車と比較すると、地域公共交通の利便性、快適性というところがどうしても低くなってしまいます。その要因の1つに、主に路線バスの到着時間が読みにくい。これは、バスというよりも、渋滞だったりとか、逗子の地理的な部分というのが大きいかなというふうに思うんですけれども。

それに対して、例えば位置情報の提供だったりとか、待つ環境の整備をすることによって、その待ちを感じづらくなるとか、到着時間、どうしても遅延をしてしまう部分があったとしても、読みやすくなることによって、使いやすさというところを上げられないかなというのを考えたのがこの②に係る重点の部分です。

続いて、③の部分で言うと、地域公共交通に関する担い手だったりとか、投資が足りていないというのが大きな問題点としてあろうかなというふうに思っています。特に担い手の部分に関してで言うと、今なかなかドライバー不足だったりとか、その採用活動も相当力を入れていらっしゃると思いますが、なかなか難しい部分があるという話もお伺いしております。

そういった中で、就業先としての選択肢に、交通事業者というものをいかに入れていくかというところが重要なかなというふうに思っていて、担い手確保に向けた多面的支援というところも、行政だったりとか、皆様のお力を使いながらやっていく必要というのがあるかなというふうに考えているところでございます。

今申し上げた黄色のところ、問題点と原因から施策の概要というところで御説明を差し上げたんですが、より施策の具体的な内容ということで記載したのが次のページでございます。裏面でございます。

裏面のところ、イメージのところを簡単に御説明していければなというふうに思うんですけれども、まず1つ目、様々な移動手段を選べるように選択肢を増やすというところなんですけれども、1つ目としては、何かしら地域の拠点のようなところまでの移動手段の提供だったりとか、乗降介助を、介添サービスの提供ということができないかなというふうに考えています。

お出かけ不便地域において、バス・鉄道に乗り継ぐような地域拠点、ここがどういうところかというところも、これからの検討にはなるんですけれども、そういったところまでの移動手

段というのを、地域主導で確保する取組への支援。

これまでで言うと、例えば、それこそグリーンスローモビリティを検討したときでいうと、緑ナンバーなのか、それとも無償運行かというところの選択肢が、逗子にとっては、なかなかなかったと。

ただ、この間、ライドシェアの議論が進む中で、公共ライドシェアだったり、その部分的なものに関して、白ナンバーで運賃を取る仕組みだったりとか、運賃に近いものを取るような仕組みだったりとか、そういったものの法制度も進んできたというところもあるので、例えば、そういったものを活用しながら、あと一步というところを確保するような取組の支援というのができないのか。

あと、地域拠点までの、例えば徒歩移動への付添いだったりとか、拠点での乗降支援、あと乗り場、どのバスがどのぐらいの時間に来るだったりとか、そういった情報支援だったりとか、そういったことが取り組めないかというのが1つ目のところでございます。

これが、なかなか一気に全市的というよりも、どこか対象の地区だったり、考え得るような地区というところから、徐々に徐々にというステップで進めていくものかなというふうに考えています。

2つ目が、需要の時間的分散の推進というところで、朝の時間帯に集中する移動需要というのを分散させて、オフピークの利用というもののインセンティブを付与するとともに、既存のバスで移動が難しい方への支援というものを同時並行できないかなというのを考えたのが2つ目でございます。

ここは、本当に例えばになりますけれども、午後の時間帯限定で、タクシーの利用者の方に、何歳以上の方に割引券を導入するだったりとか、それによって、なかなか市外の病院には朝から行かないと、難しいけれども、市内の病院だったら今まで朝一で行っていたけれども、時間を調整することによって午後に行くとか。タクシーも、比較的その午後の時間帯だと、閑散の時間帯というのもあるというのも伺っておりますので、あえてずらすことによって、より使いやすい、予約がしやすいというような状況をつくっていき、どうしても朝じゃないといけない方の部分のタクシーの供給というのを増やしてあげることができないかと。

さらに、午後時間帯にタクシー利用、例えば、割引制度で移れる方を移すことによって、朝はやっぱり渋滞の問題もあろうかなというふうに思いますので、併せてそういった渋滞対策と

いうところにもつながっていくことができないかなというものを考えています。

2つ目の各移動手段の使いやすさを高めるというところだと、まず、位置情報の提供というところだと、現在、京急バスさんのほうで、GTF SというGoogleマップに提供するようなデータの整備も進めているということも伺っております。

そういったものを、例えば使い方の講座だったりとか、使い方の広報等での周知だったりとかで、市のほうで行うだったりとか、あと、これもまだまだどういった形があるか分からないんですけども、例えば逗子駅に、現在は路線バスの時刻表を貼っていますけれども、そういったところに遅延情報だったりとか、乗り継ぎの方法だったりとか、そういったものも分かりやすく表示されるようなサイネージみたいなものも設置するというのも、検討の1つかなというふうに考えておるところです。

2つ目の待ち環境整備というところと言うと、例えば、バス停のところの屋根やベンチ、これはなかなかハード的な、土地があるかどうかだったりとか、様々な要因というところのハード的な部分というのはありますけれども、そういった屋根、ベンチというところもそうかもしれないですし、ポイント、ポイントで、そういった情報発信の機能というものもつけてあげるだったりとか、そういう地域で何かいわゆるたまり場になっているような場所と、バスの待ち環境というのを結びつけてあげて、それぞれ有機的に機能させるようなことができないかというのをこの待ち環境整備のところで考えているところなんです。

最後、ヒト・カネ・エコの面というところですけども、担い手確保に向けた多面的支援というところで、言ってみれば、京急バスの逗子営業所のドライバーの方の人数によって、路線がどのぐらい便数が維持できるかという部分というのは、大きく影響しているのかなというふうにも考えています。

そういった中で、例えばですけども、バスの逗子営業所にお勤めの方で、さらに、逗子にお住まいの方に対して、ほかの自治体とかでもありますけれども、ドライバーの方に就業の支援金みたいな形で補助をお出しするような形も考えられるかなというふうにも思いますし、あと、バスのドライバー以外も、整備の人材だったりとか様々な人材が足りないということもお伺いしていますし、昨今で言うと、ほかの地域で、例えば女性ドライバーの採用に力を入れるとか、あと外国人の採用促進というところにも力を入れているという話も伺っておりますので、そういった部分で、運転手さん、人材確保というところで、市と広報なのか、ほかの手段かも

含めて、体制づくりというものをつくれないうところを考えているところがございます。

あわせて、今、主にこの一番上の、「あと一歩」を支え誰もが気兼ねなくという部分に関しては、先ほどアンケートのところでも移動制約者の人数だったりとか、あと年代というところでもお出ししましたけれども、お困りの方がどのぐらいの人数がいるかというところも重要な要素かなというふうに思っています。そういった意味で、この資料の3-2、こちらを今度はお手元に御用意いただけますでしょうか。

この資料3-2のところでは、移動制約がある方の「あと一歩」を支えるということを検討するために、先ほど申し上げた、どういった方がどの程度のボリュームでというところを示すために、アンケートの集計、アンケートからの推計値だったり、あと実際の、例えば障害のある方、要支援、要介護の方の人数というところをお示したものでございます。

縦軸が、サービス類型ということで、現状、逗子市にないものを含めて、可能性のあるものを挙げています。例えば、鉄道、路線バスとか、あと、今のところはないんですけども、地域の拠点までの乗り合い輸送だったりとか、あと、シェアサイクルであったり、タクシーだったりとか、福祉有償運送とか、これらの交通手段というものを縦軸で載せています。

一方で、横軸のところは、移動制約レベル別に見たというところで、例えばレベル1、介助の不要な方、移動制約がないよと答えている方で言うと、推計値で言うと4万人弱の方が制約がないよというふうにお答えされていて、うち75歳以上だと5,300人とか、こういったボリュームの方というのは、いわゆる、これだけ、一番ボリュームがいますので、鉄道とか路線バスとか、まとまって移動するという形でカバーされている方がいらっしゃいます。

一方で、仮にこれ、逗子市で勝手にレベルをつけているだけですけども、このレベル2の方で言うと、一部介助ということで、歩行能力が少し落ちてきているよという方で言うと、7,800人ぐらいの方がいらっしゃったり、あと、そういう移動制約があつて、かつ免許も返納しているよという方で言うと、およそ4,000人ぐらいの方がいらっしゃいます。それぞれベビーカー利用者だったりとか、障害をお持ちの方という、御覧のような数字の人数の方がいらっしゃるというのがございます。

さらに、レベル3というところでは、例えば要支援・要介護1から3の方で言うと、およそ3,500人とか、車椅子の方だと500人、視覚障害の方だと100名強の方がいらっしゃるよと。

レベル4の方だと、要介護4・5だとか、重度身体障害の方で言うと、このぐらいの人数の方がいらっしゃる。

レベル4の方というふうになると、これは移動だけでなく、移動先での介助という部分も含まれるので、まさに福祉的な個別の輸送でという部分が大きな要素になるのかなというふうに思うんですけども、このレベル2、3というのが、現状、公共交通のサービスと福祉のサービスの、享受できている方もいらっしゃれば、いわゆる、はざまでお困りの方が多層になるのかなというのが、レベル2とレベル3の方じゃないかなというふうに考えているところがございます。

次のページの部分は、同じようにレベル別というふうに分けたんですけども、今度は、アンケートで歩行許容距離というものも、先ほど紹介したように、取っておりますので、歩行許容距離別というので、人数を推計したところがございます。

1キロメートル以上歩けるよとか、七、八百メートル歩けるよという方で言うと、およそ4万5,000人近くの方がいらっしゃいます。なので、市内の多くの方々というのは、鉄道とかバスとかの大量輸送で移動していただける方になります。

一方で、二、三百メートルの歩行の方というのと、推計値で言うとおよそ7,600人と、数十メートルというふうになると、1,200人という方、歩行移動も難しいという方も1,700人と、御覧のような数字になっていきます。

ここは、全体としてのボリュームがこのぐらいだよと。特に、何か新たな例えば交通網を入れてくるところでは、どのぐらいの対象者がいるかによって、車両の大きさもそうですし、便数だったりとか、そういったところにも影響してくるかなというふうに思っています。

今回お出ししたのは、全市的なところで出しましたけれども、これを例えば地区別に分けたときに、あくまで推計になりますけれども、このぐらいのボリュームゾーンになるので、こういったモードが考えられるんじゃないかなとか、そういった検討の補助資料として使えればなというところで作成をしたのが、こちらの資料の3-2というふうになります。

説明が長くなってしまいましたけれども、資料の3-1と3-2の説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

【加藤座長】 ありがとうございます。

そうしますと、資料3-2は細かいことなので後で議論するとして、資料3-1ですね。こ

これは2-1とつながるところです。横に並べてもらえれば、つながって見えると思いますけれど、こちらについて何か、どこからでも結構ですので、御質問、御意見をお願いいたします。

実現したい姿が左にあって、じゃあ、具体的に何が問題だったのかというのがさっきの資料2-1だと、裏の左側の部分ですが、それを要約して、施策、それから取組方針として、またまとめるみたいなことをやっていますということなんですが、いかがでしょうか。

【秋本委員】 京急電鉄の秋本です。

御説明ありがとうございます。

重点施策を4点、今回掲げていると思うんですけど、1個目の誰もが気兼ねなく「お出かけ」できるまちということで、重点施策がお出かけする手段を提供すれば、お出かけはするんだろうかというところが確認で、お出かけする目的と移動するという手段方法を一緒に考えるべきというのが提案ですね。

もうここに書いてあるとおりなんですけど、ここを重点施策にしなくていいんだろうかというのがいまだに気になります。

やっぱり移動手段をあげれば移動しますよねという、提供者側の何か満足だけであって、提供されたところで、移動しない人は絶対にいると思うし、そういったところを踏まえて移動したくなるまち、お出かけできるまち、お出かけしたくなるまちというのであれば、そういったところも重点施策にしないといけないんじゃないのかなと思います。

多分若い人たちはコンテンツをほとんどサブスクで見ている、別にそこまで行かなくても、見られるからいいわけじゃないですか。だから、移動手段があっても、そこに行きたいと思うものがなければ行かないと思うんですよね。

通勤も、ワークスタイルの変化になって、通学、通勤定期が売れなくなったという傾向があるんですけど、そういったところにも必ず関わってくる話なので、やっぱりここは移動手段を提供するとか、そこだけを施策にするのはどうなのかなというのは、どうなんですか。

【加藤座長】 事務局、どうですか。

【平元専任主査】 ありがとうございます。

今、この、秋本委員のおっしゃるところは、とみおかーとなど、そういった御苦労の中で出てきた御意見なのかなというふうに思いました。

今の御意見は、施策としては、外出促進策の展開の中で、例えばサロン、いわゆる高齢者サ

ロンだったり、あと買物等との連携というところで1つ入れているところではございます。今回、重点施策ということで記載をしたのが、冒頭にスケジュールでお示ししたとおり、もう来年の7月頃には、より具体的な検討をしなければならないというところで、本来の予定よりも、よりこの段階で突っ込んだ議論ができればなというところで、重点施策に置いていたところではございます。

まさにおっしゃる部分というのは、すごく要素として大きいと思いますし、施策と目的を連携させることによって、より乗り合いを増やすという部分にも、場合によっては通じてくるのかなというふうに思いますので、今後どういうふうな書きぶりとか、どういう方向性でというのはこれからになりますけれども、今、重点ではなく、1つの施策の例として入れましたけれども、少しその要素も絡めながら、この次のページの重点施策というところも考えていければなというふうに思いました。

ありがとうございます。

【加藤座長】 実際にこれ、この地域拠点までの移動手段の提供について考えようとする、今のことは考えないといけないはずで、ただ、おっしゃることは、実はそんなのを考えないで、とにかくやればいいのか、例えばボランティアドライバーが集まったからやっておこう、だけど、やったのはいいけど、考えていた人たちは、一体どこに出かけたらいいいのか分かりません、予約が面倒くさいです、そんな知らない人の車に乗るのは嫌ですと言って、1回も乗らないという、全国津々浦々で行われている、出発式だけはかっこいいけど、しょぼい事例が、しょぼいけど言わないので、どんどん隠蔽されるという、僕はどんどん暴いていくんですけど、それを言って嫌がられているんですが、だけど、それは地域にとってはすごく打撃で、すごくいいものを入れようとしていたのに、実は一番肝心のどこに行きたいかがなかった。

あるいは、行きたいところと関係ない、例えば地域拠点と言ったら行きたいところじゃない可能性もあるから、そうだとすると、そこに行ったら意味がないじゃないと。そうしたら、さっきの神武寺じゃないんですけど、そこへ連れていってもらったのはいいけど、本当に行きたいところに行くバスがちょうど出たところだったとかと言ったら、もうそれで二度と乗らない上に、多分近所の人に、あんなのを使えないぐらいのことをいう、そういうことに陥らないためには、それぞれの地域で考えるときに、実はこれをやるというのはすごく責任が生じるよと。皆さんの行きたいところ、例えばベスト10を出したら、そのベスト10にある程度、行ける

とかということになっていなきゃいけない。あるいは、10もないと、思いつくのは二、三個しかないとなれば、全然これは行きたい人がいないんだけど、実際、本当は潜在的には行きたいけど、行けないから最初から考えないのか、あるいは気づいていないとか、あるいは本当に行ってみて、行ったほうが良いと思えば行くようになるとか、そういう潜在的なものをどういうふうに織り出してくるかが各地域で問われるので、そこをきちんと各地域に入って、市であるとか、私とかも含めて、そういう本当の意味でのニーズを創出するための取組をやらなきゃいけないというのは、提供という、これだけを見ると、さっきの出発式だけはカッコイイみたいなものと同様にされるんですけど、その中身は多分パッケージとして、こういうふうにやっっていないと、市としては、どうせ失敗しちゃうので認めませんと。逆に認められるようなものにならないければ、地域が浮かばれないので、ちゃんとそれこそ伴走と言ったらいいのか、協働と一緒にやってくという、そういうパッケージをきちんと作っていくということが裏にあるということであつたら、納得していただけるかなと、そんな感じでよろしいですかね。

今お話ししたのは、本当に私自身が20年ずっと直面してきた、どれだけ先に言っても言うことを聞かないという、とにかくあればいいというのが多くて、できたら乗らないという乗る乗る詐欺なんですね。それにどれだけ引かかったか分からないので、一番私が切実に思っていることであります。

すみません、切実なゆえに語ってしまいましたが、何か。

どうぞ、お願いします。

【清水委員】 清水です。

今おっしゃったように、行きたい場所とそのツールというのは、もうセットだよねという話はこの会議の中でも議論してきて、ここにさらに言葉として加えるかどうかというところでは、私、本当に皆さんの意見がどんどん入っていて、とっても言葉数的に多くなってきているところもすごく気になっているところなので、加藤先生が今おっしゃってくださったようなことをみんなで合意したということでもいいのかなと思いました。

以上です。

【加藤座長】 もしかすると、簡潔に、今のところに※を書いて、下のところに小さく解説するというのはあるかなとは思いました。

ただ、大事なところではあるんですね、今のところ。とにかく無条件に埋めていければいい

とか、そういうことは考えていないと。あるいは、何かハイカラなのものがあって、それを入れていけばうまくいくとか、そういうのも全然ないですというところが大事なんだよと。ハイカラという言い方が古いですね。わざと古い言い方をしました。

いかがでしょうか。

はい、どうぞ、お願いします。

【三浦委員】 度々失礼します。三浦でございます。

ここまでまとめていただいてありがとうございます。

先ほど、全体のスケジュールをやっぱり少し前倒しをされながら作業しているというのは、理解しました。

もう1つは、今後打ち出していくというのがすごく大切だなと思っていて、今、清水委員のお話にもありましたけど、多分このメニューで示しても、市民にはすっと入ってこない。その市民の中には、公共交通を使えないと思っている人か、使わないと思っている人たち、こういう人たちも、実は施策に協力してもらわなきゃいけないというところがあると思っています。

そういう意味ですと、さっきの2-1のほうの頭の部分で、言葉は、ごめんなさい、要は、ニーズがあるから、フルサービスはもう行政的にできないよ、あるものをうまく組み合わせてやるんだよという、特に逗子は。ただ一方で、逗子もポテンシャルがあるんだからと、何かそういうことを訴えて、市民にも理解をもらうというのはあったほうがいいかなと思いました。

もう1つなんですけど、今回そういう意味では施策もだし、御説明にあったように、一旦アイデア出しというか、頭出し、バックを並べられたといったところなんですけれども、多分これから議論を終えて、集約されていったりすると思うんですが、そのときにさっきのお話でも度々出てきたので、やっぱりこれは誰に行く、どういうニーズに効く施策なのかというところをもう一度、セットにして、これは次の作業だと思うんですが、御説明いただけると分かりやすいかと思っています。

さっきの御説明の中に、移動制約のお話は出てきたんですが、前半のお話であったように、必ずしも介助が必要じゃない人たちがちょっとしたことで使っていない、ここが実はターゲットだったりすると思うんです。それぞれの施策が、これは決して精緻に積み上げろということではないんですが、これを考えたときに、どんな人とか、どんな課題をターゲットとして、だからここというのを、もう一段つけていただけると、納得感が増すのかなというのが気づいた

ところでありました。これは、今のは意見でございます。

もう一点、最後に、これは質問なのですが、重点施策のほうの多様な交通手段というのと、2つ目の固まりで、1つ目のほうには地域拠点というお話があるのと、下で待ち環境整備というのがあります。これは同じものを違うアングルで言っているのか、違う施策なのかという、そこはどういう意味でしょうか。

【平元専任主査】 では、事務局のほうからお答えいたします。

ここの部分は、正直、現時点ではまだ検討段階で、具体的にどこにあるかというのが想定し切れていないというのがまず前提にあります。その中で、同じになるという場合もあるでしょうし、あとは例えば異なる、1番の部分でいうと、必ずしも同じところ、全く同じになるかどうかというのは分からないですけれども、でも、限りなく多分近い場所になるんじゃないかなというのは想定しています。

こちら、あくまで、1番のバス・鉄道に乗り継ぐ地域拠点という、公共交通までの手段、「あと一步」を支えるというような意味合いになっていますので、そこまでアクセスできない方を新しいもので何かつないであげるという部分もそうですし、もともとそういったものがなくても使える方というのが、利便性を高く使えるという意味合いも2番のところではなっようなかなというふうに思いますので。

なので、恐らく同じく場所に、1番でいうこの乗り継ぎ拠点と、2番の待ち環境というところは限りなくリンクしていったほうが効果としては出るかなとは思いますが、ただ、それぞれが、物理的な事情もそうですし、地域の皆さんの集まりやすい場所とか、今既にある程度、例えば最近で話を聞いたのは、何かキッチンカーとかが来ることによって、ふだんはあまり、人はそんなに来っていないけれども、この間お話しされていた東逗子の団地の話だったりとか、そういったものが来ることによって、人が集まってきたりとか、ちょっとした買物だったり、コミュニケーションの場になっているとか、そういったソフト的な要素というのもあるかなというふうに思いますので、なので、それらを今後地域の皆さんとお話をお伺いしたりとか調べていったりする中で、考えていきたいなというところでございます。

ごめんなさい、先がまだ見えていないので、ふわっとした話になってごめんなさい。

【加藤座長】 よろしいですか。

この5つは、表側の黄色の4つ、待ち環境は1つなので、2つはないということで、そうで

すね。

【平元専任主査】 これを対応して……、そうですね。

【加藤座長】 1つ目ですよ。

【平元専任主査】 この1つ目、2つ目のほうに、はい。

【加藤座長】 それで5つということでもいいので、それに番号をつけて、A、B、C、Dとかでもつけておく、あるいはA1、A2、A3とかつけておいたほうがいいですけど、どちらかというと、今言ったAという様々な移動手段を選べるようにするというのは、全く選ばない人とか、1個しか選べず、それが非常に不自由な方という、いわゆる交通空白とか移動制約の方に刺さるようなもの。

それから、各移動手段の使いやすさを高めるというのは、今、既に移動手段を使っていて、だけど、いろいろ嫌だなとかと思っている人に対して、より使いやすくしていくためのものとして、特にこの2つをまず挙げたという整理なので、そこをはっきり、両方が合わさると、より全体としていいんですが、主には使っておられる方がB、使えない方がAということになるということでもいいのかと考えます。

あと、待ち環境は、本当に本来大事なことなんですけど、バスは特にここが停留所で立って待っておけという、しかもいつ来るか分からないけどという、そういうやつなので、ここを何とか位置情報と待ち環境で向上させていこうとか、あと、自転車が停められるところ、シェアサイクルを借りられるとか、そういうことで。

もちろん移動制約の方は、自転車とかは乗れないので、そこでボランティアの方とかタクシーさんがやられる短距離のところをやるということになるという感じの立てつけだと思います。

あと、皆さん、いかがでしょう、何か。

その上で、資料3-2のほうのこの細かいやつは、これ、実はほかの自治体に見せると、もうすごく欲しがるというか。

【平元専任主査】 そうなんですか。

【加藤座長】 本当にこういう整理はほぼなかったというもので、移動制約といっても、いろんな移動制約があるよねと。レベルも、非常に厳しい人から、何とかすれば何とかなる人がいるよねというのを整理して、今回、本当に誰もがというのをできる限り実現しようとする、それぞれの方に沿った移動手段があるか、ないかをちゃんと調べて、ないところは逐次埋める

ということをやりたいところなので、これはこれで画期的。

こんなことはしていない。みんな、気づいたところを埋めるというのしかやっていないから、俯瞰的にどこがどうなっていて、全体的に穴はどこにあるかを調べたというものなので、ここで二重丸になっているところはいいんですけど、三角とかも、バツはもうどうしようもないかもしれないんですけど、三角とかだったら、埋めていかなきゃいけないねというところになっている。あるいは丸でも、もう少し高める。あるいは、地区によっては、どれもバツだったりするので、どうするかという整理です。

これが、福祉のほうでやっていくことということになって、そっちになると、福祉有償もそうだし、タクシーでどれだけできるかとか、もちろんタクシーも福祉、介護タクシー、ほかでどれだけできる、あるいはどれだけ足りないというのが出てくるというふうになってくるということで、こっちも時間がかかるかもしれないんですけど、着実に埋められるところは埋めようと。あるいは、既存のバスとか鉄道でできるんだったら、それでできる限りやっつけたいということかと思います。

いかがでしょうかね、何かお気づきのところが。

細かいところはこれからも修正できるのでいいんですが、大枠としては、こんなことを考えているということですけど、どうでしょうか、何か。

特に戦略部会出ておられない方は、今、言っておいていただけると、一応次回が何月でしたっけ。

【平元専任主査】 次回が7月。

【加藤座長】 7月ですか。大分先ですので、気づいたら事務局に即メールを投げてもらえばいいですが、何かございますか。

【清水委員】 清水です。

今回、福祉有償運送のところでは私はずっと活動してきて、加藤先生にも声をかけていただいたというふうに理解しているんですけども、幾つかの交通会議に出ていて、1人では外出しにくい方について、政策でやっつけようというような、そういう方向性はほかではなかなか見られないことなので、やっぱり加藤先生と一緒に逗子の方たちとこれを実現していくというところに、とても自分も頑張るし、期待を寄せているところなので、皆さんにお伝えしたいなと思いました。

以上です。

【加藤座長】 という応援。

いや、清水さん、やることがいっぱいありますよ。

【清水委員】 はい、ありがとうございます。

【加藤座長】 なので、清水さんの的には、福祉有償で、今埋めていないところのタクシーだけではできないところをどうやって埋められるかというのを考えていただくというところが、これから大きくなってくるなど。

自分はそういうことをやることで福祉有償運送2.0とか3.0とか、そういう言い方は好きじゃないんですけど、そういうバージョンアップをここで図るといのがいいんじゃないかなと思っているんですが。

いかがでしょうか、ほかにも何か。

【平元専任主査】 じゃあ、……。

【加藤座長】 はい。

【平元専任主査】 資料3-2で、補足と言うとあれなんですけれど、私も今回これを整理して作っていく中で、実際のところで言うと、例えばこの資料の中の歩行能力が低下しているという、プラス、要支援、要介護を受けているだったりとか、ほかの障害も重なってあったり、クロスして受けているという方もいらっしゃると思うので、一人一人に考えていくと、なかなかこの表のとおりには行かないというのが現実かなというのは、前提として押さえておかないといけないかなというふうに思っています。

その上で、とはいっても、全ての一人一人の方にカスタマイズというところは、個別輸送として福祉有償運送をはじめ、そういった部分はやりますけれども、一方で、乗り合い輸送というところは、ある程度、傾向を見た上で、どこまでだったら乗り合って効率よく、できるだけ経費を抑えた上で運べるかというのを考える上で、この資料を作ったというところがあります。

ですので、それこそ、小矢委員をはじめ、大内委員、堀田委員もそうですけれども、福祉の観点で、逆に違和感を感じる部分があれば、さっき加藤先生もおっしゃっていただきましたけれども、ここは少し違うんじゃないのというのがあればぜひ教えていただいて、これはどんどんブラッシュアップしながら、あと、見るレイヤーによっても、検討すべきの部分というのも変わってくるかなというふうに思いますので、必ずしもこの星取表で全てがかちっとはまると

いうわけではなくて、あくまで参考としてという捉え方で、共通認識でいられればなというふうに思っています。

すみません、以上、補足です。

【三浦委員】 今のお話、順番で納得しました。

簡単にそうすると、これは計画にそのまま乗って出てくるものではなくて、考え方をこういうところで整理するとき、みんなが理解しているということだと思えますね。

【平元専任主査】 そうですね。計画自体の掲載の方法はどうか、資料編とかに載せるのか、それとも一部、考え方のところで抜粋して載せるかはあれですけども、少なくとも考え方で、これでイコール、全部、この属性の方々が解決しますというふうには捉えないでおきたいというのが事務局としての見解でございます。

【三浦委員】 了解です。理解が合っていました。

そういう意味で言うと、3-1、さっき申し上げたのは、どういう交通課題に対して、今回の施策を打っていくかという整理をやっていただきたいんですが、もう1つは、じゃあ、それをどういうサービスが担うのかということも、この3-1のバージョンアップ版では見られるようにしていただきたいなど。

多分このページには、そういった基幹のバスをしっかりとするというコンセプトがすごく分かるんですけども、散らばった施策のどれがそれに当たっているのかとか、じゃあ、バス以外の、さっき言われたようなところは、どこをターゲットにしているのかというのが同じくこの3-1で見られるといいかなと思っています。少しむちゃぶりかもしれません。

【加藤座長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

大分見やすくなったんですけど、これでも。最初はもっと字がすごく多かった。いや、もう圧倒する、もう見るだけでも拒否反応が、かなり。ですが、必要十分なものは一通り入れたということにはなっているということではあります。

今、12時の鐘が鳴っておりますが、どうしてもここで言わなきゃいけないことは言っていたかないといけいけないので、何かございますか。

さっきも申し上げましたけど、これがこうなると、さっきのそれぞれの穴をどう埋めていくかということ、どこがまず何をやっていくかという具体的な話があったり、今の一番上の地

域拠点までの移動について、うちの地域だと多分100人ぐらいはいると。その100人をどう、週1回とか2回とか出ていただけるようにするには、一体何をやったらいいのかということをも具体的に考えるというのを、それぞれの地区で展開すると。

これは100だったり、500だったりいろいろあるし、坂もある、ないとか、いろいろあると思うんですけど、それによって変わる。あるいは、そこの担い手によっても変わるということになりますので、それぞれ検討していくということをもどう進めたらいいかということに入っていくということになっていって、特に重点施策は詳細を詰めていくということになると思います。

あと、実はタクシーの午後利用の推進等というのをも、これもしれっと書いてあるんですけど、私が長年言ってきたことなんですけど、1回として実現したことがないので、もしやるとすると、かなり画期的、取り入れると。

ただ、全国どこでも、午前は予約できるけど、午後はもうみんな駅で休んでいるみたいな、そういうことが見受けられるし、お年寄りの方は午前に出かけるというのが本当に抜けないというか。なので、午後に出かけてくれるだけで、タクシーの総台数が同じ、あるいは下手すると減らせるぐらいのところでも、利用が増やせるということができる。

ただ、繰出しは市からしてもらおうとかということになるんだけど、それ以上にタクシーが維持できる、先ほどのタクシー運転手さんの給料が実は稼働すれば上げられるとか、そういうふうになってくると。上げられるということは、どっかに行っちゃうということになるという、そういう効果まで考えているということになります。

なので、これは、だから、どっちかというも、タクシーなので、行きたいところまで直通、ドアツードアで行っていただくやつで、そうじゃなく、安く動きたいんだったら、申し訳ないんですけど、近くのところまで出て、今、指し示している「あと一歩」のところを動いていただいたら、そこからバスとか電車に乗っていただいて行ってくださいというようなものだったら、通常の公共交通並みに安くなる、使えますというものをやりましょうと。

そういう意味で、選択ができるかもしれない。午後に安くなるタクシーを使える、それから、公共交通の乗り継ぎはしなきゃいけないんですけど、出かけられるというふうになると。

そういうふうにしていきたいということなんですけど、いかがでしょうかね。ここまで御納得いただけましたかね。

では、特にこれ以上はないと思いますので、議題の協議事項の1と2について、一括でお認

めいただけるかどうかについて、心は決まりましたか。大丈夫ですか。

これで行くというふうに心の決められた方は挙手をお願いいたします。挙手をお願いいたします。

(全員挙手)

【加藤座長】 皆さん、挙げていただきましたね。全会一致ということで、お認めしていただいたということで、いよいよこれで、皆さん、共犯になりました。

ここからは、もちろん後で、繰り返しになるんですけど、気づいたらよりよい方向に向かうことは厭わないんですけど、基本的にこの方針でもっと深めるというところにフェーズが移りますので、ここからいろいろとややこしい話も出ると思うんですけど、何とかできることは次々にやっていくということでお願いできればと思いますので、よろしくをお願いいたします。

あと、今日は何か……、特にはよかったかな。

何かスケジュールがあるんですね、先ほど説明がありました。なので、次回が7月ということですね。

【三澤次長】 7月24日になります。

【加藤座長】 ですが、その間に、住民懇談会も3月14日……。

【平元専任主査】 そうですね、14日。

【加藤座長】 にありますので、もしよろしければ委員の皆さんにも、私もこれは来ますので、ぜひ来ていただきたいなと思います。よろしくをお願いいたします。

ということで、以上で私のほうの進行は終了させていただいて、事務局にお返しいたします。どうもありがとうございました。

【三澤次長】 長時間にわたり、ありがとうございました。

次回の全体の協議会は、先ほど御案内がありましたけど、7月24日金曜日、今度は午後の3時からということになりますので、日程が近づいてまいりましたら、改めて開催通知を送付いたしますので、よろしくお願いいたします。

それでは、終了になります。どうもありがとうございました。