

令和8年度 第1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7月24日（金）15：00～17：00
- 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、
中林委員、青野委員、長嶋委員、植田委員、小堤委員、菊池委員、
国分委員、秋本委員、大内委員、藤本委員、河津委員、
芦田委員（代理：藤原係長）、万木委員、津田委員、堀田委員、
稲井委員
- 4 欠席委員 宮崎委員、嘉山委員、春原委員
- 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
復建調査設計株式会社 吉野氏、李氏、横山氏、松尾氏
- 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 5人
- 10 議題
＜協議事項＞
（1）地域公共交通計画における施策・事業および評価指標の検討
＜報告事項＞
（1）池子・沼間地区における地域拠点までの移動手段確保の検討状況
- 11 配付資料
 - ・令和8年度 第1回 逗子市地域公共交通活性化協議会 次第
 - ・【資料1】地域公共交通計画における施策・事業および評価指標の検討
 - ・【資料2】池子・沼間地区における地域拠点までの移動手段確保の検討
ワークショップチラシ
 - ・【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7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

12 審議経過等

<協議事項>

(1) 地域公共交通計画における施策・事業および評価指標の検討

- ・地域公共交通計画における施策・事業および評価指標の検討について事務局から説明を行った。
- ・委員より、施策の実施主体や評価指標のあり方、具体的なサポート体制等について意見が述べられた。
- ・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。

■地域住民主導の取組と市のサポート体制について

- ・P4以降の“市民団体”には住民自治協議会は含まれるのか。例えば亀ヶ岡団地の自治会等が手を挙げた時に、どのように協議会が関わっていくようになるのか。地域住民主導で確保する取組とあるが、ノウハウのない素人が始めてしまう懸念がある。仕組みや取組に対するサポートをどのように考えているのか。
- ⇒住民自治協議会も含まれる可能性があるが、特定の団体を想定しているのではなく、ケースバイケースで検討している。仕組みや取組に対するサポートについて、前提として方向性を示す程度に留めており、計画の中にそこまで具体的な内容はあえて記載していない。サポート制度については、まずは困りごとを共有する、アドバイザー派遣の制度をつくる、運行経費への補助制度をつくるなど、もう一段落とし込んだ支援の在り方を今年度中に検討し、来年から本格的に進めていきたいと考えている。(事務局)
- ⇒「計画」というからには、いつ、どこで、何をやるかというアクションレベルまで落とし込むべきではないか。
- ⇒本計画は上位の「方向性」を示すものであり、具体的な事務事業レベルの計画とは段階を分けて考えている。(事務局)
- ⇒具体的なプランを検討していく時に、評価方法も考えていく必要がある中で、その上で実施に移すと理解している。具体的な話と全体の話がうまくつながっていないのではないか。
- ⇒当初は施策ごとにモニタリング指標を考えていたが、不確定事項が多かったため排除した。評価指標は、様々な施策を組み合わせた上で、高齢者の方が外出しやすくなるというところにつながっているかどうかを判断する物差しとして置いている。実際のアクションについては、もう一段階落とし込んだ事務レベルで詰めていく形になると想定している。(事務局)
- ⇒あまり細かく決めすぎると地域の自由度が下がり、やる気が空回りすることもある。岐阜市の事例のように、地域の熱意と市の支援のバランスを見極めながら、間口を広く取っておくことが肝要である。おでかけ不便地域とやる

気のある地域が必ずしも一致するとは限らないため、段階的に進めていくのが望ましい。(加藤座長)

■評価指標と実施主体について

- ・施策ごとの評価は細かすぎるというのは同意するが、地域ごとの取組への評価と、全体の評価が混ざっているので混乱していると思う。施策②の評価が公共交通の利用者総数となっているが、趨勢的には減っていくものだと思うので、これを指標にしてよいのか。おでかけがもっと楽しくなるというのが政策目標というときに、利用者数で測るのは少しずれているように思う。これまで公共交通を使っていなかった人たちが使えるようになることの方が趣旨に合っているのではないか。
- ・P5のタクシーの午後利用は良いと思う。しかし、実施主体が供給型がメインになっているため、午後に移動するという目的地側（病院やスーパー等）の協力が入っていてよいのではないか。事業周知のための病院でのポスター掲示や、優先予約等も考えられる。
- ・P8の待ち環境整備について、酷暑の中で立って待っているのは厳しい。単独ではなく、施策①-1の移動手段の連携と合わせて取り組むなど、戦略的に進めるべきである。また、そういった施策間の結びつきが計画でも見えるようにしてもらえるとよい。
- ・公共交通の利用促進について、バスが渋滞に巻き込まれると事業負荷にもなるし、運転手への負荷にもなる。車からの転換（渋滞解消）についてもビジョンとして押し出してほしい。

⇒評価指標の公共交通の利用者総数だけではなく、新規利用者の増加を測ることは重要だが、毎年度の調査コストや手間を考慮すると現実的ではない部分がある。時間的分散の実施主体のところは、ご意見を踏まえ、記載方法を再検討する。制度を作っていく上で、福祉関係の懇談会等で当事者に近い方から午後に転換できる移動の可能性等の意見を聞き、目的地との組み合わせも意識して取り組みたいと考えている。待ち環境整備について、用地の問題などもあるが、他の施策との連携を頭に入れて進める。渋滞について、公共交通に関わる課題として認識している。渋滞が解消されれば、バスドライバーの労務環境の改善にもつながる。施策の中での書きぶりは難しいが、自家用車がなくても移動できる環境づくりとして意識している。(事務局)

⇒実施主体という書き方が、サービス供給者主体に見えてしまうことを懸念する。関係主体という括りがあってもいいかもしれない。

⇒渋滞に伴う公共交通の遅延の解消については、5ヵ年の計画では解決しきれない問題ではあるが、少なくとも課題としては示しておく必要がある。(加藤座長)

■目標値の設定と待ち環境の維持管理について

- ・P16の基準値と目標値の設定方針を教えてください。P14の目標値の設定方針について、バス運転者の「維持」ではなく、「増加」を目標にしてください。P8の待ち環境整備について、バス停に屋根やベンチを設置することがメインだと思うが、設置後の維持管理の観点から、実施主体の中に、民間事業者、地域住民を入れていただきたい。

⇒評価指標の基準値、目標値については、次回部会等で示す想定であるが、目標値は過去数年のトレンドから、基準値は直近年度の数値から設定することを考えている。バス運転者数は減少傾向であるため、これ以上減らさないことを目標とするか、増加を目指すかは事業者と調整する。バス停の維持管理については、基本的には設置した主体が管理するものと考えている。(事務局)

⇒設置主体が管理するとはいえ、事業者や行政任せにならないようにご協力いただきたい。また、目標値については、コロナ禍の影響も踏まえて設定してほしい。

⇒待ち環境整備については、事前調査が必要で、調査自体は令和8年度からも実施できる。乗り継ぎ可能性が高い箇所や、利用は多いが待ち環境が良くない箇所を整理したうえで、事業者や住民と連携して対応するものだと思う。他の施策への影響も大きいと考えられるため、計画策定後しばらくは何も動かないように見える状況は望ましくない。(加藤座長)

⇒バス事業者とも調整しながら進める。(事務局)

⇒屋根やベンチだけではなく、飲料メーカー等とも連携し、需要のあるところには自販機を設置することを入札の条件とするような方法も考えられる。

■小さなモビリティの導入について

- ・施策①-1のシニアカーなどの導入検討について、個人所有かレンタルか。高齢者のドアツードアの移動を考えるとハードルが高いのではないか。

⇒電動車いすやシニアカーを想定しており、バス停から自宅までのラストワンマイルでのシェアリング利用を検討している。現状、全国的にも空港以外での導入事例はないが、逗子は小さな団地が多いため導入しやすいのではないかと考えている。将来的には、バス停からシェアシニアカーで坂道を上り、自動運転でバス停まで戻るような仕組みができれば理想的である。(事務局)

⇒導入にあたっては、停留所や駅等へ置くことができる場所の確保が重要である。また、待ち環境整備の中で、車いすのスロープが設置できないようなところがあることも考えられるので、そういったところは優先して取り組むべき。(加藤座長)

■免許返納と公共交通の関わりについて

- ・高齢者の免許返納が進まない現状がある。施策に直接関わるものではないが、施策の効果として、自主返納率を評価指標の参考値として見てはどうか。安心して免許を返納できる環境が整っていることも、施策が浸透していることを測る一つの指標として捉えられるのではないか。

⇒免許返納率は意識できていなかったため、評価に入れられないか検討する。
(事務局)

⇒免許返納者に対する優遇措置として、どのようなことが行われているのか。
(加藤座長)

⇒逗子市では免許返納者に対するバスの割引があるが、他都市のような荷物の運送サービス等は実施していない。返納しない理由として、時間通りに病院に行けない、荷物が運べないといった声が多い。

<報告事項>

(1) 池子・沼間地区における地域拠点までの移動手段確保の検討状況

- ・池子・沼間地区における地域拠点までの移動手段確保の検討状況について事務局から説明を行った。
- ・委員より、今回の地域選定に関する意見が述べられた。
- ・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。

■地域選定の経緯について

- ・なぜ池子・沼間地区が選ばれたのか。昨年度のワークショップで他の地区（小坪など）でも同様の課題があると認識している。今回の取組についても、事前に情報共有があれば他地区でも応募したかもしれない。市として他の地区へのフォローはあるか。

⇒前回のワークショップで沼間地区から非常に熱心なアピールがあり、国の補助事業に採択されたため同地区で実施することとなった。あくまで、先行して検討するということであり、池子・沼間地区を優遇する意図や、他地区を排除する意図は全くないということをご理解いただきたい。

⇒先行地域を優遇するわけではないが、前段階での情報提供が不足していた点は反省している。今回の取組で得たノウハウを他の地域でも活用できるようにしていきたい。(事務局)

以上