

令和8年度第1回逗子市地域公共交通活性化協議会 会議録

日時：令和8年7月24日（金）

15時00分～17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

＜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

- 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	中林晋委員	青野浩二委員
	長嶋啓委員	植田雄介委員	小堤健司委員	菊池尚委員
	国分宏樹委員	秋本雅委員	大内達矢委員	藤本直子委員
	河津智則委員	芦田倫夫委員（代理：藤原係長）	万木賢一委員	
	津田陽一委員	堀田昌希委員	稲井麻美委員	

欠席者	宮崎聡委員	嘉山努委員	春原和洋委員
-----	-------	-------	--------

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
	復建調査設計（株）	吉野氏	李氏 横山氏 松尾氏

傍聴者	5名
-----	----

【三澤次長】 それでは、定刻になりましたので、始めさせていただきたいと思います。

ただいまより、令和8年度第1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させていただきます、環境都市部次長、三澤と申します。本日はよろしくお願いいたします。

では、まず、開会に先立ちまして、本協議会の会長でもあられる桐ケ谷市長より一言御挨拶させていただきますと思います。

【桐ケ谷会長】 どうも皆さん、こんにちは。

とろけるような暑さの中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

もう酷暑日というのが、今年は出すぞと言ったら、いきなり何発も連続して出てきていまして、本当にこれをどうやって耐えていくのかと思うと、大変この先が思いやられるところであります。

しかし、何とか乗り切っていかなきゃいけないわけですから、皆さんも一緒に頑張ってまいりましょう。よろしくお願いいたします。

今日は、令和8年度の第1回ということでの地域公共交通活性化協議会ということであります。しかしながら、12月には結論を出していくというような当初の予定でございますので、まさにもう佳境に入ってきたというところではないかと思います。これまで加藤先生をはじめ関係する皆さん、交通事業者、そして役所、国、県の方々にも本当に御協力いただきまして、ここまでやってまいりました。いよいよというところ、大変ありがたく思っております。

何度も会のおきにお話ししておりますけども、私も13か所ぐらい、滋賀から群馬、あちこち職員と一緒に視察へ行ってきました。結果、やはりこういう手順の下、進んでいくべきだったということで、逗子市としては加藤先生に本当に御支援いただいたということから、いい方向で今進んでいるものと感謝しているところであります。何とかこの機会に、逗子は逗子ならではの、どこかの方法をまねれば、パクれば何とかなるよというふうに安易に考えていたところがあったんですが、そうではないということが実態、よく分かりました。

ぜひ、残りの12月に向けて皆さんの御支援もいただきながら、逗子市としての形あるものに目指していきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、この後、加藤先生、よろしくお願いいたします。

【三澤次長】 ありがとうございます。

ここからは着座にて失礼させていただきます。

続きまして、3月の協議会開催以降、新たに委員になられた方を御紹介させていただきたいと思います。

池子小学校区住民自治協議会公共交通部会部会長の青野浩二様でございます。

【青野委員】 初めまして。皆さん、よろしくお願いいたします。

【三澤次長】 関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官の藤本直子様でございます。

【藤本委員】 藤本です。よろしくお願いいたします。

【三澤次長】 続きまして、神奈川県県土整備局都市部交通政策課副課長、河津智則様です。

【河津委員】 河津でございます。よろしくお願いいたします。

【三澤次長】 続きまして、神奈川県横須賀土木事務所工務部道路維持課長の万木賢一様です。

【万木委員】 万木です。よろしくお願いいたします。

【三澤次長】 続きまして、逗子市市民協働部経済観光担当課長の稲井麻美様です。

【稲井委員】 稲井と申します。よろしくお願いいたします。

【三澤次長】 なお、一般乗用旅客自動車運送事業者といたしまして参画いただいております京急葉山交通株式会社、現うみかぜ交通株式会社と、関東運輸局神奈川運輸支局輸送担当につきましても委員の変更がございましたが、本日、所用により御欠席の連絡をいただいております。

続きまして、会議の成立について御報告させていただきます。

本日の出席委員は、定数25名中22名の出席をいただいております。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。

次に、会議の公開について御報告いたします。

この会議は原則公開になっております。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。

傍聴人の皆様をお願い申し上げます。傍聴に際しては、限られた時間内での円滑な協議を進

行させるために、私語等、協議の妨げとなるような行為は慎んでいただくようお願い申し上げます。

会議の時間ですが、本日は会議の終了は17時を予定しております。委員の皆様におかれましては、会議の円滑な進行に御協力をお願いしたいと思います。

最後に、本日の議題につきましては、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きましては協議事項、次に、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は報告事項となりますので、御承知おきください。

では、以降の進行については、議長であられる加藤座長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【加藤座長】 こんにちは。名古屋大学、加藤です。

今日、今、電車で逗子まで来たんですけれども、千葉行きが止まっていまして、千葉はおととい、まさにおりました。実は、千葉で今、話題になっていることが、1日1,000人ぐらい乗る路線が、運転手が足りないのでやめなきゃいけないということになって、いろいろ探していますけど、それでレスキュー要請がありまして、ちょうど1か月前の6月24日に要請を受けて、7月6日に1回目の会議、オンラインで出て、おととい2回目出たということで、既にその1か月に2回も会議に出ているんですけど、それでようやく何とか廃止は免れて、かなり減便はするとか、短縮するんですけど、あと日曜日でも走らないとなるんですけど、何とか最低限のところはできたというので、この1か月、それもやっておりました。

それから、あと、私は多治見市出身なんですけど、このところ酷暑日で、今日見ますと39.7度ということで、多治見は本当昔から暑いところで、名古屋よりも1度か2度は絶対に暑いというところの出身ですけど、決して暑さには強くないので、今日も頑張ろうかなと思っているんですけど。

いずれにしても逗子、このところ、1年何か月かずっとやってきて、いろいろ考えることが多いので、皆さんにもいろいろと御注意いただきながらやっているんですけど、今日は中間的なところの確認をしていくということで、協議事項、報告事項がありますけど、協議事項が主で、公共交通計画を、あと半年で策定しようというふうにしていますので、そこはかなり骨子的なところが出てきているということで、ぜひ御確認いただいて、今後、詳細なところも詰めていきますので、骨子ができても詳細がちゃんとできていなければ進んでいけないということ

ですし、あと報告事項のほうは、詳細の中で先行してやっているところがあるということで、特に先行するのはどんどん先行すればいいので、思いついたらどんどんやってやってもらえばいいと思うんですけど、その1つの報告があるということで、それも聞いていただいて、ほかのところでも全然そういうことはウエルカムですので、考えていただければと思っていますけれど、そういったところの議論になりますので、御協力いただきますようよろしくお願いします。

では、私のほうで進めてまいります。

次第の3、協議事項ということで、（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ということで、事務局から説明をお願いいたします。

【平元専任主査】 皆さん、こんにちは。

改めて、逗子市役所環境都市課の平元です。今年度もどうぞよろしくお願いします。

着座にて説明をさせていただきます。

まず、初めに、資料の確認からできればなというふうに思います。

モニターに出しているものとお手元のもの、同じものを御用意しております。

まず初め、1枚目、次第ですね。続いて、ホチキス留めの資料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が池子・沼間地区における移動手段検討のワークショップのチラシで、続いて、参考資料として策定スケジュールですね。白黒の横のものです。さらに、最後ですけど、委員名簿を参考資料2ということでつけております。これ以外にも席次表をつけております。

資料、過不足等は大丈夫でしょうか。

ありがとうございます。

では、まず初めに、こちらの参考資料の1をお手元に御準備いただけますでしょうか。いつものように、初めにスケジュール感のところからお話をしていければなというふうに思います。

本日がこの7月24日ということで、第1回の協議会になりますけれども、まず、今年度は7月1日に交通事業者さんなどの皆様にお集まりいただいて交通戦略部会を行った上で、本日、全体会ということで行っております。

今後といたしましては、今日、施策の検討と評価方法の部分で皆様から御意見をいただきまして、その後、8月28日、こちらはまた交通戦略部会、交通事業者さんのみの部会を開催して、

このときにはもう計画で素案というような形でお示しするように準備を進めてまいればなというふうに思っております。

ここで交通事業者さんから御意見いただいたものを踏まえて、最終的に10月5日に第2回の全体の協議会を開催して、ここでいよいよ最終の詰めというような形になってまいります。

それで、同時並行で、この下の欄のところ、ワークショップ等になるんですけども、まず、福祉関係者の懇談会、昨年度は1回行わせていただきましたけれども、今年度、ほかの福祉関係の別で進めている会議体もありますので、その辺りの状況を見た上で、どこかで開催をしたいなというふうに考えております。

さらに、昨年度2回行った公共交通のワークショップ、市民懇談会は、8月8日に予定を別途しております。

さらにその後になりますけれども、10月5日の協議会で取りまとめた素案を基に10月25日に計画素案の意見交換会、説明会を行って、全市的に御説明さしあげて御意見をいただく場を設けたいなというふうに思っています。

さらにその後、11月から12月にかけてパブリックコメントを行い、12月に政策会議という庁内の意思決定の会議体がありますので、そこに諮った上で、冒頭、市長のほうからも申し上げたとおり、12月をめどに計画策定ということで進めていければというふうに思っています。

年明けに関しましては、それぞれ交通事業者部会、全体協議会を設けてはいますが、これは次年度、令和9年度に具体的に事業を行っていくための作戦会議という形で予定をしておるところでございます。

ですので、今日、先ほども申し上げたように、施策と評価という、いわゆる根幹に入ってくる部分の詰めになりますので、本日も引き続き闊達な御意見をいただければなというふうに思います。

では、続いて、本題のほうの説明に入りたいなというふうに思いますので、横の資料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というのを御用意いただけますでしょうか。

まず、交通戦略部会に御出席いただいた方に関しましては、今日の資料の中の濃い青字で書いてあるところが部会からの主な変更事項というふうになりますので、そういう視点で御覧いただければなというふうに思います。

まず、1ページめくっていただきまして、こちらは前回、昨年度の第3回の協議会の資料でございます。第3回のときに施策の素案ということで皆様に御意見をいただいたときの資料でございます。

さらに、重点施策の具体的な内容というのが、次のページでございます。昨年度、令和7年度で、この1ページ、2ページ目のところまで進みましたので、今回はそこからよりさらに詰めていくということで、次のページ、3ページを御覧いただけますでしょうか。

まず、令和7年度の施策素案のもの、似通っているものをまとめたりとか、あと、施策の柱部分の整理をさせたというのがこちらでございます。

柱部分の整理というところで申し上げていくと、まず、柱の実現したいことの①ですね。地域公共交通までの「あと一步」を支え、誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち。これは様々な移動手段を選べるようにするというテーマでございます。その中の施策としては、施策①-1、地域拠点までの移動手段の提供、①-2が需要の時間的分散の推進、①-3が移動ニーズに合った福祉交通体制づくり、バリアフリー化ということでございます。

続いて、施策の②のところ、これは使いやすい地域公共交通で「おでかけ」がもっと楽になるまち。既存の地域公共交通も含めて移動手段の使いやすさを高めていこうというのがこの施策の②でございます。②-1が公共交通運行情報の提供、②-2が待ち環境整備、②-3が公共交通の利用啓発、外出促進の展開、②-4がシェアサイクルの活用促進という、この4つの項目を入れています。

最後、③が、この①、②をより継続的にしていくため、「おでかけ」を支えるしくみを、安定して続けられるまちというテーマで掲げているのが、施策③-1担い手確保・就業環境改善に向けた多面的な支援で、さらに③-2として、地域の関係者との連携強化ということで、これらの柱①、②、③ということで、各施策というのを整理したのがこちらでございます。

次のページからがより具体的な内容になってくるんですけども、昨年度は施策素案まで検討して、事業によってはもう令和9年度の事業化というのを考えるために、いろいろ事業者さんと御相談を差し上げたりとか、どんな形があるかなという調査を今、同時並行で進めているところでございます。

そういった中で、当初想定していたものから少し修正を加えたものだったりとか、事務局としても試行錯誤しながら、今日の案をまとめているというところもございますので、ぜひ忌憚

なき御意見をいただければなというふうに考えています。

では、1つずつ、かいつまんで御説明をさせていただきたいなというふうに思います。

まず、施策の①－1 地域拠点までの移動手段の提供なんですけれども、内容のところで、おでかけ不便地域において、バス・鉄道に乗り継ぐ地域拠点までの移動手段を地域住民主導で確保する取組に対して支援をするというものでございます。

ですので、市のほうで面的に何かを導入するというよりも、その地域住民主導でやるものに対しての支援というのがこの①－1 でございます。これは、この地域の話合いを通じて展開される移動手段の提供だったりとか、地域拠点での地域公共交通への乗降支援等の活動をサポートするというのを主眼で置いている施策でございます。

次のページを御覧いただけますでしょうか。続いては、施策①－2 需要の時間的分散の推進で、タクシーの午後利用の推進でございます。

いろいろヒアリングをする中で、午前中、特にこの朝一の時間帯でタクシーがつかまりづらいよというような話もお伺いします。そういう朝の時間帯に集中する移動需要というのを分散させる。これは、移動需要分散という意味では、例えば鉄道のオフピーク通勤の施策の周知だったりとか、そういったものを含みますけれども、この前半のところがオフピーク、いろいろな交通事業者が行うオフピーク時間帯の施策の周知というところでございます。

2つ目のところが、冒頭に申し上げたように、なかなか朝の時間帯、タクシーがつかまりづらいよというようなお声もお伺いをします。ですので、どうしても朝に行かないといけないという方もいらっしゃる、人によっては、例えば市内のクリニックで、これまでずっと午前中に病院の予約を入れていたけれども、少し割引が効くのであれば午後に移そうという方もいらっしゃるのではないかというような仮説の中で、午後の比較的タクシーの利用の少ない時間帯に利用者を誘導するような割引制度が何かつくれないかというのが後半の部分でございます。

続いて、次のページを御覧いただけますでしょうか。続いては、移動ニーズに合った福祉交通体制づくり、バリアフリー化というものでございます。

こちらは、背景の3 ポツ目のところから御説明できればなというふうに思うんですけれども、地域でいろいろ話を聞く中で、タクシー、福祉有償運送、介護タクシー等、使える手段はいろいろあるけれども、どのようなときにどのように利用すればよいか分からないだったりとか、あと、ある方は知っているけれども、ある方は知らないだったりとか、そういった福祉交通と

ある意味で公共交通の使い分けという部分とか、福祉交通の中でもどういう部分を使っていいか分からないというようなお声もいただきました。さらに、移動制約者の方々にとっての重要な移動手段の1つである福祉有償運送に関しては、担い手不足というところが1つ課題になっているというようなお話もお伺いしたところでございます。

ですので、この内容の部分といたしましては、まず、移動制約者のニーズと供給側の課題等を調査して、適材適所の移動支援が可能な体制づくり。今現在、逗子市の中で、当然、例えば福祉有償運送の登録をするというのは、三浦半島の近隣の市町で運営協議会というのは組んでおりますけれども、実際にどのぐらいニーズがあって、どのぐらい供給がというところがまだまだ見えていない部分というのがあります。

ですので、まずはそういった調査するような場、検討会のようなものも立ち上げた上で、将来的に必要な人に必要なものが届くようなものがつくれないかなというのが、この施策の①-3でございます。

続いて、次のページを御覧いただけますでしょうか。次のページ以降のところが、施策の柱②各移動手段の使いやすさを高めるという視点で羅列をしたものでございます。

初めに、施策の②-1公共交通の運行情報提供になるんですけれども、まず、内容のところで申し上げますと、バス事業者さんのほうで、京急バスさんのほうで今、G T F S 及び G T F S - R T という、いわゆるグーグルマップにその運行情報だったりとか、場合によっては遅延情報というのをアップロードするためのデータ整備というのを現在進めていただいています。それらと連携をする中で、そういったサービスが開始をしたら、そういった使い方を周知だったりとか、そういったところで市も含めて連携できないかなというのが1つ目でございます。

2つ目に関しましては、主要な結節点とか交通拠点、例えば逗子駅前だったりとか、そういった場所で、例えば観光客等の初めて本市を訪れる方にも分かりやすいような掲示案内の工夫だったりとか、あと場合によってはデジタルサイネージで直近のバスの発着時間だったりとか遅延情報だったりとか、そういったものが見えるような、バスの、いつ来るかが分からないとか、どうやって調べたらいいか分からないというところの見える化というところを進めることによって、使いやすさを高められないかなというのがこの施策②-1でございます。

続いて、次のページを御覧いただけますでしょうか。続いては、待ち環境整備ということで、待っている環境が整うことによって、仮に便数が少なくなったとしても利便性というところを

一定担保できるかなというところで、待つ環境の、施策②－１と連携して、主要な結節点等における屋根等の施設の充実化というのを将来的に検討できないかなというのが②－２でございます。

次のページを御覧いただけますでしょうか。さらに、②－３に関しましては、公共交通の利用啓発、外出促進の展開という形でございます。

内容のところを御覧いただけますでしょうか。地域公共交通を潜在的に利用したいとか利用したほうがよい層をターゲットに、効果的な情報提供だったりとか、よく加藤先生もおっしゃっているように、乗り方教室の実施など、多方面からの利用啓発を推進できればなというふうに考えています。

公共交通自体が、これまで自家用車の送迎中心で来られていて、それで例えばシニア世代になられて、いざバスに乗ろうと思っても、それこそ前乗りなのか中乗りなのかとか、あと、どうやって調べたらいいかというところが一番最初の障壁になる部分かなというふうに思いますので、そういったところを周知啓発できないかなというところでございます。

さらに、その２つ目のところ、買物とか通院等の生活必須行動に加えて、市や市内で活動する団体が企画するイベントだったりとか、サロン活動等の楽しいお出かけの目的地となり得る施設と連携した、外出意欲につながるような情報発信、その移動手段だけ整えるだけではなく、何かイベント、移動したいなという気持ちと、あと移動手段というのをセットでお届けできるような、これはほかの施策との連携というところもあろうかなというふうに思いますけれども、そういったところも念頭に置いて取り組めればというのが施策②－３でございます。

続きまして、10ページ目をお開きください。続いて、施策の②－４がシェアサイクルの活用促進でございます。

逗子市のほうでは、もともと観光目的というところでシェアサイクルを導入しましたがけれども、近年でいうと、かなり生活交通、通勤通学だったりとかでもかなり使われているのが見受けられます。

ですので、例えば背景の２つ目にありますとおり、今日は路線バスの終便を逃してしまったとか、そういったスポットで使ってみるであったりとか、既存交通機関では対応し切れない部分を埋めていく、それによって自家用車に頼るのではなく公共交通、自家用車がなくとも公共交通も含めた、このシェアサイクルとかも含めて、自家用車に頼らないような選択肢を増やし

ていくことの1つとして推進できればなというふうに考えています。

内容としては、現在も進めておりますけれども、市内のシェアサイクルポートの拡充及び利用促進というところでございます。

では、また次のページを御覧いただけますでしょうか。今度、11ページ目以降が、柱の③のヒト・カネ・エコの面で持続可能とするというテーマのところでございます。

施策③－1でございますが、こちらは担い手確保・就業環境改善に向けた多面的支援というところでございます。

近年、ドライバー不足だったり、交通事業者さんに係る人手不足というのが報道等でもかなりされるかなというふうに思っています。特にバスのドライバーさんというところでいうと、それこそバスの便数とかなり直結していくところでもございます。ですので、行政と交通事業者さんで連携をして、持続的な運営を支えるための人材確保の取組というところができるかなというふうに考えているところです。

例えば市が保有する広報媒体を活用した情報発信であったりとか、それは京浜急行バスさんの新しい営業所というところもお話がございますので、そういったところで就業環境が改善されたということで魅力を発信していくというのが1つですし、あと、運転手さんの例えば経済的支援、生活支援。例えば他市だと家賃補助だったりとか、そういったものも市で実際に施策として行っているところもございますので、そういったところを含めて多面的に考えていくというのが施策③－1でございます。

では、また続いて、12ページを御覧いただけますでしょうか。施策③－2は施策の最後、地域の関係者との連携強化でございます。

内容のところですけども、これはどちらかというと既存の公共交通というより施策①－1でつくる新たな地域主導での交通のほうの主眼かなというふうに思いますけれども、例えば店舗までの移動手段として地域公共交通が利用されるのであれば、その地域の店舗だったり事業者だったりから協賛金を頂くだったりとか、そういった地域の関係者との協議の中で、もう1つ持続可能になっていくような仕組みがつかれないかなというのが1つ目でございます。

さらに、ポツの一番下ですね。先ほどもスケジュールの中で申し上げましたけれども、今、昨年度から市民懇談会というのも開催をしています。公共交通に関心を高めていてくださっている方が、少しずつこの懇談会を重ねる中で増えていっているなというふうにも感じますので、

そういった例えば官民連携で何かを取り組むというときに、公共交通に興味、関心のある市民の方々を対象としたイベントだったりとか、そういったものを企画をして、公共交通自体への、今の背景だったりもそうですし、どういうふうに使ったらより自分たちの生活が豊かになっていくとか、そういった形も含めてシンポジウムだったりとか企画展だったりとかが開催できればというのが施策③－２でございます。

以上が施策になりまして、次のページからは評価指標の部分になっていきます。

まず、施策自体は、後ほど御紹介をする施策の評価シートというもので、毎年度の協議会の中で前年度に何をやった、やらないかというところを報告するような形を考えているんですけども、それと併せて、その評価指標として、個別の施策をやることによって、それぞれの施策をやることによって、柱ごとにどんな効果があったのかというものを毎年度チェックして、それで次のステップに見直しをして進めていくというような、その評価指標というものをつかっていければというふうに考えています。これも毎年度、協議会のほうで報告を差し上げたいなというふうに思っています。

こちらのページでは、各施策ごとの評価指標、一番右がこの評価指標、①「おでかけ不便地域」における交通サービスの利用者総数から、⑦の公共交通に対する公的資金投入額というところまでが評価指標でございます。

次のページは同じく評価指標になりますけれども、次のページで御説明させていただきます。次のページの一番左が施策の柱①から③ですね。その左から２番目というのが先ほど申し上げた評価指標、毎年度、協議会のほうに御報告を差し上げるものでございます。

まず、①でいうと、「おでかけ不便地域」における交通サービスの利用者総数ということで、２つ、右側の集計方法のところを御覧いただくと、「おでかけ不便地域」において主にこの施策①－１で、今後どういうふうな展開になるかは分からないんですけども、そこで導入されたモビリティの利用者数というところを１つの指標にしていければというふうに思っています。

続いて、この②の高齢者の外出状況というのが、市の社会福祉課のほうで３年に１回、日常生活圏域ニーズ調査報告というものを行っていますので、その中から高齢者の外出状況という割合というのを取っていければというのが②でございます。

今度、市民の外出状況ですね。年齢問わず市民のというところで申し上げますと、これは企画

課のほうで総合計画の策定においてになるので、少し数字が出る年度というのは数年に一度という形にはなるんですけども、そこで外出割合というのも取っておりますので、その指標を使っていければなというふうに思っています。

さらに、④公共交通の利用者総数というところで、1つ代表的なというところでバスの輸送人員。この会議の中でも昨年度モビリティデータの実績ということで、過去10年間のだったとか、そういったところもお示ししていると思うんですけども、このバスの輸送人員というところを市内路線、市外路線に分けて整理をして御提示するというところで評価指標ということで考えています。

続いて、⑤公共交通に従事する運転者数ということで、これは事業者さんから人数、例えばバスであれば逗子営業所のドライバーの数であったりとか、タクシーの乗務員の数だったりとかといったところの情報提供をいただいた中で、どのぐらい充足しているかというのを見られればなというふうに考えています。

さらに⑥でいうと、公共交通の走行キロ数というところで、⑤のところでバスにおいては人数というところでお出ししましたけれども、それがどういうふうに路線に、便数だったりとか、その路線の充実というところにつながっているかというところを見るために、そのバスの、ごめんなさい、ここ、資料が輸送人員となっておりますけれども、正しくはバスの走行キロ数ですね、のところをお示しして、1年間のキロ数というところの推移というところを見ていければなというふうに考えております。

ごめんなさい、ここの資料の部分はまた後ほど訂正をいたします。

あと⑦、最後、今度は公共交通に対する公的資金の投入額ということで、ここは公共交通のサービス水準というのを維持、強化するために必要となる公的資金の投入額が適切かどうかというところを見ていくために、市のこの予算額というところ、これは多ければいい、少なければいいというわけではないんですけども、どのぐらい公共交通に対して逗子市として取り組んでいくかというところを1つの指標として見ていければなというところを考えているところでございます。

次のページが、こちらは参考になるんですけども、来年度以降、実際の評価をするときのシートというものを2つ用意しております。

まず、こちらに関しては、先ほど私のほうで①－1から③－2まで、ぱっと御説明を差し上

げたこの施策に対して、実施したか、していないか、どんな実施内容だったかというところを振り返るためのシートでございます。

さらに次のページ、16ページに関しましては、先ほど、こちらのページ、14ページで申し上げた評価指標のところをまとめたものでございます。

これは、あくまで単年度だけで見ても仕方ないものになりますので、各年の経緯というものを追っていきながら、恐らく多分、初年度に関しましては、これまでの、令和8年度以前の数字というところも見極めながらになろうかなというふうに思いますけれども、その実績値というところと、あと達成したからいい、しなかったから悪いだけではなくて、なぜ達成できたかというのを検討するのが大事なというふうに思っています。いい理由、悪い理由も含めて、その達成状況に関して考察した上で、今後どういうふうな改善ができるかというのをこちらのシートのほうに事務局のほうで作成をいたしまして、こちらの協議会でお諮りをしていく。それを毎年度毎年度繰り返すことによって、計画をつくった後も引き続き各施策を育てていく、そんな形で進行管理ができればなというふうに考えているところでございます。

私からの説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【加藤座長】 ありがとうございます。

この辺りは、7月1日に交通戦略部会があつて、そこでもかなり長く議論しまして、一番最後のところで、これだけの評価とかが緻密にあるんだけど、今はいいけど、これからやっていけるのというのが、最後に意見が出ていましたけど、その辺りは大丈夫ですかね。

【平元専任主査】 そうですね。まず、ごめんなさい、そこは説明を除いていました。

交通戦略部会のときは、こちらの評価指標に加えて、各施策ごとに年に数回捉えていくようなモニタリング指標という考え方を、交通戦略部会のときは考えていました。ただ、それが、もちろん我々事務局側の負担というのがありますけれども、数字を出していただく交通事業者さん側の御負担というところもありますので、細かい数字を年度の中で追っていくというところのモニタリング指標というのは全てカットをいたしました。

それで、実際、そのモニタリング指標として想定していたものが、それこそ利用の人数だったりとか、例えば会合の数だったりとか、そういったところをモニタリング指標として仮置きしていたんですけれども、その辺りで先ほど御紹介をした年に1回、前年度の施策をやったか、やらないか、どんな内容をやったかという、ここの部分ではほぼほぼ網羅されてくるものになる

うかなというふうに思いますので、まず、形としてはもうシンプルに、この年度で決めた施策をやったか、やっていないか、どのぐらいやれたのかというところをこちらの表でアクションの評価というところで示した上で、それがどういう効果につながったのか。短期間ではつながらないもの、つながるもの、それぞれあると思うんですけども、その評価指標というのをこの7つに絞って、その評価の数字というところはこの7つに絞った上で、年に1回御提示をして、その効果というところも含めて見ていくというような形に、前回の交通戦略部会から変更しているところでございます。

【加藤座長】 分かりました。

もう一回確認すると、この資料1の表紙の裏、ここが全体構成になってて、目指す姿、具体的に実現したいことの左側に大きく3つ上げた。これを5年後に前進しておくということが……。

【平元専任主査】 どちらかといえば、この1ページ目と2ページ目はあくまで前年度の第3回の資料を、振り返りのために再掲をしたものでございます。それをブラッシュアップして、この3ページ目のところが、今の最新版の実現したい問題点から問題の要因、それをひっくり返すための施策で、行く行くはこのどういう姿を目指していきたいかという整理をしたのがこの3ページ目でございます。

【加藤座長】 これ、文章的に変わっていますか。

【平元専任主査】 ここは、この真ん中のここの構成以外の部分を変えていないです。一番左の問題点だったり、原因とか目指す姿というところは変えていないです。

【加藤座長】 分かりました。

【平元専任主査】 真ん中のここの施策のところが、以前でいうと、ここの部分だったんですけども、ここもまとめられるものはまとめたりとか、あと、実際に具体的な事業を考えていく上で優先順位が下がるなと考えてはしよったものだったりとか、そういった整理をしております。

それに合わせて、これまで載っていた問題点のところを少し集約させたりとか、こういった若干の修正というのは加えていますけれども、基本的には前後のところは変えずに、この施策を絞り込んでしたというのがこちらの3ページ目です。

【加藤座長】 ということは、これを見ていただいたほうがいいですね。

【平元専任主査】　そうですね。

【加藤座長】　この場合ですと、右側が5年後の達成したいこと、そのために大きく3つの施策があって、具体的にはその左側のようなものがあり、それを今、順番に説明していただいて、かつ、それぞれの施策がどういうふうに進行しているかということは当然チェックするんだけど、その結果として、それに近いところのこれをよくしたいというところがよくなっているかどうかというのを見ていくということのところが最後のところで説明されたということでしたということです。

なので、この計画は……。いや、本当に最近ショックなことがあって、あるところでこんな感じで計画をつくったんですけど、そこの担当が何か別のところで、いや、あれは計画は計画なんだとか言っていたと。非常に腹立たしい。何でぐるっと回って、そういうところに来るのと言っていて、計画は計画なので、やることはまた違うみたいなことを言っていたらしい。もうやめたらどうかと。そんなことは絶対に言わないでくださいよ。

計画はそんなものじゃなくて、これを実現したいので、そのためには何をやらなきゃいけないかというのがずらっと書いてあって、そのために、じゃあ、やっていかなきゃいけないんだから、特に先にやっておかなきゃいけないのはこれとか、これについては誰々と誰々がやらなきゃいけないとかというのを書いておけば、ある意味、そのとおりにやっていけばと。今回もまた入れ替わった方がおられるという中で、入れ替わっても、その方がまた計画を見て、そうすれば前任の方からの何も別に聞かなくても、これを私がやっていけばいいんだというふうに思ってやっていただいて、雰囲気をつかめば、どんどん先へ行けるという、そういうことでつくっているものなので。

そうすると、そもそもこの計画がちゃんと順番に進んでいるかどうかを確認しておくことが必要で、この会もそのために、その計画策定後はあるよと。もちろん修正していくこともあると思いますので、そのどこをチェックしていくかというところまで詰めたというふうになっているということです。

ただ、詰めることがあまりにも複雑とか、調べるのに時間がかかるとかというところ、チェックすること自体が目的になりがちで、それだと、これも本末転倒なので、なるべく簡便に分かって、それで自分たちがどういうぐらゐの位置にいるか分かるということで、見直したりとか、もっと頑張ったりとかをするというのに使えるというふうになっているかどうかの方が大事という

ことで、一番最後のところは、事務局のほうで見直していただいたということになりますということ。

ここから1時間弱ぐらい時間があるんですけど、どうでしょうね。取りあえずは気づいたところから行きましょうか。何か、ぱっと見ていただいて、お気づきのところ、何かここをもっと直してほしいとかがあれば伺いたいし、あと見方として大事なことがあって、この4ページ以降の各施策ですが、これ、実施主体が書いてあるんですよ。実施主体が書いてあるということは、自分の名前が書いてあるところはやらなきゃいけないとなるということで、くれぐれも、ここになるべく俺の名前を入れるのはやめろとかは言わないでくださいね、これは。これはやめてください。

むしろ、ぜひ俺はやらせろと、これもぜひやりたいというふうに前向きに考えてもらいたいですけど、当然、ここに書いてあってもできもしないことが書いてあるものはまずいので、これは難しいよとか、これは私じゃなくて誰かじゃないですかとかというふうに、その逆もあると思います。でも、やってほしい場合は、ほかの方から、いやいや、我々も一緒になってやるので、ぜひこれをやりましょうよというふうにしていくというところなので、見方が分からない方は自分の名前が書いてあるところを特に見て、どうしたらできるかとか、これは途方もないなとか、そういうことを確認していただければと思いますので。

あと、もし名前が書いていない方がおられたら、ぜひ。取りあえず僕の名前が書いていないので、僕をどっかに入れなきゃいけないと思うんですけど、そういうふうに見ていただきたいと思います。

ということで、資料のどこからでも結構ですが、何かございますか。どうでしょうか。

はい、じゃあ。

【中林委員】 4ページのところに個別施策の具体化、様々な移動手段を選べるようにするというのがあって、この中に市民団体と入っているんですけど、この市民団体というのは住民協とかを指すということですか。

【平元専任主査】 お答えしますね。

住民協も含まれるかもしれないんですけども、ここの部分というのは、実際のやる主体というのは、そのときの状況によってくるかなというふうに思います。住民協という単位になるかもしれないですし、自治会という単位になるかもしれないですし、その集まった方々、その

課題、例えばここの団地のここの移動に対して、その課題を抱えているというのであれば、本当に狭いエリアの方々の任意団体というふうになるかもしれないですし、その団体というのは、特に住民協とかと決めているわけではなく、そのときそのときのケース・バイ・ケースによって変わってこようかなというふうに想定しています。

【中林委員】 分かりました。

そのときに、テーマはどこでもいいんですけどね、どっか、じゃあ、僕、亀ヶ岡なので、亀ヶ岡団地から出てきたとしましょう。亀ヶ岡団地自治会から出てきましたと。そこからこういう意見が出ているよというのを、どういうプロセスでこの協議会とかが関わっていくのか。そのプロセスはどういうふうになるのかというのを。

各地域で、ここに地域住民主導で確保する取組という書き方をしているんですけども、それによって、多分いろいろ今後具体的なものが出てきて内容は変わってくると思うんですけども、そういったものがまた具体的になっていない中で評価方法と出てくると、戸惑ってしまうところもあって、概略は非常によく分かるんですけども。

分からないんですけども、何となく取組方針というのは分かります。ただ、何となく不安なのは、これを各地域住民主導で取り組んでいくといったときに、そのノウハウだとか、いろんな事例だったり、いろんなものを何も知らないど素人集団が始めちゃうんですよ、これ。ああじゃない、こうじゃない、これはやらないでいいとなってしまうんですけども、そういう仕組みに対するサポートというか、そういう取組に対するサポートというのをどういうふうに考えていっていかれて、考えられているのかなという不安があるんですけども、その辺はいかがでしょうか。

【平元専任主査】 事務局のほうから答えさせていただきます。

ありがとうございます。まず、前提として、あくまでこれが計画になるので、具体的に、例えばさっきのタクシーの午後利用の割引券というところも、幾ら、どうするとか、どういう対象にとか、そこまで具体的な内容というのをあえて書いていないところがあります。

というのが、その計画の中で方向性を示した中で、実際の、これ、計画で方向性を示して、その後、市の事業としてしていく中で、予算だったりとか、そういった中でいろいろ調整だったりとか、この制度の可変だったりとかがあろうかなというところがあるので、ある程度の方方向性を示すというところにあえてとどめているというのが、まず前提としてあります。

その中で、今、中林委員がおっしゃっていただいたようなサポート制度というのがどういうものがあるかというのを、それこそ今、必死になって考えているんですけども、今、想定しているところと言うと、それこそ、これからどうやったらいいのというところからだと思うんですね。

ですので、それこそ、後でワークショップのところでも詳細を御説明できればと思うんですけど、まずは困り事を共有したりとか、あと、それを場合によったら例えばアドバイザー派遣の市として制度をつくるだったりとか、あとは何か運行するものに対して、その運行の経費に対する補助制度をつくったりですとか、そういった、この計画で、これで終わりでは当然なくて、もう1段落とし込んだ支援の在り方というものを市として制度をできれば今年度中に作成をして、来年からより本格的に進めていければなというところで考えているところです。

【中林委員】 計画という言葉というのがものすごく嫌で、計画となったら、具体例がないものは計画にならないですよ。計画というのは、必ずやることなんですから。

だから、計画というのは、施策をつくる計画なんですかという。計画というのは、僕がイメージしていたのは、実際の何らかの事業がどっかでスケジュール化されて、具体的なこういうものをいつからここでやる。テストレベルでもいいですよ、でも構わないんですけども。

計画という、そういうイメージなんですけれども、先ほどおっしゃられた計画は計画だという話じゃなくて、計画というのは必ずやるもの、ことを計画というんだと思うので、そこが何らかでいろいろ。

僕、その考え方をいろいろ理解しようとするんですけども、実際に、そのアクションに落とすプロセスのところを丁寧にやっておかないと、何かこれで、じゃあ、全体で、俺が困っているからこれをやっておきましょうという話から現実におちてくるところに非常に大きいアイデアというか、ができちゃうんじゃないかというのがすごく心配しているんですけども。

【平元専任主査】 そうですね、そこでいうと、計画の中で、ごめんなさい、計画、計画という、その言葉のどういう使い分けがいいかというのが今すぐ思い浮かばないんですけども、段階があるのかなというふうに思っていて、あくまで公共交通計画等でいうと、大きな方向性を示す、その目指す姿があって、それに対して施策をどういう方向で行くか。要は、何を強化していくかというのは市町によってそれぞれ違うと思うので、どんな方向性で行くかというところの大枠の方針までを示して、さらにその方針のどういう、目指す姿に対してこういう評価が、

この評価指標で、この物差しで見ていくと、その目指す姿に近づいているのか、遠のいているのかというところを判断をするというあたりが、この公共交通計画までかなと思っていて、さらにそこから、じゃあ、具体的に実際のアクションとしてどういうふうに、お金を幾ら出すのかとか、どういう支援するかというのが、また事業計画といたらいいのか、いい言葉が浮かばないんですけれども、もう1段落とし込んだ、それこそ中林委員がおっしゃるような確実にやるための計画というんですか、よりアクションをどういうふうにやっていくかというための計画というのが、この公共交通計画のさらに下の事務事業レベルの、それこそ、我々だったり交通事業者さんだったりとか、この集まっている主体のそれぞれの中でよりアクションをしていくような計画というのがあるのかなと。

ごめんなさい、計画、計画ばかり言って余計分かりづらくなっちゃったかもしれないですけど、イメージとしては何段階かあるのかなというふうに考えております。

【中林委員】 順番が逆じゃないですか、それ。

【平元専任主査】 はい。

【中林委員】 具体的なプランを考えていくときに、これがどう、なぜ適しているかとかというのを検討していくときに、当然、評価方法も考えなきゃいけないし、それで、その上で実際に実施に移すんだという理解をしているんですね、僕は。

だから、ある程度丁寧に具体的なプラン、ここの地域だったらこういうやり方が一番いいんじゃないかと、じゃあ、方法としてはこれがいいかな、こうやったらどうなる、どうなる、どうなるという中で、最終的にはここではこれでスタートしてみようというのがあると思うので、その後に、これは実際にもう決めたある程度評価法を、足りなければ追加すればいいと思うんですけれども。というプロセスじゃないのかという気がするんですけれども。

やる前に、評価基準というのは、やることにに対して当然決めるべきなんですけれども、その具体的な話と全体の話というのが、何となくうまくつながっていないというか、順番がこれでいいのかなという不安があるんですけれども。

【平元専任主査】 そこで申し上げますと、当初、さっきお話で出た交通戦略部会のときに考えていたのが、それこそモニタリング指標という、各施策ごとにその評価指標を考えるみたいな仕組みを考えて、さらにこの柱ごとに、今お示ししているこの評価指標を考えるという形の2段階で考えていたんですけれども、その各施策のモニタリング指標というのが、今、それこ

そ同時並行で、来年度から具体的にどんな事業を市として上げていこうかというのをやるために、いろんな調整を今、同時並行でしているんですけども、その中でかなり不確定要素が大きかったなというのもあったので、そのモニタリング指標というのを排除したというのがまずあります。

今の中林委員の御質問でいうと、あくまで評価指標として挙げているのは、このサービスの利用者総数もそうですけれども、高齢者の外出状況とか市民の外出状況だったりとか、その地域拠点までの移動手段の提供というところもちろん影響しますけれども、それだけでは、高齢者の方の外出状況を上げるという、多分いろんな要素が入ってくるんだと思います。

なので、あくまで様々な施策を組み合わせた上で最終的に、じゃあ、何となくよかったね、何となく悪かったねだけではなく、必ずしも施策①－１と①－３のところが高齢者の外出状況に直接ダイレクトに跳ね返ってくるかという、そうではないと思うんですけども、それ以外の要素とかも含めて、何かしらこの施策というものが、より高齢者の方が外出しやすくなるとか、市民の方が外出しやすくなるというものにつながっているのか、つながっていないかというところを判断するための物差しとして、この評価指標というのを置いているところです。

ですので、恐らく多分、中林委員がイメージされている、実際にやったか、やらないかとか、どうだったかという結果のところは、ここよりももう１段階落とし込んだ、市としての具体的な、それこそ毎年度毎年度とか四半期ごととかかもしれないんですけども、実際にやりながら制度を考えて、どのぐらいの支援の回数をしているのかとか、例えばどのぐらい補助した上で地域で会合を開かれているのかとか、もう少しそういった事務レベルで詰めていくような形になるんじゃないかなというふうに想定をしているところです。

【加藤座長】 この辺りは、いろんなところで僕も経験してきたんですけど、あまり細かくやり過ぎると自由度が低くなって、この型にはまらないとできないとかとなるし、あと、もう一個、本当は違うやり方のほうがいいのに、それを阻害する、その市のやり方ではうちにはできないのでやる気をなくしちゃうとか、あるいは非常にゲリラ的なことをするとか、そういうことがもう面倒くさいというか。あまり、だから、そういう意味でふんわり系がいいかなと。だから、やる気を出しているところにまずやる気を聞かせていただいて。

ただ、いつも私が言っているんですけど、やる気はすごく大事なんだけど、手段が本当にそれでいいかは吟味しないといけないので、まず、やる気を持っていただいて、あと手段はきち

っと市とか私とかと議論して、何がいいかというのを詰めていってというふうにやるということがいいかなと。間口は広いほうが。やはり間口もですね、今、やる気もそうなんですけど、やる気は結構空回りすることもありまして、それよりも、あまりやる気という感じじゃないけど、こつこつやっていて、実はそっちのほうが早くできたとか、そういうのがあるんですね。

なので、そうすると、ある意味、我々からするとぜひやらせてくださいとかと言うと、じゃあ、やって、やってとなるんですけど、地味な感じのところも含めてみんなやりたいところはぜひ手を挙げていただいて、やってみる。その中で、それはそれで地区の雰囲気だとか、いろんな持っているものがあるので、それも見ながら進めていくというふうな感じになるとすると、あまり手順とかを詳しく書くと、阻害すると嫌だなというのは思っていますということです。

あと、やっぱりそれゆえに、本当はおでかけ不便地域自体は分かっているんで、こういうところは特に優先するということが出るんですけど、そのこととやる気が出る地域かどうかはまた違うことがあります。

これ、岐阜市がいい例なんですけど、岐阜市は20年前に16地区を指定したと。これ、16小学校区を指定したんですけど、今は20か所あるんですよ。20か所あるんですけど、その5か所は、1か所が、そうじゃなかったけどバスは廃止になって、そうなったところ。あと4か所は、うちだって不便だろう、やらせろと言ってやったところ。そうすると、1か所はどうなっているかという、1か所は指定されたけど、うちはやる気がないと今は置いている、そんな感じです。

だから、多分岐阜市も最初は16か所をやっ払いこうしていたと思うんですけど、それで自分たちが、岐阜市の場合は、もう自分たちで検討しなきゃいけないし、ある程度、もし、一応2割になっているんですけど、収支率2割を切ると、地域で広告集めとか協賛金を出すとか、そうやっていって支えるという仕組みになっているので、2割は絶対にクリアする。そうでないと、2年でやめるといふ、そういうふうになっているので、逗子がそこまでやるかどうかは、というか、多分首都圏のほうがハードルが高くなるというのが一般的なんですけど、そういうことをやるとしたらとなったら、そこまで至らないんだったら撤退する、それかやめちゃうというところもあると思う、そういった感じなんです。

だから、どっかでそういう、ここまでは市としては助けるけど、地域としてやっていただけないんだったら、できないよとかというのは、ここで詰めると早いかなというふうに思ってい

まして、だんだんとやっていったらいいのかなと。

あと、ぱっと、岐阜については、最初は4か所を、特に問題があり、かつ、地域はやる気があるというところで選定してやったというふうになっていますけど、やっぱりその4か所も今も突っ走っているところと、全然やる気がないところと、やっぱりなっているということですし、20年後といっても、岐阜市は20か所は網羅しているので、路線バスがなくなったところでもデマンドがあるとか、コミュバスがあるとかというふうになっているという、だから、そのぐらい時間がかかっちゃうかもしれませんが、順番に、その中でもうちょっと秩序を持たなきゃいけないんだったら、そうしていくということでもいいかなということかと思います。

今、わっと言ったので、その中で明文化できるところはしてもらえるといいかなということですね。

よろしいですか。

【三浦委員】 こんにちは、三浦です。

今のお話、もう一回いただいてなんですけど、おっしゃるように、施策ごとの評価はここでは細か過ぎる、それはそうだと思います。

あと、施策という意味では、おでかけ不便地域というトータルの施策、これ、地域がいっぱいあるわけですね。それを束ねた評価ではなく、先ほどおっしゃっていたのは、やっぱり地域地域がやることに対しての評価のお話と、この全体の評価のお話が混ざったから、多分、今、少し混乱したのかなと思っていて、おっしゃるように、地域地域での施策については、例えばほかのところだと、やっぱり、先生が言われたように、自らが手挙げ方式でやっていたり、そもそも評価指標自体もその人たちが自分たちで考えて決めて、もちろん、それが客観的に認められるものかどうかというのはありますけども、それを満たす努力を地元がどれぐらいしているかというのが、岐阜市の例みたいなやり方もあるんですね、先生が言われるように、それを逗子で取り寄せたり、入れるとかは別として、そういう評価のお話のイメージで多分語られたらと思うんですが、一方で、こっちは、逗子市が地域公共交通計画としてやることに対する大きな評価ということだと思うんですが、じゃあ、この評価が何に効いてくるのかが多分、今ここで、まだ皆さん共有できていないのかなといったところで、少しずれが出たのかと思うんです。ここ、1個、解説していただければと思うところです。

そこに関連すると、まだ検討に間に合うようだとしたときに、難しいことを言っているかも

しませんが、例えば、施策の2の評価が公共交通の利用者総数となっていますよね。先生がおっしゃるように、やっぱりこれ、単純に数字が出るもののほうがいいというのは大賛成なんですけども、1つは、趨勢的には、これ、やっぱりどんどん減っていくものを指標にして大丈夫かなと思うのが1個と、これと3ページを比べたときに、ここの項目は、おでかけがもっと楽しくなるというのが政策目標なんですよね。それを、公共交通の利用者ということで測るとするのは、ずれているような気もしています。だから、そこら辺、僕がやると、今まで公共交通を使っていなかった人が使ってくれるようになった数とか、これがいいのかどうか分かりませんが、何かそういうほうが政策評価に近いのかなと、この目標に対しては思いました。感想になっちゃいますが。

個別の中の話も、先生、続けて話しちゃっていいですか。

【加藤座長】 どうぞ。

【三浦委員】 5ページの、サンプルでお話をする、このタクシーの午後利用はすごくいいと思うんですが、言いたいのは、この実施主体のところ、割とここの実施主体に書かれているのが、今日もいらっしゃっているような事業者さん、供給側の方たちであるとかというのが少しメインに書かれているんですけど、多分この午後に移動してというところだと、サービスを供給している、目的側ですよね、例えば、病院であるとか、スーパーであるとか、そういったところの協力というのが入ってきていいんじゃないかと。割引みたいなことまでやるかどうかは別ですけども、少なくともこういうことを利用者の人は知らなかったりするんですよね。だから、病院さんに頼んで、少なくともポスターを貼ってもらうとか、場合によってはそういう人たち優先的に予約してもらうとか、何かそういう意味で、今思いつきの例としてしゃべっていますが、この実施主体に、もう少し本当の需要をコントロールするネタを入れておいたほうがいいんじゃないかなというのが、思っているところです。

あと、8ページのところ、待ち環境ですね。おっしゃるように、今は酷暑なので、この酷暑の中で立って待てといっても無理なのでといったところはあるんですけども、一方で、例えばバス停の話だと、今、桜山のところでバス停の工事が、あれは県さんの事業ですかね、始まっていたりすると思うんですけども、あそこら辺も本当はもう戦略的にくつつくといいなと思っています。

やっぱりできるところからやっていくというのは大事なんだけど、先ほども、どんな人た

ちをつなげてあげるみたいな話、そういう意味では、今回の施策で言えば、1番の施策、移動手段をくっつけるというようなところに、実はあれが効いてくるといったところもあると思うんです。何かそこら辺が施策的にうまく連携しているんだということが、この計画でも見えるような示し方をしていただければなと思いますし、逆に言えば、バス停の施策なんかは、そういうことだから、もっと公共側とか道路側もやっていこうというようなインセンティブになればいいかなと思っています。ここら辺がうまく示せればいいかなと思ったところです。

最後にしますけども、もう1つは、公共交通の利用促進という側面でも、やっぱり車からの転換といったところは、もう少し出てこないかなと思っています。自分で、歩行者と自転車のまちという活動を逗子で15年ぐらいやっているというのものもあるんですけども、もう1つは、バスが渋滞に巻き込まれるという、これはものすごくやっぱり事業の負荷にはなるし、運転者さんの負荷にもなっているということもあるので、そこをこの中にもうまく盛り込んでいただければなと思うところがあります。

今後のまとめ方みたいなのは、また後でお話があるのであれば、そのときにでいいですけど。

【加藤座長】 取りあえず、今ので。

【平元専任主査】 分かりました。ありがとうございます。順を追ってお答えしていければなと思います。

まず、初めに、評価指標のところでは御意見いただいたかと思います。公共交通の利用者総数のところで、この評価指標を、何を設定するかというのは事務局でも相当悩みました。

それで、今、三浦委員がおっしゃるように、今まで使っていなかった人が使えるようになったというところが、まさに理想ではあるんですけども、ただ一方で、じゃあ、それを調べるための手間とコストの部分とかを考えていくと、なかなかという部分もあって、それで、かつ、やっぱり毎年度、一部の指標に関しては数年に1回というのはあれですけども、毎年度、その経過を追っていくというところはどうすべきかというところもある中で、結果的に、三浦委員がおっしゃったのは、まさにの部分なんですけれども、おでかけがもっと楽しくなるというところは、確かに公共交通の、例えばバスの利用者だけでいいのかといたら、不足はしているという認識であります。

ただ、どういうふうに定性的な部分もあったりもしますし、あと、例えば大規模なアンケートみたいなものを、その項目でもって、また毎年度毎年度やるかというところも踏まえると、

なかなか現実的じゃないなという中で、正直、必ずしもいいというふうには思っていないんですけれども、実際に回していくというところのバランスの中で、この評価指標を選んだというところが、正直なところでございます。

それで、あと、次、時間的分散の実施主体のところ、こちらもしばらしい御視点でいただいたなと思っていて、それで、今ここに公的福祉団体というふうに入れているんですけれども、実際の制度をつくっていく上で、冒頭のスケジュールのところでも、どこかのタイミングでこの福祉関係の懇談会を考えていますというふうに書いたのが、実はこの辺りの施策、ほかの施策も含めてなんですけれども、より詰めていくために、より当事者に近い方の御意見もお伺いしたいなというところがあります。

果たして、どのぐらい午後に転嫁できる移動というものがあるのか、そもそもあるのかというのもそうですし、どのぐらいのインセンティブをつければ、そこに起き得るのかだったりとか、もしくは、ほかの要素と組み合わせてあげたほうがもっといいよとか、例えば、午後のほうがスムーズに病院の予約が取れるとか、あと、バスもあまり待たずに行けるだったりとか、タクシーもつかまりやすいだったりとか、何かほかの要素を入れたほうがいいのか、この辺りはあろうかなというふうに思っているんで、なので、ここら辺をヒアリングというところ踏まえつつ、あと、一方で、施策を導入した後の制度設計をどういうふうにするかだと思うんですけれども、した後の周知という意味で、目的地と組み合わせてというところの御意見もあるのかなというふうに思ったので、その辺りはどういう書きぶりにするかは別としても、意識をして取り組んでいきたいなというふうに思います。

それで、あと、最後、待ち環境整備のところ、ごめんなさい、よく聞き取れなくて、施策①－１との絡みということですかね。

まず、この待ち環境整備の今、出していただいたバスベイのところというのは、なかなか逗子市のほうで積極的に……、当然、用地の問題だったりとかもありますし、そこに市としてどういうふうに取り組んでいくかというところもありますし、あと、そもそも候補地がどのぐらいかというところもあります。

まずは、その辺りをどういうふうに進めていったらということが見えていない部分でもありますので、ただ、ほかの施策との優先順位という中で、少し計画の後半に持ってきたというところはあるというのが、１つ、事情としてございます。

それで、ごめんなさい、施策①－１との絡みというところの真意のところが分からなかったんですけど、そこを再度、教えていただいていいですか。

【三浦委員】 ４ページに、内容のところに、バス・鉄道に乗り継ぐ拠点というのがあるじゃないですか。だから、そこまでは、地域のおでかけ不便対策のものが送り届ける。送り届けた先、送り届けているバス停が灼熱だと、放り出されても、そんな暑いこんな中で５分も待てない。

そういう意味では、おっしゃられるように、用地がなくてはこれはできないとかというのはあるんですが、ただ、そっちの待ち環境のほうをできるところからやっていくというよりは、せっかくこういう計画を立てているのであれば、優先順位を上げる要素として、こういうことをやったところの待ち環境を少し優先性を上げるとか、何かそういうピークがあると、この計画をつくった意味が出るんじゃないかというのが意図であります。もちろん、現実論があるというのは、その前提では思っているところです。

【平元専任主査】 分かりました。ありがとうございます。

この施策①－１が、それこそどこが拠点になるかというところとか、どういう取組がこれから生まれていくかというところも、まだ不透明な部分もあるんですけども、その取組が生まれた先の中では、そういった要素も頭に入れておかなければいけないなということで、認識をしたいなというふうに思います。

あと、最後に、車からの転換というところで、すごく意識をしている部分ではあるんです。

ただ、どちらかというと、これらの各施策をやった先には、そういった車からの転換というか、むしろ自家用車がなくても移動ができるという環境を整えるというところにつながってくるのかなというふうに思いますので、なので、ここの部分は恐らく、それこそ計画にしたときに、もう少し大きなビジョンを示すような部分とかで、おいおい出していくのかなというふうなイメージであります。まだその辺りが詳細は詰め切れてはいないんですけども、今時点ではそういうふうに考えています。

【三浦委員】 最後の部分については、おっしゃるとおりなんです。我々の団体も十何年やってきて、やっぱり砂漠に水をまくような活動にはなっているところがあって、やはり、今、便利で車を使っている人たちに、こういうのが理想系ですねといっても響かないですよ。

だから、そこにドライブをかけるような施策と言っていて、じゃあ、何があるんだという

ころになるんですが、例えばこういう計画にもちゃんとそういったことが示されるとかというのはしていただければ、直接的に公共交通の話ではないんですけども、公共交通を便利にするとか、定時制を上げるとか、もしくは利用者を増やすというところに確実に効いてくることだと思うので、少なくとも少し利便的ではあるとしたら、少し上位のところに書いていただくかという形はお願いしたいなと思います。

【平元専任主査】　むしろ、我々の課題認識としては、公共交通にものすごく関わるかなと思っていて、それこそ渋滞解消というところが進めば、バスドライバーの労働環境の改善だったとか、そういったところにもつながってくるかなというふうに思っていて、なかなか具体的に直でつながるような施策というものが、そのの部分に関してはないという部分があるので、施策の中での書きぶりというのは難しいかなと思っていますけれども、強烈に意識はしているところではございます。

【三浦委員】　ありがとうございます。よろしくお願いします。

それは先ほど申し上げた実施主体という書き方が、どうしても、今回のだと、サービス供給者主体に見えてしまうというところと関係しているかなと。そういう意味では、関係主体みたいな行があってもいいかもしれないし。

以上です。失礼しました。

【平元専任主査】　ありがとうございます。

【加藤座長】　ありがとうございます。いろいろ言いたいことがあるんですけど、皆さんの意見を聞いたほうがいいので、ほかに何か。

どうぞ。

【小堤委員】　バス協会です。お世話になります。

質問と意見で、1つずつ。

質問は、16ページの中で基準値というの出ていまして、この基準値の設定方針みたいなものがあれば教えていただきたいのと、それから、その前のページで、14ページで目標値の設定方針というのがありまして、例えば、運転者の数については維持・増加が目標となっていますが、維持が目標ですと厳しいというか、増加していただきたいというのが当然あると思いますし、基準値と目標値の関係みたいなものがあれば教えていただきたいのが質問。

それから、意見といたしましては、先ほど、8ページの待ち環境整備ということでお話をい

ろいろ伺いましたけども、バス停について、屋根とかベンチを設定していくということがメインだと思いますけれども、バス停等につきましては、設定後の維持管理というのも必要だと思っております、そのためには、例えば民間の広告会社の協力、広告会社に設置していただくとか、それから、利用者の方々の、住民の方々の御協力をいただいて維持管理をしていただくとかいったことも必要かと思っております、実施主体の中に民間事業者、それから地域住民というのを入れていただいたらいかがかというのが意見でございます。

以上です。

【平元専任主査】 ありがとうございます。

では、まず初めに、この評価指標の、こちら、基準値、目標値の部分なんですけれども、今日、準備中でお示しできなかったのも、次回の部会等でお示しできればなと思うんですけれども、今、この目標値をどこの設定、どういう設定にしようかということで、ここのそれぞれの項目の過去5年程度の数字の経緯というものを裏側で準備をしているところでございます。

その基準値自体に関しては、じゃあ、何年度のトレンドによって、何年度ぐらいというものを1つの基準値、基準値が限りなく目標値に近いものだったりもする場合がありますけれども、まず、基準値自体は、何年度を基準に……。

ごめんなさい。まず、目標値の設定に関しては、過去数年というところを、トレンドを見た中で設定をしていければなというふうに思っています。基準値に関しては、その中の直近年度の、要は、この計画策定時点の数値が幾つだったのかという比較をするためというので設定しようというふうに考えています。

途中であった運転者数の維持増加というところでいうと、今、いろいろ、この数値というところをいただいているんですけども、例えばバスのドライバーさんというところでいうと、ここ数年でいうと、かなり減少してきてしまっている。それこそ減便がまさに、その中で何とか線を引いてというところでやっているのに象徴されるように、かなり人数が減少してしまっているところがあります。

もちろん増加というところを目指していきたいんですけども、その部分がこれ以上減らないように維持というところが目標値になるのか、それとも、今は底になってきているから、ここからさらに増加をさせるのかというところに関しては、それこそ事業者さんとも相談しながら設定していければなというふうに考えておるところです。

もう1つの待ち環境のところでは、例えばバスのバス停の屋根だったりとか、広告だったりとか、そういったところを踏まえての維持管理というところで申し上げると、今、例えば駅前のロータリーとかでいうと、市のほうで設置をしているものですが、それ以外のところでは、京急バスさんのほうで設置をされているものと、それぞれ主体が分かれるかなと。

それで、広告の部分でいうと、それこそ、この間お話をお伺いした中では、なかなか逗子の場所柄広告を取得してというところが、要は、営業が来るか、来ないかというところにもよってくるのかなというふうには思いますので、新たに設置をした場合に、どういうふうにしていくかっていうところは要検討かなと思うんですけど、基本的には設置をした主体でもって維持管理をしていくものなのかなというふうには考えているところでございます。

以上でございます。

【小堤委員】 バス協会です。

まず1つ、目標値の設定につきましては、過去のトレンドというお話がございましたけれども、御注意いただきたいのは、コロナの影響でトレンドが、それが正しいかどうかというのはありますので、その点は御検討いただきたいというのが1つ。

それから、バス待ち環境につきましては、おっしゃるとおり、そこを設置主体、業者なのか市なのか、当然のことだと思いますけれども、先ほど申し上げたように、広告は外しましたけれども、例えばコンビニさんであるとか、医療施設であるとか、それから、できればそれを御利用いただく住民の方々も御協力いただければということがございますので、事業者任せ、市任せだけではない方策も検討していただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【加藤座長】 ありがとうございます。

待ち環境は、やっぱり少なくとも確認するという作業は、すごく優先度のほうが高いんじゃないかなと思うと、これだともう8、9、10は何もやらないということですけど、設備が伴うんだったら、調査をしておかないと、その中で優先度の高いところをやっていかなかったら、もうこれだと13年度しかできないということなので、それは違うかなと。

だから、調査はもう8年度でもできるんじゃないかと思えて、その上で、さっきの乗り継ぎをする可能性が高いところであるとか、利用が多く、だけど、貧弱であるところとかをピックアップして、そこをやっていかなきゃいけないということを整理した上で、その事業者さんと

か、その地区の皆さんと一緒に協議してやっていくということじゃないかなと思いますね。

ほかに比べて時間もかかる場合もあるし、それができないと、ほかの足を引っ張るものじゃないかと思いますので。

それに比べると、シェアサイクルがさっき出ていましたけど、シェアサイクルは別にそう急ぐ必要はないというか、簡単にもできるかなと思える。やっぱり行政として、かなり、この計画があることで進められるというものを進めることによって、ほかの施策がアシストされるというものを前に持ってこないで、これ、待ち環境は、実はすごく足を引っ張る可能性があるんじゃないかと。

多分考えられるのは、各地区で盛り上がってきて、そのときに市や事業者がここまでで勘弁してと言ったときに、ここまでで、こんなところで待たせるのかと。あるいは、ここでは乗換えなんかできるような、そんな掘り返しとかもできないでしょうと、そんなものはできないじゃないですかというようになったら、もうそこで、もともと地区が検討したことさえもアウトになっちゃうということでしょう。

だから、そうなっちゃいけないので、もちろんそういう機運が出てきたら優先度が高くなってくるということがあって、そうすると、ここまでで少なくとも仮の整備をしないといけないよとかとなってくるというところがないといけないので、それと関係なく、これはもう8、9、10は何もやらないというような計画だと、これ、メッセージとしてもまずいというか、そういうふうに感じますね。どうですかね。

【平元専任主査】 ありがとうございます。この辺りは京急バスさんとも相談をしながら、どんな形が取れるのか。あと、今の状況把握の進捗状況だったりとも含めた上で検討したいなというふうに思います。ありがとうございます。

【加藤座長】 ほかに皆さん、何かございますか。

【中林委員】 今の話でいいですか。

待ち環境からです。これ、多分待ち環境は屋根とベンチですよ、きっと。

【平元専任主査】 そうですね。

【中林委員】 これ、多分、電鉄会社の方とかいうところでも、何か御存じの知見があるんじゃないかと思うんですけども、飲料メーカーの自販機を、何人以上乗降客があるところは、例えばベンチを置かせてあげるから、自販機をバス停にというものとか、あともう踏み込んだんじゃ

うと、市役所の中の自販機を何台あげるから、何台ベンチを出してくれと、バス停とか。それを入札の条件にするとか、何か思い切って踏み込んでいかないと、民間はある程度利益とのあれを見るとは思うんですけども、ただ、そういう広告でやろうということであれば、どういうガイドラインでやっているのか、どういう考え方でメーカーはやられているかというのは、バス会社の方とか電鉄会社の方はものすごくよく知っていると思うので、そういったところでお話を伺うといいんじゃないかと思うんですね。

僕は昔、飲料メーカーにいたので、例えば契約金みたいなものも頂いて、何年間の契約で何台自販機を置かせるというのもあって、それで、例えば契約の中に何台のベンチを提供することとか、逗子市内に。そういうのも入札の条件に入れるとか、何かもっと踏み込んでいかないと、どっかつけてくれないですかねなんて言っていると、多分、ここ、矢印をつけても何もしないのと一緒にするので。

実は、去年、おとしかな、いつの間にか披露山に、どっかの飲料メーカーのベンチがずっと置いてあるところが壊れて、危ないという話があったんですよ、足がぐらぐらになって。それで、何でそこがいきなり置いたんだろうという話にはなったんですけどね。多分、そのそばに自動販売機があったんですよ。多分、自動販売機があって、その人があそこにベンチを置いてよと言ったという、この程度の話だと思うんですけども、こういうのもアイデアだと思うので、少しでもコストをそういうふうに持っていきたいのであれば、例えば、そのバス停は、デジタルサイネージを置かせてあげるから、ベンチを置いてとか、何かそういう踏み込んだ話を検討していかないと、多分、全然前に進まないと思う。待っていても無理だと思います。という、すみません、余計な話をしました。

【加藤座長】 バス停絡みは、多くは不法占拠だったり、あるいは、置いてあるというのは落とし物の部類になるという、そのくらいなんです。勝手に置いてあるのは不法占拠なのか、勝手に誰か落とした物なので、拾いに来てもらわないと困るみたいな、そういう感じでして、今、道路管理者さんとか警察さんとかが聞くと、もう面食らうような話になっていると思うんですけど。

あと、民地であるか、当然、道路であるかで、また違うとか、そういうことになるので、そういった状況も確認して、逗子はとにかく劣悪だから、全体的に。何とかしていきなさいいけないという中で、ある場合には用地が要るとか、歩道を確保しないとできないとかというのは

出てくるので、やっぱり時間がかかるわけですよ、これは。関係者も多いし。なので、やっぱり早く手を打つべきところじゃないのかと。

それから、かなり大事なところは絞って、きちんと事業としてやっておく必要があるんじゃないかと思う。

ここは、それこそ、こういうものでやったら、社会資本整備総合交付金とか使えるところ、国のそういう公共的なものに財源が使えるところなので、協議会で、ここでそれをやろうとなると、優遇されるという仕組みですから、今は。なので、優先的なことになるんじゃないかと思いますけど。

あと、広告は、大都市とかだと、もう一体型のきれいな広告付のものがある。あれはもう実は広告業者が売り込んで、例えばうちはおたくのまちで100か所やりたいと、ぜひやらせてくれと言って、一体的にやっていると思う。ただし、広告は全部自分たちで管理してやる。

あれだと、バス停自体も管理にしてくれるので、例えば壊れていたら直すとかというのもやってくれるというやつなので、非常にありがたいんですけど、逗子がその場所がないので。

やっぱり彼らは、かなり多くのものをやりたいんですね。二、三か所とかではちょっと。なので、かなり、あとはよく人通りがあるところじゃないといけないとかあるので、なかなか逗子でどのくらい当てはまるか分からないんですけど。そうじゃないとすると、公共が整備していかないといけない、それなりにお金がかかるとか、維持の問題で大変だとなるんですが、いろんな選択肢があるので、そこは、もし飲料メーカーさんにもまだこねがあれば、幾らでも・・・。

私も実家が菓子屋でした。飲料メーカーさんと付き合いありましたけれど。

いかがでしょうか。ほかに何かございますか。

時間は結構来ているんですけど、今日、言っていただけるといいなと思っていまして、どうでしょうか。

お願いします。

【青野委員】 私は、今回が初めて参加なので、全体像がよく分かっていないところがあって質問させていただきます。

4ページの施策の①－1で、内容の一番下のところに、シニアカーなど、高齢者等も活用可能な小さなモビリティの導入の検討とされていますけれども、シニアカーは、これは個人で

持つものなんですか。それともレンタルなんですかね。

まず、そこで導入ということで、どういうふうにされていくのかなというのがまず1点と、あと、それから小さなモビリティと言われていたものがシニアカー以外に、私あまり浮かばないんですけども、具体的に何かイメージされるものがあるのでしょうか。

と同時に、それも個人で持つものなのか、レンタルで持つものなのか。そうすると、ある程度大きさがやっぱりありますよね。そうすると、それをどっか車庫というか、置いておく場所が必要ですし、どっちかという、多分、私のイメージは、高齢者というのは自分の家、玄関から乗って活動したいんだろなというイメージで見えるんですよね。そういうことに対して、この公共交通というのはやっていく必要もあると思うんですけども、なかなかこれはハードルの高いシステムになっているのかなと思って、今、質問させていただきます。

【平元専任主査】 ありがとうございます。

まず、小さなモビリティでイメージしているものでいうと、小さなモビリティ自体、シニアカーだったりとか電動車椅子だったりとか、あと、いわゆる最近だと電動キックボードみたいなものだったりもありますけれども、高齢者の方を主眼に置いているという意味では、シニアカーだったりとか、あと、電動車椅子というところでイメージをしております。

それで、所有かレンタルかというところでいくと、今現在でいうと、各個人で購入をしたりとか、あと、介護保険が使えるような機種もあつたりとかしますので、介護保険を使ってレンタルをされているとか、そういった方が多いのかなというふうに考えています。

それで、これは基本的に、今現在で言うと、個人で持っているか、レンタルか、所有しているもので利用してというところになるんですけども、ここでの、中での発想としては、バス停から、例えば高台の御自宅までのラストをどういうふうに結べるかという意味で、シニアカーだったりとか電動車椅子だったりとか、シェアリングができればいいということでは考えています。

ただ、現状としては、そのシェアリングのサービスというのはないような状況で、例えば空港とかで実験的にシェアリング、貸出しをしたりとか、そういった事例というのはちらほら出てきたりとか、あと、それこそ京急電鉄さんが平和島で、期間を定めて電動車椅子の貸出しをして、例えば団地で貸出しをして、スーパーまで行って、また戻ってきて返すとか、そういった取組というのは出てきていますけれども、今現在、実際のサービスとしては出ていない状況

です。

ただ、そういったシェアリングのサービスみたいなものを見すえながら、例えば逗子ぐらいただと、逆に小さな団地が多いので、ラストワンマイルとかを電動車椅子で運んで、本当に行く行くはの世界かもしれないんですけども、例えば行きはバス停で下りたら、止まっている電動車椅子に乗って自分の運転で坂道に行く、帰りは自動運転でバス停まで戻ってくるとか、実際、技術的には少しずつ見えてきているという話は聞いてはいるんですけども、そういったところも、本当に行く行くはですけども、できたらなというところまで、年度の後半にはなるんですけども、この要素も入れたというような次第でございます。

以上です。

【加藤座長】　そうですね、自動運転とかになってくると、いろいろできるのかなと思う。羽田空港の中とかはそういうのをやっていますけど。

これこそ、かなり先走った感じがあるんですけど、都心部でやるとか、駅まで来て、駅から近いところへ行くときに、歩くのが大変だということであれば、それを使うとかというのは、むしろ、出るところだと自分で持って出られればいいけど、駅とか停留所に置ける場所はちゃんとつくる。

だから、そういった主要バス停とか鉄道駅だったら駐輪場はもっとなきゃいけないんだけど、そこに、こういうマイクロモビリティの置ける場所もつくるというのが必要だし、行き先のところで、そこだけじゃない、近くにいろいろ行きたいところがあるというんだったら、そこはそういうものがあつたほうがやっぱりいいねとなると。

最近、ベビーカーのレンタルとかがかなり出てきているんですけど、僕自身はベビーカーであるとか、あるいは買物するときにあるカートで、そのまま駅とか停留所まで持ってこられれば一番いいと思っている。これ、結構やっているんですよ。

ただ、警備員の方が、行って持って帰るのがやっていただけるのかどうかなんですけど、それでも、停留所のところにカート置場があれば、そこまで荷物を運んで行けるので、非常に楽に行けると思います。

というふうなのを結構、かなりレンタル的な感じで使えるといいなとか、そういうものも考えられるといいんじゃないかと思います。

【三浦委員】　関連して。

【加藤座長】　じゃあ、どうぞ。

【三浦委員】　要は再配置が問題だから、自動運転はすごく未来が見えてきたなと思いますけど、結局は、実際、そうやって停留所で車椅子とかを置いていかなくて、乗せるということがどこまでできるのかということと、実際、そういうことが起こると、運行上、どれぐらい負荷として思っているのかといったところと、何かもしあれば。家から動線が、全部の目的地までつながらないと、結局、移動できないよというところだと思うんですけど。

【植田委員】　御質問としては、乗せるのが、何台乗せられるのかと。

【三浦委員】　とか、法律上は別に車椅子で乗せても大丈夫という感じ。ただ、運転者さんが、乗り降りのときに。

【植田委員】　そうですね、それを乗せて、固定までお手伝いしていくという支援なので、かなり運転者にとっては負担が多くなるというのは、実際、乗務員からも言われているところがあります。

【三浦委員】　実際、逗子でもそういう利用者はいらっしゃいますか。

【植田委員】　いらっしゃいます。

【三浦委員】　多分、さっきのまた待ち環境になるんじゃないかと。実は、でも、それ、スロープ板を下ろすときに、下ろす側の道路の環境が悪いと下ろせないとか、バスの位置を毎日全部を動かさなきゃいけない、それで5分とかたっちゃうとかあると思うので、多分そこも待ち環境とも関係してくるし、そこにこそ行政の出番だなと思うので、すみません、口を挟ませていただきました。

【加藤座長】　その辺は一般的に考えていかなきゃいけないところなので、逗子だと、それ以前のところが多いということで、むしろ言わなかったというところですが、さっき言ったように、主要なところはやっていかないと、まずいのかなというのは思います。

だからこそ、そういうところをピックアップして、早くやることをしていけないといけないんだというふうにお願いしたいということです。

どうぞ。

【大内委員】　逗子市社会福祉協議会の大内と申します。

私どものほうに入る相談として、やはり御高齢者の方の御相談で、また、支援に関わる人からの相談で、高齢者の車の運転に関することで、なかなか免許の返納が進まないでとか、本来、

免許の返納をしたほうがいい方がなかなか手放せないような状況があるというところで、お困りのケースが相談として入ったりします。

先ほども少しお話で出ていましたけども、このような施策を取り組んでいく中で、経過を見ていく数値として少し見ていただければと思ったのが、こちらに書いてある目標値とは違うんですけれども、免許の返納率、自主返納率については、こちら、恐らく環境都市課さんのほうで把握されている数値かなと思いますので、比較的把握しやすい数値かなと思いますので、安心して自主返納ができるような環境が整ってきているのかというところで、その数値の変化というのが捉えていければ、何かの参考にはなるのかなと思いました。

また、逗子市独自で、例えば免許返納をしたことによる何かインセンティブをつけるのであれば、その利用の状況、そのようなものも数値の変化として捉えて見ていければ、施策がどういうふうに進透しているかなという1つの参考値になるのかなと思いました。意見です。

以上です。

【平元専任主査】 ありがとうございます。

その免許返納数というところが意識できていなかったのも、それこそ逗子警察さんから度々いただくような数値でもあるので、この中にどういうふうに入れられるのか、どうなのかというところは事務局でも再検討してみます。ありがとうございます。

【加藤座長】 免許返納は警察さんで把握されていると思いますので、私もこの会議でよくハッパをかけられます。先生がちゃんと公共交通をよくしてくれないから、うちはちっとも返納が進まない、いつもよく言われていまして。逆に言うと、そのたびに、それ自体が目的ではないとしても、やはりもう運転をやめたいなと思う方がやめていただけるような環境づくりというのは大事なので、そういう観点から総合的な施策をやり、かつ、それでどのぐらい返納があったかというのを見ていくというのは、今、多くのところでやっていることかと思いますが、あと、そのときの優遇措置についても、今、何かありますか、逗子市として。

【平元専任主査】 特に逗子独自というの今現在なくて、神奈川県というか、県警になるんですかね。

【加藤座長】 いろんなものがあると思いますけれど。

【藤原係長（芦田委員代理）】 もう時間も迫っていますので、手短にいいですけど、逗子警察の藤原といいます。

今、逗子市さんの免許返納の、バスのパスを出していらっしゃると思うんですけど、そちらのほうのあれで、免許を返納された方に対しては取消し通知書というのをお渡ししているんですけども、一応、そちらをお持ちいただくと、逗子市さんのほうでバスの割引のほうが効くようなパスを出していらっしゃいます。

また、県内、いろんな事業者さんのほうで荷物の搬送サービスとかもやっているところがあるんですけども、残念ながら、逗子市は非常に少なく、県内で提携している業者さんはやはり非常に大手が多いもので、逗子市では県で支援しているそういう何かの利点、そういうようなことは受けられないというのが現状ですので、逗子市民の方に関しては、やはりそのバスの割引というのが一番大きいのかなと思います。

それで、また、返納される方とか、免許はもう権利になっちゃいますので、御本人が返すと言わないと、いくら御家族の方が返したい、返したいといっても返せないんですね、これ。なので、また、今いろいろ法律が変わっていきまして、皆さん御存じのとおり、認知症の方とか、そういう方というのは免許取消しになったりするんですけども、それについても全部、医師の診察が必要になりますので、個人で、いや、私はそういう病気じゃないですと言われてしまいますと、強制的に病院に引っ張っていく法律というのはございませんので、そういうところで難しい面というのがあるんですけども、免許を返納されない理由を皆さんに聞きますと、高齢の方、やはり病院に時間通りに行かないといけないから、それと、買物したときの荷物があるからバスだときついという大体その2つなんですね。やはり病院というのは、今ほとんど、時間で予約制になっていますので、その時間に行かないといけない。いや、公共交通を使ったときにバスが時間通りに来なかったり、いや、事故なんかで渋滞になっちゃって行けなかったというのを考えると、自分で車で運転していったほうが早いという考えと、あと、買物に行ったときに、どうしても荷物がありますから、その点で返納できないんだよねという方が警察的に、私、免許のところにもいるんですけども、非常に多いというのが現状でございます。

以上です。

【加藤座長】 非常に重要な情報だと思います。そこをどういうふうにカバーするかというのが、施策としてあるべきということかだと思います。ありがとうございます。

あとは、最後のところで出てきた遅延ですね。時間通りに着かないというところについては、先ほど大きな政策も必要だということでしたけど、小さく、ここの交差点がどうだとか、

そういったことも考えたときに何ができるかというのも、これも着実にやっていかなきゃいけないこと。

もっと大きいことも、特に逗子駅周辺とかは必要じゃないかと考えていますけど、今、この段階ではまとまっていかないので、この計画の当初には入らないんじゃないかと思うんですけど、どっかで入れられそうだったら入れていくということで、課題として挙げておくといいんじゃないかと。そこをやらないと、やっぱり逗子は根本的な解決に至らないという問題意識だけはきちっと示しておく必要があるんじゃないかと思います。

もう時間が来ていますので、特に今しゃべらなきゃいけないことはありますか、皆さん、どうですかね。

もし、細かいことであつたら、後で事務局にお伝えしていただいて、次回というか、今度はまた交通戦略部会になると思うんですけど、そこで検討するというふうになりますので、皆さん、そういう形で事務局にお伝えいただくことでよろしいですかね、取りあえずは。よろしいですかね。

では、いろいろ修正すべきことがたくさん出てきているので、別にそれで全然構わないですけど、大まかのところとしては、こんな感じの内容で行き、かつ、どこを見直すかということは、次の戦略部会とかのところで検討していくという形にということで、現状では、この流れで大丈夫であるかどうかということで、大丈夫であるということであつたら、それを皆さんに確認したいということなんですけれど、その確認のために、この方向でいいという方は挙手をしていただきたいので、これ、協議事項になっていますよね。なので、一応そこを確認したいので、皆さん、大丈夫ですか。挙手をするかしらないか、心の中で決めましたかね。

では、この方向で行くということで賛成の方は、挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

全員挙げていただきました。ありがとうございます。

では、この方向に進めていくということですが、御意見はどんどん思いついたら事務局に言っていたきたいと思います。ありがとうございます。

では、もう一個、報告事項の（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があります。

こちら、事務局のほうからお願いいたします。

【平元専任主査】 では、引き続き事務局のほうから御説明させていただきます。

資料2、こちら、お手元に御用意いただけますでしょうか。

まず、こちらなんですけれども、中段のところに主催として、認定NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワークとありまして、学識委員でも入られている清水委員の御協力をいただいて行うものでございます。

かながわ福祉移動サービスネットワークが、一番下のところ、国交省の補助を受けて、人材育成だったりとか、組織立ち上げの補助を受けて、その中で、神奈川県内のどこでやろうかという中で、公共交通のワークショップ等でも池子・沼間の課題感というところを、清水さんが直接聞かれる中で、よろしければ、ここ、逗子をフィールドにということで、お申出をいただきましたので、先ほど加藤先生からのお話がありましたけれども、できるところをなるべくこの計画づくりと並行して進めていくというところで、逗子市も一緒に参加をさせていただきながら、それこそ清水さんの団体では、神奈川県内にとどまらず、いろんな地域で、こういった住民主導の交通というものをサポートしていますので、一緒にやりながら、市もノウハウを吸収をしながら、逗子市内のいろんな取組に生かしていけたらなというところで行うものでございます。

具体的には、7月27日、8月24日、9月18日の全3回で、まず、第1回のところでは外出課題を知ろうというところで、これまでの市のワークショップは、あくまで市全体の、大きな課題感をつかむというところでやっていましたけれども、もう少しミクロの課題感、それこそどのどういう方がどういう移動でお困りなのかであるとか、そういったミクロの課題感をつかんで、その次のときには事例紹介だったりも含めて、どんなことができるのかというところを考えると。第3回としては、それを実現するための仲間づくりだったりとか、組織づくりというところも考えていくというところで、プログラムを組んでくださって、この3回をやっていくというものでございます。

協議会のまさに、先ほど何度も議論に出ましたこの施策①-1のところで、市としてはそういった地域の活動に対して、どんな支援制度ができるかというところを今、考えているんですけれども、一方で、これは地域単位で最終的にどんな形になるかというのは、もう本当にこれから次第になるんですけれども、先行してこのワークショップというところを清水さんのお力をお借りして進めていくというものでございます。

簡単ではございますが、以上でございます。

【加藤座長】 清水さん、何かありますか。

【清水委員】 ありがとうございます。かながわ福祉移動サービスネットワークの清水です。

今回の取組のほうは、市のワークショップの中でお目にかかった方たちの御意見を伺って、やっぱり困っているというお話と、それから、バス事業者さん担い手の不足といったところで、どこまでカバーできるかといったら、小さな地域のところの課題まではカバーできないというようなことを伺っておりましたので、今回、国の補助事業を採択された中で、東逗子のほうでできないかということで、逗子市さんのほうに相談させていただいたということがございます。

私どもは20年以上前からこういった取組をさせていただいていて、今、直接、間接に神奈川県内で住民さんの取組、運転するだけじゃないんですよ、運営協議会をつくって、事業者さんと一緒にやるというものもあるんですけれども、それが40から50ぐらいの数があります。

そういったことを背景に、私たちができることは何なんだろうと、大きな、すごく便利なことを目指しているんじゃないくて、地域の困り事を、まずどういう形で解決していけるかという、その一歩を踏み出せばというふうに思っております。皆さん、よろしくお願いいたします。

【加藤座長】 そういうことでして、国の補助制度はあるんですけど、僕なんかも、後になっても、何かいろいろ言っていたけど、結局何もできないと、何か手伝ってくれとかと言ってくのが結構あって、本当に嫌になるんですけど。

言ってみれば、こういう仕組みがある中で、お金はある程度支援してくれるので、各地域で何か考えることがあるんだったら、やってくださいねということについて、今、できるようなふうになっているので、そこにぱっと手を挙げて、やったということになりますので。

これ、なので、うちの地域でも何とかやってみたいと思ったら、まさにアピールしておいてもらえれば、あと二、三年はこの制度があると思うので、その間にやると、いろんな普通に自前で、手弁当とかでやるとできないこともできるかなと思いますので、ぜひそれは逗子で。本当だったら、各地区みんなエントリーして出すとか、それぐらいやったっていいぐらいだと思っているんですけど、そういうふうにやっていただいたらと思います。

あと、この3回でやるというのは、まず、課題を把握して、何が必要か、誰がやるかという3段階というのはもう標準的なもので、必ずワークショップというのはそういうふうやっていかないと、ただ要望だけで終わったら全く何もできないとか、あと、実際に利用されるかど

うかというのは、その課題出しただけだと、全く分からないとか。なので、絶対にこの3段階は経なきゃいけないと。

僕なんか、もうはっきり言っちゃうと、それを経ないともう相手にしないと、最初から。そこまでやって、初めてニーズが分かるということなので、それを、練習をここでやっているということで、練習なので、ここから先、また、実際にやろうとすると、いろんなことをやらなきゃいけないんですけど、コストをこの計画の初期ぐらいのところでは、形になってくるかなというところなので、これはほかの地区でも。なので、これをやる分には、ほかの地区の皆さんも別にオブザーバーというか……。

【平元専任主査】 も当然了です。

【加藤座長】 眺めることはできるので、やり方も見て、これだったらできそうだとかというふうに思っていたら、積極的にやっていただいたらと思います。

私自身も本当に各地でやっているの、それこそ、月曜日は富岡と下仁田で2か所で、午前、午後とやりまして、もう本当に暑くて、疲労こんぱいしちゃったけど、やっていました。

ということで、僕は年間50回ぐらいやっていますよ、これは。だから、1か所3回だったら、その十数か所ということになるので、やっております。

なので、ぜひこういうことをやっていただいて、実際の実現に近づけていけたらということで、ややフライング的な感じもするんですけど、国の予算はあまりこちらを待ってくれないので、ぱっと手を挙げて、ぱっとやるということでやっているということになります。見に行くのが一番いいと思います。見に行って、どんなことをやっているのかと。

あと、自分は結構こういうことを考えるときには、各地区で移動に対してどういう問題があるかというのをマップにどんどん書いて、ヒヤリハットってよくあるじゃないですか。地区で、ここが、車が結構危ないところがあるとか、ここは暗いので注意したほうがいいとか、そういうヒヤリハットマップみたいなものがあるので、それと同じように、お出かけ注意マップみたいな、お出かけするときには、例えばこういうところにはこういう椅子が置いてあるので、ここで休めるよとか、ここだったら、それこそ自販機があるので、熱中症になりそうだったらここがあることを覚えておこうねとかね。

一方で、ここは坂がきついのでとか、ここは階段がどうだとか、ここは歩道が狭くなっているんだとか、なんていうのをまとめて、そのときにバス停を見たら、バス停はここも下に何も

ないから待つのが大変だよねとか、そういう課題が出てきて、その課題をまとめて、じゃあ、どうしていこうかというところで、こういうワークショップへ行って、いろんな解決策を市役所とか事業所とかの皆さんで考えるというふうにやっていくのも必要なというふうに思っています。

マップはできたら配れるので、皆さんも見えていただいて使っていただけるし、ネットに紹介すると、その地区へ来たときにどういうふうに歩いたらいいか分かるとか、そういうことにもなりますので、そんなふうにやっていただくのもいいんじゃないかと思います。

何か質問はございますか。

【中林委員】 すみません。ぐちゃぽくなるので、ごめんなさい。

これ、やられることは全然いいと思うんですけども、まず、清水さんに1つ質問。なぜ、これ、池子・沼間地区になったんだろうというのを知りたいんですよね。それで、前にワークショップやったときに、久木8丁目・小坪と池子・沼間は、同じような課題が出ていたんですよ。多分それは分譲地で坂を抱えているせいなのかなと思うんですけども。なぜ、この地区を、交通空白解消プロジェクトの対象に選んだかということが1つです。

それで、実はこれ、僕、小坪で説明を求められちゃっているんですよ。何でそっちなんだという。それで、そのワークショップも課題も同じようなもののなのに、なぜそこのという話が1つです。

それともう1つ、こういう情報が事前にほかの地区にもシェアしていただきたかったんです。そうしたら、僕たち住民協でも何でもいから、ここに応募するとかという方法があったはずだと思うんですよ。

それで、結果的にここが選ばれたんですけども、今度は、市として、これはバランスが悪いと思いませんか。ここだけはもう具体化していくわけでしょう。こっちは協議会まで聞いて、どうやって具体化していこうという話がある中で、さっきフライングというお話があったんですけども、これは一回、同じようにシェアしてほしかったです、情報を。そうすれば、別に、ああ、そうだね、ここが一番いいねという話になったかもしれないし、うちが応募して、小坪は駄目だったよという話になるのかもしれないんですけども。

決まってから来たんですよね、連絡が。それでよかったら出ませんか、何ですか、その話。僕たちが何も聞いていませんよという話になるので、これ、僕はうちの住民協にうまく説明できないんですよ。じゃあ、俺たちは俺たちでやれということかというふうに見えちゃうんです

よね、これだけだと。

なので、このエリアがなぜ選ばれたのかという話と、これに対して、市のほうで何かバックアップを、ほかの地区に対して考えてくれているかという2つが質問です。

【清水委員】 私が答えられるところは、なぜここだったかということなんですけれども、今御説明もさせていただいたように、市のワークショップのところで、私は3つのグループ、いずれもお話は聞いていたんですけれども、沼間の方がとっても熱心にと言ったらおかしいかもしれないですね、沼間の方がやはりすごく困っているんだというアピールをすごくいただいたので、それだったら、一緒にできることがあるかもしれませんよというふうに私もお声がけして、その後、採択が決まって、ならば、あの方に、あの地域にということで市のほうにも相談させていただいたということで、小坪を排除するとか、そういったことは全くございません。

【加藤座長】 僕もそうですけど、やっぱり地区のことが分からないと、例えばあるところだと、地区委員さんも言われると迷惑と言われることもあるんですよ。だから、我々的には、もうある意味、アピールされたら、そこを何とか助けようと思ってやっちゃうので、市としては見解は後でと思うんですけど、一応清水さんとしては、そういう話があったので、これ、何とか逗子にも貢献できるところだから、あと、これが本当にうまくいくかどうか、全然予断は全く許しませんので、そういう意味でも、ある意味で実験台になっていることになったので。

これ、見てもらって、ああ、まずったなと思ったら、うちは、今度はちゃんとやろうという。

【曾志委員】 もっといい実証実験ができれば、ベースにしていれば。

【加藤座長】 逆に言うと、一步踏み出されたので、非常にそういう意味ではよかったなと。やる気にもなってくるので。

【長嶋委員】 久木の長嶋です。

地域地域にそれぞれ課題があって、それぞれの事情がある。似通った事情もあれば、ここに書いているところで違うところもあるわけで、それぞれのやり方があると思いますので、久木のハイランドでは、まさに買物支援バスの運行をしています、実際に。それは、福祉施設というか、老人施設の清寿苑が、小型のバスと運転手を提供してくれています。

それで、お年寄りがハイランドの西友に買物に来ると、帰りが坂道で移動するのが大変、帰りだけ送るという、大荷物の御老体の方の送る方向だけをやっています。週に1回、金曜日に2便だけなんですよね。大体、1便最大で乗れるのが8人ぐらいなんですけども、定期的に2

便やって、せいぜい10名か十二、三名が一番多いときで、そんなところですよ。

老人が荷物を運ぶわけですから、小型バスで行って、おたくの玄関先まで荷物をお届けするという、こちらは一時コロナで中断して、また再開したんですが、コロナの後はそれぞれの利用者さんの体温とか、そういうの全部記録を全部取ってやっています。御老人の方には非常に好評です。

ハイランドでエリアがそんなに広くないので、それぞれのうちを聞いて、おたくまで行くということで、ボランティアで運用していますけども、それをやってくれる方がいるからできていることで、いつまで続くかは分かりませんが、そういうようなことをやっていますので、それぞれのところで、やはり提供してくれる方がいないと、なかなか難しいことだと思うんですよ。それは、本当は国とか市が提供してくれれば一番いいんですけど、そんな状況を一応報告しておきます。

【加藤座長】 ありがとうございます。

あと、市のほうから何かありましたら。

【平元専任主査】 まず、私自身がもう少し柔らかな段階で、小坪と久木のほうにも情報提供さし上げておけばよかったというのが、まず反省で。

あくまで主催がかながわ移動ネットさんという中ではあったんですけども、こういった中で御参画いただいているということもありますので、もう少し、もう一歩早く情報提供、差し上げていけばなというところで、それはおわびを申し上げます。

ただ、さっき加藤先生も曾志さんもおっしゃっていましたが、これが先行するから不公平だということはないと思っていて、それこそ市が何かを走らせるというふうになるのであれば、どこを選定したというところのプロセスというのはあろうかなと思いますけれども、これは、それこそ本当にどうなるかまだ分からない。本当に最初の産みの苦しみというところもあるかもしれないですし、もしかしたら、より先んじてどうなるかというのが分からない中で、先に御協力をいただいているというようなスタンスなので、決してどこかの地域を優遇というつもりもないですし、小坪のことも、私自身も実際に細々と状況は知っておりますので、そこは御安心くださいと言ったらあれですけども。

それで、これはあくまでこれで終わりというわけではなくて、先ほどの施策の中で申し上げたとおり、この地域で何かやるというものが、単に補助金制度をつくるだけでは駄目だろうな

というふうに考えていますので、何か話合いに対する支援みたいところ、我々も今回の取組の中でここをどういうふうに進めるかというのを吸収しながら、ほかの地域でもできるように勉強していきたいなというふうには思っていますので、その辺りは引き続き御相談させていただきながら、進めていければなというふうに思っております。

以上でございます。

【加藤座長】 ということで、安心していただければと思います。

よろしいでしょうか。

議事は、ここまでなんですけど、会長、市長から何か最後というか。

【桐ヶ谷会長】 誠にありがとうございます。

いや、所管もどういう内容でデータをつくり、公表させていただき、御意見をいただくかというところですけども、先ほど先生がおっしゃったように、つくり過ぎればまたそこに対する反発がある。じゃあ、粗々過ぎると、どうしていいか分からないという、こういうところがたくさんあると思います。

要は、産むまでが本当に大変なんだという、ここに皆さんのお知恵をお借りしながら、覚悟を持って行政としてもこれは解決していきたいという考えでありますので、不足の部分は皆さんからまた御指導いただきながら、何とか一步前進し、晴れて12月には、よし、これで行くぞというものを目指していきたいと思います。

どうか、この12月に向けて皆さんのお知恵をお借りしながらやっていきたいと思いますので、御支援、御協力のほどお願いを申し上げます。

本日はありがとうございました。

【加藤座長】 皆さん、時間が延びましたが、御協力ありがとうございました。

事務局のほうにお返しいたします。

【三澤次長】 限られた時間で闊達な御意見、どうもありがとうございます。

次回は10月5日月曜日の15時から、同じ時間で予定をしておりますので、また日程が近づいてまいりましたら、資料と開催通知を送らせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。