令和８年度　第２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 10 月５日（月）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　　桐ケ谷会長、加藤座長、清水委員、三浦委員、小矢委員、曽志委員、
中林委員、長嶋委員、植田委員、宮崎委員、小堤委員、菊池委員、
嘉山委員、国分委員、秋本委員、大内委員、春原委員、藤本委員、
河津委員（代理：臼井グループリーダー）、
芦田委員（代理：藤原係長）、津田委員、堀田委員、稲井委員
４　欠席委員　　青野委員、万木委員
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、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　　４人
10　議題
＜協議事項＞
（１）逗子市地域公共交通計画（素案）の検討
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―１】協議事項（１）逗子市地域公共交通計画（素案）の検討にかかる
協議項目
・【資料１－２】逗子市地域公共交通計画（素案）令和８年 10 月時点
・【資料１－３】逗子市地域公共交通計画における進捗状況評価シート（案）
・【資料１－４】逗子市地域公共交通計画（素案）に対する事前意見及び対応方針
・【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 10 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）逗子市地域公共交通計画（素案）の検討

・逗子市地域公共交通計画（素案）について事務局から説明を行った。

・委員より、目標値の設定の仕方や計画の見せ方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。

■現状診断について

・タクシーの配車については、配車アプリにおいて駅前等で配車できない区域が設定されているが、配車可能な場所であれば、依頼があった際に最も近い車両が自動的に配車される仕組みである。近距離であることを理由に、事業者が配車をしないということはない。

■目標値の設定について（公共交通の利用者総数）

・公共交通の利用者総数の目標値は、将来の人口減少率を踏まえて設定したとの説明である。人口減少下においても高齢化率が増加することは、公共交通利用の増加につながる要素になり得るのではないか。また、運転免許返納者数の推移も、交通安全の観点から考慮することはできないか。

⇒高齢者が増えればそのまま公共交通の利用が増えるとは限らない。現役世代の減少によって、通勤・通学などバスを利用する人が減る影響も考えられる。プラス要因とマイナス要因が複合しているため、どの指標を追加すれば目標の精度が高まるのかは難しい課題である。（事務局）

⇒免許返納について、返納が増えたことが公共交通の利便性向上によるものか、本人の事情や生活上の制約によるものかは一概に判断できない。（事務局）

⇒評価指標の目標には、達成が求められる「必達目標」と、達成できれば望ましいと捉える「努力目標」という段階的な設定を行うケースもある。例えば、利用者総数について、現状以上を努力目標とし、人口減少を考慮した値を必達目標とすることも考えられる。（加藤座長）

⇒高齢者は退職を機に移動の目的や行動範囲が変わる。公共交通で行きたい場所へ行きにくかったり、バス停や駅まで移動しにくかったりすると、自家用車を使い続けることになり、免許を返納した後に外出できなくなる可能性がある。バス停までの移動など、既存の公共交通を利用できる環境を確保できれば、高齢者が車を使い続ける状況を少しずつ変えられる可能性があるが、効果が表れるまでには時間がかかる。また、免許返納者数は、多くの自治体で以前より減少している。逗子市は坂道が多く、公共交通の利便性に課題が

ある地域もあるため、返納者数が単純に増えるとは限らない。推移を把握するだけでなく、世代構成が近い自治体との比較も参考になる。（加藤座長）

⇒ドア・ツー・ドアの交通は、運転者や費用の面で大きな負担があり、既存のバスやタクシーとの役割分担も考える必要がある。バス停までの端末交通を確保することは、事業者だけでは難しく、地域の協力が必要である。なぜそのような施策が必要なのか、地域の坂道や道路環境などの特性を踏まえ、住民に分かりやすく伝えることが大切である。（加藤座長）

■目標値の設定について（走行キロ数）

・公共交通の利用者総数と走行キロ数の目標値は、人口減少を踏まえて微減としているとの説明であった。現状を維持する目標を設定する考え方もあるのではないか。交通事業者としての感触はいかがか。

⇒交通事業者としては、現状を踏まえると微減という数値は、努力目標として現実的な設定であると考える。

⇒走行キロ数については必ずしも人口減少と比例するものではないと思っているが、全く相関がないものではないと考え、人口減を加味したものとして設定している。（事務局）

⇒走行キロ数を減らす局面において、サービスを縮小させる路線・時間帯によって利用者への影響は異なる。走行キロ数の合計値だけでは、個々の利用者に必要なサービスが維持されるかが分かりにくい。（加藤座長）

⇒「公共交通の走行キロ数」と記載すると、鉄道を含む数値のようにも見えるため、路線バスに関する数値であることが分かるよう、名称を明確にしてほしい。（加藤座長）

■目標値の設定について（運転者数）

・運転者数を目標にすることについても、事業者が事業計画としてどのような考えを持っているのか、また市や市民がどう支援できるのかが見えにくい。各事業者が公開できる範囲で考えを示し、事業者と地域が相互に協力する内容を計画に盛り込んでほしい。目標の数字だけでなく、目標に至るプロセスや活動が分かるようにしてほしい。

⇒運転者の確保は本来、交通事業者が担うものであり、事業者の従業員数に踏み込む目標を行政計画に掲げることは、従来であれば難しかった。しかし、担い手不足が深刻な状況にあり、自治体から側面的な支援を得るためにも、共通の目標として位置付ける意味がある。事業者として、運転者数の目標を計画に載せることに一定の理解を示している。（加藤座長）

⇒バス事業者として、運転者数を増やすための取組を続けているが、運転者という職業の魅力が低下しており、確保が難しい。自治体に側面的な支援をお願いしたいが、支援の効果や実効性を説明するため、計画に運転者数の目標を載せることには一定の意義があると考えている。

⇒タクシー事業者にとっても、ドライバー不足は課題である。採用状況には回復の兆しがある一方、高齢者の退職を踏まえると、今後の維持は容易ではない。配車ができない、タクシーが来ないという声もあり、適正な稼働率という観点からも、供給力は不足していると感じている。最低限、現在の人数を維持する必要があると考える。

⇒一方で、人口や生産年齢人口は減少する。高齢者など、ドア・ツー・ドアの移動を必要とする層からのタクシー需要がある一方、通勤時間帯の利用は減少しているように感じる。運転者数の目標を設定する上では、需要や供給の状況、賃金を確保する必要性など、事業者の経営上の事情も関係しており、5 年後の見通しを立てることは難しい。

⇒ここで重視したいのは、事業者の判断を止めることではなく、サービス水準が目に見えて下がる可能性がある場合に早く情報を共有し、必要なサービスかどうか、別の手段で補う必要があるかを関係者で検討することである。急に変更が決まってからでは対応が難しいため、計画に基づいて話し合えるようにしたい。（加藤座長）

⇒運転者数を目標とする理由が市民に伝わるよう、事業者の状況と市・市民が協力する趣旨を記載してほしい。交通事業者が担うべきことと、行政や市民が支援できることを合わせて示すことが重要である。（加藤座長）

■目標値の見直しについて

・サービス水準を維持するために担い手確保などの施策を行う一方で、利用者数等の目標値が下がっていると、「施策を行ってもサービスが下がる」と受け取られる可能性がある。何もしなければどうなるのか、目標値が何を意味するのかを説明する工夫が必要である。

⇒目標値は柔軟なものとして設定しているとの説明を踏まえ、35 ページの「目標値の考え方」に、その趣旨をさらに丁寧に記載してほしい。評価指標や目標値は、数字だけが独り歩きする可能性がある。数値の背景を明確にしてほしい。

⇒運転者数の目標が横ばいで、運行量が微減となる関係も、説明が不足していると感じる。（加藤座長）

⇒評価指標と目標値は、精緻な将来予測に基づいて設定することが難しい。まず目標を関係者で共有して行動し、実績を見ながら、設定や施策を見直していくことが重要である。計画を作った後に読まれなくなるのではなく、実行を通じて計画を活用し、必要に応じて改定する考え方である。（事務局）

■目指す姿の将来イメージについて

・17 ページの漫画については、現在の表現では「できれば自動車以外を使ってほしい」という程度に読める。自動車を使わない選択肢があることや、その選択が地域全体の利益につながることを描いてほしい。ただし、自動車の

利用を一律に否定するのではなく、本当に必要な人が移動できる環境を作ることが趣旨である。

⇒意見を反映するためには、修正箇所を具体的に示す必要がある。（加藤座長）

■ネットワーク図について

・19 ページのネットワーク図は、図の要素が多く、市民が見たときに今回の計画の特徴や役割分担が理解しにくい可能性がある。地域内の交通と地域連絡軸の線が重なり、交通の階層や役割が図から読み取りにくい。図の表現を工夫してほしい。

⇒将来ネットワークイメージを示すのであれば、そこで想定している交通サービスが損なわれないよう、運行を変更する場合に何を考慮するのかを示すことも必要である。サービス水準に影響する変更が必要となるときは、事業者から早期に情報提供を受け、協議会や交通戦略部会で代替策や支援の方法を検討する仕組みが必要である。（加藤座長）

■施策の優先順位について

・20 ページに基本方針が加わったことはよいと思う。一方、優先順位を付けるという方針が後半の施策にどう反映されているのか、また、基本方針②に記載されている「短期的な改善と中長期的なまちづくり」について、同記載と施策の実施スケジュールがどう対応するのかを分かりやすくしてほしい。

⇒施策の一覧では、黄色で示した重点施策により一定の優先順位を表現している。ただし、一つの施策の中に複数の要素が含まれ、優先順位を単純に整理することは難しい。基本方針のうち「市民も作る主体となる」という視点は、交通戦略部会で交通事業者から寄せられた意見も踏まえて施策に反映した。（事務局）

⇒優先順位をどう決めるか、地域の意欲をどのように施策に反映するかを明確にする必要がある。特定の地域で先に実施することが、他地域の意欲を損なわないよう配慮が必要である。各地域の意欲が高い場合には、取組を一つに絞るのではなく、可能な範囲で複数を進める考え方もある。（加藤座長）

■データの出典表記について

・38 ページと 40 ページに記載されている数値の出典について確認したい。輸送実績報告書からの数値であるなら、その出典が分かる表記にしてほしい。

⇒関東運輸局に輸送実績報告書の過去数年分を依頼し、提供を受けた。さらに、それ以前のデータについては、バス事業者に依頼し、関東運輸局に提出しているものと同じ資料を提供いただいた。（事務局）

■計画書内の用語の表記について

・24 ページに追加された「施設管理者」は、道路管理者のように読める可能性がある。想定しているのは、タクシー割引等の際に周知や料金連携に協力するクリニックや商業施設など、目的地側の事業者ではないか。実際の役割が伝わる名称に変更してほしい。

⇒交通事業者、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者などの言葉が資料全体で混在している。施策の対象に応じて、どの事業者を指すのかを明確にしてほしい。また、38 ページの「公共交通の利用者総数」は、実際にはバスの利用者数を指しているため、指標名と図表の表記を合わせ、入り口の段階で対象が分かるようにしてほしい。

⇒用語が曖昧だと、施策の対象や交通の供給量が分かりにくくなる。「交通事業者」や「施設管理者」などの表現も含め、計画全体を確認して適切な言葉に改めてほしい。（加藤座長）

■計画書内の用語の定義について

・40 ページでは「走行キロ」と「運行キロ」の両方が使われているが、意図的に使い分けているのか。また、「走行距離」は空車の距離を含む場合もあり、どの数値を示しているのかを確認する必要がある。一般に分かりやすい表記に統一してほしい。

⇒走行キロや運行キロの定義を確認し、表記を整理する。（事務局）

■概要版の作成について

・市民が計画の全ページを読むとは限らない。冒頭や漫画、ネットワーク図など、目に触れやすい部分だけを見ても、計画の趣旨と仕組みが一貫して伝わるようにしたい。課題や限界について、具体的な数字や地名を示すことで、住民が納得しやすくなる場合がある。また、計画の要点を抜き出したときに、これまで議論してきた内容が一貫して伝わるか、全体を改めて確認してほしい。

・計画の概要版として、4 ページ程度の資料を作成してはどうか。計画の目的や全体像、目標、施策、関係者の役割を整理し、概要版を読めば計画の要点が分かるようにする。詳細を知りたい人は本文を参照する構成がよい。（加藤座長）

⇒計画の概要版は、加藤座長の提案を踏まえて検討する。10 月 25 日の意見交換会では、本文よりも簡潔な説明資料を用意する方向で準備している。計画を分かりやすく伝えることに加え、計画に基づく施策を実際に形にし、施策を通じて計画への理解を広げることも重要である。（事務局）

⇒概要版は、計画を読まない人にも要点が伝わることが重要である。計画の目的、全体像、体制、施策がどうつながるかを整理し、図やイラストも活用して作成したい。（加藤座長）

■協議会及び計画の位置付けについて

・協議会が始まる前から、地域交通について検討していた。その上で協議会を通じて施策を考えることにより、従来の検討と何が変わるのかを説明してほしい。地域公共交通に関する法律に基づく協議会や計画の位置付け、協議会を通じてどのような支援や制度活用が可能になるのかを、計画の冒頭などで示すと、市民にも実感が伝わりやすい。

⇒地域公共交通に関する法律に基づいて協議会を設け、計画を策定することで、関係者が参加して検討した計画として、国の支援を受けられる可能性がある。計画を作ることによって得られる制度上・財政上の支援についても、分かりやすく示すとよい。（加藤座長）

■今後の進め方について

・本日いただいた意見を踏まえて計画案を修正する。10 月 25 日の意見交換会までに、どのように修正したかを委員に共有する。計画本文は 40 ページになるため、意見交換会に本文をそのまま提示するかは検討中だが、少なくとも修正内容はメール等で示したい。（事務局）

⇒修正後の本文だけでなく、計画の要点を整理した概要版を用意することも検討してほしい。10 月 25 日の意見交換会やパブリックコメントに向けて、計画の内容を市民に分かりやすく伝える工夫が必要である。（加藤座長）

・パブリックコメントの期間中にも、委員が案を確認し、意見を出せる機会を設けてはどうか。パブリックコメントで寄せられる意見の量や内容によっては、12 月中の策定に向けた最終調整が厳しくなる可能性がある。パブリックコメント後に回答を整理し、計画を修正するための時間が確保できるか懸念がある。（加藤座長）

⇒パブリックコメントを実施する段階で、委員に案を再度共有する方法を検討する。共有の時期や期間は事務局内で調整するが、パブリックコメントの結果を受けて最終的な修正を行い、12 月中に策定する考えである。協議会の開催予定はないため、最終段階はメール等でのやり取りを想定している。なお、計画に基づく翌年度予算を 2～3 月の議会に提案するため、予算の根拠として計画を整えておく必要がある。計画の策定を遅らせるのではなく、事務局としては 12 月までにまとめたい。（事務局）

⇒市長の交代時期と計画の最終調整が重なる可能性がある。議決案件ではないとしても、議会から質問が出ることは考えられるため、市としても十分に説明できる状態にしてほしい。（加藤座長）

・本日の意見を踏まえて案を修正し、10 月 25 日の意見交換会に提示する。その後、パブリックコメントを実施し、その期間中にも委員から意見をいただく。市民からの意見も含めて内容を整理し、最終案を取りまとめる。最終的

には計画を作成する逗子市として確定する。その後、1月の会議では翌年度の具体的な施策を議論する。この進め方について委員の承認を求める。（加藤座長）

⇒出席委員全員が挙手し、計画案の修正からパブリックコメント、最終策定までの進め方が承認された。

■計画策定後の推進体制について

・今後の協議会は年2回を想定しているとの説明であったが、実行段階で年2回では少ない可能性がある。計画を作る段階で頻繁に議論を重ねてきた一方、策定したら終わりではない。実施後には新たな課題や住民意見が出てくるため、必要に応じて会議を開くことが重要である。

・協議会全体の開催に加え、住民だけ、交通事業者だけで集まる会など、参加者やテーマに応じた会合を設ける方法も考えられる。会議の回数や形式を含め、実行段階にふさわしい推進体制を検討してほしい。（加藤座長）

⇒計画は作って終わりではなく、実際に動かした結果を確認し、必要に応じて指標や施策を修正することが必要である。市長退任後も、これまでの検討に関わった立場から、市民の側で支援していきたい。計画が地域にとって転機となり、市民に「取り組んでよかった」と感じてもらえるよう、今後も協力する。（桐ケ谷会長）

以上