

2025年7月31日

亀山市議会議長 岡本公秀 様

研修報告書

会 派 名	豊田 恵理
報 告 議 員 名	豊田 恵理
参 加 議 員 名	豊田 恵理
研 修 日	令和7年6月27日 ～ 6月28日
研 修 目 的 等	地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成プロジェクト 場所：神奈川県逗子市
研修の概要	
6月27日 市内現地調査	
6月28日 調査結果を踏まえたグループワーク	
詳細は次頁へ	

<概要及び所感>

今回の視察は、現在私が在籍している「地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成プロジェクト」の講義の一環である。実際に自分で地域を歩き、公共交通を利用しながら逗子市の地域公共交通の現地調査をして、同じ受講者が各々調査結果を持ち寄って課題や方向性について一緒に探っていくことが今回の目的である。よって、普段の視察研修とは少し違ったレポートの形になる。

この視察で私が学びたかったことは、大きな視点では地域公共交通計画を作る上での必要な知識や課題、それから計画を作り運営していく地域公共交通会議の仕組みづくりの過程である。全国にはほとんどの自治体に公共交通会議が設置され、そこで地域の公共交通をどうしていくかを決めている。いわば自治体の議会のようなところだ。しかしながら、実際は補助金をもらうためのアライ作りの組織のようになっており、年に数回の報告だけがされて話し合いや課題をどうしていくかなどの議論はされずに済ませていくところが多いと聞いている。逗子市も平成17年から計画は更新されず、今やっとその深刻さに気付き本腰をあげていこうと計画作成に取り組み始めたところだということだったので、今後できる限りその過程に関わりつつ、亀山市の地域公共交通会議のあり方と比較しながら、良い所は持ち帰りたいと思っている。

亀山市も地域公共交通計画の更新を控えている中、自分でもどのように亀山市の公共交通に関わればよいのか、どこを見るべきなのか、地域性や地形、自治体特有の課題や法的な根拠なども踏まえてどう課題解決に向かうべきかを考え、今後、亀山市の地域公共交通に役立てたい。

<現場調査とワークショップでの意見交換>

逗子市の現地調査と、翌日の意見交換で分かったことについてまとめる。

逗子市は、人口55,000人ほどの亀山市とよく似た人口規模の自治体である。しかし、都心にも近く、海があるので常に臨海地域に観光客が多く、夏は特に観光客で溢れかえるほど人が訪れる。そのため観光地などの目的地へ行くための交通機関の結節地点（駅など）で渋滞が頻繁に起きており、特にバスに関しては渋滞に巻き込まれて遅延が頻繁に発生している。この渋滞は近隣市との関わりも大きく影響している。都心からアクセスが良いため移動手段が公共交通である観光客が多いにもかかわらず、隣の葉山町には鉄道が通っていないことである。逗子市の地域公共交通は葉山町への移動手段や葉山町へ行くためにもバスが重要な役割を果たしている。

逗子市の地域公共交通における課題は大きく2つに分けられる。一つは冒頭で挙げた市外から来る観光客による社会的渋滞、もう一つは高度経済成長期にたくさんできた新興住宅地の高齢化による、山手に住む人たちの移動手段の確保である。

意見交換会では冒頭に市長の挨拶があり、その時の話を要約する。

逗子市の地域公共交通には課題があり、現在協議会を立ち上げたところだ。第一号の住宅団地が出来て人口が18000人増えた。当時は庭付きマイホームが憧れであったため、30~40歳代の方々に逗子市を気に入ってもらった。

しかし、現在は山あいの居住地が、生活していく上で大変厳しい状態である。専業主婦が多かったが、当時は距離があっても家庭でサポートしてくれる環境があった。今は高齢化が進み、ここでは暮らせない。これからこの課題について調整しなければならない。千葉市のグリーンスローモビリティを参考にして予算化もしたが、議会が反対した。滋賀県、愛知県、群馬県、十数ヶ所視察したが、逗子市に合うものがなかった。街には街の成り立ちと課題がある。知見のある方にしっかり説明してもらいながら進めていかないと、行政主導だけではできないということで、現在は名古屋大学の加藤先生に参加してもらっている。

また、公共交通担当職員からの概略説明があったので、こちらも要約する。

逗子市は非常にコンパクトなまちで市内に4つの駅があり、比較的公共交通は繋がれている。1960～70年に住宅開発があり、高齢化率が高い。自然減、社会増で現在はファミリー層が増えている。自然環境が豊かだが大きな病院がなかったり、高台にあるたくさんの住宅は駅の圏内でもバス停から距離があるなどの課題がある。デマンド型を令和3年度にやってみたが、本格運行に至らず、令和7年度から8年度に新しく策定する予定である。現在は25名で協議会を2月に立ち上げ、今後は事業者の部会、一般のワークショップも予定している。逗子市は高低差がある。高台の住宅団地が1960～70年代に開拓された。谷戸の部分は土砂災害のレッドゾーンになっている。高低差があるため、バス停から近ければいいというわけではない。もう一つの課題は渋滞である。規模の割には道路インフラが大きな課題となっている。他にも、近隣市や葉山町や横須賀市に駅がないことも要因の1つであるが、このため通過交通も一定量あると考えている。地理的制約・交通混雑の解消・持続可能な体制構築をしていくためにも、外からの専門的で客観的な視点が必要だと考えている。地域の事情に寄り添いつつ、地域に言うべきことは言っていく。最終的には人、自治体職員も含めて人をモチベートできる力が大事なのだらうと感じている。

<参加者の課題とアイデア>

- ・公共交通に関する案内が不十分。行政ホームページでも出てこない。市役所で聞いたが案内チラシもなく総合案内所に聞いても置いていなかった。
- ・駅前の三角地帯が大渋滞なのが問題。バスの乗り入れ乗降場をどうするか。
- ・逗子葉山駅は訳が分からない。逗子駅と逗子葉山駅は番号一緒にする等の工夫が必要ではないか。1番なら100系統、2番なら200系統とすればどうか。
- ・観光客が多く、自転車やシェアモビリティは駐輪場の問題がある。
- ・バスの遅延が多く、バスが信頼できないのは問題。
- ・タクシーはドライバーがいらない。
- ・駅前商店街の路上駐車の排除が必要。
- ・周辺自治体との連携が必要なのに、なぜ計画が葉山町と一緒にしないのか。
- ・高台の住宅移動の話を一括りにしすぎではないか。土地の問題や富裕層の高齢者とそうでない高齢者など、もっと人と土地のことを調査するべきだ。

- ・送迎を減らす必要がある。
- ・OK 渋滞（オーケーマートに入る車による渋滞）は誰が悪いのか。オーケーマートが悪いわけではない。地域にとっては大事なスーパー。道路容量が少なすぎるので、容量を増やしたりや路上駐車を減らすなど少しずつ進めるしかない。
- ・課題は中心部で、三角地帯をもっとスムーズに回れるように、トランジットモールでいいのではないか。最低でも路上駐車の問題や三角をスムーズに。オーケーマートの関係で交通がロックしてしまう。道路容量としては大して走ってないのに、道路容量が低い。
- ・駅前のロータリーと三角地帯の関係は運用の仕方が悪いのなら改善できるのではないか。
- ・誰が設計したのかという責任論も。レイアウト変えることで改善できないか。自家用車のロータリーもむしろ駅反対側に出してみることも考えるべきではないか。
- ・海が観光地であるのに逗子駅から逗子海岸までの案内がほとんどない。これは住民が嫌がるからなのか。
- ・海から逗子駅が分からない。距離も長いので歩行者が歩きやすい経路を指定しないとけない。本当にグリーンスローモビリティが必要なのはここではないか。