

議案第 29 号参考資料 5
第 2 回 定 例 会
政 策 課
令 和 6 年 6 月 5 日

未定稿

葉山町地域公共交通計画（素案）

令和 7 年●月

葉山町

葉山町地域公共交通会議

目次

第1章 計画の目的と位置づけ	1
1 計画の目的	1
2 計画区域	1
3 計画期間	1
4 上位計画・関連計画の整理	1
第2章 葉山町の概況	2
1 位置・地形	2
2 土地利用状況	3
3 人口動態	4
4 主要施設分布状況	8
第3章 地域公共交通の現状	9
1 鉄道	9
2 バス	9
3 タクシー	12
4 その他移動支援策	12
第4章 移動実態及びアンケート調査	14
1 移動実態	14
2 葉山町の公共交通に関するアンケート調査結果	16
第5章 地域公共交通における課題	22
1 町内バスネットワークに関する課題	22
2 地域コミュニティにおける移動に関する課題	22
3 通勤・通学時間帯の渋滞に関する課題	23
4 観光交通に関する課題	24
5 環境への影響に関する課題	24
第6章 基本方針と基本目標	25
1 基本方針と基本目標の設定	25
第7章 基本目標を達成するための施策・事業	26
1 実施事業の詳細	26
2 事業の関係機関等と実施予定時期	28
第8章 計画の実現に向けて	29
1 計画の進行管理・達成状況の評価	29
2 計画の評価指標	30
3 実施体制	31
資料編	32
1 葉山町地域公共交通会議	32
2 葉山町の公共交通に関するアンケート	34

第1章 計画の目的と位置づけ

1 計画の目的

葉山町（以下「本町」という。）では、路線バス（京浜急行バス株式会社（以下「京急バス」という。））及びタクシー（JR 逗子駅構内タクシー組合4社）が運行されており、町民、来訪者の移動手段として重要な役割を担っています。しかしながら、将来見込まれる人口減少、高齢化の進行による労働者不足、地球温暖化に起因する気候変動がもたらす環境変化や異常気象、新型コロナウイルス感染症のような緊急事態の発生など、先行きが不透明な時代へと移り変わりつつあります。

このような先行きの見通せない時代にあっても、町民、事業者、行政など地域に関わる全ての人で公共交通を支えるため、また、移動手段としての交通に限らず、道路をはじめとしたインフラなど、交通に関わる全ての事項を網羅し、未来にわたって持続可能な公共交通の仕組みを構築するため、葉山町地域公共交通計画（以下「本計画」という。）を策定します。

2 計画区域

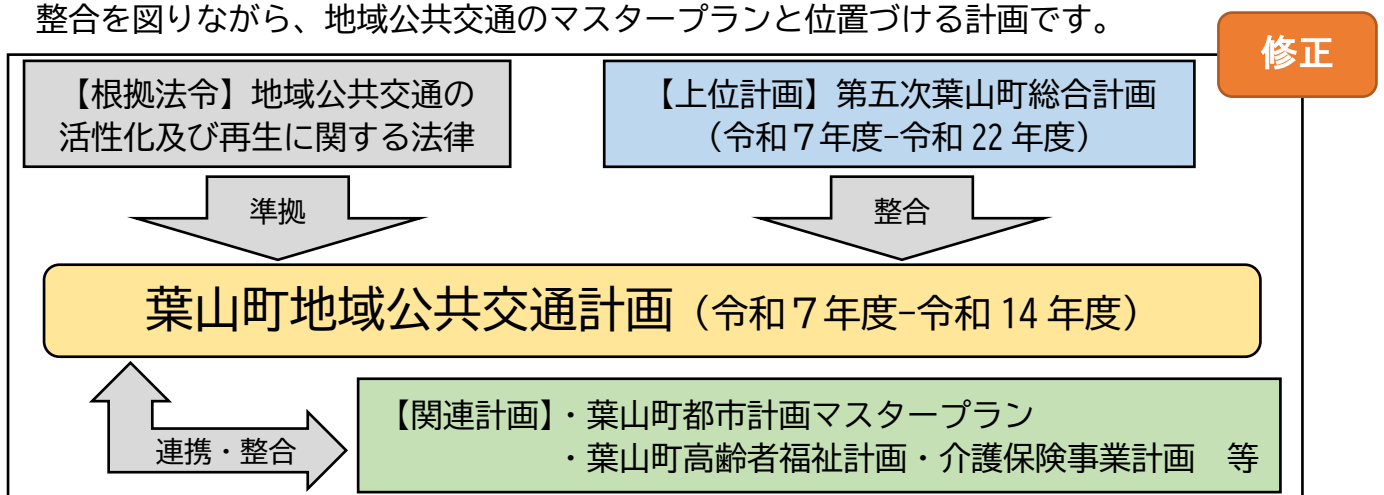
本計画の計画区域は葉山町全域としますが、必要に応じて近隣自治体等との連携を図り施策を遂行することとします。

3 計画期間

本計画の計画期間は令和7年度から令和14年度までの8年間としますが、計画の期間内においても、社会情勢の変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

4 上位計画・関連計画の整理

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であるとともに、本町の最上位計画である「第五次葉山町総合計画（令和7年度-令和22年度）」と整合し、「葉山町都市計画マスタープラン」、「葉山町高齢者福祉計画・介護保険事業計画」等の関連計画との連携・整合を図りながら、地域公共交通のマスタープランと位置づける計画です。



第2章 葉山町の概況

1 位置・地形

本町は、神奈川県三浦半島の西北部に位置し、美しい海とみどり深い山々など豊かな自然に恵まれたまちで、古くから避暑避寒の地として知られ、多くの名士の別荘や居宅が設けられました。現在でも、御用邸の存在や美しい景観によって「静かで品のある落ち着いたまち」というイメージが定着しています。面積は17.04平方キロメートルで東西にやや長く、西半部は、市街化が進んでいます。

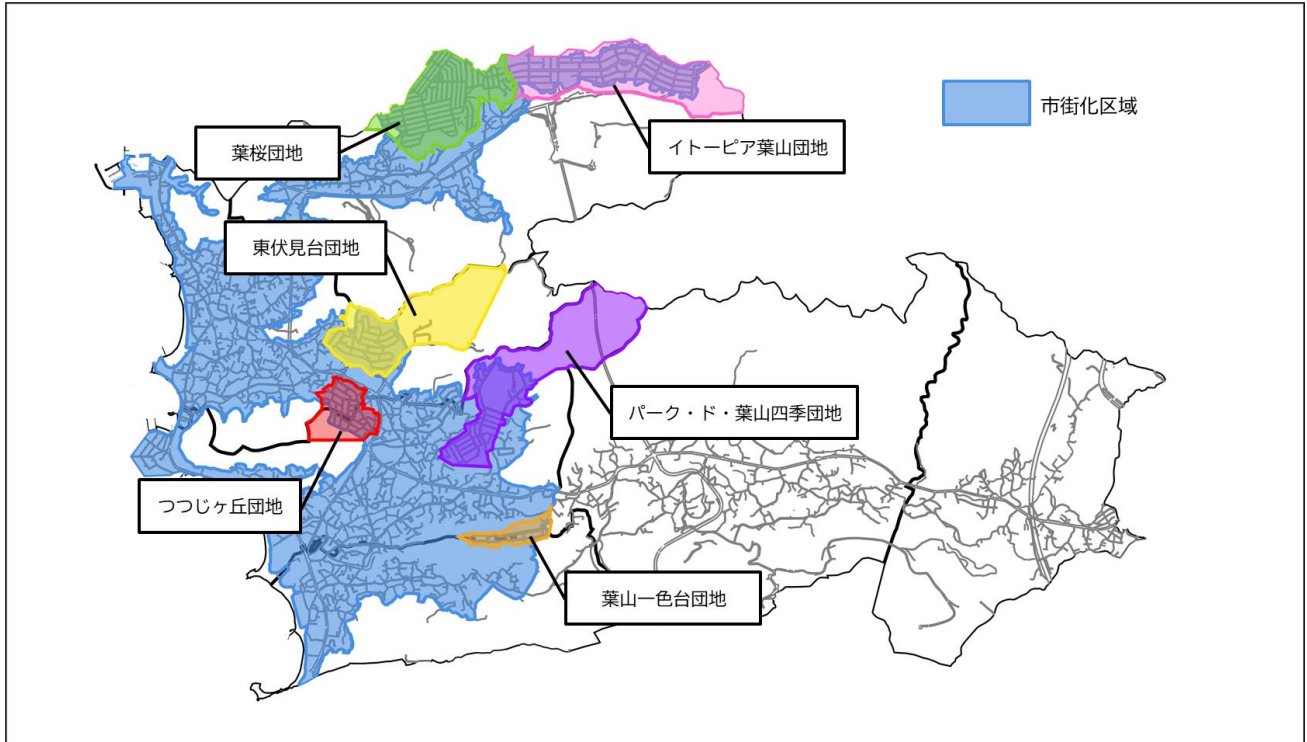
地形は、南東に三浦半島で一番高い大楠山から連なる宝金山や峰山の丘陵、北東に大山、二子山等の丘陵、町の中央に大峰山と3つの山塊があり、これらの山々を水源とする下山川、森戸川が西へ流れ相模湾に注いでいます。そして、2つの河川の河口の海岸寄りに狭い平野がひらけています。



修正

2 土地利用状況

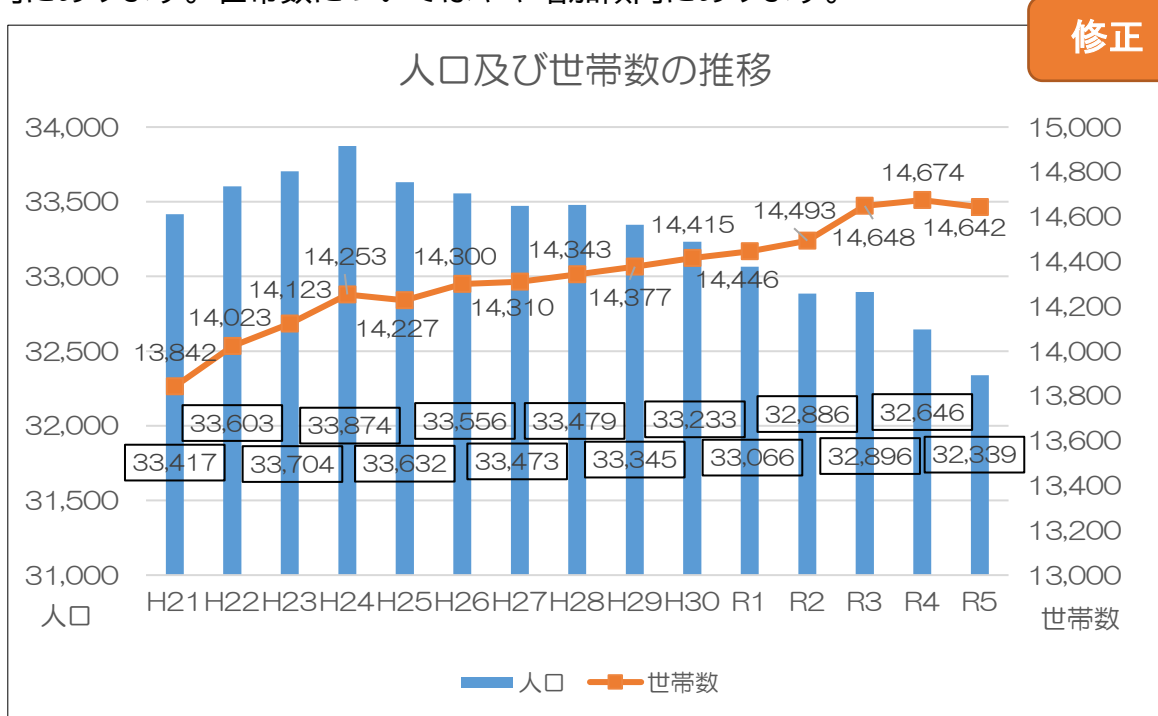
本町は面積の約 60%を山林が占めており、住宅地は約 20%となっています。市街化区域である町西部から北部にかけて、昭和 30 年代後半から 40 年代にかけて山林を切り拓いて造成された大規模な住宅団地が多く存在しています。令和 2 年 9 月時点でこれらの団地に住む人口は約 7,400 人となっており、全体の約 22%となっています。



3 人口動態

(1) 人口と世帯数の推移

本町の人口は平成24年度にピークを迎え33,874人となりましたが、その後は減少傾向にあります。世帯数についてはやや増加傾向にあります。



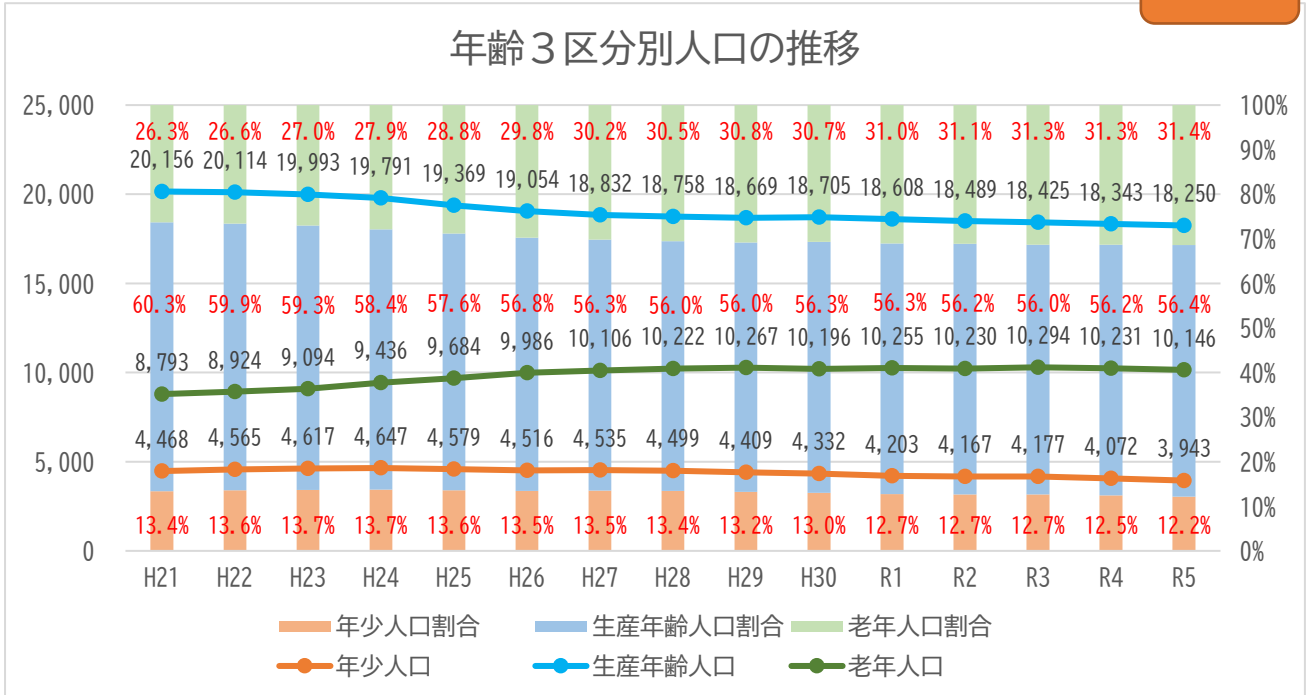
年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	
人口	33,417	33,603	33,704	33,874	33,632	33,556	33,473	
世帯数	13,842	14,023	14,123	14,253	14,227	14,300	14,310	
年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
人口	33,479	33,345	33,233	33,066	32,886	32,896	32,646	32,339
世帯数	14,343	14,377	14,415	14,446	14,493	14,648	14,674	14,642

毎年10月1日時点 住民基本台帳より

(2) 年齢3区分別人口の推移

本町の年齢3区分別人口の推移については、年少人口（0～14歳）は人口のピークである平成24年度を境にやや減少傾向にあります。生産年齢人口（15～64歳）も年少人口と同様に減少傾向にあります。構成比で見ると平成27年度から概ね横ばいとなっています。老年人口（65歳以上）は増加傾向にあり、構成比でも31.4%と全国平均を上回る高齢化率となっています。

修正

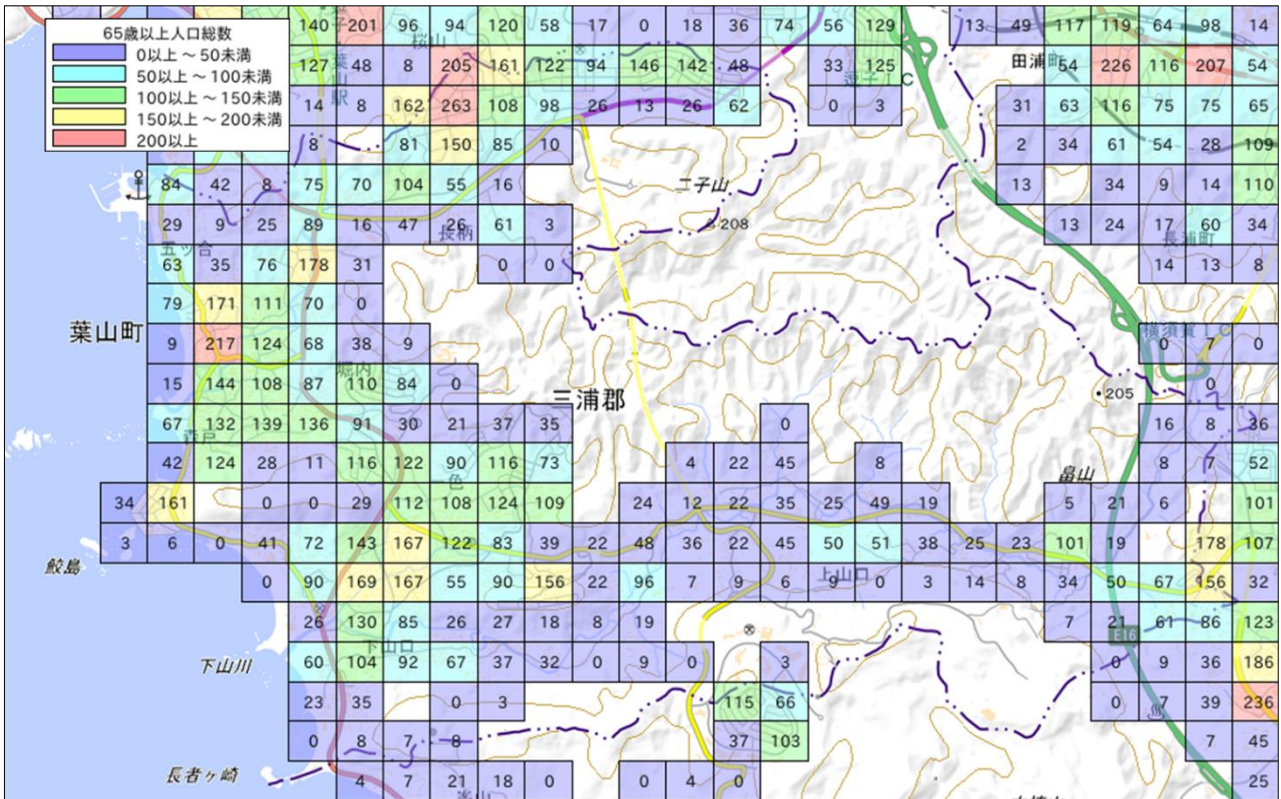


年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	
年少人口	4,468	4,565	4,617	4,647	4,579	4,516	4,535	
年少人口割合	13.4%	13.6%	13.7%	13.7%	13.6%	13.5%	13.5%	
生産年齢人口	20,156	20,114	19,993	19,791	19,369	19,054	18,832	
生産年齢人口割合	60.3%	59.9%	59.3%	58.4%	57.6%	56.8%	56.3%	
老年人口	8,793	8,924	9,094	9,436	9,684	9,986	10,106	
老年人口割合	26.3%	26.6%	27.0%	27.9%	28.8%	29.8%	30.2%	
年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
年少人口	4,499	4,409	4,332	4,203	4,167	4,177	4,072	3,943
年少人口割合	13.4%	13.2%	13.0%	12.7%	12.7%	12.7%	12.5%	12.2%
生産年齢人口	18,758	18,669	18,705	18,608	18,489	18,425	18,343	18,250
生産年齢人口割合	56.0%	56.0%	56.3%	56.3%	56.2%	56.0%	56.2%	56.4%
老年人口	10,222	10,267	10,196	10,255	10,230	10,294	10,231	10,146
老年人口割合	30.5%	30.8%	30.7%	31.0%	31.1%	31.3%	31.3%	31.4%

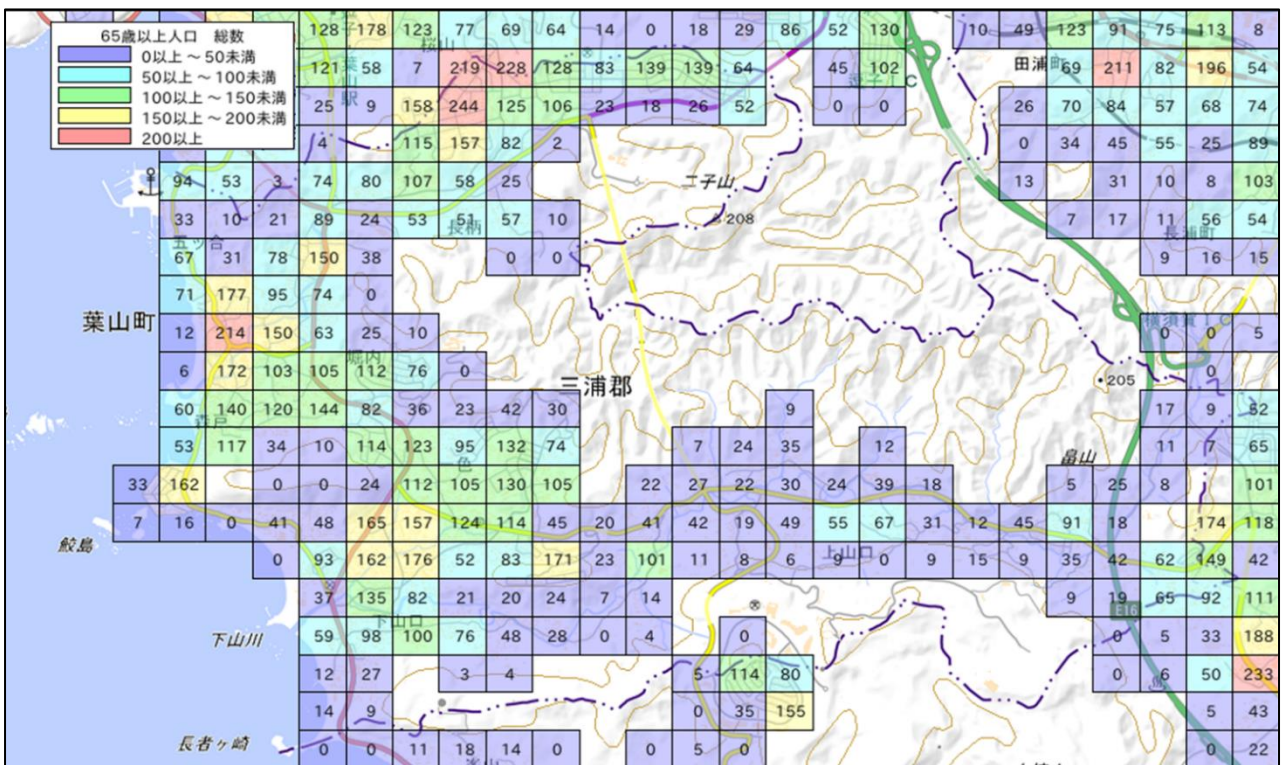
毎年10月1日時点 住民基本台帳より

(3) 人口250mメッシュ内の高齢化人口

国勢調査を基にした平成27年と令和2年の65歳以上の人口を比較すると、多くの地域で65歳以上の人口が増えていることが分かります。



平成27年国勢調査より (jSTAT MAPで作成)

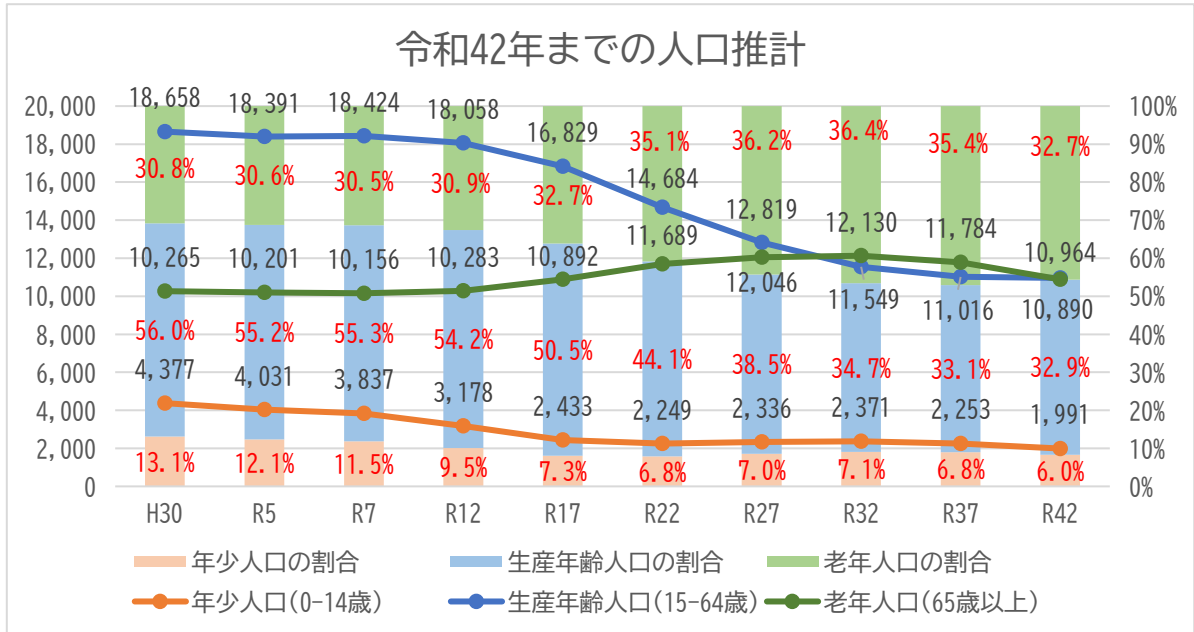


令和2年国勢調査より (jSTAT MAPで作成)

修正

(4) 将来人口

令和5年時点で32,663人となっている人口は、令和27年には27,201人、令和42年には23,845人となることが推計されています。令和42年は令和5年と比べて26.9%減少することが見込まれます。年齢区分別に見ると、令和32年から令和37年にかけて、生産年齢人口の割合よりも老年人口の割合が高くなることを見込まれ、年少人口の割合は令和5年の12.1%から令和42年には6.0%へ半減することが見込まれます。



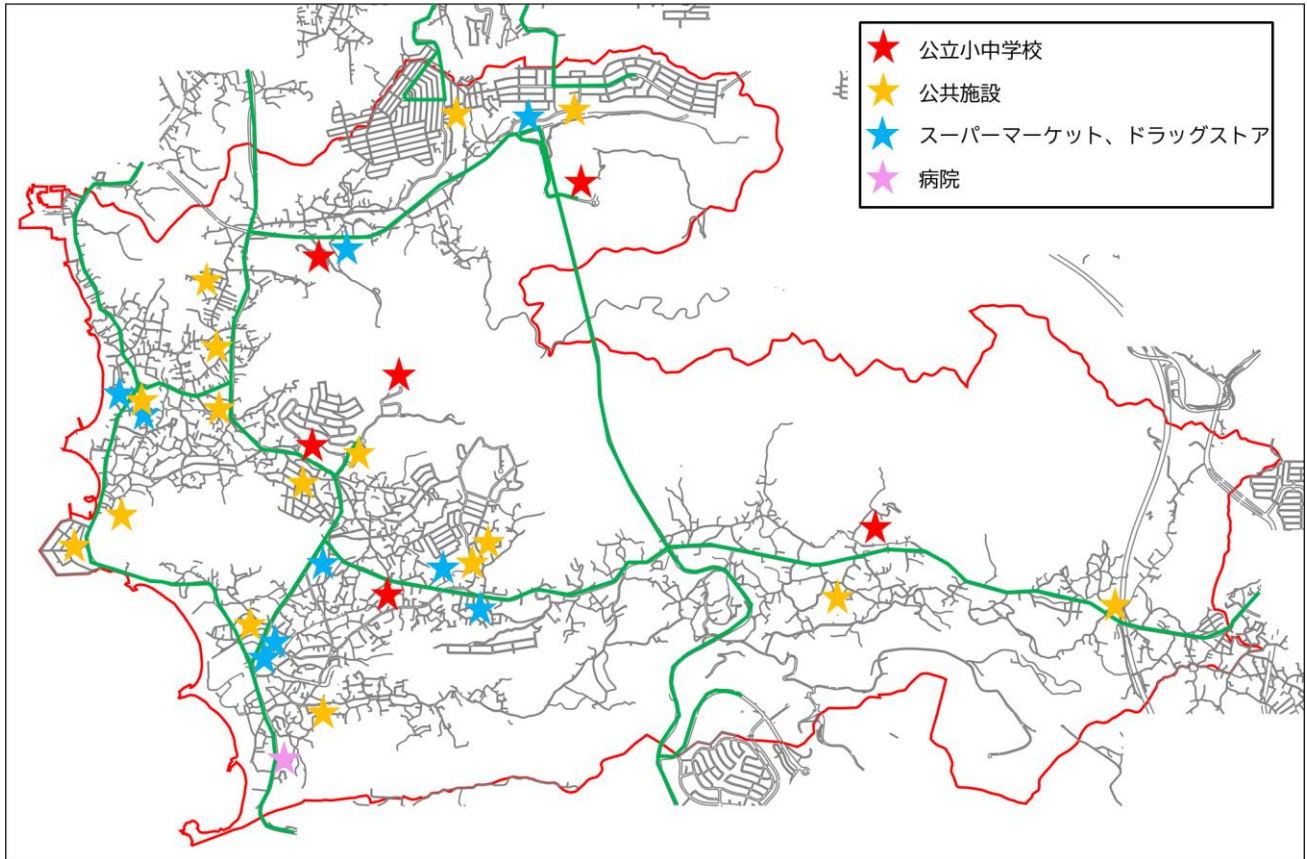
	H30	R5	R7	R12	R17	R22	R27	R32	R37	R42
総人口(人)	33,300	32,623	32,417	31,519	30,154	28,621	27,201	26,050	25,052	23,845
減少率	102.1%	100.0%	99.4%	96.6%	92.4%	87.7%	83.4%	79.9%	76.8%	73.1%
年少人口(0-14歳)	4,377	4,031	3,837	3,178	2,433	2,249	2,336	2,371	2,253	1,991
年少人口の割合	13.1%	12.1%	11.5%	9.5%	7.3%	6.8%	7.0%	7.1%	6.8%	6.0%
生産年齢人口(15-64歳)	18,658	18,391	18,424	18,058	16,829	14,684	12,819	11,549	11,016	10,964
生産年齢人口の割合	56.0%	55.2%	55.3%	54.2%	50.5%	44.1%	38.5%	34.7%	33.1%	32.9%
老年人口(65歳以上)	10,265	10,201	10,156	10,283	10,892	11,689	12,046	12,130	11,784	10,890
老年人口の割合	30.8%	30.6%	30.5%	30.9%	32.7%	35.1%	36.2%	36.4%	35.4%	32.7%

毎年1月1日時点 住民基本台帳より

修正

4 主要施設分布状況

町内には**公立の**小中学校が6校（小学校4校、中学校2校）あります。集会所等の公共施設は点在していますが、一部では周辺に集会所等が全く無い地域もあります。日常の買い物に使う小売店は9店舗あり、スーパーマーケットとドラッグストアのほか、町の玄関口である逗葉新道の長柄インターチェンジ付近にはハマステーション（**複合商業施設**）があります。



第3章 地域公共交通の現状

修正

1 鉄道

本町内には鉄道駅がなく、逗子市内又は横須賀市内の駅が最寄り駅となります。逗子市内では JR 横須賀線の逗子駅と京浜急行逗子線の逗子・葉山駅、横須賀市内では JR 横須賀線の衣笠駅、京浜急行本線の汐入駅が最寄り駅となっています。



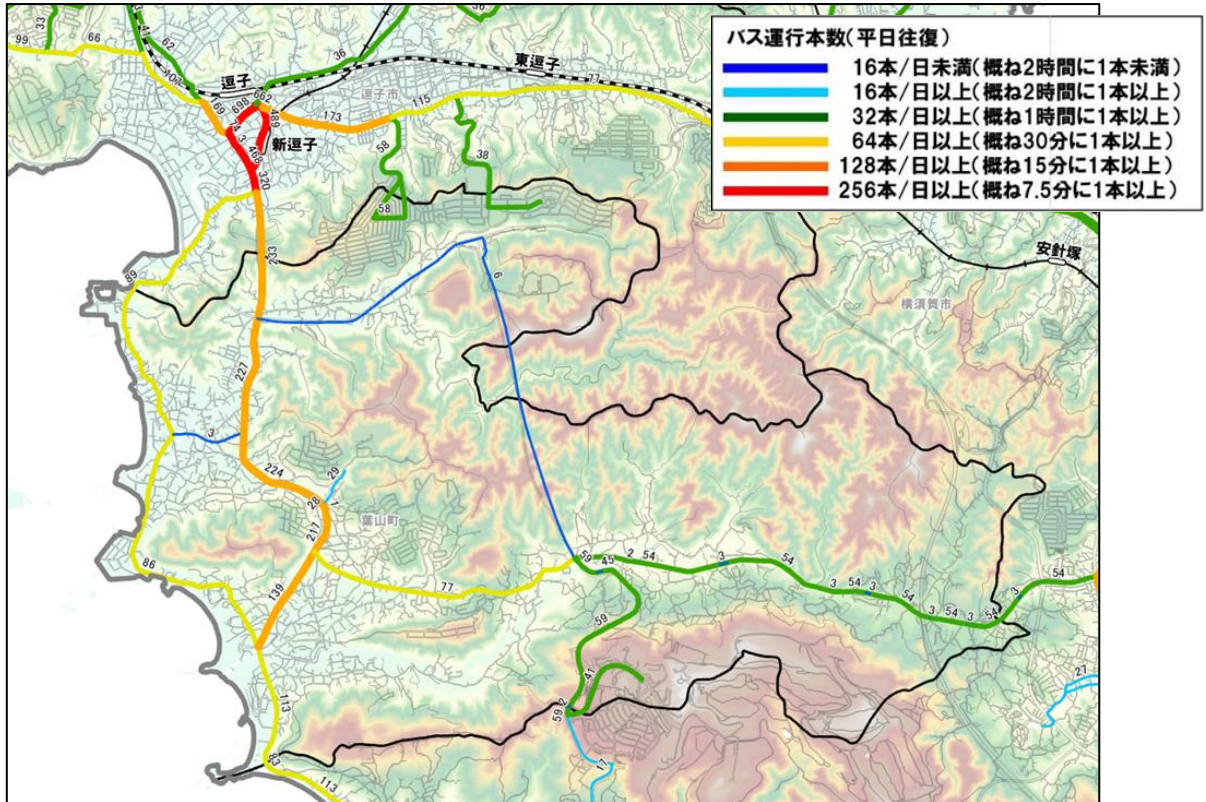
※逗子駅と逗子・葉山駅から汐入駅、衣笠駅の位置が分かる広域図を載せる予定です。

2 バス

本町のバス網は、主に逗子駅及び逗子・葉山駅への乗り入れを中心とする路線バス（京急バス）によって形成されています。

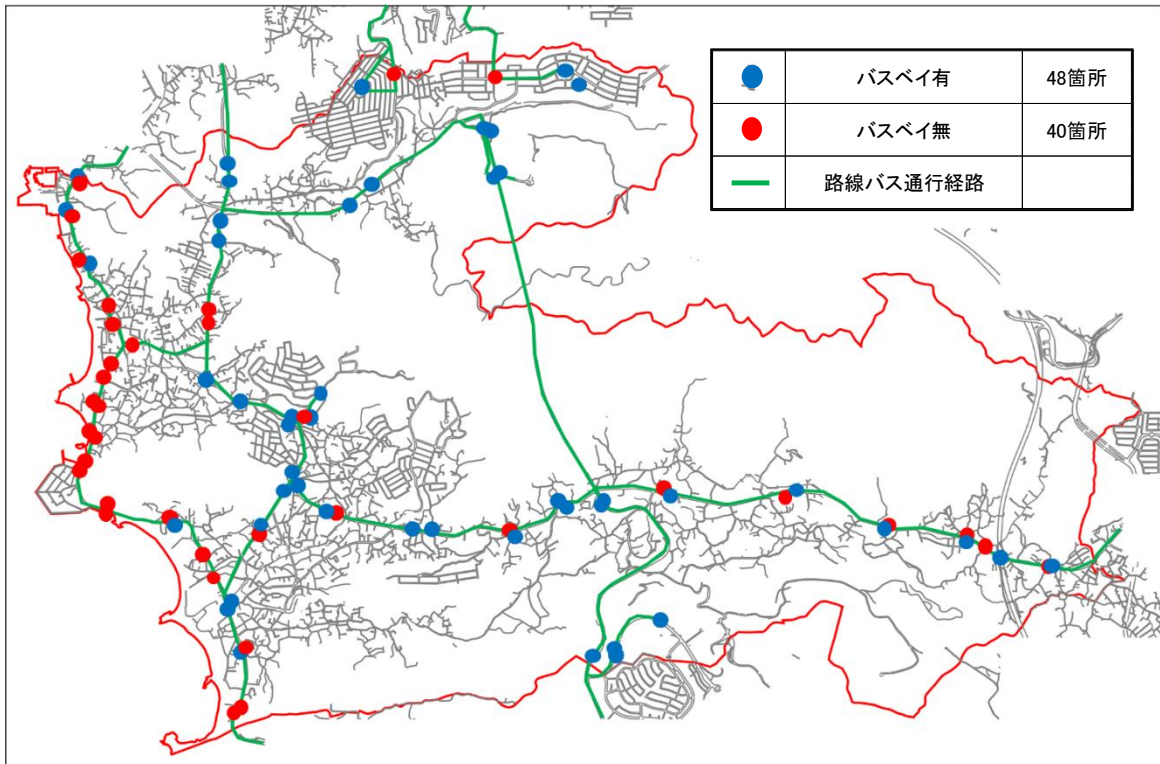
(1) 路線バス

路線バスは、主に町内の幹線道路に沿って運行されており、概ね 15 分もしくは 30 分に 1 本程度のダイヤで運行されています。



国土数値情報のバスルート（2011年）を基に作成

町内には88か所のバス停留所があり、そのうち48か所にバスベイが設置されています。本町は開発等の際に神奈川県や事業者と協議してバスベイ設置を進めてきましたが、海岸沿いの道路は幅員が狭く、バスベイ未設置のバス停留所が多くあります。



令和4年3月には旧役場前バス停留所（逗子行き方面）に「木造・銅葺き屋根」のバス停上屋が完成しました。

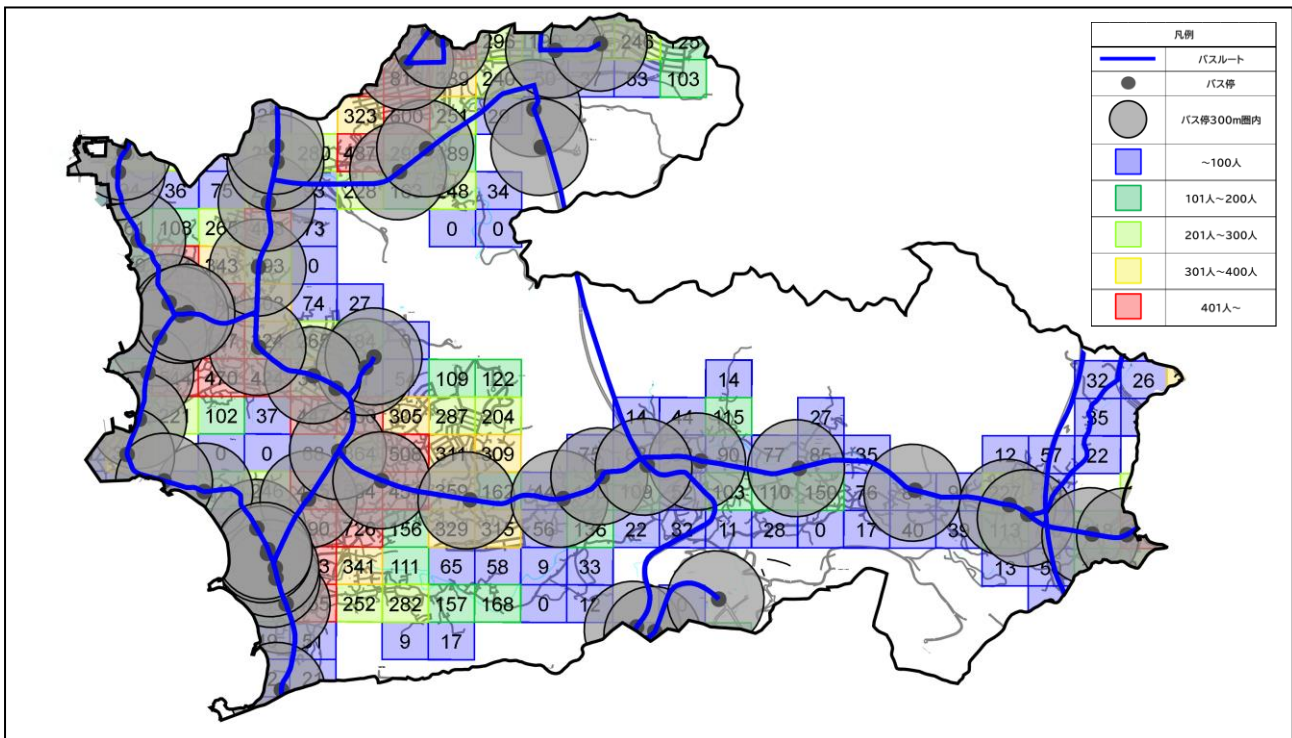


旧役場前バス停上屋お披露目式の様子（令和4年3月28日）

追加

(2) 交通不便地域

本町を運行する路線バスの多くは幹線道路沿いを運行しています。多くの住宅地は幹線道路から近い地域にありますが、バス停から300m以上離れた地域もあり、本計画では、これらの地域を「交通不便地域」とします。また、山、丘の上にある造成団地からバス停までの経路については、一部地域で課題も見られます。



人口：令和2年国勢調査より バスルート、バス停位置：国土数値情報より

(3) その他のバス

その他のバスとしては、京急バスが運行する高速バスが発着しており、葉山・横須賀西地区から横浜駅 YCAT（横浜シティ・エア・ターミナル）間の路線が運行されています。

3 タクシー

(1) 一般タクシー

本町の一般タクシーの営業区域は湘南交通圏（鎌倉市・逗子市・葉山町）に属しており、JR 逗子駅構内タクシー組合への加盟事業者が町内を運行しています。また、湘南交通圏域には個人タクシー事業者はいません。

一般タクシー事業者名	
逗子菊池タクシー（株）	京急葉山交通（株）
(有)富士タクシー	逗子葉山タクシー（株）

(2) 福祉タクシー等

本町及び逗子市に事業所を置く福祉タクシー事業者は9者おり、全て介護保険の対象外の事業者です。

町内に事業所を置く福祉有償運送事業者はいませんが、横須賀市、鎌倉市、逗子市、三浦市とともに「横須賀・三浦地区福祉有償運送市町共同運営協議会」を設置し、三浦半島地域でのサービス充実に向けて協議しています。

4 その他移動支援策

(1) 障害者へのタクシー券、燃料給油券の交付

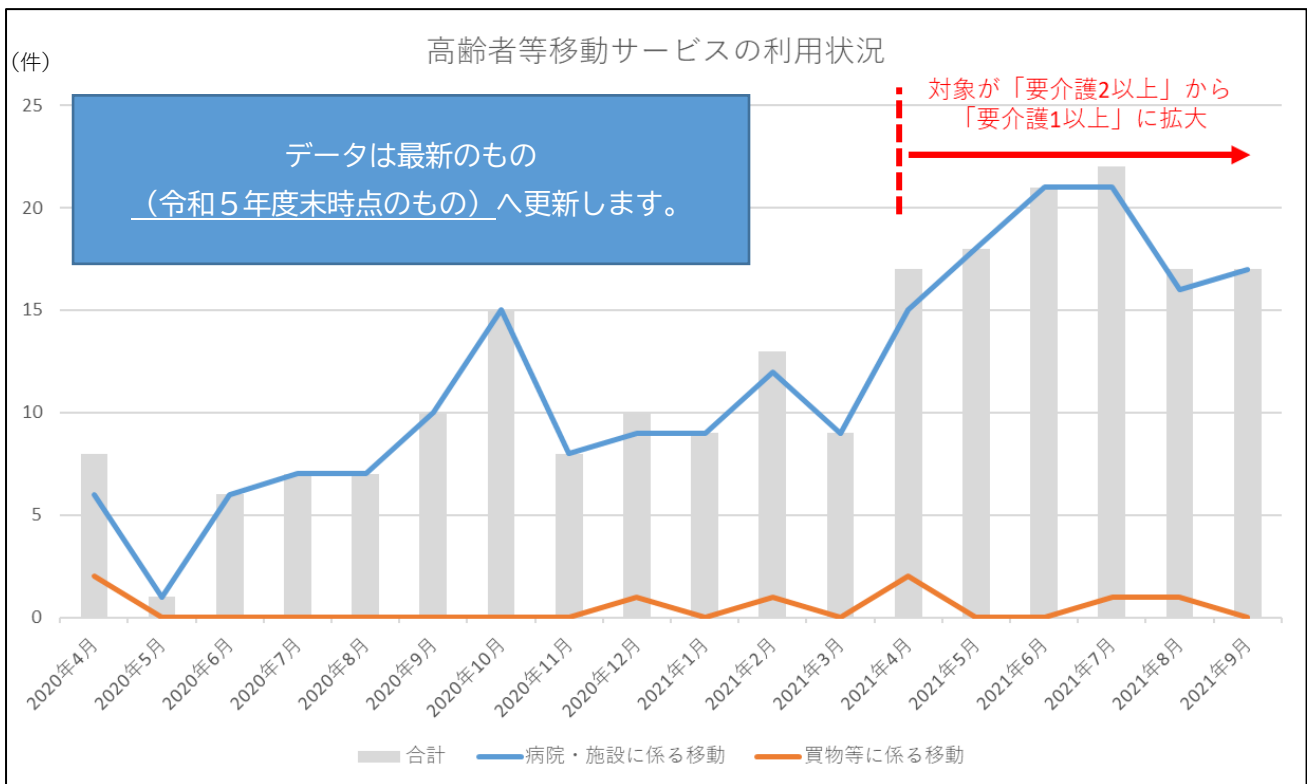
在宅の重度障害者の外出、社会参加促進のため、一定の障害をお持ちの方に対し、タクシー券の交付又は自動車燃料費の一部助成を行っています。

(2) 京急ふれあいパスの一部費用助成

京急バスでは、満70歳以上の方を対象に京急バスの路線バス全線が乗り放題となる京急ふれあいパスを販売しています。本町では、高齢者の外出の機会を増やし、健康維持に役立てていただく目的で、購入費の一部を助成しています。

(3) 高齢者等送迎サービス

本町では、身体機能の低下により自家用車や公共交通機関を利用して買い物や病院への通院、入退院、施設への入退所が困難な方へ無料送迎を行っています。



令和2・3年度高齢者等送迎サービス事業委託実績報告より

(4) 通学費助成金

町内在住で町立中学校にバスを利用して通学をしている生徒の保護者で、自宅の最寄りの停留所から学校付近の停留所までの乗車区間にかかる金額式 IC 定期券を購入した方を対象に、費用の一部を助成しています。

第4章 移動実態及びアンケート調査

1 移動実態

(1) 昼夜間人口の割合

令和2年国勢調査によると、本町の昼間人口の割合は夜間人口の77.8%となっており、県内で4番目に町外に流出する割合が高くなっています。

(2) 他自治体への移動実態

平成27年度神奈川県都市計画基礎調査によると、流入人口は3,017人、流出人口は10,903人となり、前述のとおり、他自治体に通勤・通学している人が多く、葉山町に通勤・通学している人は少ない状況です。

通勤・通学による人口の流出数、流入数の上位5自治体

		1位	2位	3位	4位	5位
流入	他自治体合計	横須賀市	逗子市	鎌倉市	金沢区	三浦市
	3,017	1,360	579	203	165	103
	-	45.1%	19.2%	6.7%	5.5%	3.4%
流出	他自治体合計	横須賀市	逗子市	鎌倉市	金沢区	東京都港区
	10,903	1,719	1,079	759	637	618
	-	15.8%	9.9%	7.0%	5.8%	5.7%

平成27年神奈川県都市計画基礎調査より

追加

(3) 通勤・通学者の移動手段別の移動実態

令和2年度国勢調査によると、町内へ通勤・通学する町民は3,006人、町外へ通勤する町民は10,149人となっています。町内へ通勤・通学する人で、最も多い移動手段は自家用車のみによる移動となっており、その割合は全体の31.6%となっています。町外へ通勤・通学する人で、最も多い移動手段は電車とバスによる移動となっており、その割合は全体の35.2%となっています。

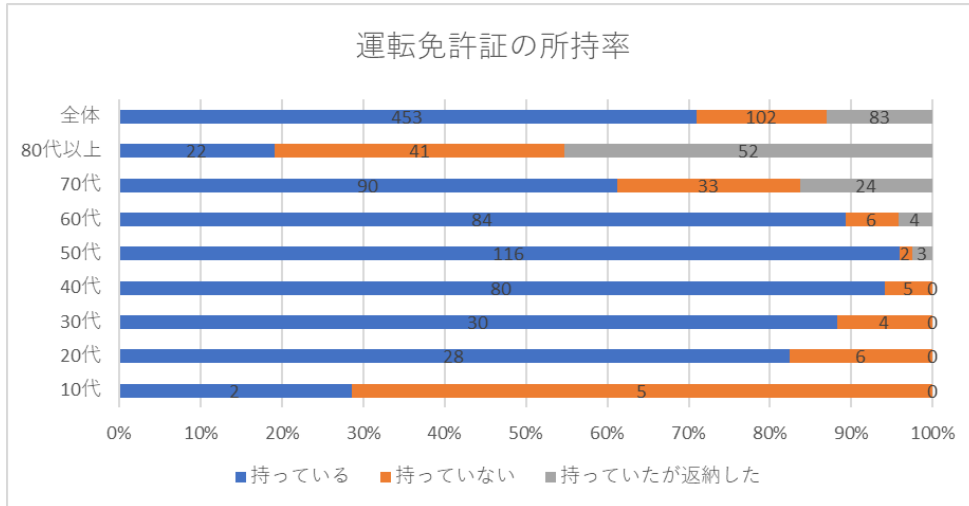
通勤・通学先別、上位5つの移動手段

通勤・通学先	1位	2位	3位	4位	5位
町内 合計 3,006 人	自家用車のみ	徒歩のみ	自転車のみ	オートバイのみ	バスのみ
	951 人	872 人	349 人	301 人	210 人
	31.6%	29.0%	11.6%	10.0%	7.0%
町外 合計 10,149 人	電車+バス	自家用車のみ	電車のみ	3種類以上の移動手段	バスのみ
	3,577 人	2,305 人	1,258 人	568 人	444 人
	35.2%	22.7%	12.4%	5.6%	4.4%

令和2年度国勢調査より

(4) 運転免許証の所持率について

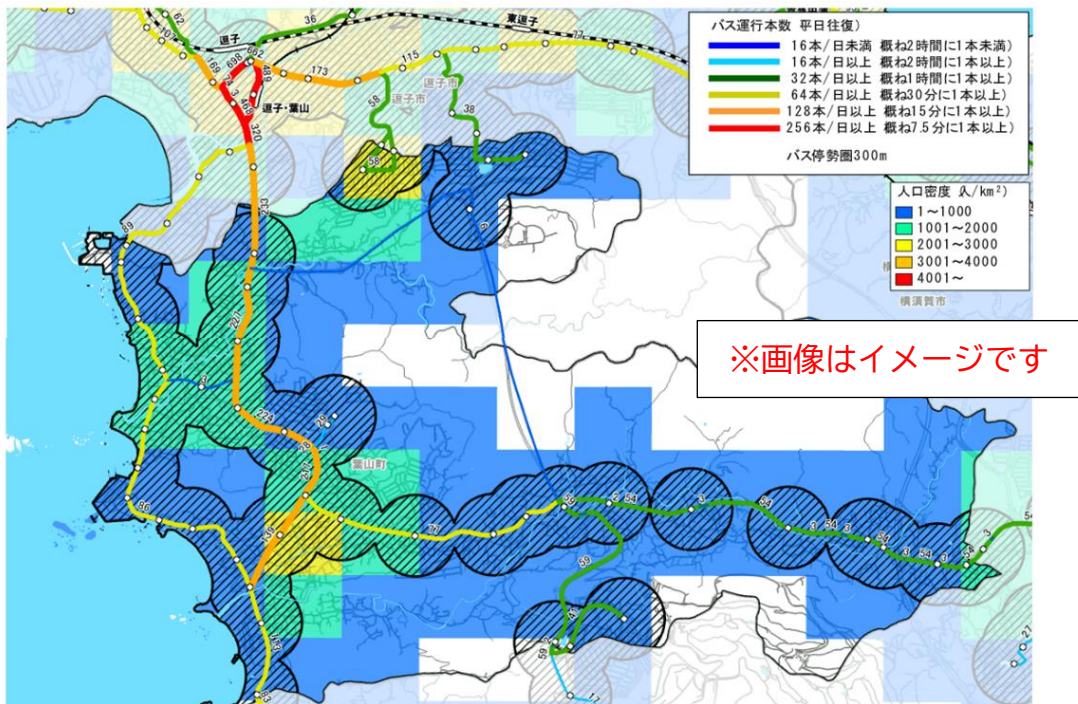
本町が令和4年度に実施した葉山町の公共交通に関するアンケートによると、運転免許証の所持の有無を尋ねる設問（回答人数 638 人）のうち 71%にあたる 453 人が持っていると回答しました。年代別の所持率を見ると、60代では約 89%となっている一方で、70代では約 61%、80代以上では約 19%となっています。



葉山町の公共交通に関するアンケート（令和4年度実施）より

(5) 人口密度とバス運行状況

町内の人口密度は北部の葉桜団地と、中心部の一色地域の一部で高いことが分かります。それぞれ逗子駅方面への多くのバスが運行されていますが、葉桜団地とその隣のイトーピア葉山団地から町内へのバス運行はない状況となっています。また、人口密度が一定程度高くても、バスの運行本数が少ない地域も一部で見られます。



(6) 町内トリップ状況

町内のトリップ（移動）状況は、比較的各地域内での移動が多くなっており、他地域からの移動としては下山口一色地域への移動が多く見られます。

全手段OD	01	02	03	04	09	合計	全手段OD	01	02	03	04	09	合計
	葉山町堀内	葉山町下山口一色	葉山町上山口木古庭	葉山町長柄	葉山町その他			葉山町堀内	葉山町下山口一色	葉山町上山口木古庭	葉山町長柄	葉山町その他	
01 葉山町堀内	6,790	1,211	389	815	261	9,466	0 葉山町堀内	30.2%	5.4%	1.7%	3.6%	1.2%	42.2%
02 葉山町下山口一色	1,258	2,399	873	507	271	5,308	0 葉山町下山口一色	5.6%	10.7%	3.9%	2.3%	1.2%	23.6%
03 葉山町上山口木古庭	389	951	622		99	2,061	0 葉山町上山口木古庭	1.7%	4.2%	2.8%	0.0%	0.4%	9.2%
04 葉山町長柄	662	558	95	2,619	524	4,458	0 葉山町長柄	2.9%	2.5%	0.4%	11.7%	2.3%	19.9%
09 葉山町その他	374	158	99	524		1,155	0 葉山町その他	1.7%	0.7%	0.4%	2.3%	0.0%	5.1%
合計	9,473	5,277	2,078	4,465	1,155	22,448	合計	42.2%	23.5%	9.3%	19.9%	5.1%	100.0%

平成 27 年東京都市圏パーソントリップ調査より



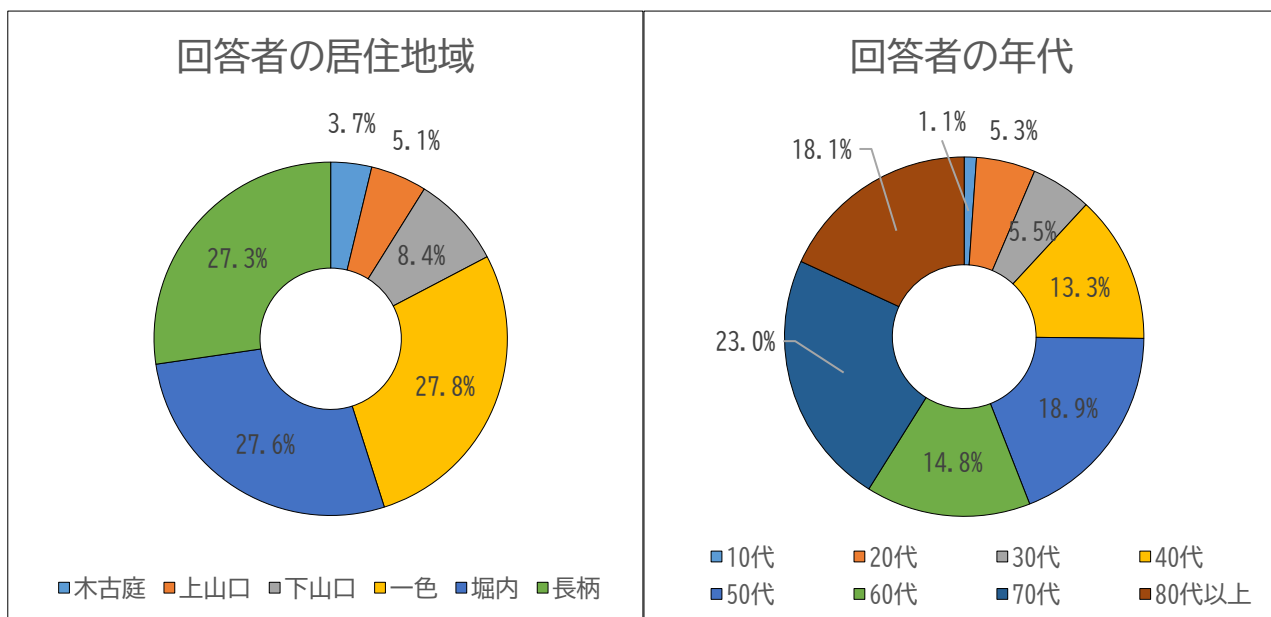
2 葉山町の公共交通に関するアンケート調査結果

実施期間：令和4年12月2日（金）～12月26日（月）
 送付数：1,200人（字ごとの人口比率に基づき18歳以上の者を無作為抽出）
 回答数：641人（回答率53.4%）
 実施方式：郵送又はWebフォームによる回答

追加

(1) 回答者の居住地域と年代

アンケート回答者の居住地域と年代を、アンケートを送付した全体の構成比と比較すると、居住地域に大きな差はありませんが、年代については70代及び80代以上の回答が多い結果となりました。



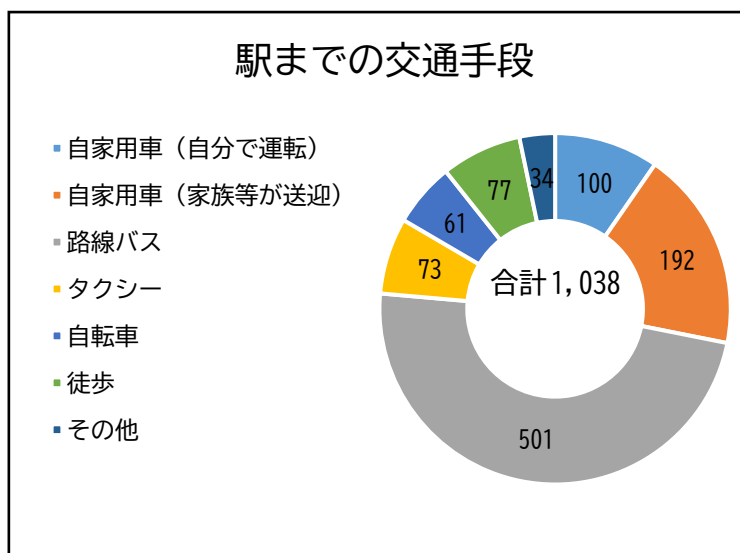
回答者の居住地域	木古庭	上山口	下山口	一色	堀内	長柄	合計
件数	24	33	54	178	177	175	641
構成比	3.7%	5.1%	8.4%	27.8%	27.6%	27.3%	100.0%
送付構成比	4.2%	5.3%	8.8%	28.3%	26.1%	27.4%	100.0%

回答者の年代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上	合計
件数	7	34	35	85	121	95	147	116	640
構成比	1.1%	5.3%	5.5%	13.3%	18.9%	14.8%	23.0%	18.1%	100.0%
送付構成比	2.0%	6.5%	7.8%	17.2%	20.2%	14.5%	16.8%	15.1%	100.0%

追加

(2) 駅までの交通手段 (複数回答可)

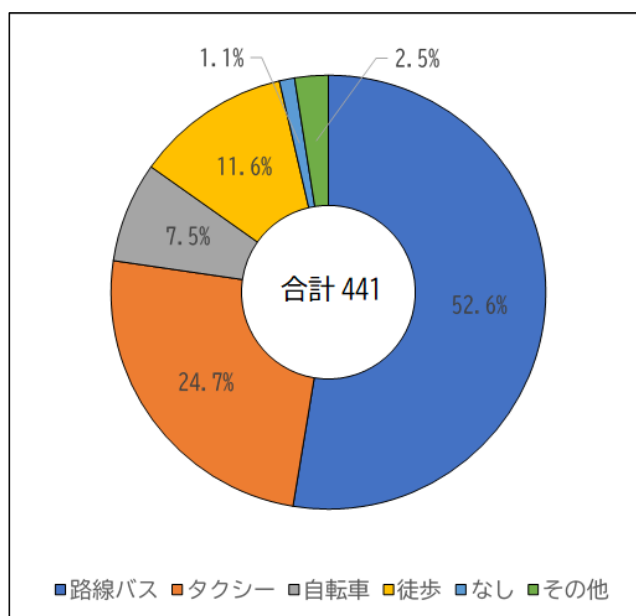
駅までの交通手段を尋ねたところ、1,038 件のうち 48.3%となる 501 件が路線バスを利用しているという回答でした。また、28.1%となる 292 件が自家用車を利用しているという回答でした。



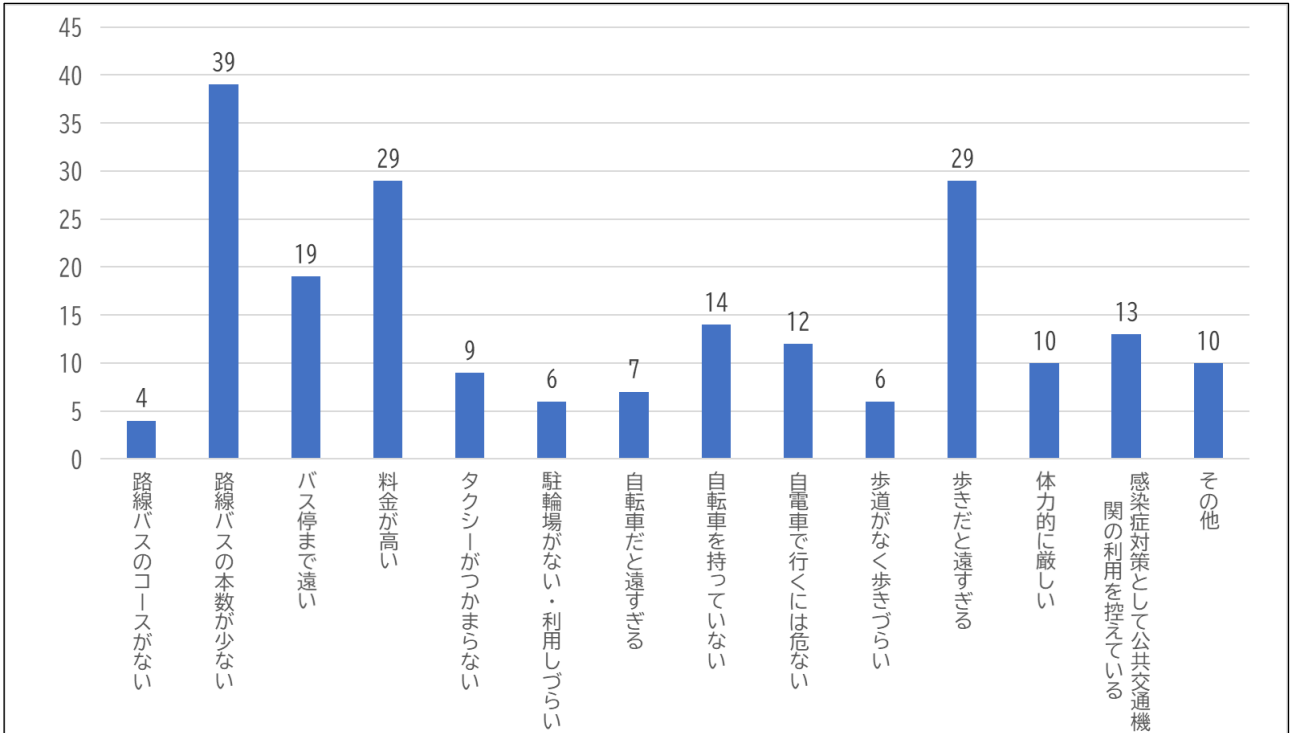
	自家用車 (自分で運 転)	自家用車 (家族等が 送迎)	路線バス	タクシー	自転車	徒歩	その他	合計
件数	100	192	501	73	61	77	34	1,038
構成比	9.6%	18.5%	48.3%	7.0%	5.9%	7.4%	3.3%	100%

(3) 駅までの自家用車以外の交通手段とその交通手段を利用しない理由

駅までの交通手段として自家用車を主に利用する人へ、自家用車以外のものが利用できるか尋ねたところ、441 件のうち 52.6%となる 232 件が路線バスを利用できるという回答でした。

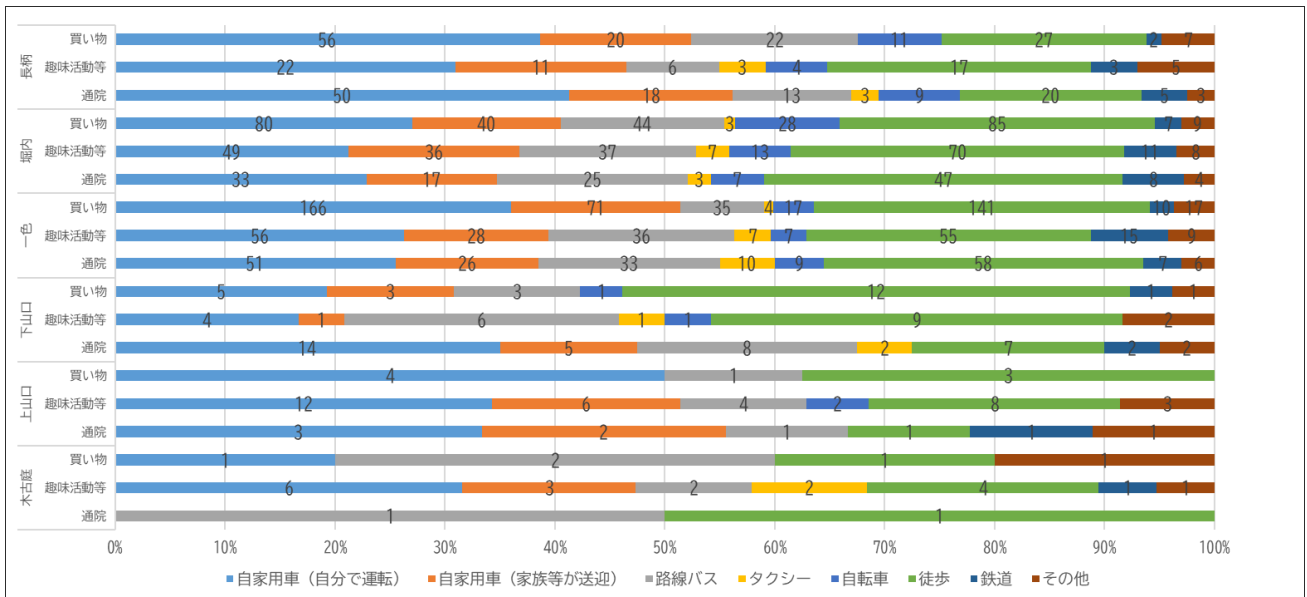


自家用車以外の交通手段があるにもかかわらず利用しない理由としては、路線バスの本数が少ない、バス停までの距離、料金が低いといった回答が多くありました。

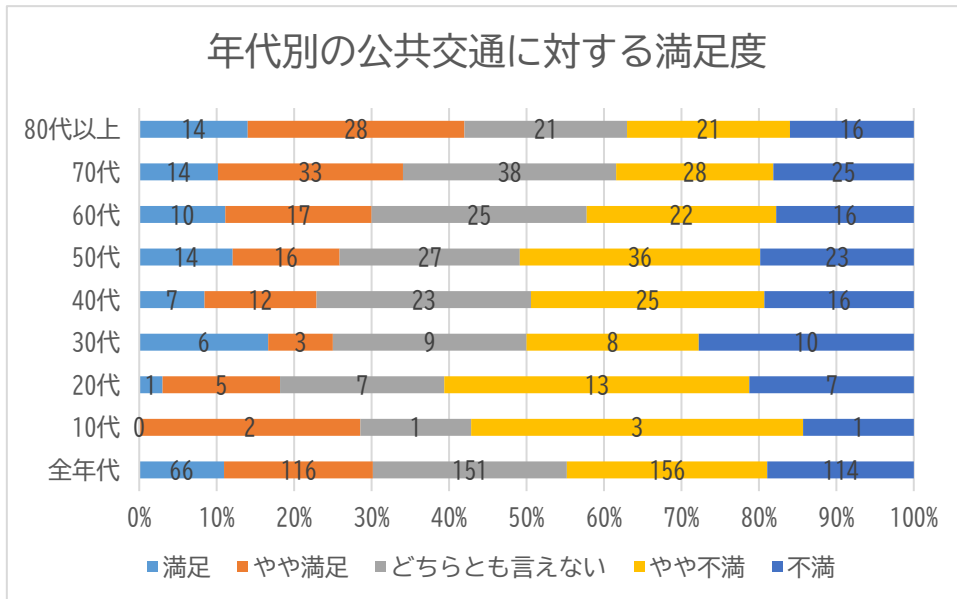


(4) 目的地ごとの移動目的別交通手段

いずれの目的地においても自家用車を利用する割合が高く、その次に路線バスを利用する割合が高いという回答結果ですが、特に長柄に行く際は自家用車の割合が高くなっていることが分かりました。

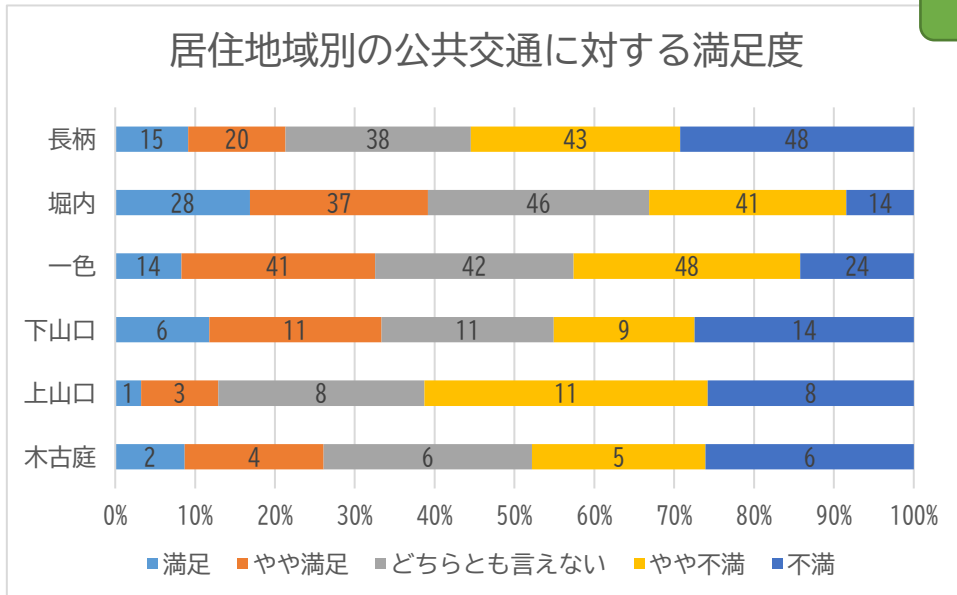


(5) 葉山町の公共交通に対する満足度（年代別、居住地域別、バス停までの所要時間別）
 葉山町の公共交通に対する満足度を年代別に見ると、全体的に不満、やや不満と回答した人の割合が高く、年代が高くなるにつれてその割合が低くなるという結果でした。

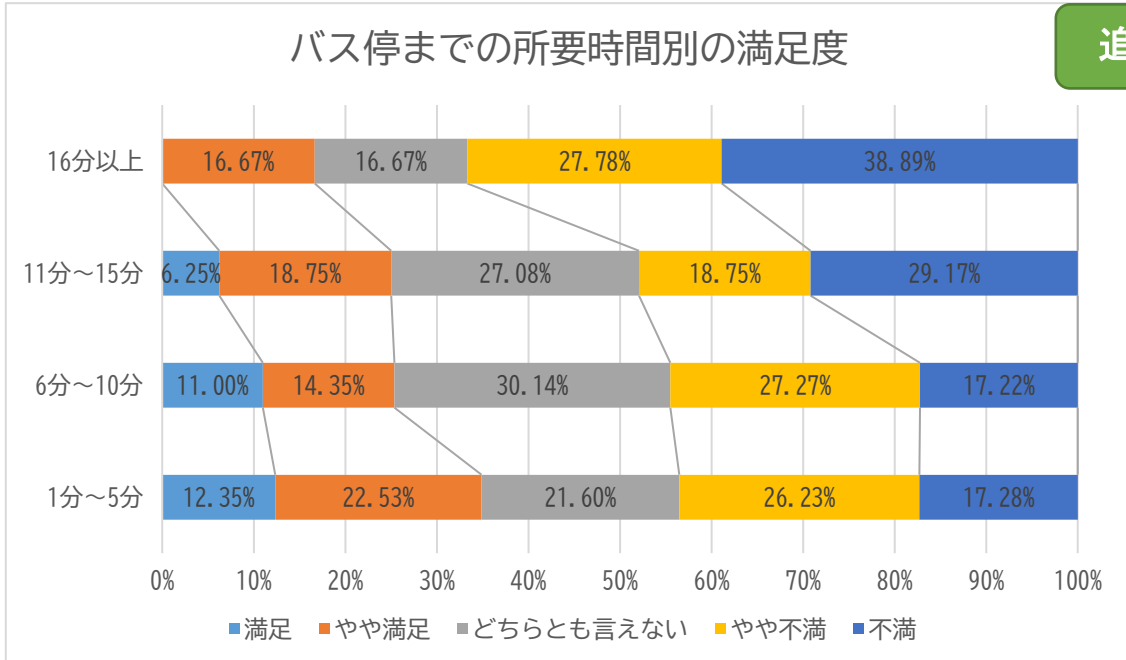


また、居住地域別の満足度を見ると、長柄地域と上山口地域は、不満、やや不満と回答した人の割合が50%を超えており、一方で堀内地域は満足、やや満足と回答した人の割合が不満、やや不満と回答した人よりも高い結果となりました。

追加



自宅からバス停までの所要時間別の満足度を見ると、バス停までの所要時間が1～5分であっても、不満、やや不満の回答割合は30%を超える結果でした。1～5分と6～10分では不満、やや不満の回答割合に大差はないものの、満足、やや満足の割合が減っており、6～10分とそれ以上では、不満、やや不満の回答割合が増えていくという結果でした。また、16分以上の地域では満足という回答はありませんでした。



不満、やや不満と回答した人にその理由を尋ねたところ、次のような意見がありました。主にバスに関する意見が多い一方で、高台にある家の近くまでの交通手段や、行政のサービスに関する意見も見られました。

主な意見

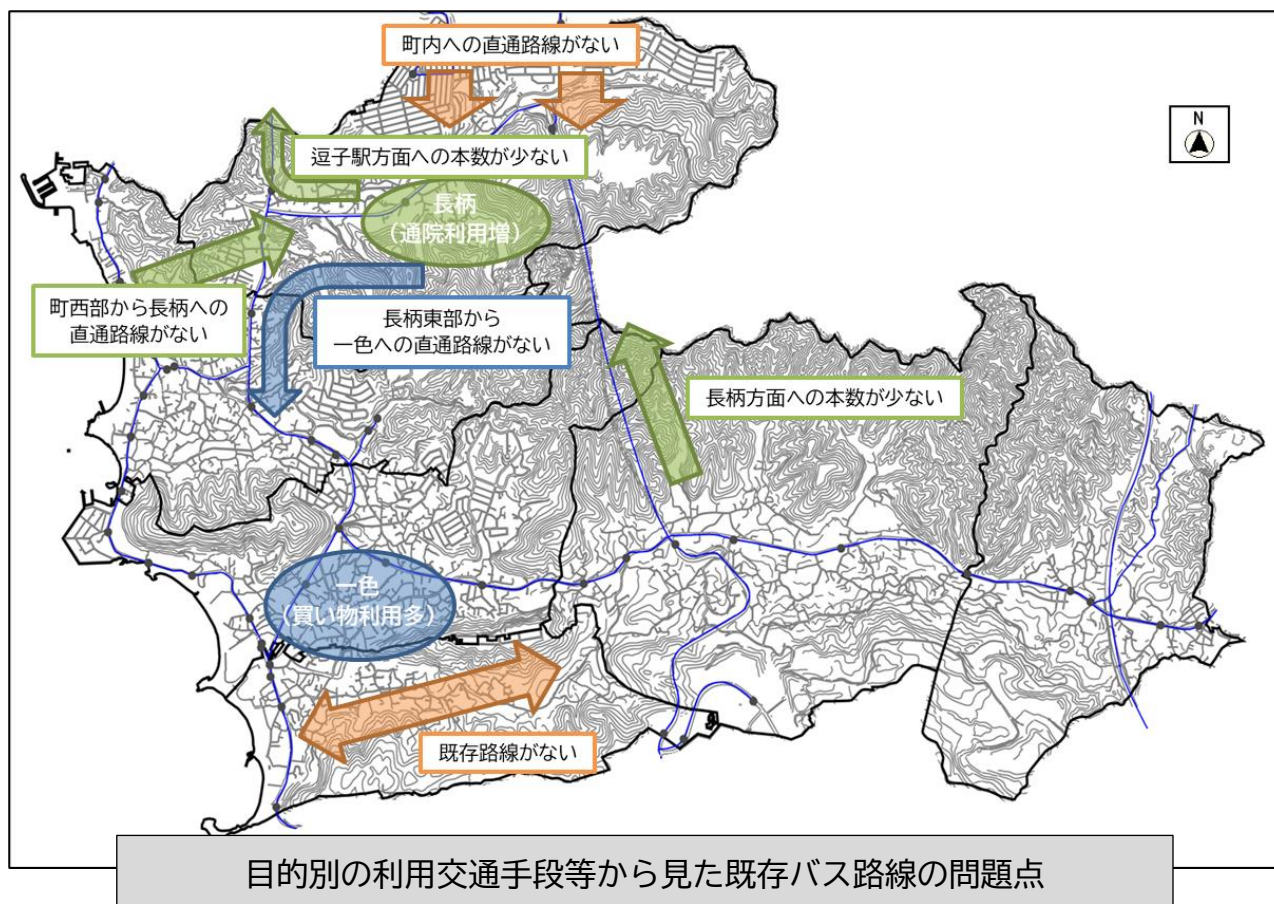
- ・路線のバスの本数が少ない。料金が高い。
- ・バスは雨が降ると混んで遅く、満員で乗れない時がある。
- ・逗子駅方面へはバスがありますが町内へは移動手段がない為。
- ・京急バス以外の公共交通はなく課金制なので少し遠くへ出かける場合の交通費がかかりすぎる。町営の公共交通がないので京急バスの優遇措置を厚くしてほしい。自家用車のない家庭や運転をやめた高齢者は外出に困る。
- ・急坂を登った住宅街(一色台)に住んでいるが、上までバスが来ないため、バスを利用するには急坂の登り降りが必要になる。歳を重ねればかなり辛くなる。
- ・バス停が遠い。
- ・行政のサービスが少ない。
- ・自宅からバス停が近いので、電車に乗る際にはできればバスを利用したいですが、本数が少なく、道路渋滞で遅延が多く逗子着の時間が読めない為に結局かなり早めのバスに乗る事になり、とても不便に感じます。また、ゴールデンウィークから夏休み期間はバス車内の混雑がひどく、乗る気になれません。
- ・バスをたまに利用する時、時間通りにこない。雨の日は特に徒歩以外で逗子駅までの時間が読めないのが困る。

など

第5章 地域公共交通における課題

1 町内バスネットワークに関する課題

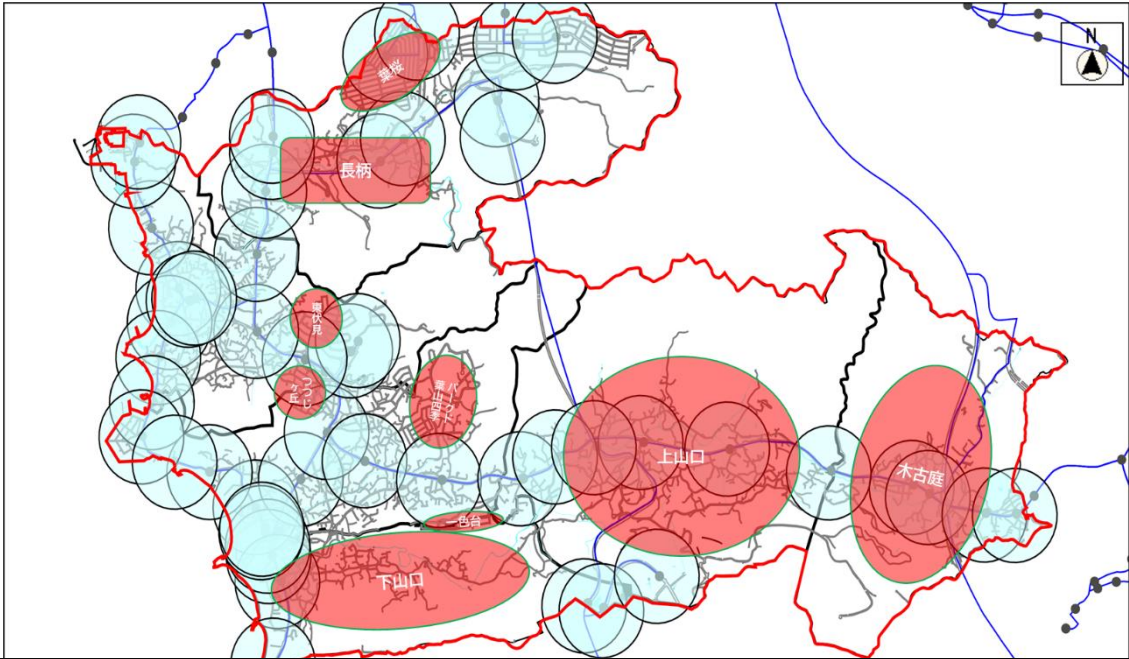
一部の人口集中地区（葉桜・イトーピア地域）を発着とする路線バスは全て JR 逗子駅、京急逗子・葉山駅方面となっており、町内への直通路線はありません。また、長柄の県道311号線沿いは町内への直通路線がない上に、JR 逗子駅方面への運行本数も少ない状況とです。下山口の幹線道路以外の地域は、既存のバス路線はありません。



2 地域コミュニティにおける移動に関する課題

自家用車での移動が主となっている本町において、運転免許証を持っていない人、運転免許証を返納した人は公共交通による移動が主となりますが、路線バスとタクシー以外の公共交通機関がないほか、徒歩・自転車等の手段を除き、バス停までの移動手段もありません。

本町は幹線道路からやや離れた山・丘の上に造成された住宅団地が多く、これらの住宅団地は、バス停まで距離・起伏のある地域がほとんどで、地域の活動や買い物など、日常生活に必要な地域内の移動においても移動手段が少ない状況となっています。



バス停から 300m 圏内のエリアと最寄りバス停まで起伏があるとの回答が多い地域

3 通勤・通学時間帯の渋滞に関する課題

町内での渋滞は、通勤・通学時間帯の県道 311 号線（上り）と国道 134 号線（上り）で多く発生しており、自家用車による送迎が一つの要因と考えられます。これらの渋滞は路線バスの定時運行、タクシーの利用に支障が出ている場合もあります。通勤・通学時間帯以外では、長柄交差点と南郷トンネル入口交差点を起点とする県道 311 号線（上り・下り）の渋滞も見られます。

国土交通省横浜国道事務所が所管する「神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会」では、町内で主要渋滞箇所指定された場所はありませんが、逗子市の JR 逗子駅、逗子・葉山駅入口交差点、渚橋交差点、逗子警察署入口交差点が主要渋滞箇所として指定されており、これらの渋滞と関連して町内の渋滞が発生している可能性があります。

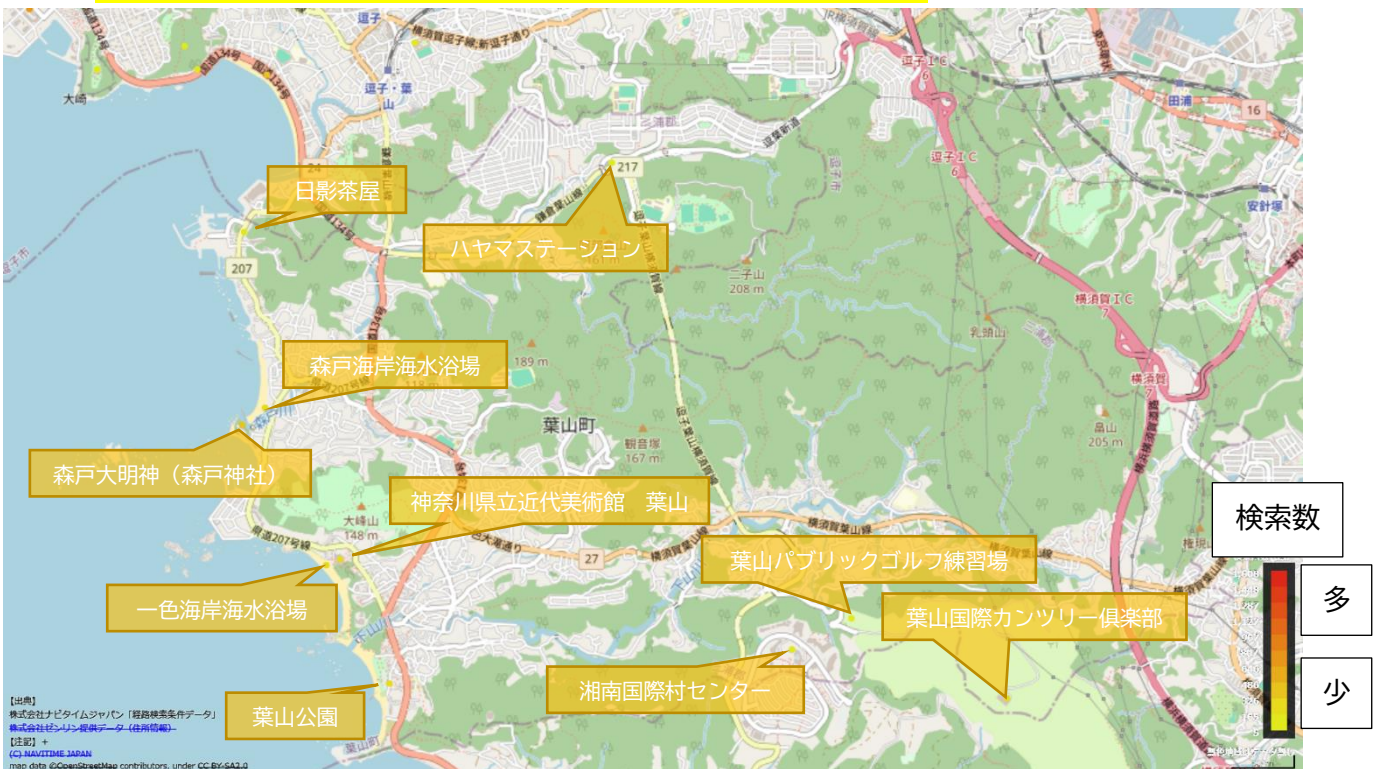


神奈川県移動性（モビリティ）向上プロジェクト 第 28 回委員会資料より

修正

4 観光交通に関する課題

本町には観光の中心となるようなスポットがなく、内閣府の公開する地域経済分析システム (RESAS) の目的地マップによると、主な目的地として検索される場所は、海岸線沿いに多く点在していますが、いずれも検索数が少ない黄色のマークとなっており、観光の中心地といえるスポットがないことがわかります。また、町外からの来訪者が町内を移動する場合は、現状、自家用車のほか、公共交通機関では路線バスとタクシー以外の交通手段はありません。特に夏場などの観光シーズンや土日祝日は、混雑や渋滞により、時刻表どおりにバスが来ない、混雑でバスに乗れない、タクシーがつかまりづらいという場合もあり、来訪者のスムーズな移動に支障をきたすこともあります。



出典：地域経済分析システム (RESAS) より

5 環境への影響に関する課題

地球温暖化や異常気象を始めとする気候変動や、国連の掲げる持続可能な 17 の開発目標 (SDGs)などを踏まえて、循環型社会、脱炭素社会への参画意識が全世界で高まっています。本町としても全町が一丸となって環境問題への対策に取り組むとともに、2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指すため、令和3年3月に「はやま気候非常事態宣言」を表明しています。

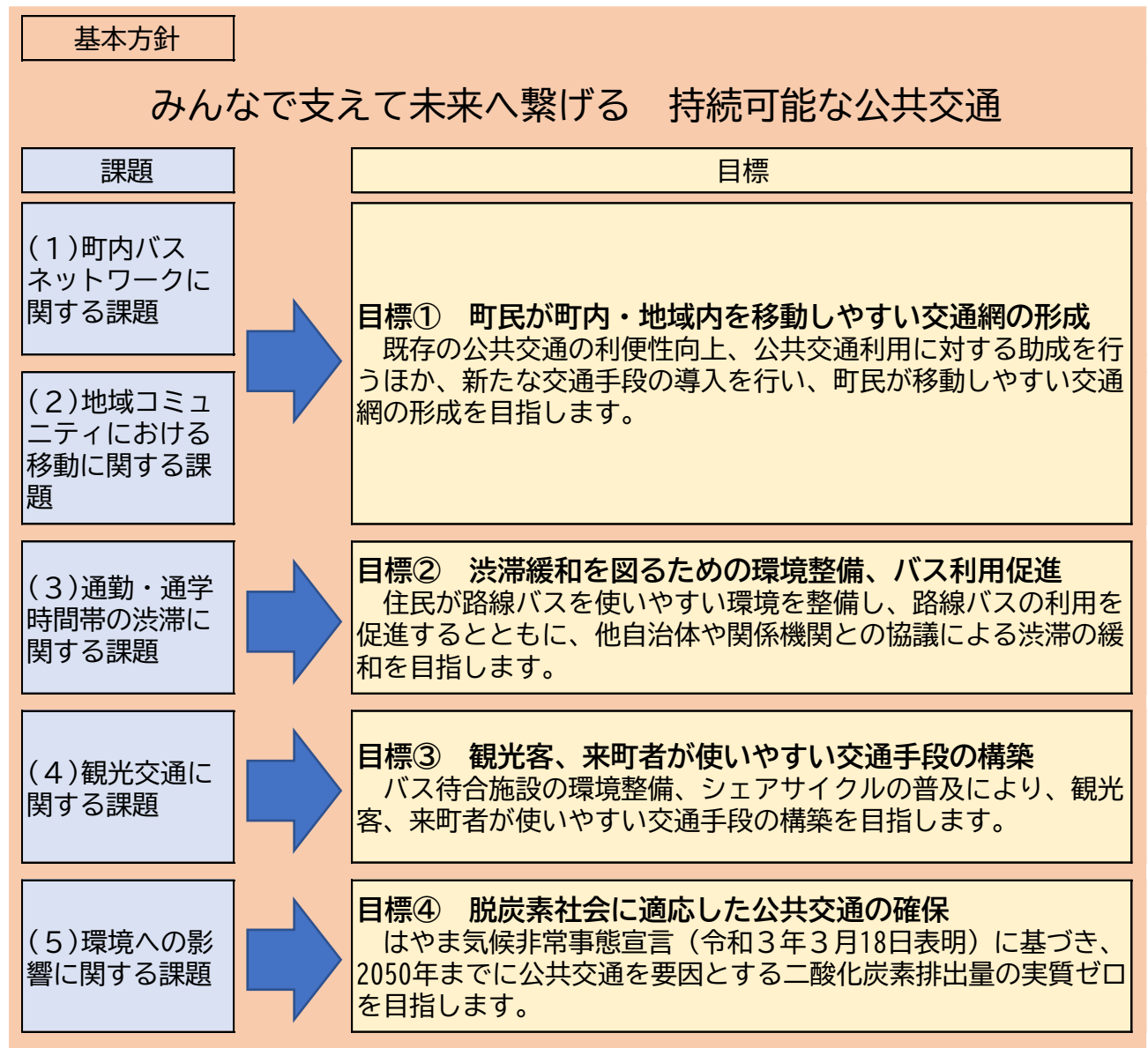
第6章 基本方針と基本目標

修正

1 基本方針と基本目標の設定

本計画は冒頭の「計画の目的」に記載したとおり、先行きの見通せない時代にあっても地域に関わる全ての人で公共交通を支え、交通に関わる全ての事項を網羅し、未来にわたって持続可能な交通の仕組みを構築するために策定するものです。

このことから、基本方針を「**みんなで支えて未来へ繋げる 持続可能な公共交通**」と設定するとともに、**本町の地域公共交通に関する課題解決**を図るため、次のとおり4つの基本目標を定めます。



修正

第7章 基本目標を達成するための施策・事業

1 実施事業の詳細

本町の公共交通の課題解決のために実施する事業は次のとおりです。

実施事業①	バス路線のダイヤ、経路変更
解決を図る課題	・町内バスネットワークに関する課題
内 容	人口増減や分布、町が実施したアンケート結果のほか、事業者が保有するバスの乗降状況等に応じて、運行ダイヤ、経路変更の協議・検討を行い、バス利用者の増加と利便向上を図ります。
実施事業②	拠点を中心とした新たな交通手段の導入
解決を図る課題	・町内バスネットワークに関する課題 ・地域コミュニティにおける移動に関する課題
内 容	事業者や地域住民とともに交通の拠点となる場所を検討し、当該拠点を中心とした地域の実情に合う交通手段の導入を行い、車を運転できない人の移動を支えるとともに、移動利便性の向上と外出促進を図ります。
実施事業③	京急ふれあいパス購入費の助成
解決を図る課題	・地域コミュニティにおける移動に関する課題
内 容	京急ふれあいパス購入費の助成を行い、高齢者の外出促進、移動利便性の向上を図ります。
実施事業④	障害者向けタクシー券・燃料給油券の交付
解決を図る課題	・地域コミュニティにおける移動に関する課題
内 容	障害者へのタクシー券又は燃料給油券の交付を行い、障害者の外出促進、社会参加の増加を図ります。
実施事業⑤	サイクルアンドバスライド駐輪場の整備
解決を図る課題	・通勤・通学時間帯の渋滞に関する課題
内 容	バス停付近にサイクルアンドバスライド駐輪場（※）を整備し、バス停から離れたところに住む町民のバス利用の増加、自家用車での送迎により発生する渋滞軽減を図ります。 ※ 自転車からバスに乗り継ぐ人のための駐輪場。

実施事業⑥	渋滞緩和に向けた近隣自治体等との協議
解決を図る課題	・通勤・通学時間帯の渋滞に関する課題
内 容	近隣自治体、関係機関との協議・方策の検討を行い、主に平日朝の時間帯を中心とする国県道の渋滞緩和を図ります。

実施事業⑦	中学生バス通学費の助成
解決を図る課題	・通勤・通学時間帯の渋滞に関する課題
内 容	町立中学校に通う生徒の保護者に対して通学定期券購入費の助成を行い、通学費用負担の軽減と、送迎により発生する渋滞の軽減を図ります。

実施事業⑧	待合施設の環境整備
解決を図る課題	・観光交通に関する課題
内 容	バス停へのバス停シェルター（上屋）の設置、待合施設への車両接近表示システムの設置を行い、ストレスなくバスを利用できる環境の構築を図ります。

実施事業⑨	シェアサイクル普及に向けた調整
解決を図る課題	・観光交通に関する課題 ・環境への影響に関する課題
内 容	シェアサイクルのステーション（貸出・返却場所）設置場所の検討、事業者との調整等を行い、路線バス、タクシーの混雑緩和と環境負荷の軽減を図ります。

実施事業⑩	環境に配慮した車両への転換、導入
解決を図る課題	・環境への影響に関する課題
内 容	はやま気候非常事態宣言に基づき、町内での二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指すため、環境に配慮した車両への転換、導入を進めます。

2 事業の関係機関等と実施予定時期

事業実施にあたり、関係する機関等と実施予定時期は次のとおりです。

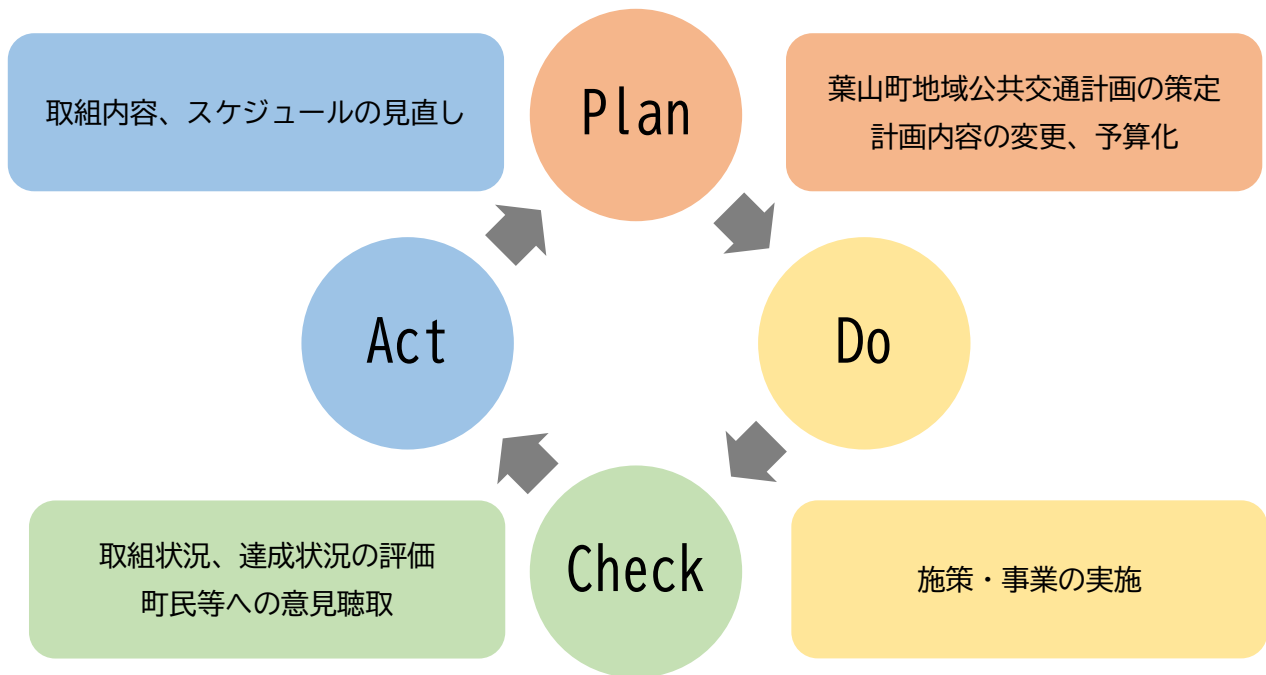
修正

基本方針		みんなで支えて未来へ繋げる 持続可能な公共交通												
目標	課題	事業	関係機関等				実施予定時期							
			葉山町	他国・自治体	事業者	地域団体等	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
①町民が町内・地域内を移動しやすい交通網の形成	町内バスネットワークに関する課題	バス路線のダイヤ、経路変更	○		○					検討、実施				
		拠点を中心とした新たな交通手段の導入	○		○	○	検討・実証実験				運行			
	地域コミュニティにおける移動に関する課題	京急ふれあいパス購入費の助成	○							助成				
		障害者向けタクシー券、ガソリン券の交付	○							交付				
②渋滞緩和を図るための環境整備、バス利用促進	通勤・通学時間帯の渋滞に関する課題	サイクルアンドバスライド駐輪場の整備	○	○	○		検討・調整				順次整備			
		渋滞緩和に向けた近隣自治体等との協議	○	○					協議、方策の検討、実施					
		中学生バス通学費の助成	○							助成				
③観光客、来町者が使いやすい交通手段の構築	観光交通に関する課題	待合施設の環境整備	○	○	○		検討・調整				順次整備			
		シェアサイクル普及に向けた調整	○	○	○		検討・調整				順次整備			
④脱炭素社会に適応した公共交通の確保	環境への影響に関する課題	環境に配慮した車両への転換、導入			○						転換・導入			

第8章 計画の実現に向けて

1 計画の進行管理・達成状況の評価

本計画の進行管理は、計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Act）のPDCAサイクルを基本として実施します。目標の達成状況の確認については、指標値が入手できるものについては指標を基に評価を行い、それ以外のものについては、町民等の意見を取り入れながら、必要に応じて取組内容やスケジュールの見直しを行い、改善を図ります。



修正

2 計画の評価指標

計画達成状況を評価するため、次のとおり評価指標と目標値を設定します。

事業	評価指標	計画策定時 実績値	令和14年度 目標値
バス路線のダイヤ、経路変更	事業者との協議回数	—	1回/年
拠点を中心とした新たな交通手段の導入	運行地域	—	2か所
京急ふれあいパス購入費の助成	ふれあいパス購入費の助成件数	1,645件	1,900件
障害者向けタクシー券、ガソリン券の交付	交付件数に対する利用率		
サイクルアンドバスライド駐輪場の整備	サイクルアンドバスライド駐輪場の数	—	2か所
渋滞緩和に向けた近隣自治体等との協議	近隣自治体、関係機関との協議回数	—	1回/年
中学生バス通学費の助成	通学費の助成件数		
待合施設的环境整備	バス停シェルターの数	19か所	22か所
シェアサイクル普及に向けた調整	自転車ステーションの数	3か所	20か所
環境に配慮した車両への転換、導入	環境に配慮した車両の保有台数		
評価項目	評価指標	計画策定時 実績値	令和14年度 目標値
住民アンケート	葉山町の公共交通に対する満足度の「不満」、「やや不満」の回答割合	44.7%	35.0%

3 実施体制

本計画の実施にあたっては、住民、事業者、行政それぞれが相互に理解し、連携をして施策に取り組むことが必要不可欠となります。ここでは、それぞれに求められる役割について整理して記載します。

(1) 住民

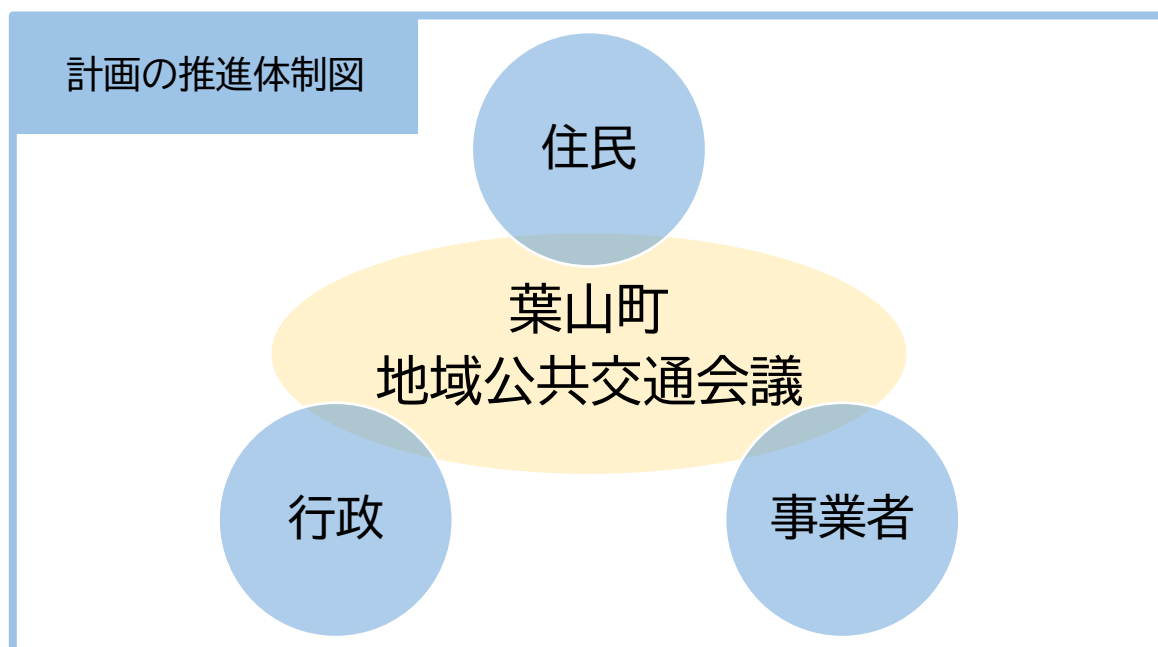
積極的に公共交通を利用し事業者を支えるとともに、持続可能な公共交通について自事として捉え、交通情勢の変化に対して柔軟に対応する姿勢が求められます。

(2) 事業者

引き続き安全・安心な運行サービスの提供に努め、利用者満足度が向上する取組を行います。また、持続可能な公共交通の実現のため、人員の確保や先進技術等を活用した取組の研究に積極的に取り組む姿勢が求められます。

(3) 行政

本計画が着実に推進されるよう、住民、事業者その他関係者との調整のほか、取組みの情報発信など、計画を総合的に管理する役割が求められます。行政内部においては交通施策所管課のみが施策を進めるのではなく、福祉、教育、都市計画など様々な所管課と横断的に協力、連携を図り、施策を進める必要があります。



資料編

1 葉山町地域公共交通会議

(1) 葉山町地域公共交通会議規則

(趣旨)

第1条 この規則は、葉山町附属機関の設置に関する条例（平成7年葉山町条例第13号）第2条の規定に基づき設置された葉山町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の組織、所掌事務、運営等に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 交通会議は、地域公共交通のあり方、地域の住民に必要な旅客輸送の確保及び地域公共交通計画に関する事項を協議し、その結果を報告し、又は意見を建議するものとする。

(委員)

第3条 交通会議の委員は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第2項並びに道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の3第1項及び第2項に規定するところにより、町長が委嘱し、又は任命する。

2 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は、再任されることができる。

(会長)

第4条 交通会議に会長を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長の指定する委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 交通会議の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 交通会議の会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(意見等の聴取)

第6条 交通会議は、その所管事務について必要があると認められるときは、関係者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(秘密の保持)

第7条 委員は、職務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。委員の職を退いた後においてもまた同様とする。

(庶務)

第8条 交通会議の庶務は、政策課において処理する。

(委任)

第9条 この規則に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この規則は 令和3年4月1日から施行する。

(2) 委員名簿

	氏名	所属等	備考
1	長塚 隆介	京浜急行バス株式会社事業統括部業務統括課長	一般乗合旅客自動車運送事業者
2	小堤 健司	一般社団法人神奈川県バス協会常務理事	一般乗合旅客自動車運送事業者の組織する団体
3	菊池 尚	一般社団法人神奈川県タクシー協会副会長	その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
4	加藤 清	葉山町町内会連合会長	住民又は旅客 (前任：守谷壽浩 R4.1.17~R4.12.26)
5	平田 伸一	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官	地方運輸局長 (前任：三橋裕 R4.1.17~R5.3.31)
6	池田 洋樹	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 (前任：佐藤忍 R4.1.17~R4.12.26)
7	宮島 直人	横須賀土木事務所工務部道路維持課長	道路管理者
8	町田 伸	葉山町政策財政部長	市町村長
9	太田 圭一	葉山町都市経済部長	道路管理者
10	中井 敬介	葉山警察署交通課長	都道府県警察 (前任：河野正稔 R4.1.17~)
11	苦瀬 博仁	東京海洋大学名誉教授	学識経験を有する者
12	大門 創	國學院大學准教授	学識経験を有する者
13	清水 弘子	認定 NPO 法人かながわ福祉移動サービスネットワーク理事長・地域公共交通マイスター	その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者
14	中野 徹	葉山町社会福祉協議会事務局長	その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者 (前任：加藤智史 R4.1.17~R5.3.31)
15	最上 祐紀	神奈川県交通企画課副課長	その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

(3) 開催概要

開催日	概要
令和4年 1月17日(月)	●
令和4年 3月11日(金)	●
令和4年 12月27日(火)	●
令和5年 8月29日(火)	●
令和5年 11月24日(金)	●

令和6年 3月 5日 (火)	●
	●

2 葉山町の公共交通に関するアンケート

今後記載していきます。

アンケートの概要や設問等について記載したいと考えています。