

令和6年度第1回葉山町地域公共交通会議 議事録	
日 時	令和6年5月23日（木）10時～11時30分
場 所	葉山町役場3階 協議会室1
出席者	■葉山町地域公共交通会議委員 山梨崇仁、藤森将文（長塚委員代理出席）、小堤健司、菊池尚、津吉彰郎、森下文章、池田洋樹、野地昭弘、雨宮健治、原友幸、会長 苦瀬博仁、大門創、石山典代（清水委員代理出席）、中野徹、佐々木良明（中津川委員代理出席） ■事務局 （葉山町） 政策財政部長 町田伸 政策課課長 佐野秋次郎 主任 大屋敦彦 主事 関田拓海
欠席者	なし
議事録	1 開会 佐 野：本日はお忙しいところ、お越しいただきまして誠にありがとうございます。これより、令和6年度第1回葉山町地域公共交通会議を開催いたします。お手数ですが、ご発言の際は、目の前のマイクにスイッチがございますので、スイッチを押していただき、赤く点灯した後にご発言いただくようお願いいたします。 また、前回、令和5年度第3回の公共交通会議の前に委員任期が満了となり、委員の再選がございました。前回ご欠席の方には、机の上に委嘱状を置かせていただいております。またこの間、人事異動や役職の交代により新たに委員になられた方がいらっしゃいます。新しい委員の皆様にも委嘱状を机の上に配布しておりますのでご確認ください。それでは、苦瀬会長、ここから進行をよろしくをお願いいたします。 苦 瀬：苦瀬でございます。改めましておはようございます。本日は今年度第1回の地域公共交通会議ということで、自家用有償運送事業の実証実験のことが主たる議論になると思います。よりよい成果が得られるよう、皆様のご意見を期待しております。よろしくお願い申し上げます。 ★会議の成立 苦 瀬：最初に、会議の成立状況について事務局より報告をお願いします。 大 屋：それでは私から会議の成立状況について報告させていただきます。本日の会議の出席委員は15名全員となります。葉山町地域公共交通会議規則の第5条第2項の規定により、半数以上の出席があるため、会議が成立していることを報告いたします。 ★自己紹介 苦 瀬：続きまして、新たに委員になられた方から一言ご挨拶をいただきたいと思います。委員の名簿に変更と書かれている方で、上から順に津吉委員からお願いします。 【委員の紹介】 ・葉山町町内会連合会長 津吉委員 ・関東運輸局神奈川運輸支局 森下委員 ・神奈川県横須賀土木事務所 野地委員

- ・葉山町都市経済部 雨宮委員
- ・葉山警察署交通課 原委員
- ・神奈川県交通企画課 佐々木委員（中津川委員代理）

★傍聴について

苦 瀬 : 続いて、傍聴者の確認について事務局からお願いします。

大 屋 : 本日、傍聴希望の方が2名いらっしゃいます。入室いただいてもよろしいでしょうか。
〈異議なし〉⇒傍聴者入室

2 議題

★資料の確認（事務局から説明）

議題1 交通不便地域について

苦 瀬 : それでは議題の1番目、交通不便地域について、事務局から説明をお願いします。

★「資料1 令和6年度第1回葉山町地域公共交通会議」1ページにより説明

苦 瀬 : ありがとうございます。この資料の1ページのとおり、交通不便地域について改めて項目を出して整理しておきたいということですが、いかがでしょうか。趣旨としては、計画内のバスのところに入れていましたが、色々な交通機関で不便、地形という面でも不便なので、この計画でいう不便というのは記載のとおりで考えるということだと思いますが、そのような理解でよろしいですね。

〈「異議なし」との声あり〉

苦 瀬 : では、そのように進めていただくことでご了解いただきました。ありがとうございます。

議題2 葉山町地域公共交通実証運行事業について

苦 瀬 : 続いて議題の2番目、葉山町地域公共交通実証運行事業について、事務局から説明をお願いします。

★「資料1 令和6年度第1回葉山町地域公共交通会議」2ページ以降、「別紙 運行区域図案」、「参考資料 コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化」により説明

苦 瀬 : ありがとうございます。今、ご説明がございましたとおり、運行区域、乗降ポイント、運賃について、基本的な方向を議論したいというお話でした。お話を整理させていただきたいのですが、この種の会議では専門用語が飛び交うので、なかなか理解が難しいという点があるのですが、まず「A I デマンド」という言葉について説明してください。要するにデマンドというのは昔でいうとどこかの道でも、どの場所でも停まれる、どこでも行けるという色々な定義があり、自治体や個人により理解が混乱していることが多いです。資料の3ページに書いてある「AI デマンドアプリ」について説明いただけると嬉しいということが一つです。もう一つは「乗降ポイント」というのはどのような意味か教えていただきたいです。要するに好きな場所を乗降ポイントにできるのか、それともバス停のように場所が決められているのかを教えていただきたい。最後に一つ、「運行区域」という言葉のイメージについて教えていただけますか。

- 大 屋 : 私からお答えさせていただきます。まず「AI デマンド」というものは、今回アプリケーションを活用した手法というものを検討しており、それがいわゆる AI アプリと呼んでいるものです。予約に応じて適切なルートを AI、人工知能が行い、そのルートがドライバーに指示され、順次運行するというものを想定しています。
- 苦 瀬 : それは任意の場所になるのでしょうか。
- 大 屋 : 当初はドアツードアというものを想定していましたが、道幅が4メートルしかない住宅街も本町には多くございますので、そのような場所でドアツードアにしまうと、例えば反対側から車が来たときにすれ違いができないなど、色々な問題がありますので、ある程度道幅が確保されているところを中心に、乗降ポイントというものを設定させていただいております。その乗降ポイントから乗降ポイントに行く際のルートを AI アプリで判定し運行するということを考えています。
- 佐 野 : この「AI デマンド」という言葉は聞き慣れているようでよく分からないと思いますが、葉山町で考えているのは、先ほど大屋が申し上げたとおり、デマンドという言葉は要求に応じて、という捉え方をしております。要求に応じるというのは苦瀬会長が仰ったとおり、ドアツードアで家の前まで来てもらってタクシーと同じイメージをお持ちになるかと思いますが、葉山町は狭い道路が多いという道路事情がございます。十人乗りのワゴン車が入っていくことが難しいところ、入ることにより他の交通の妨げが生じてしまう可能性があるのも、基本的には道路幅員が6メートル以上のところ、かつ利用される方が、最寄りのバス停に行くには遠いけれども、乗降ポイントであれば行けるという自立している住民の方に乗降場所を選んでいただくという趣旨で、デマンドという単語を使っています。二つ目の質問の乗降ポイントとは何か、という話ですが、自宅の前から希望する場所というよりも、ルート運行ではなく、乗降ポイントを予約に応じて繋ぐというイメージをしております。三つ目に運行区域の話がございましたが、運行区域については概ね1時間で回ることができるエリアを想定しました。これを全町にしまうと、例えば対象となっている一番北の長柄から、南にある下山口、東の木古庭に行きたいとなると、その予約だけで相当な時間を要してしまい、次の予約が取りづらくなると考えられます。運行時間については別途定めることにはなっているのですが、午前9時から午後3時までのうち5時間ほどを運行時間としたいと考えています。
- 菊 池 : デマンドの部分の細かいところで申し訳ないのですが、原則としてドアツードアではなく、ルート上の乗り降りで、ルートを逸脱した場所では乗せないということでしょうか。
- 佐 野 : おっしゃるとおりです。乗り降りの場所が指定されますので、そのポイントから逸脱したところから乗りたい、行きたいという運行はしない予定です。
- 菊 池 : 乗降する際のイメージや、10人乗り車両の運行を考えると、このルート上であっても安全に運行できるのか微妙なところがあるので、このルートを逸脱するのはかなり厳しいと思いますので、原則としてルート上を通るということによろしいですね。
- 苦 瀬 : 私の理解ですと、長柄地区の図でいうと、青の線が運行ルートになっていて、緑色の点が乗降ポイントになっていて、この乗降ポイントはバス停や会館、スーパーなど行きそうなところを指定しているということだと思います。例えば私が葉桜会館で乗りたいと予約すると、1時間に1回くらい来る車両があり、葉桜会館で待っている人がいることは分かり、他にお客さんがいなければ私だけを乗せて目的地に行ってくれるということだと思います。葉桜会館に私がいて、富士見児童遊園に他の人がいるとすると、この2

か所を回って目的地に行くために、最も効率の良いルートを探す手段が AI ということですね。デマンドというのは、乗降ポイントで乗りたいという意味でのデマンドで、家から家という意味ではなく、好きな時間に乗って降りるということもできないものの、1 時間に 1 回くらいは回ってくるので、その時に合わせて予約してくださいということでしょうか。言葉にカタカナやアルファベットがありますが、これに関してはどうでしょうか。では具体的に運行区域の部分などご質問、ご意見ございましたらお願いします。

原 : この乗降ポイントというのは、バス停のような物を置いたり掲示をして示されるということでしょうか。

佐 野 : 基本的にはアプリ上で、このポイントが地図と番号が示されます。例えば自分がイトーピアに住んでいて、一番近いポイントはどこかということを利用者の方にご理解いただく必要があると思っています。どのような表示をするかは明確ではありませんが、何かしらの目印がないと困ってしまうので、目印は掲示したいと考えています。

原 : 幹線道路やハヤマステーションであれば、ある程度の道幅は確保できると思います。例えば葉桜会館やイトーピアといった住宅街で、ご自宅への掲示を協力してくれる方がいればよいと思いますが、バス停のような工作物を道に設置するとなると、交差点の中には置けないので、利用者はどこで待てばいいのかという安全性、駐車の問題が出ると思うので、その点は危惧しています。

佐 野 : 詳細の乗降ポイントが具体的に示すことができない中で恐縮なのですが、いただいたご意見を十分踏まえて検討したいと思います。ありがとうございます。

苦 瀬 : 私からもお願いなのですが、交通管理という立場からすると、道路の中に工作物を設置してよいかという議論や、交差点からどのくらい離れていれば停まっていいのかなど様々な問題があるので、この場所が使いやすいからポイントを置くというわけにはいけないので、交通管理の立場の方と相談していただければと思います。コミュニティバスは歩道上にバス停を設けているけれども、無償のバスの場合は歩道上にはバス停を設置しないという使い分けをしている事例もあるので、気を付けていただいたほうがよいと思います。

大 門 : 利用するときには利用者は乗る場所と降りる場所を選択すると思うのですが、運行区域内から運行区域外への移動ができると思ったのですが、運行区域内から区域内への乗降ポイントが選択できるのか教えてください。

佐 野 : 色が付いている地域は、このデマンド交通を利用できる対象の方々のエリアと捉えております。そのエリアの外にも乗降ポイントが設けてあるのですが、役場を一番遠い乗降ポイントとして、その中で乗る場所、降りる場所を選択いただきます。この色が付いている部分は運行区域ではなく、利用できる人のエリアと捉えていただければと思います。

苦 瀬 : 運行区域というのは、長柄地区の場合はどこまでのエリアを指すのでしょうか。この色が塗られている赤線で囲われたところでしょうか。

大 屋 : 色が塗られているところは、町内会のエリアを示しています。長柄地区でいうと、色で塗られている葉桜、イトーピア、長柄という三つの町内会のエリアに住む方を主な対象としているのですが、運行区域としては、この三つの町内会のほか、役場までの白い部分、青い線が入っているところが運行区域です。

苦 瀬 : 区域の中に入っていれば使えるということですが、例えば役場から竹田医院までは使えるのでしょうか。それとも、不便であれば使っていないというわけではなく、乗る場所、

降りる場所のどちらかが交通不便地域である必要があるのでしょうか。

佐 野 : 交通不便地域に住む方を主な対象としています、色を塗っていない地域の人が使えるかという点については、これから検討させていただきたいです。

大 門 : なぜこのような質問をするかというと、この会議は地域公共交通会議ですので、複数の交通事業者さんと調整をして進めていこうという意図があると思います。よくある話では、既存のバス路線を新しい交通手段が奪い合いになってはいけないという視点があります。その視点で見たときに、長柄地区で言えば京急バスが走っているものの、京急バスは逗子駅方面に行っていて、この実証運行は葉山町の市街地方面に行くという意味では役割分担ができていくということだと思います。その意味では、先ほど佐野課長が仰ったように、基本的に利用できる対象をこの区域で規定していて、この区域の中か外ではなく、緑のポイントから乗る場所、降りる場所を2か所を選ぶことができると理解したのですが、よろしいでしょうか。

佐 野 : 地図上の青線の道路、緑のポイントがある場所全体を区域としたときに、この区域内の誰でも使えるのかというご質問ですが、この実証運行事業は道路運送法第 78 条第 2 号を適用して、交通空白地、交通不便地域での運行に関して協議したいと考えています。そういう意味では、例えば向原の周辺に住む方が竹田医院に行きたいとなったときに、ここは本当に交通空白地なのかという議論になると思います。ベースとしては、この色が付いている地域は、逗子駅にはバス運行されているが町内方面には運行されていないという地域のため、ここは交通不便地域だから対象にしようと考えていましたが、それ以外の区域については十分な検討ができていないので、絶対に使えません、使えますということ、本日の時点では申し上げられないという状況です。

大 門 : 区域内に出発地も到着地もあるケースは京急バスでもそのような路線があると思いますが、既存路線バスと競合するのであればやめたほうがいいかもしれませんし、競合しないのであれば残してもいいと思います。既存のバス事業者と協議したほうがよいと思いました。

佐 野 : 大門委員が仰ったとおり、逗子駅方面に関してはどの場所も既存路線バスと競合する、葉桜・イトーピア地区では逗子駅方面には運行があるので競合するものの、町内へのアクセスはできないため不便であるという点で考えると、先ほど申し上げた向原バス停付近の人が竹田医院方面に行く路線バスは運行されていないのでどのように考えるか、あるいは京急バスと重複するエリアを走るのはどうなのかという点については、事業者とよく協議した上で進めたいと思います。

津 吉 : 色の塗られている地域内での移動はできると思うのですが、長柄下町内会の地域は色が塗られていません。これは何か意図があるのでしょうか。

佐 野 : 先ほど申し上げたとおり、長柄下町内会のエリアはバス停まで 300m 圏内となっておりますので、交通不便地域という認識はしていないことから、対象としていないものです。

津 吉 : 同じ長柄の中でも色々な移動があると思いますが、使えないのは長柄下町内会だけです。私の地元町内会でもありますが、どのように説明をすればよいのでしょうか。

佐 野 : 長柄地域は4つの町内会に分かれていて、そのうち3つは使えるのに長柄下町内会は使えないというご意見もあろうかと思いますが、運賃を頂戴するという協議をさせていただいてありますが、どこでも運行してよいという法律にもなっていない部分がございますので、現状は先ほど申し上げた説明となってしまいます。町内会に説明するにあたって、ご要望があれば、長柄下会館で説明に伺うことも可能ですので、きちんと説明をさ

せていただきたいと思います。

津 吉 : 逗子行きのバスは運行されていますが、例えば逗葉新道方面には運行されていないので、バス停から 300mということではなく、エリアとして不便な地域かどうかを判断したほうがよいかと思います。

苦 瀬 : 地元の人に歓迎してもらって、うまく使ってもらえるように、よく協議をして意見をきいておいてください。

原 : 万が一、運行中に事故を起こしてしまったときは、町が責任を持つのでしょうか。それとも運行を委託するタクシー組合に責任を取ってもらうのでしょうか。

佐 野 : 保険については町で加入します。補償についても町が対応します。

森 下 : これから具体的な運行計画を立てるということですので、2点お伝えします。この実証運行は需要に応じて、ある点からある点まで運行するといったものですが、もう一つ重要な要素として、この車が乗合であるということです。複数人が乗降ポイント間で乗り合うため、路線バスとは言わないまでも、複数人が乗って乗り降りすることから、小さい路線バスのようなイメージが、本来の AI デマンドの理想の形だと思います。ただ、日本全国のどの事例を見ても、この AI デマンド交通を実施した結果を見ると、乗合率という1回あたりの人数は2人になっていることが珍しくらい乗合率が低くなっています。つまり1回の運行で1人か2人となっており、タクシーのようになってしまうくらいの運行実態が全国的に見られます。法律の立て付けや本来の AI デマンドというのは、乗合バスが運行できないという地域などで、そこまでお客さんはいないけどなるべく乗り合わせて効率的に運ぶためにできた制度ですので、今後詳細な計画を立てる際には、乗合率を高める工夫や周知の方法を盛り込んでいただきたいと思います。もう1点は、今回は実証運行と聞いておりますが、実証運行ということは本格的な運行を視野に入れたものであると考えているかと思います。本格運行の際はこの地域公共交通会議の場で協議を行うと思いますが、その協議をするにあたって委員の皆様には、このような状況だったので本格運行をしたいという、町としての考えを示せるようにするため、実証運行の計画を作る際には、見込みや目標といった指標のようなものを設定していただきたいと思います。その指標と実証運行の結果を合わせて、本格運行すべきかどうか、目標には足りていないけれども本格運行に移りたいなど議論ができると思うので、あわせてご検討ください。

佐 野 : 大変貴重なご助言をいただきありがとうございます。実証運行をしてみて、なんとなくこのような結果だったという話ではなく、あらかじめ乗車人数や乗合率、運賃収入などを町として考えて示した上で、本格運行をする際にはそれらの指標と結果を踏まえた議論ができるよう準備をしたいと思います。この指標については、夏に予定している地域公共交通会議で協議させていただきたいと思いますので、準備して参ります。

苦 瀬 : 他の自治体の例ですと、やると言っていて始めてしまって、赤字が膨らんでもやめられないといった例があります。先ほど言っていた乗合率というものや、乗車率でもよいのですが、どれくらい使われたら続けるのか、どの水準を切ったらやめるのかということを設定すれば、住民が協力して使うようになったという例もあります。始めるのは簡単でも、先々のことを考えると多くの問題が起こるので、ご検討いただくとよいかと思います。

野 地 : 乗降ポイントという表現をされており、運行区域図案には「など」という単語が入っていますが、これは乗降ポイントを決めるというわけではなく、今回の実証運行の中では、乗降の場所は決めないということでしょうか。

佐 野 : こちらはイメージ図というレベルに留まっております、例えば葉桜地域内の交差点の中に丸が付いているところがありますが、これは交差点内に乗降ポイントを設けるといった意味ではなく、住民が乗れる場所の距離感などをイメージするために置いていますので、乗降ポイントをきちんと定める際には、詳細な図を示させていただきます。

野 地 : 分かりました、ありがとうございます。先ほどの交通管理者の方からの話と同じなのですが、道路管理者のほうにも事前に調整いただければと思います。

菊 池 : 長柄地区の運行は詰めなければいけないことがあると思っていますが、この図は県道 311 号沿線と葉桜、イトーピア住宅地の住民の町役場方向への移動、又はスーパーマーケットへの移動を考慮して作っているということですのでよいと思います。細かい話は直接お話しをしたいと思いますのですが、ルートが細かすぎるかと感じます。例えば葉桜団地内は、乗降ポイントの設定はある程度理解できるのでよいのですが、円を描けるルートでないと運行がスムーズにいきません。ましてや U ターンして方向転換というのは、10 人乗り車両を使うということを考えると安全面で勘弁してほしいので、スムーズに運行できる円を描けるルート設定が必要だと思っています。もう一つは元町ユニオンの駐車場の中を走らせるのだと思いますが、竹田医院のところはまだ狭いと思います。10 人乗りの車両をここで乗降させるというのは気になります。このルートを通りたいという意図は分かりますが、竹田医院方面に上がる道については個別に相談させてください。あと、長柄橋から役場の区間は京急バスの運行路線と被る部分ですが、ここはちゃんと調整いただきたいです。次に、自宅から役場や病院、スーパーマーケット、又はその逆がメインの用途ということは分かりますが、例えば自宅から役場に行ってスーパーマーケットにも行ってから帰りたいというニーズが出てくると思います。その辺りがまだ決まっていないとのことですが、利用できないなら利用できないでいいと思いますが、アプリケーションで乗る場所と降りる場所を登録する形になるので、アプリケーションの設定でできないようにしていただかないと、実際に運行する現場では断れないという問題もあります。もともとの降りる場所を設定していても、気が変わったから降りるという人もいるかもしれません。デマンドなので、例えば役場に行くという予約がなければ通らないのでしょうが、ある程度は既定のルートを走ることになると思います。システムの設定と運用をよく精査いただきたいです。実際に医療機関に行って役場、スーパーマーケットというニーズは絶対にあるので、自宅と目的地の 2 点間輸送だと少し厳しいと思います。あとは大前提として、この長柄地区の運行エリアは長すぎるかと思っています。乗合があるか分かりませんが、もし乗合が 3 組あったとすると、結構大変だと思います。県道 311 号線沿いと葉桜、イトーピアエリアはよいのですが、竹田医院や元町ユニオンを含めて 1 時間ということについては、個別にお話しができればよいと考えています。下山口方面のルートは運行上大きな差し支えはないと思います。うまくいけば 30 分で 1 周できるかもしれないので、大きな問題はないと思います。ランドマークとして乗降ポイントを置くということは、この場所をイメージして乗降するという点では比較的よいと思いますし、平らな移動で済むと思うので、利用頻度という点でもよいかと思っています。最後に、乗合率を上げないといけないという話の中で、料金収受の話が課題として必ず出てくると思います。高いか安いかということについてはこれからの議論になると思いますが、現金収受というのが現場としては懸念になる可能性があります。事前の購入いただく回数券の仕組みを設けると、手元にあるから使ってみよう、使わないと損だという感情も出てくると思います。町内会、自治会単位で説明をされそうですが、利用

の促進には現物があつたほうが、使わなければいけないという考え方もあるので効果的だと思います。収受はキャッシュレスが本来は望ましいのですが、それはシステム上難しいと思うので、発行費用や販売する場所など課題はありますが、利用の促進につながると思います。これから検討いただきたいです。

佐 野 : ありがとうございます。ご意見を踏まえて検討させていただきます。

佐々木 : 資料の最後に記載のある今後のスケジュールについて聞きたいのですが、実証運行期間を10月から1月とのことですが、葉山町の特性として坂道が多いので、このデマンド交通への住民の期待は高いのかと思います。先ほどから乗合率などの話がある中で、いかに知ってもらえるかが大事だと思います。このスケジュール案を見ると地元説明会は納車・アプリ開発後となっており、車両の納車は9月、10月となっていますが、そうすると納車されてから実証運行の開始までほぼ時間がないという中で、いかに地域の人に知ってもらえるかが大事だと思うので、周知方法について、納車を待つ必要があるのか、アプリが出来上がってからでないといけないのか、検討いただきたいと思います。もう一つ、今回購入する車両が町が権原を有する車両1台となっていますが、2地区ある中で、そこそこの走行距離もあると思います。自動車が故障したときにどうするのかといった代替の話についても、準備されたほうがよいのかと思います。

佐 野 : ありがとうございます。やはり事故があつたときなどを考えると、それをフォローできる車両がもう1台あればよいとは思っています。今回採択された補助金の中には車両の購入費も含まれておりまして、代替車両の準備は難しいのですが、住民の説明についてはアプリ開発後、納車前にスタートできるよう準備を進めたいと思います。

中 野 : 10人乗りのワゴン車には車いすの方が乗ることは想定しておりますでしょうか。

佐 野 : 今回は車いすの方は対象として想定しておりません。車いすの方が乗るための補助というものは今回の運行には含めていないので、役割分担とっていいか分かりませんが、今回は福祉タクシーとは一線を画して、自立をされている方の移動手段として考えています。

中 野 : 社会福祉協議会では車いすの方が乗れる車両を貸し出していますので、もし問い合わせがございましたら社会福祉協議会をご案内ください。

小 堤 : 2点ございます。1点目は手続き上の件ですが、本実証運行は道路運送法第78条第2号の自家用有償運送ということで、白ナンバーで運行すると認識しています。一方で資料の3ページには事業手法として、アプリケーション開発事業者が地元タクシー事業者に運行委託をすると書いてあり、タクシー事業者が青ナンバーにして行くと読めてしまいます。白か青かどちらなのか、要は手続きは異なるという点でご確認いただきたいです。もう1点は参考ではありますが、国交省で自家用有償旅客運送ハンドブックというものを作っており、その中で、区域については乗り降りのいずれかが区域内でなければならない、区域外から区域外というものは認められないとなっておりますので、お伝えさせていただきます。

大 屋 : 白ナンバーか青ナンバーかという点については、白ナンバーでの運行を考えています。自家用有償旅客運送の中に事業者協力型自家用有償運送のスキームがございますので、それを用いてタクシー会社さんに運行管理をお願いすることになります。ただ、車両は町の車両を使う形になるため、白ナンバー運行とする仕組みを考えています。また、ハンドブックの件についてもありがとうございます。参考にさせていただきます。

苦 瀬 : 運行を委託するのか、運行管理を委託するのかという点で曖昧で分かりづらいかと思う

ので、国の考え方を照らして整理してください。

池 田 : 総論としてはこの仕組みがよいのかと思います。交通空白地域はバスが入っていけないので、方法を考えると、車両が何かはともかく、このような方法しか解決できないかと思います。ただ各論で考えると色々な疑義が生じて、例えば運賃も間違いなく 200 円では無理だと思います。これは検討ではなく引き上げしないといけないものです。地域の問題についても差別をしてはいけないと思っています。バスのことに関しても、労働者からすると、トラブルの原因になるので、しっかり協議して決めてほしいです。横須賀市で、京急バスが NTT と組んで実証運行をしたと思いますが、それも結局失敗で終わっています。始めるのは簡単だけど結局失敗したとなってしまうと残念です。

藤 森 : 先ほど菊池委員からも話のあった葉山町役場から長柄橋までは京浜急行バスと複走している区間です。池田委員からも、運賃が 200 円という点について指摘がありましたが、この葉山町役場から長柄橋までの区間は既存の路線バスは初乗りを超えて 230 円か 240 円の区間となっていると思うので、この運賃を下回ると、この実証運行のほうに乗客が流れてしまうのではないかと懸念しています。次に利用したいバス停というところですが、例えば向原と長柄橋は、日中も 1 時間に 9 便や 10 便の運行があるバス停のため、この調整も必要だと思っています。

佐 野 : 苦瀬会長からも、始めたのはいいが、赤字が累積して困っている自治体が多い、というご助言をいただいております。ただ議会等からは、完全に町の持ち出しがなくなることは難しい、福祉等の観点からも、町は一定の支出は考えるべきという意見もいただいています。赤字を累積してよいのかというものは別の話だと思いますので、そのバランスについて、先ほど森下委員からもご助言をいただいたとおり、実証運行のときにどの程度までは許容できるラインなのかを町として整理し、運賃の設定についても高いとかなかなか利用されないという話も聞いておりますので、今回の会議で運賃の設定については協議させていただければと思います。

苦 瀬 : つまり、運賃についても地区の選び方についても議論があると思うのですが、次の会議で正式に決定するので、それまで皆さんのご意見をいただきたいということでしょうか。

佐 野 : 苦瀬会長が仰ったとおり、今回の会議をもって協議が整ったという認識はございませんので、本日いただいた意見を踏まえて、再度、詳細なものを提案させていただき、協議をさせていただければと考えております。

苦 瀬 : 地元の方や各交通事業者の方もおり、それぞれでノウハウを持っておられると思うので、この場だけでなく別の機会でもぜひ相談に乗ってあげてください。

石 山 : 様々な調整が必要なが多くあると思いますが、この地域に住んでいる方々が外出の機会が増えるきっかけになると思います。より使いやすくなるよう皆さんで調整していただきながら、例えば乗降ポイントもこれから自治会町内会の方と相談して決めるという話がありましたので、安全な場所に限定されますがルート上にできれば多くの乗降ポイントを作っていただき、住民の方が使いやすく、多くの方が 1 回でも 2 回でも外出の機会が増える交通システムに育ったらよいと思います。

菊 池 : 先ほどから色々な意見がある中で、一つは経済的な側面として、この事業を行うにあたってどのような補助金や運賃による収入があり、どのような経費がかかるのかという点については次回示されると思います。タクシー事業者の立場でいうと運行管理を受託することになると思いますが、運行管理料をいただいて行うと思うので、運賃イコール収

益ではないと認識しています。乗合の実証実験の場合は運輸支局との調整が必ず出てくるのですが、かつ自家用運送事業ということで、皆さんにご理解いただくよう、運行委託なのか運行管理なのかという点や、経済的なものも次回示していただかないと判断できないと思います。今回は概要の提案だと思いますが、今回は細かい部分も含めて提案いただくべきかと思いますし、そうしないと議論が深まらないと思います。運賃の提案については、これで経営できるかというよりも、これで利用してもらいやすいかという利用者目線での提案で、本当はそういう視点での意見が欲しいのだと思います。路線バスとのバランスもあると思うので私からコメントはしませんが、皆さんにどういう観点で意見をもらいたいのか、もう少し絞ってもらい、整理してもらったほうがよいと思います。最後に確認ですが、利用者はこのエリアの住民の方全てで、高齢者などの条件はつけないということでしょうか。

佐 野 : 現時点では何歳以上の高齢者など、そのような条件を設ける予定はありません。

菊 池 : そうしますとやはり福祉的な側面などもありますので、回数券にするのか分かりませんが、交通空白地域に住む移動に難のある、移動制約者という言葉もありますが、そのような人たちへ支援として、例えば回数券を提供してあげるなどあった方がよいかと思います。自立していて自家用車で移動できるひとが主たるターゲットではなく、自家用車によらない、出かけられない人たちのための移動手段だと思いますし、自家用車をこのような公共交通にシフトしていただければカーボンニュートラルなどの側面もでき、渋滞対策にもなります。ただ、出かけづらい人のための外出機会の創出、支援というものが大きなターゲットだと思うので、先ほど言ったような施策も欲しいと思います。

苦 瀬 : 他にいかがでしょうか。私が皆さんのご意見を拝聴していて、区域、ルート、乗降ポイント、運賃の話とそれぞれ考えなければいけないことがあり、地元、交通事業者、交通管理者、道路管理者の皆さんそれぞれに相談しなければいけないことがあると感じました。本日は全体の概要の説明でしたが、次回はそれぞれを掘り下げていただいたほうが良いと思いますし、途中で申し上げたとおり、どのような状態で他の事業と並立させるか、福祉事業と並立させるか、かつこの事業がどのような状態になれば成功で、どのような状態になったときにやめるのか、運賃を上げなければいけないのか、ルートを見直さないといけないのかという準備をしておいたほうが良いと思いますので、ご検討いただきたいと思います。

議題3 その他

★「令和5年度第3回葉山町地域公共交通会議 議事録」により説明

苦 瀬 : 皆さまから何かご意見ございますか。

〈意見・質問なし〉

苦 瀬 : 今日は多様なご意見をいただきましたので、次回丁寧に資料作りをお願いいたします。それではご意見も出尽くしたようですので、これにて令和6年度第1回葉山町地域公共交通会議を終了とさせていただきます。おつかれさまでした。