

令和7年度第4回葉山町地域公共交通会議 議事録	
日 時	令和8年1月27日(火) 15時00分～16時30分
場 所	葉山町役場3階 協議会室2
出席者	<p>■葉山町地域公共交通会議委員 和嶋敦(山梨委員代理出席)、植田雄介、小堤健司、菊池尚、津吉彰郎、森下文章、野地昭弘、原友幸、会長 苦瀬博仁、大門創、清水弘子、中野徹</p> <p>■オブザーバー 廣野修一(神奈川県交通政策課副課長) 野田和秀(株式会社建設技術研究所) 遠藤元喜(同上)</p> <p>■事務局 (葉山町) 政策課課長 山本英清 課長補佐 吉田幸司 主査 中島孟志</p>
欠席者	<p>■葉山町地域公共交通会議委員 雨宮健治、池田洋樹</p>
議事録	<p>1 開会</p> <p>中 島 : 本日はお忙しいところ、お越しいただきありがとうございます。これより、令和7年度第4回葉山町地域公共交通会議を開催させていただきます。本日の会議室はマイクの本数に限りがあるため、ご発言の際にはお近くのマイクをお使いいただくようお願いいたします。皆様には個別に依頼させていただきましたが、交通会議委員への再委嘱をお願いさせていただいております。委嘱状を新たに机上配布しておりますので、ご確認のほどよろしくお願ひします。なお、神奈川県交通政策課の廣野様については、今回からオブザーバー参加となりますのでご承知おきいただけますようお願いいたします。開会に先立ちまして、前回の会議の議事録のご確認をお願いいたします。1月13日に皆様に確認依頼をさせていただき、その後細かな部分を事務局で修正したものをお配りしております。差し支えなければこちらで確定とさせていただきます。また、本日の会議においては、今年度の実証運行の委託先である、株式会社建設技術研究所様にもご出席いただいておりますので、ご承知おきいただけますようお願いいたします。それでは、進行につきましては苦瀬会長、よろしくお願ひいたします。</p> <p>苦 瀬 : 本日もどうぞ宜しくお願ひ申し上げます。令和7年度の実証運行も進みまして、いろいろなデータが取れてきたところでございます。令和8年度の実証運行、そしてその先にある本格的な実施に向けて、一番町民の皆様にとって便利で使いやすく、かつ、あまり費用も負担がなく、関係者の皆様方もうまく調整できる形を作っていかなければいけないのだらうと思います。そういう意味では今日の議題の中には、令和8年度の実証運行の方向性についてありますので、また皆様方の貴重なご意見を拝聴したいと思ひます。よろしくお願ひ申し上げます。</p> <p>★会議の成立</p> <p>苦 瀬 : 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。</p> <p>中 島 : 本日の会議の出席委員は12名です。葉山町地域公共交通会議規則の第5条第2項の規定</p>

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。

★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。

中 島 : 傍聴についてですが、本日は傍聴希望の方はいらっしゃいません。

2 議題

★資料の確認 (事務局から説明)

議題1 前回の葉山町地域公共交通会議の振り返りについて

苦 瀬 : それでは次第の1番目、前回の葉山町地域公共交通会議の振り返りについて、事務局からご説明をお願いします。

★資料1「1 前回の葉山町地域公共交通会議の振り返り」により説明

苦 瀬 : ありがとうございます。1番目の議題では、アンケートの途中経過と、無料乗車券の利用状況の途中経過と、それから説明会及び新規登録者数の状況についてご説明いただきました。これに関しまして、ご質問ご意見がございましたらお願いいたします。

森 下 : 無料乗車券の利用実績の中で、新規登録者数が12人ということなのですが、これはどうやって数えることができたのでしょうか。12月、1月の登録者数91人のうち、この無料乗車券に伴って新規登録をした方というのは、何か分かる方法があったのかどうか教えてください。

中 島 : 新規登録者数のカウント方法ですが、まず無料乗車券の使い方として、乗車の際に、お金の代わりに無料乗車券を渡していただいて、その日の運行の終了のときに運転手さんから事務局の方に使用済みの無料乗車券を戻してもらっています。その時に何月何日の何番目の方が無料乗車券を使いました、という記録を運転日誌の方につけてもらっているので、その日誌の記録と、データ上の利用の記録を照合して、まずそこで使った方のお名前を確認することができます。お名前がわかりましたら、またシステムの中の利用登録者データの中で、登録日が確認できますので、12月1日以降に新規登録をした方、12月1日以降の日付が登録日に入っている方については、無料乗車券に伴って利用いただいたと判断をしてカウントをしています。ですので、この期間中に91人の新規登録があったうちの12名については、この無料乗車券をきっかけに、新規登録をしていただいた方と考えております。

大 門 : 2点ほど教えていただきたいと思います。1点目は11ページで、無料乗車券の利用実績なのですが、重要なことは無料乗車券を配布したことによって利用者が増えたのかどうかですとか、その後、その人たちが継続的に利用してくれているかどうかということかと思えます。増えたかどうかというのはここにあるように、54枚中12枚は新しい方の利用なので、書いてはありませんがざっくり20%ぐらいは新しい人が使ってくれたのだろうということ、これは素直に喜ぶべきかと思えます。ただ無料乗車券があったから使ってくれたのであって、なかったら使ってくれないのであれば、一時的なものとしてとらえることとなります。無料乗車券の効果というものを適切に把握するためにも、今後この人たちが使い続けてくれるようになったかどうかというのは、まだ45日ぐらいしか経っていませんので、引き続きモニタリングしていくということが重要かと思いま

した。これが1つ目の意見です。もう1つが、7ページにアンケート、調査項目が6、7、8とあって、8番目に希望する運行方式というのがあって、かなり多くの方がデマンドを希望するというふうになっているのですが、こちらも今後、実証実験でやっているデマンドバスをこのまま続けるのか、やめるのか、定時定路線にするのかという、交通サービスの判断をする上で、重要なご意見かなというふうに思いますが、なぜデマンドをこれだけの多くの方が希望しているのかということがとても知りたいところではあります。そのあたりは把握できるようなアンケートにはなっていないということでもよろしいでしょうか。あるいは、普通、デマンドか定時定路線かって言われたときに、定時定路線のバスが2時間に一本しかこないのか、20分に一本来るのかが分からないと私は判断できないので、私に回答してくださいと言われてたら、どちらにもマルできないなというふうに思うのですけれども、どういう想定でどっちがいいかということを知っているのかということについて、もし補足があれば教えていただければと思います。

中 島 : まず1点目の無料乗車券のところですね、おっしゃる通りで確かに今回は無料だったから使ったって部分が大きかったと思うので、そういった方の今後の動向についても、モニタリングできればと考えております。2点目の方のアンケートの8番目の項目で、こちらの設問の意図なのですが、やはり「まずはデマンドで」という形で始めた部分があり、デマンドは今まであまり馴染みのなかったものかと思っておりますので、そういった馴染みのなかったものが、実際の使い勝手としてフィットして、今後も使っていきたいと思うのか、それともやっぱり通常よく運行されている路線バスの形で使いたいという人が多いのか、そういった部分をまずは確認するために、こういった設問を設けております。設問としてはもうマルを付けるだけになっているので、なぜデマンドがいいのか、なぜ定時がいいのかということまでは、ここの設問には記載するところはないという形になっております。

大 門 : ということは定時定路線に対して、どれぐらいの本数で、どこからどこに行くというような情報は特段設定しないでアンケートをしているということですか。

中 島 : はい、おっしゃる通りです。乗られる方の住む場所やルートによっては、路線バスが走っているルートであったり、そもそも路線バスが走ってないルートであったりするので、そういった情報は特段載せずに、こういった形で設問として設けております。

大 門 : わかりました。そうであれば、素直に考えるのであれば、デマンドバスは今実験でやっているサービス水準を多分提供しているものを想定して考えると思いますし、定時定路線というものは、自宅の最寄りのバス運行本数が、場所によっては2時間に一本のところもあれば、1時間に一本のところもあるし30分に一本のところもあるということは、地域公共交通計画でわかっているところなのですが、その回答者がおそらくその地域に住んでいる本数ぐらいは走るだろうなということを想定して、これを回答しているというふうにとらえるのが妥当かなというふうに思いました。ですので、デマンドバスの希望が39で定時定路線の希望が8だから、デマンドの方が多からデマンドがいいね、というふうに短絡的に結論づけることはできないと思います。サービス水準とセットで、最終的に実証実験の後にどっちを選ぶかというふうな判断をする場合には、必ずこの回答者の近辺のサービス水準と、デマンドバスのサービス水準を比べた上で、判断材料として使わないといけない、ということに留意しなければいけないなと思いました。

苦 瀬 : 今の件に関して、私もそう思っていて、要するに、デマンドといたときに、ある回答者はあるイメージを想定していて、今の状況で呼んだら来てくれるねという感覚を持っ

ていると。もしみんなが呼んだら、自分が呼んだときの時間に来てくれないということは想定してないですよ。メリットもあるしデメリットもあるし、いろいろな状況によって条件が変わるので、そこは気をつけたほうがいいかなと思いました。

清水 : 今のアンケートに関連してなのですが、例えばクロス集計みたいなものを見せていただけたらと思います。例えば、往復利用していますとか、でも主に通院に使っていて、どういう年齢層の人がデマンドがいいと言っているのか、定時定路線がいいと言っているのか、そういうような分析を見せていただけたらと思います。今までのこの会議の中でも、分析方法について、いくつかあったと思っているので、改善点を見せていただければと思います。

中島 : 今回のアンケートの部分については、今おっしゃったようなクロス分析は準備していませんでしたが、今おっしゃったようなクロス分析であれば、準備はできると思います。あとクロス分析のお話でいくと、この後また今年度の実証運行の経過の報告をさせていただくのですが、その際にいくつかクロス分析をした項目がございますのでそこでまた報告させていただければと思います。

苦瀬 : 分析については、仮想的な条件を設定してアンケートをとるっていう方法もあるので、いろいろと検討してみてください。

菊地 : アンケートについて基本的なところで申し訳ないのですが、回答数 50 件、本来は回答率っていうのを聞きたいですが、それは多分出せないと思います。これに対して、登録者数が 770 件、現状の実利用者が 173 件、この辺が母数という解釈でよろしいのでしょうか。

中島 : 母数という観点では資料には載せてはいなかったのですが、実利用者数が 173 名いらっしゃることを考えると、そこが母数になってくるのかなとは考えています。アンケートは 1 度回答した方で、同じアンケートに回答するってこともなかなかないのかなとは思いますので、実の利用者数 173 名が母数になってくるのかなと考えています。

苦瀬 : それでは 1 番目の議題に関しては、ひとまずここまでとして次に移らせていただいて、また最後に何か言い忘れていたり思い出したりした場合には、ご発言ください。では 2 番目の議題に行きたいと思います。はやまるタクシーの利用状況についてご説明をお願いいたします。

★資料 1 「2 はやまるタクシーの利用状況について」により説明

苦瀬 : ありがとうございます。それではご質問ご意見がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

小堤 : 19 ページの実車率、乗合率についてですが、通常、実車率というのは、お客様が実際に乗った実車キロを、その車の総走行キロで割って、キロ数で出すものだと思います。例えば、タクシーが駅からお客さんを載せて目的地まで行って戻ってきた場合、だいたい 50%前後の実車率となります。時間で考えた場合には、例えばずっと車が停まっていて、1 回運行があったということだと、果たしてこれがここで言っている実車率や乗合率として適切かどうか分からないという思いがあります。それから乗合率というのを一番知りたいのは、1 台の車に何人乗ったか、2 人以上、3 人以上乗ったか、多くの人が乗っているかどうかというのが、この公共交通の目的であると思うので、時間で割るのが適切かどうかは疑問があります。

中島 : まず 1 つ目の実車率のところは、距離で出すというところをやっていないくて、あくまで

記載した定義の形で、実際に車を使える時間のうち、どれくらい有効に使えているのかという部分をお示ししたくて、時間を出しているという状況になっております。2 つ目の乗合率のところについてですが、確かにおっしゃる通りで、要は1度にたくさん的人数が乗っているというところが目指すべきところではあると考えております。ただ、1つの予約で5人乗るという予約もあれば、1つの予約で1人しか乗らないというものもあったりして、1つの予約で複数名が乗車する予約がたくさんあればいいのですが、それも今のところなかなか難しいのかなというところで、そうなってくると、乗合型のデマンドなので、なるべく個別の予約をまとめて乗ってもらって、1度に多く乗ってもらうというところを伸ばす必要があるのではないかと考えて、こういった定義で、今乗合率というものを考えているところです。集計としては、2人以上が乗っている時間というのも出すことは可能かとは考えておりますので、今後、こういった視点でモニタリングをしていくべきかについてご意見をいただけるとありがたいです。

小 堤 : 実車率であれば、運行記録計ですぐわかるのかなと思いますので、先ほど言ったように、実車率 10% って、一般的には低すぎるっていうふうなイメージになってしまうので、できれば、通常で使っているキロによる実車率を出された方が判断材料になるかと思しますのでよろしくをお願いします。

野 田 : ご提案のあったとおり、一般的な路線バス等の実車率、乗合率というものと、このデマンドの実車率、乗合率というものは、ちょっと考え方が異なっています。今お話があったように、基本的には台キロ等を使って出すというのが一般的ではございますが、デマンドは、お客さんが使われるときにある場所に行って、ある場所で降りてというところで、あくまで配車の効率を指標として示すにあたって、このような算定の仕方というものを置かせていただいているというところになります。確かに今アドバイスをいただいたとおり、運行メーター等から走行キロ等は出せますので、そういったものを参考に今後出していくということも検討したいと思えます。

森 下 : 先ほどの振り返りと、今回の利用状況について通しての感想なのですが、アンケートをとりました、調査をしました、事実はこちらです、というところでお示しをいただいているのですが、これについての町のお考えというのが、全く記載がなくて、本来この公共交通会議というのは、こういう実績がありました、町としてはこう考えます、それに対して、各公共交通会議の委員の皆様からご意見等を賜って、それで町の施策を決めていくってということがありようかなと思うのですが、この後、来年度の実証運行の方向性についてということで議論を予定されておりますが、今のままだとただ事実はこちらですということをお知らせいただいているだけで、方向性の話ができるものかどうかっていうのは、少し疑問に感じているところです。

吉 田 : おっしゃられる通りで、今の段階では途中経過というところもありますので、ちょっと結論まで申し上げるような形で町の方針的なものをお示しできなくて大変申し訳ないなと思っております。正直、事務局といたしましては、全世帯に無料券を配布したにもかかわらず、先ほどご報告した数っていうのは、やっぱり正直少ないなと思っております。当初計画をして、前回の会議でご相談させていただいたときは、こんなに配ってしまって、お客さんが殺到したらどうしようみたいなことを思いながらご相談させていただいたにもかかわらず、実際蓋を開けたらそんなに使ってもらっていないというのが実情なのだかと受け止めています。無料でも乗ってくれた人は少なかったのだなっていうのが正直なところでございます。そういうところを踏まえて、ちょっと今後のあり方につい

ては、ご意見を賜りながらいろいろ考えていけないと改めて思っているところでございます。

苦 瀬 : それでは私からもちょっと、今のご意見を拝聴していきながら気が付いたのでお話をさせていただきます。まず19ページの実車率、乗合率等々の議論でございますが、これはやはりその定義をきちっとどっかに書いておいたほうがいいと思います。例えばこの実車率の計算中の運行時間って書いてありますが、運行時間の5.5時間は、実際に運行している時間ではなくて、この時間であれば乗車できますよってという時間のことですね。それを普通、運行時間というかどうか等、要するに言葉の定義が非常に曖昧な感じがして、理解が非常にしづらいという感じがしました。ですから、ぜひその辺は、議論をする前提として、言葉をきちっと整理しておいたほうがいいかなと思います。ちなみに私は貨物の方が専門なのですが、国交省が言い方を変えた事例があります。今までは積載率ってという言い方をずっと使っていたのですが、それ以降、積載効率と積載率を明確に分けています。同じように、この実車率や乗合率も、実車率というのが、走っている時間なのか、走る前に待っている時間も入っているのかとか、その辺がはっきりしないと、これがいいか悪いかって議論がなかなか難しい。そこは正確にやって欲しいということでございます。それから、先ほどご意見があった、今後どうするかということに関して、大変、難しいと思うのですが、例えば、今は登録者がいて、登録者が連絡するからデマンドで迎えに行く、という形かと思えます。ですが、普通、いろいろな市町村でのコミュニティバスは、登録しなくても、旅行者であってもずっと乗れるわけです。登録という制度をずっと続けるということが、実は壁になってないかとか、そういう予約をしなきゃいけないというのが壁になってないかとか、そういう議論も必ずあると思います。先々の方向性を考えることについて、もうちょっとお考えになったらどうかというアドバイスがありましたけれども、実はそういう登録の方法とか連絡の手段だとか、それから収支は町としてどこまでどうするのかとか、多分いろいろな議論があるのだと思うので、そういう今後議論しなければいけない点を整理していただくと良いかなと思います。

清 水 : よく乗合率って言うと、1便当たり何人乗っているかっていう形で出てきます。だから、このパーセンテージのやり方がよいのかどうか分かりません。1日のうち、よく使われる時間帯というのが出ていたのですが、そもそも1日何便運行しているのか、予約がいくつあるのか、この日はすごく稼働が多くて何便も走っていたりとか、この日は少なくて1桁だったとか、それから1便当たり何人乗っていて、乗合率が何人でしたってというような数字であれば、私も多い少ないって分かるのですが、なかなか見えにくくて、それこそ今後の方針とかがってというのは、難しいなと思いました。そういった数字は教えていただけますか。

中 島 : データとしてお示しすることは可能なのですが、今回の資料でいくと、資料の18ページに出しているものぐらいしか、ここには出せていないです。例えば第1地区であれば、延べ利用者数のところが1日6.2人となっております、第1地区も第2地区も割と1人で1予約ということが多いため、大体1日で6便、7便程度というところが数としてはあたってくるのかなというところなんです。便数については、個別にデータをとっているからお示しすることは可能ではあります。

大 門 : 資料2-1、2-2、2-3のデータってというのは、人がどこからどこのバス停を利用したかだとか、何時の時間帯に利用したかという情報であって、この情報自体は非常に重要だ

と思いますけれども、ここから何がいえるかですとか、政策の判断としてどういうことを見るべきか、ということを示していただいた方が、この会議の委員としては発言しやすいのかなというのは、先ほど他の委員もおっしゃられたとおりで私も同感です。先ほど会長の方から、デマンドがいいのか、あるいは場合によっては路線バスの方がいいかもしれない、登録制にしているから登録できていない人が使えないという意味からすると路線バスの方がいいかもしれない、というような判断材料も多分このデータからある程度取ることができて、主要な利用をしているバス停をつないだときに、全体の乗車降車の組み合わせの何割ぐらいを捕捉できるのかと言ったときに、意外と路線でも6割7割ぐらい捕捉できるのであれば、路線バスにするというような判断もあるでしょうし、そういった実証実験の結果を踏まえて結果を出しただけではなく、どういうふうな次年度以降の方向性を示せるかというふうなところもお示しいただくといいかなと思いました。その時に資料2-1から2-3まで、バス停名がこう書いてあったりしているのですが、これを地図上に落とすことは可能でしょうか。あるいは、私が町外から来ているので、町民の方からすれば空間的にどう移動しているかというのは地理的に把握しているからそんなものは必要ないのかとか、そのあたり、事務局のご意見をいただけるとありがたいです。

中 島 : 先にご意見いただいた部分についてなんですけれども、この資料2の部分はどう生かしていくかということなのですが、前提として、まだ内部で議論が煮詰まり切っていない部分があり、ちょっと個人的な感覚での話になってしまいますが、まず1点としては無料乗車券を配布したところ、さきほど吉田からも話があったのですが、2ヶ月間期間をとって無料っていう形でやっているの、結構人が来るのではないかというふうに考えていたのですが、思ったよりもそうではなかったというところで、まず1つ、お金の問題ではないのかな、というところが、ひとつ考えているところです。お金が問題でないとすると、やはり使い勝手、使いやすさの部分になってくるので、定時定路線の、予約なし、登録なしという部分を考えていけないのかなというところを考えています。あと大門委員がおっしゃったように、この資料2の方については時間帯や曜日別、ルート別で、よく使われている部分がわかってくるので、それを含むような形の路線を組むことができれば、より利用いただけるような交通システムがつかれるのではないかと考えてはいるところです。ただ、具体にはどこどう含んで、というところは、これから議論をしていくところかなと考えております。

野 田 : 地理空間分布的にそういったポイントを落とすという部分は弊社の方でもできますので、今後の目的ですね、分析を何のためにするのかっていうところを葉山町さんの方と調整させていただきながら、そのような示し方を今後工夫させていただけたらと思います。

菊 池 : 今のお話とちょっとかぶるかもしれないですけども、実証運行のデータの中で、アウトなもの言いになりますが、第1地区に関しては、人口密度が高いとか、住宅地区から商業施設、または医療機関、役場等へ割とバランスよく移動している気がします。反面、第2地区に関しては、住んでいるところから商業施設への移動が多いような気がします。第2地区でもハートセンターや加藤メディカルアーツクリニック等、医療機関から乗っている方がいるので、これは医療機関から帰るときに使っている方もいらっしゃるのかもしれませんが、医療機関までどうやって行っているのかというのはちょっと知りたいところではあります。第1地区、第2地区、用途が割とはっきり分かれている気がします。あとここに出てきていないものの中で、26ページの年齢、年代別予約方法を見

ると、第2地区に関してはもう圧倒的に70代80代の高齢者の利用が多いので、高齢者の買い物に不自由されている方が多いのかなと想像します。第1地区の30代の方がお買い物に動かれているのか、それとも医療機関に動かれているのか、これは知りたいところと思いました。要約しますと、第1地区、第2地区、どういう人がどういう目的で移動しているのか、高齢者が医療機関に行くのか、高齢者が買い物に行くのか、第1地区に関しては、この30代の人、おそらく子育て世代の方だと思えるのですが、どういう移動をしているのか、これはクロス集計の範疇になるのですが、どういう人がどういう目的地に向かっているのかを知りたいところです。何らかのクロスの集計の中で出てくると思うので、そこが需要のあるポイントということになると思います。次回そういったものも出していただけるとありがたいです。

苦瀬：続いて3番目の議題で、次年度の実証運行についての方向性というのは、どこまで議論が深まるかはさておき議論したいと思います。お願いします。

★資料1「3 令和8年度の実証運行の方向性について」により説明

森下：少なくとも、来年度の第1回の会議のときくらいには、基準的なものだとか、いつ、定時定路線型へ変更をするだとか、スケジュール的なものだとか、そういったものもお示しをいただけると理解してよろしいでしょうか。

中島：どういった示し方になるかはわからないのですが、いまのところ、前半はまずは今年度の改善要望を受けてデマンドでやっていこうという形で検討しておりまして、そこからさらにデマンドを続けるにしろ、定時定路線に切り替えるにしろ、何かしらそこで理由の説明といいますか、何か数字的なものが示せば一番わかりやすいとは思いますが、もしそこで何かを変えるときには、明確にこういう理由で、ということの説明をできるようにしたいとは考えております。

津吉：先ほどもご指摘がありましたように、どういう方向に進もうとしているのかがよく分からないと申しますか、一番肝心の、果たしてこのデマンドバス、この交通システムは、将来的にも存続していくことが可能なかどうかという、非常に基本的な問題がまだまだ残っていると思います。それに向けて何か状況がだんだんわかってきたというような話ではないような気がします。一番簡単に分かるのが、収支計算をしてみると、全く話にならないようなレベルで、これは何を指して今進んでいるのかが見えてこない、ということが1点目です。それから細かいところで気が付いたのですが、京急ストアともまちユニオンは定時バスのものを運行させています。先日見ましたが、一色地区と京急ストア、長柄地区ともまちユニオンを結んでいるような運行表が出ています。ということをお考えますと、長柄の方から京急ストアに行くような路線があって、それがあってなおかつデマンドバスが必要なのかというような気もしますし、走らせている意味が、余りにもはっきりしないなという感じが非常にしますので、存続可能性が極めてこのままでは低いのではないかと気がいたします。もう1点は、少子化で学校がだんだん少なくなってくるというような話もありまして、学校は少なくなってくると、小中学校の通学の問題は当然出てくるかと思えます。通学に対する町の援助なり何なりの考え方、そういったものも含めてこういうバスの運行ですとかを考えていけないのではないかと思います。この議論を来年度もやっていても、どうもそういった方向性に繋がってこないで、急に決めるのは難しいですが、少しのんびりし過ぎているのではないかなという感じがいたします。

廣 野	：建設技術研究所さんの今の委託ではなくて、もし一般的な AI オンデマンドにした場合のランニングコストってどのくらいになるのかって、もし把握されていれば先にお伺いしたいです。今のこの分析とかシステム構築とかを除いて、通常システム、プラスこの平日運行した場合のランニングコストってどのくらいなのでしょう。
野 田	：ちょっと一概に言えないところではあるのですが、ひと月に 100 万円行かないぐらいでは走れるかなと思います。
廣 野	：それは運転手さんも含めてですか。
野 田	：除いての金額です。
廣 野	：運転手さんも含めて教えていただきたいです。
野 田	：運転手さんに関しても、基本的に運行事業者さんにどれぐらい委託するのに金額がかかるかっていう部分で変わってきますので、そこも含めると、例えば仮に、ひと月に運行事業者さんをお願いするのが 1 日 2 万円ぐらいだとすると、月に大体 150 万円ぐらいになるかと思います。年間であれば、運行期間にもよりますが、1,000 万円超にはなってくるかと思います。
廣 野	：1,000 万円超というのが、先ほど津吉委員も言っていたような、今のデマンドをやった場合の 1 つの例としてかかるってことなのでしょうけども、それで今ちょっと意見というかお願いというか検討していただきたい部分の 1 つなのですけれども、確かにこの AI オンデマンドにしても定時定路線にしても検討する余地はあると思っていますのですが、実態として、1 日 13 人ぐらいしか使っていないという今の実態があって、葉山町の分析の中では徐々に浸透しつつある、という評価だとすると、これが劇的に増える可能性がないってご判断なのであればなんですけども、これから先、運行時間を延ばすとすると変わってくるかもしれないですけど、このレベルだと正直 AI オンデマンドとか車両 2 台でというのは、やはり過剰なのかなという気も個人的にはしています。他の自治体の会議にも出させてもらっている中でいうと、もっとこうグレードダウンしているパターンが出てきているのは事実です。葉山町もタクシー券の助成を高齢者向けにやってらっしゃると思うのですけれども、ちょっとここは菊池さんにも関係してくると思いますが、タクシーが比較的日中余裕があるのであれば、正直このレベルだとタクシー券を配っても 1,000 万円にはいかないのではないかという気もしていますので、ぜひちょっとそういう観点での検討もお願いできればと思います。
苦 瀬	：今までご意見が出たようなことを私も感じますが、1 つだけ気になるのは、アンケートを実施して、夕方も運行してくれという要望があったから夕方も運行します、といった動きが、実証実験のパート 2 です、という進め方で本当にいいのかどうかというのが気になっています。今お話がありましたように、収支の問題、それから他の競合の交通機関の問題。結局利用の多くは 60 才以上のお買い物と通院ということは非常に明確になっている。にもかかわらず、そのようなやり方でいいのかという部分が気になっているので、もうちょっとその辺は細かく分析をしてから、8 年度に向かうほうがいいのではないのかなと思いました。多分委員の皆様方もそういうことを思っておられるのではないかと拝察した次第でございます。これは意見でございますけれども、ちょっとご検討ください。それでは、一応意見が出尽くしたということでよろしゅうございますかね。それで 4 番目の議題の説明をお願いします。
中 島	：その他事項としまして 2 点ございます。まず 1 点が、資料は準備していないのですが、葉山町を取り巻く地域公共交通の状況について、1 点情報共有をさせていただきます。

この1月16日からなのですけれども、逗子駅と葉桜地区、はやまるタクシーでいくと第1地区の交通不便地域になるのですけれども、逗子駅と葉桜地区を結ぶバス路線についてダイヤ改正がありまして、減便となっております。これまでは平日は1日51便の運行があったところを、ダイヤ改正後は1日37便の運行となりまして、朝夕の時間体を中心に14便が減便となっております。こちらについては全国的にニュースにもなっているような慢性的な運転手不足というものが背景にあるということで、これまでは何とか維持していただいていた、この葉山町に関係する路線についても、例外なくその影響が出始めているという状況ということで1点、情報共有をさせていただきました。続いてもう1点が、次回の交通会議の時期についてです。次回が今年度の最終回となりますけれども、3月中下旬ごろでの開催を検討しております。今日いろいろとご意見をいただきましたので、そういったご意見にこたえるべく、内部で検討を進めていきたいと思っております。近日中に日程調整の連絡をさせていただきたいと思っておりますので、ご承知おきのほどよろしくお願いいたします。その他事項としては以上となります。

苦瀬：はい。ありがとうございました。それでは一応すべての議事は終わったということでもよろしいですかね。それでは今日は大変貴重なご意見をいただきありがとうございました。また今後ともよろしくお願いいたします。閉会いたします。