

令和7年度第3回葉山町地域公共交通会議 議事録	
日 時	令和7年11月6日(木) 15時30分～17時00分
場 所	葉山町役場3階 協議会室1
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、雨宮健治、原友幸、会長 苦瀬博仁、大門創、清水弘子、中野徹、廣野修一</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 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3回葉山町地域公共交通会議を開催させていただきます。お手数ですが、ご発言の際はマイクのスイッチを入れてからお話してください。それでは、進行につきましては苦瀬会長、お願いいたします。</p> <p>苦 瀬 : 本日もどうぞ宜しくお願い申し上げます。今日は第3回公共交通会議ということで、次年度の実証運行の話もございますので、皆様闊達なご意見をお願い申し上げます。</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14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。</p> <p>★傍聴について</p> <p>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。</p> <p>中 島 : 傍聴についてですが、本日は傍聴希望の方がいらっしゃいます。入室いただいてもよろしいでしょうか。</p> <p>苦 瀬 : はい、お願いいたします。</p> <p>2 議題</p> <p>★資料の確認(事務局から説明)</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>★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</p> <p>苦 瀬 : ありがとうございます。これからいろいろ皆様方にご意見ご質問をいただきたいと思いますが、その前に資料の確認をさせていただきます。次第では、1番が振り返りで2番が</p>

利用状況です。振り返りは資料1の1番で、10ページ以降が議題の2番に対応していると理解していいですか。そうすると、1番目の振り返りにつきましては、この資料1の3ページから8ページまでのところで議論すればいいですね。

中 島 : はい。

苦 瀬 : わかりました。ありがとうございます。それでは、この1番目の議題に関しては、予約センターの電話番号のカードと、アンケートと、無料モニターの件と3つがあります。1つずつ議論していきたいと思います。まず予約センターの電話カードについて前回の会議で議論がありましたが、このように実施しましたということだと思います。これに関連しまして、委員の皆様方からご意見ご質問がございましたらお願いします。これは前回、このようなカードを配った方が、より利用が増えるのではないかとのご意見があったので、それを実施したという意味でよろしいですか。

中 島 : はい、このカードについては、名刺カードにカラーで印刷して、なるべく費用がかからないようにやっているという状況です。

苦 瀬 : はい、ありがとうございます。他にはよろしいでしょうか。では続いて利用者アンケートについても、前回の会議で、アンケートを取ったらどうかという提案があって、それをやっているということです。何かご意見はありますか。25件の回答というのは、思ったより少ないといった印象でしょうか。

中 島 : アンケートを始めたのが10月6日からということで、資料作成時点が10月27日時点ですので、概ね1日1件ほどご意見をもらっているところで、本日時点だと、30数件ほど出てきており、少しずつご意見をいただいているというような状況です。

苦 瀬 : はい、ありがとうございました。それでは3番目の件ですが、無料乗車券、モニター乗車券についてです。6ページは案の1、利用登録をしているが、乗車されてない方へ配布するというもの。案の2は、商業施設や医療機関に無料乗車券を配架して、どなたでも手にしていただけるというもの。そしてもう1つは、資料には書いていないですが、案の3と言っているのかどうかわかりませんが、広報紙に半券をつけるもの。案の1、案の2、案の3とありますが、これは全部同時並行にやろうということですか。それともこれのうちどれがいいかということを議論いただくのでしょうか。

中 島 : まず検討の経緯についてですが、最初にこの無料乗車券について考えたときに、不特定多数の方に無料券を、要は金券みたいなものを配るのは適切なのかというところがあり、最初はこの案の1で、対象を限定して誰に配ったかが分かり、管理できるように、というところを考えていたのですが、先ほど申しましたように、山梨町長の方にも相談したところ、これはこれで1つやり方としては良いかもしれないが、せっかく実施するのであれば、なるべくまだ登録してない人、はやまるタクシーを知らない人に対しても、広く周知をして乗っていただけるようにしたほうがいいのではないかと、というような話がありました。それも含めてこの会議で意見を聞いてみたらどうかという話がありましたので、今回案の1、案の2と、口頭で説明した案の3のような形でお伝えしているところです。

苦 瀬 : はい、ありがとうございます。それぞれにメリットデメリット、一長一短があるのだらうと思いますが、委員の皆様方、何かご意見をいただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

森 下 : 先ほどの予約センターの番号カードもそうですが、登録をまだしていない人にもお配りするのであれば、モニター乗車券の8ページの資料もそうですが、登録をするという行

為が必要というところも、知らしめた方がいいのではないかと思います。この無料乗車券の乗り方の説明だと、いきなり乗る場所と時間を決める、予約をする場所で待つとなっているので、多くの人に配って登録してから使ってもらおうということであれば、登録が必要というのはどこかに書いておかないと、いきなり予約しようとする人が出てきてしまうのではないかなと思います。

中 島 : 確かにこの 8 ページに載せているチラシ案だと、登録するという点が説明としては抜けているので、もしこれを使うのであればそういった説明は入れていきたいと思います。口頭でお伝えした、広報紙で、半券でというやり方については、広報紙なので、乗り方も含めて説明を書いた上で、半券を右下に付けるようなイメージをしております。登録については、説明を漏らさないようにできればと考えています。

雨 宮 : まだ周知が必要な段階かと思っています。認知をしていただかないといけないだろうなと思います。広報紙ですと、町内全部に配布されるので、本来は限られたエリアの中での話になると思いますので、配り方については一考あるかとは思っています。まずは使っていただくことが肝かなとは思っています。後で質問したいなと思ったのが、リピート率とかはどれぐらいなのか、多分使っていただくと、また何回か使ってもらっているのだろうなと思っています。そういったことを考えると、まずは分母を広げることが大事かなとは思っているので、やはり配り方については一考が必要かと思っています。まずは知っていただく、いろんな人に使っていただけるように、スタートはそこから良いのではないかと思います。

菊 池 : 予約センターの電話番号カードは、10月から配り出したところなので、これから目につけていただければよいのかと思います。無料乗車券の関係ですが、案の1の対象として、登録はしたものの使ったことのない方が、ターゲットのひとつというのは間違いないところだと思います。また、案の2の、まだ登録をしていない人に配布をするというのももちろんありで、両方を対象としてはどうかというのが1つ。葉山町のサイズだと広報は全戸配布ですから、町民すべてが無料券を見ることができるといいことだと思います。配架をして持って行ってもらおうというやり方ですが、葉山町の場合、各地域に公共施設、或いは職員が日中滞在している施設、たとえば児童館ですとか、図書館、そのほか昼間に職員がいらっしゃるところで配る。そうすれば手渡しができるので、むやみやたらに配布するということはないですし、使ってくださいという一言ぐらいのお声掛けもできるので、昼間に職員が常駐するような場所で配架かつ手配りができたらいいなと思います。今年度は説明会の回数を増やしていますが、今後の説明会の予定があれば、このパンフレットと、無料券をセットでお渡しして、1回お試しモニター券がありますから、試してご意見ください、といった形で言えば、利用いただく機会も増えるのではないかと思います。広報に挟み込んであるから、目にはするけども、それを切り取って使おうというワンアクションが、ちょっと手間がかかるかなというか、葉山町のサイズですと手渡しかつ声かけのできる場面があると思うので、なるべくそれを活用していただくことが、下から積み上げていく方法の1つだと思います。そういったことも踏まえて、どちらかというより、両方使えるところをうまくミックスして考えていただければいいかなと思います。

中 島 : いずれの案にしても、やり方としては無料券の要綱を作って実施する形になるかなとは想定していますが、その中で総務課の文書法制係との調整にもなってきますが、なるべくどちらかとは決めずに、今おっしゃったように、それぞれでいいところもあると思う

ので、なるべく両方が拾えるような形で考えていきたいと思ひます。説明会のお話もいただいたかと思ひます。この後の議題でまた出てくるのですが、乗降ポイントの新設を考へている関係で、12月に説明会を実施したく考へています。可能であればそれまでに無料券の配布方法を決めて、そういった説明会の場合でも来ていただいた方にお渡しできるような形にできるのが一番いいかなと考へております。

清水：無料券の案をご提示いただきありがとうございます。案の1、案の2いずれも菊池委員がおっしゃったように、一定の広がりがつくれるかなと思ひます。私が最初モニターと言ったときにイメージしたのは、今までは車の方が便利ということと車を使っていた方にも、やはり公共交通を使ってもらふ行動変容をどう起こすか、ということが目的だと思っていたので、それが目的であれば、積極的に使っていて、普段車に乗る方も積極的にはやまるタクシーを使ってもらって、でもこんなときはやっぱり自家用車でないと出かけにくかったよ、とかそういういろんないいこと悪いことを言っていたことが必要と思ひていました。そのことによつて、人を誘える、一緒に乗ろうよだとか、便利だった場合、乗ってみたらどうつていうような、周りにはやまるタクシーを広げられるような、そういう人つていうイメージをしていました。案1も2も広がりはつくれそうではあります、そういう力はあるのかと思ひたり、そういうことは、本当はあまり必要ないのかなと思ひたりもしました。不特定多数に対して、金券なので配りにくいというようなところもネックかと思ひますが、例えば地域の民生委員の方だとか、誰でもつていうわけにいかなかったら、婦人部とかそういったところの方とか、女性がいいかな、とちょっと思ひたりもするのですが、そういう活用の方法つていうのは有効かどうかというの、経験のある先生方にも伺いたいなと思ひたのですがいかがでしょうか。

苦瀬：私が気になっているのは、無料乗車券という名称と、モニター乗車券という名称、こちらは括弧書きになっているのですが、これが同じなのかどうかということについてです。無料乗車券というの、モニターでなくても乗る方がいていいわけ。モニターという、自身のイメージでは、清水委員が先ほどおっしゃったことに繋がるのですが、ある地域ごとに何人か、町内会のまとめ役の方にモニターとなつてもらつて、無料券も預けて、乗ってもらつて定期的に意見をいただく等、そういったものを清水委員はモニターとイメージされていたのだと思ひます。ですので、無料乗車券を案1にしる案2にしる、お配りすること自体はよいかと思ひますが、モニターとして誰かがいて、その意見を定期的に聴取するという方法もあります。それがここでは無料乗車券、括弧書きでモニター乗車券という形になっているので、ちょっと紛らわしいのではないかと思ひていました。清水委員もそういった感覚ではないでしょうか。

清水：私はそう思つて発言したつもりだったのですが、採用されなかったということで、やはり効果が薄いという判断もあつたのかなとちょっと思ひたりしました。

吉田：効果が薄いというわけでもなく、委員からいただいた意見を取り入れたいという思ひもあつて括弧書きでモニター乗車券と書かせていただいて、若干誤解を招く表現方法になつてしまつて申し訳ないなと思ひています。無料乗車券を配つて1回使ってもらつという広義でのモニター的な意味合いと、アンケートをやつていただくことを前提にしたいと思ひていましたので、そういう意味でのモニター的な要素もあるかと考へておりました。また、町内会、自治会の役員の皆様をお願いしたり、民生委員、児童委員の皆様をお願いするやり方についても考へてはいたのですが、エリアを限定してやるのがどうかだとか、そういったところもあつて、具体的にこの人をモニターに委嘱してやつてもら

おうというところまで案がまとまらず、どちらかという、モニター乗車券と括弧で書いてありますが無料乗車券に近いものでやっていきたいという形で、事務局としては、結論付けたような形です。決して委員の意見をないがしろにしたわけではないのですが、そういった形になっているという状況です。

大 門 : 無料乗車券を配る目的が何なのかというところなのですが、利用登録者に対して利用実績がない人をふやしたいというのも、この案1であればそのとおりでしょうし、そもそも利用登録自体が少ないので、利用登録自体をふやしたいということであれば、案2でよいかと思います。ただ、どっちが目的かというよりは、どっちも目的なのではないかと思います。無料乗車券というのは、要は料金の負担を軽くすることによって使ってもらおうとする取り組みなわけで、料金がかからなければ乗ってくれるかもしれないということ的前提にしているものと思います。しかし、登録したものの利用していない人というのは、別の理由で利用していない可能性も当然あるわけで、お金ではなく、使い勝手が悪いとか使う機会がないとか、そういった理由もあって伸び悩んでいるのだとすれば、無料乗車券を配ってもあまり変わらない可能性ももちろんある。もちろん増える可能性もありますけども、そういったことがあるのかなと思いました。その意味で、アンケートを先ほどやられているということであれば、誰を対象にするかという課題もあるかと思いますが、どうして使わない、利用しないのかということを知ることがあれば、利用者を伸ばすための1つの情報元になるのかなと思いました。一方で案1か案2かということであれば、基本的に自前で町の方で印刷されて配られるということで、そこまでコスト的なものがかからないものと思いますので、利用登録自体をふやすこと、利用登録はしているけど利用実績がない人に利用してもらうことの両方を目的としているのであれば、案1と案2の両方でいけばいいのではないかと思います。資料の後ろの方に、利用登録者数だとか、登録者数に対する利用者数の割合等も出てきているので、そのあたりで利用登録がまだ飽和に達してないのであれば、利用登録自体をふやすことも意味があることだと思いますので、その意味では、その辺りの数字を見ながらどちらにするのか、両方なのかというのを決めていくといいのかなと思います。

津 吉 : 利用登録者数をふやすことが目的であるとすれば、需要はあるに違いないけれども、まだそこまで達していないということだろうと思います。認知度がどうなのかという心配があります。というのも、自身が町内ではやまるタクシーが走っているのを見たことがありません。駐車場に停まっているのは見かけますが、走っているのは見たことがありません。認知度という意味では、おそらく低いのだろうと思います。要するに、需要喚起のときに、そもそも知らないということであれば、需要も喚起できないわけです。目立ち度合いがタクシーやバスに比べて落ちるのではないかと思います。タクシーですと必ず車両の上部に、何か会社の印が付きます。はやまるタクシーは前と横についているわけですが、特殊な車両が走っている感じは全くないので、気がつかないということも結構あるのではないかと思います。ということも含めてもう少し認知度を上げることを考えていく必要があるのではないかと思います。

苦 瀬 : 現時点では案1と案2両方をやってもいいのではないかなというようなご意見と、配布場所に公共施設を加えてもいいのではないかなというようなご意見が出ています。そういう前提で、後で説明があります利用状況のことを含めて考えましょう、というように流れかと思いますが、そういった感覚でよろしいでしょうか。そういうことでとりあえずひとまず置いて、議題の2番目のはやまるタクシーの利用状況についてのところに入り

ましょう。よろしく願いいたします。

★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

大 門 : 21 ページに登録者数と実利用者数という数字があるかと思いますが、これは第1地区と第2地区の合計ということでよろしいでしょうか。基本的には、やはり第1地区、第2地区の居住者の方が使われる傾向にあると思いますが、第1地区と第2地区のエリアの合計した大体の人口がわかれば、この647人という登録者数という数が、全体に対してどれぐらいの割合かがわかってくるかと思いますが、そういったものはあるでしょうか。直感的に3000人、4000人がイトピア地区に住まれているのであれば、まだまだ認知が低いのかなというふうに思いますし、1000人程度ということであればいよいよ登録者数も頭打ちになってきているのかなという感触が分かるのではないかと感じて発言させていただきます。

中 島 : 今年度の第1回の交通会議で、参考で第1地区、第2地区の世帯数を載せていまして、第1地区の方が2595世帯、およそ2600世帯。第2地区は1003世帯、およそ1000世帯なので合計するとおよそ3600世帯となっています。

吉 田 : 1世帯、大体平均2.1人ぐらいなので、世帯数の倍ぐらいが対象人口のかなというふうに考えています。

大 門 : 7000人ぐらい住んでいるのであれば、現在は10%ぐらいということですね。ただ10代20代とかがそう使うとも思えない。やはり利用が多いのは70代80代ということもわかっているのであれば、70代80代でもやはりまだ登録していない人が結構いらっちゃって、その方は、先ほど清水さんおっしゃっていたように車を持っている方なのかもしれないですし、そのあたりを踏まえて、もうこの登録者数がもうそろそろ頭打ちなのか、まだ余力がありそうなのか、というあたりがつけば、先ほどの案1か案2かって言ったときに、案2はちょっと当たりそうもないから案1に集中していこうか、というような参考になるのかなと思いました。

苦 瀬 : 7000人ちょっとで650人前後ということは、まだ登録の余地はありそうな気がします。登録だけふやせばいいというのであれば、若い人はスマホが得意だから、いくらでも入れてくれるかもしれない。一方でそれを使うかどうかというのはまた別だという、その辺が難しいところですね。

菊 池 : 今のお話に関連してですが、登録者数の当初目標値って設定していなかったのでしょうか。この調査結果の中に実車率等もあるのですが、目標値を設定したものがあつたような気がするのですが、目標値の設定があれば達成率何%っていう話もありますし、7000人に対して約10%っていうのは、まあまあ頑張っているのかなとも思います。2年目に入って頑張っているのかなあという感想はありますが、まずはその今、登録人数の話題の中で目標値設定はあつたのでしょうかっていうのと、目標的なもののお考えがあるかという質問です。

中 島 : 登録者数の目標のところについては1度確認したいと思います。登録目標がなかった場合については、併せてその部分についても検討していきたいと思います。

苦 瀬 : 1日1万円の売上目標があつたと思いますが、逆算していくと1日当たりの乗車目標人数が出てくる可能性もありますよね。またそれがクリアできなかつたらどうするのかという議論もあります。その辺はもうちょっと詳しく調べたほうがいいかもしれませんので、お願いをいたします。

- 森 下 : 運行実態についておわかりになればちょっと教えていただきたいのですが、14 ページにある延べ利用者数と運賃収入を見させていただいて、運賃収入を延べ利用者数で割ると、第1地区は1人当たり213円、第2地区は1人当たり270円くらいとなっているのですが、これは例えば第1地区が213円っていうことは、青丸から青丸への移動が実態として多くて、第2地区の方は、青から赤、赤から青の方ってというような移動が多いという理解をしてよろしいのでしょうか。
- 中 島 : 今おっしゃった通りのご理解で大丈夫です。それに加えて、細かな数字は今すぐは出ないのですが、第1地区ですと、割と未就学児と一緒に乗るという方が多くて、未就学児は0円なのですが利用者数としてはカウントしているのでも、そこも1人当たりの単価が下がってくる要素にはなっています。逆に第2地区だと、未就学児や小学生が乗っている実績があまりないので、第2地区は単価が高めになってきている理由かなとは考えています。
- 菊 池 : 今回、運行を所管していただいている京急グループさんは、日本型ライドシェアの先鞭であります「かなライド@みうら」の経験があります。その時にいろんな実証運行結果の分析を、かなり細かいのをやっておられていますし、この会議にご出席の方もそこに何回かご一緒されている方がいらっしゃるかと思います。今回の結果は、単純の集計がほとんどです。クロス集計して欲しいものが結構、学識の皆さんもお感じになっているでしょうけどあると思います。町の職員が手集計でやっているのであれば、なかなか大変かと思いますが、コンサルタントが入っているわけですし、クロス集計のジャンルになると専門家にやってもらったほうが、いい結果が出るのかなというふうに思っています。1つの例としては、17ページの曜日別の利用者数も地区別ではなくてさらにエリア。時系列と場所、乗車地点と降車地点。3つクロスしていくとどうなるのか、いつどこからどこに乗ったかというのが欲しいです。18ページの乗降ポイント別利用者数は、まさにこれはどの時間帯に動いているのか、行きと帰りというのはなんとなく見ればわかりますけども、時間帯を見ればそれがわかりますし、今日、後段の話で来年度運行時間の話が出てくると思います。その参考値にはなっていくのではないのでしょうか。基本的には、ポイントが出ているものは利用時間帯。時間帯の出ているものはどのポイントなのか、できれば細かいのが欲しいですし、最後に思ったのは、21ページの登録者数、未利用者数、これも、第1第2ではなくて、字別ぐらいに、字より本当はもうちょっと細かいところまでを追い込みたいですけど、居住している地域と目的地になるところっていうのはおそらく町の方だったら、大体おわかりになるのですが、できればそれを分けていけば、どの地域に住んでいる方が未利用者なのか。ストレートに言うと、利用する必要が少いのかという論点が1つあるかと思いますし、逆に利用登録者数と実利用者数が多いところは、必要性が非常に高いのだろうなと。年齢別ではなくて、地域別で見てみたいなと思っています。またこれはやっぱりどうしても昼間人口を占める人達、住宅地の葉山町で、昼間の町外へ通勤している人たちはあまりイメージがなくて、昼間人口を占める人達だと思っていて、顕著に表れているのが第1地区の30代の利用が多いのは、想像ですけど、子育て世代なのかなというイメージがあります。反面第2地区、これはもう明らかに高齢者の方が多いと思います。一部、かなり交通不便が想定されるところとかも出てきますから、第2地区に関しては、交通不便地、細かい交通不便地域の洗い出しの基礎データになるのではないかと思います。そういう意味でやはり細かい地区別、或いは利用時間帯とかけ合わせた集計をぜひ見てみたいと思いますが、逆に

そういうのに詳しい方のフォローというか、ご発言をいただけたら嬉しいと思いますがいかがでしょうか。

大 門 : 集計している元のデータにもよりますが、元のデータがそれ相応の条件が整っていれば、今菊地委員がおっしゃったようなこと集計は多分できると思います。例えばどういう性別、年代っていう人がどこからどこまで利用していて、それが何時台なのかといったデータはあるのでしょうか。

中 島 : 今おっしゃったようなデータであれば、配車システムの中から利用実績の CSV 形式でデータを取得できます。

大 門 : そうであれば、先ほど菊地委員がおっしゃられたようなクロス集計ですとか、どこからどこまで、というのは、交通の専門用語では OD というのですが、O と D、出発地と到着地の組み合わせを地図上で可視化するといったことであれば、技術的には比較的簡単にできるかなとは思いますが。

苦 瀬 : 今の菊地委員と大門委員のお話の通りだと思いますが、私もこれを見ていて、相当くつきりしてきたという印象があります。やはり買い物と病院かな、このエリアとこのエリアかなといったところですね。そうだとしたら時間帯も結構固まるのではないかと、いろいろ想像はしていました。となると、全部デマンドじゃなくても大丈夫かなとか、いろんなことを思ったのですが、それは今のこのデータの中での感想でございまして、実際に分析をしているわけではないので、それはぜひ何らかの形で分析していただければありがたいと思います。ただコンサルタントとどういう契約でどこまでどういうふうにお願ひできるかもあるかと思いますが、その辺は私も含めて、事務局と議論しながら、より精緻な分析、もう 1 つ踏み込んだ分析ができたらいいなと思いますので、私も含めて考えてみたいと思います。それでは、そういった今のデータに基づいて少し分析を進めましょうということをお願いできればと思います。では 3 番目の、乗降ポイントの新設について説明をお願いいたします。

★資料 1 「3 乗降ポイントの新設について」により説明

菊 池 : 補足的な話になりますけれども、私も地元の間人ですから土地勘があります。今回新設となる東伏見台団地は、バス停からの絶対的な距離は近いのですが、勾配がきつくて、住宅地の開発から時間がたっただいぶ高齢化しているものと思います。そのため、昼間の時間帯、お住まいの高齢者はうちも回ってくださいという意見があるのはよくわかります。あわせて青少年会館、これは反対側の山、丘の上のやっぱりちょっと傾斜のあるところで、こちらはもっと古くに開発された住宅地ですけど、ちょっと世代感がわからないのですが、やはり上り下り、絶対的な距離ではなくて上り下りを考えると、交通不便があるのかなあとということで、はやまるタクシーに対して、この地域の方で関心があれば、回ってくれば乗ってみようかという意見がありそうな、出てきそうな気がします。

苦 瀬 : とりあえず 12 月から試験的に新設してみようかということによろしいでしょうか。異議がないようでございますので、お認めいただいたということにさせていただきます。それでは最後の 4 番目の議題でございます。令和 8 年度の実証運行の方向性についてです。ご説明お願いいたします。

★資料1「4 令和8年度の実証運行の方向性について」により説明

津 吉 : 令和10年度の本格始動に向けて、順次やっていくというスタンスだと思いますが、先ほども出ましたけども、1日1万円という目標は下げるのか、要するに取り下げるのか、あくまで目標として残していくのかという部分を少しすっきりさせたほうがよろしいと思います。昨年度の会議でご質問させていただきましたが、1万円という、どういう乗降数が必要となるのか。この実証実験でも明らかですが、現在の6倍から8倍ぐらいの乗降が必要になるかと思います。それが達成可能だというふうに踏んで進めているのか、令和10年度に向けてその辺はどうなのかということですね。基本方針として、採算性を取れるように、そこを目指してやっていくのか、もしくは運行自体の意義を認めて、採算はともかくとしてやっていくのか、その辺のところをきちんと整理していただきたいなと思います。

雨 宮 : 運行時間の延長については、ぜひ検討していただきたいなと思いますが、案として提示されている時間延長をした場合は、運行コストはどれぐらい増えるかという部分について、算出されているのでしょうか。

吉 田 : 今年度とは単純に比較できないところがありまして、今年度も決して安いわけではないのですが、昨今の人手不足等がありまして、非常に運転手さんの確保が大変だということがあります。その分を含めた人件費の増というのが非常にかかるので、今のところ、単純に時間を増やしたその割合よりは、金額的には上がってしまいます。単純に同じ時間数で運行するとしても、コストは上がるというような状態なので、単純比較はできないところではあります。コスト的には上がるという状況です。

雨 宮 : そうすると、津吉委員からお話もあったように、当初の1万円というのは、運転手さんの日当ぐらいが出れば、というところでのいいのかなというところで設定があったかと思いますが、どんどんハードルが上がっているなかではあります。できればいただいた運賃で自走できるような状況が一番好ましいなと思います。時間を伸ばしたことによって利用者が増えて、そこが目論見どおり達成できるような感じになればいいかなとは思いますが、その辺もよく考えて動いていかないと、風呂敷だけ広げて、元に戻すのがなかなか大変かなと思っていますので、先ほどのデータの収集、分析なんかも含めて、ある程度勝ち目のある勝負を考えられるようにしたほうがいいかなと思っています。

森 下 : 令和10年度の本格運行を実施されるということで8年度、9年度に実証運行をされていくということですが、令和10年度の運行開始に至るスケジュール的なものを立案いただければいいかと思います。8年度はこういう形で改善されて、それをいつごろ検証して、どのような結論を出していくといたしますか、どういう検討を重ねて、その結果を今度は9年度にどのように反映していくのかという、要するに8年度は何をして9年度は何をするのかという大きなテーマを決めた方がよいかと思います。例えば公共交通会議は何回やる予定ですか、そういうようなことも含めて、スケジュールを組まれたほうが、より効果検証だとか、今後の運行するモードの決定等も、議論が進むのではないかなと思います。

清 水 : 森下委員から運行するモードの決定という話もありましたが、苦瀬先生からも、もしかしたら定時定路線があるかもしれないというお話も、今回も今までもあったと思うのですが、この実験がそういったことを許容するような実験なのか、もしくはデマンドありきでとにかくやるのか、その辺りも幅があるのかどうかは知りたいというのが1点。それから、ちょっと具体的な話になりますが、90代の方も80代の方も利用者がいらっし

やいますが、乗り降りのところで何か困ったことが無かったかというようなことは、アンケートとか、あるいは運転されている方はよく見てらっしゃると思うので、こういう場面があった、というようなことがあるのか、そういったことも今後広げていく上で大事な視点かなと思うのでそこを教えてください。

中 島 : まず定時定路線のお話についてですが、今我々が持っている感覚としては、6年度はごく短期間でデマンドを始めて、今年、長期間で、デマンドをやって今いろんな意見を受けつつ、ただ徐々に広がりも見せているのかなというところで、ここで次年度に定時定路線に変えてしまうと、続けてきたものが1回途切れてしまう部分があるのかというところがあります。ですので、令和8年度は引き続きデマンドを続けてはどうかというところで、要は8年度で、もうデマンドでここまでやり切ってから、これもイメージですが、やり切った上で、9年度に定時定路線を試してみても、そこでの比較になってくるのかなと考えているところです。もう1点の、80代90代の利用者からのご意見というところなのですが、私も日々運転手さんとお話をしたり、まだアンケートで出てきたもので、自由記述欄を確認しています。運転手さんからは直接はそういったお話は聞いてはいませんが、アンケートで1個あったのは、80代の方だと思っておりますが、車椅子での利用ができるとありがたいですといったご意見は1個いただいたことがあります。どこまでニーズがあるのかだとか、葉山町してもどこまでそこを対応していけるのかというところは、検討していかないといけないかなというふうに考えています。

清 水 : 私は市民活動として、地域のひとと一緒に乗り合いを作ったりということをやっているのですが、運転手と添乗者がいて、添乗者が乗り降りのお手伝いをさせていただいています。そのことによって乗れる人の幅がすごく広がっているというようなことがあります。コミュニティバスでは、そういう考え方がないのかもしれないのですが、どういう選択をしていくのかというところはあるのかと思います。車椅子までは難しいかもしれない、車椅子はもしかしたら本当に個別の支援ということになるのかもしれないのですが、現状からもう1歩踏み込んだ、なかなか乗り降りが大変だという方も、実際にはこういった乗り物に乗っていて、介助者がいれば安心して乗れるので、そういったところも視点としてあるといいなと思いました。

中 野 : アンケート等を見させていただきますと、70代80代が多いってことですか、行き先が病院や買い物が多いということですので、中にはそういう、交通不便地域外の方でも、病院や買い物に行きたいために、交通不便地域外どうしても、乗車したい方がいらっしゃるかもしれませんので、その辺もちょっと今後の検討に入れていただければと思いますのでよろしく願いいたします。

菊 池 : そもそもこの会議に私はタクシー協会の人間として出席しております。あるいは路線バスの京急さんもいらっしゃるのですが、正直はやまるタクシーというのは、我々公共交通系の仕事とかぶる。もっと言いますと影響がある立場です。なので、先ほどまでの発言は、やはりせっかくの実証実験だから、なるべく効果のある実証実験をやってもらうべく発言をしましたが、はやまるタクシーに、我々のタクシーやバスの仕事等の領域まで手を出されてしまうと、非常に苦しい場面があります。微妙な立場でここに来ています。ただ、前段としては、せっかくだからもっと利用促進して、効果の上がる実証実験をやりたいという立場での発言です。8年度から10年度の本格運行に向けては、やはり内容を精査していただいて、公共交通機関たるバスやタクシーの足りないところを埋めていただく、あるいは経済的な部分でも利用しやすいっていうのは必要かと思っております。

またちょっと違う話で、バスを利用する方、タクシーを利用する方、またそれを利用しない方とで、ある程度棲み分けがあると考えていまして、そういったものが利用できない人を、交通空白というところで拾っていくことに意味があると思っています。なので、矛盾するところとこれを補完してもらおうという意味では、これをもっと使いやすく使っていたらかなきゃいけないとは思って発言をしていますが、先行きの話になりますと、我々バス、タクシーと共存していただくのが望ましいというのが、抽象的な意見ですけど、考えているところです。またちょっと話が変わりますが、コストの話がありましたけども、今回はやまるタクシーを受託している形態は単なる人材派遣ではなくて、車両運行管理という形態です。以前葉山町では、前の前の町長さんの時代にバスを買って、職員がコミュニティバスのものを走らせるという時代がありました。それは職員の人件費だけで賄えるかと思えますけど、はやまるタクシーの運行に関しては、人件費の問題ではなく、仕様に関わる管理の責任を負っています。事故が起きたり故障が起きたり日々運行していく中での管理は、受託している会社が面倒を見ていかないといけないので、ドライバーの人件費だけでは賄えません。その辺をよくタクシーのドライバーの場合は最低賃金に近い方で給料もらっている人もいれば、その倍給料もらっている人もいます。そういう中から新たに募集する場合がありますが、それに準じて、これのドライバーを選考し、採用選考して管理の一環としてやっていますので、既存のタクシードライバーと余りにこの運行に派遣、運行するドライバーの賃金のギャップがあると、募集が非常に難しい。なので、決して直接の人件費だけで賄えるものではないという部分についてはご理解をいただきたいです。安全に運行し、確実に運行していくためのコストだということでご理解をいただきたいですし、監督官庁からはそこはちゃんとやりなさいと、我々の本業では常に指導されているところです。同じ旅客を運送する、人を運ぶということに関しては、変わらない責任と義務を持ってやるべきことですので、適正な賃金を払い、これの運行コストに関しては、それがかかるというのはご理解をいただきたいです。

苦 瀬 : それでは今までの意見を私なりに解釈しますと、10年度までのスケジューリングとありますが、今年はどうだ、令和9年はどうなる、これをどういうふうなことをテストしていったら、10年度を迎えるのかっていう、将来のプランみたいなものがあつたほうがいいだろうなというふうに思いますし、そういうご意見があつたかと思えます。それから町の財政上どこまで許されるのだろうかというのは、私はずっと最初から思っていて、他の自治体ではこういうぐらいの赤字になったらもうやめます、と最初に宣言して始めるところもあるぐらいです。要望があるからここも走らせる、どうすればどうなるってやればやるほど、実は上手くいって黒字になるのか。うまくいわずに赤字が増えるのか。ここを見極めていかないといけないわけで、この辺はこの会議の議論ではなく、町の財政の問題もあるのだらうと思うので、ここではあまり深くは立ち入れないのかもしれませんが、そういう部分がやはり気になります。それから、バス路線との競合について、私は他の自治体でも、コミュニティバスの関係の座長を仰せつかっていますが、そこはバス路線とコミュニティバスをどう棲み分けるかというところは、徹底して路線を変えているという例もあります。それがいいのかどうなのかはわからないのですが、それぞれの町のニーズに合わせてやっていかざるをえないのだらうなと思います。そういう意味では最初に随分議論がありましたが、運行の利用状況の分析を、もう1歩、もう2歩ぐらい、やっていただいた方がいいのかなと感じました。この辺は要望でございます。

ちょっと時間がない中で申し訳ないのですが、案の1、案の2について、後で議論になったときに戻るかもしれませんと申し上げたと思いますが、案の1と案の2を両方考えたらいかがですか。配布場所は公共施設も含めたらどうですかというように大勢の意見だったと思うので、そういうふうにご検討いただくというような、こちらの意見の集約だったというふうに申し上げていいでしょうか。そうではないということがあれば、ご指摘いただきたいです。よろしいでしょうか。ではそういう方向で最初の議題はやっていただければありがたいという意見があったということでございます。最後に、全体を通じて何か言い忘れたというようなことがございましたらお願いします。それでは最後の議題でございます。次第の5番目のその他についてお願いいたします。

中 島 : その他事項としまして、次回の交通会議の実施時期なのですが、当初の計画では、今年の10月と12月、最後3月というふうに考えていたのですが、今回は11月に、この第3回が入ってしまったので、第4回を開催するとすれば1月の中旬から下旬ぐらいかなと考えております。その辺りについては、また事務局で検討して、どういった内容をこの会議で諮っていくのかということも含めて検討させていただきますので、また日程調整させていただければと思います。ご承知おきいただけますようお願いいたします。

苦 瀬 : それでは、全部の議題が終わりましたので、これにて令和7年度第3回葉山町地域公共交通会議を終了といたしたいと思っております。どうもありがとうございました。