

令和7年度第1回葉山町地域公共交通会議 議事録	
日 時	令和7年5月23日(金) 10時～11時30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)、長塚隆介、小堤健司、菊池尚、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、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 主任 山田悠司</p>
欠席者	<p>■葉山町地域公共交通会議委員 津吉彰郎</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1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、お話しください。人事異動で新たに委員になられた方がいらっしゃいます。新たな委員の方には委嘱状を机上配布しておりますので、ご確認よろしくお願ひします。それでは、進行につきましては苦瀬会長、お願ひいたします。</p> <p>苦 瀬 : 本年度も宜しくお願ひ申し上げます。今日は令和6年度の実証運行の報告と、令和7年度の実証運行に関する協議があるということでございます。皆様宜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13名となります。原委員については遅れての出席、津吉委員については欠席、大門委員についてはwebでの出席となります。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。</p> <p>★委員・事務局の自己紹介</p> <p>苦 瀬 : 続いて、事務局の職員の多くが人事異動によりメンバーが変わったとのこと。委員についても変更がございましたので、委員の皆様と事務局から、簡単に一言ずつ自己紹介をお願いできればと思います。</p> <p>【委員の自己紹介】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京海洋大学名誉教授 苦瀬委員 ・神奈川県交通政策課副課長 廣野委員 ・葉山町社会福祉協議会事務局長 中野委員 ・かながわ福祉移動サービスネットワーク 清水委員 ・葉山町都市経済部長 雨宮委員 ・神奈川県横須賀土木事務所道路維持課長 野地委員

- ・ 神奈川運輸支局主席運輸企画専門官 森下委員
- ・ 神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 池田委員
- ・ 神奈川県タクシー協会副会長 菊池委員
- ・ 京浜急行バス株式会社事業統括部業務統括課長 長塚委員
- ・ 一般社団法人神奈川県バス協会常務理事 小堤委員
- ・ 國學院大學准教授 大門委員
- ・ 葉山町政策財政部長 和嶋委員（葉山町長 山梨委員 代理出席）

【事務局の自己紹介】

- ・ 葉山町政策財政部政策課長 山本
- ・ 葉山町政策財政部政策課課長補佐 吉田
- ・ 葉山町政策財政部政策課主査 中島
- ・ 葉山町政策財政部政策課主任 山田

★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 : 本日、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。

苦 瀬 : はい、よろしいと思います。よろしく願いいたします。

2 議題

★資料の確認（事務局から説明）

議題1 葉山町地域公共交通実証運行事業について ①令和6年度実証運行の追加報告

苦 瀬 : それでは議題の1番目、葉山町地域公共交通実証運行事業についての①令和6年度実証運行の追加報告について、事務局から説明をお願いします。

★資料1前半「①はやまるタクシー令和6年度実証運行の追加報告」により説明

苦 瀬 : ありがとうございます。ご質問、ご意見がございましたらお願い申し上げます。

雨 宮 : 9 ページの利用登録者数について、登録した人のうちどの人が使ったかは分かるのでしょうか。実際に使った人のうち、年代別で偏りがあるのかについても確認しておいたほうがよいと思います。

山 田 : 前回の会議でも簡単にお伝えさせていただいておりますが、データが今すぐには出てこないで、後ほどこの会議中に報告させていただきます。年代別の利用者数についてはデータとしては出しては出していないが、第1地区247人の登録のうち、何人が使ったかという部分について後ほど報告させていただきます。

清 水 : 周知の不足が前提にあるとは思いますが、なかなか利用率は上がってこない部分があると思います。継続していくために、どれくらい実証運行の期間を考えているのかという部分が不安材料です。葉桜・イトーピア地区については、大変困っていることを長年聞いてきたので、ぜひ成功してほしいと思っています。実験のための運行ではなく、本格運行につなげていただきたいと思っています。実験期間をどれくらいで考えているのか、毎日使えるものが必要なのか、曜日を決めて使用できる日を集約して利用率を上げて継続していく、という考え方もあるのではないかと考えています。まずは令和7年度の運行の期間を教えてください。

- 苦 瀬 : 令和7年度の実証運行の期間については、後半の説明ののちに議論になるかと思えます。そこで、次の議題のとき、説明していただき、議論ということでお願いできればと思います。
- 雨 宮 : 交通不便地域の、登録してもらえらる可能性のある潜在的な人数について把握はされているのでしょうか。実際の分母の何パーセントの人が登録していて、登録していない人たちが全員登録した場合、利用率がこれくらいなので、これくらいの人が使ってくれる、という仮説が立ってくると思うのですけれども、そういった分析はされていますか。
- 中 島 : 登録の見込みのある母数としては、9 ページの下に記載した、各地区の世帯数で考えているところです。第1地区では2595世帯のうち登録が247なので、割合にしておよそ10パーセント程度というところです。
- 山 田 : 今資料に記載している世帯数は、交通不便地域内の町内会の世帯数なのですが、3月の会議でもお伝えしたように、事務局として、視点が交通不便地域内のほうに向きすぎていたというところがあり、第1地区では交通不便地域外から交通不便地域内への移動も考えられると思えます。例えば役場の周辺から交通不便地域内に向かうという利用ニーズもあると考えていますので、記載した町内会以外での説明会も行い、この制度について広めていきたいと考えています。また、先ほど質問にあがった、登録者数のうちどれくらいの人を使ったかという点ですが、第1地区については247名中64名の方、第2地区については78名中25名の方、いずれも登録者のうち3分の1から4分の1ぐらいの方に使用いただいているという結果となっています。
- 森 下 : 前回の会議でもお伺いしたりだとか、ご説明をいただいたかもしれませんが、今年度の実証実験の話がされるに当たりまして、令和6年度の実証実験で、葉山町としては、何が問題で、何が原因でこういう結果になったのかということについて、どう分析されているかということと、それに対応して令和7年度の実証実験を行われるかと思えますが、課題に対してどのような実証実験を行っていくのかということについてお伺いしたいです。
- 山 田 : まず令和6年度、このような結果となったことの要因と考えていることについてですが、それはもう当初からわかっていたらというふうに前回の会議でも言われたのですが、まずはこの34日間ずつという短い運行期間というのが1つの要因と考えています。本来私たちとしても、できるだけ長い期間やりたいという考えがありましたが、昨年度に関しては、国の共創 MaaS 実証プロジェクトという補助金を使った関係で、どうしても1月末に運行を終えなければ、その補助金を受け取ることができないという制約がございました。そういった中でゼロから始めた、さらには当初予算では計上しておらず、6月の補正予算で計上した上で準備を始めたという経緯がございまして、初動がどうしても遅れてしまったというのが、昨年度の原因としてはありました。その結果10月21日から1月31日まで、各地区34日間ずつの運行となったことで、どうしてもこの制度が浸透し切らないうちに、1つの地区の運行が終わってしまっていて、もう1つの地区に運行が移る、さらにはその地区に関しても運行が終わってしまいました。もう1点は登録者数が第1地区で247名、第2地区で78名、足しても300人ちょっとという数で、乗れる人が限られているという状況がございました。これに関しては町の方で広報周知が足りなかったところが要因と考えています。説明会については、運行開始前に重点を置いて開催したのですけれども、運行期間中も繰り返し開催すべきだと考えています。町内の回覧や広報についても、もちろん周知には努めていたのですが、まだまだ足

りない部分があったと考えています。今年度についてはそれぞれの課題について改善するために説明会は運行期間中も繰り返し開催し、周知についても昨年以上に様々な媒体を使って努めていきたいと思っています。

清水 : 利用された方には同じスーパーマーケットに通っている人がいましたということで聞き取りされているんだなあとと思ったんですけども、登録したけれども、使わなかった方について、今おっしゃったその期間が短くてタイミングが合わなかっただけなのか、他に要因があるのかってというような聞き取りとかは可能でしょうか。またはされているでしょうか。

山田 : まず同じスーパーマーケットに繰り返し行っていたというのは、実際にデータでこちらは管理できるので、この方がこんなに使っていたのだなというのがわかりました。直接ご本人に聞いたというのは特段ございません。使っていない人へ、なぜ使わなかったという点を聞き取ることは可能かと思えます。実証運行をこれから再開するにあたって、もともと登録していた方への周知も必要かと思えますので、何らかの方法で連絡を取って、始まりますという周知と、あわせて昨年登録いただいたけれども、なぜ使わなかったという点については、全件は難しいかなと思えますが、ある程度絞って対応できればと考えています。

清水 : 一番最初のときにモニターを作ったらどうかって、それも検討しましたというふうには伺っていたのですが、やっぱり今までの生活と違う生活をしていただくわけだから、積極的に使ってここが良くないよねっていうふうに意見を言ってくれる人が必要だと思います。そういった検証をしながら実証実験していただくことが、プラスに繋がらないかなとずっと考えております。

苦瀬 : 委員の1人としてちょっと感想を述べたいと思います。実は私、別のところでも、地域公共交通っていうか、そういうバスのことをお手伝いしています。そこは少し大きい都市なのですが、そこでは、登録はなし、定時運行、となっています。ネーミングはバスです。私も高齢者だから思うのですが、登録するとか呼ぶということが結構ハードルが高いのだと思うことがあります。定時運行だと、このバス停には何分に来るって分かっているんで、その二、三分前になると、いろんな方たちが集まって来ます。むしろその時間に合わせて皆さんが行動して、電話をする必要もありません。もちろん周知期間が大変短かったのも理由かもしれませんが、実は人によっては、登録と電話がハードルになることもあったのかもしれませんが。清水委員がおっしゃっているように、モニターになるのかどうかわかりませんが、お使いになっている方たちとか登録されている方でお使いになっていない方に聞いてみるとか、そういうことで少しずつ改善していく必要があると思います。少し工夫することをご検討ください。

苦瀬 : では次の議題にいきたいと思います。②の令和7年度の実証運行についてのご説明でございます。先ほど清水委員からもお話がありましたので、その点も含めて、ご説明をお願いいたします。

★資料1後半「②はやまるタクシーの令和7年度の実証運行に関する協議」により説明

苦瀬 : 先ほどに実証実験の期間について質問があったと思いますので、説明をお願いいたします。

中島 : 第1地区の運行の期間は、7月1日から来年の3月31日までを予定しております。第2

地区の運行期間は、準備の関係で遅れてしまう可能性があります、目標としては8月1日から同じく3月31日まで運行できればと考えております。

苦瀬：追加の説明という形でちょっと私からお願いしたいのですが、場所を追加したり変更したりしていますよね。この理由をご説明いただけますか。

中島：追加となったうち、南郷上ノ山公園、長柄下会館、福祉文化会館、移設となったとみた整形外科クリニックについては、利用者等からご意見をいただき新設としております。京急ストアについては、第1地区の交通不便地域外のスーパーとしては海辺の方にあるもとまちユニオンというスーパーが1個ありますが、それに加えてさらなる利便性の向上をねらって、昨年度第2地区の方で乗降ポイントとして利用していた京急ストアを第1地区の方にも追加するという考えで新設しております。

苦瀬：統計的に何か調査したっていうわけじゃないけれども、利用されている方たちのお声を反映させるとそういう理解でいいですか。

中島：はい。

菊池：今のご質問、お話と被るのですが、最初の分析のときに、4ページの主要乗降ポイントの時間と乗降回数の中で、長柄診療所、医療機関ですから多いであろう、確かにそれで開院時間、午前中に診察を受けようという移動があると。これは予想通り。ただこの帰りの人たちはどうやって帰っているのかって言うのが実は非常に興味があります。追いかけて調査ができればそれはして欲しいし、おそらく路線バスに乗って1回逗子方面へ出て、もう1回葉桜に乗り換えて帰ってくるか、或いはもう1つ行動の考え方として、タクシー事業者としてのイメージは、午前中お医者様に行かれて、診察治療を受けると、帰りに大体買い物して帰る。高齢者の場合はそのイメージがあります。そういう意味では今回新設されている京急ストアは、ちょっと距離が離れていますが、逗葉新道沿いで、お医者さんに行ってからもう1回乗って京急ストアまで行って買い物をする、というのはいかなと思います。あともう1つ、元町のユニオンの話が出ましたけど、ユニオンの乗降回数というのが出ていません。買い物っていう需要の中で、それはどれぐらいのボリュームを占めているのか。やはり葉山町内での利用という意味ではもとまちユニオンなり、京急ストアなりが比較的北側にあるのでありかなと思いますが、乗降の回数を知りたいです。また長柄の逗葉新道沿いへの医療機関の後、逗子に出てくる方が買い物とか用足しとかを踏まえて、バスを乗り換えてでも逗子に出てくるほうがよい想像すると、町内だけの移動で済まない部分ですから、その兼ね合いを今後運行区域にどう反映するのか、医療機関の後のことと、第1区域のスーパー、そういうところの動きを、もし分かれば知りたいですし、今回期間が長いですから、何らかの反映もあるのかなと思います。

山田：まずもとまちユニオンの方の乗降の回数なんですけれども、乗車が5回、降車が3回、となっています。正直、買い物先として使われるだろうというところで、私たちも北部の地域でここだろうということで設定したのですが、想像以上にこの利用回数は少なかったと考えています。もともと買い物先がもとまちユニオンではなかった方が多いのかと考えているのと、ハマステーションがこの地域内にあり、ハマステーションの中にもスズキヤさんというスーパーが入っており、お買い物できるということもありますので、利用回数が少なかったのかなと考えています。やはり外出先を増やした方がいいのかなという考えもあり、今回京急ストアを、第1地区に追加させていただこうと思っておりました。逗子駅方面への交通については、この実証運行を行うにあたって一番

気にかけている点として、既存の京急バスさんの運行路線の兼ね合いを考えています。葉山町役場から長柄交差点の区間については、運行路線と被ってしまいます。そのためバスの路線となるべく外れる形で乗降ポイントを設けていければと考えています。バスへの乗り換えについても検討はしたのですが、バス停の利用には県の公安委員会を通さなければいけないということで、かなりハードルが高くなっています。期間や手続きから考え、バス停の利用は不可能だと判断をしました。その上でバスへの乗り換えについては、長柄下会館であれば風早橋のバス停が比較的近くにありますので、乗り換えにお使いいただけるかなと考えています。若干距離は離れていますが、国道沿いでの乗り降りは危険も伴いますので、乗客の方の利用の安全性を考えたときには、一本中に入った長柄下会館で乗り降りをしていただいて、バスへの乗り換えをしていただくように考えてもらえればと思っております。

小 堤 : この実績を含めて車椅子のご利用の方であるとか、ベビーカーを使用されたお母さんのご利用があったのかということと、今後実証実験される際にはそういった、もし使用することが可能であれば積極的に、車椅子の方のご利用も可能ですよ、またはベビーカーでの乗降はお手伝いするから可能ですよといったようなことを積極的に PR していくことが、方針としてあるかどうかについてお聞きしたいと思います。

山 田 : 昨年度の実績として、ベビーカーの方が使われたかという点について、0歳か1歳ぐらいのお子さんが親御さんと一緒に使ったという実績がございました。ただその際にベビーカーを使っていたかということは確認しておりません。車椅子の利用についてですが、今回使っている車両は10人乗りのワゴン車なのですが、車椅子は対応しておりません。福祉車両ではないので、あくまでご自身で乗り降りをしていただける方を対象にしております。車椅子の方に関しては積極的な利用は推進しない予定としています。

小 堤 : ぜひベビーカーにつきましては、やはり30代40代の女性が多いということもありましたし、ベビーカーでお買い物ができるようなことを積極的に取り入れていただければと思います。

大 門 : 國學院大学の大門です。これまでのご説明があったかと思いますが、人口に対して登録者数が大体10世帯に1世帯ぐらいで、この登録者数を増やすことが1つの目標としてあります。一方で実際利用しているのは、登録しているうちの4人に1人か3人に1人ぐらいの方ということで、登録している人いかに使ってもらおうかということが今回の目標ということだと思うのですが、まず登録者数を増やしたいというお話がありました。どういう周知をしてどれぐらいまで増やそうかみたいなことをお考えがあれば教えていただきたいです。

山 田 : 具体的な数値の目標というのは今のところは持っていない状況です。登録者を増やす方法ですが、昨年度、日にちごとの登録件数を追ったところ、説明会開催日が一番登録者数が伸びていました。昨年度20回弱しか説明会を開催していないのですが、今回7月から最大9ヶ月間実証運行を行うことから、実証運行期間中も繰り返し説明会を行った上で登録者を増やしたいと考えています。

大 門 : ぜひ今回9ヶ月で非常に長いので、長いスパンでこういうことをしたらどういう効果があったかっていうのは、いくつか試すことができると思うので、もちろん登録者数を増やすというのもそうですし、登録している人に対して、発信していくっていうのも1つの手かだと思います。あと、こういった交通システムがあまり利用されなくて困っている地域でよくやっている、やろうとしていることが、いわゆるバックトリガー方式という、

利用者が、ある数値までいけば継続、下回ったら継続できなくなりますよ、みたいな情報提供をしたときに、どれぐらい利用が伸びるかということ、実験の中で試すことができれば、非常に良い実験になるんじゃないかなと思います。ただ、できること、できないことがあったと思いますので、そのあたりをご検討いただきたいというのが意見です。

原 : 今度は実証実験が約 8 ヶ月 9 ヶ月ぐらいあると思うのですが、例えば途中で、例えば 4 ヶ月ぐらいやった段階で 1 回検証して運行の仕方を変えようとか、そういう計画はあるのか、それともどんな結果であろうが、もう 9 ヶ月間ぶっ通しでこの通りやり続けるよってことなのか。その辺はどうお考えなんでしょうか。

山 田 : 9 ヶ月間、第 2 地区については 8 ヶ月間、この年度内についてはこの運行方式でやり切りたいというふうに考えています。昨年度どうしても短い期間ということがあったのと、もし来年、同じ事業をやるうとしても、この 4 月から 7 月ぐらいの期間については、契約の準備等で空白の期間が空いてしまいます。年度終了後、年度末に検証を行った上で、来年度以降が実証運行なのか本格運行なのか分かりませんが、次回以降の施策に反映できればと考えておりますので、今年度の 3 月 31 日まではこの方式で運行をしたいと考えています。

苦 瀬 : 私もその点は少し気になっていました。今ご質問がありましたように、また先ほどの大門委員もおっしゃっていましたが、実証運行で同じ形式をやっておいて、本格運行のときは別のスタイルってことはあり得るのでしょうか。それがないとすると、実証運行を同じ形式で 8 ヶ月実施したら、本格運行も同じスタイルでせざるを得ないような気がします。その意味で、実証運行の形式を検討してもよいかと思いますが、いかがですか。

山 田 : もし今年度、うまくいったとして本格運行到来年度から移行する場合には、方式を変えるということはあるかと思っています。もし方式を変えるのであれば、またその方法での実証運行が新たに必要かと思っていますので、来年度、例えば急にやり方を変えるとか、やり方を変えた上で本格運行すると私たちの方で判断するという事はないと考えていますので、まずはこの 1 年間は、実証運行という形でやり切りたいと考えています。

苦 瀬 : わかりました。そういう事務局のお考えは尊重いたします。一方で、先ほどほかの委員もおっしゃっていましたが、実証運行で、もちろん夏が入ったり冬が入ったりするので、季節の割り当ても非常に難しく大変だと思います。しかし、こういう方式でやったらこうなって、ああいう方式でやったらこうなったとかっていうのがあると運行方式の選択もしやすいように思います。1 つの方式でずっと運行して大丈夫かなと私は心配しました。

清 水 : 私もすごく心配です。さっき苦瀬委員からもお話があったように、もしかしたら予約が面倒くさいのかもしれない、定時定路線で来てくれたら乗る人がいるのかもしれないということは、今のこのやり方でやっていたら、どこでも検証できないですね。もしこれが夏場は暑いから使う人が増えるかもしれないかもしれませんが、この形式でこの期間でやって、あんまり人が増えなかったら、これは失敗ですね終わりですねっていうことになるのが一番良くないと思います。さっきも言ったように、ここは相談を受けてきた地域なので絶対成功して欲しいです。利用者が増えないとしたら地域のニーズに合っていないからなのかどうか検証して、ということが出来る実証運行でないと、長い期間できても、いいものになっていかないような気がしなくもないです。せめて途中のところ、この会

議ではこういう傾向があったということは知らせていただきたいですし、そのことによって全員が何らかの判断をするということが、可能性があるのであれば、もうちょっと良いものになっていくのではないかと思います。

雨 宮 : 先ほど菊池委員の方からありましたように、降りた人はどこに行ったのだろうかということとは本当に不思議だなと思っています。そうすると、今回その世帯でこのエリアの中に大体何世帯ぐらいありますということは目安としてあるんですけども、このうちの運行時間中の昼間人口がどれぐらいいて、さらにその中で、今までどういう移動をしている人たちが使ってくれているのかという、結構ニッチなところを攻めている可能性がかなりあると思います。そうするとこの不便地だけだと採算が取れない可能性もかなり出てくるということで、早急にエリアを考えていくことも大事かと思っています。見えないところがかなりあることと、今後実験するにあたってどういう仮説を立てて進めていくかによって、結果が大分変わってくるのではないかと思いますので、1回目やったことで、見えることも少しあるとは思いますが。大門委員が言ったように、登録者数を増やすことがまず利用者数を増やす第一歩になってくるということもありますので、この点をどう進めるのかを考えた上で実験の方に入ってくるといいんじゃないかなと思います。

山 田 : 昨年度末の会議でもお伝えさせていただいた通り、今年度、この交通会議については5回開催を予定しております。この後、中島の方からお話もさせていただくのですが、この5月が終わった後に7月に予定しています。その時点ではさすがにこの第1地区の経過報告というのは無理があると思うのですが、その後、予定では10月12月に1回ずつ開催をさせていただく予定です。その時点で中間報告という形で、まずはそれまでの4ヶ月、3ヶ月ぐらいの報告をさせていただこうと思っておりますので、一旦その時点でのご評価を皆さんからまたご意見をいただければと思っておりますので、その際にまたご協力いただけると幸いです。

苦 瀬 : 先ほど私も含めて何人かの委員から運行方式も複数を考えたらどうかという話がありましたけど、それは考えないってお答えがありました。そうすると10月など実証運行の途中での会議というのはどのような内容になるのでしょうか。

山 田 : この10月12日の会議に関しては、来年度の運行事業、このデマンド型かどうかはともかくとして、来年の交通に関する事業に関してご審議をいただく予定で考えています。この中間報告という時点でどれだけの成果とか、見込みというのが見えるかということとは分かりませんが、来年度、例えば定時定路線にしたらどうかとか、もしくはいいところを取って、いわゆるハイブリッド方式がいいのかということなどで意見をいただければと思っております。今年度は、予算という都合もあり、この運行方式を変えることはなかなか難しいと思っています。運行方式を変えることで、国の登録も新たに取る必要があるのと、自家用車という点を見ると、完全定時定路線というのが難しいかなと考えておりますので、やはり今年度に関しては、このAIデマンド型の交通不便地域の自家用有償運送としてやりたいと考えています。来年度以降についてはまた違う方式も考えられるかと思っておりますので、来年度以降の予算のご相談をさせていただく10月12日の会議の際に、一旦ご意見をいただければというふうに考えています。

苦 瀬 : 確認ですが、令和8年度も実証実験を続けるということですか。それとも本格運行にするのですか、どちらですか。

山 田 : このAIデマンド型の方式がうまくいくということであれば、実証運行でなく本格運行に移行という可能性もあると考えています。ただ、この方式がうまくいかなかった場合に

については、本格運行は有り得ないと思っていますので、他の形での実証運行、それが例えば定時定路線なのか分かりませんが、昨年度に購入した車両を生かすためにも、町内の交通ネットワークを改善するためにも、何らかの形での実証運行が必要かと考えています。定時定路線なのか、AI デマンドなのかという方式に限らず、何らかの形での交通サービスの提供というのはさせていただきたいと考えています。

廣 野 : この定時定路線かデマンドかは、多分どこの自治体もすごく悩んでいるところがあると思っています。前回の乗った方へのアンケートだと半々ぐらいのイメージで、定時定路線よりも多分デマンドを望む方が少し多かったんじゃないかなと記憶しています。多分デマンドの方が新しいシステムなので、なかなか高齢者の方含めて受け入れにくかったりとか、抵抗が強い部分ってあると思います。ただ乗ってみると、意外に便利だということもあると思っています、すごくそこは難しいところだと思っています。まずはその先ほどから皆さん言っている説明周知を徹底することが一番大事かと思っています。今は電話とアプリの利用の割合もちょうど半々ぐらいになっていると思います。そういったところも、やっぱりどっちに頑張るのかみたいなのところもありますし、特に高齢者は電話の方が多いのかもしれないですけど、電話だと一番簡単に予約ができると思うので、デマンドでも予約は簡単なんだよ、みたいなアピールもできると思います。今日の説明の中でも、あまり説明会とか周知をこうやっていきますみたいな具体的ところがなかったと思っていますが、草の根的にやることによって、どちらの方式だとしても、まだまだ増やせる要素はあるんじゃないかと思っています。なので説明会みたいな点は、ぜひ頑張ってくださいと思います。

小 堤 : 2点ありまして、1点目は利用者を増やすということで説明会を開催するということが、その他に何かお考えがあるかというのが1点です。それから2点目、意見としてですけれども、先ほど病院に行ってそのあとどこに行ったかわからないって話ですが、菊池委員からのお話では、買い物される方が多いということです。例えば行きは乗降ポイントから乗降していただき、帰りは荷物がいっぱいあるからご自宅の前までお送りしますという柔軟な対応が必要ではないかと思っています。それはあくまで意見ですけれども、1点目の利用者を増やすような施策で何かあればと思いました。

山 田 : まだ確定ではないので、お伝えできないかと思っていたのですが、こんなに使うのは簡単なんだよ、と伝えられるとよいと、先ほど廣野委員からご発言がありまして、ハマステーションであつたりとか人が集まるところで、実際に乗ってみる、こうやったら乗れるという体験会みたいなものを開けないかと思っています。まだ具体的なスケジュールも決まっていないですし、平日はその車両を使うことができないのですけれども、説明会の中ではアプリの登録方法、操作方法はもちろんお伝えするのですが、実際にこんな車ですよとか、こういった使い方ができますよという紹介が今まで漏れていたということもありますので、そういった紹介をぜひさせていただければと思っています。2点目、ご意見ということだったのですけれども、ご自宅前までの送迎というのは、この葉山町という地形上、道路の特性上難しいと考えています。10人乗りのワゴン車ということで、一応普通車サイズではあるのですが、通常の自家用車と比べると、幅員も全長も大きな車両です。今回乗降ポイントを定めるにあたって、ご自宅からバス停までは遠いものの、乗降ポイントまであれば出てこれると考えた結果の設定になっております。ご自宅の前までいくと、転回が必要だったりとか、危険も伴うと考えておりますので、あくまでこの乗降ポイントという形で行きも帰りも使っていただければと考えてい

ます。

小 堤 : 最初の説明会と、それから無料体験会ですか。ぜひお願いしたいと思っております、モニター制度みたいなものを作っていただいて、その方の口コミで広がっていくということであったり、また無料券を配って実際に乗ってもらうというようなことで、これもやはり口コミで広がるというのが、確実性があるのではないかなと思っておりますのでぜひご検討いただければと思います。

菊 池 : 次の運行に向けて説明会とか周知の話に入ってきましたので、試乗の話も確かにあると思います。去年を見ていると公民館、コミュニティセンター等の説明会に終始し、町ですから、公共施設での説明会ってことになるんでしょうけど、今回利用の実績があるというところで、商業施設、医療機関、特にハマステーションは会議室がありますから、さっき試乗の話もありましたけど、ハマステーションに第1地区で行く人が多いんだったら、ハマステーションで説明会をやって、帰りにこれが使えるのか、あるいはステーションに行くのにこれがいいのか、試乗までしなくても、車両を見せる、あるいはその乗降の体験ぐらいはさせてあげれば、より進むと思います。あともう1つは商業施設や民間の施設にどれだけ町が出向いて説明の場を提供する、お願いをすることができるかどうか分からないですが、医療機関、長柄診療所とか、とみた整形外科と同じエリアに固まっていて、医師同士のコミュニケーションもあるみたいなので、ちょっと小さいですけど、医療機関の待合所で、時間外にちょっと借りて、診療が終わったタイミングでやるとか、少なくとも高齢者が医療機関に行くっていう動態は必ずあるわけですから、行き帰りに使ってもらえればよいと思います。今回1回目の実績を生かす意味では、利用される可能性の高い乗降ポイント、商業施設、医療機関、京急ストアは今回第1地区に加わるからやっぱり京急ストアもあるかもしれません。今日は第2地区の話にあんまり及んでいないですけども、ハートセンターがあるので、あそこもスペースがあります。商業営利の民間の部分と役場の仕事の兼ね合いがありますけども、町民がそういうところを使うという意味では、そこでの説明会など、数をたくさんやれるならそういう方法が1つです。あともう1点、モニター制度のお話がちょっと出ていましたけど、去年も回数券を作ってそれを買ってもらったらいいのではという意見を直接お話したことがあります。モニターさんに利用券を10枚なら10枚あげて使ってください、というほうがより乗ると思うんですよね。葉山は町内会自治会組織があり、それなりに充実していますから、モニターさんをオピニオンリーダーの人、町内会長とか町内会の役員で、口コミのできる人って結構いらっしやると思います。これは葉山サイズだとそういうまめなことができると思いますし、町内会代表の方がこの委員にもいらっしやるから、もし可能であればモニター制度を、1歩2歩突っ込む話として、ご検討いただけたらと思います。説明会での周知は葉山サイズであってもなかなか苦慮されているので、こまめなやり方を葉山らしいところで、と思いました。

森 下 : ちょっと話を戻って、先ほどの実証実験を続けるかとか、あと形態を変えるかとかという話なんですけれども、先ほど令和8年度の話なんかもされましたけども、令和9年、10年とかまでになってくると、場合によっては実証運行を今のまま続ける、もしくは形態を変えてやってみる他に、そもそももうこの地域には実証実験自体が成り立たないということで、この事業が成り立たないということで、その事業をしないという選択も視野に入ってくるのではないかと思います。あまり考えてはいらっしやらないかと思いますが。ただこの場であったり、利用者の方であったり今度こうだったので、今度こう

します、ああしますというには、今のうちから例えば乗り合い率だとか、登録者数だとか実績だとか、その辺は葉山町さんのお考えでいいと思うのですが、ある程度の目安とか基準とか、そういったものは設定をされておいた方が、ここでの提案のときにもこういう基準を見てこうしますっていうことも言えると思いますし、利用者の方にも実証時でこうだったのでこうだ、っていうふうにいえる説明材料になると思いますので、設定はされておいたほうがいいのではないかと思います。

山 田 : 過去の交通会議でも、確か会長からだと思いますが、この数値にいかなければ運賃を上げますとか、もしくはやめてしまいますみたいなことを言ってもいいのではないかといいことを、発言いただいたのは覚えています。この実証運行を昨年始める際に、1日当たり1万円の運賃収入を目標としますということを、私たちとしても掲げて進めていました。この目標に関してはもちろん1度出した以上変えるということは考えていません。ただ、昨年の結果として、1割にも満たなかった地域が第2地区、約1割だったのが第1地区ということで、なかなかその目標については遠い目標というふうには考えていますが、やはりコツコツと利用者も含めて増やしていかなければその数字には届かないのと、乗り合いということ、このタクシーという名称についても、前回の交通会議でタクシーというのは1組が乗るもので、一般的には複数の方が乗り合うものについてはバスなんだというご発言をいただいたのですが、そういったところについても考えていかなければいけないと思っています。何らかの交通手段というのは葉山町にとってはもちろん必要だと思っていますし、もちろん既存のバス会社さん、タクシー会社さんが非常に町にとってもありがたい存在ではあるんですけども、今回実証運行を行うにあたって、この町の中のネットワークというものを一番重視して考えていました。定時定路線という方法についてももちろん可能性としてあると思いますし、来年度以降やめるといことは考えていませんので、まずは利用者の皆さんにどういったものであれば使ってもらえるか、もしくはこのやり方でも簡単なんだということをお示しした上で、利用者数を増やしていけるように、頑張っていきたいと考えていますので、引き続き皆さんからもご協力いただくこともあるかと思うのですが、ぜひよろしくお願いいたします。

清 水 : 分析についてなのですけども、大門先生も苦瀬先生も、もっと違う形の分析をされたことがおありかと思います。ここに出てくる分析では本当に概要がわかりにくいので、その分析方法について、先生方にアドバイスいただきながら、コンサルさんとも検討していただければと思います。政策提言に繋がるぐらいの分析がきっとできるのではないかと思います。よろしくお願いいたします。

苦 瀬 : 一番早いのは先ほどご提案もあったモニターというか、むしろそのヒアリングをしたりすることで、一番早く分かるかと思っています。事務局でまたご検討ください。

野 地 : 今までの皆様のお話を聞いている中で、大体私も同じような意見だったのですが、特に6年度の実証実験は、34日間のみしか行われなかったため、準備とか周知とかいろいろあったと思うのですが、せっかく周知された後に利用者が参加する間もなく実証実験が終わってしまったということも考えられます。今年度は長く実施されるということなので、やはり皆様と同様の意見となりますが、登録者数を増やして利用率を高めるというところが、一番大切だと思いますので、説明会等の際には、今までも行ってこられたかと思うのですが、どういう需要があるのか、どのようなことを利用者の皆様にご希望なのか、例えば、小学生とか小さなお子さんも使えるといった中で、塾の送り迎えなどは大体親御さんが行うケースが多いかと思われそうですが、こういった需要もあるかもしれま

せん。説明会等を実施される際には、様々な方々のご希望を把握できる機会となりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

池田：この9ページに書いてある登録者の人たちは、そもそも利用しようと思って登録したのに、実際使われている方ってそんなにいない。ということは、この人たちから、なぜ利用されないのか聞いてもいいのかなと思います。乗ろうと思って登録しているのになぜこれだけしか乗ってないのか気になるのが1点目です。あと今みなさんが言われたことってすごくいいことで、そんな硬くしないでもっと柔軟に対応した方が絶対いいと思います。私は路線バス業界の人間ですが、これが成功したら路線バスにとっては脅威です。すごくいい会議なのに、活用できていないような気がしています。議論だけして進んでいない。町サイドも聞くだけでそれに対応しない。やはり意見を聞いて変えて良くしていった方がいいと思います。あと周知の仕方も、例えば役場の1階で大きいポスターを貼るとか、いろんなやり方があると思います。別に出向かなくても、ディスプレイでもポスターでも使うなど、いろんなやり方があると思います。だからもっと柔軟に対応して欲しいというのが率直な意見です。

苦瀬：いろいろご意見が出ましたけれども、基本的には事務局のご提案で進めるとして、皆様方から柔軟にねってという話がありました。一方で手続きとか、いろいろな問題で柔軟にやりたいけれどもやれないってこともいっぱいあるでしょうし、難しいこともあるのだらうと思うので、その辺は事務局の皆さん方に、お任せせざるをえなくなるわけですが、ぜひいろいろと前向きに頑張ってくださいということをお願いしたいと思います。

議題2 その他 資料3「令和6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：内容確認の期間を決めますか。例えば1週間とかにしますか。

中島：2週間とって、再来週の週末までということをお願いします。

山田：この議事録も含めて、前回の会議の資料をホームページにまた掲載する予定ですので、お忙しいところではありますが、再来週までにご発言内容等についてはご確認いただいて、もし何かあれば、メールでも電話でも結構ですので、ご連絡いただくと幸いです。よろしくお願いいたします。

中島：もう1件ございまして、一昨日に、急遽メールで第2回の交通会議の日程調査を送らせていただいております、可能であれば今日、この日かなというところを決めたかたのですが、まだ結構日程がばらついておまして、メールに書いた通り5月30日までに、第2回の日程の調査の回答をお願いできればと思いますので、よろしくよろしくお願いいたします。

苦瀬：皆様から他に何かございますでしょうか。

<意見・質問なし>

苦瀬：それでは、これにて令和7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。