

令和 8 年度第 1 回葉山町地域公共交通会議 議事録	
日 時	令和 8 年 5 月 11 日（月）15 時～16 時
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 和嶋敦（山梨委員代理出席）、小堤健司、菊池尚、津吉彰郎、春原和洋、池田洋樹、万木賢一、雨宮健治、会長 苦瀬博仁、大門創、清水弘子、中野徹 ■事務局 （葉山町） 政策課課長 山本英清 課長補佐 吉田幸司 主事 鈴木杏菜
欠席者	■葉山町地域公共交通会議委員 植田雄介、村越将人、河津智則
議事録	1 開会 吉 田：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 8 年度第 1 回葉山町地域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を使用いたしますので、発言の際には、近くのマイクのスイッチを入れてご使用いただきますようお願いいたします。開催に先立ちまして、前回会議の議事録の確認をお願いいたします。皆様に確認依頼をさせていただき、その後、細かい部分について、事務局の方で微調整させていただいたものを本日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たいと思います。また、本日の会議においては、昨年度、それから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にご出席いただいておりますので、ご承知おきいただき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をお願いいたします。 苦 瀬：よろしくをお願いいたします。本年度第 1 回ということで、実証運行を継続しますが、色々な形を考えなければいけない時期に来ているようでございます。ひとつ活発なご議論をお願いさせていただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。 ★会議の成立 苦 瀬：それでは、会議の成立状況について、事務局よりご報告をお願いいたします。 吉 田：はい。それでは、会議の成立状況について説明いたします。本日、今現在の出席者は 12 名でございます。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、会議は成立していることをご報告いたします。 苦 瀬：はい、ありがとうございました。それでは、次に、傍聴者の確認について、事務局からお願いいたします。 吉 田：はい。本日は傍聴を希望されている方がいらっしゃいます。入室をさせていただいてもよろしいでしょうか？ ＜異議なしの声＞ 傍聴者の入室のため、しばらくお待ちください。 苦 瀬：続きまして、配布資料の確認を事務局からお願いいたします。 ★配布資料の確認

★委員・事務局の自己紹介

苦 瀬 :では、続きまして、委員の紹介について事務局からお願いいたします。

吉 田 :はい。年度が変わりまして、人事異動等により、委員に変更がございました。新しく委員になられた皆様をご紹介します。

国土交通省関東運輸局 春原 様

横須賀土木事務所 万木 様

葉山警察署 村越 様（公務重複のため欠席）

県土整備局 河津 様（オブザーバー） 代理：村上 様

【委員の自己紹介】

- ・東京海洋大学名誉教授 苦瀬委員
- ・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 万木委員
- ・神奈川運輸支局主席運輸企画専門官 春原委員
- ・神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 池田委員
- ・國學院大學准教授 大門委員
- ・葉山町町内会連合会会長 津吉委員
- ・神奈川県タクシー協会副会長 菊池委員
- ・一般社団法人神奈川県バス協会常務理事 小堤委員
- ・神奈川県庁交通政策課 河津委員（代理：村上）
- ・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事 鈴木

【建設技術研究所】

- ・主任技師 野田
- ・技師 遠藤
- ・補級技師 野下

吉 田 :ありがとうございました。また、新委員の皆様には、委嘱状を席の方に置かせていただいていますので、どうぞよろしくをお願いいたします。以上になります。

2 議題

議題1 前回の葉山町地域公共交通会議の振り返り

苦 瀬 :それでは、議題に入りたいと思います。議題1でございます。議題1は、前回の葉山町の地域公共交通会議の振り返りということでございます。事務局からご説明をお願いいたします。

★資料1スライド3～15「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

吉 田 :はじめに、前回の葉山町地域公共交通会議について、振り返りをさせていただきます。

資料1をご覧ください。2ページをご覧ください。前回の交通会議で、意見交換のありました、主な項目につきまして、本日の資料に記載しております。前回の交通会議では、利用者アンケート、無料乗車券配布、12月1日新設した乗降ポイントの関連情報、はやまるタクシーの利用状況、8年度の実証運行の方向性についてなどが、議題となり、意見交換がありました。はやまるの利用状況については、2番目の議題、7年度の実証運行事業の報告で、詳しく説明させていただきます。また、8年度の実証運行の方向性については、3番目の議題で、詳しく説明させていただきます。5ページをご覧ください。こちらについては、前回の会議で経過報告をさせていただいた、利用者アンケートの最終結果についてです。10月6日から開始して、3月31日まで実施し、59件の回答をいただきました。前回の会議での経過報告から9件ほど増加しております。資料の6ページをご覧ください。1つ目の設問は乗客の年代についてです。80代が最も多く、次いで60代、70代の方が多くなっています。子育て世代と思われる30代の方からも比較的多く回答をいただいています。続いて2番目が利用者の居住地域についてです。運行の中心地域となる長柄、一色の方が多くなっています。続いて3番目が予約方法についてです。アプリからの予約が32件、電話からの予約が27件ということで、予約方法はアプリ利用がやや多いという結果となっています。続いて資料の7ページをご覧ください。4番目がアプリの使いやすさについての設問です。アプリからは32件の予約をいただいています、うち29件は使いやすいという回答でした。使いにくいという3件の理由としては、追加意見は下線のあるもので、「見にくい」というものがありました。続いて5番が往復利用の別についてです。往復利用が25名、片道利用が34名ということで、片道利用が多い結果となっています。片道利用の場合、帰りについてはバス、タクシー、徒歩という回答をもらっています。続いて資料の8ページをご覧ください。6番目が利用の用途についてです。通院が最も多く24件、次いでお買い物、路線バスへの乗り継ぎとなっています。7番目が運行時間についてです。7年度は、9時15分から14時45分までの運行としましたが、運行終了後にあたる14時45分以降の運行の希望が43件となっています。8番目が希望する運行方式についてです。現在のデマンド型か、定時定路線型か、どちらのほうがよいかの設問です。こちらについては、デマンド型44件となっていますが、現在のデマンド型に興味をもって乗っていただいた方からの回答ですので、すこし回答に偏りがあるのかなと考えてます。続いて9ページをご覧ください。自由記述欄を設けており、こちらに意見をいただいたものを記載しております。アンダーラインの意見が、前回報告後にいただいた意見となっております。前回の経過報告から1か月半程度の期間がありましたが、母数が大きく増えなかったことから、アンケート結果の傾向にも大きな変化はなかった状況でございます。続いて、11ページをご覧ください。前々回の会議で、無料乗車券の配布方法について、ご意見をいただき、それをもとにした、無料乗車券の配布を実施し、その状況報告をさせていただきました。最終的な結果がまとまりましたので、ご報告いたします。実施期間、配布方法は、前回説明のとおりで、資料記載のとおりです。続いて13ページをご覧ください。こちらが、最終的な利用実績となります。12月1日から1月30日までの無料乗車券の利用実績となっております。利用枚数は、合計69枚で、うち新規登録し、利用された方は13人となっております。利用人数は84人となっておりますが、これは1枚で複数名の利用を可能

としたためです。前回の会議の報告から利用者数は、15人増加しました。また、前回会議では、新規登録者の継続利用についての確認するようにご意見をいただきました。4人の方が、その後も、「はやまる」をご利用いただいている状況がございました。無料券の関連については、以上でございます。15ページをご覧ください。前回の会議では、12月より新設したポイントについて、経過報告をさせていただきました。また、「はやまるタクシーの利用状況」として、実証運行の1月までの状況報告を行いました。これらにつきましては、2番目の議題、「7年度の実証運行の実績報告」で、詳しく説明させていただきます。前回の葉山町地域公共交通会議の振り返りは、以上となります。よろしくお願いいたします。

苦 瀬 : はい、ありがとうございます。資料1のうち、スライド番号15番までが、議題1番目の、前回の振り返りということでございます。ただいまの説明について、ご意見・ご質問ございますでしょうか？

苦 瀬 : では、私からひとつだけ。利用者アンケートはやったけれども、利用者でない人たち、町民の方に配布して、アンケートしたとか、そういうことはしていないですね？

吉 田 : アンケートとしては実施してはいません。説明会に来ていただいた方からいただいた意見については、取りまとめてございます。

春 原 : (アンケートの) 配布枚数と回答率はどのくらいでしょうか？

吉 田 : 配布枚数については、はっきりとはしておらず、配布期間中ずっと(タクシー内にアンケート用紙を置くなどで)、やらせていただいたので、あまり多くない回答数なのかなという風に考えています。

苦 瀬 : 議題2に入りたいと思います。議題2は、葉山町の地域公共交通実証運行についてでございます。①と②がございましたけれども、①の令和7年度実証運行事業の報告について、事務局からお願いいたします。

議題2 葉山町地域公共交通実証運行事業について

★資料1 スライド17～34「2-①令和7年度実証運行事業の報告」により説明

吉 田 : 令和7年度に行いました、実証運行について、ご報告させていただきます。初めに、18ページをご覧ください。7年度の実証運行は、長柄・堀内地区を中心とした第1地区で7月1日から3月31日までの180日間、一色・下山口地区を中心とした第2地区で8月1日から3月31日までの158日間、実施いたしました。運行日時は平日の9時15分から14時45分まで、運賃は交通不便地域内外の乗車については300円、交通不便地域内での乗車については200円、小学生は一律100円、未就学児は無料で、予約方法はwebアプリまたは電話での対応といたしました。続いて19ページをご覧ください。こちらは、説明会等の実施状況です。実施期間は、令和7年6月25日～12月19日金まで、町の公共施設など15施設で実施いたしました。延べ31回、201人の方に説明をさせていただきました。説明会の実施状況の詳細は、20ページ、21ページの記載のとおりです。続いて22ページをご覧ください。月別の新規登録者数です。運行開始、説明会の実施時期に、登録が多くございました。続いて23ページをご覧ください。こちらは第1地区、第2地区それぞれの利用者数、運賃収入を記載しております。まず第1地区ですが、予約件数は、786件、延べ利用者数は、1069人で、1日平均5.9人の利用でございました。運賃収入は220,500円で、1日平均1,225円でございました。令和6年度の実証運行実績と比べると、1日平均で1.5人、169円の微増となりました。第2地区ですが、予

約件数は 924 件、延べ利用者数は 1064 人で、1 日平均 6.7 人の利用でございました。運賃収入は 285,000 円で、1 日平均で 1,804 円でございました。令和 6 年度の実証運行実績と比べると、1 日平均で 4.2 人、1,045 円のプラスとなりました。24 ページをご覧ください。実証運行の予約件数・利用者数の結果となります。25 ページをご覧ください。こちらは第 1 地区、第 2 地区それぞれの時間帯別利用者数を記載しております。第 1 地区においては、9 時代、12 時代の利用が比較的多く、第 2 地区においては 9 時台、11 時台の利用が比較的多かったという結果となりました。続いて 26 ページをご覧ください。こちらは第 1 地区、第 2 地区それぞれの曜日別利用者数を記載しております。第 1 地区においては水曜日の利用が比較的小なく、木曜日の利用が多くなりました。第 2 地区においては、金曜日の利用が多かったという結果となりました。続いて 27 ページをご覧ください。こちらは第 1 地区の乗降ポイント別利用者数を記載しております。黒字での記載が交通不便地域、赤字の下線ありが交通不便地域外、いわゆる便利な地域のポイントとなっています。第 1 地区においては、交通不便地域内の葉桜 1、医療機関であるとみ た整形外科、交通不便地域外の葉山町役場、商業施設である、京急ストアやもとまちユニオンの利用が比較的多い結果となりました。地図に落としたものが、資料 2 になります。利用者の多かったポイントが大きな円になっております。続いて、もとの資料、28 ページをご覧ください。第 2 地区も同様に乗降ポイント別利用者数を記載しております。第 2 地区においては、交通不便地域内の下山口 2、一色台 2 の利用が多く、交通不便地域外の商業施設である、「そうてつローゼン」と京急ストアの利用が比較的多い結果となりました。資料 2 をご覧ください。地図に落とした資料になります。資料 2 の 3 ページ、4 ページが第 1 地区、資料 2 の 5 ページ、6 ページが第 2 地区になります。円が大きくなるほど、利用者が多いことを示しています。もとの資料にお戻りください。資料の 29 ページ。こちらは、第 1 地区、第 2 地区それぞれで、利用頻度の高いルートに記載しております。赤文字が商業施設で、青文字が医療機関となっております。第 1 地区では、葉桜 1 と長柄 2 のルートが一番多く、とみた整形外科や京急ストア、もとまちユニオンといった医療機関、商業施設を含むルートの利用が多い結果となりました。第 2 地区は、一色台 2 と「そうてつローゼン」のルートが最も多く、商業施設の「そうてつローゼン」と医療機関のハートセンター含むルートの利用が多い結果となっています。別添の資料 2、8 ページ、9 ページをご覧ください。利用頻度の高いルートが示された、町内のエリア図となっています。もとの資料にお戻りください。30 ページには、発着地を交通不便地域内、交通不便地域外に分け、それぞれの利用割合を記載しました。第 1 地区では、交通不便地域内での利用が比較的多いでしたが、第 2 地区では、第 1 地区の利用割合とは大きく異なり、交通不便地域内での利用は 3% に留まりました。これは、第 1 地区には、交通不便地域内に医療機関、商業施設がありますが、一方、第 2 地区の交通不便地域内には、医療機関・商業施設がなく、日常の買い物・通院の目的地と考えられる場所はいずれも交通不便地域外であったことから、このような結果になったと考えています。31 ページをご覧ください。こちらは第 1 地区、第 2 地区それぞれの稼働、乗合いの状況を記載しております。1 日 5 時間半の運行時間のうち、1 人以上が乗車していた時間の割合は、第 1 地区では、10.2%、時間にすると 1 日 34 分、第 2 地区のでは 11.1%、時間にすると 1 日 37 分となっております。また、1 人以上が乗車していた時間のうち、複数組（複数予約）が同時に乗車していた時間の割合は、第一地区では、11.3% 時間にすると 1 日 4 分、第 2 地区では、8.6% 時間にすると 1 日 3 分、両地区とも、乗合いが、ほ

とんど発生していない結果となりました。32 ページをご覧ください。こちらは、字別の利用登録者数、利用者数を記載しております。全体としては登録者数 827 人に対して、実利用者数は 220 人となっており、実利用率は 27%となりました。住所が未記入の方が一定程度いるため一概には言えないのですが、下山口地区については比較的実利用率が高い結果となっています。これは、乗降ポイントが、下山口地区の路線バスが走っていない町道に多く設定されているということが、要因にあると考えています。33 ページをご覧ください。こちらは、年代別、男女別の利用登録者数、利用者数を記載しております。登録者、利用者ともに、80 代最も多く、次いで 70 代となっています。続いて 34 ページをご覧ください。こちらは第 1 地区、第 2 地区それぞれの年代別の予約方法を記載しております。いずれの地区も、おおむね 60 代以下はアプリでの予約が多く、70 代以上は電話での予約が多くなっています。年代によって予約方法の棲み分けができているものかと思われます。説明は以上です。よろしくお願いいたします

苦 瀬 :これから質問やご意見をいただく前に、2つだけ言葉の整理をさせてください。資料 1 スライド 29 の利用頻度が高いというのは乗車場所と降車場所ですよね。これを資料 2 でルートのように示すとスライド 8 と 9 のようになるわけですが、この表自身は利用頻度の高いルートではなくて利用頻度の高い場所ではないですか？

吉 田 :おっしゃるとおりです。

苦 瀬 :もう一つ整理しておきたいのは、資料 1 の 31 ページの表の読み方なのですが、「稼働」と「乗合」と「運行」がありますけど。これはどういう風に読んだらいいのでしょうか？「稼働」しているというのはイコール運行しているという時間で、「運行」しているというのは、迎えに行くために誰も乗っていない時間も含み、乗ったら「乗車」というそういう区別ですかね。

吉 田 :「稼働」、「運行」、そこの区別が、以前（の会議で）はっきりしない、稼働率とかそういう（言葉の）使い方が適当ではないとご指摘をいただいていた。そこで、「稼働」、「運行」について、あえて定義をせずに、表にあるように、運行時間のうち 1 人以上が乗っていた時間の割合っていうのがこうでしたという、過去でいうところの稼働率に当たるものを、あえてこういう表現で記載させていただきました。

苦 瀬 :「運行」というのは、（車両が）走っている時間でいいですか？

吉 田 :はい。

苦 瀬 :走っている時間のうち、乗車している時間と乗車していない時間があると理解してよろしいですか？

吉 田 :はい、そのとおりです。

苦 瀬 :稼働時間っていうのは、運行はしてないけれど、運転手さんが待っている時間でいいですか？

吉 田 :稼働時間については、実際にお客さんが乗っていた時間を稼働時間と考えていたのですが、その表現が一般論と違うので、ここではあえて稼働時間と書かずにこういう（「運行時間のうち、1 人以上が乗車していた時間の割合」という）記載とさせていただきます。

苦 瀬 :運行時間という言葉について、走っている時間、（お客さんを）お迎えに行っている時間と、（乗客が）乗っている時間と乗っていない時間があるという理解でよろしいですか？

吉 田 :はい、そのとおりです。

- 雨 宮 : (利用者数について、同じ人が何回乗っても利用者数に加算されているかと思いますが、) このリピート率は数字として出ていますか？
- 吉 田 : 数字としては、生データはありますが、まだ集計はしていません。特定の人が何回乗っているかというデータはございます。
- 雨 宮 : 実際は、利用者数には入っていても、人間の頭数からすると、もう少し少ないという感じになっていると。
- 吉 田 : 実際、複数回、かなり多く利用されている方と、複数回でも 2 回、3 回程度の方といらっしゃるし、1 回しか使っていない方もいらっしゃる。それらが混ざり合った結果 (の利用者数) 1,000 何人ですので、(雨宮) 部長がおっしゃられるとおり、実際はもうちょっと少ないイメージにはなります。
- 苦 瀬 : 他に質問、ご意見ございますか？いかがでございますか？よろしいですか？
- 大 門 : ご説明ありがとうございました。資料 1、23 ページのところに、利用者数と運賃収入というのがありまして、第 1 地区、第 2 地区合計で、大体 50 万円程度ということになったかなと思います。2 年前と昨年度と、実証実験は 2 年連続やられているかと思いますが、この 50 万円という数字をどう捉えるかということをごどこかで分析して、今年度の実証実験に繋いで行くのかなという風に思っています。前回の議事録を見ますと、運行に 1,000 万円ほどかかっていて、一方で収益は 50 万円くらいということで、町の目標としては、(実証運行にかかる費用の) 全てを運行収入で賄うというのはなかなか厳しいですけども、半分くらいは目指したいんだというあたりを、分析を踏まえた上で、令和 8 年度の実験に生かしていく流れができればいいかなという風に思うんですけども、採算性の議論は、この (会議の) 中ではしないでもよろしいんですかね？
- 吉 田 : 採算性の議論も、本来していくのが正しい筋道だとは思っています。なかなか難しいところもあって、デマンド型、定時定路線型、どちらをとっても、成功していると言われる事例でも、(運行費用の) 50%程度まで運賃収入で賄うことは非常に難しいという報告もあるようでございます。また、前回までの交通会議においても、町の目標としては、まずは 1 日 1 地区 1 万円の収入を目指すということをお話させていただいて、その結果どうなったのかということですけども、資料 1、23 ページにありますとおり、1 日 1 万円を目標としておきながら、第 1 地区については 1 日 1,225 円 (の運賃収入) なので達成率としては 12.25%、第 2 地区についても 1 日 1,804 円なので、18.04%。それぞれ 20%も達成してないというのが実態です。
- 大 門 : 目標を、1 日 1 万円っていうところに近づけていきたいという思いはあるということですかね。
- 吉 田 : はい。1 日 1 万円っていうのは、やはり、最低の目標ラインだったと思うのですが、そこが達成できなかった。その主な要因としては、大門委員からもご指摘いただいているところですが、デマンド型の最大の特徴・メリットであるはずの相乗りをする、相乗り率が (低い)。運行時間 1 日 5 時間半のうち、10%程度しか (車両が) 動いてなくて、さらにその中で、相乗りしていた時間は 10%前後であり、10%の 10%なので、1 日 3、4 分しか相乗りしていない。1 日走っていて、相乗りがない日もあるし、1 日 1 回程度の日もあって、均すと 1 日平均 3、4 分しか相乗りがない。(車両自体は) 10 人乗りで、8 人のお客さんを乗せる予定で、相乗りが複数あることを想定していて、(そのうえで 1 日) 1 万円の目標クリア。(相乗りをしながら AI に) 良いルートを選んでもらって運行するよ

うな（想定でいた）。なるべく満車状態で動く、さらにそれが増えていくという想定で始めておきながら、その部分が非常にできていないというか、一緒に乗ってもらうことがなかったというのが、最大の、今回の残念な結果になってしまっている部分なのかな、もうちょっと重複で乗ってもらえるはずだったのが、違ったのかなっていう風には分析しているところです。

大 門 : 一般的に、デマンドバスが生まれる前は、いわゆる乗合バス（路線バス）、タクシーかと言って、デマンドバスっていうのがここ 10 年 20 年で、今検討されている状況かと思えます。資料 1、31 ページの相乗り率ですね。稼働している時間が（運行時間の）10%で、そのうちの 10%なので、全体でいえば 1%くらいしか相乗りしてないという状況であれば、運行方式がデマンドバスではない方がいいという議論もあるのではという風に思ってた伺っていました。これは意見です。以上です。

雨 宮 : デマンド型の実験を続けていて、なんで乗ってくれないのか全然わからない状態ですよ。今年度の実験によって、何がいけなかったのかって見えてくるのかなとは思いますが、すけれども。どこかの自治体で、デマンドで、（利用）登録しない方針にした途端に利用率が増えたというのは、どこかで見たことがあってですね。ちょっと工夫してみるのはあるかなとは思いますが。そもそも、交通不便地ではあるけれども、乗る人がいないっていうのかな。まだ（交通の）足を確保してらっしゃる方が多くて、利用する意思がある人があまりいないのではないかなということも、仮設は立てられるのかなとは思ってましてですね。目先を変えていかないといけないかなとは思いますが。実際、今の 10 倍ぐらいの人を乗せないと、目標値には達成しないということになるので、かなり厳しいかなとは思っています。

苦 瀬 : ありがとうございます。1 万円目標だとすると、（実際の運賃は 200 円または 300 円なので）250 円として、1 日 40 人（乗せなければならない）ということですよ。なかなか厳しいですね。

苦 瀬 : 「2-②令和 8 年度の実証運行事業の提案」とも関係するでしょうから、先に②に入ってもらいますかね。それでまた、何かあれば関連して進めましょうか。

★資料 1 スライド 35～45「2-②令和 8 年度実証運行事業の提案」により説明

吉 田 : 続きまして、令和 8 年度実証運行事業についてご提案させていただきます。資料 1、36 ページをご覧ください。前回の会議では、令和 8 年度実証運行の方向性についてお伝えしました。令和 8 年度の実証運行について、上半期については、利用登録者数が増加し、徐々に町内の公共交通として浸透しつつあることから、昨年度と同じデマンド型の枠組みの充実を図って対応していくこととし、運行時間の延長と乗降ポイントの拡充をして、検証を行っていきたいと考えております。併せて、先ほどの議題でもご意見いただいた通り、交通会議の委員の皆様から、定時定路線型についてもご意見をいただいております。下半期の実証運行につきましては、デマンド型の運行状況を検証しつつ、交通会議でのご意見・ご提案を取り入れながら、定時定路線型へ変更する予定としております。そのための調査・研究、調整等を並行して進めていくこととして、事務局で定時路線型の具体的な検討状況が進みましたら、改めて、交通会議でご意見をいただきたいと思います。

37 ページをご覧ください。今年度のスケジュール案でございます。本日の会議では、上半期における、第 1 地区、第 2 地区での実証運行について協議をいただきます。ちな

みに、昨年度は、第2地区で使用する車両購入など、準備が必要であったため、第1地区と第2地区を分けて協議いたしました。今年度は、準備が整っておりますので、2地区同時に、ご協議いただくことが可能となりました。38ページをご覧ください。まずは、実証運行の概要ですが、運行期間は6月1日から9月30日までとなっております。運行時間については、平日の9時15分から16時45分までと延長します。ただし、13時から14時までの1時間は、昼休みとして、運休としています。39ページをご覧ください。時間延長の昨年度との比較となります。40ページをご覧ください。本日の協議事項は、このページに記載の7点です。41ページをご覧ください。こちらに記載のある①から④については、前年度から内容の変更はございません。①の実施主体は葉山町です。②の対象者は、あらかじめ利用登録をした方が対象となりますが、年齢等の制限はありません。③の使用する車両については、昨年度までに購入した10人乗りのワゴン車を使用します。④の運行形態については、昨年度と同じく、交通空白地の自家用有償運送により行います。⑤の運行事業者ですが、本事業については、下の図のとおり、今年度も昨年度と同じく、(株)建設技術研究所へ業務委託を行い、運行管理及び運行の業務を、建設技術研究所からの委託により実施します。運行事業者の選定については建設技術研究所が行い、うみかぜ交通(株)に決定しました。うみかぜ交通(株)は、京急葉山交通(株)から社名変更し、事業継続をした会社となります。事務所の所在地等には変更がないとのごことでございます。⑥運賃(使用料)です。42ページをご覧ください。こちらについては、昨年度から変更はございませんが、利用者からいただく運賃については、交通不便地域内での利用の場合は200円、交通不便地域外から交通不便地域内、交通不便地域内から交通不便地域外の利用は300円としており、小学生は一律100円、未就学児は無料としております。また、決済方法については、利便性の向上をねらい、昨年8月から導入いたしました、キャッシュレス決済を引き続き実施いたします。⑦運行区域です。43ページをご覧ください。第1地区、長柄、堀内地区を中心とした運行区域です。第2地区、下山口、一色地区を中心とした運行区域です。乗降ポイントについては、昨年度の実証運行から若干の修正をいたします。共通の乗降ポイントを3つずつ増やすことといたします。位置図については、資料3をご覧ください。第1地区では、葉山ハートセンター★43、相鉄ローゼン★48、加藤メディカルアーツクリニック★49、を新たな乗降ポイントといたします。この乗降ポイントは、第2地区の乗降ポイントと共通の場所となります。第2地区では、もとまちユニオン★22、堀内防災広場★23、ソテツ公園★24、この乗降ポイントは、第1地区の乗降ポイントと共通の場所となります。そのほかの乗降ポイントについては、前年度と変更ございませんが、現在調整中の箇所もありますので、若干変更になることもあることをご承知おきください。協議事項については以上でございますが、44ページをご覧ください。繰り返しになりますが、定時定路線型の運行についてです。先ほども申し上げました通り、下半期については、定時定路線型での実証運行を予定しております。早ければ12月からの運行を予定しております。運行については、調査・研究の事前準備を進めているところですが、今現在、資料として皆様にお示しできるところまでは進んでいないのが現状でございます。デマンドをやりながら、定時定路線型の調査・研究を進めまして、第2回交通会議では、その内容の報告や提案をさせていただき、可能ならば事前の検討・協議ができれば良いかなという風に考えております。内容としましては、実施の方法、具体的な運行ルート、ダイヤや運賃、その他調整に必要な事項がいくつかあるかと思います。説明は以上です。よろし

くお願いいたします。

苦 瀬 : それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質いただきたいと思います。

津 吉 : 前回の会議でも話題になりましたし、先ほど大門先生からご指摘がありましたが、採算性の部分をどういう風に続けていくのかというところが、相変わらずはっきりしないということとですね。また、8 年度の実証運行について、上半期は、利用登録者の増加や云々と書いてありまして、その連続性を語っているように思うのですが、実証期間が(昨年度3月31日で)終わって空白があって、また(今年度は)6月から9月までやっていると。それで切れちゃっていますね、この実証運行の期間が。こういうやり方だと定着することは非常に難しいのではないかと思います、その辺はどうお考えですか？

吉 田 : 先ほどもご意見いただいたとおり、採算性についてはなかなかはっきりとしたものがお示しできていないところではありますが、昨年から1地区につき1日1万円の運賃収入を得ることを最低の目標としてやってきておりますので、引き続き(1日1万円の目標設定で)やっていきたいと考えております。それから、ぶつ切りの実証運行がどうかというところで、津吉委員から今お話しいただいて、確かに、実証運行をするにあたり、可能な限り空きがない方がいいなというところは事務局でも検討していて、できればもうちょっと早く、途切れずできる方法がないかなと模索していました。しかし、準備や制度の問題がございまして、なかなかそれができないということで、スケジュールの後半についてもちょっと空いてしまうのですが、そこなるべく詰められるものは詰めてやっていきたいという風に思っています。ですので、空白期間はない方がいいなということで、去年は、(第1地区)7月と(第2地区)8月からスタートでしたが、(今年度は)6月からということで、ちょっと前倒しさせていただいた部分もございします。実際、役場の方には、いつから再開するんだ、5月からやらないのかという趣旨のお問い合わせやご意見もいただいておりますので、そこはなるべく詰めてやりたいと考えていたところです。

雨 宮 : 8 年度の実証実験にあたって、利用料金を下げることは考えていますか？ちょっと割高感があるかなって若干思わなくもないんですけども。

吉 田 : 利用料金を下げることはあまり考えていません。むしろ、バスの初乗り料金が上がったこともあるので、今後の議論としては、少し上げることも考えなくてはいけないのかなと考えているところです。また、前回(の実証運行では)、利用促進するために無料乗車券の配布をさせていただいたので、そういった形での促進策として、割引券や無料券という考え方はありますが、利用料金自体を下げることは、事務局では考えていません。

雨 宮 : バスの初乗り料金が上がったのは理解していますが、基本的に、葉山から発するバスは、逗子とか、横須賀とか、町外に向かって出ていくものだと思います。はやまるタクシーは、葉山の中しか動かなくて、しかもある一定のエリアで回ると考えると、利用しない人のアンケートは取っていないし、利用者に、価格についてのアンケートを取っていたかわかりませんが、取っていないという前提で考えると、この価格帯に割高感を抱いて利用してくれない可能性も結構あるかなと思います。もうちょっと気軽に使える、100 円くらいでパッと乗れるとかですね、そうすると利用率は上がるかもしれないというところで、8 年度の実証運行に向けて検討できるのかなとは思っています。

山 本 : 利用料金の設定については、この公共交通会議で話し合った結果をもとにやってみるところでございします。料金を下げてみてはいかががかっていう今の発想は全くなく、料金を下げたことによって利用率が上がる可能性があるのであれば、そこは考えていきたいと

思います。なおかつ、後半で行う定時定路線については、逆に、事務局の中では料金を上げる想定でしたが、定時定路線の料金についても、また今後、お話をいただきたいなと考えております。

雨 宮 : 既存の公共交通の料金を加味して設定をしていることは理解しております。ただ、狭いエリアの中しか動かないということを考えたときに、町外に行くものと同じような料金設定で使ってもらえるのかどうか、っていうところかなとは思いますが。結局動かしても使ってもらえないとどうしようもないかな、と思います。

清 水 : 資料1、スライド36ですけれども、全体の方針性について示してあるのですが、定時定路線、この会議の中では色々議論が出たところですが、思い切った方向転換になるんだろうなと思います。このときに、住民の方たちへのヒアリングというのはあったんでしょうか？希望する声とか。

吉 田 : 住民の方への直接のヒアリングは実施していません。昨年度取ったアンケートだと、定時路線を希望されない方が多かったというのがあります。それは、デマンドによって乗っているからだというところはあるんですが。一方で、説明会等では、デマンドではなく定時便を希望されている方もいらっしゃいました。実際、どちらがいいか聞ければいいのですが、なかなかそういう風に聞くことも難しく、今まではデマンド型でやっておりました。もう一つの方法としては、以前より議論になっていた定時路線型、またハイブリッド型も含めて検討しているところですが、まずは、色々な議論の中で、そういったもの（ヒアリング）もやっていくべきじゃないかというご提案かと思います。ご質問の、ヒアリングをしたのかということについては、できていないということになります。

清 水 : 使っていない方とか、登録して乗ってみたがあまり利用していない方とか、そういう使いづらさを感じている方の意見にヒントがあるかなという風に思います。どういった形がいいのか、すぐに色々な案が出てくるわけではありませんけれども、住民集会がある地域もありますし、あらゆる手段で、マイナス方向の意見の中にヒントを探すチャンスができればいいなと思いました。

中 野 : 先日、第1地区であるイトーピア地区で行われている高齢者のサロンにお邪魔したのですが、その中で、最近誰だれさんがこのサロンに来なくなってしまって、という話がございました。その際に、はやまるタクシーを使ったらどうかという話をさせてもらいましたが、乗降ポイントまで歩くのが大変で、はやまるタクシーも使えないんだという話がありました。例えば、デマンド型のときには、もう少し柔軟に乗降ポイントを設定していただいて、定時路線になったときに、（デマンド型で）多く使われた場所を、定時路線の乗降ポイントに変えることができればいいなと思いました。また、先日、鑑摺の地区に行ったときにも、鑑摺から逗葉新道にあるドラッグストアに行きたいが、そこまでのバスが走っていないという話があったので、もう少し、デマンド型のときに、柔軟な乗降ポイント設定の見直しがあれば、今後、少し、いいんじゃないかなって少し感じました。以上です。

清 水 : まさに、こういうヒアリングの仕方があるのではないかと思います。

万 木 : 今日初めて参加させていただいて、非常に素朴な質問で大変恐縮なんですけれども、資料1、39ページに、昨年度まで9時15分から14時45分だった運行時間を、16時45分まで伸ばすと記載があります。アンケートの自由記載を踏まえて延長されるということなのですが、そもそも、いわゆる我々働いている人間とか学生さんとかにとって、朝の

6、7、8時、それから夕方の4、5、6時、このコアタイムが、一番移動するニーズが高い時間だと思います。そこをあえて外してこの時間帯にしているというのは、高齢者の方の病院の移動や、専業主婦の方の買い物など、利用実態としてアンケートの結果に出ていると思いますが、一般的なニーズと全く真逆の時間帯を選んでいるように私は感じます。この辺は、過去に経緯があってこういう時間にしているのでしょうか？

吉 田 : 昨年度実証運行したときには、6時間という（時間の縛りがあり）、その6時間のうち、どこに（運行時間を）設定にするのかということで、ご提案のとおり、通勤通学の時間帯に被せられたらいいのではというご意見もあった中で、どちらかという、車や自転車に乗れない・乗らない世代の人たちを吸い上げることを重視して、この時間設定になっているところがございます。ただ、やはり説明会等でご意見いただく中では、そういった（通勤通学の）時間帯も運行してほしいというご意見あるのも事実でございます。

万 木 : 交通弱者を対象にしているのであれば、この時間帯で正解なのかもしれないですが、採算性を見たときに、真逆のところを狙っているなど感じるもので、例えば、パイロット工事で、朝3時間、夕方3時間で実証実験してみるというのも一つ逆転の発想かなというのは少し感じました。

大 門 : 1点意見でもう1点は質問なのですが、まず1点目は、前半デマンドで、後半定時定路線型ということで、デマンドは使っていたが定時路線だと使わなくなる層もいれば、デマンドだと使わなかったが定時路線だと使いやすくなるという層がいるような気がします。予約の煩雑さという意味であれば、（定時定路線型で予約が不要になることは）プラス要因になるかもしれませんし、時刻が定時になることによって、今までよりも使いにくくなったという層もいると思うので、住民のニーズを把握できるような実証運行にさせていただくのがいいのかなと思いました。これが1点目です。もう1点は、定時定路線バスとデマンドバスがあって、もう1個、極端な話全部タクシーにする、タクシー券を配るという話があるかと思います。葉山町ではタクシー券の配布をされていると思うのですが、デマンドにしても、定時定路線にしても、タクシー券というのはある種競合となっていることからすると、タクシー券の現状の利用状況や、どういった方がどこに行っているか等は、把握した上で設計した方がいいと思いますが、そのあたりはどうお考えかなというのが質問になります。

吉 田 : まず2点目のタクシー券について、タクシー券の利用状況に関しては現状把握していないというのが実情でございます。今後、新たな乗降ポイント等を検討する際には、その辺を調べていく必要があるのかなと考えておりますので、関係課と調整を図っていきたいと考えています。

大 門 : タクシー券がどれぐらい使われているか等、そういうざっくりとした情報は持っていますか。具体的に、誰がどこに行っているかまでは把握していないとは思いますが、デマンドにしても、定時定路線にしても、大きく関係しているところかと思いますが、その辺の要因は抑えておいた方がいいかなと思います。

吉 田 : タクシー券の利用数について、ざっくりとした情報は担当課からもらったのですが、我々の方で精査ができていないので、次回の交通会議の際にご報告できたらと思います。

菊 池 : 昨年、高齢者向けのタクシー券を出していただいて、それ以前は、障害者等の福祉のタクシー券だけだったのですが、肌感覚として非常に利用件数は多いです。特に、海側より山側の利用が多いですし、アバウトなデータが、確か12月から1月にかけて行ったアンケート調査の結果、福祉の方から来ているかと思います。おそらく今年度も継続とい

うことで、タクシーの場合、ドア to ドアの移動として、高齢者の一定のニーズがあるのは間違いないところです。やはり、医療機関やお買い物等（での利用）が、感覚としては非常に多い気がしています。町民の方のニーズに対し、どういう交通機関がふさわしいのかを考えていく中では、タクシー券の比率や状況を鑑みて、地域公共交通の方に活かすのは当然だと思いますけどね。高齢化が進んでいる中で、はやまる号も、乗りやすいとは思いますが、それですら乗り降りが億劫な世代の方もいらっしゃるのも事実です。ドア to ドアだからなんとか出かけられるが、バス停や乗降ポイントが遠いという話は、既存のタクシー利用者に関しては、やはりあるのが事実です。多少負担が多くても、便利さを取るということはありませんし、その上に、高齢者向けのタクシー券利用が促進されているのはあります。やはり、町民のニーズを捉えるという意味では、どこから（どこまで乗車したか）というデータも大事ですが、世代や、どういう交通機関が利用しやすいのかということも、調査データには出てこないかもしれませんが、考える必要があると思います。

小 堤 : 資料 1、39 ページの運行時間の延長につきましては、資料 1、25 ページの時間帯別利用者数を見ると 14 時台の利用は少ないけれども、時間延長の要望が多いから延長するということでしょうか？それから、資料 1、39 ページの 13 時から 14 時の間を昼休憩について、この昼休憩というのは運行しない時間ということだと思うのですが、昼休憩は電話当番の方の休憩ですか？それとも、運転士さんの休憩？

吉 田 : 休憩時間ですが、これはドライバーさんの休憩時間にあたります。昨年度までは、運行時間が 6 時間なので、休憩なしで運行できました。今年度はそれより伸ばすので、休憩時間が必要になる。これは 1 ドライバーさん想定です。2 ドライバーさんで（交代で運転できれば）休まず運行することも可能でしたが、その調整ができなかったので、休憩時間を取る形での延長ということで、こういう設定となりました。13 時から 14 時、なぜそこなのかというのは、当初（午前の運行を）12 時半までにして、昼休みをそこから 1 時間入れたいなと考えていましたが、診療所の帰りにその時間帯を使ったり、午後の診療がスタートするのが 14 時以降の診療所が多かったりというところで、この時間設定とさせていただきます。

小 堤 : 安全運行のために乗務員の休憩は大切な時間だと思っております。あえて申し上げるのは、資料 1、31 ページで違和感があるのは、1 日 5.5 時間のうち、要はお客さんを乗せた時間が、1 日 30 何分ということですよ。それ以外な時間は、休憩ではなく、営業所等で待機されているということですよ？

吉 田 : はい。おっしゃるとおりで、営業所さんや町役場で待機し、デマンドですので、予約が入るとそちらに行っていただくという形での対応となっています。

小 堤 : 待機時間は休憩ではないから、別に休憩時間を取るということですね。

和 嶋 : 貴重なご意見ありがとうございます。先ほど福祉委員の方から話があったおでタクの話なのですが、こちらの会議の名称は地域公共交通会議ということで、今はどうしても私どもが実証運行に力入れているのがはやまるタクシーで、議論の主眼となっているところでございます。ただ、町の地域公共交通全体で考えるのであれば、例えば、お出かけタクシー（高齢者向けタクシー）など、そういうところを縦横見ながら、町全体でどんな交通政策ができるのかというのが、今一番大事な議論だと思っております。ただ、今、採算性の話も出ております。福祉的な視点というところで、どうしてもこの部分が、葉山の場合は、交通空白地域を埋めるために、行政としてできるのか、民間さんに委ねら

れるところは委ねる、行政が目向けなきゃいけないところはどこなのか、そういうところで、今はやまるタクシーやお出かけタクシーといった施策をやっているのですが、そうすると、どうしても採算性というところは今のところ脇に置いて、福祉的な視点で、行政サービスを展開しているところが実情でございます。ただそうは言いましても、公金を投入して事業をやっていくということで、福祉という観点と、やはりその採算性というところも、総合的に見ていかなければいけない。そこは非常に苦慮しているところでございまして、この実証運行も、令和6年度に稼働して以来手探りでやってきたのですが、なかなか利用率が上がらない。委員会の中でも、定時定路線はどうかといったご意見をいただいています。ただ、どこまで実証運行というものを続けていくかということころは、やはりお尻を結んでいかなければいけないと思っておりますので、会議の中で、タクシーの運行状況等、町トータルの交通施策をお示ししながらより良い方策を策定していきたいと思っております。本年度は、オンデマンドと定時定路線で運行していきたいと考えています。

清水：私、福祉有償運送という活動をしておりまして、高齢の方、介護認定を受けている方、そして障害者手帳を持っている方の外出支援をする、というのが、私達がずっと続けてきたことなんですけれども、そういった方々の交通政策っていうのが、どうしてもこの交通会議の場には出てこない、福祉政策というような形になろうかとは思いますが、そういった移動・外出するのに、なんらかの介助が必要な方の移動手段というのが、どうしても遅れてしまうことの一つの要因になっていると思います。今、その福祉有償運送運営協議会というところで議論していただいているのですが、こういう方達の移動支援が必要だということとか、どのぐらい足りてないかとかいうことは一切話さない場所です。本当はそういう議論をしていただく場が欲しいな、と常々思っておりまして、今、国土交通省の方も、交通の会議と運営協議会を一本化するという話が、ずっと出ています。はやまるタクシーの狙っている層があると思うのですが、もう少し重度で、なんらかの介助のいる人達の移動についても、ぜひ議論する場を作っていただけたらという風に思っております。

池田：趣旨がそもそも、というのはあったと思うんです。空白地域というところから話がだんだん変わってきている。もちろん利益を追求しないといけないのも分かるけど。定時路線の場合、(乗客が)0でも運行するということですよ。ガソリン代だけがかかる。何台で運行するのか分からないが、このエリアをどうやって網羅するのか。2台で網羅できるのか。6時間の運行であれば休憩はいらないが、遅延したら休憩は与えなくては行けない。そういうことも考えた時に、あまりこうルートであると現実性がないのかなと思う。いっぱい台数を走らせるならいいけど、2台でこれを網羅することは相当厳しいと感じているのが自分の、伝えたいこと。

山本：今、池田委員のご質問の中で、定時定路線にした場合、全ての今のポイントを網羅するのかという議論ですが、やはりそれは回りきれないと思います、実際のところ。です。で、今置いているポイントで、利用が少ない場所は(ルートを)通さずに、使われているルートを設定してみようかと。ただそれはまた、公共交通会議の中で、こういうルートを考えてみたんですけどいかがですか？ということをお諮りしますので、そのときにぜひご意見をいただけたらと思います。

苦瀬：他に、いかがでございましょうか？

<意見・質問なし>

苦 瀬 : 私も思ったこと少しだけ言わせてもらいます。3つほどあります。1つ目は、分析というのが、いつも利用者の分析なんですよね。非利用者の分析はないと。さきほどお話ありましたよね。何で使わないんだろうって、何で使えないんだろうっていうのは、という。で、利用者に聞くと、もっと遅くまでやってくれ、もっと（たくさん）来てくれ、利用者はそう言うと思うんですが。非利用者は、何であの人ばかり向こうまで行くの、とかってなるのも変な話で。その地域の中で、例えば100人住んでいるうち2、3人しか使っていない地域の言うことをいっぱい聞いているっていうのが、町の対応としていいかどうかというのも気になるわけでございます。ですから、非利用者や地域全体の声というのを、なんらかの格好で掬わないときついのではというのが1つ目でございます。それに関連して、2つ目は、定時型の話が出てきました。福祉有償運送があって、タクシー券があって、デマンドがあって、ミニバスっていうコミュニティバスみたいなものがあるわけですね。これを、どうやって葉山町で使い分けていくかという議論ではないかと思うんです。デマンドだけは好みだから、いっぱいお金を使っても構わないというわけにはいかないんじゃないか、という気がする。その辺の交通手段のモードと、やり方と、その目的をクリアしないといけないのかなと思います。これが2つ目です。3つ目は、やはり気になるのは、採算性でございます。600万か700万かかかっている、もしデマンドだったら1,000万オーダーになっていくというときに、1日1万円の収入で、町民は、町の予算を投じるのを許してくれるのかどうかになりますね。ですから、採算とか、町の姿勢とか方向とかいうのを練っておいた方がよろしいのかなと感じた次第でございます。皆さん方よろしいでしょうか？ だいたい意見は尽くしましたですね。

議題3 その他

苦 瀬 : 議題3のその他に入りたいと思います。事務局より何かあればお願いいたします。

吉 田 : 2点ございます。資料の方の準備はありませんが、1点目、葉山町を取り巻く地域公共交通の状況についての情報共有でございます。京浜急行バス株式会社さんより、昨年の秋から運転手不足があり、逗子駅から葉山町福祉文化会館を結ぶバス路線について、今後のダイヤ改正・減便についての事前のご相談とご連絡がございました。具体的には、逗子駅発【山回り】福祉文化会館行き、逗子駅発【海回り】福祉文化会館行き、福祉文化会館発【山回り】逗子駅行き、福祉文化会館発【海回り】逗子駅行き、ちょうど役場の前を通る路線が減便になるということでございます。福祉文化会館や町役場を利用される方につきましては、近くに葉山小学校前のバス停がございますので、そちらを利用することが可能なため、影響は限定的なものであるという風に考えています。減便の実施時期については、準備が整い次第、本年度中に行いたいということでございました。続いてもう1点が、次回の交通会議の時期についてでございます。今年度の2回目となりますが、8月頃の開催を考えております。定時定路線型の調査研究を進めまして、一定程度、委員の皆様にお示しできるような状態になりましたら、日程調整のご連絡をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

苦 瀬 : ただいまのご説明につきまして何かご質問、ご意見が、ございますでしょうか？ それでは、これにて令和8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。