令和８年度第２回葉山町地域公共交通会議　議事録	
日　時	令和８年８月21日（金）15時～17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（web参加）、澁谷清一、春原和洋、池田洋樹、雨宮健治、村越将人、会長　苦瀬博仁、大門創、清水弘子、中野徹、河津智則 ■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、万木賢一
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。時間には少し早いですが、皆さまお揃いなので始めさせていただきたいと思います。これより、令和８年度第２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使用をいたしますので、発言の際は、お近くのマイクのスイッチを押してご使用いただき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についてでございます。先般、確認の依頼をさせていただき、修正等はございませんでしたので、こちらで確定とさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。 それから、今回初めて出席いただく委員の方をご紹介させていただきます。今回から新しく委員になられました、町内会連合会から澁谷様。 澁　谷　：こんにちは、澁谷と申します。どうぞよろしくお願いいたします。 吉　田　：前回、公務重複でご欠席でした葉山警察署　村越様。 村　越　：葉山警察署　村越と言います、よろしくお願いいたします。 吉　田　：また、本日の会議は、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にも出席いただいておりますので、ご承知いただきますようお願いいたします。進行につきましては、苦瀬会長よろしくお願いいたします。 苦　瀬　：苦瀬でございます。どうもお暑い中ありがとうございます。今日は第２回の交通会議でございますが、上半期のことと、それから下半期の予定をまたご検討いただくということでございます。皆さまご忌憚のないご意見をいただければありがたいと思います。どうぞよろしくお願いを申し上げます。 **★会議の成立** 苦　瀬　：それでは、会議の成立状況につきまして、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、ご報告申し上げます。本日の出席委員は、12名でございます。神奈川県タクシー協会の菊池委員はzoomでの参加となっております。葉山町地域公共交通会議規則第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。続きまして、傍聴者の確認でございますが、事務局からお願いいたします。

吉　田　：はい。傍聴者でございますが、傍聴を希望されている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。

＜異議なしの声＞

吉　田　：ありがとうございます。傍聴者に入室いただきますので、しばらくお待ちいただきますようよろしくお願いいたします。

＜傍聴者入室＞

苦　瀬　：それでは、続きまして、配布資料の確認をしたいと思います。

★配布資料の確認

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　：それでは議事に入りたいと思います。議題の 1 番目でございます。前回の葉山町地域公共交通会議の振り返りについてでございます。事務局からご説明をお願いいたします。

★資料１スライド 4～11「１－①令和７年度実証運行事業の報告」により説明

吉　田　：はい。初めに前回の交通会議につきまして、振り返りをさせていただきたいと思います。資料 1 をご覧ください。2 ページでございます。前回の交通会議では、令和 7 年度の実証運行事業の報告と、令和 8 年度の実証運行事業の提案をさせていただき、議題とさせていただきました。

４ページをご覧ください。令和 7 年度実証運行事業の報告についてです。簡単に振り返らせていただきます。

5 ページをご覧ください。昨年度の実証運行事業の概要でございます。

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 8 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。

運行の時間帯は、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、予約方法はウェブアプリまたは電話での対応といたしました。

続いて 6 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 1,069 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 1,064 人、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 1,804 円でございました。

令和 6 年度の実証運行の実績と比べると 1 日平均で 4.2 人、1,045 円のプラスとなりました。

続いて 7 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。
青字での記載が交通不便地域、赤字での記載が交通不便地域外の、いわゆる便利な地域のポイントとなっております。第1地区については、交通不便内の葉桜1、それから医療機関であるとみた整形外科、交通不便地域外の町役場、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。
8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の利用者数を記載してございます。第2地区においては、交通不便内の下山口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。前回の会議では、このようなところを中心に、令和7年度の実証運行事業について報告をさせていただいたところでございます。
9 ページをご覧ください。続きまして、令和8年度実証運行事業の提案について振り返りをさせていただきます。
10 ページをご覧ください。前回の会議では、8年度のスケジュール案にありますように、上半期については、利用登録者の増加や、徐々に町内の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るということで対応していくとし、下半期の実証運行事業について、デマンド型の運行状況を検証しつつ、定時定路線型への変更対応をしていきたいとの説明をさせていただきました。
11 ページをご覧ください。上半期の事業については、前回会議の協議事項としてご審議いただいたうえで確定させていただき、事業開始しているところでございます。
簡単に振り返りをさせていただきますと、実証運行事業の概要ですが、運行期間は6月1日から9月30日まで。現在運行中で、2ヶ月ほど経過してございます。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、昨年度より延長して実施しております。なお13時から14時までは、1時間昼休みとして運休しています。上半期の中間報告につきましては、次の議題で詳しく説明させていただきたいと思います。振り返りについては以上でございます。

苦　瀬　：はい、ありがとうございました。ただいまのご説明について、何かご質問ございますでしょうか。よろしいですか。
それでは、ないようでございますので、議題1の振り返りにつきましては、以上ということにさせていただきたいと思います。

議題2　葉山町地域公共交通実証運行事業について

苦　瀬　：さて、それでは議題の2番目に入りたいと思います。議題の2は、葉山町地域公共交通実証運行事業について、①令和8年度実証運行事業上半期の中間報告でございます。事務局よりご説明をお願いいたします。

★資料1スライド13～30「2－①令和8年度実証運行事業（上半期）の中間報告」により説明

吉　田　：はい。令和8年度上半期の実証運行について中間報告をさせていただきます。
初めに、資料1の14ページをご覧ください。8年度上半期の実証運行は、長柄、堀内を中心とした第1地区、一色、下山口地区を中心とした第2地区ともに、6月1日から9月30日まで4ヶ月間、83日間を実施することとなりました。運行の日時は平日の9時15分から16時45分で、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

		地域内での乗車は 200 円、小学生は一律 100 円、未就学児は無料で、予約方法はウェブアプリ、または電話での対応としております。 15 ページをご覧ください。説明会等の実施状況でございます。説明会は令和 8 年 6 月 2 日から 6 月 18 日まで、町の公共施設などで、昨年度（説明会を実施した際）比較的人が多く集まってきた施設を中心に実施いたしました。また、8 月 4 日には、湘南ビーチ FM で事業概要を放送させていただきました。そのほか、広報葉山、町ホームページ、LINE などで周知をさせていただいているところでございます。また、お配りしております リーフレットにつきましては、乗降ポイントとなっております商業施設や医療機関、それから公共施設などで配架しているところでございます。 続きまして、16 ページをご覧ください。昨年度からの月別の新規登録者数となっております。今年度も、事業開始後に新たな登録がございました。 続いて 17 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ございます。集計期間は、6 月から 7 月の 2 ヶ月間でございます。まず第 1 地区ですが、予約件数は 250 件、延べ利用者数は 367 人で 1 日平均 8.3 人の利用でございます。運賃収入は、74,500 円、1 日平均 1,693 円でございます。令和 7 年度の実証運行と比べますと、1 日平均で 2.4 人、468 円のプラスとなりました。第 2 地区ですが、予約件数は 363 件、延べ利用者数は 419 人で 1 日平均 9.5 人の利用でございました。運賃収入は 112,500 円、1 日平均で 2,557 円でございました。令和 7 年度の実証運行と比較しますと、1 日平均で 2.8 人、753 円のプラスとなりました。 18 ページをご覧ください。実証運行事業の予約件数、利用者数の状況でございます。 19 ページの方をご覧ください。こちらは第 1 地区、第 2 地区それぞれの時間帯別の利用者数を記載してございます。第 1 地区において、9 時台、14 時台の利用が比較的多く、第 2 地区においては 15 時台の利用が最も多く、9 時台、10 時台、14 時台が拮抗している結果と現在なっております。13 時台はドライバーの昼休みのために運休となっております。運行時間を延長したことにより、昨年度と若干違った傾向が現れております。また、利用者からの要望等が多かった時間延長についてですが、第 2 地区では、15 時台の利用が多くなるなどの効果が出ているところですが、第 1 地区では、他の時間帯ほど利用が伸びてないといところも見受けられます。 続きまして、20 ページをご覧ください。第 1 地区、第 2 地区それぞれの、曜日別の利用者数を記載してございます。第 1 地区においては、水曜日の利用が比較的少なく、火曜日の利用が多くなってございます。第 2 地区においては、金曜日の利用が最も多い状況となっています。第 1 地区は、水曜日が少ない傾向は昨年度と同じように現れております。全体として、昨年度と同じような傾向が現れているものと考えてございます。 続きまして、21 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の延べ利用者数を記載しております。青字での記載が交通不便地域、赤字での記載が交通不便地域外、いわゆる便利な地域のポイントとなっております。交通不便地内の葉桜 1、医療機関であるとみた整形外科、交通不便地外の町役場、商業施設であるもとまちユニオンの利用が比較的多い状況となりました。今年度からの新規増設ポイントは 3 箇所、星印で示しているところですが、ハートセンターにつきましては一定の利用がされているところでございます。 続きまして、下段の 22 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の実利用者数を記載してございます。実利用者で見ますと、医療機関であるとみた整形外科、

		長柄診療所、交通不便地外の町役場、商業施設であるもとまちユニオン、京急ストアの利用が比較的多い状況となっております。葉桜 1 のように、一部の利用者が多く利用しているケースもあることが確認できているところでございます。 23 ページをご覧ください。第 2 地区につきましても同様に、乗降ポイント別の延べ利用者数を記載してございます。第 2 地区においては、交通不便内の下山口 1 の利用が最も多く、交通不便地域外の、商業施設であるそうてつローゼン、京急ストアの利用が比較的多い結果となっております。今年度からの新規増設ポイントはこちらも 3 箇所、星印で示しているところでございますが、もとまちユニオンについて一定の利用がされているところでございます。 続きまして下段の 24 ページをご覧ください。こちらは第 2 地区の乗降ポイント別の実利用者数を記載しております。実利用で見ますと、商業施設である京急ストアやそうてつローゼン、医療機関であるハートセンターの利用が比較的多い状況となっております。 25 ページ、こちらは、第 1 地区、第 2 地区それぞれで、延べ利用の頻度が高いルートを記載しております。第 1 地区では、葉桜 1 で乗ってもとまちユニオンで降りる、長柄 2 で乗って葉桜 1 で降りるケースが、ともに 15 回で一番多く、そのほかとみた整形外科やもとまちユニオンといった、医療機関、商業施設を含む利用が多い結果となっております。第 2 地区はそうてつローゼンで乗って下山口 6 で降りるケースが最も多く、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を含む利用が多い結果となっております。 26 ページでございます。発着地の交通不便内、交通不便外それぞれの利用割合を記載しております。第 1 地区では交通不便内での利用が比較的ありましたが、第 2 地区では第 1 地区の利用とは大きく異なり、交通不便地内での利用は 2%にとどまっております。これは、第 1 地区は、交通不便内に医療機関、商業施設がありますが、一方で第 2 地区は、交通不便内には医療機関、商業施設がなく、日常の買い物、通院の目的と考えられる場所はいずれも交通不便地外であったことから、このような結果になっているものと思います。この傾向につきましては、昨年度とほぼ同様の状況となっております。 27 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・乗り合いの状況を記載してございます。1 日 6 時間半の運行時間のうち、1 人以上乗車していた時間の割合は、第 1 地区では 11.9%、時間にすると 1 日 46 分。第 2 地区では 13.6%、時間にすると 1 日 53 分となっております。昨年度と比較しますと、やや改善が見られているところでございます。 また、1 人以上が乗車している時間のうち、複数組、複数予約が同時に乗車していた時間の割合は、第 1 地区では 12.8%、時間にすると 1 日 6 分、第 2 地区では 7.9%、時間にすると 1 日 4 分。両地区とも乗り合いがあまり発生してない状況となっており、昨年度と大きな変化がないところでございます。 28 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ございます。令和 7 年度からの累計になりますが、全体として、登録者数は 942 人に対して、実利用者数は 273 人となっております。実利用率は 29%でございます。住所の未記入の方が一定程度いるのですが、下山口地区については、比較的利用率が高い結果となっております。これは昨年度からの傾向なのですが、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おります。

	29 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ございます。 続いて 30 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、概ね 60 代以下ではアプリでの予約が多く、70 代以上では電話での予約が多くなってございます。 資料の用意はないのですが、今年度の実証運行における先週までの両地区での状況ですが、1 日に 20 人以上利用した日が 4 回ほどありました。また、第 2 地区では初めて、車の定員であります 8 人の満員になる運行が二度ほどございました。少しずつではございますが、利用状況について改善が見られているところでございます。 一方で、運行時間の延長や、乗降ポイントの増設を試みているところですが、劇的な改善までには、残念ながら、現在のところ至っていないという風に考えてございます。中間報告の説明については以上です。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した。ただいまのご説明は、スライドで 13 から 30 までのご説明だと理解しております。ただいまのご説明につきまして、何かご質問・ご意見ございましたらお願いいたします。いかがでございましょう。 よろしいですか。 それでは、私からでもいいですかね。2 点お聞きしたいのですが、1 つは、27 のスライドのところで、例えば、第 1 地区で 1 人以上が乗車していた時間が 11.9%で、それから下の段で、1 人以上が乗車していた時間のうち複数組が同時に乗車していたということは、これは 11.9%の（うちの）12%と考えればいいわけですね。
	吉　田　：はい。その通りでございます。
	苦　瀬　：そうすると、例えば 1 日 6 分間複数乗っていたということですが、1 日の運行時間は 5.5 時間と書いてあり、そうすると、5.5 時間のうち 6 分だけ 2 組（相乗りしていた）という風に理解していいのですか。
	吉　田　：今年度につきましては、運行時間が 6.5 時間ですので、6.5 時間のうち 6 分間相乗りが発生していたということになります。
	苦　瀬　：ありがとうございました。 他に皆さん何かご質問、ご意見ございますでしょうか。 どうぞ。
	大　門　：大門でございます。ご説明ありがとうございました。 私も委員長と同じ稼働状況のところでして、先ほど口頭で、8 人満員になったときと、あと最大 20 人乗ったということがあったとおっしゃいましたけれども、20 人乗った日というのは、だいたい何往復くらいしているイメージかというのはお分かりになりますか。1 人 1 人別々に乗っていた場合 20 往復したということになりますが。
	吉　田　：11 組が利用しています。
	大　門　：11 組乗っている、それは相乗りしていないとなれば 11 往復ということになりますよね。
	吉　田　：4 件ほど相乗りしているケースでございました。
	大　門　：なるほど。そうすると、4 件、2 組が相乗りしていれば、8 組くらいになって、それ以外に 3 組くらいあるから、7 回くらい運行しているという感じですかね。
	吉　田　：はい。おっしゃる通り。
	大　門　：わかりました。ありがとうございます。多分、のちに定時定路線型の話があると思いますが、それとの比較をする上で、マックスのときに何往復くらいしているのかというこ

	とが分かっておけると、のちのち定時定路線の議論をするときに、3 往復 4 往復という話のかねあいで必要になると思ったので質問させていただきました。ありがとうございます。 苦　瀬　：他にご意見ご質問ございますでしょうか。どうぞ。 清　水　：かながわ移動ネットの清水です。今、お子さん連れの乗合いがあったという話でしたけれども、夏休みになって、やはり子供連れの利用というのはだいぶ増えていますか。 吉　田　：やはり夏休み、7 月後半から 8 月前半にかけて、お子様連れの利用が少し見られるということでございます。 清　水　：続けて、小さい未就学児を子育て中の方もいらっしゃると思いますけれども、通常の利用では、お子さま連れという方はあまり数字的には多くないのでしょうか。 吉　田　：はい。実は、通常利用でも、未就学児と（一緒に）利用されている方がいらっしゃいます。近くに保育施設があって、そこに預けられているのかもしれないなっていうようなところで、それは想像の域を出ないですが、そういった利用もなされているところです。 清　水　：ありがとうございます。 苦　瀬　：他にいかがでございましょうか。よろしゅうございますか。 大　門　：では、もう 1 点だけ。大門と申します。16 ページの登録者数について、新たに 110 名くらい増えているということで、葉山さんのご尽力の賜物かなっていう風に思いますけれども、この人たちはどういう人で、と言ったら変な質問になってしまうかもしれないですけれど、要は、これまで登録した人ではない方について、これまでも周知していたにも関わらず新たに追加されたということからすると、どういう人なのかなって、あるいは、その人たちが実際に利用されているのかどうかとか、そのあたりもし感触があれば教えていただければなと思います。 吉　田　：この 100 名近くいらっしゃる方が、引っ越してこられた方もいらっしゃるし、初めてこの制度を知ったという方もいらっしゃるのかなということで、そこについては精査できていないところですが、説明会に行ったときの感触ですと、新たに引っ越してこられた方ではない方が割と（多く）おられたので、昨年までやろうとしていたけれどチャンスがなくて（登録していなかった）方も中にはいらっしゃるし、というような感じなのかな、感覚論で申し訳ないのですが、そこについては調べたいと思います。 大　門　：わかりました。ありがとうございます。 苦　瀬　：他にいかがでございましょう。よろしいでしょうか。はい。どうぞ。 小　堤　：バス協会でございます。16 ページの、新規登録者数の推移ということで、現在までの総登録者数というのはこの数値を全部足し上げた数字ということでしょうか。 吉　田　：(7 月 31 日までの総登録者数が）942 人、（これは）令和 6 年度で登録された方、それから令和 7 年度で登録された方、それから今年度に登録された方の累計でございます。16 ページの棒グラフについては、令和 7 年度と令和 8 年度の部分だけでございます。 小　堤　：結構です。それで、28 ページの、町外・未記入が 233 人ということですけれども、町外の方とか、住所が分からない方が 233 名いらっしゃるといことという風に解釈してよろしいでしょうか。 吉　田　：その通りでございます。本来、住所を入れていただいて（利用登録をする）というところですが、住所を入れなくても登録できてしまっていた時期がございまして、それと町外の方も含めて、町外と未記入というような整理になってございます。実際、町外での登録をされている方もいらっしゃいます。

	小　堤　：町外で登録されている方が乗降ポイントでご利用になられている、といことでございますかね。わかりました。ありがとうございます。 苦　瀬　：はい。他に、ご質問・ご意見ございますか。よろしゅうございますか。 それでは、議題の 2 の①については以上とさせていただきます。 **★資料 1 スライド 31～38「2 －②令和 8 年度実証運行事業（下半期）の提案」により説明** 苦　瀬　：では続きまして、議題の 2 の②でございます。令和 8 年度実証運行事業下半期の提案につきまして、事務局からご説明をお願いしたいと思います。お願いします。 吉　田　：はい。続きまして、令和 8 年度実証運行事業の下半期の提案について、ご説明させていただきます。スライドの 32 をご覧ください。令和 8 年度の実証運行につきましては、繰り返しになるところがございますが、上半期についてはデマンド型の枠組みの充実を図りながら対応することとし、概要については先ほどご説明・ご報告した通りでございます。下半期につきましては、デマンド型の実証運行を検証しつつ、定時定路線型に変更し、実証運行を行っていくことを計画してまいりました。事務局におきまして、定時定路線型の具体的な検討状況等が進んでまいりましたので、本日提案させていただきたいと考えてございます。先ほどのご報告でも申し上げました通り、劇的な変化がなかなか見られなかったという状況がございますので、本日、定時定路線型のご提案という形を取らせていただいているところでございます。なお、正式な協議事項としましては、次回の交通会議での実施としたいと考えているところでございます。 33 ページのスライドをご覧ください。今年度のスケジュール案でございます。本日の会議では、下半期における実証運行について提案をし、皆さまにご検討いただければと思っております。なお、(現行の) 町の条例でございますが、デマンド型の実証運行だけを想定して作成したものになっているため、定時定路線型での対応ができるように、実証運行に関する条例の改正の手続きを行いたいと考えてございます。今度の 9 月の定例会議にて改正案の上程をし、ご審議いただく予定となってございます。その後、第 3 回目の交通会議で、正式に定時定路線型の協議事項として進めさせていただき、内容が調い、12 月からの運行開始に向けて進めていく予定でございます。 34 ページの方をご覧ください。実証運行の概要でございます。運行期間につきましては、12 月 1 日から 3 月 31 日までを予定しております。運行の時間につきましては、デマンド型は 9 時 15 分から 16 時 45 分で実施しておりますが、その枠組みを大きく変えない形で、平日の 9 時から 17 時までの間で、路線のダイヤによる対応としたいと考えております。うち、45 分から 1 時間程度を昼休みとして、運休する予定で計画を立てていこうと考えているところでございます。 次の 35 のスライドをお願いいたします。本日の提案事項は、このページにある 7 点でございます。 スライド 36、下段を見ていただければと思います。①の実証主体は葉山町で、現在と変更ございません。 ②の対象者についても、制限しないという形で考えてございます。ご自身で乗降が可能な方についての対応とさせていただき、デマンド型の場合はあらかじめ利用登録をした方が対象ということも記載してございましたが、その要件はなくなることとなります。 ③の使用する車両については、デマンド型で使用しております車両をそのまま使用いたします。こちらについては、町が購入した 10 人乗りのワゴン車でございます。

		④の運行形態につきましては、デマンド型と同じく、交通空白地の自家用有償旅客運送事業者協力型により行う予定でございます。 37 ページをご覧ください。⑤の運行事業者でございますが、デマンド型の運行事業者であるうみかぜ交通株式会社さんに事業委託をして行う予定でございます。 デマンド型、現在やっておりますところではシステムの利用があり、今日も同席していただいております建設技術研究所に委託し、運行管理について、建設技術研究所からうみかぜ交通に業務委託を行っておりますが、定時定路線型では、葉山町が、運行事業を直接うみかぜ交通に委託する方式になる予定でございます。 次に⑥の運賃でございます。乗車時に前払いで、中学生以上の、大人の利用は 300 円とし、小学生は一律 100 円。未就学児は無料としたいと考えております。デマンド型の場合は乗降場所が特定できることから、300 円と 200 円の区間をそれぞれ設定しておりましたが、定時定路線型になると乗降場所の特定が困難となるため、大人の料金についても、一律での対応とさせていただくものでございます。 また、デマンド型との比較検証を行う必要があるため、300 円を超える料金の設定は、本実証運行の中では行わないでいきたいと考えているところでございます。 なお、決済方法につきましては、利便性の向上を狙い、昨年の 8 月から導入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。 次に運行路線でございます。こちらにつきましては、別添の資料で詳しく説明させていただきたいと思います。 それから、今日、zoom で参加している菊池委員から、ルートの説明の前に、質問が入っておりますので、補足説明をさせていただきたいと思います。 菊池様から、「対象者を制限しないこと（ただし自身で乗降できる者）にする理由について、お伺いしたいということでございます。実証運行の財政面改善のため、対象者を制限しないということでしょうか。本格運行への布石という考え方は、理解できなくはありませんが、もし、そうなった場合は、バスタクシーの民業圧迫につながりかねないと懸念をいたします。また、生産年齢人口の世代の登録者が多い割には、利用者数に反映していないという現状を理解した上で、そこの利用を促進したい。という状況はあると思いますが、地域交通全体のバランスをよく考えていただきたい。と考えます。」ということでご意見をいただいています。こちらのご意見とご質問についての回答と補足説明になるのですが、本実証運行につきましては、前回も、対象者を制限しない、福祉の高齢者だけなどという形でやっておりませんでしたので、引き続きそこについては制限しない。制限していなくても、皆さまご存知の通り、今までの報告の通りですね、1 日 10 人に満たない乗車しかない状況を見ますと、ここを制限して運行するというのはなかなか、より厳しくなってしまうのかなということで、実証運行としては今の枠組みの中で、制限しないで、自身で乗降できる方について対象としていきたいという風に考えているところでございます。
	苦　瀬	：はい。じゃあそこで切りましょう。 今、38 ページまでご説明があって、そのあとでルートの説明というのですが、今ご質問があったように、スライド 31 から 38 までのところで、ご質問を承って、そのあとでルートの話を分けた方がいいと思うので、一度切らせてください。 それで、私が、今の菊池委員のご質問を代弁するというか、私も気になったので、そういうことではないのではないかということを菊池委員にも確認したいくらいですが。

	まず、全体の話として、これは提案だから、スケジュール案だし、34 ページの概要も案ですよね。全部案で良いですよね。 吉　田　：はい。 苦　瀬　：それで、ただし自身で乗り降り可能な者、という表現ですが、例えば、赤ちゃんを抱っこした人はどうするんだと。赤ちゃんは乗せないのかという。つまり、この、ただし自身で乗降が可能なものという表現が、ものすごく、場合によってはきつく聞こる感じがするんですよ。具体的に言うと、赤ちゃんを抱っこして入っちゃいけないの？と、そういうわけではないはずですよね。 吉　田　：はい。 苦　瀬　：そうすると、この表現は工夫しないと誤解されませんかね。いや、菊池委員もそういう趣旨もあったのではと拝察したものですから。 吉　田　：この表現方法については、配慮が足りなかった部分があるかなと思います。決して排除するというわけではなく、イメージとしては、今の 10 人乗りのワゴン車に、乗り降りができる方をということで、そういった表現にさせていただいていて。その辺の表現については次回までに、少し整理させていただきます。 苦　瀬　：この表現はきついかもしれませんね。 ということで、すいません。こちらで勝手に進めてしまいましたけれども、31 ページのスライドから 38 ページのスライドまででご提案がございました。ご質問・ご意見ございましたら、是非ここでお願いいたしたいと思います。いかがでしょうか。はいどうぞ。 雨　宮　：今回は、誰でも乗れるという形を取るということですが、これまでのオンデマンドの場合については、登録した人が利用できるという形を取っており、利用者の年代別の状況ですとか、そういったデータをすべてこちらの方で取捨選択しながら整理ができたのかなと思います。今回の実証実験で、何を調べようとしていて、かつ、どんなデータを誰が取っていくつもりでいるのかということがまず 1 点。 あとは今回、誰でも乗れるとなると、前回このオンデマンドの場合は、場所を指定して、そこに人が集まってきてそこで拾っていくという形になりましたけれど。 今回、バス停のようなものを設置しないと、なかなか利用者が分かりにくいのではないかと思います。もしそういうものを道路上に置くということでしたら、早めにご相談いただければと思います。 苦　瀬　：はい。ありがとうございます。いかがでございましょうか。 吉　田　：はい。このあと詳しく説明させていただきますが、例えば第 1 地区ですと、リーフレット上にある青のポイントの中から、（デマンド型での運行と）同じポイントを（定時定路線型の停留所として）基本的には選択する。非常に乗り降りが少ないところについては少し減らさせていただいたりですとか。赤のポイントについては、交通便利地の方になりますので、こちらについては、法の趣旨に則って最小限のポイントで、こちら（不便地）からこちら（便利地）に出てくるところの利用ということを考えてございます。 乗り降りについては、運転手さんの協力を得ながらやっていきたいなって思っているんですけれど。ただ年代別まで取れるのかとか、その辺については今後、もう少し煮詰めていかないといけないという風に考えてございます。 苦　瀬　：よろしいですか。多分年代別は難しいかもしれませんね、 吉　田　：そうですね。 山　本　：あとは乗った数、あと金額ですね。利用料金をどのくらい伸ばせるかというところです。

	苦　瀬　：運転手さんが数えるというのもあるけれど、電子決済であればそこで自動的に数えて、（現金払いの人数）だけ足すとか、そういう手もあるかもしれませんよね。 はい。他にいかがでございましょうか。よろしいでしょうか。 小　堤　：バス協会です。車両数は 2 台で、それから、10 人以上の方の申し込みがあった場合の処置はどうされるか考えていらっしゃるか。 吉　田　：そこのところが非常に難しくて、車両が 2 台しかなく、またその 2 台が同じ時間帯で別のルートを運行する予定なので、定員に達してしまったときは、乗れない状況になってしまうのかなという、(そういう) 対応がやむを得ないのかなと考えております。非常に悩んだところなのですが、そうせざるを得ないのかな。運行状況を見ながら、そこも考えていかなければいけないところなのかなとは思うのですが、日々のデマンドの (利用) 状況を見る限り、現在までで 8 人乗車になった事例が、たまたま予約制というところもありますが、1 回、2 回しか発生してないことを考えますと、なかなかそういった状況にならない可能性のほうが高いのかなという風には思っているところではございます。 小　堤　：事情はよく分かりますけれども、通常ですと、応援する車を出すということもあります。季節が冬に向かうからあれですけれど、例えばこの夏の時期にずっと待たされて、次の便まで（待つ）となると、また大変なことになりますので。そういった対応についてはご検討いただければと思います。 苦　瀬　：他にご意見、はいどうぞ。 菊　池　：リモートで失礼します。先ほどの利用者を制限しないお話と、会長先生のご意見と、さらに、小堤さんのお話とも連携してくるのですが、やはり、全く制限しないということが、1 運行に対して満員の回が発生する可能性が高い。そういった場合、まったく公平に扱うべきなのか。それとも、この交通によらないと出かけづらい人を優先すべきなのか。というところにも繋がる部分があるかと思います。 本来、通常の路線バス、タクシーによらない、利用しづらい人を拾っていくというか、そういう人のための受け皿が、1 つ、この実証実験の役目の 1 つという中で、やはり、生産年齢人口、現役世代の人が、通勤・通学の時間帯に使いたいということがあるのでしょうけれど、そういう人たちが来てしまったばかりに、高齢者であったり、先ほどの、妊産婦の方とか、乳幼児を連れていて、こういう小回りの利くものであればなんとか出かけられるという人を積み残しすることになると、いかがかなという部分もございます。満員になるかならないか、やってみなければ分からないというよりも、この手の話をすると、満員になったらどうするんだというご意見が必ず出てくるのが現在ですし、当然、今後、議会でもそういう発言が出るかと思います。それは十分に備えてどういう対応をするかを考えていく必要があると思いますし、その上で、まったく利用者を制限しないということが、下半期の運行に対して、どう関係してくのかも考えていく必要があるのではないかなと思います。以上です。 苦　瀬　：ありがとうございました。いかがでしょう。 吉　田　：今いただいたご意見につきましては、一度持ち帰らせていただいて、少し、中で検討させていただきたいなと思っております。 苦　瀬　：確かに、そういうコミュニティバスで立ち席もあってという状況と、椅子の場所が決まっているとなるとどうするか。じゃあ予約制にするか、とか、そういう議論がすぐ出てくるので、その辺も含めて、ご意見を承りながら良い方法考えてください。はいどうぞ。 清　水　：清水です。私も地域で小さなコミュニティバスのようなことをやっていますけれども、

		今おっしゃったように、なかなか、満員になって乗れないということは少ないです。添乗者がついているので、添乗者が降りて（乗客の席を確保する）、みたいなことは時々ありますけれども少ないです。ですけれども、バックアップ車というものを私たち用意しているんですね、出動する回数は本当に、今まで1回あったかなという感じ、10何年やっていてその程度ですけれども、バックアップ車みたいな考えも1つはあると思うし、限りなく回数が少ないんだったら、タクシーをバックアップとして使うというのも、経済的に考えてもそう大きな負担ではないのではないかというような気がしました。やはり私は子育て世代にも十分活用してほしいな、こういう車だとどうしても高齢者のためのものと皆さん思いがちで、若い方が乗ってくださらないことがあるんですけれども、今伺ったら結構（若い世代の）利用があるとのことなので、そういうスタイルは失いたくないなと思いますので。ぜひ、皆さんの意見聞きながらバックアップ車もご検討いただければと思いました。
	吉　田	：はい。ありがとうございます。貴重なご意見いただき、また、ご提案いただいて、こちらから教えていただきたいことがあったらよろしくお願いします。ありがとうございます。
	苦　瀬	：はい。他にいかがでございましょう。どうぞ。
	春　原	：神奈川支局の春原と申します。先ほどのデータの取り方について、よくあるのはやはりアンケートですね、利用者さんに直接聞くのが一番早いのかなって思いますので、あらかじめ（知りたい情報を）決めておいて、web なのか、手書きなのか、また目視の OD とか、もしくは（車内に）カメラがついているなら、それによる分析というのも必要なんですけれど。あらかじめ作っておくというのが大事かな、乗り合いにおける数字の取り方というのは、既存の乗り合い事業者さんは多分よくご存じかと思います。京急さんだとかに相談していただいて、いい方法を見つけてもらうとか。いずれにしても最初に決めておくのが大事かなと思いますので、並行して検討していただければと思います。
	苦　瀬	：はい。他にご意見。先ほど手が上がりました。どうぞ。
	大　門	：大門でございます。先ほどの雨宮委員からの関連だと思いますが、定時定路線を何のために運行するかといったときに、もちろん、葉山町にとって良いバスの運行システムというのが、デマンド型なのか、定時定路線なのかということを比較検証した上で、次年度以降に繋げていくというのが多分1番の目的ではないかという風に思います。そのときに、それをどう評価するかということはやはり重要だと思っていて、もちろん、利用者数が何人増えたか、（デマンド型、定時定路線型の）どちらが多いか少ないかというのは、当然重要な指標ではありますが。それぞれメリットデメリットがあるわけですよね、デマンドの方が長けている部分もあれば、定時定路線の方が長けている部分もあると思います。 なので、デマンドから定時定路線に変更したときに、増える要素もあれば減る要素もあると思っていて。それをちゃんと把握したうえで次年度以降の設計に繋げていくことが重要だと思いますし、そのための調査は重要で。先ほど春原委員がおっしゃられたアンケート調査なんかは非常に重要なことかなという風に思いました。そのときに、デマンドの方は（利用）登録をしているので、対象者がある程度分かるわけですよね。今回、対象者を制限しないということであれば、不特定多数の方が乗るので、対象者は分からないというところをどうにか乗り越えないといけないんですけれども、ぱっと思いつくのは、デマンドにも乗って、定時定路線にも乗る人というのはどういう人なのかだとか、

		デマンドには乗ったけれど、定時定路線には乗らなかった人はどんな人なのか、あと逆に定時定路線には乗ったけれども、デマンドには乗らなかった人はどんな人なのか、どういう状況で乗らなかったのかということをちゃんと把握するということが、非常に有効かと思いますし、同じ地域で 2 種類の運行を試しているという例というのはあまりないと思いますので、そういったデータをちゃんと取ったうえで、次年度以降の運行に繋げることが重要かなという風に思いました。一応意見だと思います。以上です。 苦　瀬　：ありがとうございました。ではそれは参考にしていただければありがたいと思います。他にいかがでございましょう。よろしいですか。 それでは、運行ルートの話をしていただいて、もし何かお気づきの点があれば、ご提案・ご意見をいただければありがたいと思います。それでは、お願いいたします。 鈴　木　：はい、ただいまより、第 1 地区および第 2 地区のルート案と時刻表につきまして、事務局よりご説明いたします。 第 1 地区のルート案につきまして、事務局からは 2 つの案をお示しします。 まずはルートの確認からさせていただきます。【資料 2-1-1】の、青色で示したルートをご覧ください。 26 番「葉山町役場」を出発し、47 番「京急ストア」へ向かいます。その後、25 番「図書館」、22 番「もとまちユニオン」へ行き、長柄交差点を右折して交通不便地方面へ向かいます。 交通不便地域につきましては、長柄、イトーピア、葉桜を左回りに 1 周する想定です。 18 番「長柄 2 」、19 番「長柄 3 」、20 番「仙光院駐車場」を経由して、21 番「ハヤマステーション」へ向かいます。その後、9 番「イトーピア中央公園」、12 番「あやめ公園」へ行き、1 番「葉桜会館横」から 5 番「葉桜 2 」、4 番「汐見児童遊園」、3 番「葉桜 1 」を通って 16 番「長柄会館」へ行きます。 その後、もう一度 21 番「ハヤマステーション」へ戻り、19 番「長柄 3 」、18 番「長柄 2 」、17 番「とみた整形外科」、15 番「長柄診療所」、22 番「もとまちユニオン」、25 番「図書館」、47 番「京急ストア」を通り、26 番の「葉山町役場」へ戻ります。 ポイントの選定にあたっては、乗り降りの回数が多い地区、また、実利用者数が多い地区を優先しています。たとえば、「のべ利用回数」は同じ 100 回であっても、「特定の 1 人が 99 回、もう 1 人が 1 回（合計 2 人)」利用しているポイントと、「50 人がそれぞれ 2 回ずつ（合計 50 人)」利用しているポイントがある場合、より多くの住民の足となる後者を優先して選定しております。 このルート案は、スーパーや病院などの主要施設から交通不便地へ行き、また主要施設へと戻る循環構造となっています。そのため、1 本の便で「主要施設へ行く人」も、「用事を済ませて主要施設から帰る人」も同時に利用可能となっています。これにより、往路・復路を別々に設定して交互に運行するよりも、短い時間で効率よく 1 周することができます。 次に、資料右側の時刻表をご覧ください。 本ダイヤでは、1 便終了ごとに調整時間を取り、それとは別に昼休憩を設定しています。1 便ごとの調整時間を 20 分間、昼休憩を 45 分間と設定することで、1 日に 4 便を運行することができます。なお、紫色で示した部分が主要施設となります。 ここで、1 便で不便地から主要施設へ買い物に出かけ、次の 2 便で帰宅する場合の滞在時間をシミュレーションいたします。

第1便の下から2番目の「47番　京急ストア」と、第2便の上から2番目の「47番　京急ストア」の組み合わせを想定します。
第1便で「10時33分　京急ストア着」、第2便で「10時58分　京急ストア発」となるため、買い物時間はおおむね25分間となります。仮に、1便ごとの調整時間を15分に短縮すると、買い物時間は約20分、調整10分にすると買い物時間は15分ほどに縮まってしまいます。高齢者の利用が多いことを踏まえますと、ある程度余裕を持った買い物時間を確保した方が利用しやすいと考え、調整時間は 20 分間の設定とさせていただきました。
その他主要施設での滞在時間について、ご説明いたします。
もとまちユニオンについて、1便で「10時23分着」⇒ 2便で「11時06分発」となり、買い物時間は43分間確保できます。
とみた整形外科について、1便で「10時11分着」⇒ 2便で「11時16分発」となり、診療時間は約1時間確保できます。
昼休憩につきましては、車両が最終的に 17 時までに役場へ戻る運行スケジュールを考慮し、45分間が適当であると判断しました。うみかぜ交通に確認を行い、昼休憩45分で労務上問題ないとの回答を得ております。
なお、別紙のとおり、診療所のお昼休みと一部重なる時間帯はありますが、診療所付近のほかの施設等に用事のある方も利用することを想定し、特定のポイントを飛ばすことはせず、全便一貫して同じルートを運行する方針としております。
続きまして、【資料2-1-1（水曜日)】をご覧ください。
ハヤマステーションに関しましては、水曜日が定休日となっており、駐車場の利用ができません。そのため、水曜日に関しましては、緑色でお示ししたハヤマステーションを経由しない代替ルートおよび時刻表で運行いたします。
水曜日はステーションへ行かない分、1周の所要時間が短縮されます。この削り出された時間を有効に活用し、主要施設から不便地へ帰宅するための「第5便」を追加で設定し、水曜日は1日5便体制での運行を計画しております。
次に、【資料2-1-2】をご覧ください。
このルートは、第1地区を「外回り」と「内回り」で交互に運行するものとなっています。
まず、「外回り」については、26番「葉山町役場」を出発し、47番「京急ストア」、25番「図書館」、22番「もとまちユニオン」、15番「長柄診療所」、17番「とみた整形外科」と、主要施設を先に回ります。その後、16番「長柄会館」から、不便地を右回りに1周します。16番「長柄会館」、3番「葉桜1」、4番「汐見児童遊園」、5番「葉桜2」、1番「葉桜会館横」、12番「あやめ公園」、9番「イトーピア中央公園」、21番「ハヤマステーション」、19番「長柄3」、18番「長柄2」の順に運行します。
不便地を回った後は、再度主要施設を先ほどとは逆の順番で運行いたします。17番「とみた整形」、15番「長柄診療所」、22番「もとまちユニオン」、25番「図書館」、47番「京急ストア」まで行き、26番の「葉山町役場」へ戻ります。
次に、「内回り」につきましては、26番「葉山町役場」から17番「とみた整形外科」までは「外回り」と同じ順番でたどります。その後、今度は18番長柄2から左回りに不便地を回ります。18番「長柄2」、19番「長柄3」、21番「ハヤマステーション」、9番「イトーピア中央公園」、12番「あやめ公園」、1番「葉桜会館横」、5番「葉桜2」、4番「汐

		見児童遊園」、３番「葉桜１」、16 番「長柄会館」の順に１周します。不便地を回った後は、「外回り」同様、17 番「とみた整形」から主要施設を経由して 26 番の役場へ戻ります。 この交互運行案において、第１便で主要施設へ行き、第２便で不便地へ帰る場合の滞在時間についてご説明いたします。 京急ストアにつきましては、 １便で「10 時 14 分着」⇒ ２便で「11 時 02 分発」ですので、買い物時間は 48 分間となります。 もとまちユニオンにつきましては、 １便で「10 時 04 分着」⇒ ２便で「11 時 10 分発」となりますので、買い物時間は１時間 06 分となります。 とみた整形外科につきましては、 １便で「９時 54 分着」⇒ ２便で「11 時 20 分発」となるため、診療時間は１時間 26 分となります。 本案では、１便ごとの調整時間を「43 分間」、昼休憩を「1 時間 13 分」と、前者の案に比べて長めに設定しております。 続きまして、第２地区のルート案についてご説明いたします。【資料 2-2-1】をご覧ください。 資料の地図上に色分けして示しております通り、オレンジ色が「東伏見地区」、緑色が「パークド地区」、紫色が「下山口地区」、青色が「一色台地区」、ピンク色が「センチュリーマンション」となります。 ルートを確認いたします。26 番「葉山町役場」を出発し、まず東伏見方面へ向かいます。59 番「東伏見台１」、58 番「東伏見自治会集会所」を経由し、25 番の図書館へ向かいます。 次に、パークド地区へ向かいます。55 番「芝公園」から 41 番「一色配水池」、40 番「四つ角公園」、38 番「一色第２岡会館」、37 番「一色岡会館」を通り、48 番「そうてつローゼン」へ行きます。その後、47 番「京急ストア」、43 番「ハートセンター」と主要施設を回り、下山口地区へと進みます。 27 番「下山口会館」から 28 番、29 番、31 番、そして 33 番「下山口６」を通り、次は一色台地区へ向かいます。 34 番「一色台西公園」、35 番「一色台１」、36 番「一色台２」を回った後、48 番「そうてつローゼン」に再度立ち寄ります。その後、56 番「センチュリーマンション」、43 番「ハートセンター」、47 番「京急ストア」を経由したのち、今度は先ほどとは逆回りに、37 番「一色岡会館」から 38 番、40 番、41 番、55 番とパークド地区を回り、25 番「図書館」、58 番「東伏見自治会集会所」、59 番「東伏見台１」を経由して、26 番の役場へ戻ります。 右側の時刻表をご覧ください。 東伏見地区およびパークド地区については、第１便でそうてつローゼン、京急ストア、ハートセンターへ行き、同じ第１便の中で帰宅することができます。 この場合、各施設の滞在時間は、次にご説明するとおりです。 そうてつローゼンにつきましては、「９時 26 分着」⇒「10 時 01 分発」ですので、買い物時間は 35 分間となります。 京急ストアにつきましては、「９時 30 分着」⇒「10 時 12 分発」となりますので、買い物時間は 42 分間となります。 ハートセンターにつきましては、「９時 34 分着」⇒「10 時 08 分発」となるため、診療

	時間は 34 分間となります。 なお、ハートセンター受診において第 2 便で帰宅する場合は、12 時 10 分ハートセンター発を利用でき、約 2 時間半の受診時間を確保できます。 一方、下山口地区および一色台地区については、第 1 便で主要施設へ向かい、次の第 2 便で帰宅するという利用方法が基本となります。 この場合の各施設滞在時間についてご説明いたします。 そうてつローゼンにつきましては、 1 便で「10 時 01 分着」⇒ 2 便で「11 時 28 分発」ですので、買い物時間は 1 時間 27 分となります。 京急ストアにつきましては、 1 便で「10 時 12 分着」⇒ 2 便で「11 時 32 分発」となりますので、買い物時間は 1 時間 20 分となります。 ハートセンターにつきましては、 1 便で「10 時 08 分着」⇒ 2 便で「11 時 36 分発」となるため、診療時間は 1 時間 28 分となります。 第 2 地区の基本運行スケジュールは、 1 便と 2 便の間に「20 分間の調整時間」を設け、2 便と 3 便の間で「1 時間の昼休憩」を確保する計画としております。この設定により、1 日 3 便の運行が可能となり、最終便の役場帰庁時刻は 15 時 26 分となります。 最後に、【資料 2-2-2】をご覧ください。この資料は、ただいまご説明いたしました【資料 2-2-1】のダイヤをベースにしつつ、夕方の「帰宅の足」を充足するため、短い「第 4 便」を追加設定した案となります。 1 便から 3 便の運行ルートおよびダイヤにつきましては、先ほどご説明した通りです。 【資料 2-2-2（第 4 便)】の緑色のルートをご覧ください。 第 3 便終了後、20 分間の調整時間を経て、15 時 46 分に役場を出発いたします。 48 番「そうてつローゼン」、47 番「京急ストア」、43 番「ハートセンター」を経由して、下山口地区、一色台地区を回り、再び 48 番「そうてつローゼン」へ向かいます。その後、56 番「センチュリーマンション」を通って 43 番「ハートセンター」、47 番「京急ストア」を経由し、16 時 39 分に 26 番の役場へ戻ってくるルートといたしました。 この第 4 便を設定することにより、「第 1 地区」と帰庁時間をほぼ合わせることができ、地区間における不公平感を解消することができます。 なお、ルートが重なる部分が多く、利用者の混乱が生じる懸念も考えられますが、本路線は大型バスでの運行ではないため、ドライバーが、乗車時に直接利用者へ「次はどこへ向かいますよ」と口頭でお知らせすることで十分対応可能であると考えております。 事務局からの説明は以上です。よろしくご審議のほどお願いいたします。
	苦　瀬　：はい、ありがとうございました。 ただいまのご説明は実証運行にする際の、ルート案をいくつか考えましたよということで、それで今日決めるわけではなくて、今日は色々なご意見をいただいて、こういうことに注意しなきゃいけないよねとか、色々なアドバイスをいただいて、次回に決めたい、こういうことでございましたよね。 それで、では最初に確認しておきますが、資料 2-1-1 のうち、水曜日だけ違うものがあるということですね。それから資料 2-1-2 は、不便地区に入ってから、右回りと左回りを変えるということですね。 それから、水曜日はこうでなくてはいけない（資料 2-1-1 のようにルートおよびダイヤを変更しなければいけない）ということでもないわけですね。
	鈴　木　：資料 2-1-2 に関しましては、ハヤマステーションの駐車場で旋回することがなく、水曜

	日はハヤマステーションを素通りして行けば良いので、水曜日にダイヤやルートを変更することはないです。 苦　瀬　：時間は変わるわけですよね。 鈴　木　：多少、（各停留所における乗降時間として）1 分停車時間を設けているので、1 分くらいは変わります。 苦　瀬　：1 分だから、わかりました。では、それは変える必要があるかどうか、（ダイヤを変えずどこかで 1 分間）待機すればいいじゃないかというのもあるんですね。わかりました。 それから資料 2 の方ですが、資料 2-2-1 と資料 2-2-2 の違いは何でしたか。 鈴　木　：ルートと時刻は全然変わっていなくて、ただ第 3 便のあとに、このまま役場に帰るもの（資料 2-2-1）と、調整時間 20 分を設けて第 4 便に行くもの（資料 2-2-2）です。なので、第 1 便から 3 便までのルートと時刻表は同じです。 苦　瀬　：同じということですね、わかりました。ですから、資料 2-2-1 というのを見ていただいて、これだけでやる場合と、資料 2-2-2（第 4 便）を加える場合と理解してもいいわけですね。わかりました。 ということで、色々委員の皆さま方のご意見・アドバイスをいただきたいということでございますので、いかがでございましょうか。第 1 地区からいきましょうか、どうぞお願いします。 全体を通じて、まず前提からでも良いです。いかがでございましょう。 では最初に私が。 なんとなく心配なんですけれど、（資料 2-1-1 および資料 2-1-1（水曜日）について）曜日によって（ルートやダイヤが）変わるということで、皆さん方頭にすっと入るかな。（資料 2-1-2 について）右回りと左回りが、すっと頭に入るかな。なんとなく、僕はあまりそういうのにたくさん乗っているわけではないので。私は、東京都内でもそれこそコミュニティバスをやっていますけれど。そこはずっと（ルート・ダイヤが）一定しているので、それが、例えばハートセンターが休みだからといって、時間が 1 本早くなってバスが行っちゃったみたいなことがあったりすると困るなという、その辺についてお調べになっていますか。 鈴　木　：調べていないです。 苦　瀬　：ないですね。はい。どうかなと思って、もし委員の皆さま方がご存知であれば教えていただければと。どうぞ、お願いします。 澁　谷　：葉山の商店街等については、毎週水曜日がお休みで、町民のイメージが大体理解されているのではないかという感覚がありますので、この案は妥当かなという風に考えております。 苦　瀬　：ありがとうございます。はい、他にいかがでございましょうか。 池　田　：労働組合ですけれど、この所要時間というのは、どういう風に導き出したのかな、と。 鈴　木　：所要時間は、グーグルマップで 1 点ずつここからここと調べて、役場から京急ストアだったら 2 分だな、で、各停留所で 1 分停車するという想定で計算しました。 池　田　：では、実証検分はしていないということで。 鈴　木　：今のところまだ実際に走ってはいないです。 池　田　：京急バスもそうですが、やはり実証検分をやるんですよね。だから、それも俺は、やった方がいいとは思いますよ、1 つの案としてね。うん。 鈴　木　：2 回目の（交通会議の）あとに（行う予定です）。

	吉　田　：(今回) 実証検分をしてご提案できれば 1 番良かったのですが、そこまでできていなかったところでございます。ご意見をいただきながら、実際やるときのダイヤについては、机上の計算と実際走ってみた場合で、差が出る部分はあるのかなという風に思いますので、そこはやらせていただいて、修正を図りながら、またご提案させていただけたらと思います。ありがとうございます。 苦　瀬　：ありがとうございます。他にいかがでございましょう。はいどうぞ。 雨　宮　：雨宮です。定時定路線になりますと、やはり時間をちゃんと守れるかどうかがすごく気になってくると、前にどこかで聞いたことがあります。時間が守れないと一気に当てにされなくなって、誰も乗らなくなってしまうという。懸念なのが、第 1 地区の方については、交通不便地内ではクルクル回るようなイメージになっているからそれほど心配ないですが、ぴょんと飛び出して、京急ストアや葉山町役場など距離があるところ、これが（ダイヤが乱れないか）心配かなというのと、第 2 地区に関しては、広すぎるので、絶対に時間のズレが出てくるだろうなと考えています。もう少しピックアップする場所をまとめられるならまとめて、ルートをコンパクトに考えられるようにしていかないと、第 2 の方はかなり厳しいのではないかなと正直思いました。 定時定路線という形を取るならば、例えば（既存の）バス停をグルグル回るようなイメージで、長柄橋のバス停ですとか、葉桜とか、イトーピアとかを起点にグルグルグルグル回って、そこ（既存バス停）に落としていくというようなイメージでやってみるというのも 1 つ考えられるかなと思っています。 とにかく時間通り回れるということと、あまり複雑にするとオペレーションが難しくなると思うので、そこは検討してもらえるといいかなと思いました、以上です。 苦　瀬　：はい、ありがとうございました。確かにそうですね。都バスもそうですね。必ずどこかで時間調整できる場所を作っていますよね。長く止まれるようなバス停を作っている。だから、定時定路線型で運行する場合には、2、3 分くらい、そういう調整（ができるようなポイントを設ける必要）もあるかもしれませんね。はい、ありがとうございます。他にいかがでございましょう。 大　門　：大門でございます。資料 2-1-1 と資料 2-1-2 はあると思いますが、この 2 つがどう違うかというのは、先ほどご説明いただいた通りかと思います。事務局として、どちらが良いとか、どういう長所・短所があるとか、どちらが推しだとか、そういうのはありますか。資料 2-1-1 の方は、極力一筆書き、外回りと内回りとを分けずに、一筆書きとしつつも、デマンド型で需要が多かったところは 2 回行くような、そんな形で。2-1-2 の方は、よくある循環型バスの内回り・外回りをベースとしつつも、利用者のことを考えて、買い物ですとか病院の通院時間などを加味して組まれていて、非常によく考えられているルートだと思いましたが、そのあたり、どちらが推しか、もしあれば教えていただければと思います。 吉　田　：記録が残ってしまうと言いづらいのですが、正直なところをお話しますと、実は、資料 2-1-1 はここの鈴木の方が考えまして、より不便地の人たちの利用を中心に設定しました。資料 2-1-2 については、自分の方が考えて、割とシンプルに内回り・外回りというような設定にさせていただいていて。ご意見いただこうかなという風に考えていたところです。 大　門　：なるほど、ありがとうございました。そういう裏話があったということですかね。普通のバスですと、大体行って帰って/行って帰ってだとか、あるいは循環型であれば、右回

	り・左回りというのが多いのですが、よく利用されているポイントを重複させて、かつ、買い物時間や診療時間を加味されているというのは、非常に良いことかなとは思います。でも、一歩間違えると、ズレたら乗れないリスクもある中でなかなか難しいと思って伺っていましたけれども。買い物と通院というのは 2 大要素ですので。買い物時間はまだご自分でコントロールできると思いますが、診療時間の方はどうにもいかないところがあると思うので、そのあたりも、診療で利用されている方とか、病院・診療所側とかにも聞きつつ、そういう（乗車）漏れについて意見はお伺いしてもいいかなという風に思いました。以上です。 苦　瀬　：はい、ありがとうございました。他にいかがでございますでしょうか。はいどうぞ。 清　水　：今、（大門）先生のご意見を伺っていて、通院に関しては、片道は公共交通で行けたのだから、帰りすごく急ぐんだったらタクシーで帰ってこようよ、ということでいいのかなと思いました。もうそこまで（診療時間を加味して）調整したら、多分（運行）できないような気がしました。以上です。 苦　瀬　：ありがとうございました。いかがでございましょうか。はいどうぞ。 小　堤　：バス協会です。いずれも昼休憩場所は葉山町役場ということでしょうか。乗務員の方が休憩される場所を確保される想定でよろしいでしょうか。実証運行されるということでございますが、休憩時間が取れるよう考慮していただければと思いますので、よろしくお願いたします。 鈴　木　：例えば、資料 2-1-1 の 1 便と 2 便の間の時間は、休憩時間ではなくダイヤ調整の時間として 20 分間設けております。役場でトイレ休憩等取っていただくことは可能ですが、あくまで調整時間ですので、役場内に休憩施設を設ける予定はございません。昼休憩についても、役場内にドライバーの方が休める施設を作る予定はなく、それは今のデマンド運行でも同じで、今も（運転手の方が）役場内で休んでいるということはありません。今のデマンド運行においては、うみかぜ交通へ帰って、そこで休憩を取られているドライバーの方もいらっしゃいます。 資料 2-1-1 でしたら昼休憩は 45 分間ですが、その時間内は自由にしていただくという想定で作成しました。 小　堤　：わかりました。20 分間の調整時間については、こちら（役場）で調整するということですか。 吉　田　：この 20 分間は、休憩含む調整時間として設けております。渋滞等で遅延が発生した場合、あまりきちきちにダイヤ設定をしてしまうと厳しくなるということと、ドライバーの方にトイレ休憩を取っていただくことを想定して時間配分しました。 小　堤　：実証運行していただければわかるかと思いますが、車が停留せざるを得ない時間、ストアなのか病院なのか、時間がかかるところがありますので、そういうところも考慮していただくと、必ずしも役場でなくても、そういう施設を調整場所にしようということも出てくるかと思いますので、あまり役場を調整場所にすることを前提としなくても良いかもしれません。 苦　瀬　：ありがとうございました。いかがでございましょうか。はいどうぞ。 河　津　：神奈川県の河津でございます。（資料２の）乗降ポイントを見させていただくと、今のデマンドのポイントから減らされているところがあるかと思います。例えば５番「葉桜２」は残って７番「葉桜３」は消えている、ただ乗降人数をみると「葉桜３」の方が多い。どういう考えでポイントの選定をしているのか、今後住民に示す際に、どのような考えの元ポイント選定をしたのかわかりやすく説明すると理解が得やすいと思いました。

	苦　瀬　：ありがとうございました。先ほどご意見あったところですが、各案のメリットデメリットをまとめていただくと、町民のみなさんもわかりやすく納得もいただけるかと思います。 予想よりも（利用者が）多くなった場合のバックアップはどうしますかという議論もありました。それから、渋滞等にはまり車両が遅れたりするときはどうしようか、ダイヤのゆとりを作っておこうか、という話もありました。曜日によって運行ルートやダイヤを変えることについて、葉山町は水曜日が（定休日という理解が）あるから大丈夫かもしれないという意見もありました。それから、ルート案それぞれにどのようなメリットデメリットがあるのかとか、そういうのも整理がいるかもしれません。その辺含めて、今後検討して、もしも、なかなか難しいなと思ったら、それぞれ専門の方がおられるから、委員の方々に直接お聞きになったらいいかなと思います。委員の皆さま方も、問い合わせがあったらお答えいただいて、お願いいたします。 他にいかがでございましょう。よろしいでしょうか。はい、どうぞ。 吉　田　：先ほど仰っていただいたバックアップ車について、私どもも積み残しの対応をどうするかすごく悩んでいるところでして。バックアップ車をどういう風に用意されて、実施されているのか、他団体・他自治体のこういった取り組みの中で、うまくいっている事例がありましたら、ご教示いただけるとありがたいなと思いまして。何かございましたら、教えていただけたらなと思うのですが、いかがでございますでしょうか。 清　水　：私たちは住民が中心になってやっているので、バックアップは、人がいればその人の自家用車を使っておこなっていました。あと、故障した際のバックアップとして、デイサービスの送迎車をお借りするというお約束していました。実際には使ったことがなく、（バックアップの）回数が少ないんだったら、タクシーが一番だと今回思いましたけど。大門先生、どうですか？ 大　門　：それは交通事業者の方がお詳しいかと思いますが。ですが、これは定時定路線といいつつ道路運送法の 78 条でやろうとしているんですよね。つまり乗り合いバスではないわけですよね。いわゆる４条バスではないので、まずはやってみるしかないのかなと個人的には思います。 春　原　：結論から申し上げますと、４条バスであっても乗せられないものは乗せられないので、申し訳ないけどお断りしますというのは正当な理由にはなります。ほかの地域で、ワンボックスを使って運行しているところは、違うルートがあって、そこで補えるようにしている事例もあります。続行便を運行し、乗せきれない分をそこに乗せるという方法もあります。そこはうみかぜ交通さんとの契約や予算の関係もあるかと思いますが、そういうものを用意しておくのもひとつの手だと思います。続行便を使った時だけお金を支払う、という方法もあるのかなと思います。極論、満員だから乗れないという事案は、制度上ないことはないので、どのポイントでそれが起きるか見極めは必要だと思いますし、対応策を用意しておく必要もあるかと思います。うみかぜ交通さんに、いざという時はお願いしますという話をしておいたら良いかと思います。使わないなら使わないでお金を払う必要はないかと思いますが、そういうことも盛り込んだ契約にしておくと良いかと思います。 ルート案について、庁内他部署に見てもらうことはありますか。 鈴　木　：今のところどこにも見てもらっていないです。 春　原　：子育ての部署や福祉の部署があるかと思います。そういったところの知見も大事かなと

思いますので、ぜひ庁内関係部署にも見てもらって、町として決めてもらうのが良いかと思います。

清　水　：ルートについては、今までのデマンド運行のルートを下敷きにして作っていて、利用の多かったポイントに絞って作成しているということですよね。この人が乗るからこのポイントを残すという決め方もあるかと思いますが、地域の方に聞くという方法もあると思います。民生委員の方などに意見を聞く機会がありましたら、住民を巻き込むことができて良いのかなと思います。

それから、追浜のハマちゃんバスをご存じですか。運行開始の際、私たちもいろいろご相談させていただきましたが、久しぶりに視察に行かせていただいて、本当に駅前からの、反対車線にタクシーがずらっと並んでいるようなところから出発するんですね。今はサガミタクシーさんが運行しているのでそれで問題ないのだと思いますが、(ハマちゃんバスに）乗れなかったらタクシーでどうぞ、という方式ですよね。それから、午前と午後で乗る方が偏るので、午後の方が空いていますよ、という案内を、横須賀市さんがチラシを作って撒いているので、乗れない方は少ないかもしれませんが、そのために（乗り切れなかった人を拾うために）もう1台確保するというのはすごくもったいない話なので、使える公共交通機関はしっかり使うということが大事だと思いました。

山　本　：第2地区のルート案で、運行時間が1時間40分で1回りというものがあります。その場合、ドライバーさんとして、1時間40分グルグル回ることが可能なのかということが不安です。大体1時間で調整してほしい、1時間ごとに休憩が欲しいということがあるのか、1時間40分回ることに問題はないのかということを伺いたいです。

池　田　：自分も運転手をずっとしていたのでわかりますが、路線バスとリムジンバスでまた形態は違うんだけど、リムジンバスは大体それくらい走っていますね、2時間近く。路線バスで1時間40分はなかなかない、道が混んだりした場合は別ですが。その場合、遅れを吸収するために設ける降り待ちというものがあります。ただ、路線バスのように立っているお客さんはいないので、そこまで心理的な負担はないのかなと俺は思いますけどね。

苦　瀬　：ただ、皆さんに無理があってはいけないから、委員の皆さまによくお聞きしたら良いかと思います。ほかにございますか。よろしいですか。

議題3　その他

苦　瀬　：それでは、議題の3　その他に行きたいと思います。事務局よりご説明お願いいたします。

吉　田　：はい。その他の議題でございますが、2点ございます。本交通会議では本来、町全体の交通政策について広くご議論いただく場でございますが、(現在は、）主要事業でございます（はやまるタクシー）実証運行事業を中心に議題を進めさせていただいております。今後の会議におきましては、広くご議論いただく機会を設けてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

資料1の40ページをご覧ください。葉山町高齢者お出かけタクシー券交付事業についてでございます。こちらにつきましては、前回の交通会議にて、葉山町高齢者お出かけタクシー券交付事業の状況についての説明が欲しいというお話がございましたので、ここでご報告申し上げます。合わせて資料3をご覧いただければと思います。この資料3

につきましては、町民向けに（配布した回覧板となっております)。
まず、事業の主管課でございますが、福祉部福祉課になります。事業の概要でございます。高齢者の外出機会を増やすことで、介護予防や認知症予防などを促進するとともに、利用者の経済的負担の軽減、また運転免許自主返納の動機付けを行うため、タクシー運賃の一部補助しているものになります。
対象者については、葉山町に住民票がある方で、満 75 歳から 79 歳の自動車運転免許をお持ちでない方（運転免許の自主返納を含む)、それから、満 80 歳以上の方は、免許の有無に関わらず全員が対象となっております。
申請は、電子申請または紙の申請書による申請、自参または郵送での対応となっています。
補助の内容につきましては、1 枚 500 円の券を、1 年度内に最大 24 枚、申請の月に応じて一括交付することになっておりまして、例えば 4 月に申請しますと 24 枚もらえる。5 月に申請だと 22 枚というような形になっております。
利用方法につきましては、乗車 1 回につき 1 枚のみの利用が可能となっております。1 ヶ月間の利用（枚数）制限はありませんが、1 回 1 枚しか使えないという形です。タクシー運賃から補助額 500 円を引いた額が請求され、支払う方法となってございます。
42 ページをご覧ください。利用の実績でございます。詳細は記載の通りでございますが、令和 7 年度につきましては、対象者は 5,268 人。申請者は 2,859 人で、およそ 54.3%の申請率でございます。配布枚数は 37,768 枚。利用者の人数でございますが、申請者のうち、利用した人の数は 1,409 人。利用率としては 49.3%。利用枚数でございますが、18,044 枚。配布したうちの利用率としては 47.8%でございます。お出かけタクシー券交付事業については以上でございます。
続いてもう 1 点、その他の事項でございますが、次回の交通会議の時期についてでございます。
今年度の 3 度目の交通会議でございますが、10 月頃の開催を検討してございます。本日、色々ご提案いただきましたこの定時定路線型の運行につきまして、運行事業者が正式に決まり、また、今日の協議内容が調ったところで、日程調整等ご連絡させていただいて、会議を開催したいと考えてございます。その他の事項については以上でございます。

苦　瀬　：ありがとうございました。
ただいまのご説明について何かご質問・ご意見ございますでしょうか。
よろしいでしょうか。
それでは、全体を通じて何かございますか。何か言い忘れたこと、質問し忘れたことございますでしょうか。
よろしいでしょうか。
それでは、ないようでございますので、これにて令和 8 年度第 2 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。本日はどうもありがとうございました。
