

令和3年度第2回葉山町地域公共交通会議 議事録

日 時	令和4年3月11日（金）14時～16時
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 長塚隆介、菊地尚、守谷壽浩、佐藤忍、宮島直人、太田圭一、会長 苦瀬博仁、大門創、清水弘子、加藤智史</p> <p>■事務局 (葉山町 政策財政部 政策課) 部長 伊藤義紀 課長 佐野秋次郎 主任 碓野陽基</p>
欠席者	<p>■葉山町地域公共交通会議委員 小堤健司、三橋裕、河野正稔</p>
議事録	<p>碓野：皆様あらためましてこんにちは。定刻を過ぎましたので、これより令和3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。年度末のお忙しい中、ご出席いただき誠にありがとうございます。発言の際にはマイクのスイッチを必ず入れてから発言いただきますようお願いいたします。それでは、早速始めたいと思いますので、苦瀬会長よろしく願いいたします。</p> <p>苦瀬：はい、かしこまりました。苦瀬でございます。本日もよろしくお願い申し上げます。1月に第1回が開催されましてスタートを切ったわけですが、予定のスケジュールによりまして、これから2024年まで少し長丁場でございます。一步一步確実に進めていければなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。あと、今日の会議の途中で、本日は3月11日ということで、14時46分に黙とうの時間がございます。その際はご協力の程お願いいたします。</p> <p>★会議の成立</p> <p>苦瀬：本日の会議ですが、出席委員は14名中11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、会議は成立していることをご報告させていただきます。</p> <p>★傍聴について</p> <p>苦瀬：本日の傍聴については、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、傍聴はなし、とさせていただきますので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>★資料の確認</p> <p>2 議題</p> <p>(1) 上位関連計画の整理</p> <p>苦瀬：それではまず「(1) 上位関連計画」の整理ということですが、資料3と4ということで、資料3は総合計画の概要版で公共交通をどう位置付けているか、また、その詳細版として資料</p>

4で、総合計画P.112～P.113にどのように記載されているかというのを、ご説明いただくと
いうことだと思います。では、事務局からのご説明をよろしく願いいたします。

碓野：はい、では、事務局から説明させていただきます。今、会長からご説明いただいたとおりで
すが、資料3の冊子については、町の総合計画の概要版です。資料4は総合計画の本冊子の
交通部分の抜粋版です。次第では「上位関連計画の整理」と記載しましたが、実質的には町
の最上位計画である総合計画には、どのように交通関係が記載されているかの確認といった
内容になります。それでは、これから説明させていただきます。まずは資料3をご覧ください。
表紙の右上部分に2021-2024と記載がありますが、町の総合計画は既に策定されてお
り、10年間の計画期間の内、後期基本計画ということで4年間の計画です。P.1の「2 計
画の構成と期間」に今お話しした内容が記載されています。この総合計画は平成27年からの
計画で、この後期基本計画では葉山町の公共交通に関して記載があります。P.7をご覧くだ
さい。「基本理念3 “活力を創造する”葉山」と「基本目標7 だれもが住みやすく、暮らし
やすい環境が整っているまち」とあり、これを達成するための基本施策が30から36まであ
り、このうち交通施策については「基本施策36 公共交通の環境整備」と記載しています。
こちらは概要版なので、ここまでの記載となっています。

詳細については資料4をご覧ください。基本施策が目指す姿は「通勤や通学、また観光など
で葉山を訪れる人など、だれもが使いやすい公共交通環境が整っています。」として、こうい
った状況を目指しています。また、まちづくり指標を「公共交通の利便性に不満をもってい
る町民の割合を限りなくゼロに近づける」としています。その下部には現状と課題を記載し
ています。前回の会議でもご説明させていただきましたが、町には鉄道がなく、また、渋滞
が発生している状況などについて記載しています。裏面をご覧ください。計画の中の基本方
針として「周辺自治体、事業者との連携、協力により公共交通の利便性の向上に努めます。」
としており、具体的な取組みとして、3つの単位施策を設定しています。1点目は「バス路
線の充実」、2点目は「バスの利用環境の向上」、3点目は「交通計画策定に向けた取組み」
です。今回は3点目に記載の「交通計画策定に向けた取組み」の一環として地域公共交通会
議を立ち上げさせていただき、計画に記載の現状と課題について整理させていただきながら、
公共交通課題の解消を図っていきたいと考えております。説明は以上です。

苦瀬：ありがとうございました。資料3及び4についてのご説明でしたが、質問等はありませんでし
ょうか。

清水：自治体では大きな計画と個別計画があると思いますが、自治体によっては福祉部門の計画で
交通施策の記載がある自治体もあります。葉山町の福祉部門の計画でも、交通施策の記載は
あるのでしょうか。

碓野：本日は総合計画のみ説明させていただきましたが、他の計画でも交通について触れているも
のもあるのではないかと思います。しかし、そこでの交通課題について総合的に取りまとめ
ができていない状況ではありません。今後の地域公共交通計画策定の際には、今、委員が仰っ
ていただいた福祉部門の交通施策等についても、ていねいに情報を収集しながら進める必要
があると考えています。

守谷：まちづくり指標の「公共交通の利便性に不満をもっている町民の割合」の現状値30.2%です
が、この母数はどうなっていますか。

碓野：この母数については、総合計画策定時に実施しました町民アンケートの結果です。アンケー
トは町の人口が3万人以上いますが、そのうちの統計上必要であると言われる1500人が母
数です。この1500人から回答をいただくことができた人で計算していますので、実数として

は回答率が 50%弱、750 名弱だったかと記憶しています。

苦瀬：この公共交通の利便性の不満について、具体的な回答はあるでしょうか。例えば、運行頻度であるとか、バス停までの距離などですが、色々な不満があるのではと思いましたが、細かく聞いていますか。

佐野：このアンケートは総合計画策定に関しての、というものなので、概要版に記載のあった 47 の基本施策の 1 つとして調査していることもあり、詳細は聞けておらず、漠然とした聞き方となっています。

(2) 町の公共交通の現状について

苦瀬：それでは、続いて「(2) 町の公共交通の現状について」ということですが、資料 5 「葉山町の現状 2」です。今、事務局に前回の会議で使用した「葉山町の現状 1」を配布してもらいましたが、これは前回の資料も参考にしつつ、今回は新たに「葉山町の現状 2」を作成したとのことですので、ご説明をお願いいたします。

碓野：それでは資料 5 について説明させていただきます。会長からご説明のあったとおり、今回の資料タイトルが「葉山町の現状 2」となっていますが、今回の記載内容は前回の資料の重複ではなく、前回の会議でご質問をいただいた内容を中心に新たに情報を収集しまして作成したものです。ですので、必要に応じて前回の資料もご参照くださればと思います。まずは目次ですが、「1 バスベイ設置状況」「2 外出・買物の支援等」「3 ワクチン集団接種会場への送迎サービス」「4 日常生活圏データ分析」の大きく分けて 4 点について説明いたします。

まずは「1 バスベイ設置状況」ですが、これは既存の資料ではなく、政策課が独自に作成した資料です。地図の記載内容は凡例を見ていただければと思いますが、このバスベイの有無については、明確なバスベイの正しい定義というよりは、客観的に見て実際にバスが横に停車できる場所があるかどうか、という基準で分類しています。地図をご覧くださいますとお分かりになるかと思いますが、左側、東側の路線バス通行経路、これは海岸線の路線バス通行経路ですが、ここには赤い丸が多くあります。つまり海岸線にはバスベイが設置できていない状況が広がっていることが分かります。こちらについては、道が非常に狭いことから、バスベイ設置のための用地確保ができない状況があります。緑色の丸が 2 箇所ありますが、これは今実際にバスベイ設置のための工事を行っている箇所です。海岸線については、先ほども申し上げましたとおりなかなか設置が難しいのですが、1 箇所についてはたまたま企業の開発がありますので、そちらの施主様に相談しながら、開発に併せてどうにかバスベイの設置ができないかといった交渉をしています。

続いて「2 外出・買物の支援等」についてです。まず「(1)スーパーの送迎バス」ですが、こちら前回の会議で京急ストア様が実施している旨をご説明させていただきましたが、その詳細についての追加説明です。運行日程は平日で、週 200 人程度、1 日 40 人程度の利用客があるそうです。また、前回の会議の質問内容で、他施設との連携事例があるか、といったご質問がありましたが、現時点では連携事例はなく、また、連携要望も特に出していない、とのことでした。

続いて、「(2) 高齢者等送迎サービス」です。こちらの実施主体は町です。こちらのサービスについては令和元（2019）年度からスタートしているものになりますが、対象者は「要介護 1 以上」の方を対象にして実施しているものです。こちらのグラフでは 2020 年 4 月からの状況を図示していますが、令和 2（2020）年度については「要介護 2 以上」の方が対象でした

が、今年度からは先ほど申し上げましたとおり、「要介護1以上」の方へと対象を拡大しています。オレンジ色の線が「買物等に係る移動」、青色の線が「病院・施設に係る移動」の実績ですが、買物利用の方はかなり少ない状況となっています。

「(3) お得な路線バス乗車券」ですが、こちらは京浜急行バス様が実施してくださっているものですが、高齢者向けの乗り放題の乗車券です。町でも購入費用の一部を助成させていただいておりますが、その助成件数について説明させていただきますと、2021年度の助成件数は1,622件で、こちらの券は6カ月定期券の利用について助成をするものとなっており、半期ごとに換算すると半分の約800人の方々が利用されていることが分かります。この券の対象となっている70歳上の方々の人口は昨年4月1日時点で8,400人程度となっていることから、約10%の方々が利用している状況だと読み取ることができます。

続いて「3 ワクチン集団接種会場への送迎サービス」の「(1)概要」ですが、こちらは前回も議題にさせていただいて、今年2月からの運行についてご審議いただきましたが、この資料については昨年5月から8月にかけて実施した状況です。路線のルートは右下の図を見てお分かりのとおりA・B・C・Dの4つのルートです。

「(2) 利用状況」ですが、オレンジ色の棒グラフが利用人数、青色の折れ線グラフが利用率を表しています。5月から8月にかけて実施した理由としては、65歳以上の方々が接種する時期に合わせたからで、5月の利用率が少ない理由としては、5月全日で実施したわけではないことと、サービス開始当初だったということが挙げられます。6月7月には利用者数、率が一定程度増えていますが、8月に急激に減った理由としては、8月には65歳以上の方々だけではなく、60歳以下の方々などの接種が始まっており、送迎バスを利用せずとも接種会場が来れる方が増えた、というように分析しています。

「(3) コース別利用状況」については、コース毎に月毎の利用人数の実績を折れ線グラフで示しています。見てのとおりAコースであるイトーピア・葉桜方面のバスの利用人数が突出しています。

ここからは「4 日常生活圏データ分析」として葉山町の基礎データを収集し、分析した結果となっています。こちらのデータは、大門委員にご協力いただきまして作成したものです。ご協力ありがとうございました。まず「(1) バス運行本数(供給)①」ですが、左下の凡例にあるとおり、色が暖色になるにつれバスの運行本数が多くなる、といったデータです。葉山町についてですが、オレンジ色の線が塗られているところは、町の幹線道路である国道134号線です。こちらは概ね15分に1本程度の運行があることが分かります。「(1) バス運行本数(供給)②」については、①の図面に人口密度の状況を落とし込んだものです。

「(2) 潜在需要 ①総人口」をご覧ください。こちらは国勢調査の結果を基に葉山町の人口分布の状況についてメッシュによって分類し記載したものです。暖色になるにつれ人口が多くなります。前のページと比較すると、バスの運行本数が多いエリアにそって人口分布の多いエリアになっていると分かります。「(2) 潜在需要 ②65歳以上人口」ですが、先ほどの①の図に対して葉山町の人口を65歳以上に絞っているものです。

続きまして「(3) 顕在需要 ①代表交通手段」です。既に需要が確認されているもののデータ分析です。今回は東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成しましたので、左の円グラフは、葉山町の全トリップに対して、どの移動が多いのかを示しているものです。右の横棒グラフは、上のグラフはバスによるトリップの割合ですが、こちらは移動毎に代表交通手段がバスである人の割合を示しています。町内から町内への移動については4.2%の人たちがバスを利用しています。点線で区分していますが、町内から町外、町外から町内という行き

来を見ることができます。町内外間での移動の方がバス利用率が高いことが分かります。鉄道によるトリップの割合ですが、町内に鉄道がありませんので、町内間移動について鉄道利用はありません。町内外間での利用については、それぞれ約 45%の方々が鉄道利用していることが分かります。

「(3) 顕在需要 ②駅端末交通手段」です。こちらは、駅から次にどの交通手段を使うか、あるいは、駅に向かうためにどの交通手段を使うか、を示しています。グラフに示しているのは、京浜急行電鉄の逗子・葉山駅、JR の逗子駅と東逗子駅の状況です。鉄道各駅の利用者の内、黄色で示している方々が次にバスを利用していることがわかります。約 30%の方々がバスを利用していることが分かります。これらのデータから考察されることは、町の人口約 30,000 人のうち約 5,000 人程度の人たちがバスを利用しているのではと推計できます。

最後ですが、「(3) 顕在需要 ③町内⇒町内のトリップ」です。この表は一番左の列から一番上の行へどのくらい移動したかという状況を示しています。左の表が実際の移動人数、右の表が割合です。見ていただきますとわかるとおり、堀内から堀内への移動が約 30%を占めており一番多いことが分かります。説明は以上です。

苦瀬：言葉が難しかったので確認したいんですが、顕在需要と潜在需要について、顕在需要というのはパーソントリップ調査の結果だけあって、需要と言えるのでしょうか。潜在需要が総人口と 65 歳以上の人口というのでも分かりますが、需要という言葉を使うのが果たして適切なものか検討してもらえますか？例えば、人口の大小、高齢者の分布などでも良いのでしょうか。

大門：P.10 以降の資料については、委員の中で自分が一番葉山町を理解していないと思ったので、個人的に葉山町の交通事情や人口等を勉強するために、東京都市圏交通計画協議会の公表データを基に作成した資料を葉山町に共有したところ、今回の資料に追加してくれた、と言ったものです。事務局の説明を補足させていただくと、P.11 をご覧ください。これは交通計画を策定するときによく使う図ですが、線で示しているのがバスの本数で、四角で示しているのがこの四角内の人口を示しています。理想的には、このバスのネットワークの沿線に人口が多ければ多いほど、理論上はバスを使っただけの割合が高くなるだろうということで、これをマクロ的な視点で見てみた、というのがこの図です。これを見ると面で示している人口が多いところ、色で言うと緑色や黄色のエリアは、国の指標という市街地と呼ばれる人口を担保しています。そこに沿ったかたちで多い頻度でバスが運行されているとのことなので、教科書的に言えば非常に合理的なバスネットワークになっている、というのがマクロ的な視点で見た私の所感です。ただ、これで全て問題が解決かという点と当然そうではなくて、黒い斜線で書いてあるのが、バス停から 300m 圏と言って交通計画で良く使うんですが、300m 以内であればバス停までアクセスしやすいだろう、と分析者がつけて円を作っています。私が言いたいのは、円の外側、つまり 300m より外側に住んでいる人たちはバス停まで比較的アクセスしづらいだろう、ということで、こういった人たちをどうしていくのか、っていう議論もありますし、片や 300m 以内であれば全ていいのかと言えばそうではない。300m 以内でもバス停までのアクセスが苦痛なんだという住民の方も当然いらっしゃいます。ただ、こういった中で交通ネットワークをどうしていくかというのは、議論のたたき台として非常に分かりやすい図だと思います。最後に、これを他都市と比較したときに葉山町のバスの運行本数が多いのか少ないのか、という点については、私の経験的には大都市の郊外部にしてはかなりの本数だと感じています。京浜急行バス様のご尽力の賜物かと思えます。その意味ではバス本数を増やせというだけでなく、こういう実態を見た中で住民がどういったニーズを持っているのか、というのを今後検討していく。今後のアンケート調査でも、どういう方が

どういう動きをしているのか、というのをオンした上で葉山町の課題を検討していくのが良いのではないかと思いました。

苦瀬：ありがとうございました。それでは、14時46分になりましたので、黙とうをお願いします。

★黙とう

苦瀬：ご協力ありがとうございました。それでは続けさせていただきます。他に質問はありますか。

守谷：P.6の「(3)お得な路線バス乗車券」ですが、70歳以上が対象で助成が入って6カ月18,000円ということは1カ月3,000円。週2回乗車して往復すると1回100円になりますよね。堀内－堀内間、下山口一色－下山口一色間など、同じ町内、字移動が多いデータがありますが、そうした時に私は最近バスに乗っていないので初乗り料金がいくらか定かではないのですが、そこまでお得な乗車券なのかな、と。町の助成金額が少ないのではないかと思うのですが、見直す予定等がありますか。

碓野：お得な路線バス乗車券についてですが、ふれあいバスの助成事業は町の福祉部局で行っている事業として、私の方で明確に助成金額の算定根拠を把握していないので、ご意見については担当部署に共有させていただきます。

守谷：あと、今後70歳～80歳以上の方々の運転免許証の返納が増えていくと思います。そういった人たちへの補助といったものも検討していただけるとありがたいと思います。

伊藤：私たちは行政ですので、失礼な言い方になってしまうかもしれませんが、費用対効果と言いますか、住民の方々、特に高齢の方々の反応がどのくらいのものなのか、というのを考えながら予算計上をしています。葉山町は高齢化率が31%を超えていますので、今後もお年寄りの方が増えていくと思っています。そういった状況が如実に現れてくる段階になって、利用頻度が高ければ当然必要な施策として福祉部局で検討をすることになると思います。先ほど清水委員からも町の交通施策は他にないのかといったご意見がありましたが、福祉部門の計画の中には例えばタクシー利用助成券や給油の際のガソリン券などの取組みもあります。そういったものと合わせながら、福祉の施策としてどのようなものがマッチしているのかを考えながら、予算編成をしていくことになると思います。

清水：P.16の「4 日常生活圏データ分析」ですが、この見方をもう少し詳しく説明していただけますか。

碓野：わかりました。まず左の表ですが、左の列に記載されている「葉山町堀内」等のエリアから、右の一番上の行に記載されているエリアへの移動の数が示されています。これは人数ではなく移動の回数です。

清水：表の見方は分かるんですが、このデータをどう活用していくのかなというのがわかりません。

佐野：このデータで町内で移動している方が、どの程度の移動をしているのかということがこれでわかると思うんですが、例えば堀内地区から堀内地区へ移動する率が高いということですが、この表はバス・自動車・自転車・徒歩など移動手段は問わないものなので、この地域内での移動を分析したときに徒歩が多いという結果であれば、徒歩で動けなくなってしまう方が増えたら地域内の移動がままならなくなってしまうのではないかと、といったことを読み取る際にこのデータがとても有用なのではないかと思います。

清水：ありがとうございます。確かに地域内での移動が多いことがわかりますね。

菊地：今までのお話を踏まえると町内の字毎の人口分布、特に高齢者はどこに多く住んでいるのでしょうか。先ほどご説明いただいたP.11の図がある意味出来上がったものかとは思いますが

が、バス路線に特化した図だと思うので、基礎知識として葉山町のどのエリアに高齢者の方が多いのでしょうか。俯瞰する意味で委員全員に共有できる資料があると分かりやすいかなと思います。特に長柄の逗子側と葉山側に本当は分けて見たいのですが、最低限、字毎にどこに多く人が住んでいてどこに高齢者が多いのか、そういう資料が欲しいなと思います。

もう1点、先ほど運転免許証の返納のお話がありましたが、それにプラスして高齢者の方が運転を続けられているケースが多いと思います。その実態を把握するのは難しいのかもしれませんが、これも字毎に高齢ドライバーがどれくらいいるのか、これも必要があって返納できないということも考えられますし、私は逗子なので逗子市内の運転者の様子を見ても、葉山の方でかなり高齢の方が車で来られていると思います。先ほどの返納のお話も提案の1つだと思うので、高齢ドライバーの分布というの資料も難しいかもしれませんが提案させていただきます。

碓野：高齢者の分布状況については、P.13で65歳以上の分布状況を示させていただきましたが、この図だと道路の利用状況と照らし合わせがしづらい状況だと思います。今後の議論活性化に向けても幹線道路等の利用状況との照らし合わせができる資料作成ができたらいと思います。併せて、高齢者の免許取得情報については、おそらく警察のホームページからデータを入手できるのではないかと考えていますので、分布までに落とし込めるかは難しいかもしれませんが、できる範囲で高齢ドライバーについての情報を充実させたいと思います。

(3) 全国の地域公共交通を取り巻く現状について

苦瀬：こちらは今、事務局が前回の資料を配布くださいました。本日は資料6を基にご説明いただきますが、参考までに併せてご覧ください。

碓野：今回の資料は先ほどの「葉山町の現状2」と同様に、新たに作成した資料となります。目次ですが、大きな分類としては2つあります。「1 地域の特徴」と「2 事例紹介」ということで作成しています。

まず「1 地域の特徴 (1)地域類型別のモデル」をご覧ください。こちらは国土交通省が作成した資料ですが、地域を5つの類型に分けた場合に、それぞれの地域でどんなモビリティが好ましいかというのを分類するために作成された資料です。5つの類型がありますが、現時点では葉山町がどこに当てはまるのかというのは根拠が明確になっていませんので、あくまでも参考情報です。参考にするにあたって、人口の状況だけお伝えしますと、葉山町の2021年4月1日時点ですが、人口は31,559人、面積は17.04km²、人口密度は1,852人/km²といった状況です。この状況が全国的に見てもどのような状況なのかというのを簡単に説明させていただくと、全国に約1700の自治体がありますが、人口は全国で700番目ぐらいなので人口規模は中ぐらい、面積は全国的に見てもかなり小さく、上位10%ぐらい入る小ささです。そして人口密度はかなり高い地域で、全国の上位13%ぐらいに入ります。ですので、例えばの話ですが、一番上の列の地域特性に関するところであれば、人口密度で言えば大都市近郊型、人口規模で言えば地方都市型のどちらかに入るのでは、と思い作成しています。ただし人口以外の定義がないので、あくまでも可能性があるという程度でお考え下さい。

続いて「1 地域の特徴 (2)大都市近郊型」ですが、これは先ほどと同じ国土交通省の資料からの抜粋です。こちらの一番上の四角内に「地域特性」「既存の交通サービス」「地域課題」とありますが、例えば「地域課題」には「駅と住宅地をつなぐ利便性の高いラストワンマイル交通手段の不足」など葉山町と共通の課題もあります。一番下の水色の四角内には、「MaaSに組み込むべき交通サービス(例)」と記載がありますが、MaaSとは前回の会議でも簡単に

説明させていただきましたが、各交通機関を組み合わせる交通サービスの例で挙げられるもので、こういった地域では記載の交通サービスが有効ではないかと例示されています。

「1 地域の特徴 (3)地方都市型」をご覧ください。こちらは町の人口が中程度ということで、こちらもあるのではということで記載しています。こちらの「地域課題」には「自家用車への過度な依存」等と記載があり、過度な依存にあるかまでは分かりませんが、葉山町は自家用車の保有率が高いことから、こちらのタイプの要素も多少あるのかなと思っています。一番下の水色の四角内の「MaaS に組み込むべき交通サービス (例)」については、大都市近郊型に比べ「定額タクシー」の記載があります。

続いて「2 事例紹介 (1)種類」についてですが、前回の会議で事務局として立てた仮説で「生活交通ではラストワンマイルに課題があるのでは」とお話ししましたが、そういったラストワンマイル対策として実際に導入されている交通手段の種類を記載しています。これ以外にも様々な選択肢があるとは思いますが、今後議論を深めていく中で、葉山町がどの手段をとっていくか。もちろん既存のバス・タクシーも含めて、議論できればと考えています。

「2 事例紹介 (2)同規模自治体 (大磯町) ①」について、前回デマンドタクシーやコミュニティバスの全国的な状況についてお話ししましたが、事例を絞っていくつか紹介させていただきます。まずは同規模自治体として神奈川県の大磯町です。同規模自治体というのはどのようなことかと言うと、先ほどこの資料の P.3 で葉山町の人口の状況について説明させていただきましたが、ここの数値が類似している自治体です。また、葉山町は市街化区域と市街化調整区域がありますが、その点も類似しています。立地等は似ていない点もありますが、同規模自治体として記載しています。この大磯町では既にデマンド型乗合タクシー事業が開始されています。令和 2 年度の状況については、事業者の運行経費が 147 万円、運行収入が 44 万円に対して自治体の補助額が 103 万円といった状況でした。こちらは全体の運行経費が約 150 万円ですが他自治体を見ると予算規模は少ない方で、人口が多い自治体になると 1,000 万円台や 1 億円以上のコストがかかっている自治体もあります。大磯町の実施結果については記載のとおりで、概要については、利用できる地域、目的地を限定した「予約型乗合タクシー」で、決められた乗降場所は 30 カ所あり、そこを 30 分間隔で運行しているような状況です。こどもの割引運賃等もありますが大人 1 人 500 円で、予約方法は予約したい便の 30 分前までに電話で予約といった状況です。

「2 事例紹介 (2)同規模自治体 (大磯町) ②」ですが、これは大磯町で実施している乗合タクシーのエリアマップと乗降場所の位置図です。

続きまして「2 事例紹介 (3)地域住民による実施 (横浜市)」です。ここでは、大磯町のような単独の事例ではなく全体の事例のご紹介です。横浜市では地域交通サポート事業というのを立ち上げていて、地域住民の皆さんでグループを組織して交通施策を経営してもらって、そのためのサポートを市が行っています。実際のコスト・財源は地域活動の補助金、運行計画案検討等の支援、実証運行の際に補助金を支出しています。実施結果は平成 21 年度以降で市内 17 地区で実施されているようです。この事業の考え方としては、記載のとおりですが、行政からの財政支援に頼らない運行として、実証運行までは市の補助金が出ますが、本運行については自立した運行を目指すといったものです。横浜市ではこのように事業実施していますが、横須賀市でも同じような事業があります。説明は以上です。

清水：横浜市の地域交通サポート事業ですが、私は横浜市でこういう議論に少し参加させていただいておりますので、若干補足させていただきます。こちらは住民ニーズと緑ナンバーである

交通事業者とのマッチングということで、バスの参画は少ないのですがタクシー事業者さんとはまああるかと思います。一つ付け加えたいのが、2017年ごろから白ナンバーの車が2地区このサポート事業の中で走っています。2019年にこの白ナンバーの住民が主体となるようなケースを支援するというのが制度の中に盛り込まれてきて、イニシャルコストは負担しますということで、車両金額である約350万円ぐらいだったかと思いますが、そういったものがスタートしています。また、私もそれを視野に入れた活動を始めたんですが、意外とハードルが高く、まだ住民主体の白ナンバーで地域交通サポート事業に参加している団体はないと思います。

苦瀬：資料のP.6の「ラストワンマイル対策として導入されている交通手段の種類」について、様々な交通手段がありますが、MaaSなども含めて色々な提案が出てきて、実験もされています。ここについては慎重に検討しなければならないと私は思っています。この資料に載っているコミュニティバスは、私も東京の中央区でコミュニティバスについてお手伝いしていますし、他に様々なところでやっています。シェアサイクルについては、中央区・江東区・千代田区あたりはそれなりに上手くいっています。ですが、中国では上手くいきませんでした。それには色々な背景があると思います。こういう新たな仕組みを考えるときは、都市によっては向いているものと向いていないものがあるように思いますし、財政上の問題もあると思います。新たに始める業者だけが利得を得て、既存の業者が割を食ってしまうのか。色々なことをきちんと検討しなくてはいけないと思います。これは座長ではなく個人的な、一人の委員としての意見です。

加藤：今、先生が仰っていた交通手段については、世代間でも大きく違うのかなと思います。高齢者にキックボードを、と言ってもこれはすぐわかないものですし、それぞれの世代間に合った交通手段を考えなくてはいけないと思うのと、やはり王道の交通手段というものを軸に考えていった方が現実味があるのかなと思いました。

清水：資料にもグリーンスローモビリティと記載があります。国土交通省だけでなく経済産業省や環境省も推進していると思いますが、これをもし取り入れるとしたらまちづくりの視点、ある一定の年齢以上の方がどう地域づくりに関わるかといった視点が無ければ、導入は難しいんだろうなど。今、全国でものすごく多く実験していますが、今のところ好事例は多くないと思っているので、葉山型を目指す必要があると思います。

長塚：何点か補足というか、私共、京急バスも横浜市の地域交通サポート事業で5地区実施しています。大磯町や横浜市の事例はどれも交通不便地域、要は現状でバス停から300m離れていて、かつ人口がある程度ある地域をどうしましょうか、という議論がベースです。そういった観点から見ると、大門委員にまとめていただいた資料のとおり、葉山町でこれができる地域は限られてくるのではないかと思います。何が言いたいかというと、私共は葉山町の多くの皆様にご利用いただきながら、今の路線を維持しています。そこを奪い合うような施策は難しいので、共存していけるような施策を最終的に考えていければと思っていますので、ご理解いただければと思います。

大門：路線バスが走っているところに並行してコミュニティバスを走らせて失敗している事例も多くあります。長塚委員が仰っていたように、この会議ではどういう風に共存共栄していくか、あるいは住民の足をどう確保していくか、ということをもみんなで知恵を出し合って話していく場ですので、そういったことは当然避けていくべきだと思います。そうすると、先ほど会長も仰っていたように、P.6に記載されているような色々な交通手段があるんでしょうが、どれを選ぶかを決めるのは時期尚早であって、住民の方々がどういう動きをしていて、どう

いう動きができていないか、というようなニーズを把握することが重要になってくるのかなと思います。そういう意味でも次回以降やる住民アンケートの結果の取りまとめは非常に重要なものになってきます。それを受けてどういう対策が必要なのか。既存のネットワークも活かしつつ、どういう風な対策をしていくのが望ましいのか、っていうことを民間事業者、行政、住民もどういう役割分担でやっていくのか、色々な意見を聞きながら、この会議で決めていくのが望ましいと思います。

(4) 今後のスケジュールについて

苦瀬：それでは、今後のスケジュールについて事務局より説明をお願いします。

碓野：資料7をご覧ください。こちらは前回お示しした資料と同一のものです。最下段の法定協議会の開催欄を見ていただきますと、前回は①、今回は②ということで開催させていただいております。来年度につきましては2回開催させていただきたいと考えており、今の予定では3回目の会議を9月頃に開催したいと思いますが、進捗状況に応じて前後させていただければありがたいと考えております。今回までで現状整理と上位関連計画の整理ということで情報交換させていただきましたので、いただいたご意見を基に整理させていただき、ニーズ把握を行っていきたいと考えています。

次回のニーズ把握について、当初想定しているのはアンケートの実施が望ましいのではと考えています。実施方法については、現在、町で総合計画が令和7年度からの計画として、令和6年度に改定される予定です。総合計画は、私たち政策課が所管しており、この計画改定に向けて動き出すのが令和4年度となっています。その中で総合計画のアンケートを実施する予定ですので、その中でどのようなアンケート内容にした方が良いのかというご意見も含めて、交通のアンケートを行いたいと考えています。ですので、交通のためだけのアンケートではなくて総合計画全体のアンケートの一部というかたちになりますが、そこで情報収集をしていくというのが当初想定している内容です。これに加えて地域住民の地域ごとの情報を収集していく必要があると考えているので、現時点ではまだ明確になっていませんが、情報収集段階において住民の方に不用意に期待をさせすぎてはいけない部分もありますので、手法・内容については慎重に検討していきたいと考えています。直近のスケジュールについては以上です。

苦瀬：私もアンケートについては何回か経験してきました。アンケートでは、こうしてほしいという声は出てきますが、財政上の問題も含めて、それを本当に行政がやるべきか否かは難しい問題です。アンケートによるニーズ把握と、行政の実施上の課題の間のギャップを慎重の検討していくべきだと思います。

大門：事務局が仰っていたご説明だと、総合計画のアンケートの中に住民のニーズ把握をするための交通の内容を盛り込むということでよろしいでしょうか。

碓野：元々予定している総合計画のアンケートでは、総合計画策定のためのアンケートを実施します。その中で可能な範囲で交通に関する部分を膨らませて、アンケート調査をできればと今考えています。

大門：今仰っていたアンケートというのは、どれくらい交通に割けるものなのでしょうか。

佐野：今、担当からお話ししたとおり、行政からいくつもアンケートが来ることを住民の皆様は嫌がってしまうという側面もあり、何とか総合計画のアンケートの中に包含できないかという思いもあるのですが、先ほど苦瀬会長が仰っていた「そもそもこのアンケートの設問ってどういったものだったのでしょうか？」という質問に対して、ざっくりと聞いた満足度がこう

いった感じなんです、という話で、政策課が総合計画を所管しているからといって、そこだけ厚みを持たせるのは難しいのではないかというのが本音です。ですので、担当なりに構想している部分もあるんですが、聞きたい内容を精査していったときに聞きたい内容を総合計画と一緒に聞けるかという疑問符がつきます。本来だとアンケート内容についてご意見をいただく会議を開催したかったのですが、財政上2回しか予算が取れていないので、大変厚かましい話ではあるのですが、アンケート内容については会議の開催ということではなく、別途ご相談させていただけると本当にありがたいと思うのですが、いかがでしょうか。

苦瀬：そうしていただけると良いと思います。ぜひ、一度皆さんにご相談する機会を設けてみてはいかがでしょうか。

★異議なし

(5) その他

苦瀬：最後でございますが、議題(5)「その他」について、事務局より説明をお願いします。

碓野：前は次回の日程調整についてご案内させていただいたのですが、第3回については時期が少し空きますので、また改めてご案内させていただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

3 閉会

苦瀬：本日の議題は以上となります。これをもちまして令和3年度第2回葉山町地域公共交通会議を終了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。