

令和3年度第1回葉山町地域公共交通会議 議事録

日時	令和4年1月17日(月) 14時~16時
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 長塚隆介、菊池尚、守谷壽浩、佐藤忍、宮島直人、伊藤義紀、太田圭一、河野正稔 会長 苦瀬博仁、大門創、清水弘子 (Web参加)、加藤智史</p> <p>■葉山町地域公共交通会議規則第6条に係る出席者 (神奈川県警察本部 交通部 駐車対策課) 警部 興梶重喜、警部補 泉谷幸偉、警部補 横山健志 (神奈川県警察本部 交通部 交通規制課) 警部 平塚友幸 (葉山警察署 交通課) 係長 石塚聡 (国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局) 運輸企画専門官 桑野敏樹 (京浜急行バス株式会社 事業統括部 業務統括課) 課長補佐 藤森将文 (株式会社三浦観光バス) 代表取締役 根岸洋子 (葉山町) 町長 山梨崇仁 (葉山町 福祉部 町民健康課 新型コロナウイルスワクチン接種プロジェクトチーム) 担当課長 千葉和久</p> <p>■事務局 (葉山町 政策財政部 政策課) 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</p>
議事録	<p>1 開会 (町長あいさつ)</p> <p>碓野：これより、令和3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。このたびは、委員を快くお引き受けくださり、また、ご多忙のところご出席いただきありがとうございます。本日は、初めての会議となりますので、会長が決まるまでの間、事務局の政策課の碓野が司会進行をさせていただきます。それでは、開会にあたりまして、山梨町長からご挨拶をいただきます。よろしくお願いいたします。</p> <p>山梨：改めまして、皆さんこんにちは。本当に皆さんお忙しい中、こうして葉山町の地域公共交通会議にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。今日の会議は、本来の公共交通会議ではない議案も1件お願いしておりまして、2月2日から葉山町でもコロナのワクチン接種を開始するんですが、その接種のためのバスの運行につきましてご関係の皆様が多数いらっしゃいましたので、併せてお時間をいただいております。大変恐縮ですが、1件、別件で先によりしくお願いいたします。私自身もこの会議に参加したかったんですけど</p>

も、今オミクロン株の急拡大もございまして、なるべく人数を減らしましょうということにしました。会議の内容上、こうして皆様にお越しいただいていますが、私も出ますし、順次、議論が終わった方から出られるようにしておりますので、大変申し訳ございませんが冒頭しばらくお付き合いいただければと思います。改めまして、公共交通会議につきまして、多くの町民の方々が今後の葉山町の在り方については色んな想いを抱いて期待をしていると私自身思っています。葉山町は地形上、海に面した山あいの町ですが、生活上は北の逗子駅周辺、もしくは東部の横須賀市衣笠駅周辺に行くことがメインになります。その兼ね合いで、町役場は中心にはあるんですが、例えば長柄地域のバスからすると基本的には逗子駅。御用邸周辺の一色・下山口地域も横須賀と逗子駅の行き来はするんですけど、いずれも葉山町を南北に役場の方へ向かってくるルートが中々ないために、町の中で人が賑わう集まるとというのが難しいのがこの町の兼ねてからの課題ではありました。そこに併せて、後ほど資料もご覧いただけますが、高齢化の問題、ラストワンマイルの問題、そして事業者の皆さま方もご苦労されていることが沢山あると思いますけども、公共交通のこれからの経営の先行きの課題というのも多数伺っておりまして、皆で力を合わせて、この町の公共交通を守りながら、一緒になってこの町を支えていくメンバーとしてやっていただきたいという思いから、この場では忌憚ないご意見をいただき、今後の町が取り組むべき公共交通施策の題材にさせていただきたいと考えております。こういった方々が各方面からお集まりいただくことは中々ないので、貴重な議論の場として、皆様の率直な思いをいただければありがたいなと思ってございます。こんな時ではありますけども、すみませんが是非皆さまのご議論を私も期待しておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。私からは以上とさせていただきます。

碓野：山梨町長、ありがとうございます。それでは、この後、山梨町長につきましては感染症対策のため退席させていただきます。

2 委嘱状の付与

碓野：つづきまして、委嘱状の付与です。こちらにつきましては、本来なら山梨町長よりお渡しさせていただきたくて予定でしたが、感染症拡大防止の観点で、既に皆様の机の上に配布させていただきました。お名前について、お間違えがないかご確認いただけますでしょうか。こちらは、地域公共交通会議の委員の皆さまのみお渡しさせていただいております。

各自委嘱状の確認

碓野：ご確認ありがとうございます。

3 委員及び出席者の紹介

碓野：続きまして、初めての会議になりますので、委員及び出席者の皆様には簡単に自己紹介をしていただければと思います。お話の際は、お手元のマイクのスイッチを押してお話ください。お話が終わった後はオフにしてください。それでは京浜急行バスの長塚様からお座りの順番でお願いしてよろしいでしょうか。

長塚：京浜急行バスの長塚でございます。本日はよろしくお願ひいたします。

藤森：同じく京浜急行バスの藤森でございます。本日はよろしくお願ひいたします。

菊池：逗子菊池タクシーの菊池と申します。この会では、神奈川県タクシー協会の副会長、また、このエリアを所管する鎌倉支部の支部長として、タクシー協会を代表して出席させていただいています。よろしくお願いいたします。

守谷：葉山町は 28 町内会がございますが、その町内会連合会の会長をしております、守谷と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

桑野：関東運輸局神奈川運輸支局の桑野と申します。本日は委員の三橋の代わりに出席させていただきました。よろしくお願いいたします。

佐藤：神奈川県交通運輸産業労働組合協議会から参りました、京浜急行バス労働組合の佐藤と申します。よろしくお願いいたします。

宮島：神奈川県横須賀土木事務所道路維持課長の宮島です。町内の国道 134 号ですとか県道の管理をしている事務所になります。よろしくお願いいたします。

伊藤：事務局の政策課を所管しております、政策財政部の伊藤でございます。今日はコロナ禍の中、またお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。今後どうぞよろしくお願いいたします。

太田：葉山町都市経済部長の太田と申します。よろしくお願いいたします。

河野：葉山警察署の交通課長の河野と申します。よろしくお願いいたします。

石塚：同じく交通課係長の石塚です。よろしくお願いいたします。

苦瀬：東京海洋大学の苦瀬と申します。よろしくお願いいたします。

大門：國學院大學の大門と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

加藤：こんにちは。葉山町社会福祉協議会の事務局長の加藤と申します。よろしくお願いいたします。

根岸：こんにちは。前回もコロナでマイクロバスを走らせていただきました。色んな関係の皆さんのご協力があって、無事に走り終えることが出来ました。まずは前回、本当にありがとうございます。また今日お伺いしましたが、また安全に努めてやらさせていただきます。三浦観光バス代表の根岸洋子と申します。ありがとうございました。

平塚：神奈川県警交通規制課の平塚と申します。よろしくお願いいたします。

興梠：神奈川県警駐車対策課の興梠と申します。よろしくお願いいたします。

泉谷：同じく駐車対策課の泉谷と申します。よろしくお願いいたします。

横山：同じく駐車対策課の横山と申します。よろしくお願いいたします。

碓野：本日、委員の清水弘子様はwebでのご参加をいただいておりますので、一言ご挨拶いただければと思います。

清水：ありがとうございます。かながわ福祉移動サービスネットワークの清水と申します。私は、高齢者、障害のある方の外出支援の活動団体のメンバーです。また、地域の公共交通というところで、住民が主体的に参加するような交通づくりを県内県外で一緒に応援して作ってまいります。よろしくお願いいたします。

碓野：ありがとうございました。清水様は会場のセッティングの都合上顔が見えない形となっておりますが、ご容赦ください。よろしくお願いいたします。

千葉：皆さんこんにちは。葉山町役場町民健康課で新型コロナウイルスワクチン接種プロジェクトチームで担当課長をしております千葉と申します。本日はよろしくお願いいたします。

佐野：葉山町の公共交通を担当しております、政策課長の佐野でございます。本日はお忙しい中ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

碓野：皆様ありがとうございました。

★資料の確認

★会議の成立

碓野：続きまして、会議の成立について確認させていただきます。本日の審議会ですが、出席委員は12名です。資料3の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。

4 会長の互選

碓野：続きまして、次第「4 会長の互選」です。資料3をご覧ください。会議規則の第4条第1項に「交通会議に会長を置き、委員の互選により定める」と規定されています。会長を決めたいと思いますがどなたかお願いできますでしょうか。

碓野：突然ですので、特にご意見が無いようでしたら、事務から推薦させていただきたいと思えます。流通システム、都市物流システム、ロジティクス・システム、都市計画、交通計画について研究され、東京海洋大学名誉教授、元流通経済大学教授をはじめ、葉山町などの自治体の都市計画審議会委員としても活躍されております、地域交通について専門的な知見をお持ちの苦瀬博仁委員を事務局より推薦させていただきたいと思えますが、皆様いかがでしょうか。

異議なしで承認

碓野：ありがとうございます。それでは、苦瀬委員に会長をお願いさせていただきたいと思えますが、苦瀬委員、よろしいでしょうか。一言お願いします。

苦瀬：ただいま皆様よりご推挙いただきました東京海洋大学の苦瀬と申します。よろしく申し上げます。こういう場になると必ず私をご説明することを心掛けていることがございまして、それは東京海洋大学で何故交通なんだ、ということでございます。私は、大学は土木工学科というところを出まして、都市計画とか交通を勉強しておりまして、しばらく民間の建設会社におりましたが、当時、東京商船大学というところから、ちょっと来ないかと呼んでいただきまして、そっちに行きました。その時、なんで土木で都市計画や交通計画をやっているのに商船大学なんだと私も思ったので聞きましたところ、港から港までの交通は専門家がいっぱいいるけど、これからは陸もいるんだと。陸の工場から港、陸の港からどこかという交通も必要なんで、だから来てくれと。海のことは知らなくて良いと言われてまして。ですから船に乗ると酔ってしまいます。そういうことだったので、交通とか物流、都市計画っていうのをずっとやってまして、葉山町の皆さんにも都市計画審議会でお世話になっているところでございます。そういう意味で、大学は大学ですが専門はそういうことだどご理解いただければありがたいと思えます。今日のご議論は、おそらくは少子高齢化の時代を迎えて、いわゆる生活交通をどうやって上手く確保していくんだろうという議論が多いんだろうと思えますし、一方で葉山町は全国に大変有名な観光の場でもございますから、観光交通も含めて皆様方の日常の交通をどうやっていくかということに焦点が絞られていくんだろうという風に勝手に思っているところでございます。皆様方のご知見を拝聴しながら、より良い成果の

出る会議になればいいなと思っておりますので、これからもよろしくお願い申し上げます。
どうもありがとうございました。

碓野：ありがとうございました。

★ 傍聴の確認

碓野：続きまして、次第の中に記載しておりませんが、本会議の公開、非公開に関しまして皆様にお諮りしたいと思います。本日お配りした資料の中で、資料番号をお振りしませんでしたでしたが、「審議会、委員会等の会議の公開に関する指針」に、「審議会等の会議は原則として公開する」と規定されています。第4条に「審議会等の会議の公開、非公開の決定は、審議会等の長が当該審議会等に諮って行う」と規定されております。さっそくで申し訳ございませんが、苦瀬会長から皆様に公開、非公開についてお諮りいただければと思います。

苦瀬：はいかしこまりました。第3条によると、審議会等の会議は原則として公開すると規程されております。ただし、次のいずれかに該当する場合は非公開にすることが出来るということで、試験又は検査等の審議とか、補償に関わること、表彰、不服審査というケースが示されているところでございます。そこで、当審議会は指針のとおり公開することとさせていただければありがたいと。そしてもしも指針の第3条のようなケースが出てきた場合には改めて皆様方とご相談しながら決めていきたいと思いますが、それでよろしゅうございますか。

異議なし

苦瀬：それでは、そういう風にさせていただきたいと思います。当審議会の会議は公開して審議を進め、傍聴を可とします。本日の傍聴希望者はありますか？

碓野：本日の傍聴希望者はありません。

苦瀬：ありがとうございます。本日の傍聴希望者はないということでございます。ありがとうございました。

5 議題

(1) ワクチン接種送迎バスの運行に係る既存バス停の使用について

苦瀬：それでは、議題に入りたいと思います。議題(1)「ワクチン接種送迎バスの運行に係る既存バス停の使用について」、事務局から説明をお願いします。

碓野：では議題(1)につきまして、事務局から説明させていただきます。まず、本来は会議立ち上げ経緯を細かく説明させていただくべきと思いますが、関係者の入退出など、スムーズな進行を考慮し、ワクチン接種送迎バスに関する協議に関する議題を先に入れさせていただきました。資料4をご覧ください。本議題は、町内の既存バス停を使用するための協議となっております。まず、協議実施にあたっての経緯をご説明します。1 協議に至る経緯(1)ですが、全国的に3回目ワクチン接種の前倒しが進められていますが、葉山町においても3回目の新型コロナウイルスワクチン接種に向けて、2月2日(水)から集団接種を行うこととなりました。(2)ですが、ワクチン接種にあたっては、高齢者向けに会場への無料送迎バスを運行する方針を急遽決めました。これは、昨年町で実施した集団接種時においても同様に運行しました。(3)です。送迎バス運行にあたっては、交通渋滞の緩和・乗降時の安全確保等の観点から、一

部で京浜急行バスが使用している既存バス停を是非利用させてもらいたいと考えています。(4)です。既存バス停を利用するには、2枚目に参考資料を付けましたが、道路交通法第44条第2項第2号の規定により、関係者による合意が必要であるため、本日この場を借りて協議を行うこととしました。昨年の送迎バス運行にあたっては、同様の協議を行いました。前回の協議実施時には、地域公共交通会議が立ち上がっていなかったため、この協議のためだけに関係者を招集して協議しましたが、規定される関係者が地域公共交通会議構成員と類似しており、会議を開催すべき時期が重複したため、急遽、地域公共交通会議の議題として取り上げさせてもらうこととしました。以上が本日の協議実施の経緯となります。2協議の流れですが、まず、送迎バスの運行内容を説明させていただきます。次に、意見・質問を含めて協議とさせていただきます。最後に合意書(案)を説明し、合意書の完成・作成とさせていただきます。それでは早速、送迎サービスの概要を、町のワクチン接種プロジェクトチームからご説明させていただきます。

千葉：本日は貴重なお時間をいただきましてありがとうございます。ワクチン接種担当をしております千葉と申します。まず、資料の説明をさせていただく前にですね、神奈川県警察本部の関係者におかれましては、公安委員会の日程を調整していただいたことに対しまして、お礼を申し上げます。誠にありがとうございます。それでは、お手元の資料をご覧くださいと思います。葉山町新型コロナウイルスワクチン追加接種に係る送迎サービスの実施についてです。政策課担当からお話がありました通り、新型コロナウイルス感染症のまん延防止を図るために、本年2月2日より集団接種を葉山町福祉文化会館で予定させていただいております。なお、本日から個別接種ではありますが、高齢者を対象に接種を始めさせていただいております。まず目的についてご説明させていただきます。本事業につきましては、集団接種会場等への送迎を行うことにより、ワクチン接種を希望される高齢者の利便を図ることを大前提とさせていただいております。また、送迎サービスの対象といたしましては、65歳以上の高齢者を対象とさせていただき、乗車の際にはワクチン接種のご案内をご提示いただきまして、乗車できるような形を考えております。また、巡回ルートといたしましては、京浜急行バスの町内バス停留所等から乗車いただきまして、集団接種会場までを巡回するルートを予定しております。送迎サービスの期間といたしましては、2月2日から3月31日までの約2か月間を予定してございます。続きまして、内容をご説明します。趣旨としては、1点目として、集団接種会場等までのアクセスを向上させるため無料送迎バスを運行させます。2点目として、バスの乗降場所は前回同様に高齢者に安全に乗降していただくために既存のバス停を使用させていただきますけれども、バス路線から外れた地域につきましては、町内の公共施設等の待機場所を使用することも考えてございます。既存の路線バス停留所につきましては、日ごろから高齢者がバス乗車で利用しており、認知度が高く、安全性も高いということから、京浜急行バスが使用するバス停留所を利用させていただくルートとしました。次に送迎手段ですが、葉山町はかなり狭い道路がございます。道路事情も考慮した上で22人乗りの小型バスを予定しており、1日4台の運行を考えております。本送迎サービスにつきましては、町が近畿日本ツーリストへの委託により実施させていただきますが、車両の手配、運行は、近畿日本ツーリストを通しまして、前回同様に株式会社三浦観光バスが行うことを考えております。送迎経路については、資料のA3の図面の4ルートを考えております。前回、海岸線・下山口コースは外回りと内回りの2コースをやらせていただきましたが、今回は外回りのみです。まず長柄・葉桜・イトピアコースがオレンジ色のルート。海岸線・下山口コースが青色。パークド四季・一色台コースが緑色。木古庭・上山口コースが赤色で

示させていただいております。運行の曜日は、資料に記載のとおり、長柄・葉桜・イトーピアコースが2月に週3回、月・水・金。3月が週2回、水・金。海岸線・下山口コースが、2月に週3回、火・水・木。3月が週2回、水・木。パークド四季・一色台コースが、2月に週2回、月・金。3月に週1回、金。木古庭・上山口コースが、2月に週2回、火・木。3月に週1回、木。2月3月の運行回数が違いますのは、2月は月曜から土曜まで週6日間福祉文化会館で集団接種を行わせていただく予定です。3月は水曜日から土曜日の週4日間とさせていただきます関係で日数等が若干違っております。次に、自動車保険につきましては、業務委託をします運行バスで補償されております保険を適用させていただきます。その他ですが、まずバス停留所を使用することが道路交通法に抵触しないか、また京浜急行バスの運行に支障がないように時刻表を作成させていただき、かつ高齢者が安全に乗降できるように介助員を添乗させ、乗降の際の感染予防対策にも努めるよう心掛けるように考えてございます。路線バスとの混同を避けるために、無料送迎バスの前面及び側面に葉山町ワクチン接種シャトルバスという掲示を施しまして周知をしてみたいと思います。こちらの掲示は、前回もつけさせていただいております。また、参考として、令和2年10月1日時点ですが、今回対象としております65歳以上の高齢者数を記載してございます。合計して10,271人となっており、その内、2回目までワクチン接種を済まされている方は9,584人となっております。簡単ではございますが、本日の資料についての説明は以上となります。また、この場をお借りしまして、年末年始のご多忙な時期にご指導ご協力をいただきました神奈川県警察本部、葉山警察署、京浜急行バスの皆様、ならびに関係各位の皆様に対しましてお礼を申し上げます。ありがとうございました。以上です。

苦瀬：ご説明ありがとうございました。それでは、これから協議に入りたいと思いますけど、ご意見、ご質問がある方は挙手をお願いします。

守谷：今の説明資料の中で、4色で色分けされていますが、バスそのものも色分けしてるんですか？

千葉：バスには色分けしていませんけれども、前回もコースが分かるようにバスの前面上部に書かせていただきましたが、今回もコースが識別できるように書かせていただきます。

守谷：なぜ私がそう言ったかという、前回の時に、私の家の近くのお年寄りが、行きはBコースで行ったんだけど、帰りが分からなくて乗ったバスがCコースだった。行きは近かったが、帰りはぐるっと回って遠回りしてしまった。すごく時間がかかったと言ってたので、なんとかコースと書いてもお年寄りあまり見ないんじゃないかなと。色で分けていれば分かりやすいんじゃないかと思ってそれを聞きました。

千葉：色については検討させていただければと思いますが、会場の入り口に担当者がありまして、担当者にお声掛けいただければ、どちらのバス停で何コースに乗りましたかとお話しさせていただければご案内させていただきますのでよろしくをお願いします。

守谷：はい、結構です。

苦瀬：帰り道に迷わないように、丁寧なご説明をお願いしますということだと思います。よろしくをお願いします。ほかにご意見ご質問はございますでしょうか。

長塚：京浜急行バスでございます。前は特段路線バスの方にはワクチン送迎バスの支障はございませんでしたので、今回についても前回と同様な形であれば、大きな問題はないのかなと思ってございます。ただ、一部で日程や外回りが無くなるなど時刻が変わるのであれば、早めに私どもに協議をお願いできればと思ってございます。よろしくをお願いします。

千葉：ありがとうございます。基本的には時刻は変わりませんが、本日の会議を経まして合意をいただいた後に京浜急行バスの逗子営業所へご挨拶に伺いたいと思います。事前にお電話では

お話しさせていただいています。

長塚：すいません、営業所ではなく本社サイドとの協議でよろしくをお願いします。

千葉：わかりました。

苦瀬：ほかにご意見ご質問、お願い事項はございますでしょうか。よろしゅうございますか。それではご意見、ご質問が出尽くしたと理解したいと思います。次に合意書の説明と合意に移りたいと思います。葉山町におけるワクチン接種のための送迎事業に係る協議及び合意書（案）について、ご説明いただければと思います。

泉谷：それでは説明させていただきます。道路交通法 44 条第 2 項第 2 号の趣旨という資料をお配りさせていただいたと思います。簡単に説明させていただきます。昨年葉山町でワクチン接種のための送迎事業を行ってまいりました。今回も昨年同様に 48 カ所のバス停を使用することで、前回同様のバス停について皆さんの合意が得られれば公安委員会の公示を行ってバスが止められるというという手続きに移りたいと思います。令和 2 年 6 月 10 日に道路交通法の一部改正がありまして、乗合自動車以外の自動車であっても皆さんの合意や公安委員会の告示をすればバス停に止められると、幅が広がりました。関係者とはと書いてありますが、乗合自動車を運行する事業者、停留所の管理者、公安委員会、都道府県知事又は市町村長、運輸支局長、その他関係者として都道府県公安委員会が認めるものとなっております。以前から駐停車可能だった車両としては、事業用ナンバーの路線バス、通勤バス、通学バス、施設送迎バスです。令和 2 年 6 月の道路交通法改正に伴って枠が広がり駐車可能となった車両がありまして、事業用ナンバーの不定期・区域運行バス、高速路線バス、乗合タクシー、乗車定員 11 人以上の観光バス、乗車定員 11 人未満のタクシー・ハイヤー。自家用ナンバーの車両も止められるようになりまして、市町村運営有償運送の用に供する車両、公共交通空白地有償運送の用に供する車両、福祉有償運送の用に供する車両、こういったものが止められるようになりました。合意の内容としましては、駐停車する停留所の名称を示して、駐停車する自動車の範囲、駐停車することが道路の交通状況に支障がないものに限って公示を行って駐停車することが可能となりました。お捲りいただき、合意書の案を作って参りました。皆様のお名前を列記させていただいたんですけども、3 枚目のバス停に葉山町の方でワクチン接種送迎のためにバス停を使うことを皆さん合意いただければ、この「案」を消して今日の日付を記載して、関係者の皆さんに送付したいと思っております。皆さん、合意はいただけますでしょうか。

苦瀬：只今のご説明で、合意書の内容をお話しいただいたところでございますが、皆さんご意見や質問はございますか。私の理解で言うと、道路交通法第 44 条第 2 項第 2 号の趣旨の一番下のところの合意内容で、(1)から(3)の 3 つの項目が合意書の 1 から 3 に対応していると理解したつもりですが、それでよろしいですね。

泉谷：はい。

苦瀬：ありがとうございます。はい、いかがでしょうか。意見が無ければ承認していただいたということになるんだろうと思いますがいかがでございましょうか。

意見なし

苦瀬：よろしいですか。それでは、この場で皆様方ご承認いただけたという風にさせていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。以上を持ちまして、議題(1)「ワクチン接種送迎バスの運行に係る既存バス停の使用について」を終わりたいと思っております。本議題のみの

関係者として出席された皆様は、ここでご退出可能となります。どうもありがとうございます。

興梠氏、泉谷氏、横山氏、平塚氏、根岸氏、千葉氏が退席

(2) 会議の立ち上げ経緯説明

苦瀬：会議を再開します。議題 (2)「会議の立ち上げ経緯説明」について、事務局より説明をお願いします。

佐野：それでは次第の5「議題」(2)「会議の立ち上げ経緯説明」について、事務局よりご説明いたします。本日、地域公共交通会の第1回として立ち上げさせていただきました。この背景等についてご説明させていただきます。資料5をご覧ください。1 立ち上げ経緯でございます。(1)「町内の公共交通」ということで、本町の公共交通機関は、鉄道がないことから、バス・タクシーのみとなっています。こうした公共交通機関以外の主な移動手段としては、自家用車・バイク・自転車が活用されています。(2)「町の状況」でございます。地勢としては起伏が多く、山の上に造成された団地が大小6団地ほどあり、路線バスが侵入できない細街路や住宅地があるケースも多々見られます。人口構成ですが、町の高齢化率は全国平均よりも高く、バス停から自宅までの道のり、いわゆるラストワンマイルに対する要望も高まりつつあります。生活交通以外にも、休日は特に海岸線ですが観光客が多く、交通渋滞の発生や、バスの乗車人員が多くて町民生活に若干影響が出ているとの声も聞こえています。こうしたことから、地域住民や議会などからの要望を受け、既存路線バスの増便、あるいは人が多く集まる商業施設へのアクセス向上と利用しやすいルートへの変更などについて、既存のバス事業者、京浜急行バスですけれども要望ということでお願いをして、一部を叶えていただいたりしつつなんですが、乗員の不足や地形の問題など、なかなか全てをご対応いただくことは難しいという状況にあります。(3)「取り巻く状況の変化」ですが、令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され、市町村による地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。これらの状況を受け、これまでの課題解決方法とは別に、町内の公共交通の在り方を一旦整理して、課題を明確にした上で、課題解決と課題解決のための地域公共交通計画を策定するため、この会議を設置する運びとなりました。2「会議の法的根拠」ということで記載させていただきましたが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第6条に規定される協議会としての役割を持って、計画策定することで国庫補助を受けられるようになっています。道路運送法施行規則はもう一つの法的根拠となっております、この会議体で合意が図られることによって手続きの簡素化に繋がることがあります。こうした経緯をもって会議を設置させていただくこととなりました。立ち上げ経緯の説明は以上とさせていただきます。

苦瀬：ありがとうございました。只今の説明について、何かご意見、ご質問はありますか。では私から一つだけ。こだわることではないのですが、資料5の真ん中下のところで、これまでの手法における課題解決には限界を感じておりとありますが、これまでの手法とはどんなものでしょうか。

佐野：これまでの手法というのは、町が住民の声を受けて既存のバス事業者さんに自分たちが希望することをお願いしてそれを叶えていただくという手法です。さらに言えば、別のバス事業者さんに新たなバスを回せませんかとかタクシー事業者さんにこんなデマンドタクシーが出

来ないかということをもとに行ってきた経緯が無いもので、既存のもの以外の手法についても考えていかなければならないという部分、それが可能でなかった場合には事業者さん以外の方の支援をいただいて何かできないかとか、そんなことをこれから考えていかなければならないんじゃないかと思っております。

苦瀬：よくわかりました。ありがとうございました。ほかにご意見ご質問はございますか。

大門：國學院大學の大門です。今の質問と関連しますけども、葉山町では地域公共交通計画は過去に策定したことがないという理解でよろしいですか。

佐野：おっしゃる通りです。これまではございません。

大門：わかりました。ありがとうございます。

苦瀬：ほかにご意見ご質問はございますか。

伊藤：すいません、私は事務局的な色合いもあるものですから。今、大門委員からお話いただいた通りですね、今まで全町を網羅して交通施策を考えていくという動きをとっていなかった。逗子市に近い所の高台に住居が沢山ある葉桜・イトーピアエリアというのがあるんですが、そこは俗にいうラストワンマイルということで、バスの乗り入れはあるんですが、そこに至るまでの道に山坂が多いということで、バス停に行くのが大変。例えば京急さんにご協力いただいて、今の京急バスの車両が入るかという実験もご協力いただいたことがございました。ただ、どうしても急激な坂で、路線バスだと車体を擦ってしまうという物理的に適わない状況があったと記憶しています。一方で、例えば狭あい道路に市街化区域と市街化調整区域の境目に小規模開発事業が行われることがありました。そこにお住いの方々は若年層世帯が多いものですから、小学校までの通行時にかなりの遠距離を歩かなければならない、冬場に薄暗くなってくると非常に不安を感じるとか、そういった声が行政にも寄せられてくる状況があります。ですから、こういう施策の取り組み考える時に、例えば高齢者の買い物支援とか、コミュニティ活動の一助となるようにと考えがちなんですが、幅を広げて、例えば通学の際にも使えて、行政がやることとしてはいつも稼働率が高くて、お使いいただく方の年齢が多岐にわたっている、無駄のない運行ができるような交通施策はできないのか、ということを考えなければいけない。少し遅ればせながらという感もあるんですが、そういう状況に差し掛かってきているのかなと感じているところでございます。

苦瀬：ありがとうございました。ほかにご意見はございますか。web で参加されている清水さんはいかがですか。

清水：皆さんのご発言がすべて聞き取れているわけではないんですけども、今回の立ち上げについてはとても共感しております。以前に、住民の方たちが自ら高齢者や自分たちが声をかけないと外出がほとんどできていない、精神的にもということなんですけども、そういう方の支援をされているのを結構伺っておりました。ただ、運転に関しては色々不安もあり、懸念もあるというところから、交通事業者さんやその他の方々とどう連携して安全確保しながら地域の細かなニーズに応えていくかというのは非常に大事なところで、これまでの手法だけではないやり方というのは共感を持っています。応援したいと思っております。また、一昨年11月に出た活性化再生法の中でも地域の資源の総動員という言葉がありましたように、いろんな方のお力、車に関しても資源ですし、人に関しても資源と思っておりますが、そういったことが実現できるような会議であればいいなと思っております。以上でございます。

苦瀬：ありがとうございます。ほかにご意見はよろしいでしょうか。それでは、意見は出尽くしたということで、議題(2)「会議の立ち上げ経緯説明」は以上とさせていただきます。

(3) 全国の地域公共交通を取り巻く現状について

苦瀬：次に、議題(3)「全国の地域公共交通を取り巻く現状について」、事務局より説明をお願いします。

碓野：ご説明させていただきます。資料6をご覧ください。残り時間も1時間となっておりますので、できる限り簡潔な説明に努めたいと思います。では、左下にございますページ番号、2ページをご覧ください。目次となっております。全国的な状況について、運転免許、乗合バス事業、タクシー事業、新たな移動サービスの仕組みについて、簡単にですがご説明します。3ページをご覧ください。まずは1「運転免許」(1)「非運転免許保持者の増加」についてです。運転免許を持っていない65歳以上の高齢者の推移を示しています。運転免許を持っていない高齢者は、20年前と比較すると170万人以上増加しています。ただ、そもそも高齢者人口は現在まで毎年増加している状況にあるので当然の結果ですし、むしろ割合としては高齢者の免許保有率は増加傾向にあります。ポイントとなるのは、公共交通を必要とするであろう高齢者が人数的に増加傾向にあるということです。4ページをご覧ください。(2)「運転免許返納の増加」です。こちらは免許返納の推移です。紫色が64歳未満としていますが65歳未満の誤りです。失礼いたしました。紫色が65歳未満ですので、ほとんどが65歳以上の方による返納であることが分かると思いますが、この10年間の間に返納が大幅に増加しています。5ページをご覧ください。2「乗合バス事業」です。まずは(1)「運転手の人手不足」についてです。国交省の資料でも用いられるデータとなっておりますが、こちらは職業別の有効求人倍率のデータを示しています。黄色の全職業平均が2020年度に約1倍であることに對して、オレンジの自動車運転業種は約2倍の状況となっております。これは、1倍に近いほど求人状況の需要と供給のつり合いが取れていて、1倍よりも高いと担い手が不足している状況を示しています。鉄道運転業務や船舶・航空機運転業務が約0.5倍程度で人気がある状況と比較すると、バスやタクシー業界になります。自動車運転業務の人手不足が顕在化していることが分かります。2020年度はコロナ禍の影響によりグラフに大きな動きが見られますが、過去10年間の推移では、年々倍率が高まり、人手不足が深刻化していることが分かります。6ページをご覧ください。(2)「厳しい経営状況」についてです。左側のグラフは2019年度のデータですが、全国の乗合バス事業者の収支は、75%が赤字という状況となっております。別データによると、大都市部を除いた地方部の路線バス事業者は恒常的に10-15%程度の赤字が出ている状況があるようです。神奈川県は大都市部に入ります。次に、右側の路線バスの廃止キロの推移ですが、近年10年間では毎年1,000キロ前後の完全廃止路線が発生しています。2018年度時点の乗合バス輸送で許可されている距離数は約58万キロあり、トータルでは減少傾向にはありませんが、代替・変更がなく廃止されている路線が多く発生している状況があります。7ページをご覧ください。3「タクシー事業」です。このグラフは丁度バブル期以降からとなっておりますが、バブル期あたりまでの輸送人員と営業収入は右肩上がりや安定の傾向にありましたが、バブル期以降、現在に至るまで長期に亘って、輸送人員・営業収入ともに減少を続けています。8ページをご覧ください。4「新たな移動サービスの仕組み」についてです。バス、タクシーと、主な公共交通の状況をお話ししましたが、これら以外に新しい考え方の移動サービスも導入されるようになっていきます。まずは(1)「コミュニティバス導入の増加」です。コミュニティバスは、交通空白地域や不便地域を解消するため、市町村などが主体的に計画して運行するバスのことで、路線バスなどが行き届かないエリアをカバーして運行されるバスを指します。人口減少や少子高齢化に伴って、路線バスが

維持できない地域の足を確保する策として導入が進んでいます。現在全国の自治体数は1,718自治体ありますが、青の棒グラフのとおり、コミュニティバスを導入している市町村数は年々増加傾向にあります。また、オレンジの事例数も同じく増加、横ばい傾向にあります。ただし、コミュニティバスが運行されるエリアは、民間のバス事業者が採算が合わずに撤退したり運行できなかった場所も多くあるため、赤字を補助金などで補填しているケースが多くみられます。9ページをご覧ください。(2)「デマンド型乗合タクシー導入の増加」です。デマンド型乗合タクシーにはいくつかの形態がありますが、デマンド型交通とは、利用者の事前予約に応じて運行経路やスケジュールを合わせて運行するシステムのことで、デマンド型乗合タクシーの一例を挙げるとすると、バスのように停留所間を事前予約に応じて、複数人乗り合わせて運行するタクシーのことです。青を導入市町村数としていますが実施事業者の誤りです。失礼しました。コミュニティバスと同様に、実施事業者・コース数ともに増加傾向にあります。最後に10ページをご覧ください。(3)「スマートモビリティへの注目」です。自動運転やカーシェアリングなど、従来の交通や移動を変える新しいテクノロジーを総称して「スマートモビリティ」と呼ばれ、近年ニュースなどでも耳にするようになりましたが、研究・実用化が進み、日々注目を集めています。「MaaS」という単語も記載しましたが、MaaSは複数の交通サービスを一括して予約・決済できるようなサービスのことで、これもスマートモビリティに含みます。町にとって身近な例を挙げると、京浜急行グループが行っている「葉山女子旅きっぷ」がこれにあたり、この切符を購入することで、電車とバスの両方が利用可能となります。この切符に関してはさらにお食事券がついたりということもありますが。また、同じく京浜急行グループでは葉山女子旅きっぷをはじめとしたMaaSの取り組みを紹介する仕組みとして三浦COCOONという取り組みを進めており、モビリティだけでなく三浦半島のアクティビティの照会予約も行える仕組み作りが進められています。この他、記載していませんが、予約に応じて効率的な運行経路を導き出すAI運行バスなどにも注目が集まっています。以上、全国の地域公共交通を取り巻く現状についての説明を終わります。

苦瀬：ありがとうございました。只今の説明について、何かご意見、ご質問はありますか？

伊藤：葉山女子旅きっぷについて、京急さんに取り組んでいただくことによって来訪者が増えているという状況がございませう。御用邸付属邸跡地にある葉山しおさい公園も来館者数が激増しました。葉山町は人が大挙して押し寄せるような観光地ではございませうので、葉山町を知っていただくことによって将来的には移住してこようかなということに繋がってきて、葉山町に人が来ていただけるようになった良い例かなと思います。

守谷：公共交通と離れるかもしれませんが、伊藤部長が言われたようになかなか女子旅も増えていませう。ということはバスの利用者も増えていませうということになると思っただけですが、その割にしょっちゅう「ここは何処ですか」と聞かれます。ということは、標示もないし、女子旅を応援している割には行政が歓迎しているようには思えないうだけども、その辺はもう少しお願いをしたいなというのがあります。それとコミュニティバスのデータを見て、失敗例や成功例を葉山町としてどう見るのかということを入れていただかないと、このグラフだけ見ても意味がないうかなと。どう有効活用するかとということに関して、もうちょっと配慮していただきたいなところだと思っただけです。

碓野：ご意見ありがとうございました。女子旅きっぷの件についてはご意見頂戴いたしました。また、事例についてはもう少し細部まで情報があった方が検討に繋がるというお話についてはごもっともですので、本日は全国の状況ということでグラフまでの情報とさせていただきますが、今後の検討にあたってはもう少し深掘した情報を皆さんと共有しながら進めていけ

ればと考えております。以上です。

苦瀬：今後にそういう情報を付け加えていただくということで、お願いいたします。

長塚：京浜急行バスでございます。今回、全国の地域公共交通を取り巻く現状という形で葉山町にまとめていただいております。ただ、当然のことながら日本全国をまとめる形なので若干データが古くなっているかなというところで、バス事業をしてございます私共の方から直近の現状をお伝えさせていただければと思います。今、乗合バス事業者に何が起きているかというのですが、一番は新型コロナの影響でございます。2年前から影響が出ていますが、一般路線バスのお客様が一気に離れまして、葉山町内の具体的な収入は出していないんですけども、一般路線においても多くの事業者が5割から6割お客様が減ったという状況になってございます。今は感染が増えてきて危機感を持っているところですが、昨年の10月11月くらいからだいぶ落ち着いてきまして、その時からニューノーマルと言われる時差通勤やテレワークなどで公共交通手段の選び方が変わってきてまして、我々乗合バス事業者のコロナ前と比較したコロナが落ち着いた後の予想は、元通りに戻ることはないだろうという認識をしております。私共もそうですが、多くの事業者はコロナ前と比べて2割くらいは別の交通手段だったり別のやり方を選んでいこうという風に考えてございます。そういった意味で10月くらいからは2割減くらいまで戻ってきてその後増えていないという現状ですね。その結果何が起きているかというところ、6ページの記載で2019年度に75%が赤字経営であるなっておりますが、おそらく2020年度2021年度は乗合バス事業者のほぼ100%が赤字に転落してございます。その要因はコロナによる輸送人員の大幅な減少がございまして、さらに悪いことに燃料単価が上がってたりだとか、高齢者対策でバリアフリーなどのコストもどんどんかかっているというところ。さらに神奈川の事業者すべてでございまして、コストに関しましても運賃改定を消費税以外で一切行っていない、25年くらい今の運賃を維持している経営状況もございまして。そういった部分もあって、5ページ目の運転手の人員不足という課題もございまして。輸送人員が大きく増えない、減少傾向にある中で、どうやって路線バスを維持していくかというところ、乗務員には非常に申し訳ないですけども人件費を大幅にカットしてきたというところがございます。私共は元々京急電鉄の自動車部門という形でやってきまして、そこが2003年に分社をいたしました。それ以降、人件費はほとんど上がっていない、もしくはどんどん下げているというところでも何とか路線バスを維持してきたという状況でございまして。その結果として逆にバスの乗務員、自動車運転事業の魅力、職種としての魅力が大幅に低下してしまったのかなと。それがどんどん加速度的になって今に至っているというところがございます。さらに人手不足問題としましては、バスの大きな事故等でバス乗務員の労働時間の規制が厳しくなっております。これに関してもさらに厳しい方向性になるということが決まっておりますので、今後も人手不足というのはさらに続いてしまうんじゃないかというところも経営的な大きな課題となっております。私共の全体的な話でございまして、そういったところもご理解していただきながら進めていただければと思っております。

苦瀬：ありがとうございました。大変勉強になりました。

清水：発言よろしいでしょうか。

苦瀬：はい、どうぞ。

清水：かながわ移動ネットの清水でございます。今回これは地域公共交通会議ということで、公共交通事業者の方が多く参加されていらっしゃると思います。もちろん交通ということで運転手の確保等本当にご苦労されていると思います。ただ、葉山町は30%を超える高齢化率ということで高齢者が元気にその人らしく暮らせる地域づくりっていうのが欠かせない課題だと

思っているんですけども、足を確保するという事は交通という意味だけじゃなくて、健康の維持、生活の支援、そしてよく厚労省等が言っておりますフレイル予防。フレイルというのは皆さんよくご存じかと思っておりますけども、高齢化による精神的肉体的な衰弱の過程ということなんですけども、そういったものを予防していかなければいけないと。それは社会参加、出かけることと健康が相関関係があると厚労省は分析しています。福祉的要素と思われるかもしれませんが、交通と連携しないと改善されていないということで、福祉政策としての交通という視点を是非皆さんに持っていただきながら次の葉山町の現状を伺えたらと思っております。よろしくお願いいたします。

苦瀬：どうもご意見ありがとうございます。福祉の視点も忘れないようにというご意見だったと思います。ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。じゃあ私も一つ。別に意見というわけでもないんですが、私、東京の中央区の銀座とか日本橋とかのコミュニティバスを検討するところに参加させていただいてるんですけども、基本的には中々黒字にならない。あれだけ人がいるところでも中々きつい。色々な公共交通機関とのバランス論っていうのが非常に難しく、ご紹介のあった仕組みは良い仕組みだとは思いますが、どうやってどうバランスを取っていくのかというのはこれから大変だなとちょっと思いました。これは全くの感想でございます。以上でございます。

(4) 葉山町の公共交通の現状について

苦瀬：それでは次に、議題(4)「葉山町の公共交通の現状について」、事務局より説明をお願いします。

碓野：ご説明させていただきます。資料7をご覧ください。左下のページ番号、2ページをご覧ください。目次です。葉山町の現状について、国土交通省が計画策定に向けた手引きの中で推奨している現状把握に活用すべき情報の項目に合わせてご説明します。3ページをご覧ください。1「地勢・自然」です。これは町の地形的状況なんですけども、葉山町は温暖な気候から別荘地や住宅などベッドタウンの傾向があります。色別標高図上に黄色やオレンジのエリアが多くみられるように、起伏が多い地形となっています。また、見えづらいかと思いますが、うっすら見えている黒の線は住宅地や道路を示しています。青い標高の低いエリアだけでなく、黄色の標高が高いエリアにも住宅地があることが確認できます。4ページをご覧ください。2「土地利用」です。黄色が主に住宅地で緑が山林という状況になっています。凡例と異なってしまっていますが、赤く示されているのが町内の道路です。こちらの図上では市街化区域と市街化調整区域の境界を示しておりませんが、都市的な土地利用は、概ね左側の市街化区域で82.9%、概ね右側の市街化調整区域で19.2%となっています。5ページをご覧ください。3「人口・世帯数」です。ここでは国勢調査ベースの人口となっています。人口は国勢調査ベースと住民基本台帳ベースの人口の2週類に分かれておりまして、国勢調査ベースの人口が実態に近い人口と言われております。これを基準とした人口では、昨年10月1日現在で31,629人となっていますが、葉山町においては緩やかに増加が続いておりましたが、2011年頃を境に緩やかに人口減少が始まっています。また、世帯数も同じような状況です。6ページをご覧ください。(2)「高齢化率」です。高齢化率は65歳以上の方の人口比率となっておりますが、葉山町は緑色のグラフで、1985年が12.2%となっているのが2020年は32.3%となっています。オレンジは全国のグラフで、2020年に28.8%となっており、町の高齢化率は全国の状況よりもかなり高い数字で推移していることが分かります。7ページを

ご覧ください。人口推計です。平成 27 年と令和 2 年を基礎とした人口推計による年齢 3 階層別人口の推移を示しています。左の①のグラフでは、人数の変化を示していますが、生産年齢人口が将来的に 18,000 人から 6,000 人減少することが分かります。右の②のグラフでは、3 階層別の人口割合を示していますが、今後 2040 年代まで 65 歳以上の高齢者割合、いわゆる高齢化率が高まることが分かります。8 ページをご覧ください。4 「日常生活圏」です。ここでは、東京都市圏パーソントリップ調査による属性別の移動状況を示しました。これは平成 30 年の一日当たりの平均移動回数です。左が葉山町、右が東京都市圏全体の状況を示していますが、東京都市圏は東京・神奈川・埼玉・千葉・茨城県南部を合わせたエリアです。葉山町では高齢者の通勤割合が多いことが見て取れます。非就業者の子育てに関してはかなり東京都市圏と状況が異なっていますが、どのような要因があるかは私の方では把握できていません。また、東京都市圏全体と比較すると、全体的な移動回数は少なめの傾向にあります。少しわかりにくいデータかもしれません。9 ページをご覧ください。(2) 「交通手段別のトリップ」です。これは各乗り物を利用した回数の累計値です。左が葉山町、右が東京都市圏全体の状況を示していますが、葉山町はバスとバイクの利用傾向が多い部類であることが分かります。逆に徒歩が少し少ない傾向も見て取れます。この東京都市圏パーソントリップ調査では、葉山町民の客体数は 200 人から 300 人程度となっていますので、そのようなデータであるということをご理解ください。10 ページをご覧ください。(3) 「自動車の利用」についてです。左は運転免許の保有状況ですが、免許保有者は緑色となるので、東京都市圏全体と比較すると、免許保有率は低めとなっています。一方で、右は車両の保有状況ですが、緑が自分専用の自動車がある、青が家族共用の自動車があるとなっているので、緑と青を合わせた人が、車による移動が可能な状況にあるとみることが出来ますが、免許保有状況から一転して、東京都市圏よりも葉山町の方が家庭内で車による移動が可能な割合が高いことが分かります。11 ページをご覧ください。5 「観光動向」です。左は入込観光客数を示していますが、紫が日帰り、青が宿泊なので、圧倒的に日帰りの傾向が強いことが分かります。右は観光による消費額ですが、飲食による消費が多いことがうかがえます。12 ページをご覧ください。6 「道路の混雑度」です。道路交通センサスによる混雑度ですが、これは主要幹線道路、国県道の状況について示しています。凡例を入れた通り、青枠内の左の数字から平成 17、平成 22、平成 27 年度の混雑度となっています。混雑度は、記載のとおり 1.00 以下であれば混雑していない状況、1.00 以上であれば混雑している状況だと判断できます。葉山町ですと赤の点線の区間、12 の県道 217 号、13 の同じく県道 217 号、15 の県道 311 号が混雑していることがわかります。これは平日 7 時から 19 時に取られたデータだということです。13 ページをご覧ください。7 「町内交通サービス」です。まずは(1) 「公共交通」ですが、町内を主な営業エリアとしている公共交通は、バスとタクシーがあります。バスは京浜急行バス 1 社のみ。タクシーは、JR 逗子駅構内に乗り入れしている記載の 4 社ですが、こちらの 4 社が葉山町内を営業区域としてカバーしている状況です。14 ページをご覧ください。これは、京浜急行バスの路線バス停から半径 300m のエリアを示した図面です。国土交通省によると交通不便値を割り出す際に、都市部においては、バス停から半径 300m を超える地域は公共交通の空白地域として取り上げられることがありますので、明確な基準があるわけではありませんが、そのような指標から今回は 300m を当てはめて示しています。グレーの赤がかかっていない部分が 300m のエリアから外れている住宅地としています。4 カ所にスポットを当てていますが、説明時間の都合上割愛させていただきます。15 ページをご覧ください。(2) 「福祉系交通サービス」です。町内では、2 種類の福祉系交通サービスがありまして、無

料の高齢者等送迎サービスと、福祉有償運送が利用可能です。16 ページをご覧ください。(3)「スーパーの送迎バス」です。町内スーパー事業者による送迎バスになりまして、京急ストア 2 社では無料巡回バスが運行されています。17 ページをご覧ください。(4)「シェアサイクル」です。図が見にくくてたくさんのエリアにスポットがあるように見えますけど、大きいスポットマークが 2箇所見えると思いますけど、この 2箇所です。町内にあるシェアサイクルの貸出返却ポイントは 2箇所です。最後に 18 ページをご覧ください。8「葉山町の公共交通の問題点」です。ここまで町の状況についてまとめさせていただきましたが、事務局目線で感じている問題点について要点をまとめましたのでこちらでご説明します。まずは左側ですが、葉山町では高齢化率が高く、起伏が多く、バス停まで高低差があるエリアが多い、そして、路線バスが通行できない細い道や急坂が多く、カバーできていないエリアもあります。このような状況から、まず一つの問題点は、生活交通にあると考えます。特にバス停から自宅までの最後の道のり、ラストワンマイルに苦慮する状況が今後増えることが想定されます。次に右側で、土日に車で来町者が多く、場所によっては交通渋滞が発生しやすい。また、路線バスに観光客が多く、場合によっては町民利用に支障がある。こうしたことから、観光交通にも問題があると考えます。本日は町の状況について情報共有をすることまでと考えていますが、今後はこの問題点を意識しながら情報の整理をしていければと考えています。町の現状についての説明は以上となりますが、現状把握の上で、このようなデータがあった方が良いというお話があれば、ご意見等をいただければと思います。

苦瀬：ありがとうございました。只今の説明について、何かご意見、ご質問はありますか？

大門：國學院大學の大門です。短時間で色々なデータを調べていただきまして有難うございました。今日は情報共有ということで、総合的、俯瞰的にご紹介いただいたということだと思んですけど、これから地域公共交通計画を策定していく過程で具体的にどういう施策を体系的に構築していくのかという議論になるともう少し詳しいデータが欲しくなるんじゃないかなと思います。例えば先ほどパーソントリップ調査のデータがありましたが、パーソントリップ調査って標本率は 2%なので、30,000 人であれば 600 人くらいがあるとは思いますが。ただ一方で、このデータの特徴は、葉山町の住民のデータではなくて、葉山町外の人がどう葉山町に入ってきているかって動きが公共交通計画を作るにあたって非常に重要なかなと思いますので、順次そういった情報も拡充していただけると施策の検討に使えるんじゃないかなと思いました。以上です。

苦瀬：ありがとうございました。

碓野：ありがとうございました。そういった視点からも情報を収集していきたいと思います。

苦瀬：清水さんはいかがですか。

清水：今後のデータですけれども、社会福祉法人さんが協力して買い物支援されている例があったと思います。そういった例が増えているのかとか、どれくらい利用されているのかとか、住民の方たちが中心になっている助け合い型もあったと思います。そういった情報も提供していただきたいです。またスーパーの送迎の事例がありましたけれども、利用状況はどうなのか、今後同じように地域の商店との連携は可能性があるのか、話があがっているのか、そのほか車両提供など情報がありましたら提示をしていただければありがたいと思いました。

苦瀬：ありがとうございます。ほかにはいかがでございましょうか。よろしいですか。それでは私か 2つほどお願いでございします。一つは、パーソントリップで東京都市圏と比較しているんですけども、私としては全体と比較するよりも似たような町、駅が無くてバスで頑張っている町では何をやっているのかというような比較をしないと、東京都市圏全体の平均と比べて

どうかっていうと、そうですよねという感じになってしまうので、そこは今後取り方を上手く考えてください。二つ目ですが、これはこの会議でお話しした方が良いのか、町の皆さんに考えておいてくださいとした方が良いのかよくわからないんですけど、一般論でお話しすると、今、国交省とか政府はコンパクト化、コンパクトプラスネットワークだと言って立地適正化をやりましょう、町はコンパクトにやりましょうっていう計画があるわけですよね。一方で、交通をどんどん充実すればするほど拡大していくんですよね。つまりどこでも便利に行けると。この時に、葉山町だけじゃなく色んな町が皆が悩んでるんですけど、私がお手伝いしている町は皆さん悩んでいるんですけど、これをどの辺のところで上手くソフトランディングしていった皆さんの住みやすい交通環境を作っていくかっていうのが色んな町で色んな都市で悩んでおられる。多分葉山町の皆さん方も悩んでおられると思うんで。それは今何か答えが必要だと言っているわけではなくて、皆さん色んな場面で全国の町の皆さんが悩んでおられて、そういうところも一回整理をしていきながら少しずつ掘り起こしていく作業もいるのかなという風に思った次第でございます。それはお願いでございます。ほかにいかがでございますでしょうか。

加藤：社会福祉協議会の加藤です。葉山町においては、セーフティネットの部分では公共交通関係っていうのはある程度網羅できているのかなとは思いますが。ただ、今事務局から説明がありました公共交通の問題点、この生活交通の部分での高齢化率が高いとか、この3つに集約されているのかなと思います。ここを掘り下げて、そこに関する資料提供をいただきながら検討していけばいいのかなという風に思っています。また、今国が、「我が事・丸ごと地域共生社会の実現に向けて」という考え方を示しておりますので、行政がある程度土台作りをするんですけど、やはり住民の方々に参加をしていただきながら地域交通のことは誰でも担い手であって受け手であることから、住民にできることっていうのを少し考えていかなきゃいけないのかなという風に福祉をやっている立場からはお話を聞いていて実感したところでございます。以上です。

苦瀬：ほかにご意見ご質問はございますでしょうか。よろしいですか。それでは次に移りたいと思います。

(5) 会議の進め方について

苦瀬：議題(5)「会議の進め方について」、事務局より説明をお願いします。

碓野：資料8をご覧ください。会議の立ち上げ経緯説明の中で課長の佐野からお話しさせていただきました通り、地域公共交通立ち上げの目的は、公共交通の課題を明確にし、課題解決をすること、課題解決のために地域公共交通計画を策定することにあります。課題の整理については、計画策定のプロセスの中で明確にしていきたいと考えており、資料8をご覧くださいなのですが、こちらに記載のとおり計画策定スケジュールを作成いたしました。No.1から10までの項目を列挙していますが、国土交通省の計画策定の手引きに沿った手順を想定しています。No.10の「法定協議会の開催」はこの会議の開催を指していますが、2024年、令和6年までの間に計画策定するスケジュールとさせていただきました。かなり長いスパンでの計画策定に見えるかと思いますが、余裕を持ったスケジュールとしているので、適宜前倒しが出来ればベストだと考えています。本日はNo.2の「現状整理・上位関連計画の整理」の一回目としていますが、まずは全国的な動向把握、町の状況把握を情報共有させていただきました。次回は3月中の開催をお願いしたいと考えていますが、本日のご意見を基に、情報共有・

現状整理をさせていただければと考えていますので、次回の議題についてはまた改めてご連絡させていただければと思います。以上、説明とさせていただきます。

苦瀬：ありがとうございました。只今の進め方について、何かご意見ご質問はありますか？

意見なし

苦瀬：よろしいですか。それではそのとおりに進めさせていただくということにいたしたいと思います。

(6) その他

苦瀬：最後でございますが、議題(6)「その他」について、事務局より説明をお願いします。

碓野：次回開催日程の調整についてご案内します。資料9をご覧ください。次回日程について案として示させていただきました。2月28日(月)～3月25日(金)までの間で候補日時を設定させていただきました。前回と同様に候補日の中で都合の良い日時に丸を付けていただき、事務局までご連絡ください。メールでやり取りさせていただいている皆様につきましては、会議後に別途メールでもご案内いたします。それ以外の方につきましては、本日の日程調整表にてご回答をお願いいたします。年度末のお忙しい中と存じますが、よろしく願いいたします。

苦瀬：ありがとうございました。

6 閉会

苦瀬：本日の議題は以上となりますが、この他に事務局から何かありますか。特に無いようですので、これもちまして令和3年度第1回葉山町地域公共交通会議を終了させていただきます。ありがとうございました。