

令和4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30日(木) 15時～16時半
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 小堤健司、菊池尚、加藤清、池田洋樹、宮島直人、中井敬介、太田圭一、町田伸、 会長 苦瀬博仁、大門創、清水弘子、加藤智史、藤森将文(長塚委員代理出席)</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 大屋敦彦 主事 関田拓海</p>
欠席者	<p>■葉山町地域公共交通会議委員 三橋裕</p>
議事録	<p><b>1 開会</b></p> <p>大 屋 : 皆様こんにちは。定刻より少し前ですが、皆様おそろいですので令和4年度第2回葉山町地域公共交通会議を始めさせていただきます。</p> <p>委員の皆様におかれましては年度末のお忙しいところご出席いただきましてありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。</p> <p>発言の際にはマイクのスイッチを必ず入れてからご発言いただきますよう、どうぞよろしく願いいたします。</p> <p>また、本日より新たな委員が1名いらっしゃいます。委嘱状は机上にて配布させていただきましたが、葉山警察署交通課長の河野委員が異動され、後任として新たに交通課長となりました中井委員に新たな委員としてご参加いただいております。後程、自己紹介いただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。なお、事務局についても1名職員が増えておりますので、あわせてご紹介させていただければと思います。</p> <p>また、京急バスの長塚委員は本日ご欠席ですが、代理で藤森様にご出席いただいておりますので、皆様ご承知おきくださいませ。それでは苦瀬会長よろしく願いします。</p> <p>苦 瀬 : 皆様、年度末の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。</p> <p>町が実施したアンケートの結果について、今日ご報告をいただくということでございます。それを聞きながら皆様方と議論していきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。</p> <p><b>★会議の成立</b></p> <p>苦 瀬 : 本日の出席委員は13名です。</p> <p>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ということをご報告させていただきます。</p> <p><b>★傍聴について</b></p> <p>苦 瀬 : 本日は傍聴希望の方はいらっしゃいません。よって、このまま会議を進めさせていただ</p>

きたいと思います。

## ★自己紹介

苦 瀬 : 先ほど事務局よりお話がありましたが、本日より葉山警察署交通課長の中井様が新たに委員になられております。一言、自己紹介を兼ねてお話しただければありがたいと思います。

### 【委員の紹介】

・ 葉山警察署交通課長 中井委員

苦 瀬 : 続いて職員もお願いいたします。

### 【職員の紹介】

・ 政策課主事 関田

## ★資料の確認

### 2 議題

#### (1) 葉山町の公共交通に関するアンケート結果

苦 瀬 : それでは、「(1) 葉山町の公共交通に関するアンケート結果」ということで事務局より説明をお願いいたします。

### ★資料1「葉山町の公共交通に関するアンケート分析結果報告書（速報版）」及び資料2「葉山町の公共交通に関するアンケート結果（抜粋版）」について説明

苦 瀬 : それでは、資料1及び資料2について何か質問はありますか。

小 堤 : バス協会の小堤でございます。

資料2の4ページの回答者の年代ですが、1200名のうち16%を70代へ送付したところ、回答数の23%が70代だった、80代も同様に回答が多い傾向にあります。つまり、高齢者の方の関心が高いってことが伺えると思います。それを受けて、16ページでは、年代が高くなるにつれ不満というのが少なくなっているということで、高齢の方々がよく利用されている割合的には、ある程度の満足感を持ってているなということが推測できるかと思っております。

その一つの要因としては、京急バスさんで70歳以上を対象としたふれあいパスがあると思います。町の方もふれあいパスにはご協力いただいておりますが、そのような高齢者の方を対象にした施策が町で他にあれば教えていただきたいと思います。

大 屋 : 町で補助金ないし他にお金を出して、施策を実施しているものがあるかというふれあいパス以外には特にはないと思います。

町 田 : 事務局として補足をさせていただきますが、ふれあいパスの助成についても、免許を返納した方には割引額というか助成額を多くしているというのが現状です。

加えて、議会等からの要望で、バスだけではなくタクシーに対しても助成ができるように、要はその方のニーズに合わせて選択ができるようなことについても検討をお願いしたいということで今、行政でその手法等について検討している段階です。

佐野：加えて、今現在町で高齢者施策として実施しているものが、いわゆる介護保険B型という中で、サロン活動をされている要支援要介護の方の送迎を行っているというような取組みをしております。

大門：大門です。ご説明ありがとうございました。

2点ありまして、1点目が資料2の5ページで、自動車運転免許の保有者と自動車の保有者の分析がなされておりまして、通常は運転免許を持っている人の方が自動車持っている人より多いと思われまして、というのは、免許を持っていないのに自動車を持っているということは考えにくいです。それを踏まえてこの結果を見ると、自動車を持っている人の方が運転免許を持っている人より多くなってしまっていて、おそらくこれは家族共有車を持っているっていうのを含めているからだと思います。そういう意味では、この家族共有車を持っているっていう割合が地方都市等と比べると非常に多い。地方都市ですと、一家に1台ではなく1人1台が当たり前とよく言われますよね。おそらく葉山町の場合はそこまでではなく、一家に専用の車が1台あって、2台目をみんなで使っているというような、そういう使い方をしていてというのが葉山町の一つの特徴なのかなと思いました。これは意見です。

2点目ですが、いろいろな分析をしていただいてイメージがつくようになってきました。特に6ページに空間的に書いてある地図があります。この赤い丸があるあたりが、かなり歩くことが困難であるとか、そういった回答が非常に見られているのかなと。非常にイメージしやすいかなと思いました。その一方で、後ろの設問や自由記述の方では、「本数が少ない」「料金が高い」などの辛辣な意見が多かったという結果でしたが、実際にクロス集計をするとどういう人がそう思われているのかっていうのがもっとわかってくるんじゃないかなと思います。

例えば、バス停までの時間を聞いているので、バス停までの時間が短くバス停まで近い人はそんなに不満を持っていないとか、或いはバス停から近い人は実際に乗ってくれているとか、そういったこともこの調査から見られるのかなと思いました。これは次年度以降の目標やそれを実現するための施策っていうフェーズに入ってくると、どういう人が問題になっているのかっていうところを見るためにそういう分析も必要になってくるのかなと思いましたので、ご検討いただければと思います。以上です。

大屋：ありがとうございます。今回の会議では速報版というかたちでお示しさせていただいており、最終版を作成する際には大門委員におっしゃっていただいたような、もう少し踏み込んだクロス集計も加味させていただいて、皆様にお示しできればと思いますので、どうぞよろしく願います。

藤森：京浜急行バスです。こういった交通に関するアンケートを実施すると必ずと言っていいほど、「バスの本数が少ない」「料金が高い」という答えが目立つところで、今回のアンケートでは上山口や木古庭、一色第1などにお住まいの方が本数が少ないという、不便を感じているという答えだったと思いますが、この地域は路線バスが1時間に2～3本走っているところで、その一方でこの役場周辺の国道沿いであれば10分一本程度走っています。バスダイヤの設定は需要に即したダイヤ構成というところで、木古庭等のエリアについては1時間に3本あれば充足するのではないかとこのところですので、ご理解のほどよろしく願います。

加藤(智)：社会福祉協議会の加藤です。問4-3で、お店へ行くときに主に利用する交通手段ということで、全体結果に比べて徒歩が増えている背景に少し注視する必要があるのかなと

思います。健康志向や介護予防的に徒歩が増えているのか、自家用車の利用ができなくなったために仕方なく徒歩圏域のお店に行かざるをえなくなったのか。この辺りについて分析をしていく必要があると感じます。

加えて、問6-1で通院の回数というのがありますが、月1回程度の定期的通院をされている住民の方が多く、年齢が上がるにつれて通院頻度が非常に高くなっている現状から、歩行や移動などに難しさを抱えている高齢者や、運転免許を返納した高齢者等が通院先に容易にアクセスしやすい交通網づくりを少し模索していく必要があるのかなと思います。

また、資料1の43ページの町内の病院位置図にあるように、病院とクリニックが集中している地域と、ほとんどない地域の二極化が進んでいるのかなというふうに思いますので、その辺は社会資源、地域の課題だと思えますが、この社会資源と交通の関係で、少し整理をしていく必要があるのかなと思いました。

大 屋 : 問4-3で、徒歩の方が増えているというご意見をいただきました。年代別の集計というのでできていないのですが、買い物に関しましては、町内会域別でクロス集計をかけています。その結果、買い物に関しての徒歩利用に限定はされますけども、やはりスーパーが近い町内会に関しては、徒歩利用がやっぱりかなり多いという結果が出ているような状況です。年代別については、追加で集計させていただければと思います。

加藤(清): 公共交通に関して50%以上の方が不満を感じているという町内会があります。葉山エコー会や真名瀬については、山坂の上にあるところではありませんが、そのあたりの不満の理由等について分析まではしてないですね。

大 屋 : 今回のアンケートでは読み取れません。記憶があやふやでちょっと申し訳ありませんが、真名瀬に関しては、料金が高いついていう回答が比較的あった町内会だったと記憶はしています。  
葉山エコー会については母数が2人とかなり少ないので、詳しくは見切れていないという状況です。

苦 瀬 : 5ページの自動車保有の件ですが、おそらく9割の町民が自動車を保有しているのではなくて、町民が住んでいる世帯の家族と考えると、その9割の家族が、とする意味でいいでしょうか。

大 屋 : 申し訳ございません。そこまでは見切れていないです。

苦 瀬 : そこは正確にした方が良くと思いますので、よろしく願いいたします。続いて、先ほど藤森委員からお話がありましたが、不満はないかと聞けば不満の意見だけが集まります。しかし、多くの方はバランスが有ります。つい最近私はあるところで経験しているのですが、そこはコミュニティバスを運行していて、片一方側の時計回りでしか回っていません。そうすると、反対回りの運行ルートも欲しいという意見が出てきます。しかし、反対回りにするのであれば、20分間隔のバスを40分間隔になることや、同じ頻度を維持しようとする料金は高くなることを説明すると理解してもらえます。ですので、その不満を解決するには、多面的に考えるべきでしょう。バス会社さんのご事情もあるだろうし、いろんな財政上の問題もあるだろうから、アンケートの内容と、その背景を読み解きながら考えた方が良くと思います。

今回のこのアンケートで、先々のことを考えるときに、現時点ではこういうふうに言っているけれども、例えば2年後3年後5年後はどのようなだろうかと。何かの変化が起きる可能性や、他の方法論等を考える手はないのだろうか、というふうに思います。

例えば、買い物弱者対策で経済産業省は、買い物のための交通の便を良くしましょう、ということも言っていますが、その一方で移動販売の活用や、インターネット通販が増えるだろう、ということも言っています。

自分のことを考えてみても、昔は頑張ってスーパーまで運転して買い物に行って、重いペットボトルを自分で持ってきましたけど、最近は運んでもらっています。だから、そういう変化、いろんなことが起きるだろうと思います。生協の活用、ネット通販、ネットスーパーなどもあります。

ですから、もちろんこの調査結果をベースに考えたときに、何年後かを目標にしたときには、きっとこんなことも起こるかもしれない。といったことをちょっと考えたらいいかないかなと思います。通院ももうちょっと先では遠隔診療がよりスムーズになって、高血圧の薬をもらうだけなら、月に1回病院に行かなくても済むようになるかもしれない。そういう、その将来の変化というのも少し頭の片隅に入れながら、調査結果を読み解くといいかなと思いました。

## (2) アンケート結果を踏まえた葉山町の公共交通に関する問題点

苦 瀬 : それでは、「(2) アンケート結果を踏まえた葉山町の公共交通に関する問題点」ということで事務局より説明をお願いいたします。

### ★資料3 「アンケート結果を踏まえた葉山町の公共交通に関する問題点」及び資料3-2について説明

苦 瀬 : それでは、資料3及び資料3-2について質問はありますか。

太 田 : 最終的に9ページで問題点を2つに収めているのですが、今回のアンケートや前回の会議とかを踏まえると、果たして2つでいいのかなというところがあります。様々な問題が絡んでいるのではと思います。例えば、カーボンニュートラルやバリアフリー。また、交通事業者さんについても大きな問題があって、人手不足というのを言われていますし、労働時間も労働者平均より20%ぐらい多いという統計を見たことがあります。ということで、今後、町として協働を掲げている上で進めていく中で、本当に実働される事業者のこういう切実な問題をどう反映していくかっていうのが1つと、やはりバリアフリーや弱者の問題、それから当然バスを運行するとなるとエシカルな運行だとか、そういうところが出てくるので、その辺の配慮をどうしていったらいいのかなということで、この問題点として2つに収斂できるのかというのが私の問いです。

佐 野 : ご意見ありがとうございます。まず一つ、誤解がないように、私の方からお話させていただきたいのですが、これは正直に言えば、町民の皆様がただ欲しいという、こういうところに我々は望みがありますということ、アンケート結果から見て取れるというお話をさせていただきました。先ほど会長からお話があったとおり、欲しいからすべてをかなえるんだという話は、当然これは違う議論だと思っております。

今後、基本方針や目標の検討をしていく中で、そのあとに目標の実現のための施策を検討する。その中で実際に需要と供給のバランス、バス事業者さんの労務の関係、それから他にもカーボンニュートラルやバリアフリー、エシカルな運行というお話もいただきました。そういったものをどういうかたちで散りばめるかというのは、今後の方針を策

定する時に、当然議論になると思っています。

決して誤解なきようとは思いますが、バス事業者さんが悪いというようなことは決してなく、先ほども藤森委員からご発言があったとおりバス事業者さんは十分にやっていただけ、大屋の説明の中でもあったとおりこの町を全町的に網羅した幹線道路沿いに運行していただいている。

ただ、その中で、こういったデータを見た上で、人口が増加している区域へ、自動車専用道路が一般道になったことに伴ってこういう変化が起きてきているという話も含みながら、今後の町の公共交通をお話できればと、そんなふうに思っております。

池田：資料的にはすごくすばらしいと思いますが、実態調査っていうのはしないで、例えばこの机上のアンケートでやったものを、そのまま鵜呑みにしてしまうのか。自分たちで現場に行って何かやるっていうのはしないのでしょうか。

佐野：今、池田委員の方からお話ありましたとおり、この策定しようとしている計画の中に、どこまでのことを書き込むかという部分にまだ整っていない部分があります。もしかするとこういう課題を抱えていて、計画の中にここにはバス路線ではない何か新たな方策が必要だというような話になったときに、必要に応じて対象となるような地域のところで、具体的な聞き取り調査を行うという想定はしていますけれども、策定にあたって全地域で聞き取り調査をするというイメージは今のところないです。

池田：先ほどの9ページの課題、これすべてバス会社が共通しています。お金があれば何でも解決できますが、人口も明らかに減っていつている。今後も間違いなく減っていくと予想されます。何でもやるのは簡単だと思いますが、大事なのはその後の持続性です。話が飛びますが、卵が物価の優等生と言われていますが、今はバスの運賃が優等生みたいになってしまっていて、高いと言われてどこまでが高いのか。長蛇の列と言われてどこまでが長蛇の列なのか。その基準がない中でどう考えるべきなのか、と感じます。

佐野：貴重なご意見だと思います。ありがとうございます。抽象的な、みんな困っているというみんなって一体誰ですか、という話とよく似通っているなと思います。長蛇の列と言っても5人なのか10人なのか20人なのかわからないので、そういった部分も当然この策定に当たっていく中で、この会議でもお話させていただいていると思いますが、まず、既存の交通事業者さんと十分協議を行う。同じような路線を作ることによって、既存事業者さんの利用者が減ってしまうというような話は、本末転倒ですので、やはりそこを一番丁寧にお話させていただく、協議させていただくということが必要だと思います。ですので、決して一方的な、労働環境が悪くなるような、そういった計画にならないよう十分お話させていただきたいと考えております。

町田：委員としてかつ事務局としてどちらの発言が微妙ですが、先ほど苦瀬会長から、現状はこうだけれども将来はどういうふうになっているのか、いわゆる時間的な軸のとらえ方として将来どうなのかというお話がありました。

今、議論しているのは地域公共交通に関してですが、私どもは町行政としては第5次総合計画を令和7年度からスタートするべく、先日も総合計画審議会という審議会を開催しました。その中でも今後の人口推計についてご議論をいただきました。現実ベースで人口が減っていくのを容認しながらそれを抑えていくのか。或いは第4次総合計画を策定した時のように3万3000人を維持していくというような想定でいくのか、まさにそういった議論をしています。

何が言いたいかというと、交通だけではなくて、この後、葉山町が持続可能な町として

やっていくためにもうちょっと広い視点で、先ほど太田委員からも言われたように環境や福祉的な視点も全部盛り込んだ計画を作っていくことが大事かと思っています。その中で、まずは先ほど大屋が説明したように、スケジュールの中で今日の段階では問題点、課題の整理というところで、アンケートの結果は、ある意味交通事業者の方、特にバス事業者の皆様からとってみると、言い方に語弊があって申し訳ないのですが耳の痛いところだというふうに受け取ったかもしれないのですが、こうやってテーブルを囲むために、地域公共交通会議を立ち上げさせていただきました。持続可能な町にしていくためにはどういう計画を作るのかっていうのは、我々も考えておりますので、ぜひそういうところでご理解いただければと思います。よろしくお願いいたします。

清水：今日は本当に細かいデータの分析を伺いましてありがとうございました。今日はもう本当に課題の整理で、データでこういうふうに出ているということをお示しいただいたということで、これを今後どう生かしていくかっていうのは次からの議論になると認識しています。他の地域でも、今アプリを使って効率よく車を動かすのかとかいうようなことをいろいろと模索されていると思いますが、そういった議論等も次回からということですよ。この計画では、まちづくりとの連携っていうのも視野に入っていると思います。高齢者も目的別でいろいろ整理してありましたけど、やはり行きたい場所を作りながらその移動を作っていく。ただ、今の交通政策をどうこうするだけじゃなくて、場所を作ってそこへ動くことで健康を維持するっていうような観点もきっと入ってくると思うので、それは次回からの会議に期待を寄せます。それからどうしても住民の助け合いっていうのは最終的には必要になってくると思います。その人の背景を理解した上で、一緒に外出の足りないところをカバーするっていうのは出てくると思いますが、やはり路線バス、タクシーを最大限活用した上で、それでもできないところが助け合いですので、そこのところにとのぐらいい財政的なものがつぎ込まれるのかというような、そういったビジョンが見えてくると、議論も具体化するなというふうに感じました。ありがとうございます。

佐野：はい、大変貴重なご意見ありがとうございます。再三申し上げたとおり私も政策課に異動してくる前は地域福祉の方の担当をしておりましたので、地域の移動の困難さ等は十分承知しているつもりでございます。

今回、出たデータの中で大変興味深いと思ったのは、やはり町内移動において徒歩で移動されている方のニーズです。特に高齢者が買い物に行くのに、バスは使っていないけれど、徒歩で行っている。そういったところでバスの本数をどんどん増やせばいいっていう話ではないのではないかと考えております。ですので、そういう町内での身近な移動みたいなものについて、どのような方策があるかというのは一つの大きな命題だというふうにはとらえております。

加えて、財政面でのお話がありましたが、我々、時間をかけながらこの計画を策定しているのですが、恒久的な何か仕組みを入れる前にはどうしても実証実験などをして、費用感を出して理解していかなければ完全導入には至らないと思っていますので、そういった実証実験をやるのに、どうしても国の補助金等を活用させていただきたいというような気持ちを持っております。ですので、この計画が策定された後には、その問題の解決に向けてどういった実証実験のための手法があるのか、その結果生まれるものについて行政はどこまで負担ができるのか、個人はどれぐらい負担するのか。そういったことも考えながら、この地域公共交通は考えていかななくてはいけないというふうに思ってお

りますので、次回以降そういったお話もさせていただければと思います。

加藤（智）：この町のアンケートで、すごくいろんなエッセンスがこの中に落とし込まれているのっていうのがすごく印象に残りました。問題を整理していく上では、問題があるエリア・地域を重点的に、そこを焦点化してピンポイントで計画を作っていくのも一つの手ではないかと思います。町全体を見るのはなかなか難しいので、この中でいろんなヒントが出てきている部分では、山坂の多い地域やバス停まで遠い、そういうところを焦点化して、計画に入れていただければ幸いかなと思いました。

大 門：小さいことですが、3点あります。1点目は6ページで、この年齢階層別の自動車運転免許の保有についてです。下の考察で高齢化率の進展を考えると今後も高まっていくと予想と書かれていますが、一般的には60代と70代を境にして免許保有率に違いがあり、全国的には女性が確か2割ぐらいいしか保有しておらず、男性は6～7割ぐらいい保有している。ここで平均すると今5～6割ぐらいいになっているのかなと思います。今の60代が80代ぐらいいになると、おそらく8～9割ぐらいい持っているようになると予想すると、免許返納の効果が、免許保有率が上がるということで相殺されてしまう気がするので、後々、計画案に入れるにしても丁寧に表現した方がよいかないというふうに思いました。

2点目は9ページで、生活交通と観光交通と書かれておりまして、これも表現かもしれないのですが、生活交通の問題点の1番目に高齢化率が高いって書いてしまうと、高齢化率が高いことが問題になってしまう。高齢化率が高いからこそ、こういうことが問題であるということが計画書には書かれていくと思いますので、今回のアンケートの結果を踏まえて、より丁寧な書き方をしていくといいと思いました。

3点目は、もう一方の観光交通です。今回のアンケート調査は日常的生活交通がメインでしたが、観光交通についても自由記述の方に、休日や連休の際には満員で混雑している、もしくはダイヤが乱れており、そういった理由で乗る気がしないといった記述がありました。これはこれで結構深刻な問題かと思います。この観光交通の現状を押さえるっていうことは、これから目標や政策を検討する上で、どうされていくのかっていうことを最後はお伺いしたいです。

佐 野：貴重なご意見ありがとうございます。高齢化率が高いという記載についてですが、この後の目標等の設定の時に十分気をつけて、記載を考えたいと思います。

観光交通の問題点という部分について、例えば交通渋滞が発生することを地域公共交通で解決できるかっていうと少しちょっと視点が違うのかなと思っています。交通渋滞の解消の方策としては、道路の整備や一般車両を入り込ませないという方策になってくると思いますが、観光客が多くてバスに乗れない人がいるという問題点の話になると、大きな課題だと思ってはいるものの、今現在では乗れなかった人の調査といったものを予定していません。京急バスさんにご協力をいただいて夏場に追加で臨時のバスを出していただいた、葉山女子旅切符で葉山が人気になってたくさんの方がハイシーズンに訪れていただいている、など観光交通の情報等も承知しております。大門委員ご指摘の部分は理解しましたので、この観光交通の問題点、バスに乗り切れない人がいる、ではどれくらい需要があるのかっていう調査は研究してみたいと思います。

大 門：ありがとうございます。新たに必ず調査してくださいということではなくて、少なくともどこで混雑しているのか、どの辺りで乗りこぼしがあるのか。それは交通政策部局と道路部局とか、対策としての部局は違うかもしれませんが、問題の把握という意味では、

連携していただいて実態として押さえておく方が今後の対策を考える上でも有益な情報になるかと思いました。

大 屋 : 前回の会議の際にも、例えば経営指標や乗降データなどのデータを京急バスさんからいただけないかという議論がありました。前回の会議では、京急バスさんにご欠席されてしまったので、今日の会議でご相談できればと考えておりましたが、バックデータをどうとるかに関しては、例えば、休日の海岸線のある区間の乗車率がわかれば、そこが100%に近い数字であればかなり混雑していることが予想されます。ということは、待っている人は乗れないのではないかといった見方もできなくないと思いますし、どういうデータを収集するかも含めて、京急バスさんにご相談できればと思っています。

藤 森 : 観光客の方が多くて乗り切れないという問題について、私も数年前まで逗子営業所で勤務しておりました。コロナ禍になる前はかなり人が出ており、バスに乗り切れないという問題があったことを把握しているところでございます。

繁忙期になりますと、増発要員というか運転手の確保をしているところでございますが、それほど運転手も確保できません。1回出ると1時間は帰ってきませんが、バスに無線がついていますので、例えば元町や森戸付近でまだ何人ぐらいいるという情報は受けられますので、その都度営業所から時間はかかってしまうのですが、増発対応はしているところでございます。

清 水 : 次回からの具体的な方向性を考えていくときに、高齢者の生活交通ということでは必ず福祉の場面が出てくると思います。この地域公共交通会議に包括支援センターや福祉課の高齢担当の方などがご参加いただくというようなことが可能なのかなと思いました。実際に国で国土交通省と厚生労働省がやりとりする際も、国土交通省が作ったものが厚生労働省から真っ赤に指摘が入って返ってくる。私が関わっている横浜市でも都市交通課が作ったものが、福祉部局のどこからやっぱり赤くなって返ってくる。やりとりはすごく大変だと思いますが、困ったことがあるのは、例えば、高齢者の足の確保のためのいろいろな方策です。他市ではやっているところがたくさんありますが、そういったことをやっている際に突然、交通の部署からポンと違うことが降ってきたと。こんな困ることはないので、そういった連携がとれるような会議のあり方というものもご検討いただければと思います。

佐 野 : ありがとうございます。この会議に福祉部局が同席するかどうかは今の時点では明確にお答えできませんが、いずれにしても福祉部局が取り組んでいること、これから検討していることというのは、少なくとも情報としてきちんと持っていきたいと考えています。そこは福祉の話だから関係がないというかたちにはならないように、議会からもそういった要請をいただいておりますので、必ず連携を図りながらこの計画は策定したいと思っています。

苦 瀬 : 将来の話です。私も高齢者ですが、もう少し年を重ねるとどうすべきなのかということをも自分でよく考えます。ちょっと前まではスーパーへ行くために車で運転してペットボトルも買って頑張って持って帰ってきていたのですが、最近はネット通販で買います。将来は運転しなくなり、スーパーやデパートから持って帰るのが嫌になり、ネット通販で頼もうかとなるかもしれません。だから、現時点での買い物交通の議論、それから通院の議論、介護の議論、いろんな場面でいろんなことが変わっていくのではないかと思います。だから、繰り返しになりますけど、将来はどうなるかっていうのをおぼろげながらイメージしといた方が、今とは違うのではないかと思った方がいいと思います。

アメリカでは、もう10年ぐらい前に「ノーパーキング、ノービジネス」から、「ノーデリバリー、ノービジネス」と言われるように、買い物の仕方が変わりました。昔は駐車場のない商業施設は成り立たないというものでしたが、それが変わってデリバリーのビジネスになった。配送をしなくてはもうビジネスが成り立たない。だから、大きなスーパーが店舗数を減らして、日本でも大きなスーパーの店舗数が減っています。ということで、この生活のパターンが変わるのではないか。そういうことを思いました。

それから2つ目は、人口3万人前後のいろんな町を比べたら、実は葉山町は結構バスの本数は多いということかもしれません。では、他の町の人たちは不満を持っているのか、生活できていないのか、不愉快なのかという、実はバスの時間に合わせて行動している、デマンドバスを皆さんと一緒に呼んでいるなど、いろんな工夫があるわけです。宅配でもそうで、中山間地域ではもう毎日配送しないこともあります。要するに、人口が減って行って、働く人も増えないのに、サービスレベルを今まで通り維持するってというのは、どう考えても無理な話です。だから、もちろん買い物に行くのに不便なことは良くないのですが、4時のバスに合わせて行けばいいのではと、交通機関の時間に合わせる生活もあってよいような気がします。将来そういうふうに人口が減って、皆さん高齢化していくのだとすると、どこかでサービスレベルを変える、料金を変える等の何かを工夫しなきゃ保てないのではないかと思います。ついつい我々は我儘だから、どうしてもこれもあれもやってくれとなってしまいます。ですので、その辺のちょうどいい着地点を探ることを考えていただくと嬉しいなっていうのが2つ目です。

3つ目は観光の話です。生活交通と観光交通ですが、観光交通についても改善を進めていくべきと思いますが、他の町からしたら葉山町はうらやましがられているのではないのでしょうか。観光でみんなが集まってくれる町だ、と私は思います。だとすると、そういうときは、町の人たちもじゃあ少し我慢しよう。これから2週間は観光客が多くて、生活が不便になってしまうけど地元が潤うから良いか、みたいな、そういう緩やかな雰囲気が良いと、私は感じました。そんな計画、施策になっていくと嬉しいなっていうのを、希望として言わせていただきました。

菊池：以前よりその免許の返納等についていつも申し上げているのですが、資料3の問題点の6ページに運転免許の不所持率の表がございます。不所持率が平均より低いのは、上山口、下山口、パークド葉山四季、東伏見、イトーピアなど丘陵地帯に比較的あります。木古庭の不所持率が低くないかと言えば、不便すぎて手放せないのかと思います。あと上山口と下山口は感覚的にはどうしても高齢化が進んでいるにも関わらず、不所持率が低い、免許返納ができない。下山口についてはバス路線がないっていう分析もされていますし、上山口に関しても路線はあっても本数が少なく、或いは高齢者であってもどうしても自家用車に依存している生活をされているのか。これが一つの裏付けかなと思います。東伏見とイトーピアに関しては比較的高齢化が進んでいること、かつ、高低差が比較的ある。近隣に行こうとしても歩いて移動できない、あともう一つ、所得の問題がここにどう絡むかわからないですけど、イメージとして所得が低いエリアですので、自家用車をあまり使わなくてもまだ持っているのか。そういったことも知りたいなということ、最終的にエリアごとにどういう交通手段を考えていくかっていうところにそれが関係するのかなと前から思っていて、お話申し上げました。

あともう1点は、資料の冒頭にあるアンケート結果から見る問題点で、年代別に見ると若い手段が不満多く持っている。彼らの用途は何なのかというのを見切れてないの

で判断できていないのですが、通勤や通学などの用途なのか、それとも買い物や趣味、通院なのか、それによって変わってきます。加えて、10代20代に関してはおそらく免許の所持率が低いと思います。感覚的に若い世代は自家用車に依存をしない生活をしているので、公共交通に対する不満が高いのか、それとも、通勤通学に不便だからもうストレートに不満に表れているのか。そこは今回の調査をどこからクロス集計すると出てくるのかわからないのですが、興味があります。

先ほど高齢者福祉の観点のお話もありましたけども、高齢者の免許不所持率は高齢者の問題に繋がっていくと思いますが、若い世代、若年層の場合は、通勤通学のフォローまではやりきれないと思います。ですが子育て世代、子育て支援という観点だと、高齢者の次に公共交通が大きく手助けをしていかなくてはいけない。使いやすい子育て支援というのは葉山町にとって重大な課題だと思いますので、そういう側面に絡むのであれば、この年代の不満というのを理解したいなと思いました。以上です。

大 屋 : 若年層の運転免許の所持に関してですが、資料1の6ページをご覧ください。年代別の回答詳細といったクロス集計結果があります。菊地委員のご指摘の通り、10代に関しましては、70%以上、もともと母数が7名ですので少ないのですが、7割ぐらいの方が持っていない。今回のアンケートが18歳以上を抽出していますので、18歳から19歳の中では、それぐらいの方が持っていない。20代に関しましても、17~8%ぐらいの方々、運転免許を持っていないという集計結果がありますので、菊池委員のお見込みのとおり結果かなと思っています。

### (3) その他

苦 瀬 : それでは、その他について何かありますか。

大 屋 : 1回目の議事録についてです。皆様から加筆修正したものを本日お配りしておりますので、特段問題なければ、来週までには町のホームページで公開させていただこうと考えています。よろしければもう一度ご確認いただいて、追加等ありましたら、来週の前半までにご連絡をお願いいたします。

また、参考資料でお配りさせていただきました、葉山町介護予防日常生活圏域ニーズ調査ですが、こちらの調査は令和元年度のアンケートです。福祉課に確認しましたところ、今年度新たなものを実施して、その集計結果が今年の夏頃に出るということを確認しました。次回の会議で結果をお示しできるかどうかは未定ですが、次回もしくは次々回には、最新結果として共有できればと考えておりますので、ご承知おきください。

町 田 : 補足になりますが、先ほど清水委員から例えば福祉部局の職員をこういった場に出席させてはどうかという話で、佐野課長からそういった職員を会議へ出すことはやぶさかではないですが、情報は逐一出させていただきます、と申し上げました。それに関連して、町の総合計画の改定を令和7年度に控えております。その中で大事な部分として、将来を左右する人口推計等についても、今まさに議論しております。そういった情報も、他の例えばこの公共交通に大きく影響を与えます。他の計画等については、本日参考資料とさせていただいたように、逐一タイムリーな情報は出させていただきたいと思いますので、逆にそういった要望があれば、遠慮なく教えてください。どうぞよろしくお願いいたします。

### 3 閉会

苦 瀬 : 本日の議題は以上でございます。これをもちまして、令和4年度第2回葉山町地域公共交通会議を終わらせていただきたいと思います。  
本日はどうもありがとうございました。