

令和4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12月27日(火) 10時～11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、菊地尚、加藤清、池田洋樹、宮島直人、河野正稔、太田圭一、町田伸、 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) 課長 佐野秋次郎 主任 大屋敦彦</p>
欠席者	<p>■葉山町地域公共交通会議委員 長塚隆介、三橋裕</p>
議事録	<p>1 開会</p> <p>大 屋 : 皆様おはようございます。定刻より少し前ですが、皆様お揃いですので、令和4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。</p> <p>委員の皆様におかれましては、年末のお忙しい中ご出席いただき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ご発言いただきますようお願いいたします。</p> <p>また、本日新たな委員が二名いらっしゃいます。委嘱状は、コロナウイルス感染症の対策として、大変申し訳ありませんが、机上にて配付させていただきました。</p> <p>私含めて町側も二名異動によりメンバーが変わっていますので、後程、新たな委員の皆様とあわせて自己紹介の時間を設けさせていただきます。</p> <p>それでは、苦瀬会長よろしく願いいたします。</p> <p>苦 瀬 : 改めましておはようございます。今日は第3回目の会議です。町の大きな方向性を決める会議だと思います。委員の皆様には忌憚のないご意見を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。</p> <p>★会議の成立</p> <p>苦 瀬 : 本日の地域公共交通会議ですが出席委員は12名です。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させていただきます。</p> <p>★傍聴について</p> <p>苦 瀬 : 本日傍聴希望の方が二名と聞いております。入室いただいでよろしいでしょうか。</p> <p>★異議なし</p> <p>《傍聴者の入場》</p> <p>苦 瀬 : 本日より2名の方が新たな委員となっております。一言ずつ自己紹介をいただければあ</p>

りがたいと思います。加藤委員、池田委員の順にお願いいたします。

【委員の紹介】

- ・町内会連合会会長 加藤委員
- ・神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 池田委員

苦 瀬 : 続いて職員もお願いいたします。

【職員の紹介】

- ・政策財政部長 町田
- ・政策課主任 大屋

★資料の確認

2 議題

(1) 葉山町地域公共交通計画の構成

苦 瀬 : それでは、「(1) 葉山町地域公共交通計画の構成」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「葉山町地域公共交通計画の構成」及び参考資料について説明

苦 瀬 : それでは、資料1について質問はありますか。

大 門 : 資料6ページに計画区域を葉山町全域とするとあり、形式上はそれで良いと思います。ただ、今後のアンケートの集計結果次第になると思いますが、周辺の自治体、例えば逗子市や横須賀市など、葉山町の町民の皆様がその周辺自治体との移動について、非常に需要があるという結果があるのであれば、周辺自治体との連携についても考えられると思いますが、そのあたりについての見解を教えてください。

大 屋 : 逗子市や横須賀市について、今現在は地域公共交通計画を策定はしていません。ただ、例えば、逗子市はデマンドタクシーの実証実験、横須賀市はAIバスの実証実験をそれぞれ実施するなど、計画は未策定なものの、施策・事業があるといったような状況です。各自自治体との担当者会議においても、この三浦半島という地域自体が京急グループの鉄道や路線バスで交通網が網羅されているという特徴がありますので、三浦市含めて、将来的には広域で何かできた方がより実効性は高いのではないかという意見はありました。私もそれはそのとおりでと考えておりましたが、実際に連携するにあたっては神奈川県と相談しながら、という形になるかと思いますが、より有機的に機能させるためには、広域連携について今後検討すべきだと考えています。

大 門 : こういう大都市圏ですと住民は広域的に地域をまたいで移動することが頻繁に発生しますので、是非そういった連携を模索しながら、進めていっていただければと思います。

加藤 (智) : アンケートの結果について、18歳以上を対象としたということで今600件以上の回答があるということですが、回答者の年齢の偏りはありますか。

大 屋 : アンケートの発送に関しては、無作為抽出をした後に年齢構成を調べましたが、実際の人口構成比と同じような形であり偏りはありません。ただ、回答に関してはまだ来たところで集計ができていないので、実際の回答の偏りに関してはまだわかりません。ウェブ回答についても、97件の回答がありましたが、もう少し回答数が見込めるかと思っ

ていたのですが、そこまで伸びませんでした。ウェブ回答は、おそらく年齢構成は若い方が多いのではないかと考えているのですが、それを含めてまだ見ていません。

菊池：計画区域について葉山町全域ということで、大門委員より近隣自治体の話もありましたが、この計画は町内の移動だけでよろしいのでしょうか。というのも、葉山町には鉄道駅がなく、JR 逗子駅や京浜急行逗子・葉山駅が最寄り駅としてあります。計画区域を葉山町全域にすることについて異論はありません。が、各論になりますが、鉄道駅について触れていくのかどうかお伺いします。

大屋：鉄道については計画で触れます。路線バスないしタクシーの目的地としては駅が多いと考えられますし、駅端末交通手段のデータもこの会議で共有させていただいてるところでございますので、鉄道駅に関しては、逗子市の駅だけでなく横須賀市の京浜急行汐入駅や JR 衣笠駅の情報を記載する形になると思いますが、計画に記載する予定です。

佐野：菊池委員のおっしゃるとおり、葉山町は駅のない町です。町の最寄り駅として京浜急行逗子・葉山駅、JR 逗子駅があり、また、横須賀市方面だと京浜急行汐入駅や JR 衣笠駅があります。ですので、連携しながら計画づくりを進めていかなくはないという視点では、先ほどご質問あった将来的な部分はその広域でという部分もありますが、もちろん今回作る計画の中でも近隣自治体と連携をしながら策定をしていきたいと考えています。

清水：参考資料の 19 ページ「第 2 次葉山町地域福祉推進プラン」の地域住民主体の送迎サービスに関する現状と課題について、課題として送迎ボランティア養成講座修了者がなかなか活動実績に繋がっていない、と記載があります。その一方で、実績としては福祉有償運送サービスの団体を含めた訪問型サービス D という介護保険の枠組みの中のサービスは、町としていち早く取り組まれていて、実績を残していると考えています。こういうふういくつかのサービスはうまくいっていますけれども、実績まで結びついていないものについては、見直しをしていく必要があるのではとも思います。

また、他地域ではタクシー事業者と地区内の小さな交通ということで、これもなかなかうまくいっていないところが多いですが、地区内交通の取組みというのも大きな方針として掲げているところがあるかと思います。これらは、福祉サイドの取組みである場合もあれば、公共交通サイドの取組みである場合もあると思いますが、タクシー事業者と地区内交通の取組みを進めていくということは交通の連携ということで重要ですし、生活支援コーディネーターに現状を聞き取りした上で、政策を立案していくということがかなり進んでいると感じているので、そういった形が計画のどこかで記載があれば良いなと思います。

佐野：まず課題として送迎ボランティア養成講座修了後の活用がなかなか進んでいないというお話をいただきましたが、やはり地域の福祉有償運送サービスの事業者さん、くるま屋さん主だと思っておりますが、そこにどれだけ結び付けられるか。さらに新たに福祉有償運送サービスをする事業者さんが出てきてくれればとも思いますし、そういう部分についてはまだ模索していかなければいけない。

それから、地域の助け合いの中での移動サービスについては、実態を一番知っている生活支援コーディネーターさんとのヒアリングを通じて情報共有をし、どういったものが求められているか拾っていきたくて考えています。そういったことは、実際の計画においても、議会からも福祉の視点でも計画を考えてほしいと常々お話をいただいているとおり、今回の計画でどういった形で記載していくかはわかりませんが、検討の 1 つ

とさせていただきたいと考えています。

また、この地区内交通のサービスをしていくに当たっての既存のタクシー事業者との連携については、従前の会議でも申し上げたとおり、まずは町内で事業を行っていただいているタクシー事業者さんとできる部分とできない部分を話し合うなど、地域の事業者と連携して内容の検討を進めていきたいと考えています。

苦 瀬 : それでは、資料1についての質問はないようですので、続いて資料2の説明を事務局よりお願いいたします。

★資料2「葉山町地域公共交通計画（構成案）」について説明

苦 瀬 : それでは、資料2について質問はありますか。

小 堤 : 資料7ページの「第3章 地域公共交通の現状」ですが、現状の1要素として交通事業者の経営状況というものがあると考えています。路線バスやタクシー事業者さんもそうですが、従前より乗務員不足という喫緊の課題があり、経営状況が厳しい中、コロナ禍で大打撃を受けました。少しずつ回復してきておりますが、バスにつきましては従来の2割5分～3割減といった状況で、在宅勤務やテレワーク等が進んだことによってこのままの状況が続くのではないかと、従来通りまでの回復は難しいのではないかと推測がされています。こういった経営状況というのを勘案して目標を設定していただいた方が良いのではと思います。

大 屋 : この構成案については、イメージ案ということで新型コロナウイルス感染症に関する内容などはまだ記載できていません。各事業者さんの経営状況等については、計画に記載できるか、そもそも記載していいのか、などはまだ把握できていないのですが、記載できるのであれば、そういう状況も含めて計画に反映したいと考えています。

清 水 : 今のご意見に関連するところですが、コロナ禍というのは色々な生活シーンを変えたと思います。企業の経営状況もそうですし、高齢者のフレイルについてもそうです。人間は年を重ねていくと、身体能力や判断力、認知機能などが低下していくわけですが、コロナ禍の外出自粛によって高齢者のフレイルが進行したというのが社会全体の認識だと思います。そういった背景があって、地域の高齢者支援が必要だというストーリーを計画として提案していくのであれば、そういう話も地域公共交通の現状として含めてはどうかと思います。

大 門 : 資料2で地域旅客運送サービスの話があって、葉山町が交通サービスを直接提供しているわけではない中で、この計画内に京急バス等の数字を入れるかどうかということに繋がると思うのですが、私は路線バスの現況というところに、バス利用者の推移というデータを、コロナ禍以前とどのように変化していったのかというものを、京急バスさんと協議した上で計画に入れて、路線バスの影響を明確に示すことも考えられると思います。

大 屋 : 利用者数の推移に関しては、必要なデータだと思っておりますので、そこは京急バスさんと相談させていただいて、データをご提供いただけるのであれば、経営指標もそうですけども、計画に反映したいと考えています。

池 田 : 小堤委員が先ほどおっしゃっていた路線バスの現状というのは、本当に我々営利企業に関しては深刻な問題です。全産業のなかで路線バスの運転手の労働時間というのは一番長く、そういう状況だと担い手も減少してしまいますし、AIバスやデマンド交通も取組

み自体は良いと思いますが、人口減少社会の中で共倒れしないように、互いに食い合っ
てしまうと、民間企業は運行コースの縮小や撤退ということに繋がってしまいますので、
うまく連携をしてほしいなと思います。バス会社の現況というのは本当に厳しいのです
が、市民・町民の生活の足を無くさないために連携をして、会社も組合も含めて一丸と
なってやっていきたいなと考えていますので、成果を期待したいと思っています。

佐野：池田委員におっしゃっていただいたとおり、利用者の奪い合いというようなものを生み
出す地域公共交通計画であってはならないと考えています。ですので、そのバランスを
いかに作っていくかというのが、この計画のとても重要なポイントだと考えています。
この地域公共交通会議というのは2つの側面を持っていて、1つ目は計画の策定につい
てご審議いただくこと、2つ目は既存の旅客事業者様と色々と協議する場であると、こ
のように2つの顔を持っておりますので、この場で忌憚のないご意見をいただきながら、
持続可能な交通サービスを目指していければと考えていますし、今のご意見を踏まえな
がら計画づくりを進めていきたいと考えています。

町田：私は事務局兼委員として参加しており、発言の立ち位置が難しいのですが、第8章の指
標の設定のところが非常に難しいなと思っています。前回は議論がありました。第4
次総合計画の公共交通のところ、まちづくり指標として公共交通に不満を感じる町民
の方が30.2%いらっしゃるというものを令和6年度までに0%にする、という数字的な
目標があります。計画上の評価指標につきましては先ほど担当が申し上げたとおり、
PDCA サイクルを回すという意味ではより具体的な数値目標の設定が必要ですが、皆さ
んも同感していただけるかと思いますが、数字は独り歩きしますので、数値目標を設定
すると、達成すると良い、達成しないと何もできてない、というような捉え方をされが
ちです。30.2%を0%にする前に、30.2%について何を不満に思っているのかという
ところの精査が必要だという議論があったと思います。ですので、ここの数値目標の設
定のところはぜひ皆様に十分な深いご議論をしていただいた上で設定をしたいと考えて
おりますので、ご協力いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

苦瀬：それでは、私からも思ったことを述べさせていただきます。まず地域公共交通というの
は、地域の旅客運送サービスということになっていますので、地域の交通事業者の現状
というのは重要です。とはいうものの、最近の社会の動きを見ると、コロナ禍の影響に
よってパーソントリップ調査でいう通勤・通学が減って、さらに皆さんもご利用されて
いると思いますが、インターネット通販が増えた影響で買い物交通が減っています。コ
ロナ禍の影響で全体として2割ぐらい減ったという議論があります。このような情勢と
の兼ね合い、社会の変化については、国が地域公共交通計画の素案というか、もともと
検討をした時期にはコロナ禍ではないので、この社会変化っていうのを念頭において、
計画を策定していく必要があるだろうと私は個人的に思いました。

それから、評価指標もそうですけれども、こういうふうにあって欲しいとか、こういう
交通をやって欲しいという色々な議論があると思います。その一方で、それだけだと採
算が取れなくて撤退せざるをえないということもあり、その採算が取れないものを誰か
がやってくれるというのは難しい話です。そうすると、最近の傾向としてはサービスレ
ベルをどう調整するかという点がポイントとなります。例えば、運行頻度や料金などの
サービスレベルと、町民の皆様のニーズという、そのバランスをどのように調整してい
くのかっていうのが、地域公共交通の腕の見せどころだと思います。我々、私自身もど
うしていいか難しいところですが、そういうことを感じています。

それでは、資料2についての質問は他にないようですので、続いて資料3の説明を事務局よりお願いいたします。

★資料3「葉山町の公共交通に関するアンケート」について説明

苦瀬：それでは、資料3について質問はありますか。

まず、私から質問させていただきます。このアンケートは非常に有用なものだと思いますが、他の自治体に比べると葉山町の特徴は観光ですよね。公共交通の中には、日常的な交通として通勤・通学、買い物その他などがありますが、非日常的な交通として観光があり、それは葉山町が発着地点となるものがあります。このような観光についてはどのように扱ったらいいのでしょうか。これは観光についてアンケートしてくださいというわけではなくて、非日常的な部分について葉山町という自治体だからこそ計画内で扱ってほしいかなと感じていますが、いかがでしょうか。

佐野：従前の会議で、葉山町の交通課題を大きく分けると2つある、とご説明させていただきました。1つは生活交通、もう1つは観光交通という課題認識を我々も持っています。苦瀬会長がおっしゃっていたとおり、アンケートを観光客に実施するというのは難しいと考えていますが、実態として観光シーズンに観光客が来ていただけることで、路線バスがすごく混む、道がすごく渋滞するというような課題があります。そういった観光シーズンに渋滞を避けるために、自家用車で来ないようにするためにどんな手が打てるのか。バスの混雑を避けるためにも、例えば自転車の活用ができないか。また、地球温暖化対策としてのCO₂の削減に向けて、自家用車の乗り入れを避けるために何か手が打てないか。このようなことが今後の検討課題として挙げられると思います。加えて、先ほど採算の話をしていただきましたが、地域内の交通サービスを高齢者の方々の利用だけで採算をとるのは難しいので、観光客に乗っていただけるようなものと何かコラボはできないか、という視点も考えられなくはないなと思っています。具体的な何かというのはなくて、今のところ漠としたものですが、そのようなイメージをしています。

苦瀬：ありがとうございました。この話は今どうこうしてほしいというのではなくて、いずれ皆さんで観光交通についてもどのように扱うかというのを、今後の検討事項としていただければと思います。鎌倉市では何年も前から交通需要マネジメントというものを実施していますし、そういう施策も必要な場合もあるかもしれないなと思ったので、ご検討ください。

加藤(清)：観光ということで、私は海岸沿いに住んでいます。京浜急行さんが実施している「葉山女子旅きっぷ」が非常に好評で、その影響もあるかもしれませんが、バス停でも長く並ぶ時があります。

また、逗子市の渚橋の信号についても、土日祝日は葉山マリーナ付近まで渋滞が伸びるなど非常に時間がかかります。ですので、この観光交通っていうのは非常に重要だと思いますので、計画内に何か取り上げていただければと思っています。

ご存知かと思いますが、海岸線沿いは非常に道幅が狭くて、バスがすれ違える場所が何ヶ所ありません。このような点も網羅していただければいいのかなと、1住民としての意見かもしれませんが、以上でございます。

加藤(智)：この計画は町民の生活視点に立った計画だというのが一番最初にあると思いますが、今おっしゃっていただいたように、観光に対してどこかに明記した方が良いと思います。

大 屋 :先ほど加藤(清)委員からのお話にもありました「葉山女子旅きっぷ」については、利用者数のデータをいただけるのであれば非常に有用なものだと思いますし、観光についても計画に記載させていただきます。

小 堤 :問1-7の運転免許返納の件、また、それに関連する問3-4などの公共交通機関を利用していない理由などの設問ですが、他自治体で高齢者の免許の保有率を調査された事例があります。その調査結果は、過去5年前に比べて高齢者の免許の保有率が2割ぐらゐ増えた、というものでした。それは公共交通が使いづらゐから、という理由のほかに回答の選択肢にありますように、感染症対策として利用を控えている、という分析結果があります。繰り返しになりますが、今回のアンケートの結果が出た際には、新型コロナウイルス感染症の影響がどのくらい出ているのか、という考察をしていただければと思います。

(2) 町内高齢者の運転免許に関するデータまとめ

苦 瀬 :それでは、議題の「(2)町内高齢者の運転免許に関するデータまとめ」に入ります。事務局よりご説明をお願いします。

★資料4「町内高齢者の運転免許に関するデータまとめ」について説明

苦 瀬 :それでは、資料4について質問はありますか。

清 水 :以前、葉山町社会福祉協議会が開催していた交通に関する会議があったのですが、その会議の中で葉桜にお住ゐの方がとても熱心に「移動手段をどうにかしなければならゐない。」とおっしゃっていたことを強く思い出しました。今回のアンケートの後にも、こゝういった声を拾えるようなヒアリングをすることが必要だと思いました。

大 屋 :実際にどこかのエリアで交通サービスの実証実験をする、もしくは導入するに当たっては、そのエリアの実際のニーズを聞かなくてはならゐないと考えています。ですので、その際には今回のアンケート結果だけでなく、そのエリアに絞ったアンケートやヒアリングが必要だと考えています。

大 門 :今回の免許不所持率に関する福祉課が実施したアンケートの結果は非常に重要な情報だと思います。特に65歳以上全員に配布をして約56%の回答率というのはかなり高いですし、統計学的に言ってもかなり有意な結果が出ています。それは居住地別に見ても統計学的に有意だと考えて問題ないと思います。そういう意味では、資料7ページの一番右側にある免許不所持率②という列ですが、免許を持っていないと回答した方の数を総送付者数で割った数なので、こちらを見ることはあまり意味がなくて、どちらかというゝ免許不所持率①で全体を見て、全体的に4割の免許不所持率だろうという事実と、資料8ページの地域ごとの不所持率に対しても、かなり信憑性の高い情報なのかなと思います。この情報というのはこれから次回以降に出てくるアンケート結果等と合わせて、考察あるゝは課題の洗い出しということをしていただゐて、計画に有用に役立てていただゐたいと思います。

大 屋 :大門委員からはアンケートの意見をいただいた際に、もう少し高齢者に寄ったデータを取るべきではないかご意見もいただゐておりまして、その際にはこの福祉課が実施したアンケートの調査結果を踏まえますとお答えしたのですが、このアンケート調査は外出頻度や外出目的なども調査項目になっていまして、政策課として実施したアンケート

と加味しながら、分析していきたいと考えております。

太 田 : この福祉課のアンケートですが、運転免許の種別まではわからないということによろしいでしょうか。

大 屋 : そのとおりです。

太 田 : はい、わかりました。それで、資料8ページのマップですが、これに年齢別人口の分布状況のレイヤーを加えると非常に分かりやすいものになるかと思えます。福祉のアンケートも非常に細かくデータが出ていたと思うので、委員の皆さんにも見ていただいて、計画に使えるデータをチョイスするような形を採っていただくと良いと思えます。

大 屋 : はい、それでは、次回の会議の際に政策課のアンケート結果にプラスして、福祉課のアンケートをいくつか設問の抜粋をしてご提供できればと思います。

苦 瀬 : 今、2人の委員から資料7～8ページの資料に対して他のデータを突き合わせてみれば、というご意見がありました。私も同様に、土地勘がある方は分かっていると思いますが、例えばバスの運行本数やバス停の数なども合わせて見ると、色々と浮かび上がって見えてくるのかと思いますので、ご検討ください。

大 屋 : ありがとうございます。

町 田 : 事務局の立場として少し補足させていただきますが、交通の切り口としては生活交通と観光交通があって、生活交通の中でのアプローチは、やはり福祉的な観点が切っても切り離せない重要な要素だと考えています。移動に困難を伴うような方々に対しての公共交通の満足度を上げていくという施策をしていくために、福祉的な観点をこの計画に盛り込む必要があるかと思えますので、どこまで分析ができるかは担当と考えながらですが、不可欠な要素だと思います。なるべく皆様が課題を踏まえた施策を組み立てられる努力をして参りたいと思えますので、よろしくお願いいたします。

(3) 今後のスケジュールについて

苦 瀬 : それでは、「(3) 今後のスケジュールについて」、事務局よりご説明をお願いいたします。

★資料5 「葉山町地域公共交通計画策定スケジュール」について説明

苦 瀬 : 資料5についての質問はないようですので、それでは、全体を通じて何かご意見がありますか。

池 田 : 資料4の8ページの分布状況ですが、バスの運行がある場所まで来られない方が課題だと思います。実は京急バスの逗子営業所の路線図を持参していたのですが、お渡ししていなかったもので、その際にこれを見ることができれば分かりやすかったと思います。お渡ししますので参考にしてください。

菊 池 : 高齢者の運転免許のデータですが、学識の委員さんがおっしゃるとおり、私もこれを見て漠然と納得する部分もありますが、他のデータとクロス集計した方がよりわかりやすいデータが出て、大変有意義なものになると感じています。

バス路線が離れた山の上の住宅地に免許不所持者が一定数いらっしゃいます。この人たちがどうやって通院や買い物などをされているのかというのを想像していきますと、ご家族が自家用車で送迎をしているのか、それともタクシーをご利用されているか。タクシー会社の立場から言わせていただきますと、東伏見台、パークド葉山四季、一色台、つつじが丘はタクシーのご利用が比較的多いエリアです。当然、日中のタクシー利用者

は高齢者がメインです。タクシーを使う場合は自由に動けますが、経済的な負担が少なくないので、その辺の問題をどう解釈しているのか。アンケートでも料金について聞いていますし、ぜひ、他のデータとの合わせた分析をして話をできたらと思います。

また、木古庭や上山口にも一定数いらっしゃいます。このエリアは逗子駅を基準とすると一番の遠隔地ですが、衣笠や汐入方面に出られますし、県道にバスが通っていて、県道の奥にまではそこまで住宅が密になっていませんので、比較的県道までは出やすいのかとは思いますが、このエリアの町民をどこまでフォローしていくのか。ボリュームは少なくとも不便の度合いが一番高いエリアで、高齢化率もかなり高いであろうエリアだと思いますので、計画のポイントの1つだと思います。

また、もう1点、角度が違いますが、電車バスは公の公共交通機関として認知されていますが、私どもタクシー事業者も個別輸送ではありますが、公共交通機関の1つです。葉山町は鉄道駅のない住宅地域でありながら、人数が多いエリアです。小堤委員や池田委員がおっしゃっていましたが、やはり昨今の状況、経営状況というのは非常に難しいところがあります。コロナ禍の状況だけではなく、これからどう事業を維持していけるのか悩むところです。運送業界全般に影響します人手不足、ドライバーの求人という問題も共通してあります。それは我々公共交通機関として地域交通に供することはもちろんですけども、本当に我々ができない部分、隙間の部分について、新たな地域公共交通というものを今後検討していくと思いますが、役割分担をしていただけるとありがたいです。路線バスやタクシーそれぞれのモードによって使い勝手の良い悪いがありますし、こういった状況を踏まえて、地域公共交通計画の中身の検討に際して議論をお願いしたいと思います。

経営状況の話も必要に応じて開示することも必要かなと思っています。タクシー業界では、一部業界紙の報道に出っていますが、神奈川県下のタクシーで京浜、相模、湘南の3交通圏は運賃改定の申請がちょうど始まったところです。来年の3月までに申請が出揃えば審査に進むということで、タクシー業界としても経営が非常に厳しいということを訴えさせていただいて、では、これからどうお役に立てるのか、どう我々は寄与できるのか、というところでご議論をいただければと思います。

太 田 : 今、菊池委員より経営指標のお話がありましたが、実はデータとして把握できていないのは、路線バスやタクシーにどれくらいの人が乗って、どこで降りているのかというのが、粗い肌感覚でしかわかっていません。実際にどれくらいの人が乗車したなどの詳しいデータは出せるのでしょうか。何か統計的に出しているのであれば、それを見てみたいですし、詳細な乗降データがあるのか、また、あれば開示していただけるのか知りたいです。

池 田 : 今ご質問のあったバックデータに関しては、バス会社はIC決済を利用いただいた方の乗降データは全て把握していますが、現金支払いのものはわかりません。ただ、私はこの会議に労働組合として参加しているので、実際の相談は長塚委員にさせていただければ、データの開示はできるのではないかと思います。

菊 池 : タクシーは、配車に係る運行管理システムでどれだけそれが把握できるかというところですが、葉山の固定電話からの注文を受けて、どの時間でどれくらい行っているかというのは、おそらく各社出せると思います。ただ、どれだけ参考になるかはわかりません。乗降データについては個別のデータは取れるのですが、それを集計したデータはありません。過去にタクシー協会でもコストをかけて調査をしたことはあります。ですので、シ

ステム部署に聞いてみますが、おそらくコストをかけないと出てこないと思います。少し検討させてください。

苦 瀬 : 大門委員、パーソントリップ調査ではどのような結果が出ていますか。

大 門 : 資料2の12~13ページについては、パーソントリップ調査の結果を受けて作成したものです。13ページにOD表というものがあって、表が2つあります。この表をどう見るかという、縦が出発した地域で横が到着した地域で、例えば堀内から長柄、堀内から上山口といった組み合わせで、どこへ移動するかというのを見ることができます。先ほどご意見のあったどこからどこへ行くかというデータはこういった形で見ることはできません。ただ、パーソントリップ調査は東京都市圏全体でやっているの、葉山町のゾーンとしては4つか5つにしか分かれていません。これより細かいものについては見ることはできなくて、あくまで俯瞰的にどう移動しているかという傾向を見るものになります。ですので、より細かいデータは路線バスやタクシー事業者さんのデータを可能であれば活用できるとよいと思います。

苦 瀬 : パソントリップ調査というのは、ある人がどの時間に何を使って、どんな目的で移動したかという調査ですが、10年に1回実施されています。ただ、東京都市圏全体で実施しているので、小さく区切れば区切るほどデータが少なくなってしまいます。つまりイレギュラー値が出やすくなってしまいますが、ただ、こういうデータがあると移動の傾向が分かって、その傾向に対してそれぞれの事業者さんがこのエリアはもっと移動があるはずだ、といった情報が掛け合わされると、何か良いものが出てくるのではないかという期待をしています。

清 水 : 先ほどご意見がありましたが、色々な理由が重なって電車や路線バスに乗らない、ということになっていると思いますが、厚生労働省が主導して厚生労働省が主導して各市町村が実施している「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査」で、介護保険事業（支援）計画の第6期・第8期が始まる前に全国で10万を超える調査をしています。その際にもアンケートのクロス集計だけでなく、さらにヒアリングをしています。そういった意味でも、事務局が個別のニーズを深掘りすべきと思われる際にはヒアリングを実施してほしいと思います。

大 門 : 全体を通じてということで、先ほどまでデータの話やアンケート調査の件など色々と議論してきたところですが、資料2の16ページ~18ページにありますように、課題が何で、それを受けて基本方針があり、更にそれを受けて施策をどうするかというところが、先ほど会長がおっしゃっていた腕の見せどころかなと思います。これまでも様々な自治体で様々な計画が作られていますが、当たり障りないことを書けば実効性が低い計画になりますし、実現性を無視して高いレベルのものを書きすぎれば絵に描いた餅になってしまいますので、その塩梅をどうするかというところが、この地域公共交通計画のポイントだと思います。そのため、分析を踏まえた上でぜひこの部分の議論ができるような、そんな会議に次回以降していきたいなと思っています。

苦 瀬 : 他に意見はありますか。

はい、それでは全体を通して意見が出たと思います。

(4) その他

苦 瀬 : それでは、最後に「(4) その他」についてありますか。

大 屋 : 1点情報共有をさせていただきます。町ではなくて民間事業者の情報ですが、電動キックボードの実証実験を、葉山町を含めた圏域で実施するという話がありました。この実証実験は経済産業省の新事業特例制度を利用したもので、道路交通法の改正を見据えた制度設計のためのものです。実験区域は、茅ヶ崎市～三浦市までの海岸域で、既に横須賀市では11月から始まっています。横須賀市以外の自治体では年明け2月～3月にスタートする予定とのことでした。

町としては、電動キックボードの事故の報道も連日ありますし、海岸沿いの道は先ほども加藤（清）委員からのお話もありましたが、道路幅員が狭いこともあって、安全面について懸念があります、という意見をその民間事業者にお伝えさせていただきましたが、あくまで民間事業者の実証実験ということです。

今までのこの会議でも福祉施策の側面の話が多くありましたが、若年層向けだと思われるこのような交通サービスに関しても、少しずつこういう動きがあるということは、ご承知いただければと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

苦 瀬 : 他になれば議題「(4)その他」は以上とさせていただきます。

では、進行を事務局へお返しします。

3 閉会

大 屋 : それでは、次回は年度末の3月に第2回の会議を開催させていただければと思います。本日の会議は以上となります。本日はどうもありがとうございました。