

令和5年度第3回葉山町地域公共交通会議 議事録（案）	
日 時	令和6年3月5日（火）15時～16時30分
場 所	葉山町役場3階 協議会室2
出席者	■葉山町地域公共交通会議委員 菊池尚、加藤清、中井敬介、太田圭一、平田伸一、清水弘子、町田伸 会長 苦瀬博仁、大門創、中野徹、藤森将文（長塚委員代理出席）、中川航（最上委員代理出席） ■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 主任 山田悠司
欠席者	■葉山町地域公共交通会議委員 小堤健司、池田洋樹、宮島直人
議事録	1 開会 山 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。ただいまより、令和5年度第3回葉山町地域公共交通会議を開催いたします。発言の際は、お近くのマイクのスイッチをオンにさせていただいてからお話しいただくようお願いいたします。 今年の1月に委員の皆様の任期が満了したことに伴い、引き続き2年間、委嘱をさせていただきます。改めてよろしくお願いいたします。なお、委嘱状は資料と併せて机上に配布しておりますのでご確認ください。なお、この後の会長の選出までの間、進行は事務局で務めさせていただきますのでご承知おきください。 ★会議の成立 山 田：はじめに、会議の成立状況について報告します。本日の会議の出席委員は14名となります。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、会議が成立することを報告いたします。 ★会長の互選 山 田：続いて会長の選出をさせていただきます。選出方法につきましては、葉山町地域公共交通会議規則の第4条第1項の規定により、委員の皆様の互選により定めることとなっておりますが、ご意見等ございますでしょうか。 〈「事務局一任」との声あり〉 山 田：そうしましたら、これまでに引き続き、苦瀬委員に会長の職を担っていただきたいと思います。苦瀬委員、委員の皆様、よろしいでしょうか。 〈「異議なし」との声あり〉 山 田：それでは、これ以降は、苦瀬会長に進行をお願いしたいと思います。一言よろしくお願いいたします。 苦 瀬：皆様方のご推挙により、引き続きこのような立場を務めさせていただきます。何分に微力でございますので、皆様方のご協力をお願いし、ご指導のほどよろしくお願い申し上げます。 ★傍聴について 苦 瀬：続いて、傍聴者の確認について事務局からお願いします。

佐 野 : 本日、傍聴希望の方がいらっしゃいますが、他の会議の都合でまだお越しになっておりません。お越しになった場合はご案内することとしてよろしいかお諮りいただけますでしょうか。

苦 瀬 : 途中で入室されるかもしれないということですが、いかがでしょうか。

〈異議なし〉

苦 瀬 : では、そのようにお願いします。

2 議題

議題1 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通計画策定事業）の交付申請について

苦 瀬 : それでは議題の1番目、令和6年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付申請について、事務局から説明をお願いします。

★資料の確認（事務局から説明）

★「資料1 地域公共交通調査等事業（地域公共交通計画等の策定等への支援）」について説明

苦 瀬 : ありがとうございます。申請は協議会、交付は町が受けるということですが、いかがでしょうか。ご質問ご意見ございますか。

平 田 : 連絡は入っていると思いますが、補助金の振込先が法定協議会名義の口座に振り込むという形になってはいるのですが、その口座が持てない場合は、関東運輸局の交通企画課に早めに相談していただくようお願いします。

山 田 : 先日、関東運輸局からは連絡をいただき、理由書を提出することにより町の口座で交付を受けられるということになっておりますので、この理由書については提出させていただきました。本日ご承諾をいただければ、町で交付申請の手続きはさせていただきます。

菊 池 : 事務手続きに異論はないのですが、この補助金の申請目的は計画策定の部分でしょうか。それとも、本日3番の議題にある実証運行事業も絡んでくるのでしょうか。

山 田 : この補助金に関しては計画の策定に係る費用への補助金でございます。議題の3番の部分に関しては後ほど説明をさせていただきます。この補助金は実証運行は関係なく、計画の策定のみが対象です。

〈その他意見、質問無し〉

苦 瀬 : ではこれ以外に特に意見が無いようですので、この補助金を申請するという事で同意してよろしいですか。

〈「異議なし」との声あり〉

苦 瀬 : それではこの議題に関しては以上とさせていただきます。

議題2 葉山町地域公共交通計画（素案）の検討「①前回会議からの内容修正」について

苦 瀬 : 次に議題の2番目でございます。葉山町地域公共交通計画（素案）の内容検討について、事務局から説明をお願いします。

★「資料2 葉山町地域公共交通計画（素案）」により、第1章から第3章まで説明

苦 瀬 : ありがとうございます。いかがでございましょうか。

大 門 : 多様な図が表示されていて分かりやすいのですが、多くの図があるので、図表のタイトルがあるとより分かりやすいのではないかと思います。先ほど事務局から人口密度と

説明のあったものは人口の誤りだと思うので、タイトルがあれば、そのようなことが分かりやすいかと思います。

山 田 : ご意見ありがとうございます。図表のタイトルについては、次回の会議までに追記させていただきます。

清 水 : 13 ページの高齢者送迎サービスについて、ここに地域のサロンへの送迎も入っているのでしょうか。

佐 野 : 最初 D 型として始めた送迎サービスは、この高齢者送迎サービスに入っています。この表記については検討させてください。

町 田 : 事務局の立場でもありながら私が言うのはちょっと恥ずかしいのですが、各グラフの和暦になっている部分は、例えば交通事業者さんが目下置かれている 2024 年問題や、人口動向で気になる 2040 年問題等があるので、グラフは西暦に替えた方がそれらとの関連が分かりやすいのかなと思ったのですがいかがでしょう。

山 田 : 当初私が作っているときには西暦と和暦を併記していたのですが、特に人口推計のグラフは数字が多くなっています。いずれにせよ、この計画の中で表記は統一したいと思っています。

苦 瀬 : 町の中でもいろんなレポートがあって、それらとのバランスもあるでしょうから、事務的にうまく調整していただければと思います。他になれば私から一つだけ、9 ページに記載の地図にある画像はイメージですという注釈は、実際の地図を載せたけれども、もっと正確なものを使うということですよね。

山 田 : はい、策定にあたっては、業者さんに委託して、もっときれいなものを作ってもらおうと思っています。

苦 瀬 : あとは地図なので、縮尺の記載などがあつたほうがよいと思います。他になれば、1 章から 3 章までは終わりにして、次に 4 章から説明をお願いします。

★「資料 2 葉山町地域公共交通計画（素案）」により、第 4 章から第 5 章まで、「資料 3 アンケートの再分析結果」により説明

苦 瀬 : ありがとうございます。いかがでしょうか。なければ最初に私から確認したいのですが、資料 3 に、例えば計画の 20 ページに載せているとか、載せることは見合わせるといったことが書いてありますが、それぞれ載せる・載せないというのは何か基準があるのでしょうか。

佐 野 : 正直、特段の基準は設けておりません。今の状況について概略を理解していただくためにアンケートを行いましたので、載せておくべきではないかと思ったものを記載したというものです。このアンケート結果については報告書が 80 ページくらいあり、参考資料として速報版で出したものを本冊にすると量が多いので割愛させていただいて、ホームページ等で公表するという形で公開できればと思います。

苦 瀬 : 24 ページの観光の部分、あまり観光については詳しくないのでよく分からないのですが、観光交通に関する課題というのはあまり問題ないということでしょうか。あまりきちんと調べられなかったということですよ。

佐 野 : 今、苦瀬会長がおっしゃるとおり、観光についての何かデータがないか我々も探したところです。24 ページに記載のとおり、大勢の人が来れば来るほど色が赤くなるというスポットであるというものがあつたのですが、葉山町の中ではそれほど多くの人が集中的に来る場所が無かったという結果です。かといって、問題ないとは考えているわけでは

ないのですが、一定数来てはいるので、それなりに対応が必要なのではないかという考えではあります。トーンとしては大きな二つの課題ということで、最初に生活交通と観光交通の話題を出したのですが、この地図のように観光客が大勢訪れるスポットはなかったということが見て取れるかと思っています。

苦 瀬 : 私の読み違いかもしれませんが、24 ページの文章を読むと、主な目的地として検索される場所は存在しているけれども、その場所はよく知っているから検索しない、という可能性もあると思います。そうだとすると、いずれも検索数が少ない黄色のマークだから、観光地の中心となるスポットが少ないとはならず、観光地のスポットが多く、みんな知っているから検索しなかったというぐらいじゃないかと思いました。ちょっと後で検討してください。

加 藤 : 京急バスの葉山女子旅きっぷは、停留所二つでもバスの一番後ろに乗ってしまって、乗り降りに時間がかかってすごく混んでくる。芝崎で乗って、森戸神社で降りて、森戸海岸で降りてとなると道路は混むことになります。会長の言ったとおり、東京近郊でよく知っているから検索しないという可能性もあるのかなと思いました。

佐 野 : 今のご意見について、載せるか載せないか、記載内容についても検討したいと思います。いずれにしても観光シーズンなどで渋滞が起きているという事実がございまして、これをもってあまり観光客が来ていないという印象だと、間違った方向にいつてしまうこともあるので、検討させてください。

藤 森 : 先ほど葉山女子旅きっぷの話が出まして、バス停1つで降りるお客様がいて、それで渋滞を作ってしまうということは事実でございます。リーフレットの中に、ここだったら徒歩何分だということは記載しております。バスを10分、15分待っている間に歩けるというところもありますので、迷惑をかけてはいけないという気持ちからも徒歩での時間を記載しております。

加 藤 : もう1点、グラフや図はもう少し大きくした方がいいのではないかと思います。色も含めて検討してもらいたいです。

菊 池 : 先ほどの観光交通に関する課題の部分もちろんなのですが、週末・土日祝日を中心とした観光地で自家用車利用が多いので、渋滞が公共交通に支障をきたすところもありますし、週末型の観光地であり、この黄色のスポットの部分は土日に車で訪れる・訪れやすい場所でもあると思います。また、京急バスさんが差支えなければ、葉山女子旅きっぷでにぎわっているというイメージをこの中に加えていただくのもよいかと思います。その結果町民に対する影響がどうかというところまで書くべきかという点については否と思いますが、現状の認識としてはこのようなものもあるかと思いますので、再考をお願いします。

町 田 : 今のお話に対する事務局としての回答を申し上げますと、菊池委員がおっしゃったとおり、項番4の観光交通に関する前段の部分は読み違えてしまうというか、観光交通への対策はそれほど優先順位が高くないという読み取られ方をしてしまうのではないかと感じました。そのように読むと、後段と矛盾が生じてしまっているの、この項目に地図を入れるのがどうなのかとも思いました。事務局でこの観光交通の記載については、抜本的に検討させていただければと思います。

苦 瀬 : 計画を読んだ人に誤解されないよう、よろしくをお願いします。ほかにございますか。なければ、続いて説明をお願いします。

★「資料2 葉山町地域公共交通計画（素案）」により第6章以降全て、「資料5 事業の実施予定時期の比較資料」により説明

苦 瀬 : 第6章と第7章は、前回の会議で指摘のあったものを組み込んで編集している、28ページについては、現行の28ページのものか、資料5かどちらがよいかということによろしいですか。

山 田 : そのとおりです。

大 門 : 前回私も課題や目標、施策の関係がどうなっているのか分かりづらいということを申し上げて、それに対応して修正いただきありがとうございます。今回の修正で25ページの課題と目標の関係、26ページ以降の事業・施策については非常に分かりやすくなってきたかと思います。30ページの評価指標については、25ページのどの目標を達成したかという点が分からないと思うのですが、いかがでしょうか。

佐 野 : ご指摘ありがとうございます。26ページの修正については前回からの修正で分かりやすくなったものの、指標との関係性が分かりづらいため、改善の余地があるのではないかということでしょうか。

大 門 : 目標を設定しているため、この目標を達成することが計画の目的だと思います。何をもって達成したのかは指標に出てくるものだと思いますが、いかがでしょうか。

佐 野 : 例えば25ページの目標1は、課題の(1)と(2)から来る目標です。26ページの事業1は課題の(1)の解決を図るためのものとしており、関係性はここで表しております。

大 門 : 分かりました。30ページは各事業に対しての評価指標をそれぞれ示していることで理解できました。

苦 瀬 : 評価指標については、26ページと27ページの事業を並べたものとなります。28ページが分かりやすいと思いますが、計画の作りは、課題があって、目標があって、事業を行うとしています。25ページから26ページに移るときに、例えば目標としては町民が移動しやすい交通網を形成するからこの事業を行うという関係が分かれば大丈夫だと思います。これを書いていないと思ったら、その後の28ページに関係性が書いている、という順序になっています。

町 田 : 確かに、順番が逆になっている部分があるので入れ替えたほうがよいと思います。28ページの内容は25ページに持ってきたほうがよさそうです。

苦 瀬 : それぞれが繋がっていることは確かですが、表現の仕方だと思います。

佐 野 : 28ページを25ページの次に持ってくると分かりやすいという話ではなく、28ページの記載が目標・課題・事業の順で並んでいるものを課題・目標・事業の順にしたほうがよいということでしょうか。

町 田 : 28ページの全てを25ページに移すのは違うと思いますが、28ページの一部、目標・課題・事業の関係性だけを25ページにも記載したほうがよいということが一つと、課題と目標の順が逆になっているので、課題・目標・事業の順番に並び替えた上で、25ページに反映させると分かりやすいと思います。

苦 瀬 : 要は25ページから26ページに移るときの関係が分かって、目標と課題の順番を反対にすればよいと思います。

大 門 : 一つ気になるのは事業に対して目標をぶら下げたほうがよいのか、目標や課題に対して指標をぶら下げたほうがよいのか議論してもよいと思いました。具体的に言うと、例えば28ページの目標の2番目、渋滞緩和を解消しようとしているというものです。そうす

ると渋滞がどれくらい緩和されたかという評価指標にすることがシンプルですが、30ページの評価指標は駐輪場をいくつ作ったか、渋滞緩和に向けた協議を何回したか、通学費の助成を何件したかという事業に対してのものになっています。これが目標を達成するための指標になっているかは議論したほうがよいと思いました。

苦 瀬 : 会長としてではなく個人的な意見ですが、そのような考えはある一方で、例えば目標の1番目、町民が町内・地域内を移動しやすい交通網の形成はどのように表すのか、ということにもなります。いつまでも達成していないと言われたら、延々とバス路線の経路変更を検討しなければならないとなってしまいます。そうなってしまうのは計画の趣旨とは異なると思います。それらをどのように判断するかは政策的な問題になり、交通会議で決めることは難しいと思います。

大 門 : 苦瀬会長がおっしゃったとおり、あるべき論とできる・できないというバランスはあると思います。関係部局との調整もあると思うので、検討いただいて、よい落としどころというものを探っていただければと思います。

苦 瀬 : 関連して気になるのは、仕方がないことだと思うのですが、例えばバス路線のダイヤの経路変更や、拠点を中心とした新たな交通手段の導入は、町民が移動しやすい交通網の形成に繋がる一方で、同時に渋滞緩和にも効果がある場合もあります。今は1対1の関係になっているものが、実はそうではない可能性もありますよね。一つの事業を行うと他にも効果がある場合もあるので、この点をどこかで表現できると、様々な部分に好影響があるということも分かってもらえるかと思いましたので、事務局で検討してもらいたいです。他になれば、先ほどの資料5との関係ですが、28ページの表と資料5について、どちらがよいかということを事務局からは尋ねられていますが、どちらがよりよいか、ご意見いただければと思います。

清 水 : 印象としては、資料5として見せていただいたものが、短期的に取り組むことという部分が分かりやすいと思いました。

大 門 : 資料2の28ページにあるものは実施の年度が書いてあるため、このように書いてしまうと、令和9年までなのに令和10年になってもできないじゃないかという話になってしまいますので、その意味でも私は短期、中期、長期という表現の方がよいのではないかと思います。ただ1点だけ、短期の部分、長期の部分で、それぞれの事業の中で何を短期で行い何を長期で行うかという中身は記載してもよいのではないかと思います。

佐 野 : この記載内容について補足させていただきます。前回の会議で、本日ご欠席の道路管理者の横須賀土木事務所さん、この計画においては渋滞緩和に向けた渋滞箇所整備という部分で関係機関となっております。前回の会議では私どもが事前に調整せずに案としてお示ししてしまったため、今回は事前にお送りし、逗子市さんもあわせて了承をいただいております。いずれも資料2の記載内容で同意をいただいておりますので、資料5であれば問題はないということを申し上げます。

苦 瀬 : 私から1点、資料の表記の仕方についてですが、実施予定時期の中に継続とあるものは、継続するものとこれから行うもので分けたほうがよいと思います。それではご意見が出ましたが、資料5のほうがよいということで、資料5を中心に検討していただければと思います。それ以外の部分で何か質問等ございますか。

清 水 : 30ページの評価指標のところですが、障害者向けタクシー券・ガソリン券の交付の部分について、利用率の実績値が入っていないのですが、これから入れるということですね。

山 田	：令和５年度末のデータがこれから確定という段階のため、今回の会議では数値を入れたものをお示しします。
清 水	：直近の数値は把握していますか。
山 田	：申し訳ありません。現在手元にはない状況です。
清 水	：わかりました。利用率が決して高くないという自治体もあって、実施している内容と生活がマッチしているのかということと、タクシー事業者や NPO 法人などの供給が十分なのかという部分に原因がある場合も考えられますが、そのようなところが確認でき、もし足りないということであれば次の政策になるかと思います。
苦 瀬	：この評価指標で実績値が入っていない６か所ありますが、この６か所は実績値をこれから入れて、目標値を設定しますということによろしいですか。
山 田	：現在、実績値として記載しているものは、すぐに集めることができたデータを暫定的に記載しておりますので、記載については全て、今回の会議で最新のものを入れさせていただきます。
苦 瀬	：最新というのは、いつの時点を指しますか。
山 田	：令和５年度末時点と考えています。
苦 瀬	：では、令和５年度末時点であるという記載をしたほうがよいです。
太 田	：例えば中学生へのバス通学費の助成は、生徒が減っていくことが見込まれる中、目標の設定にあたってはどのように考えますか。それともう一つ、渋滞の課題の部分ですが、23 ページの記載を見ると、葉山町に渋滞の課題は無いと見えてしまう一方で、渋滞緩和を目指すとしているので、見せ方を工夫してもらえればと思います。
佐 野	：一つ目の指標の考え方について、子どもの数が減る中で、この件数が指標として適当なのかは再考したいと思います。例えば対象地域にいる子どものうち、助成券を申請している割合であるとか、そのような形であれば人口が減っても使ってもらえているかということが判読できると思います。二つ目の渋滞発生箇所が町内にない中で、なぜ渋滞緩和が目標になっているのか分かりづらいというご指摘だったかと思います。この図はモビリティ向上委員会のものを単純に引用したのですが、町内でも長柄交差点など、近年議会等で話題になる箇所もあるので、そのような場所が分かるように、この図については来年度、事業者に発注して分かりやすい表記になるよう努めたいと思います。
町 田	：少し補足をさせていただきます。先ほどの 24 ページの RESAS の引用と同じだと思っておりまして、神奈川県移動性向上委員会の資料をあえてここに記載することで、逗子市は渋滞するけれども葉山町は渋滞しないという誤解を招く可能性があります。少なくとも同じ計画の中で、23 ページの課題と 28 ページの対策が矛盾しているとなると、計画として一貫性に欠けるのはおっしゃるとおりですので、23 ページに何を引用するかを含めて、事務局で整理させていただければと思います。
苦 瀬	：関連して気になるのは、国交省、横浜国道事務所は葉山町は渋滞していないと見ているのでしょうか。それだと困ってしまうと思うのですが。
太 田	：国交省にしても神奈川県にしても、町民が渋滞していると思っている部分は渋滞していないと言われてしまっており、解消してほしいと要望しても渋滞じゃないということで相手にされないというのが現状です。
苦 瀬	：他にございますか。なければ私から 30 ページについてお伝えしたいのですが、件数がよいか割合がよいか、割合だとしたら分母は何がよいかということについて検討してもら

いたいと思います。例えば極端な話では、環境に配慮した車両への転換については、ヨーロッパではかつて EV を推進していたものが、今ではハイブリッドに変わっているという状況もあります。

苦 瀬 : それでは次第 2 番目の②、計画策定までのスケジュールについて事務局から説明をお願いします。

★「資料 4 令和 6 年度葉山町地域公共交通会議に関するスケジュール」により説明

町 田 : 来年度に交通会議を 3 回開催させていただく中で、6 月には、本日頭出しをさせていただく実証運行に関する実質的な協議をお願いすることになります。議会に対して、この実証運行にかかる補正予算の計上を予定しております。6 月の議会に補正予算を上程するにあたって、この協議をもう少し前倒しして、5 月に開催するという可能性もあるということを含めて、ご理解いただければと思います。

議題 3 令和 6 年度の実証運行事業について

★「資料 6 葉山町地域公共交通再編プロジェクトの概要（案）」により説明

太 田 : MaaS のプラットフォームで実証実験をするのか。

佐 野 : MaaS のプラットフォームではありません。

苦 瀬 : 補助金については、今日の議題の 1 番目にあった補助金も申請して、この実証運行についても申請するわけですが、それぞれ国交省のどこの課が所管しているものですか。

山 田 : 補助金はいずれも地域公共交通確保維持改善事業費補助金です。その中の交通計画策定事業は本日の議題 1 で説明したもの、こちらは共創モデル実証運行事業にかかる補助です。国交省の所管はいずれも総合政策局の地域交通課となっています。

苦 瀬 : 昔でいうデマンド型というのは好きな場所に好きな時間に来るというものでしたが、この実証運行はそうではなく、ルートが決まっていて、想定される停車場所も最初に決めておいて、大体何時頃に着くという路線のようなものがあり、住民が 11 時頃に乗りたいと予約するとその時間に来る、予約が無ければバスは通らないというものですよね。そのルートが住民側のニーズによって変わるというものですよね。

佐 野 : おっしゃるとおりです。

清 水 : 実施されることに異論はありません。実証運行とのことですが、実現するための実証運行でなければいけないと思っています。葉桜もイトーピアも以前から住民が自分たちで送迎活動をしようかといった声を聞いていたところなので、ぜひ実現してほしいです。全国各地で実証運行はしたものの、実際には導入できませんでしたということがよくあるケースなので、どのような形が望ましいか考えてもらいたいです。昨日、有識者の先生方と議論していたときに、自家用車を使っている人が多い地域では、公共交通を推進していくときに、住民の中でモニターになってもらえる方がいて、その人たちの中で生活変容できるのか調査することが大事ではないかという意見があり、とても共感できました。基本的には実証運行の車両を使うけど、雨だから自家用車を使ったという場合もあり、そういった事情も含めてダイアリー方式を活用するなどして、推進ができるのではないかと思います。あまりに失敗例を多く見るので、どういったことが有効か、この会議でご意見を聞ければと思いました。

苦 瀬 : 私の経験でコミュニティバスやこういった交通システムのお手伝いをすると必ず出る問題が、どのくらいの赤字まで我慢するかということです。結局、行政も赤字続きで事業

を継続してよいのかという議論になり、例えば小学校のプール整備は後回しになってもよいかなど、このような議論が必ず出てくるので、自治体はすごく悩むのだと思います。では料金を取ればいいのかという議論になったとき、あるところで時計回りだけを運行しているバスがあり、反時計回りも運行してくれと要望したところ、要望には応えるけれども料金は二倍にするとしたら、やはりいけない、という話になったこともあります。多様なニーズに対応するために導入したいというときに、バランスをどのように取るかということとはとても大変なことだと感じます。この実証運行を始めると、こういったことも起きるのではないかと思います、実証運行では運賃設定するのですか。

佐 野 : 自家用有償旅客運送として料金を徴収したいと考えています。金額等は、この事業が採択された後に、こちらの会議へ諮った上で了承をいただきたいと考えています。

苦 瀬 : 路線やルートなど、他の事業者もいるので、色々な関係の中でのバランスを考えないと大変だと思いますが工夫してください。

大 門 : 2点ございます。1点目は意見ですが、計画素案の28ページに色々な事業が記載されています。京急ふれあいバス購入費の助成や中学生のバス通学費の助成のほか、障害者向けタクシー券・ガソリン券の助成など、高齢者が増えれば支出も増えていく中で、行政の財政を圧迫していくことになりますが、新たなデマンドバスを入れればお金はかかるけれども、将来的には支出を抑制できるかもしれないというバランスの中で、どれを選ぶか検討していただけるとよいと思います。赤字か黒字かという議論で、この事業が黒字になるはずはないのですが、赤字額、または行政の支出額を抑制しながら、色々な人のニーズに対応できるのであれば導入するという判断もあると思います。実験を行うのであれば、次に活用できる検討をしていただけると嬉しいと思います。2点目は質問ですが、同じく計画素案の28ページの中で、拠点を中心とした新たな交通手段の導入という部分が今回の実証運行と大きく関連すると思います。事業の実施予定時期の中に検討・実証実験という記載があるので、今回の実証運行が想定されて書かれているのだと思いますが、計画にどのように盛り込んでいくかというときに、路線バスは路線バスで役割があり、デマンドはデマンドの役割があり、その下には自転車、シェアサイクルなどがあり、色々な交通手段をニーズに応じて役割分担をしていくということを計画の中に書くときに、どこまで書くのか、または計画では触れないのかということを教えていただきたいと思います。

佐 野 : 現段階では、この実証運行事業について、計画に記載することは想定していませんでした。この計画が完成した際には、例えば新たな交通手段の導入については地域と十分協議したうえで、適切な方策を検討したいと考えています。令和6年度に計画ができれば、令和7年度、8年度くらいで地域と話を進めていくことを想定していました。今回の実証運行はイレギュラーな形として、政策的に令和6年度中から現在の課題解消に向けてできる方策があれば進めるよう、町の方針が出ておりますので、スタートを切りたいと考えています。現在ご検討いただく中で先ほど実証運行だけを行うのかというご意見はあると思いますが、先ほどのご意見のとおり、この実証運行が次の計画で活用できるよう、実証運行をした結果の話を盛り込んで次に進めればと考えています。

清 水 : 実証実験だけをしましたというケースをたくさん見ているので、そのようなことは無いようお願いしたいです。葉桜・イトーピア地域は5、6年前から、自分たちでやるかという意気込みを持っている地域で、困っているという声をたくさん聞いています。ぜひ、実験だけで終わらないという覚悟を持ってやっていただきたいと思います。

- 菊 池 : 関係者になってしまうので発言しづらいのですが、皆さんが危惧されているとおり、色々な事情があって先行して実証実験をされるので、まずはやってみようということなのだろうと思って受け止めています。事実の確認をするための作業としてはありかと思います。これが将来的にどう繋がるかはコメントしづらいです。細かい話として、町内を3～4区画に分割して1か月ずつというところですが、これでは周知・認知される前に終わってしまうのではないかと思います。特に乗合という新しい形態について、比較的保守的な住民の多い葉山町ではその形態に対する理解、参加してもいいという意識づけが必要になると思います。このあたりが期間的に非常に厳しいと思います。先ほど清水委員がモニター制度のことをおっしゃっていましたが、このような短期間であれば、高齢者、障害者など移動困難な方など、モニターを選んで行う方が効果が出るかもしれません。予算規模も分からず運行本数もイメージできませんが、町内会・自治会に投げかけをして参加を希望する人を募るという手法はよく見かけますが、時間的に厳しいということと、アンケートや意見聴取の段階では希望されるものの、いざ使ってくれるかというハードルはあります。そういったことを踏まえて、実証実験に特化して、ターゲットをある程度絞り、モニター制ができるのであれば、選ぶことのハードルはあるかもしれないが、積極的に使ってくれる人をピックアップするという手法の方がよいかと思いました。運行するにあたって誰も乗らない車を走らせても、あるいはデマンドの場合は走らないということになると思いますが、それではもったいないので、なるべく利用してもらうための手法としての意見です。
- 苦 瀬 : 例えばモニターの人を対象に1か月行い、それから実証を始めるという手もあるかと思います。他の自治体の運行に関与している人に聞いてみると、実際に運行してから、赤字が増えた路線は料金を上げるということを最初に決めておくというケースもあると言います。そのようにしないと継続ができないと悩んでいるケースがあるみたいです。
- 清 水 : モニターの方は自家用車よりも公共交通を使ってくださいという意味のモニターで、他の人も乗れるようにして、制限する必要はないと思っています。ただ、コアとなる人はモニターとして、公共交通を中心に1か月生活してみてくださいとお願いし、それでも自家用車を使うこともあるので、そのような率直な意見を言ってもらうことがいいのではないかと他の会議でも議論をしていました。
- 苦 瀬 : 全体を通して他にはいかがでしょうか。
- 清 水 : この計画素案に沿っていくと何う場所がなかったのですが、新たな交通手段の導入という部分で、自治体によっては社会福祉法人与自然連携し、法人の車を提供して地域の交通を応援するということが全国的に増えています。あるいは介護保険の総合事業に位置付けられている生活支援サービスを使って、住民が運行主体となっていくことを計画に書き込んでいる自治体もあります。昨日も葉山町の運転者講習があり、私は講師として出席させていただきました。20人ちょっとの方が参加されており、自分たちの地域や福祉有償運送に関わりたいという気持ちを持っている方がいました。そのあたりは位置づけとしてどの目標に入るのか、計画になったら記載されているのかと思っていましたが、私もはっきりとどこに入るかは分かりませんでした。この運転者講習についても、例えば横浜市は位置付けており、相模原市、海老名市、綾瀬市、秦野市は運転者講習を行っています。福祉有償運送や地域住民が中心になる事業を行うということを計画に書いていただくことで、もしかしたら後押しという意味で必要になるかと思っています。
- 苦 瀬 : 今の清水委員のご指摘は、計画の中にもう少しいメージできるような表現があってもいい

いということだと思います。事務局でご検討ください。

佐 野 : おそらく、記載するとしたら目標 1 の部分に紐づく、新たな交通手段の導入という部分
なと思います。この事業は他よりもボリュームが増えてしまうので、他とのバランス
もあるのですが、事務局で検討したいと思います。

苦 瀬 : 他に全般でいかがですか。

清 水 : 地域公共交通会議が今度名前が変わって、福祉有償運送の運営協議会と一緒にやる事を
推進していると思うのですが、平田委員いかがですか。

平 田 : 運営協議会という名前がなくなり、地域公共交通会議で報告するという形になります。
神奈川県の場合はブロック単位で運営しているので、この交通会議にそのような機能を
持たせるかは別として、運営協議会との調整が必要になると思います。

清 水 : 私が所属する NPO でも意見が両方あります。福祉に理解のある方がいる会議の中で福
祉有償運送を考えた方がいいという意見もありますが、現在の福祉有償運送の運営協議
会は仕組みを審議する場ではなく、利用者が対象になるかどうかを審議する場であって、
なかなか発展的な議論ができていないと私は感じています。葉山町のように理解
がある人がいる会議であれば、福祉有償運送の議論をできるのではないかと思います。
東京都の多摩地区もブロックで開催しておりますが、国立市はこのブロックから抜けて
います。自分たちで単独開催する自治体が増えると運輸支局も大変になるかもしれませ
ん。事務局としてどう考えるか、段階的な検討になると思うのですが、交通計画全体
の中でどう位置づけるのかがとても気になっています。

苦 瀬 : わかりました。おそらくその話は、この会議でどちらがよいか議論することではなく、
事務局や関係する行政機関と協議して進んでいくことだと思いますので、町としても議
論していただけるとありがたいです。

町 田 : 私は財政も所管する部長なので、予算編成を通して、町長が計画に先んじて手を打っ
ていこうというところで、福祉的な視点から例えば高齢者のタクシー券を配ったらどうか
ということを福祉部局で検討している状況でもあります。我々は政策部局で、この地域
公共交通という広い視点で議論したところと上手く噛み合わないところがあったのは私
としても実感しています。今の清水委員のご指摘はそのようなものだと思っており、同
じテーブルで議論することが非常に大切だと感じました。苦瀬会長がおっしゃったと
おり、福祉の視点で取り込んで、同じ場でできるものがないか検討させていただきたいと
思っています。

苦 瀬 : 他にはよろしいですか。よければ最後の議題 4 について事務局から説明をお願いします。

議題 4 その他

★「資料 7 令和 5 年度第 2 回葉山町地域公共交通会議 議事録（案）」により説明

苦 瀬 : それでは何かご意見等ございますか。なければ、次回は 5 月下旬から 6 月上旬とい
うことですのでよろしくお願いいたします。それでは、これで閉会したいと思います。あ
りがとうございました。