

令和 5 年度第 2 回葉山町地域公共交通会議 議事録（案）		資料 7
日 時	令和 5 年 11 月 24 日（金）15 時～16 時 30 分	
場 所	葉山町役場 3 階 協議会室 1	
出席者	■葉山町地域公共交通会議委員 小堤健司、菊池尚、加藤清、宮島直人、中井敬介、太田圭一、平田伸一、清水弘子、池田洋樹 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 町田伸	
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 2 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、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。 それでは、進行につきましては、苦瀬会長をお願いいたします。 苦 瀬：皆様お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。今日は第 2 回の地域公共交通会議になります。これから少しずつ方向性をまとめていくという段階だろうと思いますけれども、今日も活発なご意見をいただければありがたいと思います。 ★会議の成立 苦 瀬：それでは、会議の成立状況について事務局から報告をお願いします。 山 田：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。 ★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。 山 田：本日、傍聴希望の方がいらっしゃいますが、入室いただいてよろしいでしょうか。 〈異議なし〉⇒傍聴者入室 ★資料の確認（事務局から説明） 2 議題 議題 1 葉山町地域公共交通計画の内容検討について 苦 瀬：それでは議題の 1 番目、葉山町地域公共交通計画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 1 葉山町地域公共交通計画（構成案）」及び「資料 2 葉山町地域公共交通計画の計画期間について」により、計画の目的、計画区域、計画期間（1 ページ）について説明 苦 瀬：ありがとうございました。資料 1 の 1 ページについて、計画期間は 8 年間ということで、	

関連して資料2をご覧くださいました。今の説明だと、総合計画の下に位置付けられる計画だから、総合計画に合わせた方がいいんじゃないか、その総合計画が16年間なので、うまく回るところに合わせたい、という話でした。ここで議論をしていただきたいということです。委員の皆様からご意見、ご質問がございましたら伺いいたしますが、いかがでしょうか。

〈意見、質問無し〉

苦 瀬 : 今のところよろしければ、一旦ここでご了承いただいたということで、ただ後で色々議論して、少し違うかなという場合はご意見いただければありがたいと思います。それでは、続けて説明をお願いします。

★「資料1 葉山町地域公共交通計画（構成案）」及び「資料3 アンケートの再分析結果」により、上位計画・関連計画の整理（1ページ）から移動実態及びアンケート調査（17ページ）について説明

苦 瀬 : ありがとうございます。ここまでで何か、ご意見やご質問はございますでしょうか。

大 門 : 例えば資料3の3ページは、バス停まで時間が短い人は満足の高割合が高いと仰っていたのですが、このグラフはそうはなっていない、要は行と列を逆にするという話になると思います。6分から10分の人で満足から不満の割合、11分から15分の人で満足から不満の割合、というグラフを見ることで、所要時間が短い方が満足度は高くなるという分析ができると思います。1ページ目は地域別の満足度がどうなっているかというものになっているんですが、途中から満足度別の所要時間になってしまっており、図が見づらくなっていると思います。そのあたりを工夫すれば結構見やすくなって、本編にも入れられる結果が出るんじゃないかと思いました。

菊 池 : 資料3の5ページの考察には、バス停から近い人の方が路線バスを多く利用しているとなっていますが、タクシーに関してもバス停から近い人のほうが多くて、バス停から遠くなるとタクシーの利用も減っており、ここは違うかと思います。同様に自家用車もバス停から近い人の方が自家用車の比率は高い結果が出てくるのではないかと思います。不便や便利という考え方より、時間を優先してタクシーを使う場合もある、あるいは自家用車の場合は面倒くさいから自家用車で行ってしまうということもあるかもしれないなど、この分析は違うと思いますが、いかがでしょうか。

苦 瀬 : 資料3の読み方はもう一度整理されたほうがいいのではないかと思います。私を感じたのは資料3の3ページ、バス停までの所要時間と満足かどうかということです。仮説としては、バス停から近い人の方が満足で、バス停から遠い人の方が不満じゃないかと直感的に思うわけですが、これを数で示した方がいいのか、比率で示した方がいいのかはよく分かりませんが、そういった項目についてもチェックしてほしいです。それと、この表記だと、1分から5分の人、どちらとも言えない、やや満足、やや不満という順番で増えていくということは、地域の公共交通に関して不満を持っている人の要因というのは、バス停までの時間ではないとなるかもしれません。しかし、自分の家の前にバス停があったとしても、自分が不満だと思っているのは実はバスの本数が足りないから不満だとか、別の理由である可能性があります。そこで提案ですが、どういった仮説を立てて、この表を見て、どういうことを導き出したいのかという順序を整理しながら、分析し直したらいいのではないかと思いますが、いかがでしょうか。

佐 野 : ご指摘、ご質問いただいた委員の方、苦瀬会長ありがとうございます。純粹にどれだけ

の人がいたのかという話と、その後の分析の話が伝わりにくいということは承知いたしました。会長から提案いただいたように、これをクロス集計するのに、どのような仮説を立てて、何を知りたくて集計をしたのかという前提をもとに行うなど、計画の中に載せられるもの、後ろの資料に載せるものという形で整理させてください。

清 水 : 私は最近、子どもの移動自由性ということでお話を伺うことがありまして、運転できない小学生、中学生、高校生たちの意見というのがなかなか反映されないと聞き、確かにそうだなと思うようになりました。今、提供いただいている資料の中で交通計画を立てるとしたら、その年齢的な部分が抜け落ちてしまうのかと思うので、今後どうするかというところは、これからの議論の中で何か方向性が出ればいいと思いました。

佐 野 : ありがとうございます。このアンケートは 18 歳以上の方、1,200 人を分母として実施しましたので、子どもの移動性という部分については調査できていません。学校などへ相談する中で、どこまで子どもが移動しているか、あるいはお子さん自身がバス、電車に乗ることができる年齢というのがあると思いつつ、そのような情報を入れる策があれば、時間的な部分も踏まえて、検討させていただきたいと思います。

苦 瀬 : その場合について清水委員にお聞きしたいのですが、通学を重点に考える方がよいのか、それ以外のクラブ活動や塾に通うということもあると思いますが、どのあたりまで考えればよろしいでしょうか。

清 水 : 北海道では部活 maas という事業で国の共創事業を取っているものがあったり、横浜市では塾の送迎でタクシー事業者がアプリを使った仕組みを始めるといったものがあります。前回の会議でもご紹介した、学校から帰ってきた後に遊びに行く気もしないという事例もあったと思いますので、通学に限らなくてよいと思います。

池 田 : 私は労働組合なのですが、清水委員がおっしゃったのは全くその通りで、子どもたちの移動を重要視したほうがいいと思ってます。また、このアンケートは今年の初めに実施したのですが、今では連日、ニュース等でバスの減便が報じられています。来年には「2024 年問題」もあり、間違いなくバスの本数は減ります。ということは、さらに不満が出ることも分かっている上で、昨年時点のアンケートでも運賃は高いという意見がある中で、今年の 9 月にも運賃を上げていることを踏まえると、再度アンケートを取ると不満の声はもっと大きくなるかと思っています。

加 藤 : 多分このアンケートを取ったのも、通勤通学の時間に焦点を当てていると思うのですが、たまたま昨日の昼間、横浜に行く用事があって海岸周りのバスに乗ったら、逗子まで 30 分以上かかったんです。交通手段としての不満ではなく、道路事情もあるかもしれませんが、海岸周りに住む人はそのあたりが非常に不便に感じると思うんです。もしもう一度アンケートを取り直すなら考慮してもらいたいと思ってます。

佐 野 : さすがにもう一度同じ内容のアンケートを取り直すというものはちょっと難しいのですが、先程清水委員がおっしゃっていた、子どもの移動という部分に焦点を当てて調べる方策があれば実施したいと思います。

苦 瀬 : おそらく、このアンケートを取った時期と比較すると、コロナ明けということ、観光客が増えていること、先程話題になった 2024 年問題など、ここ最近で急に変化が起こっているということを踏まえて、アンケートを取ったときと今では異なる部分があって、これからはこういうふうになるかもしれない、ということは忘れないようにしていただければありがたいと思います。

★「資料1 葉山町地域公共交通計画（構成案）」により、地域公共交通における課題（19 ページ）から基本方針と基本目標（20 ページ）について説明

苦 瀬 : ありがとうございます。ご意見、ご質問ございましたらお願いいたします。

加 藤 : 観光交通に関する課題の渋滞の部分ですが、逗子の切通し下も挙げておいてもらった方が良いと思います。

山 田 : 今、加藤委員がおっしゃった場所もそうですが、主な渋滞箇所は、実は町内には少ないという点があると思います。先ほどの切通し下は逗子市ですし、私たちとしても一番の渋滞のネックになっていると考えているのが、同じく逗子市にある逗子・葉山駅の入口の交差点です。葉山町だけで解決できる問題ではありませんが、一つ、課題として書かせていただくことについては調整をさせてください。

菊 池 : 夏場のオンシーズンという記載がありますが、葉山町の観光のもう一つの側面は、土日祝日の混雑です。特に休日の海岸線の渋滞は観光客による影響が大きいです。京急バスさんの葉山女子旅きっぷなどで観光の効果が上がっている上に、今は冬と違って観光客が多い時期でもあります。先ほどの渋滞の話は、逗子市の渚橋交差点を起点として葉山から逗子方面がなかなか進まないという話で、主に土日祝日の午後の観光客を中心とした要素があるので、あえて言うとなれば、観光交通による影響は夏場だけではないということを経験しているのではないかと思います。

小 堤 : 字句の訂正で、20 ページの最後、持続可能な仕組みと環境で記載が切れており、環境負荷の軽減ということかと思えます。

山 田 : 途中で記載が切れてしまい申し訳ございません。修正をさせていただきます。

苦 瀬 : 20 ページの表は、課題があって、目標に向けてこういう課題を解決していこうという話になると思うので、その解決の具体については次の第7章になるでしょうから、次の説明を聞いて戻りましょうか。

★「資料1 葉山町地域公共交通計画（構成案）」により、基本目標を達成するための施策・事業（21～24 ページ）について説明

苦 瀬 : ありがとうございます。皆さんいかがでしょうか。ないようであれば私から二つ確認をしたいのですが、一つは、紐づく目標と書いてあるんですけど、課題がありましたよね。で、その目標に対してこういう施策があるとする、課題のどれかが解決すると考えているということでしょうか。要するに課題があって目標があって、その目標に向かってこういう施策をやるということは、この課題を解決するために施策を置いたと思ったのですが、その関係がよく分からなかったということです。例えば、拠点を中心とした新たな交通手段の導入というのは、バスネットワークの課題に関するものなのか、それとも地域コミュニティに関するものなのか、通勤通学の渋滞に関するものなのか、その施策を行うことで解決しそうな関係を整理した方がいいと思います。そうしないとこの資料の思考の過程が分からないと思いました。それともう一つ、この施策の記載の中に、用地交渉とか具体的に書いてあるのですが、これはこの交通会議で決めていいものなのでしょうか。この時期までにやらないといけないというように読めるとすれば、総合計画などとの関係はどう考えればよいか、公共交通会議にそこまで委ねられているのか、などと心配になってしまいました。つまり、計画間の整合性とか、この会議でどこまで決められるかということが、会長としては心配になってきたところ

です。今お答えいただかなくても結構ですが、一度整理しておいていただきたいと思います。

佐 野 : ご指摘ありがとうございます。確かに、この計画にどこまで記載するかという部分について、あまり曖昧でもいいけないことから、実際に進める時期をきちんと計画上に表したいという思いもありました。ご指摘いただいた部分、特に相手もある話についてどこまで記載できるかということについては、精査する必要があると感じております。もう一度も持ち帰って、どの程度の協議が適当かということについては検討させていただきたいと思います。

苦 瀬 : 近隣市や県などいろいろな方もいらっしゃいますし、庁内ではいろいろな計画もあるでしょうから、調整をお願いします。

大 門 : 2点ありまして、1点目は苦瀬会長がおっしゃったことと同じような話で、20 ページの図なのですが、課題と目標が総合的に一本の矢印で繋がっていて、目標の下に施策がぶら下がっているという形ですけれども、本来であればこの課題と目標と施策というのはそれぞれの対応関係が取れているものだと思います。どれとどれが繋がってて、というような図を計画ではよく見かけるので、そのような整理をされるとよいと思います。2点目は、施策を見たときに今やっているもの継続するもの、そうではないものがありますが、継続ではなく新たに始めるものについては、この計画の開始年となる令和7年までに検討して行うわけではなく、計画が策定された後にスタートするという理解でよろしいでしょうか。

佐 野 : 今の大門先生のタイミングのご質問にお答えすると、この計画でこういった課題があります、こういった検討が必要という整理はしておいて、実際にその課題として挙げられた地域の方や協議体のようなものを設置してどのような手法が現実的かなど検討したいと思っています。その協議体で合意形成ができたときに、こちらの公共交通会議の中で事業者さんなどと議論させていただく中で、実証実験を進めるなどステップを踏んで導入していくものもあれば、既存の事業を継続していくというものも混在してしまっているのですが、目標の1つ目の町民が町内、地域内を移動しやすい交通網の形成という部分については、ここの地域に一定の新しいものが必要だという部分について、地域に働きかけていくというイメージでこの計画はまとめて、実証実験などに国庫補助金を活用する際には実施計画を立てなければいけないというステップもございますので、そのような今後の予定も踏まえて記載しております。

大 門 : 分かりました。ありがとうございます。ということは、基本的にこの地域公共交通会議では全体のマスタープランというか、こういった問題があって、どのような方向性で行かないといけないというところまでオーソライズして、具体的にどういうことを導入するかは令和7年度以降に始めるということですね。だとしても、この拠点を中心とした新たな交通手段の導入というものは、具体的な交通手段を決めないまでも、どういう地域、町民は地域内外を移動するときにどういう問題があって、こういったことを充足できる交通手段の導入が必要だということころは、この会議の中である程度は議論しておいたほうがいいのではないかと、思いました。

佐 野 : 実は今、拠点という言葉で標記しているのですが、これについて今、第五次総合計画を策定するなかで、実際にこの拠点というものがどこの地域の拠点を示すか、この交通計画に記載できるのかという部分があります。今は漠然と、先程の町内バスネットワークに関する課題と、この解決の一策としてこのような交通手段を導入しようという際に、

紐づけの説明が不十分という点は整理したいと思います。例えば葉桜イトピア地区から町内への直通路線がないという話や、町西部や堀内から長柄方面へのバス路線がないということが課題整理だったと感じておりますので、ここに記載されたいいくつかのポイントについて地域の方と話を進めていくべきかと感じております。ただ、どこまで記載できるかという部分について、拠点がここですという表記が、この計画が完成するまでに町全体の拠点に関する考え方が整理されるかどうかバランスを取りながら進める形になると思います。ご意見の趣旨はよくわかりますので、町民が分かりやすい、こういうことをしたいということができる限り伝わるような形で努力します。

苦 瀬 : 関連して私からも気になっていることで、21 ページからの施策について、紐づく目標という記載があるのですが、何に紐づくのか、なぜ目標 1 じゃなければだめなのかというのが分かりませんでした。もう一つ、事業や施策が 10 個くらい書いてありますが、全部やるということですか。今やっている事業もあるので、それは継続でよいと思います。事業者をお願いしますということもあります。新規に行うもの、今までのやり方を続けるもの、事業者これからお願いしますという温度差というのは大丈夫でしょうか。全て同じように書いてあるように見えますが。

佐 野 : 今ご指摘いただいたものはとても難しい部分があると思っています。計画ですので、一定の方向に向けて町として動きたいというものは網羅しているのですが、先程申し上げたとおり相手もいることですし、既存の交通事業者さんとの調整もあるので、そのあたりをどのように表現していったらよいかと思っています。この計画構成案に書いたものを同じ温度でやろうとしているかという部分については、少し工夫が必要かと思いつつ聞かせていただきましたので、他団体の状況などを見つつ、表記を修正したり検討をして会議でお話ししたいと考えています。

苦 瀬 : 会長ではなくあくまで一委員として、これらが反対というわけではなく、このように書いてしまうとスケジューリングや関係者や庁内の計画などの調整で齟齬が出たり、摩擦があつてはいけないという心配をしているとご理解ください。ほかになければ概ね方向性は了承されたのかと思いますので、続けて説明をお願いします。

★「資料 1 葉山町地域公共交通計画（構成案）」により、計画の実現に向けて（25 ページ）から資料編（30 ページ）について説明

苦 瀬 : 私から一つ、25 ページの評価指標と、21 ページから 24 ページまでの施策を対応させるとすると、目標 1 個に対して 1 個の指標となっているが、この他の評価指標を取り出さないという理由は何かあるのでしょうか。例えば、路線バスのダイヤと経路変更というのは、何回協議したからきちんと進められているということでもいいのではないかと思います。ダイヤ変更、経路変更できたかどうかという点も大切ですが、それ以上に話し合いができてることが大切だと思います。この評価指標では、目標それぞれに 1 個だけ取り出して、これをやったかやらないかで評価しようとしているのは気になりました。

山 田 : 苦瀬会長のおっしゃることもごもっともでして、例えば今おっしゃったバス路線のダイヤと経路変更についても、話し合いはしたが結果として変わらなかった場合、果たしてそれで評価できるのかという人と、それでもよいという人がいると思います。ふれあいパスの助成やタクシー券、ガソリン券の交付についても、いくら分交付したから評価できるというものでもないかと思っています。評価指標を 1 つずつにした理由は特になく、

1つでなければいけない理由もありません。ぜひ、この点に関しては皆さんから意見をいただけるとありがたいです。

小 堤 : 指標の求め方として、数字で表れるものと、満足度が向上するという二つがあると思いますが、今後のアンケートの予定というのは毎年行うのか、それとも何年かおきに行うのかお聞きしたいです。何を申し上げたいかという、アンケートを取り続けることで満足度が向上することになると、指標として使えるのではないかと思いお聞きしました。

佐 野 : 現時点で、絶対にここでアンケートを取らなければいけないというタイミングは、計画期間満了の令和 14 年度の前に、満足度にどれくらいの変化があったかということを見ないといけないと思います。その間、毎年行うか、それともこの計画が総合計画の基本計画の4年ごとというタイミングが一つの節目で8年間を計画期間にしたということから、4年目に調査するかということについては、まだはっきりと決めたものではありません。先ほどPDCAで進捗管理をするというふうにさせていただいておりますので、何をどう見て指標の達成なのか、あるいは満足度なのかという部分は整理したいと思います。

大 門 : 20年くらい前に、アウトプット指標とアウトカム指標という議論がありまして、アウトプット指標は行政が何をしたかということ、アウトカム指標はその結果住民にどのような利益がもたらされたかというもので、ここに書いてあるものは基本的にアウトプット指標ですね。これは目標としては非常に設定しやすく分かりやすい反面、パスシェルターを作っても別に住民の満足度が上がっていないということであれば、それはアウトカム指標からすれば別に改善したわけではないという議論がありました。アンケートを何年後に取れるか分からないという話もあるので、指標の取りやすさというのも、行政がやったということとは別に、住民にどういう利益がもたらされた、もたらされるかという指標が欲しくて、かつそれが容易に取りやすい指標が入るとすごくいいんじゃないかと思いました。

苦 瀬 : 今の大門委員の発言もそうだと思うのですが、PDCAでやると言っておきながら、施策をプランしておいてチェックはしませんとなると、ちょっと妙な感じがします。ですので、そのあたりの整理は必要だと思いました。

太 田 : 非常に重要だと思われるのが、どんなことでもKPI、KGIという指標を設定して、この会議の中でもいいのですが、共通の認識を持っている指標がないと、なかなか進捗状況、PDCAが回らないということがあります。この指標をどうするかということは議論してほしいと思います。アンケートも、今回はこれでいこうといったものだと、トレンドがずれてしまうので、一つ一つのトレンドを固定して指標を取っていくもの、趨勢に合わせて入れていくものとをこの計画でいつにやるのかは決めておいたほうがいいんじゃないかと思います。

佐 野 : ありがとうございます。検討させていただきたいと思います。

中 川 : 22ページの下にある、平日朝の国道道の渋滞緩和の施策ですが、実施主体に神奈川県が入っていて国は入っていないと思うので、もし県を入れるのであれば国も入っていた方がいいかと思います。あと、サイクルアンドバスライドの整備やシェアサイクルの普及ということで、県を実施主体として入れていただいているんですけども、例えば県の土地を使う前提で進めていくのであれば、県も主体的に話し合いに参加することになると思うのですが、特に県の土地を使ってということでないのであれば、主体と言われるとちょっと違うのかなと思ひまして、お考えを聞ければと思います。

佐 野 : ありがとうございます。実施主体という表現が適当かというご意見だと思っております。

ので、例えば先ほど言ったサイクルアンドバスライドの整備をここの土地にしようということが決まっていないう中で、町有地もあり県有地もあり国有地もあるしれないという可能性で、ここが関係するんじゃないかということから実施主体に設定しているので、県が実施主体だと書かれているんじゃないかということで迷惑をかけてしまうことになるので、そのあたりも踏まえてこの実施主体という書き方が適当か検討させていただきたいと思います。

太 田 : 協議も済んでいないのに、実施主体を押し付けちゃうことがすごく心配です。みんなで支えるということが基本コンセプトなので、そこはみんなで考えないといけないと思いました。

佐 野 : 今日もお忙しい中、これだけ多くの人がお集まりいただいております。やはり、この場で、ここにこんな風に書かれると少し迷惑だということもお伝えいただけると、一緒にこのテーブルで協議して進めてきたという部分もありますので、忌憚のないご意見を頂戴できればと思います。書き方等も工夫、相談させていただきながら作っていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

苦 瀬 : この場ではなかなか言いにくい事情もあるかと思いますが、関係の皆様方よろしくお願いします。

大 屋 : 補足の補足になってしまうのですが、一応立て付け上は、この会議で諮ったものについては、各事業者ないしは行政、関係者すべてが尊重しなければならないということになっているので、本当の本音で全然かまわないのでご意見いただければと思いますし、その尊重しなければならない枷ができてしまうと困ると思いますので、ご意見いただければと思います。

清 水 : 例えば目標 1 のところでは運転をできない人など、福祉的な観点では必ず入ってくると思います。その中で障害者向けタクシー券、ガソリン券というのは、高齢障害部門の施策を記載していることだと思います。先ほどの拠点を中心とした交通手段というところも、すでにそのようなやりとりができていますのかお伺いしたいです。

佐 野 : すみません、こちらはまだ各課と協議まで至っていないので、この会議でお諮りした後内部できちんと協議を進めたいと思っています。

菊 池 : 事業者代表なので言わせていただきます。25 ページの脱炭素社会に適応した公共交通の確保ということで、指標にバスとタクシーと書かれていますけれども、総論としてはもっともな話なのでよく分かります。それ故にここで議論する話ではないのですが、これを加えていただく以上、やはり車両に対するインセンティブ、公助っていうものであったり、ハイブリッド車ではなく電気自動車ということであれば、急速充電機などのインフラ面での支援も必要かと思うのでよろしくお願いします。

苦 瀬 : 私もこれは気になっていて、電気でやればいいじゃないかということは長い間議論があったものの、最近ではだいぶ変わっていますよね。電気を作る方が二酸化炭素を排出しているでしょうという議論があります。そういった議論がされている時期に、この内容を書いて大丈夫かというのが、この計画が 8 年後までと考えると心配です。環境に配慮することは賛成ですが、書き方はもう少し慎重にしたほうがいいかもしれません。

宮 島 : 国県道の話で、先程の事業主体の話になるのですが、なかなか協議させてもらいたいくところが多くありますので、個別に相談させてくださいということと、実施時期は今回、8 年間の計画ということで令和 14 年度までということになっているのですが、実際には令和 15 年度以降も継続してやっていかなければいけないというものもあると思いま

す。そういう見せ方を少し考えていただければよいかと思います。

苦 瀬 : 他にいかがでしょうか。ご発言なかった方はよろしいですか。

〈その他意見なし〉

苦 瀬 : それでは、意見がだいぶ出尽くしたと理解させていただきました。私の中での印象が正しいか分かりませんが、多分 20 ページの課題があつて目標があつて方針があるんだというのはその通りだと、関係はちょっとはつきりしないから整理してほしいということ。21 ページ以降、皆さんはいろいろ、ここはどうだろうと思っていることがあると思いますが、庁内、関係する事業者、近隣自治体や県も含めてご意見を聞いてもらいたいと思います。やりたいこととできることは違いますから、そのあたりをチェックしておかないと、いずれ評価するときに、やりたいだけでできなかったとなると寂しいので、調整をお願いしたいです。他になれば、議題 2 のその他の説明をお願いします。

議題 2 その他

★「令和 5 年度第 1 回葉山町地域公共交通会議 議事録」により説明

苦 瀬 : ただいまの説明についてご質問、ご意見はございますか。

〈意見・質問なし〉

苦 瀬 : ないようですので、その他に全体を通してなければ終わりたいと思いますがよろしいでしょうか。それではこれにて、令和 5 年度第 2 回葉山町地域公共交通会議を終了といたします。どうもおつかれさまでした。。