

令和6年度第2回葉山町地域公共交通会議 議事録	
日時	令和6年8月21日(水) 15時～16時40分
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 町田伸(山梨委員代理出席)、藤森将文(長塚委員代理出席)、菊池尚、津吉彰郎、森下文章、野地昭弘、雨宮健治、原友幸、会長 苦瀬博仁、大門創、清水弘子、中野徹、村上珠里(中津川委員代理出席)</p> <p>■事務局 (葉山町) 政策課課長 佐野秋次郎 主任 山田悠司 主任 大屋敦彦</p>
欠席者	<p>■葉山町地域公共交通会議委員 小堤健司、池田洋樹</p>
議事録	<p><b>1 開会</b></p> <p>山田 : 本日はお忙しいところ、またこのような暑い中お越しいただきましてありがとうございます。これより、令和6年度第2回葉山町地域公共交通会議を開催いたします。毎回のご案内で恐縮ですが、ご発言の際は、マイクにスイッチを押していただいて、赤く点灯したことを確認し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。</p> <p>苦瀬 : 苦瀬でございます。お暑い中皆様お集まりいただきましてありがとうございます。本日は地域公共交通計画の素案の議論と、地域公共交通の実証運行事業についての議論と二つの議題があるようでございます。皆様忌憚のないご意見をいただけるよう、よろしくお願い申し上げます。</p> <p><b>★会議の成立</b></p> <p>苦瀬 : 最初に、会議の成立状況について事務局より報告をお願いします。</p> <p>山田 : 本日の会議の出席委員は13名全員となります。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、会議が成立していることを報告いたします。</p> <p><b>★傍聴について</b></p> <p>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。</p> <p>山田 : 本日、傍聴希望の方がいらっしゃいます。入室いただいてもよろしいでしょうか。 〈異議なし〉⇒傍聴者入室</p> <p><b>2 議題</b></p> <p><b>★資料の確認(事務局から説明)</b></p> <p><b>議題1 葉山町地域公共交通会議(素案)について</b></p> <p>苦瀬 : それでは議題の1番目、葉山町地域公共交通計画の素案について、事務局から説明をお願いします。</p>

★「資料1 葉山町地域公共交通計画（素案）」により説明

苦 瀬 : ありがとうございます。前回の計画の議論から時間が経っているので、私の方で振り返りをさせていただきますと、まず第1章では計画の目的や位置付け、計画期間に関する記載があり、第2章では町の現況について記載があります。第3章では地域公共交通の現状について、鉄道、バス、交通不便地域、タクシー、その他の移動支援という点から見直すという内容です。それらをベースに次の第4章はアンケートを実施した結果が書かれています。そして課題が出てきたものを第5章で記載され、その課題を踏まえて第6章で基本方針と計画の目標が立てられています。目標を達成するためにどのようなことをやるかということで第7章に事業実施の考え方や詳細が記載され、最後に計画の実現についてどのような管理をするかという記載が第8章でされています。3月の議論から修正したり、図表が新しくなっている部分がございますが、とりわけ文字が赤くなっている部分は加筆、修正された部分だと認識しています。ということで、この計画に関してどこからでも構いませんが、ご質問、ご意見がございましたらお願い申し上げます。

森 下 : 第7章の目標値についてお伺いします。この目標値はどのような考えで設定されたものかという点についてお伺いしたいと思います。というのも、2点ありまして、計画期間の8年間をかけた最終的な成果が、例えば8番のサイクルアンドバスライド駐輪場の2か所の整備だとした場合、4年で1か所ずつといったところで、もし目算が立っていて、この2か所の場所のイメージができていの上で設定しているのであれば、目標なのでもう少し背伸びした件数であってもよいと思いました。もう1点は目標値の書き方についてで、後で分かりづらくなるかと思ったのが5番と7番の目標です。協議回数を年1回やると書かれていますが、これは2023年度から2031年度までゼロであっても、2032年度に1回やれば達成したことになるのか、それとも年1回のペースを8年間やり続けるのかという部分で差が出ると思いますので、ここの表現は工夫があってもいいと思います。

佐 野 : ありがとうございます。一つ目のご質問のサイクルアンドバスライドの整備については、おそらくこのようなものを整備するには公有地が念頭に置かれています。それが公園なのか、あるいは道路敷地で道路になっていない部分なのか、または緑地の隅など、いろいろ候補地はあるものの、具体的にここに整備したいというものは、今はございません。目標として8年間かけて2か所はどうか、という意味合いでは、実現が難しい目標を掲げるのもどうかと思っておりますが、いただいたご意見を踏まえてもう少し具体的にイメージしながら、このくらいはできるかということを検討させていただき、目標の数が増やせるようであれば増やしたいと考えています。二つ目のご質問の協議回数が年に1回という件につきましては、この計画期間を通じて年に一度協議を行うという意味合いで記載したのですが、おっしゃるとおり最終年度に1回だけ協議をして目標達成と見受けられてしまう可能性もあるので、記載については工夫させていただきます。

原 : 32ページの事業4、高齢者おでかけタクシー券の交付という事業があるのですが、本日の次第の2つ目であるデマンド型乗合タクシーの実証運行の話と目的は性質が似ているように感じますが、両方の事業を進める必要性はあるのでしょうか。何か違いはありますか。

町 田 : 今回的高齢者おでかけタクシー券の交付、それからAIデマンド型乗合タクシー、さらに

ご指摘にはないのですが、シェアサイクルのポート設置については、今年6月の議会で補正予算を計上してお認めいただいた事業です。議会での町長や私からの提案説明では、複合的に交通施策を実施することにより効果を上げていく、という趣旨の提案をさせていただきました。確かに、ご指摘の二つの事業は似通っており重複間は否めないところがございしますが、例えば高齢者のタクシー券については一乗車につき500円券を使うことができ、行先について限定はございません。一方でAIデマンドタクシーについては、後ほどの協議事項で担当から詳しく説明をさせていただきますが、交通不便地域から町内へ、買い物や通院先への移動となりますので、目的、経路、対象者が異なります。タクシー券については高齢者に限定されていますが、デマンドタクシーについては、大きな対象としては高齢者になり得ると思いますが、それ以外の方も利用できるという点から、冒頭の話に戻りますが、複合的な組み合わせによって、交通環境を向上させていくという趣旨で実施しますので、ご理解いただければありがたいです。

大 門 : 改めて計画の目的などを見直して思ったのですが、目的の部分に、町民、事業者、行政など地域に関わる全ての人で公共交通をささえるため、と記載されておりますので、行政や事業者だけでなく、町民も含めてみんなで公共交通を良くしようということがこの計画の目的だと思います。そういった意味では、交通政策基本法の中にも国の責務や地方公共団体の責務、事業者の責務が書かれているのと同時に、住民も協力と書かれていますので、この法律の流れも汲んだ形で、これまでのように行政や事業者がサービスを提供して住民がお客さんとしてサービスを受けるというものではなく、町民を含めて公共交通を良くしていこうという計画の趣旨は妥当だと思います。その点で、素案の37ページに関係機関の欄がありますが、ここに町民、住民という欄がありません。ここに町民、住民という欄を設けることで、町民としてどのように協力できるのかということが記載できるのではないかと思います。例えば、交通不便地域への新たな交通手段の導入というのは、当然利用者がいなければ事業が無くなってしまうということであれば、積極的に住民の方に利用してもらおうということも役割になり得ると思えますし、ここ10年くらいの流行ではモビリティマネジメントという言葉が公共交通計画に記載されており、要はどうしたら公共交通が利用しやすくなるかということ、住民を巻き込んだ形で検討されており、実験的に進められています。このようなものがあると住民の役割が明確になるかなと考えていました。例えば、30ページに記載のある課題、目標、事業の中で、渋滞緩和についてどのように計るのかということ、協議するだけで渋滞が緩和するのかという点は悩ましいところですが、分析のところ、自動車を使っている人が公共交通を使えるのかと聞いてみると98%の人が家の近くにバス停があると言っていますし、雨の日は多くの人が自家用車で送迎をすることによって渋滞が発生しているという原因が分かっていますので、公共交通を使うことによって住民が乗合で移動して渋滞が少しでも緩和する、ということが明示できれば、住民も協力しようかなという気になるかもしれません。そのように住民も巻き込んだ施策というものがあって、そこに住民としての協力、役割分担のように丸が付いていると、より住民を巻き込んだ形の計画になると思います。その他にも細かい部分ですがお伝えしたいことがございまして、一つは第3章の中の1番が鉄道、2番がバス、3番が交通不便地域、4番がタクシー、5番がその他移動支援策となっており、移動支援策の中の1から6までの表現が統一的不是だと思います。支援策と言いながら、サービス利用件数と書いてあったり、ふれあいパスは助成、通学費は助成金となっていたりします。このあたりの表現の揺らぎを整

理した方がよいと思います。二つ目は30ページの事業の部分ですが、現在11個の事業がありますが、この順番に何か意味があるのでしょうか。効果が大きいものから並べるのか、交通の手段別に並べるなど、整理すると分かりやすいと思います。

佐野：ありがとうございます。いただいたご意見のうち、大きいところでは7章の事業の部分に事業を立てつけたため、これらの事業に誰が関係できるかという部分の考えが足りない部分がありました。住民の協力という中には、例えば本日は清水委員にお越しいただいておりますが、住民が福祉有償運送などの担い手となるべく講習を受けてくれて、運転手として活動をしていただいたり、以前研究したことのあるものではグリーンスローモビリティの運転をしていただいたりなど、住民の役割を設けられるかと思っています。そのような意味では交通政策基本法の理念を持ちつつ、この章では、これら11の事業に住民がどのように絡むかということなので、住民もこの計画に関わっていく、主体的に取り組んでいくということが分かる記載を、関係機関として住民の欄を増やして丸を付けるとなると考えなければいけないのですが、上手く記載できないようであれば、先ほどのモビリティマネジメントに係る部分や、アンケートに関わる部分でも十分関わっていただけたらと思いますので、そのようなことを上手く記載できるようにしたいと思います。次に3章のその他の移動支援策の記述については、おっしゃるとおり表現のばらつきがあるため、修正させていただきます。三つ目の事業の順番についてですが、従前、30ページの事業の上に記載している課題、目標に対応する形で並べていた名残でこのような形になっています。今、目標と事業の繋がりが見えるよう線で示していますが、こちらが複雑になっているので、そういった意味では重要度などで並び替えを試みて、どのようになるかを見つつ、検討させていただきたいと思います。

苦瀬：今の点は非常に重要だと思います。原委員から質問があったとおり、事業間のバランスがあるわけで、すべてを同時に、並行して進めていいのかという議論がいずれ出てくるかもしれません。そのため、上手く比較できるようにするために記載しておいたほうがいいのかと思いますし、そうすれば31ページの上を書いてあるとおり、色々な状況を鑑みながら柔軟に対応していけることにもなると思います。

清水：大門委員がおっしゃったとおり、住民の関わりというところでのモビリティマネジメントという観点はその通りだと思います。さらに、佐野課長がお答えになったグリスロや社会福祉協議会の運転講習を通じて、特に高齢者の移動の足を確保するという例がありました。これらのような記述がどこに出てくるかと思っていましたが、14ページのその他の移動支援策のところに記載されるのでしょうか。3月には国土交通省から、登録不要のガイドラインの見直しについて示されました。その案の前文の中に、これからは住民の参加がとて重要になるということが記載されていることから、計画の中にも記載してよいのではないかと思います。

佐野：ご意見ありがとうございます。先ほどの大門委員の話、今の清水委員のおっしゃられた話も踏まえて、この計画を作るのに、行政として何ができるかという視点で捉えすぎている部分があると思いました。行政以外の方もすでに取り組んでいただいている話もあり、それが今は11個の事業に加えて記載できるのではないかと考えておりました。それらを課題のどこに位置付けるかということについては整理が必要ですが、住民との関わりということも出てくると思うので、検討させていただきたいと思います。

苦瀬：それに加えて、清水委員が仰っていた14ページと15ページの書き方についても、どのように皆さんが協力していただけるかということも項目出ししたほうが分かりやすいか

と思いますのでご検討ください。

野 地 : 37 ページの 4 番には事業それぞれに短期、長期という実施予定時期が書かれており、実施する内容についても書かれておりますが、この中に協議と書かれているものについては、協議をするということだと認識しています。例えば事業 7 番の渋滞緩和については、本格的な対策となると大掛かりな話になり、時間も予算もかかる話になると思いますが、まずはできるところからやっという認識でよろしいですか。

山 田 : 渋滞の原因は色々あると思いますけれども、大掛かりな対策、例えば道路拡幅のようなものは、計画に記載することは不可能に近いと考えています。なので、おっしゃる通り、まずはできるところからやらせていただきたい、という意図で、協議という形で書かせていただきました。

野 地 : あわせて事業 9 番の待合施設の環境整備という事業についても、我々道路管理者としてできるもの、できないものがあります。道路法などについての相談などの役割だと思っておりますが、そのような関わり方ということでもよろしいですか。

佐 野 : こちらもおっしゃる通りです。先ほどの事業 7 番と密接な関係だと思っておりますが、以前進めていただいた旧役場のバス停や、今進めていただいている風早橋上りのバス停など、整備する際には協議をさせていただき、上手く話が整えばバスベいの整備など進められれば良いと思っております。

大 門 : 先ほどの追加で 2 点ほどあります。1 点目が、以前、図のタイトルがないので何を示しているか分からないと申し上げたのですが、今回新しく追加した図にもタイトルがないので、追加したほうがよいかと思います。例えば 4 ページの土地利用状況の図は、市街化区域と団地の位置図だと思うので、こういったものにタイトルがあれば誤解にならないのではないかと思います。もう一つは質問ですが、29 ページの観光交通に関する課題のところ、図面を削除した理由をもう一度教えていただきたいです。

山 田 : まず、1 点目にご指摘いただいた図のタイトルについては申し訳ございません。パブコメ実施までに全て追加させていただきます。2 点目の観光交通の図についてですが、3 月の会議では RESAS という内閣官房が作成しているシステムの地図を用いていたのですが、こちらの地図が、観光の目的地として、カーナビ等で検索される件数が多いものを赤、少ないものを黄色と分けましたものでした。葉山町の中の観光スポットは全て黄色で表されており、この図を記載することによって、葉山町は観光地が少ない、観光に関する課題がないと認識されてしまう可能性がある、と 3 月の会議でご意見をいただきました。そのため、誤解のないよう、地図については記載を削除させていただいた次第です。

大 門 : そうしますと、観光交通に関して課題や目標が設定されていますが、現状どういう課題があるかというのはこの 29 ページの記載のみであり、前述のアンケートやデータの分析には観光に関する内容がないので、記載されている課題が本当にその通りなのか、あるいはそれに対応した事業になっているのかというところに不安な部分があります。観光部局で捉えている課題、分析があればそういったもの引用して入れた上で、観光交通に関する事業を考えてみるというのがあるかと思いますが、時間との関係もありますので、意見とさせていただきますと思います。

佐 野 : ご意見ありがとうございます。観光交通を大きな一つの課題としているものの、この三行の記載しかないというのは誤解を生みかねないので、観光部局とも協議して検討させていただきますと思います。

苦 瀬 : 私からも質問があるのですが、37 ページの4 番に住民という欄を入れるのだろうとこれまでの議論から理解しておりますが、この中の地域団体等というものは、どこを見るとどのような団体か分かるのでしょうか。

佐 野 : この計画の中に、地域団体等とは何か、というものを明文化したものはございませんが、町内会や自治会といった地縁団体を考えています。また仮の話ではありますが、全国的な先進事例を見ると、例えば新しいモビリティの運営協議会といったものを地縁団体で組織しているケースがあり、それらの団体という趣旨で記載しております。

苦 瀬 : 色々な例があるとは思いますが、運営協議会というものが住民だけで構成されているのか、事業者も入っているのかなど議論があると思うので、地域団体がどのようなものをどこかに記載しないと、計画を見る人が迷ってしまうと思いますのでご検討ください。それからもう一つ、この素案を修正した上でパブリックコメントを行うと思いますが、いつ頃実施の予定でしょうか。要するに、今回の会議で修正したものを、委員の皆様方が確認する時間があるのか、教えていただきたいです。

山 田 : 今のところの予定では、本日いただいたご意見をもとに修正した上で、10 月の1 か月間でパブリックコメントを行う想定をしております。もちろんその前に、皆様に最終的なご確認をいただこうと考えております。確認いただく時間は少なくとも2 週間くらいは設けさせていただこうと思います。

苦 瀬 : 意見も出尽くしたようですので、この素案に関しては、修正が終わり次第皆様方にお送りいただいて確認していただくという形にしたいと思います。それでは、この議題につい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実証運行事業について

苦 瀬 : 続いて議題の2 番目、葉山町地域公共交通実証運行事業について、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実証運行事業」、「資料3 運行区域図案」により説明

苦 瀬 : ありがとうございます。ただいまの説明についてご意見、ご質問はございますか。

清 水 : 詳細な議論に入る前に、この計画を立てるにあたって地域の住民の方たちとどのように議論を深めていったのか教えてください。

佐 野 : この事業実施にあたって、地域の方とお話しをしたのは、乗降ポイントの設置に関してのみ協議させていただいております。事業スキームについては、町で組み立てたものをこれから実証運行させていただきますとお伝えしています。ただ、この事業内容が固まった時点で、住民への説明はしなければならないと思っており、アプリケーションの使い方を含めてお話しに参ります。以前、清水委員から、モニター制のご提案をいただきましたが、地域と相談する中で、参加いただける方を募りたいと考えています。

清 水 : 住民が参加する事業は、もちろん目標設定はするのですが、ボトムアップで作っていくことが重要だと思っています。目標を達成するまでのポイントは決めていても、その順序については地域での議論の中で変わっていくと思います。地域の意見が反映されるよう、期待しています。

佐 野 : 第1 地区については、逗子市を介さないと葉山町の中心部側に来れないという地域で、長い間、路線バスの延伸協議会というものを作って議論してきた経過がございます。その中で、この事業が補正予算でお認めいただいて、町内会、自治会から一緒に作り上げ

ていきたいというお話しもいただいておりますので、今後さらに連携を密にして作り上げたいと思います。これが実証運行で終わらないようにというご意見もいただいておりますので、行政としても力を入れて地元と話をしていきたいと考えています。

町 田 : 清水委員のご指摘についてはごもっともだと思います。その一方で今回の実証運行についてはスピード感が求められており、国庫補助の申請期間等も踏まえて実施期間がございましたので、今佐野が申し上げたとおり、これから本格運行に向けていかにこの実証運行によって課題を整理するかというところが肝かと思っていますので、語弊があるかもしれませんが申し上げますと、行政主導でこういったエリアの設定上ポイントも決めざるをえなかったというのが現実ではございます。これらを実証運行した上で発生した課題を踏まえて、本格運行するにあたっては丁寧な住民との意見交換を踏まえて、それらの方々の意向を汲み取り、課題を解決するためにプロセスしっかり踏むことは我々も忘れずに取り組んでいきたいと思っておりますので、ご理解いただければと思います。

大 門 : 4 ページに実証運行にかかる費用が記載されており、概算で 1,600 万円ということですが、これは年間の費用なのか、68 日間にかかる費用なのか教えてください。

山 田 : 運行期間は 68 日のため、燃料費や運行管理費についてはこの 68 日分ですが、アプリの開発や車両購入費についてはイニシャル経費となり、今年度予算の総額が記載のとおり 1,569 万円となります。

大 門 : なんとなくではありますが、イニシャル経費を除くと 800 万円から 900 万円くらいで、目標として 1 日 1 万円、年間 300 万円くらいの運賃収入と考えると、運賃収入だけで全てを賄えるわけではないものの、ランニングコストの 3 割から 4 割を占めると考えると、他の地域と比べても運賃収入の割合が高いと思います。今後の発展に期待したいと思います。

原 : この事業については、事前に佐野課長をはじめ、職員の方に警察署のほうに来ていただいて相談を受けていたのですが、実証運行の区域が 2 つ設定されている中で、これを 1 か所にするという考えはありますか。というのも、バス停を利用するための公安委員会の許可が、申請から 2～3 か月かかると聞いています。つまり許可が 11 月か 12 月になるとすると、年末年始を除いて実質 3 週間くらいしか実証運行ができないことになり、事前説明や広報をすとしても、ようやく使い方が分かったタイミングで運行期間が終わってしまうことになりかねません。どちらか 1 か所を 2 か月運行して反応を見るというのも一つの手かと思いますが、いかがでしょうか。

大 屋 : ご意見ありがとうございます。今回の 2 か所については、基本的にはこのとおりの期間でやりたいと思っておりますが、一部のバス停の利用については許可が下りないと使えないので、仕方がない部分だと思っております。こちらの事務手続きの部分などで遅くなっている部分はあるのですが、今回、運行に当たって自家用有償旅客運送の車両登録を運輸支局に行います。その際は乗降ポイントを示したうえで申請を行いますが、バス停については許可が下り次第利用する形での申請で問題ないと、以前運輸支局に相談させていただいたときにご助言いただきました。当然、許可が 2 か月で下りればありがたいのですが、許可が下りるまではアプリ上でもバス停の乗降ポイントを使えない形にして、許可が下り次第使えるよう設定します。このスケジュールどおり、10 月 21 日から、バス停が使えなくても運行を始めたいと思っております。

野 地 : 乗降ポイントには何かを置く予定があるのでしょうか。

山 田 : まだ決まっていないのですが、資料 2 の 3 ページ、下に書いてある乗降ポイント表示を、

印刷、ラミネートし、乗降ポイントにあるフェンスや資源ステーションに掲示したいと考えています。

佐野：道路管理者の方からすると、何か工作物を設置するののかというご懸念があると思うのですが、そのようなものは今回設置することではなく、乗降ポイントに既にあるものを利用して掲示させていただく予定です。

森下：私どもの言い方では、運転する業務と管理をする運行管理業務というのは分けていますが、今回の事業で運転をする方はどなたか教えてください。

山田：今回、車両を運転するのは京急葉山交通株式会社です。

苦瀬：私からもいくつか伺います。まず一つ目、資料2の7ページと8ページに交通不便地域という記載があります。この記載と、資料1の13ページに記載のある交通不便地域の記載は、同じことを指しているのでしょうか。また、地図上、直線で交通不便地域を区切っている点については、何か意味があるのでしょうか。

佐野：最初のお尋ねの、資料2の交通不便地域と資料1の交通不便地域の解釈については、同じものと考えています。交通不便地域に当てはまるかという点については三つの観点があり、一つ目は一番近いバス停から300メートル以上離れていること、二つ目は町中心部への直通のバス路線がないこと、三つ目は高台の上の造成された団地であること、いずれかとしています。今回、黒い直線から東側については、交通不便地域に当てはまると考えています。

苦瀬：黄色い点については交通不便地域とされていますが、バス停から300メートル圏内にも入っています。これも交通不便地域ということでしょうか。

佐野：バス停から300メートルの円の中であっても町中心部への直通のバス路線がない場合や高台の団地の場合は、交通不便地域となるため、黄色い点がございます。

苦瀬：理解できました。交通不便地域としているのは、三つのいずれも当てはまる地域ではなく、いずれか一つでも当てはまればいいということですね。そうしましたら、計画の記載についても、三つのいずれか、ということが分かるよう記載してください。また、地図上示している交通不便地域の直線についても、直線でよいのかは検討してください。もう一つ伺いたいののが、資料2の2ページにデマンド交通の想定経路と記載がありますが、デマンドのやり方というのは色々なものがあると思います。極端な例では、路線を決めた上で、要望があれば行くという定期路線のようなもの。または、路線というものが全くない完全なデマンドで、連絡が来たら行くというもの。どのような仕組みで行う予定なのか、利用者の方々の意向を確認しているのか、他の方法との比較をしているのかなど教えてください。

佐野：今回予定しているものは、決まったルートは設けず、各乗降ポイントでの予約が入ったら行くという形の運行を考えています。おそらく、一番求められているのは自宅の前まで来てもらうということだと思いますが、町の中の道路事情を考慮すると狭い道が多く、10人乗りの車両が走行できない道もあるため、それはできないという結論になりました。そのため、10人乗りの車両が停められる乗降ポイントをあらかじめ設定し、そこから乗る方に予約していただくという方法を考えています。この方法について地域でどのくらいのニーズがあるのかという点については、バックデータを持っておりません。

苦瀬：つまり、どこかの場所で予約があり、同じタイミングで他の場所でも予約があると、その他の場所のほうは行けないという話になるということですね。時間単位で呼ぶなど、何か予約の制限というものはありますか。

- 山 田 : システム上、もし同時に2か所で予約が入っても、両方とも行くことはできます。ただ、どれくらい待たせるかという許容時間を設定するのですが、これについては今調整をしているところです。例えば許容時間を30分にしてしまうと、利用はできますが、目的地まで時間がかかることになります。逆に5分に設定すると、目的地までの時間はかからないものの、それぞれの人を乗せるために10分かかる距離だと予約を拒否しなければなりません。そのため相乗りの件数が減り、利用者が減ってしまうかもしれません。このバランスを見ながら、現在調整をしているところです。
- 苦 瀬 : 私はその点がすごく気になっているのですが、実証運行する前にその設定を決めて、運行開始後はその設定を変えることはないのでしょうか。
- 佐 野 : 今回の実証運行では、先ほど山田が申し上げた許容時間の長短を決めるという件については、最初に決めた設定を途中では変更しません。というのも、それぞれの区域で34日間しか運行期間がない中で、いろいろ試すほどの時間がないと考えています。先ほど原委員からは、この期間が短いから1か所にできないかとお話しがあったのですが、まだ来年の話であり確実にそのようにするには申し上げられないのですが、今回の34日ずつで全ての検証ができるとは思ってはおりません。そのため、この実証運行については何年間か行い、先ほど苦瀬会長が仰った許容時間の長短の話も含め、データを集めたいと考えています。もしかすると、場合によってはオンデマンドという形よりも定時定路線の運行方法のほうがよいという結果になる可能性もあるかもしれません。今回はこの形で運行し、実施結果についても報告をさせていただきますが、今後は違う形に見直すということも視野に入れております。
- 苦 瀬 : 私が気になったのはそのあたりについてどこまで検討されて、どのように決めるのかは、色々なケースをじっくりと比較・検討して進めたほうがよいかと思っておりますので、よろしく願いいたします。
- 村 上 : 前回の会議で、利用できる対象者が交通不便地域以外の方については検討しますという話があったと思うのですが、この対象というのは決まったのでしょうか。
- 佐 野 : この事業の対象者について、年齢等で特に制限はしないということは決まっております。交通不便地域から移動するか、交通不便地域に向かうか、交通不便地域内で移動するかという使い方で、乗り降りのどちらかが交通不便地域内でなければ利用できません。
- 菊 池 : 運行区域の話について、地元事業者として補足します。第1地区と第2地区では趣が違い、第2地区では基本的なコースはループを描くコースです。山間部にある住宅地が二つあり、この地域から呼ばれなければ通過するくらいで、あまりコースの変化はありません。この地区で利用される方は、大体どれくらい待てば乗れるだろうというイメージができると思います。当然、説明会も大事だと思うのですが、本来であれば苦瀬会長の仰る待ち時間などの調整があってしかるべきだと思います。ただ今回はやってみようという要素が大きく、第2地区はそこまで事前調整をしなくても、利用者としてはある程度イメージでき、所要時間についても大きく変わることはなく、実証運行の効果が出るのではないかと思います。ただ第1地区の方は少し違ひまして、交通不便といっても坂道がきついか、バスの本数が少ないとか、町役場方面へのアクセスという、既存の交通機関と違うところを埋めるというコンセプトであると思います。この地区は乗降ポイントの数が多くて、デマンドの可能性のある地域です。そのため、1回の走行の時間が読めず、10人乗りの車両に3組や4組が乗り合うと、一番遠い役場を回るのに小一時間かかる可能性があります。1組や2組しか乗らなければ30分で回れてしまうか

もしれません。我々としても経験値が生かせないエリアで、町としても色々チェックしているものの、やってみないと分からないという部分が非常に強いと思います。この地区については次のステップとして、予約時間や利用者の目線と運行させたときのギャップを埋める調整というものを、時間があればやるべきかと思います。

大 門 : 実証運行をやってみて、それからどのような課題があるか洗い出すということが今回の目的だと思えますが、実際にどのような調査をされるか伺いたいです。例えば、1日何人が乗ったかというものは集計されると思えますし、先ほど山田さんが仰ったようなマッチング率といいますか、学会などでオンデマンド交通の発表を聞いていると、実際に予約したけれども乗車できなかったという、予約が決裂した割合というものが示されています。このようなものが把握できるのか、あるいはアンケートにより利用者の感想であったり、改善点を洗い出す方法について、教えていただきたいです。

佐 野 : 現時点では、登録制でご利用いただくことを想定しており、予約する方がどういう人なのかということについては、データとして知ることができます。また、先ほどの乗合率、マッチング率というものについては、分母がどのようになるか定かではありませんが、利用実績として出るデータを用いることは可能と考えています。最後の利用者の方への意見聴取の方法については、アプリ上でそのような機能はないため、別途アンケートを取るのであれば、目的地に配架してアンケートを実施することは考えられると思っています。

原 : 実証実験が終わって、本格運行にする決断はいつ頃されるのか、また、本格運行は大体いつ頃からやりたいという目処はもう決まっていますか。

佐 野 : 先ほども少し申し上げたのですが、今回の34日間ずつの実証運行で本格運行に移行することは想定していません。来年度以降引き続き、もう少し長い期間運行するなど試しつつ、利用率などの目標に関しても検討しながら、次年度予算措置の準備をしたいと思えます。次年度予算要求は10月11月に行い、3月の議決を経て決定となります。そのため、本格運行に移行しようと思決定を内部でしてから、諸手続きの期間を経て新年度に入ってから3~4か月かかると思われるため、最短でも新年度に入ってから4か月ほどはかかると思えます。

原 : そうすると実証運行が終わってから、もしすぐに本格運行に移りましょうという雰囲気になっても、1年以上空いてしまうということでしょうか。

町 田 : 少なくとも今の時点の構想では、議会での予算議決等のプロセスを踏まえると来年度から本格実施はありえないというのが我々の考えです。今回の実証運行は1月末まで行い、それから課題の整理等をしますので、先ほど佐野が申し上げたとおり、来年度実証運行の継続をするのかどうか、ということすら、来年度予算に計上するには時間的にも順番が逆になってしまう難しい状況がございますので、本格運行については早くとも令和8年度から実施ができればよいと考えています。この実証運行で得られた課題等がまだ十分でないということであれば、来年度いずれかのタイミングで、エリアを広げるのか、同じエリアで運行期間を延ばすのかという判断をする想定でございます。

津 吉 : 確認したいのですが、使用する車両は1台とのことですが、この5時間の運行時間で2つの地域どちらかを運行しているということでしょうか。

山 田 : 使用する車両は1台ですが、それぞれの区域の運行期間が異なります。資料2の7ページ、第1地区については10月21日から12月6日の期間だけ運行します。8ページの第2地区は12月9日から1月31日までの期間を運行します。1日でそれぞれの区域を

運行することはございません。

津 吉 : そうすると、1日1万円の運賃収入を目標としていますが、どのような計算で立てた目標ですか。

山 田 : 具体的に何人が使ってくれるかということに関しては、200円か300円という単価の違いがございますので、人数の目標は特段考えていませんが、1日で1万円ということで、約40人から50人利用いただければと考えています。

津 吉 : 5時間で40人となると、1時間で8人という計算ですが、10人乗りで1時間に8人というのは、ほぼ常に満員の状態だと思います。これはあまりにもありえない数字ではないでしょうか。

佐 野 : 仮に1人の方がどこかへ行って帰りも乗るとすると20往復から25往復という計算になります。目的地が一番遠いところとなると、常に満員ということになると思いますが、これが例えば地域の自治会館、町内会館へのお出かけという話ですと、ほんの数分の乗車というケースも考えられます。想定上、常に満車という可能性もありますが、そうでない可能性もあると考えております。

津 吉 : 計算がよく分からないのですが、5時間しか走らない中で1万円ということは、1時間で2,000円稼がなければいけません。1つの区域を回するのに1時間ではなく、30分で回れるという計算ですか。長柄地区だと先ほども発言があったように、回するのにだいぶ時間がかかりそうと言われてしています。この目標の実現性がとても薄いように見えます。

佐 野 : 町として考えている目標設定がこの1日1万円の運賃収入ですので、仮に満たないということであれば、考え方を改めなければいけないと思いますが、机上の空論というほどの目標ではないと思っています。

大 門 : 通常のタクシーのように1人の利用者が出発地から目的地まで行って帰ってという方法では、1時間間にせいぜい4人か5人という人数になると思います。その人数で200円、300円という単価ですと、1日あたり4,000円か5,000円ぐらいしか運賃収入がありませんが、どれだけ相乗りにするかという部分でこれが8,000円、10,000円になると思います。10,000円というのは先ほど仰ったようにかなり満員の状態で、実質的には5,000円から10,000円の間で、乗合の仕方によって推移するということになると思います。この1万円というのは目標ですので、その目標の範囲の中でどのような課題が出るかを明らかにするのかなと思って聞いておりました。

清 水 : 私は自分の地域でコミュニティバスをボランティアで運行しています。少しイメージしづらいかもしれませんが、その車両は7人乗りで、乗客は5人しか乗ることができません。でも、そのバスが1周運行する間に16人、17人という利用者がいます。A地点で乗ってB地点で降りて、B地点で乗ってC地点で降りて、という繰り返しで、5人しか乗れないということではなく、その3倍くらいの人数が乗るということは本当にありえることなので、イメージしにくいとは思いますが、無茶な数字ではないと思って聞いておりました。

苦 瀬 : 色々なご意見があると思いますが、コミュニティバスのようにルートが決まっていて、A地点からB地点へ、別の人がB地点からC地点へというものについては、ルートが決まっている場合にあり得る話だと思います。ただ、フルデマンドで、自分はA地点に行きたい、他の人はB地点に行きたい、C地点に行きたいという仕組みでは、乗車率は絶対に下がります。先ほどご説明があったように、地区によって色合いが違い、第2地区であれば路線型に近い形で運行できそうですが、第1地区をフルデマンドで運行したら

どうなるのか私は心配で、それで他の運行方法と比較したのかということをお聞きしました。それは皆様方がご心配いただいているように、色々な運行方式を比較しながら、AIの中に条件を付けることで変わっていくと思いますので、工夫されたほうがよいかと思えます。検討いただいたらいかがでしょうか。

佐野：ご意見ありがとうございます。今回の話は、すでにこのやり方で国庫補助金をいただくことが決まっております、この方法で実証運行をさせていただきたいのですが、今後は実証運行の結果も踏まえて、どのような方式が葉山町にとって、その地域にとってよいのかを見直し、検討していきたいと考えています。

町田：少し補足しますが、現状、葉山町行政として、全体の運行経費に対してどれだけの利用料で賄っているか、行政の経費がどれくらいかというものを出すことについて、まだ実証実験前であり議論ができていません。とりあえずという言葉を使うといい加減に聞こえてしまうかもしれませんが、1万円という目標を、乗合率が低い中でいかに上げていくか、我々がモチベーションを上げる意味でも高い目標設定をしています。今後この事業を継続していくために行政がどこまで負担するのか、利用者にどれくらい負担してもらうのかについては整理し、検討したいと考えております。

大屋：1点だけ補足させていただきます。今回の実証運行について、本日は協議という形でご審議いただいております。本日の協議はあくまで今年度の運行に限られますので、1月31日まで運行することに関して協議を調べたいと思っています。そのため、もし来年度も実証運行をやる場合は、本日と同様の協議がまた必要となります。その際には、今年度の実証結果も含めて、検証結果を皆様と共有させていただき、どのような方式が正しいのかといったような点も含めて皆様と協議させていただき、地域の実証運行を進めていきたいと思っておりますので、逐一ご報告はさせていただきたいと思っています。

苦瀬：他にご意見がないようであれば、この議題については協議事項となっております。事務局からご提案のあった内容で実証運行を進めることについて、この会議で決定しなければなりません。ということで、会議としてこの内容で決定するということがよろしいでしょうか。ご意見ございますか。

〈意見・質問なし〉

苦瀬：それでは、この議題については合意いただいたということにさせていただきます。

### 議題3 その他

#### ★「令和6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：皆さまから何かご意見ございますか。

〈意見・質問なし〉

苦瀬：それでは、これにて令和6年度第2回葉山町地域公共交通会議を終了とさせていただきます。おつかれさまでした。