

議事録

件 名：令和5年度第1回 横須賀市地域公共交通会議

日 時：令和6年3月14日（水）午前10時～午前11時20分

場 所：横須賀市役所消防局庁舎4階 災害対策本部

出席者：委員10名、委員代理2名

説明者：〔神奈川県政策局自治振興部地域政策課〕2名

〔神奈川県県土整備局都市部交通企画課〕2名

事務局：〔都市部都市計画課〕3名

傍聴者：なし

1 開会

- ・開会
- ・委員紹介

2 議案

（1）横須賀市地域公共交通会議設置要綱の改正について【議決事項】

事務局：資料説明（資料1）

委員：資料説明（資料2）

会長：事務局の説明にあったように、地域で問題が発生して、新しい移動のサービスを提供する時、運賃の議論は新たに運賃協議会で行うこととなりますが、引き続きこのメンバーでできると理解しております。委員の方の負担は増えるかもしれませんが、しっかり議論していきたいと思います。

この件は議決事項でございます。質問がありませんでしたので、全員一致でよろしいでしょうか。

委員全員： — 賛同 —

会長：それでは、この議案は合意されたものとします。ありがとうございました。

（2）ハマちゃんバス運行実績の報告について【報告事項】

事務局：資料説明（資料3）

会長：日本中の事例を見てきている者として、元々住民の方々がやっていたものを緑ナンバー化し、運行休止はありましたが、次の運行事業者が引き継いだ後も同じように利用されているというのは、奇跡的にすごいことだと思いますので、ぜひホームページでアピールしてください。ただ、先ほど説明があったように、この先、コストの問題がありますので、住民の方々にアプローチする場合は、その情報も前もって話をさせていただければと思います。例えば、1割コストが上がっても1割利用者が増えれば、理屈としては補えるわけですから、さらに乗ってもらうために、利用者数が少ない便に乗っていただくなど、情報共有されることで意識の高い住民の方々がさらにご協力をいただければと思います。そのような取り組みを継続するために、市も地区の方々と議論していただければ、それが支局の説明にあった共創をともに作るということになります。模範的な例ですので、関係者の方々は胸を張っていただければと思います。

ご意見がありませんでしたので、今の報告で全員共有したということでよろしいでしょうか。

委員全員： — 賛同 —

会長：ありがとうございました。

（3）横須賀市地域公共交通の導入支援ガイドラインの改定について【報告事項】

事務局：資料説明（資料3）

会長：18ページで、運行再開することができた後、利用者数も元に戻って皆さんに使われているということまで記載してもよいと思いますが、どうでしょうか。

事務局：そのような内容に修正したいと思います。

会長：他の委員の皆さん、いかがでしょうか。

ご意見がないようでしたら、文案については事務局と私に一任させていただきたいと思います。

このようなガイドラインは、川崎市、横浜市、相模原市、横須賀市と関わってきましたが、いろいろな方に見ていただいて共有することで、直すべきところがまた出てきますので、ぜひ市と議論していただければと思います。これから先、地域で本当に困った時に、バス会社もタクシー会社も大変な中でどうやっていくか、分からないことも多いと思います。ただ、大事なことは、ふだんからどのような状況か情報共有し、何ができるのか、支局に相談するなど、そのようなプロセスの土台として、皆さんにこのガイドラインを持っていただくことです。改定後のガイドラインが皆さんに配られると思いますので、もし分かりにくいところがあれば、遠慮なく

市に相談していただければと思います。よろしければ、このガイドラインの件はここで終わりとします。ありがとうございました。

(4) 令和5年11月の湘南国際村におけるグリーンスローモビリティの運行について

【報告事項】

県地域政策課：資料説明（資料5）

委員：以前、湘南国際村の方からハマちゃんバスに関する問い合わせがありましたが、グリーンスローモビリティ（以下「GSM」という。）は、今後、継続的に運行していくのでしょうか。

県地域政策課：今回は、湘南国際村センターを中心とした活性化という短期的な視点で実施しました。その中でご要望があれば検討しますが、現時点では、今後の具体的な案はありません。

委員：子安の里から湘南国際村に戻るルートは急勾配ですし、上山ルートは県道を走るので、スピードが遅いと他の車の妨げになるかと思いますが、運行車両の実用性はどうでしたか。

県地域政策課：GSMの最高速度は時速20km/hとなっており、よい面も悪い面も両方ありました。よい面は、景色をゆっくり眺められることや、観光アトラクション的な要素がありました。一方、悪い面は、速度が遅いため、県道で後続車が連なった場合は、止まって追い越してもらおうという運用を警察と協議した上で行っていました。

委員：この車両を使用したのは、コスト面を考えてですか。

県地域政策課：今回は、イベントの来場者が増えるような面白い乗り物を走らせたかったため、事業者から提案をいただくというプロポーザル方式により、GSMに決まりました。

会長：GSMは電動ゴルフカートのようなもので、何種類もの車両があります。全国何十か所まで走っており、それぞれいろいろな課題がありますが、電動のため、力学的には上がった時は消費する一方、下がった時には充電するので、山坂の多いところでは大変意味があると思います。今、世の中にはこういう車両や、従来のフルサイズのバス以外にもいろいろな車両があり、それを上手に活用することで、移動を支援したり、楽しくしたりする面白い事例が全国にはいくつかあります。例えば、昔ながらの町並みで道が狭いところを周遊用に使ったり、そこに住んでいる高齢者が幹線道路のバス停へ行くまでに使ったり、いろいろな使い方ができます。

大事なことは、この地区全体の交通状況や、湘南国際村の課題などを考える時に、どのような移動方法を選択することが、湘南国際村や地域のためにいいのかということで、今回は大変貴重な経験だったと思います。

ただ、県に一つお願い申し上げますと、実証実験を始める前にこの場で説明をしていただき、終わった後も、効果や課題を共有していただきたいと思います。この会議は、横須賀市で取り組んでいることについて、議論できる場です。市内のいろいろな場所の情報交換や、交通事業者から見た課題の意見交換など、様々な立場の方が議論することでもっとよいものにするための非常に重要な機会だと思っています。

ちなみに、横浜市金沢区富岡エリアでのGSMの実証実験に関わった際、長時間運転しているとお尻が痛くなるということを聞いたことがあります。ゴルフ場の芝生と違い、アスファルトの状態が悪い場所を、同じ人がずっと運転しているとつらくなるとか、雨風の時や寒い時にどこまで行けるのかとか、いろいろな車両の課題が日本中で言われていますので、近未来的には、もう少しよい車両が出てくると言われています。

したがって、湘南国際村は、神奈川県の方政策的にはとても大事な場所だと思いますので、この地域を活性化していく上で、仮にこういう移動のサービスを加えることで魅力が増す可能性があるならば、次の機会にぜひまたいろいろな提案をしていただき、この場で情報共有してよいものができるようにしたいということを意見として申し上げます。

委員代理：このGSMを利用された方が、バス停まで行かれて、JR逗子駅から湘南国際湘南センター前までの路線バスにどれくらい乗り継いでいるか、分かりますか。

県地域政策課：事業者からの報告書の中には、そのようなデータもありましたが、現在、精査中のため、個別に報告させていただきたいと思います。

会 長：おそらくBluetoothで利用者数を計測しているかと思いますが、数字がぴったり合うことよりも、おおよその傾向を見ていただいた方がよいと思います。その情報も、交通事業者と共有しながら、こういうサービス、あるいは計測の方法も含めて、先々の課題を議論できればと思いますので、適宜情報交換をしてください。また、その話は市も共有していただければと思います。

(5) 神奈川版ライドシェアについて

県交通企画課：資料説明（資料6）

委 員：予算について、国からの補助はありますか。

県交通企画課：国の補助メニューもありますが、今回に関しては県と三浦市で負担しています。

委 員：実証実験の後、本格実施となった場合も、県と三浦市がタクシー事業者を補助していくということですか。

県交通企画課：3ページの実証実験と本格実施の比較のとおり、本格実施の際は利用料金による独立採算を目指していくことを考えております。

委員：どの配車アプリを導入する予定ですか。

県交通企画課：配車アプリは、タクシー事業者に一任しているため、まだ決定していません。

ただ、現実的な話をしますと、三浦市のタクシー会社2社がすでに使用している配車アプリになるかと思います。

委員：新聞の情報によると、配車アプリでライドシェアの車を呼んだ際、乗客が2人いたとして、A地点からB地点での運賃を事前決済した後、もう1人がC地点に寄ってほしいと言った時に配車アプリが対応できないようです。そこで懸念されるのは、乗客が現金で払うからC地点に寄ってほしいという話になりかねません。逆に、ドライバーから現金で払ってほしいという話になると、これは白タク行為になりますから、道路運送法に抵触することになってしまいます。

その課題はこれから協議で詰めていくと思いますが、私が横須賀個人タクシー協同組合に加入した平成4年には280台以上在籍していましたが、現在は140台です。全国的にみても、この10年間で1万台の個人タクシーが減っています。さらに、全国の法人タクシーの平均年齢61.5歳、個人タクシーの平均年齢63.5歳です。我々が公共交通の一端を担っているという自負でやっていますが、この状況を考えますと、こうした地域公共交通会議を通じて将来的な地域の公共交通をみんなで考えていかなければなりません。

私はライドシェアを否定しているのではなく、こういう会議を通じて前向きに議論し、皆さんで知恵を出し合って地域の公共交通を何とかしていきたいという思いで臨んでいます。そこで、ライドシェアを急ぎすぎるといろいろな問題が出てきてしまうのではないかと思います、発言させていただきました。

県交通企画課：先ほどの配車アプリで経路地の設定ができないという指摘については、確かに現在はそういう仕組みができていないようですが、今後、日本版ライドシェアが始まる中で、アプリ会社が対応を検討しているという話は聞いています。また、我々でも、8か月の実証実験中にそのような意向が強ければ、アプリ会社も含めて、検討していかなければいけないと思っております。

会長：この件は報告事項ということなので、決議事項はないことを了解いただいた上で、今、話をいただいたように、タクシーというものが交通全体の体系の中でどうあるべきなのか、政策はどう関与すべきなのか、どう支援すべきなのか、そこでの民間の力、さらに法人個人とあるときにどうするのか、そういう議論は公共交通を専門とした学者として非常に不十分だったという反省があります。その一方で、かなり危機的な状況になってからタクシーがなくなると困るというのは、非常によくはない話だと思います。そのような状況において、この新しいライドシェアで今のタクシーの担い手だけでは足りないところを補っていくことが、地域にとってプラスになります。

また、最終的な交通政策のゴールというのは、外出に困っている人をきちんと送ること、大きな政策の枠組みでは、自家用車を使わなくても済む場面を作っていくことなど、いくつかあります。ある自治体では、工夫したおかげで、高齢者が元気に外出するようになり、結果的に病院にかかる数字が減って、医療費補助の負担が削減できたという例があります。人々の健康や地域を守ってのために、行政機関が公共交通の支援に先行投資をするという発想です。

ライドシェアの議論は大事ですが、今やらなければ大変だと拙速にやっしまい、後からどうだというのは確かにリスクがあります。ただ、今、この場で言えることは、きちんとデータを取っていただき、何が起きているのか、どこが課題なのか、それをこの会議で共有していただくことを、私から県にお願いをしたいと思えます。その時は、ライドシェアに何人乗ったではなく、実証実験の間にタクシーはどうだったのか、バスはどうだったのか、地域の道路はどうだったのか、そういうところまで見ていただきたいと思います。その上で、全体の移動の体系の中で、ライドシェアというサービスは、こういう役割は担えているけれど、ここにはまだ課題があるとか、経路地の問題に対しても現実にはこんな課題があるとか、夜、お酒が入っているお客様の対応でどういうことが起きたのか、記録を取っていただき、次にどうすればいいかという前向きな議論をしていくことが望ましいと会長として意見申し上げます。

横須賀市の会長をやらせていただき、三浦市でこういうことが始まるという場に居合わせたことは幸運だと思っています。実際にやっていただく中でどんな課題があるか見えてくるわけですから、その中で、次の時代のこの地域の交通のあり方を議論ができることはうれしく、かつ責任は重大だと思っています。そのため、県には横須賀市でも経過を報告していただき、情報を共有して継続的に議論できればと思っています。

県交通企画課：分かりました。

委員：先ほどの経路地の問題について、タクシーでは、今、羽田・成田空港へ定額運賃で運行しており、経路から大幅に逸脱する場合はすべてお断りをしています。実際、そういうことがあったかどうかについては、タクシーでは運行管理の中ですべて把握できていますので、今まで問題はありませんでした。ライドシェアでは、運行管理者が24時間ドライブレコーダーを見ているわけではありませんので、把握が難しいと思います。そこは、ぜひ教育の中でしっかりとした対応の仕方を指示していただきたいと思います。

それと、もう一つ、タクシー関係者が最も危惧しているのは、ライドシェアを一度利用したお客様とドライバーが、2回目以降、直接、連絡を取り合って利用するという、本当の意味での白タク行為に発展する可能性があるということです。

例えば、ドライバー側から、今度同じ場所に行くならいくらで行きますという話や、逆にお客様側から、今度はあそこまでいくらで行ってくれるという話があるかもしれません。そういう白タク行為はアプリによるドライバー評価では分かりませんので、ライドシェアの運用の中で検証していただき、そうしたことがないようにしっかり対応していただきたいと思います。

県交通企画課：先ほどの経由地の話ですが、基本的に目的地しか行けないということは、当然、事前によく周知していきます。また、そういった事象がどれだけあるのかということもつかんだ上で、今後、どうしていくか、きちんと検証していきたいと考えております。

それと、白タクの可能性については、様々な委員会で同じような意見をいただいております。一つは、やはり地域が望んだ交通手段なので、地域を含めてきちんと見守っていただけたらと思っています。

もう一つは、三浦市の地域公共交通会議には三崎署に入っただいただいておりますので、警察にお願いすることになるかと思っております。ただ、現実的にすべて対応できるかということ、難しいと思っておりますので、そこはやはり地域に頼ることになると思っております。県でも、そういった機運醸成を作っていくことが非常に重要ではないかと思っております。

委員：三浦市には行政の中に交通に特化した部署があるというわけではないと思っておりますが、その中で行政側がそういったことを地域とともにやっていくことは、かなりハードルが高いという気がします。三浦市に地域公共交通会議ができたのはとてもいいことですが、横須賀市と同じように運用していくには時間がかかるのではないかと思います。もし、三浦市の地域の方々と行政が、もう少し19時以降の交通手段を考えていけば、もっと他のやり方もあったと思っております。

地域には限界がありますので、今回の実証実験でも県と三浦市が責任を持ってフォローしていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

県交通企画課：分かりました。

会長：別の会議でも、都道府県と市町村の役割の話があり、県の役割が大きいところは日本中いくつもあります。そこはぜひ協力をしていただきたいと思います。また、議論の中であった、ルールから逸脱したことが起こるかもしれないので、そこはきちんとモニタリングしていただきたいと思います。ドライブレコーダーがついているということですので、万が一何か起きた時はちゃんと撮影していただき、経過のご報告をお願いできればと思います。

ライドシェアに関しては、今、世の中でいろいろ話題になっていますので、三浦市でやっていることをぜひ情報共有させていただきたいと思います。

(6) その他

事務局：資料説明（資料7）

2024年問題により、全国的に運転手が不足し、横須賀市においては、路線バスの終発便が30～40分早くなる系統があると聞いております。市内にタクシーとバスの乗り場が併設されている駅は、JRで4駅、京浜急行で9駅ありますので、京浜急行バス、法人タクシー協会、個人タクシー組合の3者と情報を共有し、遅い時間帯の電車に乗った市民が帰宅できないことがないように協力していきたいと思えます。交通事業者の皆さん、よろしく願いいたします。

会長：交通事業者はそれぞれ大変な状況だと思えますが、今の説明にあったように、各事業者が本当にご尽力されているとお伺いしておりますので、引き続きご協力いただきたいと思えます。また、この会議は年に何回か開催していただき、その時々的情報を共有させていただき、その中で運転手の問題や、その他の課題を一緒に議論をさせていただければと思っています。引き続きのご協力、皆さんどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上で会議は終わりましたので、進行を事務局にお返しします。

3 閉会

事務局：これをもちまして、令和5年度第1回横須賀市地域公共交通会議を閉会とします。次年度以降も、この会議において、ハマちゃんバスなど横須賀市内の公共交通に関する協議を行っていきたいと考えております。委員の方には引き続きご協力をお願いいたします。本日は誠にありがとうございました。