

第4回三浦市地域公共交通会議 議事録

【日時】 令和6年11月5日（火） 11:00～11:45

【場所】 横須賀市三浦消防署4階 大会議室

【出席者】

≪委員≫

会長 （学識経験者）

日本大学理工学部 大沢 昌玄 教授【Web出席】

副会長 （市民代表）

三浦商工会議所 山下 芳夫 専務理事

（事業関係）

芙蓉交通株式会社 八木 達也 代表取締役

京急三崎タクシー株式会社 阿部 正浩 常務取締役

一般社団法人神奈川県タクシー協会 三上 弘良 専務理事

京浜急行バス株式会社 事業統括部 植田 雄介 業務統括課長【Web出席】

一般社団法人神奈川県バス協会 小堤 健司【代理出席・Web出席】

神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 向山 賢一 幹事

特定非営利活動法人 歩 飯島 徳貴 理事長

（国）

国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局 森下 文章 首席運輸企画専門官

（神奈川県）

神奈川県 県土整備局 都市部 交通政策課 廣野 修一【代理出席】

（警察）

神奈川県警察 三崎警察署 河野 正稔 交通課長

（三浦市）

三浦市 政策部 矢尾板 昌克 政策部長

≪関係者≫

京浜急行電鉄株式会社 グループ統括部 佐野 泰 グループ統括課長

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 川鍋 一郎 会長

一般社団法人神奈川県タクシー協会 菊池 尚 副会長

国土交通省関東運輸局 自動車交通部 矢吹 尚子 部長

（事務局）

三浦市 政策部 政策課 鷺阪 慎太郎 政策課長

（関係神奈川県職員）

県土整備局 都市部 交通政策課 陣野原 章、井上 勝矢

事務局（鷺阪課長）

- ただいまより第4回三浦市地域公共交通会議を始めさせていただきます。
- 本日、司会進行を務めます政策課長の鷺阪と申します。よろしくお願いいたします。
- 本会議は公開することを原則としております。また傍聴希望者がある場合には手続を経て、これを受け入れることとしておりますのでご了承願いたいと思います。
- また報道機関の皆様にお願いがございます。取材及び撮影は、原則記者席でお願いいたします。撮影は、会議の進行の妨げにならないような範囲でお願いいたします。
- それでは議事に先立ちまして、本日の資料の確認をさせていただきます。
- まず次第と委員名簿があり、A4サイズの縦書きのものになります。
- 次に資料ですが、縮小印刷したA4サイズで、1から15ページのものになります。
- 資料が不足している方はいらっしゃればお申しつけください。

本日の会議の出席委員につきましては名簿記載のとおりであります。

神奈川県交通政策課副課長の中津川委員が欠席のため、廣野様が代理出席となります。

一般社団法人神奈川県バス協会の関上委員は、本日オンラインで参加予定でしたが、急遽欠席となりましたので、小堤様が代理出席となっております。

また、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会より会長の川鍋様、一般社団法人神奈川県タクシー協会より副会長の菊池様、国土交通省関東運輸局より自動車交通部長の矢吹様が関係者として出席いただいております。

その他の委員につきましては、第3回会議に引き続きとなりますので、ご紹介は割愛をさせていただきますが、大沢会長、京浜急行バス株式会社の植田委員は、本日オンラインでの参加となります。

その他、市の事務局担当者、神奈川県の職員につきましても、名簿に記載のとおりでございますので、紹介は割愛させていただきます。

それでは、以後は、大沢会長の進行により、お願いしたいと思います。大沢会長よろしくお願いいたします。

大沢会長

- それでは会長を仰せつかっております日本大学の大沢と申します。よろしくお願いいたします。本日会場に行くことができず誠に申し訳ございません。
- 本日も司会進行を務めさせていただきますので皆様ご協力賜りますようお願いいたします。
- では早速本日の議事に入りたいと思いますのでよろしくお願いいたします。
- 議題ということで、その他含めて2点ございますが、まずに、三浦地域における神奈川県版ライドシェア実証実験の実施状況及び今後の対応につきまして、事務局よりご

説明をよろしくお願いいたします。

事務局（鷺阪課長）

➤ はい。それではご説明させていただきます。

資料の方をご覧ください。

まず、1 ページ目をご覧ください。開始から 10 月 31 日までの 198 日間の利用実績についてです。

ドライバー数は現在 14 名となっております。

稼働台数は、423 台で、1 日平均 2.2 台、利用実績は 713 回で、1 日平均、3.6 回となっております。10 月 31 日までの運行で事故やトラブルは発生しておりません。

また、主な乗車地は、三崎港周辺、目的地は三崎口駅周辺という状況です。

次に、2 ページ目をご覧ください。

月別、曜日別時間帯別の利用実績についてです。

左下のグラフは、月別の実績となりますが、5 月 10 日のアプリ改良以降、利用実績は増加しており 9 月には減少となっているものの、10 月には、再度増加に転じておりまして、6 月以降の 1 ヶ月平均の利用回数は月平均で約 124 回、1 日平均で 4.1 回となっております。

また、真ん中のグラフ、曜日別実績では、金曜日、土曜日の利用は多いものの、平日の利用も一定程度あるという状況となっています。

右下のグラフ、時間帯別実績では、20 時台から 21 台を中心に満遍なく利用されている状況です。

次に 3 ページ目をご覧ください。

アプリ配車のマッチング率についてです。

マッチング率とは、表の下に※印として記載しているとおり、ユーザーが GO アプリを使用して、タクシー、ライドシェアに乗ろうとした回数（配車依頼回数）に対する実車回数の割合のことを表しています。

表の右端の合計欄をご覧くださいますと、配車依頼回数（A）が 2,202 回であるのに対し、実車回数（B）は 1,702 回であり、その内訳はライドシェアが 713 回、タクシーが 989 回となっています。

表の下から 2 行目、マッチング率（B/A）の欄は、この実車回数を配車依頼回数で除した数値となりますが、合計欄の方をご覧くださいますと 77.3%となっております、ライドシェアが稼働していなかった、前年同期と比較しますと、2 割近い向上となっております。

次に、資料 4 ページ目をご覧ください。

関係者からの意見聴取についてです。

需要や運用面での課題を把握し、検証を効果分析に活用するため、利用者やドライバー等へのアンケート調査を実施しています。

表に、実施方法等についてまとめてありますが、まず、①利用者向けアンケートにつきましては、県の電子システム e-kanagawa でご回答いただく形で実施しておりますが、こちらの方は、9 月 25 日からはアプリで直接回答することができるようになっており、9 月 30 日までに 70 件の回答をいただいています。

次に、②一般向けアンケートは、同じく県のシステムで回答いただく形となっており、県ホームページや市公式 LINE、広報紙を活用して周知を図り、9 月 30 日までに 295 件の回答をいただいています。

最後に、③ドライバー向けアンケートは、7 月にアンケートを実施するとともに、10 月中旬から対面式でのヒアリングを実施しています。

次に、資料 5 ページ目をご覧ください。

利用者向けアンケートの状況についてです。

アンケートにご回答いただいた利用者の属性につきましては、左上の性別のグラフのとおり、約 7 割が男性となっています。

また、右上のグラフのとおり年代は 30 代から 50 代が 9 割を占めています。

次に左下のグラフでは、利用人数が 1 人または 2 人で、8 割を超えております。

次に右下のグラフ、利用目的は、市民の方の日常利用が最も多く、次いでビジネス、観光を目的とした利用となっています。

続きまして、6 ページ目をご覧ください。

利用者の今後の利用意向についてです。

左下のグラフのとおり、今後のかなライドの利用意向についての質問に対して、9 割を超える方が、今後も利用すると回答をしています。

また、右側にかなライドを利用した感想について記載していますが、「GO アプリで簡単に配車できて便利だった」「目的地を口頭で伝える必要がなく、乗降車がスムーズだった」といった回答をいただいています。

次に、7 ページ目をご覧ください。

利用者の方々の利用料金に対する意識についてです。

かなライドの料金はタクシーと同額で設定をしていますが、9 割を超える方から、タクシーと同額でよいと思うとのご回答をいただいています。

次に、8 ページをご覧ください。

一般向けアンケートの状況についてです。

回答者の7割は三浦市民となっておりまして、右側のグラフにありますとおり、かなライドを知っているかという質問に対しまして、9割以上の方が知っているとご回答いただいています。

次に、9 ページ目をご覧ください。

一般の方のかなライドの利用意向についてです。

左側のグラフにあるとおり、かなライドを利用してみたいと思うかの問いに対して、利用したいと思わないと回答した方が5割を超える状況となっています。

右側に利用したいと思わない理由についてまとめてありますが、ライドシェアの安全性に懸念があるためという理由が最も多いという状況になっています。

次に10 ページ目をご覧ください。

ドライバー向けアンケートの状況についてです。

アンケートは、7名からご回答いただいております、それぞれ応募したきっかけについて記載していますが、「三崎港周辺の地域活性化、お客様の交通手段や三浦市全体の経済の活性化をお手伝いできればと思い応募した」「三浦市に貢献できると感じた」など、三浦市への地域貢献の気持ちをお持ちの方が多いということが見て取れます。

次に11 ページ目をご覧ください。

ドライバーの方々の仕事の満足度についてです。

仕事内容に対する満足度については、左側のグラフにありますように、半数以上の方から「満足」あるいは「やや満足」という回答をいただいています。

また、右側には主な意見を記載していますが、「乗客がライドシェアをよく理解していってくれていて、すごく助かると言われている」「普段接しないようなお客様との会話が楽しい」といった前向きなご意見とともに、「拘束時間の保証が欲しい」「少額でもガソリン代がいただけるとありがたい」といった意見もちょうだいしています。

次に12 ページ目をご覧ください。

実証実験の中間評価についてです。

①利用実績につきましては、金曜日、土曜日が多いものの、その他の曜日も一定の利用があり、アプリ会社のマッチングは2割程度向上しています。

②利用者の声としては、利用者の9割以上が、再度の利用意向ありとなっています。

③一般の方の声としては、利用したいと思わない方は、安全性を懸念する声が多いとなっています。

これに対しては、主に車両設備、ドライバーのインタビュー掲載、安全運行の取組について、県や市ホームページ、広報紙の周知を強化しているところです。

④ドライバーの声としては、地域貢献の気持ちを持って運行し、仕事内容には満足しているものの、手当が欲しいといった声もあるという状況です。

この点を踏まえて、ドライバーへの手当については、現在検討中です。

⑤安全性につきましては、事故やトラブルの発生はなしという状況です。

以上のとおり実証実験の状況を評価しており、神奈川版ライドシェアはタクシー不足問題に対して有効な手段であると考えています。

次に 13 ページ目をご覧ください。

採算性の検証についてです。

8 月までの実績を踏まえて、神奈川県で試算していただいたものになります。

計算の条件ですが、運行時間は実証実験と同じく、毎日 19 時から 25 時としています。

収入につきましては、想定実車回数を日曜から木曜日は 2 回、金曜日と土曜日は 10 回とし、1 回当たりの平均利用料金を 3,500 円としています。

また、支出については、車両整備費用を車載設備、レンタル料、運行管理アプリ利用料、保険料を計上し、一方で、タクシー業務と一体に実施することに関する費用につきましては、計上していません。

また、ドライバー報酬については、雇用の場合には、待機料（最低賃金相当）を支払うものとし、委託の場合には、歩合のみを支払うものとしています。

以上の条件により試算し、採算性を検証した結果を下の表にまとめています。

表の上段、道路運送法第 78 条第 2 号の公共ライドシェアでは、実施主体は三浦市となりますが、ドライバーの契約形態を委託とした場合の採算性は、年間で約 100 万円のプラスとなります。

なお、この手法には、実証実験と同様の手法となります。

次に下段、道路運送法第 78 条第 3 号の日本版ライドシェアでは、実施主体はタクシー事業者となり、ドライバーの雇用形態を委託とした場合につきましては、2 号と同じく、採算性は年間で約 100 万円プラスとなります。

しかし、第 3 号の許可基準を満たすためには、雇用が必要であり、現在第 3 号を委託は許可されておられません。

一方で第 3 号の雇用の場合ですと、待機料として、最低賃金相当を支払うことになり、採算性は年間で約 400 万円のマイナスということになります。

この手法は、横浜や川崎で実施されているものですが、三浦市の事業では、採算の確保が難しいという結果になる状況です。

次に、14 ページ目をご覧ください。

採算性を確保するための取組についてです。

実証実験では、ドライバーとは委託契約を締結する形で実施していますが、先ほどもご説明したとおり、これまで 700 回を超える利用がある中で、事故やトラブルはなく、さらにはマッチング率も 2 割近く向上するなど、安全かつ円滑に運行を行うことができています。

また、現在の試算では、第 2 号委託または第 3 号委託であれば採算が確保できることが見込まれていますが、第 3 号雇用では採算の確保が難しいという見込みです。

三浦市としましては、規模の小さい自治体が、継続的にライドシェアを実施するため、最大限民間の力を活用させていただきたいと考え、この考え方のもと、実証実験もタクシー会社の独立採算によるライドシェアの導入を目指して実施しているところです。

このことからタクシー会社を実施主体とした、独立採算での実施が可能となる第 3 号委託が望ましいと考えています。

しかし、第 3 号委託は、現在、国の許可基準を満たすことができない状況です。

そのため、10 月 23 日に国土交通省及び内閣府に対して、資料の下の方、四角囲った箇所に記載してありますとおり、「道路運送法第 78 条第 3 号による自家用車活用事業について、行政が関与した実証実験により指揮監督がなくても、安全に移動の足の確保が図られていることが確認できた地域においては、ドライバーとの契約形態が業務委託であっても許可を行うこと」とする要望書を提出させていただきました。

次に、15 ページ目をご覧ください。

今後の進め方についてです。

神奈川版ライドシェアは、タクシー不足問題に対して、有効な手段であると考え、切れ目なく本格実施に移行できるよう採算性の検証や事業スキームの検討を深めていきたいと考えています。

具体的には、神奈川県、タクシー会社、三浦市により採算性も踏まえ、実施主体やドライバーとの契約形態等をどのようにするかといった点について、さらに検討を進めて参ります。

スケジュールにも記載させていただいておりますが、12 月 17 日からの本格実施に向けて、検討を進めていく考えでございます。

説明は以上となります。

大沢会長

➤ ご説明ありがとうございました。

ただいま事務局からご説明いただいたところでございますが、この内容につきましてご質問、ご意見等ございましたらお受けしたいと思います。

三上委員

➤ タクシー協会の三上と申します。

今お話をいただいた内容につきましては、前回第6回の神奈川版ライドシェア検討会議の中でも、説明があったかと思いますが、議事録ですとか、専門誌の記事等を見てその辺のやりとりについて、いろいろと理解をしたところでございます。

その中でタクシー事業者、タクシー協会側から出た意見がおっしゃるとおりかなと理解をしているところでございます。

第1回神奈川版ライドシェア検討会議のときにも、意見として言わせていただきましたが、この実証実験を踏まえて、しっかりと分析等の検証した結果を、その次のステップに反映していただきたいと意見を申し述べたところでございます。

その結果としまして、一定の利用者がいることですので、引き続き、継続していくべきではないかと思いますが、採算性の確保の部分で考えますと、やはり今、公共ライドシェアという形でやっていた中で、第3号に移行するとなると、当然タクシー事業者が赤字覚悟でやらなきゃいけないということにもなります。地元地域のタクシー事業者なので、地域には何とか貢献したいという気持ちはあったとしても、やはり赤字が見えている中で、やっていくというのはなかなか難しいのだと思っております。

また10月23日に国交省と内閣府の方に提出されました要望書の中身を見ても、指揮命令がなくても実証実験が行われた結果があるとはいえ、日本版ライドシェアの委託契約となると、これはアメリカ式のライドシェアと何ら変わらない形態になってしまいますので、我々業界としては何としてもそこは避けたいというか、避けなければいけないと考えておるところでございます。

引き続き、第2号の公共ライドシェアの方で、何とか三浦市に頑張っていただいて、継続していただければと考えておりますので、その辺をご理解いただければと思っております。私からは以上でございます。

大沢会長

➤ はい、ありがとうございました。

ご意見をいただいたところでございますが、何か事務局よりございますでしょうか。

事務局（鷺阪課長）

➤ ご意見として伺っておきます。

大沢会長

➤ 了解いたしました。他皆様いかがでしょうか。

資料のご質問、ご要望等でも構いませんがいかがでしょうか。

矢吹様

- 本日ご参加させていただいてありがとうございます。関東運輸局の自動車交通部長の矢吹と申します。

先ほど三上様からお話のあった前回のライドシェア検討会議に私も参加させていただきまして、まず三浦市での取組は、非常に当地域の足を、地域の力で確保するという事で、とても素晴らしい取組だと思っております。

そして今後について、事務局からご説明いただいたいくつかのご提案と三浦市のご要望いただいた件について、資料にありますとおり自家用車活用事業（日本版ライドシェア）、資料で言いますと、78条第3号と書いてある部分になりますが、こちらは4月に創設されて運用開始しているところですが、この制度の開始にあたって、国土交通省では交通政策審議会の方でご議論いただきまして、実際にタクシードライバーがどのような業務形態で働かれるかというところもご説明いたしまして、厚生労働省等からは、この働き方によるとタクシー会社と日本版ライドシェアのドライバーの関係は、労働者に当たる蓋然性が高いという見解をいただいております。それをもとに担当部局では運用をさせていただいているところでございます。

事務局としては、とても良い結果だということで、今後、実証実験から切れ目なく本格運行に移行するご検討をされるということですので、関東運輸局としても、円滑な移行に向けたご相談にしっかりと対応させていただいて、地域の足の確保が切れ目なく続くようにサポートさせていただきたいと思っております。以上です。

大沢会長

- はい、ありがとうございました。ご意見ということで、よろしゅうございますでしょうか。他、皆様いかがでしょうか。

阿部委員

- 京急三崎タクシーの阿部と申します。

採算性の検証の中で、タクシー事業と一体に実施することに関するもので、いわゆる人件費の部分は入っていないという積算になっておりますが、皆さんに考えていただきたいのは、点呼する人間はやはり運行管理者として、私どもの通常業務を担っている人間がやるわけですが、それだけではないわけです。

タクシーと同じような形式だから、タクシーと同じように、まぜ込んでしまえば大丈夫だろうという考え方は、私としてはちょっと乱暴すぎるように感じます。

やはり、私達二種免許を持っている運転手を長く使っているものと、ライドシェアはまた別物です。ライドシェア運転手は二種を持ってない、通常は他の仕事をされている方たちが、その中の合間の時間でやっていただいているわけですので、その管理はまた

別物と考えていただきたい。

だとしたら、やはり私どもの手は増えていくわけですし、もちろん人件費の部分がかなり大きく関わってくるということも、お考え願いたいと思います。以上です。

大沢会長

➤ はい、ありがとうございました。他いかがでしょうか。

廣野様

➤ 神奈川県の大沢様です。今の阿部様の話ですが、今回の神奈川県の試算では、一体にできる部分については、人件費の計上をしてないですが、今後の進め方にあるとおりで、少し採算性の検証も踏まえて、どうしていくのが良いのかというところは、皆様と議論をしたいと思っていますので、よろしくお願いします。以上です。

大沢会長

➤ はい。了解いたしました。引き続きご意見を踏まえたシミュレーションの検証をよろしくお願いします。他いかがでしょうか。

では、私の方から2点ほど確認させてください。資料5ページの利用目的の日常利用（三浦市民）と、それ以外にビジネス、観光、その他とありますが、ビジネス、観光、その他は三浦市民外という理解でよろしいでしょうか。

事務局（鷺坂課長）

➤ お答えします。基本的には三浦市外の方のご利用ということになります。

大沢会長

➤ わかりました。日常利用のところはビジネスも観光も入っているかもしれませんが、どちらかというと三浦市民で、それ以外は三浦市民外ということですね、わかりました。

それから、6、7ページの利用者向けアンケートで、かなライドの利用意向とのところで、「利用しない」と回答した6%と、利用料金に対する意識の「かなライドがタクシーと同額では高いと思う」と回答した6%が同じなのは、同一人物なのか、たまたま同数だったのか、どちらにありますでしょうか。

事務局（鷺坂課長）

➤ こちらは、同じ方というわけではなく、数字がたまたま同じであったものです。

大沢会長

- 了解いたしました。他皆様いかがでしょうか。

今後の本格運行等に向けての進め方の案も示されました。今までやってきた結果を踏まえて、こうあるべきではないかというような提示をいただいております。ぜひ方向性に対してご意見いただければと思います。いかがでしょうか。

Web でご意見ある方は手を挙げるか、もしくはミュートを解除していただいてご発言いただければと思います。いかがでしょうか。

それでは本日、4月以降これまで行われてきたこと、それに対して利用者、ドライバー、それから一般市民の方からご意見等いただいて、概ね好評であることをいただいております。

一方で、今後の交通のニーズとしては確認できているということですが、実施上運営の課題につきまして、本日資料が示されて、ただいまご意見等々いただいたところにございます。

今後いただいたご意見を踏まえて、今後のあり方等については引続き、事務局、それから神奈川県を含めてご検討いただければと思います。よろしくお願いいたします。

それで前回も少しお話させていただきましたが、今回ライドシェアが議論の中心となっておりますが、三浦市民の皆様の移動の足をどうやって確保するのかということとはぜひ議論していただきたいと考えます。

当然バスもございますし鉄道もございますし、本日も何でかなライドを利用しないのかという質問に対しては、他の公共交通もあるからと明確におっしゃっている方もいらっしゃいます。

交通手段はライドシェアだけではありませんので、今回どうしてもライドシェアの議論が中心となっておりますが、それはそれで結構ですが、地域の移動の足、市民の皆様に移動の足をどう担保するのかという本来は全体計画があった上で、ライドシェアのあり方というのが当然必要となってきます。

一方で、今必要な観点からライドシェアを議論しておりますが、全体の公共交通の観点につきましては、ぜひご検討いただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

川鍋様

- 全国ハイヤー・タクシー連合会会長の川鍋と申します。

私、全国いろいろなところで第2号、第3号をやっておりますので、それとの対比でうまくいっているところの条件というのが大体出てきました。

それは地元交通に関わるステークホルダーの全員が、それぞれ少しずつ持ち寄ってやるということに尽きるかなと思っています。

冬季のニセコ、夏季の軽井沢、少し南行きますと伊勢ですとか、北は青森県の五所川原町など、タクシー運営の成り立つところから成り立たないところまで、様々なケース

がございます。

そもそも民間としてやっているタクシーが最終的に無くなってしまったことがスタート地点でございます。すなわち民の力ではなかなか採算合わない、そこがスタート地点であって、そこから市のご協力も仰いで、ドライバーの委託というのは実はものすごくイレギュラーなことであって、本来であれば、運行責任を持つ運行管理者が、今回は起きていませんが、例えば雪が降った、大嵐だったというときは正直儲かるんです。

だけど危ないから運行管理者の責務として、運行をストップさせなきゃいけない。委託の方の自由度を奪ってでも、やめさせなきゃいけないときが生じるんです。

そこは安全性を担保するということであって、個人の自由、すなわち委託の形態ではそぐわない状況があります。それが先ほど矢吹部長からもありました厚労省の見解、日本の公共交通の根底にある考え方だと思っています。

だけど、どうしてもうまくいかないところがあるから、その地域の足に最終的に行政が責任を持つという形であれば委託でもいいという流れで第2号がスタートしました。

半年間やってきて市、県、現場のタクシー事業者、皆さんの努力は、私も何度も三浦市に足を運ばせていただいて、素晴らしいなと思ったんです。

これまでの中で、それぞれの責任が出てきて、自分たちでこうやるべきとやってきたことで、今の成果が出ているのだと思います。

今のままであれば間違いなく継続できると思いますが、市の皆さんが手離れということを考えてしまうと、また元の木阿弥になりかねないなと私は危惧をしています。

スタート地点が民間で抱えきれないから、市にも協力をしていただく。そして市はものすごく大きな役割を果たしていただいています。

ドライバーの採用は市がバックについているからドライバーも安心でき、地元のために頑張ろうという公共心を引き出せたのだと思います。

ここでうまくいったから、京急タクシーにというのは公共交通機関ではありませんので、また元の木阿弥に戻ってしまう。従って今回の結果からまたこっちに戻ってくるのはむしろ逆で、元が無理だったのだから、今になったのであって、これで上手くいくのであれば、どうやって予算の手当をしていただけるのか、どうやってこれをさらにローコストで運営できるのかということを考える方向を、次のステップとするのが私は正しいのではないかと考えております。

私は三浦市民ではございません。税金を納めていませんので、あらゆる権利はございません。一応全国的に見ると、それぞれが少しずつ持ち寄ってやるということによって、次のステップに進むのではないかなということを痛感しておりますので、一言感想として述べさせていただきました。ありがとうございました。

大沢会長

➤ ご指摘ありがとうございました。非常に重要なご意見いただいたところでございま

す。役割分担そもそもの含めて、いろいろ重要なご意見いただきました。ぜひ、このご意見を踏まえて、今後のあり方についてご検討いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。ご指摘ありがとうございます。

他、皆様いかがでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

今後の進め方について、実は結構タイトなスケジュールになっております。今後のスケジュールを拝見いたしますと、11月中旬から下旬にもう1回公共交通会議、それから神奈川県の見直し会議もあるということでございます。短い中でございますが、非常に貴重なご意見があり、それからアンケートからも答えきれてない対応もあります。

待っている間の補償のあり方についてのご意見もありましたので、ぜひ寄せられたご意見に真摯に対応いただいて、今後のあり方についてご検討いただくと同時に、先ほどこからありました切れ目なくということが当然重要かと思えます。

切れ目なくサービスを提供し続けることも当然重要ですが、継続したけどあまり持たなかったということであれば、それは当然課題になりますので、持続性その地域の足として当然、定着するということが当然重要となってきますので、そういった観点も踏まえて、今後のスケジュールあり方というのを引き続きご検討いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

他、皆様いかがでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

そうしましたら1番目の議事はここで終了とさせていただければと思います。皆さん、貴重なご意見ありがとうございました。

続いて議題の2その他でございます。事務局より何かございますでしょうか。

事務局（鷺坂課長）

- 本日の議事録につきましては、委員の皆様にご確認をいただき、調整した後、市ホームページに公開をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、次回の地域公共交通会議は、11月下旬の開催を予定しております。次回の会議におきましては、実証実験終了後の本格実施につきまして、委員の皆様にご議論の後、議決をいただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。以上になります。

大沢会長

- ありがとうございます。今後の進め方で、11月下旬の開催ということでございました。今ご説明いただいた内容に関しましてご質問等ございますでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、その他もございませんので、本日、多数のご意見いただきました。改めて採算性の検証に関しまして、ご指摘いただいたところでございます。

ご指摘を踏まえてで、再度ご検証いただき、ぜひ、次の会議において、本格運行の事業スキームについて、委員の皆様と引続き議論を進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは進行を事務局にお返ししたいと思います。

事務局（鷺阪課長）

➤ 大沢会長ありがとうございました。

それでは以上をもちまして第4回地域公共交通会議を終了いたします。

本日はご出席をいただきまして、誠にありがとうございました。

オンライン出席の委員の皆様ありがとうございました。順次退席していただいて結構でございます。

ありがとうございました。