

## 平成 30 年度 第 2 回 伊予市地域公共交通会議 会議録

日時：平成 30 年 11 月 22 日木曜日 10 時～11 時 30 分

場所：伊予市役所 3 階 庁議室

### 【次第】

開 会

1 会長あいさつ

2 事務局からの連絡事項

3 議事

(1) コミュニティバス再編実施計画の策定方針について

(2) その他

4 その他

閉 会

### 【出席者】

委員：稲荷和重、玉井彰、田所秀志、稲石健、平田清夫、東岡芳雄、植松秀一、亀岡マリ子  
岡本正満、上本昌幸、谷本昌啓、石井利幸、山先森繁、木曾信之（以上 14 人）

欠席者：大政憲司（代理出席：岡田好功）、松本真一、福田尊元  
西岡大輔（代理出席：伊藤慎一郎）

事務局：経済雇用戦略課（大谷基文、岡市裕二、木曾智仁、植田一馬）

支援事業者：株式会社バイタルリード

### 【内容】

司 会： 定刻がまいりましたので、ただ今より平成 30 年度 第 2 回目となります伊予市地域公共交通会議を開催いたします。

開会に先立ちまして、本日の会議の成立資格について御報告申し上げます。

本会議の開催につきましては、「伊予市地域公共交通会議設置要綱」第 6 条第 2 項の規定により、「委員の 2 分の 1 以上の出席がなければ、これを開くことができない。」と規定されております。

委員総数 18 名に対し、本日は大政委員、松本委員、福田委員、西岡委員の 4 名が所用のため御欠席となっておりますが、過半数となる 9 名を超える 14 名の委員に御出席いただいておりますので、会議は成立しておりますことを御報告申し上げます。

また、御欠席の大政委員の代理として、伊予鉄バス株式会社の岡田様、西岡委員の代理として、伊予警察署交通課から、指導係長の伊藤様にお越しいただいておりますので、専門的見地からの御助言を頂きたいと思っております。

それでは開会にあたり、上本会長よりごあいさつ申し上げます。

～会長あいさつ～

司 会： ありがとうございます。

続きまして、本日の資料の確認をお願いします。

お手元にお配りの資料、上から順に、次第、変更案を示した工程表、第1回伊予市地域公共交通会議の議事録、それぞれ右肩に資料番号を記載しております、資料1、資料2、資料3、資料4、資料5以上でございます。

不足する資料はございませんでしたでしょうか。

もし足りない資料がございましたら、会の途中でも結構ですので、事務局にお声がけください。

この後、伊予市地域公共交通会議設置要綱第6条の規定に基づき、上本会長の議事進行により御審議いただきますが、その前に事務局から連絡事項がございますので御確認ください。

事務局： 御審議に移っていただく前に、事務局から御連絡いたします。

今後の工程につきまして、第1回の公共交通会議の際にお渡ししておりますスケジュールから多少変更をさせていただきたく、御説明申し上げます。

今回の第2回会議ですが、当初の予定では10月上旬を予定していたところですが、関係者へのヒアリング等の調査及びそれに基づく今回の資料作成等に時間を要したことから、一番上の段の11月のところがございます赤い星の印のところを修正させていただいております。

これによりまして、当初10月中旬から11月いっぱいまで予定しておりました、住民説明会及び意見聴取につきましても、12月上旬から2月いっぱいまでと修正させていただき、さらにそれに連動しまして、3回目となります地域公共交通会議につきましても、2月下旬から3月上旬に変更させていただいております。

本日はこの後、御審議に移っていただきますが、その中で得た再編計画の方向性につきまして、地域の皆さんへの説明及び意見を聴取いたしまして、第三回会議にかける形にさせていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

引き続き、事務局からのお願いを申し上げます。

本日の会議の資料と一緒に、去る6月末に開催いたしました、第1回地域公共交通会議の議事録をお配りしております。

この会議は、伊予市自治基本条例第22条等に基づき、会議録をホームページ等で公開いたしますので、お持ち帰りのうえ内容について御確認いただき、修正等がございましたら、11月30日（金曜日）までに事務局まで、具体的な修正点について御一報くださいますようお願いいたします。

修正点等が無い場合は特に御連絡いただく必要はありません。

さて、本日の会は、午前11時30分の閉会を予定しております。委員各位におかれましては、公私共にお忙しい中、御参加いただいておりますので、定時内での御審議に関しまして御協力をお願いいたします。

なお、できるだけ多くの皆様に御発言いただけますよう、御発言は審議内容に沿ったものにしていただきたく、質問、御意見に関しましては恐れ入りますが簡潔をお願いいたします。

審議内容に直接関らない御意見、御提案等につきましては、一旦審議が終了した後、次第4のその他のところで、閉会までの時間の中で御発言くださいますよう、あらかじめお願い申し上げます。

事務局からは以上です。

司 会： 事務局からの説明に関しまして、御質問等はございませんか。

〔質問・意見なし〕

それでは上本会長、この先の進行をお願いいたします。

会 長： 早速、審議に入らせていただきますが、事務局からの説明にもありましたとおり、時間に限りもございますので、できるだけ多くの方に御発言いただけますよう、質問、御意見は審議内容に直接関係することを簡潔にさせていただき、円滑な審議に御協力をお願いします。

では議事の（１）、「コミュニティバス再編実施計画の策定方針」につきまして、事務局からの説明を求めます。

事務局： コミュニティバス再編実施計画の策定方針につきまして御説明申し上げます。

資料１を御覧ください。６月末に開催いたしました第１回の公共交通会議の内容を受けまして、支援事業者である株式会社バイタルリードの協力を得ながら、コミュニティバスのこれまでの実証運行における利用状況の確認や、医療機関、商業施設等、停留所設置施設の関係者等にヒアリングをするなど、再編実施計画策定に向けての各種情報を収集してまいりました。

それらを受けまして今回御審議いただく内容は、ここに記載しておりますとおり、「コミュニティバスに使用する車両の規格」について、「再編後の運行日」について、「再編後の運行方式」についての大きく３点です。

それぞれ関連する内容となっておりますので、話題が広がってしまうのですが、一括して御審議いただきたいと思います。

少し説明が長くなり申し訳ございませんが、一度全体の説明を聞いていただきまして、その後、質問や確認したい事項がございましたら個別に対応したいと思いますので、よろしくお願い致します。

#### 【１．使用する車両の規格について】

事務局： まず始めに御説明いたしますのが、使用する車両の規格についての御提案です。

事務局といたしましては、この再編を機に、使用する車両の規格について、現在運行しております 29 人乗り及び 14 人乗りの車両から、10 人乗りのジャンボタクシー規格の車両へ変更することを御提案いたします。

現在運行しております三秋・八倉線 29 人乗り、それ以外の路線 14 人乗りの車両につきましては、平成 26 年度に策定された伊予市公共交通計画の中で、当時運行しておりました福祉バスの利用状況が、多いときには 20 人程度であったことから、10 人乗りのジャンボタクシーでは不足であり、小型バスが必要であると結論付けられたことによるものです。

つまり平均的な利用人数での採用ではなく、最大の乗車人数が発生したときのために、年間を通して大きなバスを走らせているということで、効率性の観点からは疑問が残ります。

ここで資料 2 を御覧ください。これは直近の情報となります平成 30 年 4 月から 10 月までの半年あまりの間の実証運行の状況を示したものです。

上段の表の青い太枠で囲ったところを御覧ください。

この半年あまりの間で運行された2,118便のうち、お客様が10人以上となった便数はわずか20便、率にいたしますと1%にも満たない0.94%であり、100便のうち1便あるかないかという状況のために、現在の大きさのバスを走らせる必要があるのか、という課題が明らかになります。

当時は、コミュニティバスを走らせれば、市民の皆さんがたくさん乗ってくれるはずだ、という観点から、少しでも多くの方に利用していただくために、バス規格の車両を導入したものであり、当時の判断としては妥当性もあったかと思われませんが、実証運行の結果から見ますと、現状の利用状況であればジャンボタクシー規格の車両で十分賄えることが分かります。

道路交通法によりますと、乗車定員11人以上の車両を運転する際には、中型免許または大型免許が必要であり、有償での営業運行であるコミュニティバスを運行するためには、中型二種免許または大型二種免許を有する乗務員の配置が必要となります。

さらに、定員11人以上の車両による乗合運行をする際には、道路運送法上、乗合の運行管理者資格を有する者が所属する事業者でなければなりませんので、現在の車両規格で運行を継続する場合、資格者を有するバス事業者でなければ運行ができないということになり、おのずと受注できる企業は限られています。

これが、車両規格を10人乗り以下、つまりジャンボタクシーの車両で運行する場合には、乗務員の普通二種免許は必要となるものの、運行資格者の面で一定の制約が無くなることから、例えばタクシー事業者等でも一定の条件を満たすことで参入可能となりますので、参入事業者が増えることによる競争原理の結果、事業費の圧縮が期待できます。

また、車両のサイズを小さくすることにより、車両の購入経費、維持管理経費も下がることが期待できるほか、今後の路線見直しにあたっては、これまで道路幅員や回転場所の関係で入れなかったところに停留所を設置できる可能性が出てきます。

以上の理由から、今回の見直しを機に使用する車両規格をジャンボタクシーのサイズにすることを提案するものです。

なお、車に乗り切れない10人以上のお客様が出たときには、これまでと同様、市内タクシー事業者による後続運送を行うことを想定していますので、タクシーが到着するまでの5～10分待つていただく御不便はおかけしますが、定員となったので乗車をあきらめてくださいということは無いことを申し添えます。

車両を10人乗りとすることについては、市の立場として現在の利用者数で満足していれば良いと考えているわけではなく、当然市としても利用率向上のための周知等を行っていくものですが、現段階での利用者数及び利用率から考えた合理的な案をお示ししているという御理解をお願いいたします。

便数の増加や周知啓発の結果、将来的に10人以上のお客様が乗り切れないことが多く、後続運送のタクシー利用数が増加することとなった場合は、公共交通事業としては喜ばしいことですので、次の見直しのタイミングで再度、車両の変更や便数の増加等に関して検討することが望ましいと考えています。

## 【2. 再編後の運行日について】

事務局： 資料1にお戻りください。

続きまして、再編後の運行日に関しまして、事務局といたしましては、月曜日から金曜日の平日5日間を毎日運行とし、土曜日、日曜日、祝日と年末年始を運休とする案を御提案します。

その理由ですが、同じく第1回の公共交通会議の中では、「現在コミュニティバスの運行に要している費用を上限とし、より良い制度となる方法を検討する」ということで皆さんの同意をいただき検討して参りました。

現在のコミュニティバスの課題として、市街地循環線以外は月水金、あるいは火木土の隔日であることから、平成29年度に実施したアンケートや利用者からの声として、毎日運行して欲しいという意見が多く寄せられています。

また、第1回の公共交通会議の中で委員の中からも「毎日運行していないものが果たして公共交通といえるのか」という発言がありました。

こうした課題を背景に、前述の内容で車両規格を変更した場合、事業費の圧縮が期待できることを申し上げましたが、車両規格を変更して圧縮できた分の費用で運行日を増やすことができないか試算したところ、ある程度の増加が可能だろうという結論を得ました。

具体的には月曜日から金曜日までの平日を毎日運行とし、土曜日、日曜日、祝日、年末年始を運休とした場合の経費を試算いたしますと、現在の予算の範囲で収まることが想定できましたので、事務局としては、冒頭申し上げましたとおり、原則週5日運行とすることを御提案いたします。

先ほど10人乗りにする提案の中で申し上げたとおり、現在隔日運行で、半年あまりで20便の10人以上の乗車があったわけですが、これが毎日運行になることでいくらか分散化することも想定されますので、少なくとも再編直後は10人以上の乗車となる回数も下がることが想定されます。

また、土曜日を運休とすることに関してですが、現在は郡中循環線と市街地循環線が土曜日も運行しておりますが、これは14人乗りの車両を鶴崎・平岡から新川への路線と交代で使用していることによるものであり、土曜日の運行が強く求められていたから、というものではありません。

ここで資料2を御覧ください。

その裏付けといたしまして、上段の表の一番下の赤い枠で囲った部分ですが、全便数における1便あたりの平均利用者数が2.32人であることに対し、下の表の赤い枠で囲った部分、土曜日の平均利用人数は0.92人と2分の1以下であることから、土曜日の利用ニーズは平日と比較して半分以下であり、土曜日を運休とする代わりに平日毎日運行とするほうが、市民の皆さんの利便性が向上することが予想されるものです。

個人の事情によっては、土曜日の運行を希望する方もいらっしゃるかもしれませんが、どうしても土曜日にも運行させるという場合には、費用面から月～金のいずれかを運休にしなければならないことが想定されます。

平日のいずれかの曜日を運休にするよりは、現段階で利用率の低い土曜日を運休とするほうが合理的で、サービス内容としても分かりやすいのではないかと判断するものです。

さらに、現在、中山・双海地域で運行しておりますデマンドタクシーに関しても、同じく土、日、祝日及び年末年始が運休となっていますので、同じ市が行う公共交通の考え方としての一貫性も得られることを申し添えます。

### 【3. 再編後の運行方式について】

事務局：別紙の資料5を御覧ください。

前回の公共交通会議の中で、今回検討していただきます再編実施計画の大きな方向性として、現在のコミュニティバスと同じように、決まった時間に決まった路線、停留所を結ぶ「①路線定期運行方式」での見直しを基本としつつも、事前予約に応じて乗合バスを運行する「②予約乗合運行方式」への変更や、「③①と②の併用方式」についても可能性について調査し、現在の運行委託料の範囲内において対応可能であれば選択肢として検討しますと申し上げました。

支援事業者の協力を得ながら調査・検討したところ、先ほど申しあげました車両の規格を変更することを前提とした場合、①から③のいずれの方法を取っても予算的には対応可能であることが分かりました。

しかし「③の併用方式」に関しては、制度が非常に複雑になり、市民の皆さんに理解していただきにくいのではないかという事務局の判断から、今回の検討における選択肢から除外させていただき、現行と同じ「①路線定期運行方式」と「②予約乗合運行方式」について、この後それぞれの具体的な仕組みとメリット、デメリットを御説明いたしますので、よりふさわしい方式について検討して頂ければと思います。

ではそれぞれの方式の具体的な内容について、御説明いたします。

まず「①路線定期運行方式」についてですが、資料3の7ページを合わせて御覧ください。

路線定期運行方式は、現在のコミュニティバスでも採用している、いわゆる「路線バス」の方式で、決められた時間に決められた停留所を通過し、乗降していただく仕組みです。

引き続きこちらの方式で運行する際には、これまでの実証運行で得られた停留所別・時間別の利用者及び乗降者数のデータを基に、利用率の低い路線や停留所は廃止し、逆に今後の住民説明会や地域・団体の代表者等とのヒアリングに基づき、高い利用ニーズが見込まれる路線や停留所、例えば南伊予に予定されています新駅や伊予あいじゅ、現在建設中の図書館前や市役所北側の医療機関前などについて、協議のうえ新設するといった改正を加えたいと思っています。

また、現在利用率が高くない「郡中循環線」とかなり低い「市街地循環線」については廃止し、それらの中でも比較的用户者がいらっしゃる停留所を補完する形で新路線の設置を考えています。

具体的には、図面に緑色で表示しております、稲荷から港南団地を經由して保健センターに向う路線、紫色で表示しております、下三谷原組集会所から上吾川を經由して保健センターに向う路線、黄色で表示しております、上三谷原集会所から村上医院、白水住宅前からフレッシュバリューを經由して保健センターに向う路線の3つに分割し、同一の車両で時間をずらしてピストン運行することを考えています。

いずれの路線につきましても、利用率が高い「市役所」、町家や伊予鉄郡中港駅の前の「郡中」の停留所などを通る路線を考えており、例えば「市役所」等をハブとして、全ての路線間の乗り換えができる仕組みにしたいと考えています。

このうち、緑色で示す稲荷の路線につきましても、図面上では細かく、分かり難いため、別途資料4に拡大図を添付していますので、御参照ください。

もともとの郡中循環線が、三島稲荷方面から下三谷、上三谷を経由し、下吾川まで回って市役所方面に向うことで、お客様が乗車してから目的地に到着するまでに時間がかかっており、利用者が不便を感じているという情報がありましたので、それを分割し、比較的短い時間でピストン運行する形に改善したものです。

この3つの路線に関しては、今回の会の中では「仮称：郡中3線」と呼ばせていただければと思います。

「郡中3線」は現行路線及び停留所を補完する新設路線となりますので、こちらの方式が採用された際には、現在運行しております「郡中循環線」部分を一部残しつつ、具体的な経路や停留所に関して、調整・検討したいと考えています。

また、現在は全ての路線に関して1社のバス事業者運行を委託しているところですが、毎日運行となり、郡中3線を1路線と捉えた場合、それぞれの路線ごとに1台の車両と乗務員が必要となること、車両サイズを変更することでタクシー事業者等のバス事業者以外でも参入が可能になることなどを受け、三秋から八倉の路線、鶴崎及び平岡から下吾川の路線、そして郡中3線をそれぞれ別契約として事業者の選定を行い、より競争原理が働く仕組みにしたいと考えています。

ただし、1つの会社が複数の路線を受注することを妨げるものではありませんので、場合によりますと全ての路線を1社が受注する可能性もあることを申し添えます。

資料3の8ページを御覧ください。

現在運行しているコミュニティバスの利用状況を分析したところ、利用者のほとんどが午前中に用事を済ませてしまうようで、午後の路線は乗客0人で走行する空車運行率が非常に高いことが分かりました。

そこで、路線定期運行方式が採用された際には、利用ニーズの高い午前中を中心にダイヤを再設定してはどうかと考えています。

以上が「①路線定期運行方式」の説明となります。

続きまして、「②予約乗合運行方式」の説明をいたします。資料5の1枚目と資料3の9ページを合わせて御覧ください。

予約乗合方式は、乗客の予約に応じてルート決定し、予約客を拾いながら目的地に向う方式のため、決められた路線や時刻表はありません。

今回の見直しの対象エリアである旧伊予市の地域を、例えば八倉から市役所の区域、三秋から市役所の区域、鶴崎・平岡方面から市役所の区域といったように大きな範囲で分割します。なお、この分割の詳細については、この方式が採用された後で慎重な検討が必要となりますので、現段階では仮定として御認識ください。

全ての区域に関して、周辺部から市役所まで、午前1往復、午後1往復といった便数と出発時間、想定到着時間を設定します。

例えば、八倉を朝8時30分に出て9時30分ごろ市役所に到着、用事を済ませるための時間を取ったあと、11時に市役所を出発して12時頃八倉に到着、午後からは13時に八倉を出発して14時頃市役所到着、用事を済ませて16時に市役所を出発して17時頃八倉に到着といった具合です。

この想定1時間の中で拾えるお客さんの予約に応じてルート設定し、毎回違うルートを走ることとなります。

利用者は、運行区域ごとに氏名、住所、電話番号、乗降場所などの利用者登録を行います。例えば八倉から市役所まで行き、乗り換えてしおさい公園まで行きたいといった、異なる区域で利用したいときには複数区域での登録が必要となります。

ちなみに乗降場所については、最寄りの集会所やごみステーション、公共施設、医療機関、金融機関、商業施設など、あらかじめ市が車両の通行や回転が可能であることを確認し、指定した場所に設定します。

つまり、中山・双海地区で運用しているデマンドタクシーのように、自宅前で乗降することを前提としたものではありません。

具体的な利用方法として利用者は、乗車を希望する日の前日16時までに、各運行事業者の予約センターに連絡し、予約を入れます。この時点では、例えば午前便に乗れますということとは分かりますが、自分が乗車する時間は分かりません。

電話を受けたオペレーターは、16時から17時の間に乗降時間確定の再連絡をする旨を伝えて一旦電話を切ります。

運行事業者は、締め切りまでに入った複数の予約客を結んで市役所に向う、最も効率的なルートを設定した後、それぞれの予約者に対して再度電話をかけ、想定される乗車時間までに、指定された乗降場所で待っていただくよう伝えます。

この仕組みの場合、出発地も目的地も市街地の中といった短距離移動を認めると、その予約だけでいっぱいになり、本来の目的である「公共交通空白地である周辺地域から中心部への移動手段」という機能が果たせなくなりますので、例えば現在図面上で白く抜いている部分、中心市街地内で出発地、目的地の両方を設定することはできないこととし、周辺部から中心部、中心部から周辺部への移動に限定した利用とさせていただきます。

少し制度が複雑で、分かり難い部分もあるとは思いますが、詳細につきましては、後ほど、御質問等をいただきながら御説明したいと思います。

以上が「②予約乗合運行方式」の概要説明となります。

これまで説明してまいりました、「①路線定期運行方式」と「②予約乗合運行方式」、それぞれのメリットとデメリットを比較していただくための表を準備しております。

資料5の2枚目の表を御覧ください。

先ほどの説明と重複する部分もございですが、確認のため再度申し上げます。

まず「①路線定期運行方式」のメリットといたしましては、事前登録や事前予約の必要が無く、決まった時間に停留所に行けば、誰でも乗車できること。



路線図や時刻表が決まっていますので、出発時間、到着時間が想定できる、例えば病院の予約等が入れやすいということがあります。

また、路線図や時刻表を印刷して、市役所や公民館等の公共施設に設置したり、広報紙と一緒に配布したりすることで、これまで利用したことがない方が初めて利用する際も、比較的分かりやすいものとなります。

平成29年度の実績では、年間延べ8,600人以上の方が利用してくださっており、現在日常の移動手段として利用していただいている方にとっては、停留所やダイヤなど、一部変更はあるものの、大きな変化がないため、分かりやすい再編となります。

また、公共交通の役割として、市外からの観光客や来訪者、里帰りをした出身者が伊予市内にきたときの移動手段として活用できますし、夏休みや冬休み等の長期休み中の中学生、小学生が、図書館やウェルピアのプールなどに行くときにも利用しやすい制度です。

逆に「路線定期運行方式」のデメリットとしては、停留所から遠いところに住んでいる方、停留所から離れた目的地に行きたい方は、停留所から歩く必要がありますので、利用しづらい部分があるかと思えます。

また、定期運行の性格上、お客さんが1人も乗っていない時にも運行する必要がありますので、経済的に非効率な部分が否めません。ただしこれは、空車運行率の高い午後からの便をある程度廃止し、午前中を中心としたダイヤに組み替えるなど、利便性を向上させたり、利用向上に向けて周知啓発をしたりといった改善について検討・対応する必要があると思っています。

次に、「②予約乗合運行方式」のメリットといたしましては、集落の集会所、ごみステーション、公共施設、金融機関、医療機関、商業施設等を乗降場所に指定できるため、現在自宅や目的地から停留所までの距離があることが理由で利用していない方にとっては、利用しやすくなる制度と言えます。

また、予約が入った時だけの運行であり、必ず1人は乗ることが前提ですので、運行した時に1回につきいくら支払うという実績払い方式で契約した場合には、経済的に効率的な運行が期待できます。

逆に「②予約乗合運行方式」のデメリットといたしましては、事前に氏名、住所、電話番号、乗降場所等の登録が必要で、申請から登録完了まで1週間程度は必要となるため、事前に登録していない人が思いついて利用するということができない制度です。

同じく、事前登録制ですので、市外からの観光客、来訪者、里帰りした方などは、事前に制度を調べて登録して来る場合は別ですが、普通なかなかそこまではして来ないと思われるので、利用しづらい制度と思われる。

また、先ほども私の説明も、すぐにはなかなか理解していただき難かったと思いますが、制度が大変複雑となるため、周知したり、御理解いただくのに非常に時間がかかる、あるいは御高齢の方の場合、何度か同じ説明をしても御理解いただけない可能性もあります。

また、前日までの予約により運行しますので、その日思いついて行動するのには向かない制度です。

例えば病院などで、隣に住んでいる方に会った際、その方が乗合バスの予約をしていることを知って一緒に帰ろうとしても、予約をしていない方は乗れないため、乗車をお断りする

ことになります。これは駅前でたまたま乗合バスを見つけて乗せてくれ、と言った場合も同じで、予約をしていない方はいかなる事情があっても乗せられない制度となります。

これに関して「堅苦しいこと言わずに、運行事業者の裁量で乗せてあげれば良いのでは？」と思われるかもしれませんが、制度のルールを明確かつ厳格にしておかないと、一度柔軟な対応を認めますと、わざわざ予約しなくても、交渉次第で乗せてもらえるという認識となり、制度の根幹が揺らぐこととなり、いずれ制度自体が成り立たなくなってしまう。

同様に、行きのみ予約して帰りの便を予約しなかった場合、予約をしていたものの用事が長引いて予約の時間に間に合わなかった場合などは、帰りはタクシーや御家族の迎えが必要になります。

また、「①路線定期運行方式」と違い、路線図や時刻表がありませんので、出発時間、到着時間が予想しづらく、病院の予約等を入れている場合、時間に余裕を持った乗車予約をお願いすることとなりますが、一方で、他の方の乗車がなかった場合には、すごく早く到着してしまい、時間を持て余すということも考えられます。

原則、電話での予約となりますので、耳が遠いお年寄りには予約がし難いということも考えられます。これにつきましては、FAX やメール等での予約についても検討しますが、いずれにいたしましても御高齢の方には分かり難く、煩わしさが残ります。

御説明いたしましたとおり、最初の電話では乗車時間が決まらず、後ほど予約センターからの再度の電話により乗車時間をお伝えする制度となりますので、その後の連絡の際、時間を確定するための電話で連絡が付かなかったときには、乗車したい旨の予約はしているのに自分が何時に乗れるのか分からない、といった問題が発生する可能性があり、またオペレーター側も、伝えなければならない情報が伝わらないまま翌日の運行を迎えることとなり、トラブルになる可能性があります。

さらに、高齢者が利用される際、失礼ながら認知症の症状が出ている方に関して、御自分が予約したことを忘れて乗降場所に来ていなかったり、逆に毎週同じ曜日に利用している場合、予約しているつもりで、実はしていなかったりといったトラブルも想定されます。

同じく、予定が変わったり、気が変わったりして予約した便に乗るのを止めるときには、必ずキャンセルの電話をしていただく必要がありますが、それを忘れた場合、乗降場所にお客さんが居ないことになり、乗務員が困ったり、ほかのお客さんの予約が入れられなかったりといったトラブルになることも想定されます。

こうした例は、中山、双海で運行しておりますデマンドタクシーでも既に問題となっているのですが、現段階で具体的な解決策が見つからず、対応に苦慮している状態です。

最後に、年間 8,600 人超の方が、現在のコミュニティバスを使っていますが、制度が大きく変更されることで、事前登録や予約の煩わしさから、現在利用してくださっている方が利用しなくなるという事態も想定されます。

以上、それぞれの方式のメリット、デメリットを御説明しましたが、それぞれ一長一短があることがお分かりいただけたかと思えます。

いずれの方式を採用する場合も、公共交通の基本的な性格や役割から考えますと、全ての方のあらゆるニーズにオールマイティに対応できるものではありません。

特に急ぎで目的地に向う必要がある方はタクシーを利用していただいたり、足の悪いお年寄りや、お一人での乗車が難しい方は、申し訳ありませんが福祉や介護のサービスを使っていたり、時と場合、利用される方によって他の交通機関やサービスを使い分けていただくことで、互いに補完しあい、また特に市が運営する公共交通が民間の事業者やサービスを圧迫しない制度にしていく必要があると考えています。

以上、大変つたなく、駆け足での説明ですが、皆様方の慎重な御審議をお願いいたします。

会 長： 事務局から、大きく2つの案について説明がありました。

それぞれの案にメリットとデメリットがあるようで、なかなか判断が難しいように思いますが、事務局として、強いて言うならこちらが望ましいといった案はありますか。

事務局： 会長がおっしゃいますとおり、どちらの方式もメリットとデメリットがあります。

「①路線定期運行方式」は予約をしなくても乗ることができるのが最大のメリットですが、停留所から遠い方は乗りにくいというデメリットがあります。「②予約乗合運行方式」は比較的家の近くまで来てくれるのが大きなメリットですが、あらかじめ予約をしなければならないデメリットがあります。

また、中山、双海で導入している、当日でも随時予約を入れられるようなデマンドタクシーの仕組みは、ある程度の金額を掛けたシステムを入れないと対応できないため、対象となる伊予地域の人口及び面積から考えますと、今現在のコミュニティバスの委託費用の中では賄えず、今回の検討では対象外となります。

もし「②予約乗合運行方式」を採用しようとする、可能なのは前日予約の翌日乗車の制度ということが前提となります。

以上のことを総合的に考えますと、今現在既に、延べ人数とはいえ年間8,600人の方がコミュニティバスを利用してくださっていることを考えますと、強いて事務局としての意見を申し上げるなら、今回の再編にあたっては「①路線定期運行方式」が良いのではないかと考えています。

御説明してきましたとおり今回の再編では、平日が毎日運行になることで利便性がかなり向上しますし、路線や停留所の改正を行うことで、ニーズが高い所に停留所を新設します。

「①路線定期運行方式」で一旦再編してみて、そのうえで3年から5年後の利用状況を検証してみてもどうかと提案するものです。

一旦「②予約乗合運行方式」に変えてしまった場合、それが馴染まなかったからといって、もう一度「①路線定期運行方式」に戻すことは、運行許可や停留所設置のための土地占用の手続き関係が必要となることや、一度自宅近くの乗降場所に馴染んだ利用者、再び停留所までの移動をお願いすることにもなりますので、変更が難しくなることが想定されます。

こうしたことを考えますと、今回は「①路線定期運行方式」で内容を見直して、その後3年から5年の実績を見たうえで、どうしても利便性が悪い、利用率が低いといったことがありましたら、改めて「②予約乗合運行方式」に大きく制度変更することについても検討する、という流れの方が適切ではないかと事務局では考えております。

ただこれは事務局としての考え方ですので、ここではそうした事情を参考にさせていただきながら、委員の皆様の御意見を頂けたらと思います。

会 長： ありがとうございます。

以上事務局からの説明がございましたが、分かりにくかった点や質問や御意見がありましたらお願いいたします。何でも結構でございます。

委 員： 説明の中で1点、私も予備知識が無くて確認できたと思うのですが、「②予約乗合運行方式」を採用した場合は、予約センターが必要になると思うのですが、その運営主体はどちらになるのですか。予約センターは1箇所、地域が分かれているところを一括して予約を受けるイメージでしょうか。

事務局： 方式としては2つあると思います。1つの予約センターですべての地域の予約を受け付ける方法と、それぞれの地域で受注した運行事業者が個別に、自社が受け持つ地域に関して予約センターを運営する方法とがあると思います。

今現在事務局では、後者のそれぞれの地域で運行事業者が予約センターを持つ形で考えております。

中山、双海では両方の地区の予約を双海中山商工会に委託して受けていただいているのですが、コンピュータによるデマンドシステムが入っておりますので、そのシステムで所要時間やルートが分かるようになっていきますし、また予約が入った時点で各車両に搭載しておりますデマンド端末に、いつ、どこで、誰を乗せて、その後このルートを走る、といった指示が出る仕組みとなっておりますが、このシステムは何度も申し上げますとおり、今回の予算の範囲では検討することができません。

今回の想定では、運行事業者さんの方でルートや時間を設定してもらうことを考えていますので、予約を受けたオペレーターが、自社の運転手さん等と相談や確認をしながらでないといけない部分があると思います。

また、今回の案の中では、特にタクシー事業者が受注した時に、普通のタクシーの予約なのか、乗合バスの予約なのかを混同するトラブルがあるといけませんので、運行事業者の通常の業務とは切り離れた形で、別途乗合バス専用の受付電話を設けていただきたいと考えております。

今はまだ想定ですので具体的には採用された後の検討となりますが、現段階ではそのように考えております。

委 員： ありがとうございます。

委 員： 次いいですか。

会 長： お願いします。

委 員： 前にも私は発言させていただいたのですが、やはり高齢者というのは色々病院関係がありまして、私も南伊予地区においては5人の会長さん、副会長さん全員の席上で色々説明しました。今のところ利用率が少なかったものですから、正確な回答が頂けなかったのですが、しかし今日の書類を見まして、非常に細かく考えていただいているなと思い感激しています。

特にお年寄りに聞きますと「今まで病院に行こうと思っても、1便で早く行かなければ昼になる。病院に行っても帰りが3便しかないから、非常に帰りが遅くなる。」と言われます。しかし今回は7便にされていますので、自分の行きたい時間に乗り、早く帰ることができます。

予約制でやっている病院もありますが、予約制でない所では朝から何十人と待っている病院もあれば、少ない病院もありますので、時刻をよく考えていただいたなと感謝します。私が感謝してもどうにもならないですけど、感謝申します。

ただ、予約乗合制度は、双海地区の例が出ていますが、色々な問題があると思います。乗合の予約をしているからと診療を早くしてくれる病院は無いと思うのです。だから予約乗合ではなく、路線定期で進めていただきたい。

申し訳ないけれども、私個人としては高齢者を考えた、高齢者だけのバスではないですけど、素晴らしい計画を立てていただいたなと感謝申し上げます。

会 長： はい。今のような御意見がありました。他はございませんでしょうか。

事務局： 事務局から失礼します。

先程の意見で確認なのですが、7便というのは片側が4便、片側が3便の並びとなりますので、片側が7便ではないと御理解いただきたいと思います。3往復半の便となります。

また、これは現在のコミュニティバスのダイヤを参考として仮に設定したものですので、具体的なダイヤについては、路線が固まった後、改めて検討しますので、その点申し添えます。

会 長： 他はございませんでしょうか。

はい、お願いします。

委 員： 基本的には今回提示された案には賛成ですが、伊予市のこれからの財政を考えると、今の予算がいつまで付けられるかというのは不透明です。昨日の新聞にも水道料金の値上げとあり、これは特別会計であるとは言いますが、今後人口が減少する、国勢調査の基準で言いますと、40,000人で新伊予市が発足しましたが、現状では36,000人を割り込んでいます。10年後は32,000人、15年後に30,000人を割り込む。こういう状態が来た時には、税収の減少と地域経済が収縮しますけれども、そういう形の中で財政運営が相当厳しくなるだろうと。

しかも2025年問題と言われているような、団塊の世代が後期高齢者に突入してしまう。この時代からしばらく、民生費が上限無しの状況になり得る可能性があると言われます。そうなった時には、民生費の方で予算を取られて、地域公共交通にまで予算配分ができるのかどうか疑問に思います。

そうした時に、私達（タクシー事業者）が請け負う事業者になったことを想定しても、過度な予算的な期待はできない。ある意味利権のような発想ではやっていけない。なるべく低予算の中で、事業者が頑張るような覚悟を持たないといけないということは申し上げておきたい。

そして、これを前提に今回の提案についてですが、私は地域公共交通という名の単なる移動のツールという考え方ではなくて、地域コミュニティの活性化と相まった移動手段というものを、今後構想していかなければいけないと思います。それも低予算で。

今回の案をひっくり返そうというわけではないのですが、例えば始発は上野の公民館、大平の公民館。そこから市役所を起点にするなり終点にするようなものにする。じゃあそこから先の人はどうするのか、そこまでの移動を場合によってはデマンドでできないのか。

そして公民館はいつ行っても居場所となる。十分時間がある方々が利用される手段であるとするならば、そこで本を読んだり語らったりテレビを見たり、子供達の遊び場、高齢者の居場所。そういうような形で公民館を活性化させるということと相まって、それほどの便数

が無くても公民館へ行って、そこから街へ出る。その往復についてはまたデマンドという形で対応できないか。デマンドでやるのであれば、民間事業者の裁量の中でやるという風なところで考えたいなと思っております。

これは今すぐの案でなくても、将来より低予算の地域公共交通を維持する、場合によっては市で予算が組めないのであれば、民営化するという含めたものにしていただきたいと思えます。

今回の案に異論を唱えるということではありませんけれども、提案という形で残していただきたいと考えております。

会 長： はい、ありがとうございました。将来にかけての提案ということで、貴重な御意見を頂きました。

事務局： 事務局から失礼します。

先程の御意見に対しまして、事務局の考え方を御説明申し上げます。

今回の再編、あるいは今後の公共交通の仕組みを考えていくうえで、非常に今の御意見はありがたいと思えます。

伊予市も財政的に余裕が有るわけではありませんので、いつまでも今のコミュニティバスの運営費がそのまま出せるかという、確におっしゃる通り、お約束はできないところでございます。

ただし、伊予市では公共交通の基金というものを積み立てておりますので、この先何年かは、一応現在の形が継続できるだけの基金はあるということ、前提として申し上げておきます。

ただし、それも限りがあるものですので、今回の再編にあたって、あるいは更にもう一度先の再編に関して、利用状況に関する一定の目標指標というものを定めさせていただきます、例えばその指標に満たない路線や区間、停留所は廃止をするといった、客観的な指標が必要ではないかと考えています。

そうした指標をあらかじめ提示しておいて、自分たちの路線を地域の方自身が守っていただくというような、「そのバス路線を残すためには、地域の方がどんどん積極的に使ってくださいね」というような御提案をしていく必要があるかなと思っております。

先ほど事務局としては「①路線定期運行方式」にしてはどうか、と申し上げました一つの理由が、まさに委員さんからお話のあったとおりですけれども、将来的に、例えば周辺部の利用が少ないということであれば、公共交通の効率性、平等性の面からも、枝葉の部分は廃止させていただき、御提案の例で言えば、各地区の公民館から中心市街地までの基幹部分だけは残しますといった話となることは、可能性として十分に有り得ることだと思っております。

ただ、その場合、廃止された周辺部の人達の交通手段はどうなるのかという課題が残りますので、先程言われましたように、民間のタクシーを使っただき、例えば八倉の方が上野地区公民館まで行くのは、タクシー代も市役所に来る際の半分以下で済みますので、比較的安いタクシー代で基幹路線の乗車場所まで来ておいて、そこからは市役所までバスで行ける仕組みに変えていくといった考え方にしていく必要もあるかと思っております。

実は最初に少し出ました「③併用方式」というのは、そういう方式なのですが、かなり制度が複雑になると、周辺部のデマンド部分と基幹となる定期路線部分を全て市が持つとなると、費用もかかるうえ制度が複雑になり、すぐに変更することは難しいと思われます。

しかしお話があったように、市内のタクシー事業者さんの中で、市の公共交通施策とは別に、民間の動きとして自主的な乗合タクシーのような仕組みを作っていきたいという風に思っていたのであれば、それは大変ありがたいと思います。

例えば、南山崎の唐川付近では、県道から入ったところに長崎谷ですとか本谷といった集落がありますが、バスはそこまで入っていくわけではございませんので、その辺りの人は、例えば民間企業や地域団体の取り組みの中で、乗り合いタクシーで大平地区の公民館に一旦集まって、そこで将棋でも指してバスの時間まで時間を潰して、そこからコミュニティバスで市役所に来る、というような仕組みができると大変理想的だと思います。

市営のコミュニティバスの路線と競合する場所でそうした仕組みを作りたいということであれば、将来的には行政の方が引く形で調整もできるのではないかと思います。今回の再編でいきなりバスを基幹部分以上行かさないという仕組みを作って放り投げてしまいますと、今現在はまだ人を集める仕組みも場所もできていませんので、困る人が出てくると思います。

仕組みの方を先に作って、「これならこの先はバスが走らなくても安心ですね」という状況になりましたら、市としても大変助かります。

そしてまた、民間のタクシー事業者さんもそういった仕組みで、実際に利益が出る仕組みになるかどうかはやってみないと分からないところもあるかと思いますが、いわゆる民間企業による営業の部分で進めていただけたら、まさに先程申し上げました共存という形になりますので、非常に理想的な形だと思います。

その前段といたしまして、今回の再編では基幹路線を残したうえで、周辺部のフォローをぜひ民間の事業者さんをお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

委員： ちょっと言葉が足らなかった部分がありますので補足をしますと、国の財政事情も大変厳しい。1,100兆円にのぼる国の負債がある。これは太平洋戦争が終わった時点での国民総生産ないしGDPに対する国の負債の比率を上回っているという状況で、日銀さんや財務省が色々苦労されているようですけれども、消費税の税率を少し上げるだけでも難しい。こういう中で「破綻」ということも一部の方々は視野に入れた議論をされつつあります。

ただ、この国の欠点として「言霊」と言って「そんな悪いことを言うな」と。太平洋戦争の時でもそうですけど「負けた時のことを言うな」と。でも本当は国の為政者というのは、駄目だったときにどうするのか第2案、第3案を持っていないといけないと思いますけれども、それだけではなくて、そうなったときにどうするかということも考えたい。

タクシー事業者として、一番いい案は何なのかと言いますと、各利用者の利用度数が例えば年間30回だとすれば、30回分のタクシー助成券を出すのが一番簡単です。そうは言いますが、今の制度の中では事務局案というのが、そのひとつが路線定期になったというのは認めますけれども、じゃあ周辺地域から公民館まで、先程言った私の案ですけれども、それも助成券の対象にすべきだと思います。

更に言いますと、私は民営化と言いましたけれども、本来これは我々住民がやらなければならないテーマだと思っています。行政が力こぶを入れてやっていただくのは大変ありがたいけれども、1,100兆円にのぼる負債というのは、住民や国民が「これやってくれ」「あれやってくれ」と言った集積で民主主義の欠点ですけれども、ここらで我々が意識を改革して、地域公共交通というのは住民のものなのだという視点で、再構築できるきっかけをこの際私は作りたいと考えております。

例えば公民館から離れたところの方々というのは、これは固有名詞の世界です。「八倉のどこどこに住む誰々さんがどう困っているか」「唐川の誰々さんがどう困っているか」という問題なので、事業者として個別の利用者の方々はどう不便であるかというのを考えながら、私達も考えていかなければならないテーマであると思います。以上です。

会長： ありがとうございます。財政的な面も将来的な面も考えて、御発言をいただきました。これからの参考になるのではないかと思います。

それでは、他にはございませんでしょうか。

委員： 今回の事務局案については全くの賛成でして、今の現行方式から南伊予にとっては不利になる点は無いのではないかと思いますのですが、1つだけ使用車両の規格について。

車両を小さくするというので、ジャンボタクシー規格を考えておられます。

我々が普段乗るジャンボタクシーは、御老人の方達には非常に乗りにくいというか、使い勝手が悪いと思われまますので、降りる時のボタンなどを付けてジャンボタクシー規格で問題ないか、そういった御検討を十分にさせていただき、老人に優しいバスにさせていただいたと思います。

それから運行日につきましては、平日の毎日運行を検討しているということで、私も以前乗ろうとしたら休みの日で利用できなかったことがありましたので、全面的に賛成をいたします。

それから運行方式についても、事務局では「①路線定期運行方式」今までのやり方でどうでしょうか、ということでしたが問題無いと思います。「②予約乗合運行方式」では、現実的に御高齢の方が使うのには向かないというか、不可能ではないかと思います。

もう1つ直接関係ないですけれども、停留所の位置についても、今後御検討いただけるということですが、今現在同じ停留所でも、上りと下りで違う場所になっている所がありますので、もう少し分かりやすい場所への選定をお願いしたいと思います。以上です。

事務局： 御質問に回答したいと思います。大卒での御賛成をいただけるということで、ありがとうございます。

使用車両についてですけれども、ジャンボタクシー規格と一言で申しましても、会社さんによって車両が違うと思うのですが、今回仕様書に示したいと思っております規格というのが、まず低床ステップと言いまして、ドアがスライドで開くと同時に、車の床の部分と地面との間に、1段大きなステップがグイッとせり出すタイプです。介護車両にも使われている形ですけれども、ああいったものを必ず使うことを明記しまして、安全に乗り降りができるものにしたいと思っております。それと、手すりを必ず付けてもらうように考えております。

降車ボタンについては、おそらく付けようと思えば付けられると思うのですが、実際車両の大きさがそれほど大きくないものですので、例えばですが、乗る時に必ず運転手さんが「ど



こまで行きますか」と声を掛けて、目的地に近くなったら「間もなくどこどこですよ」と声を掛ける。車が小さいですから、十分運転手さんの声も目も届きますので、そういったことをマニュアルとして行うような仕様にする事で、対応ができるのではないかと考えております。

それから、上りと下りで停留所が違うことについてですけれども、これは実は道路管理者や警察署との安全協議の中で、施設の前で停めてあげたいけれども、待避所が無いと危ないので止められないとか、施設の道路の向かい側に行きたい所がある場合に、みんなが幹線道路を渡ってしまうと危ないので、できるだけ横断歩道がある場所で止めましょうとか、そういった理由がございます。その辺は今回の停留所の改廃に併せまして、全ての停留所について再度確認をして、安全性と利便性の面から、できるだけ良いものにはしたいと思っておりますので、御理解いただきたいと思えます。

ここまで「①路線定期運行方式」を支持される御意見が多いようですので御提案ですけれども、もしも時間的に早い段階で「①路線定期運行方式」でいこうということで判断いただけるようでありましたら、停留所の改廃や新設の考え方につきましても、事務局が現段階で想定している方向性をお示しして、それによろしければこの先、具体的な路線や停留所の案を作成するという流れを進めたいと思っておりますので、この審議が終わりましたら、御説明をしたいと思っております。

会 長： 乗りやすい方法、また使いやすい方法をこれから考えられるということでもあります。

他に1件くらいでしたら構いませんが、ございませんか。

それでは質問、御意見も出尽くした様に思われますので、採決に移りたいと思えます。

その前に、議事（1）の「コミュニティバス再編実施計画の策定方針」につきましても、事務局から2つの案の提案がありました。前提条件として

- ・バスの車両を10人乗り規格に変更すること
- ・運行日は月～金曜日の週5日運行とすること

これについては、御意見はございませんでしょうか。

〔質問・意見なし〕

よろしいでしょうか。それでは車両の規格、運行日について特に無いようですので、運行方式の違いに関して採決を取りたいと思えます。

決められた路線、停留所を走る「①路線定期運行方式」とするか、前日の予約により翌日の運行を行う「②予約乗合運行方式」とするか、今回の再編の方針としてふさわしいと思う、いずれか一方に挙手をお願いします。

それでは「①路線定期運行方式」の方が良いと思われる方、挙手をお願いいたします。

〔全員挙手〕

全員の方が「①路線定期運行方式」を支持されておりますので、今回のコミュニティバス再編実施計画の策定にあたりましては、「①路線定期運行方式」を採用することとし、路線それから停留所、ダイヤ等の詳細につきましては、今後事務局のほうで、各種事情を検討のうえ調整していきたいと思っております。

それにつきまして、事務局から何かありましたらお願いします。

事務局： それでは議事（２）の「その他」の部分に当たるかと思いますが、先程「①路線定期運行方式」で見直しということで決定いただきましたので、事務局の方からその方向性について若干説明をしておきたいと思います。

あらかじめ申し上げておきますが、今日はいくつかの案を示しますが、これは確定するものではなく、「こういった考え方で見直しをしていきたい」ということを皆さんにお話をいたしまして、その方針でよろしければ案の作成を行い、地域の方に御説明したうえで、特に問題が無いようであれば、２月から３月に予定しております今年度最後の公共交通会議で改めまして、再編案の形で御提案をしたいと考えておりますので、御承知置きください。

今回の見直しにあたりまして、この「①路線定期運行方式」の場合に、２つの考え方で停留所の改廃をしたいと考えております。

まず区間についてですが、各路線の末端及び遠回りとなる区間に関しましては、キロあたりの乗降者数が 0.05 人未満の区間を廃止する、同じく、キロあたり乗降者数 0.1 人未満の区間は、減便や停留所の削減対象としたい、と考えております。

これは数字では分かりにくいとは思いますが、何が言いたいかと言いますと、運行区間や停留所の廃止に関しては、利用者の方に影響が大きい決定になりますので、地域の方の感覚で「あそこは人が多く住んでいるから残しておいて」とか「あそこは誰も乗ってないと思うから、無くしても構わんよ」というものではなくて、今までの実証運行のデータで、公平かつ客観的に「この数字以上なら残します」「この数字に行っていなかったら無くします」というものをまず案として作ることにしたいと思います。

と申しますのが、最初のコミュニティバスの運行を始めた時に、各地域の区長さんですとか、地元の団体の代表者の方等にヒアリングをして停留所の位置を決めました。

もちろんその頃は運行前ですので、何ら数字的なデータもありませんし、恐らく各地区のリーダーの皆さんも、地域のことを思って言ってくださったのだと思うのですが、「必ずここには停留所がいる」と言われた所でも、極端なところではこの３年間で１人も乗降していないという場所があります。

地域の方からすれば、いつ乗るかは分からないけれども、無いよりはある方が良いというのは理解できますが、例えば路線の末端や回り道をしなければならない所で利用が少ない停留所に毎日バスを走らせるというのは、経済的にも不効率ですので、申し訳ないですが廃止させていただき、他の強い需要が見込めるところに再配分する必要があることは御理解いただけたらと思います。

例えば三秋・八倉線に関してですが、ちょっと字が細かいので申し訳ないのですが、三秋の端奥という所から出まして、ずっと市役所の前を通って八倉の方に来る線です。図面上の青い棒グラフが乗降者数ですが、一番多いのはやはり街の中で、郡中ですとか市役所の辺りが非常に多いのですが、三秋から先の三秋峠や端、端奥は、非常に利用率が少ないです。昨年度の平成 29 年の 1 年間で、6 人しか使っていないということになります。大変申し訳ないのですが、6 人使っているとは言いますが、年間を通じての 6 人ですので、もしかしたら 1 人の人が 6 回だけ使って、なおかつ往復で 2 人になりますので、3 回使った場合には 6 人ということになります。

ここで言いますと、先程言いました0.05人を大きく下回る0.002人ということになりますので、例えば今回で言うと端奥ですとか三秋峠というのは、指標に見合わないということで、見直しの対象とさせていただきたいと思っております。

三秋の集落に関しましては、比較的用户がいることと、バスが待機をして折返しの便の時間を待つことがしやすい所があるので、今回は三秋の停留所を終点にする案を検討したいと思っております。

そして反対側ですけれども、八倉と伊予病院というのは実際非常に利用率が高いことになります。途中の宮下みかん集荷場ですとか、伊曾能神社口などはそれほど利用率が高い訳ではありませんが、こうした終点までに通る通行経路上で停留所がある場所というのは、残しても特に時間などに影響はありませんので、残す方向でも良いかなと思っております。しかし、例えばこれを少し回り道をして違う場所に変えたら、もっと人が乗るかもしれないということが今後の情報で分かりましたら、動かすことも考えていきたいと思っております。

続きまして、鶴崎線及び平岡線ですけれども、鶴崎は比較的、ユーザーがいらっしゃいます。多いかと言われると確かに多くはないのですが、人口から考えると皆さん使ってくださいという地域になります。やはり独居高齢者の方、あるいは御高齢の御夫婦世帯の割合が高い場合に、これから免許返納なども進んでいく中で、実際に使っている地域というのは、極力残していく形で考えたいと思っております。鶴崎に関しましては、年間168人、キロ当たり0.186人と指標よりも多い数字がきちんと出ていますので、今回の再編でも問題なく残していくべき区間であると考えています。

逆に北側、市街地側ですけれども、市役所・郡中というのは多くて、マルヨシセンターあるいはダイキの前も比較的用户がいらっしゃるのですが、その先、新川橋、ファミリーマート伊予下吾川店の利用率が少なく、キロ当たりは0.034人と指標であります0.05人を下回っております。

この辺りは人口が多いため、停留所の設置をしていたのですが、比較的若い世代の方が多いということと、伊予鉄郡中線が並行して走っていること、あるいは平坦な所なので、自転車での移動が比較的容易であることなどから、思った以上にユーザーが伸びないのではないかと考えられます。

実際この辺りの方は、日常的にバスを使わない生活スタイルが定着しているようですので、今回の再編で廃止させていただき、マルヨシセンター・ダイキから市役所に向かって折り返しさせていただくことで、効率的な運行とし、潜在的なユーザーがいるにもかかわらず現在回れていない区間について検討させていただければと考えています。

よく似た路線で平岡線ですけれども、こちら平岡を出て市役所前を通って、やはり同じ様にファミリーマート伊予下吾川店まで行く路線です。平岡もかなり集落としては小さいのですが、割と使っており、キロあたりは0.069人ということで、指標の0.05人を若干ではありますが上回っております。

こちらにつきましても、みどりヶ丘から平岡までの4キロの区間を走らせることに判断が必要なのではないかと考えていましたが、何よりも、指標よりも上回って利用させていただいているということ、それから鶴崎の時にも申し上げましたように、人口が少ない地域で、週に1便しかない便にもかかわらず、高い頻度で乗ってくださっている方がいらっしゃると

いう現実がございますので、今回の再編にあたりましては、無くさずに残す方向で考えたいと思っております。

一方、新川方面は非常に利用率が低く、キロあたりで 0.032 人と平岡よりも少ない利用率しかございませんので、こちらに関しましては鶴崎線と同様、ダイキ・マルヨシセンターからの折り返しにする形にしたいと考えております。

ここを見てもらったらと思うのですが、平岡線のみどりヶ丘団地は非常に利用率が高いです。鶴崎線では、みどりヶ丘に寄らずに真っ直ぐ鶴崎に上がってしまいます。

現在は週に 1 度水曜日の平岡線の時にだけみどりヶ丘に寄っているのですが、みどりヶ丘というのは、県道に非常に近く寄りやすい地域ですので、今回の見直しの方針としましては、鶴崎線も平岡線同様、みどりヶ丘をぐるっと回って、県道の方に出ていくような路線に変えてはどうかと考えております。こちらはフリー乗降区間になりますので、走っているバスを見かけたら、手を上げたら停まってくれるということになっています。

この区域ですけれども、大平公民館から片山の間、平岡線では市道を通ります。鶴崎線は国道を通っていて、通り方が違うのですが、これは今の運行事業者の奥道後交通の運転手さんにヒアリングを行いまして、もし同じ人がよく乗っているようであれば、例えば安全に停まれる市道の方に変えていくとか、あるいは、こちら側の人の利用が多いということでしたら、こちらの路線を残すといった検討をしたいと考えております。

こちらの郡中循環線と郡中循環線は統合して、総合的に見直ししたいと考えています。現在の利用状況を御説明しますと、保健センターから三島の細い道を上がりまして、ルミエールの前を行って、稲荷へ出ていくのですが、この間というのは非常に利用率が低い区間となりますので、こちらにつきましては申し訳ないのですが、廃止をさせていただく方向で、保健センターから比較的利用率が高い、上吾川、稲荷方面、あるいは三谷方面に直接向かう路線に再編していきたいと考えております。

これが先程説明しました新しい案ですけれども、郡中 3 線に関しましてはすべて保健センターを出発して、市役所を経由して、稲荷に向かう路線、あるいは上吾川に向かう路線、下三谷経由の上三谷へ向かう路線となっております。郡中 3 線に関しましては新設の路線になりますので、停留所の設置位置などは、今後慎重に検討してまいりたいと考えております。

説明の中でも若干申し上げましたが、現在建設中の図書館・文化ホールの所は、やはり伊予市の主要な公共施設になりますので、停留所を設置する方向で検討したいと思っております。他、当初コミュニティバスの運行を始めた時に、「市役所北」ということで伊予診療所の前で停めていたのですが、市役所の完成に合わせて、停留所を市役所の駐車場に変えたところ、市役所から伊予診療所までの距離というのが御高齢の方には辛いということで、できればもう一回停留所を戻してくれないかという御意見を多くいただいています。

こちらは既に運行している路線上で、待避所もあって停まりやすい場所ですので、距離は非常に短いですが、停留所を作る目的としては検討しても良いのではないかと、今のところ考えております。

それからアンケートの結果で、宮下の伊予あいじゅを利用される方は、水木商店の所で降りてから、上り坂を歩かなければならないので高齢者には辛いという御意見が多く寄せられ

ていました。また施設の方からも、できれば解決してほしいとお話を以前からいただいていた。

現行の29人乗りのバスで上がると、回転が難しいということで、これまで要望にお応えできていなかったのですが、今回の再編で10人乗りの車両に変更する方針となりましたので、施設責任者の方と再度協議し、問題無いということでしたら、検討したいと思っております。

そして上三谷の松前町との境界付近でJR車両基地の工事をしていますが、ここにJRの新駅建設が計画されているようです。詳細は間もなくJRから公式に発表されると聞いておりますけれども、新駅が建設される予定ですので、今回の再編に合わせて、新駅の方にも寄るような路線を考えたら良いのではと思っております。

このような考え方で、まず廃止に関しましては、実証運行の客観的な指標に基づいて粛々と検討する、新たな区間や停留所については、これまでのアンケートや利用者からの声、担当課に寄せられている御意見等を参考に、需要が見込めるところを検討する、という形で考えています。

重要なポイントといたしましては、今回の再編で残った区間や停留所につきましても、今後ずっと残ることが保証されるものではなく、効率的で多くの方に納得していただける制度にするためには、随時見直していく必要があると考えています。

再編後の運行の中で実績が伴わなければ、更に次の見直しのタイミングで廃止となることもありますので、先程も申しあげましたように、例えば「自家用車の方が便利だけれども、あえて週に1回、月に1回でもいいからコミュニティバスを使うという日を、みんなで作ってください」、「地域の路線は、他にもない地域住民の皆さんが積極的に利用することで守ってください」ということを呼びかけていきたいと思っております。

このような考え方で、支援事業者の協力を得ながら再編案を作りまして、今後住民の皆さんに説明したいと思っておりますが、その方向でよろしいかどうか、また御審議をお願いしたいと思います。

会 長： 今説明をいただきました。詳しく話がありましたが、何か気になる所、御意見がございましたらお願いします。

委 員： 地元タクシー会社としては、是非参入させていただきたいと考えていますが、ただ単に走らせていれば良いということではないと思っておりますので、もしうちがやらせていただける事になった際には、できれば我が社独自のチラシを適宜発行させていただきたい。それは事務局に事前に届け出をして、「こういうチラシを出します」「こんなイベントがありますよ」とか、「こんな形でもっと周知をしたい」というようなことについては、チラシを出させていただきたいと思っております。

それから住民説明会、私も都合が付けばという前提ですけれども、参加させていただいて、どのような方がどのように困っておられるのかということを知りたい。そして私の意見も申し述べたい。このこともひとつお願いしたい。

もう1点、このこととは少しずれるのですが、今障害者助成券がかなり多数発行されております。タクシー事業者としてはありがたいのですが、ただこの点について、今1人頭、24枚券が基本料金で発行されておりますけれども、会社によって基本料金が違うので例えば500円として、500円を24枚だとすると、1人あたり12,000円だそうです。私は今後のことを考

えますと、300 円の補助券にしたらどうかと思っております。300 円で 30 回だと 9,000 円です。予算が少し落ちます。こういうことも含めて、要するにタダ券という発想ではなくて、利用されるにあたって補助するというくらいのところで、止めた方が良いのではないかと思います。これは行政に対する提案です。

あと、この地域公共交通の料金ですけれども、私は 5 年前に実は定時出発型のデマンドタクシーをこの会で提案いたしました。否決されましたけども、その時の料金を私は 1,000 円と申しあげました。そうすると、市の幹部の方から「それは高い」と言われました。でもこれはあくまで、税金に頼らない地域公共交通という前提での提案をさせていただきました。

なぜこういうことを今言ったかと言いますと、200 円という料金が何か勘違いをされているのではないかと。どういうことかと言いますと、地域の移動手段として、住民が応分の負担する金額はいくらかという問題と、こうした運賃が生活をするうえで負担に感じる方々を救うという施策を混同されているのではないかと。公共交通を適切に維持するには「このぐらいは必要ですよ」とコスト的にこれだけ住民負担をすべきということから出発して、この負担に耐えられない方については行政が何らかの補助をする。これが私は基本的な発想であるべきだと考えております。この点も、この際皆さんにも御理解をいただきたいと考えております。お願いとしては、住民説明会に参加させていただきたいと思っております。それを申し上げておきます。

会 長： 貴重な御意見ありがとうございました。

事務局： 料金についてですが、「家の前まで行って荷物の載せ下ろしもしますよ」とか、あるいは迎えに行く時に「玄関チャイムを押して、来たことのお知らせもします」というような、いわゆるフルサービス型のタクシーに近いデマンドタクシーをされるのであれば、例えば 1,000 円の料金というのも考えられるのかと思いますが、今回は一応路線バスの再編ということで、通常一般的に路線バスで片道 1,000 円といったら相当な距離を走らないと出ない金額です。

公共交通の見直しということで考えますと、今の料金を基本として、金額につきましては、再度 3 月の公共交通会議の中で「この路線でこの金額」ということを皆さんにお諮りをしたいと思っておりますので、お伝えしておきたいと思っております。

委 員： 再編後の事業者選定にあたっては、例えばタクシー会社さんも参入できるようになるということで、県下から広く募集するという考え方ですか。

事務局： 事務局から御説明いたします。

現行のコミュニティバス事業は、国家資格者を有する、いわゆるバス事業者しか受注ができない仕組みですが、車両の規格を見直すことで、例えばタクシー事業者等も参入できる仕組みに変える方向で考えています。

これは、タクシー事業者に限るものではなく、現在運行を委託している会社を含め、バス事業者も参入することが可能ですので、事業者選定の幅が広がると御認識いただければと思います。

業者選定にあたりましては、市内業者に限定することができない発注の仕方になります。普通車による乗合運行許可になりますので、乗合の運行許可を取れる可能性のある事業者さんでしたら、市内に限らず、市外の事業者さんでも参入ができる仕組みになります。

ただし、安全運行が大前提ですので、一定の選定基準、参加資格等は定める必要があると思っています。

会 長： 時間も過ぎておりますが、他ございませんか。よろしいでしょうか。

〔質問・意見なし〕

それでは以上をもちまして、本日の審議を全て終了いたします。円滑な議事進行に御協力いただきましたことにお礼を申し上げまして、進行を事務局にお返しいたします。

司 会： 会長、ありがとうございました。

それでは最後になりますが、次第4、その他につきまして、こちら事務局の方からはございませんが、委員さんの方から何かございますか。

〔質問・意見なし〕

特に無いようですので、以上をもちまして第2回伊予市公共交通会議を終了いたします。

なお、次回の開催につきましては、冒頭、事務局からの説明にもございましたとおり、2月下旬から3月上旬頃とし、今回と同様、事前に日程の調整をさせていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。