

平成30年度第3回 伊予市地域公共交通会議 会議録

日時：平成31年2月19日火曜日 14時00分～15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) 地区別説明会における意見・質問事項について
 - (2) 再編後のコミュニティバス路線の決定について
 - (3) 再編実施計画構成内容の基本的な考え方について
 - ①ダイヤ編成について
 - ②運賃について
 - ③運行事業者選定について
 - (4) その他

4 その他

閉 会

【出席者】

委員：大政憲司、松本真一、稲荷和重、玉井彰、田所秀志、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、福田尊元、石井利幸、
近藤章、山先森繁、木曾信之（以上17人）

欠席者：稲石健

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3回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、委員委嘱について御報告いたします。

伊予市地域公共交通会議設置要綱第3条第1項第8号の規定により、伊予警察署長が指名する者として、交通課長の西岡様に御就任いただいておりますが、平成31年2月18日発令の人事異動により御異動となりましたので、御後任の交通課長 近藤 章様に御就任いただくこととなりましたので、委嘱状を交付させていただきます。

続きまして、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、本日は稲石委員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 17 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。

なお、傍聴要領に基づき、市のホームページにて当会議の開催告知を行いました。指定の期日までに傍聴の申込みは無かったことを合わせて御報告いたします。

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。

つづきまして、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、「再編運行開始に向けたスケジュール」、審議資料といたしまして、右上に番号を振っております資料 1、資料 2、資料 3、資料 4、以上でございます。

不足する資料はございませんでしょうか。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。

今回の開催案内と一緒に、先般御出席いただきました第2回伊予市地域公共交通会議の会議録を送付させていただきました。内容を御確認のうえ、修正点や不明点等がありましたら、当会議終了後、事務局まで御連絡ください。

なお、この会の中で確認または審議しておいた方がよいと思われる修正点、不明点等につきましては、この段階で確認させていただき、次第の「3議事」のうち「(4) その他」で御確認または審議していただきますが、何かございましたでしょうか。

〔意見・提案なし〕

特に無いようですので、説明を続けさせていただきます。

それでは引き続き、本日の審議に関する概要と再編運行に向けた今後のスケジュールをお知らせいたします。

本日はまず、地区別で住民の皆さんに説明会をさせていただいた際に出された御意見について御報告申し上げた後、それらの内容を踏まえて再編後の路線につきまして確定していただきます。

その後、確定した路線を前提として、再編運行のための基本計画に当たります「伊予市コミュニティバス再編実施計画」のその他の構成内容について御審議いただければと思います。

本日の審議結果を元に事務局で計画案を作成し、市長決裁後、来年度当初を目処に策定、公表したいと考えており、以上で本年度の事業につきましては、予定どおり完了となります。

続きまして、来年度から本格運行開始までのスケジュール案について御説明いたします。

お配りしておりますA3横版にカラーで印刷しております資料「伊予市コミュニティバス再編運行に向けたスケジュール」を御覧ください。

この資料は、一番上の紫色部分が公共交通会議の開催、その下黄色部分が伊予市が行う作業、その下の水色部分が支援事業者による作業、その下の緑色部分が運行事業者による作業、一番下、ピンク色部分が停留所設置施工事業者による作業と、作業の実施主体ごとに分けています。

再編運行の実施までの作業は多岐にわたりますので、ここでは概要のみお伝えしますが、黄色着色部分の一番上、左端に赤い星印が入っておりますのが、4月早々に行います再編実施計画の策定・公開です。これと同時期に、今度は実施計画に当たる「コミュニティバス再編運行実施計画」の作成についての支援事業者の公募を行い、5月中旬から下旬を目処に契約、同計画の素案を作成し、来年度5月下旬～6月中を目処に平成31年度第1回公共交通会議を開催させていただき、同計画の内容を承諾いただきましたら、運行事業者の選定と運輸局、愛媛県警等への申請及び協議を行い、運行許可の取得に向けた手続きに入り、平成32年度4月から再編後の本格運行開始を目指してまいります。

なお、これら一連の作業に並行する形で、運行事業者を選定する作業を行い、使用する車両の購入手続きを行ったり、停留所標識設置箇所等の地権者及び使用者を特定し、占用許可や使用承諾をいただくことで停留所位置を確定し、道路使用許可や運輸局の運行許可等の手続きを行ったりを進めて参る予定ですので申し添えます。

以上のスケジュールに関しまして、御意見や御質問はございませんでしょうか。

では最後に事務局からのお願いを申し上げます。

本日の会は、午後3時30分の閉会を予定しております。本日は審議案件が多岐にわたりますほか、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、定時内での審議終了に関しまして、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、御質問等はありませんか。

〔質問等なし〕

無い様ですのでそれでは上本会長、この先の進行をお願いいたします。

会 長： それでは早速、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(1) 地区別説明会における意見・質問等につきまして、事務局からの説明を求めます。

【議事(1) 地区別説明会における意見・質問等について】

事務局： 議事(1) 地区別説明会における意見・質問等について御報告します。

別冊の資料1を御覧ください。

地区別説明会は、去る1月25日から30日までの期間で、旧伊予市地域を対象に、各地区の公民館単位で実施いたしました。

中山地域、双海地域に関しましては、各地域の区長会長さんに御相談したところ、「日常的な使用に関して直接的な影響は少ないため説明会は省略しても問題ない」旨の御意見をいただきましたので、省略させていただきました。

もちろん運行開始後、現在の実証運行同様、双海地域、中山地域の方も自由に利用することができますので、申し添えておきます。

地区別の説明会にあたり、各地区の広報区長、民生児童委員の地区役員、単位老人クラブの会長に書面による御案内をいたしましたほか、市長の意向もあり、それぞれ前日の夜と当日朝の2回、防災行政無線放送による御案内をすることで、御興味のある方はどなたでも参加できるものとなりました。

それぞれの地区における開催日時及び参加人数は資料のとおりとなっておりますのでお目通しください。

それぞれの地区では、第2回公共交通会議でお示しいただいた再編の方向性及び路線図の案について御説明いたしましたところ、様々な御意見、御質問をいただきました。

御意見、御質問を分類しますと、○路線やダイヤの変更に関する事、○廃止区間等に関する事、○事業の財政状況と運賃に関する事、○運行事業者に関する事、○その他、の大きく5つに分かれます。

その全てを御報告するには時間が限られていますし、主なものに関しては、本日この後の議事に関する説明の中でも御紹介しながら説明を進めたいと思いますので、ここでは地区別の説明会を実施したことと、おおまかにこうした質問・意見があったという全体的な御紹介とさせていただきます、事務局からの御報告とさせていただきますと思います。

会長： このことに関しては報告という形になります。詳細につきましては話の中で報告していくということですが、事務局からの報告に対し御質問等ございましたらお願いいたします。

〔質問等なし〕

よろしいでしょうか、それでは続きまして次に移りたいと思います。

議事(2)ですが、再編後のコミュニティバス路線の決定について事務局からの説明を求めます。

【議事(2)再編後のコミュニティバス路線の決定について】

事務局： 引き続きまして、議事(2)「再編後のコミュニティバス路線の決定」につきまして、説明させていただきます。

再編後の路線につきましては、これまでも何度か御協議いただいてきましたが、今回の公共交通会議で最終的な決定をしていただき、この後策定いたします再編実施計画の中に盛り込むことで、来年度策定予定の「再編運行実施計画」の基礎資料にさせていただきたいと思っています。

これを基準として、今後ダイヤの設定や詳細な停留所の位置等を確定し、運行許可、道路使用、停留所に関する土地占用の手続きを進めていく関係で、これ以降の路線の変更は事実上難しくなりますので、あらかじめ御留意いただければと思います。

ただし、本日の内容で運輸局、警察署等の手続きを進めていく中で、それぞれの機関から修正の指示があることや、停留所の設置をお願いする中では、地権者等の同意をいただけないといったことも想定されますので、そうしたときには決定した路線に対し、できるだけ影響が少ない範囲で、事務局の方で修正をさせていただきたいと考えております。

その場合、改めて会議開催はせず、書面での通知または来年度開催予定の公共交通会議で御報告したいと思っておりますので、そうした流れもあわせて御承認いただければと思います。

では具体的な説明をいたしますので、お手元の「資料2」と前方スクリーンを合わせて御覧ください。

まず前提といたしまして、使用する車両については10人乗りのジャンボタクシー規格とすること、運行日については原則として、月曜日から金曜日の平日5日運行とし、土日、祝日、年末年始を運休とすること、運行方式については、決められた路線を時刻表に沿って運行する、路線定期運行方式とすることにつきまして、これまでの会議で承認をいただいておりますので、今回の路線設定はそれらを条件としたものであることを御理解ください。

まず今回の再編により廃止・短縮される区間につきましては、前回のこの会議でも御説明しましたとおり、現在の利用実績に関し、事務局が設定しました一定の指標に満たないところについて、廃止・短縮することとしています。

これら廃止・短縮される区間につきましては、路線図案で灰色の破線で示しておりますので、御確認いただければと思います。

具体的には、現行の鶴崎・新川線及び平岡・新川線の「ダイキ」から先、「新川橋」と「ファミリーマート下吾川店」までの区間、現行の三秋・八倉線のうち「三秋」から先、「三秋峠」、「端」、「端奥」までの区間、現況の郡中循環線のうち、「保健センター」から「Aコープ南口」までの区間、基幹ルートから外れて「稻荷西集会所前」、「常願寺前」にそれぞれ向かい、戻る区間、下三谷の「原組公民館前」から上三谷の「原集会所」までのフリー乗降区間です。

その他、今回の再編により、元のルートである幹線道路から、集落の中を走ることによりフリー乗降区間を設定したところ、例えば「大平地区公民館」から今回の見直しで新設する「大平橋口」までの区間などは、もともと国道56号を走っていたものを、並行して走る市道にルート変更し、フリー乗降区間として設定しており、ルート変更という形になっています。

こうした廃止、短縮、変更した区間等につきまして、地区別説明会で特にそれぞれの地域に関係する部分について詳細な説明を行ったところ、詳細な利用人数がどの程度なのかといった御質問があったものの、概ね「その人数では仕方ない」といった反応であり、御納得いただけたものと思っております。

ちなみに中心市街地の市役所周辺のエリアには、「保健センター」、「市役所」、図書館文化ホール「IYO 夢みらい館」、老人デイサービスセンター「じゅらく」など、複数の公共施設が点在しておりますほか、鉄道の駅、病院、金融機関等もあることから、「保健センター」から伊予農業高校の隣にあります「じゅらく」までの区間は、全ての路線が経由することとしました。

4台のバスが一日に何往復もすることから、中心市街地の中で短距離の乗車をしたい方は待ち時間も少なく、どの路線に乗ってもこの間の移動ができますので、今回の再編により廃止となった市街地循環線の機能を補完するものになると考えています。

また、それぞれの路線で郊外部から市街地に来た方が帰る時につきましても、この区間のどの施設からでも乗車できることとなりますので、利便性が向上するものと考えています。

次に、現行の三秋・八倉線につきまして、前回提示した案では三秋から八倉まで、一つの路線としておりましたが、もともと路線の距離が長いうえに、今回の見直しにあたり、経由する施設やルートを追加する案としたため、1路線で運行するには距離が伸びすぎること、またもともと三秋から出たバスが一旦八倉に到着した後、八倉側からの始発便となっていたことから、八倉側からの利用者からは、「朝早くに病院に行きたいのに始発が遅い」といった改善の声が寄せられていたことなどから、今回の見直しに合わせ「三秋線」「八倉線」の2つの路線に分割し、始発便については三秋側、八倉側からそれぞれほぼ同時刻に出発することを提案いたします。

また、これらの路線の到着地付近に関しては、「保健センター」から「マルヨシセンター」までの区間を多くの方が利用することを想定し、三秋線は「市役所」を経由して「マルヨシセンター」を終点に、八倉線は「マルヨシセンター」、「市役所」などを経由して「保健センター」を終点にすることとしています。

では具体的な説明をいたしますので、資料2の2ページ、八倉線、三秋線の詳細図のうち、上半分、赤い線で示した八倉線を御覧ください。

現行の三秋・八倉線はもともと利用が多い路線であり、また今回分割する八倉線の区域に関しても、全体的に利用が多い路線ですので、今回の再編で廃止により短縮される区間はありません。

主な変更点としては、これまでアンケートや利用者の要望で多く声が上がっていた宮下の高齢者福祉施設「伊予あいじゅ」に停留所を設け經由することとしたほか、それに合わせて前後の区間を「フリー乗降区間」とすることで周辺に住む方が乗降しやすい仕組みとしました。

また、このフリー乗降区間の前後となる「水木商店」の停留所及び「上野郵便局」の停留所については、これまで県道伊予川内線沿いにあり、特に「水木商店」では八倉向きの便の停車時に待避所等がなく危険であったこと、「上野郵便局」では上り便と下り便の停留所が大きく離れていたことなどから、今回の再編に合わせ県道から少し入った市道上に変更設置し、上り便、下り便ともに同じ場所で停車することで、分かりやすく、安全に乗降できる仕組みといたしました。

次に、先般公式に発表されましたJRの新駅となります「南伊予駅」を経由するため、「上野地区公民館」を過ぎてから上三谷の「旗屋」までをフリー乗降区間に設定しています。

また、これまで郡中循環線にのみ停留所を設置していた「村上医院」について、八倉線沿線の利用者の方からも經由して欲しいという声があったため、今回の再編に合わせ經由することとし、前後区間をフリー乗降区間としています。ちなみに、「上三谷集会所」と「下三谷東」の間は、現在の案ではフリー乗降区間としていますが、間に県道があるため、この間のフリー乗降区間が認められない可能性がありますので、市道の入り口に「下三谷東」の停

留所を設けることで「村上医院」を經由して「富田池」までの区間をフリー乗降設定しています。

この先は、現行路線とほぼ同じルートで「マルヨシセンター」、「市役所」などを經由し、保健センターが終点となります。

また、資料1、1ページのQ1、Q2の例にあります、個別の集落をフリー区間として回ることができないか、あるいは今回の再編にあたり、どのような考え方で新設ルートを設定したのか、という御質問に関して、同様の意見をさまざまな地域でいただいております。

現在実証運行中のコミュニティバスは、かつて伊予鉄バス等が運行していた路線や地域の多くの方が利用することが想定される幹線路線など、市が最低限補完すべきと考える路線について設定されています。

今回の再編にあたっては同様の考え方を踏襲し、現在の路線を基本として利用数の少ない区間及び停留所を廃止し、より利便性、効率性の良い路線への変更を目指すものです。

再編後、新規に設定する区間に関しては、今回の例でいう「伊予あいじゅ」や「南伊予駅」のように、特定の経由地に向うための前後のルートや、現在の路線に並行する集落内の市道を走ることで、より多くの需要が見込めるところ、現在の停留所に関して危険性が高い等の理由で変更する必要があるところ等について追加、変更することを考えており、全体の路線やダイヤに影響のある変更や、特定の方、特定の集落への乗り入れ要望を個別に対応することは難しいと考えますので御理解ください。

次に、同じ資料の下半分、ピンク色で示す三秋線を御覧ください。

具体的な変更点としては、「三秋口」の停留所を現行よりも北側移設し、現行よりも北側まで集落内の市道を通り国道に出ることとしたほか、豊永橋の先で一旦基幹ルートを外れ、高齢者施設の「森の園」の前を經由しています。

また、資料1の1ページに掲載しておりますQ4の質問に関連して、「森消防団詰所」から「市民体育館」までの区間について、現行路線では尾崎中村線という、しおさい公園の前を通る比較的広い市道を通っていましたが、説明会の中で森の区長さんより、集落の中を通るルートに変更できないかという要望が上げられました。

前提として、既存の停留所と停留所間のルート変更で、かつ遠回りではなくカーブのインコースをショートカットする形の変更であったことから、説明会の中では、同サイズの車両で試走してみて、可能であれば検討しますとお答えしていました。

実際に試走してみたところ、幅員としては通れることがわかりましたが幅員は狭く、車両の離合等は難しいと感じましたので、区長さんに連絡し、地元の方の車両がコミュニティバスと離合する際には、バスの方はバックせず、地元の方のほうが下がる形で離合していただくこと、運行ルートに支障がある場所には車両を駐車しないこと、地元要望で路線を変更するからには必ず利用の実績が出るよう、呼びかけあって利用していただくこと、現行のルートがフリー乗降区間ですので、現行路線上で乗降していた方は、変更後できなくなることなどに関して周知のうえ、地域内の合意を取っていただきたい旨を説明しました。

その結果、地域の総意として了解するという御回答をいただきましたので、今回の再編に合わせて変更することとし、案に盛り込ませていただきました。

その他、利用者からの意見の中で、本郡に関しては広報区のうち主要部分を通っていなかったうえ、停留所も1箇所しか無かったことから、利用しづらいといった意見が出されていきましたので、今回の見直しで車両が小さくなったことに合わせ変更することとしました。

なお、三秋線につきましては、「保健センター」、「市役所」などを経由して、「マルヨシセンター」及び「ダイキ」が終点となります。

続いて資料2の3ページ上段、青で示す「唐川線」と水色で示す「平岡線」の路線図を御覧ください。

資料1の2ページ、Q5に関連しまして、当初は現行の「鶴崎・新川線」と「平岡・新川線」に合わせ、水曜日のみ「平岡」を起終点とし、月、火、木、金曜日の週4便について「鶴崎」を起終点とする案を考えていました。

上唐川の「本谷」、下唐川の「長崎谷」については、実証運転の開始前からバスを乗り入れて欲しいという要望が上がっていましたが、当時は車両サイズが大きかったことなどもあり実現せず、今後の要望があれば、という少しあいまいな回答をしていたところでもありました。

今回の説明会の中でもやはり、この二つの集落を經由して欲しい、せめて週に1度だけでもお願いしたいという意見がありましたが、説明会では「鶴崎」を起終点として、「本谷」「長崎谷」を經由するルートを組みますと、終点までの運行時間が長くなりすぎることで、週によって別の集落を經由する路線は、曜日によってその先のダイヤが変わってしまうことなどから、一旦は難しいですと回答していました。

しかしその後、南山崎地域の区長さんが集まり、「長崎谷」に入る曜日は「中台」から鶴崎側、「本谷」に入る曜日は「両沢」から鶴崎側には行かなくても良いから二つの集落に入れて欲しいという要望を地域の総意としてまとめて来られましたので、市としても重く受け止め詳細について調査・検討することとしました。

その結果、この両地域は高齢者が単身又は高齢者の御夫婦のみでお住まいの家庭も多く、家族による日常の送迎が難しいほか、集落の奥もとの鶴崎線停留所まで1キロ以上の距離があること、道路の勾配もきつく高齢の方が歩いて帰るにはかなりきつい事などが分かりました。

また何より、その地域に入る曜日には、その他の地域の方はバスが来なくても我慢するという地域の総意をいただけたこともありましたので、森の例であったような離合に関する地域の方の車と離合する際の協力をお願いや地域ぐるみで活用してもらう事のほか、特にビワやキウイの収穫期などに路線や車両を回転する場所に農耕車を停車しないということに地域として同意していただき、火曜日に「長崎谷」、木曜日に「本谷」を起終点とし、「鶴崎」から降りてきたルートに合流してから後のダイヤを変更しないことで系統路線を作り、路線名についても「唐川線」に変更する案といたしました。

その他、現行路線では水曜日に運行する「平岡線」でのみ経由していた「みどりヶ丘」については非常に利用が多く、増便に関する要望も多いことから、「唐川線」についても毎回経由することとしたほか、大平地区公民館の先で国道56号に出ているルートは車両の小型化に合わせて並行する市道を通るルートに変更することで、できるだけフリー乗降区間を設けることとしています。

また、現行路線では車両サイズの関係もあり「伊予市場」停留所から一旦国道 378 号に向けて、幹線道路を遠回りして中村方面にむかっていたほか、「中村」、「鹿島住宅前」、「尾崎」などの停留所が国道上で停車することとなり、危険な状態でしたので、「向井原駅」から国道に向うショートカットルートを通してフリー区間とし、鹿島住宅の中を通ることとしたほか、「尾崎」についても集落の中に停留所を設け、国道を避ける市道を通すことで安全に停車できる停留所及びフリー区間で乗降してもらうこととしました。

これらの路線は、「保健センター」、「市役所」等を経由し、「マルヨシセンター」及び「ダイキ」が反対側の起終点となります。

ちなみに、資料 1 の 2 ページ Q 6 で、「梶畑から伊予病院に行くには市役所で乗り換えるということで良いか」という御質問がありましたが、「梶畑」のある平岡線と、「伊予病院」に向う八倉線は、「保健センター」から「マルヨシセンター」までの全ての停留所を両方の路線が経由しますので、接続時間の問題こそありますが、これらのどの施設でも乗り換えが可能ということになります。

最後に、資料 2 の 3 ページ下段の路線図を御覧ください。

現行の「郡中循環線」のうち、利用が低いところを廃止・縮小し、比較的利用が多いところを残すことで 3 路線に分割するという事は前回の会議でも御説明したところです。

ここではこの 3 路線を総称して、前回と同様「郡中 3 線」と呼ばさせていただきます。

「郡中 3 線」は、1 台の車両で 3 つの路線をピストン運行するため、それぞれの路線は短めの設定としています。

このうち、「上三谷原集会所」を起終点とするオレンジ色の表示「上三谷線」は、現在の郡中循環線とほぼ同じルートを走っていますが、「白水」から先の「八反地池」で現行路線が上吾川に向うルートを取ることでフリー乗降区間が途切れていたのに対し、再編後は銀杏木通りに向ってフリー乗降区間のまま進み、国道 56 号の跨線橋を超えたところで「フレッシュバリュー」に向い、その後、「じゅらく」、「市役所」などを経由し、「保健センター」で終点となります。

ちなみに、資料 1 の 2 ページ、Q 7 でかつての郡中循環線の上三谷周辺のフリー乗降区間で時々乗車されていた方がいたものの、今回の見直しで廃止区間となったため、「上三谷線」の起終点について「上三谷原集会所」から「上三谷客集会所」まで延長してもらえないか、という御意見がありました。

その方が御高齢の方ということでお気持ちとしては理解できるのですが、客集会所から最寄のフリー乗降区間までは約 450m と、反対向きではあるものの、もともと乗降されていたところまでの距離とほぼ変わらず、道路としても平坦なところですので、通常徒歩で歩いていただける距離と判断させていただきました。また、郡中 3 線は 3 つの路線を 1 台の車両で回す関係上、上三谷線の路線延長は他の路線のダイヤにも大きく影響することから、今回は申し訳ないのですが、御要望にお応えできない形での案とさせていただきます。

次に、紫色で示す「下三谷線」を御説明します。

「下三谷原組公民館」を起終点として、「野津護池」までをフリー区間とし、交通量の多い市道「稻荷下三谷線」に出るところで通常区間に戻ります。

「六反」を経由した後、市道に入りフリー乗降区間とした後、上吾川の「市ノ坪」を回り、再び「稻荷下三谷線」を通り、みどり保育所の前に設置予定の「上吾川向井原」に入り、再

びフリー乗降の設定とし、「古泉池南」を經由して「八幡口」までをフリー乗降区間、この先国道 56 号の交差点までは、国道に出る車、国道から入る車がスピードを出して走るうえ、カーブになっており見通しが悪くなりますので、通常区間に戻し、「米湊団地口」「フジ伊予店」「市役所」を經由して、一旦「じゅらく」に向けて右折します。「じゅらく」から折り返し、再び「市役所」を經由して「保健センター」で終点と考えております。

現行路線では上吾川にある「伊予園芸集荷場前」の停留所について、大型トラックを含めて交通量の多い「市道稲荷下三谷線」上で停車・乗降していたことから、それぞれ市道を中心に南北に路線を振り、フリー乗降区間を設定することで、より安全に乗降していただける路線となるよう変更しました。

最後に緑色で示す「稲荷線」です。

「稲荷谷集会所」を起終点とし、フリー乗降区間として「布部集会所」「古泉池南」を經由し、交差点を左折し、市場の「ルミエール伊予」に向かいます。

当初は「稲荷消防団詰所」での折り返すことを想定していましたが、「ルミエール伊予」の前に JAバンクの ATMがあるほか、ファミリーマートと Aコープが一体となったお店もあり、日常の買い物にも御利用いただけるのではないかと考えたこと、また今回の再編で路線廃止となる三島地域のうち、国道 56 号に近い場所にお住まいの方も、ここまで出てくれば乗車できることなどを考慮し、經由することとしました。

「ルミエール伊予」で折り返した後、「稲荷明見」から市道に入りフリー乗降区間とし、港南団地の中を通り、国道に出るところで通常区間に戻し、市道「内港稲荷線」を通り「米湊湊神社前」から「JA伊予中央支所」まで再びフリー区間、「フジ伊予店」と「市役所」を經由し、この後は下三谷線と同じルートになります。

これら路線及び停留所の設定は、現段階では「案」ですので、停留所標識等に関して地権者との交渉を行っていなかったり、施設名称を使用することについてお願いできていなかったりするところもあります。

本日の会で路線が確定しましたら、地権者等について調査し、設置や占用、名称使用等に関する交渉を始める予定ですが、中には同意が得られない所が出てくることも考えられます。

また、運行路線やフリー乗降区間の設定についても、運輸局や警察署などの指導・助言を仰ぎながら進めていく中で、案のとおり実現することが難しいところが出てくる可能性もあります。

そうしたときには、できるだけこの案に沿った中で、最小限の変更をすることがありますので、その判断につきましては事務局に一定お任せいただくことを含めて、この案についての御承認をお願いできたらと思います。

駆け足で説明しましたが、以上をもちまして、再編後の路線案についての説明とさせていただきます。

会 長： ありがとうございます。

事務局からの説明及び提案に対しまして、質問や御意見等あればお願いします。

今回バスが小型化されたものですから、非常に細かいところまでは入れるようになり、また、フリー区間も新しくできました。

何か御質問、御意見ございましたお願いします。

委員： きめ細かい路線になると思いますが、そうなった場合これまでの乗車人数に対してどの位の乗車数の増加を見込まれたのか、お分かりであればお聞かせください。

事務局： 今回の路線及び見直しの大きな変更点といたしまして、これまで月・水・金ですとか、火・木・土といった隔日運行をしておりました路線が、平日は毎日運行になること、それから先程委員さんからもありましたように、現行では幹線道路を通っている区間についても、できるだけ市道の通行に切り替え、フリー乗降区間とすることで比較的乗り降りがしやすい、少しでも家の近くを回る路線にしたことで、利便性は向上すると思っております。

ただその一方で、市内全体でコミュニティバスを利用しようとする層が増えるということはありませんので、例えば倍になるとか三倍になるところまでは考えておりません。

第二次総合計画では 9000 人の利用というのが一つの目標ではありますが、平成 29 年度の実績として年間延べ 8,600 人の方が利用されておりますので、平成 32 年の 4 月以降の実証までに、年間 10,000 人の利用を目指してはどうかと考えております。

前日も御説明したかと思いますが、御高齢の方のうち特に女性層に対しましては、元々免許を持っていない方が多かったのですが、近年免許を持ったまま年齢が上がっていく女性が多くなっていますので、中には自主返納される方がいらっしゃるとはいえ、全体として免許を持ってない層は今後減っていくのではないかと考えております。単純に今後高齢化が進むからといって運転ができない方が増えていくという風には考えておりません。

会長： 他ございませんでしょうか。

委員： 資料を確認させていただくと、地区別説明会においても非常に細かく説明され、私の地元である南伊予でも 15 人出席していたようです。

今回お聞きしておきたいのは、上野地区の上郷にバスを回せという意見が 1 ページに書かれておりますが、コミュニティバスが運行を始めたときにも同様の意見があったかと思えます。その時には「(上郷に)バスを回すとして、そこで何人ぐらい乗るんだろうか」と感じたことを覚えています。

仮にバスを回したとして、上郷で何人乗ってくれるかという情報を持って、回す、回さないの判断をすることになるとは思いますが、仮に 5 人乗る 10 人乗るといっても、元々は大きなバスを入れる計画だったことから、上郷には入れないだろうと思ったように記憶しています。

全体的に見てもやはり「病院に行きたい」とか、「本数を増やせ」と質問されているのは、これは高齢者の方だろうと思えます。そうした人達が乗りたいなと思った時にやはり(停留所までの)距離が問題になります。

年を取って、雨が降った時に買物に行きたいと思っても、傘をさして荷物を持って歩くのは 100%不可能だし、病院に行くと言っても 500~600m 位雨の中を歩いて行くのは、膝の悪い高齢者には辛いと思えますので、私もできたら上郷にも回してあげて欲しいと思う気持ちもあるのですが、なかなか難しいところもあるのでしょうか。

他の所でも「バスが小さくなったのなら、うちの集落にも入れないか」というような質問があり、おそらく高齢者だろうなと思うんですが、次にいつ見直すかは別にしても、次回見直す場合については、それぞれの地域の住民に一度回覧板をまわして、もし「バスが回った

ら乗りますか」といった調査をしていただいて、5～10人も乗るということであれば、やはり何らかの形で回してあげたいなと私自身は考えております。

(上野) 公民館に停まってから上郷に回ると、「伊予幼稚園」に行けなくなるという問題がでできますよね。幼稚園前も非常に重要な場所だからこれまでは回しているが、こっちにも回せ、こっちにも回せとなると、そんな時間的にも金銭的にも対応するような余裕は無いと思いますね。

ただ、上郷さんで5人も10人も乗るというのであれば、幼稚園をとばしてでも上郷に回して欲しいなという気持ちもあります。

もちろんバスについても、今回採用を決めた小型(ジャンボタクシー規格)では間に合わない、準大型を回さなければいけないという時期も何年後かには来るでしょう。

それをひっくるめて事前調査というのをやって欲しいなと、何年か先の再見直しの時には、そういうことも頭に入れておいて欲しいなとお願いしておきます。

会 長： 事務局何かありますか。

事 務 局： 今回の見直しにあわせて、各公民館で説明会を行わせていただきましたほか、それ以前にもアンケートですとか、様々な形での情報収集をいたしまして、他の地域でも様々な要望があったことをお伝えしておきたいと思います。

要望があったところについては、できるだけ沿う形にできればと思いながらも、何か基準が無いと、要望があった場所全てにバスを回すということは路線バスという考え方では難しいので、何か一定の基準を設けることが必要となります。検討いたしました結果、一番分かり易いのは距離だろうということで、最寄の公共交通機関の乗降場所から集落までの距離を一つの基準として考えました。

今回要望があった上郷につきましては、最寄りの停留所が「伊予幼稚園」になるのですが、上郷集会所から「伊予幼稚園」までのルートを測ったところ約800m程でして、この800mというのは微妙な距離で本当に悩みました。

国土交通省が定める公共交通空白地というと、明確な定義は無いとは言いながらも、バス停は300mとか400mという風に言われているのですが、都会であればともかく、伊予市ではもう少し広い範囲で考えないと対応しきれませんので、伊予市としては1km圏内は歩いていただこうと設定いたしました。

最寄の公共交通機関から1km以上離れたところで要望が強いところ、その上で特に道路の傾斜が厳しい所ですとか、高齢者だけの単身世帯、あるいは高齢者御夫婦世帯が多く、家族や隣近所の共助による移動も難しいという地域に関しては、交通空白地として捕らえて検討が必要ではないかと考えまして、今回の検討を行いました。

そういう意味では、今回要望のありました上野の上郷は、最寄りの停留所から800mと基準の1kmを割り込んでいますし、比較的若い方もいらっしゃいますので、家族間の助け合いあるいは地域の助け合いがまだできる地域かなということで、今回は断念させていただきました。

折角の機会ですので他の事例も紹介しますと、先程お話ししました上三谷の客集会所から今一番近いフリー乗降区間までの距離が大体450mございまして、一般的に考えて歩いていただける距離と判断しました。

一方で今回の再編で区間新設する予定の「長崎谷」と「本谷」ですが、最寄りの乗降可能場所までの距離としては、「本谷」が大体 1.1 km を越えています他、「長崎谷」では 1.3 km となっています。

これらの集落はいずれも特に道路の傾斜がきつい地域ですし、御高齢の方も多い地域ですので、歩いて上り下りしてもらうのは実際に難しいだろうということで、路線を追加する判断をしました。

また上野や宮下の北伊予寄りの地域、八丁坂周辺の地域につきましては、「上野郵便局」の停留所から北伊予駅までの直線距離を測りますと大体約 1.5 km になります。

その中心部を境に北伊予駅を選択される方、あるいは「上野郵便局」を選択される方、新しくできましたら「南伊予駅」を選択される方もいらっしゃるかと考えますと、最寄の公共交通機関から最も遠い、中間あたりの方が約 750m の距離ということになりますので、先ほど申し上げた 1 km の範囲の中で歩いていただける距離というふうに判断しました。

但しこれらは一つの基準ですので、先程岡本委員さんが言う通り、地元の方でそういった同意を集めて、何人以上はバスに乗る人が確実に居る、地域の総意でバスを呼びたいということでしたら、次の見直しまでの間に区長さんを通して情報として上げていただけましたら、こうした基準とは別に、「特に需要の高い地域」として、次の見直しの機会では可能な範囲で検討したいと思います。

例えば今回の再編で区間新設し、停留所を新設する予定の「伊予あいじゅ」なども、現行路線の運行開始の時には「寄っても誰も乗らないのではないか」と言われ、路線に加えていませんでした。しかし運行開始後、こういったアンケートや地元の説明会等をする度に「あいじゅに寄ってもらえないか」と毎回言われておりましたので、次の見直しでは検討しますとお答えしてきた経緯もあり、今回の実現に繋がっていますので、他の地域に関しても、地域の皆さんから常に声が挙がっているということがあれば、次の見直しにあたっての検討は可能と考えます。

会 長： その他にございませんでしょうか。

委 員： 基本的には事務局の提案の通りでかなり立派な計画が出来上がっているのかと思いますので賛成をいたします。

それを踏まえて二点だけ、これは要望に近いのですが、一つはバスが小型化したということで、これまで以上に集落の中を走ります。

路線図を見ると「えっ、こんな所まで」というような道路も走るようですので、安全運行にはくれぐれも努めていただきたい。

資料にある質疑応答の中では、平均時速 25 km での走行を想定しているということで安心かなと思いますが、こうした点を運行事業者さんへどのように徹底するのか、その辺りをお教えいただけたらと思います。

私の住む地域には、ゾーン 30 という区間があります。

是非コミュニティバスには、市民の方に対する通行の見本となるような走り方をしてもらいたいと思います。

二点目は停留所の決定なのですが、利用者としては高齢者の方が想定されると思いますが、大雨の日もあれば炎天下で 5~10 分待たなければならぬようなことも、しばしばあろう

かと思しますのでそうした安全面、交通上の安全面だけではなく、身体的な安全面も考慮した上で十分な対応をお願いできたらと思います。以上よろしく申し上げます。

会 長： 事務局お願いします。

事 務 局： まず安全運行に関しましてはまさに仰るとおりでして、市が運行する公共交通事業ですの
でまず安全第一、仮にダイヤから遅れても「とにかく安全に運行してください」ということ
で運行事業者には特に言うておきたいと思えます。

御指摘の「25km/h で走行する」と言いますのは、フリー乗降区間のダイヤ編成にあた
って平均時速 25 km/h で計算していますという事です。

これは「フリー乗降区間は必ず 25 km/h でずっと走ります」ということではなくて、道
路の状況あるいは幅員等に合わせまして、実際の走行速度に関しては多少の上下があろうか
と思っています。

また、通常区間におきましては通行車両の交通を妨げてもいけませんので制限速度を守っ
て走っていただくようお願いしたいと考えています。

こうしたことをどうやって遵守するかと言いますと、やはり運行事業者さんを選定する
ときに、仕様書上できちんと明記しておきまして、交通違反をして切符を切られたり、事故を
起こしたりすることが無いよう気をつけていただくほか無いかと考えています、

特に委員さん御指摘のとおり、今回の再編ではフリー乗降区間を設けて、かなり集落の中
を通ることとなりますので、お子さんが飛び出すトラブル等も考えられます。特に気をつけ
て運行してもらうように、強くお伝えしたいと思っています。

またあてはいけないことですが、万一そういった事故等が発生した場合には当然市の方
にも連絡が来るような仕組みを整えておき、万一の時には市も責任のある対応をしていき
たいと考えています。

それから停留所周辺の整備に関してですが、非常にこれは重たい御意見です。

今後新設する停留所はもとより、既存の停留所についても改めて地権者に対して設置の交
渉をしていく予定ですが、比較的小さな標識ですと軒先を貸してくれるとか、田んぼの横に
ちょっと置かしてくださいと言いやすいのですが、屋根や椅子を付けるとなると、それなり
の面積を占有することになりますので、かなりハードルが高くなります。

今回の案の作成にあたって、特に民間企業の土地を借りる場合には勝手に計画を進める
訳にはいけませんので、何箇所かの商業施設や金融機関に事前のお願いに行ったのですが、
「停留所を作るというのは、椅子を置いたり屋根を付けたりするのですか」と言われまして、
「そこまで求められると提供は難しい、でもちょっと標識を置くだけとか壁に貼るだけとか
なら構わないですよ」という事もありました。

ただ仰られるとおり、雨に濡れるとか、炎天下で暑い思いをするということもありますの
で、今後の課題として、すぐにはなかなかお答えできないかとは思いますが、何か良い案が
無いかということを考えていきたいと思えます。

民間バス会社でもそうなのですが、何も無い所にバスの標識だけあるというスタイルのバ
ス停も一般的にはありますので、それぞれの地域の中で、もし軒先を貸してもらえらば貸
していただくなど、地域の中の助け合いをお願いすることも含めて検討していきたいと思っ
ております。

会長： よろしいでしょうか。時間もだいぶ過ぎておりますので、この辺りでこの(2)につきましての質問は終わりたいと思います。

そこでこの(2)の再編後の路線に関してはこの後御審議いただきます再編実施計画を構成する要件の前提条件になっておりますので、このことについて一旦採決を取らせて頂いたらと思っております。

色々まだ問題点も多少出て来るとは思いますが、基本的にはこの路線ということで事務局は作っておるようです。

そこで事務局から説明、提案のあった再編路線案につきましては賛成反対の挙手をしていただきたいと思いますと思っております。

それでは再編路線に賛成の方挙手をお願いいたします。

〔出席委員全員が挙手〕

ありがとうございました。

全員挙手、賛成をいただいたということで再編後の路線には事務局案を採用することとし、次の審議に進めさせていただこうと思っております。

続きまして審議(3) 再編実施計画構成内容の基本的な考え方について事務局から説明をお願いします。

【(3) 再編実施計画構成内容の基本的な考え方について】

事務局： 引き続き、議事(3) 再編実施計画に係る構成内容の基本的な考え方について御説明申し上げます。

資料3を御覧ください。

事務局では先ほど御承認いただきました再編路線を基本として、再編運行の基本計画に当たる「再編実施計画」を策定し、3月末を目処に市長の決裁を経て4月当初に公開、それに合わせて再編に係る事務的な作業をお手伝いいただく支援事業者と、実際に再編後の運行をしていただく運行事業者の選定を行い、来年度いっぱい期間をかけて、それぞれの準備作業に入る予定としています。

それにさきがけ、資料に記載のとおり、①ダイヤ編成について、②運賃等について、③運行事業者の選定について、の大きく3点について方針をお示しいただければと思います。

これら3点は最終的には来年5月から6月に予定しております公共交通会議で最終の決定となりますが、事務局としてはここで明確な方針を示していただくことで、皆さんの御意向を反映した形で事業を進捗していきたいと考えていますのでよろしくをお願いします。

まず1点目のダイヤ編成について御説明しますので、資料4を御覧ください。

これは先ほど御承認いただいた路線を基本としたダイヤの案です。

個別の停留所に何時何分という詳細はこの後検討してまいりますので、ここでは路線ごとの便数と、大まかにどういった時間帯での運行とするかといった考え方について、御協議いただければと思います。

ちなみに現在の路線では「三秋・八倉線」が一日3往復半で、三秋発が4便、八倉発が3便、「鶴崎・新川線」及び「平岡・新川線」が一日2往復、「郡中循環線」及び「市街地循環線」がそれぞれ4周回を運行しています。

事務局案といたしましては、現状で最も利用が多い「八倉線」及び「三秋線」を1日3往復とし、「唐川線」、「平岡線」及び「郡中3線」を1日2往復の設定とし、これまで午後の便で乗客がない状態で運行していた空車運行の割合が高かったこともありますので、それぞれ午前中を基本としたダイヤ編成としてはどうかと考えています。

また、始発便の時間に関してですが、路線の説明の中でも触れましたとおり、実証運行のデータを検証した結果、コミュニティバス利用者の多くが午前中の早い時間に通院を済ませ、買い物等もしてお昼前後に帰宅したいという大きな流れがあることが分かりましたので、それぞれの始発便を午前8時ごろに設定し、始発に乗車した方が、多くの病院で受付が始まる8時半前後に中心市街地に到着するようなダイヤを想定しています。

なお、資料4の5ページ目で示す「郡中3線」だけは3路線を1台の車両で運行する関係上、2路線目、3路線目の始発が少し遅れることとなりますが、その分帰り便も後ろにずれていますので、用事を済ませるための時間は一定確保できるものと考えています。

ちなみに、事務局で市内病院の受付開始時間を調査しましたところ、再編後の路線周辺の主要な医療機関9施設のうち、最も早いところで7時半が1箇所、8時～8時20分が4箇所、最も遅い4施設でも8時半に受付開始となっております。

なお、ダイヤ設定に関しましては、資料1の3ページ目、Q11、12でも意見が寄せられています。

次に、2点目の運賃等について御説明いたします。

現行の制度では、1路線1乗車につき200円を基本として、身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳、特定疾患医療受給者証の交付を受けている方は半額(100円)。ただし自己申告及び手帳等の提示が必要、となっております。

また、未就学児(出生の日から6歳に達する日以後の最初の3月31日までの間にある方)は、同乗する保護者1人に対し1人まで無料となっております。

説明会の中では、資料1のQ17にあるように、どうせ運行するのであれば、運賃を半額にする、あるいは無料にしてより多くの利用を促すほうが良いのではないかと、といった御意見もありましたが、市の基本的な考え方として、全ての公共施設の使用に関して受益者負担の考え方を原則としていますので、コミュニティバスについても無料にするということは考えづらいと思います。

また、現在の運賃設定については、運行前の公共交通会議で当時の委員さんに御協議いただき、周辺の公共交通機関等の金額を参考にしたものであり、市が行うコミュニティバス事業が、民間事業者が行う交通機関やタクシー事業者の利益を脅かすことなく、共存することを原則として設定しておりますので、いたずらに安くすれば良いというものではないと考えています。

こうしたことを受け今回の再編にあたっては、運賃については現行のまま据え置くことを提案いたします。

また、資料1の4ページから5ページにかけてのQ18で路線間の乗り継ぎに関して、目的地まで1路線分の運賃で行けるよう「乗継券」を発行してはどうか、という意見や、1度運賃を支払えば1日自由に乗り降りできる「フリー乗車券」を発行してはどうか、といった意見もありました。

これについては事務局も慎重に検討してまいりましたが、まず乗継券については、今回承認していただきました再編後の路線が「保健センター」から「じゅらく」までの間がそうであるように、同一区間を往復する設定であることから、往路と復路の判断が付きづらく、乗継券の有効性が把握しづらいという問題があることが分かりました。

また、当日のみ有効とする乗継券を発行する業務を運行事業者をお願いすることは、停留所ごとの乗降者数の把握に加えて乗務員の負担にもなります。

さらに、1日フリー券の検討でも課題となりますが、将来的には運賃収入を運行事業者の収入とし、それを差し引いた額を運行委託料にすることで、本来の形の旅客運送事業にするべきと考えていますが、路線ごとに異なる事業者が受注した場合、乗継券やフリー券の収入を、どの事業者（路線）の収入とみなすべきか、といった課題も残ります。

路線間を乗り継いだ場合に、各路線ごとの料金を支払うことは、一般の公共交通でも見受けられる料金設定であり、繰り返しますが市が運営する公共交通であることを考えると一定の負担があることで、タクシーのようなその他のサービス事業者の選択肢を残すという考え方もありますので、「乗継券」「一日フリー券」の発行は見送ってはどうかと考えています。

続いて、消費税増税に関してですが、来年10月に消費税が増税される見込みとなっており、当市でも各種施設使用料等について見直しをかけることとなっています。

コミュニティバスやデマンドタクシーの料金につきましても、増税後の料金設定をどうするかということを検討する必要があるかと思っています。

これについては間もなく市の使用料の見直し方針が定まる予定であること、県が中心となって県内の公営交通機関の消費税増税後の対応等について、情報の取りまとめが行われていることなどから、現段階では結論を出さず、今後必要に応じこの会議で御相談したいと思えます。

最後に、3点目の運行事業者選定についてです。

再編後のコミュニティバス運行は、これまでと同じ道路運送法に規定する一般乗合旅客運送事業の許可による運行となりますので、中山、双海地域で運行中の「区域乗合」の制度とは異なり、運行事業者の事務所や運行拠点が行区域の中にある必要はありません。

また、伊予市の入札等における事業者選定の考え方からしても、今回の運行業務に関しては特に市内の事業者でなければ受注することができないものとは限定できませんので、運行に関する許認可を得ることができる事業者であれば、市外の事業者であっても参入可能な仕組みで選定する必要があると考えます。

しかし一方で、この事業が有償で利用者を安全に輸送することが目的の事業で、伊予市という自治体が運営する以上、安全運行は最も重視すべき課題であると考えます。

定員10人以下の車両で運行する今回の制度は、普通二種免許を有する乗務員が勤務している事業者であれば運行許可を得ることができるものですが、市としては独自に「有償による旅客運送業務の実績」を参加資格の要件に加え、貸切、乗合、タクシー等の区分は問われないにしても、例文に記載しているような「有償旅客運送の実績」が何年かあることを条件にしたいと考えています。

具体的な実績年数については、市の入札監理担当課と協議して決めたいと考えていますが、こうした要件を設けることについての考え方について御協議いただきたいと思えます。

以上、大きく3点について御協議いただければと思います。

会長： ありがとうございます。

事務局からの説明、提案につきまして御質問や御意見がございましたらお願いします。

委員： 運賃ですが、将来は自立できる方向を目指すということを考えますと、私はできれば今回500円位の線を出した方が良いんじゃないかと思います。

どういふことかと言いますと、持続可能性と言いますか、市役所が行う公営地域公共交通の持続可能性ということ考えた時には、将来の人口減少、財政の窮迫などを考えた時に、中山、双海のあの両地域での事業は到底維持できないと思います。

そうなった時に速やかに民間による有償運送で賄えるような仕組みを今から考えるということ言えば、今から消費税増税も含めて500円という線を出して、たちまちには仮に500円で1万人乗るとした場合に500万円が収入になる訳ですが、その一部を市に上納して、それを原資として割引券を発行するなりというような形で、救貧施策として賄うというような考え方も制度として取り入れた方が良いのではないかと思います。

今回の原案に反対するということでは無いのですが、これはもう次回までにそこまでの仕組みが無ければ、途中で終わってしまうような仕組みであってはならないと思います。

国も非常に厳しい、市も厳しい、それで今の過疎債という仕組みだって本当にこれから先、残るのかどうか、これだって怪しい状況でありますので、この仕組みを将来自主運行に持っていけるような、ステップを踏むとしたら500円かなと。

他の皆さんは反対されると思いますけども、そうしないと途中で中座してしまう。

私も可能であれば参加したいと思っていますけども、嫌な言い方ですが利権として業者が参入するとすれば、もう金の切れ目が縁の切れ目になる。

そうならない為には住民の皆さんにも500円位出費していただいて、この仕組みを住民が維持するんだと、私たちの移動手段なんだという風に自覚されるのであれば、「安ければ安い程良い」という発想ではなくて一定の負担を住民がするという所から再出発の方が私は良いと思います。

それと今回の事業者選定について注文を付けたいのですが、私が他の事業者と話した時に観光バスの会社が入る余地があると思います。

観光バス会社にとって、今回の事業への参入が非常に魅力がある理由というのは、平日から金曜までである意味アルバイトのような形でコミュニティバスを運行して、土日祝日に本業の方で稼げる仕組みができるわけです。

要するに乗務員の確保の点から考えると、土日祝日だけの雇用が難しいので、月曜から金曜までは市に負担してもらって雇い入れれば良いんじゃないか、ということに入って来られる可能性があると思います。

今回の再編で言えば、乗車希望のお客さんが定員いっぱいになって乗れなくなる場合、要するに定員オーバーになるような場合の対応はどうするのかというようなことを考えておかねばならない。

これまでも我々タクシー事業者は契約（協定）をしていて、定員オーバーで乗れなくなった場合にタクシーが駆けつけて続行運行する仕組みがあります。

その場合は、タクシー料金ではなくてお客さんからは 200 円いただいて、200 円を市に上納する代わりに市からタクシー料金を払ってもらうという仕組みですが、実績としてそれほど回数では無いものの、やはりこれまでも何度かはありました。

ところがこれがお客さん 9 人乗りという事になりましたら、やはりその頻度は増してくる。

そして先程事務局が説明された通り、区長さんがこの集落内を通るように要望されたという事は、区長さんも皆さん乗ってくださいねと働きかけをする。

そうすると働きかけをした場合どんな行動を取られるかというと、「4~5 人で乗るわ」という事もありうる訳です。そうすると思わぬ場所で積載不能の事態が起きると思うわけです。

その場合のバックアップはタクシー会社がしなければならないのですが、ただ単に走れば良いというようなバスの運行方式では対応できないかもしれない。

ちなみに各会社運行システムが違うのですが、例えばうちの会社で言えば各車に GPS が付いているんです。

また仮に、今度の業務を請け負わせて頂けたとして、ジャンボタクシーを導入する場合には、それにも付けるつもりです。

そうすると、どういう状況で車が動いていて、どこで積載不能になったか見た時に分かる。

フリー乗降区間が多くなるという事は土地勘の無い運転手が、「えーっとお客さんが二人乗れなくなりました」、「それでどこですか」と言った時に「どこだろうな」となった時には我々も対応が出来なくなる。

そういう事を考えた時には、タクシー事業者でなければなかなか務まらないんじゃないかと思います。その点は選定される時の判断の基準としてお考えいただいていた方が良いと思います。

会 長： 事務局、何かありますか。

事 務 局： 大きく分けて運賃に関する事、「1 乗車 500 円にしたらどうか」という具体的な御提案と、事業者選定に関する考え方についての 2 点の御提案があったかと思います。

まず運賃の方に関しましては、現在運行していますコミュニティバスが、一部の方にとっては大切な生活の足になっている一方で、残念ながらまだ十分に市民生活に浸透していないという面も否めず、市民の方の中にはもしかすると、まだ市がバスを運行している事すら知らないという方もいらっしゃるのではないかと思います。現在のこの状態で運賃だけ上げてしまうと、単に乗車率が下がるだけ、ということも考えられます。

そうした面から考えますと、値上げの前にまずは「このバスが意外と便利なものなんだ」ということを御理解いただくことが前提と考えております。

そういったこともありまして、今回派手なラッピングのオレンジ色のちっちゃなバスがいつも集落をぐるぐる回っているという事を見ていただくという、いわゆる広告塔の役割としても集落の中に入っていき事に意味があると思っておりますので、それによって「市役所がバスを走らせているんだね、病院や買い物に行くにはあれに乗ったらいいね」ということを知っていただいて、そして実際に乗っていただくことで、多くの方がまずは「バスがなくては困るね、生活の足だね」と思っただけになることを目指したいと考えています。

人数を増やすという事を考えますと、単純に運賃を安くするという考え方もあるのかもしれませんが、何度も言いますように運賃の値下げには様々な問題がありますので、今回は考

えていません。財政面、他のサービスとの共存の両面から、今の料金のままで便利に使ってもらい、もっとたくさんの方に使ってもらえることを目指して、今回は 200 円で据え置くという提案をした次第です。

委員さんが仰るように、財政的にどうかというと、伊予市も決して裕福ではありませんので、やはり少しでも収入を上げていきたいということもあります。これについては、利用者が一定増えてきた段階で、段階的に運賃を上げていく事も考えていく必要があるかなど、現段階ではあくまでも市の方針としてではなく、担当者個人の意見としては思っています。

ただ伊予市の使用料を考える上での基本的な考え方として、激変緩和措置というものがありまして、急に倍とか三倍とかになると今まで利用してきた人が非常に困るということがありますので、伊予市では一応、一回の値上げで上げられる幅について、最大で 1.5 倍までという基準を設けています。

今すぐどうこうという訳では無く、次の見直しの時には、デマンドタクシーの運賃と足並みを揃えていくこともありますし、消費税増税の話、その他社会情勢等を勘案して、検討事項の一つとして捉えていきたいと考えています。

逆に維持が出来ない時にどうするかという時には、今の路線のまま 500 円にする 300 円にするという、収入を増やしていく話も一つの方向性だと思いますが、他方で、路線を縮めていくことも検討の一つになってくると思います。

まさに委員さんが前の会議で仰られた話ですが、主要な基幹路線だけを残して、例えば各地区の公民館にまでしか行きませんよという形にすることで、支出の方を抑えていくという方向性での検討も有り得ると思います。

これらについては、総合的な検討が必要と考えておりますので、今後の課題として宿題としていきたいと思っております。

それから運行事業者の選定についてですが、今回の例文で言いますと観光バスの事業者さんも入る、そして路線バスの事業者さんも入る、もちろんタクシー事業者さんも入ると考えています。

仰る通り、バスが満車になった時の救済措置としての、いわゆる続行運行についてですが、仮に他の事業者さんが受注されたとしても、一応市としては市内のタクシー事業者さんから順番に、他社ではありますけども助けてあげてもらえませんかというお願いを、それを受けてくれるかどうかは別として、したいと思います。

それでもどうしても難しい時には市外の事業者さんにもお願いすることがあるかもしれないのですが、そういう考え方が一つ。

もう一つはまだ選定の方式が確定していないのですが、今後検討する中でいわゆる仕様書を固めた形のお金の入札方式にするか、あるいはそうした続行運行が必要だった時の対応も含めたプロポーザル方式、いわゆる提案方式にしていくかも今後の検討課題と考えておりますので、この後もあまり期間は無いのですが早急に仕様書の方を作って、より良い形になりますように検討して参りたいと思っております。

会 長： だいぶ時間も迫って参りましたので、あとお一人ぐらい御質問を受けられると思いますがいかがですか。

〔意見・質問等なし〕

それでは意見も出尽くしたようですので、一応ここで採決に移りたいと思います。

この件につきましては再編実施計画の構成の中で、方針として示すこととなります。

それぞれの内容に関する詳細というのは、来年6月頃予定されている地域公共交通会議で審議予定の再編運行実施計画を策定する際に最終的に決定しますので、今日の段階ではこれら3つを一括審議といたしまして採決を取りたいと思いますが、事務局よろしいですか。

事務局： はい。お願いします。

会長： それでは再編実施計画の構成内容の基本的な考え方につきまして、事務局の案に賛成の方は挙手をお願いします。

〔出席委員全員が挙手〕

はいありがとうございました。全員賛成ということで承りました。

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先ほど申し上げた方針によるものとして、事務局において原案の作成、そして市長の決裁をもって策定するということになると思います、よろしくをお願いします。

最後にその他につきまして、何か再編実施計画策定に関しまして本日の協議内容の他に御発言のある委員さんがおられましたらお願いします。

委員： 今回事務局案を拝見させていただきまして、資料の(1)の方にもあるように各地域で説明会を何回か開かれ、その中で非常に細かく要望等を聞いていただいて、また回答の方も便利に出来るところ、出来ないところというのをある程度基準をもって臨まれているということで、今後非常に良いものが出来るのではないかという感想を持ちました。

今日の質疑の中でもあったかと思うのですが、今回の事務局が考えておられる案というのは、未来永劫この形というものではなくて、利用状況の把握とか、今後変わる社会的な要素も見定めていきながら、定期的な見直しを随時行なっていただけたらと考えております。

来年度にはさらに具体的な計画を策定するというので、また議論が行われると思うのですが、非常に期待をしておりますので一つよろしく願いいたします。

会長： ありがとうございました。

以上をもちまして本日の審議は全て終了いたしました。

円滑な議事進行に御協力いただきましたことをお礼申し上げまして、進行を事務局にお返ししたいと思います。

事務局： ありがとうございました。再度に次第の(4)その他ということで、こちらの方からは特にありませんが何かございますでしょうか。

〔発言なし〕

無いようですので、以上を持ちまして第3回伊予市地域公共交通会議を終了いたします。

なお、冒頭事務局からスケジュール説明がありました通り、次回の開催につきましては来年度の5月下旬～6月中を予定しております。

これまで同様、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、引き続きよろしくお願いします。

また人事異動等、役職の変更等ありました際にはお手数ですが事務局の方まで御連絡いただけたらと思いますのでよろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

— 終了 —