

# 第 5 回西条市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

日時：平成 31 年 1 月 24 日（木）13：30～

場所：西条市役所本庁 5 階 大会議室

## 1 開会

## 2 会長あいさつ

### ○ 会長

昨年から検討を重ねている丹原地域のデマンド交通の実証運行計画について、本日事務局が各種調整を行った結果が出てきており、こちらについて審議していただきたい。他にも国庫補助金の地域フィーダー確保等についても審議していただきたい。

我々協議会のメンバー、また、西条市役所として今後を見据えた地域公共交通のあり方を皆さまと一緒に議論しながら作っていければと思っている。

## 3 協議事項

### (1) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（案）について

#### ○ 会長

まず、協議事項の「(1) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（案）について」、ご審議いただきたい。事務局からの説明を願う。

#### ○ 事務局

<資料 1 説明>

#### ○ 会長

事務局からの説明について、何か質問や意見等はあるか。

(なし)

基本的な話だが、これはバス交通が補助対象となるということで、今回は目標設定に対する事業評価ということだが、この事業自体は毎年いろいろ国の補助になる対象を増やしていくとか、計画を変更していくという考えはあるか。具体的に言うと、市の中でこの 3 つの路線以外にさらに国庫補助の対象になり得る所があれば、それに対してどうしていくのかということについては何か考えがあるか。

#### ○ 事務局

国のフィーダー補助については、山間部でも山村振興地域や過疎地域から街中の主要な駅やバス停等に接続した運行ルートを利便性の高いものへ改

善するということが対象である。今3路線を申請しており、補助金を受けている。補助金の額は、補助対象経費の計算と補助対象の限度額がある。この3路線で計算した補助対象の額はすでに限度額を上回っているので、補助金として頭打ちになっている状態であり、この3路線を申請している。

○ 会長

承知した。

他に何かあるか。

○ 四国旅客鉄道株式会社

7ページの「地域の交通の目指す姿」について質問する。最後に「まちづくりとの一体性による地域の活性化を図る」という文章があるが、公共交通の会議を行っている他の自治体においては、立地適正化推進協議会といったまちづくりに関する協議会等があり、それが公共交通と両輪で回るというような形で法定協議会を行っていると思うが、西条市の場合はどういう形なのか。

○ 事務局

質問の様に立地適正化計画等を西条市でも策定しているので、それらと協調し一体性のある公共交通の取り組みを進めるというような形である。

○ 会長

つまり、立地適正化計画ですでに作成されているものを前提として、そこに矛盾のない形の見直し等を活性化協議会で行っており、事務局側で調整をした上で進められているということでしょうか。

○ 事務局長

この地域公共交通活性化協議会を設置している目的の1つに地域公共交通網形成計画の策定があり、現在の計画もこの協議会で議論をして、平成27年3月に策定している。この計画では立地適正化計画等を含めて地域の公共交通を考えていこうということで策定し、この計画に基づき協議会において地域の公共交通について協議しているので、他の計画との整合性を取った形で進めているところである。

○ 会長

承知した。

もう1点、質問したいのだが、最初に事務局から様々な補助制度が地域公共交通に対して存在しているとあったが、西条市で活用可能な可能性があるものや、すでに活用しているもので全体的にどのような補助制度を国がもっているか承知しているという理解でよろしいか。

○ 事務局

今の地域公共交通確保維持改善事業の中で、西条市で該当するものについて

ては、このフィーダー補助で申請をしている。

○ 会長

様々な補助事業とは、地域公共交通確保維持改善事業の中に色々なものがあるという趣旨で、これ以上に別の国の事業がいろいろあってという意味ではないということか。

○ 事務局

公共交通に関する補助事業としては、この事業が大元である。

○ 事務局長

バスの補助はこの事業が大元である。国の事業ではないが、昨年度バスを購入した際には、宝くじの助成金事業を利用している。

○ 会長

事務局が全体像を把握しているということであれば、この協議会のメンバーにもこういう補助制度がある中で、西条市に適用できそうなものはこれであるというような全体像がわかるものを情報として提供していただけると参加している皆さまの参考にもなる部分があるだろうと思ったので質問した。

他に皆さまからコメント等はあるか。

(なし)

それでは意見、質問がないので承認について伺いたい。

この「(1) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価(案)について」承認をいただけるか。

(承認)

この事業評価については原案どおり承認する。

(2) 丹原地域デマンド型乗合タクシー実証運行計画について

(3) 平成30年度収支補正予算(案)について

○ 会長

続いて、協議事項「(2) 丹原地域デマンド型乗合タクシー実証運行計画について」であるが、こちらは「(3) 平成30年度収支補正予算(案)について」と関係した案件となっているので、まとめて事務局より説明し、協議することとさせていただきたいがよろしいか。

(異議なし)

それでは協議事項(2)と(3)の2つについて、それぞれ事務局から説明をお願いします。

○ 事務局

<資料2及び資料3 説明>

- 会長  
ただいまの事務局からの説明について、何か質問や意見、コメント等はあるか。
- 社会福祉協議会  
周桑病院に午前と午後に行くことはわかるが、帰りはどのようになるのか。それと、片道乗るごとに 500 円支払う必要があるということか。
- 事務局  
周桑病院方面行は、周桑病院や街中に行く便ということになる。帰りについては、保井野・楠窪・千原方面行が帰り便になるという形で考えていただきたい。両方乗ると往復ということになり、片道 500 円ずつの合計で 1,000 円という運賃である。
- 会長  
2 ヶ月で概算 1,256,000 円となっており、現在 62 世帯 70 名の登録があるということだが、最初の 2 ヶ月での利用者は何人で試算しているのか。
- 事務局  
現在のところ具体的な利用人数は試算していない。補足だが、丹原地域の 65 歳以上の人口は昨年 12 月末現在で、4,500 名いる。
- 会長  
他に何かあるか。
- 瀬戸内運輸株式会社  
「2 計画期間」には実証運行期間は平成 31 年 2 月からとなっているが、前回の 8 月の協議会の中では 1 年間の実証運行を行ってから本格運行に移行するということであったと思う。
- 事務局  
2 月から実証運行を始めて、説明したように、このよりそいタクシーが地域にとって良いのか悪いのかということを実績も含めてデータを取りながら改善を図り、地元の公共交通であるバス路線とも調整を行った上で本格運行に移ろうと考えており、1 年を目安にしているが限定しているわけではない。
- 瀬戸内運輸株式会社  
その中で色々なデータを取り、住民にも周知徹底を図るということになる。こういう協議会はそれまでにどのくらいの頻度で行うのか。
- 事務局  
頻度は未定だが、この運行計画案も皆さまに協議や承認をいただいた上で進めているため、計画変更の場合の協議や実績の報告の際には協議会を開催したいと考えている。

○ 瀬戸内運輸株式会社

承知した。

もう1点、「⑦利用料金」はこれでよいと思うが、「⑧運行経費」の概算経費については、2ヶ月ではこの金額だが、事務局は1年間の経費を考えているのか。それとも半年で考えているのか

○ 事務局長

協議会の開催について補足するが、西条市地域公共交通網形成計画が平成31年度までの計画となっており、平成31年度に見直しをする予定にしている。見直し後の計画は、今回丹原地域での実証運行の結果を反映させ、デマンドを含んだ中でバスの利用促進を図り、それを西条市全体に広げていこうというものを考えている。その網形成計画について皆さまに協議に参加していただき、本当にこの地域に合った公共交通を考えていただきたい。事務局としても、せとうち周桑バス様と一緒に丹原地域での協議や説明会に行っているが、その中で地域の方の意見を聴いている。そういった意見もこの会で出し、この協議会の中で地域公共交通とはこのようなものであるというものを作っていただきたいと考えているので、協力をお願いしたい。

○ 瀬戸内運輸株式会社

承知した。

○ 会長

現状のところ、実証運行は最低でも1年はかかるという見込みのもとで、平成31年度の予算案については1年分を予定しており、今後の進め方次第で実際に全部の予算を使うのかどうかが変わってくるだろうと想定しているということと理解した。

また、網形成計画見直しの協議もこちらの協議会の場をお願いしたいということなので、見直しの動きと実証運行の進み具合等を見ながら合わせて議論いただくのが開催頻度としても望ましいと思う。スケジュールや頻度は皆さまに過度な負担にならない様に留意しながら適宜事務局の方で検討の上相談させていただきたいと思う。

他に何かあるか。

○ せとうち周桑バス株式会社

2つ聞きたいのだが、実証運行について、先ほど1年という話が出ていたが、私が地域の公民館での説明会に市と同席して参加した中では、最低2年と言っていたと思うが、その点についていかがか。

○ 事務局長

期間については説明会の中でもよく聞かれたが、地域の方等の合意が必要であるため、こちらから特定した期間は言っていない。先ほど1年と言った

のは、事務局の中では最低1年以上は必要であるという考えを持っているということである。ただし、4年も5年も実証運行をするということにはならないので、1年以上で、2年とかそういう期間で本格運行に移るのか、デマンド交通がこの地域には合っていないということであれば他の交通体系とするのかということを考えなければならないと思う。その目安の期間として1年以上で、いつまでということは今の段階では申し上げられないが、実証運行として長期間にわたってはできないという考えは持っている。

○ せとうち周桑バス株式会社

会を重ねる中で平成32年というのがいつかの地域で出たと思うが、ひとまずは1年以上ということで納得した。

次に、19ページの「7 実証運行計画内容等の検討」の「②本格運行（実証運行終了後）」のところに、再編について書いているが、湯谷口～保井野、湯谷口～臼坂と関屋～湯谷口の地域では明らかに利用者の数が違う中で、ここを同列に並べて最後の言葉が「再編する」という言葉で終わっている。これは、次のルートをなくすということも含めて、「再編を検討する」ということとどのように違うのか。路線をなくす前提になっているのか。以前から言っていた、バスかデマンドタクシーを地域の方に選んでいただき、どちらが必要かという結果を見て考えるということから変わったのか。

○ 事務局長

これは元々地域の中で話しているが、やはり地域の方が本当に利用しやすいものを地域の公共交通として構築していかなければならないと考えている。もう1つ、バスの幹線についてはまちづくりの意味からも継続していかなければいけないということで網形成計画の中にも入っている。今の保井野線や関屋線については、丹原地域の中では支線である。支線については、地域の方と話す中で必要かどうかや、別の形で運行するという方法があるのではないかと考えていきたい。

特に今回デマンドを入れたことによってバスの利用者を増やす方法も考えないといけないと思っているので、そういったことも含めて、この協議会の中で協議をしていきたいと考えている。

○ せとうち周桑バス株式会社

それでは、再編するとは廃止すると読み替えるということではないということか。

○ 事務局長

廃止ということも含まれてくる。廃止して他の路線になるということもある。今のままではバス路線も利用者は増えず、現状維持か減少となると思う。そうではなく、バスも利用していただけるようなことを考えていかないと、

このままではずっと減少していくのではという危機感を持って取り組んでいきたいと考えている。

○ せとうち周桑バス株式会社

資料の中の「再編する」は廃止ありきではないという理解で、また、「再編を検討する」はこういう会を通じて検討していくという言葉と読み取ってよいということか。

○ 事務局長

そのとおりである。

○ 会長

私も気になったのだが、本格運行自体がまだはっきり決定していない中で、実証運行終了後の話が記載されており、事務局に確認だが、1つ目の「実証運行での検証を基に最適な便数での運行とする」を「最適な便数での運行を検討する」とか、2つ目の文章で指摘のあった「再編する」ではなく、「再編も含めて検討する」や「再編を検討する」とか、4つ目のところも「利用促進を図る」と言いきるのではなく「ことを検討する」とか、要は未来の話でこれから変わっていく部分を言いきらない形で記載しておいた方が、誤解が少なくてよいと思う。

○ 事務局長

そのように訂正する。

○ 会長

非常に重要なところだと思うので、先ほど廃止はあるのかないのかというところも、誤解が生じないようにしておいた方がよいと思う。廃止の可能性も含めて再編としているのであれば、「再編、廃止の有無を検討する」とか、逆に「有無を含めて検討する」とか、要はあらゆる可能性を検討するということかと思うので、その辺りは解釈に誤解が生じないように書きぶりを工夫していただけたらと思うがよろしいか。

○ 事務局長

そのように訂正する。

○ 会長

15 ページの「2 計画期間」も、これはあえていつまでとかは書かず、「協議が整った段階で」と資料に書いているため、説明会の質疑の中で1年か2年かと話題に出たのかもしれないが、現時点でこの協議会としての理解としては「協議が整った段階で」ということで期間を特に確定しない。ただし、事務局の考えとしては、実証運行なのでそこまで長く続けるということではないという意味で1年から2年ぐらいではなかろうかという説明をしたということによいか。

いろいろ公共交通のあり方ということで関係している方々が多々いるので、不明確な部分や確認されたい点があれば是非率直にコメントをお願いしたい。

○ 西条市連合自治会

15 ページの「1 計画の背景」の中に「免許自主返納者への対応」ということで、特別に書いてあるが、これは当初から言われる高齢者の交通事故対策という話があって、できるだけ早く自主返納したらという希望があったと思うが、優遇策といったことは考えていないのか。

○ 事務局

今のところはこの乗合タクシーによって、自家用車ほど自由に移動できないが、自宅まで来てくれる、自宅まで帰れるという点から免許自主返納者の対応策の一策として考えている。

○ 西条市連合自治会

自主返納を推進するとか、返納者を多くするという観点から、何かの優遇策があってもよいと思っているので、是非この中で対応していただきたいと思う。

○ 会長

要望ということか。

○ 西条市連合自治会

そうである。

バスは半額か。

○ 瀬戸内運輸株式会社

バスは半額である。

○ 事務局

瀬戸内運輸の門田様が言ったように、バスは免許返納者に特典がある。このデマンド型乗合タクシーについては、1人1回乗車大人500円でスタートをする。その中で皆さまから「こういうものがあったら利用しやすい」という意見をいただくこともあろうかと思う。そういうことも含めて、運行をする中で、免許自主返納者への優遇、金額面等々を検討していきたいと考えている。

○ 会長

バスは今半額だということで、優遇策があるという発言をいただいた。今の事務局の説明は、実証運行の間はひとまず一律に同額で始めるが、今後協議していく中、又は本格運行へ移行していく中で、指摘いただいた自主返納者への優遇措置の要否というものも含めて検討した上で考えていくということよろしいか。



他になにかあるか。

○ 愛媛運輸支局

15 ページの「1 計画の背景」で、大前提として「公共交通空白地域の解消」と、先ほどの「移動利便性の向上と免許自主返納者への対応」、「バス運行の効率化」といった背景があり、実証運行をされてその後の可能性を探るというような所があったかと思うが、19 ページの「7 実証運行計画内容等の検討」の「④実証運行期間中」というところで、4 行目に市内他地域への拡大の可能性について検討すると記載されている。確認だが、「市内他地域」というのは交通空白地域であるとか、利便性の悪い所、補助が必要であるところとか、そういう前提が当然あるということによろしいか。

先ほど誤解のないように記載を修正した方がよいのではないかという話があったので、他地域という前提はどういうところかを明記された方がよいかと思う。

○ 会長

この「市内他地域」という記載が事務局としてどのように考えていきたいのかということを確認にしたという事かと思う。

○ 事務局

今回モデル地区ということで、旧丹原町で実証運行をさせていただき、その中で実証運行の内容、意見等を聞きながら市内の小松地域や東予地域、西条地域に広げていくことを検討するということが記載している。

○ 愛媛運輸支局

市内の小松地域、東予地域、西条地域の中のどういう前提のあるところというようなことは考えていないということか。要望があるところということか。

○ 事務局長

デマンド交通を交通空白地域に導入するのは他の自治体でもしているが、今回丹原地域で実証するのは、交通空白地域だけではなく全体で導入することとしている。その中でバス利用を増やそうという考え方なので、実証運行した中で、他の自治体がやっているように交通空白地域だけのデマンドにすべきなのかということも検証することになるかと思う。それを他の東予、小松、西条地域にも丹原地域で実証運行したやり方で広めていこうと考えている。今言われているのは「交通空白地域だけか」とか「それを含めた中か」という質問だと思うが、その部分も含めて実証運行の中で検討していこうと考えている。

○ 愛媛運輸支局

かなり懐の広いと言うか、風呂敷が広いのではないのかという気がして、

あらゆる可能性も含めて実証運行をするけれども、この検討状況や結果によっては本格運行に入らないということまで含まれている感じがして、何でもありという感じのことなので、1年以上かかるのは当然かと思う。2年でも難しいかもしれない。

しかし、あらゆる可能性も含めて真剣に住民の方と交通事業者の方がいろいろ知恵を絞りながらよりよい持続的な交通機関の交通網の形成に尽力するということが計画のあり方だと思うので、引き続きよろしくお願ひしたい。

○ 会長

他になにかあるか。

○ 周桑商工会

私の地元が丹原ということで、非常に細かく網羅されており、非常に私は高く評価している。その中で、18 ページに乗降ポイントが記載されているが、降りる際には必ずこのポイントでないと降りられないということか。別の場所でも降りられるのか。

○ 事務局

この乗降ポイントは、自宅以外の乗降場所で、一般タクシーはどこでも指定したところで降りることができるが、乗合タクシーは安価で運行するという事もあるので、乗り降りできる場所は限定している。

○ 周桑商工会

そういう意味では乗降ポイントが非常に細かいところまで決まっているが、例えば 16 と 17 の間で乗り降りするというようなことはできないということか。

○ 事務局

乗り合いのため、乗降場所はこの指定された場所に限定している。

○ 会長

他に何かあるか。

皆さまの話聞き、市内他地域に拡大するという可能性もいろいろあるということで、大変な作業であると理解した。改めて、15 ページの「1 計画の背景」にもあるように、公共交通空白地域の解消だけでなく、免許自主返納者の対応も計画の背景に入っている。単純に交通空白地域を解消していただくだけでも大変だと思う。加えて免許の自主返納という問題もあると、現時点で公共交通空白地域ではなくてもエリアとしては対象として想定せざるをえないというところもあり、さらにバス運行の効率化という話も入ってくるので、非常に複雑な選択肢がある中で対応していかなければならないため、一定の時間はかかるかもしれない。

しかし、どこかのタイミングでは一定の計画を立てるということで、今回、

チャレンジの一步が動き出すきっかけとすることができるのではないかと  
思う。これからも何かあれば意見等を事務局にいただきながら、皆さまと共  
に知恵を絞って最適化というものを目指していくが、大変な作業だというこ  
とを改めて私も実感した。

最後に何かあるか。

他になれば、14 ページから 20 ページにかけての本格運行の文言の末尾  
の書きぶり等若干一部文言を修正、明確化するということが条件になると思  
うが、基本的にはこの形で実証運行を進めていくということで、補正予算案  
も含めて承認いただける場合は拍手をお願いしたい。

(承認)

#### 4 その他

##### ○ 会長

協議事項は承認ということで進めていくが、せっかくの機会なので他に何か  
コメントや意見、情報提供等があればお願いしたい。

##### ○ 四国旅客鉄道株式会社

私の仕事は駅関係ではなく、本社の出先機関として、各自治体の窓口業務を  
行っている。その中で最近「四国の公共交通ネットワークのあり方を考える会」  
を当社で行っている。これは JR 北海道が北海道内の運行路線の約半分が維持  
できず廃止をされると言われたことがあり、四国はどうかということで、今まで  
地元の方に JR の状況というものを理解いただけてないことを反省し、こうい  
う会議の場で大まかな今の状況を説明している。今日の会ではフィーダー内と  
いうことで西条市内に限定した公共交通としてデマンドタクシー、デマンドバ  
スの話となったが、次の網計画の時には市内にある 7 つの JR 駅という限られ  
たインフラを活用して皆さまに使っていただけるような網計画をつくってい  
ただきたい。

JR の状況を説明すると、黒字の路線は瀬戸大橋線だけで後は全ての路線が  
赤字である。この予讃線の西条地区では、簡単に言うと 100 円儲けるために経  
費が 116 円かかっている。国鉄改革の時に国鉄の時に出了赤字を補てんする  
仕組みがあったのだが、今は金利の低下の影響でそのシステムが上手く機能し  
ていないため、非常に厳しい状況になっている。そうなる「じゃあ止めるの  
か」という議論になるが、そうではなく列車の特性を活かした輸送体系を作れ  
ばよいということで皆さまに知恵を伺っている次第である。列車の特性とい  
うのは「大量輸送」「安定輸送」「定時性」であり、このことが求められる通勤、  
通学を重点的に鉄道が担っていくことになろうかと思う。赤字の路線でも鉄道  
を止めてしまうという訳にはいかないのです、この西条や新居浜、今治、松山と

いった愛媛県内、四国内の大都市で少しでも多くのお客様に利用していただき、そこで収入を上げることによって赤字路線を維持していくという計画で進めている。

市内の 7 つの駅を活用していただき、住民の方によりよい移動手段として使っていただけるように我々も努力をしていくので、是非ご理解とご協力をいただきたい。

○ 会長

他に何かあるか。

それではこれで議題は終わったので進行を事務局に戻したい。

○ 事務局長

本日協議、承認いただいた内容に従い、今後業務を進めていきたい。また、業務を進めるにあたり新たに協議事項等が生じたら、その都度皆さまに案内させていただきたいと考えている。

以上で地域公共交通活性化協議会を終了する。