

# 令和元年度第4回西条市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

- 日 時：令和元年11月25日（月曜日）15時00分から
- 会 場：西条市役所本館5階502会議室

## 【議事要旨】

### 1 開会

### 2 会長あいさつ

#### ○会長

本日は議題が2点あるが、特に大きなものとして、地域公共交通網形成計画の素案が出来たので、本日は委員の皆さまに数々のご意見等をいただきながらブラッシュアップして完成に向けて取り組んでいきたいと思っているので、率直なご意見をお願いします。これから5年間の計画を作っていくということで、地域の公共交通については、西条市のみならず全国的な課題として色々な問題が生じていると認識している。そのような中でも、西条市は「住みたい西条」という形で、きちんとした公共交通網を維持できるように、知恵と工夫で頑張りたいと思っているので、よろしくお願ひしたい。

### 3 協議事項

#### (1) 西条市地域公共交通網形成計画の改定について

#### ○会長

まず、「(1) 西条市地域公共交通網形成計画の改定について」事務局から説明を願う。

#### ○事務局

<資料1 説明>

#### ○会長

事務局に確認だが、この資料は委員に事前に送られていて確認済みという理解でよいか。

#### ○事務局

一部の委員には事前に送っていない。また、事前に送った委員についても、その後意見をいただいた中でそれぞれ修正しておりますので、この素案については皆様に初めて見ていただいている。

#### ○会長

承知した。本日欠席の委員もいるが、今日この場でご質問・ご意見いただい

た上で、かつ、後日ご意見等をメール等で頂く期間を設けるといいう形が望ましいのではないかと感じるがいかがか。

○事務局

後ほどスケジュールについて説明させていただくが、この後は市議会への報告、年明けにパブリックコメントをする予定である。パブリックコメントを実施した後に再度協議会を開催させていただき、この網計画について確定したいと考えているので、その間にご意見があれば修正をしたい。

○会長

承知した。そのような形で進めさせていただくが、その上で事務局の説明の中で気づいた事やこの場で確認しておきたいことがあれば、発言をお願いします。

私の方からいくつか質問だが、18 ページで JR 予讃線と瀬戸内運輸路線の重複があるという説明があったが、その対策についてはその後の課題や今後の5 年間で言及があったか。

○事務局

基本方針3の「事業5－2競合を回避する路線・ダイヤの設定」の目標としてJR、バス、タクシーの役割の明確化と連携をして、それぞれの利用者を増やしていくことを進めていきたいと考えている。

○会長

続いて、39 ページの方に市の負担補助金の推移については年々微増の傾向にあって、その理由として、「国・県補助金が減額になったことに伴う市の補助金の増加」と書いてありますが、国・県補助金が減額になったことは何か理由がありますか。

○事務局

補助金が減少になったものの1つであるフィーダー路線については毎年補助係数が変わる。それによって、今年度も減少しております。それと、国庫補助については輸送量によって補助が変化することがあり、それも影響している。

○会長

続いて56 ページの「5－2－2 西条市公共交通の課題」の中で「(2) 住民ニーズに応じた移動サービスの確保」の「③区域運行型交通システムの導入」とあるが、これは何のことを指しているのか。

○事務局

これについて想定しているのは小学校区と言った区域を限定した中での交通体系を構築していこうということを考えている。

○会長

現在、丹原地区や加茂地区で運行しているデマンド型乗合タクシーとはまた別のものということか。

○事務局

加茂地区につきましては、加茂地区に限定したものになっているが、丹原地区については、旧丹原町全域でしている。その中でもう少し地域を限定した中で実施する必要があるのではないかと考えており、そちらの方を検討していると考えている。

○会長

承知した。

続きまして 62 ページの「事業 1 - 2 都市機能誘導区域間の移動利便性の向上」の目標値が 12 地区、解消地区数 5 年後とありますが、これは現在交通空白地が何地区あって、それが 0 になるということなのか。何地区残るのか。

○事務局

今考えている地区については小学校区で考えており、小学校区は 27 地区ある。その 27 地区のうち、西条地区や東予地区の街中に交通空白地に該当するところがある。最終的には全部の地区を網羅すると考えているが、今現在の地区をまずは倍増しようということで今回はこの数値に設定している。

○会長

承知した。これは総合計画でも目標値があったと思うが、そちらでは全て解消するとなっていた記憶がある。矛盾していないか。

○事務局

総合計画につきましても、これと同じく 6 地区を 12 地区にするとしている。

○会長

承知した。

63 ページの「事業 2 - 3 : 利用環境の整備」に①と②があるが、①も②も研究していくということが結論だと思うが、タイトルが導入と研究と違う用語を使っているので、研究でよろしければ①も研究にしたらいいのではないかとと思うので検討いただきたい。

○事務局

承知した。

○会長

あと 2 点程ありますが、65 ページの目標値が現状維持になっているが、これについては西之川線の利用者数は観光が充実すれば人数が増えるという目標設定をすべきではと思ったのだが、代わりに何か減るものがあるから結果として現状維持という目標値になるという理解でよいか。

○事務局

これについては、路線が年々減少しているという前提があり、それを減少させないために現状維持と設定している。

○会長

承知した。

最後になります。68 ページの一番下の表の評価指標にある西条市の公共交通関連負担額は先ほど障がい者の方を除いてということだったが、デマンド型乗合タクシーの経費も入って現状維持ということか。

○事務局

その通りである。

○会長

西条市の将来予測、5 年間に於いて、現状維持が本当に可能なのか、財務部や政策企画課と共有済みという理解でよいか。

○事務局

財務部ともこれについては協議している。

○会長

承知した。

私からは以上だが、その他皆さまからはいかがか。

○アドバイザー

私からは 2 点伺いたい。

1 つ目は 64 ページだが、市内バス路線の年間輸送人員総数を市内バス路線の年間総運行便数で割った数が現状 2.2 人。これを 3.0 人に増やすということだが、これはバスにはスカスカ感があると思ったのだが、現実的なところではこうなのかなということも思った。加えて、バスだと車両の買換え等も今後出てくるのではと思ったのだが、例えば車両の買換えをする時に 1 便あたり 3.0 人だとかなり小型でいいなということも思い、大した負担減にはならないかもしれないが、その辺りのことを教えていただきたい。

それと、もう 1 点は 69 ページの担い手確保ということで、現状の 180 人を目標では現状維持ということだが、1 つは年齢層が経年変化とともにだんだん増えていくと思うが、年齢層のことはどのように見ているのかということと、それから 180 人の働き方をどのように考えているのか。全員フルタイムでのドライバーということも想定されているのか、例えばタクシーでも高齢者が多いとすれば割と午前中に動くという傾向があると思うので、必要な時間帯とスカスカな時間帯があると思う。そのため、どのような働き方を想定されているのかを伺いたい。

○事務局

まず、バスの関係についてだが、車両については事務局から回答するのは難しいので事業者の方からお願いしたい。ただ、平成 29 年度に補助事業でバスを 1 台購入しておりまして、それをせとうち周桑バス株式会社に賃貸契約で貸し

ている、その車両は小型のものである。

それと、もう1点、69ページだが、事務局が愛媛県ハイヤー・タクシー協会の会長と話した際、タクシー事業者の方では女性でも参入しやすいように4時間勤務等の短時間労働の導入といった働き方改革を進めていく必要があるということ伺った。当然そういった風に今後は変わっていかねば、人員確保はできないと事務局は考えている。

○会長

他にあるか。

○委員

私共もこの公共交通の利用促進という形で、交通結節点で各交通モードの利便性の向上によっての利用促進策を見出していこうということで取り組んでいるが、なかなか上手く進んでいない。これはなぜかと言うと、そもそも今まで各交通モード間の意志疎通をする会議や打ち合わせの場が持たれたことはないと記憶している。この計画の中にもダイヤ調整等色々なことが書いているが、じゃあ一体どういったところでそういうことがなされるのか、JRのダイヤ改正について西条市がどこまで関わってくるのか、なかなかこれは難しい話になる。

今度は3月にダイヤ改正を控えています、ご承知のとおり各路線で赤字ということで、非常に厳しいダイヤ改正になろうかと思う。そういう中でどうやって利用者の利便性を確保していくのか、というところを西条市がこの計画を作られた時に具体的にどういう取り組みがあるのかということをお教えいただきたい。

それから、70ページに基本計画1、2、3という形で具体的にどうするのかを検討されているようだが、基本方針2の事業内容に「通勤・通学時間に対応したダイヤの改善等」により利用者の掘り起こしをするという様なことが書かれているが、前のページに高校生の通学ニーズの中でJRの負担率が大きく、バスの負担率は西条高校の3人、小松高校の2人だが、バスのダイヤを変えるとこの人数が増えると考えているのかお聞かせ願いたい。

それともう1点ですが、67ページの基本方針3の中で、「需要に応じた減便」とあるが、こういう計画で減便と言うのは初めて見て驚いたのだが、普通のところなら利用促進のために色々施策を講じていこうというところだが、「減便で効率化を図る」という書き方で本当によいのか。

○事務局

まず、ダイヤ改善の件だが、JR伊予西条駅については瀬戸内運輸株式会社が運行している路線については広域路線になっており、なかなかそれをJRのダイヤと合わせるということは難しい状況である。ただ、観光として西之川線については石鎚、それと市内循環型になっており、それを改善して輸送人員を増

やしていくということは考えていかなければならないと考えている。一方、壬生川駅については、周桑管内で走っているので、ダイヤの改善については検討すれば可能ではないかと思っている。

通勤・通学の件について、西条市の高校生はほとんどが JR の利用です。それは立地的なものもあり、駅についてからバスの利用は望めないと考えている。ただ、高校生の利用についても壬生川駅までの移動等の際には利用することが可能ではないかと思っている。多くの高校生がバスを利用することは望めないかもしれないが、バスを利用して JR 駅までの移動ということは今後中学生、高校生に利用方法の周知をして少しでも増やしていく必要があるのではないかと考えてこの計画としている。

67 ページのバス運行の効率化のところの需要に応じた減便についてはご指摘のとおりである。これについては利用が見込めない便については減便を検討するという意味合いでこの事業内容としているが、減便を含めた再編ということで再編とさせていただく。

○会長

1 点目について確認だが、質問の主旨は調整の場が作られるのかということだと思うが、関係者の調整の場づくりはどのように考えているのか、もう一度伺いたい。

○事務局

協議の場については、この活性化協議会で来年から実施する事業についてこういう形でやりますということで設定していこうと考えている。

○会長

他に何かあるか。

○アドバイザー

実は JR 四国のあり方懇談会Ⅱが出来て、香川県以外はすでに県別懇談会をしていたのだが、香川県はようやく先月立ち上がり、私も県別ワーキングの方の、懇談会の下にワーキンググループを作ってもらい、先ほど JR の方からあったように、関係者が顔を合わせる場所がなかったので、今 MaaS 等色々なことで連携と言っているが、実際に連携するとなると信頼関係がないとまず連携ができないということが当たり前の様にあるが、まず顔を合わせない人たちが連携できるわけがないので、香川県はゆっくり目ではあるが、まず顔合わせから始めましょうということで進めている。

そういった意味で JR の視点というのも私たちは気になっているが、特に西条市については市内だけ見ても、もちろん瀬戸内運輸株式会社が今治から新居浜までずっと走っているし、新居浜特急もあるし、もちろんバスの幹線系のネットワークもあるが、一方で JR の利用も無視できない程あり、特に JR 四国に

聞くと、この東予地域の新居浜から今治都市圏までかけて普通列車が朝夕の辺りは4両で運行しているが、この4両を減らすことができないくらい高校生の利用が多いと聞いている。そういうことで JR も意識を持った方がいいのかなと思っている。

いくつか確認、コメント等をということでお願いをするのだが、3ページの下の人口の分布を見てもらうと、皆さま方はこちらの地域を非常によくご存知なので当たり前と思うかもしれないが、やはりこの壬生川駅や伊予西条駅の周辺といった北側に人口が集積しているが、中心部の辺りに赤色が見えるということは、まだまだ中心部に人がいっぱいいるということで、少し自信を持ってもいいのではないかなと思っている。実は香川、高松市を見ていくと、JRの駅周辺は人がほとんど住むことができない。何故かと言うと、北はほとんどが海で、南に行くと今度は高速道路が近くにあるので、JRの利用はかなりディスアドバンテージと言うか、わざわざ駅まで行かないといけないということで、立地がよくないと思っている。そういう意味ではまだ公共交通を中心としたまちづくりは望みがあるのかなと思った。

先ほどから出ていましたが、44ページ、45ページで高校生の需要が出ているが、やはり高校生の利用、バスの利用がないので増やさないといけないという話もあったが、香川県内でようやく今年に入って色々地域で公共交通の検討委員会が立ち上がって、計画立案までいきたいというところがいくつかあるが、同じように高校の利用実態を見ている。その自治体も高校がいくつかあるが、立地条件に応じて全く利用交通手段が違う。駅の周辺にある高校は JR の利用率がものすごく高いが、一方で駅からかなり離れたところは山になったらバスが多い。そうでない場所では基本的に高校生は自転車で移動しているので、これはやはりバスの利用が少ないからバスを増やしましょうというよりは、むしろ西条高校と小松高校の位置づけなのかなと思う。おそらくこの辺りは進学高校としてもかなり有名なところなので、西条市のみならず周辺の市町から来ているので、この辺りは JR の利用に頼らざるを得ないと思っている。そういったところで、JR の利用も少し意識していた方がいいのではないかなと思っている。

62ページに「公共交通空白地域」というキーワードが出てくるが、中で色々定義をしていたが、昨今高齢化社会等の色々な問題があるが、例えば「バスがあればその地域は問題ないのか」ということである。言い方を変えると、バスがあってもそれが2時間に1本しかない時、その合間に出かけようとした時は出かけられないし、何か目的があってそれに向かって行く時にちょうど都合のいい便がなければ利用出来ない。一方で、バス停までアクセスするのがしんどい方にとってはなかなか難しいということで、これまでの色々な国の制度の中では何か公共交通が1本でもあれば競合してしまってダメだとされていたと思

うが、そうではなくて、人それぞれ色々なモードがあると思う。先ほどからずっと出ていた MaaS というキーワードがこれから出てくるが、恐らくこういったいろいろな交通モードの統合を考えていけないのかなと感じている。そうすると、公共交通空白地域というキーワードに対して今一度再整理をした方がいいという気もするが、かといって広げてしまうと今度は大変なことになるかもしれないが、恐らく今後は地方自治体等の公共団体が公共交通を整備していくということではなく、コーディネートしていくという観点なのかなと思っている。

それから MaaS という概念が出てくるが、40 ページの表 37 に西条市の公共交通関連負担額が入っており、総額が 137,772 千円とあるが、西条市の人口が約 10 万人だと拝見したので、10 万人と言う数字は赤ちゃん等も含まれているので少し問題があるかもしれないが、これを 10 万で割ると一人あたり年間 1,300 円となる。一人あたり年間 1,300 円払うと行政の公共交通負担額になってくるので、この辺りをどう考えるのかということと、MaaS という概念も昨今アプリを開発するということがかなり注目されているが、そうではないと言うか、アプリの開発もあるがそうではなく、公共交通や交通モードの連携、移動手段や行き先の連携も含まれていると考えると、この 1,300 円という金額をどう考えるかだと思う。特にスイスでは年間パスというものがあり、いくらか支払えばスイス国内の全ての公共交通が乗り放題になるというチケットもあって、特に日本で紹介されている MaaS の概念というのはフィンランドのヘルシンキの Whim(ウィム)というアプリが出てくるが、そうではなく、あそこでは月だけの定期券で月いくら払えばどこまで公共交通が自由に乗り放題出来るという定額運賃のことも示している。

それで先ほど出ていましたが、バスと JR が競合しているという意見もあったが、ただこれは普通列車だけで見ると、特に JR の場合は岡山駅の新幹線にどうしても左右されてしまうし、特にこの西条辺りになると上り下りで特急列車が 1 時間に 1 本、その間に普通列車も入って動いているので、普通列車を思い通りに走らせることは極めて難しい作業だと思っている。そうすると今ちょうど今治から新居浜まで運行しているバスが 1 時間に 1 本ありまして、時刻表というのは定時に大体何時何分に行くとか決まっているので、この辺り競合を何とかしようということで、どちらかをなくすのではなく、逆でもいいのですが普通列車が無い時間帯にバスを調整すると 30 分に 1 本は新居浜から今治の間は移動できるということで、そこにプラス、これはかなりしんどい話ではあるが、共通パスみたいなものでどちらに乗っても良いという風にしてしまうという荒業までやってのけると、公共交通の利便性としては上がるのではないかと思っている。

ただこれはかなりハードルが高い問題で、MaaSの話でよく成功事例として出るのはフィンランドのヘルシンキだが、他の地域でも実はやっている。ただ、一番ネックになるのは、交通事業者が別事業体になっており、運賃の周知の問題というか、共通運賃にした場合どちらがどう取り分を取るのかというのが難航するということが多い。ということで、日本でもなかなかそういうことが上手くいっておらず、日本版 MaaS でやろうとして共通運賃でやっているのはだいたい同じグループである。そういう意味では日本初になるかもしれませんが、別事業者間で連携して MaaS 型のものをやっていけばこれはかなりすごいことじゃないかと思う。そういったところで繋げていただきたい。

それから先ほど JR から質問が出ていた「需要に応じた減便は事業としてどうなのか」という話ですが、実は減便というか、ダイヤの調整というか。特に香川県では、琴平エリアでは JR もあるが、一方で琴電もある。琴電は毎時何分発という形で 30 分に 1 本運行している。ところが JR は特急列車も含めて時間によって時刻が違うので、琴平の住民に聞くと「JR は時刻表を見ないと乗れないのでしんどい。琴電は毎時何分と決まっているからわかっている」と言う形で、そういう形のパターンダイヤの事例は JR の中でも徳島の牟岐線で行っている。そういった形で実は減便ではあるが、その公共交通全体やその地域の方の移動で考えると実は便利になったということを狙っていった方がいいのではないかと思う。

これは「需要に応じた減便」となっているので少しドキッとすることもかもしれないが、そういった形で地域住民の皆さんにとって便利な方向に目指していったらいいのではないかと思う。それでこれは誰に聞いたらいいのかわからないが、この辺りの人達で JR を利用する時はどんな時なのか調べているか。もちろん高校生の鉄道利用が多いということは分っているが、それ以外に大人の方が JR を使うのはどのような時か教えていただきたい。

○会長

まずコメントの方で事務局から申し上げるべきことがあれば申し上げていただきますし、なければ承りましたということによろしいか。

○事務局

ご意見と賜りましたので、それも含めた中で調整させていただく。

○会長

JR の利用動向については事務局の方で把握しているか。

○委員

発売状況で切符を発売した時に、定期券と一般のお客様が買う普通の切符の 2 つに大きく分かれる。定期券の中で通勤用と通学用は分かれてデータ化されているので、そのデータであれば、大まかにはなるが利用動向がわかるかと思

う。

○会長

事務局の方で別途相談していただき、差し支えない範囲で情報を提供していただくということでしょうか。

○アドバイザー

補足があり、JRのあり方懇談会Ⅱでキーワードとして「観光需要よりも普段の通勤・通学の方を増やしましょう」ということがよく言われているが、私も関わっている香川のとある地域でJRというキーワードで利用実態を聞いてくださいとお願いして聞いてもらうと、はっきり言って香川県は車の利用が多いので、普段JRを使っていないという答えがよく返ってくる。ただ、どういう時に使うかと聞くと実は旅行に行く時だと言う。年に数回ではあるが、やはりそういう時の利用がこちらの方でも多いのであれば、そういった、旅行商品は、別のデータでも見せているものがあるが、鉄道の利用や公共交通の利用は、愛媛県も同じだと思うが、ほとんどの方が車を使っているので、年に本当に数回しか鉄道や公共交通を使わない。そういう方々が月に1回くらい利用するだけでどっと利用が増える。こういう形で本当に旅行でしか使わないのであれば、MaaSに関わるかもしれませんが、観光的な移動等、今この場所に行けば面白い物が見られる。そこにJRとのセット券みたいなもので展開していけば、もしかしたら利用が少し増えるかもしれない。

先ほどから出てきている将来の取組み事例の中で、新規顧客、今使っていない人に使ってもらいましょうという時に、今誰が使っていないのかというところはきちんと分析し、使っていないと言う人達にどのような情報提供をすればなびいてくれるのだろうかというマーケティングをきちんとしていけると、結構面白いことが起きるかもしれないと思っている。

もう1つは、昔からよく言われていたが、しまなみ海道に観光客がサイクリングをしに来ていると。当時言われていたのは、石鎚山は山登りやってもらって、高知県側に降りる時に仁淀川で川下りということも言っていたので、外国人の方の観光も少しターゲットに入れながら、この場面は皆さんご存知かわかりませんが、実は今日本はデフレ、デフレで来ているが、日本以外の先進国はほとんどインフレ、賃金上昇しているので、日本が本当に安い。そういうところには上手にマーケティングを組みながら素晴らしい価格設定をしていくと、観光需要と、しかも地域にもお金を落としていただけるような経済効果も見込めるのではないかと思うので、そういうところもセットにしてみるといいのではないかと思う。

もう1点気になったのは、特に総合計画の整理をしているが、たしか西条市は「糸プロジェクト」をしていなかったか。特にこれに関係するか分からない

が、「糸プロジェクト」のことも触れていた方が良いのではないかと思います。

○会長

「糸プロジェクト」については意見ということで、どうするか事務局の方で検討していただきたい。

ちなみに、私の場合はお酒を飲む場合は電車に乗りまして、観光でも実は朝早い、どうやって宿泊してもらうかとか、夜どうやってお酒を飲むなど飲食をしていただくかとか、そういうことによって、単価が上がったり、宿泊を伴ったりということをやっている。また、家族とか、複数人になると高速道路を使って車で移動する方が安く車を選ぶのですが、運転手である私の感覚からすると、例えば家族割みたいなものがあればその時も電車を使うこともある。安心してお酒も飲めるし、ということはあるかもしれない。

それと、スイスの話が出たので、私も実はスイスに住んでいたことがあるのだが、スイスの場合も年間でパスポートがあつて、しかも半額というやり方もあつて、半額だとお得なのでつい買ってしまふ。そうすると元を取らないと、という感覚で乗る感覚を意図的に作り出すということは確かにあつたし、実は高速道路もスイスは年会費定額でやっているということは参考までにお伝えしたいと思う。

その他はいかがか。特に交通関係の事業者の方々にとっては経営に直接係わると言いか、言い方を率直に申し上げるとセンシティブな部分も一部記載されているのではないかと感じるので、この場でご承認というのは少し乱暴ではないかと思う。もしよろしければ、一定期間ご意見を出して頂く時間を経た上で、次回以降に決めるという形で進めたいと思うが、事務局はいかがか。

○事務局

最終版を3月に策定したいと考えているので、まだ期間がある。今日の説明の中で、他にご意見等があれば事務局の方に言っていただき、それも踏まえた中で調整し、最終案をこの協議会に提案したいと考えています。

○会長

それでは、この計画案については引き続き検討するというので、委員の方、特に交通事業者の方々には社内で確認作業が必要になるかと思う。期限や今後のスケジュールについて、事務局から説明を願う。

○事務局

本日のご意見や今後のご意見を踏まえ、修正を行う。その後、市議会の12月定例会において報告し、年明けの1月上旬から1ヶ月間のパブリックコメントを実施した後、2月の中頃に再度活性化協議会において審議していただきたいと考えている。

○会長

パブリックコメントに出す前には委員から意見を回収し、必要な修正を行う。  
また、市議会に対しては、素案についての承認はまだ得られていないという状況で議会に提出するという認識でよいか。

○事務局

そのように進めたいと考えている。市議会についてはこちらにあります基本方針等について概要版を作り、それで報告をするようにしたい。

○会長

パブリックコメントまで進めてしまうと、その後から委員の方が校正するのは手順としておかしいと思うので、その前に締め切り、反映するべきところは反映した上で実施していただきたい。

(2) その他 丹原地域デマンド型乗合タクシーの実証運行の更新について

○会長

「丹原地域デマンド型乗合タクシーの実証運行の更新について」について事務局より説明を願う。

○事務局

<資料2 説明>

○会長

この件について、何かご意見、ご質問等あるか。

○委員

せっかくすばらしいデマンドタクシーという形を取っていただいているが、非常に利用が少ないということで結果を見てショックを受けている。ただ、午後便の子どもの回数が6月から増えているが、これは学生の利用ということでよいか。

○事務局

これについて、ほぼリピート状態で、同じ人物である。

○委員

これは周知をしたからということではなく、たまたまこの形となったということか。

○事務局

周知をしたうえで、火曜日と水曜日しか帰れないが、後の月、木、金はどのように帰宅しているかわかりませんが、火、水についてはよりそいタクシーで帰っていることが多い。

○会長

他にご意見等あるか。

丹原のデマンド型乗合タクシーについてはまだ始まったばかりということ

で、これから見直しをしていくということと、先ほどの計画の 29 ページでアンケート結果にもあるように、まだ知らない方も 4 割くらいいるということなので、定期的に周知が必要ではないかと私も感じた。これはまだまだこれからのかもしれないが、セーフティネットという位置づけということもあると思うので、これに関して言うと利用されなければ費用の負担にはならないということであれば、利用されている分においてはそこが正にセーフティネットとして機能しているという捉え方ももしかしたら出来るのかもしれないと思うので、もちろん知らない方には引き続き周知するという事で利用促進を図ることは重要であるとともに、必ずしもこれは数だけではないのではないというか、中長期的に見ると利用も増えてくる可能性もあるということで、もうしばらく様子を見ながら、見直すべきところは見直しながらやっていくということで考えていってもいいのかと思う。

他に何かあるか。(なし)

以上で本日予定していた協議事項が終了したので、進行を事務局に戻したい。

#### ○事務局

1 点目の網形成計画の素案につきましては、改めてこちらから連絡をして、12 月中旬までに皆さまからご意見をいただきたい。その後、パブリックコメントを年明けに実施するという予定としたい。もう 1 点の丹原地域デマンド型乗合タクシーの実証運行の更新については、本日ご承認いただいたということで申請をしたいと思う。

以上をもって、本日の会は閉会とする。

「了」