

令和2年度第5回西条市地域公共交通活性化協議会 会 議 録

○ 日 時 令和3年2月16日（火曜日）13時30分から14時30分まで

○ 場 所 西条市役所本館5階大会議室

○ 出席者 委員（20人）（◎：会長、○：副会長）

※ 敬称略 ◎越智三義 曾我部道昌 門田 正孝 秋山 健吾
稲荷 和重 渡部 光男 窪 仁志 岩佐 隆
岡村 竜太 神野 圭一 ○高橋典正 江原 哲治
徳永 米子 星加 隆夫 渡部 英志 稲井 義隆
秋川 剛 西山 保幸 菊池 勝二 伊藤 和豊

アドバイザー（1人）

香川高等専門学校建設環境工学科教授 宮崎 耕輔

オブザーバー（1人）

愛媛県東予地方局地域政策課長 廣井 久典

市関係部署（3人）

建設部 特命 参与 越智 光文

産業経済部副部長兼観光振興課長 渡部 泰成

福祉部長寿介護課副課長兼長寿・いきがい対策係長 戸田 光治

事務局（3人）

藤田 隆二 酒井 祐吾 高本 大輝

○ 傍聴者 3人

○ 会次第

1 開会

2 会長あいさつ

3 報告事項

○ 西条市地域公共交通活性化協議会委員の変更について

4 協議事項

(1) 西条市地域公共交通再編実施事業

○ バス路線の再編について

○ 西条市における交通空白地域等への交通導入マニュアル（案）について

○ 外来者への公共交通情報提供について

(2) デマンドタクシーの運行状況について

(3) その他

5 閉会

【議事要旨】

1 開会

○藤田事務局長

定刻になりましたので、ただ今から、令和2年度第5回西条市地域公共交通活性化協議会を開会します。私は、本協議会事務局長の地域振興課課長の藤田です。協議に入るまで、進行をつとめさせていただきます。

それでは、開会にあたりまして、協議会会長の越智が、ごあいさつ申し上げます。

2 会長あいさつ

○越智会長

みなさんこんにちは。私は、西条市副市長の越智です。先月の1月11日に武田元副市長退任に伴い、この職責を担うことになりました。よろしくお願いいたします。

ご承知のとおり、コロナ禍や人口減少が大きな課題となっています。人口減少、少子高齢化、免許返納といったこれからの時代における公共交通のあり方というのは、これまで経験のないことなのでどのようにしたらいいのか、本当に一人一人の重要な課題となっています。その中で、利用者も含めて現状を共有して、共感して、共に創っていく（共創）、新しく創造していくというように、公共交通に限らず市政運営全般を進めていこうと思っています。コロナ禍の前に戻るのではなく、今までに経験したことの無い時代における公共交通のあり方とは何かというのを真剣に考えて行かなくてはいけない時代に来ておりますので、みなさん今後ともよろしくお願いいたします。

○藤田事務局長

ありがとうございました。

それでは、本日の出席状況等につきましてご報告します。欠席については、西条市社会福祉協議会の越智様、アドバイザーの愛媛大学の倉内様、松山大学の甲斐様、オブザーバーの東予地方局の森様から欠席の連絡をいただいています。なお、アドバイザーの香川高等専門学校の宮崎様につきましては、新型コロナウイルス感染症対策のためリモートでご参加いただいています。本日は、委員の過半数の方にご出席いただいていますので、協議会規約第7条第2項に基づき成立していることを報告します。

なお、会議につきましては、結果等を公表することとしていますので、ご承知いただきますようお願いいたします。

それでは、議事に入る前に、本日の資料をご確認ください。お手元に事前に配布しております「令和2年度第5回西条市地域公共交通活性化協議会資料」と別冊の「交

通空白地域への交通導入マニュアル」、「西条市バスマップ」がございませうか。

それでは、これより報告事項、協議事項に入ります。規約第7条に基づき、会長に議長をお願いします。

3 報告事項

西条市地域公共交通活性化協議会委員の変更について

○越智会長

それでは、規約に従いまして、進行させていただきます。

まず、報告事項、協議会委員の変更について、事務局から説明をお願いします。

○酒井事務局

西条市地域公共交通活性化協議会委員の変更についてご説明します。資料の1ページをご覧ください。

令和3年1月20日に西条市社会福祉協議会会長に越智實一様が就任したことに伴いまして、公共交通活性化協議会についても委員に就任されましたことを報告します。

報告事項は以上でございます。

4 協議事項

(1) 西条市地域公共交通再編実施事業

バス路線の再編について

○越智会長

続きまして、協議事項に入ります。西条市地域公共交通再編実施事業のバス路線再編について事務局から説明をお願いします。

○酒井事務局

バス路線の再編について説明します。資料2ページをお開き下さい。10月に開催した第3回の本協議会において承認をいただきました、バス路線見直しフロー図に基づき、令和2年度（令和元年10月1日～令和2年9月30日）の運行実績をもとに市内完結路線の7路線についてフロー図にあてはめた結果を表示しています。なお、評価の指標となる路線ごとの数値については3ページ、4ページに掲載しています。参考のため、令和元年度分も掲載しております。

まず、瀬戸内運輸株式会社の西之川線については、1便当たりの年間平均利用者数が4.2人で3人以上、収支率も20.9%で20%以上のため、「現状維持・

利用促進対象路線」です。西之川線以外の路線については、見直し対象の路線となっています。

壬生川線は、1便あたりの年間平均利用者数、収支率、共に3人未満、20%以下ですが、西条市地域公共交通網形成計画において幹線路線に位置付けており、路線は維持するものとなっていますが、1便あたりの年間平均利用者数が3人以上、収支率が20%以上になるよう、運行の効率化等が必要であると考えています。

続いて、関屋線、湯谷口線ですが、支線で、1日あたりの利用者数が30人未満で、通学利用が「あり」ということで、土日祝日の減便ということになります。両路線とも既に一部で日祝運休を行っています。年間利用者数が上がるよう、また、収支率も改善するよう再編を行うこととし、同時に再編案を検討する中で代替交通の導入も視野に入れた検討を進めていきたいと考えています。

続いて、禎瑞線、三芳線、保井野線については、フローチャートに当てはめた結果、将来的には「路線廃止・代替交通手段の導入検討」に該当となりました。即刻路線を廃止するというのではなく、関係する地域住民への説明や関係地域の声を聞きながら、代替交通の導入検討と併せて、事業者と協議、検討を進めたいと考えています。

来年度についても、令和3年度の路線バスの実績が出たタイミングで路線見直し基準にあてはめて検討を行うこととします。

以上、路線バスの再編についての説明を終わります。

○越智会長

昨年10月に決めた再編フロー図、見直しのフロー図で言うと、3ページ、4ページに人数や収支率があって、このフローチャートにあてはめるとこうなるということです。このことについて、ご質問やご意見はございますか。3ページ、4ページには令和元年度の輸送人員や収支率もありますが、バス事業者の瀬戸内運輸様やせとうち周桑バス様はいかがでしょうか。

○秋山委員

せとうち周桑バスです。フロー図について補足をする、通学利用の人数ですが、今現在、壬生川線が約4名、関屋線が2名、湯谷口線が1名となっています。これについては、4月以降、減るかもしれないし増えるかもしれないですが、現在はこれくらいの方の人数の方のご利用をいただいています。

○越智会長

ありがとうございます。他にありますか。

また来年度もこれを見ていくということで、いろいろ検討をしていくということになりますが、現状こうだったということ踏まえて今後どうしていくかということはお示ししていくことになろうかと思えます。

(1) 西条市地域公共交通再編実施事業

西条市における交通空白地域等への交通導入マニュアル（案）について

○越智会長

つづきまして、西条市における交通空白地域等への交通導入マニュアル（案）について事務局から説明をお願いします。

○酒井事務局

西条市における交通空白地域等への交通導入マニュアル（案）について説明します。資料の5ページをお開きください。

西条市において、交通空白地域とされる地域は、「西条市立地適正化計画」の中では、歩いて行ける徒歩圏内を「バス停から半径300m以内」、「JRの駅から概ね800m～1km」と定義しています。バス路線の廃止等により、新たに交通空白地域が生じるケースや、以前から交通空白地域であったケースなどについて、今後、新たに交通体系を検討、導入する際における考え方についてまとめました。

別冊の資料「西条市における交通空白地域等への交通導入マニュアル（案）」をご覧ください。2ページをお開きください。交通手段確保の基礎的な知識を簡単に説明します。まず、交通空白地域とは、どういったものかと言いますと、先ほども簡単に説明しましたが、特に明確な定義はなく、地域の実情に応じて任意的に定められているのが一般的です。通常、鉄道の駅やバス停から離れているエリアについて交通空白地域とする場合が多く見られます。そのため、バス路線が廃止になった場合等に、新たな交通空白地域が生じてしまうということになります。

西条市における交通空白地域について人口分布図に落とすとこのようになります。

次に、3ページをご覧ください。移動手段の分類をグラフにしています。縦軸が利用者の特性で、上に行くほど利用者は不特定となり、下に行くほど利用者が特定されます。横軸については、右に行くほど乗合輸送となり、左に行くほど個別輸送となります。

交通空白地域での交通移動手段として、事業者が運行するコミュニティバスや乗合タクシー、白ナンバーで道路運送法の登録をうけて運行する交通空白地有償運送と福祉有償運送等があります。

4ページをお開きください。道路運送法に基づく分類として、事業用自動車での運行と、自家用自動車を利用して運行する場合とがあります。それとは別に原則利用者から対価を取らない運行は道路運送法の適用外となります。

次に、5ページからは、デマンド型乗合交通を導入する時の考え方についてご

説明します。昨年度に策定した西条市地域公共交通網形成計画の中で交通空白地の解消を進めるうえで、デマンド型乗合タクシーの導入を取組事業に挙げております。

6 ページをお開きください。デマンド型乗合交通の種類について説明します。

まず、運行方式の種類ですが、大きく分けて、運行方式のAとBについては、路線バス等のように路線を決めて予約があった場合に運行を行う方式です。CとDについては、自由経路型で、運行ルートを決めずに乗降ポイント等を運行するといったものです。

次に7ページをご覧ください。運行ダイヤについては、ダイヤを定めて、予約時に運行する固定ダイヤ型、運行の主要施設や着時刻等だけが設定されている基本ダイヤ型、時間内であれば随時運行を行う非固定ダイヤ式があります。

運行方式と運行ダイヤを組み合わせたグラフを掲載しております。設定の仕方自由度が異なってまいります。

次に、8ページをお開きください。乗降場所をどのように設定するかにより発着地の自由度が変わります。この表のBBパターンは路線バスと同様の発着で、一番下のDDパターンは一般のタクシーと同様の発着となります。

続いて、9ページをご覧ください。路線バスとデマンド型乗合交通との比較を載せています。路線バスと比較して長所と考えられるものを「○」、短所となるものを「×」で表示しています。利用にあたってはデマンド型なので、いずれも予約をしないと乗れないという不便がありますが、乗降ポイントについては、きめ細かく設定すると自由経路型のCとDでは自宅や自宅付近から乗車することができます。路線バスと比較しても、デマンド型乗合交通の長所があれば短所もあることを踏まえながらの検討になると考えます。

10ページをお開きください。導入を行っていく際に、まず、これからの地域の生活交通については、自治体任せではなく地域住民も主体的に関わり、自らが地域の交通の運行に取り組むことのできる体制を整える必要があります。運営主体についての検討を行う中で、まず、地域自治組織ですが、地域自治組織とは西条市地域コミュニティ基本指針において市内全域での地域自治組織の設立を目指しており、住民の暮らしを地域で守っていくための組織であります。その地域自治組織が主体となり、地域の生活交通について自治体任せにせず地域自らが交通の運行に取り組むことで、地域の足を確保するということが検討する必要があると考えます。

次に、NPO法人や社会福祉協議会などの組織が運営主体となることも考えられます。

次に現在運行を行っております加茂、丹原でのデマンド型乗合タクシーのように西条市が運営主体となる場合です。複数の地域にわたる運行につきましては西

条市が運営主体となることが考えられますが、すでに導入済の他地域との整合性を踏まえ、運行回数等につきましては必要最小限のサービスとなります。

次に導入条件の検討について説明いたします。移動需要の特性の把握としまして、時間帯、利用目的、地形的な条件、想定利用者数の把握を行います。どのような時間に誰をどこへ、どのような目的で、どのくらいの人数を輸送すればいいのかを把握する必要があります。移動需要を的確に把握し、運行方式等の検討材料として、定量的に需要及び費用を試算したうえで、導入の判断をしていきます。

次に11ページ、運行にあたっての検討項目として、運行エリアの検討を行います。運行エリアについては、市内全域を運行エリアとして一斉に導入する場合、一部の交通空白地と中心市街地を結ぶ運行エリアの場合、対象エリアを複数の交通空白地域ゾーンに分ける場合を考えております。

次に12ページをお開きください。運行形態の選定ですが、導入する地域の実状や移動需要の特性を活かし最適な運行形態を選んでいく必要があります。

次の運行車両について、目的に合った車両サイズを設定する必要があります。

次に運賃体系の設定ですが、他の交通機関との調整を図る必要があります。

次に13ページをご覧ください。予約方法、事前登録について、予約の〆切期限、事前登録の有無について検討を行います。

次に、住民の方に幅広く知ってもらうため、住民周知についても積極的に行う必要があります。また関係機関との調整としまして、デマンド型乗合交通が適正に機能するためには、路線バス、タクシーなどの交通機関との明確な役割分担と相互補完関係について、自治体、交通事業者、地域住民が共通認識を持つ必要があります。

次に14ページをお開きください。導入後の評価について説明いたします。導入の際に、導入後の評価・検証内容について決め、導入後においても導入地域内において地域住民と行政が一体となって評価、検証を行っていく必要があります。評価基準に満たない場合の対応方針についても決めておくことで、地域に密着したよりよい交通サービスを構築していけるようにしたいと考えております。評価・検証内容の参考としまして評価の参考事例を掲載しております。

以上で、西条市におけるデマンド型乗合交通の導入の考え方についての説明は終わります。15ページ以降については、参考までに、交通空白地域への対応策としての事例を載せておりますのでご覧になっておいてください。

○越智会長

ただ今の交通空白地域等への交通導入マニュアル（案）について、ご質問、ご意見はございますか。

○門田委員

この西条市交通編成実施事業と2ページにあるんですが、これの一番下の路線

廃止として楨瑞線、三芳線、保井野線と3路線ありますが、これについて空白地帯についての11ページの2-3-2の1の運行エリアの設定となっています。この廃止が先か、運行エリアの設定が先か、両方同時に進めるのか、そのあたりはどう考えていますか。

○藤田事務局長

現実の事務を考えますと並行しての検討になるのかなと考えます。交通事業者の方からここは難しいから廃止したいという話が上がって来たら、行政としてもどうしていくかということを検討していく必要がございます。ただ、どちらが先か後かというのはなく、両方手抜かりのないように進めていくということになるかと考えています。

○越智会長

そのようにしないと、いきなり廃止をするかというのはなかなか難しい例もあって、並行してやっていくという形になろうかと思えます。

他に質問ご意見ございませんでしょうか。

○稲井委員

西条市医師会の稲井です。

この公共交通ってというのはなにを定義にしているのかってというのがずっと見えてきていなかったのですが、事業の採算が合わなければ廃止という方向を採択しなければならないというのはあるのですが、実は医療にも同じようなことがあります。市で持っております大保木診療所や中川診療所といったところも採算ベースでというのは論外の話です。例えば医師会が運営しているとすれば、採算ベースですぐに廃止となりますが、行政サイドが医療として残さないといけないという立場ならそれは行政が残すかどうか考えたらいい話です。しかし、採算というのを先行させて考えればそれは廃止するしかない。

今回、こういう話の中で、交通事業者の方がいるので、廃止するかということを行うつもりはありません。しかし、今現在、公共交通を維持するための費用が令和元年で1億1,500万円、令和2年が1億2,000万円。これは、黙っていたらいくらでも上がっていく数字だと思います。これには市の税金を投入するわけですから、我々はいつも報酬をいただいて会議に出ているので、真摯に対応しないといけないと思います。例えば、公共交通を利用されるご高齢の方とか婦人会の方とか、実際には意見があるのではないのでしょうか。

私は、自分が実際に払うとすれば、1億2,000万円ものお金を出すっていうのはいかがなものかなという気はしています。ただ、行政の立場や住民の方とかご利用の方がいらっしゃるわけですから一概には言えませんが、採算ベースを見るとというのは、そういう行政判断をしていく中でも必要なことだろうということをご提案させていただきます。

○越智会長

マニュアル自体の考え方についてはいかがでしょうか。

○稲井委員

先ほど、同時進行するのにかいう話がありましたが、デマンド型乗合タクシーも当然費用がかかってくるわけで、それを並行するということはその時点では倍の経費がかかるということです。だから、それはなかなか厳しいのではないかなと私は思っています。

○越智会長

ご意見ありがとうございます。では少し補足を。

○曾我部委員

はい。ご意見ありがとうございます。

この件ですが、昨年度、西条市地域公共交通網形成計画を策定しました。その基本的な考え方としまして、費用の面に関しては、平成30年度の金額というのがバス事業者への補助、デマンド交通、それ以外にもタクシー補助とかもありますが、その合計が約1億2,000万円ですが、それを超えない範囲でより多くの地域の方に使ってもらえる公共交通体系にしようということを考えております。今、1億2,000万円という金額の中で、どれだけの方が利用されているかということもありますので、多くの方が利用するためには、バスも利用促進というか、利用するところを再編も含めて考えないといけません。それと高齢の方につきましてはドアtoドア、自宅まで行くというのでなければなかなか公共交通を利用するというのは無理だと思うので、そういうことを踏まえた中でデマンド型乗合タクシーを入れようという事なので、同時並行と言いますか、費用も含めた中で一体的に考えていくというのが今回の網計画の基本的な考え方で進めております。

○越智会長

稲井委員、真摯なご意見ありがとうございます。冒頭申したように、今後、人口減少、税収減少、高齢化という中で持続可能なやり方とは何かということが本当に問われてきていまして、今までは何とかなってきたのだと思います。しかし、これからはどうするのかというときに、どこかが痛むようなこともある非常に難しい選択になろうかと思えます。しかしながら、市も限られた財政の中でどのようにしていくかということで、路線についてはこういったフロー図をたてた、空白地域にはこういうことをした、なおかつ持続可能なのか、財政はどうなのかというトータルで見ていきますが、その時には情報を提供させていただいて決めていきたいと思っています。今後、次のデマンド型乗合タクシーの運行状況の報告もありますが、そういった中で、みなさんの意見を頂戴しながらやっていきたいと思っています。

このマニュアル案につきまして、他にご意見ございませんでしょうか。

○宮崎アドバイザー

いくつかよろしいでしょうか。

まず、このマニュアルの案について2つほどありまして、冊子のタイトル自体が交通空白地域等への交通導入マニュアルとなっていますが、目次を開いて見ると、1が交通手段確保の基礎知識、そして2がデマンド型交通導入の考え方となっていて、空白地域に交通を導入するという意図は見えます。しかし、デマンド交通にかなり特化しているように感じますが、そういうデマンド交通の導入マニュアルという認識でよろしいでしょうか。

次に、10ページの運営主体の検討の中に2-2-1として地域自治組織と出てきており、ここが少し厳しい書き方になっていると私は思いました。おそらく、地域住民の方に丸投げして全部やってくださいという意味ではなく、地域住民の方が主体的に移動の面も含めた生活について検討してほしいという意味合いだと私は受け取っていますが、そういう認識でよろしいでしょうか。

○藤田事務局長

デマンドの導入の色が強いという事でございますが、確かにおっしゃるとおりで、今、交通空白地域や今後交通空白地域になるであろうという地域ではデマンド型乗合タクシーの選択肢が強くなると考えております。

運営主体ですが、行政だけで考えて押し付けるという時代ではないと思っておりますので、そこで地域自治組織やNPOといった、実際そこに住んで生活されている方の意見を聞かせていただいて一緒に考えていきたいと思いますという意図でこのような記述としています。

○宮崎アドバイザー

そうすると書き方に気を付けておかないと、運営主体については誤解を招きかねない書きぶりになっているという印象を受けました。

それから、デマンド型交通に特化していますが、実は昨年11月に公共交通に関する法制度が大きく変わり、いろんなことができるようになったと捉えた方がいいという言い方をよくされます。従って、バス路線の再編フローの中にも出てきましたが、利用が少ないところを今後どうするか検討しようということで対象路線をあぶりだしていくという手法はいいと思いますが、出てきたときには現状をきちっと把握していくことが非常に大事です。現状を把握したうえで、利用者やそこに住んでいる方に対してバスの利用が少ないということをお見せして、どのような生活をしているのかといったことやご意見を聞き出して、それで不便や不自由を感じているということがあれば、どのようなものが望ましいかということと一緒に考えていって、その地域に合ったものにカスタマイズして導入していくというスタンスがよいと思います。

マニュアルの文言は気を付けておかないと、マニュアルが一人歩きしてしまつて、読まれた方が違う捉え方をしてしまうとややこしい話になりそうですので、事務局の方でご検討いただければと思います。以上です。

○藤田事務局長

ありがとうございます。現状把握については、地域に入っていくまして、実際に住んでいる方のご意見等を伺いたいと思います。また、マニュアルについては、先生のお力をいただきながら修正等行っていきたくと考えております。

○越智会長

他にございますか。

では、マニュアルにつきましては、宮崎先生からのご指摘がありました。これについて事務局の方で検討させていただき、会長、副会長と事務局で相談しながら決めさせていただいて、改めて皆様に報告するという形でもよろしいでしょうか。

では、マニュアルはそのように進めさせていただきます。

(1) 西条市地域公共交通再編実施事業

外来者への交通情報提供について

○越智会長

続きまして、外来者への公共交通情報提供につきまして、事務局から説明をお願いします。

○酒井事務局

外来者への公共交通情報提供について説明します。資料6ページをご覧ください。6ページは西条駅での現状を表示しております。8ページをご覧ください。バス乗り場の写真を掲載しています。バス乗り場の表示の今後の課題としまして、バス乗り場表示、バス情報表示内容の充実を図っていくためバス停を管理しております瀬戸内運輸さんとも協議しながらわかりやすい情報提供ができるよう進めてまいりたいと思います。

次に、10ページからは壬生川駅の現状であります。バス乗り場につきましては建物についてはバス乗り場表示がない状況となっておりますので、こちらについても、瀬戸内運輸様と協議をしながら情報提供ができるよう進めてまいりたいと思います。

13ページは伊予三芳駅ですが、この駅についてはせとうち周桑バスの三芳線のみバス停となっております。

伊予西条駅、壬生川駅、伊予三芳駅とも情報提供の充実を図るためお手元の別添の西条市バスマップを適宜掲示していきたいと考えております。

以上、外来者への公共交通情報提供について簡単ではありますが説明を終わります。

○越智会長

特に駅前の案内表示ですが、これについて質問やご意見はございますか。

○窪委員

J R 四国愛媛企画部の窪と申します。

私は、松山に事務所があり、愛媛県全体を統括しています。普段、西条市で会議がある場合は、J R で西条まで来て、そこから駅の公用車を使うという移動をほとんどしていますが、今日はやはりバスに乗ってみようと思い、伊予西条駅前のバス停から市内へのバスに乗ってみました。まず、路線の表示がカラーで色分けして地図に書いてあり、西条市役所前というバス停を何本かのバスが通るようになっていました。これは非常に見やすいなと思いました。

しかし、その横に時刻表があるのですが、どの時刻表がどの線になるのかというのが全く分かりませんでした。土地勘がないのがいけないのだと思いますが、その路線の色と時刻表がリンクしていれば非常に使いやすいものになるのではないかと思います。

西条駅前から140円で、本当に快適に、バスの運転手さんにも非常に親切な対応をしていただきました。表示については、もう少し工夫をしていただいたら部外者から見て、もう少し使いやすいものになるのではないかなと感じました。

○越智会長

ありがとうございます。まさしく利用者目線からのご意見をいただけたと思います。伊藤委員、石鎚登山にここから行くお客さんも多いと思いますがいかがでしょうか。

○伊藤委員

観光協会の伊藤です。

私どもは石鎚のロープウェイですが、利用者というのはだいたい土日が非常に多くて平日との差はあります。特に、今年のお正月は臨時便を増発するくらいの来場者があったようで、臨時バスを出していただきました。また、横峰寺にバスで来た時にイレブンのところで乗り換えがあり、松山方面から来た場合、乗り継ぎの場所の案内がもう少し分かりやすくできればというように思います。

○越智会長

貴重なご意見ありがとうございます。

本当にありがたいご意見をいただきました。今後、このような公共交通情報を案内板等で充実するように進めて参りたいと思います。

(2) デマンド型乗合タクシー運行状況について

○越智会長

続きまして、デマンド型乗合タクシーの運行状況につきまして、事務局から説明をお願いします。

○酒井事務局

現在運行を行っておりますデマンド型乗合タクシーの運行状況について説明します。

資料の14ページをご覧ください。まず、加茂地区ですが、令和2年4月から12月までの利用実績は、利用者数148名で、運行予定回数124回に対して61回の運行となっており、49.2%の稼働率となっています。1回あたりの乗り合いは、2.4人となっており、また、8月から運行を開始しました川来須便につきましては、10月以降非常に順調で、ほぼ毎週のように利用していただいております。

続いて、丹原地域ですが、同じく今年度の利用者数は141名で、運行予定回数600回に対して98回の運行となっており、稼働率については16.3%となっており、1回あたりの乗り合いは1.4人となっており、

デマンド型乗合タクシーの運行状況の説明は以上でございます。

○越智会長

この状況について質問等ございませんでしょうか。

加茂地区の行きは何時で、帰りは何時ですか。

○藤田事務局長

加茂地区の場合は、朝の8時半に加茂を出て市街地に降りてきます。市街地からは西条済生会病院を14時半に出発して加茂の方に帰っていくというスケジュールです。

○越智会長

この人数はどういった利用形態ですか。

○藤田事務局長

自宅と乗降ポイントを結ぶ運行形態になっていまして、乗降ポイントは病院やスーパー、市役所、郵便局等に設定しており、手元にある集計ではフジグラン西条で降りる方が比較的多いです。

○越智会長

ありがとうございます。せっかくなので他に質問等ございませんでしょうか。

では、今の加茂と丹原のデマンド型乗合タクシーはこういった状況という報告でした。

(3) その他

○越智会長

最後に、報告と協議は終わりましたが、他に意見等ございましたら、例えば江原委員や徳永委員、どうでしょうか。利用者からのご意見等ございますか。

○窪委員

意見ではないですが、一点、ご紹介をさせていただければと思います。

J R 四国には、ダイヤの大改正があるときに皆様にお配りするポケットに入るような小さな時刻表があります。これに、令和3年度のダイヤ改正から路線バスの情報を入れてあります。路線バスと弊社の列車が並行で走る区間では、路線バスの駅の時刻を入れさせていただいて、行きはJ Rを使って、帰りはバスもあるというような利用があるのではないかとということで、出かける動機づけになればいいなということで、こういう取り組みをしています。

これは、一つにはM a a S（※Mobility as a Serviceの略）という言葉がありますが、一次交通、二次交通とかいうことを今まで言ってきましたが、そうではなく、移動をひとつのパッケージとしてご利用いただくという取り組みです。ぜひ、西条市内でも弊社の列車と並行に走る区間が多々あるかと思っておりますので、そういう使いやすさという意味ではですね、非常にいいのではないかと考えております。昔から比べると考えられないような取り組みですが、お客様に少しでもご利用しやすいようにということで検討していますので、ご意見有りましたら私どもの方にいただければと思いますのでよろしくお願い致します。

○越智会長

ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

○江原委員

資料の3ページを見ていましたら、路線別収支率令和2年度というのがあります。その中で、三芳線が最低の収支率になっています。私の住まいは河原津というところですが、三芳線の沿線にあり、毎日バスが運行されています。それを見るたびに「今日もまた誰も乗ってない」と思い、バスはガラガラと勢いをつけて走って去るばかりで、「どうしてみなさん乗らないのだろうか」というようなことをいつも考えます。そうすると、行きたいところはあるけれども、バスの時刻表を調べながらもバスを使おうというところまでは至らないのだと思います。これが、何かもう少しPRできたらというのか、周知できる方法があれば利用率も上がるのではないかなと思ったりします。

河原津にはスーパーが1軒もないので、一番近いところは三芳のそごうマートというところですが、そして、壬生川にも今治にもスーパーはあるので、そちらの方向へは行くわけです。だから、行きたいところはあるけれども、今の三芳線のバスを使ってまでは周ちゃんや三芳のそごうマートまでは行かないという現実があります。

そのバスを利用することがもう少し分かりやすくなるということがあれば利用も考えられるのかなと思います。

○越智会長

本当に貴重なご意見をありがとうございました。老人クラブの中でもいろいろなご意見を今後も頂戴したいと思います。

○高橋副会長

連合自治会長の高橋です。

直接は関係ないかもしれないが、西条市が住みたい田舎で日本一に2年連続なっております。その中で西条市を見て「なるほど、ああいったこともやっているのか」「こういったこともやっているのか」ということも必ず効果が表れてくると思うので、経済効果のないものはやめるというようにすぐにお金に結び付けるのではなく、いろいろな実績を積み重ねていって、この会でいろいろとやっていることが住みたい田舎の一つの要素になるような、そういうふうになればと思います。

○越智会長

ありがとうございました。

では、今回コロナ禍であって、こういったリモート会議が主流になってきまして、香川高等専門学校の宮崎先生もリモートで参加していただいています。宮崎先生、何か最後にございますか。

○宮崎アドバイザー

今日はコロナもありまして、リモートで参加させていただきありがとうございました。

外来者への公共交通情報提供のところでマップ案を出していただいています。ここは公共交通の会議でもありますので、バスマップという名称を西条市公共交通マップというような名称にさせていただいて、可能であればタクシーの連絡先、電話番号とかを入れた方がいいのではないかと思います。伊予西条駅、壬生川駅ともに駅を降りるとまず見えるのがタクシー乗り場ですが、その奥にバスの乗り場があり、確かに路線図はありますが、私も土地関係がよく分かっていないということもあって、分かりにくい絵になっています。できればこうした地図上、地形図上に示したものと分かりやすいかないと思います。

最後に、デマンドの利用状況ですが、私が気になったのは令和元年度より令和2年度で1回あたり利用者数が増えているということです。加茂地区でも丹原地域でも。一般的というか、ここ最近の傾向でいくと令和2年度の方がコロナの影響があって、例えば乗り合うのが嫌というのがあり、利用が落ちることがよく言われています。これが1回あたりに換算すると増えているということは、運行事業者様のご協力とか、または地域の皆様のご協力があって安心安全で移動できるということが伝わっているのだろうと感じ取れました。

○越智会長

ありがとうございました。

それでは予定をいたしておりました協議事項は全て終了しました。進行を事務局へお返しいたします。

5 閉会

○藤田事務局長

会長ありがとうございました。

本日、ご承認いただきました内容に従いまして、業務を進めてまいります。その中で、皆さまの承認を得る必要が生じた場合は適宜、協議会を開催させていただきたいと思っておりますので、その際はよろしくお願ひします。

以上をもちまして、本日の会議は散会します。

「了」