

## 令和4年度 第3回 松山市地域公共交通会議

### 議事概要

□ 日時・場所

令和5年2月16日（木）10：00～11：00

松山市役所 本館11階 大会議室

□ 委員

松山市都市整備部 部長	白石 浩人
松山市都市整備部 都市・交通計画課 課長	大政 貴史
松山市保健福祉部 介護保険課 課長	千原 裕二
松山市保健福祉部 障がい福祉課 課長	大森 康司(代理:飯尾 賢太郎)
松山市保健福祉部 副部長 兼 保健予防課 課長	中野 朱美(代理:谷口 武司)
伊予鉄バス株式会社 部長	清水 一郎(代理:清水 大樹)
松山市タクシー協会 会長	友石 晃由
一般社団法人愛媛県バス協会 専務理事	稲荷 和重(欠席)
一般社団法人愛媛県ハイヤー・タクシー協会 会長	渡部 光男(代理:谷口 政賀津)
松山市高齢クラブ連合会 芸能・文化部長	柳原 盛和(欠席)
松山東雲短期大学 教授	桐木 陽子
松山市身体障害者協会 副会長	松田 豊秋
特定非営利活動法人 自立生活センター松山 理事長	河本 満幸(欠席)
国土交通省 四国運輸局愛媛運輸支局 首席運輸企画専門官	一色 利彦
全国自動車交通労働組合連合会 愛媛地方本部 執行委員長	宮岡 主
伊予鉄労働組合 書記長	稲石 健(欠席)
愛媛県警察本部 交通規制課 課長	重松 真史(代理:伊勢屋 貴志)
愛媛県中予地方局 地域政策課 課長	洲之内 豊明(代理:花岡 副武)

(敬称略 順不同)

※委員総数18名中14名の出席により過半数を超えているため、本協議会は有効に成立する。

□ その他関係者

ネットヨタ瀬戸内（株）モビリティ事業部 部長	大石 一浩
四国交通株式会社 代表取締役	大西 匡尚

(敬称略 順不同)

□ 議事 松山市予約制乗合タクシーの実績と今後について

事務局

--- 経緯・概要説明 ---

国土交通省 四国運輸局愛媛運輸支局 首席運輸企画専門官 一色 利彦

- ・1点目の質問として、コロナ禍で、利用が思うように伸びていないということもあると思うが、運行している地域にお住まいの方々の人口はどれくらいで、利用する可能性がある人が最大どれくらいいるのか。人口減少の中で利用が伸びないのは当たり前の話だが、人がたくさんいるのに利用が進まないのか、そもそも人がいないから利用が進まないのかということを知りたい。
- ・2点目の質問として、各路線の便ごとの利用状況と、利用者の年齢層はどういったものか？

事務局

- ・1点目のご質問については、令和5年2月1日時点で、旧立岩線の立岩地区の人口は、766人、正岡地区の人口は、1,928人である。旧河中線の日浦地区の人口は、247人である。旧五明線の五明地区の人口は、432人、伊台地区の人口は、6,213人である。旧丹波線の荏原地区の人口は、8,028人、坂本地区の人口は、1,579人である。
- ・2点目のご質問については、旧河中線は利用者が少なく、状況は異なるが、他の3つの路線は共通しており、朝の9～10時代のような通院としての利用時間帯や、中学生がいる地域では、朝の通学時間帯と夕方の帰宅時間帯に利用が多いという傾向にあります。その他の日中の時間帯では、1人利用が多いなど、利用者数は少ない傾向にある。
- ・利用者の年齢層については、中学生のほか、高齢者が多いと聞いている。
- ・保育園か幼稚園の方がまとまって乗られた事例もあった。

松山市都市整備部 部長 白石 浩人

- ・旧立岩線以外の3つの路線の今後のスケジュールはどのようになっていくのか。

事務局

- ・旧河中線については、現在、地域代表者と協議を行っているところであり、今後、運行計画の変更があれば、夏前くらいに本会議を開催し、ご意見を伺いたいと考えている。
- ・旧五明線と旧丹波線については、今回の運行計画変更後、実績をみながら、地域と協議を継続し、地域から本格運行への移行について、合意をいただければ、令和5

年12月ごろまでには、本会議を開催し、本格運行に向けて取り組んでいきたいと考えている。

**国土交通省 四国運輸局愛媛運輸支局 首席運輸企画専門官 一色 利彦**

- ・旧河中線の地区住民は、何が引っかかかっていて利用していないのか等、利用が進んでいない理由を分析した方が良い。
- ・例えば、事前に予約することが面倒であるといった声があるようであれば、「予約制」乗合タクシーを導入してもあまり利用されないという気もしている。
- ・旧五明線の利用料金を見直しした結果、伊台地区住民の利用が増加したといった記載があるが、伊台地区A区間内の移動が増えたのか、それとも、伊台地区A区間からB区間への移動が増えたのか、教えてほしい。
- ・また、一部の便で、車両や乗客の待ち時間が発生しているといった記載があるが、新たに運行時刻を1便（道後温泉駅発13時15分）増やすことで解消されるという理解で良いか。

**事務局**

- ・伊台地区住民の利用の変化について、利用料金の見直し前である令和3年度においては、伊台地区A区間内での移動が年64回、伊台地区A区間からB区間への移動が年82回、合計146回となっている。利用料金の見直し後である令和4年度においては、伊台地区A区間内での移動が年22回、伊台地区A区間からB区間への移動が年192回、合計214回となっている。よって、伊台地区内の移動は減少しているが、伊台地区A区間からB区間への移動はかなり増加しているという状況である。
- ・車両及び乗客の待ち時間が発生している具体的な事例としては、現在の第6便である道後温泉駅前14時15分発の便で、B区間から五明地区の奥の方へ向かう方が1人、五明地区内での移動をされる方が1人乗られる事例がある。予約制である都合上、予約のない乗降場所を飛ばして運行することが可能であり、1人目が時間通り乗車しても、次の予約者の乗車予定時間よりかなり早く到着するため、最初に乗車した方は、次の乗車予定時間が来るまでの間、20分程の待ち時間が発生してしまっている。地域からは、この事例で最初に乗られる方は、13時15分発の便の方が使いやすいのではないかと声をいただいているため、今回、新たな便を追加するものである。

**国土交通省 四国運輸局愛媛運輸支局 首席運輸企画専門官 一色 利彦**

- ・伊台地区A区間内での移動が減少し、伊台地区A区間からB区間への移動が増加し、全体的にも利用が増えていることから、見方によっては、新しいお出かけの需要を

掘り起こしているということも言えるのではないか。引き続き、使ってみたら便利だったといった声を拾って、より良いものにしていただければと思う。

#### 松山東雲短期大学 教授 桐木 陽子

- ・区間ごとで利用料金を分けている地域と、一律料金としている地域があるようだが、その線引きはどこにあるか。
- ・毎日利用する中学生が減ったというのは、子供の数自体が減ったのか、利用をやめてしまったのか。
- ・本会議で議決が必要である道路運送法第4条の許可、不許可について、何をもって判断すればよいのか。
- ・フジ道後店でチラシを設置するほか、盛んに、地域の方々のご意見を伺っているものの、未だに地域への周知が足りていないということの齟齬があるような気がしており、もっと地域の方々に対し、広く広報する方法など、改善点があればお聞きしたい。

#### 事務局

- ・金額の線引きについては、各地域の地区内での移動については、一律料金としている。例えば、旧立岩線では、立岩地区～北条地区において、バス路線が廃止されており、そこを1つの地区とし、一律料金設定をしている。旧河中線では、地区内の移動であれば、日浦地区と湯山地区の一部、その先については、伊予鉄バスが運行しており、公共交通の競合を避ける点から、金額設定を分けている。また、旧河中線・旧五明線のB区間内のみの移動はできないルールとしており、B区間内での移動を希望する場合は、伊予鉄バスをご利用いただくことで、既存公共交通事業者のご理解を得た上で運行している。
- ・旧丹波線では、旧立岩線と同様、バス路線が廃止された久谷地区内での移動について、一律料金を設定している。
- ・中学生の利用が減った理由としては、純粋に、中学生の数が減っている。ただし、毎年、入学・卒業する学生がいるため、変動するものと考えている。
- ・本格運行への許可の考え方としては、地域の皆さんから本格運行への移行について合意をいただいているが、委員の皆様からは、「もっとこうした方が良いのではないか」や「こういう観点があるのではないか」等、といった意見や判断をいただきたいと考えている。
- ・フジ道後店にチラシを置き、地域の方々のご意見を伺っているものの、未だに地域への周知が足りてないのではといったご指摘については、可能な限りで周知を行っているところではあるが、確かに、五明や河中地区に訪問する中でも、この制度を知らない人がまだまだいるといったご指摘を受けることもあったため、周知方

法については、今後も検討していきたい。

#### 松山東雲短期大学 教授 桐木 陽子

- ・議決の許可の件だが、参考資料の「砥部タクシーにおいて」とあり、砥部タクシーの許諾について議決するものと思っていたが、本格運行に向けてのことを議決するのか。

#### 事務局

- ・事業者ごとに許可を取得する必要があるが、路線ごとに、この事業者で本格運行を担って良いか、かつ、この運行計画で良いかという観点でお願いしたい。

#### 松山東雲短期大学 教授 桐木 陽子

- ・では、2点ということだと思うが、その時に、砥部タクシーの資料がないため、判断できない。何を見て許可をすれば良いのか。

#### 事務局

- ・砥部タクシーについては、もともと、砥部町にて、予約制乗合タクシーを運行しており、そこに、旧丹波線予約制乗合タクシーを追加していただいているような状況である。追加した旧丹波線予約制乗合タクシーの運行計画を変更するため、その変更手続きを砥部タクシーにお願いする形となり、道路運送法第4条の乗合許可の変更申請が必要であることから、本会議で議決を伴う審議をお願いしている。
- ・砥部タクシー以外の事業者は現在、道路運送法第21条の許可により、実証運行という形で進めている。交通事業者が乗合事業を行うためには、同法第4条の乗合許可を取得する必要があるが、手続きに大変な労力を要するため、乗合許可取得までの間、乗用タクシーの免許を保有する事業者に、交通事業者に仮免許のような形で、特別に乗合の許可を与えるものであり、1年ごとに運行を実施するものである。
- ・この乗合事業は、実証運行の中で、タクシー事業者が、運行が困難であることや、人員の問題で決められたダイヤを運行できない、ダイヤが多く通常のタクシー事業に影響があるなど、事業の継続が困難になるといったことも想定されるため、まずは、労力を要しない同法第21条に基づく許可で運行してみて、確認しながら進めている状況である。
- ・地域や交通事業者、バスや鉄道などの既存交通事業者との意見調整を行いながら進めており、今のところ問題なく、運行を続けているところである。
- ・森松交通については、令和5年4月から運行計画の変更を行うため、交通事業者などへの影響を確認しながら、将来、同法第4条の許可を取得していきたいと考えている。

**国土交通省 四国運輸局愛媛運輸支局 首席運輸企画専門官 一色 利彦**

- ・我々が所管している道路運送法の話があったため、補足の補足をしたいと思う。
- ・基本的に、道路運送法上は、人を運んでお金をもらう場合には、運送事業の許可を取得する必要がある、道路運送法第4条の許可が必要である。
- ・同法第21条の実証運行については、既存のバスやタクシー事業者が臨時的に実施するものである。例えば、コンサートやイベントがあり、その間だけ、タクシー事業者が乗合によって、複数の人を乗せる等、一時的な許可として利用される。この許可は、基本的には1年間が目安となっているが、公共交通会議や自治体からの要請がある場合、最大3年程度まで延長ができる。3年経過後又は、本格運行できる目途が立てば、臨時的な第21条の許可を終了し、第4条の正式な許可を取得するという2段階となっていることをご理解いただければと思う。

**松山市都市整備部 部長 白石 浩人**

- ・他にご意見も無いようですので、議決に入りたいと思います。事務局から説明があったとおり、松山市予約制乗合タクシーの今後について、承認してよろしいでしょうか。ご承認いただける場合には、拍手をお願いします。

--- 委員一同 拍手 ---

- ・それでは、承認することといたします。なお、旧立岩線の「本格運行」及び、旧丹波線の運行計画の変更については、本会議での協議が調ったものとします。事務局は、令和5年4月1日から4つの予約制乗合タクシーの実証運行の継続・運行計画の変更、旧立岩線については、あわせて、本格運行に向けた手続きをお願いします。

□ 報告事項 【本市内で実施している予約型乗合交通「チョイソコ」について】

事務局

--- 経緯・概要説明 ---

ネットトヨタ瀬戸内（株）モビリティ事業部 部長 大石 一浩

--- その他資料4 「チョイソコひさえだ・おのくめ 実績」 説明 ---

(質問・意見等なし)

松山東雲短期大学 教授 桐木 陽子

- ・年齢層の特徴や、会員数の上限と考えている数を上回った場合、サービスを提供する側は、どの程度まで許容できるのか教えてほしい。

ネットトヨタ瀬戸内（株）モビリティ事業部 部長 大石 一浩

- ・年齢層については、ほぼ100%、75～80歳以上となっている。
- ・久枝では、若い方で骨折した人や、移動に困っている方からの問い合わせもある。
- ・キャパの問題として、久枝80人くらい、おのくめ150人くらいであり、人気が多ければ、車両の台数を増やすしかない。しかし、台数を増やすとコストが倍になるため、まずはニーズを受けて、会員を増やせそうであれば、地域の協力事業者から協賛金を集めて、できるかどうかを地域が判断するという事になるのではないかと思う。

国土交通省 四国運輸局愛媛運輸支局 首席運輸企画専門官 一色 利彦

- ・事務局から、相乗り運送の説明があったが、その説明だけさせていただきたい。
- ・基本的には、事務局から、「その他資料3」で、相乗りタクシーと乗合タクシーの違いについて説明があったとおりである。
- ・通常のタクシーというのは、貸し切り利用が通常であり、関係のない人が途中から乗ることを想定していない乗り物である。
- ・相乗りタクシーとは、車が出発する時点で、事前に乗る人が確定していることが前提条件であり、通常タクシーの運送事業の一環として行われるもので、特別な許可は不要である。乗合タクシーとは、路線バスのように、途中からいろいろな人が乗る可能性があり、事前に乗る人を確定する必要がない。非常に分かりにくい点のため、改めて説明した。
- ・チョイソコでは、相乗りタクシーとして運用しており、車が出発する前に、事前に乗る人が確定している形となる。
- ・国としては、既存の路線バスとうまく共存できるようお願いしているところであり、

バスで行けるところは、バスで、バスが利用できない交通空白地の方々はチョイソコでといった形で、お互いが補完し合いながら、地域のお出かけ需要を創出してほしい。

- ・今までバス停が遠かった、移動手段がなかったという人たちが、こういったツールを利用してお出かけすれば、健康寿命が延びるといったクロスセクター効果も期待できると思うので、既存交通事業者と連携しながら、引き続き頑張してほしい。

**松山市都市整備部 部長 白石 浩人**

- ・議事は以上となるが、その他ご意見等ないか。

(質問・意見等なし)

以上