

令和6年度 第4回 松山市地域公共交通会議

議事概要

□ 日時・場所

令和7年2月18日（火）10：00～11：30

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 | 石井 朋紀 |
| 松山市都市整備部 都市・交通計画課 担当課長 | 柚山 知範 |
| 松山市福祉推進部 介護保険課 課長 | 吉野 久行 |
| 松山市福祉推進部 障がい福祉課 課長 | 伊藤 栄治 |
| 松山市健康医療部 保健予防課 課長 | 西田 光晴 |
| 伊予鉄バス株式会社 部長 | 中川 智之 |
| 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 | 松本 真一(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 | 歌原 與頼 |
| 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(欠席) |
| 特定非営利活動法人 自立生活センター松山 理事長 | 加藤 陽子(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 | 増田 輝彦(代理:徳永 暁子) |
| 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(欠席) |
| 伊予鉄労働組合 書記長 | 稲石 健 |
| 愛媛大学 工学部 准教授 | 倉内 慎也 |
| 愛媛県警察本部 交通規制課 課長 | 宇都宮 理(代理:伊勢屋 貴志) |
| 愛媛県中予地方局 地域政策課 課長 | 小笠原 貴史 |

(敬称略 順不同)

※委員総数19名中15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。

□ 議案第2号の説明者

| | |
|-----------|---------------------------------|
| チョイソコひさえだ | 久枝地区まちづくり協議会2名、賛助会員企業1名、運行会社1名 |
| チョイソコおのくめ | NPO法人まるっとおのくめ2名、賛助会員企業1名、運行会社1名 |
| チョイソコいしい | NPO法人石井わくわく物語2名、賛助会員企業1名、運行会社1名 |

□ 議事

【第1号 松山市予約制乗合タクシーについて】

事務局

--- 経緯・概要説明 ---

(質問・意見等なし)

委員長(愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也)

- ・他にご意見も無いため、議決に入りたい。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旧立岩線について、変更内容を承認してよろしいか。

--- 委員一同 異議なし ---

- ・異議なしと認める。したがって、本議案は承認された。
事務局は、令和7年4月1日からの変更に向けた速やかな手続きをお願いする。

【第2号 「チョイソコひさえだ・おのくめ・いしい」が道路運送法第4条の乗合許可を取得することについて】

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・第2号「チョイソコひさえだ・おのくめ・いしいが道路運送法第4条の乗合許可を取得することについて」は、昨年12月に開催したこの会議に引き続き、2回目である。まず振り返りとして、前回の会議内容について、事務局に説明をお願いします。

事務局

- ・前回の会議では、チョイソコ関係者の方々から、チョイソコの概要や、運行を始めたきっかけ、目的などの説明があり、委員の皆さまからはチョイソコの取組に対して、好意的なご発言があった。
- ・一方で、議案にある「乗合」と、現行で実施している「相乗り」の違いが分かりにくい、乗合化にする理由やメリットを明確にしてほしいといった意見や、もう少し具体的なデータや数値があれば、もっと議論しやすい、乗合化について判断しやすいといった意見があったことから、継続審議とした。
- ・本日は、継続審議としたチョイソコが道路運送法第4条の乗合許可を取得することについて、改めてご審議をお願いするものである。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・次に、前回の会議で、委員の方からご意見のあった、現在チョイソコが活用している「相乗り」と「乗合」の違いについて、事務局に説明をお願いします。

事務局

- ・「相乗り」と「乗合」の違いについて説明する。資料1をご覧ください。
- ・国のプレスリリースを抜粋しているが、まず、「相乗り」とは、令和3年11月1日から運用が可能になった制度で、タクシー独自の運行形態として、配車アプリ等を通じて、運送開始前に、目的地の近い人同士をマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスのことを言う。
- ・利用イメージとしては、見ず知らずの人同士が同じ方向に行く場合、両者が同じタクシーに乗って、乗車距離に応じて料金を按分するといったもの。これは、タクシー事業の一環であるため、新たな許認可を取得する必要はなく、どのタクシー事業者でも、すぐに「相乗りサービス」を始めることができる制度となる。
- ・続いて、裏面をご覧ください。一番上に、相乗りと乗合の違いについての比較表を載せている。違いについては大きく3点ある。
- ・まず、道路運送法上の許可の可否については、相乗りは、新たな許可を必要としな

いが、乗合とする場合には、道路運送法第4条の許可が必要になる。

- 下に該当条項を載せているが、まず、同法第3条において、一般旅客自動車運送事業には3つの種類が定義されている。イの乗合旅客は、バスや予約制乗合タクシー、ロの貸切旅客は貸切バスなど、ハの乗用旅客は、タクシーや相乗りタクシーが該当し、同法第4条第1項の規定に基づく許可が必要となる。なお、同法第4条第2項には、許可は、種別ごと、つまりイ・ロ・ハごとに行う旨が規定されている。
- 次に、公共交通会議の関与については、相乗りの場合は、タクシー事業の一環で行われるため、直接的に関与することはない。一方で、乗合となれば、道路運送法第4条の許可を取得するためには、当会議で協議が調うことが必要になる。
- どういう観点で協議が調わなければならないかということについては、一番下に、国土交通省の考え方に関する通達内容を抜粋しているが、「区域運行については、利用者利便の確保のため、路線定期運行との整合性がとられているものであること」とされている。
- なお、実際に、乗合手続きを進める際に提出しなければならない証明書の記載項目については3点ある。1点目と2点目は類似するが、営業区域や運送区間について、3点目が適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件、となっている。
- 最後に、運用方法の違いについては、最も異なる点として、相乗りは、利用者が相乗りすること、人数、乗降場所、走行経路を乗車前に了解しておく必要がある。一方で、乗合は、バスを想定していただければ分かりやすいかもしれないが、利用者同士が誰で、どこからどこに移動するのかなど、乗車前に承諾しておく必要はなく、誰でも途中乗車ができる制度となる。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- 次に、前回の会議で、委員からチョイソコ事務局に示された意見として、大きく5点あった。1点目は、相乗りから乗合になぜ変更したいのか、2点目は、どのような効果が見込まれるのか、3点目は、乗合率や運行実績はどうか、4点目は、協賛企業はどういった業種があるか、5点目は、チョイソコの収支状況はどうなっているのかがあったため、これらについてチョイソコ事務局の代表者の方に説明をお願いする。

チョイソコおのくめ NPO 法人まるっとおのくめ

- まず1点目の、なぜ乗合に変更したいのかと、2点目の乗合になった場合の効果について、資料3の乗合化するとどれくらい供給量が増えるのかという資料を基に説明する。
- 先ほど事務局から説明があったが、現在運行しているチョイソコは、相乗り制度を

活用している。

- 年間の予算が決まっているため、毎月運行会社に支払う料金の基準額を設定し、利用者を乗せて走行した運賃が基準額を超えた場合は、翌月以降でその超過分を相殺できるよう運行を控えている。
- このように予約を調整することで、予約の取り控えをせざるを得ない状況になっている。これが乗合での運行になると、現在取り控えをしている予約をもっと取ることができるため、本来チョイソコが持っているポテンシャルをもっと発揮することができる。
- ここからは、その予約の取り控えの数や、それが乗合化によってどのように変化するかを数字でお示しする。
- まず、乗合率の改善と便数の増加に分けて説明する。
- 乗合率の改善について、現在は、通行の途中で、相乗りの場合はルートの変更はできないが、乗合に変更されることで、お断りしていた予約を取ることができるようになる。
- 現在、チョイソコのオペレーションセンターでは SNS を活用して、予約状況や運行状況を利用者へ直接発信する取り組みを始めた。それを見ていただいた方が、今この時間だったらこの辺を通るから私も予約が取れるかもしれないと思っていただけのではないかと思うが、現在は出発済みの運行行程を途中で変更することができないため、希望の便が出発済みという場合は、仮に予約が取れる状態でもお断りをしなくてはならない。
- 現在の予約の不成立件数は、チョイソコひさえだでは 48 件、おのくめでは 152 件、いしいでは 34 件であり、乗合化により、この件数が減り、利便性が上がると考えている。
- 次に、便数の増加については、予約の数を調整するためにいろいろな策を講じており、その一つに、利用者がチョイソコに乗り降りする時間を多めに確保するというものがある。
- 実際は、ほとんどの方は 1 分程度で乗り降りができるが、計算上は、2 分から 3 分を確保している。それにより回送の時間や、余分にとっていた乗り降り時間が無駄となり、そこに予約が入っていないのが現状である。
- その余った時間を空白の時間とみなし、これを乗合化によって追加で予約できる時間枠として考えた場合、チョイソコひさえだでは月 171 便、おのくめでは車両 2 台で、月 458 便、いしいでは月 331 便の時間を確保することができるようになる。これを現在予約が取れている便数の、約 1.5~2 倍の便数が新たに確保可能になる。
- このように、乗合率も改善し、便数も増加することが期待できる。
- 実際、チョイソコの利用者からのご意見（不平不満）は、予約が取りにくいという点のみであるが、先ほどご説明した増加見込み分は、既存利用者の利便性向上

や、新規会員の増加につなげることができると考えている。

- いずれにしても、時間の余剰分を利用者に還元できる可能性は高まると考えている。
- 前回の会議でも、チョイソコがもたらす効果として、特にフレイル予防についてお伝えしたが、乗合化によって、乗合率が改善し、便数が増加することで供給量が増え、効率良く運行でき、地域住民の方同士の会う機会が増えるということになる。そうすると、より多くの方のフレイルを予防して、まさに交通が交流になり、町が元気になるというふうに考えている。
- 続いて、現状の運行実績についてお伝えする。資料4をご覧ください。チョイソコひさえだの実績、おのくめの実績、いしいの実績をお示ししている。
- 現在、先ほどお伝えしたように、予約が取りにくい状態という現状がこの表になっている。
- 協力企業の内訳についてお伝えする。
- 現在、チョイソコひさえだでは、協力事業者が65社、おのくめは108社、いしいは69社となっている。
- 特にひさえだは、医療や福祉といった分野だけでなく、建設や製造という一般企業の協力事業者の数が半分近くを占めている。
- これは、チョイソコが直接的に事業の利益に結びつきそうにない企業が、協力、参画をしているということである。これは、今後ますます進んでいく少子高齢化や人口減少の地域においては、企業にとって非常に働き手の確保や、働く世代のQOLの向上が大事になってくる。
- そのため、公共交通の課題に対してチョイソコという仕組みに未来を感じて、一般企業が賛同し、参画をしてくれているということだと捉えている。
- また、おのくめでは、医療や福祉の事業所が数多く参画をしてくれているというのが特徴的であり、開業医や介護保険の事業所がとても多いというところが理由だと考えている。
- いしいについても、医療、一般の協力企業が多く、同様の理由と思われる。
- 続いて、収支状況について、資料5をご覧ください。
- 収支に関しては、いずれもギリギリ黒字というところで展開できており、これはたくさん協力企業があつてのことであり、協賛金が収支の一番大きな要になっており、それだけチョイソコの仕組みが地域に受け入れられ、共感いただいているという証拠だと思っている。
- 最後に、資料6をご覧ください。
- これは、今回提案する道路運送法第4条の乗合許可の取得を目指す運行概要を地区ごとにまとめたものである。
- これまで、相乗りで運行している区域にチョイソコひさえだでは、衣山駅周辺、い

しいでは立花駅周辺を新たに加えて運行することを希望していたが、前回の会議で、既存交通業者の意見等々を踏まえて、運行区域については、現在の相乗りで運行している区域に変更して議案を提出させていただくこととしている。

- ・つまり、衣山駅周辺や立花駅は今回運行区域には含めないという提案としている。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・短期間にまとめていただき感謝申し上げます。
- ・収支状況についても、支出の部では人件費ゼロということで、実際にはコストもかかっていると思うが、本当に頭が下がる思いである。
- ・それでは、議論に入りたいと思うが、市の事務局から、相乗り制度と乗合制度の違いを、チョイソコ事務局からは前回示された意見5点の説明と、それから道路運送法第4条の乗合許可の取得を目指す運行概要についてそれぞれ説明をいただいた。
- ・ここで議論を二つに分けさせていただこうと思う。
- ・相乗りから乗合制度への移行についてと、運行区域の変更について、後者の運行区域の変更については、チョイソコ事務局から現行の運行区域のまま運行していくという申し出をいただいたため、これについては現行の区域でいくということについてまず議論いただきたい。

伊予鉄バス株式会社 部長 中川 智之

- ・区域の話に関しては、前回私から意見させていただきましたが、まず立花駅と衣山駅の区域を広げることについては、一旦保留という形でご提案いただいたので、そのことについてはありがたいと思う。
- ・前回からの繰り返しにはなるが、今公共交通を維持していくことは非常に難しくなっている。それは収支状況もそうだが、人手不足が深刻であり、公共交通そのものを維持することは非常に難しいが、そういった中で、全ての方のニーズに満足に応える公共交通網を、地方都市である松山市ですべからく満たすことは難しいと思っている。
- ・そのような中で、鉄道、バス、タクシーのような既存の公共交通とチョイソコで、足りないところをそれぞれ補完し合いながら、ある程度の範囲で維持することを目指していくべきだと思う。
- ・今回の議論の中で、チョイソコによって補完される部分があるということは十分理解している。ただここは、いわゆる共食い状態になると最終的には公共交通が維持できなくなることに繋がるので、それは松山市全体として大きな損失になると思う。そういったこともあり、全体的に目指すところも含めて、利用者の個々のニーズは違うため、全体的なことを考えながらの意見はなかなか出てこないと思う。そういう個別のニーズに流されないように公共交通会議の場で議論し、コントロー

ルしながら体系化していくべきだと思う。

- ・そこに立ち返ると、初めに松山市から説明いただいた相乗りと乗合の違いで、乗合にするとこの会議の場で調整が整っていなければ成立しないということなので、そのような議論ができることは非常に良いことかと思う。議論の中で、公共交通の現状や、目指すべき立ち位置の認識を合わせた上でやっていけたらと思う。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・他にこの運行区域について意見はあるか。

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）

- ・地域公共交通会議は、将来のまちづくりをどうしていくかを協議する場でもあると思う。
- ・バスやタクシーなどの各公共交通機関には、お互いに聖域のようなものがあり、定時定路線との整合性が課題だと思う。お互いにバッティングしないように調整することが松山市の仕事だと思うので、松山市も前に出ていただいたらスムーズな会議になると思う。
- ・また、タクシー営業自体にバッティングすることもあるので、今結論を出すのは時期尚早だと思う。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・まず、運行区域について、現状のままとするということに関して意見を集約したいが、その点について異議はあるか。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・まず、今の運行区域という点においても、最初は「久枝」や「小野久米」のように、その校区内で運行すると聞いていたが、知らぬ間に校区内から 500m 広げている。
- ・これは、利便性を高めるために 500m 広げており、今後も同様に広げていくのだらうと予想する。
- ・前回の議論を受けて、バスや電車に影響を及ぼすのであれば駅を区域に加えることはやめようかなということ除けたのだろうが、今後も区域という面では、広げていくのかなという懸念はある。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・そのような懸念に対して、交通事業者でうまく連携しなければならないという観点については共有されていると思うが、中川部長からご意見いただいたようにそれ

に関して松山市の上位計画に当たるような、どこの地域についてはどの交通でどの方々担っていくかということ自体も計画としてまだ明確に決められていないところが問題点かと思う。

- ・運行区域の懸念がある一方で、現状で運行しているところもあるので、現在運行されている方の利便性を損なうことは難しいと思う。
- ・今後運行区域がもっと広がるのではないかという懸念がお互いに悪影響を及ぼすことや、長期的に考えると住民にとって不便を被るような結果になる可能性があるのではないかという懸念は踏まえた上で、現行の運行区域でそのまま運行するという点に関して、議決を取りたいが異議はあるか。

松山市都市整備部 部長 石井 朋紀

- ・チョイソコに対して二つの論点があるが、相乗りから乗合に変更されるとエリアが決まるので、あわせて議決したほうがいいのではないか。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・ご提案の通り、もう一点の相乗りから乗合に変更することをあわせて議論したいが意見はあるか。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・松山市タクシー協会としては、チョイソコの道路運送法第4条の乗合許可に関しては反対している。
- ・反対の理由を述べる前に、愛媛運輸支局の方にお尋ねしたい。
- ・タクシーの相乗り制度による運行について資料によると、運行委託料が設定された基準を超えた場合、翌月以降で相殺できるよう予約を取り控えるという形で調整しているとさきほど説明があったが、利用者には定額乗り放題として案内し、利用料を徴収しているにもかかわらず、実際には予約を断ることがあるという運用は、道路運送法の観点から適切であるか、この件についてご意見をお聞きする。

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

増田 輝彦（代理：徳永 暁子）

- ・予約の取り控えをすることが道路運送法や旅客自動車運送事業運営規則上、問題ないかどうかはグレーゾーンの可能性もあるが、予約の取り控えしているという現状を改善することができるという意味では、乗合化にするメリットはあると思う。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・もう一点、月の会費として3,500円利用者の方から徴収し、NPO法人がタクシー会社に運行委託料をお支払いしていると説明を受けたが、道路運送法上のいわゆる運賃に該当するのは、利用者が支払う月の会費なのか、それともNPOがタクシー会社に払う運行委託料が運賃に該当するのか、チョイソコの運賃について明確にする必要があると思う。

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

増田 輝彦（代理：徳永 暁子）

- ・相乗り制度で運送が行われたときにどのように運賃を回収するのか、最終的に事業者にどのような形で運賃が吸収されていくかは明確にしなければどのあたりまでが運賃かはこちらも判断がしづらい。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・チョイソコの導入根拠として、松山市の地域公共交通網形成計画で、当該地域が交通空白地域、交通不便地域に該当するため、チョイソコひさえだができたと最初に聞いているが、当該計画は、市内各地域と都心部のアクセス向上を目指すものであり、地域内移動の利便性向上を目的とするチョイソコとは、趣旨が異なるのではないかとこのところだけは明確にしたい。
- ・この協議を始めるにあたり、交通空白地であるから移動が大変だということと、高齢者が地域へ出て元気になることは違うのではないかとこのことを申し上げる。
- ・協会が反対する理由は、まずチョイソコの位置づけが曖昧であるということ。
- ・地域住民の外出機会が増え、心身の健康状態の改善が見られると評価することは、地域福祉事業としての支援を目的としていると考えられるが、一般旅客自動車運送業としては、移動手段という観点から考察を試みているので、このような交通会議でチョイソコの事業としての位置づけを明確にすべきではないか。
- ・チョイソコひさえだとおのおくめでは先着200名で応募を締めていると言われているが、締切るのはおかしいと考えているので、それについてもご回答いただきたい。
- ・また、事業の継続性という点では、乗合交通に安定した財源が不可欠である。
- ・チョイソコは会費と企業協賛で運営しているが、協賛している企業もこれからどうなるか分からない中、財源が不安定で、将来的に継続性が保障されていないのではないか。さらに、相乗り率が2人ぐらいで、ドアツードアの輸送というタクシーに近い運行形態であるチョイソコに対して、松山市が運転資金を支援することになれば、既存のタクシー事業者との公平性が損なわれることも懸念される。
- ・3点目として、運賃のダンピングではないかと協会では考えている。
- ・乗合化すれば、運行料の支払額の調整をする必要がなくなり、予約の取り控えがなくなるので便利ということだが、これはタクシー運賃に縛られず、独自の運賃設定

- が可能になるためであり、タクシー運賃を下回る運賃ダンピングが横行することにより、タクシー運賃を基準にしている松山市の路線バス廃止に伴う予約制乗合タクシーの運行費の計算方法と相違が出てくることで、影響があるのではないかと。
- ・最後に、チョイソコは、計画も資金も人手も何もかも地域で賄ってやっていくという素晴らしい理念だが、地域のタクシー会社が参画しにくい条件があったのではないかと。
 - ・例えば、特定の車両販売店から、車両を購入しなければならず、既に保有しているジャンボタクシーや、他の車両販売店で車両購入はできない。チョイソコを運営している日本の他の地域では、そのような縛りがなく、チョイソコを運用している。
 - ・こういうことは公共事業ではなく営利目的ではないかという疑念を最初から抱いていたと同時に、地域のタクシー会社に依頼すると言われていたにもかかわらず、今後運行が予定されている余戸地区においては、地域のタクシー会社に対して参加の意思の照会すらなかったと聞いている。
 - ・地域のタクシー会社と提携して、Win-Win の関係を築くと言いつつ、このような対応は非常におかしいのではないかと。協会ですらいろいろと検討した結果、反対という形にさせていただいている。
 - ・「チョイソコは良いよね」という漫然としたイメージだけで来ているが、民間事業であることを理由にここまで来ているが、きちんと内容を議論してもらわなければならないと考えているので、ご検討のほどよろしく願います。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・もう一度復習をしたいので、一点目から簡潔にまとめていただきたい。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・チョイソコの位置づけが曖昧ということである。
- ・チョイソコが「移手段」か「福祉」かという観点で、曖昧になっている。

チョイソコおのくめ NPO 法人まるっとおのくめ

- ・チョイソコの位置づけが曖昧ということに関して、私たちの取組は移手段のみにアプローチをしているのではなく、地域づくりというところまでアプローチをしているという意味で、位置づけとしては移動だけではない。
- ・地域づくりや町が元気になるための事業というところで、移動を交流にし、そこから生まれる様々な相乗効果によって地域が元気になり、そうすると当然福祉は向上していくという立ち位置でやらせてもらっている。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・事務局として何かこの点について意見はあるか。

事務局

- ・近年は、日本版ライドシェアや新たなモビリティが松山市に入ってきている中、来年度には地域公共交通計画の策定を見据えており、チョイソコも含めて、どのような位置づけで松山市の交通の全体最適化ができるのかなど、あり方を議論していきたい。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・福祉と輸送を切り分けることは難しいと個人的には思っている。
- ・世界的にも移動は基本的人権の一つであって、移動権という考えが基本的には主流になっており、チョイソコの説明の中では予防福祉、広い意味で捉えると、それはもう完全な福祉である。世界的には、例えば万歩計と連動して歩いている人にはお金を渡しましょうといった取組を行っている国もある。世界的に見ても、日本は高齢化のスピードが早く、その先進地域がある意味四国であるということから考えてもそういった取組が出てくること自体に関しては、私はどちらかという先進的な取組だと考えている。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・福祉の観点で言うと、先着 200 名で応募締切ということについてはどのような考えか。

チョイソコおのくめ NPO 法人まるっとおのくめ

- ・まず、応募は締め切っていない。
- ・相乗りで稼働できるところを計算したときに、会員として対応できるところを設定しているのであって、決して募集を打ち切るという形ではない。

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）

- ・先ほど網計画の話があったが、網計画は生き物なので、毎年変えていくものではないかと思うがどうか。

事務局

- ・おっしゃる通り、見直しは必要であったと思うが、チョイソコの位置づけについて、全く計画に記載していないというわけではなく、現状の網計画で申し上げると、地域公共交通の方向性の一つというのがあり、その中で地域公共交通の活性化利用

促進というのがある。その中で、地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくりというものを位置づけている。

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）

- ・地域主体ということだが、松山市は関与しないということか。

事務局

- ・松山市ではチョイソコ取組に対しては協力させてもらっていることがある。
- ・広告物の条例が松山市にはあるが、松山市が協力しないままだと停留所の表示は住宅街にはできないような条例になっている。
- ・松山市は、広告物条例の適用除外という点で関与し、停留所を設けることができるように協力している。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・反対する理由の2つ目は、継続性である。協賛企業と利用会員からの財源が、現在は足りているという計算だが、これらは将来的にどうなるのか。市からの援助をもらわないといけないだろうという見通しはないか。

チョイソコおのくめ NPO 法人まるっとおのくめ

- ・私達は補助金が欲しいとか、市に何とかしてくれというような感じではない。
- ・地域の移動の問題は、まず住民である私達の問題であり、そこで事業を展開している企業も決して他人ごとではないというスタンスを一貫して持っている中、資料でお示ししているような収支の状況になっている。
- ・今後もこのような形で、地域の問題を地域のみならずみんなで解決していくためにお金を出し合ったり、知恵を出し合ったり、人を出し合ったり、そういうことを続けていくという意味では、継続性は十分に担保できていると考えている。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・最後の理由として挙げた、特定の車両販売店の方が営業をされ、その車を購入しなければ運用ができないということに関してはどうか。

チョイソコおのくめ NPO 法人まるっとおのくめ

- ・私達は、地域の高齢者の移動の課題にどう取組むべきかというところがあり、チョイソコという画期的な仕組みを提供してくれたのが特定の車両販売店である。
- ・それは、いくら住民が知恵を寄せ合ってもなかなかたどり着けなかった仕組みでは

ないかと思っており、そういう意味では、同じ仲間として特定の車両販売店の方が、私達とともにチョイソコを遂行しているという認識である。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・日本中にチョイソコはあるが、特定の車両販売店で車を買わないとできないことなのか。

チョイソコおのくめ NPO 法人まるっとおのくめ

- ・私達が発足するときには、小野地区、久米地区にそれぞれタクシー事業者があった。
- ・今現在は、二神タクシーと四国交通が担い手である。当初は、久米地区の他のタクシー事業者にも声をかけ、チョイソコの協力をしてくれないかということを説明したところ、ある提案を受けた。
- ・それはチョイソコとは全く違う、今あるタクシー事業者のシステム通信や予約システム、そしてタクシー事業者の既存車両を使って運行するというものであった。
- ・私達はチョイソコをするか、他のタクシー事業者からの提案を受けるかという選択肢があった。
- ・提案内容について理事と協議する中で、地域の高齢者の足を確保するには、チョイソコの方が良いという結論となり、今現在に至っている。
- ・また、特定の車両販売店から車を買わないといけないということに関しては、全国的な仕組みでは、そのような限定されたものはない。
- ・高齢者が乗り降りする車は、ある程度配慮された車でないといけないという観点からすれば、現在使用している車両は、ステップが普通の車より1段多かったり、必要なところに手すりがついているなど、ご高齢の方でも1人で乗り降りできる非常に最適な車両であるという点が使用に至った理由である。

松山市タクシー協会 会長 友石 晃由

- ・特定の車両販売店以外の、違う車両販売店から買えないのかということ。
- ・地域の福祉事業をするのであれば、なぜそのようになるのだろうかということから始まっている。
- ・余戸でやるのに、余戸の事業者には言いに来ていない。なぜなのか。

チョイソコおのくめ NPO 法人まるっとおのくめ

- ・そこに関しては、引き続き私達としては、移動は交流であるというところと、委員長も先ほどおっしゃっておられた予防的な福祉の取組、それから地域の高齢者の方の移動権を守っていく一つの活動を通して、ご理解していただけるような活動になっていくよう頑張りたいと思う。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- 今の話に関しては、基本的に地域主体でご提案のサービスということになるので、そこに特定の車両販売店がどう絡んでいくかというような話は、地域公共交通会議とは離れたような話かと思う。
- 今、自動車メーカーも車を売って稼いでいくという時代は終わりかけており、リースやカーシェアリングなどが広がっていくことを考えると、それはどちらかというと地域公共交通会議とは違った話で、当然それに対して政府や行政がグリップしていかなければならない部分はあるが、そのような話は置いておきたいと思う。
- ただ、タクシー業者が平等に参入できるというときの障壁になっているところが問題だと思う。それに関しても、民間ベースのサービスに関してはここでは特に言えることがないので、置いておきたいと思う。

松山東雲短期大学 教授 桐木 陽子

- ビジネスが独占されるという話は、公共交通会議の場ではふさわしくないと思うが、要望を出すことはできるのではないか。いろんなタクシー業者がやりたいと思えば参画できる状況は担保すべきと思うが、そのあたりはどうか。
- また、チョイソコは、公共交通網が整備されていないところで始められているが、今までの既存の路線やルートでは、全ての市民の足が満たされていないということがチョイソコの実装で分かったのだと思う。
- バス路線の線は通っているけれども、そこまで行けないような方々がいたという個別のニーズを細かく拾い上げた結果がここに出ていると思うので、最初のスタート時点はそのように理解してもいいのではないかと思う。
- それならば、今日出された資料3の、便数の増加のところで乗り込みの時間が実際は1分程度だが、現在2、3分程度取っていて、それを1分で計算するというのは逆行しているかなと思う。私は1分で乗り降りできないと感じる。
- それよりは、これまで不成立だった予約成立の件数が確保できて、利用者さんのフレイル予防につながるということだけでいいのではないかと思った。
- そのことをこの場で確約して来年、総合的に計画を立てられるということなので、非常にセンシティブなエリアの問題については、しっかりとここで議論するということが良いと思う。
- 市民参画で移動手段をどう確保するかについては、非常に良い取組だが、公平性を担保しながら進めていくことが非常に大事だと思う。
- 最後に、校区をまたいで運行しているところと、一つの校区で運行しているところは、どのような基準で分けられているかということと、事業主体が協議会のところとNPO法人のところの違いを質問させていただきたい。

チョイソコおのくめ NPO 法人まるっとおのくめ

- ・これは、住民の希望や意向によって運行エリアは決まってきた。
- ・特におのくめに関しては、隣り合わせの地域で、そこに住む方はどちらも行き来をして日常生活を営んでいるところが住民の生の声として上がってきたため、現在の運行区域を設定している。
- ・運営主体に関して、実はこの度、久枝も運営主体を NPO 法人に移行することになり、住民主導、住民参加型の事業であるということがベースとなっている。

松山東雲短期大学 教授 桐木 陽子

- ・それぞれの地区がこういうことをやりたいなと思っているときに、今後どういう流れになるのか。
- ・今までの流れと同様、特定の車両販売店にどうすれば良いかを相談して進めるのが良いのか、それとも、松山市がこの公共交通会議の中で議論していこうという一形態になるのであれば、まず相談窓口は松山市になるのか。

事務局

- ・新たに別のエリアで開始する場合については、松山市としてもどこでもチョイソコ事業を始められることがないように、全体の地域公共交通を管理していかないといけないと思うので、まずは松山市にご相談いただきたい。
- ・必要であれば、こういった会議で委員の皆さまに協議いただきながら、エリアの設定も考えていかなければならないのかなと思う。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・今回の検討、議論いただいているようにチョイソコのようなサービスは、基本的には本会議に諮るということでのよろしいか。

松山東雲短期大学 教授 桐木 陽子

- ・相談の段階から松山市に行けば良いか。

事務局

- ・その通りでお願いしたい。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・先ほどご指摘があったように、参入障壁が高くなると、委託先となるタクシー事業者は、比較的大きなところが参入しやすくなることが予想され、将来的には寡占状

態になる可能性もあるため、そういう点については、参入障壁にならないように申し入れる必要はあると思う。

- ・話は逸れるが、昨日も近隣自治体の同様の会議でも、チョイソコのようなサービスをしたという意見が上がりかけていることは事実としてあるので、そのような話が来たときには、松山市だけでなく、近隣自治体との調整や、運輸局でも把握しておくことも重要であると思う。
- ・賛成、反対の意見がそれぞれあるが、以上の議論を含め、事務局の方からもう一度これらの意見を聞いて、どのような考えかをお聞かせいただきたい。

事務局

- ・全会一致だと発言しやすいが、なかなか回答が難しい状況である。
- ・ただ、前回の会議でご意見のあった点については、市の事務局やチョイソコの運営事務局から説明をさせていただいたので、一定理解が進んだのではないかと思う。
- ・また、運行区域についても、電車やバス事業者の声を反映して、現状の相乗りと同じ運行区域で提案されているので、こちらも議論が前進したのではないかと感じている。
- ・事務局としては、「相乗り運行」のままだと、このような議論もできず、調整も難しい状況と感じていたので、「乗合運行」を認めることで、今後、本会議を通して、さまざまな調整を図っていくのが良いのではないかと考えている。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・懸念などもあると思うが、特にこういった地域の交通の問題を先延ばしにし、地域の方々の主体性に水を差すようなことはあってはならないと思っている。
- ・前回の宿題にもお答えいただいております、そういうことも踏まえて、議案第2号については、規約第6条第4項に基づいて多数決にて結論を出すことにしたいと思うがどうか。
- ・そのときに、挙手制では、意見表明しづらいこともあると思うので、無記名投票という形で多数決をとりたいと思う。
- ・決定の方法については、規約に定められていることではあるが、何か意見はあるか。

愛媛県中予地方局 地域政策課 課長 小笠原 貴史

- ・前回の会議からこれまでの議論を聞き、相乗りと乗合の違いや、乗合にする際のメリットを理解できた。
- ・チョイソコの「高齢者の外出機会の増加」という意義、理念に賛同するところはある中、事務局に聞きたいことがある。
- ・県は、総合計画の中で、暮らしを支える地域交通の維持と基盤整備ということで項

目を掲げており、チョイソコが地域交通の維持に資するものということであれば賛同するスタンスである。

- ・しかし、今日の議論の中で前回になかった論点も出てきて、賛成、反対意見があったが、松山市として現在の公共交通との競合や、地域交通の維持という観点でどう考えられているかという点と、資料2の裏面にある「路線区域運行については利用者利便の確保のための路線定期運行との整合性」の点で、事務局の考えを聞きたい。
- ・加えて、チョイソコを相乗りから乗合にするメリットは、数字を挙げて説明があったが、松山市として市民目線でのメリットやニーズをどう考えられているかを聞きたい。
- ・その上で、本来であれば関係者納得の上で、決まれば良い話だとは思いますが、今日新たな論点も出てきたので、その辺りで皆さんの理解が進んでいるのかも含めて、最終的な決定については委員長に判断を委ねたいと思う。
- ・その前に先ほどの地域交通の維持の観点と、市民目線でのメリット、ニーズの話も事務局の考えを聞いておきたい。

事務局

- ・まず1点目の路線の維持の観点や、路線との整合性の観点については、地域公共交通を担う伊予鉄バスや伊予鉄道に話を伺う中で、チョイソコはエリアが広いため、区域の端から端までの移動は、少なからず影響はあると認識されており、我々も同じ考えを持っている。
- ・そのため、運行する際には、例えば、区域の端から反対の端の駅へ移動することはせず、バスや鉄道を使う場合には、最寄り駅やバス停までに留めるようなルールづけや条件を付与するなど、運用上で対応していくことで、ある一定の整合は取れると考えている。
- ・2点目の市民目線のメリットとしては、チョイソコの総会などに出席し、利用者の意見を聞く場に参加した際には、予約が取れなくて困っているという生の声を我々も直接伺っている。
- ・そのため、今回、相乗りから乗合にするメリットは、我々も直接聞いた話の中で感じているところである。

愛媛県中予地方局 地域政策課 課長 小笠原 貴史

- ・先ほどの議論の中でもあったように松山市の公共交通網計画の中で、一部触れられているということだが、今後、新たな計画を策定していく中で、そのあたりが明確になっていけば、皆さんの納得が得られるような形になるのではと感じた。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・他に意見も無いようなので、無記名式の多数決で結論を出すこととする。
- ・ポイントとしては、運行区域は現状のままということも合わせて、賛成か反対かを判断していただきたい。
- ・なお、協議結果の取扱いは、規約第 15 条第 1 項の規定に基づき、「関係者は結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする」とされているため、予めご理解いただきますようお願い申し上げます。
- ・それからもう 1 点、重要な点としては、ここでの決定は、基本的に未来永劫続くものではなく、最近のいろんな状況を見ると、臨機応変に変えていかないといけない部分もあろうかと思う。自治体によっては、こういった乗合許可を取ったところでも、実際に業者がいなくなったので、また空白地有償運送に切り替えたというところも出てきており、そういったことも状況に応じて臨機応変に変えていくことを含めて、判断いただきたい。
- ・それでは、事務局から多数決の方法について説明をお願いします。

事務局

- ・今回の議案の項目である、「チョイソコひさえだ、おのくめ、いしいが道路運送法第 4 条の乗合許可を取得することについて」に対して、可か否か、いずれかに丸を記入し、投票者の名前の記入は必要ない。そして、後ほど投票箱に投票となる。

--- 投票 ---

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・それでは投票の結果、「可が 10、否が 4、白票が 1」ということになったため、多数決の結果、議案第 2 号を承認する。
- ・この結果を受け、チョイソコ運行事業者である東洋タクシー株式会社、有限会社二神タクシー、四国交通株式会社、すみれ第一交通株式会社は、道路運送法第 4 条の乗合許可の取得に向けた速やかな手続きをお願いします。
- ・今回の結果への「反対が 4、白票が 1」あるということで全会一致ではないこと、今後も地域主体で同様の提案が出てきた場合にどのように取りまとめていくのか、あるいは上位計画になるような、どこのどういった移動をどういった主体がどのように担保していくのか、そういうところに行政がどういうふうコミットしていくのかということについて、計画あるいは一定のルールが不可欠だと考えているが、事務局の考えはどうか。

事務局

- ・委員長のおっしゃる通り、一定のルール化が必要だと考えている。

- ・来年度、地域公共交通網形成計画の見直しを予定している中で、その中で地域主体の新たな移動手段をどのように計画に位置づけていくのか、既存公共交通との棲み分けの考え方などについて整理していきたい。

委員長（愛媛大学 工学部 准教授 倉内 慎也）

- ・市の交通計画で整備して、全体の計画自体も網計画の中で位置づけていくことは、本日の議題である第1号案件についても同様に、そこにどれだけ行政が補助をしていくのかということも含めて整理していく必要があると思う。
- ・また、地域主体の交通についても、ガイドラインの作成など、関係者の連携を図りながら進めていければと思う。
- ・それと同時に、今回の決定によってどのように変わっていくのかを常々モニタリングをしていく必要があると考えているため、チョイソコ関係者の方々には、引き続き、当会議でご報告いただければと思う。
- ・今回いただいた懸念点についても、特定の車両販売店に、もう少し平等になるようご検討いただきたいことの申入れをあわせて事務局にお願いします。
- ・実は本日に先駆けて、事務局でタクシー事業者に個別ヒアリングをしていただいたところ、懸念を述べられた方や、逆に、タクシーの配車ができず断っていたところをカバーしていただいてありがたい部分もあるというような、そちらについても賛否両論があったと聞いている。
- ・タクシー協会でも、意見があるときにはこのような会議で随時取り上げ、それを踏まえて引き続き状況を見ながら、真摯に議論していきたいと思う。

□ 報告事項【自動運転レベル4による路線バスの運行状況について】

伊予鉄バス(株)

--- 経緯・概要説明 ---

(質問・意見等なし)

以上