

## 平成29年度 第3回新居浜市地域公共交通活性化協議会議事録

○日 時 平成29年12月1日(金) 14:00～15:10

○場 所 新居浜市役所 3階 応接会議室

○出席者 ・協議会委員：寺田政則会長、  
渡部光男委員、田所秀志委員、門田正孝委員(代理)、  
稲荷和重委員、窪仁志委員、白石昌史委員、森本英二委員(代理)、  
今村美鈴委員、矢野英司委員、中川美奈子委員、  
谷本昌啓委員、鴻上浩宣委員

13人

(欠席)

星加勝一副会長、田村修也委員、三木博喜委員、  
越智千鶴子委員、永易大典委員、砂田篤志委員、  
山下文明委員 7人

・事務局：宮崎 運輸観光課長(事務局長)  
安永 運輸観光課副課長(事務担当)  
正岡 運輸観光課副課長(事務担当)  
町田 運輸観光課副課長(事務担当)  
二宮 運輸企画係長(事務担当・出納員)

・傍聴者：0人

○会議次第

1. 開 会

2. 協議事項

(1)新居浜市地域公共交通網形成計画の策定について

3. 閉会

### 1. 開 会

#### 【宮崎事務局長】

定刻が参りましたので、ただいまから、平成29年度第3回「新居浜市地域公共交通活性化協議会」を開催いたします。

本日の出席状況ですが、新居浜警察署の田村委員さん、新居浜市連合自治会の星加副会長さん、新居浜市老人クラブ連合会の三木委員さん、新居浜市社会福祉協議会の越智委員さん、新居浜市医師会の永易委員さん、瀬戸内運輸労働組合の砂田委員さん、四国運輸局愛媛運輸支局の山下委員さんからご欠席とのご連絡を頂いております。現在20人中13人のご出席で過半数を超えていますので、協議会規約第8条第2項に基づきまして、会議を進めさせていただきます。

また、本日は代理出席として、瀬戸内運輸株式会社から川田様、四国地方整備局

松山河川国道事務所から柳川様にご出席いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本日の会議は、協議会規約第8条第4項に基づきまして、公開とさせていただきます。事前に開催日時などを市民にお知らせして傍聴を認め、会議の開催結果についても、議事録などを公表することといたしておりますので、ご承知いただけますようお願いいたします。

それでは、議事に入ります前に、今回から愛媛県バス協会の委員さんが交代されております。恐れ入りますが、自己紹介をお願いしたいと存じます。稲荷様、お願いいたします。

また、本日の会議には、新居浜市地域公共交通網形成計画を策定するにあたり、専門的な知識を必要とする部分も多くなります事から、愛媛大学 大学院理工学研究所 生産環境工学専攻 准教授 倉内先生にアドバイザーとしてご出席をいただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これより、会長の議事進行をお願いいたします。

## 2. 議事

### 【会長（副市長）】

それでは、会議次第に従いまして、議事を進行させていただきます。

まず、新居浜市地域公共交通網形成計画の策定について事務局から提案願います。

（事務局より提案説明、パシフィックコンサルタンツ(株)より資料1、資料2の内容説明）

### 【会長（副市長）】

ありがとうございます。それでは、先程説明がありました件につきまして、何かご質問やご意見はございますでしょうか。

デマンドタクシーの見直しについても出ていますが、渡部委員さんいかがでしょう。

### 【渡部委員】

デマンドタクシーの見直しは結構だと思います。このままだと、市の負担額が増えるのが危惧される。今まで5年くらいやってきて、最初は、病院や駅まで行けるといっていたが、活性化協議会のなかで意見が出て、利用者にとっての利便性を汲み取ったものとなり今日に至ってる。その結果、国庫負担と自治体負担のバランスが悪くなり、利用者の増加により自治体負担が大きくなっている。説明で示されているように、将来的にはこのままの運行では限界があるのかなとは感じております。デマンド交通をなくすのではなく、過疎地から中心地へどう運ぶか、この協議会で方針を出していただければ、われわれもそれに応じて検討していきたいと思っております。

### 【倉内准教授】

デマンドタクシーの見直しはやむを得ないと思います。

**【谷本委員】**

資料2のP11、目標値の設定ではバス利用者数があげられており、総合計画をもとに現行から1.2倍の利用者数を指すものとなっており、検証がしやすい数値設定となっているが、一方で一般の方には利用を増やさないといけないという動機づけにならないことが懸念される。個人的な意見ではあるが、高齢化を見据え、関心度が高いと考えられる健康増進の観点から訴えていくことが重要である。健康増進のためにも公共交通の方が良いという事を訴えかける方が関心が高まるのではないかと思う。健康増進が公共交通に対して直接的な目標として捉えにくい場合は、サブ目標としての設定もありなのではないか。

**【パシフィックコンサルタンツ(株)】**

高齢化を見据えると、歩いて楽しいまちづくり、そのなかでも健康増進の視点は全国的にもみられると思う。具体的な数値は示しづらいと思うが、歩いて暮らすことで健康になるというような文章を入れていきたいと考えます。

**【倉内准教授】**

計画の中でデマンドタクシーの見直しに際しての目標値の取り扱いについても再整理していただきたい。デマンドタクシーを見直すことにより、バス停や駅までのデマンドタクシー利用者の多くがバス利用者になることが想定される。目標値としてはこれらデマンドタクシーを端末としたバス利用者を合わせた数値で見直していくことが重要であるものとする。

**【パシフィックコンサルタンツ(株)】**

デマンドタクシーの見直しについても、公共交通網形成計画の1施策であり、バス利用者の増加・確保の目標値としては反映してよいと考えている。目標値の1.2倍の数値はデマンドタクシーの見直しも含め、様々な施策が寄与した結果の数値と考えられると思うが、現状のデマンドタクシーの見直しが寄与することがわからないものとなっている。目標値の設定について丁寧に記載するものとする。

**【白石委員】**

資料2のP24、③で、県道整備にあたっての新規バス路線の導入についてとあるが、新居浜駅から多喜浜駅の県道は整備済みという認識であるが、何か新たな整備の予定があるのか。

**【事務局】**

仰られる通り、当該道路は整備済みであります。新たな道路整備の予定があるわけではなく、整備済みの道路に新たな路線の運行も可能となることを意味しております。

**【門田委員（代理）川田さま】**

資料2のP19を拝見すると、路線バスは四国中央市の方面から入って、現状は昭和通りから入っているが、再編案は、その一部の路線系統が金栄や金子に入っていくものとなる。再編の一案としては考えられるが、船木地区の問題が生じる。船木

地区からだ、9時台の運行頻度が低く市役所に行けないということになってしまふ。この利用ニーズがあるかないかは定期券による利用者を見るのが重要であり調べることは可能である。再編にあたっては、空白地を埋めるために空白地ができてしまうようなことが懸念されるため、詳しい調査を行い慎重に行ってほしいと考える。

**【宮崎事務局長】**

バスの路線変更（案）につきましては、今回はあくまでも素案としてお出ししておりますが、従来のバス網を見たときに、利用者に対するサービスの偏りを改善する視点で検討しております。市域全体のバランスを見て、より効率的・効果的な再編案を見出していきたいと考えておりますため、再編案の検討にあたっては瀬戸内運輸(株)さまのデータ等を見させていただきながら調査等を行い慎重に見直しをしていくことが重要であると思っております。

**【会長（副市長）】**

具体的な再編案の検討にあたっては、データ等を踏まえ瀬戸内運輸(株)さんと引き続き協議検討を進めてほしい。

**【田所委員】**

資料2のP24の③の新規の路線については、沿線の住宅地がまだ形成されていない部分は新規路線が入るのは難しいのではないかと。路線を入れてもすぐに利用客が確保できないことが想定される。また、タクシーでの対応も考えられる。

また、同じく資料2のP22について、愛媛県の全タクシーの平均乗車人員は1.4となっている。タクシー事業者の立場から、1人当たり市負担額をみると、1便で十数人を輸送する路線バスと同じ土俵で比較しても比較にならないことかと思う。

**【渡部委員】**

資料2のP23に示される公共交通空白地域はどうやって設定しているのか。  
デマンドタクシーの運行は、バス停や駅に運ぶということなのか。

**【パシフィックコンサルタンツ(株)】**

バス停から300mのバス圏域を設定し、その外側を空白地としております。見直しの結果、デマンドタクシーの運行エリアについては変更は加えていないが、目的地については、バス停や駅といった交通結節点へ運ぶという事になります。

**【渡部委員】**

エリアは現状と変わらないが、便利すぎるため、アクセスできる目的地を見直していこうということか。

**【パシフィックコンサルタンツ(株)】**

はい、その通りであります。

**【窪委員】**

多くの自治体の公共交通の会議に参加しており、いつもデマンド交通の話題、特に負担の話になる。そのため、いかに利用者を確保していくかを考える際に、立地適正化と両輪で検討していくことが重要であるものと認識している。

バス路線をどう変えていくかを考える際、バス路線はそのときそのときで臨機応変に変えていけるが、鉄道整備等のインフラ整備は費用がかかる。鉄道施設の近くに住宅や目的地をつくっていく、コンパクトなまちづくりを進めていくことが重要だと思う。

路線の見直しは各地域地域で考えていけばよいが、公共交通の活性化については長いスパンで色々なことを考えた方がよい。

**【事務局】**

立地適正化計画は現在作成中であり、平成30年度の策定を予定しております。資料2のP8にも示しているが、立地適正化計画では、土地利用の誘導として都市機能誘導区域と居住誘導区域が設定されており、これらを踏まえ、公共交通網形成計画とリンクさせていながら考えていきたいと思っております。

**【宮崎事務局長】**

ここまで網計画の方針や目標等についてご意見をいただきました。検討を進める中、資料2、P8の目指すべき将来像について、基幹公共交通軸、支線軸、デマンドの体系図を整理させていただきましたが、この大きな考え方につきましてご了承ください。これをベースとして今後の取組みを進めさせていただくということですのでよろしいかお諮りいただけますでしょうか。

**【会長（副市長）】**

今の事務局からの内容につきまして何かご意見等ございますでしょうか。

(異議なし)

**【宮崎事務局長】**

本日もご意見をいただきました目標値につきましては、再度検討させていただきます。それを踏まえてですが、基本方針や目標値等につきまして、本日も提案の内容に基づきまして今後検討を進めさせていただきたいと思っておりますが、委員の皆様にお諮りいただいておりますでしょうか。

**【会長（副市長）】**

目標値等につきましては、本日いただきましたご意見を反映させていただき、基本的な方向として事務局提案の内容で今後進めさせていただいておりますでしょうか。

(異議なし)

**【倉内准教授】**

市域の公共交通の将来像や基本方針としては問題ないと思う。ただしこれらを実現するため、次回以降に議題となるデマンドタクシーの運用や具体のバス路線網の再編が非常に重要な議論となる。

特にデマンドタクシーについては料金も見直していかないといけない。見直し後のデマンドタクシーは、現行に比べ利便性が低下、また着いたバス停からバスにのるため、更なる料金が発生する仕組みとなる。

そのため、いまのデマンドタクシー利用者を手放さず、いかに路線バス利用者として確保していくかが重要である。

これとともに、デマンドタクシーと路線バスの役割が現行と変わり、有機的に連携するようになったら、委託する業者との契約等に変更が生じることも想定される。

また、谷本委員もおっしゃっていた、市民へのアピールについては、公共交通網を再編して分かりやすくするというのと合わせて、健康増進についてもアピールしていけたらと思う。

**【会長（副市長）】**

ご質問、ご意見がないようですので、協議事項(1)新居浜市地域公共交通網形成計画の策定につきましては、先ほど皆様からいただきましたご意見をもとに、次回協議会までに、本市の目指すべき公共交通のあり方等につきまして、事務局の方で再度整理をいたしまして、次回開催の協議会では地域公共交通網形成計画の素案をご提案させていただきたいと思っております。

その他、どのようなことでも構いませんので、各委員の皆様方から、何かご意見や参考になるようなことがございましたら、ご発言をお願いいたします。

**【会長（副市長）】**

各委員さんから、ご意見等もないようでございますので、最後に事務局から連絡事項がありましたらお願いします。

**【宮崎事務局長】**

本日は、御審議ありがとうございました。本日ご意見をいただきました、新居浜市地域公共交通網形成計画の策定につきましては、内容を整理いたしまして、次回協議会においてパブリックコメントに向けた案ということで、地域公共交通網形成計画の素案につきましてご提案させていただきます。

なお、次回の開催日程につきましては、1月を予定しております。会長、副会長さんと調整させていただいて、改めて御案内させていただきますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

**3. 閉会**

**【会長（副市長）】**

以上で、予定をいたしておりました事項をすべて終了いたしましたので、本日の会議は散会いたします。皆様ありがとうございました。