

都市基盤整備促進特別委員会

1 時 令和6年1月12日(金)
午前 9時59分 開会
午前10時50分 閉会

2 場 所 第3委員会室

3 出席委員

委員長	近藤 司	委員	小野 志保
委員	河内 優子	委員	合田 晋一郎
委員	伊藤 嘉秀	委員	田窪 秀道
委員	山本 健十郎		

4 欠席委員

副委員長 高塚 広義

5 説明のために出席した者

・経済部

部長	宮崎 司	総括次長(産業振興課長)	加地 和弘
地域交通課長	守谷 典隆	地域交通課副課長	新元 一司

6 委員外議員

なし

7 議会事務局職員出席者

議事課係長 村上 佳史

8 本日の会議に付した事件

(1) 地域交通計画に関する調査について

9 会議の概要

開会 午前9時59分

◆委員長：開会挨拶

○経済部長：挨拶

(1) 地域交通計画に関する調査について

(地域交通課長) 資料について説明

(委員) 今話題になっているライドシェアについては、政府においても検討しているところである。前回の委員会的时候には、名前が挙がっているにもかかわらず、あまり前に進まないのではないかという感覚であったが、特区を絞り地域的にライドシェアを進めようとしているところも出てきているようで、本計画の中にライドシェアという言葉を入れる必要があると思うが、どのように考えているのか。

(地域交通課長) ライドシェアについては、年末に開催した活性化協議会でも話が出ており、いろいろなリスクがあることは、交通事業者も含め認識しているところであり、本計画の中で積極的にというよりも、少し様子を見ながらというような判断をされていることから、計画には文言を載せていない。

(委員) 全国的にライドシェアの取組が広がってくる中で、計画に文言を入れずに新居浜市が遅れをとることはないのか。

(地域交通課長) 交通事業者の協力や理解がないと進まないと思うが、現時点でライドシェアを導入しなければならないといった危機的な状況にはないと考えている。先ほど説明したようにいろいろなリスクがあることから、条件整備などを冷静に見極める必要があると考えており、必要な状況になれば、法整備も進むと考えていることから、事業者とも情報共有しながら進めたいと考えている。

なお、本編の43ページの事業名⑥公共交通を補完する移動サービスの検討において、言葉としてライドシェアの記載はないが、この事業内容の中でライドシェアも含めて検討する考えである。

(委員) ライドシェアについて、輸送を希望する一般ドライバーの養成は、タクシー事業者が主になってしなければならないと思うが、新居浜市において親身になって実施してくれるタクシー会社はあるのか。

(地域交通課長) 事業者も厳しい経営状況にあることから、どこの事業者が真剣に行っていくことができるのかということについては、不安なところである。先日開催された県の会議において、他県の市の事例として、民間事業者のタクシー運転手やバス運転手の募集広告を市の広報誌に掲載した事例が紹介された。市の広報誌に掲載されることで、公共性の高いものというアピールができるといったところもあることから、まずはそのようなできるところから取り組んでいきたいと考えている。

(委員) 40ページの①効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の見直しにおいて、市民ニーズ等を踏まえ、都市拠点を中心とした循環路線の導入に向け取り組むと記載しており、見直し後の計画として駅を中心とした昭和通りとイオンを周遊するようなことを計画しているが、この計画を上部地区の船木や大生院などに広げるような考えはあるのか。

(地域交通課長) 現在、上部地区、川東地区においては、デマンドタクシーなどを利用しながら交通結節点まで行くことになるが、循環バスの検討になれば、利用エリアもあわせて検討する必要があると考えている。ただ、立地適正化計画の観点からすると都市部に集中させるという考えもあるため、立地適正化計画などとの整合性も図りながら、検討したい。いずれにしても、市が新たな交通を実施するときには、一般財源だけでは不可能であるため、国の補助事業の内容なども合わせながら、検討を進めたいと考えている。

(委員) 船木や大生院、萩生の住民からバスの利用が難しいという声を聞くので、厳しいとは思いますが検討していただきたい。次に、41 ページの③別子山地域バスの維持・改善についてであるが、花ぐるまに関して、通行安全面に考慮し、乗降フリー区間の維持・継続と記載しているが、花ぐるまに乗車している利用者が少ない。花ぐるまは別子山の住民のためのバスで、市内の人も乗れるという認識が少なく、花ぐるまが通っても、乗車せずにバス停に留まる方もいるので、市民も活用できるという周知をしていただきたい。

(地域交通課長) 別子山地域の関係者ぐらいいにしか認識がないのかもしれないが、市民は利用できる周知に努めていきたい。

(委員) 乗降フリー区間は、どこから乗っても、どこで降りてもいいという意味か。

(経済部長) 別子山エリア内だけではなく、山根から上の区間は、バス停以外のところでも乗り降りができる。

(委員) 46 ページの⑩誰もが使いやすいバリアフリーに対応した車両の導入についてであるが、新居浜市内にはノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーが何台あるのか。

(地域交通課長) 瀬戸内バスのノンステップバスは、23 台のうち 10 台が新居浜営業所にあり、ワンステップバスは、47 台のうち 9 台が新居浜営業所にある。ユニバーサルデザインタクシーについては、駅前タクシーとあかがねタクシーに 1 台ずつあったかと思うが、詳細は把握できていない。

(委員) 私の思いとしては、福祉タクシーを呼ばなくても、身近なところでタクシーが呼べたら、利用者の利便性も上がると考えている。先日の研修の際には、ユニバーサルデザインタクシーが 1 台当たり 300 万円程度かかると聞いたので、導入を考えているところには費用補助もしていただき、市民の皆さんが使えるようにしていただきたい。

(委員) パブリックコメントが 2 月 9 日までで、年度内に計画を策定する形で進められていると思うが、地域公共交通計画は市民の関心が高いものであるため、今後いろいろな機会で啓発をしていただき、市民の声を聞きながら詳細計画を進めていただきたい。

(委員) これは抜本的に改革をしなければ、どうにもならない。20 年以上前に研修で行った世田谷区は、早くから民間バスが通らないところに区バスを走らせていた。小手先だけではいけないと私は思う。新居浜市の場合は、瀬戸内バスが問題で、瀬戸内バスを何とかしなければ、今のま

ま進めてもどうにもならない。瀬戸内バスの運行が本当に必要なかどうか、瀬戸内バスがなくなったらどうするのかということは、みんなが考えていることだと思う。バスには、ほとんど人が乗っていないため、上部、川東、川西で実施しているデマンド交通の枠組みをもっと効率よくしていくことを今から考えていく必要がある。そして、瀬戸内バスの運行は、採算が合っているのかは分からないが、補助金をもらえるから何とかなっているのではないかと。採算が合わなければ運行しないと思う。西条市で瀬戸内バスの減便の新聞記事が出ていたと思うが、どの自治体もそのようなことを考えているので、計画策定には間に合わないが、まずは瀬戸内バスの必要性を判断して進めるべきだと思う。

(地域交通課長) 瀬戸内バスとの関係については、四国中央市から今治市までの沿線の自治体はどこも同じ課題を抱えている。これまでも話はしているが、県や事業者も交えた実務者レベルの協議会のようなものは立ち上げている。本計画の推進体制についても、交通事業者やいろいろな関係者を巻き込んだ協議体みたいなものを新たにつくって事業を進めたいと考えている。そして、瀬戸内バスについては、沿線自治体との連携も必要だと考えている。委員が言われた西条市の減便の話については周桑バスのことで、周桑のエリアで自治体の持ち出しだけで運行しているところがあり、利用者数が一定の基準を下回ったため、思い切って、廃線や路線の見直しなどをすると聞いている。

(委員) 35 ページではおでかけタクシーと記載しており、41 ページではデマンドタクシーという言葉を使っているが、計画を国に提出するのであれば、言葉は統一したほうがいいのではないかと。

(地域交通課長) この点については、一度整理させていただきたい。

(委員) ライドシェアやMa a S など、新しく、聞き慣れない言葉がたくさん入っているので、用語の解説のページなども検討していただきたい。

(地域交通課長) 解説のページなどについても検討させていただきたい。

(委員) 地域公共交通計画が国に提出されるのだから、この計画を基にいろいろな補助メニューがつくようになるという理解でいいのか。

(地域交通課長) そのとおりである。

(委員) 先ほど話が出ていたユニバーサルデザインタクシーなどについても、新居浜市から要望すれば国からタクシー会社に補助ができやすくなるのか。

(地域交通課長) 交通事業者が実施する場合についても、本計画にないといけない。先日、伊予鉄がEVバスを導入したと思うが、補助を取るために、県の計画を一部見直ししている

(委員) 本計画を途中で一部見直すことは可能なのか。

(地域交通課長) 本計画の計画期間は5年間であるが、事業によっては、見直しは可能である。

(委員) 40 ページの①効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の見直しの事業内容で、市民ニーズ等を踏まえ、都市拠点を中心とした循環路線の導入に向け取り組むとなっているが、新た

に循環バスを走らせるという意味ではなく、路線バスの循環路線化を図るという意味合いなのか。

(地域交通課長) 言われるように検討していくようになる。また、50ページの⑩自動運転等新たな交通システムの検討の中には、コミュニティバスの運行可能性についても記載しており、そのような研究も進めたいと考えている。

(委員) 瀬戸内バスが所有している路線バスには、ノンステップバスも入っていると思うが、人口が減少していく中で、路線を今変えても何年後かには臨機応変に変えなければならないと思う。瀬戸内バスは、所有している大型の路線バスを小型のマイクロバスに方向転換するような計画は持っているのか。担当課と事業者と合わせて話をするとき、意向ぐらいい聞いておかないと、お客もいないのに、大型バスを走らせたらず赤字がどんどん増えてしまう。マイクロバスにすれば、今後、敷島通りや上部の旧道を通るようなルートも考えられるので、将来を見据えた車両の配置として、車両の小型化への意向を聞いて欲しいが、どうか。

(地域交通課長) 42ページの⑤地域の輸送資源の活用検討において、地域の実情に合わせてダウンサイジング等と記載しているが、現状では、瀬戸内バスとしては積極的ではないので、計画にも記載しているとおおり、意思疎通を図りながら進めていきたいと考えている。

(委員) 副市長が瀬戸内バスの役員に入っているのだから、瀬戸内バスに対して、独自で黒字を出していけるようなシステムに方向転換してくださいと、また新居浜市には財源もなく補助もあまりできないので、補助金を当てにするのであれば長くは続かないというようなことも話をして欲しい。交通事業者と連携を図ると言っても、実際にどうなのかは分からないので、そこだけはお願ひしたい。

(委員) 瀬戸内バスの採算は、補助金でトントンぐらいなのか。

(地域交通課長) 補助金だけでは、採算は合わないと思う。

(委員) トントんでやれていないのであれば、民間会社だと普通はやらない。民間会社であれば、減便するとか、ほかの委員が言うように小型のバスにさせてほしいなどということをすると思う。私の考えでは、何とかトントンぐらいでやれていると思う。赤字だったら絶対にやめている。瀬戸内バスが継続していくことができると言ったとしても、新居浜市としては英断をしなければならぬと思うが、その考えはあるのか。

(経済部長) 確かに路線バスの利用者数もコロナ前と比べて3分の2程度に減少しており、経営状況においても、業績が非常に悪くなったというようなことは、交通事業者から聞いている。いずれにせよ、全体の話をしていく中で、路線バスの維持が難しいということであれば、新しい手段を考えていかなければならぬということは当然の発想になると思う。交通事業者との意見交換の中で、市の意向を提示しながら、しっかりと意見も聞いて、それが難しいということであれば、違う手段も当然ながら考えていく必要があると考えている。

(委員) 松山市の坊ちゃん列車も走らせなくなり、これからますますそうなっていくと思う。新居浜市も高齢化率が今からものすごく上がっていく中で、デマンドタクシーのように自宅まで来

てくれるような希望が絶対に多くなってくると思う。そのような背景もある中で、かなり気を引き締めて計画も立てて進めないと、今のままでは中途半端になってしまうと考える。

◆委員長：各委員から意見も出てきたが、協議会の中でも検討していただき、できるだけ対応できるようにしていただきたいと思う。なお、理事者の皆様においては、公共交通計画の策定に当たり、本委員会でも出された意見を参考にさせていただきようお願いします。

以上により、本日の議題は終了する。ほかになければ、これにて本日の都市基盤促進特別委員会は閉会する。

閉会 午前10時50分