

令和6年度第3回今治市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時 令和6年11月18日（月）13：30～15：00

場 所 今治市役所 第2別館11階 特別会議室1・2号

出席者

- ・委員：土居 忠博，栗田 将人(代理)，松本 真一，川田 卓哉，佐津間 英樹，
平野 勇夫，谷口 政賀津，唐谷 力紀(代理)，渡邊 修明(代理)，三浦 裕典，
佐藤 照人(代理)，丹治 靖代，三好 哲，井川 達也(代理)，砂田 篤志，
山崎 昭二，横山 勲，増田 輝彦，松浦 和仁
(欠席) 赤尾 宣宏，新居田 昌彦，清水 駿，阿部 克也，村上 恵子，
松村 暢彦，山本 美恵子

- ・事務局：富田地域振興部長、白石地域政策局長
地域振興部 地域政策局 地域振興課
越智(良)課長，越智(浩)課長補佐（兼）室長，
吉本課長補佐，川崎係長，八木係長，阿部主事

1 開会

地域振興部長：

それでは定刻になりましたので、ただ今から令和6年度第3回今治市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

私、今治市地域振興部長の富田と申します。本日の会につきましては、お手元の会次第に従いまして進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日でございますが、愛媛大学社会共創学部の松村委員、愛媛県旅客船協会の赤尾委員、越智

商工会の新居田委員、全日本海員組合愛媛支部の清水委員、今治市連合自治会の阿部委員、今治市連合婦人会の村上委員、国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局の山本委員が都合により欠席となっております。

また、四国旅客鉄道（株）愛媛企画部 窪委員の代理で栗田副長、四国地方整備局松山河川国道事務所 森倉委員の代理で唐谷係長、愛媛県東予地方局今治土木事務所 篠原委員の代理で渡邊建設企画課長、愛媛県伯方警察署 大壽委員の代理で佐藤交通係長、しまなみ商工会 村上委員の代理で井川事務局長がご出席されております。

委員総数の過半数のご出席をいただいておりますので、本会が会議として成立いたしますことをご報告申し上げます。なお、本会は原則公開で行うこととしておりますので、本日もそのようにさせていただきたいと思っております。

続きまして、開会にあたり今治市副市長土居忠博よりご挨拶を申し上げます。

2 あいさつ

土居会長：

委員の皆さまにおかれましては、大変お忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。また、今治市政各般にわたりましてご協力いただいておりますことを改めて御礼を申し上げます。

今年は夏から秋にかけて今治市の合併 20 周年の記念事業ということで、いろんな取組が行われました。おんまくを皮切りに、サンリオのスペシャルパレードでありますとか、サイクリングしまなみ、あるいは市川團十郎さんの歌舞伎、弘前のねふた、さらには F C 今治の J 2 昇格に伴う様々なお祝い事、こういうのが順次開催されまして、今治港でありますとか広小路、市内の中心部、あるいは里山スタジアムあたり大変なにぎわいでございました。公共交通に関わっておられる皆さま方には、各所で様々なご負担をおかけしたと思います。お詫び申し上げますとともに、様々ご協力いただきましたことに、厚く御礼を申し上げます。

私は月に 1 回ぐらい松山の家に戻ったりしてるんですけども、ようやく J R 松山駅が綺麗になって参りました。まだまだその周辺になにができるかなっていうのはまだ形になってない部分も多いんですけども、松山駅が変わることによって、非常にその街そのものが大きく変わっていく。あとバスタとかいろいろ話も出てますけども、公共交通のあり方もこれから変わってくる。あるいは松山市駅の前も今、通行止めになりまして、電車の軌道の敷設のやりかえであ

るとか、広場の造成とか、もうそれぞれ市駅のほうも今変わろうとしています。こういう形で街が変わっていくというのは、公共交通が変わっていくということとほぼ同じなんですけども、今治におきましても、これから人の流れがどう変わっていくのか、あるいは今、今治病院の建て替え計画なんかも進んでますが、そういう場合に新たな交通がどういうふうに動いていくのか、様々これから今治としても考えないといけないことがたくさんあると思います。人口が減ります、過疎化が進みます、あるいは労働力が不足します、運転者がいません、こういう様々な問題がありまして、バス路線の廃止あるいは航路の見直し、こういうものもこれから進んでいこうかと思いますが、なるべく市民の大切な足である公共交通を守っていくためにも、皆さんと一緒に知恵を出していきたいと思っていますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

本日でございますが、お手元の次第にありますように、地域公共交通計画の改訂でありますとか、あるいは新たな取組として今進めてます乗合タクシーの話、さらには mobi の運行状況の報告などもございます。こういういろいろ新しいこともする必要が出てきています。一方で限られた財源というのもございます。そういうなかで今後、今治市としてなにができるのか、なにをしていけばいちばん市民の人にとっていいのか、こういうことをしっかりと議論して参りたいと思いますので、忌憚のないご意見をどうか賜りますようお願い申し上げます、冒頭の挨拶とさせていただきます。本日はどうかよろしくお願いいたします。

地域振興部長：

ありがとうございました。それでは次第 3、議事に移ります。ここからは進行を会長の土居副市長にお願いいたします。

3 議事

（議案 1）玉川地域乗合タクシーの運行方法の変更について

土居会長：

それでは、議案の第 1 号にあります、玉川地域乗合タクシーの運行方法の変更について、を議題とさせていただきます。まず事務局から説明をお願いします。

地域振興課長：

それでは、議案第1号「玉川地域乗合タクシーの運行方法の変更について」ご説明をさせていただきます。

玉川地域におきまして、乗合タクシーの運行方法の見直しを行いたく、内容についてご審議をお願いしたいという案件でございます。

資料1-1「協議が調っていることの証明書（案）」をご覧ください。記載内容について合意をいただきまして、この証明書を運輸局に提出しようとするものでございます。こちらは運行内容をまとめたものとなりますので、この証明書の内容については、今回説明を省略させていただきます。別の資料で運行方法について詳しくご説明をさせていただきます。

まず、運行方法について変更点をご説明いたしますので、資料1-2「玉川地域乗合タクシー運行見直し案対照表」をご覧ください。表の左が現在の運行方法、右が今回作成した案でございます。現在は玉川地域の乗降場所として、集会所やごみステーション等を指定しておりますが、変更案では玉川地域内であれば「利用者が指定する任意の場所」で乗降可能といたします。また、利用者の意見を聞き取りました結果、運行日を週5日から週7日に増加をしております。

次に、資料1-3「玉川地域乗合タクシー運行業務仕様書（案）」をご覧ください。現在からの変更を赤字にしております。5の業務委託期間につきましては、委託先の事業者に変更はございませんので、現契約と同様に令和6年4月1日から令和7年3月31日としております。今回の運行方法見直しは、1月4日から実施いたしまして、契約の変更で対応いたします。

次に7、業務内容の（3）路線、運行日、運行便数についてです。運行方法につきまして、玉川地域内移動では、「玉川地域内の利用者が指定する任意の場所間の移動」とし、旧市内エリア行きでは、「玉川地域内の利用者が指定する任意の場所と旧市内エリアの停留所を移動」としてしております。運行日につきましては、月曜日から日曜日の週7日、各6便運行としております。

次に（5）になりますが、利用区間につきましては、玉川地域内移動では「玉川地域内の移動利用」、旧市内エリア行きでは「玉川地域の乗降場所（利用者が指定する任意の場所）から旧市内エリアの停留所への移動、旧市内エリアの停留所から対象区域の乗降場所（利用者が指定する任意の場所）への移動、玉川地域内の移動利用に限る」としまして、引き続き「旧市内エリアの停留所間の利用は不可」としてしております。

乗降場所等につきましては、標識により市が指示するとしておりましたが、玉川地域内につきましては、利用者が指定する任意の場所とし、旧市内エリアについては、標識により市が表示するとしております。

前述の変更に伴いまして、最後のページの運行図につきましても、今回の変更を反映させたものに変更しております。以上が仕様書の変更箇所です。

以上でございます。

土居会長：

ありがとうございました。それでは、事務局からの説明に対しまして、なにかご意見・ご質問等ございますでしょうか。

今回の週7日の運行になるということ、あるいは玉川地域内での移動なら大人400円、高齢者の場合はその半額になりますが。そして、旧市内エリア行きは大人800円で、高齢者等は半額ということになっていますが、こういう週7日になる、あるいはその乗り場所が任意になるということについて、こちら今治タクシー事業協同組合の平野委員さん、なにかございますか。

平野委員：

若いもんは自家用車でいろいろ行けるんですが、タクシーで移動となったら、少しでも電話をかけて近くまで行っていただくのがいちばんベストじゃないかと。そして市内はここに書いてあるように今まで通りね、市内に来たらいろんな乗り物がございますので、そういうふうにしたら。それともうひとつ、朝倉地域もこのようにしてあげたらいいんじゃないかと思うよ。

地域振興課長：

今の平野委員さんのご意見ですが、10月1日から朝倉地域と島嶼部になるのですが吉海地域乗合タクシーにつきましても、同じような形で週7日での運行に変更させていただいてます。今回玉川地域を同じような形で変更させていただいたというような形でございます。

平野委員：

はい、ありがとうございました。それともうひとつあるんですが、タクシーが小型でないといけない件について、わざわざ玉川へ上がったり朝倉に上がったりするのに、近くにいる車を少しでも早くお客さんのところへ行かせたいということでね、これ中型、小型っていうのではなくてね、いる車に行ってもらったらどうだろうかというのがあるんですよ。少しでも早い時間でお客様のところまで行けるし。実は、愛媛はまだなってないんですが、今度の料金改正では、小型、中型言わずに普通車という名前でこれが100%認可になるんですが、そういう先のことを思い立ててやったらどうだろうかというものがひとつあるんですが。

土居会長：

はい、ありがとうございます。今の平野委員さんのご提案、非常に大事な話だと思います。ちょっとお伺いするんですけど、その小型と中型の台数の割合ってどれぐらいなんですかね。

平野委員：

小型が70%ぐらい。今の中型、小型っていうのは、人員は一緒なんですよ。中型でも5人乗りですからね。小型も一緒にそういうふうになってるので。この近くで言ったら愛媛県は今言ったようにはなってないんですが、香川県に行ったら全部そういうふうになっているので。

土居会長：

それについてなにか事務局ありますか。

地域振興課長：

今おっしゃった中型等の関係なんですが、現在のところ料金的には小型でのついうところでおっしゃられたとおりでございます。実際のところ運行されているなかで、中型で回っていたりとかいう事例もあるようなので、今後そういったところも踏まえまして、次回の契約変更や契約の更新の時期に合わせて、そういう形にできるかっていうところを検討して参りたいと思っております。

土居会長：

はい、そんな感じでよろしいですかね。確かに今どの車も結構大きくなってるので、もうなんか中型、小型の区別ってあまりつかないですよ。乗ってもこれどっちかなという感じです。

ほかにこの乗合タクシー玉川あるいは朝倉もこれまで非常に利用率が悪かったんですけども、今回同じようにどこからでも乗れるような形になることで大分改善はしつつあると思うんですけども、このあたりこの地域の乗合タクシーの関係含めて構いませんが、どなたかご質問・ご意見ございますでしょうか。

今治市社会福祉協議会の丹治さん、そういう乗合タクシーとかを使われている方の話ってなにか聞かれたりしています。あんまり使われている方はおらんやろか。

丹治委員：

私たち社会福祉協議会のほうで関わりのある高齢者の皆さんなんですけれども、やはり玉川、朝倉圏域の方たちというのは、この乗合タクシーには非常に興味を持たれてる利用者さんが多いです。近いところまでであれば、免許返納された方が電動カーのようなものを借りられたり、今レンタルもできますので自費とか介護保険のほうで利用される場合もあるんですけども、やはり今治市内のほうに向けてとか病院に向けていかれるときには、タクシーを使っと言われる方が非常に多いので、そのあたりで今後週7日に増えるっていうところで、非常に喜ばれるのではないのかなというふうに思いました。

土居会長：

ありがとうございます。あとでいうと、老人クラブ連合会の若手委員会の横山さん、なにかそのへん利用者の方の声って聞かれたりしていますか。

横山委員：

私は今治市内なんですけどね、あんまり朝倉、玉川の人は老人会っていても皆まだ軽四と

か自分の車持っとるからね、それでみんな移動してますね。だから、あんまり体の弱っとる人がどうこうっていうのは、ちょっと私はまだ聞いてないですね。

土居会長：

ありがとうございました。ほかなにかございますでしょうか。

そうしましたら特にその他のご意見ないようですので、この議案第1号になりますが、玉川地域乗合タクシーの運行方法の変更につきまして、承認いただいてよろしいでしょうか。

(異議なし)

では、承認ということにさせていただきます。

(報告1) 今治市地域公共交通計画の改訂について

土居会長：

続きまして、報告事案に移ります。まず、報告の第1号にあります、今治市地域公共交通計画の改訂について、事務局から説明を申し上げます。

地域振興課長：

それでは、資料2「今治市地域公共交通計画（素案）について」ご説明を差し上げます。このA3の大きさになるんですが、そちらの資料をご覧ください。市民アンケート結果等を踏まえて、現在素案の段階でございますが、本件の受託事業者でございます株式会社オリエンタルコンサルタンツのご担当から概要について説明をさせていただきます。

東川様（株式会社オリエンタルコンサルタンツ）：

オリエンタルコンサルタンツの東川と申します。よろしくお願いいたします。では、「今治市地域公共交通計画の改訂について」というところで、資料2のご説明をさせていただきます。

資料2の2ページ目を開いていただきまして、まず、公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえて、将来において持続可能な公共交通網のあり方や、地域交通活性化に向けて取り組んでいく

施策を示した「今治市地域公共交通計画」を令和2年3月に策定しているのですが、現計画の計画期間が令和2年度～6年度となっておりまして、計画の更新・見直しが必要な段階になってきているということです。下の図は現計画の概要について示しております。

続きまして、3ページ目になります。こちらは、計画更新・見直しの方向性について記載をさせていただいております。まず、現計画の基本的な考え方や施策の方向性というところは、基本の踏襲をしながら下図に示しておりますとおり、国の計画づくりの方針というのもし示されていますので、そのあたりも踏襲して、現状分析よりも今後なにをしていくかというアクションを充実させる形で、今回見直しをおこなっております。また、これまで計画を進めてきた取組状況でありましたり、あと、公共交通のコロナを経ての変化というのものもあるかと思っておりますので、そのあたりの変化も踏まえながら、施策取組の進め方については、再検討をおこなっております。

次、4ページ目になります。こちらは、計画書の主な構成を示しております。まず、前段の計画の背景、目的を第1章に、第2章では今治市の現状や課題、第3章では今治市の公共交通の目指していく方針であったり目標、第4章で取組んでいく施策、第5章で計画をどういうふうに進めていくか、という形で計画書の構成となっております。

続きまして、今治市の公共交通における現状及び課題についての説明をさせていただきます。6ページ目以降になります。左側のグラフで示しておりますとおり、人口世帯数の推移を見ますと、これまで減少傾向にあるんですけども、今後も引き続き人口というのは減少していく傾向となっております。また、その下の社会動態ってのところを見ますと、自然現象だけでなく、転出数が転入者数を超える社会現象ということも一方続いている状況でありまして、今治市としては、住み続けたいまちとなるように基盤を整えて人口流出を防いでいくということが求められます。そして、右側にありますとおり、今治市は旧12市町村が合併してきた都市ということもありまして、地域全体に居住地が広がっているのが特徴かなと思っております。高齢者につきましては、島嶼部・中山間地域で比較的赤い部分になっておりますが、高齢化率が40%以上の地域も多くなっております。持続的なサービスを提供していくということを考えますと、地域公共交通の再編をおこないながら、コンパクトなまちづくり形成を進めていくということが求められております。

続きまして、7ページ目になります。7ページ目では、公共交通の現状について整理をしております。左側のグラフの上側でいきますと、各交通手段の利用割合を2000年から10年ごとに変化をとっているものになります。赤が自家用車になるのですが、年々増加傾向にありまして、現在7割程度が自動車の利用を占めている一方で、青色であったり紫色の公共交通は、

5%未満になっているような状況となっております。また、下側の公共交通利用者数の推移を見ましても、コロナで大きく減少した以降、元々の水準までは戻ってない状況というところで、利用状況が厳しい状況になっているというところです。そして、右側の中段のグラフを見ていただきますと、公共交通の収支率と補助の状況のグラフになってまして、傍線の点線では出資率が下がっていつている一方で、棒グラフのところをいくと、補助額は年々増加傾向にあるというところです。また、下側につきましては、昨年度各交通事業者さんにヒアリングした結果について記載をさせていただいているのですが、すべての交通事業者さんにおいて、運転士不足などの人材不足が深刻化している状況というところで、今後公共交通サービスの維持に向かつては、行政による補助・支援というのが必要な解決の状況になっているというところです。

続きまして、8ページ目になります。こちらは今回、今治市民を対象としたアンケート調査の結果を示しているところになります。左下の表に記載していますとおり、今治市の5000世帯を対象に各世帯2部ずつ配布をさせていただきまして、2881件の回収がありましたというところです。内容につきましては、表の一番下に記載させていただいておりますとおり、移動の実態であったり、公共交通に対する満足度、移動に対する不安や今後の維持に対する考え等をお伺いしております。右側に結果のグラフを記載させていただいております、普段利用する交通手段でいきますと、公共交通に該当するのは赤であったり茶色、オレンジ、黄色のあたりになるんですが、10代であったり80代の利用が他の年代に比べて多くなってまして、ここの年代の移動を支えているっていうところが確認できます。下側につきましては、普段の外出頻度、どれぐらい外出をされるかっていうところを年代別に整理したものになっておりまして、60代以降、70代、80代と高齢になるにつれて、外出と頻度が少しずつ減っているという状況が確認できます。

続きまして、9ページ目になります。9ページ目の左上のグラフでは、公共交通サービスに対する満足度をお伺いしております、鉄道、路線バス、航路のすべてにおいてですね、満足度よりは不満のほうが比較的多くなる傾向にあったかなといったところになっております。下側では、普段控えてる行動があるかどうかというところをお伺いしております、各年代にかかわらず、大体2割〜3割程度移動がうまくできないことに対する出控えっていうところが発生してるような状況です。右側の上のグラフにつきましては、移動・外出に対する不安がありますかというところで、現在の外出不安あるとお答えの方は、3割程度にはなっておりますが、将来の外出不安で比較しますと、7割程度大幅に増加している傾向になっておりましていうところです。下側の行政支援に対するお考えというところでいきますと、赤とオレンジがほとんどを占めておりまして、公的な社会基盤として使いやすくなるように補助が増えてもいい

いであったり、ある程度の補助支援は仕方なく、現在のやり方を続けていってもよいというところが、前向きな意見が占めていたというところで、高齢になるにつれて公共交通を頼らざるを得ない状況っていうのは想定されるんですけども、そういった移動を支えていくということが必要な状況になってきてるところです。

続きまして、10 ページ目になります。10 ページ目は、観光・まちづくりの状況について整理をしております。左側は観光の状況になっておりまして、グラフを見ていただきますと、県外観光客の推移を示しているのですが、緑色の線が松山圏域で、黄色の線が今治圏域と、県内2番目に多い観光客数というところで需要は大きくあるのかなというところです。また、下側のレンタサイクルの貸出数につきましても、コロナで大きく減少はしてますけどもそれ以降徐々に戻りがありまして、サイクルのニーズも依然として高い状況だろうなというところが確認できます。また、右側につきましては、公共交通分野においても、AI オンデマンド交通であったり、キャッシュレスアプリ、サイクリングのルート案内アプリといった新技術を用いた取組も進められておりまして、こういったことを取込みながら、利便性向上を図っていくというところが必要になっております。ここまでが、現状で整理をさせていただいた内容になります。

次、11 ページになります。11 ページ目では、今治市の上位・関連計画で整理されている今治市のまちづくりの方向性を踏まえ、公共交通に求められる役割というものを整理したものになっております。下側の公共交通に求められる役割として、5つ整理しておりまして、誰もが気軽に使いやすくしていくというところ、拠点をつなぐ骨格を形成して、まとまりのある土地利用を促す、しまなみ海道を軸とした市内外の回遊を促す、既存資源を活用した相乗的な連携を図る、事業者・地域と連携、サービス高度化により持続可能な経営をおこなっていくというところが求められる役割であるという形で、整理をさせていただいてます。

続きまして、12 ページ目になります。ここまでで整理をさせていただいている現状であったり、公共交通に求められる役割を踏まえまして、緑色の今治市における公共交通の課題として5つ整理をさせていただいています。まず、市民の移動を支える環境の構築、そして、公共交通に対する行政的な継続支援、3つ目として、公共交通とまちづくりが一体となった魅力ある都市づくり、4つ目として、公共交通からの観光ブランディングの推進、そして、公共交通に対する市民の印象・意識の改善っていうところのことを課題として挙げさせていただきまして、これらの課題を解決・改善をしながら今治市の公共交通の目指す姿として、現計画でも掲げられているみんなでつくり、守り、育てる公共交通の実現を目指していく形で、整理をさせていただいております。

13 ページ、14 ページ目では、公共交通の基本方針及び目標を整理しております。上段の公共

交通の姿は、先ほどの分野でつくり、守り、育てる公共交通というところで、この目指す姿を実現するために3つの基本方針と7つの計画目標を掲げ、計画を推進していく形としております。なお、計画目標については、これまでの計画の取組状況でありましたり、コロナを経ての公共交通状況の変化を踏まえて、見直しを行っているところになっております。

続きまして、15 ページ目、16 ページ目で、その目標達成に向けて取組んでいく施策を整理しております。

16 ページ目では、施策体系の一覧表という形で、先ほどの方針・目標に整理する形で施策一覧を整理しております。後ほど、ひとつちょっと簡単に説明をさせていただきます。

17 ページ目につきましては、参考に付けておるものになってます。左側が現計画の施策体系になっておりまして、右側が見直し後の施策体系になってます。基本的には、これまでから継続していく取組であったり、統合しながら取組んでいくもので整理しているんですけども、現状に合わせて新たに取組んでいくものとして、赤字部分を追加させていただいております。

次に、18 ページ目になります。こちらからは施策の個別の個票として整理をさせていただいてます。まず、目標1、暮らしを支える公共交通をつくる公共交通体系の構築。役割分担としては、施策を3つ整理させていただいております。施策1-1では、持続可能な公共交通の実現に向け、現状や国の動向を踏まえながら、長期的な公共交通ネットワークのあり方を検討していくこと、また、公共交通の役割を幹線、支線に整理し、その役割に応じた運行サービスを確保していくこと、ということに記載させていただいております。次に、右側の施策1-2では、これまで乗合タクシーの検討の際に取組んできたところにもなるんですけども、地域との意見交換やワークショップ等を通じて、移動実態やニーズの把握をおこない、それを踏まえた効率化やサービス改善というのは、引き続きおこなっていくこととしております。そして、その改善のなかで見直しされていくサービスについては、よりよい事例については、他地域への横展開を図っていき、地域全体の効率化・利便性向上につなげていくという形にしております。

続きまして、19 ページ目の施策1-3になります。施策1-3では、今後も利用者減少、運転者不足が続いていきますと交通事業者さん、行政による運行の維持が困難となっていく状況も想定されることから、地域やNPOによる自主運行も視野に入れ、地域への支援・サポート等の実施を検討していくこと、また、国の日本版ライドシェアの動向等も踏まえながら、地域の自家用車や一般ドライバーの活用・可能性を検討していくことという形で記載をしております。

続きまして、20 ページ目になります。20 ページ目では、目標に、公共交通サービスの持続的な提供に向けた支援・連携というところで、2つ施策を整理しております。まず、施策2-1では、これまで同様、路線バスや航路等公共交通の維持にかかり補助制度を有効活用しながら維持・改善を図っていくというところと、また、運行費の補助以外にも、利用促進につながる補助のあり方を検討していくというところを記載させていただいております。右側の施策2-2では、現状の深刻な状況となっております事業者さんの乗務員不足の状況を踏まえまして、交通事業者や関係機関と連携して求職者とのマッチング促進を図っていくことや、第二種免許取得等の雇用促進に係る支援をおこなっていくことを記載しております。

続きまして、21 ページ目になります。目標3、誰もが利用しやすいサービスの提供・環境づくりという形で、施策を3つ整理しております。施策3-1では、わかりやすい情報の発信という形で、これまで取組んできた公共交通マップや利用案内チラシの作成・更新というところは引き続きおこないつつ、主要交通結節点での公共交通案内の改善等の検討していくところを記載しておるところです。右側の施策3-2、待合環境や車両、駅の整備・改善につきましては、公共交通の利便性向上を図るため国の支援制度等を活用し、バリアフリー化を推進していくとともに、沿道のコンビニや商業施設などの民間施設とも連携を図りながら、バス待ち環境の確保について検討をおこなっていくこととしております。

続きまして、22 ページ目になります。施策3-3では、公共交通の利便性向上を図っていくために、交通キャッシュレスアプリやAI オンデマンド交通の導入と、新技術の導入を引き続き検討をおこなっていくこととして記載をしております。

続きまして、23 ページ目になります。23 ページ目では、目標4、まちづくりと連動した交通拠点づくり、ネットワーク形成というところで、市民の外出機会の創出やにぎわい形成を図っていくため、まちづくりと連動した交通拠点づくりとして、駅や港等の機能強化、複合機能化を検討するという形で記載をしております。右側の施策4-2につきましては、こちらも公共交通の移動機会、外出機会の創出という観点で、既存の交通資源である鉄道の無人駅でありましたり、高架下を活用しながら拠点づくりをおこなっていくことが可能か、というところの活用方法の検討を記載しております。

続きまして、24 ページ目では、目標5、交通から今治観光の価値を高める連携・おもてなしというところで、公共交通を生かした観光の取組をさらに推進していくというところで観光資源を収容できるモデルコースを提案するなど、観光需要に対応した情報発信や取組を検討していくこととして記載をしております。

続きまして、25 ページ目になります。目標6、市民、民間事業所、交通事業者、行政との連

携・共創というところで、施策6－1では、関係者の関係性の構築というところで、コミュニケーション・情報共有というところを引き続き定期的の実施していくということで、記載をしております。右側の施策6－2、多様な関係者と連携し、共創した取組の推進というところで公共交通の利便性向上や利用機会の醸成を図るため、鉄道切符や定期券で路線バスを利用可能にするモーダルミックスの実現可能性の検討や、また、市内の目的地となる商業施設と連携して、割引クーポンを配布すると公共交通利用者への特典インセンティブの実施等を検討するという形で記載をしております。

続きまして、26 ページ目、目標7としましては、公共交通に対する認識の向上、利用の意識醸成という形で公共交通に対する意識向上を図るために、公共交通マップや利用促進案内チラシの作成・更新や、乗り方教室の実施などをモビリティマネジメントの実施というところは引き続きおこなっていくという形で記載をしております。右側の施策7－2では、公共交通を維持していくためには、それを使わなければ無くなってしまうということを理解してもらうことが必要と考えますので、そういった市民の理解・意識を育んでいくための講演やワークショップ等の取組を検討していくということとしております。ここまでで、施策の個票は以上になります。記載している内容事例を含めまして、本協議会の意見も踏まえながら、内容の精査をおこなっていく予定で考えております。

最後、27 ページ、28 ページ目になっております。こちらは、計画書の形を今後どういうふうに進めていくかというところについて整理をしております。事業実施と併せてモニタリングや見直し、評価というところは、各年度毎年やっていくという形にしておりまして、本協議会においても、評価やモニタリングを定期的の実施していくという形で整理をおこなっております。

以上で、資料2の説明を終わります。

土居会長：

ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、ご意見等ございましたらお願いします。この地域公共交通計画につきましては、今現在のものが、令和2年度～6年度の間の計画になっていますが、今回改訂しようとする目標年次としましたら、令和7年度～11年度まで、2029年度までということで改訂しようとしております。今治市の公共交通についてどうあるべきか、どうしていききたいかというのをこのなかには書き込んでいって、国なり県なりと協議をしていく非常に大事なベースとなる計画になりますので、ぜひ、なにかありましたらお願い

したいんですけども。まずは、四国運輸局の増田委員さん、運輸局の立場として、この計画にもっと最近こういう知見を入れとかなないとまずいよねとか、こんなのはどうだろうとか、なにかあればなんでもいいんですけど。

増田委員：

そうですね、割と新しいところでは日本版ライドシェアのお話なんかも入れていただけてますし、いろいろ国としても公共交通空白を解消ということでいろいろ動いてるところなんですけど、それに伴って、いろいろと新しい制度とかいうものも出てくるとは思いますので、そのあたりも国からも情報提供はしていきますので、そのあたりちょっと今すぐになにかあるというわけではないんですけど、随時新しいものが出てくると思うので、そのあたりをちょっとまた次に反映していただければいいのかなというふうに思います。なので、また適宜、運輸支局にも相談とかしていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

土居会長：

ありがとうございます。ちょっと増田さんにお伺いするのか県のほうに聞いたほうがいいのかどっちに聞いたらいいいかわからないんですけど、こういう計画を作るときに、いま他の計画も全部そうなんですけど、脱炭素の取組はこのなかでどれだけ入れないといけないとか、あるいは、その DX の取組については大体こういうところには入ってくるよねとか、そういうのはあんまりないですかね。

増田委員：

すみません、ちょっと私の担当しているところでこういう計画のそういう部分っていうのは担当外なので、ちょっとはっきりしたことは言えないんですけど、他のところ見たりするとやっぱり DX の話とか、脱炭素といったところも入ってるところは結構あるのかなというふうには思います。

土居会長：

ありがとうございました。今回せっかくこういう計画をつくるにあたって、やっぱりそうい

う世の中の大きな流れっていうのは、やはり押さえていかないといけない部分はしっかり書き込んでいったほうがいいかなと思っているので、またこちらのほうからこういう場合どうしましょうかねって相談を各担当のところにお伺いすると思いますので、また助言をいただいたらと思います。よろしくお願いいたします。

あと、今の資料の7ページをご覧くださいと思うんですけど、7ページの右のグラフのところなんですけども、例えば、路線バスについては、2020年ぐらいからポンとこの市補助あるいは国補助あたりがポンとこう上がったっているんですけども、ここで市の補助だけポンと上がってて、国はあんまり増やしてもらってないような気がするんですけど、これはなにかあるんですかね。あんまりそこ攻めたらあかんのですかね。逆に、右側の航路については、2011年ぐらいから増えているんだけど、国もちょっと増やしてもらったりしてて、当然市とかはこれ県もそうだと思います同じように負担が増えたりしているんですけど。このあたり国のなにか基準があってこうなってるのかな。そりゃあわからんよね、いきなり言われても。

増田委員：

すみません、ちょっと補助金は担当してないのでわからないところなんですけど、それぞれ多分基準があつてのことだとは思いますが。これぐらいのことしかちょっと言えないですが、すみません。

土居会長：

はい、すみません無茶振りしまして。これで市の負担見てると、なんか市の赤い部分の負担だけやたらタッタタッタと増えていっているのでもっと心配になっただけなんで、すみません。

それ以外でなにかご意見ございますでしょうか。結構膨大な精緻な資料ですので、いきなりこれを見せられてなにかって言われてもなかなかないのかなとも思うんですけど、大丈夫ですかね。

特にないようでしたら、今回は素案ということでなっていて、この素案に対してまたご意見を順次あとで帰ってからでも結構ですでお寄せいただいて、いや、うちの分野のこういう部分がちょっと入ってないんじゃないとか、うちの事業者はこれだけじゃちょっと十分じゃないんで、もうちょっとこんなのかなとか、そういうのがもしありましたら、順次事務局の

ほうに早めに返していただいて、それを踏まえて、来年の2月には最終案として改めて皆さんにお諮りするようになりますので、それまでに間に合うような形で、順次ご意見をお寄せいただいたら。ぜひ建設的なご意見大歓迎でございますし、問題点の指摘だけでも結構ですので、ぜひよろしくお願いをいたします。

そうしましたら、今回の報告第1号の今治市地域公共交通計画の改訂（素案）のご説明については、終わらせていただきます。

（報告2）今治市内における予約型乗合タクシー（mobi）実証実験継続について

土居会長：

続きまして、報告の第2号にあります、今治市内における予約型乗合タクシー（mobi）の実証実験の継続についての話になります。事務局から説明を差し上げます。

地域振興課長：

それでは資料3「mobiの実証実験の中間報告及び今後の取組について」です。本日はmobiを運行されておりますコミュニティ・モビリティ株式会社の中島様、石川様にお越しいただいております。中島様、ご説明をよろしくお願いいたします。

中島様（コミュニティ・モビリティ株式会社）：

コミュニティ・モビリティ社の中島と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にてご説明申し上げます。資料のほうですが、お手元に表紙が青になっております資料があるかと思しますので、そちらのほうにとりましてご説明申し上げます。

まず、めくっていただきまして3ページ目でございますが、こちらのほうは大変有り難いことに、当初利用始めたときから比べまして現時点におきましては、3000名ぐらいの方にご利用いただいております。7月には、今年の夏、結構暑うございましたので、3500人のご利用をいただいている次第でございます。

次めくっていきまして、ご利用に関して、平日・休日についての割合を示したグラフでございます。休日よりも平日のほうが利用が多いということで、これは後ほどご説明しますが、ご

利用になられてる年齢層とか、そういったことに影響してるのかなと思っております。ただおむね、平日と休日に、若干平日のほうが多いですが、大きな開きがあるわけではございませんので、満遍なくご利用いただいているのかなと思っております。

次の5ページ目でございますが、こちらのほうはご利用になる際に、スマートフォンのアプリを使ってご予約されるのか、電話でご予約されるのかってところを示しております。こちらのほうは、従来こういったアプリとかでやりますと、高齢者の方が若干使い方が不便じゃないのかというような懸念等もあったんですが、平均して、大体アプリが8割、電話の利用が2割となっております。

次のページのほうで、こちらのほうのご利用の回数を見ておりますが、こちらのほうを見ても同じような結果になっておりますので、大体8：2の割合で推移してるかと思っております。こちらのほうは他地区におきましては、若干もう少し9：1になってるものであったとか、もう少しアプリの利用が低くない場合もあるんですが、平均して大体8：2になっておりますので、弊社のほうのシステムを使ってる皆さまからすると、平均的な利用の割合になっているのかなというふうに思っております。

続きまして7ページ目でございますが、こちらのほうはご利用いただいております利用プランとご利用の年齢について記載しております。利用プランにつきましては、こちらサブスクって書いておりますのが定額利用でございまして、1回1回お金を払うのではなく、もう使い放題というかそんな形になっております。あと、オレンジのところはすみません、ちょっと記載抜けておりますがこちらのほう回数券のご利用で、都度払いって書いてありますが、1回ご乗車になるたびにお支払いいただいているという形になっております。こちらほうのご利用を見ても、大体半分ぐらいが都度払いで、サブスクと回数券ということでございますので、弊社としては、バランスよく皆さんご利用になれるシーンごとに合わせてお使いいただいているのではないかなというふうに思っております。運賃につきましても、都度払いのほうが、大人300円、お子様150円、乗り放題につきましては、月5000円いただいております。年齢別の割合でございますが、こちらのほう今治ならではの特色といいますか、見ていただくとわかるとおり多少40代、50代、20代が多いですが、高齢者の方のご利用等もございまして、幅広く満遍なくご利用いただいているのかなというふうに考えております。こちらのほうは先ほど私、平日と休日とってということでご案内申し上げましたが、例えば、サラリーマンですとか学生さんみたいな形のご利用に偏ってしまうと、当然平日の通勤・通学の利用が多いんですが、そうではなく、この平日、休日ともにご利用いただいているということがわかるのが、この年齢の割合かなと思っております。他地区の例で大変恐縮でございますが、他地区におきましては、割と

年齢の偏りがあつたりとかするんですが、この今治につきましては、幅広くご利用いただいているのかなと思っております。先ほどもちょっと申しましたが、幅広くご利用いただいている年齢の皆さまのなかで、アプリの利用が8割っていうことでございますので、高齢者の方もアプリのほうを上手くご利用いただいているという結果もでてるのかなというふうに思っております。

次が、時間別の割合でございます。こちらのほうも、朝の開始から夜8時までの間の移動を見ております。若干やっぱり夕方になりますと今治のまちの特色といいますか、皆さんご帰宅されるということも増えてくるので、ご利用のほうは減ってくるんですが、この平日のご利用が結構多いっていうことに関しましては、やはりご高齢者の方であれば病院ですとか、いわゆるお子様を連れのお母様であれば買い物に行ったりとか、そういった形で、先ほど今治は基本的にお買い物行かれたりすることも含めて自家用車の方のご利用が多いというふうなお話もございましたが、そのなかでも、こういった公共的的なことでやっておりますオンデマンド交通をお昼の時間帯もご利用いただいているということにつきましては、今後やっていく可能性ということを見出している次第でございます。

その可能性を見出しているところで次のページの9ページ目でございますが、こちらのほうも乗合率を出しております、我々このオンデマンド交通 mobi につきましては、お乗りになられて、ある方向に向かわれるときに、同じ方向に向かわれる方がいらっしゃれば乗合をするんですが、これが大体30%ということは、ご利用いただくと3回に1回ぐらいはどなたかと乗合わせるっていうことになりまして、1台でお運びできる人数がその分増えてるってことでございます。なので、こういったところにつきましても、エリアのほうの設定をやっていくなかで、この乗合率ということは、うまく機能してるんじゃないかなというふうに考えております。こちらのほうも他地区の例で申し上げますと、ほぼ平均的な乗合率になっております。

次の10ページ目でございますが、こちらのほうはボリュームゾーンということで、下の絵にもありますとおり、弊社のオンデマンド交通 mobi につきましては、エリアを選定しておりますので、このなかでの移動になりますので、当然ながらあまり遠い距離の移動はないということになっております。一部ちょっと増えておりますが、これはA地点からB地点への直線距離ではなく、乗合をしたときに若干迂回するような形になりますので増えて見えますが、基本的にはこのなかの移動だけですので、1キロぐらいの間となっております。ただ今治の場合、若干移動のこのエリアの距離数が広うございますので、ちょっと広く出る傾向があるのかなと思っております。ただ、こちらのほうも多少距離数といいますか、大体移動していくのが15分ぐらいの間で移動できるっていう時間距離でお考えいただいたほうがよろしいかと思っております、

こちらのほうもいいバランスの場所を選定させていただいているのかなというふうに考えております。

11 ページ目でございますが、こちらのほうは乗車と降車のトップ 10 ということで記載しております。当然ながら、やはり我々の mobi につきましては、お買い物に行かれるお客様ですとか、あと我々のほうでいろいろご協力いただいております F C 今治様もありますので、イオンモール今治新都市店ってところが一番乗降が多くなっておりますが、この岡山理科大学の今治キャンパスですとか、こういったところを見る限りは、学生様のご移動にお使いいただいているのかなと思っております。当然学生の方たちですので、皆さんなかなか自家用車を皆が皆持っているわけじゃございませんので、いわゆる 10 代、20 代のこのアクティブに動いてらっしゃる学生さんっていうのは、実はご家族の交通支援がないとなかなか移動できないんですが、そういった方々がご利用になられてるといようなことも見て取れるのかなというふうに考えております。あと、病院ですとか、そういったところも入っておりますので、ご高齢者のご利用は病院とかが多いのかなと思っております。

次の 12 ページ目でございますが、こちらのほうは先ほど乗降場所でランキング作っておりますが、移動で見るとどういう移動なのかなっていうのを見た図でございます。やはりこの今治の場合、地理的な特性もございます、山側のほうから海のほうに向かってくる移動っていうのが多いのかなと思っております。ただ、③に書いてありますこういった縦の移動みたいなものもちょっとずつ見えてきておりますので、そういった意味では、②ですとか③みたいなところっていうのは、従来のこの交通と下の図で当てはめておりますがちょっと違う移動であったりとか、我々のほういろんな形でご利用者の方の移動データっていうものを持っておるんですけども、それを見る限りにおいても、単純な移動ではなく、潜在的にはもう少し我々のほうで考えてないような移動っていうのも結構あるのではないかなというふうなことを考えております。

続きまして、アンケートの結果でございますが、こちらのほうはご利用いただいている方にとっているアンケートになりますので、主に外食ですとか買い物、これもイオンさんが多いんだと思いますが、あと通勤、あとはやはり、駅とかバスのご利用のためのご利用ということも増えたと聞いておりますので、先ほどもありましており公共交通を維持していく、さらには利用をある程度の促進をしていくということにおきましては、この公共交通の接点のところまで我々のほうでお運びできれば、さらに、公共交通のご利用も増えていくような形がとれるのではないかなというふうに考えておりますので、そういった嬉しい傾向が出てくるかなというふうに思っております。

16 ページ目、17 ページ目でございますが、こちらのほうはご利用になられてらっしゃる方々へのご案内になりますので良い点が出てるかと思いますが、これはもうひとえに、こちらのほうで運行いただいております事業者様のドライバーさんの方が、すごくいい対応をしてくださっております、コメント見ていただいたらわかるとおり、ドライバーさんに対するお褒めの言葉っていうのが多いかなと思っております。やはり利用者の方が限られ、限定的になっているっていうことと、ドライバーさんもある程度固定されてらっしゃいますんで、なにかいい人間関係がこのなかで生まれてきてるのかなと思っております。この傾向っていうのは、実はお子様であったり、お年寄りの方がおひとりで乗ったりするときに、安心感が高まるっていうこともありますので、そういった意味では、ドライバー様のほうとの関係性というのがいいかどうかっていうことにつきましても、この AI オンデマンドっていういいすとなにかこうシステムで、コンピューターみたいなイメージございますが、最後はこの人の部分かなっていうふうに考えております。

あと下の 17 ページ目で、若干今ご利用のほう嬉しいことに増えてきておりまして、ちょっと利用しづらい時間帯ができておりますので、もう少し台数を増やしていただけないかというふうなご要望もちょっとずつ上がってきております。

18 ページ目でございますが、今実証実験ということでやらしていただいておりますので、当然ながら運行費用とこの売上の関係におきましては、若干赤字等を生んでおるのが現実でございます。これを 25 年度は、ちょっと申し上げますが、引き続き実証実験を継続していくためには、弊社のほうも営利会社でございますので、あまりこの赤字幅を続けていくわけではなかなか難しくなって参りますので、そういった意味では、売上の部分につきましては、①で書いておりますが、先ほどもありまして、若干ご利用の運賃につきましては、値上げするようなことも検討したいというふうに思っております。ただ、これ簡単な話ではないことは皆さんお分かりだと思いますが、運賃を上げれば、ご利用者の人数が減りますので、トータルとして収入が上がるのはどれぐらいの運賃の上げ幅がいいんだろうとか、どういうふうにするにいいのかっていうところについては、もう少し検討したいと思っております。あと②としては非運賃収入って書いてありますが、こちらのほうは、今もう今治の企業様のほうに協賛いただきまして、車体にラッピングしたりですとか、そういった形で非運賃収入ということで、広告費用等をいただいておりますが、それをさらに今よりももう少しこう上げる努力をすることによって、売上を増やしたいなと思ってます。③につきましては、これはもう今後なんですけど、国の補助金ですとか、そういったことも、来年度以降まだこういった形の補助金が出るかっていうところは細かく決まっておりますが、こういったところもうまく使えるものがあれば、市の皆さま方と協力させていただきながら、こういったものもとって、この①、②、③という

ころで、運賃を上げていくっていうふうなことをして、採算ラインを目指していきたいというふうに考えております。

最後になりますが、実証実験の継続に関してっていうところで、我々のほうでは先ほど申したとおり、運行約2年を経て、月3000名以上のお客様にご利用いただいております交通と成長しております。さらに、オンデマンド交通がこの短い移動の距離に活用っていうところで、他の運行形態との役割分担も徐々にですが整理つきつつあるのかなと思っております。また、今治市さんをはじめ、地域の皆さまから先ほど申したとおり広告収入ですとか、そういった形で大変ご支援いただいております。地域交通としての認知もかなり拡大してきてるかと思っております。その結果、今治市において、今後も必要な交通になりうる可能性が高いというふうに我々は認識しております。ということから、弊社のほうでは、この24年度の1月中までが実証実験の2年目でしたが、3年目になります2月1日より引き続き実証実験の継続を考えていきたいというふうに思っております。ただ、先ほど申し上げたとおり、運行開始に当たりまして、やっぱり24年度内にもう少しこの赤字幅を埋められることができないでしょうかとか、25年度に赤字にならないようにどういう施策を打っていけるかっていうことにつきましては、もう少し総合的に検証し且つ関係者の皆さまとの話し合いっていうのが必要かと思っておりますので、今後の運行を継続するためにも、赤字幅の縮小ということ、これは実証実験としてきちっとできるかどうかという見極めをしていく形にしたいと思っておりますので、そういったことをしていきたいと思っております。あと、利用者のほう先ほど申したとおり結構増えてきておりますので、前年より減るようではやっていく意味がありませんので、前年以上の利用者のほう、さらにアンケート等の結果をつきまして、本当に必要とされてるかどうかというのを、総合的に検証していきたいと思っております。

私どもの説明は以上になります。

土居会長：

ありがとうございました。最近町中でmobiが走っているのをよく見かけるようになって、相当定着してるんだというのは実感しています。そういうなかで今最後のほうにご説明もありましたけども、来年2月1日より引き続き実証実験を継続というふうにゴシックの大きい字でしっかり書いていただいているので、そこは非常に有難いなと思ってるんですけども、いつまでもその損益分岐のところ赤字のままで、当然民間企業ですから今後継続していただくためにはやっぱりなんらかのテコ入れというか、なんらかのことがないと多分ずっと赤字のままでとは思うんですけど。まず、私のほうでちょっとお伺いしたいのが、他の自治体でもmobiい

いろいろやられておるとこあるんですけども、このなかで黒字になっている自治体とかやり方っていうのはなにかあるんですか。

中島様（コミュニティ・モビリティ株式会社）：

はい、弊社のほうも会社が設立しまして約3年経つんですが、やはり当初始めたエリアにつきましては、赤字のエリアも結構多くございまして、それについては今随時整理しながらやっていっております。今年度ぐらいから始めたところにつきましては、もうすでに自治体様のほうですとか関係者の方々と、いわゆるこの25年度事業収支で書いてあるこういったモデルの姿が描けるところを中心に事業展開をしていっておりますので、基本的には赤字にならないような形で始めていっております。今治につきましては、結構早いタイミングで始めてしまったので、我々としてもまだ事業としてどういうふうにしていけばいいのかわからなかったもので、これをはやくこの25年のような形のモデルに持っていけるようにしたいなというふうに思っておりますし、逆にそうしていかないと、今治での事業の継続っていうのはかなり厳しくなるといふふうに。すみません、ここで実証実験を継続しますと大きく書いておるんですが、その点については、趣旨としてはそういうことを考えております。

土居会長：

はい、ありがとうございます。赤字の部分は今治市が補填しますよというわけにはなかなかいかないので。それはもうタクシー業界との関係のこともありますので。もうそういう形で公共交通にどんどんどんどん市が市民の税金を投入するとなると、なかなかバランスのこともありますし、財源の総枠のこともありますので難しいなかで。でも、ここまで市民の皆さんに定着していただいているんで、なくなってしまうのは非常にもったいないというか我々も困るなと思いつながら、今回その25年モデルでどれぐらいいけるのか、それに対して今治市としてはどういう形でのご支援なら可能なのかわつていうのもまた我々としても考えていきますので、よろしく願いいたします。

このmobiの関係、なにかございますでしょうか。タクシーのほうはなにかありますか。平野委員さんお願いします。

平野委員：

ここにグラフや数字があったように、本当にお客さんが増えてねえ。1つの例で言うたら、朝倉の人がタクシーに乗って、最後が中寺のさいさいきて屋かね、あそこで降りるのに、もう慣れとる人なんかは先にタクシーの中から mobi を予約すると。それが大体1日平均4、5回あるらしい。ということは、地域の住民のためですから少しでも助成をしていただいたら嬉しいと。それと、mobi さんの会社も赤字、我々のタクシーもほんとにひとつも舐るところがないんですよ。動きよる車ですから修理もせないかん、タイヤもちびる、燃料もいると。今はほんとにお金をたくさんつぎこまないかんということだね。できたら燃料代でもタクシー、その mobi に使いよるのに出していただいたら非常に助かる。大体1日に約200 kmぐらい走りよんかな。もう計算したらわかるけど、リッター7 kmあまりですからねえ。

土居会長：

すみません、それは mobi に使っている車の燃料の話ですか。

平野委員：

そうそう。

土居会長：

それはタクシー協会としてもそこは構わんのですか。逆にその他のタクシー屋さんから見たら、mobi のほうだけ燃料代をちょっと支援して我々はっていう話にはならないんですかね。

平野委員：

いや、ほかのタクシーも出してくれたらいいですけど。前はそのタクシーも、要するにタクシー会社そのものの台数に出てましたからね。今治市さんも出て、国も出てってやりよったけど、去年ぐらいまでやったんかな。燃料1リットルなんぼいうてね。

土居会長：

それは国のほうからちゃんと燃料高騰対策というので交付金としてきたので、それを源資としてっていうのはできたんですけど、それがなくなる時点で、市が単独で肩代わりしようというような体力はないんで、こういうことになったんですけどね。

平野委員：

だから、次3月議会で議会にかけていただいたら非常に助かるし、mobi が動きよる車じゃなくて先に地域住民のために、会社のためにいうんじゃなく地域住民のために、そういうふうに出していただいたら非常に助かると思うんですが。

土居会長：

はい、ご意見として承って、またちょっと検討させてください。

平野委員：

はい。よけ言いました。

土居会長：

いえ、ありがとうございました。ほかにこの mobi の関係なにかご意見ございますでしょうか。はい、増田委員さんお願いします。

増田委員：

ちょっと質問なんですけど、8割がアプリから予約しているということで、利用年齢割合から見ても、高齢者の方もアプリを使っているんじゃないかというお話だったんですけど、このアプリの利用データのほうで、年齢別で割合とかはなにか把握はしてないんですかね。

中島様（コミュニティ・モビリティ株式会社）：

我々のほうで把握しているのが、いわゆるご利用になったまずどのソースから入ってきたかとか、どのアプリから入ってきたかとか、電話から入ってきたとかっていうところ等で利用者とやってますので、どの方をついていうふうに選定されますと、年齢を入れてない方も結構いらっしゃるものですから、必ずしも正確でないのと、あと、もうちょっと高齢者の方が本当にご自身で予約されてるらっしゃるのか、例えばご家族の方がご利用になるために入れてあげてらっしゃるのかっていうところかというと、そういったこともありますので、ご利用と入ってくるところとの両方で見てるっていうところですが。ただ、ご利用の割合を見てる限りは、高齢者の方が電話でというよりはアプリでやられてると思います。そこがご自身なのかそれともご家族なのかってのはちょっとわからないところがありますけども。

増田委員：

わかりました、ありがとうございます。いろんな自治体でこうアプリって話が出ると、高齢者が使えないっていうような話が絶対出てくるんですけど、今ここの話、地域のなかでは高齢者の方も使ってるんだろうというところで、家族の方がってのもありましたけど、もしなにか高齢者の方が自分でアプリで予約してるとしてですね、家族の方の話はちょっと置いて、なにかその工夫とかあったら教えていただければと思うんですけど。

中島様（コミュニティ・モビリティ株式会社）：

弊社の場合、親会社っていいですか株主に KDDI っていう携帯電話の会社が弊社の親会社でもありますので、いわゆるスマートフォンの説明会っていうことにつきましては結構慣れておりまして、地域でこの mobi についての説明会をしますと、mobi の説明会をしてるんですが、ご高齢者の方がいらっしゃって、LINE の使い方を教えてくれとか、スマホ全体の使い方を教えてくれって話なんかも実は結構あるんですが、それについても対応できるスタッフを配置してご説明してるっていうところで、疑問が解消すると、じゃあそのアプリ 1 回 mobi っていうのをどんなふうに使えばいいのかっていうところまでやってるっていうところが、やっぱりきめ細かくやっていくことかなと思っておりまして。あとは、これも他地区の例で大変恐縮なんですけど、ある地区 70 代、80 代の利用が 30% 超えてる地域があるんですが、実はこちらのほうもかなりアプリの利用が多くて、一度高齢者の方も覚えられると、自慢をするって言うていいでしょう。私アプリ使えるのよというふうに言うと、競争心煽ってまたアプリ使おうというこのいわゆる良い循環を生むことができるのかなと。それがただ単にスマホを使うっていうだけで

はうまくいかないんですが、なにか目的があって使えて、それが使いこなせるっていうふうになると、皆さんそういった形でご利用になるっていうふうな良い循環を生んでいく1つの例になるのかなとは思っております。

増田委員：

ありがとうございました。大変参考になりました。

土居会長：

ありがとうございました。増田委員さん、今治には元気でスマホとかいろいろ使いこなす70代、80代の方がたくさんおられますので、例えば会社経営されている方とか、そういう方結構ご高齢になってももうバリバリやられている方が多いので、多分そういうのも影響してるのかなというふうに思います。あとあのすみません、関連してちょっとお聞きするんですけど、こういう形で、mobi ももちろん使い方もあるんですけど、今、今治市でデジタル地域通貨みたいなことをいろいろ検討しているなかで、例えば、高齢者の方にデジタル地域通貨を付与して、これはこういう mobi に使えますよとかいうようなことでやる場合に、そういうなにか対応ってできるものなんですか。

中島様（コミュニティ・モビリティ株式会社）：

我々のほうも構想としては結構持ってるんですけども、実際、そういった形で地域の通貨っていうことに対応した例がないので、逆にいうと、そういったことは大変興味深いなと思っておりますので、利用促進にも繋がりますし、地域のデジタル化っていうことも貢献できるので、我々この mobi が単なる交通だけでなく、もっと生活のいろんなところに入っていければいいなというふうに考えておりますので、そういった連携とかはいくつかの企業様のほうからお話いただいておりますので、ぜひもし可能であれば今治でやってみたいというふうに思っております。

土居会長：

はい。またそのあたりもすみません、相談させていただけたらと思います。ほか、なにかご

ざいますでしょうか。

それでは、以上を持ちまして、この乗合タクシーmobi のことについては、終わらせていただきます。

4 その他

土居会長：

続きまして、次第の4に移ります。その他になりますが、事務局からご説明をお願いします。

地域振興課長：

では、お配りしております新聞記事のコピーになりますが、こちらのほうをご覧ください。

こちらは、11月10日に愛媛新聞に掲載された記事でございます。内容につきましては、今治市と福山市などを結ぶ都市間高速バスにおきまして、今治市で乗車した乗客の方が、今治市の停留所では下車できないクローズドドア方式というのが採用されておきまして、地域住民や観光客の利便性を考えますと、どこでも乗り降りできたほうが良いという投稿が愛媛新聞に寄せられたというところで、記事になったものでございます。

以上でございます。

土居会長：

この記事で、前からいろいろ検討もあつたり、ちょっとやってみたりとかあるなかで、尾道側で少しやってみたり、またちょっと一部やめてみたり、いろいろ良い面、悪い面両方あるんだと思うんですけども、利用者から見ると途中下車できるほうが良いに決まってるんですけど、そうするとバスの運行上なのか経営上なのかいろいろこう多分問題も出てくんだと思うんですけど、そのへんもう少しご説明いただいたらと。

川田委員：

この新聞記事に記載のとおりといえそうですが、しまなみ海道も開通から 25 年経ちまして、当初この今治～福山線とかも非常に閑古鳥が鳴いていた非常に厳しいスタートをしたわけですが、おかげさまで長年のうちに少しずつお客様も増えて参りまして、皆さまの認知度も上がって参りまして、つい先日も 11 月 10 日ですか、日曜日に瀬戸大橋が電車が止まりました。朝から一日。この日は午後からも大変なことになりまして、このしまなみライナー、午後からすべての便が積み残し、増車も 1 台はしたんですけど焼け石に水ぐらいですね、まあこれは極端な例ですけども、この日 1 日だけで 1100 名ぐらいのご利用があったと。ですから、瀬戸大橋とか明石ルートが通れないときの最終的な本四に渡る手段ということで非常に認知されてきましてですね、福山線を中心に非常に利用が伸びておりまして、普段でも曜日、時間帯によりましては満席になることもありますので、例えばこのなかに島までのお客様が混在すると積み残しが出て、それも本来本州へ渡りたい方が乗れない事態も想定されますので、今のところ本州向けの利用と島内利用が住み分けができているという感覚でございます。また、路線の特性につきましても、我々はもう福山での新幹線接続をメインに考えておりますので、それに即したダイヤの編成を考えてますし、逆に、瀬戸内海交通さんが主体で運行してます大三島線は、島民の方に便利な、例えば朝早く県病院に着く便とか、学生さんが使える便、また夜遅く島へ帰れる便、島のなかで大三島でしたら直通で宮浦まで行けますし、大島のなかは 1 回降りて吉海の町中での利用ができる。また、県病院も立ち寄れると。こういう島の方のニーズに即した編成ができますし。しまなみライナーはそれを求められても、本市直通が意義でございますので、なかなかご要望にお答えできないところもありますので、そういった形で現時点はこれでご理解をいただければと思っております。以上です。

土居会長：

瀬戸内海交通さんのほうもそんな感じですか。

佐津間委員：

そうですね、大体そんな感じなんです、もう私どもの大三島急行線もですね、開通当初はもう非常にドル箱路線でたくさん利益も出してたと思うんですが、今の現状はですね、島民の人口の減少等もございまして、コロナ前から比べたらざっくりですけど 3 分の 2 ぐらいに減ったのかなというそういう状況でして、決してそこでかなり収益が上がってるというわけではないんです。新しい車両もちょっと今現状買えなくて中古車両を改造したり、そういったなかで

なんとかやりくりをしている状況になりますので、そこで他路線でそういった動きがありましたらもうこういった路線の存続に関わるのかなというふうに考えております。以上です。

土居会長：

ありがとうございました。私も先月かな、今治～福山までのバスに乗せてもらったんですが、結構人が乗ってまして、外国人の観光客の人が結構乗られてまして、皆さんやっぱり今治近辺の方は新幹線に乗るんだったらもう一番便利なんで。もう福山で行ったらすぐよっていう話なんですけど。確かに言われるように、満席のときに島内の人が乗ってしまうと溢れてしまうってことですよね。かといって、立っとくわけにはいかんのですよね、高速ですからね。外国人の方が尾道のほうのバス停で降りられましたけど、尾道側で降りるのは構わないんですよね。

川田委員：

はい、県を跨いで広島県に入ったらどちらでも降りることができます。生口島から以北ですね。逆に、因島～福山間の輸送はしないことになってます。これはまた向こうに因島～福山という高速バスが走ってますのでですね。

土居会長：

わかりました。ということで、微妙に切り分けて役割分担して、両者が今なんとか成り立っているなかで、あんまりこういうことをし始めると、今度瀬戸内海交通さんに迷惑がかかってしまうということになりますよね。

川田委員：

そうですね、瀬戸内海交通さんが今言ったように、今治線の数少ない利益のなかからやっぱり島内の路線の維持も勤めてるわけなんで、すべてなにもかも取り上げるわけにはいかんと思っております。

土居会長：

全くちょっと話ずれるかもしれませんが、福山駅とかも結構便利なんですけど、増便っていうのは可能なんですか。臨時じゃなくて、運転手さんがいないとかいろいろあるなかで、でも儲けるから要はそのへんの採算性に合わない路線をどんどん切って行って、儲けるとこに集中となったらそういう選択肢も出てくるのかなと思います。

川田委員：

ある意味本音は副市長さんがおっしゃったところもないことはない。もしほんとに乗務員が許すことでしたら、土日だけでももう1本ぐらい朝とか夕方には増やしたいところもありますし。今16便がありますのでそのなかでなんとかやってるんですけども、土日だけ取ったらもう1、2本あってもいいかなというところは確かにございますね。

土居会長：

はい、わかりました。ありがとうございます。この新聞記事の関係なにかございますでしょうか。特に大丈夫ですか。それでは、この記事についてはこれで終わらせていただきます。

最後に、今治市の観光おもてなしフォーラムについてご報告がありますので、事務局からお願いします。

地域振興課長：

お配りしておりますチラシのほうをご覧ください。今治市観光おもてなしフォーラムについてでございます。12月4日水曜日になりますが、13時半から今治市中央公民館におきまして、今治市観光おもてなしフォーラムが開催されます。第一部につきましては、今治未来発掘プロジェクト12の取組について講演がございまして、第二部では、おもてなしの心の実践について講演がございます。第二部については、日本航空の社員の方から講演をしていただくような形になってございます。交通事業者の皆さまにもおかれましてもですね、顧客満足度の向上に向けた取組としてですね、ぜひともご参加等ご検討いただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

土居会長：

ありがとうございました。以上で、本日予定しておりました議題はすべて終了いたしました。あとなにかありましたら事務局、お願いします。

4. 閉会

地域振興部長：

それでは、以上をもちまして、令和6年度第3回今治市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。長時間にわたり、どうもありがとうございました。