

福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 第4回協議会 会議録（要旨）

1 日 時

2017年（平成29年）3月24日（金）15:00～16:30

2 場 所

福山市役所 6階60会議室

3 出席者

(1) 委員（21名）

佐藤彰三委員，岡本浩男委員，岡本裕也委員，渡邊寛人委員，渡辺徹委員，神原昌弘委員，吉本伸久委員，加藤勇樹委員（代理 小林一成），天野雄二郎委員，山田進一委員（代理 山田康文），堀江豊委員，友道康仁委員，堀井修一委員，後藤宏暢委員（代理 高延泰寛），松原利行委員（代理 前田知憲），和田秀俊委員，平野勲委員，井上矩之委員，渡邊一成委員，北川由佳委員，槇尾俊之委員（代理 鷲田陽介）

(2) 事務局（7名）

福山市神田都市部長，神園都市交通課長，中津公共交通担当次長，上田主事
笠岡市高橋政策部長，水田企画政策課長，茂見課長補佐

(3) 傍聴者（1名）

4 会議の成立

委員26名中，代理出席を含め21名（うち途中出席1名）出席で，委員の過半数が出席しているため，福山・笠岡地域公共交通活性化協議会規約第7条第2項の規定により会議が成立

5 協議事項

(1) 福山・笠岡地域公共交通網形成計画（案）について

- ①パブリックコメントの実施結果について
- ②福山・笠岡地域公共交通網形成計画の最終案について

(2) 今後の取組予定について

- ①福山・笠岡地域公共交通再編実施計画の策定について
- ②2017年度（平成29年度）計画推進事業の実施について
- ③その他

6 資料

- ・次第
- ・出席者名簿
- ・配席図
- ・協議事項(1) 福山・笠岡地域公共交通網形成計画（案）について
- ・別紙 福山・笠岡地域公共交通網形成計画（案）に係るパブリックコメントの実施結果（意見と内容と市の考え方）
- ・協議事項(2) 今後の取組予定について
- ・福山・笠岡地域公共交通網形成計画（案）

7 協議内容

(1) 会長挨拶

みなさんこんにちは。お忙しいところご出席いただきありがとうございます。前回協議会で網形成計画の素案を承認いただき、その後パブリックコメントを実施しました。本日はパブリックコメントのご意見を反映し、事務局で最終案をつくらせてまいりましたので、ご審議いただきたいと思っております。どうかよろしく願いいたします。

(2) 協議事項

①福山・笠岡地域公共交通網形成計画（案）について

- 1) パブリックコメントの実施結果について
- 2) 福山・笠岡地域公共交通網形成計画の最終案について
事務局：資料により説明。

会長：パブリックコメントで19件の意見があり、そのうちの6件を反映したこと、さらに事務局で若干の微修正をしたとのことでした。只今の説明につきまして、ご意見・ご質問がございましたらお願いいたします。

委員：前回協議会でも見直し基準である経常収支率15%についてお話をさせていただき、事務局でも15%の意味がわかるように追記していただいたと思っております。パブリックコメントでも15%の基準についてもう少し詳しい解説が必要というご指摘がありましたが、79ページに追記いただいた※印の注釈が少しわかりづらいのではないかと気がなります。経常収益率15%とは、地域内の赤字のバス路線において、運行区間の概ね8割で利用がある状態であり、32ページに記載されているように、すべての乗車区間で平均1人乗っていれば経常収支は19%であるということなので、15%だとそこから2割減った状態だということだと思いますが、32ページと79ページの両方を見て、正しく理解していただければいいのですが、概ね8割で利用があるという文言だけをみると、すごく乗っているように捉える人もいるのではというのが気になるところです。今後、網形成計画を実証するにあたって、15%が重要な数字になってきます。15%以下だからどうしてもダメだということではないというのは認識していますし、これが目標であり、ここからどんどん上げていきたいというのを考えると、15%が低い状態であるという事が伝わるように記載していただいた方がよろしいのではと思います。例えば、「地域内の赤字のバス路線において、運行区間の概ね8割で1人のみ乗っている状態である」など、どのくらい座席が埋まっているかがわかるような記載の方がいいのではと思いました。

会長：経常収益率15%とは、地域内の赤字のバス路線において運行区間の概ね8割で利用がある状態であるということですが、1人しか乗っていないということを記載した方がわかりやすいというのでは、というご指摘ですが、いかがでしょうか。

事務局：委員がおっしゃった表現の方がわかりやすいかと思います。8割というと、80%乗っているのではと思われるかもしれませんが。実際には1人乗っているのが8割であり、残りの2割の区間は誰も乗っていないということですから、1人しか乗っていないと

ということがわかるように修正させていただければと思います。

会長：市民の人が見てわかりやすいように修正いただければと思います。

副会長：別紙の「②市の考え方を説明するもの」の3の市の考え方についてですが、基本的な書き方はこれでいいと思いますが、福山市と笠岡市を結ぶ交通手段については笠岡市住民のアンケート結果からも必要性が明らかとあるので、何ページかわかれば丁寧であると思うので、追加できるようであれば、していただければと思います。

事務局：追加いたします。

会長：他にご意見がないようですので、決議に移りたいと思います。福山・笠岡地域公共交通網形成計画（案）について、ご承認いただける方は挙手をお願いします。

<全員挙手>

会長：全員賛成と認めますので、福山・笠岡地域公共交通網形成計画（案）は、承認することにいたします。

ここからは私の感想です。公共交通、特にバスの利用に関する私の認識ですが、モータリゼーションの進展により通勤交通がバスを利用しなくなってきましたが、これからはネット通販の進展により、買い物交通もバスを利用しなくなります。インターネット革命は在宅勤務を可能にするので、通勤交通がさらに減少すると思います。しかしながら、道路交通法が改正され、高齢者が一定の違反をすると臨時認知機能検査を受けなければいけなくなり、免許証の所持者が減少すると考えられ、公共交通の必要性が増してきます。

マイカーの魅力は大きく、いつでも出かけられる、乗換がいない、雨でも困らない、荷物が運べる、プライバシーが保てるなどいいこと尽くめなので、公共交通よりもマイカーの方が選択されますが、マイカーを使えない人にとってそれでいいのかどうか。人々が公共交通に乗らなくなる、外出しなくなると、公共交通が衰退してもいいのではないかと思うが、果たしてそれでいいのでしょうか。人間社会として、それで幸福度が増すのかと疑問を持っています。通勤や買い物の時の人としての対面交流が心を豊かにしていたが、そういう部分がなくなっても良いのでしょうか。

そういうものが、網形成計画の第6章のビジョンに書かれている「誰もが移動しやすく、人の交流が活発になる」といったところに込められています。通勤や通学以外にも、人の外出の機会を生み出し、それを可能にする交流を活発にするため、計画を推進いただければと思います。

それでは協議事項（1）は終了させていただきます。

②今後の取組予定について

事務局：資料により説明。

会長：只今の説明について、ご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。

副会長：次年度から再編実施計画の策定に取り組むということでしたが、先程の説明の中で、再編実施計画を策定するにあたって、マスタープランである網形成計画の中に事業について記載しなければいけないということであるとすれば、再編実施計画をつくりながら、網形成計画を書き換えていくのか。それとも、再編実施計画ができた後で、網形成計画を書き換えるのか。そのあたりのイメージはお持ちでしょうか。

事務局：再編実施計画は来年度から2か年で作成する予定をしております。結節点等、検討すべき課題があり、その辺りの方向性が見えてきた段階で必要に応じて網形成計画を修正し、再編実施の位置付けを行い、そして2年後に再編実施計画を完成するという流れを考えています。1年間で検討を行い、ある程度の方向性が出た時点で必要に応じて網形成計画の変更を検討する場合には、協議会にお諮りすることを考えています。

委員：網形成計画はマスタープランであるので、まさにこれがキックオフだと思います。今後具体的路線を検討する際には、事業者、行政、市民の役割分担をより詰めていく作業になりますが、中国管内では再編実施計画まで策定している自治体は、岡山県高梁市の1自治体だけであり、現在、東広島市、宇部市が作成中です。現状策定中のところでも2年くらいかかるのが実情です。再編実施計画は、基本的には計画区域内に存在するすべての路線を対象に検討を進め、始発から終発までのダイヤや本数、バス停も含めてすべて具体的に書き込むなど、すべての路線について具体の検討を重ねるので、それだけの時間がかかることとなります。簡単なことではなく、ご苦勞をおかけすると思いますが、一緒に取り組んでいければと思います。

網形成計画を策定するにあたり、国費を活用していただいているということで、先日、国の第三者評価委員会に出席いただき、福山市・笠岡市の取り組みについて説明いただきました。その中で、複数の自治体が県を超えて連携して取り組んでいく事例として、今後他自治体にも展開していけるのではないかというコメントを評価委員からもいただいているので、ここで得られた教訓を是非両市にもお披露目いただければと思っています。

会長：来年度から2か年かけてマスタープランである網形成計画の方針に従い、具体的な再編実施計画を策定し、その後4年間で具体の事業を進めていくということです。ご承認いただける方は挙手をおねがいします。

<全員挙手>

会長：全員一致で、今後の取組予定について事務局提案を承認いたします。

私の希望を申し上げますと、ひとつめは、両市間に新しい網を一つ以上増やしていただきたい。それでこそ両市が協働で網形成計画を策定した意義があると思います。県境の壁を越えて通勤や通学、買い物ができるようにしてほしいと思います。

2つめは既存のハードとソフトで対応するだけでなく、新しいサービスの導入も視野に入れてほしいと思います。バスサービス空白地にも多くの人が住んでおり、平均乗車密度が1人未満という路線もありますが、バスは大量輸送機関であるので、本来、こういった対応は苦手な交通機関です。バス会社は株式会社であり、ボランティア団体ではないので、収益をあげる必要があります。黒字路線でプール採算しろといっても厳しいものがあります。また、近年運転手の人手不足が深刻であり、大問題となっています。世界ではIOT革命、自動運転、人工知能・AIを利用したロボット運転など新しい取り組みが始まっており、さらに自動翻訳や渋滞対応サービス等、移動だけでなくさまざまなサービスを付加して、バスやタクシーの魅力を高めることも検討していただきたいと思います。解決案として、既存のものを活用するだけでなく、新しい手段を考えてほしいというのが希望です。

3つめはプラスアルファですが、人手不足は全産業共通の問題であるので、商工会議

所や市、企業、大学が連携して解決を目指してほしいと思います。環境問題では福山は先進地域であるので、労働力不足問題でも先進地を目指してほしいと思います。協議事項(2)は終了いたします。これで協議事項は全て終了いたしました。何かほかにも情報等がございましたら、ご発言ください

笠岡市：笠岡市からご報告したいことが1点ございます。福山・笠岡地域公共交通網形成計画の55ページのアンケート結果に、重要と考える公共交通の取組の結果が掲載されており、両市ともにほぼ同様の結果となっておりますが、「高齢者等へのタクシー利用に対する支援制度の拡充」への希望が高いウエイトを占めており、福山市民95.5ポイント、笠岡市民88.8ポイントと高くなっています。こういった両市の市民の皆様の意見を頂戴する中で、82ページの計画事業1の施策7で移動支援に係る制度の推進という項目を設け、「公共交通を補完する両市の制度を継続して推進するとともに、新たに導入を要請する地域がある場合は、路線バスとの競合に配慮しながらこれを支援する。あるいは、タクシー運賃等の助成など、高齢者等の移動を支援する制度を推進する。」と記載しており、笠岡市においては、平成29年度から新たに「高齢者タクシーチケット助成事業」補助金を設けることになりました。具体的には、移動手段を持たない高齢者のうち、75歳以上の市民税非課税者に対象を限定していますが、日々の買い物や通院にタクシーを利用する場合、片道500円分のチケットを最高年間48枚を限度に配布することとしています。高齢者の移動支援に加え、外出の促進により健康寿命を伸ばすことも目的として施策を行うこととしています。ただし、初年度については、4月からの3か月間で制度の周知徹底を図り、7月からの運用開始をめざし作業を進めているところでございます。

会長：ありがとうございます。笠岡と福山は一体化した1日生活圏です。笠岡市からは福山に通勤する人が多く、逆に笠岡市で管理している太陽の広場は、半分以上が福山ナンバーのクルマが来ているなど両市の繋がりは強いものがあります。他にいかがでしょうか。今後の取組予定のところを終了させていただきます。

事務局：今年度の会議は今回をもって最後となりますが、本日ご承認いただきましたとおり、来年度以降は、計画の実現に向けて取り組んでいくこととなります。今後も皆様のお力添えをいただきますようよろしくお願いいたします。以上をもちまして、第4回福山・笠岡地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。ありがとうございました。

事務局：計画書については、本日ご意見をいただきましたので、その部分の修正を行い、4月以降に委員の皆様にお届けいたします。