

福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 第3回協議会 会議録（要旨）

1 日 時

2017年（平成29年）2月6日（月）14:00～15:30

2 場 所

福山市役所 6階 60会議室

3 出席者

(1) 委員（25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 渡辺孝），畦坪和範委員，岡森正人委員，天野雄二郎委員，山田進一委員（代理 山田康文），堀江豊委員（代理 岡本慎二），池田裕二委員（代理 飯分優），友道康仁委員（代理 中本俊幸），堀井修一委員，後藤宏暢委員，松原利行委員（代理 中島宏和），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，木村洋委員（代理 杉田信之），槇尾俊之委員（代理 鷲田陽介）

(2) 事務局（8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，水田主事

(3) 傍聴者（0名）

4 会議の成立

委員26名中，代理出席を含め25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 報告事項

(1) 事業評価について

6 協議事項

(1) 福山・笠岡地域公共交通網形成計画（素案）について

(2) 計画の策定及び推進等に係る今後の予定について

7 資料

- ・次第
- ・出席者名簿
- ・配席図
- ・報告事項(1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（福山・笠岡地域公共交通網形成計画策定に係る事業）
- ・会議資料 福山・笠岡地域公共交通網形成計画（素案）
- ・協議事項(1) 補足資料 福山地域部会・笠岡地域部会における協議概要
- ・協議事項(2) 計画の策定及び推進等に係る今後の予定について
- ・改正道路交通法施行チラシ

7 協議内容

(1) 会長挨拶

みなさんこんにちは。本日は報告事項が1つと協議事項が2つございます。前回協議会では、実態を知ろうという事で各種実態調査の報告を行い、それに対して事務局で対策案をつくってまいりましたので、本日はそれについて協議していただきたいと思います。先週に福山市、笠岡市の両市で地域部会が行われ、本日と同じ内容が協議されました。その結果を受けて、本日は残された点、両市の共通する事項を中心にご議論をお願いしたいと思います。どうかよろしく願いいたします。

(1) 報告事項

①事業評価について

事務局：資料により説明。

会長：報告事項の事業評価について事務局から説明がありました。質問はありますでしょうか。

1点付け加えることがありまして、ご議論いただいている「地域公共交通網形成計画」の策定については、国庫補助事業として行っていますので、必要な事務を適正に行っているという報告と受け止めます。

(2) 協議事項

①福山・笠岡地域公共交通網形成計画（素案）について

事務局：資料により説明。

会長：只今の説明につきまして、ご意見・ご質問をいただきたいと思います。私たちのつくっている網形成計画では、4つの基本方針をつくり、それぞれについて、達成度を評価する指標を設定しています。具体的には3種類の事業で、あわせて合計15の施策を提案し6年間で行っていくということ。その中で、網形成計画に入るべき再編実施計画は、今年度は策定せず、来年度検討して、網形成計画に修正を加えていくとのことです。どなたでも結構ですので、ご意見・ご質問があればお願いします。

副会長：福山地域部会の部会長を担当させていただいております。事務局から説明のあった補足資料の2ページ目が福山地域部会での指摘事項ですが、非常に議論が盛り上がり、いろんなご指摘をいただきました。部会では、最終的にいただいた意見について、事務局と部会長で預かり、修正して、今日報告するという事にさせていただいた次第です。説明を聞きながら再度それぞれの項目について確認し、記載は全て盛り込まれていることをご報告します。

もう一点、確認ですが、部会の中で、素案の74ページの「基本方針2 利用者の需要に応じた持続可能な運行（運航）方法への見直し」の目標値が、現況「17系統」から目標が「8系統以下」になっています。廃止すればこの数字になるのではという厳しいご意見が出まして、部会の中でも議論させていただきました。基本方針を受けて、77ページで具体的な計画事業を打ち出しており、計画事業1に「(2) 地域の移動サービスを途絶えさせない」と書かれており、つまり、単純に廃止するのではなく、適切な公共サービスへの転換を図ると言っています。79ページの施策①の「イ」

持続可能な路線バスネットワークの形成」の中で、見直し方針として、廃止やむなしとなった場合でも、住民主体路線に切り替えていく、あるいは移動サービスに関連する市の支援制度を導入するというをきちんと行った上で、目標達成を検討するという議論があったと認識しています。私の説明でよろしいかどうか、事務局からもう一度答えていただければと思います。

事務局：その通りでありまして、74ページの目標値のところに、誤解を受けないように「運行形態の見直し等により」といった文言を加えてもいいのではとも思いますが、意図は副会長のおっしゃっていただいた通りでございます。

委員：3点ほど質問があります。1点目、70ページに地域公共交通ネットワークの機能・役割について書かれていますが、来年度以降こういう役割分担のもと、再編を考えていくということだと理解しています。バス等については、幹線、準幹線、支線、中心部循環路線とあり、中心部循環路線は既にあるのでわかりやすいが、幹線、準幹線、支線については、今走っているバス路線をこの3つに機能分担するところから始まると思いますが、区分分けの方針が現時点であれば教えていただきたいと思えます。続いて74ページの基本方針2の目標2-1の評価指標「経常収支率15%未満の系統数」についてですが、複数の自治体の網形成計画等をみると、どうやって意思決定を行い、マスタープランである網形成計画をどうみなさんに理解していただくかが非常に重要な部分だと考えています。15%がどういう数字で、どういう理由でこれを基準にするんだという説明があると、より市民も含めてご理解いただけると思えます。もう1点、78ページの路線バスの再編の方針で、「緊急性の高い路線のサービス見直し」と「利便性が高く持続可能な路線バスネットワークの形成」という2つに分ける意図がどこにあるのかが少し気になっています。イメージとしては、今後持続可能なネットワークを作っていく前に、すぐに手を付けなければならない部分があるということだと思いますが、そういう理解でよいでしょうか。

事務局：まず、1点目のバス等の幹線、準幹線、支線の役割分担ですが、幹線は都市間の連絡や中心市街地と各地域の拠点を結ぶバスで、基本的には一定規模の高いサービスが提供されているものです。支線は各拠点から周辺地域を結ぶ路線で、その間の準幹線は幹線に準じる形で、幹線と支線の間位置付けられるものイメージです。どこで区切るかというのはありますが、2つよりは3つに分けておこうというイメージであり、今の段階で明確な区分があるわけではありません。現在の福山市の計画を踏襲するイメージと考えています。

2点目の経常収支率15%の理由ですが、広島県の補助率が15%になっているのが1つの理由であり、もうひとつは、福山市のバス計画で15%となっているということで設定しています。もともとは30%でしたが、対象路線が多くなってしまうこともあり、15%としています。ただ、79ページの但し書きにもあるように、15%を上回っていても持続可能なネットワークを形成する上で必要であれば再編見直しも考えられるので、そのあたりは住民等と話し合いながら進めていきたいと考えています。

3点目の路線バス再編方針については、ご指摘のように、当面すぐに対応しなければならないものと、今後の再編実施計画を踏まえて検討していくものとして分けているので、内容的にはダブっているものも一部あるだろうと考えています。

委員：経常収支率15%について、県や福山市にそういう基準があるというのは承知したが、

バス利用者からみると、15%がどういう数字かをなかなか理解できないと思うので、現状の制度がこうだからということ根拠にするのはひとつの理屈としてあるが、例えばその制度がなぜ15%を基準としているのかまで立ち返らないと、対象者にとっては納得感がないのではと思います。15%はバス事業者にとってこういう数字であり、こういう利用状況であるから見直すのが適正だということが、ある程度の納得感を持ってご理解いただけるように、言及があればよりよろしいのではないかと思います。

1点目のバス等の幹線、準幹線、支線についてはイメージはわかりましたが、どこが拠点かはマスタープラン等で示されているということなののでしょうか。

事務局：今の段階で拠点となるところはありますが、それも含めて今後見直していこうと考えています。

委員：それも再編の中で考えていくということですね。わかりました。

会長：他にいかがでしょうか。

副会長：幹線、準幹線、支線についてですが、福山市でも立地適正化計画を策定中であり、私が会長を務めている都市再生協議会でも議論していますが、「コンパクト&ネットワーク」がキーワードになっており、この「ネットワーク」はまさしく網形成計画が担っています。コンパクトシティを目指すためには、立地適正化計画と網形成計画が両輪で動くというのが、基本的認識としてあると思います。どこが幹線で、どこが準幹線で、どこが支線かは、逆に立地適正化計画で、どこを拠点にしてどういったコンパクトなまちの形にしていくのかということと、あわせて議論して決めていかなければいけません。現状ではまだすり合わせが十分にできていないので、今の段階では、幹線、準幹線、支線のパターンは間違いないが、それをどこにするのかは、これから立地適正化計画と合わせて検討していくことになろうかと思います。

会長：産業、住宅、生活などの活動がまず先にあり、活動をするために交通手段がある。そのため、立地適正化計画をしっかりと議論しなくてはいけない、ということだと思います。

副会長：78ページの再編の考え方の①緊急性の高い路線サービスの見直しの中で、冒頭に「利用者が少ないバス路線に対して」という文言が入っており、果たしてこれが緊急性が高いと考えられるかどうかと思うので、適切かどうかわからないが、例えば、「乗務員不足等の問題から、行政による経費補助があったとしても運行維持が困難と交通事業者が判断したバス路線については、利用実態も踏まえる中でできるだけ早期に代替サービス等を整える必要がある。」とするなど、少し検討いただければと思います。もう1点、82ページの「施策⑦移動支援に係る制度の推進」の事業概要の2つ目の白丸の中に、「福山市老人交通費助成（福山市）」と具体的な事業名があがっているが、本当にこれが効果的なのかも含めてよりよい制度にしていかなければならないと思うので、具体的な名称よりも、移動支援制度を継続なり維持をするという形に、文言の整理をしていただいた方がいいのかと思います。

事務局：78ページの件については、検討させていただき、文言を整理させていただきます。82ページについても、主旨的には同じなので、具体的に書かないよう修正していきたいと思います。

会長：他にいかがでしょうか。なるべくみんなの検討を入れて良いものをつくっていきたいと思います。他にご意見はありませんか。今日いただいたご意見で文言の修正など若干の修正は事務局と会長におまかせください。今後は、修正案をパブリックコメント

にかけて、3月の協議会で最終的に決めていきたいと思ひます。

本日は、福山・笠岡地域公共交通網形成計画（素案）について、皆様の決議をいただきたく思ひます。承認いただける方は挙手をお願いしす

<全員挙手>

会長：賛成多数と認めますので、福山・笠岡地域公共交通網形成計画（素案）は、承認することにいたします。若干の文言等の修正を行いパブリックコメントにかけたいと思ひます。どうもありがとうございました。

②計画の策定及び推進等に係る今後の予定について

事務局：資料により説明。

会長：ご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。

委員：再編実施計画について補足させていただきますと、網形成計画がマスタープランだとすると、再編実施計画はまさに実施のためのプランです。再編実施計画は基本的に世の中に公表されていないのですが、例えば、バスについてであれば、路線ごとにダイヤ、バス停、運賃も含めてこういうふうに見直しますということ記載する計画になっています。

再編実施計画の位置づけ等の2つ目に記載されている、「具体的な再編内容については、地域住民・公共交通事業者等との個別協議及び合意が必要」という主旨は、会議の場で詳しい話をすると独占禁止法にひっかかる恐れがあるため、運賃等の合意はこの場でとれないという運用になっています。また、再編実施計画を策定した場合には、期間内に定めたことを実施し続けていただくという義務が発生するため、エリア内の交通事業者の合意をいただくことになっています。一方で、交通結節点をどこにするかとか、幹線、準幹線、支線をどう位置づけるかについては、引き続き協議会でご議論いただく必要があるので、活発にご議論いただき、具体の計画にもっていただければと思ひます。

会長：他にご意見はありませんか。ないようですので、決議に移らせていただきます。「計画の策定及び推進等に係る今後の予定について」ご承認いただける方は、挙手をお願いいたします。

<全員挙手>

会長：全員一致のようですので、本日予定しておりました協議は終了します。最後に次第の3番目の「その他」ですが、委員の皆様からご発言等がありましたら、お願いします。

事務局：特にその他はございません。

会長：ひとりひとりに公共交通サービスへのリクエストはあるが、ある程度まとまったものとしてこれから困ることは、高齢の女性への交通サービスです。奥さんは旦那さんより5歳位若く、女性は男性より寿命が長いため奥さんは5歳長生きすると、旦那さんが亡くなった後、平均10年くらい一人で生きなければならない。年金生活の中で生活をどう維持していくか、買物、通院、生きがいのための外出をどうするか。今のハード、今のソフトでは、バスは大量輸送機関であり、個別のドアツードアには対応しにくく、タクシーが対応するが、運賃が高いので年金生活には難しい。

もうひとつ、世の中の変わり方が非常に速く、産業革命の真ただ中である。今の産業革命は、コンピューターとインターネットが入ってきた産業革命であり、AIロボ

ットなどが入ってきて、生活の仕方も変わってくる。そういった中では、交通も影響を受けないはずがない。今、交通事業者が困っているのは、運転手のなり手がおらず、需要があってもサービスができないことで、高い給料を払えば運転手のなり手もあるがコストが高くなるので、それをどうするかを考えていかなければいけない。しかし、無人自動車になれば、免許がなくても運転できるので、高齢者でも自動車で行くことができる。こうした中で、公共交通は将来的にどうあるべきか。網形成計画の計画機関である6年間には入らないが、そのあたりも勉強していかなければいけないと思っています。

他にご意見がないようですので、議事を終了します。以上をもちまして、議長の役目を終わらせていただきます。委員の皆様には、円滑な議事運営にご協力いただきまして、誠にありがとうございました。それでは、進行を事務局へお返しします。

事務局：以上をもちまして、第3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。委員の皆様には、長時間にわたって熱心にご議論いただき、誠にありがとうございました。