

## 福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 第2回協議会 会議録（要旨）

### 1 日 時

2016年（平成28年）11月28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（22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（代理 毛村正章），神原昌弘委員，吉本伸久委員，加藤勇樹委員（代理 木山政紀），天野雄二郎委員，山田進一委員，堀江豊委員，池田裕二委員（代理 飯分優），友道康仁委員，堀井修一委員，後藤宏暢委員，松原利行委員（代理 川崎慎人），和田秀俊委員（代理 宮重透），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 東山聖恵），槇尾俊之委員（代理 鷺田陽介）

#### (2) 事務局（6名）

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

#### (3) 傍聴者（0名）

### 4 会議の成立

委員26名中，代理出席を含め22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) 副会長の選任について

#### (2) 福山・笠岡地域公共交通網形成計画作成に係るこれまでの取組経過及び今後のスケジュールについて

#### (3) 福山・笠岡地域の公共交通の現状・課題と計画策定の方向性について

##### ①福山・笠岡地域公共交通網形成計画の位置付け及び地域現況整理

##### ②生活交通に関するニーズ把握調査の結果

##### ③生活交通に関する事業者意見把握結果

##### ④路線バス利用状況に関する分析

##### ⑤地域公共交通網形成の課題と基本方針

##### ⑥福山地域部会・笠岡地域部会における協議概要

### 6 資料

- ・次第
- ・出席者名簿
- ・配席図
- ・第2回福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 会議資料
- ・福山・笠岡地域公共交通網形成計画の位置付け及び地域現況整理（資料－1）\*事前配布

- ・生活交通に関するニーズ把握調査の結果 結果概要（資料－２）＊事前配布
- ・生活交通に関する事業者意見把握結果 結果概要（資料－３）＊事前配布
- ・路線バス利用状況に関する分析（資料－４）＊事前配布
- ・地域公共交通網形成の課題と基本方針（資料－５）＊事前配布
- ・資料－２「５．公共交通の取組について」差し替えページ

## 7 協議内容

### (1) 会長挨拶

みなさんこんにちは。本日はありがとうございます。さきほど事務局から説明がございました通り、笠岡・福山それぞれの地域部会でご検討いただきましたことに引き続き、本日は両市の共通の事柄、全体に関わる事柄についてご審議、ご承認をお願いしたいと思います。どうかよろしくをお願いいたします。

### (2) 協議事項

#### ①副会長の選任について

事務局：本年４月１１日付けで本協議会の副会長を務めていただいております、笠岡市の前副市長の退任に伴い、６月１４日付で、現在の岡本副市長が、委員にご就任いただいております。協議会規約の第６条第１項では、副会長は、委員の互選により定めることとしております。つきましては、岡本副市長を本協議会の副会長として選任するよう、ご提案させて頂くものでございます。

会 長：ただいまの説明につきましてご意見、ご質問がございましたら、ご発言ください。それでは、ただいまの事務局提案を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）

全会一致ということで、承認させていただきます。岡本副市長、よろしくをお願いいたします。

#### ②福山・笠岡地域公共交通網形成計画作成に係るこれまでの取組経過及び今後のスケジュール等について

事務局：資料により説明。

#### ③福山・笠岡地域の公共交通の現状・課題と計画策定の方向性について

事務局：資料により説明。

会長：協議事項の３番目、福山地域の公共交通の現状・課題と計画策定の方向性について事務局から説明がありました。この夏に行ったアンケート・ヒアリング調査の分析結果と課題。それと、これから具体化していきます計画策定の方向性です。この２点について、いかがでしょうか。

副会長：資料５の１０ページ目に取組の方向性が、これからの網形成計画を考えていく上で一番の柱になると思っております。その取組の方向性の１番の３つ目の白丸の「福山市・笠岡市間の交流促進に繋がる公共交通の導入を検討する」ですが、どういう目的の交通を支えるのか、通院なのか何なのか、という点について、現状ではどう捉えられるのかというのが質問の１点目です。もう１点、潜在的なニーズ、「今までなかったが、これを作ることによって新しいニーズが生まれてくるかも知れない」というところが

あるのかないのか、というところがポイントとされているところ。その繋ぐ手段も、色々あると思うのですが、その辺りのイメージをお話いただけますか。

事務局：笠岡市からお答えいたします。笠岡市民については、福山市へ買物や通院などである程度の市民が行くという結果が出ています。本日お配りしていませんが、市民アンケート調査結果で「最もよく訪れる買物施設」という項目があります。概要を申し上げますと、特に笠岡市の西部地域からは、福山市の大門地域の、例えばハローズとかビック、あと伊勢ヶ丘3丁目にあるエブリイというスーパーに日常的に買物に行っておられる、という調査結果が出ております。あと、私共に頂いている意見として、笠岡市と福山市の市境にある城見台団地の方は、大門地域にある診療所へ日常的に通院をされておられるということを知っており、ある程度の利用の層が見込まれることから、何らかの移動手段の確保が必要であり、今後、網形成計画の中で検討していく必要があると考えております。

会長：今の話を補足しておく、笠岡市民の3人に1人か、4人に1人は福山に通勤しています。買物も福山の市内が多い。時間で言ったら松永駅から福山が10分程度で、笠岡駅から福山までもそう変わりません。しかし、松永の交通計画を立てる場合は福山市と一体に検討しますが、笠岡市とは市境、県境があるため、別々に考えています。また、市民は仕事や買物などの交流で市境や県境を考えません。だから今回、折角このような協議会という機会があるので、一体化した公共交通の計画を考えてみようということです。

副会長：笠岡の道の駅、ベイファームの駐車場の車は、ほとんどが福山ナンバーだと聞いています。そういう意味では、休日の交通を考えると、観光の交流もありそうなので、これからは例えば平日・休日で路線が変わるとか、少し柔軟な公共交通のあり方を考えていただけないかと思えます。細やかなニーズに対応する、ということは必要ですが、もうちょっとしなやかな公共交通であって欲しいというのがオーダーとしてあります。こうした観点からも両市間の公共交通のあり方を考えるべきではないかと思っています。

会長：また補足すると、あそこは広大な土地で、今ポケモンGOで多くの方が訪れています。自動車で行ける人はいいけど、自動車無しでは行けない。もし公共交通があれば、行く人がいるかもしれない。ポケモンGOだけじゃなく、あそこは自然の色々な魅力的なものがありますからね。他にいかがでしょうか。

委員：方向性の10ページの3番目、「空白地域の拡大を抑制する」ですが、今後高齢化社会を迎え、コンパクトとネットワークと言った時に、1番の課題がここになってくると思います。その時に地域住民が主体となって導入を推進する仕組み、という言葉は書きやすいですが、具体的にはどのようなものをお考えなのでしょう。例えば地域の町内会長さんなど、バス停までは誰かが連れて行かない限り、公共交通には乗れない訳ですよね。病院まで乗って行くとなると、それはまた違う議論になってくると思います。もしお考えがあれば教えてください。

事務局：例えば、現在福山でやっているものと、神辺地域で乗合タクシーを始めた時は、基本的に計画段階から、ルートなど色々なことを地域の方が主体となって考えていただきました。結果的には、バス会社さんをお願いしているので費用は赤字分を出していますが、計画の色々なことについて一緒に考えることによって利用率が上がったなどのメリットを得ています。また、公共交通ということではないのですが、市の福祉

部局が独自に「おでかけ支援事業」という施策をやっています。地域の方が運転して、高齢の方を近くの病院や集会所など、色々な所へ送迎するというものです。今後、例えば自家用有償も含めて、色々なことができる可能性があると思います。その時に、行政がこういう手段がありますとお示しするよりも、地域の顔が見える方と一緒に話をして、そのニーズを聞いて、どういったやり方ができるのかということと一緒に考えることが必要ではないか、というところが主旨でございます。

委員：「構築する」と書いてしまうと、この5、6年間くらいで「作る」ということになりませんか。「検討する」くらいで留めるくらいならいいですが、あまり断定しない表現の方がよろしいのではないのでしょうか。

会長：今日はこうしておいて、必要なら後で訂正するというのはだめですか。やろうと思ってもできないことは多いですからね。

最初の委員会でも言ったように、自分の眼で近くだけを見てると色々な方法が思いつかないので、もっと進んだ地域がどうしているのか、ということを見る必要があります。東北、山陰などでもっと進んだ取組をしているところがあると思います。コンサルさんも入っているし、運輸局さんからも教えていただいて、そのやり方が福山で適応できないのか、ということを検討することも方法としては良いと思います。

表現に関しては無難な方にしておいた方がいいかもしれません。ただし、6年の間にできる、できない、についての検討は可能です。後ほど承認を確認するので、この場で変えますか。

事務局：今、言われた通りに変えていただいて結構です。

会長：わかりました。他にいかがですか。

委員：取組の方向性のところで、1から3が少し重複していると思うので、概念的な整理をします。まず方向性1の「交通サービスの維持に努める」ことが大目標だと思いますが、「サービスの維持」となってしまうと、今のダイヤ、便数、運賃をそのまま続けていくということになるので、利用ニーズに見合わなくて改善が必要な場合に矛盾してくると思います。恐らく言いたいのは、サービス水準を今のまま維持したいということで、その中でモードの転換、例えば路線バスから乗合タクシーとか、または自家用などにモードを転換するということだと思います。次に2と3の違いが何かという論点ですが、「移動を途絶えさせない」というのは、今あるものを転換しないといけない場合に、別の公共交通に置き換えていくというイメージですね。また、取組の方向性3は、新たな公共交通の導入ニーズが発生した時に導入する仕組み、ということですが、既に空白になっているところに入っていき、ということだと思います。

ここが今後、網形成計画のコアな部分になると思いますので、少しわかりやすい形で文言を整理していただくのがよろしいかと思います。その上で質問ですが、1つは公共交通を補完するものがタクシーなのか何なのか、という点。もう1つは転換をしていく時の基準として収益率とありますが、他に、例えば利用者数などもあると思います。例えば、利用者数が多いが収益率は良くない路線もあると思うので、そういうものは維持していくのか、または転換するのか、という点についてはどうでしょうか。

事務局：まず方向性の2と3の違いですが、2は基本的に現在のサービスを、別のものに変えるなりして維持していく方向で、3については、現在バス路線の無い空白地域があり、そこで新たな公共交通の可能性を考えていきたい、というのが主旨です。また公共交通を補完するもの、というのは、今福山市であるものとしては福祉部局がやっている

「おでかけ支援事業」とか、例えばタクシーへの転換などです。タクシーとの連携はやったことがありませんが、やられているところもありますので、可能性を探っていきたいと考えています。

基準については、収益率だけということではなく、利用者数であるとか、利用率、例えば1便あたり何人乗っているか、などの項目も含めてトータルの組み合わせた形のもので出来たらいいと考えています。

委員：国の制度としてはタクシーも公共交通としていますので、表現を考えていただければと思います。事例を紹介しますと、例えばタクシー助成は全国的に実施しており、近いところでは鳥取県の日野町でタクシー助成を行い、利用も増えて、町の支出も減っている、という事例があります。あと導入を推進できる仕組みの構築ですが、これは早く対応しないと空白エリアが中々解消されないと思います。どのように住民の方にインセンティブのある仕組みを作っていくかということですが、中国管内では、松江市が、住民主導のコミュニティ交通の導入に取り組んでいると認識しています。

会長：私からもコメントします。ニュースを見ていると、今世界は新しい産業革命、生活革命の真っ只中にいると思います。最初のイギリスの産業革命、あの時は蒸気機関が発明され、人間がしてきた力仕事を機械が代行するという「動力の機械化に牽引された革命」でしたが、今は、これまで人間がしてきた知的労働も機械が代行するという「知能の機械化に牽引された革命」が起きています。キーワードで言うと、人工知能、ロボット、AIロボット、IT化、ICT化、IoTなどです。この革命は、交通や運輸業の分野にも関係しています。具体的に言うと、ネット通販と自動車の自動運転化です。例えば今のネット通販の拡大は凄い。日常の買物もネットで頼むと、物流会社が物を運んでくれるため、バスで買物に行く必要がなくなってきた。こういうことを念頭に入れておかないといけません。

それから、素人が運転するようなタクシーや自動運転のバス。自動運転バスは、既に実証実験を始めており、6年後には実用化しているのではないかと思います。

また、運転手の確保が難しいという状況があります。若い労働者が減り、コストが急増していることを考えると、バスやタクシー会社は運転手を雇う代わりに無人タクシー、無人バスを、更新の時期に順次入れ替えていく、ということも考えていくことが必要です。

今後、マイカーも自動運転になります。高齢者の交通事故が大きな問題になっていますが、来年6月に免許の制度が変わり、高齢者の認知症の試験が実施されます。その結果、免許を持ってなくなった高齢者は運転ができなくなります。しかし、自動運転だと、バスで買物に行っていた免許を持たない人も自分の車で出られる。これから自動運転のマイカーが普及していくと、公共交通機関としてのバスはどうなるだろう、と思う訳です。将来の話ですが、そういったことも頭に入れておく必要がある。

今言ったことをまとめます。まずは高齢者の事故対策で、免許返納者に対する移動手段の確保です。当面は公共交通をしっかりとしないといけないということ。

それから、新しい技術革新、IoTです。政府の諮問機関が答申していたのは、全ての事にインターネットが繋がることによって、10年後には今の業種の半分くらいは無くなり、新しいものが生まれるということです。こうしたことも考えて、6年先にこういうことを実際にやりましょう、ということを検討していただきたいと思います。もう1つ付け加えると、資料5の5ページの地域公共交通ビジョンの「誰もが移動

しやすく」の後の「人の交流が活発になる」のところ。ネット通販が拡大して、自動運転が進んだら、みんな個人でやれる訳です。すると、人と人との触れ合いが無くなってくる。世帯だけがあって、世帯と世帯の間の社会がなくなってもいいのかということですね。交通対策だけではなく、そういう観点からも、公共のバスなどが必要ではないかと考えているところです。以上です。

他に意見がございませんでしたら、この項目を承認いただいてよろしいですか。

事務局：今の時点ではお示しした内容でまとめておりますが、本日みなさんからいただいた意見をもとに、もう少しまとめた形で作っていきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

会長：今日の意見は、具体的な施策に反映出来るので、今の段階での表現としては、これで良いのではないのでしょうか。

副会長：それでは、本日はこれで承認いただいて、次のステップでこういう意見があった、ということを書き出して整理して次の計画に反映していく、という手法でいかがでしょうか。

会長：それでは、協議事項（3）については、基本方針としてはこれでいいが、本日出た意見は次の具体化の検討にあたって考慮していく、ということを書いておいてください。この案で承認いただける方は挙手をお願いします。

（賛成多数で事務局案のとおり承認）

計画策定はこれからが正念場です。今後も委員の皆様のお力添え、よろしく申し上げます。

事務局：以上をもちまして、第2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。