

④第4回協議会

■日時:令和5年12月25日(月)、14:00~15:00

■場所:洲本商工会議所会議室

■出席:下記

【委員】

洲本市企画情報部 部長 福島 太(副会長)

南あわじ市総務企画部 部付部長(企画担当) 家田 和幸(監事)

淡路市都市整備部 部長 高田 茂和(監事)

(公社)兵庫県バス協会 総務部長 新屋敷 昭一<欠席>

(公社)兵庫県バス協会 淡路地区部会 会長(淡路交通㈱) 運輸部 部長) 正木 康文

舞子高速バスストップ協議会(神姫バス㈱) バス事業部計画課 課長) 前田 啓介<欠席>

(一社)兵庫県タクシー協会淡路部会 会長(㈲)みなとタクシー 代表取締役) 池田 昌宏

㈱淡路ジェノバライン 安全総括管理者取締役 清水 紀晶<欠席>

沼島汽船㈱ 代表取締役 松本 正也<欠席>

兵庫県淡路県民局洲本土木事務所 所長補佐 山内 斉<代理出席>

国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所洲本維持出張所 所長 江崎 祐也<欠席>

洲本商工会議所 専務理事兼事務局長 谷池 淳司

五色町商工会 事務局長 長井 栄子

南あわじ市商工会 事務局長 宮崎 宏明

淡路市商工会 事務局長 伊藤 雅樹

(一社)淡路島観光協会 事務局長 福浦 泰穂

(一社)淡路島観光協会 観光戦略室長 地白 雅則<欠席>

洲本市連合町内会 会長 宮奥 正一

南あわじ市連合自治会 会長 原 孝

淡路市連合町内会 会長 魚住 幸市

洲本警察署 交通課 課長 大田原 秀幸

南あわじ警察署 交通課 課長 村上 正浩

淡路警察署 交通課 課長 仲 充宏

学識経験者兵庫県立大学 名誉教授 福島 徹(会長)

㈱JTB 神戸支店副支店長 木崎 尚文

近畿日本ツーリスト㈱ 公務地域共創事業部 リーダー 柴田 健次

【オブザーバー】

国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課 課長 酒井 大斗

国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官 田中 康嗣<欠席>

兵庫県土木部交通政策課 主査 江本 賢治<代理出席>

洲本市健康福祉部福祉課 課長 植竹 英樹

南あわじ市総務企画部ふるさと創生課 課長 秦 伸行

淡路市企画情報部 部付部長兼まちづくり政策課長 野田 勝

■議事概要

1. 開会

西原事務局長:ただ今より「令和 5 年度第4回淡路島地域公共交通活性化協議会」を開会する

2. 会長挨拶

福島会長:第3回を 10 月に開催し、その段階での策定の内容についていろいろご意見をいただいた。

その後、事務局を中心に、具体的な施策を議論してきた。少しでも淡路島における公共交通が持続可能なものになるよう、3 市の担当の方を中心に議論いただき、実現の見通しも含め整理をしてきた。本日は、その施策に目標値の設定をしているので、忌憚のないご意見をいただき、実効性があり、地域での公共交通として衰退することなく、そして、皆さんの足として引き続き利用していただける、持続可能なものにできればと考えている。今後のスケジュールとしては、パブリックコメントをさせていただき、市民の方から意見をいただき、最終的な仕上げをして、もう一度お集まりいただくことになる。少し時間をいただくことになるが、よろしくお願いしたい。

西原事務局長:本日の会議の成立要件に関して、ただいまの出席委員は 20 名、委員の総数は 26 名であり、規約第7条第2項の規定により過半数を満たしているので、会議が成立していることを報告する。

それではただいまより議題に入りたい。以降の進行を福島会長にお願いする。

3. 議事

福島会長:まずは、議事(1)「淡路島地域公共交通計画(素案)について」事務局から説明いただく。

西原事務局長:こちらについては、計画策定業務契約事業者である(株)地域計画建築研究所大阪事務所(以降、アルパック)より説明を求めてもよいか。

福島会長:それではアルパックにお願いする。

コンサルタント:資料説明(第 3 章まで)

福島会長:まずは 3 章まで。新しく目標値を設定している。こういう形でアウトプットあるいはアウトカムとして数値を出させていただいた。例えば目標値1を見ると、基準値からすると下回る数字を目標に設定している。人口が減少してくるため、数字そのものを維持するのは難しいだろうとい

う議論があり、こういう数字にしている。また、交通確保維持事業の必要性ということで、それぞれの幹線、循環線、支線についての記述、あるいはそれぞれの固有の路線について整理をさせていただいたので、お気づきの点、あるいはご意見いただければと思う。

谷池委員：1点、お聞きしたい。人口推計は、社人研に基づいて出されているが、先ほど新しいものが発表され、2050年の推計値が大幅に減少、変更になっている。新しい推計値では、2050年には洲本で2万人を切ってくる。淡路市、南あわじ市でも2万人強、淡路島で6万人少しと発表されている。人口推計が大きな変更があるので、(目標値は)根底から狂ってくるのではないかな。

福島会長：先ほど冒頭で説明させていただいたが、網形成計画10か年の残り5年の数値設定をしている。今、ご説明いただいた通り、長期で見ると人口はかなり減ってくるが、それをどう盛り込むかというのはなかなか難しい。

また、人口の減少だけでなく高齢化の進行があり、高齢化の進行を考えると、公共交通の利用が必須になってくる層は増えてくる。一方で、計画書では、淡路島地域で力を入れたいと考えているのは観光客である。これらを一度に精密に予測するというのは難しいところがあり、ざっくりとした数値目標にさせていただいた。なんとかこのくらいで維持できないかと、がんばってこういう気概で数値設定している。

谷池委員：人口推計では絶望的な数字が発表されている。それをどう見るか難しいが、見通しが甘いと言わざるを得ない。このままの計算の延長線上で進めると付け焼き刃のようなことになってくる。最低のラインとか、最高のラインといったものを盛り込んで計画しないと、希望的観測ばかりでは難しいのではないかな。

福島会長：ご指摘の点は認識している。目標の数字は「これでいいのか」とお叱りを受ける数字ともいえるため、これをさらに下げるのは非常に苦しい。なんとかがんばってここまでにしている。事務局から何かあるか。

事務局：平成26年に国において「まち・ひと・しごと創生法」という法律ができた。当時、安倍政権で人口問題がクローズアップされ、消滅可能性都市という衝撃的な言葉もあった。それをふまえ、平成27年度くらいから全国の自治体において総合戦略というものをつくったが、洲本市でもその3期目の計画に入っており、南あわじ市、淡路市も同様である。人口減少の勾配が非常に大きくなってきて、社人研の推計値でも厳しいものが示されたこともあり、総合戦略で人口減少をなんとか緩和できないかと、施策を総動員して人口減少に歯止めをかけようとした。この推計値(目標値)はそういうところも加味しており、社人研の推計値は非常に厳しい数値だが、少しでも上向きになるようにしている。洲本市では、最近バス利用の条件を少し改善して、乗りやすい環境をつくった。1年ほどやってみると、路線バスの利用者が上向いてきた。場合によっては、倍近

く増えているところもある。料金の部分を緩和していくことで、日常生活でも使いやすいということがあるようだ。まだ手探りではあるが、これから全島的に広げていければ、観光客にも利用していただけるのではないかと期待している。

福島会長：今、具体的な数値を言っていた。思いとしては計画書で持続可能なものにしたいということで、人口の減少も考え、この数字に設定させていただいた。当然、目標値を（計画の）見直しごとに変えていくのは望ましくないのも、それはしないつもりだが、計画書の PDCA を毎年見ていく中でテコ入れをするなど、市民の皆さんにご理解いただきながら、目標に向けてがんばろうと考えている。なんとかなるというよりも、無理してでもがんばろうという思いが入っているとご理解いただければと思う。

目標値 2 も減少してくる。では資金の投入額はどうなるのかというご意見もあると思うが、効率的な運行などにより、どんどん膨らんでいくということは食い止めたいという思いを、考え方として下に少し書かせていただいた。

目標値 3 の 12%という目標は、島全体に住んでおられる方の割合としては低いと受け止められると思うが、淡路島地域の交通手段別の分担率を見ると大半は自動車であり、自動車に乗れる方をどのくらい公共交通にシフトできるかというのは難しい。多くの方はマイカーを利用しており、マイカーを利用していただきながら、高齢者の方、交通弱者の方の利用をなんとかするという含めて考えると、基準値を目指していこうということになる。

その次の目標値（非日常の移動手段の充実）は、少し増やしていくとか、これは施策導入でいける部分である。

次の目標値（持続可能な地域公共交通の実現）の収支率は先ほどと似ているが、こういう目標値でやらせていただきたい。

路線のことは、ネットワークの「確保・維持」のところで書かせていただいたが、なにかお気づきの点があればご意見をいただきたい。なければ次に移らせていただく。

コンサルタント：資料説明（第 4 章から）

福島会長：計画書の実施主体のところには、色々な方が挙がっており、相談させていただきながら進めてきていると思うが、引き続きお願いしたい。

今回、担当の方に、予算、区間も含め、具体性をなるべくつけていただきたいとお願いし、検討するものがある程度俎上に上っている。これからあげたいものについては記載をしている。何かご意見はあるだろうか。

2-3-1、取組内容の部分的なものは、5 年のうちに実施に入れるものもあるようだが、検討・調整で終わっている。それ以外はいろいろあるので「可能なものから実施」という書き方をしている。ここはそれ以上は難しいか。もう少し議論が必要か。

事務局：確認したが記載の通りで。

福島会長：実施は難しいか。

事務局：（肯定）

正木委員：高速バスの施策 2-1-2、地域内乗降の導入路線で三宮－西浦線の江井～高田屋嘉兵衛公園間でバス停の設置の要望を受けているが、道路の状況から設置するのは難しいエリアがある。停留所を設置するためには道路整備が必要となり、難しいと返答させていただいている。そのエリアでは、最近施設が増えており要望があるとは聞いている。県道の整備できるものかどうかわかるか、それ次第だ。停留所を設置することについては淡路交通も、神姫バスも問題ない。

三ノ宮－西浦線（高田屋嘉兵衛公園～陸の港西淡・福良）の延伸について、運転手の労働時間が来年 4 月以降制限されるが、この路線は北淡から一般道を南下してくる路線であり、運行時間の問題で延伸は難しい。

最近、バスの運転手、トラックの運転手など従業員不足がかなり逼迫し、厳しい状況にあり、施策 5-2-2 の支援についてお願いしたい。淡路島の人口がどんどん減っており、島内在住者で運転手になろうという人がほとんどいない。当社に入社した人では、東京から移住してきてバスの運転手になろうと来てくれた人がいたが、島内在住者はゼロだ。そういう状況なので、支援策と合わせて検討していただけるようお願いしたい。例えば移住などもバックアップしていただき、少しでもバスの運転手を確保できればと思う。

福島会長：今、具体的にご説明いただいたように、難しい問題を抱えていることは承知している。そのあたりは道路管理者と協議しながら進めていきたい。記載していることを前向きに考えていただいているということなので、このように書かせていただいている。運転手不足については、全国的な問題となっている。給与の改善や二種免許の取り扱いなど、色々な議論がなされているのでそれを待ちたい。また、ここへ移り住んで運転手をしたいという人が出てくるためには、事業者だけではなく行政が連携して進めていただきたい。そういう意味でも、「検討・調整」と書かせていただきたい。結果としては難しいかもしれないし、早く着手できるかもしれない。そのあたりはがんばってやりたい。

資料も膨大だが、他にはなにかあるか。

バス事業者からはご発言いただいた。今後、タクシー事業者、観光協会、色んな方にご協力いただきながらやっていかなければならない。

この素案をひとまず本日この場で承認いただければ、パブリックコメントという形で市民の皆さんに提示させていただき、そこから出てくる意見もあろうかと思うので、それも踏まえて最終的な計画として仕上げていきたい。

委員の皆さんには、その間でお気づきの点、ご意見等あればお寄せいただければ返答させていただきます。

酒井委員：具体的な中身が決まっているものがあれば教えていただきたい。スケジュールを拝見し、「検討・調整」という線が５年間になっているものが多いと感じた。37 ページの「3市による統一的な推進体制の構築」や、次のページの「路線」についても非常に重要なテーマである。例えば、37 ページの「3市による統一的な推進体制の構築」で考えていることや、「コミュニティバスの統合に向けた検討」で、具体的にご検討されている内容はあるのか。44 ページの目標3の「自主運行バス（交通空白地有償運送等）やボランティア輸送等の導入」のような新しい取り組みでは、何か具体的に検討されているものはあるのか。もし、今、個々の施策において、「こういったことを方向性として検討している」という内容が補足としてあればお願いしたい。

福島会長：議論する中で、可能なものを総動員して取り組んでいこうとしている。そのあたりについて、なるべく具体を書き上げていただきたい。取組内容のところではある程度表れているかと思う。それをスケジュールに落とし込むのに、個別について書くのが難しかった。いくつかは比較的早く実施に入れるかもしれないということもあり、全部を詳細にするのは難しく、こういう形にさせていただいている。3 市で早く着手できるものがそちらの通りである。

少し具体にお答えいただけるのであれば、事務局の方からお願いしたい。

事務局：37 ページのところを少しお話させていただく。前回、ここは特に案を示すところまでいっていなかった。「3市による統一的な推進体制の構築」というのが難しいところがあるが、選択肢としてはいくつかある。淡路島には 3 市あるが、広域行政、広域水道、広域商工には 3 市からそれぞれ人員派遣、予算措置等々で 3 市一体となって事務組合を構成してそこで対応するという形をとっている。当然、公共交通に関しても、市域を超えてというところがあるので、交通路線の中で業務を推進していくという選択肢もあるが、職員を派遣し、予算を置き、というところで協議が必要である。また、現状において、淡路県民局で交通政策を進めていただいているところもあり、そこへ人とお金を集約していくという選択肢もあるにはあるが、それも時間をかけての協議が必要で、簡単にはいかない。ここに書いているような、淡路島地域公共交通活性化協議会という協議会体制を起点にしながら、それぞれ 3 市から担当者が来て政策を進めていくというのが、より現実的であるというところだ。ただ、3 市の中で公共交通を担当している部署がバラバラであること、公共交通といいながら実は福祉政策であるとか、あるいは移住政策、諸々絡んでいるところがあるため、公共交通だけを切り離して合わせていくというのも難しいところがある。要は、いずれを選んでも一長一短あり、人と予算が関連している部分もあり、このあたりについては、将来的な淡路島の 1 市というのみにらみながら、考えていく必要があるのではないかと。実際に、このあたりのことができていかないと、今回皆様にご協力いただきながらつくっているこの計画も、「計画をつくっておしまい」ということになりかねないため、色々な交通事業者や皆様のお知恵を

いただきながら、より具体的に進めていけるような組織体制を一刻も早くつくっていく必要があるだろう。「検討・調整」については、いつまでも「検討・調整」ではなく、できれば答えを出していくような形で協議を進めていきたい。

福島会長：この項以外ではどうか。かなり具体的に書いていただいているが、それ以外で何かあれば。スケジュールの表については、私自身も気になったので、なるべく具体的に。3 市の実際に進めておられる担当の方のレベルでは、把握していただきたいという話は何度もしてきた。新年度に入って「いざ何をやるか」ということでは困るので、「検討する」ということであっても、具体的にどう落とし込んでいくかを明確にすることは検討していただき、こういう形になっているということをご理解いただきたい。

木崎委員：目標値の基準値を教えてください。目標値1の「年間の利用者数」の 635,458 人というのは、通勤通学されている方は、行き 1、帰り 1 の 2 回ということになるのか。人口が 12 万人で、1 日に 2 とカウントした場合は 800 人くらいの計算になる。数字のイメージがわからない。数値の基準を教えてください。

福島会長：説明をお願いします。

コンサルタント：行きで 1 回、帰りで 1 回とカウントしている。

木崎委員：そうすると 1 日 800 人くらいの計算になるが。年間で 800 人くらいのものだろうか。もっとバスに乗られていると思う。

事務局：素案の 18 ページを見ていただくと、こちらが今まで積み上げてきた数字になっている。一番右端に 63 万 5 千人とある。3 市のコミバスと淡路交通の路線バスと本四海峡バスの路線バスの積み上げになっている。推移としてはこのようになっている。

福島会長：数字としては大きくないが、これが実数で、さらに人口の減少があるので下回るだろうという数字になっている。考えようによっては、市民の方が年に 1 回乗れば、かなり改善するとも考えられる数字になっている。現状がこういう数字なので、先ほどのような目標値にさせていただいている。

他はよろしいか。

毎年見直しをしながら、改めて工夫、改善をして、目標値を実現できるように考えている。その際は、淡路島地域公共交通活性化協議会が議論の場になってくる。先ほどご説明いただいたように、そこの体制づくりが進めば、より強化されて進んでいくのではないかと。

それでは、本日説明させていただいた素案について、ご了承いただけたらと思うが、よろしいか。

委員：(反対なし)

福島会長：議事としては素案についてご意見をいただき、検討いただければということだった。その他は特になし。事務局からスケジュール等、説明をお願いしたい。

4. その他

西原事務局長：スケジュール説明

福島会長：これにて閉会とする。

以上