

第2回 淡路島地域公共交通活性化協議会

日時：平成29年11月21日(火)15:00～

場所：洲本市役所 4階会議室

次 第

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 協議

(1) 淡路島地域公共交通網形成計画について 協議 1

4. その他

【配布資料】

協議会名簿

配席図

当日資料1. 淡路地域における公共交通ネットワーク構築の方向性

当日資料2. 公共交通ネットワークの現状と将来像

第2回 淡路島地域公共交通活性化協議会 議事録

1. 開会

事務局長：ただ今より「平成29年度 第2回淡路島地域公共交通活性化協議会」を開会する。
それでは、会議開会にあたり、福島会長より、ご挨拶をお願いします。

2. 会長あいさつ

福島会長：ご多忙の中、ご出席していただき感謝する。8月開催後、3ヶ月が経っているが、その間、市の担当者等との議論、関連者の方のヒアリング、市民の皆様へアンケート等をさせていただいた。本日は、きれいに整理ができていない部分もあるが、最終的に素案にする前の段階で委員からいろいろとご意見をいただきたい。お気づきの点、日ごろお感の点、いろいろとご意見をいただいて、それをもとに素案をまとめていきたいと考えているので、よろしくお願いします。

事務局長：ここで、前回会議以降の委員の異動等について、ご報告させていただく。前回会議8月23日において、株式会社淡路関空ラインに委員として入っていただいたらというご意見をいただき、正副会長、事務局で協議し、公共交通事業者からの委員として委嘱させていただいた。

他の委員の皆様、オブザーバーの皆様の変更等はない。

会議の成立要件は、出席委員21名で、委員総数は25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おり、会議が成立していることをご報告する。

当協議会は、原則公開となっている。本日は、傍聴の方がいる。傍聴の方は静粛に願う。

それでは、以降の協議事項の進行については、福島会長をお願いします。

3. 協議

(1) 淡路島地域公共交通網形成計画について 協議1

福島会長：次第にしたがって進める。協議事項は1点である。事前送付資料は、中間段階のもの

で完全にとりまとめができていない段階のものがあり、参考としてこの場で見ていただく資料としてご了解していただきたい。

協議事項として協議 1「淡路島地域公共交通網形成計画について」事務局より説明を求める。

(株)地域計画建築研究所：(当日資料 1、当日資料 2 により説明)

福島会長：最終的には事前送付の資料 1 のようにまとめていく。公共交通ネットワークの将来像も描かれているが、事前送付資料とはハブの位置等が変わっている。いろいろと議論をしている中で、ご意見をいただければと思っている。資料 1 はまとめていくイメージ的な資料であり、言葉や目標とする像等については本日の当日資料 1 と 2 の内容を織り込むような形でまとめていきたい。

当日資料 1 の現状は、資料 1 の 1 ページからもってきているが、自動車が無いと暮らせない等の少し刺激的な言葉で表現はしている。実現に向けた具体的な取り組みは、もう少しメニューを考えていかないといけないが、資料 1 の内容を見ながら、何かお気づきの点があればお願いします。

辻本委員：路線バスの件については、島民が自家用車に依存している中でバスを利用するのは厳しい。我々が若い頃、明石海峡大橋が開通する前は、県外からの来島者や地元住民も、志筑から岩屋まで帰るとか、洲本まで行くとか路線バスをよく利用したが、バス停近くの市街地で飲食し、時間待ちをしたものである。現状はバスの待ち時間に飲食をする場合には、洲本発の休日・祝日は 19:10 の終発で津名港には 19:30 着、あとは高速バスだとゆっくりと淡路のおいしいものを食べることもできない。商工会の立場からすれば、淡路地域の飲食店のためにも最終便は 21:00、22:00 の終発くらいがほしい。また、当日資料 2 で、淡路市内では岩屋ポートターミナル、東浦バスターミナル、津名港ターミナルが広域ハブとなっているが、津名港ターミナル周辺は現在駐車場があるだけの状況である。かつて橋が架かるまでは駐車場が 3ヶ所あって満杯だった。路線バスを利用して明石方面、高速艇を利用して神戸方面の発着点であった。橋が架かり高速バスの発着地となればその地の顔となると思っており、商業施設が集積しているにぎわいのある地ができればと思う。淡路市の赤い屋根周辺には年間 30 万人が来ており、かつて、交通拠点としても動いたことがあったようであるが、そこを準ハブにして、商業施設の集積場所となれば、近くにイオンの集積もあり、まちづく

りとして津名町が医院を誘致したので内科、皮膚科、小児科すべてそろった医療施設があり、そこへの移転も長い目で見ればあるのではないか。行政にお願いするだけではなく、官民一体で取り組んで要望としてあげていくべきものである。

福島会長：路線バスの運行本数は当時と比べて減っており、時間帯を当時にもどして頑張ってもらいたい、便数の目標としてはこういう方向で頑張ってもらいたいというご意見である。最終的には市民が使うことが必要で、使わないと減ってくるのでそういう取り組みが必要となってくる。また、津名港ターミナルの広域ハブは適切な場所に移す、今のところには商業施設が無い、広域ハブはそれなりのレンタカー、飲食、物販等の機能集積が前提となり、現状では問題がある、津名のハブはどうもっていくか、検討していく必要がある、うまく両方が成り立つように、というご意見である。

宮本委員：理想像があがっているが、まず、公共交通の事業者自体が赤字であってはどのようなものもない。その中で、広域ハブの数が多すぎると考える。淡路の公共交通は高速バスが鉄軌道であり、そこにあるバス停が多すぎるのが欠点である。交通弱者を救う、観光振興に役立てることを考えると広域ハブをたくさんつくると分散するので、もう少し絞るべきである。特に、広域ハブに路線バス、コミュニティバスを結節するべきで、そうすれば商業施設も生まれてくる。そうでないと今までのように1市10町時代の総花的な状況になるので、原点に戻るべきである。広域ハブが多すぎると観光資源へのアクセスがぼやける。原点に戻って考えないとぶれてしまい、ハブが多いといろいろな観光施設へ行くのがぼやけてしまう。ハブを絞ってそこからいろいろな観光施設へ行けるようにした方がよいのではないか。もう一方、交通弱者、高齢者からみると、ハブの数は最小にして、集約して行って、そこへ行けば次の手段があるというシステムができればと考える。

福島会長：ハブアンドスポークのネットワークという言葉を使っているのですが、イメージが違っているかもしれない。準広域ハブは、乗り換え拠点、直列的接続というイメージである。関空から来る人はたぶん1ヶ所に来ると思うので近くのどこかにということだと考えられるが。具体的な役割や場所のイメージがあれば。

宮本委員：淡路圏域の公共交通のあり方の場合、生活者と、外から来る人のあり方、観光振興面の2面性があり、これをいかにするかである。例えば、南あわじ市では陸の港西淡を中心にして、らんらんバスが集約されているのでこれを進めていく。洲本市は、洲本

バスセンターに機能を集約していければよい。淡路市はどこを中心とするか。東浦、西浦もあるが地域的には津名、しかし津名においては、今は分かれている。新たな中長期的な観点で移転していくしくみが必要である。現在は、津名港ターミナルを交通結節点としての使い方しかないと思う。

福島会長：少し整理がいる。島外から来る人のターミナルと島内移動の乗り換え拠点的な位置付けを整理していく必要がある。

高濱委員：高速バスが五色から郡家間は一般道路を走っているので乗降がシャットアウトと説明されたが、例えば但馬地区の一般道路を走る高速バスは乗り降りが可能であると聞いている。淡路でも生活者の乗降を検討してほしい。

福島会長：但馬地区の現状は確かにそうである。ただ、高速道路が日高を抜けて豊岡につながっていくと、どうなるかはかわからない。湯村温泉方面は乗り降りが可能である。淡路島でも、一定の停留所で乗降が考えられる。ご意見としていただく。

交通事業者もいろいろな立場で協議会に来ていただいている。ヒアリングにもご協力していただき一定のまとめを資料として載せているが、この場でのご意見はどうか。

少しでも利用者を増やし、島内の移動を円滑にすることを目標とし、島外からの来訪者にもサービスしていくという視点で日ごろから運行されているが。計画のポイントは、ネットワークとしては、長い路線では利用者の多いところと少ないところがあり、再編して、切ったところにハブ、準ハブで乗り換え拠点をつくって、そこから路線バス、コミバスの接続を考えるというハブアンドスポークのネットワークを構成していく。もう一つは、公共交通の利用を島内の市民だけでカバーしていくのは難しいので、淡路島には観光資源もあり訪れる人にも使っていただきたい、ということである。

森崎委員：補足的に付け加えると、当日資料1については辛辣な言葉が使われている部分もあり、地元バス事業者としては現状の表現は心苦しいかぎりである。在来線のネットワークを使い、もう少し充実しておれば表現の仕方もあったのかとも思うが、現状をいくらか言い当てている表現もあると思う。ただ、理想像の中で橋開通前の状況に戻すという目標が掲げられているが、現状を話すと、明石大橋の開通時、淡路島民の人口は約16万人、平成28年度4月では13.4万人に減少し、その率は16%減となっている。それを補う意味で観光客に利用してもらうという話になっているが、それだけの利用があるのかどうか。目標としてかけられるので大きいことはよいことかもしれないが、

あまりにも現実とかけ離れた目標値になってしまうと、最初から絵に描いた餅になってしまうのではないか。いくらかでも実現可能な目標設定が必要ではないか。最終的には高い目標であってもよいが、段階的な目標値の設定もしてほしい。これだったらできるという設定も議論していただければ。また、ハブ、ネットワークについては、ハブの数が多すぎるというご意見はわかる。また、市街地におけるハブ機能があればというご意見も理解できる。ただ、島外からの地理的に不案内な人にとっての結節地を考えると、洲本バスセンター、津名港、東浦バスターミナルなど、いくらか交通事業者の人員配置があるような施設、また各方面別に乗り場が分かれていて設備的なものが完備されたような広域ハブ的なものが必要になってくると思う。実際、バス停の標識が1本立っているようなところでは、例えば洲本インターチェンジは高速バスも路線バスも入ってくるが、案内が不十分になっている。土地に不案内、はじめて乗る人にとっては、それなりの施設のところをハブにしないといけないかと思う。淡路島の地域的な面で言うと、大阪湾側に機能集積が高く、充実している。瀬戸内側の例えば北淡、内陸部の陸の港西淡は、施設の充実が必要である。道路管理者であったり、その施設管理者であったり、また実際の利用の厚いところと薄いところがあって、やはりバス事業者としては、どうしても利用勝手がよいところや利用の分厚いところに、路線であったり便数を集約させるという効率主義的な話があり、ふりむけてしまっているという面はある。

福島会長：理想像というのが適切かどうか、取り組みも短期か中期か長期を含めて整理していきたい。ただ、想いとしては、公共交通の日常の利用は当時の利用環境になるべく近づけていけるような、乗りたいときに乗れるような環境づくりと、実際の利用とそれを支えるサービスの水準との折り合いをどうつけるかは難しいので検討していきたい。1日40便を一気に実現するのは無理で、そういうサービス水準があれば、乗ろうと思った時に乗れるという意味合いもあって、このあたりを想いとして書いてある。ただ、具体的な数値設定、描き方の適切さは検討を要する。

宮本委員：公共交通事業者がすべてを抱えるのは無理だとはみんな思っている。そこで、二次交通のピッチを上げて考えるべきではないか。タクシー、レンタカーに傾注すべきである。それには観光面では拠点が少なく、そこに来るとレンタカーがあり、必ずタクシーの機能が充実している必要がある。観光もこれからの時代はインバウンドで、それを考えた場合、公共交通や二次交通、いろいろな問題があるので、対応策を公共交通にも早く取り入れていかなければならないのではないかと。事例として、昨日、関空ラ

イン利用者にマレーシアからの観光客4人が、淡路島に5日間滞在し、レンタカーを借りたいという要望があった。言葉は中国語と若干の英語しか話せないで、それに応える人材が各事業者にはいない。関空ラインではたまたま対応できたので、レンタカー会社に問い合わせると、手続き関係ができる方がおればレンタカーを貸すことができるということであった。中国語しか話せない場合にはレンタカー事業者もわからないので貸すことができない。淡路島全体のインバウンド対策として考えていくべきことで、このような点を組み入れていくべきと思う。喫緊の課題である。

福島会長：知恵を出していく必要もある。語学のハンディは、本社側から電話で対応するサービスセンターをつくるとか。多様なモードで二次交通を実現していくことは必要なことであり、情報発信にしても観光情報を発信していくことには、やらなければいけないことはたくさんある。どう工夫をしてやっていくかは検討していかなければならない。世の中はどんどん変わってきており、自転車のシェアをセブンイレブンとソフトバンクが提携して実施すること等も視野に入れながら進めていくことが大切である。

池田委員：タクシー業界から新しい取り組みについて報告する。公にできない部分もあるが、橋が架かり淡路島の観光客は増加の一途であったが、最近は海外の観光客を取り込む第1号として、兵庫県においては養父市がウーバーという会社で入れることになっていたが、ウーバーの方では宿泊客は自家用車で送迎であり、それは運輸局としては白タク行為であり兵庫県としても受け入れられないということでだめになった。淡路島はどうかということになって、外国語対応のタクシー配車アプリの運用を考えている。来年の春にはオープンできる可能性がある。淡路島全体を売り出すにはそういう形の公共交通が必要であり、県もご協力していただき、淡路発展に寄与しようと、この協議会に合わせて同時に進めていきたい。

福島会長：いろいろな対応が考えられ、無線配車、スマートフォンでのタクシー配車アプリなど技術も仕組みも変わる。いろいろな規制の中で進んでいかなければならないと思う。

辻本委員：個人的に思うことであるが、バス会社で例えば二階建てのバス、オーバートップバスを走らせて、1日観光、日本遺産めぐり、グルメツアーを企画し、需要が見込めないということであれば三ノ宮発で人口の多いところからスタートして、春、夏、秋、冬という季節限定で走らすとか、一部朝夕の通勤の時間帯に走らせるとか、というのはどうか。

福島会長：かわりだねバスは、観光客を呼び込む知恵を出すという取り組みで、誰が購入して運転するのか現実には難しいかもしれないが、一方では可能な部分も考えられる。

ジェノバラインでは、観光客から船を降りた二次交通についていろいろと聞いておられると思うが、利用客の増加につながる二次交通、多様なモードでということになるのか。

清水委員：二次交通については、路線バスが少ないので、観光客等からの要望がある。パソナはニジゲンノモリへ送迎バスを走らせている。観光客や、その従業員も船で通勤する方もいるが、バスの便数を増やすことについては、同じ事業者として運転手、料金などの問題があるのではないかと考える。島民も観光客の方にも乗ってもらえる料金や便数は、事業者の負担になるので難しいのではないか。

福島会長：淡路市は今後コミバスを考えられているようであるが、料金体系をどうするか、島民と観光客をどうするか、観光客を少し高くするのか。レンタサイクル、レンタカー利用の声はあるか。ジェノバラインの利用者の年齢層はどうか。

清水委員：自転車が増えており、若い方が多く、ロードレーサー的なものを自分で持ってくる。観光客は近くに観光協会があるので、そこでのレンタサイクル利用となり土日祝が多い。

福島会長：3市のどこかで自転車の乗り捨てができ、高速バス利用になれば、二次交通についてはいろいろと必要で、そこに訪れる人のニーズを把握し、そこにどういうサービスを入れていくか、そのきめ細やかな部分が来ていただく人を増やすのかなと考えられ、そこを進めていくしかないのではないか。
沼島汽船の場合は自動車利用になっているのか。

松本委員：位置的に一番端で、次がないので、ほとんどが貸切バスである。

福島会長：自転車に乗って立ち寄るというのはあるのか。

松本委員：ない状況である。一方、観光客はわれわれの思わないところで、自分で遊びを見いだすものである。具体的には、先日の台風接近時に来られた方からは、土曜日に船で島

の周辺を回るという予約が入っていた。こちらから悪天候での来訪の意思を伺ったが、沼島をメインに、伊弉諾神宮、沼島、おのころ神社のルートで古事記を訪ねてのルートなので、沼島は外せないということであった。期待を裏切って評価を落とすと困る思いであったが、波があるのが気に入り、こちらの予想に反して逆に喜んでもらい、また来たいと言ってもらった。

福島会長：観光客はいろんな価値観があり、いろいろ楽しむので対応を考える必要がある。

福浦委員：レンタサイクルは、岩屋、洲本バスセンター、福良の3カ所の案内所で実施している。年間3,000台弱の利用があり、岩屋発が最も多い。乗り捨てシステムを実施したいが、人の関係で実現できていないので、予算面でも助けてもらえないかと思う。また、宿泊施設等の観光施設から洲本バスセンターには送迎バスが多く出ている。観光施設からもご協力を得て、それらを連携することによって観光地から観光地へ接続できないか。以前、淡路市の花バスがあったが、その場合は施設も予算を出しながら観光地を結んでいた。観光施設も協力しながら施設を繋いでいくことも考えてみてはどうか。不便だからいいという観光地もあり、だから自然が残っていると、苦労して行くから魅力があるとか。そのため、行けないと意味がないが近くまでは公共の交通機関で行けるようにしていけばどうか。休日、休前日に集中させてバスの配車を考えると、工夫しながら問題を解決していく。数が増えるとできることがあるが、近い目標としては、今より少しよくなるような取り組みを考えていくことが必要かと思う。

福島会長：来島者のニーズを抑えて、いろいろな主体が連携して、観光客が見たいところへ行けるような交通環境を構築できたらよい。

通勤通学での利用、市民の方の利用もできるようなバスをという話があるが、一方では通勤でも利用しようという取り組みが必要である。商工会で、一気に難しいが少しずつでも乗れるときは乗るといふか、何か取り組みが前向きに検討できないか。将来に向けて、今元気にハンドルもっている人が運転できなくなってくることが当然考えられる。その時は公共交通に頼らざるをえない。そのためには公共交通を育くまなければならない。時には利用しようかという動きも必要かと。当然行政も声をかけて取り組んでいくが、地域みなさんにも考えていただかないといけない。事業者もそのような動きを連携して取り組めないか。ご協力してもらえるか。

辻本委員：個人的な発想ではあるが、個人同士の付き合いで盛り上がった場合は、いくらかの公

公共交通の利用はありうるが、商工会全体でみれば、各部会、総会、新年会、忘年会等で飲む機会があるときは送迎バスを使うことが一般的になっており、われわれの会員のところを利用しているのが現状である。小グループの場合であれば、公共交通を利用して行ける時もあるのではないかと思う。

福島会長：当然バス停から離れている人には難しく、半分ぐらいの人が定時退社できる日を設けると、バス利用できる人は月に1回は乗ろうとか、という議論とか、それをしないとなかなか通勤利用者は増えない。商工会だけではなく多様な方のご協力を得ながらできないとできないが、そういうことが必要かと思う。ご協力していただけそうか。

宮地委員：少し魅力がないとなかなか使わない、何にしてもそうであるが、そこが問題になるのではないか。公共交通について地域住民にどうこう言うにはそれなりの交通網がないと使いにくいと思う。現在減ってきているということであるので、それを維持するための収入が観光面との相乗効果をつくるような、一元的に管理できるようなものをつくらないと、というのが一番の問題であるのかと思う。

福島会長：少しでも乗ってもらうことが必要で、それほど無理がなく、自動車の方が便利ではあるが1回ぐらいはとか、取り組まないとサービスは減ってきてますます使わなくなる。南あわじ市は多くの税金を使ってコミバスを走らせているが、そういう負担を少しでも減らして維持していくことを考えると、地域の皆さんの理解も必要かと思う。公共交通に乗らないといけなかな、という意識が必要である。

宮地委員：公共交通は必要であり、減ってきているのは現実なのでそれを維持していく、または増やすということは当然住民意識を変える必要はあるが、ある程度そこにふりむける資金とか設備とかが必要ではないかと思う。この場でどうこうは言えないが。観光も含めて一元的にやれるのであれば、その資金が循環して公共交通を維持する方に向かうように進めていけばと思う。

福島会長：ただその資金は、実施しようと思うと一つに税金があるが、市民の皆さんの負担になってくる。

宮地委員：税金ではなしに、観光面に力を入れていくことで、実際、現在淡路島では観光と食に力を入れている。収入が増えればPR、観光にもっと力を入れていくべきである。そ

れと公共交通の２面性があり、そこをうまく関連性をもたせなければ難しいと思う。

福島会長：観光を進めていくのはここにも書いてあり、取り組んでいくが、観光だけではなかなか難しいだろう。地域が守ろうという思いも少しずつ意識する必要があるのではないかな。観光で支える、地域にとって大切な公共交通、地域の足を支える公共交通である。

宮地委員：それが根本であり、どう進めていくかだと思う。

福島会長：最終的に島民の足を守ろうということであり、そのためには島民も使うという思いを少しでも持ってもらわないと維持できない。

池田委員：南あわじ市のコミュニティバスは事業として成功している。なかなか実情はわからないと思うので、担当者から説明してはどうか。

福島会長：何をもって成功しているかであり、南あわじ市は多くの税金を投入している。これから人口も減っていく中で、まず一つの想いとして観光客にも乗っていただいて住民の分も回収していただく。

池田委員：観光客もかなり利用している。沼島の船はほとんどコミバス利用の観光客である。

福島会長：現状でよいかということで、少しでも利用を高めることが必要である。

池田委員：実施しているところの方が一歩進んでいるので、淡路島全体を活性化するなら同じような方法で進めていけばどうか。

福島会長：ご意見のとおりで、それを進めようとしている。

池田委員：税金は使ってはいるが、進んだところの実態も報告してもらえばと思う。

森崎委員：観光客の利用と生活利用は共通してできるようなところもあるが、ダイヤの設定からすると逆方向になる場合もあるので、一つで両立させるのは難しい面もある。今後の地元の路線バス利用者を育てていくという取り組みとして、３市の交通担当にご協力をいただき、社会見学としてバスの運転手の仕事をとりあげ、営業所にお出でいただ

いて今までもさせていただいていた。今の小学生は路線バスの乗り方を知らないのも、あわじ足ナビの中にバスの乗り方を表示しないとわからない。また、島内に路線バスが走っていることのPRが必要である。10月に当方より島内の全小学校を対象に、路線バスの乗り方の出前教室の案内を出したところ、現在までで4校から実施の申し出があった。実際に地元の小学校に路線バスを持ち込んで、バスに乗る時の乗り方について、バス停の標識柱があり、そこで待って、来たバスの行き先を確認して、乗るときには整理券を取って、整理券の番号と前に掲示される運賃表を確かめて、釣銭無く運賃箱に入れる、というように乗り方教室を実施した。すぐに学校の子どもさんが乗ってもらえるかどうか分からないが、乗り方教室を実施した小学校で、この前の休みにイングランドの丘まで路線バスに乗りたいということで親が同乗したという話を聞いた。こういう取り組みも含めて路線バスの認知を広めるという取り組みを広めたいと考えている。利用しにくい面はあるかと思うが、高速バスは神戸方面への一つのツールとして確立しているかもしれないが、コミバスでも、路線バスでもよいので、ここで議論するだけではなく、実際に一度でも利用していただき具合の悪いところを見つけ、生の声をお聞かせいただく中で、われわれも一人でも多く利用していただけるようにサービス面に反映していきたい。

福島会長：体験乗車も大切である。

原口委員：池田委員からのご意見をいただき、コミュニティバスについてご説明する。南あわじ市はコミバスを生活路線として運行している。平成27年から路線も増やし増便もし、利用者は年間9万人を超え増加傾向にある。その内、75歳以上の高齢者、障害者が65%をしめ、運行当時は利用が少ないと市民や議会から言われたが、今となっては生活弱者の方が喜んでもらえる状態になっているかと思う。全体の事業費は大きいですが、交付税措置等の中で維持費としての考え方としては現状で維持したい。ただ、公共交通のネットワークができていけば、コミバスを少しでも減らしていければという考え方もあり、生活路線が主であるが将来的には観光ルート、観光路線を考えていきたい。今年度末までに陸の港西淡を南あわじ市の窓口、拠点として整備し、増築して、飲食・物販、レンタサイクルの計画をしている。このネットワークの将来像の中の観光について、3市内の中で観光ルートをつくってハブを設ければいいのか、淡路島全体のルートがよいのか、をもう少し示していければ、また協議してもらえればと思う。

福島会長：ハブ及び準広域ハブについては、少し整理がいると思う。観光としての島外からのハ

ブ、島内の方の移動をなるべく利便性を高めて使ってもらえる乗り換え拠点等の整理をする必要がある。

辻本委員：特に路線バスを利用するのに、昔、小中高の時には学校のクラブ活動等であれば、志筑バスターミナル集合で例えば岩屋に全員そろろう、また、福良、四国へ遠征するときには福良までバスで行くなど、練習試合等を行政の方で入れるのかどうかは問題であるが、クラブ活動での遠征費等には行政からもいくらかの助成が出ているのではないかと思うので、その助成にバス運賃を若干組み込むようなことも考えてはどうか。

福島会長：運賃還元がどうできるのかはわからないが、いろいろな形で利用を増やすのはよいことである。

淡路市の方はどうか。3市それぞれ特色をもって運行しておられるが。

椎木監事：淡路市のコミバスは、北部の生活・観光として東回りと西回りで、日 17 便運行している。昨年の利用者数は 4 万 9 千人で、観光、住民の方が使っておられる。観光面では食べ歩きツアー、観光スポットをまわる等とともに、行政としては交通弱者、外出困難な高齢者、通学困難者への対策が必要であると考えている。今後 2 年かけて、北部が終わったので南進計画を進めていく。ハブとなる結節点の往復運動を一定確保するという整理をおこなっていったって、利用客を増やしていくと考えている。マイカー利用が多いが、バス利用をしないので、一日フリーパスで一度乗ってもらって利便性を感じてもらおうという政策を進めていきたい。

寺岡副会長：洲本市は、上灘線は路線バスが廃止されたところに走らせ、また五色エリアから洲本市街を結ぶ五色線もようやくコミバスを今年度から運行した。取り組みがはじまったところで安定していない中で、改善していく状況である。公共交通の空白地域や今回つくるネットワークをつなぐことも、行政の役割として残っている、2市の先行事例を参考にしながら、ネットワークを太くしていく取り組みも合わせて検討していくことを考えている。

福島会長：今まで出ていなかった公共交通の空白地域についてもこの計画で対象としていく。多様なモードでの対応の仕方を考えていくと、自主運行バスの運行、乗り合いなど、地域の中で受け入れていただけそうなこと、ご協力を得ながら進めていくしかないということも取りこんでいくので、組み入れる必要がある。基本的考え方として、一つは

交通網を維持していくうえで、島外からの利用で運行経費の負担を減らすことが柱になる、そのためきめ細やかなサービスを提供する必要がある、観光客にも二次交通、コミバスを使かっていただけるようなサービスの充実、システムを変えていくことも必要であること、を盛り込んでいくことについても概ねご理解を得ていると思う。ハブの位置、考え方としては概ねご理解をいただけたかと思うが、少し整理が必要ではある。このあと検討していきたい。広域ハブ、準広域ハブ、名称も含めて再検討かもしれないが、すべてが同じレベルでいけるかは広域ハブでも難しい。地域の事情に合わせ、それぞれの行政の方のご意見を含めて、長期的をにらみながら、中期ではこうだということもあるかと思い、整理をする必要がある。本日のご意見をもとに整理していきたい。集計が途中となっている市民アンケートでは、どこからどこへどういう交通手段で移動しているかを記入していただいている。その移動になるべく公共交通をのせられるか、そういうところに自動車では行っているが公共交通が無いことをチェックしながら、素案としてまとめていければと考えている。たたき台としてもものができれば委員にお聞きするかもしれない。次の協議会にお示しをして、ご理解をいただいた内容で素案としてパブリックコメントという形をとって仕上げていきたいと考えている。

稲留委員：本日の議論を踏まえて、コメントをさせていただく。次回に素案を出して、パブリックコメントをかけるにあたり、今後、具体的に詰めていくことになるが、ハブの数が多く、財政も運転手も限られているので、まずどこから手をつけるかを具体的に検討いただきたい。短期の5年あるいは来年4月から何を進めていくのか具体的に詰めてほしい。指標を決めて、5年後の姿等について共有すれば、取組を進めやすいのではないか。他の協議会でも熱心な地域は、住民が町内会費を出し合って運行し、毎日の利用者を公表しているところもある。地域公共交通活性化は、観光も大事であるが、バス会社を元気にすることではなく、地域が元気になることが目標である。そういう視点で知恵を出してほしい。不便だから乗らないというのはわかるが、乗らない人はどういうバスがどこを走っているかを知らない。まずは知ってもらうが大事なことである。こういう会議の案内にも、必ずバスのダイヤが書いてあるところがある。〇時〇分のバスで来てくださいと案内する。走っている状況だけでも知らせていくという、小さな積み重ねが重要なのかと思う。無理をすると続かないので、少しずつできることをみなさんで知恵を出し合って、この協議会で進めていただきたい。

福島会長：ご指摘された点は事務局とも3市とも相談しながら、次の協議会までにある程度の形

まで進めていきたい。
他にはご意見等はないか。

(意見等なし)

福島会長：この計画は来年春ぐらいまでに策定していきたいと思っている。策定してスタートラインということになるので、この場におられる方々にいろいろなご協力をいただきながら前に進めていく必要がある。よろしくお願いします。

本日の会議はこれで終わりにしたいと思う。

それでは、事務局長に以降の進行を託す。

4. その他

事務局長：次第の4. その他については、報告等はない。それでは、閉会にあたり、寺岡副会長にご挨拶をお願いしたいと思う。

寺岡副会長：今年度2回目の会議と言うことで委員の皆様からは、多岐にわたりご意見をいただき感謝する。次回は本日の協議などを踏まえ、計画の素案が示される。次回開催まで短い期間となるが、委員の皆様もそれぞれのお立場で、淡路島の公共交通が持続可能で、市民や来訪者にとってよりよいものとなるような施策についてご支援をお願いします。

事務局長：以上で、本日の会議は終了する。

以 上