

平成 30 年度 第 5 回嶺北地域公共交通協議会議事録（要旨）

〈日時〉平成 31 年 3 月 27 日（水）午後 1 時から午後 2 時半まで

〈場所〉本山町プラチナセンター ふれあいホール

〈内容〉

（1）高知県嶺北地域公共交通網形成計画の策定について

（事務局）

資料 1～4 の説明

（中村副会長）

概要版というのは、住民の方に、計画を策定してこのような取り組みを行っており、このような課題があるということを知らせていくことが大事だと思うが、これはパンフレットとして配布し、広く住民の方にお配りするという形なのか。

（事務局）

そのとおりである。

（委員）

具体案が色々出てくることで、どうにか皆さんの移動手段を確保するために、支援をさせていただきたいと考えている。

実施の途中で何か思い付きがあれば、何か取り組みをさせていただきたい、地域の皆さんの役に立つ公共交通を作っていきたいので、よろしくをお願いします。

（委員）

人手不足ということで、皆さんにご無理なお願いもしてきたが、皆さんの意見も反映して、こういった形で（計画を）策定していただいたということは、現状からしても現実性のあるものかなと思っている。

中山間地域はそれぞれ同じような課題を抱えており、例えば、先立って、越知町が町営バスの待合室を整備して非常に効果が出ている、というような記事も見られたが、駐車場や乗り換えポイントの整備などは 1 つの先例かなと思っている。

実行し PDCA を回していく中で、また違うアイデアが生まれてくることもあるかと思うので、計画を進めていく中で効果的な案などがあればぜひご協力させていただきたいと思う。

(委員)

JR 四国としても、今回の施策の中でひとつの大きな部分である大杉駅への特急列車の本数を増やしていく社会実験を行っていくことについて、この機に協力していきたい。また、連携をしっかりと公共交通を利用していただけるような取り組みにしていきたい。

(中村副会長)

PDCA についてどのような感じでやっていくのか。

(事務局)

資料 2 の 41 ページをご覧ください。前回の協議会でご指摘をいただいた点について見直しを行った。

まずは、年度の間くらいに協議会を開催させていただきたい。時期としては秋ごろを考えており、そこで意見をいただき、行政としても予算措置を実施していきたい。協議会での意見を受けて必要であれば見直し、あるいは改善を行う。次の協議会は、年度末を予定しており、協議会で承認をいただいて進めていくことを 5 年間実施していくこと考えている。

(委員)

もう少し具体的に何をするのが分かれば、協力できることがあるのではないかと思う。もっと深めて、議論していただきたいと思う。

(中村副会長)

まさに、PDCA の考え方だと思うが、事務局からコメントはあるか。

(事務局)

今回の計画では、鉄道とバスが中心となってしまっており、タクシー事業者の皆様には、消化不良という感じになってしまったというのは反省すべき点と考えている。

大杉駅での特急の停車増の社会実験に当たり、タクシー事業者の方々にもご協力していただきたい部分もあるので、(計画案について) 承認いただけたら、4 月以降にも具体的な内容をご相談させていただきたい。タクシー事業者の方々にもご協力いただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

(委員)

特に細かいところで意見は無いが、嶺北地区で公共交通ネットワークの連携を進めるのと、具体的に町としてどのような対応をしていけるのか、今後連携して進めていければと考えている。

(委員)

意味のあるものにしていくためには、関係機関が連携していくということが重要であると思うが、JR と、とさでん交通におけるダイヤの改定時期など、今後の話し合いの場を作っていくべきと考えている。

提案としては、主要施策 1、主要施策 2 にも該当すると思うが、JR を利用して、大杉駅で乗り換えて、とさでん交通の路線バスに乗るといった流れで、例えば、乗車料金の一本化といったことも考えられる。また、観光地の入場券をセットとして発売する、もしくは割引など従来の常識外の取り組みなどもしていただければと考えている。

(中村副会長)

JR のあり方懇談会というものが先日あり、今後、県単位で検討を実施していくという話もあったが、事務局の方で、考え、知見はあるか。

(事務局)

先週の土曜日の高知新聞に掲載されていたが、先週の金曜日、高知市内で「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」が開催され、どのように地元の鉄道ネットワークを維持していくのかを議論していたが、線区別の営業係数（100 円の収入を得るためにいくらの費用がかかるか）が公表され、四国内では黒字の路線が瀬戸大橋線を除いて無い、という結果が示された。

ただし、委員からも様々な意見があり、瀬戸大橋線だけで黒字になっているのではなく、予讃線や土讃線等のさまざまな鉄道路線すべてが集約されている結果が黒字であるため、何かをいじると黒字ではなくなる可能性もある、というような議論もあった。

その中で、四国全体のネットワークとしてどうしていくかという議論もあったが、4 月以降は、県単位で四国の鉄道ネットワークをどのように維持していくかという議論が始まることとなっている。

知事の定例記者会見において、報道機関からの質問に対して、4 月以降に県レベルで協議を開始するという話もでてきた。ご当地で言えば、大杉駅での社会実験も計画に盛り込んでいるので、懇談会のような場を活用しながら、JR が取り組むものだけではなく、JR には特急列車を増やしてもらい協力をいただき、地域としてはバスの接続を増やす、あるいは、駐車場をしっかりと整備するなど、全体として、大杉駅を便利なものにしようという取組にしたい。

(委員)

計画本編の 24 ページ以降に実施事業が記載されているが、計画にのっとって意味のあるものにしていきたいと思う。このような PR ができる機会を有効に活用して、短期・中期・長期の取組をしっかりと実施していきたいと考えている。

(委員)

計画は今後実行されるということだが、概要版に記載されている達成状況の評価において、地域住民の評価をいただくとなっており、PDCAのCHECKに該当するかと思うが、我々が実施していることが間違っていないのかを地域住民目線で評価していただくことは重要なことだと考えている。

(中村副会長)

他県ではあるかもしれないが、高知県では、東部地域も含めて、初めて広域での協議会が設立されており、今後、市町村の協力を頂きながら実施していくことが必要であると考えている。

(委員)

とさでん交通に対する質問として、人手不足とあるが、これは、就業してくれる人が少ないのか、財政上、雇えないのか。

(中村副会長)

雇いたくても雇えない状況である。乗務員を雇おうとしても、来てくれる方がいないという状況である。

(委員)

路線バスの大きさとして、嶺北地域内を走っているバスは、素人目からみても大きいと思う。写真(本編表紙)にある一番左のバスが小さいが、大きさや座席数の規定があるのか。

(委員)

バスについては、一番大きいのは、11mで50名程度乗れるバスがあり、ツアーバスや高速バスに使われている。嶺北地域を走っているバスは、もう少し小さい9mのバスになる。大型のバスを運行するということはそれなりの需要があるところになるので、言葉が失礼になるかもしれないが、中山間地域は需要が少ない状況であるため、小さいバスの運行になる。嶺北地域で大型のバスを見かけるなら貸切バスである。地域の利用状況を踏まえると、現状では小さいバスの運行となってしまう。

(委員)

もう少し小さくてもいいのではないかと。

(委員)

バスを小さくしても運転するには免許が必要になる。そもそも乗務員が少ない状況であるのに加え、仮に20人乗りのマイクロバスのような小型車両を使用すると、バスでない車両をバス車両にするためには料金メーターの設置などプラスαの経費が掛かってしまう。また、バスのような耐久性がないため、維持費用も多く掛かってしまう。よく、小さいバスにできないか、というお話をいただくが、現実的には、経費はほとんど変わらない。むしろ、車両の耐久性から考えると高くなってしまう。事業者側から言うと、小型のバスを運行することは経費面で得策ではないと考えている。

ただ、民間事業者による有償運送という形で、利用が少ない地域に乗合タクシー等でカバーする場合は、乗合バスではない普通のタクシーや乗用車の転用が利くので、これはまた違う話になる。

(委員)

バスにかかる必要な経費について、今の技術をもってすればもうすこし抑えることができるかもしれない。

路線バスの乗務員について、女性の割合や65歳以上の再雇用の割合はどれくらいか。

(委員)

弊社の場合は、バスの乗務員全部で240人程度の中で、女性は6人か7人である。

(中村副会長)

バスに限らず、トラック、タクシーもそうだが、乗務員不足問題は大きな課題となっている。高知県としても取組を行っている。その点について、事務局から紹介をお願いします。

(事務局)

先ほどのご質問の女性の比率だが、日本人口の約51%は女性であり、すべての産業労働者の中で、約43%が女性、10人いれば4人女性である。一方、バスなどドライバーにおいては、約2%程度である。これは全国で見た場合であり、極めて低い状況である。高知県内では、一昨年であるが、県内のバス協会に登録しているバス事業者26社を対象として調査を行ったところ、女性の割合は約1.6%と、全国とほぼ同じ傾向となった。

この結果を踏まえ、平成30年度、高知県のバス協会、タクシー協会、トラック協会と一緒に、女性の方に対し、運輸業でドライバーとして働く意義、魅力などを伝える取組を始めているところである。女性の方に運輸業界に入っていただき、活躍していただくことを目指している。また、車両性能も良くなってきており、オートマチックのバスも出てきているところである。引き続き、女性の方にも運輸業界に入っていただく取組を実施していく予定である。

また、乗務員不足問題は、高知県だけでなく、全国的な問題であることをご理解いただきたい。神奈川県の子バス事業者の乗務員募集が高知県内でも行われているほど、引く手あまたの状況になっている。医師不足、看護師不足は地理的な偏在が原因として考えられるが、バスドライバーはどこにもいないという状況になっており、1事業者の努力だけでは、なんともできない状況になっているということである。

(委員)

先ほども話をしたが、バスが小さくなれば、女性だけに限らず運転しやすいだろうし、再雇用の話がないが、再雇用をすることで、給料もある程度押さえられるのではないかと。

(中村副会長)

バス事業者に限らず、県、市町村も一丸となって考えていく問題ではないと思われる。この件について具体的な施策が盛り込まれているかどうか分からないが、バス事業者はもとより、県も含め各町村においても取り組んでいく必要があるかと思う。

(委員)

おっしゃる通りであり、委員の方以上に、私自身が1人でも乗務員が欲しいという状況である。以前は、乗る人がいなくて、路線を止めようかという考えであったが、この4、5年は、乗務員がいなくてバスが走れないというのが、全国共通の、特に地方の状況である。私たちもどうしようかと考えているところだが、高知県の大型二種免許の保有者が毎年250人ぐらい減ってきている。保有者で一番多い年齢が60歳台で約63%、若い方の保有者が400人ちょっとしかいない状況である。保有者がこのような状況であるため、私たちもどうしようかと悩んでいる。免許を取得するためには50~60万円くらいかかるのを、事業者でお金を出し、若者が免許を取得するための費用を支援しているような状況であるが、それでも足りない状況である。

女性にもずいぶん声をかけているが、今言った状況である。また、OBの方をなんとかしたいとのことで、65歳まで、元気のある方は、70歳までお願いしている状況であるが、体力的な問題で、大きなバスに乗れないということや、長時間乗れないということがあり、若い方と同じように乗務することができない。乗務員を揃えたとしても高齢化が進むと、全体的に走る距離が短くなっていくため、私たちも悩んでいるところである。

事業者の努力として、免許取得の支援を行っているが、それでも対応が難しい状況であるため、私たちもお願いしているのは、免許制度を変えるなど、地方の乗務員を確保するための方策を、国の対策としてやってほしいと伝えているところである。

もしよければ、このような実情を踏まえ、是非とも、地域の方からも声を上げていただきたい。

(委員)

私は、移住のお世話をしている。その中で認識しているのは、女性が活躍する場が増えてきているということである。バスの乗務員においても、人の移動手段を確保する非常に重要な仕事であるというアピールは必要であり、人助けというか、そのようなアピールができる女性に共感してくれるのではないかと。

(委員)

参考にしていく。また、計画の中にも記載されているが、次の世代、小学生、中学生への啓発、つまり、公共交通の意義であるとか、何よりもバスの乗り方、電車の乗り方の出前事業として各小学校を訪問させていただき、大変好評である。こういったところから取組を広げていかないとなかなか将来の公共交通の存続はないと考えている。また、私たちの取組を活用していただければ、協力は可能であるので、言っていただければと考えている。

(委員)

小学生に対する啓発活動は効果的であると考えているが、高校生はほとんど興味を示さないのではないかと考えている。小さいお子さんは、多方面に興味を示すので、小さいときから興味を持ってもらうことは、後々、大きな効果が得られると思う。

(中村副会長)

例えば、計画本編の38ページの女性の運転手など職業選択などの話はどうか。

(委員)

恐らく、高校生には、響かないかなと思う。

(中村副会長)

職業としても、響かないということか。

(委員)

響かないと思われる。早期に興味を持たせることが必要であると考えている。

(委員)

人手不足は全国的な問題であり、長時間労働などの要因もあるが、主な要因として、やりがいがない、といったことがあると思う。人が乗らないバスを運転することは、やりがいという意味では心理的に厳しい。折角、運転しても、運転しているバスに人が乗らないと、やりがいなくなるということが考えられる。また、私が聞いたところによると、女

性のドライバーの方の共通点として、若いころからバスに乗る生活を送る等、バスに対して親しみを持っているということが挙げられるとのこと。そもそもバスがどこに通っているか分からない人たちがバス運転手という職業に対して魅力を感じることはないだろう。バスの乗務員の人手不足問題は一朝一夕で解決する問題ではないが、計画にも記載されているとおり、若いころから公共交通に慣れ親しんでいただく環境を整備して、その環境で育ってきた若い人たちが将来的にはバスの乗務員も視野に入れて就職を考えていくという形になれば良いと考えている。その点において、今回の計画によって、公共交通が変わり、新しい公共交通の中で育ってきた若者がバス乗務員になってくれるということが期待できる訳であり、この計画の目標の実現に向けて取り組むことが重要であると認識していただきたい。

(委員)

いくつかコメントさせていただく。まず、主要施策の2つについて。見直したり、社会実験を実施したりという点については良いが、特に主要施策2の方について、JRと路線バスの接続で、具体的にどのように進めるかによるが、ただ単に、ダイヤの調整を行うだけでは不十分である。嶺北地域の公共交通の不足(課題)の要因は、ダイヤだけではなく、料金や乗り継ぎスペースなどの様々な要因が絡まったの現状だと思うので、特にシームレスに情報をつなげていく必要があるかと思う。加藤先生はご存知かと思うが、国の方でも情報のシームレス化に向けた大きな動きがあるかと思うので、そういった動向を見据えて、地域や県としてすぐに対応できるような体制を持ちながら進めていく必要があると考える。

もう1つが、先ほどの国の施策及び課題の3つ目の「情報が不足している」とも関係するが、折角いろいろ取り組んだものに対して、きちっと情報を提供していくのが大事である。ただ単に、公共交通がこのように変わったというようなPRだけではなく、嶺北地域でも今後大きなイベント等があるので、そういった時にも、公共交通が、こんなに変わっていますというようなメッセージを出せるような取組ができればいいのではないかと思う。

(事務局)

1つ目の国の施策の動向については、今回、委員として出席していただいている柴山委員とも調整しながら、しっかりと対応していきたい。鉄道とバスの接続についても課題はあるが、嶺北観光自動車と調整し、できるだけ利便性を高めるような取組をしながら対応していきたいと考えている。

情報発信については、単にホームページなどを作ればよいと考えているわけではない。昨年12月から、高知県にもLCCが就航している。LCCのメインの利用者は、20代、30代の利用が多く、今、高知で何が起こっているかということ、LCCの就航とともにレンタカ

一の利用率が高くなった。最近では、ネット系のレンタカー会社が流行しており、情報感度の高い層の利用が増えてきている。また、嶺北地域には、ラフティング等の魅力的なアクティビティがあり、LCCの利用者層とも相性がよいコンテンツがある。そのような情報発信がしっかりとできるように考えていきたいと思う。

(委員)

もう1点は、この点は早くいうべきであったが、補助施策の5つが、何も知らない人が読むと、誰に向けてのメッセージか分かりづらいかと思われる。そのようなきっかけになったのは、前回の会議で、観光客の人たちも認知してほしいというコメントがあったのを思い出し、どの施策が対応するのかなと思ってみた時に、主要施策1番かなと思ってしまった。施策の3番において、「みなさん」と記載があるのだが、地域に対する施策と観光客に対する施策は変わってくるのかなと思われる。その辺りをしっかり整理していただきたい。

(事務局)

おっしゃる通りである。今回は、各関係機関との協議の場でのご承認をいただき、今後ブラッシュアップして、来年度末には、改訂版としてご説明できればと考えている。

(中村副会長)

計画自体の修正は可能であるのか。

(事務局)

修正は可能である。

(委員)

まず、1番残念なのは、地域公共交通網形成計画なので、どういう地域公共交通網を形成するか書かなければならないが、一切書いていないということである。つまり、この計画ができたなら、今の路線がどう変わるかということが、なんら示されていない。示されていないから、網形成計画としてダメだということではなくて、今のままで良いが知られていないとか、今のままで良いのだが思ったより乗ってもらってないとかの課題があるのであれば、それでも構わない。

だが、今回の網形成計画は、もともと乗ってもらえない路線であるということを基本的な認識として明らかにしているのに、今後どうしていかなければならないということがなんら示されていないというのは、パブリックコメントがゼロだったということを勘案してみると、人畜無害な計画と言わざるを得ない。今の路線で良いわけがなく、今が一番変えられるチャンスなのに、それをできなかったということは、私としてもここに来

て何をやっていたのかと反省している。

反省はいいとして、この計画の5年間、計画を変えてはいけないということはないので、そういう意味でまさにPDCAがある。私も半年で計画を変えたことがあるが、具体的にどう公共交通網を変えようとしているのか、今書くことができなくても、いつ明らかにするのかを計画に記載するべきではないのかということを知りたい。例えば、1年間で明らかにするということを計画に盛り込むことで、PDCAの絵も変わってくる。この1年で何を議論していくべきなのかがより具体的に記載できる。今の計画を見る限りでは、私は、5年間、この路線のままでいくというように読み取れてしまう。でも、そのようなことはあってはならず、そのようにあってはならない理由の1つが、乗務員不足である。

ちなみにとさでん交通では、高校卒業し、新卒で入社した乗務員はいるか。

(委員)

たしか3名であったと思われる。

(委員)

国が考えているのは、21歳以上しか大型2種の免許が取得できないので、18歳で高校を卒業してもバスの運転手にはなれない。ここが大きな弱点である。つまり、新卒でバスの運転手になるということは、大学生なら可能であるが、高校卒業生は不可能である。18歳では免許を取る資格がなく、3年間は別の仕事を行いながら、いろいろ勉強して、バスの免許をとり、運転手になるということが考えられるが、3年間も給料を支給しないといけないので、その負担も大きいことは課題として挙げられる。定年が70歳というのが普通になりつつあり、73歳としているところもあり、場所によっては、80歳近い方でバスに乗務している人もいる。本当に大丈夫かという不安しかないので、高齢者ばかりに頼るのではなく、若年層の雇用に力を入れていく必要がある、国としても21歳を20歳にする等の免許制度の変更も考えているようである。しかし、制度の変更を待っている時間もなく、今、人が足りないため、変えるべき部分は変えていく必要がある。路線の見直しや定時定路線をデマンド交通に変更、あるいは、あるエリアにおいては、事業者ではなくボランティア、つまり白ナンバーの車両を使って、2種免許を持っていない方でも輸送できる方法を作っていくことが考えられる。あくまでも基本は、2種免許、緑ナンバーであるが、どうしようもないところでは、白ナンバーでも対応可能としようという議論が国土交通省の会議のなかでも出てきている。事業者と住民の調和による運行が今後重要になり、嶺北地域がまさにそのエリアになりつつある。例えば、移住・定住でバス運転手になることを前提に来てもらうという方法もあるが、実際のところ、すぐ都会に戻ってしまう。地域に魅力がないと定着していただけないというのが実情である。

今の路線のまま、この計画だと5年間なにも変わらず経過してしまう可能性があり、このままでよいのかということを知りたい。この計画に新しいことを書けないので、せめて、

何年までには変えていくということを宣言する必要がある。そうしないと、5年後にはすべて潰れている可能性も考えられる。運転手もない、乗る人もそこそこいるが母数が小さい。悠長に議論している暇はない。今日の会議の皆さんのご意見も悠長なご発言ばかりである。

先ほど、西内委員が言っていたが、私が問題視しているのは「主語」である。この協議会で計画を作ったので、この協議会全員で実施するはず。協力したいとかやっただくことをお願いしたいとか、お願いしている場合ではない。誰が実施するのか、あなたたちが実行していかなければならない。この計画の「主語」は自分たちである。自ら動いていかないといけない。

本来、計画策定は協議会ではなく、自治体である。計画の表紙に、協議会名があって、自治体の名前がないのが根本的に間違っている。この計画は、4町村の連名による計画になる。高知県も入り、4町村の連名が入って、かっこ書きで、協議会の名前が入る。

しかし、計画に基づく事業の実施については、協議会が連絡・調整を取りながら行うことになるので、皆さんが一番先頭で実行しないといけないが、今回の会議では一切そのような発言がない。事業者（の委員）は当然実施していく立場なので、発言はあったが、それ以外（の委員）が、「私はここをやります」という発言がない。PDCAのDOをしようとしていない。例を挙げると、ある府の協議会で同じように計画を作成したが、2年間何も変わらずで、激怒したことがあった。今回は、今、檄を飛ばせば、今後やっていただけると思っている。この計画は、中長期的な取組であるため、実行計画が必要である。とはいっても、この計画は、この計画で、取りまとめるまで大変だったと思うので、それはそれで良いとしても、早速、自分に落とし込んだ場合に、何をしなければならないのかを早急に挙げて今年度末までに、改訂するのではなくて、実際に自分で2つか3つ何かをやると宣言した上で取り組んでいただきたい。そうすることで、PDCAが成り立つ。網をどのように直すかというのもスケジュールに入っていないが、実際どのように実行していくのかどこでチェックするのも書いてない。そこはしっかり考えていただきたい。私の場合であれば、3月策定の計画であれば、協議会は6月実施になるかなと考えている。6月開催でも遅いくらいである。今回の会議では、「やっていこう」という気合が入らない、自覚がない発言ばかりである。このような状況で、具体的な内容がでてくるのか心配である。

（事務局）

計画に明記していないが、関係機関との協議を実施しており、来年の10月には何かしらの再編を実施したいと考えている。また、来年度末に計画を改訂したいと申し上げた。

（委員）

そうなってくると、ワーキンググループを作らないといけないと思うが、そういうのは、

関係者間だけで密室でやるということか。

(事務局)

密室で行うことは考えていない。関係機関との協議は、方向性の段階であり、方向性が決まれば、住民のご意見を踏まえつつ再編を行っていかうと考えている。

(委員)

そういう場合は、シンポジウムのようなものを開催するとか、各地区で考える機会を設けないといけない。この段階で方向性がないということは、この先、半年ぐらいできない。来年10月ということは1年半くらいであり、そんな期間でできるわけない。来年の10月であれば、地域の皆さんに腑に落ちるようにしていかなければならないのに、現段階において、その記載が計画にない。計画に基づいて実施していくのに、計画に記載していなければ、やれるわけがない。この計画は、その再編をいつまでに実施するかが記載されていない。本当にそれでいいのかと疑問をもってしまう。こんな忙しい時期に皆さん集まっていただいて、計画の議論をしているのに、重要な記載が抜けているのは非常に惜しいと言わざるを得ない。

(中村副会長)

実行計画的なことについて事務局から意見はあるか。

(事務局)

この協議会を開催する前段に、4町村集まったの幹事会を実施しており、今後どのように事業を進めていくか確認を行ったところである。

(中村副会長)

県と4町村で話ただけだから、示すには至っていないということか。

(事務局)

今後、関係者間で議論しながら具体的に進めていかうと考えている。

(委員)

今、決まっていることしか書かないというのであれば、それで構わない。逆に、今、決まっていることの中に、そのような内容が入っていてほしかった。これが私が残念だと思っている点である。せめて、付帯決議ではないが、来年の10月にそれをやると付帯決議で宣言していただければいい。ただ、それでも実際は関係者もいろいろ変わるので難しい。交通事業者が対応できるかが大きな問題である。

あと、もう1点あって、それらが達成された場合、嶺北の公共交通、お出かけがどのように変わるかの姿が不明確である。例えば、高校に通うのがもっと楽になるなど、例えば、買い物にはクルマを使わないといけなかったのに、公共交通でも行けるようになる、などの情報が計画（概要版）に必要である。地図よりも大事である。地図はいらぬのではないかと、地図を見ると今と変わらないのではないかと思ってしまう。地図より、この計画が成就した場合に、今の、バスやタクシーが全く頼りにされてない状況から、バスやタクシーを頼りにしたいと思ってくれる人が増えるという、もちろんクルマを利用する人が圧倒的に多いが、たまにはバスやタクシーを利用してもらう人が増えるということや、外から来る人は、大杉駅からいろんなところに展開してもらえるようになりますと、また、地域に住んでクルマを使えない方は、今までだと肩身が狭かったが、もうちょっと、大手を振って外に出れるようになる、ということが必要ではないか。そういうのではなくて、バスストップがどうだとかの物理的なことが記載されており、あるいは、抽象的に自家用車に頼らずに公共交通で外出できる機会を設ける、などとあるが、自家用車に頼らずに外出できる公共交通とは何なのかを記載しないとイケない。この計画だとやはり、パブリックコメントで見られても、そんなに路線は変わらないし、具体的にどう変わるかの記載がないから、投稿がなかったのではないかなと思う。すごく豪華なことを言えば、お金もかかるし、人も足りないからできないということもあるので、そこは、予算等との相談になると思う。本当に、この地域にどれぐらいの交通サービスが必要なのか今後1年間議論し、しっかり決めていきましょう、そして、その中で、路線の見直しなどを考えましょうというということで、この会議を1年間実施していきましょう、みたいなことを、今日は無理なので、早急に出していただきたい。

最低限、お願いしたいのは、先ほど指摘した不十分な部分を次回の会議に改善して出してください、それに伴う変更を来年の10月までにしてもらうことをPDCAのところに記載していただくことが、もちろん良いことだが、少なくとも付帯決議という形で議論していただきたい。計画に記載すると実効することになるので、実施体制も含めて記載していただき、皆さんに配っていただきたい。あとは、誰かが実施してくれるのではなく、それぞれがどうやっていくのかという自身の決意表明をしてほしい。昨日、岐阜県高山市で会議を実施したが、岐阜県高山市では、毎年、計画に基づいて何を実施していくかを書いて出してもらっている。昨日は、今年度の終わりであったので、出してもらったものをしっかり実施しているかどうかをチェックしている。

(事務局)

ありがとうございます。お話にあった内容について、事務局内で協議させていただく。

(中村副会長)

ご意見を踏まえ、計画策定をしていくということで、相談しつつ、関係機関と協議・調

整しつつ進めていくということで、一旦は、今回の「高知県嶺北地域公共交通網形成計画」を策定することとしてよろしいか。

(一同)

異議なし

(2) 協議会設置要綱の一部改正等について

(事務局)

資料5の説明

(委員)

設置要綱(案)の第8条の第2項に「事務局は、高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課に置く」とある。一方で資料5には、事務局は県と4町村が記載されているが、この整合はどう取るのか。

(事務局)

資料5が間違っており、資料5では、「事務局」ではなく「事務局員」である。体制の規程では、事務局は高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課がしており、事務局員として、県の交通運輸政策課と本山町政策企画課、大豊町総務課、土佐町総務企画課、大川村総務課としている。大変失礼いたしました。

(中村副会長)

それでは、今回提案のあった「協議会設置要綱改正」、「事務局規程及び財務規程」の制定について承認することとしてよろしいか。

(一同)

異議なし

(3) 2019年度協議会事業計画(案)及び予算(案)について

(事務局)

資料6の説明

(委員)

前の議題とも関連するのであるが、事業計画や予算案、決算案というのは協議会での承認事項として考えているのか。

(事務局)

そうである。

(委員)

その場合、会議報告や監査についての資料5の2にあるように監査委員は監査の結果を会長に報告とあるが、これは、協議会に報告しないといけないと思う。会計検査の結果を協議会で報告しなくてはいけないということである。岐阜県高山市の資料では、会長ではなく、会議となっている。他の場所については、会長ではなくて、会議であると思う。透明性がないといけない。決算するときは、協議会でも監査報告もしてもらったほうが良い。

(事務局)

確認する。

(中村副会長)

「2019年度事業計画」、「2019年度予算」を承認することよろしいか。

(一同)

異議なし

(4) 来年度のスケジュールについて

(事務局)

資料7の説明

(中村副会長)

来年度のスケジュールについては、先ほど、ご指摘があったことを踏まえ、大きく変わっていくことにご理解を頂ければと思う。

(事務局)

活発なご議論いただきありがとうございました。

計画は策定するのが目的ではなく、しっかり実行していくことが重要であるので、皆様のご協力をしっかりいただきながら、進めていきたいと思う。

最後に、この協議会は、昨年2月22日に設立され、約1年の間に合計5回協議会を開催いたしまして、委員の皆様のご協力により、「高知県嶺北地域公共交通網形成計画」を策定することができた。

今回、市町村をまたいで、地域として公共交通のあり方を検討するこのような協議会は、高知県としては、初めての試みであった。委員の皆様方に多大なご迷惑をおかけしたが、無事に計画を策定することができたということについて、改めて感謝を述べさせていただきたい。

これらを実行することで、地域の住民の方の利便性が向上するということはもちろんのこと、ここで得られた成果を高知県内の他の地域にも展開することで、高知県全体として公共交通の利便性を高めていきたいと思うので、引き続きご協力のほどよろしく願います。

(事務局)

最後に、次回協議会の日程について、改めてご連絡させていただくので、ご出席のほどよろしく願います。

以上で、第5回嶺北地域公共交通協議会を閉会いたします。

長時間お疲れ様でした。ありがとうございました。

以上