

「徳島市地域公共交通会議」
会議録（要約）

平成22年5月27日（木）午前10時～午前11時10分
徳島市役所 8階 庁議室

1 開 会

2 あいさつ

（佐藤第二副市長）

3 出席者紹介

（事務局）

出席者を紹介

社団法人徳島県バス協会 専務理事 関本 正康氏は欠席
徳島県県土整備部東部県土整備局 次長 中永 恵一氏（代理出席 吉永氏）
徳島東警察署交通第一課 課長 北野 晴久氏（代理出席 西平氏）
徳島西警察署交通課 課長 齋藤 茂氏（代理出席 土橋氏）
徳島北警察署交通課 課長 田村 公一氏（代理出席 岩佐氏）
徳島県県土整備部運輸総局交通戦略課 課長 坂本 隆哉氏（代理出席 新居氏）

4 徳島市地域公共交通会議設置要綱(案)について

（事務局）

設置要綱の説明

（司 会）

ただいまご説明いたしました設置要綱につきましてご質問はございませんか？
ご質問がないようですので、設置要綱の承認につきましては、ご異議ございませんか。

（出席者）

異議なし。

（司 会）

ありがとうございました。設置要綱が承認されましたので、ここに徳島市地域公共交

通会議を設置いたします。

なお、設置要綱附則の施行日につきましては、ご承認いただきました本日、平成22年5月27日とさせていただきます。

5 委嘱状及び任命書の交付

(司 会)

続きまして、ご承認いただきました設置要綱第3条に基づきまして、委員の委嘱、又は任命を行いたいと存じます。

こちらから皆さまのお席へまいりまして委嘱状、辞令書の交付を行いますので、お受け取りください。

第二副市長から、委員23人に委嘱状、辞令書を交付

(司 会)

委員となりました皆さま、改めまして、本会議の運営につきまして、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

また、本会議の会長につきましては、設置要綱第5条に基づきまして、徳島市を代表する者を会長とすることとなっておりますので、第二副市長の佐藤委員を会長としたいと考えておりますが、委員の皆さまご異議ございませんか？

(委 員)

異議なし。

(司 会)

ありがとうございました。ご異議ないようですので、佐藤委員を会長といたします。

(会長 佐藤第二副市長)

会長となりました佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

会議の運営がスムーズにいきますようご協力をお願いします。

(司 会)

また、設置要綱第6条に基づきまして、会長が議長となり、これからの議事進行について行うこととなりますので、佐藤会長、よろしくお願いいたします。

6 徳島市地域公共交通総合連携計画について

(議 長)

それでは、事務局に替わりまして、議事の進行をさせていただきます。次の議事であり
ます「徳島市地域公共交通総合連携計画」について、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

連携計画の説明

(議長)

ただいま事務局より説明のありました「徳島市地域公共交通連携計画」は、今後にお
ける本市の公共交通の見直し等の指針となるものでございます。具体的な事業につつま
しては、この会議でご協議をお願いすることとなります。この計画につきましてご質問
等はありませんか？

(委員)

協議会では説明があったが、路線評価における移行対象路線と最終的な計画の路線分
類における移行予定路線が一致しない路線がある。これについて今回、説明がなかつた
ので、説明を再度お願いしたい。

(事務局)

数的には移行させたほうが良いというところがありますが、現在、走っている効
率性や利便性なども考慮して分類しています。ですから、数的な部分と若干異なつて
いるところもあります。

(議長)

今のご質問は計画の51ページ、52ページの話ですね。

移行対象路線と移行予定路線が若干異なっているということです。

公営企業でおいっていたほうがよい路線は公営企業路線という分類になっています。

(委員)

移行対象路線を3つに分類した方法をもう一度説明してほしい。

(事務局)

連携計画の50ページ「分類の考え方」を説明

(委員)

収支状況について、徳島市営バスの経常費用が最も高い。どこに大きな原因があると
考えるのか？

(事務局)

徳島市営バスの経常費用については、徳島バスと比較するとかなり差がありますが、
一つは、走行距離1kmあたりの単価が高いということで、効率性が悪いということが

あります。もう一つは、労働集約型産業ですので、人件費の差が大きいと考えています。

(議 長)

ポイントとしては、1 kmあたりの単価ですので、徳島市営バスは非常に短いところをぐるぐる廻っており、労働条件として3時間半以上の運転をさせてはダメということがありますので、それに対する人の数も必要となってきます。徳島バスは長距離ですので、運転手の交代がいらぬということもありますし、人件費そのものもあります。

(委 員)

公共交通ということで、徳島には公営企業の徳島市、小松島市、鳴門市があるが、小松島市との連携はどうするのか？

(議 長)

この計画においても指摘されていますが、競合路線につきましては、今後は利用者のニーズを維持しながら、お互いちゃんとした形で合意的に運行していくことが命題ですので、最終的に調整をしていくというのが基本的なところですが、ただ、お互いの運行形態が異なるので、計画の中で最終的に調整していく部分が出てくると思います。計画以前からも競合路線については、大きな課題となっています。

(委 員)

徳島市営バスは公営企業でいくのか、それとも民営化していくのか。

(議 長)

市内の中心部を走る企業路線については、徳島市営バスの中でさらに利便性を高めていき、運行形態を変えていくことが1つであり、福祉路線については、各地区でいろんな運行形態があるだろうということでその形態に合わせて、市営バスが運行するよりも、地域の実情に応じた運行形態に変えていくということで、今後、スケジュールに合わせてご協力いただきたいというのがこの会議の趣旨でもあります。

(委 員)

徳島市営バスの観光部門の収入は大きな柱であり、観光バスについて、今後、企業路線、福祉路線の議論と平行して協議する必要があるのではないかと。

(議 長)

ディーゼルバスの排ガス対策として、神戸や大阪を走る場合、新型バスでないと走れないということがあり、今後、排ガス規制対応の新型バスを導入する場合、コストが高くなるということがございます。もう一つは、観光バスが自由化されており、料金の価格競争が進んで低価格で運行しているところもあり、対応しにくいこともございます。それと、観光バスに力を入れるより市民の足を守っていくのが市営バスの使命でございますので、観光バスについては、市営バスとしては縮小して行って、当然、企業路線に力

を注ぐというのが基本的な方向でございます。

(委 員)

市営バスの再編計画の中で過疎対策として補助金はどうなっているのか？

(議 長)

以前は、過疎路線にかなりの補助金がありましたが、小泉政権のときにバス事業に対する自由化が進められ、補助金がかかりカットされておりまして、徳島バスさんも厳しい経営状況を強いられております。市営バスも第二種生活路線というある一定の過疎対策の補助金をいただいておりますが、カットされました。バス事業に対して厳しい評価をされ、公営企業、私営バスに対して厳しいコストカットが求められております。そのなかで、どのように住民の足を守っていくのが至上命題でございます。この計画の中で、今の状況に合わせてどういうふうに変えていくのかということをごこの会議で進めさせていただきたいと思っております。

その他意見がなかったため閉会した。

7 閉 会

(1 1 時 1 0 分 終 了)