

会 議 録

会 議	第1回地域公共交通リ・デザイン分科会
開催日時	令和6年7月5日(金) 15:00~16:15
開催場所	高知市役所本庁舎6階 大会議室
出欠状況	別紙「出欠表」のとおり
事務局	交通戦略課：(課長) 出口忠彦 / (課長補佐) 門田真紀 / (地域交通戦略担当係長) 柳生優子 / (主事) 慶田花蒼 / (主事) 谷岡ちひろ
会議内容	別紙「会次第、会議資料」のとおり
事務局：門田	<p><1 開会></p> <p>当分科会は、公共交通会議設置要綱の規定により公開で行う。 本日は、分科会委員全員が出席しているので、会議が成立していることを報告する。 中城分科会長から一言挨拶をお願いします。</p>
中城分科会長	<p>本市では、将来にわたる地域公共交通の抜本的なあり方を検討するため、令和4年12月にあり方検討会を設置し、4回の検討会を経て、昨年7月にあり方検討結果報告書が市長へ提出をされた。報告書には、路面電車のあり方や電車とバスの並走区間について検討すること、バスやタクシーの運転手不足への対応など、主に交通体系の見直しについて多く意見をいただき、本市に対してバスとタクシーの早急な対応が求められていた。こうした背景も踏まえ、あり方検討を前進させるためリ・デザイン分科会を設置したところ。初回は、本市の地域公共交通の現状と課題について共通認識を図りながら、皆様から率直な意見を聞く意見交換に時間をとりながら議論を進めて参りたい。闊達な意見や提案をいただきながら、本市の公共交通をブラッシュアップしたいと考えているので協力をお願いします。</p>
事務局：門田	<p>今後の議事運営は中城分科会長をお願いします。</p>
中城分科会長	<p><2 議事></p> <p>分科会の役割について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局：柳生	<p>====資料1 説明====</p>
中城分科会長	<p>運転手不足が深刻な路線バスを検討のテーマの中心に置きつつ、路線バスや乗合タクシーなどの議論を深掘りしながらリ・デザインを描くスケジュールとしている。スケジュールは、短期的な取組と中長期的な取組を同時進行で検討していく流れにしている。本市の公共交通は公営ではなく民間の交通事業者が担っているという特徴があるので、事業者と議論を進めていく中でスケジュールが変わる可能性もある。一旦はこの流れでスタートさせて、1つ1つの課題をクリアしながら、修正や変更も加えながら議論を前進させて参りたいと考えているので協力をお願いします。</p> <p>次に、あり方検討報告書について説明をお願いします。</p>
事務局：慶田花	<p>====資料2、3 説明====</p>
中城分科会長	<p>時間の都合上、資料4と資料5の公共交通計画の説明は省略して、皆様との意見交換の時間を取りたいと考えているので、資料については後程お目通しをお願いします。</p> <p>続いて意見交換に移る。あり方検討の内容等も踏まえながら、電車、バス、タクシーなどの本市の公共交通全体に対して、日頃感じていることや新しいアイデアなど、様々な視点から意見交換をしていきたい。</p>
岡村委員	<p>最初に思ったこととして、乗り合って移動できるようになると良いなということを提案したことがある。交通に対するイメージを大きく変えていくことがすごく大事なのではないかと思</p>

	<p>う。そのために必要な取組やサービスが出てくる。それで運転士ももっとポジティブな思いを持って採用に手を挙げてくれるとか。そういう空気づくりがいるのではないかと感じた。ライドシェアや自動運転の話とか電動カートみたいなものもそうだが、ニュースでは東京はこう変わっているということをよく聞く。これだけ交通のことで悩んでいる我々は、何か新しい取組があるのかということとあまり実感できない。そういう空気を変えていくということが大事で、1発目の狼煙がいるのではないかと考えているし、このチームは新しいことをやってくれるという期待感を持って受けとめられるようなサービスを入れるのが良いと思う。</p> <p>他の委員会に行くともっと若い人とか、女性が多かったりする。この場にいない人たちの意見を聞く勉強の場があるといいのではないと思う。</p>
中城分科会長	<p>これまでの雰囲気やイメージを変えていくことを考えてみたらどうかという提案。また、若い人や女性、この会場にいない方などから広く意見を聴けたらとのことなので、事務局とも検討をさせていただく。</p>
古谷委員	<p>利用者の立場からすると、私はまちなかに住んでいるので公共交通機関を使ってどこかへ行くときは、タクシー・電車・バスの3つの選択肢がある。近距離であれば徒歩でも行ける。しかし、選択肢がありすぎることは無駄とも感じる。重複している電車とバスがどちらかになれば人は半分で済むということなどは、事業者の立場としては考える。この人手不足で働き方改革の中で、こんな無駄なことをしていいのだろうかと考えてしまう。</p> <p>今まであるべきものがなくなるということは、人間は非常にストレスを感じる。例えば、乗りたいと思っているバスや電車がなくなり、タクシーを待っていても全く来ないとストレスを感じてしまう。便利になりすぎている時代に生きてみると、失うことのストレスが大きいと思う。ただ慣れてしまえばストレスではなくなるし、現状を受入れることができるのではないかなと思うので、こういった課題を1つ1つ潰しながら考えていかなければならないと思った。</p>
中城分科会長	<p>電車とバスの並走区間は、あり方検討結果報告書でも早急に検討する必要があるという意見もいただいているので、この会議の中で交通事業者からも意見もいただきながら検討を進めていきたいと思う。</p>
長尾委員	<p>会議要綱の第4条第3項に、委員以外の者を分科会に出席させ、意見を聴取し、又は説明を求めることができるとなっている。高知新聞にずっと連載が載っていて、あり方検討結果の概要版に富山市がある。電車でまちづくりをしたということで、これが目的で富山市へ行ったことがある。ぜひ、特集を組んでいただいた高知新聞の記者の方に勉強させていただいたらどうかと、提案をさせていただく。とさでん交通の運転手は正職員か。</p>
伊藤委員	<p>大体は正職員。</p>
長尾委員	<p>現在、パートなどのいろいろな制度がある。例えば、お母さんが子供を学校へ送ったら夕方まで時間が空いている。そういう方で大型二種免許を持っている方もいると思う。また、若い方で高知へ来てタクシーを運転したいという方がいて、バスを運転できる大型二種免許を取ったらどうですかと言ったこともある。このような隠れた人材がまだいると思う。そういう方を、時間的や路線を限定して広報活動や募集をすれば、時間的な運転手の確保や路線的な運転手の確保ができるのではないかと考えている。今後、そういったことも検討したらどうかと思う。</p>
中城分科会長	<p>報道関係の方とか専門の方なども入れてということについて、先ほど若い方を入れたらどうかという意見もいただいたので、あわせて検討させていただく。</p> <p>運転手の柔軟な雇用について質問があったが、とさでん交通はどうお考えか。</p>
伊藤委員	<p>パートなどは検討しているし、特に女性の乗務員の採用も検討はしているが、採用には至っていないのが現状。先ほどの話は、昼間の時間帯が空いている方を乗務員として雇うというこ</p>

	とだったが、バス乗務員が一番必要なのは朝の時間帯。結局、朝の時間帯に必要な乗務員数が不足していると理解していただいて構わない。
中城分科会長	朝の通勤・通学の時間帯、それから夕方の時間帯も不足されるような状況があらうかと思う。また、短時間でも入れる方がいたら考えていただければと思う。
尾崎委員	高知のバスや路面電車がまちなかを走っている風景というのは生まれたときからの高知らしい風景だと思っている。この風景を残しながら、市民の足として運用ができるようにいい形が検討できれば良いと思っている。 ぜひ、市民側だけではなく事業者からの意見や日頃思っていることを率直にお聞きしたい。また、外部の方の参加も認められているということなので、日頃運転されている運転手の方にも実際に来ていただいて、生の声を聞いてみたいなと思ったりしている。
濱田委員	老人の立場から話をすると運転免許を返納する方が多い。家族から運転をやめるように言われたとか、自主的に危ないからやめようかなという方もいて、80歳になってくるとだんだんと免許を返納する。免許を返納してしまえば足がなくて動けなくなる。会合へ参加するのも躊躇してしまう。何か催しがあっても集まるのをやめてしまう。家から南部の健康福祉センターにある事務所へ通うのにタクシー代で往復5,000円かかる。それを払ってまで来る方は役員の方でもなかなかいないので、非常に悩んでいる。無理して出てこいとも言えないので大変な状況。 市内に住んでいる方は3ヶ月定期を買って電車で来る。電車の乗り場まで歩いて、降りてからまた歩く。歩くことが増えて、健康のために本人がそれでよければいい。老人会は健康寿命を延ばす、元気で長生きする、社会奉仕することを打ち出してやっているが、社会奉仕ができない、健康寿命を伸ばせない、家に閉じこもっていないといけないということになってくる。山が多い高知に住むには車がなければ生活ができない。 私も40歳の時に免許を取った。住んでいるところは車に乗るしかない。公共交通は大事なもののと思うが、どう維持していけるのか、電車もバスも残すという方向なのか、山間部はデマンドタクシー、大きなバスから小さいバスに変えていくのか転換期と思う。事業者も大変で、運転手の確保ができない、若い方が運転をしてくれない。だんだん人が少なくなって、集まりも悪くなって、出かけられなくなっている。どのように運ぶのかみんなが考える機会で勉強もさせてもらいたいと思っている。 先ほど12地区で減便を考えているという地図をいただいて、令和8年まではもう日がないですが、減便の方向で進んでいるのか。ここが一番しんどいエリアだということか。
伊藤委員	このエリアを見直せば乗務員の運用的に効率が上がるのではないかということ。とさでん交通のバスだけではいけないので、代替手段としてコミュニティバスとかタクシーとか、そういったことが可能であれば検討してもらいたいというエリア。
濱田委員	この路線は何時に何人くらい利用があるということを、細かく調べることは可能か。
伊藤委員	利用実績等を求められたら資料を提供したい。
濱田委員	私が住んでいるところがなくなるとなっていたので気になった。
中城分科会長	高齢の方の意見等もこの場で伝えていただきながら、実際に高齢の方がどういうところで困っているのかなどを具体的に伝えていただければありがたい。健康寿命の増進や社会参加などは年齢を重ねても重要なことなので、公共交通を維持していくことでその一助にはなると思うので、どういった交通を選択しながら全体を構成していくかということについていろいろ意見をいただきたい。
中屋委員	体にハンディキャップがあるところからの意見を言わなきゃいけないと思っている。リ・デ

ザイン分科会ということだが、ハンディキャップを持つ障がい者にとってはリ・デザインではない。どうやって使いやすくするかを先に考える。車椅子生活なので公共交通を使うことがほとんどない。ただ、20年くらい前までは歩行が可能だったので、公共交通を利用してバスにも電車にも乗っていた。幼少期から自動車や動くものが大好きなので、バスもいろいろ変わったもつがあると楽しいし、高知の電車は全国的にも古くて丈夫というPRがあったりして、小さいころは運転席の後ろに行って眺めていたという懐かしい時代がある。そのような憧れは大事なのではないかと思う。タクシーもバスもメーカーが減って、どこを走っている車も全部同じになってきていて、車好きにとっては興味が薄れていく。

車を使うと不便という時があった。以前は車でまちまで行くことは駐車場がなくて大変だった。郊外で車を置いてまちまで電車やバスで行くという手段を皆さんがとっていた。便利にしたことで公共交通を使わなくなったと思う。郊外から車で来ることが当たり前になったので、公共交通を使わなくなってきたと思う。都会は車の出し入れが大変なので都会の人は結構歩く。1駅間が高知駅から常屋町くらいまでである。電動車椅子でいくとバッテリーが大丈夫かなと思うぐらい距離があったりするので、その辺は高知と都会の便利さを比べると違うかなと思う。

デマンドタクシーが広まってきてタクシーも公共交通の一部と認識されてきたと思うが、デマンドの条件に一人で乗車できる方という条件がある。でも山間部とかメインで使っているお年寄りとかは、もう少ししたら車椅子になってしまうので使えなくなる。ちょっと不利かなと思うので、ユニバーサルデザインのタクシーが結構走っているみたいに、福祉タクシーに近い車両をデマンドタクシーにも使っていたら嬉しい。

中城分科会長

使いやすい交通機関についても、今後、検討を進めていきたい。

熊谷委員

土佐電鉄と高知県交通の2社あるときからいろいろ関わってきているが、当時は大きなエネルギーがあったと感じる。それに比べると、深刻度は今の方が大変だと思う。需要も減り、運転手不足もあって、なかなか手の打ちようがない。その割にはエネルギーとして大きいかというと、そうでもないような気がする。もしかしたら諦めに近いようなところがあるのではないかという感じがしている。例えば、トーメン団地に説明へ行ったときに、怒鳴られるのではないかなと思っていてそれがそうではなかったというのを聞いて疑問に思った。資料5の1ページを見て非常にショックを受けた。3年後、もしかしたらなくなるかもしれないところが十数ヶ所もある。3年後でこれであれば、5年後や10年後はどうなるのか。公共交通を見直すと同時に、高知市全体の考え方というか、例えば、あり方検討会でコンパクトプラスネットワークというのを掲げたわけだが、よりそういう視点で進めていかないと住民の方が非常に困るのではないかという感じがした。まちづくりという視点からも公共交通を考える必要があるのではないかなということで、ぜひ、その視点からの意見もいただきたい。

2点目は路面電車について。あり方検討会のときは、高知の顔、文化遺産ということで残すのは当然と思っていたが、実は、若い学生何人かに意見を聞くと全くそういう意見ではなかった。我々が議論していることは本当に正しいかどうか、電車のあり方をもう一度じっくり考える必要があるのではないかなと思った。何とか残そうとするためにかなりのお金を投資することだが、それが正しいかどうかということも一度冷静に考えて、いろんな視点で一度リセットして考える時期かもしれないという気がする。

最後に、資料5の1ページのエリアが全部廃止になった場合、デマンドタクシーで補うとなつて、さらにデマンドタクシーの地域が増えてくると、デマンドタクシーもそこまでできるのかどうか。数ヶ所くらいまでならいいと思うが、言ってみればもう高知市営バスのようになっているような感じがする。どういう方法がいいのか見直す必要があるのではないかということで、分科会は短期的なものと長期的なものを議論されるということなので、その辺りも吸い上げていきたい。あまりにも長期的なことであればなかなかモチベーションが上がらないと思うので、すぐできるようなこと、例えば並走区間をどうするかというところはすぐにでも議論できると思うので、そういうことを含めて議論されたらどうかと思う。

中城分科会長	コンパクトプラスネットワークというまちづくりの考え方だが、意見はあるか。
福留委員	<p>資料2に高知市立地適正化計画を示している。高知市がコンパクトプラスネットワークのまちづくりを目指すということにしている、医療・福祉・商業・子育てや住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通により、これらの生活利便施設に容易にアクセスできること。こういう都市構造を目指してまちづくりを進めている。</p> <p>真ん中の一番大きな丸がJR高知駅を中心とした拠点。その左側が旭駅を中心とした拠点。左端が朝倉駅を中心とした拠点。その下の2つの丸は、左の拠点が長浜地区、右が三里。右の端の真ん中が高須・介良地区。その上が一宮地区というように、各拠点を公共交通で結ぶということ。特に下の2つの拠点に関しては路線バスしかないので、今後、運転手不足が深刻化してバス廃止となると、高知市の目指すコンパクトプラスネットワークのまちづくりという公共交通が使えなくなるので、そこは何とか維持をしていかないといけない。それがまちづくりの方向性を変える必要が出てくるのではないかと思っている。</p> <p>とさでん交通に聞きたいことがある。会議資料5の2ページに運転手の数が減っている表があるが、この中の自己都合退職は定年退職以外ということでしょうか。</p>
伊藤委員	その通り。
福留委員	この割合がすごく高くて、採用をいくらしてもこれだけ自己都合退職があれば追いつかないような状況になると思うが対策はされているのか。
伊藤委員	やめた方には様々な事情がある。実家に帰るとか他の職業に就くとかが考えられる。
中城分科会長	とさでん交通として路面電車の将来について、若い人の考えは我々と少し違っているというような発言もあったがいかがか。
近藤委員	<p>当社の路面電車について、先ほど若い生徒さんの意見について話はあったが、令和5年度の輸送人員としては480万人弱程度の輸送人員があり、多くの方が乗られている。今後、路面電車については高知県が主体で電車の可能性や方向性を決めていくということだが課題も多くある。バス運転手ほどではないが電車の運転手不足も深刻で、令和6年5月1日時点で仕業に対する不足が14名。電車を走らせるのに必要な車両、線路、電気施設の技術員も定年退職に対する補充が厳しい状況が続いている。魅力のある職業とか、将来性のある職業というアピールをすることも取り組んでいるが、土曜日や日曜日が休みではない、不規則な時間帯の勤務が続くということがかなり影響している。電車の自己都合退職は、県外の方が免許を取って乗務員になるケースがあり、免許を取得して1年くらいで地元に戻る方や、不規則な時間の勤務が続くことが受け入れにくいところがある。今後、自治体とも協議をしながら、処遇改善も含めて魅力のある職業ということをどうやって発信できるかということを検討していきたい。</p> <p>現在路面電車の運転士確保に努め、電車としては地域公共交通の幹線として、可能な限り現状の路線の維持をできるように今後も努力をしていきたいと考えているので、各自治体から力添えもいただきながら努力をしていきたい。</p>
熊谷委員	路面電車の本来必要な維持管理費は8億円とある。本来は8億円必要なのに2.3億円で済ませているのか、むしろ頑張っているように思えるがどうか。
近藤委員	<p>各事業者の修繕方法や設備工事の手法等が全く違う。例えば、一括外注で工事をする場合は工事費が膨らむが、当社の場合はある一定の工事まで直営の職員が工事をするので、修繕費と人件費が分かれていることもあり、数字だけ見て比較になるのか疑問に思うところもある。</p> <p>ただ、令和5年度の軌道事業の営業損益は1億程度の赤字が出ているので、潤沢な予算があったいからでも投資ができる状況ではなく、国や自治体から補助をいただきながら、設備投資に回せる費用を調整しながら実施している。設備投資と大規模修繕については、生活交通改善事</p>

	業計画協議会で議論をしていただきながら5ヵ年計画を策定している。その計画に基づき、安全・安心・快適に乗っていただけるように優先順位をつけながら維持修繕をしているというのが現状。本来必要な金額はもっと高い金額ではあるが、安全を確保するための最小限の投資・修繕は行っている。
熊谷委員	数字だけ見みると誤解される可能性がある。最低限の整備はやっているうえで、他にもやりたいことがある、という理解で良いか。
近藤委員	その通り。安全確保のための最小限の投資・修繕はやっている。
中城分科会長	デマンド交通の今後について意見があったが、事務局から願います。
事務局：出口	デマンド型乗合タクシーは、過疎地や周辺部など、路線バスが不採算になった地域でタクシー会社2社に担っていただいている。ただ、タクシー業界もドライバーの平均年齢が67歳。運転手数も平成22年から直近までで1400人から700人まで半減しており、デマンドの運転手の減少にも繋がっている。今のあり方そのまま続けることは厳しいと認識している。今後、自動運転バスや日本版ライドシェアなどの国の動きにも目を向けながら、デマンドのあり方についても詳細を検討したい。
中城分科会長	高知県からの意見を願います。
坂田委員	電車のあり方について、関係市町と維持修繕費の話も含めて並走区間をどうするか、並走区間をなくすということは、バスに乗ってきた方を電車で誘導するということになり、それに伴う施設整備が必要になってくるので、そういったところも含めて5年後、10年後の一番良いやり方を考えながら、一定決まった段階で皆さんにも協議させていただきながら考えていきたい。 悩ましいのが、450万人が使っている電車、我々50代以上は生活の一部になっていて、文化的価値も含めて、これからも大事なものだと思うが、一方で、若い方については電車がなくても良いという方が一定いるのであれば、そういった方の声をどう拾うのか少し悩ましいところもある。並走区間については、バス運転手の退職者の人数と電車の退職者の人数を比べれば数字的にも明らかな感じもするが、電車のあり方を関係市町ととさでん交通としっかり議論させていただきたい。
中城分科会長	続いて事業者の方からも意見を頂戴したい。タクシー業界を代表して意見があれば。
明石委員	リ・デザイン分科会は、今後を勉強する、あるいは高知市全体の公共交通機関をいかに発展させるかという勉強会なので、大いに発展させていただきたいと願います。現在のタクシー業界の現状は、電車・バスと同じように公共交通機関の一員として県民市民の方々の移動権を確保しなければならないという立場。これはタクシー業界全体が固く認識をしている。バスの場合は、1人の運転手が何人ものお客様を送迎することができる。ところが、タクシーの場合は多くて3人、大体はお客様1人。これでは、バスの代替交通として、全面的にタクシーがフォローすることがなかなかできない。バスを完璧にフォローすることはできない、不可能に近いというのが現状。バスのフォローをいかにするか、今までのように1、2事業者でお客様を運ぶ時代は終わった。組合全体でお客様を運ばなければならないという時代。公共交通機関としての今後の使命は、1事業者だけではとても太刀打ちができなくなる。その最大の原因は運転手不足。運転手不足の原因は、労働条件があらゆる産業に比べて劣るという根本的な原因がある。我々も当然努力はするが、根本的な原因も探求せねばならないと思っている。
鈴木委員	会の初めから、路線の休廃止については運転手不足が根本的にあるという話があるが、運転手不足に対する特效薬というのはなく、単に給料上げてもなかなか来ない。魅力をうまく発信して来ていただかないと、条件だけでうまくいくかということ今の時代はそうでもない。ここは

	<p>それぞれが知恵を出し合う必要がある。</p> <p>バス会社が、路線の休廃止についてお客さんがいないから大丈夫とか減便するとか、簡単に言っているように見えると思うが、これは会社の存続に関わってくることなので、このような場で発表するということは会社にとってかなり重たいものがある。バス会社は運転手だけで成り立っているのではなく、バスの整備士や事務系の職員が同じ数だけいる。休廃止で路線を縮小してバス会社の存続に関わってくるということは、職場を奪っていくことと同じなので、バス事業者からすると路線を守りたいということは切実な思い。会議等を通じて、知恵を出していただきながら取り組んでいきたい。</p>
伊藤委員	<p>今日の議題にもあったように、バス乗務員不足に対応した路線の減便・廃止による縮小が続いている。過去には、要望があれば路線を引っ張って広げてきた過去がある。統合してから10年でキロにして約半分、系統は210あったのが今年の10月で64まで縮小する。こうした背景には乗務員不足があるが、現在運行しているバスのサービスの状態を維持することが厳しくなってくる。どうしてもどこかに無理が今後も出てくる。その影響をなるべく小さくするように、バスを運行して一定お客様を運べる場所はバス、利用が少ない所については小さな車等で幹線の近くまで運んでいただいて、そういったところを補っていくという形に将来はなるのではないかと思う。資料1の2ページ目の今後の計画に、幹線交通はバス、支線交通はタクシーという流れになっているが、次年度以降の再編方針の時に申し上げたが、幹線は大量輸送ができるバス、それ以外はタクシーや小型バス等の他の交通モードで補っていけば、空白地を少なくするようなことができたかと思っている。</p> <p>また、このような協議の場で議論できればと思うので、乗務員の制限もあるが、出来るだけ運行するには努力はしたいと思っているし、乗務員の採用についても会社を挙げて取り組んでいるので、10年後には乗務員がいないという予測になっているが、予測通りにならないよう採用に取り組んでいきたいと思う。</p>
中城分科会長	<p>一通り皆さんから意見をちょうだいしたが、他に何かあるか。</p>
熊谷委員	<p>電車とバスを一緒に考えないと。バスは幹線なら電車はどうするのか。縦割りではまずいと思った。</p>
中城分科会長	<p><3 その他></p> <p>バス・電車の併走をどうしていくか。幹線支線型の乗り換えをする形の交通体系を作っていくかざるを得ないところに来ていると思うので、電車やバス、その他のモードも含めて、全体的な議論をしていきたいので、また皆様からのいろんな意見や知恵をいただきたい。</p> <p>申し足りないところがあれば事務局に連絡していただくこともできるので、一旦ここはまとめさせていただく。</p> <p>今回いただいた意見・提案は、事務局で整理して今後に反映させていただきたい。次回ほどさでん交通から提出いただいた3年間の見直しエリアについて、詳細な利用状況やその他のデータなどを基に見直しの検討を進めていきたいと思うので、資料の用意をお願いします。また、外部の方の声をという意見があったので、そちらも検討させていただく。</p> <p>事務局からお伝えすることがあればお願いします。</p>
事務局：出口	<p>事務局から説明した通り、抜本的に見直すためのあり方検討の基本的な考え方は、1つは多様な交通モードをバタミックスさせること。2つ目は、真にサステイナブルな地域交通を再設計させること。3つ目は、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを実現させること。この3つの考え方をもとに、リ・デザインをして参りたいと考えている。公共交通をリ・デザインするためには、事業者側、自治体側、利用者側も積極的に関わり、新しいスキームを描くことが大切。</p> <p>市としては、地域公共交通をリ・デザインするため、本日いただいた意見を取り入れながら、運転手確保策など、全国の取り組み事例や国の新しい動きが高知市の地域特性に合うものかど</p>

	うかということも研究をして、関係者と具体的な協議を進める。
中城分科会長	1つ提案させていただきたい。高知市の公共交通は民間事業者が運行しているというのが現状で、将来の高知市の公共交通の姿を描いていくためには、現在バス・タクシーを運行している会社、業界の皆様が考えていることなどいろいろあるかと思うので、事業者側から先ほどの3つの基本的な考え方に沿った形で、将来の姿などの提案をいただけたらと思うがいかがか。ぜひ、次回の分科会で事業者が考える公共交通の形といったもの提案いただければと思う。
熊谷委員	賛成。
中城分科会長	なかなか難しいと思うが、事務局にも相談いただきながら、形にしていいただければと思うのでお願いします。
伊藤委員	それはバス・電車それぞれということか。会社としてということか。
中城分科会長	先ほど意見があったように、バスと電車の兼ね合いというところもあるので会社としてお願いしたい。事務局から何か連絡事項等あれば。
事務局：出口	とさでん交通の今後3年間の路線再編エリアについては、令和7年10月に利用者に大きく影響を与える路線再編が実施されることが想定される。とさでん交通が代替手段を検討する余地がないとなれば、市が他の事業者と協議を始めるということになる。 対応策としては、デマンド型乗合タクシーやコミュニティバスも考えられるが、検討するにあたっては、新たなルートを検討することや、コミバスであれば、車両の選定や何便を設定するか、運行ダイヤは何時にするか、運賃はどうするか。地域への説明会、事業者の選定委員会の設置、そして新たな財源の確保。国や高知県からどれくらいの支援が得られるかなど、早い段階から多岐にわたって検討する項目がある。 市としては、とさでん交通から路線再編のエリアが示されたので、具体的な検討をスタートさせて、来年10月に向けて対応するとともに、中長期的な取り組みとして真に持続できる公共交通のスキームについても早急に検討して参りたい。
事務局：門田	<4 閉会> 次回の分科会は10月に開催したいと考えている。 以上で第1回地域公共交通リ・デザイン分科会を終了する。