

論点整理

1 地域公共交通のあり方やスキームに係る主な意見について

第1回 高知市地域公共交通会議 (R6.5.21)

・高知市は、路線バスの代替手段としてデマンドタクシーやコミュニティバスなどが考えられるが、技術面、財政面の分析や先進事例、国の動きも参考に具体的なネットワークの再設計について早急に検討する。

第1回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.7.5)

・まちづくりの視点から公共交通を考える必要がある。
・あり方検討結果報告書では、路面電車のあり方、電車バスの並走区間、運転手不足へ対応するために、スキームについて早急に見直しすることが求められている。
・公共交通を維持するためにはかなりの投資が必要となる。それが正しいのか一度リセットし、様々な視点から冷静に考え判断する時期に来ている。
・高知市立地適正化計画で示す「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりは、公共交通により、医療・福祉・商業・子育てや住居がまとまった生活利便施設にアクセスできるまちづくりを進めているため、拠点を繋ぐ公共交通は維持したい。
・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で補えば、交通空白地を少なくできると考える。

第2回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.10.7)

・バス・電車を「基幹路線」、タクシーを「地域内循環路線」に分け、様々な交通機関に乗り換えできる乗換拠点を整備し利便性を向上させる。
・高知市内のモビリティサービスを司る機能（行政主体）の構築等、地方都市の移動方法の革命を提唱したい。
・高松、松山、富山は市長が交通まちづくりを掲げ、「投資」を行い、まちが様変わりしている。公共交通への「負担」か、まちづくりへの「投資」か。
・現在の補助金のスキームは、県も含めてあり方を検討すべきでは。
・運転手不足の切り札の「自動運転バス」や「ライドシェア」も、市にとって即効性がある手段ではない。

2 路線バスに係る主な意見について

第1回 高知市地域公共交通会議 (R6.5.21)

・行政から補助金をいただいても2億円の自社赤字が残る状況。路線見直しの12エリアだけでなく、事業全体に懸念材料があるということについて、委員から発言がなかったことは残念と感じた。とさでん交通としてできる限りの対応はしたい。
・運転手不足の理由からなぜピンポイントでこのエリアが出てきたのか不思議。議論がミスリードにならないよう、全体としてどう考えるかという議論が必要。
・とさでん交通が示した12の見直しエリアについて、まちづくりの視点や定量的なデータから根拠を示すことが必要。

第1回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.7.5)

・路線バスの詳細な利用状況や収支状況等の資料は提供するので、代替手段としてデマンドタクシーなどについても、分科会を通じて議論を進めていただきたい。

・運転手確保に向けて、時間限定や路線・エリア限定やパート運転手など様々な方法で、広報活動や募集することも検討してはどうか。

第2回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.10.7)

・5年後のバス運転手数は6割減、走行距離も半分以下となる。また、現在の補助スキームのままでは、毎年2億円以上の自社赤字が累積し、路線縮小せざるを得ないが、補助金制度の改善によりせめて収支均衡になれば、路線バスの優先順位を上げることも考えられる。

・乗務員数の将来予測ベースに幹線路線と支線路線を位置付け、支線はとさでん以外の事業者が担うことも考えては。

・とさでんも行政ももっと地域に入って地域の声を聞くべき。

・次年度以降のトーマン団地や種崎線については、高知市とも協議しながら検討したい。

3 タクシーや自家用有償運送等に係る主な意見について

第1回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.7.5)

・タクシー運転手も不足しており、バスに代わってデマンドを広げることに限界を感じている。デマンドタクシーを見直す時期にあるのではないか。

・タクシー業界も、電車・バスと同様に運転手不足であり、労働条件も他の産業に比べて劣るという根本的な問題を解決しなければならない。

・タクシー業界全体で協同組合全体でお客を運ばなければならない。

・デマンドは一人で乗車できることが条件ですが、車椅子の方も増えているので、ユニバーサルデザインの福祉タクシーに近い車両を使っていたら助かる。

第2回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.10.7)

・地域で独自に開発したタクシー配車アプリで、相乗りやデマンド機能を付加すれば、効率的な配車と利用者にとって利便性の高いタクシー利用が実現できる。

・日本版ライドシェアについて、ハイヤー協同組合でも9事業者が導入予定。

・電車・バス・タクシーが値上げする中、デマンドの運賃は今後どうするか。

4 路面電車に係る主な意見について

第1回 高知市地域公共交通会議 (R6.5.21)

・高知県は、あり方検討会から示された3つの基本的な考え方について、関係者と具体的に協議する時期に来ている。

・路面電車は県主体で検討していく。まずは関係市町やとさでん交通とともに、単に維持するだけでなく、維持コストや並走区間など具体的な検討を進め、あり方について整理したい。

第1回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.7.5)

・電車は高知の顔、文化遺産と思っていたが、学生何人かに聞くとそうではなかった。そういった声を拾いながら、電車のあり方をもう一度考える必要がある。

・電車に対する若者の意見は悩ましいが、施設整備や維持修繕費などの検討を含め、電車を軸に今後のあり方について議論していく。

・運転手不足も深刻で、令和6年5月時点で仕業に対する不足が14名。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。

- ・電車が高知のまちを走る風景を残しながら、運用できる形を検討されたい。

第2回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.10.7)

- ・電車の運転士も10年後には2割減。県の「電車WG」では、バスも電車も運転手がこれだけ減るといふ現実を前提に考えるべき。
- ・路面電車のあり方を検討するために試算しており、試算のまとめ方を含めて今月WGを開催する。年内に絵姿、方向性を取りまとめたい。

5 並走区間に係る主な意見について

第1回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.7.5)

- ・並走区間を一つにすれば、電車バスの運転手不足に対応できるかもしれない。最初は不便を感じるかもしれないが、慣れれば受け入れることができるのではないか。
- ・人手不足や働き方改革の状況の中、事業者の立場で考えると重複区間の解消について考えてしまう。
- ・並走区間についてはすぐにでも議論されたらどうか。
- ・単純に電車バスどちらかにするのはない着地点があれば良いとも考える。
- ・並走解消するためには、バスと電車の乗り換え拠点の検討も伴う。

第2回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.10.7)

- ・乗り換え必須のフィーダー案は、前提として、行政負担による乗換拠点の整備や乗務員の休憩所の整備が必要。

6 その他意見について

第1回 高知市地域公共交通会議 (R6.5.21)

- ・最大株主の県と第二株主の高知市は自分事と捉え真剣に検討してほしい。
- ・運転手募集を会社のトップページにアップしてはどうか。
- ・公共交通の魅力をもっと知ってもらうことや公共交通は人の命を預かる大事な職業であることなど、職業として選んでもらうことをもっとPRが必要。

第1回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.7.5)

- ・公共交通会議のメンバーだけでなく、若者や女性など様々な立場の人から意見を聞く場があるとよい。
- ・公共交通の特集をした新聞記者の話を聞き、参考にすることを提案する。
- ・運転手にも来ていただいて、現場の生の声を聞いてみたい。

第2回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会 (R6.10.7)

- ・市役所の近くや県民文化ホール前を広場化し、ターミナルでもあり木曜市が開催される、人が集まる場所でもあるというような形にできないかと思っている。
- ・移動する目的となる魅力的なコンテンツをまちに集約させると、人々の移動も集約される。人もまちも活性化する。
- ・高速バスをゼロにしたら若者に反対される。まちづくりと一体で検討すべき。
- ・まちの魅力づくりや地域の発展など中長期的に取り組まなければならないことは何か。中高生が公共交通を選ぶ、そんな将来にしていければ。
- ・公共交通の課題に対し、デジタル化は必要。