

# 会 議 録

会 議	第2回地域公共交通リ・デザイン分科会
開催日時	令和6年10月7日(月) 13:30~15:30
開催場所	高知市役所本庁舎6階 611会議室
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
中城分科会長	<p>&lt;1 開会&gt;</p> <p>本分科会は、昨年7月の高知市地域公共交通あり方検討結果報告書で示された様々な課題や意見などを踏まえながら、特にバス・タクシーの地域交通について、具体的なあり方を前進させるために設置したものの。本年7月5日に開催した初回の分科会では、あり方検討結果報告書の内容を確認いただくとともに、委員の皆様から本市の公共交通について、率直な意見をいただいた。</p> <p>本日の2回目は、日頃から地域公共交通に関わりのある交通事業者など4名の方から、将来の公共交通の姿について提案をいただく予定。それぞれの提案に対して、皆様から意見をいただきながら議論を深めたいと考えている。</p> <p>本日は、各委員の本会議後の予定もあるので、議事進行に協力をお願いします。</p>
事務局：慶田花	<p>&lt;2 議事&gt;</p> <p>議事1 これまでの論点整理、議事2検討スケジュールについて、事務局から説明をお願いします。</p> <p style="text-align: center;">=====資料1・資料2説明=====</p>
中城分科会長	<p>今後のスケジュールについては計画を1年前倒して策定したいとの説明があった。交通事業者の考えなども取り入れつつ、協議しながら進めていただきたい。</p> <p>次の議事3関係者からの提案に移る。とさでん交通から順番に将来の公共交通の姿について提案をいただくが、説明時間は10分程度でお願いしたい。</p>
伊藤委員	<p>資料3-1は、協議会等でも何度もお示ししている乗務員数の推移予測表となっている。今年9月時点で、乗務員は27人不足と深刻な状況だった。10月に入り路線再編や減便を実施したことで、現在は7人不足と緩和はされている。しかし、これまで乗務員不足に対応するため、高速バスの運休により補っていた背景があるので、今後は高速バスの復活等も検討している中で、乗務員不足が完全に解消されたということではない。</p> <p>2ページの表は、令和5年10月時点の路線バスの1日当たりの走行キロを表している。平日1日に約7,300kmを運行するために120人の乗務員が必要となっている。</p> <p>3ページは、令和6年10月の乗務員数と平日1日の走行キロを表している。路線バスの乗務員数は106人。前年から平日は約1,200kmの減少となっている。</p> <p>4ページは、路線バスの5年後の将来ということで、路面電車との並走の解消は考慮せずに予測したもの。5年後の全乗務員予測は成行で106人、そのうち路線バス乗務員は49人と予測している。49人の乗務員数で補える1日の走行キロは約3,000km。電車との並走回避を考慮することなく比較的利用が多く便数に厚みがある路線や、折り返し場所の有無などから仮に想定した走行キロであり、表に記載している8路線になるということではない。あくまで規模感として見ていただきたい。</p> <p>5ページはその路線のイメージ図。</p> <p>6ページから提案になる。あり方検討会で意見があった路線バスと路面電車の並走区間の検討要請。また、県主催で行っている路面電車のワーキンググループ。前回の地域公共交通会議やリ・デザイン分科会の中でも、路面電車との並走について意見が出ている。並走を解消し乗務員減少の影響を小さくすることを事業者に求められていると認識している。しかし、並走を解消することで課題も生じる。バス利用者の目的地のほとんどが路面電車沿線であり、電車と</p>

	<p>並走しないためにはバスから電車へ乗り換えが必要になる。また、バスの営業所は棧橋の電車沿線にある。また、利用者の乗り換え抵抗による減少や収入の減少も課題になる。また、どこを乗換ポイントにするかにも関わってくるが、電車とバスの停留所の近接性や乗換ポイントでのバスの待機場所や回し場所の問題、バス車両を棧橋基地に戻さないための乗務員の休憩施設やトイレ、待機場所などの課題も考えられる。また、電車に乗り換えるということで、電車の輸送力の問題もある。時間帯や季節などでも左右される。</p> <p>9ページの、路線図の右側に緑の線の知寄町二丁目で乗り換えを想定した種崎線とパークタウン線の再編。また、赤線の美術館通を乗り換えポイントとした潮見台線と医療センター線や県立大線の再編。これらの再編により、電車との並走を回避した運行をするのと、新たな補助制度を創設して実施してはどうかという提案。基本的に、朝夕は直通便を残してもいいのではないかと考えている。昼は乗り換えが必要な運行になる。起終点には休憩施設等の整備が必要になる。並走を回避することで先程言ったこと以外の課題が出てくるかもしれない。実証運行をすることで、利用者数の変化や利用者の声、運行面の課題などの対応策を検証して、デメリットを超えるメリットが確認できれば他の地域にも拡大を進めて行きたいと考えている。</p> <p>7ページは、路線バスの将来像ということで、5年後と10年後を記載している。4ページでは、並走の見直しを考慮しない5年後の予測だったが、7ページの表は5年後に並走区間の見直しを想定したもの。先程の表との違いは路線バスの系統が増えているところ。下の表に補助制度改善とあるが、これは、現在の補助制度の改善により巨額の赤字が改善して収支均衡に近づくのであれば、収益事業の高速バスの乗務員を乗合乗務員にすることで路線の維持を優先することも考えられる。そうすることで、乗合乗務員は49人から77人となり、1日約4,600km程度の運行が可能になる。</p> <p>8ページは先ほどの説明を路線図にしたもの。高知駅、棧橋五丁目、上町二丁目を乗り換え場所としている。</p> <p>9ページは補助制度が改善されて全線並走回避した場合のイメージ図。1日の走行キロの増加に合わせて運行エリアも若干広がっている。</p> <p>本日示した路線等についてはあくまでわかりやすくするためのイメージ図なので、今後の路線については関係自治体などと協議しながら進めていきたい。</p>
中城分科会長	<p>前回会議で今後3年間を見据えたバス路線の見直しエリアが提示されているが、委員の方々からは詳細データの提供を求められていた。今回、とさでん交通からデータを提供していただき資料作りを事務局にお願いしたところなので、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局：柳生	<p>=====資料3-2、資料3-3説明=====</p>
中城分科会長	<p>ここで一度意見交換をしたい。とさでん交通の提案と事務局から説明があった運行実績について意見などあるか。</p>
古谷委員	<p>今回のように数字と一緒に丁寧な説明を聞くと理解もできるが、住民は結果だけを新聞や報道で知った時に愕然とする。並走区間を解消することは事業者にとっても利用者にとっても有益になることだと思うが、説明はどのようにされるのか伺いたい。</p>
伊藤委員	<p>どのような方法で利用者に周知するという具体的なことははまだ検討していない。ただ、乗り換えすることによって移動が大きく変わるので、バス停やホームページ等を含めて、広く周知する用意をしないといけない。</p>
古谷委員	<p>並走区間を解消するにあたってバス路線を再編するとき、現在の利用者と5年後の利用者は年齢が上がったり、居住区を変えたり、行動変容も起こってくるが、そのような点も含んで提案をされたのか。</p>
伊藤委員	<p>並走回避はすべての路線に関わる課題。利用者の抵抗感など様々な課題があることは予想される。今まで並走を回避して運行をした実績がないので、実証的に検証をしてみてもどうかと</p>

	<p>いう提案。もし、利用者にとって大きな抵抗が無く、利用者が減らないということが確認できれば広げていくことになるのではないかと思う。その前に乗り換えポイントの整備も当然必要になる。電停とバス停が離れているとお年寄りには乗り換えが大変だと思うので、上屋やベンチがあったり、バス停と電停が隣接していることが理想だと思う。</p>
坂田委員	<p>現在、県で進めている電車のワーキングの進捗状況を報告させていただく。</p> <p>7月8日に、高知県と高知市・南国市・いの町・土佐市・とさでん交通で路面電車の関係者ワーキングを立ち上げており、これまでに2回開催している。現在の作業進捗状況は、路面電車のあり方について検討するための試算について協力いただきながら進めている。初めてのことで、前提条件が違ってくると全く違った結果になるので、関係者の方とどのような条件でどのような試算をするのがいいのか、一つずつ詰めながら作業している最中。10月にもう一度関係者が集まって、こういった形で今後進めていくのか、まとめ方も含めてワーキングを開催することとしている。</p> <p>年内には、大きな絵姿や方向性について取りまとめたいと思っているので、どのような形で実証実験をした方がいいのか、周辺の整備の話もあったがこういった形でやるのかという話もあるし、先ほど高知市から詳細がわかりやすい説明があったので、そういったものをまずは行政が整理をしてお示しできればと思っている。</p>
熊谷委員	<p>乗務員数の推移の予測値について、どのような根拠かもう一度確認したい。</p>
伊藤委員	<p>令和4年度末の時点で、採用については過去5年の平均値を使用している。自己退職等についても同じく過去5年の平均値。65歳で退職という条件で予測している。</p>
熊谷委員	<p>私が予測するとしても同じ考えで予測すると思う。そうすると、ここに提示された数字は現時点で一番信頼できる数字。10年先のバス運転手は3分の1に減ってしまう。電車は2割減くらい。電車のワーキンググループでは、乗務員数が2割減少するという前提で考える必要があると思う。電車の乗務員の減少はバスに比べ少ない。バスと電車の乗務員の交換はできないのか。電車もバスも両方運転できることはできないのか。</p>
伊藤委員	<p>100%無理ということはないと思うが、運転が全く異なるので難しいと思う。</p>
熊谷委員	<p>この予測は最低の数値でこれからいろいろと増やす努力をされるのだと思うが、この数値は今後の一つの根拠になるので、これを前提に考えることが重要だと思う。</p> <p>2点目は、朝夕と昼のモードを変えることは非常に良いなと思って聞いていた。乗務員の効率化につながるのであれば良い取組かなと思う。</p> <p>3点目は、高速バスの運転手を0人にする案だが、高速バスをやめるということか。</p>
伊藤委員	<p>乗務員不足が先行し、厳しい状況の中で運行しているが、収支面からすると補助金を頂いても路線バスは2億円の赤字。令和6年度は路線が減って収支改善されると思うが、それに伴って補助金はそれ以上に減るのでさらなる赤字が見込まれる。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。</p>
熊谷委員	<p>高知県はどう考えるか。</p>
坂田委員	<p>高速バスの運転手を回さなければならぬほど厳しい状況という試算だと思っている。補助金のあり方については少し改善をしてきており、次年度に向けてどうするか、まさにこれからということ。1つの選択肢として見ていて、国の制度も改善されているので、次年度に向けて検討を深めていきたいと考えている。</p>

福留委員	資料3-3のトーメン団地について、この10月で廃止予定だったのを残していただいたが乗客数はあまり多くはない。来年は廃止を予定しているのか。
伊藤委員	今年はこの会議等で意見をいただいて、廃止ではなく2便ほど残した形で運行している。来年に向けては高知市等と協議をしながら検討する。
福留委員	乗車数によって色分けをさせていただいているが、例えば8ページの種崎バス停から稲荷町だと10人以上乗っているところも結構あるので、この区間を廃止した場合にタクシーやジャンボタクシーでは対応できない。バスでないが無理だと思うが、この区間も運転手不足が理由で見直しが必要ということになるのか。
伊藤委員	見直しが廃止ということではないので、このエリアをどうしていくのか、高知市と協議していきたいと思っているし、先ほど提案させていただいた種崎線の再編をすれば、実証運行では一定便は残るといった形になると思う。
尾崎委員	資料3-3について、ICカードの利用者データと聞いたと思うが、現金で利用されている方はカウントされていないのか。
伊藤委員	ICカードの利用者データのみ。現金利用者については日々全便調べることが大変で、年に一度全便調査を実施している。バスでのICカード利用率は約7割程度。朝晩については9割超がICカード利用という状況。
中城分科会長	次に、日頃から公共交通の一角を担っているタクシー業界から提案をお願いする。
高村氏	<p>本日は、タクシー事業者の立場からより利用しやすい公共交通について提案をする時間をいただき感謝する。資料4について内容をかいつまんで説明する。</p> <p>最初に、高知市の路線バスの運転手が減少傾向にあり、バス路線の維持が難しいという問題提起が今までの地域公共交通会議でされていて、それに対してタクシー事業者から提案を出すことになった。高知市ハイヤー協同組合の理事会でいろいろ意見を出してもらい、まとめたものを本日説明する。内容は、現状を維持するという姿勢ではなく、より利便性が高い公共交通サービスを実現するにはどうすれば良いかという攻めの視点で提案していきたい。</p> <p>資料1ページについて、現在のバス路線図を見ると、ほとんどの路線が中心部からスタートして枝葉の部分まで伸びている。それを基幹となる路線と支線となる路線に分けて、乗り換え拠点となる停留所を整備して、乗り換え拠点から先は利用人数に応じてバスやミニバス、ジャンボタクシーやタクシーが輸送を担うというような方法を提案する。これは国交省も推奨している方法であり1ページ中ほどにイメージ図を載せている。国交省の資料では枝葉の部分も基幹部分もバスが担うような図になっているが、我々の提案は利用者の数に応じて車両の種類を変えてはどうかというもの。</p> <p>2ページ目は、先ほどのとさでん交通の説明では途中で乗り換えるときの抵抗があるので停留所の位置をできるだけ隣接するようにという内容だったが、我々の提案は路面電車と路線バスの停留所を一緒にしてベンチや雨除けの屋根、場所によっては冷暖房なども設置してはどうかというもの。さらに、スーパー等も隣接させて乗り換え拠点の利便性を高めてはどうかというもの。写真はポルトガルのリスボンの写真で、電車が停まっているところにバスが停車することもある。右上の看板はバスと電車の系統図で、ここにどの系統の電車やバスが来るようになるようになっている。このように、路線を基幹路線と枝葉路線にして細かく分けると細かい制御が可能なので、Ma a Sへの展開も可能だと考えている。</p> <p>2つ目の提案として、地域内でアプリを使って自由度を高めるという方法を提案する。現在、UberやGOなどの配車アプリでタクシーを呼ぶことが高知でもできる。これは全国画一的なアプリであり、公共交通としての利用を念頭に置いたものではない。アプリを用いてタクシーを利用するとき、相乗りでも構わないので安くしたいということはタクシーの公共性を高める</p>

利用方法の一つだが、現在、タクシー会社がこのサービスを提供することは認可されていない。一時的に実証実験をされたことは皆さんもご存じだと思うが、コロナで実証実験はサスペンディング（一時中断）になった。旅行会社がタクシーを貸し切り一定の料金で相乗りをして目的地まで輸送するという方法は、他府県で提供しているケースがある。このような相乗りを国に認可してもらい、現在運行しているデマンド輸送を全タクシー会社が利用することを可能にしたり、アプリで普通のタクシーを呼べるなど、アプリを使って自由に様々な利用方法が可能になると便利にタクシーを使っていただけになると思う。アプリの開発は全国ネットの会社に依頼するのではなく、我々が自力で仕様を作成して展開することで、使い勝手が良いお客様サービスが提供できると思う。

3つ目の提案は、路線を基幹路線と循環路線に分けたときにどの交通手段を使って循環路線の運行をするか大事になってくるので、そこを制御する高知モビリティサービスセンターという施設を作って、そこでコントロールしてはどうかという提案。

4つ目の提案は、高知市では路面電車が走っていて軌道は交通渋滞時でもスムーズに運行しているので、軌道上をバスとタクシーも使えるようにしてはというもの。バスやタクシーが軌道上を使うことで定時運行が可能になり、バスやタクシーの信頼性があがる。写真のように、ポルトガルは軌道上を自動車が走っている。

5つ目の提案に移る。とさでん交通はICカードですかを使われていて非常に利用率も高いと思うが、たまに電車を利用したい方や県外から来た人にはハードルが高い。最近、クレジットカードのタッチ決済が電車や地下鉄などで使えるようになってきているので、ですかにクレジット機能を付けて、タッチ決済を可能にしてはどうかという提案。リスボンでは、路面電車・路線バスの利用料金は1回につき1.5ユーロで1日乗り放題券や3日乗り放題券もあるので、もっと多様に料金が支払えるようになれば公共交通の利用するハードルは低くなると思う。もう少し発展させて、ヘルシンキのWhimのようなMaasに展開できれば良いかと思う。

最後に、ポイントが貯まるようなアプリの提案。歩いたり公共交通を使うとポイントがたまり、自家用車を使うとポイントが減るような仕組みをアプリに入れて、1,000ポイント貯まると1,000円分のタクシー券と交換できるというイメージ。このようなことをやることで公共交通の利用頻度は上がるのではないかと考える。

まとめとして、私が中学2年生の時ときに土佐電鉄の安芸線が廃止された。安芸に住んでいる同級生はみんな電車で通学していたが、廃止後はバスに乗り換えるのではなく下宿していた。安芸から通学していた同級生には時間がかかるバスでは電車の代替にならなかった。下宿していた友達の中には、大学進学で県外に出て高知へ帰ってきた人がいるが、安芸市に帰るのではなく高知市に住んだ。高知市から安芸までの距離は37kmで新宿から鎌倉や八王子までの距離とあまり変わらない。公共交通がしっかりしていれば、今頃、安芸のまちは高知の鎌倉と呼ばれ伝統あるたたずまいを楽しめるまちになっていたかもしれない。あるいは、高知の八王子と呼ばれ高知市のベットタウンになっていたかもしれない。その可能性を奪ったのは公共交通の廃止。多くの人の故郷を失わせたものが公共交通の廃止なので、後ろ向きの公共交通政策をぜひやめていただければと思う。

私は、タクシーを細かな移動手段として活用しDXを用いて利便性を上げることで、高知という田舎でも公共交通を便利に活用できる環境を構築することができるという提案した。他にも、路線バスは毎日同じところを運行するので、路面の点検をさせる機能などを持たせることで稼ぐことができるのではないかと考えている。公共交通と行政が力を合わせて知恵を出し合うことで、高知の未来は明るくなると思っている。日本ではまだ実現されていないことが地方都市の移動方法の革命だが、皆さんの力と知恵で高知から実現できれば良いと思っている。

中城分科会長

続いて、高知県自治研究センターの公共交通研究チームからお願いする。

土居氏

NPO交通まちづくり高知と高知県自治研究センター公共交通研究チームの仲間と取りまとめたものを発表する。公共交通は人の移動の手段であって、所詮は手段でしかないという視点から取りまとめている。

人は電車に乗りたくて電車に乗る人、バスに乗りたくてバスに乗る人、タクシーに乗りたく

て乗る人はほんの一部の人。一方で、目的となる場所が必ずあるから人は移動する。目的も一緒に考えないといけないということを書きたかったが、この分科会ではすでに検討されているということなので市民としてほっとした。一方で、帯屋町などは飲食店街になりつつあると感じていて、本当は専門店街であって欲しいという思いがある。民間の事業に頼るところがあるのでやむを得ないと思うところもある。目的がある人もない人も自然と集まる中心市街地であってほしい。特に用事がなくてもまちに行ったら何かある、誰かに出会うだろうという期待を持たせるようなまちであってほしい。用事が終わった後も回遊したくなるまちであってほしい。京都で実験されたことで、公共交通利用者と車で中心市街地に来た人の消費行動を研究した結果、公共交通で街へ来た人の方が消費が大きいという論文が発表されている。車で行くと用事がすんだら駐車料金のことを考えてすぐに家へ帰る。公共交通で行くことによってまちで人が回遊して賑やかさにつながる、それがまた人を呼ぶというまちになってほしい。

移動の手段と目的を一緒に考えることは難しいと思う。具体的にどうするのかを考えてみたが非常に難しい。郡部の自治体で公共交通会議にまちづくりの担当と公共交通の担当課がいると、まちづくりの担当はお客さんとして出席していて、本当に自分たちのまちの将来像と一緒に考えて発言しているのか疑問に思う。一方で、高知市の都市計画審議会などで将来のまちを考えるにあたって移動手段と一緒に考えているのか議事録を読み返したところ、どうだろうと思うところがある。悪い言い方をすると「縦割り」と言われているが、そこを変えていかないといけないのではと思っている。

今後何をすべきか、4つの分野で整理をしている。まずは、移動の目的の磨き上げというものが必要。目的となる施設や環境についてみんなで将来のまちづくり像を作るなかで、移動手段と一緒に考えることができていなかったと思う。人口が減少しているので、規制をしてでも本来あるべきまちづくりのために誘導していくことも必要だと思う。

また、公共交通の利便性向上と利用促進の面から取り組んで行く必要があると思う。それを支える国や自治体からの補助のあり方を赤字補填に類するものはこれから投資的な方向に変えていく必要があるのではないかな。やる気がある事業者や地域に対しては赤字補填から投資的補助に徐々にシフトしていくことで、利便性が向上して気が付けば赤字補填が必要ない状況を作ることが必要ではないかと思う。

最後に、地域で信頼される公共交通になってほしい。7月のシンポジウムでとさでん交通に対して利用促進しましょうと言ったが、その後もお声がけがない。利用促進しないということは、利用者の方を向く気持ちが無いのではと考える。補助金の方を向いているのではないかな。補助金の方を向くのであれば利用者からそっぽ向かれても仕方ない。利用促進の取組に協力したいと考えているので、応援したくなる事業者になってほしい。

最後に、移動の目的の磨き上げと移動手段の再構築について、こんなことができるのではないかというものをまとめてみた。例えば、今日も話題になっていた路面電車と路線バスの並走区間の解消について、これは絶対ありだと思う。公共交通の結節点が整備されていれば乗り換えの抵抗は必ず下げることができる。そのためには条件があり、ダイヤが接続されていること、安全に乗り換えが可能なこと、近接して乗り換えが可能なこと、運賃設定が必要になってくる。これらを解決できれば、問題なく幹線とフィーダーを分けてとさでん交通は幹線に重点を置いて運行していく、フィーダーはとさでん交通である必要はないと考えている。タクシーでも良いし、高知市が自家用有償事業者となってタクシー事業者に委託することが一番理想と思う。自家用有償運送は二種免許が不要なので、乗務員確保に少し弾みがつくと考える。

7月のシンポジウムの時、トーマン団地の方が便数が減ることに意見を言っていた。地域に足を運んで説明することは大事だと思う。先ほど、地域住民にどのように説明するのかと質問されたとき、明確なものはまだないと回答していたことは残念だった。とさでん交通は、ぜひ地域に行って利用促進と説明はするべきと考える。なぜ大事かというと、路線バスがなくなると住民はすぐに被害者になる。しかし、あなた達が廃止の原因を作ったということ伝える必要もあると思う。住民が今まで利用していなかったにもかかわらず廃止になると急に被害者となって騒ぎ出す。こういう状況はうまく意思疎通ができていないからだと思う。とさでん交通には、行政も一緒に行っていきたいと思うので、ぜひ地域に入って意見交換や利用促進をしてほしい。バスの乗り方教室などの紹介も資料に載せているので、ぜひ取り組んでいただきたい。

中城分科会長	<p>続いて、高知新聞社から願います。</p>
大山氏	<p>連載をする中で、去年の9月から10ヶ月間くらいで他市他県の事例を見てきたので、議論のきっかけになるような提案や問題提起ができればと思い紹介させていただく。</p> <p>去年の9月から「明日の足」と題して運転手不足が深刻化している路線バスや、存廃議論が全国的に出ているJRとか、コミュニティバスの話や自治体の財政負担の話であるとかいろいろ紹介をしてきて、高知の公共交通の将来像というものも少し考えていた。地方の公共交通の課題は共通していて、車が普及して人口減少による利用者が減って、さらに便数が減って利便性が低下してさらに利用者が減るといった悪循環がある。特に高知市の場合は、路面電車と路線バスが並走しているところをどうするのかということが大きな課題だと思うし、高知市は地方でありながらある程度人口規模がある都市部。連載の中でも紹介した土佐町でバスを運行している嶺北観光では、若い運転手が移住で入社してきているが、その理由は都市部ではなく中山間で働きたい、生活したいという思いがある。結局、高知市は大都市部と同じフィールドで運転手を確保しなとけない点が1つの大きな課題だと感じた。また、もともと2社あったのが統合して1社になって整理されたが、路線が複雑なところも難しい所だと感じた。</p> <p>連載で取材した地域をいくつか簡単に紹介する。高知市に似ていると感じた高松市の高松琴平電気鉄道では、鉄道が幹線、循環型バスをフィーダーにするという取り組みをしていた。2020年に新駅として伏石駅を開業させていて、場所は高松駅周辺から5kmくらい南に位置している。高知市で考えると、はりまや橋から朝倉や田辺島くらいの距離のところに乗換拠点として新しい駅を整備して、駅前にバスターミナルを整備していた。総事業費46億円のうち高松市の負担は17億円と相当な投資額にはなるが、利用者からはこれまで送ってもらっていたけど今はバスで不便がないとか、駅の目の前にバス停があって乗り換えがしやすいとの声もあった。高松市は、利用者減少と運転手不足で路線バスが30年間で4割減ったとか、並走して非効率など、高松市も高知市と同じような課題を認識していてその共通点が多いと感じた。また、2026年度末に新しい駅を作ったりとか、四国で初めて改正公共交通活性化再生法を取り入れたりとか、前向きな取り組みをしていると感じた。</p> <p>松山市も歩いて暮らせるまちづくりについて以前から取り組んでいて、伊予鉄の松山市駅前を広場として整備している。事業費21億円のうち松山市が10億円負担して再整備を実施していて、路面電車の電停を駅ビルに近づけたり、路線バスの乗り場を集約して利便性を高めようという取り組みをしている。</p> <p>全国的なモデルケースと紹介される富山市は、JRの路線をLRT化して、その後、延伸して環状線化したり、富山駅をつなぐ形で利便性を高めたりしており、朝は通学する大学生が乗り場から溢れたり、かなりの利用者がいると感じた。</p> <p>富山市の人口が40万人に対して路面電車の利用者は720万ほど。高知市と南国市といの町を合わせると同じくらいの規模の人口で路面電車の利用者数は470万人くらい。同じ地方都市だがその差は大きいのかなと思った。</p> <p>LRTでコンパクトシティ政策を進めた富山市の元市長に話を聞いたところ、地価の上昇や固定資産税の増加など、利便性だけではないメリットがあったと言っていた。</p> <p>2023年にLRTが新しく開通した宇都宮にも行った。総事業費約680億円でかなりの投資である一方で、それ以上の経済効果が見込めるということに加えて、実際、人の流れが変わり駅前に若い人たちが集まってきていて以前より活気があるとの話もあったので、投資と考えるのか負担と考えるのかということが大きいと思う。</p> <p>四国内の他市や先進的な他都市を訪れてきたが、それらの地域と比較すると、高知市の場合は前向きな動きが見えづらいと感じた。縮小する方向へ向いてしまっていると感じている。その上でいくつか問題提起という形で紹介できればと考えている。</p> <p>交通モードの相互連携やバタミックスという観点から、路面電車と路線バスの重複は経営的な面からもそうだが、運転手不足が深刻化しているからこそより喫緊の課題になってきていると思う。高松市のように電車が幹線で路線バスがフィーダーという路線バスの乗り換えを促進する必要があると思うし、乗り換えの利便性の話をするときどのような工夫をしていくかと</p>

	<p>いう話は不可欠だと思う。</p> <p>10年前にとさでん交通が発足した時、ターミナルをどこかに整備しなければいけないという議論があり、高知市にははりまや橋のとでん西武にバスターミナルがあって乗り換え拠点になっていたが、同じような形が難しかったのでターミナルの話は消えてしまった。高松市のような大型事業はすぐには難しい面もあるかもしれないが、例えば、市役所の近くや県民文化ホール前を広場化して、ターミナルでもあり木曜市が開か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たりもする。</p> <p>乗り換えのしやすさからすると、大掛かりなものではなく、例えば、嶺北観光では同じ時間にバスが2台来て、縦に並んで前後で乗り換えをされていて、皆さん普通にそのような利用の仕方をしていて、皆さん普通にそのような利用の仕方をされているなと思った。交通量の違いもあるので同じようには難しいかもしれないが、そこは工夫の余地があるのかなと思う。乗り換えの手間はどうしても不便なところだが、例えば、乗り継ぎ割引や乗り放題の切符であったり、均一料金区域を広げるなど、料金面の部分の工夫や策があれば少しは楽になると思う。</p> <p>タクシーの活用については、神奈川県三浦市ではタクシーの営業が午後7時に終わり、その後の19時から翌日の1時までには二種免許を持たない一般のドライバーが自分の車でお客さんを乗せる取組を始めていた。これは日本版ライドシェアではなく自治体による自家用有償運送であり、実際の運行管理はタクシー会社に委託をしていた。将来的にはタクシー会社主体の日本版ライドシェアに切り替えたいという意向もあるようだった。高知市ではデマンドを導入している一方でタクシー運転手も不足しているので、二種免許を持たない一般のドライバーを含めて交通機関の役割分担を考えて行ければ良いのかなと思う。</p> <p>滋賀県では交通税の検討をしていた。高知県では森林環境税があるのでそれを振り替えたなら良いのではと思ったりもしている。滋賀県では、単に課税するというよりその中で住民が何を必要だと考えて、それにいくらかかるかというところを議論していたので、どうやって住民を巻き込んでいくかということが重要な課題だと思った。</p> <p>岐阜市では、住民がコミュニティバスの運行を計画段階から参画していて、住民が考える仕組みをいかに作っていくかが大事だと思った。</p> <p>まちづくりの観点からすると、最終的には市長の半断が大きいと思うし、高知駅とイオンモール高知の間を多くの学生が歩いているが、路面電車沿線の構想もあったように需要が伸びているのでなんとかできなかったのかなと感じた。はりまや橋と高知駅の間を片側だけにして、それか新堀川の通りを広場みたいにしても良いと思うし、様々な工夫はお金をかけなくてもできる部分があると思うので、既成概念にとらわれないような取組ができればと思っている。</p>
中城分科会長	<p>別紙の参考資料については、前回、委員の皆様から若者の意見を聞くことも大切といった指摘があったので、昨年度、高知大学との連携事業の中で、高知大学の学生からいただいた意見をまとめている。</p>
長尾委員	<p>それでは、意見交換に移る。3つの提案について意見などあるか。</p> <p>高知市はコンパクトシティという中心地域の発展を図っていくまちづくり。まさに高知市の考え方と同じだと思ったところ。</p> <p>交通戦略課として交通の問題を現在検討しているが、公共交通とまちづくりを一緒に考えるべきではないかと強く思った。ぜひ、次からは交通戦略課と高知市のまちづくりを考える都市計画課があるので、連携して公共交通とまちづくりを考えることを実現していただきたい。</p> <p>岡山や広島、長野などは公共交通でまちづくりをしている。今回の資料には県外やヨーロッパの事例も載っていて、バス停と電停が同じところにある提案もあった。電車とバスが並走すべきでないと思っているので、乗り換え拠点を作ることも必要と思っている。</p> <p>高速バスの運転手28人を0人にして、多額の補助金をいただきながら路線を確保するという提案だが今の時代にそぐわない。若者が県外へ行くときは高速バスを利用している。</p> <p>公共交通と都市計画が連携しながら、まちづくりであるコンパクトシティを実現すれば、なんと5年後は今のままでもいいのではないだろうか、という思いがある。</p>



福留委員	<p>高知市では立地適正化計画を定めていて、コンパクトプラスネットワークという都市機能を集約した拠点を作り、その間は公共交通で結ぶというまちづくりをめざしている。ただ、路線をいくつか廃止されるとその構想が実現できなくなるので、公共交通を利用していただいて、コンパクトプラスネットワークというまちづくりを進めて行きたいと考えている。これからもより連携して進めて行きたい。</p>
長尾委員	<p>私たちはもう5年先は待てない。コンパクトシティというのは何年も前からまちづくりと公共交通が連携してという話は何回も聞いてきているが、それが実現していない。資料には首長の判断と書いてある。ぜひ、今日の話をも市長へ報告していただいて、市長の判断を説明していただきたい。</p>
尾崎委員	<p>県外の事例等もお聞かせいただいで大変参考になった。ぜひ前向きに、公共交通の議論ができればと思ってわくわくしながら聞いていた。</p> <p>タクシーの配車ができるアプリを考えているということで、実際に導入されるとどれくらい便利になるのか。配車機能以外にも何か便利な機能を考えていたりするか。</p>
高村氏	<p>この内容は我々だけではなく、皆さんの意見を聞きながら作り上げていくべきだと思っている。既にあるUberやGOの機能は、アプリで領収書が発行できたり、呼んだタクシーが今どこまで来ているかがわかる。例えば、タクシーをマンションの入口まで自分の部屋から呼んだとき、すぐに降りていく必要はなく、タクシーが近づいたのでそろそろ降りていこうくらいの感じで、利用者にも運転手にとっても良い機能と思う。また、支払いはクレジットカードと連携しているので、クレジットカードのポイントが付く。配車する時に降りる場所も指定してから乗ると運転手と話をすることなく目的地まで連れて行ってくれるので便利だと思う。</p>
尾崎委員	<p>実際に高知独自のアプリを作ることは可能か。</p>
高村氏	<p>高松市は国のMa a S事業の1地域として参加していて国からお金が出ている。高松市のタクシー事業者で地域アプリを作るという話がまとめ、これから進めて行くと聞いているので、話を聞く予定にしている。高知市でもできると思っている。</p>
中城分科会長	<p>電車の軌道をバスやタクシーが利用するポルトガルのリスボンの事例を紹介いただいたが、実際に軌道をそのように利用することは可能か。</p>
近藤委員	<p>車が通行可のところは軌道が特殊構造になっている。電車は国から特許事業を頂いて運行している関係があり、構造についても認可申請というものがあり、大型のバスが通行することになれば構造を検討しなければならない。現在、旭地域や鴨部から朝倉までの区間、後免地域の一部に通行可の区域があるが、その区間は車が通行できる構造にしており、その他の区間は通行不可。基本的に横断は可能。</p>
岡村委員	<p>とさでん交通の提案を聞いて、運転手の数が限られていて、人口が減少していく中で何もしなければ運転手は減っていくという構造が続くと思う。タクシーもいずれ減るのではないかと考えている。乗りたい人を支えている運転手が高知市内で減っていくということになるので、この点について一番に考えなければいけないのではないかなと思う。そういう意味で考えると、デジタル化は切っても切り離せない課題だと感じる。</p> <p>運転手については、自己都合退職される方をできるだけ減らすことができれば路線の健全性を維持する一つの方策として考えられるのではないかなと思う。</p> <p>公共交通は使っている方のために必要なのはもちろん、これからの若い世代にも、まちづくりや地域の発展としても必要なツールと思うので、中長期的なことを考える際は高校生や中学生などの子どもたちが公共交通を選択できるということは一つの姿なのかなと思った。</p>

<p>中屋委員</p>	<p>人手不足で公共交通が成り立たなくなることが大前提にあり、そこをどうするか検討すべきだと思った。自動車の自動化やゆりかもめのような自動の電車などがある。個人的には車道を走る車が自動化するのは怖いと思っているが、軌道を走る電車であればある程度は自動化を進めてもいいのではと思っている。</p> <p>もう一つは、移動手段が無いと困るということだが、実際はお金さえ払えば移動手段は困らないと思う。利用者が負担すべき料金と受けるサービスが釣りあうかが課題だと思うので、とさでん交通などの公共交通機関が営利企業なのかということと公共事業だということの比率が関わっている。多額の補助金を出して会社が潰れないようにしているので、素人的には公共交通機関は全て公共にすれば良いと思う。</p> <p>路線沿線は利便性があるけど、通っていないところは利便性があるとは言えない状況で、その地域は住民が諦めて生活している。多少は便が減ったりルートが変わることは不便になるが、どうしても成り立たないのであれば減便は仕方ない。あらゆる移動手段を確保するために住民同士で運ぶことが許される時代が来れば違うと思う。</p>
<p>中城分科会長</p>	<p>そのほか全体的に何か意見などあるか。</p>
<p>熊谷委員</p>	<p>まず、とさでん交通は厳しい中でも非常に頑張っておられると思っている。至らないところもあると思うが、厳しいなりに頑張っておられる。皆さんとは運命共同体なので、一緒に考えるということが必要だと思う。</p> <p>2点目は、2、3年先はどうするのかという喫緊の課題も非常に重要。運転手が10年先には3分の1に減ることも非常に衝撃的で、どこを守るのかみんなで知恵を絞らないといけない。場合によっては、今後はサービスを諦めてもらうことが出てくるのではないかな。そういう前提で考える必要があると思っている。</p> <p>問題解決の切り札が自動運転とライドシェアと思っていたが、自動運転は10年先くらいになるだろう。軌道がある電車ですえ信号交差点を通過するので、安全面を考えるとすぐにはできないと思っている。10年先なら可能性があるかもしれない。</p> <p>この半年にライドシェアの委員会に出て話を聞いていたが、高知に当てはまる内容とは思えない。そうすると、とさでん交通の予測値を基に方法を考える必要がある。ライドシェア、道路運送法第78条第2号あるいは第3号の考えをベースにしたものも出てくると思うし、デマンドも限界があるのではないかとも思っているの、今後、議論が必要だと思う。</p>
<p>明石委員</p>	<p>高知市の現在のライドシェアについて9月30日時点の状況としては、高知市のタクシー事業者で、ライドシェアを自主的にやる事業者は9事業者ある。全32事業者のうち9事業者が手を挙げて申請をしている。やったことがない事業者ばかりなので経営的にどうなるのかさっぱりわからない。それでも9事業者が極めて近い将来にライドシェアをやる。また、2回目の募集を運輸局は1月に予定している。高知市の場合には1回目にライドシェアを発展させるつもりでいる。高知市の場合、タクシーが潤沢にあるにもかかわらずなぜライドシェアをするのかということには理由がある。交通空白地域やタクシーがない地域であれば、アメリカ版や中国版ライドシェア、プラットフォーム式の誰でもライドシェアができる時代が必ず来る。それを防止するという意味で日本版ライドシェアを高知市も全国的にも立ち上げている。ライドシェアは反対だが、将来的な展望を考えたらなんでも反対ではいけないのではという気がしている。</p>
<p>熊谷委員</p>	<p>公共交通会議では2つのワーキングを立ち上げていて、運賃関係の見直しをする分科会もある。デマンド交通は利用が増えているが運賃形態はどうされるのか。</p>
<p>事務局：出口</p>	<p>今年度当初に、公共交通会議の下にリ・デザイン分科会と運賃協議分科会を設置した。バスや電車、タクシーが運賃値上げをしているので、デマンドについてもまずは事務局で整理して、必要であれば運賃分科会開催や値上げを検討したいと考えている。</p>

中城分科会長	<p>本日の議事については以上で終了する。言い足りないことや思いついたことがあれば、事務局に伝えてほしい。最後に事務局から連絡事項をお願いする。</p>
事務局：出口	<p>長時間にわたり活発な発言をありがとうございます。また、リ・デザインに繋がる様々な提案をありがとうございました。本日いただいた提案は参考とさせていただきます。</p> <p>次回の分科会は来年の1月頃に、先進事例の紹介や抜本的な対応策の紹介、そして来年10月再編に向けたバスやタクシーの協議を予定している。</p> <p>委員の方々から、並走区間の検討やそれを解消するための拠点整備、まちづくりというキーワード、ドライバー不足も大前提であるといった発言があったので、関係者と協議しながら整理できるところは整理したいと考えている。また、トーメン団地の10月以降の利用状況についても、とさでん交通からデータを提供いただきながら事務局でも整理をして、来年度に向けてどのような方策があるのかを検討したい。</p> <p>本市としては、次期の公共交通計画が令和9年度開始を予定していたが、早急に対応するために1年前倒しをして、令和8年度から次期計画をスタートしたいと考えている。今後はこのスケジュールで分科会や公共交通会議を進めていきたいと考えている。</p>
事務局：門田	<p>次回の分科会の詳細については後日連絡をする。</p> <p>以上で第2回地域公共交通リ・デザイン分科会を終了する。</p>