

## 第4回 東かがわ市地域公共交通活性化協議会

日時 12/23(水)14:00～15:00

場所 東かがわ市交流プラザ2階ホール

### ■議事次第

#### 3. 東かがわ市地域公共交通計画について

- ・資料1-1、参考資料について説明(バイタルリード)
- ・参考資料について説明(手嶋委員)

**宮崎会長:**法改正で大きく変わった部分として、1つ目に収支について計画に盛り込むことがある。

また、これまでは計画をつくって終わり、モニタリングができていない自治体があったが、きちんとモニタリングをしながら計画を推進していくことが示されている。

計画については、p44 図49の将来像について、3章の市の目指す方向性に都市計画の指針や絵がないため、行政内部で拠点等についてオーソライズできているかが気になる。

**事務局:**市としては都市計画を定めていないが、施設配置や道路整備の現状から白鳥に拠点が集まってきた現状がある。また市民からアンケートや意見を伺う中で、白鳥への移動ニーズが高くなっていることから、拠点として位置付けることとしている。

**宮崎会長:**計画が絵に描いた餅になってはいけないので、行政内できちんとオーソライズしていただければと思う。

評価指標は法改正を受けて後付けで設定しているだけではダメ。p46に基本方針と目標があるが、基本方針1で持続的に支える公共交通網の整備の目標としては、収支率ではなく収支がいいのではないかと思う。率だと議論しにくい、収支で具体的にいくら足りていないかが分かると、誰が負担するのか議論できると思う。地域資源の総動員という話もあり、東かがわ市の場合、福祉部局の政策の話もあると思う。収支について、大川バスの収支率のみを取り上げているが、移動に関わる全体の負担額が見えるようにしないと議論が難しいため、見直した方がいいのではないか。

**事務局:**収支に関する目標設定にあたり、本市独自のコミュニティバスがないため、大川バスの収支をもとに目標設定した。引田線の場合、市を跨ぐ路線であり、実際の市内の収支額とした場合、それで適当か議論があり、運輸局や事業者と協議した上で収支率として設定している。

福祉分野との連携に関する指標については、現状で数値が取りづらい状況にあり、こうした表現にしているが、指摘を踏まえて今後、内容を逐次見直していきたいと考えている。

**宮崎会長:**納得できるようなできないような回答である。今回の取組は市のやっていることを評価するのではなく、様々な取組を総合的に評価する必要がある。事業の進捗管理として、事務局である市がやっている事業の進捗管理だけではよくない。いろんな関係者が入っている中でそうしたメンバーの取組を情報共有し、適宜改善できるよう意識を変えないといけない。

公共交通という言葉があるが、移動に係る総費用がいくらかかっている、それをどこにど

のように配分するかについての議論が必要ではないか。直ちに算出するのは難しいと思うが、意識を持っておかないと路線バスだけでやろうというのは難しいのではないか。

**手嶋委員:**東かがわ市の場合、基本市内を走るのは路線バスのみ。バスの利用促進というかたちで、市の利用補助として公的投資がなされていると伺っている。スクールバスを含め、その内公共交通の収支をどうしていくか、移動に係る公的負担・収支の在り方を考えるのは手である。役割分担をしながら、公共交通として捉えたものをどのような収支を目指すか、考えていくのも手ではないか。

**宮崎会長:**色々と議論が残るが、基本方針に「まちを持続的に支える公共交通網」と出ているが、ここで言う公共交通網というものはいったい何なのかというところにも関連する。収支だけだとそこだけクローズアップされがちになる。継続的に議論できればと思う。公共交通網といったところでJRとの絡みもある中、必ずしも東かがわ市だけで負担しているものでもないと思う。

**手嶋委員:**p50 目標 1-1、補足資料の p3 について、恐らくまちの拠点として3箇所をどれだけ活性化させるか、JRとの乗り継ぎ、ネットワークとしてどれだけ機能しているかで評価指標を設定していると思う。用途は乗り継ぎと買い物利用だけでなく、通院・観光等にも公共交通が利用されていると計画に書かれていた。路線バスの乗降者数は波及効果を把握する一つの指標と考えている。マルナカ前でたくさん乗降していた場合、買い物でいろんな人が公共交通を利用して買い物の役に立っているということであれば、こうした人達の利便性向上につなげ、こうした人達の利便を低下させないよう効率化を図ろう、というようなかたちで検討できる。さらに通院や観光でも指標設定しても良いのではないかと思う。どういったところに外部効果を持っているのかを考え、乗り継ぎと買い物以外でも検討できるのではないか。さらに発展的に出来るのであれば、通院・観光をどのように盛り立てていくのか、指標にして検討いただくとクロスセクター効果も把握できて良いと思う。兵庫県福崎町では、クロスセクター効果を計画の中にも盛り込んでいる。クロスセクター効果の話は派生的な話なので、余力があれば検討いただきたい。

**事務局:**ありがとうございます。観光地の近くのバス停の乗降者数等の指標も、観光分野と連携して検討していきたい。

**南委員:**参考に教えていただきたいが、人口減少が進む中、達成が少し難しい目標設定がされていると思う。年間利用回数等がこの数字になった根拠はあるのか。

**事務局:**過去の利用状況の推移を踏まえ、利用者数は減少していく傾向があるが、計画する中で1人当たりに落としていく中、下がっていくような数値設定であれば、このくらい使えば利用が増えるというイメージがしづらく、厳しい目標と認識しつつ、あえて高めに設定している。

**原副会長:**目標値をクリアされなかった場合はどうなるのか。

**事務局:**今のところペナルティ等は考えていない。

**原副会長:**p56 について、「研究」と踏み込んで記載されていること、p57 に協議会メンバーと検討を進める等、意欲的に記載いただき、良い印象を受けた。次回会議にはみなで公共交通で来てみてはと思う。

**宮崎会長:**地域コミュニティとの連携は非常に重要と考えており、自分も時間が許す限りコミュニティ協議会へのヒアリングに参加したが、コミュニティ協議会が変われば地域特性も異なる

ため、市として一括で決めるのではなく、地域単位で検討を進めて手を差し伸べていければと思う。原先生のお力添えもいただけたらと思う。

**小北委員:**単純な質問だが、例えば今日先生方はどうやって来られたか。私も滅多にバスは利用しない。公共交通を利用すること自体に楽しいイメージがないと、乗ってみたいと思わない。その辺りも考えていかないといけない。きれいごとだけでは難しいと思う。

**宮崎会長:**私も今日は予定があり車で来ている状況。例えば鉄道やバスのダイヤに合わせて協議会の時間設定を考える等、ちょっとした取組からできればと思う。

**水口委員:**今年子供会の役員をしている。四国水族館がオープンしたため、行事でJRを利用して行くことを考えていたが、コロナの影響で中止になった。ちょっとした計画で公共交通を使う機会を増やして、楽しく利用する機会をつくっていければと思う。

**宮崎会長:**食わず嫌いをしている人も、案外知って使ってみると便利だと感じると思う。良い社会勉強にもなると思う。

コロナの関係で難しい面もあるが、私が住んでいる地域では、公共交通の利用促進として、地域住民が協力してハイキングの行き帰りに公共交通を利用した。バス停の近くに住んでいる人は少ない状況。車でどこかに集まって、公共交通に乗り換えてみよう、というような取り組みもいいかもしれない。

コミュニティ協議会のメンバーが委員になっておられる中、行政用語が多く難しかったかもしれないが、計画に挙がっている取り組みの推進にあたっては、引き続き皆さんご協力をお願いしたい。

#### **4. 今後のスケジュールと来年度の活性化協議会の体制について**

##### **・資料2について説明(事務局(橋本))**

**宮崎会長:**来年度以降メンバーが変わるとのことだが、住民の意見が引き続き吸い上げられるようお願いしたい。

例えば大川バスは国道を走っているが、バス停の新設してほしい等の話が出てくることもある。道路改良について、会議に国の道路部局の委員がいないが、そうした中で話をしにいても難しい場合がある。会議の中で関係者ときちんと議論しておく必要があり、そうした面で若干メンバーの変更があると認識していただければ。

他の市町では、地域の代表の方が入っているパターンが多いが、住民の個別の意見の吸い上げ方はいろんなケースがある。コミュニティバスの運転手に住民意見を吸い上げてもらっている地域もある。住民による協議会ができている場合があり、そうした方や民生委員や社会福祉協議会の場合もある。人のネットワークを通じて意見を吸い上げながら、地域が良くなっていければと思う。

#### **5. その他**

(質疑等無し)

以上