

第3回 東かがわ市地域公共交通活性化協議会 次 第

日時：令和2年8月3日（月）14:00～

場所：東かがわ市交流プラザ2階ホール

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 委員紹介
- 4 前回の協議会のふりかえりとこれまでの経緯について 【資料 1-1、1-2、1-3】
- 5 東かがわ市地域公共交通網形成計画の骨子案について 【資料 2-1、2-2】
- 6 今後のスケジュール 【資料 3】
- 7 その他
- 8 閉会

(配布資料)

- | | |
|--------|-------------------|
| 資料 1-1 | 第2回協議会議事録 |
| 資料 1-2 | コミュニティヒアリング概要 |
| 資料 1-3 | コミュニティヒアリング結果まとめ図 |
| 資料 2-1 | 計画骨子案 |
| 資料 2-2 | 計画骨子案用語解説 |
| 資料 3 | スケジュール |
| 当日資料 | 委員名簿 |
| | エリア図 |

コミュニティヒアリング概要

開催概要

コミュニティ	開催日時	会場
相生	令和2年1月23日(木) 19:30～21:00	相生コミュニティセンター
引田	令和2年7月21日(火) 18:30～20:00	つばさ交流センター
小海	令和2年1月21日(火) 19:00～20:30	小海活性化センター
本町	令和2年1月22日(水) 19:30～20:40	東かがわ市交流プラザ
白鳥	令和2年1月21日(火) 19:00～20:00	白鳥コミュニティセンター
福栄	令和2年1月15日(水) 19:00～20:30	福栄コミュニティセンター
五名	令和2年1月31日(金) 19:00～20:30	五名コミュニティセンター
三本松	令和2年1月23日(木) 17:30～19:00	三本松コミュニティセンター
水主・誉水	令和2年2月19日(水) 19:00～20:30	誉水公民館
丹生	令和2年1月22日(水) 19:00～20:30	丹生コミュニティセンター

結果まとめ（各コミュニティで出た主要な意見等を抜粋）

コミュニティ	鉄道	路線バス	タクシー	通学・通勤	買い物	通院	その他
相生	・高松～引田間の便数が少なく、所要時間も長い	・バスがあってもそこまでが遠い	・呼ぼうとしても待ち時間がある（特に午前中）	・高校生は引田駅まで自転車か家族の送迎	・買いだめして荷物が大きくなるので家の近くまで届けてほしい		・理想は家の近くまで来てくれる移動サービス ・どれだけ需要があるかは実験しないとわからない（曜日を決めて実験的に運行） ・ボランティア運転士をしてもよいという人もいるが、事故のリスクがあるので、躊躇してしまう
引田	・引田駅のトイレの水洗化を要望しているが、なかなか実現しない。	・バス停まで遠く、車をつかえない人は困っている ・徳島バスを引田駅で鉄道に接続させるよう市も働きかけるべき ・小海や相生を含めて週に1～2回でも運行するバスがあればよい ・スクールバスを上手く活用できないか ・一部のバス停（白鳥病院(※国道沿い)や114 銀行前等）は上屋が無く、雨が降ると困る		・高校生は駅まで自転車で行って、鉄道で通学している	・引田地域にはドラッグストアがないため、ちょっとした薬等の調達に白鳥まで行く必要がある ・マイカーを持たない人は、白鳥に行く人に乗せてもらって移動している ・引田地域は日常生活における移動全般で東（徳島方面）に行く人は少ない		・高齢者が最低限生活できるようなサービスが必要 ・地域で移動を考える組織をつくっていかないといけない ・シニアカーをもう少し使いやすく、市で補助やリース等ができれば
小海	・特急優先なので所要時間が長い（三本松まで迎えに来てもらう） ・利用するのは学生くらい	・スクールバスを有効活用できればよい	・タクシーの乗り合い利用に補助してくれればよい ・昼すぎが暇だと聞くので有効活用できれば ・実は費用的に、マイカーを持つよりタクシーの方が安くつく	・小学生はスクールバス、中学生は自転車で通学 ・高校生は引田駅まで自転車（石田高でも JR で通学）	・マルナカでも品揃えは白鳥店がよく車の人は白鳥店に行き、自転車の人は引田店に行く	・通院は人によって行先が異なるため、乗合は難しいのではないかと ・白鳥病院は待ち時間が長く、帰りの時間を読みにくい	・車が無い人（小海で20～30人程度？）は家族や友人に送迎してもらっている ・今は運転できるので良いが、5年先・10年先が不安
本町	・三本松駅で長時間待たされる ・讃岐白鳥駅に時計やトイレが無く使いづらい ・駅やバス停を情報発信の場にしては（今は何も無い）	・バスに乗るのは月1回（1人）、年1回（3人） ・重い荷物を持ってバスに乗るのは困難 ・市役所が率先してバスを利用する姿勢を見せないといけない ・10年以上バスに乗っていないので乗り方が分からない ・バスだと時間を気にしながら生活しないといけない	・タクシー補助制度が議会で議論されていたが、500円×20枚では少ない		・一度に大量に買い物をするので、バスでの移動は無理だと思う		・移動手段が無い人たちに話を聞いても、近所の人に乗せてくれるので「今は何とかなっている」とのこと ・同じ本町でも、商店街沿いは駅やバス停に歩いていけるが、そうでない新川地区とかは事情が違う
白鳥	・鉄道は月1回～年1回ぐらいしか使わない ・普通列車の本数が少なく時間がかかる（今は高松まで1時間以上かかる）	・バスはほとんど使わない ・高松までバスで行こうと思っても時間があてにならない ・バス停まで歩いていけない人が多い	・タクシー会社がなくなると、本当に困る人が出てくると思う		・生協で宅配してもらって買い物をしている人も多い ・介護認定を受け、訪問ヘルパーに買い物を依頼している場合がある ・地域の人たち、隣の人たちと一緒に買い物に	・白鳥病院だけでなく、かかりつけの個人医が複数あり、ハシゴしている人もいる ・みづいり診療所は車で送迎してくれる	・デマンド型でないと市民は使わないのではと思うが、1回あたりの金額がどのような設定になるかが重要だと思う ・毎週何曜日の朝何時に来てくれたら、買い物に連れていってあげる、というようなサービスがあるといいのでは ・運転免許を持たない人は、身内等による送迎かタクシー利用で移動している

コミュニティ	鉄道	路線バス	タクシー	通学・通勤	買い物	通院	その他
					行くようにしているらしい		・送迎に関する支援や福祉バスなどの制度、企業の取組などを市民に周知する方法を考えないといけない
福栄	・バスの乗り方は分かるが、鉄道の乗り方が分からない ・鉄道は出張に行くときに使う	・バスは本当に人が乗っていない ・土日は減便になり不便と聞く ・バス停までの距離が問題（場所によっては勾配がある） ・高齢者にとってステップの昇り降りがきついと思う ・「福祉センター前」というバス停名で白鳥温泉をイメージしにくい ・高齢者は高速バスをほとんど使わない（高速バスは利用者層に限られる）	・運転士によっては、病院が終わるまで待ってくれる人や薬を取ってきてくれる運転士もいるので、タクシーを使うという人もいる ・タクシーはバスと違って1週間分の買い物をして、重たい荷物を運転士さんが持っていてくれるので助かる	・福栄は高校生があまりいないが、祖父母が三本松駅まで送迎している人が多い ・三本松高校だったら自転車で通学している人もいる ・五名からは石田高校へバイク通学が認められているが福栄は距離の関係でだめ ・そもそも今のバスダイヤは市外への通勤・通学を想定したダイヤ設定・乗継になっていない	・（車でない場合）病院に行って買い物して帰るとき施設の移動はどうしているのか（目的地同士が近くにあると良い） ・東山の人は自転車で買い物に行っている ・シニアカーでマルナカまで行っている人いると聞く ・移動販売が来ていて利用する人は多い	・みづいり診療所は送迎車を出して五名くらいまで送迎してくれる	・3年ぐらい前にコミュニティ協議会で地域の移動手段を確保しようという話を持ち上がったが、地域内に白鳥タクシーがあったので、その後話が盛り上がらなかった ・地区ごとに週1~2日、曜日を決めてマルナカや病院などを回るような運用ができれば、その方が効率的なのでは ・高齢化が進んで車に乗れなくなる人たちが増えている ・高齢になったらデイサービス・介護タクシーを利用している人もいる ・運転免許を返納せよというお達しばかりではなく、免許返納しても良いなと思えるような制度設計が必要 ・公共交通を維持するにも財源が必要
五名		・バス停までが遠い ・五名福栄線の始発を大窪寺にすれば、弘川地区の人は助かる ・通勤でバスを利用しているが土日祝や年末年始は減便になり不便 ・7:25に三本松駅に着くが、5分前に列車が出てしまう（6:40境目発）		・高校生は親が送迎しなければならない ・高校生の通学に関してさぬき市コミバス（大窪寺方面）と連携してほしい	・高齢者が歩いてバスに乗り、買い物は行けない	・隣接する阿波市の人の中にも白鳥病院等に行く人がいる ・お年寄りや通院に困っていると思う ・薬は郵便配達で運んでもらうなど、自分で動かなくても良いサービスになればよい	・社協にはずっとデマンドタクシーの運行をお願いしてきたがかなわなかった ・五名は人口規模が小さいので、五名だけで考えても無理 ・阿波市との間で県をまたいだ連携ができればよい ・日下地区は病院も買い物もさぬき市だが、五名の中には阿波市方面に買い物に行く地区もある
三本松		・スクールバスなどを使って、きめ細かく運行してくれればよい ・循環バスの希望がある ・人口が多い海側を走ってくれればよい	・タクシーを呼んでもなかなか来てくれない ・タクシードライバーが高齢化していて乗るのが怖い		・施設が車を出して買い物に連れていってくれるというサービスがある ・有料でも買い物支援サービスを希望する	・病院の行きは送ってもらえるが、帰りは時間が読めず困る ・以前は病院に乗り合っていたが、車を運転する側も高齢化し難しくなっている	・高齢者だけではなく子どもや妊婦も公共交通が必要 ・高齢の方が車を運転していて危ない ・例えば車両を市から貸与し、ボランティア輸送ができないか ・少し前に自家用車有償をやろうと運輸局に相談に行ったがダメだった
水主・誉水		・バス停までたどり着けない人が増えている ・予約を入れたら回ってくれるバスもあると思う ・5年・10年先を考えた上でコミュニティバスを走らせるべき ・海沿いから国道11号まで	・タクシーの補助制度、割引制度はないのか ・Uberのようなものができると良いのだが、タクシー業界を圧迫する恐れがある	・水主では中学生は自転車、高校生は親の送迎で通学している	・沿線の商業施設に協賛金等を出してもらってはどうか	・沿岸部から白鳥病院に行くため、三本松駅などへタクシーで行って、そこでバスに乗り換えている	・デマンド型の「予約をする」行為は独居老人にとっては辛い、定時定路線型なら自由に乗れる（わざわざ予約をしないでも乗れるというところが良いのではないか） ・顔見知りの人が有償で送ってくれる仕組みがあれば、高齢者にも使ってもらいやすい

コミュニティ	鉄道	路線バス	タクシー	通学・通勤	買い物	通院	その他
		1.7~1.8km ぐらいありバス停まで歩くのはしんどい ・スクールバスを活用してはどうか					・商業施設や医療機関等が送迎をしてくれると良い ・免許を返納しなさいと言われるが、返納したらどう生活するのか
丹生	・鉄道を使うのは高松に飲みに行く時くらい ・丹生駅は跨線橋がありバリアフリーではないので高齢者は使えない	・今の時代にバスをのんびり待つのは難しい ・バスは時間通りに来ないので使えない ・祖母は原付でバス停までアクセスし、バスを利用している ・バス停までが遠いので家の近くまで迎えに来てほしい		・高校生は丹生駅まで自転車で行き、そこから鉄道やバスに乗り継いで通学する ・学生は公共交通が必要	・買い物をして重い荷物を持ってバス停まで歩けない ・丹生はマルナカの前にバス停がない、白鳥のマルナカは乗換えが必要（荷物を持って乗換えはあり得ない） ・丹生の北部は津田の方のスーパーに行くかもしれない		・バス停や駅までが遠いので免許返納が不安 ・自治会ごとに曜日を決めて運行するようなサービスなら良いと思う ・共助の取組が現実的 ・丸亀のボランティア輸送を見てみたい（事故のリスクが気になるが...）

丹生

<バス全般>

- バスは時間通りに来ないので使えない
- 祖母は原付でバス停までアクセスし、バスを利用している
- バス停や駅までが遠いので免許返納が不安

<通学>

- 高校生は丹生駅まで自転車で行き、そこから鉄道やバスに乗り継いで通学する

<買い物・病院>

- 買い物をして重い荷物を持ってバス停まで歩けない
- 丹生はマルナカの前にバス停がない、白鳥のマルナカは乗換えが必要(荷物を持って乗換えはあり得ない)
- 丹生の北部は津田の方のスーパーに行くかもしれない

三本松

<バス全般>

- 人口が多い海側をバスが走ってくればよい

<買い物・病院>

- 施設が車を出して買い物に連れていってくれるサービスがある
- 病院の行きは送ってもらえるが、帰りは時間が読めず困る
- 以前は病院に乗り合って行っていたが、車を運転する側も高齢化し、難しくなっている

<その他>

- タクシーを呼んでもなかなか来てくれない
- タクシードライバーが高齢化していて乗るのが怖い
- 高齢者だけではなく子どもや妊婦も公共交通が必要
- 高齢の方が車を運転していて危ない
- 少し前に自家用有償旅客運送を実施しようと運輸局に相談に行ったが上手くいかなかった

水主・誉水

<バス全般>

- バス停までたどり着けない人が増えている
- 海沿いから国道11号まで1.7～1.8kmぐらいありバス停まで歩くのはしんどい

<買い物・病院>

- 沿岸部から白鳥病院に行くため、三本松駅などへタクシーで行って、そこでバスに乗り換えている

<通学>

- 水主では中学生は自転車、高校生は親の送迎で通学している

五名

<バス全般>

- バス停までが遠い
- 五名福栄線の始発を大窪寺にしてはどうか(オレンジ破線)
- 通勤でバスを利用しているが土日祝や年末年始は減便になり不便

<買い物・病院>

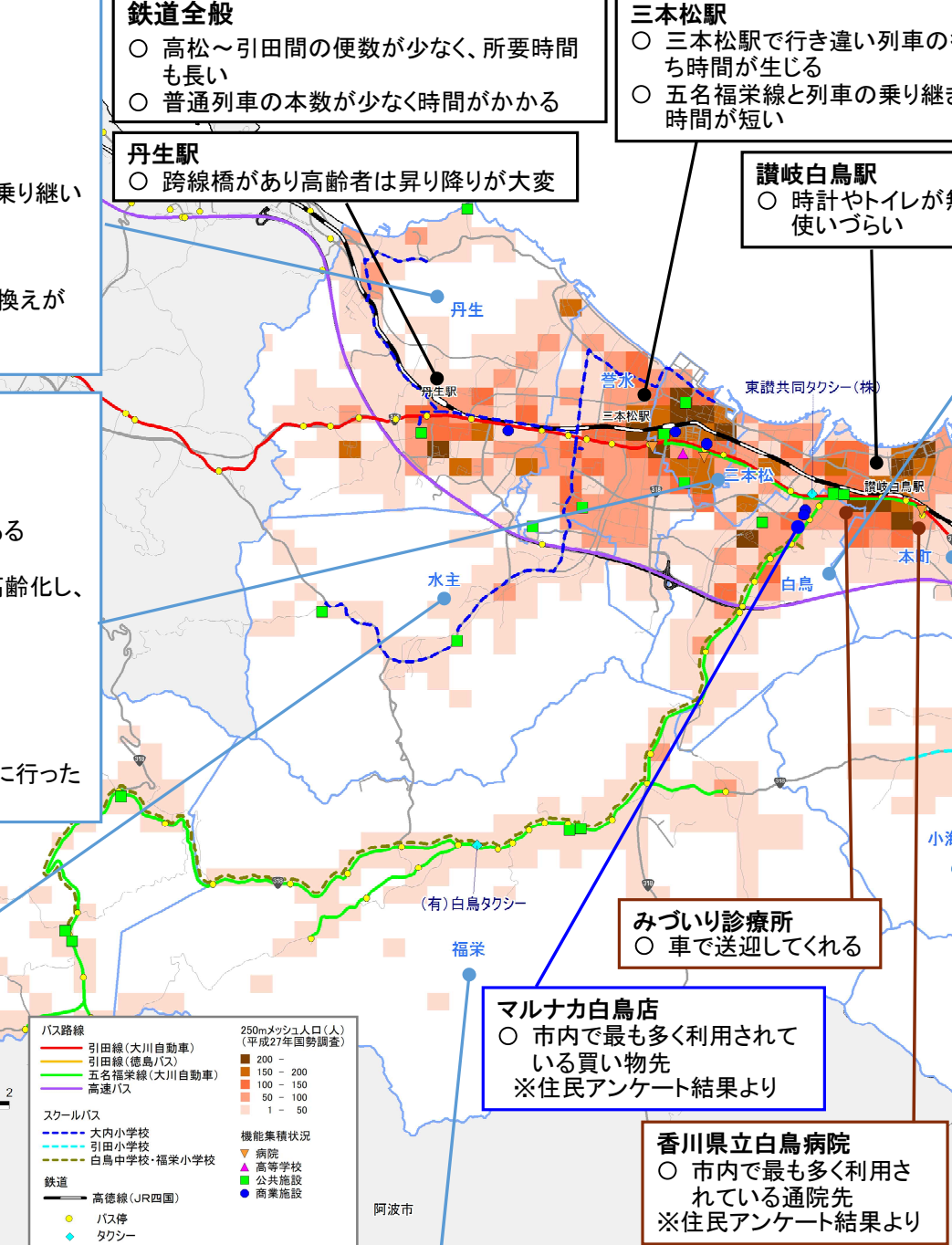
- 日下地区は病院も買い物もさぬき市、阿波市方面に買い物に行く地区もある
- 隣接する阿波市の人も白鳥病院等に行く人がいる
- 阿波市との間で県をまたいだ連携ができればよい

<通学>

- 高校生は親が送迎しなければならない

<その他>

- 社協にはずっとデマンドタクシーの運行をお願いしてきたが叶わなかった



福栄

<バス全般>

- 今のバスダイヤは市外への通勤・通学を想定したダイヤ設定・乗継になっていない
- バス停まで遠い(場所によっては勾配あり)
- 土日はバスが減便になり不便

<買い物・病院>

- 福栄には商店・病院が無く大変
- 病院に行って買い物して帰るときの施設間の移動が大変(目的地同士が離れている)
- 東山の人は自転車で買い物に行っている
- シニアカーでマルナカまで行っている人もいる

<通学>

- 福栄は高校生があまりいないが、祖父母が三本松駅まで送迎している人が多い
- 三本松高校へ自転車で通学している人もいる
- 五名からは石田高校(さぬき市)へバイク通学が認められているが、福栄は距離の関係で認められていない

<その他>

- 高齢化が進んで車に乗れなくなる人たちが増えている
- 高齢になったらデイサービス・介護タクシーを利用している人もいる
- タクシーはバスと違い重たい買い物の荷物を運転士が持っていてくれるので助かる

白鳥

<バス全般>

- バス停まで歩いていけない人が多い

<買い物・病院>

- 生協で宅配してもらって買い物をしている人も多い
- 介護認定を受け、訪問ヘルパーに買い物を依頼している場合がある
- 運転免許を持たない人は、身内等による送迎、タクシー利用、乗りあわせて買い物に行くようにしている
- 白鳥病院だけでなく、かかりつけの個人医が複数あり、ハシゴしている人もいる

本町

<バス全般>

- 同じ本町でも、商店街沿いは駅やバス停に歩いていける地区とそうでない地区がある(新川地区はバス停が遠い)

<買い物・病院>

- 一度に大量に買い物をするので、バスでの移動は厳しい

<その他>

- 近所の人が乗せてくれるので、今は何とかなっている状況
- タクシー補助制度について、券500円×20枚では少ない

マルナカ引田店

- マルナカ白鳥店に次いで多くの住民が利用
- ※住民アンケート結果より

引田

相生

<バス全般>

- バスがあってもそこまでが遠い
- 南北の移動ができない

<通学>

- 高校生は引田駅まで自転車か家族の送迎

<その他>

- 買い物の荷物が重たいため、家の近くまで届けてほしい
- タクシーを呼ぼうとしても待ち時間がある(特に午前中)

小海

<買い物・病院>

- 小学生はスクールバス、中学生は自転車で通学している

<通学>

- 高校生は引田駅まで自転車(さぬき市にある石田高はJRで通学)
- マルナカ白鳥店の品揃えがよく、車の人は白鳥店に行き、自転車の人は引田店に行く
- 通院は人によって行先が異なるため、乗合は難しい(特に白鳥病院の帰りの時間は読めない)

<その他>

- 車が無い人は家族や友人に送迎してもらっている
- 今は運転できるので良いが、5年先・10年先が不安
- タクシー利用は昼すぎが空いている(有効活用できないか)

基本理念
地域をつなぎ みんなで支え続ける公共交通

現状・問題点

課題

基本方針・目標

- ①まちが拡散し移動需要が分散的に発生するため、公共交通による対応が難しい状況にある
- 買い物は白鳥地区を中心にニーズが集中する一方、通院は県立白鳥病院へのニーズが多いものの各地に分散
 - 隣接市町への移動ニーズも多い
 - 施設等が利用者向けに個別輸送をしている事例あり
 - 郊外で宅地開発⇄旧市街地では建て替え等が進まず
- ②まちの形態や人々のニーズの変化に公共交通網が対応できていない
- 人口が集積していても駅やバス停から離れた地区がある
 - 長い距離を歩くのが大変という意見
 - 「自宅や目的地の近くまで移動できる施策」や「安く移動できる施策」のニーズ
 - 鉄道の便数が少なく、所要時間が長い
 - バスは市外への通学・通勤を想定したダイヤになっていない
 - スクールバスと路線バスの重複がある
- ③公共交通を「新たな利用者」に利用してもらうための環境整備ができていない
- バスや鉄道の乗り方が分からない
 - バリアフリー※1対応や水洗トイレ整備等の遅れ
 - 情報提供の面で分かりにくさ
 - 交通手段間での連携が不充分
 - タクシーは呼ぼうとしても待ち時間がある
 - 福祉バス制度※2の周知不足
 - 人口が集積していても駅やバス停から離れた地区がある
- ④交通事業者の運行リソース(運行の担い手)が限られている
- 運転士不足による路線の短縮や便数の削減、営業時間の短縮の可能性
 - 需要集中による待ち時間が発生する可能性
 - 乗合タクシー※3等の実現可能性が不透明
 - 事故等のリスクにより、ボランティア輸送※4等の担い手確保が困難

- ①まちづくりとの連携による持続可能性の向上
- まちづくりと公共交通が緊密に連携できる体制を構築
 - 地域のコミュニティ拠点を活かした「コンパクト・プラス・ネットワーク」※5のまちづくりを目指す
- ②公共交通及びその結節点に人々を惹きつける環境整備
- 公共交通が使いやすい環境を構築
 - 公共交通が「移動の選択肢」に含まれるよう、ソフト・ハード両面から多面的に利用促進策を実施
 - 交通結節点※6とまちの拠点の連携による、拠点の持続可能性の向上
 - 公共交通及び交通結節点が、魅力的で人々を惹きつけられるような環境にしていける必要
- ③役割分担を意識し、あらゆる方法・手段・資源をフル活用した移動手段の確保
- 運行の担い手を十分に確保していく
 - 交通事業者だけでは対応しきれない移動需要に対応できる移動手段を確保
 - 交通空白地※7を中心に、交通手段の役割分担を意識しながら、新たな移動手段を活用した取組を進める

基本方針①
まちを持続的に支える公共交通網の整備

- 【目標1-1】
まちの骨格となり市民や来訪者の交流を支える広域・市内拠点間の移動利便性確保
《事業(案)》
- ・日常生活圏※8を意識した鉄道の移動利便性確保
 - ・移動ニーズやインフラ整備※9を踏まえた路線バス網の再編
- 【目標1-2】
市民の日常生活を支える市内拠点への移動利便性確保
《事業(案)》
- ・コミュニティとの協働による不便地区での移動手段確保
 - ・タクシーの効率的な利用に向けた研究
 - ・新たなモビリティの導入に向けた研究
- 【目標1-3】
みんなが安心して利用できる環境の整備
《事業(案)》
- ・交通結節点における待合環境や情報提供の改善
 - ・運行情報の見える化の推進(公共交通マップ整備、運休・遅延等の情報提供等)
 - ・車両や施設等のバリアフリー化の推進

基本方針②
公共交通をみんなでつくり、育てる意識・体制づくり

- 【目標2-1】
公共交通をつくり、育てる意識の醸成
《事業(案)》
- ・コミュニティによる移動手段を考える取組や利用促進の取組への支援
 - ・ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント※10の実施
- 【目標2-2】
東かがわ市の公共交通に関わる関係者間の連携強化
《事業(案)》
- ・法定協議会を活用した関係者間の連携強化
 - ・観光、福祉、教育等、移動に係る部署との政策連携の継続
 - ・交通事業者間での連携の深化
 - ・インフラとしての役割を踏まえた行政からの必要な支援の継続

1	バリアフリー	障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的、心理的、制度的、情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関等を円滑に利用できるようにすることを指す。
2	福祉バス制度	本市が実施している、高齢者(70 歳以上)、障がい者と難病患者を対象とした移動支援制度。大川自動車(株)が運行する路線バスの運賃の一部を助成している。
3	乗合タクシー	乗車定員 10 人以下の自動車(タクシー車両)を用いて、旅客を運送するサービス。定時定路線型からデマンド型(利用者からの事前予約があった場合にのみ運行)といった、地域のニーズに応じて多様な形態で運行する。
4	ボランティア輸送	道路運送法によらない無償運送。利用者は、ガソリン代等の実費のみを負担することで利用できる。
5	コンパクト・プラス・ネットワーク	行政・医療・福祉・商業等の各種サービスを維持し、効率的に提供していくために、各種機能を一定のエリアに集約化(コンパクト化)するとともに、各地域を公共交通等で結び(ネットワーク化)、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導することで、居住と生活サービス施設との距離を短縮し、市民の生活利便性向上を目指す取組。
6	交通結節点	複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。交通機関の乗り換え・乗り継ぎ場所。
7	交通空白地	交通空白地に明確な定義はないが、路線バスが運行していない地域、既存のバス停から離れている地域のことを指す。
8	日常生活圏	人が主に行動する範囲・地域を指し、日常生活のほか、遠出しない余暇や娯楽などを営む空間。
9	インフラ整備	公共施設や公園、道路など地域や社会、経済の基盤となる公共的な施設等を整えることで、地域生活の充実に努めること。
10	モビリティ・マネジメント	1 人 1 人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自家用車利用から公共交通等を適切に利用する等)への変化を促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

スケジュール案（令和2年8月3日時点）

