

第2回 東かがわ市地域公共交通活性化協議会協議要約

日時 11/28(月) 15:10~16:45

場所 東かがわ市引田公民館3階ホール

■議事次第

3 タクシーチケット型実証実験の結果報告

○事務局より資料2に基づき実証実験の結果報告を行った。

会長) 詳細な分析になっている。関係者の皆さまご協力ありがとうございました。報告について何か質問があれば。

委員) 料金の支払い方法はどのようにされたのか。おつりは出るのかななどを説明してほしい。

事務局) 運賃総額を超えない範囲であればチケットは枚数制限なく使えることとした。

委員) 需要と供給、実現可能性を明らかにされていて非常に有益だと思う。例えば、今後こうしたサービスを市内全域で実施する場合、中心部から離れた地域には配布枚数に差を付けるなど、地域によってはチケットの配布に強弱をつけることも検討するなど考えられる。地域公共交通計画に位置付けているが、各地域コミュニティ協議会にも周知し、地域での議論に活用してもらえると良いと思う。

地域での新たな交通手段の検討には、困りごとの把握、既存の交通手段で対応できるか、等のステップがあるが、こうした検討にも今回の結果をタクシーチケットを導入すると、地域の困りごとをどの程度解消できるのか、といった各地域の議論に活用できるのではないか。

事務局) ご意見を参考に検討させていただく。

会長) 時間帯の制限について、本協議会や内部での理解はあったが、現場では抵抗感があったようで、ギャップがあったように印象を受けた。

元の外出頻度が月に数回程度の方の外出頻度が上がったのは非常に良かった。また、通院・買物以外の外出が増えたというのは非常に評価すべきところ。近所の方や友人と乗り合わせたということは、地域のコミュニティに素地ができていないということではないか。そうした観点で地域の状況が垣間見えるデータが取れたということには感謝したい。

高齢者をターゲットにしているが、今後それをどうしていくか。交通弱者と言うと「高齢者」となりがちだが、高校生でも親御さんの送迎に頼っているケースが多く、その点では交通弱者といえる。親の車で移動していると、公共交通を使うという習慣が育ちにくく公共交通離れが進むことになる。これをどうしていくか、このあたりについては、すぐに答えが出るものではないが、地域ぐるみで子供たちをどう育てていくかも大きな課題。

駆け込み需要があったようだが、おかげで調査結果も得られた。今後は費用負担をどうしていくか、需要の少ない時間帯を少しお得にするダイナミックプライシングなども検討の余地がある。道路運送法の絡みから、どういったやり方があるか、いろんな示唆が見え隠れする調査だったので、今後こうしたことを踏まえて検証を重ねてほしい。

実験についてタクシー事業者からも意見を聞きたい。

委員) 午前中に使わせてほしいという声が多かった。地区も限定されていたので、それほど利用者が増えた印象はないが、全市に広がればよいと思う。金額はもう少し多くした方がよい。初乗り券や

半額券などが設定できれば。

委員) 利用した人の周囲に口コミ等で広がらないと、今回の実験も知らない人が多くいたように思う。

チケット全額を1回で使う人もいたが、何回も使うような仕組みにした方が次につながる。

委員) タクシーも閑散時間帯があると思うが、その時間帯に遠距離でも低料金で利用できる仕組みができればよい。

委員) 今回の実験で新たな利用者がどの程度いたか、タクシーの利用回数がどの程度増えたのか、データがあれば教えてもらいたい。

事務局) 新規利用者が具体的にどの程度増えたかは今回の調査では検証が難しいが、タクシー事業者からは既存の利用者がチケットを活用したというイメージが強いとは伺っている。今回の実験で計379回の運行がなされたが、アンケート調査では28%程度がタクシーの利用が増えたと回答しており、一定の需要喚起があったと考えている。

委員) 岡山県が交通に関するプレミアムチケットをやっている。高松市は免許返納者に全県の事業者で使えるタクシーチケットを配布している。そういったことも考えていただければありがたい

会長) タクシーの利用者がいないとドライバーに賃金を支払うこともできない。使って残そうという発想に近い。地域ごとにどういったものがマッチするか分からないが引き続き検証は必要。

委員) タクシー使わない理由は、やはり運賃が高いからだと思う。五名まで帰るには5000円かかる。需要を増やすためには、時間帯によって割引を行うなど、タクシー事業者も主体的に考える必要がある。鹿児島県の曾於市から視察に来た際、免許返納者対策としてコミバスを一定年数無料にするなどの施策も行っている。

会長) タクシー料金は法律で制限されていることも多いが、「できない」では思考停止になるので、どうすればそれを克服できるかを協議会でも意見交換していきたい。コロナの際に出た県民割のような感じで、チケットを渡して安くするなどの方法もある。地方部に行けば行くほど、公共交通の利用頻度が低い割合が多い、JR四国の赤字も、四国の県民が2~3千円出せば解消することを考えれば、家族旅行をJRで移動するという働きかけによってもかなり改善される。

計画の評価指標を定める際も、収支率ではなく収支差を出すことを提案したのもこうした背景がある。人口で割ればどれくらいになるかという視点を持つことは重要。乗り放題チケットを出すなどを検討してもいいかも。

4 小海あいのりタクシー実証実験の途中報告

○事務局より資料3に基づき実証実験の中間報告を行った。

会長) 利用者が少なかったことについては、月・金のみの運行ということで制約が大きかったのかもしれない。今回の実験はコミュニティ協議会の協力があってこそ実現できている。利用者にヒアリングするのはもちろん、コミュニティ協議会等にも意見を聞ければよい。どうすれば利用につながるかを模索できればよい。

5 その他今年度の取組状況報告

○四国旅客鉄道株式会社より徳島県での鉄道とバスの共同経営の事例と今年10月から実施している東讃地区でのモーダルミックス実証実験について説明があった。

会長) 徳島県の鉄道とバスの連携事例は全国初だった。さぬき市は大窪寺までコミバスが走っており、五名へのヒアリングでは大窪寺まで行ってコミバスを利用するケースもあると聞いており、東かが

わ市に関わりのない話ではない。東かがわ市民と話をする、高松方面に行く際、高德線の普通列車にしか目がいていないことがわかった。香川県内でもいろんな取組が出てきているが、今後もいろんなことを模索しながら取り組めればよい。

7. その他

(質疑等無し)

以上