

### 第3回 東かがわ市地域公共交通活性化協議会

日時 8/3(月)14:00~15:30

場所 東かがわ市交流プラザ2階ホール

#### ■議事次第

#### 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

**宮崎会長:**一部ヒアリングに参加させて頂いて感じたことを申し上げたい。高速道路より南側は公共交通が無いに等しい。高德線より海側はある程度集落が密集しているが、JRの駅が南側に出入口があり、なかなか使いづらい状況である。白鳥地区にはマルナカをはじめとする商業施設が集まっていて便利だと思うが、まとまっているわけではないため、どこか行こうとすると歩かないといけない。また、引田線は高松市と東かがわ市を結ぶ幹線の1つであるが、バスがすでに通過したのかどうかなど分からない。待合環境としては、ベンチが有るところと無いところがあり、待つのが大変な施設もある。乗り継ぎについては、JR三本松駅での接続が図られている時間とそうでない時間がある。鉄道駅にトイレが欲しいという意見もあった。JRとしては、トイレの維持管理に費用が掛かるため、トイレは鉄道利用者のためのものであるという考え方で、車両の中にトイレを整備している状況である。

**小北委員:**資料1-3の小海のところで、買い物・病院と通学は記載が逆ではないか。

**バイタルリード:**一部誤記があるので、訂正する。

#### 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

**手嶋委員:**基本方針の中でタクシーの効率的な利用に向けた研究とはどういう事業を意味しているのか。

**バイタルリード:**この地域の特徴として、需要に対して午前中はタクシーが追い付いていない状況である。可能かどうかは今後の検討事項だが、例えばアプリ等を使った相乗りを想定している。

**手嶋委員:**ヒアリングの中で利便性向上に関する意見等整理されているが、利便性向上だけでなく、効率性も考える必要があると思う。目標1-1で、路線バスの再編として、利便性を向上させるためにバス路線の系統の変更、便数の変更、時間の調整等を検討されていると思う。再編実施計画を作って再編するつもりではないと思うが、様々な地域の再編を書面上見ていると、科学的にそれがどうなっているかを検証できていない。ヒアリング調査等で意見が出てきたものを、漠然と受け取って路線再編をするものもあり、科学的に利便性や効率性を向上させることに寄与しているのか疑問があるものもある。科学的に再編が妥当かどうかをよく検討する必要がある。東かがわ市ではそうでもないかもしれないが、拠点でバス路線を短縮することがあるときに、バス停ごとの乗降客数等のデータが無い状況で「えいやっ」と切ってしまうことがあり、その方策が本当に正しいのか疑問に思うこともある。

**手嶋委員:**政策間連携をやっていくという話だが、交通は基本的に派生需要のため、乗ることだけが重要ではなく、政策間連携は大事だと思う。バスに乗るためにバスに乗る人は単なるマニアだと思うので、実効性が伴うものとなるよう、具体的にどの分野のどういう施策と連携していくかも含めて踏み込んで書けると良いと思う。細かいところまで書けなくても、おおむねの方針だけでも示せると良いと思う。最後に、担い手の確保が深刻なのは間違いない状況である。どれだけ公共交通が恵まれた地域でも担い手不足が出ている。ただ、問題なのは間違いないが、それに対しての基本方針・目標が考えられていないように思う。

**バイタルリード:**1つ目の路線バスの再編については、バス事業者や再編に係る地域とよく協議していく必要があると思う。政策間連携についても、観光であれば観光基本計画が作られたばかりだが、同じ課内で計画を作っているのだから、連携を考えていきたい。教育分野の方もおられるが、スクールバスとの連携についても意見が出ており、現時点での案として考えてみたい。担い手不足については踏み込んで書けていないが、目標1-2で、ここはやや最終手段的ではあるが、運転士を確保できていない地域では住民の方に運行を担っていただくことも考える必要があると思っている。

**南委員:**便数や設備についてご不便をおかけして申し訳ない。資料2-1の現状・問題点で、交通事業者の問題としての運行の担い手が記載されている。人口減少や車社会の進展という観点で利用者数が大きく減っているところが大きな根底にある。鉄道では設備面を事業者が維持しており、国鉄からJRに転換して老朽設備の取り換えも大きな問題として抱えている。人口減少や車社会の進展はバス・タクシー事業者も同様の問題だと思うので、そういった観点も含めて記載いただきたい。

**バイタルリード:**そのあたりを踏まえて現況整理していきたい。

**宮崎会長:**現状・問題点②にも関わるものだと思う。各駅を中心に、旧中心部の中心を結ぶ形で公共交通網ができていると思うが、郊外型で大きな駐車場を備えた施設が増えてきていると思う。JRからも指摘があったが、協議会ヒアリングを通じて思ったことは、東かがわ市の皆様はJRの便数が減ったという認識があるが、JR側は本数自体はそこまで減っているわけではないと認識されている。むしろ走行本数は以前と比べたら増えていると思うが、普通列車を減らして特急列車を増やしている状況である。市民の皆様からすると、特急列車ではなく普通列車の本数を意識している。一方で、JRは収益の観点から特急列車を重視する施策を打ってきた。それに伴い普通列車の待ち合わせ時間が長くなっているのだと思う。事業者間の連携は、JR・バス事業者・タクシー事業者の意見交換のチャンネルがこれまでなかった。生活をするうえで必要となる買い物先とか病院、商業活動をするような方々を巻き込みながら考えていく必要がある。公共交通を新たに整備する趣旨の記載にはなっているものの、いわば公共交通の再整理のような流れが奥底にあるように思う。細かいところまでは詰め切れていないので、整備・再編という形でざっくり書いてあるが、実際に調整していく中で大変な作業が待っているのだろうなと思っている次第。

**田中委員:**資料2-1の一番左下でボランティア輸送について、事故等のリスクで担い手確保の問題といわれているが、三本松地区ではボランティア輸送について考えたものの、事業者に対して迷惑が掛かるのではないかと、法的な意味でできないところもあったのではないかと、思っている。その意味も含めて書いたほうが良いのではないかと。

**バイタルリード:**ボランティア輸送については交通事業者のサービスが提供されているところであればそれによって移動が確保されているという整理になっている。そういうサービスが無いところでは運営協議会で合意を頂いていれば運営できるという認識。その場にいたわけではないので議論の詳細までは把握していないが、恐らくそういう趣旨のことを言われたのではないかと思う。

**田中委員:**タクシー事業者に迷惑が掛かるとかそういう理由だったような気がする。

**バイタルリード:**タクシー事業者に迷惑が掛かるというのは、既存のタクシー事業者によるサービスが提供されているから、ということが理由ではないかと思う。タクシー事業者の合意が得られれば実施できると思う。

**田中委員:**そうだと思う。ただ、その合意が得られないので我々は検討を止めたところである。

**事務局:**ご指摘の点については、交通事業者との関係もあるので、全てのことができるわけではないが、こういった会議で話を進めていく中で、利便性の問題が全国で指摘されていて、法改正が進んでいる。協議会で合意が得られれば、進められることが増えてきている。そういった形でこの協議会を使ってもら

えたらと思う。

**宮崎会長:** 今回のヒアリングでいろいろ意見が出てきているが、移動手段の確保をどうしていくかの議論が出てきていることは事実。協議会で合意が得られれば色々できるようになる。地域で意見が出てくれば、その内容を詰めてもらって、協議会などで検討できればと思う。

**原副会長:** 追加で農林水産省の資料を配布させていただいたが、将来こういうことをやりたいんだ、これがないと今後は厳しい状況だ、ということを示していく必要があると思う。こういうことを示せないかと思って提案させていただいた。私は公共交通はあまり研究に携わっておらず、どちらかといえば観光などの観点での研究が多い。そうした私から見て、資料 2-1 の基本方針・目標の内容について、具体像をイメージできていない。私でイメージできていないのだから、ほかの皆様もなかなかイメージできないのではないかなと思う。イラストで何か整理できればと思う。

**宮崎会長:** 概要でざっくりしたイメージしか書けず、先入観を持ってしまう恐れがあるので出さなかったのだろうと思う。ただ、計画ができていくにしたがって、絵ができてくるということだろうと思っている。ご指摘のとおりで、分かりにくいキーワードが並んでいるので、将来像のイメージのようなものが絵になるといいと思う。今年 10 月に公共交通に関する法律の改正が予定されていて、できること・できないことが変わってくる。住民の皆様方とお話するときには、生活の中でどういうところにお困りかを伺って、具体的にどういったやり方があるかを示していければと思っている。そこで必要な移動手段をリサーチしながら、法的に問題ないかも国に確認してもらおうやり方もあると思う。もう 1 つ心配なのは、買い物に本当に困っておられる方が増えていると心配している。これまでは家族の中でも車で送ってもらえていたが、高齢化して独居になったりすると気軽に買い物を頼みづらくなっている雰囲気があると思う。計画を作ってそれから、という雰囲気ではあるが、時間的余裕はないのではと思う。小手先でなんとか行けるところは同時並行で進めていきつつ、5年できっちり進めていくところは5年かけて実施していくイメージになるのではないかな。今回の委員の皆様から意見を頂きながら進められればと思う。

**手嶋委員:** 先ほど話題にあがった改正法の関係について申し上げたい。副会長からも具体的なイメージや目標をというお話もあった。法改正で目指すべき目標が明確化されてくる。計画の名称は変わるが大枠の趣旨は変わらない。今までのように地方公共団体が作って頑張っていくものではなく、地域の資源・皆様の力を総動員してフォローアップをしていく形になる。また、今回定量的な目標を立てるよう頑張りましょう、という規定が加わっている。皆様が公共交通に乗って守っていくものなので、そういう趣旨も含めて目標を設定していく形になる。そして、その目標に対してのフォローアップを科学的に行っていくことができる。あとは資金調達方法を明示していくことも掲げられている。資金の確約が無いまま進めるのも難しいところがあるので、より現実的な議論をして、できるところから進めていこうというものが必要になってくる。具体的な計画を言葉に落とし込んでいく際にご留意頂ければと思う。

**宮崎会長:** 骨子案についてはおおむね了解ということで良いか。

(質疑等無し)

**宮崎会長:** スクールバス等の活用についてご意見はないか。

**中川委員:** スクールバスは 9 台運行している。小中学生の通学等の手段としてご理解いただいている。登下校・部活動の送迎・土休日の大会参加の関係で使っている。スクールバスの購入に際して使途が決められているが、いま有効活用という関係でいろいろ緩和されているところもあるので、リサーチしていきたい。

## 6. 今後のスケジュール

宮崎会長:計画が決まってから動いていく形と思っているが、そのスピード感では済まないものもあると思う。制度的に問題なければ、計画策定を待たずに先行着手してみても良いのではないかと思う。もし地域で課題等あれば、協議会で議論できる形としたい。

宮崎会長:このスケジュールで問題ないか。

(質疑等無し)

宮崎会長:この方針で進められればと思う。

## 7. その他

(質疑等無し)

以上