

第1回高知市地域公共交通あり方検討会 議事概要

会 議：令和4年度 第1回 高知市地域公共交通あり方検討会

日 時：令和4年12月23日（金）9:30~12:00

場 所：高知市役所本庁舎6階会議室（高知市本町五丁目1-45）

出席者：（委員）熊谷委員長、那須委員、石塚委員、清原委員、廣末委員

議 事：地域公共交通を取り巻く環境の変化について

本市の地域公共交通の取り組みについて

本市の地域公共交通の現状及び課題等について 等

委員等の意見：

●共通事項について

- ・市長からベストではなくベターという話があったが、そういうものを模索し、交通体系、費用分担、利用促進策を議論し、大きな方向性を示す。
- ・我々は10年先を見据え、世の中の今後の進展等を踏まえた議論をしたい。
- ・それぞれの立場で責任を持つ必要がある。
- ・公共交通は公共だけでなく民間や住民のものでもある。多様なニーズがある。
- ・地道にデータを確認して、市民が納得できる情報提供が必要。
- ・日本は市街まで車をいれるが、ヨーロッパは周辺で止める。まちづくりの在り方も考える必要がある。
- ・10年先を見据えた議論。公共交通は必要か否かという点、必要という意見になる。
- ・なくなることによるデメリットは大きいですが、公共交通の利用者は現実には5%のみ。
- ・数値を取らないと誰も納得しない。国の支援も受けながら、大胆な社会実験でデータを取り、公共交通の次の姿をつくる必要がある。
- ・時代の流れを見ながら、みなさんの利益を導いていくか、いかに商店街の味方になるようにもっていくかというのを学んで、地域の祭など売り場だけではなく商店街活動をしている。
- ・まちづくりと公共交通は一体。
- ・コロナは経験のない有事。コロナ禍による補助金がかかなりのウェイトを占めているが、とさでんのコロナ特別収支について追及してはかわいそう。
- ・とさでん交通は、自治体がスクラムを組んで出資して作っている会社。
- ・樋口社長からもあったように、公設民営で公の方も一生懸命やっていることは事実。

- ・今年度の電車・バスは、7割まで減った売り上げが、7割5分まで回復している。
- ・コロナ交付金による特別な支援をいただきしのできたが、今後支援がなくなり、乗客も元には戻らなければ、こういった形で維持できるか。
- ・交付金の支援があるうちに、行政ともに次の段階の見通しを立て、準備をしたい。
- ・10年後を見据えた検討とのことだが、できれば3年後の方向性やアイデアもいただけると大変ありがたい。
- ・平成26年に設立されたとき、株主がすべて自治体となり公設民営的な会社となった。公共交通を残すための会社という意識を持っている。

(質問等)

- ・電車・バスの利用状況のデータ、利用者比率や乗降の多少など分かるものはあるか。
⇒ 自動車の免許を持たない世代の高校生の利用が多い。運転に不安を感じる高齢女性の利用も多い。また、定期券を見ると通勤で大人も使っている。

●交通体系について

- ・2003年に高知に来て路面電車に乗った際、よくぞ残したという実感を持った。
- ・欧州はLRTが非常に便利。特に仏・独が例に出される。そこはトランジットモールといって、車を締め出して電車と商店街とでやっている。
- ・メルボルンの市街地電車は無料で自由に乗れる。アメリカは『欲望という名の電車』の舞台となった地域では観光目的の利用が非常に多い。
- ・電車中心の国民性、文化、歴史、観光、環境にいろいろな使い方をしている。
- ・デマンドタクシーの運用は2つの理由からうまくいっている。
- ・1つ目は導入の際、現地に10回以上の説明会を行い、住民の意見を収集し、2年目にはフィードバックを実施し、地道に見直しをされた。
- ・2つ目は、任用されたタクシー会社が熱心に教育され、電話予約や運転士の対応を丁寧にされた。
- ・「交通体系のあり方」は徹底的にしぼりこみ、いかに費用を最小にするか。その枠の中で多様な便益について、費用負担の合理性が議論できる。
- ・大阪の阪堺電車は車両がとてもレトロ。LRT導入は費用が高い。良いものを維持しながら職人が安く整備するというのも一つの手かなと思う。
- ・路面電車は高知の文化に直結する。後世まで残すことは、文化的・観光的に意義がある。

- ・しかし軌道延長は検討すべきで、200 円区間を基本に考えざるを得ない。
- ・路面電車は市民の足としての役割はもちろん、文化や高知らしさのためにも必要。
- ・衝撃だったのは運転士のなり手がいないこと。

(質問等)

- ・維持費でみると伊予電鉄くらいの総延長が妥当。逆に延長が現在のままだと、維持費はどのくらい増えるか。
 - ⇒ 経営が厳しいため、今後5年間は必要最低限の投資額として、年平均2億3千万円としているが、本来優先すべき安全安心を重視すると、年8億円は必要。
 - ⇒ 他社と比較すると、現状の2億3千万円の投資額では軌道距離は5 kmから 15 km 程度というのが分かる。
- ・現状の投資額で維持できているが、何か犠牲にしているのか。(熊谷委員長)
 - ⇒ これまでも最低限の維持管理費で対応してきたが、コロナ後は更に厳しく、先送りできるものを先送りし、自社でできるものは工夫してやっている。レール交換などが本来実施したいレベルより遅れており、車両はそれぞれ規格が異なり、専用の部品のため高額という事情もある。
 - ⇒ 先送りにも限度があり、快適性維持のためにはもう少しやりたい。

●費用分担について

- ・交通は多様な波及効果がある。誰が負担をするのかという議論も必要。
- ・最後は民間企業の経営ということになるが、国の支援も含めて、その分担や役割、数値で明確化したりして結論を導いていく。
- ・無料にすると、公費負担は増えるが、街の経済は活性化する。便益・利益が、元々の公費負担より大きければ、公共が費用負担する意義がある。
- ・市民は公共交通にどれほど価値があるものか考えたことがない。月 500 円の価値があると分かれば、負担してくれるかもしれない。
- ・四国の例では宿毛自動車道は無料。有料にすると費用対効果が 1.0 を切る。無料にすると利用が増え、時間短縮効果等を合計した便益が投資額を上回る。
- ・1日 500 円乗り放題など様々な取組で効果があれば、税金や運賃など負担額を総合的に考えられる。
- ・住民の支払意思額とのバランスがとれ納得すれば、徴収できるかもしれない。
- ・市民が負担したくないのなら公共交通をなくすべき。その判断を市民とともに意思決定していく。
- ・運賃をもっと安くする。日祝無料や 10 円デーを実施した時は利用が増加し、商店街の賑わいにつながっていた。

- ・運賃が安くなると、通勤手当も大きく下がり、自動車通勤の人は負担感が増し、公共交通利用に転換するのでは。
- ・公共交通カバー率が90%で安く使えるならば車の利用が減り、渋滞もなくなり、CO2排出量削減、仕事帰りの飲食など商店街の活性化にもつながる。
- ・今のままの利用率で税金を取ると大反対にあう。料金設定も含めた社会実験を実施しないと前に進まない。
- ・行動を変える大きな要素はお金ではないか。車に乗ると損になる状況を作り、公共交通の利用率増加を図る。
- ・経営の観点を重視しながら、データをとり、必要性を確認していく。
- ・公共交通にも同じことが言える。経営や収支も大事だが、その前に、住民意識を持った上で収支を見直してはどうか。
- ・特に観光産業において電車は魅力がある。その視点をもった上で、収支や経営の議論をしてはどうか。
- ・民間からの協力体制も住民運動としてやっていく必要がある。みんなで残そう公共交通であれば乗って残そうという運動をしないと、公だけでは残せない。
- ・ある程度の税金投入はやむをえない状況にあるが、税金を納めるのは市民なので、精査が必要。
- ・公共交通が必要なことは間違いない。公だけではない方策も探る必要がある。

●利用促進について

- ・実用化されている「ばすこっち」は、いつバスが来るかを確認できるが、お年寄りなどは、バス停をバスが通過したかどうか分かれれば十分ではないか。
- ・積極的な意味で身の丈に合った、シンプルなシステムがいい。
- ・乗り方が分からないのも利用が伸びない原因。よりシンプルに、電車・バス・デマンドのゾーンをわかりやすく市民に提示していく。
- ・検索で行先がすぐ分かるなど、市民の方が使いやすい環境整備が必要。
- ・環境の問題では自家用車よりも公共交通がいいが、それでも自家用車の方が、自由度が高い。公共交通を積極的に使うのは観光の際だと思う。
- ・今回の委員の話をもらった時、真っ先に千葉にあるいすみ鉄道が思い浮かんだ。汽車が通ると沿道の人が手を振ってくれた。これはまちづくりだと感じた。

- ・鉄道が別の価値を生み出し、その価値を地域の人が受け入れ盛り上げようとしている。それが新しいコミュニティやネットワークにつながっている。
- ・高知の路面電車はとても古いが、超古い電車が走っている街は、アニメなどの聖地になりうる。
- ・違う価値観でもう一度見直してみるといいのではないか。根本的解決にはならなくても、きっかけになるのではないか。
- ・公共交通に乗る人、動かす人はカッコいいというイメージ作りができないか。
- ・公共交通を使って旅行するモデルや楽しみ方などを広報し、今までにない価値を提供するとよい。

(質問等)

- ・昨年の無料デーの際に、クロスセクター効果や経済効果、人の動きなどどれほど効果があったか。
 - ⇒ 無料デー期間は、前年度比 2.4 倍、延べ約 49 万人の利用があった。この機会に桂浜へ行ったり、中心市街地に飲みに行ったりと様々な波及効果が出ている。
 - ⇒ その後コロナ第 6 波の影響で、無料デー終了後の 3 月・4 月の利用は増えていない。