

第2回高知市地域公共交通あり方検討会 議事概要

会 議：第2回 高知市地域公共交通あり方検討会

日 時：令和5年2月17日（金）9:30～12:00

場 所：高知市役所たかじょう庁舎6階大会議室（高知市鷹匠町2丁目1-43）

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：地域公共交通のあり方に係る検討について（交通体系・費用分担）
地域公共交通のあり方に係る基本的な考え方等について 等

委員等の意見：

●共通事項について

- ・現状を踏まえつつ10年先を見据えて「ベターミックス」の視点での議論が必要。
- ・コロナ前からの課題がそのままになっている状況。
- ・バスの利用者は毎年3%ずつ減少しており，3年経過するとコロナの影響を除いても10%近く減少していると推定される。
- ・来年度はコロナ禍への対応も必要だが，併せて，コロナ特別対策終了後の通常の維持対策制度の見直し検討が必要。従来制度では公共交通事業の継続は困難。
- ・利用価値と非利用価値の二つの概念がある。利用価値は公共交通を利用する人が支払う料金のこと。非利用価値は，市民が電車のあるまちの中で暮らせている価値のことであり，それが市民の思いであれば市民が負担すべきこと。
- ・企業経営ですべてを賄うというのは難しい。地域全体で支える時期なのではないか。
- ・車両・運転手・効率・利便性等様々なバランスはあるが，今の路面電車の路線距離が非常に長いことがしんどい。
- ・路面電車の「古さ」が観光客を呼ぶことや価値を生む可能性がある一方で，文化財や世界遺産などに登録する形で残すことも考えられるのではないかと。
- ・日曜・祝日は社会実験を行ったが通勤時のデータがない。通勤客を対象として格安運賃にする社会実験をしたときに，利用者数がどのように変化するか。日ごろ利用されている方の使いやすさも考えるべき。
- ・免許を返納した方などの交通弱者は公共交通に頼らざるを得ないので，特に中山間の本当に困っている方たちの視点が重要になってくる。
- ・LRTの導入は，住民は快適になって乗るかもしれないが，観光客は古い路面電車でないと思わないと思うし，まちの風景として結局その点が重要なのではないかと。
- ・高知の人口集中地区（DID）に居住する人口の割合は，周辺自治体合併後も81%がDIDに住んでいる。こんなコンパクトのまちはない。もっと公共交通のあり方を考えるとうまくできていたはず。

・高知市ですでに推計されている将来の人口集積・人口分布を踏まえて公共交通のあり方を検討すべき。

・今のまちで十分コンパクトであって、税金を入れるところは入れて抜本的にまちづくりを考える形で、経営改革の前提としてそこを示すのかなという気がする。

・路面電車は観光面でいろいろ言われるが、まずは安全であること。その次に速達性が求められる。

・公共交通として地域に貢献している、かっこいい、女性も活躍できる、収入もそれなりにあるなど、運転手という職業に付加価値がでるようなイメージ戦略が必要。

・市の経営も企業の経営も数字なので、デジタル化していく意味でも調査が必要。

●交通体系について

・まちの価値や魅力向上に繋がるような、まちづくりの視点を踏まえた議論が必要。

・経営の視点で需要の規模に応じて、中心部は電車ゾーン、その周辺はバスゾーン、さらにタクシーゾーンという交通機能の分担を地域で示していく。

・一番ショックなのは、バスの運転手が激減してしまうところ。バスは多様な動き方ができるので良い。

・高知市でも過疎地有償運送をまちなかで考える必要がある。

・自家用有償運送のエリアを市内幹線まで広げるのは無理かもしれないが、もっとこの仕組みをうまく使って広げていくというのはできないのか。

・公共交通と商店街はコンパクトシティと言っているが、小さい団子と大きな団子があって串を指して公共交通で行き来する。中心商店街を大きな団子、万々商店街を小さな団子として、その間を公共交通で行き来する構造。

・残っているものをいかに有効に大事に使っていくかということは、これからの人口減少の中でまちづくりをしていくためにはLRTより有効。

・赤字を埋めるというマイナスではなく、まちづくりのため、高知を活性化するために公共交通をどのように活用していくかという考え方。古い電車が走っていることが価値だと思っている。

・高知市自体がどのようなまちづくりをしたいか、どのような波及効果があって何をしたいのかということがまず論点になり、これに対して公共交通をどう位置付けていくかという考え方をしていくと、税や利用料金の問題を考えやすい。

・山間部については2種・1種免許の問題があると思う。タクシー事業者と自家用有償運送が

一体的にする形で、理解を得ながらするのが運行のあるべき姿なのかなと思う。

・ドイツのフライブルグは郊外に車を止めさせて、街中へ入るときは電車に乗る。車が入ってこないのが安心してまちなかを歩けるようになり、商店街の売り上げが増えた。高知市も非常に大胆な方向を示す必要がある。

・立地適正化計画において位置付けられた拠点を公共交通でつなぐ形が骨格になると思う。

・路面電車の平均時速は 15km/h あり、車で考えると大渋滞の状態。日常的な利用ニーズに合わない。

・速達性を向上させるため、安全面も考慮しつつ、電停数の見直しや信号・交差点での時間ロスを改善する方法を考える必要がある。

●費用分担について

・路線バスは人口の多い市街地などの路線もほとんどが赤字で、黒字路線で賄えない状況にもかかわらず、現在の運行補助制度は運賃収入と補助金を合わせても、とさでん交通については経費の 85%程度しか埋まらない制度となっており、残りの 15%は事業者の赤字として累積する。

・路面電車は資産の切り売りや人件費削減等で凌いできたが、現在は 2 億円の赤字の状況。

・とさでん交通全体としては、コロナの影響で急激に資金繰りが厳しくなり、現在の借入額は 38 億円でこれ以上の借入れが難しく、路線バスは赤字が累積する制度、電車は施設整備の補助だけでは維持できない。

・費用分担は利用者・県民・市民全員がどのように、どの程度負担するか、そしてその負担に対して運送サービス水準をどの程度まで確保するかというバランスを考えるべき。

・費用分担を考えると、公共交通から得られる受益と、その受益に対して負担するという考えに基づいて考える必要があり、公共交通に対して便益を感じている人が費用を負担する必要がある。誰がどのような便益を受け、どのような負担をするべきかの議論が必要。

・とさでんが厳しい経営状況にある中で上下分離した時、費用を負担する主体が移行するだけであれば、本質的な課題の解決に繋がるのか疑問に思う。

●利用促進について

・市民に公共交通は必要なものであり、残すことが市民・県民の務めであるという働きかけや啓蒙が必要。

・ワンコインデーや無料デーの効果は非常に大きい。平日も格安運賃となり、自家用車の通勤が減れば企業などは通勤手当が不要になり、子育て世代の通学定期代も不要になる。

・仕事帰りに飲みに行くなどの波及効果も大きいのではないかな。