

第3回高知市地域公共交通あり方検討会 議事概要

会 議：第3回 高知市地域公共交通あり方検討会

日 時：令和5年4月27日（木）9:30～11:30

場 所：高知市役所本庁舎6階611会議室（高知市本町5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

委員等の意見：

●交通体系について

・高知市は立地適正化計画により、地域の拠点を公共交通で繋げるという構造を決定している。その拠点の機能や再配置、市のあり方について整理が必要。

・全市民が公共交通を利用しやすい形というのは、イメージ的には都市幹線では路面電車，BRT，LRTに，市内幹線では路線バス，乗合タクシーに，支線部分では乗合タクシー，自家所有有償運送と思われる。BRTやLRTについては，古い電車を使い続けている関西の事例も参考に，新交通システムの必要性和投資バランスを考える必要がある。

・より効率的で市民が使いやすいということを考えると，路線網は幹線支線型か放射型になると思う。これらは，乗り換えとなる結節点整備が必要となるが，まちづくりやにぎわい創出にも関わってくることなので，民間の参入により，サービス向上させることが重要になる。地域内でのお金が循環する形を考えると，PFI／PPP方式（官民連携方式）によって民間提案を活用し，長期的なスパンでの運行・運営を考える必要があるのではないかと。

・多様な交通モードとバタミックスの具体例は，周辺部の場合は，量販店を巻き込んだデマンド交通とコミュニティ交通。中心部は路面電車と路線バスで，その間を路線バスで結ぶというようなモード組み合わせもの。

・並走区間については，土佐電鉄と高知県交通が合併する以前からの問題で，2社のバス停は少し離れたところにあって，時間帯もほぼ同じ時刻にダイヤを組んで非効率だった。これを効率的なダイヤに見直しをされたと思うが，それでも問題が残っている。

・電車の単線廃止とした場合，バスとの接続を考えると，バスと電車の並走区間は見直しが必要。まちなかへのバス進入をなくし，電車ゾーンとバスゾーンに分けて，渋滞緩和にも繋がるかもしれない。

・並走区間を単純に減らすことが難しいが，朝夕混雑していることがそこまで問題ないのであれば合理化の可能性があるし，結節点のところで上手くいくと考えられる。1・2分で乗り換えができるような工夫ができれば合理化の余地は大きい。

・並走に関して，バスの乗客は遠方から，電車の乗客は市内中心部からの移動というように客層が住み分けられているという話もある。それを踏まえて，経費の削減や利便性が向上するのであれば，バスと電車の並走区間の見直しを検討されてはどうか。

・路面電車と路線バスの並走をなくそうとしてもそれが果たして効率的なのか，利用者にとって良いのか。路面電車を降りたら路線バスが待っているのであればいいが，バスの待機場や折り返し場所を考えると，まちづくりと一体として考えないと効率的になりにくい。多額の費用

が発生することにもなりかねないので実現していない。

- ・路面電車に関しては、高知の文化なので廃止は考えられないが、安全安心を考えた維持管理という点からいうと、現状は問題が多く、何らかの対策を考える必要がある。

- ・通勤通学に使われる方にとってより便利で、安全で快適であることが重要。それを考えると、路面電車は速達性がもう少し必要。場所によって電停の見直しをしてもいい。信号との連携を工夫すれば速達性の向上になる。

- ・富山のLRTには魅力がなく、町並みに馴染んでいなかった。まちづくりの観点からいうと本当にLRTがまちの魅力になっているのか疑問に思った。

- ・路面電車の観光的価値を考えると、本当にLRTが良いのか。

- ・交通体系の検討として、LRT導入など様々な投資があるが、本当にそれでいいのか。他の地域では何十年も前の電車を運用しており、古い電車を維持する方がコストは安いのではないのか。他の事業者は古い電車での運用ができていいのか。自社で修理や整備が可能なのかもしれない。投資の判断には、他の良い事例の調査や整理が必要。

- ・路面電車と路線バスでは位置付けが違うのではないかと思う。路線バスは最後の手段ということで、乗合タクシーと連携して必要最低限の社会インフラであり、路面電車についてはプラスアルファ的な位置付けの公共交通としての考え方がある。路線バスは学校や文化施設のような社会インフラとしての位置付けではないかと思う。

- ・バス・タクシーの運転手不足も大きな問題と認識している。

- ・民間の協力のような自家用有償運送について、ラストワンマイル部分に対応できる仕組みが今後は必要。

- ・世の中ではDX・GX、自動運転についての議論が盛んに行われていて、自動運転については高速道路で実装されている。これが今後どうなるか注視する必要がある。

●費用分担について

- ・公共交通を市民に支えてもらうには、さらに市民に費用を負担してもらう必要があるかもしれない。さらなる費用負担を求める場合は、データを示して整理することが大事。

- ・公共交通にかかる費用は直接・間接的利益者が考えられ、そういうところを考慮して定量的に検討する必要がある。

- ・運賃を安くすることで発生するとさでん交通側の問題もある。それも考えつつ利用率を高めていかないといけない。地域で公共交通を支えるという観点は大事だと思うので、地域交通を支える仕組みを作っていくことは大事。

- ・法令上の整理で言うと、行政の役割は何か。行政の本来の役割があって、観光や商店街などの民間の活動がある。自治体が負託されている義務の範囲は何か再確認が必要。

・行政として、地域をどこまでの範囲で守るのが議論した上で、足りないところをどうするか。そこに新たに費用負担を利害関係者、受益者に求めるのかという話をしていかなければならないので、公共交通機関・行政・民間で役割の確認が必要。

・維持管理を考えると新しいものが良いのか。阪堺電車は古いものを維持管理しているのではなかろうか。他都市を参考にして検討する必要がある。

・運賃などのすでに負担されている費用で議論されて、その中で今後の公共交通に対して何を期待するのか。これから期待するものもあると思うが、便益と負担のあり方をデータで整理していくことが必要。

・路面電車と一体となった高知のまちというのは長い歴史があり、福祉・防災・学校など様々な面で公共交通は必要と市民に思っていたが、市民もお金を出して乗っても良いと思える姿勢を見せ続けながら、行政も投資することを考えていただけたらと思う。

・とさでん交通の軌道距離は25kmと長いですが、維持管理費は非常に少ない。利用者や社員の安全などを考えると、適正な維持管理費に近づけていけるかが重要となる。

●利用促進について

・高知市や周辺の自治体が、地域の拠点間は都市の構造として公共交通を利用してほしいという話であれば、運賃0円の日やワンコインの日を作ることは利用者の行動変容を促す行為なので、そこを議論していくべき。

・高知は車社会なので、中心部へ車で来て買い物する。もしくは無料駐車場がある郊外店で買っているが、ワンコインデー期間中は電停・バス停から商店街へ流れるお客さんの動線が見えていた。数字的にも効果はあったと思うし、若者だけでなく、普段来ないような高齢者も商店街に来ていた。効果検証し今後もつなげていく必要がある。

・公共交通は社会資本なので、みんなで残す・市民で残していくということはどうやっていくか。このような施策をやると乗るきっかけになると思う。年に1回も乗らない人が、年2・3回乗るようになると思う。その積み重ねが大事。

・日曜祝日の社会実験のデータから、運賃を無料・ワンコインにすることによる市民の行動変化は明らかで、無料とワンコインの差はあまりない。運賃が安くなることで、車に乗るよりも公共交通機関を使った方がお得という感じになっている。これが平日になった時に利用者がどのくらい増加するのか。

・ですかの無料配布キャンペーンによる市民の取得率は上がった。今後、市民の行動を把握する上でこの仕組みをどう活かしていくか。ですかを商店街の決済に使うとか、学生の学生証と連動する形であるとか、ですかを持つことによる使いやすさをもっと広げていくと、より地域にお金が回る仕組みになるのではないかと。

・全国的にも極めて珍しい施策を2年続けてドラスティックに実施した。これまで得られなかったデータ・結果が出ている。利用増と収支改善することを両立させることが重要だが、今回の取組は補助がなければできない。このことがきっかけになった、或いはですか

を取得したことによって一定の方がチャージをして使っていただいている。人口減少やモータリゼーションの流れの中で上向きするほどの効果はなりづらい。

- ・会社としても利用促進策は継続的に実施する必要があると考えているが、利用者増と収支改善が両立できなければ実施は難しい。

- ・ですかの普及が公共交通の普及になっているので、ですかの多面的な利用というのも含めて検討すべき。

- ・利用促進策については、行政の方とも話をしながらいくつか実施してきたが、とさでん交通の場合は利用促進策にお金をかけると、赤字が増えるのでなかなか実施しにくい。バス分野については、会社として積極的に利用促進をやりにくい。

- ・まちの中心部に来る理由は、買い物以外でも通勤通学という人も多し、買い物するなら車に乗ってくるという状況。毎日乗る必要がある人を増やす方法が何かないのか。後免や伊野から通っている人もいるが、通学や通勤で定期の値段を安くするとかで利用率をアップさせる。バスやJRからすると電車は余計に時間がかかっており、ハンデがあっても電車を動かしているの、あとは値段でカバーするしかない。

- ・ワンコインデー・無料デーの総括を見ると、運賃が高い、延長してほしい、対象日を増やしてほしいなどの意見がある。通学・通勤定期のサービス充実のために定期の料金を安くすれば、子育て支援などにも繋がるのではないか。

- ・高知市外は路面電車の路線を削る絵姿になっていて、それを何とか阻止するには、路線の運賃や定期を安くするなどの利用促進ではないか。

- ・観光の視点は必要で、高知の景観の中に路面電車があると思っている。阪堺電車が残っているというのは、そこに電車が走っているということが市民にとって大事な景観だという認識があると思われる。お金には変えられないが、古い電車が走っているという高知市民のプライド・誇りを大切にしていける必要がある。

- ・路面電車は古いがゆえに文化的価値がある。

- ・富山市では、富山大学の学生証がICカードになり、健康づくりという面では、高齢の利用者が1,000円で定期券を買くと100円で利用できる施策を行っている。モニター調査も産官学で実施し、おでかけ定期券を利用されている方の歩数が伸びることで、医療費が削減される。1人のユーザーを何年かモニター調査を実施し、証明されている。

- ・路面電車には速達性が不可欠である。

●調査・検証その他意見について

- ・無料デーなどの取り組みはコストがかかる。誰がどのくらい効果を楽しんだか、公共交通機関や高知市としてどのくらい負担したかという論理が必要。今後は「お金」と「やること」と「効果」と「その後の整理」を論理的に整理してから具体的な行動を行うべき。

・平日と土日祝日の利用者は客層が異なるので、社会実験をやる場合は、何を測定し、何を明らかにするのか議論したうえで、市民にデータ提供できたら良い。

・長期視点で見た時のシミュレーションに、人口減少の視点は必要。周辺の自治体も自治体の責任で自分の自治体のサービスレベルと、実現するための投資効率がどうか示す必要がある。エビデンスを持った整理をしないと、中途半端な合意形成になる。

・市民が支えるというまちづくりとしての一環として、市民が公共交通を支えるという部分と、市民が市民を支えていくという考え方が入ってきても良いと思う。

・市民アンケートでは公共交通への不満が上位にあり、不満をなくさなければいけない。料金を安くということと思うが、その要望を満たしたら市民は納得するのだろうか。

・大前提として公共交通は不可欠で、持続可能なサービスを提供することが市の責務。事業者を含めて一緒に考えるべき。検討するのは論理的・定量的なアプローチ、B/Cなどのデータ、さらに法的な根拠なども必要。他社や世の中の動きを注視しながら、検討を進めるべきという点が共通的な意見だと思う。

・富山市の公共交通の再構築についても結構時間がかかっている。始めてから5～10年経って結果が出てきているので、エビデンスをしっかりと用意しながら市民に納得していただけるような施策を進めていっていただければと思う。

・富山市は公共交通政策を都市経営戦略の中心に置いて、コンパクトなまちづくりの推進を掲げ実施している。予算の考え方が特徴的で、赤字補填という考えではなく、都市経営戦略を推進していく上で必要な「投資」という位置付け。

・新しい活性化再生法の改正案が成立したことをきっかけに、様々な制度も具体化してきているが、それを使うことが目的にならないように、他の事例も見据えつつ定量的な評価を国の制度を活用していただきたい。

・県の役割やとさでん交通の役割、市町村の役割を再考し検討を進めることが重要。今後さらに深掘りするのであれば役割分担を明確にして進めるべき。

・路面電車は近隣市町に跨るので、県との連携が必要。

・県として、まずは事業者を支える視点で取り組みを行った。コロナが収束してきたので、今後はどう維持するか高知市と一緒に検討する。

・県は、沿線自治体とともに支援について話し合う場を設け、コロナ対応の支援といった観点で支えてきたが、今後は、持続的なあり方も含めて関係自治体と検討したい。