

前回会議の振り返りについて

会 議 録

会 議	令和6年度第1回高知市地域公共交通会議
開催日時	令和6年5月21日(火) 9:30~12:10
開催場所	高知市役所本庁舎6階 611会議室
会長氏名	熊谷 靖彦(高知工科大学名誉教授)
出欠状況	別紙「出欠表」のとおり
事 務 局	交通戦略課 課長 出口 忠彦 課長補佐 門田 真紀 地域交通戦略担当係長 柳生 優子 主事 慶田花 蒼 主事 谷岡 ちひろ
会議内容	別紙「会次第, 会議資料」のとおり
事務局：門田	<p><1 開会></p> <p>本日の会は「高知市地域公共交通会議設置要綱」により「公開」で行う。 本日の会議資料は事前送付させていただいたが、お手元に資料4-1, 4-2などを配布しているので、差し替えをお願いする。</p> <p>昨年度末をもって本会議の委員の任期が満了となったので、改めて今年度から2年間、委員として委嘱させていただく。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 高知工科大学 名誉教授 熊谷 靖彦 様 2 高知大学 准教授 岡村 健志 様 3 高知市旅館ホテル協同組合 女性部 部長 古谷 純代 様 4 高知市町内会連合会 会長 長尾 達雄 様 5 NPO高知市民会議 事務局長 尾崎 昭仁 様 6 高知市老人クラブ連合会 副会長 濱田 礼子 様 7 高知市身体障害者連合会 会長 中屋 圭二 様 8 四国旅客鉄道株式会社 高知企画部長 田岡 弘久 の代理で 高知企画部 主席 川崎 佳孝 様 9 とさでん交通株式会社自動車戦略部 部長 伊藤 栄 様 10 とさでん交通株式会社 電車事業部 部長 近藤 寛 様 11 株式会社県交北部交通 代表取締役 鈴木 健二 様 12 高知市ハイヤー協同組合 理事長 明石 健市 様 13 国土交通省四国運輸局 高知運輸支局 輸送・監査部門 首席運輸企画専門官 岡村 洋祐 様 14 国土交通省四国運輸局 高知運輸支局 総務・企画観光部門 首席運輸企画専門官 宮野 広至 様 15 高知県総合企画部 副部長 坂田 省吾 様 16 高知県警察本部交通部参事官 兼交通企画課長 小笠原 英雄 様 17 国土交通省 四国地方整備局 土佐国道事務所 副所長 河原 研治 様 18 高知県土木部 高知土木事務所 次長 岡田 智 様 19 高知市都市建設部長 福留 正充 20 高知市市民協働部長 中城 純一 <p>私鉄高知県連合会 会長 白木 政行 様は、所用により欠席。</p> <p>今回、改めて会議の会長、副会長、監事を新たに選任する必要がある。本会議設置要綱の規定により、会長については委員の互選によって選出し、会長が副会長、監事を指</p>

	<p>名することになっている。会長を推薦いただく委員は挙手をお願いします。</p>
長尾委員	<p>公共交通の専門家である熊谷先生にお願いしたい。</p>
事務局：門田	<p>長尾委員から熊谷委員という声が上がったが、よろしければ委員の方は拍手をお願いします。</p> <p>——拍手多数、承認——</p>
事務局：門田	<p>副会長と監事については会長が指名することになっているので、熊谷会長から指名をお願いします。</p>
熊谷会長	<p>副会長は高知市の中城委員を指名する。</p> <p>——中城委員 了承——</p>
熊谷会長	<p>監事は福留委員と尾崎委員にお願いしたい。</p> <p>——福留委員、尾崎委員 了承——</p>
事務局：門田	<p>熊谷会長から就任のご挨拶をお願いします。</p>
熊谷会長	<p>公共交通については前々から大きな課題があるが、利用者が減り、コロナもあった。さらに運転手不足も顕在化してきて、2024年問題もある。一方で、新たな動きとして4月から東京都ではライドシェアが始まった。都内ではBRTも非常に便利。宇都宮ではLRTも始まって人気だと聞いている。一方で、高知市は持続可能な公共交通を検討することということで、昨年度、あり方検討会を立ち上げいくつか課題を挙げさせていただいた。今後それを深掘りしていくことになるかと思う。この公共交通会議では公共交通のあり方について、皆さんの意見を賜りながらよりよいものにしようということで、専門・利用者としての立場から積極的な意見をいただきたい。</p>
事務局：門田	<p>会議の成立について、本会議は委員の半数以上が出席しているので、設置要綱の規定により、本会議は成立していることを報告する。今後の議事運営を熊谷会長にお願いします。</p>
熊谷会長	<p>新たに委員になられた方もいるので、会議の役割について説明をお願いします。</p>
事務局：柳生	<p>===== 資料1 説明 =====</p>
熊谷会長	<p>我々の役割はバス路線の休止・廃止について議論をすること、それから地域公共交通プランについて議論する、それから地域内フィーダー系統、いわゆるデマンドの国への申請について、事業報告について承認すること。それぞれの立場からぜひご意見を頂きたい。</p>
熊谷会長	<p>< 2 議事 ></p> <p>今日は8つの議事がある。</p> <p>資料2前回の振り返りについて、とさでん交通から、運転手不足や2024年問題等の説明があり、路線バス事業はさらに厳しいという発言があった。前回は社長が来られて、非常に厳しい運行補助の仕組み等の説明があり、補助がなければ持続できないという発言もあった。</p>

	<p>運転手の採用について、伊藤委員から昨年の採用は1人だったということで、今年度に向けて前向きに取り組むという発言があったが、今年度について報告をお願いします。</p>
伊藤委員	<p>前回の公共交通会議で、運転手不足について令和5年度の採用は、その時点で1人と説明した。令和5年度の3月末までに採用は2名。1名は一度やめた方を再度雇用した。採用は2名だが、令和5年度の退職は13名。また、新年度の採用として、現在は教習生が1名。年齢は19歳。バスが好きということで、バス運転手を目指して頑張っているところ。</p>
熊谷会長	<p>樋口社長から女性ドライバーについても検討・注目しているという話があったが、その後何か進んでいるか。</p>
伊藤委員	<p>採用会に来られた方はいるが、採用には繋がっていない。現在、バスの女性乗務員は5名。</p>
熊谷会長	<p>私からは3点お願いしていた。1点目はとさでん交通に対して皆さんと情報共有をして欲しいというお願い。2点目は、高知市にあり方検討会のその後の対応について検討を進めて欲しいというお願い。3点目は、高知県に対して、特に路面電車に関して検討等を進めて欲しいという話をしたが、高知市は、あり方検討会のその後について、何か進展等はあるか。</p>
事務局：出口	<p>高知市地域公共交通あり方検討会からいただいた検討結果報告書を踏まえて、その後、バス事業者、タクシー事業者、関係自治体との具体的な協議を進めていたところ。前回の会議で、会長から会議体みたいなものを設けてはどうかという意見、岡村委員からも新しいチームづくりを考えてみてはどうかと意見をいただいたので、委員の意見に対応する形で、新たな組織づくりを示したいと考えている。</p>
熊谷会長	<p>高知県に路面電車の問題解決についてのお願いをしたが、その後の対応について報告はあるか。</p>
坂田委員	<p>路面電車については、軌道が市町に跨っているの、県が主体的にということだと受けとめている。いの町、南国市、高知市、とさでん交通が協議をする勉強会のような場を設けて議論を始めたいと考えている。その際には、高知の日常生活の移動手段として重要な役割を果たしているということはもちろん、路面電車を今後どのように維持していくのか、中期経営計画を策定しているので、計画の達成に向けての経営状況等の議論、そのようなことを議論していく場を作りたいと思っている。</p>
熊谷会長	<p>続いて、議事2と3についてまとめて説明をお願いします。</p>
事務局：慶田花	<p>===== 資料3説明 =====</p>
伊藤委員	<p>採用について現状をもう少し説明する。採用は1人、2人とできているが、退職者の補充が追いつかない。加えて、今年の4月から乗務員の労働時間の規制強化に対応するため、乗務員不足は深刻な状況になっている。何とかするため、今年の10月は昨年を上回るダイヤの減便、一部路線の区間廃止、縮小を計画している。減便するところや廃止をせざるを得ないところに、利用者がいるということは重々認識している。非常に心苦しいという思いは事業者としてある。ただ、今いる乗務員で対応するにはやむを得ない状況。利用者の声等もあると思うが、事業者の深刻な状況についてはご理解いただきたい。</p> <p>バスの乗務員推移表は2月に同じ資料で説明した。中段に枠で囲んでいるところは、</p>

昨年12月1日現在の乗務員の不足人数。19人の不足と説明した。この表は令和4年3月末に作成したもので、令和5年の3月末の178という数字は、退職・採用と、平均から出した予測値。その時は乗合が124、高速34、貸切20という予測だったが、横の赤字は今年4月1日現在の実数。乗合は123、高速は29、貸切は19。路線バスを運行するのに147名必要なので24人不足という状況。高速バスは本来34名必要だが29名。路線バスを維持するため、高速バス路線を1便運休している。こういった状況で何とか路線を運行している。

裏面は、現在在籍している乗務員の年齢構成で高齢化が見てとれる。4月時点で60歳以上は41名、55歳以上は84名。約半数が55歳以上という状況で、非常に高齢化が顕著に表れている。また中段のグラフで見ると、50代以降に集中しているということが見て取れる。

次のページも前回に使用したもの。去年の4月から7月までの4ヶ月間のICカードによる、高知市内の1日当たりの利用者数を示している。枠外にある数字は1日当たりの利用者数、赤字のところは1人未満を表している。路線図に出ていない近隣の市町に繋がっている路線もあるので、その区間も含めて、利用実態、運行経路が重複しているなどを見直しの参考とした。路線の区間廃止のところは黄色の枠で囲んでいるところ。

続いて、資料4-1について説明する。路線バスは通勤・通学や交通弱者にとって日常生活に必要不可欠な移動手段。少子高齢化が進む高知市において、路線バスの果たす役割は大きく重要性は高いと認識しているが、人口減少、自動車等の普及に加え、コロナ禍以降の生活スタイルの変容等により利用者の減少は続いている。事業運営においても、原油価格の高騰や物価高ということもあり、コスト削減には努めているがなかなか自助努力では成り立たない。乗務員不足に加えて、4月からの改善基準告示による労働時間の規制強化等もあり、路線を運行していくことも非常に厳しい。ただ、収支均衡を見据えて運賃改定の準備をしているが、改定をした分で費用を補うことは実質的に不可能。これまで以上に路線バス事業の維持は困難になると考えている。このような状況の中でも、持続可能な社会の実現において必要な公共交通を維持して、路線バスを運行するには運行補助が必要なので申請するもの。

2ページは、路線バス事業の過去3年間の実績及び当年の見込、翌年の計画で、上段の表は高知市に關係する全系統の数値。令和7年度の計画は、系統数は10月から9系統マイナス。運行回数は平日でマイナス53便。1日あたりで11.2%減。年間では36万7000km減少となる。令和7年度計画に対して、国、県、市町村補助は、2億395万6000円を予定しているが、路線バス事業の収支率は55.4%。費用に対して収入は半分ぐらいしか賄えてない。こういったところが事業を運営していく上で厳しい。現在、弊社路線については、国庫補助、県補助、市町村補助など、何らかの補助を受けている路線は96%、自主運行は4%。収支率からわかるとおり、補助金をいただいても路線バス事業は2億円の赤字。下段は複数市町村を跨ぐ国庫補助の系統。3ページ上段は県の補助系統。中段は市町村の補助系統、下段は自主運行系統。次ページは、高知市内で完結する高知市の補助系統と、高知市内で完結する自主運行系統。次のページは令和7年度高知市単独補助系統の計画の詳細、下の段は自主運行系統の詳細。裏面の上が国庫補助系統、下は県補助の系統の詳細。

続いて、路線の概要について説明する。高知市の補助系統の路線一覧表の路線番号順に資料を作成している。これは系統で示しており、経由地が変われば別の資料になる。上段に運行ルート、2段目の運行内容としては、系統キロ、回数等を表記している。下に運行時刻の新旧を示しており、上が改正前、下が改正後を示している。改正前の時刻の横には、現状の1日当たりの平均利用者数を示している。一部減便や系統の起終点が変わったところを含めた資料になるので、大きな変更について説明する。7ページから34ページは、系統の変更や時刻の変更、新設系統などを示している。35ページ以降は廃止系統の概要。23ページ、大きく変わる系統として船岡のところ。現在は、土佐道路から能茶山交差点を経て、鴨田小学校の横を通って船岡まで結んでいる。こ

これは能茶山から鴨田小学校の区間を廃止して、新設路線として石立十字路より南進して船岡と結ぶ系統に変更する。24ページも船岡の路線。こちらも船岡と吉野線を統合して、神田のぽかぽか温泉のところを通過して河ノ瀬交差点を経由する新路線を計画している。これにより、船岡線と吉野線を統合する。吉野が一部廃止になるが、近くに新しい路線ができることになる。29ページは高知市南部の南ニュータウンの系統。現在、南ニュータウンから桂浜トンネルを経由して結んでいるが、桂浜トンネルを廃止。30ページのハビリセンター線、JAはるの線を含めて横兵経由に路線を統合して、効率化を図るという計画。桂浜トンネルの廃止に伴い、蒔絵台の北側にある蒔絵台北が廃止になる。ハビリセンター線とJAはるの線は、鷲尾山経由で市内中心部と結んでいたが、横兵経由に統一する。これにより、土佐塾線の廃止と合わせて、葛原バス停から東赤坂バス停までの4か所のバス停が廃止になる。以上が新設変更になる系統の詳細。35ページ以降は廃止により無くなる系統。35ページ以降の系統すべての路線がなくなるということではなく、区間廃止等によりその系統がなくなるということであり、一部が廃止になるということ。

続いて、資料4-2廃止区間の退出の申出について。10月の計画では区間廃止を予定している。高知市内の区間で見ると、10ヶ所の区間廃止、またバス停廃止を予定している。まず、退出する区間として、吉野線の吉野から松の本西、船岡線の鷲泊から能茶山西、石立十字路東から東城山。こちらは、吉野線と船岡線の統合による区間の廃止。続いて、トーマン団地からトーマン団地入口も廃止。トーマン団地から船岡南団地と県庁前を結んでいるが、すべて廃止ということではなく、トーマン団地入口からトーマン団地内が廃止になる。続いて、葛原から鷲尾山登山口と、学校入口から東赤坂は、ハビリセンター線とJAはるの線の統合、土佐塾線の廃止により、この区間が廃止になる。土佐塾線は廃止を予定しているが、土佐塾は学校でバスを構えて運行している。また、学校へ上がるところに駐輪場があり、そこへは吉野線と船岡線を統合した一部の便でカバーするように計画している。次のページの蒔絵台北も桂浜トンネルを廃止して、路線を統合することによる廃止。最後の北本町1丁目バス停は、朝1便だけ、みづき坂から高知駅を経由して県庁に行っているが、利用者が駅の方に向けて1人いるかないかという状況。この区間においては、北部交通が運行しているので大きな影響はない。

3ページ以降については、廃止区間の概要として、収支状況や時刻表、廃止の区間を示した路線図、利用状況等を示している。吉野線の概要書を説明する。運行系統は現在2系統あり、キロ程や運行回数を示している。次に収支状況。5年度実績でみると、収入は2200万ほどあるが、費用はそれ以上に3500万ほどかかっている、1370万円のマイナス。これに対して690万ほどの補助をいただいているが赤字。その下は時刻表。次のページが吉野線に係る廃止の区間を示している。こちらの路線図には示されていないが、松の本と高座の間を新しく路線を新設することにしている。5ページが利用状況を示している。平日でみるとこの区間で65.5人、1便あたりでは2.3人の利用がある。その下はこれまでの改善策や利用促進策等を示している。全路線に関わることだが、毎月第3日曜日の高齢者への半額サービスであったり、学生に対しては市内一律で乗れる定期を付与したフリー定期の発売、高額になる通学定期券に上限を設けたワイドフリーの定期券。子どもたちは祝日を半額にするなどの取組みはしている。その他の当該路線を巡る状況の変化等に関しては、代替手段として新たに新設する路線が500m以内にある。退出に至った理由等については、利用実態の結果、利用者数が1便当たりでみると平日で2.3人、休日になると1.3人。ここをどうやってカバーするかということで、新たな路線を新設することで、もう一本の路線と統合して効率化を図りたいという計画。利用者への説明については、バス停やホームページに周知する。また高頻度の利用者には、事前に個人宛にお知らせをする。次のページは、退出区間の各バス停の利用状況を示した表。以上が今年10月の路線改正、ダイヤ改正の説明。

前回の会議で示したように、乗務員不足が非常に深刻な状況。こういった中で路線の減便、また退出・廃止を含めて、特に乗務員を使う朝のラッシュ時間帯を減らさない

	<p>と乗務員不足には対応できないということで、朝7時台、8時台の便を全体的に減便している。また、4月からの労働時間の規制強化が、仕事終了してから翌朝までのインターバルが1時間延びた。こういったことに対応するためにも、夜の最終便を繰り上げることも計画している。路線全体では11.2%の減便、運行キロについては16.3%の減少。この計画を実施すると、4月時点で乗務員は24人不足だったが、19人弱ぐらいは賄えると予定している。10月時点で19人弱賄えるということで現状の乗務員不足は緩和されるが、今後も乗務員の減少が続くようであれば、さらに厳しい状況は続く。採用に関しても、会社としても手広く進めながら採用に力を入れていきたい。</p>
熊谷会長	<p>10月1日のダイヤの見直しに向けて、この会議で同意を得たいという趣旨だと思う。利用者の立場から濱田委員なにかあるか。</p>
濱田委員	<p>老人会も高齢化が進み担い手がいない状況だが、どこの会社・組織も次をどうするのかということが最大の課題になっていると思う。市民・利用者の目からということで話させていただく。先ほどの説明で、19歳の方が運転手になりたくて教習をしているという話があったが、運転手になりたい理由は聞いているか。</p>
伊藤委員	<p>子どもの頃から憧れていたと聞いている。</p>
濱田委員	<p>昔は運転手になりたいという子供がたくさんいた時代があったが、今はバスに限らず他の運転手も大変な仕事だと思う。それでもなりたいたいというのは何か理由がある。それと、運転手がいないことについて、どのようにしたら運転手の応募があるか、運転手が増えるのか、検討して手を打っていることはあるか。</p>
伊藤委員	<p>運転手不足は随分前から悩んでいた。会社としては、女性バス運転手協会に入会をして、女性の乗務員に来ていただくという動き。バスを運転するには大型2種免許が必要で、約50万円ほどの費用がかかるがその補填は前から実施している。候補生等については、家賃の補助や病院の紹介なども行っている。魅力ある職場かどうかというところが大事かと。条件になるのが給与面だと思うが、経営的に見て会社として給料を上げる余裕がある状況ではないので、乗務員不足対策の課題ではないかと考えている。</p>
濱田委員	<p>学校や子どもに対して、将来はこういう仕事もあるとか、公共交通はなぜ必要なのか、これからお年寄りがどんどん増えていく時代に移動手段をどうするかなど、根本的なことを今の子どもに話をする機会を設けたら良いと思う。子どもの将来の夢ややりたい職業は、子どもたちが選ぶことができない時代になっていると思う。IT関係だけではなく、移動の手段も大事ということを何かの機会に伝えて、運転手を確保していくという努力を、企業の方もお金だけではなく、手を差し伸べていく、宣伝していくということも取り組まれてはどうかと思う。</p> <p>知り合いが吉野に住んでいて、吉野の発着地からバスに乗って病院へ行っているが、廃止になったらどうするのかなと思った。今後、住民の方にここが通らなくなるというような、吉野だけに限らずそういう話はされるのか。</p>
伊藤委員	<p>近隣の方へのお知らせに関しては過去にも実施している。廃止が決定した後に住民への周知は実施する予定。以前は、その後にデマンド交通を導入するなどで、高知市が地元の説明を実施した。</p>
濱田委員	<p>何とかしたいと思って、行政も企業も私たちも携わっている中で、どんどん減っていくのを見ているのではなくて、何とかいい方向に行くようにまた協議をしていきたい。</p>

熊谷会長	<p>運転手不足に関しては全国的な話だと思うが、国として何か考えや進めていることがあれば紹介いただきたい。</p>
宮野委員	<p>運転手不足は全国的な話であって、バス運転手、タクシー運転手、トラック運転手も然りだが、運転手不足の話がここ最近特にあり、令和5年度に2種免許の運転者支援の制度というのができた。ただ、要望がたくさんあると、補助金としてキープしていたお金が、1事業者あたりとか1人当たりの金額が少なくなってしまう。それ以外の話としては、人で対応できないところは機械でやるというような話があり、自動運転関係の補助などもメニューにはあるが、高知県では何年か前に四万十市で実証実験的なことをしていたが、現在進行中のものはない。また、ライドシェアという言葉聞いたことがあるかもしれないが、自家用車を使って何とか対応できないかという施策を考えているところ。トラックでは荷物の積み込みをどうしても人の手でやらなければいけないところがあってそこを機械でやる。フォークリフトやトラック自体に積みおろしの機能がつくものに対しての補助などもあると聞いている。</p>
熊谷会長	<p>資料4-2の退出に関して、吉野以外にもいくつかあるようなので、それも含めて意見などをお願いしたい。</p>
古谷委員	<p>トーメン団地から退出となると空白地域になる。便数も多く、割と高齢者が多い地域だったと思う。そうすると、その方々の病院へ行くとか、市内へ出かける足を奪われることになって、不便を強いられるのではないかと想像する。事業者の非常に大変な苦労というのは、私も1事業者として十分承知している。募集をしてもなかなか応募がないとか、1人前のドライバーに育つまで時間がかかるということで、大変苦労を強いられている中での苦渋の決断だと思うが、もう一度再考できるのであれば、朝夕の利用者が多いところを残して、昼間の稼働が低いところを減便するなどをしていただくと、利用者も事業者も汗をかいて努力をしていく、自分たちも利用しなければ廃線になるということを理解してもらえないのではないかなと思う。この決断は大変なことだとは思いますが、利用者の立場として考えるならば、廃線は非常に厳しいものではないかなと思う。街中でもタクシーを手配しようと思ってもなかなかタクシーがつかまらない。そうすると、その代替は公共交通機関であるということで、利用者にとって不可欠な移動手段なので、もう一度再考できたらありがたい。</p>
長尾委員	<p>以前にも高新団地を廃止したいということで同じようなことがあった。500メートルの坂を吉野まで降りてきてもらう再編。以前はドル箱路線だったと教えてもらった。それと同じようなことがまたトーメン団地で出てきた。現在、加賀野井団地やみづき坂団地とか大規模な団地が形成されているが、何年かしたらまたそのような話が出てくるのではないかと危惧している。利用者への説明は、路線の廃止についてバス停及びホームページにて1ヶ月前に提示して告知すること。10月までまだ5ヶ月あるのになぜ1ヶ月前にホームページやバス停で告知するのか。トーメン団地に相当頑張っている町内会長や役員がいる。加賀野井団地やみづき坂団地にもいる。それが1ヶ月前にホームページやバス停で告知する。昨年の減便のときにも非常に困った。バスがほとんどないと会員から話がいっぱい出てきている。鳥越路線は以前はドル箱路線だったと説明を受けた。今でも雨が降ると乗る。今日は自転車 came。雨の日はいっぱい。それが日曜日はものすごい減便になった。雨が降るときや街中で会があるときはバスに乗っていく。公共交通を使いたいという思いも持っている。しかし、今は乗りたいくても乗れない。以前はドル箱だった路線ももう赤字。運転手がいけないのは本当に致命傷。運転手がいけないと言われると反論できない。企業努力ももっとしてくれと言っても運転手がいけない。そういう状況が毎年毎年、改正、減便、廃止。来年も恐らく続くと思う。1つは利用者に十分な説明をしてもらいたい。ホームページ、バス停に1か月</p>

	<p>前に告知するだけでなく、高新団地のときは直接本人たちに説明すると説明を受けた。それが本当のパブリックコメントではないかと思うのでぜひそうしてもらいたい。もうバスの運転手がいらない、どんどん減っている。前回も何とか頑張ってもらいたいと申し上げた。今の子育ての問題と同じだと思う。大型2種免許を取得しないとバスの運転手にはなれない。県、市、特に県の補助金が右肩下がり。前回、補助のメニューがいっぱいあると説明を受けた。大型免許の取得、時限を決めてぜひ、公共で全面補助する補助金制度をぜひ制定してもらいたい。</p>
熊谷会長	<p>2種免許取得費用の補助、あるいは場合によってバス運転手の資格を緩和するという指摘だかがいかがか。</p>
宮野委員	<p>2種免許については全面補助まではなっていないと思う。予算を取っていたが、要望が多いとそれを割って配布することになるので、なかなか全面補助は難しいと思っている。また、2種免許で無理なのであれば、では1種免許という話があったと思うが、そこは制度の中で全くできないということではない。例えば、あり方検討会でも自家用有償旅客運送の話が出ていたと思うが、それを自治体に導入するということまでは行っていないと思うが、そこは今後分科会を作ることなので、そのような話も出てくるのかなと感じている。</p>
熊谷会長	<p>県はどうか。</p>
坂田委員	<p>運転手確保の県の取組みとしては、いろんなウェブサイトを通じた広報や、東京や大阪で県と事業者と一緒に採用活動をしている。あわせて、インセンティブが必要ということと即戦力の人材が欲しいということで、有資格の方には給付金を50万円加算する形で、これは免許を取るのに必要な費用と同額と聞いている。資格を持っている方は即戦力になるので、そういった方を採用できるような補助について事業としてやっている。全国的な問題でもあるので、全国知事会などの場で県として声を上げていきたい。運転士の確保については重要だと十分認識している。</p>
中城副会長	<p>まず免許の全額補助について提案があったが、財源をどう確保していくかという問題もあるので、ここですぐに返事ができる状況ではないが、国、県から説明があったように、運転手を確保していくことについて工夫もしながら、連携をしながら考えていきたい。また当事者であるとさでん交通をはじめ、交通事業者からも意見等を伺いながら、運転手の確保をどうしていけばいいのか連携をしながら考えていきたい。</p>
長尾委員	<p>我々利用者は、とさでん交通に運転手がいらないと言われたら反論しようがない。何億も補助金が出ている。資格取得を補助してもその数%でいけると思う。運転手を確保するには公共の方で補助する。とさでん交通にそんな資金は無い。税金しかない。我々年金生活で運賃を一割上げるなら、知らないということでOKするかもわからない。こちらの弱い立場で提案をさせていただくということを、十分に公共の方は思っていたかかないと。税金の数%があれば十分うまくいくと思う。</p>
尾崎委員	<p>運転手の採用が1人いたということだが、応募自体はどれくらいあるのか。</p>
伊藤委員	<p>令和5年度実績で2名の採用。数件応募があったが、何らかの事情で採用には至らなかった。</p>
尾崎委員	<p>土佐塾の路線についても一部廃止になるかと思うが、学校等への説明は事前にされているか。</p>

伊藤委員	<p>昨年末くらいに学校へ説明に行った。土佐塾廃止の一つの理由は、土佐塾に上がっているバスは少し加工している。かなり車高を上げないとヘアピンカーブを上がれない。そういった車両を今まで何とか運用していたが、概ね30年が経過した。行政から補助をもらって購入しているバスはすべての低床車両で上がっていけない。学校から父兄の方には文書を出していただいている。</p>
尾崎委員	<p>こういった反応が返ってきているのか。</p>
伊藤委員	<p>窓口を含めて声は聞いていない。</p>
熊谷会長	<p>2人の委員から厳しい意見があった。1つは、トーメン団地に関して、いきなり廃止ではなく、減便をしたらどうかと古谷委員の提案。長尾委員からは、周知が1ヶ月前はあまりに理不尽じゃないかということ。伊藤委員、辛い立場だとは思うがいかがか。</p>
伊藤委員	<p>まず、突然廃止ではなく、せめて朝夕の便を残してという意見について。例えば、トーメン団地で朝を1便残すのであれば、どこか朝の便を削らないと難しいのが現状。ただ、会で意見をお伺いしたので検討はしたい。</p> <p>長尾委員から、周知が1ヶ月前は余りにも短いという意見。廃止、ダイヤ改正を含めてお知らせをするときは、基本的に時刻と一緒に掲示する。その運行時刻は、運行ルートや運行回数が決まって、直前まで多くの微調整が入る。最終的に確定するのが8月の終わりくらいになるので、そういった理由で1ヶ月前に周知というようなこともあるし、事業計画に関する周知等はなるべく早く、1ヶ月前の周知というのが国の方の指針にあるので、それに合わせて1ヶ月前で実施している。ただ、廃止や大幅な減便をするところのICカードを高頻度で利用される方に関しては、3ヶ月前くらいに個人に郵送し、新しい運行経路をお知らせしていて、それがある程度周知になっているのか、ここ数年はあまり意見をいただけていない。ただ、突然変わるところもあるので、早めの周知は徹底したい。</p>
熊谷会長	<p>中屋委員から何かあれば。</p>
中屋委員	<p>減便とそれによる移動制約者が大変だということだと思うが、いろいろな機関があって、それをどうやって住民に提示するかというのが大事だと思う。春野や鏡や土佐山がデマンドになったように、バス路線が全なくなる地域の移動手段をどうやって確保するかということを議論した方がいい。1事業者で高知市全部を守るということも難しい。デマンドの話になると、タクシー運転手もどんどん減っていくという話も聞くので、先ほど国土交通省の方が言っていたように、乗用車をシェアする事業も広がってきているので、そういう手段も含めて地域で話し合うことも大事だと思う。私の立場から加えて言うなら、シェアする車両が福祉車両だったら嬉しいなと思う。高齢者や私みたいな障がい者もそうだが、直接普通の車によこいしょと乗れないので、そこは地域で移動手段を確保する際に、少し考慮していただければ将来的に安心かなと感じる。国の制度の緩和が前提にはなと思うが、路線バスだけに頼らず自分たちの移動手段をこれから確保していく、あるいは高知市はまだあまり過疎地域ではなが、過疎地域には福祉有償運送みたいながあるので、そういうのも含めて、この地域限定でもいいので移動手段を確保できるというような話し合いができれば、各地域でそれほど困らないのかなと思う。</p>
熊谷会長	<p>この会の役割は、廃止あるいは休止に関して我々の了解を得ると6ヶ月前を1ヶ月前に短縮できるが、10月1日改正であればすでに6ヶ月を過ぎている。ただ、意見等を聞いていると、まだ減便の可能性もあるように聞こえた。周知に関して今後早めにやる必要があるのではないかという意見もいただいた。一方で、10月1日まであと4ヶ</p>

	<p>月ほどあるので、まだこの時点でOKを出すのではなく、検討される結果を踏まえて、議論してはどうかと思ったがいかがか。例えば、8月ぐらいまでに了解をとれば十分か。</p>
伊藤委員	<p>国への申請等に関しては1か月前に申請ということで大丈夫だと思う。ただ、これから10月に向けて計画をまず固めた上で、社内での審議、いろんなデータ変更とか作業等がある。また、社内の組合との協議などもある。そういったことを踏まえると3ヶ月くらいはいただきたい。</p>
熊谷会長	<p>7月か6月末くらいか。</p>
伊藤委員	<p>それくらい。</p>
熊谷会長	<p>まだ検討いただきたいということなので、この資料4に関してはペンディングにさせていただいたらと思っているがいかがか。また、長尾委員の発言にあったように、以前も同じような議論があった、また出てくるのではないかとという心配もある。私個人もどう判断すればいいのか難しい。運転手の問題ということだが、乗務員数の将来予測もできているので、高知市のバス路線、系統に関して今後どのような考えを持っているのか、その将来像みたいなもの。それから、廃止や減便の根拠をある程度示していただければありがたい。</p>
伊藤委員	<p>とさでん交通としては、市内幹線をとさでん交通の路線バスが運行、支線については代替手段というようなところに落ち着くのではないかと考えている。ただ市内の路線を具体的にどうするということは、今後2年、3年、5年後についてはまだ描けていない。ただ、先ほどから出ている乗務員の減少。その推移表を見ていくと、今後10人、20人と減っていく。そうすると、乗務員がいないので、その乗務員数で運行できる規模にせざるを得ない。</p>
熊谷会長	<p>特に資料4-2の廃止等に関しては非常に重要な問題。1つはいきなり廃止ではなくて、減便を考えるかどうかということ。もう1つは、現地への事前の周知について丁寧な説明を事前をお願いしたい。それから今後の見通し、考え方などを次回ご説明していただくことを前提に、今日説明いただいたものは次回まで預かるということにしたい。</p> <p>続いて議事4と5。これについて説明をお願いします。</p>
伊藤委員	<p>資料5の公共交通利用環境整備についてということで、こちらはバス停の更新の申請。現在、一部木製を使ったバス停を展開している。かなり劣化や腐食などが進み、令和6年度において更新を考えている。路線図の福井エリアのバス停12か所、20基を新たなバス停に立て替えたいと計画している。</p>
鈴木委員	<p>資料6-1と6-2について。資料6-1の内容については高齢化が進んでいる過疎地域が主な運行地域なので、公共交通の重要性が高まっている。今後も事業者として運行していきたいので申請するもの。2ページにこれまでの経過、3ページには廃止路線代替バス路線一覧表ということで、去年と同じ7系統を申請している。4ページ以降に各系統ごとの運行時刻等を記載している。現行から変更はない。現行と同じ7系統を申請している。維持のための取り組みについては、利用者ニーズを把握しながら利便性の向上に取り組んでいきたい。</p> <p>続いて資料の6-2について。廃止路線代替バス路線の車両の老朽化の更新についての申請。利用は高齢者の方が非常に多いということで、順次ノンステップのバスを</p>

	<p>更新している。令和6年度の申請については合計2両。高知市の単独路線で1両更新、2両目については高知市からいの町を経由して仁淀川町を走っている系統の車両の更新をしたいということで、合わせて2両分申請をしている。1両については全額高知市の補助という予定。2両目については3つの自治体にまたがるので、各々のキロ按分で算定した金額。高知市については約700万円の補助を頂きたい。今後の車両更新の予定については、6ページに記載している通り、昨年までの平均車齢が15.4年となっているが、この6年度に購入をさせていただければ車齢も13.1年になる。合わせてノンステップバスなので、高齢者が非常に利用しやすくなると思う。</p>
熊谷会長	<p>意見はあるか。</p> <p>続いて、議事6のデマンド型乗合タクシーについての説明をお願いします。</p>
事務局：谷岡	<p>===== 資料7-1, 7-2説明 =====</p>
熊谷会長	<p>資料の7-2について承認が必要。何か意見、質問等あるか。地域内フィーダー系統確保維持計画に関して、ご承認いただける方は挙手をお願いします。</p> <p>-----全員挙手, 承認-----</p> <p>続いて、今年度の事業報告及び決算について事務局から説明をお願いします。</p>
事務局：柳生	<p>===== 資料8説明 =====</p>
熊谷会長	<p>これも審議事項。特に問題ないと思うが、これに関して賛同いただける方は挙手をお願いします。</p> <p>-----全員挙手, 承認-----</p> <p>続いて、議事8の会議の設置要綱の改正について説明をお願いします。</p>
事務局：柳生	<p>===== 資料9説明 =====</p>
熊谷会長	<p>質問はあるか。それでは異議がなければ、今後の分科会でさらに深掘りを進めるといことで、この要綱の中に分科会会長については私からの指名ということなので、中城副会長を2つの分科会の会長に指名させていただく。</p> <p>-----中城副会長 了承-----</p> <p>その他のメンバーはこの会議の中から指名するということで、事務局から相談があるかと思う。運転手不足は大きなテーマなので、ぜひここで検討されてはどうかと思う。運賃分科会については、今まではこの場で議論するということだったが、今後は分科会で議論するということか。運輸局へ事業者が直接申請していたのが、次回からはこの分科会が協議の場になるということによろしいか。</p>
岡村委員	<p>今まで地域公共交通会議で運賃についても協議を行っていたが、複数のバス事業者が入った状態で運賃について協議すると、運賃カルテルというような形になりかねないということで、運賃に対する協議については分科会で、当該路線に関係する乗合バス事業者のみに入っていて、あとは各委員に入っていて協議するという形となった。昨年の10月の道路運送法の改正に伴う変更。</p>

熊谷会長	その他なにか。
河原委員	全国各地で自動運転の実証実験が進んでいるが、実証実験の支援や補助等もたくさんある。自動運転はレベル4までいっているが、レベル4の状況下で信号等を整理して、自動運転をしたときに事故がないように制御をしていくという実証実験。自動運転に必要な区間線や防護柵など、交通インフラに近いハード整備の実証実験。この2つの実証実験の公募を昨年度行った結果、26自治体が採択されたという紹介。自動運転についても様々な情報を提供していきたい。
熊谷会長	応募はまだできるのか。
河原委員	公募は毎年ある。
熊谷会長	他はいかがか。
岡村委員	<p>運転できないことが少しあり、その間は公共交通を頼っていた。10月からたまに使っているバス停にバスが止まらなくなるのではないかと聞いて、どうしようということで自分ごとだった。自分で運転して移動できる人とそうでない人の暮らしの制限に対して、大分差が出てくるということを実感した。今日とさでん交通が詳細な資料で説明いただいたが、私の専門性の欠如でデータをどう解釈していいのか、どう評価していいのかわからなかった。数少ない自分の専門性のネットというところで、<u>ぜひ、とさでん交通のHPサイトのできるだけ目立つところに、運転手募集というのを貼ってもらうことはできるのではないかと思います。たくさんの努力をされていると思うが、いろいろ調べてみて感じたのはまだまだできることがあるというところ。</u>遠州鉄道のサイトを見ると、採用専用のサイトがあって、最初に公共交通の一翼を担う誇りって言葉がある。ネットショッピングや移住では、専用サイトが作られているが、そういったこともできるのではないかと可能性を感じた。とさでん交通が非常に大変な中で、みんなが支援しやすい環境を作っていくことが重要と感じた。今回の分科会の話聞いても、高知市のモビリティの再構築待ったなしという印象を受けた。自分ごとでやりたいという方がたくさんいると思うので、そういった方々を巻き込んでいただければと思った。</p>
熊谷会長	<p><u>まとめたことを申し上げる。1つはとさでん交通、非常に厳しい状況を十分理解した上でお願いだが、運転手はいないけど廃止をされると困る方がたくさんいる。ぜひ、減便等の進め方について検討いただきたい。さらには地域への説明も。それから、将来図的なものを知りたいと思っている。</u></p> <p><u>それから市については、あり方検討会後の深掘りをするということで、分科会2つ立ち上げた。特にドライバーの問題は非常に重要だと思う。</u></p> <p><u>もう1つは路面電車について。あり方検討会で特に2つの大きな問題が指摘された。1つはドライバーの問題、もう1つは路面電車の維持管理について。他の会社の路面電車と比較して余りにも高知市の路面電車の維持管理費が少ない。おそらく効率的にやっていると思うが、事故のリスクも高いのではないかと懸念している。特に東西線は見直す必要があるのではないかと議論も出た。そうすると高知県の出番。最初の議事録の確認のとき坂田委員は勉強会を立ち上げると言われたが、勉強する段階ではなくさらに1歩進める段階ではないかと思っているので、ぜひ、リードして路面電車について検討されたらどうかと思うがいかがか。</u></p>
坂田委員	今までのことを確認するというレベルではなく、前に進めるためのものだと思っている。

熊谷会長	タイムスケジュールは決まっているか。
坂田委員	未定。これから考えたい。
熊谷会長	前回も同じようなこと聞いたような覚えがあるので、1歩進んで次回に報告いただけるとありがたい。高知市から何か。
中城副会長	電車のように広域に跨っている部分もあり市内で完結する交通もあるので、高知県、高知市でそれぞれ役割分担をするとともに、互いに連携しながら取組みを進めていきたいと考えている。また、市内交通についてはリ・デザイン分科会を立ち上げるので、様々な関係者の方に入っていただき、路線バスを中心に具体的な議論を深めていきたい。今後は、テーマに沿うようなメンバーの選定、会議の内容等について検討し、会長にも相談しながら早い段階で対応できればと考えている。
熊谷会長	事務局からなにか。
事務局：出口	今後さらにバス路線が廃止となり、代替手段を検討する余地もなくなってきた。交通空白地が生じるという事態になると、高知市としても他の交通事業者との協議・調整を始める必要が生じる。新たな運行ルートの検討、バス・タクシーなどの交通モードが最適なのか、運行本数、運行時間、運賃設定はどうするのか。それから運行事業者を選定するための検討委員会の設立の手続き、新たな予算の検討・確保ということが生じるので、早い段階で今後のバス路線の姿を示していただいた方が、新たな予算の規模感も掴める。一定の準備期間や調整も要するので、早めに提示いただけたら。本日の会議は、生活バス路線の議題のみ改めて会議を開催ということになったので、日程など詳細が決まったら事前連絡をさせていただく。
熊谷会長	これで終わりたい。
事務局：門田	令和6年度第1回高知市地域公共交通会議を終了する。