

高知県東部広域地域公共交通協議会 第4 回総会 議事録（要旨）

（日 時） 平成31年1月29 日（木） 10:00 から11：30

（場 所） 安芸市健康ふれあいセンター「元気館」

（次 第）

1 開 会

2 議 事

（1） 高知県東部広域地域公共交通網形成計画（案）について

①修正意見の反映状況（資料1）

②計画（案）の内容（資料2・3）

（2） 地域公共交通確保維持改善事業の一次評価の提出について（資料4）

3 その他

今後のスケジュールについて（資料5）

4 閉 会

(内 容)

1. 開会

2. 議事

(1) 高知県東部広域地域公共交通網形成計画（案）について

①修正意見の反映状況

事 務 局：素案に対する意見の反映状況を中心に説明し、案の施策について説明

（委託事業者から、資料1に沿って説明）

説明の修正点に加えて、県庁内の関係部署にも素案の段階で照会を行っている。詳しい説明は省略するが、具体例としては、資料3の46ページの県立高等学校再編実施計画について、教育委員会からの意見を受けて修正を行うなど、データ等を更新していることを、合わせて報告する。

②計画（案）の内容

計画（案）の主な施策等について

事 務 局：（委託事業者から、資料3に沿って説明）

質問・意見

委 員：全体で3点ある。

1点目、バスに関して、沿線市町村による「高知県地域交通協議会東部ブロック会」で、路線の本数や利用者増に関する議論をこれまでも実施している。また、鉄道に関しては、「ごめん・なはり線活性化協議会」で、沿線市町村とともに、例えば今回の新駅についても議論してきた。それらの会と「高知県東部広域地域公共交通協議会」との関連性が、計画内では全く出てこないと思う。例えば2ページの「本計画の位置づけ」に少し関係性の記述が出てきてもよいのではないか。あるいは実施項目の「実施主体・関係機関」に位置づけてもよいのではないかと思う。

2点目、「児童・生徒向けの運賃割引制度の導入と広報」に関して、「東部広域地域から高知市内へ向かう」という表記がある。この点に関して、室戸市にある室戸高校の生徒数が激減していることに危機感を持ち、官・民で「魅力化の会」を立ち上げ、いかに生徒に来てもらうかを議論しており、その中でバス通学生への支援についても議論している。どういった支援ができるかの具体策は見出せていないが、室戸市外から室戸高校に来てもらう、例えば女子高校野球部員は、ほぼ市外出身者だが、そうした方々をより呼び込むために、いろいろな支援策を考えており、その1つにバス通学者への支援も考えている。そうした中で、確かに書いてある内容はその通りだが、逆方向への移動も念頭に置いた表現をお願いしたい。

3点目、「新たな交通モードへの対応」の実施主体として室戸市が入っており、また参考資料として室戸岬までの走行を赤囲みで引用されている。私どもとしても、DMVの導入計画には大変関心を持ち、今後何らかの形で関わっていきたいと考えているが、現時点ではどのような形で関わっていくかに関するスタンスが全くの白紙である。現時点では実施主体となる状態にはなっていないので、実施主体から外すとともに、項目の表現についても一考

をお願いしたい。

事務局：その方向で、修正する。

委員：5点ある。

1点目、各カルテの実施主体と関連機関について、ここの会議に出ている方々それぞれに役割があることを考えると、この表現だと自治体・県・交通事業者だけが負担する印象を持つ。ここにいる方それぞれが何か役割を持つ、例えば大学であれば、調査を進めるにあたって今の技術ではどうしようもないところを研究として参画するということもあるし、観光であればそれぞれ当事者がいるはずなので、もう少し当事者意識が出てくるような書き方ができるとよいのではと思う。

2点目、116ページのPDCAについて、非常にわかりやすいと思うが、初年度・中間年度・最終年度とは、それぞれの施策に対してこれらの年度があるということか。それとも計画全体の話か。

事務局：計画全体としての見方である。各項目はそれぞれで進めていくことになるが、全体としての大まかな枠組みとして、どの期間の中で動かしていけばよいかを、抽象的ではあるが記載している。

委員：言葉は統一したほうがよいと思う。5か年の計画であれば5か年での記述が、初めて見る人には見やすいのではないかと思う。

3点目、「既存バス路線の改善」について、バス路線の評価をすると、沿線人口がかなり重要なファクターであることは容易に想像できるが、バス停を中心にする、徒歩圏内なので、関係者がのってこない問題点があると思う。既に自治体でされているような各市町村の地域公共交通も関連して沿線人口として評価すると、かなり幹線のバス路線を使ってもらえる人も増えるのではないかと思うので、地域でしていることとの関係についても強調して書くとよいのではないかと思う。

4点目、「児童・生徒向けの運賃割引制度の導入と広報」について、高知で生きている人間としては、自分には公共交通は関係ないと思っている人にいかに気づいてもらえるか、またそうした人にとって、基本方針2にあるように、公共交通が移動手段の選択肢の1つになるにはどうしたらよいかということが、非常に大事と思う。そうした中で、子供世代は最も大事だと思うが、親世代や中年世代など、車しか移動手段として認識してない人に、少しでも公共交通が手段としてであると認識してもらえる、そういった意味で「使える」というのが強調されると非常によいと思う。

最後に、非常に細かい点だが、100ページの方針の表にカルテのページ番号も合わせて提示すれば、初めて見た方にも見やすいのではと思う。概要についても、本編の何ページをご覧くださいという書き方をすれば、本編と概要版がリンクすると思う。

事務局：1点目は、各委員が了解いただけるようなら、「その他」の欄かもしれないが、協力いただける点について明記させていただければと思うので、後ほど協議いただければと思う。3点目は、どういった書き込み方ができるかを事務局内でも検討したい。4点目と大きく連携すると思うので、基本方針の文言に追記をさせていただきたい。5点目は、意見の形で修正する。

委員：115ページについて、車輛の購入による混雑解消の提案があったが、相当な購入経費に加え検査の経費等もかかり、混雑解消のためだけに車輛購入にはなかなかならないので、具体的な計画には入れないで欲しいという意見を出した。少し説明すると、わが社でも朝の

混雑に対する要望は聞いており、また課題も持っている。例えば平成 28 年頃、朝の通勤時間帯利用のお客様、国や県の出先機関、安芸市役所にアンケート調査を実施した。その結果として、「列車本数を増やしてほしい」「運行時刻を見直してほしい」という要望に加え、「混雑を緩和してください」という要望があった。前者 2 点は、JR 四国の路線との関連があるため、毎年協議をしているが、わが社だけでは対応できないことがある。単独で可能な混雑緩和について、平成 28 年度に予備車を使って朝 7:18 後免発・7:59 安芸着の列車の増結を行った。予備車とは、故障や検査時に対応するための予備の列車であるため、実際には月の半分くらいは増結できず、逆に 1 両のときもあれば 2 両のときもあるという不評が出た。そこで、改めて全体の運行形態を見直し、対応が相当面倒にはなったが、平成 29 年度から 1 両増結しており、その分は好評をいただいている。そうした対応は少ししている。

それと、今回問題の点は、7:06 安芸駅発・7:49 後免駅着の列車が 1 両であることだが、その約 13 分前に安芸駅発の 2 両の列車がある。2 つの違いとしては、2 両の列車は高知市まで通勤・通学者が乗車し、1 両の列車は高校生でも高知市内というより地域内の高校へ通学者が乗っていることがある。また、1 両の列車は定員 132 名だが、安芸駅では多くの方が座れており、和食あたりで立つ方が出てきて、のいち駅に到着するまでは乗客が 60~80 名だが、のいち駅で 50~60 名乗車され、乗車率が 100%を超える。ここで非常に混雑しているという不満や課題の認識はしているが、わが社としては車両数が足りないこともあり、また後免町駅で 30 名くらい降りるため、定員を超えるのはその間の 6 分程なので、若干優先順位を下げた経緯がある。提案のあった車輛購入による増結は、当然利便性や満足度も上がるし、利用者減の緩和にも効果はあろうかと思うが、費用対効果を考えると今すぐ計画に含めるのは少し難しいということで、お願いした。

その代わり、できるだけ 1 両でも混雑が少なくなるよう、なるべくボックスシートの車輛ではなくロングシートの車輛を使うようにしようと考えている。また、以前検討した際には数百万かかるため実施しなかった経緯もあるが、北側のボックスシートをロングシートにすることで混雑緩和を行うということも含めて、増車という形ではなく、当面はこのような形で取り組みたいと考えている。加えて、例えば観光列車を将来的に導入するという想定も考えると、土日は観光列車、通勤・通学時間は増結用に使用、という形態も考えて増車ということも考えられると思う。

関連して、115 ページの目標値として土佐くろしお鉄道で 2 名の新規採用数の数値があり、1 車輛増車するための運転手・車掌要員と認識していたが、この趣旨を伺いたい。

事務局：現在の仕業を担っている人数のうち、5 か年で定年の方を想定し、その補充の 2 名と考えている。そのため、純増というわけではない。

委員：現在、車掌が 2 名、運転手が 1 名不足し、通年して募集をかけている状況。数値は、検討いただきたい。

高知県（副会長）：主要施策として「高知龍馬空港へのアクセス手段の検討」の項目があるので、この会とは別に実施している会議の状況等も、参考に共有したいと思う。

高知龍馬空港の利用者数は、平成 29 年度が年間約 146 万人と、年々増加傾向となっている。以前は羽田・小牧・伊丹・福岡の 4 路線 20 便だったが、昨年 5 月に「高知龍馬空港航空ネットワーク成長戦略会議」という会議を立ち上げ、さらなる空港利便性の向上という形で議論を深めている。一部報道では、空港ビルを建て替えるための議論をしているのではな

いかというものもあったが、あくまで施策の1つであり、高知龍馬空港の利便性をより高め、国際線も視野に入れた取り組みをしていこうという議論をしているところである。昨年12月にはLCCが成田・関西に就航し、今年3月からは小牧線が3往復になることもあり、2021年度には年間利用者数を180万人まで増やしたいという高い目標を掲げ、取り組みを進めている。

そうした中、課題となっている内容の1つが、高知龍馬空港へのアクセス向上。空港から高知市内へは空港連絡バスが相当な頻度で運行されているが、県東部への公共交通はない状況である。数年前から、空港とのいち駅の間を結ぶ乗合タクシーの運行を始めているが、1日あたり利用者数が10人もいないという状況。空港利用者数の目標を考えると、やはり空港と県東部を結ぶ公共交通が必要というのが、成長戦略会議でも議論されているところ。そうした流れも踏まえ、県も主体的にかかわりながら、本計画でも空港と県東部を結ぶ公共交通手段を検討したいと思うし、それによって住民はもちろん、観光・帰省をされる車のない方でも公共交通を使って県東部に行ける、さらに高知東部交通や土佐くろしお鉄道の利用促進にもつながると考えているので、ぜひ積極的な議論をしていきたいと思う。

諮問

会 長：本日、計画（案）を承認していただき、今後、パブリックコメントを行うことにしている。本日の修正等の意見を事務局で修正した上で、計画（案）とすることを承認してよいか。（異議なし）
修正の上、本計画（案）を承認することとする。

（2）地域公共交通確保維持改善事業の一次評価の提出について

事務局：本協議会における公共交通網形成計画の策定事業においては、国交省の地域公共交通確保維持改善事業の「地域公共交通調査事業（計画策定事業）」の補助金を活用している。本報告（案）は、当該補助金の交付要綱及び「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価実施細目」の規定に基づき、「一次評価」を国へ報告するものである。（資料4に沿ってご説明）

質問・意見：なし

諮問

会 長：本報告（案）を承認し、国へ提出することとしてよいか。（異議なし）
本報告（案）を承認することとする。

3. その他

今後のスケジュールについて

事務局：（資料5に沿ってご説明）

質問・意見：なし

4. 閉会

事務局：計画策定業務の進捗にあたり、今後、ご意見を伺う案件が出た際は、都度、事務局より各委員に連絡する。

次回協議会は3月を予定しているが、日程調整については、また改めて知らせる。