

会 議 記 録 (概 要)

高松市附属機関等の会議の公開及び委員の公募に関する指針の規定により、次のとおり会議記録を公表します。

会議名	平成 30 年度第 2 回高松市総合都市交通計画推進協議会
開催日時	平成 30 年 11 月 13 日 (火) 14 時 00 分～15 時 10 分
開催場所	高松市役所危機管理センター 3 階 301 会議室
議題	議事 (1) 高松市地域公共交通再編実施計画について (2) J R 端岡駅周辺整備に向けた考え方について (3) モビリティ・マネジメント実施方針 (案) 及び 啓発パンフレット (案) について (4) その他
公開の区分	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開
上記理由	—
出席委員	土井会長、紀伊副会長、長戸委員、川上委員 (代理：植田)、前谷委員 (代理：齋藤)、野口委員、芦田委員 (代理：高尾)、古川委員、土井委員、檜田委員 (代理：和田)、柴山委員、井手委員、桑原委員、松原委員、鎌田委員、高木委員、藤岡オブザーバー (欠席委員 6 名、オブザーバー 1 名)
傍聴者	4 人 (傍聴席：8 席を確保)、報道 3 人
担当課及び連絡先	交通政策課 087-839-2138

審議経過及び審議結果

開会

(会 長)

本日は、委員の半数以上が出席しているため、当協議会設置条例第 6 条第 2 項の規定により、会議は成立する。

1 議事

次の議事について協議し、下記の結果となった。

(1) 高松市地域公共交通再編実施計画について

・・・事務局から説明 (資料 1)

以後審議

(会 長)

高松市地域公共交通再編実施計画について、意見や質問等ないか。

(委 員)

資料1の大臣認定対象路線図は案と考えて良いか。

(事務局)

現時点での案である。

(委 員)

補助対象期間5年間とあるが、どのような意味か。

(事務局)

補助期間については国と協議を行っているが、5年間に限定されたものになるのか、その後どうなるのかについて国から明確な回答は示されていない。ただ、今までのバスの補助制度を考えると、地方自治体としては継続されるものと考えている。

(委 員)

5年間に限らない動きもあるということか。

幹線路線について、国の幹線補助の仕組みがそのまま活かせるかどうかに関心がある。分かる範囲で説明いただけたらと思う。

(委 員)

再編実施計画については、平成26年の改正地域公共交通活性化再生法の中で盛り込まれた。趣旨としては、赤字バス路線について維持が困難であることを見据え、効率化を図るものである。利便性・効率性を図ることが重要であり、基本方針の留意事項として、地域全体の公共交通を総合的にとらえ、バランスを取りながら持続可能なネットワークを作っていく考えが必要である。収支や利便性の視点がポイントとなっており、高松市では、まちづくりや他部門との連携を図りながらネットワークを構築していることから、本制度と合致しているものと捉えており、国としても協力できればと考えている。利用者・事業者等、全ての主体がプラスになるよう、取り組んでいただければと思う。

再編の補助対象期間については、要綱では原則5年ということになっている。

(委 員)

要綱上では5年間であるが、幹線系統の補助については、5年に限られているわけではない。

(委 員)

幹線補助を受けている運行系統を鉄道につなぐ場合、幹線補助が適用できるかは、これから検討ということになるか。

(事務局)

大臣認定に伴い本省と協議させていただいている中で、鉄道を基軸とした幹線に対し、支線をフィーダーに切り替えるということについて、幹線系統として認められるものというお言葉はいただいている。

フィーダーに切り替えたからといって、幹線系統の補助が切られるとは考えていない。

(委 員)

その話が聞けて安心した。

今まで同様、利用者の利便性を損なうことなく運行系統を変更できることについて、事業者と

しても前を向いて、計画に沿って進められると考えている。

(会 長)

高松市では、再編実施計画を事業者が不安に感じるため、踏み出すことができないことが、全国的に再編が進まない理由と分析されている。本協議会では、行政・市民・交通事業者が信頼関係を構築しており、再編実施計画が実施できるのは高松市が最も適していると感じている。

再編実施の大臣認定を受けている24都市のうち、岐阜市では路面電車を廃止しバスへ変更したうえで路線を短くし、交通結節点を設け、距離の短いバス同士を繋ぐという再編を行っている。

高松市は、バスとバスで繋ぐのではなく、鉄道とバスを繋ぐ再編としている。距離の長い幹線系統を、途中で鉄道に繋ぐことが重要であるが、この協議会で関係者の信頼関係ができていますので、バスの再編も事業者には負担をかけず、市民の利便性を損なうことなく、進めることができるだろう。

(委 員)

移動しやすくなるまちのイメージが分かり、いいものだと思う。

再編の進め方として、計画をたてても事業者が困難を感じて進まない現実がある。また、運転手不足についても、新たな人員が確保できない中で、今の運転手が超過勤務等で無理しているのだと思う。利用者は事故が起こると運転手や会社のせいにするが、市民も公共交通の状況について知らなくてはいけない。

運転手の確保については、行政から支援する仕組みについても検討していただけたらと思う。自動運転という技術もいずれは出てくるだろうが、公共交通の確保は重要であるため、しっかりと取り組んでほしい。

(事務局)

運転手不足は再編を進める上でネックとなっている。

抜本的な解決も大事だが、少ない人員の中でどのようにやりくりするかを事業者と考え進めた、仏生山で行った再編が、良いモデルになると考えている。仏生山での手法を取り入れ、既存ストックの中で、いかに効率的に人員を配置していくかを第一に考え、進めたいと思う。

(会 長)

岐阜の場合は、観光バスから運転手を確保して運行している。高松市の場合はその余裕はないと思うので、長い路線を短くし、運転手に負担をかけず効率的に進めることが重要である。また、今日の計画で福祉の視点での移動の担保については、これからのことであると思うが、どのように考えているのか。

(事務局)

再編にあたり、大臣認定の対象となるのは幹線であるが、本市では公共交通空白地域も含めた市域全域の移動サービスのデザインを検討しており、空白地域については、都市経営と福祉の視点において移動デザインを検討している。公共交通として成り立つ需要が見込めない地域については、福祉施策で移動を担保することを考えている。既存のタクシーチケット等も含め、どのような施策が当てはまるかについて、整理を進めているところであり、一定の取り組みが進んだ時点において、本協議会でも報告する予定である。

(2) JR端岡駅周辺整備に向けた考え方について

・・・事務局から説明(資料2)

以後審議

(会長)

四国における鉄道ネットワークの在り方に関する懇談会では、需要がない路線は廃線等の検討が必要ではないかという話になっている。一方で端岡駅については、鉄道とバスというインターモーダルなネットワークを作った上で、将来的な鉄道の在り方を考えていくという、非常によい事例となりそうな資料になっている。

(委員)

鉄道ネットワークの在り方について議論する中で、需要が見込めるところには利用してもらえよう、バス路線再編や駅前広場等の整備により、需要を喚起することが必要と考えており、前向きに検討したいと思っている。

(委員)

資料2のP5のJR端岡駅周辺の移動状況について、エリア間の移動としては太田・仏生山方面が多くなっているとあるが、どこに何を目的に行くのか知りたい。

(事務局)

データはPT調査結果にを使用したものだが、ゾーン間での移動についての集計となるため、細かい把握はできないものである。

(委員)

仏生山周辺に住んでいるが、自分が移動する際、JR端岡エリアは意識したことがないため、気になった。既存の駅の南側には道路が接続しておらず、現時点でバスを接続させることは難しい。

(事務局)

既存の端岡駅の南側に、駅前広場と道路を整備することを前提に検討を進めている。

(会長)

本協議会は高松市の協議会ではあるが、JR端岡駅を含め、中には広域的なネットワークが作られるものもあるため、香川県としても市に対する協力をお願いしたい。

(委員)

県としては、基幹的な交通は県、地域については市町を中心にとり役割分担をしているので、広域性、基幹性について分かりやすい形で示していただければ参考にしやすい。取り組みについては素晴らしいものだと思う。

(会長)

資料については、多くの自治体の会に参加しているが、このように分かりやすいものはないと思うので、県もアイデアを盛り込むようお願いする。

(3) モビリティ・マネジメント実施方針（案）及び啓発パンフレット（案）について
・・・事務局から説明（資料3-1、2、3）

以後審議

（委員）

モビリティ・マネジメントという名前が分かりにくい。公共交通の利用に関しての啓発活動ということだが、もう少しわかりやすい言葉にしたほうが良い。

高松市のこの高松モデルの取り組みは、国からも興味関心を持たれており、注目されていると聞いている。啓発活動を含めスピードアップしながら進めていただきたい。

丸亀商店街周辺の再生について地域の一括管理という意味で「エリアマネジメント」という言葉を使ったが、分かりにくかった。反省点であるので、教訓にしていきたい。

（事務局）

バス路線の再編も含め、分かりやすく市民にお伝えしたい。

（副会長）

モビリティ・マネジメントと直接関わらないが、再編した際、どの地域でどれだけ便利になるかを可視化することが大事だと考える。モビリティ・マネジメントについては、対象を学校・企業・地域に絞ったところは良い点である。長期的な視点では、まちを作るプレイヤーに対してアプローチしてもいいのではないか。例えば、不動産屋や開発部門にパンフレットやモビリティ・マネジメントを行うことも大切である。

（委員）

とても良いことが書いてあると思う。ただ、A3 二つ折りのサイズとのことだが、それにしても文字が多く字も小さいと思うので検討してほしい。このパンフレットを活用し、出前講座等を行うことが重要である。教育の分野でも先生への指導や授業の教材として使ってもらえるようなものにしていただけたらと思う。

（事務局）

パンフレットはまずは目を引くことが重要であり、その後に手に取って中を見てもらえるものであることが重要である。今後、その視点で作成していただけたらと思う。

（会長）

ファーストプレイスは家、セカンドプレイスは職場、サードプレイスは家や職場以外の場所を意味するが、サードプレイスが重要であり、そのような場所で発信することが重要である。人が居心地のいい場所での発信についても考えてほしい。

(4) その他

（事務局）

次回、平成30年度第3回協議会について、2月開催予定である。日程は改めて調整させていただく。

閉会

以上