

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	令和5年度第1回高松市総合都市交通計画推進協議会
開催日時	令和5年6月6日(金) 13時30分～14時30分
開催場所	高松市役所13階 大会議室
議題	議事 (1) 令和4年度取組結果及び令和5年度予定事業 (2) 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、四之宮委員(代理:新居)、植田委員、斎藤委員、野口委員(代理:木村)、川崎委員、吉田委員、古川委員、土井委員、上枝委員、黒木委員、関口委員(代理:西田)、木村委員、十川委員(代理:吉岡)、西崎委員、板東委員、石川委員、大西委員、形部委員、佐野委員 オブザーバー:谷藤課長、奥村課長 (欠席者:副会長1名)
傍聴者	0人(傍聴席:10席を確保)、報道 4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

(事務局)

本日は、オンラインと会場を併用し開催した。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) 令和4年度取組結果及び令和5年度予定事業

・・・事務局から説明(資料1、2)

以後審議

(会長)

鉄道とバスの乗り継ぎ拠点である伏石駅について説明があったが、利用状況や今後の利用促進策についてことばから説明をいただきたい。

(委員)

資料説明

輸送人員の推移について

2013年頃から増加傾向に推移、コロナ前の2019年度には好調なインバウンドの影響を受け1,491万人を輸送。コロナ禍により、翌2020年度には1,152万人、前年比で77%の減少と深刻な状況となった。2021年度1,199万人、2022年度1,303万人と、回復傾向にはあるが、生活様式の変化などがあり、2019年度までの回復には少し時間がかかると思われる。今年度から5カ年計画として2028年度に1,500万人まで利用回復を目指したい。

新駅開業後の乗降人員の推移について

2002年の経営刷新以後、沿線市町の支援によって4つの新駅を開業。伏石駅開業は2020年11月で、コロナが猛威を奮っていた悪条件下であったにもかかわらず、利用は順調に伸びている。開業から2年で1日平均2400人が利用しており、開業年と比べて2.3倍に増加している。これまでに開業した3駅と比べて、増加のスピードが非常に速く、公共交通のネットワークの取組の効果が顕著に現れている。

新規旅客の獲得状況について

伏石駅は、両端の三条駅・太田駅から乗車駅をスライドした利用者もいるため、推計値ではあるが、利用者の約4割が新規の鉄道利用者として獲得できたと考えている。今年3月には新規の利用者が1,117名と1,000人を超えてきている。

伏石駅への乗入バスの概要について

駅前ロータリーが完成した2021年11月には3路線110本、2022年4月に2路線22本が追加となり、1日（平日）132本が乗り入れている。

伏石駅におけるバスの乗車人員について

1日の乗車人員は月により変動はあるが、平均で約350人、70%がサンメッセ線を利用している。唯一の県境を越える高速バスである徳島便は10名以下と、現時点での利用は非常に厳しいものとなっている。

今後の取組について

伏石駅のターミナル機能の強化として、京阪神方面を結ぶ高速バスの乗り入れが再重要であると考えている。当駅利用者から要望を多く寄せられており、要望実現に向けた高速バス事業者へのアプローチを、コロナの影響が収束に向かいつつある本年1月から再開している。具体的成果はまだ出ていないが、今後も粘り強い交渉が必要であると考えている。

本年4月4日よりカーシェアのサービスを開始している。稼働状況については予想より良好であると感じている。

ことでんバス路線再編成（第3弾）を進めたい。バス事業は運転手不足が喫緊の課題であり、深刻な人手不足に陥っている。現状は苦慮しているが、今後のバス路線の再編には、ことでんグループ全体をあげて前向きに取り組んでいきたい。

（会 長）

伏石駅に接続するバスとしては、（資料2：16ページ）、前日も議題となった西高線の利用件数が一時下がっていたが、4月には戻ってきている。サンメッセ線も回復し、コロナ前を超える程になっている。市内のバスの接続は順調なように見える。他方、京阪神方面を結ぶ高速バスの

乗り入れ実現がこれからの課題となると思われるが、事務局はどのように考えるか。

(事務局)

本市としても、伏石駅は広域の都市間輸送の結節点になるものと思っており、伏石駅はそのポテンシャルは十分にあると考えている。今後についてもバス事業者と、京阪神方面への高速バスの乗入の協議を進めてまいりたい。

(会 長)

(資料2：12ページ) ICカード種類別の年度ごとの利用件数の割合グラフから、今後、利用促進を進める上で、どこにターゲットを充てればよいか読み取れるか。フリーが減少していることは間違いないが、ことでんから何かあるか。

(委 員)

持ち帰って改めて確認したい。

(会 長)

ICカードのデータは非常に重要。是非、カードの利用状況から得られる情報で、ターゲットを探っていただきたい。

(委 員)

どういうところに伸びしろがあるか、社内で分析していきたい。

(会 長)

バタクスについて。タクシーを活用した新しい交通モード創出に向けた実証実験を続けているが、ライフスタイルの変化を伴わないと利用が伸びない状況であり、長期的に結果をみていかざるを得ないが、現在、タクシー事業者はどのように受け止めているか。

(委 員)

会長から指摘があった通り、現状は利用者がなかなか増えていない状況である。地元の事業者が運行しているが、現場の声としては、利用者にバタクスの認知が広まっていないことが課題としてあげられている。利用状況について、事業者からもヒアリングした結果、特定のリピート利用で、高齢者ではなく若い世代が通勤・通院で利用している。当初考えていた高齢者の利用が、現在、見込めていない状況である。仕組みの複雑さによって、高齢者にとって利用しづらい運用になっているように考えられる。高松市、地元と連動しながら、高齢者を始めとする幅広い層が利用しやすい仕組みにし、更に周知を広めてより多くの方に認知していただければ、利用も増えると考えている。

(資料2：4ページ) コミュニティバスも同じ事業者が運行しているが、こちらは高齢者の利用が中心であり、徐々に認知が広がってきているようだ。1日当たりの利用者は、当初計画に対しては、まだ少ないが、こちらも引き続き、地元と連動してさらにPRしていけば、さらに利便性の高いものにしていけると考えている。

(会 長)

高齢者ではなく、若い世代が利用していることは、将来的には可能性が大きいとも考えられる。事業の運行の範囲を広げることについても、バタクスを高松の成功事例にできるように協力をお願いしたい。いいことを始めてもそれが広まるのに時間がかかる。ライフスタイルの変化を10年ほどかけてやってこられた中央商店街から、何かいいアピール方法があればお聞きしたい。

(委 員)

ことでの資料の輸送人員の推移グラフより、2011年東日本大震災を境にV字回復を示しているが、この原因は何か。

(事務局)

事業者と基礎自治体が問題点は何かを考え、将来のビジョンを共有してお互いにオープンな関係で、タッグを組んで着実に施策を打っていったところではないか。

(委員)

人口減、高齢化社会といった、経験のない地殻変動が起こっているが、こういう時代には、なおさら官民連携が大切であることを示している。

(会長)

ことでのV字回復は、県主導の、ことでの連携計画を作った時期と一致しており、高松市が中心となりながら沿線市町が一体となり利用促進を行った効果が大きいと思うがいかがか。

(委員)

大西市長が就任して公共交通を核としたまちづくりを提唱したこと、綾川町が2015年に郊外に大きなターミナルである綾川駅を作ったこと、コロナ前の3年はインバウンドが大きかった。以上の3点が大きかったと思う。

(会長)

コロナ後の回復が持続できるように、関係者のお力添えをお願いする。

高松市においては、本日の議論をふまえて、各部会の協力を得て、着実な事業の推進をお願いしたい。

(2) その他 事務局より連絡事項

今年度については、高松市総合都市交通計画推進協議会条例第1条に掲げる「高松市総合都市交通計画」の改定に取り組むこととしており、改定素案が整った際には、意見聴取をお願いする予定である。次回の協議会開催は、11月を予定しており、日程については改めて調整させていただく。

閉会

以上