

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2回高松市総合都市交通推進協議会
開催日時	令和5年11月28日(火) 14時20分～15時00分
開催場所	高松市防災合同庁舎 3階 301会議室
議題	議事 (1) 高松市地域公共交通利便増進実施計画(バス路線再編 第3段)について (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、紀伊副会長、藤本委員、斎藤委員、木村委員、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、木村委員、村上委員、十川委員(代理:吉岡)、西崎委員、板東委員、大西委員、形部委員 オブザーバー:谷藤課長、奥村課長 (欠席者:委員3名)
傍聴者	7人(傍聴席:10席を確保)、報道 5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

<p>開会 (事務局)</p> <p>委員の半数以上が出席しているため、当協議会規約第6条第2項の規定により、会議は成立する。</p> <p>1 議事</p> <p>次の議事について協議し、下記の結果となった。</p> <p>(1) 高松市地域公共交通利便増進実施計画(バス路線再編 第3段)</p> <p>・・・事務局から説明(資料1)</p> <p>以後審議 (会 長)</p> <p>今回のバス路線の再編については、一つは、国の方針という長期的な戦略に基づいて需要に応じた供給と最適化という側面、もう一方、社会的な制約として人材不足、経営資源に応じた運行</p>

の最適化という側面、これら二つの側面の折り合いをつけながら、少しでも利便性の向上に繋げなければいけないということが課題となっている。これについては、本市だけではなく全国的な問題として、運行の効率化、最適化が求められているが、国の立場から情報提供などあればお願いしたい。

(委員)

まさに全国的な問題であり、2024年問題を始めとして、特に交通の業界では人手不足が厳しい状況となっている。11月22日頃に帝国データバンクより発表された調査結果によると、運転手以外も含めた従業員数がコロナ前から減少していると回答した会社が約半数であり、深刻な状況であると認識している。そういった中で、現行のサービス水準をなんとか維持しようと、事務局で再編案を考えていただいていると感じている。減便ばかりではなく、新設、増便といった、今ある資源の中でどうすればサービス水準を維持、更には拡充していくのかを考えた再編案であると思う。他の方からもお気づきの点があれば、ご意見をいただきたい。

情報共有としては、人手不足の対応で、今年度より国の方で二種免許の取得支援をさせていただいている。現在、衆議院を通過して参議院で審議中の補正予算の方でもメニューに盛り込まれている。事業者が行う人材確保のためのPRの支援策も盛り込まれているので、引き続き前広に相談されたい。

資料14ページにある減便について、なぜ、この段階で、この13路線の減便かということを確認させていただきたい。推測としては、他路線との重複、他の路線や時間帯に比べて利用者が少ない部分に関して、既存の人的資源の中で、出来る範囲の中での再編案ではないかと予想する。

(委員)

ことでんバスでは、毎年、各路線、各便の乗降調査を実施しており、新規旅客獲得に向けて取り組んでいかなければならないかを日頃より考えている。乗降調査において、乗降人員が少ない路線や便がある。特に日中の時間帯の便で連続して利用者が5人程度という便があり、そういった便については、例えば、2本あったものを1本で運行することによって、運行回数の効率化を図り、運転手の確保や新たな路線再編に繋げていきたいと考えおり、全ての路線において、乗降人員を確認した上で減便数を算出した。

(委員)

地元で思っているより、全国では高松モデル(資料4ページ)の評価は高く、よく質問を受けるが、今回、随分、減便、廃線がある。資料に、「再編後においてもサービス水準を維持する」とあるが、代案が示されていない。社会情勢で仕方のない部分があるだろうが、それに対するサービス水準を維持するという意味でも代案が必要だと思う。

突拍子もない提案にはなるが、単に、減便、廃線というのではなく、運転手不足を補完するという意味でも、DXや、既に全国で実証実験が始まっている小規模な自動運転の乗合バスなどが、次の新しい政策として必要ではないか。伝え聞いた話では、ソフト開発に費用が掛かるため、イニシャルの運行コストがかなり高い点、まだレベル4に達していない点などの問題があるが、先進的なところではそう遠くなくレベル4に達すると思われ、既に実験が始まっているようだ。全国から注目されている計画なので、そういったところも視野に入れてサービス水準を維持していただきたい。

(会長)

バスの運転手不足が大きな問題であるが、タクシーの方はいかがか。

(委員)

タクシーも同様の問題がある。

ライドシェア問題については、政府の方でようやく議論が始まって、我々の方でもどのように日本に入ってくるか、対処の方法も含めて大変注目しているところである。

今回の高松市のバス路線再編について、タクシー業界として危惧するのは、廃線に伴って今までのバス利用者がタクシーに流れてきた時、しっかりと対応できるかということである。タクシーでは賄いきれないところには、新しいモードを入れていく必要があるのではないかと考えている。

(会長)

人手不足については、本市においてはバスが深刻なようであるが、全国的には、タクシーもほぼ同様の問題であるようだ。

セーフティネット（資料7ページ）について述べられているが、公共交通がそもそも成り立たない場所を手当するために福祉施策がまず考えられるということである。減便という状況の中で、短中期的には、セーフティネットのような対策についても考える必要があると思う。

自動運転やDXは、時間を要するものであり、その間、とにかく利用者離れを防ぐことが、高松市において重要な事案である。そのためには、先ほど発言にあったバタクスというすでに全国に先駆けて発信しているタクシーのモードがあるが、それに加え、福祉施策という形での自家用車を活用したコミュニティによる支援も必要である。公共交通から利用者が離れていくのを防ぐことがこの1～2年は重要になる。

(副会長)

利用者離れを止める施策が必要である。県の調査で公共交通を月1回、若しくは年に数回利用し、普段は自家用車を使っているという層があるが、この層の利用者に公共交通を利用してもらうような施策も必要ではないかと感じた。

(会長)

高松モデルは、いろいろな制約の中で、最適化をうたっているが、これを緻密に行っていかなければならない。AIの活用等も含めて、出来る事をとにかく行っていただきたい。事業者の方にもお願いしたい。

非常に悩ましい状況ではあるが、ここで立ち止まっては行かない。元々、長期的な戦略として行っているトリガー方式に沿って、2024問題という大きなインパクトに対しては、柔軟に緻密に事業を進めていただきたい。

バス路線再編第3段の計画を国に提出することに対して、委員の賛同を得た。

(3) その他 事務局より連絡事項

本市では、前回お伝えしているとおり「高松市地域公共交通計画」の改定作業を進めている。本日協議いただいた「高松市公共交通利便増進実施計画」の内容を踏まえ、改定案の作成を進め、整った際には、地域公共交通活性化再生法の規定に基づき、法定協議会である本協議会に協議を

お願いする予定としている。

次回協議会の開催について、2月の開催を予定しており、具体の日程については、改めて、調整させていただく。

閉会

以 上