

## 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6年度第1回高松市総合都市交通推進協議会
開催日時	令和6年5月2日(木) 10時40分～11時30分
開催場所	高松市役所13階 大会議室
議題	議事 (1) 高松市地域公共交通計画及び高松市総合都市交通計画の改定について て (2) 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)について (3) 地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業に関する 協定書について (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、四之宮委員(代理:新居)、斎藤委員、木村委員、川崎委員、九十九委員、古川委員、土井委員、上枝委員、多田委員、古川委員、木村委員(代理:谷岡)、菊池委員、十川委員(代理:小野)、仲西委員、板東委員、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:紀伊副会長、藤本委員、石川委員3名)
傍聴者	5人(傍聴席:10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  
(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、当協議会規約第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計画及び高松市総合都市交通計画の改定について

・・・事務局から説明（資料4、5、6）

以後審議

(会 長)

議事1について、ご質問、ご意見はあるか。

(委 員)

高松市地域公共交通計画は、何年までこの計画に基づくことになるか。

(事務局)

令和10年度までである。

(委 員)

今後、4年間の施策的なものとして、特に新たに盛り込んだ内容はあるか。

(事務局)

今回の改定では新たな施策は取り入れていない。補助の要綱が変わったことについて対応する改定であり、大きな方針の転換や新たな取り組みは、今回追加はされていない。

(委 員)

世の中は非常に急激に変化している。特に、今年は、ことでんバスが大幅に減便した。運転手の不足という説明もあるが、今後の4年間でこのような大きな情勢の変化に対して、今回の変更だけでよいのか。

(事務局)

この計画がこのまま続くとは私たちも考えていない。大きな社会の流れがある時に、その都度見直すことは必要であるとする。

(委 員)

どのような形での見直しを行うか、考えはあるか。

(事務局)

これからどのような流れになっていくのか、私どもも予測が出来ない。もちろん、社会情勢に合わせての変更が必要だと思っており、その都度、この協議会等に図り、皆様のご意見いただきながら決めていきたい。

(委 員)

世の中の流れが次々と変わっている中で、検討会、部会等というのが組織上あると思うので、積極的に活用し考えていかないと、この流れにも乗り遅れてしまうのではないかと。最終的には市民の足となる公共交通が減っていく状況になるのではないかと。もう少し柔軟にこの委員会の運営を考える必要があるのではないかと。

(事務局)

大変参考にさせていただきたい。この協議会の下にも部会があり、積極的に活用しながら皆様のご意見をお聞きしていきたい。

(会 長)

大変貴重なご意見をいただいた。

この他に細かな中身で気になることはあるか。

(委 員)

バタクスは、いろんな形態の中での1つの有効な手段だと思う。だが、ここ2年間、同じ路線で同じ話をしているだけであるように思う。現実的には利用者数が増えていると思わない。この資料では、高松西高線も学生の定期券の購入が増えたという話であるが、現実には1便当たりの利用者数もそれほど増えているとは思えない。今後の施策展開をどのようにお考えか。

(事務局)

バタクスは、約2年、実証事業をしているが、利用者増を目指す乗り物ではなく、少ない需要に対してしっかりと供給できるかという観点で行っている。今後、高松市内の様々なところに展開していくことは想定しており、今後、本協議会でのご意見をいただきながら、新たな展開というものを考えていきたい。

(委員)

バタクスについては、市民の方への広報等の周知はしているのか。前会議で、広報を強化すると話があったが、その後どのように強化したか、またその結果を教えてください。

(事務局)

バタクスについては、地元のコミュニティはもちろん、ホームページ、広報たかまつで周知している。加えて、「いつくるナビ高松」を開始し、バタクスの運行状況、バスの現在の運行状況を見ることができるようになった。それについても、ホームページ、広報たかまつで周知している。

(委員)

バタクスは、将来的には他の展開もあると思うが、広報についても、対象路線の沿線の住民だけではなく、高松市全体に対して、具体的な取り組みを積極的に周知していく必要があるのではないか。

(事務局)

その通りである。今後も周知活動を積極的に行いたい。

(会長)

今のところ、バタクス等の新しいモードは、路線バスの減便、廃線について、どのように他のモードでカバーしていくのか実験をしている。また、端岡駅周辺はバタクスが新しい公共交通の形として、プラスの働きをするのではないのかと思う。現在、供給能力があるのか、維持できるかということ十分に検証していただいているが、そろそろ他地域へも展開していく議論ができるとよいのではないか。

環境やコロナのことなど、マクロな部分が変わっていく中で、地域は地域として様々なアイデアを出してきている。その中で、国は、地域公共交通計画と立地適正化計画を、理論的に繋げることを想定しており、昨年からようやくリンクし、新しい事業の仕組みにも繋がってきた。それを受けて地域が新しいアイデアを出していくということを期待しているところだと思うが、特に国の方で、何か新しい動きはあるか。

(委員)

立地適正化計画の制度が出来てから10年経った。国としても随時制度設計をしており、拡充措置を考えている。引き続き、立地適正化計画ごとの各補助メニューをご活用いただき、国としても支援をしていきたい。

(委員)

今後、サンポートの新型アリーナの完成、瀬戸内国際芸術祭、大阪万博等があり、時期が重なってくる。そのことについては、タクシー業界としても大変懸念をしている。バスの減便や、路線の変更が行われている中で、タクシーの重要性は、今後、増加していくと認識をしている。現在、高松ではタクシー配車アプリの導入が出来ておらず、現在、タクシー協会では、アプリの導入を検討している。利用者にとって使いやすいものとするため、当協会でも1つのアプリに取りまとめ、又、高松市としっかり連携することで、利便性のあるツールとしたい。バタクスに関して、高松市と連携して、今後、別地域の展開も協議してまいりたい。

(会長)

交通についてはいろんなアプリや MaaS 等で課題が解決できるように言われているが、アプリでは、1つの地域でしか使えないということが多々ある。高松市の場合には、昨年、都市大臣会合を見据え、デジタル基盤を整備し、その基盤の上に様々なアプリを整合的に機能させるという仕組みができており、その優位性を発揮できるのは、まさにこのサンポートであり、中心市街地のエリアである。システムは、まだまだ市民、県民の方には十分には認知されていない。それについても、新しい試みを実施できるプラットフォームの上に乗せられるということも、広報していただきたい。

(委員)

2点お伺いしたい。1つ目は、バスの廃線、減便について報道にも取り上げられ話題になった。その評価をお知らせいただきたい。商店街としては、評判が集まる場所ではあるが、商店街周辺では大きな話題にはならなかったもので、それほど大きな影響はなかったように思っている。もう1つは、先日、岐阜に行く機会があった。岐阜市内はもうすでに市街地と隣接地、温泉場を結ぶ自動運転の路線バスの運行実験始まっていた。レベル4までは至っていないが、大変快適であった。自動運転は運転手不足、確保不足というのを補完するという意味では非常に大きな力になる。又、排ガス、コスト削減等の自動車の抱える全ての問題を解決出来る。高松市も、先日、屋島で自動運転の実証実験をしたが、その評価を聞きたい。また、要望として、サンポート地区と市街地をバス自動運転によるピストン運行でつなぐ実験をそろそろ検討してはどうか。全国では先進している。公共交通の高松モデルは、外部の評価が高い。それにも関わらず、自動運転には全く触れられていないのは、違和感がある。その見解も含めてお伺いしたい。

(事務局)

1点目のバス路線再編、多くの減便があった点については、報道した当初、又、バス再編した当初は、多くの意見が我々の元にも事業者様の元にも届いており、様々な意見をいただいた。そのことについて説明をしっかりとしていく中で、ご納得していただける方の方が多かった。それ以降は、そういった声もあまりこちらには届いていない。

2点目の自動運転については、我々も注目している。先日の屋島の実証実験の感想としては、山道を走行し、制限速度が20キロということで、平地を走るのとはまた違う感覚であるように思う。中心市街地を20キロで走ると大渋滞を起こすかもしれないということが率直な意見である。40キロ、50キロぐらい出る車種もあるということなので、その辺を含めて、注視していきたい。運転手不足、環境面等についての課題回復ができると大きな期待を寄せているので、今

後、四国運輸局のご指導の下、各関係者と協議、調整していきたい。

高松駅と商店街を結ぶ動線を確保していくのは、非常に大事なことだと認識している。特に駅を降りた方が、町の中心部や賑わいのある場所をイメージしづらい都市環境にある。町の中心部に人の意識が向くような取り組みが必要である。その1つが、自動運転のような、キャッチーな乗り物で移動するという観点で、交通のあり方、動線作りというものも含めて、今後、意見交換を図りながら検討していきたい。

(委員)

タクシー協会の方への要望として、高松駅はインバウンドも含めて1つの大きな拠点になりつつある。高松駅から市街地という近い距離へは、タクシーは利用しにくいイメージがあるが、市街地までの近い距離も遠慮なく利用してくださいというようなPRしていただければありがたい。

(会長)

今、サンポート地区の動線を作るべき時期に来ているのではないか。スピードは20キロでもかまわない。専用ドライバーの代わりに、人がいた方がより安全なので、コンシェルジュ等が乗り、特に高齢者の荷物とかを運ぶようなサポートをするというが出来れば、注目を集めることが出来る。歩きを邪魔せずに歩きを補完する、歩きを支援する、このようなかたちが当面はいいのではないか。

(委員)

空路の話となるが、交通手段としてリムジンバスや高速バスの路線がコロナの時期から途絶えてしまったのが非常に残念である。フライトの時間帯によっては、関西空港は圧倒的に便数が多いこともあり、関西へ行くための乗り継ぎ等検討していく必要があるのではないか。そのことについての考えをお聞かせ願いたい。インバウンド需要が高まり、高松空港の国際線も多くの人利用し、多くの人が高松に来ている状況である。空港から一旦高松駅を経由しなければならないのは、生活していく中で少しネックになっていることに加えて、観光客の需要に対応するために、空港リムジンバスは、高松駅のみでなく、観光地とのリンクも考えてもいいのではないか。

(事務局)

空港利用者となると、観光客目線というのが非常に大事になってくる。公共交通全般に言えることではあるかもしれないが、観光需要をどうやって取り込んでいくかは、今後の交通網を維持していくためにも必要であるため、あり方については考えていきたい。また高速バスなど、関西方面への長距離バスは、現在は便数としてはかなり戻ってきている。特に万博に向けた需要を取り込む視点で色々事業者もお考えいただいている。高松市としても、伏石駅への乗り入れを事業者様と協議している。そのことで、琴電沿線に居住の方が関西へのアクセスがしやすくなる。地域の方にとっての利便性の向上を考えていきたい。

(委員)

香川県内に空港は1つしかないが、高松市外の広域的な視野も入れた公共交通のあり方を考えていく必要があるのではないか。

(事務局)

高松空港は、四国の拠点空港として発展をするべきである。その空港の拠点性の向上が、高

松の街にとっても非常に大事なことである。拠点性を高めることで、高松市内の交流人口が拡大していけるように、高松空港株式会社や香川県とも連携して、より多くの便数、路線を集合させるよう誘致し、空港の機能性、利便性を上げていきたい。それに合わせて、お客様をどのように連れてくるのか、検討を進めていきたい。

(会 長)

空港に関しては、香川県の政策が絡むが、本件についてぜひとも議論をしていただきたい。

(2) 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）について

(3) 地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業に関する協定書について

・・・事務局から説明（資料7, 8, 9）

以後審議

(会 長)

この議事2、議事3について、何かご質問、ご意見はあるか。

運行事業者ではなく、法定協議会に補助金を入れるという変更は、余計手間のかかる事をしたようにも見えるが、お金を透明化したようにも見える。

私としては、この法定協議会の位置付けを、より大きなものにしたと理解している。そういう意味では、ここにご参画の方々全てに情報が届く仕組みになった。これについてもご協力を賜りたい。

(4) その他 事務局より連絡事項

次回の協議会の開催については、11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