

(部会長)

意見、質問などがあれば、お願いしたい。

(委員)

鉄道駅に接続するバス停の評価として10人/日以上を基準とする根拠を伺いたい。

(事務局)

市域全体のバス停利用の状況から、10人/日以上であれば相当の利用があると判断し、設定した。

(委員)

新駅1に路線バス塩江線の接続を想定しているが、現在運行している南北の県道から距離があり、利用客へのサービス水準の観点から現実的でない。

(事務局)

塩江線については、仏生山駅への接続を中心とするよう改める。

(部会長)

新駅1にはレインボー循環バスのような市域内循環系統や高速バスの接続が効果的である。また、既存路線として既にフィーダー系統である香川大学病院線や太田駅サンメッセ線とは違い、庵治線や塩江線等の拠点への接続は、運行便数の一部を接続し、利用者の動向を見極めながら社会実験的に実施することが望まれる。

(委員)

拠点整備事業費にP&R駐車場整備は含まれるのか。

(事務局)

バスの転回が可能となる交通広場(一律650㎡)およびアクセス道路整備にかかる整備費のみを算定しており、P&R駐車場の整備は含まれていない。

(副部会長)

P&R駐車場の整備に当たっては、月極利用に限らず、中心部への買い物等を目的とした一時利用も可能となるよう取り組んでもらいたい。

(部会長)

P&R駐車場の運用については、市内中心部の回転率の高い場所においては時間貸しを可能とするゲート等の機材のランニングコストを捻出できるが、郊外部においては民営では運用できないのが実状である。ぜひ、行政の運用で、今後整備が予定されている仏生山等において実

(事務局)

国・県費補助でいえば、一定程度の運行距離が必要となる条件があり、フィーダー化により適用除外となる可能性が高く、そうなった場合、市のみで支えることは難しい。

(委員)

郊外の全ての地域から都心部へ運行するバスは非効率であり、鉄道や幹線バス等の基幹交通軸へ繋がるフィーダー系統へとバスを再編する考え方は賛成である。こうした取組に対応できる補助制度の構築に是非取り組んでいただきたい。

(事務局)

中央通りに重複して運行する各路線のバス車両は、高頻度でありながらも乗客はあまりいないことから、将来に向けてバス路線の効率的な再編は必要と考えている。

(委員)

現状の便数の一部をフィーダー路線へと減らすのではなく、例えば庵治線の利用者が同じ運賃で、バスのみ、または電車との乗り継ぎの双方を選択できる環境を実験的に行った場合に、公共交通の利用者の総数がどうなるのか調査する方法も検討いただきたい。また、既存路線バスのフィーダー化と合わせて実施すべきフィーダーループバスの導入は民間事業者独自の取組としては採算性の観点から困難であり、行政の主導の下、ぜひ取り組んでいただきたい。

(委員)

既存路線バスのフィーダー化には異論はないが、現状の路線バスの運行収支の黒字化は困難である。バス路線の再編に伴い路線が細分化すると、変動する収入の予測は難しく、そのような状況にも対応できる補助制度の構築が必要と感じる。

(部会長)

新しい制度設計を行う際には、既存制度と調整すべき事項が生じることは多々ある。行政機関と交通事業者と十分に協議いただき、反映していただきたい

(委員)

円座駅から伸びるフィーダー系統の例があるが、檀紙地区あたりから円座駅を經由して市内中心部へ移動することは、あまり現実的ではないのではないか。

(事務局)

そのような移動はあまりないと思うが、フィーダー系統の運行により、市域内を環状的に移動することが可能となり、公共交通による移動の多様性を生むものとしてお示ししており、ここに示すルートは、あくまで考え方をイメージしていただく例示である。

(委員)

再編体系図にLRTの記載があるが、唐突感がある。

(事務局)

総合都市交通計画の具体的施策として、インテリジェントパーク周辺への新交通システムの導入方針として掲げており、将来的な交通体系として位置づけているものである。

(委員)

既存バス路線のフィーダー化により、鉄道・バスとの乗り継ぎ利用の際に、現状のバスの運行時間帯では、早朝・深夜の電車への乗り継ぎに対応できないのではないかと。

(事務局)

現状のバス路線では困難であるが、どこまで対応が可能となるかは、料金面、ダイヤ面等多面的に検討をしてみたい。

(委員)

大都市圏ではバスのフィーダー化は実現しているが、地方都市における成功事例はあるか。

(事務局)

高松とは地形的な面等で違いがあるが、金沢市では都心外郭にある拠点においてフィーダーバスから都心内を運行する4系統の循環バスに乗り継ぐ形で運行されている。しかしながら、赤字で運行されていると伺っている。

(委員)

補助制度の事例が示されている奈良県ではフィーダー化が進んでいると聞く。収支状況等、実態を確認いただき、前例として研究いただきたい。

(委員)

バスとバスの結節事例は全国的にある一方で、バス・鉄道の事例はあまりない。奈良県の事例が高松にそのままあてはまるかどうかは疑問であるが、ぜひ検討いただきたい。

(部会長)

中心市街地が賑わったとしても、市域内の交通が成熟していないと持続的でない。都市交通は中心市街地活性化等と合わせて、総合的かつ慎重に検討いただきたい。

審議終了

2 その他

事務局より、公共交通利用促進条例の制定を契機とした取組について提案を依頼

以後審議

(委員)

交通事業者として積極的に協力すべき良い機会である。来年度の増税を控え、料金的なメリットを打ち出すのは難しい状況であるが、子どもがいる家族の方々に喜ばれるソフト施策を実施したい。

(委員)

子育てをしている方々への呼びかけ等をしていくことが効果的である。

(委員)

中心市街地を東西に移動するバスがなく、都心部のお年寄りが中央商店街に行けないという声をたくさん聞くので、そうした路線の充実を図っていただきたい。また、バス車輛のキャラクター化など、子どもが公共交通に興味を持つような取組をしたらどうか。

(委員)

来庁者に対し、中央駐車場を1時間無料化しているのは少し矛盾を感じる。市の姿勢として、自動車利用者に支援するよりも、公共交通利用者に手厚い支援をする必要があると感じる。

(委員)

バスは夜遅い便があまりないことから、モビリティ・マネジメントとして、事業者に対し定時の退社を励行し、公共交通利用を働きかけるのはどうか。

(事務局)

モビリティ・マネジメントの観点も含め、いただいた御意見を参考に実現可能な施策を検討してまいりたい。なお、書面にて別途提案事項があれば頂戴したい。

3 事務局より次回合同部会等について説明

次回合同部会の開催については、日程調整して連絡させていただく。

閉会

以上