

平成30年度 第3回嶺北地域公共交通協議会議事録（要旨）

〈日時〉平成30年11月14日（水）午後1時から午後3時半まで

〈場所〉土佐町中央基幹集落センター

〈内容〉

1. 開会

会長の交代について

委員の委嘱について

質問、意見なし。

2. 議事

1) 第2回嶺北地域公共交通協議会について

（事務局）

資料1により説明。質問、意見なし。

2) 各種調査結果の報告

（事務局 日本工営）

資料2により説明。

（委員）

実際の移動手段としてはP8にあるように、本山町の住民にとっては、生活圏が本山町、土佐町となっているのは実態の通り。

自宅からバス路線まで出て行くのが、高齢になってくるとつらくなっていく。今後、コミュニティバスなどの活用も検討したいと思う。

P2の高齢者アンケートの回収数について、嶺北地域の公共交通のアンケートだか、自分で移動できる方はアンケートに回答いただけていないのではないか。

（委員）

アンケートの結果は想定していた結果ではないか。大豊町ではJR四国、バス、町営バス、乗合タクシーなどがあり、他の町村と状況が異なる。

P6の高齢者アンケートの「運転に対する自信」については町村の内訳はあるか。

（事務局 日本工営）

ある。

（委員）

P12の路線バスの満足度については各町村の分析は可能か。

（事務局 日本工営）

可能である。

(委員)

乗合タクシーは原則3人以上乗ってってもらうように集落を回っているため、そのような不満があるのではないかと。週3日(月水金)の運行となっていることも不満ではないかと。

P22の高校生の同居と別居については、大豊町にはJRがあることと、大豊町は通学補助金を年間6万円出しているため、そのような結果になっているのではないかと。

とさでん交通とJR四国にお願いしたいこととして、高校生の保護者から、クラブ活動をしている学生の帰る便がないとの意見があり、ぜひ配慮をしていただきたい。

来訪者へのアンケートにもあったが、大杉駅の特急列車の増便については、朝と夜の便について増便をお願いできないかと。

バスについても、朝と夕方の高速道路を利用した直通のバスをお願いできないかと。

(委員)

調査の結果は想定内でないかと。免許返納した人の移動も分析もしてほしかった。実際は家族、友人・知人の送迎が多いのではないかと。不満が大きいのは運行されてない、バス停が遠いことではないかと。それは路線だけでは解決できない部分である。バス事業者やタクシー事業者など民間企業だけでは解決できないことをどう地域で解決していくのかが課題ではないかと。

(委員)

村でも高齢者を対象としたアンケートを実施しているが、若年層は実施したことがなかったため、傾向がみられて良かった。

他の町に比べ、廃線になっても仕方ないというのが高いのは少しショックだった。大川村は車社会となっており、免許返納も進んでない。村としても、貨客混載を含めた村民の移動手段の確保を検討しており、嶺北観光自動車のバス路線までの路線として、デマンドと定時路線の両方での実証実験を来年の年明けから進めるようにしている。

(委員)

アンケートの結果は概ね想定内であると思われる。町村間交流が思ったより少ない。

P12の路線バスに関する満足度では私が思っているより、満足の割合が高かった。バスの待合が長いことがあり、住民の方に我慢してもらっているのではないかと危惧していた。

バス停への移動手段について、各町村にも検討いただき、できることをさせていただく。この協議会を通じて、どうやったら利用しやすい路線となるかを考えたい。

(委員)

アンケートの実施に際しては、辛辣な意見も言ったが、私どもが日ごろ思っていたことの裏もとれたし、嶺北地域の特有の結果もみられたのではないかと。

嶺北地域内の部分と地域外を考えたときに、田井線は長距離を担っている。現在、運転手が不足しているため、長距離を維持することはバス会社としては厳しくなっている。高齢者は地域外では運転

が難しくなるなかでどう対応していくか。今後、長距離をノンストップで運行することはバス事業者としては難しいので、どこかで乗り継ぎをしていく考え方が必要ではないか。ダイヤ、待合などについて、域内交通と合わせて検討する必要がある。

大豊町の高速バス停については自家用車を駐車できないかなどについて、何か対策ができないかと思った。

(委員)

今回の調査結果については、本社にも伝えており、今後十分検討していきたい。ただ現時点でダイヤについて考える状況にないことはご理解いただきたい。

土讃線は現在1日に16本が運行されており、上り9本、下り8本の特急が停車している。

大豊町内の利用状況を見てみると、大杉駅は利用者がある程度いるが、それ以外は1日の乗降が1ヶ月前半の駅もある。

現在、適正化として、乗らない時間ではなく乗る時間に運行させる、2両から1両にするなどを行っているが、(地域の方に)もう少し乗っていただけるとありがたい。予土線も同じ様な状況だが、平日は遠足などで利用していただいている。自治体の方にも協力をお願いしたい。

(委員)

P2の高齢者アンケートの概要について配布に対して回収が半分くらい、また市町村によって回収の仕方に大きく違いがあった。どのくらい返ってくるのかが非常に重要である。回収率が高いと、公共交通を利用していない人も含めて関心が高く、逆に低いと関心も低いということ。配付・回収方法を統一するよう、次回から気をつけていただきたい。

P5(免許証返納の状況)、P6(運転の自信)について、P6の方で65歳の段階で3割の人が長距離には自信がないと言っている一方で、現時点で免許を自主返納するつもりがないとも言っている。つまり運転をすべきでない人が運転をしていて免許を返すつもりが無いということが明確に表れている。ここに危機感を持たなければならない。

実際、返納するときは公共交通も使えない場合が多い。そのようになったら送迎が必要になってくる。また通学の際に送迎してもらうことが多いが、送迎だけが目的であるならば、本来お金を払って公共交通が解決するはずのところを、ただで家族に負担をかけている。送迎することで時間を奪い不自由にしている。それで本当にいいのか。そういうことについてきちんと考えていかなければならない。免許返納や交通事故のことと、送迎のことは、人を不自由にそして不幸にしているということをもっと重く受け止めてもらいたい。

P31について、自宅から通うことができるが公共交通が不便なため下宿している人が約5割いる。これは本来公共交通を使ってもらえる人、またはこれからも自宅に住んでもらえる人をみすみす人口流出させているのではないか。もう少し通いやすい公共交通にすべきでないか。

P20の高齢者が公共交通に求めることについて、時間帯に関する要望が高い。これは高齢者だけでなく高校生も同じ。行きたいところに行きたい時間に走れていないのではないか。この網計画において方向性を明らかにすることが求められるのではないか。

P37~38の来訪者アンケートについて、いいところ面白いところがたくさんある地域であるの

に、大杉駅を降りても面白いところが沢山あるという雰囲気を感じられず、実際行く手段がない現状である。例えば早明浦ダムは全国的にも有名だと思われるがどこにあるかも分かりにくく、どうやって行けばいいか分からない。このようなことも観光協会も含め、例えば空港にポスターを掲載するとか、公共交通を絡めてアピールできないか。

P 7 の高齢者の外出目的について、外出目的のほとんどがやらなければならない買い物と通院であり、外出を楽しんでいない人が多いのではないか。この地域では公共交通だけでなく車でも外出しにくい。公共交通を見直さなければならない大きなポイントだと考える。

P 3 8 の来訪者の移動手段について、観光地に行く際にバスで行けないところ、バスの時刻表が分かりにくいなどの理由から、タクシーを利用する人が一定数いると思われるが、タクシーを利用する人はどういう人なのか教えていただきたい。そこを伸ばしていけると色々と面白いことができるのではないか。

(副会長)

網形成計画を策定するうえで、落としてはいけない重要なポイントをお教えいただけただのではないかと思う。

(事務局 日本工営)

タクシー利用については、タクシー会社にヒアリングを行う。今後調整していく。

(事務局 日本工営)

資料 3 により説明。

(委員)

ディスカッションの中でバス停の場所が分からない、バスがどこを通っているのかが分からないといった、日常生活の中でバスを交通手段として見ていない生徒がいることに衝撃を受けた。収入のない高校生の取り込みには、運賃の引き下げが一番有効な手段なのかと考えている。ディスカッションに参加していない生徒と話したところ、家から学校までの約 3～4 キロほどをバスで通学した際、運賃が 650 円くらいかかり、その高さに驚いてそれ以来、利用していないと言う。一方で運賃が安くなれば利用したいとも言っていた。

(委員)

路線バスに乗るために、そこまでの移動手段をどういう風に考えていくのか。行政と連携して外出しやすい環境を作って行きたい。他委員の方がおっしゃったように、買い物と通院以外の場所にいかに連れ出していくのかということについて社会福祉協議会においても取組している。生活の質を含めた公共交通のあり方について検討していく必要がある。福祉の立場からどう考えていけばいいのか、非常に考えさせられる。

(委員)

交通事業者として色々なご要望にお答えできていないことに申し訳なく感じている。人口減少、少子高齢化、マイカーの普及など様々な要因があるが、このままではいけないと感じた。

公共交通という切り口から地域の活性化につながるように模索していきたいと考えている。

3) 高知県嶺北地域公共交通網形成計画の基本方針と計画目標

(事務局 日本工営)

資料4により説明。

(委員)

ヒアリングの結果としては、買い物、通院など生活の利便性向上の意見が多い。観光については、継続的な利用が見込めるか難しいところもある。定期的な集客が見込める観光、そういったものができるのか。公共交通に協力出来る取組みを進めたい。

(委員)

いかに地域の生活をタイムリーにしていくか、嶺北高校の魅力化においても議論している。利便性をどのようにあげていくかを、急いでやっていく必要がある。県、自治体、など協力していく必要がある。

(委員)

コミュニティバスを活用して、地域の交流もしていく、集会所までお出かけをする、といった事も考えていく必要はあると思うが、支援する人が大変、お出かけする人と支援をする人を今後どうしていくか。スポーツの推進もやっているが、高齢者の出席が少なくなっている。

(委員)

利用者としては、高齢化に伴い、出かけていくのが困難ということもあるが、みなさんと一緒に協議して努力していきたい。

(委員)

網形成計画や再編実施計画の策定に当たっては、利便性や効率性を検討することが重要であるが、本日、大杉駅からバスで来た際に、高齢者が不安を抱えながら山道を運転するのは危ないと感じ、安全性の観点からも当地域での網形成計画策定の取組が重要だと再認識した。利便性、効率性も重要だが、色々な観点から取り組んでほしい。

アンケート調査では、地域の公共交通の存在を知らないという高校生が多かったが、高齢者の方がみんな熟知しているわけでもないのではないかと。高齢者は怪我をしたら自動車にも乗れず、移動手段が失われてしまう。そのリスクを地域全体として考えることが必要である。

利用促進に取り組むに当たり、必要な情報は何か、何が相手に響く情報なのかは、ターゲットによって変わってくる。ターゲットをしぼった利用促進策も一緒にやっていかなければならない。

例えば、高齢者にとっては公共交通を使うことで足腰が鍛えられるなどで良い効果がある。子供達に

家から目的地までの絵を描かせたところ、自動車で送迎してもらい子供と自ら公共交通で移動している子供とでは描くものが変わってくるという実験結果もある。自動車で移動している子供は道路や信号だけを描くことが多い。一方、自分で歩いて公共交通を使う子供は、道中の花屋やパン屋や駅などを描く傾向がある。こういうものは保護者の方に響く。それぞれのターゲットに響く取組を進めてほしい。公共交通に関心をもってもらい網形成計画の取組を知らないという人を少なくしてほしい。良い取組を進めているのに、地域住民が知らないがために失敗していくのは残念である。実証実験をしたは良いが、地域住民が実証実験の取組を知らなかった、関心がなかったということが多い。なぜ公共交通が必要なのか、計画を作っている今の段階から、地域全体として関心をもってほしい。

公共交通というのは地域の活性化という面で福祉、教育、環境など色々な分野につながっている。すべての分野で色々な影響がある。

地域としても個人としても、そういったところを再認識して、色々な方に興味をもってもらう取組を進めてほしい。

(委員)

先日、高知市内の地域公共交通シンポジウムで夢のある意見はないのかと言われて、はっとした。計画は5年かもしれないが、より長期を見据えて、計画書を手にとった人が楽しそうだなと思えるようにしてほしい。

今回、データから地域の現状について想定外、想定内のことが分かったのではないかな。

出来る・出来ないは置いておいて、今ある乗り物をすべて列挙できないか。例えば、郵便収集車のように定時定路線でくるものもあるのではないかな。時刻表もあり、ポストが集落の真ん中にある。ぜひ、今は公共交通として位置づけられてないものも、使えるもの、将来利用出来そうなものも念頭においてよいのではないかな。

計画目標3について、嶺北高校の教頭先生の話にあった学校までの3キロは、私個人としては、歩けばよいのではないかなと思ってしまう。先日、高知市から南国市まで散歩をしたが、両親から何をやっているのだというような反応であった。高知の人には、徒歩という交通モードがだめだというような風潮があるのではないかな。乗り物に乗らなくてもいいのではないかな。生徒も自分の足を使うことによって、公共交通の役割が身に沁みるのではないかな。計画の中にも徒歩を位置づけられないかな。

観光については、クルーズ客船の研究をしており、外国から高知に来た人が何をしているのかを調べている。よく聞かれることとして、桂浜へ行ったら坂本龍馬見ているかと聞かれるが、見ているわけがない。何もしないのに、海外の人が坂本龍馬クラスの偉人を知らないのではないかな。地域を徒歩も含めてまわってもらい、地域の広告として公共交通利用するというのもあるのではないかな。

本山町のコミュニティバスについて、関連計画はどうしていくのか。嶺北地域の計画との位置づけを整理しておくことが必要ではないかな。

手にとった人が分かりやすい計画目標があるとよいのではないかな。

(副会長)

文言については、今回の意見を踏まえて修正していくということでよいか。例えば、魅力ある外出先をつくるなど、地域を魅力化することで解決できる課題もあるのではないかな。そういったことを踏まえ

ると、利用しやすい公共交通ではなく、利用したくなる公共交通などといった修正も必要ではないか。

(委員)

まず、計画をどうするかについては、ブランディングが必要ではないか。そもそもの目的が不明である。この計画を策定して何をしたいのかという根源的な目的がないのではないか。この地域に住んでいて、車が使えなくても最低限度以上のお出かけが出来て、住めるようにすることが必要ではないか。今はできないのではないか。だから、免許返納もできないし、高校生も出て行ってしまい、地域が存続できなくなっていくのではないか。だから、嶺北地域はそうならないように取り組んでいくということが目的でよいのではないか。日本の田舎はあまりできていないので、それがブランディングになるのではないか。

2つ目に、この協議会のメンバーがこの計画のなかで自分の名前がどう書かれるかを考えてほしい。つまりこの計画にどう貢献するか。私は一生懸命という言葉を使うが、地域の色々な主体が人、口、お金、心、などを出すことによって、地域の公共交通を支えていくということではないか。例えば、私なら人力ならこれができて、お金ならこれができて、口ではこれができて、心ではこれができるということになるべくたくさん教えてほしい。ここは遠慮をされると手が足りなくなる。

3つ目に各地域の色々な取り組みがあるが、自主性を尊重しつつ、この網形成計画における共通のルール、例えばこの地域では系統番号のつけ方のルールを4町村で共通化するなどの共通ルールを定めるとよいのではないか。アンケートの結果からもわかるように各町村内のみではなく、地域内の移動もあるため、4町村の交通が網となるように、ばらばらにやらずに共通にする部分と自主性にまかせるところのルールづくりが必要ではないか。

乗り継ぎ拠点の話が出たが、乗り継ぎ拠点という発想がだめで、乗り継ぎ拠点はその場所自体に行きたいところにならないといけない。ただ乗り継ぎのための拠点ならば、例えばバスとバスの出入り口が向き合って、乗り移っていけるのであれば、乗り継ぎ拠点はいらぬし実際にそうやっているところもある。しかし、ダイヤ的に合えばそういったことも可能だが、合わなければ乗り継ぎ拠点が必要となる。

私の提案としては、乗り継ぎ拠点ではなく、仮称だが「おでかけセンター」のようなものを整備したらどうか。最近のバスターミナルであれば、カウンターがあり、無料のWIFIがある、電源がある、図書館が併設されており、本が借りられるなど、待つではなく、居ることを目的にした場所もある。それが4町村の中には今はない。そんな状態で誰が乗り継ぎをするのか。時間ももったいないと思うのではないか。待つことに付加価値がないとだめではないか。

車両について、何も書かれていないが、1時間も移動するのであれば、リクライニングシートでもよいのではないか。田井線であれば、利用者も少ないので、新幹線のグランクラスのようなシートであってもよいのではないか。例えば、通学定期に200円～300円の特別料金を払った人だけ乗れるというようなものでもよいのではないか。最近では貨客混載で椅子に荷物を載せることを考えているが、高くお金を払ってくれる人、または毎日乗ってくれるような人を優遇してもよいのではないか。長距離路線においては、全国的にはフリーWIFIが導入されているところもある。

すぐに出来ることとして、この機会に全てのバス停の名前を見直してはどうか。この地域は施設や時代が変わっても、バス停の名前は昔のままの地域となっている。見直しの基本として、行きたい、または気になるような名前にすること。例えば、テレビ番組にとりあげられるような名前にしてはどうか。

それだけでも来る人が増えるのではないかと。嶺北地域でここがよい、ここに行きたいという停留所名がないのではないかと。時代や地域の状況の変化に対応していかないと見放されてしまう。

これはすぐできることなので是非やってもらいたい。まったく乗り降りされない停留所については、ちょっと変えてみたり、止めるということも必要ではないかと。

参考でご紹介するが、群馬県での移動距離と移動手段の調査の例を見ると

2～3kmの移動では、鉄道0.3% バス0.5% 車86.2% 自転車10.8% 徒歩1.6%

0～100m以内の移動では、徒歩68.2%自転車5.2%自動車26.3%

100～300mでは、自動車が36.0%

300～500mでは、自動車が49.8%

都会では、300～500m（歩いて10分かからない範囲）は徒歩が8割以上である。

群馬（田舎）では半分は車に乗る、この地域も同じような状況ではないかと。

公共交通を使う人が多い所はちょっとの距離なら歩いてもいいと思っている。歩くことで健康寿命が延びる。公共交通を少しでも使う生活をする事でどんないいことがあるのか、ということアピールできたらいいのではないかと。

（副会長）

事務局にてご意見を次回に反映してほしい。

（委員）

資金面ではどうするのか。実際に色々な案が出てきているのに対して財政的な支えはどこが行うのか。

（副会長）

基本的には行政、国や県が担っていくと思うが、それも含めて網形成計画のなかで示していく。今の段階では出来得ることを色々と案出ししていければ。

（委員）

現状、補助金によって良い公共交通が出来ているとは思えない、その見直しが必要である。

嶺北がこういうことができる、すごいことをやっていることを国土交通省や運輸局にインプットさせておくことは大事である。そうすると、全国の他の地域で同じように取り組んでいるところが聞きに来るようになるし、注目されるようになる。

（委員）

高速道路の入口、嶺北の入口でもある大豊をもっと活かして何かをしないといけないと議会でもいっているが進展がない、いいところがPRできていない。これを機会に、観光をベースに嶺北を全国にアピールしたい。

お買い物は町内で、という認識が住民に行き届いていない現状。便利であるのに経済状況は非常に悪い。加藤先生にご指導いただいて大豊を元気にしていきたい。

(委員)

駅、バス停までの距離をどうするか、ということについてはいつも考えている。

できる範囲での移動については今までも取り組んできている。色々な仕組みづくりを考えていきたい。

3. 今後のスケジュールについて

(事務局)

資料1により説明。

4. 閉会

(事務局)

貴重な意見をありがとうございました。いただいたご意見を受け止め、次回はより良い内容で提示させていただければと思う。

ジェットスター・ジャパンによる高知から成田、高知から関西空港のLCCの利用線が就航することになった。選択肢が増えることはいいことであると思っている。まずは一日一往復。多くの方にご利用いただいて早い段階で便数が増えてほしい。

以上