

平成 30 年度 第 4 回嶺北地域公共交通協議会議事録（要旨）

〈日時〉平成 31 年 1 月 23 日（水）午後 1 時から午後 3 時半まで

〈場所〉土佐町保健福祉センター 2 階 あじさいホール（土佐町土居 206）

〈内容〉

（1）本日の協議会の進行について

会の進行について、副会長が急病のため、土佐町の高橋委員を代理にするとの指名があり、参加の委員により了承された。

（2）高知県嶺北地域公共交通網形成計画（案）について

（事務局）

資料 1 により説明

（委員）

全体の構成として、こんなにボリュームのあるものは誰も読まないのでは、なるべく少なくしてほしい。

本編は各章のまとめの部分のみとして、前段の部分は資料編で良いのではないかと。

「2.7 地域の概況」として、記載されている内容が地域の皆さんが普段感じていることなのであれば、本編として詳細に記載する必要は無いのではないかと。

まとめに記載されている内容が、地域の皆さんの生活の実感と変わらないのであれば記載する意味はあまり無いのではないかと。

「計画目標」と「計画のねらい」とでは何が異なるのか。「計画のねらい」はもう少し検討が必要ではないかと。「計画のねらい」には公共交通が基幹的な移動手段であるとか、重要な社会インフラであると記載されているが、使われていないのであれば、基幹的な移動手段や重要なインフラでないのではないかと。誰も使っていないのだから、なくても良いということになってしまう。重要なインフラであるという人もいるかもしれないが、そういう人は本当に公共交通を利用しているのか。公共交通を利用していない人が公共交通は大事だと言っても何の説得力もない。

「計画のねらい」としては、公共交通は、本当は重要だということにも関わらず、みんなから利用されていないということが、書かれなければならないのではないかと。

本当に重要である場合、どのようにして地域の公共交通を変えていかなければならないのかが「基本方針」、「計画目標」に書かれる必要がある。

また、基本方針 1～3 は物理的なことが書かれており、意識改革も必要ではないかと。意識改革の点が書かれていないのではないかと。

（事務局）

基本方針 3 が含まれていると認識している。利用を促進していくために、地域の方々への公共交通の利用についての普及・啓発をしっかりと行っていきたい。

(委員)

普及・啓発ではなく、考えてもらえるようにしなければならない。自分は公共交通を利用しないからどうでもよいと考えているような人に、公共交通が無くなるととんでもないことになるということを皆さんに意識してもらい、そのためにはどうしていけばよいのかということの基本方針に書くべきではないか。

こういった計画の基本方針にはハード的なことばかりが書かれて、ソフト的なことが普及・啓発など最後に書かれることが多いが、意識が変われば何をやらなければならないかというところも明確になる。意識を変えていくという部分も書かれなければならない。

材料は出ていると思うので、そこを考えてもらいたい。

(事務局)

今回、資料1で示しているのは抜粋版であり、住民の方に示すのはA3両面の概要版を作成予定である。

(委員)

それでいいと思うが、調査のまとめとしては、資料2のP129「調査結果のまとめ」が必要ではないか。抜粋版が報告書のつまみ食いのような構成になっているので、資料2のP129「調査結果のまとめ」のような表があればよく、また住民の方々に共通の内容であれば、特段記す必要はなく、住民の方にとって新鮮なものがあれば、記載すればよいと思う。

(会長代行)

それでは資料2について、説明いただきたい。

(事務局)

資料2により個別事業について説明

(委員)

3点確認したい。

まず、公共交通ネットワークの再構築について、地域内と地域外をつなぐのは大切だと思うが、特急の停車と地域の再編はどのような順序で行われていくのか。進め方について五年間でどのように進めていくのか、説明していただきたい。

評価指標について、それぞれの施策がきっちりと評価できるように設定する必要があるのではないか。

「学生」という表現があるが、嶺北高校のことを指しているのであれば、「生徒」ではないか。学生は高専生以上のことである。

(事務局)

特急については、3月半ばにダイヤ改正されるのが通例である。事務局としては、全特急

列車を停めて欲しいと思っており、そのための社会実験をしていただきたいと考えている。そのためには地元もバスを接続する、駅の駐車場を拡充するなどの努力をしていく必要がある。

ただし、四国の鉄道は単線であるため、行き違いを考慮すると大杉駅に全特急列車が停車するという事は難しいので、どの便にバスが接続するかを調節するなどについては、同時並行的に進める必要がある。

評価指標については、各施策に設定できるかを再度検討する。

学生と生徒の言葉の使い分けについても、ご指摘のとおり修正する。

(委員)

特急列車の全便停車については、JR 四国の特急は岡山駅において新幹線ののぞみに接続するように設定している。そのため、途中で停車させるということになる、駅への減速・停車・駅からの加速、いわゆる客扱い（駅に停車しドアを開けること。）を行うということになるので、少なくとも4分所要時間が増えることになる。そのために行き違い可能な箇所を考えると、単線であるので、どんどん遅れてしまい、岡山でのぞみにいち早く接続するといったことができなくなってしまう。ゆえに、臨時的にダイヤを変えるというのはハードルが高いというのが現状である。

(委員)

資料2のP123「調査結果」に、平日の晴天時と雨天時では大きな差は見られなかったと記載されている。路線にもよるが、例えばバス停に雨よけが無ければ路線バスに乗ろうとは考えないので、公共交通の利用が鈍っているのではないかと。要は、環境や路線の設備によって差が生じているのではないかとと思われる。

単純に差がないと記載してしまうと、雨よけを整備する意味などが無くなってしまいうので、書き方を考えた方がよいのではないかと。

資料2のP139以降の「計画目標を達成するための主要施策」については、法律上実施主体を記載する必要があるが、ここに書いてある主体のみがやるということではなく、地域公共交通網の再構築については、地域の中でいろいろな主体が関わっていくべきである。実施主体として記載されていないから関係ないということではなく、記載されている主体以外の方々にも積極的に関わっていただきたい。

(事務局)

晴天時、雨天時の調査については、協議会でのご指摘を踏まえてとさでん交通の田井線で実施させていただいた。雨天時の方が学生の利用があるというような傾向の違いが見られると想定していたが、大きな違いは見られなかった。学生が雨の日になぜ利用していないのかについてまでは把握できていない。

(委員)

計画の中の路線について、嶺北の中心部である田井から大杉を便利にしていきたいとの

ことだが、こちらの区間は公共交通にしても、自家用車で移動するにしても、重要な区間である。

本山町では、より便利にしていくために、嶺北中央病院を中心に5地域へのコミュニティバスの運行を始めた。幹線の費用負担については、今後、町村間で協議していきたい。

地域外からの利用を促すために、土佐れいほく博のパンフレットにもバスの案内を記載するなど連携していきたい。

また地域内と地域外の接続という点について、とさでん交通では、「ですか」が利用されているが、県外から来ることを考えると、「Suica」の方が便利なのではないか。また、携帯電話による決済も色々ある。今後それらについても検討が必要ではないか。

嶺北高校の生徒については、現状バスの利用者が0人で目標利用者数を10パーセントにすると記載されている。まずは知ってもらうためのバスマップ作りなどの話もあったが、具体的な施策を考えていく必要があるのではないか。

(委員)

行政としての考え方については、本山町が既に言ったので、特に付け加えることはない。

資料1のP4「嶺北地域の課題」として指摘されている「乗りたい時間帯の運行」、「普通列車・特急列車の運行本数」、「他の交通手段との乗継」という点についてだが、昨年12月に新聞で報道されたJRダイヤ改正を見ると、JR土讃線の阿波池田6:00発の高知行きの便が廃止となっている。こちらの便は地元では2番便と呼ばれており、山田高校、高知農業高校、東工業高校、岡豊高校などの生徒が主に利用しており、これが廃止になると不便になるとの苦情が行政に既に来ている。この便が廃止になると通学手段に色々な影響が出てくるのではないか。これでは、目標としている公共交通の利用率向上が難しくなるのではないか。JRの方には再考をお願いしたいという要望をお伝えする。

(委員)

計画については順次進めていきたい。

嶺北高校の生徒が言ったようにどこがバス停か分からない、どこがバス路線かが分からない、ということが今回分かったが、こういった点は早急に対応していかなければならない。

大川村としても高齢者が住民の約半数となっており、移動手段の確保が非常に重要になる。

嶺北観光自動車は幹線を運行しているが、そこに接続するために1月から貨客混載のコミュニティバスの運行を開始した。今後は定期バスに加えて各町村が運行するコミュニティバスについてもバスマップに記載していただきたい。

(会長代行)

行政からの意見を聞いたので、今度は公共交通事業者のコメントをお願いしたい。「Suica」との連動はとさでん、減便についてはJRさんにコメントをお願いしたい。

(委員)

この会を通じて、いろいろとご意見を聞いている。この会以外でも各町村から既存のバスに接続し、便利にしていく取り組みをしてもらっている。

この会ではまちづくりという大きな話もされているが、私どもも自分達が独自にできることをやらなければならないと考えている。

嶺北観光自動車ではとさでん交通の田井線との接続、小中学校の児童の送迎、西の方では北部交通との接続を考えて今まで取り組んできた。今後も地域内の移動や地域外の移動も含めて利用しやすくすることを考えていきたい。

(委員)

「ですか」は利用が広がっているが、特に高齢者に優しい仕組みである。

「Suica」との連携は、導入金額とシステムの面から難しい実態がある。「ですか」は切符が電子化されたもの、「Suica」は電子化された財布に切符の機能が加わったものというイメージ。両者を合わせることは巨額な投資を伴うし、実現するとしても「ですか」のこれまでの貴重かつ膨大なデータが移行できないという問題点がある。一方で、スマホ決済については実現性が高いものの、金額が一定でない運賃への導入は未だ技術的課題があると聞いている。

アンケートの結果からも明らかのように、中山間地域の移動の主役は自家用車。公共交通は自家用車を補完するものでしかない。しかも自家用車なら大きな荷物まで運べる。それなら自家用車の方が便利という本音の部分をもっと大切にしても良いのではないかと。

例えば、高齢化でその自家用車も使えなくなっていく窮地では、公共交通と同様に、自家用車の活用をもっと考えられないだろうか。「移動」という視点で、個々人の自家用車等の移動情報を事前に把握して集約&提供し、「移動」の途中で通院等を必要としている地域の人々をピックアップしていくようなシステムができないだろうか。都会では「MaaS」のような大がかりなシステムが考えられているが、中山間地域では人海戦術による移動情報の活用が可能となるのではないかと考えている。

(事務局)

「ですか」について、高松市のことでんグループは「Iruca」というシステムを導入しており、「Suica」を「Iruca」のエリア内でも利用できるようにシステムの改修を行ったが、改修費用に約8億円必要だったと聞いている。しかも、鉄道のみでバスは対応できていない。「Suica」が利用できるようになれば確かに便利だが、費用が高額である。

「ですか」もシステム更新の時期がくることが想定されることから、技術革新を見ながら検討したい。

(会長代行)

地域外から嶺北地域に来る面を考えると、公共交通機関は重要だと思うが、地域外からの観光について公共交通機関の面から観光協会さんにコメントをお願いしたい。

(委員)

根本的な解決を目指すためには、公共交通は深刻な状況となっており、その背景としては、中山間地域が疲弊しているということがある。絶対的な人口が少なくなっていることがあり、公共交通の利用者が少なく、空のバスが走っている。

観光客を含めた流動人口と定住人口を増やしていく必要があるのではないか。この協議会の本来のミッションではないのかもしれないが、定住人口をどう増やしていくのかということも考えていく必要があるのではないか。

公共交通の利用と地域の疲弊は裏腹の関係にあるので、意識改革についても議論していく必要がある。

(事務局)

人口が減少すると、公共交通の利用者が減少する。

交通事業者は株式会社である、以上赤字の部門から撤退するのは合理的な経営判断だが、それでは地域が疲弊してしまうため、自治体が積極的に関与していかなければならないというのが、国の考え方であり、それに基づいて、法律等の基本的な方針も示されており、この協議会も設置されたと認識している。路線バスの指標の1つである経常収支比率について、バスを30台以上保有している会社でみると、全国平均は97.2で、四国8社の平均は70.7となっている。つまり四国では100円でバスを走らせて、70円しか回収できていない。

四国の大手バス会社8社は営業赤字であり、どう維持するか、例として他の利益部門で赤字を補填する、行政からの補助で赤字を補填する、などが行われているのが実態である。

高知県内の黒字路線はとさでん交通の高知市内の一部しかないと認識している。赤字を出すことは良いことではないが、赤字黒字の議論だけでは、高知県内のバス路線は成り立たないので、どのように維持していくかについてもこの会で議論していきたい。

資料1は利用者のニーズとして、どういったところを走って欲しいのかということ、事業者が1日何便なら走らせることができるのかというところのどこでバランスをとることが良いのかというのが課題である。

例えば、8時20分に到着するバスがあるとして、9時から会社が始まる人にとっては、とても早いということになり、遅くしてほしいからといって、8時40分に到着するようにすると、8時30分から会社が始まる人達には間に合わないということになる。

全ての人が満足するということは難しい中で最大公約数を目指していきたい。

様々なニーズがあるなかで、どのような落としどころがあるのかについて、こういった場で皆さんと議論していきたい。

目指すところは、「今よりも便利で使いやすい」というところである。

嶺北地域については、まずは国道439号線を走る路線バスを今よりも便利にしていきたい。そのためにはバスを走らせるだけではなく、運賃についても例えば田井から大杉駅まで1,000円近くかかっており、往復すると約2,000円となる。それをどのくらいにすれば、もっと利用しやすい運賃となるのかを考えたい。あまり安くしすぎると、今よりも収入が減って、赤字が膨らんでしまう可能性もある。

小豆島の例では、従来は通常の距離に伴い料金が上がる階段式運賃だったものを、上限300円にし、高校生の通学定期についても月5,000円までの負担として、5,000円を超える部分は町が補助金を出すようにした結果、利用者が1.7倍に増えて収支が改善したと聞いている。

交通事業者の収入は利用者数と運賃の掛け算なので、どこで落としどころをつけるのかについても検討し、皆さんにお諮りしたい。

(委員)

バス停までどのように移動していくのかかが課題ではないか。まだ運転できるという人はどんどん減ってくる。そうなると、駅やバス停が遠いというのと運行本数が少ないという課題を解決することができれば、今後利用者を増えていくのではないか。そうすれば、例えばバスガイドが移動を支援したり、車内で歌ったりするような、ひとつのつどいの場となったりするのではないか。

(事務局)

バス停沿いに駐車場を整備し、自宅から拠点までは自家用車、そこから乗換をお願いしたい。元気なうちからバスと自家用車を乗り継ぐという生活スタイルに切り替えたい。

免許を返納するときには、公共交通機関に乗る体力はすでにないという問題をよく聞く。公共交通機関を組み合わせることで、公共交通機関だけで生活できるエリアを増やすこともできるのではないかと考えている。

(委員)

例えばバス停まで自家用車で来ることができない人もいるのではないか。行政やバス会社の方はそういった点を考えていただきたい。

(事務局)

送迎支援と組み合わせるなど、全国的な取り組みも研究しながら、取り組みたいと考えている。

(委員)

以前に嶺北地域での病院の存続についての議論をしたことがあるが、公共交通も同じ話ではないか。地域の方々が高知市内の病院へ行かれるので、嶺北地域の病院が無くなるかもしれないという話になった。病院が無くなるかもしれないという啓発がされないまま、病院や自治体が努力をしているが、地元の病院を守るという住民の育成がされていないのではないかと常に考えている。

委員からご指摘があったように住民がどのように主体を形成していくのかについて、非常に危機感を感じている。

主要施策、補助施策を県や皆さんと運営する場合、嶺北4町村が足並みをそろえるのが非

常に難しいということや障害者支援に取り組みながら感じている。嶺北4町村が同じ課題に向き合う体制をとっていくということが非常に難しい。計画の施策を1つ1つ取り組んでいくに当たっては、住民が参画していく機会を増やしていく必要がある。人口の状況を見ると、何年後には路線維持できなくなるということが想定されるので、そこをみせる必要がある。

何年か後には路線が無くなるということについて、地域づくりということや住民がどのように取り組むのかを一緒に考えていかなければならない。

土佐れいほく博に公共交通をどう絡めていくのかについても、嶺北地域で主体的に取り組まなければならないが、どこがマネジメントするのか。

どのような施策を行う場合においても、嶺北を支援している拠点、あるいは継続的な支援が無いと、なかなか地域としてまとまっていくことは難しい。

将来的には公共交通についても、5年後にこの計画にどう参画できたのか、参画した住民がどう増えたのかについてもゴールとしていただきたいと思うし、公共交通に乗らない人へのアプローチはどうするのかということも計画に入れたいといけなと思う。

高知大学地域協働学部はかなり地域に入ってきて力を示してくれている。学生の力も借りていくためには、総合的なコーディネートやマネジメントをしてくれる人を置く必要があるのではないか。本山町では、さくらバスの試行を始めたが、4町村で地域のデマンド交通をどのように継続可能なものにしていくのかの知恵を出し合う必要がある。そういった計画を5年間、10年間としていく必要があるのではないかと考えている。

社会福祉協議会としてもできるだけこういった機会に参画していかなければならないし、障害者や高齢者といった当事者の意見をしっかり聞いていきたい。

(事務局)

貴重なご意見と心強いメッセージありがとうございます。

嶺北地域の取り組みは県からのアプローチから始まったということもあり、町村の方々も当初は戸惑いがあったかもしれない。この会とは別に県と町村で幹事会を開催しており、意見交換を行っている。県としても初の試みであったため多少、試行錯誤があったが、ここでしっかりとした成果を出して、県内の他の地域にもこのような取組を広げていきたいと思っている。先ほど、主体的に関わってほしいという力強い言葉もいただいたので、様々な仕組みを検討し、皆さんが主人公となるような形をつくってほしい。

県としてもしっかりと関わってほしいので引き続き様々な形でのご協力をお願いしたい。

(委員)

先ほど意識の話をしたが、「車を運転できなくなったら公共交通に乗りたい」というが、そんなことはありえない。公共交通のほうが、車よりも大変だということを理解しなければならない。車に乗れなくなったら、公共交通には乗れない。車に乗っていると体力が無くなるので、公共交通には乗れない。そうすると、健康寿命が短くなる。これが高齢者における

問題点である。

一方、小中学生はどうやっても車は自由に使えないので、そもそも地域に住みたくなくなる。

嶺北地域は16時にバスがなくなるため、どこにも帰れない地域である。そういった地域であることを理解するべきで、その地域にあえて住みたい人がどれだけいるのか。

16時以降にバスを運行することは財政的に無理でも、タクシーや乗合、ボランティアという方法もある。

そういったことをするには様々な方の知恵を集約しなければならない。

また、計画の中で、決定的に欠けているということがあり、それは嶺北地域のどこからでも嶺北中央病院や早明浦病院に自力で行けるようにするというような目標である。

私がいわゆる過疎地域で公共交通網形成計画を検討する際は、目標にそういったものを定めるようにしている。例としては、周囲からスーパーに自力でいけるようにするなど。そういった話が全然書かれていない。

昔は3Kといって、高校生、高齢車、観光客といったが、今は3Sといって、スクール、シニア、サイトシーイングというが、これらの人たちが公共交通の利用の対象者である。資料1のP4右下に、4割にあたる人が運転に対する自信がなくて不安だが、運転しないと生活ができないと記述されている。この人たちがどうやったら変わるのか、行きたいところに行けるのか、どこに行けるようにするのかを計画で書く必要がある。そうしなければ、みんなの実感が湧いてこないのだと思う。

実施主体の話であるが、自分の名前を書いてあるところは、必ず取り組んでいただきたい。自分の名前があるところは本当にできるのか、できないならば、なぜできないのか、どうすればできるのかを教えてもらいたい。

ひとつでもいいので、自分ができることを書く、あるいはできることに書き換えてほしい。このメンバーであるならば、必ずひとつは書いていただきたい。

そして、幹線や支線は明確にし、幹線であればどの程度なのかなどイメージのつくことを書いたほうがよい。そこまで分からなくとも、学校通学に使えるだとか、週1回の買い物に使えるなど生活レベルでのやや抽象的なものでも良いから、イメージが湧くようなものがあがれば良い。

高校生については本当に難しい。中学1年生から取り組んでいかないといけないことで、バスや公共交通が面倒くさいと思わせないほうが良い。中学3年生になると、進路も考えるので、おでかけマップのようなものを作らなければならない。この高校に行けるは行けるが、部活の時間の事を考えると、この高校には行けないなど。これを作るとマップの弱点も理解できる。それを解決するために路線を変更していく。そういうのがPDCAである。P153にあるPDCAの図をみて何ができるのか。

私はこの図はNG図と呼んでおり、この図がある計画はくだらない計画と考えている。理由は、この図を見ても何ができるのかが分からないからである。

必要なのは1年間のスケジュールで会議、予算取り時期などを分かるようにすることで、その中でPDCAがあるべきである。その上で地域ごとにどう取り組むかを考えるべきで、嶺

北をどうする、田井線をどうする、本山町はどうするなど地域別の記載なども必要ではないか。

そもそも停留所に行けないというラスト1マイルをどうするか、どう補っていくのか。停留所はスーパーやコンビニ、病院などが近いほうが良い。タクシーで送迎する場合でも、待機台数や、営業所・停留所からの配車の関係で難しければ、ボランティアが対応するといったことも考えられる。

要するに、大きな目標は責任が曖昧になるので、地域ごとに個別の目標を設定し、分科会などで話をするようにしていけば良い。

公共交通にいきなり乗れとは言わないが、1回考えてもらう必要があるのではないか。

(事務局)

厳しくも愛のあるご指摘ありがとうございます。

計画をつくるのが目的ではなく、計画が実行されることが大切なので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

資料2を用いて計画達成状況の評価を説明

(委員)

乗り方教室の開催回数が目標とされているが、目標の設定方法としてアウトプットとアウトカムがある。今回の目標はアウトプット指標ではなく、アウトカム指標のほうが良いのではないか。乗り方教室の開催自体が目標になってしまうので、参加人数などの指標が適切なのかは考える必要があるが、乗り方教室の実施回数ではなく、その先の住民の理解を深めるといったことに関連する形での目標の設定を検討してはどうか。

(事務局)

お出かけスポットの整備や乗り方教室などがご指摘のアウトプット・アウトカム指標の話に該当すると思うが、ここから何を望んでいくのかということについてももう少し言及したい。

(委員)

総合的な目標と個別の目標を書き分けた方が良い。

1便あたりの利用人数を目標とした場合、増便すると1便あたりの利用者が減少することも想定されるので、断面輸送量として目標を設定した方が良いのではないか。

例えば各高校からどこまでは通えるというのを洗い出してはどうか。単純に公共交通を利用してもらいたいと言っても、利用してもらえないので、なぜ利用できないか確認し、この時間帯の便数が増えれば利用するという意見が出るのではないか。

乗り方教室の実施についても小学校区ごとに年に何回実施する、といった具体的な目標

が欲しい。今の目標では非常に浅いのではないか。

(会長代行)

高校生の利用についてもご意見をいただけるか。

(委員)

生徒の通学状況を見ていると、何人かは登校時に自転車を車に乗せてくる生徒もいる。仮に自転車が載せられるバスがあれば、高校生も利用するかもしれない。

(委員)

お金の問題もあるが、やればできる。自転車ラックを外付けしているバスもある。

この計画には駐輪場の整備のことが書かれていない。駐輪場は屋根付きでないと利用してもらえない。屋根付きの駐輪場は、多少遠くでも利用してもらえる。

雨の日に生徒に乗ってもらえるバスにどうしたらなるかを考えた方が良い。今は生徒が利用していないため、晴れの日の高齢者の利用が多く、雨の日は高齢者が利用しないので、利用が少ないという状況となっている。

(委員)

本日が2回目の参加だが、嶺北地域の問題が大きく関わっているので、非常に注目している。

通学の話が出ていたので、通院の事を例にとって報告させていただきたい。

嶺北中央病院の状況について、透析で通院される方は現在44名で、内訳は本山町12名、土佐町17名、大豊町12名、大川村3名となっている。各地域で共通していることは透析の患者は年々増加している。透析の治療の大きな特徴は、時間的にも半日拘束される厳しい治療であることで、ゆえに通院ができなくなり、入院する患者もいる。

通学の話が出ているが、公共交通は住民の生活として、医療にも関わってくるのではないか。

P104の嶺北高校の生徒についてのアンケートを見て思ったが、自転車で通学している人も多いが、自家用車で通学している人をターゲットとしていく必要がある。

他の委員からもあったが、JRにも便数を増やしていくをお願いしたい。

今回の計画は五カ年の計画であるが、バス停の見直しにこんなに長い期間をかけてはいけない。様々な立場も方が集まっているからこそ、本音の語れる会議にならないと実態が伴わないのではないか。

(事務局)

高齢者が公共交通を利用する目的としては、通院と買い物がメインとなってくる。あき総合病院は建て替えにより、ロータリーができ、バスが病院の前まで来ることにより、利用者が増加したと聞いている。院長は、バスを利用する患者には、運行ダイヤに合わせた予約時

間を考える等の取り組みを行っているそう。そういった部分での取り組みがまだまだできるのではないかと考えている。

(委員)

住民の意識を変えるしかないのではないかと。行政もそうだが、住民の意思を変えないといけない。

自動車は体力の減少ということを加速させることを感じるようになった。私は自動車を販売しているが、車に頼らず、公共交通機関を使っていきたい。

大豊町は国道まで出るのが大変なので土佐町よりも利用者が少なくなっている。今日から公共交通を利用していきたい。

(委員)

樫山トンネルができると、土佐山村までのバスの乗り継ぎができるのではないかと。

(会長代行)

本年度2月末に橋台工事の発注ということなので、トンネルの整備については時間がかかるのではないかと。

(事務局)

皆様から活発な意見をいただいた。

網形成計画については、加藤委員・西内委員などからもご意見をいただきながら、修正版を委員の皆様へ送付させていただく。

(2) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（一次評価）について

(事務局)

資料3を用いて事業評価について説明した。

委員により四国運輸局への提出が了承された。

(3) その他

今後のスケジュールについて

(事務局)

資料4を用いてスケジュールを説明

スケジュールについては、協議会での指摘を踏まえて、各委員に高知県嶺北地域公共交通網形成計画案の修正版を郵送し確認いただいた後にパブリックコメントを実施することが了承された。

嶺北観光自動車から事務連絡

(竹内委員) ※当日配布資料により説明

運転手募集という新聞広告を昨年2度ほどしたが、応募がなかった。
乗合と貸切のキャリアアップのため、このような記載となっている。
地域の方が多いということでこのようなご紹介をさせていただいた。
引き続き、運転手不足に悩まされているので、ご協力をお願いしたい。

4. 閉会

(事務局)

大半の自治体の交通会議は、沈黙が多い中、「異議なし」という声が響くだけだが、今日のように前向きな意見が飛び交ったことに非常に感激している。

本日はありがとうございました。

第5回協議会は3月27日に本山町プラチナセンターで開催を予定している。