

議事録

件 名：令和4年度第1回さぬき市地域公共交通会議

日 時：令和4年7月7日（木）午前10時00分～正午

場 所：さぬき市役所3階 301・302 会議室

出席者：【委員】紀伊会長、尾崎委員（会長職務代理者）、上野尚昭委員、六車委員、小倉委員、白山委員、元山委員、頼富委員、天羽委員、藤井委員、岩崎委員、鹿児島委員、手嶋委員、真部委員、藤本委員、前田委員、松本委員、上野智弘委員、宮崎委員、石井委員、津田委員
【市】都市整備課 新納課長、津村課長補佐、藤井主査

傍聴者：0人（新型コロナウイルス感染症予防対策の一環として傍聴受付なし）

配布資料：資料1 【さぬき市地域公共交通計画】各種事業の進捗状況報告
資料1-2【さぬき市地域公共交通計画】各種事業の進捗状況報告補助資料
資料2 【さぬき市地域公共交通計画】評価指標の進捗状況報告
別紙（やまびこの風活動報告）、JR 四国提供資料（区間別平均通過人員（2019年度）等）、前回議事録、コミュニティバスブック、さぬき旅を楽しむための本

【次第及び概要】

1 開会

2 会長挨拶

3 議事

（1）令和3年度さぬき市地域公共交通計画取組実績について

会 長：議題1「令和3年度さぬき市地域公共交通計画取組実績について」ですが、本件については3月2日に開催した令和3年度の第2回目の会議でおおむね報告されておりますので、事務局からは追加の内容を中心に報告をお願いします。

事務局：〈 報告・説明 〉 資料1、資料1-2、別紙、資料2

- 会長：資料 12 の「タクシーとコミバスの外出実験」については参加された委員からもお話しいただきたいと思います。
- 委員：3月30日に、タクシーとコミバスを利用して、前山にある道の駅ながおに行ってきました。17名の参加をいただきまして、ルートとしましては、南川自然の家から旧大川町児童館前までタクシーで行きまして、そこからコミバスに乗って大川バス本社、そこでコミバスを乗り換えて道の駅でした。目的ですが、輸送サービスを考えているのですが、皆さんこれまで公共交通を使って移動する機会がなかったので、とりあえず（公共交通で）行ってみないかと。みんなで行ったら面白いのではないかという話で取り組んでみました。感想としましては、皆さん、タクシーは（経験が）あってもコミバスはほとんど乗ったことが無くて。こういうルートがあるんだなと大変感心していました。金銭面も、コミュニティバスの回数乗車券と、ジャンボタクシーを利用しましたので、案外安く行けました。ただ、そこで見えてきたのは、タクシーを使う場合は午前中の事業は非常に難しいということです。勉強会にもタクシー事業者さんをお願いして来ていただいたのですが、そこでもおっしゃっていたことは、午前中は忙しいとのこと。ただ、イベントを開催する場合は午前中からやりたい場合が多いので、そこはいろいろと考えないといけないと思ったところですが、今後ですが、7月22日には、みんなでモーニングを食べに行こうという企画を考えております。午前中なのでタクシーは使えないので、みんなで相乗りで移動することを考えるのと、高齢者が出かけやすい雰囲気を作っていこうかなというところで実施するところですが。
- 委員：南川地区は毎年高齢化の傾向でございまして、そのような中でいろいろと参考にしながらこのような組織（やまびこの会）をつくり、限界集落から消滅集落にならないように、限られた人員の中で、地域で助け合って高齢者の移動手段を確保することを考えていこうとする会でございましてよろしくお願いたします。
- 会長：ありがとうございました。それでは今の近況報告も含めて、事務局からの説明につきまして、質問、確認がございましたらお願いたします。
- 委員：まずは、地域公共交通計画に基づく各種事業の進捗状況の報告をありがとうございました。こういうことを定期的にしていただけることはすごくありがたいこととございます。評価指標の進捗状況報告のところですが、数値を列挙していただいている、感染症の影響だとか人口減少とか色々あるかと思いますが、目標値自体も人口減少値を踏まえた数値にしていると思うのですが、もし今回が無理であれば、次回の会議でも構わないのですが、地域公共交通活性化再生法の中にも進捗状況については評価と分析を試してみようということが書かれておりますので、で

できれば計画作成当時の現況値と今の状況の追跡評価を地域公共交通会議の中である程度行って、もう少し頑張っていこうねとかそういう比較ができればいいのかなと思います。事業自体は前向きに行われていて、地域の活力向上につながるような、交通と暮らしの関係が垣間見えるような活動は引き続きやっていただきたいなと思っておりますけれども、地域活力の向上に必要な交通を維持するに当たっては、現実問題も踏まえていかないといけないと思いますので、そういった意味で今、いい状況なのか悪い状況なのか、あまり暗い話になってもしようがないのですが、もうちょっと頑張っていきましょうね、というか、次なる方向性が見えるような評価・分析を次回以降に心掛けていただけるとありがたいかなと思っております。

会 長：ありがとうございます。今のコメントにつきまして、事務局から何かございませうでしょうか。

事 務 局：分析をしないといけない、ここをもう少し強めて数値も上げていこうというようなことを考えて取り組まないといけないというのは、本当にその通りだなと思いました。今回、令和3年度の実績をまとめていく中で気になったのが、年間利用者数が現況値に比べて28万人減っているという事実でございます。こちらについては、コミュニティバスとことடன்、JR、引田線の市内にある駅とバス停の総利用者数、乗車人数をトータルしたものとなっております。これをバラバラで見ますと、すべて令和元年度の現況値より増えてはいません。令和元年度、2年度、3年度と下がり続けているのがJRと引田線。ことடன்は、令和元年度より2年度が下がったのですが、3年度に少し盛り返した。コミュニティバスについては令和元年度より2年度がぐっと下がり、3年度に向けて少し盛り返したところです。コロナの影響はすごく大きくて、どの会社も乗車回復に向けて取り組まれていると思うのですが、しかしながら、コロナ前まで回復しないというのが概ねの公共交通の雰囲気とされていますので、今日の意見交換の中で、鉄道の使い方とか公共交通の未来について話し合っ、それをまた次回の会議等に生かしていきたいと思っております。収支についてですが、大川自動車さんが運行費用を大幅に落とされたことが大きく影響して収支率が回復しているように見えるのですが、減らすにも限界があると思っておりますので、コミュニティバスも同じですが、今後、どのように（収支率を）上げていくのかという事を検討しないといけないのかなと思っております。市民満足度につきましては、総合計画のアンケート結果を転記しているだけですが現況値より少し上がりました。コミュニティバスの見直しが少し効果があったとか、各課が取り組んでいるタクシーチケット配布などの事業が市民に響いた結果とすればありがたいかなと思っております。まだ目標値に達していないので、もっと良くな

ったねとあっていただけるように取り組んで行きたいなと思ったところです。福祉イベントの参加者数ですが、コロナで開催自体ができなかったと福祉部門から聞いてはいるのですが、ただ、コミュニティバスとかの公共交通に乗って参加できるようなスタート時間を設定できるのかどうかということも含めて、国保・健康課を中心に都市整備課から協議を持ち掛けていきたいと思っていますところでございます。地域住民の協力による取り組みに関しては、引き続き、南川を中心に、社協とも連携しながら進めていきたいと思っております。

委員：ありがとうございました。非常に詳細に分析されているというのがよく分かりました。さぬき市さんの公共交通網は、地域に根差したコミュニティバスに占める割合が非常に多かろうと思いますが、地域公共交通会議の中で、分析や原因を探る事も非常に重要だと思えますし、事務局のみで、すべてがこういう要因でこうなっているのだということを求めるのは難しいと思えます。公共交通で動いている人たちの背景事情を察知するということはどれだけデータが取れても無理なものは無理に近いので、そういった意味ではまさにこういった場を活用して分析を深めていただければよいのではないかなと思えました。民間事業者が運営する幹線交通のようにデータが沢山取れるような路線とは訳が違うと思えますので、そういう意味では事務局に負担がかかりすぎてもしょうがないかなと思ながらも、きついことを言いましたが、まさにこういった会議を活用いただきながら評価分析をしていただいで、また、評価指標も結構多いと思えますので全部が全部全力投球するのは不可能と思えますので、ある程度優先順位をつけていくというのも行政計画で重要な要素だと思えますので、目星を付けながら、大事なことや、やれることから手を付けていくということを今後やっていただけたらと思えます。最後抽象的になりましたが以上でございます。

会長：ありがとうございます。評価指標もいろいろあるという中で、大事なことから取り組んで行くことが必要であり、すべてをやっていないから駄目だという話にはならないというふうに理解しましたので、さぬき市の中でこういったところが重要であるということも併せてご検討いただいで、そういったところを重点的に着手していただければと思えました。他にご意見等ありますでしょうか。

委員：質問とお願いになるのですが、資料2の2段目のバスの収支差・率、公的負担額でいうのと、下から4行目の市の負担額でいう額の関連性がよく分からないので説明をお願いしたいのと、一番下に収支率ということで収入額を運行費用で割ったパーセンテージがありますが、この評価で分からないのが運行費用がどういうふうに推移しているのか。公的負担額というのと市の負担額の関連もちょっと分かりづらい

のですが、いずれにしてもその差がこういう推移になっていますよ、というのはある意味理解できますし、収支率が落ちているということは差額が大きくなっているということでしょうが、運行費用自体が令和元年、2年、3年でどうなっているのか、利用率が下がっている中で費用は上がっているのか下がっているのか。費用は下がっているけれども利用率も下がっているから収支率が悪くなっているのか。この辺がこの資料でははっきりしないので、今後は費用という数値も開示していただければまた違う議論ができるのではないかなと思いますのでお願いします。

会 長：ありがとうございます。ただいまの質疑につきまして事務局よりお願いします。

事 務 局：まず、バスの収支差・収支率と 公的負担額については大川自動車引田線とコミュニティバスをセットにして市内のバスというようにくくっています。運行費用だけを掲載してはいませんが、全体の運行にかかる収入から運行費用を引いてマイナスがどれだけ出ているのかがわかるようにはしています。運行費用のみを比較していくというのも気になる数字ではあろうかと思しますので口頭で少し補足しますと、収入から運行費用を引いたものについてはマイナスが少なくなっているという結果はお示しのとおりでして、先ほど少し説明させていただきましたが、引田線の運行費用は、令和元年度、2年度、3年度と毎年減っています。ただ、収入も減っている。そのような中でマイナスが小さくなっているということは運行費用の圧縮がすごく大きくなっていて、そういう努力をされていると感じております。収支率ですが、上の方は大川自動車とコミュニティバスを足したもので、コミュニティバスだけのものが下の方になっております。運行費用だけというよりも、収入とセットで考える指標としておりますが、運行費用だけで比較していくというのも重要ではないかというご指摘いただきましたので、報告できるかどうかも含めて、大川自動車と相談して次回以降に回答させていただきたいと思っております。最後に公的負担額と市の負担額の違いですが、上は、引田線とコミュニティバスの運行に対する国と県と市の負担額でして、下は、コミュニティバスの運行に対する市の負担額でございます。

会 長：ありがとうございました。事業の収支となると事業の内容そのものに触れる可能性もあるので、事業所の方とも相談の上、検討いただければと思います。そして、数値化した情報を使ってどこまで検討したらよいかということも合わせて協議していけたらと思います。他に質問等ございますでしょうか。

委 員：先ほどの説明の中でバスの経費が下がっているという話ですけど、その辺なぜ下がったかということをもっと事業所からご説明いただければありがたいのですが。

委員：とりあえず、経費の削減ということで何が減ったかという、コロナの影響で貸切の需要が減ったことに起因して、人件費が減っております。収支率から言うと、収入が減った分、支出も減らした結果としてよくなっているように見えますが、儲かっているということではありません。これから先、収入が回復する方向にもっていくと考えていますが、乗務員の確保にも取り組む必要があると考えていて、このままだと運転手が減っていくばかりなので、運転手になりたいと思う人ができるような支出も必要と考えております。

委員：ありがとうございました。資料2の数値ですけれども、数値だけで一喜一憂していると危ないというところがあるので、その条件のところも含めてこの協議会の場で皆さんと協議しといた方がいいと思います。聞くところによると、タクシーもバスもJRもそうですが、乗務員が少なくなっているそうです。コロナで利用が少なくなっているという中で一番危惧しているのが、出かける気が無くなっているのではないかということです。コロナで出かけることを控える中で、出かける必要性が無くなり、出かけることをそもそも減らしているのではないかと思っていて、コロナが収まったら出歩くようになるのかと考えると、それも？（はてな）マークだと思っています。逆に、高松空港は国際線を復活させると言っていますが、本当にインバウンドがどっと戻ってきた時に供給側が全くもたない状態で需要をさばけない。一方で、やまびこの風の方からも報告があったとおり、朝方のタクシーもなかなか利用が難しい。そういったことも考えながら、供給側をどうするかということも一緒に考えていかないと、何年先までもつかわかりませんが、地域の移動がかなり難しくなって、車が無いと本当にやっていけないという状態になりそうで、本当にそれでいいのか、というところに行きつくような気がしている今日この頃です。

会長：今の件について、事務局から意見はございますか。

事務局：本当にその通りだと思って気持ちが沈んでしまったのですが、（公共交通は）やはり無いと困るものなので、何とか知恵を絞って（残せるように）考えていきたいと思っています。最近ですが、道路にはすごいお金をかけるのに何で鉄道にはあまりお金をかけないのか、と市民から意見をいただきました。そんな意見もあったよと報告しておきますので、後の意見交換のときに、道路関係の方から、お言葉と言いますか、共存共栄の方法について何かいただけたらなと思っております。

会長：ありがとうございました。後ほどの議論の中でそのようなことについても話ができればと思います。

(2) 令和4年度さぬき市地域公共交通計画取組予定について

会 長：続きまして、議題2「令和4年度さぬき市地域公共交通計画取組予定について」ですが、こちらも、前回の会議で説明した内容からの追加点などを中心に、事務局は説明をお願いします。

事務局：〈 報告・説明 〉資料1

会 長：ありがとうございました。続いて、事業1の「鉄道とコミュニティバスの乗継利用向上に向けた取組」について、関係する委員から、現在検討している内容について、概要だけでもかまいませんので、ご説明いただけますでしょうか。

委 員：〈説明〉

会 長：ありがとうございました。それでは、これまでの説明につきましてご意見や質問、アドバイス等ありましたらお願いいたします。

委 員：乗り継ぎの証明はどのようにされるのでしょうか。

委 員：それは具体的にはこれからではありますが、今現在、証明が確実にできるやり方がございませんので、今のところはいくまでも実験ですので、自己申告、お申し出いただければ対応することで検討しています。もし、これが実装となると、弊社が進めているチケットレスの中で、スマートフォンなどを活用して何かできるのではないかと考えておりますが、実験の段階ではそこまでは難しいので、信用、お客様のお申し出（で対応する）ということを現時点では考えております。

会 長：紙で乗車証明書を作るとかはどうでしょうか。

委 員：紙でやるという方法もございますが、（証明方法を）どうするかはこれから考えていきたいと思っております。

会 長：他にいかがでしょうか。Googleの実験環境について一言申し上げますと、支払の際に、イレギュラーで想定できないようなこともあるようですが、こういったシステムに載せることで、こういうことはうまくできないんだ、ということが分かることが、見えてくることの1つでもあります。Googleを使わずに自分で探してうまく乗り換えられている方もいらっしゃることを考えれば、システム以外の手段で伝える方法を考えるきっかけにもなると思っております。すべてができないから（掲載を）諦めるというのではなく、（データの）新しい使い道として選択すればいいと思っております。

委 員：私も同じ意見です。Googleの仕様もあると思うので難しい話も多いのではないのかと思っております。乗継運賃の話もありましたが、運賃は交通行動に影響を与える要素に違いないと思っておりますが、来訪者からすればコミュニティバスの反復による乗継運賃ぐらいいは覚悟していらっしゃると思っておりますし、他の交通行動に変えた時に、例えばタクシーですとか、レンタカーを借りることに比べるとコストが安いことには変わりはないわけですし、（来訪者であっても）何度か使えば分かることですので、もし

それを原因として掲載を止めているのであればその悩みは不要で、とりあえず実装させることでいいと思います。技術的にはデジタル関係に弱くて説明できなくて申し訳ないのですが、以上です。

会 長：ありがとうございます。何か更にありますでしょうか。

委 員：さぬき市は、GTFS データの整備はされていますが、オープンにはしていませんよね。それが一番ネックかなと思っていて、香川県内でオープンになっているところは増えているのですが、さぬき市は早くに整備しているはずなのにオープンリストに上がって来てないので、そこは問題だなと思います。Google に載せれば OK みたいな話も日本人の中には多いのですが、実はそれもあまりよろしくありません。GTFS データをオープンにすれば、興味がある検索会社が勝手に取り込んでくれるので、まずはオープンにすることを考えてもらうのが良いかと思います。

会 長：ありがとうございました。いかがでしょうか。

事 務 局：アドバイスをありがとうございました。テスト環境で、いろいろと Google マップで検索してみると、こちらでも想定していなかった、こういうルートで目的地まで行けるのかといった発見もありましたので、とりあえず Google マップへの掲載を進めながら、早めにオープン化したいと思います。

会 長：様々なご意見をありがとうございました。次の議題もありますので、更なるご意見がありましたら後ほどお願いします。

(3) 今後のスケジュールについて

会 長：議題3「今後のスケジュールについて」、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：＜説明＞

4 意見交換

会 長：それでは、議事はここで終了としまして、意見交換に移ります。本日の意見交換のテーマは「鉄道を含めた公共交通の生かし方について」としています。会の案内文に書きましたとおり、新型コロナウイルス感染症の影響等で公共交通利用者が激減、回復しない中、全国各地で鉄道の存続に向けた取組が模索されています。日々の生活や企業活動がさぬき市内のみで完結しないことは皆さんご承知だと思いますので、公共交通網を考える本会議においても、地域間を繋ぐ「鉄道」に着目した意見交換の時間を設け、ざっくばらんに話しあい、皆で気づきを深めたいと考えたところです。それでは、話題提供として、JR 四国総合企画本部担当課長の上野様から JR 四国の線区別収支などをご説明いただきたいと思います。よろしくをお願いします。

上野委員：＜ 説明 ＞ JR 四国提供資料

会 長：ありがとうございました。JR 四国の線区別収支などをご紹介いただきました。

皆さんには事前に、参考となる新聞記事をお渡ししていると思います。また、利用者に近い関係者として、鉄道に期待すること、現状サービスへの素直な意見もあろうと思います。まずは一言ずつ、順にご意見をいただければと思います。時間の都合上、一人 1~2 分程度になろうかと思いますがよろしくお願いします。

委員：JR さんとは何度かお会いして、これから先、共同で何かの取組ができないかと思っています。(今回は) さぬき市さんと JR さんでコミュニティバスを利用して乗り継ぎの実証実験を行うということで、コミュニティバスだけではなく、JR の運賃も割り引いて痛み分けしていただけたらと思います。JR と並行している部分は少ないのですが、何かできればと考えています。

委員：お客様から、例えば朝早くにはコミュニティバスが走っていないので、津田駅から志度駅まで JR で行って、そこから(コミュニティバスで) さぬき市民病院まで行くという話を聞いたことがあります。そういうことを考えますと、乗継割引というのはお客様にとって大変良いのかなと思います。具体的にどうしていくかはこれからとのことでしたが、実際に運行する運転手が解っていないとできないと思いますので、運転手を集めて話をしていただければと思います。

委員：なかなか最近、JR を利用することが無いのですが、何の時に利用するかと言ったら高松に飲みに行く時ですが、駅まで行くのが遠い。最寄り神前駅ですが、そこまで誰かに送ってもらわないといけませんし、帰りはまた迎えに来てもらわないといけません。駅へ来てもらうための方策、例えばコミュニティバス、タクシー、その辺を巻き込んだ方法があったらいいなと思います。

委員：政府が、カーボンニュートラルなんていう方針を出している中、経済産業省や様々な方と意見交換をしたのですが、JR もそうだしバスもですが、人を運ぶということだけでは、いずれ行き詰まりになるのではないかと考えています。例えば、人を運ぶのは JR で、貨物を運ぶのは JR 貨物となっています。JR 貨物はコンテナを有料販売したりしていますが、もう一步踏み込んで、せっかく線路とかを持っているわけですから、例えば、JR の運行権を運送会社に売ってしまうようなことをすれば、モーダルシフトを呼び戻せるのではないかと。我々が 3 年前くらいに九州に荷物を出す時に、通常路線便の荷物の出入りの問題で、香川県から九州へ送る荷物と九州から香川県へ戻ってくる荷物のバランスが悪いのでトラックの運行をやめる、と言われたわけです。路線便だと翌日に着くのですが、その時、運輸会社に、JR 貨物さんを使っていただければ、5 日もみれば着きますからと言われました。今の時代に 5 日もかけて物は出せないと申し上げたのですが、少なくとも運行権を運送会社にお渡ししたら、5 日はかからないですよ。規制緩和をしなければ駄目だと思うのですが、そういう発想のところに持っていけないとなかなか収入というのは増えないと思います。先ほど ETC の問題で乗客が減ったということでしたが、世の中ドア

to ドアになっている。例えば、JR とレンタカー屋がセットになっている、どの駅で降りてもその駅にレンタカーがある、と。どこかの駅にレンタカーを乗り捨てたらまた JR で動けるぐらいの連携ができれば。交通網としての道路が整っているところに JR がどう関連していくのかということだと思っているので、車の運行対 JR という構図を考えるからこういうことになるので、どういう風に連携をして、ユーザー目線でどういうことが便利なのかということを是非模索いただきたい。僕もそうなのですが、車の運転が好きでも歳を取ると遠距離の運転はしんどいです。しんどいけれども、目的地は車で自由に回りたい、観光バスで決められた所に行くよりは、途中で良さそうな所があれば車を停めて寄りたい。だから、家から車で行くんです。でも、JR を使って出かけて、向こうでレンタカーの利用が自然にできるような環境を整えば、また少し状況が変わるのではないかなと思います。コミュニティバスも同じです。人を動かすという概念から出て、何を運ぶのかという概念のところに行かないと問題は解決しない気がしています。

委員：私は長く福祉の仕事に携わってきました。JR さんを使って昔、香川県から福井の方までずっと、車椅子の身体障害者の方を連れて行ってくださった記憶があります。JR さんまで届いたら、きっといろいろな支援していただけることは解っていますが、JR さんまで届くための手段、それが地域では困難かなと思っています。毎日の生活のこともそうですし、身体障害者の方とか支援をたくさん必要とする方が JR さんまで届くということが凄く難しいような状況になっているのではないかと考えています。私も住んでいて、夜だと JR の音は聞こえてきますが実際は遠いので、そういうところから考えていく必要性もあるかなと思っています。

委員：車の運転がまだできますので、どこへ行くのも車で行けますが、先日、JR の広告が入っていましたので、たまには JR で行くのも良いかなと思い、JR で徳島まで行って、海陽町までバスで行って、そこで1億3千万円のバスにも鉄道にもなる乗り物に乗ってきました。ものすごく快適で、「たまには鉄道で行くのもいいね。」と夫と話しました。海陽町のバス乗り場は本当に設備が良くて、「あそこだったらもう一度行ってみたいな。」と思いました。これからもたまには鉄道で旅したいなと思っていますけれども、四国に新幹線を導入するという話が持ち上がっていますが、赤字路線で、この狭い所を新幹線が走ってどうするのというのが我々年寄りの考えでございます。皆さんはどう思いますか？

委員：先日、6月3日金曜日午後7時半から NHK で四国羅針盤というテレビがございまして、見た方もおいでだと思いますが、「公共交通を守れるか、地域の足」という題でございました。先ほどご説明がありました、JR 定期で乗り降り、この件も出ておりました。大川自動車さんも出ておられたように思います。徳島、高知、愛媛、香川それぞれの取組の紹介がありましたが、その中のすべての公共交通が赤字だとい

うことでした。投資と共創が大事だということで、公共交通の維持確保につきましては人口減少と高齢化の中で、住民・行政・企業・学校・観光協会等が公共交通を地域で支える仕組みの再構築、これが大事でないかと申しておりました。それともう1点が、毎週日曜日8時からNHK 小さな旅というのがございます。大井川鉄道奥大井湖上駅の紹介がございました。湖の真ん中に浮かぶ絶景、秘境駅ということで日本全国の脚光を浴びているということで、クールジャパンアワード2019を受賞したということで魅力満点ということでこのような駅が紹介されておりましたので報告しておきます。

委員：全く個人的な話で恐縮ですが、私は高松市民ですが、一昨年度徳島の方で勤務しておりまして、単身赴任するか高松から通勤するか悩んだ末、高德線の6カ月定期を購入させていただいてうずしおを使って通勤しました。高德線が無かったら単身赴任するか、もしくは車は妻と共用しておりますので、もう一台購入するしか無くなって、経済的負担が大きくなり大変困ったと思いますので、皆さまと存続に向けた議論ができればと考えています。最近山登りを趣味にしております、なるべく公共交通機関を利用して楽しんでいます。さぬき市には面白い山が沢山あって、高德線沿線の駅を出発ゴール地点として沿線の山を登ったり、ことでも長尾線で長尾駅まで行って、大川バス本社前からさぬき市コミュニティバスに乗って、大窪寺周辺まで行って近くの山を登って楽しんでいます。自家用車で行くと必ず戻ってくる必要がありますが、公共交通機関を利用すると、点と点をつなげばよくて結構長い距離を楽しめて、私は好きなのですが、同じようなことをされている方が結構少ないと感じていまして、公共交通機関が無くなってしまったらこういう楽しみ方ができなくなるので、とりあえず、身近な人間から、こういう楽しみ方があるよと紹介していけたらいいなと考えています。

委員：先ほど新幹線の話が出たかと思えます。確かに新幹線が通るということで考えますと、非常に華やかで夢がある話になろうかと思えますが、私が感じたのは鹿児島の方まで博多から新幹線が延伸した時に、肥薩オレンジライン、熊本の八代から鹿児島の出水までにかけて、あの辺りの鉄道、鹿児島本線だったと思えますが、民営化して第3セクターというような形で沿線の市町村が出資して運行を始めて、運賃は上がり利用者が減って、というような話になったかと思うのです。そうすると、同じようなことが四国でも起きる可能性があるのではないかと非常に危惧しているところでございます。さぬき市もそうですが、香川県全体で人口が減っている中で、第3セクターということでの出資金を出し続けていけるのかどうか、自治体の体力があるのかどうかと疑問に思っているところでございます。私は津田町に住んでいまして、妻と息子が高松の方にJRで通勤しています。津田からJR高松駅まで約1時間5分くらい時間がかかります。志度から高松までは、だいたい30

分弱で済みます。極端な話、津田から志度までの間が35分くらいかかってしまうということです。今から50年前、私が子供の時、津田から高松までは40分あれば高徳線で着いたので、今の、志度・津田間の30分が非常に時間のロスで辛いな、と、日常の足として毎日使っている者としての意見でございました。せっかくの機会でありまして、こういったこともお耳に入れていただければということではおっしゃっていただきました。申し訳ございません。

委員：鉄道に着目した意見交換の場を設けていただき本当にありがとうございます。地方鉄道は本当に、人口減少に加えてコロナの影響で非常に厳しい状況になってきていると思います。この厳しい環境を地域の関係者で共有して、鉄道ネットワークの活性化に繋げていく議論をしていく事が重要ではないかと思っております。(現状の打開に向けて)各施策に行政も取り組んではいますが、取り組む際には、交通事業者さんとの連携を強化していくことが重要だと考えています。このたび、実証実験として、JRさんとさぬき市さんが電車とバスの乗り継ぎのインセンティブに関係する取組をされると。合わせて、さぬき市さんが、大窪寺周辺の魅力や過ごし方のモデルコースを作成すると言われていました。こういう取組をセットにしてパッケージとして取り組んで行くということが大事なのではないかと思われました。県の方でも何ができるのか、この話を聞いて考えたのですが、県も観光振興に取り組んでおりますので、観光客向けのPR、例えば「コミュニティバスで巡るさぬき旅を楽しむための本」は、見やすく観光客にも喜んでもらえるのではないかと思われましたので、こういった物を県としても発信していくということでは何か協力できないかと思っております。また、JR四国さんにおかれては運賃の値上げを検討されているということではありましたので、厳しい状況を含めて値上げの必要性について説明されているとは思いますが、運賃の値上げがどのような利便性の向上に繋がるのか、ネットワークの維持にどう繋がるのかといったようなことを、地元や行政に丁寧に説明いただければありがたいと思います。

委員：先日、さぬき市内の県立3校の統合高校が造田地区で開校するという発表がありました。開校する場所にもよりますが、ことでん長尾駅やJR造田駅からのコミバスへの乗り継ぎ等を検討していく必要があると思っております。

委員：今日は、地域の足や鉄道について改めて意識を深めることができました。ありがとうございます。

委員：今後の公共交通のあり方を考える際には、大きく3つに分けないといけないと思います。通勤通学などの日常と、地域の住民の非日常と、地域外の方の非日常の3つに分けて考えると、それぞれが全然違うと思います。日常の通勤通学でJRを使うのであれば駅のすぐ近くに家がないと難しい。一方、旅行になると、ある程度離れていてもJRがあれば良いということになるので、何をターゲットにしていくの

かを考えて整備しないと使えないものになると思います。鉄道のあり方懇談会Ⅱの中間とりまとめでも、まずは利便性を向上させないとダメだとありましたので、まずは利便性の向上をいかに図るかということを考えていく必要があると思います。

委員：補足ですが、JRとコミュニティバスの乗り継ぎ実験もそうですが、徳島バスさんともお互いがウインウインになるような形での運賃設定にしております。

委員：志度に住んでおります。JR四国さんに対してですが、環境面、特にCO2の削減が国際的な問題になっている現在としましては、今までは利潤追求の企業も環境面での配慮に関する見直しの時期に来ているのではないかなと思います。JR四国さんはCO2はあまり出しておりませんので、そのことを国として評価して、公的な財源をもう一度考え直していただくことも大事じゃないかなと私は考えます。それから、多和での観光について話されていましたが、住まいが志度ですのでJRは使えませんでした。15人程度で体験してきました。まず、前山の道の駅でお買い物、それから天体望遠鏡博物館、ここは土日しか開いていません。そしてお昼は竹屋敷、すごくいい所ですね。沙羅双樹の花がたくさんきれいに満開に咲いておりました。それから大窪寺に行きたかったんですが、時間の都合で亀鶴公園を回って帰りましたが、このコースは凄く良かったと私は思いました。ただ、コミュニティバスを利用するには時間的に難しかったので、大川バスを利用させていただいて、県民割もありましたので安く出かけることができました。それから、JR四国さんにお尋ねしたいのですが、資料の6番目ですが、ミッションに、地域とともに公共交通ネットワークの四国モデルを追求する、というのがありますが、具体的にはまだ出ていないのでしょうか。これからですね。ありがとうございました。

委員：高齢者の立場になって個人的な意見もありますが3点ほど。1点目、バスブックにつきましては、もう少し病院とかの情報を入れてあげるともっと高齢者が利用しやすいかなと思います。2点目、高齢者の福祉タクシーについてはハードルが高いかなと思います。例えば免許返納をしたら（補助額を）上げるとか、そういったことを考えていただけたらいいかなと思います。最後にJR志度駅ですけど、1番線を下りたらすぐに駅前に出られるのに、（扉が閉まっているので）わざわざ階段を登らないとならない。何かちょっと利用しにくいかなと思います。造田駅周辺に高校ができるということなので、今後は造田駅で特急が止まるようにするのも一つの方法だと思います。

委員：JR様の資料を拝見させていただきましたが、弊社においても、運輸収入、輸送人員は同じように推移しております。今のところ、お示しできるようなデータ等はありませんが、皆さんと情報共有を図っていきたいと考えております。弊社は今年で111周年になりますが、今後もお客様の利便性を高める方法等を探しながら運行を継続していきたいと考えております。事前にさぬき市さんから新聞記事の提供が

ございまして、この中で、弊社の温泉乗車券の取組が掲載されていました。これは2012年から取り組み始めまして、当初は1,600名ほどのご利用がありました。近年では、香川県が行っております瀬戸内国際芸術祭で効果がありまして、インバウンドのお客様が温泉に入られるということで、2017年度は6,000枚ほどの乗車券の販売となりました。ただ、新型コロナの関係もございまして、インバウンドも今は皆無に等しい現状でございまして、以前の1,700枚程度の実績となっております。今後は非日常的なご利用を伸ばしていくことも必要ではありますが、我々のご利用者は主に通勤・通学のお客様になります。特に学生さんは運転免許証を持っておりませんので（通学時に鉄道を）ご利用いただけると思うのですが、通勤のお客様、運転できる方が通勤する際に、1週間のうち1回でも2回でも鉄道に乗っていただけるような施策に、今後、取り組んでいければと考えております。

委員：先ほど統合校の話も出たかと思いますが、今まで自転車で通っていた子どもが、駅が近くなったとか、便数が多くなったとかで利用される方が多くなればよいなと思っています。コロナの関係で外出控えをされていると思われそうですが、通勤、通学の方は公共交通機関を利用されていると思いますので、ちょっとした変化を捉えて沢山の方に利用していただけるようになればよいなと期待しています。

委員：事業所収入が非常に厳しくなっている中で、地域公共交通会議としてどんな貢献ができるかを考えますと、利便性の向上をどうすべきなのかを鉄道事業者さんに分かっていたこと。この会議で、地域の関係者の皆さんがどんなサービスを求めているかを明らかにしていくことが凄く大事だと思いました。そのような意味で、高德線の所要時間だとか、造田駅における学生さんへの対応とか、本当に貴重なご意見だったと思っています。それ以外にも、JRさんの社会貢献とか、経営改善とか色々あったかと思いますが、JRさんが民間事業者としてきちんと対応していくべきことだと思いました。JRに乗っていない方は不便なので乗っていない、乗りたいと思えるサービスがないということなので、それを乗せるとなるとどのようなサービスになるべきなのかということ、市町レベルでのミクロな目線でも議論していくということが非常に有効だと思っていますので、今回に限らず、この会議で意見をいただけたらと思います。徳島県での共同経営の話が出ましたが、交通業界では珍しいことで注目されていますが、なぜこれができたかということ、地域でどんな交通サービスが必要なのかという声がきちんと出て、それを関係者がきちんと拾って、JRさんが中心となって、地域のためにサービスを変えたりなどをしてくれたからでありますので、そういった（地域の）意見を今後も期待しています。

委員：普段はどちらかというと道路行政を担当しておりまして、先ほど、JR様からお話がありました高速道路と鉄道の収入の差を見ますと、大変心苦しいところもありますが、一方で、高速道路の延伸に伴ってプラスの効果も出ております。ハード整備

が主なところではありますが、渋滞対策等でのソフト面の対策も行っておりまして、そういった面で、地域公共交通の定時性確保とか、利便性の向上とかに協力できるところもあるのかなと思っております。いずれにしましても、地域の皆さんに頼られるような行政を目指しておりますので、引き続き何かご協力できる部分があれば、微力ながらも取り組んで参りたいと思っております。

会長：皆さん、ご意見ありがとうございました。時間になりましたので本日はここまでにしたいと思いますが、他にご意見がありましたら事務局まで届けていただければと思います。最後に一言だけ。先ほど、地域の声があったからこそ共同経営ができた、という話がありました。この会議がまさにそういった地域の声を拾い上げる重要な機会になると思いますので、引き続き、いろいろな意見を出していただきますようよろしくお願いいたします。それでは以上とします。

5 事務連絡

6 閉会