

平成28年度第2回愛媛県地域交通活性化推進会議

議事要旨

平成29年3月21日（火）13:30～15:00

愛媛県水産会館6階 大会議室

1 開会

2 議事要旨

(1) 地域公共交通網形成計画の策定に向けた今後の取組について

事務局から、上記について説明を行うとともに、地域における望ましい公共交通ネットワークのすがたについて、意見交換を行った。

<意見交換>

○柏谷会長

ただいまの事務局からの説明について、皆さんの持続可能な公共交通のあり方についての意見や公共交通を利用する立場での疑問点・改善点などでもよいので質問をお願いしたい。

○近藤委員

この会に参加するようになって、公共交通を利用する意識が向上した。何とかしなくてはと考えるようにもなった。現在、高速バスは愛媛県からも東京まで運行されており、鉄道は北から南まで伸び、遠方に行くには飛行機という交通手段がある。私は、近場（市内）を移動するには路線バスという利用が理想的かと考えている。様々な交通手段はあるのだが、次の会議では、乗り継ぎの利便性向上を議論していただきたい。というのは、利用者がいないのに運行されているバスも見受けられる。例えば、新居浜市から西条市へもバスが運行されているが、JRで新居浜市から西条市へ移動して、その後、バスやタクシーに乗り換えて移動という利用方法のほうが、より最適な移動といえるのではないだろうか。公共交通機関があればこれも必要というのは難しいので、それぞれの交通機関の役割分担という点を見直す方向で検討していただきたい。

○事務局

乗り継ぎの話であるが、資料1-3で大分県がすでに作成している地域公共交通網形成計画を参考で添付させていただいている。その資料でも利用ニーズの把握とともに、乗り継ぎ時間を考慮した利便性向上や大規模商業施設などの拠点と駅などの交通結節点との連結の検討などを盛り込んでおり、本県でも同様に考えている。今後も、随時、委員の意見を反映しながら計画を作成していきたい。

○横手委員

私は、東温市の公共交通による地域の活性化やシニア世代、高齢者のお出かけ支援を目的に「みんなの公共交通を考える会」という団体に参加しているのだが、東温市の路線バスの行先には景勝地が数か所あり、それを活かして、配布した冊子のような観光旅行イベントを開催してい

る。地域は高齢化・過疎化しており、地域の利用だけでは路線バスの維持は難しくなっているの
で、観光目的で市内外の方々に路線バスの利用していただくことが必要だと考えている。また、
これからは車に乗る人も意識を変えて、月に 1 度は路線バスを利用するよう啓発することが必要
だと考えて呼びかけている。なかなか市民の意識を変えることは難しいが、山間部の路線バスは
一度廃止されると二度と復活することはないということを念頭に置いて活動している。なお、路
線バスで行く旅はこれまで 5 回開催しているが、大体 1 回につき 20 人ぐらいの応募がある。次は
3 月 28 日に東温市の源太桜に行くことを計画しており、申し込みを断らないといけないうらい人
気がある。このように地域の良いところを再発見することも必要だと思う。

○二宮委員

私は、道後に住んでいるが、この 4 月から伊予鉄道の赤十字病院を通過して護国神社に行く路線
バスが廃止される。街中の路線バスが徐々に廃止されている。山間部の路線バスも廃止されてい
る。そうするとどこを運行して利益を出しているのか。街中の路線バスを廃止したら、バスに乗
る人はますます減少するのではないだろうか。年寄りにとってはちょっと歩く距離が増えるので
も困ったことである。私もよく廃止される路線バス利用していたが、1 時間に 1 本あったバスが、
1 日に 4 本の運行になり、利便性が減少した結果、利用者が減少し、その結果として廃止となる。
私は路線バスを利用を増やすためには、伊予鉄道が利用促進イベントなどをしてないと難しいと
思う。伊予鉄道は、どういった考えで街中の路線バスを廃止に至っているのか。

○中尾委員

基本的には利用者が 1 台あたり数名であり、営業ベースで運行が困難なために廃止されている。
これは街中だけではなく、郊外においても同様である。よく郊外でバスの運行を伸ばしてほしい
という意見を耳にされると思うが、現実には運行を伸ばしても利用はしていない。実は街の賑わいの
ためにバス停が必要だと考えている側面が強いのも実態である。民間企業としては、公共交通の
意義は理解し、可能な限り協力しているが、経費に合わない事業はいつまで維持できるかという
命題を抱えている。

そして、利用促進イベントの実施については、運転手の人数は即座に増員調整できるものでは
なく、必要数を継続して雇用する必要があるので困難である。また、昨今の景気動向が要因なの
か、バス・電車の運転手、技師など人員が慢性的に不足している。そうすると運行ダイヤを削る
しかなくなっているのが現状であり、資料のとさでん交通(株)の減便のように全国的な動向である。

○二宮委員

運転手が不足しているのは、給料が低いからではないのか。

○中尾委員

利益が出ないのに、給料を上げるには、運賃に転嫁していかざるを得ない。そうすると利用者
が減少するという負のスパイラルが発生する状況にある。

○近藤委員

例えば介護保険料というのは、利用するしないにかかわらず必要である。公共交通もそのよう
な制度にしていくことも考えていけないのではないだろうか。1 口いくらで株主優待の
ように利用券を渡すなど、住民を巻き込む仕組み作りも考えていく必要がある。費用負担がある

ことで意識・理解も高まり、利用するインセンティブが出てくるのではないかと思います。

○荻山委員

感想として、これまでの議論を聞いていると地域に根付いた公共交通に関する内容が多かったかなと感じている。一方、今回の地域公共交通網形成計画はもう少し広域的な話であると捉えている。地域的な公共交通のあり方に行き詰ったところで広域的な公共交通の議論が必要という考えや法定上の役割は理解できるが、2,200万円の予算については、コンサル委託の各種調査という内容よりも各公共交通事業者に欠損補助をする方が維持という点では得策ではないのか。

○事務局

市町をまたぐ広域的な運行という視点は、単一の市あるいは町単位だけでは議論できないものである。市町内で完結するバス路線もそうだが、松山市から東予、南予方面を結ぶ路線、いわゆる幹線についても利用者が減少してきているところに危機感を持ち、これらを維持していく必要があると考えている。市・町はそれぞれ域内の交通網を議論し、同様に計画を作成済み、あるいは策定中である。県の役割としては、幹線と域内バスの路線をどのように連携させていくのか、市町ともすり合わせながら議論を発展していくつもりで計画を策定したいと考えている。委員のこのような路線維持経費は船にしてもバスにしても別途予算計上しているが、それに加えて幹線の維持を目的とした計画策定予算を計上したものであり、ご理解いただきたい。

○日野委員

松山市でいえば多分、公共交通機関の交通分担率は数%だと思う。その低い分担率を向上させる話と利用者の少ない路線をどう維持するかは別の話である。一般的な移動を考えると、観光と通勤は分けて考えるべきで、その向上策は異なる方策が必要であろう。将来的には自動運転とかSNSの活用策とか新たな技術も生み出されているので可能性の検討も必要だと考える。

東京一極集中で過疎化する方向である中であっては、もはやどこを維持するべきかという議論をする段階に来ているのではないだろうか。例えば、東京から高松まで行くのにJRもあれば高速バスもある。仮に地方としてバスを維持するのではあれば、交通機関の配分を変更して、集中的にその地方にバスを配備するように、事業者を横断した大胆な構想を考えていかないと、将来的に打つ手なしとなるのではないか。

○柏谷会長

委員の言うように、IT系の技術、自動運転、シェアリングといった新たな技術の活用の検討は大事なポイントだろう。

もう一つ、重点をどこに置くかということも大事であり、じわじわ利用者が減少し続ける中で最低限維持する水準を定めるのは難しい課題だが、県として意見はあるか。

○事務局

その点は県だけの意向でなく、市町も関係してくる話であるため、広域的な立場としてどの程度の結論が出せるのか不透明であるが、重点をどこに置くかという観点は非常に大事な点だと考えている。また、委員からも観光側面から利用が増えれば維持につながるという指摘があったが、県としても同様に考えており、今年開催された「いやしの南予博 2016」において、交通事業者に声掛けをしてジョルダンやナビタイムなどの大手乗換検索サービスで南予地域の路線バスなども

含め表示されるような取組みも行っており、そうした分野も今後の利用促進策として計画にも反映していきたい。なお、自動運転などの新しい技術に関しては、未知数のところも多く、今回の地域公共交通網形成計画に入れることは難しいと考えている。

○柏谷会長

新しい技術については海外も含めた事例の紹介や国内での議論の進展、技術に限らず例えばJR北海道の路線廃止議論などの推移を紹介するなどにより頭出しぐらいは必要だと思う。現段階で未知数の技術にどう取り組むかまでは明言できないと思うが、その点検討していただきたい。

○事務局

今後検討していきたい。

○山下委員

LRTなど新しいシステムの導入などは県議会でも取り上げられている。また、効率的な乗継検索システムなどはあるが、具体的な投資に見合う効果も考慮していくと、実現性を念頭に置かなければならない。会長がいうように可能性も含みを持たせ、理想の姿は見据えたうえで、できることから取り組みたいと思う。

まず、平成29年度は、市町をまたぐ交通全般の全体像を実態調査して、大まかな方向性を決めていく予定である。そして、平成30年度に南予の具体的な路線をどの程度維持するのかという現実的な計画を策定し、平成31年度に中予、東予の具体的な現実的な計画を作成する予定としている。策定に時間をかけ議論をしたいところではあるが、時代の変化に対応し、現実の課題を反映した計画とするためにスピード感を持って進めていくつもりである。また、計画では、県が基幹交通体系の効率化を担い、それを受け市町が支線の効率化を検討するという方向性でやっていきたいと考えている。

○二宮委員

県は現在、県下全域で自転車道を整備しているが、自転車で行って自転車ごとバスに乗り換えるなどといった仕組みは考えていないのか。

○山下委員

JRや伊予鉄郊外線の協力を得て、サイクルトレインを運行している。土日が中心になると思うができるだけのことを進めている。

○中尾委員

バスは石鎚方面行きと三崎方面行きでサービスがある。

○二宮委員

自転車も一緒に乗車できるバスを増やすと利用も伸びるのではないか。

○中尾委員

バスは電車と違い車内が狭いので危なくて難しいと思う。石鎚と三崎でもキャリアを着けて運行している。全国的にもあるのだろうか、あまり聞いたことはない。

○荻山委員

以前、尾道事務所で勤務していたが、尾道市では事前予約制で限られた便ではあるが自転車をバスに乗せるサービスはあった。また、船も自転車を乗せることができる。

○柏谷会長

事前予約制では運行している事業者は色々あるが、生活路線バスでは難しいのではないかと。

○二宮委員

折り畳み自転車などでも難しいのだろうか。何かをしなくてはいけないので、できないだけでなく、様々な方策を検討していくと利用者が増えると思う。

○山下委員

現状でもJRや伊予鉄道に協力を得ているが、県も自転車新文化を推進しているのでその計画とのすり合わせも含め、一足飛びに実現とはならないが、意見を参考として活用させていただきたい。

○久保委員

私も高齢になってそろそろ車の運転をやめないといけないのだが、高齢者が増えてくるので、その人々の日常の移動手段を確保する方策をしっかりと議論して行ってほしい。現状ではループバスなども運行しているが、今後は運転手不足などのさまざまな問題もある。そうした問題に対処し、移動手段がない人も商店街で買い物できるように日常生活に密着した計画にしていきたい。

○事務局

高齢者が免許を返納する時代になっているので、これまでマイカー利用中心であったが、路線バスの日常の移動手段としての役割がますます大きくなっていくことを念頭に計画を検討していきたいと考えている。

○甲斐委員

介護保険のように公共交通維持を目的として住民に一定の負担をしてもらう仕組みが必要という意見については、すでにより見えていないが公共交通を維持するための税金は投入されていると思う。であるので、すでになされている負担を可視化できるようにしていくことは一つの方法だと考える。

また、細かい地域の単位での公共交通網の維持ということについては、公共交通事業者関係者だけで計画を策定とするよりも、目的地があって利用があるので、利用者の意見を踏まえた目的の把握や目的地との連携を深めていながら計画を策定することも大事な視点ではないかと。

そして、公共交通事業者の事業の継続のためには、人と物の相乗りなどの新たな体系も検討し、法制度の改正により可能となるように国に働き掛けていくべきではないかと。

○高橋委員

タクシー業界は、路線バスが撤退した後、乗り合いタクシーで協力をしている。私は自家用利用をある程度規制して、公共交通へのシフトを促さないと、今から本当に必要なバスにしても鉄道にしても維持が難しいのではないのかと思う。自家用を利用する人は公共交通を維持しようとは思わないと感じている。北海道、青森などで住民が議論し、住民負担で公共交通網維持を行っている地域があるように聞いている。西予市でも同様の議論が出ているが、交通機関を利用しない人と利用する人で意見が分かれてまとまらないようにも聞いた。将来を考えて住民総意の負担による公共交通網維持を行うような意識改革も必要になってくると思う。

○事務局

住民の意識改革という観点が必要であるが、自家用車規制は難しい問題である。自家用車移動も生活に密着した手段であるため、規制をするのは極端な方法であり、今回の計画になじまないかという感覚である。他県の事例で狭いコミュニティで住民の意識改革による公共交通の維持という話は聞いたことはあり、そうした議論にも必要だと考える。しかし、都市部において同様の仕組みは当てはめるのは難しいと思う。

○高橋委員

しかし、自家用車の規制については将来に向かって検討する必要があるのではないかと。

○山下委員

表現の仕方はあるかもしれないが、個人の自由の問題も出てくるので、なかなか踏み込むのは難しい問題だと思う。

○柏谷会長

様々な意見があるが、時間もわずかとなってきたので、そのほか疑問や質問があれば、その都度事務局に伝えていただきたいと思う。

(2) 平成 29 年度県当初予算事業の概要について

平成 29 年度の県の交通関係の当初予算事業について、説明を行った。

<意見交換>

○柏谷会長

ただいまの事務局からの説明について、意見や質問をお願いしたい。

○二宮委員

3月15日の職場見学体験ツアーは何名集まったのか。

○事務局

資料 2-2 の 1 頁にあるが、参加者が 15 名で、うち 4 名が女性であった。

○二宮委員

学校などに働き掛けて 100 名程度集められないのか。

○事務局

就職支援会社から大学に働きかけ、当初 20 名程度の予定であったが、当日の都合で 15 名であった。来年度は学校への働きかけをさら強めて集客力を高めたいと考えている。

○二宮委員

参加者が少ないと、バス会社や旅客船会社が真剣に取り組まないと思う。

○柏谷会長

集客数が深刻な問題であることを示している。伊予鉄道や JR は大手であり、親から見れば就職先として魅力的だと思うが、公共交通事業者という職場が若者にとって魅力的に映っていないことを表している。

○近藤委員

感覚として運転手にかっこ悪いイメージがあるので、制服などの見直しも含め、世間から見てかっこよいイメージを高めていただきたい。

○山下委員

来年度は、まず女性ドライバーに着目した広報を行い、魅力発信に努めていく予定である。

○甲斐委員

予算の在り方で市町でなく県単位では広域的になり難しいと思うが、公共交通利用者の行動の変革を促すインセンティブ事業というのが不足していると思う。赤字路線の欠損補助も必要だと思うが、もう一つの方向性として自家用車利用から公共交通機関利用へのシフトは必要であるので、公共交通機関利用券のモニター事業など、一度利用してもらう方策を考えていくことはできないか。

○事務局

車から公共交通機関利用へのシフトというコミュニティマネジメントは必要であり、伊予鉄道なども小学校 1 年生に無料バス乗車券を配布し、保護者も併せて乗車を促す取り組みも実施している。県としても公共交通機関の乗車体験の不足の問題は認識しており、予算として大きなものはないかもしれないが、毎年、バス協会などとも協力し、大街道での都市公共交通イベントに参加して啓発事業も地道に行っており、今後も引き続き啓発活動に取り組んでいきたいと考えている。

○欠席者等

欠席：愛媛県私鉄労働組合連合会会長 鶴籠委員

愛媛県社会福祉協議会評議員 伊東委員

愛南町長 清水委員

代理：愛媛県旅客船協会会長 清水委員（井口事務局長）

愛媛県バス協会専務理事 関谷委員（西川事務局長）

四国運輸局愛媛運輸支局愛媛運輸支局長 菅沼委員（鈴木次長）

今治市長 菅委員（片山地域振興局長）