

平成24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24年12月17日（月）13:00～14:30

県議会議事堂4階農林水産・建設委員会室

欠席：社団法人愛媛県バス協会専務理事 門屋委員

代理：四国旅客鉄道 愛媛企画部長 田中委員（総合企画本部 長戸部長）

伊予鉄道 取締役運輸事業本部長 関谷委員（鉄道部 中尾次長）

鬼北町長 甲岡委員（芝田副町長）

1 開会（司会）

- ・資料確認
- ・委員紹介
- ・会議趣旨の確認
- ・本日の会議の進め方

2 議事要旨

（1）地域公共交通を取り巻く現状について

－ 事務局説明 －

生活交通ネットワーク計画関係の報告、バス・航路・鉄道に係る現状について、事務局から説明。

<意見交換>

高須賀委員 要望をしたい。資料2ページの「県単補助」には、「キロ程が5km以上」「1日あたり輸送量が15～150人」「1日あたり運行回数が3回以上」の補助対象要件があるが、この要件を満たすのは、東温市あたりでは非常に厳しい。これを緩和できないかご検討いただければと思う。

事務局 バスが非常に厳しい状況にあることは十分承知している。特に、資料3ページにあるように、例えば、国庫補助路線で、本来、国と県とで赤字額を補填する部分も、補助基準が厳しいため、赤字額のうち、国と県の補助基準外となっている部分を市町の方々にも補助していただいているということもあり、大変厳しい状況にあるということは、承知している。

そういう意味で指針の中に書いてはいるが、補助基準に関しては、まず国の方で地域の実情を踏まえた補助金となるよう、いわゆる補助金の弾力運用について、国へは既に要望しており、これについては、今後も要望していきたいと思っている。

まさに、こういう場でのご意見、どういう変更を望んでいるかという声もぜひお聞きし、具体的な改善点を示した要望というものをこれからも行いたいと思っている。

さらに、指針には、県の支援制度のあり方についても検討するとあるが、これについては、県の財政状況も非常に厳しい中で、国の補助基準の緩和にあわせて、どういう方向がいいのか市町の皆さんの声を聞きながら、できうる方向を少し模索しながら検討していきたいとは思っている。

高須賀委員 非常にありがたいお言葉をありがとうございました。東温市では、補助対象要件の数値が半分くらいになればありがたい。それはまた協議させていただいて、国や県の財政状況を見比べてご検討いただけたらと思う。

また、「市町地域公共交通活性化支援事業」について教えていただきたい。

事務局 今年4月に県の指針を策定して、まさに市町の方々の現場の声を踏まえて、ということが課題であるのかということ、県としても、把握していく必要があると思っている。できれば、そのような課題を検証するためのひとつのかたちとして、先ほど市長さんが言われたようなことができればということで、現在、検討している。また、国に対する要望などについても、現場の声を踏まえ、課題等を整理していく必要がある、同じ取組みの中で整理していくことができればとも思っている。

田中委員(代理) 先ほど説明があったとおり、例えば、予土線の様々な利用促進事業、大変ご苦労いただき、ありがたく思っている。今後ともよろしくお願ひしたい。予土線は、収入でみると発足時の1/3くらいまで落ちていて、厳しい経営にあるということは間違いない。予土線単独の乗務員などの専属経費は、収入の約4倍かかっているという非常に厳しい状況が続いている。

会社全体で見ても、昭和62年発足時は、高速道路は確か、土居三島間だけだったが、JR発足以降、四国のネットワークは整備され、経営が非常に厳しくなっている。瀬戸大橋開通の効果を全部食いつぶし、さらにそこから下がっているという状況があり、いろいろなかたちでご支援いただきながら、やっている中で、一点お願ひがある。今、平成26年度を目指し、本四高速道路料金の見直しという動きがある。当社の鉄道運輸収入の約4割は、四国四県と瀬戸大橋を通過して本州の間を往来するお客様であり、この方々が例えば、道路が安いからということで高速道路利用に移られると、どんと収入が下がり、本来の公共交通のネットワークの大きな問題というか、維持できないということも考えられるので、お願ひごとで恐縮であるが、どうか今後とも本四高速道路料金についてもまた、何かしらのご配慮、ご支援をよろしくお願ひしたい。

事務局 本四高速道路料金の全国共通料金制度の導入に伴う県内公共交通への影響については、JRさんだけでなく広域航路のフェリーにおいても大変大きな課題であると感じている。だからといって、高速道路料金の方をどうにかしたいというのではなく、常に申し上げているのは、やはり、国の方で高速道路料金を安くするために、税金を投入されるのであれば、フェリーやJRの方にも同じ競争条件となるように何らかの支援が必要ではないかということで、国に対する働きかけを既にさせていただいているところである。

どのようにやっていけば有効であるか、皆様の声を聞きながら取り組んでいき

いと思っている。

柏谷会長 JRの問題の根本は、愛媛県もそうであるが、四国の活力がどんどん弱くなっていることにある。かつては、北九州へも、別府へもあった航路が、どんどん無くなっていくというのも、要するに、愛媛県の人間があまり外に出ないというのがひとつの原因であるから、県全体をあげて、もっと活力ある県にしていく必要がある。JRであれば、大阪から新居浜、西条くらいまではかなり乗客がいるが、松山までになると、需要があまりない。これは、松山で産業系の交通需要をもっと活発にさせて人が動くような地域を作っていないといけないということであるが、そのようなことを考えるもとになる交通需要のデータはどのような状況になっているのか。四国全体としての交通需要、例えば、四国から大阪へのOD需要は増えているのか、減っているのか等のデータである。

事務局 四国運輸局で調査していただいているデータの中にはあると思うが、手元にそのようなデータはないので、次回会議には、そのデータを含めて提示したいと思う。ただ、四国全体で人口減少が進んでいるというのもかなり大きな原因ではないかと思う。先ほどのデータについては、次回会議では提示させていただき、皆様方の検討の材料にさせていただきたい。

柏谷会長 人口減少というのは、わが国全体でのことで、避けられない問題である。人口が減少したら、何でも悪くなるかというところではなく、簡単に言えば、我々の所得が上がっていけば、人口が減少してもそれ以上の交通需要も出てくるし、お金も出てくるかもしれない。それを目指さないと、人口が減るから悪くなると考えると、もう、我々に未来はないということになるので、ここはお互い難しいが、ひと踏んばりして、一人当たりの所得を高めていけば、交通需要も出てくると思うので、あまり、諦めないで取り組んでいただきたいと思います。

伊予鉄道 資料30ページの鉄道軌道安全輸送設備等整備費補助制度を見ると、今年度、1億6千万円に対して、5300万円ほどの補助金をいただくようになっている。国が3分の1で3分の2は当社でみないといけないというものである。近代化補助として、昔、欠損がある会社等に支給されていた補助金の流れで、当社も昭和52年くらいまではいただいていたが、それからはこのような補助金はいただいていた。昨年からは補助制度が変わり、いただいているが、おおよそ100社くらいの中企業の鉄道事業者で45億円を奪い合うというようなことになっている。

このような中で、一番最初に国や県、市と再生計画を作る再生事業者が採択される。次に、地方公共団体から協調補助のある会社が採択される。その残りを私どものような単独申請の会社がいただくかたちとなっている。以前は協調補助が要件であったため、なかなかハードルが高かったが、昨年の変更で、多くの事業者が乗り出してきており、採択されることが、ますます厳しくなっている。今後、少しでも県等から補助をいただければ、採択順位もあがるだろうと期待しているので、ご指導、ご協力のほどよろしくお願ひしたい。

ちなみに、当社は、まくら木を木製からコンクリート製のものへ順次、替えているが、全線のうち 33%しか変わっていない。補助金を受けている近県の鉄道会社では、例えば7割がPC化（コンクリート製）しているというところもあり、当社では、古い設備を人間の力で維持管理しているのが実情であるのでご協力のほどよろしくお願ひしたい。

日野委員 そもそも、幹線が便利でないと利用されないと思う。先ほど新居浜地域までは利用者も多いと言われていたが、それから先の松山までは、車だと40分、電車だと1時間数十分で止まる回数も多い。この点が直らない限りは鉄道は利用しないと思う。それから今後、高齢化社会で車の利用は減ってくるとなれば、それを見越した幹線に対する投資、乗客だけではなく、貨物などにもぜひ挑戦していただいて、安くて大量という鉄道本来の用途を充実させた上での地域公共交通という意味合いが必要なのだろうと思っている。バスについては、小型化やハイブリッドバスなども研究される中で、CO2削減等が言われる今、化石燃料の低減という点で研究されるべきだろうと思っている。

 航路については、離島に対する地域の魅力づけなどといったところを充実させるべきだろうと思う。

甲斐委員 航路事業で、以前、新聞に記事が出ていたので、確認であるが、日振島から宇和島にかけての航路は新しい船を就航したために、補助額が大きくなっているのか確認させていただきたい。

事務局 離島の補助金については、先ほど簡単にはご説明したが、離島航路の一番の特徴というのは唯一航路であり、この航路が無くなれば、交通機関は無くなるだろうという厳しい部分がある前提にあると考えている。

 陸上交通であれば、コミュニティバスやデマンドタクシーなど他の交通機関で代替することが可能である場合もあるが、国庫補助航路に関しては、無くなれば、本当に県民の足がなくなるという厳しい航路であるため、国、県、市町が何とか維持しないといけないという大前提があると考えている。その中で、補助金の算定に関しては、国、県、市町が運航状況、欠損状況について、監査という形で現場に入り、その運営状況を確認した上で、国、県、市町が補助すべき欠損額の認定を行い、その上で、国、県、市町が航路を維持するために不可欠な欠損について補助している。

柏谷会長 欠損額の中には、新しい船の減価償却費が含まれているのか。

事務局 新しい船は、23年11月から就航しているので、22年10月から23年9月までの23年度分には、新しい船の減価償却費は含まれていない。23年10月から24年9月までの24年度分には含まれている。

柏谷会長 資料18ページの23年度と資料22ページの24年度とでは額は大きくは変わらないようだが。

事務局 日振島から宇和島の航路には船が3隻あるので、定期検査がある年とない年とでは差がある。単純に減価償却費だけの比較にはならないと考える。

一色副会長 船の場合、検査がある年は、3000 万円くらい必要となる。自動車の車検費用とは桁違いに船舶検査費用はかかる。

柏谷会長 日振島は、道路事業の方でも、やはり費用対効果がとても低いということで、現場を見に行っていたことがある。宇和島からも結構距離がある。住民 400 人の離島であるが、警察官もいるし医者もいる。行政も結構、支出している。ただ、マグロの養殖をがんばっており、小学生の数が、5 人が 6 人に、6 人が 7 人になるという程度ではあるが、増えている。島の生活に寄港が無いわけにはいかないが、確かに航路だけでなく、多方面での支出額は大きい。

門田委員 離島には様々な航路があるが、距離も違うし、船員の数も違うなど、状況の異なる中で、いくらが適正な補助額であるのかは、それぞれの航路によって異なる。

甲斐委員 この航路は、他と比べて規模が大きいのですか。

門田委員 他と比べて距離も長い。

一色副会長 さらに、寄港地も多い。

門田委員 補助にあたっては、国と一緒に監査をして、適正に執行できるように努めている。それから、離島の振興ということで参考ということになるが、この度、離島振興法は大きく改正をされており、離島活性化交付金や離島特区の制度が新たに創設され、来年 4 月くらいに、県も市町の計画に基づいて、新しい離島振興計画を策定することになる。離島振興の中で、地域交通もしっかりやっていきたいと思う。

柏谷会長 ただ、大変難しい問題で、公共交通の問題だけで解決する問題ではないわけだが、これは愛媛県にとっては、真剣に考えないといけない問題であろうと思う。

(2) 県地域交通活性化指針の取組み状況と促進方策について

－ 事務局説明 －

指針の主な施策に対する取組状況について、事務局から説明。

<意見交換>

柏谷会長 これまでの事業において問題となったり、助成制度などあればありがたいというようなことはないか。

高須賀委員 過疎化の進む中山間地域のバス路線に関し、議会から強い要望があり、検討委員会をつくったが、外部学識経験者からは、「実施するのなら赤字覚悟で実施して下さい。」という内容のことを一番初めに言われた。毎年、3000 万円位の赤字の 4 割位を伊予鉄道が負担し、バスも購入していただいております、また、補助金も受けたりして運行しているが、市民からは好評である。ただ、運行費は毎年、3000 万円も 5000 万円も必要になると思う。山間部では過疎化が進み、運行費は赤字になっても、デマンドタクシーなどの運行はせざるを得ないのではないかと考えている。

甲岡委員(代理) 旧国鉄バスが走っていた 1 路線、宇和島自動車バスが走っていた 1 路線の計 2 路線がそれぞれ廃止になり、町の方で代替バスを運行している。それ以外のバスが走っていない山間部等からも要望はあるが、バス路線があったところは何とか運行している状況である。

しかし、東温市さんから発言があったように、住民からの要望は非常に強い。

柏谷会長

資料 12 ページにある八幡浜市の日土地区というところは、なんとかうまくやっているのではないかと思う。しかし、ここは、年間、運転手が90万円で3人、全体の経理やマネジメントを行う者が80万円で運行しており、この状況で運行すれば、なんとか維持できるけれども、これは特別なところで、一般の市町に参考にしみなさいとはとても言えない。まさに、地区を守る犠牲的精神で運行している。給料を払って運行してもらうというのは、無理である。補助は社会全体からいただいているが、地域の人々が犠牲的精神で、地域は自分たちで守るのだという精神でやらないと非常に厳しい問題であるということを経験して、その中で具体的にどうやっていけるかを考える必要がある。

先ほどの離島航路は、素人が運航するわけにはいかないので、航路は国に全般的にバックアップしてもらい、また、県の方でもバックアップしていただかないといけないと思う。陸上の場合、なかなか日土さんのようなことはできないが、給料を払って、デマンドで運行するというのも、難しくなっていると思う。四国中央市もデマンドで運行されて実績が何年間かあるが、おそらく、実績は、当初の見込みの半分くらいだと思うが、どうか。

高橋委員

デマンド運行による赤字は膨らんでおり、また、問題になっているのが、事前の登録制と利用の1時間前に予約をしないといけない予約制である。利用者からは、登録制は1回の手続きで済むのでいいが、予約制はやめて欲しいとの要望がある。

四国中央市は、確かに一番早くデマンド運行を実施しており、ルートやエリアでの車両の使い方等の改善を行い、3つの地区で乗り継ぎ拠点もつくった。また、新居浜市でも、利用者は徐々に増えてきているが、1台あたり2人いかないという状況である。新居浜市の考え方は、バス路線を幹線として残して、バス路線とデマンドタクシーの両方の運行で体制をつくることとしており、デマンドの利用者は、市内へは、JR新居浜駅でバスに乗り換える必要があるため、例えば、近所の4人くらいでタクシーに乗り合わせた方が、乗り継ぐよりも安くなる。しかし、バス路線が撤退してなくなると幹線がなくなると非常に大きな影響があるので、バス路線は必ず残すとしている。また、新居浜市のデマンドタクシーの利用料は1回あたり500円で、全国で運行しているデマンドと比較すると高いと思う。そのため、利用者も増えない。

デマンド運行は利用者が増えないと、赤字が膨らみ、最終的にはなくなるということになる。新居浜市では、PRをして、わずかではあるが、利用者は増えている。しかし、収入となると話にならない。これは他県でも同じである。

柏谷会長

デマンド運行の実情については、相当の市町で実施されていることから、データもあがっているので、お互いに意見を交換して改良できるような機会を、県の方で設けてもらえればありがたいと思う。

(3) その他

<意見交換>

二宮委員 政権が変わっても、愛媛県としては今までどおりの方針で、推進会議も続けていくのか。

柏谷会長 制度の基本的な骨格は、以前から続いているものである。

事務局 交通を担当する当課としては、この地域公共交通に関しては、維持確保というのが最大の課題だと思っているので、県として、いただいた意見を国に届けて、良い方向になるように、引き続き力を入れていきたいと思っている。