

平成23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23年8月10日(水)13:30~15:20  
県庁第一別館11階 会議室

欠席：愛媛県社会福祉協議会 山本委員  
西予市長 三好委員

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) 愛媛県の地域公共交通を取り巻く環境の近況について(報告)

- 事務局説明 -

愛媛県の地域公共交通を取り巻く環境の近況(高速道路料金施策、地域公共交通確保維持改善事業、四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会提言、交通基本法案(審議状況)等)について、事務局から説明。

(2) 愛媛県地域交通活性化指針について

- 事務局説明 -

愛媛県地域交通活性化指針(仮称)イメージ(事務局たたき台)について、事務局から説明。

<意見交換>

日野委員 地域交通ということについて、活性化はもちろん重要な視点だと思うが、まず、どこどこを結ぶのが交通かということを考えてほしいと思う。主に道路が新しくできるが、道路が新しくできると新しいショッピングセンターができるなど、考えられないような開発が行われて、そもそも道路で行くところの先が変わってしまうというように公共交通がまったくついていない。もともとある鉄道など、道路以外の幹線を重要視しているいろいろな計画を立てることが必要で、そもそも無理な話が非常に多いと思う。公共交通に相對するものがマイカーであるので、既存のバスや電車などを再度活性化するといっても、これまでのそもそも論の前提がかなり変わってきていると思う。今後、今までのような開発を行っていくのであれば、いくら検討しても無駄だと思う。

橋ができたことによって、あるいは、高速道路が無料化されたことによって、そのたびに大きく振り回されているのが現状である。

われわれ中心部の商店街も、これまで以上の大きな施設ができるとう客が流れ、いったい何をもちて公共交通施策というのかと、そもそもそれが疑問である。

最初に否定的な意見を言ってしまうが、公共交通施策それだけではなく、大きないろいろな施策の中のひとつの部門というような考え方をしないと、ここでいくら話しても無駄だと思う。ただ、現状に合わせた話をしないといけないと思うが、そういう意味では「何を守って何を捨てるか」ということも考えながら、基本方針を出すべきだと思う。

木村委員 この資料を見ただけで、今すぐどうのこうのとは言えないが、鉄道に関して申し上げますと、電車あるいは気動車、こういったものは『ないよりはあったほうがいい』という抽象論ではなくて、定量的に必要性を出していくということで、『存続する場合、あるいは、存続しなかったらどうなるのか』ということ、県民の方々にも考えていただいて、公共交通のいわゆる社会的価値はどうなのかということ、地域に住んでいるの方々自身に知っていただくという取組みがなければ、ここで議論したことが活かされてこないのではないかと思います。

例えば、最近だと“コンパクトシティ”といった、歩いていけるまちというようなこともよく言われる。確かにその通りだと思うが、今回の東日本大震災のその後を見ると、放射能汚染の可能性があるにもかかわらず、住み慣れた土地がいいということで、そのままそこに残っている人たちが多くいる。それはなぜかとよく考えてみると、顔をよく知っている隣の方がいるところで暮らしたいというお年寄りがたくさんいる。これは、われわれが年をとった時のことを考えてみるとよく分かる気がする。コンパクトシティを目指すといっても、高齢者の方々のここで住み慣れた人と一緒に暮らしたいという思いを、いかに実現してコンパクトシティをつくるのかといった深掘りをしないと、従来の延長線上で議論を重ねても、実際にはそこまでは成し得ないというようなことが出てくるのではないかと思います。やはり、一緒に暮らしてきた人たちが同じように暮らすためにはどうしたらいいのかというものがいるのではないかと、今回の震災から教訓を得ている。

だから、この地域交通の活性化についても、地域の方自身が本当にこの公共交通、陸路の鉄道であれ、バスであれ、あるいは船であれ、もしこれがなかったらどうなるのかということ、つまり鉄道であれば、仮にバスやタクシーなどの代替交通に移った場合等、その時に取り巻く環境の変化はどうなるのかというようなことを、行政から地域の方々に考えてもらうような仕組みづくりがあってもいいのかなと思う。そういう盛り上げを積み重ねていかないと、なかなか公共交通の利用へと移行したり、より良い、住み良いまちづくりというものはできてこないのではないかと思います。ここに書かれている課題をもう少し深掘りして、そして、これをいかに定着させるかということ、考えたうえで、指針づくりを進めていくというのがいいのではないかと思います。

- 橋本委員 愛媛県というと四国のひとつの都道府県であるが、イメージでは愛媛単独という感じがして、高知や香川、徳島との結びつきがあまり感じられない。大阪であれば神戸に電車ですぐに行けるし、京都とも近いというイメージがある。交通を活性化することによって、もう少し四国同士のつながりが感じられればいいと思う。
- 祖父が過疎の村に住んでいるが、家に行くまでには、道路から古く長い石の階段を下りなければならない。そういった村が愛媛にはたくさん存在すると思う。家まできちんと送り迎えができるような交通手段があれば、これから役に立つのではないかと思う。
- 松山市の中学生で運動の部活をしている生徒というのは、すごく遠くまで遠征に行っている。朝早くに出て、JRを使って大洲まで行き、夕方に帰ってきたということも聞いている。中学生も昔とは違って、交通の範囲が非常に広がった生活をしているので、そういったことも今回の視点に加えていただいて話が進んでいけばいいと思う。
- 柏谷会長 最後の点については、具体的にはどういうところに視点を置けばいいのか。
- 橋本委員 現在のそれぞれの世代が、昔とは違う生活をしているというところに視点を向けて、求めている交通が何であるかということをもう少し小分けにして考えると、新しい観点が生まれると思う。
- 柏谷会長 例えば、中学生がもっと簡単に各地に行けるように便数を増やしてほしいという観点が入ってくるのか。
- 橋本委員 それもある。また、車で行っている範囲でも、今は親が輸送しているが、伊予鉄道を利用するなど、公共の乗り物が活性化によってもう少し使いやすく変わればいいと思う。
- 一色副会長 地域公共交通の位置づけということで、地域交通というと、域内交通ということでもいいのか。というのも航空関係が抜けている。航空については域外交通というか、幹線交通に含めて議論の対象にするのか、それとも一応検討はするがわれわれの計画の外に置くのか、そのあたりの扱いはどういう考えで整理したらいいのか。
- 事務局 この会議を立ち上げた経緯は、交通基本法案の策定作業が進んでいく中で、日常生活における移動の足の確保という部分について、特に最近、高速道路施策等によって鉄道、バス、航路といった県民の生活の足の部分に関して、非常に大きな課題が生じている現状があるので、その部分に対して、愛媛県として、目指していく方向をどのようにしていくのかという考えが基本になっている。航空など域外交通の部分も若干関連する部分として出てくると思うが、基本的には生活の足の部分に対する考え方をまとめていきたいと考えている。
- 井上委員 愛媛県地域交通活性化指針ということであれば、これを受けて各市町が具体的な施策を出していくことになると思うが、例えば、指針の中の「地域交通の方針と施策」のところ、交通不便地域における新たな輸送サービスで「住民・地域が主体となった」と、主体が地域や住民になっているけれども、地域の中で交通不便地域になっているところの住民というのは、主体的にやっていくだけの力がもうなくなっていると

ころがほとんどだと思う。県内でも過疎地有償運送などでうまくいっているところもあるが、そういったところには、かなり大掛かりに仕掛けをした方たちがいる。一般には、私たちが生活をしている山の中などに、そういった力を持った住民や地域力があるとは考えられない。指針を作成する時に、もう少し仕掛けづくりというか、市町がバックアップする体制、そのあたりを「力を入れてやってくださいよ」といったところを入れていかないと、おそらく、これを市町が受けても、「それでは、住民が、地域が、主体となってやってください」と投げってしまうのではないかと思う。それでは、具体性のあるものになっていかないとと思う。

事務局

非常に難しい部分だと思うが、今までは行政がする、地域がするというバラバラの関係でいろいろなことをやってきたということがあって、愛媛県内の行政、交通事業者の方々、一般市民の方々、そういう方々が、交通基本法案に規定されているように、今後、それぞれがそれぞれの役割分担をいかにしていくか、そして連携をとっていった、方向性を見出すということが大事なことだと考えている。この会議は、行政、交通事業者、地元の方々、そういう方々が連携しながら方向性を見出していく場であると考えており、そういう中で、どういう仕掛けづくりがいいのかということ共有するという方向で検討していきたいと思う。方針については、市町の方々の意見も十分聞いたうえで、検討していきたいと考えている。

井上委員

個人的なことになるが、興居島でケアマネージャーをやっていて、住民の方たちが輸送の手段がない、タクシーは廃業届を出していないが廃業状態で、まったく動くことができないということで、松山市に働きかけをした。松山市は「タクシー業界は・・・」とか、「何とかが・・・」とかいうことで、非常にハードルが高く、「市では何もできない。住民でなんとかやってくれ。」と言われた。そこで、住民側に話を持っていったら、住民力はそういったところまでありません、高齢化率がもう50%を超えているから、到底そういった力はないということで、次は、関連の事業所をお願いして、過疎地有償運送を行おうと思って、過疎地有償運送の運転者講習会を受けに高知まで行って、今度、申請となっていくが、それを松山市にあげると、またそこで「この書類が・・・、あの書類が・・・。」と言われた。今度、運営協議会を開こうと思っても、運営協議会もなかなか開けない。過去2年間ぐらい行われた実績がないと、特に松山市では実績がないということで、「いついつまでかかる。100%できるという保証はない」と言われた。申請の段階から100%できると言えないのはわかるが、最初からそう言われると、萎えてしまったり、気力がなくなってしまうたりする方たちも随分いると思う。そのあたりを、例えば、申請があったら何か月以内に運営協議会を開くこととか、具体的な期間とかそういったものをつくっていただけたら、もう少しスムーズに関係が進んでいくのかなと思った。

柏谷会長

指針をつくるにあたっては、ある種の事例集というのも必要だと思う。こういうケースだったら、こういう進め方をしていって、こうやっていけば動いていきますよと、そういうプロセスみたいなもので、事例として出していただいたらありがたいと思う

し、参考になると思う。過疎地有償運送というのは、いわゆる地域のボランティアの方が運営している。愛媛県内で頑張っているのは、八幡浜の日土の方々だと思うが、そこで一人年間90万円程で運転手さんをやられている。近所の人が無償でもやりましょうと、ただ、無償というのはいけないから、ちょっとだけということで対応していかないと、プロの会社に、バスを定期運行している会社ではない小規模のタクシー会社をお願いするにしても、運転手さんにはきちんとした給料を払わないといけない、運転手さんもそれで生活していかないといけないが、それではまずもたないという状況である。過疎地有償運送をお願いするのはなかなか難しいことで、八幡浜の日土さんは大変すばらしい方々だと思うが、それをもって他の地区にどうですかとは言えない。ただ、そういった事例が多少分かるようなものを、本編の付録としてでいいので、入れてほしい。

全体で考える時に、過疎地のバスの問題とか、離島航路というのは確かに非常に深刻な問題であって、緊急を要している非常に重要な課題であるというのは当然である。しかし、もう少し、公共交通についての前向きな捉え方もあっていいのではないかなと思う。公共交通の活性化を通してまちが活性化する。端的な事例を言うと、JRの高架化が松山は四国で一番遅れてしまっている。徳島に行っても一番にぎやかなのは駅前で、駅に行くときちょっとした都会的な雰囲気がある。高松はすっかりとした形になっている。高知も高架化になってまちが見違えるようになった。全国的にも、今、九州新幹線ができて、鹿児島がどんどん変わってきて、博多には新幹線に乗って人がやってくる。公共交通を便利にしたらまちが発展するというわけではなく、むしろまちが発展するから公共交通が重要になってくる。あまり公共交通を使っていないということは、どんどん地域が疲弊してきているのではないかなと思う。まちに公共交通が必要だというよりも、まちだから公共交通が重要ということがでてくるのだと思う。もう少し、そういう意味で前向きな考え方があっていいのではないかなと思う。

公共交通が整備されたところというのは、企業も立地してくる。東京から企業が松山に来る場合に、公共交通が整備されていないと松山に行くのはやめようということになる。また、ヨーロッパのまちでもすばらしいと思うところは、みんながまちの中でワインを飲んだりして、夜遅くまでにぎわっていることである。それはなぜそうできるかということ、みんな電車で帰るからである。車で帰らないといけないところは、さっさと家に帰ってテレビを見るしかないという暮らしになっていく。そういう意味で、公共交通のプラスの面も出してほしい。

関谷委員

公共交通の事業者としては、本来は、いただいた運賃で運行していくというのが基本である。外国では、かなり補助金で動いている公共交通があるが、そういった中で、自助努力をしながら、そして附帯事業の利益を入れながら運行しているといった非常に厳しい状況にある。

朝や晩に雨が降ると、電車やバスを利用していただける。潜在的に公共交通を利用していただける市民の方々はいるが、天気がいいとまるっきり利用していただけない。

そういった中で事業をしている状況である。

電車も同じであるが、バスを走らせれば人が乗るのであれば走らせる。ただ、とにかく非常に厳しい公共交通の事情があるということも理解していただきたい。

高橋委員

バランスのとれた公共交通体系の構築というところで、「クルマ（自家用車）とのすみわけ」というのがあるが、本来的には自家用車の規制しかないと考えている。みんなが公共交通を利用して便利にするためには、自家用車を規制して、そして、そのかわりに公共交通の便数を増やし、安い運賃で運行するというのが、全国的に一番大きな課題だと思う。この自家用車の規制について、ある程度、指針的に踏み込むのかどうなのか、そのあたりを聞きたい。バランスやすみわけも分かるが、極端に言うと、松山市であれば、半径10kmぐらいは、自家用車は乗り入れ禁止だよと、そのかわり、その地点からパークアンドライドにして、そこからはバスや電車が走っているところまで踏み込んでどうか。雨が降った日には、確かに自家用車は混むから、バスや電車なのだと思うが、それ以外は自家用車であるということで、結局、定時、定路線が維持できなくなる。ある程度、自家用車の規制というのに、指針的に踏み込んでいいのではないかと思う。

渡瀬委員

自家用車の利用規制というのは、憲法上保障されたような問題も絡んでくると思うので、それを即盛り込むというのは、やはり厳しい。ただ、柏谷会長から話があったヨーロッパの事例であるとか、CO2排出抑制のための通行税の検討といった東京都の事例であるとか、そういう事例的なものとして盛り込んで、考えのひとつのきっかけにするということは可能性があるのではないかと思う。東京都のような場合には東京都が全部するが、県の場合は、やはり市町がそれぞれやっていく、これはどこの県もそういう形である。考えてもらうひとつの事例として示すことはできると思う。

甲岡委員

高橋委員から話のあったパークアンドライドの問題であるが、これはいわゆる「五全総」（第五次全国総合開発計画）、国土のグランドデザインの中で、はっきりうたっている。2015年までに具体化していこうというものである。自家用車の利用をできるだけ減らすことによって、CO2の問題も軽減されるであろうし、あわせて公共交通機関の利用の見通しも明るいであろうということで、国が五全総の中で大きくうたっている。ところが、もうあと4年ぐらいしかないのに、ほとんど具体化されていないという状況がある。だから、県の交通関係の計画を立てる段階でも、国のそういった施策がどうして進まないのか、どうして進めないのか、そういったことを国に追求していくことも大事ではないかと考えている。

先程、会長から八幡浜のデマンドタクシーの関係で話があったが、当町も研修にいった。確かに年収が90万円ぐらいではとても生活できないので、本当に助け合いの精神でやっていると思ったが、実は、そういう流れというのは、組織化しないまでも、もうできあがっているところがある。当町の場合も組内で順番にお年寄りを運んであげるといった順番制でやっているところがある。できるだけ経費を使わないで、自分たちでできる範囲で協力してやろうではないかという動きが随分ある。しかしながら、

行政が、そういった動きにまかせておくという訳にはいかないの、生活路線の維持等についても、いろいろな関係機関、団体とも話をしているが、ただ、私の場合は、ちょうど予土線の利用促進協議会の会長もやっている関係で、予土線の存続に向けて、いろいろな問題提起をしたり、検討をしたりしているが、ここにきて思うのに、路線は絶対に残さなくてはいけないと思う。それは先程、橋本委員が言った、単に愛媛県内だけで考えるのではなく、地域を越えて、この路線があることによって四国がひとつになれる。他の県の情報が入ってくるとか、いろいろな面で絶対になくすわけにはいかないと思う。しかし、利用者は非常に少ない。その路線は生活路線として残さないといけないが、利用者を増やすためには、それに付加価値をつけていく。例えば、地域が一体となった振興策を考えていく必要がある。

先般、房総半島にいった。ここも単線の路線が残っているが、すごくたくさんの観光客がきている。何が原因かという、花畑である。線路沿いにずらっと花を植えている。房総半島というのは温暖な地域だから、年間を通していろいろな花が見られるということで、特に50代、60代の年配の女性の方が、毎日のように来ている。結局、その路線を維持するために、地域をあげて魅力づくりをしようということの成功例である。そういったことも含めて、生活路線として残してほしいと言うばかりではなく、残すためには地域住民としてどういったことをやっていかないといけないのかということこれから真剣に考えないといけないと思う。

柏谷会長

今、甲岡委員が言ったように、地域の住民自身も模索しているところもあると思うので、できれば現地に行って話を聞かせてもらいたいと思う。地域でお互い助け合っているということだと思う。そこで問題になるのは、やはり安全・安心をどうやって確保するのか、事故が起こった場合どうするかということで、地域住民が決めるというのはどうしてもできないと思うので、そのあたりを行政が何らかの形でサポートして、あとは地域の自主性で動くというのがいいと思う。

木村委員

予土線の話が出たが、資料の中にも予土線や予讃線（海回り線）という話があるので、先程の甲岡委員の発言を補足すると、私共は輸送密度という指標で利用の実態を把握しているが、JR予土線の場合は、平成元年に輸送密度が575ぐらいで、平成20年になると280ということで、半分になっている。海回り線にいたっては、平成元年に1,072であったものが、平成20年には471ということで、半分以下になっている。予土線、海回り線ともに、これだけ人口が減ってきているので、今、甲岡委員が言われたように、どちらかという、観光客を呼んでこない、通常の通勤・通学、あるいは、一般のビジネスといった方々の利用だけでは、とてもやっていけないというのが現状である。

実際問題、とても県内だけというわけにはいなくて、特急列車で得た収入をもって、こういったローカルの線区をカバーしているというのが、これまでのビジネスモデルである。ところが、高速道路の延伸や料金割引があって、かなり痛手を被った。そこで、われわれは、これまで以上の高速化をやらないと、こういったローカル線の

カバーがもうできない状態になっているというのが現状で、鉄道ネットワーク懇談会等を通じて提言をいただいた次第である。

先程の房総半島の例は、いすみ鉄道の事例であるが、京都の旧山陰線に嵯峨野鉄道というのがあり、そこも桜とか紅葉といった季節の花を車内から見る事が出来る観光路線として、成功した事例である。いずれも観光路線で成功した事例であるが、これもすべては地域住民の方に考え方や将来目標を理解していただいたうえで、協力いただきながら、地元の気運の盛り上がりを通じて成功したというのが基本にあるので、どう盛り上げていくかというのが大きな課題であろうと思う。そのあたりを踏まえて、行政の力添えをいただきながら、いろいろな情報や知恵を貸していただいたり、また、こうした場で知恵を披露していただければと思う。

二宮委員

道後に住んでいるが、道後からまちに行く伊予鉄道のバスは、土、日、祝祭日は通らない。以前は1時間に1本あったのが、1日4本になった。道後でそういう状態だったら、伊予鉄道は、過疎地にいくと全然走らせたくないのだと思う。本当はどこか行く時には、子連れでみんな行きたいのであって、バスを使いたいと思っている。でも、バスが走らなかつたら、どうしても自家用車を使うことになる。電車も本町線が20分に1本であったのが、30分に1本に減っている。公共交通といえども伊予鉄道は私鉄であり、松山市営とか他の交通機関があれば、競争もして考えてもらえるかもしれない。行政は、住民がどうしてもここには伊予鉄道に走ってほしいというような、命が懸かっているというような、切実な思いを、本音を語るような会議を持つべきである。

先日開かれた部会では、航路の担当になっており、会議に出席した。国土交通省は、今年度はすごく予算を出すと言うので、航路事業者に、路線も時間もたくさんつくって、料金も値下げしたらどうかと言ったが、去年どおりの申請で報告すると言われ、なかなか聞いてもらえなかった。その時に中島の人が相当怒っていた。県は、住民が本当に大事なんだということを引き出すようなことをして、こういう指針をつくらないといけないと思う。航路部会の時に聞いたら、「住民との対話はした。住民は今までどおりでいいと言った」と言われた。そこに居る人が今までどおりで言いと言ったら、私はよそ者で船にも乗らないから、意見としてなかなか言えない。せっかくお金をだすというのに、なぜ料金の値下げをし、人件費もたくさん出さないのかと言ったが、住民がいいと言ったと言う。住民は本当にいろいろなことをきちんと知ったうえで、意見を言っているのかと疑問に思った。行政は、本当のことを言って、本当の気持ちというか声を聞いているのかどうか疑問である。いくら話し合いをしても、本音を聞きださなかつたらどうにもならない。伊予鉄道にもどうしても来てもらいたい、私たちの命をどう思っているのかというような切実なことを抱えていると思うのに、住民の人は、何か役所に対して、来てもらえる伊予鉄道に対しても遠慮があるのではないかと思う。バスを土日に走らせてほしい、祝祭日も走らせてほしいと思っても、土曜日に行ったら全然バスが来ない。どうしたのかと思ったら、土曜日、日曜日は走



らないと書いていた。そういう状態だったら、本音を言えば、おそらく、伊予鉄道は、田舎は全部やめたいと思っていると思う。

本当に、過疎地の住民の本音を聞きだすようなことをして、こういう指針をつくらなれないといけないと思う。

甲斐委員

もうひとつ交通関係の協議会に入っていて、国から補助をもらっているバス路線の関係の対策協議会（昨年度までの愛媛県生活交通確保対策地域協議会を今年度から本推進会議バス部会に再編）に入っていたが、国から補助をもらう要件として、毎年自己評価をするという形になっている。各路線を運営している会社の評価を見ると、例えば、運営の仕方の効率化ができていないとか、ダイヤは適切かとか、そういういくつかの評価を自己評価でやっているが、地域のニーズをどういうふうに把握しているかと聞くと、なかなか地域に行き、ニーズを把握するというところを、どうもあまりないみたいで、どうしても、現在の数少ない利用者にアンケートをとっているところが多いようであった。そうすると、そもそも今の利用者というのは、非常に限られてしまっているから、その方たちにニーズを聞いても、ちょっと限定的になってしまう。だから、問題は、今乗っていない方が乗るようにならないと、ただでさえ、そういった地域というのは、全体のパイが少ないので、乗っていない方に乗り換えてもらわないといけないと思うが、そのニーズを把握するというのが、なかなか難しいみたいである。やはり、ニーズの把握の仕方というのは、もう少し検討をしていただき、場合によっては、行政が主体になって、住民アンケートや地域アンケートみたいな形であるのが、いいのかなと思った。

採算ということを考えると、これから人口減少が激しくなってくるので、どうしても外からの乗客というのを引っ張ってこない、採算が立ち行かなくなってくるのだと思う。だから、例えば、一色委員も航空ということを言われたが、ここで正面から取り上げなくても、少し頭の隅に秘めながら、大都市圏、特に、関西との域外交通というのも視野に入れて、関西からお客さんを引っ張ってきて、できれば、松山とか県庁所在地だけではなくて、もうちょっと地域の都市にまで行ってもらえるような形にできたらいいと思う。

井上委員

県外から来る方たちはたくさんいると思うが、来るとだいたいレンタカーを借りる。県外の方は、愛媛県は公共交通が発達していないというイメージを持っているようで、JRであれば、かなり使いやすい状態であるが、JRが走っていない地域、例えば、三崎半島とか、愛南町から高知に抜ける辺りに行くのが非常に不便になってきている。しかし、案内によっては、バスの路線がきちんとある。ただ、県外の方がそういった情報を手に入れることが、なかなか難しいというのが本当のところだと思う。

先日、研修で葉山に行ってきた。JRの逗子駅から葉山の湘南国際村センターというところに行ったが、バスの路線をきちんと整備していて、案内もあって、非常に簡単に行くことができた。バスで旅行をすると非常に旅情も豊かであるし、自然も見られるし、ビールも飲める。ただ、レンタカーを使うというのは、それが無いと思って

いるからなので、もう少し、県内外の方に対してのアピール、路線の整備が必要だと思った。

ひとつのモデルコースのようなものがどこかにあるといい。観光のホームページ、あるいは、観光協会にお願いするようなことかもしれない。

- 事務局説明 -

交通モードにおける補助制度の概要と課題等について、事務局から説明。

< 意見交換 >

関谷委員 先程、説明のあった補助制度について、この会、そして、鉄道部会で検討いただいて、平成23年度の補助対象事業として具体的には、電車の代替の最後の6両と電車の安全運行のCTC（列車集中制御装置）等について、先日、国から1/3の補助がいただけるということになった。お礼を申し上げます。昭和52年から34年ぶりの補助金ということで、安全・安心のための設備の更新に使わせていただく。設備等も毎日劣化をしていく中で、新しい補助メニューに合うような項目があれば、また、検討いただきたいと考えている。

(3) 愛媛県地域交通活性化推進会議の平成23年度スケジュールについて（報告）

- 事務局説明 -

指針策定に向けた取組みスケジュールについて、事務局から説明。

(4) その他

< 意見交換 >

二宮委員 3つの部会に分かれる時に、あなたはどこの部会でいいかと確認してもらえば良かった。あまり船に乗ることもないのにも思ったが、どういう分け方をしたのか、聞いておきたい。

事務局 公募委員の方には、地域の声をいただくということで、利用される方、それと、利用されなくても一般的にどう思われるかということで、事務局で割り振りさせていただいた。全体のバランスで、地元の方と公募の方でいろいろ意見を言っていたということで、割り振りをさせていただいたので、よろしくご意見をお願いしたい。