

平成23年度第2回愛媛県地域交通活性化推進会議鉄道部会  
議事要旨

平成23年11月29日(火)13:00~14:45

県庁第二別館5階 第3会議室

欠席：松山大学准教授 甲斐委員

西条市長 伊藤委員

代理：伊予鉄道(株) 関谷委員(伊予鉄道(株) 中尾鉄道部次長)

私鉄労働組合 安部委員(私鉄労働組合 宮崎事務局長)

鬼北町長 甲岡委員(企画財政課 松本課長)

1 開会(司会)

- ・資料確認
- ・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の概要案(事務局たたき台)等について、事務局から説明。

(2) 鉄道ネットワークの活性化に向けた取組みについて

- 事務局説明 -

鉄道(軌道)の現状及び鉄道等に係る補助制度について、事務局から説明。

<意見交換>

吉岡委員 鉄道等に係る補助制度のバリアフリー化のところに鉄道の駅というのがあるが、鉄道の駅というのは無人駅も該当するのか。先日、予土線の無人駅で降りたらトイレがなかった。駅にはトイレがあると思っていたらなかったので、どんなに小さな駅でもトイレだけはつくっていただきたい。補助制度があるなら、そういう細かいところにもまわしてほしい。

事務局 バリアフリーというよりも基本的には駅の設備の充実だと思う。先ほどの指針で言えば、「4 地域公共交通の方針と施策」の中の「利用しやすい公共交通」という分野であると思う。補助金の使い勝手という問題もあると思うが、利用しやすい公共交通、あるいは、地域づくりとの連携という分野も踏まえて検討していく話だと思うので、それを踏まえて指針の中でも検討ということになると思う。ただ、現

実的には事業者にとっても難しい課題であると思う。

渡瀬部会長  
事務局

補助制度としてはどうなのか。

おそらくこのバリアフリー補助というのは、いわゆる一定の輸送量がある駅で、例えば障害者仕様のトイレがないような場合に設置するというのを念頭に置いているのではないかと思う。単に駅にトイレを設けるという場合に、このメニューに該当するかどうかというのは難しいところがある。国の補助制度の場合、ある程度、一定の規模があるものに対して補助をするという要件があると思う。

日野委員

現状維持ということで書かれているのだと思うが、震災を踏まえて、もう少し大転換をするべきではないかと思う。インフラ整備もしているのだから、鉄道というものをもっと省エネ型、あるいは、防災型で考えないといけないと思う。現状は、伊予鉄道とJR四国しかないが、両方とも軌道は重なっているのだから、相互協力という考え方の中で、東京では当たり前の話であるが、例えば、伊予鉄道とJR四国の相互乗り入れや、既存の市内電車の郊外線への乗り入れなどを将来的にもう少し考えていただきたい。済美高校近くの踏切のところがいつも大渋滞するのだから、高架事業も考えるべきだと思うし、高架事業とあわせてするならば、伊予鉄道とJR四国の相互乗り入れということも、ぜひ将来的に考えていただきたい。

それから、もうこれ以上、道路へ投資するというのはいかがなものかと思う。愛媛県には、もうこれ以上高速道路はいらないのではないかと思う。それよりも、鉄道に対して少しでも投資をして、現状のまちや都市集積を生かした省エネ型の考え方をしないと、今のように車でしか行けないような郊外の無秩序な開発を容認するようでは、将来的に、例えば、ガソリンが非常に値上がりするといった時に、日本のまちというのは、どこも食べていけないような状況になると思う。ぜひ、震災があった現状を踏まえて、ここ何年かの計画じゃなく、10年、20年の大計を考える機会も設けていただきたいと思う。

渡瀬部会長

当面の対策、それから将来的な対策が必要だということも分かる。鉄道の分野では四国経済連合会が事務局となり、四国各県も参画して高速化に向けた議論を行っているが、高速化を進めるにあたっては、防災対応にもなるような鉄道施設を設置してほしいという意見が高知県からも出ている。

事務局

日野委員からも将来の夢のようなものも盛り込むべきではないかという意見があったと思うが、四国経済連合会が事務局となって四国4県や経済団体も入ったメンバーで四国の鉄道の活性化に向けた提言がまとめられている。資料15の提言の中に「四国の鉄道ネットワークが目指すべき将来像」が入っていて、大きな目標としては3つ、「現在の鉄道ネットワークの維持」、それに加えて「鉄道の抜本的な高速化を進める」、さらに「災害に強い鉄道システムの構築に努める」と、大きな目指すべき将来像というものを示したうえで、それに向かってみんなで協力していこうというかたちのまとめ方をしたものがあるので、この部分でも鉄道に関しては目指すべき方向としてあるのかなと思っている。

松山市内における施設整備の話もあったと思うが、まさに将来の夢ではあるけれども、ただ、指針の中の表現として、いわゆる交通結節点におけるアクセス向上というのは、論点として盛り込んでいける部分があれば盛り込んでいきたいと思っている。

もう一点、郊外にショッピングセンターができてきて、車でしか行けないようなまちになるなど、市街地の拡大ということもひとつの課題ではないかという意見もあったと思う。それも指針の5ページのところに「コンパクトシティ等の集約的なまちづくりへの取組み」という表現があるが、郊外にスーパーなどをつくって、車でしか行けないような状況にするのではなくて、市内に集約して公共交通で便利に回れるようなまちづくりというのも、例えば富山市では進められているということもあるので、指針の中のひとつの項目としては検討していきたいと思っている。

日野委員 富山型にするのか、そのほかの方法にするのかというのは、もう少し勉強する必要がありますと思う。新しく路線を敷くのではなくて、既存の鉄道網をうまく利用しながら、富山型にできるところは移行していくというような、「ある程度こうする」というものは指針に盛り込んでいただきたいと思う。

渡瀬部会長 考え方としての盛り込みはできると思うが、具体性を持たせるとなると、各市町がそれぞれの地域をどういうまちにするかという考え方がないといけないので、役割分担を踏まえながら、県としては「こうしてはどうか」というような、将来の課題としては残しておくような提案をしていきたいと思う。

中尾代理 資料にある「県や市町の支援の実施についてどのように考えるか。また、実施する場合は、どのような場合とするか。」というような議論がなされること自体、大変期待している。今年度は、国の補助1/3だけをいただいたという経緯がある。ICカードの導入や利用環境改善促進等事業というようなことをあげられているが、現実的に、当社はICカードの更新時期に入っている。最近のICを使用した設備というのは、更新時期がかなり早くて、ソフトウェアひとつ変われば、何千万円という投資が必要な変更をしないとイケないという実態がある。しかし、ソフトウェアの変更に伴う更新については、現在、国の補助制度がない。それとランニングコストについても課題であるので議論にしていきたい。

渡瀬部会長 メンテナンスをしていくうえでは当然の問題であるが、ほかの補助制度との並びもあって難しいところもあるかもしれない。国の方、特に何かありませんか。

長山副部会長 重たい問題であると思うが、そういった意見を本省の方にあげていくということは必要であると感じている。伊予鉄道とはよく話をするが、そのような意見があることは承知しているので、上にあげていきたいと考えている。

渡瀬部会長 伊予鉄道は、例えば、松山市や松前町など鉄道が通っている市町と話をすることはいいのか。実際、地方の負担ということになれば、市町にも当然負担していただかないとイケないがどうか。

中尾代理 今年度は、鉄道の輸送設備に関する更新ということで、松山市にも出していただ

けないかという話をした。また、松前町、伊予市などの関係市町と順次協議していったという経緯はあるが、バリアフリーや輸送サービスに関しては、各市町のほうから要望が出る場合もあるので、2つの進め方がある。ただ、ソフトウェアが変わるという目に見えないサービスに多額の金が必要という状況になっているので、それをどうするかというのは会社として大きな問題になっている。それから、資料に「経営状況等を勘察し」というのが11市町とかなりあるが、当社、あるいは、各会社の経営努力というものも考えていただきたい。例えば、当社はコンクリートまくら木への更新が約3割しか進んでいない。国の補助対象事業であるが、すべて当社単独でやっている。ほかの中小民鉄であれば、補助金をもらって約7割進めているという状況である。そういう事例もあるので、各会社の努力等も認めていただいて、県、市町の補助も前向きに考えていただきたい。

日野委員 伊予鉄道が、全国に先駆けてICカードを導入して、JALとの一体的なカードなど、非常に先進的な取組みをされてきたと思う。ただ、ICカードも日進月歩で、ものすごくサービスが充実している中で、JR四国やわれわれ商店街との共用カードであるとか、将来的に種類のカードで数多くの機能があるような、より使いやすいカードというものを目指していただきたいと思う。

渡瀬部会長 確かに、単一でやられるよりも共同での利用というほうが、行政としても進めやすくなるという面もあるので、そういう点は、ひとつの課題として考えていただきたらと思うし、指針の中でも触れていかなければならない話かもしれない。

吉岡委員 今、名古屋と大阪と伊予鉄道のカード3枚を持っているが、財布の中身を入れ替えるのが大変であるので、全部一緒にしていただきたら本当に助かると思う。

渡瀬部会長 システム変更となるとかなり膨大な時間とコストがかかるという問題があって、進んでいないのが実態のようである。できるところからやっていくということも、ひとつの方法だと思う。

木村委員 ICカードについては、JRグループでは当社だけがない。先日、岡山あたりから坂出や高松に通勤・通学されている方がいるということで、先行して高松と坂出駅には、ICカードであるJR西日本のイコカが使えるように先行投資したいという発表があったかと思う。専門的になるが、このICカードというのは、現状は、おそらく伊予鉄道のカードとは相互の互換性はないと思う。これは、サイバネ方式というものを採用しているかどうかという若干の違いがあって、JRグループが採用しているのがサイバネ方式で、伊予鉄道は独自のもので進められている。今、パスモやスイカは同じように使うことができるので、そういう技術的なところの克服が可能であれば共同利用ができると思うが、根本的な方式が伊予鉄道とは違うので、一緒にできるかどうかというのは、専門家に委ねなければいけないと思っている。ただ、ICカードを導入するにあたっては、億単位のものすごい金額がかかる。先程話が出ていたが、いわゆるソフトウェアが変わると、その後がまったく変わるということである。それから、一番大切なのはお客様の個人情報をお預かるということ

で、セキュリティの問題がある。正直、当社の規模では非常に難しいということで、今、お客様にできるだけご不便をかけないようにしながら、JR西日本のコンピューターを借りて、とりあえずは高松駅、坂出駅に導入しようとしている次第である。ただ、それがどこまで広げられるかが、これからの課題だという状況である。

あと、鉄道というのは、費用でいうところの変動費、固定費のうち、固定費の占める割合が非常に大きい。したがって、ある一定以上のお客様に乗っていただかなければ、赤字になる。ところが、固定費が大きいということは、お客様の数が増えれば増えるほど黒字が出やすいということで、新幹線輸送で多くのお客様にご利用いただいているJR東海、それから都市圏を抱えるJR東日本、JR西日本は、たくさんのお客様がご利用されることから、固定費の額をかなりオーバーして、大きな黒字が出る。それに対して、弊社のような小さな会社は、ご利用のお客様も少なく、固定費部分が重くのしかかってくるので、設備投資もままならないということで非常に苦しい。特に、予土線はずっと大赤字である。これまでは、瀬戸大橋線、あるいは、予讃線の特に松山 - 高松間の特急列車で得た収入でもって、予土線、あるいは予讃線の海回り（いわゆる海線）をカバーしてきたというのが現状である。つい最近まで、高速道路の無料化社会実験や休日上限千円制度が実施され、この影響による負担（減収）が非常に大きく、ローカル線がカバーできないということで、非常に悩んできた。できるだけ、列車本数を維持しようと、我々も必死の努力を行ってきた。例えば5両編成を4両、あるいは、3両にしてでも本数は変えないで今までやってきた。当然、編成両数が短くなれば、ゆったりとお座りいただけなくなる。しかし、そこはご辛抱いただいて、列車の本数は減らさないといった方針のもとでやってきた。これから指針を出すにあたって、ぜひお願いしたいのは、少子高齢化で乗っていただけるお客様の数も少なくなってきたので、「乗っていただく仕掛けづくり」というものを、ぜひ指針の中に盛り込んでいただきたい。われわれの努力だけでは限界があるということで、地方において、あるいは、行政においても「乗っていただく仕掛けづくり」というものを盛り込まないと、指針としては成り立たないのではないかと、理想論だけに終わってしまうのではないかとこのことを危惧している。予土線であれば、高齢化がかなり進んでいるので、従来のやり方ではおそらく黒字にすることは無理だと思う。そうであれば、外からお客様を引っ張ってくるしかないが、外から引っ張ってくるにはどうするかというと、千葉県のいすみ鉄道では、高齢者は花や植物が大好きであるという点に着目し、鉄道沿線に花の植樹をするなどした結果、関東地方という立地の良さもあるが、東京圏からもかなりの人が乗りに来ているという状況にある。京都の嵯峨野鉄道では、もみじ、桜の時期には必ず人が列車に乗りに来て、国鉄時代には大赤字だったところが、今は黒字になっているといったことがある。しかし、桜を植えたり、もみじを植えたりというような地元の方の協力があってはじめて、今の状態になっているわけであるから、そういう協力はぜひとも欠かせない。もちろん、われわれも努力はするが、そ

ういう現状を踏まえて、皆さんにも訴えていって、協力を仰ぎたいと考えている。

- 事務局説明 -

鉄道の利用促進への取組みについて、事務局から説明。

< 意見交換 >

橋本委員

いくつか提案させていただくが、伊予鉄道のＩＣカードは、残高が少し余ってしまった場合に精算しづらいと思う。東京であれば、駅を出る時に小銭を継ぎ足して精算してゼロにすることができるが、現状のＩＣカードだと、千円入れて続けて使っていかなければならないなど、残高をゼロにできない状況にあると思う。先ほど経費の話が出た。個人であれば、ソフトウェアを変更すれば、経費削減ができることもあるが、大企業ともなると、セキュリティの問題から、経費削減が簡単に実現しないということだろうか。

また、伊予鉄道の松山市駅とＪＲの松山駅は、駅の名前が非常に似ていて観光客からするとどうも混同するようなので、どちらかネーミングライツというものでも使っていて、もう少し分かりやすく変えていただきたい。あとは、一日乗車券の値下げ。現在、伊予鉄道の路面電車・郊外電車・路線バスの一部が１日乗り放題のチケットは１，５００円で少し高いので、値下げできないかと思う。それから、高校の野球部の話であるが、部活を朝６時からするそうで、とても始発では間に合わないために、両親が送迎しているような現状がある。だからといって始発を早めてしまうとそれはちょっと違う。何を捨てて何をとりかという話が前々回から出ていたかと思うが、ダイヤを変えるということではなくて、活性化推進には、やはり利用者を増やすことが大事だと思う。

次に、ＪＲの松山駅周辺は、送迎者がどこに停車しようかと迷ってしまう現状がある。また、高松に向かって進んでいくにしても、どうしても愛媛県のかたちが横に長いことから、窓からの景色が単一で飽きてしまうということがある。飛行機だったら、雲が見えて少し特別な気分を味わえるし、どこかの飛行機会社でポータブルのＤＶＤプレーヤーを有料で貸し出したりするサービスをしていたと思うので、そういったことも検討していただきたい。それから、自然の景色に勝るものはないと思うので、「ここは見所だよ」というところも紹介していただきたいと思う。

鉄道の高速化ももちろん賛成である。日本全国で新幹線が通っていて、四国だけこれで良いとは言い難いと思うので賛成であるが、その高速化に関して、この場でどういったことを話して、利用者としてどのように関わっていけるのか、もう少し具体的に説明をお願いしたい。

事務局

鉄道の高速化については、先程紹介した四経連の提言もあるし、基本的には、推進する必要性があるというかたちの整理は、指針の中で何箇所か出てきていると思う。ただ、具体的にどうこうというよりも、高速化をすることによって、全体の収

益をあげてその他の路線を守ろうという部分もあるので、主題としては地域の公共交通をどうにかたちで守っていくかというのが、今回の指針の中心だと思う。ただ、その裏返しという言い方はおかしいけれども、当然、高速化は必要であるという表現は出てくると思っている。そのあたりを踏まえながら指針のまとめ方は考えていきたいと思う。

渡瀬部会長

鉄道の高速化については、まだ、予算や路線が具体的に出てきていないが、イメージとしては一千億円単位の話になると思うので、利用者の意見としては、そのぐらいの負担をしても何十年か先には四国にもフリーゲージトレイン、あるいは、新幹線規格の線路が必要だという意識を持っていただけるかどうかである。そこまでお金をかけるのならいらぬという話だったら、先には進まない。国へのお願いも、当然県だけでやるわけではない、市町だけでやるわけでもない、JR四国だけでやるわけでもない。国にかなりお願いしないといけない部分もでてくるので、利用者といっても、税金で賄っていく話だから、負担をしても何十年か先には必要という合意が得られるかどうか、鉄道高速化の大きなものになってくると考えている。利用者の増加のためということであれば、やはり免れないと思う。

橋本委員

吉岡委員

それは、松山までの話が大きいと思う。現在、大阪から帰ってくるとしたら、岡山までは新幹線、岡山から松山までは電車だが、松山から宇和島は全然違う。高速化をする前に、宇和島まで電化してもう少し速い列車を走らせてほしい。松山以南の人は、新幹線を松山まで持ってくるよりも先に、もう少し速い列車を南予に持ってきてほしいというのが一番の願いだと思う。予土線も遅いということともう少し魅力を出してほしいということがあるが、松野から滑床までのアクセスや高知の窪川から四万十へのアクセスなど、予土線の駅までのアクセスをもう少し良くすれば、魅力が出てくるのではないかと思う。

木村委員

今、吉岡委員が言われたのは、大阪から岡山までは新幹線、岡山から松山までは電車、それから、松山から宇和島まではディーゼル車で、2回乗り換えが発生するということを含めての話だと思う。例えば、高速バスだと5時間かかるので、列車だと3時間半で行くことができると言ったら、年配の方、特にお年寄りの方は、たとえ岡山での乗り換えが10分だと言っても、足が不自由であるから大変だといって、多少時間がかかっても高速バスで行くという意見を伺っている。そういう意味では、できれば乗り換えなしで行けるような列車体系、あるいは、新幹線ができればいいと思う。新幹線というのはものすごい経済効果がある。これは、九州新幹線が開業して、今、東日本大震災で関東から以北は、非常に厳しい状況ではあるが、唯一、JRグループの中でも九州は、震災があったので自粛はしていたけれども、すごいコマースもつくっていたし、切符の売れ具合を見ても九州関係は増えている。そういう意味で新幹線というのは、地域にもものすごい経済効果をもたらすし、地域の発展に大きな役割を果たすというのは、認識を新たにしたところである。今、言われた新幹線がなくてももっと速くできないのかといった意見だが、松山から宇

和島はなぜスピードが出せないかという、ひとつはカーブである。それから四国でも一番きつい33/1000という勾配が八幡浜から宇和島間に長い距離にわたってある。八幡浜を越えて立間のあたりの坂である。以前の特急は、本当にスピードが遅かった。現状の宇和海とか、アンパンマン列車の2000系という特急は、振り子気動車といって、世界で初めて遠心力による脱線を抑制する制御機能をつけたことで、以前は急なカーブだと50キロぐらいの速度制限だったのが、現在は70キロ、80キロぐらいまでスピードアップした。以前から比べると速くなったが、今の線路の形状だとそれ以上のスピードアップは難しい。ただ、直線になるとスピードを出そうと思えば出せるが、踏切等の安全上の問題もあるので、今のインフラでは現状が精一杯という状況である。

それから、予土線のアクセスの話があったかと思うが、基本的には、特急列車でお越しいただいて、予土線は、実質は北宇和島からであるけれども、宇和島の乗り換えということで、接続をとっている。したがって、途中駅から乗られる方からは、もう少し早いほうがいいという意見があると思う。例えば、Aという高校の始業時間に合わせた場合には、その先にあるBという高校では、もうちょっと早いほうがいいという意見が絶対出る。これが複線等であれば、ある程度の希望が叶えられるが、上り下りの一本のレールということで、妥協点を見出すしかない。それがダイヤ構成上どうしようもない部分で、このあたりはインフラ整備を行わない限り難しいというのが現状である。したがって、現状は、朝夕の通勤・通学がニーズに合っているかどうかということと、特急列車を利用するお客様については、接続列車をお待たせしないダイヤ構成ということの基本にしている。ただ、これから考えていかなければいけないのは、果たして今までどおり特急列車からの接続のみを考えてダイヤ構成していいのか、ご利用状況を勘案しながら、よりお客様のニーズに合ったダイヤにしていかなければいけないのではないかとということである。

それから、橋本委員から指摘があった「ここは見所だよ」というところでのサービスについては、一番良くやっているのは、徳島と高知の県境近くにある大歩危峡で、行楽の時季には、わざとスピードを落として運転している。トロッコ列車が走っているような場合には、吉野川に架かる橋の上で、スピードを落としてゆっくり見ていただくなど、いわゆる観光に資するところで取組みを行っている。また、ご意見をいただいたら、検討していけるようになると思うし、そういう取組みも検討していかなければならないと思っている。

あと、冒頭、ご指摘のあった高校生の部活動の話も、やはりダイヤ構成上の問題があることや、高校の終業時間を把握したうえでダイヤをつくっているものの、部活動の時間までは、おそらく全校は把握できていないと思う。始業、終業時間については、ダイヤをつくっている者が確認をしたり、あるいは、学校のほうから提供いただくこともあるので、それをもとにダイヤ構成をしているが、すべて高校のニーズに合うようになっているかというと、単線ということもあって、完璧にはでき



ていないというのが現状だと思っている。

渡瀬部会長 もうひとつ、JR松山駅前の送迎スペースの駐車場の問題は、JR松山駅の高架化を待っていただくということでご理解いただきたい。国体には間に合わないが、平成30年代前半には姿を現すということで、少し時間はあるけれども、その時にきれいになると思う。

木村委員 あと、JR松山駅に関しては、ある一定の条件はあるけれども、往復の乗車券を買っていただいた方については、キスケ駐車場に案内するようになっている。他の駅についても「パーク&ライド」、あるいは「車deトレイン」といって、駅によっては数が限られているところもあるが、条件さえクリアしていただいたら、駐車場を確保しているので、車で駅まで来ていただいて、その後、列車を利用していただくという取り組みを行っている。こういった取り組みは、今も続けているし、また、拡大していかなければいけないと考えている。

橋本委員 部活動の話は、電車の時間を変えてほしいのではなくて、逆に変えられてしまうともっと部活動が延びてしまうので、変えないでいただきたいということである。

中尾代理 ICカードについては、経費のかかる話だと思うので、持ち帰らせていただく。あと、松山市駅とJR松山駅のネーミングライツの話は、昭和2年まで返ってしまう。その昔、松山駅はもともと伊予鉄道の駅の名前であったが、国鉄が松山に来て、伊予鉄道の駅の名前が松山市駅になったという経緯や昔なりの歴史等もあるので、いろいろな意見はあろうかと思う。

一日乗車券1,500円の件については、認可事項でもあるので、帰って確認させていただく。

渡瀬部会長 木村委員からもトロッコ列車の話があったが、予土線は速くするのがいいのかどうかという思いはある。トロッコ列車は、ある程度外から人を呼ぶときにはゆっくり走ってもらったほうがいい。逆にスローライフを楽しんでいただきたいと思う。普通列車にしても、逆にもう少しゆっくり走ってもいいのではないかと思う。トロッコ列車に乗られたことがあれば分かると思うが、かなりゆっくりでないと、30キロを超えるとかなり風の抵抗を感じる。

吉岡委員 今は「ホビートレイン」という恐竜のデザインの列車も走っている。ただ、便数が少ないので、もう少し便数があってもいいと思う。例えば、午前中に2便、午後2便など。都会から来た人に恐竜の列車は1便しかないと言ったら、それにどうしても乗らないといけないと言っていた。

木村委員 一応、トロッコ車両は四国に3両あるが、はっきりいって奪い合いである。例えば、春や秋の行楽シーズンには大歩危峡であるとか、予土線もそうであるが、各地区で抽選しているようなものである。ちょうど空いたときには、いわゆる貨車を改良した「元祖清流しまんと」と呼んでいるトロッコ車両と、海線を「夕焼けビールトロッコ」として走らせているトロッコ車両の2つを組み合わせ、予土線を走らせている時期もあるが、大抵の場合は、ほかの線区に持って来てほしいといった要

望、例えば、春風がちょうど気持ちよく吹きだした頃には、瀬戸大橋上を走らせてほしいなど、いろいろなところからニーズがある。

吉岡委員 宇和島の機関区に常時あるわけではないのか。

木村委員 最初に貨車を改良したトロッコ（一両）については、ほとんど宇和島の運転区の車庫に置いている。しかし、それ1両しかなかったら、どうしても高知県の窪川駅までの運行となるため、結構距離があり何便も走らせるというのはちょっと難しい。

- 事務局説明 -

地域づくりとの連携について、事務局から説明。

< 意見交換 >

千葉委員 県内外の取組事例の中で、愛媛県のものも何点かは入っているが、参考になった事例がこの中にあるかということ伺いたいたと想っていた。先程言われたトロッコ列車は引く手あまたというか、それこそドル箱になるのではないかと想いながら聞いていた。

日野委員 これは鉄道部会なので、部会として、いわゆる自動車、自家用車、高速道路との差別化と言うか、あらためて鉄道を利用すべきだということ指針に入れるべきだと思う。それと、民主党が高速道路の無料化をやったり、自民党も休日千円などをやっていたが、大きな間違いであったと思う。ガソリンの消費を奨励するような施策は本当におかしい。あくまでも長距離の移動については、自家用車で走るべきではなく、公共交通機関を利用すべきだということあらためて言いたい。

千葉委員 資料2の鉄道旅客輸送人員の推移という最初の表で、21年までのデータが出ていて、実際、21年までのデータしかないということだと思うが、感覚として、この休日千円が終わった時点で少し戻ってきているのか。

木村委員 四国島内、四国島外という表現を使わせていただくが、四国島外については、ほぼ横ばいか、若干戻りつつあるという感触である。ただし、四国島内については下がっている。これなぜかという、休日上限千円制度は廃止されたが、まだ、平日の高速道路の割引がある。それともうひとつは、いったん高速道路等の利便性を享受した人は、なかなか元に戻らないというのが人間の性であって、非常に厳しいと認識している。ただ、四国島外に出て行くような、新幹線を利用されるような方は、だいぶ戻ってきたという感じはする。トータルでは、横ばいか、若干、下がっているのではないかと想うが、まだ正確ではない。

吉岡委員 松山駅が改築される時に頭に置いてほしいと思ったことは、駅の構内の列車を待つところが、寒かったり暑かったりする。暑いのはまだいいが、宇和島行きの列車を待つところは、雪が降ったら、雪が降り込んでくる。都会の駅でも困いのあるところとないところがあるが、困いをつくっていただけたら、お年寄りの方でも多少なりともしのげるのではないかと想う。今から考えられるのであれば、そういうと

ころも念頭において、つくっていただきたいと思う。

渡瀬部会長

どういう設計になっているのかわからないが、県内で今治駅が高架駅になっていて、中二階のところに若干の待合スペースがあるので、寒いときはそこで待つことができる。時間になると電光掲示板に出るので、エスカレーターで上がることができる。しかし、ホーム上には、そういう囲いはない。

木村委員

先程、千葉委員が言っていたトロッコ列車で儲かるのかという話であるが、赤字である。あくまでイベントで観光客に四国の魅力を知ってもらうという意味合いで走らせている部分が大きくあって、そんなに儲けるような代物ではない。

それから、資料の中で、参考になる事例があるのかという話があったが、ひとつは、いすみ鉄道のように単線で、なおかつ、スピードが遅いことを逆手にとって、人を呼んで来ようという取組みは参考になる。先ほど申し上げたように、予土線のようなところで、そういうことを活かしていくことは可能ではないかということで、関係市町による予土線の利用促進協議会では、そういう話をしてきた。そのほかには、富山の例で、これは四国でできるかどうかはわからないが、全国初の「上下分離方式」でやっている参考事例である。この「上下分離方式」とは、どういうことかと言うと、施設部分を行政なり地元にもってもらって、運行する部分を鉄道事業者が行うということで、先ほど、「鉄道は固定費が非常にかかる」という話を申し上げたけれども、こうすれば、そういった部分が軽減されるということで、以前からこういう方法があるというのは、業界ではよく話題になっていた。やるかどうかは別であるが、こういうことが議論になったことはある。

#### (4) その他

渡瀬部会長

ご意見やご提案については、最初に申し上げたように、様式を付けているので、FAXなりメールで、お送りいただいたらと思う。