

平成23年度第2回愛媛県地域交通活性化推進会議バス部会
議事要旨

平成23年11月29日(火)15:00~16:45

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

バス利用者 重岡委員

代理：私鉄労働組合 安部委員(私鉄労働組合 宮崎事務局長)

西予市長 三好委員(企画調整課 宇都宮課長)

久万高原町長 高野委員(総務課秘書政策班 篠崎班長)

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) バス運行の活性化に向けた取組みについて

- 事務局説明 -

バスの現状及びバスに係る補助制度等について、事務局から説明。

<意見交換>

弓削ワザ-バ- 平成24年度から対応予定の補助制度の要件見直しについて説明いただいたが、市町アンケートの中で輸送量要件を緩和してほしいという意見が出ていた。バス事業者として率直に申し上げると、各自治体とも財政事情の厳しい中、いろいろとバスに支援していただいている、極端に言うところ一人くらいしか乗らないような路線にまで補助をいただきながら何とか運行しているのが現状である。そういった中で自治体の負担は非常に高額になってきているし、私どもの赤字額も毎年増大していて、これをどうしていくのかという問題を抱えている。国の補助制度の考え方は今のものから大きくは変わらないと思うし、国の補助制度から外れた路線を県の補助制度で救っていただけるといった基本的なスタンスも変わらないと思っている。制度を作って補助をいただくのが目的ではなく、地域にバス路線を残すためのひとつの手段

として考えていく場合には、事業者としては、やはり今の県単独の補助制度の要件のままでは厳しいのではないかというイメージを持っている。

門田ワザバ - 宇和島の弓削部長さんが全部言ってくれたが、私どもは今年 10 月 1 日から補助対象路線の新居浜～川之江線 1 本を 2 系統に分けて運行することにした。これは、四国中央市が運行するデマンド交通との関係もあるが、1 系統は従来どおりで、もう 1 系統を病院回りで運行し始めた。もしかしたらこちらの方が、利用人数が多いのではないかという感覚である。いろいろな支援をしていただいて本当にありがたいが、先ほども言ったように輸送量要件が一番のネックになっていると思うので、このあたりを何とか変えていただきたいと思う。

それともうひとつは、平成 24 年 4 月くらいに結論が出ると思っているが、国土交通省が検討している高速乗合バスと高速ツアーバスのあり方が今後どのようになるかということである。高速バスの収入で生活バスの赤字を補っている状態であるので、私どもが大変苦勞している部分である。また、23 年 3 月の東日本大震災で貸切バス事業もかなり経営が悪く苦勞しているところである。補助制度は輸送量の要件を何とかしていただきたいという思いである。

松岡ワザバ - 伊予鉄道としても、生活バス路線は地元の方々とワークショップをしながら協議しているところである。高速バスについては好調で推移しているが、中山間地域のバス路線については大変苦しい展開である。簡単に廃止もできない状況であるので、関係市町とも協議しながら何とか廃止しない方向で進めているが、正直言って非常に苦しい状況である。いろいろと話し合いをしながら、あり方については進めていきたいと思う。

吉岡委員 補助制度のことに関係するが、バス路線は大きな道路しか通らない。バス停まではデマンド交通とか福祉タクシーを使ってみんな行っていると思うが、田舎では、まだデマンド交通が普及していないのではないかと思う。そこで、大きな病院までではなく、バス停までの交通輸送として、デマンドタクシーをもっと使えるようにできないものか。

事務局 率直なご意見だとは思いますが、現行の幹線路線や枝線の維持自体が非常に厳しい状況にあるというのが今の問題で、厳しい状況の中、バス事業者が止むを得ず撤退した場合に市町の方でデマンド交通やコミュニティバスを運行しているのが現状だと思っている。バス停までの移動がどういう形態なのかも含めて、市町の方でいろいろ考えた結果が今の状態ではないかと思う。

門屋委員 理想としては、バスの幹線があってそれから枝線としてバス路線がそれぞれ伸びているのが最高な形で、昔は実際にあったが、人口減少や過疎化、それとマイカーの進展でそういう状況ではなくなった。それぞれの市町がフィーダー線（枝線）についての協議会を立ち上げてデマンド交通を進めてきている。バス業界としても、枝線についてはおそらくデマンド交通に変わっていくと思っているが、デマンド交通を利用し始めると、幹線の主要駅までデマンド交通で行っても、そこで乗換えを

しないといけない。高齢者等で事情は分かるが、利用者からは乗り換えの手間を省きたいという要望が出てきて、本末転倒になってバスの幹線をなくしてしまうひとつの要因になってしまうという事情がある。したがって、バスにできるだけ乗って、できるだけ長く残してもらいたいというのが、我々バス事業者の希望である。

それから指針の概要イメージ案の6ページに「災害に強い交通体系の構築」とあったけれども、今回の東北の大震災の時も、鉄道はすぐ津波で流されてしまって動けなくなったが、その代替として動いたのはバスである。道路の瓦礫さえ早く退けてもらえば、バスは素早く対応できるという大きな利点を示したわけである。冒頭にもあったが、東南海地震や南海地震などの非難時の輸送機関として大きな位置を占めるものと思っているので、乗ってできるだけ幹線バスを残してもらいたいというのが私からのお願いである。

渡瀬部会長

率直に申し上げますと、県でも市町でも一緒だろうが、交通部門を預かっている部局と財政を預かっている部局ではどうしてもぶつかることがある。財政部局は、ない袖は振れないという言い方をしますが、そういう時に議論になるのが、極端に言うと、「たった一人のためにバスを走らせるのか」というところに突き当たってくる。そこまでは出せないだろうというのが財政当局の言い分で、ある程度の人数の線引きをどこまでにするのかという議論が常に出てくるので、利用者の立場の意見や第三者の意見をいただくとありがたいと思う。県の単独事業もあるので、税金はある程度突っ込んで、このあたりまでは守らなければならないといった我々のヒントになる意見をいただくとありがたいと思う。地域の交通環境はそこが一番の論点になると思う。

久保委員

ここまで皆さんの話を聞いて、本当にそうだなと実感しているところであるが、私も久米方面から大街道の勤務先まで出てくるときにバスを利用する。100円循環バスに乗って駅まで行くと電車の繋ぎが非常に良いし、どちらもICカードが利用出来るので小銭がいなくて便利で、もっとみんなに言って広めてあげたいと思うが、帰りの遅い時間になると接続が悪くて、もっとバスを利用したら良いのにと思いつつも、自分で車を運転して帰ったらもっと早いと思ったりする。でも年を重ねてくると自分で運転するのもおっくうになってくる。できるだけ公共交通機関を利用しようというのも理解できるので便利さと補助を何とかうまくお願いしたいと思う。大きなバスを空で走らせても、という思いはあるが、もっと便利にしてほしいという思いもある。そうすると、事業者はもっと補助が必要になるだろうからイタチごっこである。乗ってみると思ったより便利だというのは実感しているので、もう少し補助もしていただいて何とか残してもらいたいというのが切なる願いである。

高橋委員

全体的な話であるが、道路運送法の改正に伴い、国が平成13年度にバスの補助制度を改正した時は、県や市町村で補助金を出してでも残す住民に必要な路線を考えようということで制度を変えたわけである。その時に残った路線のうち、幹線的なものは国が面倒を見て、後の必要なところは県や市町村で面倒を見ましょうという

のが出発点だったわけである。それからだんだん利用者が減ってきて、赤字が続いて補助が増えてきているので、今回の制度改正も、おそらく国の財政や県の財政が厳しいから制度を変えてきたのだと思う。

ただ、それだけではダメで、指針を出す時に交通弱者の足を守らなければいけないという目的でいろんな施策をつくると思うが、市街地の公共交通はそれなりに恵まれているので、郊外地や過疎地、中山間地域を考えなければいけないと思う。このあたりは公共交通を利用したいけどできないので、そういう視点をもって、いかに足を確保するかということを考える必要がある。確かに松山市内はバスがあり電車がありいろいろあって乗継ぎが良い。自家用車がなくても動けるから運転しなくて良いので楽であるし、事故の心配もないので私も助かっている。そういう意味で松山市の市街地はそれなりの利便性があるが、中山間地域ではこれからはドア to ドアで乗合タクシーやデマンドタクシーで途中まで行って、そこで乗り換えて目的地まで行くというような公共交通機関が非常に高いウエイトを占めてくると思っている。

先ほど乗合バス事業者の方が経費を切り詰め、他の事業の内部留保で何とか維持していると言っていたが、このようなやり方もいつまでも続くわけではないし大変だろうと思う。交通が恵まれているところと恵まれていないところを考えて進める必要があるし、指針の概要イメージ案の5ページの「地域が主体となった利用促進」をやって、地域住民に「マイバス」なり「マイ公共交通」という意識を十分に持ってもらわないと、実際に残しても利用されなくては何の意味もないので利用者に対するPRを考えていく必要があると思う。多少シビアになるかもしれないが、「利用しなかったら、なくなりますよ」といったインパクトのある宣伝や周知が必要な気がする。困っているのは市街地じゃなくて中山間地域なので、こちらに視点をおいて考えていく必要があると思う。

渡瀬部会長

確かに中山間地域などは分けて考えるべきで、買い物になかなか行きにくい買い物弱者もいるし、当然お医者さんにもかかりたいだろうから、少し福祉的な面もあるが、そういう方に対する何らかのシステムを組まなければならないと思う。指針の中で細かく書くことはできないにしても、基準や考え方を決める必要があると思っている。ただし、バスの支援だけで中山間地域全体を支えるのは厳しい時代になっている。

門屋委員

指針の概要イメージ案の2ページの「3 地域公共交通の位置付け・方向性」の中で、国の役割分担として「高速道路料金施策と両立しうる新たな総合交通体系の構築」と書いてあるが、これはどういう意味か。我々は、今回の高速道路の休日千円と無料化施策で公共交通体系は崩れたと思っている。特にフェリーは影響が大きくて航路の廃止もあったが、光が当たった部分と当たらなかった部分の差が非常に大きかったと感じている。「高速道路料金施策と両立しうる」と言うのであれば、高速バスが受けた10~20%の運賃収入の影響に対して国は具体的な手立てを何もし

なかったわけであるが、自家用車を優遇して光を当てたのであれば、もう一方の公共交通の欠損をみるという覚悟でしてくれなければ両立しない。どちらかが影となって廃れていくわけであるから、そういう体系が構築できるのかなと思う。

事務局

今回の高速道路料金施策で、いろいろな公共交通機関が大きな打撃を受けたというのが現状としてある。そういう意味で、国において高速道路に対する料金施策を実施するのであれば公共交通全体に対する総合的なビジョンをまずは考えたうえで、一方だけでなく両立し得るような施策を講じてほしいという意味であるので、ご理解いただければと思う。

渡瀬部会長

本音を言えば、高速道路の休日千円などを実施するために大金をつぎ込んだのであれば、新幹線など儲かっているところは除外しても、利用者数くらいの割合で公共交通の方にも金をつぎ込むべしということで、国が全国的な基金でも作って公共交通を守っていくというような姿勢を同時に打ち出さないと無理だと思う。

国が高速道路にお金を入れたように、バスやJR、フェリーに必要なお金を同じようにつぎ込む。ただし、税金だからきっちり使うということはあってしかるべきと、個人的な考えではあるが思っている。

門屋委員

我々は振り回されたくない。

高橋委員

前回の推進会議で、自家用車の抑制について指針で若干触れるのかという話をさせてもらったが、指針に入れるとすれば「その他（交通モード別の課題・対応）」のところかと思う。鉄道などについても書いているのだから、自家用車の規制や抑制はなかなか難しいとは聞いているが、自家用の交通モードとして何か一言入れてもらえるとありがたい。

渡瀬部会長

知恵を絞ってみるが、あまりきつい表現はできないのでご理解をお願いしたい。そのことは、地域が主体となった利用促進として打ち出してくるべき問題ではないかなと思う。皆さんに気付いてもらわないといけませんが、自動車が便利なのは間違いないが、それぞれが年をとった時にはそれも使えない実態がある。それまでいかに維持していくかという発想をしてもらえそうな書きぶりにしていく必要があると思う。

- 事務局説明 -

バス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 >

山本委員

バリアフリーについてであるが、これからの高齢化社会では足が悪くて杖をつく方や車椅子を利用する方が多くなっていく。そういう方々が気軽に乗れるような対策が必要だと常々思っている。気楽に乗れるような便利な乗り物が必要であるが、そうするには費用がすごくかかると思う。私自身が社会福祉協議会に関係していて、社協でもそのようなことを考えていかなければいけないが、どこまで社協がしても

良いものか分からないし、過疎地では公共交通に乗るまでが不便で、近くの人をお願いして乗せてきてもらうという形が多くなっていると思う。今説明いただいたような高齢者や車椅子の方々が乗りやすいようにしていくことはとても大切だと思っているので、よろしくお願いします。

- 事務局説明 -

地域づくりとの連携等について、事務局から説明。

(3) 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。