

平成23年度第3回愛媛県地域交通活性化推進会議
議事要旨

平成24年3月16日(金)13:30~15:10
県庁第一別館11階 会議室

欠席：松山大学准教授 甲斐委員

(株)まちづくり松山 日野委員

公募委員 橋本委員

代理：愛媛県旅客船協会 一色委員(石崎汽船(株) 中矢常務取締役)

伊予鉄道(株) 関谷委員(伊予鉄道(株) 坂田施設課長)

西予市長 三好委員(企画調整課 河野課長補佐)

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) 愛媛県地域公共交通活性化指針(案)について

- 事務局説明 -

愛媛県地域公共交通活性化指針(案)のポイント・概要等について、事務局から説明。

<意見交換>

二宮委員 住民が主体になるという取組みがたくさん出てきた中で、住民の理解が不十分であるという話があった。住民の理解については、どう考えているか。

事務局 行政が公共交通の重要性や厳しい状況などについて、もっと住民に周知していかなければいけないと考えている。

柏谷会長 公共交通は危機に瀕しており、いずれの事業者も余裕のない状態で事業をしている。なぜ危機に瀕しているかというと、利用者が少ないからである。今、利用している人は、公共交通しか使えない、いわゆる交通弱者と言われる人たちである。現在の社会は、車を利用する人がほとんどであり、先ほどの交通弱者に対応して言うのであれば交通強者ということになると思う。車に乗る人が、さらに車を利用するようになると、バスなど公共交通に乗る人がいなくなるため、結局、公共交通は経営ができなくなって、廃止されてしまう。住民に悪気があるわけではないが、便利だから車を使い、公共交通を使わないのである。それによって公共交通は衰退し、結果的に公共交通しか

利用できない人たちは、大変不便な状況に陥ってしまうわけである。

おそらく、多くの人たちは、バスはバス会社自身の経営で成り立っていると考えており、自分たちがバスに乗ろうが、車に乗ろうが関係ないと考えているのではないかと思う。しかし、現実には、現在走っているバス路線というのは、行政からかなりの補助を受けており、さらに、補助を受けているにもかかわらずやっていけなくなっているから、廃止せざるを得ないという状況にまで陥っている。住民には、そういう公共交通の状況をよく知ってもらわなければならない。それは、誰かが教えないといけないうのではなくて、住民自身が考えていく必要があるのではないかと思う。例えば、バスの補助がどのようになさされていて、それが今どういう状況にあるのか、それでは車に乗ることができない人はどうしたらいいのかということについて、社会全体で考えていく必要があると思う。

木村委員

県の方向付けということでテーマ別に書かれているが、住民が十分理解できてないということであれば、住民が理解できるようなイメージしやすい提言をしなければ、いくら立派なことを書いてみても何ら役に立たないものになるのではないかと思う。県の取組みとして、イメージしやすいものを出さないと意味がないと思う。

県の方向付けということでテーマ別に説明していただいたが、一般の人がわかりにくい部分が多い。県民目線で書かないといけないうし、文章だけではなくて、場合によっては図を示して書かないとわからないと思う。

また、専門用語は後ろをめぐってここを見てくださいというのではなくて、本文を見てすぐわかるような形にしておかないと難しいと思う。

世間ではP D C A（プラン・ドゥ・チェック・アクション）が大切であると言われているが、県として何をどうするのかということをもっと明確に表現しないと、住民は耳を傾けてくれないのではないかと思う。

次に、テーマ2『地域に愛される愛媛の公共交通』の4番、『乗継割引制度の導入』というものがあるが、これはいったい誰がどのような形とするのか。導入ではなく検討であればわかるが、導入ということになると、かなり高いハードルがあるので、簡単にできるような話ではないと思う。

それから、指針は、市町に対する方向付けを行うという説明があったと思うが、情報源という意味では、県のほうが市町よりは圧倒的に多いはずで、そういう情報の中から各市町にあった情報を流して、県と市町で共有して、その中から個別に策を検討していくシステムづくりをしないと、県が市町から個別の策が上がってくるのを待つ、何らかの対策を講じるというのではスピード感に欠けて、実際には時宜を逸してしまうということになってしまうのではないかと思う。

また、『サイクルトレイン等との連携』や『トロッコ列車の活用』と書いていただいているが、サイクルトレインだと昨年も一昨年もシクロツーリズムしまなみによるサイクルトレインを年に何回か実施している。これを踏襲して拡充していきたいのか、あるいは、県としてどういう方向に持って行きたいのかということをおある程度具体的

に示していかないと、地域づくりと一体となった地域公共交通の整備といわれてもイメージがわからない。何をどうしたいのかということをもう少し明確にしてもらいたいし、トロッコにしても、いつどこで、どれくらいの期間運行したいのか明確にもらいたい。こうすればもう少し乗降客が増えると我々は考えているのだというような具体的な説得力のあるものがあるのであれば、それに向けて一丸となってやろうではないかと思うが、単にこういうことをやったらどうかというのでは、機運が盛り上がってこないのではないかと思う。

柏谷会長 私自身も地域公共交通の指針づくりに関わって、検討していく中で、地域公共交通の活性化は予想以上に大変なことだと、また、離島航路の問題について言えば、利用者とそれ以外の人たちとのギャップが非常に大きく、そういうことも踏まえて、もっとたくさんの方がそういったことを知ったうえで考えていかないといけないのだと思うが、現実には、離島航路の利用者や過疎地域におけるバスの利用者は非常に少数であるから、その人たちのことは、大多数の人には、なかなかわかりにくい。地域公共交通というのは、本当に深刻な危機にさらされていると言えると思う。

事務局 現行の資料では、厳しい現状をなかなか理解しにくいのではないかというお話だったと思う。指針に関して、事前にお送りさせていただいたのが本文と概要版だけである。そういう反省もあって、今回、全体像を少し読みやすい言葉で理解していただくために、ポイントという形で資料をつくったところであるが、それでもなかなか一般の方には難しいのではないかという趣旨だと思う。指針に関しては、今後パブリック・コメントも予定しているが、策定されれば、来年度の前半ぐらいに、地方局単位ぐらいで説明会も開催していこうと考えている。そういう中で、お示しする資料の中には、もう少し、ビジュアルで見えるような資料を使って説明していくという工夫はしていきたいと思っている。今後、住民に公共交通の厳しさをわかっていただくという視点も踏まえて、もう少しわかりやすい資料づくりというのをも検討していきたいと思っている。

『乗継割引制度の導入』をいきなり書くのは、少し乱暴ではないかというお話だったと思うが、基本的にこの指針というのは、あくまでも目指すべき方向性を示したものだとして理解している。今回策定する指針は、愛媛県全体でこういう方向を目指して行こうという方向性を示させていただいたものだと思っている。示させていただいたそれぞれの方向性を、具体的にどういう形で実現していくかについては、それぞれの関係者と来年度の本部会議や部会を通じて議論を進めさせていただきたいと考えている。地域づくりと一体となったという部分について、トロッコ列車やサイクルトレイン、それぞれについての目標数値といったものがあってしかるべきではないかというご意見だったと思うが、これも指針の中では、そういう部分も踏まえて地域公共交通の維持・確保、発展を目指そうという方向性を示させていただいたものだと考えており、具体的なものについては、それぞれの関係者の方々と協議する中で、進捗等も踏まえながら具体的に協議させていただきたいと考えている。

今回の指針に関しては、市町の意見も聞いたうえで策定作業を進めており、指針では大きな方向性を示すという形で進めさせていただいている。特に危機に陥っている生活バスや離島航路という個々の課題については、市町が事情もよくご存知だと思うので、具体策については、市町で考えていただき、県はそれをフォローするという意味で、大きな全体の流れの中で資料提供や協力するという役割があるだろうと思っている。これについては、四国運輸局とも相談しながら、県としても市町の取組みをできるだけ支援していきたいと考えている。

高橋委員

本文 8 ページの上、事業区分の旅客鉄道事業の効果の内容で、「規制緩和後は、新規参入数が高水準で推移し、」となっているが、鉄道事業の新規参入がそれほど多かったかなとイメージがわからないので、説明を聞きたい。

38 ページに『タクシーの活用』というのがあり、そこに「タクシーは、鉄道・バス等とともに」とあるが、できれば、その後に「ドア・ツー・ドアという特性を持った面的移動を担う」という表現を付け加えていただきたい。

39 ページの表があるが、一番右の「その他」のところ、市町別で、例えば松山市は障害者割引、今治市や八幡浜市に自転車搭載やタクシー代行、救援があるが、例えば自転車搭載タクシーや救援タクシーというのは、松山市内の事業者も実施しているので、これはタクシー事業者が実施していることを書いているのか、それとも市が主体でこういうことをしているのか、説明を聞きたい。障害者割引というのも市町が実施しているということでの記載なのか。タクシー事業者が割引制度を導入しているというのであれば、全県下タクシー車両を利用した場合は全部割引になっているので、教えていただきたい。

43 ページに『バリアフリー化の推進』というのがあるが、現在タクシーについてもバリアフリー化の目標があるので、真ん中あたりの「乗合バスのノンステップバスの導入」の後に、「福祉タクシーの導入」ということで、タクシーについても「目標 18,000 28,000」という数字を同じように記載していただきたい。

56 ページで「バス・鉄道車両、船舶等の導入に当たって、」ということであるが、現在タクシーについても電気自動車やハイブリッドタクシーを導入しており、環境対応にも取り組んでいるので、バスの後にタクシーという文字を入れていただきたい。

58 ページで災害時の協定の関係であるが、バス協会とタクシー協会との応援協定の締結となっている。トラックとは協定を締結しているということであるが、県から話があれば、前向きに対応したいと考えている。東日本大震災では、実際に国境なき医師団をタクシーが運んだということがあったので、災害時にはタクシーが細かく動いて活動したということ踏まえたいので検討をお願いしたい。

事務局

8 ページの規制緩和のところのご質問があったと思うが、これについては、国土交通白書からの抜粋となっており、確認のうえ、後ほど説明させていただきたいと思う。ドア・ツー・ドアの関係や、タクシーをバリアフリー化の指標に入れるということについては、その方向で検討したいと思う。56 ページについても、ご意見を取り入

れたいと考えている。

39ページの表については、昨年度、タクシー協会支部に調査をさせていただいたものを更新して掲載させていただいているが、再度確認して説明させていただきたいと思う。

久保委員 サービスのあり方自体が、人口密度や点在している場所の距離間によって違ってくると思うので、もう少し地域性のような細かい環境も視野に入れていただいて、サービスのあり方も考えていただけたらと思う。

事務局 今回の指針のポイントのひとつは、現状について最も詳しい市町において、交通事業者や住民と一緒にあって、その地域の交通体系をどのようにするべきなのか、将来の人口構成や、あるいは、高齢者の割合など、その地域の10年後等を踏まえた交通体系のあり方というものを、是非、市町で議論していただけたらいいのではないかと考えている。そういう取組みについて県も支援をしていきたいというところを位置付けさせていただいているので、今後、指針の周知や指針を実現するための協議の中でサービスのあり方等についても検討していきたいと考えている。

柏谷会長 アンケートについては、地域特性別に実施されていたが、報告書の方ではそういう部分が少し弱いかなと思う。

山本委員 3月10日に西予ICから宇和島まで高速道路が開通した。非常に多くの乗用車が並んでいたという話を聞いた。今までは、宇和島に行く場合には、バスを利用する人も多かったと思うが、通行料が無料となるとバスを利用せずに、乗用車で行くという人が多くなり、ますます公共交通を利用する人が少なくなるのではないかと心配している。

バリアフリー化への取組みについては大切にしていきたいと思う。バスには手すりをつけていただいているが、まだまだ乗り降りする時に段差があって、最後の階段が少し高くなっていて、足が悪い人などは倒れそうになったりしている。そのことはテーマ2に書いていただいているので、大変ありがたいと思うが、これから高齢者や障害者も多くなると思うので、そういった施策もしっかり取り組んでいただきたいと思う。

事務局 高速道路が開通して、自家用車が南予地域でますます便利になったというお話だと思うが、高速道路と平行してJRもあるし、高速バスも走行していて、その便利さによって公共交通が厳しくなっている面も当然あると思う。ただ、公共交通がなければ移動できないという人たちがいるわけであるから、公共交通は維持しなければいけない。そのためにも利用促進に取り組んで、現在ある公共交通機関を利用することで守っていくということが大事だと思う。自家用車と公共交通のバランスということも踏まえて、住民にも理解していただいて、利用促進に向けた取組みも住民と一緒にやっていくことが大事ではないかと考えている。

バリアフリーについては、補助金等も活用して、事業者と相談しながら、取り組んでいく必要があると思う。

井上委員 便利さに慣れてしまうと、ガソリンのほうが安いから、自分で運転ができるからというように、速さと便利さ、この2つを求めてしまって自家用車を利用してしまふ。しかし、公共交通機関がなくなってしまうと、住民にとって非常に不便になってしまう。権利と義務、この両方を兼ね合わせたものを自分たちが守っていくべきだと強く感じている。義務の部分、どうやって守っていくかという部分については、子どもたちの教育、このあたりも取り入れていけばいいのではないかと思う。小さい子どもは電車やバスなど公共交通が大好きである。その気持ちを持ったまま大人になってもらって、公共交通を利用してもらふ。そういった仕組みづくりをもう少し考えていただけたらと思う。電車やバス、タクシーを使いながら、愛媛県を旅行していくような、地域に愛される公共交通機関をつくっていく仕組みづくりを子どもの教育と絡めていただけたらいいのではないかと感じた。

門屋委員 私どもも小学生を対象としたバスの乗り方教室を四国運輸局にもお世話になって実施している。公共交通というものがどんなものかということで、毎年2校ぐらい県下の小学校を訪問し、実際にバスも持って行って、ワンステップバスと通常のバスとの違いなどを学んでもらうという取組みを行っている。

最近のバスの利用者というのは、高齢者が多いということで、東・中・南予、毎年3か所であるが、愛媛県の支援を受けて、それぞれの事業者の運転手に足かせやアイマスクをつけて高齢者の疑似体験をしていただいて、バスに乗ったら高齢者がどのくらい大変かということを経験していただいて、輸送の安全に結び付けているという取組みも行っている。

最初に、地域への広報が少し足りないというご意見もあったように思ったが、それぞれその地域の生活交通路線を守るということで、最近各市町で地域公共交通会議を立ち上げている。市町によって温度差はあるが、地域の生活交通は自分たちで守るという意識の醸成はできていると思っている。20市町の中で、地域公共交通会議というのは、指針の35ページにもあるが、16市町で設置されているということで、最近、市町の担当者も地域の生活交通路線について勉強をし始めているということと、16市町で地域公共交通会議を設置しなければならないほど大変な状況になっているということだと思う。私どもも県、または、各市町、四国運輸局とともに、そういった場に出席させていただいて、生活交通を守ってほしいという取組みを行っている。

柏谷会長 西予市で協議会を立ち上げられたところなので、そこでこういった意見が出たとかいうことがあれば、教えていただきたい。

河野代理 西予市は、限界集落といわれる地域が増えつつある過疎のまちである。住民も高齢になって、今は運転ができる人も5年先、10年先には車の運転ができなくなって、公共交通を利用しなくては、買物や通院など何もできなくなる状況になりつつあるところである。行政としても危機感を持って取り組んでいるわけであるが、利用する側にとっては、なるべく便利で、安く、目的地まで行きたいという思いがある。西予市

ではデマンド型で導入してはどうかということで、地域に入って話を進めているが、住民の意見を全部聞き入れて、なるべく便利にしたいものの、財政が厳しいのでなかなかそういうわけにもいかない。国や県の補助をいただきながら、なるべく希望にかなうような形のものをつくりたいと日々悩んでいる。宇和島自動車にも迷惑をかけているし、四国運輸局にも指導をいただきながら、始めたばかりである。地域の人たちの意見としては、乗り継ぎなしで、低料金で、目的地へ着きたいというものであるが、これをかなえとなると、公共交通を自らがなくしてしまうことになるので、基本は幹線を守るという意識を住民にも持っていただけるように話をしているところである。まだ運行はしていないのか。

柏谷会長

河野代理

昨年の12月から旧野村町の惣川地区というところで、新しくデマンド型の生活交通バスの運行を始めた。

柏谷会長

先ほど、門屋委員からも話があったが、地域で考えていこうという機運が芽生えてきたということは確かにある。ただ、これは大変難しい。例えば、四国中央市は県内で先行してやられているが、これもなかなか大変なようである。デマンドバスを導入して行政が補助をすれば何とかなるというものでもない。一方で、にこにこ日土はかなり上手くやられていると思うが、あれだけの献身的な努力は誰もができないことではないと思う。地域協議会のような場で議論を積み重ねて地域全体で考えていく中で答えを見出していくよりほかに方法がないというか、そういう努力をしていく必要があると思う。大変難しい問題である。

他に意見がなければ、このあたりで取りまとめということにさせていただければと思う。木村委員からも話があったように、もっと県民がわかるような形でということであるが、確かに見方によっては不十分なところもあるかもしれないが、一方では、従来の行政がまとめてきたこれまでの地域公共交通の報告書等に比べれば、かなりいろいろなことを盛り込んでいただいていると思う。本当に難しい問題であるが、今後、県や市町、事業者のみんなが検討していく中で議論を深めていくということになるのではないかと思う。

事務局

基本的には、指針については、目指すべき方向という位置付けでまとめさせていただきたいと思う。実際に、指針に書いてあることを少しずつ進捗させなければいけないということもあるので、来年度以降、この会議や部会を開催させていただいて、皆様方の意見を聞きながら、着実に指針の実現に向かって引き続き取り組んでいきたいと考えている。

木村委員

指針については目指すべき方向だということであるが、主語がない文章が多いので、少なくとも誰がリーダーシップを取るのかということころは、明確にする必要があるのではないかと思った。例えば、59ページの指針の推進体制というところで、「市町においては、・・・」とあるが、誰がという主語がない。例えば「県は、地域公共交通活性化に向けた各地域での取組みを推進する。具体的には、一部市町において、それぞれの地域公共交通のあり方や役割分担、活性化方策について、行政、交通事業者、

地域関係者等が参画し、検討・合意形成を図る組織・・・」というように、少なくともリーダーシップを発揮して、みんなでまとまってやっていくのだというような明確な意思表示がしているのかなと思う。

数値化できるものは数値化して、どれだけ前へ進んだのかということがトレース（実行状況を追跡すること）できるような仕組み、「これだけ前へ進んだと、効果はどうだったんだと、だから次につなげよう」というような形にしておかないと、県民になかなかご理解はいただけないと思う。同じことを繰り返してしまうという懸念もないとは言い切れないので、こういった会議を通じて、「こういう目標を立てました、それに対してトレース（実行状況を追跡すること）をしてこうでしたと、そしてこういった効果がありましたと、問題点もありましたし、課題も見えました、それで次になんかこういうことをしていきましょう」という形で取り組まないと、なかなか前進しないのではないかなと思う。

事務局

31ページ、『施策テーマと展開方向』の具体的な中身のところで、例えば、テーマ1であれば、(1)で、「県が主体となった県内の地域公共交通の維持・確保」というような形で、大きな意味では主語を設けていると考えている。ただ、最後の部分を読みにくいかどうかについては、もう少し検討させていただくが、基本的には、特に大きな取組みに関しては、そういう形で表現をさせていただいている。

数値目標については、現時点で、全体的に公共交通の利用者がかなりの勢いで減っている状況の中で、指針において数値目標を設定することは難しいのではないかなと感じている。

渡瀬委員

数値目標は指針自体には盛り込んでいないが、大きな目標値としては、資料として66ページから69ページに付けている長期計画の施策16と施策17の目標値を準用するという事で考えている。

柏谷会長

公共交通の問題は、非常に難しい問題であるので、数値目標を設けないことについては仕方ないと思う。

木村委員

例えば、昨年、公共交通を利用するに当たって不便な点などについてアンケートをとっていたが、今後、現状の周知や改善に取り組んだ成果として「利用者の意識がこう変わった」といった変化を、目指すべき数値目標としてまとめたら良いと思う。長期計画の目標は、愛媛発着の旅客流動数といった、いわゆる統計データに使うようなもので、そういう性格のものを言っているのではない。指針の目的は、公共交通を、いかに利用しやすく、親しみやすいものにするかという課題と必要性を県民の方に知っていただいて、なおかつ、ご利用につなげていこうというものである以上、そういうものに対する数値目標を立てて努力すべきであって、県都60アクセスプラン達成率が何%であるとか、そういうことを言っているのではない。「向上したね、やって良かったね」というようなもの、それから、「逆に、新たにこういう問題が出てきたよね」ということをわかりやすくするためにやるものであって、県民の声を表面に出して、改善できたことや、これから解決しないといけない課題を明確にして、みんな

なで共有することが必要ではないかということを申し上げている。

二宮委員 公共交通利用者が減ったと言うが、例えば、離島航路の場合など、島の人口がどのくらい減って、その時に利用者がどのくらい減ったとか、具体的なことがわからないと、何%減ったとか言われてもわからないし、人口が少なくなったら船に乗る人は少なくなる。そういう具体的なことは考慮せずに検討しているのか。

事務局 個々の離島航路をどうするかということについては、それぞれの離島航路の中で検討していただいていると思う。公共交通全体が減少しているということについては、統計データが別にあって、例えば、乗合バスの輸送人員の愛媛県の利用者数の推移というようなデータでは、ピークが昭和44年で愛媛県の利用者数が延べ約1億人であったが、一番最近のデータで見ると平成20年度が1,400万人に落ち込んでいて、ピーク時の14%となり、86%の減少となっている。そういうデータが背景にあるということである。

それぞれの航路については、その航路をどうやって維持していくかという検討の場で、個々に話し合っているのが現状である。

二宮委員 先ほどの話は愛媛県全体での話だと思う。バスの場合でも、例えば、松山市内であれば人口は昭和44年よりも増えていると思うが、それ以外の地域では人口が減っているところもたくさんあると思う。

指針を考える場合、お年寄りの足、交通弱者の足の確保というのであれば、全体だけではなく、地域のことを考慮に入れてから検討しないと、小さいところまで目が行きわたらないと思う。この指針を見ると机上の空論みたいで、住民の理解と言うが、高齢者等にとれば、これを見ても全然わからない。その地域に足を運んで、どういう状態かということ市町にまかせて、県は全然地域に足を運んでないのではないかと思う。県の職員もいろいろなところに出かけてみて、本当の状況はどのようなものかということを見てもらいたいと思う。

柏谷会長 おそらく、一つ一つの路線を見て、あるいは、特定の地域を取り上げて、どういう問題が起こっているかということ、もう少し書けば浮き彫りになってくるとは思う。国の補助をもらうためには収益率が55%、つまり、100円の経費に対して55円は収入がないといけない。極端に誰も乗らないようなものに補助を出すわけにはいかないということである。事業者は55%確保しなければならないが、それが確保できなくなってきている。そうするとバス事業者はどうするかというと、本数を減らすこととなる。本数を減らすと経費は確実に減るわけである。本数を減らしていくと、今度は、2時間や3時間に1本ということになり、もう誰も乗れないという状況になってしまう。もう、そういうぎりぎりのところまで追い込まれている。

確かに、二宮委員の言われるように、一つ一つの路線、特定の地域でみんながいかに困っているかということが記載できれば、もっと具体的になると思う。言われるところは理解できるが、なかなか難しい。

事務局 一番困っているのは、個々の地域だと思う。繰り返しになって申し訳ないが、個々

の地域の状況に一番詳しいのは、やはり市町だと思う。ただ、市町が話し合う場には、県の職員も同席して、実情は踏まえて、一緒に考えていきたいと考えている。これからは市町の取組みに対して、県もできるだけ支援をしていきたいと思っている。もう少し分かりやすい部分もあったほうがいいのではないかということについては、今後、検討させていただきたい。

柏谷会長 二宮委員の言われる視点というのは、大事な視点であるが、この指針は、従来の行政の報告書のスタイルとは違って、かなり良くなっている。

二宮委員 従来の指針ではなく、良い指針をつくれればいいと思う。方向性は示しましたということで、終わってほしくないと思う。

柏谷会長 今回、出していただいた意見については、できるだけ反映するように努力はしたいと思うが、場合によっては、そういう意見をいただいたということで、将来、検討していかなければならないというような書きぶりになるかもしれない。委員の皆様から具体的にご指摘のあった点については、修正についてそれぞれの委員に了解願うということとして、全般的には、会長に一任させていただきたいと思う。