

## 第1回愛媛県地域交通活性化推進会議

### 議事要旨

平成22年7月5日(月)13時～

県庁第二別館5階 第3会議室

#### 1. 企画情報部長開会あいさつ

皆様方には、大変お暑い中、愛媛県地域交通活性化推進会議に御出席をいただき、誠にありがとうございます。

また、先般、委員への御就任をお願いしましたところ、快くお引き受けをいただき、厚くお礼申し上げます。

さて、皆様も御承知のとおり、人口減少、あるいは過疎化の進行、マイカーの普及に加えて、最近では、世界的な景気後退といった社会の変化や高速道路の料金政策の影響など、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しさを増しております。

こうした中であって、本県では乗合バス利用者が、昭和44年度のピーク時の約14%にまで大幅に減少し、鉄道利用者も約41%と半分以上に落ち込む一方、移動手段に、県民の約9割の方が自家用車を利用するなど、クルマに依存した生活実態が浮き彫りになっております。

しかし、誰しも、今はクルマの運転が可能であっても、やがては運転免許証を返納し、日常の移動を公共交通に頼らざるを得ない日が来るのは確実であります。

本県では全国平均を上回るペースで高齢化が進んでおりまして、今後、高齢者をはじめ子どもや障害者など、クルマの運転・利用が困難な方々の移動手段をいかに確保していくのか。これは、地域に課せられた、非常に重要かつ、喫緊の課題となっております。

そこで、県では、このたび皆様のご協力のもとに、「地域交通活性化推進会議」を立ち上げまして、行政、交通事業者、住民など、地域の関係者がともに考え、連携・協力して、県民の暮らしに欠かせない地域交通の維持・確保、活性化に取り組むことといたしました。

どうか、委員の皆様方には、すべての人々が安心・安全に過ごせる交通社会、クルマと公共交通が共存するバランスの取れた社会づくりに向けて、忌憚のない御意見、御提言を賜りますよう、お願いを申し上げます。あいさつとさせていただきます。どうか、よろしく申し上げます。

#### 2. 会長選出

柏谷委員(愛媛大学名誉教授)が、門屋委員の推挙により、全員一致で会長に就任。

#### 3. 副会長指名

設置要綱第5条第2項の規定により、柏谷会長が一色委員を副会長に指名。

#### 4. 会長あいさつ

会長に推薦していただいた柏谷でございます。

地域交通について私の意見を述べさせていただくと、交通というのは、通勤・通学や国内外への旅行など様々なものがありますが、私どもの研究者の側では交通を大きく2つに分けています。生活目的や生活行動の上から日常的に我々が行動している範囲内で行う交通と、たまにしか行かない、非日常的な交通目的のもとに遠い所に行くというものに分けておりました。私どもは、便宜上これらを「都市交通」と「都市間交通」というように分けております。しかしながら愛媛県の場合は、都市地域だけではなく、農山村地域もあれば離島もございますので、県としては、地域交通というふうに名前を付けられているのではないかと考えております。で、こういう日常生活のための交通というのは我々の生活に欠かせないのでありまして、そういうことが、これから法案になっていきます交通基本権というようなものにもつながっていくのではないかと考えております。

先ほど横田企画情報部長さんのお話にもありましたように、日常的な交通の中で様々な課題が浮かび上がっております。また、こういうふうな課題につきましては、既に、ここにお見えの四国中央市の井原市長さんはじめ県内でも様々な取組みが、行政の方でもなされているところでございます。

しかしながら、もう一つ、私が最近気になっておりますのは、日常的な交通が我々の日常的な生活範囲でできなくなっており、交通目的が達成されなくなってきていることでもあります。例えば、映画を観に行くとした場合、松山市の住民であれば、映画を観に行くというのは、日常的な範囲で行ける。しかし、宇和島市や愛南町の方が映画を観に行こうと思えば、最低大洲市まで行かなければならない。これが高知県とか徳島県に行くと、県内に映画館があるのは1市町村に過ぎないというようなことになりまして、映画を観に行くというような普通の生活でやるのが、かなり遠くへ行かなければならないというようなことが起こっておりますし、もっとそういうことが極端に表れているのが離島の交通ではないかなとも思います。

こういうふうに様々な問題がたくさんあるわけでございますが、先ほど申し上げましたように現在の交通事業者さんも相当多くの経験をおもちになっておられますし、また行政の方でも、様々な検討を加えられて特色のある交通施策を展開されているわけがあります。こういう中で、「愛媛県地域交通活性化推進会議」がもたれるということは大変意義があることだと思います。とりわけ関連している皆様方から具体的な検討結果や御提案が得られるのではないかと大いに期待しております。どうか皆様方から活発な御意見をいただきたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

#### 5. 議事要旨

議題1～3について事務局から一括説明

【議題1】愛媛県の地域公共交通を取り巻く環境と現状について

【議題2】愛媛県地域交通活性化推進会議のスケジュールについて

【議題3】愛媛県の地域交通に関する調査研究業務委託内容について

< 意見交換 >

井原委員 大変重要な会になるだろうと思う。県内には都市と田舎があり、例えば松山の都市内交通と過疎地の地域交通ではおのずと取り組みが違ってくる。愛媛県ひとくくりというのではなく、地域の実情に応じた対策を検討できればと思う。

公共交通と商店街は似ている。品揃えが多ければ客も来るが、店が減ると衰退する。公共交通も人が減って便数が減れば、公共交通離れが進む。

4月から四国中央市全域でデマンドタクシーを導入した。30分前までに電話してもらえれば、行きたいところにお運びする、ドア・ツー・ドアのサービス。ニーズ調査を行い、バスが1時間に1本しか来ない、バス停まで遠い、などの声を聞いて導入している。タクシー事業者さんをお願いして官民共同でスタートしているが、まだまだ不安はある。現時点では地域内の生活バスの位置付けである。調査したところ、交通弱者の行動範囲は限られており、そのニーズに合わせてスタートしたところである。

離島など、公共交通に問題がある箇所は多く、できるだけきめ細かな検討をお願いしたい。

甲岡委員 先日、四国土木協会の総会があり、交通基本法の説明があった。都会の買い物難民をどうするかについて議論されたが、田舎・離島は昔から難民である。田舎の本当の実態を精査して計画を検討する必要がある、画一的な法律ではだめであると発言したところである。

行政の代表としてこれから一生懸命考えていきたい。

日野委員 交通は幅広い言葉である。過疎地や長距離、圏域内などすべてを網羅するのはなかなか難しい。

松山中心部はここ数年で急速に力がなくなっている。郊外における大型店舗の立地、車による移動が原因である。南予無料化や4車線化などが行われているが、郊外への流出のための施策かと思うほど。

現状のまちのバランスを考えて交通体系を検討して欲しい。新しい道路をつくるのが道路行政ではないと思う。既存の生活道路を基本において道路を考えて欲しい。郊外に行きやすくなるばかりで中心部への流入は不便なままである。結果的に郊外には勝てない。

5km程度の商圏内で生活でき、それをつなぐのが交通の役割と信じている。100kmを移動して楽しむのが本当に良いのかどうか。費用対効果を考えて施

策に結び付けて欲しい。

三好委員 東温市も 3 月から法定協議会が発足し、今年度から地域公共交通総合連携計画策定に向けた調査が始まる。当該法定協議会に対する国の補助制度が来年度は無くなるかも知れないとの話も聞いており、実証運行できなくなるのではと不安。また、赤字路線が多く、バス路線の撤退も不安である。

私は市民で立ち上げた「みんなの公共交通を考える会」で調査したり意見交換したりした。会員のほとんどはバスを利用したい高齢者。当初は自分の周りしか見えなかったが、しだいに全体を考えられるようになった。情報が入ってこないと不安であり、分かっていると協力も出来る。是非、市民目線に立った情報提供をお願いしたい。

久保委員 駐車場と駐輪場を運営している。松山市中心部は地価が高いためなかなか無料にできない。駐車場は入居率が悪くなっており、経営が悪化している。商売としても成り立ちにくくなっている。これまで乗ってきてくれていた人が高齢になり、ご家族の人に乘せてもらってやってくるようになってきている。複数の人が同乗してくるので、駐車台数が減っている。

かつて、二番町から三番町にも 100 円バスが走っていたが、渋滞するなどのため廃止になってしまった。私は久米に住んでいるが、一方通行の 100 円バスは時間がかかりすぎてしまい、時間を考えるとタクシーのほうが良い。最近耳にするのは、高齢の方が病院へ通うのに、毎月の契約でタクシーの送り迎えをしているそうである。歳をとるにつれて、ドア・ツー・ドアが理想になってくる。

山本委員 西予市に住んでいる。西予市は IC の最終地点であるが、無料化になり問題も発生している（高齢者が 40km/h で走行するなど）

旧宇和町は交通の便はいいが、市内にも海・山があり、交通事情が異なる。同じ市内であっても乗り継ぎしないといけない。

旧城川町では A コープも撤退し、交通機関が無いので、婦人団体が民家を利用し買い物ができるような取り組みを行っている。しかし、お医者さんに行くことも困難な状況である。

今回のように、市だけでなく、県でも考えてもらうことはありがたい。

二宮委員 歳をとると免許を返納するということがだが、地域内は自分で運転したいという声もある。

バスは、乗らないと便が減り、便が減るとますます乗らなくなる。こうした矛盾の克服をどのようにこの会議で考えていったらいいかと考えている。

井上委員 興居島に通勤している。興居島には島内の交通が無く、島内で病院に行く足が無い。タクシーを一人の人が一台運行しているだけである。介護が必要な人は乗せられないし、代替手段も無い。松山市に過疎地有償運行や幼稚園バ

スの運行を相談したが、難しいとのことだった。本当に住民の人が困っているのであれば、どんな小さな地域でも移動できるようにするのが権利であるので、何とかしないといけない。愛媛県は広く、私の出身の愛南町ではバスの便数が少なく、買い物に出ることも出来ない。県内各地でいろんな矛盾が出てくると思う。この先、だれでも使えるシステムというものが必要になってくると思う。このあたりを考えていきたい。

関谷委員 少子高齢化時代と言っても長期的な課題。昨今景気低迷等により、利用者が減少している。坂の上の雲などで観光客は増えているが、松山へ入ってきた二次交通として、路面電車等の乗降客は減っている現状にある。会社として努力しているが、運輸部門（鉄道・軌道部門及びバス部門）は赤字である。ソフト面（乗務員指導）等はやっているが、ハード面（劣化による設備の更新、バリアフリー化）について、国の支援をお願いしたい。

木村委員 高齢社会になると、乗り継ぎ（シームレス）が課題になる。鉄道だけでなく、バス間の乗り継ぎについても抵抗があるという話も聞いている。

我々も設備投資はなかなか追いつかない状況だが、最優先は安全であり、安全投資を優先しなければならない。

窓口を閉めるというご不便をおかけしているが、列車本数だけは維持していきたいと考えている。

CO2 削減がさげばれている中、逆行して高速道路無料化となっているが、CO2の排出が少ない鉄道ということでご理解いただき、公共交通を利用していただきたい。

自動車との共存共栄も考えていかないといけない。我々は“車 de トレイン”ということで、一定の金額以上の切符を購入された方の駐車場サービスの取り組みを推進している。

鉄道の強みは、時間に正確な運行である。四国の鉄道網はインフラが古く、また、踏切が多い。事故等が発生すると遅れが生じる。この辺りについて国の支援を求めたい。

また、高速道路に対抗する速達性につながるインフラ整備も将来的には求められると思われる。

一部の駅舎で無人駅化となっている。地域の賑わいの場所として駅を利用したいという声があれば協力できると考えている（高知影野駅の例）。

高橋委員 みなさんは、高齢化が進み、如何に交通・足を確保するのかに危機感を感じられていると感じた。

“県全体でどうあるべきか”の方向性を考えるのか、状況の違う“地域を主体とした議論”を行うのか、本協議会での方向付けをお願いしたい。

高齢化により、これからの公共交通機関の主役はドア・ツー・ドアのタクシーの役割が大きくなると思う。

しかしながら、旧の市町村単位では事業者が空白という地域が存在しており、引き受ける事業者が無いという状況になる。では市がやるかという、費用対効果が難しくなる。そうなるとこれからは自家用、NPOさんなどとの“すみわけ（こんな地域ならばこうするなど）”が必要になる。

交通基本法により、どこでも移動する権利を主張されると、事業者が対応できなくなると思われる。

柏谷委員長 進め方については、時間があれば本日議論したい。

門屋委員 40年前までは地域の交通をバス、幹線はJRが担ってきた。その後マイカーが増加、過疎化が進み、愛媛では高齢化が非常に早く進行した。かつての一億人利用していた乗合バス利用者は、1400万人にまで減少した。

利用者の方にお考えいただきたいのは、私業がその大半を担っているため、利益を上げないといけない。バリアフリー、環境対策等にも対応しないといけない。

バス事業は、貸切、乗合、高速バス（都市間輸送）からなっている。貸切も赤字、高速バスも高速道路1000円の施策のため利益率が悪くなってきている。バス事業は利益が出るものを赤字（地域のバス）へ補填して成り立っているのだが、この状況が続くと成り立たなくなる。そうすると、行政等の支援をいただきながら、過疎地域を維持している状況にある。生活路線は確保していきたいのだが、成り立っていないという現状にある。

交通基本法が施行されると聞いており、地域の交通を維持していく方策を検討することには賛成である。しかし、バス路線の維持には財源が必要である。事業者の責任まで問われるのであれば、それは難しい。地域のバスが生き残れるように考えて欲しい。

齋藤委員 行政的な立場では、今までも過疎バス等に国の補助を出すなど、地域交通の活性化の推進に取り組んできたが、高齢化の影響等で事業として成り立つだけの利用者がいない状況にある。

交通基本法について政府で考え、移動の権利を認めていこうとしているが、権利を守るには、今の公共交通を維持する必要がある。その観点に立って、今後、この会議でも考えていきたい。

高木委員 半分は事務局代表という立場だが、みなさんのご意見を本検討に取り込んでいきたい。

個人の考えではあるが、地域の実情・特性に見合った交通政策を考えていけないといけないと思う。

高速道路の料金政策が、公共交通に大きく影響を与えている。これは当面の

課題だと思う。一方、少子高齢化・人口減少への対応は中長期的対応が必要になる。

このような“地域の実情”という視点“時間軸”の視点で捉えないといけないと思う。

また、鉄道ネットワークのあり方、海上交通のあり方について、県だけではなく四国全体で議論を重ねており、この議論の成り行きをフィードバックしていきたい。ここでは、高速道路の料金政策に伴い、高速バス、フェリー等に影響が出ているが、同じ条件・土俵の中で勝負できるように（イコールフットイング）国に対して主張していきたいと考えている。

一色副会長 私は船会社を経営している。船会社には二つの観点があり、一つは海の幹線交通を担っている。これは高速道路と競合する。一つのモードへ支援されては、如何に合理化をしても競争にならない。この問題については、イコールフットイング論、バランスの取れた交通政策が必要と考えている。もう一つは離島航路。私の会社は 7 つの航路を運航している。離島航路は命綱の交通網であり、何としてでも維持することが使命だと考えている。

しかし、少子高齢化・人口減少が進んでおり、中島では 5500 人いた人口が毎年 300 人以上減っており、今後も減っていくと思われる。子どもがいない島もある。民間企業としては経済原則に馴染まない、福祉的な観点からやるしかない。

現在は、船が唯一の交通機関となっている航路については、赤字を補填してもらえらるセーフティネットができていますが、今後、財政の厳しい中、このような制度が維持できるかどうかは分からない。

船が老朽化した場合、船一隻 7~8 億円、場合によっては 10 億円かかるが、展望が厳しい中、造っていけるかどうかは不安である。例えば、上下分離方式で船を国で造る、道路財源を用い“海上国道”ということで、船を国で造り、事業者に貸与してもらい、といったことも必要かと考えている。

離島航路の運賃は他の交通機関と比べて高すぎる。中島の旅客の場合、km 当たりの運賃が JR の 2 倍、トラック運賃は高速道路の 8 倍かかる。現実問題としてこのように料金がかかるのなら、移動の権利といえるのか。こうしたことを考えて欲しい、充てるべき財源は離島航路ではないかと思っている。

柏谷会長 公共交通の確保は安全で豊かな暮らしを支えるために必要なものである。ヨーロッパでは“イブニング”を、お酒を呑んで楽しむ。これは、公共交通が充実しているから可能である。欧米では公共交通は 24 時間運行している。資本コストは行政が出し、運営コストの半分までは行政が出している。ここまでいくと豊かな暮らしを支えることが出来る。色々な面から交通問題を考えていく、背後にある暮らしと結びつけた上で交通問題を考えていく必要が

ある。

以前、ある道路計画の委員会に出席されていた85歳ぐらいの老人クラブの役員さんが「車でどこにでも行く、バスのことは考えたことがない」と発言していた。新居浜ではバスでは成り立たず、タクシーを利用した運行になりそうだとのこと。バスの利用が少なく、思った以上に自動車交通依存が浸透してしまっているようである。

事務局へ二点お願いがある。様々な意見が出ており、お互いが理解できているのか不安である。一人ひとりが納得できるような仕掛けを考えて欲しい。

もう一つは、事業者さんは問題点をかなり分かっている。行政でも色々な取り組みをされており、かなりのことが分かっている。そのような声を集めれば、課題がでてくるのではないか。他の府県の事例、一般論はあまり必要なく、県内の関係者の意見をとりまとめる方が大事ではないか。

高橋委員の意見(とりまとめの方向性)に対して事務局の回答をお願いする。

事務局 とりまとめ方については、基本的にはこの場で議論していきたいが、まず県全体の現状認識と方向性を示し、地域特性(市街地や郊外など)ごとの方向性を示していきたい。交通基本法では、市町に計画を作ってもらうことになると思われるので、個別の地域に根ざしたものは、市町レベルで検討していただかないといけない。そのための基になるようなものを検討していけたら良いとイメージしている。

柏谷委員長 ただ、そこに出てくる意見がまとまったものにする必要はないのではないかと。県でまとめるにしても、その中にたくさんの意見が含まれる方が良いのではないかと。

事務局 ある程度の地域特性ごとのイメージができあがれば良いと思う。その中に色々な意見があれば活用の幅が広がるので、こういうところはこうする、とまで限定する必要はないと思う。

門屋委員 地域公共交通活性化との関係はどのように考えるのか。

事務局 地域公共交通活性化再生法に基づく総合連携計画に関連して取り組んでいるところがある。基本的に自治体レベルで取り組んでいくことになるが、デマンド交通などはこの制度を活用した取り組みがほとんどであり、参考にしていく必要があると考えている。このほか、市町等からの意見を集約するので、そのあたりも参考にしていきたい。

柏谷委員長 この他、会の進め方について、意見はないか。

会場 (特になし)

柏谷委員長 調査の進め方について、意見はないか。

二宮委員 市街地に偏ることなく田舎などそれぞれの住民の意見を聴くような調査になるのか。



事務局 資料にあるとおり、まずは生活経済圏域の区分を踏まえた上で、その後特性区分（市街地、郊外、中山間地域等）を踏まえて調査を行いたいと考えている。フェアな形でやりたいと考えている。

柏谷委員長 この他、意見はないか。

会場 （特になし）

柏谷委員長 次回の予定について、事務局よりお願いしたい。

事務局 第2回は10月下旬頃の開催を予定。

以上