

第2回愛媛県地域交通活性化推進会議

議事要旨

平成22年11月19日(金)13:30～

県庁第二別館5階 第3会議室

欠席:(株)まちづくり松山 日野二郎委員

代理:愛媛県バス協会 (伊予鉄道(株) 竹中自動車課長)

四国中央市 (愛媛県市長会事務局 協事務局長)

1. 開会

- ・ 資料確認(司会)
- ・ 会議趣旨の確認及び本日の会議の進め方(柏谷会長)

ただ今から第2回愛媛県地域交通活性化推進会議を開催します。

議事に入る前に当会議の当面の目標と協議の進め方について若干説明します。

県では、来年度、県民の足をいかに確保・維持すべきかということに主眼をおいて本県地域交通の向かうべき方向性を県民にお示しする「愛媛県地域交通活性化指針」の策定が検討されております。

この会議は、本県地域交通の維持・活性化方策などについて検討するための常設の機関として、本年7月に立ち上げられましたが、今年度の当面の目標は、「愛媛県地域交通活性化指針」策定に向け、本県地域交通の現状及び課題を整理し、本県地域交通の向かうべき方向性、各主体の役割、責任等についての議論を深めていくこととなります。

本日は、お手元にお配りした次第でございますように、前半で、本県の地域交通の現状及び課題について協議し、後半で、「本県地域交通の向かうべき方向性」や「各主体の役割、責任」といったテーマについて、今後、どのような視点で、また、どのような点に留意して取りまとめを行うかということについて、意見交換をしたいと考えております。

2. 議事

(1) 本県地域交通の現状及び課題について(事務局報告及び協議)

柏谷会長 それでは、早速次第に沿って議事を進めます。まず、議事の一番目の「本県地域交通の現状及び課題について」を事務局から簡単に説明を受け、その後、質問、意見等をいただきたいと思いますのでよろしく申し上げます。

- 事務局説明 -

議題1「本県地域交通の現状及び課題について」を【資料1】「愛媛県の地域交通の現

状及び県民ニーズ調査等の実施結果について」及び【資料2】「現状のまとめと地域公共交通を検討するうえでの課題の整理」を基に説明。

柏谷会長 事務局から説明いただいた内容について、これから協議を進めたいと思いますが、まず、事務局の説明について、質問等はありませんか。

<質問>

高木委員 県民アンケート調査の実施時期を教えてください。

事務局 県民アンケート調査は9月中旬に実施した。2,000名を抽出して実施し、回収率42.7%であった。

<協議>

柏谷会長 アンケート調査では、普段の交通手段として、車を使う人と公共交通を利用する人とで分けて分析して欲しい。自動車だけを使う人は、公共交通の実態を全然知らない。今回のアンケート調査結果によれば大多数の方は公共交通を使わないということなので、その人たちがどういうふうにお考えになっているかということを知るということも推進会議としては大事なことはあるが、公共交通のことを全然知らない人に公共交通のことを聞いてもしょうがないということもあるので、今後の分析において分けてもらいたい。

甲斐委員 アンケート調査で回答者の属性はどういうことを聞いているのか。職業別などでも傾向が違って来るかもしれない。

事務局 事前に送付している詳細版(別冊資料)にアンケート票を掲載している。属性については、住所、性別、年齢、職業(会社・団体職員・公務員、学生、農林漁業、商工業自営、専業主婦・主夫、無職、その他)を尋ねている。そのほか、自動車免許の有無、自分で運転できる車等の有無、送り迎えしてくれる人の有無、最寄りの交通機関までの距離や時間(交通機関の種類別)を聞いている。公共交通を利用している理由、利用していない人には何が改善されれば利用するかということも聞いている。今後の課題として整理させていただく。

甲斐委員 アンケートから移動のパターンを抽出できないか。通勤・通学の実態はもちろんのこと、買い物、通院その他外出の頻度など、移動の実態についてももう少し細かく分かればよいと思う。

事務局 アンケート調査票では、買い物、通院、観光、送迎等の移動目的、目的施設等の種類及び所在市町名、自宅からの距離、頻度、主な交通手段などについても聞いている。今後将来推計を検討していくうえで、これらの調査結果資料も必要に応じ活用しながら分析をしていきたいと考えている。

甲斐委員 移動の実態に関する回答を集積して図にまとめるような作業があると良い。

事務局 もう1点付け加えさせていただくと、アンケート調査では、県下の6圏域ご

とに、また、市街地、中山間地域等の地域特性ごとに実態をあぶり出す必要があるということで、各圏域の地域特性区分ごとに人口割合に応じて調査対象の抽出を行った。

三好委員

東温市でも山間地 5 箇所で開催のためのワークショップを行った。私も所属している「みんなの公共交通を考える会」も調査に加わり、行政とコンサルと一緒にサロンにお邪魔してお話を聞かせていただいた。全部で 118 名、対面でお聞きした。サロンの専任さんを除くと、70～80 代の方が参加された。女性が多いのだが、運転できるのは 3 割程度である。

その参加者の中に、耳がとおく白内障で病院に通っているが運転をしているという 90 歳の方がいた。おばあさんを病院に運ばないといけないから運転免許を返上できないということであった。

主な外出目的は、通院。買い物みの外出はまれで、通院のついでに買物をするという方が多い。移動販売車や生協の配送を利用している方もいた。通院時に買い物をしたいが膝が痛くてできないという人もいた。足が悪いから後ろを向いて坂道を降りてきてバス停まで来てバスに乗ると言う方やバスに乗る時に転んだ事があるので、怖くてバスには乗らないと言う方もいた。

月に一回、集会所に集まるサロンが楽しみで、ここにずっと住みたいとほとんどの方がおっしゃっていた。男性の方で奥様がいなくなると生活出来ないで家族の所に行きたいと言う声があったが、女性の高齢のほとんどの方は、友達もいないし、話し相手もない、ぼけるだけだから自分達はここにいて、本当に動けなくなったら施設に行くという話だった。

タクシーの利用料金は片道が 1,000 円～4,000 円ぐらいで、多い方で月 3 万円を使っている。バスは自宅からバス停までが遠くて利用していないと言う人や、小さいバスでも良い、乗り合いもする、病院の予約もそのバスに合わせるので、週 2 回でも良いから、とにかく何か走らせて欲しいという声があった。

地区によっては夏休みに全くバスが走らない所があり、夏休みの移動は全部タクシーでされている。地区によっては病院がたくさんあるが、行く病院がそれぞれ違うので、乗り合いが出来ないと言う方もいらっしまった。

上林の方はタクシーを利用する方が多く、今のバス料金より高くても、1 回 500 円でも 1,000 円でも構わないので走らせて欲しいと言われている。

小学生・通学生がいる間はバスがなくなると信じている人が多く、赤字を市が補填してもそれでも赤字で、その中で伊予鉄道さんがバスを走らせてくれているという話をするとすごく驚かれた。自分達が協力出来ることはしたいとおっしゃっていた。

情報が伝わっていない。知ることで、協力出来ることがあり、伝える場が

必要である。代替交通を用意しても、伝わってなかったら利用しないと思う。県の調査だと分かるのは僅かであり、各市町できちっと調査をしないといけない。谷によってニーズは異なる。地域の声を聞いて、最適な対策を考えていかないといけない。

柏谷会長 収入は支出の割程度といったところで、関係者がみなさん大変苦労されて運行されている現状なんだろうと思う。

JR 予土線の取り組みについての説明をお願いしたい。

甲岡委員 同じ人間として生まれて同じ時間を共有しているのに、都会に住む者に比べ、田舎に住む者は、一日の時間を設定することが困難。当町のような中山間地域では、買い物に行きたい、病院に行きたい、又は文化事業等に参加したいと思っても行くことが出来ない。これで本当の“公共”交通機関といえるのだろうか？危機感を感じている。

そういった中で、先般、JR 予土線の利用促進を図ろうという動きが実現した。高齢化はすごいスピードで進行しており、予土線沿線の市町では交通弱者がどんどん増えている。愛媛県と高知県をつなぐ鉄道が無くなると大変なことになる。宇和島市や当町では多くの高校生が通学に利用している。また、当町の高等学校には、高知県からも来ている生徒さんもいる。廃止するわけにはいかない。

今回は、行政がまず主体的に動くべきと考え、JR 四国さんには事前に情報を入れておりませんでした。共にがんばっていきたいと思っている。

交通基本法が制定されようとしている中、当町のような事例は全国にたくさんある。国に本当に地方の大変さを解かってもらうためにも、地域のためにできることをやる、真剣に考える必要があると考えて協議会を立ち上げた。

木村委員 JR は、高速道路社会実験で大変厳しい状況にある。駅の無人化など、経営改善策に取り組んでいる。列車本数の維持を目指しているものの、このまま環境が改善しなければ、その点にも手を付けないといけないかもしれない。

アンケートで一定の条件を元に、公共交通への転換を図っても良いという声はあるが、早く手を打たないと状況が悪化するのではないかと危惧している。急ぐ必要があるということをお願いしたい。

また、一般的に都道府県の道路予算は一般会計の約 10 ~ 15% を占めるといわれている。全国的に道路の予算はいまだ多い状況にある。現在予讃線と平行して直近で国道 11 号の工事が進捗している。高速道路は必要ということで作ったので仕方が無いが、一般の道路から高速に転換され、渋滞が無くなった状況の中、一般道路の整備を進める必要があるのか、道路予算の一部を公共交通に転換してもらえれば、地域の交通は様変わりするのではないかと思う。

柏谷会長 交通基本法に関する検討状況等の説明をお願いしたい。

齋藤委員 今後急速に高齢化が進行し、買物難民が 600 万人にのぼると予想されるなどの状況にあり、国民が安心して移動できる権利を保障する交通基本法の制定に向けて検討が進んでいる。今後の情勢を見ないと分からないが、移動権の保障を目指す第一歩として、これまでにあった色々な補助制度を廃止・統合し、地域公共交通維持確保改善事業として予算要求している。

これまでは、立ち上げからの期限が 3 年間と限定されていたものを、地域の特性に応じた経費を算出し、その 1 / 2 を上限に補助しようとするものである。今までは事後的な補助だったものを先に行うことで、関係者が自由な活動ができるのではないかと考えている。昨年の約 2.1 倍の予算要求をしている。予算が通らなければ元の木阿弥ということになるわけだが、皆様の足の確保に向けて、新しい制度について予算要求しているところである。

(2) 本県地域交通の向かうべき方向性について(意見交換)

柏谷会長 「地域公共交通をいかに維持・確保するか」、「各主体の役割・責任」といったテーマについては、次回の第 3 回推進会議で協議し、さらに議論を深めたいと考えておりますが、これらのテーマについて、今後、どのような視点で、また、どのような点に留意して取りまとめを行うかということについて、意見交換をしたいと思います。

まず、事務局から、主体ごとの役割・課題についての現状認識を簡単に説明していただき、それを材料にして、意見交換をしたいと思いますのでよろしくお願いします。

- 事務局説明 -

議題 2 「本県地域交通の向かうべき方向性について」を【資料 3】「各主体の役割と課題について」を基に説明。

< 意見交換 >

柏谷会長 ここでの議論は、事務局としては、供給側からみた場合の課題、利用者側からみた場合の課題、また、関係者全体にわたる調整といえますか、そういうものの課題ということで、それぞれの側面から御意見をいただく形で進めてほしいということではありますが、どういう観点からでも結構です。皆さんの独自の観点からでも結構でありますので、今後、どういう問題にどのように取り組んでいくべきかというようなことについて御意見をいただければと思います。

二宮委員 利用者・高齢者の意見は、アンケートだけで把握することは難しい。利用者、行政及び事業者が参画する三者一体の会議をもち、そこで、受益者負担もどの程度であれば負担ができるか、行政がどの程度負担をするか、また、収支

の状況がどの程度であれば事業者としても運行の継続のためにがんばっていくことができるかといったことを話し合わなければならない。そのような話し合いの場をそこそこでたくさん作っていかなければ、机上の空論で終わってしまう。

- 柏谷会長 交通協議会などの色々な取り組みがあると思いますので、事務局の方から、そういう話し合いをする場の設定について説明をお願いしたい。
- 事務局 公共交通機関を利用する目的や交通の事情は、地域ごとに事情が異なることから、市町において地域ごとに住民の意見をきっちりと聴く場を設けることが大事だと思っている。そういった場が設けられていない市町に対しては、その創設を働きかけていきたい。
- 本会議は、各市町の一つ一つの地区を取り上げて議論する場ではなく、大きな観点から、住民の利用がどの程度の場合はどうのような交通手段を中心に考え、その費用負担、連携の考え方など、大枠を皆さんに議論していただく場にしたいと考えている。
- 最終的には、この会議以外のそれぞれの地元で議論し、それぞれに応じたあり方を考えてもらわないといけないと思う。ここでは大きく、市街地、中山間、離島などの大きな枠で考えていきたい。
- 竹中代理 バスを走らせても乗っていただけないのは、利用者の生活の実態に合っていないということが大きい。利用者の特性は、地域というより集落ごとで違う。これをバスでカバーするのはかなり難しい。集落の特性をつかんだ上で運行することが重要だと思う。松山市でも、今月下旬から山間地域5地区を皮切りに、松山市、地元、事業者が膝を付きあわせて議論しようとしている。細かい地域単位で特性をつかんだ上で、今後の交通をどうしていくのかといった議論ができるような場を設けることについて、県はその後押しをして欲しい。最終的には、各地域の細かな単位で住民が自分たちの交通について考えて選んでいく、そういう場ができるように県に後押しをしていただきたい。
- 関谷委員 安全・安心・快適なサービスに取り組んでいるが、バスも路面電車も赤字のなかで運行している。経費削減に努めている。平成13年から様々な取り組みを実施してきたが、ここ2年ぐらい前から利用者が減少している。観光客の二次交通としての利用が進んでいない状況にある。
- 市内電車を平成13年から10両低床式電車に更新したが1億8千万円/1両かかり、県・市からも一部支援をいただいた。郊外電車も、京王電鉄から環境にやさしい中古車両30両を逐次導入していくということで、現在すでに18両導入しており、来年、最終的に30両入る予定であるがこれも約15億円(新車では70億円)かかる。また、列車集中制御装置更新の時期にきている。設備更新等に伴う負担は山場があり、来年がその時期。安全・安心のためにな

んとか 23 年度末までには設備の更新をしたいと考えている。是非とも行政の支援をお願いしたいと思っているが、政権交代でまた支援の制度が変わるといことで、大変困惑している。鉄道を取り巻く環境は、全国的にも極めて厳しい状況にあり、我々も努力はしていくが、御支援・御助言等をいただき、がんばっていきたいと考えている。

井上委員 三好委員の話のように、サロンのような中に入っていけば意見を聞くことができる。しかし、地域の中に入っていこうとすると、地域の有力者がでてきて、それが地域の声として伝わってしまう。地域の人知らないこと、地域に浸透していないことが、地域の声としてあがってしまう。高齢化が進むと協働しようとしても、地域にそういった力が無いということが起こる。例えば、私が働いている島では、公共交通はタクシー会社が一社でしかも休止状態で非常に困っている。こうした状態でも声があがっていかない状況にある。住民が自発的に仕組みを作ると長続きするというのが、それができない地域もある。そのあたりを考えて、県から市へ指導していただき、地域に必要なものが実現することを望む。

甲斐委員 今回のアンケート調査結果の資料に圏域間の移動の状況を図に示したのがある。都市間連携ではないが、市町間、移動元と移動先で交通の連携をとって、協定を結ぶようなやり方が考えられないかと思っている。今、定住自立圏について勉強している。市町村が連携し、オーダーメイドで役割分担の協定を結ぶといった仕組みを活用することもあると思う。定住自立圏をやっている地域のほとんどで、医療と交通はやりたい施策としてあがっている。過疎地有償運送について、「にこにこ日土」は今のところ比較的成功事例かと思う。地区のみなさんが会員になり、スクールバス以外は市からの補助を受けなくてやっている。恐らく問題になってくるのは運転手の確保。今は地域で担っているが、将来的には地域から担い手を得ることができなくなると思う。今のうちにタクシー、バスと仲良くなっておいて、人的にもサポートしてもらい、共存することが大事だと思う。行政の役割としては、地域の団体と事業者など、様々な関係者を結ぶ役割を担って欲しい。

甲岡委員 行政の立場からの意見として聞いて欲しい。ここに住民の課題として書かれているが、住民の方は我慢し続けている。知恵を出せといわれても出せる状況ではなく、行政主導で行わないといけないと考える。先程買い物難民という話が出たが、既に昔からそうになっている。こうした中、例えば公共交通機関を使えばエコポイントが付く、ポイントが付いて何点以上になれば安くなるという方法はどうか。特に若い人に使ってもらうように割引率を上げるといった工夫が必要ではないかと考えている。こうし

た取組には、国が法的に担保することが最も大事ではないか。費用に対する担保などを見極めてもらう必要がある。決裁権がある人が、地方に出向いて実態を精査の上政策に生かして欲しい。

一色副会長 離島航路も運航しているが、離島の高齢化は著しく、毎年利用者が減っている。船が着いても綱を取ってくれる人が居なくなりそうである。島民の最も大きな不満は運賃が高いこと。しかし、それだけの運賃を頂かないと将来にわたって船の便を維持できないというぎりぎりの線をお願いしているという状況である。高いことは我々も十分認識している。キロ当たり運賃で言えば、JRの2倍、高速道路の8倍の運賃を取らないとやっていけない状態。高速道路を無料化するお金があるなら、しかもその原資は税金であり、まず、離島航路の運賃を引き下げようにして公的資金を使って欲しい。交通エコポイントを是非作って欲しい。いろんな場で申し上げているが実現できていない。

三好委員の話のなかで運賃が高くても良いからというご意見があったが。

三好委員 タクシーの運賃を払うくらいなら、まだ乗り合いの方が良いという意見だと思う。

高木委員 交通基盤の一部についてのみ税金をつぎ込むのは問題だと考えている。特に四国地域では、事業者の努力では解決可能なところをはるかに越えている。地元行政だけでこれを解決することも財政的にとても無理である。我々も言い続けているが、高速道路料金施策についての影響については、政策決定をした国が補填すべきと考えている。

公共交通を取り巻く環境は、限界に近い状況にあり、事業者だけでも、行政だけでも、公共交通を守ることは難しい。その中でも、「にこにこ日土」は昨年度黒字で非常にうまくいっている。過疎化でどうしようもなくなる前にこのような仕組みを作ったことが成功要因と聞いている。また地元の意識の高さも成功要因と聞いている。行政だけ、事業者だけでなく、地域の意識改革も大事であると思う。

また、各主体間の連携も非常に重要だと思う。例えば四国四県でスクラムを組むことも大事だと思う。

資料3にいろいろまとめているが、地域特性によって、公共交通機関のあり方はずいぶん変わる。地域特性に合った柔軟な課題解決方法を探らないといけない(空間的な問題)。また、時間軸の話であるが、当面たちまち対応しなければならぬ問題と短期的あるいは中長期的に対応しなければならぬ問題とを切り分けて考えないといけない。特に、高速道路料金政策による公共交通機関の経営の急速な悪化はたちまち当面解決しないと聞いている。その辺の時間軸の捉え方というものも考えないといけない

い。

柏谷会長 「にこにこ日土」は、なかなかまねできない。運転手や経理担当の事務員は、極めて少ない給料でボランティア的・犠牲的精神でやられており、これを他の地域でも同じようにやってくださいとはなかなか言えない。事業者の方もギリギリで運行してもらっている。本当に待ったなしの状況である。時間が来たが、おっしゃり足りないことは、事務局までお寄せください。

(3) その他

事務局 次回は3月中旬頃を予定。都市部、中山間地域といった地域特性に応じた地域交通の向かうべき方向性や関係の役割・責任について協議いただくとともに、具体的な取り組みについてもご意見を頂きたい。来年度策定を予定している本県地域交通活性化指針につなげていきたい。