

第3回愛媛県地域交通活性化推進会議 議事要旨

平成23年3月25日(金) 13:30~15:10

県庁第二別館5階 第3会議室

欠席:(株)まちづくり松山 日野委員

公募委員:三好委員

代理:愛媛県バス協会 (伊予鉄道(株) 玉井自動車部次長)

四国中央市長 (愛媛県市長会事務局 脇事務局長)

鬼北町長(企画財政課 葛本課長補佐)

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) 本県地域交通の向かうべき方向性についての意見交換

【資料説明】資料2:第3回推進会議資料の要約(その1)

<意見交換>

高橋委員 公共交通等の利用者数の将来の推計について、タクシーの輸送人員が入っていない。以前の推進会議でタクシーも公共交通として位置付けて欲しいと発言した。予測に入っていないのはなぜか。公共交通と捉えていないのか。平成22年でタクシーの輸送人員は1,533万人で、資料に掲載されている乗合バス(1,331万人)よりも多い。タクシーの位置付けをどのように考えているか教えてほしい。

事務局 当然タクシーも公共交通の役割として重要である。乗合バスの空白地域においてはタクシー会社にデマンド交通をお願いするということもあるし、愛南町のようにバス停から遠く離れた所については助成金を出して支援する例もある。地域によって色々な使い方があると思うが、タクシーも当然一つの手段として公共交通の一翼を担っていただきたい。

今後指針を策定する段階でタクシーも公共交通として位置付けて盛り込んでいく考えである。

今回の将来予測は、大量輸送でない交通モードということで除いている。

- 柏谷会長 交通機関は、公共交通機関と私的交通機関という分け方のほかに、大量交通機関（マストランジット）と個別交通機関という分け方をする場合がある。タクシーは個別の公共交通機関になる。伝統的に公共交通機関は大量型のものが主流であったから、今回は大量交通機関の予測としているのであろう。タクシーの役割は大きなものであるから、今後、議論を深めていきたい。
- 事務局 今回の推計は、人口に対する交通機関ごとの利用者数の比率の過去の推移と将来の愛媛県人口の推計とを基に算出したもので、あくまでも大まかな試算であることを御理解いただきたい。
- 木村委員 「地域交通の方向性」に関して、松山市の市街地域の中でマイカーなどの私的交通の利用から公共交通の利用への転換を促進するとあるが、具体的にどうしているのか。また、多様な交通モードの連携促進とあるが、これは誰が旗振り役をするのか。
- 事務局 利用促進は、交通モード間の乗り継ぎ機能の強化や交通結節機能の強化などにより、ドアツードアに近いシームレスな公共交通にしていくことで、転換を促したい。また、そのためには、県民の意識改革も必要になってくるので、その点にも力を入れていきたい。
- 多様な交通モードの連携については、行政の役割も大きいと考えている。市町内は市町主体で、それを超えるものは県も関わりながら連携を促進していきたいと考えている。具体的な内容については、今後、委員の方々の御意見も伺いながら、来年度の策定を目指している指針に活かしていきたい。
- 木村委員 多様な事業者がいるので、行政が大きく関わって推進する必要があると思うが、そういう理解でよいか。
- 事務局 そのとおりである。
- 柏谷会長 「私的交通の利用から公共交通の利用への転換」という表現は、私的交通をなくして公共交通へ一方的に移してしまうというふうに捉えられかねないので、避けるべきではないか。私的交通も公共交通も使える社会を目指すことが重要である。今のままでは、自動車しか使えず、公共交通が使えなくなってしまうことが問題である。
- 事務局 おっしゃるとおりであり、平成 18 年に県が“公共交通利用推進宣言”を出しており、その中でも車と公共交通のバランスの取れた社会を目指すこととしている。今回は、公共交通の活性化の指針なので思い切って書かせていただいている。指針を仕上げるに当たっては、みなさんと協議した上で表現していきたい。
- 公共交通網が発達している松山市の市街地域においては、充実している公共交通網をさらに活かしていくことが、他の地域に比べ特に重要であると考えることから、転換を促すことを表現している。私的交通をなくして一方的に

公共交通に転換するという趣旨ではなく、公共交通の分担率を少しでも高めていこうという趣旨である。

二宮委員 松山市の五明などは山の方に集落があるので、バス停などの公共交通を利用できる場所まで行くにも、私的交通を利用せざるをえない。地域ごとの特徴を考えて方向性を示すべきである。

事務局 おっしゃるとおりであり、松山市のすべての地域を市街地と考える訳にはいかないの、松山市の中でもそれぞれの地域に応じた考え方が必要と考えている。

一色副会長 資料に書いてある「将来予想される環境の変化」の内容に特に異論はないが、エネルギー制約のことについてはどのように考えているのか。燃料の価格体系をどのように設定して将来を予想したのか。供給減なども考慮しているか。

事務局 条件設定が難しく、燃料の価格が今後どのように推移するかということまでは分析していない。今の水準でいくであろうという仮定のもとで将来の予想をした。

一色副会長 エネルギーが手に入らなくなる可能性もあり、手に入っても値段が高騰することも考えられる。原油価格が 200 ドル近くになってくると、私的交通だけではなく、公共交通の維持も採算面から厳しくなると思われる。不採算の路線や航路は、さらに切らなければならない事態も予想される。

柏谷会長 大変重要な指摘である。コストが上がっても事業者はそのコストを運賃に転嫁できない。今後の大きな検討課題である。

(2) 各主体の役割などについての意見交換

【資料説明】資料3: 第3回推進会議資料の要約(その2)

<意見交換>

関谷委員 資料には「鉄道の安全安心な運行の維持のための設備投資を支援」などの記載も見受けられるが、[公共交通モードごとの連携方針]を整理した表の中では、「鉄道ローカル線は事業者の自助努力で維持」と整理されている。国の補助制度もあるが、自治体の支援がないと国の補助が出ないか、又は国の採択の優先順位が落ちる。我々もこれまでずっと自助努力でやってきたが、今後は、自治体の支援がなければ、鉄道の運行の維持が非常に厳しいと考えている。

事務局 ここでは原則的な考え方を述べており、第一義的には各事業者で考えていただくというのをベースにしている。今回の国の補助制度の見直しで協調補助の縛りはなくなるが、おっしゃられたように、優先順位は落ちてしまう。今後、具体的な支援策を検討する中で検討していくが、あくまで原則論として御理解いただきたい。

木村委員 資料の[拠点・軸と運営母体の関係]の部分では、公共交通に関する現在の動向、

あるいは交通基本法で議論されている方向と一致しており、理解し易い。特に、民間事業者は、人口が減少する地域においては、撤退せざるを得ないことを具体的に表している、わかりやすいものとなっている。ところが、[公共交通モードごとの連携方針]の中では、冒頭で「公共交通を維持・確保するためには、交通モード各路線ごとに、交通事業者、行政、住民・利用者等の連携方針を定め、それぞれの役割と責任分担のもとで協働して取り組む必要がある。」と記載しているにもかかわらず、あらためて「事業者の自助努力で維持」と記載しているのは矛盾している。検討の上、修正するか、削除していただきたい。確かに事業者の自助努力が必要であることは重々承知しているし、これまでもいろいろな取り組みを行ってきたが、予土線や予讃線(海回り)などの赤字路線は、瀬戸大橋線の収益を回してなんとか運行を維持している状況にある。しかし、高速道路の割引等により、これではもう維持が困難であるということで、色々なお願いをしたり、理解を求めてきたりしたところである。「事業者の自助努力で維持」という表現は、まだ余裕があるのかと県民に誤解されかねないので、改めてもらいたい。このまま行けば、沿線の方々には申し訳ないが、鉄道からバスへの変更ということにもなりかねない、本当に厳しい状況の中にあるということを皆さんに認識していただきたい。そういう意味で、ぜひ誤解のない表記にして欲しい。

それともう一つ、資料にもあるように、鉄道は、大量輸送・定時性・速達性に優れた交通手段と記載しているが、ある経済学者は、鉄道の大量輸送の特性に着目して「過疎の進むようなところに本当に鉄道がいるのか」とまで言っている。暴論に近い発言であるとは思いますが、そういうことから言えば、鉄道がバスやデマンド交通に変わるという方向になりかねない。行政が本当に鉄道を必要と考えているのであれば、それが伝わる文章表現にしていきたい。県をはじめとする自治体の声というのは、地方の声を中央に届けるという観点からも、非常に大事である。整備新幹線の実状を見てもわかるように、県民のことを考えて、強く地方の声を中央に伝えていただきたい。

柏谷会長

重要かつ深刻な問題である。3年先とか5年先の当面の計画ということなら、もう少し事業者さんががんばってくださいという言い方も分からなくもないが、(今回将来推計をした)平成46年までの計画ということになると、事業者の自助努力だけで鉄道の運行を継続するのは難しい。現実には、高知県や徳島県で、第3セクターという形も出てきている中で、愛媛県がローカル鉄道の運行継続にまったく知らん顔をするという訳にもいかないと思う。しかし、これは県としては大きな決断になるかと思う。県の長期計画では検討される可能性があるのか。

高木委員

長期計画は、来年度中には策定したいと考えている。ただし、交通の問題に

については、この会議で御議論いただいている「愛媛県地域交通活性化指針(仮称)」の方がむしろ専門分野の計画として位置付けられると思う。

長期計画の基本構想は向こう10年間、アクションプランは当面4年を目標にしており、同指針とはスパンが異なる。長期計画でも交通に関して言及する部分はあると思うが、交通に関しては、同指針について議論するこの会議での検討の方が中身の濃いものになると考えている。

柏谷会長 ローカル鉄道の維持に関する問題は、非常に大きな問題であるので、今後、この会議で指針の検討をしていく上で、県の基本姿勢とまったく違う方向で議論を進めていくことはできないのではないかと考えている。ローカル鉄道の維持に関しては、それに対する県の姿勢を何らかの形で示さざるを得ないと思う。場合によっては、「今後の検討課題」ということで終わらざるを得ないかも知れないが。

高木委員 ただ今、交通事業者の委員の方々から御意見・御指摘をいただいた。従前の役割分担や仕組みでは公共交通の維持が難しくなっているため、今回、県民の足を確保するための指針を作ろうとしている。そういう問題意識のもとでこの会議を開催して指針策定に向けた議論を行っていただいているので、従前のままの仕組み・役割分担を追認するだけということにはならないよう、委員の御意見・御指摘を十分踏まえて、指針の内容を精査させていただきたいと思っている。

木村委員 資料には、[公共交通モードごとの連携方針]が示されているが、例えば幹線鉄道のところを見ても、「幹線は、国のサポートを受けつつ事業者の自助努力で維持」としか記載されておらず、県の役割が触れられていない。宇野線などは国も県も支援していると思うが、この表現で正しいのか。これからは県も一緒になってやっていかないといけないのではないかと。

先般、高知県出身の国会議員が、予算委員会の中で整備新幹線について質問し、大畠国土交通大臣が、四国の鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会の存在にも触れながら、「地元の方々の一つの方針というか、ビジョンというものが今後示されると思うので、そういうことを参考にしながら国としても考えて参りたい。」と答弁された。裏を返せば、地元の声というのがなければ考えることすらしませんよ、というふうにも受け取れる。ですから、県民の代弁者として県をはじめとする行政の役割が重要になると理解している。資料の[公共交通モードごとの連携方針]の記載には、県の意気込みが感じられない。我々も努力はするが、努力シロがだんだんなくなっている。努力しても駄目な場合は、一番危ないところから切っていくしかない。それを避けるためには、まずは地域の声が必要。そういった地域の声を伝えるのが行政の使命だと思っている。

- 事務局 JRについては四国4県の問題でもあり、4県での検討がなされているのも事実である。また、JR四国については、民営化のために国が資金を手当てする経営安定基金の制度がある。その果実が十分でないということで現在国において基金の積み増しも検討されている。そういった動きも踏まえて、国の果たすべき役割、4県との関係なども総合的に考えながらこの問題については検討していく必要があると思うので、木村委員のおっしゃったことも含めて今後この会議で検討していきたいと考えている。
- 柏谷会長 大変重い大きな課題ではあるが、避けて通れない問題であると認識している。せっかくこの会議を立ち上げたのであるから、平成23年度には、どこまで踏み込めるかは別として、この問題について何らかの検討をしていきたいと考えている。
- 二宮委員 県とJRの話をお聞かせもらったが、住民の側からも意見を言わせてもらいたい。住民にとって鉄道は大事な路線であり、無くなったら困る。そのところは、住民のことを考えて、県もよく検討してほしい。住民の一人として聞いていると、県には熱意が感じられない。住民を主体に物事を考えると、県は、もう少しがんばらないといけないのではないかという感じがした。
- 事務局 県としてもJRが地域の足として貴重な役割を果たしていただいているということは十分認識している。こういった形でそれをサポートできるかということを検討していきたいと考えている。県やJRがどこまでできるのか、住民がどこまで協力していただけるのか、まさにその議論を行っているので、そのことは御理解いただきたい。県は、決してJRをないがしろにしているわけではない。鉄道は、貴重な足として必要なものであると認識しているので誤解のないようにしてほしい。
- 柏谷会長 多様な交通手段を維持するのが重要だが、四国中央市のデマンドタクシーなども残念ながら新聞報道等を見る限りでは不調である。県民がどれだけ公共交通を利用しているのか、思った以上に公共交通の状況は厳しい。また、一方では、公共交通の利用者が少数になればなるほど、公共交通に頼らざるを得ない人の立場は非常に苦しいものになってくる。そのところを何とか活路を見出したい。県にとっても、場合によっては大きな舵取りの変更になるかも知れない。どこまで踏み込めるか分からないが、来年度にできるだけ課題としてまとめていきたい。

(3) その他

【資料説明】資料4: 本県の地域交通活性化の推進体制

【説明資料】資料5: 県地域交通活性化推進会議の平成23年度協議事項について(案)

【説明資料】資料6: 交通基本法案

一色副会長 交通基本法が国会で成立しない場合はどうなるのか。

事務局 指針は来年度検討するのだが、法案が成立するかどうかも含めて国の動きも見ながら検討していくことになる。

一色副会長 その場合も、各部会は作っていくのか。

事務局 国のサバイバル事業の予算措置はされており、その受け皿として必要な各部会は予定どおり作っていく。

柏谷会長 本日は重要で困難な課題をいただいた。公共交通の現状は予想以上に厳しくなりつつあるということも踏まえ、満足のいく結果にならないかもしれないが、委員の皆様から御指摘いただいたことについては真摯に受け止め、検討していきたいと考えているので、来年度も引き続き、御協力をお願いしたい。