

平成 29 年度第 2 回愛媛県地域公共交通再編協議会 議事録

日 時 平成 29 年 11 月 21 日 (火) 10:00~12:00

場 所 愛媛県水産会館 6 階大会議室

1 開会あいさつ

西 本 会 長：愛媛県企画振興部長の西本です。本日はお忙しい中、委員会にご参加いただきありがとうございます。また、9~10月のえひめ国体・えひめ大会においては、全国の選手、応援団を迎えることが出来たことにも感謝を申し上げます。

7月に開催した第一回協議会では、データを得るための調査の実施、計画策定方針に承認を得たところである。市町の皆様には、調査に協力をいただき、滞りなく調査を終了することが出来たことに感謝申し上げます。今回の協議会では網計画骨子案について、承認をいただきたいと考えている。次の議事では、まず事務局より調査結果を報告する。その後、委員の皆様より意見をいただく。また、骨子(案)については、事務局で作成した計画目標等について説明した後、委員の皆様より、意見をいただければと思う。それでは、議事次第に従って、事務局の方で進行をお願いします。

2 議 事

(1) 利用実態調査等の結果報告について

事 務 局：各種調査結果報告について説明させていただく。調査の実施は委託会社に依頼した調査結果の概要は委託会社より説明いただく。

日 本 工 営：(資料1に沿って地域住民アンケート、高校生アンケート、交通モード間乗継実態調査について説明)

伊 予 鉄 道：これまで自社で実施している調査では、利用者側のデータはあるが、バスに乗っていない方の意見に関するデータはなかったため、貴重なデータとなる。通学での利用が少ない点は驚いている。晴天時は、自転車が多く、雨天時は送迎が多い。その結果、渋滞がひどくなり、定時性を確保できていない。市内の中心部では、渋滞が酷く、10分、20分と遅れることが多い。送迎については、駅、学校までの利用となるが、家庭に1台ではなく、2~3台と多いため、それらの自動車利用の方にバスを利用していただくことが必要になると思う。

宇 和 島 運 輸：八幡浜港は、道の駅が隣接する箇所に立地しており、道の駅の設置に併せて、バス停も設置された。八幡浜港から駅まで移動する方が多いが、タクシー利用が多く、学生等の若い方は、歩く方も多い。バス停に気づいていない方が多いため、周知を徹底していただきたい。

松 村 副 会 長：全ての調査に関して、3地域の特徴が出ていると感じる。高校生アンケートでは、南予地域で公共交通の利用が多いところが特徴といえる。11ページで、1割の方が路線バスを利用しているとの結果が出ている。高校生の路線バスの利用は週5回の利用が

確保されているため、高校生にいかん利用していただくかが、利用者確保のポイントになると感じている。また、交通モード間の乗り継ぎ実態調査に関しても、調査結果は、感覚的に合っている。1点、質問となるが、日頃から使っている感覚として、空港、港ともに、到着した際に、バスがある程度待機しているような印象がある。しかしながら、調査結果では、運行本数が少ないという意見が多いが、どのように解釈したらよいただろうか。

日 本 工 営：空港に行く場合には、朝早い便が少ないこと等による回答が本調査の結果につながっているのではないかと解釈をしている。

松 村 副 会 長：今後、利用者のニーズに合った対策を検討していく必要がある。そのため、データ分析結果を踏まえた対策の検討をしていただきたい。

西 本 会 長：続けて、路線バス乗降調査結果について説明をお願いしたい。

日 本 工 営：(資料1に沿って路線バス乗降調査(OD調査)について説明)

事 務 局：本調査結果については、事業者との議論を進めているところである。こちらは、網形成計画の肝となる部分であり、エネルギーが必要となる部分である。市町の皆様にも協力いただければと思います。それでは、事業者の方から何か意見をお願いしたい。

伊予鉄南予バス：先ほどのアンケート結果、乗降調査結果に示された状況を踏まえつつ、南予の中では、公共交通離れが進む中、便数の確保を努力しているところである。路線を維持しつつ、JR、港、行政のデマンドバス、コミュニティバス、福祉バスとの乗り継ぎを複合的に考えた路線が必要になる。コミュニティバスの起終点において路線バスとの乗り継ぎ施設等の整備についても検討し、双方が継続して運行できるようにしたい。単独で考えるのではなく、協議会、市町と連携して進めていきたい。

瀬 戸 内 運 輸：長距離のバスを多く運行している。例えば、今治～新居浜は、約50kmの距離を2時間程度かけて運行している路線である。運行するにあたって、運転手は、1往復とその他の短い路線を1往復程度するのが一日の勤務の中で精一杯となる。運転手の勤務においても難しい路線である。系統の見直し等を進めているものの、運転手不足のなか、こうした路線を維持していけるように努力はしていきたい。

西 本 会 長：運転手不足については、県としても支援をしていきたい。それでは、自治体の方からも意見をお願いしたい。

愛 南 町：愛南町では、網形成計画を策定したところであり、各市町で状況が異なるため、一概に参考になるか分からないところではありますが、調査結果に中に示されているとおり、きめ細やかなサービスを求められるなか、利用者が少なくなっている状況となり、いくつか参考としていただきたい点をご紹介します。愛南町では、地域公共交通網形成計画を策定したところであるが、町内の公共施設、商業施設、医療機関等を循環するバスを実証運行し、今年4月から路線として開設した。宇和島自動車様が運行する路線が11路線あり、学生、高齢者の利用に限られていたため、町が赤字等を補填している状況であった。そこで、11月から国の補助が外れる路線について、一部を町のコミュニティバスとして運行することとした。また、宇和島自動車の路線と継続して運行する部分をあわせて集落への乗り入れやコミュニティバスの運賃が割安となるため、利用者にはある程度受け入れられるものと考えている。これらは、新ふるさとづくり総合支援事業により実現している。幹線は宇和島自動車に依頼しつつ、支線等は市町で対応する役割を明確にしていきたい。

また、6月より運転免許自主返納者へのタクシー利用券を3年間提供する事業を実施している。こちらについては、申込者が非常に多くなっている。公共交通利用促進の啓発活動等を実施し、地域公共交通の時刻表や路線図の配布、小学生等への利用方法の周知等を実施しているところである。

久万高原町：松山市の南側に位置し、面積が広いが、人口は9千人を切り、過疎化、高齢化も進んでいる。従来からJR四国バス様の方で、松山方面からの路線があるものの、本年3月に落出から役場付近のバス停までの区間が廃止となり、国道33号の移動手段がなくなる可能性がある中、4月から委託運行を実施することで、通勤、通学、通院の手段を確保している。車両購入は、県の補助金を活用して実施したところである。また、JR四国バスとの乗り継ぎが必要となる中で、事業者間で連携をとっていただき、利便性の向上が図られてきている。JR四国バスが運行している久万高原駅から松山駅の区間は、重要なバス路線となるため、事業者と連携して引き続き実施していきたい。また、町内の路線については、伊予鉄南予バス様に運行していただいている。事業者とも連携を図り、住民の移動手段を確保していきたいと考えている。

近藤委員：西条市から参りました近藤と申します。公共交通は、身近に感じる一方で、自宅からバス停に行くまでに歩くのがつらい部分もある。私の親は、まだ自立して動けるため、現状では、問題とはなっていないがいずれは公共交通が必要となってくる。いずれにせよ、公共交通は、利用者と経営側があるため、これでよいという状況はないと思う。継続するのが難しい路線も多々あると思う。どこかで、折り合いをつけることが必要と考えている。アンケート等の結果を踏まえて、折り合いをつけていただければと考えている。愛南町のコミュニティバスのように地域で検討した路線やサービスの提供に切り変わっていくものと思う。秋田、青森、東京等へ公共交通を利用して訪問する機会があったが、東京は経済的に余裕があるため、路線も充実しているなど感じた。愛媛では、不便な部分はあるものの、最低限のサービスは必要だと考えている。生活に最低限必要なサービスを実現させるためには、利用者側も歩み寄りつつ、運賃、便数等で最低限のレベルを確保していただきつつ、利用者は、生活のリズムを合わせていく必要がある。松山に来る場合には必ず、公共交通を利用しており、今後も、公共交通に歩み寄るようにしたい。

松村副会長：近藤委員さんの発言に尽きるが、事業者、利用者、自治体が連携していくことが必要だと考えている。その際、ODデータのような定量的な結果を活用していただきたい。

今後、愛媛県内で、成功事例となる路線を作り出し、他地域の参考となるようにしていただきたい。具体的な事例を作るために、皆様の協力をいただければと考えている。

西本会長：引き続き、県、市町、事業者との間で議論をしていきたい。承認をいただいたところで、今後も検討を進めて参りたい。

(2) 愛媛県地域公共交通網形成計画の骨子(案)について

事務局：(資料2に沿って説明)

宇和島自動車：(持続可能な公共交通を実現するために、事業者としての必要な取り組みや行政サイドへの希望する支援について) 運転手不足については、高齢化と地元での労働力がなかなか確保できないところから、県外に人材確保の取り組みを広げているところであ

る。運転手は、賃金も安いこともあり、やめていく方も多い。福利厚生も手厚くすることで確保していく必要がある。公共交通網の改善については、事業者1社では、難しいところである。例えば、利用者が少ない路線では、事業者目線では、路線の廃止となる。しかし、自治体を含めて議論することで、他の交通手段との連携等を模索し、使いやすい公共交通網にしていくことができれば、全体の取り組みの中で、地元の公共交通産業に従事していく人も増えていくのではないかと考えている。また、本日の協議会のような場合は、非常に有意義であると感じている。

西 予 市：(学生や住民に向けての利用促進や転換の働きかけについて) 今年の春に公共交通網形成計画を策定したが、公共交通の利用は高齢化、人口減少でなかなか伸びていないところ。しかし、利用者にとって利用しやすい環境を整備することや行政の支出が少なくなるよう努力をしているところである。最近では、地域住民に喜んでいただいているコミュニティバスの利用促進に向けて、取り組みを行っている。また、利用が少なくなると、路線が廃止されるのではという危機感から、地域をあげて利用促進を図る取り組みを実施している地域がある。こうした地域では、利用が前年比で伸びていることを確認している。便、乗り継ぎ等についての細かな改善を図っていく。今後さらに事業者と連携していきたい。

新 居 浜 市：(公共交通網形成計画の策定状況を踏まえ、県計画に対する提案等) 本市においても公共交通網形成計画を策定中である。住民調査、利用者のアンケートを実施し、結果から、全体の8割近くの方が、1年以上バスを利用していないことが分かっている。その大半の方がバス以外の他の移動手段を持っている。また、75%の方が自動車利用となっており、自動車に依存していることが顕著になっている。課題の抽出は現在も進めているところではあるが、交通需要はあり、バスを利用したいが、バス停が遠い等の意見もあるため、ルートの変更等の対応も考えている。なお、コミュニティバスの運行も検討しているが、交通結節点になる新居浜駅まで利用できるコミュニティバス、デマンドタクシーの利用について、利便性が高く利用者が増加している為、路線バスと乗り継げるようにするなど、他交通網との乗り継ぎまで考慮した路線の見直しを実施したいと考えている。

松 村 副 会 長：公共交通の社会的な意義を発信していく必要がある。例えば、運転手の確保が難しい状況が言われているが、愛媛大学も大学受験者を確保するため、県下の高校を回っている。ある高校に行った際に少し話を聞いたのが、半数が進学、半数が就職という中で、市内に就職したいと意向があるが、運輸事業者は就職先の選択肢に入っていない。賃金が安いという意見がある一方で、公共交通としての「社会的意義」というやりがいが伝わっていない。福利厚生面も重要であるが、同時に今後、こうした意義を発信していく必要もある。学生は、小学校からのキャリアについて教育を受けている中で就職先を考える際、「給料」ではなく仕事を選ぶ基準としてこのような「やりがい」を求めているようである。したがって、「社会的意義」を主張していくことが必要である。モビリティマネジメントというような政策もあるが、具体的な意見を出し合って議論していくことも必要となる。モビリティマネジメントのような施策が最も効果を発揮するタイミングが、ルート変更、頻度変更等の見直しのタイミングといえる。こうした状況の変更に併せて情報を発信することで、初めて利用者側にも情報が入ってくる。日々の運行や運転手の確保といった「足元」と、そしてその先にある街

づくりや地域との連携など「足先」にあるものとの両方のアプローチを進めていくことが重要である。この両方をつなぐのが、地域公共交通網形成計画となるため、引き続き、協議会で議論をいただきたい。

西本会長：計画目標、実施項目をたたき台として形成計画の素案としていく。引き続き、事務局で精力的に検討を進めていただきたい。

(3) 今後の網計画関係スケジュールについて

事務局：(資料1に沿って説明今後のスケジュールについて説明)

西本会長：四国運輸局から講評をいただく。

四国運輸局：オブザーバーとして参加させていただいています。地域交通の環境は厳しい状況のなか、取り組みいただきありがとうございます。えひめ国体・えひめ大会のスケジュールと重なる中、各種調査等にご協力いただきありがとうございました。

今回の調査結果は、地域の特性が出ており、非常に有益なものである。データに基づいて、検討を進めることが、非常に重要となる。今後も大変な作業となるが、事業者、市町において、再編に向けて検討を進めていただければと思う。一方、非常に難しい点として、データ上では、郊外路線で人が少なく、利用が少ない状況ではあるが、生活の足として利用されている路線も多いと考えられる。また、バスの営業所があり、バスの転回等の問題から、バス路線を途中で切ることが出来ない路線もある。こうした状況も踏まえながら、住民の意見も吸い上げたうえで、県内の公共交通のあり方、具体的には路線再編を含め持続可能な公共交通の路線ネットワークをどう構築するか等の検討を進めていただきたい。四国運輸局としても全力でバックアップしていきたいと思う。

(4) その他

四国運輸局：(12月15日に愛媛大学で開催される「地域の公共交通を考えるシンポジウム in 四国の案内)

以上