

リレー座談会「地域公共交通を考える」(第4回)

地方公共団体を中心に、各地域における公共交通機関のサービスの維持、サービス内容の拡充などに関する事案や課題について、国の「地域公共交通活性化・再生総合事業」などの支援制度を活用するなどして、具体的な解決に向けた方策の策定、事業実施が進んでいます。

そこで、運輸政策研究機構では、全国の4つの地域において、「地域公共交通を考える」を統一テーマにしたリレー座談会を開催することに致しました。

第4回は九州地域において、公共交通活性化・再生に向けた先進的な取り組みを行ってこられた自治体・公共交通事業者として、福岡県福岡市、長崎県対馬市、鹿児島県薩摩川内市、肥薩おれんじ鉄道株式会社、西日本鉄道株式会社、五島旅客船株式会社、地域公共交通に精通している学識者として熊本大学工学部社会環境工学科溝上教授といった有識者の方々にお集まりいただき、主催者である運輸政策研究機構及び九州運輸局を交えて、座談会を実施しました。

座談会では、地域公共交通の活性化に向けた各地方公共団体の取り組みの紹介、それらの経験から得られたノウハウや参考情報のほか、他の地方自治体に向けたアドバイスを語り合っていました。

第4回リレー座談会（福岡）実施概要

実施日

平成22年11月25日(木)

会場

九州運輸局9階局議室

座談会メンバー

- | | | |
|--------|---------|---------------------------|
| ○学識者 | ： 溝上 章志 | 熊本大学工学部社会環境工学科教授 |
| ○自治体 | ： 三角 正文 | 福岡県福岡市住宅都市局都市計画部交通計画課長 |
| | 豊田 充 | 長崎県対馬市地域再生推進本部副本部長 |
| | 宮里 敏郎 | 鹿児島県薩摩川内市商工政策部商工振興課長 |
| ○交通事業者 | ： 古木 圭介 | 肥薩おれんじ鉄道(株)代表取締役社長 |
| | 清水 信彦 | 西日本鉄道(株)自動車事業本部計画部長 |
| | 安田 政男 | 五島旅客船(株)代表取締役社長 |
| ○運輸局 | ： 加藤 進 | 国土交通省九州運輸局企画観光部長 |
| ○聞き手 | ： 安達 徹 | (財)運輸政策研究機構調査室次長 |
| ○事務局 | ： 和平 好弘 | (財)運輸政策研究機構調査室主任調査役 |
| | 城 麻実 | 国土交通省九州運輸局企画観光部交通企画課長 |
| | 江藤 裕一 | 国土交通省九州運輸局企画観光部交通企画課長補佐 |
| | 上田 啓行 | (株)三菱総合研究所社会システム研究本部主席研究員 |
| | 野口 和博 | (株)三菱総合研究所社会システム研究本部研究員 |

■先進都市における公共交通活性化の取り組みは？

司会者

地域公共交通に取り組んでいらっしゃる地方公共団体の方々ということで、福岡県福岡市、長崎県対馬市、鹿児島県薩摩川内市よりお越しいただきました皆様より、地域公共交通に関する取り組みの概要、特徴、工夫や苦労した点等について、お話いただきたいと思います。よろしくお願い致します。

国の基本法に先がけ、公共交通空白地等の取り組みを条例化(福岡市)

福岡市

福岡市の人口は、平成22年8月現在で146万人、世帯数は約705,000世帯、高齢者は65歳以上で約24万人(約17%)となっています。今、国勢調査を実施している最中ですが、5年前の平成17年の国勢調査では高齢化率15.2%でしたが、推計値ですが5年間で約2ポイント上昇しています。



福岡市
三角課長

福岡市は学生が多い都市で短大や各種学校、大学を合わせると約11万人の学生がいますが、これら若い方々は交通の便の良いところに住みたがるようで、市の郊外、特に昭和40年代に造成された団地等では、世代交代がうまくいかず20%~30%の高齢化率となっています。

公共交通は、福岡市の幹線的な公共交通機関である鉄道として、新幹線を含むJR九州やJR西日本の6路線、市営地下鉄が空港線、箱崎線、七隈線の3路線、西日本鉄道の電車が天神大牟田線と貝塚

線の2路線がございます。これらと合わせて、市内の幹線道路を基盤とした西鉄バス等の路線バスの運行により面的な公共交通サービスが形成されています。

福岡市内には西鉄バス、JR九州バス、昭和バスの3社のバス会社があり、合わせて1日に約39万人が利用しています。地下鉄が3路線を合わせて34~35万人の利用ということですので、多くの市民がバスを交通手段として利用している実態がわかります。

資料1 福岡市の生活交通をめぐる動きと「生活交通条例」制定の取り組み

福岡市では、国の交通基本法に先がけてこれまでのバス路線廃止に対する市の取り組みをベースに、議員提案として生活交通に関する条例(公共交通空白地域等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例)が策定され、高齢者をはじめ地域の生活交通の確保に向けた取り組みを地域、事業者、行政の3者で共働してやっていこうということで条例化されました。この条例は本年3月に公布され、現在、施行に必要な規則を検討しているところです。

資料2 福岡市の公共交通空白地条例

司会者

ありがとうございました。では、次に対馬市さん、お願い致します。

定額制による路線バス運賃の実証実験を実施中(対馬市)

対馬市

対馬市は韓国釜山から49.5kmと、国境に接している島です。陸地はほとんどが山地であり、約9割が森林です。各集落も海岸に迫る急峻な岩崖にあることから、集落から集落への往来も一山越えるといった状況です。



対馬市
豊田副本部長

対馬市の人口は平成21年3月で36,416人と、人口のピーク時であった昭和35年の約69,000人から、ほぼ半分になってしまっています。人口減少、高齢化の進行、子供が少ないことが、対馬市の現状です。

対馬市の交通機関は、海路はジェットfoil、空路は福岡からの飛行機等があり、本土から離れていますが利便性はあると認識しています。但し、運賃料金が大きいことが大きな課題となっています。

そこで、平成21年度に、陸上交通の事業者、市、タクシー業者、学校、商工会、観光物産等のメンバーで、今後に向けた地域交通の活性化をどうするか検討するため、協議会を立ち上げ、連携計画を作成致しました。

まず、利用したくなる地域交通機関にしようということで、平成22年度にはこれまでのバス路線の代替の交通手段として、タクシーを利用した予約制の乗り合いタクシーの実証実験を2路線で実施、利用者の「料金が安い」という声から、月に5千円の定額フリーパスポートを、今年の9月～12月まで行っています。

資料3 対馬市の公共交通活性化対策

司会者

ありがとうございました。では、次に

薩摩川内市さん、お願い致します。

各地域から川内駅を結ぶ、市内横断シャトルバスを運行(薩摩川内市)。

薩摩川内市

薩摩川内市は、鹿児島県の北西部に位置しており、人口は約10万人です。本市は平成16年10月に鹿児島県内で第1号の広域合併として旧1市4町4村が合併して誕生した全国でも数例しかない離島を含んだ市です。

課題としては、地域住民、あるいは来年3月に全線開業する九州新幹線の停車駅である川内駅から訪れる観光客にとって、この地域の公共交通の維持と確保、更なる充実が本市にとって重要であると認識しているところです。

本市の公共交通の概要ですが、鉄道では、九州新幹線、JR九州、平成16年に運行開始した肥薩おれんじ鉄道、路線バスでは、いわさきバスネットワーク(株)、南国交通(株)、JR九州バスの3事業所が運行している他、市独自のコミュニティバスとして9つの路線を運行しています。その他、甑島地域では市営バスを運行しています。

現在、より効率的なバス運行を行うために、全市での見直し、新しい公共体系の構築などを検討しているところです。

対応策の1つとして、デマンド交通の実証運行を、市内4地域の中で最も空バスの発生率の高かった入来地域において7月から開始してい



薩摩川内市
宮里課長

ます。この実証運行は、簡易型であり、ある程度の時間や路線を設定しています。ただ、デマンド交通ですので、要望によっては当然、迂回路も複数設けることで、地域住民にとってより利用しやすい交通体系でスタートしました。

もう1つ、今年11月から住民や観光客の利便性向上を図るために、市街地周辺の各支所地域と川内駅を中心とする市街地を横断的に結ぶ市内横断シャトルバスの運行を始めました。これは合併当初から、各支所地域から中心部を直接結ぶコミュニティバスが欲しいという要望が多数あり、この要望に基づいて運行したわけですが、これにより以前から運行しているコミュニティバスに、この市内横断シャトルバスをうまく連携、活用して、最終的には周辺地域と中心市街地を片道

200円で結ぶことができる交通体系の構築を実証的にやっているところです。

この他の取り組みとしてレトロ調のボンネットバスの導入や、市民にわかりやすい交通マップの作成も行っています。

また、今年度は、補助事業を活用して、九州新幹線全線開通を見据えて、JR九州との協力を得ながらバス専用の待合所を建設しています。

本市の甑島までは30数kmあり、高速船とフェリーが1日に2往復ずつ運行していますが、高速船が耐用年数をはるかに超えていることも課題であると言えます。

資料4 薩摩川内市の公共交通施策

司会者

どうも、ありがとうございました。

■地域交通事業者としての取り組みや工夫、苦労は？

司会者

続いて、鉄道、バス、旅客船の各交通事業者の方々として、肥薩おれんじ鉄道株式会社、西日本鉄道株式会社、五島旅客船株式会社よりお越しいただきました皆様から、各社の取り組みや特徴、地域公共交通をめぐる事業環境等について、お話させていただきたいと思います。よろしくお願ひ致します。

人口減少の状況で、鉄道を維持しなければならぬ(肥薩おれんじ鉄道)

肥薩おれんじ鉄道

おれんじ鉄道は、平成16年3月の新幹線の部分開業時にJR九州より、川内～八代間の116.9kmの路線を引き継ぎ、第三

セクターとして運行開始した鉄道です。

開業翌年から赤字が続いており、現在、8億7千万円の累積赤字があります。毎年、1億5千万円位の赤字を続けている現状です。

利用者について、延べで年間約160万人、うち70%は高校生、7.5%は通勤客でして、いずれも定期券利用で、定期券外の利用が21.9%という状況です。これは乗客数ですが、売上ベースでは、定期外が55.1%を占めており、高校生は38.9%の売上シェアにすぎませんが、高校生の定期券がいかにか安いかというと80%引きです。

本音としては、沿線の7つの地方自治



肥薩おれんじ鉄道
古木社長

体にどうか20%位負担してください、子供手当を出すのであればこちらに出してくださいと言いたいほど困っています。高校生の利用者は年間延べ100万人いますので、この部分が上がりますと売り上げも多少違ってくると思います。一方、通勤客は当てになりません。新幹線ができると同時にシフトしていますし、高速道路の無料化で車利用に変わっています。高速道路が開通するたびに売上が落ちていることが現実にあります。

もちろん運賃の収入減少は、人口減も大きな要因です。沿線116km で年間約3,000人ずつ人口が減っています。高校生の定期券が250人ずつ減っています。今後10年経つと約3万人の人口が減る、1つの市がなくなる位の人口減少下で鉄道を維持しなければならないということです。

この沿線に高校が22校ありますし、高校生のためにもぜひ残さなければいけないと考えていますが、それだけでは維持できません。一方で、自動車の保有台数はこの沿線で、4年間で2,000台増えています。人口減少と高速道路の供用開始や高速道路の無料化がマイナス要素になっており、大変苦勞しています。

次に、この路線の施設のほとんどはJ R九州様より中古でいただいたものなので、耐用年数が既にきて老朽化しており、メンテナンス費用も相当にかかります。試算では、今からやって10年間で91億かかります。これらを運賃収入で賄うことはとてもできません。こういった点について、地方自治体、国、県で何か考えていただきたいと思っています。

最も大切なこととして、人材があります。開業後10年間はJ R九州様から89名の出向社員を提供いただくという協定を結んでいますが、残り3年半でこの協定が

切れます。J R九州様と交渉していますが、10年の契約が切れるとJ R九州様側も（人的に）余裕はないので引き上げると言われています。

開業時から人材育成をしてこなかったことが悔やまれます。今年から国の補助事業を活用しながら、保線、工務、運転士候補など若い人7名採用致しました。

更なる問題点として、109名の社員が高齢化しており、50歳以上が87.5%です。ベテランがいるという点では安全が守られているということで感謝しています。60歳でJ R九州を退職された人を65歳まで嘱託として働いてもらっています。この方々が在職中に若い人を入れたいと思っており、この10年間で40人以上の若い人を採用していきます。

今度の交通基本法がどういう形なのか、私もまだ詳しくはわかりませんが今までの補助は赤字の補填だったかもしれませんが、今後はそういうものより設備や、一番欲しい人材育成です。「企業は人なり」と言われるように、人がいない限りこの会社は絶対に維持できません。

運転手もぎりぎりです。開業時に必要最小限でスタートし、そのまま6年間ずっと続いているのです。

更に、地元の人々とのタイアップです。地元の人たちの市民力が出てくれば、これは非常にいい地域になります。もう少し住民力を出していただければ、おいしいものも多くありますし、鉄道事業はそういうことを核にして、活動を大きく、おもしろくできるのではないかと感じています。

資料5 肥薩おれんじ鉄道概要

資料6 肥薩おれんじ鉄道パンフレット

司会者

ありがとうございました。では、続きまして西日本鉄道様、お願い致します。

運賃の値下げを行うことで利用者が増加し、収入が回復(西日本鉄道)

西日本鉄道



西日本鉄道
清水部長

西鉄グループでは、鉄道・バス事業の他、住宅・都市開発、流通・レジャー、国際物流等様々な事業を展開しています。収益に占めるバス事業の割合は年々減少し、

現在約2割となっています。バスの保有台数はグループ全体で約3,000台、輸送人員は1日当たり447,000kmで毎日地球を11周走っている計算となり、主に福岡県内の輸送を担っています。

輸送人員のピークは昭和39年であり、現在、その当時の約半数にまで減少しています。原因としては、マイカー保有率が高くなったこと、福岡市では地下鉄、北九州市ではモノレール等、他の公共交通の整備が進んだことも1つの要因かと思っています。

当社における路線バス事業は、福岡都市圏を本社で行っており、北九州・宗像・



福岡と東京とを結ぶ
夜行高速バス「はかた号」

二日市・筑豊・久留米・大牟田・佐賀の地域別にグループ会社があります。これに高速バスと観光バス事業を行うグループ会社があります。高速バスについては福岡を中心に九州の県庁所在地をはじめ主要な都市を結ぶとともに、夜行バスでは東京・名古屋・京都・大阪・岡山三重・高松へと運行しています。

乗合バスの収入や輸送人員の推移について、ピーク時の半減と申し上げましたが、様々な利用促進策の効果もあり、増加に転じた時期もありました。

まず平成11年に福岡都心100円バスを導入しました。規制緩和前は輸送人員の減少を運賃の値上げで補完してきましたが、消費者物価が落ち着いている中での値上げにより、お客様離れが非常に大きくなってきました。平成10年に最後の運賃改定を行いました。改定にもかかわらず増収にはなりません。これらの反省から、運賃施策を逆転して値下げをすることとし、都心の天神と博多駅を結ぶすべてのバスを180円から100円に値下げしました。ワンコインの分かりやすさもあり、県外のお客様の利用も増え、この区間の利用者は約2倍に増えました。

定期券でも色々な施策を打ち出しまして、平成12年には、65歳以上の方は月額5,000円という安い価格で西鉄バスに乗り放題という「グランドパス65」を発売、約6万人のご利用をいただいております、大変好評を得ました。平成15年には、通学定期が月額6,000円で福岡都市圏乗り放題の「エコルカード」を発売、以前の通学定期利用者は約9千人でしたが、現在では約3万人に増加しています。その後も様々な乗り放題商品を投入してきました。

このような施策は輸送人員の増加には一定の効果がありましたが、運賃を大幅

に値下げたこともあり、必ずしも収益の増加には結びつきませんでした。今後の取り組みとしては、品質が高く高付加価値のサービスや商品を、その価値に見合う価格でご提供する、新しい取り組みを進めたいと考えています。

IT活用の取り組みの一つとして、平成20年にはICカード乗車券「nimoca」を導入しました。JR九州の「SUGOCA」、市営地下鉄の「はやかけん」、JR東日本の「Suica」と共通利用ができるようになっていきます。将来、全国での共通利用を目指しており、他のバス事業者にも「nimoca」導入のセールスを進めています。

ここ数年の収支状況は、原油高やリーマンショックに端を発する景気の後退、新型インフルエンザの影響等で非常に厳しい状況にあります。様々な利用促進策やコスト削減策にもかかわらず、バス事業の収支は平成14年度から赤字が続いています。

特に高速バスには、ツアーバスが参入し不公平な競争を強いられています。加えて平成21年からの高速道路土・休日千円政策の影響で、お盆などの多客時にはお客様を2割も減らし、年間では少なく見積もっても5億円以上の減収があったと思われます。さらに頻発する渋滞により運行に支障をきたし、代わりの運転士を用意したり、燃費が悪化する等、大きなコスト増も発生しました。今後の成り行きを大変憂慮していますが、現在検討されている交通基本法で、公共交通優先の立場から総体的に検討していただきたいと思っております。

また、大幅な赤字を計上している地方不採算路線につきましては、自治体のご理解とご協力を得ながら、廃止をしたり欠損の補助をいただくことで、なんとか

凌いでいる状況です。

資料7 西日本鉄道の自動車事業について

司会者

ありがとうございました。では、続きまして五島旅客船様、お願い致します。

本土・離島間との連携を密にすることで、観光客誘致を図る(五島旅客船)

五島旅客船

長崎県の航路概要からお話しさせていただきます。長崎県は我が国本土の最西端、九州北西部に位置しており、県土の40%が離島という全国一の離島県です。また、海岸線の総延



五島旅客船
安田社長

長は北海道に次ぐ全国で2位の長さであり、所謂、離島、半島県です。

県内の離島航路のうち、国庫補助航路は、民間、公営、三セクを合わせて20事業者が23航路を経営しています。

長崎県の一般旅客定期航路の2分の1が国庫補助航路と離島の補助航路ということです。一部の大手を除きほとんどが中小、零細事業者でありますので、経営基盤も脆弱です。

燃料価格は平成17年度より高騰し、現在高止まりしています。日頃から経営の合理化や効率化に渾身の努力をしていますが、こと燃料に関しては経営努力の余地が少なく、いかんともし難い費用です。

収入面では、運賃の値上げやバンカーサーチャージの設定、支出面では減便や運航ダイヤの変更、減速運航等、あらゆる

る経費縮減に努めましたが、燃料費の急激な値上げに追いつかない状況となり、各社は自助努力の限界を超え、経営危機に直面しました。これに対して、平成18年、19年、20年と、国及び県より補正予算の措置を講じていただいたことで、何とか維持することができています。

当社の創設は昭和57年3月で、五島列島の上下五島を結ぶ郷ノ首・福江航路を390トン型のフェリーと、100トン型の高速旅客船の2隻で運航しており、上下五島間を1日当たり4航海しています。

離島の人々にとっては、定期船が唯一の交通手段です。住民の輸送を初め、自動車航送、郵便航送、新聞、貨物、手荷物、生活必需品の中継輸送も担当し、離島住民にはなくてはならない航路です。

五島は、少子高齢化による過疎化の進行、基幹産業であった水産業の衰退により、若年労働者の島外流出に歯止めがかからない。更に、本土に比べて人口減少率、高齢化率も高く、高齢化率は40%に近いのではないかと考えております。

運営している航路の人口は約40年間で半減し、現在、新上五島町で23,719人、五島市で43,163人、合計66,882人です。平成27年には58,127人と、毎年1.7%程度ずつ減少していく予測となっています。

主な利用は病院、買物、仕事です。残念ながら観光利用は0.1%と非常に少なく、これについては本土・離島間の基幹航路、九州商船との連携をさらに密にす



高速旅客船「ニューたいよう」
五島旅客船パンフレットより

る努力をして、観光客誘致を図っていきたいと考えております。

取り組み概要としまして、1番目は、昭和59年7月、九州の離島で1番最初に高速旅客船を導入致しました。従前の10.5ノットの船から、22ノットの高速旅客船を入れたことで、2便の増便が可能になり、島民の利便性向上に寄与できました。

2番目に、平成7年にフェリーのリプレース高速化を図りまして、1便体制を2便に増便し、自動車航送の利便性の向上を図りました。

平成12年に高速旅客船のリプレース、代替船としてバリアフリー対応の高速旅客船を建造し、高齢者、身障者の利便性の向上を図りました。

その他、弊社の運航ダイヤを九州商船の便と接続を密にするよう努めたほか、島の陸上交通機関であるバス（福江島では五島自動車、奈留島では奈留バス、若松島では新上五島町バス、中通島では西肥自動車等）と可能な限り、接続連携を図って、離島住民の利便性向上に努めております。

費用の面では、船舶のドック時にはデッキの塗装工事等を始め、乗組船員で出来ることは可能な限り行い、費用の圧縮を図っています。燃料についても、減速運航やサンドブラスト等の実施により、消費燃料を削減する等、全体で1千万円を超える削減を実現した状況です。

平成22年7月には、国土交通省が推進している海上交通低炭素化促進事業費補助の交付が決定し、23年3月のフェリーのドック時に省エネ効果が期待できる船底塗料の塗布を予定しております。

平成20年に創設した地域公共交通活性化・再生総合事業につきましては、行政、事業者、地域代表の全員参加により、五

島市では20年3月に、新上五島町では22年2月に、それぞれ発足致しました。

五島市では観光客の利便性向上を図るべく、福江港ターミナル内に観光案内カウンターと人員の配置、老朽化フェリーの代替建造としてバリアフリー化、省エネ化船舶の建造が決定しています。新上五島町では現在、海上及び陸上交通機関に関する住民アンケート調査を実施しています。

離島は国にとって領土上も重要な役割を持っていると思います。離島航路事業

者は排他的経済水域を守る上からも国境の島に人が住めるような離島振興策は絶対に必要であると思いますし、その住民の唯一の生活の足である離島航路の維持は最重要課題ではないかと思っています。

事業者は現在も厳しい経営を強いられており、国及び地方自治体の支援なくして航路の維持は困難です。今後とも補助金の確保、拡充をお願いしたいと思います。

資料8 五島市の公共交通活性化

■公共交通活性化における工夫や苦労は？

司会者

地域公共交通の活性化に向けての工夫や活性化を推進する上での苦労などについて、お聞かせ下さい。

公共交通は住民に使われることで維持できることを説明する(福岡市)

福岡市

パーソントリップ調査(平成17年)によると12年前(平成5年)に比べて、自動車の分担率が非常に増えています。鉄道は地下鉄の整備等で微増。バスは、事業者によるネットワークを活かした様々な運賃施策や運行サービス、行政ではバスレーンや定時性確保に向けた支援等によって、ほぼ横ばいでとどまっています。

では、どこが減っているかというと、徒歩、歩く人が減っています。特に郊外の高齢化が進んでいる住宅地では、自動車の普及もあってバス利用が非常に減り、バス路線が充実している福岡市においても、既に郊外からバス路線の廃止が出てきています。

バス路線の廃止の話が出てくると、私どもが、地域へ直接入って地元の方へ説明を行います。地元の方は「何で今まであったバスを、突然、廃止にするのか」という文句から始まります。我々が最初に言うことは「利用者が減っている、使われないからこういうことになる」ということで、対話を重ねながら、公共交通は使われて維持できるということを繰り返し説明させていただき、廃止された後の公共交通を前向きにどのように考えていくか、お話をさせていただいています。

福岡市は廃止対策として、完全にバス停がなくなる地域(公共交通空白地:バス停や鉄道駅から概ね1km以上離れた地域)においては、市と地元とが一緒に話し合い検討した上で、廃止後の代替交通の確保に向けて必要な支援をしていくことを方針としています。

利用人口が減少しても、住民の足の確保は必要(対馬市)

対馬市

島内における地域交通ですけれども、島が細長いので、魚に例えると、幹線道路が背骨となり、その背骨から肋骨が広がるようなバス路線となっており、幹線部分も枝線も一度進んで、同じ道に戻ってこなければならないという、非効率なバス路線になってしまっています。

バス利用人口は、平成9年には972,000人でしたが、平成20年には351,000人と、約36%にまで減少しています。しかしながら、住民の足ということで、なかなか既存の系統路線は削減できません。経営者はコストを抑えて維持していますが、それでも収入が落ち込んでおり、平成20年度は1億5,000万円の赤字を抱えています。対馬市では、毎年、約1億5,000万円を負担しているところです。一方で、空気を運んでいるバス、空バスが多いことが課題としてあり、連携計画をつくった大きな柱になっています。

合併前からのコミュニティバスを継承、新たに3路線追加(薩摩川内市)

薩摩川内市

市内を走るコミュニティバスは、合併前から各市町、1市4町で運行されていた取り組みを、合併後もそのままの形を

継承して運行を行っております。その他、合併後には地域住民の利便性を向上するために、新たに3つの路線を追加しまして、現在では市内のほとんどを網羅し、運賃も一律100円で運行をしているところです。

コミュニティバスの利用状況は年間約28万人ですが、少子高齢化の進展に伴って、特に周辺地域では、利用者数が年々減少しています。

甌島でも市営バスを運行していますが、特に人口減少が激しく、毎年約8千万円の補助をしないと運行が維持できないという大変苦しい状況が続いています。このバスは甌島においては唯一の公共交通機関であり、島民の生活にとって不可欠な公共交通機関であることは十分認識しております。

今後、甌島については民営化を含め、より効率的な運行をしなければならないということで、議会等の了解も得ながら、2年後の完全民営化を目指し着々と準備を進めているところです。

本市は、ほとんどの市街地を運賃100円のコミュニティバスが運行していますが、少子高齢化、利用人数の減、あるいは大型バスを使用していることから、幹線道路のみの運行となっており、どうしても利用者の少ない、いわゆる空バスが発生する等の課題もありました。

■地域公共交通活性化策導入後の状況

司会者

地域公共交通の活性化を推進する方策についての取り組みについて、現在どのような状況ですか。

地域にとってどの交通手段が一番良いのかを考える(対馬市)

対馬市

路線バス等の定額フリーパスポートを実際に使っているのは、高校生と病院等に通

う高齢者が主です。月に500人～600人の利用者を考えていましたが、9月現在では300人を少し下回るということで、目標を考えると達成率はまだ十分ではありません。その辺も踏まえながら、12月まで実施した中で、本格導入するかどうか、今後、協議会の中で検討していくこととしています。

対馬市では、いかにしてバスに乗せるかということと、枝線の部分については、今の路線バス体系ではなく、どのような交通手段が地域にとって一番良いのかということを考えているところです。でも、なかなか具体的な良い案が出ないというのが実際のところです。

交通空白地解消には、コミュニティバスと連動するデマンド交通を検討(薩摩川内市)

薩摩川内市

デマンド交通の実証運行開始から4カ月経ちましたが、利用する方のほとんどが高齢者ということもあって、事前に予約が必要である煩雑さや、今回のデマンド交通導入

の際に、以前の時刻を変更してしまったこと等により、逆に利用者が減少しています。

これにつきましては、来年早々、利用者に対するアンケート調査を実施し、1年間の実証運行では、アンケート結果を検証しながら、さらに利便性を高めていきたいと考えているところです。

地域の公共交通として重要な役割を担うコミュニティバスは、日常の住民の生活にとって不可欠であることは十分に認識しています。ただ、財政的にはこれ以上、住民の要望に合わせて路線を増やすことは難しく、技術的にも不可能と考えております。

これからますます進行する高齢化、高齢化に伴う交通事故防止、交通空白地の解消を含め、今後、実証運行しているデマンド交通を含めた新たな公共交通システムの構築が当然必要になってくると考えているところです。

さらには、どうしても行政だけではできないところにつきましては、地域住民によるボランティア輸送といった取り組みの検討、また、コミュニティバスと連動した地区エリアでのデマンド交通についても、今後、取り組んでいきたいと考えています。

■高速道路料金の引き下げなどの影響

司会者

次は、高速道路の料金制度に関する意見やその他、地域公共交通の維持や活性化における影響については、いかがでしたでしょうか。

高速道路料金の無料化は、二酸化炭素排出量を減らすべくモーダルシフトに逆行している(五島旅客船)

五島旅客船

平成20年度より高速道路及び夜間料金的大幅値下げにより、土日祝日、乗用車はどこまで走っても1000円ということになりました。観光面などから考えると地域経済に寄与すると思われそうですが、我々旅客船事業者にとりまして、特にフェリー業界が一番打撃を受けております。

二酸化炭素の排出量を減らすべくトラックから鉄道や船舶へのモーダルシフトが叫ばれて久しいですが、この施策は誰

が見ても、逆モーダルシフトになっているのではないかと、いうことです。

阪神～北九州・中九州間の長距離フェリー、瀬戸内海の本四架橋に並行して走る航路、有明海の湾岸フェリー航路もかなりの影響を受けており、当初は2割以上利用者が減少したのではないのでしょうか。

今は、高速道路に対抗して運賃の値下げを行って若干回復した状況ですが、土曜・日曜・祝日の割引はまだ継続しています。

また、高速料金の1,000円によって車で手軽に遠出ができるようになりましたが、離島の近くまでは来ても、離島までの運賃が高くてそこで帰ってしまい、離島の観光客は少し減っているのではないかと思っております。

国策とはいえ、高速道路料金の無料化は道路公団時代の有利子負債を税金で賄っている。これは受益者負担の原則も無視したもので、陸上だけに偏った政策であり、海運業界としては賛成しがたい。

高速道路の無料化は、営業努力を一度に崩してしまい、公正な競争を阻害する(西日本鉄道)

西日本鉄道

高速バスとしても断固反対です。

この政策は始まったのも突然でしたが、先行きもはっきりせず、企業の経営にとって、対応する時間がなかったし、今後の投資計画も立てられず大変苦慮しているところです。政策が出されたときも、多方面からの議論はちゃんとなされたのか。もう少しきちんと説明をしていただかなければ納得がいきません。先ほど申し上げた収入減とコスト増による収支悪化で、高速バスで稼いだ利益を地方の不

採算路線へ何らかの内部補填ができていたものが、地方路線どころか福岡都市圏の路線でも今年度は100台規模の合理化、減車を余儀なくされる等、大打撃を被っています。

多額の税金を投入しての高速料金の補填策は、事業者が長年培ってきた営業努力を一度に崩してしまう。公正な競争を阻害しているとしか言いようがないのではないかと思っています。

上限2,000円とかいう話ではなく、「元の制度に戻すべきだ」ということを大きな声で申し上げたい。バス協会としても申し入れをしているが、こういった声が本当に届いているのか疑問であります。

司会

たしか、政策コンテストでも、生活交通の補助については国民の賛成が80%を超える支援があり、高速道路の料金無料化については、確か80%の方々が反対



運輸政策研究機構
安達次長

されている結果が出ていたように思います。この施策が指導的立場にある多くの方々から支持されているのは不思議な感じもします。

目先の利便性だけを追い求める政策では、地域公共交通はますます疲弊する(おれんじ鉄道)

肥薩おれんじ鉄道

肥薩おれんじ鉄道は、川内と八代を結んでいます。これを人口の多い熊本市と

鹿児島市に乗り入れて欲しいという提案が2年ほど前にあり、土日祝日だけ運行しています。

但し、その路線はJRの路線であることからJR九州に使用料を払う等、土日祝日だけで1年間で約400万円の赤字になっています。利便性のみを考えていくと赤字は膨れていくと思うのです。

沿線地域の利便性を考えるのであれば、既存の駅と駅の間にもう一つ駅をつかってほしいのです。肥薩おれんじ鉄道は平均4.7キロに1駅ですから、これを1キロとか1.5キロといった市電感覚で、例えば川内市は川内と上川内の間にもう1つ駅をつくれれば、住民の足になり、沿線内の消費が活発になると考えています。

公共交通を維持していく上で、やはり観光事業を展開していかなければいけないと思い、昨年10月に営業部を発足し、ベテランを2人ヘッドハンティングして、彼らを中心に現在8人のチームで動き始めています。関東や関西の大手旅行会社とも提携し、そして地元の熊本や鹿児島の業者、バス会社と提携しました。

ただし、我々から見ると関東は遠いです。1,000キロを範囲にすると韓国は確実に入り、上海、台湾が入ってきます。そこで早速、韓国にプロモーションを行いました。台湾でも行いました。種まきをして2年位はかかると思っていたのですが、今年の9月に台湾の方が入り、海外の第1便になりました。27名の若者たちが来たことが1つの起爆剤になりました。

韓国とは、ハナツアーという大きな旅行会社の視察を誘致しました。おいしいもの、きれいな景色、温泉、物産等を視察していただいた結果、10月は2本、11月に入り8本、12月に16本、来年1月、2月、3月までに66本が決定しました。少な

いツアーでは20名位もありますけれども、30名、38名もあり、ほとんど満杯で動いており、韓国だけでこの半期2,000人は来ると予想しています。

12月初めには韓国のエージェント20名がこの路線を視察に来るので、鹿児島県の観光連盟等にも協力いただきました。

国内業者によるツアーも多く、4月から現在までに1,800人が来訪、もっと増えていくと思いますし、工夫をすれば誘致できることを実感しています。

人材が揃えば、上海にもプロモーションをかけたいと思っています。

続いて、弊社では人々の興味を引くようなラッピング車を考えました。松本零士さんの「銀河鉄道999」を2年間契約でラッピング列車にしました。熊本県、鹿児島県等にも補助していただきましたが、非常に受けが良かったです。今、貸し切り車両では一番人気があります。また1,600円で10枚の入場券がすぐに売り切れます。

この路線は薩摩川内市から八代市まで116キロもあり、それぞれの特徴を生かせるので、地元の人を結びつける役目ができるだろうと思っています。

また、列車を10分止めて、地元の人たちが特産品をホームで売買できるようにしていく。先日も阿久根駅で10分ほど止



肥薩おれんじ鉄道「銀河鉄道999」ラッピング列車運行記念入場券 (八代市ホームページより)

めて乗客に降りていただいて、アジやイワシを焼いて駅で食べていただくとすごく喜んで、その横で販売しました。地元への還元もできるということです。

弊社には109名の社員がおりますが、その全員の意識が高いかという、実はそうではない。意識をいかに高めていくか、運転士ひとり一人が営業マンになっていくことが非常に大切な課題です。

さらに大切なことは、一番お金のかかる人材に投資することです。できれば増資していただけないかと、各県、各自治体をお願いをしたいと思います。

公共交通の大切さについて、パブリックコメントを通じて多くの声が寄せられた(運輸局)

九州運輸局



九州運輸局
加藤部長

交通基本法と合わせて予算、地域公共交通の確保維持改善事業(生活交通サバイバル戦略)を現在、453億円で要求中であることはご案内のとおりです。基本的にはそれがどういう制度設計になっていくのかは、財政当局との議論等を経て、決定されることとなります。

最近の主な動きとして、政策コンテストがあるかと思っております。特にパブリックコメントでは、公共交通の大切さについて相当大きな声があったことは、我々としても非常に心強く思っております。

今般の交通基本法は、基本法ですので基本的な考え方を整理する形になるのでは

ないかと思っております。また、予算確保もそうですけれども、人口が減少している中で、地域の足をどう確保していくのかということが、非常に大きな問題になっています。国として公共交通を大事にしていくことを法律という形でメッセージを送ることは、意義が大きいことと思っております。

福岡市では、交通基本法に先がけて条例をつくられて、施行準備中ということで、これを通じて市民の意識がどれだけ変わってくるか、関心を持っています。

一方で、公共交通が危機的な状況にあるということ、また、それを何とかしていくために地域の関係者で考えていかなければいけないということ、この厳しい実情が、まだまだ知られていないのではないかと感じています。自分たちの交通であるという意識をどうやって醸成していけばいいのか、そういうことを何とか後押ししていくことはできないのかと強く思っております。

我々としても、このような地域の実情なり、そういう状況に置かれていることを、皆さん方と一緒に、しっかり発信していきたいと思っております。

今日のお話の中で厳しい状況下でも何とかしていこうとする努力をそれぞれがなされているお話を伺えたことは、非常に大きな成果であると思っております。

今後、どうしても人口が減ってくるので、地域公共交通を支える担い手としては、地域住民もちろん重要であります。その他に、地域外の人にも来ていただくこと、地域外の方にも公共交通を利用していただくことで、支えていくことを考えていかなければいけないと思っております。そのときに鉄道事業者だけ、バス事業者だけで考えていける話でもなく、やはり地域全体で交流人口を増やしていきたいと悩んでいる方が各地域にいらっしゃいますので、そういった方々、も

つとえばまちづくりの方々と一緒に自分たちの地域、自分たちの路線、自分たちの鉄道にお客さんをお呼びするための工夫がもっともっと増えてくると良いのかと思いました。

肥薩おれんじ鉄道の社長のお話はそういう意味で非常に力強いお話であったと思

いますし、対馬市も韓国に近いということでインバウンドも十分にあり得るのではないかと思います。

我々もそのようなことを、単に交通というだけでなく、観光という面からも応援できないかと思っているところです。

■国や支援センターへの要望

司会者

最後に熊本大学の溝上先生からご感想あるいはアドバイス等をいただければと思います。

交通の専門性を持った人材、技術職・専門職が重要(溝上教授)

溝上教授

この座談会の参加者は、並々ならぬ熱意を持ち、周辺地域あるいは国の方向性に言及することができる知識と熱意と連携力をしっかりとお持ちであると思ひ、感心して聞いておりました。



熊本大学
溝上教授

但し、いずれも個々の交通モードの話になっていることが気になります。公共交通というのは、隣の交通も見ながら全体で構成していかないと、車の利便性にはかなわない。そこで、公共交通のそれぞれの得意なところをうまく組み合わせ、ネットワークとしてどう自動車交通に対抗していくかということを考える必要があると思っています。

その時、一番重要になるのは、アクセスであると思います。幹線だけがしっかりとしていれば良いわけではなくて、中央の駅まで人を集めてくるようなアクセスのモードが必要です。

幹線へのアクセスはあるといっても、家の前から直接、アクセスできるわけではなく、たとえばバス停等までは何らかの方法で行かなくてはいけない。家の前からバス停までの距離は確かに短いけれども、その距離の克服が不便なために、結局は公共交通機関を利用しない原因になっていることがある。些細ではあるがこの部分をもっと考えないと、せっかく動脈とそれにつながる枝まではできていても末端のところは不完全ではだれも乗ってくれません。これからは、このような詳細で丁寧なモビリティのデザインが大事と思っています。

地方の地域公共交通活性化再生協議会等をお手伝いするのですが、地方自治体で出席される方の多くは、総務系の方です。要するに補助金に関わる方が担当なのです。これからは、自らの地域の公共交通を自ら計画を立案していかなければならなくなるので、交通経営や交通計画の専門家が出席すべきではないかと思っています。

このような人材としては、技術職・専門職

が重要ではないかと思えます。できればそういう方を採用していただくか、あるいは訓練していただければ良いと思えます。

小さな地方自治体でも、自らの地域の地域公共交通の再生・活性化を一生懸命やろうとしている方がおられます。このような機会、ここに参加されているような方々がレクチャーして、その地域で困っていること、試みようとしていることとお話して、全国から集まった人が勉強をして帰るような機会ができるとうれしいですね。

先ほどのお話で言われたように地域を元気にしない限り、あるいは本気で「私たちでやっつけよう」という気がない限りは地域の公共交通は維持できないし、再生できないので、そういう方を育てることが非常に重要ではないかと思いました。

公営、民営、三セクがお互いにハッピーになるやり方をどう見つけていくかが重要(肥薩おれんじ鉄道)

肥薩おれんじ鉄道

場所あるいは需要に合わせて、だれが担うのかということも大事です。公営、民営、あるいは三セクもあるでしょう。担い方も、事業のスキーム、運行のスキーム、一畑鉄道や、えちぜん鉄道のように、下部は沿線の地方自治体が全部担って、上部だけ民間で走らせるやり方で再生したところもあります。

肥薩おれんじ鉄道では、施設更新費が初期投資よりも高くなりますから、そういうことも考えないといけないのではないかと思います。例えば、路線の維持は行政が見るけれども、運営は民間に委託するということをもう少し考えてはどうか。

我が社としては域外から多くの観光客を運び地域に経済的な利益をもたらすことが

大切だと感じています。住民も会社もハッピーになるためには地域の鉄道を支援する協力と私たちが地域への還元をすることだと思います。

地域の足として、国や地方の役割分担は必要(九州運輸局)

九州運輸局

地域公共交通活性化・再生総合事業は、事業仕分けにより一旦廃止と判定されましたが、政策目的そのものは否定されておりません。交通基本法の検討と併せて地域公共交通に係る支援策のあり方についても見直しが図られる予定です。

新たな制度を要求する以上、その内容が最終的に固まるのはどうしても年末以降になってしまうと思いますが、我々としても早め早めの情報提供を心掛けていきたいと考えています。

地域公共交通に関して、国・地方公共団体等が、それぞれ、どのような役割を果たすべきか、適切な役割分担も必要であると思います。

司会者

最後に熊本大学の溝上先生から、本日の座談会のまとめ、感想をお願いします。

儲かった地域から他地域へ資金を回して格差を是正するのが地域公共交通の考え方(溝上教授)

溝上教授

高速道路についてイギリスは無料ですが、フランス等では有料化の方向に進んでいます。アウトバーンでも貨物車には課金していますから、世界の動向は、日本とは逆方向を向いています。

それではなぜイギリスでは高速料金が無料なのかということ、高速料金を無料にしているとしてもそれほど混雑しないのです。日本では高速道路を無料にすると、ひどい渋滞になるわけですが、その理由の1つは高速道路に次ぐ規格の高い道路が十分でないからです。イギリスでは高規格幹線道路の延長は日本と同じ位ですけれども、その1つ下のAというランクの道路は時速60マイル=90km/hで走行できます。イギリスにはそういった道路網が日本の県道並の密度であるので、無料にできるのです。

もう1つの理由は、九州の高速道路は縦1本しかないため、リダンダンシーに劣るという点です。本来、東九州道というのがあって、それで高速道路のネットワークができるはずでしたが1本しかないところに集中するので逃げ場がなく、ますます渋滞してしまふ。まずは、きちっとした地域間高規格幹線ネットワークを形成した上で、次の手段へという考え方が必要であると思います。

現在の政権は、市場経済至上主義に基づく“私”で行うものと、“公”で行うものとの中間を目指しているはずですが。中間を目指すということは、市場は効率性を追求するけれども、そこで生じたアンバランスや不公平を是正するためにどのようにして再配分するかということです。

例えば公共交通であれば、効率性を上げるのが当然ですからどうしても幹線に投資しますが、これでは地域間や属性間に大きな格差が出るので、儲かった地域からそうでない他地域、便益を受けた属性からそうでない属性へ資金やサービスを回して格差を是正しようというのが、地域公共交通の考え方であると思います。

交通運輸に長けた人材の育成が必要では(対馬市)

対馬市

対馬市には、交通運輸行政に得意分野の職員がいないのです。交通運輸を、島の地域づくりや観光とうまくミックスさせていこうという戦略的な職員がなかなかいない。そこで、地方自治体には、交通運輸に長けた人材の育成が必要ではないかと思いました。

地方自治体において、航路の維持はなかなか難しい。燃料価格の一つをとっても航路事業者はどうなるかわからないので、国策として、離島、国境、外洋に人が住んでいるということを経営体系の中で考えていただきたい。

最終的には、地域公共交通は、住民と行政と事業者の3者が、3分の1ずつの負担をしていくという考え方が良いのではないかと考えています。地方自治体と航路事業者の関係だけではなく、住民が加わり、今後の航路をどのようにしていくかがキーポイントとの認識を持っています。

司会

意見も尽きませんが、締めさせていただきます。ありがとうございました。



写真 リレー座談会(福岡)の様子