

リレー座談会 「地域公共交通を考える」(第3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「公共交通活性化総合プログラム」、「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3回は四国地域において、公共交通活性化・再生に向けて先進的な取り組みを行ってこられた自治体として香川県、高松市、まんのう町、地域において電車やバス事業を進めている地域交通事業者として、高松琴平電気鉄道株式会社、ことでんバス株式会社、地域公共交通に精通している学識者として香川大学土井教授、香川高等専門学校宮崎准教授、そして国の立場から地域公共交通を支援してこられた四国運輸局といった有識者に集まっていただき、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自治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、他の地方公共団体に向けたアドバイスなどを語り合っていました。

第3回リレー座談会実施概要

実施日

平成22年10月19日(火)

会場

香川県庁

座談会メンバー

- | | | |
|---------|----------|---------------------------|
| ○学識者： | 土井 健司 | 香川大学工学部教授 |
| | 宮崎 耕輔 | 香川高等専門学校准教授 |
| ○自治体： | 1) 山本 泰 | 香川県政策部交通政策課長 |
| | 2) 中川 聡 | 高松市市民政策部交通政策課長 |
| | 3) 奈良 泰子 | まんのう町企画政策課課長補佐 |
| ○交通事業者： | 佐川 昌司 | 高松琴平電気鉄道(株)常務取締役 |
| | 野口 和之 | ことでんバス(株)取締役営業部長 |
| ○運輸局： | 阿部 竜矢 | 国土交通省四国運輸局企画観光部長 |
| ○司会者： | 安達 徹 | 財団法人 運輸政策研究機構 調査室次長 |
| ○事務局： | 十河 久恵 | 国土交通省四国運輸局企画観光部交通企画課長 |
| | 和平 好弘 | 財団法人 運輸政策研究機構 調査室主任調査役 |
| | 深山 剛 | (株)三菱総合研究所社会システム研究本部主任研究員 |
| | 山口 行一 | (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

司会者 本日は、四国地域において、先進的な取り組みをされた自治体にお集まりいただきました。地域公共交通は、危機的な状況になっています。運輸政策研究機構では、各地の取り組みを他の自治体さんに紹介させていただくものです。早速ですが、座談会を始めさせていただきます。よろしくお願いたします。皆様方の自治体において、導入された地域交通サービスの概要・特徴、サービス導入の背景等について簡単に教えていただけますか。

香川県は道路・鉄道の整備が進んでおり、自転車利用も盛ん 利便性と結節性を向上中

香川県 香川県は、気候が温暖で、地形的に平らなところです。交通インフラとしては、道路密度が極めて高く、鉄道も地方の割によく整備できていますが、「自転車王国」と言われるぐらいに自転車も多くなっています。

また、高松市を中心に概ね一つの都市圏域で出来ていて、その規模は都市雇用圏という通勤・通学ベースの指標で見た場合、84万人になります。これは全国で17番目となり、意外と大きいといえますが、全国の地方と同様、地域公共交通の利用者数はじり貧状態にあります。



香川県
山本課長

こうした状況を踏まえて、県では、昨年度、土井先生をはじめ専門家の皆さんを中心に委員会を立ち上げ、地域公共交通ネットワークの構築・再構築について議論していただき、

鉄道を中心とする幹線交通を軸にして県全体でネットワークの利便性と結節性の向上を図るべきとの方向性を打ち出させていただきました。その実現方法として、ICカードや新駅、パーク・アンド・ライドなどの諸施策の必要性も明確にさせていただき、県としての取り組みを始めたところです。

司会者 ありがとうございました。では、高松市様お願いします。

高松市は四国の玄関口として交通網が発達 総合都市交通計画を策定中

高松市 香川県の山本課長のご説明と重なってしまいます。(笑) 高松市は、香川県の県庁所在地で、平成17年に周辺の6町と合併し、現在、人口は約42万人、面積は375平方キロとなりました。温暖・少雨で平坦な地形から、自転車利用が発達しています。

高松市は、瀬戸内海に面しており、宇高航路により本州と連絡され、四国の玄関口として、支店経済で発展してまいりました。産業別就業人口でみると、第三次産業が75%となっています。

本市の交通の現状ですが、まず鉄道は、JR四国及びことでんが高松駅、ことでん・瓦町駅を中心に放射線状に発達しております。また、バスについては、路線バスが15路線あり、これも中心市街地から放射線状に広がっています。郊外部では、合併町が行っていたコミュニティバス事業が、塩江地区、香川地区、国分地区にありまして、公的支援をしながら支えています。航空は、東京便、那覇便、ソウル便があります。船舶は、宇高航路や離島航路がございます。

本市の活性化再生事業に関する取組とし



高松市
中川課長

では、宇高航路について、岡山県玉野市とともに共同事務局として「宇野高松間地域交通連絡協議会」を発足させており、この再生協議会で、調査事業を行っているところです。

また、現在、過度に自動車に依存した現状から脱却し、公共交通の利便性・利用促進を図るため、LRT や自転車施策も取り込んだ、「総合都市交通計画」の取り纏めを行っておりまして、パブリックコメントも行いながら、来月末には策定することとしています。

司会者 ありがとうございます。それでは、まんのう町さん。

まんのう町は交通不便地域の高齢者の移動を「デマンド乗合タクシー」で確保

まんのう町 まんのう町は、平成18年に3町が合併し、面積が約200平方キロ、人口は2万人の小さな町です。徳島県と町が接しており、山間の地域では非常に過疎化が進んでおりまして、ひとり暮らしの高齢者や、高齢者のみの世帯がどんどん増えており、高齢化率は今31.2%と非常に高くなっております。日常生活で一番困っているのは、高齢者が通院や買い物に行くときの移動の問題です。

公共交通は、JR土讃線とことでん・琴

平線が走っていますが、町の端っこをかすめているぐらいで、大きい駅もありませんので、町民全体から見ると非常に利用しづらい面があります。路線バスは、琴参バスが2路線ありますが、便数が非常に少なく、朝4便、夕方に4便、昼1便になっております。以前は、コミュニティバス（100円バス）が旧の仲南町だけ走っておりました。こうした状況で、高齢者にとって移動は大きな問題でした。

このため、平成21年3月に策定した「まんのう町地域公共交通総合連携計画」にもありますように、「デマンド乗合タクシー」の本格運用を検討してまいりました。

デマンド乗合タクシーは、タクシー業者3社さんが、それぞれの旧町のエリアを1台ずつで循環しています。平日のみですが、午前8時から午後5時まで運行しており、1年間で240日程度動いています。

現在1,000名ぐらいの方がデマンドタクシーに登録しています。予約センターにオペレーターさんが2名おりまして、利用者から連絡された便名と目的地を、タクシーのドライバーさんに送ります。ドライバーさんは予約表に基づいてタクシーを運行しています。

運賃は、目的地までは乗り継ぎをしても一律300円で、往復600円の御負担をお願いしています。また、路線バスにも乗れ、乗合タクシーにも乗れる共通パス券が月額3,000円で購入できます。共通パス券は、路線バスの利用促進にもつながるように取り組んでいます。以上です。

■連携計画策定時、事業実施時の工夫や苦勞

司会者 ありがとうございます。それでは2巡目に入りたいと思います。2巡目は、各自治体における連携計画策定時、事業実

施時の工夫や苦勞、住民や既存交通事業者との調整点などをお願いします。

県としての地域公共交通への役割

香川県 地域公共交通における県の代表的な役割は、大きく言えば2つあると考えています。

一つ目は骨格となる幹線交通の整備です。先述の委員会で打ち出された鉄道中心という方向性を踏まえ、まず、地域鉄道のことについて、活性化協議会を立ち上げました。パーク・アンド・ライド、新駅、駅前広場、乗り継ぎ、ダイヤという5つの観点を設けて、調査・検討を行っています。このような取り組みを行う上で重要なことは、協議会の中で施策を出していくことも勿論ですが、併せて、議論を通して、地域全体で交通を支える仕組み・土壌を醸成していくことが重要だと思っており、行政、交通事業者、住民による新たなパートナーシップづくりにつなげていきたいと考えています。

二つ目は、各地域に対する補完的な役割です。各地域において活性化再生事業を活用した取り組みを行うよう勧めていまして、状況に応じて県も積極的に関わる様になっています。

昨年度、小豆島で路線バスの撤退問題が出てきました。地元2町をサポートするかたちで事業継承や活性化再生事業を活用した協議会の立ち上げに関わりました。バスの経営改善と利用活性化策についての議論を進め、今年度からICカードの導入を始め、今後は、バスに限らずフェリーや商店でも利用ができるよう検討を進めています。

また、コミュニティバスやデマンド交通など、人間の体であれば毛細血管に相当する交通について、県がどの程度関わり支えていくのかといった問題は、国の交通基本法などの動きを見ながら、今後検討していきたいと思っています。



写真-1 ことடன்

地域として地域公共交通を支えていくことに理解を求めたい

高松市 高松市では、総合都市交通計画の策定を進めており、現在の自動車に依存した状態から一歩ずつ変えていきたいと思っています。それには、バス不便地域を対象とした社会実験や既存路線に結節する新たな路線開拓を行いながら、交通の結節性を向上させようと考えています。

また、郊外部では合併町から引き継いだコミュニティバスの運行に関わる問題があります。今後高齢化が進む中、公共交通の維持の重要性が更に高まりますが、持続可能な運行に向けては、行政まかせで良い訳は無く、地域として必要なものを共に考え、地域公共交通を支えていく事に理解を求めていきたいと考えています。

デマンド乗合タクシーは多くの人々の協力で成功

まんのう町 連携計画の策定にあたり、多くの方々に参加して頂いたので、いろいろな観点から議論をすることができました。協議会で行った住民アンケートで



まんのう町
奈良課長補佐

は、特に高齢者の方のリアルな声を拾うことができました。例えば、バス停までの道程が辛い、医療費よりも交通費の方が高い、買い物一つにしても困難である、といった意見がありました。

デマンド乗合タクシーの運行については、町内で3社あるタクシー事業者さんが、協議会にご協力頂けたことが成功の大きな

ポイントになりました。また、商工会の方が、デマンド乗合タクシーのコマーシャルの方法やチケットの購入場所を考えてくれるなど非常に熱心に取り組んでくれたことも、成功した要因だと思っています。

今後益々過疎化が進み、限界集落も増えていくという状況を踏まえて、地域公共交通のサービスを考えていく必要があります。

■公共交通活性化に向けたアドバイス

司会者 どうもありがとうございました。それでは、次に、導入された交通サービスの現状と評価、今後の課題、他の自治体さんへのアドバイスなどいただけますでしょうか。

公共交通を広域交通ネットワークのなかに位置づけ、地域で最適な運営方法を検討せよ

香川県 県の役割としては、地域交通以外の広域交通や世界と結ぶ交通についても非常に重要です。香川県＝中心都市の高松市という発想も持ちながら、全国の中での香川、世界の中での香川、という視点を持つことが必要と思います。これらと地域交通が組み合わさることによって、県としての公共交通ネットワーク全体が仕上がるのではないかと思っています。

このため、地域交通ネットワークを考える際にも、もう1つ上位の交通体系を見るべきであり、県であれば近県を含めた広域エリアや全国、市町であれば県全体のネットワークの中で、自分達の事業を組立てていかなければならないと思います。

基本的に交通はあくまで目的を達成させる為の手段です。したがって、例えば、隣の自治体と同じように、コミュニティバスを走らせる理由はなく、自分の地域づく

りにとって最適な方法を探せばよいと考えています。これは、県についても同様の事が言えますので、自己反省を含めて述べました。

司会者 3巡目に入っているところですが、いろいろな点で重なり合っていますので、この議論を活性化するためにも、ここから残りの1時間ほど、自由な感覚でいろいろと意見交換を進めさせていただければと思います。

地域交通を支えるパートナーシップづくりが必要

土井教授 いくつかの事例では、それまでに旧町相互に確執があったり、あるいは交通事業者との関係がうまくいっていなかったりなど、様々な障害があった



香川大学
土井教授

わけですが、協議会を進めていく中で信頼関係が構築されてきました。一方で、国の施策が不安定なことによって、国の政治に対する信頼感は下がっている状況です。県は、協議会や連携計画の策定作業を通して、良い信頼関係、パートナーシップを構築で

きているのでしょうか。

香川県 どういうパートナーシップをつくれるかというのは、何か事例を通して一緒に汗をかいて、一つ一つ本音でやっていく中で生まれてくるものではないでしょうか。先程申し上げた小豆島の路線バスの撤退問題がその良い例だと思います。また、過去にもことでんとは、民事再生手続き中に再建を進めた際、県と沿線市町は財政事情が厳しい中で特別支援を行うなど、一定の役割を果たしてきたわけですが、今後は活性化再生事業をきっかけにして新たなパートナーシップをつくっていきたいと思っています。

土井教授 ことでんは、「ことでん100計画」というのがあったものの、それを実現するすべがなかったようでした。新しいスキームのおかげで、進みやすくなったのではないですか。

ことでんは再生支援をうけ、現在は黒字になるまで回復 高水準のサービス提供で利用客戻す ICカードで地域と連携



ことでん
佐川常務取締役

ことでん まず、平成14年8月に私どもは新体制で発足いたしました。そのときには、県と市町村さんと合計5億の特別助成をいただきました。

たまたま我々が万歳し民事再生の申請をした時期、国の補助金を私どもが重点的に使わせていただきました。毎年3億～4億円をいただいたため、券売機をはじめ、人員の省力化や、安全対

策であるCTC、PRCの導入、ICカードの導入ができました。その当時だからできたという時期に恵まれた面もありましたが、地元に応援をいただいたことが再生のきっかけとなりました。

その当時、地元からは「電車は要るけれどもことでんは要らない」と言われるぐらいにサービスのよくない会社でした。

地方鉄道で60キロの営業キロがありますが、以前は6割ぐらいしか冷房車両がありませんでした。高松で夏に冷房がない電車に乗っていただくことになり、基本的なサービスができていませんでした。

そういった中で14年～19年の6年の間に28両、京浜急行さんから車両を譲っていただいて、営業車両は80両ありますが、全部冷房化できました。

14年以降、真鍋が社長になって、沿線の市町村から支援をいただきながら、社内の意識も変え、地方鉄道としては標準の設備・サービスを提供することができるようになりました。

「ことでん100計画」は、金融機関がつくった再生計画よりも、利用者を年間100万人ふやそうとして策定しました。県民100万人、皆さんに1回ずつ多く乗ってもらおうじゃないかということで作りました。18年が目標年次だったのですが、それを達成することが出来ました。地方鉄道で利用者数が増加している事例はあまりないと思います。

公共交通は目的ではなくて手段だと思います。昔の高松は、週末には「おまちに行く」という表現があったほど、町に魅力がありました。

特に昭和40年代までは、平日もすごかったのですが、土・日も大変な利用があった。それが逆転したのが昭和40年代で、土・日は逆にお客さんが来なくなってしまいました。

ICカードは、国および高松市さんから戦略補助金を頂いて、地域連携を進めながら導入を進めることが出来ています。高松市内の商店街、市の中央公園下の駐車料金、高松城、栗林公園の入場料など県や市の公共施設などで導入の先鞭をつけていただきました。その後、香川大学さん、高松市さんの身分証明に搭載いただき、11月には県庁食堂などで利用できるようになっております。

地域を挙げて応援していただいております、当社としても、つぶれたときの反省を忘れないでやっていかなければならないと思っています。今後の課題として我々一番心配なのは、補助金ですね。おかげさまで18年から黒字になりまして、繰欠も解消し、細々ですが黒字の体制になっておりますが、補助金制度が変更になりますので、心配しております。経営が大変な地方鉄道もそうですが、一生懸命頑張っている地方鉄道に対してもきちんとした助成をしていただいているのではないかと考えています。社会的なインフラを継続できることを国として考えていただきたい。

鉄道で申しますと琴平線は、朝のラッシュ時間は7分30秒に1本走らせていますし、長尾線と志度線は10分に1本走らせています。グレードの高いサービスを提供できなくなれば、どんどんと鉄道が廃止されていく。バスにかわる。バスも維持できないからデマンドバスになる。それが本当によいのでしょうか。

地域の力があるうちに、公共交通を応援していただくような助成制度を引き続きお願いしたい。

土井教授 事業者側、自治体側はそれぞれ地域全体の公共交通を支えようと、熱心に取り組んでいらっしゃるのですが、次のス

テップが見えないことが、大きな悩みになっているようですね。

ことでんバスは、安全運行とサービス改善の努力で回復

ことでんバス ことでんバスは、路線バス、コミュニティバス、空港バス、貸切バスの営業をしております。今、佐川から説明がありましたが、平成14年8月に新体制で、経営再建をやってまいりました。

昭和47年が我々の輸送人員のピークだったのですが、それを100としますと、民事再生した時点では、9.8という全く恐ろしい数字になってしましまして、14年から経営再建に取り組み、21年度では、12ポイントまで回復しています。

「ことでん100計画」の中で、バスも再建したのですが、地元の人たちに愛される会社をつくらなければならないという理念のもと、安全運行とサービスの改善を行ってきました。

今はグループの鉄道とリンクをして、いかに地域の公共交通を高めていくか、このことに重点をおいています。

高松市内は、平野部が大変多いので、自転車の利用が大変多いのですが、そういう人たちにも公共交通に戻っていただくような施策をどんどん我々はやっていかなければなりません。

一方で、我々の路線バスというのは、生活交通路線がほとんどですが、路線バスはほとんど赤字です。国の路線補助、車両補助を御支援いただいて、路線の維持をしています。コミュニティバスも、受託運行をしておりますが、経営的にはなかなか見合うところまではいきません。補助がなくなると路線の維持は大変厳しい状況になります。

高速道路の料金問題ですが、私ども高速

バスをやっていませんので、これといった影響の数字がどんなものかというのわかりません。しかし、高速バス会社では大きな影響を受けていると聞いています。高速道路無料化というのは、路線バス、高速バスの事業者にとっては非常につらいことです。

司会者 なるほど。国の補助制度について、いろいろ御懸念や御心配をされているようですが、もし何か御発言があれば。



四国運輸局
阿部部長

運輸局 ご存じのとおり、来年度は地域交通に関する国の補助制度が変わるのですが、我々も現段階では詳しいことはよくわかっておりません。おそらく、細かい

制度設計はまだできていないと思います。いずれにせよ、地域公共交通活性化・再生総合事業は、昨年の事業仕分けで厳しい指摘を受けましたので、今のまま残ることはないと思います。交通基本法を含め、新しい制度のあり方については、国土交通本省で、こまめに地域の声を聞きながら検討を行っておりますので、現行制度との連続性を含め地域の状況に配慮した制度設計がなされるものと思います。

補助金はバス路線維持の生命線

ことでんバス バスはほとんどが赤字路線で、運行系統別の補助制度がなくなってしまうと、路線がなくなるという危険性は非常に高いと思います。路線バスは、ほとんど幹線だけしか走っていない状況ですが、その幹線までが怪しいことになってしまうと私どもは思っているんです。

また、路線を維持するためには車両が必要で、車両補助なしに車両を更新していくことは大変困難です。今まで国から補助金をいただきながら、何とかノンステップバスを33両入れることができ、全体の40%を超えるぐらいにはなりました。車両更新ができなくなると、古い車両ばかりで運行していかなければならなくなり、将来は非常に厳しいと思っています。

公共交通は、事業者任せから行政主体へ経営危機には場当たりの対応はダメ、将来ビジョンを策定せよ

宮崎准教授 規制緩和の前までは、バス事業者と言いますか、交通事業者自身が採算路線の黒字で不採算路線の赤字を埋める「内部補助」によって地域公共交通を維持することを意図した需給調整規制によって整備されてきました。この方式は、事業自体が黒字にならなければ成立しないものでした。昨今の交通事業者の経営の悪化等によって、この仕組みが機能しなくなった地域が多く発生してしまいました。そういうことから考えると、平成14年の道路運送法の改正によって、公共交通事業について国の関与を減らす一方で自治体が公共交通政策の主役になったというようなとらえ方をしたら良いのではないかと研究仲間よく言っています。

公共交通事業者を悪く言うわけではありませんが、今まで行政が公共交通政策として公共交通に関与してこなかった地域については、公共交通事業者の経営安定化策として、国の補助金がもらえるように試行錯誤を繰り返してきました。たとえば、利用者のことを無視してでも、路線補助がもらえるような路線を整備するといった方法です。そういう状況から、利用者にとっては不便な路線が残り、サービスレベルの悪化

によってというよりもむしろ利便性の高い自動車の保有が容易になったことなどから、公共交通を利用しなくなった。その結果として、公共交通事業者の経営が悪化してくると、最終的には路線の廃止に至るといった状況になっていると思います。

このような地域が全国各地で存在していると思いますが、このような地域については、平成14年の規制緩和によって、「これは地方で考えてください」と言われたところで、国が方向性や方法を何も提示しなかったことから、地方の担当者はどうしていいかわからないというのが実状だったのではないかと思います。また、当時、地方自治体の財政事情が悪化している自治体も少なくなく、公共交通政策を検討するための予算を持ち合わせていなかったこともあったと思います。そう考えると、最近整備された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」や「地域公共交通活性化・再生総合事業」などの国の支援制度によって、十分な予算を確保できないが、公共交通政策を策定したいという地方自治体が公共交通政策を検討することができるようになったというのが現状ではないでしょうか。まさに、国の制度の方向性としては、地域公共交通をこれからどうやっていくかということについては、地方自治体で検討するという方向になっていると思っております。

非常に危惧しているのは、例えば、ことடன்さんですと民事再生法をとられたとき、小豆島では小豆島バスがバス事業から撤退すると表明したとき。宇高航路を運行する事業者が航路の廃止を表明したとき。といったように公共交通事業者が廃業ないしは路線の廃止を表明したことがきっかけとなって、地域公共交通の検討がなされることが多々あります。

このように、交通事業者が、「やめます」

と言ったときに、みんなで考える。もっと言えば初めて地域公共交通のことを考え始めることが多いのですが、これは、場当たりの対応だといわざるを得ず、



香川高等専門学校
宮崎准教授

もしも、このような表明をする公共交通事業者が同時多発的に複数社あるいは複数箇所現れてくると、おそらく地方自治体は対応しきれないのではないかと思います。地方で公共交通政策を考えるのであれば、地方の将来ビジョンを立てて、みんなで対応をしていかなければいけないと思うのですが、その間にどこかで公共交通が破綻するということが起きるかもしれません。

ことடன் そうですね。ですが、将来ビジョンのスパンは長いです。我々は1年ごとに収支を改善しないとイケません。今は補助制度についても前が全然見えませんので、我々が、どのように対応していけばよいかというのは、お手上げの状態なんですね。

宮崎准教授 それが今の四国地方の実態なんですね。本当は将来のことを考えて、地域を育てていかなければならないのですが、すでに四国地域では手が回らない状況になっているのではないかと思います。そういう意味で、四国地域の地域公共交通サービスは予断を許さない状況だと感じます。

**まちづくりと移動の確保はセット
都市サイズ縮小に対応した「引き寄せるための公共交通」を地方から発信せよ**

土井教授 まんのう町は、まちづくりの一環としてもデマンド系の公共交通を上手に活用していますね。また、これとあわせて

「集落協定」や「命見守り協定」という仕組みが、集落の結束強化に効果をあげています。まんのう町は、まちづくりと移動確保（足づくり）が非常にバランスのとれた成功事例の一つだと思います。私自身は、まちづくりと移動確保は表裏一体だと思っています。例えば、小豆島の島バスが破綻したということは、まちづくりが破綻していることを意味しているというくらいに受けとめなければいけないと思っています。

法定都市計画の仕組みでは、道路をつくって、郊外化を促して、道路の沿道で用途を決めて、そこで容積率、すなわち密度を決める。わが国の都市は道路、用途、密度、この3点セットでつくってきたわけです。しかし、今求められているのは、むしろ都市を賛否両論がありますが、今ある集落の結束縮めていくことですよね。集約化には未だを強化するような形も含めて、とにかく縮めていかなければにっちもさっちもいかない。そのときに、先ほどの道路、用途、密度に代わるものは一体何かというと、公共交通、かたち、配置の三つです。この転



写真-2 まんのう町で「マンド」乗合タクシー

換を急ぎ進めていかなければいけない。

地域公共交通を守ると言いながら、拡散した市街地を維持するために、無理してコミュニティバスを走らせてきた地域は決して少なくありません。一方で、その矛盾に気づき、デマンドやパーソナルな移動手段の活用を指向する自治体も見られます。

公共交通がまちづくりをどう変え得るのかを考え、「引き寄せる（アトラクトする）ための公共交通戦略」を、地方から発信されなければいけないと思うんですね。その先駆事例が、まんのう町だと思うのです。

■燃料高騰の影響

司会者 その話とも若干関連するんですが、交通弱者のお話というのは、皆さんの関心が非常に高いですし、全国各地で喫緊の課題になっています。また環境問題についても、全国の人口に膾炙するような問題になっています。

2年ほど前にガソリン価格が急騰したときがあって、半年間ほど180円ぐらいになって、私自身は車に乗らなくなってしまったんですが、将来的に見て、どのぐらいまでガソリン価格が上がると、健全者でさえ生活が崩壊するのかなというようなことを私は個人的に興味を持っています。もしその

点について御見解等があれば伺いたいと思います。

土井教授 私もそのときにハイブリッド車を買いたいなと思いはじめ、実際に購入しました。(笑)

司会者 そうですね、あのとき、急にハイブリッド車と軽自動車があふえましたよね。皆さん、口では余り影響がないという話はされるんですけど、私が目で見える限りはものすごい影響があったと思います。あのときはたまたま数カ月でしたけど、今後はか

なり長期間にわたって高騰が続くのではないかという話も一部にはありますので、注意しておいたほうがいいですね。今まで環境問題と交通弱者だけでやってきていたんですが、将来的にそういうリスクもありますよね。

バス事業者にとって軽油の高騰は厳しかった



ことでんバス
野口取締役

ことでんバス 私ども軽油を使っていますので、それが営業費のほぼ1割強ぐらいになります。貸切バスにしても、路線バスにしても、走る量が大体決まっていますから、1割強の経費をいかに減らすか

というのは難しいですね。2年前に一気に上がった時は大変厳しかったですね。世界の動向を見ていましたら、またドーンと急にはね上がることがあると思います。

司会者 そうですね。

離島への影響も深刻

香川県 あのととき、一番影響を受けたのは、離島航路ですね。燃料の占める割合が高いですし、代替交通手段がありませんので、大変な状況にあったと聞いています。

離島航路については欠損に対して行政が補助金を出しています。国が半分、残りを県と市町で分担しており、県は4月に精算払いするのですが、年末の資金繰りが厳しくなったことから、概算払いにより前倒しでお金を出して乗り切っていただきました。

公共交通へ如何に無理なく転換させるかが課題

高松市 自動車交通から公共交通に転換させるという点では、例えば、社会実験として、朝の通勤ラッシュ時に便利になり過ぎた道路の車線を絞るとか、駐車料金の値上げをするなどがありますが、街に住む人が減ったり、企業が離れてしまったりすることがあるので、如何に無理なく利便性を向上させながら転換を進めていくかが課題だと感じております。

香川県 公共交通の衰退の一つの理由として、これまで都市機能をかなり郊外に持っていたというのがあると思います。流入規制については、公共交通の利便性向上や土地利用と併せ技で実施しないと、かえって郊外への立地が進んでしまいかねないので、十分な検討が必要ですね。

司会者 コンパクトシティに向けての取り組みというのは、かなり行政府でも力が入ってきてつつあるという感じでしょうか。

高松市 そうですね、高松市でも、人と環境にやさしい公共交通を基軸とする「多核連携型コンパクト・エコシティ」というコンパクトな都市構造を目指すべき街の姿としています。

ことでん 私は市の交通戦略計画は、公共交通事業者の事業を評価して、それをうまくまちづくりに生かしていこうということで、前向きなものだと思います。来年度実証実験を行って、その次の展開を見ていくということで、交通事業者としては、大変ありがたいと思いますね。

■高速道路無料化・1000円化に伴う地域公共交通への影響

香川県 先ほど高速道路の無料化の話がありました。料金大幅引き下げであっても、公共交通への影響は、きちんと分析していただき、持続可能な制度設計をしてほしいと思います。

司会者 高速道路の無料化は、若干プラスの面もあるかもしれない。高速料金が安くなると、四国は観光客が随分ふえたんじゃないですか。

香川県 確かにインターチェンジの車の出入りはかなり増えています。瀬戸大橋の車の通行量も約1.5倍に増えています。岡山、兵庫、広島など近県からの増加が目立っており、県内の宿泊者数は、土・日は増加しましたが、平日は減少し全体でも減少してしまいました。

高松市 四国においては、JRや海上航路などの公共交通が高速道路無料化施策に淘汰され廃止されてしまった後に、そこから戻そうとしても、無理だと思います。この国策については大変危惧しています。

都市内交通への影響をきちんと検証

宮崎准教授 先ほど高速道路料金の無料化や1,000円化の話が出ていましたが、香川県は、冒頭での地域概況でお話になられたように、道路網が非常に整備されています。ですから、料金の上限が1,000円になって、たくさん自動車交通が高松地域に入ってきて、そんなに渋滞が発生していないのだと思います。ところが、松山市などで地域の人にお話を聞きますと、週末になると、インターから松山市の都心部に流入する箇所では渋滞で大変な状況になっているそう

です。まさに、都市内交通が麻痺しているというお話をよく聞きます。四国地域では、すでに自動車中心の都市構造になっているまちはいくつもあります。高松は道路整備がきちんとされているので、本当に恵まれていると思います。しかし、その他の地域では決して道路整備が十分なされているとはいえない地域もあるようです。高速道路の無料化などの議論においては、交流人口が増えて良いことが多々あるということは言われているように思いますが、道路整備が十分ではない地域に自動車交通が大量に流入してくると、その地域の道路交通が麻痺するといったような負の面についての検証がなされていないのではなかろうかという気がします。

司会者 地域公共交通のあり方と高速道路料金の問題というのは、国民の方々からの御批判や御指摘というのは多いんですね。かといって、



運輸政策研究機構
安達次長

それに対して解決策があるわけでもなく、ただ、その場その場で進んでいるような感じが一般人には持たれているような感じがします。

どういう国にするのか将来ビジョンが必要

宮崎准教授 高速道路の料金システムについては、今回は高速道路の料金が大幅に下がったということで、今まで長く続いてきた制度が変わりました。制度が変わったことに対して、すぐに国民から不満が出てきますが、変わった制度が長く続くと、みな

さんがこの制度に対応してしまっていて、1,000円というのは当たり前じゃないかというのが出てくると思います。つまり、人間は社会環境の変化に対して柔軟に適応する能力を持っています。

そう考えると、この高速道路の料金システムをどうしていくかというのは非常に難しい話でして、地方の現状がこうだからといって、国がにわかに対応することはまさ

しく場当たりの対応で好ましいとは思えません。それよりも、どのような日本の国にしたいのかということ踏まえた行動が重要ではないでしょうか。また、国には国の、都道府県には都道府県の、市町村には市町村の役割があります。各主体がそれぞれ上位計画を踏まえた将来ビジョンを立てて、遂行していくのが望ましい方向だと思います。

■まとめ

司会者 大体御意見も出尽くしたようです。時間も来ましたので、最後になにかございますか。

地域力、競争力を高めるためには、公共交通をリージョンレベルの戦略で位置づけよ

地域交通だけで維持を検討しても支持は得られない

土井教授 活性化・再生総合事業の枠組みを超えた話になりますが、私は地域公共交通を語る上では、いかに地域のQOL（クオリティ・オブ・ライフ）を保証し、地域間競争力を高めるかという視点が不可欠と考えています。そのためには即地的な公共交通だけを切り出して議論するのではなく、自治体、県、四国という空間構成の中で公共交通を階層的に組み立て、クルマへの競争力と同時に地域間競争力を持てるようにしないとダメです。

きょうの議論では触れていませんが、四国では高速道路の整備が進められた一方で、鉄道は、日本の中で置いてきぼりになっています。

高速鉄道があつて、その下で都市鉄道、ことでん、土佐電、伊予鉄が地域を支え、その下でバス・タクシー等が身近な役割を

果たすべきですが、一番上の高速鉄道が存在していないことが、四国にとっては非常に大きな問題です。その結果、四国が「一つのエリア」としてのまとまりに欠け、競争力の低下を招いていると言えます。

他のエリアでは、例えば、大阪では関西メガリージョン、名古屋ではグレーター名古屋などの構想があり、メガリージョン間の競争になってきています。これは世界的な動きです。そういった大きな枠組みの中で公共交通を構成し、地域交通と国際交通を結びつけるくらいの発想が必要です。そういう発想が、四国では圧倒的に欠けていると思います。もはや、地域交通だけを残そうとしても支持は得られません。

今回、国の制度が変わるからには、国際とまでは言いませんが、リージョンレベルの幹線交通と地域交通が、一つの太い糸でつながったストーリーを描ける仕組みをぜひとも政治主導で提案していただきたい。公共交通が地域の戦略インフラとしての存在感を発揮できるシナリオを描いてほしいと願います。

司会者 ありがとうございます。もしこれはどうしてもおっしゃりたいということがあれば。

幹線交通も継続的な支援が必要

香川県 では、1つだけ。交通基本法の話。地域主権の考え方もあって、生活交通の中でも最も身近な交通の確保の部分が重視されがちです。併せて地域の幹線的な交通である鉄道や路線バスなどに対する支援の財源がこれまで以上に確保できず、薄くなってしまうのではないかと、大変心配しています。

デマンド交通や離島の交通などは大変重

要ですが、あわせて幹線的な地域の交通、路線バス、鉄道というところにもしっかり支援をしていただきたいですね。地域主権というなら、必要な権限移譲もやっていただきたいと思います。

司会者 ありがとうございます。では、長時間にわたりまして、皆様方、先生方、大変ありがとうございました。

<了>



写真-3 リレー座談会の様子