

リレー座談会「地域公共交通を考える」(第4回)

<概要版>

(この概要版は、読者の利便を考慮してリレー座談会の概要をまとめたものです。より詳しい内容については、ぜひ全体版を御覧ください。)

1. 地方自治体としての地域公共交通への取り組み

- (福岡市) 公共交通空白地域条例(公共交通空白地域及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例)を交付し、生活交通全般の取り組みを条例化。3月の施行に向けて検討中。
- (対馬市) 平成21年度に陸上交通事業者等による地域交通の活性化を目的に、地域公共交通総合連携計画を策定。平成22年5月～11月まで、定額5,000円で代替交通としてのタクシーの実証実験を実施。
- (薩摩川内市) デマンド交通の実証実験(簡易型)を入来地域にて平成22年4月より実施。また、利用者アンケート調査結果による要望に基づき、市内横断シャトルバスの運行や交通マップを作成。

2. 交通事業者としての取り組みや工夫、苦労など

- (肥薩おれんじ鉄道) JR九州の並行在来線を引き継いだ第三セクターであり、現在、8億7千万円の累積赤字を抱えている。沿線では約3,000人の人口減、約250人の高校生が減っている。そういう状況下で赤字削減を考えながら路線維持しなければならない。また施設の耐用年数が近づいておりメンテナンスが必要であるが、そのためには膨大なコストが必要。一方、観光に力を入れるために営業部を発足。国内よりも韓国や台湾からの観光に可能性がある。国内よりも動きが早く、インバウンド効果へも期待。その他、銀河鉄道999のラッピング列車の運行が評判となり、集客の一翼を担っている。
- (西日本鉄道) 利用客離れ対策として平成11年に100円バスを導入。博多―天神間180円を100円で、利用客は前年比で1.8倍。平成12年に65歳以上乗り放題の定期券「グランドパス65」を発売。学生向け「エコルカード」を発売、利用者4千人から3万人へ。
- (五島旅客船) 平成7年フェリーを2便にして利便性を向上。平成12年には高速船のバリアフリー対応。

3. 公共交通活性化における工夫や苦労など

- (福岡市) PT調査によると15年前(平成5年)に比べ、自動車分担率は増加し、地元の公共交通利用者が減少。公共交通は利用されて初めて維持できることへの認識が重要。
- (対馬市) 人口は3万4千～5千人で、ピーク時からほぼ半減。周囲を海に囲まれており、ジェットフォイルによる航路は充実しているが利用料金が高い。また、島が南北に細長く急峻な地形であることから、効率的なバス路線となっておらず、利用人口は減っている。
- (薩摩川内市) 旧市町地域において合併前よりコミュニティバスを運行しており、市内のほとんどを一律100円で運行。周辺地域では少子高齢化で、年々バス利用人員が減少。

4. 地域公共交通活性化策導入後の状況など

- (対馬市) 地域住民より料金が高いといった意見。利用は高校生と病院に通う高齢者が多い

ものの目標達成には至っていない。実証実験後に対応を検討。今までのバス路線ではない代替案が必要と考えている。

- （薩摩川内市）財政的に補助を増やすことは不可能。交通空白地の解消については新たなコミュニティバスとの連動によるデマンド交通の検討等が必要。地域への交流交通及び離島への公共交通が課題。

5. 高速道路料金の引き下げ、燃油価格高騰などの影響

- （肥薩おれんじ鉄道）高速道路の無料化の影響で利用者が流れており、売上げが落ちているのが実態。また、高速道路開通により自家用車の保有台数200台増とのこと。
- （西日本鉄道）取り巻く環境は厳しい。規制緩和以降の高速バスの価格競争に加え、高速道路料金の一律1,000円で利用客減となっている。
- （五島旅客船）燃料も高値止まり状態であり、バンカーサーチャージャー（燃料油価格変動調整金）の導入等により経費削減に努めているが自助努力の限界。阪神－関門間のフェリーは当初より2割減、料金の値下げで対抗。高速道路の無料化は陸上交通のみに限定。

6. 国や（財）運輸政策研究機構・公共交通支援センターへの要望など

- （肥薩おれんじ鉄道）・国の交通基本法の中で交通事業者の人材育成についても対象として欲しい。現在、人材が維持できず、必要最小限で運行している。人材への投資、できれば国や地方自治体から増資して欲しい。人材、安全安心、営業促進が重要。
- （西日本鉄道）地方自治体や国からの補助等で欠損を凌いでいる状況であり、今後の交通基本法に注目している。
- （対馬市）交通行政に詳しい人材がいらない。交通・運輸・観光等をミックスできる人材がいらない。そういった意味において人材の育成は重要。
- （五島旅客船）海洋基本法等にもあるように、離島にとって航路は重要振興策であり、唯一の足の確保が各町村にとっての重要課題である。また、国策として、離島、外洋、国境における公共運輸体系を構築して欲しい。
- （九州運輸局）交通基本法の制定に関するパブリックコメントにおいて、公共交通の助成に関する財源確保に関する意見が多く寄せられており、国民において、公共交通の重要性や大切さへの評価が高いことが伺える。交通基本法の基本的な考え方として、今後、人口減の社会に対して、地域の足である公共交通をどう確保するか。国として公共交通を大事にするメッセージ発信として大きな意義がある。

7. まとめ

- （溝上教授）個々の交通モード単位ではなく、地域全体を見た利便性が重要。複数の公共交通を組み合わせたネットワークを構築し道路に対抗していく。公共交通活性化協議会へは、補助金に関係するため総務の方が出席しているが、これからは交通の専門家や経営の専門家が出席することが重要。また、訓練することも重要。
- （溝上教授）小さい自治体の中に地域を元気にしようと考えている人はいるし、実際に携わっている人もいる。こういう方を育てていくことが重要。

（文責：（財）運輸政策研究機構・公共交通支援センター 安達、和平）