

## 平成 26 年度 四国における交通施策のあり方検討会 議事概要

1. 開催日時：平成 27 年 3 月 24 日（火）15：00～17：15
2. 開催場所：高松第二地方合同庁舎 5 階特別会議室
3. 出席者：  
学識経験者 3 名、地方公共団体 5 名、交通事業者等 5 名、その他関係機関 3 名、四国運輸局 8 名、四国地方整備局 1 名 計 25 名
4. 主な議題：
  - (1) 四国における交通施策のあり方検討会の開催について
  - (2) 四国における 10 年間の交通の動向について
  - (3) 交通政策基本計画について
  - (4) 今後の進め方（案）について
5. 配付資料
  - ・平成 26 年度四国における交通施策のあり方検討会構成員名簿
  - ・平成 26 年度四国における交通施策のあり方検討会出席者名簿
  - ・四国における交通施策のあり方検討会の開催について
  - ・四国における 10 年間の交通の動向について
  - ・四国旅客鉄道株式会社提供資料
  - ・交通政策基本計画概要
6. 議事概要：

[議事（1）、（2）]

資料に基づき事務局より四国における交通施策のあり方検討会の開催に係る趣旨、主な検討事項について説明がなされた後、引き続き事務局より四国における 10 年間の交通の動向について説明がなされた。

これらの説明について、出席者より質問及び意見が述べられた。概要は以下のとおり。

### ●交通をとりまく環境の変化について

- ・平成 17 年の四国地方交通審議会より「四国の運輸のあり方」についての答申が示されて以降の 10 年間における交通をとりまく環境の変化として、①人口減少・少子高齢化、②平成 20 年のリーマンショック、③震災による観光客の動向変化、④原発事故後の電気料金の値上げ、燃料費の高騰、⑤消費税率の引上げ、⑥交通政策基本法の制定等があった。
- ・生産年齢人口が減ったことで通勤需要が無くなり、事業者への定期収入が減った。交通事業が採算に乗らなくなったことに加えて、運転免許を持っていない人が激減した。
- ・懸命な事業者等の努力にもかかわらず、営利事業として成り立つ範囲は縮小し、行政の負担や役割を増やすという対応が続いてきた。地域公共交通活性化・再生総合事業や経済対策等の交付金を活用し、実証実験や利用促進施策による路線維持・強化を図ってきた。
- ・バス・鉄道事業について関係者の役割分担が明確になって来つつある。さらなる役割分担をお願いしたい。

●各交通モードの現況や交通に関する取組状況等について

(鉄道)

- ・リーマンショックと高速道路料金割引によってJR四国の運輸収入は大きく減少し、厳しい経営環境が続いているが、平成22年に設置された「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」の提言を受け、鉄道ネットワークの維持に向けた取り組みを進めている。また、四国地域では新幹線整備に向けた動きが始まっている。
- ・JR予土線・予讃線のうち利用が少ない海岸線周りについては、観光列車が導入され、県も市町も連携して関連イベントに力を入れている。
- ・民鉄3社の輸送人員については、10年前に比べ約100.6%と微増したが、ピーク時に比べると鉄道は約50%、軌道は約37%まで乗客が減少しているため、経営環境としては厳しい。
- ・高松琴平電気鉄道については、綾川新駅の整備により利用者が増えた。新駅開業に併せて増便したが好評である。
- ・阿佐海岸鉄道については、利用客が低迷しているが、対策としてDMVの導入を検討している。DMVは観光資源になるほか、鉄道車両と比べて低コスト化が可能である。
- ・土佐くろしお鉄道(中村・宿毛線)には平成24年から関係市町村と県で折半して経営安定基金を拠出している。10年前は、年間1.2億円の負担であったものが、現在では2億円の負担になっている。赤字が拡大する第三セクターの維持が大きな課題である。
- ・個人旅行(FIT)が増えると都市間の移動に時間がかかることが大きな弱点になってくる。岡山ー広島間が新幹線で約40分だが、高松ー松山間は約2時間半かかる。関西に抜ける方向への旅客流動も増えている。鉄道の高速化が重要な課題である。
- ・産業競争力の強化や南海トラフ対策のためにも四国8の字ネットワークや新幹線の整備が必要である。

(バス)

- ・とりわけ乗務員の不足が差し迫った課題と考えている。全国で乗務員確保のための取組が進められてきたが、大型二種の免許を持っている人は少なく、香川県運転免許課のデータによると、県内の20代で大型二種免許を持っている人は数え上げられるほどしかない。大都市では乗務員が確保出来ずに系統を維持できない場合もあると聞く。
- ・バス乗務員の所得は全産業と比較して0.8弱、労働時間は1.2強であり、良い労働環境とは言えない状況にある。高齢化により職場を去る人がいる一方で、バス乗務員を目指す若者が減っている。若者からは大型一種免許(トラック)の方が魅力的と捉えられているようだ。
- ・鳴門市、小松島市は市営バスを廃止し、徳島市バスは段階的に民間委託を実施している。これによって、徳島バス(グループ)への集約化が進んでいる。
- ・バスへの支援施策として、コミバスの初期投入等に対して県単補助を行っている。また、市町村と意見交換のうえ、確保維持改善事業の補助要件の緩和要望等を行っている。今後は国の補助要件を満たさない路線に対する支援策等についても検討が必要。

#### (タクシー)

- ・平成14年に規制緩和がなされて以降、事業者数は増えていないが、リーマンショックの影響で収入が15～20%減少した。今の高齢者のほとんどは運転免許を保有しているため、収入が下り坂になっている。タクシーは小規模零細がほとんどであり、何らかのアクションを起こして需要を回復しようにも、財力が付いていかない。
- ・ドライバーの高齢化とドライバー不足が課題。平成25年11月に改正タクシー適正化・活性化法案が成立し、高松交通圏で開催される地域協議会において、タクシー事業の活性化策を考えていきたい。

#### (航路)

- ・航路は、地域の足として、また、災害時における緊急輸送経路としても重要である。
- ・四国に3本の橋がかかる度に事業者が撤退した。架橋後に残った会社も、高速道路料金割引を受けて撤退しており、平成20年以降、四国－中国間、四国－九州間の航路が22航路から16航路まで減少している。これ以上航路を廃止させないことが必要。
- ・昨年4月からの高速道路料金体系であれば、企業努力をプラスすれば経営を続けてゆけるのではないかと思う。しかし、宇高航路は依然として厳しい状況にある。
- ・航路は一旦廃止すると再開するときの投資額が大きく、フェリー1隻建造しても10億を超えると思う。
- ・ようやく原油価格が下がってきたところであるが、船舶燃料費は全コストの35%近くを占めている。また、下がっているとはいえ、昔に比べると原油価格は高止まりしているという認識である。行政も十分注意してほしい。
- ・本四では、霧や強風の際にはJR又はフェリーが代替輸送となり、互いにバランスを保っている。
- ・和歌山－徳島間フェリーについては、マイカーの航送運賃を1000円とする社会実験を実施したところ、利用者数が大幅に伸びたため、潜在需要はあると考えている。
- ・平成26年は四国霊場開創1200年、平成27年は高野山開創1200年の年にあたり、徳島県と和歌山県とで航路を活用したタイアップを行っていきたい。
- ・瀬戸内国際芸術祭があるときは離島航路の収支が改善している。
- ・瀬戸内国際芸術祭やしまなみサイクリングにおける航路の有益性を検証してはどうか。

#### (航空路)

- ・高松空港の国際便が増えており、訪日外国人数も平成22年と25年を比較して4倍、26年にはさらに増えている。
- ・高知空港では、路線の維持を図るため着陸料支援や利用促進策を講じている。

#### (バリアフリー)

- ・徳島から京阪神への主たる移動手段である高速バスのバリアフリー化が課題となっている。
- ・バリアフリーにかかる経費が大きい中で、路面電車への低床車両の導入が課題。とさで

ん交通では約 60 両の路面電車を保有しているが、低床車両は 1 両のみ。

(安全・安心及び災害への対策)

- ・ 鉄道の安全に関しては、安マネを実施するとともに、安全施設整備の充実を図ってきた。四国は、他のブロックに比べて人口 10 万人当たりの交通事故死亡者数が多いものの、鉄軌道の事故は減少しているように感じている。
- ・ 南海トラフへの対策として、ハード的には、安全性や耐震性の向上が必要であり、ソフト的にはメンテナンスの継続や災害後の早期復旧に向けてあらかじめ対策を行っていくことが望まれる。

(公共交通利用促進)

- ・ 高松市の高齢者約 7 万 6 千人のうち、本年 1 月末までに、70 歳以上の高齢者の運賃を半額にするゴールド Iruca の発行状況は約 1 万 700 枚であり、本年 1 月の 1 か月間における利用者は 7200 人である。カードを購入したものの、1 か月に 1 回程度の利用頻度が多いともお聞きしている。ゴールド Iruca の活用により、外出機会の創出や健康増進につながることを期待しており、市民に対して PR を行い、利用機運を高めていきたい。
- ・ 徳島広域都市圏 PT 調査では、公共交通がないエリアの高齢者の外出率が低くなっている。外出に際し、バスに依存している部分があるということだろう。
- ・ 公共交通利用に関する市民意識の変革が課題であり、新年度では、公共交通の利用促進に向けた、市民に分かりやすく説明する映像資料等を作成し、周知・啓発に役立てていきたいと考えている。
- ・ 教育とも連携したいと思っており、学校に対して遠足で公共交通を使うよう打診しているが、子ども達の安全確保の面から、難しいとも言われている。
- ・ 公共交通の利用促進に向け、自治体と JR とのタイアップがなかなか上手く図られていないが、IC カードの相互乗り入れ等を実現していきたいと考えている。
- ・ 旅行するときには公共交通に乗ること自体が目的になるのではないかと。瀬戸内国際芸術祭は船に乗って島に行くことそのものが楽しみになる。

●今後の課題と対応について

- ・ 公共交通の今後の課題として、①人口減少・少子高齢化のさらなる進展への対応、②老朽化した鉄軌道の更新、③耐震・防災がある。支援体制が必要である。
- ・ ①子育て世代など潜在需要の顕在化、②外出を増やすための取組（たとえば、目的地側との連携など）、③運行経費等を誰が負担するかについての検討が課題である。
- ・ 人口減少社会への対応として、地域住民だけを対象にしては不十分であり、訪日外国人や他の地域からの観光客の受け入れ環境整備が課題になってくる。
- ・ 今後の取組としては、公共交通の意義について考え方を広げていくことも検討事項であろう。利用価値だけでなく、非利用価値として、将来の利用可能性を踏まえた存在価値についても考えていくことも必要と思われる。この場合、誰が受益者かと言うことが議論になる。

- ・ 平成 17 年に運輸局長の諮問機関として審議会を開催し、当時の四国経済連合会会長を会長として勉強会を行い、これまでフォローアップを行ってきた。この度改めて検討会が開催され、10 年の動向に関する資料が取りまとめられたことは大変有り難いと思っている。資料に盛り込まれた内容を関係者で情報共有して深めていくべきである。
- ・ これからの対応を考える上では、10 年間振り返りを更に進めていきたいと思うが、その際、四国全体の特性を他の地域と相互比較し、正しく理解することが重要である。新幹線についても四国の地域特性、交通特性を他の地域と十分に比較する必要がある。

〔議事（3）、（4）〕

資料に基づき事務局より交通政策基本計画の概要について説明がなされた後、今後の進め方として、平成 27 年度からは、交通政策基本計画の着実な実施に向けた新たな四国の交通施策のあり方について、定期的な意見交換を行いたい旨の説明がなされた。

以上