

## 第27次構造改革特別区提案

過疎地域における人・物の効率的運送に向けた自家用有償旅客運送の規制緩和

提案者：愛媛県、喜多郡内子町

### ◆内子町の概要

内子町は、愛媛県のほぼ中央部に位置し、県都松山市から南南西約40kmの地点にあたります。町の中央部を一級河川・肱川の支流である小田川が流れている風光明媚なまちです。

2005(平成17)年1月1日に、旧内子町、旧五十崎町、旧小田町の3町が合併して誕生しました。

面積は299.43km<sup>2</sup>で(国土地理院)、その広がりには東西30.0km、南北17.9kmにもおよび山林原野が約77%を占めている。

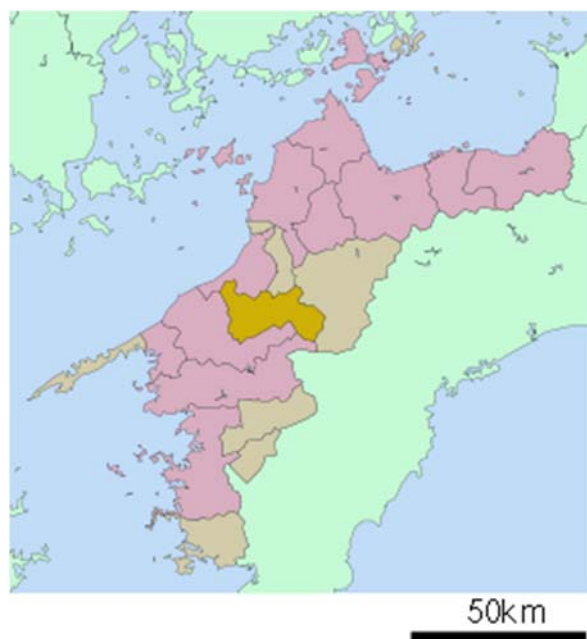
内子町では、町並み・村並み・山並みなど、自然環境の保全、美しい景観の形成、伝統文化の継承は、地縁的な集落により受け継がれ、住民の生活や生産活動はこの集落を基礎的な単位として営まれてきました。

しかし、人口17,583人(11月1日現在)のうち、65歳以上の高齢者人口は約37%(6,507人)、基礎的集落である172自治区のうち同人口が50%以上の自治区は54区(31.4%)にも達し、集落としての機能を保持することが困難な状況が生まれています。

特に、山間部に位置する旧小田町では、全体の約63%の自治区がこのような状況となっており、存続危機への対応が急務となっています。

これら集落に対して、町が過去に調査を実施した25自治区では、集落の住民にとって最も身近で重要な問題は、交通手段の確保が揚げられ、以下、自主防災組織の充実、救急医療体制の整備、緊急通報体制の強化など多くの課題が浮き彫りとなっています。

第2期総合計画(2015~2024)では、誰もが住み慣れた愛着ある地域でいつまでも安心して暮らせるように、『結(ゆい)』の集落を守り維持するための施策を展開しています。



## ◆内子町の交通網の現状

町では、合併前旧町において代替バスとして運行していたバス路線（定時定路線方式、以下「町営バス」という。）をそのまま継承し、自家用有償旅客運送事業の登録を受け、町内 11 路線で町営バス事業を展開していましたが、運行方式が利用者のニーズを満たせず、利用率は年々減少、現状打開のため基幹線（役場本庁～小田支所）を除き、集落から旧町市街地を結ぶ路線 10 路線を利用実態に即した予約制デマンドバス（一般乗合：区域運行、以下「デマンドバス」という。）方式に移行、自宅から目的地までを結ぶ地域の交通（足）として再編、整備を行っています。

### <内子町の交通網整備状況・予定>

#### ◇町営バス2路線（旧内子町）

- ・小田線（基幹線：役場本庁から小田支所）  
※自家用有償として継続運行
- ・満穂線（枝線：JR内子駅から石畳の宿）  
※デマンドバスへ移行

#### ◇デマンドバス13路線

- ・旧五十崎町 4路線（元町営バス2路線）
- ・旧内子町 2路線（元町営バス2路線）  
※移行継続中
- ・旧小田町 7路線（元町営バス5路線）

## ◆特区提案の概要

デマンドバスに移行を計画している集落の公共交通は限られています。また、集落では高齢化が進み、零細ながら農林産物の出荷・販売を生業の一部としていた環境は変化せざるを得ず、物資の運送手段を持たない住民は余剰分を処分（廃棄）せざるを得ない状況に陥っています。

第26次特区提案において要望しておりましたデマンドバスでの貨物運送については、一定の制約の下で可能（平成27年4月6日通達）となりましたが、区域内での運送に限られ販路が充分とはいえません。

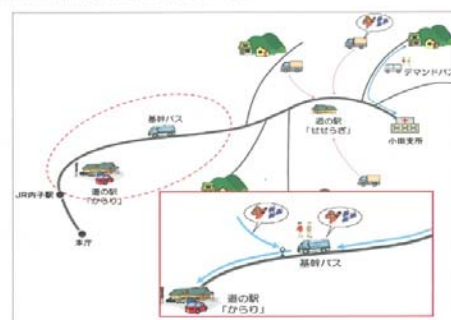


販路を拡大するためには、運行区域を拡張することが考えられますが、重複ルートの運行は経費の増大を招くことから、既存の町営バスを利用した運送が考えられます。

しかし、自家用有償旅客運送事業においては、貨物を運送することが想定されていないために運送することはできないとされています。

この規制を緩和していただくことによって販路が拡大され、高齢者の耕作意欲を増長し、存続の危機が叫ばれる限界（小規模・高齢化）集落の維持・活性化が図られます。

自家用有償旅客運送事業の規制緩和（町営バスでの貨物運送イメージ図）



別紙 4

#### ◇町営バス小田線（基幹線）の運行状況（平成 26 年度）

- ・運行日 月曜日～土曜日 ・月～金曜日（1日8往復）  
・土曜日（1日2往復）
- ・年間利用者数 22,009人 年間運行回数 2,354 便
- ・1便平均乗車人数 9.3人/便

#### ◆改正法による事業実施の検討

##### （1）改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「再編実施計画」認定による運送

町内の公共交通は一部の地域を除き、過疎化により民間交通事業者が撤退し、代替のために直営にて交通事業を運営しています。

運行形態は、主要地点を結ぶものを町営バス方式で、需要の少ないものはデマンドバス方式とする計画を進めており、28年度には町内全域をデマンドバスに移行完了する予定です。

そのため、改正法で定義される「交通網の再編」は終了していると考えられ、今から新たに「再編実施計画」を作成し、国土交通大臣の認定を必要とする改正法に馴染まないと考えられます。

##### （2）改正地域再生法に基づく、「再生計画」認定による運送

合併旧町において各々、集落から市街地へ住民を運送する交通網は既に整備されたものを引き継いでおり、利用実態に即すよう再編している状況にあります。

また、旧町ごとに小さいながらも市街地（拠点）を持ち、同エリア内には既に主要な施設が集約され「小さな拠点」は形成されています。今後、更なる施設統合、再編については考慮の余地がありますが、集落と拠点を結ぶネットワークを形成する手段として町営バスを位置付ける「地域再生計画」にも馴染まないと考えられます。

#### ◆特区提案の趣旨

町営バスでは、生活消費の余剰分や輸送手段がない、運転に不安のあるといった高齢者などが、耕作、加工した農林産物をデマンドバスの区域内だけではなく、区域外の道の駅に出荷することによって、営みに生きがい持ち、健康で元気な集落を維持・活性化を図ることを想定しておりますが、貨物は少量で多くの対価を得ることはできません。

そのため、町内輸送事業者の運搬コストに見合う物流とはならず、民意の圧迫にもならないと考えられます。

町内を人、物が移動するには限られた手段しかありません。人的運送を確保したうえで、旅客の運送に余裕がある場合には、運行車両を有効活用し貨物の運送ができるようお願いしたいと提案したものです。