

令和4年度第2回愛媛県地域交通活性化推進会議 議事要旨

日時：令和5年3月30日（木）13：30～15：10

場所：オンライン

1 開 会

2 議 題（報告事項）

(1) 令和4年度生活交通確保維持改善計画に基づく事業評価について

事務局から説明し、質疑応答を行った。

（質疑応答・コメント）

○松村会長

昨年度に引き続き、新型コロナウイルスの影響が顕著に出ており、非常に厳しい状況が続いている。ニュース等では観光需要が戻りつつあるというような話もあるが、通勤や通学といった堅調な需要がしっかり戻ってくるかどうかは全国的にも難しいのではないかという議論がある。観光だけに頼るということではなくて、日常的な交通も、公共交通の利用促進をより一層進めていく必要があるのではないかと思っている。

(2) 地域公共交通に関する令和5年度県予算について

各交通モードの現状及び県予算について事務局から説明し、質疑応答を行った。

（質疑応答・コメント）

○秋山委員（公募委員）

JRの駅の様子を見ていると、朝、窓口に並ぶ人数や土日の観光客がかなり増えているのを肌感覚として感じる。お遍路や、外国人観光客も戻りつつあるようである。外国人観光客や、スマートフォンなどの検索手段を持っていない高齢者にもわかりやすい交通案内の整備が課題であると思う。

空飛ぶクルマについては、先日、今治市で実施された有人飛行の実証実験を見学した。四国からは、例えば九州・福岡への交通アクセスが不便であるので、将来の夢として、空飛ぶクルマが直線で結ぶようなことが実現すれば便利になると思う。また、医薬品の物流などに活用できれば災害時にも役立つのではないかと感じた。既存の交通も大切にしながら、今後期待したい。

○山本委員（愛媛運輸支局）

観光庁では全国旅行支援を4月以降も延長して実施しており、その予算枠のうち2割ほどが、貸切バスを活用した団体旅行専用枠となっている。観光利用だけでは公共交通の維持は難しいが、高速バス・貸切バスは路線バスの運行を担っている事業者の収益を支えており、国としても利用の促進を図っていきたい。

また、利用者の増、需要の回復も重要であるが、現状、運輸事業では人材不足に陥っている。公共交通を持続可能なものとするには人材確保が非常に重要であり、国土交通省としても二種免許の取得支援や働きやすい職場の認

証制度などに取り組んでいる。事務局から説明のあった県の公共交通人材確保及び魅力発信の事業はゼロ予算とされていたが、ぜひ予算をつけて取り組むことを検討してほしい。

○松村会長

人材確保は極めて重要なポイントである。私は兵庫県西宮市や尼崎市の公共交通会議にも参画しているが、例えば、市報に阪急バスの運転手募集の広告を出して、2名の新規採用ができたというような事例もある。民間企業の広告は駄目というような時代ではもうないと思うので、公共を担っているパートナーとして、交通事業者の人材募集を市報に掲載していくことを検討されたらどうかと思う。そういったことを市町に働きかけていくのも県の重要な役割ではないかと思う。

○事務局

来年度に向けて、どのような取組ができるか検討していきたい。また、県は人口減少対策の一環として、東京・大阪で定期的に移住フェアを開催しており、愛媛に移住したい方に対して、就労先も含め、相談対応をすることを年に数回実施している。その機会にトラック協会、バス協会にも参加いただいて、就職希望の方の相談に乗ることも企画している。

先ほど松村会長が言われたとおり、行政の広報誌など様々なチャンネルを使いながら人材の確保に向けて取り組んでいくので、業界の皆様にも引き続きご協力をお願いしたい。

○秋山委員（公募委員）

県内のバス会社に運転士が定着してもらえればありがたいが、県外からの応募者の数や、定着率に関する情報はるか。

○事務局

現在のところ、運転手に特化したデータはない。なお、バス・タクシー・トラック業界に限った話ではないが、中小企業の人材確保の取組みにおいては、各社が東京へ出張して成果が出るかわからない中でPR活動を行うのは費用対効果の面からも難しい部分がある。事業者と、どういった形でのPRが効果的なのか、また、定量的にデータが蓄積できるような手法についても検討して参りたい。

○松村会長

ぜひよろしく願います。アウトカム指標が重視されるようになってきており、予算確保のためにも、どれぐらいの応募や問い合わせがあったのかは事業者にはアヒリングをして把握しておいた方がよい。

また、YODO Ma a Sについて、利用者数は延べ360人程であったとのことだが、広報はどのように行ったのか。自治会などを通じて広報したのではないかと思うが、例えば北宇和高校や病院など、外出の目的地となる方

から広報する方法もあったかと思うが、どうか。また、来年度はどのように取り組むのか。

○事務局

YODO Ma a Sはキャッシュレスシステムということでクレジットカード決済方式としたため、高校生に向けたPRは行っていないが、市町役場を通じて、鉄道・バス利用者に対する利用の呼びかけは実施した。

来年度は、松野町においてオンデマンド交通の実証導入を計画しており、県が関与して実施するため、町とも連携しながら、病院や生活施設の利用者に向けたPRや乗り方の説明などをきめ細やかに行い、利用が広がるように取り組んでいきたいと考えている。

YODO Ma a S自体は今年度の実証実施を終えて一旦休止となるが、来年度はオンデマンド交通の実証を通じて、幹線と鉄道と往復での交通のといったその二次交通との一体利用を促進していく。

○松村会長

今年度作ったYODO Ma a Sのシステムは使わないということか。

○事務局

来年度事業に関しては使用しないが、地元のバス事業者で導入を検討しているため、今後、地域で活用される可能性はある。

○松村会長

新規事業の内容はよいと思うが、色々なシステムが乱立するのは一番よくない。税金を投入しているのに全然よくなるというような事態は避けなければならない。

また、予土線は北宇和高校の生徒がたくさん利用しているのではないかと思うが、愛媛県全体の県立高校の再編の動きは非常に大きなトピックだと思う。高校の魅力化というのは単に全国から入学生を呼び込むというだけではない。高校の地元で様々なトライアルがなされており、それを自分も利用者として体験し、貢献していくということが、進学や自分の将来を考える際に大きく影響する可能性があると思う。そういうところもぜひ、検討してもらいたい。Ma a Sに取り組むのはよいが、単に交通事業者の中だけで狭窄的な視野で議論をしていくと、公共交通の枠から出られない。特に愛媛県のように過疎が進んでいるようなところでは、既存の大都会のものをそのまま適用するようなやり方ではなく、色々な関係先と連携していきながら公共交通の魅力を高めていくということがない限り、ちょっと難しいかなと思う。

○事務局

この後、今治市からご説明いただくが、デジタル技術を活用した新しいオンデマンド交通は、島嶼部や過疎地域の次の切り札として可能性があると感じている。来年度、松野町で実証しようとしているオンデマンド交通システ

ムについて既に導入されている地域を視察したが、視察前は運転免許を返納した高齢者が利用しているイメージであったところ、意外に若い方、通学用途や子ども連れの若い母親などが利用しており、驚きがあった。

来年度、実証導入を行うに当たっては、高校への呼びかけや使い方のプロモーションに力を入れて、従来型のデマンド交通ではなくて、色々と地域を巻き込んだ形での使用を考えていきたい。

また、来年度は松野町が交通計画を策定する年に当たるため、町民の意向も踏まえながら、町のスタイルのオンデマンド方式というのを1年かけて検討してみたいと思う。

○松村会長

ぜひよろしく願います。私は松野町の地域公共交通会議の委員なので、協力させていただく。全国では、様々な公共交通の取り組みが本当にたくさん出ている。愛媛県に適用できないものもあれば適用できるものもあり、情報収集と、それをしっかり現場の方におろしていくことが重要。それが県の非常に大きな責務なのではないかと思う。県ができることはたくさんあると思うので、ご検討いただきたい。

(3) 県内市町の取組事例について（今治市）

今治市大三島にオンデマンド交通「チョイソコ」を導入するに至った背景と経緯について今治市地域振興課から説明し、質疑応答を行った。

○松村会長

よく現場の意見を聞いて臨機応変に対応された事例ではないかと思う。

○横手委員（公募委員）

観光客も利用できるというのがとても良いと思う。チョイソコは松山市の小野久米地区でも導入されているが、利用には事前の登録が必要である。観光利用の方も、登録は必要か。

○今治市

登録は必要になるが、住民とは違う簡易な登録方法がある。

○秋山委員（公募委員）

自動車の分野においては、CO₂排出量など環境への配慮が世界的な課題となっているが、公共交通と自家用車の利用バランスを考えたときに、こういう場合は既存の公共交通を活用したほうがよいとか、小型の自家用車を使ったほうがよいなど、棲み分けの考え方について、松村会長の経験や研究の範囲でご教示いただきたい。

○松村会長

環境面については、基本的には圧倒的に公共交通の方にメリットがあり、

公共交通の利用促進を進めれば進めるほど、環境にはいいということになる。ただし、大型バスを走らせているケースで、乗車人数が極めて少ないということになれば、環境という面ではかなり難しいところはある。

なお、福祉の観点など色々なところを考え合わせると、公共交通の方が不採算であっても実は社会的な効果が非常に高いということが様々な研究で指摘されており、それゆえに、国・県・市町から補助が出ている。

10年前ぐらいは、なぜ民間事業者に補助をしなければならないのかという方が結構いたが、最近は、そういう言説は減ってきた。社会全体のために公共交通が必要だということについては、ある一定の認知ができてきたのではないかと思う。

国土交通省は、「共創プロジェクト」として全国のすぐれた事例に対して補助金を出している。これまでの補助金のように固いものではなく、色々な主体が参加することによって様々な目的で公共交通が使えるだろうというもので、交通×福祉であったり交通×環境であったり、交通×教育であったり、交通×農業であったり、色々な分野のプロジェクトがある。ぜひ、県内でも、従来のような赤字補填の補助だけでなく、もう少しポジティブなプロジェクトが採択されればいいなと思っている。

○松村会長

高知県の佐川町では、コミュニティバスの乗降客数が毎年増えている。理由が2つあり、1つは月に1度、町の担当者が乗り込んで、乗降客数をカウントするだけではなく色々な方と会話して、その中から課題を拾い拾い上げている。そういうこともあって、口コミで乗降客数が増えている。

もう一つは、コミュニティバスの導入まではワークショップやアンケートを実施するが、一旦運行開始するともう何もしなくなり、一定の利用者数が減ったので社会的使命を終えたとして廃線にする事例が多い中、佐川町では運行開始後も住民のワークショップを年に1回開催している。

情報収集と改善を継続して利用者数が増えているという非常に希有な事例である。今治市の取組みも、運行開始後が非常に重要であるので、利用者の意見をしっかり聞いて、改善していくことをご検討いただければと思う。

【欠席者等】

欠席：松山大学法学部 准教授 甲斐委員

愛媛県ハイヤー・タクシー協会 谷口委員

全日本海員組合愛媛支部 清水委員

愛媛県社会福祉事業団 常務理事 菅委員

愛媛県市長会 武智委員

愛媛県町村会 佐川委員

代理：愛媛県旅客船協会会長 清水委員代理 同協会 長野事務局長

JR四国 窪委員代理

今治市長 徳永委員代理 同市地域振興課 菅課長補佐

愛媛県企画振興部長 河瀬委員代理 中原政策企画局長