

平成27年度第2回愛媛県地域交通活性化推進会議及び愛媛県  
地域交通活性化推進会議（バス、航路、鉄道）各部会  
議事要旨

平成28年2月22日（月）13:15～14:15

愛媛県水産会館5階 研修室

欠席：愛媛県ハイヤー・タクシー協会 高橋委員

代理：今治市長 菅委員（胡井部長）

久万高原町長 高野委員（高橋副町長）

東温市長 高須賀委員（池田課長）

上島町長 上村委員（村上部長）

西条市長 青野委員（藤岡部長）

## 1 開会（司会）

## 2 議事要旨

### （1）平成27年度の地域交通維持確保等の取組みについて

- ①県地域公共交通活性化指針の改正について
- ②生活交通確保維持改善計画等について
- ③その他の取組みについて

### （質疑応答）

#### 近藤委員

伊予鉄道の鉄道軌道安全輸送設備等整備計画の事業費単位は、千円と考えてよいか。

#### 事務局

単位は千円で間違いない。

#### 柏谷会長

県内の離島航路のうち、上島町の「魚島～弓削～土生」航路の欠損見込額（H26.10～H27.9期）が前年度より減少しているが、どのような理由か。

#### 事務局

この間、燃料価格の下落があったことが大きい。

#### 一色委員

高速船の場合、コストに占める燃料費の割合が35%ほどになっている。

#### 事務局

その他、定期検査や中間検査の検査費用の動向も関わってくる。

## 柏谷会長

県の方でも、燃料価格や欠損の動向が「傾向的にどうなっているのか」が分かるように整理してもらおうと良い。

もう1つ、島嶼部のバス事業はどこも厳しいと思うが、瀬戸内海交通の路線バスに黒字の路線があるというのは何か理由があるのか。

## 事務局

黒字で補助対象にならない路線については、県でも情報が入りにくい部分があるが、橋が整備された地域は航路が廃止されて通学がバス利用に転換されている面があるので、その部分は黒字になっているところがある。

## 鵜籠委員

「交通を担う人材不足への対応」はとても大変な問題であるが、かなり早い段階から何年もこの問題は出ていて、当然、課題として取り組んできているわけだが、「関係者が連携して支援のあり方を検討していく」場合、関係者として、どのような方がいるのか教えていただきたい。

## 事務局

私も県もそうであるし、国の労働局や運輸局、そしてもちろん事業者さんとも一緒に協力してやっていきたいと考えている。「関係者が連携して～検討していく」というのは、指針においてこのような書き方をしたということの抜粋であるが、これを具体化していかなければならないということで、今申し上げたような関係の方々々とワーキング・グループを作って具体策をやっていきたいと考えており、後ほどの議題の中でも少しご説明をしたい。

## (2) 今後の交通関係事業の取組みについて

- ①平成 28 年度交通関係事業の概要について
- ②愛媛県公共交通維持・活性化ワーキンググループ（仮）について

## (質疑応答)

### 荻山委員

この会議は、バス部会・鉄道部会・航路部会で構成されているが、平成 28 年度事業（案）中の「太平洋新国土軸構想等推進事業」と「四国西南地域誘客促進事業」は、それぞれどの部会のテーマに当てはまる事業か。

### 事務局

本日の会議は、活性化推進会議（本体）と、各部会の合同会議ということで開催しているが、「太平洋国土軸構想」については、どの部会に当てはまるということではなく、推進会議（本体）の所管と考えている。

また、四国西南地域誘客促進事業は、空港関係の補助金を獲得して実施するもので、松山空港と高知龍馬空港との間を陸上の公共交通で結び、皆さんに利用してもらおうという趣旨で様々な事業を展開する予定としているところ。

## 甲岡委員

平成 29 年度にはえひめ国体が開催されるため、28 年度は、色々な市町でプレイベントが実施される。これにより選手・保護者・サポーターと、29 年度に向けて色々な人々が愛媛にやって来てくれると思うが、そういう方々にとっての公共交通の便利さをもっと考えておくべきではないか。

特に、(各種イベントは) 東・中・南予の全市町で実施されるので、お客さんが、いかにスムーズにその場所に行くことができるのか、愛媛県のサービス精神を発揮する時ではないか。

そういう意味で、28 年度は実証実験をしておくべきではないかと思うがいかがか。

## 事務局

国体のそのものの輸送については、国体局の所管課がそれぞれ輸送対策・予算を含めて対応していくことになっている。

今年度は南予博、そして国体プレイベントがあるが、その対応として、県外から来ていただいたお客様にいかにスムーズに県内を回っていただくかという点では 2 つの対応があると考えている。

1 つは、例えば「フリーきっぷ」のような便利なきっぷ。

もう 1 つは、県外から入ってくる選択肢としての航路を含め、県内に入ってからバス・鉄道・航路について、どういう所にどういう路線が走っているのか、何時にどこに行けば乗れるのかという情報を提供するという点が重要なのではないかと考えている。

前者については、先ほどご説明した「四国西南地域誘客促進事業」の中で、南予博とともに、お隣の高知県側で実施される「奥四万十博」の地域もターゲットに含めて、両地域が電車やバスで自由に乗り降りできるフリーきっぷを検討させていただいているところ。

後者については、時刻表データをいかに提供するかということで、PC やスマートフォンでの乗換検索サービスを提供しているサイト運営会社「ジョルダン」、「NAVITIME」の協力を得て、各検索サイトで、鉄道はもちろん、県内の路線バスや県外と結ぶ航路情報のサポートをすることによって、県外のお客様も自分のいるところから県内の観光地の最寄りのバス停を検索すれば乗継ルートが全部出てくるという環境づくりの取組みを進めている。

現時点では、先行して南予地域を進め、全バス事業者サポートが完了しており、今後、東予・中予にもできるだけ早くサポートを拡大していきたいと考えている。

## 荻山委員

説明に関連して、「四国西南地域誘客促進事業」は高知県側との連携が不可欠だと思うが、高知県側の取組みの進捗状況を、分かる範囲で教えてもらいたい。

## 事務局

この事業は、国の外郭団体の補助金をいただいて実施しており、高知県とは、補助獲得の段階から一緒になって動いており、切符の造成についても共同で JR 四国と協議している。

## 近藤委員

人材が不足しているというのは、新聞・ニュース等でも何かにつけて言われており、バスの事故があるたびに運転手の高齢化が進んでいるという話が出てくる。

ブラック企業とはいわないまでも、それに近いような厳しい環境で働かざるを得ないという状況の中で、説明があったように大型トラック運転免許を取るのも大変費用がかかると。これは県の集まりだが、国等においても、免許取得を全額補助して人材を育成するということに進んで投資するように、もっと積極的に働きかけてもらいたい。

誰でも、やがては年を取って、誰かのお世話になるということは致し方ないが、働ける状況なのに仕事がないという方もたくさんいるので、こういうスキルを獲得してもらったらと思う。

## 二宮委員

人材確保の件で行政が免許取得を補助しても、免許取得後の雇用先の給料が安いから、若い人が集まらない。

事業者に対しては、給与水準を上げてくれという働きかけも必要だと思うが、給与が上がるような補助金の出し方をすればよいのではないか。

若者は、免許をとっても給料が安いから務められないということがあるので、事業者が高いお金を出せないときに県が給料を補助するということもできるのではないか。

## 黒河委員

さきほどの本編の方でお話のあった人材確保や、「運輸事業振興助成交付金」の使い道について、若干説明させていただきたい。

愛媛県バス協会と県トラック協会では、県を通じて「運輸事業振興助成交付金」をいただいております。その中で、業界全体としての協働事業や交通安全対策等に使わせていただいている。

今回、県バス協会では、県交通対策課にも相談して、運輸事業助成交付金の一部を、交通安全対策の新しい事業に使いたいと考えており、具体的な内容としては、新たに「事業者や関係団体が行う免許取得支援などの人材確保策に使えないか」ということ。

交通対策課からは、「全国的な様子も踏まえて、交付金として公平に活用される一定のルール作りをしてもらいたい」ということであつたので、協会として、愛媛県トラック協会の制度なども参考として、28年度に、バス運転手に必要な大型2種免許の取得に補助をさせていただくことを前向きに検討している。

また、上部団体である（公社）日本バス協会においても、28年度から大型2種免許取得に対して費用の一部を補助するという前向きに取り組んでいる。

具体的には、普通免許を持っている方が大型2種免許を取ろうとすると、大体50万円前後かかる。この全額が補助されれば事業者も取得者も非常に助かるが、なるべく広く支援したいという考えから、今のところ費用の1割ないし2割という範囲で補助をさせていただくという形を想定しており、日本バス協会や私ども県バス協会の支援を合わせると10万円程度の補助ということで、ある程度人材確保のための支援になればと考えている。

事業者もこれをきっかけに、若年労働者を雇用していただきたい。

高齢者の雇用確保も大事であるが、若い運転手が来なければ業界自体が活性化せず、お客様にも安心して乗っていただけないのではないかとということで交付金を活用したい。

ちなみに運輸事業振興助成交付金の交付対象となっていない県ハイヤー・タクシー協会では、運転手の育成は全て事業者任せになるので、大手事業者であれば人材を確保・育成できるが、地方・郡部の小規模事業者では運転手の年齢は60歳を超えており、収入も非常に少ないため、運転手の給与と年金を合わせてやっと生活しているという方もいる。

バス業界としては、このような取組みを進めていけば、皆様にもっと安心していただける業界になると思うので、行政の皆様、一般の皆様、関係団体の皆様からご支援をお願いしたい。

#### 柏谷会長

ワーキング・グループの想定されている構成メンバーを見ると、利用者の皆さんの声が通りにくいのではないかと気がする。

愛媛県内でも松山にいる人が中心になるし、市町担当者についてもこれまでバス・電車に乗る機会が少なかった人が多いのではないかと懸念される。

利用者の皆さん、このワーキング・グループでぜひ検討してほしいということがあれば、この場で発言していただけるとありがたい。

この場で発言しにくい方も、気が付かれたことがあれば、県交通対策課の方にメール・電話等でご連絡いただきたい。

#### 事務局

事務局から補足すると、ワーキング・グループは、具体策を検討する機会という位置付けをしているので、利用者の方をメンバーとして想定することをしていないが、もちろん利用者の方々のご意見は重要であり、こういう推進会議の場や、個別の機会に交通対策課へ声を寄せていただき、それを参考として具体策の検討をさせていただければと思う。

もう1点、先ほどの人材確保のお話で、私鉄にしてもバスにしても人材確保が難しく、もちろんその賃金面の問題があるが、実はほとんどの路線が赤字の状態、その赤字に対して税金（補助金）から補てんを受けているために事業者としても賃金を上げにくいという事情もある。

また、給料面以外にも、路線バスや船の場合、土日・正月・お盆の勤務、早朝夜間の勤務もあるということで、若年者の皆さんがそれを敬遠するという面もある。

我々としては、人材確保には、若年者の方々に運輸業界で働かれることの意義や良さを知っていただくところから始めなければ難しいのかなと考えているところ。

### （3）県地域交通活性化推進会議の今後の進め方について

#### （質疑応答）

#### 日野委員

公共交通機関にインバウンド、外国人の方が乗られる機会もあると思う。

これからオリンピック、ワールドカップもあり、観光客もどんどん増えているという中で、現状、飛行機・船でどんと来て、バスでウロウロして、エミフルに寄って帰るとというのがほとんどのようであるが、欧米の方や何回も訪れられる方というのは、公共交通機関を使われているように思うので、ガイドブックとか外国語表記というのはもちろんだが、問題があった場合への対処として、専用のアプリ等色々な対応がほしい。

我々まちの側や公共交通機関で今から準備を急がないと愛媛県が乗り遅れる恐れもあるので、観光行政や我々もぜひ研究会的なこともやっていくべきではないかと思う。

#### 甲岡委員

提案だが、いま国は国土強靱化計画という方針で取り組んでいるが、例えばバス路線・鉄道路線の中で危険なところは早く直しておくというのが絶対大事だと思う。

東南海・南海地震のとき、予土線は大変大事な路線だと思う。

物資を運ぶのには鉄道が一番大量に送れるので、このような路線は、きちんと今のうちに悪いところを直していくというのを防災の観点からも一緒に考えていくのが大切ではないか。

### (4) その他

#### (質疑応答)

#### 甲斐委員

人材確保について、先ほどから給料の面、勤務体系が厳しいという話が出てきているが、やはり働く方の尊厳にかかわる問題だと思う。

やはり、自分が働いていて誇りが持てる、皆から感謝されて社会的な意義のある仕事をしているという形にならないと、給料は低いし労働条件も厳しいなかでは難しいのではないか。

今でも大型 2 種免許という資格を持った方々の一種の専門職であるが、社会的な地位を考えると、必ずしも、その仕事の意義に見合った恩恵を受けていないという側面もあるのではないか。

きつい仕事でも誇りを持てればがんばれるということもあるので、側面的なことではあるが、社会的な機運の醸成ということも大事ではないかと思う。

#### 柏谷会長

それでは、以上で議事を終了させていただきます。ご協力どうもありがとうございました。

最後に、現在の委員の皆様の任期は、本年 6 月で終了することとなっております。

この 2 年間、愛媛県の地域交通の維持確保の推進にご協力をいただきありがとうございました。