

## 第4回 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30年6月5日（月）13：30～15：30
2. 開催場所：四国運輸局 海技試験場（高松サンポート合同庁舎3階）  
高松市サンポート3番33号
3. 出席者：  
学識経験者2名、地方公共団体5名、交通事業者等7名、その他関係機関2名、  
四国運輸局10名、四国地方整備局2名 計28名
4. 議題：  
(1) 四国における最近の交通政策基本計画の推進状況について  
(2) 交通分野における労働力不足に対応した人材確保・育成方策について

### 5. 議事概要

(座長選任)

事務局から 井原 健雄 香川大学名誉教授を前回検討会に引き続き推薦し、出席する構成員の了承により、座長に選任された。

### 〔議事（1）四国における最近の交通政策基本計画の推進状況について〕

(資料説明)

事務局から、参考資料1により本検討会の設置経緯、意見交換の進め方等について、続いて、資料1により四国における最近の交通政策基本計画の推進状況について、それぞれ報告がなされた。

(意見交換)

#### 1) 地域公共交通ネットワーク確保に向けた取組

##### ●地域住民主体による移動手段確保の取組（NPO 法人にこここ日土）

- ・ 地域公共交通は住民主体の交通であるべきだが、なかなかできていない。その中で10年間続けて取り組んでいることはすごいこと。

短期が1年。中期が5年。長期が10年。30年は、超長期的に将来世代のために何をするかの議論。

これからの四国において、じっくり腰を落ち着けて、長期的なタイムスパンで物事を考える視点は非常に重要。

- 八幡浜市の日土地区は、入口が非常に狭く、奥が深い地区。市町村合併が進む前は、八幡浜市でありながら、隣の保内町からでしか入れなかった。

公共交通機関は必須であり、10年程前に民間バス事業者の撤退を機に、地域が危機意識を持って取り組んだ。

地域の人達は、これだけに留まらず、いろいろなことに取り組んでいる。例えば、日土小学校には昭和の建築物で初めて国の重要文化財に指定された校舎があり、小学校を中心にした取組みをしている。

また、旧日土東小学校は先般廃校になったが、この校舎を地域の拠点として、地域おこし協力隊や地域住民が地域づくりに熱心に取り組んでいる。

こういった地域おこしに関する取組が持続的に進んでいることも、NPO法人にここに日土が続いている理由の一つではないか。

- 住民本位で、住民が主体的に立ち上がって始めるだけでなく、取組を継続させていくことが力をつけ、大きな成果をもたらす。

交通問題を考えるにあたり、運送事業者だけでなく、住民がどう関わりを持つのか。それに対して、行政、基本的には基礎自治体、県・国レベルの指導・助言、行政機構のあり方も関わってくる。このような Principal-Agent の関係、委託と受託の関係をしっかり捉えていく必要がある。

- 徳島県つるぎ町の取組もよく似ている。

公共交通を良くしていく研究会で、つるぎ町の現地視察とヒアリングを実施した。

NPO法人にここに日土の取組のように、危機意識を持ち、キーパーソンが中心となって、地元から沸き上がってくることは非常に大事なこと。

つるぎ町は、民間路線バスの路線が無くなったことから取組が始まった。町が中心となっており、住民との距離が非常に近く感じた。

買物や通院等の移動のニーズに対して、住民がどういうことを望んでいるのか、町が聞き取り、必要などところに必要な路線を入れていく。それとともに、主体となる町の職員の熱意が感じられた。

町は、住民の意見等をコミュニティバスの運転手から毎日報告を受けており、路線の改善に対する心構えを持っている。

八幡浜はNPO主体であるが、つるぎ町は町が主体で、非常によく似ているイメージではないか。

NPOは、一般的に1つの目的に対して意志を持った人達が集まって活動している。地域公共交通の取組にとっては良い方向ではないか。運転手の確保についても自ら行っている。議題(2)にも繋がる立派な取組。

つるぎ町は、運転手の確保はそんなに苦労はしていないと言っていたが、町の職員が免許を持っており、必要な場合には自ら運転している。町は、バスの運営に全面的に協力して取り組んでいる。

熱意が大きな要素ではないか。

- 四国の交通問題を考える時に、「四国の地域住民の熱意は如何程のものであるのか」を考える必要があるのではないか。

計画がある場合にも、「計画を実行する主体は誰なのか」、「政策主体は誰か」をもう一度あらためて考える必要があるのではないか。これからは、実践・実行していく継続性が問われてくる。

つるぎ町、八幡浜市の場合は例示にすぎない。四国ではこのようなものがいくつか出てきているので、これを共有化する必要がある。

## ●地域公共交通ネットワーク確保に向けた取組

- 本市では、総合計画に60施策を掲げており、住民の満足度調査を毎年実施している。

昨年度の「環瀬戸内海圏の中核都市としてふさわしいまち」の施策において、不満足度の1位が「公共交通の利便性の向上」、満足度1位は「交通網の整備」であった。福祉等、種々、施策がある中で、市民がどういう思いでいるのか、行政として重く受け止める必要を感じている。

交通担当部署としては、既存ストックを活用した中で、鉄道、バス、乗合タクシーを効率的にネットワーク化していくことを進めたい。

バスは経営が苦しい中で、長大路線を運行しており、採算性に課題があるが、そのことに対する市民の認知度は低く、行政がなんとかやっているのだなという意識である。ネットワークを効率化するためにはバスを再編する必要があり、乗り継ぎや料金抵抗を抑える等、環境を整える必要がある。

一方で、公共交通のことはあまり意識されず道路整備が進み、公共交通は難しい局面にあるのではないか。

自治体の方では、交通のことだけを考えるのではなく、人口を如何に集積していくのか、拠点と公共交通ネットワーク、また拠点と道路ネットワークを如何に効率的に結ぶのかなど、大きな視点から公共交通を考えている。

そのような施策をできるだけ後押しするような、国の補助制度や支援をお願いしたい。

## 2) 観光・交通両分野の連携に向けた取組

### ●ALL SHIKOKU Rail Pass について

- 若い頃、ヨーロッパの周遊パス（EURO Rail Pass）の乗り放題を活用していた。四国の中で同様のパスをJR四国で取組まれるのは心強い。

四国は、県ごと、基礎自治体ごとに多様性に富んでいて、いろいろな取組を実施しているが、四国全体での連携という点については、まだ余地が残っているのではないか。

- ・ 一昨年度まで倍々で販売数を伸ばしてきたが、昨年度は伸びが少し鈍化し、頭打ち感が見えてきた感じ。

そのようなところもあり、今年3月より小豆島のフェリーやバスを対象機関に追加する等の商品改定、また、KAGAWA Mini Rail Pass の新規販売等を行っている。

更なる連携・商品拡充等の展開については、発売状況やお客様のニーズ、地元との調整等を踏まえながら、検討していかなければならないと考えている。
- ・ 周遊パスは、購入者や利用の状況、さらに対象地域や対象者の設定によって、やり方が大きく変わってくる。

歩き遍路は、外国人が多い状況なので、そのような点も考える必要がある。
- ・ 弊社では、昨年度、香川県における外国人観光客の調査を行った。経済効果を高めるためには県内に泊まってもらうことが必要であり、そのためには、夜型観光をはじめとする泊まってもらうための仕組み作りが必要だとの結論に至った。

人を呼び込むためには、県単独のプロモーションも有効であるが、まずは、“四国”あるいは“瀬戸内”というエリア間の連携により呼び込まなければならない。

今年度は、周遊型の観光に関する調査について企画段階にある。その中で、四国旅客鉄道株式会社が実施している ALL SHIKOKU Rail Pass などはキーになる取組であると考えている。

その他に参考になる事例としては、OSAKA AMAZING PASS（大阪周遊パス）がある。非常に好評であることを大阪観光局より聞いた。このパスは、私鉄や地下鉄・バスが乗り放題になるだけでなく、観光スポットのいくつかを無料で利用できる。このパスにより、日本人があまり行かなかなくなり閑散としていた観光スポットに外国人が沢山訪れ、賑わいを取り戻したとのこと。

このように、すでにある枠組みをいろいろ組合せ、当地に既にある、あるいは潜在している観光資源を活かし、掘り起こしながら、PR等を実施していくことが、今後重要ではないか。
- ・ ALL SHIKOKU Rail Pass は、鉄道が中心になっていると思われるが、その先のタクシーやバスなどモーダルチョイスが多様化している中、もう少し工夫して、四国全体の共通利用や、宿泊機能を付けるなど、工夫がなされてもよいのではないか。

「四国全体で」という意見も出てきているので、共倒れしないように相乗効果が出るように何か工夫ができないだろうか。
- ・ 今年度から、県では徳島バスをはじめとしたバス事業者、各市町と連携し、訪日外国人向けに路線バスのフリー乗車券の発行を行うように進めている。

ALL SHIKOKU Rail Pass との連携・協力は、今後、路線バスのフリー乗車券の販売実績を積み上げながら、将来的に連携できればと考えている。

## ●高松空港の民営化と交通系ICカードの高度化

- 今年4月より、高松空港が民営化し、三菱地所・大成建設・パシコングループが全額出資するSPC（特別目的会社）が運営を開始している。

昨年度、過去最大の195万人の利用があったが、戦略的な目標として15年後には307万人まで利用客を増やすことを目指している。単なる路線誘致に留まらず、空港のアクセスといった観点から空港会社や地域と連携して取り組んでいくことが肝要である。

また、交通ICカードの10カードの片利用化については、国、県、市と連携してこと年で導入された。二次交通への乗換がストレスなく、全国の方に、また外国人の方にも利用して頂けるものであり、こうした取組は地域に寄与している。高松駅においても乗換がストレス無く行えており、全体の交通の活性化に寄与しているのではないかと。

### 〔議事（2）交通分野における労働力不足に対応した人材確保・育成方策について〕

#### （課題・資料説明）

運輸事業における人手不足の現状等について、資料2-1により、とさでん交通株式会社の片岡社長から紹介があった。

続いて、事務局から資料2-2により、四国内外の人材確保・育成方策の取組事例等を説明した。

#### （意見交換）

- 課題を説明する際に、一般的に3つの方法であわせて説明する必要がある。
  - ① 言葉によるわかりやすい言葉を使うこと。大人でも子どもでもわかるような言葉による訴えのあるプレゼンテーション。
  - ② 視覚。グラフ等によって見ただけでパッとわかること。グラフィカルプレゼンテーション。
  - ③ データ、数理。資料等に基づいて裏付けをすること。どういう状況になっているのか。

例えば、「人手不足が深刻だ」とその様を説明するときに、言葉で言ってもわからないので、数理的な説明、グラフィカルな説明、言葉によるわかりやすい説明が大事。

その点で、片岡社長からは、中高生を対象として作成された資料を用いて、わかりやすい説明があった。

このように、バス交通がどういう状況にあり、今後どうすべきなのかを如何に理解してもらうかが大切ではないか。

- タクシー業界も高齢化と人材不足が課題になっている。タクシー運転者の平均年齢は全国では60歳ぐらいだが、四国では63歳ぐらい。  
タクシー運転者登録制度が2年半程前に始まっており、平成30年3月末現在の

四国4県の状況は、運転者証を持っていて、ハンドルを握っている人は、約7,700人。車両が約5,800両であり、1両に2人に満たない配置になっている。運転者を募集してもなかなか応募がない。午前中の繁忙時間帯では、お客様から依頼があっても車両を回すことができない状況。

タクシー運転者の60歳以上の割合は、7,700人のうち7割を占め、5,400人ぐらい。40歳未満の割合は、239人(3.2%)。若い人が少なく、非常に厳しい状況。

こうした中、地域密着型のタクシー、地域の足を守る最後の砦として頑張っているが、タクシーの営業収入が平成18年度と比較し、28年度では3割ぐらい減少している。

給料が安いのでなかなか人材が集まらない。運輸支局には、県や高等学校に出向いて話をさせて頂いておりありがたい。引き続き、タクシー業界としても労働環境の改善等に努力していくので、運輸局、自治体等のご支援をお願いしたい。

- トラックでは、車両不足と人手不足が課題である。

トラックは15年前からの燃料高騰により採算が取れなかったことや、10年前のリーマンショックによる荷物の減少により、全国のトラック業者が1割ぐらい減車をした。

今、やっと物量が戻ってきたが、車両を新規導入するのに1年半から2年待ちの状況。また、人間がすぐに育たない。辞めた人間が帰ってこない。

今、物量が確かにあるので、今が適正運賃を収受できる時ではないか。

トラック運転手の平均賃金は、以前は480万円であったが、2割ぐらい減少して420万円になった。

交通事故撲滅などいろいろなものに費用がかかるので、業界としては適正な運賃をもらい健全な事業にしていきたい。

トラックでは、平成29年3月に準中型免許が創設(※普通自動車、中型自動車、大型自動車に加えて、車両総重量3.5トン以上7.5トン未満等の自動車が新たに「準中型自動車」として新設されたことに伴い、これに対応する免許として創設)され、昨年4月から高校卒業後、普通免許と一緒に準中型免許が取れるようになった。しかし、実績は全国で8,000人と少ない。

トラック協会に加盟する業者は、平均20台保有しており、全国で65,000業者(150万台)、香川県では580者(13,000台)が事業を行っている。そのうち、中小零細企業が99.9%を占めている。

高校卒業後、すぐに準中型免許を取ってもすぐには4トン車には乗れない。2トン車しか乗れないため、高卒生は大手の集配業者などにしか行かない。一般のトラックは、4トン車や10トン車で走っているのだから、高卒生はまず来ない。

大手の集配業者で4~5年在籍し、大型免許を取って、それから我々の一般貨物の業界にくるのではないかと。人手不足の解消は、もう少し時間かかるのではないかと。

- 船員も人手不足が課題となっている。水産系の学校を出た人が船員になるが、学生数が少ない。また、高齢化も進んでいる。

中長距離航路の輸送量は、トラックの運転手不足の影響により、持ち直している状況。

四国の航路は、1社1航路が多く、船員のやりくりが難しい。複数航路を持っていれば多少融通が可能かと思われる。

- 鉄道については、高校卒業してからは車掌をする。21～22歳ぐらいから路面電車の運転手、30歳過ぎから郊外電車の運転手として乗務する。最近辞める人間が非常に多い。理由は、土日が休みでない点。お金ではなく休みを希望している。入社面接時に、土日が休みでないことを伝えた上で、入社してもらっているのが現状。

また、技術職（電気職と機械職）が入らない。10年ぐらい経って資格を取得すると、辞めて待遇の良い会社へ行ってしまう。

- バスについては、女性だけの説明会などいろいろやって、女性の雇用を進めている。また、時間外労働の制限が厳しいので、高速バスと貸切バスでは運転手の人員配置に苦慮している。
- 県は、とさでん交通の株主として関わっており、公共交通を預かるセクションとしても、とさでん交通とは密接にコミュニケーションを取っているところ。

県として、ドライバー不足の問題に対応するため、昨年10月に、県内のバス事業者、トラック、タクシーなど合計155社に対して、人手不足感についてアンケート調査を実施した。

結果、99社（全体の64%）が不足と回答。その内、86社が募集をしても応募がなく、非常に厳しい状況であったことが改めて明らかになった。

そのため、中高年を対象とした従来の採用活動の延長ではなかなか答えがないだろうということで、日本の人口の51%は女性、全ての産業で働いている人の内43%は女性であるが、バスに限っては1.5%しか女性がいなかったことから、女性に着目し、今年、バス協会、ハイヤータクシー協会、トラック協会と連携して、女性の方に運輸業に興味を持ってもらい、できれば就職をしてもらうための事業を立ち上げた。

直ちにこの厳しい状況が解消するとは思えないが、このままでは公共交通や物流を維持できなくなるので、各事業者の自助努力に加え、県としてもできる限りの対応をしていきたい。

- 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Ⅱに参加している。JR四国も直ちにではないが、鉄道事業者の自助努力のみでは現在の鉄道ネットワークを維持することは難しいという認識に立って懇談会を立ち上げられた。

とさでん交通株式会社の片岡社長の話を伺い、路線バスも同じ状況にあり、さらに、運転手の絶対的な不足が加わり、非常に厳しい状況であることが認識できた。

また、鉄道の話をする中で、不採算路線をどうするかという議論が出ると、交通モードを替えるという話が出るが、今日の話をついて、これ程ドライバー不足が厳しいと簡単にバス路線に転換することができないことが認識できた。

国への政策要望を毎年行っているが、大きな要望の1つとして、地域公共交通を守るために国からの助成を挙げており、本日、より具体的な話を伺ったので、今後の要望に反映していきたい。

- 労働力不足に対応した人材確保は、特効薬がなく、なかなか難しいが、路線バスの運転手に着目すると、職場環境の向上はまず必要。

そうした中で、将来運転手になって欲しい高校生や大学生がバスの運転手になることに対してどのように感じているのか、聞いてはどうか。その中に、運転手確保のための取組のヒントがあるのではないか。

大学で就職担当をしていた時、学生は行きたい会社を100%わからずに行きたいと言っているところがあった。職場環境を客観的に見て良くないところには、学生は行きたくないと感じていた。

現在の職場環境を、社会や若者に対して自信を持ってアピールできているだろうか。実際に運転手をされている人が愛着を持って、ここは素晴らしいという気持ちがあれば、自然と世の中にアピールできているのではないか。例えば、「バスの運転手は素晴らしい職業」と、家族や近所の人、社会に意識されれば、行くのではないか。

さらに、バスのデザインを魅力的にしてはどうか。関西では鉄道ファンが多いが、徳島は少ない。魅力的なデザインの車両が関西に多いからではないか。見た目だけでも魅力的なものを作り出す必要があるのではないか。

時間はかかるかもしれないが、長い目で見ると実行していく必要があるのではないか。

- 弊社は、モビリティ・マネジメントに力を入れ始めている。特に小学生。

先日の日曜日、200人ぐらい子どもと父兄を集めて、バスと電車に乗っていろいろな所へ行き、ポイントを獲得するゲームを実施した。毎回人気があり、抽選倍率が高いイベントになっている。

出前授業として、バスとICカードを持って小学校へ行き、電車とバスの乗り方から教えている。大事な事である。

十勝バスの野村社長が次のような話をされている。

「モビリティ・マネジメントをやっているが、当初は市教育委員会の依頼により嫌々でやっていた。ところが、途中からすごく通学定期が増えてきた。公共交通機関を利用することに馴染んだので、小学校から中学校に行った時、中学校から高校に行った時に、定期でバスに乗り始めた。その人達が社会人になると、地元で乗ってくれるという成果がデータとしてでている。但し、息が長い取組になる。」

運転手の魅力については、高校を回っているが、就職担当の先生の頭の中には公共交通や自動車産業について全く意識されていない。それでは、生徒が意識するはずがない。

こうしたことから、教育や啓発を行うことが、息が長い取組かもしれないが非常に大事ではないかと思っている。

いま、事業者でこのようなことを実施しているが、行政の方でもっと音頭を取っ

てもらえないだろうか。

マスコミにどんどん発表している。マスコミはモビリティ・マネジメントに関して最初は全く関心を示さなかったが、繰り返すことにより関心が高まってきた。

社会教育的なこと、学校教育的なところで国の方で考えがあるのか、情報があるのか教えて頂きたい。

## 〔まとめ〕

- 平成27年2月に交通政策基本計画が閣議決定されて以降、四国の交通のあり方を検討してきた。これまでに4回にわたる検討会を積み重ねたことは大きなこと。
- 四国という地域特性、交通問題に対して、これまでの歴史からの教訓を引き出しながら、今後どのように活かしていくかが重要。歴史は守るものではなく、つくっていくものであり、新しい歴史を創造していく見方、パラダイムシフトという考え方が必要。
- 人口が減ってきていて、その中で多極分散化されている。北海道の札幌や九州の福岡のように中核となる中枢都市が四国にはなく、それぞれ県の中心都市を中心に多極分散型の土地利用がなされている。しかも、交通のネットワークも非常に多様性に富んでいる。人口減少、高齢化の中、インバウンド・アウトバンドにどのように取り組んでいくのか。そのようなことを基本に立ち返って共有化していき、前向きな議論を続けていってくれたら非常にありがたい。
- 「あり方」の検討というのは、ハードやインフラ整備だけではなく、例えば、空港を民営化するというのも「あり方」の議論の一貫。  
これから問われる交通施策というのは、「あり方」になる。基本に立ち返って共倒れしないように考えていくことが大事ではないか。
- 片岡社長が提起された「スケールデメリット」、「最小律」の問題については、今後詰めて考えていく必要があるのではないか。

以 上