

令和7年度 第1回愛媛県地域交通活性化推進会議 議事要旨

日 時 令和7年11月13日(木) 15:30~17:30

場 所 愛媛県水産会館 6階 大会議室

1 開会

2 議題

(1) 会長・副会長の選任について

愛媛県地域交通活性化推進会議設置要綱第5条に基づき、委員からの推薦で松村委員が会長に互選され、会長指名により、山名委員が副会長に選任された。

○会長就任挨拶

公共交通をめぐる状況が非常に厳しい状況が続いている。その中で様々な工夫を多様な方々と行っていくことが一番重要な点だと思う。ぜひとも皆さんから意見を頂戴したい。

(2) 地域交通の現状や課題、あり方について

会長である松村愛媛大学社会共創学部学部長による講演

(3) 県内の地域公共交通をめぐる動きについて

事務局から国庫補助申請の前提となる令和8年度生活交通確保維持計画等（離島航路、生活バス、鉄道）について説明。

（質疑応答）

○倉本委員

最近よくテレビで、JR、特に予土線が赤字となっているのを見るが、支援はどのようになっているのか。

○事務局（県交通政策室長）

JR四国は、全国をくまなく網羅しているネットワークの一つということで、国から支援を受け経営などに当たっている。その中で、災害復旧やバリアフリー化、駅舎の改修といったハード整備に関しては、県も市町と連携して補助などを行っている事例もあるが、伊予鉄道で説明した枕木の更新などについて、県や地元市町からJR四国への支援は行っていない状況である。一方で、利用促進に関して、県は、市町やJR四国とも連携して進めている。

(4) 自動運転バスの取組みについて

伊予鉄バス中川自動車部長から今年度の自動運転バスの取組み及び今後の新たな取組み、また自社の運転手不足等の状況について説明。

瀬戸内運輸川田取締役及び宇和島自動車大内課長から自社の運転手不足の現況や人材確保の取組み等について説明。

（意見交換）

○甲斐委員

人員不足については、職場環境だけではなく、暮らす環境を整備して外から来てもらうとい

ったことを考える必要があると思う。それぞれの職場で福利厚生や時短勤務といった待遇改善はもちろんのこと、運転手やその家族も一緒に住んで働いてもらえるという状況を、東予や南予で行政等と連携しながら移住政策的なことに絡めて取り組んでもいいと思う。

○松村会長

尼崎市では市営住宅を格安で運転手の方のために提供している事例もあったので、そういうようなニーズと供給が合致すればあり得るかと思う。非常に重要な視点だと思う。

○藤堂代理委員（八幡浜市役所）

自動運転について、八幡浜市内で伊予鉄南予バスにおいてJR八幡浜駅と八幡浜港を結ぶレベル2の自動運転バスの実証運行を行うということで、非常にありがたいと思っている。この区間にバス便は結構あるが、分かりにくいのでスーツケースを引いて徒歩で移動しているのが実情である。期待しているが、運行に関する情報をいつ頃、市の方に共有されて、市民に広報できるのか知りたい。また、レベル2はレベル4とどう違うのか教えてほしい。

○中川代理委員（伊予鉄バス自動車部長）

本年度中に、郊外の2つのエリアでレベル2の期間実証を行う予定。一つは梅本駅やがんセンター、フジグラン重信があるエリア。もう一つは八幡浜市内で、JR八幡浜駅と八幡浜港を結ぶ路線で期間実証を考えている。八幡浜市のこの区間は、路線バスが走っているが、他の交通モードとダイヤの連携がうまくできていない現状があり、そこを解消するという意味で期間実証したいと考えている。

自動運転バスはまだ経済性が取れる事業ではなく、定常的に走らせるというのは、非常に負担が大きくなる。この状況での社内方針として、レベル4は中心部で、運行を継続しながら課題抽出し、自動運転の社会実装に繋げるために注力をしたい。郊外部に関しては、今後の路線維持・確保を図っていくためには自動運転が必要だが、単年度ですぐにレベル4で運行というのは非常に難しいことから、時間をかけて長い目でやっていきたい。今後、松山市内での実証を踏まえて、無人化運行の可能性が見えてくれば、一気に郊外部での事業拡大も視野にできると思うが、車両技術や経済性の先行きを見ながらやっていきたいと考えている。

レベル2とレベル4の違いだが、レベル2は道路交通法上、運転の責任はすべて運転士となる。自動運転のアシスト機能がついたもので走行している場合をいう。逆にレベル4は、法的に運行はシステムがすべて行い、責任もすべてシステムが負うことになる。発進してから止まるまで、人ではなくすべてシステムがやる。それを実行するための車両技術があり、環境的なリスクも把握したうえで、システムが全部やってもよいという許認可を受けて運行するのが自動運転レベル4で、レベル2の場合は同じシステムを備えていてもそういった許認可を受けていない状態のもの。

自動運転バスの運行情報に関して、地元市への提供が遅れており申し訳ない。当然、公表前には市をはじめ警察等関係機関への説明を行い、その後の地域住民への広報の方法については市と相談しながら進めたい。計画がある程度定まった段階で相談しながらやっていきたいので、少しお待ちいただきたい。

○山名副会長

運転手不足は3社の話を聞いて、バスだけではなく当然JRも伊予鉄道も同じように悩まれていると思う。若い方がどんどん条件の良いところに転職していく、採用してもすぐ辞めていく、平均年齢が高いなど、課題だらけというのは私どもも認識しているが、行政としても金銭

面はいろいろ国にも要望しつつ、国と県と市町が連携して一緒に支援するという道筋は不可能ではない。しかし、人の部分については行政もすぐにできることは限られており、状況は厳しいと思いつつ、なかなか良い知恵が出てこないというところ。今後とも情報共有しながら、こういうところの応援があれば人が採用できるといったことを各社と一緒に知恵を出し合って、新しい支援制度を考えていきたいと思う。

そういった意味で自動運転については、経済性の面を考えると時間がかかると思うが、ぜひ継続的に技術をレベルアップしてもらいたい。ただし、乗る方の理解も一番大事だと思う。トラブルが続くと自動運転バスを敬遠して乗車しないことにつながってはならないので、そこをしっかりと利用者の理解も得ながら着実に進めていくということで、そのあたりも行政の方も応援させていただきたい。また、昨今、従業員の条件面も含めて物価が上がっているが、自動運転になったから急に料金が上がるということでも困るので、そのあたりも皆さんで知恵を出し合いながら、現実的な料金体系ができるかどうかといったことも引き続き検討させていただいたらと思う。

○松村会長

ぜひ大切に自動運転を育てていかなければならないと思う。学会で中国へ行くと自動運転車がかなり走っている。それがようやく日本にも根付くのかと。少なくとも自分が運転するよりもよっぽどスムーズな運転が実現できており、ぜひそういうような実体験していくことが、社会的受容性を高めていくのかと思う。楽しみにしたい。

○倉本委員

自動運転はバスから始まって、次はタクシーなどの順番で進んでいくのではないかと思う。タクシー等の自動運転の実現で自家用車が激減し駐車場が不要になることで大きな社会変革が起こるような気がする。そうすると、中心市街地が復活するだろう。次のステップとして伊予鉄グループはタクシーも経営されているが、そのあたりの予定はどうなっているのか。

○中川代理委員（伊予鉄バス自動車部長）

タクシーについて、自動運転が広がったときに一人が利用する料金がどれぐらいになっていくかということもあるので、私どもとしては自動運転に切り替わったとしても、乗り合いという形のものに残さないと、低価格で移動するというのは難しいと今のところは考えている。担い手不足というところにどうアプローチするかを考えたときに、20年後、30年後は大きく状況が変わっていると思うが、まずは5年後、10年後を考えたときにこういった自動運転バスを取り入れたいという気持ちで今、進めている。それ以上先の未来というのは我々も見通せていない。ここ最近の技術の発展のスピードを考えると、それを予測してビジネスをやっていくのは難しい。もう少し具体的に目に見えているところを見据えた上でやっていきたい。

○事務局（県交通政策室長）

情報収集の段階だが、自家用車に近いようなタイプでの自動運転の実証実験をやっている自治体もあると聞いている。将来的には、車の方も自動運転になっていく可能性としてはあると思うが、まだ具体的にロードマップが描けるような状態ではないと認識している。

(5) 空飛ぶクルマの取組みについて

事務局から空飛ぶクルマの社会実装に向けた取組みについて説明。

3 閉会

○欠席：

愛媛県商工会議所女性会連合会理事 程野委員
全日本海員組合愛媛支部長 清水委員
愛媛県社会福祉協議会常務理事 山本委員
西予市長 管家委員

○代理出席：

愛媛県バス協会専務理事 松本委員代理 伊予鉄バス 中川自動車部長
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
伊予鉄道代表取締役専務 河野委員代理 同社 浦戸鉄道部長
まちづくり松山代表取締役 加戸委員代理 同社 日野会長
八幡浜市長 大城委員代理 同市 藤堂総務企画部長
伊方町長 高門委員代理 同町総合政策課 土井主任

○参考人出席：

瀬戸内運輸 川田取締役運輸部長
宇和島自動車 大内営業課長