

## 第5回地域モビリティ部会・第8回交通ワンチーム部会 議事録

日 時： 令和6年8月26日（月）15：00～17：00

場 所： 富山県民会館4階 401号室

出席者： 委員名簿のとおり

### 1 開会

### 2 挨拶

#### ●田中交通政策局長

皆さんこんにちは。

本日、第5回地域モビリティ部会、及び第8回目になりますけど、交通ワンチーム部会を開催しましたところ、皆様方には、お忙しいところご参加・ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、株式会社博報堂の畠山委員。また、今回は参考人としてご参加いただきますリッツMC株式会社の中嶋様。遠路ご出席いただきまして、重ねて感謝申し上げます。

また、オンラインで参加の楠田委員。ご多用のところありがとうございます。

さて、県では、関係者の皆様方と議論を重ねまして、今年2月に富山県地域交通戦略を策定いたしました。本日は、2つの部会の合同開催となりますが、戦略策定後の地域の関係者による、モビリティ確保に向けた意欲的な取り組みとして、各市町の実施プロジェクト等を議題に取り上げております。地域交通の確保に向けまして、自治体の皆様にご参加いただき、さらなる展開等に向けて情報共有、意見交換を行いたいと思っております。

また、2つ目のテーマといたしまして、議事の3番目にも書いてありますけども、担い手の確保に関しましても議論いただきたいと考えております。いわゆる2024年問題の背景といたしまして、全国的に運転手が不足してきておりますことから、県では、昨年度から交通事業者の営業所の女性トイレ・休憩室の整備改修といった取り組み、女性活躍の推進などを支援して参りました。

また、今年度も戦略に基づきまして、多様な人材が働きやすい環境の整備でありますとか、国とともに第二種免許の取得を支援することとしておりますが、人材不足はなかなか解消できず、県内事業者からは10月から路線バスの一部路線の減便、また一部区間の短縮が示されております。

こうしたことを踏まえまして、本日は参考人の中嶋様から、先進事例や担い手確保に向けた取り組みについてお話いただきまして、対策の検討を行いたいと考えております。

皆様方にはそれぞれの立場から、忌憚のないご意見をいただきますようお願いいたします。それではよろしく願いいたします。

### 3 議事

#### (1) 地域交通戦略を踏まえた最近の動向について

##### ●大西部会長

皆さんこんにちは。

今回、第5回地域モビリティ部会及び第8回交通ワンチーム部会の合同開催ということで、地域モビリティ部会の部会長である大西が進行を務めさせていただきます。よろしくお願いします。

今日は議事内容が(1)から(3)となっていますが、内容がとてもどれも重たいものですので、要領よく進めていきたいと思っております。

これまで、戦略会議はこの部会では、地域交通戦略の策定に向けて議論を重ねて参りました。

2月には、これまでの議論をもとに、富山県地域交通戦略を取りまとめるとともに、関係者でともに取り組みの施策について取りまとめをしました。

特に具体的などという感じではないのですが、それぞれのプレーヤーが役割を考えなければならないというところで、施策の実施にあたって関係者間の役割として、地域交通サービスを公共サービスと位置づけるというのがまず1つあって、そして自治体や県民による「投資」「参画」を通じて、関係者とともに地域交通に対して取り組んでいくということも示されました。

本日は、この地域交通戦略の策定後、今年度初めての部会として地域モビリティ部会と交通ワンチーム部会を合同開催させていただくことになりました。

今回は、地域モビリティ部会の委員が、地域が主体となった新たなサービスの立ち上げに取り組む市町村、交通事業者などとともに戦略の考え方を作っていたこともあって、それに基づいて地域交通確保に向けた新たなサービスの立ち上げや、地域交通の担い手、特にバス運転手の確保について議論をしたいというふうに思っております。

地域モビリティ部会が中心の内容ではあるのですが、今回は広く、実際に関わる皆さんにもお話を伺い、聞いていただきたい、お話を伺いたいということから、合同開催とさせていただいておりますので、お気づきの点があれば、ご意見いただければと思っております。

まずは事務局から資料に従って説明をお願いします。

##### ●事務局

(資料1に沿って説明)

## (2) 地域交通確保に向けた実証プロジェクト等について

### ●大西部会長

説明どうもありがとうございました。

ただいま説明にあったように、新たなモビリティが立ち上がって、また店舗であったり、それから地域住民が中心となったような参画の取り組みというのが検討されている。

また、直近の課題として担い手確保という問題があって、それらを含めて、本日意見交換・議論をしていただきたいということで提案を事務局から受けています。

資料1の7ページのところにある、本日議論いただきたいことというのが、その内容ということになりますけども、まずはその位置について議論したいと思うんですが、その前に、国の取り組みについて少し説明をいただこうかと思っております。

国は、今新たなサービスの立ち上げに向けた各地域の実証実験を支援しておりまして、先ほど説明にあったとおり、富山県内でもいくつものモビリティの立ち上げがあって、その中でもプロジェクト選定されているものもあるかと思えます。

また、地域交通の確保に向けて、関係省庁とも、新しい議論も行われているというふうに伺っております。

意見交換に入る前に、こうした国の最新の動向について説明をいただきたいと思います。そこで国土交通省北陸信越運輸局富山運輸支局の景山様から、話題提供をお願いできないかと思っております。

景山様よろしいでしょうか。よろしく申し上げます。

### ●国土交通省北陸信越運輸局富山運輸支局

ありがとうございます。お疲れ様でございます。北陸信越運輸局富山運輸支局の景山と申します。

日頃から国土交通行政に多大なるご理解・ご協力賜り、ありがとうございます。

本日は貴重なお時間をいただきましたので、国の施策の動向について、情報共有させていただければと思います。よろしくお願ひいたします。

まずは、資料2-1です。現在、国土交通省では、地域の公共交通リ・デザイン実現会議というものを設置して、社会的課題の解決に向けて検討がなされているところです。その概要についてお話させていただきたいと思えます。

まず、この会議の背景について、2ページ目です。公共交通を取り巻く環境というところで、我が国の人口が2050年には居住地域の約半数で50%以上の減少であったりですとか、2つ目でございますとおり、店舗の減少、病院の統廃合、学校の統廃合等によって、買い物、通学、通勤といった日常生活における移動の問題が深刻化しているというところで、喫緊の課題であると認識しております。

3ページです。一方で交通事業者の状況はというと、これも皆さんご承知のとおり、コロナ禍もありまして、なかなか赤字の事業者が減っていないというところであり、

交通事業者単独で対応していくのが難しい状況にあります。

4 ページになります。そこで我々が考えているのがこの地域の公共交通リ・デザインというところです。「交通DX」、「交通GX」、「3つの共創」というところを進めることで、地域の公共交通の利便性、持続可能性、生産性を高めようというものがこのリ・デザインそのものの考え方でして、右下にあるとおり、ほか分野を含めた共創ということで、医療、介護、エネルギー、教育との連携を今進めているところです。

5 ページになります。こういった連携・協働の事例は、従前から取り組まれてはいるものの、全国的に展開していくには国だけではなく自治体において縦割りというものを打破して、省庁の横断関係部局を横断して、地域の足を考えていかなければいけないというものがそもそもの根底にありまして、設置されたのがこのリ・デザイン実現会議となります。

6 ページになります。この会議は議長が国土交通大臣で、関係省庁 12 府省庁が参画しており、国土交通省においてもかなり画期的な会議と捉えているところです。スケジュールは既に終わっておりますが、昨年9月から今年5月17日までの計6回開催され、取りまとめ自体は5月30日付けで公表されております。

7 ページになります。この会議の具体的な内容については、上から2つ目に、地域類型ごとの課題解決に向けた方向性ということで、地域類型ごとにA B C Dに区分されています。地域類型ごとに課題と解決する方法は別だろうということで、こういった形で分けてあります。

AとBを分ける基準は大体人口10万人当たりという区切りというふうに考えておりますが、人口10万人未満のいわゆる交通空白地においては、交通事業者だけでは移動手段の十分な提供が困難であるという課題がありますので、例えばスクールバスですとか、介護送迎バスですとか、病院の送迎バスですとか、こういったものを総動員していくということを経験して打ち出しております。

Bの地方中心都市においては、公共交通が存在するものの、各分野の送迎がもう手一杯であるという課題がありまして、そういったことを踏まえ、各施設の送迎を一元化して集約する。そのためには、地域公共交通の再評価として検討していく必要があるということです。

AとCの大都市においては、基本的に地域の足というところで困ってはいないものの、より利便性・快適性にすぐれたサービスを提供していこうという方針が打ち出され、Dの地域間のところは幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取り組みの検討が進められているところです。

このAからCに共通する取り組みとして、このリ・デザイン実現会議と並行して、ライドシェアの議論がなされていたこともあり、このリ・デザイン実現会議においてもそのあたりを明確に位置付けましょうということで、AからBにかけては、公共ライドシェア、BからCにかけては日本版ライドシェアを導入していけばいいのではないかと打ち出されているところです。

次に、これから何をしていくかということで、真ん中の連携・協働の推進に向けた

環境整備というところになりますけども、左側に環境の醸成として3つ書かれています。

まず1つ目の政府共通指針の策定につきましては、このページ以降につけさせていただきます。

次の8ページ。まずこちら政府一体として、政府共通指針の本体は6月28日付けで発出されています。

4点、①地方公共団体における交通部局及び関連部局の連携推進、②部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用、③自家用有償旅客運送の積極的な活用、④地域の輸送資源の活用推進が示されています。

発出文書はこの次のページで別紙としてつけさせていただきますけども、2ページ目には経緯が書かれておりまして、3ページ目で共通指針として細かく書かれています。

1点目として、交通部局及び関連部局の連携という部分で、交通部局とともに、あらゆる関係部局が組織の総力を挙げて各課題に対応していただくようお願いするものであります。

2点目として、これも繰り返しになりますが、特に関係部局が担当している制度ですとか、独自の予算ですとか、相互で認識していただきたいということ。

3点目として、自家用有償運送の活用というところについては、これは自治体であるとかNPOだけではなく、商工会などといった各組織が主体となった自家用有償運送も積極的に活用していただきたいということを考えております。

4点目として、地域の輸送資源の活用推進については、スクールバスや施設の送迎バスの混乗、空き時間を活用していくよう、前向きな検討をしていただきたいということです。

しかしながら、アイデアとしてはわかるが、具体的にどうすればいいのかわからないといった問い合わせが想定されるため、分野ごとに個別の指針を発出する予定と聞いております。現在は発出に向けて検討段階となっております。

資料は7ページに戻りまして、環境の醸成の2つ目にあります「各分野の指針通知の策定」については、今ご説明のとおり、調整中となっております。

次に3つ目のカタログ化による支援については、共創の事例集というのを作っております。本日の資料には添付しておりませんが、既に公表されておりますので、ご一読いただいて、取り組みに加えて利用者数ですとか、費用ですとかも出ておりますので、創意工夫に役立てていただければと思います。

この方針等による取り組みにつきましては、右側にある実装というところのとおり、例えば法定協議会のアップデートでは、交通部局だけではなく、地域の輸送資源を有する介護分野ですとか、教育分野の関係者にも法定協議会に参画してもらうですとか、都道府県によるサポート、市町村と連携・協働というところでは、富山県と各市町村においても、部局を横断して一体となって方針に取り組んでいただき、また我々国としても、国土交通省だけではなく、関係省庁一体となってサポートを展開していき

いと考えておりますので、ご協力お願いいたします。

資料が今度2-2になります。取り組みの加速化という部分にあたって、国の支援というところも検討されているところですが、令和6年度においては既に応募は終了しているのですが、共創 MaaS プロジェクトがメニューとしてございますのでご紹介させていただきます。

これは地域の多様な関係者が連携・協働した取り組みを通じて、地域交通の維持・活性化を図る事業を支援するものとなっております。

地域交通の維持・活性化に取り組む共創モデル実証運行事業と、交通を軸として地域全体をコーディネートできる人材を育成するモビリティ人材育成事業がございます。既に令和6年度においては2次公募まで終了しているところですが、共創モデル実証運行事業については全体で255件、うち富山県内においては8件が採択。モビリティ人材育成事業については全体で73件、うち富山県においては5件が採択されており、このメニューを有効に活用いただけていることに感謝いたします。

また、自治体の皆様からは、令和6年の3次募集はないのか、令和7年度の同型のメニューはあるのでしょうかという問い合わせも受けたりしていますが、先週の時点ではまだ決定という情報は届いておりません。

ただ、支援メニューに係る情報につきましては、関心を示していただいている自治体様も多く、土曜日の新聞にも国土交通省の2025年度の概算要求案が出ており、鉄道やバスなどの公共交通を利用しにくい交通空白地の解消に重点を置くというふうにごさいましたので、進捗がありましたら逐一関係各位の方にご案内させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

そして資料2-1に戻りまして、8ページ。実現会議の取りまとめ概要の中の地域類型ごとの課題解決に向けた方向性、AからCの共通課題としてグラデーションされている部分になります。

自家用有償運送を活用した移動の足の確保の取り組みの部分につきまして、資料2-3としてつけさせていただきましたので説明させていただきます。

資料2-3の2ページです。人口減少や高齢化が進む中、免許返納を行った高齢者をはじめ、地域交通の確保に対する不安が各地で高まっております。一方、ドライバー不足を理由に、バスの減便等が相次いでおり、その確保は危機的な状況でございます。

3ページです。昨年来より運用改善を重ねて参りました公共ライドシェア、いわゆる自家用有償旅客運送や本年4月に創設された日本版ライドシェアにつきましては、交通空白を解消する新しいツールとして地域の足の確保に対する解決策の1つとして特に期待をされているところです。

4ページにいきますと、現時点で公共ライドシェアまたは日本版ライドシェアを実施、または実施に向けて準備中の自治体が1,100に上ります。

全部で1,700あまりの自治体がございますので、残る600自治体についてはこれらライドシェアが導入されていない、いわば交通空白の状況にあります。

12 ページです。ここまで説明してきたように、地域の足、観光の足の確保は喫緊の課題であり、これら交通空白については、全国の自治体、交通事業者の皆様とともに一刻も早く解消していくため、国土交通省に交通空白解消本部が設置されまして、総力を挙げて緊急に取り組むこととされています。

具体的には、地域の足の対策としまして、全国すべての自治体において、タクシー、乗り合いタクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェアなどを地域住民が利用できる状態を目指すとともに、観光の足の対策としましては、主要交通結節点において、タクシーと来訪者が利用できる状態を目指して、県内各地の実態調査、営業活動、さらには伴走支援を行って、併せて日本版ライドシェアや公共ライドシェアのバージョンアップを積極的に進めてまいりたいと考えております。

最後ですけど資料 2 - 4 につきましては、対応方策のカタログというふうになっておりますので、参考添付として付けさせていただきます。各地域の実情に合った方策を検討いただく際にご活用いただければと思います。

今後、運輸局、運輸支局が一丸となって、現場の声に耳を傾けながら、とるべき方策を、自治体や交通事業者の事業者の皆様と、悩みながら、1 つ 1 つ交通空白の解消に取り組んでいければと思っておりますので、引き続き国の施策に対するご理解をお願いいたします。

北陸信越運輸局からの情報共有につきましては以上となります。

## ●大西部会長

景山さんどうもありがとうございました。

今の話はかなり情報が盛りだくさんで、消化するのも難しいところはございますけれども、地域交通に関してリ・デザインということで、様々な形で地域交通の中に課題があって、その課題を解決する方法について、今の取り組みをそのまま継続するという方法ではなく、とらえ方を少し変えてみようということできくつか提案があって、それについて説明をいただいたということになります。

様々なメニューもあって、考え方も多様ですので、すぐにすべてがパッとわかるという感じにもならないかもしれませんが、ただ、このように国としても取り組んでいる部分が非常に多くあるということをご理解いただけたのではないかと思います。

それではここで、現在のお話を踏まえて、特に事務局の資料 1 の 7 ページに本日議論いただきたいこととありまして、そちらに立ち返り、これから話をしていきたいと思っております。

その 1、地域モビリティサービスの立ち上げに向けた各地域における新たな取り組みについての情報交換・意見交換、それから関係者の連携・協働について、まずは市町村の委員の皆さんから、先ほど紹介があった共創 MaaS 実証プロジェクトで採択された事業を中心に、各地域での最近の取り組み状況を情報共有していただきたいと思っております。

それでは、まずは朝日町の坂藤主幹から、まずはお話いただけますでしょうか。

## ●朝日町

朝日町の商工観光課地域交通係長の坂藤と申します。今日よろしくお願ひいたします。

今年度、今日来ておられます博報堂の畠山さんと歩調合わせてですが、既に朝日町の方で進めております「ノッカルあさひまち」、このほかコミュニティバスであるとか、民間事業者さんが運行しておりますタクシー、これらの地域内で運行しております3つの交通サービスを、今回の MaaS 実証プロジェクトを用いまして、最終的には一元化できないかというふうなことを考えております。

具体的な内容としましては、今年度事業設計のプランニングであるとか、運行管理システムの一元化、そして既に市民権を得ている LINE による予約システムの開発などを今検討しております。

最終的には昨年から少しずつ取り組んでいるマイナンバーカードを用いました「LoCoPi」というサービスを用いまして、デジタル決済に実装できればいいという議論を重ねております。

高齢化が進んでおる朝日町ですので、こういったサービスが串刺しでできれば、住民の方々も、より生活しやすい環境が創造できるかなというふうに考えております。以上です。

## ●大西部会長

ご説明どうもありがとうございました。

現在、町内で広がっている様々な公共交通を MaaS で統合していくとか、住民の皆さんが使いやすいやり方を模索して、実際に今使われているものもあるということで、そこからよりよいものへ展開できればという、そういうお話かと思いました。どうもありがとうございました。

続きまして、立山町の瀬本課長。話題提供お願いできますでしょうか。

## ●立山町

立山町企画政策課の瀬本と申します。よろしくお願ひいたします。

立山町では、共創 MaaS 実証プロジェクトを利用して、今年度芦峯寺線デジタル活用・デザイン実証事業というものを行おうと思っております。

こちらについては、町営バスの芦峯寺線というところがあるんですけども、芦峯寺は立山町の中でも割と山岳地帯というか、山の方でございまして、こちらの町営バスの運行については、運行経費の激増ですとか、空車率の問題ですとか、利用者が減少。ただ、立山信仰の里でもありますので、観光客の利用を考え、この共創 MaaS では、立山町が中心になり、芦峯寺の自治会ですとか、社会福祉協議会、立山黒部観光、県の立山博物館、町の観光協会、あと地元の企業さんにも、このプラットフォームと一緒に入っていただき、いずれはこの町営バスの運行主体を地元へ移行できないだろ

うかということで、今年度実証事業を行うこととしております。

実証事業については10月ごろを予定しており、観光シーズンということもございます。今ですと、芦峯寺の市街だけを町営バスの中でも一番短い2.6キロだけを運行をしておりますが、その定時路線を残しつつ、観光客を想定して、実証事業ではデマンド交通として、芦峯寺から立山駅まで延伸してみようと思っております。

その結果、どういうやり方が芦峯寺での町営バスとしていいのかということ、地元と一緒に考えていきたい。最終的にはこの運行主体を地元へ移行し、地元に着した町営バスにならないかなというふうに思っております。以上です。

## ●大西部会長

ご説明どうもありがとうございました。

立山町の中の芦峯寺という地区を中心に、そこにターゲットを絞って実証実験を試みるということで、非常にユニークな取り組みで、住民の皆さんへのサービスとともに、観光にも焦点は当たっているということかと思えます。

こちらもなかなか観光客も、自分の力で行けない地域というふうに思われているようなところもあるので、非常に前向きな取り組みに繋がっていくといいなというふうに思います。

それでは、続きまして、射水市の春木課長からもお願いできますでしょうか。

## ●射水市

射水市でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

射水市では、コミュニティバスから、AIオンデマンドバス「のるーと射水」への置き換えを進めています。

コミュニティバスは、定時定路線で運行しておりますが、これを取り止めて、予約に応じて運行する「のるーと射水」に置き換えるというものでございます。

この事業では、市内を4つに分割しまして、そのうちの1つについて昨年度、実証運行を経て本格運行をすでに実施しております。今年度さらにもう1つのエリアで実証運行を始めることとしております。来週月曜日、9月2日の月曜日からの運行の予定にしております。

共創について、資料中では、例えば、スーパーや病院の敷地まで入れていただくといったことや、その利用者に対する説明をさせていただくというようなことを予定しております。

このほか、スクールバスも運行しておりますので、デマンド型のスクールバスのようなものを運行できないかと考えているところでございます。以上でございます。

## ●大西部会長

どうもありがとうございます。

こちらにも新しく1地区加えて、「のるーと射水」の実証実験を行うということで、共

創の部分で、住民も企業も関わってという部分も明確に設定ができていると思いますので、地域の皆さんで支えていくデマンド交通になるといいなというふうに思っております。

市町村の取り組みはまだほかにもありますが、時間の関係もありますので、以上とさせていただきます。情報共有させていただきました。

次に、有識者の委員の皆さんにご発言をお願いしたいと思います。各市町村の取り組みについて、今までの説明を聞いて感じたところなど、ご発言いただければと思います。

それでは、今オンラインで参加いただいている楠田委員にまずお話いただければと思います。楠田委員よろしいでしょうか。

### ●楠田委員

オンラインから失礼いたします。今、運輸支局、各自治体からオンデマンド、ライドシェア、担い手不足によるダイヤ改正の話とかいろいろお話がありましたが、やはり全国の状況を見てきて思うことは、実態をちゃんと把握せずにやっているところが結構多いのでは思っています。例えば、通学で使っている路線なのに、学校から生徒さんが何人使っているかっていう情報を得ずに計画している。

ですが、通院で使っている路線であれば、いつどれだけの人が乗るかっていうのは病院がしっかり（データを）持ってらっしゃったりします。リ・デザインの方でお話があったように、主体である学校とか病院とか、福祉関係の方々、お買い物するスーパーなどが自分たちのサービスの延長であるという認識をしっかりとって、その人たちが主体的に計画しないと、いくら「この路線乗るかな」みたいな形でやっても多分なかなか乗っていただけないのではないかと思います。

しっかり主体を巻き込んで、数を押さえて、現状とこれからどう乗っていったい欲しいかっていうことを計画してから、統合であったり、いろんなモビリティサービスを検討していただけたらなと思っております。

そういう観点から、リ・デザイン、共創 MaaS 実証プロジェクトは画期的だと思っておりますし、このプロジェクトに多数申し込まれているっていうのはとてもいいかと思えますし、学校とか教育とかそういったいろんな分野の資源をしっかりとデータを活用しながら、連携していかれるっていう方向はとてもいいかと思うので、引き続き試行錯誤を続けていただければなと思っております。以上でございます。

### ●大西部会長

どうもありがとうございました。非常に示唆に富むコメントだったかと思います。共創 MaaS の話を考えていったときに、主体が誰かということはよく考えなきゃいけない。別に公共交通の運行者としてではなくとも、運行者としてでもいいんですけど、例えばお客さんを持っている病院であるとか、スーパーであるとか、学校の方々を、公共交通を運営していく主体の1つというふうに考えていくべきである、参画をして

もらうっていう。そういう必要があるという考え方なのかと思います。そうするとそこからデータをもらって適切な公共交通のあり方、実際にどう運行すれば効率がよいのか、実際に取りこぼしが最小になっていくのか、そういうことがわかっていくという、そういうお話だったのかと思います。どうもありがとうございました。

それでは続きまして、博報堂の畠山委員からお話いただけますでしょうか。

## ●畠山委員

はい、ありがとうございます。前の画面を見ながらお話させていただきます。

まさに国交省や自治体の皆様から、連携・共創みたいな話があったかと思います。朝日町の坂藤さんからもありましたけれども、朝日町で実施している事例を私なりに何で連携するのか、そこを絵にしたのがこのシートなのですけれども、結局、連携というものはもちろんやるべきだとは思いますが、やはり一番の目的はサービスのレベルを上げながらコストを最適化する、ここが連携するための目的なのではないかなと思っています。当然連携するにも、打ち合わせするだけでも、データを割り出すだけでも、何か持っている情報合わせるだけでも、かなり時間・コストがかかってきますので、最終的にはここを目指すのだよねということを進めるということが大事ではないかなというふうに思っています。

その上で、サービスのレベルを上げるとしたとき、住民側は車に乗ることも、公共交通機関に乗ることも、何か学びに行くことも、当然1人の人間でございますから、当然連携したほうがより良いサービスができるに決まっています。一方、オペレーション側の自治体、事業者にとっても、連携するべきではないかと思うのですが、それを下の方に書かしていただいています。

今まで、私も朝日町さんを中心にいろんな自治体様へ通わせていただきますけど、本当に日々の活動に頭下がる思いなのですが、自治体さんがいろんなサービスを住民に生活者に提供し続けている。一方向ではサービスレベル上げて、コストを健全化するの難しいのではないかなというふうに思っています。ただ、いかに、住民の皆さんも公共サービスに参画していくのかといった話が、この富山県においても課題だと思っています。この円が、重なる交点自体を目指していけると、地域づくり、まちづくりが進んでいくかと思えますし、そのためのポイントは、住民の皆さんもいろんな思いを持っている方がいっぱいいらっしゃると思うのですが、とにかく参加して楽しいだとか、何かの人の役に立っているみたいな、人間ですので、そういったものをいかに作っていくのが、連携を生むということについては大事ではないかなというふうに思っています。

最後に、とにかく目的は何なのだろうという、連携連携、共創共創、国が何かいろいろあってこれもう、いろんなとこ言われますので、やはり目的をしっかりと、ちゃんと据えて、その上で住民のサービスを上げていくにはどうしたらいいのか、それは住民もこれやりたいな、これなんでやってるよっていうそんなことを出し合える、そうしていくと、いろんなものが前に進んでいくのじゃないかなというふうに思ってい

ます。以上でございます。

## ●大西部会長

どうもありがとうございました。

ただいまのお話の中でも、公共交通に関わる事柄で、例えば自治体と住民と、そのほかの交通事業者が連携をするっていうのは、連携が目的ではなくて、連携を使って、例えばコストを最適化するとか、サービスレベルを向上する。その連携が目的ではなく、連携することによって達成する目標があるということ。そこを見据えないと、なかなかうまくいかないですし、参画する主体も自分は一体どういう役割を果たすのだと。生活者としても、果たすべき役割があるのではないかと気づいていくというところと、あとは実際蓄積したデータをもとにしてみんなで相談ができるという、そういうところも出てくるのかなと思って伺っておりました。

皆様からいろいろとご意見伺ってきましたが、その1の議題についてはここまでにさせていただければと思っております。

それでは、議題その1に関しては、おおむね様々な事業が今回国の取り組みのもとに選定をされて、多様な取り組みが県内でも生まれてくるということがわかりました。

そして、県内の各市町村、それぞれが意欲的に取り組んでいることもわかってはきましたし、今まで達成できなかった課題の部分に少しずつ焦点を当てて取り組んでいくということもわかってきまして、その部分は非常に評価をしたいと思えますし、また主体となる人達、住民であったり、市町村であったり、企業もそうですけども、誰が主体かって言ったときに、自分はサービスを受けるだけの側だというふうに思っている人達も、公共交通を運営する側の主体であるということを認識してもらうような取り組みが必要となるのかなというのが、先ほど楠田委員とか畠山委員のお話からわかってきたかと思えます。

例えば、スクールバスであったり、児童生徒が乗っているようなバスであったりすれば、学校も主体なのだから、乗っている児童生徒も主体なのだというふうに考えていただいたら良いのかなと思えます。

こういう様々な事例がこれから出てきますので、それをお互いに学びながら、良い展開が進んでいけばいいなと思っております。

### (3) 地域交通の担い手の確保について

#### ●大西部会長

それでは、続きまして2つ目、資料1の7ページに議論いただきたいことその2というふうにありますけども、その2は地域交通の担い手の確保について、これを議論していきます。これは、本当に直近の非常に大きな課題になっています。

これを議論するにあたって、本日参考人でお越しいただいているリッツMC株式会社代表取締役社長の中嶋美恵様から、まずはご講演いただきたいと思います。

中嶋代表は、株式会社伊藤園、株式会社リクルート、楽天株式会社の民間3社を経て、バス運転手に特化した人材採用支援事業を行うリッツMC株式会社を設立し、バス業界の採用活動、採用活性化、それから働く環境の改善、新たなコミュニティ形成に取り組まれるとともに、一般社団法人女性バス運転手協会の代表理事も務められ、交通インフラの安定及び発展に尽力されております。

事務局からの説明でもございましたけども、県内ではバス運転手の不足の影響で路線バスのダイヤ変更がこの秋から検討されております。担い手の確保の重要性が高まる中、本日新たに取り組む方策を検討するための議論を行いたいというふうに思っています。

このため、まずは公共交通の担い手の確保、育成、定着に向けたノウハウの習得の推進についてというテーマで、中嶋代表から全国の取り組み事例や担い手確保のポイント等についてお話しいただきます。

非常に我々にとって、重要な直近の目の前に転がっている課題ですので、よく聞いて見たいという方がほとんどかと思っておりますので、非常に楽しみにしておりますそれでは、中嶋代表よろしくお願ひします。

#### ●中嶋参考人

皆様こんにちは。今ご紹介いただきましたリッツMCと女性バス運転手協会の代表をしております、中嶋と申します。

大変貴重な機会をどうもありがとうございます。これから20分間少しでも皆様のお役に立てるようなご参考にしていただければというふうな思いですので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは前の方、資料をご覧くださいというふうに思います。

まず簡単に私どもの会社を一言で申し上げますと、国内で1社しかないバス運転手の採用に特化した会社でございます。会社自体は14期目に入っているのですが、バス事業に特化しましてからは10年少しになります。10年、いろいろな事業者様、日本全国、北海道から沖縄まで、いろいろな会社様の採用のお手伝いをしてまいりました。日本のバス業界というのは、バス会社が全部で5,000社ございます。5,000社の中で、日本バス協会に加盟している会社が約2,500社ございます。私どものお客様はその2,500社様、日本バス協会に加盟している会社様のみをお客様とさせていた

だいているというポリシーがございます。その中で、大体、いつも常にリレーションとらせていただいているのが約800社の会社様です。北は網走から南は西表まで、私、日本全国を飛び回っております。

私どもの会社、特にバスに特化をいたしまして、人材採用支援をしているわけですが、けれども、どういったものを使って人材採用支援をしているか。まず求人サイト、これが「どらなび」という求人サイトでございます。それから2つ目が、「どらなびEXPO」という、合同就職説明会。こちらにもバスの運転手に特化した合同就職説明会、これを東京、大阪、名古屋の3会場で開催をしております。1月には福岡での開催も決定しておりますので、全国4会場で展開しているというものになります。

事業者様の数は、東京会場ですと約100社。来場者数が約400~500名。大阪会場に関しましては、事業者様が大体80社ぐらいで、来場者が200~300名ぐらい集客しています。

それからバス運転手に特化した有料職業紹介事業、人材紹介でございますね。こちらにも「どらなび」会員」という大型二種免許を持たれた方の1万3,000名ぐらいの現在会員がおりまして、その方々をバス事業者様に直接ご紹介するというような事業もさせていただいております。様々な手法を用いまして、バス会社様に、人材を供給している会社でございます。

前に出ておりますけれども、「どらなび」と「どらなびEXPO」、あと人材紹介、そしてもう1つ女性バス運転手協会という一般社団法人も経営をしております。こちらは女性の運転手が、今まだ全体で最終の数字1.7%ということで約2%しか女性がいない、98対2という今ふうに業界では言われておりますけれども、女性の運転手はたった2%しかおりません。大体57%ぐらいが男性で、43%ぐらいが女性というのが日本の平均なのですけれども、非常に少ない比率。これを何とか10%ぐらいまで持っていこうじゃないかということで、設立した社団法人でございます。女性の運転手さんを増やすための活動、バス会社様に女性をもっと活躍できる環境を整えていくためのご助言などをさせていただいている協会でございます。

このようなものを運営させていただいておりますが、この「どらなび」の強さとは何なのか。大変手前味噌ですが、おそらく日本のバス業界で、バス運転手を採用するには、この「どらなび」が一番有効的なツールになっているかと思えます。皆様今のご時世ですので、何かこう調べものをされるとき、ヤフーとかグーグルで、例えばおいしいお店探そうと思ったら、例えば「富山 お寿司」とかそういうので検索されるのじゃないかと思うのですけれども、求職をされる方も、やはり「バス運転手 求人」とかそういうビッグワードで検索されることが多いわけです。その時に「どらなび」が一番上に出てまいります。大変SEOが効いているので、そういう意味では「どらなび」が、バスの運転手の方を集めるための1つの目次的な役割をしているというふうにお考えいただくとわかりやすいかと思えます。

私どもは、今までバス事業者様を中心にお手伝いをしてきたわけなのですけれども、実は最近、行政様との取り組みも増えております。県であったりとか、市であったり

とか、そういったところとの取り組みも増えております。一番上にあります、厚労省のバスジョブという事業は、ちょうどコロナ禍だったのですけれども、3年間お手伝いをさせていただきました。これ何かと言いますと、就職氷河期世代という、あまり就職に恵まれていなかった世代、大体今35歳から54歳ということでターゲットさせていただいていたのですけれども、この時代の方々というのは、なかなか正社員につけない方が多かったです。契約社員とか、派遣社員なんかで働かれています方が多い世代というふうに言われております。この方々に安定した仕事に就いていただく。

それから、法人の方でいきますと、人手不足で困っている業界団体に手を挙げてもらって、そのマッチングを行うことで、個人にも法人にもいい結果をもたらしたいという厚生労働省のそういうお考えのもとに、プロジェクトが立ち上がりまして、11団体が入札の結果選ばれまして、その中の11団体のうちの1つがバスでございました。バスの就職氷河期プロジェクトということで、名称を「バスジョブ！」というふうにつけまして、「バスジョブ！」プロジェクトということで、3年間私どもが事務局をさせていただいて、運営をいたしました。結果、3年間で約1,400名の方にご応募いただきまして、うち800名の方に大型二種免許を取得いただきました。全国の教習所で取得をいただきまして、その中から、直近でございますけれども、データとして追えているところまでで約400名の方がどこかのバス会社さんにお勤めをされたとおそらく800名の方が大型二種免許を取られて、すぐに就職される方と、しばらく経ってから転職をされる方もいらっしゃいますので、おそらく400人という数字はもう少し膨らんでいるのではないかなと思います。データを取った時点では約400名の方がどこかのバス会社さんに就職をされたとおそらく、こういうふうな結果を残すことができました。ただこれ残念だったのはコロナ禍でしたので、これがコロナではなく、普通の状態のときでしたらもっといい数字が残せたのではないかなというふうには思っております。

あとは、いろいろな県、それから市といったところの、行政様のお手伝いをさせていただく。地域交通を守るためには、事業者がバス運転手を何とかして採用しなければいけない。その手助けを行政の方に担っていただいている。そのお手伝いを私どもがさせていただいております。その中の1例といたしまして、ちょっと高知県の例をご紹介しますというふうに思います。

高知県は3つ、施策をされています。1つはこの「高知県特集」という、高知県の魅力を発信するページを、先ほど紹介しました「どらなび」という求人サイト上に掲載をいただきました。こちらから、まず高知県の魅力を発信します。高知県に来ていただこうと思うと、高知県の例えば名所であったりとか、おいしいものであったりとか、人柄であったりとか、そういったことを、知っていただいて、移住を意識していただかなきゃいけないということで、高知県に住みたくなるようなページがあったり、あるいは高知県の運転手の方、茨城県から高知県の方に、縁もゆかりもなかった方ですけれども、移住されて、今運転手されている方をご紹介しますりとか。高知県に行きたくなるようなページを作らせていただいて、「どらなび」の方に掲載をしています。

これが1つ目でございます。

そして2つ目が、先ほどご紹介いたしました、「どらなびEXPO」東京、大阪、名古屋、今度福岡の4会場で開催させていただきますが、そちらの方にご参画をいただいております。ご覧いただいているのが、「どらなびEXPO」の東京会場の会場風景です。今写っている方、全部バスの運転手になろうと思って、バス会社を探しにこられた方々です。東京会場の場合は日本全国から集まってこられます。皆さん、これ見ていただくと、ほとんどの方がスーツを着てらっしゃることがわかると思います。この「どらなびEXPO」の特徴としましては、バスマニアの方はほとんどいらっしゃいません。真剣にバス会社を探してらっしゃる方がこういうふうに集まってこられています。一番手前に見える神奈川中央交通のブースでは、本当に人を掻き分けないと通れないぐらいで、非常に皆さん熱心にバス会社を探していらっしゃる様子を見ていただけるかと思えます。

このように、バス運転手になりたい方、バス会社を真剣に探してらっしゃる方を集客しております。その中で、高知県さんはこのようなブースを展開されていらっしゃいます。左上、右上、左下に関しましては、ブースの写真。県として、事業者さんをご支援されている。このブースの中で、バス会社さんもお話をされますし、高知県の移住促進課の方、交通政策課の方もお話をされていらっしゃいます。で、右下のステージでお話をされている写真、これ「どらなびEXPO」の中に特設ステージというのがありまして、そちらで県の魅力を発信するコーナーがございます。高知へぜひいらしてください、というような、お話を県庁の方にしていただいている風景でございます。こちらが「どらなびEXPO」にご参画されている様子でございます。

それから次が、バス営業所見学会というものでございまして、こちらはバスの営業所をお借りしまして、1日かけていろいろな経験やご見学をしていただくというものです。まず左上、集合写真が写っているかと思うのですが、こちらは高知県のときでん交通さんという、一番県下では大きな会社さんですが、そちらの本社営業所にて行ったときに撮った集合写真でございます。参加者の中には、若い方も女性も写っていらっしゃいます。右上の写真は、運転体験で運営バスに実際乗っていただいた女性の参加者の方の写真でございます。隣には指導乗務員の方についていただいております。それから左下の写真。こちらは点呼体験をしていただいておりますが、アルコールチェックの風景でございます。それから、右側の下の写真に関しましては、座談会ということで、バス会社の人事の方や、あるいは社長さん、それから現役の運転手さんなんかにお座りいただきまして、直にお話をさせていただく座談会というようなものも開催しております。このほかにも、施設内の見学、ロッカールームや仮眠室や休憩室をご見学いただいたり、それから整備工場を見ていただいたり、洗車体験をしていただいたり、いろいろな体験をしていただきます。そして会社説明会も実施し、各社のPRをしていただいたりもしております。というのが、高知県が実施されている3つの内容になります。

ちなみに、この「どらなびEXPO」から、どれぐらいの方が実際に入社されるの

か。大体東京会場ですと、一番ギネスはシングルブースという長机1本分を囲ったブースで、99名の方と対談面談をされています。少ない会社さんでも、15枚とか20枚とか、こられた方がこう置いていかれるシートがあるのですが、そちらお持ち帰りになります。大体平均しますと、30~40枚ぐらいはお持ち帰りになります。その中から、すぐに応募される方と、半年とかもっと言うと1~2年経ってから応募される方もいらっしゃるのですが、大体30~35%ぐらいの方が「どらなびEXPO」から応募されて採用に至っているという結果が出ていますので、例えば20人来たブースでしたら、5~6人ぐらいは採用できて普通というような、そういうふうな実績があります。これは人材業界では結構良い数字かと思います。

それから、このバス営業所見学会に関しましてはもっと、よりリアルに、自分が働くかもしれない職場を見ていただくことになるので、こちらに関しては、大体3割から、いいときは6割ぐらい。20人こられましたら10人ぐらいが就職に至ることもあります。そういう実績が実際に出ています。

ここからは、いろいろな、事業者様の好事例を、ご参考までにお話しさせていただきたいと思います。まず一番ですけれどもこちら三重交通様の新築の寮です。これは各県、いろいろなところから、遠方から人を呼んでくるために、三重交通様が立てられた寮で、男性用の寮なのですが、独身と限っておりません。ですので、例えば千葉県の方がご家族を千葉県に置いたまま、この三重交通さんの寮に入られ、月に1回だけご家族のところに帰られるような単身赴任の方も入られている。そんな寮でございます。1棟目建てましたら、すぐに満量になってしまいまして、好評なので2棟目、今3棟目が建っているところでございます。こういうふうに、寮を作ることで建てることで、人の確保に成功している、良い例かと思います。

2番目は、これはWILLER EXPRESSさんの新木場という東京にある営業所のカフェテリア。こちらは管理栄養士の方がついていまして、大体400円ぐらいで朝昼晩食べられるというような、カフェテリア、食堂、こちらを整備されているという例でございます。

それから3番目、こちらは京王バス様の中野営業所なのですが、赤い矢印がついているかと思うのですが、マッサージチェアがざっと並んでいるかと思います。その奥に赤い矢印ついて、写真では見にくいのですが、ガラス張りの部屋になっています。これ喫煙ルームなのですが、面白い工夫がしてありまして、普通喫煙ルームがあっても、ドアをあけると、煙が部屋の中に入っちゃうと思います。この喫煙ルームは、一度ベランダに出て、ベランダにドアがあって、ベランダから出入りするような作りになっていますので、部屋の中に副流煙が入らないというそういう作りになっています。非常に、健康面に配慮されている京王バス様の工夫が見て取れるかというふうに思います。

次の4番目、こちらはこれちょっと今バス協会で流行りつつあるものなのですが、カプセル型の仮眠室です。まだこれを入れられている会社さんっていうのは数えるほどしかありません。こちらの東京空港交通さんの写真ですけれども、首都圏ですと相

鉄バス様ですとか京王バス様なんかが導入されていますが、まだなかなか全国的には少ないのですけれども、なかなか仮眠室、いびきですとか振動ですとか、いろいろなものがあってなかなか疲れが取れないという運転手さんのリクエストに応じて、こういうものが導入される例が増えてきております。

次に5番目、こちらは京浜急行バス様の女性専用のお部屋、休憩室です。京急様は羽田空港の第1、第2、第3ターミナルの無料連絡バスを、全部女性の乗務員で走らせたいということで、一時期非常に女性を集めていらっしゃいまして、その時に作られたのがこの部屋ということになります。やはり女性を呼んでくるために、女性の設備を整えられて、「どらなび」では18人の女性を採用することに成功されております。

それから6番目、こちらは静岡の遠州鉄道さんの作られた保育所です。保育室ですね。遠州鉄道さんはバスだけではなく、百貨店ですとか不動産ですとか、いろんな事業を展開されているので、そのグループで保育所を作られました。それで、男女を問わず、バス運転手さんは子供を預けられることとしましたら、実際に乗務員の方の確保に繋がっています。

行政の方、県もそうですし、あと市町村の方もそうなのですけれども、いろいろサポートしたいのだけれども、行政としてどんな取り組みができるのだろうかというお話をいただいたりするのですが、1つは、この今ご紹介したようなハード面、設備の新設ですとか、リニューアルに対するサポートかと思えます。

それから2つ目に関しましては、これは国やバス協会も実施しているのですが、大型二種免許の取得の支援です。普通免許の方が大型二種免許を取得するには、40~50万円かかります。一般の方が取るのにはなかなかハードルが高いですので、補助金があると助かるかと思えます。

それから3つ目に関しましては、バス事業者様に対する採用予算の補助です。これも国や協会でもあるのですけれども、ぜひもし行政の方でも、少し足せるよっていうことがあれば、これも非常にサポートになるかというふうに思います。

実はもう1つありまして、これはバスの運転手になりませんかという、そういう広報PRを積極的にしていただきたいということです。バスの運転手という職業になろうかなっていう方がまだまだ少ない。特に女性ですとか、若い方がバスの運転手になろうと思う機会が非常に少ないです。ですので、広報PRを積極的にしていただくことも、ぜひお願いしたいところではあります。

一例として、これは別府市さんが「どらなびEXPO」に出られたときの写真なのですけれども、亀の井バスさんっていう大分県のバス会社さん、両横に座られている男性と女性はバス会社の方です。真ん中に座られている赤いTシャツを着られている方、この方は別府市役所の方です。バス会社さんの間に座って、バス会社さんと一緒に、何とかこの別府市内の交通手段を維持するために人員を獲得しようということで、このエキスポにいらっしゃって、一緒にPRをされている、一緒に獲得のお手伝いをしていただいているという事例でございます。

また、移住される方向けの補助や支援が記載されたリーフレットの整備も行政にで

きることではないかと思えます。

これ、好事例ということでぜひご紹介したいのですけれども、愛知県にもともとお住まいだった20代の女性で、「どらなびEXPO」の関西会場にお越しになり、いろんなバス会社さんのブースを回られた結果、静岡の会社か高知の会社で迷われ、高知県の会社に就職されたという方の事例です。新聞にも取り上げられました。転職をお考えの方の2割から3割の方が、移住してでもいい会社があれば行きたいというふうに回答しています。コロナもあり、地元密着型っていうところから、いい会社があれば、転居元も伴っても構わないという方が増えているということをお伝えできればというふうに思います。

最後のスライドになりますが、バスの運転手を採用するのは簡単ではありません。もうできることは全部やらなければいけない。選り好みをしている余裕は一切ないというふうに私は思っております。そんな中で私どもの会社では、採用レベルを上げるためにというお題で、経営者の方向けあるいは担当者の方向けにセミナーを開催しています。その中で、例えば女性を採用するにはどんなふうにしたら採用ができるかとか、地元だけではなく地元以外にも、それから大型二種免許持っている人はもちろん、即戦力でいいのだけれども、持っていない人も、経験がない人も、こういったいろんな人をターゲットにして採用活動しましょうと。そういう人たちを採用するためにはどうやったら採用ができるのか、みたいなことをお伝えもしております。

それから採用プロセスの見直しについて。例えば、全く応募がこないというお悩みをお持ちの会社さんもあれば、内定を出したのに辞退をされてしまうという悩みをお持ちの会社さんもあると思います。プロセスに応じた、対処方法、改善の方法をお伝えしたりしています。

このような採用力を上げるということも急務かと思えます。「どらなびEXPO」に出てください、いろんな日本全国のバス会社さんがブースを出されている中で、どんな採用の仕方をしているのかを見ていただくというのも非常にいろいろな刺激を持って、お帰りいただくこととなります。まずは敵がどのような戦い方をしているのか、ライバルがどんな採用活動しているのかということを知っていただくことも必要ですし、こういう採用力を強化するためのことを、意識していただくことも必要かと思えます。

ちょっと長くなりましたけれども、私どももそのような活動をさせていただいております。今日私、お話をさせていただきましたことであったり、事例をご参考にしていただきまして、運転手の確保、お願いをできればと思います。

## ●大西部会長

中嶋さんはどうもありがとうございました。大変示唆に富むお話で、今まで考えもしなかったことなども展開されていたかと思えます。

特に、バスに特化して採用活動を行うということが、こうやって成り立つのだということもわかりましたし、またこれまでバス運転手という仕事に対してあまり目を向

けてこなかった若者とか女性というのを積極的に採用するにはどういうことが必要なのか。これまで行われてきた取り組みや、人材確保ノウハウについてもお話をいただきましたし、さらに移住までセットにして、採用活動が必要である。要は、地域の内側だけでの人材確保が難しく、その会社を気に入ってくれば遠くからでもやってきてくれるということを考えた、採用の仕方もあるというお話も出てきて、これに関してはあまりこれまで考えてこなかった方々も多かったと思います。また、自治体でもそれに支援できるものもあるのだということもわかってきたかと思えます。

それでは、今のお話を踏まえまして、本日議論いただきたいこととして、資料1の7ページ目、バス等の地域交通サービスを支える担い手の確保について、関係者で連携し取り組む方策について、意見交換をさせていただきたいと思えます。特に担い手の確保というのが非常に重要な課題になっております。

時間の都合で、発言者については私の方で指名させていただきたいと思えます。まずは事業者、業界を代表して富山県バス協会から、現在の課題も含めてお話いただければと思えます。小竹委員お願いします。

### ●小竹委員

バス協会でございます。一言、意見を述べさせていただきます。

現在、人口減少や高齢化、さらには2024年問題など、背景に全国的にバス運転手の不足が叫ばれておりまして、近隣県のバス事業者では、かなり以前から運転手不足などを背景とした路線バスのダイヤ改正が行われているところでございます。

例えば、平日に運行している全路線の約4分の1の本数の大幅減便や日曜日の全便運休など、住民に大きな影響が生じる、ダイヤ改正を以前から行っているバス事業者も近隣県にはございます。

そうした中で、富山地鉄と加越能バスが運行する路線バスでは、同じように運転手不足に直面しておるわけですが、貸切バスや高速バスの運行本数を、減便調整するなどして、利用者の皆さんに影響が出ないように、これまで何とか路線バスのダイヤを維持してきたところでございます。

また、先般22日の生活路線バス協議会では、2社から説明があった担い手確保の取り組みが、今日の会議資料の参考資料2のとおり、富山地鉄と加越能バスでは、労働環境の改善や支度金制度の創設など、運転手不足を解消すべく、各社でできることを積極的に取り組んでいると考えておるところでございます。

また、県バス協会としても、日本バス協会で策定されました「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の周知を行うとともに、専門の講師を招き、研修会を開催し、バス業界の働きやすい環境の整備を進めるために取り組んでいるところでございます。

そうした中で、依然として深刻な運転手不足が続いており、富山地鉄・加越能バスでは、現在のダイヤ維持は難しく、この秋にやむなくダイヤ改正をすることになった

こと。また、利用者の皆さんに極力影響が出ないよう配慮した内容のダイヤ改正を実施していることについて、ご理解いただければと思います。

今後も現在行っている取り組みを続けるだけでは、運転手不足を解消することは簡単ではないと考えております。本日の中嶋参考人から講演をいただいたことも参考に、事業者と行政とが連携して、新たな対策に取り組むことができたらいと考えておるところでございます。

また、今日は中嶋さんから全国の路線バスにおける取り組みの紹介などがありましたが、担い手の確保に向けて、県内の事業者がまだまだ持っていないノウハウや知恵も、まだまだあるのではないかとお話を伺っておりました。県内の事業者が、行政だけでなく、こうした専門的なノウハウや新しい視点を持った方の協力も得ながら、新たな担い手確保対策に取り組めるのではないかと感じております。以上でございます。

## ●大西部会長

どうもありがとうございました。

これまで、運転手を確保する努力もされて、何とか路線を維持しようという努力をされてきたところも、現時点でかなり大変な状態になってきているということ。新たに運転手を確保するという点に関して、今日いただいたお話なども踏まえて、まだ取り組めることがあるのではないかとということでお話をいただいております。

実際はかなり厳しい状態にはありますけども、まだやれることが残されているかと思しますので、その点また踏まえて取り組んでいただければと思います。

続きまして、市町村からもご意見いただければと思います。では、先に砺波市の小幡係長からお願いできますでしょうか。

## ●砺波市

よろしくお願いいいたします。

今ほどリッツMC株式会社よりも説明ありましたが、やはり人材の確保というときに、ハード的な整備も必要ですし、またどういったPRをしていくかということも必要なのかなというふうに感じました。その中で、若者なのか女性なのか、既存のバス運転手なのか、どういったところをターゲットにしていくか、そのために現状どういった方が来ているのかというのを分析する必要があるのかなと思いました。

その上で、例えば砺波市の場合であれば、人材確保の手だての一環として、PR映像の制作などをしております。そういったものが、例えば採用の段階でどこかのタイミングで動画があればいいなというようなタイミングがあるのであれば、そういうのを作るのも1つですし、現状どういったものが必要かということ进行分析した上でやっていく必要があるのかなというふうに思っております。

砺波市としては、今やっている採用における動画制作っていうのは市内事業者に限っておりますが、事業者のニーズを把握した上で必要であれば、ほかの事業者にも拡

大するようなことも必要かなというふうに思います。以上でございます。

### ●大西部会長

どうもありがとうございます。

動画作成というのもどういう形で情報リーチさせて振り向いてもらうのかというところで、少し冷静な分析が必要だというそういうお話だったかと思います。どうもありがとうございました。

続きまして富山市の笹倉主幹からお話いただけますでしょうか。

### ●富山市

富山市交通政策課の笹倉と申します。よろしくお願いたします。

本日、中嶋様からのご説明を受けまして、我々も視野を広げて、広域的なところ、もしくは対象者も、若者ですとか、女性というところにも、視野を広げた採用というの必要なのかなというところで感じたところです。

特に女性のドライバーが増えることによって、公共交通の事業全体にイメージアップという側面も働くことが考えられますので、非常に素晴らしい取り組みであったということで参考にさせていただきたいと思っております。今日はありがとうございました。

本市では、各公共交通事業者さんが行っておられます運転手確保に向けた施策について、市の広報ですとか、富山駅南口の駅前にございますデジタルサイネージでの提示ですとか、それからX、旧ツイッターでの配信ということで、直接的な支援ではないのですが、その後方の支援ということで周知の支援を実施しております。

今後、できることからやっていきたいなということで考えております。

### ●大西部会長

どうもありがとうございました。

現時点での富山市さんの施策は後方支援になりますけども、今日のお話を伺って取れる手だては、まだ少しメニューとしてありそうだなというような、そういう印象もお持ちのような気がしますので、その点またお考えいただければというふうに思います。

それでは、続きまして有識者の方々にも意見をいただきたいと思います。

### ●楠田委員

リッツMC株式会社の方からお話あったように、若者や女性の採用が大事になってきていますが、ノウハウを取得したり、環境整備したり、または富山県以外からの採用をしたりということには、スキルやお金が必要になるため、行政のサポートも必要だと思っています。

また、採用後の定着の重要性もあると思います。採用した後で結構辞めてしまう方

も多いため、どういうふう採用したらいいか、育成をしていくかっていうことをしっかり学ぶ機会も大事になってくるかと思っています。

バス会社だけではなくタクシー会社も含めて、採用面についていろいろとお話をお伺いしたり相談に乗ったりしていますと、やはり大手のバス会社さんは人や予算をふんだんに使えるのですけれども、それ以外の会社はノウハウがなかったり、人がいなかったり、予算がないところが結構あって、「こうしたらいいのにね」って言っても、「いや、そういうけど、そうならないよ」ということがたくさんあります。

一方、短期的な視点だけではなく、長期的に取り組んでいくべきこともあります。バス会社に話を聞いていると、やはりどこも働く人が減っていて、課題もいっぱいあります。課題がいっぱいある業界では、人はやはり働きたいと思わないので、例えば、働きたくなるように業界をあげて給与を引き上げたり、自動運転のAIを入れたり、「テック企業を目指す」と宣言して魅力ある企業・業界へと変えていく取組みなど、抜本的な改革みたいなものも必要になってくるかなと思っています。以上です。

### ●大西部会長

どうもありがとうございました。

採用活動に関して、特に採用、育成、定着っていうことを考えるとどの段階でも、それぞれの会社がお持ちのものだけではできない部分も出てくるのかと。そうすると、いろんな方々の意見をいただいたり、採用活動もこれまでと違ったやり方が必要になったりということかと思っています。

また、企業を選んでいただくためには、会社の方が魅力的にならなきゃいけないという非常に難しいことをおっしゃられてはいるのですが、ただそれは真っ当な話で、企業間の競争も採用に関して今後は出てくるだろうと考えると、そうやって自分の会社として魅力は何かを考えていく必要があるという、非常に示唆に富むお話いただきました。どうもありがとうございます。

### ●畠山委員

2つございます。1つは、私の息子はバスがものすごく好きでして、バスを見かけると「バスだ」と興奮したりするので、やはり小さい頃そのような原体験を持っている子がいっぱいいます。今日のお話を聞いて思ったこととして、こういう取り組みの中で、公共サービスの運転手を担っていくということに対して、粘り強く、社会の機運・空気を作っていくということが必要だと思います。どこか1社だけでPRしてバス運転手の環境が改良されるわけでもないし、その1社だけが圧倒的な人気が出るわけでもないと思います。やはりこういう会議体で、県を挙げて、みんなで機運をつくっていく。粘り強く、しかも長く、単年度じゃない、みたいなところがすごく大事なんじゃないかなと改めて思いました。

もう1つは、先ほどの写真、別府市さんでしたか、バス会社の方の間に赤いTシャツの方いらっしゃいましたけど、あのようなコーディネートできる人材をちゃんと作

っていくことが非常に大事なことではないかと思えます。これも先程と一緒にですけど、バス会社やタクシー会社が単独ではなかなかやるのが難しくとも、やはり行政の中に、業界のルールや歴史をわかった上で、コーディネートやプロデュースできる人材がいると有用ではないかと思えます。もちろん、その人がすごいただけという属人性を持ってしまうと、持続性が難しくなってしまうので、しっかりと裏付け、ロジック、データみたいなことを理解した高度人材というか、データも捌けるような高度人材が育成されるとよいかと思えます。

### ●大西部会長

どうもありがとうございました。

今のお話は、まず1つ目は、小さい子たちはバスに憧れがあったりする。それがどこか原体験にはあるので、そのことが少なくとも全く振り向かれないものでもないというところをフックにして、またそれ以外のところも考えながら、業界全体が魅力的なのだということを言っていく、機運を高めていくところが必要であるということ。

また、採用はどちらかというデータを使って冷静に取り組むものと考えて、1つの企業というよりは、いくつかの企業を自治体などがコーディネートして実施するほうがうまくいくはずであるということ。そのハンドリングできるような人材なんかをうまく取り上げて、コーディネート人材として育て上げていく必要もあるという話でした。

今、日本中どこの大学でもデータサイエンス取り組んでいるところで、富山大学でもデータサイエンスに注視してどの学部でも取り組んでおまして、おそらくそういう人材は、数年後非常に多く出てくるかと思えますので、その人材が全体を、データをもとにしたコーディネートということができるようになっていくのかなというふうに思ったりはしております。どうもありがとうございました。

大分時間も迫ってまいりましたので、最後、国の立場から何か発言があればお願いしたいと思います。景山様お願いできますでしょうか。

### ●国土交通省北陸信越運輸局富山運輸支局

富山運輸支局の景山と申します。

国としても、運転者確保対策の支援は行ってはおりますけども、まだまだ運転者の十分な確保に繋がっていないなということを、改めてわかったところです。

今後も公共交通を維持する上で、重要となる運転者の確保、この課題解決の取り組みについては、運送事業者のみならず、国もそうですけど、自治体の皆様も積極的に関わる必要があるなと思っております。以上です。

### ●大西部会長

どうもありがとうございました。

人材確保に関しては、現実的に一番差し迫った課題として各事業者さんが思ってい

ますけども、国・県・市町村、それぞれ様々な取り組みをしてはいるものの、直接的にまず運行するには人材確保が必要であるというところで、その人材確保のために取り組まなければならないものがどういうものかということも、いろいろと情報交換・意見交換できたかと思えます。

もし皆様の方からご意見あれば、1つ2つお伺いしたいと思いますがいかがでしょうか。

## ●新庄委員

富山地方鉄道の新庄でございます。よろしくお願いたします。

私から路線バス事業者の立場で、実際の現場の状況について、これは先ほどから触れられていないようなのですが、それを皆様にお知らせしまして、この課題に関してどう考えているか、非常に難しいことなのですけれども、発言させていただきたいと思えます。

まず、弊社のバス運転手の確保・定着の状況をお話ししますと、確保はそこそこできていますが、定着しないということ。要は、採用以上に離職が多くて、結果、不足数が改善するどころか、さらに拡大する状況になっております。ちなみに、今年の9月からこの8月まで採用は6名、離職は18名という、その18名には定年退職というのも含められますが、そういった状況です。

ではなぜ定着しないか、離職となるかについては、いろんな理由はございますけれども、離職理由で最も多いのが、休みがとりづらい。電車や路線バスなど公共交通は運転手が足りないから、運休にすることは原則できませんので、その不足している部分を在籍している運転手で埋めるための時間外労働の負担。

これが入社前の想定以上に多く、思ったほど休めないからというのが離職の一番の理由と考えています。

ちなみに、路線バス運転手の休みは、弊社の場合は、5週単位で10日休みとなる変形の週休2日にプラスして、有給休暇以外に7日間フリー休暇というものがございますが、それをイメージして入社しても、公休出勤の要請というものがございまして、全員で協力してダイヤを維持する体制のために、基本やはりすべて休むことができないという、ここに一番の問題がありまして、そこを解決しないとどんな施策を行って、採用確保につなげても、この課題の定着の解消にはなかなかならないというふうに思っています。

ですので、これまで大切な従業員にも負担をかけながら、地域の交通事業者としてダイヤであったり、路線規模など、公共交通としてのサービスレベルを減便という手法、要は対処療法で、ちょっと言葉極端ですけど、騙し騙し調整しながら、維持してまいりましたが、もはや減便、一旦改善、けどまた離職、結局また減便というイタチごっこを繰り返さず、地域の公共交通の衰退に歯止めをかけるためにも、利用実態はもちろんですけど、それと運転手の労働力のある程度勘案した経営環境に見直すことの検討と、それへの理解がさらに必要じゃないかというふうに思っております。

そしてその規模から外れる地域。これは県の戦略会議の「幹・枝・葉」でいうと、葉の部分になります。ここはより地域に密着した部分であります。ここの移動手段は、今日の資料にもございますが、鉄道・バス・タクシー以外の様々な輸送資源という言葉を使ってありますけど、そういった輸送資源、スクールバスやライドシェアなどもそうなのですけれども、これらを総合して活用して対処していくことに向けた議論を、もうそろそろ真剣に開始すべきだというふうに思います。

これらは今日の議題の担い手の確保という視点では決してございませんが、既存の本当に必要とされるバス路線網を守るためでもあります。ぜひこのことに関して、自治体の関係者の皆様に喫緊の課題として捉えていただくとともに、事業者が進める将来を見据えたバス路線維持のあり方についても、ご理解をお願いしたいというふうに思います。以上です。

### ●大西部会長

どうもありがとうございました。

新庄委員からは、どのようにして運転手の労働環境を守りつつ、地域の公共交通を維持していくのか。非常に悩んでいるところをお話いただきました。

特に、人材の確保に関しては、確保できたとしても、定着のところに課題があると。それは、結果的には現状の労働環境のままでは、それぞれの運転手さんたちにかかなりの負担をかけていることになって、定着はおぼつかないという課題があると。その労働環境のことを考えると、バスの運行のあり方についても考えていく必要があるというお話だったと思います。

今のお話は筋道が立って非常にわかりやすいお話ではあったものの、どうすればよいか、この会議の中ですぐに結論が出るような議論にはなっていないところではございます。

担い手の確保について、確保できたとしても定着しなければ、なかなか公共交通の維持というところにはならないと。

ですので、事業者としての取り組みでその確保ができた人たちの定着については、改めて検討がいるということにはなるとは思いますが、それ以上に先程お話あったような「葉」のところに当たるような部分、みんなが参画をして、公共交通を作っていくというところに関しては、それぞれの自治体の単位なり、もう少し大きい単位でもいいので、参画を企業さん、住民の皆様、必要とするような取り組み、そういう人たちが公共交通を担う担い手であるという意識を作っていくって、そこはそこで維持をしていただく必要があるというそういうお話だったと思います。どうもありがとうございました。

そろそろ時間になりましたので、担い手確保に関する議論について、私の方でまとめさせていただきます。皆様から多岐にわたって様々なご意見をいただきまして、理解が進むところがあったかと思っております。県内の大きなニュースの1つが路線バスのダイヤ改正の検討ということで、担い手がうまく確保できないという問題があることが、

広く理解をされるようになっております。これまでも頑張ってダイヤは維持されてきたのですが、今までのとおりには維持できないという状態であることも小竹委員からお話があったかと思えます。そして、人材確保はかなり難しい課題ではあるものの、全国の中を見ると様々な取り組みがありそうだと。で、今日は中嶋代表から、全国の事例や取り組みをお話いただいております。まだ取り組んでないところは、いくつもそこの中にはありそうだというお話を伺いました。採用するということに、どのようにして情報を出していったら、こちら振り向いていただくのか。ご意見いただきながら、何か取り組めるところはあるのかなというふうに感じさせていただきました。また、先程畠山委員からは、企業としての魅力やバス業界に関する機運を高めていくというところも、これから必要とされるものになるのかなと思えます。

バス事業者さんの間でも、人材の獲得に関して、今後思いのほか競争が起こっていくことを考えますと、そのバス事業者自体が魅力的なものであるということを説明ができる必要があって、そういうものをうまく今後整えていけるかどうか、そこが重要なところになるかと思えます。

このことに関しては、楠田委員からも、その事業者さんがどういう魅力を今後出していくのか、どういう会社として今後進めていくのかを明確に示したほうがよいというお話だったかと思えますが、その点、選ばれる企業になっていく取り組み、あまり簡単な話ではないですが、様々なこれまでのほかのところで行われていることを参考に、取り組んでいく必要があるのかと思えます。

また市町村でも、様々な取り組みはやっているということでしたが、今回の議論なども踏まえて、各市町村で交通のあり方とか、それから参画する主体というものがどういふものなのか、改めて考えてみていただければと思います。

事業者とか、市町村だけでなく、それを使っている人たちも主体であるということがわかるような、そういう取り組みがあると良いのかなと思えます。

最後、新庄委員から非常に難しい課題があるということをお話いただきましたけども、そのような課題も踏まえて、ただ、公共交通というのは我々生活を考えた上で維持されなければならないという部分があって、ただそれをどのような形で、またそれぞれの事業者が、かなり難しい状況に今立たされているところもあるので、それを踏まえた上での公共交通のあり方を改めて我々も考えていく必要があるというふうに感じた今日の会議でした。

本日の議論は以上とさせていただきます。それでは最後に田中局長から、一言あればお願いします。

## 4 閉会

### ●田中交通政策局長

本日は大きく2つの議題でいろいろご議論、意見交換いただきました。まず1つ目の地域の足の確保についてでございますけども、実態の把握、地域の足の確保を考え

るには実態の把握が重要ですよというような話もありましたし、また交通事業者だけではなくて、医療機関の話とか、福祉、お店の話もありましたけど、交通事業者以外の主体をうまく巻き込んでやる重要性みたいなものもご指摘いただきました。

今日は合同開催ということで、ワンチーム部会の市町村の方にもご出席いただいて、会合を開いておりますので、県としましても、より県内の取り組みが良い形で進むように努力して参りたいと思います。

また、人材確保に関するご議論をいただきました。今日は参考人の方にもご出席いただきましたので、大都市でのマッチング事業でありますとか、営業所の見学会の取り組み、またバス運転手になりませんかというの、設備、広報、啓発、担い手募集の支援など、そういう取り組みも紹介をいただきました。

また、加えまして、データの活用。ここも重要であるということですか、ここも事業者だけではなくて、関係者の連携も大切だというような、様々なご意見をいただきました。

本日いただいたご意見等につきましては、今後の事業の参考にさせていただきたいと思っております。本日はどうもありがとうございました。