

前回会議の振り返りについて

会 議 録

会議	令和5年度第2回高知市地域公共交通会議
開催日時	令和6年2月19日(月)10:00~12:00
開催場所	高知市役所本庁舎6階611会議室
会長氏名	熊谷 靖彦(高知工科大学名誉教授)
出欠状況	別紙「出欠表」のとおり
事務局	交通戦略課 課長 出口 忠彦 地域交通戦略担当係長 片岡 亮 地域交通戦略担当係長 柳生 優子 主査補 西森 綾乃 主事 慶田花 蒼
会議録 事務局：片岡	<p>少し早いですが、皆さんお揃いになりましたので、令和5年度第2回高知市地域公共交通会議を開催いたします。本日は大変お忙しい中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。司会を務めさせていただきます、事務局の高知市交通戦略課の片岡と申します。よろしくお願いいたします。本日の会議は高知市地域公共交通会議設置要綱により公開とさせていただきます。議事に入る前に委員の方の御紹介などをさせていただきます。</p> <p>前任の委員の退任により、新たに委員になられた方を御紹介いたします。・高知市老人クラブ連合会会長 小寺 雅夫 様。・特定非営利活動法人NPO高知市民会議事務局長 尾崎 昭仁 様。以上2名の方は新たに委員となりましたので、よろしくお願いいたします。</p> <p>次に代理出席の方御紹介いたします。四国旅客鉄道株式会社高知企画部長田岡委員の代理としまして、高知企画部主席 川崎様が御出席されております。なお、本日、高知市旅館ホテル協同組合女性部長 古谷委員が所要により欠席されております。本日は委員の半数以上が出席されておりますので、設置要綱の規定により会議が成立していることを報告いたします。次に資料の御確認をお願いいたします。会次第、座席配置図、要綱、委員名簿。それから右上に【資料1】前回会議の会議録、【資料2】令和5年度の主な取組、【資料3】高知市地域公共交通あり方検討結果報告書の概要版、【資料4】令和6年度の主な取組み、【資料5】令和6年度の事業計画及び予算。以上となりますが、過不足ございませんでしょうか。また、本日の追加資料としまして、とさでん交通さんから資料をお配りしております。それでは今後の議事運営は熊谷会長にお願いしたいと思いますので、会長よろしくお願いいたします。</p>
熊谷会長	<p>皆さんおはようございます。それでは私の方で議事を進めさせていただきます。積極的な御意見、またそれぞれのお立場から公共交通に対する御意見をいただきたいと思います。</p> <p>今日は特に、樋口社長が御出席されているということで、より実りある議論ができるんじゃないかなと期待しております。最初の議題、資料1。こちらは前回の議事録ですけども、3ページに近藤委員から路面電車の乗務員の応募が少ないというお話がありましたが、その後はいかがでしょうか。近藤委員、お願いします。</p>
近藤委員	<p>前回お話しさせていただいた状況とあまり変化はなく、退職が多いという状況は続いております。いろいろ対応にあたっての取組みなど行っておりますけれども、まだ乗務員が不足する状態というのは変わっておりません。</p>
熊谷会長	<p>続きまして、5ページの下段に中屋委員から、子どもが乗り物に興味を持つように、結果的には運転手になりたいと思うように、こういった企画があればいいんじゃないかということがありましたが、伊藤委員からこの件に関して何かありましたらお願いいたします。</p>

伊藤委員	とさでん交通の伊藤です。よろしくお願いします。子どもさん向けの出前授業とか、そういったようなお話だったかと思います。ここ3年ぐらいはコロナでそういったイベント等も控えておりましたけど、昨年5月以降、小学校の放課後児童クラブ、7名の参加でしたけど、こちらの方にバスを持って行って、乗り方、ＩＣカードの体験等をさせていただきました。また、中学生2名を職場体験というところで受け入れ等もしております。また、子どもさんではないですけど、いの町の老人クラブの方にも12名ほど参加をしていただき、バスを持ち込んで乗り方であったり、ＩＣカードの使い方を色々体験していただいたというようなことを令和5年度は実施しました。
熊谷会長	どうもありがとうございました。その他、前回の話につきましてコメントとかございますでしょうか。なければ議事の2の説明を。
事務局：西森 事務局：柳生	====資料2説明==== ====資料3説明====
熊谷会長	盛りだくさんな内容ですが、今日初めて出席された小寺委員や尾崎委員、何か御質問がありましたら、御意見ありましたら。
小寺委員	乗用タクシーの利用者数について、相当右下がりなんですけど、資料のグラフは令和2年度までなんですけど、状況についてもう少し詳しく教えていただきたいです。
明石委員	高知市ハイヤー協同組合の明石でございます。日頃は大変お世話になっております。タクシー業界の現状というお問い合わせでございますが、令和5年5月のこの公共交通会議の席で申し上げましたとおり、現在あまりタクシー業界は極端に成績が落ちたとか、極端に上がったとかというような状況ではございません。やや下降線をたどりながら、その日その日を暮らしておるのが現状でございます。そこでですね、令和5年の年末から正月の状態を簡単に分かる範囲内で御説明をいたします。高知市のデマンドタクシーを含むタクシー業界全体の利用者でございますけれど、これはコロナ前、令和2年2月以前の状況と比べますと、現在でも20%ぐらい減少でございます。最近では、対前年度は徐々に回復をしつつあります。徐々に回復です。大幅に回復ではございません。お客様が目に見えて増えたとかかそういう状態ではございません。この原因を何かと申しますと、県民市民の方々の生活様式がコロナを契機に大きく変わった。特に夜の街の移動人口は現在でも減少をしております。また、日中のお客様の移動も、先ほど御指摘の通り、高齢者を中心に回復が非常に悪い、マイナス成長というような状態です。対前年、去年に比べましたら、今年は伸び、お客様の利用状況、売上は10%増ぐらい回復しておりますけど、相対的には危険水域にあるということは間違いございません。そこで、本日の議題のデマンドタクシーの件でございますけれど、今後このデマンドタクシーの台数を増やせば、公共交通機関としての利用者は増加する。これは間違いなく増加します。従って、自治体の方もデマンドタクシーは一般のタクシーと同じ扱いではなく、そこには格差をつけて取り扱わねばならないと思う次第でございます。現在、高知市でデマンドタクシーを運行しているところはさくらハイヤーと福井タクシーです。この2社に続くタクシー会社がない。その理由は色々あります。タクシー会社のドライバーの不足。そして問題はそのデマンドをやっているさくらさんにしろ福井タクシーさんにしろ、あまり採算が良くない。デマンドに特化して話をすれば、経営が非常に苦しいというのが現状でございます。従いまして、デマンドタクシーを増やし市民の方々の移動権を確保するためには、絶対に支援が必要。また、デマンドタクシーをやろうという事業者を増やすためにも、絶対に支援を増やすことが必要です。日本全体のタクシー会社の中でも、デマンドタクシーから撤退をする、採算が取れないから撤退をするという会社が最近非常に多くなっています。このあたりを、この会においても、高知市役所さんにおいても、考えねばならない時期に来ております。思いつくままの話でございますけれども、運転手さんもタクシーは徐々に増えておる、お客さんも徐々に回復しているというのが現在の状況になります。

熊谷会長	デマンドについては、他の地域に比べて、高知市は非常にうまくいってるんじゃないかなと思ってたんですが、必ずしもそうじゃないという御意見。高知市さんいかがですかね。
事務局：出口	先ほど明石委員からデマンド型乗合タクシーの拡充に触れるような御意見をいただきました。デマンド型乗合タクシーとは、路線バスに代わって、タクシーで公共交通を担うということで始めたものでして、現在、周辺部12地域でバスに代わってデマンド型乗合タクシーを運行していますが、明石委員も触れられた通り、確かに運行している事業者さんからはいろいろ御意見をいただいているところですので、タクシー運転手数もここ15年ぐらいで半数ほど減っている状況ですし、採算性についても御意見もいただいているところなので、またそれらも踏まえまして、見直しを検討しているところです。
熊谷会長	あと関連して、コミュニティ交通、これは量販店の協力を得たデマンド型タクシーの発展形なんですが、量販店さんの反応はどうですか。
事務局：出口	デマンド型乗合タクシーは基本的にはバスとタクシーの結節点まで行く公共交通ですけど、さらに発展させたということで、地域の量販店にも運行できるという。少し拡充させた形がコミュニティ交通でして、高知県内の量販店さんは、サニーマートさんだったり、サンシャインさんも協力的でして、コミュニティ交通の駐車スペースを構えていただいたり、店内には待合スペースも構えていただいたりしています。 今後はサイクル&ライドだったりパーク&ライドだったり、その他連携する事業も取組もありますので、そういったところの取組を深めていこうということで、こちらについても今検討しております。
熊谷会長	どうもありがとうございました。
尾崎委員	NPO高知市民会議の尾崎です。様々御報告ありがとうございました。1点ちょっとお聞かせていただきたいんですが、あり方検討会の3ページの「自動車運転者の労働時間等の改善基準」というところで、令和6年4月から改正されて始まるわけなんですが、それに向けた具体的な対応策というか、減便なのか廃止なのか、そういった案というのはどこまで考えられていらっしゃるのでしょうか？
伊藤委員	4月から路線の減便とかいうことは、今のところ特に考えてはおりません。基準は4月から改定されるということで、昨年10月に一定それを見越した路線の減便であったりとか対応は行っておりました。ただですね、後ほど当社の資料でまた御説明をさせていただきますが、減便等の実施はしたんですが、一瞬ちょっと緩和されたぐらいの状況となっておりますので、また後ほどは資料等で御説明させていただきます。
熊谷会長	運転手の立場で、白木委員から御意見いただけないかと思いますが、いかがでしょうか。
白木委員	労働組合の私鉄高知県連、とさでん労働組合の白木と申します。人手不足というお話もありましたし、退職が増えていっている一方で採用が進まないというお話もありまして、大きな要因としては低賃金で長時間労働になっているというのが実態としてあるんだろうというふうに思っております。全産業との基本給の比較等で言いますと、一般の仕事ですと月31万ちょっとのところですけども、私どもの労働組合の中の実態調査でいきますと27万円ぐらいという実態になってますし、合わせてとさでん交通で言うと、もっともっと少ない、21万ちょっとというような実態になっております。また、1日の働く時間が長いということに加えて、拘束時間がとても長くなってしまっています。朝夕にどうしても便数を増やすという兼ね合いがありますので、朝出てきて夜遅くまで働くということで、間に長い休憩があって、待機室で長い時間いないといけないというようなことにもなります。そういった実態が辞めていかれる方からもやはり聞こえてきますし、自分と家族の生活を

	<p>将来にわたって支えていくには不安が大きいということで、より条件のいい所へ転職を考える方もおられますし、同様に求職者の方にも同じことが言えるのかなというふうに思っております。将来性ある企業、業種に行きたいというのを考えるのが当たり前ですし、大変な経営を強いられている会社で働いてみようかなというふうになかなか普通は考えないところがあるんだろうというふうに思っております。また合わせてですね、長時間にわたる運転業務がもたらす健康へのリスクということもございますので、脳疾患、心疾患のリスクが非常に高くなるということがございます。それを回避するためには、一定、1日の労働時間ですとか休憩時間、さらには休日数、こうしたことを適正な水準に保たないといけないということもあります。合わせて、人の命を預かって運転をしておりますし、日々変わっていく道路状況の中での運転でございますので、重大事故のリスクというのも排除できないというところがございます。いくら優秀なドライバーであったり、ベテランのドライバーであったとしても、事故の可能性をゼロにすることは不可能であろうと思っております。そうした厳しい大変な仕事であるからこそ、労働時間や賃金が一定守られるべきところなのに、それが行われていないというところで、人が辞めていく、入ってこないという実態があるんだろうというふうに思っております。</p>
熊谷会長	<p>2社が合併するときに感じたんですけれども、非常に厳しい労働条件の中で頑張っておられるな、というのがありました。今のお話も変わらないなと思います。なかなか言う言葉がないんですけども。御意見等がありますか。</p>
白木委員	<p>追加で申し訳ないです。非常に厳しい労働条件で働いてるっていうのは、働いている側も認識してますし、当然会社側も認識しています。第三セクターというような形で運営をしていただいている、県民市民の皆様に支えていただいている事業者ですので、自分たちの意見ばかりを言えないというところがありますので、お互い分かった上で頑張っていこうと努力を続けているというところではあるんですけども、これが抜本的に解決できるような方法っていうのはやっぱりなかなかないということですし、「会社ももうちょっと努力いろいろしてください、利用が増えるように」とか「収支が改善されるように努力してください」というようなお話もよく聞くんですけど、あと減便とか路線の廃止で非常に不便になったという話も当然そうではあるんですけども、役員を始め、管理職、職員全員が一生懸命働いておりますので、大変な思いをしながら頑張っているということ。すいません、合わせてちょっとだけ追加です。</p>
熊谷会長	<p>ありがとうございました。社長さんから後でお話もありますんで、じっくりお話を聞ければなと思います。1つだけ教えて欲しいんですが、「ばすこっち」が「いちごロケ」になるのはどういういきさつで。</p>
とさでん担当	<p>バスこっちなんですけれども、経年劣化が激しくて、次期システムに移行せざるを得ないという状況になりました。現在はスマートフォンを搭載してそのGPSで位置情報を取ってるんですけども、スマートフォンの修繕ができないような状況になりまして、故障も激しくてですね。そういった状況もあって次期バスロケーションシステムを運用すると。また、ランニングコストなんかもですね、現状のものよりもかなり安価に運用ができるということで、そういったものにしました。また、結構大きなところなんですけれども、国の定めている標準的なバスロケーションシステムGTF Sをちょっと整備しようということになりまして、それですとGoogleとかでも御利用いただけるということで、さらなる改善を図るために運用を決めました。「いちごロケ」というのは元々のバスロケーションシステムの名前、販売されている商品の名前でして、サービス名、お客様が見る用のものは、マイ時刻表という名称、まだ仮定ですけども、お客様が見る用ののはまた別のシステムにはなります。</p>
熊谷会長	<p>それでは時間もありますので、次の議題に移りたいと思います。次の議題の令和6年度の主な取組について、事務局からお願いします。</p>

事務局：柳生	=====資料4説明=====
熊谷会長	あと、とさでんさんの方から説明があるかと思います。伊藤委員お願いします。
伊藤委員	<p>とさでん交通から出している資料、まず1を御覧ください。こちらの表はですね、バス・電車の乗務員の推移、また今後の予測について、表した資料となっております。先ほど高知市さんの資料の中にも乗務員不足、平均年齢とかそういったお話もございました。また、先ほど資料の中には10年後には11名になるとかというようなお話もございました。これは昨年段階の話となります。こちらの資料はですね、そこから退職者等の捉え方を若干、その後変えております。それで最新の予測値となっております。表の見方はですね、令和5年の3月末を基準に、増、採用は過去3年の平均で試算、減については、退職ですね、65歳を定年退職、また自己都合退職の平均値より試算をしております。上段がバスになります。バスの推移表を見ていただきますと、前年度、昨年3月末は185人、本年度、今年3月末は178人と予測しておりましたけれど、令和5年12月1日時点では177人となっております。予測値以上の減が続いているという状況です。また、5年後、令和10年には116人、約3分の1の乗務員が減になるという予測となっております。こちらの乗務員数は、路線バス、高速バス、貸切バス、こちらの乗務員を合わせた数字となっております。また、在籍されている乗務員の年齢構成になります。2月時点、直近では60歳以上が40名。55歳以上で見ますと、今現在87名、約半数は55歳以上となっております。下段の方にあるのは電車乗務員の推移表となります。電車の方もバスほどではございませんけど。減少の予測となっております。続きまして、裏を御覧ください。こういった乗務員状況ではございますけど、乗務員の確保に向けた取り組みを積極的に取り組んでおります。ホームページへの掲載、営業所見学会、県外で開催される企業の説明会、大阪とか名古屋にも出向いております。また、県内高校の卒業生に向けての高校訪問、YouTube 配信など行っております。また、社内制度におきましても、免許取得にかかる費用の支援、家賃補助。宿泊施設の準備なども今現在進めております。続きまして、資料3を御覧ください。路線バスの利用状況について表しております。利用者につきましては、ＩＣカードの利用者の状況となります。期間は令和5年4月から7月までの4ヶ月間の利用状況です。上から、左側が性別、そして年代別となります。利用の多いところでは、10代の学生利用、また50代から70代の利用の多いところが見て取れます。中段にありますのは曜日別であります。平日は、平均してだいたい5,000人強の方が日常的に利用されているものと思われます。券種別では大部分が大人カードとなっております。大人カードのうち、18%は65歳以上のナイスエイジカードが占めております。続きまして、一番下、こちらは時間帯別の利用状況となります。見ていただいて、通勤通学利用の朝の7時台が突出しております。その後、夕方、16時から18時にかけて帰りの利用が見られます。また、中間時間帯におきましては、65歳以上の利用割合が高くなっているところが見て取れます。こちらの時間帯別グラフの方がですね、1日の乗務員とか車両の動きに非常によく似ております。朝の7時台の需要に合わせて、やはり便数も多く運行しております。乗務員、車両も多く必要とします。この時間帯の便数を、朝の便数を見直さないと今言われている乗務員不足には対応できない状況です。そして先ほどからお話がありました、今年4月からの労働時間の改善基準告示によりまして、休憩時間、仕事が終わってから翌日勤務までの時間が8時間から9時間に見直しをされます。今は、例えば7時台の一番便数の多い時間帯、こちらを運行するほとんどの便は朝5時台、6時台の出勤がほとんどとなっております。例えばですけど、22時、夜の10時に終了して、翌日の朝6時に8時間空いて出勤は可能ですが、これがこの4月から9時間開けるとなると、前日は21時には終了しないと6時の出勤はできなく、7時台の運行は厳しくなると、こういったことが起こります。また、こういった休憩時間とか1日の拘束時間も改正されます。拘束時間は16時間から15時間になる。こういった改正も含めて、非常に乗務員不足の中、対応がますます苦しくなる、しんどくなるというのが現状でございます。続きまして、資料4 バス停別の利用状況、こちらの方を御覧ください。こちらが昨年の4月から7月までのＩＣカードによる高知市内の停留所の1日あたりの利用状況を示しております。ピン</p>

	<p>クのところ乗車、青のところ降車。枠外の数字が1日あたりの利用者数。赤で強調しているところは1日1人未満を表しております。こうしてみると市内の南部、また、中心部北側辺りに赤の目立つエリアがあるのかな、というところが見えてまいります。また、先ほど言いました、乗務員不足とか労働時間等に対応するためにですね、こういった利用状況、こちらの路線図には出ておりませんが、こちらの路線から近隣の市町につながっている路線もありますので、そちらの部分も含めて利用実態とか、また運行経路が重複している路線などが今年の10月に向けての路線の見直しの対象になるように今検討しております。続きまして資料5を御覧ください。こちらの方は路線別の収支状況となります。これは令和5年補助年度になりますので、令和4年10月から令和5年9月までの1年間の路線の収支状況、補助金の資料となります。一番左端の路線ナンバー1から10番は国庫補助路線です。こちらは複数の自治体をまたぐ幹線系統。国、県及び関係する市町の補助を受けて運行しております。右下のピンクの色付けをしている部分を見ると、国、県、高知市からの補助金が1億4,200万。この表には表れていませんけど、他の市町からの補助金が2,600万ほどあります。これを受けても事業者の負担、すなわち赤字は9,200万となっております。下の2行につきましては、高知県と関係市町による補助を受けている補助路線です。裏面を御覧ください。中段から上、路線ナンバー31までが高知市の単独の補助路線となります。こちらの方も見ていただきますとピンクで色付けしている部分、こちら1億1,000万の補助を受けても約9,800万ほどの事業者負担、赤字ということになっております。ナンバー32以下につきましては、こちらは補助を受けていない自主運行路線となります。若干ですが、100万ほどの黒字となっておりますが、全体で占める運行キロベースの割合で見るとわずか4%ほどということになっております。最後に、一番下に全路線の合計を示しております。当資料の国県高知市の補助金2億5,600万とこの資料に現れていない他の市町の補助金2,900万、こちらを受けても路線バス事業としては約2億の赤字ということをこちらの表で表しております。資料の説明については以上でございます。</p>
熊谷会長	<p>では、ここで社長の樋口さんが見えなので、樋口さんからお話を伺いたと思います。</p>
とさでん 樋口社長	<p>とさでん交通社長の樋口と申します。日頃は皆さまから大きな御支援、御協力をいただきまして誠にありがとうございます。私の方から補足的に、資料7という資料をお付けしておりますので、この内容等について説明をさせていただきたいと思っております。弊社の路線バス事業の状況について、経営面から補足説明をさせていただきたいと思っています。直近の2023年、一番右の欄、こちらは先ほど説明させていただいた資料とほぼ同じになっています。少し違うところもありますが、アウトラインは一定御理解いただけるかと思うので、この資料で御説明させていただきます。この資料は、見出しに記載のとおり、バス路線で生じた赤字額とその赤字をどこがどう負担してきたかについて、2016年から直近の2023年までの7年間の推移を示したものでございます。一番上の表の「年間実車走行キロ」は、2016年には年間453万キロ余りであったものが、乗務員の減少等により、一つ下の「A国庫補助路線」の表の2行目に記載しておりますように、安芸線や須崎線など長い路線を他社に移管するなどして、2023年は271万キロ余りにまで減少しています。現在はさらに減少しているという状態です。この271万キロの内訳は、A国庫補助路線46%、C高知市単独補助路線41%で、E自主運行路線は4%となっております。国庫補助と市単補助が大部分で、全体の96%が補助路線という状況であります。その下の表は、路線の補助区分ごとに掲載しております。一番下の「合計の表」を見ていただきたいと思います。2020から2022までの欄にブルーの色付けにしていますが、この3年間は新型コロナの影響で収入が落ち込み追加補助があるなど、横並びで見ることができないので、あくまで参考としていただきたいと思います。まず、一番下の行の欠損額総計の推移を見てください。欠損額（赤字額）は少しずつ増えてはいますが、増加の割合は下がってきています。次にその上と、もう一つ上の補助金額の合計欄と、ピンクの事業者負担の金額の推移を見ていただきたいと思います。補助金は7年間で約1億円、コロナ前の2019年からでも4,600万円減少する一方で、事業者負担は、7年間で約2億円、コロナ前の2019年からでも7,100万円以上増加し、2023年は2億円に至りました。その割合は41.5%。赤字の内、6割は補助金で</p>

	<p>補填されるけれども、4割以上が自社赤字として残るということでございます。これは極めて異常なこととして、弊社の子会社4社は、ほぼ100%が補填される。県内でも、一番低い会社でも95%ぐらいではないかと思います。その時々で最善の努力を続けてきて、500万円の赤字が2億円になった。とにかく2億円という金額は、とてもほかの事業でカバーできる額ではなく、これが続けば持ちこたえられないことは明らかということで、全国にもこのような路線バス事業者はないのではないかと思われます。なぜこのようなことが起きるのか、下に説明を記載しています。詳しい説明は省略しますが、2のア、イに記載のとおり「補助対象経費に上限額が毎年設定されること」と、「増収の努力が返って事業者の首を絞めること」、つまり増収の努力をしても、補助路線（現在96%）では、自社赤字は増えることはあっても減ることはないというふうになっております。2億円の自社負担を減らさないと事業継続が困難な状況ですけれども、そのためには、事業者としては、事業費を減少させるしかない状況でございます。自治体の事情も踏まえ、残された方策は、3に記載のように、「上限の見直し」と併せて「走行キロを縮小していく」しかないのではと考えています。また、人材確保の観点からも、制度改善は極めて重要ということをも4に記載しています。最後に、なぜ本日このような資料を出ささせていただいたかを御説明させていただきたいと思います。とさでん交通は、コロナ禍から順調な回復を続けております。ただ、この弊社の路線バス事業は、今御説明したように、蟻地獄のような状況で、持続可能とは全く言えない状況でございます。本日は、地域の今後の公共交通について御審議いただく委員の皆さまに、現在の路線バス事業経営の実情と、行政によるバス路線維持の仕組みを御理解の上、実りある御協議をいただきたいと思います。現状及び課題を御説明いたしました。もう少し申し上げますと、私は15年ほど前に県の公共交通課長となった時から、この制度の問題点を認識していました。よくできた制度ですが、都市部で黒字路線が少なければ行き詰るという問題点がございます。とさでん交通でも、統合による規模拡大で一時は落ち着いていましたが、制度の改悪や乗務員不足等による運行キロ縮小によって、コロナ前から問題点が急速に顕在化しつつありましたので、私は、社長就任以来、この状況を改善することが私の最大の使命と考え、これまで様々な努力を重ねてきました。しかし、昨年来、政府与党も巻き込みこれ以上ない規模と内容で、日本バス協会を挙げて上限見直しの要望活動を行ったにもかかわらず、先月、国としてこの上限制度を改めることはしない結論となったことが判明しました。つまり、地域の事情に合わせたバス路線維持の仕組みは、自治体と住民の皆さん、利用者でもあり有権者でもある皆さんと事業者とが話し合って決めてください、ということになったと理解しています。私は、地方の都市部でも「必要とされる」バス事業が成り立つルールを作って、若者が将来に希望を持ってバス乗務員に就職できるように、何としても現状を変えたいという思いで、現状の問題点を明らかにしたうえで建設的で現実的な議論をしていただくために、普通の企業なら出さないような資料をあえて出したものでございます。しかし、本日の資料を基に弊社や路線バス事業に対するマイナスイメージが拡散しますと、乗務員不足はますます深刻になります。乗務員不足に拍車をかけることにならないように、報道機関の皆様方におかれては、何卒御配慮をお願いしたいと思います。この資料と私の分析、考えについては、国、県、高知市の見解もこの場で是非聞かせていただきたいと思います。長くなりましたが、以上で終わります。貴重なお時間をいただき、ありがとうございました。</p>
熊谷会長	<p>ありがとうございます。非常に厳しい現状の説明をいただきました。補助金制度の問題点というか、そういうことも含めて国、県、市の御意見を賜りたいということですが、いかがでしょうか。</p>
宮野委員	<p>高知運輸支局輸送・監査部門の宮野です。 今日このお話をお聞きして、運賃の値上げの話も含めてですね、いつするしないというところも含めてなんですけど、おそらく事務局とは少しずつお話し合いとかされてるものだと認識はしてるんですけれども、国の方の意見をというところであつたんですが、一つ私の方がお聞きしてるのは、制度の中で、なかなか事業者の方で、例えば利用者を増やして収入が増えたとしてもですね、結局、補助金が減らされてしまうので、そこは事業</p>

	<p>者さんの利益にならないという話は以前からお聞きしててですね、その点について運賃を値上げする際に少し制度を変えていこうという話があるというのはちょっとお聞きしています。支局の立場なので、詳しいところは把握できてないところもあるんですけども、そこは少し事業者さんのためになるのかなと。国の方としてもですね、人材確保のためにですね、バス事業者さんに限らず、タクシー事業者さんであったり、トラックの事業者さんだったり、鉄道の事業者さんも同じだと思うんですけども、一つは燃料費がウクライナの方の戦争以降高止まりしてるっていう事ですね。それから、原材料費もそれに加えて高止まりしているという状況があつてですね、その点は利用者の方にも少しずつ負担をお願いしていくというところは考え方としてはあるのかなと思っております。私からは以上です。</p>
熊谷会長	<p>ありがとうございました。ほか、県の方、何かありましたら。</p>
鍵山委員	<p>県の中山間振興・交通部の鍵山でございます。県としましては、今日もいろいろと御説明いただきましたとさでん交通さんの課題、こういったことにつきましては日頃からできるだけ情報共有させていただいておるつもりでございます。課題解決のための県としての予算、そういったものも来年度、令和6年度予算に向けて検討もしてまいりました。一定ですね、来年度の予算案にもそれが反映できたのかなとは思っております。具体的には先ほど説明を行いましたような国の補助路線。不合理な補助制度、そういったものを是正するためのですね、県の独自の追加補助でありますとか。車両購入をする際にですね、なかなか国の補助制度だけでは足りない部分がございますので、そういった部分を補助する制度でありますとか。さらに言えば運転手の部分で言えばですね、これまでも転職活動のための支援策、色々やってまいりましたが、それをさらに来年度は拡充して事業を実施して参りたいつもりでございます。県としましてはですね、引き続きですね、とさでん交通さんでありますとか、高知市さんをはじめ沿線市町さんと連携を図りながらですね、できるだけ必要な支援ができるように検討していきたいと思っております。</p>
熊谷会長	<p>それではですね、今の社長の話とか、先ほどの白木委員の話も含めて、ぜひ、利用者市民の立場からも御意見いただきたいですが、いかがでしょうか。</p>
長尾委員	<p>高知市町内会連合会の長尾です。去年の5月の会議から間もなく1年ですけど、今日の説明を聞いてびっくりして。公共交通はもう終わりじゃないかというような個人的な思いをしたところでございます。終わりにには絶対なるべきじゃないと皆さんも同じ思いだと思います。何点かちょっとお聞きしたいんですけど、去年の秋もですね、路線の再編成をされました。特に土曜、日曜は皆無。私も土曜、日曜はよく会でバスで街へ来るんですけども、以前はまだ1時間待ったら便があつたんです。去年の10月からそれがありません。</p> <p>また、今日も乗って来た鳥越線は市の単独補助ということで、ほとんど黒字に近い。以前は黒字路線でしたけれども、コロナになってから補助路線になったんですけど、今日なんかもういっぱいですよ。今日9時3分のバスで来ました。いっぱいです。朝も7時台は満席なんです。鳥越線。それが運転手の不足ということで、土曜、日曜がどんどん減ったと。他の路線も一緒だと思います。去年も言いました。もう路線の再編成はありませんか、と質問をしました。そんな中でこの資料の3の中にもう10年くらいした運転手がおらんとなると。タクシーも一緒ですけど、おらないようになっていくという資料が資料3の3ページにあります。そのようなところで、運転手で色々なメニューで、相当な苦勞をしていることは資料をみて分かるんですけども、それでも運転手がどんどん減っていくという状況がよくわかりました。運転手確保がどうしても必要だと思いますけど、とさでんさんから社長が来ていただいておりますので、ぜひですね、もう少し詳しく、運転手の確保について、国の方も県の方も支援がしたいという方向は先ほど申し上げていただいたところでございますので、もう少し詳しくお願いしたい。それから、先ほど言いましたバス路線の再編成がまたあるかどうかもお聞きしたい。資料を見ますと、赤字路線はやめざるを得ん、という資料になっているようにも見えます。その時に、国、県、特に県は、この補助金の表見ま</p>

	<p>すですね、合計のところですよ、国はだいたい横ばいでございますけど、県はずっと補助金下がっておりますね。高知市の方は40%、35%でずっと推移されております。先ほど鍵山副部長は令和6年度の予算は増額予算を組んでいるという説明でございました。</p> <p>高知市には高知県の半分以上と人口比率があり、よそと違う。高知県独特の人口構成になっておりますので、全体の人口比から言うたら言い過ぎかもしれませんが、50%といっても、おかしくない比率じゃないかと思います。そういうことで県の方もですね、第一株主でございます。社長も県出身でしたので、県のOBでございます。きつい言い方かも知れませんが、申し訳ないですけどぜひですね、そういうところも第一株主として、高知市と歩調を合わせて公共交通を確保する、そういう政策をですね、ぜひ積極的にしていただかないとですね、我々高知市民、ひいては県民がですね、ひとつもできない。お家でじっと座ってあっち逝くのを待ちよるかということにならざるを得んです。今、人生100歳の時代になっております。お年寄りも元気で100まで生きようと頑張ってます。ただ100歳まで生きるためには外へ出んといかんです。外へ出るためには、バスなり電車なり、公共交通に乗らないとですね、街に出れません。ぜひそのような施策につきましても、きつい質問でもございますけれども、運転手の確保、それから再編成、県の方の支援はもう少し市と同じように歩調を合わせてほしい、3点の質問でございます。お願いいたします。</p>
熊谷会長	3点ございましたが、最初に県の方からの御意見をいただきたいなと思います。
鍵山委員	資料を見ますと、県の方は2023年度からかなり拡充をしているのではないかと思います。先ほど申し上げました来年度の拡充策で言いますと、この予算以上の額を予算案としておりますので、かなり県の部分は拡充されると思っております。それから運転手確保についてはですね、これまではいわゆるマッチングイベント、大阪とか東京で開催するイベント、そういったものを支援しておりましたけども、それに追加して、外部から人材確保する際にですね、給付金のような形で、一定お金を支払ってでも確保すると、かなり強力な施策になるのではと思っておるんですけども。そのような形で強い支援を行うという6年度の支援です。
熊谷会長	よろしいですか。県の決意みたいなものをお聞きできるのかなと思ったんですが。公共交通は、県としても当然なことながら不可欠だという風に考えておられるということ。
鍵山委員	今後もとさでん交通と寄り添いながらですね。必要な支援はしていくという形で。
長尾委員	<p>心強いお話をいただきまして、この表以上の予算を確保して、人材育成も県が積極的に支援をしていただくという。本当に心強い。御回答いただきましてありがとうございます。</p> <p>100まで生きるというのが我々年寄の合言葉になっておりますので、元気で生きるためには、どうしても公共交通に対する、タクシーもちろん運転手の確保に非常に苦労しゅうということをお聞きしておりますのでですね。</p> <p>色々なやり方、この資料にも運転手さんの確保については、いろいろ努力をされている。また、二種の免許を取るのも大型免許を取るのもなかなか費用もかかりますし、そういう費用も支援をすると、満額支援するというような、そういうのは積極的な支援を行政がせんと、なかなかもう無理だという時代になっておると思うんです。</p> <p>我々も年金生活ですので、運賃も3倍も4倍も上げてという話もこのペーパーに載っております。それはもうやめれんと思います。ただ、2倍ぐらいが限度じゃないかと思っておりますが、そういうところ、そういう場合にはぜひ行政の支援をお願いをこの場でしておきたいと思っております。ありがとうございました。</p>
熊谷会長	ありがとうございました。ほか、とさでんさんの運転手不足について、これまで色々やられたことは御説明あったんですが、今後何かお考えとかあるんですかね。戦略的に何か動くとか、そういう風に考えておられることは。

伊藤委員	<p>乗務員不足につきましては、先ほど資料でも説明いたしましたとおり、多岐にわたった取組を行っております。そうした中でですね、この1年間、今年度、今のところバスの方でいいますと、それで採用できたのが正直1人。それを退職者が全然上回っているという状況から、現状となっています。ただ、こういった取組は今後も続けていきますし、これからまた確保に向けた何かがあれば、積極的に取り組んでいきたいと考えております。</p>
熊谷会長	<p>東京なんか見てると女性の運転手さん結構いるんですけども、そういうのは何か考えられておられるんですかね。</p>
伊藤委員	<p>女性に限定してというのはそこには考えてはないですけど、体験会等におきましては、女性の方も来られる場合もございます。採用につながるという状況はなかなか見られないです。</p>
とさでん 樋口社長	<p>すいません。後ろから失礼します。</p> <p>女性の話で申し上げますと、県の方も女性ドライバーということに注目をしてですね、県外のバスの運転手を募集する会社があって、そこが女性をターゲットにした運転手確保策ということでいろんな取り組みをされております。そこと一緒に勉強会したりとかですね、そういったことで女性をターゲットということは頭に入れてやっております。それと、この人材確保、資料7の一番下の方にも書かせていただいておりますけど、やっぱりバス業界だけでも同業他社との獲得競争みたいになっておりますけども、もうバス事業だけではなくて、いろんな業種で人手不足ということがあって、県全体というか、日本全体で人材をいかに確保するかということに取り組まれておられますので、その中で路線バス事業で言えば2億円の赤字を埋めないかんというハンディを負いながらですね、組合の会長さんからも話がありましたけど、やっぱり給料をですね、採用というか、応募する方は何を見ているかという、やっぱり給料を見ているというふうに多くの方が重視されているということをお聞きます。ですので、この点なんかも改善できたらしていきたいという思いがございます。けれども、なかなか補助金もいただきながらの事業でもございますし、それを大きく伸ばすということも現実には難しい。そうすると働きがいであったり、あるいは会社の環境とかそういった部分をアピールしていくことが必要かなということで、そういう意味で、今日の資料は本当は出たくない。要するに、バス事業というのは社会インフラ、県民の皆さんの生活あるいは事業活動の基盤となる部分であって、やりがいのある、きちとした対応すればお客様にも「ありがとう」と言ってもらえるような仕事であります。ですので、そういったそのやりがいという面をですね、強調していくというようなことも必要かなと。今年のお正月に会社で幹部職員を前に話をしましたけれども、「とさでん交通はこんなにいい会社や」と、「やりがいもある」ってというようなことを口コミで広げてもらいたい。どうしても自分の会社のことは「もういいよいいよ、給料も安いし」みたいな話をしがちではないかと。それが乗務員希望の方が増えない一因にもなってるんじゃないかというようなことを話をさせていただきました。全国でバス事業、それからバス事業以外にも含めて、人材が足りないという状況の中ですので、なかなかやっぱり急に改善するということは難しいんじゃないかというふうに思ってます。それと、やはり利用される方々の安全をどうしてもこれが一番に確保しなければなりませんので、やはり何歳になってもできるということにはならないので、どうしても65ぐらいでですね、退職していただくと、その後臨時職員のパート的な形で来ていただいている方もいらっしゃるんですけど、やはり平均年齢が55とかいうような中でですね、無理をさせるっていう事も安全上ですね、なかなかしがないというようなこともございましてですね、まあ、現状になっております。</p> <p>ただ、公共交通を守るという目的で、県、高知市はじめ関係の自治体で出資された会社でございますので、最大限の努力をしたいと考えております。皆さん方も、自分の息子、娘、あるいは孫に「とさでん交通へ行きや」「入社しいや」って言えるようにするためには、会社としてどんなことをすれば、自分の子ども、孫を入社させるということになるのか。またそういった面でも、メールでも構いませんので、お聞かせいただければというふうに思います。以上でございます。</p>

熊谷会長	<p>ありがとうございました。今日初めて出席の尾崎委員、もし、何かコメントとか御意見ありましたらお願いします。</p>
尾崎委員	<p>乗務員の確保に向けたお話がありましたが、今の若者世代、10代も含め20代30代の人たちは、休みの日っていうのは結構重要視してるかなという印象があります。週休2日制で祝日もしっかり休めるというところが、働く、就職先を選ぶときの条件としてあったりするなという認識があるんですけど、現状のとさでんさんの働き方については、お休みが、ホームページの求人の方を見させていただいたんですけど、月7日、年間についても100日にもいってない現状で。なかなか休みが少ないなという印象を受けました。そういう状況で、今の若者世代が、お休みがかなり少ないというお仕事に対して就職したいかと言われると、正直あんまりそうじゃないのかなという印象がございします。それから、資料の2つ目で様々な取り組みを書いていたんですけど、人を集める手法であったりとか、いろんな機会の確保というのは挙げていただいているんですけど、この中に働き方、より働きやすいところっていうのをぜひやっていただきたいなというふうに思います。今回様々な取り組み書いていただいているんですが、私どもNPO市民会議がですね、子どもが運営するまち「とさっ子タウン」という取り組みをですね、毎年8月にさせていただいているんですけど、そこでとさでん交通さんに出店していただいていますね、路面電車のお仕事というのを子どもたちに提供していただいているんですけど、今日の資料にはちょっとなかったんですけど、路面電車のお仕事、子どもたちからすごく人気があるんですね。今まで10年以上「とさっ子タウン」開催してますけど、毎年人気の職業で子どもたちが体験をしています。そんな子どもたちがですね、実際大人になった時に就職してくれたらいいなと思いながら、とさでんさんと一緒に取り組みをさせていただいているんですけど、その子どもたちが一体どこで就職をしたのか分からないんですけど、ぜひその子どもたちが就職したいなと思えるような職場環境に是非していただきたいなと思いました。</p>
熊谷会長	<p>ありがとうございました。中屋委員、御意見等ございましたら、今の件も含めまして。</p>
中屋委員	<p>身体障害者連合会の中屋と言います。以前、車椅子を利用する人が路線バスに乗るのに、1日前にはどのバス停で乗るか連絡がいるっていう話で、車椅子で乗って固定されるっていう作業を運転手さん1人でやってるとなかなか厳しいという、運行表上スムーズに運行できるかというのが、車椅子利用者がこれ以上増えてくると、実質的にはその運行表上で行けなくなるような時間がかかると思うんですね。どうやったら皆さんに迷惑をかけずに、我々のような車椅子利用者やお年を召して行くのが大変っていう人たちが使うにはどうするのがいいかなって考えると、前の日に事前に車椅子が利用するって分かる路線があるんだったら、そこへ、補助員って言うのかな、その時間だけでも入ってくれるっていうような人がいれば、僕らが遠慮せずに車椅子利用できるかなっていうふうに思って、ずっとなんか交流会があれば言うてやろうと思ってたんですけど、今日はいわゆる利用者がどうやったら増えるか、あるいはその労働をしてくれる運転手さんがどうやったら増えるかっていうことだったと思うんですけど、今人員不足の中でそうやって人員をもっと増やしてよという要求がちょっと難しいかなと思いながら聞いてたんですけど。やっぱり、前回のイベントの話を見せてもらいましたが、どうやって啓発していくかっていうことの方が一番大事じゃないかなというふうに思って。公共交通がこれだけ大変、大事な部分なんだよ、あなたたちの生活で必要なんだよっていうのと、あるいは、今回労働規則が変わったりするタイミングなので、こうやって労働して運転手さんが皆さんにサービスをしてるんですよっていうPRの機会にもなるんじゃないかなって、今日の話を聞いてて思いました。漠然と「バスの運転手さん」て一般の僕たちは思っていますが、実際にこんな規則があつて朝何時に出勤して何交代で運転してるよっていうのをPRする機会にもなるし、そのことで運転手になろうと思う人がひょっとしたら出てくるかもしれない。そういう対応をする時でもあるんじゃないかなという風に話を聞いてて思いました。このままずっと行くと、当然、公共交通って皆さんが思ってるように悪い方に行ってしまうようなので、どう</p>

	<p>やって活気づけるかということこれからPRも含めて考えていった方がいいのかなという風に思いました。ありがとうございます。</p>
熊谷会長	<p>今のお話、御検討いただきたいなと思います。また、基本的には障害者の皆さんが遠慮する必要は僕は全くないと思うので、ぜひ権利を主張されたいと思います。</p>
明石委員	<p>タクシーの場合、ドライバー人口の不足、これは県全体、知事さんも非常に心配しておりましたが、高知県全体は人口減、これが一番の原因です。しかし人口減では済まされないことははっきりしております。タクシーの場合運転手をどうやって増やすか。まず運転免許証の取得の緩和です。現在、運転免許証をとるのに30万円から40万円が1人にかかります。それを現在はタクシー事業者が負担をして、ドライバーに取らしております。この緩和をせねば何ともならない。免許の取得の緩和は試験問題の緩和、もう一つ大事なことはタクシー免許とかバスもそうですけど、2種免許という極めて、ハードルの高い試験に通らなければなりません。このハードルを低くする。例えばタクシーであれば1.5種免許、試験ではなくて、講習とかそういうものをクリアしたら、二種免許を乗れる、タクシーが乗れるあるいはバスに乗れる。そういう制度の見直しをせねば、この問題はいくら討議しましても、高知県の場合人口減が続くためには解決しない。これもはっきりしております。</p>
熊谷会長	<p>ありがとうございます。予定の時間がかかり超過しました。もう1点重要な事項がございますので。この件は一旦ここで終わらせていただきます。続きまして、次の議題、令和6年度の事業計画の予算、これは承認事項でございます。説明を資料をお願いいたします。</p>
事務局：西森	<p>=====資料5説明=====</p>
熊谷会長	<p>先ほど申し上げました、この会議での承認事項でございます。何かございますでしょうか。来年のことなんで問題ないかと思いますが。よろしければ御承認いただける方、挙手をお願いいたします。</p> <p>(全員挙手)</p> <p>どうもありがとうございました。それでは全員の賛成ということで承認をいただきました。その他、ということでございます。委員の皆様から何かございますでしょうか。</p>
岡村委員	<p>今日のお話をお聞きしまして改めて思うのは、いつも市民の足の確保のために皆さんの御尽力いただきまして、本当に頭が下がる思いです。委員の皆様の御意見をお聞きして、確かにそうだなと思ったのは、いいニュースがあるといいなっていうところはあるんじゃないかなと今日思いました。公共交通はネガティブなニュースが多いんですけども、グッドニュースがたくさん積み重なってくると、それはイメージとして良くなってくるんじゃないかなと思って。今日のグッドニュースは、路面電車に乗った時に座れないぐらい人が多かったことです。2つ目はですね。定期のキャンペーンですね。通学定期のキャンペーンです。これ、新しい取り組みですよ。こういう新しい取り組みができるのはすごくいいなと思いましたので、これもグッドニュースだと思います。欲を言うならば、登録申請をもっとこう、すぐできるようにしてもらえると本当にいいな、うちの大学なんかでそういう登録ができるといいなと思いました。関連して、やはりこう思いますのが、新しい取り組みだとか、新しいサービスだとか、新しい考える人たち、新しいチームというのが今本当に必要なんじゃないかなという印象を受けました。この場に失礼ながら、若い方とか女性もあまりいないと。この場ではないのかもしれないですけども、そういった自由に新しいものの創出に向けて意見を言える場だったりとか、そういう人たちが絡んでくれるような、そういう場があるともっともっと素敵になるなと感じた次第です。以上です。</p>
熊谷会長	<p>グッドニュースかどうかかわからないですが、実は先週東京のお台場で車を運転してたら報道陣がたくさんいたんですが、フジテレビの本社がある辺りですけど、実は後で知ったんですが、トヨタが自動運転の実験をしてると。今はレベル2と言ってましたけども、こ</p>

	<p>の7月にレベル4を実験すると。いよいよトヨタが自動運転を現地で実験、レベル4という地域限定でほぼ自動運転ですね。自動運転はおそらくだいぶ先だろうと思ってたんですが、もしかしたらトヨタがやり出すと早いかも分らんなという感じがいたします。参考までです。ほか、いかがでしょうか。</p>
長尾委員	<p>一つだけ、社長が来られてるのでお礼を。本当に今、こういう非常事態の時代になりましたけど、一つだけですね。本当に近頃バスに乗ってですね、感じのいいのが運転手さんなんですね。もう本当にあの声かけ、昔は運転だけやったです。今の運転手さんは「おはようございます」、降りるときは「足もと気を付けてください」、「停車してから安全に降りてください」。本当に近頃感じがいいです。これも社長がいつも会社の中で朝礼なんかで言っておるんじゃないかと思っております。ほんとに近頃の運転手さんのマナーは素晴らしい教育をされていると思います。この場を借りて、ありがとうございます。</p>
熊谷会長	<p><u>2社が一緒になった時に、西日本一のサービスにするという発言もありました。先ほどの白木委員から給料の話聞いて、健気だなという感じもいたしましたね。最後に私が感じたこと3点申し上げたいと思うんですが、とさでん交通に対しては、本当に頑張っておられるなと思いますが、我々も一緒に運命共同体だなというふうに思います。ぜひ、みんなでよくするというので、どんどん皆さんと情報をシェアしたらどうかなと思います。</u> <u>それから、2点目は高知市さん。あり方検討のその後どうされるかと思ってたんですが、御説明の中で幹事会を立ち上げると伺いましたので、前へ進められたらと思います。その中ではですね。おそらく運転手の問題とか、あるいは維持管理、特に路面電車ですね。それも大きな問題だと思ってますので、そういうのを議論されたらどうかと思います。それから県はもう本当に、大株主ですし、高知市以外の、例えば路面電車はいの町とか南国市とか関係しますので、県が主導されることかと思ひます。ぜひリーダーシップを発揮していただきたいなと思ひました。私からは以上です。ほかになれば、高知市さん何かございますか。</u></p>
中城副会長	<p>本日は長時間の御議論ありがとうございました。高知市も、高知市民の移動の足をどのように守っていくのか。そこがですね、我々にとって非常に重要な使命になってくるというふうに認識をしております。それで、先ほど熊谷会長の方からもありましたように、検討会の方からですね、貴重な御意見も頂戴をしておりますので、幹事会の活用なども行いながら具体的な取り組みを進めてまいりたいと、そのように考えております。</p>
熊谷会長	<p>事務局の方も何かあれば。</p>
事務局：出口	<p>委員の皆様におかれましては、長時間にわたる御協力ありがとうございました。また、今回樋口社長が来られまして、深刻な状況にあるというようなことのメッセージをいただきましたので、市もこれまで以上に検討を深めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、会長からも幹事会の設置や高知県さんや高知市のとさでん交通さんへのサポートについて触れるようなアドバイスもいただきました。また、高知市の公共交通、民間のバス会社やタクシー会社さんで支えているというような特徴もありますので、また今後もですね、交通事業者さんの考えや市民・利用者の方々のニーズ、それから行政がそれぞれの役割も踏まえながら、公共交通の維持に努めてまいります。事務局からは以上です。</p>
事務局：片岡	<p>最後に事務連絡をさせていただきます。次回の会議は次年度5月末頃を予定しております。詳細につきましては、後日調整し、御連絡させていただきます。以上をもちまして、高知市地域公共交通会議を終了いたします。お忙しいところ長時間にわたって御協議ありがとうございました。</p>