

○3番（渡辺高博）（登壇） 自参  
改革クラブの渡辺高博でございます。

まずは、古川市長、御就任おめで  
とうございます。二元代表制の下、  
市政を担う両輪として、愛媛ナンバ  
ーワンにとどまらず、日本で唯一の  
町を目指す気概を持って、お互いベ  
クトルを定めて、緊張感のある議会  
運営を行ってまいりましょう。

さて、近年の価値観の多様化、少  
子高齢化と人口減少の影響による働  
き手の不足は、これまでの前例主義  
を否定し、新たな価値基準の下で市  
民生活をつくり上げていくことにな  
ります。今の行政に求められるのは、  
時代の流れを読み取る感性とそれ  
を速やかに実行に移すスピード感  
です。市長が再生と挑戦、その先  
へ、新しいにはまのスローガンの  
下、選挙のときにうたわれた約束と  
公開討論会での発言も踏まえ、通告  
に従って4点質問させていただきます。

まずは、資料1を御覧ください。

これは、市長選挙を控えた今年の  
10月上旬に、市内のフリーペーパー  
に折り込まれた古川氏の新居浜に対  
する思いの籠もったチラシの抜粋で  
す。2項目めの誰も取り残さないや  
さしいコミュニティづくりの3番目  
で、自動運転バスなど地域公共交通  
の拡充検討や買物弱者のための次世  
代買物支援を掲げていらっしゃるこ  
とに関連して、Ma a Sシティのこ  
れからについてお伺いいたします。

今回の市長選挙の期間中に市民の  
皆さんから多く聞かれたのが、公共  
交通機関の整備に対する切実な願い  
と提案に対する関心の高さでした。  
現状、自動車免許を返納した方の移  
動手段は、乗り合いのデマンドタク  
シーになりますが、川西、川東、上  
部西、上部東の4エリアに分かれて  
いて、例えば船木から住友別子病院  
やイオンに行こうとした場合は、新  
居浜駅まで行ったら、その後はせと  
うちバスやタクシーを乗り継いで向  
かうことになります。また、目的地  
以外で下車することができないので、  
外出ついでに用事を済ませることが  
制限されます。現在、国土交通省に  
おいて、地域住民や旅行者一人一  
人のトリップ単位での移動ニーズ  
に対応して、複数の公共交通やそれ  
以外の移動サービスを最適に組み合  
わせて検索、予約、決済等を一括で  
行うサービスの検討が行われ、移動  
の利便性向上や地域の課題解決にも  
資する重要な手段として全国各地で  
実証実験の支援が拡充されています。

先日、杉並区が行っているグリー  
ンスローモビリティの条件付自動運  
転に乗車させていただきました。ハ  
イエース程度の大きさの車両で、乗  
車人数は7名、実験中ですから、運  
転手がいて、危険と判断した場合は、  
自動から手動に切り替えて対応  
を取るのですが、20分程度の乗車  
の間に自動で走っていたのは5分ぐ  
ら이었다のでしょうか。道路を線路  
のように認識して、線をたどるよう  
に走るのですが、結局歩行者の不規則  
な動きや自転車の逆走、路上駐車な  
どが原因で急ブレーキになったりし  
ます。まだまだ課題はたくさんあり  
ますが、道路幅3メートルを切るよ  
うな狭い場所を走行したり、松山市  
では伊予鉄バスが今月25日から特定  
条件下においてドライバーが介入し  
ない完全自動運転の営業運転を始め  
ることになっており、今後見込まれ

る高齢化によるバス需要の高まりと運転士不足などの理由で路線の維持が厳しい状況を解決する手段として期待できるものだと思います。

このように、2019年から日本版M a a Sとして全国各地で地域課題の解決のために検証を行い、本市も2022年からM a a Sシティーとして取り組んでいる移動が難しい住民に継続的なサービスが受けられる環境を実現するために、本市として今後どのように輸送サービスなどのデジタル化を推し進めていくおつもりか、お伺いいたします。

**○議長（小野辰夫）** 答弁を求めます。

古川市長。

**○市長（古川拓哉）**（登壇） 渡辺議員さんの御質問にお答えいたします。

M a a Sシティーのこれからについてでございます。

高齢化や免許の返納が進むことにより、自宅からの移動が難しい方にも継続的にサービスを受けられる環境の構築は重要であり、そのためのツールとして、デジタル技術の導入は、今後ますます重要になってくるものと認識いたしております。

本市の取組といたしましては、新居浜市公式L I N Eの基本メニュータブに交通情報のアイコンを追加し、おでかけタクシー、路線バス、渡海船、J Rなどの交通情報を集約し、各交通情報にアクセスしやすくしているほか、路線バスにおきましては、瀬戸内運輸株式会社等で構成する愛媛デジタル推進グループが、本年6月に愛媛県のトライアングルエヒメ推進事業デジタル実装加速化プロジェクトの支援を受けて、L A Cバスシステムを稼働しており、バスの位置情報のリアルタイム表示や遅延情報などを簡単に見ることができ、利用者からも好評をいただいております。

また、川西地区のデマンドタクシーにおきましては、スマートフォンでの予約やA Iによる配車が可能なシステムを用いた実証運行を行っておりますが、登録者の9割が70歳以上の方ということもあり、スマートフォンを使つての予約は5%程度にとどまるなど、まだまだ課題も多く、導入方法も含めた見直し、再構築が必要な状況でございます。

今後におきましても、運転手不足を解消する手段として期待されている自動運転技術の進捗状況等に注視し、地域公共交通のデジタル化に向けて調査研究を行ってまいります。

**○議長（小野辰夫）** 渡辺高博議員。

**○3番（渡辺高博）**（登壇） 御答弁ありがとうございました。

昨日の大條議員の質問にもありましたが、公共交通は既に逼迫しております。先ほど小野志保議員からもお話がありましたけれども、前例がない、時期尚早などと言っている場合ではありません。現状維持ではなくて、チャンスが来た瞬間だと捉えて、たゆまぬ変革を行いとお話しいただいておりますが、この件に関してもぜひ積極的な取組をお願いしたいなと思っております。実際に自動運転バスに取り組んでいる松山市があるわけですから、ぜひしっかりと見ていただいて、早急に取り組んでいくような検討もいただきたいなと思っております。

今年度の公募実績から推察すると、日本版のM a a S推進・支援事業の公募は、毎年年度初めになるんだと思います。M a a Sシティーに

地域公共交通確保維持改善事業の新型輸送サービス導入の支援を加えて検討していただくことをお願いして、次の質問に移らせていただきます。