

令和7年度第1回次世代地域公共交通ビジョン推進委員会

- 1 日 時 令和7年6月30日（月）午前11時から正午まで
- 2 場 所 徳島県庁万代庁舎 10階 大会議室
- 3 出席者 委員13名中11名出席
- 4 議 事
 - （1）公共交通事業者の現状
 - （2）次世代地域公共交通ビジョンに基づく取組

〈配付資料〉

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 次世代地域公共交通ビジョン推進委員会設置要綱
- ・ 【資料】 次世代地域公共交通ビジョンに基づく取組

議事概要

（1）公共交通事業者の現状

（委員長）

議題（1）公共交通事業者の現状について、交通事業者である委員の皆様から、現状についてご報告をいただければと思います。

（委員）

追加資料と書いておりますカラー刷りのグラフの資料をご覧ください。

まず、1ページ目、運輸取扱収入及び瀬戸大橋線の交通量の月別の推移ということで一番右端が25年3月までのグラフになっております。

次に、折れ線グラフの方が、上のところにも書いていますが、オレンジ色の折れ線グラフが運輸収入の対2019年比、青色の折れ線グラフが瀬戸大橋線の交通量の対2019年比を示しております。2023年春頃のコロナ5類移行後から90%程度を推移しており、直近ですと90%を超えて94%という実績が続いているところでございます。

次に、裏面の 2 ページ目、2024 年度の区間別の平均通過人員です。まず左側に四国の地図が載っておりますが、弊社内で 1 万人以上のご利用があるところが瀬戸大橋線と予讃線の高松から多度津というところでございます。

徳島地区ですと概ね 2,000 人から 4,000 人程度のご利用というところで、牟岐線につきましては千人未満の区間が阿南から南というところでございます。右側ですが、徳島県に關係する路線については、黄色着色しております。概ね対前年比で見ても 100%を下回る線区が多々見られるというところですよ。

一部、土讃線の琴平－高知 100.4%であるとか、鳴門線 100.3%というところですが、どちらかと言うと観光が強い線区ではないかという気がしています。

やはり人口減少等の影響もあるのかなというところが見て取れるかと思えます。

（委員）

お手元にお配りしております資料は高速バス、路線バス、空港リムジンバス、貸切バスのそれぞれ前年の輸送収入の実績です。前年度から空港リムジンバス事業についても、収支をベースに立てて把握するようにしております。各年度について、各月見ていただいてもそれぞれ順調に回復しているところです。口頭にはなりますが、2018 年度と 2024 年度の比較で路線バスにつきましては乗車人員がプラス 1.2%、収益が 23.2%増となっております。要因としては徳島市交通局から順次、路線の移管を受けておりますことと、昨年 10 月の運賃改定、またリムジンバスが好調ということで、輸送人員、収入ともに増えております。高速バスについては輸送人員がマイナス 9.5%、収益はマイナス 8.1%ということで、この間の県の人口減を勘案しますとほぼコロナ前の様相に戻っているというふうに思っています。

貸切バスの輸送人員はマイナス 36.1%、収益でマイナス 25.8%ということで、運転手不足の中、貸切バスの運転手が路線、高速バスの運行を維持するため、路線、高速バスを運転するということで土日もフル受注ができないという状況の中で大幅減というふうになっております。観光事業者の他のバス事業者の様子を聞きますと、23 年度には運賃改定があり、24 年は四国遍路の逆打ち、25 年の今年は万博ということで、なんとか息を繋いでいるけれど、来年からはコロナのゼロゼロ融資の返済が本格的に始まり、しんどいという事業者が出てくるんだろうなという話を聞いております。

運転手不足の話をしますと、当社には元々270人の運転手がおりました。コロナ禍の中で20人減りましたが、2024年度につきましては19名を採用、退職7名となり、12名回復をいたしました。採用元については、従業員の紹介制度で5名、バス体験会から来た人が4名、CMやラッピングバスを見て応募した人が4名、インターンシップをきっかけに新卒の養成運転者で入った人が1名、ハローワークからの紹介が5名となっており、色々と国や県から支援いただきましたところ、採用は今年については順調に回復したところです。

運転手については、やはり運賃改定、お客様にとっては値上げとなりますが、これで会社の将来性が安定したことと、若干ではありますが賃金アップもあり、辞める人が減ったということが採用の増加に繋がったというふうに考えています。

一方、当社の収支については、最終黒字とはなったものの、コロナ禍で借り入れた6億円をやっと返し終わりましたが、それでも車両のリース債務が10億4700万残っております。当社の資産規模が45億円ですから、その中でリース債務10億円というのは、大きな水準だというふうに考えており、なお厳しい状況が続いておりますので、一層の経営努力が必要だと考えているところです。

（委員）

本県のタクシーの状況については、昨年11月の最低賃金の大幅アップ、燃料高騰、運転手不足等ございましたが、現在コロナ禍から90%ぐらいまで回復をしております。

乗務員の登録者数は1138名、うち64名が女性ドライバー。令和2年3月からコロナ禍の3年間で145人の大幅な減少。乗務員の高齢化については、本県においても全国と同様の状況で、登録運転者の65歳未満が442名、65歳以上が696名。働き盛りの50歳未満については134名と少し歪な形になっています。このままでは将来的にどうなるのかと心配をしております。

乗務員が減ると稼働率が下がるので、結果として、1人あたりの売り上げは以前より1割から1割5分ほど上がり、乗務員の取り分は増えております。

料金の値上げというのは乗務員の取り分に直結するので、今年の暮れにかけて、全国的に値上げの動きが出ておりますので、値上げをしていただけたら、その分は乗務員に直接還元されるというタクシー独特の構造になっております。車が減っているので駅前交通渋滞など、以前はタクシーが駅前で大勢停まっており、

迷惑をかけていたものが最近はありません。今も駅前では、大体タクシー乗り場に停められる車両数の 6 割ぐらいは常に待機している状態ですが、それでもやはり待つと 1 時間ぐらいかかります。

極端に言うと、乗務員の売り上げが上がったものの、会社としての売り上げは落ちており、輸送人員はやはり全国と同様に回復していない状況です。

輸送人員の減少は全タク連でも問題となっております。運賃値上げと輸送人員が両方上がれば、もっと売り上げも上がるはずです。

燃料の高騰など、色々なものが上がっていますのでタクシー会社は非常に厳しい状況にあります。

ライドシェアについては海部交通圏で 1 社 1 両、南部交通圏で 2 社 2 両、徳島交通圏で 2 社 6 両、鳴門交通圏で 2 社 4 両の許可がありましたが、本格的な運用には至っていないのが現状であります。

(委員)

これまでの報告から大きな変化はないのですが、JR さんや徳島バスさんの報告にあったとおり観光客の戻りというのは感じているところです。インバウンドの個人グループの方が利用されるケースがコロナ禍前より増えているように感じているので、それに対応するため、英語での受付対応を電話でするのは少しスタッフも大変なので、テキスト形式での予約の申し込みとクレジットカードによるキャッシュレス決済の対応を昨年度から開始しています。

ただ、海外の方は、現金を準備されている方も多くいらっしゃるのですが、意外とクレジットカード決済を用意しても使うのは日本人が多い実感があります。

福祉的な意味での町民の利用に関しましては、コロナ禍でも全く減少はなく、通常の生活の足として現在も利用は続いております。

ただ、一昨年、民間のタクシー会社さんが値上げをされたのに伴って、こちらの自家用有償の方も昨年度、町の方に許可をいただいて値上げをしたんですが、値上げをすることでやはり町民の負担になるのではないかという心配があったのですが、意外とそれも少なく、むしろ少し利用が増えています。

どうしても高齢者の方の免許を返納するという動きが、社会的にも多くなってきたかと思っておりますので、そういった部分で、利用者の方もうちの町には自家用有償があるということでご家族の方も安心して返納を進めてらっしゃる部分もあるのかなというふうに思います。

値上げに伴って町の方でも、特定の対象の方たちに配付していた、いわゆるタクシーチケットのようなものの対象を拡大していただいたんですけど、対象が拡大されたからといって、新しい利用者の方が増えたかと言えばそうでもないという不思議な現状になっております。

その他、少し困りごとと言いますか現状として弊社が上勝町の方で登録している車両台数が、数年前の新聞記事によると日本で一番多いらしいです。それに伴い現在、運行管理責任者を3名配置しており、その上限台数に届きそうになっているので、どのような対処をするか、せっかく登録してくださっている方の気持ちをどう整理していくのか、新たに民間会社が取られているような運行管理者を取得していくのか、というところでちょっと今、迷っているところです。

(委員長)

公共交通事業者の現状について、色々お話をいただきました。

現状については、利用者はコロナ禍前までは戻っていないが、9割程度は戻り、運賃値上げもあり、収入としては何とかやっていける程度になっている。

また後ほど議論の場を作りたいと思いますので、議題(1)については以上で次に進めさせていただこうと思います。

続きまして、議題(2)次世代地域公共交通ビジョンに基づく取組について、事務局の方より説明をお願いいたします。

(2) 次世代地域公共交通ビジョンに基づく取組

事務局より説明

(委員長)

ただいま事務局の方から、ビジョンに基づく取組について説明がありました。

本委員会はビジョンの取組状況の検証と事業のブラッシュアップを図っていくための組織となっております。

それでは順にご意見を頂戴したいと思います。

(委員)

バスのキャッシュレス化の推進ということで、空港リムジンバスにクレジットカードによるタッチ決済が導入され、今年度中に路線バスにも交通系ICカ

ードが導入されるというご説明がありました。徐々にではありますが、D X化が進みつつあるのかなというふうに思ったところです。

ちょうど先週末も別のスポーツコミッションの会議でスポーツD Xに関して、非常に熱心な議論が交わされていました。このD Xの推進というのが今後の特にこの10年先を見据えたビジョンにおいては中心として重要になってくるのかなというふうに思っているところであり、我々観光業界も観光D Xというのを今後さらに推進していかなければならないと思います。こういった交通系I C、さらには2次交通と一緒にあった観光M a a Sの方もこの先を見据えた取組が必要ではないかということで、インバウンドを含めた観光客の利便性の向上であったり、観光事業者の人手不足の解消にも繋がりますので、ビジョンというからには観光M a a Sも視野に入れてD Xを推進していく取組が必要なのかなと感じたところです。

(事務局)

おっしゃる通りやはり人手不足というのは全分野、特に運転手不足というところでも公共交通D Xには投資していかなければいけないという思いで、この令和7年度予算に交通系I Cカード、それからタクシーアプリを予算計上しております。もちろん支援という形なので各事業者さんの負担もありますので、一朝一夕には難しいところではございますが、県としても、DX導入をサポートし、人手不足解消や業務改革への取組みに注力していきたいと考えております。

(委員長)

M a a Sなどは地方で組み上げるのは簡単ではないかもしれませんが、うまく繋がるようにできればと思います。

(委員)

6ページに新たな運行形態の導入というのがあると思います。こちらの2つの事例については、普段から介護事業や介護保険に基づく事業などを行っていたり、地域の住民とともに、住民参加型在宅福祉サービス、有償ボランティアの活動を行っている事業所と地域の高齢者の課題を解決するために行政と社会福祉協議会、住民とともに知恵を出しながら実践している事例だと思います。

現在も福祉課題ととらえず、生活課題というふうに捉えていただいて事業やビジョンを描いていただいているとは思いますが、県、市町村においても各課横断的に様々なことを考える機会を設けていただきつつ、より一層、先ほども少しお話がありましたけれども、SOSを出しにくい方がまだまだたくさんおられます。

どうしてもオンデマンドバスが走っても、免許返納された方などは少し引きこもりがちになったりとか、そういう状況を地域の民生委員さんからお伺いすることも少なくありません。そういうことも含めて、ビジョンを描いていただきつつ、最後のページにある計画など、今 10 市町村だというお話がありましたが、そういうものを策定していただいて実効性のあるものにしていただけたらなと思っています。

（事務局）

SOSを出しにくい方がたくさんいるというところ、まさに社会福祉協議会の方でそういったニーズをとらえていただいて、市町村と情報共有する中でこういった取組というのが生まれていると思います。

全体の会議でもありましたように、やはりボランティアタクシー、またタクシー助成など、小回りの効くようなものに置き換えていく取組がますます重要になってくると思います。特に社会福祉協議会の皆さんにそういった情報をキャッチしていただけるのは我々としては非常にありがたいと思っておりますので、今後とも市町村とともに情報共有して参りたいと思います。

（委員）

資料の 3 ページでご説明がありました前回会議の主な意見の 1 つ目のところでございます。公共交通機関をできるだけ維持できるよう、利用してもらうきっかけとなるようなイベントを実施というところにつきまして、南小松島駅での活性化プロジェクトが実施されたということでございますが、特に高校生につきましては、高校生の生徒数は年々減っているものの、この公共交通機関を使っている生徒というのは、やはり一定数います。

なので公共交通機関がなくなるということになると、やはり大変不便になりますので残していく、維持していくということが非常に重要だと考えております。

こういった中で昨年度の南小松島駅の取組でございますが、高校生を中心に一緒に活動をされたということを伺っております。モデル的なケースだと思いますので、他にも県立高校はございますので、いろいろな市町村と連携をして、高校生が自ら残していくために知っていくというようなイベントをしていただくというのは非常に重要なのかなと考えております。

それともう1点、資料の10ページにございました夏休みこども1日フリー乗車券の発売ということで、先ほど実績のお話ございましたけれども、前年度と同程度の販売実績があるということで一定数の需要があるというように感じました。こちらにつきましては小中学生を対象ということなのですけれども、やはり小中学生の方にもいろんなイベント、特にこういう交通関係のイベントに参加していただいて、将来、その人たちが徳島県の担い手となっていくときに、実際にこういうところに就職をしていただくきっかけになるかと思います。早い段階でこういった体験をしていただくというのが非常に重要だと考えておりますので、こういったイベントをぜひ続けていただければと思っております。

(事務局)

昨年度、南小松島駅で高校生の皆さんにこういった活性化の取組をしていたいたということで非常にありがたい取組があったところです。

それ以外にもつるぎ高校の方では、サークル活動の中で、藍よしのがわトロッコ列車のおもてなし活動をしていただいたり、今年度に入りまして徳島北高校の授業の一環としてJR四国の現状を知りたいであるとか、勝瑞駅をどうしたら活性化できるのか、といったところで私ども交通政策課にお声がけをいただいて、JRの現状であったり、南小松島駅の取組などを紹介させていただいて、徳島北高校の皆さんにも、どうしたら鉄道の活性化に繋がるのか、やはり乗らないといけないなとか、まず知っていただく機会を持っただけで非常にありがたく感じております。

先ほど、後ろの利用促進イベントのところにも触れていただきました。昨年度、JR四国の運転士不足などにより、3月にダイヤ改正をしましたので、県がJR四国と一緒に、高校生の皆さんにJR四国の職場体験をしていただいたり、またシミュレーションで簡単に運転士体験をしていただいたり、少しでも運転士不足解消に繋がる取組をしているところでございまして、やはり若い方に知っていただき、乗っていただくのが非常に重要と思っております。

(委員)

まず初めに 2 点ご質問があります。1 点目がタクシー協会の方にお尋ねしますが、先ほどタクシーの稼働率が下がっているというお話がありましたが、これは運転手不足が大きく影響しているのか、それともタクシー利用者の需要が減っているのか、どちらが主な理由なのかご教授いただけますか。

(委員)

稼働率が減っているのは、やはり乗務員不足です。それと働き方改革で乗務時間が短くなっていることと両方の影響があります。また、乗務員も高齢化しており体調を崩して休む人もいるなど、色々な要因が重なっています。

昔は 1 台の車を 2 人交代で乗務していましたが、今の乗務員は 1 人 1 台持ち切りで欲しいという傾向があります。なので会社が動いていても、その乗務員休んだときは車が余っているという状況があります。採用の段階で 1 台持ち切りさせてくれるなら行きますという傾向になっているようです。

(委員)

会社の効率化と言いますか、流している時間よりもいかに限られた時間でお客さんに乗っていただく時間を増やしていくかが重要になってくるのかと思いました。その上で徳島県さんにお伺いしたいんですが、私は配車アプリがすごく大事だと思っていて、これによって少しでも効率化が進めばと思っているのですが、この配車アプリの導入支援というのは各タクシー会社がどういうアプリを導入するかは完全に自由というか、個別で導入したものに対して支援をするという制度でしょうか。

(事務局)

補助金の支援メニューとしては、当然、特定のアプリに決め打ちはできません。基本的には全国で普及しているものの導入に対して支援という形です。

(委員)

もちろん、なかなか特定のアプリというのは難しいとは思いますが、ただ、一方で、ユーザー目線で言うと会社ごとに使うアプリが異なるというのは、少し分かりにくくなってしまう一面もあるのかなと思っています。

例えば、私、今日は高松から来ましたが、高松では香川タクシーアプリという高松市内の法人タクシー10数社が参画している地域アプリがございまして、それで一括の配車依頼ができるようなものがあるんですけども、この地域ではこういうものがあるという分かりやすいものがあった方が、ユーザー的には分かりやすいのかなというのがあります。もちろん調整できるかというところは難しいとは思いますが、そういうやり方もあるということでぜひ検討していただければというふうに考えております。

2点目ですが、資料の中で拝見させていただきまして、意見という形で述べさせていただければと思うんですけども、1点目が、10ページの利用促進のところ、先ほども委員からお話のあった夏休みこども1日フリー乗車券。こういった形でお子さんに公共交通に親しんでもらうのは大事だと私も思っています。加えて、子育て世代にも目線に向けたほうがいいかなというふうに思っておりまして、子育て世代の方はおそらくこの先も徳島県で生活をする方だと思います。今は自家用車を運転しているけれども、いずれは免許返納をして公共交通を使うようになるかもしれない世代だと思います。

そういった方々に今すぐではなくとも、いざ免許返納となったときに公共交通の使い方がわからないとなるのではなく、ある程度自家用車を自由に使えるうちから公共交通にはこういうものがあります、使い方もわかりますという状態になっていただくというのが大事なかなと思いますので、ぜひ子供だけでなく子育て世代やもう少し上の世代にも目を向けていただければなと思いました。

もう1点は、ご紹介いただいた資料の中で特に事業者様であったり、地域の皆様の取組というのが非常に多くてどれも素晴らしいなと思っていたのですが、市町村など基礎自治体が司令塔になるような取組がもっと増えていけばいいのかなというふうに思いました。そういったものが少し少ないと感じたので、やはり計画を策定するなど、もう少し自治体にイニシアティブをとってもらうような形で進めていただければと思いました。その部分は国としても、ちょうど「交通空白」解消という話の中で、自治体が地域課題を解決していくためにイニシアティブを取れるような仕組みというのをまさに作ろうとしているところ

ろでもありますので、引き続き、徳島県さんの方でもサポートしていただきながら一緒に取り組んでいければと思っております。

（委員）

地域の特に僻地の現状を少し共有させていただければと思います。今、ご意見いただいた皆様の話を聞いていて思い出したのが、子供の習い事の移動支援の要望がすごく増えていると感じています。ただ、僻地というのはやはり高齢者の方の人数が多いので、政治に対しての意見がどうしても高齢者支援の方が少し多くなっているところがあり、子供への支援に公のお金を使うという意識、優先順位が低くなってしまうんじゃないかと思っています。高齢者に対しては無料のタクシーチケットがあったりするんですけども、現状では、子供の習い事は僻地ではもう維持できないから隣町に行くというのがごく普通になっています。それを全て保護者の方が自分たちで送迎しなきゃいけないということになっていて、保護者同士での支え合いもあるものの、やはりどうしてもそれだけではなかなか難しいというのがある中、しかし公共のタクシーや自家用有償を使うとそれなりのお金がかかるので、現役世代が習い事のために繰り返し利用していくのはなかなか厳しい状況があるというところで困っているところです。

（事務局）

確かにどうしても高齢者へのタクシーチケット助成などが比率としては多いと思います。そういった中で単発的な実証的取組であります。美馬市では、先ほど委員からご案内のあった実証の補助金を活用して、部活動の送迎をするという取組を実施するなど、少数ではありますがそういう取組も生まれ始めている。確かに今、お話を聞いていて、お子さんの習い事に通えないとそこに住む選択肢が減ってしまうというところもありますので、行政としてはその点も踏まえて考えていかないといけないと思います。

（委員）

利用者の視点から意見させていただきます。先ほど、タクシーも運転手不足というお話があったんですが、私、仕事で年に5、6回、東京の方に出張がありまして、空港に降り立つ度に思うのがやはりタクシーが非常に少ない。夜遅い時間だと飛行機が着いてもタクシーがいない。県下全体でタクシードライバーが少

ないのは理解できるんですが、こういったところに重点的に対策を打てないのかなと。

空港の利用促進というところは県政の課題だと思いますし、国際定期便も増えたので観光客を呼び込むためにもやはり県外の方だとタクシーが一番の足かと思います。空港に降りた時にその場でウロウロしている方をよく見かけます。鞆を持ってどうしたらいいのだろうかと。これはどうもお客さんの方でタクシーを手配してくださいということらしいんですが、空港に降り立ってタクシーが1、2台とかゼロというところを重点的に県の方で対策を打てないのかなと。例えば、徳島駅前も確かに減っておりますが、一定数は停まっています。空港は徳島の玄関でもありますので、何か重点的な対策ができたかなということでお聞きしたいと思います。

（事務局）

おっしゃる通り確かに阿波おどり空港ですが、国際定期便が就航し、観光客それ以外にも当然ビジネスで東京から来られる場合の2次交通も重要なところで。委員からもあったように運転手不足というのもあって全体として車が少なくなっている現状もありますので、そこでどうするのか。

そこはタクシーアプリが解決策になるのではないかと考えております。電話であれば特定のタクシー会社というふうになっているところですが、アプリであれば配車依頼をすると登録している車両全てにそのオーダーが届くので、少ない台数で効率良く配車できるというツールになっております。私どもでは今タクシー配車アプリ支援補助金というのを持っておりますけども、当然、鳴門交通圏、徳島交通圏の主だったタクシー会社の方に補助金の営業活動もしておりまして、ぜひ、このアプリでもって何とかその部分を解決できないかなということで今、取組を進めているところです。

（委員）

皆様からいただいた意見をお聞きして総論的な話になるかと思います。

私もこの2年ほど交通部門から離れていたんですけども、このビジョンがまだない2016年頃から交通のことをやっておりました。

まず、このビジョンを作るにあたって、やはり、皆が一緒にこのように意見を言い合える場というのがまず必要だろうということで、これからどんどん担い手

もいなくなる、お客様も少なくなるという時代にどのような公共交通ネットワークを築いていくべきか、というところから始まったと記憶しております。

今年が 2025 年なので、ちょうど 10 年目ということになります。このビジョン自体は 10 年間を見据えたものということで、自分が以前着任したときの状況と今の状況を見比べながら今日お話を聞かせていただいております。

まず思ったのが D X に関する要請。それと高齢化に伴う、最初のファーストワシントンマイルと言いますか、ご家庭からどこかに行く時の移動手段としてニーズが非常に高まってきているのかなというふうに思いました。

これは県だけではできませんし、国だけでも市町村だけでもできないということで皆様方と手を携えてやっていくということになってくると思います。逆に、今後、市町村だけのエリアに止まる問題なんだろうかという時に、例えば隣の自治体との連携であったりとか、そういうことも必要になってくるのかなと。そういう時に例えば県は、本来のこのビジョン推進委員会の中の役目でもありますけれど、調整役としての機能を発揮していかなければいけないというふうに考えております。

先ほどのタクシーアプリの話。委員からもお話がありましたけれども、我々の方も県としてどこかの特定のアプリやどこかのアプリをベースに県として新たに作るなど、色々と検討したところでありますけれども、すでに導入しているところもあり、なかなかその辺りが難しい課題だと思っております。

本日のこの委員会での議論を来年度の予算に向けて活かしていきたいと思っておりますので、今後、事務局の方でも話をさせていただいて、また皆様からご意見をいただきながら、少しでも解決の道筋に向けてやっていけるようにしたいと思っておりますので、引き続きご協力いただけたらと思います。

(委員)

補足ですが、先ほどアプリではどこまででも行けるというお話がありましたが、阿波おどり空港は徳島交通圏から外れておりますので、空港から徳島市に向かうなら利用できますが、徳島交通圏に行かないお客さんの配車依頼は受けられないと先日、タクシーアプリを導入した徳島市の事業者が言っておりました。

(委員長)

本日はご意見をいろいろいただきました。

本日の内容を踏まえて今後の事業の方に反映していただければと思います。

それでは本日の議事は以上となります。

(事務局)

本日は貴重なご意見をいただきありがとうございました。

これをもちまして、次世代地域公共交通ビジョン推進委員会を終了いたします。

以上