

令和2年度 次世代地域公共交通ビジョン推進委員会 議事概要

I 日時 令和2年12月24日（木）午前10時～11時50分

II 場所 徳島県庁10階 大会議室

III 出席者 委員13名中13名出席

IV 議題

- (1) 委員長の選任
- (2) 次世代地域公共交通ビジョン推進委員会について
- (3) 地域公共交通計画について
- (4) ビジョン策定後の取組み

【配布資料】

- ・ 次第
- ・ 配席図
- ・ 委員名簿
- ・ 次世代地域公共交通ビジョン推進委員会設置要綱
- ・ 資料1 地域公共交通活性化再生法改正概要
- ・ 資料2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等」の改正について
- ・ 資料3 次世代地域公共交通ビジョンに基づく取組み

V 議事概要

(1) 委員長の選任
委員の互選により奥嶋委員を委員長に選任

(2) 次世代地域公共交通ビジョン推進委員会について
事務局より説明

【意見交換】

(委員長)

事務局から次世代地域公共交通ビジョンの概要、ビジョン推進委員会、利用者部会の設置に関する提案がありましたが、質問等がありますか。

徳島県生活交通協議会の下に、ビジョン推進委員会を設置して、さらにワーキング的な部会として、利用者部会を設置する案となっています。

(委員)

異議なし。

(委員長)

利用者部会の設置については、事務局案で承認とします。

(3) 地域公共交通計画について

手嶋委員より説明

(4) ビジョン策定後の取組み

(委員長)

せっかくの機会ですので、事務局から説明をいただく前に、交通事業者の方から、新型コロナウイルスの影響や対応状況などについて、話をいただければと思います。

(委員)

令和2年度当初の事業計画においては、安全に直結する設備投資、修繕等を実施する。加えて、車両については、2700系の特急車両の導入、観光関係については、藍よしがわトロッコ、高知では、志国土佐時代の夜明けのものがたりの運行を開始し、おでかけ四国キャンペーンなどGOTトラベルを活用した収入の確保を目指していました。

新型コロナウイルス感染症の影響ですが、4月7日に緊急事態宣言が7都府県で発令され、その後、全国に拡大していく中で、GWの4月下旬から5月上旬、これがボトムで、その時に県をまたぐ移動自粛ということがあり、対前年と言えば92%減と1割を切るような状況まで落ち込みました。

その後、徐々に移動自粛が解除されて、回復傾向になったのも束の間、第二波で8月に対前年で7割減の落ち込み、現在は50~60%減で推移をしています。

直近の11月でいえば、定期券を除く普通収入において、対前年が54.2%減、中間期の連結決算では、純損益が53億1,700万の赤字、前年同期からいえば過去最大の赤字です。

新型コロナウイルス感染症の対策では、3密回避を行っており、密閉対策については、車両では機械式の換気や窓を一部開けること、出入口ドアを開放して対応しています。

密集対策としては、一部の列車を増結したり、お客様に対して、時差出勤やテレワークの誘導を行っています。また、列車の混雑状況をHPに公開するなど、なるべく混雑を避けた時間帯の列車を利用いただくよう告知しています。

密接対策としては、消毒液を有人駅に設置、駅や車両の消毒を定期的に行っています。

徳島県の支援メニューである感染防止対策推進奨励金では、マスクや消毒液、空調設備の清掃、阿佐海岸鉄道関係で代行輸送、人と人との接触をなくすという意味で、アシストマルスの導入やデジタルサイネージの設置の支援をいただいています。

利用促進として、徳島おでかけきっぷは現在822枚の発売、徳島おとまりプランは217枚というところです。

お客様に対するアピールとしては、11月に行っていた、ゆめタウンでの公共交通のコロナ対策のPRやOUR徳島12月号で公共交通機関のコロナ対策をしっかりとっており、安全安心なので利用してくださいというPRをしていただきました。我々としては、コロナ渦で受けたマイナスイメージの払拭というのが一番大きな直近の課題だと思っ

ているので、大きな効果があったのではないかと考えています。

県教育委員会の関係では、臨時通学バスの運行をしていただいております、密集を緩和する施策として大変有意義な施策であると感謝しています。

今後の計画では、3月13日にダイヤ改正を実施し、一昨年に牟岐線にパターンダイヤを導入しましたが、それに続いて徳島線の徳島・穴吹駅間でパターンダイヤを導入します。徳島・阿波川島駅間におきましては、普通列車を8本増発し、発車時刻を概ね統一することとなります。パターンダイヤ化により、県が進める次世代地域公共交通ビジョンのモデルミックスの推進に繋がっていくのではないかと考えています。

(委員)

14ページに記載されております、モデルミックスの推進ということで、JR牟岐線がパターンダイヤに移行されましたので、それに伴ってバス路線も南小松島駅に乗り入れる。あるいは牟岐線と平行、重複する路線は削減して、基本的には阿南駅に乗り入れる。もちろん日赤病院へ直接行きたいというお客様もいるのでそういう路線については、維持しますけども、基本的には徳島駅に向かわれるお客様については、阿南駅、あるいは南小松島駅でJRの乗り換えてくださいというダイヤに変更しつつ、まだ完璧にはできていないんですが、引き続きそういう方向で地元の皆様と協力させていただきたいと思います。

徳島線もパターンダイヤとなりましたので、今後については徳島線にバスをどう接続させていくのか、ワーキング部会で積極的に議論させていただきながら、どういう形で進めることがお客様の利便性を維持できるか、お互い運転手不足、人員不足で非常に厳しいところもあるので、そういうところを進めていければと思います。牟岐線の阿南と小松島については、成果を上げました。JRとバス事業者、沿線の自治体の方、県が旗を振ってくれて同じテーブルで議論した成果が出ていますので、徳島線でもそのようなことができたらいと思っています。

コロナの状況では、徳島バスの収支で言うと、路線バスが4月は前年の41%、5月は40%、6月68%、7月67%、8月63%、9月62%、10月58%、徐々に減って、ただ定期があるので、11月は78%、12月はおそらく輸送人員で、第三波の影響があるので60~70%に落ち込むものと見ています。路線バスでも40%減という状況ですので、いかに住民の皆様の出控えが厳しいかということがわかるかと思っています。

都市間輸送の高速バスでは、5月に全休した後、6月16%、7月30%、8月23%、9月24%、10月~11月と33%に戻したが、12月は上旬、中旬までは前年比26%ということで、12月の中旬からダイヤの追加を大阪線でいうと、22往復まで回復させて年末年始輸送に取り組みうとしたんですが、現実には年末年始の予約は現在のところ前年の3割ぐらいで、また1月4日からはダイヤを減便せざるを得ないという状況です。

観光バスでは、8月までは全減状態でしたが、9月14%、10月30%、11月80%で、県の施策で修学旅行や遠足を実行していただいたということと、定員の半数を超えるお客様があれば2台目の運賃を負担していただくとか、修学旅行、遠足を週末から月、火、水に前倒ししていただくという施策をとっていただいたおかげで80%まで、ただ12月は若干悪いかなど、もともと数字的に悪い月ではありましたが、数字としては劣っているというところですよ。

この委員会は先ほども申し上げましたが、具体的に成果を上げられるテーブルだと思っていますので、事業者だけではなく他の委員の皆様からも利用者目線からも突いていただければと思います。

電脳交通の近藤委員などは異業種を繋ぐパワーを持っていますので、この場の議論が実際の路線の変化に繋がりますので、活発な議論をお願いしたいと思います。

(委員)

タクシーの業界においては、コロナウイルス感染症の影響については、本年3月頃から影響を受け始め、3月の抽出5社の対前年同月比の営業収入は、62.5%となり急激な減少となりました。その後も減少は止まらず、5月にはこれまでの最低となる33.5%まで落ち込みました。

その後も回復基調にはならず、8月には49.6%と落ち込みが激しかったのですが、9月、10月、11月と65%ぐらいで推移しています。まだまだ回復とはほど遠い状況となっています。

このような状況の中で、10月16日より県の新型コロナウイルス感染症拡大の防止に関する条例が施行されましたので、業界として感染拡大予防ガイドラインの遵守や各車両にスマートライフ宣言及びQRコードを提示することにより、車両の換気をはじめ、座席の消毒、乗務員の体調管理、マスクの着用など利用者の皆様に安心して乗ってもらえるような感染防止対策を図っています。

また、利用者が大きく落ち込んでいる公共交通の利用を喚起するための、徳島プレミアム交通券については、会員76事業者中65事業者、85.5%が登録事業者の申請を行っていますので、これを機会に需要が拡大することを願っています。

(委員)

自家用有償運送の状況、上勝町全体の状況を説明させていただきます。上勝町は過疎化が進み、1,500人を切るぐらいの状況で、苦肉の策でモーダルミックスを先行しているという状況です。

スクールバスを町営バスとして活用しているところ、そして自家用有償運送で、バスの運転ではない、歩けないお年寄りのためのドアツードアの交通を補完しているという状況です。

コロナの影響に関しては、実際に有償ボランティアタクシーを利用される層として、高齢者が多いですが、買い物や病院など生活や命に直結するものについての利用について、状況は変わっていません。ただ、高齢者同士で集まってお出かけする、あるいは、若者が飲んだときに利用する、そういった利用については極端に減っている状況だというのはあります。

当町内の交通弱者としては、町民ではなく町外から上勝町を訪れる観光客やビジネスの方が町内では、車を持っていないということでも有償ボランティアタクシーを利用することもあるんですが、自粛の時期については、そういった方はほぼ利用がなく、高齢者が多い町なので、上勝町に行くのを気を遣っていただいたということもあり、来町者数が本当に少なかったという状況です。

G○T○キャンペーンの開始とともに、上勝町で新しくゼロウェイストセンターというホテルを併設した、新しいゴミステーションがオープンしました。5月末にオープンだったんですが、オープン当時は客足が少なかったんですが、G○T○が始まってから、ものすごく増えて予約も取れない状況で、プラス、月ヶ谷温泉という観光施設もお客様がいっぱいで、コロナ以前はいろいろやゼロウェイストに視察に来られる方が多かったので、団体バスを御利用の方、あるいはレンタカーを利用の方が多かったんですが、現在はホテルの影響もあってか、公共交通を利用して来町される方が増えたように感じています。

ただ、一気に増えてしまってちょっと困ったことがあり、有償ボランティアタクシーはできるだけ町民の弱者の方を支援するという本業がありますので、そういったところで対応が難しいというところもありまして、できるだけ町内移動に関しては、町内バスの利用を促進するというのを各事業所をお願いして、モーダルシフト、できるだけ幹線エリアのお店に行く場合は、バスを御利用いただくように構築できている状況です。

徳島バスからも説明があったとおり、修学旅行等も戻ってきておりますので、最近は団体旅行としてバスが増えてきたかなという実感はあります。

どうしても上勝町においては、何をやるにしても移動手段がネックになって、まちづくりを推進するというのも阻害されやすい要因の一つになりますので、いろんな交通事業者の方と連携しながら徳島空港、徳島駅、南小松島駅、いろんなところと連携しながら施策を進めて行ければと思います。

(委員長)

それでは事務局から説明をお願いします。

(事務局)

資料により取組状況を説明。

(委員長)

当委員会は、ビジョンの取組状況の検証と施策のブラッシュアップを図っていくための組織となっています。ご質問、ご意見、ご提案などあれば発言をお願いします。

【意見交換】

(委員)

観光客目線で交通を捉えていた関係もあり、こういう場で地元の足としての公共交通機関の取組をご紹介いただき、多種多様な分野に着々と整備が進んでいるということで、非常に勉強になりました。今後とも、交通と観光は非常に密接な関係であると思いますし、地元の足としての需要を内需とするならば、日本人の観光客、外国人のインバウンドの外需、収支という面で外需を入れ込むことは、非常にこれからの人口減少化、大事な視点ではないかと改めて思ったので、こういう場を通じて観光という立場からしっかり連携していきたいと思いました。

(委員長)

外からの需要を取り込まないとなかなか、内での需要だけでは需要不足になってしまいますので、非常に重要な視点と思います。

(委員)

説明いただいた中で、モーダルミックスの推進ということで、処方箋1のところでもいろいろご紹介いただいているが、市町村の立場においても、モーダルミックス中心で是非とも強力に推進していただきたいという話があって発言をさせていただきます。

JR、バス、タクシーのそれぞれの公共交通機関としての利点がある、その利点を最大限活用して県民の利便性を高めていくということが求められてきているところでありまして、経営資源の最大の効率化を図っていくためには、モーダルミックスの推進を強力に進めていただけるといいと思っています。

自治体の方にも、地域内公共交通ネットワークの維持充実ということで、様々な形で自治体も公共交通機関の一員として、コミュニティバスやデマンドバスであるとか、福祉バス、スクールバスなどいろんな形での活用、利用促進を図られているもの、利用者のニーズにあったような形での施策を推進しているところでありまして、その路線バスの連携やしっかりした連携を図って取り組んでいけるかなと思っています。

もう一つは、そういった取組について、住民がどういうところでどういう利用ができるのか、なかなか知られていないというのが現実と思うので、そういった利用促進を図るためのいろんな取組を、先ほど紹介がありましたけども、例えば、各事業者でこういった手段、ダイヤがあるかはもちろんなんですけども、連携をして、駅からどんな交通手段を使っていけばいいのか、一目瞭然で分かるような形での導入、例えば、SNSを利用したアプリの開発ですとか、思いつきみたいですけど、駅のところにQRコードを置いていただき、それをスマートフォンで開くとすべてわかると、そういったことができるとうり便利になるのかなと思うので、そういった形での利用促進に繋がる、せっかくいいものを作ったので、利便性を高めるための見える化をやっていただきたい。

利用者にとっては、一番環境整備が大事だと思う、例えば、羽ノ浦駅は非常に駅の前が狭くて、車が入りにくいのですが、最近非常に利用者が多くてみなさん車でくるわけです。そこで大渋滞というか非常に危険な状態になっているということがあるので、例えば、パークアンドライド制度とか民間の駐車場と連携した割引など、より利用促進が図れるし安全性が高められる。工夫して考えていけばいろんなソフト対策ができると考えていまして、その当たりの結節駅周辺でのいろんな施策、ソフト対策を考えていけたらいいんじゃないかと思っています。

(委員長)

地域内交通と路線の連携の話、それから利用促進のための連携するアプリのような検索できるもの、駅前の環境整備と同時にパークアンドライドなどの施策についてご意見をいただいたかと思います。

連携するアプリ、開発されている市町村も県内にもございますのでそれを広めていくような形も考えてもいいのかもしれない。

(委員)

モーダルミックスの具体的な取組につきまして、非常に関心をもっております。

先般、活性化再生法が改正されました、特に広島市ですとか熊本といったような公共交通事業者が複数いるようなところにおいて、サービスをどう調整していくのかというのが非常に課題に挙がっていたところです。

今般の改正はそういったものへの対応が含まれてはいるんですけども、公共交通の資源に限りがあるような地域で、利便性向上に資するような取組がなされているというのは非常に関心が高いところです。

徳島線などでもその余地があるということであれば、引き続きご尽力いただきたいし、運輸局もしっかり勉強させていただいて、必要な調整があればしっかりとコミットさせていただきたい。

観光関係の方から公共交通に関する感想をいただいたところですが、公共交通、まさに当然住民の足のためというのは一義的に役割として持っているところでありますけども、公共交通が公共交通モードとして動いている、排他性がないモードとして運行しているものでありますので、若干不便はあるかもしれませんが、当然、観光来訪者ですとか、その他いろんな目的を持った方々が使えるというのが公共交通モードとなっていようかと思えますのでいろんな分野、今回も教育分野との連携ですとか、観光との連携というのがビジョンの取組の中で具体的に挙げられておりましたけども、そういった他施策分野との連携というところも、より協力的に行っていただくことで公共交通の意義が高まると思えますし、観光分野の方からもお話があったように公共交通の密度を上げるということにも繋がると思えますので、引き続きしっかりと、きちんと意識を持ちながら進めていただけるといいかなと思えます。

(委員長)

まちづくりなどの関連施策との連携ということで、今回改正された地域公共交通の施策にも合致した内容であるとの発言をいただきました。

(委員)

策定委員会から携わらせていただいて、今回、取組の事例をお聞きしたが、すごい取組が進められているなという印象を受けました。この仕組みで交通の空白地がカバーできていることで高齢の方ですとか、障がいのある方、小さい子どもがいて、なかなか移動ができないという方でも移動がしやすくなる仕組みができているのかなと思いました。

新たな形態の導入のところでコミバスとか福祉バスなどの運行についてですが、こうした運送が地域住民やボランティア任せになっているという部分が大きく、担い手不足であったり、経費の問題を聞いたりしますので、新たな形態が運行を継続できるような支援というのもお願いできればと思います。

また、各市町村に社会福祉協議会がありますし、福祉施設もありますので、そういったところでもお買い物バスを運行していたり、そういう移動支援をされています。

高齢者が集まるサロンでありますとか、子育てのサロンを実施していたり、地域の実情をすごいよくご存じなので、市町村で取組を進めていくときには、社会福祉協議会とか社

会福祉施設の意見というのも聞いていただきたいと思います。

(委員長)

地域の様々な取組、社会福祉協議会などの新たな形態への交通に対して取組を進めるときに、連携を取っていくことが重要だというご発言でした。

(委員)

googleのオープンデータ化することによってという部分ですが、コミュニティバスについても適用できるというのが書いてあるんですが、町営バスについても自分たちで打ち込めばできるぐらいのイメージですか。

(事務局)

簡易ツールが世の中にでており、まだ案内ができておりませんが、担当の方がバス停の座標やダイヤを打ち込めばそれがオープンデータとなって、それをアップしていくことができます。また、ワーキングの場などで共有させていただき取り組んで参ります。

(委員)

実は、先日タクシーに乗っていたお客様に「バスの乗り放題のチケットを買ったんだよね。」といわれて、私は知らなかったの、そんなのあるんですねと逆に教えてもらったんですけど、たぶんこのおでかけきっぷのことなんだと思うんですね。結構全部回れるってすごいことだと思うんですよ。

情報提供、告知方法はもちろんなんですが、観光に来られる方は、事前に交通手段を考えてこられる方があまりいらっしゃらないので、皆さん都会にいったら乗り換え検索されると思いますが、それがほんとにモーダルミックスで徳島県内全部がこっちの方が効率的だよ、というのが検索できたらすごいことだと思って、オープンデータ化ができるのであれば、そういうことも可能だと思うので、是非よろしくお願いします。

(委員長)

検索できるのは非常に重要だと思います。

(委員)

高校生は、公共交通を使うことがどうしても多いので、大変重要な部分になってくると思います。公共交通の利便性が高いところはいこうとか、学校にとっての魅力にも繋がってくると思いますので、公共交通としっかり連携をとってダイヤ改正とか路線の再編等も学校の始まり時間にも影響が出てくると思いますので、情報交換をしっかりできたらと思っています。

(委員長)

学校との公共交通の連携は非常に重要だと思います。

(委員)

私たちの取組で、昨年、山口県で行った実験で、基本の公共交通のプライシングをいじるといものと、停留所の概念をもう少し柔らかくするという取組で、既存の公共交通に比べて利用者の方、移動される方が8倍ぐらいになったという実証実験を山口県の方でNTTドコモとやっていたんですが、そんなに大きな設備投資をする必要もなく、プライシングを調整するのと、人がどこで乗るのかというのをデータに基づいて判断していくというのをするだけで、本当に人の移動が活性化するんだなというのが、我々の取組を通じて浮かび上がってきました。その方々にアンケートを取ると、以外と高齢者の人ほど公共交通を利用されていないというデータも浮かび上がってきたので、もう少し利用者目線で既存の公共交通の利用に結びつくような取組を我々も引き続き行っていきたいと思っています。

(委員長)

少し条件をいじったり、乗降場所をいじったりするだけで需要を喚起する可能性があるということで、そこを探していくのは非常に重要な点だと思います。

(委員)

非常に事業が進んでいるのに驚くのと、こういう状態がなかなか利用者に伝わりにくいと思っています。先ほどから検索とか出てきますが、従来の広報手段で例えば、市町村が持っている広報誌だとほとんど効果が半減していることがありますので、こういう便利なものができていますよ、というのを伝える手段をもっと研究する必要があると思っています。

(委員長)

みなさんに知っていただく、使おうと思う段階で分かる風にしていくというのは非常に大事だと思います。

(委員)

私も前任の交通の課長時代から、ビジョン策定の前段階から関わってきたという経緯がございまして、今回、ビジョンを作るにあたって、今ある交通資源を総動員していかに効率的に、しかも利用者にとって利用しやすい公共交通ネットワークをどう作っていくのかというのを皆さんの御協力、お知恵をいただきながら取りまとめたのがビジョンなのかなと考えているところです。

こうした中で、JRのパターンダイヤ導入であったり、それに連携する形でのバス事業者の乗り継ぎ連携、また、高速バスとの連携という形で、いろんな新たな取組に着手できるということになって、なんとか資源が減っていく中にあっても一定の交通ネットワークが維持できてきたのかなと感じているところです。

今日のお話で、我々も課題だと感じているところですけども、いかにこういうものがあるかということを知っていただくかという意味で、情報発信の仕方、行政が発信することになりますので、いろんな世代の方に発信するためには、何を使うのがいいのか、先

ほどからGoogleマップという話も出ていますが、確かに一番広くいえばGoogleマップはわかりやすい手段だけど、それだけでいいのかといった議論が必要になってきます。

メディアもこれまでだったら新聞に載せる、広報誌で載せるといったところがなかなかそういったものを見ることがなくなってきているということもお聞きしておりまして、そうなったら本当にどうやるのがいいんだろうと頭を悩ませているところです。

そうしたところにつきましては、皆様方が持っているツールの中で、こういうものに載せたらいいんじゃないか、というものがありませんでしたらお知らせいただけたらありがたいと思っています。

今日いただいた話の中でも委員の皆様からJR徳島線でパターンダイヤが導入されるということですので、その沿線でのモーダルミックスの推進をやってほしいというご要望をいただきましたので、沿線の自治体、皆さんと連携してワーキング部会を活用してしっかりと調整させていただきたいと思っております。

今日の資料の26ページの中で、貸切バスを活用したWebus、西部の方で池田のバスターミナルとマルナカ脇町間の中で、東西に走るというような話も聞いています。

特にJR徳島線沿線となりますと、北岸、南岸ということで、高速道路と鉄道が川を挟んであるということもあって、牟岐線よりは難しいのかなと思っていますけども、そこは阿波市のデマンド交通のように、地域を越えた接続がされた事例もございますので、どういう形にすれば効果的にできるのかというのは、皆さんからの意見をいただきながらしっかりと考えていきたいと強く感じました。

後は、パークアンドライドの話でありますとか、オープンデータ化の話につきましては今後も引き続き検討課題ということで、何ができるかといった点をしっかりと考えていきたいと思っています。

こうした場を活用して、交通ネットワークをビジョンに書いていることをいかに具現化するかということもしっかりやっていきたいと思っていますのでよろしくお願いします。

(委員長)

いろいろとご意見をいただきまして、この交通ビジョンを具体的に6つの処方箋を進めていくことで、コロナ渦の状況で非常に苦しい状況であるということをご発言いただいたのですが、その中でもビジョンに沿って進めていただくことでなんとか持ちこたえて、回復期には順調に回復できるような取組を進めていただくことも可能ではないかと考えています。

本日いただいた意見を踏まえて今後の施策に反映いただければと思います。

(5) その他

手嶋委員から国の第3次補正予算について説明

—以上—

