

令和5年度 第1回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5年6月26日（月）午後3時から午後4時まで

II 場 所 徳島県庁10階 大会議室

III 出席者 委員13名中8名出席

IV 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
- ・ 配席図
- ・ 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

V 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、公共交通事業者であります委員の皆様から現状についてご報告いただければと思います。

(委員)

徳島バスの事業別運送収入の推移について、ご説明します。グラフの折れ線・棒線がこの1年前、2年前の数字ですが、一番上の赤い線、これが今年4月、5月の状況です。高速バスについては、2019年度比で4月が74%、5月に一旦67%まで下がっていますが、今月はおそらく8割ぐらいの数字になるだろうと思います。路線バスは4月が80.4%、5月は88%で、今月は9割ぐらいまで回復するのではないかと思います。観光バスは悪くて、4月が55%、5月が67%で、今月はおそらく6割ぐらいではないかと思います。

高速バスについては、平日減便しているため、一便あたりの乗車人員についてはすでに2019年の実績を超えています。超えているのに8割という現状なのですが、例えばこの日曜日だと、大阪から帰ってくる便は、なんば発14時50分から最終の21時55分まで12本あり、これが満席の状態、土日祝だけUSJの優先便2本を追加しているところです。

運転手不足がなければ臨時便をどんどん出しているところなのですが、この時間帯で臨時便が2本しか出せなかったというところが、高速バスの戻りが悪い大きな理由です。大阪から戻ることができないと困ると思い、最終便については金土日に2号車を出しています。23日（金）の最終便の2号車は10人しか乗っていませんが、24日（土）は23人、25日も幸い37人という状況です。この業界は、やはり運転手不足が非常に大きな問題になっています。

それとこの場でも話題になっているJR四国との牟岐線の共同運行ですが、海部高校の前に停まるようになり、6月の半月間のデータでは48人のご利用がありました。土日が休みだとすると、だいたい1日4人少々乗っていただいている状況です。運賃が統合されて、

1日1~5人ぐらいだったのが、これで9人ほどの数字になりますので、高校生たちが便利に使ってくれているのかなと思います。

それとこのバスについては位置情報を持たせ、スマホからバスが何分くらい遅れているかが見られるようになりましたので、こうした機能も高校にきちんとお伝えして便利に使っていただければと思います。なにせ、なんばから4時間かけて来ていますので、定時性がないバスを皆様にご利用いただくには、やはり遅延情報が重要になると思っています。

バスはこのように人手不足で非常に厳しい状況にありますので、この会議の中でも論点となっている鉄道への転換についてさらに協議を進め、今般承認いただいたダイヤの再編についても、徳島駅前から南小松島駅間については直通のバスは減らして市役所始発にし、南小松島駅を通過してフィーダー線を出していくというように、利用者の皆様の利便性を維持しつつ、バス全体として本数を減らしていくという方向性になるのではと思っています。

先日、国土交通省の幹部の方が阿南駅に視察に来られ、JR四国の西牧社長からも共同経営の取組をご説明いただき、私からはこの会議の場のことを説明しました。県、沿線市町村、そこにJR四国とタクシーと利用者目線の方々にご参加いただいて議論しているところを四国運輸局の方が見て、これだったら共同経営できるね、と知恵を授けていただき進めることができました。皆様、特に利用者目線の委員の方々にとって、アライバイ作りのだけの会議ではなく、実際に成果が挙がる会議であってほしいなと思っています。

また、開始当初は阿南駅の駅改札口を出てバスに乗るには、右に行っているのか左に行っているのか分からない状態でしたが、すぐに阿南市役所の方が手を挙げて、「じゃあサインを作りましょう。」と言ってくれました。従来であれば、「そのお金はどうするのか？」と市役所もなってしまうところですが、この会議のおかげで信頼関係があるので、JR四国と徳島バスとが役割分担を決めて、お金を出し合って改善してきた、というようなことをご説明しました。この会議があるというのが、徳島県の大きな強みですということをご報告しました。

(委員)

JR四国の状況について説明します。まずお手元の資料の「運輸取扱収入（普通収入）」についてですが、これは定期券を除いた当社の収入のことです。棒グラフが収入規模で、2019年から今までの分を掲載しています。オレンジ色の折線グラフは、対2019年度同月比で、コロナ前との関係が分かるようにしており、2023年4月は対2019年度比で76%でした。

定期収入については、90%台に回復していますが、定期を除くとまだ80%に満たない状況が続いています。やはり、このコロナ禍において生活様式が変わり、最終便の利用客やビジネス利用客、さらには観光利用客も減少しているのが現状です。

なお、2022年度の決算ベースでは、営業収益は240億円で、対前年では56億円の増加、営業利益では▲184億円ということで、18億円の改善と、改善傾向は見られますが、決算としては一番底の2020年度、二番底の2021年度に続いて、三番目に低い成績となりました。

資料の下半分は、お客様のご利用状況についてまとめています。左側が前年度対比で右側が2019年度対比です。先程も次世代交通課長から説明いただきましたが、こちらの数字は一つの基準となる数値であり、対前年度で見ると、例えば、牟岐線の徳島-阿南間が一番ご利用が多い区間ですが、こちらは106.1%です。その右側2019年度比では79.9%となっており、やはりまだ2割程度戻りきっていません。できれば今年度にはプラス10ポイント上げ、少なくとも90%台には持っていきたいなと思っています。

交通から離れるかもしれませんが、公共交通を支える一つのケースとして、観光が挙げ

られます。弊社では「ALL SHIKOKU Rail Pass」という商品がありますが、こちらは訪日外国人向けの四国内の民鉄も含めた鉄道が乗り放題になるパスです。昨年の10月の政府の水際対策緩和を受け、今年の2月にはコロナ前と比べてまだ20%程でしたが、3月が46%、4月が65%、5月には70%と月を追うごとに回復してきており、インバウンドの入りが顕著になっています。国別で見ると一番多いのが台湾、続いて香港、韓国といった順番になっています。日本全国で使える「JAPAN RAIL PASS」も同様に非常に伸びていますので、これを一つのファクターとして、インバウンドの公共交通の利用をこれから期待していきたいと思っています。

(委員)

上勝町で運営している有償ボランティアタクシーの状況について共有させていただきます。まず、コロナ前からの状況ですが、コロナといえど、私どもの運営するタクシーの特性上、高齢者の利用が多いので、お買い物や病院への需要は、コロナ禍においても変わりありませんでした。ただし、観光客の利用は確実に減っていて、その代わりに、ワクチン接種のための移動支援を町から委託され、普段タクシーを利用されない方が、ワクチンを接種するためにタクシーを利用されるということで、普段よりもものすごく混乱した状況になりました。

その後コロナが落ち着いて、現在もそのワクチンについては、引き続き第6回目の接種が行われているところですので、以前に比べて接種者が減っているとはいえ、まだまだ高齢者がワクチン接種のために利用されています。

観光客については、JR四国から報告があったように、上勝町においてもインバウンドをはじめ、観光客の戻りが見られます。アジア圏の方々は団体で来られることが多くなりましたし、欧米の方は個人で来られ、国内においては貸切バスを利用した団体旅行で来町されるということがどんどん増え、観光需要が戻りつつあるなという感触があります。

それに伴って、私どもが関連することとして、町内で夕飯などの飲食をする際、宿泊場所で食事を取ることができるところがあまりなく、一番人気のホテルもホテル内で飲食ができないので、必ず町内どこかの飲食店に出なければいけないので、町内の移動手段として有償ボランティアタクシーを利用されることが増えてきています。

(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

【意見交換】

(委員長)

当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です。ご質問、ご意見、ご提案などあれば発言をお願いします。

(委員)

取組についての説明ありがとうございました。着実に進んでいることが実感できて、一県民として本当に嬉しく思います。

質問ですが、先日観光ステーションの方から、上勝町に行きたいという観光客が徳島市の観光ステーションに訪れたときの話について相談がありました。それは「徳島バスの便が勝浦町までしかないの、上勝町にはその先どうすれば行くことができますか？」という問い合わせで、そこから先は上勝町営バスとタクシーがあると紹介していただいたのですが、そのとき思ったのは、上勝町としての交通手段のターゲット層はやはり「町民向け」

という意識が強すぎて、観光客向けの情報発信があまりできていないのだなとすごく反省しました。

質問は、最近オープンデータで皆様いろいろと努力をされて、上勝町の観光地であるゼロ・ウェストセンターまで、乗換案内が Google Map でできるようになりました。残念ながら他の大手の乗換案内ではまだできないのですが、「Google Map で検索することができる」と言えるようになりました。その中で、乗換案内の候補が1つから3つぐらい出ると思うのですが、そのときに私たちがこの会議で押している徳島駅から南小松島駅まで JR で行って、そこから徳島バスに乗り換えて、というルートの候補があまり出てきません。私もわかる範囲でいろいろやってみましたが、やはり徳島バスさんのルートが一番多く表示されます。そこで、システム的なことですが、何か操作すればそれを表示することができるか、この設定をすればいいとか、何かお知恵などお借りできれば、よりこうした観光客の方に、特にインバウンドの方は Google Map を使うことが本当に多いので、何か改善できればより多く公共交通を利用していただけるのではないかと考えています。

(事務局)

Google Map でのルート検索の条件設定についてのご質問ですが、おそらく初期設定では、例えば乗り換えが少なく済むようにとか、ルートの最短時間で表示される設定がされているのではないかと思います。例えば経由地として南小松島駅とキーワードを入れると、その条件に合致したものが表示されるかもしれません。

路線の情報はオープンにし、ルートやダイヤを公開しているところですが、あくまでもそのルート検索の仕組みは Google Map 内のプログラムの部分になりますので、なかなかオープンデータを提供する立場としてコントロールすることが難しいところがあります。そのため、利用される方に検索条件の設定を行っていただくことしか、難しいのではないかと思います。

(委員)

ありがとうございます。「経由地に南小松島駅を入れてください」と上勝町のホームページ等に表示していただけるように案内してみたいと思います。

(委員)

資料の 22 ページにあるフリー乗車企画は県民に向けての取組かと感じたのですが、例えば、観光という意味であれば、外から来られる方に向けて、夏休みに子どもは 100 円で乗ることができるバスの切符があるという情報の発信を訴求したような履歴はありませんし、観光客に向けて処方されている事業なのかどうか、その位置づけが分かりかねますので、それについて教えていただきたいのが一点。

もう一点は、3月5日に路線バスのフリーの日を設定していますが、この日にしたのはこの日に何かあったからなのでしょう。というのが、これまで何箇所かそうした取組をお手伝いさせていただいていますが、路線バスのフリー乗車を実施される時は何かの行事に合わせてされることによって「マイカーじゃなくて路線バスで行ってね」とか、もしくは観光に来られる方には「駅まで来ていただくとバスが無料で乗れる日ですよ」というような情報発信につなげていくのですが、そこが分からないのでこの二点について教えてください。

(事務局)

まず一点目の「夏休み子ども1日フリー乗車券」については、徳島地区渋滞対策推進協

議会の取組として行っているものであり、観光客向けというよりは、日常の渋滞を緩和していこうという働きかけの一つで、特に小学生、中学生の方にバスに乗っていただくことで、その子どもたちが大きくなった時に、日常の移動手段としてバスが身近な選択肢となるような状況を作っていきたいということで、特効薬的な効果はないかもしれませんが、将来の利用者を育成するという目的で実施しています。

二点目の、3月5日に実施しました「路線バス1日フリー乗車 day」については、スライドの中でも説明しました「公共交通利用促進リレーシンポジウム」の東部エリア（徳島市内）開催に合わせて実施しましたが、昨年秋頃から「公共交通利用促進キャンペーン」として、このシンポジウムの開催や、それに付随するようなイベント等もキャンペーンに位置づけて実施しており、今回の路線バス1日フリー乗車 day もそのキャンペーンの一環として実施しました。

（委員）

利用者の側で参加しています。高校生の通学という点では、本日何度か紹介いただきました徳島バスと JR 四国が共同経営をして、JR の切符や定期券で並走する高速バスに乗り継ぐことができるサービスができたという新聞で見たのですが、海部高校の近くに停車することで、通学に JR とバスという2つの手段ができたことであったり、バスだと高校の近くまで行ってくれたり、あと定期券が利用できるということで、公共交通を利用する生徒にとっては非常にメリットが大きい取組だと思いました。

利用者も1日平均で4人いるとお話いただきましたし、バスの到着情報もスマホで分かるようになってきているということで、生徒たちはそうした情報にアクセスすることは得意だと思いますのでこうした取組を続けていけるように周知して、利用者を増やしていければいいなと感じました。

また、以前、別の高校で伺った話では、通学に使える最寄りの公共交通がなく、通学は多少遠くても自転車で来るか、あとはご家族の送迎に頼っているということでした。高校としては、送迎の車が迷惑にならないように近隣に駐車場を借りたりもしているということですが、車社会の徳島とはいえ家族の送迎に頼らないと通学できないということでは、それに頼れない子供もいますので、公共交通が使える・使えないということが進学先の選択にも影響を及ぼしてしまうのだなと感じました。

公共交通を残していくことは非常に大事なことだと思いますので、通勤・通学で使われる方や高齢者、旅行者の方へ、先程もあった利用者の声を聞いていろいろと改善をしているように、そういう取組を今まで以上に行い、利用者のニーズにあったものにしていくことが大事だと感じました。

（委員長）

特に通学等で利用される場合も多くなると思いますので、バスも含めて、学生の利用について、どのようにサービス水準を上げていくかということはこの会議でも検討すべき内容かと思います。

（委員）

二点だけ質問とコメントをいたします。一点目が処方箋の2番のところですが、神山町のタクシー利用助成について、乗車時にマイナンバーカードで認証という記載がありますが、これは何を認証しているのかもし分かれば教えてください。

二点目が22ページ中心になりますが、本当に多様な処方箋を計画・実行されていて、すごいと思うのが正直なところですが、これをさらにより良い処方箋にしていくための観点

として、私自身も考えないといけません、路線バス1日フリー乗車 day はすごくいい取組だと思う一方で、「1.9 倍に増加」という、この 1.9 倍は何を意味しているのかというのは、個人的にも考えさせられるなと感じました。多いとか少ないとかではなく、やはりこれが県民の公共交通に乗る際の料金に関する一種の感度みたいなところなのかなと思います。この1日だけでは分かりませんが、無料にしたから乗ってくださったのか、無料にしたとしてもこれだけしか人が動かなかったのかという観点は、今後、ビジョンの一つの指針である「最適化」を目指す上でも重要な取組だと思います。

また、次につなげる観点としてご検討いただきたいのが、ICカードのような利用者を補足するような環境がない中では難しいとは思いますが、どういう人たちが動いているのかをより見える化して、行政内で数値を追っていけると次に無料で何か行うときに、全域ではなくてより感度が高い部分に集中的に投資を行う取組にもつながるのではないかなとも思いました。

(事務局)

先にご質問いただいた神山町の取組におけるマイナンバーカードの利用認証については、このサービスを利用することができる対象が神山町民となりますので、神山町民であることの確認として、乗車の際にカードで認証されていると伺っています。

(委員)

二点目の路線バス1日フリー乗車 day について、行き先のデータは今手元にありませんが、多かったのは鳴門線です。無料でしたし、市内路線よりも鳴門の路線で一部積み残しも発生しましたので、消費者は運賃の一番高いところへ行ってお得感を出したいということだったのだと思います。

ですから、次回はどこに重点を置いてこの取組を行えばいいのか。例えば、無料がいいのか、それとも、徳島の場合キャッシュレスがないので、バスに乗ることに対する抵抗感があると思いますので、半額にして運賃の支払い方を覚えていただくのか、そういったことを検証して、今後の政策につなげていくべきだと思います。今回は鳴門線、神山といった足の長いところをお得に使おうという消費者行動だったように思います。

(委員長)

すべての皆様がこの割引施策を認識されているわけでもないですし、特に普段自動車しか利用されない場合は、少しも認識がないというのが現状ですので、そういう中で、こうした一時的なサービスも含めてどう知らしめていくのか、どう工夫していくのか、難しい面はありますが、今後いろいろと協議していけたらと思います。

(委員)

この会に委員として参加するのは初めてですが、冒頭に「本県はこの会が強みだ」と発言していただいて、長年取り組んだ結果として人間関係ができているということは、今までしっかり頑張ってきた成果だと思います。事務局の次世代交通課も励みになりますし、今日参加いただいている市町村の皆様とビジョンを作り、役割分担の中で実際に動かしていることは、その発言を受けて改めてありがたいと思います。

また、運転手不足について、どこも人手不足や2024年問題のような超過勤務の規制の話もあり、本当に厳しい時代になってきています。今回も路線の統廃合の話がありましたが、昔であれば徳島・小松島の地域を JR 四国と徳島バスが奪い合っていたような印象がありますが、現在は本当に役割分担が進んでいるなど、実のある議論ができているなと感じて

います。

やはり一番大事なのは利用者目線に立つことです。どうしても行政と事業者の皆様が話しをすると、経営面でできる、できない、無理だというような話が出てしましますが、利用者の方がどういうものを望んでいるか、今の経営環境の中で何ができるか、それに対して行政は何ができるかというところを、きっちり役割分担して実施していきたいと思えます。

また、観光の面で多く意見がありましたが、第一の目的は、先程ありました徳島に住む高校生のような県内の公共交通を必要とされている利用者の方にサービスを提供し続けていくことだと思います。人口減少やいろいろな課題があるなか、このビジョンの骨子にもある「インバウンド向け企画乗車券の発行」といった公共交通の利用促進を積極的に行うことが重要だと思います。国からの臨時交付金をもとに様々な施策を県と事業者の皆様が一緒になって行うことで、なんとか長かったコロナ禍を乗り越えられそうな雰囲気になってきました。ビジネス利用がまだ少し戻っていないところは、それをさらに増やしていく。徳島も観光インバウンドは非常に好調で、久しぶりに国際便が3月、4月と台湾から来たのもありましたし、高松空港にも多く来られています。後藤田知事もインバウンドに力を入れて取り組んでいるところです。徳島県内の皆様の足を守っていくためには観光で来られた方も利用しやすい環境を作っていく視点が必要だろうと思いますので、先程ご意見のありました観光の情報発信が足りていない点については、利用者目線で観光客の方も利用しやすい交通を議論していきたいと思えますので、よろしくをお願いします。

また、コロナ禍の交付金のような大規模な予算を組むのはなかなか難しいですが、今回の6月議会においても、事業者の皆様と一緒に、乗って残す取組ができないかという観点で予算を上げております。こちらで議会で認められればしっかりと執行し、ビジョンに基づく取組を進めていきたいと思えます。

以前「しこくスマートえきちゃん」を利用して、非常に便利だと感じました。今回もいろいろな取組を皆様と共有していますが、こうした便利なものをもっと県民の皆様や、県外や国外から観光で来られる方にも発信して、利用者を増やしていきたいと思っておりますので、引き続きご協力をよろしくをお願いします。

(委員長)

インバウンドも含めて、地域住民の需要を増やすとともに、そのサービスをうまく提供していくために、運転手の不足等への対応も考えていただく必要があると思えます。

デジタル化やデマンド型の乗合交通など、全体がネットワークとしてつながる仕組みの構築や需要の創出、サービスの展開も含めて、この委員会でも検討していけたらと思えます。

(委員長)

本日の意見などを踏まえて、今後の事業に反映いただければと思えます。それでは本日の議事を終了させていただきます。

以上