

令和6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

- 1 日 時 令和6年6月24日（月）午前11時から午前12時まで
- 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12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
- ・ 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

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、委員である交通事業者の皆様からご報告いただければと思います。

（委員）

資料からご説明いたします。まず運輸取扱収入と、瀬戸大橋線交通量のグラフです。棒グラフが運輸取扱収入で、こちらは普通収入の各月別の推移で、2019年から直近2024年の3月までの実績です。

オレンジの折れ線グラフが運輸取扱収入の対2019年同月比で、青色の折れ線グラフが瀬戸大橋線交通量の対2019年同月比です。

2023年5月ごろにコロナが5類移行となってから、取扱収入や瀬戸大橋線の交通量ともに概ね9割程度の回復を見せているところです。

それ以降は、なかなか実績が上がっていないのを見て取れると思います。

今後インバウンドといったところも、さらに増やせていければということです。

裏面に参りまして2ページ目のお客様のご利用状況の比較ですが、数字は当区間別の平均通過人員を示しております。

左側が2023年度実績に対して前年度の2022年度比で、右側が2023年度実績に対し

てコロナ前の 2019 年度比になります。

まず左側の一番下の方に JR 四国全線の平均通過人員があります。対前年比で約 110% ということで、四国全体としては、対前年よりは良かったという内容ですが、例えば、牟岐線だと、徳島－阿南間は前年比 104.5% ということで前年を超えておりますが、阿南－牟岐間は 97.7%、牟岐－阿波海南間は 90.9% というところで、徳島市内に近いところのご利用者数は多いが、離れていくと若干対前年を割っているということが見てとれるかなと思います。

右側の一番右下に JR 四国全線の平均通過人員を記載しておりまして、対 2019 年度比では、概ね 9 割程度である 89.7% となっております。

同じように牟岐線を見ると、徳島－阿南間で 83.5%、阿南－牟岐間で 70.6%、牟岐－阿波海南間で 81.9% と 7 割から 8 割程度にとどまっており、こちらも人口減少等も影響していると考えておりますが、なかなかコロナ禍前までは戻っていないというのがわかるかなと思います。

(委員)

バスの状況をご報告いたします。中段の路線バス運送収入の推移をご覧ください。

赤線の折れ線グラフの一番上、87.6% から 92.1% となっているのが 2024 年度の 2019 年度比です。

概ね JR も 9 割というところで、数字は 4 年間の比較になるので、この間の人口減少もあることから、ほぼほぼ全国平均と同様になっていると思います。

一方上段の高速バス運送収入の推移ですが、同じく 2024 年度 4 月の 2019 年度比は 90.2% となっているが、5 月については、輸送量が多いが、2019 年度比 79.9% というところで、運転手不足のため続行便を出せないというところが大きな原因です。

バス 1 便当たりの乗車人員については、2019 年度を超えているんですけども、続行の 2 号車、3 号車を出せないというところで売上が伸びないという状況にあります。

このような状況の中で、前回も申し上げましたが、web 予約の比率が非常に上がってきております。高速バスの阿南大阪線の数字でいいますと、2018 年度に 16% だったのが、2023 年には 36%、2024 年 5 月にはとうとう 50% を超えまして、スマホから予約をされる方が 5 割を超えたところです。今までは予約なしに当日そのまま乗るだけで行けたのが、事前に予約しておかないと怖いよねというところで、特に阿南大阪線のように距離の長い路線だと web 予約が約 6 割までいっています。これは、県民の皆様が web 予約をすることにある程度認識があるということを表していると思います。

最後に、一番下の貸切バス運送収入の推移ですが、2024 年 4 月は 2019 年度比 80% でしたが、5 月は 55.2% となっています。これはやはり運転手不足が最大の原因でして、路線バスと高速バスのビジネスを維持するために、観光バスの仕事を受けられないという状況があります。

ただ、昨年10月に観光バスの運賃改定が行われまして、新しい単価で受けた仕事が増えてきて、この5月でいいますと前年に比べて1両あたりの売り上げが1万円を超えてきたことが、バス業界としては救いではあるというような状況です。

(委員)

本県のタクシー業界の売上の推移については、令和2年3月ごろより影響を受け始め、同年5月には対前年同月比33.5%までに落ち込みましたが、その後、月によって変動はありますが、本年5月には運賃改定もあり、92.3%まで回復しております。

また、全国的に運転手不足が続いていますが、本県の状況については、登録運転者数は、本年5月末に1,138人で、このうち女性ドライバーは64人となっており、特に令和2年3月からのコロナ禍の3年間で145人の大幅な減少となりました。

全国的にも、タクシー運転手の高齢化が進んでいますが、本県においても同様に、平均年齢は65.8歳となっており、登録運転士の65歳未満が450人で全体の39.5%、65歳以上が688人で全体の60.5%となっており、特に働き盛りの50歳未満については129人で全体の11.3%と非常に少なく、業界として深刻な状況となっています。

本県のタクシー運賃については、消費税分の値上げを除き、平成7年12月を最後に、運賃改定が実施されていませんでしたが、昨年9月11日に28年ぶりの運賃改定となり、市部地区15.14%、郡部地区は13.77%のアップとなりました。

また、本年4月からは法人タクシーによる自家用一般ドライバーを活用した有償運送をタクシーが不足する時間帯において申請することができることになっていますが、利用できる時間帯が限られていることから、現在申請する事業者は出てきていないのが現状です。

(委員)

私の方からの共有としては2点ありまして、まず1点目ですが、だんだんと利用客が戻ってきてるのは上勝町も同じなんですけど、ただ、私どもはそもそも福祉的な意味での自家用有償ということで、自分たちの車で登録させていただいてるので、山間地ということもあり登録車両が軽自動車か大きくてワゴンが数台ぐらいなんですけども、やはり夏に向けて団体客の方で数十人単位の予約をいただくなんてことが増えてきております。しかし、それは私どもの方では受けられないということで、民間の事業者の方を紹介させていただいてるような状況が増えてきております。

大型車を増やしていけばというようなことを外部から言われたりはするんですが、いかんせん自家用ということもありまして、町民の方の登録ドライバーさんの財産となるものを大型車両に強制することはできませんので、しばらくはこの状態が続くのかなと思います。民間事業者の方にそちらの依頼がいただければ大変ありがたいなというふうに思っております。

もう1点ですが、先ほどもお話があったんですが、私ども自家用有償の対価というのが民間事業者の半額程度という定まりがあったものが、基準となる民間事業者の皆さんの運送の対価が値上がりしたということと、自家用有償の方が半額程度から8割程度まで引き上げられたということもありまして、私どもの方でも値上げの検討をしているところなんです、そもそも福祉対象のために始まった制度ですので、いくら8割まで引き上げることができると言われても、利用者さんのことを思うとそこまで一気に上げることはできないという状況があります。

ただ、どうしても様々な値上げや事業保険がコストを圧迫しており、自家用有償の事業を運行するにあたって、保険会社さんが商品として展開してくださってる商品が少ないということが原因にあるのではないかと考えています。

うちの代理店の問題かもしれませんが、今契約している保険会社1社以外は適当なものが見当たりませんと言われていています。もしかしたら他にあるかもしれないんですが、その保険が年間費ではなく、1日につき1台にかかる費用になるので、走れば走るほどやはりコストがかさんでいきます。そもそも利益を出さない制度ですので、どうしてもコストがかさんできたときに、値上げをさせていただいても運転手さんへ還元できる金額がそんなにないというようなことになってしまうと、そもそも保険というものに対してどうなんだろうと思ってしまうところがあります。

運転手自身は自家用車として自分の普段運転している車で、普通に任意保険は入れているんですが、さらにそれに上乗せして保険に加入するというのは、保険料の支払いにコストがかさんでしまいます。ほぼ上勝町の山を走るのに、今まで10数年やってきて事故は1度もないのに、その保険を払う必要があるのかという意見など、自家用有償なりにいろいろ悩ましいところはあるんですけども、地域の方の足を確保する、あるいは観光客の方も山間部に行くのに2次交通が利用しづらくて非常に困っているということもあろうかと思いますので、いかに持続していけるかということを検討していきたいと思っております。

(委員長)

それでは続きまして、議題(2)次世代地域公共交通ビジョンに基づく取組に進ませていただきたいと思います。

事務局より説明をお願いします。

(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)

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となっております。

ご質問、ご意見、ご提案などございましたら、ご発言をお願いします。

(委員)

日頃から地域福祉の推進に皆様にご尽力をいただいていることをこの場を借りてお礼申し上げます。

資料を拝見させていただいて、各市町村、各事業者の方々が皆さん非常に工夫をされてるんだなと実感としております。そこで、引き続きお願いしたいことが1点ございます。

今後、キャッシュレスの動きがどんどん加速していくと思いますが、その際にどうしても情報が入りにくかったり、ご自身が使いにくかったり、なかなか取り組みにくい方がまだまだおられます。

それを実感したのが今年1月の能登半島地震のときで、ある市でLINEを導入して情報発信をされたときに、8割の方が登録をなさったようです。ただ、2割の方はその登録すらなかなかできなくて、市役所など窓口を訪ねられたというお話を聞いたときに、世の中の流れとしてキャッシュレスやいろいろなことを携帯で進めるということは、利便性も含めて適当だとは思っているんですが、小松島市が行ってるように、バスの乗車に関する情報周知といった紙媒体での周知も引き続きお願いできたらなと思っております。

それとあわせて、地域公共交通計画策定市町村との記載が資料にありますが、これは24市町村のすべての作成を目指すというお考えでよろしいのでしょうか。必要なので策定されてると思いますが、いかがでしょうか。

(事務局)

1つ目のキャッシュレスの情報発信ですが、100%それを利用できる方ばかりでないというところはおっしゃる通りかと思しますので、キャッシュレスの実施主体は事業者になってくるかと思いますが、情報発信という意味ではネット情報を受け取れない方もおられますので、そのあたりは留意して周知を進めていきたいと思っております。

2つ目の地域公共交通計画につきましては、努力義務ではありますが、地域で自らの公共交通を考えていくという趣旨のもので、県としては、計画作成の推奨・促進をしていきたいと考えております。

(委員)

高校生の通学という点で申しますと、令和5年度の通学方法としまして、バスで通学する生徒が全体の3.3%、汽車通学が全体の23.1%となっております。バス、汽車の公共交通機関を利用する生徒の割合は26%、人数で言えば4,172人となっております。

この数字が大きい小さいかというのはわかりませんが、依然として学生にとっては公共交通機関というのが重要な移動手段となっておりますので、継続して利用できるような施策を続けていく必要があるなと思います。

また、処方箋1で幹線系統バスの再編がいくつか出ておりますが、その中には高校の通学に利用されるような路線がいくつかありますので、通学に支障がないようにしていただければと思います。

前に新聞の記事で、南小松島駅を地元の高校生の力で活性化させようというプロジェクトを見ました。駅舎の空きテナントで生徒自らが運営する高校生カフェをクリスマスやバレンタインなどのイベントに合わせて実施するというものでしたが、駅が生徒たちのやりたいことができる場となり、そのイベントに参加するためにJRやバスを利用して駅に集まってくれたら、公共交通機関を利用してもらおうきっかけにもなり、面白い取組だと思いました。

学生や高齢者の皆さんにとっては、公共交通機関は生活していく上でなくてはならないものだと思いますので、今ある公共交通をできるだけ維持できるよう、知恵を出し合って取り組んでいく必要があると考えます。

(委員)

7ページに関連してですが、この処方箋を見る限り、県内の全域において本当に多様な関係者の皆様が連携して、いろんな取組をしてくださってるなと改めて感じたところです。

一方で7ページにある利用状況を見ると、やはり他のエリアでもそうですが、コロナ前になかなか戻らないというのがどこでも言われていることで、やはり一言で言うと、利用者のニーズがコロナ前とは少し変わってきているということがわかるものの、どういう行動の仕方や利用の仕方をしているのかというのは、なかなか国も含めて把握できていない部分になるのかなと思います。そのことが、これだけ素晴らしい取組をいろいろしてくださっている中で、バスや鉄道の利用者数の絶対値が戻りきっていないところに繋がっていくのかなと思います。

まっすぐにそこも何かできるというわけではないものの、委員からご紹介いただいた、例えばweb予約の比率が50%になったとか、これはたぶんコロナ前と比較してもなかなか想定もできなかったようなことではあるものの、やはり今後消費者の志向とかが変わっていく上で、とても重要な情報になってくるのかなというふうに思いますので、地

道にヒアリングなどをして、やはりニーズも個人化していつているような気もするので、そこを地道に情報収集していくしかないと思うんですが、具体的な情報なんかを今後も引き続きこういう場で情報交換することがすごい大事になってくるんだろうなというふうに思いました。

(委員)

今回の資料で一番印象に残ったのは、28 ページの路線バス 1 日フリー乗車 day での利用者のアンケート結果です。今後の路線バスなどの利用は変わりますかという質問に対して、普段利用しない人の 8 割が今後のバス利用に前向きということで、こういうことをやってみるのはすごく大事なことなんだなというふうな印象を受けました。

高齢者で免許を返納する方が増えてきたりもしますので、こういうところで知っていただいて、使っていただくことに繋がっていけばいいんじゃないかなというふうに思います。

(委員)

皆さんのいろんなお話を聞いている中で、これから先、少子高齢化や人口減少社会を迎えるに当たりまして、やはり県民の足となる公共交通を守っていくというのが大事なことでと思うんです。

バス運転手さんやタクシー運転手さんといった公共交通機関の運転手さんが不足しているというご意見もありまして、各事業者の方ではいろんな免許取得の支援や企業努力をされていると思うんですが、これから先ますます乗務員不足が深刻化すると、なかなか路線の維持もできなくなってくるので、県や自治体といった行政の支援も検討していただいて、県民の足を守る方策をお願いしたいと思っております。

(委員)

交通事業者の皆様からのご意見や資料のデータから、コロナ前に比べてまだまだ需要が戻っていないのが現状でございまして、ただ都市部においてはインバウンド需要が非常に旺盛だというところですが、まだまだ地方にはその恩恵が届いていないところでございます。

公共交通につきましては、県民生活や観光の 2 次交通ということで、非常に重要なものであり、県におきましては、このビジョンに基づいて各種取組を推進して参りたいというふうに考えております。

また、皆さんのお話にもございました労働者の不足に関してですが、県におきましては、この 4 月から人材確保の戦略会議というものを立ち上げたところでございまして、いろいろな業界の皆様方には人材確保についてのご相談をさせてもらいながら、何か施策が展開できたらというふうに考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

引き続き当委員会で皆様方にご意見をいただきまして、連携を密にしながら持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んで参りたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(委員長)

いろいろなご意見ありがとうございました。

公共交通を持続可能に維持していく中で、地域の住民だけの需要をうまく拾い上げるだけでは足らなくて、観光客の需要も補完しながら、何とかコストを賄っていくということが必要なかなと思っております。

上勝町の自家用有償の中でコストを何とかするというお話でありましたが、逆に受け入れるとコストを抱える可能性もあるということで、その辺りをどうやってうまくやっていけば良いのかというのを調整していくのが、重要なんだなというふうに感じました。

また、キャッシュレスのお話が出ておりましたが、うまく利用できないような非常に高齢の方がどちらかというと公共交通の地域の利用者になっているんですが、今年齢が若い人たちが高齢者になっていくと、徐々にそんな状況も変わってはいくんですが、現状、しばらくの間はそれが混在するような形になるので、少し手間にはなるんですが、事業者の皆様の方でも、何とか対応する方策を検討いただきたいというところです。ただ、キャッシュレスやweb 予約など含めていくことで、利用の活性には繋がるはずですので、それを目指してやっていっていただきたいと思います。

あと、駅の活性化に関して高校生の取組の話も出ておりましたが、乗るだけじゃなくてその拠点を活性していくというのが、利用にも繋がる可能性が高いことはご意見いただきましたようにあるはずですので、駅だけではなく駅周辺やバスターミナルも含めて、拠点全体としてどう盛り上げていくのがまちづくりの課題になるので、県の方でも事業部を越えて考えていただかないといけない話かと思います。

運転手不足のお話もいただいておりましたが、まだ徳島県は持ちこたえているという段階だそうです。運転手不足の解消には、サービスをうまく回して利益を上げて人員をふやしていくという方法しかないと思いますので、これからもできるだけ需要を賄えるような人員確保ができる方策を、事業者だけではなくこの委員会や県としても、ビジョンに基づく取組をうまく進めていく中でさらに検討する必要があるなと考えております。

(事務局)

本日は、貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

これもちまして、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