

第1回徳島県公共交通「担い手」創出ワーキンググループ 議事概要

1 日時 令和7年3月19日（水）午前10時から午前11時15分まで

2 場所 徳島県庁万代庁舎 10階 大会議室

3 議事

（1）訪日外国人旅行者の動向及び受入環境の現状と課題

（2）国及び県における令和7年度の補助制度について

（3）意見交換

（徳島県交通政策課 橋本課長）

それでは時間が参りましたので、ただいまから徳島県公共交通「担い手」創出ワーキンググループを開催させていただきます。

はじめに、徳島県生活環境部長の勝川からご挨拶をさせていただきます。

（徳島県生活環境部 勝川部長）

おはようございます。徳島県生活環境部長の勝川でございます。

開会にあたりまして一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、年度末のご多忙の折、また朝早くから、当ワーキンググループにご参加いただきましたこと、誠にありがとうございます。

また日頃は本県の公共交通行政の推進、それから県政各般にわたりまして、格別のご理解ご支援を賜っておりますこと、改めて御礼を申し上げます。

さて、これまでは徳島県タクシーサービス勉強会という形で、タクシーやバスの業界団体、事業者、それから市町村の皆様にご参加をいただきまして、国のライドシェア制度や運転手の確保などに関して、様々な意見交換を重ねてきたところでございます。

昨年度来のライドシェア制度の規制緩和等も、ひとまずの着地点を迎える状況にありますことから、この度、これまでの勉強会を、公共交通「担い手」創出ワーキンググループへと改組し、より一段高いレベルでご議論をお願いしたいと考えております。

今後、ワーキンググループにおきましては、運転手の確保やライドシェアをはじめ、地域の実情に応じた移動手段の確保に向けて、具体的な議論をお願いできたらと考えております。

本日のワーキンググループでは、国におかれましては、これまでのライドシェアに関する規制緩和に加えまして、来年度、その取り組みを後押しするための支援制度の拡充がされるとお聞きしております。

県におきましても、来年度、公共ライドシェアの初期投資に対する支援制度を創設することなどを予定しておりますことから、来年度の国や県の支援制度の情報共有をさせていただきたいと考えております。

それから昨年末に徳島阿波おどり空港への国際定期便の就航が実現しました。

それ以来、本県を訪れるインバウンドが増加しており、公共交通の需要が高まっていることから、現在のインバウンドの状況や、受入環境についても、皆様からご意見をいただきたいと考えております。

引き続き、県民や観光客の移動手段の確保、それから、公共交通サービスの利便性向上に繋がるよう、本日は限られた時間ではございますが、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますが挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

それでは早速ではありますが、県の観光政策課からインバウンドの動向及び受入環境の現状と課題についてご説明をさせていただこうと思います。

中島副課長よろしくお願いいたします。

(徳島県観光政策課 中島副課長)

観光政策課の副課長の中島と申します。本日はよろしくお願いいたします。

お手元の、パンフレットでお配りさせていただいたものがあろうかと思いますが、私の方から徳島国際化元年、徳島から世界へということで、昨年末に就航いたしました香港便とソウル便。

それが1枚のチラシにしてご案内させていただいておりますので、これを4月から県民の皆様にお配りする予定となっておりますけれども、ダイヤが若干、変わりますので韓国の便がちょっと早めになりますが、その辺をご案内するチラシになってございます。

ということで、昨年より、国際便が直行便で定期便が就航することになりましたので、またこれから大きく変わっていくインバウンドにつきましてご説明をさせていただきたいと思います。

資料に沿いましてご説明いたします。徳島県の観光の現状についてです。

県では「もてなしの阿波とくしま観光基本条例」が大元になっておりまして、これをもとに、観光に関する振興基本計画を立てまして、それに基づく各施策を実施しております。

観光というのは、交通機関や旅館・ホテルに留まらずその周辺の産業・農業などを巻き込んだ裾野の広い産業と言われております。

それゆえ、観光の消費は地域経済に広く波及するものでして、地域における雇用機会の創出にも、非常に重要な産業となっております。

簡単な絵がありますが、ホテルでも、食べる物の仕入れとか、材料の仕入れとかもあります。

それから2次交通でバスを乗っていただいて、ガソリンとか備品とかの購入ということで、かなり広い分野に影響のある産業というのが観光の位置付けでございます。

数字で見ますと、定住人口1人当たりの年間消費額、住んでいる住民の方の1年間で消費する額がおよそ年間130万円と計算されておるんですけども、それが国内の日帰り旅行でしたら75人分、国内の宿泊者数だと23人分、外国人の宿泊ですと8人分で補えるという数字の面での計算上ですけども、それぐらい外国人が消費に与える影響というのは大きいというふうに考えております。

参考ですけども、県の人口が令和7年2月現在で68万2千人まで減っております。

この数字は調べてみますと、大正14年の本県の人口に相当する数字だそうで、減少傾向というのは100年近く前の人口に戻っているという状況で、住んでいる方だけに頼った経済ではなかなか成り立たないという想像がつくかと思います。

ちなみに、徳島県の人口のピークは87万8千人で、戦後5年経った1950年がピークでした。そこから現在はその8割程度に落ちているようです。

どれだけ定住人口による経済損失を旅行消費で補っていけるかというのが、これから

の県の課題だと考えております。

世界の観光客の状況ですけれども、黄色が欧州の方、青がアジアの方、緑が北米の方、そのほかはアフリカや他の国ですけれども、その観光客の数字をグラフで見えております。

コロナで 2020 年と 2021 年が落ち込んでおりますけれども、2023 年の一番右の柱のとおりに、欧米とアメリカを中心に、ほぼほぼ戻ってきている状況で、青のアジアについても、大分回復傾向にあるという状況にございます。

続いて、これまでは観光客の量だけを追いかけていたんですけれども、消費単価が高い人を呼ぼうという施策に国自体も変わってしまっていて、京都のオーバーツーリズムの問題ですとか、お客さんのターゲットを絞ろうという形で観光業界は進んでおりますので、質と量を両立させていくというのが今後の施策というふうに言われております。

続きまして、日本の観光の状況をグラフで見させていただきます。

左が訪日外国人の旅行者数で、右が旅行消費額の推移になっておりまして、いずれにしましても、外国人がコロナ以降、急回復しており、訪日外国人旅行者数、消費額ともに、日本全体では 2024 年で過去最高の数字となっております。

次は、日本人の旅行者の表になっております。

日本人の表についても、ほぼほぼコロナ前の 2019 年の数字に、2024 年の数字が近づいており、なおかつ、旅行消費額については、2019 年を上回って過去最高の消費額になったということがうかがえます。

旅行の質が上がって、地域にお金を落とすような旅行が増えているという状況が見受けられます。

こちらは徳島県の観光の状況になります。

宿泊者数ですけれども、2019 年と 2023 年の数値で、入込客数はやはりまだ戻ってきていない状況です。

右の宿泊者数につきましては、コロナ前の 2019 年が 256 万人でしたが、やや上回ることでございまして 2024 年は 261 万人で、過去 10 年来では最高になっています。

ただ最もピークの 2014 年の数値には届いていないということで、以前、国内旅行者数というのは、横ばいが続いている状況にございます。

ここはまだ 2024 年のデータが出ておりませんので、2023 年のデータにはなりますが、旅行消費額は回復傾向にありつつも、2023 年時点ではまだまだ、2019 年に届いていない状況となっております。

課題は何かというところに入っていくんですけれども、ホテルの客室稼働率のグラフになってございまして、青い線が 60.5 というのが 2024 年の数値で、徳島県は赤の線で 50.2 になっています。

全国的に見て、ホテルの部屋がどれだけ稼働しているかということですが、そんなに徳島県も低くないということで、阿波踊りのときにたくさん泊まっていたりとか、ほぼほぼ 50.0 なので、お客さんに来てもらえればホテルは泊まっていたという状況にあるのではないかという推測を立てて、施策を立てていっているところでございます。

次のページをご覧ください。外国人の延べ宿泊者数の数字になります。

外国人は2019年のコロナのときに、13万人あまりでしたけれども、一昨年の2023年に、ほぼその数字に回復しまして、2024年の速報値では、35%増の18万人泊。1人が連泊したら2泊と数えるんですけども、かなり増加しておりまして全国的な傾向を、地方の方でも感じているという状況にございます。

次のページのグラフは、青が日本全体、赤が徳島県で、旅行者全体に占める宿泊者数のうち、外国人が何%を占めているかという状況の表になっておりまして、全国的には何と25.2%、4人に1人が外国人の宿泊者になっております。

本県で見ますと、まだまだ日本人が多くて、外国人の率としては6.9%。まだ10人に1人に満たないところでございます。

そのため、それを可能性があるというふうに我々は見て、施策を打っていくべきというところですが、全国的には、都会では25%、4人に1人がもう外国人が泊まっている状況でした。

昨日の報道では、東京都と京都府におきましては、日本人の宿泊者数を外国人が初めて上回ったという報道がございまして、ゴールドルートではもうそういう状況になっているということで、もう東京行ったら外国人ばかりという状況は皆さん目にされると思うんですけども、間違いのない状況でございます。

逆に日本人、我々が出張に行くときにホテルがとれないという状況があるのと、泊まれても、かなり高い宿泊料になっていますので、その辺、日本人としてはちょっと動きにくい状況にあるんですけども、経済を回していくためには致し方ない施策かなというふうに考えております。

続いて、徳島県を訪れる外国人の方の国別のシェアになっておるんですけども、左がコロナ前の2019年、右が昨年の2024年でございます。

大きく変わっているところは、左の表は香港が35%で、アジアである香港・台湾・中国・韓国でほぼ50%占めていたんですけども、そんな中でも、香港が一番多い状況で、台湾、中国が同じぐらいという状況でしたが、コロナ明けて2024年ですけども、香港が2023年のときに、原発の処理水を東北の方で排出することはいかななものかということで、中国の方が日本に行かないというふうにされたこともあり、香港の方も日本に来られないという状況がありまして、2024年につきましても、若干それがまだ戻りきっていない状況がありまして、台湾に抜かれて、香港がややシェアを落としているというところでございます。

全般的には、他の国がシェアを伸ばしているんですけども、どういうことかと言いますと、来る国が多様化しているというのが実情かと思えます。

例えばオーストラリアとかも増えていきますし、ヨーロッパのフランスとかドイツとか、これまで少なかった国についても徳島に来るようになったというグラフになっております。

コロナ後には、日本に来る人が多様化していて、徳島県もそれが同じ状況にあるということでございます。

続いて、観光を取り巻く現状について、事業者さんにヒアリングしましたところ、徳島は魅力的なものはあるんだけどホテルが少ないとか、それから、多言語の標識とか看板とかお店に行ってもメニューがないとか、そのような多言語で苦労することもある

るということです。

また、キャッシュレスについて、韓国はほぼほぼ現金を使う機会がないというふうに伺っておりますが、徳島のキャッシュレスについても、個別のお店で見るとまだまだ、できていない状況にあるというお声が上がっております。

今回、令和7年度の徳島県の組織の定期人事異動ですけれども、赤で囲っているとおり観光の部分も大分強化するというので「担当部長」「担当課長」が新設されました。

観光については、観光政策課というところ1つだったんですけれども、4月以降は、観光を企画する部門と、誘客・プロモーションする部分を大きく分けまして、総力的にやっ払いこうと考えていまして、観光誘客課の中に受入環境担当を新設いたしまして、今、課題となっていました多言語化の誘導ですとか、キャッシュレスとかのご協力依頼ですとか、旅行者の満足度を上げていく、利便性向上の面でも力を入れていこうと考えております。

それに伴いまして予算の方も、先の議会の方でお認めいただいたんですけれども、次のページ以降は、新年度の予算の案内になっております。

インバウンド向けには国際定期便就航を生かして、プロモーションを強化する予算ですとか、次の大阪・関西万博、これを活用して、万博に来たお客さんに徳島にどうやって来てもらうかという足のところを誘客促進に結びつけるような施策ですとか、次のページ、東京、京都にたくさんお客さんが来ていらっしゃることを踏まえまして、首都圏において集中的なプロモーションをしたりとか、あとホテルとか民泊を増やしていくような事業を構えておりますので、また、皆さんからご相談いただけましたら使える予算について、またご検討させていただいて、ご協力いただけたらと思います。

最後になりますけれども、観光客の皆様には徳島県に来ていただく機会が大分増えております。香港便、韓国便に乗られて実際にお客さんが街に来ております。

そこで、駅前これから何しよかなってというお客さんもたくさんいらっしゃいますので、そのお客様たちが、阿波おどり会館だけでなく、徳島県内のコンテンツを楽しんでいただいて、また来たいって思うようなリピーターを増やすような施策。旅しやすかったねってところを作り上げて参りたいと思いますので、是非ともまた、皆様がお持ちになっています生の意見や課題ですとか、お客さんから聞いた声など、そういうのを、ぜひ、ブラッシュアップにつなげて参りたいと思いますので、是非とも、今後ともご協力いただけたらと思います。

どうもご清聴ありがとうございました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

説明ありがとうございました。

今ですね、全国的な、あるいは徳島県内のインバウンドの状況や、受入環境についてご説明させていただいたところでございます。

今の説明で何かご質問などありましたらと思いますがいかがでしょうか。

(一般社団法人ひだまり 藤井理事)

ご説明ありがとうございました。

最近徳島市で観光に携わっている方から、飛行機、LCC、ですね。韓国から来ら

れている方々が、あんまりお金を落とさないタイプの方が多いように思うから、ちょっとお金がなくても回れるプランを教えて、みたいなことを言われたんですけども、実際どうなのでしょう。

肌感覚で、うちに来るのは結構特殊な方々が多いかもしれないので、一般的に今来られている韓国、あるいは香港の方もですけど、どういうぐらいの消費具合があるかって傾向がもしあれば教えてください。

（徳島県観光政策課 中島副課長）

韓国のお客様は、週末を利用して、割と国内旅行の延長みたいな形で2泊3日くらいの短い期間を旅行される方が多いと聞いていまして、ゲストハウスの方のお話を聞いてみましたら、安く泊まって、買い物して、大阪や神戸のアウトレットへ行ったりとかっていう、ちょっと買い物に行くみたいな、そんな方がまだ多いというのと、それとゴルフが大変流行っているらしくて、日本の人口より大分少ないんですけどもゴルフ人口が大分多くて、国内のゴルフ場が飽和状態ですと。なおかつ、北の緯度なので冬が寒くて、冬場は暖かい香川や徳島にもゴルフに実際に訪れている方が多いらしいですけど、ゴルフやられている方は、ゴルフだけしたいらしいんですよ。観光しない。ホテル、食事、ゴルフ。

例えば鳴門のある施設ではゴルフ場も一緒にあるんですけども、そういうところが今、韓国から来られているので、それはもう皆さんお客さんの志向なので、そこはどんどん伸ばしていくんですけども。そういう人たちの奥さんとか子供さんとかは観光で遊んでいただけるような施策でやっていきたいなと考えておりますので、韓国の方たちは何となくそういう性向だなっていうのがわかってきた状況です。

香港のお客さんは、高松とか愛媛とかでも空港があって、もうそこに大分前から入ってきていまして、レンタカーで、ご旅行される方たちが多いと聞いています。

香港は700万人で人口密度が高いので、車を運転する機会がないと。

ハンドルとか走る方向が日本と一緒にらしいので、そういう方たちが日本に来てレンタカーに乗って、色々なところを旅する。

それで、1週間ぐらいの旅で、祖谷や鳴門の方に今来ている状況らしいですけども、そういう方たちが、南部や東部も周遊してもらえるようなモデルコースというか、そういう情報を、BtoCとかお客さんに直接届くような形で、SNSとかで情報発信していくのが香港戦略という形で考えています。

韓国はどちらかというと旅行会社さんを通じて情報を今入れていっているところですよ。

なので、そういう街の皆さんのお声をいただけたら、ターゲットを絞って、その方たちにどうやって届くのかっていう戦略を、いろいろやっていきたいなと思います。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

他にございますか。

また後に、まとめてお時間取らせていただこうと思っております。

今、説明にありましたように県内にも、国際定期便が就航しまして街中でもキャリーケースを持って歩かれている外国人の方も見かけるようになっておるかと思います。

すでに空港からのアクセスという意味では、徳島バスさんのリムジンバスでありましたり、各タクシー事業者さんの皆様で、受入環境ということでもうすでにご協力をいただいておりますけれども、来年度の補助事業ということで、国においてはキャッシュレスでありましたりジャンボタクシーとか、そういったことへの支援制度

を拡充されておりますし、県の方でも、支援メニューを構えておりますので、この後、ご説明に移らせていただこうと思います。

それでは、最初に国の予算事業につきまして、四国運輸局旅客課の吉岡様からご説明ご紹介をいただこうと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(四国運輸局自動車交通部旅客課 吉岡係長)

四国運輸局旅客課の吉岡と申します。

私からは来年度実施する国の予算事業のうち、タクシー事業者様が利用できる事業について説明できたらと思います。

資料2ページ目の「DX・GXによる省力化・経営改善支援」ですけれども、基本的にはこちらは例年通りのメニューとなっております。

水色の「交通DX」のところですが「新たな決済手段の普及・拡大」のところでは、クレカタッチ、二次元コード、交通系ICカードなど決済機器の導入・更新費用を補助いたします。

例年から若干変わったのが更新ですが、機能向上を伴わない単純更新も新たに補助対象になっています。

しかしながら予算制約がありますので、新規導入を優先しながら補助していくこととなっております。

それから、「デジタル技術活用等による省力化等の推進」のところで、乗務日報自動作成システム、運行管理支援システム、配車アプリなどを補助することとなっております。

それから下の緑色のところ「交通GX」ですが、こちらはエネルギーマネジメントシステムの導入を補助するものです。

EVタクシーについては「交通GX」ではなくて、環境省の「商用車等の電動化促進事業」で補助することとなっております。

資料3ページ目の「交通サービス対応支援事業／公共交通利用環境の革新等事業」ですけれども、こちらは従前からあるインバウンド事業の2つでございます。

多言語対応、Wi-Fi、キャッシュレスなど、概ね例年通りの補助メニューとなっておりますけれども、右下の方に今回新たに「地方ゲートウェイの刷新」が追加となっております。

それから資料4ページ目ですが「主な補助メニュー案」ということで、関係団体の皆様には送付させていただいておりますけれども、タクシー事業者の皆様が利用できる補助金を黄色としています。

「バリアフリー化設備促進等事業」については、UDタクシーや、リフト付きの、もしくはスロープ付きの福祉タクシーが補助対象となっております。

他に「交通DX・GXによる経営改善支援事業」と「人材確保支援事業」がございます。

こちらの「人材確保支援事業」も例年通り二種免許取得費用や広報費用などを補助することとなっております。

5ページ目の「交通サービス利便向上促進事業」などですが、こちらのページが通称「インバウンド」と呼ばれるものでして、多言語対応、キャッシュレスなどを補

助することとなっております。

資料6 ページ目、7 ページ目には、各事業の要件の概要が記載されておるんですが、こちら調整中の内容にはなるのですが、来年度は多数の補助メニューにおいて「働きやすい職場認証」の取得又は取得見込みや、黒字か否かを要件とする方向で調整しておりまして、黒字などの定義を含めて慎重に調整しているところでございます。

資料7 ページ目の「今後のスケジュール」のところですが、記載している内容が古い内容になっておるんですが、今月12日に県・市町村・関係団体の皆様にお知らせしておるんですが、今月14日に公募サイトの公開及び事業者向け説明会の申し込みの受付を開始しておりまして、説明会は今月24日と27日の予定となっております。

そして4月21日、月曜日に交付申請の受付開始、5月末に交付申請の締め切り、来年2月末に完了実績報告期限となっております。

二次募集は、一次募集の執行状況を勘案した上で、公募することとなっております。

ちなみに、これまで行っていた要望調査や内示については来年度の事業では行わないこととなっております。

事業者の皆様から東急エージェンシー、事務局ですが、こちらへ提出いただいた交付申請について、必要な手続きが完了した順に交付決定となっていきますので、早い者勝ちという形になっていきます。

また、公募サイトについては、当局や本省のホームページにリンクがございます。

まだ公募要領等の詳細が公開されていないんですが、随時、そのページをご確認いただけたらと思います。

当局のホームページの右下の方の「自動車交通部」から入っていただいて、「補助金（バス・タクシー・レンタカー）」がありますので、こちらの（1）から事務局のホームページに入っていただくことができます。

対象事業として、先ほどお知らせしました「交通DX・GXによる経営改善支援事業」「バリアフリー化設備等整備事業」「交通サービス利便向上促進事業」「地方ゲートウェイの刷新事業」「観光二次交通の高度化事業」の5つの事業をこの事務局に委託しておりまして、オンライン説明会についてはスケジュールが①から④までございます。

タクシー事業者については②と④が該当しておりまして、事務局のメールアドレスから申し込むことができますので、お申し込みいただけたらと思います。

ホームページの下の方には、お問い合わせ先も記載しておりますので、不明点等ございましたら、こちらからお問い合わせいただけたらと思います。

予算事業の説明は以上となります。

ありがとうございました。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ご説明ありがとうございます。

四国運輸局の吉岡様からご説明いただいたメニューや補助要件など、いろいろ情報たくさんございますので、この後、県の説明もさせていただいた上で、まとめて質疑という形に入らせていただこうと思います。

続いて県の方から、県の来年度の補助事業、主にタクシー事業者向けの予算メニューの説明になりますけれども、県の方から説明させていただきます。

(事務局)

それでは、県より、令和7年度に実施予定の補助事業についてご紹介させていただきます。資料3をご用意ください。

スライドの右下にページ番号を振っておりますので、その1ページ目をご覧ください。

「タクシーサービスのデジタル化推進事業」です。

地域住民及び来県者のタクシー利用に係る利便性向上を図るため、タクシー事業者における「配車アプリ」や「配車アプリと連携した運行管理システム等」の導入に係る経費の一部を1者あたり、100万円を上限に、導入に係る経費の1/2以内で補助するものです。

配車アプリの導入については、先ほど四国運輸局様からご紹介いただいた国の補助制度でも、要件を満たせば補助を受けられますので、国からの補助金と一緒に県の補助金もご活用いただけます。

国と県の両方の補助金をご活用いただければ、まずは国から1/2が補助され、その残額に対してさらに1/2を県が補助することで、事業者様の初期導入に必要な実質的な負担は1/4程度になることを想定しております。

ぜひこの機会に国と県の補助金を活用して、配車アプリの導入をご検討いただきたいと考えております。

続いて2ページをご覧ください。「地域公共交通担い手確保事業」です。

まず「地方路線バス運転手確保支援事業」は、今年度も実施した事業の継続事業となりますが、路線バス事業者が行う就職説明会や運転体験会の開催、大型二種免許取得助成などに要する費用の一部を支援いたします。

続いて「タクシー運転手確保支援事業」について、こちらは前回のタクシー勉強会でご紹介させていただきましたが、今年度も実施した事業を、来年度も継続して実施いたします。

タクシー事業者の運転手確保に係る取組を支援する市町村に対する補助であり、タクシー事業者が行う就職説明会等の開催、事業所の男女別トイレや女性用更衣室・休憩室の整備、二種免許取得助成等の運転手確保に係る取組を支援する市町村に対し、その費用の一部を支援するものです。

続いて「外国人タクシードライバー養成実証事業」について、こちらは来年度、新たに取り組む事業となります。

昨年、外国人在留資格の特定技能に「自動車運送業」が追加され、早ければ今年には、要件を満たした外国人タクシードライバーの雇用が始まることとなります。

このことから、県内のタクシー事業者が特定技能制度を活用して外国人タクシードライバーを雇用する際に必要となる二種免許取得費用等について、タクシー事業者が負担する費用の一部を支援するものです。

続いて3ページ、「路線バスキャッシュレス決済導入推進事業」です。

路線バスへのキャッシュレス決済の導入を推進し、利便性向上及び精算業務の効率化を図るため、全国相互利用が可能な交通系ICカードの導入に要する経費の一部を支援します。

路線バスで全国系ICカードが導入されることは、県民の皆さまはもとより、国内外からの来県者の利便性の向上につながるとともに、路線バス事業者にとっても、精算業

務の効率化により、運転手の負担軽減が図られることを期待しております。

続いて4ページをご覧ください。「公共ライドシェア導入推進事業」です。

地域の実情に応じた移動手段の確保に向けた取組を推進するため、公共ライドシェアを導入する市町村を支援する制度を、令和7年度より新たに実施いたします。

補助対象経費としては、「住民ドライバーを確保するため支給する奨励金、支度金」「公共ライドシェアに使用する車両等購入費用」「運送サービスシステムや遠隔点呼の機器」など、市町村が公共ライドシェアの導入にあたり負担する初期投資に対する補助をいたします。

県からのご説明は以上となります。ありがとうございました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

それでは、国の補助事業と、県の補助事業に関しまして概略をご説明させていただいたところでございます。

この補助制度につきまして、素朴な疑問でも結構ですし、ご質問などありましたら賜りたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

それではちょっと、四国運輸局の吉岡様に1点教えていただきたいんですけれども、よろしいでしょうか。

この国の補助メニューの方は予算額の方も拡充ということで、情報はいただいておりますけれども、補助要件のところで、働きやすい職場認証の取得が必須というところと、あと黒字事業者は対象外ということになってきますと、その黒字事業者が全体でどれだけいるかという詳細は承知していないんですけれども、黒字事業者が対象外となってくるとなかなか手が挙げにくい。そもそも赤字だということは、少ないんじゃないかなというのが素朴に思うところなんですけれども、その辺りはいかがでしょうか。

(四国運輸局自動車交通部旅客課 吉岡係長)

ご質問ありがとうございます。

黒字については、補助金などを考慮しない経常利益で見られるように財務省と本省で調整中と伺っておりますので、今後詳細が出てからというところにはなりますが、事業者様になるべく利用いただけるように配慮しながら調整中と伺っています。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございます。

今回、国の予算が発表される際に、当然、地域の足はそうですけれども、インバウンドの受入環境を整えるんだということで予算を拡充いただいておりますとお聞きしておりますので、我々もそうですしタクシー事業者様、それから市町村の方も非常に期待しているところでございますので、運用面も含めて使いやすい形で、当然全国的な話ではあると思うんですけれども、また本省の方にもそういった声があったということで、できるだけ使いやすい制度にお願いできたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

それ以外に、ご質問などあれば。どうぞ。

(株式会社電脳交通 西本部長)

ご説明ありがとうございました。電脳交通の西本と申します。

先ほど、橋本課長がおっしゃられたご質問とも関連するんですけれども、やはり私た

ち目線でも、徳島県にかかわらず、他の県でもやっぱり、国の助成とあとは県の助成を併用したいとか、そのときに何が違うのかといった話を結構、地場の営業がご質問をいただくことが増えておりまして、今回も、特にそのシステムの導入だったりアプリの導入に関する支援は、結構共通項がありつつも、条件が違ったりとか、併用する際の注意点とか何かしらあるのかなというふうにお見かけはしたんですけれども。

徳島県様の視点で、国の施策と併用する際の注意点とか、あとは特に県の施策を活用されると、タクシー事業者様がなった場合のポイントとかがあればご教示いただきたいなと思いますがいかがでしょうか。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ご質問ありがとうございます。

システム関係で言いますと、私ども県の予算ではタクシー配車アプリの助成ということになるかと思います。

この助成は、国の補助金と併用ができるという前提で考えておりまして、当然国の補助金もご活用いただいて、なおかつこの県の方もご活用いただくというような前提で考えております。

先ほどの黒字事業者は対象外ということでしたり、働きやすい職場認証の取得が要件として検討されているというところがありますので、県の方としましてはできるだけ柔軟に使えるように、制度設計をしたいと考えてございます。

ですがちょっと、国の方の取り扱いも踏まえてですね、その最終の制度設計は詰めたというふうに考えております。

（株式会社電脳交通 西本部長）

わかりました。ありがとうございます。

（徳島県バス協会 金原会長）

徳島県バス協会の金原でございます。

先ほど橋本課長がおっしゃった、働きやすい職場認証、あるいはその黒字事業者ということについては、やはり日本バス協会でも問題になっておって、日本バス協会の会長から本省の方にも、何とかして欲しいというお願いはしているところです。

黒字事業者ということになると、運賃改定の後、黒字になっている事業者も多いことでしょうし、黒字になったら補助金がないの、ということについては、事業者からも非常に違和感がある、ということについては申し上げているところです。

働きやすい職場認証については、外国人ドライバー導入の前提条件になっていましたから、問題意識がある会社は認証を取ったと思うんですけれども、その問題意識がない、あるいは当面は取るつもりがないんだ、というところであると認証手続きをされていないかと思うので、そこを今年からと言われるとちょっと辛いんだろうなというところがあるんじゃないかと思います。

皆さんの中でも、働きやすい職場認証を取られている会社って会員の中ではまだまだ少ないと思うんですね。

そういうところは問題意識として行政の中でも持っていただけたらなと思います。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

四国運輸局の吉岡様におかれましては、また、こういった声があるということをお本省の方にもお繋ぎいただいて、お話しいただけたらと思いますので、よろしくお願いいた

します。

その他何かございましたらいかがでしょうか。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

徳島大学の奥嶋です。

国の方で紹介していただいた、資料の中で「地方誘客に向けた観光の足の確保」というページで「地方ゲートウェイの刷新」という項目がございました。

ここで対象とされているのは乗り場環境の整備や待合環境の整備ということで、ここにも書かれておりますが、駅や空港などの交通結節点というのが対象になるんだろうと思うのですが、上の方に書かれている多言語化とか、いろいろと書いていただいているんですが、これらの政策と、どういう点で違うことになるのかが理解することがこの資料からだけではできなかったんですが、どういう点でこれらと違うことになるんでしょうか。

(四国運輸局自動車交通部旅客課 吉岡係長)

ご質問ありがとうございます。

インバウンド向けの事業というところは共通しているところなんですけれども、その項目として地方ゲートウェイの刷新というものが新たに追加されまして、こちら都市部での補助事業の利用が多いものと想定していますけれども、たとえばアプリ配車専用の乗り場を設けるであるとか、タクシーの乗り場の拡充をするとか、そういったものを想定しているところでございます。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

インバウンドに対して主に政策としてゲートウェイというかターミナルを中心に、大規模ターミナルとか、地方でいうと中心部、徳島でいうと徳島駅になるのかと思いますが、あるいは徳島空港、その辺りを整備するのに補助をするという意味でよろしいでしょうか。

(四国運輸局自動車交通部旅客課 吉岡係長)

そうですね。規模の大きめのところというイメージになるかと思います。

(徳島大学大学院 奥嶋教授)

了解いたしました。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございます。

どうぞ、岩城ディレクター。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

いろいろとご説明ありがとうございました。

ノヴィルタクシーの岩城と申します。

人材の確保事業のところ、県の方は「地域公共交通担い手確保事業」で外国人タクシードライバーの養成実証事業で二種免許取得に対しての費用の一部を支援するとなっておりますが、国の方の人材確保事業の方では、そういった外国人ドライバーに対しての補助金とかいうのは、ないのでしょうか。

(四国運輸局自動車交通部旅客課 吉岡係長)

ご質問ありがとうございます。

国の方でご準備しております二種免許取得費用については、外国人ドライバーかどうかにかかわらず補助対象としておりますので、そこは徳島県様と同じ形になっているのかなと思います。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

ご存じと思うんですけど、特定技能の制度で、今、各交通事業者、外国人のドライバーを、かなりの高額な費用を投じて確保しようとしているわけなんで、具体的に金額で言えば100万ぐらいかかるということなので、それに対して、二種免許取得の費用というだけではかなり苦しい。

非常に難しいところもありながら、費用の面もありますけど、先ほどからお話あるように、働きやすい職場認証を取るにもかなり労力が要るわけなんです。

なので、ここを例えば1年でそれをやろうとしたら、かなりハードルが高いなというふうに私は感じているんですけど。

国の方から二種免許の、県と同じような取得費用の補助の他に何かないのかなというふうには考えておるんですけども。

(四国運輸局自動車交通部旅客課 吉岡係長)

ご質問ありがとうございます。

今のところの結論としてはない、というところにはなるんですけども。

働きやすい職場認証の取得にはコストがかかるというのは他の事業者様からも伺っておりますし、外国人ドライバー、特定技能ですね。その方がドライバーとしてデビューするまでに、日本人を採用するよりも多額の費用がかかるというふうに伺っていて、そこに対しての費用を補助して欲しいという声も聞いておりますので、そういった声を本省に上げていって、補助メニューをつくってもらえるように検討していただきたいというような連絡をしたいと思います。

(ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター)

よろしくお願いします。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

今、外国人ドライバーのご質問をいただきました。

まず、県の方の予算としましては当然、国の方の補助金を仮に使えたとしても、併用できる仕組みにさせていただきます。

それで、こちらの方は先ほどの働きやすい職場認証に関して、県の補助では要件は設けてございませんので、できるだけ柔軟にというふうには考えてございます。

またご活用を検討いただけたらと思います。

他にございますか。

(徳島県タクシー協会 藤田会長)

徳島県タクシー協会です。

現状として、1日の売上が東京なんかは6万あるんです。平均で。仙台とか大阪とかも、4万5万ぐらいいっています。徳島県の場合は、2万いってないんです。

そんなところで、アプリを入れる、補助金出す、と言われても維持費がかかるんですよ。

そこまで外国人客の人たちがたくさん来てくれるようになって、維持ができればいいんですけど。

徳島県の人たちの移動手段としてのタクシーの使用では、とてもペイできないと思います。

それでまず、高松も高知もアプリを入れたので、徳島県も市内ぐらいで何とか、そういう話し合いをして、どういうアプリを入れるかというのは、できるだけ経費がかからないように、というのもあるんですけど、そういう方向で補助金がいただけるのであれば考えていこうと思っています。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

高松市とか高知市で、面的に市全面で入れているという動きをご紹介いただいたかと思います。

確かにそういう取組もあるということは承知しておりまして、県で例えば全県一円ではなかなか難しいところがございますので、市町村ごとで、この徳島市だったらこうするとか、重要になってくるかと思っています。

その辺りですね、また市町村の方とも情報共有しながら、どういった形がいいのかというところは情報共有しながら、取組を進めて参りたいというふうに考えておりますので、よろしくお願いします。

江口会長、どうぞ。

（徳島県個人タクシー協会 江口会長）

個人タクシー組合の江口でございます。

今ちょうどアプリの話が出たので、高松市のアプリの件ですけど、ちょうど電腦交通さんが来ていますので、電腦交通さんのアプリを使っていますので数字的なもの。

どのぐらい稼働しているとか、1日にどのぐらいの件数があるのか。もし分かれば、お願いしたいんですけど。

（株式会社電腦交通 西本部長）

はい。江口会長、ありがとうございます。

まだ試験運用中なので、細かい数字は申し上げられないんですけども、もともといわゆる配車アプリといってもいろんなバリエーションがあると思うんですけども、特に高松市さんの方で作られているアプリというのは、もともとやっぱり地方部ではまだまだ電話の配車が多い中で、配車室の業務負担を下げていくことであったりとか、地域の皆様が使う手段を電話からアプリに移行していこうと、いう流れがある中で、アプリが立ち上がったというのは経緯と聞いています。

その中で今市内でもプロモーション、タクシー会社さんもそうですし、市の方でもご協力いただいていると聞いている中で、少しずつではありますが、アプリのインストールとか実際の利用っていうのは移行しつつある、というのが現状としては見受けられています。

4月から本格運用と聞いていますので、その辺りの運用は引き続き僕らも監視していきたいなと思っています。

なので、すいません。明確に数字は申し上げられないんですけども、少しずつ今使われ始めて電話を使われている方が移行してきている。結果的に配車室の業務負担が少

しずつ下がってきている、というのが実感としてはフィードバックいただいているような状況です。

(徳島県個人タクシー協会 江口会長)

ありがとうございます。

それとですね、今徳島市内で、タクシーGO のアプリを使われている会社に聞いたところによると、かなり忙しいと。件数が出てきているということであるようですので、高松市さんに倣ってですね、徳島市もできるだけ経費がいらないように、電脳交通さんの場合ははっきり言うたら、経費がいります。経費が高いです。

うちらも検討したことあるんですけど、経費を考えた末にちょっと今止まっているような状態で、補助事業もうちの方はキャッシュレスで国の方から補助事業を使ったこともあります。はっきり言って、金額的には知れています。知れているんですけども、一応もらいました、補助事業として。

ただこのアプリに関しては、県が中心になってこうやってくれているのであれば、電脳交通さんをお願いをして、できるだけ経費がいらぬような仕組みを作ってもらって、やって欲しいので、お願いをいたします。

(徳島県交通政策課 橋本課長)

ありがとうございます。

江口会長の話も、面的に入れることが事業者さん的にはいいんだと、ランニングコストもかからないものもいいんだというご事情は十分、承知しております。

先ほど言いましたとおり、全県一円だというのはなかなか難しいところがありますので、高松市とか高知市とか市町村単位で、どういう形で面的にするかとかいったところが取組の方向性としてあるのかなと思いますが、その辺りはですね、勉強をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

その他、ありますでしょうか。

補助制度については、これから制度を動かしていきますので、国、県の方にも随時、ご質問ございましたらご説明させていただきますので、またこの会議が終わった後でも結構ですのでご質問いただけたらと思います。

それから、このワーキングに先立つ勉強会というのは、これまで国の方で日本版ライドシェアや公共ライドシェアが立ち上がるという動きもあって、勉強会を立ち上げさせていただいて、事業者の皆さんの受けとめ、お考えをお聞きして、ということで発足させていただいたところでございます。

今年度に入りまして、公共ライドシェアでも新たな取組が市町村の方で進んでおるんですけども、日本版ライドシェアにつきましても許可されていると聞いておりますので、徳島運輸支局の齊藤首席専門官様の方から、状況を共有いただけたらと思いますけれども、いかがでしょうか。

(四国運輸局徳島運輸支局 齊藤首席運輸企画専門官)

徳島運輸支局の齊藤です。

日本版ライドシェアの許可の現状については、四国運輸局のホームページに公開されておりまして、WEB検索を試みましたが「ライドシェア 四国運輸局」ではなかなか引っかからなくて、正式名称である「自家用車活用事業 四国運輸局 一覧」

と検索すれば、徳島県の日本版ライドシェアの許可事業者の一覧が掲載されているページを検索できます。

それで許可の現状を申し述べさせていただきますと、許可事業者のいる交通圏が海部交通圏（美波町、牟岐町、海陽町）、阿南交通圏（阿南市、那賀町）、徳島交通圏（徳島市、石井町、神山町、佐那河内村、勝浦町、上勝町）、鳴門交通圏（鳴門市、阿波市（旧吉野町・旧土成町）、松茂町、北島町、藍住町、板野町、上板町）、以上4つの交通圏で許可事業者が存在しているというのが現状です。

そして、基本的にその営業時間は金曜と土曜の夜ですが、鳴門交通圏の許可のみちょっと特殊でして、鳴門交通圏の許可のみ月曜から日曜、全日の7時から19時も営業が可能となっております。

そして鳴門交通圏も含めまして県内での営業運行の実績は今のところ報告されていません。

営業運行が行われた場合は当局に報告が上がるようになっております。

ただ実際にその営業運行を始めるにあたっては、人の準備であるとか、車の準備、受け付け体勢の準備であるとか、様々な準備をクリアする必要があるんですけども、鳴門交通圏の許可についてはノヴィルさんがすべての条件をクリアされて待機状態で、あとはお客さんからの配車依頼を待つみの状態にまで至っているという報告は受けております。

日本版ライドシェアの徳島県の許可状況、営業運行の実績に関しての報告は以上となります。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ありがとうございます。

もともとこの制度というのは、運転手不足の課題に対応するため、タクシーが不足するところで一般ドライバーを活用して、ということで国の制度が始まったところです。

ノヴィルさんの事例の紹介がありましたけれども、ノヴィルさんの状況について差し支えない範囲で共有いただけたらと思います。

（ノヴィルタクシーグループ 岩城ディレクター）

今、齊藤首席専門官の方から話があったように、弊社におきましては徳島交通圏と鳴門交通圏の2つの交通圏で日本版ライドシェアの許可をいただいております。

それで鳴門交通圏の方が先にスタートしまして、今、実績はないというお話だったんですけど、2月17日に許可をいただいて、正しいかどうかちょっと忘れたんですけど大体3件、ライドシェアの実績はあります。

もちろん内容としましては、本当は配車アプリを入れていたら、その配車アプリからの依頼になるんですけど、まだそこはやってない。

お客様からタクシーの配車依頼がありまして、配車室の担当の者が「タクシーはないですけど、ライドシェアはあります。」という案内をしたら、やっぱりお客様としてはどうしても必要なので「それでもいいです。」ということがあって、それが3件ありまして、それでお客様の声をドライバーに聞いたところ、非常に好感触だったという報告を受けております。

実際に女性のお客様もいらっしゃったんですけど、最初、タクシー運転手じゃない人が来るのは非常に不安だったと。でも実際に乗ってみたら、全然変わらないね、というふうなお声をいただいております。

弊社としましては、ライドシェアのドライバー自体は、一般の人が乗っているわけじ

やなくて、会社の内勤の者が乗っているのです、そこら辺もある程度、タクシー事業者の人材と、一般の人とは、接客の仕方でも心得ていますし、そこら辺でちょっと違ったのかなというふうに思っていますけど、今までの感じを聞いたら、ライドシェアでも、お客さんのご要望にこたえられるんじゃないかなと私は判断しております。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ありがとうございます。

県外で取組が進んでいた中、県内でもノヴィルさんの方で、そういう形でサービスが始まっておるとのことかと思えます。

県としましては、絶対日本版ライドシェアを入れるんだというのではなくて、各タクシー事業者さんでありましたり、エリアの事情に合わせて、事業者さんや地域の実情に合った形で、取組が進んでいったらいいなと考えておりまして、そういった場合に、例えば先ほどのタクシーアプリでありましたり、公共ライドシェアになりますけど公共ライドシェアについても市町村がまず事業を立ち上げて、タクシー事業者さんに運行を担っていただくという場合の初期投資などを支援する形で、地域の実情に合った形で取組が進んでいけたらいいのかなと考えてございます。

勉強会の立ち上げのときに、まず日本人ドライバーを活用して欲しいんだというところも当然ございますので、二種免許の取得、タクシードライバーの確保というのも当然継続して取り組みまして、それと並行して、日本版ライドシェア、それから公共ライドシェアというのも実情に合った形で浸透が図っていったらなというふうに考えておるところでございます。

藤田会長、今の状況といいますか、受けとめはいかがでしょうか。

（徳島県タクシー協会 藤田会長）

多分、徳島県の場合は最終的には、田舎においては、全部公共ライドシェアという形になっていくと思います。

それはもう人口が減って、利用者が少なくなって、最低賃金に触れるような乗務員では、会社が成り立っていかないので、どんどんそういう過疎地においては、公共ライドシェアに頼るようになると思いますが、今はまだ、タクシー事業者も踏ん張っています。

なので、最終的にはそういう方向にいくような形で経験を積んで、補助金をもらいながら、市町村と話しながらやっていったらいいと思っています。

（徳島県交通政策課 橋本課長）

ありがとうございます。

ほかに何か、ライドシェアの状況などについて何かご意見ありますでしょうか。

それでは、本日、主にはインバウンドの状況や、来年度の補助事業について情報共有させていただいて、近々のライドシェアの導入状況について情報共有させていただいたところでございます。

先ほど、ちょっとお話をさせていただきましたけれども、私ども県の立場としましては、地域の移動手段、観光客の移動手段の確保ということで、ライドシェアという制度も立ち上がっておりますけれども、それも地域の実情でありますとか、事業者さんの実情に合わせた形で浸透していったらいいなということで、各種支援メニューを構えさせていただいているところでございますので、引き続きこのワーキンググループでは、こういう形で意見をいただいて、移動支援の確保につなげていきたいと考えておりますので、

引き続きご協力いただけたらと思います。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして、どうもありがとうございました。
引き続きよろしくお願いいたします。