

令和3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3年9月3日（金）午前11時35分～12時30分

II 場所 徳島県庁10階 大会議室

III 出席者 委員13名中12名出席

IV 議題

- (1) 公共交通事業者の現状
- (2) ビジョン策定後の取組み

【配布資料】

- ・ 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み

V 議事概要

(1) 公共交通事業者の現状

(委員長)

せっかくの機会ですので、事務局の説明の前に、交通事業者から現状について報告いただければと思います。

(委員)

「新型コロナウイルス感染症の影響」と題している資料について、棒グラフは運輸取扱収入のうち普通収入（定期収入以外の収入）の推移を示したものです。赤色の折れ線グラフが対2019年同月比を示しています。2019年の12月までは、対前年度同期比で99%と推移していましたが、2020年1月から、新型コロナウイルス感染症の影響が出始め、全国に緊急事態宣言が発出された4月が一番底で、対前年比が14%まで落ち込みました。それ以降、第2波などの影響も受けましたが、秋口にはGOTOキャンペーン等もあり、一時回復しました。しかし、年間を通じて、感染症の影響に翻弄される1年とも言えると思います。

決算で言えば、単体で▲83億円で、対前年同期と比べると62億円の悪化となり、会社発足以来の最低の数字となっています。輸送人員で見ると、定期が対前年比で89.4%、普通収入が前年比51.6%で、定期は一定の利用を保っているものの、定期外については、不要不急の外出自粛、テレワークやリモート会議等の浸透、当社で言えば、都市間の輸送におけるビジネス利用、加えて観光需要が、非常に大きく減少した理由と考えています。また、生活様式の変化により、夜間の日を跨ぐような列

車は非常に利用が減っています。

2021年度に関しても、3回目の緊急事態宣言が発出され、5月、ゴールデンウィークは稼ぎ時ですが、2019年対比28%と非常に厳しい状況が続いており、前年と比べると若干持ち直した感がありますが、新型コロナ感染症の拡大前と比べると、7月でも42%に止まっているという状況が続いています。

当面の取組みとして、感染症対策としては、業界別のガイドラインに沿った形でアルコール消毒液やアクリル板、混雑状況のお知らせ。社員に対しては、体調の管理、職域接種の推進。クラスターになってしまうと肝心の列車が動かなくなるので、そこはしっかりと対策をして、公共交通機関としての役割を果たせるよう取り組んでいるところです。

資料の下の方は、長期経営ビジョン2030、中期経営計画2025の概要で、国の支援の下、2025年度には単体で3億円の黒字を目指すという計画になっています。コロナの収束が見えない状況で、非常に厳しい目標ですが、当社としては最大限の経営努力をしていくというお約束と、もう一つは、そうは言っても当社単独では対処できない課題については、関係者の皆様の御理解と御協力を得て、何とか解決に向けて努力していきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

(委員)

コロナの状況を中心に、徳島バスの実績数値で報告します。

2020年度の実績ですが、高速バスの運送収入は、19年度比25.1%の4億2,100万円。一般路線バスは19年度比66.5%の5億8,300万円。貸切りバスは27.1%の1億1,800万円でした。

2021年度の高速バスについては、昨年5月はほぼ全便運休していたので、昨年よりは増加していますが、2019年度と比べると大方2割から3割という状況です。8月31日に徳島新聞に掲載されたJR四国バスの7月の乗車人数も、共同運行会社を含めて2019年度比で63.0%減とありましたので、高速バスは概ね7割減で動いているところです。

路線バスについては、やや回復傾向にありますが、2019年度比6割程度で推移しています。内訳としては、定期券、回数券は2019年度比8割程度まで回復していますが、社内収入は5割に満たないという状況です。高校生は定期券を買って動いているけれども、日中の市民の動きは半減しているというのが実態です。貸切りバスについては、見るも無残な状況です。

こうした厳しい状況の中、今まで無かった取組みとして、徳島バスでは、運行本数が減った高速バス、貸切りバスの運転手に路線バスも運転をしてもらうことで、効率的な要員体制にしました。この結果、運転手の数を採用抑制し、1年間で12名減らしました。本来的には、運転手不足の中、事業を回復するときに運転手を採るのは難しいので、維持したいところですが、難しい状況です。

一方で、高速バス、観光バスの運行本数が減り、時間外手当の削減などにより、2020年度の運転手の平均支給給与は月平均で前年度比28,000円減という状況です。今年度は運行本数がやや回復し、4月から7月までの平均給与は2019年度

比23,000円、去年と比べたら5,000円回復していますが、運転手の家計事情も厳しい状況にあります。

高速バスの大阪線は、現在平日が所定ダイヤ23往復のところ10往復、金土休日は27往復のところ17往復運行しています。今後も需要動向を見ながら柔軟に運行本数の設定を行います。お客様にはご迷惑をおかけしますが、おおむね2週間前程度にダイヤを設定してお知らせしているという状況です。

貸切バスは、今般5波の影響を受け、9月10月の遠足、修学旅行が延期になっている状況にあり、業界にとっては、またかというのが率直な感想です。徳島県独自の支援として、貸切バスの定員の半数を超える団体の場合、感染防止対策として2台目の運賃を県が負担する制度がありましたが、現在予算を使い切っています。この支援は、もちろんお金もありがたいですが、仕事を増やす効果がありますから、運転手のモラルであったり、運転技能を維持する上で大変有意義な仕組みであり、中小企業者が多い観光バス会社にとっては、この支援をぜひ継続いただきたいということは、昨日、バス協会会長として知事をお願いしたところです。

中期的な課題として、昨年度は、バス情報のオープンデータ化やJRとの乗り継ぎ拠点へのデジタルサイネージの整備、牟岐線のパターンダイヤに対応するバスダイヤなどを色々進めてきました。今後、JR四国との連携が非常に重要だと思っていますので、Maasにつながる取組やDXを進めなければならないと思っています。

ただ、非常に難しいのは、JR四国と私どもは経営資本が違うことと、徳島県は交通系ICカードが全国唯一使えない県ですから、ここをどう解決していくかについては、せっかく全国一遅れていますので、技術の進歩があれば全国一進めるチャンスにあると思っています。そこをどう乗り越えて利便性を向上させるかについては、県が努力をされて、今まで仲が悪かった両者を引っ張り出していただいておりますから、是非とも引き続き実のある議論ができるよう、御協力をお願いしたいと思います。

(委員)

タクシー業界においては、徳島県抽出5社平均をとって営業収入を調べています。昨年度は、3月から影響が出始め、昨年5月には前年度に比べて33.5%まで売上げが落ちました。それからは50%、60%でいっていましたが、感染者が増えた8月には50%を切りました。徐々に65%まで上がってきていましたが、今年の5月には50%を切りました。7月で62%と上がってきていますが、8月後半からの時短で、夜間に1万5,000円の売上げだったのが今5,000円あるかないかになっています。

1か月で50%落ちたらという県の補助が前もあったのですが、月の初めから終わりまでという計算ではなく、中途から中途まで時短になるので、それでは結局50%を切りにくい事業者が多くなっています。飲食店は1日いくらと出ますが、今回であれば8月27日からとなり、8月はだいぶ上がっていたが、それが後半の1週間くらいでガタッと落ちても50%まで落ちるかどうかなという難しいところがあるので、それを考慮に入れて補助制度をしてほしいと思います。

(委員)

上勝町の有償ボランティアタクシーの状況として、人流は確かに抑制されていますので、余暇に関する動きは減っていますが、高齢者の買い物、病院、日常生活に必須な動きに関しては変化がないので、有償ボランティアタクシーとしては稼働はあります。特に今年度に入り、町内のワクチン接種をされる方の移動として、行政から受託を受け、ワクチンは町民に受けて下さいと言っていますが、接種会場まで行けない方の移動の確保で貢献しておりました。小さい町でも、ワクチンの移動に関してはすごい翻弄されて、4月から始まり9月まで、高齢者だけでなく若い方も何らかの理由で免許を持っていない方もいらっしゃるの、そういった方のフォローにまわっていました。それがあったので、逆にコロナのせいで忙しかったという現実があります。

担い手不足の点も色々お話されることもあると思いますが、上勝町内の方でも、一番最初平成16年に有償ボランティア制度が始まって、その時登録していた町民の運転手はもう上限年齢に達して、引退した方がほとんどです。若い子たち、特に移住者の皆さんに登録いただけるように、世代交代を確実に行うことが現在ではできていますので、報告します。それに関して行政の支援をたくさん頂いており、有償ボランティアタクシーの運転手になるために1種免許の方で、鳴門教習所に講習を受けに行くことに関しても、講習費用も行政に出していただいていますし、運送する、稼働するときに必須な保険に関しては、これまで運転手個人の任意保険に頼っていたところを、事業所が代表して入る保険、額的には高いが、昨年行政の御理解を得て出いただけるようになりましたので、より運転手の方が参加しやすい体制をとっていただけているのではないかと感じています。

(2) ビジョン策定後の取組み

事務局より説明

【意見交換】

(委員長)

委員会は、ビジョンの取組み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おります。ご質問、ご意見、ご提案などあれば発言をお願いします。

(委員)

処方箋3のオープンデータ化について、最近コロナで減っていますが、観光協会では、徳島の地理感覚がない人からどうやって行けばいいのかの問い合わせが、今の時代でも電話で10件、20件来ています。DXを見据えた上で、データを活用した案内が、リアルとDXの併用という形で取り組んでいけているというのは、非常に効果があり、また、観光事業者を含め、ネット上で出てこない所に、お客さんも地元に住んでいる人の利用が進まないことを改めて再認識しながら、デジタル上での露出度を高める必要を今後ともしっかり進めたいと思いました。

(委員)

徳島県におかれては、ビジョンに基づく取組を細部までとりまとめられており、しっかり努力いただいていることが伝わってきました。

13ページのJR四国の時刻表に、並行バス路線の乗換え情報を掲載している取組については、四国全域で実施していただいておりますが、これは、本来鉄道の運行本数がもう少しあればいいところを、「実は並行して走るバスがあるのでそちらもお使いいただけますよ」とお伝えていただいているものと理解しています。交通サービスが疎密なエリアにおいて、交通サービス全体をどう維持していくかという観点では、本当にありがたい視点で、国交省でも大変評価しています。このように、公共交通を使う前の情報提供には、かなりご尽力いただいているところですが、実際に公共交通を使う際のサービス、すなわち、運賃、ハード面、時間面での乗継ぎ抵抗や決済ツールなどについても今後考えていくことが重要だと思います。

この点、地域公共交通活性化再生法に基づく法定事業の中で、ダイヤや運賃面について細かなサービス調整を行うことも不可能ではなくなっていますので、引き続き、公共交通の利便性のブラッシュアップについて、色んな知恵を出し合えればいいのかと思いました。

先進的な取組を様々に講じていただいております、本当に感謝しています。

(委員)

高校生や学校からの意見ではなく、個人的な意見として、私はJRの観光列車とかには乗りますが、日頃は自家用車の移動で、公共交通機関をほぼ使わない状況です。今年初めて委員になり、こんなに公共交通機関が便利になっているというか、住まいが徳島市内なので使うことはないですが、ちょっと行くときに、車じゃなくてJRを使ったり、バスを使ったりしてもいいんじゃないかないう気持ちに、今させられたところです。今、たちまち使っている人が便利になるというのも大事だと思いますが、JRを使うことを考えない私たちのような者に対して、公共交通機関も、すごく便利になっているというのを、私が興味が無かったから知らなかっただけで、県職員として恥ずかしいのですが、使っていなかった人に使っていただくのも必要ではないかと思いました。

(委員長)

モビリティマネジメントといいます、そういう方向も大事かもしれません。

(委員)

すごく取組みが進んでいて、オープンデータ化とかは、特に見える形で分かりやすくできているのですごくよいと思いました。15ページの松茂町のコミュニティバスについて、先日、徳島新聞で特集されていたと思いますが、誰でも乗れるように変更され、すごく利便性が向上されたと書かれていたのですが、一方で、今まで利用していた方が、前は家の前まで来たけど、乗る所が変更になりそこまで行くのにすごく遠くなったとか、通院とか買い物で使う際に少し不便になったということも書かれてい

たので、利用されている方の意見を今後も聞きながら、反映していただけたらと思います。

(委員長)

利用者の声を反映させた計画を作成し、オープンデータの方でも施策を反映したものとしていただけたらと思います。

(委員)

とても前向きな取組が進んでいるというのが感想です。いわゆるサービスの向上の面から、トータルでの向上につながるようなことをやっていければと思います。環境整備も含めて、それから乗り継ぎの利便性の向上とか、共通運賃の乗車券の問題とか、トータルで利用者の利便性が上がることをやっていって、成功事例を1つ作っていくと、それがどんどん広がるのではないかと思います。例えば小松島の利便性の向上、バスとJRとそれから環境整備も進めると思うので、もう一步さらに上を目指していく。今まで利用しなかった人も利用したいというふうにつながると思いますので、しっかりとやっていただけたらと思います。

(委員長)

成功事例は非常に大事です。

(委員)

これまで公共交通というのは、いろんな事情があって利用者が減り、それにより便数とか路線も縮小されて、また利用者が減るといった負のスパイラルに陥っていたという感があります。これでは維持できないということで、皆様の知恵をいただき、モデルミックスやDXなど色々な手法を使いながら、このサービスをいかに維持していくかというのが大切であると思っています。

今、国を挙げて30年後の2050年のカーボンニュートラルに向けての取組が進んでいます。公共交通は、グリーン社会を目指すGXを推進する重要な担い手です。また、Maasなど技術革新のDX、これと併せて2つのX（エックス）を用いて、経済と環境の好循環を目指して、なおかつ公共交通のサービスを維持していくことが大変重要と考えています。県としても、こうした点に取り組んで参りたいと考えていますので、御協力をよろしくお願いします。

(委員)

今、デマンド交通含め、新しい地域交通が立ち上がり始めているというのが、私自身も肌感覚として持っていますので、行政中心に出していく新しい交通サービスに必要なフィードバックを、私も交通従事者として話をさせていただければと思います。

カーボンニュートラルの観点でも公共交通を変えていかないといけないというのはそのとおりで、これはビジネスの観点でも実はタクシー業界に関しても、LPGのエンジンのタクシーが、まだたくさん走っていますが、燃料の充填場が少なくなってきた

ています。インフラ側が保たなくなってきました。一方で、カーボンニュートラルの観点で電気自動車を入れようとしたところで、設備投資ができる予算を持っていない事業者が非常に多い状況です。もう少し社会全体でどういう方針を進めていくかということを含めて議論に参加させていただきたいと思いますので、引き続きよろしくをお願いします。

(委員長)

本日の意見などを踏まえて、今後の施策に反映いただければと思います。本日の議題はこれで終了とさせていただきます。

—以上—