

## 令和4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4年7月12日（火）午後2時45分から午後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12名出席

### IV 議 事

- (1) 公共交通事業者の現状
- (2) ビジョン策定後の取組み

#### 【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み

### 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、交通事業者であります委員の皆様から現状について報告をいただければと思います。

(委員（代理）)

JR 四国では、5月10日に2021年度の決算を発表しました。2021年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、単体の経常利益では▲33億円の赤字という大変厳しい状況となりました。昨年度の2020年度については▲83億円ということでしたので、2020年度と比較すると約49億円の改善が図られたものの、2019年度の水準までは全く回復しておらず、大変厳しい状況が続いています。

同様に営業キロ1km当たり一日平均の旅客輸送人員については、2019年度4,400人～4,500人の旅客輸送人員だったのに対して、2021年度は2,955人ということで、こちらについても完全に足りていないという状況です。

徳島県内を通る線別収支と営業係数についても、徳島県内の全線区で赤字営業損失を計上しており、こちらも大変厳しい状況です。

当社としては、中期経営計画、そして長期経営ビジョンの項目を一つ一つ着実に実行し、地域にとってなくてはならない鉄道を維持するために努めたいと思っていますので、四国の鉄道を維持するために御協力いただきますよう、よろしく申し上げます。

(委員)

高速バスと路線バス、貸切バスの3事業の収支について報告します。

6月に高速バスがようやく2019年度比で60%に戻ってきたという状況ですが、まだまだ厳しい状況には変わりありません。また、一般路線バスも去年2月には2019年度比で半減という状況でしたが、ここにきてようやく8割程度に戻っています。

しかし、高校生の動きは完全に戻っていますが、それを除くと一般のお客様の街への買物や通学通院、あるいは自動車に乗れない、乗る機会が少ない方の動きはまだまだ半分ぐらいにとどまっており、まちの人の動きとしては、まだ半分強ぐらいの感覚です。観光バスも2019年度比で45%ですので、まだまだ「高速バスに乗って大阪に遊びに行こう」というところまでには至っていないと思います。

4月から行っているJR四国との牟岐線における共同経営の実績ですが、前年度に牟岐線に並行する当社バスに現金を払って乗っていただく方がだいたい1日2人ぐらいでしたが、現状ではそれにプラスして、JR四国の切符、定期券で乗られる方も1日2人程度いらっしゃいました。定員が27人という高速バスですので、それぐらいのボリューム感で、高校生にどう使っていただけるかを考えて増やしていきたいと思っていましたので、予測よりは若干多いかなというところでした。人数的には非常に小さい取り組みですが、この鉄道とバスの連携については全国的にも非常に注目されていて、先月も自民党のバス議連に呼ばれて、東京でJR四国の社長と私で説明をしました。

また、その鉄道とバスが議論できる場があるというところに着目し、KDDIと今年2月にスマホ決済によるバス乗車あるいは鉄道乗車という実証実験を行い、この秋にもさらなる実証実験を行う準備をしているところです。鳴門市では特に地元の観光事業者が熱心なので、そこを組み合わせようとして、KDDIも着目しています。

ここまでビジョンが作られてきましたが、個別の案件では成果を出していると思います。加えて、前回の会議で、徳島バスとしても、JR四国との共同経営について、真面目に取り組まなければならないと言いましたが、例えば阿南駅を降りて高速バスに乗車するために「改札を出て右に行けばいいのか左に行けばいいのか分からない」という話をすると、阿南市役所の方がすぐに手を挙げ「案内サインを作りましょう」と言ってくれ、JR四国と私どもで話をした案内サインが作られました。やはり顔が見えている関係だからできることだと思いますので、一つ一つの動きは非常に小さいことかもしれませんが、このテーブルというのは全国的に非常に注目をされており、皆さんの御意見がきっと役立つだろうと思っていますので、引き続き鉄道とバスに対し叱咤激励いただきますようお願いいたします。

(委員)

タクシー業界は従来から経営基盤の脆弱な中小事業者が大半を占め、マイカーの普及、地方の人口減少、長引く景気低迷などにより、輸送需要が減少し、厳しい経営環境になったところですが、今回の新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、令和2年2月以降、観光客の激減、イベントの中止、外出の自粛要請、テレワークの推進、飲食店への営業時間短縮要請などがなされたことで人の動きが止まることにより、極めて甚大な影響を受けています。

また、昨年後半からの燃料の高騰により、タクシー事業者の経営に追い打ちをかける事態となっています。

タクシーの売上については、コロナ禍の2年余り、月によって変動があるものの、コロナ禍前と比べて平均約4割減で推移しており、昨年秋からは徐々に回復傾向にあり、12月には75%まで回復しましたが、本年に入りオミクロン株の感染が全国で拡大し、2月には56%まで急激に落ち込みました。

先月は80%まで回復しましたが、今回の第7波の感染者の拡大の影響がどうなるかと危惧しています。

(委員)

当社が運営している過疎地有償運送・有償ボランティアタクシーに関しての現状なんですけれども、今年度に入り一旦皆の気持ちがコロナの下火を感じて出かけようというのが町民

からも感じられるようになりました。また、去年度動きのなかった町外への通院も戻ってきており、人の行動が開始されたなど実感しています。

上勝町の町外の方の来町に関しても、春に町を主体とした大きなイベントが開催され、県外からも上勝町にとっては多くの方に来町していただき、観光系の利用も戻ってきていると感じています。

町内の方の利用が戻ってきていると感じる理由の補足ですが、2年前から上勝町役場が高齢者を対象に「お出かけタクシーチケット」という制度を整備し、これはどうしても家で引きこもりがちになってしまう高齢者の外へ出るという気持ちを後押ししようという趣旨のものです。昨年度は町外に出るということはあまりありませんでした。しかし今は、それが下火になったのでチケットの利用も相まって、動きが活性化していると感じています。

運営に関する話になるのですが、最近「IT・IoT を利用していろいろな改善をしませんか」と業者からお話いただくことが増えました。ただ、通常の民間の事業者と私たちの配車の仕方がまったく異なるので、現在話が形になったのは JAL との MaaS のプロジェクトのみです。これは飛行機を予約する時に上勝町への移動手段も同時に予約できるというもので、それに参加させていただいていますが、あくまで利用者側の利便性を図るものですので、配車システムに係るものではありません。私たちからすると面倒な作業が増えただけになっており、こうしたものが認知されていけば良いと思っていますが、残念なことに、運用が開始されて以降、利用者はまだゼロです。単純に認知度の問題なのか、いろいろな要因が考えられるかと思いますが、なんとか MaaS という考え方が広がってほしいなと思っています。

あと四国運輸局の繋がりで、「ロンリープラネット」という海外の方たちに人気のガイドブックで上勝町を扱っていただき、最近「山犬嶽（やまいぬだけ）」という山も非常に人気で、行ってみようという機運が随分見受けられるのですが、町としての受け入れ態勢があまり整っておらず、利用できる公共交通が私どもの運営するボランティアタクシーしかありません。インバウンドのモデルツアーで来られた方々からは、海外旅行者はサステナビリティやレスポンシブルという観点でツアー自体を見てくるということで、私たちが地域の持続可能性のためにこの事業を行っているということは高く評価いただきました。ただし、私たちはそれぞれの町民自身が所有している自家用車で運行していますので、その車両はだいたいガソリン車です。地域の持続性に関しては良いかもしれないけれど、どうしても二酸化炭素を排出するガソリン車の利用には罪悪感を感じてしまうと言われましたので、そうした点が課題であるかと思っています。しかし、個人負担となる投資に関して、「環境に配慮した車を買ってください」とは言いづらいので、しばらく課題として残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)

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。御質問、御意見、御提案などあれば御発言をお願いします。

(委員)

着々と二次交通、公共交通機関の整備が進んでいるなど実感していますが、特に、二次交通がないと他県から人を呼ぶにもなかなか来てもらえないという中で、外国人のインバウンドが復活した折りに個人で公共交通機関で徳島まで行きたい、例えば万博を見た後に徳島ま

で行きたいと思った時に、それが叶えられるためにもデジタルで検索できるようになりましたし、いろいろな接続もできるようになったということで、細いですが何とか線がつながったということについて、観光事業者を代表して感謝申し上げたいと思います。

また、徳島大学の方々からいろいろと御意見をいただきましたが、やはり若い方が感じる率直な、忖度することない意見を一つずつ解決していく必要があると思いますし、若い方はその想いが叶わない時には「徳島なんかもういいよ」と、都会に住む選択にも繋がるので、利用者部会でこうした御意見を定期的に集めて、一つ一つ潰していくという地道な作業も必要なのだと思っています。

交通と観光は表裏一体ということで、観光協会としても一生懸命協力していきたいと思っています。先ほど事務局から発言があったように、やはり危機意識。公共交通機関に乗らないと、今後徳島県の移動が将来にわたり維持・存続できなくなるという瀬戸際まで来ているということ、県民に対して意識醸成し、公共交通機関を最大限乗る日を作るとか、ウィークデイといった利用促進の県民運動の日を作るなどし、路線の整備と同時に利用キャンペーンも同時に行っていく必要があるのではないかと感じました。

(委員長)

インバウンドの需要に対し、デジタルで路線情報が検索できるようになった点は重要だと思います。こうした取組が今後は学生の利用にも繋がっていくように、県として対策が必要かもしれないですね。

(委員)

まずは、県を上げて作成していただいた、大きな再編のあとのイメージまで詰まった公共交通計画は、中長期的にみてとても重要な位置づけになってくると思います。

その上で今、二次交通という話があり、最後のページに市町村の計画策定の説明もありましたが、県内の幹線系統の幹の部分の交通計画の話は素晴らしいものを作っていただいたと思いますので、そこから伸びていくフィーダー部分の路線や交通につきましても、県、市町村、御出席の皆様が計画案の策定の主体になっていただきまして、国からも、いろいろな支援策や事業がありますので、「こういうことをしたい」という御相談があれば、可能な限り連携し取り組んでいきたいと思っています。今後、計画を作られる自治体様においては、是非とも前広に御相談ください。

(委員)

私も処方箋に基づいて着々と取り組みが進んでいる印象を受けました。特に、徳島バスさんとJR 四国さんの共同運行や路線情報のオープンデータ化により、利便性はすごく向上していると思いましたが、こうした取り組みをまだまだ知らない方も多いのではないかと思います。もっと県民の方に周知していくことで、利用者が増えていくのではないかと思います。

一方で、公共交通に乗りたくても乗れない人もまだまだいて、「移動は生活の要」でもあるので、そうした方を取り残すことがないように、引き続きモータルミックスを推進し、カバーできるような取り組みを行っていただきたいと思っています。

もう一つは、ある町が配信しているバスや生活の情報を確認でき、災害時には避難情報なども確認できるというアプリがあります。普段はバス等の情報を収集して使い慣れておけば、災害時にも情報収集ができ、フェーズフリーで役立つのではないかと思います。

(委員長)

普段から災害時を想定した、そこに利点があるようなシステムですが、それを普段の交通

状況の把握や検索にも利用できるシステムがあるということですね。

(委員)

新聞で県内のどこの町だったか、そうしたアプリを配信しているというのを読んだことがありました。そのように災害時も平常時もいろいろな情報が収集できるというようなものだったかと思います。

(委員長)

そういう仕組みを活用したり、広めていったり、あとお話しの中にありました、交通弱者になっているような方についても、住んでいる地域なども含めてどう補完していくか。これはフィーダーの部分になるかと思いますが、いかにして利便性を上げていくかということも、課題であるかと思います。

(委員)

利用者の立場で参加しております。今日話を聞いて、私自身、自動車通勤していますので、正直公共交通機関はあまり乗っていませんでした。しかし、私の高齢になる親は移動をバスに頼っているところがあり、去年か一昨年に住宅の近くまで来ているバスが廃止になるような話がありまして、その時はどうしようかと悩んだことが思い出されました。

しかし、その後も廃止されず運行していただいているので、変わらず利用させていただくことができている、助かったなと思っていましたが、それをもう忘れてしまっていて、今日この話聞いて、「やっぱり公共交通に乗らないといけないな」と改めて思いました。

それから多くの高校生が、公共交通機関を利用させていただき通学しています。また、学校行事等でもいろいろと御配慮いただいているということを知り、今日は参加しています。いつもありがとうございます。今後とも引き続きよろしくお願いします。

(委員長)

バス路線もこれまで再編を重ね何とか現状のサービスが提供されていて、それも乗って守らないとなんともならない、というお話をいただきました。

(委員)

私もかつては公共交通機関を通勤に利用させていただいていましたが、今は自動車通勤になりまして、公共交通機関を利用できていない状況にあります。

JR 四国さんにお聞きしたいのですが、徳島在住の人でも、例えば Suica や PASMO など、都市部で使える交通系 IC カードを持っている方は多いと思うのですが、利便性を高めるために、JR 四国さんが JR 東日本や JR 西日本と連携をとり、そうしたカードを徳島駅や高松駅でも使えるようにすることはできないのでしょうか。実現すれば、もっと気軽に鉄道を利用できる人も増えるのではないかと思います。

(委員(代理))

現在、JR 西日本さんの ICOCA という電子マネーがあり、それを乗車券として使えるシステムは香川県の一部の駅にはあります。今は一部分だけ使えるという状況ですが、利用状況を見ながら今後の拡大を検討している段階です。しかし、徳島県内の駅への設置は今のところ計画がないという状況です。

(委員長)

システムを導入するためには高額な費用が必要だということで、なかなか難しいというふうに聞いています。携帯電話を持っていれば、他のキャッシュレスの仕組みも利用できるようになってきていますので、そういう仕組みのものも含めて各事業者には検討いただいていると思います。

(委員)

交通系 IC カードが全く使えない都道府県は徳島県が唯一でしたが、ようやく空港と徳島駅前では自動販売機で購入するところまでできるようになりました。そのため全く使えないということはありませんでしたが、社員には日本一遅れている間に技術が進歩しているのだから、日本一進んだシステムの導入に向けて頑張っていこうと発破をかけています。

私どもは PiTaPa が利用できる南海電鉄グループの子会社ですが、徳島バスの車両 157 両で PiTaPa を導入すると、約 3 億円の初期投資が必要になります。導入の際は国や県からの補助金を活用できるかもしれませんが、数年後に訪れる更新の際には、自社で負担しなければならないので、この負担が非常に大きくなると思います。全国的には、「10 (テン) カード」と言いますが、交通系 IC カードを全国規模で維持することが難しいと、見直す動きも出ています。

一方で、クレジットカードの Visa タッチ、や WAON 系のカードを使った新しい決済方法もあるのですが、これにはそのブランドのクレジットカードを持つ方しか利用できないという難点があります。また、スマホでタッチする決済方法もあり、KDDI が実証実験をしていますが、ピタッとしてから反応するまでの時間が、乗るときはすぐ反応しますが、降りるときは運賃計算で通信してやり取りするため 2.5 秒から 3 秒かかります。さらに、通信の信頼性も悪いところがあり、まだまだ改善しなければならないし、これについてもクレジットカードを持つ方しか使えません。

そのため、やはり高校生が少なくともスマホの決済と連動して使えるようにしなければなりません。あるいは、四国の中で JR 四国さんや伊予鉄さんと共通で使えるという利便性がなければ、なかなか導入には踏み切れないと思っています。せっかく遅れているので、より良い技術が出るまでもう少し勉強したいと思っています。

なお、県外から来られる方やインバウンドの方で、交通 IC カードを持って来たのに乗れないとなればすごく不便だと思いますが、初期投資に 3 億円というのは非常に重く、代わりにスマホを使ったシステムをととても安く導入しようと頑張っています。

一方、その QR コードでの決済についても、単一区間の運賃であれば大丈夫ではないかと思いますが、それを多区間で行うことは非常に難しい。これは JR 四国さんもいろいろと勉強されていますが、どの仕組みを採用するか、まだまだ決め兼ねていらっしゃるような状況だろうと思います。私どもも今 KDDI の実証実験については、県からも支援をいただきながら行っているのですが、まだどの仕組みを採用するか決め兼ねている状況です。

(委員長)

利用者部会でもいろいろと意見が出ておりましたが、キャッシュレス決済の普及が進んでいけば利用者を取り込むきっかけになるのではないかと思います。御検討をよろしく願います。

(委員)

今までの議論でいろいろと課題を挙げていただきました。我々としてもまだまだ進めていけないといけない点が多々あると思っています。特に、公共交通ネットワークの維持・再構築という点では、これはおそらく終わりなき取り組みになっていくのだろうと思っています。

そこは市町村の皆様、事業者の皆様、関係者の皆様でこうした推進委員会の場を活用し、適宜見直しをしながら、その時々にあった公共交通ネットワークの形の構築を目指していかねばいけないと考えていますので、引き続きよろしく申し上げます。

それと、前回のこの会議で申し上げたかもしれませんが、今後重点的に取り組んでいかねばならないと思っている点ですが、やはり情報発信が重要だということを改めて感じています。我々も良くお叱りの声を頂きますが、こうしたビジョンに基づく取り組みをまとめた資料を見ればこんなにやっているのだなと思いますが、「知らなかった」といろいろな機会にお声をいただくことがあります。我々としては、こうした取り組みを発信するため、メディアの皆様のお力を借りることも多く、JR 四国さんと徳島バスさんの共同経営については連携という形から始めましたが、共同経営になった時には、全国系のメディアに取り上げられ、県内の皆様の知る機会が増えたと考えております。

今、人によっては、特に若い人は新聞も読む機会が減っていたり、テレビを見なかったりしますので、SNS 等での発信が効果的だとよく耳にしますが、SNS をどのように活用すればいいのだろうか、効果的に届けるためにはどのような形で発信すれば良いのだろうか、迷いながら利用しているところもあります。今回、利用者部会で若い学生の方々からいろいろな御意見を頂きましたので、そうした御意見も参考にしながら、どうすればもっと気づいていただけるのだろうかというところを考えていきたいと思っております。

また、利用促進の観点ですが、どうすればもっと乗っていただけるのだろうかとか、乗っていただくための何か仕掛けを考えないといけないなといったことはよく話をします。例えば、県も会議やセミナーなど、イベントを開催する時には「こういう公共交通に乗ってきたら間に合いますよ」とか、東部、南部、西部のように大きくエリアを分けて、それぞれに「公共交通でも来られますよ」ということを合わせて PR するとか、あるいは、公共交通を利用するための最適な時間で会議を設定するなど、そうしたことも考えていかねばならないと、今はまだ生煮えではありますが検討しているところです。

あと、キャッシュレス決済の話もいただきましたが、私も国際線を誘致する関係で、海外の方々から現金を使わなくてもいい仕組みを何とか考えてほしい、という声をたくさんいただいています。まだ予算面などの課題は多々あると思っておりますが、事業者の皆様には、いろいろと新しい手法を御検討いただいていることを非常に心強く感じています。県としてもどういった取り組みができるかを一緒に考えてまいりたいと思っております。

(委員)

前々回だったと思いますが、このビジョンの中にまちづくりや都市計画という点があまり触れられていないという意見があり、そうした目線をしっかり持って取り組もうということになりました。

それと最近、国交省がラストワンマイルからファーストワンマイルに考え方を転換していきましようとおっしゃっています。ラストワンマイルは家に帰る「最後の 1 マイルをどのように行こうか」ということですが、ファーストワンマイルはそうではなくて、郊外の方が「どのようにして街に行こうか」というその最初の第一歩をどう考えるのかを国として考えたいとおっしゃっていて、なかなかいい考え方だなと思えました。そうした目線も皆さん持たれたら面白いなと思えました。

(委員長)

重要な視点かと思えます。

(委員長)

本日の意見を踏まえて、今後の事業に反映していただければと思います。それでは、本日の議事を終了させていただきます。

以上