

## 平成 29 年度 第 2 回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日 時】 平成 29 年 11 月 15 日（水） 午後 1 時 30 分から
- 【場 所】 小松島市保健センター 2 階多目的室
- 【出席委員】 東委員、稲田委員、植木委員、漆原委員、加藤委員、日下委員、  
坂田委員、杉友委員、関本委員、都築委員（代理：高井氏）、徳田委員、  
豊栖委員、平野委員、孫田委員、松村委員、宮城委員、森委員、山本委員  
(以上 18 名)

- 【会 次 第】
1. 開会
  2. 委員の委嘱
  3. 議題
    - (1) 協定路線（徳島バスへの移譲路線）の運行に係る  
新協定書（案）について
    - (2) 協定路線のバスの新ダイヤ及びルート（案）について
    - (3) 平成 30 年度以降の協議会の会計のあり方について
  4. その他
    - (1) 幹線路線バスのダイヤの見直し方針等について
  5. 閉会

### 【会議概要】

午後 1 時 30 分 開会

### 【事務局】

#### 【事務局より配布資料の確認及び委員の委嘱状の交付について説明】

続きまして、会長等の役員についてでございますが、本来であれば規約の規定に基づき、新たに選出を行うところでございますが、ほとんどの委員さんが再任ということで委員をお引き受けいただいたということもありまして、事務局としては会長をはじめ、副会長、監事についても、そのまま再任という形でお願いをさせていただけたらと思っておりますが、委員の皆様いかがでしょうか。

#### 【異議なしの声】

ありがとうございます。それでは、前回までに引き続き Q 委員に会長、R 委員に副会長、

B 委員と H 委員に監事をお願いしたいと思います。皆様今後ともよろしく願いいたします。

それでは、このあとの会の進行につきましては会長をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

### 【会長】

小松島市地域公共交通活性化協議会、29 年度第 2 回を開催したいと思います。前回は 6 月だったということもあって、少しいろんな状況が変わっております。今日予定されている議題としては、「その他」を含めまして 4 つございます。協定路線、徳島バスへ小松島市のバスを移譲しましたが、これを新しく協定にすること、それから協定路線のバスのルート・ダイヤについて、それから協議会の会計、それから路線バスの見直し方針（案）についてということで、4 つが用意されております。簡単に、私のほうで最初に理屈の部分を整理させて、頭の中を、委員の皆様方に思い出していただくということをやりたいと思います。

規約の第 1 条、この会の目的なんですけれども、まず地域公共交通の活性化及び再生に関する法律という法律がありまして、それに基づいて、地域公共交通網形成計画をそれぞれの地域で作ってくださいと、そして、作るにあたっては利用者の意見を十分に汲み取った形で、皆さんが便利な公共交通を構築してくださいと、そういうふうな目的で作りましたと。また、次にある通り、道路運送法というのは、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバスなどの旅客運送の確保を必要とするということで、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議すると、一応こういうことがその目的として謳われています。

この法律が平成 19 年にできまして、かなり時間がたっている法律なんですけれども、日本全国、やはり同じような問題を抱えています。人口が減っていて、限界集落などもあちこちに見られるようになってきている。人が少なくなれば、今度は公共交通を使う人はそれに比例して減ってしまうわけです。そしてまたもう一つは、皆さんの生活が豊かになって自家用車を使うようになった、そしてその自家用車のユーザーに応えるために、国全体としてももっと道路をきれいにしようとか、事故が起きないように安全にしようとか、ということで、道路整備も随分進んできた。そうなってくると、自動車運転免許の取得率が上がりますから、みんなが車に乗ってしまう。そうなってくると、相乗りで行くバスや列車はそれに輪をかけて使う人が減ってしまうということが起きてしまったんですね。ところが、実はその公共交通を支えてもらっている事業者のほとんどは民間の企業であるということなんです。民間の企業ですので、基本的には利潤の確保が大事ですよ。となってくると、企業努力でいかに努力をしていただいても、公共交通の需要が大きく減ってしまうと利潤がなかなか上がらないという大きな問題を抱えてしまった。そうなってくると、企業のほうは事業規模を利潤が上がるように効率化、すなわち縮小してしまいますとダイヤがどんどん減ってしまったり、あるいは乗り物が小さくなったり、そういうふうになると、使う側はなかなか

か使いにくいものになってしまったわけです。じゃあこのまま放っておいたらどうしようもならないだろうということで、それぞれの地域で実情に応じたことを考えてくださいというふうに国から持ってきていただいたと。そういう経緯があるんですね。

国の活性化モデルというのがいくつか示されておりまして、ネットワークとして計画することを基本としてくださいというのが眼目（最も重要な点）なんですね。それはこういう図面がモデルとして出されています。モデルとして提示されている図面をちょっと省略して描くとこういう図面なんですね。ここに港があるんですけども、港から先は自動車では行けませんので、こういうところは航路を使ってくださいよと。そして港やそれぞれの集落などと書いたんですけど、人口が一定程度集まっているところ同士はちゃんと陸上のバスで結んでくださいと、学校などに行く足もちゃんと確保してくださいと、生活施設や病院とのアクセスを確保してくださいと、それを鉄道駅につないで、鉄道が一番大量交通機関としてモデルをしているわけですね。だから、列車に乗って別の遠くの街に行けるような仕組みを構築してくださいと。こういうふうなのがモデルなんですけれども、これはあくまで全国モデルであって、地域の実情というのはかなり違ったりするわけです。例えば、小松島市内を走っている鉄道、眺めてきたんですけども、1時間に2本、今平均走っているぐらいで、1両か2両で来ていただいているので、そんなにも大量、都会の10両編成が2分間隔で来るような状態ではないことは明らかなんですね。でも、都会もものすごく苦勞しているんですよ。というのは、集落等なんですけれども、戦後開発した団地が高齢化しているんですよ。それから、新興住宅地と言われるところが新興じゃなくなっている。もうお年寄りばかりの街になってしまって、非常に苦勞していたりする例もあるわけです。都会でもこういうモデルは成立するけれども実情はそれぞれ、さまざま違ったものがあります。さらには、もっと人口が少ないところはタクシーの相乗りとか、デマンドタクシーとか、そういったものも考えてくださいというふうに書いてあるわけなんだけれども、タクシーに関しては、運転手さんがこれまたものすごく高齢者が多くなって、なかなか深夜にタクシーを走らせていただくことなんか非常に難しくなっている、そういった事情もあります。そういったモデルをお示しいただいたわけなんですけれども、じゃあ小松島の特徴的なものを見ても、やっぱりユーザーは今のところ比較的高齢の方、そして中学生・高校生。中学生って通学距離が短いのでほとんど自転車だったりします。それから、特殊なユーザーとして、市のほうの事情で、小学校を遠くのほうに作らざるを得なかったので、小学生のバスユーザー、通学バス、こういうのを手配していただいたりもしているという事情がある。で、やっぱり日赤病院という、県全体から患者さんを集めることができる病院という大きな存在もある。それから、地域の需要としては、外国人の人がどんどんお遍路さんなんかに来てきているという実情もあると。で、小松島市の一つの特徴はここなんですよ、港が残念ながら常に使われている港ではない。常じゃなくて、年にときどき、非常に大きい船が観光客をたくさん乗せてやって来るという、こういう状態もあると。それから、もう一つの特徴的な事情は、小松島市がバスをずっと保っていたわけなんですけれども、やはり時代の流れ

からしても、それはもう公でやらないで民間でやっていただくというふうに路線を移譲したという事情がある。それから、小松島市の特徴というのは、隣の徳島市というのが大きな街だということ。それからもう一つは、この集落等というふうに言ったんですけども、隣の町が大きい。阿南市、それから、勝浦町、勝浦町から奥はバスがもう行ってないのであれなんですけれども、実際には上勝にも人が住んでおられる。上勝や、椿泊や川口まで、そういうところの人も、小松島市を通過しているお客さんだという、ちょっと考えなければいけないもう一つの要素であったりします。国のほうでモデルを示していただいたのは非常にありがたいことで、考え方を整理するうえでは非常にありがたかったわけなんですけれども、実情に応じたことを考えなさいと言われてたら、いろんなことを考えなければいけない。そういうことになってきて、目標は、どうやって公共交通を企業の力を借りて生かしていくかが目標なんですよね。我々の仕事っていうのは何かというと、その企業が継続的に企業活動をできるようにお客さんを発掘すること、そしてお客さんを発掘し増やすためにはどういった工夫をすればいいかということのアイデアを出し合うということが目的になってきます。で、最後なんですけれども、一応このルール、法律のつくりは、ネットワークで整理しなさいよということが常に言われていて、いろんな「交通モード」というんですけど、鉄道やバスやタクシーや、あるいはこのネットワークには飛行機とかも入っているんですね。なんで航空局が相談窓口になっているのかなあとすると、これは離島航空路を中心とした対策を立てなくてはいけないということで入れているそうなんですけれども、小松島市には空路はないので。そういったいろんな交通モードを考えて使うということの眼目にしたいと思います。さあ、それでは実質的な話になるわけなんですけれども、まず、多くは「コントロール可能なリソース」と学者は言うんですけども、便利にすることが比較的容易な仕組みとして、バスのことをとりあえず中心に考えていきたいというふうに思います。

では、事務局、議事の説明 1 つ目をお願いしたいと思います。

## 【事務局】

### 【事務局より議題（1）協定路線（徳島バスへの移譲路線） の運行に係る新協定書（案）について説明】

## 【会長】

はい、今の説明のとおりなんですけれども、移譲路線、移譲という言葉を使っていましたが、譲り渡すのは 1 回だけです。ですので、今度はその路線を市長と徳バスの社長さん、そのお 2 人の約束でもってきちんと運営するようにしましょうということになるので、協定路線ということになります。約束の内容っていうのは補助金についての約束を交わしておきましょうと。大丈夫ですか。大丈夫ですかねと課長さんに振ってもどうしようもないんで

すけれども、こういった形で、やはりどんどん乗らなければいけないんだけど、バスの現状を見ていると、やはり隣に荷物を置けるような状態は早急にはなかなか回復できないと思うんですね。その分は市から一定程度のお金を出しましょうと。そのお金の出どころはどこだというと、市の一般会計から拠出をいただいているということなんですね。あとは施設の使い方なんてことも約束をしておきましょうと。じゃあその約束のメインなんですけれども、今、ダイヤと路線については、実は今日の議題に上っています。議題の中で一応議論を、皆さんからご意見をお伺いして、それをベースに市と徳バスさんと相談して、それを決めていただくという形になります。で、一応こういうふうに移譲の話が終わって、協定になりますよということです。何かご不明な点ございますでしょうか。はい、N 委員さん。

#### 【N 委員】

よろしくお願ひします。補助金の交付なんですけれども、説明できる範囲でいいんですけれども、大体年間どのくらいの額になるのでしょうか。イメージがちょっと湧きにくくてすみません。

#### 【事務局】

委員さんからご質問がございました。運行補助金に関しましては、今回減じる額については 10 円 39 銭という形で、四国ブロック単価という国交省が公表する単価から一定の額を引きまして、運行経費の単価が出ます。それに走行距離を掛けまして、徳バスさんの基本的な運賃収入であるとか、市から拠出している老人優待の分の補助金であるとか、そういった運送収入を引いて赤字分を補てんするという形の計算式になります。その分で計算しますと、大体毎年 6000 万円以下、それくらいの額になるのではないかとこのように考えておりますのでお願いいたします。

#### 【会長】

いつも言っているんですけど、小松島市の人口で割ったら、年間 1 人あたり 1,500 円。大体 1 人 1,500 円くらい出しているということです。で、よくベタな議論するんですけども、「じゃあ 1,500 円分乗ろうよ」と。事務局と話していたときに「そごうのうまいものに家族で年間 2 回か 3 回行ったらそれで済むんだけどね」という話はしているんですね。まあ JR で行く人もいるだろうからそんな単純な計算ではないんですけれども、使うんだったらそれくらい使えないかなあ、そんなことをいつも言っている。そうしたら貴重な税財源じゃなくてもいいよねという考え方もあり得るねと。ほか、何かお気づきの点等ございましたら。

とりあえず、移譲路線についてはお渡ししたので、来年度以降は協定路線として、これを維持していただくことについては特に問題ないということにしたいと思ひます。

それでは次の議題 3-(2)ですね。今ありましたように、協定の中で使いやすい路線にちょっとでもしていただいて、みんなで乗ろうということが最大の目標なんですけれども、そういった形のとりあえずの原案ということで作っていただきましたので、お話を伺いたいと思います。それでは 3-(2)協定路線のバスの新ダイヤ及びルート（案）についてということでお願いします。

【事務局】

【事務局より資料②-1 田浦線のダイヤ改正案について説明】

【会長】

こういう案で整理していくということです。これ、後からほかの路線もなんですけれども、JR 南小松島駅と日赤病院の間、130 円だったら歩く代わりに 5 分くらいバス乗ってくれますかね。微妙ですか。便があつたら、私なら 130 円払うかなあと。後から説明しますが、都会ではバスが 100 円なんですよね、100 円バスって非常に多い。小松島っていつ頃から 130 円なんですか、市内。かなり前からですね。

【副会長】

恥ずかしながらあまりバス利用がないので印象がないのですが、100 円というような印象は全然ないですね、100 円を超えているというイメージは持っているんですけども。

【会長】

いつ頃から市内 130 円という印象ですか。C 委員さんとかご存じないですか。

【C 委員】

私たちは無料ですから。

【会長】

そうですか、ありがとうございます。無料バスで乗ってもらっていますね。

【副会長】

市営バス時代は企業会計だから余計に見えなかったですね。

【会長】

運輸課だったときですね。相当前からこの運賃。徳島市が今 210 円ですよ。こういうふうな整理をしていこうということで、浄水場のところからの基本はこれなんですけれど

も、勝浦からやめたりしないですよ、廃止にしたりしないですよ、絶対しません。これ勝浦があって、私も手伝っているんですけども、こういった路線の中で勝浦方面からもどんどん人が来ているけれども、井口からもう3便補完的に増やして利便性を上げていこうということなんですよね。ここに小松島西高校があるんですけども、日赤から小松島西高は歩いてどのくらい、やっぱり乗り継がなければいけないですね、そういうふうなことも考えなくては行けません。ただ、ここは遅くしたからユーザーはいなくなりそうですよね、日赤病院前9時15分ですもんね。こうなってくると、もっと早い勝浦から来るバスに乗ってもらうというふうにして、もっと早く松西の高校生の人は勝浦から来るバスに乗ってもらう通学をしてもらう。そうやって、無駄をなくしていくわけですよ。ダイヤを調整して、ここは日赤に通院してくるおばあちゃんおじいちゃんに使ってもらう、そしたら勝浦からじゃないので、席は空いていると。といった理屈とかいろいろあるんですね。そんな細かな議論までいろいろ説明できないので、どんどんどんどん次に行きたいと思います。はい、お願いします。

#### 【事務局】

#### 【事務局より資料②-2 目佐和田島線のダイヤ改正案について説明】

#### 【会長】

ありがとうございました。この路線の改善というのは、公共交通が自治体の企業局で運営されている場合は、基本的にその区域からは出ない、というのがどうしても大原則のような形で今まで運営されてきています。根拠は見つけることができなかつたんですけども。大阪へ行かれたことがあるかと思うんですが、大阪市を北のほうにずーっと向かう地下鉄があって、千里のほうに行く地下鉄があるんですけども、同じ地下鉄の車両で線路もつながっているんですけども、江坂っていう駅から北は運賃体系も事業者も違います。北大阪急行電鉄という会社が運営しています。でも車両は大阪市の車両を使っているんですよ。それもなかなか市域を出ないという話になったんですけども、市域を出ない議論いつまでやっているんだという。すぐ隣に羽ノ浦駅があるのにそこにアクセスができないというね。これは隣の市町村と協議をしてもらって、数分は遠回りになるけれども、こうしたほうがはるかに便利になっていくだろう、使う人も増えるだろうと。この便はとりあえず市内で完結、徳島につながっていかないんですけども、徳島につながっていく便は和田島からずっとまた別の便があるし、どうしてもこの便で来た人はJRを使っただかく、あるいは日赤前で乗り継いでいただく、そういうことを想定しているパターンです。和田島の方今日いらっしゃいますか、どうですか、このアイデア。悪くはない。はい、ありがとうございました。

はい、じゃあお願いします。

【事務局】

【事務局より資料②-3 小松島立江線のダイヤ改正案について説明】

【会長】

はい、ありがとうございました。これ、実は非常に一番苦しい考え方をしたのがこの路線でありまして、萱原あたりはこの路線をやめると、交通空白地域が非常に広がってしまうという性格を持った路線なんですよ。収支係数もかなり厳しい路線であり、人口的にもあんまり多くない市のエリアであることは間違いないんですけども、これもなんとか工夫してネットワークを維持していかなくてはいけない路線の特徴なんですよ。じゃあ、バスをもうちょっと便利にするにはどうしたらいいんだろうかということを見ると、その分を日赤や南小松島を経由してもらおうということ。それから、選択肢として、南駅で乗り換えて、阿南のほうに行ったり、徳島へ行ったりする人と、バスにそのまま乗っていく人という場合があるわけですよ。ここは一番最後のところでも話すんですけども、JR とこの徳島行きのバスの路線って、並行ではないですよ、走っているところがね。論田のほうに回っていくので、少しちょっとユーザーが違う。結局あいさい広場の路線を残して、そういうふうな工夫もしながら、ちょっとユーザーが違うので、乗り換えて、途中の中田とか二軒屋、あるいは昭和町で降りていただける人も想定をしながら、こういうのを考えてきました。非常に上手に工夫をしないと、単体では一番厳しかったところですね。はい、ありがとうございました。ここ何かお気づきの点ありますか。もっとこうしたらよくなるよってどんどん言っていたら。はい、じゃあ行きましょう。

【事務局】

【事務局より資料②-4 立江線のダイヤ改正案について説明】

【会長】

ここに出てきた話というのは、パターンダイヤ化というのが出てきたんですが、パターンダイヤ化の一番の典型例を 2 つ挙げると、新幹線と松山の伊予鉄道、これがパターンダイヤ化をしているんですね。新幹線は複線ですと走りますので、パターンダイヤ化が容易なわけなんですけれども、例えば社長さんが秘書さんと話していて、秘書さんが「新幹線何時にしておきましょうか」「3 時の便にしておいてくれないかね」、00 分発が一番混むんですよ、指定席が先に売れてしまう。そこまではいかないまでも、ある程度ダイヤを自分のところの近くを通る時間を記憶できる、ということをやるのが一つ。それから、何とか通勤の今フィーダーが自家用車、駅まで自家用車で送りますというパターンをちょっとでもバスを使ってもらえないかなど。難しいんですけども、これはバスのダイヤが信頼されなければ

ばいけない。遅れたら駄目なんです。遅れたら電車に乗り継ぐのに時間がなくなったりして、そんなの嫌だから車で自分で行くよということになってしまうので。バスのダイヤが信頼度が高いということが重要なので、そういうところも工夫して、平日ダイヤと休日ダイヤにとりあえずやってみました。バスの場合、もう一つパターンがあって、休校日ダイヤ。鉄道もありますよね、四国はないですか。JR 北海道さんなんかは休校日ダイヤというのをやっています、休校日というのは、夏休みそっくりやめてしまうんですよね。なぜかという、それは明らかに学生の需要がないから。その時間はバスはやめても問題ないよねという場合の地域なんかは、休校日ダイヤというのがあります。どうしても次の議論に出てきますが、高校生はやっぱりかなりバスユーザーが多いし、高校生のバスユーザーを増やしていかないといけないので、彼らも学校に遅刻したら怒られますからね。遅刻したら怒られますよね、そうではないですか。怒られるので定刻に行かなくてはいけない。やっぱりこれはダイヤが信頼されなくてはいけないという、バスのダイヤというのは、本当は交通事情によって大きく変わるし、お気づきの通り、今でも徳島市内は雨が降ったら大変ですよ。雨が降ったら朝とか平気で15分くらい徳島駅発が遅れている、徳島駅に朝行きますと「〇時〇分9号線、徳島文理大学行きは到着が遅れておりますのでもうしばらくお待ちください」という放送がしょっちゅう。雨が降ったらそういうものだと思っていけばいいのかもしれないけれど、やっぱり時刻に信頼というのが必要なので、今回は休日ダイヤの導入というのをやってみました。すみません私の説明で。意義付けばかりで。

#### 【事務局】

#### 【事務局より資料②-5 和田島線のダイヤ改正案について説明】

#### 【会長】

イオンモールに行くのに JR を利用して徳島駅まで行って戻ってきてもそれは構わないんだけど、さすがに時間もかなりかかるしということで、小松島市内から行けるルートがあったらいいなというふうなアンケート調査もありました。これ、勝浦線とかも入れる計画があるんですか。

#### 【A 委員】

本当は入れたいんですけど、交通局さんがイオンモールからのかなり便数が多いのでちょっと厳しいです。

#### 【会長】

ありがとうございました。その台詞だけで結構です。なぜその台詞を引き出したかという

と、この話、お互いお客さんを取り合っていたら自滅してしまうんですね、お互いが。もともと少ないんだから。だから、どうやってそれを相談して協調していくかということが人口減少時代の商売というのは考えなくてはいけない時期なんですね。今までどンドンどン右肩上がりの時は競争してパイ奪い合ってやっていくんだという商売の形が非常に有利だったんですけれども、それがやっぱり通じない。協調するか、あるいは他人が目をつけられないところを見て新しい領域を開拓するとか、市場を海外に求めるとかいろいろやり方がちょっと違ってきた。海外に求めることができない地域交通というのは、インバウンドのお客さんとかもある。なんだけれども、とりあえず地元の人たちだけを見ていると、相談をしないとイケない。とりあえず今相談が進んでいるのは、ここの 210 円区間を徳島市交通局さんがやっぱり今独占をしている。独占ほど強いものはないですね。でもそこを相談していただいて、市バスもこっちに乗り入れてイオンモールにお客さんを運ぶと。そこで降ろしたら、空いた車にはお客さん乗せていいよねっていう相談をしている。クローズド・ドアシステムにしない。クローズド・ドアシステムというのは、高速バスですね。鳴門から空席があっても徳島までは乗れないですもんね。それと同じなんです。でもそれと同じにしないで、協調して、今度はいきましょうと。それで、日中全部入れたら和田島線の利便性、これ時間何分増えるんですけど、イオンモール入れたら、予定では。駅までの所要時間がイオンモールの回るとちょっと増えるんですね。

#### 【事務局】

そんなには増えないです。津田・昭和町経由で行くよりは 10 分ぐらいはかかるかと思われます。

#### 【会長】

余計にかかるかなということで、朝から夜まで全部回すわけではなくて、特にイオンモールに車で行けない人たち、中学生・高校生、特に日曜日なんか行きたくてもお母さん忙しいから連れてってこないよと、そういう状態になったら自分でバスで行けるようなことをしてあげられるような時間帯だけにしましょうというふうな意味もあります。だから、全便をイオンモールに回すと、和田島からの所要時間がちょっと増えてしまうので、これはあんまりよくない。そういうようないろんな工夫をしながらやっていく。それから、施設や路線を今までは競争関係にあったので共用なんかさせてもらえなかったんですけども、これも相談を持ちかけて、これから詰めて、そういうのをバス停なんかを新たには作らないで張り紙 1 枚で停めさせてもらおうと、というふうな作戦なんですね。はい、ありがとうございます。ダイヤと、来年度以降のルート案の説明なんですけれども、一応ここで資料がたくさん出てきたので、7、8 分会議を中断してまたちょっと資料を見直していただいて、お手洗いにも行っていただいて、少しまた質問等ありましたら 3 時から受け付けたいと思いますので一旦休憩にいたします。

14時53分 休憩

15時 再開

【会長】

それでは再開したいと思います。

会議の目標は、バスを使う人を少しでも増やしていこうと、本当はバスだけではなかったんですけども、小松島にフォーカスするとそういうことになるわけですね。今、C委員さんに「私は無料ですから」というふうにおっしゃっていただいたわけなんですけれども、ちょっと簡単に敬老パスの概要と収支、収支というか1枚いくらというルールをお願いします。

【事務局】

それでは、無料優待事業について概要だけ簡単にご説明させていただけたらと思います。小松島市の無料優待事業につきましては、市民の方で70歳以上の方につきましては、市役所の窓口で手続きを行っていただきまして、“無料優待証”というのを交付させていただいております。それと一緒に“無料優待券”無料券ですね、バスの乗車にあたって無料券をお渡しさせていただいております。利用される方につきましては、小松島市内の区間から徳島駅までの間の協定路線と徳バスさんの路線のバスにつきましては無料で乗っていただけるという形になっております。無料券の使い方といたしましては、バスに乗る時に整理券を取っていただいて、降りるときに運賃を払う代わりに優待証を見せていただいて、整理券と一緒に無料券を運賃箱に入れていただくと、そういう形になっております。徳バスさんのほうが毎日の運賃箱を精算いたしますので、その中で無料券が何枚入っていたかというのをうちのほうに報告をしていただきまして、1枚あたり140円を負担金という形で徳バスさんのほうに1年分いくらという形でお支払いをさせていただいているというのが現状でございます。

【会長】

大体1枚につき徳島まで行くと280円なんだけれども、その半分ぐらいでちょっと許してもらってお払いしているというね。これも、元市バスだけではなくて、徳島バスにもそれを適用していただいていると。それから、私はバスユーザーなんですけれども、これ、市内きっぷなんです。徳島市内の210円のきっぷなんですけれども、これ、安いですね。回数券、3,000円で17枚。ものすごく安い、割引率が2割ぐらいあるきっぷなんですけれども、リムジンバスにも使えまして、2枚とそれから10円のきっぷを2枚入れますと、空港に行く440円が払えるんですね。実際には計算したら370円ぐらいしか現金を出していない。それから、けっこう行くところがあるんですね。ゆめタウンまでの360円とか、藍住町役場410円とかもこれでお支払いできる。ただまあ360円はちょっと中途半端ですよ

ね。210 円にこれ（10 円きっぷ）15 枚入れなければいけないですから。本来、これを始めたのは徳島市バスさんが始めたんですよ。なぜかという、市バスのユーザーを増やすために始めたんだけど、これを徳島バスさんの企業努力で使えるようにしていただいた。さっきの敬老パスも市交通局だけのものだったのを移譲路線の関係で徳島バス路線にもお願いすることになったと、という経緯なんですよ。そういうことで、どんどんどんどんユーザーの利便性を上げていくということが非常に大事かと思います。

それから、とくしまバスナビというサイト、見ていただいたことがある方いらっしゃいますか。スマートフォンを使って、バスのダイヤの検索ができます。バス接近情報も出るようになっていまして、学生にはかなり広めました。というのは、やっぱり、バスをどうしても、文理大学の前のバスって定刻に出ると早着になってしまうので、必ず出発地を 2 分か 3 分ぐらい遅らせて始発を出すという習わしになっているようなんですよ。循環バスもそうみたいです、2 分くらい遅いです。でも、時間通り来ないので不安になって、置いていかれたのかと思うんだけど、バスナビを見れば 2 つ前のバス停を通過していますよということがわかるので、便利です。市内のバスは昼間とか「このバス停で 1 分時間調整いたします」というようにけっこう停まって、時間通り走るよう工夫をいただいています。先ほども読みましたように、公共交通機関というのは遅れたり早く出たりすることが極力ないようにするということが必要なんだけれども、バスがそれが一番難しく、やっているわけなんですけれども、それにもご協力いただいたり IT の力を使っていたりしているということです。

それでは、議題に戻しまして、1 の議題 3 の（2）ルート案なんですけれども、津々浦々市内の各路線についてアイデアが出されたわけなんですけれども、それいいんじゃないという意見、それから、いやこれは考え方どうなのという質問、それから、もっとこうしてもあり得るよねというのがありましたら、すなわち挙手のうえご発言いただければというふうに思います。マイクを回す準備をお願いします。

#### 【B 委員】

よろしいですか。協定路線のバスの新ダイヤ及びルート（案）について先ほど示されましたが、ルートにつきましては南小松島駅への乗り入れやイオンモール経由便を考えたということで、大変素晴らしいお考えかなということで喜んでおりますが、時間帯なんです、櫛淵からの方はどうにか行けるかなと思うんですが、和田島線の新ダイヤ、旧ダイヤも含めてなんです、学生の方に乗っていただくということをターゲットにした場合に、旧ダイヤでも和田島発 6 時 40 分、新ダイヤは 6 時 34 分ということで、和田島・坂野の方が徳島のほうへ通学をするときに何をを使うかということを考えたら、赤石駅で乗るか、それとも南小松島駅で乗るかというふうなルート等があるんですが、時間帯がちょっと早いのではないかなあと思います。徳島駅前着が 7 時 31 分ということで、私今ごろ子どもがおりませんので、どういう時間帯かなあというのを想像するわけなんですけれども、私は今 JR を使って

おりますので、学生さんがよく乗るのが、立江駅を7時18分とか32分、51分という汽車があるんですが、18分とか32分のあたりに多くの徳島行きの学生の方が乗っているのではないかなと想像するんですが、その時間帯でいきますと、8時前あたりに着くような時間帯だと思うので、それで通学で間に合うのかなあと想像した場合に、少し和田島線は始発がちょっと早いのではないかなあというような感じもいたすのですが、そのあたりいろいろ検討なさってこういう時間に設定をしたのか、ターゲットをどなたに向けて設定されたかというのをちょっとお聞かせいただきたいのですが。

**【会長】**

ほか、関連で何かあれば。はい、どうぞ。

**【N委員】**

同じく和田島線なんですけれども、新ダイヤでイオンモールへ行くのはすごくいいことだと思います。たぶん用はないと思うんですけれども、この10時5分和田島発から15時20分和田島発の間に、新浜からかちどき橋のあたり、昭和町を通るルートというのは利用は多分少ないと思うんですけれども、そのへんをちょっと確認をお願いします。

**【会長】**

今、B委員さん、学生というふうにおっしゃったので、学生は大学生なんですけれども、生徒も含まれますか。

**【B委員】**

高校生もです。

**【会長】**

はい、高校生も含んで、生徒も含むということでお願いできたらというふうに思います。大学生は、四国大学、それから徳島大学、それから文理大学と3つあるんですけれども、四国大学とそれから文理大学は朝は徳島駅からスクールバスを使います。1限目に間に合うスクールバスの最終は、8時45分です。8時45分に駅ではなくて、寺島なので、大体8時半には駅に着いておかないといけないので、ほとんどが立江だと7時55分、余裕を持ちたい子はそれより1本早い便に乗ると思います。それから、四国大学のほうも駅前がバス乗り場ではなくて、四国大学がお持ちになっているプラザ、ホテルのところ、ポッポ街の先、あそこは朝だけではなくて昼間の便も全部あそこ出発なので、大体10分くらい、駅から所要時間が必要、四国大学のほうが少し遠くて、バスの所要時間が12分では行かないんだそうです。25分ぐらいの余裕を見ているそうなので、大体8時ちょっと過ぎにはもう出ないといけない。徳大は自転車か歩きだそうです、駅から。ほとんど駅発のバスに210円払って

乗る学生はあんまりいないようです。徳大前までものすごくたくさん走っていますけどね、あんまり乗らないようです。そういったところからすると、具体的にどのくらいのニーズがちょっと帰ればわかるんですけどね、把握はできていないんですが、ダイヤ的には若干早いかなというふうには思いますね。高校の始業って今何時ですか、8時25分ですか、学校による。なかなか朝のダイヤって緊密に考えないといけないです。準備できましたか、2つなんですけれども、はい、どうぞ。

#### 【事務局】

まず、B委員様からご指摘のありました、和田島発の現行6時40分発の便なんですけれども、OD調査で時刻別、ダイヤ別の乗り降りを紹介させていただきますと、この6時40分の便が一番実は和田島線の中で車内の滞留人数、乗っている人数が多い便になっております。というのも、この便で徳島駅で降りられる方というのが17人おられます。最大ですと26人ぐらい、昭和町付近では20人を超えてこのバスに乗られているということで、非常にこの便につきましては、通勤の足、学生さんにはちょっと時間が早いのかもしれないんですけれども、通勤の足として非常に機能しているのかなというふうにOD調査の結果からは見えてきます。一応、この便については同じような時間帯でできたらなあというのも考えているんですけれども、といいますのも、バス車両の都合の話をちょっとさせていただきますと、この便はダイヤ上は7時31分に徳島駅に着きます。実を言いますと、この便は折り返して7時55分発の立江線に実際なっております。その便を遅くすると、折り返しの立江線にも影響があるのかなあというようなこともございます。通学の方の…というご指摘については、ごもっともな話であろうかとは思いますが、できましたらこの時間帯でお願いできたらなあとは考えております。あと、N委員さんからのイオンモールを回す間の津田・昭和町の和田島線での乗り降り、ということなんですけれども、大体同じ時間帯の現行のダイヤでいいますと、13時と14時45分の便については、第一病院前から県庁前というのがイオンモールを経由することによって飛ばされるバス停になるんですけれども、13時と14時45分の便についてはここでの乗り降りはございません。前の2便、10時台と11時台の便につきましては、3人ぐらいの乗り降りがあるというような形でありますので、津田・昭和町経由の便の確保につきましては、南小松島駅に各路線が乗り入れるということによりまして、そこでの乗り換え等で津田・昭和町行きのほうが当然多いという形になりますので、そちらのほうの乗り換えで対応できたらというふうに考えております。以上でございます。

#### 【会長】

今ありましたように、徳バス路線もあつての分だということですね。そうですか。あと、ちょっとA委員さんに伺っておきたいんですけれども、終着駅というか、バスの折り返し時間の間を空けないといけないとかいう社内ルールがありましたよね。

**【A 委員】**

社内ルールといいますか、4時間の連続運転の法律上の問題がありまして、社内的には特には。最低3分ぐらい空けておかないと折り返せないということはあるんですけども、法律を順守するにあたって、4時間の連続運転を避けるような休憩時間が取れていないと駄目というぐらいですかね。

**【会長】**

なるほど。そういうこともあって、空でバスを駅まで運べば話は違ってくるんでしょうけれども、持っている台数の問題とかいうのもあって、さわれてもせいぜい5分かそこらになろうかと思います。7時55分の立江行きの便なんですけれども、日赤の横の養護学校というともう古い言葉なんですけれども、みなと高等学園の生徒さんがけっこうたくさん乗っています。10人以上乗っていると思います。みんな仲良しで目立つのでよくわかります。私は県の警察学校に講義に行くときにその便で行きます。

ほか、お気づきの点等ありましたら。はい、N委員さん。

**【N 委員】**

協定路線以外の徳バスさんなんですけれども、南小松島駅への乗り入れというのはどうなんでしょうか。

**【事務局】**

その点に関しましてはのちほど、議題のほうで説明させていただきますのでよろしくお願いたします。

**【会長】**

はい、どうぞ。

**【L 委員】**

さっき和田島線の話なんですけれども、B委員さんからは1便が早すぎるのではないかという話で説明がありましたが、第2便をもう少し早くするというふうなことはどうでしょうか。例えば、私の息子が今阿南の高校に通ってまして、7時30分すぎにJRが確かあったかと思います。徳島方面もよく似た時間帯で7時半前後であったような記憶があるんですけども、そのへんで南小松島に着くような、30分程度、第2便を早くするというふうなことは不可能でしょうか。

【会長】

はい、関連でありましたのでよろしくお願いします。これは行きは空ですよ、ここはね。はい、じゃあお願いします。

【事務局】

この便については、行きは回送で和田島まで行って、7時57分発という形ではございますので、後続の便との関係性も多分出てくるのかなあと思うんですけども、ちょっと持ち帰って徳バスさんと協議させていただけたらと思います。

【会長】

はい、多少工夫の余地があるかもしれないということで、預からせていただきたいと思えます。はい、ありがとうございます。急な提案ということもございまして、まだイメージがよくわかっていないというところもあろうかと思えますので、今日、これで決定ではなくて、今後のスケジュールを最後にお示しいただくんですけども、こういうのもって徳島バスさんと協議に進むのはかなり先の話なので、今日お示ししましたダイヤに基づきまして、何かもし不都合な点等ございましたら、事務局のほうにご伝言いただければというふうに思います。議事はとりあえずこれで置かせていただきます。では3の(3)、よろしくお願いいたします。

【事務局】

【事務局より議題3 平成30年度以降の協議会の会計の在り方について説明】

【会長】

口頭説明の議案で恐縮なんですけれども、冒頭、この会を立ち上げました時に、国からの補助金の会計をこの組織で持ちなさいと、ずいぶん市役所の皆様にご検討いただいたんですけども、あんまり類例のないこととして、国からの予算というのは普通は公同士の移転というか、それが一般的なんですけれども、どうしてもそういうルールになっているということで印鑑作ったんですよ、印鑑を作りまして通帳も作りましたけれども、そういう補助事業でやってきたこと、コンサルタントを入れて調査をしたりしたことがとりあえず終わって、今後は新たな補助事業も今のところないということですので、これはもう公同士で持っていただくほうが安全だし、事務上もスムーズだろうということなんです、特にご異議ございませんでしょうか。

(異議なしの声)

はい、じゃあご承認いただきましたので、来年度からその会計でお進めいただきたいと思えます。最後の清算の資料はまたご準備いただければというふうに思っております。

それでは、次に移りまして、質問にも出ていた話なんですけれども、2つほど用意させていただきます。私、ここホワイトボードにも書きましたけれども、やっぱり競争より、いろんところで話し合いをしながらお互いを支えていくという仕組みが大事だと思います。その特徴として、徳島バスの路線が市内を横断していて、それが幹線路線に位置づけられているということから、いわゆる今日まで移譲路線だったところ、来年協定路線になるところだけを見ている、あまり生産的な議論にはならないということです。そのほかの路線はどんな方向で調整が図られているかというところをお示しいただければというふうに思えます。

#### 【事務局】

#### 【事務局より資料③幹線路線バスのダイヤの見直し方針について説明】

#### 【会長】

はい、現状報告ということで、具体的なものではないんですけれども、N 委員さんからのご質問があったところも入っていると思います。いかがいたしましょうか。この方向で詰めていただくということでもよろしゅうございますでしょうか。あといくつか、この地域交通を活性化する上でアイデアというのがあるんですけれども、今、徳島市バスさんが持っていた路線がかなりの割合、運行委託で徳バスになって、小松島は移譲したと、それから鳴門市も徳バスさんにお渡ししたという現状なんです。移譲路線だけ番号を振っていないんですよ。路線番号を振ってなかったりするんですよ。いくつかこまごました話題がありまして、例えば、住吉神社前というバス停が2か所あるんですね。住吉神社前というのは、ゆめタウンの近くの住吉神社と、それから55号線より海側にある住吉神社と2か所あって、徳島市バスの住吉神社前と徳バスの住吉神社前だったので別だったんですけれども、それが今同じバスロケーションに入っていたりすると。それから、もう一つは市役所前も2つあるんですよ、ここ（小松島市役所）と鳴門市役所、2つが同じ名称とか。そういった過渡期なので、それも一つ一つユーザーフレンドリーな形で見直していく必要があるだろうと。小松島の移譲路線も移譲路線ではなくなったので、これも番号を振って運用してもらってもいい話だというふうに思えます。

我々はいろんな立場があるんですけれども、とりあえず共通して、バスユーザーの目から見た、ちょっと工夫を要することがあると思いますので、一つちょっとご紹介したいと思います。今、このようにネットワークの計画を立てていきますと、バスのダイヤがまばらなのを埋めるために、乗り継ぎということをやらなくてはいけない。乗り継ぎって、荷物を持つ

ていたり、バスの階段が高かったりして結構大変なんですけれども、そのへんはちょっと大目に見てもらわないといけないかなと思うわけなんです。都会の例を紹介したいんですけども、交通機関を乗り継ぐときには運賃調整をしているんですね。公共交通機関というのはたいてい初乗りがやや高い、5、60円余計に払って、あとは20円刻みぐらいに上がっていくというのがパターンなんですよね。だから、短距離で乗り継ぐと非常に割高になる例がある。それが都会みたいにネットワークで走っていると競争環境に陥ってしまう。そのために、国交省なんかの指導のもとに運賃調整というのが行われたりするわけなんです。

例えば左下なんですけれども、東京の新幹線が着く品川というところと、慶応義塾大学がある三田（田町）の間なんですけれども、JRでも行けますし、京浜急行と都営地下鉄を、実際には相互乗り入れしていますので乗り換えはないんですけども、路線上は乗り継ぐ場合があると。これ運賃を比べますと、JRで行くと普通にきっぷを買って140円。ところが京浜急行と都営地下鉄に乗っていくと、実は310円払わないといけないんですね。なんだけど、ここは10円引きですよというルールなので、300円まで下げているわけです。300円まで下げると、都会に行ったことがある人はわかると思うんですが、出口が複雑だったりするでしょう、自分の目的地のところに近い出口のほうが雨に濡れなかったりするんで、別に2倍払ってもいいよという場合もあり得るわけなんですよね。ですので、10円調整をしていると。それから、それらのまとめはこのホームページを見ていただいたらわかる通り、だいたい近距離の乗り継ぎに対して10円から40円くらい軽減をしているというのがわかります。

裏なんですけれども、若干整理してみますと、同一事業者で乗り継ぐ場合と、それから別の事業者で乗り継ぐ場合の軸が縦、同じモード、バスとバス、電車と電車、それからバスと電車の乗り継ぐ場合が横軸で整理してみますと、やっているところとやっていないところがけっこうあったりするんですよ。

例えば、同一事業者で電車乗り継ぎというのは、松山の伊予鉄道なんかはやってまして、アナログな方式なんですよね。最初に160円払うんですよ。で、乗換えて宣言したら、日付の1桁が入った小さな切符をくれるんですよ。2区間で降りるときにそれを入れたらお金を払わなくていいという、非常にアナログなルール、昭和45年からこれです。電子化されてもまだこれが続いています。同じ伊予鉄でも、いわゆる三津の港とか、ああいうところから来る郊外電車と市内電車の乗り継ぎはしない。これは両方ともお金を払ってもらうという仕組み。それから、徳島市バスは、市内で乗り継いでも1回210円ずつを払う。だから、文理大から徳島駅で乗り継いで佐古まで行くときには420円払って行くと。医学部で講演会なんかがあるときは420円払って行っています。京都市交通局は次に図を見せませうけれども、このバス・バスの乗り継ぎもやっている。

それから、別の事業者でやっているのは私鉄と地下鉄ですよ。というのは、これは精算機を利用したり、事前購入をしたりして40円引きだったりするような仕組みが構築されていると。それから、違ったモードでは、京都市交通局が同じようにやっていて、地下鉄・バ

ス乗り継ぎモードですけれども、これは前もって乗り継ぎ用のきっぷを買う。それから、ICチケット、カードのほうは、これはカードに書き込むことができるので、それで処理をしているという。で、別の事業体でやっているのは、これは歴史的経緯なんですけれども、地下鉄と近鉄バスさんや京都バスさんに乗り換えるときも同じ理屈で割り引いてもらっている。

で、京都市営交通の場合、図が小さくて恐縮なんですけれども、歴史がどうしてもあって、もともと市電が走ってバスと併存していたという経緯があって、市電を地下鉄に変えたという歴史的な経緯があったことと、それから同じ京都市の交通局が運営していたというのもあるんでしょうけれども、バスとバスの乗り継ぎは車内で専用のチケットを買うことで、2区間は90円割り引く、非常に大きい金額、ほとんど初乗りを重ねていっているような、90円割り引く。それから、市バスから地下鉄の場合は、地下鉄運賃を60円引くと。そういうふうなことで、乗り継ぎの場合の経済的な負担を緩和する仕組みが構築されているという。これは、経営に対して単なる考え方とか意見で「こうしろ」ということは協議会としては言えないと思うんですけれども、ネットワークを構築して、やっぱり市民のほうであんまり割高感を生じるというのはあんまりよくないとは言えると思いますので、何らかの工夫をお願いできればなというふうには思うところですが、というところですよ。よそのまちの例を紹介しておきたいというふうに思います。はい、事務局どうぞ。

#### 【事務局】

#### 【事務局より資料④外国人お遍路さん向けのバス停での案内について説明】

#### 【会長】

はい、インバウンド対策ということで、外国語表記などもやっていきたいと思います。今日お示しさせていただいたこと、あと交通安全の面とかたくさんバスの車両が日赤前、あるいは南小松島駅に入ってきます。安全面の確保なんかもやらなくてはいけないし、一つ一つ細かなことを協議しながら潰していかざるを得ないというのが今の状況で、もしそういうことが全部うまくいけば、ちょっとでもバスに関心を持ってくださる人が増えていくのではなかなと思います。

最後になりましたけれども、学生といろいろ話をしていると、やっぱり子供のころから公共の乗り物に乗り慣れていない、基本的に。極端なことを言えば、新幹線の指定券の買い方がわからない。やっぱりこれは田舎の子という昔の言葉になってしまうので、ちゃんとそういったところを教えていかないといけないと思うんですよね。親御さんと学校なんかでそういった特別授業を使っていただいて、地域交通への関心を高めていくようなアプローチも取っていくのがこの協議会のひとつの役割として、バスの乗り方教室とかをやったりしなくてはいけないなあと。鉄道もそうですけど、そういったことがあります。例えば、今、

乗り換え交通なんていうのを考えてみましたが、これができているのは、南小松島駅にあるような触ってきっぷを買う券売機、JRにあるような、ああいうのであれば、ソフトウェアのアップデートでうまくいくかもしれませんけれども、例えば立江駅にあるような押しボタンだけの装置であれば、これはなかなか乗り継ぎ割引なんていう概念ができて、実際に動くとなったらもっとコストがかかることもあり得るわけです。そういったこともいろいろ考えながら、もう1回言います。一番困る考え方は「今は車に乗れるからバスはいらないけれども、歳を取ったら乗るから誰かに維持してもらいたい」、これはやめてください。維持しておられるのは企業体ですから、その企業体にそういうことは頼めないじゃないですか、ただでは。だから、いろんなことを工夫していきましょうというのがこのスタンスだというふうに思います。次、最後に日程提案なんですけれども、一応細かなことを今日11月に提案できましたので、またお気づきの点がありましたら事務局のほうにご伝言ください。そして、いろいろ協議を進めていただいて、次の協議会をやりたいと思いますので、日程案を最後をお願いいたします。

**【事務局】**

**【事務局より次回の協議会日程について説明】**

**【会長】**

ということですので、今度は2月にまた成案をもって事務局のほうから説明を受け、皆様方のご意見を伺いたいというふうに思います。では、これで閉じてよろしゅうございますでしょうか。ではお開きにしたいと思います。長時間ありがとうございました。

**【事務局】**

**【事務局より事務連絡】**

それでは、以上をもちまして、平成29年度第2回小松島市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。委員の皆様、長時間ありがとうございました。

— 午後3時52分 閉会 —