

平成 29 年度 第 3 回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日 時】 平成 30 年 2 月 14 日（水） 午後 1 時 30 分から
- 【場 所】 小松島市役所 4 階大会議室
- 【出席委員】 東委員、稲田委員、植木委員、日下委員、坂田委員、杉友委員、
都築委員、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 15 名）

- 【会 次 第】
1. 開会
 2. 議題
 - (1) 協定路線に係る 4 月からの運行ダイヤ及び運賃について
 - (2) 4 月からのダイヤ・ルート変更に伴う案内について
 - (3) 路線移譲後 3 年間のバス乗降調査結果（まとめ）について
 - (4) 小松島市地域公共交通網形成計画の施策の進捗について
 3. 事務連絡
 4. 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について説明】

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

【会長】

29 年度の第 3 回の小松島市地域公共交通活性化協議会を開催したいと思います。委員の皆様方におかれましては、ご多用中のところ、お集まりいただきましてありがとうございます。今日はいろいろと決めることがございますので、よろしくお願ひしたいと思います。

この関係で、最近大きな報道があったわけなんですけれども、それはどこかというところ、四国の向こう側の岡山市の事件です。岡山市のバス会社さんが「バスをやめる」というふうに運輸局に書類を出した、そういうことが報道されました。よくよくその報道を読んでみると、岡山市にはこの会がまだなかったと。大きい都市でもなかなか非常に難しい問題を扱いますので、いろいろ準備とか、事務局になる行政主体も非常に手間がかかるものでございます。

ただ、そういうのを開いて皆さんのお知恵を借りながら対策を立てていけば、ああいう事態にはならなかったかもしれないかなというふう感じたところでもあります。小松島市においては、路線バスの移譲をはじめいろんな経緯がありまして、市民の皆様はじめ委員の皆様方にも熱心にご討議いただき、この問題に強い関心を持っていただいているので、少し前向きな議論ができていますのかなというふうには言えるかと思います。

これまでの議論を少し整理しておきますと、やはり、地域交通というのが不可欠なものであるということ、市民生活にはやっぱりどうしても必要だということをもとに認識をして、もうひとつは、運輸局からご提案・ご指導がありました整備の方法、これを面的整備というんですけど、市内どこからでも地域交通にアクセスできて生活が確保できると、そのために、バスに限らず、鉄道との接続、あるいは国交省の書類には飛行機と船まで入っていましたけど、飛行機というのは離島へのアクセスのために飛行機と高速艇をどう使っていくか、そういう議論のために飛行機も入っていたわけです。いろんな交通モードを組み合わせる面的整備をしましょうと。その勉強をして、皆さんと一緒に考えてまいりました。

もうひとつはですね、やっぱりみんなが使いやすいものにしないといけない。不便なままだったらいつまでたっても誰も公共交通使いませんよと。公共交通を使わないということは、その事業者さんにお金が入らないということですから、これはやめますというふうに会社の論理で言われてもこれは仕方がないので、もっと便利に、使うような仕組みを考えていきたいと思いますということの基本路線として話を進めてきたというふうに思います。

まもなく平成 30 年度に切り替わりますけれども、平成 26 年度で小松島市の市営バスをやめた、企業局としては 26 年度末でやめた形にして、徳島バスさんにお渡しして運営をしていただいているわけですが、そこからの 3 年間の期間を通じまして議論をしてきたことをベースに、もっともっと皆さんに使っていただけるような仕組みを構築し、あるいはその結果、長く地域交通を維持できるような仕組み、高齢化社会への対応を図れるようなことを今日は考えをまとめていきたいというふうに思うところでございます。

では、今日は議題 4 つご用意されていまして、1 つめ、協定路線に係る 4 月からの運行ダイヤ及び運賃、提案を事務局のほうでお願いいたします。

【事務局】

【事務局より①-1 平成 30 年 4 月からの協定路線ダイヤの最終案、
資料①-2 平成 30 年 4 月からの協定路線運賃表について説明】

【会長】

はい。協定路線に係る 4 月からの運行ダイヤと運賃について、基本的に全部南小松島駅前に入れる、一部ご協力いただきまして、南側からイオンモールへ行けるような路線、これもできました。運賃についてはいろいろ複雑なんですけれども、基本的には据え置きという

ところで提案されました。A 委員さんに伺いたいんですけれども、勝浦線や阿南からくる路線も将来的には南小松島駅に乗り入れるという話なんですかね。

【A 委員】

4月1日のタイミングで、橘線、丹生谷線、勝浦線はすべて入るようになります。あいさい便の上りだけが現行通り南小松島駅を経由しない路線となっております、ほかの小松島市経由の分はすべて日赤病院玄関前と南小松島駅に入ります。

【会長】

南小松島駅をよく利用するんですけれども、例えば、みなと高等学園に通っている高校生とか、中学生とか、寒いときに歩いて来るんですよ。そういうところに乗っていただいたらいいと思うし、特に列車で南小松島駅に来ている方々にも使ってもらえるのかなというふうにも思ったりしています。また、小松島市民の方だったら、通称敬老パスで使っていたらと。そんな工夫もしていただいているところです。

P 委員さん、大体ダイヤを見ていて、徳バスさんのダイヤもそうなんですけれども、JRの便とも比較的乗り継ぎがいいような形だと思うんですけれども、その点コメントをお願いします。

【P 委員】

今回のダイヤを見させていただきまして路線バスと鉄道との結節点、この連携を深めていくという方向性のもとに南小松島駅前への乗り入れを実現していくということで、非常にいい試みであると思いますので、是非成果を上げていきたいというふうに考えております。

【会長】

はい、ありがとうございます。で、想像してみたんですよ。たくさんバスが日赤前や市内を通るようになって、みんなが乗ってくれたらいいなと思ったんですけど、南小松島駅に入ってくるバスの行先があまりはっきりしない、市外から来た人にとっては。市内の人は大体分かりますし、徳バスさんによく乗っている人もわかると思うんですけど。このバス日赤に行くのかな、それとも郊外に向いて行くのかなというのが、なかなか区別がつかないなということも思ったんですね。

で、こんなアイデアもいいなと思うのが、A3版くらいの紙をパウチして、運転手さんにはちよっと迷惑かもしれないんですけれども、フロントガラスから見えるように挟んでいただく、「この便は日赤に行きますよ。」と南小松島駅に入る前に「日赤」という案内を前方に出していただくというアナログな方法もいいのかなと思ったりもしました。そういった

感じで使いやすいものに少しずつ変えていったらいいんじゃないかと思います。また、これ中長期の話になるんですけども、南小松島駅前のバス停もそんなに広くないので、安全性の向上など、そういったこともまた見ていきたいというふうに思います。

一応、こういうことなんですけれども、何かお気づきの点などございましたらお願いいたします。はい、お願いします。

【B 委員】

あの、運賃のことなんですけど、さきほど説明いただいて、徳バスさんと競合している部分については運賃を合わせていただくということで、これは大変ありがたいんですが、もし仮に将来的に徳バスさんが経営上のことから考えて、運賃を少し値上げしようというような方向性の話を持ってきたときに、どう対応するお気持ちなのか、現段階の考えで結構ですので、そのあたり教えていただければと思います。

【会長】

この地域公共交通網形成計画の作り方として一つのテーマがありまして「分かりやすい運賃体系」ということが挙げられるかと思います。今のところどうしても3者が運行していたころの運賃体系を継承してきていると。それはなぜかと言いますと、やっぱり余計にお金もらうのがちょっと難しいな、という公的な考え方があるわけなんですけれども、中長期的な視点ではこの複雑な運賃体系をもうちょっと分かりやすくしないといけないだろうと。その「複雑な」というのは、事務局からさんざん説明があったんですけども、徳島市内は徳島バスと徳島市営バスの運賃体系、小松島市内から徳島市内に入ってきたら今度は小松島市営バスと徳島バスの運賃体系。で阿南市になったら今度は徳島バスの独自運賃体系。運賃についてはもう一つあって、JRさんの運賃ともそんなに差別化を図るわけにはいかない。例えば、鳴門と徳島駅の間で今、バスの方が60円高いんですよ。で、今度も南小松島駅と徳島駅の間で40円バスの方が高くなるわけです。でも所要時間とか快適性とか便数とかは微妙に違っているので、それはユーザーに選んでもらいましょうと。そういう話になっているので、まあB委員さんご指摘のようにちょっとまだ過去を引きずっている状態なので。それは長い目で見ていくということが、大事な今後の計画になってくると。この協議会の役割でもありますし、というふうに思いますね。だから大変ですこの仕事。はい、じゃあN委員さん。

【N 委員】

よろしく申し上げます。和田島線と目佐和田島線なんですけれども、先ほどP委員さんがおっしゃられていたんですけども、南小松島駅でのJRの接続と、羽ノ浦駅でのJRとの接続、あの和田島から南小松島駅との間に赤石駅があるんですけど、南小松島駅だったら特急列車が停車すると思います。私JRのダイヤちょっと詳しくないんですけども、その

特急列車との接続状況はどうでしょうか。和田島から JR 乗ろうとしたら赤石駅か羽ノ浦駅か南小松島駅ということになるので、そのあたりの接続状況についてはよくなっているのかなというのが1点と、前回の活性化協議会でも言わせていただいたかと思いますが、和田島線で徳島駅前発の 15 時 15 分発と 17 時 25 分発の便なんですけど、他徳島バスさんの方で小松島西高校の方にアンケート調査をされたような話を聞いた気がするんですけど・・・

【A 委員】

それはしてないです。

【N 委員】

それで、実際学生の方で学校が終わる時間が午後 4 時くらいなので、どっちの便も利用しにくいという声があったんですけども、そのあたりについての話が 2 点目になります。

この 2 点についてお聞きしたいと思いますのでよろしくお願いします。

【会長】

P 委員さんにまずお聞きしたいんですけども、特急料金の話で南小松島駅から高松駅まで特急列車にのる時に特急は必ず徳島駅で乗り換えですよね。その場合は特急券は 2 枚になるんですか。

【P 委員】

その区間については 1 枚になります。

【会長】

1 枚でいいんですね。だから高松に行くときは特急を乗り継いでも特急券を 2 枚買わなくても済むと。

【P 委員】

特急列車の特急券については、本来は 1 列車に 1 枚ということで、今、会長おっしゃられたように、列車ごとにそれぞれ必要になるんですけども、これまでの経緯の中で一本の列車で走っていた部分については、当然それまでは 1 枚の特急券でよかったですので、そういった利便性を継続するという形で、2 本の列車に分かれても 1 枚の特急券で乗車できるというような特例を設けております。

【会長】

ありがとうございました。

なので、特急列車の停車駅である南小松島駅をもっとみんな利用してもらおうということで、和田島線もここに乗り入れていくと。で、羽ノ浦駅も特急列車が停車しますので、使っただけの場合もあると思います。はい、事務局準備できましたか。

【事務局】

事務局でございます。

羽ノ浦駅との接続につきましては、いま手元に JR のダイヤがあるんですけども、接続が1時間くらいかかっている部分も場合によってはございますが、概ね30分以内での接続という形で今回のバスダイヤの編成に当たって考慮したというのは間違いのない部分でございますので、羽ノ浦に関しては今申しあげましたような、お手元の資料にありますように8時58分に羽ノ浦バス停に着きますけれども、JR で言いますと9時27分徳島行きがありますので、その便との接続でいいますと約30分ということになっております。以上でございます。

【会長】

教科書的に考えると、公共交通網の面的整備というのは難しくてですね、例えばバスというのは信号待ち1つで2分ズレますよね。だから必ずしもオンタイム（時間通り）で鉄道みたいに来ないと。鉄道はレールの上を専用の信号で動いていますから、よほどのトラブルなんかがない限りものすごく定時性が高い乗り物なんですけれども、バスっていうのは若干のダイヤの揺らぎがあるわけです。鉄道へ乗り継ぐ時に切符を2・3分で買って乗ろうとしたときにダイヤがギリギリだと列車を逃してしまうこともあるわけなので、少しダイヤに余裕を持たせないといけない。そういう意味では JR 西日本ではあちこちでやっていますが、駅の環境改善、乗り継ぐ場所の環境改善、例えば自販機一つでもあれば温かい飲み物が飲めるというようにですね、そういった工夫も今後必要になってくるのかなと思います。

南小松島駅でパンは買われますか。ウィリーウィンキーさん、おいしいパン屋さんだと思いますが。まあ、そういった工夫も必要だと思います。

それから、高校生への利便性調査の話をお願いします。

【事務局】

高校生への利便性という面で、今回のダイヤ変更で考えさせていただいた点につきましては、現状のダイヤにおいて学校への登校に資するダイヤということではやはり小松島西高校でありますとか、場合によっては小松島高校、みなと高等学園の生徒さんが乗られているということがございますので、そういった便につきましては、2・3分の変更でですね、大きく時間帯を変えるということはありません。で、下校に関してなんですけれども、今、委員さんからもご指摘、ご意見いただいたのですけれども、下校の時刻というのはなかなか一概に言えないのかなと思っております。今の委員さんのご発言をいただきまして、今

和田島線の15時25分と17時30分の徳島駅前発の便の乗降調査結果を見ているんですけども、やはり15時25分発の便なんかでも、徳島駅前、最初から10人くらい乗っております。これが高校生かどうかというのは今細かいデータが手元になくて申し訳ないんですけども、17時30分発の便についても徳島駅前から既に11人乗っているというような形ですね、部活終わりの学生などでしたら17時30分発の便ですとか、18時30分発という便もあったりしますので、そういった便を利用されているのかなと思われまます。という形ですので、ご意見につきましては、承らせていただくんですけども、今回についてはまずはこういったダイヤでお願いしたいという考えでございます。新しいダイヤで運行していく中で、高校生の使い勝手ということにつきましても、2年ごとにダイヤの見直しを検討するという形で協定書の方にも書いておりますので、そういった部分のところで、声があればダイヤの方に反映をしていきたいなというふうに考えております。

以上でございます。

【会長】

ありがとうございました。よろしいですか。はい、どうぞ。

【N委員】

2年後のダイヤ改正の際に、そういった調査なんかも実施していただけたら、より市内の高校生のバス利用の利便性が上がると思いますので、よろしくお願いします。

【会長】

はい。そしたら次、イオンモール経由の話をしたんですけども、ちょっと整理をしておきますと、小松島市内からイオンモールを経由するのはこの上り下り各4便だけということでもいいんですか。

【事務局】

はい。

【会長】

徳バスさんの路線は入らないのですね。

【事務局】

はい。

【会長】

徳バスさんの路線は入らないと。この上下各4便だけと。これ言葉濁していたんですけど

ども、色々調整が難航してまして、イオンモールにどうやってお客さんを運ぶかということ
を県全体で考えるとやっぱりこういう結論になってしまうんですね。だれがどうやって
運んで、どういうメリットがあるのかということをお客さんも含めて考えると一応1日上り
下り各4便、協定路線で経由してもいいだろうという話になります。

この便なんですけど、イオンモール出たら徳島駅までは途中のバス停に止まって行くん
でしょうか。

【事務局】

イオンモールを出た後は、基本的に徳島市交通局さんの東部循環線と同じルートを通る
形になりますので、資料①-2の2ページをご覧くださいと思います。

こちらに運賃表を掲載させていただいているんですけども、下の方に縦書きで、和田島
から徳島駅前までのバス停名を全て表示させていただいております。で、一番右に徳島駅前
の上に丸がついておりまして、次に丸が入っているのが南末広町中・イオンモール前のとこ
ろに丸が入っているんですけども、その間にバス停が南末広町、末広一丁目、南福島町、
中洲町三丁目、この中洲町三丁目までが徳島市交通局様が東部循環線で使っているバス停、
この部分は共用させていただくというような形で調整の方をさせていただいております。
その次の中洲町から公園前、八百屋町、徳島駅前、この部分はこれまでの津田・昭和町経由
でも県庁前の次がこれらのバス停になりますので、中洲町三丁目から先で徳島駅前に向い
ては既存のルートに合流するというような形のルートになっておりますので、一応これだ
けのバス停については停車するというような形で協議の方をさせていただいております。

【会長】

はい。イオンモールができたころはですね、警察学校の前の新浜バス停を通過して走っ
ていたんですよ。なぜかという、みんなが車で行くので、末広大橋が渋滞をするので、バ
ス停を使えなくなる恐れがあると。そのくらいみんな車で行っていたんですが。これ車を使
わないユーザー、高校生とか中学生とかどうですかね。喜んでくれそうですかね。「ああ、
バスで直接行けるようになったんだ。」と。N委員さんどうですか。

【N委員】

多分喜んでくれると思います。うち高校生の子どもがいるんですけど、自転車で行ったり
したこともあるという話を聞いたりしてたので。バス1本で行けたら、汽車に乗って、乗り
継ぎしてバスに乗ってということもしなくていいのでもいいと思いますけど、やっぱりこれ
を知ってもらおうというのと、今思ったんですけども、ルートが変わるということで微妙に
バス停の停留所が変わったら、それを知らずに乗ったら、降りたいと思ったところで降りら
れないということにもなりかねないと思ったんですけど。少しルートが違うじゃないで
すか、最後の部分で。「あれ」っと思って違うところバスがまわって行ってしまおうという事

態もあるんじゃないかなと。またその反対のこともあると思うんですけどね。

【会長】

行先表示のナンバリングの枝番というのはしてないですよ、徳バスさんは。

【A 委員】

ナンバリング自体は徳バス路線につけているんですけど、協定路線についてはついてないのが現状です。

【会長】

すいません、検討なんですけど、京都市バスさんみたいにお寺の中に入って行く分は系統番号に枝番が付くんですよ。で、そういった工夫で誤乗車、乗り間違いを防止するというのをやっているわけです。だからインフォメーションの方法は事務局通じて3月まで色々検討していきたいと思います。

それで、この協議会での私からの報告が一つありまして、別の会議でショッピングセンタールピア。今ルピアの店内を順次改装していく予定になっているんですけども、そこに子育て支援施設を作ったらどうかという話が出てきまして、子育て支援施設を作って小松島市が委託契約を議会の承認を得て結ぶという方向で進んでいます。これもルピアのリニューアルを機会に4月からやるわけなんですけれども、バス停から遠いんですよ、あのお店。バス停が道路沿いなんです。で、その子育ての世代というのは大抵、車にベビーカーを積んで動くので、その世代にはいいんですけども、中高生やお年寄りの利便を考えるとですね、駐車場の中にバス停を作ることを前向きに検討しますというふうな回答を得ておりますので、そういったちょっとしたことで利便性が上がるということ、またバスってというのはどうしても2分・3分時間がズレますので、多少遠回りになっても、感覚的にそんなに大きな影響にはならない。「なんか、遠回りしてるなあ、いやだなあ。」という感覚にはあんまりならないということもあって、今回こういう形にまとめさせていただきました。

ということで、これは議決をするんですか。

【事務局】

お願いします。

【会長】

一応、この案でよろしいですかということで、承認をとるということになっているんですが、こういう形で進めていきたいと思いますが委員の皆様よろしいでしょうか。

【委員一同 異議なしの声】

【会長】

はい。ありがとうございました。

では、すいません。今も話題に出たんですけれども、「それ、どうやって知らせるの。」という話をしたいと思います。「(2) 4月からのダイヤ・ルート変更に伴う案内について」ということで事務局の方からその案についての説明をよろしく願いいたします。

【事務局】

【事務局より資料②4月からの路線バス運行に伴う案内について説明】

【会長】

はい。予算額はあとから伺います。

それで、周知の方法ですね、今説明いただいたようなことになっております。敬老パスというのは、B委員さんもおられるように、どこの自治体もかなり長い期間高齢者の交通の確保の目的、高齢者福祉の目的で相当広くやってきたわけですけれども、話は結構難しく、教えていただきたいんですけれども、この原資はどこから出ているんですかね、高齢者パスの費用負担は。一般会計なんですかね。

【事務局】

一般会計からです。

【会長】

ということらしいです。昔からそうで、今でも一般会計からで。お金が降ってくるわけではないんですね。市民の皆さんから広く集めたお金で敬老パスをやっていると。だから自分たちの街のお年寄りに対する自分たちの街の若い世代からの移転と、そういう考え方になるわけですね。

となってくるとですね、バスを運営しているところが今までこのようにバラバラだったわけで、ちょっと前まではそんなの適用になるのは市営バスだけだよという話だったわけなんです。徳バスさんのご協力によりまして、徳バスさんの路線も小松島市の敬老パスで乗れるようになったと。これ3年前の市営バスの路線移譲を機会として始めたわけですけれども。C委員さんどうですかね、敬老パス使い勝手よくなりましたか、徳バス路線も乗れるようになって。

【C委員】

今度から無料優待券使って、イオンモールに行けるようになりますんで、それを楽しみに

しております。

【会長】

ありがとうございます。1日4便ですけどね。

【C委員】

それだけ行ってくれたら上等です。

【会長】

それで、徳バスさんの路線に敬老パスを拡大した際に工夫をしまして、無料チケットを運賃箱に入れてもらっているんですね。無料チケットはどうやって配布しているんですたっけ。郵送ですか。

【事務局】

希望する方は、市民生活課の窓口に来ていただいて、交付させていただいております。ただ、無料券については優待証と一緒にないと使えないという形で運営させていただいております。

【会長】

はい。お年寄りに失礼なんですけれど、寝たきりになった方まで無料パスを配ってもあまりそれは意味がない話なので、活動しておられるお年寄りに適切に無料パスを渡すということで、こういうチケット制を導入しました。で、このチケットを1枚につきいくらかで、徳島バスさんから市役所に持ってきていただくと、市から徳バスさんにお金をお支払いするという仕組みにしています。これは飛行機なんかの世界のクリアリングハウス、自動精算方式って呼ばれるものなんですけれども企業体同士で清算する方式をまねてやったわけなんですけれども、なかなかこの話し合いが難しく、お互いバスを運行しているところの利害関係、また自治体の立場がありますので、これをどんどん利便性を拡大していければもっといいかなと思うんですけれども、非常に難しい部分もあります。ですので今回イオンモールに入るんですけれども、敬老パスが使えるバスと使えないバスっていうのがどうしても出てくるという形になります。こういうことも、徳島市営バスに乗ってしまって「210円ちょうだいね。」と言われると、わずか210円と言えども、無料のつもりで乗ったのに210円払うのは気分のいいものではないでしょうから、そういったことがないようにという工夫がなされています。

どうですかね、市内の皆さんはこの情報で、大体どうやったら自分がバスを有利に使えるか・・・、難しいですか。大体大丈夫かなと思ったんですけれども。

【N 委員】

文字の情報と地図もあるんですけど、なかなか分かりづらいような気がします。それで時刻表なんですけど、予算の関係もあるので難しいかも分かりませんが、もし2色刷りが可能であれば、南小松島駅の部分に色をつけるとか、イオンモールのところにも色をつけるとか、黄色でも赤でもいいんですけど、そうすれば、「ああ、ここ新しく通るようになったんだな。」っていうのが目で分かるっていうのと、それとイオンモール経由の便で県庁の方には止まらないんで、例えば末広大橋経由と入れてみるとか、下には「イオンモール経由便については末広大橋が通行止めの際は・・・」と書いてありますが、「イオンモール経由便については末広大橋を経由します。」と書いて「もし通行止めの際には津田・昭和町経由となります。」と書いた方が分かりやすいのではないかなと思います。視覚的に2色刷りなどにした方がいいのではないかと思います。

【会長】

これ、和田島線は県庁前の通過時刻入れましょうか。そしたら朝と夕方の便は県庁前を通ってるけど、イオンモール前に回るのは県庁前行かないので、その便は横棒入れて。そうすれば、「あ、違うんだな。」ということが分かったりするので。ちょっと色刷りの件は相談していると思うので。

徳バスさんの時刻表って大体こういう感じで。鳴門に行く便で11号線を通っていくのと四国大学の方を回っていくのは同じ表に入っているんですよ。

【事務局】

会長ちょっとよろしいでしょうか。

【会長】

どうぞ。

【事務局】

すいません。担当の方から先ほどですね、この時刻表についても広報誌に折り込んでという話をさせていただきました。で、予算についてもできるなら、ご了承いただきたいと。本来はバスマップの簡易的なものを作成する予定をしていたんですけども、それを流用させていただくという形で。この時刻表に関しましては、実は広報の締め切りの関係がありまして既に印刷にかかってしまっております。で、広報の本体の方ですね、イオンモール経由便の案内で明らかに末広大橋を通っていくという経路図になっておりますので、広報本体の経路図と、折り込みの時刻表を抱き合わせた形のイメージで今回ご了承いただければと思っております。あの今回、締め切りの関係がございまして、誠に申し訳ございませんが、印刷にかかっているということで申し訳ございません。

【会長】

分かりました。あと、これも中長期の話なんですけども、バスのユーザーは市民だけじゃないです。インバウンドっていうのは海外の用語ですけども、他の地域から来た方にも利用していただかなくてはいけないし、いわゆるお遍路さんですね、そういう方たちに利用していただけるような形で、周知をしていくわけなんですけども、その人たちにあらかじめ市の広報をお渡しするわけにはいきませんので、やはりこれはバス停への掲示とか、あるいは「とくしまバスナビ」への適切なタイミングでの入力、そういったことにかかってくるんだと思います。まあ、そのあたりを工夫して県外・地域外からのお客さんにも使いやすいものにしていくというのが中長期の課題となってきています。

で、観光案内所の担当者さんからご提案いただいたんですけども、南小松島駅の観光案内所でバスの案内やりますよというふうに言ってくださっていますので、ダイヤが確定したら、「どこそこに行くにはこの便使えばいいよ。」という案内もやってくださるということだそうです。JRの駅員さんもお忙しそうですので、お一人しかいらっしゃらないですね。観光案内所の方もお一人なんですけど、そういった「人対人」のフォローアップもしていきたいと思います。

【事務局】

すいません。周知について1点言い忘れていたんですけども、目佐和田島線の羽ノ浦経由に伴う分につきましてはですね、徳バス阿南さんと阿南市さんにもご理解いただきまして、ご協力いただく中で、羽ノ浦経由のチラシについてですね、阿南市役所及び羽ノ浦支所にも置かせていただけるという話になっておりますので、併せてご報告させていただきたいと思います。

【会長】

はい、どうぞ。N委員さん。

【N委員】

周知の件に関してなんですけど、小学校・中学校・高校あたりの周知とか、社協さんとかも。先ほどC委員さんも楽しみにしているということだったので、そのあたりの方に対して個別に周知したら多分一番早いと思うんですけど。その点が1つとあと、通常の和田島線は徳島駅前前で発車するのは1番乗り場でしたっけ。

【事務局】

6番乗り場です。

【N 委員】

わかりました。

【会長】

そうしたら、周知の時期について、事務局の案をお願いいたします。

【事務局】

周知につきましてはですね、委員さんが今言われたように、優待制度あたりの部分において誤乗車、乗り間違いが考えられますので、予算についても計上する中で周知に努めるほか、先ほど言われたような教育委員会あたり、それから社協あたりにもお願いする中で可能な範囲で広報とは別に動ける範囲で動いていきたいと考えております。

それから南小松島駅への乗り入れをする関係で、当然乗り入れの便が多くなってくる部分もございますので、例えば南小松島駅周辺の住民の方へのポスティングあたりも含めて今後検討してまいりたいと考えております。以上です。

【会長】

これ、何にしる運輸局の認可事項になってまして、認可が下りないことには実際に動けないわけですから、手続きも適宜のタイミングでやっていき、情報公開もやっていく必要があると思います。

ただ、4月から新学期になりますんで、これから高校や中学校にあがる子供さんの利便性を上げるという意味でも、年度末が1つの大きな目安になってくると思います。

で、これ予算額で承認するんですかね。

【事務局】

事務局でございます。実は6月の今年度の1回目の協議会の中で、29年度の予算の承認ということでバスマップの簡易版をつくるという予算でですね、できたら3000部ほど作りたいという話で、9万円ほど予算を計上させていただいておりました。それを今回の広報の折り込み手数料、それから先ほど申しました8ページの時刻表については紙を少しぶ厚くして、冷蔵庫などに貼れるような形にして、その用紙代などで今、試算している段階ですけども、おそらく6万5千円程になると思います。なので、バスマップの予算としてあげさせていただいていた分を流用して使わせていただきたいということでございます。以上です。

【副会長】

つまり、協議会の予算の総額が変更になるわけではなく、中身が少しかわってくるということですね。

【会長】

わかりました。ありがとうございます。

予算の額を変更するというのではなく、その目的を変えるということで事務局提案ありましたけれども。

もうちょっと本当は飾りっ気のあるものがよかったですけれども、冷蔵庫ペタペタ貼ると寂しくなりますんでね。まあ一応こういう形で、これ全戸配布ですか。

【事務局】

そうです。

【会長】

全戸配布の費用6万5千円ということで、ご承認いただければと思いますが、いかがいたしましょうか。

【各委員から異議なしの声】

【会長】

はい、ありがとうございます。

それでは、議題の3、路線移譲後のバス乗降調査結果につきまして、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

【事務局より資料③路線移譲後3年間のバス乗降調査結果のまとめについて説明】

【会長】

今回ダイヤの見直しなんかをやって、今日承認をいただきました。運行の都合で、協定路線のバスと徳バスさんの路線のバスと一緒に走ったりすると、どうしてもお客さん取り合いになっちゃうんですよね。そういうことにならないようにやらないといけない、ということで、今回のデータを用いました。

この協議会を立ち上げた最初のころにですね、小松島市の港に本州からの船がたくさん着いていたころの思い出話をよく聞きました。お客さんがいっぱいバスのドアが開まらなくて車掌さんがぶら下がってお客さんが落ちないようにしていた時期もあったと。鉄道で港の駅から徳島市内まで運んでもそれでも足りなくて、バスに乗せてもまだ足りなくて、そういう時期もあったというふうにおっしゃられていました。

その時代が近い将来にやってくるというのはなかなか難しいと思います。で、生活の足としてバスを維持していくわけなんですけど。

A 委員さん、バスって基本着席して乗るのが安全だということになっているんですかね。運転手さんそういう風に声かけているかと思うんですけど。

【A 委員】

基本は着席ですね。どうしても途中で降りられるお客さんが立ったりするんですけど、運転手から直接アナウンスせずに放送で「危険ですので、走行中は立たないでください。バスが完全止まってから立ってください。」というふうな案内をさせていただいております。

【会長】

だから、吊革につかまってバスに乗るといのはあんまりやらないんですね。

【A 委員】

そうですね、ただ時間帯によっては学生さんがいっぱい乗られる時間帯がありますので、その時はやっぱり立ったままということで、車内がパンパンになるという時間帯もあります。そのときは我慢いただいて乗っていただいているということになってます。

【会長】

ありがとうございました。交通事情も昔とは違って色んな車が走ってますんで、やはり車内事故防止のために着席をという呼びかけをよくされていると思うんですよね。

そうなるくと大体バスの輸送力というのは、座席の数が標準だということになるわけで。となってくると、そんなに詰め込んでいっぱい運んで儲ける商売にはなかなかなりにくいというのが現状ということになるかと思います。

今後中期計画としてですね、どのくらいのコストが路線維持のためにかかるのかという計算や、あるいは、これ徳島バスさん単独で経営していただいているわけではなくて、毎年補助金を小松島市の方から出してます。その補助金というのは、市の予算です。これ、もっと徳バスさんに利益を上げてもらって、市の補助金の予算を減らしていく工夫っていうのは近い将来やらなきゃいけない時期が来ると思うんですよね。市の財政だってそんなに無尽蔵にあるわけじゃないですし、他にやらなきゃいけない行政サービスは山ほどあるわけですから、優先順位をつけて、それは政治に考えてもらうわけですけども、バスの世界も空気運んで赤字ばかりというわけにはいかないと。これはそのあたりの基礎データとしてみていただければいいかと思います。

で、今回3年やってみて大幅にダイヤの見直し、路線の見直しもやりました。またこのデータを使いながら、ユーザーがどのくらい乗ってくれているかを細かく見ていくということですね。

OD 調査も毎年やると。それをやっていただいて、今回の見直しの検証をやっていきたいというふうに思います。

はい、ありがとうございました。

じゃあ、資料 4 に行きます。小松島市地域公共交通網形成計画の進捗について。先ほどから中長期の課題も結構でていきますので、これちょっと見ていきたいと思います。では、事務局お願いします。

【事務局】

【事務局より資料④小松島市地域公共交通網形成計画の施策の進捗について説明】

【会長】

はい。ありがとうございました。このバスの問題なんですけれども、大体 10 年くらいで結論が出るのかなと。すなわち 10 年くらいで何が起こるかという、おそらく自動車運転免許の制度も多分変わることになると思うんですが、みんなが無人の自動車に乗れるようになる時代が来るんじゃないかなと思うんです。それには多分お金はかかるでしょうから、また貧富の問題なんかも色々出てくるんでしょうけど。でもそのころには、公共交通の問題というのは大きく考え方を変えないといけない時期が来るのは目の前に来ていると思います。

で、行きたかったんですけど、12月9日の週に西祖谷の方で無人バスの実験が行われました。是非ともあれ、体験したかったんですけども、ちょっと別の案件があって行けなかったんですが。そういう実証実験が始まっている段階です。というのは、人間の移動の方法っていろいろ変わっていく、10年の内に変わっていくだろうと。

で、寂しい話なんですけど、今のバスの仕組みっていうのは、今を維持する仕組みなんで、急場しのぎ的などころの政策になるのは多分やむを得ないんだろうなというふうに思いました。で、そういうことも踏まえて長期の目線はなかなか持てないんですけども、中期的に改善すべき問題として3年ごとぐらいの見直しをかけながら、こういうことをやっていかないといけないかなと思います。考え方としては、なかなか人口減少社会で競争環境を維持していくのは難しいわけですから、色々な協働をやって生活の利便性を高めていくということが大事かなというふうに思います。

またこれ、見直しの時期に来てますんで、また別の目標、例えば域外の人への利便性を上げるとか、観光客への周知とかそういった目線を入れていきたいと思います。

はい、29年度の進捗の報告がありました。ちょっと未達成のものもあるんですね。

【事務局】

それも少しあります。

【会長】

ということです。

なにかこれについてありましたらお願いします。よろしいですか。

で、理想なんですけど、ちょっと前に都会で流行ったのはキスアンドライドっていう言葉が流行ったんですね。これは鉄道会社が流行らせたわけじゃないんでしょうけど、鉄道の駅にやっぱり車を置いておけないので、新興住宅地から自動車で鉄道の駅まで来て旦那さんを鉄道に乗せて奥さんは帰っていくと。そういうのがちょっと昔に流行ったわけなんですけれども、世の中変わって「みんな働け」ですから今、そういう悠長なことはやってなくてですね、「子供預けてみんな働け」の風潮が強くなって、それはそれで色々意見があるところなんだろうけれども、個別に考えればですね。まあそういうところから考えると公共交通を使った活動に移していこうかなど。その意味では、今工夫していただいておりますけれども、ベビーカーをバスに縛り付ける方法なんかを工夫して、公共交通機関で保育所とかそういうところに行っていただけのような工夫もされていると思います。

まだバスの乗車にゆとりがありますんで、都会みたいにギスギスして、車いす乗せたらいけないとか、そういうことにはなかなかならないです。JRもそうですよね。そのままベビーカーごと通勤車両に乗っていただいているわけです。そういった形で世の中変わってきているわけですし、人口構成も変わってきています。働き方も変わってきていますんで、中期的な話はまた次の機会にご提案してご承認いただくことにしたいと思います。

はい、一応予定された議題は以上なんですけれども、お気づきの点等ございましたら、お願いいたします。はい、どうぞ。

【F 委員】

よろしくをお願いします。

資料②「4月からの路線バス運行に伴う案内について」の3ページ、(3) 徳島駅前での案内の下段に、徳島市交通局が運行している路線の案内の提示がございます。「徳島市交通局が運行する沖洲・南海フェリー線、イオンモール経由、東部循環線、イオン徳島線は徳島市営バス6番乗り場から発車します。」という案内について、路線の名称を「イオン徳島線」から「イオンモール徳島線」に変更をお願いできませんでしょうか。

【会長】

ちゃんと路線名を正確にということです。

【F 委員】

はい、そうです。徳島市交通局の路線と委託路線の「徳島市バス時刻表」をイオンモール徳島線ができたときに改正しましたが、イオンモール株式会社との連絡調整が一部うまく

いかず、路線の名称を「イオン徳島線」と時刻表に表記したところ、同社から修正依頼があり、修正したということがございましたので、「イオンモール徳島線」でお願いできたらと思います。

【事務局】

すいません。それにつきましてはこちらの方で修正させていただきまして、掲示の方させていただけたらと思いますのでよろしく願いいたします。

【会長】

中期的には優待パスの統合なんかもらんで、前向きに考えていただければと思います。
はい、N 委員さん。

【N 委員】

資料④の施策の3と7に関する事なんですけど、バス停の表示とか改善のことなんですけど、4月1日から新しいダイヤに変わるということなんですけど、イオンモールさんのあたりとか徳島駅はご説明いただいたんですけども、その他のバス停の部分、例えば和田島線のバス停での案内について、先ほどの説明でバス停が壊れている部分があるという話もあったんですけど、とりあえず、「4月からこうなります。」っていう、例えば「このバスがイオンに行くようになります。」というような掲示というのはされるのでしょうか。

【会長】

周知日程なんですけど、ちょっとデリケートな問題が色々あって、やっぱり認可なしになかなかできない部分もあったりはしますけれども。事務局いいですか。

【事務局】

バス停そのものに貼るかと言いますと、やはり新しい時刻表を貼るということになってくるかと思います。で特に気を付けないといけないのが徳島駅前、それから徳島市交通局と共有するバス停あたりがメインになってくるとは思います。

一方で、全体を網羅した部分で3月広報を考えております。また4月広報においても、バス優待制度の案内、また市役所窓口に来られた方への案内など、そういった部分で広く継続的に今後、29年度かけてやっていきたいと考えておりますので、ご理解いただけますようお願いいたします。

【N 委員】

途中の坂野であるとか、赤石であるとかのバス停には「この時刻のバスはイオンモールを経由します。」というのは時刻表だけで表示するような感じになるのでしょうか。

【A委員】

その予定です。イオンモール経由徳島駅前行きというのは、経由地が別れて2系統になるという考え方をしていただければと思います。

【会長】

はい、P委員さん。

【P委員】

今回、南小松島駅の方にバスが乗り入れてくるんですけれども、前回の協議会の時には乗り入れが倍増とかかなり多くなるということで、今バスの駐車スペースが1台分しかないということでそれを増やすかどうかということであるとか、また周辺のいわゆる交通安全対策、こういった事柄を検討しながら進めていくという話だと認識しておりましたけれども、そのあたりの進捗状況や考え方についてお願いできたらと思います。

【事務局】

行政側といたしましては実は同じような質問が、12月議会でも議会の方からありました。いわゆる安全対策の部分でございます。それに関しましては、ロータリー部分含めて看板を何か所か置かせていただくような形で考えております。要するに「南小松島駅に路線バスが多く通過しますので。」というような、注意喚起ですね。そういった部分で交通安全対策を講じると。それから停止線の関係がちょっと薄くなっている部分もございますので、これもJRさんと協議が必要な部分も出てくるかもしれませんが、こういったことについても今後進めてまいりたいと今考えております。

それから徳バスさんの方から聞いている話では5分間隔くらいでバスが込み合う状況においては無線でバスが団子にならないように、各バス間で調整をするということも聞いております。こういった部分で総合的に安全対策、周知も含めて行ってまいりたいと思っております。以上です。

【A委員】

今事務局からおっしゃっていただいた通りなんですけれども、無線で運転手同士が協議できるような状態になっております。バスダイヤそのものも極力重ならないように設定しているつもりですけれども、やはり渋滞などで車両が重なってくる可能性がありますので、遅れてきた場合に、無線を飛ばして今どういう状況かということ把握できる状態を作っていくということを考えております。

【会長】

駅のロータリーは管理者は JR さんなんですか。

【事務局】

北側は市で、南側、駅舎側は JR さんになります。

【会長】

半々ということで。もうちょっと横断歩道の線をきれいに引いてほしいとは思いますがね。今はどうしても駅とは反対側（ロータリーの車道を横断したところ）にバス停があるんですよ。動線の都合でどうしても駅から横断歩道を渡ったところになるので、横断歩道はしっかり引いてほしいなど。

【P 委員】

すいません。告知方法なんですけれども、バスロケであったり、広報誌に掲載するというのは非常にいいことであると思いますけれども、利用実態を見ますとやはり、日赤病院でありますとか、今回乗り入れが増える南小松島駅前、それから市の中心である小松島市役所、こういったところに特化してですね、簡単に渡せるようなカード式と言ったらいいんですかね。方面別のその場所発に特化した時刻表みたいなものを作成されるお考えはないでしょうか。

【会長】

徳島駅に置いてあるんですけど、スポンサー探さないといけないですね。裏に広告を貼らなきゃいけないですね。協議会としては予算は厳しいのでね。なかなか自由度がない役所の組織ですしね。

【A 委員】

徳島バスの方では、日赤と南小松島駅の発車時刻が入った総合時刻表は作る予定なんですけど、やはり便数が多いので、小さいサイズでの作成はちょっと難しくて B5 サイズくらいのものでお客様にお配りさせていただくつもりではおります。その時にまた置かせていただくお願いをさせていただけたらと思います。よろしく申し上げます。

【会長】

JR さんの時刻表って簡単ですもんね。「何時何分にこの駅で出ます。」っていう形で。バスだと行先の方面が違ったりしてなかなか情報量が多くなってしまいますからね。

なかなか一筋縄ではいかないところも皆様のご協力と前向きなご発言によって、ちょっとやってみようかなと、これでちょっと便利になってみんなに乗ってもらえるようになったりすれば、何かまた別のアイデア出てくるステップにいきますので、今日ご承認いただけ

た範囲で進めてまいりたいというふうに思います。

一応今日予定されていた議題は4つ済みしましたので、続いて次第3の事務連絡をお願いします。

【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3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37分 閉会 —