

## 平成 30 年度 第 1 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 7 月 4 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、漆原委員、日下委員、関本委員、田村委員、  
徳田委員、平野委員、孫田委員、松村委員、明星委員、森委員、山本委員  
(以上 14 名)

- 【会 次 第】 1. 開会  
2. 委員紹介  
3. 議題  
(1) 役員の選任について  
(2) 小松島市地域公共交通活性化協議会  
平成 29 年度決算報告及び監査報告について  
(3) 平成 27 年度から平成 29 年度の  
協定路線の運行経費と運賃収入について  
(4) 小松島市地域公共交通網形成計画における施策の  
平成 30 年度の実施方針について  
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・新しく就任された委員の紹介・事務局員の紹介】

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  
お願いいたします。

### 【会長】

はい、30 年度第 1 回の小松島市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

急に 7 月になりまして暑くなり、また、雨も強い中、委員の皆様方にはご多用中のと  
ころ、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

本日の議題は、お手元の会次第にありますとおり、4 つの議題が用意されております。役  
員の選任について、協議会の決算報告に監査報告、27 年度から 29 年度の協定路線の運行経

費と運賃収入についてご報告をいただき、確認をしていただきたいと思います。それから、この網形成計画における施策の30年度の実施方針についてということで、ほぼ1時間30分程度の会を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

4月になりまして、バスをもう何回も使っているわけなんですけれども、まず最初にびっくりしたことは、バス停に貼ってある時刻表が非常にきれいな数字が並んでいること。等間隔に大体並んでいるんですね。量的には難しいにしろ、わかりやすい時刻表にしようということで、徳島バスさんをはじめいろんな事業者さんの協力を得てこのような形になっていると。

それからもう一つは、小松島の駅前から日赤病院前がやたら賑やかになっている、というのは、一応前年度に策定した網計画の中で、市内の利便性を高めるということでJRさんとかのご協力もありながら、南小松島駅前と日赤病院前、ここを一つのバスターミナル、少し小さいけどバスターミナルの形で運営して行って、市民の皆様の利便性を上げようというふうな形で進めてまいりました。

今日も日赤病院前から市役所までバスに乗ってきたんですけれども、どこから来たバスに乗ってきたかということ、田浦から来たバスでして、田浦から来たバスも南小松島駅前に入って、日赤病院前を経由して市役所前に行く。なぜ日赤にいたかということ、お昼ご飯を食べていなかったから。そこからこの会議に来るときに市役所前までどうやって乗ろうかなあと見ていたら、路線バスが来ましたので、それに乗ったわけでありまして。そうしたら、後ろに地元の方が乗っておられて、「このバス、徳島駅は行けへんけど大丈夫かな。」と聞いてくださいました。車両の色も徳バスと同じですし、ネクタイ締めてアタッシュケース持っている人間が乗ってきたからちょっと地元には慣れていないのかなあとご親切にご案内いただいたんですけれども。だから、「大丈夫です」と答えました。まあそんなエピソードもございまして。そういった色んな話を会議の終わりのほうにまとめていきたいと思うんですけれども、長い期間をかけてでも、少しでもみんながバスを使っていたりするような環境を整えていかなきゃいけないのがこの会の使命でもあります。よくあっちこっちで発言をしているんですけれども、なかなか徳島市、あるいは小松島市では、徳島県の“車を使う”という文化が形成されていますので、イベントがあればイベントをやる側が駐車場を準備するという、アスティ徳島なんか駐車場大人気ですけれども。そういう文化、利便性を追求する人間の姿ですのでやむを得ないところがあると思うんですけれども、バスを使ってちょっとでも環境に優しいような生活を考えていくということをみなさんと一緒に考えていきたいというふうに思っています。

もう一つ確認事項があるんですけれども、メンバーも変わられたということで、規約の第3条に所掌事項として1から6までございます。網計画の作成・変更、実施に係る連絡調整、事業の実施、地域の実情に応じた乗合旅客運送の態様、態様という言葉を書いているんですけれども、ダイヤとか路線とか、そういう意味になります。それから、運賃・料金。それから、小松島市が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、契

約など、そういったものでございます。この 6 項までが私どもの議論の中身として所掌事項にということになりますので、新年度にあたりましてもう一度ご確認をさせていただいた次第でございます。

それでは、1 つ目、役員を選任について説明のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。

【事務局】

【事務局より役員を選任について説明】

【会長】

第 6 条は、先ほど確認した所掌事項の次のページですね、第 6 条、2 ページ目になります。会則に則りまして、監事のご指名をさせていただきたいと思ひます。

N 委員様、もしよろしければお願ひいたします。大きくうなずいていただきましたので、ご承認いただいたものといたします。皆さん、よろしくお願ひいたします。

それでは、議題の 2 つ目、小松島市地域公共交通活性化協議会平成 29 年度会計決算報告及び監査報告についてということで、役所にある協議会にしては珍しく予算を持っているという流れでしたので、その予算のある意味位置づけも含めて簡単に、今後どうするかも含めてご説明をお願ひしたいと思ひます。

【事務局】

【事務局より資料①平成 29 年度小松島市地域公共交通活性化協議会収支決算書  
について説明】

【会長】

単独で会計を運用している会なんですけれども、なかなかそれも非常に難しく、最初のこの協議会を作ったときにそういう仕組みでやりなさいと国のほうの方針があったわけなんですけれども、今年度で閉じさせていただきまして、来年度以降は今事務局からも説明がありましたように、市の一般会計からこういった事務的経費を支出していただきながら運営すると。副会長うなずいていますけど、はい。そういう予算化になっておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。ご異議ございませんでしょうか。はい、ありがとうございました。

それでは、引き続き会計監査報告をお願ひしたいと思ひます。監事さん、よろしくお願ひいたします。

### 【B 委員】

失礼いたします。それでは私のほうから、平成 29 年度小松島市地域公共交通活性化協議会会計監査報告をさせていただきます。委員の皆様方、資料②をご覧くださいと思います。

この報告書にございますように、平成 30 年 4 月 25 日水曜日に本協議会会計の監査を実施いたしました。

監査内容につきましては、協議会の収入及び支出について事務局立ち会いの下、預金通帳並びに収入及び支出の書類について確認を行いました。確認をいたしました結果、通帳並びに関係書類につきましては適正かつ正確に処理されていることが認められましたので、これを報告いたしたいと思います。

以上でございます。

### 【会長】

はい、どうもありがとうございます。とりあえず会計のほうはこれで閉じまして、計算と異常なしというところをお認めいただいた次第でございます。委員の皆様方、ご承認のほうをよろしくお願ひしたいと思います。

事前に事務局のほうで、規約における幹事の役割について相談をしていたわけなんですけれども、文面通り読みますと、監事は「会計の監査を行い」という、その仕事のみであって職になっているわけなんですけれども、これをあえて削除する必要もないだろうとそういうことになっているんですが、よろしいですかね、はい。

### 【事務局】

会長が今申し上げていただいたことを若干補足させていただきます。規約の改正で対応するのではなくて、今後国のほうの交付金あたりが使えるメニューがある場合は、やはり協議会を受け皿として補助金を支出していくというのが筋であろうし、また、直接的に団体に対する補助金などが出てきた場合に、会計としては、一般会計から支出するよりは協議会として受けて支出していくほうがよろしいかなど。入りと出の部分を考えますと、やはり会計制度上は、規約としては改正するまでもなく残しておくということで対応させていただければと思っています。

### 【会長】

とりあえずお金は無一文になったんですけれども、その財布と帳簿はきちんと残して今後も管理していくと。そのために特に規約の改正を行わず、現規約通り進めてまいりますというアイデアでございますが、よろしいでしょうか。はい、わかりました。ありがとうございました。

それでは、決算と監査が済んだところで、実際の、今度は 27 年度から 29 年度まで、細々

(こまごま)した施策を打ってまいりました。そのへんがどう変わったか、いい方に移ったかということで、運行経費・運賃収入について、資料に基づき、事務局、説明をお願いいたします。

**【事務局】**

**【事務局より資料③平成 27 年度から平成 29 年度の  
小松島市協定路線の運行経費と運賃収入について説明】**

**【会長】**

はい、以上のような説明がございましたが、疑問点などありますでしょうか。

いろんな目線が存在すると思うんですけれども、一応 3 年間の間協定路線という形を取って、以前小松島市運輸部で走らせていたバスの路線ルートとダイヤを徳島バスさんに協定路線としてそのまま運行していただいているということなんですよ。いつまでこの 2 つを区分して考えていく必要があるのかなということが少し疑問に思うんですよ。というのは、市の立場からすると、この協定路線にはきちんとお金を出している。元々市バスだったからという見方もあると思いますけれども、使っているほうからすると、色も同じになってきて、だんだん徳バスの車両が協定路線に入ってきて、どんどん一体融合としたものになってきているような感じがするわけです。そうなんだけれども、一応市の税金を使ってやっている仕事上、こういうデータは必要なんだというご趣旨は承ります。その中で、協定路線自体は少しずつ減少傾向にあると。どうなんですかね、敬老パスの利用者がどんどん徳バスさんの車両に乗られているわけですよ、このグラフを見ると。そういうことからすると、それはいい事なのか、それともよくない事なのかという議論が輻輳しておりますので、そのへんの議論の材料はないんですかね。

**【事務局】**

事務局でございます。特段裏付け的なものはないんですが、先ほど事務局の方から説明しました通り、老人福祉の施策としては乗る頻度が「徳バスさんの方に乗ろう」と、利便性が上がったという観点でいえば便数が増えて徳バスさんの方に乗り換えている部分が多いかなと。そういうことも含めて、協定路線についてはダイヤ・ルートを見直して、効率的なルート・ダイヤに直したということでございますので、特段裏付けるようなものはないんですが、たしかに会長がおっしゃる通り、今後は一体的に利用者の視点に立って捉える必要がある話かなという認識は生じている段階でございます。

**【会長】**

失礼しました。どうですか、C 委員さんとかあまり区別されずに乗っているような感じで

すかね。

### 【C 委員】

どのバスに乗っても無料ですから。

それで、日赤病院の前を全部、徳バスさんの路線も玄関前に入っていただくようになったんですね。ありがとうございます。同じ時刻表が病院前と玄関前の 2 か所に貼ってあるから、「それなら中へ入って涼しいところで待とうか」というふうに便利になっております。ありがとうございます。

### 【会長】

4 月以降の見直しの成果の一つなんですけれども、一応過去 3 年間にしてみればこういう現実を突きつけられた。何か、I 委員さん、ございますか。

### 【I 委員】

もうほとんどが日赤病院前から徳島駅前までなんですけれども、日赤前から出ますと、本数が多少ほかの場所よりも多くあるような気がしますので、利便上利用させてはいただいております。ということで、C 委員さんがおっしゃったように、私もバス無料券を使わせていただいておりますもので、便利ですから、できるだけ利用はさせていただいておりますけど、乗車の人数につきましては、以前よりかは多少満席とはいきませんが、人数的なものを見ているんですけれども、以前、1 年前よりか現在のほうが多少車内の空き椅子が少なくなったような気がします。以前は空いていたんですよ、かなり乗る方が少なくなっておりました。なんでかなという感じで考えてみますと、結局はお年を召した方が自家用車の運転を控えてきまして、そしてバスに乗る方も多くなったんじゃないかと。全体の乗る方の年代を見てみますと、やはり年代的に歳が若い方は少ないような感じがいたします。以上です。

### 【会長】

はい、ありがとうございました。29 年度ぐらいから、免許返納の県の公安委員会の取り組み、高齢者の交通事故の減少ということをも目的とした宣伝活動等が非常に進んできている。そういうことも影響の一つかなと思います。ただこの 3 年間は結構厳しくて、じり貧であったわけなんですけれども、協定路線について、事務局から説明がありましたようにこのままではまずかった、3 月に大幅な、いろんな見直しを受けて様子を見ていこうということになるのかなというふうなまとめでいいかなと思います。で、ひとつ、すみません、D 委員さんにご説明を助けてほしいんですけれども、この緑の線、運行経費ですよ。これは年ごとに見直して高くなっているというのは原油の関係ですかね。

**【D 委員】**

一応、運行経費というのは各バス協会加盟の事業者さんをお願いをしまして、費用等がどれだけかかったかというデータを提出していただいて、国土交通省本省の方でブロック別経費を計算して、「1 km当たりいくら」というものを出しております。事業者さんの集計の仕方というところもあるかと思うんですけれども、だいたい決まった事業者さんに毎年お願いして経費を出していただいております。

**【会長】**

全国的にこの3年間は上昇気味ですか。

**【D 委員】**

私もブロック単価の担当から離れて、あまり見れていなかったんですけれども、経費はかさんでいっていますね。

**【会長】**

ということは、これに基づいて決算をしているので、こういう経費が上がっているのは仕方がないということになるのかなと思います。ここ、何かほかにございませんでしょうか。ご不明な点等ありましたら。はい。厳しい状況だったわけですが、一応3年間の協定期間が終わりましたので、4月以降、今ご報告いただいたように駅へ乗り入れの便数を増やしたり、涼しいところで待てる、日赤前のロビーの前まで全部入るようになったり、そういう工夫をしながら、様子を見ていく途中というふうになります。従いまして、資料④へ移りたいと思いますけれども、30年度に一体どういうことをしていこうかなということを最初にお話いただけますでしょうか。

**【事務局】**

**【資料④小松島市地域公共交通網形成計画における  
施策の今年度の実施方針について説明】**

**【会長】**

はい、資料の2ページに総まとめの表がございます。そして、個別につきましては後ろのほうに事業年度も含めました方針が出ているところでございます。こういうことを事務局のほうで計画をして進めていきたいということでございますが、いかがでしょうか。お気づきの点等ございましたらお願いできたらと思います。

## 【E 委員】

よろしくお願ひいたします。今日、私、こちらに来るときに JR を使い、南小松島駅から歩いて来ました。以前、南小松島駅前で見つけたバス停と、今日会長がおっしゃったようにバス停の時刻表を見つけたところ、全然掲載している量が違ひまして、全路線、全便、南小松島駅に乗り入れているのを見て、非常に素晴らしいと思ひました。小松島市さん、徳島バスさんのご努力にあらためて敬意を表したいと思ひます。

もう 1 点はバスマップのお話がお話をありがとうございましたけれども、バス、鉄道、タクシーなど、公共交通と行きたい施設を一緒にしたバスマップを作るといふのは、網形成計画でいろいろな交通モードを網にしてやっていくといふ趣旨に合致しており、非常に素晴らしい取り組みであると思ひます。今後、ぜひ参考にさせていただきたいと思ひます。以上でございます。

## 【会長】

ありがとうございました。この地図を作ってください非常によくわかるようになったと思ひますけれども、7 ページの地図、非常に色分けしてわかりやすいんですが、残念ながらこれ、路線番号がないんですよ。路線のナンバリング、何番路線といふのを、外国人も含めて数字で覚えていく。協定路線と呼ぶのもやめる時期が来ると思ひますけれども、そういうのは非常に重要だと思ひます。それをきちんと書いてくださっているのが、今、E 委員さんのご指摘のありました徳島駅の時刻表、何番のバスが〇〇ですよ、何番のバスが〇〇ですよという形で書いていただいている。イオンモールさんにも番号を入れていただいたら非常に助かる。番号があれば外国でもバスに乗れます。事前に地図と番号を調べておけば、ベトナムのハノイでも、ホーチミンあたりでも、ちょっと工夫すればバスに乗れます。ベンツに迎えに来てもらわなくても大丈夫。自分たちは慣れているのであんまり気付かないんですけど、公共交通といふのは自分たちも使って、よそから来た人にも便利に使ってもらうというのがやっぱり基本ですので、ぜひナンバリングをして、それをもっと推進していく、その情報を使っていくといふことを考えていこうかなと思ひます。今度、ナンバリングの紹介になるのが、これは A 委員さんにお伺ひしたいんですが、バスってやっぱり今でも上り便と下り便の概念があるんですよ。となってくると、例えば徳島駅に行くのが上りで、反対方向が下りといふふうに徳バスさんは整備されているわけですよ。大体。そうなってくると、協定路線のなかで市内完結路線はどっち向いて走っているかよくわからなくなってしまうんですよ。そういう面的整備を進めていくんだけど、上り列車下り列車、JR はまだずっと上り下りだと思ひますけれども、路線という形でいろいろ回り始めると、その概念が難しくなってくることに今後なってくるので、ちょっとまた考えておきます。また工夫が必要な情報かなといふふうに思ひます。ほか、お気づきの点等ございますでしょうか。

日赤のところに入るようになって涼しいところで待てるようになったといういい評価も頂戴しましたけれども、やっぱり日陰とベンチですよ。雨に当たらない、直射日光にも当たらない。バスって割と大きいので来るのが見えるので、ホールのほうで待っていてもわか



る。日赤病院さんもホールの見えやすいところに椅子を動かしてくれていますよね。次に地図入りの時刻表を日赤の柱に貼りたい。あそこはまだ数字だけですよね、ぜひ交渉して貼りたい。はい、ほかございませんでしょうか。

#### 【E 委員】

4月から協定路線の和田島線がイオンモールに乗り入れております。この乗り入れについては、私ども、徳島市交通局、徳島バスさん、各関係者で紆余曲折ありながらイオンモールへ乗り入れることになりまして、その後の乗り入れの状況、小松島市民の皆様の評判、利用の状況について。もう1点は、徳島市交通局のバス路線との誤乗車が懸念されておりましたけれども、誤乗車のトラブルがあったのかなかったのか、その2点についてお教えいただければと思っております。

#### 【事務局】

事務局でございます。E委員さんから2点、ご質問をいただきました。まず1点目は、4月以降のイオンモール経由便の利用状況についてということで、まだ乗降調査を実施したわけではないんですけれども、私も日曜日に2回ほど、赤石の駅前からイオンモールまで乗ってみました。2回ともバスには10人前後乗っていたんですけれども、イオンモールで何人降りたか数えてみると、日曜日だったんですけれども、大体5人前後が降りていました。日曜日にそれだけ乗っていただいているのであれば、効果はあったのかなど。皆さん、小松島市内、赤石から南小松島、当然それまでに乗っている方、和田島とか坂野から乗ってイオンで降りられた方というのもいらっしゃると思うんですけれども、ある人は南小松島駅前から乗ってきてイオンで降りられた方もおられましたし、小松島市内から乗られて降りられる方、あとは論田の方も1名おられました。2回だけなのでそれがすべてかというのはちょっと難しいところはあるんですけれども、乗った感覚では非常に好評なのかなど。あとは無料優待の窓口の中での感覚ですと、非常に皆さんに喜んでいただいているというような印象を受けました。「イオン行くんだったらまたこれ乗って行くわ。」とか、あとは窓口の担当が言っていたのは「休みの日は若い子が多いので平日の人の少ないとき、イオンが混んでいないときに乗ってみようかな。」という話もいただきました。繰り返すにはなるんですが、私が乗ったときにイオンモールの前で一緒に降りたおばあさんと話をしてみたんですけれども、4月から広報に載っていてイオンに行くようになったので、初めて小松島から乗って来てみた。今までは北島まで行っていたけれども、イオンで映画が見られるようになったので映画を見に来た、というふうにおばあさんおっしゃられていたので、そういった形でどんどん乗っていただくのは非常にありがたいことなのかなというふうに思っております。

2点目の誤乗車の件については、この間、徳島市交通局さんと電話でお話しする機会があったんですけれども、交通局さんも今のところはそういった苦情のクレームなどはないと

いうふうに聞いております。徳バスさんのほうもそんなにクレームはないというふうに聞いているんですけども、特にうちの無料優待の窓口でもそういったトラブルがあったという話は今のところは聞いておりません。一応、案内もあったり、バスのほうにも無料優待が使える・使えないというのはバスの車両にも貼らせていただいておりますので、そういった効果もちょっとあるのかなというふうには考えております。今のところはそういった状況でございます。

#### 【E 委員】

ありがとうございました。私も、誤乗車のことを心配しておりましたので、特段のトラブルがなかったことをお聞きしまして安心しました。非常に利用者の評判も良く、ありがたいと思います。ありがとうございました。

#### 【会長】

交通事業者の方にはちょっと耳が痛い話かもしれないんですけども、バスのターミナルを駅前を持つには、駅の側に一定規模が必要だと、そういう論文が現れてきました。というのは、駅とバスの乗り継ぎというのは非常に便利がいいんですけども、かなりの規模が必要。その規模を満たさない街はどうしたらいいのかという代替案がその論文に示されていて、それがショッピングモールなんだそうです。郊外のショッピングモールを結節点とするバス路線というのが乗る人が増えるのではないかという仮説を提唱している学者さんがいるらしいですね。ちょっとこれは社会的に厳しいな、今は駅を中心とするバス路線を半世紀以上形成してきたわけなので、それを一定規模がなくて厳しいからといっていきなり路線を見直すという社会実験を組むのはちょっとリスクが大きいわけなんですけれども、そういった論も現れてきました。

もう一つは、ショッピングモールに協力していただいて、パークアンドライドができないかというアイデアも出てきています。パークアンドライドというのは今まで駅の空いている駐車場をお借りして、2,000円以上の切符を買っていただいたら駐車場を用意するというのがあって、ときどき駅で見たらパークアンドライドを申し込んでいる人がいるので、やっぱり徳島は車文化強いのかなあというふうに思うところなんですけれども、それをショッピングモールでやっていただけないか。バスでショッピングモールまでやって来て、そのショッピングモールで買い物をして、自家用車で自宅へ帰ると。そういうふうな流れで利用できないかなというふうな論文も現れてきました。

それから、いろんな協議会にこういった学者が混ざっていますので、論文としての発表の成果はアイデア段階ではいっぱい出てきている段階です。そういうふうなことも思ってみて、ちょっと事前に小松島市でどこかできないかなというようなことを考えてみて、ルピアでそういうふうなことをできないものかなと。ただ、まずルピアにバスが通ってない、勝浦へ行くバスは勝浦線と田浦線しか通ってないので、ちょっとデータを取るのが難しいかな

と思いますが、一応ルピアにバス停移設の話は進んでいるんですけど、まだ進んでいない。ルピアに子育て支援センターとか、そういうのを作って、あそこを活性化していこうという動きもありますので、駐車場ももっと便利にしてほしい、バスでも来られるようにしたいねという動きがあったりもします。

それから、もう一つなんですけれども、資料の①に戻っていただいて、やはり市内完結路線というのは、乗車人員がやっぱりあんまり多くない。このグラフ、資料③の1ページです。これに、市内完結路線というのはなかなか乗車人員が伸びない、便数も少ないわけなんですけれども、A委員さん、長期的展望でいいんですけれども、共通整理券、徳島へつながる便に乗っても、同じ負担で済むような仕組みを簡単にはできないかなと。ICカードを導入しているバスだったらそれはすぐできてしまうんですけれども、やっぱり市内だけではどうしても用事が少ないんですよ、限度がある。徳島に行くためにやっぱりバスに乗って行こうと、イオンモールにつないだらそれだけでトリップが起きているわけですから、そういった環境からすると日赤前や南小松島駅をベースとした、乗り継ぎの経済面での利便性、そういうのも考えていかなければいけないというふうに思います。

それから、もう二つほど考えていかなければいけないことがあるんですけれども、この3ページのバスのダイヤ表、P委員さん、もっと遅く汽車は来ますよね、8時半より後にも汽車は来るわけです。ところが、乗り継ぐべきバスは夜の8時35分でおしまい。朝はけっこう早いんですね、汽車とあんまり変わらない。こういう時間軸で見た場合に、やっぱりどうしても人が動かなくなるので、大量交通機関としての列車と、それを乗り継ぐバスというのがやっぱり経済的に不整合が起こってくる、そんなに人がたくさんいないから。そうなってくると、今度は面的整備の中でタクシーの利用というのが必要となってくる。ところが、色んなところの報告によりますと、なかなかタクシーも夜遅くは運転手の方が全部高齢化されていて、なかなか労働条件が厳しいというふうに伺っているわけなんです。そこで、これも国の方でご検討いただきたいんですけれども、もうちょっとタクシーの営業を広域的にできないか、あまり狭い認可制度ではなくて、もう少し広くタクシーを使える、遠くから呼んでもいいような仕組みを規制の面から考えていただくと、小松島市で仕事をされているタクシーは、お年寄りなんかを昼間に運んで、徳島から来たタクシーは若い運転手さんが夜中に運行していただくと。そういった仕組みにならないかなというふうに感じるところですよ。それから、現状、市内で呼べるタクシーには限度があるというのは、夜間であっても、面的整備という言葉から見ると時間的にももうちょっと夜やっていただかないといけない。結局、夜に家族の車を呼び出してみんな帰らざるを得ないというのは、高齢社会を迎える中であんまりよくないことなのかなあと感じたりもします。

それから、交通空白地域の問題なんですけれども、すみません、ちょっと小松島市全域に縁がなくて、資料④の18ページの地図なんですけれども、あちこち小松島市お邪魔させていただいているんですけれども、まずは若干交通空白地域とされる、和田島、前原あたりが少し残っているわけなんですよね。公共交通の目的というのは、ここにエリアをカバーでき

るように施策の⑨のところに自家用車との連携、それから、バス・タクシー事業者との連携、こういったもので埋めていこうというふうなわけなんですけれども、ひょっとすると、どのくらい人がいらっしゃるのかなと、この空白地域に。そういうこともちょっと細かく見ていく必要があるのかなと。そのうえで、例えば中学生とか高校生のニーズがあるのであれば、自転車置き場とバス停を安全が確保できるように整備する、そういうことを提案していけたらいいのかなというふうにも思います。自転車置き場で一番大きいのは、橋のところ、野上橋。野上橋のバス停のところに自転車が何十台も停まっているんですけれども、あれは近所の高校生たちがあそこでバスに乗り換えて多分通学していると思うんですよね。そういった、もっと小さいモードの交通の連携をスムーズに、かつ安全を確保した形でできればもっといいよなあというふうに思います。今日は小松島の先生いらっしゃらないんですけれども、ぜひとも高校生にも使っていただきたいなと。

それから、今日ちょっとデータがなかったんですけれども、障がいを持った子どもさんは少なくないので、例えばはなみずきの教室があるところから南小松島駅まで乗っていただくとか、そういったこと的狀況調査なんかも含めてやっていければいいかなと思います。アイデアはいろいろ、実は、全国津々浦々でこの協議会は開催されていて、ヒントになるものはいっぱいあります。それが小松島市の交通の改善にどのように生かせるかというのを考えながら、できる範囲で進めていければいいかなというふうに思っております。

一番最初に戻りますけれども、資料②、30年度に実施する事項について、予算はあるんですよね、OD調査なんかをやる。

#### 【事務局】

事務局でございます。OD調査に関しては当初予算に計上しておりますし、バスマップについても当初予算に計上しておりますので、よろしく願いいたします。

それから、1点、バスマップの関係で補足させていただいてよろしいでしょうか。最終、このあと事務局のほうから今後のスケジュールについても申し上げますが、次回は2月に予定しております、それまでの間に、業者が決まったという話は事務局からも申し上げました。それで、予算を市議会に議決をいただいて、貴重なマップだと考えております。せっかくですので、ラフ案ができあがりましたら委員の方に事前に個別に「こういったラフ案ができあがりましたのでご意見をいただきたい」ということで、使い勝手のいいマップにしたいと考えておりますので、ご理解をいただければと思っております。以上です。

#### 【会長】

ありがとうございました。なかなかできることは限られていて、リソースもそう多くはないんですけれども、ちょっとずつ、知恵と限られた予算を有効に生かしていきたいと思えます。まとめになるんですけれども、協定路線ができまして3年間、使ってくださっている方はじり貧の状態でした。それを使いやすい、あるいは情報のルートを使いまして、いろんな

情報提供をして、ちょっとでも使いやすいダイヤに変えたので、その効果が表れているかどうか、今度は数字で検証したい。それを1年間の最大の目標におきながら、ご承認いただいた内容を進めてまいりたいというふうに思っております。

A 委員さん、増えていそうですか、感覚的に。

#### 【A 委員】

自社路線、協定路線とは別に当社独自の路線も一部ダイヤをパターン化したり、JRさんの南小松島駅にすべての路線をアクセスさせてもらったりして、そちらも増えています。言い方は悪いのですが、協定路線と取り合っている可能性はあります。これですと両方とも増えていけばいいんですけども、徳バスの自社路線の感覚ではちょっと増えています。

#### 【会長】

はい、ありがとうございました。いじったときに取り合いが起こるのは一定程度しょうがないんですね。

#### 【事務局】

ちょっと申し上げたいんですが、4月・5月分の現金と回数券の協定路線の大体の伸び率ということで、前年度の同月比を申し上げますと、あくまで2か月の大体の状況になりますが、全路線の合計で、4月分で約4%の伸び、5月分で約9%の伸びという形でご報告をいただいておりますので、併せてご紹介させていただきます。ただ1年間の推移を見ていく必要があるという感じは拭えないと思います。以上です。

#### 【会長】

OD調査もしてみないといけないですし、最終的にいわゆる敬老パスの決算も見てみないといけないので、そのへんは時間がかかってもどかしいところもありますけれども、少しずつ、今日の委員の皆様のご意見を聞いた限りでは、ちょっと便利なものになったよねと。最終的にバスの信頼度を高めて、公共交通全体の信頼度を高めていくように向けていければいいかなというふうには思います。

承認しないとイケないのは今年度の実施事項なんですけれども、このような形で進めていってよろしゅうございますでしょうか。はい、ありがとうございました。

それでは、予定されていた分の4.まで議題が進みましたが、委員の皆様方、何かお気づきの点等ございましたらお願いできますでしょうか。

### 【C 委員】

今、日開野に大きなマルナカが建設中ですよ。県道佐那河内線から少し南に入ったところに。あそこはバスで行けるのでしょうか。

中田のハローズもお年寄りがよく行っていますね、中田郵便局前でバスを降りて。

### 【事務局】

今、C 委員さんがおっしゃられたように、小松島高校の前にマルナカが建設されています。花園日開野線から自家用車が入っていくような形になるのかなとは思いますが、裏手の入り口もあるのではないかなと。ですので、小松島高校前で降りると、お店の裏側、塀を挟んでマルナカの入り口という形になるのかなと思います。

### 【会長】

企業というのはマーケティングなしには絶対出店しませんので、勝算があつてお店を持ってくると思います。確かに、ずっと見てみると、私も小松島に通うようになって十数年になるんですけども、個人商店がやはり厳しくなっていますよね、昔以上に。そういうところから考えて、大規模、あるいは中規模以上のショッピングセンターの出店というのはあり得るのかなと思います。

ただ、本当に気になるのは、大型ショッピングモールのビジネスモデルというのは10年モデルと言われているんですよ。すでにゆめタウンのテナントが半分入れ替わっていますよね。それはなぜかという、そこで投資して、回収したら出ていってしまう。今回はたまたまほかに入ってくる店が見つかったからいいけど、入ってくる店がマーケティングした結果「売れない」となったら、そこはベニヤ板になります。最終的なショッピングモールの本体自体が消えてしまう。非常に短期的なビジネスモデルなので、出来てもそれを地域で支えていかないと、それは逆に衰退になってしまう、そういう厳しい現状が経営学の世界では考えられたりもします。

以上のような流れで、小松島の市民の皆様、お年寄りと高校生がたぶん今のところメインのユーザーになると思うんですけども、そうじゃない世代、全世代の人に使いやすい、使ってもらえるような網形成を考えて、進めてまいりたいと思います。30年度につきましては、当面、お認めいただきました計画をやっていききたいなというふうに思っております。そして、ご承認いただきました施策を進めてまいりたいと思います。

用意しました議題は以上でございますので、事務局のほうに司会をお返ししたいと思います。今日のご熱心な議論をいただきましてどうもありがとうございました。

**【事務局】**

会長はじめ委員の皆様、長時間にわたりご審議をいただき、ありがとうございました。

**【事務局より事務連絡】**

それでは、以上をもちまして、平成30年度第1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9分 閉会 —