

平成 30 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 31 年 2 月 13 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、坂尾委員、田村委員、豊栖委員、  
徳田委員、橋本委員、孫田委員、松村委員、宮城委員、明星委員、森委員、  
山本委員

(以上 15 名)

- 【会 次 第】 1. 開会  
2. 委員紹介  
3. 議題  
    (1) 路線バス乗降調査結果について  
    (2) 小松島市公共交通マップ作成について  
    (3) 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  
4. 報告  
    (1) JR 牟岐線のダイヤ改正について  
5. 事務連絡  
6. 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】

それでは、次第 3 の議題の方に移っていききたいと思います、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。会長よろしくお願ひいたします。

【会長】

はい。かしこまりました。私事で恐縮ですが金曜日に風邪をもらいまして、喉が本調子ではありませんので、お聞き苦しい点がございましたらご容赦いただけますようお願い申し上げます。

議題なんですけれども、今日は 3 つ用意されております。1 番目が「路線バス乗降調査結果について」2 番目に「小松島市公共交通マップ作成について」3 番目に「小松島市地域公

公共交通網形成計画の施策の進捗について」ということで、その後に報告が1点用意されております。

それでは、さっそく議事に入りたいと思います。路線バス乗降調査結果について事務局より報告をお願いいたします。

**【事務局】**

**【事務局より資料①路線バス乗降調査結果について説明】**

**【会長】**

はい、調査報告がなされました。

今の説明につきまして疑問の点等ございましたらお願いします。

はいどうぞ。

**【C委員】**

徳島バス路線の利用状況をみましても日赤病院玄関前の利用がダントツに多いのですが、私、夜はあまり利用しないのですけれども、10日くらい前に車で買い物に乗せていってもらって日赤病院玄関前を夜に通った時に、「このバス停って暗いなあ。」って私が言ったら、「ばあちゃん、今度協議会がある時に言っておいたら。」って言われまして。

ちょっとあそこは夜は暗いんですね。日赤玄関前に入る県道沿いはそれなりに明かりがあるのですけれども、ロータリー入って行ったらちょっと暗かったので、なんとかならないかよろしくお願ひしたいと思います。

**【A委員】**

よろしくお願ひします。うちの方にもお客様の方からそういったお声をいただいております。建物自体が日赤病院さんの建物ですので、そのあたりの協議も今後しないといけないのかなと考えております。

**【事務局】**

事務局より少し補足させていただきます。日赤病院との関わりについてはですね、今の照明の部分でありますとか、ロータリーへの入り口部分の舗装が加圧で傷んでいるなどそういったお話も徳島バスさん通じてございますので、日赤さんを交えまして、今後対応について協議したいと思っておりますのでよろしくお願ひいたします。

**【会長】**

ありがとうございました。

あまり新しい施設を作ったりしないで、今あるものを上手に使っていくということですね。私も夜は日赤には行かないので、これまでの間気付かなかったのですけれども。日赤の横のローソンさんは24時間開いてるんですよね。そちら側は暗くはないのですね。バスが入ってロータリーを回っていく方が暗いのですね。わかりました。ありがとうございました。

はいどうぞ。

**【M 委員】**

よろしく申し上げます。聞き逃していたのかもしれないのですが、29年度の調査というのは平日だったのでしょうか、それとも休日だったのでしょうか。その辺りをもう一度教えていただければと思います。

**【事務局】**

29年度の調査結果につきましては平日1日の調査結果を比較対象とした形で記載させていただいております。30年度につきましては、平日1日と日曜1日という形で2日実施しておりますので、それらがわかる形で数字の方を整理させていただいております。

**【M 委員】**

分かりました。ありがとうございます。

**【会長】**

はい、どうぞ。

**【D 委員】**

よろしく願いいたします。1点お伺いします。30年度の調査につきまして、平日と日曜に実施されたということですが、平日というのは何曜日に実施されたのか、教えていただければと思います。

**【事務局】**

30年度の調査日につきましては平日の調査は10月24日に実施させていただいております。例年は9月の下旬に実施しているところではあるのですが、昨年の9月につきましては台風の接近の予想が相次いでおりまして、台風の動きもなかなか読めない部分もあって、もし直撃したときには路線バス自体が運休という形で調査できないということ

になりますので、今回は1カ月ほど後ろにずらさせていただきまして10月24日の水曜日の調査結果となっております。

**【D 委員】**

ありがとうございました。

**【会長】**

他にありますでしょうか。はい。P 委員さん。

**【P 委員】**

いつもお世話になっております。

先ほど、事務局の方から南小松島駅の交通結節点の改善効果ということでご報告を受けたところでございますが、路線バスの方の利用者は非常に堅調に推移しているということであったかと思えます。一方で鉄道の方はどうなのかというところが気になっている方もいらっしゃると思えますので、少し補足させていただきます。

昨年の4月から南小松島駅前へバスの乗り入れが大幅に増えまして、それから今年の1月末までの間で、鉄道の方の対前年比での乗車人員が106.5%ということになっております。で、鉄道の場合は定期と定期外ということに分かれるのですけれども、定期外のところが107.8%ということになっております。

また、平成29年度はどうだったかというのをご紹介させていただきますと、平成29年度は、平成28年度に比べまして乗車人員の方が102.3%、ただ定期外については対前年比で97.3%ということになっておりますので、定期を除いて実際に切符等をお買い求めいただいてご利用いただいている方而言えば、この間10.5%の改善という形になっておりますので、ただ今ご報告ありましたように、結節点の強化が実際の数字となって現れてきているのかなというように感じております。以上でございます。

**【会長】**

はい、ありがとうございました。

まあ、いろいろ議論をして、こういった地域公共交通網形成計画を策定してダイヤ・ルートを動かしてみました。その結果概ね狙ったところは成果が出ているというような感じはします。

誰でもが使える便利な公共交通網というのを形成して、少しでも自家用車から公共交通にシフトしてもらおうという考え方の下にこういうことをやってまいりましたが、狙った効果は概ね出ているんだろうと。特にイオン経由便を新設といったアイデアを実行したところ、小松島市民だけでなく、論田などの徳島市の南部からも乗っていただいている様子もみえますので、逆に徳島市内の間ですね、イオンモールと徳島駅の間、この間の移動にも寄与

できているという傾向がデータからわかりました。

事業者さんもおられるところで、この公共交通の問題というのは実際に鉄道やバスを運営している事業者の方々に少しでも儲けていただくということが眼目（がんもく：「重要な点」の意味）でございますのでそのような方向に、使う人間、あるいは地域の人々が協力してくれる体制を、これをベースにまた新たに考えていきたいというふうに思っているところでございます。

乗降調査結果についてはこういうところですが、よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

それでは次の議題の小松島市公共交通マップにつきまして、説明の方よろしく申し上げます。

#### 【事務局】

#### 【事務局より資料②小松島市公共交通マップ（案）について説明】

#### 【会長】

はい、ありがとうございます。

作成部数は3000部なんですね。という数字なんですけれども。

それでは、委員の皆様、何かございましたらお願いいたします。

この交通の情報ってデジタルとアナログで両方使い分けると便利なんですよ。WEB上のアプリでは全国どこでもコンピューターで時刻を調べることができるシステムもあるんですけれども。一方で四国内の鉄道を抜粋したポケット時刻表なんかをカバンに入れておくと、予定が急に変わった時にもう一度見直したりして接続なんかを確認しやすいと。

こういったアナログによる情報提供と今県内で使えるバスナビシステム「いまドコなん」。そういうのを組み合わせてやると、時と場合に応じて使い分けもできるし、まだまだデジタルデバインド（「情報機器を利用できる人と利用できない人との間に生じる格差」）がある方々に適切な情報を提供することができるものだろうと思います。

駅などに置いておいたら3000部があつという間になくなりそうなんですけど、増刷しようとしたら、協議会の予算で行うのですか。

#### 【事務局】

予算に関しましては、財政課にも理解いただきまして今回平成30年度予算として計上しております。また、この公共交通活性化事業に関しては平成30年度からは市の一般会計での予算組という形にしておりますので、協議会に対しましては事後報告という形で今回の内容も含めてご説明させていただくのですが、確かにこの3000部という部数、公共施設を中心に30箇所程度の場所に置くと仮定しますと、すぐになくなってしまふのではと

いうご心配もあろうかと思えます。今後、そのあたりの状況につきましては、財政課との協議も必要にはなりますけれども、増刷ということになれば当然、このマップがご好評いただいているということでもありますので、それらを踏まえまして財政課とも協議をする中で適切に対応していくべきかなと考えておりますが、とりあえずは3000部ということでよろしくお願ひしたいと考えております。

【会長】

はい、どうぞ。

【M 委員】

すいません。そうしたら印刷に関してどのくらいの経費がかかるかというのは分かりますか。

【事務局】

このマップの作成に関しましては、業務委託をしております、本日その業者もきておりますけれども、委託料全体ということで申し上げますと入札の結果200万円と少々、税込みで216万円となっております。

【M 委員】

ありがとうございます。

【A 委員】

よろしくお願ひします。15ページ・16ページの路線図マップの中でJRさんの駅の表示とバス停の色は別にした方がいいんじゃないでしょうか。今同じ色になっておりますので、バス停と勘違いされる可能性がありますね。

【事務局】

ご指摘ありがとうございます。

駅とバス停の色を変えるなど対応させていただきまして、事実誤認がないように見やすいように対応させていただけたらという形で考えておりますのでよろしくお願ひします。

【会長】

すいません。色使って難しく、P委員さんにお伺ひしたいのですけれどもJR四国って水色のイメージなんです、マップ見ていると列車には赤を使っていたりしているんですけれども、その辺りのカラーの方針などはどうなっているのでしょうか。

### 【P 委員】

今、会長からご紹介があったんですけれども、弊社の方のコーポレートカラー（企業や団体等の組織を象徴する色）はライトブルーということで、私がつけているバッジの色なんですけれども。

牟岐線の列車の色については、国鉄時代は朱色、JR 移行後は仰せのとおり一部車両を除いて順次ライトブルーに塗装替えとなっています。ただ、列車の外装色はそれぞれその列車における役割というものがございまして、それに見合ったようなイメージ戦略をとっているのが現状でございます。

### 【会長】

はい、ありがとうございます。小松島市協定路線は少し違ってきていますが、昔の小松島市営バスのイメージは赤バスなんですよね。それで徳島バスさんは白、クリーム色になるのかな、それがベースといったイメージがどうしてもあると。そういった形で我々が認識しているイメージと関連付けながらこういったマップなどを作っていくといいのかなと思いますね。

他にありませんか。はい、どうぞ。

### 【D 委員】

よろしくお願いします。このマップを見せていただいて率直な感想を申し上げたいと思います。まず、1 点目ですがこの路線図についてです。通常路線図といいますと、模式図的な路線図が多く、徳島市バス路線図も模式図的なものでありまして、その裏面が市内均一区間の地図ベースの路線図となっております。実際は、地図上に路線図とバス停名を落とし込んでいくほうが見やすく、こちらの路線図はそういった点において現状に即していると感じました。

2 点目として、すばらしいと思ったのは、10 ページの「バスの乗り方」の部分です。先ほど、事務局からもご説明がありましたけれども、大人も子どもも、特に大人がバスの乗り方を知らないということを私も痛切に感じております。徳島市もバスの乗り方も含めてバスのマナーやメリットといったところを分かりやすく市民及び県民に伝えていかなければならないと思ひまして、今日は手元には持ってきておりませんが、路線バス PR パンフレット「バスに乗ろう！！～もっと気軽に もっと身近に～」という、バスの重要性や乗り方・マナー・メリット等を訴えるための冊子を作りました。それで、小松島市さんもこういったバスの乗り方について掲載しているのは大変すばらしいと感じました。

3 点目は、私自身の素直な個人的な意見として申し上げさせていただきますと、小松島市協定路線、徳島バス自社路線といろいろバスがございまして。せっかく、バスの路線図を作成されるのであれば、「バス車両の写真」をマップに掲載してはどうかと提案いたします。小松島市協定路線で使用されている通称「赤バス」と徳島バスさんの自社路線のクリーム色に

赤と青のラインが入った車両の写真を一緒に載せますと、初めてバスに乗る人はとても分かりやすいと思います。ぜひバス車両の写真をこのマップのどこかに入れていただければと思います。そうすればもっと良いものになると思います。以上です。

#### 【事務局】

事務局でございます。貴重なご指摘・ご意見ありがとうございました。最後の車両の写真のお話に関しましては、路線図のページのスペースを活かすイメージで対応が可能かなと考えておりますので、あとはコンサルの方と相談させていただきまして、できるだけ対応させていただきたいと考えております。

#### 【会長】

今、ご指摘のありました、縮尺の正確な地図にバスの路線を表示するというアイデアはですね、過去にお配りした資料の中にもありまして、やっぱり模式図だと地元の人であればどこを走っているのかよく分かるのですけれども、市外から来られた方がいざバスを使うとなった場合、どこを通っていくのかさっぱり分からないというご指摘があり、国の方針などでもそういうことが出ているところではあります。

それでちょっと話が派生するのですけれども、こういった地図に落とし込んだ路線図をやっぱりバス停にもきちんと時刻表と一緒に掲示しましょうという話があったんですが、その辺の進捗はいかがでしょうか。

#### 【事務局】

実はその話につきましては、この次の施策の進捗のところでご説明させていただこうかと思っていたところでありまして・・・

#### 【会長】

では、この話は次の議題3のところに回したいと思います。

マップの話に戻りますが、非常にいいものができようとしているのかなと思います。先般、学生が徳島ビジネスコンテストというコンテストに出場しまして、土曜日の午後からだったのですが駅前のホテルでありまして、お茶を飲んで解散したんですが、解散する時に徳島市交通局のバスの210円の回数券をちぎって「これで、大学までバス乗って帰りなさい。」という形で学生に配ったんですね。「これ、何ですか。」と言った学生が4人もいました。「回数券を知らないんだ。」と。「いや、これバスの券だから。まだ明るいし、タクシー捕まえなくてもいいから、これでバス乗って大学まで帰って、下宿まで歩いて帰りよ。」って言ったということがありました。意外でしたね。

ということで、非常にいいものができていると思いますので、今、事務局の方がおっしゃっておられたんですけれども、3000部あっという間になくなってしまったらせっかく



の効果も半減しますので、財政部局とも是非ともやりとりしていただきまして、ご尽力いただければと思います。

はい、どうぞ。

#### 【事務局】

委員の皆様、貴重なご意見ありがとうございます。この公共交通マップですが、まだ案ということで、まだ若干の修正は可能です。全体的な構成などはなかなか変更しにくいのですが、先ほど A 委員さんや、P 委員さんからいただいたような JR さんの列車の色でありますとか、バス停の色合いでありますとか、その辺につきましてはまた個別に協議させていただけたらと思います。で、他の委員さんにつきましても今日初めてこのマップの案を見ていただいたということになりますので、今日の会が終わってあと 10 日間くらいであれば、今日でなくても結構ですので、事実誤認の部分や「この文字の大きさ、もう少し大きくした方が見やすい。」などというのがご自宅の方に帰られてからでも結構ですのでご連絡いただきましたら、対応できる範囲で反映させていただけたらと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

#### 【会長】

はい、ありがとうございました。他になにかあれば。はい、お願いします。

#### 【M 委員】

すいません。何点か気が付いたというか感じたことを、申し上げたいと思います。まず、マップの文字の大きさをもう少し大きくしてもいいのかなと思います。また字体によっては細く薄く見えるものがありますので、もし太くできるのであれば、太くした方が高齢の方には見やすいかなと思ったりします。それが 1 点です。

また、これは難しいのかもしれないですが、イラストチックに表示している JR 駅の周辺のマップについて企業に協賛していただいて、商店の名前をマップの中に入れていくなどは、市が作成するという関係もあってなかなか難しいとは思うのですが、もうちょっと周辺の案内が充実していればいいのかと思ったのが 2 点目です。

次にお出かけモデルルートを何点か紹介しているのですが、市外に出ていくようなルートというんですかね、例えば勝浦方面であるとか、阿南方面へのモデルルートなどもあれば、「勝浦・阿南方面へも行けますよ。」といったものも入れたらどうかというのが 3 点目です。

それと、南小松島駅周辺図の案内イラストが 6 ページですかね。去年の 4 月から大きく変わった点として全路線が南小松島駅前へ乗り入れるようになりました。そういった内容をこまポンが案内しているような吹き出しでも入れて PR したり、日赤病院玄関前に関しても「全便入りますよ。」という吹き出しを入れてもいいんじゃないのかなと思いました。以上

です。

#### 【事務局】

事務局でございます。委員さんから、4点ほどご意見をいただきました。

まず1点目の字のサイズや色に関しましては、全体の配置やスペースを勘案しながらある程度は調整させていただいた本日お示しさせていただいた資料の中でも配慮したつもりではありますが、もし気になる点がございましたら後日で構いませんので、「ここはこうしてほしい。」というのがございましたら、技術的に可能な点につきましては対応させていただきたいと思います。

それから2点目に企業との協賛についてのお話でしたが、これに関しましてはあくまでも公共的な部分のマップでありますので、企業との連携的なニュアンスを踏まえていく性質のものではないと解釈しておりますので、ご理解いただければということで、今のような形をお願いしたいと思います。

3点目のお出かけルートに関しましては、もうちょっとエリアを広げて、勝浦や阿南まで広げたお出かけルートを提示してはどうかというご意見をいただきましたが、あくまでも小松島市が作成する公共交通マップという性質をご理解いただきまして、市内の紹介をまず念頭にすべきであろうということを踏まえ、協定路線と徳島バス路線の各路線を使って5つのお出かけルート案ということで、可能な限り対応させていただきましたので、これについても今申し上げたような形でご理解いただければと考えております。

4点目の南小松島駅前への乗り入れが増えたという点に関しましては何らかの表示等が可能であれば対応したいと思いますが、全体のバランスの中でこの点については、今のままでもいいのではないかなというのが事務局の見解でございます。ただ、市内中心部の拡大図もありますので、技術的に対応が可能であれば何らかの表示をするなりの対応を行いたいと思っております。以上です。

#### 【M委員】

ありがとうございました。

#### 【会長】

この小松島市の地域公共交通活性化協議会なんですけど、いろいろ考えていきますと、多分小松島市の中だけでは、なかなか難しい事案が増えてきているのだろうなと。特に次の議題で地域公共交通網形成計画の施策の進捗についてご説明いただいて議論する予定ですけども、隣接の徳島市や阿南市や勝浦町との関係ですね。そういった部分も議論の俎上に載せて、小松島市民だけでなくいかに広い地域の方々が、公共交通を便利なものだと思ってくれるのかということを考えていかなくはならない協議会なのかなというふうには、この仕事約3年やってきまして感じているところでもあります。そんな中でも中長期の考え方と

しては、影響のあるエリア全部のことを見渡せる組織になればいいなと思いますので、またこれについては考えていきたいというふうに思っております。M 委員さんありがとうございました。はい、どうぞ。

#### 【J 委員】

あの、直接公共交通マップと関係する部分ではないのですけれども、先ほどバスの乗り方というところでのお話があったわけなんです、私この間 JR に久しぶりに乗りまして、JR の車両が昔と違って、ドアの開閉がボタン式になっていたりということで、これについてボタンを押すんだろうなということは分かったのですが、後乗り前降りということでボタンを押してもドアが開かないということがありまして戸惑った経験がございます。なので JR についても乗り方の案内みたいなのを、作られているのかというのをお聞きしたいなど。もし、そういうのを含めて今回の分では無理かもしれませんが、そういったことも記載ができるのであれば、次回の改訂版では考えていただければと思います。

#### 【会長】

堂々巡りの議論になりそうなんです、「ワンマン列車の乗り方はバスと同じなんですよ。」と。そういうふうに記載すると、ちょっと待ってと。バスの乗り方知らない人に「バスの乗り方と同じです。」と言ってもあまり効果がないのかなというように思ったことがあったのを、今思い出しました。P 委員さん、この話でなにかコメントありましたら。

#### 【P 委員】

貴重なご意見ありがとうございます。弊社の方では日中の時間帯を中心にワンマンになっておりまして基本的には運転士一人で運行しております。で、今ご指摘のございました後乗り、前降りでございますけれども、一応パンフレットを作りましてご利用者の皆様に告知をしておりますし、また、これから高校生については新入学生に対しまして、定期券の発売と同時にそういったご案内をしております。とは言えまだまだ不十分でございますので、またこのような活性化協議会等々の場を通じて告知する機会を与えていただければ非常にありがたいなと思っております。ありがとうございました。

#### 【会長】

まだ日本の交通機関は分かりやすい方だと思います。同じバス停から同じバス停まで乗りましても、乗るときにお金を支払うバスと、降りるときにお金を支払うバスが混在して走っているという国もあるくらいです。バスが来るまで分からない。どうやって区別するかといたら、「乗るときにお金を払ってください。」っていうランプが光っているか、「降りるときにお金を払ってください。」っていうランプが光っているかで乗客が判断しなくちゃいけない。次の議題にもかかってくるのですけれども、利用のしやすさというのも重要な論点

になってきますので、また話を進めていきたいなと思います。どうもありがとうございました。

では次に進めさせていただきます。議題の3番目、「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」となっております。よろしくお願いします。

#### 【事務局】

#### 【事務局より資料③「小松島市地域公共交通網形成計画で位置づけた施策とその進捗について」について説明】

#### 【会長】

はい、ありがとうございました。お気づきの点等ございましたら、お願いいたします。

この地域公共交通網形成計画っていうのはひな型が国の方から示されている形で、「具体的にどういうふうなことを地域でやっていくかを示してくださいね。」というパターンが出ているわけです。それがこの目標の列に掲げられている部分になります。で、この協議会の皆様方のご尽力を賜りまして、今に至ると。そして少しでも利用者の利便性を高めるということをやってきたわけでございます。

私、徳島に来て12年目になりまして、いくつか文化的に変わったなと思うところがあるのですけれども、そのうちの一つとして完全週休2日の企業ってこの12年でずいぶん増えたと思うのですが、M委員さんどうですかね。

#### 【M委員】

多分その通りだと思います。はい。

#### 【会長】

ありがとうございます。ということはですね、土曜日に仕事に行かない人の割合が徐々に増えてきているんだと思うんですよね。そうなってくると、通勤定期より回数券の方が合理的な通勤方法、合理的な支払い方法になってくるわけなんですよね。そういった意味から回数券で通勤手当を支給することを事業者さんが認定をされていて。そういったスタイルに変わってきているのであれば、今徳島バスさん、徳島市交通局さんで販売している金券式回数券、こういった制度を充実していく必要があるのかなと。

逆に、都会は早い段階で週休2日制が導入されていたので、「環境定期券制度」というのが広まっております。どういう制度かというと、たいていはご家族の中から誰かが通勤定期を使って職場に通っていると。そうしたらその定期券区間は自宅から都心という区間設定が多いわけです。で、その区間のバスの定期券を持っていたら、一緒に連れている家族は一律100円にすると。実際には230円など払わないといけないわけですが、1

00円でいいと。そういった制度を用いて平日と土曜・日曜についての利用客の誘致を図って自家用車から公共交通利用への転換を誘導するといった仕組みなのかなと。そういった方向に持っていけるのだなと考えたりもします。

だから徳島に来て12年になりまして、ずいぶん皆さんプラスチックマネーの利用に抵抗がなくなっているなと感じます。クレジットカードやICカード、ひと昔前だとテレホンカードやオレンジカードなんかもありましたよね。そういうのは徐々に普及していているのだとは思いますが、公共交通事業者さんの前で恐縮なんですけれども、やっぱり徳島の交通機関ってなかなかIC化にならないと。そういうのもあるのかなと。もし、IC化すれば乗り継ぎ割引なんかも容易にできるでしょうし、今回わたくしどもの提案で南小松島駅に勝浦からのバスを入れてもらったかわりに、徳島駅まで直行するバスは減ってしまっているのですよね。そういった乗り継ぎが必要な時にも日赤病院くらいで乗りついでもらって、通しの運賃で精算してもらえれば、もっとバスに乗ってもらえるのかなと思ったりはします。これはそれぞれの事業者の皆さんに私どもの方から多大なご負担を強いてということではできないわけなんですけれども、今後の進捗に応じて、していただいたら非常に嬉しいかなと思います。

それからもう一つ。施策⑤なんですけれども「多様な交通手段の連携」というところの自家用車との連携というのがあるわけなんです、JRさんはパークアンドライドを積極的に推進していただいてまして、駅付近の空き地と言ったら失礼なんですけれども、駅付近のお持ちの駐車場に自家用車をおいて、そこから鉄道に乗っていくと、その駐車場代はサービス、基本的にお金を取らない。そういう仕組みも使っていただいています。意外と皆さん知らないんじゃないんですかね。どうですかね。自家用車で駅まで行って、駅の駐車場に預けた場合は駐車料金は取りませんと。その代わり往復で2,000円以上の鉄道の切符を買うと。そういった制度を周知していかないといけないかなと思います。また、ここにはまだちょっと掲げてないのですけれども、バスの運賃整理券見ながら支払っているのは大丈夫ですかね。もうちょっと整理をする必要はないんですかね。整理券に慣れてしまっているので大丈夫かなと思うのですけれども、全国的に見たらもう少し整理をすると。運賃表の段をもう少し大きくするといいますか、そこまでこまめに整理券の番号が変わらないというか。一回乗っている間に6回くらいの運賃の変動で済ませてしまうようなペースに減らしていったり、均一区間を拡大したりするといった動きもありますので、これもお願い事になるんですけれども、分かりやすい運賃というのを構築していただければと思います。

まあそういった枝葉のことはありますけれども、平成30年度の進捗というところをご報告いただいて、31年はどういったことをやるのでしたっけ。

#### 【事務局】

事務局でございます。総括的に最後のスケジュールのところでは申し上げようと思っていたのですが、今回の資料は基本的には平成30年度の進捗の点検ということでお示しさせ

ていただきました。で、来年度31年度には市民アンケートということで、計画期間のちょうど中間年度に当たりますので、地域公共交通網形成計画を策定した時におられた委員さんをご存知かと思いますが、各施策の進捗状況であるとか、数値目標を掲げております。それらの達成状況等についてもアンケートを実施していく中で、できた施策、これからの施策あたりを選別するなどした上で、さらに公共交通施策を進めていこうと考えておりますので、またご協力・ご理解いただきたいと思います。以上です。

**【会長】**

はい、ありがとうございます。では、引き続き施策の推進に向かっていきたいと思いません。はい、どうぞ。

**【M 委員】**

すいません。4点ほどあるんですけど。まず1点目は先ほど、アンケートという話を聞いて安心したんですけども、施策①のダイヤの合理化であるとか、施策②のルートの改善であるとか、絶えず市民、利用者の方から意見を収集する方法といたしますか、例えば「意見があったら、この番号に電話してください。」といったことを実施したらいいんじゃないかと思いません。和田島の方なんですけど、今バスは自衛隊の前までしか来ないんですけど、もうちょっと奥の方まで延伸というか伸ばしてほしいという意見もお聞きしております。

2点目なんですけど、施策⑤に関して市の広報などを通じて周知に努めるということで、私も細かくはチェックできていないんですけども、広報の方で例えば、定期的に公共交通の取組をしているというのをお知らせしたらどうかなと思いました。

3点目は施策⑦のバス停の改善のところ、見守り対象とするバス停を選定中ということなんですけども市役所前のバス停というのは、どうなっているのかなというのをお聞きしたいと思います。大分傷んでいる箇所も多いと思いません。

4点目は施策⑩の利用促進運動の展開のところ、市役所の中では市民生活課が一生懸命されて、素晴らしい計画作られたと思いません。もしよかったら他の方の課の方の意見も聞いてみて、また違う視点から公共交通網についての意見もらってもいいんじゃないかなと思いません。以上です。

**【会長】**

事務局の方で大丈夫ですか。はい、どうぞ。

**【事務局】**

事務局でございます。

1点目のご意見につきまして、30年度からのダイヤ・ルートの改正した部分につきましては、市民アンケートの中で当然検証という部分でどうだったのかということ、議題（1）

のところ、OD 調査の結果についてご説明させていただいたのですけれども、結果的な部分では南小松島駅前への乗り入れなどルート改善の効果は出ているのかなという認識ではありますが、それも踏まえましてアンケート項目の中で、自由意見という形になるかもしれませんが、そういった検証は一定程度行いたいと思っております。そういった観点について質問という形に置き換えるという形も考えております。

それから2点目、今回の進捗状況あたりの部分を市のホームページで公表するというようなことは考えられないかという主旨であったかと思っておりますけれども、これにつきましてアンケート調査の実施時期を踏まえる中での検討課題とさせていただきたいと思っております。

3点目の市役所前のバス停上屋についてご質問いただいたのですけれども、これは市バス時代に、実はライオンズクラブさんから寄贈いただいているものでございます。敷地に関しましては市の敷地ということになるのですけれども、その中にバスの利用者が多いということで、その昔に建てられたものであります。ここと中央会館前の南千歳橋のバス停につきましてはライオンズクラブさんからの寄贈という形で建っております。

4点目の、他の課の意見を聞いてみてはどうかというご意見につきましては、私個人的にはいろいろな課の職員に知り合いがおりますので、そういった方に対して普段バスについてどう思っているかなど、世間話の中で、極力公共交通についての話を振るなどして、その課の人間といいますか、その人個人がどう考えているのか。まあ例えば公共交通でありますと都市計画・まちづくりとも大きく絡んでくることとございますので、まちづくりの担当者である職員には、「こういった地域公共交通網形成計画作ってますよ。」といった話はしているところではあります。それで、今後につきましても当然まちづくりの方で進捗がある場合などは情報交換しながら公共交通の方を考えていきたいと思っておりますので、ご理解の方いただけますようお願い申し上げます。

#### 【M 委員】

ありがとうございました。

#### 【会長】

ほか、ございませんでしょうか。

この問題を常々議論してまいりましたが、「今は車乗るからバス乗らないけど、将来バス乗せてね。」っていうご意見が過去のアンケートなどでも多くあるのですけれども、じゃあそれに応えるためには、持続可能な公共交通を作らないといけないというのが宿命です。そしてそれを支えていただいているのが JR 四国さんと徳島バスさんであるということは論を待たないところであります。次のステップとしては市の中には協定路線と徳島バス自社路線を区分した考え方があるんですけども、実際には重なって走っている部分もありますし、市民の方もそろそろ「この便が前の市バスのやつじゃ。」と思って乗っておられる方は大分少なくなってきたんじゃないかなと思うんですよね。したがってそろそろ一体化し

た計画案に向けて考えていければいいかなというふうに思います。その中でよく言うんですけれども、市バスっていうのは国鉄時代に中田駅から小松島線が港まで伸びててそれが廃止された際、まだこの小松島港にフェリーがたくさん入港して人がたくさん降りていた時なんですけれども、その鉄道の代替手段として路線バスが徳島方面への輸送の役割を担っていたと伺っています。ようやく平成30年になってその役割の尻尾が払拭されて市民の生活・利便性の向上、特に福祉の向上のためのバスというように位置づけられてきたような雰囲気がでてきたというのは非常に喜ばしいことかなと思います。はい、ありがとうございました。

それでは、次第の4に移りたいと思います。JRの牟岐線のダイヤ改正についてということで、事務局お願いします。

**【事務局】**

**【事務局より資料④JR牟岐線へのパターンダイヤの導入について説明】**

**【会長】**

はい、ありがとうございました。お気づきの点等ございましたらお願いします。どうぞ。

**【J委員】**

現行のダイヤって平日と祝日と若干違いがあると思うんですけれどもパターンダイヤ化された時にはどういう形になるのでしょうか。

**【会長】**

今の土日のダイヤだと数本運休する便がありますよね。新しいダイヤは平日・土日一緒ですよね。

**【P委員】**

一緒になります。

**【会長】**

パターンダイヤの方のダイヤについては、土日も一緒のダイヤということです。

**【J委員】**

ありがとうございました。



【会長】

見ていただいたら分かります通り、イメージとしては徳島駅と阿南駅をほぼ同時に出発します。阿南駅は56分に出発し、徳島駅は00分ですから阿南駅を出発した4分後に徳島駅からも列車が出ていくと。で、南小松島駅ですれ違ってそれぞれまた徳島と阿南の方に向かって進んでいくというのが昼間の間、デイトムの9時30分から18時30分の間はこういうパターンで運転されると。

突っ込んだ話で恐縮なんですけど、これって車両1両なんですか。ワンマンの1両ですか。

【P 委員】

日中についてはワンマン列車も多いんですけど、中には2両編成で運転士と車掌の2人が乗るものもあります。

【会長】

パターンダイヤにしても、中には2両編成で運転士と車掌の2人が乗っているものもあると。

【P 委員】

はい、あります。

補足させていただきますと、このパターンダイヤにすることによりまして、日中時間帯ではございますけれども、1時間当たり2本の列車があると。それから、それぞれの利用する駅については発車時刻が統一されるということで、利用されるお客様にとっては分かりやすいかなと。それともう1点は、やはり公共交通機関の接続というか結節点の強化という意味では、南小松島駅では列車が2本、1時間に2回揃うと。それに合わせたような形で路線バスが駅前に入ってくる、ますます利用しやすいダイヤになっていくのかなということで、これ次年度からということになってきますけれども非常に期待しているところでございますので、よろしく願いいたします。

【会長】

はい、ありがとうございました。

一生懸命考えて作ったバスのダイヤですけども、これは一旦ご破算にします。それで、もう1回このパターンダイヤに合わせた形で、勝浦の人も阿南の人も和田島の人も、いつでもどこでも行きたいところに行けるように、バスと鉄道を組み合わせていけたらなと感じております。

で、これの他に小松島市の中の話ではないのですけれども、阿南まではJR四国さんがこうやってダイヤを整備して運転の本数を確保してという話だったのですがJR四国さんの

ホームページではこの下にもう 1 ページございまして、それは何かと言いますと、阿南から南の牟岐線の本数は大幅に減らさせていただきますと、そういう掲示がこの下にございます。その代わりに、これ日本初と言っていいですよ。

**【P 委員】**

そうですね。

**【会長】**

日本初のエポックメイキング（画期的）なことをします。室戸・生見から大阪へ走っている高速バスの一般道走行区間を乗り降りできるようにして、かつ阿南駅にそのバスを一旦立ち寄ってもらって場合によっては阿南駅から JR に乗り換えてもらうこともできるし、そのまま大阪に行くこともできると。逆に大阪からきた高速バスを阿南駅に一旦止めて、そこで徳島駅から来た JR のお客さんを徳島バスの高速バスに乗せて県南の海岸線沿いを走ると。

これ、嬉しくて涙が出るくらいなんですけれど、日本で初めてなんですよ。というのは、昭和の頃に名神高速道路と東名高速道路ができて、JR さんが高速バスを走らせることになったと。で、JR さんそのころ国鉄なんですけれども、国鉄がバス会社を作って走らせると。バスは非常に大きくて立派。で、その立派なバスが、大阪の千里インターチェンジで降りて大阪市内まで走ってくるときにお客さんを乗り降りさせてしまったら、地元の阪急バスや阪神バスが倒産してしまうだろうと。そういう危険性があったので、JR さんには我慢していただいて、高速道路へ乗る前はお客さんを乗せるだけ、高速道路を降りるとお客さんは降ろすだけですよというように指導がかかっていたそうなんです。これをクロズド・ドアシステムというそうなんですけれども、それを徳島バスさんと国土交通省さんでずいぶん議論していただきまして、今回の JR 牟岐線のダイヤの整理と同時に、日本で初めてクロズド・ドアシステムの解消、何十年かぶりにそれが始まるということで。このパターンダイヤ導入のすぐ下についているページに、そのことが載っていました。もちろん阿南から南の人口の状況・高齢化の状況を考えると、なかなか牟岐線が長い区間でありまして、気象条件による運行も厳しい区間であったりするので、無理は言えないのですけれども、バスと鉄道が、今どきの言葉で言えばコラボレーションですよ。きちんとコラボレーションして、そこに住んでいる人の利便性を損なわない、多少は間引いてるのですけれども、そういう形でやっていきたいと思いますということが四国の右下で始まったということと一緒に喜びたいと思います。

牟岐線のパターンダイヤに話を戻しますけれども、このような形で分かりやすいダイヤになりましたので、またバスのダイヤも事務局と相談して、バスにも分かりやすく乗れるように、そういうふうなことを目指していきたいなと思いますので、一つよろしくお取り計らいいただきますようお願いいたします。

以上、私の方から報告を一つ出しましたけれども、そういうことでよろしく申し上げます。

**【事務局】**

事務局の方から改めてになるのですけれども、最後のスケジュールの前に一つ申し上げさせていただきます。先ほど公共交通マップの修正の話で、10日間程度で技術的な対応が可能な分についてはおっしゃっていただければ対応させていただきますという話をさせていただきましたが、その修正したものにつきましては、会長一任という形でお願いさせていただきたいのですが、いかがでしょうか。

**【会長】**

わかりました。委員の皆様よろしいでしょうか。

**【各委員より異議なしの声】**

**【会長】**

では、そういう形でよろしく申し上げます。

はい。続いて議事の方には事務連絡という形になっているのですけれども、来年の開催予定や計画についてよろしく申し上げます。

**【事務局】**

会長さまはじめ、委員の皆さま、長時間にわたりご審議いただき誠にありがとうございました。

**【事務局より来年度の開催予定等について事務連絡】**

**【会長】**

はい。ありがとうございました。次回は7月に皆様とお会いしたいと思います。  
それでは長時間に渡りお疲れ様でした。

—午後3時35分閉会—