

令和元年度 第2回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日 時】 令和元年 11 月 20 日（水） 午前 10 時から
【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、宇都宮委員、西照委員、坂尾委員、
橋本委員（代理出席）、長谷部委員、孫田委員、松村委員、宮城委員、
明星委員、山本委員

（以上 13 名）

- 【会 次 第】 1. 開会
2. 委員委嘱・役員選任
3. 議題
 (1) 地域公共交通に関する市民アンケート結果
 (2) 小松島市地域公共交通網形成計画における
 指標点検（中間年次）について
4. 報告
5. 事務連絡
6. 閉会

【会議概要】

午前 10 時 開会

【事務局】

【事務局より配布資料の確認・委員の委嘱・役員の選任について説明】

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。会長よろしくお願ひいたします。

【会長】

皆様、おはようございます。私、小松島市役所来るときに必ず鉄道使ってくるのですが、汽車に乗っているお客さんの会話を聞いておると、「このごろ汽車混んでますね。」って言うんです。この「混んでいる」というのは相対的な感覚でありまして、都会の人であつたらラッシュアワーの状態を「混んでいる」と言うのだと思うのですがけれども、徳島の方々の混んでいるというのは「座れない、座席が大体埋まっている状態」というのが、多分「混んでいる」という感覚なのだと思います。

バスは徳バスさんの運転手さんが、お客さんが乗ると必ず「お座りください。」って言い

ます。立って乗りたい、しゃべりたい高校生にも「空いてる席を見つけて座ってくださいね。」という案内を必ずしています。鉄道はなかなかそういうところまでのご案内はいただけないわけなのですけれども、みんな座って利用するというのが一般的なのだと思います。

それで、定員というのが公共交通機関にはありますよね。ちょっとインターネット使って調べてみたのですけれども、普通列車の場合は吊革の数と座席の数の合計が定員の数なんだそうです。で、特急列車の場合は座席数が定員なんだそうです。そういう設計をしているのですね。改めてなんですけれどもバスの定員というのは座席の数なんですかね。

【A委員】

定員というのは車両によって異なってきます。

【会長】

車両によって定められていると。では、そのバスにおいて「混んでいる」という感覚はどうでしょうかね。大体定員の何十パーセントくらい乗っていたら混んでいるんだなという感覚が生じるのだろうか。

とは言ってもタクシーを含めて、事業者の皆さんは商売でされているわけなので、少しでも利益の確保につながるような話し合いをしていきたいなとは思っています。

で、同じように他の市町村でも、地域公共交通活性化協議会というようなものも行われているわけなのですけれども、話し合いの材料がないところが結構ありまして、例えばJRとデマンドバスしかない、こうなってくるとなかなかその2つの組み合わせでどうやって地域の交通ネットワークの維持に寄与していくかということになってくると少し材料が足りないという地域もございます。

色々な状況を抱えて徳島全体を見回しますと非常に厳しい地域もあるわけなのですけれども、まだこの小松島、阿南、そして徳島市を中心とする地域においては、公共交通をまだみんなでもって利用して維持できている環境にあるのだというのが正直なところなんです。

この会の目的というのは最初から申し上げておきますとおり、徳島の自動車の文化、車に乗ってどこへでも自由にいくという文化を、少しずつ時間はかかるけれども、公共交通を使って行動するんだというように変えていくための長丁場の会議なのだと思います。

今回皆様に再任いただきまして、また2年間、色々な議論を深めてまいりたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

で、今年度の開催予定からいきたいと思ひのですけれども、7月に皆様にお集りいただきまして、市民アンケートの実施、それから施策の実施方針というのをご議論いただきました。これ7月17日のことでもございました。今日は2回目でもございました、前回決めていただきました市民アンケートですね、この公共交通に関しまして市民の皆様方がどのように評価をしていただいているかというところを確認したいと思ひます。

わたくし、冒頭申しましたように、少しずつ便利なものというふうにも思ひていただきまし

て、皆さんが公共交通ネットワークを使っていただける状況に向かっていっているのかというところを、アンケート調査の結果で少し確認をしたいと思います。

それからもう一つ、2つ目の議題が用意されてまして「地域公共交通網形成計画の中間年次の指標の数値について」というのがございます。これはちょっとなかなかテクニカルなところもありますので、しっかり事務局からの報告を受けて考えていきたいというふうに思います。その他、報告も用意していただいておりますので、大体11時30分くらいを目標に会議を進めてまいりたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

それでは、議題1、お手元の資料①をご用意いただけますでしょうか。「小松島市の地域公共交通に関する市民アンケート調査結果」となります。それでは事務局説明の方、よろしくお願いいたします。

【事務局】

【事務局より資料①地域公共交通に関する市民アンケート結果について説明】

【会長】

ご説明ありがとうございます。市の行政の仕事ですので、アンケートのターゲットにできるのは、市内にお住まいの方だけになってしまいます。公共交通は市民のためだけではなく、市外の方も利用されているし、県外から来た方が用務先に行くために利用する事もあります。最終的には、もう少し広げた議論が必要になってくる課題ではあります。当面、行政の方でお取りいただいた市民の方の考えをまとめていただきました。これが委員の皆さまの実感通りなのかなというところを、ご指名させていただきますのでコメントをいただければと思います。まず供給側から先にコメントをいただきたいと思います。A委員さんお願いします。

【A委員】

アンケート結果はこんなものかなと、アンケート前から感じておりました。数値化できていなかったものが出来たので、視覚的に実感できるので有効なデータだと思っております。事業者からすると、最後のページが重要だと思っております。「安全運転や丁寧な案内を心がけてほしい」。これも十分指導はさせていただいているのですが、ここだけの話、一部経験の浅い運転者もおりますので、案内の余裕がない運転者もいます。そこをどう強化していくのが課題になっております。

あと「公共交通は必要になるのでなくさないでほしい」。今、運転者不足でものすごく課題になっております。正直、自社路線については今後も減便していきたくらうと予測されます。やはり、運転者の数に応じた便数にしていかなざるを得ないと思います。画期的な運転者雇用策があれば教えていただきたいです。せっかくアンケートをとって利便性を向上させて収

支を改善するのはいい事なんですけれども、担い手がないというのが社内問題となっております。

今までの流れを言いますと、高速バス・貸切バスを縮小して赤字体質の路線を維持している状態です。高速・貸切の方に運転者1名をあてると、年間1千万から2千万の利益をあげます。路線バスは赤字です。いやらしい話をしたら、「運転者1名を路線バスにあてて、それだけの利益を保証してくれますか。」というところに経営者はなります。担当者は維持しようと必死なんですけど、やはり民営の会社ですので、利益をあげないといけません。高速バスの縮小はちょっと違うのではないかというのが経営者の視点です。

路線バスもなくてはならないとも経営者は言いますが、会社を維持していくためには利益をあげないといけないので、高速・貸切にシフトしているところはあります。運転者を雇用出来ないのであれば、路線バスを縮小していくしかないんじゃないかなという事もありながら、今後どう利便性を損ねない路線再編をしていくかが課題となっております。アンケートとはちょっと違うかもしれないですけど、こういう実態です。

【会長】

コメントありがとうございました。全国的にバス会社をみても、民営の会社はほとんど高速バスの路線を持ちながら路線バスもやっていたという現状にとりあえず落ち着いています。当初は、P委員さんもいらっしゃるなかで恐縮なんですけれども、いわゆるJRハイウェイバスが走り始めた時には、地域のバスのユーザーを取ってしまうんじゃないかという考え方があって、クローズドドアシステムが生み出されたわけです。とりあえず企業体として、高速バスの非常に利益率が高いところをご紹介いただきました。特に四国は高速バスに頼って県外に行く人が多いというのが実感です。ありがとうございました。では、供給側のP委員さんお願いします。

【P委員】

いつもお世話になっております。私の方からは関係するところを、まず1つは南小松島駅前への乗り入れでございます。日赤病院玄関前への乗り入れの満足度が非常に高いというのは予想されていたことでございます。南小松島駅前への乗り入れがどうなのかと非常に心配しておりましたけれども、今回のアンケート結果を見まして、非常にご理解をいただいていると感じました。バスと鉄道の結節点という事で、多数の方が少しでも利便性が高まっていると感じていらっしゃるようで、この取り組みが間違っていないと感じました。

それから牟岐線のパターンダイヤですけれども、回答者の属性にもよりますが、認知度としてどのくらいなのか。と申しますのは、今年の3月からという事で、まだそんなに時間も経っていないという事と、パターンダイヤと言ってもデイトタイムに限ったパターンダイヤなので、利用される方の利用目的による時間帯によっては、このパターンダイヤはまだ認知度が低いのか。と思っております。そういった面言えば、今あるものをしっかり

と皆様にお知らせするというのが、改善すべき点があると感じております。

徳島 - 阿南間がパターンダイヤになっているんですが、今年の4月から10月末までの実績で、対前年比の人キロで102%となっております。2%上昇しております。10月末で上半期という考えた方がいいと思います。9月末で消費税の改正がありまして、先買いが発生しております。運賃でみておりまして、運賃の中には定期券があります。定期券を皆さん先買いされるので、9月末に購入された方が多数いらっしゃると思います。そのため9月は100%を大きく超えて、10月はその反動で割り込んでいる結果になっています。また本年8月は台風の影響で阿波踊りが2日間中止になったほか、豪華客船のダイヤモンドプリンセスも寄港中止となるなどマイナス要因もありましたが、それらを押し並べると2%の増加となります。アンケート結果でも肯定的な意見をいただいておりますので、こちらの方をこれからも進めさせていただきたいと思います。

【会長】

ありがとうございました。個人の話になりますけれども、3月まで予定されている四国内の出張分の特急割引券を9月に全て購入しました。6ヶ月有効なんです。それで1,000円くらい節約出来ました。先買いを失敗したのがバスの回数券です。210円の14枚の回数券の値段が上がっていたんです。なぜ気がつかなかったのかというと、徳島市内の210円区間は消費税の改正によって変更されなかったんです。回数券も変わらないのだろうなと思ったから、回数券の金額だけ上がってたんです。しまったと思って、通勤に使いますので。バスの回数券は建前上、期限はあるんですよ。

【A委員】

路線バスはないです。

【会長】

たくさん買っておいても大丈夫なはずなんですけれども、回数券は建前上期限があって動いているものなので。消費税の影響もありますが、また1年間統計をとっていただいて、JRのユーザーさんが少しでも増えて、便利なものだと感じてもらえればいいなと思います。

次に、行政の側をお願いしたいと思います。今回の地域公共交通網形成計画は国の明確な指針があります。2つありまして、キーワードは、面的整備。いろんなところから交通のユーザーを集めて、用事があるところにスムーズに移動できるようにするという大きな方針が示されています。小松島市では議論にならなかったんですけれども、国の方針では私がいきました航空局まで入ってくるんです。もう1つは船舶を想定して、小松島市はあまり関係しなかったんですけど、香川県では、高松駅の前にある高松港から小豆島へ渡って、小豆島のバスと連携を組む。そういった2つの方針。既存の交通機関をいかに便利に使うかという方向性が示されて、きちんと解釈した上で事務局の方でこういった会議をもっていただいて

いるところなんです、H委員さん、それをやり始めて2年くらいなんです、何かコメントいただければと思います。

【H委員】

私の立場としましては、あまり公共交通網計画にはタッチしていないのでなんとも言い難いんですが、各市町村における交通体系に基づく形になりますので、先ほど会長がおっしゃられましたように船舶や航空機など、特に小松島市さんでは船舶等がありませんので、鉄道・バス・タクシーに特化した形でアンケートに基づいて網計画を策定されるのが現実的であると思います。網計画に基づいて住民の方の便利性向上に向けて対応いただけるのであれば、アンケートを実施して網計画策定の参考になさるのもいい方法かなと思います。

【会長】

ありがとうございました。次はユーザーにお願いしたいと思いますが、高校の先生は委員になってないんですね。ユーザーのターゲットとして、資料の1番最初のグラフを見てもらうと分かると思うんですが、免許をまだ取得していない層。うちの大学でも若者の車離れが多くて、入学時に免許を持っているのが半分以下なんです。受験勉強で忙しかったという話も聞くんですけど、1年生で5割、就職する時に全員持って、企業とかに履歴書の1行目に自動車運転免許証ありと書くのが一般的です。若いころからバイクとか車に関心は持たないようになってきております。

もう1つのターゲットは、免許証を返納される場合もあると思うんですけど、高齢社会です、高齢者をターゲットにして施策を打つ必要があります。出来る事なら、その中間層を、忙しいのは分かるのだが、車で直接行かないで、公共交通機関を使って経済活動してもらえたらいいなと思います。ユーザーの掘り起こしという観点から、B委員さんお願いします。

【B委員】

外れた質問になりますが、よろしいですか。1点だけ調査概要の中で、町別人口比率により無作為抽出して2千人の方に出されて、回収率が34.7%で694人の方から回答があったようで、回答者の属性という事で表が出ています。町別に無作為に抽出した時に、何人くらい抽出して何人くらい回答があったのか。それに対応した表を見れば、どこの町が交通手段としてJRやバスを多く利用しているか見えてくると思います。その辺りが見えていませんので、また検討していただけたらと思います。

利用する側として、社会福祉協議会のお世話をさせていただいていますが、福祉に携わるという事で高齢の方向けのイベントや介護予防の教室とか開催するのですが、来る手段としてJRやバスを使っている方が多数を占めていらっしゃいます。これからもそういう方が増えてくるだろうという事を考えますと、交通手段がもっと便利になって欲しいと思いま

す。先ほどA委員さんから話を聞いて、将来的に高齢者が増えてくる中で、便数を増やして欲しいという思いはありますが、それをするには運転者不足という問題をクリアしなければいけないという事で、将来どうなるかなと思いました。出来るだけ多くの高齢者が外出する機会を作るためには、交通手段が重要性を増してきますので、それを頭にいれて十分考えて欲しいと思います。

【会長】

ありがとうございました。町別の回答率が地域によって差があるとすれば、公共交通への期待度とか依存度を示す指標になるのではないかというご意見でした。データは残っているとしますので、とりあえずこの件は延期しますか。

【事務局】

委員さんがおっしゃられました件につきましては、町別のデータと6ページにありますような交通利用手段とのクロス集計で町別の実際に利用されている状況が見えてきますので、バックデータがありますので次回等にお示ししたいと考えております。それによろしいでしょうか。よろしく願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。私、「この公共交通を10年もたせたい。」とよく言っているのですが、10年経てば少し次の技術革新が見えてくる。最近、アメリカで自動運転車が人を轢きまして大問題になりました。何が原因だったかと言うと、ソフトウェアのバグなんです。人工知能とかを使って認識しているものがあって、人と認識すれば止まるというソフトウェアのはずなんですけど、まだ実験段階だったので、一般の道路には人がいない仮説でプログラムを組んでいたようです。そこを人が歩いたので、コンピューターがその他の物体として認識したそうです。その結果、ぶつかってしまったというわけです。物を見つけたら、すべからく止まるようにソフトウェアを組まないといけないはずなんですけど、まだまだ科学技術も進むのには時間がかかるようです。

なんとか10年もたせたい。鉄道は難しく、どんどん豊かになっている国で今走っているのは、ライトレールと言って小型の車両なんですけれども、それで地域の交通を維持していく。一方幹線部分の無人運転化も真剣に議論をされているところで、人の問題、高齢化の問題を技術やアイデアでちょっとずつ解決していかないといけないなと思います。では、C委員さんお願いします。

【C委員】

町別も分かるのだけれども、やはり年代別の60代、70代の利用者が多いなと思います。私も80歳半ばになるので、80代以上の回答が多いし、やはり女性の回答が多いと感じます。私いつも日赤病院玄関前で乗り降りするのですが、バスの乗り入れが多いので舗装が剥がれているように思います。この間ちょっと直してたんですけど、綺麗には直ってないようです。誰に聞いたらいいのかなと思って。

【事務局】

C委員さんの方からは、日赤病院玄関前のロータリーの舗装についてのご質問でした。以前の日赤との協議の中で、もちろん徳島バスさんとも協議を踏まえる中で、市の方にも話がありました。待合環境を、バス停の部分とロータリーを含めて、どのような整備をしていくか協議をすることとしております。もちろん運行に支障がないように、例えば水たまりがでやすい場所なども確認しておりますので、今は応急的な処置をしているだけだと思います。そういった要請も日赤病院の方からもありますので、今後は3者での協議も必要かなと思っております。協議が進行次第、まだご説明させていただくという事でご理解いただければと思います。

【C委員】

分かりました。いつも壊れているなと気になって、ちょっと直してくれているな。運転手さん非常にやりにくいだろうなと思っていました。乗り降りもやりにくいです。段差があって、降りるときにきちんと降りられればいいのだけれども、気になっていました。ありがとうございます。よろしくお願いします。

【会長】

ありがとうございました。国の示した指針通りに真面目に面的整備に取り組んで、いろんな結節点を作ったら、実はそれを支えるインフラが若干まだ地方の水準といいますか。面的整備で指示されたイメージというのは、例えば東京とか大阪のターミナル駅に比較的大きなバスターミナルがあって、そこから枝葉のように広がり利便性を確保しようというイメージがあって、夏に渋谷駅に行ったら、駅全体とそれに付随するバスターミナルを全部やり替えているという大変な状況でした。

都会の大きなところも高齢化社会を見据えて、乗り換えが容易になるように、極力階段を使わないとか、そういう工夫がなされているのが分かります。バス停なんですけど、ちょっと私迂闊でして、自分がよく使うバス停が固定されていまして徳島駅前、両国橋、文理大前、文理大西口、南小松島駅前、日赤病院玄関前、警察学校に行くときは大江橋。全部バス停が綺麗なんです。日陰があったり、バスが停車しても他の車が追い越せるようになっているところばかり乗り降りしていたんです。バス停の整備をというのは、アンケートにでているの

ですが、これは次の課題になると思うのですが、バスをどのくらい待てますか。皆さん、ちょっと想像してみてください。5分くらい。10分くらい。

【C委員】

10分くらいかな。

【会長】

バスってやはり10分くらいですね。10分から15分くらい。ただそれを設計しなければいけないんです。バス停にいる時間、裏話もあるんですけど、バスは10分くらいの遅れは許されているんですよ。

【A委員】

ぴったりには設定するんです。早発のリスクがあるので、若干遅延を想定したダイヤになりがちです。という回答でよろしいですか。

【会長】

皆さんイライラしていると、時間通り来ないというイメージを植え付けられるんですけども、実際はダイヤ通りに運転されても、3分から5分は待ついただく時間で運用されている。車が飛び込んで来たら困るのでまず安全に。お年寄りの方々から最低でもベンチはという意見がありますので、座れる環境。

もう1つは、暑さ、寒さ、風をしのげるものがあれば望ましい。そういう事で優先順位なんですけれども、人が乗り換えたり乗り降りするところは、今回のように日赤病院さんに協力していただいたり、JRの駅舎があって屋根があるところで乗り換えをしてもらおうと進めてきたわけです。事務局、協定路線だけでもバス停がものすごくたくさんありますよね。

【事務局】

協定路線と徳バス路線とで併用しているバス停もあります。実はこの仕事をするようになって、市内のバス停を全部自転車で回りまして写真を撮ってきました。上りと下りは1つとしてカウントした時に、市内にあるバス停の数というのが84か85だったと認識しております。協定路線と徳バス路線と共用というところまで分けられてないんですけれども、市内のバス停というのは百弱です。

【会長】

ありがとうございます。これを補完できるものがバスロケシステムなんです。ITを使ってバスの接近情報をコンピューターで知る。今日、このシステムについてO委員さんからコメントをいただくようになっています。アンケート結果の14ページ。「いまドコなん」こう

いう状況ですけれども、〇委員さん何かコメントがあればお願いします。

【〇委員】

バスロケーションシステムの「いまドコなん」なんですけれども、これ平成29年4月1日から運用しております、会長からもお話あったのですけれども、通常バスというのは道路の渋滞状況などによって結構遅れたりしますので、これを待つというストレスが非常に大きいと。このシステム「いまドコなん」を使っていただくと今バスがどこにいるかというのがわかりまして、「今自分がいるバス停に何分くらいで着きますよ。」という時間が表示されます。とまあ、非常によくできたシステムでして、県としても是非利用していただきたいなというふうに考えているのですけれども、まだちょっと周知が進んでいないという結果でしたので、これから引き続き頑張っていかなければならないかなと思っております。

【会長】

この仕組みなんですけれども、公共交通のユーザーのターゲットとしている高齢者にもっと使ってもらおうということが大事なのですけれども、これは難しいですね。コンピューターの仕組みの問題なんで、この問題だけは解決しないのかなと。

【C委員】

この「いまドコなん」っていうシステムはスマートフォンを持ってないといけないんですか。

【〇委員】

この「いまドコなん」なんですけれども、スマートフォンやいわゆる「ガラケー」、あとパソコンも大丈夫です。それぞれ使えるようになっているのですけれども、使いやすさという点についてはスマートフォンが一番使いやすいと思います。

【C委員】

私なんかは、時間はそこまで気にしないのですけれども、病院行くのに55号バイパス線に乗る時があるんですが、朝一番早い便で徳島駅まで行く際に、朝のバイパス（現国道55号）の渋滞がとてつもなくひどいです。県庁に勤務している人がそのバスに乗っているのですが、仕事に遅れるんじゃないかいつも心配しております。

私は病院9時に予約してるのに「これだけ渋滞していたら間に合わない。」と思うこともよくあります。バイパス経由便って着く時間が分かりませんもんね。スーッと行けるときもありますし。

【O委員】

日によって所要時間が全く違ってきますからね。特に雨の日は渋滞がひどいです。

【C委員】

事故があったからなのかは分からないのですけれど、そういう渋滞がひどい日があります。「いまドコなん」というシステムはいいんですけれど、早くバス来てほしいなと思う時はありますね。といっても待つしかないんですけれど。

【会長】

ありがとうございます。大学前も 20 時 37 分発が最終なんですよ。

【C委員】

大学は、学校始まる時間が早くなったんですか。

【会長】

はい。10 分早くなりました。それで、学生から苦情が多くあるのですけれども、その話はちょっと横に置かせていただきまして、先ほど言いました 20 時 37 分発のバスに乗るのですけれども、私この「いまドコなん」をパソコンにインストールしてまして、大体はバスが「4つ前のバス停」を出たら、自分の研究室のカギを閉めて、大学前のバス停に行けば間に合うという具合になっておりますので、パソコンでバスの現在地を確認しながら部屋を出る準備をしております。

でも、学生はあまり知らなかったですね。ですからもっと若い人、10 代の方にも知ってもらう必要があるのかなと。20 代から 50 代の層でも「知っているし、利用したことがある」というのは 10 人強ということですので、これもうちよっと宣伝していく必要がありますね。途中で一回システム改善されたと思うんですが、徳島市交通局の循環線にもきちんと対応するようになって、使いやすくなっておりますので、これを宣伝していくと。

これバスの乗り降りをする人が多い場所であれば、そのバス停にこの情報を表示できればいい話なんですよ。バス停に「3つ前の停留所をでましたよ。」と画面で表示すればいいんですけど、さすがにそこまでバスが走ってないのですね。そういう現状なんだと思います。

それから、公共交通というのは時間通り来るとというのが約束なんですけど、なかなかいろいろな条件が整わない場合もあると思います。JRさんも無人駅がだんだん多くなってきていて、工夫していただいているのは 30 分以上列車が遅れたときに駅の案内画面にその旨の表示がでる仕組みになっていたと思いますが、それでよかったですかね。

【P委員】

はい、そうです。

【会長】

30分以上遅れた場合は駅の案内画面に案内が出るという仕組みになっております。できれば10分遅れくらいになればね。

【P委員】

JR牟岐線は入ってないのですが、その他の線区については同じくスマートフォンやパソコンからのアクセスで、今列車が例えば何分遅れとか、どこの駅にいて定時で走っているのか、遅れがプラス1分など、そういう表示が出るようになっております。

【会長】

「ITを使って」という話もあるので、この問題ね、ターゲットを高齢者とした場合の施策としては、なかなかその効果というのはちょっと厳しいのかなというところはあると思います。

それでは、次に地元行政の方から、G委員さんお願いします。

【G委員】

率直に意見を言わせていただきますと、内輪をかばうわけではないのですが、アンケート結果内容を見る限りでは、なかなか100%満足するというのは難しいと思うのですが、不満の方をみると少なくなってきたのかなという印象を受けます。そういった原因については会長さんからもお話ありましたが、ニーズを把握して打てる手は打っているという印象は持っております。

例えば、日赤病院玄関前については全てのバスの乗り入れ、また南小松島駅前についてもほぼ同様、あとイオンモール経由便や羽ノ浦駅付近への経由ですかね、そういった分については当初からいわゆる協定路線でありますとか、徳バスさんの路線において打てる手については的確に打っているのかなというイメージはあります。そういった部分については、おそらく利用されている方からしたら目に見えて利便性が上がっているのが分かっている、分かりましたというようなことが、このアンケートの結果かなというようには感じております。

こういった地域公共交通活性化協議会を通じて、JRさんのパターンダイヤの導入や、バスを南小松島駅前に乗り入れたということで、私個人的に思うのは、これから発展性をもって、バスとJRさんの連携を深めていくということが図りやすくなったのではと感じておりますので、どんどんこういった協議会の中で議論・協議をいただくことによって利便性はアップしていくし、市民の方の認知度や評価も上がっていくのかなと思っているというの

が正直なところでございます。以上です。

【会長】

はい、ありがとうございました。

多様なお意見を頂戴しまして、今後の改善に寄与するアイデアなどが出てまいりました。どうもありがとうございました。

それでは、次の議題にまいりたいと思います。資料②をご用意ください。指標というのは色々難しいところもあるのですが、とりあえず、中間年次の指標について説明をよろしくお願いいたします。

【事務局】

**【事務局より資料②「小松島市地域公共交通網形成計画における
指標点検（中間年次）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。この中で是非とも頑張っていけないといけない項目としては、バス停の改善というのがあるわけなんですけれども、なかなか経済状況が厳しいところであちこちに寄付を頼みに回るのも心苦しいところなんです、これN委員さんにお伺いしたいのですが、例えば地元で商売されている方からバス停にベンチの寄付をいただいて、ベンチの背もたれに企業名を入れる。また、地元のお医者さん、お医者さんも広告規制があつて厳しいのですけれども、こういったバス停のベンチの背もたれに「〇〇医院寄贈」と小さく入れるとか。そういったことについて可能性というのはあるのでしょうか。

【N委員】

はい、可能性はあるといいますか以前はそういうことで、やっていたこともありました。たしかうちの会社もさせてもらってた記憶はあるのですが、のちのち管理ができなくて、ベンチがバラバラになって、「どうにかしてください。」と。企業名が入っていたので、うちに連絡がきたということもありました。

【L委員】

徳島ではないのですけれども、県外の方で高速バスに広告入れて、その広告料でベンチなどの維持をしているというのは聞いたことがあります。

【会長】

そういう意味でこの「アドプト」という言い方で出ているのですけれども、管理も含めてご寄付いただくという制度ですね。それとか、地元の婦人会が手編みで座布団作ってくだ

さってるのですかね、市役所前のバス停は。そろそろ入れ替えないといけないですかね。

なにせ色んな工夫を凝らしていく必要があるのかなと。ただベンチも野ざらしですね。どうしても傷みも早いということもあるのかなと思います。

これ、指標数値の提示がありまして、達成度の数字から一番遠いのがバス停の改善ということだったので、今挙げさせていただきました。この目標数値に向けて色々な施策を進めていくことにしたいと思います。よろしくお願いいたします。

はい。それでは、次第4の報告に移りたいと思います。資料③-1、③-2になります。これ別々ですか。

【事務局】

別々でお願いします。

【会長】

では別々でお願いします。資料③-1「ダイヤ改正について」ですね。じゃあ、お願いします。

【事務局】

【事務局より資料③-1「小松島市協定路線のダイヤ改正時期について」について説明】

【会長】

はい、ありがとうございました。ということでございます。

先ほど挙手でアンケートとらせていただきました。バスを待てるのは15分かなという流れができましたので、鉄道との乗り継ぎとのダイヤの工夫を進めていきますと。そのために時期を少し、半年ほどズラすということです。何かご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

はい。それでは、先ほど話題になりました資料③-2の「いまドコなん」についてよろしくをお願いします。

【事務局】

【事務局より資料③-2「いまドコなん『とくしまバスナビ』の使い方」について説明】

それでは、お手数おかけしますが、チラシの中身につきましては、作成元であります、〇委員様にお願いできればと思います。よろしくお願いいたします。

【〇委員】

資料③-2 なんですけれども、先ほどの市民アンケートの方にあっただのですけれども、「知っているけれども、使ったことがない。」という方の中には、「使い方が分からない。」という方もおられるんじゃないかなと。実はこの「いまドコなん。」なんですけれども、こちらの方に「使い方」ということで書いてあるのですけれども、「コツ」というか「慣れ」が必要でして、一旦慣れていただくと非常に分かりやすいのですけれども。特にこの裏面の「今走っているバスの現在地」を知る方法が、この裏面の左側の図になるんですが、非常に表示が小さくてなかなかお気付きになられない方がおられるという声が、アンケートなどでも寄せられたそうですし、我々の方にもあったものですから、せっかく知っていただいているのであれば使っていただきたいということで、今まで「使い方の案内」というものがなかったので、今回改めて作らせていただいたところです。

一度案内を読んでいただいて、実際スマートフォンを触っていただくとおそらく2回目からは使えるようになるんじゃないかと思しますので、委員の皆様もまた読んでいただいて、ご近所の方であるとかお友達の方には是非ご紹介をお願いできたらと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。

学生が「お小遣いあげるから」っておばあちゃんに呼ばれたとブログに書いてまして、「どうしたの。」って聞いたら「スマートフォンの使い方教えてほしい。」って。

やっぱりスマートフォンをいきなり持たされて感覚的にできるのは若い世代、デジタルネイティブの世代（小さいころからパソコンやインターネットに慣れたんで来た世代）なのでしょうけれども、少しずつでも普及を図っていきたいと思います。

これ事務局さん、どうやって配るのですか。

【事務局】

市としましてもこの案内チラシにつきましては既に市のホームページに掲載しているほか、市民生活課窓口においても設置させていただきまして、無料優待の手続きに来られる方などに案内をさせていただいているというところがございます。

【会長】

はい、じゃあそういうふうに取り組んでまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

これで、一応用意された議題は以上なんですけど、今日ご参集いただいた方の中でまだご発言いただいている方から何かコメント等ありましたら。あるいは全体通じまして何かございましたらお願いしたいと思います。どうぞ。

【N委員】

市民アンケートをみても、これまでの皆様の取り組みが認知されてきたというのがよく分かります。資料②の目標数値に対する中間年次の値がまだちょっと開きがあるということで、スピード感を持って、例えば「いまドコなん」であるとか、せっかく作成した「公共交通マップ」であるとか、日赤さんとかJRとの接続点であるとか、イオンモール経由でもできたので、もうちょっと宣伝にある程度予算を投じてやった方が、早く利用が増えるんじゃないかなと。そうしたら徳バスさんも儲かって路線バスの維持もできるんじゃないかなと思います。なので将来を見据えて、何もかもが「減少」の時代に入っていくので、そのあたりは上手にやらないと地域公共交通なくなってしまうということなので、まずは利用者を増やすのにスピード感を欠いたら間に合いませんので、市民の方・行政・事業者の方が協力して広めていけたらと思います。以上です。

【会長】

はい。ありがとうございます。冒頭申しましたように、徳島・小松島地域の車文化を変える取り組みは非常に時間がかかるということは論を待ちませんが、そんなことを言っていたら、今ご指摘があったように「しぼんでしまいますよ。」という話ですね。

なおかつ、公共交通を支えていただいているのは民間の企業であるJRさんと徳バスさんであるということも事実でございます。財政措置についてはどなたに聞くのがいいですか。じゃあ、どうぞ。

【G委員】

あの「まち・ひと・しごと」でありますとか、小松島の活性化という部分については、当然人口が減ってきているということに対する対策を打っていくということになるんですが、そういった中でも、公共交通を利用されている方というのが若年層とお年寄りということで、これは構造的な問題であろうと思います。そういった中で施策というのは当然、公共交通の維持・確保という面から言えば、新たな施策というのは当然必要であるという観点も当然私自身も持っておりますし、市の施策としてやっていくべきものはやっていくのがベストであろうという考え方はもっておりますので、そういった認識でございます。よろしくお願ひします。

【会長】

はい、よろしくお願ひしたいと思います。

そうしましたら、次回の予定も含めまして事務連絡に移りたいと思います。

副会長よろしいですか。コメントは。

【副会長】

大丈夫です。

【会長】

今日はいいそうです。はい、ありがとうございました。では事務局にマイクをお返しします。

【事務局】

【事務局より事務連絡】

それでは、以上をもちまして、令和元年度第2回小松島市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。委員の皆様、長時間ありがとうございました。

— 午前11時45分 閉会 —