

令和元年度 第3回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日 時】 令和2年2月12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、大西委員、日下委員、西照委員、坂尾委員、田村委員、徳田委員、橋本委員、長谷部委員、平野委員、孫田委員、松村委員、宮城委員、明星委員、山本委員
(以上18名)

- 【会 次 第】 1. 開会
2. 議事
(1) 前回協議会での指摘事項
(市民アンケートに基づく外出手段の町別クロス集計について)
(2) 路線バス乗降調査結果について
(3) 地域公共交通網形成計画における施策の実施方針について
3. 報告
(1) 小松島市協定路線に係る経費のキロ当たり単価の算出方法について
4. 事務連絡
5. 閉会

【会議概要】

— 午前10時 開会 —

【事務局】

【事務局より事務連絡・配布資料の確認】

以降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。今年度第3回の活性化協議会でございます。

私、小松島に来るのに今朝徳島駅から、徳島バスさんに乗ってこようか、JRさんに乗ってこようか、どっちでこようかと考えたんですよ。事業者さんの方で分かりやすいダイヤなどを工夫いただいて、「ああ、選択肢が増えたなあ。」と正直思いました。結論はですね、ポケットの中に小銭が入ってまして「バスの回数券を忘れた。」と。単にそれだけなんですけど、JRで来ました。

それで、徳島駅なんですけど、最近一週間くらいの間に徳島駅行かれた方いらっしゃいますか。誰も行かれてないですかね。それで写真を撮ってきたんですけど、駅の1階のロビーでお雛様を飾ってくださっているんですよ。ここからバスに乗って行ったら勝浦町の坂本というところまでバスが通じているんですけど、そこで勝浦町全体ではひな祭り売り出して外からの人を集めているわけなんですけれども。もう何年も続いているイベントなんです。今度徳島駅行ったら、あれ3月くらいまでやっているんですかね、是非ご覧になってください。

考えれば考えるほど「深い」お雛様が並んでいます。というのは、紙細工でホテルクレメントを建てているわけなんです。その前側にプラレールっていう子どものおもちゃの線路が置いてあって、クレメントの紙細工の前におもちゃの新幹線車両が1両置いてあるんですよ。何を引っ張っているのかな、客車引っ張っているのかなと思ったら貨物車を引っ張っているんですよ、新幹線が。「ああ、なるほど。」と。新幹線にお客さんだけじゃない機能を求めて作ったらという考えなのかなと。それが、U字型の線路なんですよ。U字型の一方が橋脚があってそこで事切れてる。これは何を意味しているのかなあと。今、四国新幹線の構想では、坂出のところの瀬戸大橋を渡ってくるという案が構想の一つとして提案されて、計画の議論に乗っている最中だと思うのですが、何故かレールがそこで事切れて繋がっていない。逆に徳島から反対側にU字型の線路がありまして、その終点には駅があるんですよ。その駅の名前が「阿波勝浦」という駅なんです。駅名標が立っていて、「JR」とは書いていないんです。「KR」と書いてある。「あ、勝浦レイルウェイだ」と。駅名標の姿はJRのものと同じなんですけれども、そういうものがありました。

そういえば、勝浦町の仕事をお手伝いさせていただいた時に、鉄道の構想はやっぱり昔あって、今の幹線道路沿いに鉄道を通そうという議論がされたのですけれども、なかなかどこまで繋ぐのかという議論が難しく結局実現しなかったというお話を聞かせていただきました。

この徳島駅の展示で昭和28年ころの「御殿びな」が話題になっているのですけれども、このプラレールを使ってお雛様飾りをされた方は、色々なことを考えてされたんだろうなと思いを馳せながら、今日、短い時間だったんですけど、それを眺めて写真を撮ってきました。皆さんも徳島駅のこのお雛様、なくなってしまうことが決まっている駅前のデパートを訪れる際などに是非ご覧になっていただけたらいいかなと思います。

それでこの話はやっぱり、公共交通というのは使う人がそれぞれの思いをきちんと伝えて、比較的安い運賃ですけど、それを自分で支出して公共交通を支えていくということが地方では大事なんだなと思う話題であります。

それで、今日は議事に入る前に2点報告事項が私の方からございます。まず、1点目ですが、名義としてはこの協議会ということになるので、日本計画行政学会という学会がありまして、学会というのは大学教授などの学者の集まりなんです。その学会が2年に1回「計画賞」という表彰をすることになっています。今まで徳島で、その計画賞にノミ

ネットされて、賞を受賞した計画というのが2つあります。1つは、今はちょっと活動が下火になっているんですけども、一步会という環境NPO法人が徳島にありまして、その方が遍路道にポイ捨てのゴミが多い。でもポイ捨てのゴミではなくて、家電製品なども捨てられているという現状を見ておられて、学生や地域の人々を巻き込んで清掃活動をしよう。その遍路道をお遍路さんが通った時に不快な思いをさせないでおこう。そういう考え方の下にNPOの活動を続けてきた。その活動が四国全体に波及して、あちこちの遍路道をきれいにしようという動きができてきた。そういうのを文章にまとめていただいて、その活動が首席、すなわち第一席をとったのが、ちょうど今から10年前になります。今から8年前は、中心市街地活性化の課題に積極的に取り組んでいる徳島経済研究所、ここが第2席を取りました。これは徳島マルシェ、新町川沿いで日曜日にやっている、これが第2席。

それで、6年前は徳島ではなくて、高松丸亀町商店街。ここが商店街独自で問題を解決するために、街区の整備を行政にきちんと提案して整備しました。高松丸亀町の商店街に行かれたことがある方もいらっしゃると思うんですけども、非常ににぎやかな街が形成されている。にぎやかな街が形成されているんですけども、話の胆(キモ)は、商店主から一旦土地を商店会に渡してもらおう。その結果、ビルを建てるんです、そこに。ビルを建てて一階の商店街のところにはお店がいっぱい入る。2階にも他所からテナントを持ってくる。3階と4階はお医者さんなんです。5階・6階が住居なんですね。「誰が住む部屋ですか。」って聞いたら、お年寄りが住んでいる。買い物が不便になったお年寄りの方が上下移動するだけで、生活の糧が確保でき、お医者さんもすぐにあるという「街」を作ったわけなんです。でもお医者さんと街区のマンションはアーケードの上ですから、下からは1階を歩いていけるだけでは上は全く見えません。そういった工夫をされたのが、第2席を6年前にとりました。

それで、来週2月21日になりますが、発表の名義は、すいません、私ここで了解をとらなければいけないんですが、「小松島市地域公共交通活性化協議会」。この団体が作った計画を発表するということになっております。この計画はこの協議会で議論して作ったということになっているんですけども、審査の対象になるのは「小松島市地域公共交通網形成計画」、すなわち、バス交通網の面的整備を中心としたこの計画、そしてそのプロセスを評価してもらいます。学者の先生たちに東京の日本大学を会場として評価してもらうのですが、それに誰が発表に行くかというのは市の事務局の方でやっていただきます。もし上位の成績を取ったら、新聞にも大々的に載るかもしれません。

今は色々なところで、地域公共交通の活性化というのが考えられています。例えば富山県の富山市。ここは富山駅から富山港へ向かうJRの線路が一旦廃線になったものを市が譲り受けて会社を作ってそこに「ライトレイル」というんですけども、高知の街を走っているような路面電車の現代版と思ってください。それを走らせている。工場地帯と住宅と学校を結ぶっていうことをやったのですけれど。

小松島も徳島もそういうきっかけとなるリソース(資源)というものが無いので、なかなか

かそういう目立った地域の交通の活性化というのは非常に難しいのですけれども、ちょっとでも今ある事業者が提供してくれているバス・タクシー・鉄道というものをみんなで使いやすいにしましょう、そういうプロセスを踏みました、非常に苦しい中でも頑張ったんだということをアピールしてきてもらいたいと思います。

もう一つが、これは今日の会議の終わりの方でお願い事になるのですけれども、今度は年度が変わりまして、4月29日に同じ計画行政学会が徳島文理大学でシンポジウムを計画しています。非常に小さいシンポジウムになる予定なんですけれども、この協議会をはじめとして、四国の右下の交通がどうなっていくのが一番いいのかということ学者の先生を交えて、実務をされている方々を招いて議論をしたいと思っております。その実務家の方々にご協力をいただきたい方々がいらっしゃいますので、すいませんが、今日会議が終わりましたらご都合を伺いますので、若干のお時間を頂戴したいと思いますのでよろしくお願いいたします。

それで、今日なんですけれども、会次第をご覧になっていただければと思います。議事として資料①・資料②の報告事項ですね、市民アンケートの結果、バスの乗降調査の結果があります。今日の議事のメインは議事の(3)地域公共交通網形成計画における施策の実施方針、これに関しましてご意見を伺う時間を取りたいと思います。

それから、次第3の報告については、一応今、協定路線を徳島バスさんに持っていただいておりますので、これの経費の考え方について報告をいただきたいと思います。

それでは、議事の(1)(2)についてまとめて説明を事務局にお願いしたいと思います。

【事務局】

【事務局より資料①市民アンケートに基づく外出手段の町別クロス集計結果、
資料②路線バス乗降調査結果について説明】

【会長】

はい。ありがとうございました。皆様方のご協力とお知恵を借りた事で、まだまだ足りないんですけれども、公共交通の色々な面での利用が進んでいるのが分かると思います。何かご不明な点がございましたら、先に事務局に聞きたいと思いますが、ございませんでしょうか。

【C委員】

皆様のご協力のおかげでバスの利用がだんだんと増えていると思います。小学生の利用が増えたという事だったんですが、平成28年度が624人で今年度が911人で約300人増えたという事で、一番貢献したのが小学生の増加なのでしょうか。貢献度の割合というのがあれば教えてください。

【事務局】

事務局でございます。徳島バスさんの路線の624人から911人への増加についての小学生の貢献度という部分になるんですけども、元々小学1年生と2年生につきましては、教育委員会が登下校のスクールバスを走らせておりまして、それが30人少々の利用だったと聞いております。細かい数字は持っていないので申し訳ないです。仮にその分が行き帰りバスに乗ったとして、乗降で言いますと行きと帰りで30人ずつという形になりますので、60人の増加ということになります。この2百何十人増えたというのは、和田島線とか南に行く横須や金磯を経由する便というのにも、時間帯によっては小学生が乗る場合もございます。小学生も一端としてはあると思うんですけど、小学生だけではなくその他の利用者も純増しているという認識を事務局では持っております。

【会長】

はい。よろしいでしょうか。子供さんの委員さんはいないんですけども、まずみんなで路線バスに乗って楽しいですかね、副会長。私が一緒に乗ると、「おっちゃん、席譲って。」と言われます。「おっちゃん、席譲って。」って言われても。若く見ているのかなと思ってます。どうですか。あまり市役所にはそこまで届いてないですか。

【副会長】

自分の経験で、たまに徳島バスに乗って、大林のバス停から競輪場前まで乗ったりするんですけど、その間ちょうど朝の登校の時間帯で小学生が金磯とかから乗ってくるんです。そうすると急に賑やかになって、「乗ってるんだな」と思いますけど、一部のお客さんは「やかましいんでないか」という印象を持っているのではという感じがします。随分前に、下校時間に当たったことがあって、一斉に小学生が5人も10人も乗ってきて極めて大騒ぎするんです。小学生がいる区間だけ凄く賑やかになるという印象です。結論からすると、子供達は結構喜んで乗っているのではないかと想像します。

【会長】

R委員さん、子供さんは大人が2人座る席に何人座れますか。

【R委員】

2人ですね。

【会長】

法令上はやはり2人。

【R委員】

子供だろうと大人だろうと定員は2名とっています。実際は3人で座られたりする場合もあると思うんですけど。

【会長】

一応法令上はどうなっていますかね、K委員さん、分かればお願いしたいのですが。

【K委員】

法令上で言いますと、普通乗用車でもそうなんですけど、大人2名のところに子ども3名という計算になっております。路線バスについても着座の時はそういう意識で座っていたいて構わないと思います。

【会長】

ありがとうございました。市役所の方と教育委員会と協働していただきまして、バスのマナーという「バスの乗り方教室」をやっていただきました。公共交通機関を使うという事は、こういう事なんだよというのを学んでもらうという事も大事です。親御さんが自家用車で送っていったら、こういう経験は絶対に出来ないわけです。いつまでも子供ではないので、中学生・高校生になって列車やバスで通学することになるわけです。

「おっちゃん、席譲って。」と言われたのは、低床バスに乗ってまして、お年寄りや子供を座らせてはいけない前の席、出口のすぐ後ろの席にいました。あの席は、子供さんは座らせてはいけないんですね。制限はないけれども、バス会社の方で「危険だから座らないでくださいね。お年寄りの方も座るのに段差があり上がらないといけないので、なるべく優先席に座ってください。」と案内をしていると思います。その席は少し高くなっていて見晴らしがいいので、子供さんは言ったのかなと思います。スクールバスを止めて路線バスで通ってもらう事に関して、メリットはいろいろあると思います。誠に御苦勞な事ですけど、南小松島駅で交通指導の先生が「きちんと並んで乗りなさいよ。」と指導してくれています。そういうリソースも使っていただいて、協力をしていただいている次第であります。他に質問点はございますでしょうか。P委員さんどうぞ。

【P委員】

会長が先ほどおっしゃいましたが、階段の後ろの席は子供は乗ってはいけないのですか。いつもは土曜日に俳句の会をしているのですが、1月は木曜日にしたんです。10時頃のバスに乗ったら、いっぱい乗っているんです。後ろを見たら空いているんです。私足がちょっと悪いので、階段が上がりにくいんです。そうしたら、私が座っていないのに運転手がバスを走らせたので、こけてしまったんです。そうしたら後ろの人が「大丈夫ですか」と言ってくれて、怪我もなく大丈夫でした。いつも運転手は注意してくれているんですけど、あの時

の運転手はちょっと。降りるときに文句を言いたかったんですけど、言ったらいけないと思い、「ありがとうございました」と言って降りました。後ろの席が空いていても、階段は上がらない方がいいなと思いました。前で捕まって立っている方がいいなと思いました。利用者の意見です。

【会長】

外国でバスに乗りますと、日本のバスがいかに安全運転をしているかというのが身に沁みます。着席確認など一切しないです。ドアを閉めてICカードをタッチしたら、すぐに出発するのが外国です。徳島バス路線も小松島市協定路線のバスをよく使うのですが、60歳近くになって椅子に座るのに時間がかかるんです。座るまで待ってくださるんですけど、「もう出していいから。」とバックミラーに合図することもあります。子供さんも後ろの5人席のところに座っても大丈夫ですよ。また学校の先生と協働しながら、空いている時は座ると。高校生ぐらいになると空いている席に座らなくて、運転手さんに相当言われないと座らないです。

【P委員】

みなと高等学園のところに全校生かと思うくらいたくさんの人が並んでいました。35人くらい。先生がきちんと誘導して乗せていましたけど、まだ乗れるようだけど「はい、ここまで」と言って、そのバスは発車して次のバスを待つて乗せていたんです。いっぱいになると危ないから先生がついて乗せているんだなと思いました。

【会長】

みなと高等学園は若干いろんな事情を抱えている人なので、そういう配慮もあるんだと思いました。ありがとうございました。この図の見方の補足ですけど、上りと下りで必ずしも数は一致しません。これは、時間帯によるわけです。別の路線に乗って帰ってくることもあるので、こういう表になるという理解でよろしいでしょうか。例えば目佐和田島線の休日なんですけど、同じ路線を走ってても上り便は14人くらいまで、下り便は3人くらいまでしかグラフがないですよ。これは共通して走っている区間があるので、その別の路線に乗るという理解でいいでしょうか。

【事務局】

上り便と下り便の数字が合わない件につきましては、必ずしもバスに乗って行った人がバスに乗って家に帰らないケースもあると思います。目佐和田島線で鉄道を使うケースは少ないのかもしれませんが、例えば徳島駅と南小松島駅間ですと、路線バスもありますしJRもあります。行きはバスで行ったけれども、帰りは終わる時間が分からないので迎えに来てという使い方もあると思います。上りと下りで結構差が出ているというのも特徴的で、ちょ

うどいい時間の便が無かったというケースやタクシーといった別の交通手段を使われているのかなと想像しております。

【会長】

ありがとうございました。C委員さんどうぞ。

【C委員】

利用者の年代別内訳で20代の人が35人から68人に増えたという事はイオンモール経由が理由なんでしょうが、60代の人が89人から38人に減ったのはたまたまなんですか。

【事務局】

乗客の方を調査員が目視で確認をしております。乗客の方に「あなた何歳代ですか」と確認しているわけではございませんので、あくまでも目視での年齢となります。今回日曜日全体の数字が落ちておりまして、結局他の年代でいきますと、ほぼ同じくらいです。60代だけ89から38と大きく落ちているという形になっておりますので、その原因分析までは今のところ出来ていない状況です。

【会長】

このデータの見方、いい方向にひとつまとめたいと思います。ダイヤ・路線の綿密な見直しによって、徐々に公共交通機関への移動が進んでいると思われまます。これは免許返納とかより高齢社会が進んだという事がバックグラウンドとしてあり得ると思います。

もう一つなんですけど、小学生が通学の足として路線バスを活用するというアイディアは、経済的にはいいと思うんですけど、教育委員会と連携しながら公共の足を使うマナー、ちゃんと詰めて座るんだよ。お年寄りがいたら、前の優先席に安全に座っていただいて、1年生だったらステップ上がれますよね。多分大丈夫だと思いますとR委員さんおっしゃってくださいましたけど、詰めて座りましょう。友達とは仲良くしましょう。喧嘩しないように。そういった取り組みを進めていきたいと思います。

この乗降のデータなんですけど、車からもう少し人を取りたいと思っているんです。1回当たりの負担額と時間のコストを公共交通と自動車と比べてみて、経済学的にいうなら安い方を選択すると思います。実は車の場合は、駐車料金とか1回当たりですので自動車税とかそういったものも計算に入れないといけないんですが、自動車を所有することによって満足するので、それは感覚的なものなので含まれていないんです。時間コストだけですと実際にはもっとかかっているんですけど、出した分だけで言えば、自動車の方が感覚的には勝っているのが一つの現状です。

それを解決するには、行動経済学という人間の気持ちを勘案した戦略が必要なんですけど、

いかにして鉄道やバスが現状不便だということを気持ちの中から取り除いてもらう工夫が必要なんです。そうなってくると、鉄道やバスの中の時間というのは、自家用車に乗っていれば隣や後ろで勝手な事をして感情の問題だけなんですけど、運転手1人で乗るという事は、運転に集中しないとイケません。スマートフォンを見ていたら違反点数ついちゃいますよね。他の事が一切できないんです。そういう事からすると、本当は公共交通機関を使う事は、休んでいただいたり居眠りしても大抵大丈夫ですよ。後は本を読んだり、私事ですけど、街の変化を感じるのが大好きなんです。それは気持ちの問題なんですけど、実際ものすごく価値があるんだよという事を訴えないとイケないんです。

不便さの問題というのは、面的整備ということではいろんな人が自宅の近くにバス停がある。そして公共の施設の近くにバス停がある状態を作っていくわけなんです。この検証作業を始めた時に、バス停のカバーエリアというのがありましたよね。半径500mでしたっけ。

【事務局】

バス停が半径300mで、鉄道が半径1kmです。

【会長】

それでもって人口の80何%をカバーします。という事を目標にして、路線とバス停の位置の見直しをしました。鉄道はお任せするとして、停まる場所やダイヤの関係で、バス停をこれ以上増やすというのはなかなか難しいと思います。高齢化すると、300m歩くの大変ですよ。特に雨が降っていたりすると。私も歩きたくないですね。300mというと、「大学西口バス停」から私の部屋までが300mなんです。コーヒーショップまでコーヒー飲みに行きたくないですね。そう考えると回り道するのも限界がありますから。県内でフリー乗降区間というのはないですか。

【R委員】

山間部の方に一部あります。

【会長】

山間部の方で。勝浦はないですよ。何線ですか。

【R委員】

ちょっと詳しくは。

【会長】

フリー乗降区間という制度があって、山間部で多いんですけど、東北の方は認可をとってやって、近づいてきたらバスの呼び鈴を何分ぐらい前には押してください。乗る時にはバ

ス停が無いところでも、バスが見えたら手を挙げればお停めします。そういったものを、もっと加速が進むと考えないといけない。フリー乗降区間を過ぎると、東北の方はどこに行きつくかと言いますと、温泉場なんです。新幹線の駅から街中を抜けて、フリー乗降区間を過ぎると、山の中の温泉場に行きつくという路線を生活路線として生かしていくためには、こういう事も考えないといけない。

小松島の場合、和田島の先に皆が行けるようなところを作れば楽しいのにとおもいます。自衛隊基地の見学の時はみんな乗るんですけど、そうではなくて日常的に何かあれば、地域公共交通網計画の選択肢の一つとして、デマンド交通というのがあるんですけど。デマンド交通は政治的受けは凄くいいです。けれども出ていくお金が半端ないです。今回小松島市で議論しているのは、今ある材料をどんどん使っていただく方向で考えていきたいとおもいます。もっと高齢化社会が進むのが明らかなので、車に乗れなくなる人の割合が増えるのも明らかです。そういった事への対応を事前に考えていくというデータが出てきました。こんなまとめにさせていただいて、議事③。今のデータも私の話も半分済んだので、今後の施策の実施についてお願いします。

【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における
今後の施策の実施方針について説明】

【会長】

はい。ありがとうございました。今後の方針として、ご提案をされているわけなんですけれども、何かご不明な点等ございましたら事務局より答えてもらいます。こういう方策で、みんなバスを便利と感じてもらえるようになるか。私いくつか提案をもらいまして、もう少しやらないといけないなと感じるところがございまして、10月に消費税が上がりました。地元のスーパーで、カードを出しているんです。あのカードを使って買い物をしたら5%割り戻しがあって、どのくらい便利に感じましたか。消費税増税の代わりにカードを使えば5%還元。現金で買ったものは、そのまま10%。ノーショック誘導政策で、中小企業じゃないと扱えないんです。個別にオーナーさんを持っているコンビニエンスストアは、ICカードを使って支払えば、5%還元。私、クレジットカードのICカードを持っていて、そのスーパーの買い物クレジット決済するんですけどもそのスーパーはそれ対象外なんです。

何をお伝えしたいかと言うと、現金から数字に世の中大きく動きつつあるんです。ポケットの中にお金を持たない。政府もそういう方向に動かしたい。コンビニ5%引き、増税緩和を機にやったわけです。なかなか浸透しない。特に徳島では。どうしてか。徳島の方は借金嫌いなんです。クレジットカードは借金だとおっしゃるんです。そのせいで、お金の電子化がなかなか進まないんです。でもお店は現金管理コスト、お店に現金を置いてそれを銀行に持って行くためのセキュリティのコストが日本は低いからいいけど、これがどんどん上が

っていったら現金を管理するコストは上がっていくわけなんです。確かに都会に行けば、全
てと言っていい交通機関が IC カードで利用できます。徳島はほとんど無いので、なんとか
お願い出来たらと。無いので、羽田空港に着いたら 2 日分の行動費を IC カードに入金して
まかないます。2000 円でいいかな。成田まで行ったら 5000 円かなとか考えて行動す
るわけなんです。

IC カードのメリットはたくさんあって、現金がソフトウェアで管理された数字になるん
です。という事は今行っている敬老パスの精算なども容易になるわけです。是非
今後、県に音頭取りをしていただいてやってもらいたい事が一つあります。敬老パスの共通
精算。徳島市営バスでは小松島の敬老パスを使えないですよね。徳島バスさんは全部使える
ようにして下さったんですね。徳島市営バスも使えるようにして、精算する仕組みを構築
していただきたいです。そうしたら、お年寄りのバスの利便性上がりますよね。まずそのた
めには、精算が大変ですよ。市同士で。ソフトウェアでやると一瞬で終わってしまいます。
そこで JR さん。高松と高知で IC カード使えますよね。

【A 委員】

高松だけです。

【会長】

高知の自動改札は。

【A 委員】

高知の自動改札機は IC は入ってないです。

【会長】

磁気の方だけですか。都会に行きますと、特急券も IC カードで買える。どんどん現金が
動かない方になっているわけなんです。キャッシュレス・ポイント還元事業は誘導政策なん
だけど、なんで交通機関の IC 化は補助金も貰えないんですか。国が現金管理コストを減ら
そうという方策を打っているのに、なんでバスの中の精算機を IC 化するのに助けてくれな
いんですかね。

【R 委員】

ゼロではないんですけど。

【会長】

多少なんですけど、もう少し推進してもらえそうな訴えをしていかないといけないと
思います。乗り継ぎ環境なんですけれども、観光協会の方と話を、「日赤病院の中には

コンビニがあるんだけど、南小松島駅にコンビニ1軒出来ないかな。」と言っていました。誰がやってくれないですかね。パン屋さんはあるんですよ。あのパンさんは歴史があるんですよ。JR 四国との関係はものすごく密接で、お菓子やパンを扱うのは車両の中でも食べてもらえるんです。徳島駅にコンビニありますよね。阿南駅の1階にもコンビニはあったんです。鴨島駅にもあるんです。これは怒られそうなんですけど、できれば乗車券の委託販売もやったらと思います。高速バスの切符はコンビニの機械で買えますので、そういった世界にいけば、仕事を作る事も大事なんだけど人件費は高いので、効率化をしないとイケないと思います。高松駅はIC定期券、展開のご予定は。

【A委員】

徐々に。

【会長】

徐々に四国の主要都市に展開していただけると、いろんなメリットが出てきます。確かに規模の経済が必要なんだけど、ソフトウェアを共通化する事などで導入コストを下げることを考えていけば、敬老パスもこれになって、今阿南から外に出る時に補助対象じゃない区間もバスの中でピッとかざせば、いくら引き落としたかすぐに出る。そういう便利さを上げていっていただけたらと思います。乗り換え所要時間ももの凄く大事で、どのくらいうまくいくか分からないんですけども、若い世代はグーグルマップを使います。グーグルマップ上にバス停を落とし込んでいるんですね。今、「いまドコなん」を運用していますけれども、それを連携していく。Yahoo!路線やNAVITIMEとやっているんですけど、バス・電車のダイヤなんかを検索できるように工夫をしていただけたらと思います。

それから今日出ました地域活性化インターチェンジなんですけれども、重要な問題として、小松島の方々の高速バスの利用状況を別の会議でお伺いした事があるんです。ご自身で松茂まで運転して行かれる方が多いんです。どうしてかと言うと、駐車料金が安いし、夜に帰って来て家族に迎えに来てくれと迷惑をかけたくないので、日帰りとかだったら松茂の駐車場に置いておく。そこから大阪行きのバスに乗る。そういう利用の形態が多いそうです。これは路線の選択もあるんです。小松島市内まで来ている高速バスが今7便しかない。松茂まで行けば60便くらいあって、時間も自由に選べるし席の確保も容易だという事でそういう使われ方をしていると思います。小松島にインターが出来ると、これから準備を始めないといけないんですが、駐車場を整備して、そこから高速バスに乗っていただけるような環境を確保していく必要があります。それを上手にやったのが瀬戸内バスです。しまなみ海道が走ったので、バスを一旦橋から降ろします。インターチェンジの中に高速バスと島内の路線バスのバス停を置いて、そこで乗り継げるようにしたんです。島内の路線バスは、橋が架かるまでは港を中心とした経路だったんです。当然フェリーが入ってきますので。しかし、港は機能を徐々に低下させていきます。インターチェンジが島の外から来る人の入り口に

なってくるので、そこへ路線を段階的に変えていく。そういった事をされているので、小松島はとりあえず現段階で、日赤病院と南小松島駅、それと徳島駅へ向かう路線として整備して、一生懸命やってきたんですけど、インターチェンジが完成するまでに徐々に段階的に整備をして、準備を進めていかないといけないと考えます。概ねこの方向でいきながら、事務局にお伺いしますが、この方針は何年間の話ですか。

【事務局】

今の計画期間が令和3年度までになっておりますので、来年・再来年度の計画という事で資料はお示しさせていただいております。

【会長】

それを超えると、こういった世界に入っていくとなかなか難しい。小松島の計画には出てこなかったし必要ないんですけど、JRさんが運転手の養成がなかなか難しい。バスもそうですよね。ドライバーの養成はもの凄く大変なんです。今人口減少で若い労働力と言うのが不足している。双方とも団塊の世代の退職時期を迎えていて、公共交通について今は我々ユーザーを中心に話をしていますが、担っている方々も非常に厳しい環境におられるわけです。

南小松島駅にも貼ってあるわけなんですけれども、いわゆる末端区間と言っていいと思うんですけど、早朝や深夜でほとんどユーザーが実績としてない区間の大量輸送機関としての鉄道は、もういいんじゃないかという事で今回3月14日のダイヤ改正ですと南の方とか徳島の西の方は、早朝深夜の鉄道はダイヤから消える事になっています。

そういう事を考えた場合の例えばの話をします。高松駅のマリンライナーの朝一番は4時台ですね。これは、マリンライナーにする時に議論があったんです。すなわち高松の人は、岡山を6時に出発する新幹線に乗る。6時に出発する新幹線に乗れば、9時に大阪の商談に間に合う。そういう流れがあって、今でも6時に岡山駅を出る新幹線に間に合うようにマリンライナーを設定しているわけなんです。早朝や深夜というのは、何か理由があって設定をされていたわけなんです。徳島に目を移しますと、特急列車朝早いんですね。5時台にありますね。それに間に合う普通列車というのは、どこまで必要なのかというところに目を向けるわけなんです。実は朝早く5時台に出るんですけども、5時台に出る特急に時々乗るんですが、10席ぐらいです。高速バスは結構乗っておられます。そういう事から考えますと、ここの部分のフォローというのは地域で考えていかないといけない事だし、もっと人数が少なくなればタクシーにご協力いただくという路線も考えていかないといけない。

今後の方針が事務局から説明がありましたが、今年度を含めて3年間でこんな事をやって、次世代の事を考えるにはこういった事も考えた計画にしていく必要があるんだろうなと言う点をご説明いただきました。お気づきの点等ありましたか。

【C委員】

私も委員に任命されてからバスに乗ったことがあまりなくて、住民による自発的な利用促進という事で、当然私もさせてもらわないといけないんですけど、市職員に対してノーマイカーデーの設定などはしているのでしょうか。先ほど会長がおっしゃっていた学会で上位になったら、市長さんにバスに乗ってもらってプレスリリースと一緒にイオンモール前まで乗ってもらうのもいいのかなと思います。

【事務局】

事務局でございます。C委員さんの質問のまず、市職員に対して公共交通機関を利用しましょうという副市長名で通知を出しまして、全庁的に関係を図っているというのが今年からやっている事でございます。

【会長】

学会での表彰は、可能性は少なくはないと思っているんですけど、行ってみての勝負になるので、全国規模のコンテストなので当たれば大きいです。他お気づきの点等ございませんでしょうか。会議全体を通じましても結構でございます。

【A委員】

資料③の多様な交通手段の連携で自家用車等との連携とあるんですが、今後の方針の記載がございますが、具体的に何を言っているのか分かりづらいので教えていただければと思います。

【会長】

おそらくパークアンドライドやキスアンドライドと言った政策の事だと思うんですが。

【事務局】

事務局でございます。こちらの項目は計画に位置付けていたのは、有償交通に対する補助制度の在り方を最初位置付けておりました。今の現実からしますと、既存の路線バスをダイヤ・ルートの見直しで当面は生かしていくという話になります。将来的な話の部分で、会長が言われたようなまちづくりの関係で、南小松島駅を中心に立地適正化計画というのが今年度から来年度にかけて2ヵ年計画であります。パークアンドライドの考え方もありますでしょうし、場合によっては将来的な人口減少によってまちの構造が変化した中で、路線バスだけで運行させる事にメリットがなくなるような状況がまいった場合には、それを補完するような代替手段を検討していく可能性もあるという、非常に抽象的なんですけれども、そういう意味合いでお示しさせていただいております。

【会長】

自転車とバスとか自転車と列車とか、大事だと思います。頭の中で考えて実行しようとしているのは、大学生のボランティアに駅前の自転車置き場の整理を頼めないかなど。そういう仕組みを今考えています。高校生の時はその自転車置き場使っていたでしょう。大学生になっても使っているのであれば、一つ早い汽車に乗って来て自転車置き場を整頓して学校に来ればいいんじゃないという仕組みを考えたりもしています。今大学生はボランティアを重ねていくと、知事が表彰してくれる仕組みがあるんです。それを就職の時の履歴書に受賞しましたと書けるんです。

いろいろな事を結びつけると、いろんな事が出来る。具体的には徳島駅でパークアンドライドをして頂いている。20kmの乗車券を買えば、徳島駅周辺の駐車場を貸していただける。あまり知られていないのでしょうか。多様なのを使っていきましょうという趣旨です。よろしいでしょうか。こういった形で2ヵ年進めていき、適宜見直しをしながらやっていきたいと思います。ありがとうございました。それでは報告の①をお願いします。

【事務局】

**【事務局より資料④小松島市協定路線に係る
経費のキロ当たり単価の算出方法について説明】**

【会長】

協定路線の補助経費の計算の報告がありました。これでよろしいでしょうか。異議がないようですので、これで進めさせていただきます。

今日の会議につきまして、何かお気づき点等ございますか。JRさんの3月14日のダイヤ改正は、非常にショッキングなニュースとして県内に報道されました。いろんな新聞社が書いていたんですけども、なぜそうなのかというところまで、取材をして分析をして書いていた新聞社はそう多くはなかったんです。

この人口減少社会と若い労働力の不足、団塊の世代のリタイア、これの影響と言うのがある。我々はお金を払っているからお客様と言うわけではなく、きちんと使っていく事が大事だということまで、なかなか説得力のある記事を書いているのは中央の新聞社でした。なかなか大変なんですけれども、みんなで使いやすい仕組み、みんなが使う仕組み、市の行政ですので子供の教育まで使ってしまうという欲張りな計画になっていますけれども、この通りお進めして欲しいと思います。今後の予定を含めて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、令和元年度第3回小松島市地域公共交通活性化協議会を

終了したいと思います。

委員の皆様、長時間ありがとうございました。

— 11時56分 終了—