

令和元年度 第 1 回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日 時】 令和元年 7 月 17 日（水） 午後 1 時 30 分から
【場 所】 小松島市保健センター 2 階多目的室
【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、
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 17 名)

- 【会 次 第】 1. 開会
2. 委員紹介
3. 議題
(1) 平成 30 年度の小松島市協定路線の運行実績について
(2) 小松島市地域公共交通網形成計画における
中間アンケートの実施について
(3) 令和元年度の地域公共交通網形成計画の施策の
実施方針について
4. 事務連絡
5. 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たいと思いますが、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】

委員の皆さま方、令和元年度の第 1 回の小松島市地域公共交通活性化協議会、ご多用中のところ、ご出席ありがとうございます。今日の議題は、4 つ予定されているわけなんですけれども、内容は、事務局からの報告が主になります。その他のところで、皆さまからの最近思っている事とかをお話する時間をいただきまして、閉会は 15 時 30 分を予定しておりますので、よろしくお願ひいたします。

2 つほど報告事項がございまして、先ほど私文理大学から二軒屋駅を經由しまして南小松

島駅まで列車で参りました。歩こうかなと思ったんですけども、暑いのでちょっと待てよと思ひまして、学校を出る前にインターネットで時刻表を調べましたら、なんと、13時3分南小松島駅発の13時13分ミリカホール前着のバスがあることが分かりました。「これに乗ろう。」と思ひ、運賃は130円。鞆の中に回数券が入っている。ちょうどいいと思ひまして、ウーロン茶を飲みながら、駅舎のところで待っておりました。そうすると小学生の子供さんが、ざっと40人くらい1クラス分くらい、バス停のところにやって来るんですね。先生が1人ついておられまして、南小松島小学校の1年生2年生が、スクールバスを廃止しまして路線バスに移行したという事で、お昼の時間に金磯の方に帰っていく。お年寄りをかき分けて乗ってたんで、その内にお願ひして、子供とお年寄りはどちらかというところの社会はお年寄り優先だと思ひますので、乗車マナー等について、場合によってはお願ひをしに行こうかなと思ひております。

2つ目は、まあ2.5なんですけれども、新聞に私どもの取り組みが載りました。JRさんと徳島バスさんが連携して、阿南から南の交通を少し整理し、高速バスの末端区間を乗れるようになったという事。そしてそれが、鉄道の非常に厳しい運営の補完の役割を担っている。新聞は非常に厳しい言い方をしておりまして、社会実験の域を出ないというふうに評価されたわけです。ちょっと待てよ。これ以上議論が大きくならないように社会実験としたのは何故か。「これは社会実験ではないですよ。実社会で運営しているんですよ。」と反論したかったんですけど。もし、そういう取り組みが他の地域にも展開していくことが出来れば、社会実験として位置付けても違いないのかなと読ませていただきました。5月末の新聞記事でした。

それで今度は、私の学校の事なんですけれども、4月から朝の始業時間を10分繰り上げました。これは、それぞれ意味がありまして、特に夕方の時間帯のスクールバスと一般バスが、あまり時刻通りに動かないという事情があります。どうしても徳島市内通勤時間帯に入りますと、予定通り動かないバスに時間がかかる事があります。その結果、特に徳島から高松の方向に帰る学生の帰宅時間が定まらないというふうにリクエストが入りました。スクールバスと徳島市営バスのダイヤを見たところ、4時40分ではなく、4時30分に授業が終わるのがスムーズだろうと。実際に授業も4時10分には終わっているんで、バスと鉄道を乗り継いで安心して帰れるように工夫したところです。今度阿南市の新野町から通っている学生が「先生、ゼミが終わったら足がないんだけど。」「どうしたの。」と言ったら、「先生、交通の話あっちこっちでやってると言ってたじゃないですか。ゼミが6時に終わったら、帰れる汽車は7時10分までないんだ。」と言うので、「学校は8時まで開いてるから、3年生だから勉強していき。」と言っておきました。所感全体をまとめますと、なんとなくバスや列車を使ってくれている人が徐々に増えてきているんじゃないかなと。それは今日報告の数字で検証していきたいと思ひます。この協議会の大きな目標は、いつも申し上げてるんですが、次世代の自動運転が始まるまで、いかに公共交通網を維持していくか。運営していただいている企業様に持続可能な経営をしていただくかが眼目でございます。

またその方向で議論を進めて参りたいと思います。

それでは、1・2・3 順番に1 個ずつ進めて参りたいと思います。議題1 の平成30 年度の小松島市協定路線の運行実績について、報告をお願いいたします。

【事務局】

【事務局より資料①平成30年度小松島市協定路線の運行実績について説明】

【会長】

資料①を今日初めてご覧になった方がほとんどだと思うんですけど、何かここちょっと聞いておきたいところがありましたらお願いします。それでは、私から。手元に電卓をお願いします。補助金交付額を市民1 人当たりで計算していただければと思います。

【事務局】

平成30 年度の実績で申し上げさせていただきますと、市民を3 万8 千人として計算させていただきますと、1 人当たり1,540 円ほどになります。

【会長】

まだ、年間市民1 人から1,500 円ずつバスに乗らない方を含めていただいているという事で、もっと頑張ってこれを減らしていく目標でなければいけない事になります。M 委員さんどうぞ。

【M 委員】

一つ教えていただきたいのが、資料①の(1) の運賃収入の数字なんですけれども、28 年度の収入というのはどのくらいになりますでしょうか。29 年度30 年度で上がってますが、28 年度があれば教えていただきたいです。

【事務局】

運賃収入について補足をさせていただきます。M 委員さんからご質問がありました、28 年度の運賃収入を申し上げますと、3,234 万5 千円ほどになります。

【会長】

A 委員さん感覚的なことで結構ですので、徳島南部地域のバス利用というのはどんな感じですか。増えつつあるとか。これは協定路線だけなので、市内はもっとたくさん徳バスさんが走っているので、そこと合わせて見ないといけないので、お願いできますか。

【A 委員】

感覚的に小松島ぐらいまでは、微増かなと思います。それ以南は減ってます。

【会長】

ありがとうございました。最近の動向として、H 委員さんもいらっしゃるところで恐縮なんですけれども、高齢者の免許証の返納を、交通事故抑制という目的もあって、強く進めているわけです。相当高齢の方は、なかなか外出も難しくなる場合もあると思うんですが、積極的に免許証を返された方が少しずつ公共交通に馴染んでいただいて、移ってきていただければもう少し良い効果が出るのかなと思っているわけです。積極的に高齢者の免許証の返納を進めて 1 年くらい経ってます。免許証返納者に対して、市が政策を打ちましたね。何社くらいですか。

【事務局】

政策的には県です。県と県警という部分で、優遇店のガイドブックで周知しております。老人優待の制度を活用して 70 歳以上の方は無料なんですけれども、70 歳以下のバスを利用する方については、自主返納した方には半額、タクシーなら 1 割引きの特典で自主返納を促している制度になっております。

【会長】

そういった制度と組み合わせて、ずっと車に乗り続けていますとマイカーのいろんな課題がありますので、少しずつ公共交通へ意識を向けていただける。やっとなら始めたのかなと思います。A 委員さんから、感覚的な事ですが、小松島 - 徳島間は微増という言葉頂きましたので、そういう方向に向かっていけるのかなとまとめたいと思います。他にありますか。ありがとうございました。また、後ほどまとめていただく時間を取りたいと思います。

では (2) ご準備をお願いします。小松島市地域公共交通網形成計画における中間アンケートの実施について、お手元の資料②-1 と②-2 をご用意いただきまして、事務局の説明を受けたいと思います。それではよろしくをお願いします。

【事務局】

【事務局より資料②-1 小松島市地域公共交通網形成計画における評価スケジュール、資料②-2 小松島市の地域公共交通に関する市民アンケート（案）について説明】

【会長】

ありがとうございました。こういった小松島市を中心としたいろんなアイデアを展開しているわけなんですけれども、その効果を測定する手法としてアンケートを実施する

という事でございました。お気づきの点等多々ございますと思いますが、〇委員さんに先にご質問をしたいと思います。鉄道がパターンダイヤ化になって結構経つんですけども、1つ気付いたのは、昼間の間徳島駅と阿南駅の間は全部1両編成になったんですか。そういうわけでもない。

【〇委員】

全部1両編成になったわけではないです。

【会長】

2両の分もまだあるんですね。徳島駅から南小松島駅までの所要時間が随分短くなったと感じるんですけども、それは合ってますか。待ち時間が減ったような気がします。

【〇委員】

そうですね。徳島駅から南小松島駅の間で言えば、列車行き違いの待ち合わせというのも減っておりますので、結果的に所要時間は短くなってると言えると思います。

【会長】

30分おきでちょうど走っているわけですね。強力なライバルが現れましたね。なぜアンケートの前にご紹介したかと言うと、なかなか沿線の人口が増えていけないので、あまり激しいお客さんの取り合いをしてですね、どっちもしんどくなってしまうのが現代の様相なんですね。お互い良いところを使いながら、結果的にユーザーの利便性が上がるのを考えていけないといけないんです。かと言って、地域交通を担っていただいている企業は、徳島市も含めて企業体。すなわち一定の利潤がないと企業は活動を継続できません。

こういう文献を見て来たんですけども、多くの便を走らせる事は非常に厳しいので、乗る人を特定してニーズに応じた供給をしよう。この図なんですけれども、中山間地域で、山の中腹に農協前とかですね、支所前。市町村合併をして昔役場前だったんですけど今支所前にバス停を置く。日赤の時のアイデアなんですけど、農協さんとかは比較的広めにロビーなんかを持ってらっしゃるので、そこをバスの待合所にしていただくと。バスはどうしても雨露をしのぐ所を作っておかないと、待つのが非常に厳しいので、農協さんとかに協力していただいたり、支所の玄関を待合所にするというアイデアをやります。そこから山の奥にはバスは入って行かないんです。昔はバスの路線があったんですけども、今は入っていかなくて、地域の人にバスの時間に間に合うように、軽トラックや軽自動車でも農協まで送って来てもらう。そういう地域は比較的まだ地域の連携が濃いので、お年寄りを別の家族が運ぶのにそんなに違和感がないエリアなんだそうです。

そういうのを利用して、バス停まで運んで来てもらう。中学高校はもうないので、小学

校しかない場合や全部ない場合もあって、中学生や高校生は山道を頑張って歩いて、支所前までやって来る。何キロか下がって行ったら、比較的大きな町があって、そこには高校も病院も JR の駅もまだあって十分機能している町なんだそうです。これが面白くって、中学生はだいたい 8 時半から 4 時半まで学校に部活動とかでいるじゃないですか。利用する時間が決まるんですね。遅れないようにバスで降りていけばいいわけですから、そこから逆算して朝 1 番の便を出せばいい。次に凄いのは、病院は今ほとんどが予約なんですね。診療する時間がほとんど決まるので、それから逆算するとバスに乗る時間はだいたい決まるわけなんです。帰ってくる方も、診療が終わるのも特殊な検査とかを毎日するわけではないので、終わる時間も一定なんですね。

そういう事からすると、ニーズが発生する時間帯だけに「農協前から病院を經由し駅まで」このバスを走らせるだけで、十分なニーズが現れてくるわけなんですね。そうすると、一定の運賃収入があって、そんなに空気を運ぶことがないので、この方法で地域の路線を維持している事例がいくつかある。県内もこれがあてはまるのも所がいくつかあるんじゃないかなと思って、今勉強を始めているところなんですけれども。ちょっと小松島市内は無さそうなんです。まあ、田浦ぐらいかな。比較的距離が近いので。

こういう風にして何とか 2 つの地域交通を維持していただいている企業、タクシー会社さん含めて、お金を稼いでいただけるように誘導していく仕組みというのを、地域交通は考えないといけないんだそうです。今〇委員さんに振ったように、阿南から小松島を經由して徳島駅に行くのに、乗る列車によって所要時間に 20 分くらい差がありましたよね。それじゃよく分からないじゃないですか。何時に用事があるのに逆算して乗るのに、毎回毎回時刻表を調べて行くというのは、旅行気分の時はいいんだけど、辛いものがある。パターンダイヤによって、徳島駅に着く時間も一定。徳島から阿南に帰ってくる時間も一定。という風になったら、予想がつかますよね。よっぽど事故とか大雨とかで運休にならない限りですね、だいたい決まった時間に行けるとなれば、利便性が上がるという事例だと思うんですね。そういった意味で最終的には、市民の方々が、便利に思っているかどうかという指標を取る目標ですので、こんなアンケートを考えていただきました。アンケートの説明ありましたけど、お気づきの点等ありましたらお願いします。

【M委員】

何点かあるんですけど。1 ページの問 4 の「あなたの職業は次のうちどれですか」で、上手に言えないんですけど、バスを利用する人の属性というのを明確にして、例えば、バスに乗る人のどこにマーケットがあるかを明確にするための設問の方がいいんじゃないかなと思います。職業というよりは、学生でバスを利用するとか病院で利用するとか、運転免許証を返納した人が利用するというバスを利用するお客さんの種類別にした方がいいのではないかなと思います。もう一点が、2 ページの問 8 で通勤・通学とか 1 から 4 まであるんですけど、路線バスと JR の併用も入れた方がいいんじゃないかなと思います。5 ページで 7

つまで選んでもらうんですけど、「番号を7つまで選択」とか入れた方がいいんじゃないかなと思います。8ページの問14の(1)の「すべての路線が南小松島駅まで乗り入れるようになった事を知っていますか。」についてですけど、「乗り入れて接続が便利になったことを知っていますか。」というような言葉を添えたらいいかなと思いました。以上です。

【会長】

はい。事務局どうぞ。

【事務局】

ありがとうございます。事務局でございます。4点に渡って質問いただきました。まず1点目、問4にからめて、それぞれの職業をからめて免許証の所有状況であるとか、バスを使っているかとか、JRを使っているかという分に関しましては、設問をした後にクロス集計という形で、結果として設問をその対象者をぶつけていく事によってその傾向が見えるような調査結果としたいと考えております。それから2ページの路線バスと鉄道を併用するような場合に関しましても、こちらに書いてありますように、利用するものすべてを選択してくださいと書いてありますので、併用を記入できる形になっております。

【会長】

ちょっと読みにくいですね。

【事務局】

ちょっと強調しておきます。それから5ページの7つまでというのはですね、「7つまで選んでください。」という形で表記しておりますが、この形ではいけないのでしょうか。

【M委員】

他のところは、「番号を1つ選択」となっているので。

【事務局】

そういう表示を入れるという事ですね。分かりました。それは訂正させていただきたいと思います。表示を7つまで選ぶという事を強調したいと思います。それから最後になりますけれども、ご指摘いただきました問14の関係につきましては、表記の部分になりますので可能な限り反映させていただきたいと思っておりますが、簡略して表記する形も考えたいと思いますので、この辺りは事務局にお任せいただければと思います。以上です。

【会長】

よろしゅうございますでしょうか。逆にバスロケシステムの「いまドコなん」は、小松

島市内に面的整備をしたので、今はなかなか正確なダイヤが出てこないようになっていま
すね。どうしてもプログラムの事を考えると、それを改善して欲しいのは無理難題なのは
よく分かっているんですけども。なかなかコンピューターも上手に働いてくれないなど。
例えばどういう事かという、南小松島駅前からミリカホールまで選ぶのに、最短ルート
だと南小松島駅前→南千歳橋→ミリカホールなんです。だから日赤に一旦周る路線は選
択してこないんです。でも、南千歳橋で乗り換えたら 260 円かかりますよね。非常にコン
ピューターの弱いところなんでしょうね。最短経路を選ぶようなプログラムになっていま
す。楽天さんが使っているプログラムはですね、早い・安い・短いと上手に出来ているん
です。あれは都会だから出来るんであって、非常に辛いところがあります。なかなか AI 社
会に向けて、使いやすくしていかないといけないなと感じたところです。

アンケート、こういう形で一部修正がありましたけれど。C 委員さん、これ送られてき
たら大丈夫ですか。

【C 委員】

これは無作為に送るんですか。

【事務局】

無作為に抽出してます。

【C 委員】

バスに乗らない方にも送られてくる場合もありますよね。

【事務局】

バスに乗られてる方にもいくでしょうし、全く興味のない方にもいくとは思いますが。

【会長】

そういう風になっているようです。全部で何通送るようになってましたか。二千人。

【C 委員】

いつも日赤前まで、家が中田町の山の上なので、電動自転車に乗って行ってます。10 時
23 分に乗りたいたけど、23 分には来たことがない。イオンモール経由が 25 分に来るん
です。たった 2 分しか変わらないので、イオンモール経由の方が和田島から出るので早いん
です。23 分のは橋始発なので、どうしても遅れるんです。私は土曜日に乗ってるので、23
分が 43 分になり、「イオンモール経由に乗ったら良かった。早かった。」と思うこともあります。
イオンモール経由の方が徳島駅に行くのにはちょっと時間がかかるね。ちょっと迷
う場合があります。

【会長】

この協議会を最初に立ち上げる時に、小松島市営バスのころなんですけど、和田島の往復に乗せていただいた事があるんです。その時に伺った話では、乗り降りするお客さんも多くないので、どちらかと言うと早発になってしまう。バスの運行上、早発は厳禁なんですよね、A委員さん。

【A委員】

そうですね。

【会長】

所定の時刻より早く出すというのは絶対駄目なので、2分3分遅くなるのはやむを得ないのが現実なんです。長い距離を走ると、どうしてもブレが大きくなるので、それは会社のほうでお調べいただければと思います。

【A委員】

ムラがあるんですよ。言い訳になってしまうんですけど、定時で着く時間帯とそうでない時間帯があって。バスロケーションシステムを導入したことによって、所要時間とかも全部調査できるようになってます。徐々に平日と土日祝日のダイヤを切り分けて時間を設定するのを1年半くらい前にしました。それでもまだ20分くらい遅れたりする事があるので、どの区間で時間を調整したらいいのかというのを今研究中なんです。ご不便をしばらくお掛けすることになるんですけど、徐々に渋滞時間帯とそうでない時間帯を区分していくと。3種類しかないんです。

【C委員】

私は、路線バスについては無料優待でバスが無料で乗れます。JRで行くにしてもちょっとお金出したら移動できるかなと思います。

【A委員】

もう少し細分化出来たら、もうちょっと正確なダイヤが組めるかなというところまで検討進めてるんです。今3パターンなんです。閑散・標準・ラッシュの3パターンしかないので、ブレが大きいんです。もうちょっと細分化して時間帯で決めて、「ここはもうちょっと取ろう」「徐々に緩やかに渋滞が無くなっていくように」というのでダイヤの調整を進めていく必要があるっていうところまでは社内では検討が進んでるんですけど、実現には至っていないというところなんです。

【会長】

C委員さんに僭越ながら、ご負担はタダだけれども市から1枚140円が出ています。

【C委員】

ところでJRさんの方も経営が厳しいんでしょうか。

【会長】

JRは瀬戸大橋線以外は全部厳しいですよ。実は瀬戸大橋線も借金を返す段階になったら厳しい。四国、これだけまばらにしか人が住んでない状態で、商売してもらってるんで、どこも大変なのは明らかなんですけれども、何とか維持するようにお客さんをそっちへ誘導できるような段取りをしていきたいと思います。

アンケート、3年目の評価をさせていただきます。ご異論ございませんでしょうか。ありがとうございました。これを進めて参ります。資料③をご用意いただきます。令和元年度地域公共交通網形成計画の施策の実施方針について、事務局お願いいたします。

【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
令和元年度の実施方針について説明】**

【会長】

今年度の実施方針のお示しがありました。小学生、ノンステップバスというのは車いすでの乗降とかにも非常に有利に設計をされているんです。運転手さんの後ろのイスは、子供さんにはちょっと厳しい高さなんです。後ろの方が写ってないんですけど、後ろの階段トントンと上って座ってる。1年生とかだったら別に3人で座ってもいいですよ、子供だったら。

【A委員】

ちょっと勉強不足ですいません。

【会長】

詰めて座れば子供なんだから、そういうマナーも教えて欲しいと思います。お年寄りをかき分けて乗るのは、ちょっとどうなのかな。お年寄りは優しいから、子供さんと一緒だったら、席立っちゃうおばあちゃんとかいるんじゃないかな。そういう社会性というのでも合わせて学校教育の方で学んで、みんなで協力して社会を作っていくなんて事をやっていただければいいと思います。保護者の皆さまから色々ご意見あるところです。「スクー

ルバスじゃないと、やっぱり世の中色んな人がいるから」というご意見もあろうかと思いますが、社会で身につけてもらう事。こういうところは親が育てるんじゃないなくて、社会で育てるといふ部分だと思いますので、色々と工夫をして実施をしていただければと思います。

長期の話なんですけど、どんどん高速道路が完成に近づいています。徳バスさんも JR さんも南の方の交通準備をされていると思うんですけども。アンケートのデータにもあったように、もう一つの幹線交通として高速バスを意識せねばなりません。今は室戸からのバスがずっと下道を走っていただいているんですけど、これが高速道路になると小松島辺りの利便性は上がると共に、交通体系を考えていく必要があるなと思います。この協議会でその話を一度ご相談した事があるんです。そうしたら、「どういう高速バスの使い方をされていますか」という問をしたところ、「松茂まで自分の車で行く」。松茂の駐車場非常に安いので、家族に迎えに来てもらわなくてもいいので、そういう使い方をするんだそうです。ああ、なるほどなど。徳島市内には車がなかなか置けないですし、そういう事を考えると、松茂までわざわざ行かないで、小松島市内のバス停を利用してもらう利便性というのを今の段階から設計していく事は非常に重要な事かなと思うところです。

松茂の駐車場、便利ですよ。コンビニはあるわ、切符売り場はあるわ、お土産屋さんそこで会社を構えておられるし。海部観光さんも随分努力していただいて、徳バスの強力なライバルですね。そういうバスもたくさん入ってきている事からすると、市内でもそういった事をちょっと予定して、長期に考えていく必要があるのかなと思います。今回の路線バスのダイヤの見直しの方針なんですけれども、やっぱり世の中がどんどん変化してきまして、路線バスに長時間乗るといふ生活スタイルは変わってきたのかなと。車と併用したり列車と併用したりという事なんだと思います。それを含めて考えていかないといけない内の1つだと思います。

もう1つ、データの取り方なんですけれども、小松島市が事務局なので協定路線のデータは明確に出るわけなんですけれども、企業秘密はあると思います。せつかくの協議会です。徳バスさん JR さんの公開情報を整備していただいて、合わせてテーブルに乗せていただいてというスタイルがいいんじゃないかなと思います。今後そのような方向で、全体の動きが見えませんが、それを検証していく方法を盛り込んでいけばいいかなと思っております。それでは残りの時間しばらくフリートークとさせていただきますので、マイクを回しますので20分くらい忌憚のない意見をいただければと思います。

【M委員】

4点ほどあるんですけど、提案といいますか。1つ目なんですけど、可能であるならば協議会のメンバーで一回バスに乗ってみるというのでもいいんじゃないかなと思います。色々な事が見えてくると思います。お時間のこともあるので、もし可能であるならと思いましたが。2番目は、公共交通マップの配布なんですけど、小中高の学校関係とか免許証を返納し

た方に、どのタイミングで渡せるか分からないんですけど、渡してもいいんじゃないかなと思いました。3点目は「いまドコなん」のデモをこのメンバーで1回してみたりとか、中高生を対象にやってみてもいいんじゃないかなと思います。4点目はアンケートに戻るんですけど、バスの時刻表があるので、出来たら南小松島駅のJRの時刻表も一緒に添付したら比較できて、乗れるのが分かるんじゃないかなと思います。

【会長】

PDFは二重配布して大丈夫ですよ。二重配布というか、インターネットからPDFを作って、それを添付するのは大丈夫だそうです。

【事務局】

1点目の協議会のメンバーでバスに乗るとするのは、運行事業者さんのご協力を得られれば、そういう事もありかなと思い、今後の検討とさせていただきたいと思います。2点目の公共交通マップですが、学校関係にも置いたらという事ですが、アンケートの7ページの問12の設問(4)で各学校という選択肢も設けている事から、そういう選択をされるのかなという認識であります。4点目の南小松島駅のJRの時刻表に関しましては、委員さんのご指摘のあったように対応したいと考えております。

3点目の「いまドコなん」ですが、実際使うと非常に使い勝手が良いと感じております。私もバスに乗ってくる時に、「何個前出ました」とかが分かりますので、使い方をどこで講習するのか、誰に講習するのかというのを考えていけないのかなと思います。まずは、委員の皆さまに使っていただいて、お知り合いに広めていただくところからお願い出来たら非常に有難いなと思います。

【会長】

この協議会、使っている方の立場で運行事業者さんをお願いするのが多くなっているんですけども、運行事業者さんも働いている方の高齢化の問題を抱えています。都会のように24時間活動出来れば理想なんですけれども、働いている方が高齢化をしている。JRさんから新聞にプレスリリースをしているのを見ますと、熟練運転士の養成が非常に困難な状況で、特に阿南から南の区間の気動車を運転してくださる運転士さんが非常に少なくなっているという現状もあります。国の方もいらっしゃる中で恐縮なんですけれども、世の中が発展してきて大きくなる中で、過大な競争がユーザーの利便性を損ねるという大きな方針があったと思うんです。その上で安全規制をしながら、我々はその上で利便性を享受してきたのが今の現状だと思います。

ところが政府の考え方で、規制緩和が命題として出てきまして、企業間の競争という流れが出てきたんだと思います。と言っても、成熟社会になり高齢化社会になり、競争そのものが成り立たないような世の中になっていますので、大きな仕組みもご検討いただくと

というのが重要になってくるのかなと思います。例えば、バスは南小松島駅に何時くらいまで来てるんでしたっけ。21時30分くらい。JRは23時40分まであるわけなんですよ。だからその時間帯は結局、迎えに来てもらうか、タクシー事業者さんに頼るしかないわけなんです。タクシー事業者さんも非常に高齢化していて、運転手の確保が非常に厳しい現状にある。ひと昔前だったら、酔っぱらって帰ってきて駅降りたら、タクシーが待っているのが普通だったんですけども、そういう事さえ難しくなっている世の中になってきているんだと思います。タクシーの地域性は非常に強い縛りがありますけれども、その辺りも考えていかなければいけない時代になってきていると言えようかと思います。他何かお気づきの点等ありましたら。

【F委員】

公共マップの事で一つ教えていただきたいと思います。路線バスがどこを走っていて、どこを経由して目的地に行くのかを皆さんに知っていただく事が大事だと思います。事業者の立場からすると、自分が乗るバスがどこを通過してどこに行くか、路線バスの「見える化」が重要だと感じております。「とくしまバス Navi いまどこなん」はデジタル方式で自分のスマホから路線や時刻表がすぐ見える。このたび小松島市さんが作られた「公共交通マップ」は紙ベース、アナログで地図をベースにした路線図により、どこからどこに行く路線がどう通っているのかが一目で分かる。デジタルとアナログで、路線バスが「見える化」されていると思います。デジタルに使い慣れた皆さんは、バス Navi も使いこなしていると思いますが、紙の公共交通マップを配布されて、どういう反響・反応があったのか教えていただければと思います。

【事務局】

アンケートでそういった面も聞かせてもらいたいというのもあるんですけど、南小松島駅に配布させていただいてから、1週間から10日くらいで「最初に配った100部が無くなりました。追加で持って来てください。」というお声を頂きまして、追加で持って行かせていただいたところです。

補足で、今回アンケートで、バスに乗っていない人に今後バスに乗ってもらうきっかけにさせていただきたいと。先ほど委員さんがおっしゃったように、お年寄りでも乗られてない方が今後自主返納が進んで、乗られる可能性も多くなりますので、そのニーズを拾い上げていく事で公共交通全般を使っていただくような、生の声を自由記述も含めて今回吸い上げられれば良いなというような感触でおりますので、これからそういうデータを把握していく段階に今いることとございます。

【会長】

アナログとデジタルの中間世代を自任しているわけなんですけれども、徳島バスさんのサイトから路線図をダウンロードして行って、地図を照合します。ダウンロードする路線図は、バス停を順番に書いた路線で、主なランドマークは書き込んで下さっているので、大体それで用が足りるんですけれども。鳴門の方で小さい料亭みたいなのを貸し切って大学の説明会をする。どうやって行くんだろうな。地図と合わせないといけないので、そういう作業は必要になってきます。国の方から示された方針として、「バス路線については国などが発行する地図に落としこんだものを、極力案内してくださいね」というアドバイスに従ってやっている。例えば今後徳島市の駅前大きい案内図が載っている看板に、徳島駅前から出るバスを、徳バスも市営バスも入れてみるという取り組みは意味があるし、観光客の人にも見てもらえるんじゃないかなと考えたりもしてます。なかなか地図ベースの路線図って見ないんですよ。A委員さんどうですか。

【A委員】

7月1日からホームページをリニューアルしたんですけれども、路線図がないんですね。時刻表をPDFに印刷できる仕組みに切り替えている最中で、将来的には、小松島さんが作られているような、地図に落としたマップをホームページに掲載したいという事を社内で提案したところです。お金がかかり過ぎるので待ってくれと言われているんですけれども。最終的には路線図を提供したいと考えております。

【会長】

ありがとうございます。時間的にもいいところにきまして、まだまだご意見を伺いたいですけれども、まとめに入ります。次に消費税の関係の話と今後の予定を事務局から説明をお願いします。

【事務局】

【事務局より小松協定路線の運賃改正のスケジュールについて説明】

【会長】

今後集まる日程も合わせて説明をお願いします。

【事務局】

【事務局より今後の協議会開催スケジュールについて説明】

【会長】

消費税の率の変更が10月1日という事ですので、それに伴いまして速やかに運賃の改定を行わなければならないと。アンケートを取ってその結果の議論が主になりますので、早めるも非常に厳しいので、次回お集まりいただくのが11月20日を予定しております。従いまして、10月に間に合わせるために、消費税の改正に伴う運賃改定については書面会議という事で承認をいただければと思います。その点はよろしゅうございますか。ありがとうございます。

最後なんですけれども、非常に運賃体系が複雑なのが徳島から南に向いた路線の特徴でして、F委員さんもおられますが、徳島から乗りますと論田の橋の手前（新浜）までが210円。大江橋まで乗ると250円になります。ところが、比較的近い距離を乗っていると、大江橋から130円を適用してまして、初乗りが130円。小松島市内は初乗り料金がずっと130円。そのバスが橋まで走って行きますと、そこからまた別の料金になっていく。これは過去の経緯を随分引きずっていて、小松島市内で完結する路線を小松島市営バスが運営していたと。阿南は徳バスさんがずっとやってたんですね。今、別会社はどこからでしたっけ。

【A委員】

阿南バスが川口から。

【会長】

阿南バスさんがそれから先を運営されていると。これが小松島市公共交通活性化協議会の最後の大きな課題なんです。運賃もダイヤと同様に分かりやすくしないといけないというのがあるんですね。自分がいくら負担したらどこまで行けるんだというのを、はっきりさせないといけない。理想は全区間均一運賃なんですけれども、そんな事はこんな長い路線走っている現状では無理なんで、もう少しちょっと徳島の南の方では、例えば初乗りは徳島市内と同じ210円。その代わりに、130円で乗れてたところよりはずっと長くしていただくとか、そういうのが必要になってくると思います。理想は、O委員さんもA委員さんもおられるので、自動化です。IC乗車券の導入で精算をするのが理想です。精算にかかっている経費なども含めて、導入経費をはじいていただいても多分高いでしょうね。ICの改札とかバスの運賃の精算などコストがかかると思います。今JRさん、どこの地区だけIC券。

【O委員】

四国の中だと、香川地区だけです。

【会長】

香川地区は IC 乗車券だそうです。東京で買った分でも乗れるんですね。東京で 3,000 円で乗ってきて、800 円余ったのは香川県の JR で使える。定期のはみ出しもわざわざ買わなくて良くて、通勤定期持ってる人は、ちょっとはみ出しがあるとその部分は自動的に引き落としになっている。これ、「ICT を使う」この成果が上がっているんですけど、事業者さんにご無体になることは言えませんので、それは長期にご検討いただければと思います。もっと理想を言えば、ユーザーの側が南小松島駅から徳島駅までバスに乗っても JR に乗っても、同じような負担で行けるとというのが一つの理想像なんですね。今、バスはタダやけんとありましたが、タダではなく市からなにかしら負担が出てますので。それでも足りないんですね、普通運賃に比べたら少ない金額なんで。そういうところも含めて最適化を図っていく役割を担っていきたいと思います。

活性化協議会、書面決議が 10 月。11 月に皆さんと集まりたいと思います。最後に、連絡事項等ありましたらお願いします。よろしゅうございますか。それでは事務局にお返しします。

【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 1 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。

— 午後 3 時 22 分 閉会 —