

令和2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3年2月10日(水) 午前10時00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、上原委員、大西委員、岡田委員
西照委員、坂尾委員、徳田委員、長谷部委員、松村委員、
丸岡委員、宮城委員(代理出席)、三宅委員、宮島委員、山本委員
(以上16名)

- 【会次第】 1. 開会
2. 議事
(1) 路線バスに係る新型コロナウイルスの影響について
(2) 地域公共交通網形成計画で位置づけた施策について
3. 報告
(1) 令和3年3月のJR四国ダイヤ改正の概要について
4. 事務連絡
5. 閉会

【会議概要】

午前10時00分 開会

【事務局】

【事務局より配布資料の確認】

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】

小松島市地域公共交通活性化協議会の委員の皆様方、ご多用の中のところ御参集いただきましてどうもありがとうございます。では今年度第2回の協議会を開催したいと思います。本日は午前中の会議ということで予定をされています。資料の議事次第をご覧ください。議事として用意されているのが2つ。「路線バスに係る新型コロナウイルスの影響について」、それから2番目、「地域公共交通網形成計画に位置付けた施策について」。

報告事項として、「令和3年3月のJR四国様のダイヤ改正の概要について」ということで用意をさせていただいております。それでは議事の2の(1)、「路線バスに係る新型コロナウイルスの影響について」事務局の方のご説明を伺いたしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【事務局】

事務局でございます。座って説明させていただきます。それでは委員の皆様、資料①の方のご用意をお願いいたします。

今年度につきましては、新型コロナウイルス感染症が全国的に広がりを見せております。これに伴う移動の自粛などで、全国的に公共交通機関利用者の減少というのがニュース等でも取りあげられているところでございますが、小松島市内を主に路線バスにおける利用者等の状況について昨年度（令和元年度）とのデータとの比較も踏まえながらご説明をさせていただきますと思います。

それでは、今年度の幹線路線バスの乗降調査結果につきましてご説明させていただきます。表紙をめくっていただきまして、1ページをお願いいたします。市内を走る路線バスにつきましては、昨年7月に開催させていただきましたこの協議会でお諮りさせていただきましたように、幹線路線バスの一部再編、小松島市協定路線を含めたダイヤ改正等を昨年の10月1日に実施して、現在運行しているところでございます。

今、委員の皆様は資料1の方でお示しさせていただいている幹線路線の乗降調査結果につきましては、徳島バス様の方からデータをご提供いただいたものを基に作成をさせていただいております。一点先にお断り申し上げますと、路線によって実施日は異なっているのですが、概ね昨年7月から9月までの3カ月間のうちの平日1日のデータに基づく乗降のグラフとなっております。10月の路線再編前の調査となっておりますので、現在走っている路線再編後の乗降データ等につきましてはまた来年度にお示しさせていただければと考えております。

それでは、1ページの方をお願いいたします。

徳島バスの幹線路線につきましては、徳島駅から小松島市を通過して勝浦町や阿南方面まで伸びておりますが、グラフでは、小松島市の無料優待事業の利用可能範囲、徳島駅前から、阿南方面については羽ノ浦北、勝浦方面については井口の各停留所までの区間で乗降のグラフをお示しさせていただいておりますので、路線ごとに簡単に市内停留所での傾向等をご説明させていただければと思います。

1ページの勝浦線の横瀬西ー徳島駅前間につきましては、上のグラフの徳島駅前行きについては折れ線グラフの山が市内では3つ、「南小松島駅」で乗降車数計13人、「日赤病院玄関前」では計16人、「中田新開」で計9人となっております。南小松島駅で降りた8人は全員学生でございました。また、「日赤病院玄関前」で降車した9人は全員学生という調査結果となっております。この勝浦線の上り線においては、日赤病院玄関前も付近の学生さんの通学に利用されておりました。

2ページをお願いいたします。こちらは同じく勝浦線の黄檗上から中田八幡社前間の路線のグラフとなっております。こちらの路線は昨年の9月で廃止になった路線であります

が、上の中田八幡社行の上り線については「南小松島駅前」「日赤病院玄関前」「中田東」の
ところの青色の降りた方を示す折れ線グラフが山でできているのがお分かりになるかと思
います。

「南小松島駅前」につきましては、ここで降りた14人のうち、9人が学生さんという結
果になっております。

また、「日赤病院玄関前」でも降りた11人のうち7人が学生ということで、横瀬西一徳
島駅前間の路線と同様の傾向が見られております。

「中田東」においても降りた6人中5人が学生さんということで、こちらの「中田東」のバ
ス停につきましては、バス停の位置から推測して小松島西高校の生徒さんと思われま
すが、山がある部分についてはいずれも学生さんの利用が多いという傾向が出てお
ります。

一方黄檗上行の下り便につきましては、オレンジの折れ線グラフでお示した乗車の山
が「南小松島駅前」「日開野東」「野上橋」のところでできておまして、こちら
も大半が学生さんということで、小松島西高校勝浦校の生徒と思われる学生さん
が登校時にまとまって利用されているという傾向が出ておりました。

「南小松島駅前」「日開野東」「野上橋」で全部で20人乗られているんですけど、その
うち16人が学生というような結果になっております。

3ページの方をお願いいたします。こちらは、阿南方面との行き来となる橘線のグラフに
なっております。この橘線につきましては、小松島市内を走る路線の中でも例年、一
番利用者数が多い路線となっておりますが、市内で乗り降りの1日の合計が10人
を超えている停留所というのが、上のグラフの上り便では「南小松島駅前」の11
人、「日赤病院玄関前」の20人、「中田新開」10人の3箇所、下のグラフの下り便
につきましては「日赤病院前」は21人、「日赤病院玄関前」が11人、「南小松島
駅前」が26人、「競輪場前」が10人の4箇所となっております。上り便・下り便
とも「南小松島駅前」と「日赤病院玄関前」の停留所については1日の乗り降
りが10人を超えておりました。

また、利用者の年齢層につきましても、学生や高齢者のみに偏ることなく、比
較的全年齢層に利用されているという傾向が見られました。

4ページをお願いいたします。こちらは那賀町の川口営業所と徳島駅前間を運行
していた丹生谷線になります。こちらの路線につきましても、勝浦線の【黄檗上
-中田八幡社前】間の路線と同じく、昨年9月末までで廃止となった路線であり
ますが、8月の下旬、こちらの路線については8月27日に実施されておま
して、その日に調査されたデータを基にグラフを作成しております。

小松島市内におきましては、橘線と走っている箇所が変わりませんので、小松
島市内での利用の傾向というのは橘線とよく似ておまして、上り便の上のグラフ
、下り便の下のグラフにおいても、「南小松島駅前」や「日赤病院玄関前」で複
数の利用が見られております。

5ページをお願いいたします。

こちらは、バイパス経由の【あいさい広場—徳島駅前】間の小松島線の路線になっております。

こちらはグラフを見ていただいても、大きく山ができているのがお分かりになるかと思いますが、徳島駅前行きの上り線のグラフでは金磯を過ぎたあたりから、横須付近にかけてオレンジの乗車を示す山ができているのがお分かりになるかと思えます。こちらは、路線バスを利用して南小松島小学校に登校する通学の状況というがはっきりと現れているというグラフになっておりまして、青の降車を示すグラフにつきましては、南小松島小学校前で大きく盛り上がっているのを見ていただけるかと思えます。

また、下の下り線のグラフでも南小松島駅前でオレンジの乗車のグラフが伸びているのがお分かりになるかと思えますが、こちらにつきましても、南小松島小学校の児童の下校に際して路線バスが利用されておりまして、その分が金磯と鉄工団地前の停留所で青の降車の山というのが少し盛り上がっているような結果となっております。

この路線につきましては、徳島駅との間で、唯一、中田ですとか大原、論田方面ではなくて文理大学の西口ですとか、三軒屋、前原等のバイパス、今で言うと国道55号になるのですけれども、国道55号を経由するルートとなっておりますが、その区間の利用については少数に留まっているというのが、現状でございます。しかしながら、市内の一大集客施設であります、あいさい広場との貴重なアクセス便でありますことから、それを活かしていければということは今後の施策の検討材料としたいと考えているところでございます。

6ページをお願いいたします。

こちらは津田・論田・昭和町経由で南小松島駅前と徳島駅前間を運行する路線となっております。

こちらについては路線距離が、他の幹線路線と比べて短く、市内の停留所についても南小松島駅前から中田郵便局前までの9箇所と少なくなっているのが特徴でございます。市内においては、「日赤病院玄関前」で上り便・下り便ともに乗車・降車の山が見られますが、路線全体としては、徳島駅から津田や論田の間での利用者が多いという傾向が見られます。

続きまして、7ページをお願いいたします。幹線路線全体を通しまして市内の停留所での利用状況というのを見てみますと、やはり、平成30年度から乗り入れを開始した南小松島駅前や、日赤病院玄関前というのは各路線の乗降グラフにおいても一定の山を作っておりまして、利用の拠点となっているかと思われまます。このページと次のページで30年度の乗り入れ開始以降、毎回この時期にお示しさせていただいております、南小松島駅前と日赤病院玄関前の年度間比較の表を作成させていただいております。

まずは、南小松島駅前停留所の利用者数の推移であります、令和2年度の実績につきましては102人となっております、前年の令和元年度の調査からは約20%の減となっております。平成30年度の調査から比べると約10%の増ということにはなっております。

すことから、乗り入れをしていることの認知は一定程度広がってきているものと思われるが、やはり新型コロナウイルスの影響による移動自粛による利用者数全体の減少が、停留所単位で見ても現れているというふうに推測されます。

8ページをお願いいたします。こちらは、日赤病院と日赤病院玄関前停留所の利用者数の過去の実績との比較となっております。

こちらは南小松島駅よりも、ちょっとこう顕著な数字の現れ方となっております、平成30年や令和元年につきましては、240人前後で推移していたものが、令和2年度につきましては、130人ということで大体100人規模で減少しております。パーセンテージで言うと46%の減というような形となっております。

新聞等では新型コロナウイルスの感染を恐れて定期的に病院へ通っていた方が通院自粛をされているという報道もあったところではございますが、こちらの数字はそれを裏付けるような形となっております。乗り入れ開始前の平成29年度の幹線路線の利用者合計の177人と比較しても約7割の利用に留まっているという結果が出ております。

9ページの方をお願いいたします。

今申しましたように新型コロナウイルスによる影響がどの程度利用者数に影響を及ぼしているかをもう少し分析いたしまして、こちらは、幹線バス路線の1日当たりの市内の停留所での乗降者数を昨年度の結果と比較させていただいております。

昨年度は911人ということで地域公共交通網形成計画の目標数値である1,000人、これあの計画策定時の平成28年度の数値が624人だったのですけれども、昨年度はこれに大分近づいてきたというお話はさせていただいたところではあるのですが、今年度につきましては615人ということで、前年度の67.5%の利用にとどまっております。

これについては、何度も申し上げるのですが、新型コロナウイルス感染症の拡大による移動の自粛の影響というのが非常に大きいものだと推測しております。特に観光で来られる方などは公共交通機関を利用されるケースが多いと思われそうですが、それもこの状況下ではなかなかできないのかなということで、数字としてはこれまで利用者の増加に取り組んできたものが平成28年度の規模に戻ってしまったというような結果が出ております。

続きまして、10ページをお願いいたします。こちらでも利用者数の比較ということで、徳島バス幹線路線に係る小松島市の無料優待事業の前年度との月別の比較を行ったグラフとなっております。

12月分までの実績について比較させていただいております、左のグラフが老人分、右のグラフが障がい者分となっております。

ほとんどの月で高齢者分、障がい者分とも前年の令和元年の実績を下回っておりますが、特に4月・5月の老人分は、前年の50%程度ということで大きく落ち込んでおります。こちらにつきましては、新型コロナウイルスの影響で、全国に緊急事態宣言が発出されて外出自粛が呼び掛けられていた時期と一致いたしますことから、特に症状が重症化しやすいと言われていた高齢者の方などは外出を自粛されていたということがこのグラフからも見て

とれるかと思えます。

6月以降はですね、緊急事態宣言も一応は解除されまして、まだ新型コロナウイルスの感染状況が落ち着いていないこともありまして、高齢者分については前年度並みには回復していない状況ではございます。一方障がい者分につきましては、10月以降については対前年同月比で100%を上回っている状況となっておりますが全体といたしましては無料優待事業の利用者も前年に比べて大きく減少しているという結果となっております。

以上が資料①の徳島バス幹線路線の状況の説明になります。

続きまして、資料②の方をお願い致します。

こちらの資料につきましては、小松島市協定路線における新型コロナウイルスの影響がどの程度運賃収入に出てきているかというものを、前年度の月ごとの運賃収入状況と比較したものとなっております。

小松島市協定路線におきましては、毎月の収入運賃収入状況を徳島バス様より報告いただいておりますので、それを基に資料を作成しております。

表紙をめくっていただきまして、1ページをお願いいたします。こちらは立江線系統、立江線と小松島立江線のグラフとなっております。棒グラフに月ごとの令和元年度と令和2年度の収入状況を表示しておりまして、色ごとに、現金・回数券・定期券収入の額となっております。折れ線グラフにつきましては、令和2年度の毎月の収入が令和元年度の同じ月に比べてどの程度だったかという割合を示したグラフとなっております。収入額についてはグラフの左側ですね、上に、左側に（千円）と書いてある左側の軸を、収入の割合については右側の（%）と書いてある軸で数値を見ていただければと思いますのでよろしく願いいたします。また令和2年度の、12月分につきましては定期券収入の数字がまだ確定しておりませんでしたので、4月から11月分までの実績を参考に12月分の定期券収入のみ推計値で算出させていただいておりますのでご了承いただけますようお願いいたします。

それでは、簡単に状況の方をご説明させていただきたいと思えます。グラフを見ていただくとお分かりになるかと思えますが、令和元年の運賃収入額に比べまして今年度の収入額というのは大きく落ち込んでおります。立江方面の路線につきましては前年同月比の7割を超えていたのが4月から12月の9カ月間のうち6月と11月の2カ月のみとなっております。

2ページの方をお願いいたします。こちらは和田島線方面の路線である和田島線と目佐和田島線の収入額の比較となっております。こちらですべての月で前年と同じ月を下回っておりまして、比率が前年の7割を超えていたものが6月、7月、11月の3カ月のみとなっております。また、立江方面の路線と同様に4月分については前年の5割を割っているという結果となっております。この2つの路線においては4月分の定期券収入の落ち込みが激しく、4割以下となっております。これは、4月に緊急事態宣言が出されて、学校が始まるかどうかや、テレワークが続くかどうかの見通しがつかずに、定期券の購入を見合わせた影響がこの4月に出ているのではないかというふうに推測される所でございます。

3ページをお願いいたします。こちらは田浦線の状況になっております。田浦線については、立江方面、和田島方面の傾向と若干異なりまして、4月分よりも5月分の割合の方が低くなっております。これは通学・通勤に使われるよりも病院への通院などの平日に使われる割合が多ければ、ゴールデンウィーク等の休日・祝日に利用されることが少なくなりまして、その分の収入が少なくなるということが一つの要因と推測しているところでございます。

6月以降については概ね立江方面や和田島方面と同様の傾向となっております。

4ページをお願いいたします。今ご説明させていただいたような各方面の合計になっております。

合計で比較したグラフで全体を見ますと、4月・5月の緊急事態宣言の月に大きく収入が落ち込んでおりまして、6月に一旦回復の兆しというのはあったのですが、7月以降また少し下落の傾向というのが出ております。

これについては、新型コロナウイルスの第二波の時期と一致しております。

やはり、利用者の方々が新型コロナのそういったニュースについて敏感に反応され、行動されているような傾向があるのかなというふうに感じております。

10月くらいまでは6割前後で推移していたものが、11月は7割程度まで回復をできておりました。この時期については感染状況も全国的に落ち着いておりまして、全国的には「GO TO トラベル」による観光奨励施策がとられておりましたので、そういった効果が、心理的な面も含めて若干の割合の回復に影響があったものと考えられるのですが、12月には全国的に感染がまた再拡大してきておりまして、また数字が落ち込んでおります。1月には東京や大阪等で再び緊急事態宣言が出されておりまして、県内においても感染者が毎日のように出ておりますので、1月以降の収入状況においても非常に厳しいものになるのかなというふうに危惧しているところでございます。

5ページをお願いいたします。参考までに小松島市協定路線における無料優待事業の実績を昨年度と月ごとに比較したものとなっております。運賃収入程の割合ではないのですが、やはり昨年度の同じ時期に比べますと6割から7割程度に利用の数がとどまっているところでございます。運賃収入と同じように6月には高齢者分、障がい者分とも回復の傾向を見せておりましたが、10月以降は両方とも6割を少し上回る程度の割合で推移している状況となっております。

運賃収入と違って、11月に利用数の回復が見られませんでした。これは、利用対象が市民に限られるということから観光目的の方が少ないということに一つの要因があるのかなと推測しているところでございます。

以上が資料①②の新型コロナウイルスに係る路線バスへの影響の説明になります。会長よろしくをお願いいたします。

【会長】

はい。ありがとうございました。新型コロナウイルス、人間と人間の間隔を遠ざけるとい

うことが、一番大きな社会の影響だと思っております。なにかこのデータにつきまして、ご疑問の点等ございましたらお願いいたします。

ちょっと復習なのですが、協定路線の補助のルールとございますか、実態とございますか、簡単に説明をお願いできたらと思います。

【事務局】

事務局でございます。小松島市協定路線につきましてはですね、元々小松島市営バスが走っていた路線を平成27年の4月1日に徳島バス様の方に移譲した路線で、最初は移譲路線と呼んでいたのですが、いつまでも渡したというよりは、協定を結んで走って貰っているということでこの協議会の中でもご説明させていただく中で、協定路線ということで呼び名を変えております。

補助に関するルールなのですが、基本的には運行事業者は徳島バス様になっておりますので、徳島バス様と協定を結んだ1kmあたりの運行経費ですね。1km大体今290円前後になっているかと思うのですが、その協定で結んだ1kmあたりの運行経費に1年間で走った実走行キロ数、大体年間30万kmちょっとになっているかと思うのですが、それが1年間の運行経費ということで算出されます。そこから当然お客様が利用されますので、運賃収入ですね。現金であったり回数券であったり、あと無料優待券での福祉事業でのサービスによる負担金であったり。それら、協定路線を走ることによって得られた運賃収入を差し引いた赤字分につきまして、市の方から、市民の足の確保の負担という形で補助金という形で徳島バス様の方に支出させていただいている形になっております。以上でございます。

【会長】

はい。ありがとうございました。図に残しておきますか。今の。

(会長が前方のホワイトボード補助金の支出の考え方の図を書き込む)

(図を指しながら)今見ていただいた様に、コロナウイルスの影響がありまして、この区切り(運賃収入と補助金の境の線)は、こっち(補助金のスペースが広がる方)に寄っている訳ですね。

【事務局】

そうです。

【会長】

そう。こっち(補助金が拡大する方)に寄っている。そういう理屈になっています。

あの、コロナで徳バスさんにご迷惑はかけてないと。とりあえずのところ。はい、そういう事情でございます。

よろしいでしょうか。また後程、全体を通しまして、お気づきの点等ございましたらよろしくお願ひしたいと思ひます。

そしたら、次資料③ですね。議事の(2)「地域公共交通網形成計画に位置づけた施策について」というところで用意されておりますので、お願ひしたいと思ひます。

【事務局】

はい。それでは、小松島市地域公共交通網形成計画の施策におきます今年度の進捗状況についてご説明させていただきます。委員の皆様資料③のご用意をお願ひいたします。

表紙をめくっていただきまして、1ページの方に小松島市地域公共交通網形成計画の体系図をつけさせていただいておりますが、新型コロナウイルスの影響等を踏まえて前回、会長の方よりご提案がございまして、委員の皆様にご了承いただきまして基本方針の4のところに、追加という形で「安全・安心な公共交通の実現」という形で、「実現」という部分はここには書いていないのですけれどもそういう意図をもって、安全・安心な公共交通という項目、記載を追加させていただいております。

それでは、今年度の施策の実施状況について、簡単にご説明させていただきます。

2ページをお願ひいたします。施策①のダイヤの合理化と、施策②の分かりやすさ向上のためのダイヤ・ルートの改善につきましては、昨年7月の協議会でも、協定路線のあいさい広場経由便並びにダイヤ変更についてご承認をいただきまして、幹線路線の再編と合わせて昨年10月1日より新たな運行ルート、新たなダイヤでの運行が始まっております。

こちらの市民の皆様に対する周知につきましては、資料にありますように、広報9月号におきまして、「10月からダイヤが変わりますよ。」と、「ルートが変わりますよ。」という形でその旨の周知を実施しております。また協定路線の時刻表につきましては、広報誌に折り込む形で、広報9月号で同時に周知の方をさせていただいております。

3ページをお願ひいたします。施策③の車両やバス停の表示の改善につきましては、これまでも度々こちらの協議会の方でご報告はさせていただいていたのですけれども、既に複数のバス停に貼っております地図をベースとした路線図につきましては、10月の路線の再編を踏まえたものを再作成いたしまして、既に路線図を貼っておりますバス停の方については路線図の差し替えを。また、今年度につきましては資料にありますこちらの停留所の方に新たに路線図を設置しております。

バス停留所への路線図の設置につきましては、これまでは上屋があるとか近くに貼れるスペースがあるところを中心に貼ってきたのですけれども、中々路線図を貼るスペースがないというバス停も市内に多くあるのですけれども、この度、徳島県様の補助金であります「徳島県公共交通利用改善モデル事業補助金」という補助金を活用させていただきまして、

ここにありますが17箇所のうち14箇所の停留所に補助金を利用して路線図案内のための設置用のボード、案内板を設置させていただきました。案内板設置完了後に路線図の貼り付け作業を昨日丁度終えまして、現在既に路線図をこちらの停留所で見ることができるようになっております。

4ページの方をお願いいたします。4ページにはですね、停留所に貼り付けております路線再編後の路線図について少しお示しさせていただいております。図を張り付けた形になってちょっと文字が読みにくくて申し訳ないのですが、左側が幹線路線、右側が協定路線の路線図となっております。小松島市内の停留所に貼るということで、徳島駅から小松島市内の区間は全ての停留所を書いているのですが、勝浦方面とか、阿南方面についてはちょっとなかなか終点まで行くと小松島市がどうしても小さくなってしまいますので、地図上で書けるところまで停留所を書いているというような形になっております。

5ページをお願いいたします。5ページには既に今年度新たに設置しました、こちらは県の補助金を使った分ではないのですが、新しく追加で貼らせていただきました中田東停留所と和田島停留所の設置状況の写真となっております。このように、バスを利用される方の目につく部分に路線図の方を掲示させていただいております。

6ページをお願いいたします。施策④のわかりやすい時刻表・バスマップ発行と案内強化につきましては、平成30年度に作成いたしました、「小松島市公共交通マップ」の改訂版の発行に向けた作業を現在進めております。こちらの公共交通マップ改訂版の作成につきましても、先ほどの路線図案内板の設置と同じく、「徳島県公共交通利用改善モデル事業補助金」の方を作成経費の一部に充当させていただく予定としております。

資料の方には作成中の表紙と中身の1ページ分をお示しさせていただいておりますが、第2版という形で表紙の方に書かせてもらって、この左側のページというのが表紙と裏表紙を1枚にしているようなスタイルになります。実際は、真ん中で折り返して表紙と裏表紙というような形になります。こまポンの絵については違うパターンのこまポンの絵にできないかということで現在検討しているところでございます。年度内には、作成作業を終えて、時刻表等を後ろに折り込むような形に致しまして、公共交通の結節点でありますとか、市内各所に配布したいと考えております。

7ページの方をお願いいたします。施策⑤のICTの活用などによる情報提供の充実につきましては、左の画像が市のホームページのトップページになりますけれども、インターネットやスマートフォン上からでも情報を得やすいようにということで、市のホームページのトップページの、お役立ち情報という欄が本市のホームページにあるのですが、その1つの項目に、「路線バス時刻表」と「鉄道時刻表」の欄を設けておまして時刻等の検索を市のホームページからでも検索しやすい位置に持ってきております。

ちょっと資料では文字が小さいのですが、丸で囲んだ部分というのが路線バスと

鉄道の時刻表の記載となっております、こちらをホームページ上でクリックしてもらえばそれぞれの時刻表が掲載されているページに飛ぶことができます。バス停につきましては市内の全停留所の時刻がわかるもの、鉄道については市内4駅の時刻表をそれぞれ見えるような形となっております。

また右の画像につきましては、年に2回、大体毎年4月と10月にしているのですけれども、広報で路線バスの無料優待制度の利用案内をしております。その際に、一緒にバスロケーションシステム、「いまドコなん」の案内についても合わせて掲載をしております。広報誌は市のホームページにも掲載されますので、アドレスも書いてはいるのですが、紙媒体の広報では、なかなかアドレスを入力するのは中々大変ということで、広報紙の方にも「QRコード」と言いまして、右の図の丸で囲んだ部分のバーコードのような印になるのですけれども、スマートフォンなどのアプリでこのコードを読み取れば、「いまドコなん」のページへ飛ぶことができます。これを同時に掲載して、「いまドコなん」の案内の強化をしております。これについては今後も定期的に広報紙への掲載を続けていきたいというふうに考えております。

8ページをお願いいたします。

施策⑧の幹線・フィーダーの明確化と乗継利便性の向上につきましては、昨年7月の協議会で委員様からもご質問いただいていたのですけれども、鉄道と路線バスの乗り換えがわかるような乗り継ぎ表があれば便利かなということでご意見いただいております、その結節点となります南小松島駅前につきましては、乗り換え案内を強化しようということで左の図のような路線バスから鉄道の乗換表を作成して、停留所の上屋の方に掲示しております。路線バスの各路線の始発地と南小松島駅前停留所に何分に来るかという、バスから鉄道に乗り換えるというイメージですね。停留所の発車時刻を記載した隣に、南小松島駅の牟岐線の上り便と下り便の発車時刻及び、その列車の出発までの乗り換え時間、何分待ったら汽車が来るかという時間を計算しなくても一目でわかるような形の乗換時刻表を作成して掲示しております。

掲示の様子につきましては、右の写真のように、バス停の上屋の壁の方につけさせていただいております。スマートフォン等の機器があれば、アプリ等で検索すればそういった乗り継ぎについては簡単にアクセスすることができるのですけれども、そういったものがなくても、一目で乗り継ぎがバスと鉄道の乗り継ぎ時刻が確認できればより便利になるのかなということで、こちらの方を作成して掲示をしております。

9ページをお願いいたします。

施策⑩の利用促進運動につきましては、新型コロナウイルスを勘案しながら公共交通機関の利用ということで、昨年7月の協議会の際にも委員様の方からお願いという形でご提言いただいておりますけれども、市におきましても新型コロナウイルス感染対策というこ

とで、全庁的には昨年の5月11日から6月30日までの間と8月11日から10月2日までの間において時差出勤を実施したところであります。また、公共交通機関を利用している職員につきましては、今申し上げた期間に関わらず、当面の間時差出勤の対象とできるような市の時差勤務制度に関する規程というのが作られているということでございます。

また、資料には記載していないのですが、もう一点だけご報告させていただきたいと思えます。施策⑥の、バリアフリー化の推進につきまして、小松島市協定路線における車両の老朽化に伴う更新を令和2年度に1台行いまして、ノンステップバスの増備を実施しておりますことご報告させていただきます。なので、また市内を走る車両で、真新しい車両を目にすることがあるかと思えますので、また是非ご乗車いただけたらと思えます。

以上が今年度の施策の進捗状況になりますが、今後も事業者さんと連携を図りながら、新型コロナウイルスの感染拡大により公共交通を取り巻く環境というのは非常に厳しい状況であります。その中で、実施施策につきまして、国の地方創生臨時交付金の3次補正分につきましては来年度の事業にも充当が可能というふうにも話を聞いておりますので、公共交通機関内における感染対策でありますとか、アフターコロナを見据えた利用促進策、これについては市内での経済循環とセットで考えていく必要もあると思えますが、実施可能な施策の推進に努めていきたいと考えておりますので、今後も皆様のご協力の方をお願いできればと思えます。

以上になります。会長よろしくお願ひいたします。

【会長】

はい。ご報告どうもありがとうございました。この地域公共交通網形成計画、非常に大きな計画なのですが、究極の目的は、「何もしなければバスは誰も乗ってくれない」と。特定のターゲットだけでなく、ユーザーフレンドリーなシステムを作っていくということが目標でございます。こういった情報手段を取られているところです。ところで、今日お集まりの皆様方、バス「いまドコなん」。使われたことがこの1年間にある方いらっしゃいますか。

(多数の委員が挙手)

結構いらっしゃいますね。どういう時使われますか。K委員さん。

【K委員】

徳島駅まで。月に2回ぐらい乗るのですが。前そごうがあるときはね、もっと行っていたんですが。俳句の会をコロナにも負けないでずっと続けてしているのですが、その会に行くときにもバスを利用しております。

それで、あいさい広場発着のバイパス経由便も利用しております。私かかりつけ医が三軒屋にありましてそこに通っております。ですが、膝の大きな手術をしたので、この頃あ

いさい広場発着便を使って、三軒屋で降りて病院に行くのがちょっと難しくなってきました。今年はいつまでも利用できるように頑張りたいと思います。

【会長】

はい。ありがとうございました。他、どういう場面で使われたか、お願いできたらと思うのですが。はい、お願いします。

【F委員】

私、徳島市内の方が自宅になるのですが、市内から徳島駅方面に出るときは大体バスです。徳島市内から目的地まで駐車場がないということが多々ありますのでバスで行っております。

【会長】

はい。ありがとうございました。そこでスマートフォンの中に入っている「いまドコなん」などはご利用されますか。

【F委員】

はい、もちろん。スマホから、その都度検索してやっております。

【会長】

ありがとうございました。私、雨が降ったら大学にバスで通います。普段は自転車なのですけれども。その時に、雨が降ると若干定時性がどうしても悪くなるのがバスの宿命でして、あと何分ぐらいで来るのかなというのをどうしても調べるのが多いですね。だから、鉄道は定時性が物凄く高いのですけれども、バスはどうしても天候の都合などで、10分程度は、ずれたりすることがあるのでそういう場合に使うかなと。ちょっと今気づいたのですけれども、「いまドコなん」のQRコードはバス停にはあるのですよね。もちろんね。事務局どうぞ。

【事務局】

事務局でございます。バス停の方には、徳島バス様の方がQRコードを貼っていただいております。時刻表の下側ぐらいに横長の形で貼っていただいておりますね、ちょっと話が余談になるかもしれないのですが、昨日実は私先程申し上げました路線図の案内板を設置した箇所に路線図をずっと貼って回っておりました。そうしたら、バスを待っていたお婆さんがいらっしやいまして、貼っているときに「何をしているの？」と聞かれまして、「路線図をわかりやすくするように貼っています。」と申し上げました。

そうしたら、お婆さんに「あなた、いまドコなんの使い方知っている？」と聞かれまして、

「スマホ持っていますか？」と言ったら「タブレットを持っている。」という形で、お婆さんタブレットを出してきました。横須のバス停だったのですけれども「バスにいつも乗るのだけれども、いつ来るかわからない。いまドコなんを使ってみたい。」という形で聞かれました。バス停にQRコードが貼ってあったのですが、タブレットの方でQRコードを読み取るアプリが探せなかったものですから、検索サイトの方から「いまドコなん」の検索をかけて、使い方「ここからこう入っていったら、今乗る場所と降りる場所を入れて何時にバスが来て、今何個前のバス停出ましたよって表示されますよ。」っていう使い方の案内を丁度昨日させていただいきまして、お婆さん非常に喜んでいただいたのです。QRコードと「いまドコなん」の使い方みたいなのを広く周知する方法があれば、もっと使い勝手があるのかなというふうに感じたところではございます。以上です。

【会長】

なんか、頑張って老人会辺りの集会で広報しますかね。そういうのも手かもしれません。要はバスがもっと使いやすいものだというのをどんどん広めていくのが、施策の目標の一つでありますので、いろいろまた工夫を考えていきたいと。なんかアイデアあったらこの場でご披露いただきたいのですが。

事務局としては、アナログの紙の時刻表も配って、デジタル化した情報装置の使い勝手も向上させつつ広報を図っていこうと。そういうスタンスで進めていただいているところではございます。I委員さん何かありましたら。

【I委員】

よろしく申し上げます。8ページの乗り継ぎ利便性の向上というところで、共有ができてなかったのが申し訳ないのですが、今年度徳島県さんの奨励金を利用して、JRさんにも協力いただきまして、南小松島駅の駅舎内にデジタルサイネージの設置をさせていただくことになっております。3月中頃の設置になるのかなという調整で今準備させていただいているところであります。主目的は、駅舎があるというところで、雨風を避けられるということもありまして、わざわざバス停まで足を運ぶことなく、次のダイヤが、遅れも含めて確認できるというような内容になります。以上です。

【会長】

3年越しの夢が叶いましたね。もうこの協議会でそれをやろうやろうと言うのだけれど、なかなか管理の問題とかいろいろあって、予算もさることながら……。お世話になりました。はい。乗り継ぎの話は次の所に出てまいりますのでまた議論をしたいと思います。それから、そうすることによってこの徳島に住んでいる我々もそうですけれども、それ以外に、外からお見えになった方に、その南小松島駅で降りたら例えばどこそこのお寺に行けるよ

とか、どこそこの海岸に行けるよとか、そういう話が広がっていけば地域交通としてのバスのモットーを活かせるのではないかと思います。はい。どうもありがとうございました。

いや、3年越しの夢ですよ。これね。あそこにデジタルサイネージを置こう置こうと言っていたのだけれど、課題が。県のおかげですか。お金をいただいたということで、ありがとうございます。はい。他何かございましたら。

はい、よろしいでしょうか。コロナの影響で、先だっの会の時にも報告をいただいたことなのですが、大丈夫なのですかね。ビニールシートで仕切ったりする程度で、運転手さんの環境とかいうのは。何かありましたらお願いします。はい。

【I 委員】

一応ビニールシートをやることによって、運転者に関しては、バス車内の感染対策という意味では十分であると考えてはいます。昨年、従業員で1名(新型コロナウイルス感染症に)発症したということがあったのですけれども、あくまで車両内で感染したものではないというので、1日運休させてしまったという経緯はあるのですけれども、初めての案件だったので、ちょっと過度な処置を行ったのかなというところはあるのですけれども、今後はそういうことのないようにその日のうちに除染作業の方を終わらせて翌日運休が発生しないような体制を整えているところであります。

【会長】

だんだんデータが集まってきましたので、それぞれの組織でご対応いただきたいと思えます。大学は、1番初めの時にはいきなり2週間、学校誰も出入り禁止という状態でした。職員だけ。職員もリモート勤務推奨。2回目の時は授業だけやらないと。図書館に来ても構わないと。我々に質問があったら大学に来ても構わないと。そういうふうなデータとか経験値が上がっていくと交通機関においても影響の少ない範囲で、ご対応いただいているものだというふうに思うところであります。はい。鉄道もね、夏、座ったら上の窓が開いていまして、暑かったですけれどもね。換気しながら。あるいは各駅停車は3分って言ってましたっけ、平均ね。もうしょっちゅう喚起がなされている。そういう状況なのだと思います。ありがとうございました。

公共交通網形成計画は一応今日の会議でこのまま進行していく訳なのですが、1ページをご覧になっていただけたらと思います。目標として、まず市民の移動ニーズに対する確保。特に移動ニーズの高い方は、お年寄り、それから生徒さんですね。それから、そういう方に対してやっていけるか。情報施策として今進めていっていると。設備の面としても、報告があった通りです。交通結節点。市内の南小松島駅、利便性を高めてもらうようなことはやっていただくと。多様な交通手段の連携ですね。それから、住民による自発的な利用促進。そういうことを大きな目標として掲げているところです。なかなか難しいのが施策の⑨で、家用車との連携、これがなかなか難しいかなというふうに思います。またいろいろ皆

様の知恵をお借りしながら、ここで議論をして施策を先行していくということにしたいというふうに考えているところでございます。

施策の進行状況についてはご報告いただいた通りでございます。それでは、次の議事に進めさせていただきたいと思っております。令和3年3月JR四国ダイヤ改正の概要について。

今日徳島駅から乗って参りましたがけれども、既に券売機の横にダイヤの変更の概要が掲示されておりました。あの、悲しいなど。さっきも部長さんと話をしたのですけれども、3時に徳島駅を出て阿波池田で乗り継いで、高知に着いたら5時半という特急があったのですが、その阿波池田までの便が、赤い字が消えておまして。パターンダイヤということを主眼において。牟岐線ですね。徳島駅から阿南までの間というのは、確実に30分に1本やってくる。鉄道っていろいろな設備の面で限界があると思うのですけれども、徳島線にも完全パターンじゃないのですけれども、わかりやすいダイヤというのでお昼の方を1時間に2本走っていただくということが徳島駅に掲示されておりました。

学校の話で恐縮なのですがけれども、大学生の通学圏って私の大学の場合、JR牟岐線の沿線では大体新野が限界なのです。阿南の向こう側ですね。それから先だと、無理すれば通えるのだけれども大体は下宿です。一方JR徳島線の沿線は、普通列車を使いますのでやっぱり美馬市、穴吹が限界と。逆に徳島から高松の方に行きますと、かなり遠くから通学してきています。志度辺りぐらいまでは全然平気です。香川県の三本松高校からたくさん進学してきています。香川からは特急定期を買っている学生は当然高松から通って来ています。はい。ですので、鉄道の日常的なユーザーとしてやっぱり学生、それから通勤客、通勤定期券の所持ですね。これらの方がいっぱいいると。その中で、フィーダー交通としての地域のバスをどう考えていくかということが話題になると思います。はい。すみません、次第の3の(1)お願いいたします。

【事務局】

はい。それでは、今年は3月13日に予定されております、JR四国のダイヤ改正について、小松島市に関連する部分について事務局より簡単にご説明させていただきます。

委員の皆様、1枚ものの右上に資料④と書かれております、令和3年3月13日改正JR四国ダイヤ改正について(小松島市周辺の路線関係)というタイトルの資料の方をお願いいたします。

こちらは、JR四国さんの報道発表資料を基に小松島市周辺、主に徳島県内におけるダイヤ改正の概要についてお示しさせていただいております。

まず、小松島市内を走っておりますJR牟岐線についてであります、上り便・下り便が1本ずつ、運行本数の減ということになります。

上り便につきましては早朝の便を、下り便阿南方面行きにつきましては、夜の遅い時間帯の便が、それぞれ1便減便となるということでございます。

これに伴いまして、下り便の最終列車の時刻が、現在のダイヤよりも繰り上がる、若干早

くなるということでございます。

また、牟岐線から徳島駅で接続するような場合もあるかと思いますが、徳島線、徳島と阿波池田方面を結ぶ路線の「徳島駅」と「穴吹駅」の間で一部時間帯において、牟岐線にも既に導入されているようなパターンダイヤが導入されるということでございます。これに伴いまして、徳島駅の発車時刻、穴吹方面行きですかね。概ね毎時13分発と43分発というダイヤの統一がなされ、牟岐線からの乗り換えに際しても徳島線のダイヤが覚えやすくなり、利便性も向上するものと思われまます。

以上が資料④のJR四国様の3月ダイヤ改正の概要になります。会長よろしくお願いたします。

【会長】

はい。ありがとうございました。A委員さん、簡単に補足等ありましたらよろしくお願いたします。

【A委員】

お世話になります。せっかくの機会ですので、まずは新型コロナウイルス感染症の影響につきまして簡単にご説明したいと思います。

当社も同じような形で昨年の4月に緊急事態宣言の発出以降、ゴールデンウィークが底でございまして、全体収入で言えば、対前年の20%、約8割の減、ゴールデンウィークに限りますと、1割を切るような状況まで落ちております。その後第2波、第3波と感染拡大の波がございまして、お盆の期間とか年末年始、こういうところは散々な状況ということで、現在のところ対前年比40%ぐらいで、推移しております。従いまして、収入は昨年と比べて半分以下に落ちているような状況というところでございます。

それで、今回のダイヤ改正、コロナの中でやはり一番私が大事だと思っているのは、コロナ禍におきまして公共交通がかなりマイナスのイメージを被っているという点でございまして、それをなんとか払拭していきたい。先程I委員様もおっしゃってございましたけれども、業界のガイドラインに添った形でコロナウイルス感染拡大防止についてもしっかりやっていると。こういうことをこの協議会でも鉄道、バス、タクシー、いろいろあると思っておりますけれども、ご利用者に対してしっかりアピールしていくということを是非お願できたらなと思うところでございます。

それで、今回のダイヤ改正ということで、少しご説明させていただきますと、JR牟岐線については、一昨年にパターンダイヤというのを導入させていただきました。2019年度の実績、新型コロナウイルスが出てくる前の2020年の1月まで、実績で言えば利用者数というところでは、各路線が減少傾向にある中で、プラスの数字が出ています。しかも、特急列車と普通列車で比べると普通列車の方が大きく伸びている。また、パターンダイヤの時間帯に限るとさらに上回っていると言う様な状況でございます。ただ、良い事ばかりではな

くて収入で見ると実は減収施策なのです。今まで特急列車が走っていたのを取り止めて、普通列車を増発したということで、ある意味いわゆる料金収入という所が減収になると。そういうことで、全体収入としては、下回ってはいるのですけれども、その反面経費節減効果等もございまして、それで見ますと収支改善になんとかなっているなというふうに考えております。

そういった部分も踏まえて、今、弊社で一番大変なのが、いわゆる乗務員の確保ということで、かなり列車を運転する乗務員が足りなくなっていると。このままの状態であると、今現在のダイヤも維持できないというような状況が迫っております。そういう中でも、今回ダイヤ改正ということで、いろんところで列車の効率化を図っているのですけれども、牟岐線の南小松島駅を中心とする徳島－阿南間については、現行のダイヤをしっかりと維持しようということで進めさせていただいております。ただ、先程説明がありました、牟岐線の深夜の、要するに日を跨ぐような列車ですね。これは今回コロナの関係で、新しい生活様式というようなことで夜遅くまで仕事をしている人が減ったのかその辺りは定かではありませんが、深夜の列車の利用が凄く落ち込んでおります。そういったことで、今回この列車については運行をやめさせていただくというような措置になってございます。

あと、徳島線に徳島－穴吹間でパターンダイヤ導入ということで、徳島－阿波川島間で普通列車8本増便して、牟岐線と同様の施策を導入しているところでございます。先程事務局の方からも説明がありました様に、徳島駅から穴吹方面に向かっては、毎時13分と43分の発車となります。南小松島駅の方からそちらの方に行く場合には、徳島駅が11分着と41分着がございまして、どの列車も2分もしくは3分で乗り継ぎが可能ということになります。その逆に、徳島線の方から牟岐線方面についても全ての列車が2、3分で接続になる。さらに、直通運転と言いまして、徳島線と牟岐線の間を、列車を乗り換えずにそのまま運転をする列車も11本ございまして、さらにパターンダイヤを拡大することによってお客様の利便性も高まるのではないかなというふうに考えております。

最後に、先程I委員様の方からデジタルサイネージといった話がございましたけれども、その話とは別に、従前から牟岐線の駅に、小さいものですがデジタルサイネージを導入、設置しておりましたけれども、その機器の更新を行っております。それが、いわゆる多言語表記対応になっておまして、小松島市内の4つの駅については、まず中田と南小松島駅については先週取り換えが終わっております。それからあと、赤石駅と立江駅、これについては今月中には取り換えを行う予定となっておりますので、ご報告をさせていただきます。以上です。よろしくお願いたします。

【会長】

はい、ありがとうございました。新しい生活様式の普及ということも相まって、我々も、もう少し早く切り上げよう。はい。この協議会の議論としましては、今日はご欠席なのですけれども、どうしても現行ですけれども、バスより鉄道の方が夜遅い時間帯に走っていた

だいているということもあり、タクシーあるいは自家用車との連携を考えるということも話題に上っていた次第でございます。ただ、世の中の動向を考えますと、そのことを考える要素もだんだん薄まってきたのかなと、そういうふうなことはあり得るかと思えます。そうですね。徳島駅で2分の乗り換えは、陸橋がありますのでちょっと厳しかったかなと思えますが、直通列車も走られるという。

いろんなところで便利な事をお考えいただいていると思います。今日長時間いろいろご報告を頂いた次第なのですが、コロナウイルスもあって、結局多くの人々は再び公共交通から自家用車に戻る傾向があります。長距離バスもそうですよね。皆、車で橋を渡って神戸に行っていて、高速バスも、バスの切符売り場に行きますと時刻表に付箋紙が貼ってあって、運休の分があるというのが目立ちます。結局、皆で使わないと維持できないと。ちょっとでも便利に皆が今日、今A委員さんのご発言でもありました様に、便利な事を、協議会を通じてあるいはいろんな場で広報していくと、努める必要があるというふうに思う所でございます。はい。どうもありがとうございました。

あの、みんなで集まってお酒を飲んだりする場合に自家用車の場合は、誰かが飲まずにいないといけませんよね。そういうことを考えますと、迷惑かもしれないけど公共交通を使いながら、安全なものだというふうに広報していただくということが大事かと思えます、はい。

それでは、全体を通じてでいいですか。事務局他に何かありますか。予定した議題は。どうぞ。

【事務局】

スケジュールが残っておりますが、よろしいでしょうか。

【会長】

わかりました。では、その前に、スケジュールを一番最後にしていただきまして一応全体を通じてまだご発言を頂いていない方、パーテーションで顔と手が見えないのですよ。ちょっと何かありましたら。はい。お願いします。

【I委員】

共有不足ばかりで申し訳ないのですが、もう既にホームページの方でお知らせを出させてもらっている案件で、室戸とか阿南の方から大阪に向かう便が今7往復走っているのですが、1往復減便。コロナの影響もありまして全く乗車されないということで。これ、阿南とか室戸の方ばかり意識してしまっていて、小松島市内でも乗れるということをつかり忘れて共有ができてないと思うのですが、1便減便となります。

また、3列シートをこの路線で導入いたします。3台だけなので全ての便ではないのです

けれども、まず3両の路線に3列シートを導入させていただくことで、密回避には繋がらないかもしれないですけれども、若干余裕のある乗車が可能になるという所で、宣伝ですけれども、よろしくをお願いします。

【会長】

3列シートって2008年以来ですよ。

【I委員】

その通りです。

【会長】

はい。それ以前は3列だったのですよね。その1便だけね。もちろんその便は阿南駅に入ってきていただいている便。はい、ありがとうございます。

早く皆が自由に外国に行けるようになって、関西空港行きのリムジンバスも復活していただけることを願いたいと思います。ちょっと専門的な言い方になるのですが、その一時的な運休の場合は「運休」という表現なのですよね。で、ダイヤからそっくりその消してしまうことを「減便」というふうに言っている訳なのですよね。今、関西空港行きは「運休」というふうな言い方になります。はい、ありがとうございます。

大学の話にはなるのですけれども、高松駅キャンパスというのを2025年に作るようになりました。JRさんから土地を購入しました。高松駅のスポーツセンターがあったところですね。そこに、地上15階建てのビルを建てまして、大学の志度にあるキャンパスが2025年に移転をするということになっております。

委員の皆様方、「四国3大走り」というのをご存じですか。過去は橋が架かってなかったんで、宇高連絡船が高松駅に着くなり、急行列車が待ち受けておりますので、それに走って座席を確保しないと立つ羽目になるという。だから皆、子供の手を引いて走ったり、あるいはお父さんだけ先に走って席を取って乗ったりということがありました。それで、現行ダイヤを見ていると、授業は9時からなのですけれども、鉄道が入ってくるのが、高松駅が8時43分とか、学生はあそこで走るやつがいるのかなと、また走るのが復活するのかなと思って夢見た次第であります。なにかお気づきの点等ございましたら。はい、ではK委員さんをお願いします。

【K委員】

ちょっとこの議題にはないのですが、プレミアム交通券という券ですか、これは。お伺いしましたが、2月28日末までの今持っている交通券の利用期限が1年延びたということですが、あれは結局今買っている人が使っていないからその券の利用期限を引き延ばすということか、今回、新しく買った方が来年の2月28日まで使えるということですか。

私それがわからなくてテレビのニュースで言っているのを聞いて、タクシー乗った時に聞いたら、それは自分が持っている券の期限が延長された、これ2月28日までだけれども、今後も使えますということだと運転手が言っていたのですけれど、その辺りはどんなものでしょうか。

【会長】

B委員さん。お願いします。

【B委員】

国の予算を活用して事業させていただいてまして、期限が今年度中というのがまず前提にあって、利用期間がそもそも短かった。また、年末辺りから全国的なコロナの影響と緊急事態宣言が関西の方も出ましたよね。県民の方からも、直接私もお電話を受けたことがあるんですけど、購入したんだけどもなかなか目的としていた目的地、大阪だったり東京だったり、緊急事態宣言もあってなかなか行けない、移動自粛で、そういった機会を失っていると。それで、券が余っているというかそれを使う機会がなかなかこの短期間で取れなくなったので、時間を延ばせないものかという意見をたくさんいただきまして、期間を来年の2月15日まで使えるように延長させていただいて。

今後コロナの影響で使えるタイミング使えないタイミングが出てくると思っています。長期間取らせていただきましたので、今ご購入いただいているのであれば、来年の2月までは使えますので、チケットの方には令和3年2月28日までと書いておりますけど、間違いなく使えますし、各事業所様の方にもそういったことで周知しておりますので、ご安心してご利用いただけたらと思います。

【K委員】

新しくは、購入できないのですか。

【B委員】

今ご購入いただいているのはルールとして各1人1回4セットまでだったのですが、今度また追加発行というのをやります。

【K委員】

1回買っている人は、次は買えないということですね。

【B委員】

今までの2月28日までで最初出していた分が、4セットまで買えますよということでやっていたのですけれど、今度新たに予算を確保しまして、追加発行させていただきま

す。その分に関しては、先にお買っていただいていた方も、もう1回買えるようになっておりますので、これが2月17日から申し込み手続きを行います。

前はハガキやインターネットの申し込みをまずしていただいて、お手元の方に購入ハガキが来たと思うんですけど、改めて申し込みしていただいて、あの段取りでやっていただくと。

【K委員】

あれは、この辺りだったら市役所は関係ないですね。郵便局に行って。

【B委員】

そうですね、はい。平日でしたら郵便局に行けばハガキを持っていったら。

【K委員】

あれ、タクシー使えますよね。

【B委員】

そうですね、はい。

【K委員】

タクシーも5千円で1万円分使えるから。だけどね、残念ながら家から日赤行くのに580円しかかからないのです。千円券出したらお釣りがでないのですよね。

【B委員】

それですね、前の分でそういったお声もいただきまして、新しい交通券については、500円券に変えました。

【K委員】

ああ、良かった。580円の最低料金で行けるところ1,000円も出したらこれは現金を出さないと損だなということで計算しながら乗っていたのですけれどね。

【B委員】

今度500円券にさせていただいたので、タクシーでの近場の距離でも、使えると思いますので。

【K委員】

また、販売する予定があるのですね。

【B委員】

はい。新聞等でもやりますので、またご覧ください。

【K委員】

それで、プレミアムの券のことはここへお尋ねくださいって電話番号へ問い合わせしたら、「こちらでは詳しいことはまだわかりません。」って言われて、はっきりわからなかったのです。

【B委員】

すいません。多分、お問い合わせいただいた時はまだちょっと県の予算等がちゃんと決まっていない状態だったんだと思います。期限を延ばす、新しく発行するということは検討していたんですけど、多分事務局の方では答えられない時期だったんだと思うんです。その部分が遅れたということは申し訳ございません。

【会長】

はい、ありがとうございました。さあそれでは、アフターコロナを目指して、世の中を維持し、ビビットな世の中にしていかなければいけないのが我々の一つの宿命だということを通理解としたいというふうに思います。用意された議題は以上となります。それで、来年度も含めた、事業計画がございますので事務局よりご報告いただけたらと思います。

【事務局】

【事務局より事務連絡】

以上をもちまして、令和2年度第2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、長時間に渡り誠にありがとうございました。

— 午前11時31分 閉会 —