

令和2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2年7月15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、上原委員、宇都宮委員、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、三宅委員、宮島委員、山本委員

(以上16名)

- 【会次第】
1. 開会
 2. 委員・事務局紹介
 3. 役員選任(副会長・監事)
 4. 議題
 - (1) 令和元年度の小松島市協定路線の運行実績について
 - (2) 令和2年10月1日改正の小松島市協定路線のダイヤ・ルート・運賃について
 - (3) 小松島市内を走る幹線バス路線の10月からの再編等について
 - (4) 地域公共交通網形成計画で位置づけた施策について
 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並びに今年度の事務局員の紹介】

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ので、会長よろしくお願ひいたします。

【会長】

はい。令和2年度第1回の小松島市地域公共交通活性化協議会を開会したいと思います。本日は委員の皆様方ご多用中のところ、お集まりいただきましてありがとうございます。早速ではございますが役員の選任に移りたいと思います。では、事務局から案、よろしくお願ひいたします。

【事務局】

【事務局より協議会規約に基づく役員を選任手続きについて説明後、
選任手続きを実施】

【会長】

はい。それでは、議事を進めてまいりたいと思います。今年度非常に不順な天候が続いておりまして、県内でも若干の気象による被害等が出ているところがございます。交通の
方も維持していくのはなかなか大変な状況になっておるかと思います。

会に先立ちまして、少し大学のことをお話しさせていただきたいと思います。新1年生の入学式を4月3日に行いまして、学生証を配布して大学からメールアドレスの連絡先を一つ一つ学生に割り当てました。それで、解散だったんですね。だから、新1年生はその日来ただけで学校にしばらく来なかったわけです。そのあと遠隔配信授業といいまして、いろいろな姿があるんですけども、あらかじめインターネットで印刷された資料を配っておきまして、それについて教員の解説を加えていくと。解説は、ラジオの形の放送だったり、動画の放送だったり、いろいろな型式があるんですがそういう形で授業してまいりました。しばらく都会の方の状況が落ち着きまして、6月18日に学校を開きまして、対面式の授業と遠隔式の授業を併用した形で授業を進行していった訳です。7月に入りまして、順調に進んでいたんですけども、学生が新型コロナウイルスに罹患したということで緊急に学校を閉じました。今もまだ閉じている状態なんですね。それで、2週間ほど対面授業をさせてもらいましたときに、学生非常に喜んでいまして、私が「通学定期（券）買ったか？」と聞くと「買ったよ。」とJRの定期を見せてくれまして、「3ヶ月買ったか？」「買うわけではないでしょ。先生1ヶ月ですよ。」と、そう言った学生もいました。

なぜこの話を振ったかという、実はこの協議会の大きな流れとしまして、この資料の2枚目なんですけども、交通事業者の方々にもっと儲けてもらいたいという一つのポリシーがありまして、そのためにはお客さんを増やしていくと。そのためには便利にすると。ダイヤなんかの調整も行い、公共交通が皆さんにとってユニバーサルサービスが足るような形で維持していきましょと。そういうのが目的です。

そのためのキーワードが、「面的整備」というキーワードがよく出てくると思うんですけども小松島市とか周辺の市町村を見てもいろんなところに人が住まわれている訳ですね。そこから、公共交通を使って例えば徳島市とか他の市町にも行けるようにしようというのが面的整備の考え方なんです。だから、面的整備というのは、バスも、それから今日はご欠席ですけどもタクシーも、それから鉄道も、いろんなものを使っていこうと。それで、面的整備というコンセプトがあった訳なんですけども、それは国土交通省からモデルをいただいている訳なんです。そのモデルの最初を見たときにびっくりしまして、私の古巣

の地方航空局まで入っていた訳なんですよね。なんでかなと思ったら、飛行機で例えば離島に渡ってきたけども、そこからの足がなければそれで使いにくい地域交通になるだろうと。船舶もそうですね。船で例えば高松から小豆島に渡って小豆島で本来だったらバスが迎えに来ていたんでしょけども、いろんな都合があって今なかなか使いにくい様になっていたりする。そういうふうないろんな交通機関を使いましょうというのが面的整備のバックアップの考え方です。

そこまでは非常に良くて、3月までは順調に話が進んでいたんですけども、急に日本全国に新型コロナウイルスの問題が発生しました。県境を越える移動を自粛しなさいとか、あるいは3密を避けて今日もこういう会議をしなさいとかということが言われ始めた訳なんですよね。そうしたら、もう聞くに非常に苦しい交通事業者、バス会社の努力があって、例えば高速バスも定員の半分しか乗せない、窓際だけにしか椅子を配置しないとかですね、そういう話。路線バスもよく乗るんですけども、運転手さんの後ろの席を使用禁止にして、座れないようにしているとかですね。JRの方もですね、県境移動自粛ですから特急列車は本当に空席が多くて大変なことになっている。という、もっと使って儲けてもらわないといけないような政策のコンセプトで進めてきた。これは、国の方でいうと経済活動の進展、もっと人が動いてお金を使って経済を回しましょうという側のポリシー。一方で、国の方も感染防止には気をつけなさいねということ盛んに言っている。その感染防止という観点からすると、今日までお話ししてきた内容というのは、若干足りない部分があるかもしれない。そういうことなんです。ちょっと今日は一つのきっかけとなる会合になります。ただ、具体的に感染防止を行いながら多くの方に利用してもらうというアイデアが今日段階で学術的にも、それから経験的にも明らかになっている訳ではありませんので、計画をどう見直すんだという議論までは今日はちょっと難しいと思いますが、最後の方でその辺りをちょっと扱いたいと思います。

今日予定されている議題は、すみません。表紙の確認をお願いします。報告していただくこととして、令和元年度、コロナが無いときなんですけれども、小松島市協定路線の運行実績をご報告いただきます。それから、令和2年10月1日において後2か月ほど先ですけれども、小松島市協定路線。これはその徳島バスさんに運航委託の形をとっている訳なんですけれども、この路線を少し見直してみてもどうかという話。それから3つ目。小松島市内を走る、これは“幹線バス”という風に事務局は使っている訳なんですけれども、JRさんの路線ともう少し細かい形で道路に従ってたくさんの便数があるバスが走っています。そのバスを、阿南市側で少し効率的なルートに変えるという話が3つ目。それで4つ目ですけれども、地域交通網形成計画で位置づけた施策についてというところがあって、この後、この最後の段階で新型コロナウイルスに対応した施策をどういうコンセプトでいくかぐらいにはなると思うんですけども、ちょっとご相談したいというふうに思います。はい。そういう形で進めて参りたいと思います。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、資料の1をお手元にご用意いただきまして事務局からの説明を受

けたいと思います。準備ができましたらよろしくお願いいたします。

【事務局】

事務局でございます。

それでは、議題1の「令和元年度小松島市協定路線の運行実績」についてご説明させていただきます。座ってご説明させていただきます。

委員の皆様、資料①の方のご用意をお願いいたします。

小松島市協定路線につきましては、旧市営バス路線を引き継いだ市内の田浦、立江・櫛淵、坂野・和田島方面といった徳島バスの幹線路線がカバーできないエリアをカバーしている路線でございます。この路線の赤字分については市が運行補助金という形で補てんしているものでございます。

そういったことも踏まえていただきまして、令和元年度分の小松島市協定路線の運行実績の方がまとまりましたので、ご説明させていただきます。と思います。

表紙をめくっていただきまして、1ページをお願いします。1ページには令和元年度の小松島市協定路線全体の運賃収入の方をグラフでお示しさせていただいております。令和元年度につきましては、ダイヤ・ルートを平成30年4月に改正いたしましてから2年目の実績ということになっておりますので、資料の方には、平成29年度から令和元年度までの3年度分のグラフをお示しさせていただいております。

協定路線全体の運賃収入実績を簡単にご説明させていただきますと、令和元年度分につきましては、およそ3,302万1千円の運賃収入となっております。前年度の平成30年度分と比較いたしまして約230万円の収入の増となっております。

この3,302万1千円という額につきましては、平成27年度の市営バスの路線移譲後の5年間では平成28年度の3316万7千円に継ぐ2番目に高い収入ということになっておりまして、前年度からの割合でいいますと、7.61%の増という形になっております。

この約230万円の収入増につきましては、仮に一人当たりの運賃単価をどこからどこまで乗ったかで運賃変わってくるんですけれども、仮に一人当たりの運賃を250円といたしますと、年間で約9,200人の利用者の増加という計算になっております。

運賃収入の増につきましてはグラフを見ていただいたらわかるかと思うんですけれども昨年度に引き続きまして2年連続の増という結果になっております。これについては、それだけ多くの方に路線バスに乗っていただいたということでもありますので、これまで委員の皆様のご協力やご助言に基づく取り組みの成果というのが、昨年度に関しては一つ運賃収入増という結果になって現れたものであると考えておりますので、この場を借りてお礼の方を申し上げたいと思います。

2ページをお願いします。こちらのグラフにつきましては、協定路線に係る運行補助金の支出実績額を示したものとなっております。補助金の算定につきましては、運賃収入から運行経費を引いた差額をバス事業者さんに支払っております。運行経費については毎年

変動、傾向でいいますと運転手の人件費等が年々上昇していることや、年によって台風などの影響による運休本数も変動がございます。一概に運賃収入が上がった分がそっくりそのまま補助金支出額の減少につながるというわけではないのですけれども、運賃収入が増えていることは確実に補助金の支出の減少に結果として繋がっております。

令和元年度の実績といたしましては 5,665 万 3 千円でございます、前年度と比べまして 178 万 6 千円、割合で言いますと 3.06%の支出抑制につながっております。

29 年度のダイヤ・ルートの改正前から見ますと 268 万 4 千円、割合で 4.52%の支出減という形になっております。

続きまして 3 ページから 7 ページにかけましては、5 つの路線別の運賃収入につきまして平成 29 年度から令和元年度までの 3 年度分の推移を表したグラフとなっております。

令和元年度におきましてはすべての路線で平成 30 年度に比べて増収という形になっております。路線によって収入の規模が異なるんですけれども、昨年度との増収の割合で申しあげますと、全ての路線で 7%以上の増収となっております。

全体的に増えているという点につきましては、各路線沿線の方々が、バスを使っていただけの回数が増えた。また、これまでバスを使われていなかった方が、使っていただけるようになったということもあるかなという風に思います。

加えて、和田島線・目佐和田島線については、個々の時間帯で南小松島小学校児童の方々の下校便として使われているということも聞いておりますので、昨年度につきましては観光客の方も含めて徐々に路線バスを幅広い使い方をしていただけるようになってきているのかなという印象は持っております。

8 ページの方をお願いいたします。8 ページにつきましては、協定路線における 3 年間の無料優待事業の利用実績のグラフとなっております。棒グラフの方が利用実績の延べ人数、青色の方が老人の無料優待事業、赤色の方が障がい者の無料優待事業分となっております。クリーム色の折れ線グラフにつきましては利用実績に基づく負担金の支出額となっております。令和元年度におきましては平成 30 年度に比べて老人分・障がい者分とも実績が伸びておりまして、合計しますと前年度から約 7,300 枚利用が伸びております。

老人分と障がい者分を合わせた合計枚数が 57,840 枚と記載させていただいておりますが、この数字は路線を移譲した平成 27 年度以降で最も多い数字となっております。

9 ページをお願いいたします。9 ページには参考資料という形にはなるんですけれども、こちらの方徳島バスさん幹線路線における無料優待事業の実績のグラフとなっております。

徳島バス路線については老人分・障がい者分併せて 52,770 枚と前年度より約 1,100 枚の利用減となっているんですけれども、路線バス全体では合計いたしまして 110,610 枚となっております、こちらも平成 27 年度以降で最も多い数字という風になっております。

無料優待バス事業の実績について総括いたしますと、令和元年度におきましては特に小松島市協定路線の老人分が大きく伸びております。例えば、和田島線のイオンモール經由

便などは平日よりも日曜日の方が利用者が多いという結果も昨年度報告させていただきました乗降調査結果からも出ております。イオンモールを目的地とした路線バスの利用というのも平日・休日共に効果が出ているのかなという風に推測しているところでございます。以上が資料①の説明になります。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。なにかお気づきの点等ございましたらお願いたします。

【C委員】

元年度が30年度と比べて7.61%上がっているのは、凄い皆さんの日頃のお知恵による取り組みがいい方になっているのだと思います。一つ教えてほしいんですけど現金と回数券と定期券の収入の推移はどのような感じでしょうか。無料優待券の負担分を除いた分です。

【会長】

準備できますか。はい。

【事務局】

よろしいでしょうか。事務局でございます。令和元年度の無料優待の事業を除いて現金・定期券・回数券収入の合計額を申し上げますと、まず平成30年度の合計額が2360万円程度になっております。令和元年度につきましては、2492万円程になっております。パーセンテージで言いますと現金・回数券・定期券収入で6%弱の増収というような形になっております。

以上でございます。

【会長】

他はございませんでしょうか。はい。ここまで簡単に総括をしておきますと、いわゆるお年寄りが無料優待を使って乗っていただいているのも増えているし、若い年代が回数券や定期券を使うのも若干増になっているというのが見て取れます。巷の話を聞きますと、警察の方もおられるので大変恐縮なんですけれども、やはり高齢ドライバーの免許の返納の効果というのが、一定程度公共交通にはプラスに出ていると。どうしても事故抑制の観点から免許センターに行くときやっぱりチェックを受ける高齢者が非常に多いと。その結果自主的な返納に繋がるのか、あるいはやっぱりもういいかなと思うような方がいらっしやるのかと思うと自動的に公共交通に移ってこなければならぬ。その公共交通に移ってくるとそこは公共部門の受け皿として無料優待バスの利用というのが増えてくると。

小松島市の無料優待バスというのは、この協議会ができる直前の議論なんですけど、市でバスを運営しておられた時には、年間いくらの形である意味部局間の予算の付け替え、市長部局から交通局への予算の付け替えという手法を使っていた訳なんですけれども、協議会ができて、徳バスさんに路線を委譲した段階から、回数券方式に変えています。それで事務局、回数券1枚当たりが今いくらの単価になっているのですか。はい。どうぞ。

【事務局】

今、無料利用券1枚につき140円を徳バスさんに負担金という形でお支払いさせていただいております。

【会長】

はい。というスタイルになりましたので、この負担金の数字というのは、ほぼ利用者数には比例をしているという風に見ることができます。ただ、非常に申し訳ない金額なんです。140円というのは、市内初乗運賃とほとんど変わりませんからね。小松島ね。

そういう話でとりあえず今取り決めをそうやってやっていただいていると。ただ今後、いろんな情勢が変わりまして、どんどん高齢化率が上がります。そうなってくると、普通に考えれば免許の返納者数も増えていくだろうし、公共交通に頼らざるを得ない人たちの割合もどんどん増えていくだろうと。10年前の議論、よく言ってましたよね。「今、車あるからいらないけど、年取ったら乗るから、それまでバスを維持してほしい。」ちょっと待つてよと。そんなに余裕はないですよという話は散々したんですけど、アンケートをとってもそういう意見が大勢を占めた時期があります。

高齢化社会が超高齢化社会に突入した段階で、再びやっぱりこの公共交通の維持の必要性が数字に表れ始めたということですね。それを示しているグラフかという風に思います。従いまして、まだ高齢社会がそんなに深刻じゃない頃に始まった無料優待事業。これは全国どこの自治体でも「敬老バス」とかいろんな名称で地域の公営交通を無料にしてきた経緯があります。それが、高齢化社会、超高齢化社会に向かって別の意味付けが必要になってくる意識に向かっていると。小松島市もその辺を見極めた上で、いろんなことを考えていかなければならないというのがここの総括です。若い人も、大人は車に乗りますけどね。特に中学校・高校生ね。それから大学1年生2年生。こちら辺りのニーズを掘り起こしていくということが非常に今後大事になってきますので、またお知恵をお借りして進めてまいりたいという風に思います。

資料1の総括はその辺でよろしいでしょうか。はい。では議題2。

「協定路線のダイヤ・ルート・運賃」お願いいたします。

【事務局】

それでは、令和2年10月1日からの小松島市協定路線ダイヤ改正（案）についてご説明させていただきたいと思えます。

委員の皆様資料②をお願いいたします。

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。今回の改正のポイントということで、大きく3点記載させていただいておりますが、10月からの小松島市協定路線のルート・ダイヤ変更につきましては、1点目は土日祝日における「目佐和田島線」「小松島立江線」でのあいさい広場を経由するルートの創設。2点目は平日ダイヤと土日祝日ダイヤの一部分離、3点目はJR牟岐線のダイヤを考慮した南小松島駅前への各路線の乗り入れ時刻の微調整ということで、大きく3つの方針でダイヤの案を作成させていただいております。

2ページをお願いします。まず、あいさい広場経由便についてのルートにつきまして、簡単にご説明させていただきたいと思えます。

あいさい広場がどういう施設かということにつきましては、委員の皆様におかれましてもご存知とは思えますので、詳しい説明は省略させていただきますが、市内はもとより県内一円・県外からも多くの利用者が訪れる四国・西日本でも有数の産直市となっております。

「あいさい広場」へ至るバスルートにつきましては、現在は徳島駅から国道55号、昔は55号バイパスと呼ばれていた道路になります。そこから日赤病院・横須・赤石を経由してあいさい広場へ至る路線が1日5往復運行しております。しかしながら、昨年度実施した市民アンケート等でもあいさい広場へのアクセス強化を望む声があったことも複数あったことを踏まえ、南小松島駅からあいさい広場、また和田島・坂野方面とつなぐ「目佐和田島線」、立江・櫛淵・田野・芝生方面とつなぐ「小松島立江線」といった市内からのあいさい広場への公共交通のアクセスを多少なりとも強化する目的、これに加えて立江方面の路線と和田島方面の路線の結節点というものが今まで市の南部において存在しなかったのですけれども、今回のルート変更をきっかけに乗り換えが可能となります。これらを踏まえまして、JA東とくしまさんにもご理解いただきまして、今回あいさい広場経由便を新たに創設するものであります。

詳しいダイヤ等につきましては後ほど各路線のダイヤ改正案のところでご説明させていただきますが、まずは、「目佐和田島線」と「小松島立江線」でのあいさい広場に至る経路についてご説明させていただきます。

2ページをお願いします。このページでは目佐和田島線での「あいさい広場経由便」のルートについてお示しさせていただいております。

地図上の黒の矢印の線が、現在の目佐和田島線のルート、和田島・坂野方面からくる場合は停車バス停順に「大林」「赤石団地前」の順で運行しております。

今回のルート改定で、あいさい広場を経由する場合は地図上の緑のルートになりまして、

南からくる上り便、ミリカホール行の便については「大林」「高速大林（西向き）」「あいさい広場」の各停留所に停車しまして、「あいさい広場」で折り返しまして「高速大林（東向き）」「赤石団地前」そこからは従前の金磯・横須といった順に停車することとなります。

一方、北からくる下り便、和田島行の便につきましては赤石方面から来て「赤石団地前」「高速大林（西向き）」「あいさい広場」の順に停車し、「あいさい広場」を折り返して、「大林」に停車します。下り便の「高速大林（東向き）」については道路事情により停車せず、通過させていただくこととさせていただきます。

続きまして3ページをお願いします。3ページは「小松島立江線」におけるあいさい広場経由の際のルートとなっております。

こちらの路線においても黒の線が現状のルートとなっております、南から来た小松島市役所前行の上り便は「塩瀬橋」「田中山（たんなかやま）」の順に停車しております。

10月からあいさい広場を経由する便につきましては、「塩瀬橋」「あいさい広場」。で、あいさい広場で折り返してから「田中山（たんなかやま）」の順で停車し、田野・芝生の方に抜けていくという順で運行いたします。同様に萱原行の下り便は「田中山（たんなかやま）」「あいさい広場」、折り返して南下し「塩瀬橋」の順で停車するというので、いずれの路線についてもこれまでの経路から少し寄り道という形であいさい広場でUターンして、来た道に戻って行って、各路線の既存ルートに戻っていくというような形で考えていただければと思います。

あいさい広場経由便につきましてはこの2路線で平日におきましては、日赤病院を利用される方が一定数おり、小松島市中心部方面へ向かう場合にあいさい広場を経由することによる時間のロスは否めないことから、平日については今まで通りの経路での路線運行とし、まずは土日祝日のみあいさい広場を経由するという形で利用状況等を見ていきたいというふうに考えております。あいさい広場経由のルートの説明は以上になります。

続きまして、小松島市協定路線各路線の10月1日からのダイヤについてご説明させていただきます。委員の皆様4ページをお願いします。

まず、和田島線の平日ダイヤからご説明させていただきます。時刻表の見方といたしましては上半分が現在の運行ダイヤであります。それで下半分に10月からのダイヤ（案）ということで、お示しさせていただいております。また、和田島線につきましては、徳島駅前－和田島間を1日8往復するのですが、上下4便ずつがイオンモール徳島経由となっております、ご好評をいただいております。時刻に青で網掛しております便がイオンモール経由となっております。

前回、平成30年4月のダイヤ改正時は南小松島駅への乗り入れの関係から所要時間の変更などもあり、全面的にダイヤの見直しをかけたのですが、今回は一部見直しということで赤字になっている便が、現行のダイヤから見直しを予定している便ということでご理解いただけたらと思います。

それでは見直しに係る便などの各路線の変更の概要についてご説明させていただきます。

まず、左下の徳島駅前発の和田島行きにつきましては、本市から徳島市内へ通学されておられる高校生の下校便となる第6便、徳島駅前発17時25分を17時に変更いたします。また最終便となる第8便徳島駅前発19時30分を20時15分に変更しております。

第6便については、以前、委員さんからもご指摘いただいております、下校時に適した16時台徳島駅前発の便の創設、最終便については、もっと遅くしてほしいという昨年度の利用者アンケートで多かった要望を踏まえ、時間帯を変更させていただいております。

また右側の和田島発徳島駅前行きの（上り）便につきましては、第1便と第3便、最終の第8便を改正させていただいておりますが、第1便と第3便につきましては、他のバス路線のダイヤ改正との関係で和田島発の時刻を微修正させていただいております。

最終の第8便につきましては、小松島線南小松島駅前発18:45発の便の廃止に伴う調整等もあり、現行の17:37発よりも1時間程度遅く設定させていただいております。

5ページをお願いします。

こちらは10月からの和田島線の土日祝日のダイヤとなっております。土日祝日ダイヤにおきましては、平日と同じ時間ダイヤとなる分につきましては説明を省略させていただきます、土日祝日単独変更に係る部分を中心にご説明させていただければと思いますので、よろしくをお願いします。

徳島駅前発和田島行きの便につきましては、第1便を平日ダイヤと統一し、8:40発に変更させていただいております。

また、土日祝日の第2便につきましては、平日とダイヤを分離し、9:02分和田島発とし、イオンモール経由とする形とさせていただきました。

これにつきましては市民アンケートにおきまして、イオンモール経由便について「イオンモールの専門店街が開店する10時くらいに着く便がほしい。」といった声を多数いただいております。このため、特にイオンモール便の中高生の利用が多いと思われる土日祝日について、イオンモール経由の第1便、今まではダイヤ上は10時47分にイオンモール前に到着する便が一番早い便だったのですけれども、その前にもう1便イオンモールの経由便を設定させていただいております。

また第6便につきましては、土日祝日の便について、小松島方面からのイオンモール経由便の便数調整のため、従前の津田・県庁前経由の徳島駅行きとさせていただきます。また時刻につきましては、次のページでご説明させていただきます目佐和田島線のダイヤ変更案と連動し、和田島発の時間間隔の調整等も勘案し14時57分発に変更する案とさせていただきます。

続きまして6ページをお願いします。

6ページ・7ページは目佐和田島線の改正案となります。

6ページの平日ダイヤにつきましては変更はなく、現在のダイヤのまま継続させていただきたいと考えております。和田島行きの平日の第1便につきましては、小松島市内から

富岡東高校・羽ノ浦校への通学便ということで前回の変更時に設定しておりますので、平日においてはこれを継続したいと考えております。

7ページをお願いします。

7ページの土日祝日ダイヤにつきましては、先ほどご説明させていただきましたように、あいさい広場を経由するようになると同時に、一部時間帯についても変更をさせていただいております。

まずミリカホール発和田島行につきましては、乗降調査の結果から土日祝日につきましては目佐和田島線の独自区間である宮倉一坂野南での乗り降りが過去2年間見られませんので、土日祝日の下り第1便を午後の時間帯に振り替えたいと考えております。和田島方面へのいわゆる下り便ですので午前よりも午後の便を複数にした方がより利用していただけのではないかとということと、徳島駅前から来る和田島線の隙間を埋めるという目的もございます。

また、和田島発の便につきましては先ほど和田島線の変更の部分でご説明させていただきましたように、土日祝日につきましては、イオンモール経由便である徳島行きの和田島発を9時2分に変更することに伴い8時台に和田島を出発する便を確保するため、土日祝日における目佐和田島線の和田島発の第1便を8時17分発に変更するという案になっております。こうすることによってダイヤ変更後においても、土日祝日の午前中の和田島発の便について、時間帯の偏りがでないよう調整することにより、小松島市中心部へのアクセスの確保を図っております。

続いて土日祝日の和田島発の第2便と第3便につきましては、和田島行きの下り便の折り返しということで、ダイヤを調整させていただいております。また、「あいさい広場」を通過する時間につきましては、それぞれ青で網掛けさせていただきました時刻で出発するダイヤとさせていただきます。

続いて8・9ページをお願いします。ここは立江線の改正案となります。

立江線におきましては、主に南小松島駅での鉄道との乗り継ぎを勘案し、萱原行の第1便、第5便、第7便。また徳島駅前行きの第1便、第4便、第6便のダイヤを調整の上、改訂させていただいております。

一例を申し上げますと、第5便については、下校便としてももう少し使い勝手をよくするため、16:00 徳島駅発であったものを、20分遅くし16:20分発としております。このことにより、JR南小松島駅発阿南行16:50の便からダイヤ上は5分で立江行きバスに乗り継げるようになっております。また、徳島駅前発の最終便については19時20分から19時50分とする案としております。このことにより南小松島駅前の到着時刻が20時20分の予定でありますので、立江方面に帰宅される方が南小松島駅前で鉄道からバスに乗り換えるための待ち時間は4分に短縮される形となります。

また右側の萱原発の上り便についても、いくつか例を申しますと第1便を現在の7時発から10分早め6時50分とする案とさせていただきます。これにつきましても、南小松

島駅での徳島駅方面への鉄道の乗り換えにおける待ち時間の改善、具体的に申しますと南小松島駅の徳島行きが7:25発ですのでダイヤ上はバスが着いてから10分で鉄道に乗り換えていただけるようになります。

また最終便となる萱原発の第6便につきましても、南小松島駅での乗継改善を目的とし、萱原発の時刻を15分早くし17時45分発という案としております。

9ページをお願いします。9ページの立江線の土日祝日ダイヤにつきましては、平日ダイヤと同じ時間での改正ということにさせていただいておりますので、説明の方は平日ダイヤと同じ考えということでございますので省略させていただきます。

10ページをお願いします。こちらは小松島立江線のダイヤとなっております。

時間帯については基本的に立江線の間を埋めていくという考え方に変わりはありませんが、ダイヤ通りの運行確保の面や南小松島駅前への乗り入れ時刻の調整の面などからご覧のように始発の時刻だけ2分程調整させていただいております。

11ページをお願いします。

小松島立江線の土日祝日ダイヤにつきましては、あいさい広場を経由いたしますので、その分終点までの所要時間が萱原行はこれまでにくらべ12分小松島市役所行は8分長くなっていることに伴い小松島市役所前発萱原行きについては平日と比べて若干のダイヤの変更がございます。また萱原発小松島市役所前行きについてもあいさい広場を経由する関係で第1便の時間帯を変更し10時台の便とさせていただいております。10時5分に萱原を出ることによりまして10時19分にあいさい広場に到着する形となっております。

なお、第3便につきましては、あいさい広場の営業が17:30までということに加え、幹線路線の小松島線のあいさい広場発徳島駅前行きが17:00発で確保されるため、この便についてはあいさい広場は経由せず、これまで通りのルートでの運行となります。

最後に12ページ・13ページの田浦線をお願いいたします。

田浦線につきましては、後ほど幹線路線のところで詳しくご説明いただきますが、勝浦線の再編がございまして、そのことを踏まえダイヤを組みかえております。勝浦線と合わせて、田浦方面の路線バスの時間帯を極力満遍なく確保するという考え方につきましては、これまで通りでございます。

まず、12ページのその中で小松島市役所前発の井口行につきましては南小松島駅で汽車を降りられた方がなるべく待ち時間少なく田浦方面のバスに乗れるよう10分以内で井口行の便が南小松島駅前に来るようにダイヤを設定しております。

また、勝浦線の間を埋めるという考え方にに基づき、第2便についてはこれまで小松島市役所発12時6分だったものを13時44分に変更しております。

右側の井口発小松島市役所前行につきましては第2便と第3便につきましては、井口からの折り返し便となりますので、井口行の便のダイヤ変更に伴いダイヤの調整を行っております。

13ページをお願いします。基本的に田浦線については平日と休日のダイヤはほぼ同じ

となっておりますが、井口発の第1便につきましては、平日と休日のダイヤを分離し井口発を1時間遅く設定しております。

以上が小松島市協定路線のダイヤ改正案となりますが、運行本数につきましては、現行の本数を確保する中でダイヤの組み換えをさせていただいているところでございます。

14ページをお願いいたします。

最後に小松島市協定路線の新運賃表についてご説明させていただきます。あいさい広場を経由することにより、あいさい広場までの運賃設定を行う必要がございますので、それに係る部分のみご説明させていただきます。

14ページでは左側に目佐和田島線の新しい運賃表をお示しさせていただいておりますが、ピンクで網かけしておりますのが、あいさい広場から各停留所の運賃となっております。例えば南小松島駅や日赤病院玄関前からあいさい広場までは230円となっております。これにつきましては、あいさい広場から赤石・横須・金磯・南小松島駅方面は現在もバス路線がございますので、それと同額の運賃となっております。

また、あいさい広場から目佐・坂野・和田島方面の運賃につきましては、新規に設定ということで、目佐までが130円、坂野までが150円、終点の和田島では240円の設定となっております。

また、黄色で網かけしております部分が、あいさい広場に至る途中の高速大林停留所からの運賃となっております。

そのほか、右下の表の津田・昭和町経由の和田島線と15ページのイオンモール経由の和田島線につきましてはルートの変更はありませんので、これまでの運賃体系と変わりありません。

16ページをお願いします。

同じく左上の田浦線につきましては、経路の変更がございませんので、運賃についてもこれまでと変更はございません。

右側の立江線系統につきましては、徳島駅前行きの立江線についてはこれまで通りの運賃となりますが、小松島市役所前行きの小松島立江線については、あいさい広場経由となりますので、あいさい広場の運賃を設定しております。あいさい広場につきましては、黄色の網掛けしている部分、運賃表の下に各停留所の名前が順番に書いてありまして、左側に「共通」と書いてあるところで、あいさい広場停留所のところに網掛けさせていただいているのですけれども、その右側に「田中山」と書いてまして、その上に○印が入っているかと思えます。ここの区切りが同じ運賃グループという形になりますので、あいさい広場までの運賃はこの「田中山」の運賃グループに入ることとなります。で、上の運賃表の黄色の網掛け部分があいさい広場までの運賃と考えていただければと思います。

例えば、櫛淵の「萱原」からは190円となっております、「芝生」ですと140円、「日赤病院前」や「南小松島駅前」からは230円となっております、これまでの「塩瀬橋」や「田

中山」からの運賃と同額の設定とさせていただいております。

以上が小松島市協定路線における新ダイヤ及び新ルート並びに新運賃体系の案となっておりますので、委員の皆様にお諮りさせていただきたいと思っております。会長よろしくお願いたします。

【会長】

はい、かしこまりました。今、事務局の説明がありました通り、協定路線につきましてダイヤ・ルート・運賃を一部変更するというところでございます。P委員さんにお聞きしたいのですが、徳島市内からあいさい広場への路線バスを走らせていると思うのですが、どのような感じですかね、お客さんの数は。結構乗っていますかね。

【P委員】

徳島駅からの利用というのは多くはないですね。ただ時間帯によっては用途が違うのかもしれませんが、朝の時間帯はあいさい広場発の便に小学校に通学される子どもさんがたくさん乗っておられるというところでは、それなりに需要があると言えるかと思いますが、徳島駅前ーあいさい広場間の需要が爆発的に多いかと言えばそうではないですね、今のところは。

【会長】

はい、ありがとうございました。一応、バイパス路線（現在の国道55号）の見直し対策という議論があつて、徳島駅からバイパスをずっと南下してきて、小松島市内に入ってあいさいに行くという便を走らせてもらっているわけなのですが、徳島からわざわざあいさい広場に行くという人はおそらく自家用車の利用なんだろうと思います。路線全体としてはそこまで需要が高いわけではないけれども、特に市内区間についてはあいさい広場自体を目的とするわけではないけれど、日常的な利用はあるということでございました。

他お気づきの点等ございましたらお願いいたします。

はい、JRさんの分かりやすいダイヤということで、鉄道ダイヤにパターンダイヤを導入されて、1年が過ぎたわけなのですが、「面的整備」というキーワードがございまして、これにするとやっぱりJRを降りた人々の移動手段を補完しつつ小松島市内近郊に便利に展開するということがありますので、ここのダイヤ調整というのはやはり懸案の事項だったわけなのですが、今回こういった形で実現するようになりました。

ただ、面的整備の概念というのは国が示している概念なのですが、もう少し大きな街と街同士が離れているところをモデルにしているのですが、徳島ー小松島間でこれが100%適用できるかなといったところに疑問があったわけなのですが、南小松島駅からの移動の選択肢は増えているんですね。路線バスで行くこともできればJRで行くこ

ともできると。徳島市と南小松島駅の間だけを考えればそういうことになります。JRと路線バスではその途中のルートも若干違っているということから考えると、「全体の利便性を上げる」ということにも寄与する話なんだなというふうに思います。

特に今回の工夫の跡は、自家用車でイオンに行かなくてもいいという形ですかね。いかにして路線バスに乗ってもらうか、そういうところに今回の工夫の跡が見られると思います。はい、どうぞ。

【C委員】

急に頭がなかなか回らないのですけれども、市民の方への広報の仕方として、南小松島駅を起点とした列車と路線バスの接続する時間を表示してお客様に分かりやすいような形があればなど。市民の方が今のそのままの時刻表をぱっとみてもそういったことがわかりにくいと思いますので。「この路線バスの便だったらJRに〇分の待ち時間で乗り継ぎできます」というような一目で分かるようなものがあったら分かりやすくていいかなと思ったのですけれども、どうでしょうか。

【会長】

はい、駅にそういうのが貼ってあったら分かりやすいというご意見だったかと思うのですけれども。よろしく願います。

【事務局】

事務局でございます。

議題の4のところ、そのことについて触れさせていただこうかと思っていたのですが、ご質問いただきましたので、今事務局として考えていることを述べさせていただこうと思います。

委員さんもおっしゃられましたように、南小松島駅が本市における公共交通の結節点という形で、そこから「何時にどこ行きの便が出るか。路線バスの乗り継ぎが何分か。」といった観点についてですね、南小松島駅からの路線バスの発車時刻一覧表というのは作成しておりますが、鉄道との乗り換え時間が何分かというのがわかるものが現時点ではなくて、それを今年度、バスの時刻一覧表を加工するような形でJR牟岐線の上りと下りとの接続時間がわかるものの一覧表を作成できないかなと考えているところでございまして、それを今年度作成できたらなと考えているところでございます。以上です。

【会長】

バスのルートの案内っていうのは非常に難しいものがあるわけなんです。日本中あちこち行っても知らない土地で、いきなり路線バスっていうのはどこの街でもハードルが高いです。で、どこのバス会社も何重かの工夫をして、一つはこの時代ですからインター

ネットを使ったダイヤの案内。県の次世代交通課さんでお世話いただいているバスナビシステム「いまドコなん」、それを使う。一方で、そういったものにアクセスが難しい地元の人のために自治体で積極的に広報を行う。3つ目は今ありましたように主要な停留所などに見やすい時刻表を貼り、個々の停留所にも案内の改善を図っていくと。よく言われているんですけど、地図の形をした時刻表。バス路線というのは非常に複雑で、資料に書くところな形になってしまうという話なんですよね。だけど、分かりやすい仕組みというのは常々追及していかなくてはいけない、という部分についてはこの考え方にも出ているところですよ。

こういう形でまたユーザーの掘り起こしを行って利便性を高めるというダイヤ。それから運賃についてもユーザーの皆様に加重的な負担を強いているということはないと思いますが、こういったところでよろしいでしょうか。

【異議なしの声】

【会長】

はい、ありがとうございました。

この項目につきましては、一応協議会の承認事項となっておりますので、ご異議なかったということにさせていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。

【異議なしの声】

【会長】

ありがとうございます。

はい、続いて議題の3番目のところの報告を受けたいと思います。「幹線路線バスの再編」ということで、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

はい。それでは引き続きまして、令和2年10月1日からの小松島市内を走る幹線路線バスの再編等につきましてご説明させていただきます。

委員の皆様資料③をお願いいたします。

資料の方が縦横になっていて申し訳ないのですが、資料③のほうは縦型となっております。表紙をめくっていただきまして1ページをお願いします。こちらのページに現在、市内を走っております市町を跨ぐ幹線路線の路線図をお示しさせていただいております。一部バス停の方にもこちらの路線図は貼らせていただいているのですが、地図をベースにしておりますので、どの路線がどのあたりを走っているか、また各停留所が概ね市内のどのあたりに位置しているのかがイメージしていただきやすいかと思っております。同

様の方法で小松島市協定路線の方も路線図を作成、バス停の方に何箇所か貼らせてもらっております。

これを踏まえまして、現在、小松島市内には先ほどダイヤ・ルートの変更のご承認をいただきました小松島市協定路線に加え、「橘線」「丹生谷線」、「小松島線」、「勝浦線」の4路線、「小松島線」については津田・昭和町経由と国道55号（バイパス）経由、「勝浦線」については小松島市内を通過して徳島駅前まで行くものと、中田八幡社前が終点のそれぞれ2系統がございます。

2ページをお願いします。

2ページ以降につきましては、今申し上げました幹線系統路線の10月からの変更についてまとめさせていただいております。まず田浦町・勝浦町方面の路線からご説明させていただきます。

勝浦線につきましては、先ほど申しましたように2系統あるのですが、そのうちの【黄檗上、上勝と勝浦の境あたりにある地名でございます。そこから中田八幡社前までの路線につきましては、9月末をもちまして廃止となります。今こちらの路線は平日で5往復・土日祝日は4往復しておりますが、10月以降はこの路線を廃止する代わりに現行の【横瀬西ー徳島駅前】を運行する路線を平日は3往復増便し10往復、土日祝日は2.5往復増便し8.5往復となります。

3ページをお願いします。

こちらは、小松島市から南方方面、阿南市・那賀町方面の路線になります。

阿南市・那賀町方面の変更に関しましては、徳島駅前から那賀町の川口営業所まで行く「丹生谷線」については、9月末を持って廃止となります。「丹生谷線」につきましては阿南市の阿南医療センターから川口営業所に向かう路線に再編されると聞いておまして、小松島市から接続する場合は橘線に乗っていただいて阿南医療センターで乗り換えていただく形となります。

一方橘線につきましては、徳島市から阿南市方面への便数の確保の観点から平日・土日祝日共に1往復ずつ増便し、平日は15往復、土日祝日は13往復となります。

4ページをお願いします。こちらは徳島駅前ー小松島間の路線となりますが、津田・昭和町経由の便につきましては平日3往復、休日2往復となり、平日が1往復減る形となっております。

国道55号（バイパス）経由のあいさい広場行きの路線につきましては、便数自体は5往復とこれまで通りであります。あいさい広場の営業時間（8:30~17:30）外につきましては、あいさい広場まで行かず、その一つ手前の高速大林停留所までの運行となります。

5ページをお願いします。

参考といたしまして、今年10月1日以降の南小松島駅前・日赤病院玄関前の出発時刻を整理した平日分の総合時刻表をつけさせていただいております。文字が少し小さくて申し訳ないのですが、南小松島駅前を経由するものは下り便で計55便、上り便で計51

便。また、上り便で南小松島小学校前を経由する便が5便と、下り便と上り便の合計で11便が小松島市内を走る便となっております。

改正前はこれが合計124便でしたので、上り下り合わせて13便が減便となっております。

また、6ページは同様に土日祝日の総合時刻表となっております。

こちらについても下り計50便、上りが南小松島小学校前を通過するものを含めて計52便の合計102便となっております、これまでの114便に比べて12便の減となっております。

市内を走る路線バスにつきましては、今申し上げましたように縮小・減便の傾向というのは確かにございます。今後におきましても、定期的なダイヤの見直し等がなされていくとは思いますが、極力路線バスとしての利便性を損なわないようなダイヤが編成できるよう、事業者さんと継続的に協議をしていきたいと考えております。

資料③の説明は以上になります。会長よろしく申し上げます。

【会長】

はい、ありがとうございました。P委員さん、何か補足はございますか。

【P委員】

減便に至った経緯について簡単にご説明させていただきますと、まず資料③の2ページの勝浦線なんですけれども、黄檗上から中田八幡社前の系統の廃止について、県の「次世代地域公共交通ビジョン」に沿った形でということで徳島ー小松島間の重複路線の整理を行うと。やっぱり徳島ー小松島間というのはバイパス線を除くと、JRさんとは意外とルートが競合してなくて、この部分を切ってしまうと輸送量がかなり低下してしまって、このままだと幹線路線に対する国庫補助がいただけなくなるような状況まで収入が落ちてしまうと。こういうことで路線が維持できなくなることを防ぐために黄檗上からの系統を廃止するというのが1点。それと、慢性的な運転手不足ということで減便せざるを得ない状況ということで、これは全体的な話になります。

その代わり、今言ったこと若干逆行するのですが、徳島ー横瀬西間を若干増便して、通学の時間帯等をカバーするという再編になります。

また、3ページの丹生谷線なんですけれども、この路線は徳島から川口営業所までということで、56kmもある長距離路線です。この路線に一貫して乗車される方というのはほぼいないんですね。それで、JRさんも阿南駅まではパターンダイヤで以前に比べて増便されてますので、そこまでは十分便数が確保されているということで、阿南駅から川口営業所間に路線を短縮すると。また先ほど申しました運転手不足対策も含めた再編という形ですね。これで十分利便性は確保できるのではないかとということでございます。

それで徳島ー川口営業所間をやめてしまうと、どうしても朝の通学の時間帯の関係があ

りますので、橘線の方を上り1便増便と下りの朝1番の便については日赤病院玄関前から橘西という便を1便創設します。これ「どうして徳島からでないのか。」と奇妙に思われる方もおられるかもしれませんが、これは申し訳ありません。完全に会社の都合でして、小松島営業所管轄の系統ということになりまして、小松島営業所から徳島まで朝1番で回送で行くとなると運転手の勤務上かなり困難というところで、回送時間を少しでも短縮するために日赤病院玄関前発ということで、徳島から阿南に向かう学生さんと小松島エリアから阿南に向かう学生さんとを住み分ける形で分けた系統となっております。

小松島線に関しては先ほど事務局からご説明いただいた通りです。私からは以上です。

【会長】

はい、ありがとうございます。

なかなか企業体も大変なところですね、効率よく運転手や車両を動かしていかなければならないというところは、利用者の方からしても「同感だ。」というところかと思います。

ここですね、南小松島駅にはぼすすべての便を通すという議論をしていた時のコンセプトは「乗り換えの促進を図ろう。」と。本質的にはバスとJRの面的整備を図ろうということだったのですけれども。意外とその効果が出ていない。乗換って億劫なんですかね、皆さん。都会の京阪神のバスなどだったら駅前でストップ（終点）ですからね。全員降ろされてしまいますからね。そういう状態を想定した国の方針だったのかなというふうなことを思いつつ、もうちょっと効率よくやれば幹線と勝浦に行くのを分けるとか、阿南で乗り換えて阿南の人の利便性を確保しつつ路線を確保していくということ、徳島県南地区全部で目指していかなければいけないのだろうなということをもた機会があればどこかで話をしてみたいと思います。

はい、こんな形で小松島を経由していく便、勝浦、それから阿南地区の便の再編ということでした。ここは報告事項ということですので、これでよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

では、次にいきます。議題の4、「地域公共交通網形成計画で位置づけた施策について」を事務局お願いします。

【事務局】

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実施方針につきましてご説明させていただきます。

委員の皆様資料④のご用意をお願いいたします。

表紙をめくっていただきまして、昨年度からの委員の方にはずっと見ていただいているものになるのですけれども、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。

平成29年度からこの体系図に基づいて各種施策を実施しているところでございます。

一部報告もごさいますが、今年度の実施事項につきまして、抜粋してご説明させていただきたいと思ひます。

2 ページをお願ひします。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、先ほどご承認いただきましたように、今年10月1日からのダイヤ・ルートの改正につきまして、徳島バスさんに準備を進めていただくと共に市の方においても広報等による周知の準備を進めていきたいと考えております。

施策③の車両やバス停の表示の改善につきましては、既に複数のバス停に貼っておりますバス路線図につきまして、10月の再編を踏まえた改訂版を作成し直しまして、既に貼つてあるバス停については差し替え、また新規に貼れるところ、上屋があるところを中心に貼っていくようになるのかなと思ひますが、新規に貼り付けを行っていきたくて考えております。

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年度に作成しました小松島市公共交通マップ、おかげ様で好評をいただいております。この10月からのダイヤ・ルートの改編に伴ひまして、改訂版の発行に向けた作業を今年度実施していく予定としております。

3 ページをお願ひします。

施策⑥のバリアフリー化の推進につきましては、市内を走るバス車両のノンステップバスの車両の割合を増やすべく、小松島市協定路線における古いバス車両の更新を今年度1台予定しております。

施策⑦のバス停の改善につきましては、こちらは報告になるのですが、5ページをお願ひいたします。市役所前の南小松島駅や日赤病院に向かう方の停留所の上屋の写真なのですが、こちらの上屋につきましては、小松島ライオンズクラブの皆様により設置いただいておりますが、この度ペンキの塗り直しを実施していただきました。また、待合のためのイスにつきましても写真にありますように新しいものに交換いただきまして、右側の写真のように見た目もきれいになりました。

ライオンズクラブの皆様には感謝申し上げたいと思ひます。ありがとうございます。

続きまして、申し訳ありません。3ページの方に戻っていただきまして、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、交通の結節点という面におきましては、これまでの南小松島駅や日赤病院に加えまして、土日祝日においてはあいさい広場も数は決して多いとは言えないかもしれませんが、一応複数路線が乗り入れることとなりますので、そういった案内や南小松島駅からの鉄道との乗り継ぎ、先ほど委員さんからご質問があったような件などについても周知に努めたいと考えております。

4 ページをお願ひします。施策⑩の利用促進運動につきましては、3密対策でありますとか、新型コロナウイルスの感染防止の観点も今年度においては入れていくことも必要だろうと考えております。交通事業者さんの方で色々対策をしていただいております。そういったことも紹介しながら、利用に向けた啓発・周知に努めていけたらなと考えております。

す。

以上が今年度に予定しております施策の方針となります。会長よろしくお願ひいたします。

【会長】

はい、ありがとうございました。

今年度の方針として、最大の懸案であります新型コロナウイルス感染対策ですけど、一応施策の11番目の項目に追加をさせていただいております。なかなかこれ以上の抜本的なアイデアというのは非常に難しいところかなと思います。特に1ページにあります通り、今回は計画期間の全体目標、令和3年度（計画策定当時は平成33年度で記載）の数値目標でございますが、こういうのは非常に実現が厳しいところがあるかと、今後達成する可能性は大いにあるわけではありますが、今回は見直しをしないで、当面は利用者の推移等を見ながら、実現不可能と判断した場合は若干の修正を来年以降行っていく必要があると思います。

もう少し大きな話としては、今もうキーワードのように言われております、「安全・安心な公共交通の実現」ということを計画のどこかに追加してもいいのかなというふうに思うくらいです。それを具体的にどうするかというのがですね、まだなかなか今日明日に決めろと言われても非常に難しいのが現実だと皆さんお感じいただけると思います。具体的に言わないといけませんね。体系図の基本方針のところ、今3つ記載してありますが、ここに4番目として「安全・安心な公共交通の実現」という項目をとりあえず仮置きして足しておこうかなと。で、それを考えながら色んなことを見直していけたらいいのかなと思うのですが、いかがでしょうか。

【異議なしの声】

そのくらいでよろしいですかね。新型コロナウイルスの関連で基本方針のところちょっと強めに「安全・安心な公共交通の実現」という項目を修正で入れておいて、色々またお知恵を借りたり、データの分析をしたり、他の地域のアイデアなんかを勉強しながら両立を図っていこうというふうなことを考えたらいいかかなと思います。

ということで、若干提案をさせていただくのですがよろしいでしょうか。じゃあ、考え方の方針としてそういうことを入れさせていただきます。

それで、まとめの前になんですけども、例えば「GO TO トラベル」の問題、みんなで交通機関を使って経済を回していこうということと、新型コロナウイルスの感染対策というのは、なかなか両方同時にというのは難しいことだと思います。で、環境学などを勉強しておりますと、環境問題の解決のために例えば電力を使わないとか、あるいは木を切らないとかそういうふうなアイデアが浮かんでくるわけなんですけれども、この場合は実

は解決策があって、環境にやさしいものを新しく考えて作って売るというアイデアがあるんですよ。そうしたら環境も守られて経済も前向きという考えがあります。

ところが、コロナウイルスの場合は感染を抑えて経済を回すというふうに考えるわけなのですが、その場合に感染を抑えるには薬の開発しかないんですよ。じゃあ、薬の開発に投資をしましょうという話は出てくるんですけども、薬の開発に投資をする、あるいは感染症対策の医療を充実させる。そこまではできるんですが、じゃあそのあと環境にやさしい商品を作って売るというように、そこで働く人たちがお金を他の所で使ってもらえますかとか、その効果が波及していきますかと問われると、まだそのアイデアがないんですよ。クエスチョンマークばかりで。一生懸命考えているんだけど、そこがないのが現実なんですよ。だから政府当局に対しても批判が強いですよね。「アクセルとブレーキ同時に踏んでいる。」とか言われてますよね。批判が強いは仕方がないところとは思いますが。それで、もうちょっと範囲を狭くして、この地域公共交通の問題に目を向けても、当面、安全・安心な公共交通の確保ということを掲げておくぐらいしか、アイデアが今のところない状況です。

現状一点ご報告をいただければいいと思うのですが、JRさんも何回もご報告いただいた通り、非常に社員・運転手の養成に手間と時間がかかる。バス会社においてもそうだと思うのですが、それで、人手を急に増やせと言っても非常に話が難しいと。で、バスも鉄道も1編成に最低1人の乗務員が必ず必要なわけです。3密対策ということを考えて、新しい生活のスタイルを模索していくわけなのですが、今回JRのユーザーとして、やっぱり学生さん、生徒さんたちが主流になるわけですが、その安全対策の例として、相互に交通モードを補完したという話があるかと思いますので、簡単にご報告をいただければと思います。

【A委員】

お世話になります。

この度徳島県教育委員会様が、列車の代行の臨時通学バス運行を7月22日から始めるということで、その経緯等を少しお話させていただきます。

まず、高校が休校後、再開されたという段階で、当然新1年生については入学式後すぐに休校になったということで、初めての列車通学する生徒さんもいて、初めて列車通学する生徒さんもいて、列車に乗ること自体不慣れなところもあって多少の混乱があり「朝夕の列車 3密」との報道に至りました。それらを受けまして、県教育委員会様の方で各学校にアンケート調査を実施しまして、列車の区間の中で生徒さんが100人以上乗っている区間が11区間ございました。そのうちの4区間については、県教育委員会様の判断で過密であろうということになりまして、この4区間について対策を取ろうということになったということでもあります。

その4区間のうち1区間については当社の方で車両の増結を実施して、過密の解消を行

っております。残りの3区間については、やはり朝夕というのは、車両のほとんどすべてを使って運行しておりますことから、なかなか車両を増結するというのは難しい状況でございます。ここは県教育委員会様が列車の代行となる臨時通学バスを出していただけるという話になっておりまして、内容的には3区間、中央地区では佐古駅、徳島線の上りの生徒さん、それから高德線から下ってくる生徒さんを佐古駅で降ろして城南高校まで運ぶという区間。それと県西部地区の方では江口駅、それから三加茂駅から池田高校の生徒さんを対象に阿波池田バスターミナルまで運ぶと。それから県南地区では、南小松島駅、これは徳島の方から富岡東高校、富岡西高校に通われる生徒さんを対象に、南小松島駅から富岡東高校まで運ぶという計画で今、進めておりまして、そろそろ最終的に決まるころになるのですが、当社におきましても列車の混雑緩和にメリットがあるということで、佐古駅、江口駅、南小松島駅への臨時通学バスの乗り入れ承認について、協力して今進めているところでございます。以上でございます。

【会長】

バスは観光バス部門のものを使うのでしょうか。

【P委員】

当社が運行することになると仮定すればそうなります。

【会長】

これ、高校生、子どもさん対象なので、いい対策だなというふうに私自身は思っているところなのですが。ただ、都会において通勤電車でクラスターって聞かないんですよ。これって電車の中でみんな黙って乗っているからなんだそうですね。会話をしない、通勤電車っていうのは。他人同士ですからね。ところが学生さんたちは大学のスクールバスもそうなんですけど、「しゃべるな。」っていうのですが、朝、仲のいい友達と会うとすぐ会話が始まるんですよ。そういう事情もあって、現代の若者の特性もありますので、こういう結論に至ったというのは妥当なところかなというふうには思います。これもこういったコロナウイルスの対策の中で、安全・安心の交通モードを考えていく中で重要な取り組みだと思いましたので、今回こういった形で、協議会でご報告をいただいた次第でございます。

で、お集りいただいた方々、色々な立場でお考えいただいていると思いますので、今後今まで考えてきましたニーズの掘り起こし、ダイヤの利便性の向上というところだけでは、ちょっと舞が舞えない状況になってきていることは間違いございません。また、色んなアイデアを頂戴できればという風に思っているところです。その他、何かお気づきの点等ございましたらお願いいたします。はい、お願いします。

【A委員】

すいません。この場をお借りしてお願いの件がございます。

今も安全・安心の公共交通の実現に向けてということで、今の臨時通学バスも同じなんですけれども、公共交通としましては、やはり混雑の緩和ということを進めていかなくてはいけないということは命題になってくるかと思えます。

その中で、私どもからお願いしたいのはやはり「時差出勤」ですね。高校さんの方にはお願いしたものの、やはり休校期間が長かったがために、授業時間確保のために短縮授業や時差通学というのは難しいということを受けてですね、是非、企業・団体様の方にできる限り時差出勤の奨励をお願いさせていただけたらなということでございます。

それから、私の私見ではございますけれども、当社の場合、徳島新聞に列車内の「3密」ということが大きく出たのですけれども、私自身「3密」とは思っていないくて、「3密」というのは「密閉」「密集」「密接」になるのですが、そのうちの「密閉」ということに関しては、厚生労働省の指針からすると「1時間に2回程度、数分程度の換気を行う」と。これが「密閉」回避のための基準ということであります。

それを例えば、徳島駅から阿南駅までの列車に当てはめてみると、所要時間が大体50分くらいになります。その間に11の駅があるわけなんです。それを単純に11で割ると5・6分ごとに列車が止まってドアが開いて換気がなされると。その換気がされる時間の合計が10数分程度と。50分のうちの10数分程度は列車が止まっていてドアが開いて換気がなされている状態です。加えて列車が走っている状態でも機械的な換気装置は回っておりますので、そういった意味では、私は密閉ではないということを常々言っているのですが、なかなか皆さん「3密だ。3密だ。」とおっしゃられるので。どうかそのあたり皆さん是非ご理解いただいて、正しく恐れて正しく対処するというをお願いできればと思います。以上です。

【会長】

バスの方はどうですか。

【P委員】

バスの方も同じです。新聞などには取り上げられてませんが、正直、通勤通学の時間帯は車内「密」にはなっております。ただ、JRさんもおっしゃられたとおり、JRさんの駅以上の数の停留所に停まっていますので、十分換気がされている状況に加え、窓を開けたままの運行についても徹底させていただいております。また運転手との接触も極力避けるため、一番前の座席は封鎖させていただいております。

雨の日や、お客様の体調がすぐれなくて窓を閉められる場合などは仕方ないのですけれども、基本は窓を開けたまま運行しております。また、1日1回必ず消毒作業を実施するというのを徹底しておりますので、安心してご乗車いただきたいというのが本音でござ

います。

【会長】

2つの事業者さん、どうもありがとうございました。あの「3密」っていう考え方について意見が2つに別れておりまして、「2密」なら許せるという考え方と、それがダメだという解釈に別れているんですよね。今のところ科学的なデータで、クラスターの発生がしていないという意味では「3密が重ならなければいい。」というのが今のところでの通説なのですが、これが恐怖心からまだちょっと一般的な話までは展開できていないというのが現実なんだと思います。そういった意味で新しい時代を考えていかななくてはいけない時にきているわけなんですけれども、ご尽力いただきました公共交通の事業者さんをはじめ、ユーザーの方も協力できることは協力をしていくと。最終的には一番の目標である持続可能な姿に持っていくということが重要なことだと思った次第でございます。

他にお気づきの点等、ございますでしょうか。はい、どうぞ。

【C委員】

すいません。これは誰にお尋ねしたらいいかわからないのですけれども、新型コロナの影響というのは実際のところ、今、話合っている交通の関係にどれくらい影響が出ているのかなど。多分、今観光は行われていないと思うんですが、普段の通勤とか通学、それからここ1年くらいの見通しっていうのはどのような感じですかね。

【会長】

先に事務局どうぞ。

【事務局】

事務局でございます。路線バスの関係だけ申しあげますと、幹線路線に関しましては、4月・5月で60%から70%の減収ということになっております。協定路線につきましては4月・5月で大体55%くらいの減収ということです。6月はまだ実績が細かく出ておりませんが、3割くらいの減ということで聞いております。

【P委員】

今、事務局の方がおっしゃられた通りです。加えて6月の現金収入だけ把握ができたところなんですけれども、6月全体では4割減なんですけれども、10日ごとにみていくと、5%ずつ程度の改善が見られておりまして、6月の下旬では30%程度の減のところまでは戻ってきている状況です。

今後、7月・8月、それ以降も毎月分析していきますが、最終的には1割減くらいまで戻ってくればなど、希望的観測もあるんですけれども。去年、他の地域で路線再編もして

ますので、その影響も含めて15%減くらいまで戻ればいいかなと思っているところです。

【C委員】

ありがとうございます。

【A委員】

すいません。鉄道の場合は、対前年比の収入でいいますと、2月が84%、3月が48%、4月が22%、5月が26%、6月が今の段階で42%というような状況で、対前年でいいますとちょうどゴールデンウイーク、4月の下旬、5月の上旬が対前年比で1割を切ると。要するに「県をまたぐ移動は自粛しなさい。」という中での状況でございまして、公共交通としては「GO TOトラベル」といった観光関係もあるんですが、やはり一番の根っこになるのは日常使いの利用でございまして、それに加えてビジネスというところがございます。

そういった意味からいくと、会長がおっしゃられましたけれども「リモート授業」といったものがこれから当たり前のような時代になってくる、それから会議についてもWEB会議であるとか、そういったものが普及してくると想定されますので、我々の業界としましては、1年・2年かかったとしても、いいところ戻って9割までかなと思っております。

【会長】

はい、ありがとうございました。

あの、大学の仕組みなんですけれども、一応出張旅費を年間で一定額個人に割り振っていただいているんですけれども、今年度執行予定「ゼロ」です。東京や九州での学会の研究会というのはすべて中止になっています。だから、ビジネス利用の一環なんですけれども、出張はほとんどないだろうと。そうなってくると、一車両に乗る人数も減るだろうし、ということを考えていくと、なかなか経済的な話だけでは難しいことになるかと思えます。

大変な状態の中地域の交通を支えていただいている事業者の皆さんには、本当に感謝の言葉を申し上げるほかないかと思えます。

それでは、年間スケジュールの確認をお願いします。

【事務局】

皆様、お配りさせていただいておりますスケジュール表の方をお願いいたします。小松島市地域公共交通活性化協議会開催予定についてと書かれておりますものになります。

協議会の開催予定につきましては、本日今年度1回目の会を開催させていただいております。今年度の2回目につきましては、詳細の日程については未定でございますが、令和3年の1月下旬から2月中旬ころに例年開催させていただいておりますので、同時期での開催を予定させていただいております。内容につきましては、今年度の施策の進捗及び検証についてということで、今の時点では考えております。細かい日程等が決まりましたら改

めてご連絡させていただきますので、委員の皆様におかれましてはご出席いただけますようよろしくお願いいたします。今後の予定につきましては以上でございます。

【会長】

はい、次回も是非皆様方とお会いしたいと思います。その時には社会の状況も少しは変わっていると思いますし、それぞれの所属において、色々なアイデア、対策等が出てくる可能性もありますので、逐次、事務局の方にご案内をしていただければというふうに思うところでございます。

令和3年の年明けに、計画の進捗状況等についてまたお話をしたいと思います。じゃあ、今日はこの辺でよろしいでしょうか。では、事務局の方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2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 —