

平成28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】 平成28年10月19日（水） 午後1時30分から
【場所】 小松島市勤労青少年ホーム 3階小集会室
【出席委員】 植木委員、漆原委員、小野委員、加藤委員、北島委員、木村委員、
日下委員、久米委員（代理出席：東氏）、古賀委員、関本委員、徳田委員、
豊田委員、孫田委員、松村委員、宮城委員、山本委員
(以上16名)

- 【会次第】 1. 開会
2. 議題
(1) 各種調査の実施結果について
(i) 市民アンケート調査について
(ii) 9月期OD調査（バス乗降調査）について
(iii) JR利用者の移動実態調査について
(2) 地域特性分析による公共交通網再編の方針について
3. 事務連絡
4. 閉会

【会議概要】

午後1時30分 開会

【事務局】

【事務局より開会の言葉、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。よろしくお願ひいたします。

【会長】

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どうもありがとうございます。では、第3回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。

先立ちまして、一言感想ということで、お話をさせていただきます。振り返りますと、小松島市の市営バスが徳島バスさんに路線移譲をしてから、おおかた1年半が経ちました。市民の皆様方は、そろそろあんまり意識しないで両方のバスを使っておられるんじゃないかなというふうに思いました。色が違うけれども雰囲気は変わらないし、行先も同じような所だというふうにお感じになっていただいていると思います。そういう状態なんですけ

れども、この徳島県小松島市のバスのことを振り返りますと、一番最初は小松島市に大きな港がありました。鉄道でお客様が運びきれないので、その当時の市バスの職員さんに伺いますと、ドアが閉まらないので、車掌がぶら下がって、お客様を落ちないようにして徳島まで運んだこともたびたびあると。運輸の専門家にしてみればとんでもない話だろうと思うんですけれども、そういう非常事態だったころもあるんです。ところが、船がなくなりまして、今度は競輪の輸送に頼っていました。で、競輪っていうのは非常に人が集まるイベントでありますので、競輪に来るお客様をどんどん運んでバスを維持、栄えてきたわけでありまして、ところが、レジャーが多様化して、価値観が多様化して、なかなか競輪をする人もお年を召してきたりして、少なくなってきてしまいました。ということは、この地域のバスの仕組みっていうのを自分たちでなんとかして維持していかなければいけない時代が来たわけです。自分たちでっていうのは、小松島の市民の数でいえば、今4万人程度の人たちで何とかそれを維持していくことを考えなきゃいけない時期に来ているわけです。いらないっていうふうに市民の皆さん全員が思えば、やめてもいいと思います。でも、おそらくそういう議論にはならないんじゃないかなというふうに思いますので、今日はどうやってこの仕組みを考えていくか、皆さんとご意見を交わしながら進めてまいりたいと思います。

では、事務局より本日の会の公開・非公開について説明をお願いします。

【事務局】

本日の会につきましては、特に個人情報等ございませんので、公開という形でさせていただきますと思いますので、委員の皆様にお諮りしたいと思いますので、会長よろしく願いいたします。

【会長】

では、このあと会議は公開という形で進めてまいりたいというふうに思います。それでは、事務局からの説明をお願いします。

【事務局】

【事務局より資料①市民アンケート調査結果について、資料②9月期OD調査（バス乗降調査）結果について、資料③JR利用者の移動実態調査結果について説明】

【会長】

多くの資料のご報告、ありがとうございました。僭越ではございますが、1週間ぐらい前にこのアンケートの結果を皆さんより一足先に拝見させていただきました。思ったことを正直に申しますと、もうバスいらないのかなあと。正直こう思ったわけです。「使わないん

だったらもういいじゃん。全部車にしたほうが効率的だし、JR も走ってるし。」というふうに思ったんですよね。そう思っただけで、それは困るよなあと思って、市役所に電話かけたんですよ。市民の足としての公共交通、バスに限らずですが、公共交通をどう市として政策づけますか、お考えですか、ということをお聞きしたら、これはユニバーサルサービスとして考えるべきだというふうに行政は立場をとりますというふうにおっしゃいました。ユニバーサルサービスというのは、使いたい人が使うのではなくて、みんなが使いたいときに使えるような仕組みであり、誰もが利用できる仕組みとして提供されるべきがユニバーサルサービスであり、公共交通というのはやっぱりそのように位置付けるべきでしょうとわかりました。じゃあ、福祉のための設備ではなく、お年寄りだけのものでもなく、子どもだけのものでもなく、使う意思のない世代の人たちにも提供していくべきものなんですよね、というふうに相談をしたわけです。それを提供するにはどうしたらいいのかなと思って思いを巡らせたんですけれど、やっぱり、使いやすくて便利じゃなかったら誰も使わないですよね、基本的にまず一つそれがありますよね。だって、お金払うんですものね。で、どっか行くんですよね。次に考えたことは、趣味でバス路線に乗る人は蛭子さんだけかな。蛭子さんだけっていうのはテレビ番組があるんですね。路線バスを乗り継いでどこかへ行くっていう番組がありますよね。そうじゃなくて、何か用事があるからその目的地に行くために交通機関を利用するというね。だから交通機関というのは派生需要、本体の需要じゃなくて派生需要。何か別の使う目的があって初めて需要が起きるということなんです。だから、ディズニーランドに行くためには、飛行機か夜行バスを使ってたいてい行きますよね。飛行機か夜行バスに乗るのが目的じゃなくて、ディズニーランドに行くのが目的だから、そこまで行く交通手段はなかったら困るよねという考え方、だから派生需要っていう言葉があります。ということは、やっぱり全体の経済が大きくなるとよくないし、例えば学校とか病院とか、市役所なんて派生需要はものすごい小さいと思うんですけれど、そういったところ。あるいは、新しくできるショッピングセンター、通勤、そういったものがやっぱり大きくなるといけないし、いつまでも徳島バスさんに泣いてもらうわけにもいかないというふうにも考えたわけなんです。じゃあですね、市民の皆さんが使ってもらえる仕組みにしなきゃいけないわけですよね。今、使ってもらってないわけですよね。そのためにどういうふうなことを考えたらいいかというのを、ちょっと3時間ぐらいかけて整理したものを事務局に渡して、清書をしてもらいました。お見せください。

(ホワイトボードを裏返し、模造紙を表向きにする)

それで、まず小松島市の公共交通システムというのは、バスと JR で構成されています。今、他の手段はありません。飛行機は来てないですし、船もないです。だからそういうもので構築されています。これはユニバーサルサービスであるということをお認めしないか、でスタートです。承認しない、もういいんだということになればもう公共交通

いらないうことですよ。でもそういう話にはまずならないので、じゃあユニバーサルサービスってなんですか。「誰でも行きたいときに自由に使えること」っていうのがユニバーサルサービスの定義。だから、自家用車に乗るから私は関係ないと思っている人がいる以上、この問題は全く解決しません。そういう、他人行儀でいて、関心を持ってくださらない市民の方をちょっとずつ減らしていかなきゃいけないっていうのが大きな課題です。これは非常に難しく、県内で何か催し物をするときにはピラなんかを作りますよね。一番下に、「駐車場に限りがありますので、公共交通機関のご利用にご協力ください」という文字があんまり見られないんですけど、なぜですかね。都会では必ずあるんですけどね。キャパシティ分だけ駐車場がない、駐車場臨時で借りたらものすごいお金がかかって、イベントが成立しないという事情があるから、ご協力くださいっていうのがあるね。ところがそうじゃないんですね、徳島は。例えばアスティでやれば人数分の車が大体停められるんですね。出入りは大変ですけど。そういうふうな文化に長いこと従っているの、公共交通っていうのにあんまり多くの人は意識を持ってもらえないっていう問題がある。だから、自家用車に乗るから私は関係ないと思っている人を少しでも減らさなきゃいけない。このアンケートにも表れています。じゃあ命題をちょっと分析しますと、まず高齢者や障がいを持つ方、この方は自動車の運転非常に不得意です。警察の方はあれだと思うんですけども、ハンドルを回せるようにして、限定付きで免許出したりしますよね、障がい者用の自動車として。そういうこともやるんですけども、一般的には不便だから高齢者や障がい者、それから子ども、まだ免許取れない年齢の人も含めたすべての市民の人が使えななきゃいけない。ところが、現状はお年寄りがメインですね。それはなんでか、無料パスがあるから。じゃあ無料パスは制度として定着してるんでそれは是としましょう。

じゃあ次にいつでも使えななきゃいけないわけなんですけど、今見たら、並行して徳島バスが走っているところもあると思うんですけども、1日3便とかですね、目佐和田島線とか。小松島立江線、市内で完結するのは2、3便しか走っていない。もちろん、並行して徳バスさんが走ってる路線もあるんで、それは別に考えないといけないんですけど、市内完結路線はそういうふうになっている。

それから、どこへでも行けななきゃいけないですよ。市内外、阿南市にも行きたいし、市内でも移動しなきゃいけないし、徳島市へ行ってるトリップもあるんじゃないんですかね。それから、バス停はやっぱり近くになかったらいけないですよ。この問題はある程度解消されて、前回お示ししましたようにある程度空白地域はそんなに多くない。これはちょっとの工夫で何とかなるかもしれません。市内外どこへでもというのは、ネットワーク化されていないんですね。市内完結路線は市内完結路線で、一番乗らない路線がそれですよ。そういう問題がある。それから、便利よく乗り継ぎができるかというのがあるんですけど、あんまり乗り継ぐ希望者いないですよ。できれば直行で行きたい。そりゃ荷物持ってわざわざ乗り換えて、雨降ってるときにもう1回濡れたくないですよ。でも、場合によってはもっとスムーズに乗り継ぎをしてもらえれば、うまくいくかもしれない

い。JR 南小松島駅で JR に乗り換えていただければうまくいくかもしれない。

それから 3 つめ、安く移動する手段が必要ですね。市内は安いんですよ、初乗り 130 円。日赤から市役所前まで、乗りますよ私、ほんとに。130 円だったらジュース 1 本ですよ。でも、和田島路線とか、ずっと市内経由して徳島市まで行くと、和田島から徳島駅まで 480 円。けっこういい値段、ランチ 1 日分。もっとわかりやすく、運賃体系とかですね、それから時刻表っていうのがわからないと厳しいと思います。さっき市役所前のバス停で降りたんですけど、時刻表はきちんと作っていただいているんですけど、行先を文字で書いてあるのでこの方向へ行くバスか、路線図がない。バスはほんと細かく走っていきまですんで、インターネット上なんかで都会の会社は事細かく路線図を提供していただいています。もちろん、徳バスさんも路線ごとにどこ走ってるかという模式図をインターネットに接続できれば容易にわかります。運賃も簡単にわかります。

それから、「安心して」。そろそろバスも古くなってきていますしね、バス停そのものって安心なんですかね。車優先社会でバスに停まってる人、バス停で待ってるお年寄りなんか無視して行き過ぎないんですかね。そんなものもあるでしょう。

それから、気軽に移動できる。これも総合点。でも今やつのことでなんとかバス乗れて移動できてるっていう状況。で、この赤字が現状なんですけれども、もしこの黄色で囲まれていることが実現したら、もっと市民の皆さんがバスを使ってくれるんじゃないかなというふうに思うわけです。じゃあなんで現状との乖離があるかっていうことを、ちょっと勉強不足のところもあって、専門家に聞かなきゃいけないところがあるんですけど、まず、路線の問題なんです。路線のダイヤの問題なんですけど、クリームスキミング規制ってまだあるんですか。

【D委員】

あります。

【会長】

これ、初めて聞いた言葉だと思うんですけども、都会のバスは朝夕は当然利用者が多いんですよ。だから、朝夕だけ走らせればバス会社はものすごく儲かる、でもそれだと、当時は、昔ですけど、ユニバーサルサービス、すなわち会社の一人勝ちになっちゃうでしょ、ということで、ダイヤを認可するときに人が乗らない時間にも一定程度ダイヤを設定してくださいというルールを決めていた、これがクリームスキミング規制という制度です。で、昼間はお客さん少ないですよ、でも走るダイヤを設定することになっている。それが都会じゃなくて地方に来ると、朝と昼の差がどんどんどんどん大きくなっちゃうんです。昼はゼロとかになって、空気を運ぶダイヤの時間帯にバスがどうしても走んなきゃいけない。こういう問題があって、ダイヤは非常に赤字を生む規制になっているんですね。それから、もうひとつなんですけれども、これを取り払ってもらう方策を考えなきゃいけない。

それから、1日に3回と私書きましたけれども、徳バスさんの路線と合わせると、そんなに3回とかいう路線は少なく、もうちょっと走っているんで、それ全部でどのくらい、1時間に1本あるんですか、そういうスタンスでこれを計算していかなきゃいけないでしょうね。それからもう1つ、規制の問題を論じさせていただきたいんですけども、今大阪行きのバスは徳島駅以外からだとどこか南のほうから乗れますか。

【I 委員】

一番南ですと室戸になります。

【会長】

大阪行きのバスが走っているんですが、大阪から帰ってきたバスに、小松島市内から阿南まで乗せてもらえますか。

【I 委員】

無理ですね。

【会長】

クローズドドアシステムという規制です。これも厳しい規制でして、これはなんでこの規制ができたかという、高速道路ができ始めて、JRバスさんがバスのネットワークを始めたんですね。そしたらJRバスさんと地元のバスさんもお相撲さんとアリさんみたいな関係。JRバスさんのバスは当時ものすごく綺麗だったんですね。大きくてね、座席だって綺麗。そういうバスが市内に入ってくると、地元のバスの営業権を奪うということで、規制をかけたわけです、クローズドドアシステム。乗れるバス停と降りるだけのバス停を設定するというのがこれ基本です。ところが、小松島市のバスは徳島バスさんだけになったんですね。という、別に小松島市から阿南までJRさんのお客さんを少し取って、綺麗なバスで座って移動してもらおうということも考えることができれば儲けの手段になりますよね。場合によって阿南・小松島から鳴門まで乗って、降りてもらおう。すなわち、当日空席があれば鳴門の公園口の所まではその空いてる座席を売る切符を発売することもできるけど、それはクローズドドアシステムの規制があるからできないという。

それから、市内外のどこへでもという観点なんですけど、どうやら、そごう徳島店と日赤に限定して路線を構築するというのが確かに効率的なんですけれども、そこに行くだけじゃないですよ。病院もいっぱい分散していますし、お寺もあるんじゃないですかね。そう考えると、路線というのはネットワークとして構築しなきゃいけない。ただ、あんまり乗らないバスの路線っていうのは厳しいので、今日タクシーの方来ていらっしやらないんですけど、乗合タクシーなんか考えたほうがひょっとしたらいいかもしれない。乗合タクシーなんか乗ってきて、申し訳ないんですけども、バスに間に合うように乗り換えて

もらうとか、そうせざるを得ないようなトリップしか起こらない地域もひょっとしたらあるかもしれません。バス停は、多少路線の見直しで対応できるかと。それから、乗り継ぎなんですけれど、バス2本っていうのはこれは最終手段でしょうね。1本で行きたいと思うんですよね。だからそういうネットワークを考えていく。それから、バスとJRの乗り継ぎ、これほとんどがJR降りたら車でお迎えですよ。これはなんでっていったらダイヤが不安定だから、そして乗り継ぎのダイヤが接続されていないというのはそうなんですけれども、乗り換えを考えてもらう。例えば、JRさんにも企画きっぷ、乗り継ぎ定期券、そういうのを考えていただけないかと。場合によっては、朝バスで行って、夜JRで帰って来る。これはなんでかっていったらバスのほうが今は終わるのが早いですよ、徳島便っていうのはね。徳島発の最終って23時30分くらいまでありますから、それに乗って帰りは帰る。でも定期券持ってたらバスの定期じゃそれ乗れないんで、両方とも使えるような定期を売ってもらえるかどうかを考えてもらう、これ企画きっぷですね、こういうのを工夫してもらおう。ダイヤの調整をどのくらい本気でやるか、これが大きな課題ですし、今度あんまり乗り継ぎが大きくなると道路の安全性も確保しないといけないので、警察の方にも考えていただかなきゃいけないですね。あとは、ちょっとこれ小松島市ではないんですけど、有料の観光地ってありますか。動物園みたいのところ。ない。徳島は有料の観光地って少ないですよ、県全体。あすたむらんども無料だし。共通きっぷ。入場券と合わせてきっぷを売る。阿波踊り会館。JR四国さんは入場券との企画きっぷは今ないですか、一部ある。そういう流れをバスでもやる。白浜サファリパーク割引券なんてのは、あれはJR西日本さん。そういうのがあって、そういうのをやると、必ず派生需要、さっき言ったように取り込むことが合理的にできるので、そういうものを企画してもらおう。でもちょっとこれ、有料の観光地なんてのは市内にないので、ちょっとつらいですね。

それから、あと、次なんですけれども、「安くて」っていうのは経済学の原理なんですけど、ほとんどの駐車場が無料ですので、県内、ガソリン代と車の消耗を払ったら、あんまりお金かからないんですよ、移動に。これが大阪みたいに30分400円も駐車料金取られたらみんな公共交通機関使うわけですよ。でもそういう文化がない、これがちょっと厳しいと思います。徳島バスさんと協同して運賃体系を見直していただく必要があるし、JRさんとも協働しなきゃいけないので、また考えてください。例えば、小松島市内はもう210円にしちゃうとか、徳島市内と同じで。市外に行くときに増し料金を取る体系にするとかですね。ちょっと工夫できるかどうか検討してもらえればというふうに思います。それから、できればパターンダイヤがいいんですけども、難しいですよ。大体1時間に何本ぐらいあればお客さん乗ってくれるのかというのはデータがもうありますので。それから、遅れても知らされないという仕組みもバスの弱点でして、これは都会はかなり進んでいます。いわゆるバスロケっていいです。バスに衛星探知機っていうんですか、位置情報の仕組みをつけて、それをコンピューターで集計してバス停にあと何分で来ますというのを表示する仕組み、こんなのができればいいんですけどね、これはお金がかかる議論だと思

ます。それから、学生さんの定期券ですね。こういったものも定額化を図るということも必要だし、小松島市の大きな課題として、スクールバスは継続するんですよ。中学校を統合したときにスクールバスの議論は出なかった？中学校は基本的に自転車、そうですか。だから小学校を今度小松島いろいろやっていくんで、その中でスクールバスの議論が出てくるんでしょうから、そこはきちんと工夫をして徳バスさんをお願いをしていく。そういう仕組みを考えないと。

それから、安心してというのは、そろそろステップがある車両を買い替えていただきたいなあ。徳バスさん、新車ですかとこの前聞いたら、いやいや、南海バスさんからのものですとおっしゃってられましたけど、ノンステップ車も導入されては。そういったものに計画的な更新も必要でしょう。それから、安心視点がもう一つあって、バスについて子どもの頃から教育する。どうやるかという、小学校の行事に、貸し切りバスじゃなくて、路線バスを使用する。で、同時に、バスの乗車マナーも教育すると。そういったアイデアですね。それから、もちろん運転無事故、安全性の確保っていうのは必須命題だと思います。で、そのダイヤの時に運輸局の専門家にお伺いしましたけれども、経済的規制は極力取っ払っていただきたいわけなんですけど、十分な安全規制というのは、やっぱりやっただけでないわけで、安全規制と経済規制が裏腹だというのが、私も役所にいましたのでその論理はよくわかります。ただ、事故のないような規制はあまり取っ払わないほうがいいかなあというふうに思います。というふうに、こういうことを解決するには市民だけでも駄目で、当局だけでも駄目で、国の機関についても考えてもらわないといけないし、それからユーザーも考えなきゃいけないし、一緒に公共交通を維持している JR さんにもいろんな工夫をいただかなきゃいけないわけです。こういうことがうまく回るようになると、ああ、バスって結構便利かなと。まあ普段も使っているんじゃないという話になってくると思います。で、高校生も安心して使ってもらえると。定期収入もあると。徳島に通勤する人も一部車から乗り換えてもらえれば、JR さんも徳バスさんも利用者が増える。そういう仕組みに持っていけないかなあと思うわけです。机の上だけの議論だというご批判は甘んじて受けたいと思うんですけども、やっぱりそのぐらいリーチかかっている、限界が来ているというふうには思います。こういうことを、市民アンケートを取ったんですけども、市民アンケート読みながら市民の皆様の期待値はそんなに小さくないんで、一緒になってできるかできないか考えていかなきゃいけないのかなあというふうに思いました。じつは、ここに数式書いてあるんです。1 のところの対策なんですけれども、実は移譲路線に対して、今徳バスさんに優待分と合わせて年間 7 千万円ぐらいお渡ししているんですよ。で、このお金って、売り上げで考えたらどれだけ出ているか計算したんですけども、大人の市民 1 人が年間 6 往復徳島までする、それだけバスに乗ればこれ税金から出さなくてもいいんですよ。たった 6 往復。6 往復多く乗ってもらうための工夫をしてもいいんですよ、移譲路線に関していえば。もちろん徳バスさん、移譲路線でないところも維持しておられるのでその分も考えなきゃいけないわけなんですけど、移譲路線だけに数値に関していえば、6 往

復余計に乗る。難しいことじゃないですよ。もちろん、優待の方は置いといてですけど、6往復乗ったらいい。それだけの市場を作るということがこの公共交通の問題を解決する方策ですね。さあ、一応アンケートの結果を見て、非常に暗澹たる思いというか、非常に辛い思いをして、それからしばらく頭を働かせてみたら、まあこんな感じかなあというふうに思いました。今まで何とかありました。需要があったから。でも、もう需要ありません。人口は減っていきます。ということは、みんなが使う需要を起こすということしか、維持する方法はないと言っていいと思います。その方策を、皆さんのご協力のもとに考えていきたいわけなんですけど、組織を代表してこられた方に無理な質問をしましたんで、今日はその答えはいいんですが、ご検討いただければと。規制の問題とか、工夫した商品の作り方とか、そういった問題をまた持ち帰って検討いただければいいのかなあというふうには思います。

さあ、それでは、ちょっと長話になりましたけど、市民アンケート、市民の意識こういうことです、それから、バスの使われ方、こんなかんじです。コンサルタントさんにご協力いただいてまとめていただきましたものですが、ちょっと読みにくいところ等ありましたが、手を挙げて、これどういう意味？というふうに質問していただければ。

【H委員】

調査結果の中で、何点か素朴な疑問があったのでお教えいただければと思います。

資料①市民アンケート調査結果の8ページの、日常外出時の主な交通手段《職業別クロス集計》の表について、「農業、林業、漁業」から、「その他」まで職業があります。この中で、「その他」という区分は具体的にはどういう人を指すのでしょうか。自営業でもない、会社員でもない、公務員でもない、専門職でもない、アルバイトでもない、専業主婦でもない、学生でもない、無職でもない「その他」というのはどういう人なのか、というのが1点目でございます。

2点目は、資料②のOD調査の結果の中の1ページの調査日について、9月28日水曜日に調査を実施していますが、調査日の天候が、荒天なのか、雨天なのか、晴天なのか、それによってバスの利用者数が変わってくると思うので、調査日の天候についてお教えください。以上です。

【会長】

2点あったんですけども、クロスはいいんですけど。データ、生データありますか。

【事務局】

すぐには出ないので。

【会長】

8 ページの、今、クロス集計なんだけど、クロス集計はいいんだけど、横に実数書いてないから、職業別の。そういう質問が上がってくるんで、実数、生データあるかなあって。

【事務局】

ちょっと調べます。

【事務局】

2 つ目の天候についてですが、雨天、雨でございまして。

【H委員】

ありがとうございました。

【Q委員】

調査当日につきましては、阿南市内で局地的な雨が時間的に降りまして、牟岐線につきましても 2 本の列車が部分運休をいたしまして、6 本の列車が遅延をきたしたというような状況でございます。

【会長】

ありがとうございました。天気はちょっと失敗しましたかね。

はい。準備できましたか。

【事務局】

もう少しお待ちいただけたらと思います。

【会長】

これ、その他っていうのは回答者がそのところを塗ったらこのようになるわけですよ。

【事務局】

職業欄に記載がなかった分でその他になるということなんですが、絶対数がどのぐらいなのかというのはちょっと確認しまして、どのぐらいの率なのかというのは、またすぐ確認してご報告させていただきます。

【事務局】

すみません、5 人です。

【会長】

5人がその他をマークしてる。この中で例えば一番多いのは学生さんですか。

【事務局】

無職が160人ほど・・・

【会長】

無職が多い。

【会長】

高齢者、主婦、無職ですね。はい、ありがとうございました。

アンケートなんで、ちょっとよくわからないなと思うとその他を塗っちゃうことあると思うんですけど、そんな感じ。

今、委員さんからお話ありましたとおり、資料③のほうのJRとの乗り継ぎの状況も、この日は遅延と運休があった日のデータということでもいいですかね。はい。

はい、どうぞ。

【P委員】

すみません、ちょっと教えてほしいんですけども。

各駅からのバスの乗り換えのことなんですけれど、中田駅はバス停はどれくらい離れているんですか。各駅とバス停との関係がちょっと想像しづらいんですけど。よろしく願いします。

【事務局】

会長、よろしいですか。

【会長】

はい。

【事務局】

中田駅につきましては、旧の国道から中田駅に入って来る中田停車場線っていったかと思うんですが、県道になっておりまして、そこから500mくらいなんです、旧国道までが。そこから県道120号線徳島小松島線で北の方、前原のほうですね、向かって400mくらい行ったところに、前原の道に入っていくところにバス停があるんで、トータルで言いますと900mくらいあるのかな。反対方向に行きますと中田の八幡さんがあるかと思うんですけども、八幡さんの前にもバス停がございます。そちら側のほうは1km以上あるのかなと思います。

南駅についてはロータリーの中にバス停がございまして、赤石駅は旧国道、県道 120 号線の駅に入っていく曲がり口のところにバス停がございまして。立江駅につきましては、立江小学校の前の県道のところにバス停がございまして。立江駅ってだいたい奥に入ってるかと思うんですけども、白鷺橋のほうまでちょっと出てこないというバス停がないというような状況でございまして。

【P 委員】

1km もないくらいですかね。

【事務局】

1km 以上。

【会長】

はい。ご指摘ありがとうございます。この、バスと JR を面的に結ぶというと、やっぱり傘ささないで乗り換えられるくらいの利便性がないとなかなかそこでは発生しないということなんで、路線も少し工夫をしておく必要があるだろうし、駅の中で 5、6 分待てばバスが来るようなダイヤにしておかないと、たぶん乗り継ぎの習慣は発生しないと思います。その場合に、JR さんのほうのダイヤっていうのは全国的なネットワークになっていますので、非常に固いダイヤなんですけれども、お客さんを待ち受けるバスの側がどれだけ融通を利かせるダイヤにできるかっていうのが大きな課題になってきます。

続いてどうぞ。

【P 委員】

南小松島駅に乗り込んでいる路線っていったら何線になるんでしょうか、バスの。教えてください。

【事務局】

会長。

【会長】

はい、どうぞ。

【事務局】

南小松島駅には、和田島線と目佐和田島線、和田島方面のバスが乗り込んでおるということとございまして。

【会長】

2路線で7便、合計、ですね。

【事務局】

和田島線が8便、それから目佐和田島線が下りが2便、上りが3便というふうな状況です。

【会長】

これ、バス停があって1日数回来るだけなんで、乗り継ぐ人が現状いないわけだし、むしろご存知の方も少ないと思います。もし、これ乗り継ぎを考えるのであれば、例えば、勝浦まで行く路線をどうするのか。あるいは、南小松島駅で和田島だけじゃなくって、市内便や坂野の側へ行く路線をどうするのか。あるいは、もっと南のほうに行く、阿南のほうに行く便をどう考えるのか。阿南のほうにはJR1個だけじゃなくって、途中のバス停の数が圧倒的に違いますから、そういったところも人の利便性を考えてどうするかということですね。

もう一つ、資料を見ていただきたいところがあるんですけども、資料①の18、19。アンケート結果を素直に読むと、市民の皆さんの希望が見えてくるわけです。市民の皆様の希望というのは非常に大事である一方で、バスの経営のこととか、赤字黒字のことをあんまり考えてない意見が上がってくる危険性があるので、それを取り入れてどうこうするときには、企画する人間がきちんと見なきゃいけないわけなんですけれども、新設路線の希望というのは、メインの2つは徳島方面と阿南方面なんですけど、先ほど事務局の報告がありましたとおり、多くの路線は徳島までつながっているんですけど、直行の路線がないというニュアンスでやはりこれは捉えるべきなんだろうなあ、ということは、直行の路線を増やすというのも大事ですし、今のバスの乗り継ぎの利便性を高めていくということも大事ではないか。それから、阿南方面っていうのは、徳島バスさんに乗れば阿南のほうまで行けるんですよね。大体阿南駅まで日に何便くらい？大体。

【I委員】

だいぶ減りましたね。

【会長】

だいぶ減りましたか。

【事務局】

橘線と丹生谷線という2路線があるんですけども、橘線については1日15便、丹生谷線については1日11便。

【会長】

はい。幹線なんでけっこう走ってるんですけども、要望が出るっていうのはたぶん乗り継がなきゃいけない地域の人からこういう要望が出てきてるんだらうなあと。厳密にこれ住んでる地域クロスすれば明らかになると思うんですけど、そういうふうなことが予想されます。それから、もうちょっと下まで見ますと、末広のイオン、新しくできる。それから、バイパス経由の路線。バイパス経由の路線っていうのもこれ少しルートを変えていただいて今も走っているんですけども、市内全域から見ると利用できていない。なんとか工夫をしていく必要があると思います。

それから、もうちょっと。次、ダイヤのほうなんですけれども、これは、ごめんなさい、新設したバス路線の利用時間帯か。現在の分に対する要望は、とりあえずないよね。新設した場合でも、夜間、7時台から11時台までの希望が若干出ているわけなんですけれども、この少ない時間帯をどうやって公共交通でカバーするかというのは課題です。都会だと一定程度トリップがありますから、料金倍にするんですよね。駅から住宅地まで走るバスが、昼間は230円なんだけど夜は460円にしちゃうんですよね。でも460円してもタクシーよりは安いからそれに乗るという深夜バスの制度が非常に盛んなんですけれども、さあここで深夜バスやれるかなあという現実的な問題点は出てくると思います。だからJRさん自体はさっきも言ったように23時まで動いているので、JR沿線の人たちはなんとか、移動はなんとか可能という程度なんですよね、そういうところもある。

それから、もう一つ見ていただきたいのは、正直悲しいな、と思ったのは高齢になって自動車の運転が不安になったら利用するという人が非常に多すぎるということですね。その人たちの年代のクロス集計をしてもらったんですけども、60歳代と70歳代は圧倒的に多い。それからこの人たちが80歳以上になると62%にまで減るんですよね。ということは、大体60代から70代の人があと5年くらい生きていけば、自動車に乗らない人がどんどん増えてくるという可能性が見えてくるんで、この公共交通の問題はタイムリミットが5年ぐらいというふうに解決しなきゃいけないということがわかると思います。そういったことをアンケートから見ることができます。

OD調査につきましても、ご苦労いただきましていろいろ調べていただきました。やはり、このOD調査の結果からいうと、2通り考えなきゃいけない。市内で完結するトリップ、市内の移動と、それから小松島市内ずーっと広いところから市外へ行く移動がやっぱり多い。ユニバーサルサービスは、だから、本当はどこでも行くことを考えなきゃいけないので、その他のことを全く無視してしまうということはやっぱり避けたいということですね。国交省のこの会議を作るときの資料を見ると、それを面的整備、線じゃなくて、点でもなくて、面的整備を行ってくださいということですね。面的整備の考え方が必要なんだというふうに思われます。

以上、いろんなことを見てまいりました。今日すぐにその解決策を導き出すことは非常

に難しいと思いますし、いろんなアイデアやいろんな規制を取っ払う方法、それから、安全に、安心な交通を確保する方法、みんなが乗りたようなバスを作る方法というのは様々なアイデアを複合的に用意しないとこれは実現しないものです。今日の段階では、複合的にまではいかないわけなんですけれども、資料④として、一応のご準備をいただきました。次回、これを入念に議論をしていただきたいと思いますので、今日のところは一応この大まかな方針ということでお伺いしたいと思いますので、事務局のほうでよろしくお願ひします。

【事務局】

【事務局より資料④地域特性分析による公共交通網再編の方針について説明】

【会長】

はい。このような形で地域交通に関する事項をまとめてもらいました。ちょっとまあホワイトボード、これがわかりやすい路線かどうかというのは自信がないんですけども、都会でバスを使うとけっこう路線わかりやすいんで。実は、先週ちょっと東京に行っておりました、都営交通使ったんですけども、バス路線を東京都交通局が移譲したそうです。ちょっとびっくりでしたね。どこへ移譲したか、はとバスさんです。有名な、東京のメインの観光地を巡るはとバスさんに移譲したんです。ちょっと脱線するんですけども、東京都交通局もバス単体では赤字、あれだけ人がいて、やっぱりバス乗らない。で、都営地下鉄から補填してるそうです。税金からの補填ではないんですね。都営地下鉄もものすごく借金背負ってるそうです。都心の地下をずーっと掘ってしまって、意外と乗らない。便利はいいけど意外と乗ってくれないんで大変だそうなんですけど、工夫してますよ。新宿の駅の地下へ降りるところに「上野まで直結 17分」って書いてあるんですね。山手線回っていくよりはるかに早いんですね。そういった利便性をアピールすることってというのが、ものすごくバスとか公共交通とかでは大事なんです。こういう、希望とかを考えた結果、考えてみたんですけども、2つのことができなきゃいけない。1つは、バス路線を当局から認めてもらわなきゃいけないんです。例えば、徳島、日赤、和田島の路線の認可を受ける。そしたら、鉄道だとレールを引いたら、今、徳島からの普通列車が阿南折り返しもいっぱいあるし、それから阿南から先のずっと美波のほうまで走ってる列車もあって、それは基本的に自由に設定できる、基本的に。もちろん、最後はダイヤで連携できるわけなんですけれども。バスの場合は、例えば、徳島、日赤、和田島という路線を認可いただいたら、直行便を朝夕、徳島まで運転する。で、昼間の少ない時間は区間便として、和田島、日赤、南小松島駅で折り返す。そういったことは認められるのかどうか、そうすると運行の自由度ができて、お客さんの座席がもっと埋まっていく可能性があります。2つめのことは、今ちょっと考えてみたんですけど、やっぱりなるべく直行で行きたい人が多いので、こういう路線ですね、徳島から日赤、それから南小松島駅に入って、市役所の前を経由し

て、踏切渡って立江や萱原のほうにつなぐ路線。それから、もう一つは、徳島から日赤を經由して、南小松島駅から市役所まで橋を渡って、ミリカあたりをぐるっと回って、日赤の前で折り返して、二条通りを通過して和田島にずーっと行く路線、こういった路線とかです。二条通り通らなくても橋の反対側でもいいかもしれません。こういう路線。ルピアのところを通るのは、勝浦から降りてくるバスと同じ路線ですよ。ここは徳バスさんをお願いして、これを南小松島駅に一旦入れて、日赤のところをぐるっと回って徳島まで走らせてもらうとかです。こういったことをすれば面的整備につながり、少ないバスを有効に使えると思うんですがこれで利便度が上がるにしてもお客さんを掘り起こせるかどうかはなかなか今日もらったデータからは難しいです。でもこういった考え方も必要になってくるかと思います。残った課題は、中田駅とか立江駅のバスの乗り継ぎなんですけど、やはりデータ見てわかるように、キスアンドライドなんですよ。車で送ってもらってる人がわりと多い。で、物理的な課題があるんですよ。駅前にバスが入らないかもしれないですよ、ロータリーが小さすぎてですよ。そういうのを解消しないと、いくらダイヤを便利にしても、800mくらい歩いてバスに乗りに来る人はまずいないので、そういうところもちょっと行政考えなきゃいけない。でも周りにお家も建物もいっぱいありますから、なかなか一朝一夕にはいかないのかなというふうに思います。南小松島駅に関してはバス停もありますので、既存のものを使って有効にやればいいんじゃないかなあというふうにも考えます。いろんなアイデアを使って、みんなで便利にして、市民の皆さんに1人でも多く使ってもらえるような仕組みを考えていただけたらなというふうに思うところです。

さあ、どうでしょうか。一応、これ次回メインに議論をするということで、この方策については今日はまだ決めないでおきたいと思うんですが、まとめに入りたいと思います。今日はたくさん松村しゃべりました。というのは、アンケート結果を見せていただいて、ちょっと危機感を正直覚えたところです。市民の皆様にも、ご理解いただけない政策になってしまう可能性が見え隠れしましたのでやっぱりちょっと急を要するなと思って、僭越ながら作らせていただきました。その上でこういったコンサルタントさんと事務局さんのご尽力の結果、アイデアが出てきました。このようなことだけでうまくいかかわりませんし、今日、経済的規制の問題もご検討いただかなきゃいけないということもわかってまいりました。要は、今まではそんなに問題が顕在化しなかったということを冒頭申し上げました。競輪もあったし、それから小松島港にたくさん人が降りてきて、中田までの列車で運びきれないぐらい、お客さんが着いて動いてた時期もあったんですけど、そういう時期で問題が顕在化しなかったんですけども、今は人口が3万人になって、お年寄りも多くなってる時に、やらなきゃいけないことが増えてきたということが背景として言えると思います。その中で、待ったなしというところを今日はご理解いただきまして、次回、この資料④を固めていく作業をしたいと思いますので、またご相談に乗っていただければというふうに思います。

それから、今日は出ませんでしたけど、市民の意見の中には、デマンドタクシーでもいいんじゃないか、デマンドタクシーという言葉使わなかったですよ、アンケートには。なんでこれが出てきたのか、いきなり乗合タクシーが。

【事務局】

デマンドバスというのは…

【会長】

はい、ありましたね。デマンドバスの間違い？2件とも？2つあるんでそうでもないと思うんですけど。アンケートには使わなかった？使った？

【事務局】

すみません、注釈でデマンドタクシーも入れております。

【会長】

アンケートにあったのね。ということは、ほんとにトリップというか利用者が少ないところは、乗合タクシーのようなものを設定しないといけないかもしれない。バスを走らせることがもう駄目、駄目というか無駄が大きくなってどうしようもないぐらいの地域、枝線の枝線、そういったところはそういったもので担保しないといけないと思いますが、その場合にも、アンケートにあるように、あまり乗り継ぎ、嫌いなんですよ、皆さんね。乗り換えの手間がないように極力考えていただきたいということがあると思います。いろんなことを見ながら、鉄道との乗り継ぎ、そういったことを次回またご相談をしたいというふうに思います。

ちょっと気になったのは 11 番の、ご意見なんでしょうけれども、「高齢になると公共交通を利用することになり、福祉車両的要素が強くとサービス向上が必要。ワンマンカーは安全性、サービス性に欠ける」というご批判をいただいているんですが、そんなことはないかなとは思いますが。それから、都会の議論と大きく違うのが、子育て期間中のご家族の利用です。あまりベビーカーしぱりつけて乗ってるの見ないですよ、あまりベビーカーしぱりつけて乗ってるの見ないんですけども、都市部は鉄道駅に乗りに行くまでに、必ず住宅地からバスを使いますので、そこにベビーカーをいかに安全に乗せるかというのが新たな問題として付け加わってきますが、その世代はみんな車乗ってるんですよ、うちはね。ということなんで、それが顕在化をしない。それから、車いすも重要な要素なんですけれども、あんまりこう、鉄道はときどき見るんですけど、あんまりバスに車いすで乗られてる方っていうのは…

【I 委員】

ちょっと増えてはきました。

【会長】

増えてはきているわけですね。そういった意味でこの安全安心な交通機関という意味では、タクシーにしちゃうと、車いす畳んで、お客さん乗せて、後ろについていう工夫をしなきゃいけないので、そういった意味では大きな交通機関というのは非常に便利なものというふうに考えることができます。アンケートに表れていない部分で今コメントさせていただきました。「乗車ご案内」って言うんですね、JRの用語でね。電動の車いすの、1人の方がいらっしゃったら、駅員さんがスロープを電車にかけるんですけども、「〇号車、お客様ご案内です」って。「ご案内終了です」って言ったら車掌がドアを閉める。そういうことがあります、あんまりそれがアンケートには出てきてないんですが、一応視野に入れておく必要がある内容。高齢者・障がい者含めたすべての人のユニバーサルサービス。ということで、今日はちょっとしゃべりすぎましたけれども、次回、皆様から今日の資料をもとに、こうしたらいい、これができる、ちょっとこれは難しいけれども代替案としてこういうのがある、ということをお伺いすることをメインに置きたいと思いますので、今日の資料非常に大事にさせていただきまして、次回またお集まりいただけたらというふうに思います。それでよろしゅうございますでしょうか。今日はちょっとしゃべりすぎまして失礼いたしました。次回、全員にご意見をいただきます。よろしくお願ひしたいと思います。

【司会】

会長はじめ、委員の皆様、長時間にわたりご審議いただきまして誠にありがとうございました。

事務局より数点連絡事項を申し上げます。まず、次回の予定でございますけれども、お配りしておりますスケジュール表にもありますように、次回、第4回の協議会につきましては、11月30日水曜日午後1時30分からを予定しております。場所は、本日と同じ、ここ勤労青少年ホームを予定しております。議題につきましては「小松島市地域公共交通網形成計画の素案」ということで予定しております。時期が近づきましたら、改めて開催のご案内を差し上げたいと思いますので、ご出席のほどよろしくお願ひいたします。

【会長】

事務局に要望を一つしておきます。一応、素案については事前にお配りいただくということでお願ひしたいと思います。素案と、それから今日の方針、資料の④ですかね、これについて、改めて会場にご持参いただいてご意見を賜りますので、よろしくお願ひしたいと思います。

尚、本日の会議録につきましては事務局にて作成の上、委員の皆様にご確認いただき、

修正等行いました上で、市のホームページに公開したいと考えておりますので、会議録の案が出来次第、委員の皆様へ送付させていただきますので、ご確認をいただければと思います。

最後になりましたが、本日の委員報酬につきましては、この後受付のほうでお配りさせていただきますので、該当の方は印鑑のご用意をお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、平成 28 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。

【会議概要】

午後 3 時 29 分 閉会