

平成28年度 第4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11月30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】 稲田委員、植木委員、漆原委員、小野委員、加藤委員、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（代理出席：吉田氏）、平野委員、孫田委員、松村委員、宮城委員、
山本委員
- （以上17名）

- 【会次第】 1. 開会
2. 議題
- (1) 小松島市地域公共交通網形成計画（素案）について・・・資料①
3. 報告
- (1) 運転免許証自主返納者に対する路線バス運賃の割引制度の
導入について・・・資料②
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、松村会長にお願いしたいと思います。
よろしく願いいたします。

【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、ご多用中のところ、お集まりいただきありがとうございます。それでは会議を始めたいと思うんですが、会の始めに少し映像を2分ほどあちらに流しますんで、ちょっと見ていただけたらというふうに思います。

～駅においてお客さんの案内をするロボットの紹介の動画を視聴～

【会長】

ありがとうございました。東京の羽田空港の国際線の駅にソフトバンクさんが作ったロ

ロボット、これを置いてお客さんの案内をさせているという場面でした。このロボットというのは、昔のロボットと違いまして、人工知能を積んでいるロボットなんですよ。それから、将来的には、おそらく今、日本語、英語、中国語、というふうに選びましたけど、あれも不要になる可能性があります。というのは、顔つきで判断する、そういうデータベースがどンドンドンドン持っていて、カメラに映った絵で、先に話しかける、そういうのができるように、あと2、3年でできます。そういうのがあったり、あるいは、インターネットにつながっていますので、駅の案内だけではなく、降りる駅をお客さんがどこそこと言ったら、その駅の周りにはこういうのがありますよとか、そういう問いかけにも答えるようになります。なんでこれを見てもらったかという、先週の土日って秋の阿波踊りのイベントがアスティとくしまであったんですよ。雨が降ってたんで、私、学校に日曜日出かけるのにバスを使ったんですね。そしたら、ほとんどの県外からの観光のお客さんはバスを使うんだけど、アスティとくしまと徳島文理大学前というバス停が頭の中で結びついていない。県内の人間だったら大抵大丈夫なんだろうけれども、結びついていない。それは誰が説明したかという、人力です。案内所の方と運転手さんが「あそこのあのお客さんとあのお客さん、アスティのこと聞いてはったからな、文理の前行ったら教えてあげてよ」と言って連携プレー、案内所と。そういうことをされていたわけなんですよ。でも、バスがなんでそういうふうな連携プレーしなきゃいけないかという、やっぱりまだバスの情報っていうのが行き渡っていない。どこに停まるのか、どこの路線を走っているのかという情報が事前にもっと分かる仕組みを考えていかないと、便利なものにはならないなというふうに思ったわけです。ペッパーくん、20万円ぐらいで買えちゃうそうなので、そんなに高いものじゃないそうなんですけど、子供が抱きつくと倒れちゃうそうで、なかなか二足歩行って大変なんですよ。そういうのも課題だそうです。それから、あと2つなんですけど、1つは秋田県の仙北市というところで、クローズド、すなわち道に一般車両を入れないようにして、自動運転の小型バスの実証実験をしました。なぜ自動運転かという、AI、人工知能が判断をして、衛星からの位置情報なんかを得て、無人運転にチャレンジをしている。無人運転って、今、大阪のニュートラムとか、新橋のゆりかもめみたいなのが、レールの上を走る無人運転っていうのはいっぱいあるんですけども、道路を走る無人運転っていうのが始まろうとしています。そういった、技術を生かすことを人間も考え始めているので、今のバス、それから今の鉄道の仕組みというのは、そんなに遠い将来まで維持しなくてもいいんじゃないかと。例えば、無人運転の車が普及すると、お年寄りが車に乗って行先をマイクに向かって言ったらそこに連れてってくれる。そして、駐車場がなかったら自分ちへ帰っていくんですね、勝手にね。で、携帯電話から「何時、迎え」って言ったら、迎えに来てくれる。そういう時代が10年ですね、できるようになるんで、そういうのを買える人はそれ使ったらいいし、買えない人はそれをシェアする、カーシェアリング、そういう仕組みなんかができつつあるんじゃないかなと思います。だから、世の中どンドンドンドン変わっていくので、そういう意味でも、この公共交通網計画という

のは、以前取ってもらったアンケートにあったように、「今いないけど将来いる」っていうのが一番困るって私言いました。だから、来年からどんな形でやっていくのかということ今日議論したいというふうに思います。

さあ、お手元の資料①をご覧ください。網形成計画の素案ということでありませう。委員の皆様は事前にお送りいただいていたものとちょっと訂正があったけど大体同じ構成になっているということです。大容量の資料なので、後半特に出てくるころだと思ひますので、説明の中身は事務局にお任せしますので、簡単に、先によろしくお願ひします。

【事務局】

【資料①小松島市地域公共交通網形成計画（素案）の前半部分（計画の目標）までを説明】

【会長】

はい、ここまでで一旦置きたいと思ひます。ここまででバスどうするんだという理念を述べてきたところではありますが、どうですかね、委員の皆様方の直感で構わないんですけども、こういう方向に今持っていきたいという案なんです、何かお気づきの点等ございましたらお願ひしたいと思ひます。

今日、ここにお集まりの皆様は、ほとんどこの会場にも自家用車でお見えになったんじゃないかなと思ひるので、普段あんまり公共交通機関を使われないのかなと思ひるところです。したがって、あんまり感覚的に、本当にそうなの？というところがひとつあるかもしれませんし、もうひとつは、そういう文化をもう形成していますので、お年寄りか、車を運転していない人か、あるいは高校生・中学生か、そういった人たちだけにバスはサービスしてればいいんだよというふうに思ひがちだと思ひますけれども、それだとバスは持たないんです。福祉の仕事だったら、税金入れようという話、すぐ短絡的になってしまうので、これどう考えてもみんなが使わなきゃいけない仕組みなんですね。でも、みんなが使わなきゃいけないと言っても、使う目的がなかったらないし、それから、もうひとつは、使いやすいものじゃなかったら誰も使わないんです。その二つを理念として掲げているっていうのが今回の案だったかと思ひますね。細かいところで恐縮なんですけれども、バス利用者の転換数なんですけれども、これも5年目標でいいんですよね？68ページ。

【事務局】

そうですね。この計画の全体の目標ということで考えております。

【会長】

ありがとうございます。もうひとつ、0.98 というのは全国的にどのくらいの水準にある

んですか。

【事務局】

全国平均を 1 と置いた場合の数値でございます。それから、例えば阿波市さんとかでありましたら 0.6 ぐらいであるとか、そういったふうな数値が出ております。

【会長】

阿波市って、徳バスさんほとんどないですよ？ないですね。鉄道だけ？鉄道もない。それで 0.6。ちなみに徳島市でどのくらい？

【事務局】

類似の都市の数値だけしか持っておりませんので、徳島市はかなり規模が大きいのでちょっと今手元に数値がないです。

【会長】

そうですか。よく自治体やる類似的団体の話なんですけれども。

はい、どうぞ。

【事務局】

小松島市と大体水準値に近い市といたしまして、国交省のデータでございますのが、島根県の雲南市、愛媛県の八幡浜市が、大体小松島市に近い数字が出ております。

【会長】

そうですね、八幡浜、特急も停まりますしね。それから、伊予鉄の子会社というか、あのあたりだけ走らせてる会社があります。宇和島自動車なんかもあるところですよ。1.1 ですね。徳島市ぐらいになったらみんなもうちょっと乗るようになるのかなあとも思います。ありがとうございました。

ほか、ここまでの点で、ちょっと抽象的な話で、あと 5 番から具体的にどうするかという話をしていきますので、理念のところでお気づきの点等ありましたら。

はい、〇委員さん。

【〇委員】

68 ページの基本方針に基づく達成目標というところで、自家用車からバス利用への転換を促進というところで数字があるんですけど、1 日当たり延べ 1,800 人の利用を目指すというのは、これ数字がちょっと…。市内バス停留所利用数が現状 624 人で、1,000 人に増やすということと、1 日当たりの移譲路線における利用者数が 441 人を 800 人というこ

とで、数字の関連性がちょっとよくわからないのでそのへん教えてほしいんですけども。

【事務局】

事務局でございます。数字が上の段と下の段の2つございます。上の段は624人を1,000人ということで、これは小松島市内を走っている、従来徳島バスさんが運行していた路線、下の段の数値については、もともと旧の小松島市営バスが運行していた路線を徳島バスさんに移譲したんですけども、その数値、2つに分けて整理をしております。同じ公共交通ということで移譲路線と、もともと徳島バスさんが運行していた路線を分けて考えるのもどうかということもありますんで、一体的に考えて、両方で1,800人の乗車人数を目指すというふうなことにしております。

【O委員】

1,800人の人が乗るということですが、どうカウントするんですか。

【事務局】

この数値については、OD調査というのを行ってございまして、1日の乗車人数をすべて乗ったときと降りたときとカウントしまして、その数値を理論的に出したものでございます。一応、今、徳バスさんの路線のほうで624人ということで、これは乗り降りの合計なんです。例えば、ある方が市内で乗られて、徳島駅へ行って、降りました。また帰りにバスに乗ってきて市内で降りたと。そしたらその方は乗って降りるわけですから、2人、延べ人数でカウントさせていただくということで、その合計が624人ということでございますので、1,000人を目指すということで、大体380人ぐらいの延べ人数の増加ということになりますので、行って帰ってくるのをバスだと考えたとき、大体1日当たり200人ぐらいの増を目指していくと、徳バスさんの路線のほうで。移譲路線のほうについてはそれが延べ人数で360人ということになりますので、180人ぐらいの増を目指していくという形で設定させていただいております。

【会長】

はい、そういう指標を定めますということですね。

D委員さん、どうぞ。

【D委員】

素案のほう見させていただいて、まず、網計画として出すにあたって、最初に市の公共交通がどういった状況であるのか、バスの路線であったりとかいうのが、ここにわかりやすくは出ていない、アンケートのボリュームがすごく多くってですね。あとは今お話に出ている68ページ、基本方針のあたりを見ますと、バスを中心に書かれているので、公共交

通網形成計画となると鉄道も含めて、また交通が不便な地域にどういったことをできるかとか、そういったことももう少し含めて記載しておいたほうがいいのではないのかなということですね。

【会長】

はい、ご指摘の通りだと思うんですけども、鉄道が公共交通の中でどういう役割を担っているのかということを見れば、徳島と小松島市の4つの駅と間の連絡の役割を担ってもらっている。特急列車も南小松島駅には停めて、わずか12分で行く足がある。それは公共交通の1つの幹線、大動脈とまではいかないかもしれないけど、動脈として考えられる。市全体を見渡した場合に何を使うんですか、といったら車両系しかないわけですよ。その中で当面、新たにシステムをとという話ではなくて、今あるものをどうやって生かしたら一番うまく行くのかというのが今回の計画のコンセプトなんですよ。そこを、もうちょっとはっきり書き込むべきとは思いますが。

また、地域によって実情が全然違うじゃないですか。これがまた勝浦町になったら全然話が違って来る計画になるわけですよ。小松島の場合は、市でバスやっていたという経緯も正直まだ引きずっているんで、それを踏まえた上であるものを生かした形でどれだけ市民の利便性を上げられるのか、そういうことでやっていこうかなと思います。もともとの国から示された方針には、船まで使えと書いてあるんですね。船と列車の乗り継ぎをよくしろとか、いろんなこと書いてあるんだけど。一回社会実験やったらと思うのが、和田島の港からそこ（小松島港）までボートかなんかというのもあったんですけど、それもいいなと。それは詰めて全体見直しのときにメリハリつけて書いていきたいというふうに思います。

そしたら、コンセプトはこのぐらいにして、じゃあどうしたら車に乗っている人がバスに乗って使ってもらえるんですかね。これ、私は、徳島の文化を少し変えなきゃいけないんじゃないかなというふうに思っているんですね。なにかイベントを計画しますと、二言目には「駐車場の用意はできていますか」というのが徳島の流儀なんですね。そうじゃなくて、「公共交通機関をご利用ください」とパンフレットに書いたら、そのイベント自体の価値も下がってしまう、そういう状況なんですよ。その文化をちょっとでも変えていくことが必要なかなと思うんですよ。具体的な例としては、例えば、アスティでコンサートがあったあとに臨時バスで駅まで帰る、駅まで帰れば鉄道がまだ走っている、そういう状態を維持できればいいんじゃないかなというふうに思うわけなんですけれども。そういうことを思ってもしょうがないので、5番、この目標を達成するためにどういうふうな具体的な施策をやっていきましょうか、ちょっと目に見える形でご説明いただけるとと思いますので、5章以降の説明をお願いしたいと思います。

【事務局】

【資料①小松島市地域公共交通網形成計画（素案）
の後半部分（目標達成のための施策）を説明】

【会長】

具体的な計画は、このような形で提案をされています。さあ、どうでしょうか。どのくらい便利になりますかね、ちっともならないですかね。どのくらい使ってくれる人が増えますかね。ちょっと過去の資料を見ていたんですけども、国交省本省が出している平成27年の地域交通活性化再生法のイメージなんかを参照していると、おそらく、市の責任でもって路線バスを再編して、コミュニティバスに転換しようというのが一つの基本路線で出てくるわけなんですけど、小松島はちょっと微妙な位置づけになっていまして、勝浦から来てるバスが通ったり、それから阿南を経由して、もっと向こう、木頭のほうから乗り継いでくるバスが通ったりするんで、路線単独にはたぶんどできないと思うんですよ。そういう特殊性があるんで、どうしても既存のバスをどうやって使うかという方向にどうしても力点がいってしまう。そういう計画になっているんだと思います。ちょっとお聞きしたいんですけど、移譲路線と徳バスと、皆さんどうですか、区別できていますか。もうほとんどバスは一体だという認識で市民の皆さんは大体いるんじゃないかなと。そんな感じなんですけれども、役所の中はそうじゃないんですかね。ありがとうございます。ただ、移譲路線の契約の更新の話がすぐさま出てくるんで、どうしても行政としてはそこに目が行ってしまうのはしょうがないと思うんですけど、市民としては「バスはバスだ」と。どこ走っても徳島駅に行けるしいいよという感じなんでしょうね。あんまり分けて計画を作る必要はないのかなというふうには思います。ちょっと見ていただきたいのが、ICTを使った情報化の話なんですけれども、皆さんが自動車に乗られるっていうのは、自分が行きたいタイミングで、自分が行きたい場所に、乗り換えなしでダイレクトに行くことができる。タクシーもそうですよね、呼んで来てもらったら、お金を払えば行ってもらえる。時間の制約がほとんどない。夜中でも自家用車大丈夫で、タクシーも24時間営業の所も多いですから、緊急時でも呼んだら来ていただけるという便利な仕組みなんですよね。そういうのに慣れていると、いつ来るかわからないバスというのは頼りないというふうに皆さんお考えになるわけなんですけど、その感じ方を少しでも緩和するというのが、情報ネットワークの活用だというふうに一学者である私は思うんです。お配りしましたA4、1枚のカラーのプリントっていうのは、来年の4月1日からこの仕組みが始まるというふうに、バスナビを運営している団体から発表されています。これ原寸なんです、スマートフォンの原寸です。字小さすぎますよね。わたし今老眼鏡をかけたんですけども、それでもきついんですけれども。これだと字が小さすぎますので、市の事務局の提案では、これはスマートフォン画面なんですけど、大きなパソコンにも表示できます。大きなパソコンを例えば徳島駅前とか、南小松島駅の観光案内をしてもらっているところ、あるいは、ご

協力していただいて日赤病院のロビーとか、あるいは、これから頼みに行っていただく必要があるんですけども、和田島の漁協さんの事務室とか、あるいは、高等学校の事務室の前とか、そういうところに置いていただいて、バスが接近してるかどうか、何分くらいで来るか、把握できるような仕組みを構築したらいいんじゃないかなと思うんですね。したら、そのことによって、例えば、お年寄りや高校生がちょっとバス停から離れていても屋根のあるところで待てるんですよ。学校の玄関先で待てるんですよ。そういった意味では、いつ来るかわからないバスを暑い中、あるいは寒風吹きすさぶ中、長時間待たなくてもいいという利便性が上がったりします。そうなってくると、みんな便利がいいなあとと思ってもらえるかなあと。ただ、いろいろとこれ施策、5章に挙がっていますが、こんなことして、一生懸命乗る人を増やそうという話なんです。どうですか、お感じになったところは何でも構いませんのでどうぞお願いいたします。

【M委員】

やっぱり、交通の拠点の一つ作って、例えば南小松島駅、どうしても鉄道と徳バスさんに頼らないと仕方がないと思うんですけども、まず交通の拠点を作って南小松島駅も新しい道路ができましたので、徳バスさんもあの道を通っていただいて、日峰通りを通り抜けるようにしていただいたら、すべての路線で、南小松島駅を通っていくようにする。南小松島駅から日赤へ行くんだったらそれに乗るというようにしていただけたら便利になるんじゃないかなあと。どうしても7時とか6時、そのへんと、午後3時4時5時、そのへんだけが走ってるんで。そこのところで大きなバスがいるだけで、あとは小さなバスでいいんじゃないかと思いますね。そんなような気がします。

【会長】

一応、5. 2. 1に、拠点、それから乗り換えの利便性、そういったものを考えていかないといけないということで、今回これ述べられていないんですけども、この前お願いしたクリームスキミング規制の話、これを解消して、ダイヤをお客さんが乗るときに集中して、間は、逆に本当に少ないんだったら、南小松島駅からはタクシーに乗ってもらうという選択肢もありなんですよ。だから、そういうことも踏まえて、あるものを活かしましょうと。ありがとうございました。

はい、お願いします。

【O委員】

ちょっと教えてほしいんですけども、実施主体ということで、小松島市とバス事業者とありますが、それとあと徳バス路線と、移譲路線とあるんですけども、こういうような施策、例えばバスロケーションシステムであるとか、バス停の整備とか、一つ疑問なのは移譲路線と徳バス路線で同じサービスが果たしてできるのかどうかということ。移譲路

線はできて、もう一方はできないとか、そういうのであればまたややこしくなるということと、それとあの小松島市とバス事業者との話し合いで、小松島市はこうしてほしいけどバス事業者はそれはできないとかいろいろあると思うんですけども、そのへんはどう調整されるのでしょうか。

【事務局】

事務局です。まず、移譲路線と徳バス路線さんの違いといいますか、今、事実上の路線については、徳バスさんにすべて路線移譲しておりますので、路線は徳バスさんの路線というふうなことでなっております。移譲路線については、運行に係る赤字分については市から補填しております。もともとの徳バス路線については、徳バスさんの営業努力で運行していただいているというような位置づけではございますけれども、ここでは、先ほども言いましたように一体的なことで考えております。設備、ハード面においてはどのような形で支援していくのかというのはやっぱり徳バスさんとの協議にはなると思うんですけども、おっしゃるように差があってもいけませんので、そこはまたよく協議しながら、均等な形で整備したいと。それから、例えばこの時刻表でありますとか、そういった事業主体のお話も先ほどありましたけれども、そういったあたりについては、市全体にまたがる JR さんとか徳バスさんとか、全体に関わることについては、ある程度、市が実施主体としてやるべきところは市が行うと。それ以外の、事業者さんでしていただくところについてはまた協議しながら均等にさせていただくというふうな形になるのかなあと考えております。

【会長】

例えば、遠い将来、近い将来、2、3年後には時刻表1枚にさせていただけるんですよ。田浦線と分けてある時刻表を勝浦行くバスに組み込んでいただけるような形なんですかね。

【H委員】

時刻表とかダイヤに関しましては、今後、密な調整をしながら、説明があったように競合をするのではなく、お客さんの利便性が高くなるというのが一番理想だと思っています。今までは競合の立ち位置だったので、言い方は悪いですけどお客さんの取り合いをしていたわけなんです。それをもう今度は一つになったということで、競合しないダイヤを組んでいきたいと思いますという話は私のほうからもさせていただきましたし、今ちょっと話に出ましたバスロケに関しましても、サービスは同等のものが提供されるのではないかと考えております。

【会長】

ありがとうございました。コンセプトに戻るんですけども、昔は官が特定の企業を支

援して儲けてもらうのはあんまりよく思っただけなんですよね。競争環境を整えて、その中でやっていくんだという発想だったんですけど、もう競争環境が崩れているんですよね、人口がどんどん減って行って。そういう時には、住民の利便性を確保する意味で支援するよと、一つの企業であってもいろいろ調整に入るよというところを頭においておく必要があるのかなと思います。それから、先般、勝浦町の企画課の主査とお話をしたんですよ。「勝浦から山越えて、阿南へのバス路線の要望が出ているんですが」と言う、「うーん、そうですか。じゃあ南小松島駅に乗り入れて、列車と合わせてつなぎましょうかね」と。勝浦から降りてきたバスを南小松島駅に来てもらって、ダイヤを調整してもらって徳島に行ったり、幸いにして、南小松島駅はほとんど上り下りが同時、ほとんどの便が同時発車ですので、南のほうにも行っていただけると。そういう意味で、こういう網計画ということで、ちょっと視点が足りないと思うのは、近隣市町村との調整は市が責任を持ってやると。それをちょっとどこかに入れておいていただければというふうに思います。だから、計画区域のところで、小松島市を主体にするんだけど、バス路線については徳島市も行ってのしあちこち行ってるからって書いてあるんだけど、計画区域をそれで謳うんだしたら、調整は公のほうで責任を持ってやると、そういう体制を組むということが重要だと思います。

他にお気づきの点等ありましたらお願いいたします。

【E委員】

普段は道路管理の仕事で、全然こういうバス関係は方向違いで全くの素人なんですけれども、よろしくお願ひします。自動車で運転するとしても、人が移動するにあたっては、まず地図が頭にインプットされていなければ、ここをこういうふうなルートでこう行くと、まずそれが移動する基本だと思うんですけども。バスのルートの本数とか、ルート図とか路線図とかどういうルートがあるのかとか、そのあたりがちょっと私小松島市のこと全然知らないんですけど、そのあたりが全然、バス停の名前聞いてもそれがどこにあるかというのわからないし、それから、バスマップについては、小松島市はこういう路線になっていて、これが路線網ですというようなわかりやすい地図などがあればいいのかなと思います。また、先ほど聞きました県南のほうからバスがこういうルートで走っているとか、そのあたりの地図が全然イメージできていないといいますか、県外の方はまずそういうことだと思いますので、もっとわかりやすい地図がほしいなというのが一つです。それと、最近スマホとか、この地点からあの地点へ行くのに、今何時ということでは時間を設定したら、歩いたら何時間かかりますよと、車やったら何分で行けますよと、バスとか電車とかいろいろと公共交通でしたら、どこそこで乗ってどこそこへ行く、それで料金がいくらかかると、そのあたりが最近のスマホではすぐ検索できるんですけども、そこに小松島のバスを盛り込んで、そのあたりすぐ住民の方がわかるように、勝浦から県南のほうに移動したいとなったらこのポイントからこのポイントと入力したら、仮にこういうバスがあった

としたらそれがわかりやすく表示できるとか、そんなのが理想とは思いますが。

【会長】

はい、ありがとうございました。ICT の活用なんですけれども、実はこれの今のバージョンがちょっと中途半端にバージョンアップして、ものすごく使いづらい状況なんで、なぜか、地図上に全部のバス停が赤いおたまじゃくしでガーッと出ちゃう。走るルートはわかるんだけど、それを拡大しても非常に見にくい。コンピューター使い慣れていて徳島に10年住んでいる人間でも非常に使いづらい仕組みなんです。それを3月の末に改善してもらえると。GPSを入れて、バスロケの仕組みをやると。それから、もう1つは、徳島バスさんも工夫してくださって、71ページに模式図によるルート案内図ということで作っていただいて、ホームページに徳島の路線をリンクしたら、こんな図、徳島駅からこういうふうな形でいきますよというのが出てくるんですけれども、それだと、わかる人はわかる、地元の人にはわかるけれども、遠い人はわからないので、綾部の駅で作っているような、もうちょっと、全部のバス停が現れたりしないような地図を掲示しようと。これも市として努力をして、徳島バスさんと共用に、そういった正縮尺によるのを作る。そういったこともやっていく必要があるかなというふうには思います。はい、ありがとうございます。

【H委員】

この路線図につきましては、今、県のほうが系統ごとに停留所も表示できますし路線図も表示できるようなものを作っていただきました。たしか、今年からでしたっけ。それが簡単に印刷できるような仕組みですので、それをまずは応用できないかなということで、やっていく方向で検討を進めているところです。

【会長】

あのグーグルマップ上のおたまじゃくしのマークはちょっと使うのが難しいですよ、逆に。それから、ナビタイムへの埋め込みとか、そういうのも期待しています。都会の5分おきのバスとかのデータも入って、バス停からバス停でも大体検索できるような仕組みが構築されています。こういうところで気をつけなきゃいけないのは、デジタルデバインド（情報技術を駆使できる人とそうでない人の情報格差）の問題で、あんまりデジタルになじまない人にも情報を提供することが必要になってきます。今回の特徴は、高齢者向けに大画面の情報提供などを考えているってことです。73ページですけどね、そういったところが挙がってきます。

まだお話でない方で何かお気づきの点等ありましたらお願いいたします。はい、お願いいたします。

【G委員】

業務の都合で途中から参加させていただいて申し訳ございませんでした。

先に、事前の資料の説明をいただかなかったので、教えていただきたい部分は何点かございます。今日いただいた資料の9ページに、計画の区域について、「区域は小松島市全域を対象とします。ただし、幹線バス路線に関連して必要に応じて徳島市及び阿南市に跨る区域を対象とします」とあります。基本は小松島市を対象としていて、幹線バスについては徳島市・阿南市に跨る広域を対象というのは、具体的な区域の線引き、エリアについては、徳島市のエリア全部が入るのか、具体的には、どんな線引き、エリアになるのか、ということをお教えいただきたいと思います。

【会長】

表現の問題もあるんですけども、よろしいですか。

【事務局】

国のほうの法律の中でも、区域は明らかにせよという指示もございまして、基本的には区域については小松島市内の区域がベースというふうには考えております。ただ、幹線が走っておりますので、当然、徳島市行きの分もあるし、阿南市の一部を走る路線もございまして、そこは全く無視するわけにはいかないかなというふうなことで、こういうふうな表現、徳島市及び阿南市に広がる区域、エリアとしては広がっているんですけども、基本のベースは小松島区域内というふうには考えております。

【会長】

網計画ですので、面で考えなきゃいけないんですよ。面で考えるエリアは、当然市の組織の会だから、市からはみ出すわけにはなかなかいけないわけですよ。阿南のある地区がどうこうということはちょっと言えないわけなんですけれども、ただ、その中で一番、網計画を作るにあたって、重要な交通機関であるのは路線バスだと。その路線バスは、さっきも申しましたように勝浦からも降りてきているし、ずっと県南のほうから乗り継いで皆さんお見えになっているので、そことの関与はありますよという書き方なんですよね。そういう理解で。もうちょっと文言は練りましょう。

【G委員】

ありがとうございました。

あと3点ほどお聞きしたいと思います。1点目は66ページの、小松島市において目指すべき公共交通の将来像のところですよ。小松島市の現状や課題、それから小松島市の上位計画、国の政策による、市の交通の課題を踏まえて定められた将来像なので、非常に素晴らしい将来像とは思いますが、この将来像は小松島市が目指すべき公共交通の将来像なので、小松島市の独自性というか、オリジナリティというか、小松島市と徳島市の将

来像は当然同じではないと思います。しかし、少し荒っぽい言い方しますと、この将来像をそのまま徳島市の将来像に当てはめても当てはまるぐらいの大きな将来像だと思います。小松島市は小松島市独自の現状や課題、また様々な市民の意見もあると思いますので、そういうものを踏まえて、小松島市の独自性や、オリジナリティをもっと前面に出した、目指すべき将来像をもっと市民にわかりやすく将来像を設定されてはどうかと思います。この将来像の実現を図っていくためには、小松島市さんと、地域市民と、事業者の3者でその将来像と目標を共有して、実現に取り組んでいくためのキャッチフレーズだと思いますので、もっと小松島市ならではの将来像を定められてはどうかと思うのが1点目です。

2点目といたしましては、67、68ページのところにかけてですが、67ページで課題があって、将来像があって、その将来像に向けての基本方針が①②③と書かれて、その基本方針に基づいて取り組んでいくとされていて、68ページで、その基本方針に基づいて①②③、右側の①②の課題が5つあって、その課題に対応した目標を定めています。それをもとに達成する目標を3つ掲げられておられます。ここを見せていただいて感じたことは、一つは67ページで③の基本方針に市民の自発的な利用による路線維持とあります。次68ページでは、左側に基本方針の①、右側に基本方針②があるんですけども、基本方針の③がここには明らかにされてないんです。将来像の実現に向けて、大きく基本方針を①②③3つ掲げているのに、それに基づいてやっというところの施策、課題が①②にしかありません。それをどのように表現するのかっていうのが一つ疑問点としてございます。それも含めまして、67ページで課題と将来像があって、基本方針があって、その基本方針に基づいて、5つの課題をクリアしていくと。その5つの課題をクリアしていく施策が、69ページ以降の①の施策から⑩の施策までだというふうに理解したのですが、このページを読ませていただくと何となく全体像は掴めるんですけども、この小松島市公共交通網形成計画をよく知らない小松島市の市民の皆さんが見られた際に、わかりにくいのではという印象があります。ですので、課題があり、目指すべき将来像があって、その将来像を実現するための基本方針があって、それに対応した課題があって、それに基づいてまた施策があるという網形成計画のこの2ページ全体をまとめるような、「全体構成図」、言ってみれば、「計画の体系図」があれば、一目で計画の全体像、全体構成がわかると思います。それを一つ付け加えてはどうかと思いました。

それに付随しまして、将来像がどこまで達成できたかどうかを測る指標として、この数値目標を3つ定められたのは非常に素晴らしいと思います。ただ、今日いただいた68ページを見ると、現状の利用者数が624人、これを1,000人にする。路線における利用者数を441人から800人にする、それから満足度を8.9%から17.8%への上昇を目指す、アクセシビリティを0.98から1.10に向上させるという目標も書かれているんですけども、この目標の今の現状値はいくらで、例えばこの624人、441人、8.9%、0.98がいつの数値なのか、それを1,000人、800人、17.8%、1.10にしようとする目標年度はいつなのかというのがここには明らかに書かれてないので、数値目標の「現状値」と「目標値」の年度について明

確に書かれてはどうかと思いました。

それと 3 点目として教えていただきたいのは、ここの公共交通アクセシビリティ水準値が 0.98 から 1.10 を目指すと。このアクセシビリティ指標を以前私は別の書き物で見たんですけども、非常に複雑で、難しくて、私はなかなか理解できなかったのも、かいつまんでわかりやすくご説明いただけるとありがたいです。以上です。

【事務局】

まず、1 番目に 66 ページ、将来像については、小松島市らしいというふうなことで、おっしゃる通りかなと思います。ただ、将来像、キャッチフレーズというのは、いわゆる全体を包含するような一般的な表現を使われることもありますので、ちょっとこういうふうな表現になってしまったのはご理解いただきたいと思うんですが、おっしゃるようなことも踏まえて、小松島市ならではのキャッチフレーズも検討させていただけたらと思います。

2 点目の 67 ページの③、市民の自発的な利用による路線維持の課題が 68 ページのほうにはないというふうなことで、これも確かにおっしゃる通りで、①と②の解決についてはこちらにあるんですけども、③がないということなので、ただ、市民の自発的な利用による路線維持というのは、こういった計画を実践することによって市民の自発的な利用が高まるのではないかという全体の意味も込めてこういうふうな形にしているんですけども、ただ整合性で言いましたら、おっしゃることもそうなのかなと思いますけれども、ちょっと表現は考えて工夫させていただけたらなというふうに思います。

それから 3 点目の模式図、これもおっしゃる通りでございまして、67 ページと 68 ページを体系的に、この計画全体を体系的にモードで表すというふうな表は 1 枚必要であるかなと、これもおっしゃることはごもっともだと思いますので、どこか間でひとつ、そういうふうな形のを整理して入れたいなというふうに思います。それから、68 ページのいつ時点の数値かと、いつを目標にするのかというふうなことでございまして、これも現状、例えば乗車人数でありましたら今年度の OD 調査の数字なんですけれども、そういったあたりを表にいたしまして、いつ現在が、何年度がこの数値で、目標年度、5 年後はこの数値にしますというようなまた別の表建てみたいなのにして織り込めたらいいのかなあというふうに思っておりますので、そんなイメージでできたらなあというふうに思います。

【G委員】

数値目標のところは 624 人、1,000 人、441 人、800 人ってところの下に、括弧書きでもいいので、それを何年度には 800 人にする、1,000 人にするっていう数値の下に「年度」を入れるだけでいいのではないかと思います。何年度の数値を 31 年度にはいくらにするという形で「年度」を入れてはどうかと思いました。

【事務局】

ありがとうございます。ちょっとおっしゃるような形で 1 回整理してみようかと思えます。それと、最後にアクセシビリティ指標というのは、国交省さんのほうで数値化しまして、各自治体向けにデータとして送付された数値でございますので、もちろん公共交通がある自治体には全部送られたそうです。それで、国交省のアクセシビリティ指標の解説というふうなのがあるんですけども、おっしゃるようになり複雑な数値で、例えば、小松島市の方がどこに行くかによって、バス停までの距離であるとか、バスに乗ってからどこに行くのか、最終目標地点まで行くのかというふうな数値、そういったあたりをデータ化しまして、一定の算式に基づいて数値化しているというふうなことで、国のほうから計算方式については明快に示されております。ここでは数値の解説もございませんので、ちょっとこの表の計画の中にはアクセシビリティ指標がどういったものかという解説を簡単に入れまして、こういった数字をこういうふうに変更するという形で表現できたらなと思えますのでご理解いただけたらと思えます。

【G委員】

ありがとうございます。用語解説を入れられたほうがいいのではないかと思います。このP指標というのは、空間的アクセシビリティ指標と時間的アクセシビリティ指標のうち、Pというのは「プレイス」＝「空間」のことを指していると思えます。時間的アクセシビリティというのは、例えば、時間的に乗り継ぎの利便性が高まって、時間がかからずに目的地までアクセスできるような指標ではないかと思うんですけども、空間的指標と時間的指標のうち、空間的指標のほうを目標にされたということによろしいでしょうか。

【事務局】

申し訳ございません。前段にお配りしていた資料ではP指標にしていたんですけども、今日お配りした指標、68 ページにあるんですけども、それは公共交通アクセシビリティ水準値に変えさせていただいております。前段にお渡ししていたP指標というのは非常に複雑で、おっしゃるようになり数値もかなり難しい計算式がいろいろありますので、ちょっと我々のレベルではなかなか検証が難しい数値でございましたので、この公共交通アクセシビリティ水準値ということに置き換えさせていただいております。こっち側の数値は、先ほども言いました通り、国交省のほうからある程度、例えば人口密度であるとか、そういったあたり、基本的な数値を押さえましたら、ある程度の数値が出るようになっています。例えば、バスの運行間隔であるとか、鉄道の平均運行本数、そういった基礎数値をもとに計算するというふうなことで計算式もありますので、そういった形で計算して目標数値にしようかなというふうなふうに思っております。ちょっとここ数字が変わっております申し訳ございません。

【G委員】

わかりました。ありがとうございます。あと、ちなみにお教えいただきたいのは、水準値ということは、平均的にこの0.98とか1.10が全体として低い値なのか、平均的な値なのか、高い値なのかわからないのですが、この0.98、1.10というのは低いのでしょうか。それとも、1.10というのは目標とされる妥当的な数字が1.0で、それを超えて目指すという意味なのか、今が1.0より低いのもうちょっと高めますという意味なのか、そのあたりを教えてくださいませんか。

【会長】

ちょっと技術的な議論になっているので、あとで個別でお願いします。

小松島らしい将来像というのをずっと考えていたんですけども、実はどこの町も同じように困っている。高齢化は同じように進むし、徳島や四国の町であればみんな車使うし、鉄道の利便性はそんなにいいわけじゃない。特急列車は1時間に1本確実に走っているんで、今はそんなに不便なくいっていると思うんですね。それから、高速道路はどんどんどんどんできてきて、鉄道を補完する高速バスががらがん走っている。それは、いわゆる都市部を除いては皆同じような状態だと思うんですね。そんなに小松島市ならではにこだわるというのは、そこまで網計画に関してはあまりいいのかなというふうに思いました。

4. 3の③なんですけど、これ事務局に冗談を言って、通勤手当をバスの回数券で支給する制度にしたらどうですかと言ったんですよ、職員の通勤手当を。みんなバスに乗るよねと。そしたら売りに行っちゃうじゃないですかと、金券ショップに。そういうモラルハザードが起こってはいけないから駄目だという冗談の話をしたことがあるんですけども。あくまで自発的な路線維持っていうのをやらなきゃいけないよね。通勤手当ってこれ強制的に乗せるわけだから、これは自発的にならないでしょっていう話にはなったわけなんです。そうなってくると、やっぱり車通勤などをちょっとでもバス通勤・列車通勤に換えてもらいたいし、そうしないとJRさんも徳バスさんも民間の企業なんで維持できない。もうやめちゃうよっていうふうに言う権利があるんですよ、企業なんだから。参入・撤退は自由ですから、撤退するよって言われてしまったら、もう維持できないことに、すべてなくなってしまうわけですよ。そうならないように、あくまでも使わなきゃだめだという意味で③を書かせていただいたんですよ。そのためにはなんですけれども、直接的な政策は打てないわけですよ、文化を変えるしかないわけですから。だから、情報提供とか、ダイヤを工夫して通勤・通学に便利なものに変えたりして使ってもらおうようにしましょう、病院に行くお年寄り、例えば和田島の農協のところに行ったら大きな時刻案内板があって、それを見て日赤に行ってもらおうとか、工夫をしようということで、ちょっと直接的な話はちょっと難しかったんですよ。具体的な施策に落とし込むのがですね、そういった事情なんで、③は教育・宣伝とか、そういったことになっちゃうんですかね。

【G委員】

それで68ページの右の基本方針の②の中に入ってきたということですね。わかりました。

【会長】

他の自治体では、子どもさんの頃からバスとか鉄道になじむっていうことを積極的に自治体が発関与していると。だから、学校の行事に路線バスに乗ってもらって、汽車に乗って遠足に行く。昔はそうでしたね。JRさんも学生の団体の切符って安いでもんね。そういうふうなことでバスって便利だよということをお小さいうちから学んでもらうという。これは教育委員会と協議して、そういうこともやっていく。

【M委員】

小松島市内の交通を十分やったらいいわけですよ。お金をもらいに来る人ばかりが乗って、お金のある人は自家用車に乗っていると。だから、非常に成り立たないような状態になっているので。といつても、学生さんの学業とか、年寄りさんの病院通いなどもないということも言えませんが、その時間的なところだけ十分やって、あとはタクシーに乗ってもらってとか、乗せてもらってとか、いろいろ。でないとどうしても成り立たないんじゃないんですか、理想ばかり置いても。

【会長】

これ、キスアンドライドについてはなんで書かなかったのでしたっけ。近くまで車で送ってもらってから乗り継ぐ。そういう工夫も必要になってきている時代です。それから、バスのことだけ書かれているというご指摘はそういうのが載ってないというところもあると思います。それから、どうしても引がかかってくるのが、無料パス、優待券なんですけれども、これは何か工夫の余地はありますか。随分工夫しましたよね。

【Q委員】

はい。前は小松島市の路線だけに限っていたんですけども、徳バスさんのバスもすべて市内を走る路線は全部使えるようになりましたし、ただ、無料券をお金の代わりに入れてもらうっていう手間がちょっと増えているんですけど、それをすることによって、確実に、何人の方が無料券を使って乗ったというのが路線、日付ごとにすべて把握できるようになりましたので、徳バスさんに支払っているお金も当然カウントできるということで、前はOD調査だけでやっていたんですけどね、それが確実にできるようになったということで。これは高齢者の方、並びに障がい者の方も使えるようになりました。今年からそれを運用しております。それに関しては社会福祉の考え方、憲章の話なので、公共交通とはちょっとニュアンスが違ふ分野の話かなということはおざいます。

【B委員】

ちょっとお聞きしたいのですけれども、私もいつもバスに乗ってよく徳島市のほうへ行くんですが、バス停に行くのに、私中田町に住んでいるんですが、タクシーに乗って日赤前まで行ってからバス乗るんですが、日赤病院玄関前と日赤病院前と両方あるね、停留所が。あれは別々に小松島市営バスがあるから玄関前を作ったんでしょうか。あれちょっと迷うんです。

【会長】

ありがとうございました。これ、事務局がいいですかね。それとも…

【H委員】

これは私の方からご説明させていただきます。これは当時、日赤が移転した際に、言い訳になってしまうのですけれども、当時の経営方針として中に入れないと決めただけなのです。当時は便数も多かったので、建てる前に声がかかっておりました。正直、小松島さんのバスと徳バスのバスが全部入るにはちょっと設備を考えないといけないのでどうですかという声はあったのですけれども、当時の経営方針としてもう入れないと判断してしまっただけで、今のような状態になってしまっているわけでございます。

【B委員】

利用者の人からすれば、バス停一つの方がわかりやすくいいと思いますね。

【H委員】

やはり、統一しないと正直わかりづらいですし、今後については、統一する方向で今、考えています。

【会長】

ありがとうございました。バスの不便さっていうのは、待つときに風雨に晒されるっていうのがあるんですね。かと言って全部のバス停に屋根つけるっていうわけにもなかなか難しいので、今回のアイデアとしては、日赤病院のロビーで待ってもらえるような形にしたらいんじゃないかということで。そこに「バスが近づいてきますよ」という案内も置いたらみんないいなと思ってくれるかなというぐらいの話でいっています。

【B委員】

大体バスってきっちり来ますよ。便利です。

【会長】

ごめんなさいね、田舎のバスだからあんまり遅れないですよ、都会のバスみたいに。すごいですよ、海部観光さんなんか、ツイッターに流してきますからね、「バス 15 分遅れておりますので、15 分ほどお待ちください。」ってツイッターに流してきます。だから、「バスオアシスでトイレ行ってお待ちください」ってツイッターに流していくわけです。それは便数少ないからできる、そういうのも含めてやる。

はい、お願いします。

【P 委員】

よろしく申し上げます。今のお話にちょっと重複するんですけども、解決する課題の中でお客様目線で考えたときに、一つは車いすなどのバリアフリーの対策、それともう一つはバス停などの設備ということで二つ載っているんですけども、まずはバリアフリーに関しては、大体車両側での対策ということが主な対策になっているんですけども、やはり、当然地上側もバリアフリーになっていないと、車両だけバリアフリーになっても全く効果がないということが言えるかと思うので、そのあたりも若干、すぐにはできないと思うんですけども、少し付け加えておいたらいかがかなというのがひとつです。それともう一つはバス停等の設備ということなんですけども、対策の中では路線図であったり、そういったことの対策はなされているんですけども、移譲路線とか徳バスさんのバス停が統一化されているのかどうか。バスはどうしても路線がわかりづらいというのがあって、それはなぜかという、現実には、目立つものが少ないのではないかなというのも一つ感じています。だから、そういった意味でわかりやすいバス停というかバスストップをこの際、案内図等々も含めて再度ご検討いただけたらどうかなということがあります。それと、アンケート調査から出ているバス停の屋根であったり、ベンチであったりということも文言で出てきていますので、それなりの要望はあるのかなと思います。やはり、公共交通機関を使う際に何が必要かという、利用のしやすさということに尽きると思うんですね。バスにしても、小松島市内から徳島へというある程度の距離を走るバスをご利用される場合には、さらに今回数値目標にあるように人を増やすということからすれば、二次アクセス、例えば、徒歩で来られるお客様と、自転車で来られるお客様、そういうのがありますので、人を増やすということは、そのバス停のエリアを広く網羅するというのも大事でないかなと。そういった意味からすると、公共駐輪場の整備であったり、そういったことも一つ方策ではないかなと思います。以上でございます。

【会長】

バス停付近で自転車が一番多いのは野上橋ですね。野上橋のバス停は自転車であふれています。自転車があふれている駅で徳島近郊だと、二軒屋駅です。主な理由は何かなと言っ

たら、学生さんなんですよ、リユーマー（繰り返し利用する人）はね。中学生、高校生、大学生。大学もマナー教育はやっているつもりなんですけれども、そういった意味でもうちょっときちんとしたものとなるようにお金をかけていくことは有意義だと思います。委員さんのおっしゃられることもっともだと思います。南小松島駅はわりと自転車置き場きちんとしているかなあ、あふれている様子はないですね。

はい、どうぞ。

【〇委員】

ちょっと提案なんですけれども、78 ページの利用促進運動の展開ということで、各地、勝浦とか鳴門のほうでイベントが開催されると思うんです。例えば、勝浦だったらビッグひな祭りであるとか、坂本のひな人形飾ったりするので、高齢化ということで、だんだん運転免許を返納される方が増えると思うんですよ。だから、目的としての観光、どれだけ利用する方がいるかはわかりませんが、そういうことも視野に入れて、のんびりとバスで旅するというのも、1日ゆっくりかけてというのもしかしたら利用があるかもわからないし、交流人口も増えると思うので、そのへん入れてもいいんじゃないかということと、68 ページの目標なんですけれども、もしできたら、数字も大事だと思うんですけれども、こういう未来像になりますというのを文言で、小学生でも 90 歳のお年寄りでもわかるようなものをちょっと入れてもいいんじゃないかなと思いました。以上です。

【会長】

ありがとうございます。徳バスさんも、人員もバスもギリギリで運用されているところがあって、臨時バスのお願いというのは非常に難しいんですよ。やっぱりこれは基本は臨時バスは当然出してもらうときには使うんですけれども、基本は、運行ダイヤの中で外来の人も使いやすい仕組みにするというのが大事なコンセプトだと思うんですよ。で、逆提案なんですけれども、お買い物きっぷを商工会で出しませんか。市内のスーパー等を出せば 210 円出してあげるとか、210 円のちゃんとバスの切符を出すと、片道分ですね。そういうふうな地元とのタイアップの取り組みっていうのも考えていけないと思います。

さあ、いろんなご意見をたくさん頂戴いたしました。もう一回原点に戻って、過去の法令なんかを読んでみたんですけれども、この地域公共交通網形成計画のコンセプトっていうのは、やはり、どこの市町村においても同じような状態にある、ほっといたら撤退されてしまうよ、どうやったらみんなが使うか、それが活性化ですね。活性化という言葉は大事に使わないといけないので、今回の場合は、今あるネットワークをどんどん使う。いろんなもの、JR も含めて、バスも含めて使うという意味での活性化であります。車だけに頼らないよっていう意味の活性化で十分いいと思います。そういった目的に応じて計画の原案を作ってきたわけなんですけれども、本日多々ご意見を頂戴いたしました。法令との関

係も少しまだ未整理なところもありますので、もう少し、事務局のほうで今日出た意見も含めておまとめをいただきたいと思うんですが、その取り扱いについてなにか案がありましたらお願いいたします。今後の取り扱いということで。

【事務局】

今後につきましては、おっしゃっていただいた提案でありますとか、法令関係、おっしゃっていただいたような調整もございます。ほかの各関係のところとの調整や、国との協議もございますので、ある程度、整理については事務局と会長のほうで調整をさせていただいて、そのあと、また次の会でお諮りさせていただくというふうな形でお願いできたらなというふうに思っております。

【会長】

じゃあ、年明けに今日いただいたご意見を精査いたしまして、一応、法律に定まった計画にしないといけないので、表現とか慎重に選ぶ必要もありますので、そのへんまた詰めさせていただきまして、皆様に最終案をご提案という理解でよろしいでしょうか。

【事務局】

お願いします。

【会長】

はい。それがもうスケジュールが出てるんですね。はい。

長時間にわたり、今回、いろんなご意見を頂戴いたしました。なかなか、ここに集まってきたいただいている段階では、やっぱりバス大事だなあというふうに皆さん思ってくださるんですけども、なかなか小松島市全体でそういう気持ちを共有するっていうことは、本当、M委員さんおっしゃったように難しいと思います。文化を変えなきゃいけないような話になるのですが、そうしないとイケないし、もうなくなっちゃう。で、最後なんですけれども、AIやICTが発達すると、ひょっとすると公共交通っていうのは、姿を変える可能性もあるわけです。でも、それまでの間は、なくなったら絶対に生活できない困るものになってしまいますので、それまで頑張って保っていく仕組み、だから計画年度も5年間、そしてまたその次の5年間は別の計画を立てて見直していくというスタイルになっていると思います。いろんなご意見、今日は本当にありがとうございました。これを踏まえて、次の会には精査したものをお送りして、またご意見を頂戴したいと思います。

それでは次にいきまして、報告事項の方、お願いします。

**【事務局より「資料②運転免許証の自主返納者に対する
路線バスの運賃割引制度の導入について」について説明】**

【会長】

報告といたしまして、こういう制度が始まるということです。ありがとうございました。

そしたら、今日予定された議事については大体終了ということになったと思いますので、長時間どうもありがとうございました。次回につきましては、スケジュール案がここに出ている通りでよろしいですかね。はい、お願いいたします。

【事務局】

【連絡事項及び、次回開催の案内】

それでは、以上をもちまして、平成 28 年度第 4 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 45 分 閉会 —