

平成28年度 第5回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日時】 平成29年1月18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)、関本委員、徳田委員、
豊田委員、平野委員、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) 小松島市地域公共交通網形成計画(案)について・・・資料①
- (2) 地域公共交通調査事業(計画策定事業)の事業評価について
・・・資料②
3. 小松島市地域公共交通網形成計画策定完了に向けた今後の
スケジュールと来年度の協議会の開催予定について・・・資料③
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、松村会長にお願いいたします。よろしくお願ひします。

【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ありがとうございます。では、第5回小松島市地域公共交通活性化協議会を始めたいと思います。

本日より予定されております議題は、小松島市地域公共交通網形成計画について。それから、地域公共交通調査事業の事業評価について。この二つということになります。

(1)については、今日の議論が最終回ということになりますので、簡単に、議論を始める前にまとめをしておきたいと思うんですけども。

「地域公共交通というのは何ですか?」ということをもう一度確認すると、路線バス、それから鉄道、それから今回の議論にはなっていないですけども、実は船とか、離島航

空、島へ都会から渡る飛行機も地域公共交通に含んで考えるというのがこの定義です。だから、窓口としては大阪航空局の相談窓口のリストに入っている、なぜだろうと思ったら離島航空も含めているそうなんです。なるほどなあ。離島航空も乗る人いなくて、過疎化が進んで大変なんですけど、そこも含めて考えましょうということです。それらの活性化というのはどういう状態なんですか、これはみんながそれらを使って乗るという状態にしていきたいと思います、これが理想的な状態ですね。それを前提にどういうことを考えるのですかということをしていきたいと思いますというのがこの会の目的です。

例えば、よく飛行機の業界の世界で言うんですけど、派生需要という言葉を使うんです。派生需要というのは、何かに影響されて起こる需要のことを派生需要といいます。それは、目的が別にあるんですよ。例えば、飛行機に乗るためだけにお金を払う人、いないわけではないらしいですね。それはどういうことかということ、今飛行機の世界の例を先に出しますが、飛行機の世界ってたくさん乗るといいことがあるんですね。同じ会社の飛行機をたくさん乗ると、カードをくれる。カードをくれて優先的に空席待ちを割り振ってもらえると。そういう、非常にいいことがあるんですね。それから、乗り降りに便利な前のほうを、高齢者でない人間でも割り当ててくれる、そういう便利なことがあって、その便利なことを得るためだけに飛行機に乗る人もいないわけではない。世の中そういう人もいらっしゃるのだけれども、実際には、交通というのは目的が別にある。具体的には、お買い物に行ったり、あるいは通院とか通勤・通学という日常の利用があったり、あとは観光に行くとか、そういった場合にこういった交通手段を使うので、買い物に行く人が増えたら公共交通機関の使い手が増えるんですね。通勤・通学の人が増えれば、増える。観光などに行く人が増えれば、増えるわけですね。だから高速バスを考えてみれば、徳島と大阪、徳島と東京という、大都会と徳島の足として利用されていますよね。それはなぜかということ、都会に用事がある。若い人だったら東京ディズニーランドに観光に行く、我々だったら出張に行く、大阪の会議だったら高速バス使いますよね。そういった意味で、派生需要という言葉をするんです。だから、その需要が増えると自動的にみんなが乗るようになって活性化すると。なんだけど、難しいのは、こういうことをする人たちが一つは全体的に人口が減っているということと、もう一つはこれって一種の経済活動ですよ、買い物とか。だから、経済が低迷しているとなかなか起きない、そういうふうなことが現状の問題。そうなってくると、この会議は非常に苦しくて、環境条件厳しいからなかなか活性化しないよねというふうな問題になってくるわけです。そういうふうに整理できるんですけども、このバス、それから、鉄道・船・離島航空・実際に運転、それから路線を持っておられる方というのは、全部会社、企業です。公共の部門というのは、今バスだと大阪市と東京都ぐらい？直営でやっているのはそれぐらいしかないですよ、ほとんどは公営企業体も含めて企業でやっているんですよ。だから厳しい話、この企業さんが一定程度儲けてもらわないと「やめます」と言われる危険性があるんですね。「やめます」と言われたら、「やめるな」というふうになかなか言えないんですよ。「やめるな」とか「やって」というの

は、参入・退出の自由を制限する規制をかけなきゃいけない。それは非常に難しいことなんですよね。だから、どういうふうな解決策を今まで議論したかという、需要が増えるときには、お客さんを取り合う競争というのが非常に有効だった。いいサービス打ち出しますよ、うちのほうが安いですよ、乗ってください、というふうに競争して会社を大きくするのが企業活動の原則ですよね。それができていたんですけども、それをお客さん取り合っていたら、少ないんだからそれは非常に取り合うことが難しい、だからお互い相談して、工夫をして、協調してやらなきゃいけないような時代に来ちゃったわけですね。もう一つは、これ皆さん、人が使うわけなんですけれども、使う側は需要の掘り起こしができますか。べたな言葉で言えば、徳島の方言使って、「車で送って」と言われたら「バスで行きな」という文化になるかもしれない、それだけなんです。「バスで行きな」というようになったらですね、通勤、通学も買い物もそういう需要が起きるわけですよね。「バスで行きな」というふうに言ってもらうためには、バスと鉄道の乗り継ぎが便利じゃないといけないし、定時に運行されていないといけないし、例えば「雨の中で長い時間待つのは嫌だから車で送って」となるんだけれども、「いやバスすぐ来るからちょっと我慢しな」という話になればそれでいいわけですね。こういったことをして、ここに辿り着くように、行政として、事業者さんとして、そしてユーザーとして何ができるんだろうかなということを一生涯懸命考えて、小松島市の会議なんで、小松島市を中心に考えていこうと。とはいっても、JRは徳島から南小松島通って、阿南通って、今牟岐まで行っていますし、徳島バスだって勝浦からくるくる回れば阿南の先の椿泊とかからくるくる回って、全部徳島駅前まで走っている、そういう状況からすると、もうちょっと広くそれは考える必要があるんだろうけれども、とりあえずは自分たちの根っこのところで考えてみましょうということなんです。

その結果できあがった計画というのがこれなので、今日これの承認を得ることにしたいと思います。特に後ろ、後半のどういう施策を打つかというところ。次に、それを事業としてやっているなのでその自己評価をしましょうと、それが大きな二つの話になります。

だいたい方向性が出たところで、事務局、説明の準備をお願いします。2. (1)、資料①ですね、よろしくお願いします。

【事務局】

【事務局より資料①小松島市地域公共交通網形成形成計画（案）について説明】

【会長】

大部にわたる資料ということで、事前にご送付させていただいていると思います。完成間近でございますが、何かご不明な点等ございましたら、よろしくご発言のほどお願いいたします。

【P 委員】

単なる文字の誤植なんですけれども、39 ページ、細かいところで申し訳ございませんが、39 ページに中田駅の利用実態調査の結果が出ているんですけれども、その項目の 2 番目、徒歩の利用者が 455 人で 62.1%となっておりますが、これは 58.9%の誤りでないかなと思われま。そうであるとするならば、そのあとの「6 割以上を占める」といった点が表現が変わってくるのかなと思います。それと全く同じで、参考資料の 27 ページにも同じことが載っていますので、ご確認をお願いしたいと思います。以上です。

【会長】

はい。ちょっと計算してみてもらえますか。

【事務局】

事務局です。おっしゃる通りでございまして、58.9%ということですので、その通り修正させていただきたいと思います。それと、6 割以上ではなくて、6 割近くということになるかと思しますので、参考資料のほうも合わせて修正させていただきます。ありがとうございます。

【会長】

はい、どうぞ。

【N 委員】

事前に見ておきながらちょっと迂闊だったんですけれども、24 ページから 27 ページまでの乗降者数のグラフとかこの模式図なんですけれども、小松島市内というこの赤の括弧で示しているのが全部ずれているのかなと思います。例えば 24 ページでいくと、勝浦線、小松島市内というのが全部ずれていますね。だから、24 ページの上の図でいくと、井口から中田郵便局前が小松島市内というようなことで、全部ずれています。事前に見ていたのに今頃言うのも何なんですけども。それと 26、27 ページあたりも、橘線、大林南から中田郵便局前が小松島市になりますね。

【会長】

印刷したときにずれたんですかね。

【事務局】

すみません、この 24 ページから 27 ページの表につきましては、上の折れ線グラフの部分と、下の乗車人員・降車人員・通過人員というのを載せている表、データ上 2 段に分かれているんですけど、従前、バスの停留所の名前が上下で綺麗に揃っていませんでしたので、

それを上下揃えるために、上のデータを少し横に広げたんですね。その広げたときにこの赤の「小松島市内」という線で書いているのがもう 1 個上に別に張り付いているデータなのでそれを合わせて直さないといけなかったのがそこまでちょっと気付かなくて、それで今回ずれてしまったと思うので、私も先ほど見ていてずれていることに先ほど気付いたところだったので、こちらはまたきちんと直させていただきたいと思います。

【会長】

よろしく願いいたします。

はい、どうぞ。

【G委員】

2 点、質問いたします。まず、1 点目は、35 ページの上段の、鉄道の現状と利用者数のところでございます。「平成 21 年ごろまで減少傾向が続いていましたが、近年ではわずかながら増加傾向がみられます。」ということなので、南小松島駅を見ますと若干右肩上がりで年々乗降客数が増えてきているのですけれども、この増加傾向になった背景や理由につきまして、お教えてください。

2 点目は、85 ページの評価のスケジュールと各施策の事業評価のところ、2.利用案内の充実の⑤ICT の活用などによる情報提供の充実で、大画面によるバスロケーションシステム表示の設置箇所数を、中間年度で 2 箇所、最終年度で 4 箇所と目標を設定されていますが、2 箇所 4 箇所というのはどういった場所に設置されるご予定なのか、現段階でわかっておられる範囲で結構なので、お教えいただけたらと思います。よろしく願いいたします。

【会長】

はい。35 ページ、ちょっと色分けしているのを精査して見てみると、相変わらず減少傾向にあるのは一般の運賃の人なんですけど、定期のお客さんが少し増えている、両方の駅とも、特に 24 年から 25 年にかけて薄緑色のグラフが増えていますよね。その背景からすると、通勤・通学客ということになるんでしょうが、それ以上のことはわからないんですが、ちょっと専門家。

【P委員】

なかなか詳しいことはよくわかりませんが、今のお話を少し補足しますと、高校等の統廃合によって、かなり行先の高校が絞られて、これまでは近くのところに行っていた方が少し遠くまで移動されているという実態が、ちょっとこの小松島地域であるのかどうかはわかりませんが、県内では鳴門地区とか、牟岐線のもっと南のほうの阿南とか美波

とか、そういったところでは少しばかり数値として表れております。以上です。

【G委員】

ありがとうございました。

【会長】

はい。どうぞ

【副会長】

施設の位置図のところ、高等学校のところがあるんですけども、みなと高等学園は高等学校にはならないんですかね。発達障害の子が通っている高校なんですけどね。15 ページにちょっと入っていないのが気になったのと、先ほどのあの子たちはバスとか汽車の子どもたちが多いです。バス停で待っている姿とか、あるいは南小松島駅から歩いている姿をよく見かけますので、ひょっとしたら影響しているのかなと思ったりもします。新設の高校なんで、ちょっと数字が上がったのかもしれない。

【会長】

はい。じゃあ次、事務局、ICT。

【事務局】

バスロケーションシステムの大画面ということで、もちろん、利用客が多いところ、結節点になるようなところで、具体的には例えば日赤さんでありますとか、駅とバスの結節点、南小松島駅でありますとか、そういったあたりを想定してはいるんですけども、まだちょっと協議といいますか、調整はこれからでございますので、想定としては、今、そういうところから順次お願いしていこうかなというふうなところでございます。

【G委員】

ありがとうございました。

【事務局】

すみません、15 ページの資料の、高校の所在場所を示している分ですけども、アンケートの回答から把握できた部分というのを抽出しているの、みなと高等学園というのはアンケートの回答結果からはなかったというのが考えられるかなあと。高校というのは、例えば富岡東なんかもここには載っていないので、そういうことが考えられるかなと思います。

【会長】

はい、若干事務局のほうで詰めて、お願いいたします。

はい、どうぞ。

【副会長】

同じく施設のところで、14 ページですか、赤丸で集客施設と書かれているものの定義が聞きたいんですけども。たぶん日峰の山のほうに丸があるのは、長楽苑温泉の温泉施設とかプールがあるところかなと思ったりするんですけども。となると、中田駅のところの赤い丸は抱樸の郷のことを指しているのかなと。どういう定義でこの赤丸をつけているのかをちょっとお聞きしたい。それから、櫛淵の奥にも赤い丸があるんですけども、これも何だろうなあと思います。ちょっと教えてください。

【事務局】

事務局です。欄外にも書いておりますように、根拠資料が国土数値情報というところから拾っております、内容の詳細まで把握しておりませんでしたので、ちょっと確認しまして、また改めてご報告なりさせていただけたらというふうに思います。おっしゃっていただいたような施設であるのかなあと思うんですけども、櫛淵あたりにもついているのも確認したいなというふうに思いますのでよろしく願いできたらと思います。

【会長】

どういうものを集客施設と言っているかというのは、定性的に。

【事務局】

おっしゃっていただいたような、長楽苑温泉であるとか、抱樸の郷については、入浴とかそういうふうなことができる施設であるとか、ちょっとそのへんの定義もまた確認させていただけたらなど。

【会長】

国土 GIS の資料を繰っていただいて、場合によっては補足をしていただいたほうがよくわかる資料になるかなというふうに思います。よろしくお願いいたします。

はい、お願いします。

【〇委員】

55 ページの、鉄道とバスの乗り継ぎの容易さということで、2 行目が、乗り継ぎを利用したのは 2 名だったという結果なんですけれども、これが正しいのかどうかというのと、あと、各駅、中田、南小松島、阿波赤石、立江とあると思うんですけども、そこから乗

られた、JR を利用される方というのは、大まかには大体どの地域まで利用されているのかとか、そういう資料はあるのでしょうか。

【事務局】

まず 1 点目の 2 名ということで、調査の仕方は、目視で調査員が駅前に張り付いて、降りた人であるとか、やってくる人がどこへ行くのかとか、どこから来ているのかとかを目視で確認するだけなんですけれども、確認の結果が、バス停に向かったというのが 2 名であったということなので、その 1 日については、調査結果は 2 名であったということでございます。

【会長】

今、南小松島駅を通っている路線というのは、1 日 10 本ぐらいしかないんですよね。何本あるんですしたっけ。あいさい広場行きだけですか。6 本しかない。あいさい広場行きと、もう 1 つは旧小松島市の路線の和田島行きだけですか。

【事務局】

あいさい広場行きの下りの便、徳島駅からあいさい広場に行く分と、小松島立江線、市内を走る立江行きの上りの分と、和田島線の下りと、目佐和田島線の下りと、田浦線の上り。路線数でいいますと 5 路線、本数でいうと 1 日で南駅に乗り入れているのが 22 本となっております。

【会長】

その程度しか逆にないんですよ。だから乗らないんですね。もうあんまり意味がないし、待ち時間も多しということで、これを何とかしないといけない。無駄になっているので、これをちゃんと工夫しましょうというのが後ろにつながってくると思いますね。

【O委員】

駅から乗って大体どちらの方面というか、例えば徳島駅のほうに行くだけだったら、バスと鉄道をつないでもあんまり意味がなくなってしまうというか、バスに乗ったら 1 本で徳島駅まで行けると思うので、時間的には早くなる可能性もあると思うんですけれども、そのへんどうなのでしょうか。

【事務局】

乗り継ぎの利便性の話であるかと思うんですけれども、もちろん、乗り入れることによって、移動の機会が増えるというのはまず間違いないところかなというふうに考えております。JR さんについては、駅も、徳島駅まで各ポイントポイントでございまして、本市を

通っているバスが通るようなバス停とはまた別の所の降車口もあります。最終の目的地点は同じなんですけれども、そういったあたりの利便性もございますし、そういったあたりで乗車機会を増やすというふうなことも必要であるのかなと考えております。

【会長】

キーワードが出てこないんですけれども、この計画のひとつのキーワードに、フィーダーと幹線の役割分離というのがあるわけなんですよね。バスというのは今説明があったように、割と細かいところまで行っている。鉄道は、幹線の手段として位置づけようという計画のポリシーがありますので、それに従って結節点を日赤病院前と南小松島駅に設定して、もっと便利にしましょうと、そういう話なんです。

はい、続いてどうぞ。

【〇委員】

66 ページの将来像図なんですけれども、先ほどのフィーダー線ということで、もうちょっと色を濃くしたらどうですか。ちょっと見にくいかなと。

【事務局】

わかりました。確かに同系の色が使われていますので、もうちょっとわかりやすくさせていただきますと思います。

【会長】

あまり皆さんバスに乗られてない方もいらっしゃるんですけども、実は、例えば、日赤病院前から今 130 円でどこまで行けますかね、130 円ですよ。市役所前までは确实ですね。あと競輪場も大丈夫ですね。というふうに、市内バスの初乗り運賃って徳バスさんの努力でものすごく安く設定してもらっているんですよ。これは路線移譲の関係でもそうなんですけど、だから、今の運賃体系のままだと、市内の移動というのは非常にローコストに設定できるんです。だから、南駅で乗り換えていただけるお客さんは一定程度増えてくるのかなと。それから、JR、南駅から徳島までおいくらでしたっけ、260 円。バスいくらですかね、市役所から、320 円。ちょっとバスのほうが今高いんですよ。そういう事情もあって、現在の運賃体系だといろいろなトリップは発生しうるのかなというふうに予想はしているんです。それをいつまで保っていただけるかどうかという保証はないし、そのへんは将来、次に話しますけれども、あるかと思いますが、国が示している面的整備というキーワードにも合った形で 66 ページの図をとりあえず起こしているということで。

はい、どうぞ。

【O委員】

73 ページの利用案内の充実というところで、方向別ナンバリングとありますが、小松島市の計画なんで、もしちょっと離れて徳島とか論田とか、南の阿南方面のほうも統一したものにはならないのでしょうか。行ったはいいけど帰ってこれないという感じになったり、ちょっと私もよくまだわかっていないんですけれども。

【会長】

はい、どうぞ。

【事務局】

現状でもナンバリングされてると思うんですけれども、おっしゃるように、同じ方面であればナンバリングをある程度統一するとか、また徳バスさんともご相談させていただいて、可能かどうか検討はさせていただきます。住民の方の利便性を踏まえて、またご意見伺いたいと思いますので、よろしくをお願いします。

【会長】

はい、お願いします。

【L委員】

80 ページと 86 ページに該当しているところなんですけれども、高速道路延伸を利用した新たな公共交通ということで、高速道路上におそらくはバス停ができるのでしょうかけれども、この記載の意味するところというのが、現行の高速バスを活用してオーブンドア形式による利用を目指されているのか、あるいは、既存の路線バスをルート変更して高速道路を活用するのか、あるいは両方なのか、ちょっとそのへんを教えてくださいたいんですが。

【会長】

どうぞ、はい。

【事務局】

おっしゃるように、高速関係についてはハード整備はこれからになりますので、ちょっとまだ具体的などころまでは申せないんですけれども、おっしゃるような、一つはオーブンドアシステム、もちろんそういうふうな議論もこちらの会議の中でも出ておりましたし、そういう検討はちょっとご相談させていただいてお願いしていきたいなというふうに思っております。あと、高速バスができたときのバス停への乗り入れについても、どういうふうにハード的な整備をされるのか、まだ不明確なんですけれども、そういった場合についてももちろんお願いしていくべき内容なのかなというふうに思っております。両方、市と

しては入っておるといふような想定でございます。

【L委員】

まず、既存バスにつきましては、おそらくこの高速道路は60キロを超えるような制限速度になると思われまますので、おそらく徳バスさんの車両では高速道路は走行不可だと思われまますので、また新たな車両を導入されるのかどうかという、そういった課題があると思われまます。それから、ちょっと今日は河川国道事務所さんがいらっしやってないんですけども、国のほうではインターチェンジ付近にバス停、あるいはパークアンドライドの駐車場整備、こういったことをおそらくは考えられている、そのことを踏まえてどういった規模の駐車場整備をするのか、また、管理形態・運用形態、有料にするのか、無料にするのか、一体誰が整備をするのか、お金をどう算段するのか等々含めまして、また今後、積極的に関わらせていただきたいと存じておりますので、よろしく願いいたします。以上でございます。

【会長】

何卒よろしく願いいたします。いろんな小松島市の意見を伺うんですけども、どこで高速バスに乗っているかという、多くの人は松茂なんだそうですね。松茂まで自家用車で行って、何せ松茂の海部観光の駐車場って1日300円なんですよ、圧倒的にコストが低い。海部観光バスも安いということで、経済的誘導があつて、今のところ小松島市内を走っている室戸からのバスの利用者というのはどちらかというとも少数なんですね。その理由として、夜遅く帰ってきてもフィーダーがない、お家まで帰ってくる足がないというのもその理由だそうですね。そこまで行っていただかなくても、高速道路ができましたらまた別の交通体系を考えていく、タクシーで行ってもそんなにお金かからない距離になるでしょうし、そういったところを高速道路ができるまでにいろいろ考えながらやっていくということですので、またよろしくご指導のほどお願いしたいと思います。

はい、どうぞ。

【D委員】

86ページの、各小学校におけるバスの乗り方教室の開催ということで、最終年度までに市内の全小学校で1回ずつ実施ということなんですが、これは1年度内に全小学校で1回ずつ実施ということなのかということと、こういった形で、バスも来てもらって徳バスさんにも協力していただいてとか、そういったことを考えられているのかなと思うんですけども、何か今現在で考えられていることがあれば教えてください。

【会長】

乗り方教室の話を提案させていただいたのは私にして、これ県外の例なんですよ。兵

庫県とかでは子どもの頃からバスに親しませるとというのがそもそもの目的ですので、事業者さんも協力をして、何で整理券使っているんですかとか、そういうところを教育していかうという主旨でやっていて、子どもの頃からバスに馴染んでもらったら車ファンよりバスファンがちょっとは増えるかなという、そういった目的でやっているそうです。回数については、事務局。

【事務局】

小松島市内には小学校が 11 校ございまして、なかなか単年度でというのが難しいので、最終年度までに各校で 1 回ずつできたらなというふうな想定でございます。具体的には、会長さんからおっしゃっていただいたように、徳バスさんにもご協力いただいて、実際のバスを各学校、もしくは乗り入れできなかつたら広いところまで持ってきていただいて、小学校の生徒さんに乗っていただくような講習会といいますか、そういう乗り方教室を開催できたらなというふうには思っております。以上です。

【D委員】

四国内の小学校でそういった乗り方教室を何回かやっております、今年度ですと、徳島市内の 3 つの小学校でやっておりますので、小松島市さんのほうではやっていないので、協力させていただいて、全部とはいかなくても、1 つぐらいから始めればいかなと思っております。

【会長】

またご指導よろしく願いいたします。

はい、お願いします。

【O委員】

何度もすみません。この計画にかけられるお金の規模というのは、どうなんですか。もしお金がかけられるんだったら、高齢者の方への優待券というのはあるんですけども、例えば小学生の方とか、高校生の方へ定期券の補助のようなことを行えば、車で送っている人のうち何%かは利用するようになって、市と徳バスさんとで折半したらちょっとでもプラスになるのではないかなと思いました。

【会長】

考え方は二つあると思うんですけども、実はこれ不思議な協議会です、予算持っているんですよ、ここの会自体が。そのスキームについて話していただいて、そのスキームについて、一般会計との関係、そこをご説明先にいただけますでしょうか。

【事務局】

まず、この協議会については、法定協議会ということで法律に位置付けられた協議会でございます。市の会計とは独立しております、市のほうから負担金をこの会議の中に繰り入れて、その中でこの協議会の予算として執行している。今年行った調査でありますとか、計画の策定についても、市ではなく協議会の予算で行ったというふうなところがございますので、ここは別会計というふうなことになります。おっしゃっていただいた事業についても、協議会として行うというのは可能ではございます。来年度につきましても、マップの作成であるとか、そういったあたりについては協議会の中の予算でできる範囲で、まだ予算要求の段階ですので細かいことは言えないんですけども、そのような想定はございます。ただ、具体的には市の予算を繰り入れてもらう関係上、見通しであるとか、どのぐらいの事業費になるかとか、財政当局との折衝も必要になります。事業対効果、費用対効果の話もありますので、そういったあたりも踏まえながら、また協議会の予算なので皆さんとご相談しながら実施していくようになるかなというふうには思っております。

【〇委員】

可能性はあるということですね。

二つめは、65 ページの一番下に健康で歩いて暮らせるまちづくりとの連携とあるんですけども、これは具体的にはどういったことを想定されているんでしょうか。例えば、脇谷地区の市営グラウンドの改修を予定しているんですけども、土日にイベントがあると思うので例えばそこにバスを乗り入れてもらうとか、ウォーキングのルートみたいなものを一部作っているのかな？そういうものと連携するのとか、どういったことを想定されているか教えてください。

【会長】

はい、お願いします。

【事務局】

根本については、上位計画、例えば都市計画マスタープラン等の中でも、コンパクトシティというふうな考え方がございます。それは、公共的な施設をある一定のエリアに集約して、その中で歩いて各施設間を回って、極力移動をせずに中で歩いて移動できる、その拠点と拠点を結ぶのに公共交通を使いましょうというふうな大きな考え方がございまして、もちろんおっしゃっていただいたような健康づくりもあるんですけども、根本の考え方、歩いて暮らせるまちづくりというのはそういうところにあるということでございます。

【会長】

はい、まとめに移りたいと思います。このシステム、というか地域公共交通確保維持改

善事業というのは、各市でこういう協議会を作って、計画を考えて、実行しなさいという、いわば地方分権型のひとつの計画の特徴なんですね。その中で小松島市が作った特徴というのが実は1つありまして、ある文字を削っているんです。それは何を使わなかったか、「コミュニティバス」という概念を一切排除しているんです。それはわざと使ってないんですよ。コミュニティバスを使えば、一般会計からお金を出して路線は維持できるんです。でもそれをもう一回やるんですか。これは来年これから議論が市議会で進んでいくと思うんですけれども、路線を徳島バスさんに移譲して今補助金を出しているわけで、その補助金をどうするんだという議論はとりあえずここではしなかったけれども、市の財政当局は一生懸命考えてくださっているわけです。でもこれ、いつまでも出せないんですよ。出していいじゃないか、路線維持するんだから、という話であれば話は進むんですけれども、話がややこしいのは路線が同じところを走っているじゃないですか、徳島バスさんと。例えば、浄水場の所から前の路線が走って、勝浦からは徳島バスさんのもともとの路線が走っているわけです。そのお客さんをどうやって区別して補助金を使ってもらうんですか、そこはものすごく難しい問題があるわけで、そういった問題についてもとりあえず出ていない。これから、コミュニティバスをもう一回やるという政策もあり得るんですけども、それは用いなかったんですよ。それは、じゃあどうやって足を確保するんですか、みんなで乗りましょうなんですか。だから、それが大きな特徴なんですよ。それから、あと、二つめの特徴なんですけれども、これだけ皆さんに集まっていただいて、やはり面的整備というのにとりあえず取り掛かっていこう、鉄道も、それから高速バスも、いろんな手段を組み合わせるみんなの利便性を高めようという。そのみんなの利便性高めるわけだから、福祉バスではないですよ、少なくとも。だから、みんなが乗る方法、「車で送って行ってよ」「バスで行きな」、そういう文化がどうやったら形成できるか、そういう文化を形成しないと、この計画は成功しない計画なんです。だから、そこまで持っていけるかどうかということが、これは市民の皆様には宣伝して、一人ひとりが考えてバスを使ってもらわないと、あるいはJRを使ってもらわないとうまくいかない話です。その広報方法については、また事務局ときちんと詰めたと思います。

最後、計画期間なんですけれども、7ページ、計画の期間は10年とします。とりあえずは5年でこの勝負をするわけですが、未来像は10年後です。10年後、規制緩和が進めば、たぶん車の運転手はいなくなると思います。自動運転車。その間に整備しないといけないのは、自動運転車と人間が運転する車が同じ道を走っている状態、この状態が一番難しいんですよ。全部自動で運転するんだったら機械同士の通信で済みますからものすごく簡単なんですけれども、機械の判断をどうやって他の自動車に伝えるかという方策は非常に難しい。それから、法体系もこの過渡期が一番難しい。今、どこまで成功しているかというと、閉じた区域の中では無人で運転できます。九州大学の広いキャンパスの中で4人乗りの移動に使う車が成功しました、この前。だから、そういうところ是可以する。それから、仕事も変化しているところです。仕事の変化というのは、人工知能、AI、これが入ってく

るので、人工知能が入ってくると、自動運転車が回ってくると、タクシーの運転手さんとかが機械に取って代わられる可能性もある。でもそんなタクシー、人もいないし、接客の温かみもないようなもの乗りたくないよという意見もやっぱり文化として残っていくんじゃないかなというふうにも思うんです。それから通勤も、県庁で実験されていたいわゆるテレワーク、そういうのがもっともっと進んでいくと、仕事の質とか量も大きく変わっていくだろうと。だから、10年先には今一生懸命考えたことというのは、たぶんリセット。もう一回考え直さないといけないようになると思うので、とりあえず10年間でこの計画を考えて、5年、5年で大きなローリングをかけるという計画にさせていただきました。世の中の展開が非常に早すぎて、行政計画を立てるのが非常に難しくなっているんですね。特にこういう分野、技術とのインターフェイスが強いので非常に難しくなっているんですけども、とりあえず、この形でまとめさせていただきたいというふうに思います。

今後、2点なんですけれども、これをどうやって公表していくのかというスケジュール。それから、実際にはこれ市長さんから答申を受けていないんですけれども、市長さんにお話をしなきゃいけないので、そのスケジュール。それから、今日いただきましたご意見で、若干の誤植、それから不適切な図がありましたので、そこは事務局と私にご一任をいただければというふうに思うところがございます。それでは、3時になりましたのでお手洗いの時間を10分取りまして、議題の2を3時10分から始めたいと思いますのでよろしく願いしたいと思います。

【午後3時00分 休憩】

【午後3時10分 再開】

【会長】

はい、恐れ入ります。ご着席をお願いいたします。

それでは地域交通調査事業の事業評価ということで、資料②をお手元にご用意いただけますでしょうか。これにつきまして、事務局のほうから説明を受けます。よろしく願いいたします。

【事務局】

【事務局より資料②地域公共交通調査事業（計画策定事業）
の事業評価シートについて説明】

【会長】

はい、ありがとうございました。審議をどのようにするかなんですけれども、一応、原案、表紙に戻っていただきたいと思いますと思うんですが、事業実施が適切であれば自己評価、私ど

もの会議で A なのか、B なのか、C なのか、判断をしなきゃいけないんですが、一応原案では、5 回、皆さんと熱心に議論をできて、こういった形の計画がまとまったということからすると、自己評価の原案はよくやったと、A なんですけれども、そのへん、委員の皆様方、ご異議ございませんでしょうか。

【各委員】

異議なし。

【会長】

はい、ではとりあえず、A ということにしておきたいと思います。あとは細かい点等、資料の中で疑問等ございましたらお願いしたいんですけれども。よろしいでしょうか。じゃあ、この旨、事務局のほうから提出をよろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございます。それでは、この自己評価につきましては、事務局のほうから地方運輸局に提出させていただきたいと思います。

【会長】

はい、ありがとうございます。それで、前回紹介したバスロケーションシステムなんですけれども、学生さんたちの反応を見たんですよ。路線バスって絶対早発しないんですよ、実は。絶対やっちゃいけないんですよ。早発禁止なんですけれども、ユーザーはそうは思っていないんですよ。ひょっとして、バスはもう行っちゃったんじゃないかという不安感がやっぱり大きいそうなんです。そうなんだけれども、たいてい 1、2 分か 3、4 分遅れて来るので、待っている間に不安になるそうなんです。そこでスマートフォン開いて、バス停に近付いているという情報がはっきり分かれば、ものすごい安心感があるって言うんですよ。若い世代はそういうふうに使いたいと言っていましたね。だから、バスロケを含んだバス時刻案内システムというのは、非常にユーザーは増えると思います。今後、長期の計画なんですけれども、時代がどんどん変わっていきます。ですから、バス自体もどんどんインテリジェント化して行って、時代の流れに合った形になっていかなきゃいけないと思いますし、情報も変わります。具体的には、例えば、南小松島駅でバスロケのシステムを拡大して置くということなんですけれども、一応コンピューター 1 台でするので、野ざらしにするわけにはいきませんので、JR のところを借りている観光案内所、そういうところに協力をお願いして、コンピューターの画面を置かせていただくようなイメージで今考えています。そういったことをしながら、小松島に来る人の利便性を上げていくと。例えば、近い将来には小松島西高の事務室に置いていただいて、スマートフォンを忘れた高校生なんか事務室に行けば部活終わって何時にバスが来るかがわかって、そのバ

スが近付いてきたら校舎から出て待つ、雨ざらしにならなくても済むと。そういったところを考えていけば、もっともっと便利なものになるんじゃないかなと思います。計画は、「車で送って一な」「そう言わんとバスで行き一な」と、社会がそういうふうな方向になっていけば、持続可能な交通網を形成できるというふうに思います。また来年度以降も、皆様のお知恵をお借りしながら進めていきたいと思っています。それも含めて、今後の予定、資料③について確認をしておきたいと思っています。よろしくお願ひします。資料③をお手元にお願ひします。

【事務局】

【事務局より資料③今後のスケジュールと来年度の協議会の開催予定に説明】

【会長】

はい、ありがとうございました。パブリックコメント後の微修正があった場合につきましては今の手続きに乗っ取って進めてまいりたいというふうに思いますので、ご承認のほどよろしくお願ひいたします。

それから、これでほぼ、網形成計画というちょっと特殊な行政計画ができあがりました。なぜ特殊かという、こういう行政が主体となった審議会で計画案を立てると、この計画を市長さんにお返しをして、「市長さんやっってくださいね」という形で進めていくんですけども、そういう手続きなんですかね。違うんですね。

【事務局】

そうですね、この計画案は法定協議会で策定した計画になりますので、市長に報告をして、市のほうでやっていく分とか、事業者さんでやっていただく分もありますので、みんなやっていくということになります。

【会長】

ということは、市長報告というのがこのスケジュールから落ちてたわけですよ。

【事務局】

市長報告はする必要がございますので、3月の末ぐらい、パブリックコメント終了後あたりに想定されるのかなと。

【会長】

はい、わかりました。どうやって執行していくのかなというのがちょっと疑問だったんですが、ちゃんと市長報告というのをパブリックコメント後に三角マークで入れておいて

いただければというふうに思います。それで市長さんの承認を受けましたら、この計画というのは市だけで完結する計画ではありません。いろんな事業者さんや学校等へ協力依頼をした形で実現を求めていく分ですので、そういった形で進めて、来年度以降実行に移すのを5月にまた皆さんと確認をしたいと、そういうふうな意味づけで、今報告がありました。

以上、予定された議事につきましては、一応終わりなんですけれども、1年間6回にわたって本当に熱心なご議論にお礼を申し上げたいと思います。文化を変えるのはなかなか困難なことかもしれませんけれども、自分たちの地域に住んでいる者の幸福のために、これからも邁進していきたいというふうに思います。では、副会長、とりあえず今年度はもう最後なので一言お願いいたします。

【副会長】

ご指名ですが、予定していなかったのご挨拶文は用意しておりませんが、今年この法定協議会、活性化協議会、委員の皆様本当に本当にお世話になりました。ありがとうございました。これは小松島市内の公共交通全体の活性化、スムーズな交通体系の整備という目的がございます。来年からいろいろ事業を具体的にしていかなければなりません。それと、徳バスさんに移譲した路線も来年3年目を迎えますので、これから具体的な案をどんどん進めてく市の考え方もございますので、これからも皆様のご協力をよろしくお願い申し上げまして、挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【会長】

はい、どうもありがとうございました。それでは会議を閉じたいと思います。のちほど事務連絡がございますので、事務局にお返しいたします。

【事務局】

松村会長さまはじめ、委員の皆さま、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。

事務局より連絡事項を申し上げます。本日の会を持ちまして、協議会として委員の皆様にお集まりいただくのは今年度については、最後となります。本日いただきましたご意見を踏まえての修正や細かい部分についての修正については、会長のほうからもお話がありましたように、事務局と会長のほうで協議させていただいた上で行わせていただきたいと思います。また、補助事業として計画の策定を行っている関係上、国のほうとも若干最終的な調整というのがあるかなと思いますので、こういったあたりで細かな文言の修正等もさせていただく場合もあるかと思いますが、ご了解いただきたいと思います。

また、スケジュールのところでも説明させていただきましたように、パブリックコメントの実施等もまだ残っておりますので、その実施状況でありますとか、それを受けての反

映状況等、また折に触れて文書等でお知らせさせていただけたらと思っておりますので、この後ももしご意見等ございますようでしたら、お電話等でいただければと思います。

あと、重ねてになりますけれども、来年度の予定については、お配りしましたスケジュール表にありますように、まず 5 月下旬の開催を予定しております。また新年度になります、詳細の日程が決まりましたら、改めて開催の通知を差し上げたいと考えておりますので、来年度におきましてもご協力のほどよろしく願いいたします。

尚、本日の会議録につきましては事務局で作成の上、委員の皆様にご確認いただき、修正があれば修正を行った上で、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、この後お配りをさせていただきますので、該当の方につきまして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 5 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 35 分 閉会 —