令和３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３年 11 月 10 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、植木委員、上原委員、賀出委員、西照委員、坂尾委員、勢井委員、土肥委員（代理出席 赤井氏）、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. 役員委嘱
4. 議題
（1）役員選任
（2）令和２年度　小松島市協定路線の運賃収入等実績について…資料①
（3）小松島市地域公共交通網形成計画における実施方針について…資料②
（4）その他
令和３年度 協定路線における乗降調査（速報値）…資料③
地域公共交通計画の策定・実施予定について…資料④

5. 事務連絡
6. 閉会

【会議概要】
午後１時 30 分　開会

【事務局】
開会に先立ちまして申し上げます。
本日の協議会の内容につきましては、個人情報等は含まれておりませんので、協議会規約第 7 条第 5 項の規定により公開で行いたいと思いますので、委員の皆様におかれましてはご了承のほどよろしくお願い申し上げます。
また、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、マスクの着用についてご協力賜りますようお願いいたします。
各委員さんの発言の際には、その都度事務局より消毒の上、マイクをお渡しさせていただきたいと思いますので、マイクを受け取られてからご発言をお願いできればと思います。
なお、本日の会議録につきましては事務局で会議録案を作成の上、委員の皆様にご確認い

ただいた上で、市ホームページで公開させていただく予定としております。この度、市の会議録の公開に関する指針が出ておりまして、会議を公開している場合は、原則、発言者名も公開となりましたので、よろしくお願いいたします。

それでは、定刻でございますので、ただいまより、令和3年度第1回小松島市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

委員の皆さまにおかれましては、大変お忙しい中ご出席を賜り、誠にありがとうございます。私は、しばらくの間進行を務めさせていただきます事務局の丸岡と申します。よろしくお願いいたします。

まず、佐川委員様、徳田委員様、平野委員様、吉尾委員様につきましては、都合により本日の協議会を欠席する旨の連絡を受けておりますことを、ご報告させていただきます。

本日の会議につきましては、委員20名中16名の委員にご出席いただいておりますので、協議会規約第7条第2項の規定に基づき、本会議が成立いたしておりますことを、ここにご報告させていただきます。

続きまして、本日机の上に配布いたしておりますクリップ止めした資料の確認をさせていただきます。

・会次第
・協議会委員名簿
・配席表
・協議会規約

次に、議事に関する資料といたしまして、
・【資料①】　令和2年度小松島市協定路線の運賃収入等実績
・【資料②】　小松島市地域公共交通網形成計画における実施方針について
・【資料③】　令和3年度　協定路線における乗降調査(速報値)
・【資料④】　地域公共交通計画の策定・実施予定について
・小松島市地域公共交通活性化協議会の開催予定について

となっております。
以上が、本日配布させていただいた資料になります。

続きまして、各団体の人事異動等に伴いまして、前回の協議会から委員さんが5名変わられておりますので、ご紹介させていただきたいと思います。大変恐縮でございますが、お名前を呼ばれました委員さんにつきましては、その場で自己紹介をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

国土交通省　四国運輸局　徳島運輸支局　総務・企画観光担当　首席運輸企画専門官
賀出　晴美様でございます。

【賀出委員】
　徳島運輸支局の賀出と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】
　続きまして、小松島市教育委員会　副教育長　勢井　孝英でございます。

【勢井委員】
　小松島市教育委員会副教育長の勢井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】
　勢井委員の委嘱につきましては、現在、本市において小学校の再編を検討していることも踏まえ、通学支援の面や学生の公共交通利用促進の観点から、教育委員会の立場として本協議会に新たに参加してもらうこととした次第でございます。
　続きまして、徳島県東部県土整備局　徳島庁舎　道路管理担当　課長　土肥　浩昭様、本日は、公務のため欠席しておりますので、代理として、課長補佐の赤井義樹様にご出席いただいております。

【土肥委員（赤井様)】
　課長補佐の赤井です。よろしくお願いいたします。

【事務局】
　また、本日はご欠席されておりますが、国土交通省　四国地方整備局　徳島河川国道事務所　道路管理第一課　課長　佐川　耕三様、小松島市老人クラブ連合会女性部長　吉尾さだえ様も新たに委員になられました。
　新しく委員になられました５名の皆様、今後ともよろしくお願い申し上げます。

【事務局】
　次に今年度の事務局職員をご紹介させていただきます。
　市民環境部長の内藤でございます。

【内藤部長】
　内藤でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】
市民生活課課長補佐の大野でございます。

【大野課長補佐】
大野でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】
市民生活課係長の小川でございます。

【小川係長】
小川でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】
市民生活課主任の笠井でございます。

【笠井主任】
笠井でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】
また、本日はこの場にはおりませんが、市民生活課主事の賀古についても事務局を務めさせていただきます。
最後にわたくし、事務局長を務めさせていただきます市民生活課課長の丸岡でございます。よろしくお願いいたします。
以上が今年度の小松島市地域公共交通活性化協議会の事務局員となります。どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして次第 3 の 11 月 20 日以降の委員委嘱に移らせていただきます。
委員の皆様の任期につきましては、現在委嘱させていただいている任期が 11 月 19 日までで満了という形になっておりますので、現在、ご出席していただいております委員の皆様に、引き続きの委員就任についてご快諾いただいております。
つきましては、この場をお借りしまして、11 月 20 日以降の委員の委嘱をさせていただきたいと思います。本来であれば、委員おひとりおひとりに委嘱状をお渡しさせていただくところではございますが、時間の都合もございますので、お席に置かせていただきました委嘱状を持ちまして、委員の委嘱にかえさせていただきたいと思いますので、ご了承賜りますようよろしくお願い申し上げます。

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ので、会長よろしくお願いいたします。

【会長】
はい。それでは令和 3 年度第 1 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。今事務局から新任の委員の皆様方のご紹介がありましたが、名簿を拝見しておりますと、皆様公共の官庁の代表の方でいらっしゃいますので、この活性化協議会の位置づけの説明につきましては省略させていただきと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。それでは次第 4 の議題 1 役員選任につきまして、事務局より説明をお願いします。

【事務局】
事務局でございます。11 月 20 日以降の役員につきまして、任期が切れる前ではございますが、今回の会議で決めさせていただければと考えております。「会長は委員の互選により定める」とあり、本来であれば規約に従ってこのような流れで選出を行うべきではございますが、議事の短縮のため、事務局側から会長を指名させていただきまして、それを委員の皆様にご承認いただくという形をとらせていただいてよろしいでしょうか。

【異議なしの声】

【事務局】
ありがとうございます。それでは、会長につきましては、引き続き松村会長にお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【異議なしの声】

【事務局】
ありがとうございます。会長につきましては、引き続き松村会長にお願いしたいと思います。なお、副会長及び監事につきましては、会長が指名する旨、協議会規約第 6 条第 2 項に規定されておりますので、会長にご指名をお願いしたいと思います。松村会長よろしくお願いします。

【会長】
かしこまりました。それでは、副会長には、引き続き三宅副会長を、監事には、稲田委員、宮島委員にお願いしたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

【異議なしの声】

【会長】

この会合なんですが、ちょっと特殊な組織になっておりまして、若干の予算も発生する組織になっております。そのあたり、事務局から今後の取り扱いについてはあろうかとございますが、監査のお役をよろしくお願したいと思います。

それでは次第に戻りまして、4 の議題をご覧いただけますでしょうか。(1)が済みましたので、(2) 令和 2 年度　小松島市協定路線の運賃収入等実績について、(3) 小松島市地域公共交通網形成計画における実施方針について、(4) その他について、令和 3 年度 協定路線における乗降調査の報告、地域公共交通計画の策定・実施予定について、以上大きい括りで言いますと 3 つ、小さくは 4 つの議題が予定されております。

今回の議事の形式としましては、事務局説明の後、質疑応答という形をとらせていただきますので、よろしくお願いいたします。

【会長】

はい。それでは、議題の (2) 令和 2 年度　小松島市協定路線の運賃収入等実績について、委員の皆様方、資料①をお手元にご用意いただけますでしょうか。そうしましたら、事務局お願いいたします。

【事務局】

事務局でございます。

それでは、議題 1 の「令和 2 年度　小松島市協定路線の運賃収入等実績」についてご説明させていただきます。

今回初めてこの協議会にご出席される委員さんもおられますので、改めてご説明させていただきますと、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・櫛渕、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運行している路線であり、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おります。

そういったことも踏まえていただきまして、令和 2 年度分の小松島市協定路線の運賃収入等の実績がまとまりましたので、ご説明させていただきたいと思います。

表紙をめくっていただきまして、令和 2 年度の小松島市協定路線全体の運賃収入をグラフでお示しさせていただいております。資料につきましては、新型コロナウイルス感染症前の平成 30 年度から令和 2 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 2 年度分については 21,247,000 円となっております。令和元年度と比較して約 11,774,000 円の 35.66%

1/3 以上の減収入となっておりまして、平成 27 年度の路線移譲後 6 年間では最低の収入となっております。やはり新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛並びに、公共交通の利用控えの影響が大きく出た結果となっております。

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、協定路線の収支赤字額の推移を示したものとなっております。収支赤字額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（赤字分）でございます。収支赤字額は、令和 2 年度は、令和元年に比べて、14,596,000 円増加しております。

赤字額増加の要因といたしましては、今、申し上げましたように、新型コロナウイルス感染症拡大による運賃収入の減少に加え、運行経費の上昇も一因となっている面もございます。運行経費につきましては、運転手の人員確保に係る人件費の高騰などにより、年々上昇傾向にあるところであります。

収支赤字増加額 14,596,000 円のうち、約 280 万円（約 2 割）は運行経費の上昇によるものであります。

ここで、運行経費を少しご説明させていただこうと思います。

バスが 1ｋｍ走るのにどれくらいの経費がかかるかのというキロ当たり単価を国土交通省により、定められておりまして、令和 2 年度の四国の場合、305 円 34 銭と定められております。そちらから、徳バスさんとの契約により 10 円 39 銭引いたのもが本市の協定路線における令和 2 年度の運行単価となっております。これが 294 円 95 銭となっております。これに運行距離をかけたものが運行経費になります。

運行単価についてですが、路線移譲時の本市協定路線の運行単価は、平成 27 年度では 275 円 44 銭でしたが、令和 2 年度では、294 円 95 銭と　6 年間で約 20 円上昇しており、年間約 30 万キロ走っていますので、6 年間で 600 万円の経費が上昇している現状がございます。ですから運賃収入が、毎年同じであったとしても、運行経費があがっていますので、赤字額は上昇するということでございます。

つづきまして、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いて平成 30 年度から令和 2 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 2 年度においてはすべての路線で令和元年度に比べて減収となっております。路線によって収入の規模が異なりますが、昨年度との減収の割合で申しあげますと、全ての路線で約 35%の減収となっております。

全体的に減少している点につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響から、従前の利用者が、移動を控えたことによるものと考えられます。

加えて、5・6 ページの和田島線・目佐和田島線については、南小松島小学校児童の下校の便として使われておりましたが、登下校時における車両内での密回避のため、令和 2 年 8 月から 3 月までスクールバスの運行をしておりましたので、そういった要素も運賃収入減につながっていると考えられます。

つづきまして 8 ページをお願いいたします。こちらは、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。棒グラフが利用実績の延べ人数、青色が老人分、赤色が障がい者分となっております。黄緑色の折れ線グラフが利用実績に基づく負担金の支出額となっております。

老人分と障がい者分を合わせた合計枚数は利用実数が把握できるようになった平成27年度以降、5万枚以上で推移しておりましたが、令和2年度は約38,000枚となっており、路線を移譲後、最も少なくなっております。また、令和元年度に比べて約2万枚利用が減少しております。

ちなみに、平成27年度以降で最も利用者数が多かったのは、令和元年度の5万7840枚でしたので、コロナ前までは高齢者・障がい者の利用者増のきざしがございましたので、コロナによる落ち込みが大きな影響を及ぼしております。

9ページには参考資料といたしまして、徳島バス路線における無料優待事業の実績をグラフでお示しさせていただいております。

市内を走る勝浦線や橘線などの幹線路線の徳島バス路線については老人分・障がい者分併せて約38,600枚と前年度より約14,000枚の利用減となっております。こちらも平成27年度以降で最も少ない数字となっております。また、幹線路線について、令和元年から幹線系統確保維持負担金という形で、各路線を県と沿線各市町が協調して路線維持のため、補助をしております。こちらの年度は、バス会計の10月から9月末という年度の区切りではございますが、令和元年の本市の負担額は4,848,000円、令和2年の負担額は6,528,000円を負担しておりまして、協定路線だけではなく幹線路線においても、新型コロナウイルス感染症の影響は大きいと考えられます。ここまでが令和2年度の実績になっております。

それでは、令和3年度の運賃収入はどうなっているかということで、10ページをお願いします。こちらのグラフにつきましては、新型コロナウイルス感染症の影響のなかった令和元年から影響のあった令和2年、今年の4月から9月までの運賃収入の金額をお示しさせていただいております。

今年の4月5月については、現金、回数券共に令和2年と変わりありませんでしたが、定期券収入が増加していました。この要因としては、学校再開による定期券の購入の影響と考えられます。

また、9月までの現金・回数券・定期券のそれぞれについて、令和2年と比較しますと、定期券については、ほぼ同額ですが、現金・回数券は、それぞれ約1割減少しており、全体としても、1割減少しておりました。新型コロナウイルス感染の波が来ることで、外出控えの波と日常活動の波が交互に来ていると考えられます。

このまま、感染状況が落ち着けば、徐々に令和元年に近づいていくのではないかと考えられます。

以上が資料①の説明になります。会長よろしくお願いいたします。

【会長】

はい。ありがとうございました。コロナウイルスの影響、非常に大きかったと見られます。この公共交通っていうのは、飛行機であろうが船であろうが、バスであろうが鉄道であろうが、不随需要、付帯需要という言い方をしているんですが、鉄道に乗るためだけに鉄道を利用する人はほとんどいないわけですね。私昨日松山に行く用事ができて 1 日休日があったんで、松山の観光列車空いてるかなと思って Web を調べましたら、1 席も空いてない。このようにちょっとずついろんな民間の企業さんが工夫されまして、これだけじゃだめだから、独自で需要を生み出す発想があちこち見られているのが特徴です。たとえば、航空会社が止まっている飛行機の中でご飯を食べさせようと。そうですよね、飛行機飛ばなかったら運賃入らない。空港の中で止めて食事をする場所として提供しようと。これは好きな人は結構行ってるみたいですけどね。徳島ではなかなかやる機会が無かったようですね。それでこういう影響を受けているのは確かで、企業さんのいろいろな工夫があるのは確かで。ちょっとここで事務局に質問なんですけど、飛行機とか高速バスとか JR 特急というのは出張とか旅行のために使われる方が多いわけですよね。それでそれぞれの走らせているとか飛ばしているとかの企業さんは国交省から許可を得て、減便あるいは特急列車を、しおかぜとあれで 8 両を 5 両で運転するとかが認められてきて、経費を圧縮するスタイルができてきたんですけど、一方で地域の足というのがテレワークとか遠隔授業とかが進んでますから需要は減ってるはずなんですけど、各駅停車とか市内のバスとかは減便措置というのがほとんどされなかったんです。これはやっぱり規制が厳しいからですか。お客さんが少なくなったら、少しくらい間引いてもいいんじゃないかという話は出てこないですかね。お願いします。

【事務局】

事務局でございます。ただいま会長からお話がありましたコロナ下での生活路線における減便については、令和 2 年度にコロナが感染拡大した時にそういうことを検討はしたんですが、一般的には国のほうが生活交通路線を減便してという話はなかった、ただ県外をまたぐ、幹線的に市外、県外をまたぐ分については高速バスなり特急列車の減便というのはあったんですけど、生活路線につきましては、コロナ下でも逆に便を減らすことによって密ができてしまうという話も実はございまして、密をへらすためには定期通りの、今設定されている通りの便数を走らせることが必要ではないのか、儲けだけ言えば当然赤字にはなるんですけど、密を減らすという観点を踏まえて、減便というのは行わなかったというのが実情でございます。

【会長】

はい、ありがとうございました。飯泉県知事さんが徳島から出ないで下さいと盛んに 1 年近くアピールしていたと思います。そのせいでですね、東さん、特急バス全く止めたことありましたよね。

【東委員】
はい、去年の 5 月に全便を運休に。

【会長】
全便を運休って、徳島鎖国ですかってインターネットで大きく話題になったことがあります。今説明ありますように、移動自粛っていうのが長距離での移動や県外移動に移動の自粛がかけられましたので、需要が落ちていくだろうと、それで特急列車もですね、高松行くの 3 便ぐらい間引いてましたよね。そういったことで経費を相対的に抑えることはできたんですけど、一方で地域の足については今事務局から説明があったとおり、普通通り便を確保していた。便を確保していくと人件費も必要だし燃料費も必要だし、車両の消耗も発生すると。となってくると、この計算なんですけど、この地域協定路線、市バスの協定路線というのは相対的に赤字が増えていく仕組み、すなわち公からの支援の分が増えていく仕組みになっているんですが、これ自体はやむを得ないし、しょうがないという理解をして、赤字が増えたからそれがどうのこうのというのがちょっと言いづらいというのが出てきているのが特徴ですね。でそれはですね市のほうで頑張っていただくしかないというのが正直なところなんで、それはまあやっていきましょうと。それからスクールバスは今月国会議員さんの勉強会が始まったようで、もっとスクールバスを公立の小学校にどんどん展開していきましょう。学校の統合とかをきっかけに、通学の距離が長くなっているという以外で、もう一つの視点、交通事故に遭わない、子供さんをスクールバスに乗せると、徳島・小松島はそんなに車が乱暴に走っているということはないんですけど、子供の交通事故が全国的に多くなっているそうなんです。交通事故に遭うタイミングが通学のケースが多いということが見えてきまして、もう少し距離が近くてもスクールバスに乗せて安全を確保したほうがいいんではないかという意見が全国的にも出始めているそうです。それはまた来年に向けた検討事項に入れておいたらなと思います。データを読んで、そうですねとしか言いようがないところではあるんですけど、なんでそうなるのという疑問がございましたらお願いできたらと思います。

【稲田委員】
ちょっとよろしいですか。疑問ではないんですが教えてください。8 ページ、9 ページの無料優待制度の利用実績の推移ということでさきほどご説明いただいたんですが、令和元年度は 57,840 枚、2 年度は 37,962 枚ということで、これは使われた枚数なんでしょうか。

【事務局】
事務局でございます。使われた枚数でございまして、この分を負担金ということで負担しているということでございます。

【稲田委員】
ちなみに発行件数というのは分かりますか？

【事務局】
今資料がないんですけども。

【稲田委員】
私が聞きたいのは元年度から 2 年度というのは同じ発行枚数あたりなのか、コロナの関係であるんで、資格はありながら手続きをしていない方があるのかないのかというのをちょっと知りたいなと思ったんですがそのあたりどうでしょうか。

【事務局】
事務局でございます。ただ今の稲田委員様のご質問に関してなんですが、まず無料優待制度につきましては、顔写真付きの優待証を発行させていただいて 5 年間有効になるんですね。それで必要になりましたら、小松島市の市民生活課の窓口、徳島駅前の案内所、ルピアのチケットセンターなんかでも、優待証をご提示いただければ、無料の利用券を 1 回あたり 80 枚、80 回使える利用券をお出しさせていただくことにしています。実際 3 か所でどれだけという集計ができていないのは申し訳ないですが、印象としましては令和元年度と令和 2 年度でもらいにくる人の数が減ったかというとそういった印象は受けていない。やっぱり使われる方というのは基本的に毎日乗られる方が多いと思います。ただ、券をもらってはみたんだけど、まだ外に出るのは怖いなというような形でちょっと遊びにいこうかというのでは控えられたのではないかな。どうしても出ていかないといけない用事の時はたぶん使われていたと思います。友達とちょっと遊びに行こうかという機会は減ったのかなというので減少につながっているのかなと推測しているところでございます。以上です。

【会長】
よろしいでしょうか。

【稲田委員】
分かりました。

【会長】
小松島の無料優待の仕組みというのは、優待証を渡してそれをバスに乗る時に持ってもらってチケットをちぎって入れてもらうという仕組みなんですね。これは協定路線を考える時に制度を変えた仕組みでして、それ以前は市の交通局がやっておられたので、パス 1 枚につきいくらというのを予算の付け替えの形でしておったんだけども、東委員さんの前で

恐縮なんですけど、一応民間の会社にお願いするわけですから、実績でお支払いするのが税金の妥当な使い方だろうということで、今そういう仕組みにさせていただいているんですね。その仕組みで無料優待券を使っておられるのは、ほとんどが病院に通われたり、近場のお買い物に行かれているので、その需要というのはあまり変化がないんだろうと。これ徳島に行くときはいくらか足すんでしたっけ。

【事務局】
徳島に行く分も協定路、幹線路線、関係なく小松島から出る分は1枚で大丈夫です。

【会長】
そういう分がひょっとしたらちょっと減ったかもしれません。ありがとうございました。
よその市町では80回のチケット以外に100円玉を寄付していこうとするお年寄りがいるとか、そういう地域があるみたいですね。分かっちゃうんですけど、非常にバス路線が長いんですよ。町の中心部に行くのにタダじゃ悪いからと 100 円ぐらい入れるよというエリアもあるんだそうです。
何か資料見て質問、これどういう因果関係というのがあれば。
はい、ありがとうございました。そしたら次の話題に行きたいと思います。4の（3）小松島市地域公共交通網形成計画における実施方針について、委員の皆様方、資料の②をお手元にご用意いただけますでしょうか。ではお願いいたします。

【事務局】
それでは、小松島市地域公共交通網形成計画における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。
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。
この一番右側の11の施策プラス基本方針に4安全・安心な交通に基づきまして、公共交通を利用していただくための施策を実施しているところでございます。一部報告もございますが、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います。
2ページをお願いします。こちらが今年行っていく施策ということでございます。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、今年乗降調査をいたしましたので、その結果を踏まえたダイヤ・ルートの見直しの検討、また、来年度以降の地域公共交通計画策定に取り組んでまいりたいと思っております。
施策④のわかりやすい時刻表・バスマップ発行につきましては、昨年改訂いたしました小松島市公共交通マップを市内公民館や南小松島駅観光案内所など19か所に配布させていただいておりまして、また、本課窓口でも老人等バス無料優待証を初めて作られる方に対しての路線等の説明の時に使用しております。今後もHPや市広報等で周知を進めてまいります。

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、スマホで手軽にバスの時刻表や今のバスの場所などを知ることができる「いまドコなん」や次のバスが何分後にどこ行きなのかが表示される「デジタルサイネージ」（南小松島駅に設置）などを市のホームページや広報を通じて周知していきます。

施策⑦のバス停の改善につきましては、次のページお願いします。

バス停の改善ということで、最近新聞にも掲載されておりましたが、いわゆる危険バス停の改善について、でございます。この危険バス停のきっかけとなった死亡事故がございまして、3 年前の平成 30 年 8 月 30 日に神奈川で、横断歩道をまたぐ形で停車したバスの後方を、当時小学 5 年生の児童が、バスを避けて交差点を渡っていたところ、反対車線から来た車にはねられました。この事故を契機として、その後、国交省から危険バス停を改善するようにということになったということでございます。危険バス停の定義としては、こちらに書かせていただいているように、バス停に停車した際に交差点又は横断歩道に車体がかかるバス停や前後 5m の範囲に車体がかかるバス停は対策を講じるようにとなっております。

市内には、当初 10 か所ございまして、こちらの写真は、田浦線の井口バス停の様子ですが、対応前は、写真のように注意喚起の掲示をしており、解消に向けて、徳島バスさんが道路管理者や道路交通担当部署と協議していただいているところでございます。報告になるのですが、井口バス停は 9 月 6 日に右の写真にありますように対応いただいておりまして、11 月 8 日に太田橋バス停の対応いただいております。さらにあさって 11 月 12 日から櫛渕八幡社前、芝生北、小松島高校前の 3 バス停についても対応予定となっております。残り 5 箇所につきましても、順次解消に向けて、協議し進めてまいりたいと考えております。

次の 4 ページお願いします。

施策⑪の利用促進運動につきましては、老人等バス無料優待証の更新のお知らせの実施ということで、70 歳以上または障害者手帳等をお持ちの市民の方に対して、5 年間、小松島―徳島間のバスを無料で乗車できる事業をしております。更新手続きを忘れてしまい、無料で乗れなかったり、更新に来ても必要書類の写真や身分証明書を持っておらず出直していただいたりすることがございました。このようなことが起こらないように、今までも広報等で周知はしておりましたが、より更新がスムーズに行われるように、10 月から、更新の 1 週間前までに更新対象者の方に通知を送るようにいたしました。

1 か月行ってまいりましたが、更新される多くの方には、必要書類を持参してくださっているので、これまでよりスムーズに手続きが行われております。

また、南小松島駅前の駐輪場のマナーアップキャンペーンを小松島警察署さん、JR 四国さん、観光ボランティアさんのご協力で行っております。南小松島駅は、1 日約 2,000 人の方が利用される本市の顔となる駅です。こちらの駐輪場のマナーアップを啓発することで、駅周辺の環境の美化・改善につなげて行こうという取り組みを 7 月 6 日（火）～13 日（火）と 9 月 7 日（火）に行いました。写真は 9 月 7 日のキャンペーンの時の写真とキャンペー

ン後の写真になります。キャンペーン前は、駐輪場から約 30 台の自転車がはみ出した状態で駐輪されておりましたが、キャンペーン後の写真ではきれいに駐輪されております。2 か月たった現在は、元の状態に戻りつつありますが、実際に効果はありましたので、今後も、構成団体の皆様と連携し、効果的な方法を探りながら、よりよい駅前駐輪場となるように、継続して活動していきたいと考えております。

2 ページに戻っていただきまして、最後に、安全・安心な公共交通ということで、乗務員さんの検温や車両内の消毒及び換気など、新型コロナウイルスの感染防止の対策を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ので、そういったことも紹介しながら、利用に向けた啓発・周知に努めていきたいと考えております。

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。

会長よろしくお願いいたします。

【会長】

はい、今お話しいただきました、コロナ下ではありながらいろんなところに事務局で工夫をしていただきまして、事業者さんにもご協力いただいているところでございます。今日 2 つの事業者さんからお伺いしたいのが、パターンダイヤの話。あまりこの会の皆さん JR 使わないんじゃないですかね。ものすごい徳島駅から牟岐線が以前は椅子が空いてたんですがこの頃は座れないぐらい需要が増えている。それからコロナの影響もあると思うんですが、夕方の特急列車が椅子がない。JR さん、ちょっと稼ぎすぎと言ったら怒られますけど、非常に公共交通がコロナをきっかけとして、あるいはダイヤの改正とかで見直されている。徳バスさんも徳島市内でパターンダイヤの運転を始めたと。その話のレポートをいただけたらと。では山本委員さんからお願いします。

【山本委員】

JR 四国の山本でございます。よろしくお願いいたします。当社におきましては 2019 年に徳島から海部まで、日中の時間帯にパターンダイヤを導入させていただきました。それにつきましては 1 つのメリットはダイヤを各駅の発車時刻を統一するということで、ご利用のお客様に発車時間を時刻表を見なくても、おおよそ分かるということ、もう 1 つは徳島・阿南間でパターンダイヤの実施に合わせて普通列車を増発しております。小松島市内の 4 駅では日中は 30 分に 1 本の間隔で、1 時間に 2 本必ず列車があるということで、お客様にとって列車の待ち時間の期待値というのがおおよそ 15 分というようなことで考えておりまして、最低限お待ちいただける時間ではないのかなと思っております。また、公共交通としましては 2 次交通、3 次交通との接続というのが非常に大きな問題でございますが、駅で終点というのではなくて、路線バスとかタクシーとかに接続しやすくなるというのが大きなメリットかなと思っております。来年の 3 月にダイヤ改正を予定しておりますけど、牟岐線につきましては現状のままのダイヤを維持したいと思っております。コロナ下でご利用は減

少しているのですが、踏ん張って、パターンダイヤを維持していこうと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

【会長】
はい、いわゆる特急列車、徳島線とか、皆さん意識されてるんですね。特急列車って椅子が同じ方向を向いてますでしょ。で一定程度人たちと距離が、ソーシャルディスタンスが保てていますよね。それに対して 25km が 320 円、それから 50km が 530 円、それを代わりに払ったとしても一応ソーシャルディスタンスが取れて着席ができるという、そのように一定の人の動きがあって、6 時発の剣山に時々乗るんですけど、椅子が半分以上埋まっているということがあります。公共交通の使命として、いろんなことを考えながらユーザーを増やしていくという、今利他的なご意見を頂戴したと、そういうふうに思っております。

【東委員】
徳島バスの東です。われわれも JR さんがおっしゃるような目的で、覚えやすいダイヤということでパターンダイヤを以前から導入しております。南に関しましては、南小松島駅の乗り入れ、かなりの便数が乗り入れてますので、正直接続しているかと言われますと微妙な時間帯もあるんですけど、便数が多いので、30 分も待つというケースがありませんので、最後鉄道に乗り継ぐというのがスムーズにできているのかなという状況です。あと徳島-阿南間、JR さんがパターンダイヤを導入されまして、便数も増やされたこともありまして、我々徳島駅前から川口、那賀町のほうですね、直通で 56km も走っていたんですけど、長距離をご利用されるお客様というのはまれ、というかほとんどいないという状況で増便されたタイミングでちょっと減収があったということで、那賀町からの方は申し訳ないんですが阿南駅止めで JR さんにアクセスして鉄道の時刻に合わせた形で乗り継ぎできるようなダイヤにしております。こういう風に鉄道との連携を意識してダイヤを組んでいるような状況でございます。

【会長】
ありがとうございました。どんどんこれ最終的な課題に近づいていくんですけど、阿南で乗り継いだ場合、JR さんの単価のほうが距離単価が安いので、あんまり負担は増えなかったんですよね、運賃の負担はね。

【東委員】
定期券をご利用いただいている方は、バスの乗り継ぎは現状橘営業所で乗り継げるようにしてあるんですけど、徳島から川口営業所まで定期券で購入されるような方、那賀高校だったら定期券ご利用者結構おりますので、徳島から利用される方は以前の料金設定を残したまま定期券運賃は割高にならないような仕組みを取っております。

【会長】
国交省の関係の方もたくさんご出席いただいているわけなんですけど、やっぱり交通っていうのは経済の原則が強く働きますので、ある意味どうしても経済力で言う硬直性、すなわち値段に対するセンシビリティというのが、都会はそう多くないんですけど田舎はちょっとそれが強く出ます。値段が上がるともうええわになっちゃう雰囲気が出てくるんですよ。経済の原則とちょっと違うデータが出るんですけど、そういったことを考えますと最終的には交通ネットワーク全体でお客様から出していただいたお金をきちんと配分する仕組みというのを構築しなくてはいけないということになってきます。ですから IC を使ったという話の延長線上には乗車券の電子化、そういったことを狙っていく必要があります。単独の事業者だけではなかなかそれが実現しなくて四国で一番大きな町の松山駅でさえまだ有人改札と。JR さんそういう状況ですし、高松は IC 乗車券の導入が進んでおります。バスもこの頃 IC ですかね、使い始めたんですね。

【東委員】
今、鳴門のほうで観光庁の補助金を使わせていただいて KDDI さんがシステム開発したものなんですけど、LFC タグというものであります。車載機を搭載しない形でスマホでタッチして決裁、IC みたいな動きができるというものを、宿題はたくさんあるのですが、実証実験で 10 月 15 日から 1 月の末までやっています。JR さんが今後 IC を導入されるか、連携して協議しているところですが、同じものに合わせていかないと連携が取れないというところで、バスのほうも突っ走ることはないとは考えております。

【会長】
現金社会の徳島、非常にみなさん現金をお使いになって、牛丼屋さんの支払いもお昼の 1 時間ぐらい牛丼屋さんの支払いを見ていますとまだまだ半分以上の方が現金で支払われています。この際政府のマイナに乗っかるというのも手だと思うんですけど、そういった意味で今日お示しいただいたように、いかに交通網を便利にし、安全にし、そして使いやすいものにしていくかというのをお知恵をお借りしながらやっていくところです。今まで 1 年間こういった形で進めてきたということだったんですけど、何かお気づきの点等ございますでしょうか。施策 4 とかバスの直前直後に横断歩道が設定されると子供さんとかそこを渡ってしまいますもんね。南小松島駅どうですかね。横断歩道あそこはちょっと工夫がいるかもしれないですね。

【事務局】
南小松島駅の停留所につきましては、ロータリーという特殊性がございまして、一般の道路ではないというような扱いになっておりまして、前面の北側の県道が途中で県道と市道

に分かれるんですけど、そこの道路からちょっと入って真南に向いた形でバスが停車するような形になっています。基本的には西側のほうから車はあまり入らない。西側から車がぬいていかないというような感じなんで。あそこは一応、国から連絡があったのは危険バス停という位置づけになっていないということでございます。

【会長】
ロータリーは一方通行ですか。

【事務局】
すれ違いになっておりますので、一方通行ではございません。

【会長】
バスだけが一方通行なんですね。車も一方通行にしてもいいかもしれないですね。南小松島駅、小学校の子供さんの利用も非常に多くなっていますので、小学校からここ渡ってくるんでしたっけ。スクールバスとして利用しているようなので、子供の安全の確保なんていうのは1つの命題になるかもしれません。ありがとうございました。
こういう施策が進んでいるということを報告にてお認めいただいたということにしたいと思います。
それでは次の話題に移らせていただきたいと思います。次は（4）のその他の1個目、協定路線における乗降調査、資料③をお手元にお願いいたします。

【事務局】
資料③をご説明させていただきます。今年度、協定路線の乗降調査をさせていただいております。実施日は、前回令和元年と同様に、平日と休日の２日行っておりまして、平日は10月14日木曜日、休日は10月17日日曜日に実施いたしました。
下の表は平日及び休日の各路線における、バスの乗降者の延べ人数となっております。ほとんどの路線で、平日の方が多くなっておりますが、和田島線のイオンモール経由は休日の方が多くなっております。平日は341人、休日は213人となっております。
次のページをお願いします。こちらは、前回実施した令和元年度と令和3年度の平日の乗降者数を比較したグラフになっております。
市域をまたぐ和田島線や立江線については、3割から4割ほど使用者が減少しております。逆に市内完結路線である目佐和田島線、小松島立江線、田浦線は、利用人数は少ないものほぼ同数となっております。
3ページをお願いします。
こちらは、令和元年度と令和3年度の休日の乗降者数を比較したグラフになっております。

こちらはイオンモール経由和田島線は約3割の減少となっておりますが、他の路線は約5割以上の減少となっております。

休日は、平日以上にコロナの影響が出ているのではないかと考えられます。

今回は速報ということで、ご報告させていただきましたが、次回の会議では、分析結果をご報告させていただきたいと考えております。

以上がその他　協定路線の乗降調査（速報値）になります。

会長よろしくお願いいたします。

【会長】

コロナの影響を非常に大きくなったということなんですが、どうしても自家用車の方が家族だけで移動できますのでそういった選択につながっていくのかと思います。今朝のテレビなんかでも大々的にやっておりましたけど、交通関係非常に厳しい状況ですけど政府の方針等の変化に大きく期待したいところかと思います。これについてはまた分析をお進めいただくということでご承認いただいてよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

さて次なんですけども、地域公共交通計画の策定・実施予定についてというところなんですが、事務局でいただく前にちょっとお見せしたい絵がありまして、国交省から出していただいたＰＤＦなんですけど、この件名は令和2年11月27日に改正施行されました法律なんです。今の地域交通網計画もこの法律に基づいて運営している計画であることは間違いないんですが、若干中身を変えていく必要がある。で、この法律ですね、なかなか難しい変え方というのが私の認識なんですけど、地域が自らデザインする地域の交通、国とかに頼らないで自分たちでうまくいくように考えなさいよ、その考える素材としてはいろんなことをやりなさいと、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源、自家用有償旅客運送、こういうのを中に入れろと、自家用旅客っていうのは今徳島では木屋平のバスの代わりにやっているのがそうなんですけど、あと福祉輸送、スクールバスなども計画に続けて新たに計画を作り、地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画というふうに中身を変えて名前を変えたものを作りなさいと、それからもっときめ細かい移動をしなさいと地域に最適なものとしては、乗り合いバス事業者など他の交通事業者による継続、あとコミュニティバスも考えなさいと。デマンド交通というのも出てきまして、タクシー車両による乗り合い運送、タクシーを呼んで一人で乗るんではなく、タクシーを乗り合いにする。今東京あたりで盛んに実証実験が始まっていますけども、そんなのも考える。それから自家用有償運送や福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設への送迎サービスなど積極的活用、病院が地域の方に、マイクロバスを出して集める場合なんかも交通計画に組み入れなさいということも言われています。それから今日は観光協会の方お見えでないんですけど、既存の公共交通サービスの改善の徹底ということで、ＭａａＳ（マース）という言葉が出ています。このＭａａＳというのはＪＲ西日本さんが作っているアプ

リケーションなんですけど、「setowa」っていう愛称がついているんですけど、鉄道の切符、観光施設の入場券、旅館の予約、これが一体となって１つのアプリケーションで処理できるようなものができています。その中で簡単に鉄道やバスの時刻が検索できるＩＴを使った仕組みを考えて地域の公共交通サービスの改善をしようと。地元の人たちだけでなく外から来た人にも使ってもらえるような仕組みを考えてみてくださいというのが出ているわけです。さらに、もう一つの法律、地域交通活性化法、物流総合効率化法というのができて、物流法に認定を受けたトラックターミナルを整備したりするのもありだという風な形で、役所の人もいらっしゃるんですけど、非常に盛り込みの多いポンチ絵が発表になっています。それで一応法律が変わったのが、令和２年 11 月の改正ということになってますんで、これに基づいて来年度以降の話をどうするのかというのを今日ご提案してご承認いただくということが次の議題、資料④のところでございます。では今の簡単な説明を踏まえまして事務局案をお示しいたしますのでお願いいたします。

【事務局】

事務局でございます。

地域公共交通計画の策定と実施予定についてということでございますが、公共交通の計画については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、本市においては平成 28 年度に小松島市地域公共交通網形成計画を策定し、平成 29 年度から今年度まで公共交通を計画的に実施しているところであります。実施した施策ですが、ダイヤ・ルートの変更については、平成 30 年４月の路線変更で、すべての協定路線を、本市の拠点となる南小松島駅と日赤玄関前に乗り入れ、和田島線の一部をイオンモールに乗り入れを行っております。令和２年 10 月の変更では、小松島立江線、目佐和田島線の土日祝の一部をあいさい広場に乗り入れを行いました。また、JR 四国さんの牟岐線では、平成 31 年３月に、パターンダイヤを導入し、利用者の移動ニーズやダイヤの合理化を図ってまいりしました。

他の施策の実施には、平成 30 年度に公共交通マップを作成し、令和２年度には路線変更に伴い、第２版の作成など、利用促進を図ってまいりました。

現在、実施している網計画も、本年度で実施期間を終了することとなり、来年度は、計画の作成年度となります。

この計画のもととなる地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が、昨年の令和 2 年 11 月に、地域公共交通網計画は地域公共交通計画と改められたところでございます。ですから、来年度作成するときは、現在の網計画に以下のような観点を加えて作成していきたいと考えております。

地域が自らデザインする地域の交通というところで、利用者、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、利用者を何％増やすだとか、市の負担額を何％減少させるなど、数値目標を設定し、毎年度、その評価をし、改善していくようになります。

輸送資源の総動員による移動手段の確保というところでは、今までは、鉄道や路線バス、

乗用タクシーなどの公共交通機関の計画でしたが、今回の計画からは、自家用有償運送やスクールバスなどあらゆる輸送資源について検討することになります。

効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現ということで、現在も行っておりますが、さらなる路線の見直しやダイヤ・運賃の設定、乗り継ぎのしやすさなどを検討し、実現していくこととなります。詳細については2月の活性化協議会で、ご説明させていただこうと考えております。

以上がその他　公共交通の計画の策定・実施予定になります。

会長よろしくお願いいたします。

【会長】

官の方はすでに頭に入っていると思いますが、今後計画の名称が変わったといえ、地域でデザインするということなんですが、私自身は宮島委員さんのご意見というか情報提供を頂戴したいんですけど、この小松島市の会議をこれまで長年やってきたわけですが、交通っていうのはですね、市の中の移動だけじゃないですよね。例えば植木さん、病院とか徳島市内ですかね。

【植木委員】

はい、月に3回。

【会長】

そうですよね。そうなりますともっと広い範囲で公共交通を考えないとやっぱりいろんなとこに行っている人とかユーザーがいるわけで、今、徳島バスの東委員さんもおっしゃったように、県南部全体、だって阿南までパターンダイヤを引いたんですよね。そういうところを考えると、もう少し小松島の話だけではなく、広い地域で考えていく必要があるだろうと。その点ですね、県庁のほうで動きがありましたらご報告いただきたいと思うんですが、宮島委員さんよろしくお願いいたします。

【宮島委員】

県土次世代交通課の宮島です。地域公共交通計画、前の法律で言う網形成計画について、基本になるところと言いますか、国・県・市町村それから事業者の皆さんと一緒に、徳島県内で生活交通協議会という組織を作っているんですけど、そこで令和元年の12月に次世代地域公共交通ビジョンを作っております。このビジョンが、徳島県内全体で、持続可能な交通ネットワークを維持確保していくという中でどういった施策をやっていくのかというところで3つの柱、3つの視点を設けて、処方箋という形で6つほど示しております。その中でモーダルミックスの推進、モーダルミックスというのが、先ほども話がありましたけど、徳島駅から那賀町に行ってたバスとか、南小松島駅も乗り入れをやってい

るというのもあるんですけども、各交通モードがそれぞれの役割を持って中長距離の移動は鉄道が担って、そこから枝というのがバスであったりタクシーであったりそういうモーダルミクスをやっていかないと、それぞれが競い合っていても駄目で。そういう考え方が一つあります。それをしていくためにどういうことをしていくかというと、つなぐ仕組みでありますとか新たな輸送形態、さきほどもデマンドの話とか、自家用有償旅客運送とか出ていますけども、地域の中で、そういった枝をどうやるかっていう取り組みがあって、それをいかにつなぐか、南小松島駅は徳島県内で、徳島駅は置いておきまして沿線でやられている取り組みの中で一番先進的にやられてるのかなと県として思っています。そういうバスと鉄道をうまくつないで輸送を支えていくという。そういったことを県全体で一つの方向に向かって取り組めるような羅針盤的なものという位置づけでビジョンを作っています。各市町村のほうで特に地方公共交通計画、法律変わる以前から市町村レベルの話で、より生活に密着したスクールバスの話、福祉輸送の話あるんですけど、やっぱり市町村レベルで作っていかなければいけない。それのベースっていうのはさきほど松村先生がおっしゃられたような全体の考え方というのがあり、それがビジョンが果たすのかなと。もう１点、県の方が中心となりまして、幹線系統バスという資料にも名前が出てきていますけど、市町村をまたぐようなそういった路線バスですね、そこに着目と言いますか、そこに目線を置いた地域公共交通計画というのが実は今年度から県のほうでも策定を始めております。これは市町村レベルの生活路線までは網羅できないというか、全体的な話になってきますので、そういう市町村の方で作られるような計画のベースになるような部分というのを今県で一生懸命作っているところです。

【会長】

はい、ありがとうございました。移動っていうのはいろんなところに人間は移動してまいります。普段の通勤・通学・病院など、あちこちいくためのものが必要で、どうも徳島の流れは、まだ自家用車に頼っている。国の政治家は高速道路南進のことを前面に押し出して選挙を戦っておられました。これは悪いことではないんです。経済は発展しますし物流の促進にもつながります。でもそういうものをきちんと使えるような仕組みに地域で支えていくということが重要なことだと思います。ひょっとしたら大阪からやってきているバスは、今徳島インターで降りて 55 号線をずっと文理大学の横から走っておられるんですけど、高速道路ができたら次の手を考えておられるとは思いますけど、そしたら例えば小松島のインターチェンジができたらそこと地域を結ぶ足を考えて、待ち時間がどうしても長かったらそこにコンビニエンスストアの１軒でも誘致しておくと。そういった乗り継ぎ場所を設計したり、南小松島駅もそうだと思うんですけど、ウイリーウインキーのパン屋さんが無くなってほんとに寂しいんですが、観光協会の方とですね、誰かコンビニここに持ってこれんかなあと他人事ながら言っておられます。JR さんも乗られて分かると思うんですが、直営のキオスクほとんどないですよね。全部外注ですね。それは得意なところ

がそれをやればいいわけですね。そういった形で便利な公共交通を作りながら、あとどんどん高齢社会が進んでいきますので、車に乗れない人・乗らない人というのは増えていくわけでございます。そんな形で今お示しいただきましたように令和4年の新しい計画の策定に向けて準備を進めていくということになります。その中で、県の方針を示した指導方針、それから今日は国交省の方もいらしておりますので、いろいろちょっとご指導いただきたいと思うので、マイクをお回しいたしますが、国全体の方針と調和を取りながら計画を立てていきたいと思いますので、すいませんが賀出委員さん、それから坂尾委員さん、順番に来年度以降の計画についてのご意見・ご情報をお持ちでしたらご発言賜ればと思います。よろしくお願いいたします。

【賀出委員】
徳島運輸支局の賀出と申します。私のほうは4月から異動になりまして、まだ勉強段階なので、今ここで情報提供できることは特にございません。また情報が入りましたら、その都度提供させていただきたいと思います。

【坂尾委員】
徳島運輸支局の坂尾でございます。私どももですね、この法令に変わりましてから徳島県さん中心に動いていただいて各自治体さん計画策定に向けて動かれていると。特に私ども組織の総動員というのは、新たに加わったものですからそれのいわゆる把握確保に向けていろいろお問合せあれば、ご説明させていただいていると。自家用有償旅客運輸送、事業者ですとか、でしたら各現在自治体、徳島で10自治体がなさっていると、あるいはNPOさん、社協さんがなさっている3団体、それで交通局がなさっているところでありますとか、その他の移動手段の確保ということで、どこまで私どもの情報がご伝達できるかというのを検討しておるような状況でございます。で皆様計画策定の段階から会議体には参画させていただいておりますので、情報をいただきながらご助言と言いますか、ご参考になるようなものがあればご説明させていただいているというような状況です。ここで新たな情報というのはなかなか申し上げることは内容をあんまり持っておりませんので申し訳ないんですが、以上でございます。

【会長】
ありがとうございました。そのお話で小松島に一番関係しているのは、やはり便数も少なくて利用客も異常に少ない路線を今、現状維持しているところがあります。市バスでしたので市民のサービスとして必須だったものです。それが時代が変わって、小学校も話が出ている、そこの地域から外そうと、そういった状態の中で公共交通機関としてバスそのものがあと十数年保てるんだろうかとそういう危機的な状況に来ていることは間違いない事実なんです。そこで国のほうから法律を変えて、今ご指導いただきましたように、いろ

んな交通モードを導引すると、そのモードの中に自家用有償旅客運送事業というのが出てきたわけです。あとここにもう一つあるのがデマンド交通。こういった形を真剣に取り入れていかないといけない時期にきているんだろうなと。もう事務局、協定何年目ですかね。

【事務局】
7年でございます。

【会長】
交通局をやめてからもう7年経っているわけですよね。徳バスさんにおんぶに抱っこでお願いしているこの7年間というのは、何とか市民の足をという願いもあったわけです。市民の足と言いながらやっぱり情勢の変化に応じた形っていうのは考えていかなきゃいけないだろうし、それについて、事業者さんのご尽力だけに甘えている場合でもないような時期も来ているわけです、このコロナの影響もあって。そこで、これから次、皆さんにお集まりいただく時期までに少し事務局を中心に研究を進めていく。どういったことが理想なのか、あるいは県のほうでお作りいただいたこの生活交通のビジョンのあり方、それに沿った形で小松島の地域の足は満足いくのかということを事務局中心に研究を進めていただいて、何か次の会議の前に委員の皆様方にこれだったらあと数年足が確保で来るのかな。あと、お年寄りがこれ以上増えて免許を返す人が増えたとしても、高齢社会に対応した小松島市の市民の足になるのかなということをまた皆さんとご一緒に考えていきたいとそういう風に思っているところでございます。年表をお示しいただきましたように今年令和3年度で令和4年度の策定に向けたお話を進めていきたいという風に思います。事務局その旨よろしくお願いしたいと思います。
一部まだご発言いただいていない方もいらっしゃいますけどそれぞれ安全性の面、あるいはいろんな面でお気づきの点等ございましたら、コロナの影響であまり長い会ができませんので、事務局のほうにご伝言いただけたらなあと思います。
では次回の計画お願いします。

【植木委員】
ちょっと県の人がおいでてるから聞きたいんですけど。プレミアム交通券というのを売り出しましたよね。今年当初に売った時には一人6冊売ってくれたんです。あれ半額で乗れるわけですね。私85歳過ぎから「おばあちゃんもう自転車はやめとき」ということで家族会議でやめさされたので、どこ行くんでもタクシー。で家の自家用車をタクシー代わりに使われんよということで、市バスに乗るのでも日赤の駅まではタクシーで行かないかんのです。で6冊まで売ってくれたのがちょうど10月6日に売り出しました。ちょうど切れるところで、良かったと思って早く申し込もうと思って探したら往復はがきがない。

7日に出さなしょうがないと思って7日に先に電話したら、6日の1日で全部販売しましたと言うんです。あれね、徳新の一面にカラー刷りでしょ。あれ26,000円かな。セットを一人に3セットまで売りますということで出たんです。で往復はがき買ってきて7日に出そうと思ったら6日に全部完売しましたということで断られた。次いつか売り出してくれるのか。15,000円で30,000円分乗れる、県もよう知っとるな、もう切れるころにまた出してくれたなと喜んどったところが、ちょうど2月15日までの期限で売り出したでしょ。そしたら11，12，1，2で4か月分をまた売ったから、良かったと思ったんやけど、そんな都合で買えなかったんです。次はいつ頃。往復はがきはもう買ってきて用意はしてあるんです。よろしくお願いいたします。

【宮島委員】

このプレミアム交通券なんですけど、昨年の11月からですが、国の方で新型コロナの影響で公共交通（バス・鉄道・タクシー・航空・フェリー）が移動自粛で乗られる方が落ち込みまして、経営が非常に大変だという中で、我々としては1つその前に感染対策をしっかりやらなければならないというのがあって、国の方で臨時交付金という新型コロナに対応した交付金制度を作っていただけまして、それを県の方は活用しましていろんな施策をやってまいりました。その中の一つがプレミアム交通券ということで、これは目的としては、事業者の方のベースに立って、我々はどうしても交通の部局なので制度を作っていくんですけど、お得な交通券を作ることによって皆さんが車での移動や出控えからちょっとでも使っていただけるかなというふうなことでスタートさせていただいております。でこの前10月6日の分なんですけど、もともと去年の11月にスタートして3月から第2弾としてこちらのほうも国の臨時交付金を活用させていただいたんですが、7月末で1回購入の期限を設けてたんですけど、コロナが今年特にずっと続いて全国的な緊急事態宣言、県内でもアラートが出たりで、権利は得たけど交換しなかったという方が多数いらっしゃいましてその分を活用させていただきまして、余っていたんでそれをちょっとでも使っていただけるようにという形で出させていただきました。それで枚数が2万6千セットということで数も少なかったので一人3セットまでということで、これがおっしゃられた通り非常に好評でして、1日で。

【植木委員】

あれは一人3冊というのは何歳でも一人3冊。飛行機も鉄道もバスもタクシーも全部使えるんですよね。一家にようけある家は6人7人って申し込んでもらえたと思うんです。私は一人だったんやけど。

【宮島委員】

今度また、次いつかというところでこれも予算の部分もございますので、現時点で今度

いつかというのは申し上げられませんので、でまた今そういったお声もいただいておりますし、他にも業界のほうからも交通事業者の方からも非常にいい制度だということをおっしゃっていただいてますし、実際県民の方々もたくさん利用していただいていますので、そこらへんも踏まえながら第4弾、もしかしたらリニューアルするかもしれませんが、機会をとらえて検討していきたいと思います。

【会長】
理美容・クリーニングの券も午前中でしたよね、キョーエイに私も並びましたけど、何とか5冊買えました。まだ保っています。これって仕組みは我々から見てるとそんなに安く利用できる券を売ってもらっているというイメージがあるんですけど裏打ちするとあれは税金から半分出しているものだったんですね。今宮島委員さんからございましたように国の予算措置が無いとなかなかそういうことってできない。その結果この理容とか交通とか旅館とかの産業が復興する薬になる、そういうような使い方になるんだと思います。ただ、そのお金は打ち出の小づちで出てきたお金ではありませんのでいずれどっかで国民全体で返さなければいけない性格のものであることは間違いありません。
そういうわけで、日程の説明、一番最後についている活性化協議会開催予定について、事務局お願いします。

【事務局】
事務局から今年度の協議会の開催スケジュールについて事務連絡をさせていただきます。小松島市公共交通活性化協議会開催予定についてという資料をお願いいたします。
2回目につきましては、ここ市役所4階大会議室で2月8日火曜日午後1時30分に開催を予定しております。協議内容としましては、「地域公共交通網形成計画で位置づけた施策の実施状況について」、「協定路線乗降調査の分析結果について」「来年の地域公共交通活性化協議会について」などを予定しております。次回までに事務局といたしましても地域公共交通計画について研究してまいりたいと考えております。また日程が近付いてまいりましたら改めて委員の皆様にご連絡させていただきたいと思います。以上でございます。

【会長】
ありがとうございました。今日お話しいただきましたように大きな法律改正があってあちこちバスや鉄道事業者さんだけに頼るのではなく、もっと広範なリソース、を投入し、かつ地域だけでなく県全体の計画との整合性をとりながら新たな計画を立てていくと、そういう会議になろうかと思います。その頃にはもう少しコロナも落ち着いているかもしれませんので、全員の委員の皆様方からマイクを回せるような形でできればいいなという風に思っておる次第でございます。

予定した議題は以上でおしまいにしたいんですが、何かお気づきの点等ございましたらお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。ではマイクを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、お忙しい中、ご審議いただき誠にありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、令和3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。お世話になりました。

― 午後3時15分　閉会 ―