

令和4年度 第2回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日時】 令和4年7月13日（木） 午後1時30分から
- 【場所】 小松島市保健センター 2階多目的室
- 【出席委員】 東委員、安土委員、稲田委員、植木委員、蔭山委員、佐藤委員
勢井委員、中島委員、長谷部委員（代理出席：日下氏）、松村委員
宮城委員、宮島委員、山本（仁志）委員、山本（美恵子）委員
吉尾委員、米田委員

（以上16名）

欠席3名：小笠原委員、賀出委員、平野委員

- 【会次第】
1. 開会
 2. 役員を選任について
 3. 委託業者選定のプロポーザルの結果について
 4. 議題
 - (1) 小松島市地域公共交通計画における検討概要について
 - (2) 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) 中学3年生へのアンケート調査について
 - (iii) 公共交通利用者へのアンケートについて
 5. 報告事項
 - (i) 路線（立江線）の変更について
 6. その他
 7. 閉会

【会議概要】

午後1時30分 開会

【司会】

開会に先立ちまして、皆様にお知らせを致します。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項の規定によりまして、公開で開催とさせていただきます。委員の皆様におかれましては、予めご了承くださいませようお願い申し上げます。

また本協議会を傍聴される皆様につきましても、お座席隣の壁に、掲示してございます、

傍聴者の注意事項をお守りくださいますようお願いいたします。

本日なんですけれども、新型コロナウイルス感染症防止のため、会場内の窓を一部開けて開催をしております。

感染症対策と併せまして、熱中症対策も必要でございます。エアコンを入れておりますが、適宜水分補給をしていただいて、各自で体調管理にお努めくださいませ。

また、協議会記録作成のため委員各位におかれましては、ご発言の際には必ずマイクのご使用をお願いいたします。

それでは改めまして、ただいまより令和4年度第2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。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、そして暑い中、ご臨席を賜りまして誠にありがとうございます。

今回も進行役を務めさせていただきます、事務局の岡崎と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

本日の会議ですが、一般社団法人徳島県バス協会の長谷部委員様が欠席されまして、代理として日下様にお越しいただいております。

そして小笠原委員様につきましては欠席との連絡をいただいているんですけれども、その他の委員さんにつきましては連絡がまだ来ていないので、もしかしたら会の途中で来てくださるかもしれません。

協議会規約第7条第2項の規定によりまして本会議が成立しておりますことを報告いたします。

続きまして、各団体の人事異動に伴いまして前回の協議会から1名の方のご異動がございました。6月30日に本協議会の副会長を務めていただいております三宅祥寿様が小松島市副市長をご退任されまして、7月1日付で蔭山真応様が小松島市副市長にご就任されました。本協議会の委員を併せてお引き受けいただいております。

蔭山委員様、恐れ入りますが簡単に自己紹介をお願いいたします。

【蔭山委員】

皆さんこんにちは。

ただ今ご紹介いただきました、7月1日付で小松島市の副市長を拝命いたしました、蔭山と申します。皆様方の貴重なご意見をいただきながら、本市の地域公共交通の新たな姿を描き出していただければと考えておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

【司会】

ありがとうございました。そして今回より、小松島市地域公共交通計画策定のお手伝いをしていただきます、大日本コンサルタント株式会社の方々にもお越しいただいております。自己紹介をお願いいたします。

【事務局】

皆さんこんにちは。

今回、計画策定に向けてお手伝いさせていただくことになりました、大日本コンサルタントと申します。私管理技術者させていただきます富田と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】

同じく担当させていただきます菊地と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

同じく担当いたします大谷と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

同じく担当いたします大西と申します。よろしくお願いいたします。

【司会】

ありがとうございました。

それでは次に、本日お配りしております資料の確認をさせていただきます。お座席に置かせていただきました封筒の中身をご確認くださいませ。

- ・ 会次第
 - ・ 協議会委員名簿
 - ・ 配席表
 - ・ 協議会規約
- 続きまして、議事に関する資料といたしまして、
- ・【資料①】 委託業者選定に係るプロポーザルの結果について
 - ・【資料②】 小松島市地域公共交通計画の検討概要について
 - ・【資料③-1】 市民アンケート調査について
 - ・【資料③-2】 中学3年生へのアンケート調査について
 - ・【資料③-3】 公共交通利用者へのアンケート調査について
 - ・【資料④】 路線（立江線）の変更について
 - ・【資料⑤】 今後のスケジュールについて

以上が本日の資料となりますが皆様お揃いでしょうか。お揃いそうですね。

では、ここからの進行につきましては松村会長にお願いしたいと思っております。

それでは会長、よろしく願いいたします。

【会長】

令和 4 年度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。委員の皆様方におかれましては、またお暑いところ、また公私ご多用中に関わらずお集まりいただきましてありがとうございます。感謝申し上げます。

私事をよく喋るんですけども、今日私午前中、徳島市内で別の会議がございました。自宅から徳島駅まで自転車に乗りまして、そこで飲み物を仕入れました。

それから、今日話題にも上るんですが、いわゆる小松島市から徳島バスさんに委託を受けている和田島線に乗りました。

津田橋というところで降りまして、ポリテクセンターっていう職業訓練のところをね、介してまいりました。

それが済んで、今度はまた和田島へ行くバスが 11 時 55 分に来ましたんで、日赤へ行きました。日赤病院でしばらく外から来る人をシャットアウトをしてたんです。今でもまだお見舞いはまだ復活していないようですね。このお見舞いの方とかをスムーズに運ぶということで、南小松島駅から日赤までの、これ 130 円の区間なんですけどね、こういうのを乗りやすくしていただいたりするような工夫をしてまいりました。

幸いなことにあそこ日赤が少し再開しますとご飯を食べる場所があります。1 階にですね。病院のスタッフの方々とお見舞いの方々の食事を提供している場所があります。そこで食事をしまして、またバスに乗りまして、今度はミリカホール前行きのバスに乗りました。今日は暑い中、歩かんで済んだと。冷房効いたバスでここまで来れたら、汗拭かんでいいですよ。そういう意味もあります。

日赤でバスを暫く待っていますと、市内の方からご家族で車がついて、お年寄りの方ご夫婦、年配のご夫婦を日赤前のバス停で下ろして、「もういいから、バス乗れるから」って言って帰って行かれたのを見ました。その年配のご夫婦の会話、年配の方って声大きいので聞こえてまいります。

そしたら、なんかバスそこで 1 時間ぐらい待つっておっしゃるんですよ。おそらく勝浦じゃないかなと思うんですけど、そういうところに上がるバスをそこで待つと。

これいろいろまた考えていかないかんのは、そのバスに乗りに来る手段、それから鉄道に乗りに来る手段、こういったものを、もうちょっときめ細かく考えていかないかんのやろうなあと、そういうことに思いをいたした次第でございます。

ご夫婦は、私も日赤の病院の中に入られたら？という声をかけようかなとは思ったんですが、こういう時期ですので控えた次第なんですけど、「風が吹くから今日は待てるね」とかっておっしゃっておられました。

またいろんなことを思いながらこの仕事をさせていただけたらというふうに思っており

ます。

では、会次第の 2 番、「役員の選任について」ということになっておりますが。これは説明をお願いしたいと思います。

【事務局】

事務局です。

本協議会の役員につきましては、会長の他に副会長と監事がございます。

本協議会の副会長を務めておりました、三宅元副市長が 6 月 30 日をもって退任いたしました。このため現時点で当協議会の副会長が空席となっております。

副会長につきましては、委員の中から会長が指名する旨が、協議会規約第 6 条第 3 項に規定されておりますので、松村会長より副会長のご指名をお願いしたいと思います。

よろしく願いいたします。

【会長】

かしこまりました。

充て職という言い方をすると大変失礼になってしまうかと思うんですが、従来副会長はの中で小松島市の副市長さんが務めていただいております。

引き続き、副市長さんになられました蔭山副市長さんをお願いしたいと思うのですが、よろしゅうございますでしょうか。

【異議なしの声】

【会長】

異議なしとの声がございました。

ではこちらへ移動をお願いいたします。

【会長】

それでは皆様、会次第をご参照いただければと思います。

前回の会議でお約束いたしましたように、今年度の業務が非常に多いということを説明いたしまして、外部の専門的能力を持った会社・企業等に、業務の一部を委託するということをご承認していただきました。

その後、皆様に全員お集まりいただいて、誰をお願いするかということを決めるのも非常に大きな規模になってしまいますので、この中から、会員の中から委員を選定して集まりまして、プロポーザルを受けまして、その結果、お手伝いいただく方が決まりましたのでそれを報告していただければというふうに思います。

【事務局】

それでは事務局より計画策定のための委託業者選定に係るプロポーザルの経過、並びにその結果についてご説明させていただきます。

皆様、資料①をご覧ください。

前回4月27日に開催させていただきました、「令和4年度第1回小松島市地域公共交通活性化協議会」におきましてご審議いただきました、プロポーザル実施要綱に基づき、5月2日に小松島市ホームページ上に公示しましたところ、設定しておりました参加表明締め切り期日の5月11日までに、3社からプロポーザル参加表明書の提出がございました。

この3社によるプレゼンテーションおよびプロポーザル審査会を、この中の委員様4名の方にご出席いただき、6月8日に実施し、優先交渉業者を決定いたしました。

その2日後の、6月10日に参加業者3社に対し審査結果通知を発送いたしました。

優先交渉業者となった業者とはその後、契約交渉を行い、6月17日付で小松島市地域公共交通計画策定調査業務の委託契約の締結を行いました。

以上が業者決定までの経過であります。

続きまして審査結果についてであります。プロポーザルへの参加業者3社につきましては五十音順に資料①の通りとなっております。

その下に審査結果表をつけておりますが、各参加業者の得点を点数順に表示しております。最も得点が高かったのが先ほどご挨拶していただきました、大日本コンサルタント株式会社でありまして、73.25点となっており、当日審査に参加された委員様のご審議の結果、この業者を優先交渉業者とすることで決定いたしました。

その後事務局におきまして、業者側と契約交渉並びに契約手続きを行い、先ほど申し上げました6月17日に大日本コンサルタント株式会社と契約の締結に至りました。

委員の皆様には契約締結後、契約書の写しを送付させていただいておりますが、契約期間につきましては令和5年3月17日まで、契約金額については消費税込で904万6400円となっております。

以上が委託業者選定に係るプロポーザルの結果の報告でございます。

会長よろしくお願いたします。

【会長】

先ほどご挨拶頂戴いたしました、大日本コンサルタント株式会社様に委託をしたと。

それで1点ご紹介いただきたいんですが、大日本コンサルタント様ですね、この協議会のお手伝いをいただくのは実は初めてではございませんでして、前回いつ、何年度に実績があるかどうかのご紹介を事務局からしていただけたらと思います。

【事務局】

前回、小松島市地域公共交通網形成計画の策定のときにお手伝いいただきました。平成28年の3月に策定いただきまして、そのときの委託業者でございます。

【会長】

小松島市の実情については、かなり以前から把握いただいているということで、私どもから、十分なお仕事をしていただきたいという期待を込めまして、よろしくお願ひしたいと思ひます。

次、会次第のお手元4「議題」を確認したいと思ひます。

議題は小項目で2つあります。お手元の資料②なんですけど、「小松島市地域交通計画における検討概要について」ということですね。これが用意されています。

それから、あと「各種調査の実施方針について」ということで、「1. 市民アンケート」、それから「2. 中学3年生へのアンケート調査」、そして「3. 公共交通利用者へのアンケート調査」、こういうのを計画をさせていただいております。

そしたら一番大きな議題であります4-(1)ですね。「小松島市地域交通計画における検討概要について」。資料は右上に資料②というふうになっているものを、お手元にご用意いただければと思ひます。

それでは事務局の方の説明をお願いいたします。

【事務局】

そうしましたら、資料②でもってご説明の方をさせていただきます。

まずお開きいただきまして1ページ目。

一番最初に「業務の実施方針」ということで記載させていただいてるんですけども、全国どこでもというか、いろんな都市同じような傾向にあるかと思うんですけども、公共交通の利用者っていうのが若干低迷している傾向にあって、そこにさらにコロナが追い打ちをかけて、利用者数が減少してしまっている。それに伴って、自治体さんの赤字額というところも増えてしまっているというような傾向、小松島市においても同様の傾向が見て取れるというようなものを、グラフでお示しさせていただいております。

こういうことを踏まえて、今回この地域公共交通計画を策定していくにあたっては、基本的には今のサービスっていうのをきちんと確保をしながら、コストの縮減に繋がるような効率的な地域公共交通網を形成していくっていうことを目指していきたいなというのを、大上段に構えさせていただきました。

左下には、「実施体制」ということで記載をさせていただいております。先ほど会長から

もご説明いただきましたけれども、前回の網形成計画、お手伝いをさせていただいておりますというところも記載はさせていただいております。

右側に移りまして、進め方のフローチャートを載せさせていただいております。

まず「計画準備」ということで、現地踏査をさせていただいたり、関連する統計資料とかそういったものを集めさせていただくというような計画準備を行います。

それを受けまして左側(2)というところで「現況調査および上位・関連計画の整理」と。こちらは人口の推移であったり、施設の立地状況であったり、公共交通のネットワークであったり、運行便数であったりという、そういう今の現状であったり、上位関連計画というものを整理させていただくということになります。

横並びで(3)というところで「地域住民のニーズ把握」というところございます。先ほど議題の方でも上がっておりましたアンケート調査 3 種類、加えてバスの乗降調査、そちらのデータの整理であったり、あとは関係者へのヒアリング調査というものを実施していきます。

この(2)と(3)の内容を踏まえまして、(4)というところで「地域公共交通に関する課題の抽出・対策の検討」ということを行っていきます。そこで課題が見えてきますので、それをクリアするための、「新しい公共交通モードの導入可能性」というところの検討に繋げていくと。

具体的には多様な輸送手段、輸送資源を洗い出したり、導入可能性を検討して事業として導入していくためのスキームの検討までを想定しているというところになります。

(2)番から(5)番までの検討成果について(6)というところで、「小松島市地域公共交通計画の策定」ということで、計画書として仕立てていくというような流れで進めていくというようなフローをお示ししております。

2 ページの下側には「工程表」をお示ししておりますけれども、7 月いっぱいぐらいまで(2)の現況調査であったり上位関連計画の整理を進めさせていただくと共に、並行して、アンケート調査の準備をすすめさせていただきます。

こちら今、9 月に実施と書かせていただいているんですけども、アンケートについては8 月中の実施、9 月以降で集計分析、10 月中には全ての解析等々を含めて、それを次回の協議会でご報告させていただくというようなスケジュールを想定しております。

10 月以降、新しい公共交通モードの導入可能性の検討、並行しまして地域公共交通計画の計画策定に向けての作業の方を進めさせていただくというようなスケジュールを想定しているというところになります。

3 ページからは具体的にそれぞれの項目について詳しく記載させていただいたものになっております。始めに「計画準備」、先ほど申し上げた通り業務計画を作成したり、各種データ等々を収集するというようなところを記載しております。

2 つ目の「現況調査および上位・関連計画の整理」というところで、まず 1 つ目の「小松島市の現況」というところになりますけれども、まず統計データ等々を用いまして、収集し

まして、人口推移であったり将来人口の予測であったり、あと様々な施設の分布状況、そういった社会現況的なところを、網羅的にまずは整理をさせていただき予定にしております。

あと、交通現況というところに関しましては、鉄道・バス網、運行便数の状況利用状況、そういったところを収集させていただいて整理をしていく。

この交通現況と社会現況を、この右側にちょっと図でお示ししております、これ前回の網形成計画で作成した図面になっておりますけれども、人口の分布とこれ鉄道のカバー圏域なんかをお示したものでありますけれども、こういうデータを重ね合わせることで、公共交通をもっと充実させる必要がある場所であったり、手当をしてあげる必要がある場所、そういったところを視覚化して、明確にして、この先公共交通課題を抽出していく必要がございますので、そういったときのための基礎データというようところで整理を進めてまいります。

あと「上位・関連計画」というところになりますけれども、こちらまず小松島市の方で策定されております、都市計画マスタープランであったり立地適正化計画とか、徳島県の方で策定されている地域公共交通計画とか、そういった交通まちづくりに関する計画は整理をさせていただくんですけれども、それ以外にも、観光だったり福祉、あと子育てといった幅広い関連計画、そういったことをきちんと整理しておくことで、小松島市の皆様が、やはり将来的に使いやすい、持続可能な公共交通を作るためにどういうことをしないとイケないのか、どういうことをイメージしているのかということを中心に押さえて、上位計画・関連計画を整理させていただきたいというふうに考えています。

3 ページ下側には、「地域住民のニーズ把握」ということで、まずは「①ニーズの把握」というところになりますけれども、4 ページの右上に、今回の3つのアンケート調査に関する概要をちょっとお示ししております。

まず市民アンケート調査に関しましては、主なターゲットとしましては公共交通を利用されていない方になってくるかなというふうに考えております。

今回このアンケートで把握する内容としましては、公共交通を利用しない理由であったり、公共交通に求めているサービス、こういったところを求められているのかみたいなのところを把握いたしまして、最終的には、今利用されていない方に対して潜在需要を、どうすれば利用してくれるのかとか、新たな利用者の獲得に繋がるような施策を検討していくために、このアンケートを実施させていただこうと思っています。

2つ目の中学3年生アンケート調査、これはですね、やはり次年度から公共交通をメインで利用していただく生徒さんになってくるかなと思っておりますので、次年度から予定している移動手段なんかのアンケートを実施していくことを考えています。

これに伴って新規需要を取りこぼさないための施策の検討に繋げていくというようなふうなことを考えています。

3つ目が利用者アンケート調査となります。これはもうまさに鉄道・バスを利用されている公共交通利用者を対象に、特に路線バス利用者っていうところにターゲットを置こうか

と思っておりますけれども、路線バスの利用実態であったり、あとは老人等バス無料優待制度の利用状況とか、そういったところも確認していきたいなというふうに思っています。

それを受けて利用継続に向けての施策の検討に繋がったり、あとはちょっとこの後にもお話しさせていただきますけれども、優待制度のあり方に関する検討に繋がってきたいなというふうに考えているところです。

ちょっと 3 ページの方に戻らせていただくんですが、今回アンケート調査させていただきますけれども、市民の方と対話をするチャンスかなというふうに思っておりますので、まずは、今の公共交通の現状ということを少し皆さんにわかっていただいて、どちらかという今後の公共交通の利用啓発に繋がるような手段として、アンケートを活用できたらいいのかなというふうに思っています。

あと、今回調査票の配布・回収を協議会さんの費用を使わせていただくというふうにお聞きしておりましたので、協議会コストを少しでも下げられるように、回収を Web でできるような形、インターネットを使って回収できるようなことも考えさせていただいております。

実際にスマホとかタブレットとかで QR コードをかざしていただいて回答ができるような形とすると一通 100 円とかっていうのがかからなくなりますので、積み上げでいくらか協議会コストを抑えるっていうようなこともさせていただこうというふうに思っています。

4 ページの右側上、「バス乗降調査」というところになります。これは事務局さんの方で実施していただいたデータを基に、バスの乗り降りの需要について整理をしていくところになります。

整理にあたってはこちらの右側にお示ししているような、矢印とかを使いながら、どこに需要があって、どこに需要がないのかみたいところを明確にしていくっていうようなことを想定しています。

4 ページ下側には③「ヒアリング調査」というふうにございますけれども、今回ヒアリングの対象と想定しておりますのは交通事業者さん、福祉、医療、商業、観光、教育、そういった団体の方へのヒアリングを行っていくことを考えています。

ヒアリング関しましては、まず交通事業者におかれましては実際に今回アンケート調査で公共交通のことなんかもお聞きしますので、そのアンケートで得られた内容っていうのが実際に公共交通事業者が感じていることと差がないか、そういったところの確認をさせていただくというところ。あともう 1 つは、実際に交通事業者さん今運転手不足であったり車両の老朽化といった、運行面での課題っていうのを抱えられていると思うんですけれども、そういった中で、今回新たな施策を検討していく中で、ちょっと交通事業者にとって負担になるようなご提案はできませんので、今の状況なんかをきちんと押さえるという意味で、その辺りのヒアリングをさせていただきたいなというふうに考えています。

あと社会福祉協議会であったり商業観光施設の方に関しましては、例えば送迎バスを導入されているようなケースであれば、実際に地域の移動手段として活用できるのかどうか

とかですね。

あと観光施設だったり商業施設の場合であれば、公共交通を利用してくださった方に何かクーポンを発行する、いわゆる MaaS の仕組みに対しての取り組みへの賛同可否、そういったところを確認させていただいて、施策の 1 つとして取り込めるのかどうかというところを判断していきたいなというふうに考えています。

続きまして 5 ページ、こちらは「地域公共交通に関する課題抽出・対策の検討」というところになります。

今までお話をさせていただいた現状調査を踏まえて、地域の特性だったりニーズ調査というところを実施いたしますので、その中で地域公共交通に関する問題点というところを洗っていくと。出てきた問題点に対して今の地域住民が求めていることであったり、あとは小松島市内の小学校の再編という話もありますので、そういう都市であったり交通環境の変化、加えて立地適正化計画なんかで検討されているまち作りの方向性、こういったところを踏まえまして、地域公共交通として対応すべき課題は何なのかというところを抽出していきます。

当然その課題抽出に関しては、冒頭にも申し上げた持続可能というところをキーワードかと思っておりますので、そこを意識しながら、運行面であったり採算面というところをきちんと押さえながら検討を抽出していきたいなというふうに考えています。

「対策の検討」に関しましては、今回我々の進め方としましては、利用実績であったり利用のニーズが高いエリアであったり路線軸っていうところ、それとそうでないところにちよつと分けて考えていきたいなと思っております。

利用実績であったりニーズが高いエリア路線軸、そういったところに関しては、今のネットワークを継続していくっていうところを検討していきたいなと。そうでないところに関しましては、ネットワークの再編とか、新しい公共交通モードを入れていくとか、そういったメスを入れるところかなというふうに考えているというところなんです。

もう 1 つ対策の中で考えていきたいのが、どうしても今、財政の方に影響を与えている老人等バス無料優待制度です。こういったところに対して見直しする余地があるのかどうかというところも今回の業務の中で確認させていただきたいなというふうに思っています。

具体的には利用者アンケートの中で、もし有料化したときに、実際に利用するのかどうかとか、どれぐらいまでだったらお金を払ってもいいとか。そういった感覚的なところをお伺いして、方向性を検討するための基礎資料としてやっていきたいなというふうに思っています。

5 ページの下側、「新しい公共交通モードの導入可能性」になります。

こちらまず「路線再編の方向性」ということで①で書かせていただいているんですけども、基本的には、協定バスに関して見直し、再編というところが必要になるのかなというふうに私どもが考えているというところになります。

ポイントとしましては、朝夕の需要の多い時間帯に関しましては定時定路線バスの運行、お昼間の時間帯、高齢者の方の通院だったり買い物ってところがメインになるような需要が若干まばらになるような時間帯に関して、新しい公共交通モードを導入していくのがいんじゃないかなというふうなことを考えています。

今我々が想定しているのは、市内協定路線というところがメインの再編対象かなと思っております、徳島の方にアクセスする場合には、今の鉄道であったり幹線交通バス、徳バスさんとの接続ってところが前提になってくるかと思っておりますので、そうするとどうしても乗り継ぎが発生してしまうというところで、乗り継ぎに関しましてはやはり抵抗感が少なくなるような工夫・施策ってところをあわせて検討させていただきたいと思っております。

その他、今現状、市内からイオンを經由して徳島に向かうバス、こちらも協定バスでございますけれども、こちらの路線に関しましては今回の利用者のニーズ調査を受けて、そのまま維持をしていくのか、見直しをした方がいいのかってところを判断していきたいなというふうに考えています。

少し吹き出しで「新しい交通モードの検討」というふうに記載させていただきましたけれども、実際にどういうものを入れていくのがいいのかということで、候補としましてはデマンド交通、いわゆる需要に応じた予約制の交通手段であったり、多様な輸送資源ということで、今市内にもございますスクールバスであったり福祉バスを活用できないかとか、あとは貨客混載ということで、荷物と人との輸送、そういったところの検討を行っていただければいいのかなというふうに思っています。

6 ページ右上になりますけれども、「導入可能性の検討」ということで、先ほど新たな交通モードに関して検討していきますよっていうふうな話をさせてもらってるんですけども、その検討にあたっては、小松島市と都市規模であったり抱えている課題が似たような都市で、新たな公共交通モードを導入した事例であったり、社会実験をしているような事例をまずは収集させていただいて、課題の解決の度合いであったり、コストの改善度合いであったりってところから導入が適したもの、効果がありそうなものってものを洗い出していきたいなというふうに考えています。

実際に私達のこれまでの経験の中で、何か小松島市として良さそうだなって感じているのは、こちらにちょっと事例でお示しさせていただいてるようなデマンド交通なんかがいいんじゃないかなというふうなことをおぼろげながら感じているというところです。もしこのデマンド交通というものを進めていくのであれば、我々がお付き合いのあるような運行事業者にヒアリングを行って、実際に導入に向けての事業スキームなんかも明確にしていけるといいのかなということで、ご提案をさせていただいているところです。

6 ページの下側、「小松島市地域公共交通計画の策定」ということで、こちらは、基本的には地域公共交通計画、法定計画になりますので、求められる記載事項に沿ってきちんと検討したものを計画として取りまとめしていくというふうなことを記載させていただいております。

ます。

7 ページ、「協議会運営支援」になります。

協議会に関しましては本日が 1 回目、実際には 2 回目になります。

あと 10 月に 3 回目、12 月に 4 回目、2 月に 5 回目というところで、本日が計画策定の方針に関するお話、次の 10 月が机上で整理した統計等々各種データの調査の結果報告であったり、アンケートの結果報告、ヒアリング等々の結果報告などをさせていただきます。

その次 12 月には、地域公共交通のあり方についてということで素案をご提示させていただいて、そこを受けてパブコメを通じて最終 2 月に本計画っていうところをご提示していくというような流れで想定をしております。

協議会の運営支援にあたっては、下の方に図や表を使ってわかりやすく資料の方を整えますというようなことをさせていただいておりますけれども、次回以降の協議会の資料なんかはそのような形で準備をさせていただければというふうに思っております。

7 ページ一番最後にその他ということで、今回の地域公共交通計画策定して終わりではなくて、次の目標期間の間、毎年 PDCA を回していく必要がございます。

当然事務局も人が入れ替わって、途中でどういうことをしなくちゃいけないのかっていうのが発生しないように、ロードマップ的なものをご準備して、計画を策定した後もきちんと計画を推進できるようなフォローをさせていただければということで、ご提案をさせていただいているということになります。

ちょっと長くなりましたけれども以上で説明の方を終わらせていただきます。

【会長】

はい、ありがとうございました。

こんな形で進めていく訳なんですけれども、少しいろんな新しい技術的なことが入っているわけですが、私の方からちょっと委員の皆様方に小松島地域の現状について少し伺った上で、大日本コンサルタントさんの皆さんの作業に反映しなければということをやっと上げていきたいと思えます。

この小松島市の位置づけなんですけど、経済圏としてはやっぱり徳島・小松島・阿南というのの一体に考えるというのが自然なんでしょうかね。

これはどうですかね、宮城委員とかどうお考えですか。

経済圏としては一体として、お買い物とか人口流動とか通勤とかその範囲で考えた方がいいんですかねという。お願いします。

【宮城委員】

はい。商工会議所の宮城です。

もうちょっと返答に困つとんですけど、小松島市としたら、買い物に関してはやっぱり流

出しているとは思いますが。

実際の話、大型店も小松島市にはたくさんあるんですけど、やっぱり買い物に関しては市外、特に小松島市から言えばやっぱり上る習性があるので、やっぱり徳島市。阿南の方にはあんまり行かないかなと思います。これはちょっと実際のデータというわけではないんですけど、肌感覚で。

あと交通の方もかなり整備されてきて、津田から高速道路に上がれるようになったりして、なのでやっぱりコロナなのでそんなに往来は少ないと思うんですけど、遠くは近畿圏とかの方に出てとか、高松とかね、香川県の方に出ていく感じがします。

だから、小松島は労働する仕事場というのも多分少ないと思うので、ざっくり言えば、寝るところ、ベッドタウンの要素がちょっと強いんじゃないかなと、地場の産業というのもそんなに凄いのものがちょっとない、力はそんなに弱いと思うので、商工会議所としてはちょっとあれなんですけど、現状としたら出ていく、出て行かれる地域だと思います。

【会長】

はい、ありがとうございました。

やっぱりちょっとかなりこのバスの対策のとき一番最初に打たれたのは、移譲路線をどうするかということからスタートしたんで、市の行政の中で収まっていたんですけど、今もそれがちょっと収まらない計画にならざるを得ないっていうことが1つ。

今経済圏としては、あまり阿南の方に向いていく人は多くない。例えばお買い物とか仕事とかは結構動いていると思うんですけど、そういった面でこのエリア、徳島東部地域を一体的に経済圏として考えるのが重要だろうと。

市内の大型店っていうのは宮城さん、どの辺ですかね。ルピア？

【宮城委員】

ルピアさんとか。あとコーナンさん。

あの辺りが栄えて、マスタープランの通りになってきたなとは思いますが。

【会長】

ありがとうございました。

次ちょっと福祉の関連をお伺いしたいんですけど、市内に福祉ってそんなに遠くまで通ったりはあんまりしないんで、例えば市内で、大々的にデイサービスをやっている事業者さんとかいうのはどの辺とかに分布していますかね。

稲田委員さんご存知だったらお願いします。

【稲田委員】

詳しくはちょっと答えられない点がちょっとあるんでご容赦願いたいんですが、デイサ

一ビス関係っていいますと、田浦地区にあります大神子病院。それと江藤病院も和田島の方から出てきましたバイパス沿いに。

そこら辺りですかね大々的にやられてるのは、まだ小さくは中田地区の方にもあると思いますが。そのようなもんですね。

【会長】

福祉サービスを提供してるところっていうのは、そんなにタコの足が長くはなくて、もっところ、昔の旧村というか、大字単位ぐらいで大体人を動かしてまとまっている。遠くまではいっていない。

あと日赤病院の集客力っていうのが結構ありまして、今ちょっとコロナで違うんですが、結構市内からお年寄りたくさん通っておられますよね。

植木さんね。日赤へはね。

【植木委員】

ごめんなさい。

私もう最近はかかりつけ医ばっかりやから、日赤へは歯医者に月に 1 回行ってるのやけど、徳島市へ通うのは、通うっていうかそれも月 1 回俳句に行きよんが、これぐらい家から日赤がもう拠点で、そこからはもう市バスに乗って行く。

日赤も一応今までに日赤の乗り降りが一番多いように思って。

ほんで私も徳バスさんにいろいろ文句を言いよったんやけど、乗り合いのとも乗りやすくなったし傷んでもきちっとすぐに直してくれるし、いつも東さんにいっぺん会うたらお礼言わないかんと。

いつも綺麗になっております。ありがとうございます。

利用者代表です。

【会長】

高齢者の福祉輸送も病院関係も比較的市内完結型のニーズが多いので、定量化していただけるときには参考にしていただけたらというふうに思います。

地元の方に。新しくできたスーパーホテルってあれどうやって集客してるんですかね。

自家用車ですか？あそこは。

マスタープラン通りの、コーナンの横にできましたけど。あそこに泊まっている人はどういう人なんですかね。市内に仕事に来た人。

勢井さん、ご存知ですか。

【勢井委員】

はい、教育委員会の勢井でございます。

実態を見ますと、やはり駐車場を整備をしておるということと、それとコーナンの所とそれと金磯に今ホテル 2 つともできてますが、いずれも大きな駐車場を確保しておるという中で、やはり利用の状況としては自家用車あるいは会社の車等でということになるかと思えます。

【会長】

はい、ありがとうございました。

これ子育て世代のニーズなんですけど、このニーズはもうほとんどないと。

なぜかというところ車の所有者と家族構成の相関がものすごく強くて、独身のうちは収入が低いので車をほとんど持てないんですけども、世帯形成をして子供ができると急速に自家用車の所有率が上がるというのが現在のその傾向、これも全国どこでもそうですね。

だから子供さんは、助手席にベビーシート、ちょっと大きくなったら後部座席にベビーカーをたたんで積むと。小学校まではそういうライフスタイルということになるんで、急に市内に、ベッドタウンですが、住んでおられる方たちも世帯形成をされてしまうと、公共交通への干渉というか、使うようになるのが急にスポンと落ちてしまうというのが、これが地方の特徴です。

おそらく山本さんなんかもお気づきだと思うんですけど、都会の東海道線とかああいうところだとベビーカーをエレベーターに乗せてデパートに行くというのは、たくさん見えますけど、あんまり徳島駅でエレベーターにベビーカーを乗ってるのを見たことないんですが、そういう感覚ですかね。

【山本（仁志）委員】

はいそうですね。

やはりベビーカーを押して、なかなか荷物を持ちながら移動するっていうのは大変な面もありますので、そんなに多くはないと思います。

【会長】

川崎の駅なんかはやたら多いんですけどね。

やっぱりこれが都会とその地方の大きな違いで、やっぱり子育て世代になるといろいろ大変なので自家用車ニーズが急速に増えていく。だからもっと鉄道も頻繁に、これはどこであればそういう使い方もあるんでしょうけどもっていうのがこの 1 つの特徴です。

では次、大学生報告します。

子供の数が少なくなって、親御さんが地元の大学に行かせたい。地元の大学ってのは大体まあ 3 つなんですけど、車を買ってやると、大学生に。

そうすると、ちょっと恥ずかしい話で恐縮なんですけど、2 年ほど前から文理大学に阿波

高校と、それから石井の名西高校、それから脇町高校この 3 つの学校から来てた学生が急減したんです。

文理大学には富岡とか小松島とか鳴門とか、そういうところからの学生さんがいつもよりちょっとずつ増えてきている。

なぜかっていうと、土手をまっすぐ走ってくればほとんど信号に引っかからずに 20 分で四国大学まで行き着く訳です。

ということは、大学生っていうのはファッション性もあって、子育て世代じゃなくて、その親が買ってやるということになれば、圧倒的に公共交通から離れてしまうというのが、これが一つの田舎の特徴になってきている。ただもう収入格差とかね、そういう問題も出てくるんでしょうけども、その対策を大学としてはなんかもう駐車場無料にしようというふうに、こう言っているんですけども、車のニーズも 18 歳から急に立ち上がってくる。で、子育て世代でさらに立ち上がって、免許返納の年が来たら、また公共交通に戻ってくるという、ライフステージとかライフサイクルとの相関はそういうところがあるのが、地方の特徴なんだと思います。

それからもう 1 つなんですけど、小松島市の特徴として地勢的に和田島から金磯の方を回ってバスが通っていると。で、市内を抜けて徳島の方に行くというのが、これ地勢的な特徴です。これはちょっと変えようがないです。

それからあと、徳島バスさんは阿南の方からのバスと、それから勝浦の方からのバスを市内に入れて、勝浦からは止めてるんですよ？今は、昼間は。

全部もう中田で止まるのをやめたんですかね。

ありがとうございます。

ものすごい評判悪かったですね、途中乗り換えするんで。

便を減らしても徳島までこう行っていたらというそういう流れにこうなりました。

それを考えていくと、地勢的にはそういうバス路線っていうのが大日本コンサルタントさんにも言葉を借りますと幹線系というふうになるのかなと思います。

その幹線系もしっかりしたものにしていく必要があるんですが、次は新しい公共交通モードの導入の関係で、徳島市にあります NPO 法人さん「新町川を守る会」さん、ここが水上タクシーというのを始めました。

使わんと批判するのはいかんので私使いまして。

予約これなんです。スマートフォンで予約をすると。

すごいですよ、予約の時間ね 30 分置きなんです。どうやって来てくれるのかなあと。

私イオンで映画見終わって、映画トップガンですけども、映画を見てその後、グランヴィリオホテル、前のプリンスですね、そこに行く用事を作ってたんですよ。

「ん？これバスやとイオン便を使って徳島駅まで一旦戻って、グランヴィリオですから、これ小松島へとか阿南へ行くバスに駅で乗り換えて来ないかと。運賃 420 円かと。420 円

ぐらいやからまあええやろうと思ってちょっと調べたら、水上タクシーというのが出てくる。新町川の周りをスクルーつけたちょっと立派なボートで、運行してくれてるんです。で、ちょっと乗り場と売り場を指定して乗る時間をスマートフォンで言うたら、イオンの前の桟橋まで定刻に迎えに来てくれました。

感激しましたね。運賃 500 円ですからね。

500 円、タクシー初乗りでそんなことしてくれるんかなあと。

便利なもんが使いようによってはですね。だから、イオンからそのグランヴィリオだけじゃなくて阿波踊り会館の横までね、路線が走ってる。だから船ですから、家の前から家の前というわけにはこれは当然いかんでしょうけども、一定の船着場同士だと結んでくれる。阿波十郎兵衛屋敷まで行ってくれそうです。

それは NPO 法人の新町川を守る会さんっていうところがやってくださってるわけなんです、今度次です。

この公共交通を担ってくれる人たち、今日ご出席いただいているのは JR の山本部長さんと、それから東さん、徳バスのお 2 方これは以前から公共交通を運営してくださってるし、小松島市バスだったバス路線もやっていたらいる。こういう運営主体なんですけど、それ以外にどういふところが、この公共交通を支えてくださるんですかということなんです。

市内の移動を確保してくれそうな NPO は、ありますか。

はい、佐藤委員さん。

【佐藤委員】

はい、事務局の方もちょっと首を傾げてどうかってあったんですが、今現時点ではそういった担いをただける NPO 法人さんあたりはないということです。

【会長】

はい。

「新しい公共」という言葉が流行りましたが、そういうところも増やしていかなくやいけないだろうと、会員に入っていていただいているんですけども、タクシー業者さん、代弁になりませんが日峯タクシーさん。

その前にタクシーの営業区域っていうのは、実は運輸局の方で、ものすごく細かく規制を受けています。だから、小松島市内でお客さんを拾うことの許可を持っているタクシー会社さんは、もうおのずとこう限られてしまうというのが現在の話です。

これを大々的に規制緩和をしていただければ、徳島市内の業者さんを、呼んでくることは可能になるわけなんですけども、事務局の方でヒアリングを事前にしていただいた範囲では、ここもドライバーの高齢化っていうのが深刻な問題になっている。

そうですね、南小松島駅でお昼客待ちをされているタクシーの運転手さんの方々って、や

っぱりお年を召した方がどうしても多い印象がありますよね。

だから、こういうところも、何とかいい方法で支えていただくね、組織に入っていていただくというのが重要なことなんだけども、高齢化という問題、それから人的資源の問題、リソースの問題、規制の問題とかで非常に小松島市は厳しい状況にあると。

これね、6 ページに「のらぎあ」っていうのは、町どこですかね？大日本さん、これ「のらぎあ」って、どうぞ。

【事務局】

これは長野県の茅野市というところになります。

【会長】

6 ページの絵ですね、茅野市。

これは簡単にすいません、どういうものなのかお願いします。

【事務局】

はい、これはスマートフォンの アプリで、自分のいる場所で行きたい場所をクリックとか、押してあげると、自動でルート生成をしてくれて乗り合いのタクシーですね、あと何分後に着きますよというリアルタイムで情報がわかって、ドア to ドアで運んでいただけるというサービスになっています。

当然利用料金はバスよりは高いんですけども、乗り合いになりますのでタクシーよりは割安というようなところになってます。

【会長】

だからこういうのを仕組み作って受けていただくようなところも、探していかなきゃいけないというのも、小松島市の大きな課題です。

さあこのようなことが、小松島市の現状も含めて、この計画策定作業、次にご提案いただきますアンケートのまず前提とまではいきませんが、市の現状を簡単に皆さんからお伺いした次第です。

明るい話をね、ちょっと1つしたいと思います。

先ほど私が映画を見に行った話を個人のことですがしましたけども、その前に小松島で、あの日はマルシェをしていただいた日なんです。

非常にたくさんの方が集まってこられまして、みんな自家用車で集まってお見えになってたわけなんですけど、私は車持っていませんので、鉄道とバスでやってまいりました。

そしたら、そのときに私はそのマルシェの会場からイオンに映画を見に行くために移動

したわけだね。

そしたらね、中高生のカップルがねなんとね4組乗ってたんです。

でね、これリア充て、この世界で学生たち言葉ですよ、リアルな世界で充実した生活をしているリア充っていうそうです、で、女の子の友達組3人組がね、乗っていました。

「皆でイオンにお昼ご飯食べに行くんだなあ。イオン便作って、乗ってくださってよかったなあ。ちょっと待てよ、今日日曜だよな、あれ平日もあったよな。これはちょっと平日にも乗ってみたい限り、私学校で仕事あるしな」と。

すなわち、徳島バスさんのダイヤを拝見すると、もう白三角・黒三角この頃やたら多いんですけど、その土日と平日でかなりユーザーを考えた上で設計をされてるわけですかね。

東さん、すみません。

【東委員】

ずっとですね、平日・土日同じ区間所要時分でやってたんですけど、やっぱり土日の方がやっぱり渋滞が緩和されたりすることがあって、同じ所要時分ではいかんことで早発のリスクというのもあって、そこでダイヤを調整したので今は白黒の三角が増えているというような状況です。

【会長】

白黒三角っていうのは一応交通状況で、お客さんの数の大きな変動っていうのを今後考慮していくべきですかね。お願いします。

交通流動が土日の休日でやっぱり変わるっていうのは現実だと思うんですね。それに応じたダイヤの設定というのは今後可能でしょうかっていう。

例えば日曜日は中間タイプ平日は通勤時間帯に厚くとかいう。

【東委員】

不可能ではないですね。

ちょっと時間いただかないと、ちょっと組めない状況になってるような気はしますね。便数がやっぱりだいぶ減ってきてるんで、組み合わせ等が困難になっているのは事実です。

【会長】

はいありがとうございます。

これも地方の厳しいところで、やっぱりつぎ込めるリソースっていうのがやっぱり限りがあるので、今ご説明を受けたように、効率的にそれを使わないかんのだけでも、そこも厳しい状況にあると。土日ダイヤと平日ダイヤの差っていうのは、周辺の交通状況による差異ぐらいで、移動流動に応じたダイヤを組むというのはちょっと、都市部とは違った現状にあるという話でまとめておきたいと。何か山本さん、その点は大丈夫ですか。

【山本（仁志）委員】

はい。

鉄道の場合も、土日祝運休とか、日祝運休とか、こういったダイヤを現在組んでおります。

当然平日での移動状況とお休みのときの移動状況が違いますので、例えば朝一番早い列車なんかは土日祝は運休にしたり、そういったことになってます。

それとあと、この運休にならずでも、鉄道の場合はこの両数というのがございますので、通常3両編成で運行している列車をその日は2両もしくは1両ワンマンと、このような運用をさせていただいてます。

以上です。

【会長】

ちょっとバスよりやりようがある、需給の調整っていうのは、ちょっとバスより鉄道が非常にやりやすい。土日だけ中型っちゅう話も難しいですよ。両数が足りないんですよ。

【東委員】

はい。そうですね。

【会長】

だから平日は大きい後ろまで席がある分で、土日は短い部分って言われても、両数に限りがありますから、なかなかそういうのも厳しくなっているんですね。

事業者さんも相当努力をしていただいて、効率的な運用っていうのは、ほぼほぼピークにしている状況にあるっていうのが、今日の意見の中身が出てきたところです。

これもまた工夫をしていかなきゃいけないわけでありまして。

JRのね特急列車ね、高松行くの全部新しくなりましたね。赤い線が入ってですね。もう水色の分は夜と朝1便しか来なくなりました。あれって2両で1組が原則なんですけど、3両のときはあれですね、運転席は前につけなきゃいけないので、運転席とお尻がひつついて走っておられますね。

そういうお話も伺いまして、実際地域のニーズにどういうふうに答えていくんだというのが今のご意見を頂戴しました。

今日初めて作業をしていただく項目をお見せしたので、なかなか細かいとこまでご覧いただけてないというのが正直なところなんですけども、5番までとりあえずのところでは何かお気づきの点等ありましたらお願いできたらなというふうに思います。

私から言っても。

3（地域住民ニーズの把握）の協議会コストの削減っていうのはこれ事務局と相談なんですけど、あんまり気にしないでいいと思いますよ。

というのは Web 回答するとやっぱり属性ばらつきちゃいますよね。それで公共交通のユーザーっていうのは、Web 使わない人たちも多いですよ。だからあんまりこう気にしないでいいんじゃないかなとは思いますが。

今、文理大学で保護者会っていうのを計画をされていて、出席を取ってるんですよ。

ただ Web の回答とほぼ同じだけ FAX、郵便で来るという。保護者ですから大体 50 代ぐらいですよ。その年代でもいわゆる携帯電話がスマートフォンじゃない人が結構いたりする。だから協議会コストはそれはありがたい話なんだけど、アンケートバイアスにこうならないようにしたいんで、ちょっと優先順位を、あのご検討いただくということでお願いできたらと思います。

【事務局】

はい。

【会長】

地域性について今、いろんな方にお伺いしたところなんですけど、はい。
宮城さんとかやはり。

【宮城委員】

これ資料②かな。ちょっとざっと見させてもらったんですけど、ちょっと何点か質問というかさせてもらっていいですかね。

まずそのアンケートは、これ後から出てくるかもわからないんですけど 3 番の「地域住民のニーズ把握」というところで、中学校 3 年生のアンケート調査ってあるんですけど、現時点での高校生の方への例えばニーズ調査、こんながあったらもっと利用するっていうのも、費用の関係もあると思うんですけどこれちょっと思ったのと、それと…。

【会長】

宮城さん、なぜっていうとこまで突っ込んで。
中学生だけでなく、それプラス高校生っていうのは。

【宮城委員】

中学校 3 年生というのは、多分今の時期にしたら、イメージ的にこの交通を使ってどうやっていくかっちゃうのは、あんまり考えてるのかなと思った点と、その高校生の方が多分例えば時間帯であるとか、接続のポイントがもしこうだったらもっと利用するのにって

う声絶対あると思うんですよ。

だから授業がこの時間で終わって帰りたいけど 1 時間待たないかんとか、そういう細かいところもあると思うし、なので高校生の方はニーズが高いと思うので、その辺調べたらどうかなとちょっと思いました。

はい、それと、その下の 4 ページの下の段なんですけど、ヒアリング調査というところで、交通事業者のところ徳島バス・タクシー事業者とあるんですけど、JR さんはどうなんでしょうかねと思いました。

一応織り込み済みと思うんですけど南小松島とかかなりね、バスも停まっていますし、汽車の方も来ますので、思いました。

それからあと思ったのは、5 ページの上のその老人等のバス無料優待制度ですけども、これを有料化というのはした場合、こういう前例というか受け入れられるのかなというところが思ったのと、それと先生もおっしゃったんですけど下の 5 ページの下の「新しい交通モードの検討」というところで、実際そのこういうのがいいって言っても受けてくれるところがなかったら絵に描いた餅になるので、その辺を実際に実施していく上で事業者というのを、検討していかんといかんなど思いました。

とりあえずそんなところで、はい。

【会長】

打ち合わせの段階でお願いしているのは、他の県とか他の町の事例なんかを小松島市に当てはめるための情報整理をお願いしているわけで、3 つ目については、いろんないいアイデアあるんだけど、いざ徳島南部でやるとなったら、それ誰やってくれるのっていうそういう大きな問題っていうのはあります。ただこれ事務局から補足があると思うんですけども、この学年を想定したのは、今年制定して来年から走らす計画ということもあって、中 3 の子は高校生予備軍という扱いで設計はしていただいていますとですね。

はい、じゃあ返します。

【事務局】

まず宮城委員さんから高校生のアンケートについてはということで先ほど松村会長さん申し上げたように、来年度からの計画であるということと、近々、今中学生でしたら自転車で通学されている中で、来年度から市外、遠方、遠距離の場合の公共交通を利用されている今の高校生みたいにバスであったりとか JR を利用されている方もいられると思いますので、こういった形で進学とか就職された後、公共交通に対する利用ニーズについてアンケートでまず調査させていただきたいということがございます。また高校生については現在通学

で利用されている方多数いられると思うんですけども、この後の議題でも入ってくるんですけども、無作為抽出の方でもある程度拾い上げられると考えてますので、その辺のところはご理解いただきたいと思います。

交通事業者に対してということで、こちら併記させていただいてますのは、徳島バスさんとタクシー事業者さん、具体的には小松島市内 1 事業者ですので日峯タクシーさんの方、ヒアリングさせていただく、今日ちょっと来られてないんですけどヒアリング協力お願いしますということはお伝えさせていただいているところでして、了解をいただいている状況でございます。

JR さんにつきましては、様々な機会を通じて意見交換であったりとか状況とかは聞いているところがございますので、またいろいろとヒアリング含めて状態含めてもう聞き取っていきたいと考えているところです。

次に老人等の無料優待制度につきましては、今時点でこの優待証自体を保有されている方っていうのが 3 千名ちょっと、すいませんちょっと細かい人数についてはちょっと今手元にはないんですけども、3 千数百名超えてる中で、利用頻度とか利便性とか、今後もこの制度がいいかどうかも含めてアンケートをとって、持続可能な公共交通の制度設計についてのアンケートをとっていきたいと。そのまま受け入れられる、もし見直しになるということだったとしても、金額であるとか、制度としてどうなのかっていうのをちょっとまず 1 回聞き取ってみたいと、アンケートで聞き取ってみたいというふうに考えているところです。

あと、新しい公共交通モードの導入についてなんですけども、やはり一番事務局として一番課題となると考えているのは、受け入れ先、具体のやってくれるところ、これが最大のところですので、大日本コンサルタントさんの方の事例とかも含めて実際に受け入れてくれるところ、そのためにはやっぱりどの程度の公共交通モードに対する期待感といいますか理解とか、あとまあこれらも含めてアンケートという形式なんですけど、ちょっと考えてまいるたいと思っているところですので、よろしくお願いします。

事務局からは以上です。

【会長】

はい、ありがとうございました。

その他、県内の事例でいきますと、美馬市と旧木屋平村の間は、自家用有償運送事業というのが動いています。

そこは美馬市旧木屋平村が公営でやってたんですけども、人口少なくなったし、ということですね。そういうのも考え方の一つではあります。

それとか、運賃そのものも非常に複雑な体系になっているのも現実です。

徳島市内は 210 円、あの 200 円だったのが、消費税のときでしたっけ、210 円になりました。

その代わりにあれですね、トクシィちゃん回数券を扱うようになって、これを徳バスさんの路線にも使えるようになって、とうとう 210 円を 3 枚使ったら空港まで行けるようになった。

リムジンバスなんかにも使えるようになったというふうに、値上げの代わりに何か使い方を良くするという工夫を重ねてきていただいています。

優待パスにつきましては、経緯をよくご存知の方いっぱいいらっしゃると思うんですけど、最初は定期券だったんですね。この定期券で小松島の市営バスに乗れるという制度だったと思います。それを徳島バスさんに事業をやってもらうときに、その定期券の方式を見直すことにしました。

それは理由が 1 つあって、一応その企業局とそれから市長部局の間ですから、定期券 1 枚につきいくらというお金で市営バスの方に渡しても特に問題はなかったんです。

ところが一企業である徳島バスさんにお問い合わせするときにそれはちょっとまずいよねということで、利用者に応じてお金をお支払いするという方式に変えました。今は敬老パスを見せて、券を入れてもらう方式に変えました。

それ 1 枚につき 100？何円でしたっけ？

【事務局】

1 枚 140 円の負担です。

【会長】

140 円を市の方からバスの方にお渡ししていると、そういう仕組みに変わったんですよ。

ただそしたら、いや 140 円でいいのかなあという話が今度出てくるわけですよ。

なんで 140 円なのかというと、この小松島市内のバス料金って、すいませんいつから 130 円なんですかね？もう大昔から？みなさんが忘れてるぐらい、もう昔から 130 円なんですよ。

今時なあというのが正直なところがあって、市域が小さいですから、そんなにお金はいただけないのかもしれませんが、もう少しちょっと運賃制度を整理する時期に来ているのかもしれない。

議決いらわないですからね、運賃の改正は。市営バスじゃないですからね。

だからそういうところにも目を向けていかなきゃいけないし、もっとわかりやすい制度に運賃制度をするというのは、今回は書いてないんだけど、検討の事項にはのぼります。

それから老人パスの 1 枚の回数券と 100 円玉を負担していただくという自治体も結構おるんですよ。1 回につき 100 円を入れていただくと。はい引き算してください。

市内 130 円のうち 100 円お年寄りに払ってもらったら、それ優待制度として意味あるのかな、30 円ですよ。

バスに 140 円渡してるわけですね、バス会社にね。

ということはなかなか、いわゆる老人優待の件の有償化っていうのは、市域が小さすぎると、それからバスの運賃が 130 円というのはずっと据え置かれている現状からすると、なかなかこれが難しいということでもあります。

50 円玉ってこの頃みんな持ってます？あんまり持ってへんのちゃいます？

でもその次 10 円玉ですよ、なんか 10 円入れてっちゅうのはねちょっと。

だから上手いこと制度を作るには 130 円の運賃っていうのは本当にいつ始まって、現代的なの？と。

バス局のときには、これは議会への対応の問題がありましたけども、現実的にはもう経済的なセンシティブな問題があるので、それやらなきゃいけない時期にきているんだと思いますね。

消費税のときに JR も見直しましたよね。バスも市内は見直しましたし、徳バスの遠いところも見直したんですね。小松島市内だけいじらなかつた。いろいろ、そのときの話を聞いてますが、そういうこともありました。

はい、皆さんどうもありがとうございました。

他お気づきの方いらっしゃいますか。アンケートにも行きたいんですけど。

どうぞ、はい。

【宮城委員】

4 ページの、「MaaS 導入」ということなんですけど、これ実際に上手に運用できるところって、事例ってありますか。

【会長】

静岡、どうぞ。

【事務局】

そうですね、全国で言うといろんなところございまして、今会長もおっしゃられました静岡 MaaS っていうのも結構いろいろ事例取りあげられてますし、あと会津若松とかです。あとこの近辺だと JR さん今やられてると思うんですけど、setowa なんかもやられていまずので結構事例としては非常に多いのかなという認識でございます。

【宮城委員】

静岡のところはどんな感じで？内容は。

【事務局】

そうですね、交通サービスプラス観光とかです。あと飲食とかのクーポンの発行とか、そういう形になってますね。

【宮城委員】

要するに乗ったらクーポン券がもらえる？

【事務局】

いや、なんというんですかね、スマートフォン上で交通のチケットと行き先、訪問先の入場券なんかを一括で購入できちゃうみたいな。QRコードで入れるみたいな、そんなサービスです。

【宮城委員】

ありがとうございます。

【会長】

今、普段使いのいわゆる乗り換えっていうのは非常にハードルが高いという報告があります。

バスで南小松島駅まで行って JR に乗り換えて阿南に行ったり、徳島に行ったりするのはこれは普段使いだし、距離もそんなに長くないんで、やっぱりバスにずっと座っていきたいよねっていうその気持ちがね、非常に強いんだと思います。

この協議会で議論をいたしまして、大阪からやってくる高速バス、これ古くは文理大西口でしたっけ、文理大西口から室戸までお客さんを乗せることができなかったんですね。それを徳島バスさんと運輸局さんでやりとりをしていただいて、今阿南から甲浦までについては、バスを乗せていいと。

JR さんの方は運転手の高齢化ということもあって、少しちょっと現状の便が維持するのが難しくなったんで、お互いに補完しましょうという話でうまく話がまとまった。この協議会からのアイデアが実現した例なんです。

この MaaS っていうのは、今のところまだいわゆる普段使いというのはなかなか発展してなくて、この 4 番は商工会議所さんのご協力を得た、これ茅野で良かったっけ？長野県の茅野市の例なんですよ。

MaaS に入れた回数券とかクレジットカードっていうのをすれば、それがおサイフケータイを通じて、商工会議所さんの加盟のところで買い物をするとポイントが貯まってきてそのポイントがまた運賃に充当できるとか、そういう仕組みなんですよ。

だから結構これも、スマートフォンに頼ることは間違いないです。

だからうまいこと行くところ行くんやけども、スマートフォンに頼れない人はそれから外

れてしまうという問題もあります。

今 JR さんですすんでた setowa っていうのは、割引切符です。

私も瀬戸内割引切符、1万6000円でしたっけ、3日間。

瀬戸内割引切符、すなわちここで言うと、香川県と愛媛県の特急列車・普通列車乗り放題3日間で1万6000円。

それを使うには徳島の人間は三本松の手前、引田ですね。引田まで往復の切符を普通に買ってその setowa の切符で買えば、香川県と愛媛県はご自由に乗り降り、特急も乗れるという。

それと同時に案内がついてくるんですね、道後温泉の。こういう旅館ありますよとか、このくらいで予約できますよとか言って。

まだちょっとそれは観光の料金ですから、そんなにディスカウントはできてなかったりする場合もあるんですけど、そういう案内の情報を引っ付けると。

伊豆の場合は、それとダイヤ検索を引っ付けたんですね。乗り換えのダイヤって、あの、特急で東京から来たあとバスに乗り換えるのに何分待ったらどの駅で乗り換えられますよというのを検索できるようにした仕組みなんかを導入して。

はい、ありがとうございます。

だから MaaS っていうのも観光面、今日はいらっしゃらないですけども、例えば南小松島駅で今見られた方もいらっしゃると思うんですけど、大きなあの電子式の時刻表が南小松駅置かれています。徳島駅のバス乗り場にも置かれています。

ああいうのを、鉄道に乗ってる間にわかるようにすると。そういう仕組みなんかも MaaS でできるようにいろんなところで実験、実証実験してうまいこといってる例はあります。

協議会のお金はなかなか難しいかと思うんですけども、何かいいアイデアがあったらお教えてください。

今年度、大日本コンサルタントさんの情報収集力を借りまして、今、問題提起いただきました。それいろんなアイデアあるんですけども、その2つ、小松島あるいは徳島阿南の地域でそれは適合したものなんだろうかという問いにも答えなきゃいけないし、いやそれアイデア良くていいけど、実際やってくれる人居るの？と。

この例えばエリアの中では私お伺いしましたようにデイサービスを盛んにやってくださってる、デイサービスには必ずしも送迎がつきものですから、その送迎の車を公共交通に回すといっても、実際それをやってくださるんだろうか、という問いにも答えていかなきゃいけない局面があります。

そういうことをまとめさせていただきまして、この今年度の交通計画における検討課題、一応こんな形で進めていきたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか？

(委員 了承)

【会長】

はい、ありがとうございました。

そしたらちょうど 90 分説明がありましたんで、あの時計で、15 分までお手洗いの休憩を取らせていただきたいと思います。

15 分になりましたら、次、議題 2 つ目「アンケートの概要」について説明を受けて確認したいと思います。

では暫時休憩といたします。ありがとうございました。

【会長】

はい、ご着席いただけたらと思います。

そうですね私も高校までは当然四国の松山で育っていきまして、大学に上がるときに都会に出てまた戻ってきた次第なんですけども、先ほど申しましたように、高校のときってもう 100%自転車でしたね、行動はね。でカップも買ってもらいましてね、雨降っても自転車で行ってました。

松山市というところがものすごく平坦なんです。だから 3 段変速で十分で、市内どこへでも行けるといいます。高校同士も市内に分散して 4 つあるんですけど、その行き来、練習試合とかね、その辺も自転車連ねて行ってましたね。

大学生見てると車買って貰った子は車で来てるし、自転車とかバイク、原付ですね、それも多いです。長らく公共交通で、学校の中しか見てませんので、スクールバスは朝はもう 3 便とも満員です。だから、150 人くらいはスクールバスで来てるんです。

昔はもっとスクールバス走らしてて、徳バスさんをお願いして、二軒屋駅から、昔々ですよ、文理大学のキャンパスまで運んでもらったこともあったって言いますが、今は南から来る学生は徳島駅までみんな乗ってから、スクールバス使ってやってきています。

さあ、そういうふうには今は、ちょっとユーザーを先ほどご説明いただいたわけなんですけれども、アンケートについて、これをご提案いただいています、まず計画を立てるときに、その根拠となる数字、これを得ることにしようという作戦でございます。

お手元にすいません、資料③-1、2、3。

これ対象者が先ほどご説明いただきましたように、ちょっと違う。高校生という意見もあったんですけども、高校生は、自転車通学の学生は全部登録制なんですよね。

置くのに鑑札をもらわなきゃいけないので、市役所から公文書を 1 個送ってもらったら通学区分ははっきりすると思います。

だから、高校生のうち何%ぐらいが自転車を使っている、その残りで当方の学生がどのくらいで、公共交通を使ってる学生がどのくらいだっというのは、そんなに調べるのは難しいと思いますんで、あえて大がかりなアンケートということにはならなくても大丈夫な場合もありそうです、ということです。

そしたら議題の方に戻りまして、議題2「調査の実施方針」というところですが、一応3つアンケート調査をするということで、白いの置かれてるとと思いますんで、事務局説明ということでお願いいたします。

【事務局】

はい、それでは資料③-1からご説明させていただきます。

市民アンケート調査ということで、ターゲットは市民全体ということになります。

交通手段は、車が最も多いかと思います。

設問の内容を順に追ってご説明してまいります。

まず1ページ目の方は、個人属性についての設問になります。年齢階層、それから世帯構成、職業、それからお住まいの地域、市内でもどの辺りに住んでいる方なのかということで条件等が様々違いますので、こういった設問を入れております。

それから免許証の有無、それから利用できる交通手段、こういったものをお聞きさせていただいております。

めくっていただきまして2ページ目、3ページ目、こちらが、最も利用頻度の高い交通、それから次いで利用頻度の多いもの、失礼しました、最も利用頻度の高いものを設問1でお聞きしております。外出の目的でありますとか外出の頻度、目的地の場所、おおむねの外出の時間帯、それから交通手段、移動手段ですね。

こちらでも複数の交通手段に利用されてる方、複数の目的でいろいろ外出されてる方いらっしゃると思いますので、過去3ヶ月で最も頻度の高いものということで、お聞きさせていただきます。

2ページ目、3ページ目、4ページ目につきましては、鉄道、バス、タクシーについての設問とさせていただきます。

利用の頻度、それから利用していない理由ですとか駅が近くないとか、こういった条件、それから利用していない理由ということでサービスのレベル、運行本数が少ないですとか、遅延が多いとか、目的地の近くに駅バス停がない、こういったような設問をさせていただきます。

3ページ目が鉄道に関して、4ページ目がバスについて、5ページ目がタクシーについてということで、タクシーにつきましては、利用頻度と利用シーンですね、こういったシチュエーションで使われるか、こういったことをお聞きしております。

めくっていただきまして6ページでございますが、こちらにつきましては公共交通の必

要性についてということで、公共交通が維持できなくなった場合、また高齢となって自動車の運転ができなくなった場合、こういったことを想定していただいてアンケートにご回答いただくというところでございます。

検討方針の概要でもお話をさせていただいておりますが、アンケート調査を、アンケートされる方からの一方通行でなく、こちら側協議会の方からも、情報提供という形で双方向のコミュニケーションを図る手段としても有効というふうに考えておまして、こういった状況を、市民の方にもイメージしていただくということを目的としております。

公共交通の必要性についての設問、それから維持充実させていくために、どういったご協力いただけるかといった設問をさせていただいております。

めくっていただきまして 8 ページ、こちら免許返納後の移動手段ということで、実際には車を利用している方が大半かと思いますが、自動車が運転できなくなった場合、こういったことについて設問させていただいております。

また、運転免許証の自主返納者の方に対してバスの割引制度があるということの宣伝と申しますか、お知らせ、こういったものを双方向のアンケートということでさせていただいております。

また運転免許証を返納された後の交通手段を想定していただいてご回答いただくということ、併せましてデマンド交通、一般の市民の方にはなじみのないキーワードかと思いますが、それに関するご説明をさせていただきまして、利用に対する必要性を伺う設問を入れさせていただいております。

デマンド交通とは、「現在はあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るような路線バスの運行形態ですが、デマンド交通とは、予約を入れて指定された時間に指定された場所を送迎するバスなどのことを言います」と、いったようなことを、市民の方にも知っていただくというような設問になってございます。

市民アンケートについてのご説明、以上でございます。

それでは続きまして、資料③-2 の、中学 3 年生のアンケート調査ということで、こちらのご説明に移らせていただきます。

冒頭にはまず個人属性ということで、お住まいの地域伺っております。それから利用できる交通手段の方を伺っております。

それから中学生につきましては、休日に徳島市等への買い物、レジャー等で行っているというような実態を把握するための設問を加えさせていただいております。

めくっていただきまして 2 ページ目、来年度の進学状況ということで、現在高校進学の方が非常に多くなっているかと思いますが、進学予定の方、就職予定の方ということで設問分けしております。

通学予定の方につきましては、3 ページの方で設問させていただいておりますが、予定し

ている進学先の場所、それと交通手段、現時点ではまだ決定していない可能性が高いという状況かとは思いますが、想定していただくというような設問となっております。

また、通学のみならず放課後の移動、塾・習い事等が多いかと思うんですが、こういったことに関する設問をさせていただいております。

めくっていただきまして、こちら就職予定の方ということで、就業先、それと交通手段、こういったものを設問させていただいております。

5 ページ目に、こちらでもデマンド交通に関するご説明とその重要性について質問させていただいております。

中学3年生のアンケートは以上でございます。

続いて資料③-3、公共交通利用者アンケート調査ということになります。

先ほど高校生のアンケートというご質問、ご意見いただいておりましたが、公共交通利用されてる高校生の場合は、場合によってはここでアンケート補足できる可能性があるというふうにも考えられます。

平日休日 250 名ずつといったことが現在対象となっております。

冒頭は、他の調査と同様に個人属性についてお伺いしております。年齢構成、お住まいの地域、それから運転免許証の有無、利用できる交通手段という、個人の条件をお伺いしております。

2 ページ目、3 ページ目、こちらが、路線バスを利用した移動の中で最も頻度の高いもの、2 番目の頻度の高かった移動、そういった設問になっております。

外出の目的、頻度、乗車した・降車したバス停、それからおおむねの時間帯、それからバスですので支払い方法もお伺いしております。現金、定期、回数券、無料優待証ということで、この辺りで無料優待証の利用状況も捕捉できるというふうに考えております。

それから路線バスの乗り継ぎ前後の交通手段、こういったものにつきましても設問させていただいております。

めくっていただきまして、4 ページの方に移らせていただきます。

こちら、路線バスの満足度ということで、運行本数ですとか車両に関すること、運行の時間帯、時刻表通りの運行、運賃、こういったものについての満足度について設問させていただいております。

それから問 4 にあるんですが、「小松島市老人等バス無料優待証ご存知ですか」といったような設問を加えさせていただいております。こちらでも双方向のアンケートとして活用させていただいております。

続いて 5 ページの方、移らせていただきます。

「小松島市老人等バス無料優待証について」ということで、この優待証を、使える条件の方を、ご提示させていただきまして、ご理解いただくというところでございます。

また、この中で自治体さんの負担が非常に重くなっているといった状況も、双方向の

やりとりでご理解いただくような形をとっております。

その上で、この無料優待証の制度について、現状維持すべきである一部負担すべきであるとか、制度廃止とか、こういった利用者の方の、ご意見を伺うといった設問をご用意しております。

また制度の見直しについて、どういった方法があるか、または料金の受容性、どういった費用であれば、受け入れていただけるのか、こういった設問の方も加えさせていただいております。

めくっていただきまして6ページでございます。

「新たな公共交通サービスの導入可能性について」ということでこちらもデマンド交通についての設問をさせていただいております。

デマンド交通に関するご説明、またそれに対する受容性、イメージしていただいて、利用するしないというものを、現時点で想像してご回答いただくといったような設問になっております。

以上でございます。

【会長】

はい、このような形で現状調査をしていただくということですが、お気づきの点等ありましたらお願いします。

ちょっと私1つあるんですけど、タクシーのアンケート、資料③-1の4なんですけど、どこで使ったかという要素はちょっと気になる場所なんですけど、その区分けをしてないんじゃないかなと。

例えば今度私、もうタクシー使う予定とか決めてまして、次は那覇空港からホテルまでというのが次の利用予定なんですけど、そういう利用も含まれちゃいますよね。

この問8で、回数しか聞かないし、9ではシチュエーションだし、これだけでいいんですかね。

だから、普段の生活で使うというちょっと枠組みをはめる必要はないのかなあという。観光地で使うタクシーとかも含んでることになるんじゃないかなと。頻度が非常にどっちも低くなってるんで、そういうことが起きるんじゃないかなというちょっと心配はしました。

うまく意味が伝わるような表現、いいですかはい、お願いします。

【事務局】

はい。日常生活での使うシーンの説明、そういった選択肢ですね、考慮しまして設問の仕方ちょっと見直しかけてみます。

【会長】

はい。ありがとうございました。

アンケートの送付分については、個人情報の方に入るかというのは、これも事務局の方で考えて作って送っていただけるということでよろしいですか。

【事務局】

事務局です。

アンケートの送付につきましては個人情報等が当然含まれますので、事務局の方で個人情報に十分留意しながら、送付とか回収とか努めてまいりたいと考えております。

以上です。

【会長】

いわゆる鑑についても作っていただけるということですね。

【事務局】

鑑についてはまた別途コンサルの方々と協議してお作りさせていただこうと考えております。

もちろん個人情報の方にも配慮させていただきます。

【会長】

会としては一任ということにしておきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

どうぞ、日下さん、はい。

【日下代理】

徳島県バス協会の日下と申します。

ちょっと一点だけ気になったんでちょっと質問させていただきたいんですけども、中学生のアンケート調査っていうのは保護者の方も巻き込んでやるイメージでよろしいのかっていうのと、すみません、もう1点ごめんなさい、中学生のアンケートの分と、利用者アンケート調査の分の一番最後のデマンド交通のところで、補足の説明もしていただいて、非常にわかりやすいと思うんですけど、その後にこれ事実なんですけど乗務員の不足っていう云々の文章もあるんですけど、この機会があればデマンド交通を利用するっていう誘導尋問じゃないんですけど、その市としてそういう方針で考えているのか、そういうのはもう全く考えていないのかっていうのはちょっと確認したいのかなと思います。

市民アンケート調査用の分に関しては、その乗務員不足云々というところは別のところに書いていただいていたんで、そこは気にならなかったんですが。ちょっとすみません、その2点が気になりましたので、ご質問させていただきました。

【会長】

はい、ありがとうございました。

対話型アンケートっていうのが、誘導尋問を構成しかねないというご意見はあちこちで実はあるんですが、実は最近こういうのが流行り始めてまして、その辺はもうコンサルタントさんの方には織り込み済みなんですけども、ちょっとその辺の説明を、対話型を含めたアンケートを設計した趣旨について、ちょっと補足していただければと思います。

まず1つ目、2つ目もよろしく。

保護者の中学生ということ、これは事務局の方でももういっぺん整理していただくんですが、自宅送りじゃ確かなかったですよね。

それも含めてちょっとお返事をお願いできたらと思います。

まず1つ目の対話型アンケートの趣旨ということで、お願いします。

【事務局】

はい。

まず対話型の趣旨なんですけれども、やはり公共交通を維持するのは、やはり自治体、市役所ではなくって交通事業者でもなくて、やはり使ってもらう方というところがメインになりますので、今の現状というものをきっちり認識していただいて、将来的にやはり全体のボリュームの中で使ってくださる方ってやはり路線バスっていうのは2%とか3%というところにはなるんですけれども、それを1%でも上げることが一つの目標になってきますので、今の現状というのをしっかり認識していただきたいというところが一番の柱です。誘導尋問というよりは、今の状況を知っていただきたいというようなところで、取り組みをさせていただいてるということで、ご理解いただければと思っております。

あと中学生アンケート、保護者さんというふうな話ありましたけれども、こちらは実際に今教育委員会さんとも調整にはなろうかと思っておりますけれども、ホームルームでお渡しさせていただいて、場合によってはもうその場で記載いただいてもう回収していただくとか、そういうようなことを考えておりますので、特に保護者さんの方でどうこうというのは今のところ考えていないというところになっております。

以上になります。

【会長】

はい、ありがとうございました。

よろしゅうございますか。

【日下代理】

はい。

その保護者の部分っていうのは、中学生の方が多分希望としたら親の送迎とか多分一番いいと思うんですけど、その部分が家庭の事情でできない場合とか、あと行っている進学する高校が JR で行きたいけど JR 走っているのかとかそういうところもわからんのかなという、ちょっとすみません、素朴な疑問で、保護者の方としたら、こうやってここやったらバスでも行けるし、JR でも行けるしっていうところもあるのかなと。そういうところでちょっと気になったんで、ご質問させてきました。

ありがとうございました。

【会長】

はい。

徳島駅前の地下駐車場は高校生の自転車でもう朝は満車ですね。

JR さんも相当乗ってるんじゃないかなと。そんなに乗ってないですか？

市内だったらね全部いいんですけど、実はあの高等学校お気づきの通り学区制が廃止になりました。

ですから、場合によっては脇町から城東高校とか平気で通ってくる状態が、現れてくるようになりなりました。

富岡なんかもかなり広範囲で高校生集めていますし、商業系の高校っていうのは逆に数が少なくなっていますので、小松島だと西高校、それから市内だと徳島商業。それから工業高校とか、そういうところはかなり通学の足が高校生長く、今はね、なっているのが特徴です。そんなのも含めて、そういうところに進学をね、考えてる人たちも来年以降どう使ってもらえるのかなということね、見極める材料にしたいと思います。

はい。どうぞ。

【宮城委員】

この市民アンケート調査の「あなたご自身について」ということの中でちょっとお聞きしたいんですけども、これが例えば各世帯とかに配られて、一番世帯主さんみたいな方が 1 人ご自分の立場、個人的な立場で書くっていうイメージでいいんですかね。

そうすると、ほとんどの方が車で移動している方だと思うんですよ。となると、過去 3 ヶ月で目的別で最も頻度が高いということは車になると思うんです。

となると、例えば 3 ページ目の 2 番の「鉄道の利用について」ってことになると、それ未満ということ、鉄道を利用していないということで 3 番 4 番になってしまって、結局、例えば 3 番だったら、1 番の「駅があるけど利用していない」とかになって、4 番だったら「別の交通手段で移動できる」というような回答にほとんどなってしまうのかなと。

つまり、例えば鉄道を利用しない理由や言うのは、例えば、利用していないから本数が少ないとか、例えば、始発が遅いとか、そんなんわからないと思うんですよね。利用していないから。車を多分利用しているから。

だから車を利用している方のアンケート調査でいっぱい項目あるけども、おのずと回答がほぼ決まってくるんじゃないか。例えば3ページ、4ページ、5ページなんかは、ここも一緒になってしまうんじゃないか。

だから例えばアンケート調査でも自分自身だけじゃなくて、自分の家族、例えば年寄りがおったり、高校生がおったり、子供がおって、そういうふうな家族全体のところの分を聞かないと、世帯主だけのことを聞くとこの辺の答えがほぼ一緒になってしまうんじゃないかと。意味がないというか、あまり聞いてもわからないような答えになられへんのかなというのをちょっと、気になりました。

【事務局】

まずこの市民アンケートの着眼点というか、今おっしゃられた通りで、公共交通を利用されていない方がほとんどという認識のもと、なぜ利用できていないのか、特に自宅の近くに駅がなくて利用したくても利用できないという不便な方、路線バスもそうですね、バス停が近くになくて利用したいけど利用できないという方の声を、もしかもしれないんですけど聞ければいいかなというのが1つの目的にもなっているということでご理解いただきたいのと、あと世帯主の方に答えていただくわけではなくて、個人名で配布させていただきます。

対象者はですので、15歳以上の市民の方が対象になっておりますので、それに関してはその配られた方にお答えいただくところになりますので、そういう世帯の声というふうな、車運転してるだけの人というふうなわけではないということでご理解いただければと思っております。

【宮城委員】

配布の方法で不特定多数というか、割とランダムというのであれば多少はなるかなと思いますけど、ただ、なかなかその鉄道とかバスを利用していない方に対しての、例えば4番の利用しない理由とかは、なかなか厳しいんじゃないかなとは思いました。

【会長】

サンプル数がどんどん減っていく危険性はあるわけですね。その通りだと。

これ、全部で何枚でしたっけ。そんな話聞いてなかったかもしれない。

はい、お願いします。

【事務局】

2000 人の方を対象にアンケート調査をさせていただきます。

【会長】

③-1 の資料の分の市民アンケートが 2000 人のサンプル。

【事務局】

はい。

中学生の方は、今現在中学 3 年生 280 人くらいいますので、280 人ほぼ全員を想定しております。

公共交通の利用者アンケートについては、平日 250 人と休日 250 人で合計 500 人で、実施しようとしております。

【会長】

そのくらいの数になる。

ちょっと細かい話で公共交通の場合に、日常的な移動について聞くのが 2 ページ以降ですよね。

だから、丁寧に書くんだったら、これどうなんだろう。

7 番の問いで、路線バス前後の乗り継ぎの有無だから、これバス-バスで乗り継ぐとこれ駅だけには限らないんじゃないかなあと思うんですけど、あんまりバス-バス乗り継ぎ、皆嫌いで避けてるところはあるんですが、これはあれじゃないかな、鉄道とバスを想定してる話だけになってしまいませんか。ちょっと気になった程度ですね。

あんまり東さんがおっしゃったように勝浦に行くバスを途中で止めてたのを、徳島まで元の路線に戻したのも、バス同士乗り継ぎっていうのがあんまり好まれないと、実際されないということもあるんですけども。それまで含めるとちょっと駅だけっていうのは何かちょっと舌足らずなような気もしました。

他、アンケート、宮城さんどうぞ。

【宮城委員】

例えばですけど市民アンケートの 4 ページの、路線バスの質問の問 7 とかだったら 1 から 13、14 まであるんですけど、ここでもうちょっと声を拾えるような、例えばこの始発が遅いとか始発が早いとかあるんですけど、何時頃がいいとかするとか、運賃が高いとかだったらいくらぐらいがいいとかっていうことを自由に書けるような欄っていうのを設けたら一人ひとりの声でどうかと思いますけど、市民この一つのご意見、1 人のご意見というのも何か価値があるような気もするんですけど、設問の下にその他ってありますけど、何か具体的にもうちょっと書いてもらうような欄を、まあ最後に意見があったら書いてくださいとい

う、一番最後にあるんですけど、そういう書き方がこのアンケートとしていいのか悪いのかちょっと私わからないんですけど、そういう声を拾ったらいいんじゃないかなということと、あと、公共交通の利用者アンケートというのは私聞き逃したのかわからないんですけど、これはどこで実施するんでしたっけ。

【会長】

はい、2点ですね、お願いします。

何かね、宮城さんの違和感は、この5ページにタクシーに関するご意見という欄があるんだけど、その4ページと3ページにはそれがないっていうのが、多分違和感の根拠じゃないかなというふうに思います。ですよ。

自由記述欄がなんでタクシーだけなのっていうのもあるし、最後にまとめるからそれでいいんじゃないかとも思うんだけど。

【宮城委員】

そうですね、それはちょっと見逃してたんですけど、記述してもらったら何かそこからヒントが得られるかなと思って。と思っただけです。

【会長】

自由記述欄がタクシーだけなんですよね。

この手前は無くてもまとめていいんだったら、まとめてもいいですけどね。

はい、じゃあ配布場所でしたっけ、2つ目の質問。

【事務局】

公共交通利用者アンケート調査なんですけど、平日250 休日250を、例えばなんですけど南小松島の駅前のバス停のところとか、あと1ヶ所今ちょっと検討中のところがあるんですけど、2ヶ所ぐらいで実施しようと考えております。

実際に乗っている人に対して配布させていただいて、後日郵送で回収していただくという形をとろうと考えております。

【会長】

はい。

じゃあ自由記述欄については。

【事務局】

始発が遅いに対して何時がいいとか、料金が低い、いくらがいいということだったかと思うんですけど、それに関しましてはちょっと事務局の方でもどうするか検討して、実際

にその時間帯を言われたときに、例えば徳バスさんの方でそれが対応できるのかとか、あとは料金の話もこれ以上安く、先ほどの話じゃないですけど 130 円というところに対して、それ以上安くするのかっていう議論もあるので、そこまで取る必要があるのかどうかっていうところをちょっと吟味してちょっと対応を考えてみたいと思います。

【宮城委員】

細かくじゃなくて何かヒントになる言葉がね、市民の方に書いてもらったら、何かこう参考になるのかなと思っている程度なんですけど。

【事務局】

はい、ありがとうございます。

【会長】

はい、ありがとうございました。

お気づきの点等、こんな感じでしょうか？

はい、どうぞ。

【稲田委員】

公共交通利用者アンケートの件でお尋ねをいたしたいんですが、5 ページになります。

「小松島市老人等バス無料優待証について」ということではありますが、先ほどのアンケートのところを、500 名程度ということでお聞きをいたしましたけれども、この老人等バス無料優待っていうのは、ここに 4 点書かれています。

このアンケートでは年齢を教えてくださいということで、まず「住所を定める 70 歳以上の方」ということはおのずとわかりますが、あと「身体障害者手帳をお持ちの方」であるとか、「知的障がい者で療育手帳をお持ちの方」あるいは「精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方」等々あたりは把握できませんので、そのあたりを把握せずして問 6 を聞くことはいかがかなというふうなちょっと思いがいたしますんで、そこらあたり、何か考えなおすことがあれば、そういうふうにしていただければ、ちょっとありがたいと思うんですが、いかがでしょうか？

【事務局】

はい、ありがとうございます。

見直しにあたっては、確かにご指摘の通り、利用されてる方、どういう方がどういう利用をされているのかっていうところを踏まえた中で検討する必要があるかと思うので、今のご意見前向きにちょっと検討させていただければと思っております。

ありがとうございます。

【会長】

はい、宮城さん、はい。

【宮城委員】

公共交通利用者アンケートなんですけれど、先ほど2ヶ所ぐらいというお話があったんですけど、南小松島駅とあとどこかって言うんですけど、そこで2ヶ所に絞ったら何かそこだけの利用の方の意見となるような気がして、もう少しこう分散させても、例えば端っこの方とか、そういうのはどうなんですかね。

【事務局】

またちょっと事務局の方で検討いたします。

【会長】

まああまり、アンケートバイアスがね、起こらないような方法を考えていただければと思います。

さあアンケートこの辺で置いて、私からちょっと大きな、ちょっと質問を最後にしたいんですけれど。

皆さんお仕事を持たれている方がほとんどなんですけど、徳島県内テレワークの実施状況ってどんな感じですかね。結構普及していますかね。

コロナが一旦収まった後にまたやっぱり会社に戻ってきていらっしゃいますか、皆さん。市役所とかも完全テレワークなしですよ、今ね。

はい、今無しだそうです。

大学も遠隔授業原則廃止なんですけれども、これは都会と地方のアフターコロナの大きな違いでして、都会はテレワークを一部やりながらオフィスの密度を少し下げて、事業継続を行うというケースが結構増えているというのが現状なんですよね。

その結果 JR 東海さんなんかのデータを見ても、一応通勤客が100%まで戻らないという話が、報道されているわけです。

四国は大体戻ったって数字じゃないですよ、まだね。四国管内ではあっちこっち戻ってないところが結構ありますよね。

なんだそうです。

だから、アフターコロナすなわちコロナの影響で働く場所っていう概念が少しずつ変わって、都会やあるいは高松地区とかそういうところ、密集地区は場所にこだわらない働き方っていうのがあちこちで生まれていると。

そうなってくるとこの公共交通のニーズっていうのも、全体のパイは縮小していくことにやっぱりなるだろうというふうに見ていく必要がある。

県内とか小松島地区なんですけど、さほどそれほどテレワークが普及してる様相はないですかね。市役所とか。

市役所の中は完全また戻ったわけですが、佐藤委員さんどうぞ。

【佐藤委員】

感覚的にはそんな広がってないということなんですけど私の会社なんかは、状況によっては実際テレワークで仕事をしておりますし、でも肌感にはあんまり広がりはないのかなっていう感じはしております。

【会長】

また宮城さんに聞いてすみませんが、どうですかね、管内企業は。

【宮城委員】

すみません、把握はしてないですけど同じように広がってないと。

【会長】

あんまり？

【宮城委員】

だと思います。

【会長】

はい、ありがとうございました。

例えば都市部では、深夜バスっていうのがコロナ前までは結構走っていたんですよ。終電でターミナル駅、ターミナル駅というか東京の周りの周辺の大きな駅のとこまで帰ってきてもそこから先のバスがない。バスの方が早く終わっちゃうっていうのがあったんですけど、終電で帰ってきた人を救済するために、ターミナル駅から団地の中まで普段の2倍の運賃で運ぶとかいう制度があったんです。

だから260円なんだけど深夜バスは520円、回数券2枚払ってよって。定期券の人は普通運賃余計に払ってよという制度があったんですけども、これもニーズがやっぱりなくなって減っているそうなんですよね。

で、最後のちょっとまとめっぽくなるんですけど、一応アフターコロナを考えた計画を立てなきゃいけないっていうのが、今回の一つの大きな課題なんです。

今伺ったのは、じゃあテレワークなんかが進めば、今まで以上に公共交通の利用状況が厳しくなる可能性があるということ。

それからいわゆる人との接触を嫌う傾向があるので、余計に自家用車にみんな移る。

自家用車の中でマスクはもういいですよ。いらぬですよ、でもなんか皆さんしておられるドライバーの方多いんですけども、自家用車の方は一応まだ感染が広がってるときだと安心感を持てる可能性が出てくると。そういったこと、それから働き方改革の問題、それから少子化の問題、そういった大きな社会の変化を織り込みながら、いかにして公共交通を便利なものにして、皆さんに利用していただくときに、利用していただけるものにしていくかっていうのが、計画の大きなこのコンセプトにならざるを得ないという現状になろうかと思えます。

今日いただきました意見をもとに、基礎調査を行いまして、それからよその事例なんかも調べて、それから実際その実現可能性なんかを検討しつつ、今年1年間、中間報告を受けながら、皆さんと議論しつつ良い計画を作りたいというふうに思っているところでございます。

一応そういう形で仕事を進めていきますので、議論は一応ここまでには今日はさせていただきます、事務局とコンサルタントさんで詰めをしながら、実施をしていただくと。

会議としましては報告事項を1つ立てております。

それは、小松島立江線の経路変更についてということで、何か既にこれもうバス停には表示されているようなんですけれども、これは東委員さんからいただけるんですかね。

お願いします。

【東委員】

徳バスの東です。

この経路変更が、途中の道路で10t規制というのが発覚いたしまして、それでこの緑のルートを行っていたんですけれども、4月に一旦迂回運行ということでこの赤のルートで走っておりました。

認可申請させていただいて先日、認可降りたということで、8月1日からこの赤・青の新しいルートで運行することとなっております。

【会長】

はい。ということで一応地元協議ということにはなっていて、これはやむを得ない措置ということになろうかと思えますので、報告事項という扱いにさせていただきます。

はい、会次第の6番「その他」なんですけれども、何か事務局の方で用意されていることがありましたらお願いいたします。

【事務局】

それでは「その他」ということで、今後のスケジュールについてご説明させていただきます。

皆様、資料の⑤の資料、よろしくお願ひします。

本日2回目の協議会を開催いたしました。

前回、こちらの資料なんですけれど、前回お渡しさせていただいているところから黄色のところは確定いたしました。

その部分といたしまして第3回の協議会について、10月19日に開催させていただきます。

内容といたしましては調査の結果および議題の課題を抽出し、ご報告させていただく予定であります。

それらの結果をもとに、計画の目標や基本方針についてご論議いただき、12月21日に第4回の協議会を開催して、地域公共交通計画の素案について議論させていただく予定であります。

この2日間なんですけれど、どちらも会場についてはまだ未定であります。

決まり次第改めて委員の皆様にご案内させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願ひいたします。

その後なんですけれど少しまたご説明させていただきますと、1月を目処に作成されました素案に対してパブリックコメントを行って、修正を行った上で最終案という形で2月頃をめどに第5回の協議会を開催して最終案を提示させていただきます。

その後承認いただけた後、計画の成案を市長にご報告させていただく予定となっておりますので、引き続き委員の皆様、よろしくお願ひいたします。

以上が今後のスケジュールとなります。

【会長】

はい、ありがとうございます。

今回の計画書を、今日大日本コンサルタントさんからご説明いただきましたように、この検討項目は多岐に渡ります。

次の時代に一步踏み出すような計画書になります。会議の回数はこのようにたくさんになっておりますが、お忙しいところまたお集まりいただけたらというふうに思いますので、よろしくお願ひいたします。

はい、それでは時間になりましたので事務局の方にマイクをお返しいたします。

ありがとうございます。

【司会】

松村会長、長時間にわたりまして議事の進行、本当にありがとうございます。

本日の会議録につきましては事務局の方で議事録を、案を作成させていただきます。その後、委員の皆様にご確認をいただいたうえで、本市のホームページ上で公開させていただく予定でございます。

それでは、以上をもちまして、令和4年度第2回小松島市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。

委員の皆様、長い間ご審議をいただきまして本当にありがとうございました。

— 午後4時6分 閉会 —