

令和4年度 第3回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日時】 令和4年10月19日（水） 午後1時30分から
- 【場所】 小松島市旧教育委員会 2階会議室
- 【出席委員】 東委員、安土委員、稲田委員、植木委員、小笠原委員、賀出委員、蔭山委員、佐藤委員、勢井委員、長谷部委員、松村委員、宮城委員、山本（仁志）委員（代理小原氏）、山本（美恵子）委員、吉尾委員、米田委員

（以上16名）

欠席3名：中島委員、宮島委員、平野委員

- 【会次第】
1. 開会
 2. 議題
 - (1) アンケート調査結果について
 - (2) 小松島市地域公共交通計画策定の方針について
 - (3) 営業区域の変更について
 3. 報告事項
 - (1) 令和3年度の小松島市協定路線の運賃収入等実績について
 - (2) 令和4年度の協定路線における乗降調査（速報値）について
 4. その他
 5. 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をお願い申し上げます。

また、本協議会を傍聴される方が、このあとお越しになるかもしれませんが、傍聴者の注意事項お守りいただきまして、会議の秩序の維持にご協力くださいますよう、お願いいたします。

また、本日は新型コロナウイルス感染症防止のため、会場内の一部の窓を開けてお送りさ

せていただいております。そして、議事録作成のために、皆さまのご発言の際には、マイクのご使用をお願いいたします。

それでは、定刻となりましたので、ただ今より、令和4年度 第3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、大変お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、議事までの間、進行役を務めさせていただきます。小松島市役所 市民生活課の岡崎と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

そして、本日の会議につきましては、19名中17名の委員さまにお越しいただく予定でございます。

宮島委員さま、そして平野委員さまのお二人につきましては、欠席との連絡をいただいているのですが、その他の委員さまにつきましては、連絡がない状態でございます。もしかすると、このあと遅れてご参加いただけるかもしれません。いずれにいたしましても、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。

そして、前回に引き続きまして、小松島市地域公共交通計画の策定にあたり、調査そして計画の検討業務を委託しております、大日本コンサルタント株式会社の方々も同席をさせていただきます。

続きまして、お配りしている資料のご確認をお願いいたします。

- ・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】 アンケート調査結果
- ・【資料②】 計画策定方針資料
- ・【資料③-1】 地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について
- ・【資料③-2】 道路運送法の一部の抜粋
- ・【資料④】 令和3年度小松島市協定路線の運賃収入等実績
- ・【資料⑤】 令和4年度協定路線における乗降調査（速報値）について
- ・【資料⑥】 今後のスケジュールについて

皆さまお手元におそろいでしょうか。なければ挙手でお知らせください。

皆さまおそろいそうですね。

それでは、続きまして、議題に移ります。

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います。

それでは、会長、どうぞよろしくお願いいいたします。

【会長】

文理大学の松村でございます。

委員の皆さま方、大変ご多用中のところ、ご参集いただきましてありがとうございます。

では、会を始めていきたいと思えます。

私のほうから報告が2つありまして、隣にほんとは県の宮島委員さんがおかけになっている予定なんですけども、ご家庭に、おそらく皆さん行ってるんじゃないかなと思えます。県庁のお知らせの10月号のOUR徳島が、本委員会の委員の東委員さんが2ページ目に載っておられます。この非常にうれしい報告があったんですけども、県のほうの1つのスタンスとして、意見表明が1面にされていまして、多様な交通機関を乗り継ぐモーダルミックスが図られています。ぜひ、皆さんも積極的に利用し、徳島の公共交通を未来につないでくださいというふうなメッセージが1面に書かれています。この話なんですけども、モーダルミックスの議論は、ここの委員会で委員の皆さま方から多様なご意見、お考えを頂戴して、実施の施策として実現したものの1つとしていいと思えます。

お帰りになって、細かく見ていただいたら分かると思うんですけど、3面には、このようにJRとバスを乗り継ぐこととか、あるいは便数を整理してバス1台当たりのお客さんをどのようにして増やすのかという説明が載っています。委員の皆さまには釈迦に説法になってしまうわけなんですけども、こういったことを、ここにいない市民の皆さま方に、県のほうからお知らせいただいたということは、非常にありがたいことだと思って、お礼の言葉とおっしゃったんですが、宮島委員さんが、今日は県のほうのご都合でご欠席ということで、また、お伝えいただけたらというふうに思えます。

1.5なんですけども、ここにありますとおり、JR四国さんと徳島バスさんが、表彰を受けたことここに書いてあります。どういう賞かと全国発となるバスと鉄道の共同経営を実現したと。今年7月には、都道府県で初となる3社連名、県、JR四国、徳島バスで地域公共交通団体国土交通大臣表彰と、これを受賞されているところでございます。

この委員会で言うたんやけどなど、若干思いながら読んだんですけども、県のほうでバックアップをしていただいたので、こういった大臣表彰も受けていただきました。どうもおめでとうございます。

バスを、どんどん便利にさせていただくことの工夫を進めていただいて、鉄道もパターンダイヤにしていっています。ここに載らんこと話さないかんよね。これ、やろう、やろうと言った部分なんですけど、今、お示ししているのは、徳島バスさんの件やんですけど、一般路線バス乗車券っていうのがあります。これは、高速バスのチケットをあらかじめ徳島駅で

購入します。そうすると、大阪1往復につき2枚の券をくださるんですね。残念ながら徳島市バスは無理なんですけども、徳島バスに乗ると、100円玉1個でこの券を入れることによって乗れるという仕組みなんです。この会では、高速バスいったん市内通そうよという話をしてたんですけども、高速道路から出てきて、市内回ってから徳島駅へ帰るまでそれまで時間がかかってしまいます。例えば、金沢市なんかは、高速インター、市街、駅の順番なんですよね。町のつくりが。市街を通り抜けて行って降ろしていても、そんなに所要時間はかからないので、空港バスなんかも、そういう市内をぐるっと回る分と、それから直接駅に行く分と2種類走っていたりします。徳島では、徳島バスさんのご尽力いただきまして、このチケットを出していただくようになりました。

もう1つなんですけど、リムジン600円にしたんいつでしたっけ。21年4月。リムジンバスが、いつの間にかコロナで止まっておるうちに値上げされてまして、ステルス値上げではないんですけども、説明のポスターが貼ってありまして、一応、ほかの四国の空港と、それから駅の間運賃の均衡などを考えたところ、少し徳島の460円ていうのは少し安いんじゃないかというご意見があって600円になりました。その代わり、徳島市内バスの210円の回数券なんですけども、これを3枚でリムジンバス乗せていただけるようになりました。これ実際現金では172円ぐらいなんで割引率が高いんで、これを3枚540円ぐらいで空港まで連れて行っていただいていると。そういうふうに、こっからがこのあいさつのまとめなんですけど、みんなに、これは経済的な話になります。こっちも同じことなんですけど、県庁のほうのこの新聞のイメージにあったように、もっと便利なことを知っていただいて、みんな使ってくださいねとそれが大事なことです。今日の議論も、それをベースに進めていきたいというふうに思うところでありますのでお願いしますと。

さらに、山本委員さんが、今日何か急用があった。この取り組みが県外にも実は波及しまして、大川交通さんとJRが香川県内で共通定期券にしたと。だから、地元の高校生は、地元のバスの定期券を持っていたら、帰りはJRで帰っていいとか、次のステップは徳島でもやらなきゃいけない時期に来てると思うんですね。そして、お互いのモーダルミックスを、より一層進んでいかなきゃいけない時期にきているわけです。事情お話しされてもいいんですけども、JR四国さんも、徳バスさんも、非常に運転手さんの高齢化が進んでいます。そういうところからすると、新しい人材取っていただくのはありがたいんですけども、なかなか新しい人材の人数も減っています。それは産業間で取り合わなきゃいけない話ですので、少ない人員で効率よく運転をすると。ITの力を借りていくと。そういうことを目標にまた議論をしていきたいというふうに思います。

少し長くしゃべりましたが、今日は一応2時間を予定して、3時半ぐらいまで一緒に話をしたいと思います。

用意されてる議題は議題が3つ。アンケート調査について。

それから、小松島市地域公共交通計画の策定方針。

それから、営業区域の変更について。

それから、3. 報告事項として、実績と速報値ですね。

これについてやりたいと思います。報告事項はあとに回しまして、議題のほうですね。

よろしいですか。お待たせしました。議題（1）、事務局のほうでよろしくお願ひいたします。

【事務局】

事務局です。

そうしましたら、お手元お配りさせていただいております資料①で、アンケートの調査結果についてということで、ご説明させていただきたいと思います。

ページ開いていただきまして、アンケートの結果ということなんですけれども、まず初めに、昨年度実施されていますバスの乗降調査の結果から、路線バスから見る利用者の傾向というものをいったん整理させていただいております。そのあと、2番から4番ということで、この夏に実施させていただいております市民アンケートの調査、中学生アンケートの調査、公共交通利用者アンケート、それぞれについての結果をご報告させていただきまして、最後にまとめということで、お話をさせていただければと思っております。

早速なんですけど、2ページ目が路線バス乗降調査から見る利用者の傾向ということで、こちらに関しましては、昨年度令和3年度10月の平日と休日に市内の3路線5系統、協定路線を対象に乗降調査を実施しております。

始発から終発全ての乗客を対象に、乗車バス停、降車バス停を確認させていただいていると。ちなみにですけれども、無賃扱いの幼児を除いての調査ということでご理解いただければと思います。

3ページ目からが、そちらの結果になっておるんですが、実は、これ令和3年度の第2回協議会にご提示させていただいてる資料を再掲させていただいております。ちょっと思い出していただければということで、お示しさせていただきました。

3ページが利用者数、総数の推移を見せております。

令和元年度と令和3年度の比較になるんですけれども、やはり、コロナの影響を受けまして、平日も休日も大幅に利用者は減っていったというような現状。

4ページのほうは、年代別の利用者になっています。

平日に関しましては、高齢者70代以上の方の利用が非常に多いというところと、あとは、通学で利用していただいている学生さん、10代の方の利用なんかも比較的多く見られます。

一方、日曜日に関しましては、高齢者70代以上の方の利用の割合が一番多いんですけれども、それ以外にも、10代、20代、30代、40代、50代、60代と幅広くが使われているのかなというのが見て取れるかと思えます。

5ページは、支払い方法別の利用者数ということで、基本的には現金・回数券の利用というものが平日も休日も多くはなっています。また、優待券の利用も一定程度確認できるのか

などというところになっております。

6 ページのほうは、路線別の利用者数を示しております、こちらは、和田島線（津田）と記載してありますが昭和町経由ですね。あとは、和田島線のイオン経由、あと立江線、こちらの3路線がやはり利用は非常に多いと。それ以外の目佐和田島線、小松島立江線、田浦線に関しましては、平日・休日ともに、比較的用户数が少ないというような状況が見取れるかと思えます。

7 ページが、同じものが入っておりますので、こちら割愛させていただきます。

8 ページが、協定路線で市域をまたぐ利用者ということで、今回、小松島から徳島をつないでいる3路線ですね。和田島線の昭和町経由のもの、イオン経由のもの、立江線。これ見てみますと、左下の棒グラフ見ていただきますと、オレンジの線が一番利用者多くなっているかと思うんですけども、これ小松島市と徳島市をまたがる乗降している方の人数になってます。なので、またいで利用される方が非常に多いということが見て取れるかと思えます。

9 ページが休日になるんですけども、こちらも同様に、市域をまたぐ移動で利用されている方が多いんですが、特に個別に見てみると、下側の右の棒グラフですね。和田島線のイオン経由に関して、やはり利用が多くなっているというのが顕著に表れているのかなというところになります。

10 ページ目からが、今回初めてお示しする資料になっております。

こちら左側に、平日の時間帯別の路線別の利用者をお示しておりますけれども、和田島線の昭和町経由に関しましては、朝と夕方利用が非常に顕著に見られるのかなと。

一方で和田島線のイオンモール経由とか、立江線といったところは、日中帯の利用も比較的多いのかなというのが見て取れるかと思えます。

休日に関しましては、午前中に関しては、上り利用が多い傾向にあるんですけども、午後になると、下りのほうが多いような傾向が見取れるかなというところでお示しております。

11 ページ、これは路線別の利用券種になっております。

こちら見てみますと、まず、平日に関しましては、利用者数が比較的多い和田島線で、立江線ですね。そういったところでは、やはり現金だったり定期回数券といった、そういうふうなどちらかという高齢者ではない方の利用が多いのかなと。

一方で、利用の少ないような目佐和田島線であったり、田浦線とか小松島立江線ですね。そういったところになると、優待券を利用される方の比率が非常に多くなっているというふうなところが見取れるかと思えます。

休日傾向としては同じような傾向ですね。利用の多い路線では、現金・定期・回数券の利用が多くて、そうではないところが優待券の利用が多いというような傾向が見取れるかと思えます。

12 ページは、時間帯別の利用券種というところになります。

こちらは、全ての路線合わせての比較をさせてもらってますけれども、やはり、朝・夕の通勤・通学・下校・帰宅・退社とかの時間帯ですね。そういったところが、やはり現金・定期・回数券ていうところが多くなっている。

オフピーク帯、9時ぐらいから14時の時間帯ていうところが、優待券を利用される方の比率が非常に多いというような傾向が見て取れるかと思います。

右側休日になりますけれども、休日は、比較的どの時間帯も現金・定期・回数券の利用の割合が多くなっているというような傾向になっております。

13 ページからが、路線別の利用バス停の状況というところになります。

13 ページは、まず、和田島線の昭和町経由のものになるんですけども、平日上りで、左上の円グラフになりますけれども、中田新開の乗車が非常に多いということで、こちらでは、支援学校が近所にございますので、そちらの学生さんの利用が多いのかなというふうに見ております。

平日の下りですね。下側になりますけれども、こちらは、徳島駅だったり、日赤病院の乗車ていうのが多いのかなというのを見て取れるかと思います。

休日、若干その利用状況それほど多くはないんですけども、徳島市と小松島市を結ぶ利用が多いのかなという傾向が見て取れるかと思います。

次に14 ページですね。こちらは和田島線のイオンモール経由になりますけれども、平日に関しましては、上り下りともに徳島市内での利用というのが比較的多いのかなというところになっております。

休日に関しましては、和田島・南小松島駅からイオンモールだったり徳島駅ていうところの利用が多い傾向になっているのかなというところです。

15 ページ、こちらが目佐和田島線になります。

こちらも、それほど特徴的ではないんですが、平日上側の左から2つ目の降車の状況見ていただきますと、日赤病院の玄関前ですね。こちらが一番多い比率を示しているということで、病院の利用ていうところもあるのかなというふうに見ております。

休日、こちらも数それほど多くはないんですけども、和田島方面から小松島市街地への利用ていうところが確認できるというところになっております。

16 ページ、立江線になりますけれども、こちら、平日に関しましては、上りも下りもともに小松島市街地から徳島市中心部移動ていうのが多い傾向が見られると。

休日に関しましては、立江だったり徳島市の南部から徳島駅間の移動が多い傾向が見て取れるかと思います。

17 ページ、18 ページ、こちらが小松島立江線と田浦線があるんですけど、いずれも、両路線とも市内で完結している路線ではありますけれども、全体的に乗降人数が少なくて、あまり傾向の違いていうところは、乗降データからはなかなか見えないのかなというようなどころでまとめさせていただきました。

以上が路線バス乗降調査から見た利用者の傾向というところになります。

19 ページからが、まず1つ目、市民アンケート調査結果、こちらの報告になります。

今回、市民アンケートに関しましては、高校生以上の市民の方、2,000名を対象に郵送配布で調査にご協力いただいております。

把握しようとした内容としましては、公共交通を利用しない理由であったり、公共交通に求めるサービスレベル、そういったところの確認をさせていただきました。

調査表の配布に関しましては、8月の12日に郵送で配布させていただきまして、8月31日までの期限で回収をさせていただきました。

今回、郵送回答とWEB回答、両方可能という形で対応させていただきましたけれども、回収数としては743名の方からご回答いただきまして、37%の回収率というところになっております。

20 ページからが、実際の結果のご報告になりますけれども、まず、左上属性としましては、実際にご回答いただいた方は、65歳以上の方が約半数を占めていたところになります。そういうところなんですけれども、下段の真ん中の免許の保有状況というところ見ていただきたいんですが、8割の方が免許証を持たれているというような状況になっています。

また、右下ですね。利用可能な乗り物というところで、自動車を自分で運転しますよという方が7割を占められている。次いで自転車の利用っていうところが高くなっているという状況になっているところなんです。

続きまして21ページ、こちらは過去3カ月で、最も頻度の高い移動は何ですかというふうな問いをさせていただいております。

こちらで、移動の目的としましては、買い物が一番多くて4割。通勤・通学が3割。通院が7%ということで、この3つの目的の移動で全体の8割を占めているような状況です。

移動の頻度としましては、週4日以上という方が6割で存在しておりまして、週に2、3日という方が20%というような状況です。

実際に出発された時間帯は、午前中でほとんどの方が移動開始していて、帰宅に関しては、比較的ばらつきが見られるのかなというところになります。

その移動の手段ですね。どういう手段で移動されているかというところ、やはり、車を使って移動される方の割合が非常に高いところになっているという結果でした。

22 ページ、こちらが、鉄道日常的に利用しているかどうかという問いになります。

こちらは、鉄道利用されていない方が75%程度存在していたところになります。

この利用していない方は、利用意向としてどうふうな気持ちを持たれているのかというところの確認をさせていただいたんですが、自宅の近くに駅はあるんだけど利用していないという方が、その中でも4割存在していると。なぜ、鉄道利用しないんですかというところなんですけど、一番右の横棒のグラフになりますけれども、別の交通手段で十分移動できるんだよという方が大半を占めているというところ。次いで、自宅だったり目的地の近くに駅がない。遠いっていうふうな方もいらっしゃいますし、運行本数が少ないっていうところ

ろに対しても利用しない理由というところで、上位で挙がってきたというところになります。

23 ページが、路線バスに対しての利用状況というところになります。

路線バスも、やはりバスを利用していないという方が7割存在しておりまして、同様に、その利用していない理由というところなんですけれども、自宅近くにバス停があるんだけど利用していないという方が、さらに6割存在していました。

それを利用しない、利用できない理由というところが、こちらも同様右側の棒グラフになりますけれども、こちらも同様に別の交通手段で十分移動できるからという方が半数ぐらいを占めている。

あと、バスに対しては、運行本数が少ないとか、行きたいところでのバスが通っていないとか、近くにバス停がないとか、そういうところが利用しない理由というところで上位に挙がっています。

24 ページのほうで、タクシーの日常的な利用についても伺っています。

タクシーの利用に関しては、普段から利用していないという方が8割占めました。

これ利用していない理由というのが右側の横棒グラフになりますけれども、こちらも鉄道・バス同様に別の交通手段で十分移動できるからっていうことを回答される方が半数を占めていると。次いで、やはり運賃が高いということで利用していない方がいらっしゃるとい状況です。

一方で、2、3カ月に1回とか、月数回、週1回、そういう形で利用されている方は、どういうタイミングで利用しているのかというのが真ん中の棒グラフになります。

ここは、やはり飲酒等で自動車が利用できない。そういうシーンになったときに利用しますよという方が一番多くなっている。

一方で、急病だったり、急ぐときに利用しますよとかいう方もいらっしゃいますし、日常的に買い物、通院で利用しますよという方も、いくらかは見られているというような状況になっています。

25 ページが、公共交通の必要性というところになります。

路線バスの維持・充実に対して、必要かどうかというところで、約8割の方が必要だというふうに感じてくださっていると。その必要だと答えた方が、維持・充実するためにどういう協力ができそうかっていう問いに対しては、ご自身での公共交通の積極的な利用っていうふうなことを回答してくださっている方が最も多くなったというところなんです。

一方で、維持・充実が必要でないと思われた方、こちらに関しては、その理由としては、右側の横棒グラフになりますが、自分は利用しないので必要じゃないよというふうに感じている方が、最も多くなっているというような結果になっています。

また、26 ページですね。地域の移動環境の維持・向上のために必要な取り組みは何ですかという問いに対しては、行政が交通事業者に対する補助を継続するというところへの回答が最も多くなりました。次いで、鉄道・バス停近くに駐車場・駐輪場が整備されること。

そういったことの回答が多くなっているという状況にあります。

27 ページは、免許返納後の移手段というところになります。

ここで、やはり免許返納後は、路線バスを利用しますよという方が3割存在するというようなところになります。プラス今回は、例えば、小松島市でデマンド交通を導入したときに利用しますかという問いに対しては、利用したいというふうな利用意向をお示しいただいた方が約6割存在いたしました。また、自動車を利用できない方、免許を持たれていない方ですね。自動車を利用できない方に対して、このデマンド交通導入したときに利用するかどうかというのをクロス集計をさせてもらったんですけども、こちらも約6割の方が利用意向をお示しくださったというような結果になっているというところになります。

以上が市民アンケートの結果になります。

28 ページからが、中学生アンケートの調査結果というところになります。

こちらは、今回、小松島中学校、小松島南中学校にご協力いただいて、3年生の生徒さん280名に配布させていただきました。

把握した項目としましては、予定する進路であったり、次年度から予定している移手段、そういったところの確認をさせてもらっています。

調査は8月の31日に配布させていただいて、ホームルームで回収をさせていただいているというところです。

回収数としては237名から回収させていただきまして、回収率としては85%というところになっています。

29 ページからが結果の報告になりますが、まず、下の棒グラフですね。利用可能な乗り物というところで、まず、ほとんどの生徒さんが自転車を利用できますよというところ。あとは、85%程度の方が家族の送迎も可能だというような状況になっております。

30 ページに、休日の移動実態について確認させていただきました。

移動の目的、休日に移動されている目的としては、食事、習い事、レジャー、観光といった私用の方が6割で、買い物っていう方が4割存在しました。

移動の頻度、休日の外出の頻度としては週1日以上というような状況になっています。

その中で、移手段はどうされているかというと、自動車での送迎が最も多くなっておりまして、次いで自転車での移動と。ただ、一定程度、鉄道だったり路線バスを使って移動されているという方も存在するというところは、やはり生徒さん、交通の足の確保ができないというところで、やはり公共交通も利用されているのかなというのが見て取れるかと思えます。

31 ページが、来年度の進学予定先と移手段、あとは、そのときの放課後の移動の予定についてというのを伺っています。

進学の予定先としましては、小松島市であったり阿南市という生徒さんが同数程度いらっしゃいました。

進学先への移手段としましては、自転車が多くて、次いで鉄道というような状況に

なっています。

あと、放課後の移動ですね。塾だったり習い事が予定していますかという問いに対しては、予定があると答えた方が5割ちょっといらっしゃいました。

放課後の移動手段としては、通学時の移動手段とは若干異なって、自転車が多いのは同じなんですけれども、2番目に多いのが、自動車での家族による送迎というところが2番目に高くなったというところになります。

32 ページ、こちらが中学生を対象に新たな公共交通サービスっていうことで、デマンド交通の利用意向を確認いたしました。

中学生でデマンド交通利用したいですかという問いに対しては、約4割の方が利用してもいいよというふうな回答をしてくださっていると。

その下、来年通学において公共交通を利用しますと回答された方のデマンド交通の利用意思、こちらについては、約5割の方が利用したいというふうな回答をしてくださっているという状況になっております。

続きまして、33 ページが公共交通を利用されている方を対象としたアンケートになっています。

平日に公共交通を利用された方、休日に公共交通利用された方、それぞれ250名の方に調査表を手渡しで配布させていただいて、郵送回収なしはWEB回収をさせていただきました。

調査日は平日は8月9日。休日が8月11日に配布して、市民アンケート同様に8月31日までの回収期間で収集をさせていただいております。

配布場所に関しましては、表の下から2段目に記載させていただいている箇所を実施しております。

平日は47名の方からの回収で19%の回収率。休日は39名の方の回収で16%の回収率ということになっております。

34 ページからが属性というところで、平日と休日で属性に大きな差は見られなかったんですけれども、やはり、市民アンケートと同様に、65歳以上の方からの回答の割合っていうのが非常に高くなっている。5割程度占めているというところになっております。

35 ページからが、保有している免許証、あと利用可能な乗り物というところなんですけど、こちらは、公共交通を利用されている方ということで、運転免許を持たれている方も5割程度存在するんですけれども、やはり、免許保有してないよという方も44%とか45%近く存在するというのが特徴的なところかと思えます。

併せて利用可能な乗り物としては、やはり一番多いのが自転車というところが現状になっているところになっております。

36 ページには、路線バスを利用した最も頻度の高い移動ということで、平日に関しましては、通勤・通学が一番多くて3割、次いで通院が2割というような状況です。

休日に関しましては、私用が3割、通勤・通学が2割というような状況になっていました。

外出の頻度というところで、こちらは週4日以上という方が最も多い。平日・休日ともにですね。そういう結果となっております。

37 ページ、路線バスを利用した最も頻度の高い移動の中で、乗車したバス停、降車したバス停を確認させてもらっています。

平日は、徳島駅・日赤病院前での乗降が多くなっていて、休日に関しましては、徳島駅の乗降が多いというような状況です。

時間帯に関しましては、市民アンケートとも傾向としては類似しているんですけども、やはり、午前中の移動っていうところが出発時間帯としては大半を占めている。

帰りの時間帯としては、ばらつくというような傾向が見て取れるかと思います。

休日に関しては、朝10時っていうところが外出の時間帯、行きの時間帯としては最も多いというような結果になりました。

38 ページ、路線バスを利用して最も頻度の高い移動の中で支払い方法ですね。あと、乗り継ぎの有無っていうもの確認させてもらっています。

支払い方法に関しましては、やはり、高齢者の方のご回答が多かったということもあって、無料優待証を使われている方の比率が最も高くなっています。これ平日・休日ともにそういう傾向がございます。

あと、乗り継ぎの有無っていうのを確認させてもらいましたけれども、やはり、乗り継ぎなしという方が非常に多いんですが、こちら、路線バス間を乗り継がれたという回答が若干見られているというところが特徴的なところかなというふうに思っています。

続きまして39ページが、こちらは、ここからは2番目に頻度の高い路線バスを利用する移動というところになります。

平日・休日ともに、買い物、私用、通院というところで、大体半分ぐらいを占めているというような状況となっております。

2番目に多い移動の頻度っていうのは、やはり週1回未満っていうような傾向にあるというのが見て取れるかと思います。

40 ページに、2番目に頻度の高い移動での乗降バス停というところで、ちょっと数が少ないのであれなんですけれども、平日・休日とも、坂野から乗って徳島駅で降りるという移動が多いという傾向で、あと、休日ではイオンモールで降りるという方も、若干見られたというようなところになっています。

41 ページ、こちら2番目に頻度の高い移動での支払い方法、乗り継ぎというところで、こちら1番目の移動と同じ傾向ですね。無料優待証での利用が最も多くて、乗り継ぎをしてないよという方が多い。ただ、一部路線バスとの乗り継ぎ、鉄道との乗り継ぎっていうところも存在するというところが特徴的なところかなというところになります。

42 ページでは、現在の路線バスの満足度ということで、こちらにお示しする運行本数だったり車両運行時間とか、いろんな11個の項目に対して満足度を聞かせていただきました。これ、平日と休日と比較すると、平日のほうが不満・やや不満というふうに回答される方の

割合が全体的に高くなっているのかなと。特に時刻表通りの運行というところに対しては、休日は不満とされる方は存在しなかったんですけども、平日には 15.4%出てきているということで、特に渋滞なんかの遅延というところで不満を感じられている方がいらっしゃるのかなというふうなことが見て取れるかと思います。

43 ページからは、小松島市老人等バス無料優待証の認知度と利用頻度というところになりますが、平日も休日も、認知度としては6割ちょっとあるというふうなところになっています。

実際に利用しているという方に関して、利用頻度を確認してみますと、大体週1回以上の方が5割程度存在する。平日の場合ですね。休日の場合だと4割程度の方が週1回以上優待証を使って利用しているというような状況になりました。

44 ページは、この無料優待証の制度の見直しについての問いをさせていただいたんですけども、平日も休日も、ともに現行制度のままでいいんじゃないかっていうふうに言ってくださっている方が6割程度存在するんですが、25%程度の方は、一部見直したほうがいいんじゃないかというふうなご意見がございます。この一部見直したほうがいいんじゃないかとお答えになられた方は、どういうふうな代案がありますかというところで、ご回答いただいたのが下のグラフになりますが、所得に応じた自己負担額を払って乗り放題にしたらどうですかというふうに考えられている方が4割程度存在するというような結果になっております。

45 ページが、こちら公共交通を利用されている方に対して、新たな公共交通サービスということで、デマンド導入に対する意向を確認させてもらいましたけれども、こちら、ほかのアンケート調査と傾向としては類似していて、大体4割ぐらいの方がデマンドを利用してもいいですよというふうに答えてくださっているというふうな結果になっております。

以上が公共交通利用者アンケートの結果というところになります。

最後に、46 ページのほうにまとめということで、冒頭からお話させていただきました、乗降調査で、アンケート、そこから見えてきた傾向を総括させていただきました。

乗降調査から見える傾向っていうところで申し上げますと、和田島線の昭和町経由の便、こちらは、平日の朝・夕ピークっていうところで利用者が非常に多いんですけども、昼間時間帯はどうしても利用が少ない状況にあると。一方で、和田島線のイオンモール経由に関しましては、平日の昼間も結構な利用者数がありますよと。

あと、目佐和田島線と小松島立江線、田浦線、先ほどお示ししたとおりで、平日も休日も非常に利用者数が少ないと。1日30人以下というような状況で、特に田浦線に関しましては、平日・休日ともに10人以下の利用状況というふうなところになっているというのが乗降調査での特徴的な傾向かなと認識いたしました。

アンケートからの傾向なんですけど、まず、市民アンケートに関しましては、路線バスの維持・充実っていうところは、8割の方が必要と感じてくださっていますと。

あと、小松島市のデマンド交通に対しては、6割程度の方が利用してもいいよっていうふうに回答してくださっている。

特に転換というか利用が期待される、普段車を利用されていない方、そういった方に絞って見てみると、5割ぐらいの方が利用してもいいよというふうに答えてくださっているというところになります。

ちょっと本日ご紹介はできていないんですけども、自由意見なんかを見ていると、バス停の屋根とか、ベンチの整備っていうものを求めている意見なんかも見られているというところが特徴的かなというところになります。

あと、中学生のアンケート。こちらは、休日の移動としては塾だったり商業施設を目的地として移動されていて、家族の運転による自動車であったり自転車で移動されている方が多いということが分かりました。

進学予定先への移動手段としては自転車が多いんですが、鉄道だったり家族の送迎でも移動することを想定されている生徒さんがいらっしゃるというところも分かりました。

デマンド交通の利用意向としては、4割ぐらいの方が利用してもいいよというふうに回答してくださっていて、特に公共交通を利用すると言っている生徒さんに関しては、5割の方がデマンドは利用してもいいよというふうに答えてくださっているというような状況になっているというところです。

公共交通アンケート、こちらに関しましては、こちらも自由意見の話はちょっと今回触れさせていただいてないんですけども、和田島線の存続を希望する声っていうのが、その他意見で非常に多く出ていたというところがあります。

あと、デマンド交通に関しては、4割程度の方が利用してもいいよっていうふうに答えてくださっているというような状況。

あと、バスの小型化とか、先ほどもあったように、バス待ち環境的なところですね。ベンチだったり屋根の整備を求めている意見なんかも見られました。

あと、優待証の話に関しましては、多くの方に認知されていて、現行制度のまま維持したらいんじゃないかという意見が多いというところ。

あと、やはり路線バスを免許返納後に利用したいという方が非常に多かったというところもポイントなのかなと思っているんですけども、優待証に関しては、全額無料は見直してもいいんじゃないですかというような声もあったというところも、1つポイントなのかなということで整理をさせていただきました。

こういう傾向を踏まえて、今後、小松島市のバス、公共交通をどういうふうにしていくのがいいのかなというような素案を左下にお示しさせていただいています。

田浦線、乗車人数が少ないですねっていうところであったり、市の中心部を除いて、徳島バス勝浦線と田浦線っていうのは路線が重複しているよねというところがあるので、見直しのイメージとしては、田浦線を廃止して、徳島バスの勝浦線に統合するっていうことも考えられるんじゃないかなというようなことを挙げさせてもらいました。

あと、和田島線の昭和町経由の便に関しましては、朝と夕と昼間の利用者の差が非常に大きいということと、一方で和田島線を存続を希望している声が多いたいということがありましたので、朝・夕の和田島線については、定時定路線で運行しましょうと。

昼間に関しては、市内完結型のデマンド試験的に導入してみてもいいんじゃないかなというふうに考えています。

あと、昭和町経由とイオンモール経由と統合するような運行というのでも考えられるんじゃないかというようなことで挙げさせてもらいました。

3点目が、小松島立江線に関しては、田浦線よりも利用者多いんですけども、若干多いというところで全体的には利用が少ない。しかも、立江線と路線が重なる箇所も存在しているというところで、平日・昼間といった利用が少ない時間帯は、田浦線を立江線に統合したり、デマンドの検討をしてみてもいいんじゃないかなということを考えてみたいというところになります。

すみません。ちょっと時間長くなりましたけれども、資料①の説明は以上で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。

これを踏まえて、計画づくりに反映していくということになります。ちょっと伺っておきたいんですけど、高齢社会がどんどん進展しまして、よその自治体では、とうとうパスを出せなくなったところもあるんですが、副市長、予算的にはまだ小松島は大丈夫ですか。

【副会長】

現在、協定路線の維持で約9,000万の支出を行っております。市長のほうからも、支出うんぬんよりも、市民の方の足の確保っていう、それがバスなのかその他の交通機関なのか。それは別にして、市民の足の確保っていうのが最重要化であるから、それに向けて根本的な見直しを含め、公共交通機関のあり方を考えてほしいというのが市長の意向でもありますので、そういう方向でいけば、コストよりもまずは市民の足。ただ、だからといって無尽蔵に出せるわけではないので、そのへんは、その次にはしっかり検討すべき課題になっていくんだろうなというふうに考えてはおります。

【会長】

はい。ありがとうございました。

高齢化率がどんどん、どんどん高まって行って、パスを廃止した自治体がないわけではなく日本にはそういう現状になりつつあります。高齢者パスは、元々は敬老パスって言って、昭和のころから福祉のためにということで始まったわけなんですけども、世の中が人口構成が変わってきて経済も変わってきて、元々、現役世代がたくさん公共交通使ってれば、そ

んなに厳しい話ではなかったはずなんですけども、このように文化が変わって収支そのものが悪化していくと、高齢バスも無理じゃないかという話が出てくるわけ。これが1つ。

2つ目なんですけど、文化がこれだけ車社会を成熟させてしましまして、どうしたもんかなど。次は環境問題がそのそばに迫っています。海の向こうの国では、ガソリン車をやめました。全部電気自動車になっている。それは二酸化炭素の地球温暖化の対策ということなんですけど、そこまでやらなくても、東委員さんの前で恐縮なんですけども、空のバスを走らしても排気ガスは出ます。だから、そこに人を乗ってもらって乗用車の利用を減らすということは何とかしていかなきゃいけないわけで、徳島の自由意見の中で、駅に行くときに駐車場が心配だという意見があるんですけども、私、市内の真ん中に住んでまして、休日って結構駐車待ちの車が市内多くなってきましたね。というのは、駐車場が見つからないと。駐車場の心配があるので公共交通で行きたいとか、そういう意見も出てる。まだまだ徳島土地が余裕があるのかどうか、駐車料金も安いんですよ。100円パーキングもどんどん、どんどん空き地に進出してきてる。バブル時代の大阪みたいに、30分800円ぐらいになったら、みんな車も使わんのやないかなと思うんですけどね。どうでしょうかね。駐車料金が相対的に徳島は安すぎる。だから、運賃より駐車料金のほうが安い状態が続いている。それが経済的な背景なんだと思います。

ありがたい話で、今日調べていただいて、調べていただいた内容については私が2つ。新しく高校に進学する人は、バス・自転車を使ってやってくれと。大学生になると、すぐ車買ったがるんですよ。親御さんも与えてしまうんですよ。車を。だから、大学は駐車場が今抽選なんですよ。四国大学は抽選なんだけど、駐車料金無料なんですよ。徳島文理大学は、学期で何がしが頂戴をしてるんですよ。大学生になると、みんなもう車を使う。そういう文化に染まってしまってる。でも、高校生は使ってもらえると。そういう人に対して、期待をしていかなきゃいけないと。

それから、大日本コンサルさんからも注釈がありましたとおり、このアンケートだけではちょっと全体像が見えない点があるんですよ。それは何のデータがないかというと、徳島バスさんの市内通過路線です。阿南のほうから来て市内でお客さんを乗せて徳島市内まで行く。それから、あと、あいさい広場を出て日赤に回ってバイパスに行つて徳島まで。こういうルートはデータはないわけなんです。もちろん、ご紹介ありましたように、勝浦から田浦のどこ通つて降りてきて、駅へ入つて市内に行くというデータはないんですが、一応、そういう人のユーザーも現状はあるということなんです。バイパス路線結構乗ってますかね。東さんね。

【東委員】

感触的には少ないです。

【会長】

少ないけど。

【東委員】

利用者は少ないです。

【植木委員】

バイパスよう混むもん。

【会長】

よう混むんですか。

【東委員】

データまたありますので、お渡しします。

【会長】

また、つくるときに、それも一緒にしてデータを取って、計画づくりしなきゃいけないという点をご報告したいと思います。

何かアンケート中身について質問みたいなことありましたら。このデータ何でこうなのっていうのありましたら、大日本さんにお答えいただけると。とりあえずいいですか。

【異議なしの声】

【会長】

じゃあ、議題の（２）に移りたいと思います。

申しあげましたように、一応ベース、数値的な客観的なデータ、あと、その他のデータを加えまして小松島市公共交通計画、これの話をいきたいと思います。お願いいたします。

【事務局】

資料②になります。横長のA4の1枚ものでございます。

それでは、小松島市地域公共交通計画策定の方針について説明いたします。

先ほど申しましたけど資料②をお願いいたします。

大きく分けまして、1. 計画についてということと、2. 本市地域公共交通のあり方についてというふうに分けさせていただいたところでございます。

まず、1. 計画についてのこれまでの取り組みについて、おさらいと言いますか、させていただければと思います。

地域公共交通計画の前段として、地域公共交通網形成計画を委員の皆さまにご議論いただきまして、平成 29 年 3 月に策定し平成 29 年度から令和 3 年度までの 5 年間に於いて、路線バスをはじめとした公共交通が便利に、使い勝手もいいということを利用者にもご理解いただけるよう計画に基づき施策を実施してきたところです。

実施してきた施策につきまして、これまでも何回も説明させていただいているんですけども、ダイヤルートの見直しであったり、南小松島駅、日赤病院玄関前への乗り入れ開始や、利用者人数の多いイオンモール経由を数路便を創設したところです。また、公共交通マップの作成であったりとか、各関係者のご協力のもと、デジタルサイネージを南小松島駅社内に設置してきたところです。そのほかにも、さまざまな施策を展開し、計画における将来像、みんなで作る町・人を結ぶ小松島の公共交通を目指してきたところでございました。

こうした中で、1. 計画についてとして、昨年度で計画期間は終了し今年度当初より、これまで令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 年にわたる新たな公共交通計画を策定することとし、この計画のもととなる法律が令和 2 年 11 月に網形成計画は公共交通計画へと改められ、持続可能な公共交通を目指す計画として、以下のような観点を加えて、先ほどのアンケート調査なども踏まえて作成し議論いただいているところでございます。繰り返しになるかもしれないんですけども、(1) 地域がデザインする地域の交通では、利用者、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定。利用者も何%増やすであるとか、行政負担額を減少させるかなどの数値目標を設置し、毎年度その評価をし改善していくということになります。

(2) といったしまして、輸送資源の総動員による移動手段の確保では、鉄道や路線バス、タクシーなどの公共交通機関の、これまでは計画ではありましたが、今回の計画からは、新しい公共交通モードも含めたあらゆる輸送資源についての導入可能であるかの検討も、併せてしていくこととしております。

(3) といったしまして、効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現では、これまでも行っているところですが、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。

こうした中で、2. 本市地域公共交通のあり方についてといったしまして、市民全ての方が公共交通を利用可能となるよう、公共交通モードを再構築していくようにすることとし、現況と方針、方向性について、下の表に記させていただいているところです。

まず、交通モード。鉄道、JR につきましては、これまでも JR さんとも十分協議、情報共有しているところではございますが、利用しやすい環境整備、現在も導入しているパターン、ダイヤの継続や、利用者の安全確保にもつながる駐輪場整備等を進めるとともに、JR 南小松島駅の交通結節点としての環境整備についても検討していきたいと。実現に向けて検討していきたいと考えております。

次に路線バスにつきましては、協定路線、3 路線 5 系統については、路線ごとの利用状況等から、一体的なダイヤ・ルートの見直しや、幹線路線との一体的な再編についても、まずは目指してまいりたいと考えております。その上で、利用状況踏まえた協定路線と幹線路線

を一体的な運用や、すみ分けを進めていくことを目指す計画にしていまいりたいと考えております。詳細につきましては、方針1、2に書いてあるとおりでございます。

また、タクシーにつきましては、今回のアンケート調査結果からではございますが、やはり早朝・深夜に利用できない方がおいでることや、タクシーの台数が少ないことから、利用者ニーズにどうしても応え切れていない課題が明らかとなったことから、この課題を解消することに取り組んでまいりたいとこのように考えております。

これら前計画の既存交通モードに加えて、新たに予約を入れて指定をされた時間に、指定された場所へ送迎する交通モードといわれているデマンド交通についても、現時点ではまだイメージという形ではございますが、本市における公共交通空白地帯から市内拠点施設や駅などに送迎することでの公共交通空白地帯の解消を目指してまいりたいと考えております。そうしたことを踏まえた上で、方向といたしまして、これらの各交通モードの利用状況、ニーズ、収支状況等を調査・分析した上で、持続可能な公共交通モードの再構築を図っていき、市民全ての方が移動手段の確保ができるようにしていまいりたいと考えております。

以上が資料②の説明になります。

会長、よろしく願いいたします。

【会長】

はい。こんな形で、次回以降議論を進めていくということでございます。

この点何かございませんでしょうか。

すみません。今、バスのスマホ定期券で徳バスさんでしたっけ。

【東委員】

徳島市内均一だけです。

【会長】

市内均一区間だけスマホ定期券を今やっていたらと。ここに盛り込んでないことで、新しい技術の活用というのが、どうしても逃げられない話になってくるわけで、新しい技術っていうのが、もっと大きな交通の計画だけではなくって、国がデジタル田園都市構想とか、スーパーシティなんてことを言い出した。デジタル万歳なんだろうかと。すみません。私も60を超えまして、とうとうスマホいらくようになってきて、理由は2つで、字が小さすぎる。2つ目は、画面の構成がアプリケーションのアップデートで頻りに変わるサイトがあるんですよ。これは、昭和のころから育てた人間としては、ものすごい違和感がある。なぜか、テレビのチャンネルを回したら、同じようにテレビが見えてましたよね。アナログの機械のころは、画面が正常に見えなかったら故障だった。スマートフォンは、アプリの更新によって画面の構成が簡単に変わりますので、開発者が便利がいいように変えてし

まう。そうすると、前回見た画面はこう操作できたのに、次操作が変わるとそこで固まってしまうようになりまして、俺も高齢者になったんだと。真面目な話でして、それが嫌なんですよね。それを頻繁にやるのが航空会社なんです。だから航空券は私も、まだパソコンで買ってプリントアウトして持って行きます。スマホ航空券は電池なくなったら飛行機乗れないし、私も印刷して持って行く。何時に乗るっていうのは印刷されていますし、間に合うようにバスで行けばいい話。今日はちょっと資料用意していただかなかったんですけど、前回の資料には、地域交通に関する国の方針のA3横の紙がありました。あれにはITの活用っていうことがうたわれていたわけで、もちろん、それやっていかなきゃいけないんだろうけども、それこそ、きちんと利用者の利便性を損なわないITの使い方っていうのは、結構大事な視点なんだろうなというふうに考えるようになりました。まあ進めていただきたい。

それから、もう1つは、この地域交通計画って市の仕事なんで、とかく市民の福祉に着目して議論を進めがちなんですけども、小松島市にやって来る方は、対象にしなきゃいけない。なってないんです。1行報告があるところで、徳島駅前と南小松島駅にデジタル時刻表、これをつくっておいていただいたというね。こういうのを利用しながら、今日は観光の人はいない会か。お遍路さんの観光で来た人、それから、日赤病院にご親族の方が急に入院してお見舞い。今、コロナウイルスの影響でお見舞いほとんど禁止になっていますけど、お見舞いに来る方に分かりやすい情報の提供っていうのが必要になってくる。そんなんを踏まえた総合計画にしていくことが大事なのかなと思います。

総合計画まとめますと、年齢層も全年齢層、中学校、高校生、働く人、高齢者。横のほうも市民だけじゃなく、その市に来てくださる方、用事でお見えになる方にも使いやすいような仕組みを構築していくと。

もう1つは、前回でも県のほうで報告ありましたように、きちんと役割分担をしていくと。JRさんと、それからバスとで適切な役割分担をしていくと。それぞれ民間の会社ですので儲けていただかなきゃいけない。

委員の副市長さんからお話ありましたように、予算も無尽蔵ではないので、適切に効果を得るような予算の使い方を計画に盛り込んでいくと。そういったところが重要になってきます。

事務局確認なんですけど、計画の案は次でしたっけ。お願いします。

【事務局】

次回12月に開催する予定なんですけども、そのときは素案という形で示させていただきますまして、ご議論いただくという形になっております。

【会長】

素案できましたら、委員の皆さま方に見ていただきまして、ちょっと時間の余裕を取って会ができればいいと思いますんで、この素案については、一応事前配布ということで要望を

しておきたいと思いますので、それが決まりましたら、どんどん皆さんご意見を、今日は方針なんで、これはそうですねということにしておきたいと思います。

【宮城委員】

商工会議所の宮城です。

私、和田島なんで、ぜひ和田島線は残してください。

それと、毎回資料もたくさんあって、多分、私も言ったこと忘れられて積み重ねでお話なかなかできないんですけど、今、思いついたことなんですけど、乗車の方の、例えば、乗ってる方の意見というかアンケートというか、実際の利用者の方のご意見、もうちょっとこうだったらもっと利用できるのとか、そういう意見を収集されているのかどうかというのと、小松島でデマンド交通っていったら、ざっくりどういうイメージなるのか、前回も聞いたかもわからないんですけど、そのへんをざっくりでいいんで、イメージというのを教えてほしいのと、あと、車は現在正味の話メインになっただけなんですけど、例えば、南小松島あたりは土地は集まっているんですけど、駐車スペースとかを小松島でもいいし、どっか交通の拠点となるところに駐車スペースを設けて、そこを拠点として車と、例えば、バスとJRさんとタクシーを融合するみたいなそういう案っていうの、お金が要ることなんですけど、できたらいいなと思ったんです。だから、3点、利用者の方のご意見の収集か何かあるのかというのと、デマンド交通のイメージと、車との融合みたいな、もしありましたら教えてください。

【会長】

1点目はあとからコンサルさんをお願いするとして、3点目なんですけど、JRの恐れ入ります。切符を買ったら駐車場貸していただける仕組みをご紹介いただけたらと思うんですが、遠距離乗らなきゃいけないんですよ。お願いします。

【山本（仁志）委員（代理：小原氏）】

恐れ入ります。そちらのほうの制度というのが車でトレインという名称で知られてる商品でございます。こちらのほうJRの切符で、金額がトリガーになっておりまして、金額の何円以上という部分を満たせば、そちらのほう、その切符と同時に予約という形で承って、当日そちらのほうに止めてそのまま出発という制度。車でトレインという制度を実施しております。私どもも、ご自宅からいかに簡単にアクセスしていただくかという部分というのはいろいろと知恵を絞っているんですけど、なかなかいいプランていうのがない状況なので、もし何かこういったことできないかというのございましたら、いろいろとお知恵を拝借できればと思います。よろしく願いいたします。

【会長】

はい。ありがとうございました。

結構、駅員さんが切符を駅で長距離の切符を売ってたころは、ノートですよ。駅の切符売り場にある。それで予約を管理をされていらっしやいました。台数も何百台も管理するわけじゃないですし、駅前のせいぜい数十台。大きい駅でもね。そういうのを使って今回議論になっているモーダルミックスの1つの例という。なかなか、バスとってというのは難しく、高校生がぜひあそこ整備してほしいという要望伝えてるんですけど、勝浦に行くところの橋、あれ何橋って言いましたっけ。野上橋のこのバス停に、ぜひもうちょっと自転車置き場を市のほうで、徳島市と境界なんでね。ちょっと協力が必要なんですけど、あそこに生徒さんが結構バスを使うのに、あそこまで自転車でみんな来ると。だつと並べてそのまま乗って行っちゃうという、そういったのもある話でした。一応、コンサルさんすみません。バス停の調査をしていただいたときに、一応何百mは歩くことを前提にして人口の何%がカバーできるという計算しましたよね。前回ね。300 でしたっけ。バス停を中心に。

【事務局】

そうですね。バス停から半径 300mで、人口の8割ぐらいをカバーできているような状況になっていたはずですね。

【会長】

この理論をいいかなと。300mくらいは歩けるのかなと思うんですけど。これもみんな平均年齢が上がってるので、これを 300 っていうのを見直さないといけない時期が来てると思いますし、下手したら、ご家族が車でバス停まで送っていくような状況なんかも生じている。もう大丈夫です。そういったことをやると。

デマンド交通っていうのは、いくつか何パターンかあるんですよ。今、5パターンぐらいあるかな。一番普及してるのは、電話で申し込んだらバスの経路を変更して乗るバス停まで来てくれる。逆に帰るときは、バス停でここに降りると言ったらそこを通ってくれる。お客さんがいないときには通過をする。そういうパターンがあるんですけど、これは結構市内をぐるぐる、ぐるぐる回っている状態ですね。あんまり評判良くない。もっと言うならば、お客さんを集まったら走らせるというパターンもあります。これは具体的には、山の中に結構中くらいの町があると。そこだと必ずトリップ起きるんですよ。病院がないから朝病院に行く人っていうのは、何人か発生することがほぼほぼ予想できると。そういった場合に、電話しとってもらって何時に行きますっていう、農協の前に何時に行きますっていうパターン。何パターンかあります。デマンドっていうのは、その言葉のとおりで、需要に応じて走らせますよというスタンスですから、どういうデマンド交通のやり方がいいかっていうのは、この計画の中で調査をしていただいて、考えていくということになるろうかと思います。

乗降アンケートの乗った人の意見についてお願いします。

【事務局】

乗った方の意見としましては、42 ページのほうで、満足度を伺ってますので、この満足度に関して不満というところに対して何かしらの手当をしていく必要があるという見方をするのが1点。

あとは、45 ページに一部抜粋で自由意見を入れさせていただいているんですけども、ちょっとこれまだ実施はしてないんですが、これをベースにどういう傾向があるのかっていうのを分析することで、利用されてる方に対するフォローというのはできるのかなというふうに考えております。

【宮城委員】

これは市民アンケートであって、実際乗ってる方の声ではないですかね。

【事務局】

バス利用者アンケートの回答ですので、実際乗られてる方の声です。

【宮城委員】

わかりました。ありがとうございます。

【会長】

和田島の話もありましたけど、一応今 300m半径で、人口の 85%という目標数値は達成できているという。300 は遠いね。夏とか厳しいですね。300m歩くのはね。それは次の調査のときに考えていかなきゃいけないかなと思います。

その話の伝でいくと、バス停をやめる。徳バスさんはまだされてないと思うんですけど、例えば東北のほうで宮城交通さんなんか、市内はバス停があるんだけど、そこから温泉場にまで客運ぶんだけど途中はバス停がないと。運転手さんに言って止めてもらおうと。そういうふうにして、人口密度が低くなるとバス停をやめて時間の前に道路に出て手挙げる。降りるときは運転手さんにあそこの田んぼの端っこで降ろしてくださいって申し出ると。そういう仕組みなんかを昔からやっているところもあります。これもデマンドといえバデマンド。

こういうのも考えていかなきゃいけない。バス停を決めて運輸局にダイヤを出して、車内放送して止めるっていうのにこだわらない。そういうのも見ていかなきゃいけない時代が来ています。

アンケート、方針大丈夫でしょうか。

ちょっとまとめますけど、次回に具体的な計画をご相談させていただきますので、そのときには、事前に送って見ておいていただけるような形を事務局のほうで差配していただ

たらというふうに思います。よろしく申し上げます。

今日は、新たな話題として議題の（３）、営業区域の変更についてというところなんですけれども、じゃあお願いいたします。

【事務局】

それでは、営業区域の変更について、ご説明させていただきます。

まず、先ほどの市民アンケート調査にありましたが、本市のタクシーに対する要望事項といたしまして早朝・深夜の利用ができない。

タクシーの台数、会社が少ないので改善してほしいとの自由意見がございました。

また、アンケートのタクシーを利用しない理由といたしましても、61 人の方が早朝や深夜にタクシーが走っていないので利用しないと回答しております。

それで、先ほども話題にありましたが、タクシーを利用している方でどんなときに利用するかとの質問で最も多いのが、飲酒等で自動車を利用できないときで、85 人の方からの回答がございました。

飲食店などで夜の 10 時に帰る場合など、お酒を飲んでしまったため、車を運転できない状態にある方は、タクシーを利用したくても市内にタクシーがない状態にあります。

こちらの資料にはございませんが、今回のアンケートの中の意見をご紹介しますと、まず、ちょっと生の声になってしまうんですけども、22 時以降はタクシーがあるかどうか分からないので、飲食店についてはお客さまをどう帰すのか非常に困っております。タクシー会社を増やしてほしいです。

夜間にタクシーがないため、病院に行けず不便で、急病のときに困っています。

深夜に日赤でお世話になったときに非常に困りました。との意見がございました。

また、深夜にタクシーがないにもかかわらず、市外のタクシーを呼ぶことができないので参入してほしいという意見もあります。

深夜だけでなく日中に関しても、以前と比べたらタクシーの会社が減ってしまったので、やっぱり待たされる場合があります。との意見もございました。

皆さまもすでにご存じと思うんですけど、本市のタクシー事業者というのは 1 社であり、以前ヒアリングさせていただきました。そのときに運転手の不足による台数などの問題で、早朝や深夜の運行ができない状態にあると聞いております。また、市外からタクシーを呼ぶ場合、タクシーの営業区域の問題から、市外のタクシー事業者は小松島市内でお客さんを乗せて小松島市内でお客さんを降ろすといった営業ができない状態に現在ございます。

今回実施したアンケート結果から、本市住民のタクシーに対する潜在的な需要はあり、台数や早朝・深夜帯の運行が必要であるとの結果が伺えました。

本市では、この問題を解決するためにも、タクシーの営業区域の見直しを視野に入れる必要があると考えております。

そこで、委員の皆さま、資料③-1 をお願いいたします。こちらの資料になります。

この資料は国土交通省としての考え方の資料となります。皆さま7ページ目をお願いいたします。

7ページ目のところに、黄色のマーカーで塗らせていただきましたのですが、こちらの(4)の一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等に関する事項、こちらの部分をお願いいたします。

こちらの部分についてが、タクシーの営業区域の変更に関する事項であり、既存の輸送資源を活用した地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、地方公共団体の発意により、一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等を協議することができる。

なお、法第二十条の第二号の協議を行う場合には、次の事項について協議するものとする
とあり、5つ項目があります。

- ①としましては、営業区域外旅客運送の必要性
- ②営業区域外旅客運送の対象となる地域
- ③営業区域外旅客運送を行う事業者
- ④営業区域外旅客運送を行う期間
- ⑤その他必要な事項

とあります。こちらのほうが協議されるということですので。

補足としまして、こちら資料③-2をお願いいたします。

先ほどご説明させていただきました、法第二十条第二号の協議というのは、こちらの資料③-2にある、道路運送法第二十条第二号の協議のことです。

第20条の部分についてですが、タクシー事業者の禁止行為を求めているものになります。

こちらの条文少し読み上げさせていただきますと、一般旅客自動車運送事業者は発地及び着地のいずれもが、その営業区域外に存する旅客の運送(路線を定めて行うものを除く。第二号において「営業区域外旅客運送」という。)をしてはならない。ただし、次に掲げる場合は、この限りではない。

一 災害の場合その他緊急を要するとき。

二 地域の旅客輸送需要に応じた運送サービスの提供を確保することが困難な場合として国土交通省令で定める場合において、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者間において、当該地域における旅客運送を確保するため営業区域外旅客運送が必要であることについて協議が調った場合であって、輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと国土交通大臣が認めるとき。とあります。

つまり、この小松島市地域公共交通活性化協議会の中で、営業区域外旅客運送が必要であるとの協議が整って輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと国土交通大臣が認めたときに、営業区域の変更が認められるということになります。

もし、仮に本市にタクシーの営業所、事業者が出す場合についてであります、その場合は、タクシーの台数が5台必要となり、かなりハードルの高いようになります。

そこで、営業所を出す事業所が手を挙げてくれない場合は、市外からタクシー事業者に来ていただけるように営業区域の変更を視野に入れて、来てもいいと言っていただけの事業者を、今後探していくように考えております。その際には、受けてくれる事業者が、また決まりましたら徳島市からや阿南市などの対象地域、期間を定める協議、いつからいつまでにするかなどについてですが、それを、この小松島地域公共交通活性化協議会で再度協議させていただきたいと考えております。

以上が営業区域の変更についての説明になります。

会長、よろしくお願いいたします。

【会長】

はい。深夜帯、緊急時の足の確保ですね。徳島に住んでおりますと、夜の町は運転代行業者であふれてるんですが、小松島ないんですかね。代行屋さんは。宮城さんない？

【宮城委員】

あるのはあると思います。代行屋さんはタクシーの代わりをしてはいけないんですけど、それに似たようなことは行われているというのが実態かなと思います。

【会長】

あんまりよろしくない状態なんですね。はい。分かりました。夜、飲酒運転というのは絶対駄目なわけで、そのためには、代行という業種が発達して現状なんだけど、いろんな事情がうかがえし得るところであります。

これも人口がもっと多ければ、なかなか減ってきてはいるんですが、12時を回ると駅から、いわゆる団地ですね。郊外のね。そこまでの足が全くなくなるので、電車は12時過ぎたところに東京都心から町田とか横浜とかまで来るんですけど、そこから全部タクシーになるときっと運び切れない。運賃が2倍になるんですけど、10分おきぐらいのバスじゃないです。三、四十分に1本ですよ。深夜バスっていうんですけど。やれんですね。まだね。

【東委員】

需要が想定できず、やれないですね。

【会長】

そういうことです。需要の想定が難しく、徳島から秋田町経由小松島の12時発の便を徳バスさんがやってもらう見込みはかなり薄いと。これ記録しておいてください。これかなり薄い。深夜バスの運行も非常に事業者としては困難であると。

そういうことから鑑みると、今日はタクシー会社の協議会の委員さんご意見伺えないんですけども、やっぱりここもドライバーの高齢化ということが見えてると。南駅に、昼間

客待ちされてる方を見ても、結構なお年の方が車を止めておられます。バス停を南小松島駅に設けて、ほとんど乗り継ぎが便利にはなりましたが、鉄道が着く時間によくバスが終わってます。そういったことから勘案すると、これは必要な話になろうと。会の雰囲気もそこまではいけると思うので具体化ですね。もちろん、営業の自由というのは大事ですし、この規制をつくったときには、タクシー会社さんの体力が弱くて、地域、地域で今5台っていう数字が出てましたけど、5台程度のバス会社が駅前の店を構えると。そういうふうな時代だったんだと思います。それが法人タクシーの規模が大きくなって、何十台の車両抱えて運転することで始まりましたので、地域を広げてやっていただくのもありなんだろうと。過当競争で、人の仕事を奪ってしまうっていうのも、また問題ありだと思いますので、皆さんにご相談させていただきながら進めていきたいと思います。今、事務局からありましたように、原案をつくって、またこれもご意見を賜りたいと思います。

そのへんでよろしゅうございますでしょうか。

はい。ありがとうございます。

用意した議題は一応これで置きまして、報告事項とその他お願いいたします。

【事務局】

それでは、報告事項といたしまして、令和3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。

委員の皆さま、資料④をお願いいたします。こちらの資料になります。

毎年ご報告させていただいているのが、こちら小松島市の協定路線の運送収入額の推移になっております。

小松島市の協定路線についてなのですが、旧市営バス路線を引き継いだ市内の田浦、立江、櫛淵、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、こちらカバーしている路線でありまして、この路線の赤字部については、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3年度分の小松島市協定路線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、1ページ目には、令和3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、令和元年度から令和3年度までの3年分のグラフになります。

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3年分については、2,042万9,000円となっております。

令和2年度と比較して、81万8,000円の3.85%の収入減となっております、平成27年度の路線移譲後から見ても、最低の収入となっております。

この結果は依然として新型コロナウイルス感染症拡大による自粛の影響とか、それに伴う公共交通の利用控えの影響がまだ出ている結果となっております。

2ページ目をお願いいたします。

こちらのグラフにつきましては、協定路線に係る運行補助金の支出実績額を示したものとなっております。

補助金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を、バス事業者さまに支払っております。運行経費については毎年変動しており、傾向でいいますと、運転手の人件費など年々上昇していることや、年によっては台風などの影響による運休本数の変動もございます。しかしながら、一番やはり大きいと考えられるのは、新型コロナの影響がまだちょっと大きいかなと考えております。

補助金額の数字にあります。令和3年度では、7,620万6,000円の補助金額でありました。令和2年度の7,124万9,000円は、コロナ対策の交付金を入れる前の数字ですが、令和元年度の5,665万3,000円と比較しましても、約25.76%の増加した数字であり、令和3年度はさらに約6.96%上昇している結果となっております。

これは、運行経費の上昇とかもございしますが、コロナの拡大でバスに乗り合わせる人が少なくなっていることを物語っており、運賃収入の減少がそのまま補助金の支出の増加につながっている結果となっているかと考えております。

続きまして、3ページから7ページにかけては、5つの路線別の運賃収入について、令和元年度から令和3年度までの3年分の推移を示したグラフとなっております。

令和3年度におきましては、6ページ目でございます。目佐和田島線のみ運賃収入は上がっていますが、残り4つの路線では令和2年度に比べて減収となっております。

新型コロナウイルス感染症の影響が出始める前の令和元年度と令和2年度を比較いたしますと、路線によって収入の規模が異なるものの、全ての路線で約35%の減収となっております。従前の利用者が移動控えたものになると考えられておりましたが、令和3年度に関しても、そのまま引き続き同じ状況が続いているということで、さらに少し減少しているのかなと考えられます。

8ページ目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。ピンク色が老人分、青色が障がい者分となっております。赤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。

参考に9ページ目には、徳島バス路線における無料優待事業の実績をグラフにお示しさせていただきます。

まず、8ページ目の令和3年度における協定路線の無料優待の実績につきましては、枚数といたしましては3万4,625枚。

9ページの徳島バス路線の無料優待の実績につきましては、3万9,097枚となっております。

過去の利用実数についてですが、枚数が把握できるようになったのは平成27年度以降であり、こちらは5万枚以上でずっと推移しておりました。しかしながら、令和2年度は、約3万8,000枚となっております。令和3年度もさらに減少する結果となり、最も少ない結果とな

ってしまいました。

平成 27 年度以降で最も利用者が多かったのは、令和元年度の 5 万 7,840 枚でしたので、コロナ前までは順調に利用者も増えていたものの、いまだコロナによる落ち込みが影響を及ぼしている状況でございます。

9 ページの、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きましても、令和 2 年度から微増はしているものの、コロナ前と比較いたしますと、大幅な利用者減となっております。

資料にはないのですが、昨年 の 第 1 回 の 協 議 会 の 中 で 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 市 町 村 が 協 調 し て 路 線 維 持 の た め に 補 助 し て お り ま す こ と を ご 説 明 さ せ て い た だ き ま し た。

バス会計の年度は、10 月から 9 月末という年度の区切りとなっており、令和元年の本市の負担額は 484 万 8,000 円、令和 2 年の負担額は 652 万 8,000 円であり、令和 3 年につきましても、541 万 3,000 円を負担しておりますことをご報告させていただきます。

以上が資料④の説明になります。

会長、よろしく願いいたします。

【会長】

はい。ありがとうございます。佐藤委員さん、すみません。今、市の世帯数ってどのくらいありますか。人口じゃなくて世帯数。

【佐藤委員】

1 万 7,000 弱なんで 1 万 6,000 世帯程度。

【会長】

1 万 6,000 世帯。はい。数字が増えてるので非常に厳しいんですけど、協定路線の補助金として 8 万 1,000 と。それを 1 万 6,000 世帯で割り算をします。ざっくりな数字です。5,000 円。1 世帯。1 世帯 5,000 円ぐらいのご負担をいただいているわけ。このご負担は、実はバスに乗ればいらぬお金なんです。以前はこれ 3,000 円ぐらいだったんですけど、これが 5,000 円になると、世帯の平均が 2. なにがし、子どもさんを連れて市内から徳島駅まで今 320 円。往復で 640 円。お父さんとお母さんで 1,300 円。子ども入れて 2,000 円と。難しいことないですよ。年間大体 3 回、家族で徳島駅までバス使ってこの路線を使って行ってもらえばいいですよ。そんな数字なんですけど、子どもが途中で何かあったらいかんからって、みんな車使うんですよ。特に子どもさんいる世帯ってね。この工夫を市全体で考えていかないと、いつまでたってもそばに副市長さんいらっしゃるわけですけども、予算を立てなきゃいけない。かといって、徳島バスさんに持ち出しなしでやってくださいと言っても、それは困ります。バス出せませんということになってしまうわけですよ。だから、年間家

族で、徳島駅の今そごうが撤退したけども、買い物に出かけるような文化をつくれんもんだろうかと。そのうち1回はJRさんで行くと。これが公共交通をみんなで支えるという意味だと思うんですが、なかなかね。世の中便利が良くなって、自動車で行動したほうが家族単位でまとまって行動できるし、子どもさんが騒いで迷惑だと思う人もいるかもわからんから、そんな気使わんでええかもしれんし、そんなこと言ってたら、公共交通は持たない。そうやってバスに乗って行く代わりに税金から支出している。その状態ですよ。だから、協議会は議論する場なんですけど、いずれキャンペーンをしなければいけない。バス使おうキャンペーン。徳バスさんと一緒にね。やっていかなきゃいけない時代に来ています。もちろん、さっき議論がありましたように、それを減らしていかないことにはいつまでも税金に頼っているとわけにはいかない時代が来ますんで、また、それはいろんなアイデアを頂戴したいというふうに思います。

まとめに入るんですけども、いろんな課題があります。この協議会は、元々、協定路線をどうするかという議論で始まった会議です。それがいろんな市町で公共交通の問題が噴出しまして、鉄道も路線全体じゃなくて、区間ごとに収支を出してみれば、大赤字の区間もいっぱいあったというのが去年の話です。そういうことから、全国でやりましょうということで法律がつくられまして、議論が始まってもう5年目になります。そういう時期を迎えていますので、次回に引き継ぎたいと思うんですけども、資料を事前に皆さんで見えていただい、それぞれのお立場から小松島のことを考え次のステップは広域です。バスは阿南から通ってます。鉄道は牟岐から通ってます。だから、広域で県の音頭取りでこの問題を考えていかなきゃいけないステージに来ているというそういう話になってきます。それはまた、事務局通じまして県庁とのやりとり等やっていただけたらというふうに思います。冒頭ご紹介しましたように、OUR徳島は県の新聞ですね。県の事業の新聞です。そんなんに載せていただいているというのも活動の1つだというふうに言えるかと思えます。

委員の皆さま方、何かこの場でというのがございましたらお願いしたいと思いますが。

佐藤委員さん。

【佐藤委員】

すみません。先ほどの世帯数の訂正なんですけど、私、17,000 若干切っておるという認識だったんですが、9月時点では、17,200 世帯余りということでございます。訂正でございました。恐れ入ります。

【会長】

ざっくばらんな数字として1世帯5,000円と、1年間。何とかバスに5,000円分乗りましょうという話ですね。ありがとうございます。はい。どうぞ。

【米田委員】

議題（２）の方針のことでお聞きするん忘れとったんですけど、今回の令和５年から９年の５年間の計画策定ということなんですけども、その前の計画もあったんですよ。今回、前のときと今回の策定の方針っていうか計画の一番の計画についてっていうのは、前とほぼ同じ方針なんですか。それともだいぶ今回変えてるんでしょうか。

【会長】

はい。変えてますっていうのが答えなんですけど、具体的な点については課長お願いします。

【事務局】

前の計画っていうのが、平成の２８から令和３年度までの５年間という形で、今年度ちょっと４年度１年かけて次の法改正に伴った計画を立てると。その中で、これまででしたら、具体的な数値目標とか人口減少とかに対応するための、持続可能なモードのつくり方っていうのをつくり込んでいくっていう大きい流れはございます。その中で、そもそも、この会自体が、やはり旧の市営バスをどうするかっていうんからスタートしたところなんです。旧の市営バスを徳島バスさんのほうに協定路線化していただいて、運行していただく中で、今ある路線バスをメインの形成計画であったというところですが、今現在、ご議論とか我々事務局とかコンサルで調査しているのは路線バスだけでなく、鉄道であったりとか、議題（３）にあったタクシーであったりとか、あと、今、調査とか分析にこれから入っていくところなんですけども、デマンド交通とか、あらゆる交通モードを導入して、全ての市民の方、先ほど会長がおっしゃられたような関係人口であるとか、交流人口の方も含めての広い意味での公共交通の計画っていう形で立ててまいりたいということで、違いがあるのかなというところなんです。

【会長】

ありがとうございました。

前回お示したように、国が出してきた資料が随分変わってて、これに盛り込んでないのはＩＴ使うというのだけがないと。

ほかお気付きの点等ありましたら。じゃあ次回の予定。まだあったっけ。

【事務局】

資料⑤がまだありまして、簡単にちょっとご説明させていただきます。

【事務局】

資料⑤がこちらの資料です。令和4年度協定路線における乗降調査の速報値っていう資料になります。

すみません。そしたらちょっと簡単に報告事項(2)として、9月に実施させていただきました速報値について、ご説明させていただきます。

こちらなんですけど、前年に引き続いて今年度も協定路線の乗降調査をさせていただきました。

実施日は、令和3年と同様に、平日と休日に行いまして、平日は9月の14日水曜日、休日は9月25日日曜日です。

下の表なんですけど、平日と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。

今回の調査では、全ての路線で平日のほうが多くなっているという結果になりました。

2ページ目をお願いいたします。

こちらは、前回実施いたしました、令和3年度と4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については少しですが、人が戻って来ており、同じく市域をまたぐ立江線もほぼ同数という結果となりました。

逆に市内完結路線である目佐和田島線は減少し、小松島立江線や田浦線は利用人数は少ないものの同数となっております。

3ページ目をお願いいたします。

こちらは、令和3年度と令和4年度の休日の乗降者数を比較したグラフとなっております。

イオンモール経由の和田島線と目佐和田島線が数人減少したものの、ほかの路線では増加という結果となりました。

ただ、シルバーウイーク最終日ということもあり、外出する人が増加し、それに伴って乗客数も増加したと考えられますが、平日・休日の結果を見ますと、徐々にであります、回復の兆しが少し見え始めているのではないかと推測されます。

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、次回に分析結果を改めてご報告させていただきたいと考えております。

以上が速報値になります。

会長、よろしくをお願いいたします。

【会長】

はい。ありがとうございました。

行政計画いろいろ考えるときに、コロナをどう割り引くかっていうのは、結局割引方が分からないまま次も来るかもしれませんけども、国際的にも移動が認められるようになり、世

の中は元に戻りつつあるというふうな見方ができるかと思います。それも含めまして、これまた文化を変える大きな話ですので、緩めることなく活動進めてまいりたいというふうに思います。ありがとうございました。

日程、お願いします。

【事務局】

それでは、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。

最後の資料⑥をお願いいたします。

本日、第3回の協議会を開催させていただきました。

次回、第4回の協議会は、12月21日に市役所4階大会議室のほうで開催させていただきます。

主な内容といたしましては、先ほど会長からもあったんですけど、地域公共交通計画の素案についてとなります。また、議論させていただく予定でありまして、時期が近づいてきましたら、また案内のほうさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

そのあとですが、1月をめどに、素案に対してパブリックコメントを行って、修正した上で最終案という形として、2月22日水曜日、第5回の協議会で、また改めて提示させていただく予定としております。

その後、その最終案のご承認が得られましたら、市長に報告をさせていただく予定となっておりますので、引き続き委員の皆さまよろしくをお願いいたします。

以上が今後のスケジュールとなります。

【会長】

はい。そしたら、ちょうどいい時間になりましたので、また今度12月21日、次回ボリュームが多くなりますけども、またご参集をお願いしたいと思います。

では、事務局のほうにお返しいたします。

【司会】

松村会長さまはじめ、委員の皆さま、長時間にわたりましてご審議をいただきありがとうございました。

本日の会議録ですが、事務局で会議録案を作成いたしまして、委員の皆さまにご確認をいただいた上で、本市のホームページにて公開させていただく予定としております。

それでは、以上をもちまして、令和4年度第3回小松島市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。

委員の皆さま、長時間ありがとうございました。