

令和4年度 第4回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日時】 令和4年12月21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、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（代理田中氏）、宮島委員（代理町田氏）、山本（仁志）委員、山本（美恵子）委員、米田委員

（以上16名）

欠席3名：中島委員、平野委員、吉尾委員

- 【会次第】
1. 開会
 2. 議題
 - (1) 小松島市地域公共交通計画（素案）について
 - (2) タクシーの営業区域の変更について
 - (3) 新しい交通モードの導入について
 3. 報告事項
 - (1) 令和4年度の協定路線における乗降調査について
 4. その他
 5. 閉会

【会議概要】

午後1時30分 開会

【司会】

開会前にお知らせをいたします。

本日の協議会の内容につきましては、個人情報に含まれておりません。従って協議会規約第7条第5項の規定により公開とさせていただきます。

また、本協議会を傍聴される方におかれましては、注意事項お守りいただき会議の秩序の維持にご協力をお願い申し上げます。

本日も新型コロナウイルス感染症対策といたしまして、一部の窓を開放しております。防寒対策等各自でご対応お願いいたします。

また、議事録作成のためご発言の際は、必ずマイクのご使用をお願いいたします。

それでは、あらためまして、ただ今より第4回小松島市地域公共交通活性化協議会を開催

いたします。

吉尾委員、平野委員からは欠席の連絡をいただいております。そして、宮島委員に代わりまして、徳島県次世代交通課より、町田千尋さまに。そして宮城委員に代わりまして、小松島商工会議所専務理事、田中隆史さまにお越しをいただいております。

それから、賀出委員におかれましては、このあと 14 時ごろ到着との連絡をいただいております。

本日の会議につきましては、19 人中 16 人の委員の方にお集まりをいただいておりますことから、本会議が成立しておりますことを報告いたします。

それでは、お配りしている資料のご確認をお願いいたします。

議題に関する資料の説明だけさせていただきます。

資料①といたしまして、小松島市地域公共交通計画（素案）

そして、資料②-1 タクシーの営業区域外旅客運送について

そして、資料②-2 タクシーの営業区域の変更について

資料③といたしまして、新しい交通モードの導入について

そして、報告事項の資料といたしまして、資料④ 令和 4 年度路線バス乗降調査結果について

同じく資料⑤ 小松島市地域公共交通計画策定スケジュールについて

それから、JR 四国さまより、こういうパンフレットをいただいております。

皆さまおそろいでしょうか。

それでは議事に移ります。

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、会長よろしく願いいたします。

【会長】

委員の皆さま方、年の瀬迫りましてお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

では、本年度の第 4 回の小松島市地域交通活性化協議会を開始いたします。

本日用意されております議題といたしましては、プログラムをお手元にご用意いただければと思うんですが、小松島市地域公共交通計画、さっき事務局より資料①で提示をされました。かなりだいぶの資料でございますので、今日これを 100%というわけではなく、パブリックコメントなども取りながら、並行して最終的には 2 月の段階で、この成案を見るという方向で今日は進めてまいります。

2 つ目は、タクシー営業区域の変更についてですね。小松島市内、夜皆さんコロナの影響もほろほろ緩和して、動きが出始めているわけなんですけども、委員の皆さま方ご案内のとおり、バスは早く終わってしまいますし、どうやってお家に帰るのかなということも踏まえまして、今日ご議論をいただきたいというふうに思います。

それから、新しい交通モードの導入について、これ資料③なんですけども、いろいろこの活性化協議会でお話をいただいておりますが、やはり、人口減少の影響のほうが非常に大きくて、なかなか大型の交通手段っていうのがサイズに合わないような状況が出てきておりますので、他都市の例なんかも含めまして、ご意見をいただきたいというふうに思います。

さて、ご案内いただきましたこれなんですけど、徳島新聞で山本部長さんが写真入りで載っておられまして、牟岐線の存続について、小松島市より南の方々がJRにお願いに行ったというところの新聞報道がありました。委員の皆さま方お気づきのとおり、阿南から南のエリアについては、急峻な山があつて、海岸沿いを国道と、それからJRが並行して走っている地域です。古くは漁業も盛んであり、町としてエネルギーがあつたわけなんですけども、いち早く高齢化の波の影響受けたということ。それから、今朝もNHKでやりましたけども、やっぱり極めて可能性が高い東南海震災の影響があつて、人口減少が少し進んでいる地域です。そこで、公共交通を維持していくにはということで、この協議会でアイデアを出したことが実現しています。この協議会で出したアイデアは、徳島の文理大学西口からずっと徳島バスの高速バスが室戸まで走っていますよね。あれ乗り降り不自由ですよね。大阪へ行くほうは乗るだけ。帰ってきたんは降りるだけ。それやっぱりもうちょっと上手に使う方法はないんでしょうかというアイデアがここで出まして、徳島バスさんのご尽力で、阿南から南の区間は高速バスに空席があれば乗り降りしましょうというアイデアが1つ出ました。今度は、JRさんと徳島バスさんで、共同経営計画というのをつくっていただきまして、例えば、定期券を共通して使うとか、乗り継ぎの運賃を設定するとか、そういった使いやすさっていうのをこの地域協議会で目を出しまして、皆さま方のご尽力で今うまくいっているという状態にあります。

この協議会の役割っていうのは、唯一、公共交通を維持するために使いやすいものにする。ユーザーが1人でも増える。1回でも多く乗るためのアイデアを出していただきたいと。そのアイデアをそれぞれの組織で持って帰っていただいて、もんでいただいて、実現可能性の高いものからしていただくという作業なんです。私は新聞記事を読ましていただきました。この人たち、阿南から南のJRやバスとか使ってる人なんか。ひょっとして、便数少ないから車にしようやというふうに話をしてる人たちじゃないのかな。と思いつつ記事を読んでいました。ひと昔前のように、公共交通ですから公共性だ。それを維持するのが正義だ。税金つぎ込めっていつて要求をして成立すると。そういう時期もそりゃありました。高度経済成長の時代はそうだったし、この小松島市も独自で交通局、バス局を持って運営されてきました。めいっばい稼いでおられた記録があるわけなんですけども、今はそういう状態じゃない。民間の企業が経営する交通モード、それを公共の道路の上を走っていると。JRさんはさらに線路も今持つておられる。そういう状態なんです。だから、バスや鉄道をいかにして使いやすいものにして、使う人を多くするかっていうことが、実はこの地域交通を持続可能なものにする唯一の鍵なんです。だから、ここに活性化という言葉を使って、みんなが乗っている状態ですね。その状態にもう持つていこうというための会議でござい

ます。とは言いながら、人口減少の影響っていうのはどこでも大きいです。いろんな工夫が必要で、公共のバックアップっていうことも、副市長さんのほう見て言ってますけども、公共のバックアップっていうのも必要な局面も出てまいります。そういうところは、この協議会をお願いをして施策を打っていただくと。そういう形になろうかと思えます。

少し挨拶長くなってしまいました。そしたら、議事が3つ、報告が2つというところがございますので進めていきたいと思えます。

ちょっとだぶな資料になってますけども、資料①交通計画の素案ですね。この素案って出てるんですけども、一応これ交通計画っていうのは、法定計画っていう理解でよろしいですかね。法律に定められた各自治体が定めるべき計画の1つということでございます。その審議機関としてこちらの会議でもんでいただくと。ということになりますので、ちょっとだぶなので、今日これでいいですかという話にはちょっと難しいと思えますので、そのへんも含めまして事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【事務局】

そうしましたら、お手元にお配りしております資料①小松島市地域公共交通計画（素案）のほうについてご説明させていただきます。

小松島市公共交通計画（素案）ということでご説明のほうさせていただきたいと思えます。ページを開いていただいて、左側目次となっております。この冊子の構成ですけれども、まず最初にはじめにということで、計画作成の背景ですとか、計画の対象区域期間とかをお示ししています。

第2章ということで、小松島市の地域の現状ということで、人口であったり施設の状況なんかを整理。

2-2ということで、市政の現状ということで、こちら上位関連計画なんかを整理させてもらってます。

2-3で前回計画ですね。網形成計画の実施状況と目標の達成の状況を整理しております。

2-4で公共交通の現状ということで、市域のバス、鉄道等々の状況を整理しております。

3章は前回協議会でもご説明させていただきましたけれども、今年度実施させていただいた3種類のアンケートですね。市民アンケート、中学3年生アンケート、公共交通利用者アンケート、こちらの概要をお示ししています。

4章のほうで、2章と3章で整理した今の現状を踏まえて、公共交通における課題、それを整理いたしまして、そこを踏まえて課題解決に向けた方向性と将来像というものを整理しています。

5章では、その将来像を実現するための基本方針ですね。基本方針を実現するための目標と具体的な施策というものを整理させていただいています。

6章は、5章で設定しました施策をどのように達成していくのか、どう評価していくのか

というようなことを1冊の計画書として整理をさせていただいているというところになります。

3ページのほうに、先ほど申し上げたような計画の対象区域期間なんかを挙げさせてもらっていますが、計画の対象としましては、市内を運行する鉄道、路線バス、タクシー、あとそれらの資源を活用した新たなサービスであったり、市民の移動を支援するための有償・無償の移送サービスによるネットワークを対象としていますよということを記載させてもらっておりまして、対象とする区域に関しましては、市域全域、期間としましては令和9年度までの5年間ですね。来年度～令和9年度までの5年間ということにさせていただいております。

4ページからが地域の現状ということで、市政の状況であったり、人口等々既往データを使いながら整理をさせていただいてるところ。このへんは、またお時間あるときに目を通していただければなと思っております。

11ページからが、市政の現状ということで、小松島市に関係する上位関連計画整理してあります。その中で、総合計画であったり、都市マスであったりというようなところの計画の中から、公共交通に関わる部分というものをレビューさせていただいたものを整理するというような状況です。

21ページからが、前回計画、網形成計画の実施状況と目標の達成状況というところなんですが、25ページのほうに、前回設定した目標と今の数値目標の達成状況整理してございます。ちょっとこちらご覧いただきたいんですが、1つ目の目標としましては、自家用車からバス利用への転換を促進しますよというふうなことを言っていました。徳バスさんの利用者数を当時624人だったものを1,000人にしますと。協定路線に関しては、当時441人/日だったものを800人/日にしましょうねというような目標を立てて取り組んでまいったわけなんですけれども、やはり、コロナの影響等々もありまして、達成状況としましては、表の右側にお示したような形で、なかなか目標には到達はできなかったというような結果となっております。

2つ目の目標が、バスを便利と感じる人の割合が増えるということで、こちらはアンケートでの総合満足度。バスの総合満足度が高いですよ、やや高いですよっていうふうに答えてくれた人の割合ということで設定しておりまして、当時8.9%でしたので、その倍に伸ばしましょうねということで17.8%設定してございましたが、令和4年度の公共交通利用者アンケートでお伺いしたところ、35.4%の方が満足度表してくださっておりまして、こちらの指標に関しては、やはり、これまでの取り組みの成果が出てきているのかなというところで評価できる項目かと思っております。

3つ目が、公共交通アクセシビリティ水準の向上ということで、公共交通がどれぐらい利用しやすいかを相対的に表した指標になるんですけれども、当時0.98だったやつを、1.1にしましょうねというふうなところを目標に掲げておりました。これはコロナの影響もありまして、数字が取れなくて評価ができていない未実施の状況というところで記載をさせ

ていただいているというところになります。

次の 26 ページからが公共交通の現状ということで、市内の路線バスの状況であったり、利用実態のデータをつらつらと挙げさせていただいております。こちら、またお時間のあるときにご確認いただければと思っております。

協定路線の乗降状況とかは、前回協議会なんかでもお示ししたものを、こちらのほうに取り込ませていただいているというような状況になっております。

56 ページからが、市民の移動実態及び公共交通に対する満足度ということで、前回協議会でご報告させていただいたアンケートの結果をお示ししているというようなところで。市民アンケート、58 ページが中学 3 年生アンケート、60 ページが公共交通利用者アンケートということで、アンケートの実施概要と結果の概要を総括させていただいてるというようなところになっております。

62 ページからが、公共交通における課題解決の方向性と目指すべき将来像ということで、2 章、3 章でこちらで整理させていただいたものをまとめて、それぞれの課題の抽出を行いました。こちらはご説明させていただこうと思うんですが、まず、62 ページ(1)というところが、地域公共交通の現状に基づく課題というところになります。

これは、鉄道とか路線バス、そういった地域公共交通の現状を整理した中で、課題として挙げられそうなもの 7 つをピックアップさせてもらいました。

1 つ目ですけれども、人口が減っていくというところで、当然バスの運転手なんかも不足しているという中で、鉄道、バス、乗用タクシー、そういった地域に輸送資源をきっちり総動員させて、市民の移動手段を確保していく必要があるんじゃないかということが見えてきたというところになります。

2 点目が、高齢化が進むことで、どうしてもバスとか鉄道駅に歩いていくのが難しくなる方なんかも徐々に増えているという中で、そういった方をサポートする新たな移動手段を確保していくというところが必要なのかなということを整理させてもらってます。

あと 3 点目は、自転車利用が中心になってくる高校生であったり、免許を持たないような高齢の方そういった方に対して、今の交通サービスが的確な状態になってないんじゃないかというところがちょっと見えてきたのかなというところです。

あと 4 点目が、公共交通の利用者、コロナ前、何とかいろいろ取り組んで回復に兆しが見えてたんですが、またコロナで落ち込んでしまった。それがどうしても完全に戻ることがないということが想定されますので、新たな需要を創出していくような取り組みであったり、利用促進の取り組みっていうところが必要になってくるのかなというところが見えてきています。

5 点目が、南小松島駅にデジタルサイネージを設置していたり、スマートバス停を導入したり、いろんな取り組み進んでいるんですけれども、なかなか鉄道とバスを乗り継いだっていう利用が進んでいないというのが現状で、そういうところが見えてきています。

長大・重複路線の解消ダイヤの合理化っていうことで、パターンダイヤ化などを取り組ん

できました。そういったところがあるんですけども、まだ、やはり協定路線と幹線路線の重複があったり、市内完結路線と市域をまたぐ路線の重複なんかがあるというところで、そういったところで、もう少しサービス水準向上させていくってところが必要なのかなというところが見えてきています。

あと、タクシーに関しましては運転手不足っていうところで、どうしてもタクシーの空白時間帯が発生してしまうっていうところで、そういったものに対しては、潜在的に利用されたい方への対応が必要なのかなというところが見えてきました。

(2) のところ、アンケートから見た課題というところなんですけど、まず1つ目、情報提供・乗り継ぎ容易さ等の取り組みの理解向上と利用促進というふうに挙げさせてもらってますが、先ほども申しあげましたけども、南小松島駅のデジタルサイネージとか、あとはバスロケのシステムなんかは展開されていますけれども、なかなか利用促進につながっていないというところがあるので、そういったところへの対応が必要なのかなと。

あと2点目が、利用ニーズとの不適合というふうに記載させてもらってますけれども、アンケートの中で、バスの利用の中で利用していないってところが、運行本数やバス停までの距離について、まだ不満と思われている方が多いってところ。

あと、運行本数だったり、目的地近くにバス停がないことを理由に利用していないっていう方が非常に多く占めている。一方で、免許を返納した高齢者だったり子どもといった運転できない方、そういう市民の移動手段として、バス利用への移行っていうのは非常に高いというところがあるので、そういうニーズの層を解消していくってところが必要なのかなというふうなのが見えてきています。

63 ページ、3点目が公共交通の利用環境というふうに記載してますけれども、鉄道駅・バス停近くに駐車場・駐輪場の整備とか、乗り換えのためのバス停の屋根とかベンチ、そういった公共交通の利用環境向上へのニーズっていうのが非常に高かったですので、そういったところへの対応が必要なのかなと。

4点目が自転車利用者の利便向上というふうに記載してますが、中高生、やはり移動手段のメインが自転車になってますので、そういった方々のための自転車利用の利便性の向上であったり、安全性の向上、そういったところへの対応が必要なかなっていうふうに考えております。

5点目が公共交通の必要性に対する意識っていうところなんですけど、公共交通の必要性というところに関しては、非常に皆さん意識を高く持っていていただいと。路線バスへの維持・充実へのニーズっていうのも非常に高いというところがありますので、そういったところの意識をさらに高めて、公共交通の利用促進だったり、自動車からの利用転換を図っていくような手立てが必要なのかなというふうに考えております。

6点目が新たな交通モードへの期待としていますが、こちらはアンケートの中でデマンド交通に対する利用意向というものを伺ってございましたけれども、そういった中で資料意向非常に高くなっておりましてので、そういったところの検討っていうのも十分考えてい

く必要があるのかなということで挙げさせていただいております。

(3) 市政の現状による小松島市の公共交通の課題というところで、これは上位関連計画から見えてくる公共交通の課題というところを整理してます。

こちら5点挙げてますが、1点目が人口減少・少子高齢化っていうところに対応して、集約・連携型都市構造、こういったところを目指しているということで、その中で各地域が交通ネットワークできっちりと連携することが必要なのかなということが見えてきています。

あと、低炭素まちづくりを推進するために、持続可能な公共交通ネットワークを形成してあげる必要がありますよねというところです。

3点目が、徒歩、自転車、自動車そういった多様な交通手段で移動できるような、安全・安心な都市空間形成っていうところが求められているというところ。

あと4点目が、観光等々で小松島市を初めて訪れる方にとっても、分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供が求められているというところ。

あと5点目が、持続可能な地域交通ネットワークサービスの再構築というところで、こちら使っていただけるように意識をきっちり醸成していくような取り組み。そういったところが求められているというような形になっています。

64 ページには、今、申し上げたような課題に対して、どういう方向性で解決していくのかというところを整理させてもらいました。

先ほどの地域公共交通から出てきた課題に対して、解決方針としては、ひし形で3つ挙げさせてもらってるんですけども、大きくは5点ですかね。解決方法をお示ししています。

1点目が、地域内交通ネットワークの維持充実というふうに書かせてもらってるんですが、例えば、動脈路線こういうところをしっかりと維持していくっていうところが1点と、都市拠点と地域拠点を公共交通で結ぶっていうことに加えて、ラストワンマイルという表現させてもらってますが、これ何かと言いますと、※で注釈入れてますけれども、鉄道駅であったり、バス停から最終目的地となる自宅とか訪問先までの区間をラストワンマイルと呼んでます。こういったラストワンマイルの区間を、公共交通でアクセスできるようなものを検討していくっていうようなところ。

もう1つが、バス路線の再編であったり、新たな交通モードとしてデマンド交通の導入とかそういったところを検討しながら、きっちり地域内の交通ネットワークの維持・充実を図っていきましょうというのが解決方法かなと思っています。

2点目が、鉄道駅を中心とした乗り継ぎネットワークということで、こちらは、乗り継ぎやすさっていうところをこれまでいろいろ取り組んできましたけれども、これを引き続き周知してあげることで、利便性向上の理解の促進であったり、公共交通の利用促進につながるっていいんじゃないかというところで挙げております。

あと並行、重複路線の解消ということで、こちらはバス路線再編による効率化を図っていきましょうねというところで記載をさせてもらっております。

次に、新たな交通モードの導入としております。これはコミュニティバスであったりデマ

ンド交通、加えて小学校再編というようなところも視野に入れながら、新たな交通モードの導入ということを検討していく必要があるのかなということで考えております。

あと、新たな需要の創出っていうところに関しましては、潜在需要に対応するということと、新たな需要の創造に向けて、利用促進等々も含めて、いろんなことに取り組んでいく必要があるのかなということで記載をさせてもらっています。

65 ページ、(2) がアンケートから出てきた課題に対応してどういうことをしていくのかというところなんですけど、まず1点目が、公共交通全体としての利便性向上というところで、乗り継ぎのしやすさとかダイヤ・運賃の設定とか、公共交通全体としての利便性の向上を図ってあげて、利用しやすい公共交通ネットワークをつくっていきましょうねっていうようなことを挙げています。

2点目が、つなぐ仕組みの構築としておりますけれども、こちらは、南小松島のデジタルサイネージとかバスロケーションシステムですね。こういったところの情報提供の取り組みっていうのはしっかり継続していきましょうと。さらに、これらの取り組みについては、ほかの場所でも利用の多いようなバス停なんかでは、利便性向上の取り組みを横展開していく必要があるのかなということで挙げさせてもらっています。

3点目が、利用者の多様性に配慮した利用環境整備ということで、こちらは地域拠点であったり、主要な施設でのバスを利用しやすい環境整備というところで挙げさせてもらっているところ。

4点目の新たな需要の創出ですけれども、こちらは、アンケートの中で公共交通使われている方も使われてない方も、いずれも公共交通の必要性だったり維持・充実っていうところは、非常にニーズが高くなっておりました。そういった中で、運転することができない方の移動手段っていうのをきっちり確保してあげることで、これまで使っていなかった方の潜在需要に対応してみたり、新たな需要に結び付けていくっていうようなことが考えられるのかなということで挙げさせてもらっています。

5点目が、新たな交通モードの導入ということで、デマンド交通に対する利用意向っていうのはアンケートでも非常に高いことが見えておりましたので、そういうものを使っただけながら、いろんなモードを乗り継ぎ利用していただいて、行きたいところに行けるような交通ネットワークを構築してあげるということで、自動車からの利用転換であったり、公共交通の利用促進というところにつなげていったらどうかということで挙げさせてもらっています。

最後が、地域で支える意識の醸成ということで、今回、公共交通への維持・充実に対するニーズが高いですよという話をさせてもらってるんですけど、なかなか積極的な利用につながっていないというのが現状見て取れます。ですので、やはりそういう市民の方にできるだけ必要性、利便性を積極的に分かりやすく周知していくようなイベントの展開とか、そういったところで意識の醸成を図っていく必要があるのかなということで挙げさせてもらっています。

66 ページが、上位関連計画からの解決方策っていうところになるんですけども、1 点目が、地域内交通ネットワークの維持・充実というところで、低炭素まちづくりっていうところを考慮しながら、持続可能な公共交通ネットワークをつくっていきましょうというところ。

2 点目が、利用者の多様性に配慮した利用環境整備というところなんですけど、まず1つがバリアフリー・ユニバーサルデザイン化の展開というところですね。加えて、初めて小松島市に訪れられる方なんかは、分かりやすく利用しやすいような公共交通をつくっていきましょうねというようなところ。

3 点目が、地域で支える意識の醸成ということで、公共交通サービスの維持・向上というところを関係各社が知恵を出しながら取り組んでいく。意識の向上に努めていくっていうようなことが必要かなということで解決方策を整理させていただきました。

この解決方策に基づいて、地域公共交通どういうふうにしていくのかという将来像を 67 ページ、四角枠囲みでお示ししています。小松島市の公共交通としてはどうしていきのかといいますと、みんなでつくり、みんなで使う「まち」「ひと」をつなぐ持続可能な小松島市の公共交通ネットワークというものを将来像として掲げていきたいなというふうに考えています。

この 67 ページでお示した将来像、これを 69 ページのほうで将来像図という形で図示させていただいております。

まず、赤丸印これ都市中心拠点になりますが、南小松島市周辺を都市中心拠点として位置付けています。これは、市中心拠点での全てのバス路線の接続を実現するエリアというところと、情報提供の案内、そういったものの充実化と利便性の強化を図るエリアとして位置付けています。

阿波赤石周辺を地域拠点として位置付けました。こちらは、情報提供の充実化っていうところと、利便性の強化というところを展開していくエリアというふうに位置付けています。

この2 拠点を結びながら、市域内外をつなぐ青い線ですね。これを幹線軸として位置付けてまして、これを J R 幹線系統の路線バス、こういったものをしっかりと維持しながら、市外への連絡手段を確保しましょうねというところになります。

この幹線軸に接続するような形で、オレンジ支線軸を入れておりますけれども、こちらがフィーダー系統の維持を行うことで、市内の居住地と市中心部を連絡したり、幹線路線との接続を実現していきましょう。

こちらに関しては、利用実態を踏まえながら、バス路線の効率化・再編化っていうところを検討していくエリア軸なのかなというふうに考えております。加えて、空白地帯なんかも点在しておりますので、そういったところに配慮したデマンド交通なんかの導入なんかも視野に入れておく必要があるのかなということで、吹き出しを入れさせていただいているというところになります。

続きまして 70 ページからが、小松島市地域公共交通計画ということになっております。

70 ページのほうは、先ほど私がお話させていただいたものをフロー化させてもらったような形になっておりまして、71 ページのほうに、将来像実現するための基本方針3つ設定しております。

基本方針としましては、1 点目が社会の変化、将来を見据えた持続可能な公共交通と。

2 点目が、多様な移動手段により、都市機能がコンパクトに集約されたまちづくりに資する公共交通。

3 点目が、当事者意識を醸成し、みんなで維持していく公共交通というふうにさせてもらっています。

これを 72 ページのほうで基本方針実現のための目標ということで、こちら 70 ページ、72 ページの下に6つ目標を挙げさせていただいています。

さらに 73 ページのほうで、目標を達成するために行う施策・事業及びその実施体制としておりますけれども、この 74 ページ以降に、それぞれの目標に対して設定している施策、12 個の施策を設定しましたが、これの具体的な中身をお示ししております。それをざっと簡単にご説明させていただきますが、まず 74 ページが、目標の1つ目ですね。市民の移動ニーズに対応した交通モードの再構築としておりまして、施策としては、路線バスの再編と新しい交通モードの導入というものを考えています。

ちょうど中段に、路線バス・デマンド交通の一体的な運用ということで表をお示しているんですけども、まず、再編のイメージとしましては、幹線バスの勝浦線と、協定路線の田浦線、こちらに関して勝浦線に重複する田浦線をまずは統合していこうかなと。

和田島線と目佐和田島線、こちらについては、和田島線に関しましては目佐和田島線と同様に市内完結路線に部分移行していくってというようなことを考えています。

こちら今、再編で申し上げた2つの路線、こちらについては、すみません。もう1つごめんなさい。立江線と小松島立江線ですね。こちら、立江線は小松島立江線に部分統合していくというようなところで、展開を想定しているというところです。

和田島線と立江線の統合した路線に関しては、令和7年度ぐらいまででそういう部分統合を進めていくようなイメージで考えているんですが、7年度以降は新たな交通ということで、デマンド交通そういったところとも一体的な運用を検討していくフェーズに入っていくのかなということで、記載をさせていただいているというところです。

施策2つ目の新しい交通モードの導入に関しては、デマンド交通を想定しておりまして、令和5年度～7年度にかけて実証の展開、令和7年度以降にそれを実装に向けて進めていくというようなところなのかなということで記載をさせていただいています。

75 ページは施策の3つ目で、タクシーの空白時間帯や潜在需要への対応ということで、こちらは、市民アンケートなんかでも出ておりましたけれども、早朝・深夜のタクシー利用ができないとか、タクシーの台数が少ないねとか、主要な施設でタクシー待ちがないよってというような意見ございましたので、そういうタクシーの空白時間帯っていうのをなくして、早朝・深夜のタクシー台数の確保であったり、駅とか主要施設での待ち合いタクシーの設置

とか、そういったところを行うことで、潜在的な需要に対応していくというようなことを展開していければいいのかなということで挙げさせてもらっています。

76 ページは、目標の2つ目、利用案内の充実と利用促進というところなんですけれども、これバス停表示の改善という施策を挙げています。これはスマートバス停を利用の多いようなところに水平展開していくとか、ダイヤ改正に合わせて、実態に沿ったバス停名に名称変更を検討したいなということで挙げさせてもらっているところです。

施策の5番目は、分かりやすい時刻表・バスマップ発行と案内強化ということで、これは、地域だったり属性だったりによって、分かりやすい時刻表・バスマップを発行していくというようなことを考えているというところ。

あと、具体的な乗り継ぎ時刻みたいなモデル的なルートガイドを提供してあげて、公共交通を使って移動してもらうことをサポートするというような取り組みも考えているというようなところになります。

78 ページが施策6つ目、ICTの活用などによる情報提供の充実というところなんですけど、これは、商業施設とか観光施設そういったところからクーポンを提供して、公共交通利用していただいた方にサービスを受け取ってもらうというような展開であったり、あとは、できるだけいろいろな媒体を使って、利用促進の呼びかけを行うというようなことで、公共交通の利用に意識を向けていただくというような取り組みを展開していければいいのかなということで挙げさせてもらっています。

79 ページが目標の3つ目、誰もが使いやすい設備の充実というところなんですけど、施策の7つ目がバス利用環境のバリアフリー化の推進ということで、これは車両自体ノンステップバスを推進していきますよというところであったり、停留所の周りも段差を解消していくっていうようなことの取り組みを展開していくというところになります。

80 ページが、施策8番目、バス利用環境、安全対策というところなんですけど、こちらバス停の安全性に問題があるバス停が対象になりますけれども、そこを改善して、皆さんに安心して利用できるような環境つくっていきましょうねというところになります。

82 ページが目標の4つ目、交通結節点の充実とつなぐ仕組みの構築としています。これは施策9番目、幹線系統・フィーダー系統の効率化と乗り継ぎ利便性向上ということで、こちらは、幹線・フィーダーの明確化とか、利用実態を踏まえた効率化、そういったところを行いながら、乗り継ぎ拠点での接続を保証してあげたりとか、あとはキャッシュレス決済とか、乗り継ぎ切符みたいなものを発行してあげて、できるだけ乗り継ぎやすい環境をつくって、利便性を向上していきましょうねというようなところの取り組みを考えているというところになります。

84 ページが目標の5つ目、多様な交通手段の連携というところで、自家用車・自転車などとの連携というものを挙げています。

施策としましては、自家用有償旅客運送そういった新たな制度の導入なんかを検討してみたり、駅だったりバス停周辺の自転車駐輪環境の整備を行うことで、パークアンドライド、

サイクルアンドライドの推進というものを図っていければいいのかなというところです。

85 ページが、施策の 11 個目、高速道路延伸を利用した新たな公共交通網というところで、四国横断道の延伸が間近に迫っておりますけれども、その高速バスに関して利便性向上を図るということで、先ほど会長からも話ありましたけれども、クローズドドアシステム、地域内で乗り降りができないというような状況ですけれども、その解消に向けての検討。あとは、高速バスの一般道走行区間での途中乗降の可能化等々を検討していくというようなことを挙げさせてもらっています。

最後、目標の 6 というところで、住民による自発的な利用促進というところになります。

これは、公共交通の維持というところに、きちんと市民が自分ごととして捉えて利用していただくということで、いろんなイベントであったり、利用促進運動そういったものを展開していきますよというようなことを記載させていただきました。

最後に、88 ページからが計画の達成状況の評価についてということになります。

基本的に計画の事業の推進に関しまして、PDCA サイクルを回してやっていきますよということ。これは前回計画とも同じものになっています。

目標に関しては、6-2 というところで、6 つの目標に対して評価の項目、指標数値というものを入れさせてもらいました。目標の 1 に関しましては、評価の項目としましては、住民の公共交通の利用者数であったり、公的資金の投入されている公共交通事業の収支であったり、公共交通への公的資金の投入額、公共交通空白地域の解消数というものを評価指標として評価をしていくと。

2 番、利用案内の充実の目標に関しましては、スマートバス停の設置数を評価していきましょうということですので。

89 ページの目標 3 つ目、誰もが使いやすい設備の充実に関しましては、バリアフリー車両の導入率であったり、危険バス停の解消箇所数というのを評価していきましょうと。

4 つ目の交通結節点の充実とつなぐ仕組みの構築に関しましては、接続するフィーダー系統との平均待ち時間を評価していきます。

5 つ目の多様な交通手段の連携に関しましては、待合所の設置箇所数を見ていきます。

6 つ目の目標、住民による自発的な利用促進に関しましては、小学校再編に向けた公共交通乗り方教室の実施回数というものを評価していきたいなということで挙げさせてもらいました。

最後 90 ページのほうには、計画の推進体制と進捗管理ということで、先ほども PDCA サイクルの話させてもらってますけれども、あとは小松島市を中心に利用される方、国、県、交通事業者、学識経験者、商業施設等々、市域に関わる皆さんが連携しながら、きちんと事業を進捗管理していくというようなことで整理をさせていただいています。

すみません。ちょっとかなり長くなってしまいましたけれども、まずは素案の概要ということで、説明以上で終わらせていただきます。

【会長】

素案につきまして説明をいただきました。いろいろつくっていただくに当たって、事前に相談したことがいっぱいあるんですけども、このメンバーの中で私も年寄りの部類になってきました。四国三大走りっていう言葉聞いたことある方いらっしゃいますか。四国三大走り。ないですか。宇野走り、高松走り、中村走りっていうんですけど。そのうち、宇野は大阪からの急行列車が着いたら、連絡船に立って乗るのは大変だから、走って連絡船の席を取ると。高松走りっていうのは、今度は高松駅で徳島行き、高知行き、松山行きの急行列車なんです。これが5両編成だった。大体、5両編成でボックスシートなんだけど、これの3つの合計が実は船の人数より少ないという。高松で降りる人もいるからそれでいいんだけど、これ座席にあふれると徳島までは当時1時間30分ぐらい。松山までは3時間半立ちっ放しになるという過酷な収容が待ってたんで、ここで走って席を取る。あと、中村走りというのは鉄道が中村まで行き着くと、そこから先はみんなバスなんです。バスの座席を取るのに陸橋を越えるので走らないかん。こういう20世紀の時代があったわけなんですけど、これも物も少なくて非常に不自由してた時代ですね。私も家非常に貧しかったんで車もなかったんですけども、このときは1つの価値観で単一価値でみんな生きてきたわけなんですけども、それが21世紀が始まって、世の中が豊かになって、いろいろな考え方が出てきました。これは学術的なんですけど、法律で縛るよりインセンティブで人を動かそうという世の中になってきました。これが特徴でして、法律で縛るんであれば得意なのは行政間ですね。ルールつくってそのとおりにやいなさいよ言えば済むんだけど、今度はそうじゃなくって、何かこれしたらいいことがあるよというふうに人々を誘導していこうと、これが企業の役割ということになってきます。あとから具体的に。次、文化も個人主義が染まりまして、それに輪を掛けたのがコロナなんです。コロナっていうのは人と一緒にいたらうつる確率が上がるわけですから、1人でいるのが一番安心な文化なわけなんです。せいぜい家族で自動車に乗ろうと。そのほうが安全な移動手段に評価されてしまうわけですよ。ところが、都会に行きますと、大体800円1時間とかいう駐車場のざらにある。そごういくらでしたって。100円？そごうじゃないや再開発ビルほとんど安いですよ。そうなってくると、高いとこれを計算に入れますから、みんなバスや電車使おうかなという気持ちになってもらえるんだけど、駐車場が安い以上、なかなか使おうという気持ちになってももらえない。一番困るのは、車乗れなくなったらバスに乗りますというアンケートの数はやらなかったんだ。今度は。そういう他人行儀的な意見を、アンケートを取るとかなりの数出てきます。それはやっぱり避けなきゃいけない。もっと若いときからっていうことで、高校生や中学生のときから公共交通の楽しさ利便性、もっと子どもに教育しましょうという。さっきもJRの駅で切符を買ってますと、付属小学校の子どもさんたちが1クラス駅に見学に来ておられました。1年生ぐらいかな。かわいいね。そんなうちから慣れてもらう。あとちょっと、これはどこに書いてたことで私が話してるかというと、この資料の徳島県全体の計画。抜粋して転記していただいたところで、16ページ以下でございます。ここ県の行政計画とは非常にだい

ぶなものなんですけど、小松島市の施策に関係することだけ要約した形で転記をしていたページです。小松島市の会議なんだけど、置かれてる状況は実は徳島県全部そうできて、徳島市も徳島市の課題抱えてるし、西のほうに行けば、もうすでにバスがほとんど走っていないエリアさえあると。そういうところはそういうところで、独自の自治体で考えていかなきゃいけない現状にあるわけ。南のほうは先ほど申し上げたように、高齢化がもっと進んで、土地も狭くて長いという余計なハンディを持っていると。徳島県のほうで県全体を問題意識を持って解決する行政計画をおつくりいただいていると。それは、私が拝見する限り、理念的な部分が非常に多いわけなんですけど、市の計画になってくると、それを具体的に行政用語が政策の用語かどっちかなんですけど、落とし込みって言うんですけど、具体的な形にしていかなきゃいけないというのが、この計画の役割ということになってきます。

新しい技術のことがいくつか出てきました。新しい制度のことも出てきて、ちょっと難しいことで、あとから説明お願いしたいんですけど、技術っていうのはコストを下げるのに使います。あとから、えきちゃんのこともご紹介いただきます。そういうなのも必要です。インセンティブ系なんですけども、クーポンとか乗り継ぎ割引なんて話が今の説明でありましたね。すみません。山本さんとこ駅ビルで買い物したら切符出すのもうやめたんですけど。まだあるそうです。徳島駅ビルで一定額お買い物したら、300円分の乗車券を買えるクーポンを出すと。そしたら、これは古くは同じ系列の企業ですよ。駅ビルクレメントもJRさんが支援してる企業なんですけど、例えば、京都市っていうのは、これはまだ交通局がまだあそこは頑張ってるところでして、バスバス乗り継ぎっていうのは、安くなるんですよ。バスの系統が京都は碁盤目ですよ。道がね。碁盤目をこう回るバスと、こう走るバスがあって、乗り継がないと行けないんですよ。どうしても。目的地に。2つ乗るときはバスバス乗り継ぎを設定してるというのが、これは市バスの制度としてやってる。京都市も昭和のころはバスと路面電車だったんですけども、それが全部地下鉄になりましたので、今度、地下鉄とバスの乗り継ぎ割引っていうのを制度設計しました。地下鉄で、あらかじめ乗り継ぎ券を買くと、自動改札からびゅっと出てきます。それ持ってバスに乗ると。バスに乗るときは、まとめてお金を払って運転手さんに言うと、乗り継ぎ券という切符をもらって、地下鉄でもういっぺん切符を買くと。そういう仕組みなんですよ。これ古くは、伊予鉄道の電車も乗り継ぎはただです。均一180円ですから、乗り継ぎ1回しても180円。乗り継ぎ券っていうのくれて、降りるときはお金払わなくていいと。そういう仕組みなんですよ。この乗り継ぎ割引というのは、伊予鉄道や京都市や、古くは同じ企業体っていうのが原則だったわけなんです。というのは、お互い利益を食い合わないですよ。ところが、鉄道もバスも初乗り運賃っていうのは比較的高く設定されています。その初乗り運賃も、あまり差なくなりましたよね。山手線ほかね。山手線一時120円ぐらいで初乗りだったんですけど、今はちょっと上がって、そんなに差なくなっちゃったんですけど、初乗りっていうのはとにかく払わないといけない。乗り換えると初乗りを二重払いすることになるので、みんなあんまり乗り換えるのを嫌うんですよ。割高になるから。そこに、経済的な工夫をする必要があると。東京に行きますと、

都営地下鉄と営団地下鉄って昔ありまして、それをまたいで乗るとものすごいお金取られてたんですけども、今これ乗り継ぎ割引の制度ができて、近い距離2種類乗っても割とあまり払わなくていいような形になってる。それ契機に、今、牟岐線のところ出てきましたけど、共同経営計画なんていうのをつくっていただいて、こういうのも異なる会社さんでやっていただけるような規制緩和の動きが出てきています。これも利便性を上げる工夫ですね。それから、技術のことはちょっとあとから考えるとして、新しい制度、自家用有償旅客運送ということが出てきて、自家用車っていうのは、いわゆるナンバープレートが白地に緑が自家用車ですね。タクシーは色反対。緑字に白なんですけども、自家用車は基本的にお金を取らないが原則だと思うんですが、これはどういう制度なんですか。

【事務局】

利益までは享受しないんですけども、運賃に見合った対価を取得して自家用車で移動されたい方のニーズに合わせて、ボランティア的な輸送を行うというような制度になります。

【会長】

そういうのもあると。これは認可を取ればいいんですか。

【事務局】

そうですね。

【会長】

運輸局で書類出して認可をしていただくと。ニーズに応じたところで、比較的安価な形でそれを提供する仕組みっていうのがあると。タクシーはあとから議論しますが、夜遅くまで来てくれますけどね。それなりにお金を払わなきゃいけないんだけど、そうじゃない仕組みっていうのが一応用意されてる。

まとめますと、いろんな考え方とか情勢が変わって、徳島県のほうでそれを整理した行政計画、徳島県の次世代交通ビジョン、見え方ですね。それをつくっていただいて、じゃあ、その落とし込む方策を具体的にどうやっていくんですかっていうのを、この書類で今回まとめていただいた次第になっています。

私だけ今日しゃべってますけども、何か分からん言葉とか、これ皆さんにお預けして次読んでいただくんですけども、聞いてて分からん言葉とかありますでしょうか。皆さんプロなんですけど大丈夫ですかね。

読んで分からんところがあつたら事務局受け付けますね。じゃあ、市役所の担当まで電話なり葉書きなりFAXなり、何なり送っていただいたら、疑問点の回答があると思いますので、そのようにお取り計りいただけたらと思います。じゃあ、これの扱い次2月、5番で聞

いてもいいけど。

【事務局】

すみません。このあとの計画のスケジュールについてご説明させていただきますと、年明け1月中を目途にパブリックコメントを市民の方々に対して広く周知して、ご意見を募りたいと考えております。そのあと、2月の22日に第5回の活性化協議会、また開催させていただきたいと思います。後ほどちょっとご連絡させていただこうと考えていたんですけど、場所のほうなんですけど市の図書館の3階のほうになりますので。

【会長】

というわけで、この会議で今日決めなきゃいけないのは、一応この案を市民全員に見せていいですねという話が1つなんです。2つ目は、今日の段階で委員の皆さま方で疑問点とか、分からない言葉とかがあったら聞いてってくださいねということなんです。どうぞ。東さん。

【東委員】

まず82ページなんですけど、目標4の82ページ。JR・バスの共通定期の発行みたいなこと勝手に書いていただいているんですけど、山本部長どうですか。これはどうかなって言うところです。阿南以南のところでは共同経営という形ではできたんですけど、このエリアでやってしまうと、どちらかに利益が偏ってしまうんで、恐らく成立せん事案だと思ってます。

【会長】

ありがとうございます。

重要な論点で、トライアルは香川県ですね。香川県のバス会社どこでしたっけ。大川交通さんとJRさんが、高校生を運ぶのに便数が香川県のどっちかという大阪寄りのほうなんですけども、山本さんに怒られそうなんですけど、特急列車優先でダイヤを組んでるんで、JRさんは特急列車ものすごくいっぱい走ってて、中に電源も付いててWi-Fiも付いてて、ものすごく高級なディーゼルカー。日本で一番性能のいいディーゼルカーが四国の徳島高松間走ってるんですよ、あれ。それだけだと高校生いつも特急乗るのかかわいそうだしということで、バスとの共通定期を大川交通さんと組んでいただいた例がありますということなんですけど、目標年次でこれ書いてしまうと、ちょっとどうかなと思うんですが。

【事務局】

すみません。今、東委員さんのほうから82ページの共通定期の発行であったりとか、松村会長がおっしゃられた目標年次であったりとか、もう1回事務局として精査させていただいて、具体的に可能なかどうかもひっくり返して修正等加えた上で、パブリックコメントに

臨むようにしていきたいと考えております。

【会長】

目標4ね。目標何番。目標4。つなぐ仕組みの構築。デジタル定期。共通定期の発行や、図りますって。制度の検討ぐらいにしといてもらえたらと思います。

【東委員】

すみません。もう1点ごめんなさい。

84 ページで、恐らくこれ消えてないだけと思うんですけど、下のほうの表のところ、新しい交通網の導入で、自家用有償旅客運送のこと書いてるんですけど、バス・タクシー事業者と、これが施策②の72 ページ参照みたいに書いて、これ74 ページのことですかね。

【事務局】

すみません。そうですね。修正以前そうさしていただいた分、事務局のほうで今ブラッシュアップってステップを踏まさせていただいた感じで、ページずれであったりとか発生してますので。

【東委員】

74 ページのほうは、前にもらったやつはバス・タクシー事業者等って書いてあったんですよ。新しい交通モード導入って。そこは消えてるんですけど、この84 ページは消えてないなって思っただけです。

【会長】

はい。一部そこ見直しということにさせていただきます。

そうなんです。何でこういうのが出てくるかっていう話やったですね。東さん、1、2、3のおられるバス会社も株式会社として維持していかなくちゃいけない。そこには、利益の追求ということが。一方で、バス会社さんが全国で抱えてる課題っていうのが、運転手の高齢化による不足ということ。うちからバス大好きな男の子が就職しまして、大学卒ですよ。鳴門のほう乗ってるんですけどね。そういう仕事っていういろんな仕事があるわけなんだけど、こっちなんです。20 世紀型の1つの固定観念あるわけなんです。ただ、今の若い人ってなかなかしんどい仕事から逃げていくわけですよ。交通の仕事っていうのは、松村も若いころ飛行機の世界にいたからよく分かるんですけど、時間がものすごく不規則なんです。仕事の時間が。それがきついと世代的にみんな思っているようで、夜も飛行機も飛ばないかんし、バスも走らないかんのですけどね。鉄道もね。そういうことがあります。例えばJRさんと、寝台特急ほとんどもう東海道走らなくなりましたね。東京からの高松までやってくる寝台電車。人気ですよ。ものすごく夜移動できる手段、バスが高速道路をトラックと並

んで走る時代になりましたけども、なかなかもうちょっと横になるスペースをバスで確保できるのはちょっと難しいと思いますんで、夜はやっぱり横になる。大人気の日本で最後に残ったサンライズエクスプレスということになっています。そういう価値に応じたことっていうのをやっていく必要があるのかなと。

これ、やるって断定する記述は実はほとんどなくて、検討進めるという記述にほとんどなっていると思いますんで、委員の皆さま方は、今回は比較のお優しい委員の方ばかりなんですけど、こんな雲の上の計画立てるなっちゅうて怒られる場合もあるんですけども、今回は私こう言いました。文化的な要素があって、一朝一夕にはできないことがいっぱいありますんで、検討事項、積極的に検討ということでご理解賜ればと思います。

どうぞ。はい。

【宮島委員（代理町田氏）】

徳島県次世代交通課です。

可能であればということでお願いなのですが、先ほど松村会長のほうからも利用促進大事だよというお話いただいたんですけども、18 ページの関連施策のところ、ビジョンから抜粋いただいて、6つあるうちの4つ目まで書いていただいているんですけども、利用促進の部分が消えておりまして、特に利用促進というのは各市町村の皆さまのほうで行っていただく必要もあろうかと考えておりますので、ページの関係もあって多分入ってないんだと思うんですけども、可能であれば、ちょっと入れていただきたいというのが1点。もう1点は80 ページのところになるんですけども、こちらも分かった上でだと思うんですけども、バス利用環境、安全対策のところ、施策の概要といたしまして、アドプト・プログラム、住民による取り組みというのを記載されておりますので、下の実施主体のところ、表のところに、市民の皆さまも入っていただいていたほうがいいのかないかなと思いましたので、ご検討いただければと思います。

【会長】

80 ページはそのとおり追記でお願いします。ちょっと要約の仕方ですか。係長。

【事務局】

利用促進に関して、また入れさせていただきますので、すみません。容量の関係とかありますので、またまとめさせていただきます。

【会長】

そういう話にいたします。

利用促進大前提ですよ。便利なものにする。便利なものになって誘導施策を考えていく。そういう話です。

【副会長】

事務局を持っている小松島市の人間が、こんなこと言うのは誠に申し訳ないところがあるんですが、少しだけ意見を述べさせていただきますと、当然、今私どもの考えとして市民の皆さま方の公共交通によるいろんなアクセスの利便性の向上、特に公共交通の空白地帯の解消っていうのは大きな課題であります。一方で、やはり今絶大なる徳バスさんのご協力をいただいて維持しております、協定路線の経済的負担というのも相当大きな課題となっております。その両立をどこでどうタイミングを取っていくかっていうのが、私どもの大きな課題として取り上げているところでございます。それで、今回の分析の中で、いろんな現状についての分析はさせていただいておりますが、協定路線の今後の役割っていいですか、実際に人口減少社会、あるいはさまざまなICT等の活用の中で、いろんな公共交通機関の運用が可能性として考えられる中で、今後の協定路線の持つ役割、端的に言うと、もし協定路線がなくなったときに、どんなふうにしてそれをカバーしていくことが市民の皆さまにとって、最も利便性が高くなっていくのかみたいなのところも、そこまでドラステックにいけるかどうか別にして、やはり、もう少し協定路線の役割的なもの、将来的なものも踏まえた上で市としてはどういうふうにして協定路線を維持し、また、市民の皆さま方の足を、それ以外の方法でどんなふうにとっていくかっていうのも1つの課題として捉えておるもんですから、そのへんの分析をもう少しいただけたらありがたいなというような感じはしておるんですけども。

【会長】

はい。ありがとうございました。

小松島市が、県の計画に基づいて具体的に落とし込む作業をするときの難しさが2つあるんですよ。2つとも共通なんですけど、歴史を引きずってるということなんです。1つ目は、小松島市の大きな人の流れが、港を中心にして行われていたので、JR小松島線が廃止になって人の流れが変わって、実は南小松島駅が乗り換えの中心として扱われるようになっているんだけど、元々、その南小松島駅の力が相対的に弱かったんで、なかなかそこに乗り換え中心というのを、大々的な計画をするということが難しいというのが1つ。それから、冒頭申しましたように、非常に長い期間、小松島市は港町であり、競輪もあり、豊かな町だったわけです。今はその情勢が変わって、独自で単独のバス局、交通局を持つに至らなくなったっていう経緯があります。協定路線っていうのは、そこにまでさかのぼって考えていく必要のあることなんですね。元々、バス局でやってたものを徳バスさんに運営を委託する。経営委託まではまだできてないわけなんです。副会長がおっしゃったように、将来像としては、これは経営委託というのを考えていく必要があるでしょう。お任せすると。市場の原理でやっていただけるような仕組みを構築するということが大きな行政課題になってくるはずなんです。それをつぶさに来年っていう話にはなかなかならないでしょうし。私もこれも難しい。これも文化なんですよ。一種の。小松島市にある。それをどうやって解消

していくか。世代が替われば文化は変わるんですけど。それまでは持たんしなという話もあります。それも含めて、ちょっと行政計画をつくるときに1行入れましょうか。どうぞ。将来計画として。

【事務局】

今、副会長がおっしゃられた協定路線の将来像といいますか、そういった路線バスの再編であるとかっていう中で、ある程度、デマンド交通とも一体的な運用であるとか、書かさせていただいた例とかは、あと将来像図の中で図示はさしていただいているところなんですけども、副会長のおっしゃられるような将来像、いま一度もう1回精査して、加筆なり書き加えるなり、さしていただく方向で調整図っていきたいと考えております。

【副会長】

すみません。誤解のないようにしていただきたいのは、協定路線について否定的に考えてるわけでもないし、ほんとに徳島バスさんのご協力いただいて、市民の足の確保ができていってというのは非常にありがたいことだというふうに、私自身も考えておるんですが、やはり、一方で、先ほども申し上げた財政的な負担っていうもの、これあんまり言いすぎるとお叱りを受けるかもしれないんですけども、その分もございますので、またいろいろ将来的なこと、小松島市が持続的に運用可能な公共交通機関を持てるようにしていきたいという思いで申し上げておりますので、誤解のないようお願いできたらと思います。申し訳ありません。

【会長】

分かりました。議会と市長のレベルですね。そうなってくると。

じゃあバスですね。今、徳島バスさんのバスに乗るわけなんですけども、先ほども開会の前に言ってたんですが、高速バスをもっとゆったり乗れるようにしてよとかって言ってたわけなんですけども、すみません。隣の阿南市のなかちやん号って、あれはどこが運営されてるんですか。元々は。

【東委員】

元々は阿南市で、我々は子会社の阿南バスが運行してます。

【会長】

阿南バスが運営してる。あのバス借りてこれんですかね。子会社だから。というのは、やっぱり運転手さんは1人いるから、そんなに経費はあんまり変わらない。非常に東さんから教わるんですけど、バスの運営っていうのは人件費の割合がものすごく高いそうなんですよね。設備費、車本体より人件費の割合が高いんで、最終的にはモード5で無人で運転する

バスを考えるっていうのが妥当な結論になっていくんですけど、それはちょっとかなり先の世の中になるとして、バスの小型化っていうのを、やっぱり視野に入れていかなきゃいけない。小さいバスって、あまり道が悪いところは乗り心地がよくないんですけども、市内とか勝浦ぐらいまでであったら、そういったバスのダウンサイジングっていうのも考えていかなきゃいけないとこのようにも思います。

それから、あと今日ちょっと話題にしておきたいのは、空白地域の中で、ダウンサイジングしたバスも難しいんじゃないかというエリアが小松島の中には存在する。具体的には和田島なんですよ。和田島にお住まいの方もいらっしゃると思うんですけど、自衛隊の前までは道がきれいなんでバスが行くんですけども、そこから先が若干交通空白地域になっている。こういうところは、民家が道のそばまでありますから、道の拡幅っていうのは非常に困難な事例。そういうところも解消するに当たっては、バスの小型化、あるいは一般でいうジャンボタクシーみたいなバスですね。そういうのを検討していく必要があるということもあろうかと思えます。徳島県さんの計画にいろんな技術的なことも書いていただいていますんで、そんなのを参考にしながら、少し落とし込みの具体化を精査していくことにしたいと思えますので、事務局のほうもよろしくお願いします。

とりあえず修正が4カ所ほどありましたが、その修正を踏まえて、パブコメ付与ということはよろしゅうございましょうか。修正の上、公開。パブコメについては了解を得ました。

【事務局】

そうですね。今、修正各委員さんから、会長、副会長からいただいたこと、修正させていただくとともに、あとこの本編の後ろのほうに参考資料といたしまして、アンケート調査の結果概要であるとか、この計画をつくったバックアップ資料も補強する形で、まとめた上でパブリックコメントに臨めたらと考えているところです。

【会長】

ファイルは分けてね。

【事務局】

それも含めて了解させていただきました。

【会長】

まとめてファイルせんとね。読みやすく3つぐらいにファイルつくって、パブコメをお願いできたらと思います。なかなか、皆さん地域の実情よくご存じの方から、ご意見をいただくというの大事なので、何週間だっけこれ。パブコメ期間。

【事務局】

2週間で考えております。

【会長】

2週間、WEBページ、それからあれ確保した？市報小松島は。

【事務局】

予定としては徳島新聞さまの火曜日欄、あそこに掲載を予定しております。

【会長】

徳島新聞さんの火曜日欄にパブコメ募集という記事を載せていただくと。市報はちょっとタイミングが悪いんね。タイミングが悪いんだそうです。

じゃあ、そういうことで、広く周知をして意見を募りたいと思います。

ちょっと技術の話になるんですけど、パブコメの方法は電子メール、FAX、電話。電話なし。郵便。

【事務局】

電子メール、FAX、あと記載の用紙、郵便を考えております。

【会長】

ありがとうございました。

ユーザー高齢化してるのに、ユーザー高齢化したのに電子メールだけっていったらね。やっぱりそりゃいろいろ言いたい意見も言えなくなる。だから3種類。脱線するんですけども、IT、ITって言い過ぎるんですよ。言い過ぎて、いわゆるデジタルデバイドが強調される局面があるんですが、今回はパブリックコメントはアナログも残しておいて広く集めると。たくさん来ることを期待しますので、皆さま方も宣伝にご協力いただければというふうに思います。

そしたら、これ。委員の皆さま方も今日それぞれの立場から点検いただきまして、事務局のほうに疑問とか、この表現、東委員さんもおっしゃっていただきましたけども、もうちょっと変えとかんといかんのやないかというところありましたら、どうぞご遠慮なく事務局まで電子メールなり何なりでお伝えいただけたらというふうに思います。それについては、2週間にこだわりませんのでいつでも結構です。大体パブコメの終わりぐらいいまでに送っていただければ大丈夫ということになります。

ちょっと長話になりました。(1)ですね。交通計画についての素案についてのお話は、とりあえずこれで置かしていただきまして、タクシーの営業区域の変更のお話を進めたいと思います。お願いします。

【事務局】

それでは、議題2 タクシーの営業区域外旅客運送についてについてご説明させていただきます。

皆さま、こちら資料②-1をご覧ください。

前回10月19日に開催した、第3回協議会のときに説明させていただきましたタクシーの営業区域外旅客運送について協議させていただきたく、今回議題に挙げさせていただきました。皆さまご存じのとおり、本市のタクシー事情といたしましては事業者は1社のみであり、以前ヒアリングしたところ、運転手不足により台数の問題などで早朝深夜帯が運行できない状況であると聞いております。

市外からタクシーを呼ぶ場合も、こ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、お客さんを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あります。前回の協議会で、この問題を解消するためにも、営業区域の見直しをする必要があるとご説明させていただきました。この資料②-1、この資料は前回説明させていただいた抜粋になります。前回の協議会で、ご説明させていただきましたので、ごくごく簡単に言いますと、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い、輸送の安全または旅客の利便の確保に支障を及ぼす恐れがないと国土交通大臣が認めると、営業区域外の変更が認められるということになります。

今回営業区域の変更した場合、小松島市まで来ていただける事業者について、お声かけさせていただいたところ3社ほどありました。そのため、協議を整えるために営業区域外旅客運送の必要性や、営業区域外旅客運送の対象となる地域といった、国土交通省としての考え方に記載されている5項目について、本日協議させていただければと考えております。

まず最初に、1の営業区域外旅客運送の必要性については、今回来ていただいております大日本コンサルタント株式会社さまからご報告させていただきます。

そうしましたら、資料の②-2のほうで必要性のところの部分についてお話をさせていただきますと思います。

ページ開いていただきまして、1ページ目が前回の協議会でもお示ししております。これ市民アンケートの中からの抜粋になっておりますけれども、ちょっとおさらいという形になりますが、現状タクシーを利用されてる方っていうのは、大体2割ぐらいの方がタクシーを利用されていて、週1回以上っていう方だと1%程度、月に数回という方だと4%程度。2、3カ月に1回という方で11%程度というような形になっているというような状況。

利用しているケースとしてはどういうケースかというところ、飲酒などとかで自動車が利用できないっていうのが非常に多くなっているというところ。一方で、買い物や通院、日常的に利用という方も比較的多くて、あと急病だったり急ぐときっていうところが多いような状況で、そのほかでは天候がすぐれないときとか、バスとか鉄道の運行していない時間帯に使いますよというような声が多くなっているというような状況になっています。

一方で、利用できない理由、利用しない理由、右側のグラフになりますけれども、別の手段で十分移動できますっていう方が大半を占めて、あとは運賃が高いというようなことが続いているんですけども、一方で、早朝・深夜にタクシーが走ってなくて使えないよとか、駅や主要施設で待ってるタクシーの台数が少ないよ。だから使わないんだよっていうような回答なんかも見えて取れたというのが現状でした。

自由意見なんか見ましても、早朝・深夜の利用できませんとか、タクシーの台数、会社が少ないですっていうような声も聞けていますので、今のタクシー利用の現状としては、先ほどの素案のほうでもお示したような、そういう需要にマッチできてないのかなというのが今回のアンケートで見えて取れたというようなところになっています。

2ページからは、もう少し前回アンケート、ミクロに整理集計したものをお示してまして、左側が年齢別のタクシー利用状況ということで、週1回利用している人、月に数回利用している人、2カ月～3カ月に1回利用している人ということで、濃い青、薄い青、緑で棒グラフで年齢別にお示ししてるんですが、これ見てみますと、70歳以上ぐらいの方から年齢が上がるにつれて、週1回とか月数回利用する方の利用人数がどんどん、どんどん増えてきているのが見て取れるかと思えます。ちなみに、どういう地域の方がタクシーをよく利用されているのかというと、住所でちょっと整理してみますと、南小松島駅に比較的近い小松島町であったり、松島町、中田町、横須町、金磯町そういったところで、歩いてはちょっと時間がかかるんだけど、駅には比較的近いエリアの方の利用が多いというのが見て取れました。

次のページが、週1回利用、月に数回利用、2カ月～3カ月利用の方の年代別の目的別というんですかね。使用ケース別の整理をしているんですけども、週1回の利用というところに関しましては、70歳以上の方の買い物、通院というのが非常に多くなっている。月数回になってくると、50歳以上の方でも買い物、通院っていうものの利用の回数が多くなっている。2カ月～3カ月に1回になってくると、50歳以下の利用の方も増えてきて、やはり自動車を運転できないケースが多くなっているっていうのが見て取れるかと思えます。

次4ページで、これは出発時間帯と帰宅時間帯を集計しております。最も多い移動がタクシーだよって言われた方の出発、帰宅の時間帯としては10時台に出発されていて、12時台に帰宅されるっていう方が非常に多くなっているということで、日中帯の利用っていうのが多いのかなというようなケースが見えて取れるかと思えます。

夜間帯の利用っていうのは、ほとんど見られなくて、21時～4時ぐらいまでの間、1人の方見られますけれども、その他意見で出てきたように、待合タクシーがないから利用できてないのかなというようなところが見えて取れるかと思えます。

5ページのところで、今回の利用者市民アンケートをベースに、実際に小松島市でどれぐらいのボリュームが利用しているのかっていうのを試算させていただいています。

いわゆる、今利用している顕在化している需要ということで、週1回以上利用している人、月に数回利用している人、2カ月～3カ月に1回利用している人っていうものを、実際の利

用人数で置き換えてみると、1日当たり大体168人ぐらいが利用しているのかなというような推計値が出ています。あと、例えば、駅や主要施設で待つタクシーの台数が少ないというのが解消されれば利用する人、早朝深夜にタクシーが走っていれば利用すると想定される人、これを潜在需要として捉えたときに、1日あたり利用してくれそうな方というのは、大体43人ぐらい存在すると。そうすると、今顕在化している168人と潜在的な需要が見込まれる43人で、1日あたり211人ぐらいがタクシーを利用するんじゃないかというような見立てができたというところになります。これをベースに、例えば、1台乗務員8時間労働で、1時間あたり2人運びますよとすると、1台あたり16人、2人×8時間で16人運搬していくことになるんですけども、先ほど申し上げた潜在需要、顕在需要足したもの211人を運ぼうとすると、タクシーとしては合計14台必要になってくるっていうような試算ができました。

こういうことを踏まえて、6ページにまとめというふうな書き方させてもらってるんですけども、まずは市民アンケートから見たタクシー利用者としては、先ほど申し上げたとおり、利用者2割程度、週1回以上の利用は70歳以上が多くて、南小松島駅周辺の方が多くて、月に数回の利用になってくると50歳以上の人も見られて、2、3カ月に1回の利用だと若年層なんかも見られてるということで、利用の目的として考えられるのは、やはり、月数回以上利用する方っていうのは、買い物とか通院の方の日常利用が多くって、2、3カ月に1回の利用っていうのは飲酒とか、緊急時、悪天候時っていうようなケースが多いのかなというのが見て取れているような状況。

右側に、市民アンケートによるタクシー未利用者に関する考察というふうに書かせてもらってますけれども、早朝・深夜に走っていないとか、駅や主要施設でのタクシー待ち台数が少ないっていうような意見が多かったのも、こういう条件が解消されれば、利用していただく可能性があるんじゃないかと考えられます。早朝・深夜に使えないって回答した方は30歳以上に多くて、南小松島駅周辺のエリアの住人の方が多かったのも、こういう方々のニーズとして、深夜帯にタクシーがあれば、小松島市の繁華街とか徳島市内での飲食後に、終電で南小松島駅からの利用が増えるんじゃないかということを考えられるかなと思ってます。

駅や主要施設で待つタクシーが少ないっていうふうには回答された方は、50歳以上で多くって、こちらも南小松島駅周辺エリアの住人が多かったというところがあるので、例えば、日中帯にタクシーの待ち台数が増えてくれれば、駅とか主要施設からの利用が増えるんじゃないかということが想定されるというようなところなんです。

先ほど5ページでご紹介したように、潜在需要として、14台のタクシーの稼働が必要というところなので、例えば、本当に需要に応じたタクシーを配置するっていうことができれば、営業区域を変更することで潜在需要にも応えることができますし、実際にそういう需要をカバーしていくことができるんじゃないかなというようなことを試算、整理させていただいた資料というふうになっております。

続きまして、資料②-1に戻っていただきまして、2ページ目をお願いいたします。

残りの協議項目について説明させていただきますと、2の営業区域外旅客運送の対象となる地域については小松島市全域として、3の営業区域外旅客運送を行う事業者については、今回大丈夫ですとお返事のありましたノヴィルタクシーさま、東丸タクシーさま、第一交通さまの3社となります。この3社につきましては、東丸タクシーさまは、小松島市に近く、ノヴィルタクシーさまと第一交通さまも比較的本市に近く、会社の保有する台数も多いため、こちらからお声がけさせていただきましたところ、快諾していただいた次第でございます。

次に、期間についてですが、令和5年4月1日～令和6年の3月31日までの1年間を考慮しております。また、その他必要な事項として、令和6年4月1日以降は、必要に応じて更新を検討するとしております。期間については、収支と準備の期間を含めて、来年の4月の1日からとし、1年間運送状況等の様子を見て、必要があれば今後更新していくように考えております。

今回、営業区域外運送が承認された場合、1年後の更新については、令和5年度の協議会で再度必要性を協議したいと思っております。また、ノヴィルタクシーさまは、ノヴィルタクシーグループで本日協議資料に記載しておりますが、グループ内でタクシー会社を5社持っております。その中で、来ていただける会社について、次回の2月開催予定の協議会でご報告させていただきたいと思っております。また、次回の協議会の中でなのですが、周知方法についても少し説明させていただこうと考えております。

以上が営業区域の変更についての説明になります。会長、よろしくをお願いいたします。

【会長】

はい。ありがとうございました。

タクシーっていうのは大人の乗り物で、かつ高い乗り物なんですけども、運輸局の専門家の前で恥ずかしい話なんですけども、非常に狭い区域で営業許可性を取っている現状です。この区域に営業所があって、ここで何台か持っている。それはこの区域の中で許可を受けて営業するわけなんですけども、ここでお客さんを拾って隣の町まで運転して行くことはできる。逆に、営業区域の許可を受けてないところでお客さんを拾うということはできないという厳格なルールになっているわけです。これは20世紀型の規制の世界でありまして、こっちのタクシー会社も非常に経営力が弱い。相互に弱いので保護していかないといけないという発想のもとに運用されているわけなんです。とは言っても、このタクシー会社さんもバス会社さん同様に、非常に労働集約産業でして、運転手さんの高齢化が目立っています。私もタクシーに乗りますと、制服を着ておられる中は、白髪の方がやっぱり多いなというふうに感じている次第です。さらに、これは夜間とか天候の悪いときにどうしてもユーザーが集中しますので、労働環境非常に厳しい産業であります。そういうことも受けまして、なかなかユーザーのニーズに答えれていない現状があるっていうのが今の説明です。ちょっと

調べてみたんですけど、大阪行きの初便の高速バスに行くのにJR難しいですよ。高松行きの特急に乗り継ぐのも今びっくりしたんですけど、5時41分に徳島から高松へ鉄道が走るんですね。早いんですね。7時に高松もう着いてる。そういうふうな早朝のアクセスが公共交通ではこれは人数そろいませんので、これは非常に難しいと。それから、あと、これは別の協議会で伺った話なんですけど、徳島から4人集めて、スーツケース4つ積んで関空までタクシーで行く。そういう利用の仕方もあるそうです。確かに、スーツケース引きずって駅動くの大変ですので、エレベーターはあるんですけども大変ですので、そういう使い方もするやろうと。もちろん、ご病気の方、それから今日は調べてないけども、福祉タクシーっていう制度も用意されています。そういったのに対応する制度っていうのをやらないかんわけです。やらないかんのだけども、こっちはです。こういう規制のある意味例外になってしまうので、地元の人々たちの了解を得ないと、この区域外営業の申請ができないという仕組みなんです。若干欠席裁判になってしかねないんですけども、地元の方の利便性を考えたら数値も示してもらったし、この申請は妥当だろうというふうに決めていただかないと、この申請手続きが成立しないと、そういう事情にあるわけなんです。委員の皆さま方にその申請、区域外営業の申請をしてよいかどうかということ、今日2つ目の議題としてお諮りしたいというところがございます。いかがいたしましょうか。植木さんが何かうなずいてる。やったほうがいい？

稲田さん、すみません。ちょっとマイクを渡してあげてください。スイッチないんで大丈夫です。

【植木委員】

私、小松島の住所が近くにあるんですが、かかりつけ医が徳島市の三軒屋のハートクリニックさんが日赤にずっとおいでた人で、そっちにずっとついて行っとなです。行くときは日峯のタクシーないと行けないのです。小松島に住んだら。帰りは徳島市の営業関係のタクシーだったら何でも。いつもハートさんの近くの東丸さんか、どっかで呼んでもらうんです。そんな具合で、タクシーっていういろいろ規定があるんやなということで、日峯さんもよう私週に1回ぐらいはタクシー使うんです。買物。ほしたら、植木さん10分せな行けんぜよ。ちょっと待ってくれるで、今いっぱいやっていうのがここ何べんもあるんです。呼ぶときにバスに乗るんは時間が決まるとるから、きっちり行かんと間に合わんでね。バスに乗るときは早いめに言うんです。買い物やの自分たちの何は10分遅れたて構んよということで、呼ぶほうも自分がちゃんと考えて呼びよんです。非常に日峯さんもこのごろ忙しいほうで、利用者もちょっと戸惑うております。

【会長】

はい。やっぱり、運転手さん不足の影響が非常に多いみたいで、先ほども南駅の前に止まっていなかったんですよ。2、3年前は、あそこでおちゃんが3台ぐらいはいつもおりま

したけども、結局、今需給バランスが、私の分析としてはちょっと崩れ気味になってるんで、今回、区域外営業で一带の経済圏にしようかなと思ってご提案させていただいたんですが、どうぞ。

【副会長】

すみません。事務局の確認なんですけど、今日、平野社長さんお越しになってないんです。さっき会長さんもちょっとおっしゃった欠席されたみたいなお話もあったんですが、平野社長さまというか委員さまには、この件については、しっかりとご説明はいただいていますか。

【事務局】

そうですね。もう何回も何回も、これまでも会議の内容とか、この件に限らず全て説明等はさせていただいているところです。それで、今回、特にタクシーの話が議題の1つに挙げるということは、すでにご認識されている上に、可能であればやはり委員としてご出席お願いしたいということ、今月入ってから3回、4回させていただいているところでして、なおかつ、今日の午前中に電話で再度ご出席いただきたいという内容のことをお伝えはさせていただいたんですけども、やっぱり欠席でっていうことで、お話あったので今このような欠席という形の中での審議につながっているということです。

【会長】

出欠だけでなく、一応中身の説明はいきましたかという趣旨だったと思うんですけど。

【事務局】

中身につくましても、営業区域の変更っていう中身そのものでございますので、そのことについても合わせてお伝えはさせていただいているところです。

【会長】

特に悪い反応はなかった。

【事務局】

やはり、他社が結果的には入ってくるっていうことですので、なかなか賛同はし難い感じ、お話しする中ではあったところなんですけど、昨年度からこういった需給バランスが若干崩れているということがありますので、市としては公共交通の利用ニーズに応じていく必要があるっていうことは、従前から重々説明続けてきているところですので、理解していただけるものと確信しております。

【会長】

だそうです。私から確認なんですけど、一応福祉的なサービスも含めて、この営業区域を拡大しても、それがやっつけていけるのかということですね。そこ確認をいただきたいということ。介護が絡みますから、ちょっと他課との相談っていうのも必要になってくる可能性も出てまいります。そういったところを含めて、市民の公共交通へのアクセスの容易さという観点からすると、申請そのものは問題ないだろうということにさせていただきたいんですが、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した。

そしたら、手続きをお進めいただけたらというふうに思います。

議題は新しい交通モードの導入という、お願いします。

【事務局】

資料③でご説明させていただきたいと思います。

新しい交通モードの導入についてというところで、素案のほうでも何度かデマンド交通というような話出させていただいております。専門的な方もいらっしゃるんですが、あまり耳にされたこともないということで、今日デマンド交通概要についてご紹介をさせていただきたいと思います。

デマンド交通どういうものなのかというところなんですが、1ページ①特徴というところで、左側に路線定期型交通と右側にデマンド型交通という記載があります。この路線定期型交通というのは、いわゆる今の徳バスさんのバス路線であったり、協定路線であったりというところで、利用者の有無にかかわらず、あらかじめ定められたルートを、定められた時刻に運行しているもの。いわゆる路線バスというようなものになっています。

一方で、デマンド型交通は何かというと、予約があったときのみ運行する方式というような形になっているというところなんです。

このデマンド型交通の運行方式の分類というのが、②のところでお示ししているんですけども、4種類ございまして、まずA 定路線型っていうやつですね。これはいわゆる路線バスとかと同じで、所定のバス停、あらかじめ決まったルートを走行するわけなんですけれども、予約があった場合にのみ運行するというようなケース。ですので、乗車人数がゼロのような状態で走行することはないというようなところで、空気バスの解消が図られますよというようなところですね。

Bが迂回ルート・エリアデマンド型というところで、基本的には定路線型っていうところがベースになるんですが、予約に応じて所定のバス停位置まで少し迂回するような運行方式というようなところになっています。

Cが、自由経路ミーティングポイント型ということで、これも全然運行ルートは定めてなくて、例えば、小松島市域の中に、例えばですけども、100カ所ぐらいバス停を設定し

てあげて、予約があった人のバス停間をルートを決んで起終点を結びますというようなパターンです。

最後Dというのが、自由経路ドアツードア型ということで、これはもう完全に家の前、どこそこ交差点に来てくださいっていうふうな、目的地が日赤病院ですみたいな、そういうふうな予約の仕方をして、複数の需要束ねて最適なルートで走行するというようなケースがDのパターンになっています。

こういうパターンがある中で、次2ページのほうに、デマンド型交通の赤で囲っている部分になるんですが、定路線型でセミデマンド型ということで、どちらかというと先ほど1ページでお話させていただいた、BとかCのパターンですね。あと③フルデマンド型っていうようなところで、中段から下のほうに、長所と短所というの書かせてもらってます。

例えば、定路線型の場合の長所でいきますと、ルート、ダイヤは固定されているので、非常に分かりやすいと。予約がなければ、先ほども申し上げたとおり走行しませんので、ガソリン代とかそういった経費、そういったものが削減できますよと。事業者さんにとっても運行経費の削減につながるというようなところ。

一方で短所としましては、どうしても利用者にとっては、予約をしないと利用できないということで、若干煩わしさが出てくる。これは、普通のバスと同じなんですけど、バス停からバス停の移動ということで、フルデマンド型のドアツードアサービスに比べると、若干利便性に異なる。負担が増えてしまうというところですね。

事業者サイドにしてみますと、既存の路線バスとの整合性がきちりと考慮されていないと、ただ単に取り合いをしてしまうことになってしまうというようなところ。あとは、どうしても予約受付のために、人件費が発生してしまうようなケースが想定されるというようなところなんです。

2つ目のセミデマンド型の場合の長所、短所というところで、まず長所としては、基本的にはルートだったり、ダイヤが固定はされているので分かりやすいっていうところ。需要がないときには、先ほどと一緒に運行しませんので、ガソリン代なんかの経費の削減というところが可能ですよというようなところなんです。

短所というところに関しては、やはり、予約の手間がかかってしまって、煩わしさが生じてしまうっていうところ。

もう1つが、利用者によって迂回が生じてしまうので、想定している時間よりも到達時間が長くなってしまうケースはあるのかなというようなところなんです。

事業者サイドとしましては、どちらかというと、比較的いろんなところ運行するようなデマンド型の交通になりますので、タクシーの事業者さんとも競合してしまう可能性があるっていうところと、あとは、この予約を受け付けてルートを検討したりしないといけないということ、システムをもしかしたら導入しないといけないかもしれないということで、費用が別途必要になってくるのかなというところなんです。

最後、フルデマンド型、これは長所としましては、やはり、目的地までドアツードアで行

けるというところが一番大きなメリット。ほかのものと一緒で、予約がなければ運行しませんので、経費の削減が可能ですよというところですよ。

短所としても同様なんですけれども、予約が煩わしいというところ。

セミデマンド型とも一緒なんですけれども、利用者の乗り合いで利用していただくので、運行時間、乗っている時間が若干読めないと、そういったケースも想定されるというところですよ。

事業者の短所としては、タクシーとの競合というところがありますので、そういったところ、先ほどと一緒にすけれども、そういったところへの配慮が必要であったり、システムの導入が必要というところが短所としてあるのかなというふうな形で整理をさせていただきます。

すみません。以上になります。

【会長】

ご案内ありがとうございました。

バスで座席が何十席もありますので、それだけの需要がいるんだけど、もっと需要が細ってしまった場合に、こういうのを考えなきゃいけない。先ほど言ったようなタクシーっていうのは、電話で呼んで任意のところに行ってもらえる。今回は、それだと費用が高くなり過ぎるので、もう少し安価に利用できないかということで、デマンド交通。電話や携帯電話のメッセージとかで予約をしながら、この需要ですね。それを受け取ってもらって、ある程度ルートを決めたところを走ってもらう。時刻表決める場合もある。そういったことのモードなんですけど、次回目指してなんですけど、これを小松島市でどうやって使っていったらいいんだろうかということ、また、お知恵をお借りしたいと思います。デマンド交通もここに一番下にありますように、雫石だとか山口市だとか、山形県の川西ですね。滋賀県の米原、新幹線が止まる所ですけどね。米原ね。そういうところで導入をされています。四万十なんかでも入っているところなんですけど、どっこも抱える問題は、この予約に関する経費です。これはただじゃない。人件費もいる。これをいかに安くできるかなんですけども、世の中機械を使えという話になるんだが、このデマンド交通のユーザーは総じて高齢者です。総じて高齢者。だってタクシーとバスの中間なんだもん。こんなややこしいもの使えんと言われたらそれまでです。じっくり考えていきたいと思います。じゃあこれは、こういうのがありますということで、次にお願ひできたらと思います。

じゃあ、報告事項ということで、資料④はさらっと。はい、どうぞ。

【事務局】

そういたしましたら、続きまして資料の④、路線バス乗降調査の結果についてご説明させていただきます。時間も押しておりますので、簡単にご説明させていただきます。

皆さま1ページ目をお願いいたします。

今年度の協定路線の乗降調査につきましては、平日が9月の14日、日曜が9月の25日に実施いたしました。日曜日についてですが、当初は9月18日の予定でしたが、台風14号の接近に伴い中止とし、予備日の25日に実施させていただきました。また、25日は和田島小学校の運動会と重なっており、和田島線と目佐和田島線で小学校付近が迂回運行となり、西林、和田島中、和田島小学校前の3カ所の停留所が通過していないということをご報告させていただきます。

また、市内を走る徳島バス路線の乗降調査結果についても、徳バスさんのほうからデータをいただいておりますので、そういったデータもお示ししながら、今年度のバス路線の利用状況について、簡単にご説明させていただきます。

まず、協定路線の利用者についてですが、平日の利用者は366人で、3年度と比較しまして7.3%の増加。休日は263人と23%増加しておりました。休日について、25日の日曜日はシルバーウィーク最終日ということもあり、外出する人が増加し、それに伴い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、徐々に回復しているのではないかと推測される結果でございます。

内訳については、2ページ目になります。

年代別についてです。上のグラフは令和4年度の年齢別の利用者の割合を示させていただいております。平日、休日ともに70代以上の高齢者の方が一番利用されております。

乗っている方の割合は、平日、休日大きくは変わりませんでした。下のグラフは、令和3年度との比較になっております。

平日についてなのですが、70代以上の方が減少しているものの、ほかの年代では横ばいか多少の増加傾向にあるといえます。休日については、10代、20代、70代が大きく増加しております。資料にはありませんが、この年代は昨年大きく減少しておりましたので、その分が回復してきたと考えられます。

3ページ目をお願いします。

3ページ目につきましては、支払い方法別利用者数の状況をお示しさせていただいております。上の円グラフは令和4年度の平日と休日の支払い方法のグラフとなっております。

平日、休日ともに令和3年度と同様で、現金、回数券、優待券の高齢者、定期券、優待券、障害者の順になっておりました。

下のグラフは令和3年度の比較になっておまして、平日、休日ともに、現金、回数券が増加しており、休日については、それに加えて優待券の高齢者の利用者が増加しました。

4ページ目をお願いします。

こちらは、利用者数の状況をお示しさせていただいております。上の円グラフは令和4年度の各路線の利用者割合となっております。左が平日で右が休日のグラフとなっております。両日とも市域をまたぐ和田島線、立江線が全体の路線の9割近くを占める結果となりました。

下の棒グラフは、令和3年との比較になっております。平日は目佐和田島線で減少したものの、和田島線では増加し、ほかは横ばいとなっております。

右の休日のグラフについては、和田島線と立江線が増加しており、ほぼ横ばいとなっております。全体で利用者数は増加ということになりました。

5ページ目をお願いします。

令和4年度の協定路線における市域をまたぐ利用者数の分析となっております。

これらの路線は小松島と徳島駅間を結んでおりますが、その区間の中でも小松島市内のみで乗り降りしている方が多いのか、それとも、徳島市内で降りている方が多いのか、市域をまたいで移動する人が多いのかを整理したものでございます。

5ページ目は平日の各路線についてお示しさせていただいております。

棒グラフの説明ですが、青は小松島市内、真ん中は小松島市と徳島市、グレーは徳島市内のみで乗降した利用者の方となっております。

下の左の棒グラフは、オレンジの小松島と徳島市をまたぐ利用者が一番多くなっておりました。

右の棒グラフは各路線のグラフです。特筆するところといたしましては、立江線の下りが多く定期利用者が多いため、通勤・通学の足として市域をまたいで利用されている方が多いという結果となっております。

次のページ6ページ目をお願いします。

こちらは、休日の市域をまたぐ利用者についてお示しさせていただいております。

こちらでも市域をまたぐ利用者が多くなっておりまして、全体的に利用者は多いのですが、和田島線のイオンモール経由便が多いという傾向にありました。概ね前年の調査と同じような結果にあることを付け加えておきます。

7ページをお願いします。

ここからは、幹線系統の徳バス路線の市内バス停の乗降者数をまとめたものになります。

グラフ上の青色系統は小松島、真ん中のピンクは勝浦、下の青は橘と丹生谷線となっております。

令和元年度は表記しておりませんが、そこまでは順調に利用者数は伸びておりました。しかしながら、新型コロナの影響で利用者が激減いたしました。しかし、その後2年、3年、4年と徐々にですが回復してきております。

8ページ目をお願いします。

2年～4年までの、市内バスの停留所の乗降者数を路線別に比較したグラフを載せさせていただきます。

2年については、8月に調査しておりますので、2年10月1日の路線やダイヤ変更前の調査結果となっております。

勝浦、橘線、丹生谷線ですが、2年10月に路線の変更があったことを付け加えさせていただきます。

小松島、勝浦、橘線の路線全てに言えますが、ほぼ右肩上がりとなってきており、少しですが利用者も戻ってきている状況にあります。

9 ページ目をお願いします。

ここからは、特定のバス停における利用者の状況について記載しております。

南小松島について路線バスを示しております。棒グラフの上が協定で、青色が徳バス路線となっております。

令和2年度は、協定路線の乗降調査を行っておりませんので記載しておりませんが、やはり、コロナ前の令和元年とコロナ後の令和2年及び3年では、概ね3割ほど利用者が減少しております。しかしながら、令和4年の調査では、元年を上回る利用者数となりました。

10 ページ目をお願いします。

先ほどの南小松島駅の利用者数を、徳バスの路線別で令和2年～4年までを示させていただきます。全ての徳島バスさまの路線において、近年で一番多い利用者数となっております。

11 ページ目をお願いします。

こちらは、南小松島の協定路線の利用者数についてです。立江線、小松島立江線、田浦線については微増しております。和田島と目佐和田島線については、増減がございましたが、こちらは南校の児童の登下校に利用していることが影響している結果であると考えられております。

12 ページ目をお願いします。

こちらは、日赤のバス停の利用者数となっております。青系統の棒グラフが徳バス路線、赤の棒グラフが協定路線となっております。棒グラフの上のほうは各路線で日赤の利用者数となっております。下のほうは各路線の日赤玄関前の利用者数となっております。なお、2年は乗降調査をしておりません。3年と4年で比較しておりますと微増しております。こちらコロナ前の元年と比べると35%近く減少しておりますが、徐々にですが回復しております。

13 ページ目をお願いします。

日赤の各路線について、13、14 ページ目にお示しさせていただいております。

徳バス路線については、勝浦、橘線についてはほぼ横ばいですが、小松島線については2倍程度増加しております。

14 ページ目をお願いします。

協定路線については、立江線が減少しているものの、ほぼ横ばいという結果になりました。まだコロナウイルスの影響があるため、お見舞い等の制限があり、伸び悩んでいる可能性もあると考えられております。

走り走りですが、以上が令和4年度バス乗降調査の説明、ご報告となります。会長、よろしくをお願いします。

【会長】

はい。ありがとうございました。

だんだん使えるデータが見えてきたと。コロナの影響ですね。受けなくなってきつつあるということが分かるかと思います。

その他で1つ目、今日委員の皆さま方にお土産を頂戴いたしましたので、すみませんが徳島県さま、ご報告をお願いいたします。

【宮島委員（代理町田氏）】

徳島県です。

委員の皆さまのお手元に、乗って残そうというバッジを置かせていただいているかと思えます。今、徳島県の計画をつくっております徳島県地域公共交通協議会という各市町村の皆さまもお入りいただいている協議会のほうで、地域公共交通維持するためには、乗って残すというのが最も大事だということで、県内3カ所でリレー形式のシンポジウムを開催させていただいております。意識醸成を図るためには、シンポジウムだけではなかなか皆さん意識というのが持続しませんので、こういった形で缶バッジを配布させていただいて、意識醸成を図りたいなということで、皆さまにもお配りさせていただいておりますので、もしよろしければ、ぜひ、こちらのほうを普段公共交通使われるときにも、鞆なり何かにお付けいただいて、ご利用いただければと思いますので、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。

さっきからITの話をさしていただいておりますけど、しこくスマートえきちゃん。私もスマートフォンにすでにアプリを入れておりますけども、これにつきましてご紹介をお願いします。

【山本（仁志）委員】

JR四国の山本でございます。よろしく申し上げます。

今、お手元のほうにチケットアプリのリーフレットございますでしょうか。こちらのほうが、今年の11月28日からサービスを開始したものでございます。これは何かと言いますと、これまではJRを利用するときに、駅の窓口で切符を買う必要がございました。これを、皆さまお手持ちのスマートフォンのほうにアプリをダウンロードしていただきまして、お手元でここに書いてあるように、いつでもどこでも購入可能ということでございます。写真にもあるように、購入していただきますとこういうような表示になりまして、この後ろの薄緑のところ、実際に使用開始になると動くような形になります。これを、スマホの画面を

係員に見せていただけるだけ乗車が可能というふうなことになります。これによりまして、やはり、駅窓口での混雑緩和でありますとか、いわゆるチケットレスへの取り組みへの1つ。それから、コロナ禍によって接触、非接触型のサービスと。このようなメリットがあると考えております。今、現在は裏面にあるようなトクトクきっぷのみの発売でございますけれども、来年の春、ちょっとまだ時期がはっきりしませんけれども、春になりますと、普通の片道往復の乗車券であるとか、一番メリットが大きいと考えられるのが定期券ですね。通勤定期券、通学定期券とも利用可能になるというところで、この小松島市内でいえば、小松島高校とか小松島西高とか、みなと高等学園たくさん教育機関ございますけれども、南小松島駅のみが有人駅で、しかも営業時間というのは限られておるような状態で、ご利用のお客さまには大変ご不便をおかけしておりましたけれども、これによりまして、キャッシュレスでクレジット決済というような形で完結しますので、そういった意味では来年の春になりますと、当然、この新入学生も含めて利用していただければ、非常に有効なツールになるのではないかなと期待しているところでございます。

私からは以上でございます。

【会長】

ありがとうございました。

このへんに今使ってたITの話ですね。徳バスさんの取り組みはいいですか。

【東委員】

今は実証の段階なんで。

【会長】

はい。スマホ定期券でしたっけ。

【東委員】

それも。

【会長】

バスのほうでもそれを使っただいて。そういうふうな、これなんですけど、これ伊予鉄道のチケットMa a Sっていうんですけどね。こういうの使っただけなんですけども、これお笑いネタでして、JR四国さんって、今いわゆるWi-Fiっていうの全部の特急列車に宇和海号除いて積んでいるので、どこでも検札があっても切符を提示することができます。四国内であればJRさんが用意したWi-Fiを経由してデータをやりとりできるんですけど、これ伊予鉄道なんですけど、伊予鉄道の3日券、私宿泊先のホテルのWi-Fiでまず切符が使えるかどうか確認して、そのあと、愛媛フリーWi-Fiを通じて伊予鉄道

に乗りました。そしたら見えませんでした。ネットワークエラーが返ってきました。何のこっちゃない。セキュリティを上げるとこういうことになる。別のネットワークからアクセスした他人が使ってるというふうに機械が認識した。こういうのを細かく見ていかないと、いわゆるDX、デジタルトランスフォーメーションっていうのは、あちこちで詳しい人ばかりが得をしてる世界であります。JRさんよく考えられておまして、ここに裏にあるんですけど、しこくスマートえきちゃんご利用の際に注意事項として、通信制限などお客さまの都合によりアプリが起動しなかった場合、これはお客さまの責任ですと。充電切れとかも十分気を付けてくださいねと。それから、あるいは画面の損傷、旅行の途中でスマホ落として画面割った場合ですね。こういうのにも十分気を付けてくださいねという注意事項がここに書かれています。ITっていうのは、最後になりますけども、便利にすることは比較的容易なんだけど、それが使えなくなった場合とか、そういったことにきちんと対応した制度設計を人間がやることっていうのがとかく忘れがちです。それをやっていかないといけないという社会が来ておりますので、こういった便利なものを使いながら、公共交通を使う人を増やしていくと。そういう仕組みを、また皆さんと一緒に考えてまいりたいと思います。

それを、今年度中いつ考えるかの説明、最後にさしていただいております。お願いいたします。

【事務局】

そういたしましたら、資料⑤の今後のスケジュールについてをご覧いただけたらと思います。

本日、第4回の協議会を開催させていただきました。本日いただきましたご意見を、また素案のほうに反映いたしまして、小松島市地域公共交通計画案という形で1月にパブリックコメントさせていただきます。その修正を行った上で、来年2月の22日の水曜日に、第5回の協議会を開催させていただこうと考えております。場所は小松島市立図書館の3階視聴覚室になります。時期が近づいてきましたら、あらためて委員の皆さまにご案内させていただきます。よろしくお願いいたしますので、よろしく願いいたします。

以上が今後のスケジュールになります。

【会長】

はい。案内状が来るときには、素案の正誤表とパブコメのリストが同時に送られて来ると。それをもとに確認を取るという作業ですね。さしていただけたらというふうに思います。

雨も降ってまいりましたので、そろそろ閉会にしたいんですが、委員の皆さま方、何かお気付きの点等ございましたらお願いできますでしょうか。

どうぞ。

【宮島委員（代理町田氏）】

確認だけよろしいですか。この会議に諮るほどではないんですが、素案のほうで簡単な誤

字といたしますか、ビジョンの名称とかがちょっと違う部分とかがありまして、それまた事務局にお伝えさせていただくのはよろしいですか。

【会長】

はい。いつでもどうぞとさっき申しあげましたんで。

【宮島委員（代理町田氏）】

パブコメ前にちょっと修正いただきたいなと思ひまして。申し訳ありません。

【会長】

大丈夫です。よろしくお願ひいたします。

よろしゅうございますでしょうか。

そしたら閉会いたします。この次皆さまにお会いしますのは、2023年の2月になります。年末お忙しいところありがとうございました。よいお年をお迎へください。

では、事務局にお返しいたします。

【司会】

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

以上で、本日の全日程を終了いたしました。皆さま議事の進行にご協力いただきありがとうございます。本日の会議録につきましては、事務局で会議録案を作成の上、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上で公開とさせていただきます。

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

本日は、本当にありがとうございました。

— 午後3時45分 閉会 —