

令和4年度 第5回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

- 【日時】 令和5年2月22日（水） 午後1時30分から
- 【場所】 小松島市立図書館 3階視聴覚室
- 【出席委員】 東委員、安土委員、稲田委員、小笠原委員、賀出委員、蔭山委員、佐藤委員、勢井委員、中島委員、長谷部委員（代理重本氏）、松村委員、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：平野委員、宮城委員、植木委員

- 【会次第】
1. 開会
 2. 議題
 - (1) 小松島市地域公共交通計画（案）について
 - (2) バスの再編方針（案）について
 - (3) デマンド交通の試験的導入について
 3. 報告
 - (1) タクシーの営業区域変更に係る周知方法について
 - (2) その他
 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、個人情報等は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。

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。

そして、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5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。

植木委員からは欠席の連絡をいただいております。そして、徳島県バス協会長谷部一喜専務理事に代わりまして、事務局長でいらっしゃいます重本錦二さまにお越しいただいて

おります。よろしくお願いいたします。そして、まだお見えになっていらっしゃらない委員の方もいらっしゃいますが、協議会規約第7条第2項の規定によりまして、過半数以上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確認のみとさせていただきます。

資料①小松島市地域公共交通計画（案）について

資料①-2 参考資料

それから、①-3素案 修正内容一覧

そして、①-4パブリックコメントの実施結果

続きまして、資料② バスの再編方針（案）について

資料③ デマンド交通の試験的導入について

資料の④ タクシーの営業区域変更に係る周知方法について

そして、資料⑤といたしまして、小松島市地域公共交通計画策定スケジュールについて

そして、その他の資料といたしまして、乗ってのこそう公共交通と記されたチラシも置かせていただいております。こちらは徳島県次世代交通課よりお預かりしておりますので、後ほど、宮島さまのほうよりご説明をお願いいたします。

以上となっておりますが、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、松村会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【松村会長】

委員の皆さま方、非常にまだ寒い日が続いておりますが、ご多用中のところどうもご出席いただきましてありがとうございます。

では、第5回小松島市地域公共交通活性化協議会を開催したいというふうに思います。

この間、いろんな交通を取り巻く社会情勢の変化がありまして、特にITの技術とAIの技術を、これにどんどん使っていこうという動きが強くなってきました。例えば、乗降調査っていうのをやっていただいているんですが、これは、カメラをバスに協力して載せてもらおうと。そのカメラのセンサーで、小っちゃければ子ども、大きければ大人。自動的にもどこで降りたか、どこで乗ったかというのが記録できるようなソフトウェア、これを使っていこうと。コンサルさん仕事あがったりですね。来て乗っていただいて数えていただくという手法じゃなくて、人工知能に取って代わられてしまう可能性が出てきたと。その結果を、こういう計画に生かすということウェブページとかでも拝見はしたわけなんですけども、今日も出てきますように、市民が、みんなが使える公共交通っていうのを、考えるのは大事なんだけど、それはめりはりをつけないかなんだろうな。使う人が多いとこ

と、使う人が少ないところっていうのを、同じように公共のお金を使って、バスをいつまでも走らせていいんだろかという問いに答えなきゃいけない。すなわち、乗ってるバスや鉄道に、運転手さん以外に何人乗せることができますかと。そういうことをきちんとITを使って分析をしていこうと。そういうふうな自治体の動きが始まっています。それは何を隠そう、それぞれの市町村で設置されている、この地域交通活性化協議会で議論をして、コンサルタントさんの力を借りて進めていってる話なんです。そういうふうな大きな動きがありながら、今日は当面の地域交通計画っていうのを、議題の2の(1)でご承認いただくと。その準備段階とは言えませんが、バス路線、私申し上げましたように、本当に必要な人にバスのサービスが提供できてるだろうか。そういうところの観点から、再編案を事務局からお示ししたのが2番目。そして、さらにデマンド交通が新しい言葉です。デマンドっていうのは日本語でいうと需要という意味ですね。需要っていうのは、経済学の用語でして、物とかサービスに対して必要だから供給が起こる。その必要に応じた交通っていうのはあり得るんだろかということ、また考えてみたいと思いますので、資料③を少し委員の皆さま方と共有をしたいと思いますので、

報告なんですけども、タクシー営業区域の変更に係る周知方法について。小松島市内にタクシーの会社さんがあるわけなんですけども、タクシーにかかわらず交通事業っていうのは、ドライバー、鉄道もそうですけども、ドライバーがプロにならなきゃいけない。自動車だと第二種免許ですよ。これは、やっぱり安全のための規制なんですけど、プロはいったん免許を取って、講習を受けながら更新していってもらわなければならない。高齢化していってると。タクシーというのは、確かに鉄道と違って、深夜でも電話したら来てくれて運んでくれます。でも、そのドライバーが乗ってる人よりお年寄り。そういう状態に今なってきたわけですね。そしたら、やっぱり高齢社会ですから、深夜に仕事をするというのは体にこたえる。これは誰も分かる話なんです。そうなってくると、深夜にタクシーを使うというのは酔っぱらい相手の仕事ということになるわけなんですけども、深夜にタクシーを走らせるというのは、緊急性だとか、鉄道が終わったあとの乗り物ということにはなっていくと思うんです。そしたら、どれだけの需要があって、一体どこに運ばばいいのかという観点から、タクシーの営業区域っていうのを少し考え直してみてもどうだろうかという話です。この営業区域っていうのは、あとから説明がありますが、元々は国土交通省の供給規制、あんまり競争して劣悪なタクシー会社をたくさんつくらないという意味の経済規制だったわけです。それが、事情がいろいろ変わって、もう少しユーザーである国民の立場に立った考え方で整理をしていきたいということで、お願いをしてお認めいただいたとそういう経緯でございます。

以上、議題5つ用意しておりますので、後ろ3時半までに終わらせたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

まず、1つ目の地域交通計画(案)なんですけども、一応お手元の資料、大変分厚いものになっています。事務局からご提案いただくんですけども、アンケート結果とか分析結

果とかいうのが前半に付いております。これは計画のエビデンスとなるものなんですけども、じゃあ小松島市の交通をどのようにするかという観点のところから中心にご説明をいただきたいというふうに思います。具体的には、64 ページ第4章以降中心に、事務局のほうでご説明をお願いいただけたらというふうに思います。

それでは、質疑応答も含めて議題3つで3時10分くらいいきますので、1つ目は、大体議論を含めまして14時半くらいまでに収めたいと思います。

それではよろしく願いいたします。

【事務局】

それではご説明のほう入らせていただくんですが、先生すみません。前回64ページ以降の話っていうのはさせてもらってるんですけども、今回は、それを受けて資料①-3、前回協議会でご指摘をいただいた事項であったり、徳島県さんと国交省さんのほうから後日協議会以降にご指摘をいただいておりますので、その対応した内容について、かなと思ってます。

資料①-3をご覧いただきたいんですが、修正内容一覧というふうに記載をさせていただいております。協議会のときには4点ご指摘いただいております。

まず、18ページなんですが、資料①-1の18ページですね。次世代交通ビジョンの6つの処方箋について、4つしか記載がなかったので追加するというようなことで記載をしていますが、すみません。ページとしては17から19ページですね。17ページの下段ですね。黒丸で6つの処方箋とあります。17ページから19ページの間で、6項目記載を追記させていただいたということです。

続きまして、80ページになりますけれども、アドプトに関する記載があるので、実施主体には小松島市民を追加してくださいということだったんですが、これは82ページですね。下のボックス左から3つ目、実施主体というところに小松島市民というものを追記させていただいております。

続きまして、84ページなんですが、JRとバスの共通切符に関する記載について、この地域では利益はどちらかに偏るので、記載内容を変更してくださいという指摘をいただきました。84ページのこれも下のボックスの一番右の備考の部分ですね。乗り継ぎ切符の制度構築検討という表現にとどめさせていただいております。

86ページは、こちらは誤植だったんですけども、施策・事業名これもボックスの一番左の①の施策のところなんですけれども、新しい交通モード（自家用有償旅客運送等）の導入という表現に修正をさせていただいております。

徳島県さんからのご指摘が次いくつかございます。こちら2ページ、16ページ、72ページというところで、徳島県次世代地域公共交通ビジョンという表現をしていたんですが、徳島県という言葉を除いて、次世代地域公共交通ビジョンという表現に修正をさせていただいております。

23 ページ、こちらも、徳島駅前徳バス案内所という表現を、徳島バス徳島駅前案内所という形で修正をしています。23 ページは、横にさせていただいて右側上から3つ目の箱の中の配布場所というところがその該当箇所になっています。

39 ページ、グラフの中で目佐和田島線という表現を、目佐和田線という表現にしてしまっていたので、そちらを修正をさせていただいているというところ です。

59 ページ、こちらも表現が急病等というところなんですけれども、ちょうど公共交通機関（タクシー）日常利用についてというところの欄になるんですけれども、急病等という字が誤植がありましたので修正をさせていただいていると。

あと、その1つ下ですね。公共交通の必要性についてのところで、ご自身による公共交通の積極的利用というところについても、誤植がございましたので修正をさせてもらっています。

64 ページですけれども、こちらは4-1-(1)の⑤ですね。最後の文末のところ、有効な利用が進んでいないというふうな表現をしていたんですが、有効な利用は道半ばであるというような表現に訂正をさせていただいています。

59 ページ、63 ページ、参考資料っていうところなんですけれども、新たな交通モード、デマンド交通に対する利用意向は高いということに記載していたんですが、それは変更したほうがいいんじゃないんですかというご指摘をいただいています。

基本的には、参考資料のほうにアンケートの結果を示しておりますので、特にそこに関しては表現の修正というのとはしておりません。アンケートの中で、ある程度利用意向高いという結果が確認できているということで、修正のほうはさせていただかなかった、現行どおりのままとさせていただいているというところ です。

66 ページなんですけれども、ラストワンマイルという表現をファースト・ワンマイルにしてはどうでしょうかというふうなご意見をいただきました。こちら、ご意見のとおり、ファースト・ワンマイルというように表現しております。場所としましては、一番上というんですかね、（地域内交通ネットワークの維持充実）というところの、上から2つ目の丸ですね。ファースト・ワンマイルという表現にしております。

67 ページ、地域で支える意識の醸成というところが、方向性的になっていないので、表現を変更したほうがいいんじゃないんですかというふうなご指摘をいただいたんですけれども、こちらは、前の計画でも同様の表現をしているというところで、それを踏襲する形を取らせていただいて、現行のままとさせていただいています。67 ページ、一番下の■のところですね。地域で支える意識の醸成というところが該当箇所になっています。

70 ページ、幹線バスの■目の2つ、表現が位置付けになっていないので、表現を変更したほうがいいんじゃないんですかということで、今回2つ目の■地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）補助対象路線として位置付けますという表現であったり、一番上の■もそうですね、市内と他都市を結ぶ広域移動手段であり、市内の移動にも対応できる交通手段として位置付けますというふうな表現にさせていただきました。

86 ページは、こちらにも誤植的なところがあったんですけれども、中段、点線囲みをしているパークアンドライドの実施店舗、こちらが区切りがおかしかったので、店舗の区切りを整えさせていただいているというところと、資料ですね、次世代地域交通ビジョンのところの、徳島県生活交通協議会というところの表現がおかしかったので修正をさせていただいています。

91 から 92 ページなんですけれども、こちらは目標値の表現の仕方で、公共交通空白地域であったり、92 ページの危険バス停の箇所数、これを 2 カ所解消するとか 4 カ所解消するとかってというような表現をしていましたけれども、今あるものがゼロになるようにというような表現で修正をさせていただいています。

国交省さんからのご指摘 3 点ございまして、こちらは表現の修正になっています。70 ページなんですけれども、文末、幹線バスのところの 2 つ目の■、文末を維持する必要があるという表現にしておったんですが、文末を維持する必要がありますというような表現に直させてもらっているのと、もう 1 つが、その 1 つ下、矢印で書いているところの文末なんですけれども、こちらにも位置付けることを検討しますという表現だったんですが、位置付け、運行を確保・維持する必要がありますというような表現に修正をさせていただいたというところなんです。

最後 91 ページが、右側指標の小松島市の財政負担額（収支額）というふうな表現。以前は小松島市の財政負担額となっていたんですが、（ ）書きで収支額というふうなところを入れさせていただいたというところになっています。

この修正したものを、パブリックコメントにかけさせていただきまして、資料①-4 の 3 つのご指摘をいただきました。ちょっとこれはすみません。読み上げさせていただくんですけれども、パブコメとしましては、1 月の 20 日～2 月の 3 日までさせていただいております。

意見を提出していただいた方が 2 名、意見の数としては 3 件ございました。協議会としてという形で事務局としてご提示させていただきましても、意見の概要としましては、1 つ目が和田島線のイオンモール経由に対して、今回の計画（素案）について、施策①路線バスの再編で和田島線を目佐和田島線と同様に、市内完結路線へ部分移行。将来的には市内完結路線への転換を検討とありますが、小松島市の大型商業施設や魅力あるスポットが残念ながらないため、土日祝日は従来どおりの時間帯でイオンモール経由徳島駅前まで走る便を残してほしいです。という意見がございました。

計画（素案）のほうでは、66 ページ、課題解決に向けた方向性というところで、減便や撤退とならないように、しっかりと維持することが必要と考えておりますということで、幹線路線と協定路線の位置付けを踏まえながら、利用実態に対応したバス路線の再編による効率化を図ることとしていますというふうな回答をしております。これ 66 ページの中で、モーダルミックスの推進の地域内交通ネットワークの維持充実の中で、都市拠点と地域拠点を公共交通で結ぶというような表現をしていたり、高齢化の進行に伴う利用実態を踏ま

えた新たな交通モードの導入とか、そういうふうな形で維持をしながら使っていただけるような対応をしていきますというようなことを記載をさせていただいています。

2点目が、南小松島駅の待合環境についてということで、こちら67ページ、68ページに方向性は入れさせてもらってるんですが、施策⑨施設の概要に観光などで訪れる南小松島駅の待合環境の改善を図りますとありますが、南小松島駅にあるトイレは非常に古く水洗ではありません。薄暗いため防犯面も気になります。他の県・市の主要駅に行くときれいで清潔なトイレがあり、観光客または駅を利用する地域の人も気分よく利用することができます。南小松島駅に水洗で利用しやすいトイレを整備していただきたいですというご意見をいただいております。

こちら、計画書のほうでは、67ページ、68ページのところで、利用者の多様性に配慮した利用環境整備というようなことを記載させていただいております。こういったところで、市内でも公共交通使う人にとって、利用しやすい主要施設となるように取り組んでいきたいと考えていますというようなことを回答としてさせていただければと思っております。

2ページ目、これが3つ目の意見、これは公共交通全般についてということで、現在の市民の車の所有率は高く、1人1台という世帯もあり、また公共交通を主要な移動手段として利用する人は少ないと思います。しかし、今後高齢者が増加し、免許返納する人も増えると想定され、公共交通がますます欠かせないものとなると思います。誰もが活躍できる町になるために、誰もが使いやすい公共交通を取り入れてほしいですというようなご意見をいただきました。

こちら66ページのところになりますけれども、先ほどと同様、モータルミックスの推進のところの地域内交通ネットワークの維持充実のところ、高齢化を見据えての新たな交通モードの導入、そういったようなところを記載をさせていただいているということと、あとは、効率的なバス路線再編ってというようなことも記載しておりますので、公共交通の維持、加えて新たな公共交通の導入で、利用しやすい環境を進めていくんだよというようなことを記載させていただいてますというような回答とさせていただいております。簡単ですが、以上で終わりにさせていただきます。

【松村会長】

はい。ありがとうございました。

蔭山副市長さん、駅のトイレは何か動きがあったんじゃないですかね。

【蔭山委員】

当然、来年の予算の中で、さまざまな検討進めておるところでございますので、予算が明確になっていく段階で、いろいろご説明させていただけることは出てくるものと思っております。

【松村会長】

はい。残さないことだったらいろいろ言えるんだけども、市のほうで南小松島駅っていうのが市の玄関口だというふうにご認識をいただいて、やっぱりお迎えするホスピタリティという考え方においても、やっぱりいつまでも汲み取りのトイレをあそこに置いておくっていうのはあまりよくないと。そういうふうにご判断いただきまして、ようやく予算化をしていただけたと。将来的には多分、美しいものが出てくるんだろうということですね。大いに期待をしたいというふうに思います。

ここで、気付いたことなんですけども、パブリックコメントに、今後高齢者が増加し、免許返納する人も増えると想定され、公共交通がますます欠かせないものとなると思いますっていう、どういう年代の方のご意見かまでは想像が付かないんですけども、この委員会としては、これを額面どおり受け取るんじゃなく、もうちょっと危機感を持って受け止めなきゃいけないというふうには思います。というのは、将来こうなるから維持してほしいという発想はここではやめましょうというふうなお話は、一番最初にさしてもらいました。他人行儀じゃなくって自分から使うと。だから回答がこのことから切ってもらっていいんですけど、公共交通を維持していくため、市内各地で利用促進運動を展開していきますと。使わないとなくなるよということをはっきり宣言をするのも計画の役割ですので、このへん重要なこととして扱っていきたいというふうに思います。

変更点含めてご案内いただきました。お手元の目標、特に目標5章ですね。基本方針実現のための目標、いろんな具体的なことが書かれています。路線バスを再編して、新しい交通モードを導入して、タクシーのこと75ページですけども、利用案内、ICTの活用、バス利用環境のバリアフリー化、見える化ですね。自家用の有償運送等の導入、自家用車、自転車等の連携、こういったことをやっていこうということであります。委員の皆さま方にお伺いしたいことが1点あるんですけども、バスの公共時刻表案内板です。南小松島駅にあるの見たことある方いらっしゃいますか。バスの時刻案内。事務局だけ。ああいうの図ありましたよね。資料の中に。78。小松島市内では、これが南駅に立っています。日赤どうなったんでしたっけ。まだ置いてない。日赤はまだ置いてない。こういうのを拠点駅に置きましょうと。徳島駅のバス乗り場には、旧市バスそれから徳バスさん、6本立ってる。

【東委員】

両方足せば12本。

【松村会長】

12本立ってるそうです。ソフトウェアもうちょっと改善の余地はあるかもしれないんですけども、こういうのを使って行きましょうという話です。

それから、次にICTの活用なんですけども、80ページ、こういうことによって、安い

お金で地域交通を運営していこうという施策なんかの計画に載っています。ここで一言申し上げておく必要があるんですけど、高齢社会とICTの関係ってどう考えますかという点です。すなわち、スマートフォンあります。JR四国さんの山本部長さんがいらっしゃるところなんですけども、割引特急券の自由席の自由席特急券の付いた割引特急券が、ほとんどスマートフォンのアプリケーションに移行しました。やっぱり。紙の切符はもうやめてますね。やめてます。困ってる人いないのかなと思った。いました。窓口に行き行って、割引の特急券を買えないで、普通の割引いてない特急券と乗車券を買って帰られました。なるほどと。いろんなことそのあと私は鉄道に乗りましたんで、いろんなこと考えてたわけです。これどうしたらええんかなと。公共交通なんだから、みんなが使えなきゃいけないのに、一定の使えない人がおるのはしょうがないんやろうか。案1。

案2、これはたまたまスマートフォンのアプリをJR四国さんが導入して、私がそばにいたからそうかなと思ったんだけど、実はこの施策の⑥、ICTの活用が進んでいると、それは市内あっちこっちで同じ問題が起きるんじゃないかなというふうに思いながら戻ってきました。そしたら、私の同級生の国会議員で国交省の関係の宮内秀樹という自民党の議員がおるんですけど、彼が言うてくれました。福祉と一緒にしたらええやないかと。具体的には、お年寄りが持っているスマートフォンを、操作をするという福祉サービスを提供できる仕組みを考えてみいへんかと。すなわち、これからスマートフォンでタクシーを呼ばなきゃいけないときに、介護の来てる人や支援に来てる人が、ばあちゃんどこ行くで、聞いてあげて呼んであげると。タクシー呼んであげたけんってまた返す。デイサービスの人が、おばあちゃんスマホ貸しよ。お家へ帰るんな。タクシー呼んであげるけんってお返しする。そういう仕組みを何で考えんの。今まで、学者の私は縦割り行政を批判をしてきた。だから一生懸命横くしを通して共通化や共同化の行政を求めてきたんだけど、実は、それぞれの専門分野で余ってる力とか、生かせる力っていうのはあちこちにあるんじゃないのっていうふうに彼は言うてくれました。国会議員っていうのは、それぞれの省庁にぶら下がってますから、余計にそれに気付いたのかもしれない。ということは、まとめなんですけど、お年寄りにスマートフォンを使わせるという話はなしにしたらいい。スマートフォンを使える社会に対して、アクセスは誰かが手伝ってあげる。そういう発想を持っていかないと、この一部でITだDXだと言っても、それは社会全体が調和していかない。そういうことに気付いた次第なんです。私は、この事務局の打ち合わせのときに、いい意味で縦割りを考えてくださいと。福祉も巻き込んだ地域交通っていうものすごくコストがかかってしまって、維持できない危険性があります。だから、福祉のサービスと、公共交通のサービスっていうのを2本立てで、それぞれも専門分野で考えていく仕組み。それに移行しないと人口も減っていきますから、非常に大変なことになるんだなというふうに思います。鉄道駅の簡素化の問題もそうです。市民の皆さんに、我々が気付いていただいていたいかなきゃいけないことっていうのは、昔は市バスでした。国鉄でした。でもそうじゃなくって、今は徳島バスさんという企業が運営していただいている。そしてJR

四国さんという企業が運営していただいているということなんです。企業というのはきちんとお金を稼げる状態じゃないとサービスの提供はしてもらえないはずなんです。この業界ホテルがそうでしたよね。コロナの影響でホテルが稼働しない。どんどん撤退していきまされたよね。公共だからといってホテル維持してくれというのは言えないわけですよね。それと同じように、企業が維持してくれているのが公共交通なんだという気持ちを、やっぱり市内各地で利用促進運動展開していきますという言葉に込める必要があるんだろうなど。私はあちこちで言いました。子どもを車で送って行かんようにしようと。バスで歩いて行きたくないって。そういう言える親を増やしていく必要があるでしょう。そして、その公共交通のセキュリティが下がっているというのであれば、またそれは別の仕組み。今日警察の方はお見えて。ありがとうございます。その交通安全も含めて、セキュリティ、セーフティのレベルを一緒にまた考えていただいたらいい話です。警察のほうで手が足りないっていうのであれば、ボランティアに見守りをさせていただくと。防犯ボランティアも活用していく。そういう仕組みでいろんなところから自分たちだけが考えてないで、力を借りてやっていく。その情報発信を市役所も含めてやっていただくと。それを次も市長さんに、この案をこう決まりましたと言うんですけども、そのときに、書けない内容として、お話しすることにさせていただきたいと思います。よろしいでしょうね。何か変ですかね。大丈夫ですか。ICT、ICTっていても、私、ここに徳島ー高松、高松ー松山の切符が履歴に20枚ぐらい残っているんですけど、大体安く買ってるんで、バスと同じくらいの値段になりますもんね。高松まででもね。

そんな形で、一応この交通計画（案）まとめにさせていただきます。意味付けはまた市長さんに答申のときにお話しさせていただくと。

2つ目は、パブリックコメントを反映すると。3つ目は、県と、それから国の方から専門的な見地で修正いただいたり、語句の点検をいただいたところについては、今回の場で直すってことを確認をしたいと思います。また、全体通じまして、後ほど時間を取りますので、次の議題に行かせていただきます。

次の議題、バス再編方針（案）、資料②です。よろしくお願いいたします。

【事務局】

そうしましたら、資料②のほうのご説明させていただきます。

まず、1ページ目開いていただきまして、これ前々回の協議会で少しご紹介させていただきました。

【松村会長】

前々回。

【事務局】

そうですね。はい。

ちょっとまた簡単にご説明させていただきますけれども、夏に実施しているアンケートで、令和3年度に実施している乗降調査の結果から見える傾向というところになります。

乗降調査に関しましては、和田島線（昭和町経由）は平日朝・夕ピークっていうところで利用者が非常に多い。一方で昼間の利用は少ない状況にあると。

和田島線のイオンモール経由に関しましては、平日の昼も結構利用されていますというような状況。

目佐和田島線と小松島立江線、田浦線っていうのは、平日・休日とも乗車人数が1日あたり30人以下。特に田浦線に至っては、平日・休日とも利用者が10人以下というような状況にあるというのが、今のバス利用者の状況になってます。

アンケート調査のほうで、バスに関する内容のご回答ご紹介させていただきますと、まず、市民アンケートでは、路線バスの維持・充実っていうところに対して、8割の方が必要という肯定的な意見を持たれていた。

小松島市内でデマンド交通を導入したら利用しますかという問いに対しては、6割ぐらいの方が「利用する・たまに利用する」っていうふうに回答いただけてまして、普段、自動車を使われていない方、こういう方におかれましても5割が「利用する・たまに利用する」というふうな回答をいただけていて、比較的利用意向が高いのかなというふうに認識しています。

中学生におきましては、休日の移動というところで塾だったり、イオンモールであったりルピアといった商業施設、そんなところを目的地にした移動が多くて、手段としては家族の運転での車の利用であったり、自転車の利用が突出しているような状況だったというところなんです。

来年の進学先の移動っていうのは、自転車っていうのが一番多くて、鉄道だったり家族の送迎っていう順番で多くなっていたというところ。この中学生に対してもデマンド交通利用どうですかって聞いてみると、4割ぐらいの方が「利用する・たまに利用する」というふうな回答で、通学先の交通手段が鉄道とか路線バスといった公共交通を考えている方に絞ってみると、5割の方が「利用する・たまに利用する」っていうような回答してくださっているというようなところでした。

公共交通アンケート、こちら公共交通利用されてる方へのアンケートになりましたけれども、和田島線の存続を希望する声っていうのが非常に多かったというのが特徴的なところ。

あとデマンド交通利用するかどうかというところだと、4割ぐらいの方が利用しますよっていうふうな回答してくださっていて、やはり、この市民アンケート、中学生アンケート、公共交通アンケートいずれも、比較的肯定的な意見をいただけてるのかなというのが認識となっています。

一方で、利用状況等々も踏まえて、見直し再編のイメージっていうものを、前々回の協

議会でもお示しさせていただきましたけれども、まず、アンケートだったり乗降調査から分かったことの1つ目としましては、田浦線がまず乗車人数が非常に少ないですと。市の中心部を除いて、徳島バスの勝浦線と路線が重なっているっていうところも、確実に見て取れますので、協定路線の田浦線を幹線路線の勝浦線に統合するっていうのはどうでしょうかというようなことで、イメージをご提示させていただきました。

2点目としましては、和田島線の昭和町経由というところが朝・夕と昼間の利用者差が非常に大きいというのが乗降調査の結果から見えてきた。一方で、和田島線に関しては、公共交通利用者アンケートで存続の希望の声が非常に多いということがありましたので、見直しの方向性として、朝・夕は定時定路線で運行して、昼間に関しては市内完結のデマンド型交通の試験的導入をしてみてもどうかというようなことを考えています。あと、イオンモール経由との統合というところも、見直しの方向性としてはあるのかなということで、ご提示させていただきました。

3点目が、小松島立江線は田浦線よりも利用者多いんですけれども、それでもやはり少ないというような状況がある。

あとは、小松島立江線は路線の重なる箇所が非常に多いというところがあるので、見直し再編の方向性としては、平日の昼間などの利用者少ない時間帯に関しては、立江線に小松島立江線を統合してみたり、あとはデマンドというところも考えてもいいのかなというようなことを提示させていただいております。

2ページのほうも、前々回ご提示しているんですけれども、これも各バス停の乗降状況の分布になっております。

3ページのほうに、今の現状のバス路線の乗車人数を右のほうにお示ししてありますけれども、先ほどお話した田浦線見ていただきますと、平日が9人、休日が1人の利用。小松島立江線も同様ですね。平日16人、休日が5人という非常に利用者数が少ないような状況が、こちらでも見て取れるかと思えます。

それを踏まえまして、バスの再編方針というのを4ページのほうにお示ししています。

基本的には、幹線路線に関しましては、市内と他都市を結ぶ広域移動手段ということで位置付けてますけれども、当然、市内の移動にも対応できる交通手段なんだというところを位置付けていきたいというふうに考えています。

協定路線に関しましては、幹線路線との接続であったり、通勤・通学・通院っていったところの主に市内の需要ですね。そういったところに応える路線っていうふうなところで位置付けていきたいというふうに考えています。

そういった意味で、大きく3つの再編の案をご提示しておりますけれども、まずは勝浦線、こちら幹線路線になりますけれども、あと、田浦線に関しては、勝浦線に重複する田浦線を統合していくというようなところで考えています。

先ほどもご覧いただきましたけれども、田浦線、利用者人数が非常に少ないというのがわかったかと思えます。一方で、勝浦線の運行便数っていうのが、上り下りそれぞれ10便程

度ありまして、田浦線の利用者をきっちり捕捉できるんじゃないかということで、統合するというような方向性で再編してはどうかというふうに考えているというところです。

2つ目が和田島線の昭和町経由と、和田島線のイオンモール経由、目佐和田島線の市内完結型ですけれども、こちらは一体的な運用にシフトしていけないかというふうに考えています。

朝・夕は利用者が非常に多いので当面継続していくと。昼間の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はどうかというふうなことで考えています。

こちら先ほど申し上げたとおり、朝・夕ピークの和田島線の利用者というのは非常に多いですので、現時点では、徳島駅までの移動手段の確保は必要んじゃないかというふうに判断しています。

和田島線のイオンモール経由、こちらも休日の乗降調査で最も乗車人数が多くなっていますので、イオンモールであったり徳島駅の移動手段の確保については、現時点では必要なのかな。そのまま残しておく必要があるのかなというところです。

目佐和田島線に関しましては、代替する路線がございませんので、昼間の和田島線に対しての代替路線となる可能性もありますので、目佐和田島線については継続をしていくということで、和田島線の昼の時間帯というところの再編というようなところで考えているというようなところになります。

3点目が立江線と小松島立江線。こちらも、一体的運用にシフトしていくというような形で、立江線を小松島立江線に部分統合していくというようなところになっております。

こちら、立江線自体は平日の乗降調査が一番人数が多いというところ。朝・夕ピークの利用者が非常に多いということと、やはり、通勤・通学時間帯で、徳島まで行かれている方も非常に多いですので、移動手段の確保というところで、現時点では必要なのかな、立江線に関してはそのまま残しておく必要があるのかなということで、小松島立江線のほうを部分統合していくというようなことで、再編を考えているというところになっております。

資料②については以上になります。

【松村会長】

ありがとうございました。

委員の皆さま方は、皆さん長いことされてる方なんでご存じだと思うんですけども、この協議会の発端というのは、いわゆる赤バス、小松島交通局の路線をどうするかという議論から出発をしていきました。今までも、この資料に出てきます協定路線、徳バス路線という言い方をしていますが、協定路線については、一定程度公共の負担がある上で維持できているもんであります。それは、徳バスさんに運行をお願いしてたって、さすがにそのままお願いしますっていうのは難しいだろう。なので、一定程度の利益を補てんすると

いう趣旨、全然利益になってないんですけどね。利益補填するという趣旨でお話してるといふ経過がございます。

今回の提案なんですけども、それからかなり時期もたちましたので、そろそろ、赤バスの思い出というのは歴史の世界に持っていてもいいんじゃないかなと。稲田委員さんとお話したときに、町が非常に港で豊だったのでバス局を持って、観光バスを何台も持ってたかっこうですね。稲田委員さん、小松島の観光バスで松高（まつこう：小松島高等学校の略称）の応援にみんなで行こうやないかちゅうて。そういうふうに言われて、そりゃやっぱり地域のためやなと思ってお話をお伺いしたわけなんです。小松島高校も勝ちますと、地元のバスだけでは足りないくらいの応援団が結成されますので、徳バスさんも海部観光さんも総動員して、バス並べて甲子園に行くということされてました。

環境問題もありまして、小松島市バスってというのは、排ガス規制が厳しくなっていて、四国を走るには大丈夫なんだけど、甲子園のある西宮市はぜんそくの公害が起きた地域ということもあって、排ガス規制が厳しくて、随分エンジンクリーナーを高い性能要求されたということもありまして、今、それがなくなってきました。そういうことも踏まえまして、その準備段階とまでは言い切れないわけなんですけども、路線をそろそろまた見直していこうという動き。その背景のもとにご説明をいただいた次第です。そこには、乗ってもらわなあかんよね。乗ってもらうとこに資源を集中すると企業の論理。これを使っていきましょうと。あと2つなんですけど、1つは、東委員さん、徳バスさんでもものすごく定時性がいいように感じるんですけど、よその渋滞がある地域に比べて。

【東委員】

そうですかね。

【松村会長】

どうですか。データはない。

【東委員】

申し訳ないんですけど。あるんですよ。どっちかっていうと、小松島市、赤石あたりは渋滞するんで、だいぶ再編のタイミングで調整はしてきたんですが、徳島県の補助金使って、バスロケーションシステムを入れてから、遅延とか見えるようになったんで、ダイヤ改正のたびに調整はしてきたんですけど、まだちょっと赤石のあたりから乗られるお客さまのほうから、バスが来ないというご指摘をお電話でいただいております。前よりはだいぶよくなったとは思うんですけど。

【松村会長】

公共交通のもう1つのもとして、約束した時間に来てくれんと困るといふのがありまして、

徳島バスさんのご努力によって、EBPMとまでは言えませんが、データを使ってバスダイヤの見直しをしていただいていると。ユーザーにとっては覚えたはずのバスダイヤやのになというご意見もあるわけなんですけど、そこを工夫していただいているというのは1つ。

2つ目で、今日はこの会に漁協の方とかいないんですけども、国交省の規制を教えてくださいただけたらと思うんですが、遊漁船とか、海の一文字に渡す船ありますよね。あれってどういう営業規制なんですかね。いきなり海運の話で申し訳ないんですけど。

【賀出委員】

遊漁船の関係は徳島県さんでの手続きになるかと思います。

【松村会長】

遊漁船。渡し舟は一般の。

【賀出委員】

渡し舟は、運輸局になりますが、船の旅客定員によって手続きが変わってきます。

【松村会長】

なるほど。ありがとうございます。

ちょっと松山の港の中を渡す船ってというのが、まだあそこ残ってておまして、三津浜なんですけど、バスと速さ比べをしてもらったらいんじゃないかなと。和田島の港から、その日赤の横まで、バスで回ってくるより遊漁船の空いとるときに、人運んでもらったほうがはるかに早そうに思うんですよ。これは小松島の港が非常に忙しくて、豊かだったときには危なくてしょうがないですよ。フェリーの間を縫わないかんから、恐らく許可は下りないと思うんですけども、今、基本的に航路が、航路としては残ってるけど使われてない航路ですよ。それを横切るのってそんなに許可難しくないんじゃないかなと思うんです。ですので、今日は商工会議所の宮城さんだけで、漁協のボスはいないんですけども、そういうのちょっと社会実験の一環として計画できないかなと。ヒントになったのは、徳島市内の新町川を守る会さんです。川どこでも行ってますよね。とうとう撫養まであの船で行く観光を、観光のアイテムとして思い付かれまして、昔はここ船で行ってたんだから今でも行けるやろ。確かに行けますけど。それをたどってみませんか。この前も言いましたけども非常に親切で、イオンの前から乗ったら、ちょっと時間あるんやったら海まで行ってみましょうかちゅうて、ぐるっと回ってくれるという。まあいいですよ。

そういうふうな、これ3つ目は、使えるものは使おうと。もっとドラスチックなことをすると、福祉有償運送なんかも公共交通に取り込んでいこうと。そうしないと、お互いがお商売をできてた時代じゃないんですね。ということ、今後考えていきたいと思っています。

2つ目は、まずご承認いただきたいのは、とりあえず協議を進める上で、バスの路線とダイヤの見直しの方針、これはとりあえずお認めいただきたいなというふうに思うところです。そろそろ小松島市がやってたバスの考え方を薄めていこうという趣旨ということで、ご理解いただけたらというふうに思います。

2つ目は、次、社会実験提案ありますけども、空気を運ぶのをちょっとでも減らす。それが大事なことです。お客さんを確保していく。そういうことで進めていきたいと思えます。よろしゅうございますでしょうか。

そしたら、2番については、一応、これで切らしていただきまして、次3番、言葉の意味からいかないかんのやけど、デマンド交通という新しい交通モードなんですけど、それを資料③、試験的導入という言い方をしてるんですけども、いきなり市場に定着させて、市内の人たちにこれ使うてよというわけにはいかないし、2つ目は、これでどのくらいお客さんいるのかな。そういうことも調べてみる。これが最近の社会科学の手法でして、その結果、どのくらいのお金がかかる、どのくらいの効果があるということ、把握した上で制度にしましょうと。市が本腰入れて、いろんなどこかき集めてきて、これをやってみましょうというストーリーを描きます。それが社会実験という趣旨であります。それをするために、今回は資料③は、社会実験というても学者の用語なんで申し訳ないので、試験的導入ということで準備をしていただいた次第です。では、事務局お願いいたします。

【事務局】

はい。そうしましたら資料③のほう、デマンド交通の試験的導入についてということで、ご説明させていただきます。

まず、1ページ目少し開いていただきますと、道路運送法体系というふうには書かせてもらってますけれども、今、話に出ているデマンドっていうのが、運送法上どういう位置付けなのかというところが整理されたものになっています。これ赤枠で囲ったところなんですけれども、今言っているデマンド交通っていうのは、一般乗合旅客自動車運送事業の路線不定期運行だったり、区域運行という分類がされています。

【松村会長】

法律用語なんで難しいね。

【事務局】

そうですね。区域運行どういうものなのかっていうところが、2ページ目見ていただきますと、真ん中あたりに運行の態様の説明というふうに記載がありますけれども、路線不定期運行というのは、路線を定めて運行する。起点または終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態とされています。

備考欄にデマンド型交通、定路線型というふうには書かせてもらってますけれども、あと

でそれは説明ご説明させていただきます。

区域運行、こちらは、路線を定めず旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態ということで、デマンド型でいくとセミデマンド型、フルデマンド型というものが該当してくるというようなところになっています。

【松村会長】

字難しい。専門官に絵を描いてもろたほうが早いかもしれない。このデマンドの中の路線ってというのは、例えば、南小松島にバス停がありますよ。行き先が例えば田浦ですよ。田浦の浄水場ですよ。ここにもバス停がありますよ。途中のバス停はあるの無いの。

【事務局】

定路線型はあります。

【松村会長】

もちろん不定期運行の路線型。例えば、商業ビル何やったっけ。

【事務局】

ルピア。

【松村会長】

ルピア。それから、学校は児安小学校。こういうふうには路線を定めますよ。ところが、バス停には時刻表が今あるやないですか。

【事務局】

時刻表は一応あるんですが、予約制になるので、予約が入らなければ運行は取りやめる。

【松村会長】

ということは、時刻表というのは家庭にあると。お家の中にあって、お電話をしてもらったらバスがここを走ると。そういう理解ですね。これが、路線、不定期運行のタイプ。

次、区域運行行きます。便宜上、とりあえず南小松島駅にしましょうと。終点田浦、あいさい、高速道路どこにつくんでしたっけ。

【事務局】

櫛淵。

【松村会長】

櫛渕。区域運行というのは。バス停はある。

【事務局】

バス停があるパターンの場合だと、行きたい場所、乗りたい場所を予約して。

【松村会長】

お家から電話なりスマートフォンで予約をすると。

【事務局】

予約をさせていただいて、1日3便なり4便というような形で、時間合わせていただいで、複数名で乗車していただくというような形になります。

【松村会長】

特に路線は。

【事務局】

決まっていない。

【松村会長】

決まっていない。だそうです。こういうのが一応デマンド交通で、省令、国土交通省令の3条の3でこういうのが決められていますよ。これがデマンド交通という例えばの話。はい、お願いします。

【事務局】

今、先生のほうで前のほうに記載いただいた内容、3ページのほうの左下に、運行方式の分類っていうところで、同じような絵がございますけれども、まさに今、先生がおっしゃっていただいたような方法が定路線型、あとはフルデマンド型というようなところになっています。

4ページのほう、こちらも前回の協議会でお話はさせていただいたんですが、路線不定期運行の場合だと、先ほど申し上げたとおり、ルートダイヤが決まっているので、非常に分かりやすい。ただ、バス停っていうのが決まっているので、バス停まで行かなくちゃいけないということで、利用者の方に若干負荷がかかるというか、足の不自由な方なんかにとっては不便なのかなというところがあります。

セミデマンド型に関しては、基本的にはルートダイヤが固定されていて、少し迂回するような形っていう形になるので、フルデマンドよりはバス停に行かなくちゃいけないとか、そういうところはあるんですけども自由度は高い。ただし、迂回を生じる最短で行ける

わけではないので、乗車時の降車時の時間が読みにくいというようなところはあったりします。

フルデマンドになると、バス停もないような状態で、ドア・ツー・ドアでどこそこ交差点とか、自分の家の前とかまで来てくれるっていうところがフルデマンドっていうふうになってきますので、そういったところになってくると、ドア・ツー・ドアのサービスができるんですけども、こちらも、やはりルートとしては迂回ルートの動きになってきますので、そういった面でサービスっていうところでは、若干落ちる可能性があるというのがメリット、デメリットというところで、4ページのほうで整理をさせていただいています。

【松村会長】

3と4で、フルデマンドとタクシーの。

【事務局】

タクシーは基本的には1つの目的に対しての移動になりますけれども、フルデマンドになってくると、複数の目的を束ねて運ぶということになるので、先ほど申し上げたとおりで目的地に着く時間がなかなか読みづらいうところはあったりするのかなというところですね。

【松村会長】

乗り合いタクシーというイメージ。

【蔭山委員】

目的地と違う場合はっていうことですよ。

【事務局】

そうですね。はい。

【松村会長】

ソウル市内、黄色いタクシー。乗り合いタクシー。黒いタクシーは、1目的、1つの家族しか乗せないですけど、黄色いところは平気で途中で乗せます。

はい、どうぞ。

【事務局】

はい。小松島市としては、将来的にはフルデマンドっていうところ目指したいというところではあるんですけども、まず、試験的導入というところに関しては、左側の定路線型ですね。路線不定期運行というところで進めていければいいのかなというところで、5

ページのほうに今後の進め方というものを記載させてもらっています。

基本的には、定路線型ということになりますので、ルートが決まっていますバス停も決まっています。

【松村会長】

まずはこれから。

【事務局】

はいそうですね。予約をして乗っていただくっていう形だというふうにご理解いただければと思います。

その試験的導入に向けてっていうところで、5ページに記載をさせてもらってますけれども、まずはじめ、試験運行までの間に、やらなくちゃいけないことということで、交通事業者さんとの協議っていうところが発生してきます。運賃どうする、車両をどうするかそういったところがまずある。並行して、試験運行計画の詳細検討ということで、どの地区を設定するのかとか、運行計画っていうことで、運行する範囲だったり、運賃だったり、運行日、月・水・金なのか火・木なのかとか、あと、何台の車両でやるのかとか、予約の方法どうするのか。試験運行をどの時期にやるのかっていうようなところの計画を検討していく。あとは許認可関連であったり、バス事業者さんとの協議というところをやっていく。

実際に運行計画の詳細が確定しますと、次は、運行をお手伝いしていただく事業者さんの選定が必要になってくる。これは委託契約になりますけれども、そういったところの事業者の選定であったり、委託契約の締結っていうようなところが発生してくる。並行して、運行準備ということで、利用者の登録方法をどうするのかとか、運行許認可事務の処理であったり、運転手だったりオペレーターさんの研修であったり、あとは周知に関するところですね。住民説明会だったり、広報だったりっていうようなところの取り組みをしていく。そこまで整った状態で、初めて試験運行が開始されると。試験運行としましては、基本的には、まずはこういう乗り物がどうやったら乗れるのかとか、そういったところを実際感じていただく。先ほども先生おっしゃっていただいたんですけれども、そういったところが主目的なのかなというふうに考えています。ですので、きっちりモニタリングをするっていうところで、利用状況の把握であったり、あとは利用していただいた方のアンケートとかをやっていく必要があるのかなというふうに考えてはいます。当然、利用していただくために、継続的に利用促進のPRなんかをやっていく必要があるかなというふうに考えているところです。

これが試験運行の話なんですけれども、将来的には先ほども申し上げたとおり、フルデマンド的なところに取り組みればいいのかということ、6ページのほうに、将来どういうふうに展開していくのか、試験運行からどう発展させていくのかということに記載さ

せてもらってるんですけども、基本的には、フルデマンド化に向けてというんですかね。バス路線に関しては、利用実態をきっちり見据えながら再編をしていきたいと思います。加えて、先ほど先生のほうからもお話あったように、福祉関連部署なんかとも連携して、とにかく、利用しやすい環境、加えて教育関連部署なんかとも連携しながら、デマンド交通をうまくスクールバスのような起用をしていただいたりというようなところで、各分野の得意とするところを生かしながら、みんなで使って育てていくようなデマンド交通の導入っていうところに向けて、小松島市としては取り組んでいく必要があるのかなというところで、資料のほう用意させていただいたということになります。

【松村会長】

仮に試験導入が決まったとしても、月数を足していったら、導入準備まで1年ぐらい大体かかる、非常にね。その方向性でいきたいと思いますかねぐらいで、今日は考えていただいて、いろいろ準備をして契約なんかを進めていって、来年の今ごろに、じゃあ実際バス走らしてみよかというのんびりしたスケジュールかと思わんとってください。そのくらい手続きにもかかるということですね。

【事務局】

今、会長がおっしゃられたように、議題3で共通認識まず持っていただいて、速やかに詳細の計画を検討したりであるとか、もろもろさせていただいて、協議会の場で運行計画の方向性についてご審議いただいて、契約もろもろして、できるだけ早く年末であるとか年明けに実証運行を周知徹底した上で行っていきたいと考えております。

【松村会長】

なかなか徳島ではやってないので、あんまりね。ほかの自治体ではないんですけど。

【事務局】

さまざまなデマンドの交通体系自体導入されているところはあるまして、阿波市さんであつたりとかは、さまざま交通環境の応じた形でしているところです。

【事務局】

フルデマンド型で阿波市さんのほうはされております。

【松村会長】

だそうです。県内そこぐらい。こういうのやっていると、足摺とか、あんまり聞いてない。四国内では。これ法制度はこうできていて、いろんな自治体さんが乗った形で結構あちこちやっています。お気付きの方すでにいらっしゃると思うんですけど、これ

誰が電話を受ける、乗りたいということがあっても、車が来なかったら駄目ですよ。例えば、我々タクシーに呼びたいと思っても、電話が全然通じんとか、そういうことだったら、この交通意味ないんですよ。だから、このデマンド交通の成功の鍵っていうのは、実は、この電話とかコンピューターによるオーダーをアプリケーション誰が処理するんですか。ソフトウェアでやらせますかね。人工知能にしますかね。そういうのええアイデアを持ってる企業がどういふところあるんですかね。調べていかなきゃいけない。ソフトウェアって1回使ったら、複製して何ぼでも売れるんですよ。ほんとはお金かかってないんだけど、お金かかっているようにして売り付けてきます。そういうふうに、じゃあ公共負担どこまでいくんだろうかと。そういうことを考えながら、これを準備をしていかなきゃいけないということ。

さあ、どうでしょう。皆さま方、イメージつかんでいただけましたでしょうか。

稲田委員さん。

【稲田委員】

新たな交通モードの利便性とかって考えてデマンド交通大変有利だと思うんですが、最終的なあれは、到達はフルデマンド型にするというようなことであらためますが、当面は、この路線不定期運行っていうか、そういうことでやると思うんですが、ここにも、4ページにも書かれてますが、路線不定期運行ということで、利用者側から見た場合に、いろいろと固定されたバス停まで、バス停から負担となり得るちゅうのは、今までどおりなんで、果たして、今、そのような形で乗っておられる方が、このデマンド交通のほうに移る可能性もありますし、まだあんまり利用してくれないような形にもなるのではないかというような思いがいたします。私の個人的な意見なんですが、今、この不定期として走られている道路形態ですね。それより少し離れた別な場所の路線形態のところを運行していただいたほうが、利用者側からすれば、今までバス停行くのに10分もかかると。乗りたくても乗れないというような方向があろうかと思しますので、路線を少し変更していただいた形でのデマンド交通の運行というのは望めないのかなというのが思いがちょっといたしますが、そのあたり、やっぱりこういう形の将来とか決まっているので、そういうことは無理なんではないでしょうか。どうなんでしょうか。

【松村会長】

稲田委員さん、資料の3ページのCのパターン。

【稲田委員】

資料のミーティングのポイント型ちゅうやつですかね。

【松村会長】

こういうのも考えられる可能性がある。それから、合ってますかね。

【事務局】

そうですね。今、稲田委員さんがおっしゃられたように、バスの運行していないようなところであったりとか、そういったところのルート、路線バスがなかなか入りきれないようなところも、運行可能なような形での路線を詳細検討していった上で、詳細資料固めてまいりたいと考えてます。その中で、できる限り、いろいろ事例こちら事務局のほうでも調べてるところなんですけども、空白地帯から拠点となるような、バス停であったりとか、駅であったりとか、ショッピングセンター的なものであったりとか、交通の結節点のほうまでつなげたらいいのかなと考えているところです。

【松村会長】

東委員さん、バスの運転手さん、ものすごい狭い道でも平気で運転してはりますよね。それでもやっぱり交通の安全の問題がありますから、中型バスは難しいところっていうのはあるんでしょう。何をイメージしたらいいんですかね。このデマンドバスって。車種として。

【事務局】

ジャンボタクシーやセダン型2種類ぐらいを、今、どちらがいいかまた含めて考えております。

【松村会長】

9人、ジャンボタクシーで。

【事務局】

9人です。

【松村会長】

9人ですかね。9人乗り。これをイメージして。
どうぞ。

【蔭山委員】

稲田委員さんからのご意見に対して、ちょっとした補足なんですけども、当然、今回、私ども市として、公共交通の活性化協議会皆さまにお集まりいただいて、いろいろご検討いただいている目的として、当然、1つには公共交通の効率的な運営、単純にいうと財政負担の軽減というのも一方にあるんですが、当然、もっと重大なことっていうのは市民の

皆さま方が、つつがなく公共交通を利用していただけるような体制が組めるのがベストだ
っていうの考えております。当面、このデマンドを導入していきたいというのは、
先ほど事務局のほうから少しございましたが、現在、公共交通の空白地帯って言われる箇
所が市内に約4カ所ございまして、そこを中心に、今まで公共交通を利用するにもしよ
うのなかった皆さま方に、まずはそちらへ。当然、現在の協定路線とかぶるところござい
ますけれども、まずはそのへんまで走らせていただいて、ご利用もいただきながら、今後、
どういうやり方が本市の現状において、例えば、非常に面積の広いところにおけるデマン
ドと、本市のように面積の狭いところのデマンドっていうのは、やっぱり運用の仕方も違
うのかなというふうに考えておりますので、そういうのも含めて、ある程度の期間をかけ
て実証し、最良の方法で導入していきたいということで、まずは、来年度に計画しており
ますのは、公共交通の空白地帯の中で、どういうふうな効率的な運用ができるか。また、
皆さま方にご利用いただける運用ができるかっていうのを検討していきたいというふうに
考えておまして、そういう面で行きますと、確かに、現在あるバス路線のとこだけ走ら
せたら意味ないやないかっていうところ、ごもっともなご意見でございますので、そのへ
んも十分に配慮しながら、今後対応してまいりたいと考えておりますので、ご理解いただ
ければと思います。

【松村会長】

行政の手法なんだけど、いろんな問題が輻輳していて、それをゆっくりと解きながら、
これやっていっていただけたらなと思うんですよ。こんなんやっても駄目だろうというご
意見はありますか。

どうぞ。

【米田委員】

試験をやるというのはいいと思うんです。ただ、個人的に思うのは、タクシーと何が違
うのかなと。というか、タクシーでいいのでないのかなと思う。ただただタクシーに例え
ば補助金とか、無料化までいかないですけど、チケットを出して、タクシーの利用の補助
をするというのであれば、今のタクシーの原理を使えるし、そっちのほうがずっと効率的
で、今の経済的な効果もあるし、新たに何かやって税金を投入するよりかは、まだいいん
やないかなっていうのは個人的にあります。それと比較して試験やったけどどうやったか
っていうのもあるのかなと思います。

【松村会長】

それも含めて、本格導入の前に社会実験して計算しようという。どのくらいニーズが生
じるんですか。どのくらいお金がかかるんですかということきちんと把握して、撤退で
きる余地を残した上で、今回2年ぐらいかけて証拠を取ろうと。証拠を取ってお金かけて

もいいよということになったら、副市長とかちゃんと議会に説明してくださると思うので、そのように進めていこうと。確かにご指摘のとおりで、タクシー補助金がいくら要りますよと、そのほうが、このシステムを構築して維持するより安ければ、当然そっちを取るべきってというのは、事前の政策評価って言うんですけど、その必要性は十分にある。その手法としての実験、そしてデータ取得っていうのを計画したということでございます。

これ、運営主体はどこになるんだっけ。とりあえず社会実験の。

どうぞ。

【事務局】

公共交通のさまざまなバスであったりとか、タクシー、自動車であったりとか、道路の関係であったりとか、さまざまな方々との協議であったりとか調整とか必要になってくることであることとか、この今策定している計画との整合性であったりとかは諮るということで、運営主体自体は協議会のほうでしていただいて、そこからタクシー事業者とか、実際に走らせるところが委託とかしていきたいと考えております。

【松村会長】

運営名義をここだそうですね。そういう説明。この協議会で運営名義をして、実際には事務局、コンサルタントをお願いしながら作業進めていくんですけども、名義としてはここ。大変な役割になりましたね。我々ね。

じゃあ、こういう形で歩みはゆっくりなんですけども、いろんな改善ができるかどうか、あるいは、お金かかり過ぎてもう難しいんじゃないとか、別の方法がええんじゃないとか、そういう結果になっても問題は大きくなるので、こういった形で証拠集めをしていきたいということをご了解いただいたということでまとめたいと思います。

それでは、報告のほうに移ります。タクシーの営業区域の変更、これ簡単な経過説明のあとに、今どこまで進んでるかという、簡単な経過説明足した上で、周知報告お願いいたします。

【事務局】

それでは、タクシーの営業区域の変更に係る周知方法について、ご説明させていただきます。

まず最初に、前回第4回、その前の第3回とタクシーの営業区域の変更について、ご審議させていただきました。本日に至るようになりました。

タクシーの営業区域の変更のお話なんですけど、現在、小松島市においては、日峯タクシーさま、1社しかなくて、営業区域に関しても小松島は単独で、小松島市内での乗降が可能になるのは、日峯1社さまということになっております。さらに、市民の方のアンケートを取ったときに、早朝・深夜に関して走ってないという声もありましたので、こちら

のほうからどこか来ていただけないかということで、3社お声かけさせていただいて、その3社のほうが来て大丈夫ですということで、ご審議させていただいたという経緯がございます。

前回、12月21日のときに、承認されて4月の1日～3月31日までの1年間、市外のタクシー事業者に来ていただけるようになり、運輸局さまからも認可されたということで連絡のほうがありました。来ていただける事業者につきましては、有限会社東丸タクシーさま、徳島第一交通株式会社さま、ノヴィルタクシーグループさまの3社でございます。ノヴィルタクシーグループさまにおかれましては、グループ内の5社である富田タクシーさま、ノヴィルタクシーサービス徳島東株式会社さま、同じくノヴィルタクシーサービス徳島北株式会社さま、同じく徳島西株式会社さま、徳島南株式会社さまの全てが参画していただけたということになりました。

こちら合わせて、4月1日～3月の31日までで、令和5年の4月1日～令和6年の3月31日の期間になります。何事もなければ毎年更新していくという形になりました。

周知方法についてなのですが、こちら資料の4のほうに記載させていただいております。

現時点でなんですけど、広報こまつしまの4月号、こちら4月の5日に発行される予定となっております。

そのほかに関してですが、小松島市のホームページ、こちらのほうでも告知させていただきます。予定としては3月の末を考えております。

ほかには、小松島市内のJR4駅、中田駅、南小松島駅、阿波赤石駅、立江駅があるんですけど、そちらにつきましては、現在JRさまと相談しているところであります。もし、問題がなければ資料4の2枚目にチラシをちょっと付けさせていただきました。

こちらのほうラミネート加工させていただきまして、大丈夫であれば4月1日から貼らせていただこうと考えております。

日赤病院と小松島市内の飲食店さまに関しましては、小松島市内の飲食店は会議所さんを通じてになるんですけど、3月中に事務局のほうからお話に行かせていただこうと考えております。

こちらには記載してないんですけど、今後、観光客を見据えるためにも、南小松島駅の中にある観光案内所や、小松島市に新たにできましたホテルさまについても、順次周知させていただこうと考えております。

以上がタクシーの営業区域の変更に係る周知方法についての説明になります。

会長よろしく願いいたします。

【松村会長】

これ、もういっぺんくじ引かんでいい？くじ引きでもらわんで構ん？
どうぞ。

【事務局】

市外の3事業所さまからは、掲載の順番で大丈夫ですというご了承いただいておりますので、その順番で掲示させていただければと思っております。

【松村会長】

これでいいそうです。

【事務局】

近い順でさせていただきます。

【松村会長】

一応、営業所が近い順。無線届く、市内まで。

聞いとったげる。近いところから来てもらうんだったら、せっかくこれやったのにな。欠席裁判になりかねない、ご注意を委員の皆さま方から言ってるんですけど。

【蔭山委員】

すみません。何度も事務局のほうから平野さんのほう、社長のほうにお話をさせていただいて、ご了解いただいた上でこの話は進めさせていただいておりますので、そういう懸念はないものというようなところ考えております。

【松村会長】

だそうです。確かに、冒頭申しましたように、交通機関のいわゆるドライバー、運転手さんたちが、タクシーだけでなくバスも鉄道も非常に今高齢化している。そして、養成に非常に時間がかかるということもあって、バス、鉄道、タクシーだけでなく、貨物を運ぶトラックも同じなんですよね。そういった現状をいろんなところで議論されていますが、この協議会としては、少しでも、特に夜間、飲食のあとの利用ということを進めていきたいと思います。代行さんもあるんよね。小松島に代行さんも構えておりますので、絶対してはいけない飲酒運転はなくしていく意味はあると思いますので、この順番で、これを使ってウェブページに、それから広報に周知をしていくということに確認できました。

はい。ありがとうございました。よろしゅうございますでしょうか。

次の議題、その他。

【事務局】

すみません。会長、その前に資料⑤番の今後のスケジュールについて。

【松村会長】

こっち先やるの。じゃあこれは宮島委員さんをお願いしていい。宮島委員さんお願いします。

【宮島委員】

徳島県次世代交通課宮島です。

お手元のほうに、赤色の「乗ってのこそう！公共交通」と大きく書いたチラシ配布させていただいております。

公共交通利用促進「リレー」シンポジウムということで、今年度12月4日に海陽町のほうで第1回目やってるんですけども、2月5日三好市と。今回3回目、今年度最終回、3月5日に徳島市JRホテルクレメント徳島のほうで、14時から実施したいと思います。タイトル見ていただいてご理解いただけるかなと思うんですけども、公共交通いろいろと行政、事業者、関係者の皆さんで維持確保に努めているところなんですけれども、一番大事なところっていうのは、やはり、県民の皆さま、地域の皆さまが、この公共交通、鉄道、バスに、マイレール、マイバス意識持って、愛着を持っていただいて、使って残していくっていう、そういった意識の醸成というのが非常に大事なのかなと。そういったところでシンポジウム開催しております。

内容のほうは、下段のほうに書かれているとおりで、基調講演、それからパネルディスカッションという形になっております。基調講演のほうも、東京大学の伊藤先生、デジタル技術、特に公共交通のGTFS-JPという国のバス情報とか、そういった標準フォーマットを専門に、いろいろとデータ活用とかされていますし、あと、もう1人県の元経営戦略部長、財務省の八幡さんのほうに来ていただきまして、国の制度等いろいろとお話いただけることになっております。

パネルディスカッションのほうは、「人、地域、未来をつなぐ公共交通」ということで、徳島大学の奥嶋先生にコーディネーターを務めていただきまして、総まとめ的なところで、いろいろとディスカッションしたいなと考えております。

この日は、このリレーシンポジウムに合わせまして、徳島バス様はじめ、県内民間バス事業者様のほうで、この機運を一層盛り上げていくということで、路線バス1日フリー乗車 day っていうのを県内で初めて開催する運びとなっております。どなたでも路線バスに何も持たずに無料で利用できますので、ぜひ、バスそれから鉄道を利用していただいて、会場にお越しいただけたらなと思います。

【松村会長】

とうとうゼロ円になっちゃいましたね。100円バス何年前ですかね。

【東委員】

覚えてないですね。

【松村会長】

だいぶ前ですね。100円バス。川口ダムまで1,100円でも100円。あのとき除外されたのはリムジンバスね。リムジンバスは100円バスに参加しない。理屈ね。1日バスフリー乗車デーですか。3月6日。残念ながら徳島にいないんで、参加できなくて残念なんですけど、代わりに、罪滅ぼしにリュックへこれ付けて歩いてます。

今ご紹介いただきましたように、委員の皆さま方に、この会議でお時間を使っていただきましてお願いしたいのは、こういうイベントに参加することだけじゃなく、今、宮島委員さんからありましたように、やっぱり、この会議で何回もおっしゃられているとおり、他人行儀な話にはせんでおかないかん。マイバス、マイレールの発想ですよ。自分たちが使って目的を達成する。それをやらなきゃいけない。委員の皆さま方に、心に留めていただきたいことは、交通機関ってというのは、もういっぺん前の言葉言わしてください。派生需要ということ。勉強するには大学に来ていただく必要があります。それは、大学で勉強したいと思う若い人を増やせば増えていくはず。高等機関進学率100%まで上げることは、誰でも一生懸命努力で可能です。経済的な背景が特に好転しなくても、それはよい教育をして宣伝するには可能になります。ところが一方、その需要ってというのは、大学の進学率も経済にコントロールされます。もちろん、皆さん毎日ご飯食べられてると思うんですけども、ご飯を食べることは、確かにお腹が空いたらご飯を食べるわけなんですけども、懐具合と相談されますよね。それと同じように、経済も大きく左右されるわけ。今回、経済活動抑制する感染症がまん延しましたので、今は非常にそれで落ち込んでいる時期であります。ところが、さらに輪をかけて、派生需要ってというのは、交通機関が全部鉄道に乗るためだけにお金を払うわけではない。バスに乗るためだけにお金を払うわけではないという意味で、派生需要ってという言葉を使います。なぜ、東京まで飛行機に乗るんですか。いや、家族でディズニーランドに行きたいからと。だから、その交通の需要ってというのは、ほぼ自分たちで努力をしても、それをコントロールすることが非常に難しい性質のものなんです。だから、ここにありますように、よし使おう。その目的地に行くのにバスで行こうと。車で行かんところ。そういうふうにしていくことがやっぱり大事なアイテム、要素にもなってきます。今回、こういうイベントをしていただきまして、一緒に議論を深めていく機会があったらよかったです。あいにくちょっと私、徳島にいないんで、ちょっと残念ですが、皆さま、お時間をつくっていただけたらというふうに思うところがございます。ご報告どうもありがとうございました。

次、はい。

【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。

皆さま、資料のこちら⑤お願いいたします。横長の1枚ものです。

【松村会長】

一応、今日の段階で、案取り、いわゆる案取りという工程受けるんですけど、報告いただきましたので、案取りという形に今日付けでさせていただきます。それで、今後。

【事務局】

案が取れましたので、本計画を3月29日に市長にご報告させていただきます。報告には、会長と事務局のほうで行かせていただきますので、皆さま、ありがとうございます。よろしく申し上げます。

簡単に、次年度の予定についてもご説明させていただこうと思います。

4月中をめどに、第1回を開催させていただこうとは考えているんですが、人事異動や統一地方選挙の影響もあり、皆さま集まるのが難しいかもしれないので、書面開催を含めて考えさせていただきたいと思います。ご審議いただく内容については、令和5年度の予算案や事業計画等を予定しております。

そうしまして、また、第2回につきましては、6月ぐらいをめどに開催できればと考えております。こちらは、普通に開催させていただこうと考えておりますので、皆さまよろしくお願いいたします。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と考えておりますので、引き続き、皆さまよろしくお願いいたします。

以上が今後のスケジュールになります。

【松村会長】

はい。ありがとうございました。

1年間にわたりまして、いわゆるなんですけど、あて職の方もいらっしゃいますので、今、事務局にもありましたように、人事の交代があり得ますので、この場を借りまして委員の皆さま方のご協力にお礼を申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。引き続きまして、来年度もこの活動、社会実験をする主体ということになってまいりましたので、また、お知恵をお借りしながら、ご意見いただきながら進めてまいりたいと思います。何とぞひとつご協力のほど、よろしくお願ひしたいと思います。

では、今日はこちらで終わりにしたいと思います。事務局お返しいたします。

【事務局】

松村会長、そして委員の皆さま、長時間にわたり、ご審議をいただきまして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。また、今年度の活性化協議会は今回をもちまして終了とさせていただきます。松村会長はじめ、委員の皆さま、1年間にわたり、貴

重なお意見、ご提言賜りまして、誠にありがとうございました。

そして、本日の会議録につきましても、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5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20分 閉会 —