

令和5年度 第2回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日 時】 令和5年6月28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、小笠原委員、蔭山委員、櫛田委員、
佐藤委員、重本委員、勢井委員、妹尾委員、松村委員、
宮城委員（代理四宮氏）、笹田委員、山本（仁志）委員、
山本（美恵子）委員、米田委員

（以上14名）

欠席4名：安土委員、稲田委員、平野委員、吉尾委員

- 【会次第】
1. 開会
 2. 委員・事務局紹介
 3. 議題
 - （1）役員の選任について
 - （2）小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策について
 - （3）路線バスの再編について
 - （4）デマンド交通の実証実験について
 4. 報告
 - （1）その他
 5. その他
 6. 閉会

【会議概要】

午後1時30分 開会

1. 開会（省略）
2. 委員事務局紹介（省略）

【会長】

徳島文理大学の松村と申します。

本日はよろしくお願ひいたします。会次第にあります通り、終了の予定の時刻は午後3時30分というふうになっております。

それでは、手元のA3の紙をお願いできますでしょうか。以前から会にご参加していただいている方もおいでますし、また国交省のですね専門家の方もいらっしゃると思いますが、本会議というのはですね、この説明の書類、これに基づきまして設置されている会

でございます。

一番上にあります通り法律の名称が地域公共交通活性化再生法であり、動いております。制度の中の趣旨として、地域が自らデザインする地域の交通というのがテーマとして掲げられているところでございます。

以下、緑のところ、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実。こういったところをですね、皆様のお知恵をお借りしながら、小松島、あるいは徳島南部に合致した形で計画を作って実施していこうと、そういう目標を持った会議でございます。かなり長い期間やっておるわけなんですけども。活動成果として一つありまして、お配りいただいている資料があると思うんですけど、**JR** さんに用意していただいた資料の中で、これですね。高速バス途中乗降区間の一部において、**JR** 切符利用定期をご利用いただけますという案内があります。

これはですね、長くお勤めいただく方はご存知の通り、この会議で発案をして、事業者の方にご尽力いただいて出来上がった制度というふうに位置づけができます。高速バス、名神高速道路が走った頃はですね、仕様のグレードの高いバスが市内を走り回りますと、お客さんを持っていってしまうのではないかという危惧がありましたので、高速バスのこの乗降の区間というのは市内ではやらないというふうな取り決めがあったわけなんですけども。そういう取り決めも時代を経ましてですね、例えば大阪と東京の間を結んでいるバスについては大阪の業者さんもバスを乗り入れていると、もちろん徳島バスさんもこっちに乗り入れていると、特に徳島バスさんは徳島で営業されていると、それは相手のエリアのお客さんを取り上げるということにはなかなか時代として合わなくなってきてないかと、そういう発想のもとに議論を進めまして、途中乗降区間の一部において、この **JR** さんとその共通の切符、そして乗降可能にするという仕組みをご尽力いただきまして実現した次第です。

この話なんですけども。あっちこっちに広まりまして、役所の言葉で言うと横展開っていうんですけど、香川県でも大川交通さんと **JR** で共通してバスと鉄道乗るという仕組みが出来上がったりしています。こういった形で考え方をまとめていくわけなんですけど、この考え方はですね、こっちの法律で言う輸送資源の総動員による移動手段の確保に基づいた実施結果、成功例なんで、**JR** とそれからバスがですね時間を決めて走ってますけども、お客さんの利便性を高めるのには、どっちかよりは両方乗れるようにした方が、遥かに便数が多いという考え方をもとに進めた例でございます。これだけじゃなくて、大きな問題はやっぱり人口減少問題。人口減少が起こると、ユーザーの数も自然に減ってってしまう。それから、お年寄りですね、後からまた「しこくスマートえきちゃん」これご紹介いただくんですけども、なかなか超高齢者にとっては縁が薄かったものと、これなんですけど、今の 65 歳前後の人たちって、20 年前に 45 歳ぐらいなんですけど、このときに、実は Windows の 95 が盛んに出回るようになりまして、否応なしに仕事でコンピュータを使わざるを得なかった世代なんですよね。

だから後期高齢者はさておくとしても、前期の高齢者は比較的スマートフォンやコンピュータの仕組みは馴染みが良い。今引退してすぐの人々は否応なしに仕事でコンピュータを使わざるをえなかった世代なんです。なので、こういった情報機器に、極めて馴染みが良い世代が、ちょっと高齢者の若い方に増えてきていると、これも政策を考える上で大きなきっかけになりそうです。

それからよっぽどのことを困りなのは、もっと上の層はちょっとお世話が必要で、こういった国の方で言われています、**MAAS** こういうのはですねスマートフォンを使わないと絶対これ成立しないものです。こういうのは高齢者だからといって放っておくのではなく、ちょっとずつ年齢が上がってきてもコンピュータ、スマートフォンが使える世代が出てきますので、そういう人たちをターゲットに展開をしていく必要性というのが出てきております。

松村は私事ではございますが、小さい字が苦しくなってきました。スマートフォンの字がですね、この駅ちゃんは字が大きいですね。有効期限は読まなくても多分大丈夫なんで、非常に大きな字でこうやって作っていただいているというのはですね、非常にありがたい設計になってますね。スマートフォンやパソコンをどうやって広く使ってもらって、やっていくかっていうのは、この考え方に関わらず、色んなところで重要なことになってきています。

この会議の位置づけ、それから今まで出た成果、やるべきことなどを若干お話しさせていただきました。今日の議事なんですけども、いくつか用意されておまして、役員の選任についてというのが用意されています。それから小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策に関して報告。それから路線バスを再編する提案が出てきています。それから4つ目、デマンド交通の実証実験をご提案させていただきたいというふうに思います。この実証実験っていうのは、括弧付けしますと社会実験というふうな言い方をする場合もあります。

世の中の動きっていうのは非常に複雑で難しくなっています。具体例を挙げますと、例えば値段を下げれば物は売れるはずだったんです。ところが、皆さんの世の中の人々の価値観が変わって、値段を下げてでも必ず売上数が上がるわけじゃないという事象がたくさん発生してきました。これはお金に関する人間の価値観っていうのが変わってきてるわけなんです。逆に値上げしたら、いや、乗るのやめようかなというふうにならない場合もあるわけです。そういうような複雑な状況のデータを取って、着実に市として対応していくための根拠を作ろうと。だからここに実験という言葉を使わせてもらっているわけです。

だからこれ実験ですので、もし市場、市全体への悪影響があればそこで打ち切りです。やめる。そういう決断もするわけで、決してここで役所流のありきの議論をするわけではなく、とりあえずどういうデータを取ってそれが改善できてれば、実際に進めていくという意味の実証実験でございます。後ほどまた詳しく事務局からお話を聞いて皆さんと相談、議論をさせていただきたいというふうに思います。

そしたらですね役員の選任について、こちらよろしくお願いたします。

【議題】（１）役員の選任について

【事務局】

それではご説明させていただきます。

本協議会の役員につきましては、会長の他に、副会長と監事がございます。本協議会の監事でありました徳島県県土整備部次世代交通課の宮島課長補佐様が6月の人事異動により異動されました。このため、現時点で当協議会の監事1名が空席となっております。

監事については、委員の中から会長が指名すると協議会規約第6条第3項に規定されておりますので、松村会長に監事のご指名をお願いしたいと思います。

【会長】

はい、恐れ入ります。あて職という形で非常にご多用中のところで申し訳ないんですけども、宮島課長補佐の後任で来ていただきました徳島県次世代交通課係長の笹田様によろしければお願いしたいです。

【笹田委員了承】

【会長】

お受けいただきましたので、皆さんその点ご承知いただきたいと思います。どうもありがとうございました。そしたら次の議題に移ります。小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策について、お手元に資料①ありますでしょうか？

事務局、説明をお願いいたします。

【議題】（２）小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策の実施方針について

【事務局】

それでは、委員の皆様資料①をお願いいたします。

資料①につきましては、昨年度策定いたしました小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策の実施方針についてということで、ご説明させていただきます。

表紙をめくっていただきまして、2ページをお願いします。

前回の協議会の開催から4カ月ほど経過していることと、委員さんについても年度が替わり、入れ替わっておりますので、改めまして、小松島市地域公共交通計画の体系について、ご説明させていただきたいと思います。

まず、一番左に小松島市の公共交通における課題ということで、市の現状に基づく課題や、市民アンケート、市政（上位・関連計画）からくる課題ということで、小松島市の公共交通の課題をまとめております。

その中におきまして、人口減少下での鉄道や路線バス等の市民の移動手段の確保といっ

たことや、公共交通の利用環境、観光客の方でも利用しやすい公共交通サービスの提供などといった課題を抽出しております。

それを受けまして、左から2列目の【課題解決に向けた方向性】ということで、それぞれ前段申しあげました現状、市民アンケート、市政、3つの視点の課題解決に向けた方向性といたしまして、地域内公共交通ネットワークの維持充実、新しい公共交通モードの導入、利用者の多様性に配慮した利用環境整備や、地域で公共交通を支えていく意識の醸成に取り組んでいくことなど公共交通サービスの維持向上に取り組んでいくことなどを掲げております。

これを踏まえまして、真ん中の列にあります、【本市が目指すべき公共交通の将来像】といたしまして、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位置付けております。

地域公共交通においては、「まち」と「まち」を結ぶことにより、「ひと」と「まち」、「ひと」と「ひと」を結ぶことに繋がることから、地域の皆さんが願う、公共交通のあり方を市・事業者・住民の「みんな」で形作り、使っていく必要があるという観点に立って、「みんなでつくり、みんなで使うとし、『まち』『ひと』を繋ぎつつ、小松島の公共交通を持続可能なものにする」というワードで設定しております。

そして、この3つの基本方針のもと、右から2番目の6つの目標を掲げ、それぞれの目標を達成するための13の施策を掲げております。

3ページをお願いします。このページでは2ページの体系図の6つの目標と、13の施策の対応表をつけさせていただいております。

一部目標に関して施策が重複する場合がございますので、その場合は「再掲」ということで記載しております。

また表の一番右側に各施策におきまして今年度中に実施すべき事項ということで記載させていただいております。

まず施策①路線バスの再編ということですが、これについては議題3で詳細を説明させていただきます。

また、施策②新しい交通モードの導入につきましても、議題4でご説明させていただきます。

施策③タクシーの空白時間帯や潜在需要への対応ですが、本市のタクシー事情としましては、事業者は一社のみであり、以前ヒアリングしたところ、運転手不足による台数の問題などで、早朝深夜帯が運行できない状態であると聞いており、市外からタクシーを呼ぶ場合も、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ありました。

そのため、昨年度に開催した本協議会の中で、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、承認いただきました。その結果、本市では令和5年4月1日から3月31日までの1年間、有限会社東丸タクシー様、徳島第一交通株式会社様、ノヴィルタク

シーグループ様の3社の市外タクシー事業者に来ていただけるようになりました。

今年度は引き続き、空白時間帯や潜在需要への対応をするために、令和6年度以降も継続するかの調査、検討をしていくように考えております。

続きまして、施策④のバス停の表示の改善であります。こちらは、乗継の容易さや時刻表のわかりやすさに関する不満度を改善することを目的としております。そのために、今年度は、南小松島駅に導入されているスマートバス停を別のところにも導入できないかの検討を図っていく方針でございます。また、ダイヤの改訂に合わせて、実態に沿ったバス停名への名称変更にするように図ります。

施策⑤わかりやすい時刻表・バスマップ等の案内強化につきましては、議題③でバス路線の再編をご説明しますが、路線を見直しますので、今年度中に「小松島市公共交通MAP」の改訂を行う予定であります。

施策⑥のICTの活用などによる情報提供の見える化ということで、バスロケーションシステム「いまドコなん」など、引き続き、本市のホームページや広報こまつしまで継続的に利用促進や周知に努めていくようにいたします。また本市では、SNSにも力を入れておりますので、SNSでの情報発信も検討してまいります。

施策⑦のバリアフリー化の推進については基本的にはノンステップバスの導入ということになっておりますが、現在市内を走る路線バスの全てがノンステップバスとなっております。次のステップとして、まずは、停留所周辺の段差や路面状態の確認等、バス停周辺の状況の確認を進めてまいりたいと思います。

施策⑧バス利用環境、安全対策につきましては、6月5日に【子安観音前】のバス停が危険バス停でありましたので、こちらは県道佐那河内線にあるのですが、東へ110メートル国道55号線方面へと移設となり、解消となりました。現在、小松島市役所前下りのバス停と、小松島高校前のバス停について、関係者調整しており、今年度中に、危険バス停の解消に取り組んでいきます。

施策⑨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については、鉄道とバス、バスとバスの乗り継ぎ利便性の向上を掲げておりますが、まずは、本市の交通結節点である南小松島駅の待合環境の改善を図ります。そのために、南小松島駅前のトイレを令和6年度に建て替えるために、今年度はトイレの設計をいたします。

施策⑩新しい交通モード（自家用有償旅客運送等）の導入については、まずは、施策②のデマンド交通の実証実験を行う予定ですので、自家用有償については制度の情報収集と可能性の模索しようと考えております。

施策⑪の自家用車・自転車等との連携ということで、公共交通空白地域を含めた市内全域における市民の円滑な移動支援のため、自家用車、自転車利用の安全性、利便性の向上を図ることを目的としております。今年度は、バス路線の再編もありますので、あわせてパークアンドライドができる場所があるのか、検討していきたいと考えております。

施策⑫の高速道路延伸を利用した新たな公共交通網ということではありますが、四国横断

自動車道の整備進捗について、担当課との情報共有と、開通を見越した将来的な検討を図っていく方針であります。

最後の施策⑬当事者意識醸成と利用促進運動の展開ということで、住民の方に公共交通を利用してもらうための、運動を促進していくということですが、次年度以降にバスの乗り方教室など再開していきたいと考えておりますので、教室実施に向けて計画してまいりたいと考えております。

以上が地域公共交通計画で位置づけた施策の実施方針の説明となります。会長よろしくお願いたします。

【会長】

はい実施方針というより去年1年間の取り組みに合わせてご報告いただいた次第です。少しちょっとお考えとかご意見を伺い、何か様子を伺っておきたいのが、本協議会で昨年、議論をいたしまして、公共交通っていうのはバスと鉄道に目が向きがちなんですけども、タクシーの公共交通も重要な要素であります。特にバスのダイヤが終わった夜間あるいは早朝ですね。こういった時間帯の足の確保をどうするかということがありまして、タクシーの地区変更っていうのは1の③ですね。これをしていただきました。

ちょっと地元の方の出席が今日は少ないようなので、ご意見は聞けないところなんですけども、評判とかですね。夜乗れるようになったのでいいんじゃないかとかいう話は聞えてきたり、皆さんの耳に入っていないでしょうかね。

ちょっと副市長に聞くと恐縮なんですけど、どんな様子ですかね。

【蔭山副会長】

非常に多いというわけではないようですけども、利用していただいている実績も出てきていると聞いております。

【会長】

はい、事務局どうぞ。

【事務局】

事務局でございます。4月1日からの営業区域の解消をさせていただいたんですけども、プロモーションも含めて周知をいたしました。市民の方からもよくやってくれましたという声を直接電話で何本かいただきました。

【会長】

はい、ありがとうございました。下打ち合わせの段階でね、小松島市内でお酒飲んだ人はタクシー捕まらんでどうやって帰るんですかって言ったら、違法行為承知でママが送っ

ていってるとかですね、そんな話を聞いておりました。あんまりそういうのってね、やっぱり公共交通の役割のひとつですので、それが少し前進できてよかったのかなというふうに感じたところでもあります。

それから二つ目なんですけども南小松島駅前トイレ。トイレ問題は新聞で取り上げられたのが、あの勝瑞駅でございまして、新聞にもう少し上手な書き方をして欲しかったんだけど、あの記事でトイレの中が丸見えですとか、いやそういう話じゃないだろうと。駅にトイレというのはその待合設備の一つとして非常に重要だというふうに考える人がいる一方、そういう利用客が少ないとなると、管理のコストがかなり高まっていくわけですね。JR 四国さんがお持ちの駅舎っていうのがやっぱりかなり木造のところが多くて、評判いいんですよ。写真に撮るとものすごく美しいそうです。屋根があって人が集まるといふ雰囲気があって、その趣味の人は維持してほしいという意見が届いてるくらいなんですけども、やっぱりこの管理にはそのコストがかかります。そういうことですね、JR 四国さんの持ち物の駅っていうのは堅牢かつ軽量で、維持が簡単なアルミ板タイプのものにだんだん変わっていくということが決められたようです。

小松島市内では、中田駅がその形になります。阿波赤石、立江もですね。赤石はですねちょっと後から少しこれ話題になるんで、そこをちょっと工夫が要るところなんですけども、そういった形であります。南駅っていうのは夕方朝も特急列車も止まる駅なんで、地元の観光協会の人の意見を伺いますと、ぜひ空きスペースにコンビニをしてほしいという希望があるようです。なかなかコンビニの誘致にはちょっと地域の商業の発展が必要なんで、なかなか難しいんですけども、そういった駅の役割を充実させていくと。その中でトイレは簡単な報告でしたけど、非常に重要な報告だと思うんですが。副市長補足されますか。

【蔭山副会長】

大丈夫です。

【会長】

トイレを買い取ったのですか？

事務局説明をお願いします。

【事務局】

事務局でございまして。南小松島駅のトイレなんですけれども、JR 四国さんと昨年度から何度か協議をさせていただいております。今年に入ってから、また協議を再開してですね、具体的にその底地でどれぐらい使えるかっていうのをこれから検討してまいります。そのデザイン性ですね、最初は議会でも少し話題になったんですけども、そのトイレだけで人が呼べるようなものを作ってはどうかっていう意見もあつたんですけども。親しみや

すいトイレ。地元の人が使いやすいトイレ。そして何よりもその子育てをしている方が安心して使えるトイレということで、シンプルなデザインがいいんじゃないかというのを担当者のレベルでは、協議しております。

キスの法則というのがあるって、シンプルな方がいいよってということで、こちらの方で進めていけたらなというふうに今考えております。以上でございます。

【会長】

まち作りの中に位置づけながらですね、安全性から安心を確保すると、いやそれはそうですね、子供さん。くみ取り式トイレは使えないですね。そういう時代性も考えてですね。かといって、余計なご負担を事業者さんにかかるわけにもいかんだろうということで、小松島市が乗り出すことにしました。工夫を重ねて進めていただけたらというふうに思います。それから、その他いろいろありつつ、順調に進んでいます。

昨日の議会、昨日閉会日だったんですね。都市マスタープランの動きも出てきていますので、計画課と連携を図りながら、その中に位置づけていくということ、今年度以降進めていただけたらというふうに思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

はい施策 1 について若干の補足がありました。他、何か委員の皆様方からこういうことだよというところがありましたらお願いします。後ほどの議論のところはそのときに行います。

東委員さん、バス停を動かすのは大変なんですか？

【東委員】

大変です。昔と違ってバス停が家の前に来るのを嫌う方が多くてですね。ちょっと邪魔扱いされることが多くて、なかなか危険なバス停の移設っていうのは難航しているところです。やっぱり事業者からお願いしても断られるケースが多くて、市役所の方に動いてもらって解決しているというような状況ではあります。これは他の町でも同じような状況でございます。

【会長】

はい、ありがとうございました。わずか 100m の話なんですけど、バス停の周囲っていうのはですね警察の交通規制もかかっているところでございます。いろんな意味づけを持つのだと思いますが、全体としてね、安全度が上がるという工夫で進めていただけたらというふうに思うところでございます。

ここの施策についての報告、それからについてはおしまいにして、この中の今日の議題 3、4 についてのお話し合いに移っていきたいというふうに思います。

それでは議題 3 路線バスの再編について、よろしくお願ひいたします。

【議題】（3）路線バスの再編（案）について

【事務局】

それでは、委員の皆様、資料②をお願いいたします。

資料②の1Pにつきましては、昨年度策定いたしました小松島市地域公共交通計画にある小松島市の公共交通の将来像図になります。

最初に路線再編の前に将来像図から説明させていただきます。

まず、都市中心拠点になりますが、南小松島市周辺を赤丸でつけており、こちら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。現在、本市を通過するバスについても南小松島駅と日赤病院を通過するようになっております。

続いて、阿波赤石周辺を地域拠点として位置付けております。こちらは、情報提供の充実化及び、利便性の強化というところを展開していくエリアに位置付けています。

この2拠点を結びながら、市域内外をつなぐ線を幹線軸として位置付けており、これを鉄道や幹線系統の路線バス、これらを維持しながら、市外への連絡手段を確保していくようになります。

この幹線軸に接続するような形で、オレンジの支線軸を入れており、こちらがフィーダー系統になります。こちらは、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く線になります。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・再編化を検討していくエリア軸となります。

加えて、本市には4か所の空白地帯もありますので、そこを青い線を通るようにデマンド交通を導入していくようになります。これが小松島市の将来像図になり、こちらをめざしていくようになります。

2P目をお願いします。

こちらでも地域公共交通計画からの抜粋になります。

こちらのページには、議題1にありました体系の中の目標の1つ目「市民の移動ニーズに対応した交通モードの再構築」となります。

目的としては、事業運営を効率的かつ効果的なものにするとともに、利用の利便性向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークを形成します。と、しており、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なっております。

改めて、再編方針としては、施策の概要に示させていただきましたが、バス交通の利用実態を踏まえた上で、協定路線と幹線路線（徳島バス）の一体的な運用を図り、すみ分けを行うことで効率的かつ効果的なものとするともに、公共交通空白地帯に配慮した新たな交通モード（デマンド交通）を支援系統として導入していくとしております。

ここに至るまでの経緯としては、毎年実施している乗降調査と去年実施したアンケート調査に基づいた結果からこの結論を導き出しています。

まず、本市のバス路線についてですが、小松島を通る幹線路線、徳島バス様の路線は、小松島線、橘線、勝浦線の 3 つであり、小松島市が持っており、市バス時代から運行していた路線である協定路線は田浦線、和田島線、目佐和田島線、立江線、小松島立江線と、現在、3 系統 5 路線となっております。

資料にはありませんが、協定路線の乗降調査の結果をご説明しますと、和田島線（昭和町経由）は平日朝・夕ピークってところで利用者が非常に多く、一方で昼間の利用は少ない状況でありました。

また、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る状況にあります。

一方で、目佐和田島線と小松島立江線は、平日・休日とも乗車人数が 1 日あたり 30 人以下。田浦線は、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となっております。

また、昨年実施したアンケート調査では、実際に乗車している人の声としては、和田島線を残してほしいという声があったりもしています。市民アンケートでは、路線バスの維持・充実について、8 割の方が必要という肯定的な意見を持っており、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いております、デマンド交通についても比較的肯定的な意見をいただいております。

そこを踏まえて、路線バスとデマンド交通の一体的な運用を 3 段階に分けて、以下の図で示しております。

第 1 段階目では、勝浦線（徳島バス）に重複する田浦線（協定路線）を廃止して、統合します。徳島まで走っている和田島線と立江線は、一部を市内完結路線とし、デマンド交通については、空白地帯を運行する計画となっております。

同様に、2 段階目では、徳島まで走っている路線を市内完結できるかどうかの検討と、実証実験しているデマンド交通について、範囲を拡大できないかの検討を行います。もちろん、市民や利用者の声や、実際にデマンド交通が拡大できるかの分析が再度必要となり、本市の面積や人口規模でデマンド交通の普及が可能かどうか、市民の交通手段の確保をかってきたコストと見極めながらどうしていか慎重に見極めるようにしていきます。

第 3 段階目では、第 2 段階での結論をさらに推進していくようになっております。

3P をお開けください。今回、10/1 に本市の協定路線の再編をいたします。先ほどの計画では、第 1 段階に当たります。

基本方針としては、前回の 2 月にした協議会でお示しさせていただいたとおり、

・幹線路線は、市内と他都市と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づける。

・協定路線は、幹線路線との接続や通勤・通学・通院等を、主に市内の需要に応える路線として位置づける。と、させていただきました。

そこで、現状を踏まえた持続可能な公共交通を目指すための系統毎の協定路線再編方針を3点以下のように記載しております。

①として、勝浦線については、幹線路線になりますが、重複する田浦線を統合します。つまり、田浦線については廃止いたします。

根拠としては、下に書かせていただいておりますが、田浦線の利用者人数が9人以下と非常に少なく、勝浦線の運行便数は、上り下りそれぞれ平日9便、休日8便ありますので、田浦線を廃止し、勝浦線と統合するというような方向性で再編いたします。

②が和田島線についてです。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について、一体的な運用にシフトしてまいります。内容としましては、朝・夕は通勤通学で徳島駅までの利用者が多いため、今回の再編では徳島まで行く和田島線について当面継続しますが、昼間の和田島線については、目佐和田島線と同様に、市内完結路線に部分移行します。

和田島線のイオンモール経由についてですが、こちらは休日の乗降調査で最も乗車人数が多くなってます。そのため、イオンモール経由便については、休日のみを残すようにいたします。

目佐和田島線に関しましては、乗降数は少ないものの代替する路線がございませんので、ダイヤの数を減らすように調整して、継続していきます。

③が立江線と小松島立江線です。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きます。

立江線自体は平日の乗降調査が一番人数が多くなっております。朝・夕ピークの利用者が非常に多いということと、通勤・通学時間帯で、徳島まで行かれています方も非常に多いですので、移動手段の確保として、平日の朝夕の徳島行は一部残して、部分統合していくようにします。

4Pをお願いします。このページでは、再編内容をまとめています。

バスの運用について、6台の運用を4台にすることで、コストの面から見直します。田浦線は廃止となりますので、立江線と和田島線のみとなります。小松島立江線を含め、立江線の平日は18便を13便にしており、徳島駅前まで行く便は往復で6便になります。

土日につきましても、18便を12便にして、そのうち徳島駅前まで行く便は往復で2便になります。

和田島線については、目佐和田島線も含めて、平日は21便を18便にしており、そのうち徳島駅前まで行く便は往復で8便になります。

土日につきましても、21便を15便にして、そのうち徳島駅前まで行く便は往復で8便になります。

また、本港地区周辺のまちづくりにも対応した移動手段を確保するために、新設する市内完結の和田島線について、サウンドハウスホールを発着地にすること。

より利便性を向上させるために、現行で土日祝のみ乗り入れている「あいさい広場」へ、平日日中時間帯についても立江線の乗り入れを開始するようにします。

次の、危険バス停に指定されている「小松島市役所前」停留所（赤石方面行き）を、交差点西側へ移設し、経路を変更することは、10月までに間に合うよう調整しております。

次の立江線の経路変更についてですが、10t規制で通れなくなっていた橋の工事が完了し、安全に運行できるようになりましたので、以前通っていた路線に戻すようにいたします。

5Pをお願いします。こちらは系統一覧表としてまとめた分になっておりますので、またご確認ください。

6Pをお願いします。こちらは、10/1からの立江線の時刻表になっております。黄色の部分は徳島駅まで運行する便となっております。また、赤い文字につきましてはダイヤの調整をした分になります。

7Pをお願いします。こちらは、現在運行している立江線の時刻表になっております。赤で塗っている分について、今回の再編で見直した分になります。

8Pをお願いします。こちらは、10/1からの和田島線の時刻表になっております。黄色は昭和町経由であり、緑がイオンモール経由となっております。

9Pをお願いします。こちらについても、現在運行している和田島線の時刻表になっております。赤で塗っている分についてが、今回の再編で見直した分になります。

最後に10P目をお願いします。

協定路線ではありませんが、小松島市を経由する幹線路線の10/1改正について、少しご説明します。

1つは、勝浦線と小松島線にある小松島市農協前というバス停を堀川町に変更します。こちらについては、すでに農協が別のところに移設したために、実態に沿うように名称の修正となります。

2つは、バスの利用促進として、小松島線、勝浦線の沿線上にあるショッピングセンター「ルピア」に乗り入れを行うようになります。また、南小松島小学校の生徒の登下校に利用されている橘線の一部もダイヤ改正により、日中の時間帯の増便がされ、より利便性が向上されます。以上です。

【会長】

はい。今回ご承認いただくバスのダイヤの見直しなんですけど、これバスとか鉄道っていうのはですね経済学の用語で、従属需要という言い方をします。この話はもう何度かさせていただいたんですけども。バスに乗るだけの目的の人、鉄道に乗るだけを目的とする人、これはマニアでして、それが趣味の人で、多くの人はずいぶん違う。何か目的を持って利用しているわけです。その量っていうのがこの協議会の用語でいう市民ニーズということになります。市民というのはちょっと広い意味で使ってシチズンという意味で使って

まして、小松島市民というふうに使分けなあかんのやけど。小松島市民という場合と市外の人も含んだ市民と使い分けをします。

市内の人はマニアではありませんので、通勤、通学、買い物、通院。こういった事を目的として交通機関を利用します。市外の方は観光とかイベントとか訪問ですね、こういったことを目的として公共交通機関をご利用されるわけでありまして。そこなんですけども、これですね、自動車も使うわけなんですよ。市内の移動にも市外からの移動にも。公共交通を考えてる人たちは、できれば車から公共交通へ乗り換えてほしいという希望があるわけですね。そのためには、非常に難しいわけなんですよ。もう車使うのが文化としてね、定着していますしね。逆に車の運転を嫌だと思える人は珍しくないですかね。私がそうなんですけどね。そういう状態の中で、これ公共交通ってというのはJRさんや徳島バスさん、民間の企業で維持していただいていますから、ボランティアじゃないです。だから儲けてもらわないといけないわけなんです。だから私今日会場に入りまして、東委員さんと交わした挨拶は儲かってますかって聞いたら、東さんも、戻ってはいるんですけどねまだまだですよ、っておっしゃってました。コロナの影響ね。厳しかったですね、なんで（需要が）なくなるかという、コロナの影響でお医者さんには行くけども、感染症ですからみんな車で行きますよね。リモートの勤務が始まったりして、それから旅行にも行きませんしね。相当需要が落ち込んでたわけなんです。それを回復させるわけなんですけど、キーワードで出てきたのは、利便性を高めて、ニーズに応じたダイヤにちょっとずつ変えていく。それを地域で分析した結果、今日出たように、ルピアへの経由とかあるいは乗らない便については省略、廃止をするっていうのが出てきました。特にまたここ、これは教育政策課さんとの話し合いが必要になってくるんですけど、小学校がやっぱり一定程度の規模が必要だという考え方のもとに、いくつかの小学校をまとめた形に今後していこうと、今現段階でも非常に小学校の校区が広がっているところがあって、そこはバスを使ってもらおうと、そういうニーズに応じたことを考えていきたいと思います。

よその自治体の失敗例で、そのニーズを役所の人で考えると、市役所前、市役所発着の便を設定してしまう。市役所に市民の人が月に何回来ますか。0.1回ぐらいじゃないですか。月に。そんなためのニーズにわざわざ市役所、始発発着にする必要はない訳です。東北の方の某市の例ですけどますます乗らなくなる。ループバスもよくないです。ループバスって1人の運転手さんですずっと走れるので供給サイドは有利なんです。効率的なんですけども、必ずしもそのループにしたからといって、近い距離を移動できるわけではないので、需要側は気に入らない場合があるので、だからこういうのはあんまりよくない。

今度、経済学の供給側なんですけど、離散的供給ですね。これはね、ちょっと難しいですけども、連続的供給というのはいつでも物が使える状態、水道とか、蛇口ひねれば水が出る。バスはですね、いつでもに限度があるわけなんです。だからダイヤを組んでいると。ここはちょっと考えてみたいのは、バスの定員ってというのは、着席数で計算ですか。立席も込みで60人乗りバスとかで今計算してるわけですね。乗車率でいったら10%ぐらいですね。

今ね、そういう状態で考えてる。鉄道は特急列車とかは座席の数で、通勤用車両は、つり革も含めた数ですので、1両で120何人とかいうね、数値が出ています。

徳島の交通って、なんか立ってる人がいたら混んでるとか言ってね。こういう文化が出ていますよね。そうなんです。これはちょっと公共交通の一つ新しい課題になって、昭和の頃は、交通機関はむちゃくちゃ混んでたんですよ。どこに行くにも、でもそれはだんだん車社会が発達して、公共交通が使われなくなってるので、今の乗ったら、座れる状況っていうのが、みんな当たり前になってしまってるんですね。本来、その定員の考え方っていうのは、もう少し人数が多いはずなんです。ここがちょっと難しいところで、定員の考え方を少し変えて、あの経費とかね。そういうのを計算しないと、持続可能な企業活動をしてもらえなくなってる状態。これが公共交通の課題なんですよ。

後ほどまた、デマンドなんか交通、議論するでも出てくるんですけど、こんな状態です。従って、今回いくつか提案されましたダイヤの見直し、ニーズに応じたルートにすると、市役所前発着にせずにサウンドハウスホール、あそこまでは行きましょうと。小松島独特の歴史があって、港が栄えた時代がありまして、鉄道がですね、ずっと港まで行ってたわけなんです。今のたぬきの石像があるところですけども。そういう時代を引っ張ってますので、港を中心とした路線が残ってるわけです。あそこは、日常的な場所じゃなくてイベントとかに使う要素と一部コ・ワーキングスペースなんかを作ったりしているので、需要の場所が変わってきている。交通の結節点ではなくなってきている。そういう状態の中で、とりあえずサウンドハウスホールで降ろす形に路線を変更すると、それから田浦の話なんですけど、勝浦から下りてきたバスに座れないという話あんまり聞かないですよ。昔と違って朝の間に60人も80人もトリップが起きてないので、もうおまかせしてもいいんじゃないかという議論。小学校の問題がまた別になったらそのときに考えていくということなんかと思います。ダイヤの再編、細かくちょっと提案なされましたけども、これいかがでしょうか？補足ございますか？

【東委員】

おっしゃられる通り、我々もですね、例えば先ほどから運転手不足という課題も抱えておりまして、これで車両だけでなく、要員減にも繋がりますので。減るっていうのは、残念なイメージを持たれがちなんですけど、すごく良い説明をいただけたのかなと思ってます。

やっぱり供給過多になってるところは整理して行って、ニーズに合った再編を行っていくっていうのが、実情に即した持続可能な公共交通をつくっていく第一歩なのかなと思ってます。

【会長】

でもなかなか後ろの方の2人掛の席に2人で座る文化もなくなりましたよね、逆にね。となってくると、定員は55人なんだけど、実際に乗る数っていうのは、20人ぐらいで考

えなきゃいけないですかね？

【東委員】

そうですね、時間帯にもよるんですね。例えばちょっとこことは別なんですけど、那賀高校に通われる生徒さんとかだと、バスの中 40 人を超えて乗るんですよ。時間帯にもよるんですけどね。朝の時間帯で、那賀高校に通われる生徒さんが、小松島から阿南にかけて乗車されて那賀高校で一気に全員降りるといような時間帯が存在しています。

【会長】

那賀町ですよ？阿南から上がっていくバス？

【東委員】

そうです。ここらだったら橋で乗り換えないといけないんですけど。そういうご利用をされてる方を含めて、那賀高校でドカンと降りられる方が、この朝の時間帯ですけども、2 便ほど、30 人 40 人を超えて乗る時間帯があるっていうぐらいですかね。

【会長】

もうそうになったら、続行車も考えていかないといけないですね。

【東委員】

減っては来てます。

【会長】

文理大学出るバスも、5 時以降は市バスの委託の分に乗ってるんですけど、いいとこ 20 人ぐらいですね。それから、鉄道ダイヤは当面今のままですかね、山本さん。牟岐線のパターンダイヤは？

【山本仁志委員】

今のままです。

【会長】

しばらく今のままということですよ。

皆さん、委員じゃなくて市民感覚でいいんですけど、バスと鉄道を乗り換えるっていうのは結構不便なもんなんですかね。そんなに感じないんですけど、勢井さんいかがですか。

【勢井委員】

私も大学とかで都会にいたときは、当然バスであるとか、地下鉄での乗り換えについては不便という感じではなかったんですが、こちらに帰ってきてですね、ちょっと乗り換えとなると、やはり車をだいぶ使用しておりますので、そういう面からするとちょっと不便というのを感じるような形になってきてます。

【会長】

これなんですけど、小松島地区で、まず鉄道との乗り継ぎを良くしようということが第1段階ありました。第2段階、日赤病院、ここに行く人は市内の人だけじゃなくて、市外の人も多い。だから、徳島駅前からバスに乗る人で南小松島駅までやってくる人がいるんだが、南小松島駅から日赤前って体調悪い人とかお年寄りを歩かせるって、基本的にもう無理だったんですよ。それで、JRの南小松島駅と日赤前は市内を通る全部のバスを入れてもらうことにしたわけなんです。ダイヤを見直して、その時の議論では、5分ぐらい余計かかっても、通して乗る人はあんまり文句言わんよな、という話で入れてもらったわけなんです。その入れてもらうことにしたきっかけというのは、国交省の施策なんです。国交省がいろんな交通モードを高度に利用してほしい、利用率を上げてほしい。鉄道が幹線で、フィーダーがバスだって、これ、その勢井委員さんがおっしゃったようにイメージしてるのは、東京の郊外の町なんですよ。八王子とか津田沼とか。そういうところでは、鉄道で降りてバスに乗っていかないと家に帰れない。大学に行けない。そういうところを前提に設計された制度なんですよ。そういうところをバス事業者は非常に苦労してた。小松島でそれをとりあえずやってみようということになって、全便入れてダイヤも見直していただいた。大体接続時間平均で12分ぐらいになってます。その間、南小松島駅舎で待ってもらおうと、そういったスタイルになりつつあるんですが、どうやらですね、これの利用者が頭打ちなんです。というのは、気づいてそれを使ってくれた人はいるんだけど、おそらくこれになってない。自動車の人を掘り起こせてない。もう一工夫、多分いるんだろうな。それがわかりやすさです。スマート駅ちゃん。それからバスの、今どこなん。それから掲示物。そういったものを、もうちょっとずつ工夫をしていって、あそこの結節点を充実していくというのが次に出てくる施策ということになります。

バスのダイヤもね、細かく見直して、利便性を確保していけたらいいなと思うんで、またご協力のほどお願いしたいと思います。委員の皆様方、いろんなことをまたやろうということなんですけど、お気づきの点等ございましたらお願いします。

あんまりもう車の文化が定着しすぎて、バスと鉄道を乗り継ぐっていうスタイルがですね、非常に難しくなっている。可能性が見えてきました。これちょっとまたデータを取ってですね、少しまた工夫をやりたいというふうに思います。

まとめなんですけど、国の方でいろんなアイデア、それから施策それから法制度を作っていて、それを動かすのはそれぞれ各地域の実情に応じた形にアレンジをして、それを進めていくのがこの仕事の仕組みです。小松島の実情に応じたこの形に工夫をしてい

くことにします。とりあえず見直しで廃止をしても、座れないっていうことはなさそうな感じなんで。

東委員さん、高校生だから立って乗ってるというのはないですかね。

【東委員】

ありそうです。

【会長】

ありそうですか、ありがとうございます。でも那賀高ですよ、結構山ですよ。出身の学生に聞いておきます。わかりました。

これ原案通りということで進めてまいりまして、次、デマンド交通の実証実験というのを進めていきたいと思っておりますので、ご提案を頂戴したらと思っております。ではお願いします。

【議題】(4) デマンド交通の実証実験について

【事務局】

それでは、委員の皆様資料③をお願いいたします。

資料③につきましては、デマンド交通の実証実験についてということで、ご説明させていただきます。

最初に記載しているのは、小松島市地域公共交通計画に記載した新しい交通モードの導入についての方針になります。

本市には現在、公共交通空白地帯が市内に4カ所あります。そこを中心として、今までタクシーを除いた公共交通を利用しにくかった方に対して、市内の都市拠点や地域拠点に移動できる手段を得るように運行していく計画と位置付けております。

本格導入に向けては、下のロードマップイメージとなります。

こちらは、昨年第5回協議会で提示した図と同じになります。今年度は試験運行という形になり、実証期間を経たのちに本格運行に移行するよう考えております。デマンドについては、予約して運行するといった特徴があり、まずは利用者の導入への抵抗感を低減していくことが必要であると考えております。

そのためにも、まずは路線不定期型での運行を考えており、いずれは、福祉関連部署や教育関連部署と連携して、本市においてもユーザーフレンドリーなデマンド交通の構築を目的に、区域運行型のデマンド交通を本格運行できるようにある程度の期間をかけて実証し、最良の方法を見出して、導入していきたいというふうに第5回協議会の中で説明させていただいております。

ここで、2ページ目には路線不定期運行と区域運行型フルデマンド型のメリット・デメリットを記載しております。

路線不定期運行について説明させていただきますと、路線不定期運行とは、路線を定め

て運行するものであって、設定しようとする運行システムの起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態であり、所定の場所で乗降を行います。予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行はしません。

この運行形式の最大のメリットについては、ルートが固定されており、バスに近いサービスを提供できるために、馴染みやすいという特徴があります。一方でデメリットとしては、既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存路線バスの利用者が減少する懸念があること。また、フルデマンドと比べて細かいニーズへの対応と柔軟性に劣ることが挙げられます。

一方で区域運行のフルデマンド型になると、自宅（付近）から目的地までドア・ツー・ドアという利用者にとっては一番メリットが高い方式があります。しかしながら、既存のタクシー事業者と運行サービスの面で競合する可能性が高いといった最大のデメリットがあります。

また、こちらに記載はしておりませんが、デマンド交通には予約が競合して、予約が成立しないケースも存在し、乗りたくても乗れない人が発生する可能性もあります。

実証運行に関して、昨年の協議会の中で、路線不定期型で実施すると説明しておりました。今回の実証実験においても、路線不定期運行のように一定のルートを定め、各停留所のダイヤも固定することを想定しております。しかし、より利用者の利便性を上げるために、予約者以外に他の予約者がいない場合は、目的地まで路線外を通過して、ショートカットすることも可能とする区域運行型での運行に変更しようと考えております。昨年度の第5回協議会から、この部分を変更したく考えておりますので、ご理解いただければと思います。

3Pをお願いします。

こちらは本市の公共交通空白地域の状況を記載しております。前述したとおり、本市のデマンド交通は、公共交通空白地帯から都市拠点や地域拠点に移動できる手段に位置付けております。

公共交通空白地域についてですが、鉄道駅を中心とする1km圏、バス停を中心とする300m圏をそれぞれの交通機関の利用圏域とし、その範囲から外れる地域で相当の人口が居住している場合に、「公共交通空白地域」と定義付けしております。

この空白地域が、和田島町周辺、間新田町周辺、田浦町と前原町の周辺、芝生町周辺の4ヶ所存在しております。

そこで、令和5年度の実証試験の運行エリアについては、より人口の多い和田島町周辺と間新田町周辺を先行して実施しようと考えております。

続いて、4Pをお願いします。こちらは、道路運送法第21条を載せております。デマンド交通の実証実験については、こちらの21条での実施を考えております。

21条を読み上げますと、一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

一 災害の場合その他緊急を要するとき

二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。と、あります。

また、許可についても、運行する期間が原則1年以下で、実証実験については、当初から1年以上の計画があり、併せて、地方公共団体からの要請がある場合には、1年以上（3年程度）の期間を認めることとする。また、実証実験を実施したものの、有益な実証データが得られない等の理由により再申請がなされた場合であって、併せて、地方公共団体からの要請がある場合には、再度許可（通算3年程度）をすることとする。とあります。

まとめますと、許可の要件としては、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難であること
 - ・運行する期間が原則1年以下のものであること
 - ・実証運行等短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行であること。
- が挙げられ、今年度の実証試験はこちらの21条で行うことを考えております。

5Pについては、小松島市デマンド交通実証運行実施計画の素案となります。

事業目的を読み上げます。

小松島市では、小松島市に住む人や訪れる人が安心して安全に利用できる移動手段として公共交通を認識し、地域特性を考慮した交通手段や路線を確保するとともに、将来に渡って持続可能な交通体系としての公共交通を目指していくために「小松島市地域公共交通計画」を令和5年3月に策定した。

地域公共交通計画においては、バス交通の利用実態を踏まえた上で、協定路線と幹線路線の一体的な運用を図り、すみ分けを行うことで効率的かつ効果的なものとするとともに、公共交通空白地帯に配慮した新たな交通モードを支援システムとして導入することを施策として掲げている。本実証運行実施計画では、小松島市のバス協定路線の再編後における公共交通空白地域も含めた公共交通利用環境の改善を目指すため、デマンド型の交通サービスを小松島市地域公共交通活性化協議会が実証的に実施し、公共交通空白地域の解消だけでなく、真に公共交通を必要とするターゲットの把握やデマンド型の有用性の有無についての検証を目的とするものである。

続いて、本業務の実施主体についてですが、運営主体を本日参加されている皆様が委員を務めている小松島市地域公共交通活性化協議会が担い、運行事業者はタクシー事業者で運行委託を想定しております。

次の事業形態についてですが、本協議会と受注者として選定された運行事業者で、業務委託契約を締結し、道路運送法21条による許可を受けて実証運行を行う。としました。運行事業者については、運行ルート決定後に、仕様書を固めて、見積合わせで一番安価だった業者に決定しようと考えております。

4の運行内容についてですが、実証実験運行の期間は、来年の1月9日（火）～令和6年3月29日（金）まで、の平日運行。利用時間は10時～15時。運行エリアは、小松

島市和田島町から阿波赤石駅までの範囲で、先ほど説明させていただきました基本的なルート・ダイヤを固定するが、予約がない場合は路線外を通過してショートカットする区域運行で実施しようと考えております。

運行便数は、1日に往路・復路合わせて午前1便、午後1便の合計2便を想定しております。運行ルートについては、小松島市和田島町から阿波赤石駅までの所定の乗降場所を考えております。

和田島バス停留所を出発し、阿波赤石駅までの往復になりますが、乗降場所は、大型のスーパー等で停まれるようにルートを調整中であります。

利用料金は、実証期間中は特に利用しやすくするためにも、大人（中学生以上）200円 小人（小学生以下）100円、ただし、老人等バス無料優待証を持参している方については、実証実験中は100円と考えております。

次に利用対象者と利用登録者についても、利用しやすくするために、市民以外の人も乗れるように利用対象者は設けず、利用登録についても設けないように考えております。また、利用制限についてですが、記載のとおり制限を設けようと考えております。

- ・一人で乗降が出来ない方
- ・ペットとの同伴の方

こちらについてですが、盲導犬などの補助犬の同乗については、同乗可といたします。そして、車内での禁煙が我慢できない方

- ・車いす、手押し車及びベビーカーを使用する方
- ・手荷物がひざの上に載らない大きな荷物を持っている方
- ・泥酔、酩酊状態の方
- ・無断キャンセルを過去にしたことのある方
- ・保護者同伴ではない小学生未満の方

その他、安全運行の妨げや同乗者の迷惑となる方としております。

次に、運行車両についてですが、普通車タクシー、ジャンボタクシーを想定しています。予約人数に応じて、使い分けることができるように考えております。

予約方法については、受託業者により、電話での受付のみとします。

最後に、緊急又は災害時の対応ですが、緊急又は災害時（異常気象など含む）の運行については、運行事業者は、その都度、事務局と協議して決定することとし、緊急もしくは運行中の不測の事態に遭遇した場合は、運行事業者の判断において対応し、事態収拾後、速やかに協議会に報告する。なお、これらの理由により運休せざるを得ない場合の広報は、協議会と運行事業者が協力して行う。としました。

今後、皆様のご意見を反映し、素案を修正したうえで、ルートを固め、運行計画書を作成し、見積合わせによる業者決定をしていきたいと考えております。

以上となります。

会長よろしくお願ひいたします。

【会長】

実証実験に関する提案でございました。

これ実験ですので理科の実験と同じように、何らかの結果を求めていかないといけないわけでありまして。今回はですね。このお話を聞いて、いろいろ考えで整理をしてみたんですけども。一番最初に戻りますと、交通空白地域という言葉が出ました。ここはタクシーと自家用車以外の交通手段、自家用車でなくては外出できないエリアということになります。

なぜ空白なんですかね。それは、一つは人口が極めて少ない。企業が参入してくれない。徳バスさんそこを回ってくださいよ、と言っても、いやそんな時間無駄なことできませんという風になります。もう一つはですね、いろんな道路事情というのもあり得るわけです。小型車でも回りきらないとかです。あとそういった事情があると、その場合はですね、その対策であれば、例えばこれフリー乗降区間というのを設置するというやり方もあるわけです。小さい集落で手を挙げたら止まってくれる、路線バスをそういう運用をするというのがあります。

道路事情は、これは市の公共の力で何とかするというで解決するわけです。ダイヤの空白ってということが二つ目に出てきます。これニーズがありそうなんだけども、ようわからんと。でも不便だという声は聞こえてくると。そういった事情なんでね。これはねアンケートではね無理なんですよ、アンケートはね、みんな希望を書きますからね。ニーズがやったら膨らんでしまう。役所はアンケートを信じすぎますから。そのアンケートをもとに需要想定して企業に入ってくれて言ったら、企業はいつも大赤字ですよ。そういう事例が多くて、アンケートよりは実験でデータをとりたいと、そうニーズの数値化を図るわけ。どのくらいの人に乗ってくれますか。それでニーズを把握してですね、数値化をしていくと。よっぽど少なかったらやめるわけです。実験ですから。それでニーズがある程度掘り起こされるのであれば、その方法は良かったと継続するのか、あるいはやり方を変えて考えていけばいい話であります。今回この実験に一つ要素を付加して考えているわけなんです。

実はこれ、ティンバーゲンの定理には反するんですけど、ティンバーゲンの定理っていうのは一つの問題を解決するためには、一つ以上の独立した対策が必要という定理なんですけど、これが気になってしょうがないんです。乗り継ぎの人气っていうのが。今回は和田島からずっと空白地域をまわって、赤石の駅で停まる。そういうルートを想定しているわけなんです。赤石の駅のバス停は写真で見てもらったらわかりますとおり、比較的大規模なバス停です。屋根がしっかりついているところです。そこで、乗り継いでもらおうと。二種類の乗り継ぎ、バスとバスの乗り継ぎ、このデマンドは日赤や市内までは行かないです。赤石のところを通過して徳島に向いていく。阿南方面だと、阿南の椿止まりとか、そこまで行く分に乗ってもらおう。そこまで出てきたら、日赤まで来れる。鉄道にも乗り換えることが可能と、バス停には屋根もついているんで、待ってもらおうことはできると。そういう

ふうな状況をやってみようかなと。ただ走らせるところに観光地はなさそうなんですよね。しらす丼の店とか、そういう超ローカルニーズの美味しいものっていうのは存在していますね。そういうところのニーズを数値化する、それを第 1 目的とする実証実験です。市場に対してどういう影響があるのかっていうのをやってみて、良い施策であれば、それを市場化するか、あるいは市場化するというのは民間企業の参入を促すという意味なんですけど、あるいは公共が補助金を売ってでもやるような内容なのかということを見極めていく。

結果としてはですね、空白地域を解消しましたか。ニーズはどのくらいありましたか。乗り継ぎはどうでしたかということですね、定性的定量的に把握する実験を今回計画していただきました。その計画していただいた、なんとですね、この協議会、法人格はないんですね。ないんだけど契約を結ばなきゃいけないですね。というですね、複雑な仕組みなんです。実証実験を進める具体的な相手方を、仕様書を書いてやってもらうというですね。

この契約行為をするわけなんですけど、この協議会の機関として市が入ってるので、契約自体には問題はないだろうというふうに見てるし、よそもやってるし、そんな形で進めていくことになろうかと思います。デマンドを走らせる時期をもう一度、お願いします。

【事務局】

来年の 1 月 9 日から 3 月 29 日までを考えております。

【会長】

はい、ありがとうございます。

子供さんは 3 学期、高校生も 3 学期、大学生は休みで、一般の人は普段 3 ヶ月あったらお薬取りに行くとかいうのも 3 回ぐらい乗ってくれる可能性もあるし、お買い物にまわってくれるんだったら、年いった人でも週に 1 回買い物に行くにしても 12 週間あるから、それ相応のニーズの把握はできるだろうと。そういう想定で、とりあえず 3 ヶ月で打ち切ります。実験なんで収支をきちんとします。200 円が普通料金で、高齢者料金が 100 円、ただにはしないそうです。そういうことで値段についての感受性というのもやって、データとして取ることができます。

ちなみに東委員さん和田島から赤石まで（バス料金）は、おいくらになってますかね。

【東委員】

240 円です。

【会長】

240 円。それよりは 40 円値引いてます。運賃に関する感度調査も可能です。和田島から

日赤まで直行じゃないですから、乗り換えが発生しますので、その場合には 130 円出されることになるのかな。

これ議会なんかにも出せる資料を集めていこうと思うんですけど、徳島市内が今バスで 210 円なんですよ。距離的にはそんなに変わらないんだけど、小松島市の初乗りがまだ 130 円のままなんですよ。これね、やっぱり議会から相当圧力を受けてるそうですね。かなり昔のままなんですよ。130 円っていうのは、都会も田舎もこの値段で初乗りはありませんしね。そういうところを見直すデータにもしたい。これ 200 円初乗りですからね。そういうのも仕掛けてあります。

はいそういうところでですね、いろんなデータを取得するというので、最終的にはまたレポートをして、今後の政策選択に寄与していくということを予定しています。

実証実験今のような話で進めてまいりたいと思いますが、いかがですかね。いや、市場圧迫だからやめろと言うんであればそうします。

【東委員】

期間が短いので、定着はしないだろうと思います。

【会長】

ちょっとね、期間長くするとね。これ事務局いただいてる費用超えちゃうんですよ。

【蔭山副会長】

行政の場合やっぱり予算単年度主義なんで、3 月まで、まず一旦は 3 月までの予算しか取れませんので。協議会に対する補助金についても、3 月までの事業についての補助金になります。ただ事務局との話の中でも、必要があれば、例えばもう 3 ヶ月延ばしてみるとか、場合によっては、路線をもう一つ増やした中で再度やってみるとか、いろいろ次年度に向けて、必ず実証実験を 3 ヶ月で終わるっていうわけではなくて、その 3 ヶ月の様子を見ながら、そういう会長からお話があったようなところのデータがもし取れなければ、少し見直してみるとか、そういうふうな方向も考えられますので、3 ヶ月では短いという話は十分に認識いたしております。

【会長】

データは取るんですよ。季節変動とかを加味した上で取るんだけど、次の 3 ヶ月はうまくいかなかったところを、きちっと見直して、同じ実験はあまり繰り返してやっても意味がないので、今度は田浦のあの廃止バスの代替をやってみるとかですね。そういう形でいろいろ変えていきますし、これ方式はフルデマンドじゃなくってなんでした？

【事務局】

区域運行は区域運行なんですけど、フルデマンドではないというようなパターンを想定しています。ダイヤとかルートはある程度固定してという形です。

【会長】

それからダイヤとかを外した形でね、中村市の中村町バスって言うんですけど、むちゃくちゃお金かかっている。行政からの持ち出しが。そういうふうなことをやらないと、バスが一切走っていないんですよ。中村市ね。中村駅から足摺岬へ乗り換えて行くバスだけだそうなんです。そうなるんですけど、もう大変な町になって、まちづくりにも非常に影響が大きくなってきます。そういうためにですね、データをとりながら、市場化していく方向がいいのか、やっぱり補助金の割合をどのくらいした方がいいのか、あるいは今回、中央で考えていただいた輸送資源の動員にあたってね、幹線とフィーダーをわけて乗り継いでいくんだという考え方が地域に合ったものかどうか、駄目だったらやっぱり別のことを考えなきゃいけないですね。そういったことも含めて、実証実験を、6月から準備を進めて仕様書を書いて、契約者を選定して、実験期間は1月と、そういうちょっと長い手続きになりますけども、お認めいただいたということで進めてよろしいでしょうか？どうぞ。

【山本仁志委員】

JR 四国の山本です。よろしくお願いします。

今回のデマンドバスのこの実証運行ですね。私、非常に評価をしています。というのが、非常に真面目でチャレンジングな計画ではないかと思ってまして、まさしく会長が言われた、乗り換え抵抗に対する挑戦というようなところがございます。

それともう一つは、この利用対象者、実証実験においては利用対象者を設けないということで、誰でもが利用できるということが大きなポイントかなと思ってます。今、県内の各市町におきましても、こういった新しい公共交通の導入ということで、デマンド型の導入というのが進んでおりますけれども、その中でやはり、そのエリアに住んでる人に限定したサービスというのが、基本になっております。

そういった意味からするとですね、エリア外からそのエリアを訪れる方にとっての公共交通というのが、かなり少なくなっているという実情が懸念されております。当然今回の計画については、デマンド交通の区間において、目的地はここにはおそくないだろうと、皆さんどっかで乗り継いで、小松島の中心部へ出て行きたいんだろうなという、おそらくアンケートを取るとそういう声が多数、どんどん出てくると思いますけれどもですね。そこは、やはり今ある公共交通を活かすと、そして繋ぐというような観点から、できる限り維持していただけたらありがたいと思います。他の地域では公共交通を、例えば町営バスを運転運行したところ、デマンドに乗り換えた途端に、このいわゆる来訪者への公共交通サービスがなくなるというようなところも多数ございますので、そこらあたりはよろしくお願ひしたいなと思います。以上でございます。

【会長】

私から次世代交通課さんをお願いなんですけども、ちょっと調べて教えていただきたいのはですね、バス今どこなんに、このデマンドを入れた場合の増加費用のあり方、これデマンドって言っても、今回は一応ダイヤを決めますので、乗らない場合にスキップなんです。バス今どこなんに使うためには、GPS を積んだ車両も必要だということはあるんですが、それがまたソフトの改修とかで、べらぼうにかかるようになったらそれは基本的には無理な話なんで、今、山本さんがありましたように、これをどうやって周知していくかっていうのは非常に大きな課題なんです。実現は無理だったらもう無理って言うていただいて構わないので、一体どのくらいの手間とコストがかかるのかだけ教えていただければいいかなというふうに思います。

【東委員】

今どこなんって、バス協会なんです。そこに徳バスと市バスさんがぶら下がっています。まずそこに入らないといけないっていう部分で、機器類は1台20万程度です。NECの機械になります。これで事業者の新規参入という形で、いくら取られるかはわかりませんが、NECさんは結構高いです。バス協会さんにぶら下がるという形でできるのであれば、もしかしたら安価なのかもわかりません。あと我々徳バスと市バスさんとこの協議会で、あるいはデマンドというふうにやると、このランニングコストを台数割とか、機器割とかいうふうになっていくので、どうなんだろうなっていうのはちょっとありますね。

これよりも去年からやられてる Google 検索ですね。コミュニティバス、徳島県さんがやられて、全部のコミバスが Google マップで検索できるようになってたりしてます。そちらの方がむしろ安価というか、費用をかけずにできるんじゃないかなと思います。

【会長】

ありがとうございました。また調べましょう。予算とお金と相談という。Google マップのバス停なかなか検索しにくいけどね。1日分出すからね。バス停をクリックするとね。バス今どこなんの3つ停留所手前通過っていうのは精度高いですね。

ちょっと私事なんですけど、バス今どこなんを使って、研究室を出るタイミングがありまして、私の研究室から夜8時37分文理大学前に乗るんですけども、37分に来るためしがない。それでふれあい健康館ご存知ですね、それから一旦、南へ出て文理小学校信号を三つ上がって、ラーメン屋の横を抜けて信号そこ二つあるんですよ。その信号に全部引っかかってくるんで、37分には来ないのわかってる。バックグラウンドで、バス今どこなんを立ち上げてまして、ふれあい健康館を出たら仕事終わって鍵閉めて降りてくると、そうしたら、大体いい時間にバスに乗れると。特に私、それ以上仕事が遅くなるときには、公共交通はありませんので、自転車なんです。

夜間大学院もやっていますね。夜間大学院って授業終わるの9時20分なんですよ、夜の。そしたら公共交通ないんですよね。車乗りたくないんでその夜にです。自転車で朝から来ます。今日もちょっと判断に迷ったんですけども、学校から二軒屋まで自転車転がさなくて正解でしたね。ずぶ濡れになってました。それは冗談として、今提案されたんですけど、このデータを取るの間違いはないんですが、サンプル数を増やさないことには、にっちもさっちもいきませんので、この情報手法というのをですね、乗っかっていくという仕組みは、コストが発生するんであればそれはまた考えなきゃいけないし。

中村町バスに乗って来ましてね。お世話いただいたところが2ヶ所ありまして、高知駅前の観光案内所。太平洋を向いて白い像が建ってるのお気づきですかね。高知駅の下りたところに。あそこの下にある観光案内所で、わら半紙1枚くださいました。ここに電話してくださいって言って。それともう一つは、土佐黒潮鉄道の駅の切符売り場、ここでも案内を頂戴しました。これが今、JRの山本さんが言われた、外から来た人に使ってもらう手法なんです。

それで、おかしいなど。何でもかと言うと、インターネットを探してもないんですね、その中村市のホームページにやっていますということだけで、使い方のPDFもないんですよね。なぜか知らないけど。多分そのうち出るんだろうと思うんですけどね。そういう周知の手法なんていうのも、今回研究の対象にしていきたくないというふうに思います。

ただ、実証実験につきまして、細かいところを詰めていきながら、必要に応じて委員の皆様方とご相談しながら、事務局の方で契約に持っていきたいというふうに思います。

次、報告の方に移りたいと思います。スマート駅ちゃんの話。JR四国山本部長さんお願いします。

【山本仁志委員】

JR四国の山本です。

新型コロナウイルス感染症の影響というペーパーをご覧ください。こちらの方、棒グラフの方が、運輸取り扱い収入（普通収入）と書いてますけれども、当社の場合、定期券による定期収入とそれ以外の収入を普通収入と言います。これの収入規模が棒グラフで示した規模で、このオレンジの折れ線グラフ、こちらの方がコロナ前、2019年の同月比ということでございます。

これを見ていただきますと2020年度が底ということで、21年度は2番底で、昨年22年が3番目に悪いということですね。ただ営業収益では240億円。対前年で見ると56億円の改善。それから営業利益でも▲184億円なんですけれども、18億円の改善ということで、回復傾向にはあるものの、まだまだ非常に厳しい状況が続くと。2013年これ4月までしか書いてませんが、5月期の月次報告させていただきました、普通収入の方が85%まで回復してきたという状況でございます。

その下のお客様のご利用状況というところでございますけれども、こちらの方が、今、

新聞等々を賑わしている法の改正等によるリ・デザインというところなんですけれども、左側が前年対比の比較をしております。右側が2019年度の比較ということで、この小松島エリアについては、前年対比では牟岐線徳島阿南間というところで、対前年では106.1%。それをコロナ前の19年度比で見ると79.9%ということで、まだ回復度合いは8割ぐらいというところに留まっているという状況でございます。ここに書いてあります1日当たり、何人というようなことを書いてますけれども2022年度で見ますと、徳島阿南間については3793人というところがございます、これが改正法でいう1000人未満とか、そういったところに当たる数字というところがございます、阿南から南については1000人を切っているという状況は見て取れると思います。

裏側の方に参ります。こちらの方が、スマート駅ちゃんのご利用状況というところをグラフにしております、11月にリリースをして4月にバージョンアップをしたというような流れでございますけれども、右肩上がり順調に伸びているというところがございます。

オレンジの斜線になってるところですね。特需がございまして、帰ってきた四国満喫切符というのが、期間限定で発売されておまして、四国外からのご利用が非常に多かったということで、4月5月飛び抜けておりますけれども、傾向としては右肩上がりということで、これからは定期券等々のご利用が増えるということを見込んでございます。

今後につきましては、徳島県内の地域のコミュニティバスとかそういったところでキャッシュレス化、そういったところを目指されているところにつきましては、ご相談に応じようかなというふうな形で今考えているところでございます。

それから、チラシで冒頭会長の方から、この共同経営についてのご紹介をしていただきました。まさしくご説明の通りでございますけれども、今回5月20日より、今までは浅川バス停までだったところを、海部高校前バス停まで区間の拡大というのを行ってございます。

こちらについては、牟岐線にパターンダイヤを導入した2019年、そのときに阿南からこの海南駅までのJRの便数が減ったと、逆に言えば徳島阿南間を増やしたわけなんですけれども、実情に応じた形に適正化を図ったということでございますけれども、やはり激変緩和策ということで、並行して走る徳島バス様のご協力を得て、区間乗降を開始したと。しかしながら運賃の壁というのがございまして、なかなか利用については、1日あたり一人とかそういったところございましたけれども、共同経営を開始して以降、大体その3.8倍ぐらいまで増えてきてまして、さらには今回のこの区間延長によりまして、海部高校生のご利用っていうのが増えておまして、聞いた話でございますけれども、学校の通学日で割り戻しますと約4人程度増えているというような話を聞いておりますので、県南唯一の高校でありますこの海部高校生の通学の利便性に少しでも寄与できればいいなというふうに思ってる次第でございます。

以上でございます。

【会長】

はいありがとうございました。確かに阿南から美波に今、高等学校一つもないんですよ。日和佐に街がありますが、あそこにはありませんのでね。非常に高校生で通学区域が広がったり、あるいは学生寮に入ったりしてる状況で、その中でバスと両方ね、定期券で乗ってもらえてるっていうのは非常にありがたい話だというふうに思います。

報告その他ございますでしょうか？

長時間にわたる議論ありがとうございました。その他、事務連絡等をよろしくお願いたします。

【事務局】

松村会長さまをはじめ、委員の皆さま、長時間にわたりご審議いただき誠にありがとうございました。

事務局から次回協議会の開催について事務連絡をさせていただきます。

次回の協議会は、本日議論させていただきました、デマンド交通実証運行の選定するにあたり、見積合わせをするための仕様書やルートを含めた運行計画書について議論させていただこうと考えております。準備が整い次第、時期について連絡させていただきますが、早急に決定する必要もございますので、開催方法につきましても、対面での開催ではなく、書面での開催も検討しているところであります。詳細が決まりましたら改めて委員の皆様にご連絡させていただきたいと思っております。

以上でございます。委員の皆様、何かご質問等ございますでしょうか。

なければ、事務連絡を続けさせていただきたいと思っております。

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、委員の皆様にご確認いただいた上で、市ホームページで公開させていただく予定としておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、令和5年度第2回小松島市地域公共交通活性化協議会を終了したいと思います。

委員の皆様、長時間ありがとうございました。

— 午後3時30分 閉会 —