

令和5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6年2月14日（水） 午後1時30分から
- 【場 所】 小松島市保健センター2階多目的室
- 【出席委員】 東委員（代理中野氏）、安土委員、稲田委員、岩城委員、
蔭山委員、櫛田委員、佐々木委員、笹田委員（代理古川氏）、
佐藤委員、重本委員、勢井委員、妹尾委員（代理坂本氏）、
東丸委員、松村委員、水野委員（代理岡井氏）、
山本（仁志）委員、山本（美恵子）委員、吉尾委員
（以上18名）
- 欠席1名：米田委員

- 【会 次 第】
1. 開会
 2. 議題
 - （1）タクシーの営業区域変更の更新について
 - （2）デマンド交通の実証実験の実施状況について
 3. 報告
 - （1）令和4年度小松島市協定路線運賃収入等実績について
 - （2）路線バス乗降調査結果（速報値）について
 4. その他
 5. 閉会

【会議概要】

午後1時30分 開会

1. 開会（省略）

【松村会長あいさつ】

【松村会長】

委員の皆様、ご多用中のところ、また年度末のお忙しいところ、お集まりいただきましてどうもありがとうございます。

では令和5年度第5回小松島市地域交通公共交通活性化協議会を開催したいと思えます。用意されているプログラムは、議題として二つ。タクシーの営業区域変更の更新について。2番目、デマンド交通の実証実験の実施状況について。報告事項としましては、一つ目が運賃収入額小松島市協定路線ですね、これに関わる報告をいただきます。それから、路線バスの乗降調査結果。それから、追加の報告としてMaaSについてということで進めてまいりたいと思えますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

ニュース等を見ておまして、盛んにどの世の中、どの世界も人手が足りない。その話がニュースで流れてこない日はないわけでありませう。交通の世界に目を向けませうと、運転手さんがいないと今のところは、自動車も鉄道も何も動かない。昨日のNHKの番組でトラックのことを特集していました。働き方改革の影響で、連続運転時間等の制限があつたので、非常に流通コストがかさんでいるんだけれども、実際にはそれが製品に転嫁できないとか、そういった報道などがありました。

世の中どこも人手が足りないということを知んではせうけども、これはやっぱり、世の中の仕組みを冷静に考えなきゃいけない可能性が出てきました。というのは、世の中が、人口が増えることを前提に制度設計しているものが結構いっぱいあるわけだ。物の販売でもそう。それから人材募集でもそうですね。競争していい働き手を雇えばいいということなのですが、それが既に18歳人口が減り始めて、もう10年近くになります。高等教育機関は何とか耐えているところと、耐え切れずに大学を閉じたところというのがいっぱいあります。それがですね、4年経ちますと、やっぱり社会に大きく影響が出てきているわけなんです。新しい18歳や22歳の社員さんが増えていかない。そういう状態で、それぞれの企業、会社、あるいは組織において運営をしていかざるをえないような状況になっているわけだ。公共交通に関しましても同じで、極力、それに見合った制度というのを考えていくということが重要になってきます。今日はこういったアイデアの中で、またお知恵をお借りしたいというふうにおもいます。

話を一つ紹介したいと思えます。徳島バスさんが3月から、関西空港直行便を復活させてくださることになりました。朝昼夕ですね、3便なんですけど。関西空港は24時間あいてますので、昨日も韓国に留学に行く学生が来てくれまして、朝何時の飛行機と聞いたら、9時20分ってね、朝、韓国行きの。そしたら、7時には関西空港に着いとかなあかんねって言って。泊まるのか、どの経路で行くのか大体、皆さん頭の中に浮かびましたか？そう、親に徳島港まで送ってもらって、フェリーボートに乗って乗り継

いでいくそうです。私が担任しております1年生の女子学生3人だったので、ちょっとかわいそうかなと。あの硬い絨毯に寝させるのはちょっとかわいそうかなと思いました。500円玉三つ渡しまして、これ、使っていいから、餞別の代わりだからと。これどうするんですかって聞かれて、船の中に行っ、売店に行っ、500円ずつ1人持って行ったら、2階のリクライニングのソファーに座らしてくれるから。これは僕が餞別代りに出すから。土産はいいからなんて言って、そういうふうに出した次第なんです。

関西空港行きのバスも3時とか4時に、昔、徳島を出発する便があったご記憶ある方もいらっしゃると思いますし、逆の方向も、日付が変わってから帰ってくるバスもありました。

これ委員の方に伺ったところ、いわゆる相互乗り入れの路線なんですね。徳島バスだけじゃなくて、関西空港交通も、南海電鉄のバスも相互に走ってるので、お互いがやりますよっていうことを言わないと路線が復活できなかつたんだそうです。それ、どういうことですかというと、徳島以上に、都会の方がいわゆるプロドライバーが不足している。そういう事情があるそうです。これまでコロナの影響もあって、いろんなところで仕事が少なかった領域ということもあるのかもしれませんが。ですので、その影響が、より都市部の方が大きかったっていうことも言えるのかもしれませんが。そういう状況の中で、ミクロな、ミクロというかMIDIなんですけど、小松島市の公共交通を維持する話を今日進めていただけたらありがたいと思います。

最初の議題はタクシーの営業区域変更の更新についてです。

公共交通って、飛行機からタクシーまで全部そうできて、バスのことだけではありません。鉄道もそうですし、それからみんなが使うものは全部ですね、ですからタクシーも公共交通ということになります。

では、事務局の方で、議題1、よろしく願いいたします。

【議題1 タクシーの営業区域変更の更新について】

【事務局】

それでは、「議題1 タクシーの営業区域変更の更新について」をご説明させていただきます。

まず、最初に本日のタクシーの営業区域変更の更新について議論するにあたり、委員ではございませんが、小松島市唯一のタクシー事業者である株式会社日峯タクシー

様にご出席いただき、ご意見を頂戴しようとしたのですが、予定が合わないとの連絡がありましたので、このまま議論をさせていただこうと考えております。

また、本日の議論や協議会でのタクシーに関する協議内容については、引き続き、日峯タクシー様と共有させていただき、今後も必要があれば、本協議会に出席していただこうと考えております。

それでは、こちらの議題について、まずは、これまでの経緯をご説明させていただきます。

昨年度、令和4年度に小松島市地域公共交通計画を策定する際に市民の方から2000名をランダムに抽出したアンケート調査を実施させていただきました。そのアンケート結果では、本市のタクシーに対する要望として、早朝・深夜の利用ができない、タクシーの台数・会社が少ないので改善してほしいとの自由意見がありました。また、アンケートの中で、タクシーを利用しない理由に、早朝や深夜にタクシーが走っていないので利用しないとの回答が多く見受けられました。

また、タクシーを利用している方で、どんな時に利用するかの質問で最も多かったのが、飲酒等で自動車を利用できないときでした。

ただ、本市におきましては、飲食店などで、夜の10時や11時に帰る場合など、お酒を飲んでしまったため、車を運転できない状態にある方は、タクシーを利用したくても市内にタクシーがない状況になっておりました。

また、アンケートの自由意見としても『夜間にタクシーがないため、病院に行けず、不便。急病の時に困っている』、『深夜に日赤でお世話になったときに非常に困った』などの意見も多くありました。

皆様ご存じのとおり、本市のタクシー事情としましては、事業者は日峯タクシー様、一社のみであり、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ました。一方で、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、昨年度この問題を解消するために、本協議会で、タクシーの営業区域の見直しをする必要があると説明させていただき、営業区域外運送について、承認され、令和5年4月1日から令和6年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ました。来ていただいた事業者については、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社となり、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るということでした。

以上が経緯となります。

今回、令和6年4月1日以降の営業区域の見直しについて、更新したく考えており、議題とさせていただきます。

委員の皆様、資料①をお願いいたします。

1ページ目は昨年度の第4回協議会と同じ資料です。昨年から委員の皆様についても変更している方もいらっしゃいますので、改めて説明させていただきます。

まず上段は、道路運送法第20条第2号の抜粋になります。この第二十条は、タクシー事業者の禁止行為を定めているものです。この条文は、『一般旅客自動車運送事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送（路線を定めて行うものを除く。第二号において「営業区域外旅客運送」という。）をしてはならない。ただし、次に掲げる場合は、この限りでない。

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

ここで、協議が調った場合とあり、この協議が何かといいますと、1ページ目下段の地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方についての抜粋部分になります。

協議を行うに当たっての具体的指針として、

(4) 一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等に関する事項

既存の輸送資源を活用した地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、地方公共団体の発意により、一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等を協議事項とすることができる。なお、法第20条第2号の協議を行う場合には、次の事項について協議するものとする。

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

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、この①～⑤までの事項を協議し、営業区域外旅客運送が必要であると承認され、輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと国土交通大臣が認めると、営業区域の変更が認められることとなります。

それでは、この5項目について、協議させていただきたいと思います。

2ページ目をお開けください。

まず、最初に『1. 営業区域外旅客運送の必要性について』になります。

経緯としては、最初にご説明させていただきましたとおり、小松島市の営業区域内で運行するタクシー事業者は、株式会社日峯タクシー一社のみであり、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にあります。そのため、市民アンケート調査を実施し、タクシー事業の改善ということで、昨年度実施しました令和4年度第4回協議会で、協議し、協議も調いましたことから、令和5年4月1日から令和6年3月31日までの間、ノヴィルタクシーグループ、有限会社東丸タクシー、徳島第一交通株式会社による営業区域外旅客運送が開始されました。こちらが経緯となっております。

次に、必要性についてですが、令和5年4月1日から令和5年12月末までの実績を記載しております。

配車実績としてはこちらに記載のとおりとなります。9か月間で東丸タクシー様が553台、ノヴィルタクシーグループ様が238台、第一交通様が16台となっております。合計すると807台。月平均にすると約90台が供給されている状況にあり、本市のタクシーに対する供給不足に対応していただいております。

こちらに記載はありませんが、ノヴィルタクシー様から提供していただいた資料によると、配車室に問い合わせの来た実績、である実車実績は、637台であり、配車の3

倍近くとのこと。そこを加味すると、依然として小松島市内のタクシー利用者の潜在的な需要が見込まれる状況にあるといえます。

以上のことから、引き続き、住民の要望と需要に応じていくためにも、小松島市の今後の公共交通、福祉、観光など各種施策を展開することに向けて、隣接した市町村に存するタクシー会社が道路運送法第20条第2号の規定に定める営業区域外旅客運送を行っていただく必要があります。

続いて、残りの協議項目について説明させていただきますと、

『2. 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、『3. 営業区域外旅客運送を行う事業者』については、昨年から引き続き、営業区域外運送をしても大丈夫ですとお返事がありました『ノヴィルタクシー様』『東丸タクシー様』『第一交通様』の三社となり、ノヴィルタクシーグループ様は、記載しております、グループの5社が参画していただけます。

次に『4. 営業区域外旅客運送を行う期間』についてですが、令和6年4月1日から令和9年3月31日までの3年間を考えております。

『5. その他必要な事項』として、令和9年4月1日以降は、営業区域外旅客運送の必要に応じて更新を検討としました。3年間の運送状況等の様子を見て、必要があれば再度更新していくように考えております。

承認された場合の周知方法についてなのですが、4月5日に発行されます広報こまつしまの4月号や、小松島市のホームページ、SNS、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、昨年に引き続き、小松島市内のJR4駅、中田駅、南小松島駅、阿波赤石駅、立江駅に3ページ目のチラシを引き続き掲示させていただこうと思います。日赤病院様につきましても、引き続き、チラシをお渡しさせていただき、周知いたします。

最後に、ケーブルテレビの番組であり、小松島市を紹介する「ハロー小松島」の番組内でも告知や宣伝を行う予定です。

以上が営業区域の変更についての説明になります。

【会長】

はい。継続更新という形になると理解できるんですけども、市外のタクシーの会社さんに小松島、特に夜間帯を中心とした時間帯に、タクシーを回していただけると、そういうお話でございます。何かご意見等ありますでしょうか？

【吉尾委員】

私の感じでは夜中、多分時間外と思うんですけど。そういうときに、ちょっとタクシーをお願いしようかなというふうに思う方が多いのではないかと思うんです。それで徳島から地域外の小松島まで、ノヴィルタクシーさんとか東丸タクシーさんと呼ぶとなったら、ちょっと気が引けるんですよ。気の毒だなっという感じがあるんですけど、どうなのでしょう？

【会長】

はい、事務局どうぞ。

【事務局】

日峯タクシー様が、やっぱり10時から12時ぐらいになるとなくなってしまっているのが、実感でございます。ただもちろんその時間に使いたいということはあるかと思っておりますので、ぜひ利用していただければと思います。

もちろん他のタクシー事業者様、今回、営業区域外運送のことでお話させていただいた事業者様にも聞いたのですが、夜間などはドライバーが少なくなるので、完全に対応できるとは限らないかもしれませんが、今回更新が承認された際には利用していただきたいと思っております。

【岩城委員】

ノヴィルタクシーの岩城です。

そういった不安があると思うんですけど、タクシー会社としても非常に心苦しいところがありまして、OKはしたんですけど、その時間帯によってはお答えできないというケースも多々あると思っております。ただやっぱりその理由としては、ドライバーも非常に不足しておりまして、特に、深夜帯ですね、ここら辺は徳島市内も非常にお客さんもちよっと戻ってきておりますし、それから配車によるオーダーを受けないドライバーもいることは確かなんです。要するに乗り込みですね。ここら辺だけしか受けないドライバーもおりますし、会社としても、ドライバーに対してもいろいろ気を使いながら、やっているっていうのが現状なんです。ただやっぱり区域外運送はやるというふうに会社として決めたので、ドライバーにはこちらから指示があったら必ず行きなさいということは指示しております。

【会長】

東丸タクシーさんお願いします。

【東丸委員】

夜に呼んでいただく分については、やっぱり乗務員の人数も少なくなります。ほとんど町の秋田町の辺りに流しに行ってます。なので、小松島からお電話あったときには、かなりお時間をいただく形にして、30分ないし40分ぐらいかかりますと言って、待っていただけるのだったら、行くようにしております。そのため、待っていただけないお客様については、仕方がないなというわけで行っております。

【会長】

はいありがとうございました。

実情もお話しいただいたわけなんですけども、やっぱり不便を解消するためにご尽力いただいておりますので、気遣っていただくのは非常にありがたい話なんですけども、必要などときには、呼んでいただければということだと思えます。

【吉尾委員】

呼ぶのが小松島なんですけど、来てもらうより送ってもらう方が近かったりする場合があるじゃないですか。その場合、ちょっとね。やっぱり気を遣いますので。いや、来ていただいてもねと思う感じなんです。

【会長】

徳島市内から乗って例えば小松島で送っていただいてからの車で返すのが忍びないっていう趣旨なんですね。

【吉尾委員】

病院で治療して、治療が2時か3時に終わる場合なんですけど、来てもらって帰るところが、来てもらったところよりも近いところだったら、ちょっとどうだろうなと思うんですけど。

【岩城委員】

それはですね、受けるときからそういうのはドライバーには言っておりますので、そんなに心配することはないと思います。会社もそれを承知の上でお受けしてますので、大丈夫です。

【会長】

はい、あの御商売していただいて、一つご協力のほどをお願いしたいと思います。

事務局、確認なんですけど、こういう電話でお呼びいただくのを、駅とかいろんなところに貼っていただいて、外から来た人にもわかりやすいように周知をしていただいているところですよ。

例えば夜とかも、徳島駅に張り付いてるタクシーさんなんて、ものすごく少なくなりましたよね。今ね。夜10時ぐらいでも。その認識は間違いないですか。

【岩城委員】

徳島駅で待っている場合というのは、コロナ前は結構あったんですけどね。今はもう、夜にほとんど駅前に待機するのはいないですね。あと、当然、秋田町とか、その近郊に待機すると。ただ、徳島駅もここ二、三年ですか。秋田町よりも、ちょっとこじやれた感じの店が多くなってるんで、割とそちらの方に待機するタクシードライバーも中にはおることはあります。

【会長】

はい。ありがとうございます。ちょっと後からまたコメントするとこなんですけども、地域交通っていうのは、幹線と乗り換えて使うというのが、一応設計の条件なんですよ。今伺いしたのは南小松島駅前ですね、もうほとんど昼間もタクシーが停まっている様子はなくなりました。鉄道とか、そういうのが駅に着いたら、そこから自宅まで運んでいただく役割っていうのが、路線バスとかタクシーの役割だったんですよ。

大阪からあの深夜に着く。今一番、大阪で一番遅いのって、徳島駅12時半とかですよ。ただ以前はノヴィルさん待っててくださっていたんですけど、ほとんど今ないような状況。やっぱりここも人手不足の影響っていうのが、非常に大きくなってくと。そうなってくると、降りてタクシーいなかったら非常に困ることになるんで、

都会ではですね、徳島も始まっているかもしれませんが、事前に携帯電話のアプリケーションで予約をする。そういうふうなものが始まっています。タクシーGOでしたっけ。ノヴィルさんはまだですか？

【岩城委員】

はい。まだです。

GOについてはもう2年ぐらい前に徳島に来てまして、鳴門の方で多分、一、二社やっているとは思いますが。多分、五、六年前ですかね。日本交通のアプリがあって、弊社もそれを利用していたんですけど、最初入れた頃はすごい会社も頑張って、アプリを利用したの配車をしていました。

アプリで配車依頼します。タクシーが行きます。そしたらもう、呼んだお客さんがもういらっしやらないんですよ。なぜかって言ったら、その前を通ったタクシーに乗っちゃうと。わざわざアプリで行ったドライバーが空振りしちゃうんですね。それでも、タクシーのドライバーが、アプリでのお客さんと呼ばれたらもう行かない。そういう状況があったので、アプリがどんどんどんどん減って行って、最後にはもうやめちゃったと。

今現状では、多分そういうアプリを駆使する年齢層のビジネスマンが多いと思うんで、それを今度、皆さんもご存知のように、ライドシェアではそういうアプリを利用しないと配車できませんよ、ということになってるんで、多分これからはどんどん増えてくると思います。

【会長】

はい、ありがとうございます。

また考えて、どっかに書きたいと思います。大変ですよ。アプリ使って運転手さん行ったら、お客さんいなかったとか、逆にご迷惑をかけることになる。またそういうのを考えたいと思います。

はいこの件ですね、とりあえずその制度としては、何年でしたっけ。事務局

【事務局】

3年間です。

【会長】

3年間、このまま進めていくということを本協議会で決めなきゃいけないんですけども、その点よろしゅうございますでしょうか？

【異議なしの声】

この通り申請ということで、おすすめていただけたらというふうに思います。どうもありがとうございました。

そしたら議題の2に移りたいと思います。前回ご提案いたしましてご承認いただきましたデマンド交通、これの実証実験の実施状況。まだこれ終わってはないんですよ。途中経過ということになります、よろしくお願いします。

【議題2 デマンド交通の実証実験の実施状況について】

【事務局】

それでは、委員の皆様資料②をお願いいたします。デマンド交通の実証実験の実施状況について、ご説明させていただきます。

最初にこちらのチラシをお願いします。こちらのチラシは、昨年12月に住民説明会を実施し、年が明けて、1月5日発行の広報こまつしま1月号に折込みの広告として入れたものになります。内容は前回の協議会でお示しさせていただいた内容となっております。また、前回、コーンが強風で飛ばないかのご指摘がありました。その対策として、電柱などに紐で固定するといった対策を実施するとともに、週に1回のペースで異常がないか確認しております。

こちらのチラシの内容については運行計画に記載している内容をまとめております。おもて面にデマンド型のりあい交通とは何かの説明と実証期間、運行時間、利用料金、利用方法を記載しております。

おさらいになりますが、小松島市のデマンド実証実験について、このチラシを用いて簡単にご説明させていただきますと、有限会社東丸タクシー様が所有するジャンボタクシーで、予約があれば運行するのりあい交通です。予約の方法は電話のみ。予約時間は前営業日の9時から17時までとなります。

実証期間は令和6年1月9日から令和6年3月29日までの平日限定、本市の和田島町から阿波赤石駅までの間を、一日往復2便、予約に応じて決まった時刻とルートを走りま

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円としております。

こちらに記載してはおりませんが、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、また、市民以外の人で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しております。

ルートについては、地図の右上、①からスタートして②番、③番と順番に通過していきます。⑩番からは、こちらの地図にはありませんが、食彩市場三和様や、セブン大林店様などのスーパーを経由し、最終的に阿波赤石駅に至るルートになります。往復の便になりますので、その後、逆のルートで、帰っていくようになります。

一番の特徴としては、一定のルートを定め、各停留所のダイヤも固定しますが、予約した人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運行形態にしております。

具体的には、①で乗車した人があいさい広場まで行きたい場合、①で乗った人以外の人がない場合は、②～⑩までのルートを通らずに、直接目的地のあいさい広場まで最短経路で行くことも可能にしております。

裏面をご覧ください。こちらには利用方法と時刻表、乗降の目印を記載しております。時刻は、上りは10時10分と13時10分、下りは11時10分と14時10分の1日2往復の運行となり、青いコーンを置いているところが乗降の目印となっております。参考資料として、こちらの計画書も本日の資料につけておりますので、また確認していただければと思います。

それでは、こちらの実施状況についてをご覧ください。

この実施状況については、1月分の運行について、まとめたものになります。1月9日運休となっておりますが、こちらは、1月5日に予約の受付でしたが、電話回線のトラブルにより、電話が通じず、予約できなかったためです。この1月9日の運休分は3月20日祝日に振替ます。この振替についての告知は、小松島市HP、SNS、広報こまつしま3月号に掲示するようにいたします。10日以降の乗降者数をみていきますと、1月12日の午前が往復で18名の利用がありました。これは、地区の方が集団であいさい広場まで、買い物に乗られたと聞いております。

その他の日では、現在、利用があまりない状況になっております。1月中のトータル延べ人数では、40人となっております。乗車人数のテコ入れとしては、広報こまつしま3月号への掲載と、CATVのハロー小松島で再度広報していくようにいたします。続いて、老人等無料優待の利用者数についてです。

1月にデマンドを利用された方、全体では延べ40人の方がりようされました。

そのうち、無料優待を利用した方は26人、割合としては、65%。優待を利用しなかった方は14人、割合としては、35%。利用した男性は延べ6人、全体からみた割合としては、15%。利用した女性は延べ20人、全体からみた割合としては、50%となっております。

次に、乗車の利用です。こちらは上りからみでの利用者となっております。一番多かったのは、6番の停留所で9人。これは、1月12日の影響が大きいといえます。他の利用者としては、⑦番の停留所が5人で、⑭番と⑮番の停留所が2人ずつ、②番と⑤番の停留所が1人ずつとなりました。

最後に、目的地としては、あいさい広場が一番多く、13人。こちらも1月12日の影響が大きいですが、他にも利用している方が多いといえます。他には、ハローズ大林店様が5人、ディオ小松島店様が2人の利用がありました。

以上が開始から1ヶ月経過したデマンドの実証実験の経過となります。
議題2の説明は以上となります。

【会長】

はいありがとうございました。

資料2の1ページにあります通り、1月12日に動いたから、仲間内で乗ってみようかなというふうに乗っていただきまして、それ以外はポツポツなんですけど。

小松島にお住まいの方に、マイクをお渡ししていただけたらと思うんですが、どのくらい認知度があるかと。市民の皆様方の中に、感想でいいですので、周りで聞いたことあるよとか、全然知らないよとかでよろしいですので、お願いしたらと思います。

【佐藤委員】

小松島市の佐藤でございます。私の方は走らせていただいている方なんですけど。私の義理の母あたりも、路線のところにおりまして、認知はしているようなんですけ

ど、まだモビリティが自家用車ということで、乗ってみようかなというところまでにはなっていないというのが現状です。

【勢井委員】

教育委員会の勢井でございます。

この走っているところが、小松島市内でも南部域になりまして、私が住んでいるのは北部の市街地なんです。そうした面からも、近所の方に聞いても、なかなか認知度はないのかなという感じです。

【稲田委員】

私は立江町に在籍しているのですが、このことが広報あたりで知らされたときに、和田島の方っていいなと。これ全体でございませんで、また立江の方でもこういう計画があるのかなという話はよく聞きます。このこと自身（デマンド型のりあい交通）は、市民の皆さん方からすれば、素晴らしいというか、高齢者に対して優しいというか、そういう思いを持たれているという方の声をよく聞きます。

【佐々木委員】

私は小松島町に住んでいるのですが、私はいつも自動車を運転しておりますし、バスにも何十年も乗ったことがないので、このことに関しての認知度というか、周知という点では、あまりされているような感じはないし、必要性というのも感じてはいませんでした。

【会長】

はい、ありがとうございました。実証運行ということなので、データを取ることが大事なのですが、物珍しくて使ってもらった方もあるんだけど、それが日常的な足にはこの仕組みにはなっていないと。

一つの原因として、これ前日予約なんですよね。これを解消するのは非常に難しい。前日予約を当日でもというふうになったら、ちょっと難しいこともあります。ただ前日に、計画的にこれ利用しなきゃいけないというネックにはなっています。よその都市のようにもっと予算を使って、配車計画のソフトウェアなどを導入すれば、も

う少し使い勝手は良くなる可能性はありますが、現状ではこんなところとなっています。

すいません、確認なんですけど、駅にはいかなかったんですか？

【事務局】

阿波赤石駅に停まるようになっておりますが、利用者がいませんでした。

【稲田委員】

この結果を見たら、あいさい広場が多いらしいのですが、確か水曜日だと思うのですが、そのときにポイントが5倍とかでたくさんついたと思います。そういうときにこれを利用されているんだな、という感じはいたしました。

【会長】

なるほど。利用の曜日が固定されているというのは、圧倒的に買い物のトリップが生じていて、行き先があいさい広場であろうということですね。ありがとうございました

国交省のカタログではですね、いろんな交通手段を使えという声が出ていて、こういうデータが出てくれば、貨客混載って言うんですけど、あいさい広場に納品している業者さん、その力を借りて運ぶというのも、計画に載る可能性が見えてきます。

またこれ、検討していきたいと思います。ちょっと水曜日だけっていうのは気づきませんで、どうもありがとうございます。

ちょっとまとめに入りたいと思うんですけども、このデマンド型運行とか、いろんな地域の交通を守る仕組みっていうのは、国交省さんのご指導によるカタログタイプなんですよね。今日最後にお話いたしますMaaSもそうですし、いろんなメニューが用意されています。そのメニューっていうのは、やっぱり一定程度の規模がまだ町に残っているのを想定しているようにも読むことができます。小松島に合うのをですね、こういった机の上ではなかなか取れないデータを基に考えてまいりたいと思いますので、今日は良いご意見ありがとうございました。

そしたら事務局、運行いつまででしたっけという確認をお願いします。

【事務局】

3月29日が最終になっております。新年度が明けてからは、実証に対する分析に移っていきます。

【会長】

はい、ありがとうございます。3月までデータをとって、ひょっとしたら今お話しのように、水曜日しか乗る人がいない可能性が出てきますんで、それはそれで市場ではわからないデータですので、またそういうのを使っていきたいと思います。

あいさい広場路線、結構乗っていますよね。徳島バスさんの市内からの便ね。

【中野委員代理】

あいさい広場路線については、まだちょっと便数が多くないこともあって、利用が不便なところはあるのですが、それなりにご利用いただいております。

【会長】

小松島市内からもあるし、徳島市内からよる路線もありますんで、そういった意味では、非常に市場的な機能が大いにあるというふうに思いますので、またいろいろ工夫をしていく話をしたいと思います。はい、ありがとうございます。

バスなんですけどね。コロナの影響がありまして、日本からすぐ行けるアメリカ。東京から3時間半でアメリカに行く、グアム島ですね。税金がかかりませんので、ものすごく物が安い島なんです。しかし、今、ドル相場があんまり良くなって、150円していますんで、さほどその買い物意欲はおきないんですけども。島の中の買い物できるショッピングセンターを大体5分おきに大型バスが繋いでいるというようなエリアでした。コロナで外から来る人が一切いなくなって、グアム島で働いてる人はですね、みんな実は、タイとかフィリピンからの出稼ぎの人だったんで、運転手さんは元の国に戻られてしまいました。そしたら今度、行き来が自由になっても、バスがないんですね。今1時間に1本。往復ですから30分に1本という状態になっています。

こういう災害のことが起きると、元に戻す、そのタイミングを見極めるのもなかなか大変だというのが、公共交通の役割だといえると思います。

とりあえず需要の状況を、3月まで計測していただいて、また検討いただきたいと思います。稲田委員さんからありましたように、市内の別の地域でやれるかどうかということも含めて、検討していきたいというふうに思います。

事務局の言葉を二重に言うようなんですけど、交通空白地域、これはなくしていこうと。今回これが始まった経緯なんですけど、徳島バスさんをお願いしている和田島の路線っていうのが、若干減便になったと。減便を補う意味でも、昼間のちっちゃい形の交通を考えたという経緯もございますので、そういうところも含めて、設計をうまくやるようなデータを集積したい、分析をしていくということでございました。ありがとうございました。

これは実施状況のことで、続いて報告事項に移りたいと思います。議題3の報告、資料③をご用意いただきまして、令和4年度小松島市協定路線運賃収入等実績について、事務局よろしく願いいたします。

【報告1 令和4年度小松島市協定路線運賃収入等実績について】

【事務局】

それでは、「令和4年度 小松島市協定路線の運賃収入等実績」についてご説明させていただきます。委員の皆様、資料③をお願いいたします。

小松島市協定路線につきましては、旧市営バス路線を引き継いだ市内の田浦、立江・櫛淵、坂野・和田島方面といった徳島バスの幹線路線がカバーできないエリアをカバーしている路線であり、この路線の赤字分については市が運行補助金という形で補てんしております。

令和5年10月にダイヤの改正を行いました。今回の資料は令和4年度、ダイヤ改正前の資料になっており、情報が少し古くなっておりますが、令和4年度分の小松島市協定路線の運賃収入等の実績がこの度、まとまりましたので、ご説明させていただきたいと思っております。

表紙をめくっていただきまして、1ページには令和4年度の小松島市協定路線全体の運賃収入をグラフでお示しさせていただいております。資料につきましては、令和2年度から令和4年度までの3年度分のグラフをお示しさせていただいております。

協定路線全体の運賃収入実績を簡単にご説明させていただきますと、令和4年度分については2千295万3千円となっております。令和3年度と比較して約252万4千円の12.35%の収入増となっております。この2年から4年というのは、新型コロナウイルス感染症拡大による時期であり、外出の自粛や公共交通の利用控えの影響が大きく出た3年間となっております。こちらの資料にはございませんが、コロナ前の令和元年度の運賃

収入は約3,300万円でした。その頃と比較すると、3割近く減少している状態になっております。

2ページをお願いします。こちらのグラフにつきましては、協定路線に係る運行補助金の支出実績額を示したものとなっております。補助金の算定につきましては、運賃収入から運行経費を引いた差額をバス事業者さんに支払っております。運行経費については毎年変動しており、傾向でいいますと運転手の人件費等が年々上昇していることや、年によって台風などの影響による運休本数も変動がございます。しかしながら、昨年と同様に、この3年間で、一番大きいのは新型コロナウイルス感染症拡大による影響が大きいと考えております。補助金額の数字にもありますが、令和4年度は76,680千円の補助金額であり、令和3年度とほぼ同額となっております。これは、運賃収入は多少増加したものの、人件費の上昇を含め、運行経費も上昇もしているために、補助金額はあまり変わっていないということになります。また、この3年間については、コロナ前と比べて、路線バスに乗り合わせる人が少なくなっていることを物語っており、運賃収入の減少が、補助金の支出を加速させている結果となりました。

続きまして、3ページから7ページにかけましては、5つの路線別の運賃収入について令和2年度から令和4年度までの3年度分の推移を表したグラフとなっております。

令和4年度においては令和3年度と比較すると、すべての路線で運賃収入は上がっておりますが、先ほどご説明しましたとおり、この3年間の運賃収入はコロナ前に比べ、非常に低調になっております。

8ページをお願いいたします。こちらは、協定路線における3年間の無料優待事業の利用実績のグラフとなっております。棒グラフが利用実績の延べ人数、ピンク色が老人分、青色が障がい者分となっております、赤色の折れ線グラフが利用実績に基づく負担金の支出額となっております。また、参考に9ページには、徳島バス路線における無料優待事業の実績をグラフでお示しさせていただいております。

8ページの令和4年度における協定路線の無料優待の実績につきましては、35,944枚。9ページの徳島バス路線の無料優待の実績につきましては、40,468枚。

過去の協定路線での無料優待利用実数についてですが、枚数が把握できるようになった平成27年度以降、5万枚以上で推移しておりました。しかしながら、この3年間は利用者が少なくなっております。H27年度以降で最も利用者数が多かったのは、令和元年度の5万7840枚でしたので、コロナ前までは利用者が増えていましたが、コロナによる落ち込みが大きな影響を及ぼしているといえます。

9ページの市内を走る勝浦線や橘線などの幹線路線の徳島バス路線につきましても、令和3年度から微増しているものの、コロナ前と比較いたしますと、大幅な利用減となっております。

資料にありませんが、令和5年度、今年度に関しましては12月末の時点で、協定と徳バス路線を合わせて64,116枚利用されております。こちらは、令和4年度と同時期までと約13%近く増加しており、コロナの終息から人が戻ってきていると思われまます。最後にこちら資料にはないですが、令和元年から幹線系統確保維持負担金という形で、各路線を県と沿線各市町が協調して路線維持のために補助しております。バス会計の年度は10月から9月末という年度の区切りとなっており、令和5年度分も確定しましたので、令和元年度から5年度までを記載しております。

令和元年の本市の負担額は484万8千円、令和2年の負担額は652万8千円、令和3年541万3千円、令和4年601万6千円、令和5年782万円を負担しておりますことも報告させていただきます。

以上が資料④の説明になります。

【会長】

はい。質問等ありましたらお願いします。

皆様、よろしゅうございましょうか？

市の財政を維持していただけますでしょうか？

部長さんにはうなずいていただきました。

本当、もっと乗りましょう、なんですよ。これだけ一般会計から、持っていつているわけですよ。ですので、もっと乗りましょうねという話なんですけども、先ほどありましたように、もうこの不便な状態になってしまったら、やっぱり自家用車の文化っていうのが非常に強いことになってしまいます。特に高齢者、それから、高校生以下ですね。そういった人たちに使ってもらえるような仕組みっていうのを考えていく必要がありますので、またご意見をお聞かせいただけたらというふうに思います。

それですね。ここでちょっとご相談なんですけど、南小松島駅のロータリーに、今、1日何本ぐらいバスが入ってますかね。事務局わかりますか？

【事務局】

ちょっとすぐには出てこないなので、調べさせていただきます。

【会長】

南小松島駅に乗り入れるという仕組みを導入して結構長い期間になるわけなんですけど、それは、国土交通省からいただいた資料の中で、大量交通輸送機関と地域輸送交通機関の乗り継ぎを便利にして、みんなで使いやすいようにしましょうという条項が入っていたわけなのです。

実は徳島駅もそうで、特急列車が入ってくれば、その前にバスターミナルがあって、そこから市内や、もう少し遠いところへ行けるような仕組みになっております。

東京とか大阪に行きますと、10両編成の列車が駅に着きますと、そこから山の上の団地までバスに乗らないと行けないところが結構あるんですね。ただ、山の上の団地というのは、実は1970年代に開発して、人を入れたニュータウンというのが非常に多くなっているんですよ。そしたらそこに住んでいる人は、子育てを終えて、子供は都心へ出したりして、残っている方はみんなお年寄りなんですよ。ニュータウンっていうのはそういう状況になっているんですね。そこで、せっかく1970年代に、若い頃に入ったとこだから、ずっといたいという希望があるので、バスの路線を維持しなきゃいけないな、そういう議論になっているところです。もちろんお年寄りの代で終わってしまったところは売れませんので、建て替え、そういった議論も行われているところです。

小松島市に目を向けますと、南駅で鉄道を降りた方は、みんな自家用車のお迎えがあって、そこからご自宅とか、用務先に行かれている傾向がやっぱり強いですよ。朝昼、何回も来ますけど毎回そう。バスでということにはなかなかならないんだなということを常々感じているところです。なかなか都会のような文化にはね。本当はそのほうが環境問題なんかにもいいんでしょうけど、変わっていけないんだろうなと感じているところです。

小松島市の駅前にはですね、お気づきのとおり、名物のおいしい水が湧いております。取り放題です。ちょっとこれ、次までにそれぞれの立場で検討を進めていきたいと思うのですが、そういうふうな今の実情からすると、あそこのロータリーを一方方向に回すような仕組みができないのかなと。今のロータリーって、双方向のロータリーなんですよ。一方方向にすると、水を汲みに来る人も安全になるかもしれないし、バス停についても道路を渡っていかなくても、駅舎の側に寄せることが可能になるか

もしれません。駅舎は無人駅になるけれども、市の方で若干工夫をしていただける話で盛り上がっているところでもあります。

そういった意味で、もうちょっと、市へ入ってくる人達を上手に公共交通で分散させる仕組みというものを、設計を始めてもいい時期に来ているのかもしれない。

JRは昼間30分おきのパターンダイヤにして、徳島阿南間、小松島徳島間のトリップをどんどんもうけられております。並行して徳バスさんも走っているんだけど、その数は伸びないんだけど、鉄道の方は増えてますよね。こうやって、便利にすると使ってみようかなと思ってくれるのか、ちょっとずつ変わっていくんです。

私は徳島市の駐車場がもう少し高くなったら、もっと公共交通を使ってくれると思うんですけど。まだ安くて、かつ空き地が増えているんですよ、徳島市内。空き地にしても財は生みませんので、地主さんがTIMESへ貸してしまうんですよ。そうしたら、駐車場が増えていく、困ったなど。でもやっぱり、車文化は変えられないなということかなど。

今日、それぞれの立場で持ち帰っていただきたいのは、もうちょっと南小松島駅の安全性を確保すること、それから、乗り継ぎ等の利便性を確保すること、それからタクシー会社さんの駅待ちの運転手さんはあまり効率が良くないという話を聞きましたので、そういったところをどうリンクしていくかということを考えていきたいと思えます。

そうしないといつまでも、一般会計からお金が出て行かないとバスを維持できないということになりますので、またアイデアをお借りしたいと考えております。

それでは、次なんですけれども、報告2、路線バス乗降調査結果について、資料④をお願いします。あと、先ほどの南小松島駅の乗入れ便数のこともお願いします。

【事務局】

南小松島駅への乗入れは、1日大体67ぐらい、土日と平日で少し数は違うんですけど、70弱になります（後ほど確認したら平日94本、休日81本でした）。

朝6時代からちょうど21時（後ほど確認したら6時からちょうど22時）までになります。

【会長】

ということは、70割る15ということは、1時間あたり約5便くらい、あそこにバスが入ってきているということなんですね。そこから各方面にばらけていける。そのバスは全便、日赤を經由しています。

日赤前までは徳バスさんのご尽力で、まだ130円ですね。知ってました？日赤と南小松島駅の間って、今バス130円しかかからないんですよ。徳島市内、今、210円ですかね。これ、なかなかね、もっと使っていただけるお金やと思うんですけど、使いやすいような仕組みに変えていくっていうことが大事で、あとは市場におまかせするというのが、公共交通の考え方です。

また次回ちょっといろいろご相談をしたいというふうに思いますので、よろしくお願ひします。

はい、ありがとうございます議事進めます。協定路線のバスどのくらい使っているんですかということをお願いいたします。

【報告2 路線バス乗降調査結果（速報値）について】

【事務局】

それでは、報告事項2としまして、昨年末に実施しました、協定路線の速報値についてご説明させていただきます。委員の皆様、資料④をお願いいたします。

前年度に引き続き、今年度も、協定路線の乗降調査をさせていただいておりますが、今年度は10月1日に路線ダイヤの改正を実施しました。その影響が大きく出ております。

まず、実施日についてですが、令和4年度までは9月から10月に乗降調査を実施しておりました。今年度はダイヤ改正後の実施のため、平日は11月30日木曜日、休日は12月3日日曜日に実施いたしました。

路線は小松島市協定路線の6路線、和田島線（昭和町経由とイオンモール経由、小松島和田島線、目佐和田島線、立江線、小松島立江線になっており、今年度から小松島和田島線が設立され、田浦線が廃止されました。

下の表は平日及び休日の各路線における、バスの乗降者の延べ人数となっております。和田島線のイオンモール経由便については、平日の運行をやめて、休日のみの運行となっております。今回の調査では、すべての路線で、平日の方が多くなっているという結果となりました。

2ページをお願いします。

こちらは、前回実施した令和4年度と令和5年度の平日の乗降者数を比較したグラフになっております。

和田島停留所から徳島駅前まで運行する、和田島線昭和町経由便については、通勤で多く利用されております。そのため、改正前と変わらない往復4便を維持しており、利用人数は少しだけ下がっております。また、平日のイオンモール便は廃止になり、小松島市内完結の小松島和田島線が設立され、往路4便、復路3便でイオンモール経由便が走っていた穴を運行するようになっております。単純に比較はできませんが、昨年のイオンモール経由便と小松島和田島線のみを比べてみると大きく減少しております。

同じく市域をまたぐ立江線も約半数くらいの減少となっております。こちらでも往路7便、復路6便で徳島駅から萱原まで運行していたのが、往路3便、復路3便に減少したのが影響しております。小松島立江線は2便増加したこともあり、微増しております。

また、目佐和田島線については、往路2便、復路2便に減便となりましたが、増加となりました。

3ページをお願いします。

こちらは、令和4年度と令和5年度の休日の乗降者数を比較したグラフになっております。昭和町経由の和田島線、イオンモール経由の和田島線、立江線と減便の影響もあり、乗降者数は大きく減少という結果となりました。

目佐和田島線や小松島立江線はほぼ変わらず、新設した小松島和田島線も11人の方が乗っていただいたという結果となりました。

今回は速報ということで、ご報告させていただきましたが、次回の会議では、分析結果をご報告させていただきたいと考えております。

以上が協定路線の乗降調査（速報値）になります。

【会長】

はい11月30日と、12月3日、この2日間の調査結果ということをご報告いただきました。ご質問等ございましたらお願いいたします。

【質問等無し】

はい。これにつきましては、また分析の結果を待ちたいと思います。

路線ってなかなか変えるのが難しいんですけども、乗る人がいないところに空気を走らすっていうのは、非効率なのが明らかなので、その見直しの材料に使っていただけたらというふうに思います。

そしたら次に行きたいと思います。榎田委員さん。

【報告 【R 6 年度】 共創・MaaS実証プロジェクトについて】

【榎田委員】

徳島運輸支局の榎田と申します、よろしくお願ひいたします。

皆様お手元の資料、おそらく一番後ろに1枚紙で共創MaaS実証プロジェクトという紙が、あるかと思うんですけども、皆様ございますでしょうか？

こちらの宣伝をさせていただければと思うんですけども、タイトルにあります通り、共創・MaaS実証プロジェクト(令和6年度)ということで、中を見ていただいたらわかると思うんですけども、1、2、3、とありまして、1番共創モデル実証運行事業、2番モビリティ人材育成事業、3番日本版MaaS推進支援事業ということで、それぞれ従前からある補助事業でございまして、何か新たに始まるというものでもないんですけども、一番の共創モデルでしたらお話にもありました通り、買い物と交通ですとか、医療と交通、何かと交通を結びつけて官と民で作っていく共創ですね。あるいは交通事業者間での共創、それから他の分野、医療とかそういったものと交通を結びつけてやっていく取り組みに対して幅広く支援ができる事業になっております。一番下のところ、ABCとあるんですけども、本市の場合、Aのところになりますので、補助率が3分の2で上限1億円というところになります。こちらは今、実施する事業者の公募をしております、今月の下旬以降にまた公募が始まって、1次採択が4月下旬以降ということになってこようかと思っておりますので、こういった些細なことでも構いませんので、何かこれを活用した取り組みをやってみたいという、何かアイデア等ありましたら、また運輸支局にご相談いただければというところで、ご紹介をさせていただければと思ひました。

以上になります。

【会長】

はい。ありがとうございます。

応募するんだったら、急がなあかんですね。日付。

直前、2月下旬以降、募集ということなんですけど、これ見ていただきまして、今日議論した話題というのが、教科書的と言ったら語弊があるんですけども、きちんと整理された説明になっています。太字のキーワードを拾っていきたいと思うんですけども、地域の公共交通のリ・デザインを加速化するという言葉があります。

リっていうのは、RE、もういっぺんという意味です。リスタートとかのリなんですけども、仕組みをもう一回作り直そうと。モビリティを支援する人材の育成の確保や地域交通DXですね、これDXっていうのはITを入れることだけじゃなくって、その仕組みも仕事の仕組みとかですね、こういったものを総とつかえすること。それで少ない手間やお金で今以上のサービスができることを、デジタルトランスフォーメーションというふうに言います。そういうのを交通分野でできないかということ、それぞれの地域で考えてみてくださいっていうことなんですよ。

そこで、1番2番3番のカタログがありますよ。それでですね、3番で複数の交通モードにおけるサービスを一つのサービスとして、デジタルを活用して提供した上で、データの連携利活用等により、地域が抱える様々な課題の解決に取り組む事業に対する支援、こういうのが出てきています。この太字で書いているところは、複数の交通モードにおけるサービスを一つのサービスとするということです。人が移動するには、目的地と出発地というのは必ずあるわけです。目的地に着いて仕事をする、用事をこなすっていうのが重要ですので、鉄道やバスに乗るだけのための人っていうのは、ほとんど少ないわけです。多くの公共交通利用者っていうのは、個別の目的がある。通勤というのも一つでしょうし、あいさい広場に買い物に行くっていうのも一つの目的であります。となってくると、その目的地と出発地の間が繋がっていないと、公共交通が使いにくいということになるわけです。待ち時間が多いとか、その待つ場所の環境が非常に劣悪であるとか、暑い中で15分も20分待つのは、どうしてもかなわんじゃないですか。そういうことがないように、一つのサービスとして考えてくださいと。

そこで、デジタルを活用する。これが一番大きな課題で、私もですね老眼鏡かけさせてもらっているんですけども、もうスマートフォンの字を入力するのが非常に苦痛になってきています。そういった意味で、デジタルは便利なもんなんだけど、やっぱり加齢とともに使いにくいというのが現状なので、そこで使いやすいデジタルって考えんのってことです。お年寄りも。それがDXなんです。お年寄りは今までは難しかったんですけども、お年寄りにも使いやすいデジタルの仕組みっていうのは、アプリ

ケーションとかソフトウェアとかでは考えられんのかということ。そういったことも考えながらですね、データの連携利活用というのはもうあります。

南小松島駅に行っていたら、徳島駅のバスターミナルと同じデジタル時刻表が置いてあります。駅の前のパン屋さんの横に立ててあります。四つ先かな。三つ先ぐらいまでのバスの行き先と予定時間がデジタルの力で出ています。そういうのもっと有効活用してもらえらる仕組みを考えていく。これは旧新モビリティサービス推進事業だったんですけども、そんなこともですね、考えると思います。

地域公共交通って、ユーザーが二つあるんですよ。一つは、その地域に住んでいる人たち。だから、市役所の協議会でみんなに集まってもらって議論する。外から来た人にも使いやすい仕組みを構築するっていうのが、地域公共交通の役割なんですよ。

今まではですね、ものすごくアナログな仕組みで頑張って提供していただいたんですよ。小松島は。南駅に降りたら、観光案内所を観光ボランティアの人に頑張ってもらって、バスの案内から観光の案内からやっていたってわけですね。そういうのを支えてもらっていたわけなんですけど、これは人がやるより、何かデジタルを使えんかとか、そういったことも考えていく材料になると思います。

それから、共創モデルのどこなんですけど、R5年度事業例のどこにあるんですけど、三つ目、福祉送迎、買い物支援、貨客混載を一体的に提供するAIオンデマンド交通の実証運行。これはAIという言葉使って大丈夫だと思うんですけど、福祉送迎っていうのは、デイサービスに行くお年寄りを送り迎えする。これが福祉送迎なんですけども。これも結構、迎えに行って、介護所に集めて、デイサービスが終わって、送って行って、帰ってくる。この昼間っていうのは、車は空いているんですよ。ただ人がいないかもしれない。こういったところに車を使えないかとか。貨客混載、これ非常にいいアイデアが出ていまして、調べてみなきゃいけないんですが、あいさい広場にどうやって納品しているんだろうか。納品に行く車両って使えないんだろうか。あるいは和田島の港からお魚を運んでいるのであれば、あいさい広場に。そのルートっていうのは、人は運べるだろうか。そういったことを今までにない発想で、共創モデルっていうんですけど、使っていこうと。頭の使い方をいろいろやって、提案してきたら、国からやるための若干のお金はいただけると。

これね、競争なんですよ。いろんな町が、こういうアイデアを持ち集まってきました。その集まってきた書類をコンペティション。国土交通省で見えていただいて、優秀だと認めたら、お金を使わせていただける、そういう仕組みであります。

アイデアをお貸してください。頑張って事務局と一本作りたと思います。

榎田さん、今日はどうもご教示いただき、ありがとうございました。

皆様、何かありませんでしょうか？よろしいでしょうか？そしたら次行きます。

山本委員さん牟岐線サイクルトレインで出かけよう。よろしく願いいたします。

【その他 牟岐線サイクルトレインで出かけよう】

【山本（仁志）委員】

JR四国の山本ですよろしく願いいたします。私の方からは2点ご案内をさせていただきます。

まず一点目はですね、ちょっと資料がないんですけども、3月16日の土曜日からダイヤ改正となります。

現在小松島市内の4駅については、上下合わせて63本の列車が走っておりますけれども、ダイヤ改正後も63本。これは同じ数を維持しております。なかなか乗務員不足等々もありましてですね、現行のダイヤがなかなか守りづらい状況にはございますけれども、小松島市内の牟岐線についてはですね、それを維持するという事で進めさせていただいております。

少し変わるところがですね、デertimeのパターンダイヤっていうのは30分間隔で変わらないんですけども、阿南方面へ夜の時間帯が少しだけ早くなっていくということになりまして、最終阿南行については23時15分。徳島行については22時27分というのが、最終列車になるということで、コロナ渦の影響を受けて、若干の生活様式も変わっており、夜遅い列車のご利用というのが、少しずつ弱くなっているという点から、このような形になってございます。

今回のこのダイヤ改正で、一番メリットになるのが、今までは徳島駅で全て他線区へ、牟岐線から徳島線とか、高德線とか鳴門線にほとんどが乗り換えだったと思うんですね。これまで11本だけが相互に直通する列車でございましたけれども、今回はそれを大幅に増やしまして、30本が直通になっていきます。

この南小松島駅から見ていくと、鳴門線方面が2本、それから板野方面が6本、それから徳島線方面が6本ということで、これ片道の数字ですのでこの倍の数字が相互に直通になるということで、乗り換えの利便性の向上というところを狙ってございます。

それとあわせて南小松島駅でございますけれども、この3月16日から要員が無配置になるというところでございます、ご利用の皆様方にはご迷惑をおかけしますが、乗車についてですね、お手伝いが必要なお客様につきましては、事前にご連絡をいただくことによりまして、係員を配置して、お手伝いをさせていただくというところになっておりますので、どうかよろしく願いをいたします。

それではお手元のチラシ、牟岐線サイクルトレインで出かけようというのをご覧いただきたく思います。

これまで徳島県内でサイクルトレインと言いますと、これまでは、いわゆるスポーツとしてのサイクリング、これのイベントに向けたサイクルトレインっていうのは、これまでやってきておりました。

そのやり方は、列車自体を借り上げていただくということで、その列車に乗るのは、全てそのサイクルイベントに参加する人たちが、人とともに自転車と一緒に乗り込んでいくというのを従前しておりました。

今回違うのは、徳島県様との連携の事業でございまして、日常的な利用を検証してみようというところで、当社の場合、約款で、客貨混乗っていうのは禁止されているんですね。通常の場合は、自転車を輸行袋という袋に入れていただいて、そのまま持ち込んでいただくっていうことは可能なんですけど、日常にある例えばママチャリなんかをそのまま列車に乗せていくというのは禁止されています。

こういった制約はあるんですけども、今回あくまでも実証実験という形で、阿南から阿波海南間におきまして、全ての駅で乗り降りが可能。ただ、1列車あたり10台という制約がございますけれども、それを可能にした実験ということで、2月の23日24日それから3月2日の3日間。土曜日、祝日でございますけれども、そういったところで行うというところがございます。

裏面には、気持ちよくご利用いただくためにということで、注意事項等がございますけれども、こういった方の需要があるのかっていうのを、アンケート調査等を基に検証したいと思っておりますので、よろしく願いしたいと思っております。

同じ牟岐線ということで、ご紹介させていただきました。ありがとうございました。

【会長】

はい、ありがとうございました。途中の駅でも降りられるんですね。

これ多様な交通モードが、自転車までひっついてしましまして、鉄道からバスとかタクシーだけじゃなくて自分で自転車を持って行って乗る。実はこれ、四国では伊予鉄道さんがやっている。伊予鉄道も乗り降りできない駅があるんですね。なぜかという、ホームに階段で上がらなきゃいけない駅は、乗り降りが危険なので、その駅はこの黄色でなくて、×が時刻表についてあります。実証実験も済んで朝から晩まで基本的に全部乗っている。伊予鉄道は、昔は朝夕の通勤とかに使っていたんですけども、だんだんですね通勤が自動車に移行したりして、鉄道での通勤っていうのはやっぱり減りつつあるんでしょうね。お断りする場合もありますがということで、昼間のダイヤは全部、自転車乗っていいということになっています。

先ほどの説明なんですけど、こういう意味ですよ。

小松島にこういうのが来ると徳島駅を經由して徳島線の穴吹行とか徳島駅を經由して鳴門行とか、高德線の板野行とかこういう列車がここ走るようになる。

路線とかこういうのを工夫しますと、最初は乗り間違える人が、世の中に結構発生して、全然別のところに連れて行かれたっていう話を開くことがあります。都会では当たり前のように行われています。例えば私鉄で東武線西武線、それから東京の新宿のところを通る副都心線、それから東急線、東急線も2方向、長津田に行く分と横浜に行く分と、そういうふうに都心を経由して、乗り継がないでいくという仕組みっていうのは非常に有効な手法です。徳島でも3月16日のダイヤ改正から牟岐線からこっち行って、そのまま行けるのは、鳴門か板野か穴吹の方ということになります。これ、徳島線からスイッチバックするのもあるんですか？

【山本（仁志）委員】

その逆もあります

【会長】

乗り換えなしでスイッチバックして運転手さんと社長さんが入れ替わって乗り換えなしで行くダイヤも設定してある。

ありがとうございました。

乗り換えってやっぱりそんなに面倒なんですかね。JRさんはこういうふうな工夫をされるということなんですけど。そうなってくると、国交省の指導の多様なモードの接続ってというのはハードルが上がってしまいますよね。

なかなかこれ考えていかなきゃいけないことになります。

ありがとうございました。

連絡事項というか、ご紹介いただきました案件、またいろいろ工夫をしていきたいというふうに思います。

ご出席の委員の皆様方で何かお知らせいただけることございましたら、お願いいたします。

はい、よろしゅうございますでしょうか？そしたら、今日は発言いただけなかった方もいらっしゃると思うんですけども、事務局の方にまとめをお願いして、マイクを置きたいと思います。

どうも今日はありがとうございました。

【閉会】

【事務局】

松村会長様をはじめ、委員の皆様、長時間にわたりご審議をいただき、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、まずはお知らせをさせていただきます。次回の協議会なんですけれども、年度が替わり、令和6年5月13日月曜日を予定しております。場所は小松島市役所4階大会議室で、内容につきましては、予算決算、それから新年度事業の計画等をご審議いただこうかなと考えております。

また詳細が決まりましたら、改めて委員の皆様にご連絡をさせていただきます。

それからですね、本日の協議の中でも、会長から新しい取り組みというお話があったんですけども、実は南小松島駅の活性化プロジェクト、仮のタイトルなんですけれども、小松島高校の生徒とですね、市の職員、希望者を構成員といたしまして本市の地域公共交通の結節点である南小松島駅の利便性の向上について話し合うプロジェクトチームを発足する予定でございます。こちら具体的な内容につきましては未定なんですけれども、協議のテーマを決めまして、例えばワークショップをすればですね、そしてもしも許されるのであれば、ワークショップで出た課題とか問題点等を、こちらのこの活性化協議会で高校生にプレゼンをしてもらってですね、委員の皆様

様のご意見をいただくとか、あるいは実現可能な部分があるとするならば、そちらを取り入れるなどといったことを実施していきたいと考えております。

この活性化協議会と、どうしてもターゲットが高齢者の方に偏りがちなんですけれども、この若いユーザーの生の声が聞ける良い機会だと捉えておりますので、前向きに取り組んでいきたいと考えております。

こちらの方もご理解ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、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をいただきました上で、本市の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。

それでは、以上をもちまして、令和5年度第5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、本日もどうもありがとうございました。

————— 午後3時15分 閉会 —————