

令和6年度 第1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5月13日（月） 午後1時30分から

【場 所】 小松島市役所4階大会議室

【出席委員】 東委員、安土委員、稲田委員、岩城委員、
蔭山委員、榎田委員、黒石委員、斎藤委員、
佐々木委員、佐藤委員、重本委員、勢井委員、
妹尾委員、東丸委員、松村委員、山田委員
山本（仁志）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. 委員紹介
 3. 議題
 - （1）役員の選任について
 - （2）令和5年度協議会収支決算について
 - （3）令和6年度協議会予算案について
 - （4）小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策について
 - （5）デマンド交通実証実験の実施結果について
 4. 報告
 - （1）路線バス乗降調査結果について
 - （2）その他
 5. その他
 - （1）南小松島駅活性化プロジェクトについて
 6. 閉会

【会議概要】

午後1時30分 開会

1. 開会（省略）
2. 委員紹介（省略）

【松村会長あいさつ】

【松村会長】

引き続き今年もお世話になります。徳島文理大学総合政策学部の松村と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど徳島からまいりまして、南小松島駅に降りますと、南小松島駅の改札口前の真ん中にモニュメントができあがっております、よくよく見ましたら、日新さんが、ベンチと木を模したモニュメントをご寄付いただいたようで、ありがたいことだなと思ってまいりました。

今日もまた後ほど、夕方帰ったときに高校生がたくさん鉄道を待っている姿を見ることができるんですけど、南小松島の駅を利用している高校の生徒さんにプレゼンテーションをいただく機会を得ることになっております。

少しちょっと四つばかり、この会の整理をしておきたいと思うんですけども、この協議会は法定協議会という協議会でございます、最初、国土交通省様の方から、地域の交通の問題をそれぞれ自分たちのこととして考えなさいよという、ご指導をいただきまして始めた会でございます。そのコンセプトとしては、既存の交通機関をもっと便利にして、あるいは交通機関同士を組み合わせ、もっと地域の人たちにたくさん使ってもらう仕組みを考えて行ってくださいという指導原則がありました。

そこで最初、私どもで議論をしましてはじめたことが二つあります。

その一つはこの小松島市独自で、ある意味、市役所がと言ってもいいと思うんですけど、市が交通局を持って小松島市バスを運営されておりました。それはそれで長年にわたり市民の足として、十分役割を果たしてきたわけなんですけども、市の環境といますか、港を出入りする人がいなくなったり、あるいはその人口の重心が市役所の方に移ってきたりすることによって、なかなか市バス単独では少し難しい状況が生まれてきました。そこで、徳島バスさんに運行していただくということを決めまして、お願いしたものが一つでございます。これはこれなりに、いわゆる経済学で言うところの規模の経済が働きまして、また徳島バスさんのご尽力によりまして、市民生活に影響がないように進めてきたというのが第一段階です。

第2段階はこの市の話ではないんですけども、小松島市を通過しているバスに一つの課題がありました。それは、大阪から来た高速バスが鳴門の橋を降りた後、国道55号線をずっと南の方の生見まで走っているんですけども、その間は県内で乗ることができないルールになっていたんですね。これはいろいろ調べてみますと、起源は名古屋

と大阪の間の高速バスが市内を走るときに、やっぱりその市内については、市内のバス会社にやってもらおうというすみ分けをするために作られたルールだということがわかりました。ただ、落ち着いて考えますと、徳島県内は県内を運営しているのも徳島バスさんだし、高速バスを運転されているのも徳島バスさんとそれに関連する阪急バスさんとか、そういう企業が運転運行されているので、これは、あえてすみ分ける話ではないだろうということで、今、阿南から南の区間については、高速バスの車両にそのまま乗っていいよというルールに変えることができました。これについては国交省はじめ、徳島バスさんの多大なるご協力を得て動けるようになった話です。この結果、阿南から南は、JRさんが少し減便をされても、その分高速バスの車両が走りますので、なんとか地域の方々に不便をかけなくて済むようになったと。これがこの協議会の二つ目の仕事です。

三つ目の仕事はですね、勝浦からずっと走ってくるバスは、日赤へ直接入って、徳島市へ行っていただけなんです。これをですね、やっぱり市内の利便性を高めたり、あるいは乗り継ぎの利便性を高めるためには、南小松島駅に通ってもらってもいいんじゃないかと、こういうアイデアが出まして、どのくらい勝浦から来たバスが余計に徳島に行くのに時間がかかるのかなと。いいとこ5分だったんですよ。5分だったら勝浦から来た人にちょっと我慢してもらおうかと。バスは遅れることもあるだろうし。そういうことで、南小松島駅と日赤病院の間は、阿南から来る車両を含めて、全部乗り降りできるようにしてもらいました。これもこの協議会のアイデアだったわけです。そこで気づきましたのは、小松島市内の料金って、初乗り130円なんですよ。今でもそうなんです。なかなか今、物価が上がっているとはいえ、130円でバスに乗るエリアってそう多くないわけなんです。でもこのことによって、日赤へ急に病気になって入院される方、駆けつけてこられる方がですね、南小松島駅で降りて、困ることがないような形で、バスで行ってもらえるようになりました。

4つ目なんですけど、やっぱり高齢社会を迎えまして、タクシーの運転手さんがですね、やっぱり非常に年を取っておられる。そうなってくると、都会で生活してまして、昼間は電車やバスを使って、早朝とか夜間はタクシーを使うというのが一般的だと思うんですが、もっと大きな都会は、深夜バスっていいまして、料金が2倍のバスが走ったりもしています。そういうことでなく小松島市ではなんだけど、タクシーの便が、非常に小松島市よくないということで、日中夕方とか人が多いときはバスを使ってもらおうと。それよりもっと夜になった場合の足はどうするかというと、飲酒運転

をしてもらうわけにはいきませんので、ここは一つ工夫をして、徳島からタクシーを呼べるルールに変えていないだろうか。それを国交省さんのご指導によりましてですね、実現して、今、徳島市内のタクシーを呼んで使ってもらえる体制というものを構築できました。

この会ですね、今まで皆様方のご意見やお知恵、あるいは国交省、徳島県様のご指導を得て、色々な意味で少しずつ市民の生活、市民の足の確保というところに力を注いできたというのがこの現状でございます。今回、今日報告ありますけれども、デマンドバスっていうのを前回ご承認いただきまして、少し実験をやっていました。この結果というのも報告いただきまして、果たしてこれが市民の利便性を確保する手段になり得るのかどうか、またご意見をいただければと思います。

そしたら、会次第に従いまして、進めてまいりたいと思います。今日の議題の確認をさせていただきます。議題は五つありまして、役員の選任、令和5年度協議会収支決算、令和6年度協議会予算、小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策についての報告、デマンド交通実証実験の実施結果についての報告、質疑を受けたいと思います。

それでは、役員の選任について、事務局よろしく申し上げます。

【議題1 役員の選任について】

【事務局】

事務局です。監事でありました徳島県県土整備部次世代交通課の笹田係長様が4月の定期異動により異動されました。

このため、4月1日時点で監事1名が空席となっております。

副会長並びに監事については、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、松村会長様に監事のご指名をお願いしたいと思います。

会長、よろしく申し上げます。

【会長】

事務局案を伺いまして、委員の皆様の同意をとりたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【事務局】

事務局としましては、徳島県生活環境部交通政策課係長の山田知成様にお願いしたいと考えております。

【会長】

山田様という事務局案がありました。皆様よろしいでしょうか。

【異議なしの声】

異議なしということですので、山田様、よろしく願いいたします。

次の議題に移ります。この協議会、予算と決算を持っておりまして、そのお話に移りたいと思います。事務局、お願いします。

【議題2 令和5年度協議会収支決算について】

【事務局】

それでは、令和5年度の本協議会の収支決算についてご説明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。

まず、上段の収入の部といたしましては、市負担金として1,000万円の予算を計上し、決算額としては2,643,377円を計上しました。こちらについては、当初、1,000万円の市負担金を協議会に入れさせていただきましたが、実際にかかった費用で精算した結果、7,356,623円を戻入し、結果、負担金は2,643,377円となりました。

続きまして、令和5年度からの繰越金が9,964円。デマンド型のりあい交通運送料7,400円と通帳の預金利子65円の合計7,465円を計上させていただいております。

その結果、2,660,806円が収入の合計となっております

続きまして、下段の支出の部であります。上から順番にご説明させていただきますと、会議費として予算252,500円のところ、109,906円を支出しております。これは、昨年度、書面を含めて協議会を5回開催しました。そのうち3回分の小松島市地域公共交通活性化協議会の開催に係る委員報酬、協議会開催にかかったお茶代や郵送料、書面会議にかかった郵送料や返信用封筒の費用でございます。

2番目の事務費につきましては、予算732,300円のところ、353,760円を支出しております。こちらは協議会の資料印刷に伴うプリンター代を支出しております。

3番目の事業費につきましては、予算9,025,164円のところ、2,197,140円を支出しております。こちらは本協議会でご承認いただきました、小松島市地域公共交通計画に基づく事業を実施するにあたり、かかった費用を計上しております。

具体的には、小松島市デマンド型のりあい交通実証運行業務委託料に1,750,488円、デマンド停留所設置の機材、車両に着けるマグネットシート作成費、乗車アンケートの返送料の費用などが155,748円。デマンドの広報をするために、市内のすべての世帯へのチラシの作成費及び折り込み費用が、220,847円。また、昨年10月1日にバスの協定路線を再編しましたので、ダイヤを市内の全世帯に広報こまつしまを通じて折り込みました。その作成費用及び折込手数料として、57,103円、また公共交通MAPを第3版に改訂した際に、市内すべてのバス停にQRコード付きのお知らせを作成し、掲示しました。その作成費用に9,654円かかりました。また、各事業を実施するにあたり発生した銀行振込の手数料が3,300円。合計2,197,140円を支出しました。

当初予算である9,025,164円から大きく金額が離れているのは、当初はコンサル会社にデマンド交通のルート設定や運行方式を委託する予定でありましたが、金額面で折り合いが合わず、委託できませんでした。そのため、事務局でルート等を作成したために費用が大きく余っているようになっております。

その結果、支出の部を合計しますと2,660,806円となり、収入額・支出額ともに同額で差引0となって、令和5年度協議会会計を清算させていただいております。

以上が令和5年度の小松島市地域公共交通活性化協議会会計収支決算の説明になります。

【会長】

はい、あわせて、会計監査報告をよろしく申し上げます。

【稲田委員】

それでは私の方から、令和5年度小松島市地域公共交通活性化協議会会計監査報告をさせていただきます。委員の皆様資料①の最後のページをお願いいたします。

この報告書にございますように、令和6年4月17日水曜日に監査を実施いたしました。

監査内容につきましては、協議会の収入及び支出について事務局立会いの下、預金通帳並びに収入及び支出の書類について確認を行いました。確認の結果、通帳並びに

関係書類については適正かつ正確に処理されていることが認められましたので、これを報告いたします。

【会長】

ありがとうございました。

昨年度の会計及び会計監査について、ご意見等ご疑義はありませんでしょうか。

【異議なしの声】

ありがとうございました。それでは無いようですので、ご承認いただいたということで、次の議題に移ります。議題3令和6年度協議会予算案について、ご提案をよろしくお願いいたします。

【議題3 令和6年度協議会予算案について】

【事務局】

それでは、議題3の令和6年度の協議会予算案についてご説明させていただきます。委員の皆様資料②をお願いいたします。

まず、収入の部からご説明させていただきます。

収入につきましては、市からの負担金535万円を計上しております。また、今年度は繰越金がありませんので、繰越金は0円で計上しております。

続きまして、支出の部の方の説明をさせていただきます。

一番上の会議費につきましては、今年度の協議会の開催に係る委員報償費や協議会開催のお茶代や郵送料として、202,000円を計上しております。

その下段の事務費につきましては、協議会開催に係るコピー用紙代等の事務費として、8,000円を計上しております。

3段目の事業費については、昨年度実施しましたデマンド交通について、今年度は分析に入っていきたいと思えます。そのための費用として、市民2,000人を対象とした市民アンケートと今後のデマンド交通をどう走らせるか、続けていくか、やめるかを含めた分析をコンサル会社に委託する費用として、514万円を計上しております。

また、分析についてのコンサル会社への委託はプロポーザル方式を検討しており、書面決議を含め、次回協議会で方式や仕様書を改めてお諮りさせていただきたいと考えております。

また、一番下の償還費は昨年を引き続いて0円としております。今年度は令和6年度で動かしていく予算としましては、繰越金や補助金もありませんので、市負担金分の535万円という形で予算案を作成させていただいております。

以上、収入・支出ともに合計535万円が令和6年度の協議会の予算案として提案させていただきます。以上となります。

【会長】

ありがとうございました。

今日ご議論いただく事業の内容も含めまして関連があります。小松島市の方から535万円いただける見込みがあるということで、今、副市長の方を向いているのですが、大丈夫でしょうか。

はい、大丈夫ということです。

この予算で今日、事業案がでますけれどもお認めいただければと思います。予算については今のような状況ですけれども、よろしいでしょうか？

【異議なしの声】

はい、ありがとうございました。ご承認いただきましたので、進めていきます。

そしたら、今年何をしましょうかということのスタートなんですけど、議題4、施策体系を確認しておきたいと思います。そしたら資料③をご覧くださいと思います。

事務局、どうぞお願いいたします。

【議題4 小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策について】

【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、小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策についてということで、ご説明させていただきます。

こちらの小松島市地域高校交通計画は令和4年度に策定しました。本日は、昨年度実施した内容と今年度に取り組む予定について、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、1ページをお願いします。

今年度最初の協議会であり、委員さんも入れ替わっておりますので、改めて、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、それぞれ前段申し上げました現状、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、みんなで作くり、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、「みんなで作くり、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。

それでは2ページをお願いします。このページから4ページ目まで、1ページ目の体系図の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。

また各施策におきましては、昨年度、令和5年度の取組と今年度中に実施予定の取組を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、まず、改正前の本市を走るバス路線について説明させていただきますと、小松島を通過する幹線路線である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、3系統5路線で運行していました。このうち、小松島の協定路線である田浦線、和田島線、目佐和田島線、立江線、小松島立江線のルート・ダイヤ改正を令和5年10月1日に実施しました。

大きな改正のポイントとしましては、幹線路線の勝浦線と重複する田浦線の廃止。和田島線のイオンモール経由便について、休日のみの運行とし、新たに小松島市内のみで完結となる小松島和田島線の新設。あいさい広場経由便、こちらは立江線になりますが平日もあいさい広場に停まるように拡大しました。この結果、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すように図りました。

また、徳島バス様の路線についても、一定のニーズがありましたルピアの敷地内にバス停を設け、乗入が可能となりました。路線バスの令和5年度の取組は以上となり、今年度については、次回のダイヤ・ルート見直しに向けての調査を実施していきます。今年度、OD調査の予算は付かず、実施できませんが、協定路線の見直しは、来年の10月1日か、そのあとくらいで考えており、今後進んでいく学校再編など、ニーズに応えられるような再編とするため、できる限り調査してまいりたいと考えております。また、徳島バス様の幹線路線については今年の10月1日に改正予定となりますので、こちらについても徳島バス様と連携し、住民のニーズに応えるようにしてまいります。

次の施策②新しい交通モードの導入につきましては、議題5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て、事業者は一社のみであり、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、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、令和4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、令和5年4月1日から令和6年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。令和5年度の取組としましては、引き続き、令和6年4月1日から令和9年3月31日までの3年間継続・延長するように諮らせていただきました。

今年度は、実際の利用状況の調査をするために、各タクシー会社様とより連携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、令和5年度は昨年のダイヤ・ルート改正により、バス停名を 実態に沿うように修正しました。具体的には、『小松島農協前』のバス停名を『堀川町』に修正いたしました。また、昨年度、『小松島市公共交通MAP』を第3版に改訂したことに合わせて、市内にあるバス停全てに「小松島市公共交通マップ」のQRコードの貼り付けを行いました。今年度については、昨年度に引き続き、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。

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いては、令和5年度に路線を見直したため、「小松島市公共交通MAP」の改訂を実施しました。市役所をはじめ、各公民館などの市の施設や、学校、観光案内所やホテルに配布しております。今年度については、路線のナンバリング情報など、各交通手段に対応した情報内容に対する提供情報の精査をしていきたいと考えております。

施策⑥のICTの活用などによる情報提供の見える化については、令和5年度、市ホームページに路線バス・鉄道の時刻の案内、バスロケーションシステム「いまドコなん」の紹介など、継続的に利用促進や周知を図りました。今年度はSNSなど、各種メディアを用いた情報提供ができるようにしていきます。

施策⑦のバリアフリー化の推進については、令和5年度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る予定でしたが、実施できませんでしたので、今年度、確認作業を実施できるようにしてまいります。また、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ので、維持できるように努めてまいります。

施策⑧バス利用環境、安全対策につきましては、令和5年度中の取組として、【子安観音前】と【小松島市】のバス停が危険バス停でありましたので、解消するように取り組みました。【子安観音前】については、県道佐那河内線にあり、元の場所から東へ110メートル国道55号線方面へと移設しました。【小松島市役所前下り】のバス停については、南小松島駅方面へ西に80メートル移設し、小松島市内の危険バス停はすべて解消となりました。今年度の取組としましては、引き続き、危険バス停がないように維持し、安全対策を推進していくようにいたします。

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、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るために、令和5年度は駅前のトイレの設計をいたしました。今年度については、トイレの建て替えを年度内に実施いたします。

施策⑩新しい交通モード（自家用有償旅客運送等）の導入についてですが、自家用有償やライドシェア等について、県の勉強会などを通じ、制度の情報収集に努めました。今年度については、6月を目途にライドシェアに関する法整備が行われれば、先進事例を参考に実施できるかを検討していきたいと考えております。

施策⑪の自家用車・自転車等との連携については、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。令和5年度は取り組めませんでしたので、今年度は、パークアンドライドやサイクル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、昨年度に引き続き、今年度も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まいります。

最後の施策⑬当事者意識醸成と利用促進運動の展開についてです。こちらは、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あり、令和5年度はバスの乗り方教室の計画作成、老人等バス無料優待のお知らせ、南小松島駅のマナーアップキャンペーン、中田駅駐輪場の利用促進のためのライン引きの実施をしました。今年度は5月17日に南小松島小学校で1年生と2年生を対象に、バスの乗り方教室を実施します。また、引き続き、老人等バス無料優待のお知らせ、南小松島駅のマ

ナーアップキャンペーンを実施していくとともに、市職員に対しても、通勤時のJRやバス利用促進を呼びかける取り組みをし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】

ありがとうございました。

今話していただいたように、この協議会から出たアイデア、それから対策、いろんなところで実現しているわけです。かなり長い期間やっているわけなんですけども、少しですね、今後進めていくにあたって、皆様から二つに絞って、ちょっとご意見を伺うことにします。

一つはですね、『いまドコなん』なんですけど、使われた方いますか？

ありがとうございます。認知度はそれなりにあるということで、私も便利でよく使っております。眼鏡外さないと使えないんですけどね。非常に便利です。

徳島バスの東さん、全車両にGPSですか。全車両にGPSを積んで、バスロケーションシステムを完成されているので、あれができた。京都に行きますと、その前の世代のがありますよね。バス停に三つ前に出てくると、パタッとアナログな表示機ですけど、あれをデジタルで今やっていただいています。時刻表の検索機能もありますし、『いまドコなん』、もっと使っていただけたらと思っています。だんだん高齢社会の中身も変わってきまして、パソコンやスマートフォンにアレルギーのないリタイヤした人が増えてきたのが特徴です。どんどん進展して改良していけたらいいと思っています。その延長で『スマート駅ちゃん』というのがあるんですけど、スマート駅ちゃんを最近使われた方いますか。

ありがとうございます。お金持ってなくても鉄道に乗れるんですよ。1区間から決済いただけるんですよ。190円からですね、190円から決済していただける。隣の駅まで行くこともできる。1〜2分あったら切符替えますからね。その延長線上で、最近都会に行くと自販機に並ぶのがものすごく時間がかかるようになったみたいです。どうしても人手不足がありますので、みどりの窓口なんかの待ち時間が長くなっている。それをITで解消しようとするその取り組みになるんですね。

それで次、聞きたいことなんですけど、この地域交通の改善モデルっていうのは、実は国土交通省のご指導で、全国共通のモデルでありました。そのモデルの立て方というのは、既存の交通モードを最大限利用して、生活の利便性を維持するというのが

コンセプトでした。その中でできていたのが、この鉄道が幹線交通を担うと。あるいは市域を超えた輸送を担う。地域内はバスないし、他の交通モードで確保するというのがコンセプトだったわけです。そのコンセプト通り小松島もやってみましょうということで、南小松島駅にですね、今大体15分に1本くらいバスが来ますよね、そういうふうな状態にして、南小松島駅で乗り換えて、バスで市のあちこちや周辺に行ってもらえるような仕組みというのを作ったわけなんです。ところが、あまり乗り換えておられるお客さんっていうのは、そう多くないっていうのが現状なんです。

JR四国さんに牟岐線を30分、徳島駅が0分・30分ですね。小松島は19分・49分。というふうに30分おきに確実に鉄道が来るというパターンダイヤを構築していただきました。それに合わせてバスに乗り継げるようにしているんですけど、なかなかバスには乗り継いでという話にはならないようなんです。

やっぱり面倒ですかね。乗り継ぎっていうのは、荷物持ったり、いろんなことをすると。もうちょっと都会だと当たり前に行われるんですけども、四国のこれだけ車文化が発達した地域だとこのコンセプトを維持するのは、かなり難しいのかなっていうことを考えなきゃいけない時期に来ているような気がするんです。

今朝天気悪かったですね。自家用車で直接徳島行った方がいいんですかね。あるいは、バスとか鉄道っていうのは、交通弱者の乗物であって、やっぱり車が第一選択なんですか。公共交通のこの会議を始めたときに、委員の皆様方の総意だったんですけど、公共交通は維持してほしいと。今は乗らなくても将来乗ることになるから。もうそれ勘弁してください。今も乗ってください。だって公共交通を維持しておられるのは、JR四国さんも徳島バスさんも企業なんですよ。会社なんですよ。公共性だからといって、赤字で運営をお願いできないじゃないですか。今も乗ってください。一生懸命、便利にしますから。そういう風に皆さんに、周囲の人に、言ってもらったわけです。市役所もお知らせしてもらったけど、ところがやっぱり、国交省が作っていただいたモデル、もうちょっと規模が大きい街でなかったら、この乗り継ぎっていうのが、ひょっとしたらうまくいかないのかもしれない。研究成果ってないんですよ。乗り継ぎ、何分だったら待てますかっていう。どうなんですかね。ここはね、皆さんの感覚として伺いたいんですけど、稲田委員さん、お願いします。

【稲田委員】

私は立江町なんですが、駅から自宅までは2分もかかりません。JRをよく利用するのですが、果たして、歩いて駅まで行く距離あたりは5分くらいがいいのか10分くらいがいいのかという考え方が、みなさまあろうかと思いますが、それならば車で直接目的のところまで行く方法をとられているのではないかと。

乗り継ぎの話も出ましたが、立江から乗りました、南小松島駅で降りました、日赤まで行きたいので、バスを10分から15分待って、乗っていくというような方法をとるのか。それとも乗り継ぎは時間ロスもあるし、それならば自宅から車で日赤まで直接行こうかというような方法をとってしまうという方向性が強いのではないかなという思いはございます。乗り継ぎも便利なのは便利なのですが、みんなそれぞれに個人的な考えの中で、どうすべきかという判断が、今は最終的に楽な方法をとるということで、直接その場所へ行ける車を使うというふうになってるんだらうなというような思いはいたします。

【会長】

ありがとうございました。

Yahooの路線を調べるアプリケーションがありまして、選択できるんですね、早い、安い、楽、この三つを個人の嗜好によって選んでくださいってモードがあるんですよ。早いけど、短い区間でも新幹線を使う。東京から新横浜まで新幹線に行くと在来線より早くなりますけども、そういう検索も可能になっているのが、今のIT社会です。稲田委員さんご説明のように、それは個人が選ぶものであって、懐事情もあるだろうし、緊急性もあるだろうし、そういったことから選んでもらっているというのが現状なんだと思います。歩いて駅まで来ていただいて、乗っていただくとか。歩いてバス停まで来て乗っていただくとか、そういうモードもあります。バスで空白地域を作らないようにという行政計画を立てたときに、バス停までどれくらいの距離を歩けるのですかと言ったら、結構長かったような。年配の委員さんがそんな距離歩けませんと、ご発言いただいたのは覚えています。徒歩というのも一つのモードなんですけど、便利なところにバス停なり、公共交通を置いておく必要もあるんだらうなというふうには言えるかと思います。

この点どうですかね。勢井委員さん。

【勢井委員】

おっしゃる通りですね。公共交通機関を繋いで行くっていうことは、その土地を知らない方にとっては非常に大事な事かなというふうに思っております。特に旅行者などで、その土地を知らないという方はある程度行き先が決まったような、他の公共交通機関があれば、そちらを利用しますでしょうし、大体その感覚としては15分程度であれば許容できる範囲で待つのではないかと思います。ただ、現実、小松島市内って小さい市域になりますので、そこに住んでおられる方が利用するとなると、やはりなかなか浸透していかないのかなと。特に駅を降りて自宅に帰る場合など、ある程度距離などもわかってますので、待つ時間より歩いたほうが近いというかたちで、乗り継ぎの利用という文化はないと感じがいたします。

【会長】

ありがとうございました。

なかなかね。鉄道が3分に1本来て、バスも1時間に6本あって、団地までどんどん運んでいるような都会の西東京あたりとは少し状況が違っているんだというふうに思います。その辺も含めて、今後の利用形態っていうのを設計していきながら、人口はどんどん減っているわけですので、それに対応した形っていうのをまた皆様と一緒にご議論していきたいと思っております。今日はいいご意見ありがとうございました。

これだけ頑張っているんですけど、バスをどれくらい使っていただけるんですかという話も、次に伺いたいというふうに思います。それは報告の1のところですね、聞きたいと思っております。それではですね、昨年度実施したデマンド交通の結果をご報告いただきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

【議題5 デマンド交通実証実験の実施結果について】

【事務局】

それでは、委員の皆様、資料④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。

年度が変わり、委員さんも入れ替わっておりますので、簡単に昨年度実施したデマンド交通について、ご説明させていただきたいと思っております。

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たものになっております。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。

順に説明しますと、小松島市デマンド型のりあい交通とは、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あり、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時までで運行いたしました。

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っております。

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円としました。

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。また、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形態で運行いたしました。

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させていただきました。

参考に前回協議会と同様、運行計画書も本日の資料につけさせていただきましたので、また確認していただければと思います。

それでは、こちらの実施結果についてをご覧ください。

1番に利用者総数及び曜日別利用者数を記載させていただいております。上りと下りで総数に2人ほど違いがありますが、こちらは上りの分だけ利用した方であり、そのほかの29人は往復で利用されました。曜日別にみていきますと、金曜日が一番多くなっておりますが、こちらは、1月12日の午前に地区の9名の方が往復であいさい広場に買い物に乗られた分となります。他に3名以上の集団利用はなく、ほとんどが1人で利用さ

れるかたが大半でしたので、集団で利用した人分を差し引くと水曜日の利用が多い結果となりました。

次に、男女別・老人等無料パス利用者数及び運賃収入です。延べ60人の方が利用してくれました。内訳として、男性22人、女性は38人です。男性は全て優待証を使用し、女性も24人の方が優待証を利用してくれました。優待証を利用した方の割合はトータルで約77%になります。

次の3番は、乗車の利用になります。②番の停留所、こちらは、自衛隊前にある和田島停留所とみさきコミュニティセンターの間にあるバス停で最多の延べ10人の方が利用してくれております。②番のバス停については、1月から3月までコンスタントに利用していただいております。次に多いのは⑥番の停留所で9人。これは、先ほどご説明した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、⑮番、⑳番の停留所が2人ずつ、⑤番の停留所が1人となりました。

目的地としては、あいさい広場が一番多く、17人。他には、ハローズ大林店様、ディオ小松島店様、阿波赤石駅の利用がありました。あいさい広場についてですが、利用者の方から買い物だけでなく、乗り継ぎに利用していたといった意見が寄せられました。小松島線10：35の徳島行に乗り、帰りは徳島駅発12：45であいさい広場に13：30に着き、14：16の帰りのデマンドに乗るスケジュールにすると、徳島駅で80分、あいさい広場で45分の買い物時間あるとのこと。赤石駅については、JRだけでなく、バスの乗り継ぎにも利用してみたとの意見もありました。

次のページをお願いします。

こちらは、実際に利用した方のアンケートを集計した結果になります。今回は、速報値ということで簡単に紹介させていただきます。

まず、年代についてですが、回答いただいた利用者の方が全員60歳以上となっており、7割の方が70歳以上でした。

また、お住いの地域としては、和田島町、間新田町、坂野町とデマンドのルート上にある町の方からの回答となりました。

次に、『利用できる、ご自宅にある乗り物』については、自家用車を自分で運転できる人が約60%、裏を返せば、自分で運転できない人が40%ということになります。

利用目的は主に買い物に利用した方が半数を占め、乗り継ぎについても半数の方はしておりません。大半の買い物をした人はそのままかえりの便で帰っていった傾向にあ

りました。買い物以外の方は、乗り継ぎを利用しており、JRとバスを利用した結果になりました。

『デマンド交通を利用して、良かった点』は、バス停まで歩く距離が少なくなったが一番多い結果となり、バスよりも早く目的地に到着できたという意見と、家族や知人に頼らずに移動できた意見が次いで多くありました。

『デマンド交通を利用して、悪かった点』は、悪かった点はないとの意見を除くと、他の利用者との相乗りが良くなかったという意見が一番多くなりました。その他意見として、予約がなくても乗れるようにしてほしいや、前日予約がダメ、時間的に利用しにくいといった意見が挙げられました。

また、車内で他の利用者との交流できたことが良かったと捉えている方が、6人。逆に他の利用者との相乗りが良くなかったと捉えている方が4人と相乗りに対しての考え方は割れているという結果でありました。

次に、『デマンド交通の価格について』は、大人200円、小人100円が適当と答えた方が13人でしたが、安いといった意見はなく、高いと答えた方は7人おり、6人が100円は適当との回答でありました。その他としては、高齢者は無料バス補助の観点から無料にし、一般者は適正と考えるとの意見でありました。

デマンド交通に期待することについては、予約なく利用できること、運賃が安いこと、運行時間の延長を望む声が多くありました。また、その他では、タクシー補助がデマンド交通よりもベターであると考えるといった意見や、小松島市では利用者が少なく、効率が悪いといった意見がございました。

デマンド交通で行きたい目的地については、坂野町にある藤野医院が最多となりました。今回のデマンドのルートからは多少外れたところにあり、一番近い⑳番の停留所から600mくらいのところにある病院になります。他には、日赤病院や郵便局が挙げられており、赤石駅までであれば中途半端なので、徳島駅や南小松島駅まで行ってほしいという意見がありました。

市内の移動に不便を感じているか？行きたいのに行けない場所はあるか？の項目についてですが、半数以上の方が不便を感じており、不便を感じている内容としては、バスが少ない、走る時間が長い、運賃が高い、便数が少ないなどの意見がありました。行けない場所については、こちらも藤野医院など、行きたい目的地とほぼ同じといった結果となりました。

『市内の公共交通の満足度』については、圧倒的に不満との回答結果でありました。中でも、バスが少なく、目的地まで走る時間も長い、最終便も早いといった意見が多く寄せられました。また、和田島町の端にある【みさきコミュニティセンター】までバスを通してほしいといった声も複数寄せられております。

『その他、日常の外出・移動で困っていることや、公共交通全般に関する意見・要望』をご紹介しますと、「JRにも優待証が欲しい」「もっとデマンドの宣伝を行い、続けてほしい」「デマンドは予約なしで運行してほしい。時間の早い便と遅い便をつくってほしい。買い物時間を含めて1時間くらい時間をあけてほしい」などのご意見がありました。

次のページからは、1月から3月までの利用者集計表を添付しておりますので、また、ご確認していただければと思います。

最後になりますが、今回のデマンド交通について、今年度、コンサル会社にデマンド交通が必要であるかの分析をお願いしようと考えております。コンサル業者の選定方法については、また本協議会でお諮りしようと考えておりますが、議題が業者選定方法についてのみであれば、書面で協議会を開催することも視野に入れております。コンサル会社に委託した後は、小松島市民に市民アンケートを実施し、今回の乗車アンケートと合わせて分析し、今後、小松島市にデマンド交通が本当に必要であるか、必要であればどのような形態で運行するべきであるかを議論していきたいと考えております。

議題5の説明は以上となります。

【会長】

どうもありがとうございました。東丸タクシーさん実証実験のご協力ありがとうございました。色んなアンケートの結果もまとまってるんですが、詳細については、分析をするということが提案されました。

少しかいつまんでいきますと、小松島市で今回採用したのは、路線バスとタクシーの間でデマンド交通は位置付けられるんですけど、路線を決めて、時間を決めて乗るのであれば電話してくださいよというスタイルなんですね。もっとそれがタクシーに近い近づいてくると、受容する区域内で電話をしてもらったら、呼んで来てもらえるよというスタイルなんですね。これに近いスタイルでやっているのは高知県の中村市（現：四万十市）の中村町バスっていうのがその典型例でして、中村はJRの特急が

着く。その次、宿毛ですね、途中駅なんですけど。そこに駅がありまして、駅と市外が国道一本離れているんですね。市街地が形成されていて、それと反対側に新しくできたショッピングセンターなどがあったりして、国道バイパスが走ったりしてですね、市域は駅中心に少し広い形になっている。遠くまで行く、中村で降りて足摺岬まで行くバス路線は、まだ残って運行されています。市内については、全くバスの便がなくて、自治体が運行しているデマンド交通でしかない。こういう区域型なので、電話をしますと迎えに行く時間と降りる時間を教えてくれると。電話で。運用する側にはパソコンがあるんですね、システムがね、そのシステムから自動車へは無線で繋がっていて、無線のi-padで運転手さんに次いきなさいよという指示が出るようになってます。混雑状況なども勘案して、大体予測時間に定められたところで待っていれば、迎えに来てもらえるという仕組みなんですね。

これは市域が非常に近いので、成功している例なんですけど、小松島市の場合ですね、これが和田島地区、これが坂野地区、これが赤石駅というですね。お客さんを迎えに行くところが、ちょっと離れているんですね。そういった中で、一番効率的なデマンドはなんだろうかということ、コンサルさんにまた考えてもらおうと。今回需要ゼロの日がありましたしね。そういうものを実証実験だったらいいんだけど、実際それを動かすとなるといろんな問題になっていくということになります。使っていたいてですね、評判はそれぞれアンケートの結果に感想に出ているところだと思います。

もうタクシーと同じと思われているようなご意見もありましたね。前の日予約がちょっと嫌だった。そうですね、使う目的から考えるとね。それっていうのはちょっと難しいですけど。そのためにはこのITの仕組みを入れたりするということになってくるんだと思います。お金とも相談です。

タクシーはノヴィルさんも東丸さんもご列席いただいているところ恐縮ですけども、呼んで来ていただくだけで600円でしたっけ、最初ね。かかる料金体系だし、便利ですよ。私も何年もいますけど電話して断られたのは、18年で1回だけです。日曜日の晩、急に雨降り始めて、自転車を置いて帰る羽目になったときにですね、すいませんけど、大学まで来てもらえますかって言っても、全部出払っていつ迎えに行けるかどうかかわからんで堪えてくださいって言われたのが1回きりです。大雨の日、それ以外は来ていただいて、そのまま乗って帰ることができる状態です。1000円札1枚あれば、何とか自分の市内の足が確保できているわけですね。それと中間的な、あくまでもデ

マンドですから、需要に応じてというのがデマンドなので、それに応じた形は変えられないんですけども、いろんな形を模索していくってことをやりたいと思います。

すいません委員の皆様方でこのデマンドに乗られた方？

とりあえずいらっしゃらないと。その地域にお住まいじゃない場合は、あんまり用事がない話なんで、また周辺の皆様方からご意見等を伺っていただきまして、ご報告賜れば幸いです。

デマンドについては以上にしたいと思います。

次、報告の1なんですけど、乗降調査結果ですね。コロナの影響が緩和されてきて、どんな状況なのかなど。事務局、お願いいたします。

【報告1 路線バス乗降調査結果について】

【事務局】

それでは、令和5年度の路線バスの乗降調査結果につきましてご説明させていただきますと思います。委員の皆様資料⑤の路線バス乗降調査結果のご用意をお願いいたします。

前回の協議会で速報値をお示しさせていただきましたが、令和5年度の乗降調査は11月末から12月にかけて行われましたので、分析結果が昨年度に間に合わなかったため、今回の協議会でご報告させていただくようになりました。

また市内を走る徳島バス路線の乗降調査結果につきましても、徳バスさんの方からデータをご提供いただいておりますので、そういったデータもお示しさせていただきながら、路線バスの利用状況等についてご説明させていただきたいと思います。

それでは、1ページをお願いします。

令和5年度の協定路線の乗降調査につきましては、平日が11月30日（木）、日曜が12月3日に実施いたしました。天候はどちらの日も晴れでありました。

小松島市協定路線の利用者についてですが、平日の利用者は、222人で4年度と比較しまして、39.3%の減少、休日は119人と54.8%の減少となりました。

こちらは平日・休日ともに令和5年10月のダイヤ改正が影響していると考えられます。ダイヤ改正の大きな内容としては、小松島市協定路線のバス運用台数を6台から4

台減少させたことにより、徳島行の本数が減少し、ダイヤも減少したことが影響しているのではないかと推測されます。

ではその内訳を順にお示しさせていただきます。

それでは、2ページお願いします。

まず、年代別についてです。

上の円グラフは、令和5年度の年齢別の利用者の割合をお示しさせていただいております。平日休日ともに、70代以上の高齢者の方が一番利用されております。平日、休日ともに、乗っている方の割合は大きく変わらない結果となりました。

下の棒グラフは、令和4年度との比較になっております。

平日の10代未満が、令和4年に比べて、増加しておりますが、これは、南小松島小学校の児童が、幹線路線を利用しているか、協定路線を利用しているかによるもので、令和5年度はその分が増加しているということでございます。また、登下校の児童についてですが、令和元年から、路線バスでの登下校となっており、根本的にバス利用者が増減しているわけではないことを補足させていただきます。

他には、平日、休日ともに他の年代では全て減少しており、ダイヤ改正の影響があると考えられます。

では、次の3ページお願いします。

こちらは、支払い方法別利用者数の状況をお示しさせていただいております。

上の円グラフは、令和5年度の平日と休日の支払い方法別のグラフとなっております。平日休日ともに、令和4年度と同様で、現金・回数券、優待券の高齢者、定期券、優待券の障がい者の順になっておりました。

下の棒グラフですが、令和4年度との比較になっておまして、平日、休日ともに、現金・回数券が一番多く、優待券と定期が続いており、平日については、優待券が提起を上回る結果となりました。

4ページお願いします。

こちらは、路線別の利用者数の状況をお示しさせていただいております。

上の円グラフは、令和5年度の各路線の利用者割合となっております。左が平日で、右が休日のグラフとなっております。両日とも、市域をまたぐ和田島線、立江線が、全体の路線利用者の7割近くを占めている結果となりました。

下の棒グラフは、令和4年との比較になっております。

平日休日ともに、市内完結便は微増し、市域をまたぐ路線の利用者が減少し、結果、全体的な利用者が大きく減少するようになっております。

次の5ページをお願いします。

令和5年度の協定路線における、市域をまたぐ利用者数の分析となっております。

これらの路線は、小松島と徳島駅前間を結んでおりますが、その区間の中でも、小松島市内のみで乗り降りしている方が多いのか、それとも徳島市内のみで乗り降りしている方が多いのか、また、市域をまたいで行き来する方が多いのかということ整理したものでございます。

5ページ目は、平日の各路線についてお示しさせていただいております。

まず、棒グラフの説明をさせていただきますと、青色の棒グラフは、小松島市内のみで乗降した利用者の方で、真ん中のオレンジは、小松島市と徳島市にまたがって乗降した利用者の方、グレーは徳島市内のみで乗降した利用者の方となっております。

下の左の棒グラフは、グレーの徳島市内のみで乗降する利用が一番多くなっておりました。

右の棒グラフは、各路線のグラフとなっております。

特筆すべきところといたしましては、立江線の下りが多く、定期券利用者が多いため、通勤通学の足として、市域をまたいで利用されている方が多いという結果となっております。

次のページをお願いします。

こちらは、休日の市域をまたぐ利用者についてお示しさせていただいております。こちらについては、市域をまたぐ利用者が多くなっておりまして、特に和田島線のイオンモール経由便が多く、10代から20代の方のイオンモールや徳島駅への利用が多いという傾向がありました。

次の7ページをお願いします。

ここからは、幹線路線バス系統である徳バスの路線の市内バス停留所の乗降者数をまとめたものになります。こちらのグラフですが、路線ごとに色分けさせていただいておりまして、グラフの上の青色二つは小松島線、真ん中のピンクは勝浦線、下の緑は橘線となっております。

新型コロナウイルス感染症の影響により激減していた利用者が令和2年、3年、4年と徐々に回復してきておりましたが、令和5年度は減少に転じました。

8ページをお願いします。

こちらは、令和3～5年までの市内バス停留所の乗降者数を路線別に比較したグラフをお示しさせていただいております。

橘線は微増しておりますが、小松島線と勝浦線が減少しており、そのため、路線全体の総数が下がっている状況になってきております。

次の9ページをお願いします。

ここからは、特定のバス停における利用者の状況について報告させていただきます。

まず、南小松島駅前停留所について、路線バスの利用者数をお示しさせていただいております。

棒グラフの上の赤色が協定路線で、下の青色が徳バス路線となっております。令和2年度は協定路線の乗降調査を行っておりませんでしたので記載しておりません。やはり、コロナ前の令和元年とコロナ後の令和2年度及び令和3年度では、おおむね3割ほど利用者が減少しておりますが、令和4年の調査では令和元年度を上回る利用者となったものの、令和5年度は減少に転じるような結果となりました。

また、協定路線全体の減少率は40%であり、南小松島駅を協定路線で利用する人も約40%減少しているという結果となりました。

では、10ページをお願いします。

先ほどの南小松島駅の利用者数を徳バスの路線別で令和3年から5年までをお示しさせていただいております。令和5年については、あいさい広場から徳島駅前に行く小松島線以外は前年から減少という結果になりました。

続いて、11ページをお願いします。

つづきまして、南小松島駅前の協定路線別利用者についてです。

令和5年に廃線になった田浦線については、令和3年と4年を参考に載せさせていただいており、新設した小松島和田島線は令和5年のみ掲載しております。

和田島線と目佐和田島線については、大きな増減がございました。こちらは、南小松島小学校の児童の登下校に利用していることが影響しております。

12ページをお願いします。

こちらは、日赤病院関係のバス停留所の利用者数となっております。

青系統の棒グラフが徳バス路線、赤系統の棒グラフが協定路線となっております。棒グラフの上の方が各路線で日赤病院前の利用者となっております、下の方が各路線

の日赤病院玄関前の利用者となっております。なお、令和2年は協定路線の乗降調査をしておりません。令和2年から令和4年までは、コロナの影響から徐々に回復している傾向にありましたが、令和5年の調査結果では減少しており、令和元年の水準には遠いという結果となりました。また、協定路線については、こちらも30%から40%減少しており、ダイヤ改正の影響もあったと推測されます。

13ページお願いします。日赤病院関係の各路線について13、14ページにお示しさせていただいております。まず、徳バス路線については、勝浦線と橘線については、ほぼ横ばいですが、小松島線については大きく減少する結果となりました。

14ページをお願いします。こちらにつきましても、令和5年に廃線になった田浦線については、令和3年と4年を参考に載せさせていただいております、新設した小松島和田島線は令和5年のみ掲載しております。協定路線については、立江線がおおきく減少しており、減便の影響が大きいという結果になりました。和田島線については、ダイヤ減少しておりますが小松島和田島線が新設されましたので、合計すると前年とほぼ横ばいという結果となっております。

以上が令和5年度の路線バス乗降調査結果の説明となります。

【会長】

ありがとうございました。

徳バスさんも背に腹は代えられないので、どうしても減便という結果で、利用者の減少と。これをどう見るかということなんですね。十分これは考えていかなきゃいけないことだと思います。

協定路線という言葉が出てくるんですけど、これは経費上の分担の話であって、使っている皆さんはですね、全部徳島バスさんの車体だし、特にそれは意識して乗っておられない時代が来ました。小松島市で交通局を持ってきたときの制度を円滑に引き継ぐために協定路線という言い方をしているわけです。この協定路線もどのような考え方でやっていくのかっていうのは、ここの活性化協議会での議題に上げていく必要があるというふうに思っております。

何かここ、お気づきの点等がありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

そしたらですね、その他ということで、東さんお願いいたします。

【東委員】

すいません。ちょっと1枚資料をつけさせてもらっているんですが、【一般路線バス】運賃改定の認可申請についてというところで、本日10時頃に運輸局へ申請書を提出させていただきました。この会議が始まる少し前の13時にプレスリリースをさせていただいたところです。

申請理由はこちらに記載している通りなんですけども、1992年から消費税率引き上げによるものを除いて、約32年間運賃を変更することない状況で、お客さまに輸送サービスを提供してまいりました。この間、燃料価格をはじめとした物価高騰、乗務員確保のための採用活動等によります輸送経費が増大する中、運行計画の見直し、ほぼ減便になってしまうんですけども、車両の使用期間を延長したりなどですね、事業運営の合理化や、アイドリングストップ、少しの効果しかないんですけど、燃料費削減等の経費削減に取り組むとともに、バスロケーションシステム『いまドコなん』の導入であったり、旅客サービスの改善に努めてまいりましたところであります。

しかしながら、2020年以降のコロナ禍による利用者の減少は、生活様式の変化に伴いまして、コロナ前までの回復の見通しは立っていない、だいたい90%くらいですね、運送収入で言いますと、そこまで回復したものの、現状維持という状況が続いています。事業環境は年々厳しさを増しております。今後、乗務員確保のための費用増大に直面するなか、今後も乗合バス事業を将来にわたって安全・安定的に継続していくため、今般、上限運賃の改定を申請した次第でございます。

申請の概要は、本日申請しまして、実施予定はこの秋、10月1日になります。

申請対象路線は、当社が運行する一般乗合バス路線。上限運賃の平均改定率は、31.59%。実施運賃の平均改定率は、21.56%となっております。

次に運賃比較表をみていただくと、初乗り運賃が3種類ありまして、小松島のエリアでいうと130円、110円、120円、130円とありまして、これを170円に統一する予定です。対キロ基準賃率（基準運賃）、現行41.10円を53.40円。徳島市内均一運賃も210円から250円に改訂させていただきます。

裏面は主要区間の一覧がありますので、また参考にご覧いただけたらと思います。

その他の運賃施策で、お客さまの利便性向上を目的に、キャッシュレス決済を導入いたします。これは2026年の春を予定しております。ここではちょっと濁しているん

ですけど、10カード対応のICカード、普通の全国共通ICカードを導入する計画で検討しております。

つづきまして、徳島空港リムジンバスの運賃についても、現行600円から800円に改定予定です。丹生谷線の運賃については、橋線との競合区間のみ改定いたします。これは、10月1日に子会社の徳島バス南部にこの路線が移管されます。その関係で、南部バスは、那賀町さんとのお話の中で運賃改定は行わないということなので、丹生谷線に関して、運賃は据え置きというふうになります。

あと、その他乗車券の価格及び割引率は見直しをしていく予定です。

以上になります。

【会長】

はい、ありがとうございました。

今日、ホットリリースの話題であります。ため息を大きく一つつかせていただきましてね。ありがとうございました。経営環境どこも厳しいですしね。自動車のガソリンも高止まりしていますよね。徳島は全国的には安いほうだと言われてるんですけどね。非常に高止まりしていますね。もうちょっとね、我々の生活の改善に資するような状況になればいいかなというふうに、常々、念じているところです。

はい。ありがとうございました。

用意した議題は以上なんですけど、何か特段なことございますでしょうか。

また、次回ですね。事前に詳しい資料、あるいはコンサルタントへデマンドをどうするかを含めて考えてもらえる仕組みを考えてまいりますので、またご協力をよろしくお願いいたします。

それでは3時になりましたので、南小松島駅活性化プロジェクト。バスや鉄道を利用して通勤通学している方の中の通学している生徒さんですね。その生徒さんがどんな駅にしたいかという思いを形にしてくれました。

事務局よろしくお願いいたします。

5. その他 南小松島駅活性化プロジェクトについて（省略）

【閉会】

【事務局】

松村会長さまはじめ、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。

今回の協議会は、デマンド交通の分析をするにあたり、仕様書や業者の選定方法を決める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、書面で開催しようと考えております。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、よろしくお願いたします。

それでは、以上をもちまして、令和6年度第1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 —————