

令和6年度 第4回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日 時】 令和6年12月19日（木） 午前10時00分から

【場 所】 小松島市役所4階大会議室

【出席委員】 荒井委員、安土委員、稲田委員、岩城委員、
蔭山委員、黒石委員、斎藤委員、
佐藤委員、重本委員、妹尾委員、東丸委員、
林委員（代理中野氏）、松村委員、山田委員
山崎委員、吉尾委員、米田委員

(以上17名)

欠席2名： 佐々木委員、勢井委員

- 【会 次 第】
1. 開会
 2. 委員紹介
 3. 議題
 - (1) デマンド型のりあい交通の地区民アンケート結果について
 - (2) 小松島市デマンド交通導入検討支援業務の中間報告について
 4. 報告
 - (1) 令和5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について
 - (3) 南小松島駅活性化プロジェクトについて
 5. その他
 6. 閉会

【会議概要】

午前10時00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】

今日は徳島地方が一番の冷え込みになりました。ご多用中のところ、委員の皆様方お集まりいただきありがとうございます。先ほど事務局の方から、規約の説明がございました。規約の一番最後を見ていただいたらですね、附則になっているんですけども、この規約は平成27年11月11日から施行するとあります。平成27年からかなり長い期間にわたって議論をしてきた組織でございます。一番最初の話題はですね、小松島市で運営していたバス局、すなわち市営交通をですね、今後どうしていくかということの議題にまず上りました。それは最終的には、今日ご臨席いただいております徳島バスさんをお願いするということに落ち着きました。

その次に大きな話題になったのは、JR四国さんが非常に厳しい経営状態になっていて、かつ、小松島市よりもっと南の方、ずっと鉄道が繋がっているんですけども、こちらの人口減少が著しいと。かといってですね、国道55号線がずっと沿岸沿いを走っていますので、それでもいいんじゃないかという話にはなったわけなんですけども、それでは非常に厳しいだろうと。その頃はですね、国の方の指導方針が、既存の交通モードを無駄にしないようにと。そういう指導方針がありました。私どもが着目したのは、大阪から高速バスがずっと走ってきまして、鳴門のインターで国道に下ります。それからずっとバス停を町ごとにずっと停まってきまして、小松島市も停まって、阿南も停まって、それからずっと県南の生見まで走っていると。これに着目しまして、実はその当時のお話を伺うと、高速バスはクローズドドアシステムというので運用されています。

乗るときは、例えば大阪市内でお客さんを集める。高速道路を走って、高速道路を下りたら、あとは降ろすだけだというルールで運用をしています。これはちょっともったいないんじゃないかなと。阿南から南の公共交通機関にこれを使ってもらうことはできないだろうか。そういうことをみんなで考えたわけなんです。その結果、クローズドドアシステムができたときは情勢が違っていて、それぞれの地元のバス会社さんが、高速バスを走らせるようになりましたので、もう経営の問題は一体で考えたらいんじゃないか。地元を走る路線バスとそれから高速バスの末端区間ってというのは、同じ会社がやっておられるので、そこは会社の中で上手に役割分担をしていただいてもいいんじゃないかと。そういう話にまとまりまして、運輸局さんに相談に行ってもらいました。そしたら、そういう考え方から支障はないだろうというこ

とで、この小松島を走るバスの一般道路走行空間、そこについてはお客さんを乗せていいよという話になりました。

その結果、今度はJRさんが3月で特急むろとがなくなるんですけども、その当時はまだ特急がずっと走っていた頃なんですけど、その当時でも非常に厳しいし、運転手さんも少なくなってきたということ、阿南から南の方の便数を少し減らすということになります。ずっとね、単線区間でゆっくり走って旅情あふれる地域なんですけども、そればかりを求めてたらいけないということで減便になりました。その減便になったときに、特に高校生、彼らの通学の足っていうのを一定程度確保してあげなきゃいけないということで、阿南駅に一旦バスを入れて、阿南駅でJRと接続した形で運転できないかということも整理していただきました。時々、阿南のバスターミナルに行くんですけども、午前中の授業とか、試験が終わった後の富岡の東高西高の生徒さんが、カバンを持って高速バスに乗っているのを見ます。良かったなというふうに思います。この2つの話をしてきました。高速バスの一般道乗車っていうのは、どうやら四国で初めてやった話で、あといろんな県にも、交通の便数が少ない地域に、やってみてもいいんじゃないかということで、国交省のご指導のもと横展開を少しできた状況になってきています。

次に議論に上りましたのは、地域の足をどうすべきかということなんですけど。今日出てくる言葉で協定路線っていうのがあるんですけども、小松島市の市バスが走ってた路線を、徳島バスさんに走らせていただくことになりました。その段階では、昔、小松島市の港が盛んで、お客さんがたくさん徳島に行っていた頃は、バス局の方に言われたんですね、扉が閉まらないで、車掌が握り棒を握ってお客さんを運んでいったって。いつ頃の話ですかね。港が盛んだった頃なんだろうね。そういうこともあったんですけども、その頃はお客さんをたくさんいるから競争して取り合って運べば良かったわけなんですけど、港に船が来なくなって、実際どうやってバスを維持していくのか。少し路線を考えなきゃいけないね、ということになったわけです。お見舞いの方なんですけど、南小松島駅と日赤病院の前の間。この間が非常に不便な状態になっていたんですね。それはなぜかというと、徳島バスさんの独自の路線は、勝浦から下りてきたバスが日赤前を通過して市内に行ってしまう。南小松島駅を通過しているのは、ほとんどが旧協定路線だけでした。いやちょっと待てよ。これちょっと工夫をして、南小松島駅前のロータリーと日赤前のロータリーに全部バスを通してもらっても

いいんじゃないだろうか。そういうような話をしました。それで徳島バスさんと、あと日赤病院のご協力によってそれが実現したわけなんですよね。

その大きな成果が平成27年以降、今まで皆さんのアイデアとご協力によって、こういっためざましいとまではいかないまでも、地域の皆様方に役立つような対策を講じてきた経緯がございます。いろんな制約、法律上の制約、あるいは予算上の制約、経営上の制約があるわけなんですけども、皆さんのお知恵とご協力のもとに、ちょっとずつそれが実現してきたと。

そこまではよかったんですけど、次はコロナでちょっと痛い目に遭いまして、後ほど説明するんですけども、需要が圧倒的に減りました。確かにね。バス狭いですしね。換気もね、なかなか寒い時期はね、公共交通はできないです。徳島バスさんですね、報道各社がピリピリしていますから、運転手さんがコロナにかかったというだけで新聞記事になってしまうような状態が来ました。でもやっぱり人は一定程度移動しないと生活は維持できませんので、皆さんご利用いただいているところです。

公共交通って、キーワードは派生需要なんです。鉄道に乗りに行くためだけに乗る人っていますけど、マニアですね。インターネットの世界ではそれを乗り鉄って言って、ちょっと蔑んだ言葉でこう言うんですけど。ちょっと私事ですけど、先週広島に行きまして、これ乗っかないかなんというのが一つございます。徳島岡山の直通の特急ですね。これ3月で全部高松で乗り換えをする便になるそうなので、これは乗っかないかなんかと一つ思います。次に乗っかないかなんかというのは、剣山の夜の分ですね。高知を6時に出ますと、阿波池田駅で乗り換えて9時に徳島に帰り着くんですけど、阿波池田からの特急があれもなくなるんですね、3月で。これは美馬市長さんにお会いして、ご飯を一緒に食べる約束をしましたので、このときに乗って来ようと。これで二つ目なんです。脱線しますけど、飛行機の世界では乗るためだけに飛行機に乗るってのは、これですね、マイレージプランですね。こんなのを獲得するためにお金を払う人っているそうです。

派生需要なので二つのことを考えないと、今日のこの会議、活性化協議会ですから、活性化が難しいわけです。二つっていうのは、一つは利便性を上げるということで、もう一つは環境整備ですね。公共交通機関を使ってもらう場を増やすということ。その交通利用の目的がそれになるんですけども、通うという言葉で整理すると、通勤、通学と通院、これが日常的にたくさん発生する需要というふうに整理できます。通勤、願わくば、この車文化をもうちょっと緩和できんかなと。でも皆さん、徳

島の求人情報を見ていると、自動車通勤可のところに赤丸が入っていますよね。確かにそうですよね、徳バスさんの前で恐縮ですけど、事業所の前までなかなかバスが行けませんよね。そういう事情もある。徳島駅からも歩かなきゃいけなかったりする。でも、もうちょっと使ってほしい。それで、気づいたことがあったんですけど、コロナの後もそうなんですけど、JRの徳島駅から石井とか美馬の方って通勤圏なんですね。そこに夕方、石井町の約束でいくと、特急列車に乗っておられるんですね。定期券で乗れますんで、特急券だけ買って乗っておられますね。そんな見ました。それから通学、メインは大学生もそうなんですけども、高校生がメインになります。それからスクールバスの議論を始めなきゃいけないのが、次の段階なんです。というのは、交通の問題じゃないんだけど、子供さんの通学の足をどう確保するか、小学校や中学校がどうしても規模の必要性がありますので、この小中学生の通学の距離が長くなってきている。毎日、遠足っていうわけにはいきませんもんね。だからそういうふうなところに、どうやってケアをしていくのかっていうのが次の議題に必ずなっていく。それから通院ですね。高齢者とかお見舞いに行く人を南駅から運ぼうという発想でやっていました。その他ですね、観光とか日常の経済活動、お買い物ですね、こういったところをどんどん取り込んでいくことによって、環境整備ができて、乗る人が増えて、それぞれ提供していただいているのは、タクシー会社さん、バス会社さん、鉄道会社さん全部企業です。ボランティアで活動している団体ではないです。だからこの企業に少しでも利益を上げていただくような仕組みを考えていかなきゃいけないっていうのが、この活性化協議会の大きな目標ということになります。その上で、警察や国交省様、県土整備局様のお知恵をお借りしながら、制度設計をしていくっていうのが、この協議会の本当の役割ということになります。

少し長く話をしましたけども、用意された議題に従いまして、今日は何を決めるっていうことは少ないんですけども、現状の報告をお願いしたいと思います。それでは一つ目、議題1デマンド型のりあい交通の地区民アンケート結果についてをお願いします。

【議題1 デマンド型のりあい交通の地区民アンケート結果について】

【事務局】

それでは、委員の皆様、議題1地区民アンケート結果についてご説明させていただきます。最初におさらいになりますが、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います。参考でお付けさせていただいております1枚もののチラシをご覧ください。

毎回説明しておりますが、代わられた委員の方もおりますので、改めて説明させていただきます。こちらについては令和6年1月から3月まで実証運行したデマンド交通について、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。

今年度はこのデマンド交通自体が小松島市に本当に必要であるか、コンサル会社に分析と必要な場合、計画を策定するようにしております。

資料には記載しておりませんが、第1回協議会では、デマンド型のりあい交通に実際に乗車していただいた方のアンケート結果をお出しさせていただきました。こちらは、議題2で結果の報告をさせていただきます。次の第2回目の協議会は書面での開催

となり、デマンド交通の分析と新たな計画策定を依頼するための仕様書等について決議しました。その後、8月7日に参加を表明した2社によるプレゼンテーションを実施した結果、大日本ダイヤコンサルタント株式会社徳島事務所様が、より高い点数を獲得し、令和6年8月26日に税込4,799,300円で契約となりました。

一方で、デマンド交通を乗らなかった方々について、乗らなかった主な理由について把握することを目的に、アンケート調査を実施するため、第3回の協議会を書面で開催し、アンケートの内容をご審議させていただきました。今回の議題1の「小松島市デマンド型のりあい交通地区民アンケート結果について」は、このアンケート結果がまとまりましたので、発表したいと思います。

それでは、委員の皆様、資料①をお願いいたします。小松島市デマンド型のりあい交通地区民アンケート結果について、ご説明させていただきます。

1P目をお開けください。1P目は調査概要を記載しております。今回のアンケートの主な目的は、利用しなかった人の利用しない理由等を把握することにあります。そのために、対象者は実際にデマンドが運行していた小松島市の和田島町、坂野町、間新田町に居住する15才以上の住民500人で、和田島町350人、坂野50人、間新田100人、それぞれの地区について、60歳以上を50%、60歳未満を50%としました。これは、今回の沿線に住んでいる方について、人口が一番多い和田島町の配分を多くしております。また、各地区60歳以上の方を50%にしているのは、乗車アンケートで、実際に乗った方が60歳以上であったために、60歳以上を多く設定しました。調査時期は、令和6年9月6日から令和6年9月27日まで。調査方法は、郵送配布・郵送回収で実施し、161名の方からの返送があり、回収率は32.2%でした。

次の2Pから5Pは、設問内容と検証項目を記載しております。属性は、年齢、性別、地域、普通自動車免許の有無、運転免許証の種類です。次の移動手段については、デマンド型のりあいタクシーを利用しなかった人の公共交通に対する利用がどの程度であるかの把握。認知状況については、実証実験についてきちんと認知されていたかを検証します。また、認知されていた人と認知されていない人で設問内容を変えております。

3Pは実証運行を知っていた方に対する質問ということで、利用状況。利用した人は今後も利用したいかどうか。利用した理由の把握です。逆に知っていたものの利用しなかった人に対しては、利用しなかった理由を把握し、何が利用の障壁になっていた

かの確認をします。そして、期待することとしては、どこを改善すれば利用につながる可能性があるかを確認します。

4Pは実証運行を知らなかった方に対する質問です。最初に市政の情報の入手先を確認し、今後のPRをどうしていくかを確認します。利用の意向については、認知されていれば利用したかどうか。利用しなかつたらろうという方は、何が利用の障壁になっていたかを確認します。

5P目は、共通の質問として、デマンド交通の利用する方向性や目的の把握。市内移動に不便を感じている人と現在の公共交通の満足度については、免許を持っていない人がどう感じているかの確認をします。

それでは6Pをお願いします。ここからが結果の報告になります。この6Pは各属性についてです。あらためて、今回のアンケートでは161人の方から返信がありました。率にすると32.2%となり、3割前後の返信を予想しておりましたので、概ね予想通りの結果といえます。

年齢については60歳以上の方の返信が99人、約61%の方の回答があり、性別は男性71人、女性90人と女性が多く、お住いの地域についても各地区30%に近くなっております。また、65歳以上の高齢者では81人、非高齢者では80人となりました。高齢者・非高齢者でみた結果については、最後の方で、まとめております。また、普通自動車免許の保有は、持っている人138人、持っていない人23人であり、こちらについても別でまとめております。

7Pをお願いします。2項目目の移動手段についてですが、自分で自動車を運転する人が最多の120人、次いで自転車、バスとバイクという順になりました。認知については、67人、42%の方が認識しており、93人58%の方が認識していなかった結果となりました。

8Pをお願いします。ここでは、実証運行を知っていた人の利用状況、今後の利用、利用した理由をまとめています。まず、実証運行を知っていた67人の回答のうち、利用した人は1人でした。この方の利用した理由は『家族や知人等に送迎してもらえる環境にないから』であり、『今後も利用したい』意向でありました。

9Pをお願いします。次に、実証運行を知っていたが利用しなかった人の理由についてです。一番大きな理由としては、自分で運転できる。次いで、電話予約が面倒、運行時間帯が合わない、他に運転してくれる人がいる、行きたい場所が乗降場所に設定されていない、となりました。その他の意見としては、3人の方が運行ルートの近くに

停留所がないことを挙げられておりました。また、本日の資料についてですが、運転免許を持っていない人については最後にまとめておりますので、一旦、全体分を説明してから、改めて説明するようにします。

続いて10Pをお願いします。こちらは実証運行を知っていたが利用しなかった人がデマンド交通に期待することについてです。一番多かった意見は「予約なく利用できること」でした。「利用の仕方を分かりやすくすること」「予約なく利用できること」「インターネットで予約ができること」この3つは要望が多く、合計で延べ81人あり、デマンド交通の利用につながる可能性としては、運行方法を含め、予約方法について工夫することが必要と考えられます。

11Pをお願いします。実証運行を知らなかった人の市政情報の入手先についてです。延べ119人の回答のうち65人、過半数以上の方が、小松島市の広報誌である「広報こまつしま」と回答しております。今回、広報誌を中心に掲載し、PRをしておりましたので、広報誌に掲載しても、知らなかった人が多くいるということは、掲載のやり方を考えて工夫していく必要があります。

12Pをお願いします。実証運行を知らなかった人の利用の意向と利用しない理由についてです。91人中13人。約14%の人が知っていれば利用したと思うと回答がありました。また、利用しなかった理由、利用障壁になっていた最大の理由は、自分で運転できること。次いで、他に運転してくれる人がいる、電話予約が面倒、運行時間帯が合わないの順になりました。

13Pをお願いします。この項目は、今後のデマンド交通を利用する方向性について全員に聞いたものになっております。利用する方向性、目的としては、回答者の121人。率にすると75%は「車が利用できなくなった時に利用できること」となりました。次いで、病院、買物となり、回答者の66人。41%の人は乗り継ぎなく目的地へ行けることであり、乗り継ぎである市内の鉄道駅やバス停に行けることは57人。35%となり、若干ですが直接目的地まで行けることの方が多結果となりました。

14Pをお願いします。この項目は「市内の移動に不便を感じているか」であり、今回の調査では、8人の方は不便を感じているものの、約8割の人は移動に不便を感じていない、という結果になりました。

15Pをお願いします。ここでは先ほどの、市内の移動に不便を感じている8人の方の回答をピックアップしました。運転免許を持っている方が5人、持っていない方が3人。実証運行を知っていた方が3人、知らなかった方が5人で、いずれも利用の意向は

ないとの回答でした。利用しない理由については、自分の運転で移動できることを除くと、利用の電話予約が面倒だからと利用料金が高いから、家族等が送ってくれるからの順になりました。また、その他意見として、荷物を持って家まで帰るのが遠いとあり、従来のモビリティだけで対応できていない、何らかの移動支援が必要である意見が寄せられました。

16Pをお願いします。こちらは、不便を感じていることとその他の意見になります。不便なところとしては、商業施設の点在化といったまちの構造上の問題、乗継、買物、渋滞といったところが不便と感じられております。その他意見としては、1~3月以外も実証実験をしてほしいといった意見もありました。

17Pをお願いします。こちらは公共交通についての満足度です。満足、やや満足の人を合わせると25人。不満、やや不満の人を合わせると39人と、不満を感じている人のほうが多い結果となりました。具体的な不満点としては、圧倒的にバスの便数が少ないことが挙げられております。

次の18Pと19Pはその他意見を記載しております。なるべく生の声で記載しておりますので、また見ておいていただければと思います。

20Pをお願いします。こちらは運転免許を持っていない方23人をピックアップしました。持っていない方で、実証運行を知っていた人は9人、知らなかった人は13人、無回答1人でした。

21Pをお願いします。運転免許証を持っていない方で、実証運行を知っていた人の利用状況と利用しなかった理由になります。まず、結果として、全員が利用しませんでした。その理由としては、行きたい場所が乗降場所に設定されていないこと、他に運転してくれる人がいるが最多となり、次いで、電話予約が面倒、運行時間帯が合わないとなりました。

22Pをお願いします。次は、デマンド交通に期待することになります。こちらは、予約や利用方法といった項目も高いですが、「自宅まで直接迎えにきてくれること」

「目的地まで直接行ってくれること」の2項目についても高い結果となりました。運転免許を持っていない人が利用するには、予約方法の工夫以外にも、ドア・トゥー・ドアといった方法も望ましいと推測されます。

23Pをお願いします。運転免許を持っていない人で実証運行を知らなかった人の利用の意向、利用しない理由になります。まず、13人中4人。約3割の人が知っていれば利用したと思うと回答がありました。また、利用しなかった理由、利用障壁になってい

た理由は、他に運転してくれる人がいることを除くと、電話予約が面倒だからとの意見が最多となりました。

24Pをお願いします。続いて、運転免許を持っていない人の市内移動に不便を感じているかと満足度になります。この設問は未回答が多くなっておりましたが、今回の調査では、運転免許を持っていない22%の人は、公共交通に満足していない。また、3割の人は移動に不便を感じていないが、13%の人は不便を感じている結果となりました。

25Pをお願いします。こちらは運転免許を持っていない人が感じている今後のデマンド交通を利用する方向性についてです。この結果では、病院と買物が最多となり、次点で乗り継ぎなく目的地へ行けることの順番になり、乗り継ぎ需要としては3割程度ですが、優先順位は3番目となっております。

26Pをお願いします。こちらは普段から公共交通を利用している方をピックアップした分になります。認知している人は3人おり、全員が未利用でした。利用しなかった理由は、電話予約と行きたい場所に乗降場所が設定されていないことが多い結果です。一方で認知されていない人は2人中2人が利用したと思うとの回答でした。今後の利用に対する方向性としては、運転免許を持っていない人と同様に病院と買物が最多という結果になりました。

27Pをお願いします。こちらは65歳以上を高齢者、65歳未満を非高齢者と定義づけてまとめております。今回のアンケートの集計としては65歳以上が81人。65歳未満が80人とちょうど半分半分となっております。認知状況としては、高齢者の約5割が知っていたのに対し、65歳未満の非高齢者は、約3割程度でした。このことから、高齢者の方が興味を示している結果がうかがえます。

28Pをお願いします。続いて、高齢者と非高齢者の認知していたが、利用しなかった理由を比較すると、自分が運転する割合と他に運転してくれる人がいる項目で差がありました。また、利用方法については、利用方法がわからないからと予約が面倒だからを合わせると、どちらも3割程度の人が抵抗を感じている結果となっております。また、非高齢者の方は、平日のみの利用に一定数の人が抵抗を感じている結果となりました。

29Pをお願いします。こちらは、実証運行を認知していなかった人の利用意向と利用しなかった理由についてです。知っていた場合は利用したかの設問については、ほぼ同じ割合でした。理由について比較すると、自分が運転する割合・目的地・乗換無し

で行くことができないからの項目で差がありました。利用方法については、非高齢者の方が若干抵抗は少ないであろうという結果となりました。

30Pをお願いします。高齢者・非高齢者別の今後のデマンド交通を利用する方向性・不便・満足度を比較したものになります。方向性については、公共施設や買い物・病院は、高齢者の方が割合は高くなった一方で、車が利用できなくなった時の利用、駅やバス停に行けることといった項目は非高齢者の方が高くなっていました。また、乗り継ぎに対する需要は、どちらも4割程度でした。公共交通の満足度については、高齢者・非高齢者ともに不満を感じている人のほうが多いが、高齢者の方が非高齢者よりも満足している結果となりました。

最後に31Pをお願いします。こちらにアンケートの検証結果のまとめを載せさせていただきました。まず、今回のデマンド交通の実証実験に対する認知度は42%であり、広報の方法を工夫していく必要があることがわかりました。次に、利用しない理由・利用しなかった理由として、自分や他に運転してくれる人がいるを除けば、電話予約が面倒、運行時間帯が合わない、目的地が設定されていない意見が多く、このことが利用の障壁となっております。デマンド交通に期待することとしては、予約なく運行できることや利用方法をわかりやすくすることなど、予約についての意見が多くありました。今後利用につなげていく可能性としては、運行方法を含め、予約について工夫していくことが必要と考えられます。今後の利用する方向性としては、車が利用できなくなった時に利用できることが最多であるとともに、回答者の半数が65歳以上であることから、将来的な利用需要が高いと考えられます。運転免許を持っていない人の方向性については、乗り継ぎなく目的地へ行けることに対する優先順位が比較的高い結果となりました。高齢・非高齢者の方向性では、乗り継ぎしないことに対する需要はどちらも4割程度あり、高齢・非高齢者は同じ傾向があります。一方で、非高齢者は高齢者に比べて、平日しか利用できないことに対して抵抗を感じている人の割合が高いため、休日の運用については高齢者・非高齢者をどのようにターゲットとしてすみ分けていくかを考える必要があることがわかりました。

議題1の説明は以上となります。

【会長】

はい、ありがとうございますちょっと確認なんですけど、電話予約の期限って今回の実験ではいつでしたっけ、前日でした？

【事務局】

前日になっております。

【会長】

今回からのご参加の方は多分ご存知じゃなかったと思うんですが、前日の電話予約にしたんですよね。そしたらもう明らかに不満がそれに出てくると。前の日に予定が立つかと。前の日に予定が立つのって、病院の予約ぐらいですかね。日赤だと3ヶ月前とかですしね。それに行かなかったら強制的にキャンセルさせられてしまいますから、行かなければいけないんですけど。

徳島市さんの『のる一と』っていうのを走らせていただいているかと思うんですけど、あれはAI使ってデマンドを制御しながらルートを決定するという仕組みを構築しておられます。傍から見ておりますに、二つの目的があるんじゃないかなと思います。一つは中心市街地の流動性の確保っていうのと、それからどうしても徳島市バスがだんだん減ってきていますんで、その補強という二つの目的で『のる一と』をされたというのかなと。いかがですか、乗っていますか？

【安土委員】

小松島市さんと同じような形で、今年の1月10日から始めて、最初の利用1ヶ月は5.何人っていうところだったんですが、8月の阿波踊り期間になりましたら1日大体10人を超えるぐらいの利用には増えてきて、一番多いときは30人の利用者がございました。それで10月1日から運行時間を9時から18時までだったのを8時から20時までに拡大しました。周知もできてきたので増えてきたのかなというところはあるのですが、おそらくなのですが、今までのバスを使って行ったところの代替であったりという部分も多いのかなとは見られます。しかし、利用者にとっては子供だけで利用できるというところもあり、好評いただいているのかなと思っているところでございます。

【会長】

すいません急に振りました。このように、今回小松島市で実証実験をしたのは、路線型なんですよ。チラシの裏を見ていただいたらわかるとおり、1日2便です。これは徳島バスさんが減便したフォローをするという目的が強かったですので、こういったあらかじめダイヤを設定して、バス停も設定してやってみました。

徳島市さんの『のるーと』は、一定のバス停はあるんですけども、そこを人工知能を使って路線を最適化して走らせているというのが『のるーと』の特徴です。ただ、どっちも住居の前まではいかないですよ、『のるーと』も。

【安土委員】

基本は既存のバス停を使っています、そこが多いんですけど、あとは病院さんとかコンビニであったり、商業施設の協力をいただいたところはバス停という形で設定させていただいております。

【会長】

はい、ありがとうございます。小松島市もバス停の設定については、商業施設にずいぶん協力をいただいた次第なんですけども、この結果ですね、一つ大きな課題は、電話予約が前の日というのは、不便だと。おそらくインターネットでやりたいという希望は、もっと予約の期間を短縮して欲しいという気持ちが伝わってきます。路線バス代替の話で始まったので、一定のルートを結ぶ形なんですけど、その利用した方の意見を聞くと、もう少しきめ細かく拾ってほしいという要望はあるというのがわかります。

ただ、どうなんですかね。タクシーとは一緒にできないですよ。というのが、この公共交通の宿命でして、そのあたりを今後精査しながら考えていくというまとめになるかと思います。

次の議題行きましょう。

【議題2 小松島市デマンド交通導入検討支援業務の中間報告について】

【事務局】

それでは、委員の皆様、資料②をお願いします。議題2小松島市デマンド交通導入検討支援業務の中間報告について、説明させていただきます。

最終報告については、次回開催の第5回協議会の中で、委託事業者である大日本コンサルタント株式会社様よりご説明がありますが、まだ分析途中でありますので、今回の中間報告については、こちらの事務局の方で報告させていただきます。

1P目をお願いします。最初は経緯と趣旨についてです。なぜ、デマンド交通の導入について、議論させていただいているかについてですが、こちらに記載のとおり、小

松島市では、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、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月に策定しており、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おります。そのため、新たな交通モードとして「デマンド交通」の導入検討を進めている途中であり、この協議会でもご審議していただくようになります。

そこで次の段には、今年度の協議会でご審議いただいた内容、開催状況について記載しております。先ほど、議題1でも説明させていただきましたが、5月に第1回協議会を開催し、今年度の方針について説明しました。そこで、今年度は昨年度の令和6年1月9日から令和6年3月29日まで実施した小松島市デマンド型のりあい交通運行実証実験の分析と、分析結果を踏まえた今後の本市におけるデマンド交通の導入可能性を検証していく必要があり、事業名を『小松島市デマンド交通導入検討支援業務』とし、コンサルタント会社に委託して実施するように説明させていただきました。そこで、6月に書面で開催した第2回協議会では、業務の特殊性から、業者に企画提案をしていただき、提案内容や会社の実績等を総合的に勘案して、業者の選定するプロポーザル方式で選定することの議決や仕様について議論させていただきました。その後、こちらに記載はありませんが、7月3日に公募型プロポーザルの公示。7月19日に2社から参加表明書の提出があり、8月7日に参加2社によるプレゼンテーションが実施され、大日本ダイヤコンサルタント株式会社 徳島事務所様が100点満点中80.80点と高い得点を出し、優先交渉業者となり、8月26日に税込4,799,300円で契約締結となりました。

また、そちらと並行して、8月30日に書面で第3回協議会を開催しました。こちらの内容は、議題1で説明しましたとおり、デマンドに対する地区の方々に対するアンケートについて、アンケートの内容をご審議いただきました。

2P目をお願いします。こちらに記載しておりますのは、デマンド交通導入検討の流れになっております。全部で4段階になっており、1段階目では、小松島市デマンド型のりあい交通状況等の調査・分析、こちらは、R5年度 実証運行の利用者アンケートの分析になります。2段階目では小松島市における行動特性の分析、こちらは、バス乗降調査結果、人流ビックデータを活用した分析になります。3段階目では、デマンド交通の導入可能性等の検証、こちらについては、実際にデマンド交通を導入した場合のシミュレーションを実施し、導入できるかについての結果になります。このシミュレーションについては、コストがどれくらいかかるか等についても検証してみたいと考え

ております。以上を受けて、本格導入していくとなった場合は、4段階目の各種準備に取り組んでいくという流れになります。

なお、今回の中間発表では、この一段階目のアンケート分析結果について、本日の協議会で報告させていただき、次回の協議会ですべての分析と検証結果の報告をさせていただくようになります。

それでは、3P目をお願いします。ここからは昨年度実施したデマンド交通についての調査・分析になります。こちらは、実際に「小松島市デマンド型のりあい交通実証運行」を利用した人に対するアンケート調査の分析結果になっております。

4P目をお願いします。年齢・性別・居住しているエリア別の利用者数といったアンケート回答者の属性一覧になっております。資料にはありませんが、実証運行期間中の延べ利用者は60人でした。内訳として、男性22人、女性は38人。そのうち、今回アンケートが23人の方から返送されておりますので、同日に上り下り両方利用した方もいることを考えますと、利用自体は多くないものの、実際に乗った方からの御意見を多くいただくことができました。回答者の年齢についてみると、75歳以上が半数以上を占め、60歳未満の回答者は1人もいない結果となりました。こちらについては、実際の利用者が全て60歳以上であったことではないかと推計されます。また、回答者のうち女性が6.5割、ルートの大半が和田島町ということもありましたので、和田島住まいの方からの回答が約8割を占めている結果となりました。

5P目をお願いします。左側が利用できる乗り物について。右側が公共交通の満足度についてのまとめになります。まず、左側の利用できる乗り物について、この設問は複数回答ありになっております。結果としては、自分で自動車を運転できる方は、23人中14人が回答し、家族が運転してくれると答えたのは、9人の回答となりました。重複もありますが合わせると23回答であり、回答者の大半が、自動車を利用しております。その一方で、利用できる乗り物はないと回答した方は2回答ありました。右側の公共交通の満足度についてですが、満足していると回答した人は誰もおらず、ほとんどの回答者が不満を抱えている結果となりました。具体的な意見については、路線バスについてですが、便数が少ない、走る時間が長い、みさきのコミセンまで行ってほしいといった回答がありました。

6P目をお願いします。左側が日常の移動に不便を感じているかについて。右側がデマンド交通の利用目的についてのまとめになります。左側の日常の移動に不便を感じているかについてですが、移動に不便を感じていないと回答している人はいるもの

の、半数以上の回答者が日常の移動に不便を感じていると回答しており、こちらは公共交通の満足度と同様の傾向があるという結果になりました。何に不便を感じているかの具体的などころについては、こちらでも路線バスの話になりますが、便数が少ない、走る時間が長い、運賃が高いとのご意見がありました。右側のデマンド交通の利用目的については、複数回答もありますが、主な利用は「買い物」であり、市役所、病院への利用や試乗して状況を知りたかったなどの意見がございました。

7Pをお願いします。左側が乗り継ぎの有無について、右側が適正金額についてのまとめになります。左側の乗り継ぎについては約3割の回答者が乗り継ぎをしている結果となりました。この乗り継ぎですが、阿波赤石駅でJRとの接続を想定しておりましたが、実際はあいさい広場で買い物するだけでなく、徳島バス路線の小松島線を利用していたといった意見が寄せられました。具体的には、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で利用すると、徳島駅で80分、あいさい広場で45分の買い物時間ありましたとのことでした。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。右側の適正金額についてですが、大人（中学生以上）200円、小人（小学生以下）100円では、半数以上の回答者が適正価格の認識であったものの、一方で約3割の回答者は高い認識でした。こちらは、小松島市の場合、70歳以上はバス無料優待制度があり、無料優待証を持っている方は今回のデマンドは100円割り引いております。その中で、70歳以上で高いと感じている方は、無料優待の制度が影響しているかもしれないと推測されます。一方で、70歳未満の方も片道200円は高いと感じている結果となりました。

8Pをお願いします。こちらはデマンド交通の良かった点になります。「バス停まで歩く距離が少なくなった」が最も多い回答であり、次いで「バスよりも早く目的地に到着できた」となっております。75歳以上の高齢者に着目すると、「家族や友人に頼らずに移動できた」も多く回答をいただいております。

一方で9Pをお願いします。こちらは反対にデマンド交通の悪かった点になります。「悪かった点はない」が最も多い回答とはなりましたが、他の利用者との相乗りによる快適性の低下や迂回による乗車時間の増加、またその他意見としての、予約がなくても乗れるようにしてほしい、時間的に利用しにくい等があり、このことが今回のデマンド交通の課題であるといえます。

10Pをお願いします。こちらはデマンド交通の期待することになります。複数回答ありで多くの意見をいただきました。予約なく運行できることと運賃が安いことが最多となり、次いで、運行時間の延長となりました。最も回答数が多い「予約なく利用できること」は、デマンド交通である以上、定時を設定しない形態では実現が難しく、運賃設定についても、導入時に重要な検討項目となってまいります。同時に、高齢者に配慮した利用方法についても工夫することも重要であると考えられます。

11Pをお願いします。こちらはデマンド交通で行きたい目的地になります。今回の実証実験では、近隣のスーパーを目的地に入れておりましたが、病院にも行きたいという声を多くいただきました。デマンド交通導入時には通院時の利用需要が高いであろうとの結果となっております。

12Pをお願いします。こちらはアンケートでいただいた具体的な意見になります。予約についての意見や、タクシー補助の方がいい、運行時間や接続をもっと考えてほしいといった意見が多く挙げられておりました。

13Pをお願いします。今回の実証運行利用者アンケートのまとめになります。

- ・実証運行の参加者より、高齢者の女性から興味・関心が高くなっていると考えられ、導入時には買い物や通院利用が多くなると考えられます。
- ・アンケート項目のうち、“期待すること”では最も多くの回答を得ていること（97回答・意見）や実証運行実施エリアである和田島町は公共交通空白地帯が存在していることから、デマンド交通自体の需要は高いと考えられます。
- ・和田島町と間新田町以外にも公共交通空白地域が存在しているので、市全体で見ても、デマンド交通の活用余地は大きいと思われれます。
- ・導入にあたっての課題としては、利用料金や相乗り時の快適性確保などが挙げられます。

以上が、アンケート調査の結果となります。

14Pをお願いします。こちらは次回協議会で発表する小松島市における行動特性の分析になります。

行動特性の分析とは何をするかと言いますと、バス乗降調査結果や人流ビックデータを活用し、小松島市内における人の移動実態を把握します。その際、バス利用者と未利用者を分けて考えます。そこで、バス利用者の行動特性分析については、バス乗降調査結果を使用し、バス未利用、主に自動車利用者の行動特性分析については、人流ビックデータ、混雑統計データを使用します。そこで、把握した移動実態と既存の

公共交通サービスを照合することで、利用者ニーズとサービス内容の対応状況を確認するのが、行動特性分析になります。

15Pをお願いします。最後に今後の方針になります。現在、大日本コンサルティング株式会社において、先ほどの行動特性分析の内容を踏まえたデマンド交通導入可能性等の検証を実施していただいております。内容としては、デマンド交通への転換需要を整理した上で、ある1日の運行を対象にシミュレーションの実施となり、この結果を踏まえて、既存バス利用と比較した場合のアクセス改善効果や導入・維持管理費と運賃収入の比較による事業採算性等についても検証した上で、導入可能性について多面的な検証を行います。また、並行して、交通事業者、病院やスーパーなどの施設管理者へ、現在の利用・運営状況やデマンド交通を導入するとなった場合の協力意向、本格導入の際に必要な調整事項等を確認するためのヒアリング調査を並行して実施していただいております。いずれも次回の第5回協議会で「デマンド交通導入可能性の検証」として発表する予定であります。

議題2の説明は以上となります。

【会長】

ありがとうございました。

アンケートのサンプル数があんまり多くないので、どうかなっていうところはあるんですが、これね、和田島の人たちが団体に1回利用して下さっているんですね。やっぱり自分事として捉えていただいている、特定日に10人とかで使った日があって、そういう人たちが使った感想を述べてくれたというアンケートとして、捉えていただいてもいいと思います。

それが一つと、これ需要起きるんですかという話。徳島小松島の行政計画を立てるときに、近居の文化というのがあって、子育てなんかの計画もそうなんですけど、結婚して女の子がお母さんと近いところに住んでいる割合が非常に高いと。そういう近居の文化というのがあるというふうに伺いまして、その場合はこの女性の子供さんが旦那さんにお母さんの世話してよというふうに頼んだら、送迎ができるようになるのですが、果たしてこの仕組みでいつまで持ちますかね。この人口減少社会で。こういうのを真剣に考えていかなきゃいけないですね。ただこれが成立しているうちは、一人で公共交通を利用する割合っていうのはずっと下がっていくと思います。子育ての会議なんかで、よくこのことが話題になります。保育所の利用率なんかを考えたりす

るときに、この影響は非常に大きいと言えます。今度、色々と考えていかなきゃいけないんですけど、県内の自治体でタクシー補助をしているところは他にもうあるんですよね？

【事務局】

県南の自治体などで（タクシー補助を）していたかと思います。

【会長】

そういう情報が入ってきているので、最後の手段になると思うのですが、タクシー補助を受けていただくタクシー会社さんも、非常に高齢社会の影響を受けているという厳しい現実も一方であります。

アンケートで見えてきた課題なんですけど、仕組みに由来するものと地勢ですね、これも解決できないので、こういうことに分けて、今後分析していく必要があると思います。それから大いに期待したいのは、人流データ、これはもう役所の分析はできないですね。大きなデータを使って、次回の報告は期待したいと思います。ただ、よく言われるんですけど、公共交通空白地域って、将来にわたって解消しなきゃいけないんですかね。という大きな命題。人が住む以上、公共交通を確保すべきだという哲学がやっぱりあるみたいで、縮小している社会において本当にそれが可能なかどうかという大きな課題は、ここでの議論にはならないわけなんですけども、考え始めなきゃいけない事項かなというふうに思います。アンケートの結果出てまいりました、次回本格的なコンサルタントの報告を経て、また皆さんと議論する時間を持ちたいと思いますので、ここはこの辺でおきます。

というわけで議題は二つ用意されて、何か報告っぽい議題ばかりで恐縮なんですけども、デマンドの話が一つまとまりまして、今後どうするかというのは、次回提案に向けていきます。そういうこともありますので、今日時間の都合であんまりご意見聞けなかったんですけども、事務局にまたメール等でこれに関するどうすべきかという方向性も踏まえてお伝えいただけたらというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

次の報告に移りたいと思います。

【報告1 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、「令和5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1日にダイヤの改正を行いました。この改正の大きな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しました。今回の資料は令和5年4月1日から令和6年3月31日までの1年間のまとめ資料であり、令和5年4月1日から9月30日までがダイヤ改正前、10月1日以降がダイヤ改正後になっておりますが、資料としては合算した数字になっております。

それでは、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、1pには令和5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3年度から令和5年度までの3年度分のグラフをお示しさせていただきます。

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5年度分については2千205万2千円となっております。令和4年度と比較して約90万1千円の3.93%の収入減となっております。令和3年と4年は、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時期でありました。今回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。コロナの影響から回復しつつあることを考慮すると、ダイヤ編成の影響が出て、運賃収入が伸び悩んでいるかと推測されます。

2p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。令和5年度については、さきほど説明させていただきました、ダイヤ改正により大きく補助金の額が減少しております。

令和5年度は59,447千円の補助金額であり、令和4年度と比較すると約17,233千円減少しました。運賃収入はほぼ横ばいのために、バスの運用台数を減らした分が反映されているようになります。ただ、現在加速度的に人件費の上昇を含め、運行経費も上昇もしているために、来年、再来年と補助金の支出は大きくなっていくことが予測されます。

続きまして、3pから7pにかけましては、6つの路線別の運賃収入について令和3年度から令和5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5年度においては令和4年度と比較すると、減便となった立江線と和田島線、路線を廃止した田浦線については収入が下がり、便数が増加した小松島立江線と小松島和田島線は収入が増加しました。また、便数は下がったものの目佐和田島線の収入は若干増加する結果になりました。しかし、運賃収入全体でみた場合は、低調と言わざるを得ない状況となっております。

8p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、青色が老人分、黄色が障がい者分となっております、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9p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。8pの令和5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、36,289枚。9pの徳島バス路線の無料優待の実績につきましては、47,538枚。昨年度と同じ説明になりますが、過去の協定路線での無料優待利用実数については、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が、コロナ渦で激減してしまいました。徐々に回復しておりますが、協定路線については徳島駅まで行く路線が減少したことに伴い、利用者が伸び悩んでいると思われれます。

一方で9pをお願いします。こちらは市内を走る勝浦線や橋線などの幹線路線の徳島バス路線になります。こちらに関しては7,000枚近く利用者が増加しており、コロナ前の水準に回復しつつあります。今まで、協定路線で徳島まで行っていた方が、徳島バ

ス路線に乗り換えるもしくは、最初から徳島バス路線に乗車している可能性が考えられます。

最後に参考として載せさせていただいておりますが、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③の説明になります。

【会長】

ありがとうございました。資料3につきましてご疑問の点等ございませんでしょうか。

小松島市協定路線、最初からこの話をしているわけなんですけど、2pを見ていただきまして、補助金の支出額は減少になっているわけですが、人件費等が高騰しているの、今後予断を許さない状況ということ。さて、6,000万円。成人人口で佐藤委員さん割り算していただけますでしょうか。小松島市の大体の成人人口で。

【佐藤委員】

18歳以上は30,000人あまりなので、2000円くらいになります。

【会長】

ありがとうございます。これをどうしたらいいかなんですけど、よくこういう議論をします。そごうがあった頃は『うまいもの市』に家族で1回ずつ通ったら、これだけ収入があるんじゃないかという議論を1回したことがあります。すなわち、この補助金ってというのは、一般会計で予算立てしていただいているんですけども、実は市民の皆様が何かで使うと、これはどんどんどんどん減っていくお金になります。いろいろ資料を詳しく見ていただきたいと思うんですけども、いかに公共交通を使って儲けてもらうか、それがこの活性化の意義になるかと思えます。

また質問事項等ありましたらお願いいたします。

【報告2 路線バス乗降調査結果について】

【事務局】

それでは、令和6年度の路線バス調査結果につきましてご説明させていただきたいと思っております。委員の皆様資料④の路線バス乗降調査結果のご用意をお願いいたします。

それでは委員の皆様、資料を1枚めくっていただき、1p目をお願いします。最初なのですが、今年度、協定路線についてのOD調査予算は付かず、乗降調査が実施できませんでした。従来、協定路線の乗降調査では、調査員の方が運行車両に乗り、小松島市協定路線の全利用者を対象として、乗客の性別、年齢層、乗車地点及び降車地点、乗車券の種別、利用時間帯を調査します。

今年度は、その代替として、徳島バス株式会社から提供いただいた乗降センサー・データを基に、1日平均の乗降者数を把握する方法で調査しております。具体的には、2023年10月1日から2024年9月30日までの1年間の間に、各路線で何人の方がバスに乗り降りしたかの調査データを基に、1日平均の人数を割り出しております。ただ、このやり方の場合、一人の人が度の停留所で乗って、どこの停留所で降りたか、年齢は何歳くらいかなど、不明な部分が多々あります。資料にも記載しましたが、この調査方法に変更したため、従来調査していた「年代別利用者数」、「支払い方法別利用者数」、「市域をまたぐ利用者数」、「各路線別の南小松島駅及び日赤病院停留所」の調査は、今回実施を見送るようになります。

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は、徳島バス様から従来のやり方でのデータをご提供いただいておりますので、幹線も含めたデータを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っております。

それでは、2pをお願いします。

令和6年度の協定路線の乗降調査につきましては、先ほど申しましたとおり、2023年10月1日から2024年9月30日までの1年間の平均値を記載しております。一方で、令和5年度は平日が11月30日の木曜日、休日が12月3日の日曜日、天候はどちらも晴れの日データとなります。

この2つのデータを比較すると、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、251人で5年度と比較しまして、11.3%の増加、休日は176人と47.9%の増加となりました。

今回お示したデータには記載しておりませんが、令和5年度のデータについては、平日・休日ともに令和5年10月のダイヤ改正が影響し、前年度から下がっております。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たと推測されます。

その中で、今年度は増加に転じており、休日については1.5倍近くになり、徐々に公共交通に人が戻ってきているようになりました。

ではその内訳をお示しさせていただきます。

それでは、3p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6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8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5年との比較となっております。平日の小松島和田島線・目佐和田島線以外は減少したものの、他の線は平日・休日ともに増加しております。特に、市域をまたぐ路線の利用者が大きく増加する結果となりました。

次の4p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す。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、今年度の令和6年度は再び増加する結果となりました。

5pをお願いします。こちらは、令和4～6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。小松島線は令和5年度に減少しておりましたが、令和6年度は再び増加に転じました。一方で勝浦線は年々減少しております。橘線については、今年度大きく増加するようになり、路線全体の総数は上がったという状況になってきております。

次の6p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。令和4年の調査ではコロナ前の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、令和6年度は微増とする結果となりました。ただ、コロナ前の令和元年度と令和6年度を比較すると微増しております。

最後に、7P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、今年度もほぼ横ばいという結果になりました。協定路線については、令和5年10月のダイヤ改正による便数減少の影響もあったと推測されますが、徳島バス路線については昨年度からみて、ほんの少し下がるという結果になりました。

以上が令和6年度の路線バス調査結果の説明となります。会長よろしく申し上げます。

【会長】

ありがとうございました。次回以降、資料に調査日を入れてください。曜日とかお願いできたらと思います。あと資料③で、お金については年間の合算ですよ、ということをご表示いただいたらと思います。

市内の交通こんな感じなんですよ。ご参加いただいた方もいらっしゃると思うんですけども、一番賑わっている日赤玄関前で、大体1日200人弱の利用者の人がいらっしゃいます。南小松島駅も同じぐらいですね。実際の乗降客数は1便、数人平均。ただ、この中に大規模集団がありまして、子供さんですね。南小松島駅から南小松島小学校の子供さんが帰りにバスを使って帰られている。それからその一般の大人のお客さんの割合は、実はそんなに多くないっていうのが、この現状だったりします。

はい、ありがとうございました。

報告を受けて今日はその議論する時間がなかったんですけども、方向性ですね。ITの話をしたいと思います。これ今朝使いました、スマート駅ちゃん。これ機能ずいぶん増えましたね。最初は普通切符だけだったんだけど、特急券売るようになって、それから時刻表を調べられるようになって、これITの世界でどうなんですかね。どんどんアジャイル開発なんですけど。すいません荒井委員さん、改めて宣伝お願いします。

【荒井委員】

JR四国荒井です。「しこくスマートえきちゃん」については、導入から徐々にご利用は増えている状況です。しかし、定期券機能ももちろんあるんですが、従来からのカード式の方を購入されるお客さまも多くいらっしゃいます。最近になって、便利機能を少し増やしました。あと、不正利用防止ということで、スクリーンショットをできなくしています。これは、スクリーンショットを撮ってLINEで送って、それを画面で見せるということがあったので、使用中は動く画面にしてわかるようにしています。

JRの各駅では券売機がない駅もあり、無人駅も増えておりまして、「しこくスマートえきちゃん」を使うことにより、皆様が切符を買えるようにということで導入しておりますので、是非ご利用いただければと思います。

【会長】

ありがとうございます。ITの力、徳島市さんのAIデマンド『のるーと』の話もありましたけど、そういうのをどんどんどん情報を入れて、コストはかからないような形で利便性を確保していくと。そしてまた、いろんな地域の実情に応じた移動の確保ということ、次回2月に予定しているんですけど、そのときは皆さんからのご意見をゆっくりお聞きする時間をとって、小松島市民の利便性の確保について議論を深めたいと思います。今回は状況の整理だけで終わったわけなんですけども、自分事として考えるということで、報告3を事務局に代わってご報告したいと思います。

【報告3 南小松島駅活性化プロジェクトについて】

【会長】

小松島高校、JRの利用が非常に多い学校なんですけども、南小松駅前を活性化します。3月15日に高校生カフェを施行します。自分たちで考えよう。ここでも前回、中間活動報告をしていただいた人です。私も少しですが寄付をしました。1,000円の券が2枚ぐらい手元に返ってくる予定です。当日の3月15日が文理大学の卒業式でして、ちょっと行けないかもしれませんので、学生に行ってもらいたいと思います。こういう

イベントも予定しております。目標金額達成したんですよね。高校生たち頑張っていますので、応援してあげてくださいということです。

用意された議題は以上なんですけども、何かその他ございませんでしょうか？

無いようですので、次回2月はもう少し活発な議論をしていただくことを期待いたしまして、今日は勉強会っぽいところで終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

【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、来年の2月19日水曜日を予定しております。場所は小松島市立図書館3階の視聴覚室になります。内容は小松島市デマンド交通導入検討支援業務について、シミュレーションの結果と今後の方針を発表し、議論させていただこうと考えております。また、4月から12月までの営業区域外でのタクシーがどれくらい運行しているかについても報告させていただきたいと思っておりますので、タクシー会社の皆様、よろしくお願いたします。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ますと思います。

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えます。

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、本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4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。

————— 午前11時40分 閉会 —————