

令和6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7年2月19日（水） 午後1時30分から

【場 所】 小松島市立図書館 3階視聴覚室

【出席委員】 安土委員、荒井委員（代理鎌田氏）、稲田委員、岩城委員、
蔭山委員、黒石委員、齊藤委員、佐藤委員、勢井委員、
東丸委員、林委員（代理佐藤氏）、松村委員、山崎委員、
山田委員（代理小林氏）、米田委員

（以上15名）

欠席4名：佐々木委員、重本委員、妹尾委員、吉尾委員

- 【会 次 第】
1. 開会
 2. 議題
 - (1) 小松島市デマンド交通導入検討支援業務の最終報告について
 - (2) タクシーの営業区域外旅客運送の実績について
 3. 報告
 - (1) 令和6年度歳出予算の流用報告について
 4. 閉会

- 【会議概要】
- ・午後1時30分 開会
 - ・会長あいさつ
 - ・委員紹介（省略）
 - ・議題
 - ・報告
 - ・午後3時00分 閉会



－ 令和6年度 第5回小松島市地域公共交通活性化協議会の開催状況（R7. 2. 19）－

【会長あいさつ】

【松村会長】

委員の皆様方、ご多用中の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。令和6年度第5回小松島市地域公共交通活性化協議会始めたいと思います。県の協議会の方から、乗って残そう公共交通という缶バッジ、これをもう2年ぐらい前に頂戴しまして、私ずっとリュックサックにつけて歩いている次第なんですけど、今日も話題にするんですけど、公共交通を支えていただいている皆さんというのは、民間の会社、企業として活動されている方ばかりです。タクシー、バス、鉄道、飛行機、船舶、このような公共交通なんですけど、これは皆さん料金を収受して人を運ぶという業務をしていただいている皆さんで、私は文理大学に来る前、飛行機の世界にいました。すごいですね、カナダで飛行機が真っ逆さまに転覆して着陸する、なんでかなと思ったら、氷の上にちょっと無理して降りたんじゃないかという報道がなされています。その公共交通っていうのは、安全というのが市場命題でございます。動くもので人の命が失われてはならない、そういったことですね。いろんな厳しい技術基準や規制のもとでそういう仕事をしていただいている、したがって、それに適した形で会社をやっていただくには、人の養成も必要だし、安全の確保も必要だし、相応のコストというのがかかるというのが現実のものだし、厳しいものだと思います。そこで県庁が言った、乗って残そうってね、お金はみんなでする人が払いましょうよという、一種のスローガンのような形でいただきました。さあ、そこでどうなんでしょうか。先々月、学生と一緒に東京に行きました。その学会の用事が終わって、羽田から帰ろうかっていう話になって、神田から浜松町まで山手線に乗ったわけなんです。ドアが開いた瞬間、学生が立ちすくみましてね、いやこんな混んだ電車乗ったことない、これまだ普通やで、朝なんかであればもっと混むよと。この圧に耐えられませんという表現をこの子はしましたけど、そういう意味からすると、やっぱり公共交通って、JRの方から教わりましたが、大量輸送機関、これは間違いないことです。一方、日本全体も、それから地方も、使おうにも使う人の人口が減りつつある。それからもう一つ、働く人も減っている。こんな状況で、じゃあどうしたらいいんでしょうか。もうこの会議、令和6年度だけで5回お付き合いしていただいています。いろんな政策を一生懸命考えていただいています。徳島の皆さんに、どうしたら自動車から公共交通に使うものを変えてもら

えるのだろうか、そのことを真剣にみんなで考えて訴えていかないと、もう自動車だけでいいね、自家用車だけでいいね、そういうふうな結論が出かねない。今日は老人クラブの方はご欠席ですけども、この会が始まった頃に、よく出ていました。今は車に乗れるから公共交通はいらん、でもいずれ歳を取ったら乗るから、それまで誰か維持しとってくれんかなという他人行儀なお話を伺いました。他人行儀という言葉を使わせていただきましたけど、でもそれだと矛盾があるんですよ、維持していただいている方はお商売をされている方ですから、お商売を維持するだけのことをやっぱり準備しなきゃいけない、でもそれを知らんっていうふうに思ってしまうんですかね。というふうに考えていきますと、今日はちょっと議題の途中で、一定の結論を出すことを皆さんにご提案することになります。そのことは一体どうなるんだろうかということも踏まえて、ご意見を賜りたいというふうに思います。ありがとうございました。

「議題1：小松島市デマンド交通導入検討支援業務の最終報告について」、「議題2：タクシーの営業区域外旅客運送の実績について」、「報告3：報告予算の流用報告について」でですね、事務局と打合せができていないんですが、時間のかからなような議題2からご説明いただけたらと思います。議題2からお願いいたします。資料ご用意くださいませ。

【議題2 タクシーの営業区域外旅客運送の実績について】

【事務局】

議題の2のタクシーの営業区域外旅客運送の実績について、先にさせていただきます。皆様資料2をお願いいたします。よろしいでしょうか。それでは議題2タクシーの営業区域外旅客運送の実績についてご説明させていただきます。まず本日のタクシーの営業区域外旅客運送の実績については、一年間の営業区域外輸送の報告であるため、本市に唯一営業所がある日峯タクシー様とまた情報の共有をさせていただいて、また必要があれば本協議会にも今後出席させていただこうと考えております。具体的にはまた2年後ぐらいに見直しがありますので、その時に出席のほうをさせていただければと考えております。

それでは資料2をお願いいたします。最初にこれまでの経緯を記載させていただいておりますのでご説明させていただきます。市内に営業所があるタクシー事業者は

日峯タクシー様1社であって、運転手不足による台数問題などで早朝深夜帯が今まで運行できない状態にありました。そこで令和4年度に小松島市地域公共交通計画を作成する際に、市民の方から2,000名をランダムで抽出したアンケート調査を実施させていただきました。そこで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等がたくさん寄せられました。そこで小松島市はタクシー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、その問題を解消するために令和4年度の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ご説明させていただき、営業区域外運送について承認されました。まずは令和5年の4月1日から令和6年3月31日までの1年間について、市外のタクシー事業者である、本日お越しいただいております東丸タクシー様、ノヴィルタクシーグループ様、その他に徳島第一交通株式会社様の3社に来ていただけるようになりました。そして期限について延長の必要があることから、令和5年度の第5回の小松島市地域公共交通活性化協議会において、令和6年4月1日から9年の3月31日までの3年間更新される運びとなり、以降は実績を見て更新していくかを判断するようという結論になりました。これが経緯となっております。そこで次に、令和6年の1月1日から12月末まで実際にどれぐらい車両が配車されたのか、2番のほうに実績を記載しております。1年間において、東丸タクシー様が1,687台、ノヴィルタクシーグループ様が595台、第一交通様が17台となっております。合計すると2,299台、月平均でいくと約190台が供給されている状態にあり、本市のタクシーに対する供給不足に対応している状況となっております。配車台数が各会社で大きく違う要因として考えられますのが、各会社の小松島市からの距離が要因ではないかと推測しております。またこちらの資料にはございませんが、実際に電話で配車依頼が来た分はこの数字よりも多いと聞いております。営業区域外旅客運送の期間が令和6年の4月1日から9年の3月31日までの3年間であるため、今後令和7年8年と引き続き実績を提出していただき、今後も需要が見込めるのであれば9年度以降についても、隣接した市町村に存するタクシー会社に営業区域外運送を行っていただきたいと考えております。以上が令和6年におけるタクシーの営業区域外旅客運送の実績についての説明となります。会長、よろしく願いいたします。

【会長】

はい、ありがとうございました。すいません、国交省の方にお伺いしたいことがあるんですけど、インターネットなんかを見ておりますとですね、地図アプリと連動して、例えばここで今呼べるタクシーの電話番号のリストが出てくるようなところがあるんですが、比較的そのタクシーの需給の関係というか、呼べる範囲っていうのは細かいものなんですかね。地域が非常に狭いというか、お願いします。

【斎藤委員】

徳島運輸支局の輸送・監査部門で首席をやっております齊藤と申します。よろしくをお願いします。タクシーの営業区域についてのお問い合わせだったと思うんですけども、営業区域、まあちょっと徳島県内の総数は、ちょっと今すぐに思い浮かばないんですけども、営業区域というのは設定されておまして、この小松島市については、小松島市域のみで交通圏が設定されております。それでこの資料2にもありますとおり、小松島市内で小松島交通圏での営業許可を持っているのが日峯タクシーさん1社のみということになっておまして、そしてその道路運送法によって、発着がともに営業区域外であるということが認められていないということで、それが現在にまで至る小松島市内のタクシーの供給不足につながっていると認識しております。以上となります。

【会長】

はい、ありがとうございました。そういう状況でなかなか、特に夜間ですね、運転手さんの高齢化の問題もあって、日峯さんも難しいということもあって現在に至るわけなんです。今日ご出席いただいている、東丸タクシーさん、ノヴィルタクシーさん、それぞれ簡単に現状をお話いただければと思います。今ちょっと事務局から数字の報告のときに、かかってきた電話はもうちょっとこれより多かったという報告があったんですけども、そのへんも含めまして。

【岩城委員】

ノヴィルタクシーの岩城です。今ご質問の、実際の配車依頼に関しては、2倍くらいの配車依頼があると思うんですけど、実際に配車できた数がこれです。というのは、先ほどからお話がありましたように、弊社においても当然ドライバー不足、こ

れはもう永遠のテーマでして、会社としてはドライバーどんどん採用していきたい、採用したところでも高齢化のため、辞めていかれるドライバーの方もいらっしゃるので、ここ数年はだいたい年に15人～20人採用するんですけど、15人～20人と同じくらい辞めるので、ここ数年ずっとプラスマイナスゼロという形になっております。加えて他のドライバーの方も高齢化していきますので、営業意欲とかアクション自体もだんだん鈍くなっていくということもありますし、そういうことで配車依頼に関してマッチングができないという状況になっております。それで例えば、以前だったら深夜帯も営業していたドライバーであっても、やっぱり体力の関係でほぼ日勤、日中、そういうふうに移っていくということもありまして、やっぱり深夜帯、特にこれはどんどん不足していくという状況は今後も進んでいくと思われまます。なので皆さんもご存じのように、当然タクシードライバーは2種免許を取得していなければできない仕事なんですけど、日本版のライドシェアとかそういう2種免許がなくても送迎できる、そういう形態も出てきておりますし、プラス外国人ですね、これの雇用というものを全国的にはどんどん考えられているというところが現状であります。

【会長】

ありがとうございました。

【東丸委員】

東丸タクシーの東丸です。これを見ていただいたらわかるように、私のところは、一番小松島に近いので、ご利用していただいている回数も多いかと思えますけれども、実際、夜なんかは22時ぐらいまでしか稼働しておりませんので、夜の2時頃や3時頃に居酒屋さんからお呼びいただきましても、ほとんどお断りさせていただいている状態です。だからまた今日もおらんのかと怒られて、申し訳なく思っております。お昼はほとんど出ているんですけど、やっぱり小松島市内から小松島市内という距離なんですけど、私らも迎車料金いただいておりますので、迎車料金がいきますよとお話したら、それはちょっと高いなと断られる可能性もたくさんあります。

【会長】

1.5km、初乗り運賃ですね？

【東丸委員】

そうです。

【会長】

それプラスですか？

【東丸委員】

1.5kmを超えるとちょっと高くなるんですね。やっぱり高いなって言われます。営業としたらもうちょっと近くであれば稼働するかなと思っております。今現在はそんなぐらいです。

【会長】

はい、ありがとうございます。ちょっと皆さんにご相談するときに、私この問題を単純に捉えすぎていたかもしれません。というのは、昼間はバスも走っているし、鉄道も動いているわけなんだけど、タクシーにお世話になるっていうのは、だいたい夜遅い時間帯っていうのが相場ですよ。22時になったら赤ランプ、2割増の表示がされる、深夜料金ですね、都会でもそういうふうなイメージで使っていたんですけど、2つそこで課題が出てきて、1つはドライバーが高齢化してて、会社としてはその深夜帯の営業が厳しい環境にあるということ、もう1つは規制を緩めていただいて広域でやっていくんだけど、やっぱり企業としては空で車を走らすということは避けたいので、迎車料金という制度を認めていただいて、それを使っていたら、そうなってくると昼間使っているときより割高感がどうしても生じてしまうというのは、使う身からするとその辺はよくわかることです。この2つを乗り越える方策を考えていかなきゃいけないんですが、今1つ教えていただいたのが、相乗り・・・。

【岩城委員】

相乗りっていてもデマンドタクシーですけど、ライドシェア、日本版ライドシェア、そういうシステムですね。この万博に向けて、今日の新聞ですかね、今日の徳島新聞に載っていたと思うんですけど、大阪府と大阪市ですね、すでに50台のライドシェアをやっているみたいなんですけど、3月からですかね、24時間、今までは時間が決められていたんですけど、24時間のライドシェアOKですよ。3月中に、万博までには350台の稼働をOKしますという形になっております。なので、当然万博にはそういう二次交通はかなり重要な位置づけだというふうに認識していると思いますので、貸し切りバスとかそれだけでは足りないということで、当然、大阪府、大阪市においてもタクシーというものが全然足りてないんでライドシェアとかに手を出しているというふうに思ってます。

【会長】

はい、どうもありがとうございました。ちょっとここでまとめていきたいんですけども、従来だと人口が増えているときは、やっぱり競争をして、やっぱり仕事を取っていくというスタンスで市場をコントロールできたと思うんですけど、やっぱり縮小社会だといろんな状況があって、市場の需要を満足できない状態が生じてくると、今までの規制のもとでタクシーをやっていたんだから、規制を緩めてライドシェアという議論を今まではしていたかもしれないんですけども、やっぱりそこは補完し合ってます、その市場に十分対応していくような仕組みっていうのも考えていかなきゃいけないんだろうなというふうに思ったところです。2つ目は今都会の話をご紹介いただいたんですけども、需要の総量が少ない地方では、どういう仕組みが成立するのかということ整理して考えていく必要があるんだろうと。ありがとうございました。

迎車料金、徳島市内でお呼びしても電話したら200円ですか？

【岩城委員】

徳島市内であれば迎車料金はかかりません。

【会長】

そうですね。そういうところも、いろいろどういう状態で需要に応じていくか、だからこの話は需要に応じなきゃいけない問題なんです。ありがとうございました。これはまた長期間にわたって調査、来年以降やっていきたいと思います。

それでは、次は資料1、議題1。いろいろお世話になりました、デマンド交通の社会実験などを行いました。一定の結論を今日見ますので、そのあたりのご説明を事務局よりお願いします。

【議題1 小松島市デマンド交通導入検討支援業務の最終報告について】

【事務局】

デマンド交通導入検討支援業務の受託事業者でございます大日本ダイヤコンサルタントでございます。資料1ですねご説明させていただきます。どうぞよろしく願いいたします。着座にて失礼いたします。

資料1でございますけども、まず1枚目に本協議会の内容ということで、大きく1番から6番までこのあとご説明をさせていただければと思います。

まず1番目の協議会の経緯・趣旨でございます。3枚目をご覧ください。経緯・趣旨といたしまして、小松島市におかれましては令和5年3月に本協議会でご審議いただきまして、小松島市地域公共交通計画を策定してございまして、公共交通空白地帯に配慮した新たな交通モードを支援系統として導入することを施策として掲げているところでございます。新たな交通モードといたしまして、デマンド交通の導入検討を進めてございまして、今回その結果をご報告させていただくものでございます。

続きまして2番目、デマンド交通導入検討の流れということで5ページ目をご覧ください。こちらですね、検討の流れとして大きく①番から④番までお示しをしております。このうち①番の小松島市デマンド型のりあい交通状況等の調査・分析、こちらに関しましては令和5年度ですね、和田島のエリアで実証運行を行った際の利用者アンケート結果の分析ということで前回の協議会でご報告をさせていただいております。本日はこちらの②から④番までこちらの3点について、このあと順番にご説明をさせていただきます。まず1点目の小松島市における行動特性の分析ということで7ページ目をご覧ください。行動特性の分析ということで、大きく2点実施をしております。まず①バス利用者の行動特性分析ということで、こちらに関しまし

ては小松島市さんの方で実施されておりますバスの乗降調査結果を用いまして、バスを利用されている方がどういった行動されているのか、そういったものを分析したものでございます。②バス未利用（主に自動車利用者）の行動特性分析ということで、こちらに関しましては人流ビッグデータといったものを用いまして、主に小松島市におかれては自動車で移動されている方が多いのかなというところがございますけれども、そういった方がどういった移動をされているのか、そういった特性について分析を行ったものでございます。

続いて8ページの方をご覧ください。8ページ目以降ですね、まず①番のバス利用者の行動特性の分析の結果についてお示しをしております。ページの左側中段に、路線別利用者数という表を掲載してございますけれども、こちら見ていただきますと協定路線の6路線の合計で、平日1日ですと222名、休日ですと119名の利用がございまして、平日の方が100名程度ですね、利用者数が多いような状況でございます。また右側円グラフ3つ示してございますけれども、中段ですね、オレンジと緑のものでございますけれども、こちら性別の内訳別利用者数の割合ということで、平日なんかは女性の方が6割程度ご利用されていると。また一番下ですね、年代別の利用者数の割合でございますけれども、平日休日ともに60代70代以上におけるご利用が大体4割それぐらいの方の利用が多くなっているというような状況でございます。続きまして9ページをご覧ください。9ページこちらは時間帯別に利用者数の状況を示したものが左側のグラフでございます。上段青色が平日、下段のピンクが休日となっておりますけれども、平日は8時台、こちらは主に学生の通学の時間帯の利用かなと思われまます。また続いてですね15時台も13.5%というような形で行っておりまして、やはり平日ですと学生の通学ですとか下校に使われている状況かなというのが見てとれます。休日におきましては11時台がピークということで、徳島市内などのお出かけに利用されているところが見てとれるかなと思われまます。また右側の地図の上に丸いプロットと色分けでお示ししておりますけれども、丸が大きくなるほど、あと赤系に近くなるほどご利用が多いバス停ということで、一番多いのが日赤病院前ですね。その次に南小松島駅前ですとか和田島といったようなところでご利用が多いという結果になってございます。

続いて10ページをご覧ください。こちらに関しましてはエリアごとに・・・

【会長】

ちょっとごめんなさい。今ご説明いただいているところの8ページと9ページなんですけれど、委員の皆様方もうお気づきだと思うんですが、いわゆる協定路線のデータを用いて分析をしていただきました。実際に徳島バスさんは、小松島を通過するバスをかなり走らせておられまして、ちょっとそれはノーカウントと、このデータには入っていないということを含めてご覧いただけたらというふうに思います。お続けください。失礼しました。

【事務局】

すいません、補足ありがとうございます。続いて10ページでございますけども、こちらが市内でですね、ある程度エリア別にだいたいこのエリアからこのエリア間の移動が多いといったようなものを線の太さでお示しをしたものでございます。こちらですね左側平日見ていただきますと、小松島市の中心部あたりから徳島市の方面ですとか、あとは和田島の方面、そういったところの利用が多くですね、徳島市に行く方で往復あわせて25%程度、和田島に向かうほうで往復あわせて約16%といったような形となっております。休日に関しましても大きな傾向は変わらないんですけども、例えば和田島から徳島市以北の線が太くなっていたりですとか、立江から徳島市以北の線が太くなったりですとか、そんなような形で休日は平日と比べるとやや広範囲の利用が増えているのかなといったところでございます。

続きまして11ページをご覧ください。11ページ、こちらが②のバス未利用者の行動特性の分析ということでお示ししております。今回人流ビッグデータといったものを用いて分析をしているんですけども、そちらの概要をこちら11ページのほうでお示しをしております。データの集計期間としましては、2023年9月から11月までの3ヶ月間のデータを対象といたしまして、この中で平日休日の各1日当たりの移動数に換算した上で分析の方を実施してございます。データとしましては、250mで仕切られたメッシュというようなものがございますけども、その250mの区間から、どの区間からどの区間に出発し、到着しているか、そういったODといったものを見ております。続いて12ページのほうをご覧ください。12ページはこちらそのビッグデータを用いた分析によるエリア間の移動特性を示したものでございます。こちら先ほどご説明したバスのもので大きくは傾向としては変わらないんですけども、平日で言いますとやはり小松島市の中心部のあたりから徳島市の以北だったりとか、休日に関してもそういったところすとか、あるいは休日ではいきますと和田島のあ

たりから阿南市以南、そういったところに関しても利用の割合が高くなっているといったようなところが移動特性として見えてきたところでございます。

続きまして13ページ目以降、こちらが4番デマンド交通導入可能性の検証ということで、実際にデマンド交通を小松島市に導入した場合にどういった結果が得られそうなのかといったところのシミュレーションを実施してございます。14ページをご覧ください。14ページがこちら、デマンド交通導入可能性等の検証に際して実施した条件としてございます。表の一番上、転換需要といったところの（1）番、既存のバス利用者、こちらですね実施条件といったところ青字で222という数字が入ってございますけども、こちらはですね先ほどご説明した市のほうで実施されておりますバス乗降調査結果の平日のバスの利用者数ということで、222人、こちらの既存のバスの利用者の方がデマンド交通に転換されるといったようなところをまず想定をしてございます。（2）番、その下ですね85歳以上の自動車移動数でございますけども、こちらに関しましては85歳以上の高齢の現在車を運転されている方に関しましては、デマンド交通が導入されれば免許を返納いただいでですね、そちらに転換を促したいといったところで、想定ではございますけども既存のデータを用いましてそういった需要が89名くらい見込めるのではないかとといったところで設定をしてございます。この222名と89名を足した数字のうち、小松島市に発着しない、いわゆる通過交通といったものですか、小松島市の中から徳島市に行くだとか、市の中から外に行くような移動といったものを今回シミュレーションの対象外といたしまして、星マークで書いている転換需要といったところですね、この251名が今回デマンド交通をご利用いただけるといった仮定のもとでですね、シミュレーションを実施してございます。その下パラメータということで（1）番から（9）番まで記載をしてございますけども、例えばパラメータの（1）番、最大車両待ち時間というのは、デマンド交通を利用する際に、予約をしてから最大で15分まで待つと、配車に例えば20分かかるのであればその予約は成立しないとといったような条件を設定してシミュレーションを設定してございます。

続きまして15ページをご覧ください。こちらシミュレーションの結果ということで、Try1番からTry8番までお示しをしてございます。このTry1からTry8でございますけども、基本的には条件は同じ中で、左から3番目、3列目ですね、車両台数というふうに記載をしてございますけども、台数を1台2台3台と、8台まで変更させたシミュレーションの結果となっております。表のちょうど真ん中のあたりですね、

予約の成功率ということで、赤字なり青字で記載させていただいておりますけども、先ほどご説明いたしました251名の需要を全て満足するには、車両としてはタクシー等の普通車が8台必要となるという結果となっております。

続きまして16ページをご覧ください。こちらタクシーの新運賃を用いまして、デマンド交通導入した際の費用について試算をしたものでございます。費用としましては大きくは運行を委託するようなお金と、あとはデマンド交通のシステムの導入に際して必要となる費用に関しまして、導入車種別、タクシー、普通車サイズのもので導入する場合と、ジャンボタクシーみたいな形で導入する場合と、あとは台数ごとに試算した結果について記載をしております。こちら中段ですね、普通車というように書いてございますけども、例えば台数1台を導入して365日運行するような場合ですと、システムの設計費ということで1,500万円、システムの維持費が620万円、運行委託費ということで3,000万円ということで、合計で4,400万円ほどかかるのではないかとといったような試算になってございます。こちら台数多くなるほどちょっと増加という形になりまして、最大で8台導入する場合ですと、2億5千万円というぐらいの費用が発生してしまうのではないかとといったようなところを試算として整理をしております。

続きまして17ページをご覧ください。こちらですね先ほどご説明しました費用と、あとはシミュレーション結果を用いてですね、収入といったところを試算しまして、事業採算性について検討したものでございます。まず収入といった部分に関しましては、左から3番目、総送迎数といったところ、例えば車両台数1台であれば108名の利用、2台であれば194名の利用といったような形で、そちらにデマンド交通の利用運賃を仮に300円と設定した場合に、どれぐらいの収入があるのかといったものを試算しております。左から5列目でございますけども、収入の試算Aと書いているところでございますけども、1台であれば1,100万円程度、8台になってくると2,700万円程度の収入が見込めるのではないかとといったところで試算をしております。こちらと先ほどの費用の試算結果と差分をとったものが一番右側で、参考値ということで収入ーコストといったことで記載をさせていただきます。こちらを見ていただきますと、やはりどのケースにおいてもこちらの運賃収入だけで黒字を見込むことは難しいのかなといったような試算結果となっております。また費用のほうでございますけども、こちらが現在の協定路線バスですね、運行にかかる費用が年間約5,000万円ということで、デマンド交通を導入して需要を賄おうとした際には、それ

以上の費用が必要となってくるのではないかとといったような試算結果となっております。

続きまして18ページ目以降、5番の関係者へのヒアリング調査及び交通事業者の現状ということで整理をしてございます。19ページをご覧ください。こちらヒアリング調査ということで、デマンド交通を導入した際に、市民の方が多くご利用が想定されますスーパーですとか病院といったようなそういった施設の方に対してヒアリングを実施させていただいています。現状について、協力意向について、デマンド交通に対する思いですとか考えについてヒアリングをさせていただきましたところ、例えばデマンド交通が導入された際に施設内に停留所ですとか待合スペースを設置することに関して、前向きにご検討いただけるですとか、そういった比較的前向きな協力意向を確認することができた結果となっております。続きまして20ページをご覧ください。こちらは交通事業者の現状ということで、先ほど議題2でも話題にのぼったんですけども、データを改めて確認していきますと、やはり人口減少が進んでいる中で運転手不足の問題ですとか、あとはドライバーの高齢化といったようなところですね、先ほどもご説明いただきましたけども、そういったところがですねデータからも顕著にあらわれているような状況でございます。デマンド交通の導入にあたりましては、やはりドライバーが当然必要となってきますので、そういった際に例えば既存の交通事業者の方からドライバーを派遣いただくとか、そういったところの可能性を探ったものでございますけども、現状の人手不足、ドライバーの高齢化といったようなところを考えますと、必要なドライバーを確保していくこともやはり課題がある状況かなといったところで整理をしたものでございます。

続きまして21ページをご覧ください。デマンド交通導入の方向性ということで、以上の結果を取りまとめたものでございます。22ページをご覧ください。上段に四角囲いで4つございますけども、まず左上、デマンド型のりあい交通状況等の調査・分析、こちらは前回の協議会でご報告させていただいた内容でございますけども、公共交通の満足度が低いといったようなところがデマンド交通をご利用された方のアンケート結果から見えてきたところでございます。一方でアンケートのうち期待することでは、デマンド交通に期待するといったような声も多くいただいております。一方でデマンド交通の導入にあたりましては、料金のことですとか、デマンドということであいのりに対する快適性の確保といったようなところが

課題になってくるといったものがアンケート調査から見えてきたところでございます。続きまして左下ですね、小松島市における行動特性の分析ということで、本日も説明した内容でございますけれども、徳島市方面～和田島エリア間の移動需要が高く、公共交通空白地帯周辺に発着を持つ移動が確認されたと、つきましては公共交通空白地帯の移動手段の確保が課題となって来る、といったところが改めて確認したところでございます。右上ですねデマンド交通の導入可能性等の検証でございますけれども、仮にですけれども現在の協定路線を廃止してデマンド交通を市内全域で運行するといったようなことを考える場合には、最低でも8台の普通車、ワゴン車であれば4台程度が必要になってくると、またデマンド交通に関しましては基本的には市内で運行していくものでございますので、市外ですね、徳島市ですとか阿南市ですとかそういった市域外への移動にはどうしても乗り継ぎが必要になってくるといったところがございます。また導入コストですとか運行費が非常に高くなってきますので、事業の採算性といったところがちょっと難しいのかなといったところと、現在の令和6年度協定路線バスの運行見込み費を大きく超えた費用が発生してしまうのではないかとといったところで整理をさせていただいております。また右下、関係者へのヒアリング調査及び交通事業者の現状ということで、バス停の設置なんかを想定するようなスーパーですとか商業施設からは、導入に関しては比較的前向きな回答をいただけたところ、一方でデマンド交通の導入にあたってはドライバーの派遣ですとか確保といったようなところがやはり課題になってくるのかなといったところで整理をしております。

以上を踏まえまして一番下に記載をしておりますけれども、費用面ですとか運営面における課題がやはり大きいと言わざるを得ない状況かなと考えておまして、小松島市全域を網羅するようなデマンド交通の導入は困難ではないかといったところで事務局としてとりまとめをさせていただいているところでございます。ただし全域は難しいといったところになりますけれども、例えば導入する場合にはですね、エリアですとか車両台数を限定するなど、追加の検討を行っていく余地はあるのかなといったところで整理をしております。最後23ページ目は参考ということでですね、例えばエリアを区切って運行するのであれば、市内に4つある交通空白地を踏まえながらですね、こういったようなエリア分けをしながら導入を検討していくといったところが重要じゃないかということで、参考としてお示しをさせていただいております。

ざっとにはなりますが、資料1のご説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

【会長】

ご説明どうもありがとうございました。ちょっと細かい数字、シミュレーションをしておりますので、何かご不明な点等ありましたらお願いいたします。

【岩城委員】

16ページ、デマンド交通導入可能性の検証のところ、タクシー利用料金の上限値のところなんですけど、まずこの15時間で計算する必要があるのかというところ、これはなんでかっていったら、ドライバーの拘束時間って、だいたいうちなんか12時間というふうに決めています。15時間だったら2人制にしないと、1人で15時間とか拘束するのはたぶん無理だと思うんですよね。まずそこですね。

それとあと普通車が5人乗り相当、今時5人乗りなんてほとんど乗っていませんので、4人乗りです。それとあと運行日数ですね、運行日数これ365日1年間、これはどうなんですかね。ますますドライバーたくさんいることになりますよ、これは。ちなみに阿波市だったら土日運行していませんからね。だいたいだから土日引いた261日ぐらいの営業日数になるわけなんですよ。なのでそこらへんはちょっとあまりにも上のほうに合わせてしまっているかなという感じを私は受けました。

【会長】

シミュレーションの精度の問題なんですけども、準備できましたか。

【事務局】

はい、ご指摘ありがとうございます。まず一点目の15時間といったところで、ドライバーの勤務形態といったところで、それはご指摘のとおりかなとは感じているところでございます。今回15時間という形で設定させていただいたのは、行動特性の分析のほうで用いたデータのほうからですね、人の移動時間が朝の早い時間から夜の9時だとか22時とかまで、そういったデータを用いた関係で今回その時間をカバーするという形で15時間という数字を設定させていただいているところなんですけども、ご指摘のとおりドライバーの勤務形態ですとかそういったところを踏まえて

今後精査していく必要があるかなというふうに考えておりますので、ご意見を踏まえて今後精度を向上していきたいというふうに考えております。

また二点目の4人乗りっていったところはすみません、誤記になりますので修正させていただきます。また運行日数に関しましてもご指摘のとおり365日が現実的なのかどうなのかといったところはあるんですけども、今回におきましてはあくまで既存のバスから乗り換えるといったような想定で、年間フルでした場合といったような仮定で実証しておりますので、より今後本格導入に向けた検討をしていく際にはですね、そのへんも踏まえてより精緻なもので改めて分析をしたいというふうに考えております。以上でございます。

【会長】

他ないですか。今回のシミュレーションをどう考えるかっていう根本的なご意見を頂戴したと思うんですけども、今回の計算は、あくまでもこういうことです。というのは、バスに一定程度待てば乗れている状況を、デマンドタクシーで代替するというような方針。そうなるとこんな形になって、ある意味非現実的な数値っていうのが入ってくるんだと思うんです。一方で、現実をやっぴり見た行政の判断っていうのは必要になってきている時期だと思うんです。実はデマンドの前のバスの便数を極端に減らす、こういうことをやっている市町村もあります。朝と夕方のみ。比較的広域でバス会社やっておられる方なんで、その地域には朝と夕方しか行かないけども、お昼間は市内を普通に走っておられる状況なんですね。でもなんで2便かって、それだけしか需要がないし、いわゆる山の中の農協前から、その市の中の病院前を経由して駅まで、こういうふうな話のところもあります。これは公共交通っていうのをちょっと引きで見ると、もう需要に応じたサービスだけでいいんじゃないのって、そういう発想が入っている市町もあるわけです。すなわち公共交通っていう大義名分があるから、お客さんが欲しい、乗りたいと言ったときに乗れなきゃいけない、そして快適性も追求しなきゃいけない、早く行けなきゃいけない。そういうふうな発想で今まで小松島市の交通っていうのをずっと市は支えてきたわけなんです。もっと小松島市の事情を私なりの見解でお話しますと、この仕事を一番最初に受けたときに、競輪送迎っていうのをやっておられました。その競輪送迎っていうのは、事業主体はどこですかというと、稲田さんが市長さんの時ですけども、市がバス局を持っていますという。小松島名物の、あの色のバスが今も走って

いますね。赤色のバスです。それが競輪の送迎を徳島駅と競輪場でやっているんですよ。でも競輪開催日にあんまりお客さんは乗っていなかったんですね。なんでこの話をしたかという、もっと昔話をしてくださったバス局の係長の方がいらっしやいました。ドアが閉まらないので、車掌が手すりを握って、そのまま黙って徳島まで客を運んでいたこともあったみたいです。なんでですかと聞いたら、小松島線の汽車に和歌山から客が乗りきらなかったからそんなことになったんよと。今やったら大事ですね。すなわち公共交通っていう考え方がどんどん変わっていく必要があるのだろうと思うんです。それは国の方針として公共交通を考えると示されていたわけなんですけども、そこはちょっとはっきり書いてなくて、人口減少がそこまで厳しくなかったですから、そこまでいってなくて、今ある交通モードを最大限無駄なく活用した地域交通を考えてくださいというのが、国の指導方針でした。その指導方針に応じて始めたのが、南小松島駅を全便経由してもらおう。これは一定程度効果がありました。私はJRさんと客の取り合いになるのかなと思ったら、そうでもなかった。やっぱりすぐ行くのとまわっていくのはちょっと違うので、取り合いにはならない。むしろJRさんの人数が増えたという不思議な現象がありましたけど、そういうふうなことが起こります。今回、これはもう1回ちょっと精査をする時間を持ちたいと思います。ただ今計算していただいた結果では、いわゆるバスの代替をして市民の皆様にまんべんなくサービスを提供するためには、これだけのお金がかかるという。でもこのお金をかけたところでご指摘いただきましたように、実現性は乏しいよということをご指摘いただきました。じゃあ一体いくらかかるの、市民1人当たりいくら税金で負担すればいいのという話。すいません。数字、委託経費を人口で割ってみてください。17ページ2億3,900万を、年間365日で割ると、35,000円のご負担を市民にお願いすることになるわけです。じゃあ別の方法を考えておく必要がありますねということにもなるわけです。なんでこうなったかっていうと、やっぱりもうちょっと公共交通に自然体で関心を持ってもらう仕組みを考えていかなきゃいけないということです。今日、岩城委員さんから迎車料金がかかったら、市内だけ乗るのがえらく高くなる、それも正直な感想だと思うんです。経済の問題ですから。でも病院行くの不便になったらというふうに思っている方もいらっしやるかもしれません。でもやっぱり需要がゼロではない。じゃあその需要をどうやって供給に構築していくかっていうのは、やっぱり市の方で考えなきゃい

けないし、この協議会もその役割の一部を担っている、だというふうに思うところ
です。

第2のシミュレーションのお話、ありがとうございました。ただこれご指摘ありま
したように、かなり現実性を帯びてないということなので、もう少し精査をする
とともに、小松島市の歴史や現状を加味した政策作りの材料に移行していきたい
と思いますので、またご意見をお聞かせいただくとともに、この資料は大事に頂戴
いたしますということにしたいと思います。

はい、ありがとうございます。さあ、次に行きたいのですがいいですかね。報告
は予算の流用なんです、その前に最新の状況を交通事業者さんからお話いた
きたいことが一個ずつありまして、一つはですね、徳島バスさんの貨客混載の
話なんです。石井町でしたっけ、石井町のバスに宅配の物を積んで、宅急便と
まではいきませんが、そういった活動にご協力いただいているという点、それ
からJR四国さんからは、3月15日のダイヤ改正に至った事情ということでお
話いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【佐藤委員代理】

徳島バスの佐藤と申します。貨客混載ですね、先週2月14日からスタートして
おります。宅配弁当を運んでます。区間は徳島市内から石井町の平島東という
バス停があるんですが、こちらまでになります。流れとしては、宅配業者の
作ってるところが北島町にありまして、北島町から、まず徳島市内の当社の
徳島営業所というバスの車庫の方に・・・

【会長】

駅の裏？

【佐藤委員代理】

そうですね、ハローワークさんとかがあるあたりですね。そこにまず弁当
を持てきます。そこでバスの方に積み替えをしまして、バスがそのまま石
井の平島東というところまで行きます。終点の平島東の方でまた宅配業者
のトラックが待ち構えてますので、そこで積み替えをして、石井町とか吉
野川市、上板町の各エリアの個人のお宅、老人ホームとかですね、そう
いう施設の方に弁当を届けるという施策に

なります。そもそもは宅配弁当業者アビックっていう名前なんですけど、当社と同じ親会社が南海電鉄グループでございまして、その縁があり、アビックさんの方も運転者不足が厳しかったりというところと、あとやっぱり毎日毎日配送するんで、燃料もやっぱりかなりかかってくるというところで、当社としてもバスを利用される方がだんだん減ってきているというところで、空いている席があるんだったら宅配弁当でも積んで、少しでも路線の維持に繋げようじゃないかというところで合意をしまして、このサービスを始めるということになりました。今は毎日2便、この形態で行っているんですけども、配送されるのは大体1回当たり10食程度となります。今後、もしこういうのが広がってまいりましたら、生活用品、トイレットペーパーとかスーパーとかで売っている日用品も運べないかというところに繋げていけたらということを考えております。以上です。

【会長】

トラックの話は国交省の齊藤委員さんとかと一緒に一生懸命考えているんですけど、ここでもやっぱり一番は人手の問題、ドライバーの問題ね、はいありがとうございます。お願いいたします。

【鎌田委員代理】

JR四国徳島企画部の鎌田と申します。よろしく申し上げます。当社の方では3月の15日、来月ですね、3月15日土曜日にダイヤ改正を実施いたします。この小松島市に関連しますと牟岐線という形になりますが、牟岐線では去年から行っております区間ダイヤ、徳島と阿南間で実施しておりますパターンダイヤの時間帯を9時から20時まで拡大します。実際パターンダイヤ、ご存じの方も多数いらっしゃると思いますが、ほぼ一定の時間、もう決まった時間に、待ち何分何分という形で決まった時間に列車を運行させることによって、より利用者の方にわかりやすく、ご利用しやすくという形での取り組みを当社の管内で順次行っております。今回のダイヤ改正でも、徳島県内であれば鳴門線であるとか、またパターンダイヤを拡大している県もございまして。このパターンダイヤを拡大するにあたりまして、今、当社も乗務員の人材不足ということが今非常に厳しい状況でありまして、牟岐線でも唯一運行しております特急列車、徳島と牟岐の間を運行しております特急列車むろとですが、

一日一往復走っておりますが、今回ちょっと申し訳ないんですが運転を取りやめさせていただきます、普通列車だけの路線という形になります。

また特急列車の運行は徳島でも徳島駅、タクトダイヤという形でこの四国内では徳島独自、徳島だけで行っておりますが、タクトダイヤということで、徳島駅が特に牟岐線、徳島線、高德線、鳴門線と徳島県内4方向から列車が入ってきます。それで、それぞれの路線に向かって列車が出ていくということで、乗り換えの利便性確保ということで、それぞれの路線から入ってきた列車からお客様がそれぞれの方向の列車に乗り換えがしやすくなるようにということで、一定時間に列車が来ます、と、それから多方面に乗り換えてすぐ、乗り換えが出て次の立地へ出発するというような形で、オーケストラの指揮者の方が指揮棒を振るような形、タクトという形なのでタクトダイヤと呼ばれるんですが、そういう形で利便性向上を図ってほしいということで、今回のダイヤ改正になっております。以上です。

【会長】

はい、ありがとうございます。牟岐線から高德線に直通で行く車両も増えるんですかね。だいたいいいですけど。

【鎌田委員代理】

従来も牟岐線から高德線であるとか、牟岐線から徳島線、穴吹とか阿波池田のほうから徳島駅を経由して阿南に向かう、牟岐に向かう、また板野のほうからも阿南に向かうというような形で、徳島駅到着にしてしまうと徳島駅でどうしても車両を入れ替えしないといけない、そうなりますと、やはり駅のほうの係員も少なくなります。ですから、列車を通して運転することで、そういう入れ替えとか作業も少なくなる、あと列車のほうも効率的に運転できるという形になります。

【会長】

はい、ありがとうございます。夜間、高知から夕方帰ってくる特急がなくなるというですね、寂しいこと。ちょっと小松島に直接ではないんですけども、21時過ぎに徳島に帰ってくる特急が阿波池田、これがなくなりましたので、さあ困ったぞと、高知まで日帰りで行ってこいとしょっちゅう言われるんですけど、朝6時で行って9時まで、9時から仕事して、夕方高知を出て帰ってくるのに使っていて、あとお

安い切符もね、売ってくださってたので、5,400円だったかな、だったんですけど、ちょっと夜遅い阿波池田のほうに、たしかに二両編成で平日とかだったら3人か4人ぐらいしか乗っておられなかった時期もありましたので、そうなのかなというふうに思います。

一応こういった交通、その2つのお話を聞きました。それぞれ事業者さんで工夫をされているわけですよ。共通するキーワードが働き手不足。ノヴィルタクシーさんも同じ。それはやっぱり交通従事者って高度な技術者なんですよ。飛行機のパイロットだけじゃないんですよ。昔航空の世界にいました。航空の世界は、高度な専門職の技術者集団というふうに言われていました。管制官は管制官、ディスパッチャーはディスパッチャー、パイロットはパイロット、CAさんはCAさん、整備士は整備士。でもそれはどの交通モードも同じということなんです。タクシー会社さんは車検を通すためにきちんと維持していかなきゃいけないし、2種免許を持ったドライバーっていうのがどうしても必要になってくる。じゃあそれはどう考えるかって言ったら、どこまで規制緩和が可能なんですかとという点を国全体として議論していく必要性があります。それが今日ご紹介いただいた日本版ライドシェアっていうのが一つの方策なんだと思います。そういうことを伺いまして、今年度は一応これでおしまいなんですけども、またこれ、状況が少し深刻になりつつありますし、考え方の根本もね、少し変えていかなきゃいけない状況にもなっています。何とか維持、今までは維持できていたんだろうけども、それができないような社会情勢が追っかけてきて、追い抜かれようともしている。でも乗り物なくなったら経済も沈滞します、困る人もいっぱいいます、そういうことから考えて、また皆さんのお知恵を借りながら、実質的な議論を進めていきたいというふうに思います。

さあ、用意された議題は以上でございまして、報告に移りますが、何かここでご発言等ございましたらお願いします。よろしいでしょうか、では報告に移ります。6年度歳出予算の流用報告についてということをお願いいたします。

【報告1 令和6年度歳出予算の流用報告について】

【事務局】

それでは、令和6年度歳出予算の流用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。

この流用の報告についてですが、ページの一番下に抜粋しておりますが、小松島市地域公共交通活性化協議会財務規程第5条の歳出予算の流用及び予備費の充用は、会長の決定によるものとする。2項として、会長は、前項の規定により歳出予算の流用又は予備費の充用をしたときは、直近の協議会に報告しなければならない、と規程されておりますので、今回の協議会で報告させていただくものとしております。今回の流用の理由といたしましては、この協議会で使用する印刷費、具体的にはトナー代が必要となったために、令和7年1月22日に流用をさせていただきました。流用元といたしましては、事業費から事務費に94,000円の流用となっております。これにより、会議費は当初予算通りの202,000円。事務費は流用前の当初予算8,000円に対し、流用後102,000円となり、事業費は流用前の当初予算5,140,000円に対し、5,046,000円になりました。合計金額は流用前流用後も変わらず、5,350,000円になっております。参考資料として、次ページに小松島市地域公共交通活性化協議会の財務規程も添付しておりますので、また見ておいていただければと思います。

予算流用の報告は以上となります。会長、よろしくお願ひいたします。

【会長】

すみません、事務局これ報告なので、お認めいただいたらそれでおしまいでもいいんですかね。

【事務局】

はい、そうです。

【会長】

はい。お認めいただけますでしょうか。ありがとうございます。

その他なんですけど、この協議会が始まりましたときに、国交省さんのご指導は、いろんな交通モードを組み合わせで無駄なく使うような制度を考えてほしい、キーワードは面的整備ということでした。市全体にいきわたるような形で、みんながその利便性を享受することを方針として、いろんな交通モードを無駄なく組み立ててほしい、バス、タクシー、鉄道、飛行機、船舶、そういったものをそれぞれ組み立てて、地域の利便性を維持してほしいということでした。ひとつそれに入っていないモードで、小松島市にあるのがあります。遊漁船です。瀬渡しの船です。こ

これは管轄が、県単位、都道府県単位で遊漁船の許可を取ってやっています。これ人が乗っていますよね。なんかこれを小松島の名物にできないかなと。徳島市はNPO法人さん、新町川を守る会さんが走り回って。でもあれは水上タクシーで使っている人より、風景を楽しむように使っている方のほうがやっぱり多いですね。私も水上タクシーで1回使いました。イオンモールからプリンスホテルの前まで。いったん駅をまわったら500円かかるんですけど、同じ500円ですつと行っていただきました。意外と便利だなと。今徳島市が西新町地区の再開発の仕事を進めています。西新町の新町川に岸壁を一つ、今、土を入れてちょっと乗れるようにして作っていますね。

また今日皆さんのアイデアをお借りしたいんですが、やっぱり小松島市は港の町ってというのが特徴じゃないですか。やっぱりそういった市のシンボルになるようなものを、また交通で作ってもいいかなというふうに思えてきました。今日は市役所の会場じゃなくてこっちの会場ですから、駅からずっと歩いてきたら漁船がずっと係留されているわけですよね。これがやっぱり小松島市の一原風景なんだろうなと。でも魚をとる船は魚とるだけですから、人は乗れません。でも釣りはすでに人が乗っているものですよね。またこういうものを皆さんのお知恵を借りながら勉強してまいりたいというふうに思います。

さあ、まとめておきます。お世話になりました。大日本ダイヤコンサルタントさん。ただご意見いただきましたように、もう少しちょっと現実的な解を示せるような形で資料を精査していただきまして、事務局と詰めていただけたらというふうに思います。それでもって政策実施の判断を近い将来行うというふうにしたいと思いますので、今日はそういうところで。貴重な意見をたくさんいただきましたので、ありがとうございました。何か連絡事項、代表の方等ありましたらお願いします。

はい、それでは事務局に今日はお返しいたします。

【閉会】

【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きまして事務連絡をさせていただきます。次回の協議会ですが、年度が変わりまして5月頃を予定しております。内容は予算決算、そして新年度の計画等を議論させていただきたいと考えてお

ります。日時そして場所等の詳細が決まりましたら、改めまして委員の皆様にご連絡をさせていただきます。また本日の会議につきましては冒頭で申しましたとおり、事務局で会議録案を作成いたしまして、委員の皆様にご確認をいただいた上で、本市のホームページで公開させていただく予定でございます。事務連絡について、ここまでご質問等ございませんでしょうか。

それでは、閉会をさせていただきます。以上をもちまして、令和6年度第5回小松島市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。

委員の皆様、長時間ありがとうございました。

————— 午後3時00分 閉会 —————