令和7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7年5月21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】　荒井委員、稲田委員、岩城委員、
蔭山委員、斎藤委員、白川委員（代理谷本氏）
寺橋委員、東丸定子委員（代理東丸昌司氏）、
花岡委員、林委員、廣瀬委員、松永委員、
松村委員、山田委員、吉尾委員
（以上15名）

欠席2名：佐々木委員、重本委員、東條委員、中山委員

【会 次 第】
1. 開会
2. 委員紹介
3. 議題
   (1) 令和6年度協議会収支決算について
   (2) 令和7年度協議会予算案について
   (3) 小松島市地域公共交通計画で位置づけた施策について
   (4) 小松島市協定路線のルート・ダイヤ改正について
4. 報告
   (1) デマンド交通導入可能性等の追加検証結果について
   (2) 徳島市多家良・八多地区のコミュニティバスについて
5. その他
6. 閉会

【会議概要】

午後1時30分　開会

1. 開会（省略）

2. 委員紹介（省略）

【会長あいさつ】

【松村会長】

委員の皆様方ご多用中のところ、また足元の悪いところ、お集まりいただきましてありがとうございます。令和7年度の第1回になります地域公共交通活性化協議会を始めたいと思います。もうなんか曇り空で梅雨入り間近という感じでございます。

私事なんですけども、先週土曜日に京都へ行ってまいりました。母校であります、同志社大学が150周年を迎えることになりまして、その記念行事への参加です。なんと同志社の総長が早稲田と慶応の学長を呼んでパネルディスカッションをするという、ものすごく豪華な会でございまして、600人ぐらいの聴衆でハーディーホールが満席でした。

そのときにですね、私、結構、横幅がありますので、万博でバスが非常に混んでいるということもあり、徳バス様の4列座席に乗ると隣に座った方にご迷惑を掛けたらいけないということで、3列の観光バスの方で行かせていただきました。そしたら、需要がかなり多いんですね、3列の約束だったんですけど、夜帰ってくるときには、臨時の4列バスが来まして、隣に座らせるのですかって運転手さんに聞いたら「土曜日の夜ですので、徳島行は大丈夫ですから、2列座席を使ってください」と。そういうこともあるんだなと。やっぱり万国博覧会の影響で、バスを使う人も非常に多いんだなと思った次第です。

京都を母校で学生をしておりました時には、高松空港で仕事をしていて、新幹線を使って授業に通っていたわけなんですけども、その時の記憶だと、金沢の方からやってくる特急列車は自由席があったと思うのですけども、それに乗ろうと思ってホームに駆け上がったら、全車指定席になっていまして、サンダーバードという特急なんですけど、敦賀からずっと大阪まで自由席がないんですね。土曜日だけかなと思ったらそうじゃなくて、全日程がそうだと。これはさすがに指定席1,700円は払えないし、自由席だったら500円なんですけど、これはいかんわと思って、今度は普通の新快速の方のシートに移ったら、新快速12両のうち1両は指定席車両なんですね。田舎者になったなと思いまして、都会に出るといろんなルールが変わっているのがわかります。

この公共交通っていうのは、思い起こすと高度経済成長時代に著しく発展をしたわけです。通勤ラッシュなんていうものが写真で残っている状態で、今またコロナがあったり、あるいは人口減少社会があって、公共交通をちょっとでも快適に利用していただく工夫というのをそれぞれの事業者さんがしているんだなと、本当に思いまし

た。大量輸送機関であることは間違いないのですけど、500円程度のお金を出せば、快適に移動ができる。人と人が引っ付くようなことをしなくていいと。変わりつつあるんだなと思いました。阪急電車も京都線で一両は3列座席を導入したりしていました。それが都会の利便性と快適な移動を公共交通に求めているんだなというふうに思いました。

ふと、徳島県内に目を向けますと、この協議会で2つ長期的に考えていかなければいけないことがあるかなというふうに思います。一つは、高等学校の学区制の廃止です。今、ちょうど3学区にわかれていて、越境で通っている高校生もいるにはいるわけですけど、通学の時間が相当かかりますので3学区で運用してきたのですが、3年先くらいには、全県区で学校を選べるようになると。そうなってくると、文理大学と通学条件は一緒かなと考えてみるわけです。そうしたら、三好市出身の人は下宿なんですよ。あと神山の学生は自動車ですね。那賀の学生も自動車で通ってくるんですよ、大学生は。あと、阿南の向こうの海部ぐらいからは鉄道で通ってきます。もちろん鳴門もそうですね。それを高校生に適用すると、車はまずいぞと。そういうことを考えると、高校生を朝の8時半に間に合うように、きちんと自宅から送り迎えをするというのは、公共交通の役割だろうなと。ただそれに向けて、無駄のない、事業者さんがきちんと事業として成り立つような仕組みっていうのを構築して考えていかなくちゃいけないんじゃないかなと。手前味噌ですけども、阿南から南のJRの便が、運転者が少ないということで、頻繁に運転ができないという事情をお伺いしました。それに対して、徳バスさんの大阪から来るバスに乗ってもらう仕組みというのをこの協議会で議論をして、構築をして進めることができました。結構、四国のあっちこっちでこの仕組みが展開していると伺っています。そういうふうに、運輸省の本局さんからご指導いただいているように、いろんな交通モードを競争させないで、協調して少ない人口になったところの公共交通を確保するというのを考えていかなければいけないことだろうと思うところです。

もう一つは、この小松島市の小学校の計画もほぼ煮詰まってきたわけです。現状だと子供さんたちを安全に小学校に運ぶという仕組みは、若干不十分な点があるんじゃないかなと思うわけです。それをどうしていくんだろうなと。ちょっと先入観が入るんですけど、徳島市内に鳴門教育大学付属小学校があって、私のマンションの前からは市バスの6番かな。それに乗って普通に子供さんが通ってきて、夕方になったら帰ってこられています。6番の便は徳島駅前で停まるんだけども、朝の便だけ田宮の方に延

伸して走らせていただいている路線があると思います。子供さんを運んでいるんだなと。そういった意味で、大人になったらバスも電車も使うんだし、小松島市内で子供さん相手にバスの乗り方教室もやっていただいたりしているわけで、子供の頃からマナーを守って、大人社会に入って、そういう交通も使うんだよって慣れてもらったらいいのかなと、そういうふうに思いを寄せている次第です。

中長期においてはこの公共交通のユーザーというのが、子供、高校生、それからお年寄り、それに一定程度ターゲットを絞らざるを得ない状況になっているんですよね。都会だったら通勤のためにいっぱい乗りますんで、そこをターゲットにして、また別の方策を打てばいいんですけども、地方においてはなかなかそれが難しくなっていると。そういったことを考えて、皆さんのお知恵をまたお借りしたいというふうに思います。

今日はいっぱい用意されているのですけども、最初に会議体を確立するという意味で、予算決算をご承認いただく手続きを取らせていただきますので、収支決算と予算案、資料①と資料②について、まとめて説明の上、皆さんのご承認を取りたいと思います。

ではよろしくお願いいたします。

【議題1】令和6年度協議会収支決算について

【議題2】令和7年度協議会予算案について

【事務局】

それでは、令和6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535万円の予算を計上し、決算額としては5,101,753円を計上しました。こちらについては、当初、535万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、248,247円を戻入し、結果、負担金は5,101,753円となりました。続きまして、補助金と繰越金は0円。雑入として通帳の預金利子2,374円を計上させていただいております。その結果、5,104,127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が、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202,000円のところ、112,280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、またプロポーザル審査を1回開催しましたので、その分の委員報酬費。また、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、当初予算は8,000円でしたが、第5回協議会で報告しましたとおり、事業費から94,000円を流用して流用後の予算は102,000円とさせていただいております。その予算額102,000円のところ、101,970円を支出しました。こちらは協議会の資料印刷に伴うプリンタートナー代を支出しております。

3番目の事業費につきましても、当初予算5,350,000円でしたが、事務費へ流用した後の予算は5,046,000円となっております。その予算5,046,000円のところ、4,889,887円を支出しました。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、小松島市デマンド交通導入検討支援業務委託料に4,799,300円と大半の金額を占めております。ほかの支出としては、デマンド交通についての市民アンケートを実施しましたので、アンケート調査用品が11,963円、アンケートの郵送料と返送料が合わせて73,204円、他には時刻表などを印刷するためのコピー用紙として3,870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1,540円。合計4,889,877円を支出しました。その結果、支出の部を合計しますと5,104,127円となり、収入額・支出額ともに同額で差引0円となり、令和6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6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

続きまして、議題2の令和7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89,000円を計上しております。今年度は特に繰越金や補助金もありませんので、収入の部はこの89,000円のみ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ですが、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、89,000円を計上しております。その下段の事務費や事業費につきましては、当初予算に計上しておりませんので、もし協議会として予

算を伴うような事業を実施する必要があれば補正予算を計上し、本協議会でお諮りさせていただきたいと考えております。
　以上、収入・支出ともに合計89,000円が令和7年度の協議会の予算案として提案させていただきます。

【松村会長】
　稲田委員さん、引き続きまして、令和6年度の会計監査報告をよろしくお願いします。

【稲田委員】
　それでは私の方から、令和6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7年4月11日金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。以上です。

【松村会長】
　はい委員の皆様方、今までの点でご質問等ございますでしょうか？
　無いようですので、今年度予算こういった形で進めてまいりたいと思いますので、よろしくお願いします。監査についてもご承認いただいたということで、ありがとうございます。そしたら組織的なことはこれでおきまして、お話し合いの方に移りたいと思います。
　議題として残り2つ。小松島市地域交通計画で位置づけた施策についてということで、資料3をご用意いただけますでしょうか？事務局お願いします。

【議題3】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、ご説明させていただきます。

こちらの小松島市地域公共交通計画は令和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、委員さんも多く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、みんなでつくり、みんなで使う 「まち」「ひと」をつなぐ持続可能な小松島市の公共交通ネットワークと位置付けております。

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

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

それでは2ページをお願いします。このページから5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、令和5・6年度の取組と今年度である令和7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。その中で、赤字で記載しているのが、昨年度令和6年度に実施した取組となっております。

まず施策①路線バスの再編ということであります。令和5年の10月1日にダイヤルートを見直しましたが、この部分を少し説明させていただきますと、この改正前のバスについてですが、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・ダイヤ改正をこの令和5年10月1日に実施しました。

この改正により、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。立江線のあいさい広場経由便を拡充しました。結果として、6台のバス運用を4台にし、コストの面から見直すように図りました。また、令和5年度は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。

その後の令和6年度については、徳島バス様の路線である小松島線について、あいさい広場から津田を経由して徳島駅まで行く便であったのでが、イオンモールを経由して徳島駅まで行くルートに変更されました。これにより、和田島線でイオンモールに行けなかったのが、平日にも行けるようになりました。また、令和9年4月1日に今の南小松島小学校の場所に新小学校ができます。それに合わせ、路線バスも子どもの通学手段の一つとなるように、ダイヤやルート改正を教育委員会と協議しました。令和5・6年度の取組は以上となり、今年度については、教育委員会と協議した結果を反映したダイヤ・ルートの見直しを実施します。詳しい内容については、議題4で説明させていただきます。

次の施策②新しい交通モードの導入についてです。小松島市では令和6年1月9日から令和6年3月29日までの間、平日限定で、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でデマンド交通を運行しておりました。

そこで、令和6年度はこの実証実験の結果を踏まえ、小松島市全域にデマンド交通を導入できるかの検証・分析を実施しました。内容としては、アンケート調査結果、本市のバス乗降調査結果や人流ビックデータを活用し、市内におけるバス利用者及び未利用者の移動実態から導き出した行動特性分析を基に実施したデマンド交通導入に対するシミュレーション結果、商業施設や交通事業者に対しする協力意向を把握するヒアリング調査などを実施しました。その結果についてですが、協定路線バスが現在走っておりますので、仮に協定路線バスを廃止してデマンド交通を導入するとなった場合を検証すると、デマンド交通を導入した場合の費用の方が大きくかかることなど、このままでは導入は難しいとの結論が出されました。そこで、令和7年度について何をするかというと、現在、国が推進しております「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム』へ本市も参加しましたので、新しい交通モードの導入だけでなく、別のやり方を含めて、様々なやり方で公共交通空白地域が解消できるかを多面的に検討していきたいと考えています。

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、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、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・延長できるようにしました。それを受けて令和6年度の取組については、各社の1年間の利用状況の確認をさせていただきました。また、令和6年度は市内に営業所のあるタクシー会社に対し、ドライバーを確保する事業を県の補助金を活用して実施しました。令和7年度は、引き続き、営業区域外輸送に伴うタクシーの利用状況を確認するとともに、市の補正予算が通れば令和6年度と同様に市内タクシー事業者に対し、令和7年度小松島市タクシー運転手確保支援事業を実施したいと考えております。

3Pをお願いします。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年度はバス停名を実態に沿うように修正したのと、『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。令和6年度については特にありませんが、令和7年度については、補助金のメニューがあるかを含め、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ように考えています。

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。令和7年度については、再度、ダイヤとルートの改正が令和7年度中にできれば公共交通MAPを改訂し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年度以降、毎年、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。令和7年度はこれらに加えて、ダイヤ改正された後は、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。

4Pをお願いします。施策⑦のバリアフリー化の推進については、令和6年度に停留所周辺の段差や路面状態が危険でないかを目視で確認しました。こちらは引き続き、令和7年度も随時確認していきます。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年度中に小松島市内の危険バス停はすべて解消となりましたことから、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。

次に、交通結節点の充実とつなぐ仕組みの構築として、ＩＣＴの活用などによる情報提供の見える化を再掲として挙げさせていただいております。こちらは、現在徳島バス株式会社様がキャッシュレス決済を導入しようとしています。小松島市も協定路線バスをお願いしており、令和6年度から検討会に何度か参加しておりますので、令和7年度についても、引き続き、キャッシュレス決済を検討していきたいと考えております。

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年度に駅前のトイレの設計をおこない、令和6年度に建設し、令和7年3月15日から供用開始されました。令和7年度については、このトイレを維持管理していきます。

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、地域自主運行バス・自家用有償・日本版ライドシェア等について、県や国の勉強会や説明会を通じ、制度の情報収集に努めました。今年度については、「交通空白」解消・官民

連携プラットフォーム』へ参加していることもあり、地域自主運行バスやライドシェア等、先進事例を参考に実施できるかを検討していきたく考えております。

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6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、検討しました。令和7年度は、事業を推進していくために、バス停に近い市内の大型店舗に対して、パーク＆ライドやサイクル＆ライドを導入できるかを働きかけ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ありますが、引き続き、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。

5Pをお願いします。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ます。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については、毎年度実施していく事業として、令和5年度、6年度と実施しています。令和6年度実施した事業では、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した。また、南小松島駅のトイレが完成したこともあり、南小松島駅前を活性化させるために小松島高校生と駅前をジャックしたイベントを実施しました。令和7年度の取組としましては、南小松島小学校でバスの乗り方教室を5月2日に開催する予定でありましたが、雨天のため中止しました。現在、南小松島小学校と6月末を目途に日程調整をしているところであります。

また、引き続き毎年継続するものでありますが、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継続的に実施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。

【松村会長】

5、6年度の取組報告と7年度にこういうことをやっていきたいといった提案なんですけども、いかがでしょうか。

徳島バスの林委員さんに伺うんですけど、関西向けの高速バスをよく使うのですが、徳島駅であんまり乗っていないんだけども、松茂から鳴門を出る頃には、大体満

席になるというパターンが多いんですが、やっぱり松茂とか鳴門から乗られるお客様の割合が結構多いのですかね。

【林委員】

今の会長の話でありますが、朝の午前中に出ていく便に関しましては、徳島県内の利用者が多い。徳島県内の方は高速バスに乗る場合に自家用車でバス停に向かうと、しっかりした駐車場が松茂にありますので、松茂で駐車されてそのまま乗るという方が非常に多いです。観光客であったりインバウンドのお客様であれば、鳴門であったり、徳島駅前が多いんですけども、土日祝日に関して利用が多いのは松茂。ただ平日に関してビジネス利用であれば、徳島駅であったり、あと阿南から来る便であれば、もちろん小松島停留所から乗られる方もいるんですけど、駐車場が多いところに集中する傾向にあります。

【松村会長】

はい、徳島文化の一端を見るような話なんですけど、これですね、パークアンドライドという一つの方針でして、遠くまで自家用車で行くのも楽しいことなんでしょうけども、効率よく交通機関を使うようにしましょうということが掲げられています。路線についてはまたご提案いただき、ご相談し、決めていただくことになるんですけども、高速道路ができますと高速道路付近に駐車場があって、松茂の駐車場って1日300円なんですよね、小松島市内で仕事をされている方なんかにも聞くと、関西に行くと夜遅くなるので、松茂に車を置いておくようにするというふうにおっしゃっていました。高速が繋がって便利になって、松茂まで車を動かさなくてもいいようになるわけですが、その辺どういうふうに市場が動くかっていうのは、よく注視して予想していかなきゃいけないかなと思います。インター付近に休耕田を持っている方は工夫いただいて、一儲けしていただくのも手かなと思ったりもします。

他にお気づきの点ありましたらお願いします。

では、私から事務局に聞いてみます。1-③のところなのですが、今日委員にお見えになられているのは市外のタクシー事業者さんですけども、タクシー会社の運転手さんの高齢化に悩んでおられるということで、市内のタクシー事業者さんに出した補助金、こちらの効果検証をされていると思うのですが、お願いできますでしょうか？

【事務局】

昨年度、市内のタクシー事業者に対して、県の1/2活用できる補助金を利用して事業を実施したのですが、事業費ベースで約19万円。補助金額9万5000円（市費4万8,000円、県費4万7,000円）で実施しました。この補助金の内容としては、タクシーの2種免許を取得する補助になります。実際に1人の方が2種免許を取りまして、10月に取得して、11月から正式に市内業者で運転手として働くようになりました。

今年度も同じようなやり方で、市内にタクシーの営業所があるところに対して、県の事業を活用して、運転手を確保する補助金を出せないかと考えております。ただ、市の補正予算に上げさせていただくことは考えているのですが、まだ議会も通っていませんので、あくまで今の予定という感じで考えております。

【松村会長】

市の方でこういう取り組みをしていただいています。タクシーの営業区域の話ですが、③の1行目にもありますけれども、こういったいろんなことをしながら、タクシーに乗れるように工夫していただいているということですね。ありがとうございます。

【岩城委員】

国の補助金でもタクシードライバーの募集に関しては、補助金が出ていると思います。うちはまだ利用していないというか、ドライバー自体が去年は採用できていないんですね。今年になって、4名ほど採用にはなっているんですけど、まだ国に対して補助金の申請はしたばっかりで、許可されているのかはまだわかりません。ただこれは非常に助かることであります。

弊社の場合は基本的に、自動車学校は基本県外に行ってもらっています。それはなぜかというと、合宿免許で取ってもらっています。タクシー会社としては通学だと1ヶ月ぐらいかかるんですけど、それを1週間で取ってもらう。なるべく短期間で免許を取ってもらって、そこから自社の研修を10日間ぐらいして、それで大体3週間ぐらいを目処にデビューするというような形をとっています。最近ではずっと島根県の自動車学校に行ってもらっていたんですけど、それはちょっとやめたんですよ。長年やっていたのですけど担当者が変わって、融通が利かなくなりました。こっちが無理言って、急なお願いをするので、今までの担当者だったらねじ込んでくれていたんですけど、代わった担当者は、機械的な処理しかしてくれないのでやめました。そこで、徳島県

内の鳴門自動車学校と交渉しまして、ある程度無理を聞いてくれましたので3名ほど、今、頼んでいます。

話はちょっと違うんですけど、今年の9月をめどに合宿免許が6日間から3日間に短縮になる。そのような報道もあったと思うんですけど、タクシー会社にしてみればすごく助かるんですよね。当然、短期間でドライバーを養成できるということと、当然費用も単純に言うと半分になるということなので。そのぐらいの期間であれば、2種免許を資格として取るという人もおりますでしょうし、ドライバーになって取る方もおりますでしょうし、この3日間というのは非常に魅力的であるように考えております。

【松村会長】

ものすごく苦労されておられることがよくわかりました。ちょっと、この場で共有しておきたいんですけど、この地域交通の問題について、使う路線とか、会社とか、地域の問題から、やっぱり労働力不足の問題というのが、大きくのしかかってきているのが現状だと思います。JRさんも運輸職を相当数の募集をしておられるんですけど、仄聞するところによりますと、やっぱり資格が必要でして、運転手の養成にはかなりご苦労されていると伺うんですが、何かございますでしょうか。

【荒井委員】

JR四国荒井でございます、お願いいたします。

コロナ後から入社していただける学生さんが以前よりも少なくなってきているというのが一つあります。今は全国各地から採用されており、以前は西日本地区とかから来ていたのが、東日本、遠いところでは北海道から、採用の担当者が学生を採りに来ているというのが現状のようですね。

今年度入社した新入社員については、ほぼほぼ目標人員ぐらいの採用をしているんですけども、運転士になる方は適性検査もございまして、そこで引っかかってしまう社員の方もいらっしゃるということなので、運転士の方はなかなか作りたくても作れないという状況があると聞いております。なんですけど、採用数はおそらく来年再来年についても、必要数は採りたいと思っています。公共交通ですので、安全かつ安定して提供できるように、養成と採用も踏まえてやっていきたいと思っています。

【松村会長】

ありがとうございました。

こういう会議で感覚的に進めておりますと、現場はかなり昔と違ってきているというご意見を伺うことがあります。やっぱりそれは労働人口の減少とか、そういったものが背景にあって、公共交通を維持してほしくても、何か別の問題、社会的な要因を解決していく必要があるということです。

一応この二つぐらいなんですが、他に何かございますか。

7年度の取り組み予定については、ちょっと次の議題なんかでも挙げておりますので、またそこでお話を伺いたいと思います。それでは、協定路線のルート・ダイヤ改正についてお願いします。

【議題4】小松島市協定路線のルート・ダイヤ改正について

【事務局】

それでは、委員の皆様、資料④をお願いいたします。

資料④の上段には令和5年3月に策定いたしました小松島市地域公共交通計画から、バスの再編方針を抜粋しております。

基本的な方針として、幹線路線は、市内と他都市とを結ぶ広域移動手段であり、市内の移動にも対応できる交通手段として位置づける。協定路線は、幹線路線との接続や通勤・通学・通院等を、主に市内の需要に応える路線として位置づける。としています。

まず前提として、資料に記載しておりませんが、本市のバス路線については、小松島を通る幹線路線、徳島バス様の路線は、小松島線、橘線、勝浦線の3つであり、小松島市が昔から持っており、市バス時代から運行していた路線である協定路線は和田島線、目佐和田島線、小松島和田島線、立江線、小松島立江線となっております。

前回の改正は、令和5年10月1日に協定路線を再編いたしました。その時の主な改正としては、勝浦線に重複する田浦線の統合。つまり、田浦線については廃止しました。こちらについては、田浦線の利用者人数は1日9人以下と非常に少なく、勝浦線の運行便数は、上り下りそれぞれ平日9便、休日8便ありますので、田浦線を廃止し、勝浦線と統合するというような方向性で再編いたしました。

次が、和田島線の改正を実施しました。和田島線の昭和町経由と、和田島線のイオンモール経由、目佐和田島線の市内完結型について、一体的な運用にシフトしまし

た。内容としましては、朝・夕は通勤通学で徳島駅までの利用者が多いため、徳島まで行く和田島線について当面継続するものの、昼間の和田島線については、目佐和田島線と同様に、新設した小松島和田島線に部分移行しました。イオンモール経由便については、休日の乗降調査で最も乗車人数が多くなっていたため、休日のみを残すようにしました。こちらに関してですが、平日もイオンモールに行きたいとの声が多数あり、徳島バス様や徳島県様とも協議させていただき、幹線路線である小松島線が令和6年10月からイオンモール経由となり、対応できるようになりました。

また、目佐和田島線に関しましては、乗降数は少ないものの代替する路線がありませんので、ダイヤの数を減らすように調整して、継続となりました。

これらの改正の結果、協定路線の運行経費は大きく削減されるようになり、コスト面での見直しができました。

ページの下段に次回改正案をまとめています。

今回の改正の大きなポイントは2つです。1つは和田島町のみさきコミュニティセンター周辺の公共交通空白地域をカバーするため、和田島線を延伸できるか検討し、できるのであれば延伸するものであります。もう一つは、令和9年4月1日に開校する新小学校の児童が通学できる時間帯にルート・ダイヤを調整するものです。

まず、和田島線の延伸についてですが、現在和田島線の発着地場所は、海上自衛隊小松島航空基地の前にある和田島停留所であります。ここから小松島市道53号線を約1キロ程度北上すると、みさきコミュニティセンターがあります。和田島線の延伸は地域の方々の強い希望もあることから、ここまで路線の延伸を検討しています。ただ、この場所は現在、バスを回転させる場所がございません。そこで、現在、地権者の方との調整や、回転場を整備する工事をどう進めていくか等の検討をしているところであります。また、延伸が実現されれば、小松島市に4か所ある公共交通空白地の1か所が解消できるようになります。

次に新小学校に合わせたルート・ダイヤ調整ですが、新小学校は現在の南小松島小学校の敷地に建設されます。そこに、小松島小学校、千代小学校、芝田小学校が統合されます。そこで、新小学校に通う児童の通学手段の一つとして、路線バスでも通学できるようにルート・ダイヤを改正するものです。具体的には、小松島立江線及び小松島和田島線のルピアを発着地にした新系統を追加ルートとして運用するように検討しております。

2P目をお願いします。

こちらが、ルピア系統の小松島和田島線となります。従来の小松島和田島線は和田島停留所からサウンドハウスホールまででしたのが、和田島北停留所、こちらは仮にしていますが、みさきコミュニティセンター前まで延伸した停留所になります。ここから、坂野、赤石、南小松島駅、日赤病院前、大原を経由し、勝浦川橋方面に西に行き、国道55号線を通り、ルピアを終点とするルートになっております。

3P目をお願いします。

こちらは、ルピア系統の小松島立江線となります。ルピアから南小松島駅、小松島高校前、恩山寺前、田野、田中山と経由し、あいさい広場を終点とするルートになっております。

この2本のルートは教育委員会と協議した結果、15：30くらいの南小松島駅から中田方面のバスが不足しているのと、16：00過ぎの立江方面のバスが不足しているために、現在、和田島から徳島駅まで運行している和田島線の路線を変更して、対応しているものとなっております。

4P目をお願いします。

こちらが、和田島線のダイヤ改正案となり、現行からの変更部分については、黄色で色を付けております。路線延伸したバス停は仮として和田島北としています。和田島線、小松島和田島線、目佐和田島線の発着地はこの和田島北になります。なお、新系統である、ルピア系統の小松島和田島線は、15：05和田島北発と、折り返しはルピア17：31発になります。

5P目をお願いします。

こちらが立江線のダイヤ改正案になります。朝、7：30萱原発の小松島立江線に黄色いマークがついているのは、現行の時間から10分ダイヤを早くして、南小松島駅前に7：55に到着するように調整したためです。また、ルピア系統の小松島立江線については、ルピア16：00発と折り返しが、17：01あいさい広場発になっております。また、この便についてはダイヤの都合上、日赤病院を経由するのが難しくなっております。

6Pと7Pについては、現行のダイヤを参考につけさせていただいております。

最後に、8Pをお願いします。

こちらは協定路線の系統一覧表になっております。

現行では、立江線と和田島線の2路線で、9つの系統となっておりますが、改正案では2系統追加し、2路線11系統となっております。

小松島立江線を含め、立江線の平日は13便から15便になり、徳島駅前まで行く便は往復で6便になります。土日につきましては、12便のまま変更なく、そのうち徳島駅前まで行く便は往復で2便となります。

和田島線については、目佐和田島線、ルピア系統も含めて、平日は合計で18便のままですが、そのうち徳島駅前まで行く便は往復で2便減って6便になります。
土日につきましては15便のままで変更なく、そのうち徳島駅前まで行く便も往復で8便となり、変わらなくなります。

以上がダイヤの改正、ルート案になります。

【松村会長】

はい、ありがとうございました。

今年度のメインの改正案っていうのは、小学校の再編問題。それからもう一つは非常に大きな交通空白地域である和田島町のみさきの一番先の地域、これについて今後調整事項はあるということなんですけど、解消していきたいというお話でした。

いかがですか、子供さんがランドセルを背負ってバスに乗っている様子を皆さん思い浮かべていただけますでしょうか。今日、ダイヤ改正の案までご提案いただきましたけど、どうでしょうか？それに関わらず何かございましたらお願いします。

【寺橋委員】

冒頭会長からのお話にもございましたとおり、子供をどうやって運ぶかということが大きなテーマかなというふうにおっしゃっていただいています。今回小学校の再編という大きな課題を解決していく中で、4つの小学校が一つに今再編されてきますので、当然、通学距離は延びます。どういうふうに利便性を確保していくかっていう中で、このような形でのダイヤを調整していただき、子供が通学するための手段が多様化することは、非常にありがたいことかなというふうに思っております。

こういった形で、事務局の方と我々の担当者の方で相談していると報告も受けておりますので、できましたら、こうした方向性のもとで、今後この会で議論いただきながら、必要に応じてルートやダイヤを改正していただけたら、ありがたいなというふうに思っております。

【松村会長】

子供のバスって、半額ですよね。定期券も小学校だと非常に安いですよね？

【林委員】

はい、半額になっています。

やはり公共交通を残していくためには、乗っていただくこと。学校再編とバスの時間、運行本数を鑑みて、そこでうまく調整していくというのは至難なものではありますが、ここの小松島市さんと教育委員会さんは一緒になって、学校の始まる時間と終了の時間に間に合うようにしています。ただ小松島市内の住んでいるところって、みんな一緒のところではないので、なかなかちょうどにいかないところはあるかとは思うですけれども、先ほど冒頭の話でもあったように付属の小学生とか、徳島市内の方だったら、バスに乗って学校まで通うというのは普通であり、スクールバス以外でも実際にやっていますので、協定路線を活用して、場合によっては幹線の方に乗っていただいて、うまく通学できればなと。ここはまだちょっと日があるということで、しっかり調整していくという部分と、和田島の方についても、徳島バスとしても終点の和田島バス停において、道路で回転しているという状況であったり、乗務員の休憩する場所のやっぱり労働条件であったり、労働環境を良くしていくことで、先ほどJRさんとかノヴィルタクシーさんの話にもあったんですけど、乗務員確保っていうのはバスの方も非常に今厳しくて、なかなか集まらない。やっぱりそういう環境を改善していくことで乗務員を確保するっていう部分と、お客様を増やしていくっていう部分で今回の改正をうまく調整していきたいと考えております。

【松村会長】

はい、ありがとうございました。

乗務員さんの自動車の運転っていうのは休憩の時間、特に高速道路なんかを走るときは必須でございますので、労働条件もさることながら安全上の確保ということでもご尽力いただけたらというふうに思います。

ちょっとここでブレークをしたいんですけど、海部観光バスって室津っていうところで必ず休憩が入るんですよね。長距離の高速バスって、やっぱり安全上の規制があって、阿南、津乃峰からずっと連続で大阪までは走れないらしいですね。室津って、玉ねぎを売っていましてね。室津ってパーキングエリアじゃないですか。だからガソ

リンを入れる設備はないんですけど、コンビニとトイレがあって、他に玉ねぎを売っています。3月、4月のあそこの玉ねぎは非常に美味しいです。徳バスさんの反対の宣伝をしてしまうことになるんですけど、（徳島バスも停まりますよとの声）徳島バスも停まるんですね。話を戻しますと、このルート、ダイヤ改正ですね。一方で乗る人の利便性、そして子供さんたちの通学の足の確保、そういった課題に関係しながら各方面でご調整いただいて、運転手さんの労働条件の確保とか、そういった観点からもご議論いただけたらというふうに思うところです。

スクールバス問題をよく言われるときに、二つに分かれるんですよね。一つは、やっぱり、昨今物騒な事件が少なくないので、それがちょっと報道されますと、子供に対する物騒な事件は結構あるので、そのご意見を言う保護者の方がいらっしゃる。一方で、子供は体力作りに歩かせないかんよ。そういうご意見を頂戴する場合もあります。それで、公共交通空白のことを考えるときに、バス停を中心に地図上に半径300mの円を描いてもらっているわけです。バスも頻繁に停まると、道路交通上の逆に障害になってしまう可能性もあるので、適切な間隔でバス停を設置していただいているわけなんですけど、子どもさんも300mぐらい、交通量が少ないところとか、歩道の上とか、歩いてもらってもいいかなと思ったりもするわけです。ただそこでその話をすると、この頃、小学生の列に車が飛び込んだりする話があっちこっちで報道されると、保護者の皆さんのご不安のネタになってしまうということもあります。ただ昔話になりますけど、小学校は地域にあって、その地域の中心であって、歩いて通うというのがあったのだと思うんです。小学校の役割は地域の中心であり続けるということは非常に大事なことだと思います。賑やかな環境で切磋琢磨して強い子供さんになってもらうという意味では、この交通協議会でいろいろ考えることも重要なのかなというふうに思うところです。一応こんな形で議題4今年度の検討事項というか、大筋はこれでいきますということで、細かいところは詰めていくことにしたいと思います。

次に行きます。前回厳しいご指摘のありましたデマンド交通可能性の検証結果、これをリバイスしましたので、事務局の方でご説明をお願いいたします。

【報告1】デマンド交通導入可能性等の追加検証結果について

【事務局】

それでは、委員の皆様、資料⑤をお願いします。

報告1デマンド交通導入可能性等の追加検証結果について、説明させていただきます。まず、こちらのデマンド交通導入可能性等の検証については、昨年度2月の令和7年第5回協議会の中で発表させていただきました。その際に、乗車人数などもう少し精査する部分があるということで、今回追加の発表をさせていただかせていただいているところであります。

まず、この検証が何かといいますと、令和5年3月に小松島市地域公共交通計画を策定し、その中で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ます。その新たな交通モードとして、小松島市にデマンド交通が導入できるかを検討するものでした。

検討の方法としましては、令和6年1月から3月まで和田島町で実施したデマンド型交通の乗車アンケート分析、地区民アンケート分析、小松島市における行動特性の分析からのシミュレーション結果、関係者や交通事業者への調査、これらを総合的に判断するといったものです。そこから出した結論としては、小松島市全域を網羅するようなデマンド交通の導入は費用面や運転手の確保といった問題が大きく、難しいといったものでした。

ただ、シミュレーションで実施した運行時間、乗車人数、営業日数について、別のパターンの検証ができないかとのご指摘があり、今回追加で検証してみました。

委員の皆様、1Pをお開けください。

こちらは、デマンド交通のシミュレーション条件になっています。表の一番上、転換需要の（1）番、既存のバス利用者は222という数字が入っており、こちらは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、協定路線のバスの利用者の方がデマンド交通に転換されるように想定しています。転換需要の（2）番については、85歳以上の自動車移動数です。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です。ケース1はデマンド交通が導入されれば、89人の人がデマンド交通を利用する。ケース2は利用しないといった想定の数字になっております。ケース1は、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通過交通といったものですとか、小松島市から徳島市や阿南市など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、最終的にこの251名がデマンド交通を利用する仮定になっています。また、ケース2では85歳以上の自動車利用の方が使用しない162人の想定になっています。

その下パラメータということで（1）番から（9）番まで記載をしています。ここでは、前回の協議会でも提示した条件を緩和して設定しています。
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待てる時間です。前回15分で設定していましたが、今回は30分までだったら待てるとしました。同様に、（3）番の最大追加乗車時間についても、相乗りが発生した場合に追加で待てる時間ですが、前回の10分から15分までだったら許容できると変更しました。また、（8）番の車両サイズについても5人から6人に変更しています。この6人については、県内の事業者が所有しているジャンボタクシーを確認したところ、7人乗りのTOYOTAのノアや、10人乗りのハイエースなど様々な種類の車がありました。そこで、ジャンボタクシーの乗車人数については、7人から10人、最小の車両で7人ということで、そこから運転手を1人減らした乗車人数6人で試算しました。

2ページ目をお願いします。

こちらがシミュレーションの結果となります。ケース1とケース2と先ほどの条件になっております。その横は、上から1台運行、2台運行、3台運行というふうになっており、何台で運行すれば予約が成立するかを記載しております。ただ、時間帯は7時から19時までの12時間と前回協議会で提示した時間よりも短くなっております。昨年度の第5回協議会の際に実施したシミュレーションについてですが、小松島市では協定路線バスが市内全域をカバーするように走っていることもあり、このデマンド交通を導入する場合には協定路線を無くして、デマンド交通に置き換える必要があります。そこで、前回シミュレーションはバスが実際に走っている6時から21時で算定しましたので、今回は短い時間での試算になっております。

シミュレーションの結果はケース1とケース2、ともに3台の運行で予約成立するという結果となりましたが、最大車両待ち時間などのパラメーターを前回よりも緩和したことが影響していると考えられます。

3ページをお願いします。

こちらはタクシーの新運賃を用いまして、デマンド交通を365日で導入した際の費用について試算をしたものです。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て、普通車サイズのタクシーを導入する場合と、ジャンボタクシーで導入する場合と、あとは台数ごとに試算した結果について記載をしてございます。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、例えばジャンボタクシー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33,288,000円ということで、合計で39,488,000円ほどかかるのではないかといったような試算になってございます。
4ページをお願いします。
　こちらはシミュレーション結果と先ほどの収入を試算して、事業採算性について検討したものでございます。まず前提として、利用料金300円、運行日数は247日で試算しました。
　収入に関しましては、黄色で塗っているところになるのですが、総送迎数のところ、ケース1の車両台数1台であれば121名の利用、2台であれば182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います。そこから左にいったところに収入の試算Aと書いています。こちらは、ケース1の1台であれば8,996,100円、3台になってくると14,894,100円の収入が見込めると試算しています。
　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―コストといった記載をしています。どのケースにおいても運賃収入だけで黒字を見込むことは難しいといった試算結果となりました。
　前回協議会の試算よりも少なくなったものの、費用のほうについては、現在の協定路線バスの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可能性が高いといった試算結果となりました。
　報告1の説明は以上となります。

【松村会長】
　はい、ありがとうございました。デマンドタクシーの実証実験に関して、東丸タクシーさんに多大なるご支援をいただき、ありがとうございました。結果として、採算性は非常に厳しいというのが結論だと思います。デマンド交通というのは、国交省本省からご指導いただいた、この地域交通活性化のための様々なメニューの中にあった一つです。小松島市でのシミュレーション結果、実証実験の結果、あまりうまくいかない政策という結論ですね。これはEBPMと言いまして、エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキングって言うんですけど、実験をやって数字で考えてみた結果こういう

ふうになりましたということです。このEBPMの考え方は、輸入の考え方でございまして、UCLAパークレー辺りの文献を見てみますと、他のところでうまくいっている事例を自分の地域に持ってくるときに二つあるということです。どういう条件が違うんだろうか、ということが一つ。その条件が同じであればうまくいくんだろうか、というふうに考えることが二つ目なんだそうです。

高知に中村市というところがありまして、あそこは、中村まちバスというのを走らせていまして、電話予約制のデマンドバスです。ただ高知の駅に着く前に、駅に迎えに来てよっていうぐらいの電話で、来てくれるような環境なんだそうです。結構、乗っている。なんでかなと。ちょっと条件が違うことがあるんですよ。どこが違うかというと、中村駅まではみんな土讃線とかで行くと。そこから先のバス系統が、土佐清水へ行く分とか宇和島方面に行く分とか、あるいは逆にちょっと高知の方に戻る分とかの比較的中距離の路線バスの発着場所になっていると。そのバスは市内でもお客さんを拾っていくんですけど、寄り道はしない。それで、市内のあらゆるところにあったバス停を全部やめて、中村まちバスに移行した。というようなのが、一つ。中村まちバスはそのソフトウェアを使って、運転席にiPadがあって、そのiPadに指令が飛ぶんですね。次はどこに行ってくださいと。その指令を受け付けているのは、市役所から委託を受けた人で、電話番はしていると。だからお客さんは携帯電話から、乗りたいというのを市役所の定められた電話番号に入れて、そこからiPadを使って運転手さんに行き先を指示する。さらに、その運転手さんはどこまで行くお客さんなのか、8人分全部把握していて「駅まで何分ぐらいかかるようになるんですけどいいですか」って聞くんですよ。そういう情報をもらうと、デマンドバスの利用者は一定程度の時間的バッファを持って乗っている。中村駅に来て、切符を買ったり、お土産を買ったりする時間を調整してから特急列車で高知駅に帰る。そういう仕組みがあるんですね。なので、デマンドバスはかなりコストがかかって、公共の負担というのは相当なものになることがわかりました。そこでなんですけど、もうちょっと精査をしてみて、公共負担をやることで生み出す価値っていうのを、また考えてみる必要があると。小松島市の経済全体、あるいはその市民の方々の生活の質の向上に大いに役に立つのであれば、また工夫をして、考え直して設計をしてみる価値はあるのかなというふうにして、経済的な面での経費的な面でのという意味ですけども、導入可能性は現在のところは非常に厳しいものがあるだろうと。そういう結論にして、もう少しこれが生み出

す価値というものを考えてみないと前を向いてはいけないねと、そういう結論にまとめさせていただけたらと思いますが、よろしいですか。ありがとうございます。

そしたら報告2、徳島市多家良・八多地区のコミュニティバスについて、今日は中山委員さんが不在なので事務局、報告をお願いします。

【報告2】徳島市多家良・八多地区のコミュニティバスについて

【省略】

【その他】

【松村会長】

皆さん白タクってどういうイメージがありますか、タクシー会社さんの前で恐縮ですが。何か勝手にお客さんを乗せているっていうイメージがあると思うんですけど、それが法律的に認められる制度になってきています。自家用有償運送事業ですね。それは、ナンバーは白なんですけど、ルールのもとでお金を取って運送している。それとか、いろんな徳島県内でも同じような課題を抱えている市も多くて、無人バス、運転手無しの実験をしたのが那賀町で行われましたね。そういうふうに、年度で区切った仕事なんですけども、国交省本省様からいろんなアイデアを出していただいて、法律の解釈も示していただいて、この地域公共交通活性化会議というのを運営していってくださいねというふうな形で、文書が毎年来て、WEBページで公開されているというのが現状です。今回はこういう整理になりましたけれども、他にももっと国交省本庁から示されたアイデア、メニューというのはたくさんあります。それが小松島市に合った、小松島市に合うということは市民の方の幸福に繋がること、そういったことを皆様と今後また議論をしていきたいなというふうに、今年度1回目ですので、思ったところです。

まだちょっとご発言いただいてない方、事務局の方からマイクを回していただいたらいいかなと思います。山田委員さん何かお気づきの点ありましたか。

【山田委員】

最後のコミュニティバスとか、市町村の境界を越えたこれまでにない取組みかなと思います。それだけに新しいモデルなので、調整もいろいろ大変だと思いますが、

我々もできることがあればと思いますので、引き続き、進めていただければと思います。

【齊藤委員】

徳島運輸支局輸送・監査部門の齊藤です。先ほどの白タクの話で、白タクの問題がうちの方でもいろいろおこっていまして、白ナンバーに誰かを乗せて、お金を取っているのを白タクと表現されていると思うのですけど、お金を取ること自体がだんだん緩和されてきていて、燃料代であるとか、必要経費だけを徴収する分には、お金を取って白ナンバーでやってもいいというような流れにだんだんなってきたりしています。またその一方で、インバウンドの流入が最近多くて、外国人を相手に商売を見込んでいる悪質な白タクの問題もちょっと増えてきていて、我々もその対処にあたらなければなりません。国交省としても人手不足であるとか、公共交通の不足の解消であるとかにかなり神経を使っておりまして、様々な手段をご用意しているところでありますし、白ナンバーで人を運ぶことについて、一定の金額がとれるような方向に徐々になっていったりと地域の公共交通の不足、解消を狙った施策を常に進めているという状況であります。私からは以上となります。

【松村会長】

またいろいろご指導のほど、よろしくお願いいたします。そのような状況で、例えば福祉輸送なんかを公共交通に組み込めないかとか、いろんなメニューを出していただいています。今日議論しましたように、小松島の事情は待ったなしです。小学校、高等学校等の公共交通のヘビーユーザー、それの動向も変化があります。それから、高齢者の皆様の移動の足の確保、こんなのも典型例ですよね。岩城委員さんにいただきましたけれども、これがなかったらお手上げのようなエリアになってくる。小松島市としても協力をしていくために、きちんと役所は役所で責任を持つ体制を構築した上で、やっていきましょうという話になればいいんじゃないかな、というふうに思いました。お気づきの点等ございましたら、マイクいただければ持ちますので。

【岩城委員】

白タクという話ですけど、今、日本版のライドシェアがありますが、これは白ナンバーでタクシー会社が管理して、普通免許を持ったドライバーで運行する、というこ

とは皆さんもご存知だと思います。世の中で白タクと呼ばれているのは、基本、羽田空港とかで、中国人が同じ中国人の方を乗せて、警察が行ったら「いや、友達だよ」みたいに迎えに来ている感じなんですけどね。現に、弊社が日本版ライドシェアをやっております。鳴門交通圏と徳島交通圏で許可をもらってやっておりまして、実際に3月から鳴門交通圏では運行をしております。タクシー会社が運行に関して、ドライバーの教育とかもします。本当はタクシー会社の反対にある、敵なわけなんですけど、それも利用せざるを得ない現状がありますので。今まで利用された方のお声としましては、タクシー会社に配車の依頼が来ます、「今ちょっとタクシーがいないんです」という話で、「もしよかったらライドシェアというものがありますけど」という案内をします、そこで「何でもいい、とにかくもう移動しないと駄目なので」ということで、行きます。そこで、お客様にドライバーが話を聞くと「これだったら全然利用できるな」と。料金もタクシーと一緒だし、ドライバーも極論言ったら70歳、明らかに75歳とか80歳に近いドライバーよりも安心できる、といったお声もを聞こえますし。ただ、女性のお客様は、最初タクシー会社のドライバーじゃなくて、どういうドライバーが来るのか多少不安はあったけど、みたいな話も聞いております。これからは、私個人の考えですけど、小松島市の方でもライドシェアというのも、市民の方全員に向けた移動手段の一つになるのではないのかなというふうに考えています。

【松村会長】

はい、ありがとうございました。法制度をいろいろ工夫いただいて、その中で足の確保っていうのは、地域それぞれで考えていくものです。いろんな情報をご提供いただきまして、また皆様と一緒にお話をして考えていきたいなと思います。

ご発言皆さんいただきましたでしょうか？よろしいでしょうか？

そしたら、今年度の全般的な予定、日程的なものも含めまして、事務局にお返ししたいと思います。

【事務局】

松村会長をはじめ、委員の皆さま、長時間にわたりご審議いただき誠にありがとうございました。今年度につきましては、2回か3回ほど本協議会の開催を予定しております。1回目は、本日開催させていただいております。次回、2回目につきましては詳

細な日程が決まりましたら、改めて委員の皆様にご連絡させていただきたいと思います。

本日の会議録につきましては事務局で会議録案を作成の上、委員の皆様にご確認いただいた上で、市ホームページで公開させていただく予定としておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、令和7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10分　閉会――――――――