

平成26年度 第1回 小松島市地域公共交通会議 議事録

【日時】 平成26年5月14日（水） 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】 植木委員、関本委員、吉岡委員、鈴木委員、長谷部委員  
藤岡委員、佐古委員、多田委員、豊田委員、松村委員、木村委員

- 【会議次第】
1. 開会
  2. 委嘱状交付
  3. 議題
    - (1) 生活交通ネットワーク計画策定について
    - (2) 地域間幹線系統確保維持の必要性について
    - (3) その他
  4. 閉会

【会議概要】

1. 13時30分、開会

【事務局からの報告と連絡】

2. 委嘱状の交付

新年度につき委員の皆様の紹介

3. 議題についての協議

小松島市地域公共交通会議設置要綱第6条に基づき、会長が議長となり議事の進行を執り行った。

(会長)

今日は、大きな議題が2つ用意されております。生活交通ネットワーク計画の策定について、2つ目は地域間幹線系統維持確保の必要性について、その2つについて議論していきたいと思います。1つ目の生活交通ネットワーク計画策定の審議に入る前に、冒頭の事務局の説明にもありましたが、小松島市のバス事業に関しましては、市長から路線移譲という方針が打ち出されそれに向けて事務手続きが進んでいるところでございます。実際には、4月より移譲先の事業体を選定する公募という段階に来ているわけなんですけど、このような状況をふまえると生活交通ネットワーク計画というのをきちんと策定をして枠組みを作って、今までバスを不便だと思いつつも、きちんと使っていた人たちにもきちんと提供していくのが重要だと思います。それも含めて趣旨を事務局から説明願います。

(事務局)

【生活交通ネットワーク計画策定趣旨の説明】

(会長)

では代表質問を私から。この生活交通ネットワークとして維持のための認定を受ける。認定を受けると何か良いことはありますか。

(事務局)

補助金がもらえ、市民の足が守れるということです。

(会長)

バスを運行しても、もともと赤字なので運営のための補助金がもらえる。それは、だれが出してくれますか。国？県？

(事務局)

今回、申請を予定しているのは国から頂く分です。

(会長)

はい。もう1回整理しておかないといけないのは、路線が民間の事業体に仮に移ったとしますね。移ったとすると不要になるという様な説明なんですけど、移った相手はもらえないんですか。

(事務局)

申請は協議会なんですけど、新たな事業者が運営する上で足りない金額を市が補助する形になります。

(会長)

もしこの協定で、相手がうまく決まったらこの補助金は、国から市にあって実際にバスを運行する運行者、移譲先ですよ、こういったお金の流れになるんですね。

(事務局)

いえ、これは違います。こちらの補助金、今回計画する分につきましては、本市の運輸部が事業主体となって運行する場合についての補助ですので、先程の議論の中で路線移譲をして新たな事業者が運行する場合は、こちらの計画の分では補助は頂けない。あくまでもこの補助金は、赤字路線に対しての欠損補助なので、路線移譲した場合は赤字路線じ

やないという認識になりますので、運行してもらうには市の方から先に補助する形となりますので、こちらの分の補助金はあくまでも事業者が代わりますと国の方からは頂けないというふうな補助金になっております。

(会長)

ということは、もし7月以降協定を結んで別の事業者がバスの運行を始めたとなると、赤字分は市の責任で何とかしなければならない。

(事務局)

そうですね。

(会長)

じゃあ認定を受けても関係ないということ。ただそれは市が相当覚悟しなければならないですね。じゃあ、例えば移譲後、もう1回くださいという申請は出来るんですか。

(事務局)

この補助金自体が基本的に先程も申しましたが、欠損補助赤字路線の運航補助です。で移譲した場合については、移譲した小松島市が運行しております3路線5系統につきましては移譲後は赤字にならない、まず市の方が補助しますので赤字じゃない路線という考え方になりますので補助金自体が頂けないという国の制度になっているという認識でございます。

(会長)

厳しいですね。ということは、当面最初あった説明のように、もともと赤字で7月以降に協定が不調になった場合に、市が市民の足を守る為に小松島市営バスとして運転を続ける必要があるのですから、その時には今回の認定プランをきちんと使いたしうという位置づけなんですね。だから協定が終わったら、取り消しということなんですね。じゃあ、認定を受けるには、どうしたらいいんですか。認定を受けるための条件は。

(事務局)

赤字路線につきましても、やみくもに赤字があるということで補助が頂けるという制度ではないということで、基本的にはかかった経費の55%までは確保してくださいと、運賃収入なり市からの補助なりで確保してください。残りの45%について国と県で補助していきましょうという制度なので、まず55%の収益を確保しなければならないというところが認定条件となっております。

(会長)

自分たちもちゃんと努力しなさいということですね。形式的要件は？

(事務局)

私どもの本日のこの会議で合意を頂きたいと、それが条件という形になっております。

(会長)

手続的要件は、本会議の合意が必要、もちろん全額補助ではなくて55%自前でやりますよという証明ですね。きちんと収入状況を示したうえで、それをチェックする。使わないバスに国から補助金をもらえないですよ。やっぱり自分たちで使うというのが大前提ですよ。となってくると、この会議で合意をとる手続になるかなあとと思います。

生活交通ネットワークについてはこんなところでしょうか。

次、何か事務局の方で押さえておきたいことは？

(A委員)

ちょっといいですか。80歳の老人としては、どうしても今まで通り無料パスをしていただくと、非常に助かると思いますが市の方としてはどうお考えですか。

(会長)

この協議の中に老人無料パスの話ですね。どういう枠組みで入ってくるのか。それはまた後から。それでは枠組みはこれくらいで、では中身を議題3の(1)の中身を。

(事務局)

#### 【生活交通ネットワーク計画の説明】

(会長)

ご不明な点等がありましたらお願いします。計算式についてはあまり意見が分かれることはないと思いますが、我々の役割としてお金を頂く以上は我が事として考えて、バス使いますよという宣言がやはりもう少し必要と思います。その前書きの中には、お年寄りの交通の確保、それから交通弱者の交通の確保が書かれて、今事務局から説明があった通りかなと思います。これ少し専門的な議論をしていただけたらと思います。2点ほど、地域リーダーにおいて私が冒頭申しました、無くなったら困る人をもう少し足すことは是か非かという点なんです。例えば目佐和田島線でこの区間についてはこれ小学生乗ってますよね。学校の帰りに南千歳橋から金磯まで乗ったりしていますよね。そういったところとか特に必要なお年寄りの通院の足、日赤へ通院している人とか多いと思うんで

すが。そういったところを強調して使うよという意思表示をしてはどうかと。何かアドバイスを頂けたら。

(B委員)

そうですね。入れるところがあれば、やはり強調して入れておいた方がより効果的でないかと思います。

(会長)

ありがとうございます。そういった意味で地域の実情をやはり明確に題目というか要求理由の中に入れていくのは大事だという意見がありましたので、その辺りを足せばいいのかなと思います。通学の足で使われているという地域の特殊な事情を訴えていく必要があると思います。

他、何かお気づきの点はありますか。

私からばかりで恐縮ですが、敬老パスをお持ちの方は日赤前で乗り換えて徳島まで行くのはご不便じゃないと思いますが、そうじゃない方はお金はそこで一旦取っちゃうんですね。まだ工夫の余地はありますよね。

(C委員)

乗り継ぎ運賃の場合はですね、今のところ徳島バスと競合していますので競合事業者との調整が一番の課題となってくると思います。

(会長)

なかなかその課題が乗り越えられないと。

他、何かお気づきの点等があれば。それでは今アドバイスを頂きましたので、もう少し地域の実情を日赤病院等への通院の高齢者が増加傾向にあるとか、地域の特殊事情として小学校区が非常に広く下校時間に応じてバスが使われているといった事情を足したうえでそれを使ったらいいのかなと思います。

その意見が14項目目で皆さんの資料の6枚目に協議会の開催状況と主な議論というところで3点

- ① 高齢化が進展していて通院等の足の確保が急務である
- ② 敬老パスについて安定した経営のもとに継続してほしい要望に関する意見
- ③ 地域の特殊事情、小学生の下校時間帯の運行を確保すること

が必須である。そういった事情を足してですね、この要望書を作れば骨組みがもう少ししっかりするんじゃないかと考えますがいかがでしょうか。

14番目の項目にその3つの事情を足すということについてお認め頂きたいというふうに思います。

それでは先程申しました一応皆様から頂きました意見、本文にも足した形でこの小松島市地域公共交通会議で作成した生活交通ネットワーク計画認定申請書とさせていただきます。よろしいでしょうか。

#### 【異議なし】

(会長)

それでは議題に戻りまして生活交通ネットワーク計画についてはこういうものを作成して、今流れで7月以降の路線移譲の協定について進めていくと、協定が不調であった場合にはこのまま進んでいきますが、もし協定が成立したらこれは取り下げということになってまた最初からやり直すということをお願いしたいと思います。

それでは事務局から、今の件について何かございますか。

(事務局)

本計画については、国への正式な申請の前に、国担当者との調整も予定していることから、多少の修正が必要となることもありますので、その旨ご了承いただきたいと思います。これにかかる修正や、本日頂いた皆様の意見を踏まえ、協議・修正を行いまして最終版とさせていただきますと考えております。内容につきましては、会長に一任していただくということでご了承いただきたいと思います。また大幅な変更等があった場合は、設置要綱第6条7項の規定において書面決議にて皆様に賛否を求めることもあろうかと思いますが、その際は改めて文書にて連絡させていただきます。なお、最終版につきましては後日皆様に郵送いたしますのでご確認していただきたいと思います。以上でございます。

(会長)

では、そのようにお願いしたいと思います。

続いて議題3(2)に進めていきたいと思います。

資料2-1、2-2をご用意ください。では事務局よろしく申し上げます。

(事務局)

#### 【地域間幹線系統確保維持事業の説明】

(会長)

ありがとうございました。乗り継ぎで高くなるのに、お年寄りはパスでいいんですが、今の説明で怪しいところは、そこだけだったと思います。

今、日赤から市内までは1日何便ですか。

(C委員)

15便です。

(会長)

日赤から幹線で15便、徳バスさんは45便、合わせて60便くらいですね。60便あれば便利ですね。大体15分おきにきますから。大神子から市バスが合流してきますよね、津田海岸町からも合流してきますから、市内になってくると80~100便くらいに、さらに循環バスも加わると120~130便になります。

一方、鉄道が十分じゃない。鉄道の座席数が1両だとあまり変わらないのが1時間に2本。これが6両だとまた違ってくるんですが、輸送量が低い。日赤から南小松島駅までが、1.5Kmぐらいあります。なかなかお年寄りとかはJRを使って病院までは行かない。それからバイパス沿いも、商業地があるが公共交通が空白地帯になっているのが現状です。だからバイパス線も廃止になっています。徳バスは一部走っていますけど。

(A委員)

市バスで2便くらいバイパス行きがあって、三軒屋の病院へ行くのに私一人だけでこれは存続できないなと思ったらやはり廃止になった。私個人としては不便になったんですが。

(会長)

バイパスという大きな道路が出来てもなかなかバスとの整合性が出来ていない。だから徳バスさんも便数を減らしている。

そういった現状で、どうしますか。現状で地域交通会議に積極的に維持してほしいと述べる。そういうことで良いですか。

幹線を維持していくのは。

(事務局)

先程事務局からも説明申し上げましたが、6月中旬に徳島県の生活交通協議会が開催されまして私ども市としまして行って自治体で話す会議があるんですが、その中で計画を作っていく形となるので小松島市の意見として本日の会議で頂いた意見等がありましたら幹線維持をしていくべきという部分で上部の会議の中で述べさせていただいて意見の集約なりを県の方で考えていただきたいと思います。

(会長)

そこにぶつける内容をこの会議で提供しようという趣旨ですね。

ちょっと話題を提供しますが、都会の人たちはまず都心から地元の近くの駅までは必ず鉄道なんです。その駅の周りにはバスのターミナルがあって、そこからニュータウンに行

ったり家の近くに行ったりそういうふうに移動するという意味で、バス&鉄道というのが一般的になっています。それは極めて効果が高くて都会の鉄道というのはJR四国と違って1両じゃなく6,7両で5分に1回来ますから大量輸送ができる。それはいわゆるこちらで考えたフィーダーとして、バスを使っているというのが一般的な流れです。そういう考え方を徳島に適応できるかなと考えると、なかなかそれは難しい。鉄道が弱いし、もう少し頑張っ

てほしいけど。  
例えば南小松島駅でバスを待って、日赤まで100円バスで行く。そうすれば鉄道を使う人もいるかもしれない。なかなかそこまで鉄道が動いてない状況からすると、現行の旧国道を通るバスが一定の役割があり必要だということですね。

どうなんですかね。競合は？12便くらいありますね。椿泊とかから来るのは30便以上ありますかね。どっちに乗るんですかね。阿南まで。

(C委員)

橘は30分に1本、川口・那賀町方面は1時間~1時間半に1本、勝浦は1時間に1本ぐらいです。

(会長)

そうなると共同戦線を張っていかないといけないでしょうね。そういうことも考えておかないと。

乗りますか。この路線、皆さん。当然、交通弱者として幹線系、徳島駅まで行くのに徳島バスと両方使わないといけないしね。

(C委員)

クリームスキミングという要件があるんですが、私も時々バスを利用するんですが徳島は乗り換えをする文化が無いんですよね。ですから阿南から日赤まで乗るんですが、本来なら朝徳島-小松島間が混むので、南島などJRの駅が無いところからバスを利用した人は、赤石とか南小松島で降りて鉄道に乗り換えた方が早いんですよね。ですが皆さん徳島駅まで乗るんですよね。乗り換えが面倒だし、少々時間がかかってもいいということで。そうすると朝の時間帯でしたら、満員状態が毎日続いています。その辺は増便も必要ではないかと考えます。

(会長)

大江橋辺りは毎日連なっていますよね。渋滞に巻き込まれて。

(C委員)

8時から8時半ぐらいの間は小松島にも2つ高校がありますので、南から出てくるバスは



その通学時間帯に合わせて、勝浦と橘から出てくるのでその時間帯は連なっていますね。

(会長)

専門官2人の前で恐縮なんですけど、なかなかニーズに応じた運営を事業者がやりたい部分もあるのかと思うし、かといっておいしいところ取りをするべきではないという公共性の意見もあるでしょうから、赤字を減少させることができるようなダイヤの自由度は考えなくてはいけないのかなと、たくさん人が乗るところはそういうことは考えなくてもいいでしょうけど、人口減少でそういうことは考えなくてはいけないのかなと。

じゃあこれも地域間幹線も今のような議論で要ると、乗るという前提で押ししてもらおうということでもよろしいでしょうか。データについては、「本当に必要だよ」誰が乗るのというので、「通勤じゃなく通学だよ」というのをに入れて考えてもらいたいと思います。ご意見ありがとうございました。

それでは今の地域間幹線系統維持について、6月の会議に出してもらおうということをお願いします。

次は議題3(3)その他、何かございますでしょうか。

(D委員)

先程、優待券のことで「市の考え方はどうですか」ということをおっしゃられたと思いますが、優待券は市の老人優待券と障がい者優待券の二種類がございまして、これは運輸の事業ではなくて行政で言う福祉の方の行政のことでございますけど、今路線の移譲手続きに入っておりますけどその後どうするかということは、まだ結論は出ておりません。福祉の方の行政になりますので、社会福祉基本条例に基づく会を開いて福祉関係者の方にご意見をうかがっているところでございます。そういった状況でございますので、まだ結論は出ていないという状況で中途半端な答えになります。

(A委員)

市の財政を考えたら、なかなか福祉の方も年間何千万も出すのは大変と思います。

(D委員)

まあびっくりしたのは、思ったより少しは出してもいいよという方のご意見が多かったのが、少し驚きました。ただそれを頂くのに、皆さんが財布からお金を出す時間がバスの関係者が言うには、その間バス停留所で待っていないといけませんよね。走行中にそういうことは出来ないんで、そのロスというのが思ったよりも大きいですよと、今だったら券を見せるだけでスッと乗り降りできますが、そういう現実的な問題も発生しますよという部分ですよ。

(A委員)

財布からお金を出すのは時間がかかるし、座っているときでないといけないし。

(会長)

確かにご意見はわかりますが、ダイヤにゆとりを持たせた場合に乗客全体にどういう影響があるかを考えなければいけないと思うんですよね。いろんな考え方があって高齢者社会を迎えるわけですから、皆が皆じゃなくて行動に時間がかかる人の割合がどんどん増えていくわけですよね。それに合わせたスケジュールを他の人たちが考えていかなければいけない時期が来るのかなと思います。いろんな考えのもとに高齢社会を維持していく行政、あるいは交通行政をきちんと考えていく必要があるのかなと思います。

ありがとうございました。

予定されていた議題は以上でございます。委員の皆様にはご協力に感謝いたします。

それでは事務連絡よろしく申し上げます。

(事務局)

本日の審議並びに次回開催について説明し、閉会した。