

令和3年度 第2回小松島市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日 時】 令和4年2月8日（火） 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、稲田委員、植木委員、上原委員、賀出委員、西照委員、坂尾委員、
佐川委員、勢井委員、土肥委員、長谷部委員、松村委員、丸岡委員、
宮城委員（代理出席四宮氏）、三宅委員、宮島委員、山本委員、吉尾委員
(以上18名)

【会 次 第】

1. 開会
2. 令和2年度改正 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について
四国運輸局交通政策部 交通企画課長 手嶋 一了 様 ……資料①
3. 議事
次年度作成予定の小松島市地域公共交通計画（仮称）について ……資料②
4. 報告事項
 - (1) 路線バス乗降調査結果について ……資料③
 - (2) 小松島市地域公共交通網形成計画における実施施策について ……資料④
 - (3) 小松島市協定路線運行に係る経費のキロ当たり単価の算出方法について
……………資料⑤
5. その他
 - (1) 今後のスケジュールについて ……資料⑥
6. 閉会

【会議概要】

午後1時30分 開会

【事務局】

開会に先立ちまして申し上げます。

本日の協議会の内容につきましては、個人情報等は含まれておりませんので、協議会規約第7条第5項の規定により公開で行いたいと思いますので、委員の皆様におかれましてはご了承のほどよろしくお願い申し上げます。

また、本協議会を傍聴される方々につきましては、掲示してございます「傍聴者の注意事項」をお守りいただき、会議の秩序の維持にご協力をお願いいたします。

また、新型コロナウイルス感染症感染防止のため、マスクの着用についてご協力賜りますようお願いいたします。

各委員さんの発言の際には、その都度事務局より消毒の上、マイクをお渡しさせていただきたいと思いますので、マイクを受け取られてからご発言をお願いできればと思います。

なお、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。会議を公開している場合は、原則、発言者名も公開となりましたので、よろしくお願いいたします。

それでは、定刻でございますので、ただいまより、令和3年度第2回小松島市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

委員の皆さまにおかれましては、大変お忙しい中ご出席を賜り、誠にありがとうございます。私は、しばらくの間進行を務めさせていただきます事務局の丸岡と申します。よろしくお願い申し上げます。

まず、平野委員様につきましては、都合により本日の協議会を欠席する旨の連絡を受けておりますことを、ご報告させていただきます。また、前回より小松島市老人クラブ連合会の吉尾さだえ様が委員として加わることとなりました。吉尾委員様、今後ともよろしくお願い申し上げます。

本日の会議につきましては、委員19名中18名の委員にご出席いただいておりますので、協議会規約第7条第2項の規定により、本会議が成立いたしておりますことを、ご報告させていただきます。

続きまして、本日配布いたしております資料の確認をさせていただきます。

- ・会次第
- ・協議会委員名簿
- ・配席表
- ・協議会規約

次に、議事に関する資料といたしまして、

- ・【資料①】 地方公共交通活性化再生法について
- ・【資料②】 次年度作成予定の小松島市地域公共交通計画（仮称）について
- ・【資料③】 路線バス乗降調査結果について（令和3年度調査分）
- ・【資料④】 小松島市地域公共交通網形成計画における実施施策について
- ・【資料⑤】 路線バスの運行等に関する協定書
- ・【資料⑥】 小松島市地域公共交通活性化協議会の開催予定について

となっております。

以上が、本日お配りさせていただいた資料になります。

不足等ございませんでしょうか。

それでは、会次第に沿って進めさせていただきます。

2 令和2年度改正 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について四国運輸局交通政策部 交通企画課長 手嶋 一了 様にオンラインにてご説明いただきます。

手嶋課長様よろしくお願いたします。

【手嶋課長】

四国運輸局の手嶋でございますけど、今日はお伺いできなくて申し訳ないんですが、活性化再生法の制度についてご説明をさせていただけたらと思います。これに基づいて計画方を説明ということになるかと思いますが、小松島市さんはフィーダー系統の補助受けられてなかったと思うんですが、幹線系統についてですね、フィーダー系統の補助を受ける場合、必要な情報になってくるかと思いますが、ご参考にしていただけたらなというふう思います。まず地域公共交通活性化再生法の前に、新型コロナウイルス感染症の状況を簡単に説明させていただきますけれども、四国運輸局管内の、感染症の状況、影響を受けて交通事業者さん今どういう状況なのかというのを簡単にご紹介しておきますと、地域公共交通サービスを担う地域鉄道それから路線バス、黒とか赤、小松島市さんは関係ないかもしれないですけど旅客船ですかね青色の、それからタクシーの黄色、このあたりは大体60%からよくて80%台で推移をしているというような状況です。また緑の高速バスですね、本来交通事業者さん、高速バスで稼いで地域公共交通サービスを内部留保で維持していただくというような構造で自動車旅客運送事業というのはこれまで行われてきたところだったんですけど、その構造が崩れつつあるというような状況なのかなというふう

に思っております。バス事業者さんによるサービスの提供というのは当たり前のものではなくてきているというふうにご認識いただく必要があるのかなというふうに思っております。その他は地域鉄道としては、来訪者さんがいなくなっていますので、小松島さんでいうと、特にJRさんについても、この資料にJRのデータ入っていないんですが、来訪者向けがかなり減っている。こういった状況の中で、短期的には徳島県さんですとか、県下の各市町村さんにいろいろ短期的な対応、運行金の支援ですとか、需要喚起施策ですとか、地方創生交付金をご活用いただいたり、独自の地方公共団体の皆様のご支援等をいただいで、事業者さんが事業を維持できる状態に保っていただいているというところかと思っております。

他方で、中長期的には非常に感染症というのは生活様式含めて影響を生んでいる状況ですので、中長期的に見て公共交通利用者さんがどういうふう自立していけるのかという目線で見るとさらに厳しいというような状況になっていようかと思っております。

こういった意味で、今小松島市さんを走っておられます地域公共交通サービス、JRの牟岐線だったり徳島バスさんだったり、委託を受けて走っている小松島市さんの公的サービスでやられていると思いますが、もろもろのサービスが当然人手の面も含めて、だんだん地盤が脆弱化しているというふうにご認識いただければと思いますし、これをどういうふう持続的なものにしていくかという答えの対応が急務になっているというところかと思っております。すいません、長くなりましたが、導入部分は以上でございます、今回は地域公共交通活性化再生法の改正の内容と、そもそも地域公共交通活性化再生法とはなんぞやということをご説明させていただきます。4ページでございますけど、地域公共交通活性化再生法というのはですね、要は地域の公共交通を守るために、みんなで集まって計画を立ててその計画に基づいて地域の公共交通を守っていきましょうというものでございます。で、集まる皆さんというのが、次のページをおめくりいただければと思いますけれども、交通に関することですので交通事業者さん、交通というのはあくまでも目的地に行くための手段でございますので、その手段を活用していく目的地の目的分野の方々ですね、買い物に行くのであれば商工関係の方々ですし、高齢者が移動するとなると病院、福祉分野、それから来訪者の移動先となると観光、こういった様々な関係者の方と交通というのは話をしないとその機能が果たせない、そのニーズにちゃんと応えていけないということがございますので、こういった関係者が、どんなニーズが交通にはあってどういうことを対応していかなければならないのかとご議論いただくと、そういったところがこの地域公共交通活性化再生法に基づいて皆さんで計画を立てていただく際のフローとしてこ

していただくというものになってございます。まさに今日このように集まっていただいている協議会で各委員の皆さんにご議論いただくということになろうかと思えます。

次のページ飛ばしまして、その次の7ページでございますけど、今日皆さんに集まっていただいで、地域公共交通計画というものを作っていただくというふうになっておりますけれども、地域公共交通計画とはなんぞやと申しますと、これはさきほどから申し上げておりますとおり地域公共交通をみんなでどう守っていこうか、また活性化させていこうかというもので、今後やることをすべてその中に書き込む、それから目標をきちんと立ててそれをきちんとフォローアップしていく、そういったものでございます。

今回の改正でこれは実は今まで地域公共交通網形成計画という名前だったんですけど、それについては法律の規定では作成することができるというふうになってたんですけども、今回地方公共団体の皆様方にこの地域公共交通計画を作成するように努めなければならないという形で努力義務化させていただいてございます。これは地域公共交通網形成計画はですね、600件以上、これまで平成26年から5年間の間で作られてかなり一般化してきたということと、今後の地域公共交通サービスが目の当たりにする現状というのを鑑みて、努力義務化をさせていただいたという体になってございます。で、令和2年度にこの計画制度改正されたんですけど、実はこれまでございました地域公共交通網形成計画という制度から大きくは変わってございません。地域公共交通網形成計画の制度というのも地域の関係者の皆さんに集まっていただいで今後の公共交通をどうしていくのかをご議論いただいでうえで計画を立ててその計画に基づいていろんな事業をやっていくというものでございましたけれども、今回の地域公共交通計画もほぼ全く同じでございます。何が変わったかということだけ申し上げておこうと思えます。すでに小松島市さん、地域公共交通網形成計画を作っていただいでいるかと思えますけれども、今回の改正を踏まえてやらなければいけないことはこの赤と黄色で、8ページのところですね、書いているところの違いを埋めていただくという必要が生じてくるかと思っております。まずは、先ほど申し上げましたように努力義務化させていただきましたので、引き続き網形成計画を評価していただく。その内容面についてでございますけれども、3ぽつですね、収支行政負担額等の定量的な目標設定を今回努力義務化させていただいておりますので、まあこれPDCAサイクルをきちんと回していく際に、今まで目標達成できたかどうかというのを、ちゃんとフォローが必ずしも出来てなかったところですか、フォローの仕方というかフォローできるような目標値の設定でなかったと、定性的な目標値の設定でなかなか評価しても出来たのか出来てないのかよく分からない、そういった資料が多かったという反省点いた

しまして、利用者数っていうのはだいたいこの地域公共交通網形成計画の中でも目標値として設定はされているんですけども、それに加えて収支ですとか行政負担額といったものの数値をきちんと数値目標を入れていただくと、それで持続的な状態というのをきちんとウォッチをしていただくということになってございます。それから目標を設定するだけではいけませんので、毎年度きちんとこれを評価いただくということも努力義務化させていただいております。これに加えまして、2ぽつのところでございますけれども、平成26年に地域公共交通網形成計画制度ができて以来、人手不足がやはりかなり深刻化いたしました。平成26年の段階で人手不足はとうの昔に叫ばれていたことではあるんですけど、この5年間で本当にバスの乗務員さんがいなくなって路線をやめないといけないという地域がいくつか出てきているというような状況でございます。そういった状況も鑑みて、従来の公共交通サービスいわゆる事業者さんが提供いただく交通サービスだけではなくて、地域の多様な輸送資源、これは自家用有償旅客運送というモードだったりスクールバスの一般混乗であったり、必ずしも緑ナンバー、交通事業さんに限らずともいろんな交通手段を交通資源として考えていきましょう。で交通事業者さんにはきちんと収支が比較的いいところをはってもらって今後持続的に事業を継続してもらっていつまでも住民ですとか来訪者の移動手段を担っていただくというような構造を作っていくということが重要ですねということになってございますので、多様な輸送資源というのをきちんと把握してできる限り活用していくと、そういったことも重要になってきてますので、そういったこともできるだけ盛り込んでくださいねということも新たな計画制度ではうたってございます。

で法律上ですね、努力義務化させていただいた3ぽつと4ぽつについてはきちんと書いていただいて、定量的な目標設定と毎年度の評価をして、努力義務化とは言ってるんですけど、今後国庫補助については努力義務が達成されていないと補助をすることができないという予定になっておりますので、必ず今回の計画において目標値の設定と毎年度の評価を行うということを位置づけていただきたいなというふうに思っております。

次のページをおめくりいただきまして、具体的話でございます。計画にどのようなことを書くのかということを書かせていただいております。これはもう実績の話なので簡単にご説明しておきますと、基本的な話はみなさんで今後公共交通どうされるのかということをご議論、今後いただきたいなと思っております。計画についてですとか目標も計画の中に書かなきゃいけない、計画については小松島市さんの行政区域になろうかと思っておりますけれども、計画と目標については先ほど申し上げましたように利用者数、収支、公的負担額

等々の定量的な目標をちゃんと立ててくださいよというふうに申し上げたところでございます。なのでこれきちんと協議会の中でどういった目標を立てるのか、どうしていくのかということをご議論いただければなあと思っております。それから目標を達成するために行う事業及びその実施主体、要は何をするかということも協議会の中でご議論いただきたいと思っております。

達成状況の評価につきましては毎年度きちんとフォローするというふうにしていただければなあと思っております。

法律上計画に書かなければいけないのは7ぽつ目なんですけれども、協議会は交通関係の関係者の皆さんだけではなくて、冒頭申し上げましたように交通を使って人々がどこかに行って何かをするわけですので、目的分野方々のご意見、目的分野との連携でどういったことをやるのかというようなことをきちんとご議論いただく必要があろうかと思っておりますので、そういった意味で「また、以下について定めるよう努めることとする」と書かせていただいた2ぽつ目とか3ぽつ目あたりですね、あるいはまちづくりとの関係ですね、観光との関係、その他これに限らず福祉ですとかそういった交通を使う方々の目的分野との連携、何をしないといけないのか、どういったことに配慮しないといけないのかというようなことについてはきちんと協議会の中でご議論いただきたいというふうに思っておりますので、そういった活発なご意見が出ればいいかなというふうに思っております。

だいたい地域公共交通計画についてはこんなことを書けばいいとなっておりますので、今回の改正を踏まえてご留意いただきながら計画作成いただければなあと思っております。最後ちょっと改正法については説明は以上になるんですが、最後に簡単に地域公共交通活性化再生法というのは必ずしも地方公共団体の皆さんに計画を作りなさいというだけの制度ではございませんでして、この計画を作っていただいた上で、具体的な事業をしていただく際にそれをきちんと国のほうでバックアップしていくというような制度でもございますので、こちらについては本当に簡単でございますけどご紹介させていただきます。

ピンクの地域公共交通計画をこれから作っていただくわけなんですけど、それを作成いただいた後に地域公共交通利便増進事業ですとか、地域旅客運送サービス継続事業といった地域公共交通活性化再生法に記載されている事業を具体的に行っていただく場合につきましては、国土交通大臣が事業の計画を認定したうえで、法律の特例措置ですとかそれらに予算上の特例措置というものが紐づくことになってございます。簡単にご紹介しますと

地域旅客機公共交通利便増進事業というのが1つございまして、何かというと、路線の再編をしていただく場合に、その再編がですね地域の公共交通にとって持続可能性を上げるものだと評価できれば国土交通大臣のほうでその再編、路線をガラポンしたりですとか、系統をガラポンしたりですとか、そういった取り組みでございませけれども、そういった場合については国交大臣が認定したうえで運行費の補助について特例措置を講じるというようなことが補助要綱上規定をされております。具体的な事例でございませけれども、18ページをおめぐりいただければと思うんですが、高松市においてこの9月に認定させていただいてございませ。何をやったかと言いますと、鉄道と並走しておりますバス路線がございませるので、バスの運転手もかなり枯渇している中でできるだけ鉄道とバスの乗り継ぎを配慮しながら新しく駅ができたということもありましてそちらの駅にフィーダー系統を集中させつつ鉄道と並走するバス路線の効率化をしまして収支としては上がるということになるんでバスの再編は地域の公共交通に準用されますねと認定させていただいて今後国庫補助の特例も講じることができるということになってございませ。

こういったサービス変更に伴う地域公共交通の持続可能性向上に対して国の方でも一部支援をさせていただいてございませ。もう1点ご紹介なんですけど、地域旅客運送サービス継続事業、これは令和2年の改正でできた制度でございませして、事業者さんがもう路線を維持できなくなってしまったような地域・エリアにおいて、代替交通手段を地域で事業者さんが撤退する前に今後どういうふうにサービスを継続するのかということをご議論いただいたうえで公募で新たなサービス事業者を選定したうえでその事業者さんにサービスを引き継がせるということを行っていただいた場合に、国交大臣のほうで計画を認定させていただいて、法令上の特例措置というのは微々たるものですが、そのぐらいで予算上の特例措置があるということをやっでございませ。

これも感染症の影響で事業所さんがかなりの撤退の恐れが出てまいりましたので、着目されてございませして、さっき言った今治市さんが取り組みをされてございませして、まだあまりオープンにはできないんですけど、22ページにご紹介しておりますが、やはり交通事業者さんがなかなかここまで人を割けないという路線について撤退しますという話を事前にいただいてそれについてサービスを継続するという形で地元のタクシー事業者さんによる乗り合いタクシー、区域運行等で対応していくという形で検討していらっしやると。これも認定までこぎつければフィーダー補助で、微々たる額になりますけど国庫補助を少し受けられるのかなと考えてございませ。いずれも地域の関係者の皆さんがきちんご議論いただいて、交通を今後どうしていくことが地域のためになるのかということをご議論いた

だいたうえでの成果だと思っておりますので、協議会で活発なご議論いただければなと思っております。

いろんな困難事例ですとか出てこようかと思っておりますけど、一度当局の方にもお問い合わせいただければなあとというふうに思っておりますので、何卒よろしくお願いたします。

すいません、だいぶ長くなってしまいましたが、以上で説明のほう終わらせていただきます。

【会長】

すいません、手嶋課長様。お忙しいところご説明ありがとうございました。この協議会の会長をしております徳島文理大学の松村と申します。今日はお忙しいところありがとうございました。いい機会なんで2点だけご質問をさせていただきたいと思うんですが、1つはこの地域地区の作り方なんですけれども、もちろん計画区域は小松島市ということになろうかと思えます。その場合に、バスと鉄道が幹線通過交通となっております、市域をまたいで運転されています。JRも徳島バスもそうなんですが、そういった場合の費用効果の計算をしないといけないわけです。そういった場合のガイドラインみたいなものがあるんでしょうかというのが1つ目の質問なんですけど、まだ局の方ではお持ちではないですかね。

【手嶋課長】

すいません、そういう意味では小松島市さんでは非常に難しい話ではあるのかもしれないんですけど、幹線交通についてはまず県の方で計画を立てていただいているかと思えますので、幹線交通についてはすべて県の計画ということになってございますので、収支とか利用者の目標については県の計画のほうに委ねていただいて問題ないかと思えます。そのうえで、小松島市さんの中でこれまでの利用者をどうしていくのかということはきちんとご議論いただきたいなというふうに思っております。

【会長】

はい、ありがとうございました。あと18ページの図なんですけど、高松市の例が出ていて、このようなことを進めていってるわけなんですけど、これは緑と青が親会社が共通でして、両方とももともとの琴電さん、バスも琴電さんなんですけど、これが異なる交通事

業体っていうのが小松島市の実態でございます。鉄道がJR四国さん、バスが徳島バスさんの委託路線ということになりますが、そうした場合に問題点は2つあるんですが、1つはかなり競争関係にあると。そうした場合にどうした話をしてまとめていったらいいのかというのが疑問なのと、2つ目はですね、運賃を通して設定することを局でお認めいただかないと、おそらく独占禁止法との絡みで厳しいことになるんじゃないかというのが2つ目なんですけどいかがでしょうか。

【手嶋課長】

はい、ありがとうございます。ご指摘の通り高松市の取り組みは、琴電さんと琴電バスさんの取り組みであり、かつこれ実は乗り継ぎ割引とか高松市さんが補助で負担しておりますので、そういう意味では仮に事業者さんが違っても独禁法上の問題を絡まないという取り組みになってございます。これについては独禁法どうこうというよりはバス路線の方の再編をして鉄道にできるだけ委ねるという形をとっただけなんですけど、いずれにせよ小松島市さんの実情おっしゃる通りJRさん、徳島バスさんがまさに並走していたりだとか、接続は南小松島駅でございますけど、事業者さんが異なるというのが最大のネックだと思っております。この辺の競争の仕方についてはお互いに対してきちっとニーズをお伝えいただくことにつきようかと思えます。そのうえで、両者がどういうふう地域にとってあるべきサービスにしていくのかという点でございますので、まずは1つ、大原則でございますけど、軽微なですね、それこそ接続の改善といったそういった形であれば、独禁法上問題があるというよりは交通施策の改善という話になってまいりますので、これはニーズをきちんとお伝えいただいたうえで、各事業者さんに働きかけをいただくというのが1つの手かと、そのうえで、お互いのダイヤ調整ですとかさきほどおっしゃっていただいた通し運賃ですね、こちらについては令和2年ですね地域公共交通活性化再生法の改正に合わせて独占禁止法特例法というのが制定されてございまして、この独占禁止法特例法に基づいて、共同経営計画というのを事業者さんが立てていただければ、通し運賃ですとかパターンダイヤ化ということをすることができるようになります。実はこれは別に独禁法特例法に基づかなくても地方公共団体さんが全部取り次いでサービスをお互いすり合わせていくということをすれば出来なくはない取り組みではあるんですけど、やはりこれは自治体さんにとってめちゃくちゃ負担になりますし、そんなサービスの設定について事業者さんと調整するというのは至難の業でしかございません。私も最近いろいろ勉強してまして、サービスの設定とか収益がどう上がるかとかというのは本当に難しいなというこ

とをつくづく感じてございますけど、そんなことを交通の専門家がないような地方公共団体さんがいらっしゃる中でそんなことできるわけがございませんので、そういった意味で独占禁止法特例法というのが制定されてございます。それに基づけばパターンダイヤ化、通し運賃化することは不可能ではなくなっています。基本的にはバス事業者さんがやることができる特例法のメニューですよということになってございますけれども、バス事業者さんが鉄道事業者さんを巻き込んでやっていただくと、バス事業者さんと鉄道事業者さんの共同経営というのも独占禁止法特例法上、不可能ではございませんので、それについてもご検討いただくということは十分に余地があるかと思っております。あくまでも独占禁止法っていうのは非常に強い経済の原理法になっておりますので、自由主義経済の原理法になっておりますので、この特例を使うというのであればやはりきちんとお互い共同経営をすることによって収益が上がったり持続可能性が上がるということをかなり厳格に求められますので、そのあたり長期運行をして本当に効果があるのかということとか、どれだけ利用者さんが増えるのかというそういったことをきちっとニーズの把握も含めてやっていただく必要があるかなと思っておりますけれども。それこそ南小松島駅で鉄道サービスとバスのサービスが接点を持つような地域においてはもしかしたら非常に有効なのかもしれませんので、そういったニーズを掘り起こしていただくということもすごく重要かなと思っておりますので、そういったところも何なりとご相談いただければなあと思っております。独禁法特例法については絶賛勉強中でございますので、何なりとお問い合わせいただければと思います。以上です。

【会長】

はい、ありがとうございました。徳島県の南の方、ご案内の通り、牟岐線がパターンダイヤ化したりして非常に利用者が増えつつある状況でして、その結節点になるところは南小松島駅と南に阿南というところがあるんですが、そのところでどのように既存の交通モードを活かしていくかということはまた十分勉強しながら計画に反映していきたいと思っておりますので、今後ともご指導のほどよろしく願いいたします。お忙しいところどうもありがとうございました。

【事務局】

手嶋課長様、ありがとうございました。ここで誠に申し訳ありませんが、手嶋課長様におかれましては、次の公務のためここで退席させていただきます。ご了承のほどよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

それではこの後の会の進行につきましては、松村会長にお願いしたいと思います。会長よろしくをお願いいたします。

【会長】

はい、委員の皆様方、ご多用中のところをお集りいただきましてありがとうございます。

法改正の説明がありましたけど、ものすごく難しいんですよ。制度が変わるんだけど、私が専門にやっている指標付けですね、数値できちんと表さないといけないとかですね。都会の方で一定程度その仕組みができるんだけど、私先ほども言いましたように、JRさんと徳島バスさんが、今ですね、徳島駅からスタートして、並行して走っていている、そういうパターンをですね法制度に載せるというのは非常にテクニックがいます。これはまたあの原案をお作りしてお示ししますので、一生懸命考えますので、ご議論のほどよろしくをお願いしたいと思います。

はい、それではですね、資料②をお手元にご用意いただけたらというふうに思います。

資料②はですね、小松島市地域交通計画ですね。準備できましたら、事務局の方から説明をいただきたいと思います。

【事務局】

それでは、来年度策定予定の地域公共交通計画につきましてご説明させていただきます。委員の皆様資料②のご用意をお願いいたします。

先ほど、手嶋課長様より改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律のご説明をいただきました。

この新しい活性化及び再生に関する法律に沿う形で新しい公共交通のマスタープランともいえる地域公共交通を来年度策定していく予定としております。

資料④でお示しさせていただいておりますが、計画策定に当たって国への要望調査につきましても1ページの右肩にありますように本協議会の名前で提出させていただいております。今後、計画策定に当たりましては、この資料を基に、本協議会が計画策定の主体と

なり、助金等の申請及び交付手続き等を行ってまいりたいと考えており、また協議会において会計処理を行っていくこととなっております。

それらを踏まえまして、提出した書類の内容について簡単にご説明させていただきます。

まず、1ページ目の当該地域の公共交通の概況ということで、本市の人口、や高齢化率や道路事情などを記載した上で、公共交通の事情について説明を行っております、内容につきましては、これまで本協議会で委員の皆様にご議論いただいて実施してきた施策等を紹介しております。2ページをお願いします。上段のほうでは、公共交通に対する市の財政支援額を整理するとともに、下段にかけては本市の公共交通に関する課題等について整理させていただいております。

課題としまして、本市の公共交通に対する財政負担の軽減や、市内の小学校再編事業による児童の通学手段としての公共交通のあり方や、高齢化の進展に伴うバス停や駅までの移動手段の確保、また公共交通の担い手の問題等を挙げておりまして、こうした課題に対応するための持続可能な公共交通を目指した新たな公共交通計画を策定する必要があるということでもとめさせていただいております。

3ページ目をお願いします。2の目指す交通計画と策定調査の必要性について記載しています。

どのような公共交通計画を目指すのかということですが、本市の上位計画であります「小松島市第6次総合計画」や見直しが行われている「小松島市都市計画マスタープラン」、現在、策定が進められている「小松島市立地適正化計画」などのまちづくりの諸計画と連携していくこととしております。また、複数の市町をまたぐ幹線路線バスや鉄道については、県の次世代地域公共交通ビジョンに基づき再構築を進められている、「徳島県地域公共交通計画」との整合性を図った上で、関係する沿線市町や徳島県との意見交換を行いつつ共通認識を持ちながら、公共交通における本市の果たす地域的役割と、それらの将来像についても新しい地域公共交通計画に位置付けていくこととしています。

また、地域別の人口分布や年齢構成等の分析、現状の交通機関の利用状況等の調査を行うとともに、通学や通勤、買い物や通院などにおける移動手段や時間帯など利用者のニーズに応じた路線の最適化、乗合タクシーやコミュニティバスの等の路線バスにかわる新たな交通モードの導入についての検討を行い、公共交通資源となるものを総動員し、利用しやすい公共交通ネットワークを構築していくことを目指すということでございます。

では、実際にどのような調査を行うかということですが、5ページをお願いします。

実施項目1 地域内の公共交通に関する現況調査及び上位関連計画の整理では、市の現況として、人口、高齢者の状況、施設の配置状況、道路現況等、将来人口予測の整理を行った上で、現状の公共交通の現況把握である、運行状況・運行頻度・カバーエリア並びに公共交通空白地の抽出等の実態を把握します。

また、上位計画である第6次総合計画や、公共交通と関係が深い都市計画マスタープラン等の公共交通の将来像を検討するために必要な関連計画の整理を行うこととしています。

実施項目2 といたしまして、地域住民のニーズ把握では、市民の移動交通手段についてのニーズ把握（目的別・地域別・現状の地域公共交通への満足度・将来必要と思われる移動手段等）を把握するために、アンケートを実施したいと考えております。3つ考えておりました、まず1つ目の対象者は、16歳以上の市民2,000人を対象に調査票を送付する予定としておりました、想定回答数を600人としています。

2つ目としまして、市教育委員会を通じまして、市内中学3年生全員を対象としたアンケートを実施することを考えております。なぜ中学3年生かといいますと、多くの生徒が公共交通機関を使つての通学を始めるのが高校生からという方が多いかと思ひます。公共交通を使つて通学される前の年となる中学3年生について、進学する場合、おおむねどの高校に行くか定まっているかと思ひますので、通学方法も記入いただけるのではないかと考えております。また、市教委を通してとなりますので、連携もとりやすく、回答率も高いと考えられるためです。

3つ目としまして、協定路線の利用者500人を対象に調査することとしまして、想定回答数100人としています。調査方法としましては、協定路線の乗降調査時に、調査員がバス内でアンケートを渡すことを考えております。

そのほかに、路線バスの乗降調査の分析を行い、また既存の公共交通モードとの整合性を保ちながら、市の財政的な観点も考慮したうえで、新しい交通モードの導入可能性を調査することとしております。

最後に、上記の現況調査及び住民ニーズ把握調査などの結果をもとに、持続可能な公共交通網の形成にあつての問題点や課題を整理し、小松島市第6次総合計画や小松島市立地適正化計画等の上位計画や関連計画を踏まえつつ、財政的な観点も踏まえ地域にとって望ましい公共交通網のあり方についての基本方針をまとめていくということでございます。

また、手嶋課長様のお話にもありましたように今回の公共交通計画は、定量的な目標を定めるよう努めることとなっており、例えば、利用者数、収支、公的負担や地域課題解決に貢献することがわかる目標を定めるよう努めるとなっておりますので、そのようなことも踏まえたうえで目標値の設定についても検討していきたいと考えております。

つづきまして、6ページお願いします。

4計画策定スケジュールについてでございます。

こちらについては、現在の網形成計画を策定した際のスケジュールに準拠しておりますが、事務局だけでなくコンサルタントに委託することを考えております。コンサルタントとの契約を当初に行い、アンケートや分析については10月末を目途に実施し、令和5年1月末を目途に実施施策、地域公共交通計画（案）を策定したいと考えております。協議会については、6回程度を予定しておりますが、調整させていただくこともございます。

以上が、資料②の説明になります。会長よろしく願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。

県の宮島委員、スケジュール的に、県庁の方の検討過程というか、だいたい整合性取れていますかねというのをいただければいただきたいんですが。

【宮島委員】

市町村、事業所と一緒にあって協議会という形式で計画を作っておりますけれども、今年度から立ち上げまして、予定としては、この2月に計画の会としては3回目になるんですけど、協議会を開催しまして案を作成して、この夏には計画としてまとめたいなというスケジュールで動いておりますので、そういったところというのは十分小松島市さんの計画のほうには整合が取れると思います。

【会長】

はい、ありがとうございました。

先ほどもありましたように、計画がいろいろやっぱり複層するのが、この県南部の多分特徴だと思いますので、一つ、「県市協調」というのは隣の町の表現ですけども、一緒にやっていただけたらというふうに思います。

私からちょっと地元小松島市に長く住んでる方にちょっとお尋ねがあるんですけども。日常的に、例えばお年寄りが通われている日赤以外の大から中くらいの病院っていうのはありますか。稲田委員さん、そういう感じのところ。小松島市内でという。徳島市じゃなくて。

【稲田委員】

主体的には徳島赤十字を主体的にしていますが、各地区地区にですね、民間の病院事業者もありますんで、まずは高齢者の皆様方は近くの病院に行ってお世話になって、症状によって徳島赤十字病院とかいうような形になると思います。

【会長】

はい、ありがとうございました。

さっきの図の想定なのですが、あんまり市域をまたいで治療に行く、バイパス沿いの徳島の病院に行くことを想定してないんですよ。高齢者の方々っていうのはやっぱり近くでもう通り慣れたところに行くというパターンを想定して、量を出せと。あともう一つ、介護とかに詳しい方に伺いたいんですけど、デイサービスの場所とかは一応市全域にありますか。あっちこっちありますか。

ちょっとこれはねまだ勉強していきたいんですけども、こっちのさっきの説明の資料をね、藤山先生の図なんですけど、10ページありますか。10ページのこの表の例えば移送サービスとか、患者送迎のタクシーとか通所デイ、通所リハ、こういったものもですね、交通資源だと。今後これをですね、これはあのデイサービスの事務所がやっている仕事であるんですけど、これをどのように公共とみなしてお金を浮かしていくのかということは、十分これ研究しなきゃいけないことだと思うところなんです。

同時に、教育委員会さんの方で予算を用意して、例えばスクールバスを考え、そのスクールバスのお金は、教育委員会さんで用意していたお金で動かすんですけども、この公共交通の方に最後は回ってきて収支を改善してもらおうとか。

そういうふうに非常に今日の資料を見て抽象的な表現ですが、お金をタコ足的に取りに行っている。

そういうようなところがありますんでその辺はちょっといろいろ考えながら、皆様の利便性を高める方向でいろいろ計画を作っていきたいと思いますので、スケジュールさっき言うてしまう。一番最後何回ぐらいお集まりいただくんですけど。

【事務局】

はい。資料6で再掲させていただいてるんですけども、お手元の資料6をご提示お願いいたします。

さきほどの議事資料②の最後のページにも書かせていただいていた分を再掲させていただいております。

来年度の開催につきましては6回程度を予定しておりまして、第1回目は5月ごろを予定しております。

【会長】

このお示しいただきましたように来年度6回ぐらい皆様にお忙しい中のお集まりいただいて、またのご意見を頂戴したいと思いますので、一つご協力のほどをよろしくお願ひしたいと思います。

こんな形で皆様方のご意見を頂戴しながら、小松島市地域公共交通計画を策定して参りたいと思います。この辺、よろしゅうございますでしょうか。

(委員 了承)

ご多用中ですが、何卒よろしくお願ひしたいと思います。

それではですね一応今日の議事としての決め事は一つでよかったと思います。

それでは、ちょっと報告事項を整理いたします。今までいろんな計画を作るベースをしてきました路線バスの乗降調査結果、それから2番、現在の計画における小松島市地域公共交通網形成計画における実施施策の報告、それと3番目、それに関する小松島市協定路線運行に関わる計算のご報告いただいて確認を取りたいというふうに思います。

では事務局、報告事項1、2、3、お願ひいたします。

【事務局】

それでは、資料③の方をお願いします。路線バス乗降調査結果（令和3年度調査分）という資料をお願いします。

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、コロナ禍での利用状況の詳細が詳しく分かりましたのでご報告させていただきます。

それでは、1ページをお願いします。

今年度の協定路線の乗降調査につきましては、平日が10月14日（木）、休日が10月17日（日）に実施しております。令和元年度とほぼ同時期の実施となっております。

また、協定路線については、昨年度は新型コロナウイルス感染症対策の観点から、乗降調査を実施しておりませんのでコロナの影響が出る前の令和元年度との比較になります。

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、今年度の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。

まず、協定路線の利用者についてですが、平日の利用者は、341人で元年度と比較しまして、3割ほど減少しておりました。休日につきましては、学校や会社がお休みということもいうこともありまして、213人ございました。令和元年度と比較しまして、45%利用者が減少しているという結果でございました。

では次のページをお願いします。その内訳を順にお示しさせていただきたいと思っております。

まず、年代別についてご報告させていただきます。

上の円グラフは、令和3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。休日については、70歳以上の高齢者が平日に比べて10%ほど少なく、60歳以下が3/4程度占めております。また、10～60代の割合については、約10%とほぼ均等に利用されているという現状にございました。

下の棒グラフは、令和元年度との比較になっております。

左側の平日については、赤で囲っている、10代未満が、令和元年に比べて、12人増加しております。これは、令和元年度は、幹線路線を利用していた南小松島小学校の児童が、令和3年度は協定路線の目佐和田島線を利用しておりましたので、その分が増加しているということでございます。

減少率が、大きいのは、青枠で囲んでいる30代～60代で、約5割減少しております。

休日については、減少率が顕著になっておまして、10代未満が9割減少、20代、70代以上が5～6割減少している状況です。

つづきまして3ページをお願いします。

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3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、令和元年度と同様で、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、令和元年度との比較になっておりました、平日、休日ともに、現金・回数券が約4割減少しており、休日については、それに加えて、優待券の高齢者、定期券の利用者が、37～55%減少しておりました。

4ページをお願いします。

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3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割から9割を占めておりました。特に休日においては、和田島線イオン経由便が全利用者の半数近くを占めているという結果となっております。

下の棒グラフは、令和元年度との比較となっております。

平日は、青枠で囲んでいる分ですが、市域をまたぐ和田島線津田、イオン便や立江線については、3割から4割ほど利用者が減少しております。逆に市内完結路線である目佐和田島線、小松島立江線や田浦線は、利用人数は少ないもののほぼ同数となっております。

右の休日のグラフについては、和田島線のイオン便以外は5割ほど減少しております。

このことから協定路線においては、年齢別、支払い方法別、路線別の状況から、平日では現金支払いの単発的に利用する30～60代の方が、休日では、10代未満や20代、70代以上の方が、市域をまたぐような路線の乗降が減少している傾向となっております。新聞報道にもございましたが、旅行や買い物、病院などに行くことを控えたことによるものではないかと考えられます。

次の5ページをお願いします。

今年度から新たに令和3年度の協定路線における、市域をまたぐ利用者数の分析を加えさせていただきます。

これらの和田島線、立江線の路線は、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降している方が多いのか、それとも徳島市内のみで乗降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を整理したものでございます。

まず、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。

平日についてですが、オレンジ色の小松島市と徳島市をまたぐような利用者が一番多くなっております。

右の棒グラフは、各路線のグラフとなっております。

市域をまたぐ利用者については、和田島線（津田）の上りと立江線の下りが多いという結果となっております。これらの路線の利用者の属性としましては、朝夕の定期券利用者が多く、大半が中田周辺の利用でありましたので、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。こちらも、市域をまたぐ利用者が多くなっております、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。

立江線においては、市域をまたいでいる方は、属性として70代以上で中田あたりの方が徳島駅まで利用されているという方が多く、次いで、徳島市内での乗り降りされている方が多いという傾向でした。

今回、このような市域をまたぐ利用者数の整理を加えさせていただきました。今後のダイヤ・ルートの変更の際に参考にしていきたいと考えておりますので引き続き調査を行っていきたくと考えております。

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す、グラフの上の青色系統は小松島線、真ん中のピンク系統は勝浦線、下の緑系統は橘線と丹生谷線となっております。

令和元年度以前は表記しておりませんが、順調に利用者数が伸びており、地域公共交通網計画の目標としている、1000人の利用までもう少しでありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が、令和元年度と比べて、令和2、3年度は約3割減少しているという結果となっております。

8ページをお願いします。

令和元年度～3年度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きます。令和2年度については、8月に調査しておりますので、令和2年10月1日の路線やダイヤの変更前の調査結果となっております。

まず左の青色系統、小松島線をご覧ください。令和元年度と比べますと、約3割減少しております。属性としては、定期券利用の方が増えておりました。これは、令和2年10月のダイヤ変更がありましたので、通勤に利用しやすい時間になった結果ではないかと推察されます。勝浦線と橘線、丹生谷線についてですが、令和2年10月に路線の変更があり、小松島市内での乗降がなくなりました。

グラフでいいますと、下の勝浦線と丹生谷線の令和3年度は0となっております。こちらは、勝浦線のきわだから徳島駅間の5往復が廃止されました。これに伴い、勝浦線の横瀬西を3往復増便し、平日10往復となっております。

また、丹生谷線については、那賀町川口から徳島駅間を平日5往復しておりましたが、徳島駅前発の路線は廃止され、阿南医療センター前から川口間に変更になりました。これに伴い、橘線を1往復増便し、平日15往復となっております。

つまり、小松島市内で考えますと、勝浦方面は、きわだの便が5往復減便しましたが、横瀬西の便を3往復増便したため、平日2往復減便となっており、阿南方面の便は、丹生谷線が5往復減便しましたが、橘線を1往復増便したため、4往復減便しているということでございます。

双方とも、減便ということではございますが、市内のバス停留所利用者においては、勝浦線の横瀬西の便と橘線の利用者が増加しておりますので、路線の調整がうまくいっているのではないかと思います。

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、路線バスの利用者の状況をお示しさせていただきます。

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度とコロナ後の令和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。

では、10ページをお願いします。

先ほどの南小松島駅前利用者の数を徳バスの路線別で令和元年度から3年度までをお示しさせていただきます。

勝浦線については、先ほどの8ページの徳バス路線の市内停留所の利用者数と同じような傾向がございまして、令和3年の横瀬西が、きわだ便を吸収したような形になっておりますが、橘線については、令和2年とほぼ同数という結果でございました。

小松島線のバイパス経由便において、R2は8人、R3は3人と減少しておりますが、R2年度は、南小松島小学校の児童が、下校時に利用しておりましたが、R3年度は利用していなかったため、利用者が減少しているという結果になっております。

では、11ページお願いします。

つづきまして、南小松島駅前利用者の協定路線別についてです。立江線、小松島立江線、田浦線については、ほぼ令和元年度と変わりませんが、和田島線と目佐和田島線に増減がございました。これは、南小松島小学校の児童が下校時に、令和元年度は和田島線を、令和3年度は目佐和田島線を利用したことによる増減となっております。

12ページお願いします。

こちらは、日赤病院前関係のバス停留所の利用者数となっております。

青色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年度は協定路線の乗降調査をしておりませんので、令和元年度と令和3年度で比較してみますと、4割ほど減少しております。これは、新型コロナウイルス感染症拡大によりお見舞いの制限なども影響しているのではないかと考えられます。

13ページお願いします。さきほどの分を徳島バス路線についてお示ししております、

8ページと同じような傾向になっておりまして、勝浦線のきわだ便を横瀬西の便が、また丹生谷線の便を橘線が吸収したような形になっております。

14ページをお願いします。

先ほどの日赤の分を協定路線についてお示しさせていただきます。顕著に減少しているのは、和田島線の52%となっております。このことより、和田島線は、日赤病院に通院されている方の足だったのではないかと考えております。

前回の11月の会議の時は新型コロナウイルス感染症の影響が収まりつつありましたが、現在また新型コロナウイルス感染症のオミクロン株が猛威ふるっており、予断を許さない状況が続いております。今後も状況を引き続き注視していきたいと思っております。

以上が資料③の説明となります。会長よろしくお願ひいたします。

【会長】

ご説明ありがとうございました。

見ていってもらってもいろんな要素の変動がありますので、相対的に把握するのは難しいと思うんですけど、コロナはね、世の中全部ひっくり返しますよね。

病院のお見舞い禁止で移動が何割も減るといふ。それはそうですね。

本人にお見舞い2人ですからね。この影響というのは非常に大きなことになると思ひます。もうこういうのは回復を祈るしかないわけですね。

今申しましたようにですね、バスに乗るのが目的の人はいないんですね、世の中にね。

飛行機に乗るのが目的の人もない。

飛行機に乗るのが目的な人はですね実はマニアと言ひましてですね、私もそれに片足突っ込んでるんですけど、わざわざ用事もないのに飛行機に乗って飛行機に乗った実績を稼ぐという。実績を稼ぐと航空会社がね、優遇してくれるんですね。そのために乗る人もいるんですけど、そういうマニアを除いては、これ付随事業っていいまして、鉄道を利用する、バスを利用するっていうのは別の目的が多くの方は必ずあります。

病院のお見舞いだったり、お買い物だったり。もう児童も含めていいですね、今ね、児童も含めて通学、高校生はもちろん大学生もそうです。

あと通勤ですね、今日提案されたのはですね、さらにそれに観光を加えろっていう。

だからね、さっきの話であります。

もう一つは福祉も考えてみてはどうかと。観光はいいんでしょうけど福祉に手を伸ばすっていうのはよそのお金を使うというのはどうなのかなあと。今回ですねコロナの影響を受けたわけなんですけども、こういう今、こういった人たち（通院、通勤・通学、買い物）に、やっぱり自家用車を使わないようにこうしてもらおうっていうことが公共交通の需要を起す最大の要素です。

だからね、この頃皆さん、子供さん持たれてる方も多いと思うんですけども、ちょっと何かあったら送って行ってあげるよ。バスで行ったらええやんっていう話もあるでしょうし、通学なんかのとき、また路線バス使うこととかいろいろ議論していかなきゃいけない

んですが、あんまり東さん、子供さん立ったままって言わないですよ。そしたらなるべく3人掛けでもして座らした方がいいと。

ただそういうふうな使い方の工夫なんかもきめ細かくしていく必要があるでしょう。

そういうことを考えながら自家用車を使わないようにする。自家用車を使わないようにするっていうのはこれ一つちょっと難しい話がありまして、実は公共交通の方が負担してコストは遥かに安い。ガソリン、自動車の消耗費、駐車料金ね。でも、やっぱり徳島は長年の文化で自家用車を使う文化っていうのがなかなかちょっとずつ変わっていけばいいなと思うんですけどまだ変わらないですよ。

自家用車を使わないようにするためには、公共交通を便利にする以外方法はないです。

さあそこです、今日お集まりいただいた方々に、イオンモールへ行くのは主に中高生ですか、多いのは。

【事務局】

休日におきましては中高生、10代未満及び10代の方が多く、その次に70代以上の方が多という結果でございました。

【会長】

ありがとうございました。

できればですね、家族連れで行ってもらいたいですね。でもね、帰りの荷物ね、ちょっと買い物したらね、荷物多くなるからね、みんな車は持っておられる方は車で行くんですよ。そういうふうなことを考えると、いくつかファクターはあるんですが、経済的に考えますとですね、今市内からイオンモールを経由して徳島駅まで行く便があるんですが、だいたい市内からイオンモールまで事務局いくらぐらいしたんでしたっけ。

【事務局】

南小松島バス停から徳島駅前バス停までが330円で、南小松島停留所からイオンモールバス停の場合は、300円。

【会長】

そうですか。国交省が出してきたモデルで考えると、駅まで行って鉄道に乗ってもう一遍どっかに行くというパターンを考えるんですが、この合計額を考えると市内最短でも13

0円ですね。JR南小松島駅からJR徳島駅まで260円、バス路線の運賃均一区間で、徳島駅からイオンモールまで210円ですから、合計したら600円かかってしまう。ただ、このルートではいかないですよ。

2倍は払わないですよ。そこで考え方が二つあって付随事業になってくるとですね、これイオンまで行かなくても、徳島駅前が栄えてたらみんな駅前に行くんですね。

そういうのを想定して、国の方は制度を作っている。でも徳島はなかなかこれ難しい。徳島駅前にあんまり若者を吸いつけるようなものがない。

これもだから、まちづくりと連携して、なんか書いてましたが、難しいなって。それからもう一つはですねちょっと運輸局の課長さんも、私がちょっと突拍子もない質問してしまったんで、ずいぶん長いことをこう説明をされてたわけなんですけども。これ、JRとバスを乗り継ぐとですね、どうしても県内の移動っていうのは、運賃負担額が上がってしまうんですね。

それはJR四国さん、徳バスさん、お2人いらっしゃるんで恐縮ですけど、初乗り運賃というのが一定額あって、その上が距離で上積みしていくような料金関係なんで、初乗り運賃を乗り継いだら2回払う必要がある。ご案内していただいているのが勝浦から中田で乗り換えて徳島に行くパターンの場合が一番安いのをご案内してもらってですねバスの中でね、東さんね、そういうのをやっていただいたりしてるわけです。

独占禁止法っていうのは、この地域の交通をその経済的に縛ってしまう可能性があるということ。すなわち、お互い運賃をこうやって決めようやって言ったら、他に選択肢がなくなりますんで、どんどん高くできるわけですよ。

だからそれに対して、今まではお互いが競争して、適正な運賃でお客さんを取りましようという理屈だったんですけども、なかなかその競争環境というのが今難しくなってきた。だから、独禁法例外っていうのを作ってカルテルっていうんですけどね、協定してお金を決めても別にそれは認める場合もありますよというのが、その説明の趣旨だったわけです。そうしないと、ここでさえ乗り継ぎ起きないですよ。バスは、いずれにしる徳島駅前まで行きますからね、そのまま乗っていったほうが安くつくんだったら、せっかく座れたんやからね座るときたいですよ。

バスから汽車乗り換えた場合、その汽車に阿南から高校生いっぱいになってたら立たないかんかもしれないですもんね。でも立たないかんくらいじゃないと儲からないんですよ。

まあそういう事情でございます。コロナの影響も大きかったんですけども、もう少しこれはどうやって次の計画に盛り込むかというのは、議論があるところです。

だいたい皆さんの感覚と、この数字っていうのはそんなに外れたところではないというふうに思うんですが、それはそれでよろしゅうございましょうか？はい。

ありがとうございました。

もう少し回復を待ちたいですね。東さんも、山本さんもね。もうちょっときちんと商売していけるようにしなきゃいけないです。

【事務局】

それでは、資料④小松島市地域公共交通網形成計画の実施策について、ご説明させていただきます。

1 ページをお願いします。

小松島市地域公共交通網形成計画体系図を付けさせていただいております。この左側の1-1の施策に沿って、平成29年度から5年間で、実施してまいりました施策をまとめさせていただきました。

まず、小松島市地域公共交通網形成計画を作成する経緯から、ご説明させていただけたらと思います。

平成27年4月に市営バスを徳島バスに移譲し、当初の課題として路線を守っていくことが課題でございまして、委員の皆様にご議論いただきまして、平成29年3月に小松島市地域公共交通網形成計画を策定いたしました。会長も常々おっしゃっているようにバスをはじめとした公共交通は便利で使い勝手も良いということを利用者にもご理解いただけるように本計画に基づきまして、施策を実施してまいりました。

今年が現在の網形成計画の実施計画の最終年次ということで、こちらの資料で計画期間中に実施した施策をまとめさせていただいておりますので、簡単に振り返りをさせていただきます。

2 ページをお願いします。

利用者の移動ニーズを鑑み、平成30年4月には、ダイヤの合理化ということで、全線南小松島駅、日赤病院玄関前に乗り入れを開始し、和田島線のイオンモールを経由する便を創設いたしました。

令和元年には、ダイヤ・ルートの見直しの結果として、平日では、南小松島駅の利用や日赤病院への利用者、休日においては、イオンモール便の利用者が増加しておりました。

が、令和2年度からの新型コロナウイルス感染症の影響により、そのいい流れが止まってしまったというのが現状であります。

また、目標2の「利用案内の充実」については、初めて使う人も使いやすいように、バス停の表示等を強化するという事で、バス停に、地図ベースの路線図の掲示や公共交通マップの作成、また、各関係者のご協力のもと、デジタルサイネージが南小松島駅舎内に設置されました。

3ページをお願いします。

目標3誰もが使いやすい施設の充実で、施策6のバリアフリー化の推進に関しましては、協定路線の路線バスについては、令和2年度に1台ノンステップバスを購入いただきました。これによりまして、現在、市内を走る路線バスのノンステップバスの割合は100%となっております。

施策7のバス停の改善に関しましては、平成30年に神奈川県であった交通事故を受けて、国土交通省がバス停付近の事故リスクの判定を行った結果、特に危険度の高いバス停、いわゆる危険バス停といわれるものになりますが、それが、小松島市内では10カ所ございました。このうち5カ所については、関係各機関等と協議を実施し、徳バスさんの方で改善いただいております。

また、今後も重要な施策となってくると思われますが、公共交通の結節点ということで、JRのダイヤとバスのダイヤの調整を行い、乗り換えの利便性向上をはかり、周知に努めてまいりました。

4ページをお願いします。

この5年間で、⑪利用促進運動の展開ということで、この5年間で南小松島小学校の児童の路線バスでの通学が始まり、バスになじみのない小学生もおりますので、バスの乗り方教室なども行ってまいりました。

また、利用促進というところで、高齢者の方に対しては、老人等バス無料優待証の対象となる70歳の方に対して、優待証のお知らせを送付したり、更新時期の方に、更新のお知らせを送付など、この5年間で、利用促進を図ってまいりました。

以上が、資料④の説明になります。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。

皆様にご賛同いただきまして、いろんな地域の交通網に関する活動を盛り込んで参りました。その成果が徐々に上がってきているところです。

便利なものと思っていただくことが大事で、皆様にお礼をしなきゃいけない。

例えば市役所前のバス停、あれペンキ塗ったんですよ。

【事務局】

ライオンズクラブさんのご厚意でにきれいに塗り直して、待ち合いのソファも新しく椅子にさせていただきました。

【会長】

はい。そうやって地元の方に支えていただかないとこの仕事なかなか前向いていかんですよね。ライオンズクラブさんにも助けていただきました。

あと、日赤病院に、乗り換えるときに、建物の中で待っててくださいね。雨露かからないし、冷暖房一応かかっているし、あそこも無償で使わせていただいているお願いベースです。それから、南小松島駅前の座布団は誰が寄付してくれたんですかね。観光協会さん？

【事務局】

どなたかっていうのははっきり分からないんですけど、ご厚意で寒くないようということでおいてもらっているものと認識しております。

【会長】

座布団寄付して下さった、お名前書いてないんですけど、多分ボランティアで置いて下さったと思うんです。

そのうちまた何かでお知らせして、寄付を募りたいと思います。

そういうふうにご支援いただいているということで、ほんとちょっとずつなんですけど、公共交通を支えられてるっていうのがですね温かく感じます。皆様方のお力をお借りしてることもよくわかるんですけど、今日出てきたのはですね、バスが、この通学で小学生相手ですから、これからまた小学校再編の話が小松島あって小学生の通学の距離がやっぱり長くなります。

大人はもう適当なことしか言いませんで、バスなんか甘いという、歩かせると、そういうご意見もあるんですけど、さすがに毎日、ちょっと計算しましたら4キロぐらい片道な

場合がたくさん出てくるような話になりますので、さすがにそこを毎日往復8キロ、小学校一年生を歩かせるわけにはいかんでしょうということ。大人の世界では、すいません、我がごとですけど、地下鉄の駅1個手前で降りて歩きましょう運動というのがね、健康のために、都会ではあるんですけど、子供さんもお天気のいいときには、少しご自宅までね、ちょっと歩いてもらってもいいかもしれません。

そんなことを細かい設計をしていく段取りになると思うんですけども、乗り方教室をしていただいたり、南小松島駅バス停から乗せる時にはですね、帰りは先生かな、バス停までついてきておられますよね。バス停までついてきて他の大人に迷惑にならないように指導してくださってる、そういうの本当に忙しいのに、やってくださってる。だから私が考えているのはですね、バス版の緑のおばさま、緑のおばさんという言葉が昔あったんですけど、交通指導員ですね、都会だと旗持ってくれる。小学生がランドセル背負って、黄色いカバーつけて小学校から帰る時に大通り渡るときに旗で車を止めてくれる人が、これ全部ボランティアなんだそうです。

バス版の緑のおばさん、中でちゃんと座っておとなしくしてるとかですね。そういうのをやってもらえる人をちょっと考えてみてもいいのかな。シルバー人材センターにお願いしたりですね。そういうのを持って何かバスの中の静粛と安全性を確保してもらえるようなことをやれば、保護者の皆様方も安心して使ってもらえる、そんなことも検討していきたいというふうに思います。

で、先ほどの国の運輸局の課長さん言われてるように、小松島の計画はっていう主語が4回も5回も出てきたでしょ。実はね、かなりいい計画なんだそうなんですよ。一生懸命考えて、皆さんと話しながら工夫しながら、小さいところからやっていけるとい。計画の枠組みに変わりましたんで、これまた来年度以降もやるんですけどもこれまでこんなことをずっとやってきまして、ちょっとずつ改善して使いやすいものになってると思いますんで。

一応これちょっと説明して。資料④は、来年度もこれをするということだった？

【事務局】

資料④のほうですが、この5年間でしたことの総まとめということの表示になりまして、来年度はこれを引き継ぎながらまた新しいことを加えていくということを考えております。

【会長】

はい。ということだそうです。ありがとうございました。

何かここで聞いておきたいこと。私ちょっと考えたんです。南小松島駅お手伝いするたびに使うんですけども、あそこのロータリーって一方通行にできないものかなあというふう
に常々頭の中で思うんです。難しいですよ。タクシー会社さんとバス会社が反対方向
でお客さん待ってる。だからあそこはどうしても両方向になっちゃうんですね。
大改造しなきゃいけないですよ。タクシー会社さんはお水の出る方へ移ってもらわない
かんという、なかなか大変だと。

子供さんの乗降も増えて安全面っていうのは非常に重要だというふうに思います。
先ほどもありましたように、バス停の改造、でしたっけね、進めていただいたということ
でございます。感謝申し上げます。

次の段階でね、大江橋のバス停って小松島市じゃないんですね、残念ながら。放置自転車
というか自転車と乗り継ぎが一番多いのがあそこですね、大江橋のバス停。
もうちょっと何かできんもんかな。

今ここまで議論してきたのは、JR とバスを乗り継ぐことなんですけど、バスをバス
停、だいたい今500mで切ったんでしたっけ。半径500mで。

【事務局】

バス停のカバー圏域に関しましては一応300mということになっております。

【会長】

だいたい人口の何%って。結構いい数字なんです。うちの数を全部地図でプロット
してね、データ取ったら結構いい数字なんですけど、300mって結構遠いですよ。

【植木委員】

足が悪いので、300mはなかなか歩けない。三軒屋バス停近くのかかりつけ医で、200m
であっても、なかなか歩けない。

【会長】

だから高齢社会において300mっていうのが既に厳しい数字になっているということは
確かです。

一方、誰が使ってるのかというと、ここまで自転車で乗ってくる人はいませんか。中高生ですね。中高生がここまで歩かずに自転車を置ける場所を探してみるというのも一つの手段です。

南小松島駅にもバスじゃなくて、直接自転車で来る通勤通学の人もいて、あその自転車置き場あれどう改良したんですって。

【事務局】

事務局でございます。改良というかそこまで手を加えていないんですけども、自転車の整理とかマナーアップの方は呼びかけを行っておりまして、呼びかけを行った時はしばらく綺麗ですけども、というところでございます。JRさんと警察さんと共同で行っているところでございます。

【会長】

こういった本当ちっちゃいこといっぱいやってくださってるんですよ。二軒屋も頑張った方がいいですね。JRの二軒屋の駅前も自転車で直接っていう。自転車とか出てきましたけど、ローカルモードっていうんです。おうちから駅・バス停までの手段です。

歩く以外のものをきちんと繋いでいくっていうことをまた考えていく必要があるんですけど、この計画にはありませんでしたけども、南小松島駅の自転車整備のマナーアップだとか、そういうのも地域交通網のですね活動にさせていただいてるところでございます。

何かご不明な点等ありますでしょうか？来年も継続してこういうことをやっていくということをご承認いただいたところでよろしゅうございますでしょうか？はい、じゃあいいです。

【事務局】

ありがとうございます。それでは資料⑤をお願いします。

小松島市協定路線の運行に係る経費の算定方法についてということなのですが、これにつきましては、現在の協定路線の運行に関する協定書の作成時に、この運行経費の算定方法については2年ごとに見直しを検討するというので、協定書本体の方に書き込まれております。

資料の1ページの中段、赤線を引かせてもらっておりますが、補助金の交付ということで第4条があるのですけれども、この3と4の記載事項が経費に係る運行単価の設定についての内容となっております。

3の部分では、1キロ当たりの運行経費の単価については、毎年、国が定める四国地区の単価から市と運行事業者の協議で決めた一定額を差し引いた額を小松島市協定路線の1キロ当たりの運行経費単価とする。

4の部分では、3の部分で市と運行事業者で協議して定める、国の単価から差し引く額については2年ごとにお互い協議の上定めるといった内容になっております。

資料の3ページをお願いします。第12条に、この協定書については平成30年4月1日から効力を有するとありますので、運行単価についてもこの時決めた額というのは平成30年度と令和元年度の2年間有効でありまして、再協議し、現在では令和2年度から2年間有効となっております。今年度で、期限が参りますので、再協議ということになります。

4ページをお願いします。

こちらが現在、1キロ走ってもらうのに必要な経費の算定方法についての合意書となっております。協定書本体で協議して定める額というのが国の示す毎年の1キロ当たりの単価から10円39銭を減じた額となっております。

この10円39銭の部分に来年度からいくりにするのかという部分を市と運行事業者である徳バスさんで、先般協議を行ったところであります。結論から申しますと差し引く金額については、来年度から2年間、このままの10円39銭ということで合意いたしました。

事業者さんとしては、人件費でありますとか、車両の整備費というのは上昇傾向ですが、来年度からの2年間はこの10円39銭のまま据え置くということで協議させていただきました。

この金額が変われば合意書についても作成し直し、新たな合意書を作る必要があるのですけれども、差し引く金額が変わらないということで、こちらの合意書の内容を継続するというご報告させていただきます。

以上です。会長よろしく申し上げます。

【会長】

東委員さん、どうですか。

【東委員】

はい、徳島バスです。引き続き同じ額でということなんですけど、そもそも四国ブロックの単価が毎年上昇傾向にあるということもあります。あと、車両の更新等も2年に1回とか3年に1回とかでやっていただけるようになったこともあって、修繕費も減っていきたくらうということも考えて、そのままの単価でということやらせていただいたところあります。

【会長】

今年まではこれで良かったし、2年間は安泰なんですけど、その2年のうちに何をしなきゃいけないのか、さっきの次の計画には全体で公共の質を減らす、それを数値化しなきゃって計画の中に盛り込んで、猶予は2年間。これをどうやって計画に盛り込んでいくかっていうのは、事務局にも汗かいてもらいながら一生懸命考えてまた皆さんにご提案しますので、ご承認いただきたいと思います。

一応会としてこの計算式は2年間有効ということをお願いできたらと思います。

よろしゅうございますでしょうか？はい、ありがとうございました。

そしたら先ほども確認したんですけども、改めて資料6、今後のスケジュールとして、皆様にちょっとお集まりいただきながらですね、新しい計画の策定に向けてお知恵を拝借したいというふうに思います。

そういう流れなんですけども、それぞれのご出身の立場でですね、小松島の地域交通網に関するご要望がございましたら承りたいと思うんですが、お手を挙げていただけたら事務局の方からマイクを持ってまいります。

警察は大丈夫ですか、特に。どうぞ。

【丸岡委員】

小松島警察署の丸岡と申します。さきほど会長からお話がありました、一方通行の件に関してなんですけれど、徳島駅を見ていただくと分かりますように、ロータリーであれば一方通行は可能ではあります。ただその必要性でありますとか、安全性の確保、たとえば事故の発生状況であるとかをいろいろ検討したうえで、考えては行きたいと思いますので、とりあえずこういう意見があるということで、一度警察の方でも検討してみようとは思いますが。

【会長】

ありがとうございます。やっぱり屋根が交通機関乗り継ぐには必要なんで、どうしてもなかなか現状肯定になってしまうのかなというのはあろうかと思っております。市役所も少し話したんだけど、大改造しないといかんのかなとか。

濡れずにタクシーに今乗ってる現状を、わざわざ反対側に行かさせてもらって渡ってというのを、これは逆にご不便かける話、ちょっとなかなかそこは難しいなと。またいいアイデアあったら教えてください。

教育委員会お願いします。

【勢井委員】

教育委員会の勢井と申します。現在学校再編実施計画とあってで小学校の再編計画をいよいよ成案化するという運びになってきております。当然、再編するということになると、小学校と各家庭をつなぐ距離が延びるということで、現在のところはJRさん、路線バスさん、それで足りない場合はスクールバス等の活用を考えているということを考えておりますので、ぜひこの計画にそうしたことが反映できればというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

【会長】

ありがとうございました。

今はお伺いしましたように、小松島市各方面でいろんな動きがあって、交通に関するものを調整する場所であることはこの会議の役割でございます。

小さなところから地元のことをメインに考えて、やっていって、ちょっとでも便利な公共交通を維持していくとそのために新しい考え方が、いくつか示されました。これ、帰って調査しますが、福祉の分野をどうやって統合していくんですかと。デイケアの送迎とか、病院が独自でやってる送迎とかそういうの公共とどうやって位置付けるんですかということは、おそらくまだ答えが正しくは出てないと思います。

資料1に例示がありました小豆島地区の例なんですけど、これは高松大学の正岡先生という先生が作った資料で、計画行政学会の四国の支部長、私が副支部長をしております。それから、藤山先生っていう学者が書かれたこのモードの参照の仕方っていうのも、鳥取

大学の先生、研究者もやって応援しておりますので、私も、ない知恵絞りながらいろいろお話をさせていただきますので、お付き合いいただけたらというふうに思います。

はい、3時半になろうとしています。来年1年間、また皆様方のお時間とお知恵をお借りして進めてまいりたいと思いますので、一つよろしくお願いいたしたいと思います。

事務局の事務連絡をして、会を閉じたいと思います。今日はありがとうございました。

【事務局】

次回来年度の開催は5月頃を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

松村会長様はじめ、委員の皆さま、長時間にわたりご審議・ご意見誠にありがとうございました。また来年度、計画策定に向け、協議会を開催してまいりますので、その際はご理解・ご協力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3年度第2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、誠にありがとうございました。

— 午後3時20分 閉会 —