

「第3回徳島市地域公共交通会議」  
会議録（要約）

平成22年11月12日（金）午後2時～午後3時10分  
徳島市役所 8階 庁議室

1 開 会

2 会長あいさつ

（佐藤第二副市長）

3 協議事項

協議事項については、設置要綱第6条に基づき会長が議長となり、議事進行を執り行う。

（議 長）

それでは、事務局に替わりまして、議事の進行をさせていただきます。

公営企業路線の再編について、交通局から説明をお願いします。

（交 通 局）

公営企業路線の再編の説明

（議 長）

ただいま交通局より説明のありました公営企業路線の再編につきましてご意見、ご質問等はございませんか？

（委 員）

東部循環線について、サービス水準（運行頻度）はどうなるのか。また、コスト縮減は図られるのか。

（交 通 局）

徳島商業高校前は、1日1便減少しますが、未広町は増便し、市場口は現行通りとなるため、全体的には、サービス水準は変わらないと考えていますが、新たな地域を通過するためサービスは良くなるものと考えています。コストについては、バスの便数と台数は密接に関係しており、水準を落とさないということはバスの台数が変わらないので、人件費は同じぐらいかかります。

(委 員)

サービス水準を上げて、新たな需要の喚起を図るといふことか。

(交 通 局)

そうです。

(委 員)

南部循環線について、サービス水準はどうなるのか。運行時間が19時で終わるのは早くないか。また、コスト縮減についてはどうか。

(交 通 局)

現在、文理大前の停留所では、30分間隔で運行されており、それに近い形で35分間隔の運行としています。

朝夕においては、国道55号線の混雑を考慮し、循環線でなく徳島駅から新浜西及びふれあい健康館を終点とする直行便の運行を考慮しており、それらの運行時間帯は19時より遅くなります。

運行距離が伸びるので、運行コストは増加することになりますが、環状線の開通により利便性の向上が図られることから、運行距離が伸びることで収入も増えると予測しています。

(委 員)

東部、南部循環線は賛成であるが、いくつか確認しておきたい事がある。

「津田海岸町行き」の運行について、サービス水準はどうなるのか。

(交 通 局)

現在、オーシャンフェリー行きを合わせると1日47便であり、徳島駅から津田町までの区間は、循環線で概ね維持されますが、津田海岸町まで行く便数は若干減ります。

(委 員)

幹線である津田の本道は、土日でも非常に乗客が多いので、現行の便数は維持して欲しい。新浜住宅はもともと便数が少ないし、旧国道まわりから比べれば人は少ない。

徳バス、小松島市バスも通っているというが、津田は利便性が高いにもかかわらず、競合状態を解消するため便数を減らすのでは、津田地域はデメリットを受ける。

むしろ、徳バスに勝浦大橋から新浜に行くような路線を作る考えはないのか。

朝夕に南部で循環しないのは、交通渋滞を恐れてなのか。どういうわけで循環しないのか。

現在のサービス水準を維持して欲しい。

(交 通 局)

新浜住宅を経由する理由は、現在の便数は少ないものの、今でも1便あたり10人以

上の利用があること、旧国道では、徳島バス、小松島市営バスが1日190便運行しており、在り方検討委員会でも「競合状態の解消」を求められていたこともあり、渋滞と競合を避けるため、朝夕のラッシュ時は、新浜住宅を経由する計画としております。

(議長)

徳島バスさんが委員として参加されている。せっかくなので考えをお聞きかせ願いたい。

(委員)

徳島バスも、全路線が赤字であり全て補助金路線である。徳島市が補助金を出す、または、補助金をもらわずとも黒字になるという見通しがあればともかく、現実的に、補助金なしではやっていけない。

徳島市からの依頼があれば別だが、新たな路線を運行することはない。

(委員)

徳島駅から新浜西行きは、今何便あるのか。循環線で増えるのか。

(交通局)

現在は1日に39便運行しています。南部循環線では36便ですが、朝夕のラッシュ時に新浜住宅を経由する直行便の16便を加えると、52便となります。

(議長)

今後の再編を考えるうえで、委員のご意見を活かしていただければと思います。

(委員)

今回の路線変更はコスト削減でなく利便性向上を図り需要喚起させる計画のようだが、コスト削減を考えていないのか。コスト削減のために民間委託などを考えればよいのではないか。

(交通局)

コストの4分の3が人件費であり、コスト削減というと、人を減らすか路線を休止するか考えられるが、それで公共交通としての役割を果たせるのかということと、民間委託することでサービス水準を保てるのかということがあります。公共交通を維持し、サービス水準を落とさないようにしていくために、今回の計画を立案いたしました。

(委員)

実証運行して検討しないのか。運行状況に応じて改善の余地があるのか、ないのか。

(委員)

コスト削減のために移行予定路線を市へ渡してだけでなく、企業路線も1日約2

00 km削減することでコストも下げる。さらに人件費も下げていく方向で進めている。できるだけサービス水準に影響しないようにコスト削減を考えていきたい。

(委 員)

道路整備などで町が変わる中で、循環線をつくることは賛成である。  
津田の本通りの運行便数について確認をしておきたい。

(交 通 局)

午前9時までと午後7時以降に、徳島駅から新浜住宅経由で新浜西までの直行便を運行し、その他の時間帯で循環線を運行することで、サービス水準をよくしていきたいと考えています。

(委 員)

交通安全という点で確認をしたい。東部循環線での末広住宅から県道に出る場所や、南部循環線のふれあい健康館から沖須賀橋までの交差点など、新たな区間については曲がり角でバスが左折するときに対向車線にはみ出さないか、事前に十分確認をしておいてほしい。

(議 長)

交通局は確認し、事前に相談に行くように。

(委 員)

今後とも、より改善にむけて検討努力して行って欲しい。

(委 員)

移行予定路線の9路線の移行を、4年もかけるのは何故か。

(交 通 局)

在り方委員会の答申では、福祉路線(移行予定路線)はバス以外の運行形態も含めた検討をすべきであるとされており、路線ごとに検討する必要があります。単に市バスの事業を他のバス事業者に受けてもらえばいいということではなく、受ける側の人材の問題もあり、年次的に進めていくこととしております。

(委 員)

電光石火といかないまでも出来るだけスパッとやった方がいい。1カ所でも滞ると全体のスケジュールが遅れてしまうことが懸念される。

(議 長)

他にご質問、ご意見等もないようですので、交通局が引き続き運行する公営企業路線につきましては、本日ご提案させていただきました案に基づき再編を進めていくことと

いたします。

今後ともよろしくお願ひ申し上げます。本日は長時間のご協議ありがとうございました。

なお、次回の開催につきましては、川内線・宮島線の実証運行計画の最終案を来年の1月か2月頃にご提示させていただく予定でございますので、よろしくお願ひいたします。

#### 4 閉 会