

「平成 29 年度第 2 回徳島市地域公共交通会議」
会議録（要約）

平成 29 年 12 月 22 日（金）

午前 10 時～11 時

徳島市役所 本庁舎 8 階 庁議室

欠席者 0 人、傍聴者 1 人

1 開 会

2 会長あいさつ

（豊井第二副市長）

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。

（会 長）

それでは、事務局に替わりまして、議事を進行いたします。

まず、協議事項（1）「法花線実証運行計画案の承認について」、事務局から説明してください。

（事 務 局）

法花線実証運行計画案の説明

（会 長）

ご質問・ご意見はございませんか。

（委 員）

運行ダイヤの利便性の向上について、南の方から文化の森へのアクセスの向上を図ったとご説明いただいたが、北の方からの文化の森のアクセスについては十分確保できているか。

また、法花線以外の渋野線、五滝線との運行ダイヤの調整は具体的にどのように図ったか。

(事務局)

文化の森へのアクセスについて、今回はJR県南方面からのアクセスを主に重視した。徳島駅から文化の森へのアクセスについては委託路線の市原線の秋田町、市原経由、文化の森行きが5便あるほか、バイパス経由の、両国、富田橋通り、ふれあい健康館を経由して文化の森駅東を通過して文化の森へ行く便が3便ある。法花線だけで考えると、徳島駅から文化の森へのアクセスは少ないが、全体としてはアクセスが確保できている。

市バス法花線を利用して文化の森へ行く方法のほかに法花以南、五滝方面から五滝線・渋野線などで法花の回転場で乗り継いで法花から文化の森へ行くことも可能である。

南部方面からJR牟岐線を利用して文化の森駅で下車して行く方法もある。行きはJR文化の森駅で下車し180mほど歩いて法花線「法花大橋」から文化の森へ行く。帰りについては市原線（秋田町経由）を利用し「南二軒屋」で下車しJR二軒屋駅からJR牟岐線を利用し南方へ帰ることもできる。

もう一つは、行きは市原線（バイパス経由）「文化の森駅東」から乗り継いで文化の森に行く。帰りは市原線を利用しJR二軒屋駅から南へ帰ることも可能である。法花、南部方面からのアクセス、乗り継ぎのPRをして利用促進を図りたい。

ダイヤ調整について、昼間の10時から15時台は利用者が少ないため、渋野線・五滝線と似通っているダイヤについて、なるべく等間隔になるよう調整・減便し、文化の森経由でアクセスの向上を図っている。

(会長)

もう少し具体的に、どのダイヤを見直していますか。

(事務局)

法花から徳島駅への上りの便では、現状9時、9時35分、9時55分があるが、減便後は、9時35分の次が10時5分になる。11時頃では10時50分、11時10分、11時40分があったが、10時55分、11時25分、11時50分となり、9時台後半～15時台の間で1時間に3便あったところが2便になっている。

(会長)

法花線平日3便、土日2便減便は、どの部分でダイヤ改正していますか。

(事務局)

どの便が減便したということは申し上げにくい。9時から10時にかけては1便が減便。11時から12時にかけてと、14時から15時にかけても1便減らした形になった。結果として平日3便土日2便減らしている。南方面はJRとの接続を考えている。

(委 員)

基本的な考え方として、法花線のことだけを示されているが、各主要なバス停だけでもよいので、利便性がどう変わるのか、減便後の影響は少ないということが判る資料にしてもらいたい。

(委 員)

法花発の文化の森経由便上り便について、13:05（平日）と 13:00（土日祝日）になっているが、文化の森での余暇の時間を検討した際、もう少し帰りの時間をずらしたほうがよいと感じる。

収支予測について、法花線全体の年間予測なのか。文化の森に行くルートを増やした場合に出る運賃の増加分や利用者数の増加は予測をしているのか。

(事 務 局)

文化の森を経由をすることによって交通量が少ない場合で所要時分は5～6分程度増える。文化の森を利用しない人もいるため、交通量が少なく所要時分の少ない時間帯で調整している。午後4時、5時は通勤通学で交通量が増えるため、文化の森経由便は、昼間の時間帯に限定されてしまう。現段階では難しいが、渋野線、法花線、五滝線、南方方面の委託路線を含めた全体として将来的に文化の森経由の増便を考えていきたい。

(会 長)

法花線のほかにも文化の森に行く便はあります。今回は沿線住民の買い物など、意向調査も踏まえて法花線にプラスで文化の森の利便も少しでも高めたらどうかという観点で検討しています。利用促進に向けた視点で考えた場合、委員のおっしゃるよう今後ダイヤの検討もしていく必要があると考えます。

(事 務 局)

収支予測については、文化の森を経由することによる負担増は、約200万円、平日3便、土日2便減便するため500万円の削減となる。全体としては約300万円の削減効果となる。

(委 員)

今回の利用者のターゲットは誰か。利用者目線になっていないように感じる。利用者目線に立った場合、北方面からくる人が大半だと思うが、午前の便がないのはどうか。

北方面から来る場合、乗り場が2つ（法花線が2番、市原線が3番）に分かれる。乗り継ぎが整理されて一つの情報にならないとわかりにくい。乗り継ぎを含めてPRする

必要がある。乗り継ぎチケットの発行はしているのか。

(事務局)

市原線文化の森行きは市原経由で、文化の森まで直行で運行している。文化の森行き・帰りで乗り継ぎが複数あるのはJRとの接続の話である。

乗り継ぎチケットの発行については、JRとの連携を考慮している。

すべての人に利用していただきたいと考えておりターゲットは絞っていない。しかしながら、利用が見込める沿線の利用者のニーズを把握し、今回ダイヤの見直しをしている。市外・県外から来られる人にも使いやすいものにするため、法花線を含めた13路線全体として利便性を高める方策を考えていきたい。

PRについて、ポスターの提示等、利用促進が見込める広報を検討している。

(委員)

乗り継ぎチケットについて、JRとの話があったが、今後、市全体で考えた場合、必要になってくるのでは。

(事務局)

スクラッチ式1日乗車券を販売している。500円で210円均一区間が乗り放題に、1,000円で500円以内の区間が乗り放題になる。今はそちらを使っただいて乗り継ぎをしていただくことを考えている。

(委員)

徳島駅前で1日乗車券を購入する場合、停留所から徳島駅前までの運賃は支払わなければならない。それなら1日乗車券の車内販売をしてはどうか。

(交通局)

現在、車内で回数券を販売しているが、手作業が発生するため人手がかかる。

また、スクラッチ式にしているが、現在、小人用を含め、乗車券の種類が多く、運行中にどこまで管理できるかが課題であり、現在、車内販売はしていない。ただ、発売場所は増やしており、今後、サービス向上に努めたい。

(会長)

ほかにございませぬか。法花線の実証運行計画については、事務局案のとおり、ご承認していただいでよろしいでしょうか。

(会 場)
異議なし。

(会 長)
ありがとうございました。
それでは、ご承認いただいた計画で、許可申請等の手続きを進めさせていただきます。
続きまして、協議事項（２）「国庫補助事業に関する事業評価の実施について」、事務局から説明してください。

(事 務 局)
国庫補助事業に関する事業評価の実施についての説明

(会 長)
ご質問・ご意見はございませんか。

(委 員)
目標人数と実績の人数の推移について聞きたい。

(事 務 局)
川内循環線は、26年度目標数 109,590 人に対し 111,601 人の実績。27年度の目標数 109,380 人に対し実績は 115,563 人。28年度は目標が 109,652 人に対し実績は 116,655 人。28年度まで実績は目標より上回っていた。29年度は資料2のとおり。
渋野線は、27年度は目標数 75,712 人に対し実績は 56,072 人。28年度は目標 60,338 人に対し実績は 63,526 人。29年度は資料2のとおりで、実績は目標を上回った。
応神ふれあいバスは、26年度は目標数 5,960 人に対し実績は 4,254 人。27年度は目標 6,040 人に対し実績は 5,068 人。28年度は目標数 5,960 人に対し実績は 4,570 人。29年度は資料2のとおり。

(委 員)
川内循環線は台風の影響を受け、実績が目標を下回ったが、来年度はもどると考えているか。

(会 長)
今年度は目標を下回ったが、例年、目標値を上回る 11 万人の実績があるので、来年度も 11 万人を超えた実績があればと思っております。

(会 長)

ほかにご意見はございませんか。特にないようでしたら、事業評価については、この案のとおり、ご承認いただいでよろしいでしょうか。

(会 場)

異議なし。

(会 長)

ありがとうございました。

それでは、ご承認いただいた内容で、国に提出いたします。

続きまして、協議事項（３）「その他」としまして、交通局から報告がございます。交通局から説明をお願いします。

(交 通 局)

イオンモール徳島アクセス便の運行実績について（報告）の説明

(会 長)

ご質問・ご意見はございませんか。

(委 員)

資料３のグラフ（「南末広町中・イオンモール前」停留所の乗降者数）について、イオンモール徳島線の平日便がないのは利用人数が少ないためなのか。土日便しかない理由について聞きたい。

(交 通 局)

イオンのマーケティングによると来店者の２％がバス利用者。平日には東部循環線と南海フェリー線を経由した便をあわせて１時間に２便程度あればさばけるという予測をしていた。週末には１時間当たり３便ないしは４便という予測で設定した。

５月から１１月現在までで平日がトータル４１，０００人、土日もトータル４１，０００人。運行の日数も違うが、このくらいで推移して積み残し等は発生していない。

傾向としては、徳島駅から乗り、イオンモールで降車する傾向がある。実績としては、平日が１日当たり３１０人、土日が６５０人で、今のところ設定した便数で問題はない。

(会 長)

ほかにご質問・ご意見はございませんか。特にないようでしたら、次の報告に移りたいと思います。徳島バスから説明をお願いします。

(徳島バス)

小松島市移譲路線「和田島線」新ダイヤ・新路線図（案）（報告）の説明

(会 長)

ご質問・ご意見はございませんか。

(委 員)

津田経由のほうが乗降客数が伸びるのでは。津田から末広大橋経由でイオンに行けるようにしてほしい。

(徳島バス)

所要時分が増えるほか、小松島市さんから移譲を受けて運行している路線でもあることから、ご意見として承りたいと思います。

(会 長)

本日の議事はすべて終了しましたので、事務局に進行をお返しします。

(事 務 局)

本日は貴重なご意見・ご協議ありがとうございました。それでは、これをもちまして本日の会議を閉会します。委員の皆さんには、議事の円滑な進行にご協力いただき、ありがとうございました。今後ともよろしくお願い申し上げます。

4 閉 会

以 上