

令和4年度 第1回倉敷市地域公共交通会議 議事録

1 会議名 令和4年度 第1回倉敷市地域公共交通会議

2 開催日時 令和4年8月1日(月) 13時30分～16時20分

3 開催場所 倉敷市芸文館 別館2階 202会議室

4 出席者

(1) 委員(23名)

橋本成仁委員、氏原岳人委員、西崎由美子委員、野田俊明委員、家守豊委員、横田直樹委員、石野正人委員、岡田和史委員、神宝博委員、平本清志委員、(代)谷口里香委員、楠本雅之委員、宇田雅英委員、池内丈史委員、(代)渡邊聡一郎委員、小松賢治委員、槇尾俊之委員、松嶋泰憲委員、山形信介委員、(代)野田真人委員、江村慶徳委員、亀山貴之委員、山本達也委員

(2) その他

関係者(1名)、オブザーバー(4名)、事務局(5名)

5 議事

(1) 協議事項

ア 令和3年度決算について

イ 倉敷市地域公共交通計画について

(ア) 理念と基本方針について

(イ) 公共交通ネットワークの将来像について

(ウ) 実施事業の体系(案)について

(エ) 実施事業に関するアンケート調査の実施について

ウ 地域旅客運送サービス継続事業(玉島地区)について

(ア) 継続する運送サービスについて

(イ) 実施方針(案)について

(ウ) 実施事業者募集要項(案)について

(2) 報告事項

(ア) 倉敷市地域公共交通網形成計画に基づく施策の進捗状況について

(イ) コミュニティタクシーの運賃及び運行内容の変更に伴う書面審議の結果報告について

(3) その他

6 議事次第

- (1) 開会
- (2) 委員紹介
- (3) 会長挨拶
- (4) 議事
- (5) 閉会

7 配布資料

次第、委員名簿、配席図

- 資料1 令和3年度倉敷市地域公共交通会議決算
- 資料2-1 取り組むべき課題に向けた理念・基本的方針
- 資料2-2 公共交通ネットワークの将来像
- 資料2-3 実施事業の体系（案）
- 資料2-4 公共交通の利用促進に向けた実施事業に対する住民意向に関するアンケート調査企画（案）
- 資料3-1 継続する地域旅客運送サービスについて
- 資料3-2 倉敷市地域旅客運送サービス継続事業実施方針（案）
- 資料3-3 倉敷市地域旅客運送サービス継続事業実施事業者募集要項（案）
- 資料4 倉敷市地域公共交通網形成計画（実施計画）
- 資料5 コミュニティタクシーの運賃及び運行内容の変更に伴う書面審議の結果報告について

8 議事内容

(1) 開会（事務局）

本会議は、委員総数25名、代理出席含め出席者23名で、委員の半数以上の方にご出席いただいておりますので、倉敷市地域公共交通会議設置要綱第8条第2項の規定により会議は成立しています。また、倉敷市地域公共交通会議の公開要領に基づき、本会議は公開で行われますことをご報告します。

(2) 委員紹介（事務局）

委員の紹介

関係者の紹介

オブザーバーの紹介

(3) 会長挨拶

会長より挨拶

議長より挨拶

(4) 議事における発言内容

〔協議事項〕ア 令和3年度決算について
事務局から説明（資料1）

(議長)

監査委員から監査報告をお願いします。

(委員)

令和3年度の決算について、令和4年4月25日に出納監査を行いました。事務局報告のとおり、相違ないことをご報告します。

(議長)

ありがとうございます。ご意見ご質問等があればいただければと思います。ご意見ないようでしたら、令和3年度決算について表決をお願いします。承認の委員の方は挙手をお願いします。

〔採決〕

賛成多数ということで、承認することとします。

〔審議事項〕イ 倉敷市地域公共交通計画について

(ア) 理念と基本方針について

事務局から説明（資料2-1）

(議長)

ありがとうございました。ただいま説明のありました内容について、何かご意見やご質問、お気付きの点がございましたらお願いします。ございませんか。

では、私から1つだけ、前回のときに細かい目標として、9つ目標があったのですが、今回8つになっている。このたびの変更というのは、どのような内容の変更だったのかというところをもう少しお願いできますか。

(事務局)

お話があったとおり、前回は目標が9つありました。前回、目標5「公共交通を活用したコンパクトプラスネットワークの実現」という目標がありましたが、いろいろ事業を検討する中で、このコンパクトプラスネットワークというのは、もっともっと上の、我々倉敷市が目指すまちづくりの形ということで、その他の基本方針や目標を達成することで、最終的にこのコンパクトプラスネットワークというものが実現されるということで、この部分を1つ上の理念の方に持って行き、目標からは外させていただきました。

(議長)

はい、わかりました。少しレベルの違うものが入っていたというような解釈ということですね。他に何かありますか。なければ、次の説明を伺ってまた議論していきたいと思います。

〔審議事項〕 イ 倉敷市地域公共交通計画について

(イ) 公共交通ネットワークの将来像について

事務局から説明(資料2-2)

(議長)

ただいまの説明に何かご意見ご質問はありますか。

(委員)

児島地内の循環のバスで、現行計画で話をしなかったのでそのままになっていますが、児島の周りの赤丸は弊社でいう「児島循環線」という路線だと思いますが、もう1つ下津井とか鷲羽山を回っている「とこはい号」という路線もあります。下津井の辺りは路線がないような図になっていますが、入れた方が良いのではないのでしょうか。それと、乗継拠点のところを赤丸にしていると思いますが、王子ヶ岳登山口が入っていません。王子ヶ岳登山口は児島発で宇野方面に向かって王子ヶ岳登山口まで弊社が運行して、そのあと両備バスさんが宇野方面に運行しているので、入れていただいた方が良いのではないかと思います。

(議長)

2点ほど指摘をいただいておりますが、事務局の方で何かありますか。

(事務局)

循環バスにつきましては、「とこはい号」「児島循環」などいろいろありますので、そのあたりを含めた形で表現できるようにします。それから先ほど乗り継ぎ拠点の方でお話のありました王子ヶ岳登山口について、乗り継ぎ拠点というのは機能的に乗り継ぎの要素がある、乗り換えられるというものですが、倉敷市で定義しているのは、幹線、鉄道などの主要な赤い太い線で表している線から他の路線に乗り継ぐという機能を有する時だけ、この赤い丸の乗り継ぎ拠点としています。宇野駅前の方につなぐところは確かにバトンタッチして両備バスにリレーするという意味では乗り継ぎ拠点ですが、倉敷市の定義からすると、田の口・唐琴方面には赤い線が伸びておらず、なおかつ鉄道がないため、あえて定義上、赤丸の乗り継ぎ拠点という表示には至っていないのが現状です。

(議長)

はい、ありがとうございます。今の回答に対して、意義ありでも結構ですが。

(委員)

やはり、王子ヶ岳線は赤色で示した方が。路線バスは赤色の線にしていると思うので、これだと

路線バスがないような図に一般の人から見えるのではないかと。それで、王子ヶ岳線は維持する路線から外れるとなってしまうのではと思います。なくなっても良いというわけではないので。

(事務局)

ありがとうございます。今、赤色の太字で地域や地区間を結ぶような幹線を示しています。それ以外の路線バスも当然ありますが、現行計画だと、ピンク色の矢印で示している路線バスについては、今回の将来像では、この路線バス・コミュニティタクシー、いろいろなものをひっくるめて、あくまで幹線に対する支線ということで表しています。バスを維持することも重要ですが、これはバスを維持しないという意味ではなく、支線として交通手段を維持するというで表しています。そこで幹線に当たるかどうかというところでは、表現を変えたいということで、理解していただけたらと思います。

(議長)

今の説明だと、地区間を結ぶものが幹線で、今議題の路線はそこまでではなくて、市の定義でいうと幹線を除く路線バスというところに含まれる。だから緑の矢印で表現するということですね。

(委員)

前の計画では、路線バスとコミュニティタクシーが分かれていたのが1つになったから、こういう表現ということですね。

(議長)

現行計画では、支線というカッコの中にピンクの矢印と緑の矢印があったものが、1種類に統合されているということで、表現が変わっている。

(委員)

下の運行している直接の路線からすると、少し分かりにくくなったというのが本音です。

(議長)

他の方、何かご意見ありますか。今までのものと随分表現の仕方が変わっているので、むしろ分かりにくくなった、或いは分かりやすくなった等いろいろあると思います。今いただいた質問・意見を参考にしながら、また考えてみてください。お願いします。

〔協議事項〕 イ 倉敷市地域公共交通計画について

(ウ) 実施事業の体系(案)について

事務局から説明(資料2-3)

(議長)

ただいまの説明に何かご意見ご質問はありますか。

(委員)

資料2-3は、目標に対して課題がセットという形になっていると思いますが、この課題②「地域の多様な移動手段のネットワーク化」のところ“・Ma a S等の新技術の活用や交通結節機能の強化による移動手段のネットワーク化など”が、【目標3】【目標4】の両方に含まれるように思います。無理に一对一の関係にしなくても、【目標3】【目標4】に対応する形で課題②を置いてもいいのではないのでしょうか。

(事務局)

言われるとおり、課題②は、【目標3】にも【目標4】にも掛かってきます。デジタルを利用した交通結節機能の強化や、デジタルを使わない取組みだとしても、交通結節点の強化という形で、どちらにも関わってくる課題。書く位置が【目標3】の方に入っていますが、3にも4にも掛かってくるものと考えています。課題②を解決するために、【目標3】【目標4】があると考えています。

(委員)

おそらく、Ma a S等の新技術の活用というのは、むしろこれがソフト部分の目標で、後者の交通形成の強化というのは【目標3】のハード面になると思います。見せ方の問題かもしれないですが、その辺りを整理していただければと思います。

(議長)

はい、ありがとうございます。おそらく課題①と【目標1】【目標2】の関係も同じようなものだろうと思います。今日の会議に参加した方には今、口頭で説明していますが、最終的にどこかで公表されるものになると思うので、やはり最初に課題があってそれに対応するものとして、基本方針だとか基本目標を作ったということだとすると、左から順番に課題があって基本方針があって基本目標があってというようなことで考えているだろうから、そういう絵に作り直してください。これでは意味が分からない。A4で1ページに入れようとして無理やり作っている感じがあり、会議資料としてもちょっといまいちだというところがあります。誰が見ても勘違いなく分かるようなものをきちんと作って、それを公表してください。おそらくこれが今回作っていく計画の骨子になってくる、一番大事なところ。

後半の2ページ以降の表に具体的な事業があって、青く塗っている部分とそうでない部分がありますが、青く塗っているものは何ですか。

(事務局)

青色は、現行計画になかった新しい取組みです。新しい、公共交通に乗ってもらうために特に力を入れてやろうとしているところで、色を付けて目立つようにしています。

(議長)

前回の網計画の時からいうと、新しい目玉の施策が入っているというイメージでよろしいですか。

(事務局)

はい、そうです。

(議長)

4ページの説明を聞き逃したかもしれない。4ページに青色で、「岡山ローカル3線おでかけ切符の発行」とあるが、ローカル3線とは何ですか。あと、そのあとのカッコで「JR西日本・井原鉄道・イオンモール岡山・さんすて岡山・岡山一番街」、これは岡山市の中心部にあるような施設だと思いますが、なぜこれなのか。岡山市の交通会議だったら問題ないのですが、倉敷市内にも何かある気もします。その辺りについて説明をお願いしたいです。

(事務局)

ローカル線というのは、JR西日本と井原鉄道と伯備線の3つ。交通事業者さんからいただいた情報です。この中には岡山市の施設しかなく、倉敷市の施設が入っていないのですが、新たな取組みとして交通事業者さんが連携して、お得な切符を発行するというので、掲載しています。

(議長)

水島臨海鉄道が入るのかと思って質問したのですが、違うのですね。JR西日本は伯備線とそれ以外というイメージですか。それとも山陽本線と伯備線ですか。

(事務局)

そうです。

(議長)

交通事業者が中心になってやっていくイメージですね。事業主体に倉敷市が入っているので、その辺がよく分からなかった。これは基本的にJR西日本が中心で動く事業ですか。

(事務局)

はい。倉敷市としては今後の話になりますが、何か手助けができればと思っています。そういった理由で事業主体にも入れていただいています。

(議長)

はい、ありがとうございます。JR西日本さん何か説明がありますか。

(JR西日本)

手元に詳細な資料がないのですが、これは去年までJR西日本と井原鉄道が協力して行ったおでかけ切符があり、それに代替する新たな事業として、こちらの3線おでかけ切符を作ったという経緯です。過去あったものの形を変えて作りました。全く同じものではないですが、継続して同じ部

分もあります。

(議長)

JRとしてやるのは非常に良いことだと思いますが、やはり倉敷市の計画なので、もう少し頑張って水島臨海鉄道さんだとか倉敷駅周辺の商業施設だとか、他にも市内にあらうかと思いますが、要は各事業者さんがやっている持ち駒を並べただけというようなイメージが出てしまいます。

そうではなくて、倉敷市として一体何をやりたいのかと。市民のおでかけという活発な交流による町のにぎわいということであれば、もう少し何かないのかというところをぜひ考えていただきたいです。これは大きなイメージを示していただいていると理解していますが、この計画ができる際にはもう少し何か違った形もあって良いと。他に何かありますか。

(委員)

先ほど議長から、この実施事業の体系(案)の組立てを工夫するようにとありましたが、その後にもまた意見をすることができますか。というのが、この課題①とかは、【目標1】【目標2】と一緒に関わってくるようなイメージになるのであれば、バス路線の維持だけでなく鉄道・バス路線の維持という形でないと、という疑問がでできます。

(議長)

おそらく、この課題①②③④⑤⑥というのがあって、そこから全部派生してきているという説明だったので、今のようなことをやった場合に趣旨に合わないのではないかと心配していただいているのだと思います。事務局の方で何かありますか。

(事務局)

今日の意見を受けて、この事業体系については意見交換会という形になるかはまだ決まっていないのですが、何らかの形で委員の皆さんと調整をさせていただきたいと思います。

(議長)

実際、課題①が【基本方針Ⅰ】にそのまま、課題②が【基本方針Ⅱ】へという単純なものではないはず。課題①が【基本方針Ⅰ】と【基本方針Ⅲ】とか、どういう組み合わせか分からないが、いろいろな組み合わせが当然あり得るだろうと。一対一の関係でないと考えられます。もちろん、事業者さんからの提案も大歓迎ですし、市の方でももう少しプランニングして、どうすれば魅力的なネットワークになり得るのか、どのようなサービスが提供できるのか、どうすれば本来の目標は達成できるのか、そういうことをもう少し考えていただければ。そのためにどういう事業が必要で、だからこの事業者さんと交渉するのだというところ。事業者さんがすでにやっているものをここに並べましたと言わないようにしてください。他に何かお気づきありますか。

(委員)

私もバス事業者として、倉敷市が作られる計画の中で何をしていくべきか、どういうふうに協力

していくべきかと考えながら話を聞いていました。解釈が合っているかどうかを教えてくださいたいのですが、こういう整理が今後可能であれば、またご検討いただければということで、お話しさせていただきます。

【基本方針Ⅰ】については、市内の交通を幹線と支線含めてネットワークで整備するというところで、我々バス事業者としては、ネットワークが維持できるような形で、時刻表をどう設定するかなどを考えていくことが大事なのかなと考えています。【基本方針Ⅱ】については、作ったネットワークに対して、せっかく幹線と支線を作っても、乗り継ぎできる環境が整っていなければ、そういう利用のされ方もできないだろうということで、バス停の待合を整備するかとか、あとは新しい技術。乗り換え検索とかそういうことも含まれるのかなと思います。そういったものも活用しながら、幹線と支線とかそういうネットワークを市民の方に使ってもらえるように、事業者としてもできることをやっていかないといけないのかなと思います。

【基本方針Ⅲ】と【基本方針Ⅳ】のところが少し分かりづらくて、【基本方針Ⅲ】、目標⑥は「災害発生時における安定したサービスの提供」ということで、交通サービスをインフラととらえて、災害時にもしっかりと市民の方にも安心して引き続き安全にご利用いただけるようにしていくことが目標なのかなと思いつつ、目標⑤に「まちの賑わい創出」が入って、少し方向性が違うものと同じ基本方針の中に含まれていると思います。ここはもうちょっと分かりやすくなると、事業者としても何をすべきか考えやすくなるし、計画としても分かりやすくなるのではないかと思います。

最後の【基本方針Ⅳ】の、「市民に愛される便利な地域公共交通」のところは、事業者としては利用促進の施策にいかに取り組むかということがキーなのかなと解釈しているのですが、その中でも快適性とかユニバーサルデザインとか、いろんな観点のものがこの中に含まれているようで、特に【基本方針Ⅳ】のところにおいては、特に事業者に対して期待することなど何かあれば教えてくださいたいです。

(議長)

はい、ありがとうございました。事務局から何かありますか。

(事務局)

【基本方針Ⅰ】と【基本方針Ⅱ】については言われたとおりだと思います。【基本方針Ⅲ】で、まちの賑わいの話と災害発生時という違う話が一緒に入っているので、その辺りは今後整理ができればと思います。【基本方針Ⅳ】は、利用促進に関することとユニバーサルデザインということで、利用促進については、利用者にとってお得なサービスなどを考えていますが、この辺りは事業者さんのご協力も必ず必要になってくると思うので、今後調整して、利用促進に繋がるような取り組みができればと考えています。

(議長)

よろしいですか。

(委員)

はい。弊社の方で今後進めていくことについても、適宜、情報の提供をさせていただきながら、この計画にするようなことがあれば、また取り上げていただけるとありがたいと思います。

もう1つ、最新技術の導入に関して、今コロナで事業者は痛んでいる中で、事業者単体で新しい投資とか新しい技術を導入しようというのは難しいところもあります。そこに関して、もしこういった方針に限られるのであれば、新しいITなどに関する技術の活用であるとか新しいサービスの提供というところに事業者がチャレンジすることに対して、行政サイドからの支援を検討いただけたらとか、そういったことも今後あればありがたいと思います。

(議長)

他に何かありますか。お気付きの点がありましたらお願いします。

(委員)

2点ほどあります。この2から5ページまで、事業・事業主体・方向性を整理されているのですが、2ページの目標②にユニバーサルデザインタクシー車両の導入と入っていますが、5ページの目標⑦に、施策2でユニバーサルデザインの推進等による誰もが利用しやすい環境の整備という大きな項目があるにもかかわらず、タクシーの車両の導入というのではない。先ほど橋本先生が言われたように、やりようによってはいろんなところに行くと思いますが、できたらUDをこの中にも入れるなどして、導入を図ることを計画の中に明確化していただきたいです。例えば目標部分の市民の豊かで安全安心というのは、誰もが安心して乗れる車両というもので、企画切符や利用促進で交流とか、交通計画だけれども、豊かで安全安心という概念がそちらに偏っているかと思います。ベースがあって初めてというところ。その整理がちょっとぼやっとしていて分かりづらい。

もう1点は、施策2で、地域の移動を支える担い手の確保と育成とあり、事業主体が交通事業者。

安定した担い手確保と育成の中に、運転免許取得の補助制度というのがあると思いますが、確かバス事業の現行計画のところにもあったと思うが、これは交通事業者が自らの事業所において補助制度を作って乗務員の雇用を図っていくという考えなのでしょうか。それとも倉敷市が事業主体から漏れているのでしょうか。他地区では、2種免許取得のために行政が一部助成をして、フォローしていこうというものがあります。これは単なる漏れなのか、事業者がすることなのか。

我々タクシー事業の業界も、最近女性ドライバーの雇用に着目していて、国交省もそう。やはり2種免許取得というハードルもあり、地域によってはそこを地域の雇用の確保、定住とかそういったものに位置付けて、女性ドライバーが2種免許を取得する時にはインセンティブを与えて、男性よりも少し補助率を上げるとか、そういうことをやっています。ここの考えを、教えていただきたいです。

(事務局)

質問の1つ目、UDタクシーが、【基本方針Ⅳ】の【目標7】に入っていないという話ですが、こちらにはユニバーサルデザインということで、バリアフリー化車両の導入等ということは書いていますが、UDタクシーをせっかくやるのであれば、明確にこういったところにも記載すべきなのかなと

思っています。

2つ目、安全安心という課題に対して【基本方針Ⅲ】がありますが、こちらが利用促進に偏っているということ。こちらについては、【基本方針Ⅲ】の中の安全安心というのは、災害発生時に安定したサービスを提供するというところで、この【目標6】に関するところが、安全安心な暮らしと考えています。豊かということは利用促進で、安全安心というのは災害発生時、違ったものが2つ入っているということなので、こちらについては表現とか配慮を考えてみる必要があると思います。

3つ目、【目標2】で、安定した担い手の確保と育成というところで、事業主体に市が入ってないことについては、交通事業者さんにヒアリングした結果、交通事業者さんがしていることを例示していますが、今後必要に応じて、倉敷市でもこういった支援ができるのかということについて、交通事業者さんと調整を図りながら入っていけたらと思っており、今後また調整します。

(議長)

はい、ありがとうございます。ただいまの答えでよろしいか。

(委員)

これから調整をするということは、ここへ倉敷市が入る計画になるかもしれないということですか。

(事務局)

それを含めて話し合っていけたらと思います。

(委員)

はい、ありがとうございます。

(議長)

他に何かお気付きの点がございますか。

(委員)

【基本方針Ⅳ】の「市民に愛される快適で便利な地域公共交通」のところで、施策1の②で公共交通を優先する公共環境の整備でPTPSのことを書いていますが、前の計画でも確か入っていました。これに関して具体的に何か進んでいるということをまだ聞いていません。幹線を運行している中で、倉敷駅周辺が終点として運行していますが、遅延がひどい。それは前からひどかったのですが、おそらくコロナでマイカー利用も増えて、遅延がかなり出ている状況。公共交通の利用促進というからには人数を増やすことが目的で、マイカーからの移行を考えていると思います。倉敷市さんはどう増やしていこうというビジョンを持っているのかということを知りたいです。

(議長)

はい。ありがとうございます。私も聞きたいところですが、事務局の方で何かありますか。

(事務局)

倉敷市においても過度なマイカー利用は課題だと思っており、それを公共交通にシフトしていければと思っています。PTPSについては、言われるとおり現行計画にも位置付けがあり、実際なかなか前に向かって進んではいませんが、遅延などの面から必要な取組みだと思っています。今後また、交通事業者さんや警察と調整しながら取り組んでいけたらと思っています。

(議長)

現行計画の中で掲げていたがほとんど進んでいないもの、割と進んだもの、いろいろ色分けしていただきました。その中で、進んでないが次の計画でも必要なもの、やめるもの、それも色分けしていただいた上で載っています。進まなかったが、やはり必要なので今後やっていくという意味表示。市だけでどうこうできる話でもないの、いずれにしても、警察の方も含めて、どうしていけばいいか、道路管理者ともおそらく関係してくると思うので、これも次の計画にぜひ載せたいということです。公共交通については、自動車からの転換ということも視野に入れる。なかなか進むような結果が見えていなかったものについて、事業者からも不満があるのではというふうに思います。ぜひともスピーディーに進めていただきたいです。

〔協議事項〕 イ 倉敷市地域公共交通計画について

(エ) 実施事業に関するアンケート調査の実施について

事務局から説明(資料2-4)

(議長)

ただいま説明いただいた内容について、何かご意見ご質問はありますか。

(委員)

私は備中県民局ということで交通は専門ではないのですが、このアンケートは一般の人に対する調査なので、回答のしやすさということを考え、少し直した方が良いのではと思います。例えば1、2ページはまだ答えやすいのですが、3ページ目は、分からない表があってここで心が折れる。4ページを見るとまた何かよく分からないということで、例えば、こういう答えにくいようなところは後ろにまわして、最初の方に答えやすいものを持ってくるようにしたらどうかと思います。

それから表記について、例えば1ページのタイトル名が住民意向という言葉、少し上から目線ではないでしょうか。住民というのは十把一絡げであなたたちという意味で、あなたに聞くということを明確にされた方が良いのでは。そうしないと反発を受けるような気がします。

あと用語、例えば問3、コミュニティタクシーの認知・利用状況で、認知というのがなぜここで出てくるかわかりませんが、問4と同じように利用状況に統一した方が良いのでは。もう少し答える方の立場になって、分かりやすい答えやすいシートにしてみたらどうかと思います。

(議長)

ただいまの意見に対して何かありますか。

(事務局)

いろいろ意見をいただきまして、ありがとうございます。住民意向、この表現を答えていただく方の立場に立って考えます。その他、分かりにくい質問等については全体的に見て答えやすいように考えた上で、再度、委員の皆さんにお諮りしたいと思います。

(議長)

他に何かありますか。

(委員)

3,000部を配布するということで、おそらく返ってきて1,000ぐらいかなと思います。そうなってくると、10代・20代の意見はどれぐらい返ってくるのでしょうか。50とか、あってもそのくらい。おそらく70・80代の方がたくさん返してくれるでしょう。こういうアンケート調査で若い方は返してくれない。紙も必要だと思いますが、ウェブでやるという方法は検討しなかったのですか。

(事務局)

まず、年齢別の回答の話ですが、去年も同じようなアンケートをして、その結果だと、65歳以上の方が4割ぐらいで、10代・20代の方は、あまり返っていません。WEBアンケートというのも確かに考えられますが、そうしたときに、高齢者の方がそれに答えていただけかというのがあります。交通不便地域にお住まいの高齢者の意見も聞かないといけないということから、今回は紙での調査と考えています。

(委員)

併用するという。紙は必ず必要。ウェブもそうですし、若い方に答えてもらえるような工夫もした方がよい。SNSを活用するとか。今の流れを汲んだアンケート調査にしても、おそらく関心が低いので、たくさんの方が答えてくれるわけではないと思いますが、紙でそのままいくというのも、古典的な方法を踏襲し過ぎているかなという感じがします。

(議長)

国勢調査でも紙とウェブ併用。配布したものに、例えば二次元コードなどを印刷しておいて、それを読み取ることとスマホで回答できるとか、いろんな方法が最近があります。コスト的なところもありますが、実はそれほど上がらないのでは。郵送費でおそらくなくなってしまう部分があるので、それも考えていただければ。

もう1つ、3,000部で良いのかというのをずっと言っています。どういう分け方で分析する

のか次第ですが、実際、今赤磐市でやっているのも3,000くらい配ろうとしています。居住者の数を考えると、10倍ぐらい違います。10倍違うから10倍たくさん配れという話ではないですが、もちろん統計的に処理するので。とは言いながら、3,000部で3分の1回収したとして1,000通。1,000通で地区別に分けたときにどうだろうなというのが、若干不安な要素かなと思います。昨年度のアンケートで、基本的な公共交通の利用状況だとかをやりました。今回の事務局の方で考えている新しい計画の中で行う目玉事業の候補リストを出して、それに対して需要性があるかないかということを見ようということ。なので、通常の一回でやるような形のアンケート調査とは少し違って、どこからどこに何時にいきたいですかみたいな質問が今回は落ちているというのはそういうこと。他に何かお気づきの点等ありますか。

(委員)

このアンケート調査を実施するときに、どういう資料を配付するのですか。アンケート調査だけですか。

(事務局)

はい。今お配りしているアンケート調査票、これが設問であり回答用紙にもなるということで、調査目的などを書いた1枚紙を加えて配布しようと考えています。

(委員)

施策の中にモビリティマネジメントの話がありましたが、こちらから効果的に情報提供していくということも非常に重要な取り組み。そういう面では、3,000人に配って公共交通のことについてある程度しっかり考えてもらう機会なので、それを活用して、コストの問題もあるかもしれないのですが、今日配布いただいたような公共交通マップを配布するとか、あるいは二次元コードをつけて、公共交通の時刻表とか、検索の仕方では簡単にできるということを知ってもらうとか、何か自動車から公共交通に転換するきっかけを少しでも促進するような情報提供もセットであると良いのではと思います。

(議長)

是非とも、一緒に送って価値のある情報を。インターネット上の情報も非常に大事だと思います。そういうものも併せて検討してください。他に何かありますか。特になければ次に進みたいと思います。今日いただいた意見を事務局の方でもう1回もんでいただいて、中身を考えていただくということにしたいと思います。

〔協議事項〕ウ 地域旅客運送サービス継続事業（玉島地区）について

(ア) 継続する運送サービスについて

岡山運輸支局から事業説明

(議長)

今の運輸局からの説明を伺った上で、議事ウの地域旅客運送サービス継続事業(玉島地区)についてのうち、(ア)継続する運送サービスについて、事務局から説明をお願いいたします。

事務局から説明

(議長)

はい、ありがとうございます。このフロー図でいうと、今回決める必要があるのは、真ん中ぐらいの赤枠のところというイメージでしょうか。実施方針の策定公募みたいなところですか。それともその一つ上ですか、どこですか。関係者との協議ですね。まだ最初の段階ということ。移動手段の確保のための適切な選択肢の候補を比較検討する。現時点で走っているものから、少し違った枠組みで事業者も公募して走らせようとするときに、どのようなサービスを提供すべきなのかということについて皆さんの意見を伺いたいのですが、漠然と言われても多分困るだろうと思いますので、少しこの事務局から提出された資料を参考にしながら、意見を伺っていきたいと思います。

今、説明いただいた資料3-1の2ページ目(1)。ここの説明によると、もうすでに令和3年9月の段階で、もともとの運行からいうと、運行している事業者が、路線の短縮とか減便がすでにされています。やった上で今まだこういうような状態ということ。コロナの影響もずっと残っています。先ほどの運輸支局からの説明もあったが、路線の定期運行で今後もやっていこうとするのか、予約があった時に走る路線の不定期運行か、あるいはそもそも路線ごとなくなって区域運行にするか。それぞれありますが、どうするかということ。

ちなみにこの利用人数を見れば、区域運行はほぼ不可能だということも最初から議論の余地がないぐらい。路線の定期運行なのか路線の不定期運行というようなところかなと思います。もちろん時間帯によって区域運行もあるとは思いますが、この辺何か、意見がありますか。特に学校や企業が関わっていると毎日毎日の行動になるので、毎日予約するというわけにもいかない。

そして先ほどのお話によると、定期試験や雨が降ったりすると、高校から40人ぐらいという結構な人数が来る。路線の定期運行かと思ったりします。何か意見ありますか。

(運輸支局)

通学通勤で朝夕については大量輸送が必要ということで、まず、大型バスが必要。ただ、今までは路線定期という形で時刻表に定めて運行しています。場合によっては、企業が貸し切って大型バスに移行する。そういった需要が賅える可能性はあります。同じように、倉敷駅北口から作陽学園、能開大線はほぼ学生及び学校関係者しか乗りません。貸し切り形態契約した方が、フレキシブルにできたりする可能性があります。もうひとつは事務局より説明があったように、通勤通学以外の時間は、時刻表にQRや電話番号があるというような、デマンド型でも可能。乗り合いの大きな車両かタクシー車両でも賅えるぐらいの利用状況かなと思います。やはり路線バスの話をしているのでバスで、バスでという意見が多いが、そういった今まで継続していたことが苦しいというのが事業者側の意見。何かしら形態を変えるなり減便するなり策を練らないといけない。

(議長)

この事業、ただ単に今走っているものを、少し形を変えて事業者を公募して、そのまま継続するというような事業ではそもそもないということが根底にあります。デマンドとの組み合わせとか、根本的、抜本的に路線を練り直すというぐらいの、それぐらいハードル高い事業です。今おっしゃっていただいたものをそのまま受け取ると、スクールバス化されて一般の人は、逆には乗れないと。いわゆる公共交通がなくなっていくということになります。それと併せて、地域を賄うような、デマンド交通と区域運行というようなものとセットにするとか。学校が運行するようなスクールバス型プラス区域運行か、あるいは事業者が運行する公共交通でも走る時間を朝と夕方だけでそれ以外の時間帯を区域運行みたいなことを、アイデアやイメージとしてお伝えいただきました。つまり単純に今までのものをそのまま走らせるような案はどうかというようなこと。そうだとするとガラッと地域の公共交通のネットワークを変えるような話になるので、そう簡単に結論が出ないのではないかと思います。

(事務局)

地域の学校、大学、企業等、具体的には作陽学園、中国能開大、クラレ、商工会議所、ナカシマプロペラですが、輸送資源の総動員ということで、企業が送迎バスを出したり、学校法人等が通学バスを出したりすることについても検討をいただけないかとお話をさせていただきました。中国能開大さんは国の所管だが、最寄りの駅から何十キロ以上離れないと国から予算がつきません。県立高校についても、県内ではそういったスクールバスを走らせている例はありません。してくださいということで、走らせるのにはもちろん経費が伴います。どこの団体、企業さんから、そういったスクールバス等の特別な乗り物を別途用意して、代替手段とするということについては不可能だという答えをもらっています。これについては県にも確認をして、県立高校としても難しい。あと日中の、路線定期運行以外の予約を伴う便ですが、先ほど利用状況調査を見ていただいたと思いますが、利用が0人ではありません。概ね数人程度乗っています。予約があったときだけ走るということは、1人乗れば走るということ。ゼロであれば実費程度は経費削減になるのは当然ですが、ほぼ1以上はある中で予約を受け付けるので、予約を受け付ける側も負担。予約する側は、電話する負担もあります。車両の大きさはちょっと横に置いておくとすれば、0という便が少ないのであれば、担当者の意見にはなりますが、聞き取った結果から、路線不定期というのはお互い負担を強いるだけで、あまり得られるものはないのかなとも思います。

(議長)

事業者さんや学校法人さんに話を伺ったところ、スクールバス企業バスという線はちょっと難しいということです。いわゆる公共交通の路線プラス、区域運行みたいな形ですか。あるいは、やはり昼間も定時運行していくのかというようなところ。でもそれをやるこの事業の趣旨からすると、どうかと運輸支局さんから突っ込まれています。

(事務局)

日中を区域運行にすると、定期を買っても、たまに日中乗る方とか土日働いていて平日が休みの

方は定期を使えません。日中デマンドは、区域運行だと一律料金の場合が多い。ですので、せっかく定期を買ったのに、土日は別料金を払わないといけないというようなことが生まれる可能性もあります。それが危惧される点の1つです。

それから、同じ区間を走ったときに料金がバラバラだということに対して、昼と夕方朝は違う乗り物だと示せばそれで納得いただける可能性もあるのですが、わかりづらい乗り物になってしまうのかなというのがもう1つ。

それから、一例ですが、両備バスさんに収支の見込みを出していただいています。需要の多いときにはバス、日中はジャンボタクシーというのが、ハイブリット型というか、案3になるのですが、案3の運行経費が、この試算の結果だけを見ると、2,937万4,000円。大型バス等に比べると、大きな車と小さな車を両方用意しておかないといけないことに関して、固定経費がかかります。そういったことを考えると、町を走っていて小さな車が綺麗で効率的に走っている、いい姿だと映るかもしれませんが、実際かかるお金を見ると、同じならまだわかるが逆転しています。思ったほど安くないどころか高くなります。もちろん他社ではもっと良い見積もり、逆の優先順位、安い順位が付く見積もりもあるのかもしれませんが、さほど変わらないのかなという部分もあります。そういった中で、何をチョイスしていくかっていうところが、一番判断の難しいところ。

案1が2番目に安い、案2のバス車両（小型車）っていうのがポンチョですけれども、30万円ぐらいしか変わらないということになれば、ポンチョですと雨の日40人乗ると、乗車定員もオーバーしてしまいます。

（議長）

そもそもこの輸送サービスっていうのはすごくハードル高いということが分かった上で、ここに踏み込んできたのかどうなのかっていうのが1つポイントだろうと思います。赤字路線で、今まで補助を出して走っていただくこともやってきた。その場合だとこういう議論にはならなかっただろうと思います。今回それではなく、別の仕組みに変えようと、その時点で、もしもこのルールが以前から分かっているということであれば、昼間は走らない朝夕だけという非常に極端な走らせ方もあれば、昼間はもう完全にデマンドで定期なんか関係ないというのもあり得るし、何もなくなるよりはるかにマシというような話をしていると思います。ですけれどもそうではなくて、そもそもこれは補助みたいな今までの枠組みではもうできないということ。もうそういう仕組みで今後やっていくという話ではありません。事業者を公募した上で、どこがやるか分かりませんが、もしかしたら定時路線ばかりではできないということも受け入れた上で、あらゆる選択肢からこれをやろうとしています。かつ、スクールバス・企業バスというのもしんどそうだということも分かりました。もう選択肢は定時定路線で、どこかに委託というか公募して走ってもらって、昼間の時間帯はデマンドで走らせるというものしか残ってないような気がします。そういう認識ではないわけですか。今あるいいものを手放したくないと、ずっと言っていますが、もうこれは破綻した路線。補助金で何とかするという程度の話でないということからスタートしたとすると、もうその細かい話を議論するのではなく、どうやってここに移動手段を残すのかと。そのためにはどこまで我慢しなきゃいけないのかということを示唆していただかないと、話が進まないような気がします。現状認識が違うのではないかなというような気がします。

どこが違うかっていうと、倉敷市と国の制度に対する現状認識が違っているというのが、今日話を聞いてやっと理解できました。そうだとすると、この制度で乗っていくのが難しいということであれば、違うことを考えてもらわないといけないという気がします。それがわかった上で、今日どこまで決めないといけないですか。つまり国と市が言っていることがこれだけずれていて、国の言うことをそのまま真に受けた場合に、もうやれることは1個しかない状態なので、違うことを言っていると、多分この事業には乗らないのではないかというような気もします。そうではなくて、国が言っているものを踏まえた上で、こんな形にします、不便は当然あります、そこは割り切ってしまうのであればそう言っていただきたいし、そうでなければ、ここでこう皆さんじっとこう我慢強く聞いてらっしゃるが、もうそろそろ何とかしようという話かと思います。

(運輸支局)

私の説明不足あったかもしれないのですが、おそらく橋本先生が言われるように、お客さんが多い朝晩とかは大型バスで、その他のお客さんがあまりいない中間時間帯は、デマンドにという話だと思うのですが、デマンドもいろんな方法があります。デマンドと言いつつ、路線を走るっていうものもあったりします。その中で小型の車両を使うとか、さっき事務局の話にあったポンチョぐらいの大きさであれば、30人ぐらいは乗れます。それぐらいだと昼間は突発的な需要にも賄えるのかなというようなことは考えられます。ただ、橋本先生の言われることを補足させていただきますと、すべて同じようなで形態で、全部定時定路線の路線定期運行だったもの、そのまますべて路線定期運行で使う車両もすべて同じという話になると、何が変わったの、となるので、その部分は自由にあらゆる選択肢を排除せず考えていただきたい。私からの提案としては、今日こういう話をして、皆様に共通認識ができたところで、また次回の会議までにいろいろ先進事例みたいなものを提示していただいて、もう1回比較検討する時間ができれば良いと思っていますが、いかがでしょうか。

(議長)

事務局サイドで全体のスケジュールの中で、もう1回、話し合いできる時間をとれる余裕はありますよね。

(事務局)

両備ホールディングスさんからどこまで議論する猶予をいただけるかですが。

(議長)

そちらも大変な状況の中、頑張っていたいでいる。今の運輸支局からの話は、今までどおりというわけにはいなくてせめてどこか変えようという話。デマンドにもいろいろあるということですが、デマンドで予約を入れて同じ路線を走るというのはやる意味がよく分かりません。少なくともこの地図を見ればわかるように、空白地域がいっぱいあります。デマンドを入れるのであれば、その今お客さんになりえない人たちをきちんと拾っていけるようなものにしないと。

この倉敷市がそもそも抱えている問題の1つが、空白地域が非常に多過ぎるというところがあっ

て、その本来は末端の部分で考えて行きたかったところですが、こういうような基幹的な路線をデマンド化するというのは考えていなかった。どちらにしてもデマンドを入れないといけないのであれば、あまり乗っていない基幹的な路線に、よくわからない時間帯にそれを入れる意味もよく分りません。もっといろんな人が使えるような交通手段に変えていく方がいいのではないのでしょうか。

そうすると、この場では多分議論にならなくて、もう1回考え直していただく必要があるような気がします。そうではなくて、まず、突発的に、一気に路線がなくなるという状況を避けなければいけない、もう時間がないということであれば、事務局が考えている中で、国が許容できる範囲内のものを、合わせていくというようなことしかないのかなと思います。期間的な、時間的な余裕が両備さんにかかっているところもあるかと思うし、倉敷市に決断のための時間をというところもあるのかもしれないですが。いずれにしてもそこで我々のところに、おそらく開示できない話もたくさんあるかと思っています。そこはやっていただかないとどうしようもないのかなというように思います。

(運輸支局)

デマンドしかないという考え方は間違いだと思っていて、やはり路線定期をすべて維持するのであれば、何かしら工夫が必要。今までと同じような運行をして、それで継続事業として認定されるかどうかという自信がないので、路線も便数も時間も全て同じとかそういうものではなくて、利用促進になるための何かを考えていただくとか。そういった部分についてももう少し、時間はないですが、考える必要があるのかなと。

(議長)

少なくとも土日ほとんど乗ってないのでもう土日やめる、昼間この時間帯は乗っていないからやめるというのは、当然あり得るだろうとは思いますが。どこまでが変化したといえる範囲なのかと。その辺、考えてみてください。今ここで何かを決めるということは当然できないので、何らかのご意見があれば、ぜひ事務局の方にあげていただければと思います。よろしくお願いします。

(事務局)

(2) 報告事項につきましては後で目を通していただいて、質問等がございましたら事務局の交通政策課に問い合わせをいただけたらと思います。

委員の皆様方には長時間にわたるご協議ご協力いただきましてまことにありがとうございます。それではこれをもちまして、令和4年度第1回倉敷市地域公共交通会議を閉会いたします。

本日は誠にありがとうございました。