

## 令和4年度 第2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2回倉敷市地域公共交通会議

2 開催日時 令和4年11月4日（金）10時～12時

3 開催場所 ライフパーク倉敷 中ホール

### 4 出席者

#### (1) 委員（22名）

橋本成仁委員、氏原岳人委員、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、難波仁委員、楠本雅之委員、（代）新谷大委員、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

オブザーバー（4名）、事務局（6名）、関係者（33名）、傍聴者（1名）

### 5 議事

#### (1) 協議事項

ア 水島地区広江エリアコミュニティタクシーの停留所追加について

イ 倉敷市地域公共交通計画について

（ア）公共交通ネットワークのイメージ図（案）について

（イ）実施事業に関するアンケート調査結果について

（ウ）計画に位置付ける事業（案）について

（エ）数値指標・目標値（案）について

#### (2) 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1-1 水島地区広江エリアコミュニティタクシーの運行状況

- 資料1-2 水島地区広江エリアコミュニティタクシー（停留所追加）
- 資料2 公共交通ネットワークのイメージ図（案）
- 資料3 公共交通の利用促進に向けた実施事業に関するアンケート調査結果
- 資料4-1 事業体系
- 資料4-2 施策・事業内容（案）
- 資料4-3 事業スケジュール（案）
- 資料5 次期計画における評価指標（案）

## 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22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いたします。

### （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 水島地区広江エリアコミュニティタクシーの停留所追加について

事務局から説明（資料1-1）

水島中央病院コミュニティタクシー運営委員会から説明（資料1-2）

（議長）

ただいまの説明に対して、何か意見・質問あれば、挙手にて意思表示をお願いします。

（委員の質問意見なし）

今回の追加の停留所にハローズ広江店が入っていますが、乗り場はどこになる予定ですか。近くの公道上か、それとも中に入れてもらえる話になっているのですか。おそらく車の出入りが結構多いところで安全上の懸念というのが出てくるかと思いますが、その辺りの対応はどうなっているのですか。

（関係者）広江連合町内会

⑤のハローズ広江店の写真の中央下に「止マレ」とあり、ここから奥が店舗のエリアで、その手前が市道ですが、市道から店舗敷地に入るところがかなり広いです。店舗側の「止マレ」の左側、駐車禁止の斜線になっているところで待たせてもらおうと思っています。市道には出ないし、車の出入りの邪魔にもならないところになっ

ています。

(議長)

出入り口のところの写真の中でゼブラゾーンになっているところに車が止まって、お客さんが乗降するのを待つというようなイメージですか。

(関係者) 広江連合町内会

止まるのは市道ですが、路肩というか、市道にも白線があり、白線から店舗までのところに2mくらいスペースがあります。コミュニティタクシーは、その境のところに停まって、乗車希望者はゼブラのところで待って、乗り込むというのを想定しています。

(議長)

これについて、警察協議は不要なのですか。

(事務局)

これについては、道沿いに停車するというので、⑥も含め、運輸支局へ伺ったところ、広江エリアは区域運行で、法的には警察署への書面による安全確認の照会は求められていないとのことで、書面による照会回答という形はしていないのですが、念のため所管の警察署へも伺ったところ、セダン車両による予約制運行であるし、今回の場合については問題ないのではないかとということでした。

(議長)

重要なところだと思います。ここに車が止まっていたから見えにくく、店舗に出入りしたときに何かあったという話が一番怖いと思います。法定上必要かどうか別にして、確認していただきたいと思います。他に何かありますか。

(委員の質問意見なし)

特に新しい意見・質問ないようなら、これについて承認いただけるかどうか、諮りたいと思います。この案件について、表決をお願いします。承認いただける委員の方は挙手にて意思表示をお願いします。

(賛成多数により承認)

ではこの件は承認ということで進めてください。次の案件に進みます。

〔協議事項〕

イ 倉敷市地域公共交通計画について

(ア) 公共交通ネットワークのイメージ図(案)について  
事務局から説明(資料2)

(議長)

ただいまの説明に対して、何か意見・質問あれば、挙手にて意思表示をお願いします。

(委員の質問意見なし)

今説明があった資料の右下の幹線に準ずる路線バスのところで、下に、幹線に準ずる路線バスは立地適正化計画と絡めていると説明が書いてあります。幹線並みのサービス、運行時間帯運行回数、またはピーク時3本以上

が確保されているとなっていますが、幹線並みのサービスとはそもそもどこに提示されているのですか。幹線並みとはどれぐらい走っているということですか。

(事務局)

こちらの資料には明確に書いていないのですが、幹線並みのサービスというのは現行計画である倉敷市地域公共交通網形成計画で定義づけをしています。朝夕については1時間2便以上、その他の時間帯については1時間1便以上で、1日当たり26便以上が幹線の最低限の運行回数と定義づけしています。

(議長)

本当は一緒に書かれていると良いと思います。幹線は朝夕2便以上で、幹線に準ずるのがピーク時3本以上と、そちらの方がハードル高いですが、それはそれでいいのですか。準ずる方がレベル高い。

(事務局)

今回の計画では、立地適正化計画に位置付けられている条件を守っていくという形で、整合を取ることにしています。

(議長)

いずれにしても幹線は1日で20数本というのが条件ということですね。

他に何か意見・質問はありますか。

(委員の質問意見なし)

〔協議事項〕

イ 倉敷市地域公共交通計画について

(イ) 実施事業に関するアンケート調査結果について  
事務局から説明(資料3)

(議長)

ただいまの説明に対して、意見・質問あれば、挙手にて意思表示をお願いします。確認ですが、バスの利用者が非常に少ないので前年度のものに合わせて集計したという説明がありましたが、前年度回答者と今回の回答者は重複していないと確認済みなのですか。

(事務局)

はい。昨年度も今年度も無作為抽出で、基本的にはかぶっていないと思います。同じ人に質問したということはありません。抽出の結果たまたま重複しているという可能性がないとはいえないですが、基本的には別の人に聞いていると考えています。

(議長)

そういう意味で重複している可能性があるということですね。つまり無作為抽出で選んだ去年のリスト、今年度のリストで同じ人が重なっていますかという質問でしたが、そこについては確認していないということなので、同じ人が答えて2票になっている可能性は否定できないということですね。

(委員)

項目でまとめられているのは、すでに回答が用意されたものの集計だと思いますが、アンケートの最後に自由記入欄というのがあります。その意見は今回何も書かれていません。特に公共交通に対する意識が強いとか、意見があるという人などの貴重な意見があれば、知りたいと思います。

(事務局)

今回の資料には、自由意見の結果はまとめていません。今後取りまとめをして、委員の皆さんや交通事業者の皆さんには、今後の参考にさせていただくためということで、情報提供させていただこうと思います。

(議長)

いつ出てくるのですか。

(事務局)

次の会議までには提供しようと思います。メールをさせていただけたらと思います。

(委員)

17ページのコメントについて、お伺いしたい。公共交通の維持向上が必要だと回答した人が8割以上で、年齢階層別に見ると、年齢が高くなるについて必要な回答割合が低くなっているというところで、年齢層が高くなるとバス停まで行くのも厳しいというようなことで、ドアツードアの特性を生かしたタクシーのニーズは高くなっていると思います。何が言いたいかというと、この話で公共交通の業態というのは、バス・鉄道などで、後期高齢者の方が利用しにくくなっているということだと思います。タクシーも公共交通として話をさせていただくと、年齢層が上がると公共交通の利用の必要性が低くなっているというのは本当にいえるのかと。タクシーの目線では高くなっているので疑問があります。その点についてどのような見解ですか。全体的に、公共交通としたときに、鉄道・バスというのを念頭に置いています。例えば福祉なら、福祉の協議会などがバス・鉄道への手当をしているというのは知っていますが、公共交通の維持をしていくという視点の中で、仕分けというか整理の仕方が違うのではと思いました。

(事務局)

公共交通の必要性についての実際のアンケートの取り方について、4ページの問7。「あなたは路線バスなどの公共交通」というのも、路線バスを連想させるような聞き方になっています。ここの質問だけを見ると、タクシーが含まれているイメージがわからない可能性はあると思います。実際にバスとタクシーと鉄道をきちんと分けると、必要性についてはまた違って、タクシーについては必要性が高くなっているという結果が出る可能性があります。今回はこういう聞き方をしているので、年齢が高くなるにつれて必要性が低くなっているという結果が出たのではと考えています。公的な資料ということで、表現の仕方については誤解を招かないような表現を再度考えようと思います。

(議長)

非常に重要なところですが、質問自体は路線バス等の公共交通と書いてあるので、そういうところは表現をきちんとしておかないと誤解を招くかもしれませんね。おそらくその後の質問もずっとバス等のイメージでそのまま

続いているので、回答者は当然そちらの頭になっているだろうということでしょう。

(委員)

アンケートには直接関係ないのですが、教えていただきたい。私も委員を長くやっているのですが、地方や都会に行くバスに乗るようにしているのですが、最後の方にあるサブスクについて、安い金額で長期にわたって、博物館に行けてバス乗り放題のようなものがあると聞きました。詳しくはわかっていないのですが、そういうことをしているのですか。どういう地区でどういうふうにされているのでしょうか。

(事務局)

サブスクについては、両備バスの取り組みということで、もしよければ両備バスさんから説明いただければと思います。

(委員)

サブスクというと新しいイメージですが、いわゆる定額で乗り放題という観点でいくと、実は昔からやっていた施策もあります。コロナを受けて、両備バスではサービスを一旦終えてしまいましたが、70歳以上の年配のお客様向けに、定額で、3ヶ月間・5ヶ月間、寿パスという定期を買っていただくと、両備バス全線乗り放題。同様のサービスを岡電バスさんがされていたり、下電バスさんも計画されていたりします。平たくいえば、そういう定額のサービスをやっているバス会社はあります。

弊社の場合は寿パスという施策は一旦終了しましたが、それに替わる定額乗り放題のサービスとして、スマホで買っていただく新しいサービスを始めました。スマホのクレジット決済で購入する、「パスふる」という名称でサービス展開しています。例えば1ヶ月5,000円という定額で両備バス全線乗り放題というサービス、これは券を発行するわけではなく、バスの中のQRを読み込んで、スマホの画面を運転手に見せていただければOKというオペレーションで行っています。サブスクサービスは、今バス単体で行っていますが、バス以外の生活のサービスとか、そういったものにいかに広げていくかというのが課題という認識です。

(委員)

5,000円という話もあったが、いくらくらいか。

(議長)

値付けの仕方は、皆さんがどれくらい乗ると想定するかどうかと思うので、倉敷市で今どれくらい考えているとかは、まだ最初の話なのでわからないということですが。今世界各地でこういうことをやっています。Masssといって、バスだけでなく鉄道、タクシーの場合は回数制限があります。要は全線定期+タクシー2、3回乗れたり、あるいはレンタカーを使えたり、岡山でいうと「ももちゃり」のようなシェアサイクルが使いえたりします。

いろいろな交通機関を定額で提供できるということを進めてきています。これはまだ県内では進んできていませんが、国内で回すというような方向性はあるのかなということですね。

(委員)

今回からウェブの調査を追加しましたが、それによって回収率の向上に繋がったのでしょうか。または、若者の意見を取り入れることができたのでしょうか。そのあたり、もし分かることがあれば教えてほしいです。

(事務局)

昨年度と比べて、特に若い方からたくさん回答があったという集計結果が出ています。全体の集計結果というのは、令和3年度、令和4年とあまり変わらないですが、回答の割合を見ると、若い方にウェブで答えていただいたと確認できています。

(議長)

どれぐらい回答があったのか、その辺り、今後こういう方向に進んでいっていいのか、やはり紙の調査というのは残していった方がいいのか、すごく大事なところですよ。結局スマホを持ってないと答えられないので、高齢の方は紙でやらないといけないというのは相当あります。あと、今何となく若い人増えたというのは分かりましたが、どれぐらい増えたか、どれぐらい回答してくれたかの、回収率みたいなものでいうと、多いか少ないかがよく分かりません。そもそもの回答傾向が少ないのは昔からですが、それが今回も当然高齢の方、年配の方ほどたくさん回答しているというのがどこかにあったと思います。若い方が前回よりも本当に増えたといえるのかというところ。しかもそれは、デジタルが入ったからという話なのか、若い人でも紙で回答しているという話なのか、その辺りをもう少し分かるように説明してくれるといいと思います。今分かることありますか。

(事務局)

具体的な数字は今持ち合わせていませんが、何らかの形でお示しするようにさせていただきます。

(議長)

次回の会議までにメールか何か送られてくるということになっているので、その時にでもお願いします。

(委員)

同じく17ページ、玉島地区では公共交通の必要性が低くなっているというのがあるのですが、何か要因とかがわかればお聞きしたいです。本日の会議ではないですが、今後、サービス継続事業などの話をする上で、玉島地区だけ突出して公共交通が必要でない割合が高いというのは何かあるのか、聞けたらと思います。

(事務局)

回答の内容を確認したところ、玉島地区は、回答数が143あり、必要という答えた方が119で不要と答えた方が24おられました。この24の内訳を住所で確認したところ、倉敷市玉島が3、玉島乙島が8名、玉島黒崎が4名といったところが目立っていました。これは、どちらかというとも真ん中よりも南側の地区で、鉄道からは遠いということで、アンケートの結果を見ても、鉄道までは歩いて30分～40分かかりますというような答えがあり、さらにその方は、車を運転されるとか、高齢の方でも送迎してもらえとか、別の移動手段を持っているということもあって、他の地区と比べて、このような結果となっているのかなと思います。

(議長)

本当は事前に見ていただいてという時間があればよかったのですが、今回当日配布されるということになっていました。玉島地区で特に新倉敷から離れた地域なので、そもそも公共交通の利便性がこの10年で落ちてきています。それに従って、おそらく路線バスも含めて使わない生活が定着している人たちが結構答えてくれているのではという気がします。そういう意味で、それぞれの回答について現時点で、どれぐらいのサービスレベルを

維持されている地域なのか分析してみても、おそらく結果が出てくるのではという気がします。玉島地区の中でも、路線がしっかりしているところ、鉄道に近いところ、そのあたりと回答がどう変わっているかとか、もしかしたら他の地区でもそうかもしれない。その辺り、時間を取って分析を進めるのもあるかなと思います。

(委員)

事業の必要性を聞いていますが、個人として必要と思うか、社会全体にとって必要か、あるいは現時点なのか、将来含めてかというので、それぞれ考えることも違います。いろんな想定のもとでの回答がすべてミックスされている状態。次回、聞くときはそのあたりに注意してもらおうともう少し本質的な分析に繋がるのではと思います。

(議長)

細かく条件設定というか、どういう視点でというようなことなどを記載していただくと、分析したときに、一体何を訴えていただいているのかが分かりやすくなります。次回の調査がいつかわからないが、少なくとも次の計画を作るときにはまたやと思うので、記録として残してください。当日見てすぐなのでなかなかコメントしにくいと思いますが、もし後で気づいたことがあれば、事務局の方に知らせてください。

〔協議事項〕

イ 倉敷市地域公共交通計画について

(ウ) 計画に位置付ける事業(案)について

事務局から説明(資料4-1、4-2、4-3)

(議長)

ただいまの説明に対して、何か意見・質問あれば、挙手にて意思表示をお願いします。

(委員)

今回の計画から新規事業者として、いろいろと書いています。前回から事業者の意見交換会など、取り組み状況の整理をしていましたが、「施策の事業内容は」というところで、この幹線交通の利便性の維持向上で、議長からどのぐらいの運行回数とか運行時間帯が必要なのかという意見があり、事務局が説明した朝夕の1時間当たりの便数とかその他の時間帯が1時間当たり1便以上ということで、ものすごく今の瀬戸大橋線と比べるとハードルが高い位置付けになっています。幹線交通の捉え方を、国の幹線交通の位置付けの条件で考えていました。ここが自主事業の体系及びスケジュールの中に、坂出駅からJR児島駅の運行回数の確保と書いていますが、ここが実施内容にそぐわないのではというところで、できればこの目標2の支線交通の利便性の維持向上に当てはまるのではと思いました。

(議長)

要するに事務局が考えている幹線路線に位置づけるかどうかという話だと思いますが、そのあたりどうするのか、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

先ほどの議題でネットワーク図がありましたが、右側の新しい計画のネットワークのイメージ図で、琴参バスの瀬戸大橋線のところには緑色の矢印で、この図でいうと支線に分類されています。事業の一覧では幹線になっ

ており、ちょっと違ってしまっていますが、先ほど琴参バスさんが言われたように支線の扱いになると思います。

(議長)

資料2のイメージ図が正しい表現ということですね。私も公共交通会議に長く参加していますが、倉敷市の計画の大きな弱点は、いまだ空白地域が相当存在すること。今回のアンケート調査を見ると、誰もが使いやすいというのに対して全体の9割以上が賛同しています。誰もがということに対して、障がい者の話だけではなくて、住んでいる場所によって公共交通が使えないというような状況も実は大きな問題だと考えています。ここについてはどうするつもりですか。

例えば県内の他の自治体で、デマンド交通のような形で空白地域はないということをやっているところもあります。今回出ている中でそれを想像できるのは、おそらく一般タクシーを利用する際の補助制度、タクシーであれば市内なら呼べば来てくれるので、それを用いて、空白地域はないという主張なのかと思いますが、そのあたり説明いただけますか。

(事務局)

交通不便地域につきましては、デマンド交通なども考えていく必要があるかとは思いますが、現状としては、一般タクシーを有効利用するというので、料金の補助や相乗りサービスといったものを拡大していくことで、交通不便地域の解消に努めていこうと考えています。それから、スクールバスやタクシー、送迎バスを活用した、地域の輸送資源の総動員といったところも考えながら、少しでも交通不便地域の解消が図れたらと思っています。

(議長)

タクシーを使いやすくするというのが公共交通の空白地域をなくす方策ということであれば、タクシーの補助制度というのは年齢制限をしないということによろしいですか。要するに、他の自治体でタクシーの補助券を出す場合、高齢者だけで、子供は使えない。そういう場合が多いのですが、空白地域の解消のための手だたとすると、若い人であっても享受できるという認識でよろしいですか。

(事務局)

現時点で他都市の事例等をもとに検討していますが、他都市の事例ではやはり高齢者の移動手段の確保ということで、年齢制限があり高齢者に限られている状況です。そういったものを参考にしつつ、倉敷市でどういった必要があるのかも考慮して、どういう方を対象にこういう施策を広めていくのかというのは考えていかないといけないと思っています。

(議長)

お金の話なので答えにくいと思うが、やはり公共交通、生活交通ということであれば、福祉交通ではないので、誰もがというのは非常に重要なポイントです。誰もがということにも対応して、空白地域をなくすための政策がこれであるとすれば、誰もが使えるように考えていただきたい。

(委員)

弊社は、倉敷を起点にすると児島エリア、茶屋町エリア、中庄エリアとかなり広い範囲に幹線を含め複数の路線を運行しています。事業内容の中で、施策の目標1に出てくる幹線交通のサービスレベルの維持向上という中で、前の計画から幹線交通の維持というのはずっとやっていますが、現状を話しておこうと思います。倉敷茶屋町間は幹線に位置付けられており、昨年までは昼間でも1時間に2便運行していましたが、今年の春、1時間に

1便に減便しました。倉敷児島間も乗降が少ない便については、前後の便を1便に合わせるなど、最低限の本数を確保しつつ運行しています。現状でいえば、減便傾向です。弊社の路線バスはもともと赤字ですが、それを高速バスで得た収入で補填していました。コロナの影響や昨今の経済情勢の悪化もあり、ここ2、3年で逆転現象が起り、高速バスが赤字になっています。路線バスの足を引っ張っている状態で、コロナの助成金で何とか、それでも赤字という状況。社内の給与体制見直しなどもして、維持したいと思っていますが、かなり逼迫した状況です。施策の中でも、この幹線は特に財政支援等を行いながらということで記載されていますが、この部分はかなり力を入れていかないと、他の事業内容は幹線がどちらか落ちることになればできなくなってしまいます。

財政支援と書いている部分は、バス事業者の弊社とか両備バスさんは、倉敷市の補助の両方に沿ってはいますが、来年度に向けていろいろ意見を交わしている中で、来年度以降この幹線について、財政支援を含めてどう考えているのかというのを聞きたいです。

(事務局)

以前のように内部補助といった形で高速道路等の利益を路線バスに還流させて、全体として維持していくということがほぼ困難な状況で、これまでどおりの26回ということを目標に掲げる以上、倉敷市としても、やはり事業者は路線バス事業の中で均衡がとれた収支状況を目指しているという声を常々聞いています。予算の関係もあるので、この段階で明確にこういった支援というのを担当部局からいうのは中々困難ですが、今予算編成の時期で、先日そういった要望を両備バス・下電バスの主要2社からもらっているのも、意見を重く受けとめて、予算編成の過程で予算措置に向けて頑張っていきたいと考えています。明確にこうしますと言えなくて申し訳ないのですが、ご理解いただけたらと考えています。

(議長)

14ページ、資料4-2で、バスの乗り方教室など公共交通の利用促進に関する事で、従来ずっと小学校などで乗り方教室をやっていましたが、コロナ禍で少し違った形で今やっていると聞いていました。動画を作成したということですが、動画はプロが作ったのですか。職員ではなく、プロがきちんと編集して作ったそれなりのクオリティのものなのですか。

(事務局)

職員が出演している部分もありますが、制作はプロに依頼しました。

(議長)

DVDの作成とかポスター・パンフレットの配布ということですが、動画なので例えばYouTubeで配信もできるのではないですか。そういうことは当然やっているということでしょうか。

(事務局)

はい、YouTubeで配信しています。

(議長)

そのあたりをもう少し書く必要があります。特に小学生も1人1台に近い形で端末を渡して、授業の中でも使っています。例えば冬休みの宿題で、見てもらって感想を書くとか、いろいろな活用方法があると思います。

この文書だけ見ると10年、20年前にやっていたようなことを書いています。例えば倉敷市の公共交通会議のサイト、倉敷市のホームページからも当然いけるというような、その辺りをもう少し現代的な形ですといいと思います。

(委員)

実施事業は体系的に非常に整理されていると思います。アンケート調査をやって市民の方々が重要と思うこと、あるいは課題だと思っていることが見えてきたと思いますが、そういう意見を踏まえた上で、先ほど議長からあった「誰もが」というのもそうだと思いますが、この会議、あるいは行政として、全体も重要ですが、ある程度優先順位というか、ここをやっていかないと駄目というところがあると思います。そのあたりはどのように考えているのですか。

(事務局)

倉敷市の公共交通の課題を3つ程入れてもらいましたが、昨年度から検討していくに当たって、倉敷市において重要なのは交通不便地域解消に向けた取り組み、それから、高齢者の移動手段の確保というところです。その解消に向けた取り組み施策というものを、今後進めていかないといけないと思っています。

(委員)

やはり公共交通空白地域をなくしていくというのであれば、高齢者だけではなく、そこに住んでいる人をどうやって救っていくのかをセット考えないといけないところです。最重要項目なら、それなりの気持ちを持って検討いただければと思います。もう1点、細かい点ですが、実施事業体系及びスケジュールに、この事業の中の書き方と、事業スケジュールがよく分からなくて、例えばこの事業の中に「何々の検討」ということが書いてあって、実施スケジュールの中に「検討期間」「実施期間」が両方あるケースがありますが、それなら事業の中に「何々の検討」というのは要らないのではないのでしょうか。言葉の整理の仕方が、事業の中ですでに実施と書いてあったり、検討と書いてあったり、導入の検討だったりするので、そのあたりは文言として整理されていた方がいいと思います。

(議長)

今の件について、特に同じ事業の中で、検討と実施を並行して書いてあるものがあります。意味が分からないと思うので、中身が違うのであれば、何を検討のままで何が実施になるのかをきちんと変えて表現してもらえればと思います。

(委員)

資料の一番上から二つ目のところ、倉敷水島間における運行回数の確保について可能性を検討というのを令和9年度まで継続してやっていくとなっています。これまでも計画の中で、この倉敷水島間は倉敷市内における幹線と位置付ける中で、弊社も26便人以上の運行便数の確保を目指してきましたが、ここ数年コロナの影響を受け、計画に対してマッチしていないというところがあって、事業側の表現のトーンを落としていただきました。

それをそのまま見落としていて、ずっと継続していくというような曖昧なスケジュールになりました。検討するのはおそらく1年度限りだと思うので、これを検討という表現でするのであれば、5年度までだと思っています。運行回数を本当に確保するという事になれば、実施する事業になります。スケジュールの見直しが必要かなと思います。ヒアリングしながら、と言っていたいただきましたが、やりとりはメールベースで、線を引くとか、

変更ないかという確認はしているのですが、この辺りの意思疎通、認識に齟齬がないかというところについては、我々も計画を出す以上はきちんとコミットします。市民や行政に対しても、やっていくという約束だと思っているので、倉敷市との内容についてのすり合わせの時間を設けてもらえれば、我々は何をすべきというのが明らかになっていくし、ぜひそういった時間もとっていただければありがたいです。

(議長)

メールベースでやりとりしているようなので、この中身についてもう1回見直してください。何をやろうとしていて、その検討期間をいつまでか、実施はここからというのを。検討で実施中になると、ずっと検討するような話になってしまうので。基本なところ、検討というのは確かにおっしゃる通り1年ぐらいだろうと思います。

(委員)

検討の件で、3ページ、上から2番目「各駅への列車接近～」というのを、今回新しく入れました。これについてなぜこうしたかということですが、当社としてはやっていくべきだろうという意図もあるが、やはり国からの補助金、市からの補助金など、お金のところが見えないというところがあり、やむなく検討し続けるような形になっています。こういった事情のある項目もいくらかあると思うので、そこは考慮していただければと思います。

(議長)

おそらく要は条件が整ったら実施するという形だろうと思うので、その辺りの表現の仕方は考えましょう。確かに自分たちだけでできる話とそうでないものというのがあろうかと思っています。

(委員)

検討についてわたしが指摘したので、補足説明です。事業の中身は当然これからもう少し詰めてもらいたいのですが、書きぶりとして、例えば、先ほどの水島臨海鉄道の検討の話でいうと、「表示システムの導入」として、事業スケジュールとして「検討」という書き方とか、文言をそろえた表現の仕方があると思います。そのあたりも多分、事業者と相談をしながら、どうするかということについて決めてもらえたらと思います。

(議長)

立地適正化計画、いわゆる都市計画の話、そこと関連して準幹線的な路線という話が出てきました。要は、公共交通だけではなく、土地利用の計画と連動させています。これは非常にいい話だと思いますが、逆にいえば、立地適正化計画で、人をここに集める、あるいは機能をここに集めるというような地域に対する交通政策はどうなっているのでしょうか。要するに、市内全域のようになっていて、そうではなくて、人を集めようというからには、こういうところにはこういうことやっていきますというような差別化・区別化というものも必要ではないでしょうか。

倉敷市の場合、去年やってインパクトがあったのが、市街化調整区域の50戸連たんはやめましょうというもの。市街化区域に皆さん住んでくださいと言っているわけです。市街化区域に住むのなら、これくらいのサービスが提供されるというような、要するに「誰もが」ということは調整区域に住んでいても提供されないといけないという話は当然あります。でも、都市計画税を余計に払いながら市街化区域に、市がここに住んでと言ったところに住んでいる人たちに対して、本当に同じでいいのかと。公共交通が走っているところに集めようと、公共交通をベースに土地利用を決めてきたところが見方によってはあるかもしれないですが、一方で土地利用がこう

だからやはり公共交通はこうだという議論がないのではないかというような気がします。この辺りは今後の実施事業のところでは少し色つけていくのだらうと思いますが、せっきくの土地利用との連動がこの1枚だけで、その先がないというところが気になります。

次の協議事項について、事務局から説明をお願いします。

〔協議事項〕

イ 倉敷市地域公共交通計画について

(エ) 数値指標・目標値(案)について

事務局から説明(資料5)

(議長)

ただいまの説明に対して、何か意見・質問あれば、挙手にて意思表示をお願いします。

(委員)

目標4に対する評価指標で、案を3つ上げている中に、運行情報のBus-Visionのアクセス数を一つの指標にするという案かと思いますが、Bus-Visionはバスの遅延情報を発信するものなので、使っただけで円滑に乗り継ぎができるのか、わかりやすく便利だと思ってもらうには、少し合わないのではと思います。数値として出すことはできますが、弊社もこれから先路線バスのわかりやすさはしっかりやっていかないといけない中で、ここを目標にとはなかなかやりづらいです。Bus-Visionはバスが遅れていることが前提で、本当は使われない方がいい。少し違った指標の取り方が可能であれば相談させてもらいたい。

(議長)

その辺り、ぜひ検討し直してください。それに関連して、乗換情報案内板の利用者数は、どう計るのですか。

(事務局)

デジタルサイネージのパネルは、押さないと時刻表が出ないので、それを押した回数というのが分かります。

(議長)

また今日初めて資料を見ていただいている状態なので、気づいたことは、後程事務局にお知らせいただければと思います。

(2)その他というところ、何かありますか。

事務局から連絡事項

- ・次回会議の日程は後日(計画の素案について)
- ・路線バス・臨鉄無料デー実施につて
- ・井原鉄道プレミアムチケット

以上をもちまして令和4年度第2回倉敷市地域公共交通会議を閉会いたします。