

令和4年度 第4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4回倉敷市地域公共交通会議

2 開催日時 令和5年2月13日（月）9時30分～12時

3 開催場所 倉敷市役所本庁舎 水道局3階大会議室

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、岡田和史委員、神宝博委員、
（代）小山晃委員、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）高田将太委員、小松賢治委員、榎尾俊之委員、松嶋泰憲委員、（代）西山寛委員、（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（3名）、事務局（4名）

5 議事

（1）協議事項

地域旅客運送サービス継続事業（玉島地区）について

ア 継続する地域旅客運送サービスについて

イ 移動手段確保策の選択肢について

ウ 対象路線について

a 玉島中央町線

b 新倉敷住友重機械線・ハーバーアイランド線

c 作陽学園・中国能開大線

エ 実施方針（案）について

オ 実施事業者募集要項（案）について

（2）報告事項

倉敷市地域公共交通計画（素案）のパブリックコメントについて

（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 継続する地域旅客運送サービスについて

資料2 移動手段確保策の特徴の整理

資料3 地域旅客運送サービス継続事業の活用の対象となる路線について

1 玉島中央町線

資料4 地域旅客運送サービス継続事業の活用の対象となる路線について

2 新倉敷住友重機械線・ハーバーアイランド線

資料5 地域旅客運送サービス継続事業の活用の対象となる路線について

3 作陽学園・中国能開大線

【関連資料】利用状況調査結果、乗降調査結果

資料6 倉敷市地域旅客運送サービス継続事業実施方針（案）

資料7 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領（案）

8 議事内容

(1) 開会（事務局）

本会議は、委員総数25名のうち、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いるので、倉敷市地域公共交通会議設置要綱の規定により会議は成立していることを報告します。

また、倉敷市地域公共交通会議の公開要領に基づき、本日の会議は公開で行われますが、傍聴者はありません。

(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) 議事による発言内容

〔協議事項〕 地域旅客運送サービス継続事業（玉島地区）について

ア 継続する地域旅客運送サービスについて

事務局からの説明（資料1）

（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）

〔協議事項〕

- イ 移動手段確保策の選択肢について
事務局からの説明（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）

〔協議事項〕

- ウ 対象路線について
a 玉島中央町線
事務局からの説明（資料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）

関係者へヒアリングをしたということですが、現状のサービス水準について、今回は変更の可能性があるということではありますが、こういうところを改善してほしいというような具体的な要望があれば教えて欲しいです。

（事務局）

高校は２校とも８時半くらいにホームルームや１限が始まるので、７時台後半に新倉敷駅を出発する便が確保されれば、まずは安心というような話を聞いています。下校時は、やはり部活動の生徒、部活に入っていない生徒でそれぞれ帰宅時間が異なるので、現在もそうですが、一番直近の、乗りやすい便で新倉敷駅の方に戻っています。聞き取りの結果は、現状維持を望むということでした。

（委員）

朝の時間帯が一つのポイントになっていて、かつ現状維持を希望していると分かりました。
もう１点。立地適正化計画の居住誘導区域に設定されています。この居住誘導区域を設定するときに、バス路線、公共交通のサービス水準を設定し、それで居住区域を設定された可能性があると思いますが、どれぐらいのサービス水準で設定されたのですか。

（事務局）

一般的な居住誘導区域としましては、倉敷市の地域公共交通計画では、１日当たり２６便というのが一つの目安になりますが、玉島中央町線については、それに準ずるということで、ピーク時に１時間当たり３便運行があれば、居住誘導区域の最低の運行回数は満たしていることにはなります。現在は、朝の時間帯に井笠バス含めて１時間に３便を確保しているので、現状維持であれば、居住誘導区域の要件から落ちてしまうということはありません。

(委員)

分かりました。

(委員)

今の説明だと高校生がバスで帰っているように聞こえますが、違うと思います。例えば、平日の乗降調査結果で玉島中央線を見ると、確かに行きは最大22名ですが、帰りは、5名とか1名。おそらく帰りは歩いて帰っているのでしょう。もう1つ、作陽学園・中国能開大線の最後、確かに行きは31人とか38人などたくさん乗っています。帰りは1人とか7人とか5人。歩いて帰っていると思います。現地へは行ったのですか。

(事務局)

現地には行っていません。両備バスから提供してもらったものとしては、玉島中央町線に限りますが、定期利用者は非常に少ないですが、雨の日の乗車数はやはり多いようです。補足資料として、去年の6月7日の曇りの日のデータでは、1日17人しか利用していません。2校の先生から聞いた定期利用者の数と合いますが、雨の日の去年の6月14日については、通常より2.29倍。それから6月21日も雨で、2.24倍利用されています。データ利用した日にたまたま雨がなかったので少なく見えますが、実際には、教頭先生がいう40名かどうかは別ですが、雨の日にはかなり利用が多いという裏付けになります。

帰りの便ですが、授業が終わったらすぐ帰る、部活をして帰る、居残り授業をして帰る、生徒それぞれの状況に応じてばらけます。通勤の方も残業のあるなしと帰りはバラバラ。山としては低くなりがちというような考察結果になっています。

(委員)

そういう説明にはなりますが、やはり雨の日の行きだけ利用する人が多いというのは事実だと思います。帰りのバスでいうと、井笠バスが寄島から来るとなると、遅れていつくるかわからないから歩いて帰ろうという気になりますが、玉島中央町線だとまず遅れないから乗ります。それで乗ってないということは、やはり歩いて帰っている。現地を見て判断したほうがいいという気がしました。

(委員)

実家が玉島上成で、よく両備バスを利用していました。この乗降調査表にある七島のあたりに習い事で行っていました。当時はまだ昭和60年の前。連島の方から路線が伸びて、霞橋の下の上成から乗って七島で降りていました。新倉敷駅から玉島中央町までの乗り入れが多いということで、当時新倉敷駅前も、玉島にも大きなバスターミナルがあって、結構乗車がありました。新倉敷駅からの乗り換えに、連島あたりから来る方の利便性が落ちます。玉島の住民からすると、今は現状片側に住民が移っているということがありますが、玉島中央町には中央病院や支所があって、昔は玉島市の中枢。維持の観点からすると、やはり維持していかないといけないところ。話にあった、玉島高校と玉島商業高校の生徒の通学以外、通学前後の閑散は行政として難しい部分があるので、ぜひその部分含めて検討してもらいたいです。

(事務局)

説明の中でも申しましたが、現状のダイヤを維持するということで、一定の間隔ごとに運行が担保されますので、事務局案としては、サービス水準の低下は避けたいということで、途中の七島や八島とか、支所等を利用する方にも不便をかけないような方法にしたいと考えています。

(委員)

井笠バスの輸送実績は、提出を求めなかったのですか。

(事務局)

そうです。

(委員)

重複している路線でそこに張り付いているお客様がいるという、その路線の全体の状況を見るのであれば、2社の全体を見て把握しなければ。両備バスの始発などが、時間帯の利便性がいいのでそれに乗って、帰りは井笠バスの時間がちょうど合うとかいろんなパターンがあります。路線の利用実態は全体をまず見て、時間帯を見てという流れかと思います。あと、定期が2社間共通で使えるのですか。

(事務局)

使えます。

(委員)

まさに自分の利用したい時間にきたバスを利用するということです。今後井笠バスに時間調整などのお願いをするのであれば、井笠バスにも影響が出る話もあるでしょうから、見るなら全体を見た方がよいのでは、と思うのですが。

(事務局)

井笠バスからも月ごとに利用状況調査をもらっていますが、今回の資料としては、考察が行き届いてない部分がありました。そちらのダイヤの調整等も含め、それぞれが沿線住民のためになるようなダイヤ編成になる形に今後考えていかなければならないと考えています。

(議長)

学校側から聞くと雨の日に最大40名程度ということでした。事務局の手持ちの資料で、2倍くらいというような事業者からのデータもあります。年間で、その雨の日に40名程度というのがどれぐらいの頻度あるのでしょうか。要するに、バスの車両の大きさに関わる議論だと思います。中型バスではなく、今まで通り大型バスでということであれば、そのあたりの適切性、大型バスを維持することが大事だという追加の説明はありますか。

(事務局)

40名弱が正しいということの前提になるが、年に1回の入試の日やお祭りの日などに車両の大きさを合わせるというのは非現実的ですし、そういった時には臨時便などを走らせたり、イベントの開催団体等がシャトルバスを走らせたりするのは自然なことだと思います。雨の日は梅雨を含め一定数以上あります。雨の日によりこぼしていいのかと言うと、遅刻にも結びつくし、無視できないと考えます。車両を決める際の要素にはなると考えています。

(議長)

雨の日だけ大型というわけには当然いかないということですね。

(議長)

資料3の最後に、見直しのポイントのまとめがあります。基本的に今のまま維持したいという事務局案。この方針で今後進めていくということでよいですか。承認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)

(議長)

一部違う意見はありますが、賛成多数で事務局案を承認します。

〔協議事項〕 ウ 対象路線について

b 新倉敷住友重機械線・ハーバーアイランド線

事務局からの説明(資料4)

(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)

この路線は基本的にクラレ社員で、関係者の意見6ページ(10)に、クラレの事業所の対応があります。野村交通のワゴン車を借り上げて早出と残業者の足は確保しています。ダイヤの変更などのお考えはないと。事業所で自助努力をしているということ。

(事務局)

従業員には通勤手当として定期代を満額払っていて、なおかつ、いい便がない人のために野村交通の貸切車両を走らせることについて、企業として非常に非効率ではないかと問い合わせました。便を増やすのはなかなか無理ではないかとクラレも考えていて、会社として二重経費で、通勤手当と借上料を払うことについてはやむをえないと考えているとのことでした。どうしても残業でばらけてしまうので、それぞれごとに等間隔の便数をクラレまで運行することは、行政としてもなかなか難しいだろうと考えての事だと思えます。

(委員)

玉島中央町線に比べて定期の使用率がこちらはかなりあるのではと思います。

(事務局)

会社が通勤手当を出しているので、通常バスを利用する方については漏れなく定期を出していると思います。玉島中央町線については、普段は自転車で、駄目なときだけハレカとか、現金。雨の日だけ定期券の購入者数と乗車数の乖離が大きい。クラレは会社が出しているので、雨晴れであまり変動がなく、1.2倍程度と倍率が低いのはそういった理由からと考えます。

(議長)

基本的にこちらも変更なしということです。賛成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)

〔協議事項〕ウ 対象路線について

c 作陽学園・中国能開大線

事務局からの説明(資料5)

(委員)

これくらいの距離であれば学校がバスを運行するのが適切ではと思います。中国能開大では、学校が近すぎて補助の予算がつかないので仕方がないという気もしますが、作陽学園に対してそういう働きかけがされていないのではないですか。

(事務局)

作陽学園についてもスクールバスの提案をしましたが、500メートルぐらいなので、頑張れば通える通常の通学距離という認識であるのか、送迎のバスを用立てまでというのは非常に厳しいとのことでした。新たな運行は現時点では考えてないという結果でした。駅を出たら学校が見えているので、荷物が多いとか楽器を持っていて、雨の日などに大変だという人が主なユーザーになっています。

(委員)

運賃ですが、近いこともあり、他より安いということですが、ここも片道しか乗らないのであればバス会社からすれば片道でも320円とか200円欲しいところだと思うのですが、利用者離れが危惧されると書いてありましたが、利用者にアンケート調査はしましたか。10円上がったら乗らないとかの感度調査。

(事務局)

この交通会議で路線の形状等も含めてまだアウトラインが決定していないので、可能であれば現状の路線で継続事業にボタンタッチをして、その後、交通政策課等の事務局で、他の路線も含め、利用者アンケートなどをして、運賃に限らず、路線の形状、経由地等も含めて、どういった走らせ方がいいのか、今後も継続的に、良くすべきところは良くするという考えのもとに、検討なり調査していきます。

(委員)

中国能開大の地形は山の厳しいところなので、運賃を上げてても多分減らないのではないのでしょうか。ぜひ増収に努めていただければ。

(委員)

税金の補助を考える対象にするのであれば、運賃の受益者負担は考えるべきです。特にこの路線はほぼスクールバス。要するに生活交通に利用されている路線ではないです。学生は足の確保が難しいとは思いますが。自転車か徒歩か。行政としてそういった足の確保は当然求められると思うので理解はしていますが、生活交通になっていない路線にもかかわらず補助するということの位置付けみたいなのはどうするのですか。ここまで全

体を通して、すべて「変更は適当でない」「運賃もそのまま」というコメントです。サービス水準を上げるとか、維持をするにしても、全体を通じてすっきりしません。特にこの路線については、果たしていいのかと思います。

(事務局)

これについては、まずは一旦両備バスから新しい運行継続事業に引き継いだ後、リサーチをしながら、運賃についても考えていきたいと思います。ただ、一つ前の停留所から節約のために歩くなどは、個人の自由だと思いますが、170円あたりに上げると壊滅的に利用が減るということもあり、この辺は会議だけではなく、利用者のアンケート等も事業移行後に丁寧に行った後に決めていかないと、反発というか、影響が学生に及ぶようなことになるので、まずは現行で引き継がせてほしいと思います。

(委員)

弊社が長らく運行していました。今意見があったように、運賃については、他の路線と比べてもかなり低い水準に設定されています。なぜかという、過去の詳しいところの経緯までは調べないといけないところもありますが、やはりあそこに学校ができて、通学手段として地域からの要請もあり、走らせ始めた路線です。いかに利用を伸ばすかというところで、手ごろで利用しやすい運賃を設定するというところで、路線として収支を合わせないかといったところから始まったことだろうと認識しています。ただ、残念ながらそれが大きな利用喚起にはならなかったというのがあります。利用者離れということのリスクを考えるか、他の路線が170円でここが100円になると、平等性の観点とか、あとはやはり形態が変わるとはいえ採算や収支という側面も無視できないので、一定の収支を取れるように考えるか、どれを取るかだと考えます。一事業者の立場でいくと、この状況になったら運賃を見直さないといけないと考えざるをえない状況です。今の利用者で作陽学園正門までが、平均でいくと30名弱、25名とか26名。100円の運賃で2,600円の収入。170円になって、10人減って16人になっても2,720円で売り上げが落ちることはないという捉え方もできます。15人になると2,550円で減ってしまう。11人が70円上がるなら乗らないとなると、今の収入を割ってしまいます。すごく簡単な比較をすればそういう状況です。このあたりも含めて、検討する余地は残してもいいのではと考えます。

(議長)

現状維持で出すと、引き継ぐ事業者にとっても最初から足かせになってしまう可能性もあるので、あまり書きすぎない方がいいと思います。

(委員)

サービス継続事業は補助率が2分の1で、報酬収入の2分の1だと思いますが、各資料の最後(12)(13)に4年度の収支見込みがあり、収支差が326万8,000円ということなので、160万ぐらい。これと別に現状ある倉敷市の補助との関係性は決まっているのですか。

(事務局)

公募型のプロポーザル方式で事業者を募る予定で、その会社が提案する経費、それから見込まれる収入、その差は市として支援していかないと、赤字になることを覚悟の上で参入してくる事業者はいません。差額については市として支援していきます。国の補助は言っていた通りで、それは市に入ってきます。市が出し

た分について、後で国から補助をもらいます。提案を受けて、ベストのところと協議をして決めます。

（委員）

要綱が見直しになることもあるのですか。

（事務局）

はい。

（委員）

見直しポイントのエ、使用車両で、使用車両は大型バスが適当となっていて、上のところは検討する必要があるとなっていますが、これは検討して大型バスになっているということですか。

（事務局）

他の路線でも協議していただきましたが、事務局としては大型のバスで考えています。確かに少ない時間帯もありますが、例えば、A路線を行った後、B路線、B路線を走った後は1時間ぐらい休憩してC路線など、そういった取り回しをしているので、途中で車を変えると、1度営業所に戻って乗り換えて、またその地域に戻ってくることになります。どこの事業者が今後受け持つかで地理的な距離感は変わってきますが、例えば、両備バスなら倉敷駅前の営業所、下電バスなら児島とか興除まで戻ってわざわざ乗り換えてくるのかというと、非効率です。資料が紛らわしいですが、事務局としては大型バスで通しての運行としています。

（委員）

この路線については、帰りの利用が少なく片道しか乗っていないというところで、例えば、往復乗って幾らなど、往復割引運賃が適用になるかわからないですが、そういうところで行きも帰りも利用していただく。それによって、利用者数が増えていくということも考えられないかなと思います。

うちでもこういう近い距離で、駅を降りて坂の学校があります。そこも実証運行で100円にしていますが、乗らないです。学生に対して何で乗らないのかというアンケートをすると、100円で乗るより100円のジュースを買う方が良いと言われたこともあります。学生にとって運賃というのは結構シビアなところがあります。利用しやすいようなところで、利用者の拡大を図れないかと思っています。

（議長）

3ページの中国職業能力開発大学校のコメントの中に、広告というのが出てきました。路線の特徴としてほぼ通学バスなので、何らかの学校の協力も仰ぐ必要があります。一つ前の、ほとんど企業の通勤に使っているところにも適応可能ではないでしょうか。今回議論している事業継続のための条件というわけにはならないと思いますが、そういうのも今後検討していただければと思います。運賃のところはかなり集中的に意見が出ました。事務局は維持継続を前提で出していますが、運賃も維持継続でいいのかどうか。ある程度値上げも視野に入れて検討するという形にすべきなのかどうかです。

（事務局）

運賃については、国の制度として、この後説明をする実施方針の中に明確に記すように言われています。協議運賃の決定プロセス上、こういった会議で主体的に決めるべきだということだと思います。基本方針を、運賃

については現行を基本としますが、公募型プロポーザルにおいて提案されて、いい提案があればというような含みを、実施方針に書くことが、国の制度として許されれば、そういった書きようもできます。最終的にそれを受けて、交通会議で良しと決まれば、それは協議運賃の理念から逸脱しないように思います。

（議長）

つまり事業者から提案があった場合に、こちらで協議して決めるというイメージですか。

（事務局）

基本運賃をベースとして考えますが、運賃についてはそれにこだわることなく提案してもらってもいいとして、広く募る考えです。

（議長）

この会議の中で、通常の１７０円までは上げてもいいと最初から指定する方がいいのではないのでしょうか。

要するに、安くして利用者を増やしたいと思ったけど、歩いて５００メートルだから乗らない。能開大の場合は、５００メートル追加で歩くけど６０円安いほうがいいと利用されている。特に能開大は、最初から作陽大学北を１６０円にしておくとか。もう最後まで５００メートル歩くなんて言わずに、料金が安いから、最初からその料金にしてもいいと思います。もう２７０円にしてもいいのかもしれない。他人任せというか、事業者が言ってきたらそうするけど言わなかったら知らないというような結論ではない気がします。

この事業をやったことがないのでよくわかっていないのですが、その辺りどうでしょうか。

（委員）岡山運輸支局

貴重な意見をありがとうございます。運賃制度については協議して決めるということにはなっています。

例えば、プロポーザルから出た運賃を採用するという話になると、この場の協議は何か、という話になりかねません。この場で一定の方向性を見出してもらいたいです。

（議長）

通常の運賃より高くすることはないと思うので、通常運賃までの範囲で決定するという方向性という意味では、値上げ。幾らにするというのは、今ここでは決められないと思います。それぐらいでも構わないでしょうか。

（委員）

即答できないところはあります。この会議の場で、値上げを前提に幾らまでとかの話であれば、この範囲で設定するというような形で持っていけるのではと思います。

（議長）

明確な答えは難しいのかもしれないですね。１７０円になったら全員が乗らないといことはないと思いますが、利用者の意見を全然聞いていないので。ここは事務局の提案を少し修正したいです。通常の初乗り運賃の１７０円まで、最大そこまでの範囲で、値上げを検討すると。上げろという話ではないですが、作陽のところは上げてもいいのかもしれないと思います。一般の方も乗るにしても、はっきり言って迷惑な話ではないでしょう。もともと本来１７０円だったところなので。その中で、次の事業者に手を挙げていただく。

３ページの見直しのポイントの運賃のところのみ、事務局案を修正し、それ以外は事務局案を採用するという

ことで、承認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）

〔協議事項〕

地域旅客運送サービス継続事業（玉島地区）について

エ 実施方針（案）について

事務局からの説明（資料6）

（議長）

3 ページの4. 継続旅客運送を実施する者の条件について。「倉敷市内に本社、支店、営業所等を有し」及び「現時点で3年間の輸送実績がある」、この表現でよいでしょうか。プロポーザルの審査員について、このメンバーでよいでしょうか。この2つについて、特に意見をいただきたいということです。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）

玉島中央町線は井笠バスと路線が重複していて、共通定期があり、運賃の割り振りをしています。ということは、新たに参入する事業者はサービス水準が同等にならないといけない。今まで両備バスだからそういうことができていたけれど、違うところだとサービス水準が下がる可能性がないとは言えない。そこについては、公募のときに何か書くのですか。今までのサービス水準のみならず、この路線には一緒に付いているものがあるのかどうか。同一水準でやるというのが事務局の提案だと思います。そこは明確にされるのですか。

（事務局）

こうでないといけないということまではないのですが、提案の中で、利用促進を図る上での具体的な方策で、同等のことができる、できないというところについて記載をしていただきます。以前、交通事業者に聞いたところ、系列でなくても重複する区間を運行している事業者は、共通定期ができるかはわからないけれど、調整は可能ということでした。井笠バスと両備バス以外の組み合わせになったときは、提案の中で甲乙つけていくことを考えています。

（議長）

非常に大事なところですよ。利用者からすると今どのバスが来たとしても、持っている定期で行けます。事業者が変わった場合に、バス停は使えるのか等、細かい話も出てくると思います。そのあたりは市で、調整するのですか。

（事務局）

はい。

（議長）

同じバス停で、定期券も共通でできるように事業者に働きかけていくということですね。今までそういうことをやった実績はあるのですか。

(事務局)

市としてはありません。事業者間ではよくあると聞くので、ハードルは高くはないのではと考えています。

(委員)

井笠バスの方の話で、要するに競合路線。相手があるのでよく話をしておかないといけません。ちゃんと話をしてからいろいろ出さないと、という危惧をしています。

(委員) 井笠バス

定期の共通利用については、新しい相手方でも継続するというのは可能です。倉敷市がそうしたいのであれば、清算方法などを協議するだけなのでできると思います。

(議長)

営業所があれば良くて、3年間の輸送実績というのは、倉敷市内での輸送実績ではなく会社としての実績で、これを受けるにあたって市内に営業所を置けばOKが出るということですね。

事務局から提案された実施方針を承認する方は、挙手にて意思表示をお願いいたします。

(賛成多数により承認)

〔協議事項〕

地域旅客運送サービス継続事業（玉島地区）について

オ 実施事業者募集要項（案）について

事務局からの説明（資料7）

(委員)

募集は3路線まとめてするのですか。

(事務局)

まとめてです。

(議長)

募集要項を承認する方は、挙手にて意思表示をお願いいたします。

(賛成多数により承認)

〔報告事項〕

倉敷市地域公共交通計画（素案）のパブリックコメントについて

事務局から報告

(議長)

以上をもちまして令和4年度第4回、倉敷地域公共交通会議を閉会いたします。