

令和3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3年度 第2回倉敷市地域公共交通会議

2. 開催日時

令和3年10月22日（金）10時00分～12時00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）

谷口守委員，橋本成仁委員，西崎由美子委員，植田洋子委員，家守豊委員，
横田直樹委員，安達壽延委員，岡田和史委員，神宝博委員，大瀧浩二委員，大上真司委員
難波仁委員，楠本雅之委員，（代）青野博俊委員，池内丈史委員，（代）近重真嗣委員，
久本忠彦委員，藤本悌弘委員，山中慎一委員，西山寛委員，（代）山室茂雄委員，
亀山貴之委員，古谷修司委員

(2) その他

関係者（3名），オブザーバー（4名），事務局（6名）

5. 議事

(1) 協議事項

ア 令和2年度決算について

イ 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

ウ 倉敷市地域公共交通計画について

（ア）計画策定について

（イ）計画策定に係る業務委託契約について

（ウ）計画策定スケジュールについて

(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 令和2年度倉敷市地域公共交通会議決算

資料2 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

資料3 計画策定について

資料4 計画策定に係る業務委託契約について

資料5 計画策定スケジュールについて

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

[審議事項] ア 令和2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2年度の決算については, 令和3年4月19日に出納監査を行った。先ほど事務局から報告があった通り, 相違なかったことをご報告します。

(議長)

ありがとうございます。ご質問等があればいただければと思います。今年に回せたらよかったです。市に全部返納されたということです。これは表決をとらないといけない審議事項であるため皆さん挙手で、表決をとりたいと思います。令和2年度決算について、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網形成計画に基づく施策の進捗状況について
事務局から説明(資料2)

(議長)

はいありがとうございます。それでは、ただいまの説明に関しましてどこからでも、どなたからでも結構です、ご意見ご質問等ございましたらお願いします。

(委員)

新型コロナの話が出たが、当然こういう状況なので、外出控えにより利用者数が思ったより全然伸びず、交通事業者は非常に大変な状況にあるというのも理解しています。この計画は今年度までという5年間の計画ですが、達成できた、できないはいいとして、本当はやるべきだったが、やれていないこと、やれていることというさびわけが必要なのかなど。もう最後の年なので、これが終わったら次の会議の時にはもう次の年度に向かってのスタートみたいな話になりかねないので。もっとはっきり言うと、次の計画でもこれはさらに進めていきたいよね、と思うようなことと、やってみただけでもこんなものは要らなかったということ。もう5年たって状況が変わってきましたのでその辺を少し事務局なりの、感触として最終的なものでなくて結構ですので、どう思われているのか教えてください。

(事務局)

新しい計画をつくるにあたって、この現行計画のフィードバックというのはどうしても必要になってくると思いますし、フィードバックを経て、新しい計画にまた反映させていただくというところで、今まさに整理しているところでして、こちらの結果等々につきましては、今後の会議でご説明させていただこうと思います。

(議長)

ノー回答ということで、それでいいですかねというのはあるのですが。とりあえず、次の会議が近いので、11月22日に、もう一度整理して教えていただくということで構わないんですが、よろしくをお願いします。他にいかがでしょうか。本質的なところを、最初にご指摘いただいたのですが。見ていただいて、細かいことでも結構ですし、よくわからないということでも結構ですので、いかがでしょうか。

ちょっと私から、ここの数値はこだわらないというやさしいお言葉でしたが、私は立場上こだわらざるをえないので。評価指標のところを見ておきたいと思います。それぞれについて少しずつコメントしたいと思います。まず、幹線の年間利用者数。掛ける0.77ぐらいということでしたが。これは逆に、全国平均から見たらそれほど落ちなかったなというのが正直なところ。首都圏とか近畿圏とかだと大体0.7掛ぐらいで鉄道とか落ちているので。それよりは落ちていないという感触です。

あと、コミュニティタクシーですが、コロナで落ちた分は分かるが、その前の2年間、平成30と令和元年については、ここが豪雨災害の影響とおっしゃったが、豪雨災害の影響を受けているところと、受けていないところがあるはずで、受けていないところはどうなっているのか。逆に言うとそこがある程度数字を出してくれているから、豪雨災害を受けているところはもっと下がっているでしょうということ。やはり、それぞれのところで結構濃淡があると思うので、集計してしまうとわからなくなっているところはあると思うので、そのあたりはある程度精査いただいた方がいいかなと思います。

中心部の歩行者数はやっぱり減りましたね。こんなに減るのかというのが違う意味ですごい情報提供になっているのかなと思います。公共交通利用者数もそうですが町中に人をどう取り返していかってというふうなことは、結構やっぱり真剣に取り組んでいかないといけないことかなというふうに感じました。

一番右側のわかりやすい情報提供の取り組み件数ですが、累積で表現されていますが、本当に累積していますか。というのは、1回やって、それが本当にずっと継続されているのかがよくわからないんですね。利用者数とかは数字がバシッと出てくるので評価指標としては言い逃れのしようがないのですが、このイベントをやるとか取組があるとかがいうのは、やりましたということだけで、ある意味評価が甘くなってしまう部分なので、ここに関しては、本当に累積して、4年前のものが今もされているのかということとか、それは本当に効果のある政策や取組だったのかという視点で見ていただかないと、本当の意味での評価になっていないかなと思います。

そのようなことも含めて、もし今追加のコメントがあればいただきたいというところですがいかがでしょうか。

(事務局)

まずコミュニティタクシーについて、地区ごとの対前年度比というデータがあります。おっしゃったように、真備の災害の影響はありますが、その他の地区別に見ると、昨年度よりも増えているところもありますし、多少ばらつきがあります。ただ、真備については30年度に半減したということもあるので、それを含めて考えると、平成29年度から平成30年度への落ち込みというのは、半分も減ってないということです。真備以外の地区については、多少影響はあるのかもしれませんが、やはり一番大きいのは真備の影響で、それに大きく引っ張られている。真備の落ち込みは、次の年、令和2年、いまだに戻りきっていないところがあり、全体を引っ張っているということは考えられます。ただ令和2年度については、どこの地区もコロナの影響を受けていると考えられます。

それから、もう一つご意見いただきました、わかりやすい情報提供の取り組み件数。これは確かにこの5年間の累積ということで、1件1件がいまだ現時点で効果があるのかということにつ

いては、今後しっかり検証していかないといけないと思っています。

(議長)

こういう評価指標は、役所の方は特にそうですが、×がつくことを恐れます。そうではない、×がついてもいいのです。なぜついたかを見て、改善していくためのものなので、上手く丸がつくような評価指標を持ってくるという戦略だけはやめましょう。ということです。そこは皆さんもよく共通理解をしていただき、×だから駄目じゃないかという役所の方は萎縮してしまい、○がつく評価指標しか出してこなくなってしまうので。そういう意味で、しっかり分析していただければと思います。

他のご意見はございますか。

(委員)

指標の成果の方ではなく恐縮だが、評価指標のページ左上、都市の最初「都市の骨格を形成する公共交通」という項目について。具体的な対象路線としては1から7あるが、ほとんどが倉敷市中心部と水島児島を結ぶ、それから一番下が玉島水島ということになっている。そして、2ページ前の表紙を1枚めくった次の見開きの右上ですが、公共交通ネットワークの絵柄があり、井原鉄道は、ここに、真備地区吉備真備駅を表記していただいているが、このほかにも川辺宿駅、備中呉妹駅と3駅、真備地区に設置をさせていただいている。この真備地区の方が、鉄道を利用して倉敷市の中心部に来られる場合には、一旦、総社市にある清音駅でJRに乗り換えて、倉敷駅に到達するということになる。JRも含めてになるかもしれないが、この都市の骨格を形成する公共交通という概念の中に、今申し上げた真備地区の鉄道網というのは含まれているのか、含まれているが具体の対象路線に入っていないのか。そのあたりの取り扱いについて教えていただければと思う。

(事務局)

倉敷市の幹線という位置付けについては、先ほどの図面で、幹線の凡例があるが、JR西日本、水島臨海鉄道、井原鉄道、それから地域と連携するような路線バス、こういったものを幹線と位置付けている。一方で、指標については、この中からさらに、抽出をし、対象となっている1から7の路線について、この合計を指標としています。

(委員)

ありがとうございます。一応骨格を形成する公共交通という枠組みの中には位置付けられているが、費用計算する中では、その範囲に入っていないということですね。

(議長)

JR西日本も幹線だが入っていないわけです。それと同じ位置づけという理解ですね。

他にいかがでしょうか。遠慮せずに言っていただいて構わないのですが、無理に言う必要もないので、とりあえず次の議題に進みます。もう1回戻って、やはりここはわからないというのは

大丈夫ですからまた教えてください。

〔審議事項〕ウ 倉敷市地域公共交通計画について

(ア) 計画策定について

事務局から説明（資料3）

(議長)

そもそも、今までと何が変わるのかというところは、一言追加説明いただいた方が、聞いている皆さんにわかっていただけるのではないかと思います。そのあたりをご説明いただけますか。

(事務局)

A3の資料を見ていただきたいのですが、上の方に、赤い四角とか、グレーの四角があると思います。元々の交通網形成計画がグレーの方で、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを促進する計画でした。それに対して、新しい地域公共交通計画は、今までと同じような対策ではなかなか公共交通を維持できないということから、これまでのまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成はもちろん、地域における輸送資源の総動員というものをプラスして、自家用有償旅客運送やスクールバス、商業施設の各種送迎バス、こういったものを、地域の輸送資源として総動員させて持続可能な地域公共交通を維持していこうということが少し違っているとところだと思います。

(議長)

はい。いかがでしょうか。

(委員)

ご説明いただいた部分について大まかな部分はその通りですが、背景といいますか現状を踏まえてお話をしたいと思います。岡山県内で言うと、倉敷市は中山間地と違って割と都会ということもあって、それなりにバス事業者やタクシー事業者がいらっしゃり、ある程度地域の公共交通がカバーできているという状況ではあります。中国地方は特に中国山地一帯でいうと、結構過疎地域で、事業者がもう事業継続できなくなりどんどん撤退されて、地域の移動手段を確保しようと思っても、頼む事業者さんがそもそもいらっしゃらない。そういった状況がもう生まれつつある状況です。これまでの地域公共交通網形成計画は、基本的に路線バス事業者を中心に、地域の交通をどう確保していこうかというものをメインとして計画を作っており、路線バスが撤退した後は補助的に市町村有償運送ということで市が自ら地元のタクシー事業者などに運行依頼をして、いろんな移動手段を確保していくというのが一般的でした。しかしそれでも、もうどうしようもないという状況があります。地元でタクシー事業者がまだいるので、今までバス路線に頼っていたが、もう大型バスを走らせても、1日1人2人しかいない、これは無駄だからタクシーで移動させたらどうかということで、結構最近よく出ていますが、通常のタクシーを頼んで乗ってもらい、1,000円かかるところを300円の負担で700円を自治体が全部負担しますよというやり方をしたり。要はエリア内にある、いろんな交通網を創意工夫しながらエリア全体の交

通を守っていこうと。そのためにどうしたらいいかという計画をつくりましょう、というのが今回の改正です。おそらく倉敷市で言うと、網形成計画から地域交通計画に移行という形になると思いますが。コロナによりバス事業者などはかなり苦しい状況になり、2年前と比べて大幅に減便などがあり、減った利用人数というのが全部戻ってこないとなると、その減った便数を戻すということもなかなか難しいというところがあって、その減った部分をどういう形でカバーしていくのかとかそういったことを皆さんとこういう場で議論をしながら、考えていくという形になるかなと思っています。

(議長)

一応倉敷市の網計画というのはそういうことも結構考えていたという理解でいるのですが。例えば、先ほどの資料2の中にも、例えば7ページ。高齢者障がい者対応、福祉有償などもプランの中にすでに入っていますし。私の記憶では、網形成計画のときかなり橋本先生が、福祉交通では日本では第一人者なので、岡山にいてくださって大変ありがたいのですが、いわゆるバスだけではなく、そういうものを全部カバーした形でつくらないと意味がないですよということを最初だぶおっしゃって。そういう体制で網計画を作ってきたつもりです。だから、国の方が遅いというのが本音コメントですが。そういう状況の中で乗客がさらに減っているのに、さらに絞れるところはないかという感覚になってきているのが正直なところ。そういう意味でコミュニティタクシーも評価項目の中に入っています。そういう意味で、総動員的なプランの網計画を作ってきたところ。それが全国版になったと。倉敷方式が全国版になったというふうには私は個人的に理解しています。だからと言って、我々は何もしなくていいのかということではなく、次のステップに行かないといけないということだと思います。そういうことも含めて何かお知恵をいろいろいただきたいということです。なので、これに対して質問自体はしにくいと思いますが、逆にニーズとか困っていることとか、素朴なコメントが、次のステップに役に立つと思います。そういうことも含めて、倉敷の交通全般に関して、次の計画を立てる上で、今皆さんで共有しておいたほうがいいなということがあれば、この段階で、意見を聞かせていただければと思う。次のプランに生かして欲しいとか、今こういうことが困っていますということをぜひ教えていただければと思いますが、いかがでしょうか。

(委員)

まず、この網計画の趣旨として、「都市の骨格の形成」「暮らしを支える」「都市の活力をもたらす」「来訪者のおもてなし」これはとても大事な話だと思っています。なぜ公共交通が必要なのか、なぜ倉敷で必要なのかといったときには、これが都市の骨格だし、市民の皆さんの暮らしを支えるものだし、都市の活力をもたらすものだし、倉敷市は観光地でもありますので来訪者の方をもてなすために必要なのですよと。そういうところは大変いいなと思っています。

先ほどからいろんなところでコロナの影響という話が出ておりますが。これについては二つあります。一つは、コロナでかなり公共交通のご利用が減って悪い状態になったというのは皆さん、よくご認識されていることかと思いますが。公共交通がそもそもなぜ衰退をしてきたかということです。少子高齢化やコロナ、そこが実は公共交通衰退の本質的な原因ではない。公共交通のご利用が減ったのは、やはり都市全体がマイカーを前提とした都市構造になっているということ、

これが実は本質的な原因なので、公共交通の維持、サステナビリティを考えるときに、マイカーとの関係をどのように考えていくかというのが実は一番大きな話なのかなと思っています。

マイカーの話でいうと、公共交通を守るという観点も当然ありますが、もう一つ、やはりカーボンニュートラル、脱炭素社会との関係においても、車と公共交通をどのように使いながら脱炭素社会を作っていくかということにも関わってくると思いますので。少子高齢化だとかコロナが公共交通の低迷している原因なんですよってということももうちょっと。30～40年前ぐらいに起きたことをもう1回思い起こして、マイカーとの関係を考えていかないと、結構ここが本質的な課題の一つなので、そこはぜひ検討ができればありがたいなと思います。

足元の状況についてお話するが、今年度に入り、岡山県内も何度か緊急事態になっているので、実は昨年度よりも公共交通需要の落ち込み、特に弊社のご利用の状況は悪くなっている。なので、それに伴って、経営努力はしているものの、事業の損益面での改善がなかなかおいついてこないという状況になっています。そのような中、課題としては大きく二つあり、一つは、市内の幹線に当たる小溝線や吉岡線。正直に言うところのこの二つの路線だけで、おそらく今年3,000万ほど赤字が出る。ここは地域の幹線であり、皆さんが生活のためにご利用される路線なので、こういった路線をどのように守っていくか、今後継続できるようにしていくかが弊社がお預かりしている路線の中では、まず大きな課題となっている。

二つ目は、先ほど地域にある資源をとにかく有効活用しましょうという話が出ていた。玉島地区で弊社が路線を幾つかお預かりをしているが、当然地域の方々から公共交通の需要はあるものの、大きなバスで輸送するほどのご需要は実際ない。なので、幹線とは別に、ご利用の状況が非常に少なくなっているところについては、今まで通り大きなバスを走らせていくのか。地域の皆さんの需要の状況に合わせて、別の交通サービスを展開していくのか。このあたりも、やはり地域によって、ご利用の状況や特性が変わりますので、今まで通り大きなバスを走らせるだけではなく、柔軟に変えていかないといけないかなと。このあたりも一つ、検討事項に加えていただくと大変ありがたい。

最後一点、公共交通というのはこの網計画の目的にもある都市の骨格であったり、暮らしを支えている。特に路線バス、鉄道は、通学の学生さんの足としてもかなりご利用いただいているので、暮らしだけではなく、学びを支えるということにも、繋がっているかなと思っています。何が言いたいかというと、公共交通というのは、その先に、学校に行く、働きに行く、病院に行く、お買い物に行く、友達に会いに行くお客様のいろんな目的があるので、どういう町をつくっていくのかということにそもそも関わってくると思っています。

そういった中で、本来は、地域の皆さんのために、行政が政策としてやるべきことを、民間企業として肩代わりしているようなことが結構あります。

一つは、通学定期の割引、これは本来教育政策子育ての支援じゃないですかと。例えば、高齢者、障がい者の方、こういった方も割引運賃政策をとっておりますが、これも町全体で考えれば社会福祉政策じゃないかと思っています。そういう意味ではそういった本来地域の皆さんのために、行政としてやるべきことについて、長い経緯の中で民間が肩代わりしてきたことについて、一度本当にそれを政策的に実現できるかどうかは別にしても、一度テーブルに上げていただけないかなと思います。目的は二つ、一つはやはり市民の皆さんの暮らしをしっかりと支えていかなければいけないということと、公共交通自体をどうやって守っていくかということにも繋がってい

きますので、ぜひそのあたりも検討の項目に加えていただけたらと思っております。

(議長)

貴重な情報提供ありがとうございます。非常に我々が置かれている立場を的確におっしゃっていただいたなと思います。車社会にしてもオンラインにしても、便利な方便利の方に我々が行ってしまうので。そうすると、基幹サービスが疎かになってしまうという所ですね。福祉のことも以前から、福祉とセットだよ、福祉の予算が公共交通に来ないと、バラバラではおかしいよねと、我々のこの会議でもかなり議論してきましたが、まだ解決できていないというふうに思っています。これに対するご意見でも結構ですし、他の項目でも結構ですがいかがですか。

(委員)

今年度でこの計画が終了し、次期の計画を策定していくというちょうどいい時期なので、タクシー協会としてもタクシーの業界についてちょっとお話をさせていただきたい。令和2年度、3年度と令和元年度の状況に比べて非常に経営状況は悪化している。輸送人員、営業収入ともに、令和元年度に比べて半分ぐらいに落ち込んでいます。人流抑制等々を受けて、倉敷市でも、観光関係いろんな形で人の流れが減り、私どものタクシーも非常に影響を受けている。何が言いたいかというと、次期の計画を進めていく中で、我々交通事業者が、設備投資をしていかないと、なかなか難しい部分がある。計画の中で例えばUDタクシーの導入促進というものがある。令和3年4月からバリアフリー法の国の基本方針が変更され、例えばUDタクシーは都道府県単位で約25%、法人タクシーの車両数の約25%をUDタクシーに変えていくというような数値目標が示された。UDタクシーの導入というのを交通事業者としてやっていくわけですが、今、コロナ禍の中で、今後アフターコロナというよりウイズコロナの時代が当分続く。輸送量もすぐに回復しないのではないかと大方の予想を、交通関係の方はおっしゃっている。そういった中で、設備投資を我々もやりたいがなかなか厳しい。次期計画の中で、今までの計画を踏まえて、この事業者の体力といったものも考慮していただく。またその体力を補い、下支えするような施策を入れていただくとか。次期計画の中で、倉敷市もこういう下支えを作りますと、なので、こういう形で次期の計画、スキームを考えていますとか。併せ持った形で交通事業者を支えながら計画を立てるといふ姿勢を見せていただけないかなと。これは、タクシーのみならずバス、電車の方も皆さん同じようなところはあると思うので、ぜひこの機にお願いをしたいと思っております。

(議長)

タクシーもだし、公共事業とか交通とか全般に関わる投資、全体が滞っているところがありますよね。和歌山の水道管のこともあり、インフラ自体も公共投資がきちんとされていない。全般的にそういう投資が弱くなっている。ドライバーが不足しているという問題もあると思うし、いろいろお困りのことが多いと思うので。市も難しいと思うが、地域として問題共有していかないといけない最重要課題だと思うので、何とかできることは何とかしていかないといけないというところですね。他にも、陳情合戦になりますが、この機会にもしご意見あれば。

(委員)

先ほど設備関係の話が出ましたが、この中に入っていないことで重要なことがあるのでご意見させていただきたい。今まで網計画の令和2年度令和3年度予定のところにも書いてありましたが、車両の更新という計画が止まっています。コロナ以前から元々赤字で続けてきて、何とか車両の更新をしようと思い、都市部から排ガス規制でもう使えなくなった車両などをこちらの地方で使い、中古で賄っていたのと、助成金が出るときに無理して買っているという状況だったのですが。この1年以上は計画が止まっており、もうすでに弊社で走っているバスというのは、平均しても20年ぐらいです。それも20年30年前というのは一気に10台20台買っていた時があるので、それが一気にいつか壊れ出すというのが考えられます。今は古い車両を何とか修繕をして、運行をしていますが、やはり車両自体が古くて、修理の部品がなかなかないものが出てきています。それで予算的にも仕方なく中古を入れていたのですが、やはり新車を入れないとそれ以降使える年数というのがそちらの方が長いので。もともと路線を走っての赤字部分もありますが、車を買えず、なくなって路線が縮小してしまうようなケースが予想される。弊社でいうとだが。国にも車両購入の補助制度がありますが、なかなか弊社の方で使えていない状況なので、今後この計画の中で、設備の維持ですとか、そういったこと等も含めていただかないといけないかなと思っています。

(議長)

日本はもう先進国ではないということです。途上国にバスの中古車両などを流出していたわけですが、逆に今度は輸入しなければならなくなるという、そういうご指摘だと私は思います。みなベンツとか外車を個人で乗っていますが、公共のバスはボロボロだというのは、やはり国としては大変よろしくない状況かなと思っているところです。大変重要なご指摘どうもありがとうございます。

(委員)

今置かれている状況でいうと、コロナもありますが、軽油がかなり高くなっており、この状態がいつまで続くかというのが全く見えていない。運賃にしても平成9年に变更后、消費税部分以外では値上げ等は行ってない。加えてこれから新硬貨ができて、新紙幣がまた発行されてということで、そういったことに対応するといってももう体力がほとんどない状態。ハレカカードも導入させてもらったが、これも相当な年月が経っていて、更新等する際には今度は100%自前で事業者持ちということになれば、そういったところからもほころびが出てくるというようなところもあります。これからは軽油や、何か燃料サーチャージとか、また新硬貨とかが出るのであれば、何か別の形でも結構なのでご支援いただけるような施策もあわせてお考えいただければ大変助かるところ。

(議長)

ガソリンも軽油も高くなっていますね。基本的にはやはり全部お金の問題に帰着していく。というところで、どこが出せるのかという話に結局なっていくと思いますが。やはり海外と比べると、という話はあまりしたくないが、国も地方も公共サイドというのがもう少し下支えしてい

るというのが実態ですね。せっきく国の方が来てくださっているのです、個人に言うのは申し訳ないがやはり国全体の予算というのが、かなり公共交通に割かれている。以前の網計画を作るころ、国の予算は300億。300億といっても、離島航路やバリアフリーにもお金を割かないといけない、実質公共交通の実入りが少ない状況の中で。それが200億になり、100億減ってしまった。なぜ減ったかという、観光庁ができたので減りましたと言われ、そんなことで減るのかと思いましたが。それは取り戻せていないんですよ。私の推測ですが、網計画から地域公共交通計画というある意味看板替えをしないといけないというのは、財務省に対して、やはりやっていますということを見せないといけないんだろうなと思います。やはりなんというか財務省が問題なんですよ、一番元を正せば。国民がやはりそこを問題視しないと変わらないので、こういう場はささやかですが、こういう場にいらっしゃる皆さんが一人一人そういった問題の本質を認識していただいて、身近なところの関係者を責めるのではなく、大きなところからやっぱり変えていけるようにならないとまずいのではないかと思います。

特に今日は問題共有の場だと思います。交通事業者の方は遠慮がちなので言ってくださいと言わないとこう言ったことを言ってくださらないのですが、結構たまっていると思うので、ぜひ共有いただいて、できることは少しでもやっていきたいなというふうに思います。

(委員)

先ほどの質問に対しては、次回回答いただけるということでしたが、次の計画の話が出てくる時に、事務局でそういうことを日常的に議論されていないということが大変問題だと思います。県内、いくつか公共交通の計画に関わっていますが、高梁、新見、津山などでは、まさにバスにお客は乗っているが、乗務員がいなくなったから廃止とか、或いはバスの車両がないからというのはあまり直接聞いたことはありませんが、そういうことももう起こっています。倉敷市、或いは岡山市は、こういった会議にこれだけたくさんの事業者が来られるというのはすごい話で。だからこそ倉敷市は甘えているところがあり、ちょっと切迫感がないような気がします。

例えば県北の方でしている貨客混載を倉敷はどう考えるのか。要するに、例えば実家のお母さんのところに作ったおかずを運びたいと。車を持っている人は自分でタッパーに入れて行くが、そうでない人はどうするのかとか。

或いは、倉敷の場合は、コミュニティタクシーというとてもいい制度を作ったが、あまり広がっていない。倉敷の中で、公共交通を使えない人はかなり多い気がします。今名前が上がった県北の自治体よりも、もはや多い人数が、鉄道駅、バス路線からある程度の距離よりも外にいる。コミュニティタクシーが自分たちのところにはない、要するに空白地域が結構広がっている可能性がある。人の住み方が郊外化しているというのもあって、若いとき免許があるうちはよかったが、免許を返納した途端にどこにも行けませんという人が、かなりいる気がします。その対策はどうするのか。非常にいい計画だと先生に言っていただいた直後に言うのもなんですが。一番の底辺のところカバーされてないのに、その上にいろんなものを今構築しているような気がします。コミュニティタクシーは非常にいい制度ですが、最低限のサービスがあった上に自分たちが努力したらもっと良くなるよという制度であるべきで、自分たちが努力しないとどこにも移動できませんという制度であってはいけないような気がします。だとすると、少し不便かもしれないがとりあえず移動ができるわというサービスを、倉敷は本当に提供しているのだろうか。そう

いうところを考えていただくといろいろやるのが山のようにあつて。先ほど質問した、次の計画でこれやりたいとか、これはもうやめようかみたいなものが本当はいっぱい出てくるのではないかと思いますので、次の会議までによく考えていただきたいと思います。おそらく数字は今持っていないと思いますが、空白地域の人口はどれぐらいいるのかとか。作業が必要になるので今すぐ答えられる話ではないが、しかし、それを見ていただくと、実は地区によって随分違うかもしれない。倉敷市内でも、濃淡がかなりあるかもしれない。意外とこの中心部で乗れない人がいたりするかもしれないので、よく見ていただきたいなと思います。それを考えた上で、その次のお話が出てくるとよかったなと思います。

(議長)

空白地域は一度きちんと調べたことがあります但し引き継がれているのでしょうか。今、少なくとも網形成計画のこの資料2の中には入っていないが、これを検討するときにあつたか、もしくはそのもうワンステップ前にあつたか。担当がマップでどこが空白地域かというのはやっていたと思いますが。

(事務局)

現行の網形成計画では地図上に示してまとめておりました。

(委員)

先ほどバスがなかなか更新できていないとか、UDタクシーの導入目標があるが事業者には体力がないとか話ができました。当然交通を維持していくとか、新しい乗り物を導入していくとお金がかかかりますが、それは国とか倉敷市の補助がないとやらないのかという、やはり民間の経営努力としてもやるべきだし、一方でそれだけではなく、国、自治体、こういったところにも協力もいただきながらやっていく部分と、二つあると思います。そのときに、例えば、車両更新がなかなか難しいという話がありますと、だけど、倉敷市の交通網とか利用の実態を考えると、ここは大きいバスが必要だよ、でもここはタクシーで代替できるよとか、ハイエースぐらいの大きさで、十分輸送賄えるよというふうに、地域ごとに、実情実態課題がわかってくると。そうすると、倉敷市全体の交通網を維持しながら、利用を不便にしないためには、どれぐらいのアセットを持たなければならないのか実はわかるはずで。そうすると、全部が全部大型のバスをずっと更新し続けなければならないかというそんなこともなく。何が言いたいかという、これはUDタクシーも全く同じ考えです。どういったエリアでどれぐらいのUDタクシーが必要なのか、人口分布だとか、地域の皆さんの生活の仕方だとか、例えば病院がどこに配置されているのかとか、そういったことからある程度作戦というか、倉敷市としての戦略はつくれると思います。そうすると、UDタクシーを地域にまんべんなく展開しなければいけない、いろんなところを12メートルのバスで走らないといけない。このようなことはなくなるはずなので、メリハリがつくと思います。予算というのは限りがあるので、それをどうやって市民の皆さんのために有効に使うかという観点でいうと、やはりメリハリなのかなと思います。二つ目の話がまさに今回の議事のウの(イ)にある業務委託契約の中にも入ってきますが、どういう契約を結ばれるのか、どういうスコープで、業務委託をされるのか。きちんとした作戦が議論できるような、基本的な調査と

か、データの提供というのを、やはりその業務委託先様にお願いをしていただきたい。といいますのが、コロナでかなり需要が落ち込んでいて、皆さんの想像以上に、それぞれの交通事業者の疲弊というのが凄まじいことになっているので、実は今回の交通計画は本気でやっていないと、もう交通網自体が破綻する可能性が出てきているので。平和なときならいいですが、本当にそういう意味では交通網を維持していく緊急事態だという認識の上に立って、きちんと交通網の交通計画を作っておかないと。次また5年後の計画を作るときに、こんなに事業者が並んでいないみたいなことが起こり得るので。そういう認識のもとで、この先の交通計画の策定や議論を進めていきたいなと思っています。

(議長)

ちょうど今外部委託のご指摘をいただきましたが、次の議題が業務委託契約なので、そういうことも含めて事務局からご説明いただければと思います。

[審議事項] ウ 倉敷市地域公共交通計画について

(イ) 計画策定に係る業務委託契約について

事務局から説明(資料4)

(議長)

大日本コンサルタント様から一言何かいただければ。

(大日コンサルタント様)

今日は、今の厳しい状況が非常によくわかるご意見をいろいろいただいたので、今後いろいろとデータ等々扱いながら整理させていただき、この会議の中でご提示させていただきながら、よりよい持続可能な公共交通を目指して、私たちもお力添えできるようにやっていきたいと思っていますのでよろしくお願いいたします。

(議長)

期待しておりますのでよろしくお願いいたします。それでは、資料5までご説明いただきましょう。

[審議事項] ウ 倉敷市地域公共交通計画について

(ウ) 計画策定スケジュールについて

事務局から説明(資料5)

(議長)

私からの確認ですが、当初のご説明では網形成計画は今年度いっぱいということだったが、このスケジュールを見ると、空白ができるわけではないという理解でいいか。来年度は、まだこの

プランでは地域公共交通計画は出来ていない。そのあたりの定義を共通認識で明確にお答えいただきたい。

(事務局)

現行の網形成計画は令和3年度末までの計画。このスケジュールでいくと、空白ができるが、現行の網形成計画を次の計画ができるタイミングまで延伸することを考えているので、空白ができるとは考えていない。

(議長)

延伸に伴って特に問題は発生しないという理解でよいか。

(事務局)

はい。

(委員)

一点確認です。策定の完了時期が延びるといのは理解しました。一方で、この現状調査などは大日本コンサルタント様で進んでいるという理解でよいか。

(事務局)

現在調査を進めております。

(議長)

これはとても重要な話ですが。現状の調査は、中身、項目、何を調査されているのかご説明いただけますか。

(事務局)

今のところ現状調査として、人口の動向、中心市街地の状況、環境負荷、CO₂の排出量、こういったところから倉敷市の現状をお調べしています。それから、公共交通の現状ということで、各事業者から資料を提供いただき、利用者数の推移、コミュニティタクシーの運行状況、タクシーのカバー率、それから市の財政負担の状況といったところで、基本的には現行の網形成計画を更新する形で考えていましたが、これだけでは足りないということで、コロナ禍での交通事業者の状況、高齢者、中でも免許の保有率が低い女性の後期高齢者、こういったところの状況を含めて現状調査をやっているところです。現状調査については、さらに必要な項目について、今後追加していくことを考えております。

(委員)

交通事業者の公共交通利用状況についても調べるとのことですが、事業者が持っているデータの提供というお話もありましたが、率直に申し上げまして井原鉄道の場合、利用状況調査を平成26年に行い、実は昨年度経費を投入して行いたかったのですが、コロナもあり実施できていません。

井原鉄道として、倉敷市分の運行は、真備の3駅で、網計画の中でも、真備地区は都市拠点の一つととらえ、鉄道という一定の輸送ボリュームがある公共交通機関というふうに位置付けておられますが。正直、今年度も来年度も利用状況調査はできない。経費の状況とコロナという状況があり、かなり特異な数字、異常値が出てくる可能性が大きいこともあり躊躇しています。我々としても自助努力で本当はデータ把握をしたいのですがかなり困難な状況です。もし、この調査の中で、具体的な数字の把握に取り組まれるならどういう形で把握されるのか、我々としてもどういう形でご協力できるのか。ということで、早めに教えていただければと思います。正直なところ、お客様の動向調査というのが現実できないのです。井原鉄道は、先ほどお客様の目的が何かの大事だという話もありましたが、真備には、市立の高等学校もありますし、県立の支援学校もあります。通学という域内への利用客もおられます。それから、真備地区から倉敷市内への利用ということになりますと、通勤通学、大きな利用層もあると思います。それに加えて、経営面としては観光需要喚起も必要で、その観光も含めてお客様の足が戻ることで、経営基盤が少しでも回復に近づき公共交通の維持に繋がる。すべての交通網の事業者は同じだと思いますが、そういった良い循環を作りたいと考えていますので、そのデータ把握についてまたいろいろ教えていただければと思う。

(議長)

交通調査自体、実は結構大変です。いろんな形で、正確に把握しようと思うと大変ですが、次の計画では、デジタルなどを使いながら、コストがかからない形で、どう人が動いているのかを把握することも必要になってくると思うので、そういうことも含めて議論ができればいいかと思っています。

(委員)

資料4にある契約額の低さにびっくりしています。本当にできるんでしょうか。ちょっと何かの冗談かと思ったんですが。調査も入っていて、この額でやるというのは、ほぼ既存のデータを使って、計画をそのまま書き換えると。そういうものを作ろうとしているようにしか見えなくて。ここで問題が発生しているのだからこういうことを新たに聞いてみよう、そこに住んでいる人に聞いてみようとか。そういうことはもはややらずに倉敷市の計画をつくらせよう。こういうことですね。この網計画がとても素晴らしく日本最高だということのを売りにしているのであれば、更新でいいのかもしれないですが。本当にそうなんだろうかと。5年前の状況が本当に今でも日本最高の計画なのかと。その調査も本当はいるのではないかと。実際その後、現状と課題についてという議題が次回の11月22日にもあります。ということはもうほぼ調査は終わっているとみていいわけですね。その取りまとめ集計分析に今かかりきりだと、調査自体はもう終わっていると。ということはこの240万でできる調査とは何だったのだろうか。怖くて聞けませんでした。要は既存のものの上塗りみたいになんかちょっとお化粧しましたみたいなものが出てくるのではないかと大変危惧する事態ですが大丈夫ですか。今日いろいろ意見を聞いてさらにこういうのを調査したいと。契約を受けている側からすると、当初想定してなかった調査が追加でどんどん発注されていくみたいなことになり、しかもきっとこれに対して金額を増額せずにやろうとしているのではないかと。大日本コンサルタントさんって本当にいい会社だなと思って聞いているのですが。

(委員)

まず今日の会の初め、先生からのご質問に対して、事務局がゼロ回答だったと。そこはもう今回の事務局の失敗だと思っています。全体像が見えないとしても、一つ二つお答えしながら、その他にも今検討中です。最低でもそれぐらいの答えは必要だったかと思います。

今回の計画の委託ですが、今年度で終わりではなく、来年度も委託を発注する予定で、今年度は素案作成に向けて、基礎調査であるとか基本構想検討をする予定です。来年度またそれをブラッシュアップするような形で、計画案を取りまとめるという形で、この240万ですべてできるというわけではありません。それと、この度発注した額ですが、我々としては十分なことをやっていただくということで、予定金額としては、これよりも大きい金額で予算を計上して発注に臨みましたが、これでできるという最低入札価格を提示したところと契約したということで、我々が最初から240万ぐらいの仕事しかさせないように考えていたわけではないので、その辺はご了承くださいたいと思います。

(委員)

要は仕様書でこういうことをやって欲しいというものに対して、各社で検討して、一応これぐらいでできますということだと思のですが。本来これをするならこれぐらいかかるよねと。それが安いということは、何ヶ所か端折っているか、何かものすごく新しい技術を導入して、安くできるようになったのかと。本当にそうなんでしょうか。できるというのだからやってもらうしかなのですが。そもそもどれぐらいのことを想像して入札にかけたのかと。要するに、最大かけていこうとすると、市民への意識調査からやり始めてこれはもうこの何倍もかかってくる。倉敷市は非常に広いので、地域ごとに特性も違うし、5年前とは住み方、暮らし方も変わっているし、免許返納をしているしていないで全く生活が変わっていると。そういう状況をきちんととらえて、今と違う新しい計画を作ろうとすると最低限郵送費だけでこれぐらいかかりますとか。郵送せず町内会長を使ってまわすとしてもそれなりにお金がかかるはずだった。なので、その辺のところはもしかして入っていないのかな。というのが、この契約額を見ての想像でした。

新しい市民の意識をとった上で、市民の生活を聞いた上で提供するサービスを作ろうとしているのか。利用者が少ないというのは今走っているものに対して魅力がないから乗らないとか。ニーズがないから乗らないのではなく、この時間帯に走ってもどうしようもないから乗れないとか。いろんな理由で利用が少ない可能性もあるが、そのあたりは本当に確認したのだろうか。次の計画をそのままされるとずっと乗れないが続いてしまう。というようなこともあるので、この5年に1回の調査というのは、国からお金が出る出ないも含めて、計画をジャンプアップするための非常に大きなチャンスだと思います。なので、そのとき本当に何を頼んだらどうかと。ざっと書いてはあるが、現状把握はやり方がいっぱいあって、上中下、松竹梅、どれを頼んだのかなと。もう動いているのでどうしようもないですが。先ほどからの反応を見ると、事業者からデータ提供したような雰囲気は伝わってこない。していないでしょう。それでは何をベースに分析しているんだらうと。気になったわけです。コロナという特殊な状況なので2年か3年前のデータを使っていますというならそう答えてくれたらよいです。

(議長)

1回目にふさわしい、本音の意見を皆さん言うてくださったかなと大変感謝している。7月5日の交通会議が中止になったというのも影響していて、もうちょっと早くからこういう議論をしたかったかなと思います。1年延ばして下さっているのです、そういう環境の中で最善のものを目指していければなと思います。次、ちょうど1ヶ月後で結構きついですが、ぜひ今日の議論を踏まえていただいて、次のステップのお話ができることを期待しています。

その他何かございますか。

(委員)

情報提供トピックスということでありましたので、1枚お配りしています。井原鉄道様もされていたクラウドファンディングを弊社も行き、非常に古い旧国鉄の車両でキハ205というものがありますが、その塗装と整備をやりました。第1目標は1,300万円でしたが、これが1週間で114人の方の支援により達成しました。そういったことがありましたので、①から③の内容を追加し、第2目標として2,500万円を設定しました。皆様をお願いした結果、枠内にあるように、支援者1,338名の方から、総額2,360万円のご支援をいただきました。これらの支援金額の中で上記の事項を実施していきたいと思っています。今後は体験の運転イベントなどをやりたいと考えているので、社内の体制を整えていきたいと考えている。写真ですが、これは3台連結しており右から、キハ205、キハ37、38です。このキハ205は現在、ひたちなか海浜鉄道の1両と、弊社の昭和35年製の1両だけ。動いているのは全国で2両のみということです。下に書いていますが、支援して下さる皆様から応援の声をいただきました。地域別でいきますと一番多いのが東京でした。東京、神奈川、次は大阪で岡山が4番目。あとは、どういこと皆さんが知ったかというツイッターが一番。それから友達から聞いたとか。グーグル検索すると4番目に弊社のホームページが入っていました。そういったことで今回は成功したというのはよかったと考えています。それから裏を見ていただくと、弊社のオリジナルカレンダーです。オリジナルカレンダーは5作目ですが、昨年から一般公募し、皆さんからいただいたうち13枚を選定し、これはB3版ですが、1部1,200円で販売しています。500部作成し、本社、倉敷市駅、水島駅で販売しています。それから郵送等でも受け付けており、昨年はかなり早目に完売した状況。皆さんもご利用いただければと思います。

(議長)

クラウドファンディングおめでとうございます。カレンダーは倉敷市駅で売っているんですか。

(委員)

はい。それと倉敷市駅の横空きスペースで65点。23人の方の応募がありましたが、それを展示しており11月3日まで全部見ることができます。

(議長)

大変うれしいご報告ありがとうございます。

(委員)

次回の会議は、何時からですか。

(事務局)

次回の会議は11月22日に予定しています。今のところ午後2時の開催で考えています。次回は倉敷市役所の本庁舎10階で開催予定ですので出席方よろしく申し上げます。

(議長)

はい、ありがとうございます。ちょうど12時になりそうなので本日の議事内容は以上とさせていただきます。進行を事務局にお返しいたします。どうもありがとうございました。

(事務局)

先生ありがとうございました。それではこれをもって、令和3年度第2回倉敷市地域公共交通会議を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。

議事録の内容に相違ないことを確認し、ここに署名する

令和4年1月5日

倉敷市地域公共交通会議 会長 古谷 修司