

令和3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3年度 第4回倉敷市地域公共交通会議

2. 開催日時

令和4年3月8日（火）9時30分～12時00分

3. 開催場所

倉敷消防署（消防局・署合同庁舎）4階 講堂

4. 出席者

（1）委員（24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，（代）平本清志委員，（代）谷口里香委員，楠本雅之委員，（代）新谷大委員，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，秋山光一委員，亀山貴之委員，古谷修司委員

（2）その他

関係者（4名），オブザーバー（3名），事務局（6名），傍聴（1名）

5. 議事

（1）協議事項

- ア 倉敷市における公共交通の利用実態等に関するアンケート調査結果について
- イ 倉敷市地域公共交通計画について
 - （ア）現状について
 - （イ）問題点と課題について
 - （ウ）理念と基本方針（案）について
- ウ 令和4年度倉敷市地域公共交通計画策定業務委託について
- エ 地域旅客運送サービス継続事業実施に伴う事業者への支援について
- オ 令和4年度予算について

（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 倉敷市における公共交通の利用実態等に関するアンケート調査結果について
- 資料2-1 現状について
- 資料2-2 問題点と課題について
- 資料2-3 理念と基本方針(案)について
- 資料3 令和4年度倉敷市地域公共交通計画策定業務委託について
- 資料4 地域旅客運送サービス継続事業実施に伴う事業者への支援について
- 資料5 令和4年度予算について

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24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いたします。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 倉敷市における公共交通の利用実態等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1)

(議長)

Nの数値も入れていただいております。サンプル数でグラフの意味も変わってくるので。感想でもかまいませんがいかがでしょうか。

(委員)

例えば路線バスとか、利用している方のサンプル数がすごく少ない。今後計画を作っていくにあたってどうするのかうかがいたい。満足度が高いからこのままでいいとするのか。もう少し路線バスに乗っている人に調査をするのか。40万50万の市民で言うと、このパーセンテージでこれぐらいの人数が乗っているのだからもうちょっと細かく分析しなきゃいけないなということもあるかもしれない。事務局としてはどう考えているのか。

(事務局)

バスを利用している方が少ないということで。アンケートの12ページを見ていただきたいのですが、青色の部分。利用できる状況にあるが使われていない方がいるので、このような方は、利用促進を行うことで利用する側に転換していただくということを計画に盛り込んでいかないといけないと思っております。それから、利用されている方が少ないので、分析がこれで十分なのかは言われると少し足りない部分もあるかと思うので、今後、利用者に対してさらなる状況調査というものも必要だと考えます。今の利用者のサンプル数だとちょっと少ないのかなと思っておりますので、そのあたり利用者についても、現状把握していかないといけないと思っております。

(議長)

専門の言い方で言うとチョイスベイス調査ですね。それを選んでいる人に対しては数が少ないので、その方を特定していかないとわからない、そういうご指摘ですね。

(委員)

アンケート結果をみて、あまりにもバス利用が少ないというのに愕然としたところではあります。公共交通を残す必要があると言われていたのですが、将来的に車を運転できなくなったら使いますよと、今実際使われていない方がおっしゃっているわけですね。そういった中で、現在高齢者の方が利用していない。そうすると、今、将来的に必要だと言っている方が、高齢者になっても使わない可能性がある。そうした時に、やはり若いうちからバス・公共交通を利用するといった意識を醸成していく必要があるのではないかと。交通行動については、習慣というのもあるので、バスを利用する、鉄道を利用する、タクシーを利用する。そういった行動が習慣化されれば、将来的な利用に繋がっていくのではないかと思いますので利用促進策をぜひお願いをしたいなと思います。

(議長)

今回の結果で特に興味深いのが、14ページなどが関係しますが、90%の人が改善内容により利用すると。これはかなり高いといいつついい。どのようになっても利用しないというのは、一体何を考えているのか、これも強固の意思があってそれはそれで興味がありますが。左側の一番下が、今ご指摘いただいた自動車等が使えなくなったらバスを利用するよというもの。ひょっとしたら利用してくれるかもわからないけれど、今支えないとネットワーク自体が撤退してしまうと、将来乗ろうと思ったときにそもそもネットワークもないということになってしまう。

二重三重の意味で、利用促進というのはやっていかないといけない。今ちょうどコロナで逆方向の動きになっているので、そこを考えながら。実際公共交通で感染が発生するわけではない、オミクロンは微妙かもしれませんが。そういう情報を出しながらやっていかないといけない。今までの計画にもモビリティマネジメントはあったと思うのでそのあたりに重点をおいてということですね。

(委員)

アンケート結果、大変わかりやすくまとめていただいて、私も拝見させていただきいろいろと学ぶべきところがあったなと思っています。やはりバス停があってもご利用にならないというお客様が50%いらっしゃるというのはかなり衝撃といたしますか、しっかり受け止めなければいけない現状かなと考えております。14ページの、改善があれば利用したいというお客様が90%以上いらっしゃるという状況の中で、ご自身で運転ができなくなればということもありますが、一方、運行本数の見直しが大事だと思っている方が過半数いらっしゃる。我々もサービスを提供していく上で運行便数は重要だと思っておりますが、一方でそれだけバス、人を動かすことでコストがどうなってくるかと。お客様が必要とする適正な便数、利用者をふやすために、1時間当たり何便かというのが一つ鍵になってくる。難しいかもしれないですけども、検証は必要なのかなと思っております。なかなかそこを事業者の努力だけで、ここを頑張っただけで増やしていこうというのが難しいところなので、ぜひそういう点についてはご支援をいただきながら、計画の中でやることができればいいのかと感じたところがございます。もしこのアンケートの中で具体的にこれぐらいの頻度が必要だとか、コメントがあれば参考に教えていただけるとありがたいです。

(事務局)

具体的な頻度は特にありませんが、自由意見というところがアンケートの最後にありまして、頻度に関するものもございますので、今回資料にはつけておりませんが、交通事業者の方々を初め委員の方には、後になりますけれども提供させていただけたらと思っております。

(議長)

自由意見はまだ分析されていないということで、結構手間がかかると思います。14ページのところは、専門用語でいうとステイテッドプリファレンス(SP)とあって、要するに、実際のところではなくて、こうであったらいいなというので実際にその状況になった場合にそう行動しないということも少なくありません。欲しいとあってそこにバスルート設定すると、その人たちが乗るかという必ずしもそうじゃない。そういう意味で、言ったもの勝ちの回答ではある。このような場合は、実際の行動結果であるリビーズドプリファレンス(RP)を見ることも大切。例えば、他の様々な規模の都市のバスでの運行頻度と実際の乗降客数の関係を見ることで、倉敷ぐらいの規模の町で、どのような運行頻度で何人ぐらい乗っているか、そのような実際の行動から見たデータと照らし合わせるのが本当は一番よい。そういうことも含めて、まだ時間あると思うので検討いただければ。

(委員)

アンケート分析であまり公共交通を使っていないというのも見えてきました。しかし、困っているかいないかというところはやはりポイントだと思います。移動頻度が高いところを聞いていますが、スーパーなどに行くのに、徒歩や自転車ではほぼ行けると、おそらく街中に住んでいて、バスに乗るより歩いた方が早いとか。そういった方は困っていないかもしれません。困っている可能性がある人と困っていない人を少しわけて、1番目の利用箇所も2番目の利用箇所も歩いて行けていますよと、あるいは自分で運転できる、家族が連れて行ってくれるよとか。移動手段と頻度を見て、本当に困っている人はどうしているのかなというのをもう少し深掘りした分析をしていただくと大事なものが見えてくるのではないかと。

(委員)

ちょっと気になったのは、今回は倉敷市全域の調査だが、玉島地区、倉敷地区とかエリアによる属性、特にこのエリアはこうだったみたいなものがわかれば教えていただきたい。というのも、後で議論される地域旅客運送サービス継続事業にも関係してくる。

(事務局)

サンプル数ですが、100以上のサンプルが集まっているのは倉敷、水島、児島、玉島地区で、その他はもう二桁になってしまうのでサンプル数的には少ないです。三桁とれている4地区については、地域ごとの分析ができるのかなというところです。例えば外出の頻度でいきますと、児島が、週4回以上外出されている方が他よりも多く、38.3%。その他の地区は30%程度ですが、児島地区だけ外出頻度が40%弱いっているというようなことがわかります。移動手段につきましても、公共交通を使われている率が、他の地区よりも多少高いという結果は出ております。このあたりについては、まだ深掘りできていないところもありますが、先ほど言われましたように地域別の特徴が出てくると思いますので、今後また分析していければと思っております。

(議長)

先ほどの先生のご指摘も重ね合わせて、また検討を加えていただければと思います。

[審議事項] イ 倉敷市地域公共交通計画について

(ア) 現状について

事務局から説明(資料2-1)

(委員)

非常にたくさんのデータを出していただいて。これを理解して、きちんと計画に反映するのは大変です。例えば35ページ、大部分で1分未満の遅延で非常に優秀なように見える。蓄積していくとどうだというコメントもあるが、このコメントは何を意味しているのか。

(事務局)

遅延なしと書いているところ、青色のところは、バスが時間通りでくるのかということそうでもない。この資料は、その区間ごとに、所要時間3分かかるところがきちっと3分でいっているとか、3分かかるところが4分かかっているというその区間ごとに、計画の時間に対する遅延の状況を示しており、例えば青いところだけを見ると、遅延はしていないが、それより手前の区間で遅延をしていたら、その遅延が後まで、影響してくることで、ここに書いている遅延がないという範囲でも、その前の区間の状況によっては、時間通りバスが来ない可能性があります。この資料は遅延の原因となる場所はどこなのか、ボトルネックを示しているものです。

(委員)

要するにバス停ベースで、例えば30分に来ると言っているのに対して、35分に来たというような表現をしたものが出てくるとわかりやすい。肝心なときに5分遅れてそれで遅刻しちゃったみたいなことになると、もう二度と使わないとなってしまうのが面倒なところで。しかしそこが利用者の本音だと思います。平均だけではなく、最大遅れたときにどうだったのかということを見ていただくとより分かりやすい。なんて優秀なのだと見えてしまうので。

(議長)

これは普通勘違いしますよね。表現を直していただいた方が。

(委員)

現在倉敷営業所で運行している路線に関してですが、現在倉敷営業所では終点ひとつ手前のバス停で大きく時間をとっている時刻表の設定になっております。一応途中区間で遅れたとしても、終点に到着するときには定刻近くになるという設定のため、万が一遅れたときは、定刻近くになるように、普通の運行ができていたときは定刻よりも早く着くように設定しております。元町から倉敷駅で7分ぐらいとってたりしますので、一応到着時間に関しては、遅れることを前提で電車に間に合うように作っております。

(委員)

どれくらい遅延しているのかは正直わからないなというのは私も同意見です。どこで遅延が発生しているか目安はわかりますが、加須山の交差点ですとか大高の交差点ですとか。これをぱっとみたときに遅れていないなと見られてしまうのではないか。実際この7時台8時台というのはラッシュの時間で、弊社は特に距離が長い路線を走っているので児島からの上りだと20分ぐらい遅れるときもありますし、夕方とか、帰りの便もやっぱり20分ぐらい遅れるときがあったりします。ただそれもいつもというわけでもなく、やはり一般自動車の交通状況にも大きく影響を受けるので、この日はずっと行ったなという日もありますし。ただ平均してこのように遅延がほとんどないというデータになるのは疑問なので、バスロケデータは日ごとで遅延時分が出ているのでもう少し出し方があるのではないかと感じました。

(委員)

49ページのコロナによる行動変化のグラフですが、これは弊社の場合でいきますと、定期が

60%、定期外が80%ぐらいになっており、トータルでいくと70%ぐらいになっています。手段の変化とか回数の減少というのが、多分自動車ではないかと思うのですが、モード別のものがわかれば教えていただけないかなと思いました。

(事務局)

このグラフのさらに細かい部分というのは今のところ整理できておりませんので、今後整理していけたらと思います。

(議長)

全国の傾向としては公共交通から一度緊急事態宣言を経て自動車に代わっているという結果はデータとして出ています。残念なのは臨海鉄道も営業努力をされて右肩上がりでお客さんが増えていたのに水を差されたということになっています。そういう構造も含めて、行動を変えていくことが求められます。

(委員)

4ページに国勢調査の令和2年度のもので載っていますが、次のページの人口分布と高齢化については平成27年の国勢調査になっています。これは合わせたほうがいいのではないかなと。

それと、これは令和5年の3月に出来上がりますが、令和5年の4月には、作陽高校が新倉敷駅の近くにきます。そうすると新倉敷駅の交通利用が出来上がった直後からだいぶ変わってくるのではないかな。それから、私は老人クラブから来ていますが、元気な高齢者はまだいいですが、そうでない高齢者は我が家からバス停まで行くこと自体が難しい。それで結局公共交通機関を使わない使えないという方がかなり多い。今でも、老人クラブのいろんな活動をする中で月に何回か集まることありますが、それにも杖をついたりしてやっと集まっている方がいらっしゃる。そういう方は、公共交通機関は使えずに乘せてもらったりタクシーを利用することになるということはお伝えしておきたい。

(議長)

国勢調査は速報値とそうではない詳細編がある。

(事務局)

そうですね、現時点でわかる範囲で最新のものを使っていますが、計画策定までに新しいデータ速報値などが出ましたら更新させていただこうと思っております。

(議長)

施設も新しくできるものはアップデートしてもらえたら。高齢者の方の移動の課題に関しては、他の会議でもいろいろご指摘いただいているかと思っておりますけども。

(事務局)

交通政策として高齢者をはじめそういった方の移動手段確保は考えていかないといけません、

先ほどお話ありました福祉関係の話にもなつてこようかと思ひます。福祉施策とも絡めながら、高齢者の方の移動手段確保を考へていかないといけないと思つておひります。

(議長)

今日福祉部局の方にも来ていただひていますので、片方だけではできないので、路線バスと福祉とセットでやつていけるように。

(委員)

資料の47ページ。我々タクシーはUDタクシーを導入してひて、国のほうでもUDタクシーをしっかりと入れていきましょうというところでは。こういう会議の中で、バスの資料はあるがタクシーの資料はない。倉敷市には資料提供してひるので、UDタクシーの資料も入れていただけるとより全体的なものがかかるのかなと思ひ。タクシーも公共交通であることを前提に資料を作つていただけたらと思ひます。

(議長)

今回の資料で一点。48ページの公共交通に対する補助というところで、ここにはタクシーが公共交通に対する補助ということに入つてひます。そして、この数字ですがこういう数字はあまり出てこない。コロナで公共交通に市からだひぶサポートいただひてひるということでは、財政負担になつてひるという議論もある一方で、この数字を結構他の町とかはあまり出されてひないです。市民1人当たりいくらの負担になつてひるかという数字が出てひます。これが年間358円。我々は1回ガソリンを入れるときにいくら使つてひるか、車に年間いくら支出してひるかを考へるとどれだけ公共交通をケアしてひないのかというのが、この数字で逆によくわかつたなというところ。モビリティマネジメントをするときのキーになる数字ではないかなと。48ページの資料は大変印象に残りました。

[審議事項] イ 倉敷市地域公共交通計画について

(イ) 問題点と課題について

(ウ) 理念と基本方針(案)について

事務局から説明(資料2-2, 2-3)

(委員)

高齢者は非高齢者と比べて外出頻度が少ないとあるが、これは通常高齢者でなければ仕事のために外出されるというのが多いです。高齢者の場合、外出の動機付けとしては、買い物や通院になつてくると思ひ。日常的な仕事で出かけるというのを除くと、高齢者の外出機会が少ないと言へるのかというところは疑問。

(事務局)

ご指摘ありましたとおひり、高齢者の方は通院などが増えてきますが、若い方は逆に通院は減つてきますので、必ずしも高齢者の方が、移動の機会が少ないかという、言われるとおひりだと思ひ

います。

(議長)

先ほど委員さんからもご指摘ありましたが、一概に高齢者かどうかということではなくて、移動の困難性が高まると外出先の選択肢が狭まっていきます。なのでそのあたりの表現をわかりやすくしていただいて課題に対応できるような文言にしていいただければ。

他にございませんか。今日これで決定というわけではなくて、さらにご意見いただきながら、まだ分析が残っているところもありますので。そういうことも踏まえながら、改定をやっていくということで。

(委員)

最後の現行計画との対比ですが。現行計画と新しい計画を比較したときに、目指している計画の売りは何でしょうか。現行のものを全部含んでいるのか、一部やめたところがあるのかそのあたりがよくわからなかった。例えば、現行の計画のところでは4番目に来訪者の視点が入っていたが新しい方にはどこかに入っているのだろうが、提言はしていないのかな。要するにそういう新しい部分もあるし、捨てる部分もあるだろうと。全部やったら大変なことになるので、重点を置くところが変わってくるのは当然だと思いますが。何に重点を置こうとしているのか。おそらくその前の3ページのところで目標が9つほどあるので、特に今回目新しいものがあればもう少しそこを重点的に教えていただけたら。今まで、ここで議論していたものと、これから先進んでいきたい方向性の違いがわからないと感じました。

(事務局)

新しい計画で特に重視するところにつきましては、やはり高齢化が進展しているということもあり、高齢者の移動手段を確保するというところと、倉敷市は交通不便地域がたくさんあるため、そこに対する手当を前回からさらに強調しているというところ。前の計画にあった観光や国内外からのニーズに応えたおもてなし、こういったところが、新しい計画では表面上見えなくなっていますが、ここを重視しなくてもいいということではなく、新しい計画ではやはり既存の公共交通をしっかりと維持していくというところを重点的に表に出すべきということで、今回はこのような4項目を基本方針として上げております。最後になりますが、新しい計画で重視するところということであれば、交通不便地域の解消や、地域の多様な交通資源の活用によって、高齢者含む市民の移動手段を守っていく、移動手段を確保していくということを重要視していこうと考えております。

(議長)

新計画をこのように対比して書いていただくと、表現として当たり障りがない内容に抑えられている印象を持ちます。前回策定したときと社会的に何が変わったのかということは押さえておいたほうがよいと思います。アンケートとは別に。実際課題のところに書かれていますが、MaaSやデジタル技術は明らかに前回より進んでいるので、そういったものをうまく活用していった方が効率的にはなるだろうなど。あと、倉敷は西日本豪雨で災害を経験したので、防災対応という

のも前回よりはかなり中心になります。明確に違うところです。あと今日の議論だと、やはりコロナでお客さんが逃げてしまったので、どのように外出を再度促進して、町中に人が戻ってきてもらうようにして、なおかつ公共交通を復活させていくかこの3本柱ぐらいは前回と明らかに違うところで、そういうことに重点を置いているのかどうか一つ議論の対象になる。その中で、ご指摘のあった観光などは基準を下げるのか。大事な議論だと思います。なんで変えたのかとなるので。前に比べて公共交通のおかれている状況が厳しくなっているところがあるので、きちんと防衛しないといけないという観点が大事になってくる。いただいている資料は間違っていないですが、プランとして掲げる上で、もっといい掲げ方があるのではないかとということです。

(委員)

倉敷市や岡山市もそうだが、規模が大きいところはなかなか公共交通不便地域の解消が難しくなっている。規模が小さくなるほどひとりひとりの生活を議論しながら計画を作っているのだから、交通不便地域がほぼないような計画。その代わり1人当たりの公共交通のための負担は1,000円をオーバーしているところもたくさんあります。それに比べて倉敷市は三百何十円。もうちょっと出してもいいのではないかなど。公共交通不便地域解消と簡単に書いているが、倉敷でこれをやろうとするともうすごい数字が求められる可能性がある。それはわかって書いたのか。書いてほしいところではあります。そこまで腰がすわっていないなら困るのでそこは理解されていますよねと。あとは議長からもご指摘ありましたデジタル技術は核になってくると思うので。こういうところを大事にしてもらえたらいいのかなと。

(委員)

現行計画との対比で、現行計画が右にあって、新計画が左になりますけども、これはそのままこう変わるということだと思うのですが、何というか左に太い矢印が出て行ってその太さの違いはあるのでしょうか、その矢印が先ほど先生が言われた理由とか原因とかそういったものに相当するのかなという気もするのですがこれは全く、右のものが左になりましたということではないのですよね、ただ順番に並べているだけ。

(事務局)

そうですね。

(委員)

単純に見たら右のものがそのまま左に行ったのかなというふうに見える。

(議長)

先生のご指摘は、資料の3ページのほうがわかりやすいかと。3ページの基本方針の「地域をつなぎ交流を生み出す地域公共交通」に「市内のどこへでも公共交通を利用してアクセスできる環境を目指します」と宣言しましたが大丈夫ですかということです。タクシーも公共交通だから大丈夫ですと。私ならそう回答しますけども、そうなのですか。

(事務局)

言われるとおりタクシーも当然公共交通ということで、この計画の中に入っていますが、現行計画であれば、例えばコミュニティタクシーなどを記載しているところについて、それ以外に、例えば岡山市や他都市の事例を参考に新たな移動手段、新技術、こういったものと絡めて、何か新しいことを考えていけたらと思っており、基本方針の中に入れていくという状況です。

(議長)

まだ確定するまで時間がありますのでよくご審議いただければ。

[審議事項] ウ 令和4年度倉敷市地域公共交通計画策定業務委託について
事務局から説明(資料3)

(委員)

基本的な流れはよくわかりました。発注についてのところで、項目の重さといいますか、アンケート調査の規模によって、この額が適正かどうかわからない。430万円というのが高いのか安いのか。あと随意契約というのはどういう意味をもつのか。

(議長)

先ほどチョイスベイスで調査したらどうかというような意見が出ていましたが、それをこの施策アンケートに代えるのかということもあるかと思いますが。

(事務局)

今年度のアンケートと同じく3,000人を無作為抽出し、郵送で回収しようとしているのですが、この430万円のうちアンケートは190万円という内訳で考えております。その他の計画策定の部分が240万円です。合計430万円。こういう形で考えております。また、随意契約の理由としては、ここまで現状把握、アンケート調査等々、委託をする中で、倉敷市の現状を把握していただいたということで、引き続き随意契約で同じところに発注させていただけたらと考えております。

(委員)

ということは、チョイスベイス調査のようなものは入っていないし、要するにバスの中で調査しましたというような利用者調査などは考えていない。

(事務局)

今のところは郵送によるアンケート調査で考えております。

(委員)

もう一つ、430万円のうちアンケートが190万円ということは、頭を使う部分は240万

円ほど。これで本当に人を雇えるのか。安いのではないかなど。まともな人を一人何カ月雇えるのだろうか。個人の給料で全部入るなら240万円なら私もやってしまうかもしれない。おそらく会社なら会社にとられてしまうので。そうすると一人の人を雇うのに1、2カ月しか雇えないのではないかと。その間にちょっと作ってもらった計画でいいのかなど。これだとあまりいいスタッフには入ってもらえないのかなど。そういうことになっては困るなどと思ひまして。

(事務局)

アンケートを除く委託の部分については、市の予算方針のようなものがあり、専門的な部分、どうしても外注に出さないと専門的な知見等を活用したプラン作りができない部分については委託をすべきなのですが、汗をかける部分、職員が本来知恵を絞るところや、作業等をするところについては、極力外注ではなく職員が主体的になって作業を進めることによって外注の経費を抑えるという査定方針があり、額だけ見ると少ないと映ると思いますが、市職員みずから動く部分もありますので、そういった点では良いものができるということで見積をとったつもりです。

(委員)

例えば郵送費の予算を別枠でとるとか、頭を使う人にお金を払って計画を作ってもらうようにした方がいいのではないかと思います。市の職員を使うのはもちろんいいのだが、それがうまくいかないから頼んでいるわけなので、そこを過剰に評価しても仕方ないのではないかと。プロにきちんと任せられるようにしてほしい。

(議長)

先生は大学におられる前はこういう仕事を受けておられたのでよくお分かりです。今のコメントはしっかり受け止めていただいて表決に入ることによってよろしいですかね。それでは事務局案、委託業務を発注するという事について表決をお願いしたいと思います。承認の方、挙手をお願いします。

[採決]

(議長)

賛成多数ということで、承認することとします。

[審議事項] エ 地域旅客運送サービス継続事業実施に伴う事業者への支援について
事務局から説明(資料4)

(議長)

それでは表決に入りたいと思います。事務局案のとおり補助金を交付するという事によって、承認の方は挙手をお願いします。

[採決]

(議長)

賛成多数ということで、承認することとします。

[審議事項] オ 令和4年度予算について
事務局から説明(資料5)

(議長)

特にご意見ご質問なければこれも表決事項でございますので、令和4年度予算について承認の委員の方は挙手を願います。

[採決]

(議長)

賛成多数ということで、承認することとします。

一応協議事項としては、終わりましたがほかに何かございますか。事務局から報告事項があるということでお願いいたします。

(事務局)

事務局からの報告事項として、コミュニティタクシーの運賃等の変更に伴い今後お願いすることになると思われる交通会議での協議事項についてご説明します。現在調整中の段階ですが、全部で9地区あるコミュニティタクシーのうち、6地区を運行されている平和タクシーコーポレーションから、今年度、コミュニティタクシーの運行経費について値上げをさせて欲しいというお話があり、現在このことについて各地区の運営委員会の方と調整を行っているところです。

内容としては、コミュニティタクシーは乗り合えば経常費用の損失額が発生しないように運賃を設定されている関係で、運行経費の値上げについて今後運営委員会との合意が整った場合、ほとんどの地区で運賃が変更となる見込みです。また、コミュニティタクシーの経常費用の損失額の9割は市が補助していますが、1割については、地域の運営委員会が負担しているので、地区によっては、その地域負担を減らすために便数を減らすなど運行計画の変更を検討されている地区もあります。そういった状況で、今後調整が整い次第、運賃並びに運行計画の変更に伴う必要な事項について、地域公共交通会議での協議をお願いすることになるため、事前にご承知おきいただければと思い、ご報告をさせていただくものです。まだ調整中の段階のため、調整ができたところから順次行うのか、まとめてさせていただくのか、場合によっては書面審議となるのか、どのような形でご審議いただくのがよいか決めかねているところではございますが、来年度の早い時期に、このコミュニティタクシーの関係事案を皆様に協議お願いする予定がございますので、ご承知おきくださいますようお願いいたします。

(議長)

調整いろいろ大変だと思いますがよろしくお願いします。

以上で本日の議事はすべて終了いたしましたので進行を事務局にお返しいたします。どうもご協力ありがとうございました。

(事務局)

それではこれもちまして、令和3年度第4回倉敷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3月16日

倉敷市地域公共交通会議 会長 古谷 修司