

令和 6 年度第 1 回 倉敷市地域公共交通会議 議事概要

開催概要

開催日時	令和 6 年 7 月 1 8 日（木） 1 3 時 3 0 分～1 5 時 3 0 分
開催場所	倉敷市水道局 3 階 大会議室
出席者	委員（代理出席含む） 2 6 名 橋本成仁委員、氏原岳人委員、西崎大修委員、山本明子委員、寺島正治委員、家守豊委員、沼本健一委員、石野正人委員、岡田和史委員、神宝博委員、平本清志委員、大林玲嗣委員、楠本雅之委員、宇田雅英委員、池内丈史委員、（代）白井英二委員、古谷修司委員、槇尾俊之委員、平井啓之委員、吉田奈美委員、原弘好委員、（代）野田真人委員、宮地誠委員、戸川学委員、藤原貢委員、堀越信宏委員 その他 事務局 7 名、関係者 1 名
議事次第	1 挨拶 2 委員紹介 3 開会 4 議事 （1）協議事項 ア 令和 5 年度 倉敷市地域公共交通会議決算について イ 倉敷市地域公共交通計画の変更について （2）報告事項 ア 倉敷市地域公共交通計画における施策の進捗状況等について イ コミュニティタクシーの利用実績について ウ 豊洲地区コミュニティタクシーの試験運行について （3）その他 5 挨拶 6 閉会
配布資料	次第、配席図、委員名簿 資料 1 令和 5 年度 倉敷市地域公共交通会議決算について 資料 2 倉敷市地域公共交通計画の変更について 資料 3 倉敷市地域公共交通計画における施策の進捗状況等について 資料 4 コミュニティタクシーの利用実績について 資料 5 豊洲地区コミュニティタクシーの試験運行について

協議事項	ア 令和 5 年度 倉敷市地域公共交通会議決算について
	【事務局から説明】（資料 1）
	質問なし
	【議決】賛成多数により原案承認
協議事項	イ 倉敷市地域公共交通計画の変更について
	【事務局から説明】（資料 2）
	（委員） 計画上明記するということは、実施期間が令和 5 年度から令和 9 年度までだが、毎年度継続的に行うということか。
	（事務局） 現在予定しているのは今年度であり、その後については未定。
	（委員） 明記しなければならない意図があるのか。県の補助金を活用するという理由で明記するのか。
	（事務局） 県の補助金を活用するということもあるが、計画に位置づけて取り組んでいくために記載したいと考えている。
	（議長） 県の補助は 9 年まで続くということによいか。
	（事務局） 来年度以降については確認できていないが、まずは今年度、計画に基づいて取り組んでいくために記載したいと考えている。
	（委員） 「運賃無料デーなどの企画バス」と書くと、下の企画バスの運行は運賃無料デーと関わりがあるように捉えられかねない。例えば「運賃無料デーなどのイベントや企画バス、列車等の運行、マイカーなどで」とするのはいかがか。
	（事務局） この企画バスについてイベントと捉えて、運賃無料の無料デーも企画バスの 1 つということで記載している。下に企画バスの運行の写真があり、無料デーなどのという書き方があるので、少し違和感があると思ったのか。「運賃無料デーなどの企画」という言葉の「企画」を取って、運賃無料デーなどのバスという表現にするのはいかがか。その方が紛らわしくなくと思う。
	（委員） 「企画」という言葉がなければ、別にそれほど違和感はないと感じる。
	（委員） 利用促進を図るという意味で、運賃無料デーにコミュニティタクシーも入れるのがいいのではないか。
	（事務局） コミュニティタクシーは、地域の方で運営委員会を作ってもらい運行するものであり、

	地域が特定される。この無料デーは、市民の皆さんに公共交通利用のきっかけを感じてもらいたいという意図があると考えているので、ご理解いただきたい。 (委員) 公共交通機関の利用促進を図るというが、乗り合いタクシーの利用促進は行わないということなのか。 (事務局) バス、鉄道だけではなく、コミュニティタクシーも利用促進図っていかねばいけないと考えている。今回の資料では、バスや鉄道に特化した表現になっているが、公共交通全般的に利用促進を図っていくと考えているのでご理解いただきたい。 (議長) 昨年この会議の中でも議論もしたが、これは本当に利用促進に役に立ったのかという最終的な話が出ないまま終わっているような気がする。 需要の先食いしただけではないのか、あるいはその後、継続的に利用してくれる人が本当に増えたのか、その辺については実は調査してないというのが昨年の答えであった。 効果がわからないものをすでに社会実験的に、去年あるいは一昨年実施して、ここで計画に入れるというからには、去年までとは何か違うというところを期待してしまうが、何か違うのか。 (事務局) これまでの無料デーが、その後の利用に繋がっているのかは不明だが、無料デーを実施したからといって、すぐにその後の利用が増えるというのは難しいと考えており、公共交通の利用促進の取り組みに加えて、公共交通を使っていない方が使っていただけるように転換を図るモビリティマネジメントが必要だと考えている。 今回は、実施時に配布するチラシの裏面に、公共交通の乗り方を記載し、公共交通利用の転換を図ろうと考えている。 (議長) 計画に入れるということは、単発のイベントと違ってそれなりの重みがあると思っており、やる以上は検証業務と一緒にセットにしないと、何のために計画を変更したのかということになるかと思うので、検討してもらいたい。
	【議決】 交通計画の変更について、「企画」という言葉を削除して承認
報告事項	ア 倉敷市地域公共交通計画における施策の進捗状況等について 【事務局から説明】(資料3) (委員) 10 ページのところでは先進的なモビリティマネジメント施策の情報収集というところがあって、三角印になっているが、何か先進的な例で、参考例があれば教えてもらいたい。 (事務局) 岡山市の取組で公共交通の 200 円上限という取組があった。他にもコロナの交付金が出た時に、全国でいろんなモビリティマネジメントの取組があったが、無料デーのようなイベント的な取組や、施設整備に関する取組があった。 (議長)

何かアイデアがあれば教えてくださいということですが、皆様、いかがか。

(委員)

「TFP」、トラベルフィードバックプログラムというものがある。普段自動車を使っている方々に、もし特定の目的地において自動車を使わずにそれ以外の手段で行くとした場合どう行きますかということを経営者の情報提供とセットに考えてもらう。それによって気付きを与えて、普段は車を最初から使っていたが、車以外の選択肢を考えてもらい、時刻表を調べてもらうことによって、行動変容につなげていくという政策がある。

(議長)

トヨタなどでも実施しており、ウェブ上のアンケート調査で、どこからどこへ行っていますか、あなたの家からだったら、ここにバス停があつて、何時何分にバスに乗っていったら何時に着いて、値段はいくらで、そうすると、車に乗っている時よりも交通事故に合う確率は何パーセント下がりますよとか。あるいは、歩くのでカロリーどれだけ費やしますよとか。結果として、1ヶ月後にもう1回調査して、バスに乗ったことが増えましたなど。

あるいは、岡山などで実施している朝活のようなもの。朝少し早めに動いて何かやってみようとか。自動車を利用している人に移動する時間を変えてもらう、あるいはそれを公共交通で移動してもらうようなことを推奨していくとか、こういうのも考えたいということであれば、ぜひやっていただければと思うし、その時に、公共交通の事業者と連携して実施するようなこともあり得るのではないか。

(委員)

ファジアーノの試合の時に、観戦者が車で来るため渋滞が酷かった。この時、両備さんと一緒になって、ファジーウォーカープロジェクトということで、ワンショット tfp とか色々な施策を同時に進めて、行動変容を促すということを実施した。結果的には、1試合あたり、自家用車利用者が1割ぐらい減少しました。10人に1人でも変わるとかなり大きく、公共交通でそれぐらいの変容があると、バス利用者、鉄道利用者、相当増えるはずである。そこまでの展開ができるかどうかは別にして、実施してみるというものも1つの手かもしれない。

(委員)

行動変容につなげる時に3つの視点があり、環境、経済、健康というのが主流である。最初は環境面でCO2排出量がどれぐらい下がるか見せる方法があつたが、これはほとんど行動変容しないで、健康になるとちょっと変わって、経済面ではだいぶ変わってくるというやり方も様々あるので、色々検討してもらったらい。

(委員)

おかやま愛カードと、ことぶきバスがどういうものなのかを教えてください。

(事務局)

愛カードは、免許を返納された方に対して岡山県警が発行するカードであり、このカードを使うことで、バスが半額、タクシーが1割引になるなどの特典がある。

また、いろんなお店で割引が受けられるなどの特典がある。

(委員)

ことぶきバスは、児島地区で継続して発行しているものだが、高齢者向けの定期券というようなイメージである。3か月分、6ヶ月と、定額で買っていただいたら、弊社の路線バスは全線乗れるという仕組みで、児島の方では継続して利用していただいている。

(委員)

取組に対する課題の中で、「利用者数の増加」と「運転手の確保」と「車両の確保」というのが3つ挙げられているが、実際この3つの課題というのはどういう構図になっていて、具体的なボトルネックはどこなのだろうということが少し気になっている。そこをはっきりさせた上で、どういう支援がさらにあるのかというところ考えたいので、これは事業者の方に聞くのがいいような気もするので、お伺いしたい。

(委員)

1ページ目で、倉敷と水島の路線バスが二路線あって、どちらも達成度が△です。朝夕の便数が目標に定める運行回数に達していない。何がボトルネックかということ、1番はお客様の数がネックである。運転士などは人手不足というのがあるが、弊社はこの1年間ぐらいで、かなり採用についてキャンペーンを行ってきており、年齢構成が高いが、頭数はなんとか揃ってきている。しかし、便数が増やせるかということ、朝の便数を増やすということは、出勤する運転手さんを1人増やさなければいけないということで、それに追いつくだけのお客様の数が見通せてないというのが正直なところである。

おそらくコロナの前の90パーセントぐらいが私どものお客様の数、収入であるが、その辺りが頭打ちになると思っている。いたずらに朝の便数を確保、前のように戻していくのがいいのかっていうのは結構課題に考えており、例えば、倉敷水島間だと、路線バスだけではなくて水島臨海さんっていう鉄道もあるという中で、バスも鉄道も使え、使えることによってその地域間の移動が確保できるとか、そういったアプローチも必要ではないかと思っている。

(委員)

1番のボトルネックになっているのは利用者数の増加というところだが、例えば、先ほどのモビリティマネジメントの話と繋げると、特定路線で集中的に、試験的にモビリティマネジメントをやってみて、その効果を検証してみるなど、できるかもしれない。どここの場所を具体的に選ぶというような話もあると思うので、そこは難しい問題になるかもしれないが、そういうやり方もあるかもしれない。

(議長)

一体何が問題なのか、そこに対して集中的に対応していかないと、全部はなかなか難しい。そういう意味で、おそらく水島なので、企業とのタイアップのようなことをやっていくというのが1番手っ取り早いのかなというような気がする。企業を対象にしたモビリティマネジメント、いろんな規定を変えていただくみたいなことにもなるかもしれない。その辺りも含めて、企業とお話し合いをする必要があるという気がする。

私自身、トヨタでこのようなことを実施した時に、社内規定は変わらないまま公共交通に転換してもらったことがあつが、事故か工事かで、いきなり初日に渋滞して、バスに転換してもらった人が全部遅刻したことがある。社内規定の変更など、いろんな視点で検討した上で企業と話し合いをする必要あるような気がする。

(委員)

15 年前に水島コンビナートでモビリティマネジメントを実施している。その知見もあるので、活用できるかと思う。

(事務局)

10 何年前に実証実験を実施した経緯がある。水島臨海鉄道とバスの連携や、バス路線単体などで、まずは企業の方に働きかけをして、参加者を募った。

実施時の評価として、利用者の方からは、バスや鉄道に乗っているとゆっくりと本を読めて、音楽を聞きながら行けるから良かったなど高評価をいただいた。

その後、継続的な運行を企業にお願いしたが、反省点とすると、継続してもっと市も関わればよかった。また、それを展開して利用促進につなげられればと考えている。

(議長)

もうすでに達成しているとか、あるいは、そもそも目標と指標が合っていないのではないかというようなところがあった。この計画を作った時期がコロナの真最中だったということもあり、その現況の値がコロナ時期の値だということで、かなり目標値が低めに設定されていたということがある。要は、何もしなくてもコロナが開けたら戻ったという部分で目標達成になっているということだが、この辺りについては、次回以降、目標値の修正のようなことを考えたいという意思表示と取ってよいか。

(事務局)

はい、今後の交通会議で諮っていきたいと思っている。

(議長)

目標値は途中で変えても大丈夫か。

(副会長)

他の自治体さんでも、コロナ禍の間に法改正があったため、交通計画を策定したところが多くある。同じように目標を達成した自治体もあるが、やり方として、もちろん目標を、さらに現状を踏まえて新たに設定してもらうということで、こちらの会議をもって皆さんで作るということもできる。取組内容についても、実施する事業自体も変えることもできる。それに含めて、例えば計画期間の変更もできるので、その辺りは、この会議でこういった形が 1 番ふさわしいかということも含めて協議をしてもらえればと思う。

(委員)

16 ページで、市中心部の歩行者自転車通行量が、令和元年からほぼ 12 万 4000 人で、コロナ前の設定だと考えているが、これは観光客も含んでいるということでよいか。市民の方だけではなくて観光客も含めると、観光客の戻りが非常に大きな要素になってくる。この辺りは、何かこういうこととリンクをさせたいというようなことはあるか。

(事務局)

観光客の数もこの通行量の中に入っているので、観光客が増加するというのであれば、こちらの歩行者、自転車通行量も増えていくという風に考えている。

(議長)

この公共交通会議で策定している交通計画で、この指標を設定しているということは、交通計画としては、一体何を入れることで観光客も一般の市民も含めた歩行者数を増や

	そうしているのか。我々が手を出でるのは実はそこかも知れなくて、そのところに何があるのかというのが聞きたくなところですが、説明してもらいたい。 (事務局) 公共交通を維持して中心市街地の賑わいを増やすということで、公共交通を維持していけば、中心部の自転車などの賑わいも増えていくと考えている。 (議長) 目標が休日 1 日は、本当はない方がいいかもしれない。平日なども考えるべきだろう。 そもそもこの歩行者数というのが中心市街地の活性化基本計画の目標ということで出てきているので、それがそのまま公共交通の方の評価として使っていいかというのも本当はあったのかもしれないが、せっかく取るのであれば、これを使いましょうということでは確か決まったと思う。 実は補完的に平日のデータが必要であれば取った方がいいかもしれない。もう少し駅の近くとか、あるいはもうちょっと離れたところとかなどあるかもしれない。 その辺りも、せっかく見直すということであれば、考慮していただければと思った。
報告事項	イ コミュニティタクシーの利用実績について 【事務局から説明】(資料 4) (委員) コミュニティタクシー制度の補助制度について、資料の図では、事業者割引というのがある。適正運賃から利益を除外したものに運賃収入を加え、不足部分を地域負担と自治体の負担で賄うということになっている。 適正利潤がないところについて、これが制度というのであれば、見直しが必要ではないのか。継続的に維持をして行くのであれば、そのように考えているが、その点について交通政策課はどのように考えるか。 (事務局) この制度を作ったのは平成 18 年で、その頃は、まだタクシーも溢れていた時代で、いくら事業者さんにも協力をしていただきたいたいということで、こういう制度になっている。ただ、タクシー協会さんが言うように、現状、タクシーの台数も不足している、運転手も不足している、その適正な利潤の確保ということもある。今、課題として、そういうものがあるということで話を聞いたということにさせていただきたいと思う。
報告事項	ウ 豊洲地区コミュニティタクシーの試験運行について 【事務局から説明】(資料 5) (議長) 全国的に見ても、デマンド交通、非常に流行っているというか、各地で導入されているが、デマンド入るということは、定時定路線が不能だというような地域で動いているので、それほど利用は熱くないところなので、どうしてもこういうことにならざるを得ないのかとは思っている。 事務局の方の研究の中で、こういうのも、各地でどうしているのか、以前確かにありました、複数人で予約したらこうなるみたいなものとか、その辺りも見えていただければと思った。

その他	(副会長) 国土交通省で昨日、交通空白の会社本部というものを本省で立ち上げた。全国の各地方運輸局も本部員として入っている。 これは、各全国の全ての自治体において、交通空白というのが、そもそも定義がしっかりできているわけではないが、とにかく皆さんが、地域によってはタクシー事業者がいないうようなところもあるので、とにかく地域の方が移動されるのに足の確保をしていくために、国交省としても一緒に方策等について検討していく。 そのためには、昨年度から、冒頭の会長のご挨拶にもあったが、大都市では日本型ライドシェアの導入や、自家用有償の制度の改正、あるいはタクシー事業の方の改正もあり、乗務員の試験の改正であるとか、なるべく成り手を増やして、選べる公共交通機関が複数用意できるような形で、制度も改正をして増やしていこうということところである。 (委員) 観光地渋滞ということで、倉敷市内の観光地のゴールデンウィーク中の駐車場案内などを実施しており、一般交通が素直に駐車場に入っていければ、公共交通、バスとかの運行に影響を与えにくくなってくると思うので、そういうのも頑張っていこうと思っている。シルバーウィークでもまた取り組む予定であるので、またご協力をお願いしたいと思っている。
------------	--