

令和 8 年度第 1 回早島町地域公共交通会議議事録

日時：令和 8 年 6 月 5 日（金）午前 10 時～12 時

会場：早島町役場 3 階 全員協議会室

1. 開会

2. 町長挨拶

◇町長

皆さま、おはようございます。本日はご多忙のところ、早島町地域公共交通会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。また、日頃より本町の公共交通行政の推進に対し、格別のご理解とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、本町におきましては、昨年度、町民アンケート調査や交通事業者へのヒアリングなどの基礎調査を実施し、町民の皆さまの移動実態やニーズ、さらには公共交通を取り巻く課題の把握に努めてまいりました。これらの調査結果を踏まえ、本日の会議では、地域公共交通計画の基本理念や基本方針についてご意見をいただくこととしております。

また、県内において人口減少が進行する中、本町は人口増加を維持しており、先日の報道でもその状況が示されたところであります。この成長の流れを将来につなげていくためには、高齢化の進展や多様化する移動需要等に対応しながら、持続可能な公共交通体系を確立し、地域の実情に即した交通施策を検討していくことが重要と考えております。

委員の皆さまにおかれましては、本町の公共交通の将来を見据え、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

3. 自己紹介

＜新任委員・専門員の自己紹介＞

4. 議題

本日、地域公共交通会議にご出席いただきました委員の方は 15 名中 14 名でございます。過半数の委員の方にご出席いただいておりますので、早島町地域公共交通会議設置要綱第 5 条第 3 項の規定により、本会議が成立することをご報告させていただきます。

（1）早島町の公共交通について（報告）

＜事務局から資料について説明＞

◇質疑応答・意見

会長：ただいまご説明いただいたところにつきまして、何かお気づきの点、あるいは、ご質問がございましたら挙手にてお願いいたします。

委員：移動支援施策の中で、コミュニティバス、タクシー等について質問させていただきたいと思います。コミュニティバスの運行では、令和 8 年度の予算が 3,022 万円、令和 7 年度は 3,000 万円だったと思いますが、この資料の中に、維持・メンテナンス費用は入っていますか、運行の経費だけですか、どちらでしょうか。

事務局：メンテナンスの費用は計上しております。大体 1 年間で、令和 8 年度ですと 100 万円程度を見ております。

委員：次に、タクシーのチケットの予算が令和 8 年度は 3,324 万円と、かなり増額になっております。その根拠はどのように出したのでしょうか。昨年度が 1,900 万円の予算と思いますが、実際に令和 7 年度の実績、利用率はいかがでしょうか。

事務局：令和 7 年度のタクシーチケットの実績につきましては、全体の利用者の割合は 44% 程度、金額は約 1,400 万円程度となっており、令和 6 年度と比べるとかなり落ちているような状況でした。令和 8 年度予算の根拠数値は、予算を立てるタイミングもありまして、令和 6 年度の利用率から交付枚数全体をかけて計算して算出しております。

委員：令和 8 年度は利用枚数をフリーにすることで、利用が増えるのは間違いないと思いますが、それにしても増額すぎるのではないかなと思います質問させていただきました。

会長：福祉タクシー助成事業の予算ということで、どれだけ使っていただけるのか少し予測し難いということもあって、多めにつけられている可能性はありますが、次年度以降のこともありますので、どういう使い方をされているのかをきちんとモニタリングしておくようにしてください。よろしくお願いいたします。

これは、今の状況、利用者数の推移というところをお示ししていただいたということです。特にご意見なければそのまま進めたいと思います。また、後になって何か気がつかれたら、その場で発言していただければと思います。

議題の（2）に進みたいと思います。事務局からご説明をお願いいたします。

（2）地域公共交通計画の基本理念について

＜事務局から資料について説明＞

◇質疑応答・意見

会長：基本理念のところについて事務局から提案がありましたけども、こういう方がいいのではないか、こういう視点があった方がいいということがもしございましたら、挙手にて発言いただければと思っております。

その前に、ワークショップの開催は、自治会・町内会での開催も受け付けています

ということですが、これは自治会・町内会にもう通知をされていますでしょうか。また、どれぐらいの自治会・町内会が手を挙げていただいているかを教えていただけると、参考になろうかと思います。

事務局：今のところ、応募があった自治会・町内会はありません。ただ、問い合わせは2件ありましたので、今後出てくるのかなと考えております。

会長：おそらくそれぞれの地域で考えている課題は違うと思いますので、できるだけ広く意見を吸い上げていただければと思っております。

皆さま何かご意見ございましたらお願いいたします。基本的には総合計画の基本理念に沿った形で提案していただいているので、大きな齟齬はなく、皆さまの意見が出しづらいところかなと認識しております。

委員：今いろんなところで交通事故が起きたり、問題が起きたりして、やはり少し心配な部分もあると思います。本町の総合計画では、「安全・安心」とあったので、公共交通計画の基本理念にも「安心」だけでなく、「安全」を入れても良いのではと思いました。

事務局：貴重なご意見ありがとうございます。最近、交通事故が大きく報道されています。そういった中で、「安全」という言葉は非常に重要なキーワードかと思います。基本理念に反映させることを検討させていただきます。よろしくお願いします。

会長：「安全・安心」なのか、「安心と豊かさを支える公共交通」に「安全」を組み込むのか、入れ方はいろいろあるかと思います。事務局で検討していただくと良いと思います。

特に新しいご意見ないようでしたら、今出していただきました「安全」という観点を読み込んで、事務局で基本理念案を再度提出していただければと思っております。では、次に参ります。議題の(3)について、事務局からご説明お願いいたします。

(3) 地域公共交通計画の基本方針について

＜事務局から資料について説明＞

◇質疑応答・意見

会長：ご説明していただいた基本方針は、今日一番大事なところですよ。この基本方針のもとに、実際の計画の中では実際の事業をぶら下げていくというイメージになります。この基本方針が本当に我々にとって必要なものがきちんと入っているのかどうか、ということを見えていただきたいと思います。不足している視点がないか、この方向でいいのかというところを確認してください。特に重要なやるべきこと、あるいは、そういう視点が欠けていると本当に致命的な話になりますので、今日はしっかりと議論していただきたいと思います。説明の中で、考えられる取組例がありました。これが実際の事業になっていくというようなイメージです。あくまで取組例ですので、他にも何かあれば言っておいていただくと良いと思います。よろしくお願いします。

委員：考えられる取組例のところで周辺自治体との連携というのがありますが、早島町のアンケートによると中庄方面への希望が 70% ぐらいあります。倉敷市との連携や話し合いはどこまで進んでいるのか、というのが 1 点と、もし路線変更する場合にクリアしないといけない問題があれば教えていただきたいです。

会長：前回までの会議の中でも非常に皆さんの興味関心が高かったところだと思います。まずは、事務局の方から倉敷市との関係が今どういう状態かを教えていただきたいのと、その後、県か国のご担当者様、制度的な話、他の自治体に乗り込んでいくときに、どのような視点が大事ですよということを教えていただければと思います。まずは事務局の方からお願いします。

事務局：まず、倉敷市さんとの連携の進捗状況ですが、今年に入ってアンケート等の結果、中庄方面の移動ニーズが 7 割くらいあるということでお伝えをして一度協議をしております。内容につきましては、具体的な施策については、まだ検討段階で今後早島町として中庄方面の移動施策を検討していきます、ということでご相談をさせていただいております。施策が決まっていけば、また具体的な協議をしていくこととなっております。

会長：その協議もあって、今回から倉敷市の担当の方にもオブザーバーとして来ていただいているということだと思います。後ほどもしかしたら発言をお願いする可能性もあるかもしれません。では、国か県か、どちらでも結構ですが、制度的なところを教えてくださいませんか。

専門員：制度的なところといたしまして、どういった形態で運行していくかにもよりますが、例えば今後お金を取ってやっていく場合には、公共ライドシェアという町が主体となって運行するスタイルになり、県の方で登録の権限を有しております。そうした場合に、違う市町村に輸送することはもちろん制度上は可能ですが、それぞれお互いの公共交通会議なりで協議をしっかりと整える必要があります。重要な視点としては、行った先の交通事業者さんにどのような影響を及ぼすか、顧客の取り扱いなどもございますので、どういった利用者の方が想定されるのか、また、費用負担をお互いの市町でどのようにしていくのが議論になるかと思います。会議に諮る前に、しっかりとそういったことは調整をすることが重要かと思います。

委員：以前、中庄方面へ早島から無料バスが行っていたことがあります。早島町主催でしたが、その当時は事業者が慈善的にボランティアみたいな形で運行していました。ただ、今後お金を取ることになれば、民間交通事業者との話し合いは十分行った上でいろいろな問題をクリアできれば、行政機関としては問題がないというような認識でよろしいでしょうか。

専門員：その通りです。協議が整えば可能と認識しております。

会長：自治体の壁を越えての行き来はいろんなところで実はやっておりますので、その知見を反映させていければ可能性は非常に高いのではないかと考えております。いずれにしても、倉敷の事業者との話し合いも時間をかけてやっていく必要があるということです。

委員：全て経費がかかってきますので、ある程度予算枠を取ってから具体的に何をするか考えないといけないと思います。この 10 年ぐらい、公共交通の経費がどれぐらい

かかっていたかを出して、物価が上がっているのでプラスをしてどれぐらいの予算が取れますよという財政上の問題を、まず先に予測をする必要があるのではないかと思います。最後のところに、財政負担を踏まえた制度、となっていますけど、まず財政ありきだと思いますので、実績と予算の数字を見ながら検討すべきではないかなと思います。

会長：ありがとうございます。その点につきまして、事務局何かございますか。

町長：ありがとうございます。当然、財政的に全てやることはなかなか不可能でございます。例えば、コミュニティバスのあまり乗車していない時間帯を削っていくことや、タクシーチケットはフリーにしていますが、この辺も全て含めて財政そのものを根本から見直して、町外移動手段も加えたものを作っていきたいと思います。その意味で、この会議で忌憚のないご意見をいただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

委員：ここ 10 年ぐらいの実績を集計して、それをまず出すべきではないかなと思います。

そして、計画は 10 年単位ぐらいを考える必要があると思います。今までの 10 年の調査をして、これから 10 年どうやっていくかということを具体的に考えるために、やはり財政が必要だと思います。数値をいただければありがたいかなと思います。

事務局：今お渡しできる資料にはご用意していないのですが、過去 10 年ということで資料をまとめていきたいと思います。次回の会議でお示ししたいと思っております。担当として長くやっていて、過去 10 年ということで見ると、おそらく今日お示したコミュニティバスの運行事業の令和 8 年度予算と福祉タクシー事業の令和 7 年度の予算 1,500 万円程度、そのぐらいの予算が大体ついているのではないかなと考えております。また、今回は基本方針ということで、基本的な方針を決める回となっておりますが、次回は具体的に施策を検討していきたいと考えております。そこで予算的なところもお示しできたらと考えておりますので、次回の会議で何らかの形でお示ししたいと思います。

会長：次回出していただけるということです。ありがとうございます。

委員：広域移動を支える交通体系の構築というところで、先日のアンケート結果によって 7 割ぐらいが中庄方面を希望されているというお話がありました。私がいろいろ聞くところによると、やはり高齢者の通院するニーズが非常に高いなと感じております。もちろん、中庄駅方面には川崎医大もありますが、いろいろお聞きしますと、やはり、倉敷中央病院、倉敷成人病センター、倉敷平成病院辺りに通院されている方が非常に多いです。考えられる取組例に、JR 中庄駅方面、それから、事務局が口頭でも中庄駅方面ということを強調されておりましたが、私はこの中庄駅に特化するのではなく中庄も含めた倉敷市全般の移動ニーズの実際のところをもう 1 回しっかり把握すべきだと思います。アンケートはアンケートを出されている方の意見であって、出されてない方もいらっしゃるかもしれません。そういう意味では、例えば民生児童委員さんが持つておられる情報、社会福祉協議会の福祉活動委員さんがそれぞれ自治会・町内会にいらっしゃいますので、そのあたりの生の情報をしっかり把握して、その後、広域移動の拠点をもう少し範囲を広くするべきではないかなと思います。

事務局：ご意見ありがとうございます。アンケートをとった中でも、いろいろな病院に通われているのは承知しているところでございます。アンケートを出されていない方のことも含めて、できる限り情報の方は集めてまいりたいと思っております。

町長：ありがとうございます。確かに、町民の高齢者の方が納得するような公共交通体制を作ればよいのですが、まず、川崎医大などの中庄方面の交通移動手段を構築させていただき、その後いろいろなノウハウで、他のところも考えさせていただきたいと思います。まずは、中庄方面を優先的にさせていただきたいと思います。

委員：町としては、広域移動のまず第一歩は、中庄方面と考えられているということでしょうか。

町長：それはこれからこの会議でもんでもらえればよろしいのですが、とりあえず、議会からもありました中庄方面の川崎医大などへの通院が結構皆さん困っていらっしゃるということで、そちらをメインにやらせていただければよろしいかなと思います。決して、他のところをしないというわけではないですが、先ほど言いましたように財政的なところも鑑みながら考えていきたいと思いますので、ご理解のほどよろしく願いいたします。

委員：私が一番申し上げたいのは、アンケートに表れていない意見というのももう少し丁寧に拾う必要があるのではないかとということです。まず、それを持って、優先順位を決めるなりすることが重要だと思います。特に、社会福祉協議会さんが福祉移動をされていますが、非常に多種多様なニーズがあるとお聞きしております。そういうところの実態、データ、情報をより丁寧に掴んでいただきたいというのが私の意見です。

町長：先ほど申し上げましたように、財政が許すのであれば倉敷方面含め一緒にやれば良いのですが、まずは、中庄方面というのが私の考えです。皆さんにもこの公共交通会議でもんでいただければよろしいと思っておりますので、ご理解いただきたいと思います。

会長：ありがとうございます。広い意見をしっかり捉えることは鉄則です。今回のアンケート調査は全戸配布ということで、非常にたくさんの意見をもらっています。ただ、答えていない方も当然いらっしゃいますので、そのあたりはやはり配慮が必要だと思います。いずれにしても、今のところは広域移動を支える交通体系の構築が大事だというのが皆さん合意できればいいのかなというところです。

委員：分かりやすく利用しやすい交通機関ということで、3月にいつもJRの時刻表が変わりますが、早島駅の紙の時刻表が全然ありません。以前は民間の折り込みなどに入っていました。コミュニティバスの時刻表はたくさんもらえますが、早島にとってはJRが一番メリットがあるところなので、その時刻表を4月の初めの広報に入れてもらうとかすると、高齢者にはすごくいいなと思います。スマホで見たら分かりませんが、やっぱり表にあるものを見て、乗ろうというのが一番私達には馴染んでいるのでお願いしたいです。

会長：公共交通機関で非常に大事な鉄道の時刻表について、事務局の方で答えいただけますか。

委員：紙の時刻表について、過去には駅に小さくたたんだものを配布していましたが、無

人化もあり管理が難しいということで、現在置いておりません。今はネットで見えていただくことを主としてご案内させていただいております。広報に入れるというお話もありましたが、そのあたりはすぐに判断はできないので持ち帰らせていただき、社内と、早島町さんとお話させていただきたいなと思っております。

会長：コミュニティバスの時刻表に早島駅の JR の時刻表を入れるスペースが取れないのかなと今思っております。先ほどの議論で中庄や倉敷などの広域移動の方も必要かもしれませんが、せっかく配っているのでコミュニティバスだけでなく、乗り継ぎ先の時刻も載せていただけると良いかと思えます。これ一つでいろんなものが分かるという工夫も可能だと思いますので、少し考えてみていただければと思います。

事務局：ありがとうございます。分かりやすく利用しやすい公共交通ということで、乗られる方がここを見たらこう行けるというのが示せるものを検討していきたいと思えます。

委員：1点目は、中庄駅を希望する理由の中には、例えば川崎医大に行くのもあれば、中庄まで行けば山陽本線で倉敷に出やすいからというものもあると思えます。倉敷方面では、倉敷成人病センター、倉敷中央病院、倉敷平成病院がありますが、バスがどこまで行けば病院まで行きやすいかの判断が難しいかなと思えます。

2点目は、先ほど福祉の話が出ましたが、いろんなところで高齢者の方とお話をしたりすることがある中で、例えばデイサービスに行く場合は、最近はその施設が送迎をすることがあるのでそんなに困らないということもあります。重篤の方に関しては、大体家族の方が病院へ送り迎えをするパターンが多いそうです。私たちも今、個人情報の関係で本当に詳しくは聞き取りできないのですが、例えば早島町地域包括支援センターさんへの聞き取りなどを考えてみてもいいのかなと思えます。

会長：ありがとうございます。非常に大事なところを指摘していただいております。事務局の方で、ぜひ検討していただければと思っております。

事務局：ご意見ありがとうございます。幅広いところから情報を入手して、施策等を検討していきたいと考えております。

委員：先ほどのコミュニティバス運行路線図の件ですが、これは観光センターには置いていますよね。JRさんにお聞きしたいのですが、昔あったような駅に置いていた小さい冊子、蛇腹みたいな紙のものは今作られていますか。

委員：紙は作っていません。

委員：どうしてもスマホで見るのは苦手な方、嫌悪感を持つ方もいらっしゃいます。紙をもし作られているのであれば、観光センターの方に置いていただいてコミュニティバスの時刻表とセットでお渡しできるようになったらいいかなと思えました。もしくは、データをもしいただけるのであれば、こちらでそういったものを作成して、コミュニティバスの時刻表に挟むなどの方法もあるのではないかなと思えました。

委員：ご意見ありがとうございます。データをコピーして挟むことも検討可能かと思えますので、そのあたりも早島町さんと検討させていただきたいと思えます。

委員：JRで茶屋町まで行くと、茶屋町から倉敷方面はバスが出ているので、その時刻表も入れてくれたら便利かなと思えます。早島町からコミュニティバスを出すのも良い

ですが、手っ取り早いのは交通機関を利用して自分が移動するのがやはり一番良いかと思います。

委員：先ほどの件の続きですが、コミュニティバスの時刻表に JR の時刻表を入れるのは、早島駅の利用客数を増やすことにも繋がるのではないかと思いますので、そのあたりも JR さんにいろいろご協力いただければ大変ありがたいなと思います。やはり、ぱっと見えるものがあるかどうかがすごく重要なのかなと思います。私の母も、昔の早島駅の JR の時刻表をボロボロになるまでずっと持っていました。非常にアナログなのですが、そのアナログ要素も入れると少しは役に立つのかなと感じました。

会長：公共交通をどうセットで使うのかっていうようなところが重要だと思います。そのあたりの知恵をいろんなところで発信していただければいいのかなと思いました。

委員：前回の令和 7 年度最後の公共交通会議のときにお話させていただきましたけれど、茶屋町から町内の竹あかりのイベントに参加されたおじいちゃんが運転免許を返納して公共交通で行かざるを得ないのに、時刻表や標識などで一生懸命調べてもやはり分かりづらい、こんな思いをするんだったら免許を返納しなければよかった、という切実なお話をしていました。それがすごく印象に残っていたので、前回の場でも共有させていただきましたが、路線図や時刻表は、僕ら比較的若い世代から見ても、そもそも分かりづらいです。分かりづらいのが当たり前で、それを少しでも分かりやすくする努力は非常に重要だと思います。もう一つ、考えられる取組例のところで検討していただきたいのが、例えば岡山市さんは無料バスデーなどでみんなに乗ってもらうきっかけ作りをしています。早島町のコミュニティバスはそもそも無料なので、インパクトのあるイベントや施策は出しづらいかもしれませんが、とりあえず乗って体験してもらうことによって、意外と便利なことに気づいてもらい、今後も生活の中で使ってみようという話になるかもしれません。何かそういう取組をやってみたらいいのではないかなと思いました。

会長：元々無料なので、無料デーというわけにはいかないと思いますが、確かに普段車で動かれている方はバスに乗るきっかけがありません。その方々をどうやって引き込んでいくのか、経験していただいたら今度は口伝で広がっていく、ということもあると思います。考えられる取組例のところで、事務局の方で考えてみてください。

委員：今言う話ではないかもしれませんが、バスの愛称にはすごく力があって、例えば総社の「雪舟くん」と言えばみんなピンとくる。分かりやすさという意味で、みんながすぐ馴染めるような愛称をつけるっていうのも、ベタな周知のような感じがしますが、実際聞いていると非常に浸透しやすいっていうのがあるので、そういうこともやはり考えていくべきだなと感じました。

会長：今言うべきことだと思います。まさに考えられる取組例に、入れていただきたいことですので、ぜひそういうのも含めて発言していただければと思います。事務局の方で検討してください。

委員：例えばネーミングを公募する、町民の方にいい名前のアイディア出してもらうことも考えられますし、最近ラッピングバスも比較的安価にできるようになっているので、例えば公募して選ばれたネーミングにマッチするキャラクターを作り、それをラッピングバスで掲示するだとか、そういったことをしたらより町民の方に愛着の

わくバス、公共交通になるのではないかなと思いました。

委員：運行事業者として非常に厳しい状況を分かっていたきたいです。基本方針の1から4全てに含まれることが、まず、乗務員の高齢化が喫緊の課題です。2点目が、昨年度から拘束時間に対して非常に国交省が厳しくなっています。要するに、バスでの運行では費用面も含めてこのままの運行は絶対不可能です。また、バスが壊れたときに非常に修理単価が高いです。運行事業者は今で目一杯だと思いますし、生活交通と福祉交通と分けていただきたいです。今、皆さんおっしゃる病院に行くのは福祉の部分です。僕は、そういう意味合いで倉敷の交通施策にも携わっています。もう正直いつ辞めてもいいと申し訳なくも思っていますが、ただ、早島町に長年お世話になって地道な商売をしてきて、町にも当然ご協力いただきました。僕は費用に一切口を出していませんが、今こういう時代になり、年金をもらう年齢になった方しか雇用できないような状況ではまずいと思います。交通は運行が基本なので、適正な賃金かどうか、財政負担も含めて抜本的に変えていただかないと絶対続かないと思います。福祉の面で、タクシーチケットは令和8年度からフリーになったことで利用は増え、非常に評判がいいです。コミュニティバスに関しては、エリアを伸ばす、運行本数を増やすなど、この場で机上の話をして、バスはもう限界だと思っていますし、コンパクト化やデマンドを検討するべきです。17年間続けてきましたが、今が岐路だと思っていますし、費用の圧縮を図らないと頓挫すると思います。早島町の独自の考え方で運行体系を作ったら良いと思います。

会長：ありがとうございます。需要と供給のバランスを取るのは非常に大事で、今全国的に言われているのはやはり乗務員不足で、供給側の問題が噴出しています。後ほど県から説明あるかと思いますが、交通ビジョンを出しており、どう供給量を増やしていくのかという点も議論されていると思っております。いずれにしても、非常に大事な意見、もうそれなしでは動かない意見でございますので、事務局の方でも考えてみてください。もう少しヒアリングしていただいてもいいかもしれません。

委員：コミュニティバスには、1便当たり3人しか乗っていない便もあるのに大きなバスを運行するべきなのか、もっと小さくコンパクトにできないでしょうか。また、運行業者さんも商売なので、赤字を出してまでやってくださいというのは長続きしないと思います。そのあたりもトータルで考えないと、あればいい、やればいい、だけではやはり継続できないと思います。先ほども言いましたが、10年ぐらいいは見据えて、具体的な計画を立てるべきじゃないかと思っています。

会長：公共交通は時間帯によって、利用者の波が相当大きいものですので、朝に合わせて車両を用意すると昼間はガラガラになってしまう、昼間に合わせると朝はもう立ち行かなくなります。朝と昼間で違った車両を使う考え方もあると思いますし、そもそもシステムを変えてしまうということもあると思います。そのあたりも含めて、検討する余地があり、それによって乗っていただく方の免許の種類も変わってくる可能性もありますので、いろいろ検討材料を提示していただきました。

委員：コミュニティバスに小学生が乗っていて、金田から一番たくさん乗っていますが、本当にそれでいいのでしょうか。例えば、どうしても必要であれば、今後スクールバスを朝出すなど検討しないといけないと思います。コミュニティバスの利用者は

平均すると3人です。うまくいけば乗用車1台でまわるかもしれないということをぜひ考えていただきたいです。教育長やPTAの会長さんがおられるので、小学生がバス通学するのがいいのかどうかということを考えていくべきではないかと私は思います。

町長：早島タクシーさん、澤田交通さんには、日々いろいろお力添えいただいているのも重々承知しております。運転手さんもトイレに行く時間もない、ご飯も食べる時間もない中で御協力いただいております。使う側だけでなく、運行事業者の方のご意見も踏まえながら、例えばコミュニティバスに乗っている人が少ない時間帯は運休するなど考えていきます。そういったことを公共交通会議で皆さんからご意見を出していただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

専門員：いろいろと利便性の話が出てきましたが、今のコミュニティバスの運行実績を見ると確かに少ないところもありますので、運行の形態として、予約型の乗合タクシーいわゆるデマンドと言われているような形式もあります。ニーズとかなり密接に関わってくるとは思いますが、そういったものも一つ視野に入れて交通体系を作っていただきたいなと思います。今見ていると、コミュニティバスベースというのがちょっと見え隠れしているので、そうではなく、その手段として本当に何がいいのかというのをフラットに検討していただくのが良いと思います。単純に運休や便数を減らす方法もありますが、減らしたところをどうするのかと考えたときに、このエリアは予約型乗り合いタクシーでもいい、タクシーでもいい、ということにもなるだろうし、そういった形で議論を進めていただけたらいいのかなと思っています。また、分かりやすく利用しやすい公共交通の充実ということで、先ほど時刻表の話が出てきましたが、確かバスの時刻表とJRの時刻表が一緒になった時刻表を作られている自治体さんがあったようには記憶をしています。実際私もデータでいろんなものを見ますが、最終的には紙で見の方が実は分かりやすい、というところが多分皆さんもそうじゃないかなと思いますので、またそういったものも事務局には紹介できたらなと思っています。

会長：早島町においてもAIデマンドの実験も過去やっておりましたが、事務局から今のご意見に対して何かありますか。

事務局：ご意見ありがとうございます。確かに、基本方針のところでは、バスを前提に考えているところもありました。ただ、施策の検討の段階では、やはり便数が少ないとか、運転手不足に対応するとしたら定時定路線のバスをずっと走らせるだけではないかな要望に応えることが難しいかなと考えています。ご紹介にあったAIデマンド交通も一つの手段かと考えておりますので、総合的に考えて早島町独自の公共交通を作っていきたいと考えております。

委員：早島町でもデマンドタクシーの実証実験は、ずっと前にやられて利用者もかなり少なく、議会の方でも必要がないということで、一回頓挫しております。この前のアンケートの中でも、デマンドタクシーについてもありましたが、無料バスが走っている関係で、あまり需要が見られない状態です。そのような検討もこれから将来的には考えていかなければいけない問題だと私は認識しております。

会長：早島町の特徴が、県内で一番面積的に小さい、人口密度が非常に高いところでの

で、実はデマンドが本当にいいのかっていうのも結構微妙な数字です。ただ、無料で走っているコミュニティバスを昼間止めてしまう場合には、それも一つの手になるかもしれないということで発言していただいたと理解しております。いろいろな手段が既にあるって、それをどう組み合わせるのか、利用する側にとっても供給する側にとっても、早島町にとって一番良いあり方を考えていくという場と思っております。

オブザーバー：中庄方面の交通の現状ですが、早島町の境界に位置しているイトーピア団地から中庄駅や川崎医大方面への移動手段として、地域が主体となって運行しているコミュニティタクシーがあります。バスについては、両備バスや下電バスが中庄駅から岡山駅方面、倉敷駅方面への路線を運行しています。また、一般のタクシー事業者さん、平和タクシーさんや岡山交通さんが地域の足として運行している状況です。今回、移動手段の検討にあたりまして、やはりそういった地域で運行されている交通事業者さんとの合意形成が重要になると思っております。倉敷市としても倉敷市の地域公共交通会議の場においてそういった関係者の方の合意形成のお手伝い、連携ができればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

会長：倉敷市の公共交通会議との連携は非常に大事になりますので、こういう議論も聞いていただいて、倉敷市の方に反映させていただくということになっております。よろしくお願いいたします。

事務局：川崎医大方面に運行しているコミュニティタクシーは早島町民の方でも利用できますでしょうか。

オブザーバー：はい。どなたでもご利用いただけます。

事務局：倉敷市さんの交通会議で、岡山交通さんや平和タクシーさんの出席はありますでしょうか。

オブザーバー：今、委員としては入っていないです。タクシー協会の専務理事が委員としていらっしゃいますが、必要に応じて、関係者ということで出席をお願いするというのは可能かと思います。

事務局：ありがとうございました。

委員：倉敷市の交通会議の中で進んだ取組、特養などの空き時間を利用して、その間に走らせるようなことを聞きましたが、それは今やられていますか。

オブザーバー：社会福祉法人が独自に行っている、空いた時間に利用者さんの輸送をするボランティア送迎があり、それを行っている社会福祉法人さんに対して、運行経費の一部について補助させてもらうという格好で、倉敷市は昨年の7月からボランティア送迎支援事業を開始しています。

委員：社会福祉法人が運用するデータを倉敷市へ出してそれに対しての補助金なのでしょうか。どういう形態でやられているのでしょうか。

オブザーバー：申請に基づいて補助金を出す運用になっていますので、まず、申請で概算経費を出していただいて、こちらが補助金を決定をして、年間が終わったときに実績報告でその資料のデータをいただいて、こちらが確定をするという流れで運用しています。

委員：それは介護認定を受けていない、一般の人でも乗れるのでしょうか。

オブザーバー：福祉法人によって形態は違うとは思いますが、要介護認定をお持ちでない方も送迎

をする団体もあると聞いております。

委員：前回の会議のときもお伝えさせていただきましたが、昔は歩いて行っていたというところで、いろいろな理由があってバスを利用させていただいて本当に感謝しております。確かに、バスにこだわることはなく、乗れるのであればジャンボタクシーでも良いのかと思います。また、資料 17 ページ、「小学生の通学利用で一般利用者が乗れない時間帯がある」というところで、本当にその通りだなと思いますが、少し無理があると思われるかもしれませんが、小学生も一般の利用者だということも踏まえてご検討いただければ大変助かります。

委員：私の孫が金田に住んでいますが、朝はバスへ乗って行きますが、帰りは暑くても、雨が降っても友達と歩いて帰っています。そういう子どもたちもいますし、やはり天災があるときはどうしても乗らないと危ないですし、一概に言えないのではないかなと思いました。また、先ほどの理念のところですけど、「暮らしに寄り添い」に「安全」も「安心」も含まれているのではないかなと思いました。

会長：これから 1 か月後、暑い時期に入り熱中症の危険もあります。小学生も一般利用者の一部だにご意見もありました。皆さんが乗れるように、ということだと思います。また、基本理念の言葉についてもご指摘いただいております。「安心」や「安全」をどうするかという点、総合計画の基本理念の言葉とできるだけ合わせて作っていただきましたが、「暮らしに寄り添い」の部分で実はそれを読めるのではないかなというご意見でした。事務局の方でぜひこちらも考慮してください。

専門員：基本理念と方針については、倉敷市さんが示されている紙ベースのものが、色分けや温かい文章などが良い構成だなと思ったので、参考にされたら良いのではないかなと思いました。警察としては、事故防止、渋滞対策という面で寄り添っていかれたらと思っております。バスのスムーズな運行に際しまして、交通の危険な場所、信号の運用変更は構造的にできる場所ばかりではないですが、情報提供いただけましたら、早島町様と協働して頑張って検討してまいりたいと思います。よろしくお願いします。

会長：最後に、私からひとつお伝えさせていただきます。先ほどご意見いただいた「安全」という言葉、これを他の文言で読み込んでしまうかどうかはともかくとして、基本方針に「安全」という視点は必要だと思います。原則として基本方針全てに安全が入ってないといけません。県内の他自治体の公共交通に携わり調査させていただくと、ある程度サービスが提供されているところにおいて、公共交通への満足感を大きく左右するのは安全性です。例えば、運転手の運転が荒い、黄色信号で加速してしまう、あるいは、道路に凹凸があり毎回バスが揺れるなどの乗り心地の問題、公共交通だけではどうしようもないインフラの整備をなんとかして欲しいというような話が出てきます。運行状況の一部として、運転の仕方を含めた安全性のモニタリングを考えていただいた方がよいのではないかなと思います。特に新しいご意見がなければここまでにしたいと思います。

5. その他

◇岡山県交通政策課

ご紹介ということで、お配りしている岡山県地域公共交通ビジョンについて、簡単にご説明させていただきます。こちらのビジョンにつきましては、今年3月に県が策定をさせていただきました。今日は策定後初めての早島町の公共交通会議ということで、概要をご説明させていただけたらと思います。本編の方は、50ページほどありますので、お時間のある時に、右下のQRコードからご覧いただけたらと思います。本日は抜粋をしてご説明させていただきます。

では、1ページをご覧ください。基本的な考え方です。策定の背景としまして、公共交通を取り巻く現状は、運転者不足や燃料高騰、人口減少で大変厳しい状況となっております。こうした中で、将来にわたって移動手段を確保するために、国、県、市町村、交通事業者様、地域住民の方、様々な立場の方が連携をして取り組んでいくことが必要ということで、方向性を示すものとして策定したのになります。対象地域や期間については記載の通りで、対象となる公共交通は、鉄道、路線バス、タクシーだけでなく、デマンド形式の公共ライドシェアなども含めて、身近な移動手段として幅広く対象としております。

次に、2ページをご覧ください。左側に位置付けという図をつけております。こちらは県の全体の施策を進める上での指針としての整理をしたものになります。また、右側、策定にあたっては、学識経験者の方や交通事業者の方で構成する会議や市町村の皆さまに参画いただいた会議で、ご意見を伺いながら検討を進めてまいりました。

次に、3ページをご覧ください。水色の枠がビジョンの核となる考え方を整理した基本方針になります。特にオレンジ色のキーワードをご説明したいのですが、関係者間の連携をさらに強化していきたいということ、また、地域の実情、持続可能性ということで将来にわたって維持していくことができる仕組みをつくっていくこと、最後に、利便性や利用促進ということで利用者から見ても使いやすい公共交通として、その利用を積極的に促していくことなどを総合的に進めることで、ネットワークの活性化を図りたいと考えております。

続いて、4ページをご覧ください。連携のキーワードを強調させていただきましたが、ここでは、各主体の方々との連携のイメージ図を記載しております。左下の、公共交通会議など、各地域の仕組みを重要視しつつ、それぞれの立場から連携を強化して取り組んでいくことが重要だと考えております。その中で県として何をするかということで上の枠に書かせていただいておりますが、左の緑色の地域としまして、市町村内における課題に対しては、財政支援や技術支援などを通じて、一緒に取り組んでいくこと、また、真ん中のオレンジ色で広域とありますが、運転者などの人材確保対策や、複数市町村にまたがる交通の維持、確保について課題が生じたときは積極的に対応していくこと、最後に、右側にある青色の導入としまして、国土交通省などが推進する新しい枠組みなどにつきましても、運輸支局様と連携しながら地域への導入を促進する役割があるかと考えております。

次に、5ページをご覧ください。ビジョンの体系につきましては、8つの項目ごとに整理をしてそれぞれ施策の方向性を示しております。大きく分けて、左側の仕組みの部分である交通体系という視点では、1の地域を繋ぐ鉄道やバスなどの広域交通、2の各地域内の二次交通、さらに3の他分野とも連携するなど、様々な交通手段の確保に取り組んでいくことを掲げております。中央の仕組みを動かす運行体制といった視点では、人材確保や、省力化、利便性向上に向けたデジタルの技術の活用に取り組んでいくことを掲げております。最後に、右側の利用者視点に着目した利用環境では、それぞれのニーズや場面に応じた利便性の向上や利用促進にも取り組んでいくことを掲げております。

この8つの政策の方向性につきましては、次のページ以降、8ページに詳細に記載をさせて

いただいております。本日話題にあがりました、4 の交通分野の人材確保について少し触れさせていただきたいと思います。9 ページをお開きください。現状の課題として申し上げますと、全県的な状況としては、どこも変わらず運転者数の減少や高齢化を理由に、路線バスの廃止や減便、タクシーの稼働台数の減少などがあり、維持確保が非常に喫緊の課題となっております。そのような中で、目指すべき姿として掲げる、多様な人材が就業し、運行に必要な人材が十分に確保され、安定的な交通ネットワークが実現されているということを目指すために、左下の今後の取組に記載しているような担い手を呼び込む仕組みづくり、3 つ目の従来の枠組みにとらわれないような多様な人材の活用についても、検討を進めていくことが重要だと考えております。県としてやるべきことを右側に書いております。今朝の山陽新聞さんでもご紹介をいただきましたが、今年度新たに業界未経験の方も対象とした運転体験会や就職フェアの開催を県内各地で予定しております。また、その他には多様な人材活用の一つとして、まだ全国的には非常に事例の少ないバスやタクシーの外国人のドライバーの受け入れに向けた取組についても先進的に進めていこうと考えております。なかなか県の取組は即効性のないものも多いのですが、引き続き皆さまとも勉強しながら、地域全体で担い手を確保していくということを進めていきたいと考えております。その他、7 つの項目については同じスタイルで記載をしておりますので、またご覧いただけたらと思います。今後、町の計画は基本方針、さらに細かい施策についてもご検討が進んでいくと思いますので、ぜひ県のビジョンの方もご参考にして策定をいただけたらと考えております。最後に、まとめのメッセージとしまして、14 ページをご覧ください。目指すべき姿の実現に向けてということで、右側にイラストをつけております。先ほどの 8 つの施策の方向性について、その目指すべき形を立体的にイメージしたイラストになっております。最後になりますが、本日の公共交通会議、こうした場合は単に協議をする場ではなく、様々な視点から課題や状況を共有して、一緒に考えて具体的な行動に繋げていくための重要な連携の基盤であると私どもは捉えております。県としましても、今回のビジョン策定をきっかけに、これまで以上に皆さまとの連携も大切にしながら、県としての取組も積極的に進めていきたいと思っております。引き続きよろしくお願いいたします。本日ありがとうございました。

◇事務局

次回の開催は 7 月 24 日（金）を予定しております。皆さまお忙しいとは思いますが、ご出席をお願いできればと思います。よろしくお願いいたします。

◇委員

早島町でも人材確保が課題ですが、岡山県として交通事業者さんへの財政的な支援はどのようなものがありますでしょうか。

◇岡山県交通政策課

ご質問ありがとうございます。事業者様に向けた財政支援ということで、補助金を設けさせていただいております。人材確保に資する取組に対する助成制度になります。具体的に申し上げますと、補助率が 3 分の 2 の補助金で、上限は 1 事業者様 400 万円でバスやタクシーの事業者様を対象にさせていただいております。実際の活用としては、事業者様が就職された従業員の方に助成する、2 種免許の取得費用、求人広告や求人サイトに掲載する手数料など幅広く使っていただけるようにしております。

6. 閉会