

## 令和4年度 第4回 赤磐市地域公共交通会議議事録

日時：令和5年1月11日（水） 14：00～15：25

会場：赤磐市吉井支所 2階第1会議室

### 1. 開会

前回会議内容の確認

副会長挨拶

### 2. 報告事項

#### (1) 赤磐市民バス（吉井地域）乗降場所の追加について

##### ◇資料説明

事務局：それでは、「赤磐市民バス（吉井地域）乗降場所の追加について」ご説明いたします。資料1をご覧ください。

1ページ目には「改正前」の時刻表を添付しております。めくっていただき、「改正後」の時刻表を添付してございます。「改正後」時刻表の裏面をご覧ください。改正内容につきましては、吉井地域のデマンド型市民バスの乗降場所の追加、「ザグザグ周匝店」への乗降場所追加でございます。

利用者からの要望、また、運転事業者からも利用者さんから乗降要望を聞かれていることから、目的地に乗降場所を追加するものでございます。乗り入れ開始は、本日の会議終了後から、対応していく予定で運行事業者へは、連絡しております。また、乗り入れについては、ザグザグ周匝店の店長の承諾をいただいておりますので、報告いたします。説明は以上でございます。

##### ◇質疑応答・意見

委員：デマンドバスの停車場所はどこか。

事務局：ザグザグ周匝店の敷地の中のお店の前に停めさせていただけるよう店長にお話をさせていただいている。

委員：ザグザグとセブンイレブンの前はいつも混雑している。

事務局：運行事業者にはその旨を伝えて対応させていただく。

#### (2) 市民アンケート調査結果について

##### ◇資料説明

事務局：「市民アンケート調査結果について」、説明させていただきます。前回の

公共交通会議でご審議いただきました、公共交通に関するアンケート調査について、集計が終了し、各項目の概要が出てまいりましたのでご報告いたします。

アンケートの集計結果の具体的な説明につきましては、業務を委託しております(株)アテナより申し上げます。

(株)アテナ：調査概要について説明いたします。配布は郵送にて配布、回収は郵送またはウェブフォームでの回答にて行いました。配布数は赤磐市内の3,500世帯、世帯の中の高校生以上の方を対象に、1世帯あたり調査票を3部ずつ配布しました。実施期間は令和4年10月14日から10月31日、有効回答数は1,972でした。

続いて調査結果について説明いたします。回答者について、性別は男女それぞれ約半数、年代は約半数が70代以上でした。居住地は山陽地域が60.7%と最も多く、世帯構成は二世帯世帯が38.5%となっております。

自動車運転免許は20代から60代は保有率が9割以上の一方で、80代以上の保有率は約5割でした。免許の返納予定について、10年以内に返納予定の方は70代で22.7%、80代以上で37.8%でした。日常生活でよく利用する交通手段は、「自動車（自分で運転する）」が78.4%と最も多く、自動車運転免許を持っていない方と返納した方のみで見ると、「自動車（乗せてもらう）」が63.1%と最も多くなっております。バスの利用頻度について、月に数回以上バスを利用する方は12.4%でした。年代別にみると、10代、20代、80代以上は2割以上が、自動車運転免許の有無別にみると、持っていないまたは返納した方は3割以上が月に数回以上バスを利用しています。最寄りのバス停までの距離は市内全体では74.0%が最寄りのバス停まで500m以内でした。バス停までの移動手段は徒歩が88.1%と最も多くなっております。鉄道の利用頻度について、月に数回以上鉄道を利用している方は5.6%でした。年代別に見ると、10代は5割以上、20代は2割以上が月に数回以上鉄道を利用しています。自宅近くの最も利用する鉄道駅について、瀬戸駅が最も多く、居住地別にみると熊山旧地域は熊山駅、吉井地域は和気駅が最も多くなっております。スマートフォン保有状況について、60代以下の方の保有率は9割以上ですが、80代以上の方の保有率は46.6%でした。

日常生活における移動についてです。日常的な買い物における移動について、よく行く買い物先は、全体ではマルナカ山陽店が64.2%と最も多く、居住地別にみると、それぞれの地域内・地域周辺の施設が多く選択されています。移動の時間帯は、規則的な人についてみると、行きは10時台、帰りは11時台が最も多くなっています。移動の頻度は週に数回が63.8%と最も多くなっています。主な利用交通手段は自動車（自分で運転する）が78.3%と最も多くなっています。

定期的な通院の移動について、よく行く医療機関は全体では赤磐医師会病院が最も多くなっています。移動の時間帯は、規則的な人についてみると、行きは9時台、帰りは11時台が最も多くなっています。移動の頻度は月に1回未満が59.7%と最も多くなっています。主な利用交通手段は自動車（自分で運転する）が72.7%と最も多くなっています。

通勤・通学の移動について、通勤・通学の方面は赤磐市内が32.9%、岡山市が50.6%でした。移動の時間帯は、規則的な人についてみると、行

きは7時台、帰りは17時台が最も多くなっています。主な利用交通手段は自動車（自分で運転する）が85.3%と最も多くなっています。

その他の目的での定期的なお出かけについて、目的としては買い物、外食、趣味、娯楽でお出かけをされている方が多いです。お出かけの方面は赤磐市内が40.8%、岡山市が49.4%となっています。移動の時間帯は、規則的な人についてみると、行きは10時台が最も多く、帰りの時間帯はばらついており、11時台から17時台に多くなっています。移動の頻度は月に数回が48.5%と最も多くなっています。主な利用交通手段は自動車（自分で運転する）が75.9%と最も多くなっています。

コロナ禍前後での移動頻度の変化についてです。日常的な買い物の頻度はコロナ前と比べて減ったという方が39.6%でした。頻度が減った方のうち、約半数はコロナ禍後はコロナ前に戻らと思う、または、現在より増えると思うと回答しています。通院の頻度、通勤の頻度はコロナ前に比べて減った方がそれぞれ9.1%、6.1%でした。その他の目的での定期的なお出かけの頻度はコロナ前と比べて減ったという方が37.5%でした。頻度が減った方のうち、約7割はコロナ禍後はコロナ前に戻らと思う、または、現在より増えると思うと回答しています。

バスの満足度・重要度についてです。満足度は、自宅からバス停までの距離、車両のわかりやすさ（車体色など）の満足度が高く、運行本数、運行時間帯の満足度が低くなっています。重要度は、運行本数、運行時間帯の重要度が高くなっています。平成29年度の調査と比較すると、満足度はすべての項目で上がっており、重要度はすべての項目で下がっています。29ページのグラフは、先ほどの満足度と重要度を偏差値にし、グラフに表したものです。グラフ右下の濃い赤の部分が、満足度が低く重要度が高い、改善の必要があると考えられる分野です。満足度が低く、重要度が高い項目として、運行本数、運行時間帯、行きたいところへの路線があるか、バスと鉄道との乗り継ぎについてが挙がっています。30ページはバスに月数回以上乗る方のみのグラフです。月に数回以上バスを利用する方についてみると、満足度が低く、重要度が高い項目として、運行本数、運行時間帯、最終便の時間が挙がっています。

バス停の環境について、バス停にあると良いものとしては屋根が最も多く、次いでベンチが多く挙がっています。

市民バスの新たな取り組みについてです。予約型乗合バスの利用意向は利用したいという方は23.7%でした。利用したい理由としては、「目的地入口まで乗り入れるから」が65.6%と最も多くなっています。利用しようと思わない理由としては、「他の交通手段が便利だから」が63.2%と最も多くなっています。

貨客混載について、利用してみたいと思う使い方としては、「お弁当など事前に予約した商品を店舗から宅配」が40.8%でした。

移動サービスの最適化、予約・決済を一括で行うサービスの利用意向は利用したいという方は22.3%で、年代が低いほど利用意向が高くなっています。

キャッシュレス決済について、日常生活で利用するキャッシュレス決済はクレジットカード（タッチ決済）、PayPay、WAONがそれぞれ3割以上でした。市民バスでのキャッシュレス決済の利用意向は利用したいという方が34.4%でした。利用したい理由としては、「支払いがスピーディーになる」が66.0%と最も多くなっています。市民バスで最も利用した

いキャッシュレス決済はPayPayが32.7%と最も多くなっています。複数の公共交通の定期定額乗り放題サービスについて、どのような交通機関でサービスを利用したいかは市民バス、市民バス以外の路線バス、タクシーがそれぞれ3割以上となっております。定額乗り放題サービスによる公共交通の利用状況の変化は「外出機会が増えると思う」が24.8%、「行き先が変わったり増えたりすると思う」が23.5%と、約5割が行動変容すると思うと回答しています。

公共交通のサービス水準と市の財政負担について、優先すべき目的としては「高齢者や障がい者、妊産婦の移動を便利にする」が54.6%と最も多くなっています。市の財政負担のあり方としては、「現状並みの市の負担で、適宜改善を加えながら公共交通のサービスを維持すべき」が56.2%と最も多くなっています。

最後に、自由意見でいただいた意見のうち多く見られた意見を掲載しています。「高齢になったとき、免許返納したときに使える公共交通になってほしい。」、「バスの本数を増やしてほしい。」、「瀬戸駅へのアクセスを向上してほしい。」、「通学で公共交通を利用するには不便。」といったご意見が多く見られました。説明は以上になります。

事務局：ありがとうございました。先ほど説明いただきました、このアンケート集計結果につきましては、議事録公表時に併せてホームページで公表したいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

#### ◇質疑応答・意見

委員：満足度や重要度について記載されているが、バスを利用する方と利用していない方の両方の意見が混在していると思う。クロス集計でバス利用者と未利用者を分けたものが出せるか。

会長：全体のものを利用者のみのものが載っているが、全く利用していない人のものがもうひとつ欲しいというイメージか。

委員：利用していない方がどのように思われているのか。本当にそういった方の意見がここに反映されて、実際の施策に繋がるのかどうか疑念を抱く所ではある。

会長：ありがとうございます。おそらく、「行きたいところへの路線があるか」が2つのグラフを見ると場所が異なっている。行きたいところへ行けなかったらそもそもお客さんになっていないということで、そのあたりが違った形になっているのだと思う。

事務局：29ページが全体の意見を表したグラフであり、30ページがバスに乗られる方を取り出したものになる。先ほどのご指摘について、全く乗らない方の意見も抽出することはできるので、そちらのグラフと比較するとより改善点等が見出せると思うので対応させていただく。

会長：キャッシュレス決済や貨客混載など、現時点で行っていないサービスについてもいくつか聞いていただいている。事務局から次の計画に向かって何かコメントがあるか。

事務局：31ページ以降が平成29年度アンケートでは全く触れてないところである。5年余り経っているので世の中の情勢もいろいろと変わってきており、今後新たな動きをしていく必要があるかと思ひ、貨客混載やMaaSと言われる移動サービスの最適化や予約・決済を一括で行うサービス、非接触型のキャッシュレス決済、サブスクなどについて聞かせていただいている。こういった事を今後取り入れていく必要があると事務局では考えているので、まず市民の方々がかどのような意識を持たれているかと

いうのをまずお聞きしたく、この項目を入れさせていただいている。やはり脱炭素やキャッシュレス、デジタル田園といった国の動きもあるので、事務局としてはこういったことも次の計画に盛り込みながら、できるところは計画策定と並行して取り組んでいきたいと考えている。今回のアンケート調査結果報告は速報値的なところがある。本年度は3月にもう1回会議を開催したいと思っている。このアンケート、社会情勢、市の方針や思い等を踏まえた計画の方針・骨子を次回出したいと考えている。

### (3) 公共交通関係者ヒアリング結果について

#### ◇資料説明

事務局：資料3をご覧ください。公共交通関係者のヒアリングにつきましては、赤磐市内で交通事業を営んでいるタクシー事業者、その他公共交通関係者、医療機関、商業施設等の事業者に対し、聞き取り調査を実施した結果をまとめましたので報告いたします。事業者ヒアリング分析結果の具体的なお説明につきましては、業務を委託しております(株)アテナより申し上げます。

(株)アテナ：市内を運行している交通事業者、関係者、多くの市民の方の行き先になっている医療機関、商業施設、社会福祉協議会、庁内関係部局の方にご協力いただき、利用者について、事業者の状況について、公共交通についてのご意見を聞かせていただきました。その結果を4ページの表にまとめております。4ページにまとめているご意見を受けまして、考えられる施策を5ページに示しております。

足の悪い方の移動や血液透析を受けている方の移動について多くのご意見をいただいたことから、考えられる施策として、福祉部局との連携、福祉サービスとの役割分担の明確化、デマンド交通導入地域の拡大、タクシーの活用をあげさせていただきました。

次に、公共交通の担い手不足という状況から、二種免許取得補助、地域共助による移動支援のサポートをあげさせていただきました。

次に、交通事業者さんのキャッシュレス決済などICT導入が進んでいないということが分かりまして、先ほどのアンケートの内容にもありましたようにICT技術を用いたサービスの提供を考えておりますので、ICT導入支援をあげさせていただきました。

次に、待合環境についてご意見をいただいたことから待合環境の整備をあげさせていただきました。

次に、公共交通の利用のハードルを下げるご意見をいただいたことから、利用促進として、ノーマイカーデーの設定や公共交通インフルエンサーの募集、体験乗車を含めたバスの乗り方教室の開催をあげさせていただきました。

一番下に、バスのダイヤを意識してバスをご利用いただけるように、病院などの施設と連携してデジタルサイネージの設置をあげさせていただきました。

説明は以上になります。

事務局：ありがとうございました。この分析結果につきましても先ほど説明させ

ていただきましたアンケート結果と同様に来年度における赤磐市地域公共交通計画策定に向けた資料といたします。以上で説明を終わります。

◇質疑応答・意見

会 長：ありがとうございました。今ご説明頂いた内容につきまして何かご意見やご質問があるか。少なくとも今回さまざまな方々にヒアリングをして考えられる策という事でまとめていただいている。なので、これがそのまま次の計画に全部入るというわけではないと思うが、これらも次の計画づくりの際に検討するということである。その中でできればいくつか実現に向けていこうということだろう。このようなこともあったらいいというご意見があれば教えていただきたい。後日でも構わないので、思いついた事があれば事務局にもお知らせいただければと思う。

3. 協議事項

(1) 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統）の自己評価について

◇資料説明

事務局：資料4をご覧ください。（1）生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統）の自己評価について説明させていただきます。

1ページをお願いします。この評価対象は、吉井地域のデマンドバスでありまして、国の地域公共交通確保維持改善事業による支援を受けた事業については、毎年度、協議会において、事業の実施状況の確認、評価を行い、中国運輸局へ評価の結果を報告することとなっています。評価実施期間は、令和3年10月1日から令和4年9月30日の1年間であり、結果といたしましては、「⑤目標・効果達成状況」をご覧ください。

「運賃半額制度を創設する等、利用促進を図ったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少している。また、地域の高齢化が進み、免許の返納者も増えてきている中で、令和3年8月赤磐市自治連合会長より現在の仁美地域の便を佐伯北診療所から周匝までの路線延長の要望書が提出され、令和4年4月1日から吉井地域の地域拠点へ直接アクセスできるよう路線延伸し利便性の向上を図った。併せて計画変更を行い年間の利用者目標値を970人から1,210人に変更を行いました。利用者は930人（達成率76.9%）にとどまり、目標達成には至らなかった。主な要因としては、定期的な利用者2名の利用が無くなったためと分析している。しかしながら、減少傾向はあるものの、継続して一定の利用者数を保持しており、地域住民の通院、買物等、日常生活に必要な地域内交通移動を維持し、地域を活性化させるために地域に必要な事業であると判断される。以上が、評価でございます。

次に、「⑥事業の今後の改善点」としましては、令和4年4月1日から佐伯北診療所から周匝まで路線を延長したことに伴い、従来からの利用者に加え、仁美地域から周匝までの利用者が新規で3名増え、周匝への移動のニーズは高まってきている。引き続き、地域住民のニーズ、運行事業者の意見の把握を行い、持続可能な交通手段確保に努めることで、ひいては地域を活性化することに寄与していきたい。

今後も地元区長等と連携し、バスの時刻や停留所などを周知する「バスの乗り方教室」を行うとともに、主要なバス停留所に広告入りベンチを設置する「バス停サポーター制度」も実施し、利用促進に取り組んでいく。以上が、令和3年10月から令和4年9月1年間の評価結果を事務局案とさせていただいております。

2ページ目からは、令和4年度地域公共交通確保維持改善事業 事業評価生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）の概要を添付しております。全体の説明は省略させていただきます。

3ページ目の「昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ」について説明させていただきます。昨年度の中国運輸局二次評価は、「伸び悩んだ理由をコロナ以外の影響もあるのか分析を行い、その結果を踏まえて今後の施策の検討を進めて頂きたい。」というものでございました。そのフォローアップとしまして、令和4年4月から路線を延長したが、目標年間利用者数には到達しなかった。利用される方にとっては、地域拠点への移動ニーズは確実に上がっている状況である。しかし、当地域においては、高齢化が進み、人口減少が進んでおり大幅な利用増加は望めないが、新規利用者開拓を目指すとともに、目的地を増やす等、より利便性が高く持続可能な公共交通を検討していきたい。以上を昨年度、中国運輸局の二次評価フォローアップとさせていただきました。以上で説明を終わります。

#### ◇質疑応答・意見

- 会 長：目標効果達成状況について、目標値を970人から1,210人に変更したが、2人ほど利用される方がいなくなったため結果930人に、要は増やしたが実態は減ったということであった。一方で、その隣の欄では新規利用者が3名増えていると書いてある。利用が増えた人もいるが、よく乗って頂いている方が2名いらっしやらなくなったという事なのかと思うが、要は利用者2名の減少でこれだけ大きい影響を与えられるものなのか。各地でこのような事例がよくあるので、おそらくそうだろうと思うが、この2名の方がいつも通り使っていた場合、延べ利用者数はどのくらいになっていたか。
- 事務局：週2回、兄弟で乗っていたヘビーユーザーの利用がなくなった。
- 会 長：1年が50週だとすると週2回往復利用で1人あたり200回、それが2人なので400回減ったというイメージか。
- 事務局：イメージとしてはそうである。
- 会 長：そう考えると、1,300くらいまではいくはずだったということである。そもそも利用が少ないところなので、ヘビーユーザーがいることは大きいということだと思う。新規利用者はまだ見つけられていないか。周匝まで行く方が3名増えたとのことだったが、これは今まで乗っていた方の目的地が変わったということか、新たな3名なのか。
- 事務局：1ページ目⑥の新規の3名はまったくの新規利用者である。
- 会 長：このような方が増えることを期待しているということか。
- 事務局：そうである。仁美地域ではないが、城南地域のこれまであまり利用があった路線で利用が増えている。令和4年4月から周匝に乗り入れすることを周知するために広報に時刻表と利用申し込みを挟み込んだことをきっかけにデマンドバスのことを知っていただき、城南地域でも利用者が増えた。まだご存じないという方もおられるので、積極的にPRしていくことを考えている。

- 会 長：何年も続けている事業なので、今まで知らなかったという人がいること自体が大丈夫かと思うところではある。しかし、年齢層が変わると、以前は全く目もくれなかったが今だったら乗りたいということが出てくると思う。新しい人、今までは車しか乗らなかった人、こういう人たちをどんどん発掘していくようにお願いしたい。
- 委 員：お客様を担当社員のサービス向上をもとに増やしていかないといけない。バスの輸送空間の時間をどのようにお客様に提供するか。アンケートを見ると、朝は学生さんが多いという事は高校の募集内容や就職先、病院に通われるお年寄りの方には、このような病院があることやサービスなど、お買い物をするのであれば、今日はこういうところでこのような割引があるなどの情報提供をしてはどうか。利便性も出しつつ、バスに乗ったらこのような利点があるということを皆さまに知っていただき、情報が得られるからまたバスに乗ろうというような顧客を増やす施策もされたいのではないかと。我が社もバスの中でバスに乗るからこそ得られるということをお客様に知っていただいてお客様を増やす活動をしているので、そのような事をされたいと思う。
- 会 長：大変参考になる意見だと思う。来年度から計画づくりに入っていくので、そのあたりでも考慮していただければと思う。
- 委 員：吉井地域の区長の中では色々話をしており、なかなかデマンドバスに乗ることの強制はできないが、区長会でPRして利用者が増えるようにしていきたいと思っている。
- 会 長：一番効果あるのはロコミということが各地で言われている。特にデマンドや利用密度が低いところ、そして誰かとの乗り合わせが前提となる狭い車内空間では、知った人と一緒に行きたい、知った人に誘われたということが大事になってくる。ロコミがうまく回るようなことを考えるのが大事かと思う。そういう意味では区長さんをお願いする事も多くなる。また、実際に現在乗っている方にどう伝えていただけるか。その人が不満を述べていたらどうしようもないが、是非ともいい車内空間をつくっていただきたい。先ほどの意見にも繋がるかと思う。
- 事務局：デマンドタクシーのこのエリアに関してご報告が1件ある。先般、仁美地域で路線延長の区長様の要望を受けてさせていただいた。区長様や福祉の分野の方にご相談している中で、この度、社会福祉協議会の方が仁美地域に月に2回、第一と第三火曜日に仁堀にかよう日という企画をされている。その中でデマンドタクシーの時刻表も盛り込んで、こういう公共交通機関の使い方もあると宣伝していただきながら、地域に集まる活動というのを動いてくださった。福祉の方に、誰から勧められるかによって公共交通の利用意向も違ってくると思うということで協議をさせていただき、このような形で社会福祉協議会の方も動き始めてくださっており、非常に嬉しい事が起きている。少しずつバスの利用者が増えるといいと思っている。この場でご報告させていただく。
- 会 長：新たな動きが見られるということであった。この案件は協議事項なので、皆さんから承認いただけるかどうか決めていかなければいけない。最終的に国に提出することだと思うが、公共交通会議としてこの案件につきまして承認いただける方は挙手にて意思表示をお願いいたします。

(一同挙手)

会長：ありがとうございます。承認いただいたという事で事務局の方で手続きを進めてください。お願いします。

## (2) 一般乗合旅客自動車運送事業による空港乗合タクシーの新設について

### ◇資料説明

事務局：資料5をご覧ください。「(2) 一般乗合旅客自動車運送事業による空港乗合タクシーの新設について」説明させていただきます。

1 ページをお願いします。「赤磐市地域公共交通会議での協議依頼について」ということで、(株) エスアールティー 代表取締役 服部哲様より、協議依頼がございました。事業の内容につきましては、(株) エスアールティーが岡山桃太郎空港と赤磐市と岡山市東区瀬戸町の乗合輸送を計画しているものでございます。詳細については、2 ページ目からの「岡山桃太郎空港シャトル便」運行計画(案)について説明させていただきます。

1. 事業の目的については、現在、岡山桃太郎空港へのアクセスは、岡山駅及び倉敷駅を結ぶ大型バス輸送と県北津山方面の乗合タクシーだけで、東部地域の直行便がありません。このような状況を解消すべく、小型車両を使用し飛行機利用者のご自宅と岡山桃太郎空港をドア・ツー・ドア方式で結ぶ輸送を行い利用者の増加に寄与したい。というものでございます。

2. 事業名は、一般乗合旅客自動車運送事業(区域運行)でございます。

3. 事業及び運営主体は、株式会社エスアールティー。本社は、岡山市北区伊島町二丁目20番23号。岡山空港営業所は、岡山市北区富吉2944番11でございます。

4. 運行期間は、令和5年4月1日から同年8月31日までの間、5か月間の実証実験ということでございます。

5. 愛称は、岡山桃太郎空港シャトルでございます。

6. 運行区域は、赤磐市と岡山市東区(旧瀬戸町)でございます。

6 ページをお願いします。運行区間図を添付してございます。ピンク色の線は、空港までの基軸経路を示しております。

7. 利用対象者は、運行区域内に在住、若しくは運行区域内の事業者(者)及び岡山桃太郎空港を利用して、当該地を訪れる人となってございます。

8. 乗降場所及び運行区間は、下表の乗車場所と降車場所との間を運行区域とする。営業区域内は、任意の地点で乗降可能とする。

①は行きで、赤磐市、岡山市東区瀬戸町から岡山桃太郎空港、乗車は旧吉井町地区全域、旧赤坂町地区全域、旧山陽町地区全域、旧熊山町地区全域、旧瀬戸町地区全域、降車は岡山桃太郎空港でございます。

②は帰りで、岡山桃太郎空港から赤磐市、岡山市東区瀬戸町、乗車は岡山桃太郎空港で、降車は旧吉井町地区全域、旧赤坂町地区全域、旧山陽町地区全域、旧熊山町地区全域、旧瀬戸町地区全域でございます。

9. 運行内容 ①運行車両は、4台、内訳はハイエース10人乗り1台、予備車として5人乗り乗用車3台となっております。

②運行体制は、5ページに「事業用自動車の運行管理等の体制」を添付

しております。

次に③運行頻度としまして、ア運行日は毎日、イ運行便数は全便で、時刻表は、7ページに参考で1月分の時刻表を添付してございます。ウ運賃は、1人当たりの運賃でございまして、旧吉井町から4,000円、旧赤坂町から2,900円、旧山陽町から2,900円、旧瀬戸町から3,000円、旧熊山町から3,500円、桜が丘東から2,900円と設定されております。なお、身体障害者手帳1級及び2級、療育手帳A、精神障害者保健福祉手帳1級の交付を受けている者は、1割引とする。以上の内容で運賃設定がされております。

④予約の受付につきましては、予約は、当社座席センターへの電話により行います。予約は、原則運行日の1か月前から受け付けます。運行2日前に乗車（送迎）時刻を利用者に対してコールバックを行う。最後に4ページ、10.住民への周知でございます。説明は以上です。

#### ◇質疑応答・意見

委員：乗合タクシーということだが、多様な移動手段があることは利用者の利便の向上に繋がり、公共交通全体としては大変有意義でないかと考えている。一方で赤磐市から岡山空港までどの程度需要があるのか。どの程度自家用車を利用して行かれているのか。根拠が全くなく、運賃についても根拠が示されておらず、果たして事業として成り立っていくのかという懸念がある。1日1回、1人しか乗車しないとすると、逆に安価なタクシーとしての利用となってしまう気がしている。もちろん、事業性等について私どもがどうこう言うことはないが、例えば4月1日から8月末までの検証をされて更に継続される場合はまたこの会議にかけられて対応されるという事でよろしいか。もうひとつは、公共交通会議に諮られているが、赤磐市さんとしては今後この乗合タクシーに対してどのように関わりをもつのか。公共交通会議にかけられるという事で、市の施策の一部として取り込まれるのかお尋ねをしたい。

事務局：自家用車で赤磐市からの空港利用がどれだけあるかということだが、ここ2、3年はコロナの関係で便数等も減っており、空港全体で20～30万人くらいの利用だったと思う。その中で赤磐市の方がどれくらい使われているかというのは大変恐縮だがそこまで把握はできていない。だが、赤磐市から空港を利用される方はほとんどが自家用車利用と認識している。宇野バスさんで岡山駅まで出られてそこからリムジンバスに乗られてという方もおられると思う。だが、ほとんど自家用車利用だと把握している。この話があったときに市内の事業者さんにお話をお伺いしたが、現在コロナの最中であるため、月に1、2件あるかなというくらいである。もう1社にもお聞きしたが、最近はないということであった。実際にタクシーで移動される方はごく僅かだと思う。岡田さんがおっしゃられたように安価なタクシーになる事が懸念されるというのは確かにあるかと思う。この事業計画としては乗合タクシーであり4人乗れるという事なので、4人乗れば採算が取れるという金額の設定をされているとお聞きしている。需要があるかどうかを試されるという事なので、お試し期間が過ぎて更に継続したいという事であればこちらの会議にかけさせていただくことには必ずなるので、ご安心いただければと思う。最後に、新しい施策の一部としてというところであるが、他自治体の話ではあるが高梁市の吹屋で最近事業所さんが直でバスを運行され、それを

市が補助するという事業はお伺いしているが、こちらの事業はあくまでも事業者さんがご自分の営業努力の範囲内でされると認識しているので、そこに補助をするという事は今のところ考えていない。だが、最初におっしゃっていただいたように市民の方々に新たな移動方法を提供してくださるという事については大変ありがたいと思っているので、例えばここに書いてあるように広報あかいはに記事を載せるというような事業者さんの事を出しするという事は難しいと思っている。4から5月くらいに赤磐市のバスのマップを民間さんが作って下さっており、毎年1回更新をさせて頂いている。それには宇野バスさんの路線を入れさせて頂いており、地域の事業者さんの広告も入れさせて頂いているので、できる範囲でのご協力はさせて頂きたいと考えている。

委員：このようなものを議論するにあたり、あったらいいねという考え方は多いと思うが、あったらいいねというのはあってもなくてもよいのではないかと思うので、これが必要だというものが必要だと考える。

会長：先ほど事務局のコメントの中にバスマップでご協力できるかもという話だったが、直近の話として申請が出ているのは4月から8月までの実証運行である。実証運行であっても載せる対象となるのか。

事務局：バスマップの中に広告を出していただくことで、アピールしていただく場を提供できるかと思う。実証運行のものを路線として入れるのは難しいかと思う。

会長：広告として入れる可能性があるということか。

事務局：はい。

委員：空港シャトル便について、車両がハイエース1台で、予備車が5人乗り乗用車となっている。先ほども言われたように、安価なタクシーの代わりとして使われそうな気がするが、そのあたりはどうか。シャトル便というか安価なタクシーですとPRしているのではないか。利用者さんにとってはものすごく得だと思うが、これをどう受け止めた方がいいのか。

事務局：事業者としては、貸切ではなく乗合タクシーという事で、乗合で一人あたり3,000円程度の金額を設定しており、4人以上乗っていただいたら事業者の方も利益が出る。現在、エスアールティーも実態や需要が掴めてない状況である。とりあえず4月1日から8月まで5ヶ月間実証実験をやってみたいということであった。需要があれば、公共交通会議に期間延長の協議依頼を再度申し上げるということで、とりあえず実証実験をさせて頂きたいということであった。

事務局：実際、お一人だけで運行されると経費がかさむので事業自体が難しいかと思う。乗合していただいて初めて事業が成り立つと考えている。

会長：4人乗ってというのはなかなか難しいような気がする。行きと帰りの時刻の設定が出ているが、例えば9時5分に到着して9時20分に空港シャトル便が出発するというイメージだと思う。15分くらいで乗り継ぎができるか。手荷物預けていなければ大丈夫だと思うが、乗合なので預けてない人は延々と待たされることになるのかと思って見ていた。問題は東京から帰って来た場合で、9時5分に飛行機が着き、一人は手荷物を預けず自分で持っていたとき、タクシーだったらそれでいいが、乗合なので他に一緒に予約していた別の人が荷物をピックアップしてから乗車するとなると15分で本当に大丈夫なのかと思う。

委員：予約を入れているので待つのではないかと思うが、事業者さんが本日の

ないのでなんとも言えない。

- 会 長：たまたま乗り合わせた人は待つしかない。
- 委 員：沖縄便は東京便と異なり荷物も多いので一緒になったらだいぶ待たされる。
- 会 長：ほかに何かあるか。
- 委 員：赤磐市から岡山空港までだいたいタクシーでいくらかかるか。
- 委 員：熊山駅からは空港までだいたい8,000円から9,000円。10,000円弱で行くことができる。
- 委 員：吉井からだだいたいどのくらいか。
- 委 員：市内を回っていくのではなく、金川を通るルート金額となるのではないか。熊山から行くのも金川を通る方が近く、10,000円かからないくらいである。
- 委 員：半額以下となる。
- 委 員：そうである。ただ、年に1回あればいいかという仕事だと思う。高校野球の大会など、今は飛行機で行く方が新幹線より安いと言われており、空港へはバスを借りてまとまって行くという方が多い。そんなに岡山空港に行ってくれという仕事はまずない。
- 委 員：何を受けてこれを考えられたかお聞かせいただけるか。
- 委 員：私もやるのであれば勝手にやってくれと言いたかった。だが、赤磐市内のタクシー会社さんにこれを機に、相乗りで行かれたら安いタクシーになるのではないかとと言われて、それを考えて頑張って反対してくれと言われたのかと気になって発表させていただいた。
- 委 員：ちなみに実証実験という事なので、何か目標みたいなのを事業者さんから聞いているか。
- 事 務 局：何も聞いてない。
- 委 員：1名だけの予約でも運行されるのか。
- 事 務 局：はい。事業者さんにヒアリングさせていただいた中では、瀬戸町さんであればIPUの学生さんや先生が学会等で移動されるときに使っていただいたり、キリンビールさんや三菱マテリアルさんなどの企業さんのご利用が見込めたりするのではないかとということで、事業を展開していこうということであった。ですが、コロナの関係もあり、遠方の人とは遠隔で会議をする事が多かったりするので、実際動きが出るかどうかは不透明だとおっしゃっていた。
- 委 員：採算がとれる便があればそこだけでもしてみようというための、全便やってみる事業ということか。
- 事 務 局：需要があるかどうかを試してみたいということであった。
- 委 員：ありがとうございます。
- 会 長：赤磐市に住んでいる人というより、おそらく東京にいる人が赤磐市に来るときに使いたいという話かと思う。では、承認に進みたい。この案件につきまして承認いただける方は挙手で意思表示をお願いします。

(一同挙手)

- 会 長：では、承認ということで、事務局で手続きを進めて下さい。よろしくお願いします。

#### 4. その他

◇資料説明

事務局：その他につきましては、一括して説明させていただきます。その他の資料をご覧ください。

1枚目には、前回の公共交通会議で協議いただきました赤磐市広域路線バス（赤磐・和気線）の時刻表を添付しております。昨年末に吉井中学校、和気閑谷高校へ周知に行き、今後は、車内でのお知らせ、また、広報等で周知を行っていきます。

2枚目には、石相地区社会福祉協議会がバスの乗り方教室を1月21日土曜日に行われますので、参加させていただき「マイ時刻表の作成」、「公共交通についての情報交換」等行う予定でございます。説明は以上です。

◇質疑応答・意見  
(特になし)

5. 閉会

会長挨拶