

令和4年度 第5回 赤磐市地域公共交通会議議事録

日時：令和5年3月17日（水）10：00～11：40

会場：赤磐市立中央図書館 多目的ホール

1. 開会

前回会議内容の確認

会長挨拶

2. 報告事項

(1) 市民バス（笹岡線・北佐古田線）路線変更の期間延長について

◇資料説明

事務局：それでは、「市民バス（笹岡線・北佐古田線）路線変更の期間延長について」ご説明いたします。資料1の1ページをご覧ください。こちらの路線変更の協議につきましては、令和2年9月28日の公共交通会議においてご承認をいただいている案件でございますが、工期の延長の申し出があり、昨年9月28日の第3回公共交通会議において、令和6年4月30日まで1年間の期間延長の報告をさせていただいているところでございます。工事期間外の5月から10月までの間を夏ダイヤとし、工事期間中の11月から4月までの間、迂回路を通行する冬ダイヤとして運行していますが、令和5年度は冬ダイヤ期間の4月までの間に予定工事が完了しないため、7月まで冬ダイヤ期間を延長するため、報告させていただきます。

2ページ目には路線図を付けております。左の図は工事期間外の通常の運行図でございます、右の図が工事期間中の迂回運行図でございます。

3ページ目には、笹岡線、北佐古田線の時刻表の新旧対照表を添付しております。

説明は以上でございます。岡山県備前県民局 東備地域事務所より補足説明をお願いいたします。

委員：先ほど事務局からご説明いただきました通り、出水期を避けた形で冬期の期間中に県道坂辺吉井線の工事をしてまいりました。当初4月末までということでしたが、工事の諸般の事情・進捗状況等により7月末までということになっております。そのため、市民バス利用者の方や地元の方々には大変ご不便をおかけいたしますが、より良い道路環境になるようにしてまいりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

◇質疑応答・意見

（特になし）

(2) バスの乗り方教室 開催概要（開催結果）について

◇資料説明

事務局：資料2をご覧ください。(2)「バスの乗り方教室 開催概要（開催結果）について」、説明させていただきます。資料の1ページをご覧ください。1月21日土曜日、石相地区社会福祉協議会の取り組みの中で石相地区の方を対象にバスの乗り方教室を開催し、19名の方にご参加いただきました。内容につきましては、現在の運行状況の説明、バスの乗り方支払い方、My時刻表の作成、意見交換を行いました。参加者の属性につきましては、バスを定期的に利用している人が1名、ここ数年でバスを利用したことがある人が3名、バスを利用していない人が14名でございました。主な意見内容としましては、1か月2,000円の定期券料金は良いと感じた。バスの時刻表を見る機会があってよかった。時刻表を見るのは回数を重ねないと難しい。瀬戸駅までのバスが欲しい。かつては軽部や笹岡に商店があったが、今は町苅田エリアにしかない。今の町苅田の商店の規模を維持して、みんなで利用していく。足りなければ下市や岡山でとなるのは仕方ないが、なるべく住んでいるエリアを利用していくのが大切だと感じた。以上のようなご意見がございました。次に資料の2ページをご覧ください。2月16日木曜日、布都美林間学校において、吉井地区社会福祉協議会の取り組みの中でバスの乗り方教室を開催し、17名の方にご参加いただきました。内容につきましては、現在の運行状況の説明、デマンド型市民バスの乗り方、My時刻表の作成、意見交換を行いました。参加者の属性につきましては、デマンド型市民バスを過去に数回利用したことがある人が3名、参加者の4分の3が自家用車で移動、残りの方は他の人が運転する車へ同乗しているとのことでした。主な意見内容としましては、デマンド型市民バスとはどんなものなのか、どんな車で走っているのかさえ分からなかったため、普通の路線バスとの違いを知ることができた。利用登録をするという時点で煩雑に感じたが、まずは一度乗ってみてどんなものなのか知ろうと思った。バスに乗って買い物に行った際、帰りの便を立て待つことがとても苦痛に感じたことがある。ベンチの設置をしてもらいたい。以上のようなご意見がございました。今後も、引き続き、要望があった地域での乗り方教室について、実施していきます。また、今まで実施してきた地域についても、利用状況などを把握するためのフォローアップも実施していきたいと考えています。以上で、バスの乗り方教室 開催概要（開催結果）について説明を終わらせていただきます。

◇質疑応答・意見

会長：このバスの乗り方教室は今回だけでなく過去にも開催しているが、過去に開催したときの参加者がその後どうなったかという話は聞いているか。My時刻表を作ったあと、バスに乗っているのかという話だが。せっかく自分に合った時刻表をつくりお出かけできるようになったなら、バスを使ってお出かけしていただいているとか、まわりの人にも作ってあげようというようなことがあったら良いと思う。せっかくこうやって皆さんに時間を取って集まってもらっているので、その先がどうなっているのか気になるころである。その後について何かあるか。

事務局：平成29年から令和2年までの過去の開催実績を載せているが、先生の

おっしゃったようにフォローアップはできていない。令和2年1月23日に桜が丘西7丁目で開催したあとにそこに市民バスを走らせるようなことをし、社協の方からこうやってお話をさせていただいて安心していただけたのはありがたかったとは聞いている。しかし、My時刻表を使って実際に乗ったかどうかまでは追跡できていないので、今後は是非やっていきたいと思う。

会 長：せっくなので、その効果が見えてくると良い。このMy時刻表がインターネット上からダウンロードできると良いという話が以前あったが、それはどうなっているか。

事 務 局：以前の会議でご意見をいただき、広報あかいわにてMy時刻表の作り方を掲載した。また、My時刻表がダウンロードできるように市のホームページにも掲載している。

会 長：是非広めていただきたいと思う。本日までご参加の皆さんに一度My時刻表を作っていたり、周囲の方にもそういうお話をしていただければと思う。

委 員：今の並びの話だが、山陽7丁目で以前開催していただき、その後市民バスに走っていただいて良かった。その時は必死にバスを組み合わせて出かけていたが、市民バスが走ることによって楽になった。今ではバス停が井戸端会議の場になっている。

会 長：計画自体をブラッシュアップしてサービスを提供されたということで、だいぶ行動も変わってらっしゃるだろうし、井戸端会議の場になっているということで、ひとつのコミュニティ形成の場にもなっているかもしれない。非常にありがたいお話を伺った。

(3) 評価検証業務について

◇資料説明

事 務 局：資料3をご覧ください。(3) 評価検証業務について、説明させていただきます。赤磐市地域公共交通網形成計画では、赤磐市の運行するバスについて、公共交通会議において増便・維持・減便・運行形態の変更等を協議するにあたっての目安を設定しております。資料としてつけておりますが、令和4年1月から12月までの実績集計を終えましたので、報告させていただきます。通常であれば「検討の基準に該当するかどうか」を協議いただくこととなりますが、令和2年度から、長引く新型コロナウイルスの影響で利用促進や利用状況の検証が難しく、路線の拡大・縮小の検討について議論は行っておらず、見送ってきております。よって、本年度も同様とさせていただきますので、よろしく願います。以上で説明を終わります。

◇質疑応答・意見

(特になし)

3. 協議事項

(1) 令和4年度計画策定関連業務の総括及び次年度に向けて

◇資料説明

事務局：資料4をご覧ください。(1)令和4年度計画策定関連業務の総括及び次年度に向けて、説明させていただきます。

1ページをお願いします。今年度事業としまして、計画を策定するにあたっての公共交通等の実態把握及び移動ニーズの把握としまして、アンケート調査、事業者ヒアリングを行い、前回1月11日の第4回公共交通会議において報告させていただきました。この度、アンケート調査結果を更に、地域ごとに詳細結果としてまとめましたので、報告させていただきます。それでは、株式会社アテナさん、説明をお願いいたします。

㈱アテナ：前回説明させていただいたアンケート調査の中で、バスの満足度、買い物先・通院先について詳細に分析を行いました。

まずは地域別のバスの満足度についてです。地域を7地域に区分し、バスの満足度について集計・分析を行いました。2ページをご覧ください。上のグラフは運行本数や運行時間帯など14の項目と総合評価を集計したのになります。下のグラフは、14の項目のうち総合評価に大きな影響を与えているものは何かを分析したのになります。グラフの見方としましては、左に伸びている赤い棒がその項目について不満と回答した時に総合評価を不満の方へ引っ張る影響の大きさを表しています。右に伸びている青い棒はその項目について満足からどちらでもないと回答したときに総合評価をそちらの方へ引っ張る影響の大きさを表しています。赤い棒と青い棒の幅が大きいほど総合評価への影響が大きいと言えます。1ページにお戻りください。結果としましては、山陽団地、桜が丘西は比較的満足度が高い一方、赤坂地域、吉井地域は満足度が低く、特に運行本数が運行時間帯の不満が大きくなっておりました。全ての地域で比較的高かった項目としては、「自宅からバス停までの距離」と「車両のわかりやすさ」で、不満が大きかった項目は「運行本数」や「運行時間帯」となっておりまして、各項目と総合評価の関連分析から、バスの総合的な満足度に大きく影響を与えるものとして、運行時間に関する項目や公共交通の接続性に関する項目、情報のわかりやすさが複数の地域であがっておりまして、これについて改善していく必要があると考えられます。

9ページをご覧ください。買い物先や通院先について、それぞれの施設へ町丁目別にどのくらいの人が行っているのか集計を行いました。9ページから14ページがどの地区から何%の人がそれぞれの施設に行っているのか、表で示しています。15ページから20ページは施設ごとに地図に示したのになっております。結果といたしましては、買い物先については、主に各施設周辺の地域からの利用が多いです。ゆめタウンとマルナカ山陽店は施設周辺の地区だけでなく、市域全体から多くの利用があります。ハピーズ赤坂店は周辺地区だけでなく、吉井地域の南西部からの利用もあります。桜が丘東地域は桜が丘地内にあるマックスバリュ桜が丘店の利用が最も多いですが、次いで多いのはマルナカ山陽店となっておりまして、Aコープくまやま店の利用ほとんどございませんでした。通院先については、買い物先の利用の傾向と同じく、主に各施設周辺の地区からの利用が多いです。赤磐医師会病院は市域全体から利用されています。ふよう内科クリニックは周辺地区だけでなく、赤坂地域全体からの利用もございます。越宗医院は周辺地区だけでなく、吉井地域

の南西部からの利用もごさいます。

21 ページをご覧ください。ここではバスの利用頻度別に満足度と重要度の比較を行いました。まずは満足度についてです。バスを月に数回以上利用する人はあまり利用しない人比べて、全ての項目について満足だと感じている割合が高いです。「車両のバリアフリー」と「鉄道との乗り継ぎについて」月に数回以上利用される人の方が不満の割合も高かったです。「料金」についてはあまり乗らない人の方が不満に感じています。22 ページをご覧ください。重要度についてはほとんどの項目で、月に数回以上利用する人はあまり利用しない人比べて重要だと感じている割合が高くなっております。「始発便の時間」、「時刻表や路線図のわかりやすさ」「バスと鉄道との乗り継ぎについて」は、あまり乗らない人も普段から利用する人と同程度に重要だと感じております。23 ページをご覧ください。こちらは先ほどの重要度と満足度を偏差値にしてグラフに表したものになります。月に数回以上バスを利用する人について、満足度が低く、重要度が高い項目としては、「運行本数」、「運行時間帯」、「最終便の時間」が挙げられます。あまり利用しない人については、それらに加えて「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」の項目が挙げられます。アンケートの詳細結果についての説明は以上になります。

事務局：続いてこのまま説明をさせていただきたいと思ひます。資料の 24 ページをお願いします。赤磐市地域公共交通計画の策定について、説明させていただきます。

1、背景・目的につきましては、人口減少の本格化に伴い、鉄道やバスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転手不足の深刻化などにより、地域の公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。また、他方では高齢者の運転免許の返納も踏まえ、受け皿としての移手段を確保することがますます重要になっています。この度、策定します赤磐市地域公共交通計画は、地域が抱える課題やニーズを整理するとともに、社会情勢の変化に伴う新たな概念や目標を踏まえ、先端技術を取り入れながら、行政や交通事業者、市民といった関係者が一体となり、持続可能で、利便性が高く、誰も取り残さない地域公共交通ネットワークの形成を構築することを目的に、策定するものでございます。

2、計画の位置づけとしましては、市の最上位計画である第2次赤磐市総合計画に基づき、各種関連計画である、赤磐市都市計画マスタープラン、現在、策定中でございます赤磐市立地適正化計画、赤磐市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画、第2期赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略、岡山連携中枢都市圏ビジョン、赤磐市過疎地域持続的発展計画と整合性を図りながら、計画を策定して参ります。

3、計画期間は、令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5年間で定めています。

4、今後の進め方について、(1)スケジュール、(2)地域公共交通の課題、(3)基本理念、基本方針、基本目標(案)の順で説明させていただきます。

まず(1)スケジュールでございます。資料の25ページをお願いします。令和5年度赤磐市地域公共交通計画策定業務スケジュール(案)について説明をさせていただきます。第1回目を4月下旬、4月25日を

予定しております。協議案件としましては、令和5年度計画策定スケジュールについて、公共交通の将来像について、基本理念・基本方針・基本目標の決定、施策について、令和4年度決算・令和5年度予算を予定しております。第2回目を6月中旬、第3回目を7月下旬に、内容としましては施策の決定、数値目標、目標値についてを予定しております。第4回目を9月中旬に、内容としましては数値目標・目標値の決定、計画（素案）について、パブリックコメントについてを予定しております。パブリックコメントの時期を11月の1ヶ月を予定しております。第5回目を12月中旬に行いまして、計画（案）を承認いただく予定をしております。第6回目を2月中旬に、実施計画についてご協議をいただく予定としております。以上のスケジュールで令和5年度を予定しておりますので、よろしく申し上げます。

続いて、(2) 地域公共交通の課題について説明をさせていただきますが、前段で、資料の26ページからの現状について、株式会社アテナさん、説明をお願いいたします。

(株)アテナ：公共交通を取り巻く現状について説明させていただきます。26ページをご覧ください。地域特性について、赤磐市の北部や東部は緑豊かな地域で集落が点在、南西部の平坦地は宅地開発が進み人口が集中しており、地域によって大きく特徴が異なります。主要な施設は赤磐市中心部やネオポリス、赤坂・熊山・吉井地域の各支所付近に立地しています。人口は平成17年をピークに減少傾向にありますが、高齢化率は上昇し続け、令和27年度には37.6%まで上昇することが予測されています。通勤・通学における利用交通手段は自家用車と乗合バスが県平均を上回り、鉄道は県平均を下回っております。

27ページをご覧ください。公共交通の現状についてです。赤磐市は市南東部にJR熊山駅があり、また、広域路線バス、市民バス、民間バスが運行しています。赤磐市が運行するバスの収支率は、広域路線バスは50%を超えています。市民バスは10%に満たない路線がほとんどです。赤磐市バス・JR熊山駅の利用者数について、広域路線バスとJR熊山駅の利用者数は近年減少傾向にあります。令和2年度は新型コロナウイルスの影響でバス・鉄道ともに利用者数が大きく落ち込んでおります。

28ページをご覧ください。アンケート調査から、定期的に公共交通を利用する人はわずかでした。公共交通の満足度向上のためには、運行時間・運行本数や公共交通の接続性、情報のわかりやすさについて改善していくことが有効だと考えられます。日常生活における移動先は、買い物や通院はお住まいの近くまたは下市周辺が多いですが、通勤・通学や定期的なお出かけは市外への移動が多いです。市民バスの新たな取り組みとして検討をしているサービスは、それぞれ一定の需要が見込まれます。市が運営する公共交通で最も優先すべき目的は高齢者や障がい者、妊産婦の移動であるとの回答が最も多く、財政負担のあり方としては、現状並み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という考え方が最も多かったです。

29ページをご覧ください。関係者ヒアリングから、移動に困っている方の状況やそれぞれの事業者の状況、公共交通についてさまざまな意見をいただきました。昨年度実施したバスのアクセシビリティ分析から、地域外へのアクセスや乗り継ぎがしづらい状況やバスの行き先と目的地が

合っていない状況、そもそもバス停まで遠いところがあるということが分かりました。現状についての説明は以上となります。

事務局：ありがとうございました。ただいまアテナさんから地域の特性、公共交通の現状、アンケート調査、関係者ヒアリング、バスのアクセシビリティからの分析結果の説明をいただきました。事務局といたしましては、今年度事業の分析結果を踏まえ、30ページに地域公共交通の課題をまとめております。「1. 持続可能な移動手段の確保」、「2. 多様なニーズに対応した交通サービスの提供」、「3. 交通拠点の設定及び地域公共交通ネットワーク全体の活性化」、「4. 公共交通に対する市民の意識変容」、「5. 新技術の導入」以上のような課題をまとめさせていただきまして、31ページにこれらの課題を踏まえ、基本理念・基本方針・基本目標（案）を設定させていただきました。基本理念としましては、「市内のどこに住んでいても安心して暮らせる、人と人、まちとまちをつなぐ公共交通」とさせていただきまして、基本方針につきまして、3つ上げさせていただいております。1つ目が「市民のくらしやまちづくりを支え続ける公共交通ネットワークの形成」、基本目標に「地域特性や利用状況に応じた移動手段やサービスの実現」、「交通結節点における乗継環境の整備」をあげております。2つ目が「誰もが使いやすく使いたくなる利用環境の整備」、基本目標に「誰もが利用しやすいサービスの提供」、「わかりやすい情報の提供」をあげております。3つ目が「行政や事業者、市民がともに支える持続可能な公共交通の確保」、基本目標に「多様な主体の相互連携」、「公共交通の利用促進」をあげております。また、それぞれの基本目標の下に、施策（案）をあげておりますので、ご覧いただけたらと思います。以上で説明を終わります。

◇質疑応答・意見

委員：30ページの「多様なニーズに対応した交通サービスの提供」の3つ目にある「高校生等の移動支援」が引っかかる。よく聞くと、高校生の親御さんから瀬戸駅に行くバスがないので、親が送り迎えをしてそのあと仕事に行くということである。瀬戸駅へ向かう便があれば助かるという声はすごく聞いている。今、令和5年度の時刻表を見たら、瀬戸駅へは1路線しか出ていない。瀬戸駅行きのバスを検討していただけたらと思う。人数がどのくらいかはわからないが、一応毎年山陽団地から高校生は出ている。

事務局：現在、山陽団地や赤坂地域から直接瀬戸駅へ向かうバスはない。なので、乗換をしていただくことになる。先ほど山田委員がおっしゃった瀬戸駅へのアクセスについては、先ほど説明させていただいた石相地区でのバスの乗り方教室でもご意見をいただいた。実際にどれだけのニーズがあるのか検討させていただく。そういったお声が大きくなっているのは認識しているので、今後計画を策定していく中で考えていきたいと思っている。

会長：市境を超えることや瀬戸駅前のキャパシティなどの問題はありそうだが、重要検討課題だというお話であった。

委員：22ページの「車両のわかりやすさ（車体色など）」にとあるが、これはどういうことか。吉井地域のデマンド型市民バスはわかりにくい。

事務局：アンケートの項目の中で、市民バスだけではなく民間バスも含めて車両のわかりやすさについてどうかと尋ねている。熊山地域の市民バスはラッピングをしていてわかりやすいと言われているが、おっしゃられるよ

うに、デマンド型市民バスは普通の車両を使っておりわかりにくいというお声は確かにある。布都美地区でバスの乗り方教室を開催したときに、どれが市民バスなのかわからないといったお声をいただいた。キャラクターのマグネットを貼るなど、わかりやすい車両となるよう工夫していきたいと思う。

- 委員：もうひとつ、「自宅からバス停までの距離」とあるが、免許返納された方からバスに乗りたいがバス停までが遠いというご意見があった。
- 事務局：この項目についても民間バスを含めてどうかと尋ねているものである。だんだんとバス停まで歩くのが大変という方が多くなっている。定時定路線を走らせているが、赤坂地域もデマンド化を考えている。今後の方針としては、定時定路線とデマンドを組み合わせるような形で運行できたらと考えている。
- 会長：次年度以降、定時定路線とデマンドを組み合わせるような路線を考えるということであった。地形的に坂があるところだと同じ距離でも荷物を持って歩くのは大変である。できるだけ近くまで来てくれるサービスを提供できればということだと思う。
- 副会長：26 ページ右下の通勤・通学における利用交通手段についてご説明いただいた中で、自家用車が80%と非常に多いということであった。先ほどの委員さんからあったお話と関連するが、お勤め方はご自宅から自家用車で勤め先まで行くと思う。例えば、高校生までの学生であれば、家から自家用車で最寄り駅まで行き、そこから電車に乗るようなパターンもあると思う。そのような2段階3段階の交通手段利用者の分析はできるものか。自家用車80%という数字は、どのように捉えたら良いか、説明いただければと思う。
- ㈱アテナ：今回のアンケートでは年齢も聞いているので、10代に限りどのような交通手段を利用しているかパターン化してお示しすることはできる。
- 副会長：恐らく、現実的には私が先ほど例に挙げたようなパターンが多くあるのではないかと思う。そのあたり興味があるのでよろしく願います。
- 事務局：加えて、令和2年国勢調査においても従業地・通学地による人口・就業状態等集計があり、利用交通手段が1つの場合、2つ以上の場合の結果も出ているので、そちらも併せてお示しできればと思っている。
- 委員：アンケート結果によると、運行時間帯や運行本数を重要視される方が多いということであったが、それについて公共交通計画の中に課題や位置づけは入れる予定があるか。
- 事務局：どこまでできるかわからないが、このようなアンケート結果を踏まえ、運行時間帯や運行本数についても盛り込めるものは盛り込みたいと思う。
- 会長：31 ページに基本理念、基本方針、基本目標があるが、これについてはスケジュールを見ると来年度第1回目の会議で確定する予定となっている。次回までにこれをよく見ていただき、次回の会議で確定させ次の作業に移っていく。ぜひとも基本方針等についてこれでいいかというところを見ていただけるとありがたい。この基本理念は市の上位計画から引っ張ってきているものか。
- 事務局：基本的には赤磐市の総合計画に基本理念に基づき、このような案とした。まだ案であるので、このようにした方が良いといったご意見があればいただきたいと思う。また、立地適正化計画を策定予定で、そちらとの整合性を図るようなものをつくり上げていきたい。

- 会 長：この基本理念、基本方針は現行の計画のそれらとどのような点が違うか。
- 事 務 局：現行の計画と大きく異なるのは、今までは収支に触れるような計画ではなかったが、そういったところにも触れていく。また、これまでも評価検証をしていく中で目標を定めていたが、しっかりとした目標値を定めていくことが今回の公共交通計画では求められている。とはいえ、現在の網計画では「人とまちをつなぎ、暮らしを支え続ける みんなの公共交通」という基本理念を掲げており、大筋の理念はあまり変わらない。こちらの理念を引き継ぎながらも新しい要素を盛り込むように考えている。現在の基本方針についても、「持続可能な公共交通の仕組みづくり」、「まちづくりにつながる公共交通整備」、「市民と行政が共に公共交通をつくるという意識づくり」を掲げている。こちらもある程度ベースにはしているが、新たな要素を組み込み、作成を進めていきたいと考えている。
- 会 長：それほど大きく異なっていないということだが、31 ページ右側の「持続可能な公共交通の経営」に重きが置かれるようになる。公共交通計画に変わってのポイントというものがあるか。
- 委 員：基本理念や基本方針、基本目標、計画期間を定めなければならないと法律にはあるが、それ以外については地方の独自性がかなり出てくる部分であり、それを否定するものではないと思っている。
30 ページの課題の中に「運転手不足」とある。これについて、いろいろな会議に出席する中でどこでも話題となる。運行時間や運行本数をより便利にすれば乗るのではないかといった話もあったが、物流では2024年問題といって運転手不足で今まで通りに荷物が届かなくなるという話がある。この問題は、同じ基準ではないがバスやタクシーのドライバーについても労働時間の規制が今までより厳しくなるので、労働者の確保は地域によっては今まで以上に重要な課題になると思う。このことについては皆さんに共通認識を持っていただけたらと思う。
- 会 長：非常に量が多いのでなかなか読み込みにくいところではあるかと思うが、事務局が丁寧に資料を作り込んでいただいているので、ゆっくり見ていただき、次回までにいろいろと考えていただければと思う。ある意味、今回の会議は来年度第0回目会議のような位置づけである。次の計画のための議論が始まったところである。
では、事務局から出していただいたスケジュール、また、基本理念や基本方針、基本目標について検討していくということについて、承認いただければと思う。承認いただける方は挙手にて意思表示をお願いします。

(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進めてください。お願いします。

(2) 交通空白地有償運送の登録変更に関する協議依頼について

◇資料説明

- 事 務 局：資料5をご覧ください。(2) 交通空白地有償運送の登録変更に関する

協議依頼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。令和5年2月7日付け、特定非営利活動法人英活、代表理事青山慶様より、赤磐市地域公共交通会議宛て、交通空白地有償運送の登録変更に関する協議依頼がありました。この交通空白地有償運送につきましては、令和3年9月1日から、美作市英田地域、美咲町柵原地域、赤磐市吉井地域から、林野高校、勝間田高校へ通う生徒の送迎を、特定非営利活動法人英活さんが行っている事業でございまして、令和3年7月の赤磐市地域公共交通会議において、承認をいただいている案件でございまして、この度、登録変更しようとする事項につきましては、路線、停留場所、運行時刻表・運賃表、運送しようとする旅客の範囲でございまして、路線、停留場所、運行時刻表・運賃表につきましては、3ページ以降をご覧くださいただけたらと思います。運送しようとする旅客の範囲について説明させていただきます。範囲につきましては、美作市英田地域、美咲町柵原地域、赤磐市吉井地域に居住する岡山県立勝間田高等学校生徒、岡山県立林野高等学校生徒、滋慶学園高等学校生徒、美作市スポーツ医療看護専門学校学生となっております。次に、登録変更しようとする理由につきましては、令和5年度より、美作市英田地域、美咲町柵原地域、赤磐市吉井地域から滋慶学園高等学校、美作市スポーツ医療看護専門学校への通学に対応するため、当該学校のスクールバス停留場所「入田団地（美作テニスコート駐車場）」を接続地点とし、停留場所追加、路線変更するものでございまして、開始時期につきましては、令和5年4月6日を予定しております。なお、登録変更するにあたっては、関連する市町（赤磐市・美作市・美咲町・勝央町）の公共交通会議において承認をいただく必要があります。よろしく願いいたします。説明は以上です。

◇質疑応答・意見

会 長：すでにこれを利用している生徒がいると思うが、これまで安全に運行していただいているということでもよろしいか。運行し始めて少し時間が経ったので、どのような評価なのかお伺いしたい。

事 務 局：特に事故等は伺っていない。吉井支所からは3名利用しており、令和5年度からはもう1名増える予定である。今回新たに滋慶学園高等学校、美作市スポーツ医療看護専門学校へ接続するが、吉井支所からはその生徒や学生は今のところいないと聞いている。

会 長：行くことができる学校が増えることで利用者が恐らく増えると思うが、それによってより安定的に経営できると思う。利用者が増えることにより車両に乗り切らず増便するというようなことはないか。

事 務 局：現在の車両で十分に賄えるということであった。

会 長：この件につきまして、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ページ目には、バス停サポーター制度により、吉井地域にあります吉井特産館にベンチを設置しましたので、報告させていただきます。また、2ページ目、3ページ目には広報あかいわ2月号、3月号で掲載しました、「市民バスに乗って出かけましょう」の記事を参考に添付しておりますので、ご覧いただけたらと思います。説明は以上です。

続けて、本日、自席に配布させていただいております赤磐市立地適正化計画の概要について、地域整備推進室より説明させていただきます。

事務局（地域整備推進室）：ピンクのカラー刷りの資料を配布させていただいております。先ほどの政策推進課の説明の中でもありましたが、地域整備推進室では令和2年9月より立地適正化計画の策定に向けて現在まで6回の検討協議会を行ってまいりました。本日はその内容につきまして簡単ではございますがご説明をさせていただきます。初めに、立地適正化計画と地域公共交通計画の関係性についてですが、よく車の両輪に例えられております。国土交通省においてもコンパクト+ネットワークのため、この2つの計画づくりを支援することとされており、併せて両計画が互いに連携することによって、都市に必要な機能及び補充、こういったものを集約した地域における公共交通の充実という好循環を実現していくことが期待されております。本市においても立地適正化計画の策定に向けては5年と20年という目標年次は異なりますが、次期公共交通計画との密な連携を図っていくために現検討段階において本日説明をさせていただきます。では、資料の1ページをご覧ください。まず立地適正化計画の概要についてでございます。立地適正化計画とは都市全体を見渡しながら将来の都市像を描き、都市拠点への医療、福祉、商業、公共交通などの様々な機能の誘導や都市拠点周辺への居住を誘導することによる集約型都市構造の実現に向けた取組みを推進するものでございます。策定の目的と背景についてですが、少子高齢化、人口減少社会を背景に、地域の活力低下や税収の減少、老朽化した公共施設の維持管理コストの増大など、持続可能な都市運営が困難になりつつあります。このままでは公共交通や医療、福祉、商業などの都市機能の維持もできなくなるなど、さらなる問題が生じることも懸念されております。将来にわたって生活サービスや公共施設を維持しながら、市民の皆さま誰もが住みやすい持続可能なまちづくりを進めていくために立地適正化計画を策定し、交通利便性の高い地域への都市機能や居住の誘導を図るための取組みを推進していくものでございます。また立地適正化計画の位置づけですが、赤磐市の総合計画の下に位置し、都市計画マスタープランというものがございますが、こちらと同列に位置づけられるものでございます。また、公共交通計画をはじめとした市の諸計画との連携を取ってまいります。そして、目標年次ですが、概ね20年後の都市の将来像を展望した上で、令和22年度（2040年）を目標年度としております。2ページお願いいたします。ここからは今まで検討協議会において議論を重ねてきた内容でございます。まず1つ目として、赤磐市の現状と課題を整理しております。人口減少の地域差や住宅に偏った土地利用による都市機能の不足、また地価の下落傾向や稼ぐ力の弱さ、交通利便性の低さなど、都市の脆弱性がうかがえるかと思っております。次に

3 ページお願いいたします。ここでは現状を踏まえた課題を都市構造、土地利用及び都市機能、そして居住環境の3つに整理しております。一方でネガティブな側面だけではなく、赤磐市にも他市に負けない魅力があるということで、続いては赤磐の魅力を整理してございます。広域交通網の充実や岡山市までの時間的な近さ、また地震にも強く、津波の影響も少ない地域でございます。そして充実した子育て施策もございません。こういったところから、赤磐市の魅力を都会の魅力も田舎の魅力もどちらも享受できる暮らしやすいまちと整理しております。4 ページお願いいたします。第2次赤磐市総合計画、そしてここまで整理してきた課題、魅力、これらにより設定した赤磐市のまちづくりの基本方針といたしまして、『人々が“いきいき”生活し、“独自”のまちとして“きらり”と発展していく、「活力ある、住みよい、住みたい」まち赤磐 ～“ベッドタウン”から“コネクティッドシティ”へつながり交流する都市への転換～』としております。そしてこの基本方針を達成させるべく、下の3つのストーリーを進めていくこととしております。ストーリー1が「赤磐版コンパクト+ネットワークの構築」、2つ目が「新たな時代に対応した都市構造の再編」、そして3つ目が「赤磐の魅力を活かした移住定住の促進」でございます。これらのストーリーに沿った居住誘導施策、都市機能誘導施策、そして交通ネットワーク施策を実施して参ります。特にハブ機能を持った交通結節点となるターミナル、これを新たに整備し、そこを新たな拠点・玄関口として賑わいや交流のエリアの創出や、不足する都市機能の集約化を進めていくこととしております。続いて5 ページをお願いいたします。ストーリーのひとつである赤磐市版コンパクト+ネットワークの構築に向けて、誘導区域を設定して参ります。誘導区域とは人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスなどを持続的に確保できるよう、ゆっくりと時間をかけて居住や都市機能を誘導する区域のこととでございます。まず、居住を誘導して人口密度の維持を図っていく居住誘導区域についてですが、交通利便性の高いエリアをベースに誘導して参ります。市の基幹公共交通であるバスを念頭に、基幹バス停から300m および市役所と桜が丘中央から徒歩圏内である800mを設定して参ります。そして、土砂災害警戒区域などの危険な区域や市街化区域の縁辺部の池や山林など居住に適さない区域を除外することとして参ります。また、不足する都市機能の誘導を図る都市機能誘導区域につきましては、既に一定程度の都市機能が充実している市役所を中心とする行政拠点、これを都市機能誘導区域の中心として設定し、徒歩圏である800m圏内で設定いたします。そして、先ほど少し申し上げましたが、交通ターミナルを確保した新拠点、こちらについては現在まだ市街化調整区域であり、都市機能誘導区域として位置づけることができませんので、市街化区域への編入が都市計画決定されたのちに都市機能誘導区域に設定できるよう、現時点では準備区域として設定して参ります。続きまして6 ページをお願いいたします。6 ページには、都市機能誘導区域へ誘導する施設を掲載して参ります。これら施設は市民ニーズや市内での立地状況を勘案して設定して参ります。都市機能誘導施設としては、交通ターミナルや広域的な商圈を持つ大規模集客施設などを位置づけて参ります。また、都市機能誘導施設としては位置づけて参りませんが、地区計画制度や関連事業を活用して立地を推進する施設として児童館や診療所など

を位置づけております。そして、他の関係機関との調整や広域連携によって立地を検討する施設としては、老人ホームや高等学校、総合病院などを位置づけております。以上までが、ここまで検討協議会の中で議論してきた内容でございます。今後については、具体的な誘導区域を設定し、その誘導実現するための施策や、20年後における将来像の実現に向けた目標値を検討していく予定でございます。その中で議論させていただき予定の交通ネットワーク施策について、次のページからご説明させていただきます。7ページをご覧ください。交通ネットワーク施策

(案)については、居住誘導、都市機能誘導と合わせて集約型都市構造を実現する上で、非常に重要な施策となります。1つ目は「交通結節点の整備」でございます。交通ターミナルを中心とした多様な交通手段との連携及び機能の強化、これを図るため岡山駅～新拠点～瀬戸駅間を新たな交通軸として位置づけ、民間企業との連携により新拠点を路線バスや高速バスの発着点とし、タクシーや新たなモビリティなどの移動手段と接続した利便性の高い交通結節点の整備を図ります。また、民間バスや市民バスの連携による待ち時間の短縮などの利便性の向上を図ります。加えて、快適な待合環境の整備と併せて、デジタルサイネージの設置、バスロケーションシステムの活用により利便性の向上を図ります。2つ目が「交通ネットワークの強化」でございます。市に不足する都市機能の集積・集約により、高まる公共交通需要の将来予測を踏まえた供給能力の充実として、増加する需要に応じて市内各拠点を結ぶバスを運行いたします。また、多様な移動需要に対応するため、タクシー等の運転手の担い手不足解消に向けた支援を行います。次に、先進技術等の実施を踏まえた取り組みの検討として、自動走行システムや超小型モビリティなどの技術を取り入れた新たな移動手段の導入を検討いたします。また、桜が丘を中心とした基幹路線の通勤・通学需要に対し、シェアサイクルやシェアキックボードなどの利用を促進する環境を整えてまいります。そして、MaaS導入に向けた環境づくりも進めてまいります。最後に、「交通サービスの充実」として、高齢者、また障害者の方の運賃割引制度を導入し利便性向上を図るほか、各地域の高齢者の方々の日常的な買い物・通院需要に対し、新拠点などの目的地までの移動をサポートするためのデマンド交通を拡充して参ります。これらの施策を実施することにより、概ね20年後を目標として実現を目指す交通ネットワークの将来像が次のページになります。交通ターミナルの整備によって岡山駅から瀬戸駅間のネットワークの強化を図り、そこと各地域が結ばれることによって地域内外いずれにおいても利便性の高い都市交通を実現したいと考えております。こうした将来像を実現する上で、下の2つの将来目標を設定しております。まず市民バスの利便性向上による利用者数の向上を図ります。なお、具体的な目標値については、今後策定予定の赤磐市公共交通計画との整合を図りながら随時見直しを行って参ります。また、通勤・通学時の交通手段が自家用車のみを現在の76.8%から県南広域周辺市町の平均値である68.4%にすることを目標としております。これらの目標値などは概ね5年ごとに達成状況を確認し、必要の際には随時見直しをして参ります。以上が次回協議会で予定しております交通ネットワーク施策でございます。この他にも居住誘導、都市機能誘導についても具体的な施策についての議論を行い、素案として作成をしております。素案が完成しましたら都市計画審議会等

で意見を聴取し、パブリックコメントや住民の方へ向けた説明会などを実施していく予定でございます。冒頭でも申し上げましたが、集約型都市構造に向けては、この立地適正化計画と公共交通計画の両輪で推し進めなければならないものとなっておりますので、今後ともご理解ご協力のほどよろしくお願いいたします。説明は以上となります。

◇質疑応答・意見

委員：立地適正化計画について、3ページの現状と課題の中で都市構造が課題としてあげられている。その下では、赤磐の魅力として高次都市拠点までの近さとある。相反するような印象を受けるが、いかがか。

事務局（地域整備推進室）：2ページに戻っていただくと、昼間人口の流出のグラフがある。昼夜間人口率というのは、昼間の人口を夜間の人口で割ったものである。昼夜間人口率が77%ということで、これは県南広域の都市計画区域の中では最も低い数字となっている。つまり、夜は赤磐市で過ごす昼間には出て行ってしまふといった数字である。ひとつ下のグラフは稼ぐ力の弱さ（都市の脆弱性）ということで、県南広域の5市1町の商業販売額と工業出荷額を示したものである。赤磐市は人口規模としては県内で8番目だが、ご覧の通り非常に小さな額となっている。買い物などの消費活動・経済活動する場所が不足しており、さらに工業、地域内での生産も少ない状況である。一方で、すべての都市機能や雇用を市内で完結させることは検討していない。岡山市や倉敷市といった高次都市拠点に求められる高度医療やコンベンションのようなサービスについては、交通ネットワークの強化によって時間的な近さの魅力をさらに強める方向性である。

委員：立地適正化計画策定のスケジュールを教えてください。

事務局（地域整備推進室）：現在まで6回の協議会を開催し、今年度中に第7回目の協議会を開催予定である。そこでは、先ほど申し上げた誘導区域、誘導施策、目標指標を議論した上で、素案をまとめる。その素案をもって住民の皆さんに周知・説明をさせていただき、また、パブリックコメント等でご意見を頂戴する。そういったご意見を反映させたものを原案として作成し、公表するといった流れである。今年度中に素案をまとめ、来年度にパブリックコメントを行う予定である。

委員：公共交通計画が立地適正化計画よりも早く決まるのか。

事務局（地域整備推進室）：公共交通計画は令和6年4月策定予定で、立地適正化計画の方がそれよりも早く決まる形となる。

委員：目標値が2040年となっており、公共交通計画に反映されるのは前段階の値ということか。

事務局（地域整備推進室）：公共交通計画の計画期間は5年で、立地適正化計画は20年と長期の計画なので、そのあたりは調整を図りながら随時見直しを行う。

会長：8ページのネットワーク図に現行の計画には載っていなかった交通ターミナルが出てきており、すぐに完成するわけではないと思うが来年度検討していく上で大きな変更点となるのでそのあたりも考慮しなければならない。

◇資料説明

委員：岡山県県民生活交通課からご連絡させていただきます。皆様にご協力をいただいております岡山県パーソントリップ調査結果の速報値がしま

したので、お手元にご用意させていただいております。10月に実施した調査になりますが、68,000世帯に配布させていただきまして、回収が14,631世帯ということで、机上の10%を上回る21.5%の回収率で回収することができました。ご協力いただきありがとうございます。回答者の属性はこのようになっておりました。次のページの調査結果をご覧ください。平日と休日を分けて調査しております。(2)外出した人の移動時の主な交通手段については、平日は自動車の割合が73.1%、休日は自動車の割合が79.2%と、これを多いと思うか少ないと思うかというところがありますが、概ね今までの調査の結果と乖離していない数値が出ております。公共交通については平日7.7%、休日4.7%でした。今後の予定は、3月末に委託先からデータ等の納品を受けまして、令和5年度中に市町村や交通事業者さんと共有させていただいて、分析等を行っていきたいと考えております。ページをめくっていただいて、今回の調査は交通に絞って一日の流れを伺っており、副会長からお話のあった自動車にプラスでJR等が使われているかどうかなど全体の流れが分かるものや、赤磐市内だけでなく赤磐市から岡山市内に行かれている方が岡山市内で一体どういった動きをされているのかということが分かるようになっております。今後、目的によって自家用車を使われている方が公共交通で代替できないかといったところを考えておりますので今後ともご協力いただければと思います。確定値についてはご報告させていただこうと思っております。よろしく願いいたします。

◇質疑応答・意見

会 長：3ページ目だが、自動車運転免許の有無で外出率に違いが見え、65歳以上の高齢者についても免許の有無で外出率が20%くらい違う。免許を返納してしまうと途端に生活が変わるといったことが出てきているのだと思う。我々がつくっている計画はこの20%を少しでも埋めていくようなことだと思う。外出しなくなるとどうしても健康状態が悪くなる。外出率が高い状態を維持できるようにすることが大事だと思う。ぜひとも次年度詳細分析でこのあたりのことを見ていただければと思う。

5. 閉会

副会長挨拶