

令和5年度 第2回 赤磐市地域公共交通会議議事録

日時：令和5年6月26日（月）10：00～11：25

会場：赤磐市消防本部 3階大会議室

1. 開会

前回会議内容の確認

会長挨拶

2. 報告事項

(1) 令和4年度赤磐市バス利用実績について

◇資料説明

事務局：それでは、令和4年度赤磐市バス利用実績についてご説明いたします。その前に、資料の修正をお願いいたします。資料1の4ページをお願いいたします。左上、西山線の令和4年度の利用者数が3,184人となってございますが、こちらを3,183人に修正をお願いいたします。また、その下の山陽地域利用者数推移グラフの令和4年度の利用者数が5,528人となってございますが、5,527人に修正をお願いいたします。大変申し訳ございません。

それでは、1ページにお戻りいただきまして、説明をさせていただきます。表頭の大きい区分として、左から赤磐市広域路線バス、赤磐市民バスの2つに区分しております。赤磐市では、宇野バスによるバス路線のほか、市の運営するバス路線として表に記載の路線を運行しております。他の市町にまたがる広域路線バスが赤磐・美作線、赤磐・和気線の2路線を運行しております。また、市内を市民バスが17路線運行しております。料金体系は、広域路線バスは区間料金制で距離に応じた料金、市民バスは1乗車200円となっております。まず、広域路線バスの1便平均輸送人員を見ますと、美作線は6.0人、前年度も6.0人で行っていただきました。和気線は1.5人、前年度は1.3人とほぼ横ばいで行っていただきました。次に、市民バスの利用者数を見ますと、山陽・赤坂地域の路線につきましては令和3年10月から路線再編による増便や新設により増加となっております。赤坂地域の路線では、定期的にご利用されている方の減少により、減少に歯止めがかからない状況となっております。笹岡線では前年度1.6人に対して1.2人、北佐古田線は前年度0.9人に対して0.7人となっております。熊山地域の路線では、可真・桜が丘東線が新規の定期的な利用が見られ、1便平均輸送人員が前年度2.2人に対して2.8人となっております。吉井地域の路線では、是里線、河原屋線、暮田・平山線が定期的な利用が増え、利用者数が大幅に増加しております。以上、簡単ではございますが、こちらの表についての説明は終わらせていただきます。

次に、2ページからグラフにより各路線の運行実績の説明をさせていただきます。まず、赤磐広域路線バスの状況から説明させていただきます。前年度に比べて赤磐・美作線の利用者数は横ばい、赤磐・和気線の利用者数は17%増加しております。赤磐・和気線は通学利用の学生が増え、朝と夕方の時間帯の「吉井中学校前」と「和気駅前」の乗降が増加しております。また、下のグラフの広域路線バス運行にかかる市の負担額は令和3年度とほぼ同額となっております。

次に3ページ目をお願いいたします。赤磐市民バスの利用者数の推移でございます。赤磐市民バスの利用者数は前年度と比べて24%増加しております。令和3年10月からの山陽地域の路線再編による増便や路線新設、熊山地域と吉井地域の複数路線で新規の定期的な利用が見られたことによって、全体としては利用者増となりました。一方で、赤坂地域は利用者数の減少に歯止めがかからず、減少傾向が続いております。また、下のグラフの市の負担額は令和3年度と比較して5,613千円の増額で48,693千円となっております。主な増額の要因としましては、山陽地域路線再編に伴う委託料の増加、熊山地域の石蓮寺線を除く全路線の燃料費等の高騰に伴う委託料の増加でございます。

続きまして、4ページからは各地域の利用者数推移について説明させていただきます。まず、4ページ目の山陽地域の状況を説明させていただきます。山陽地域につきましては令和3年10月から路線再編しているため、下のグラフに路線再編前の利用人数と路線再編後の利用人数を合わせたグラフにしております。それでは、推移を説明させていただきます。西山線と山陽団地線を乗り継ぎ、赤坂支所から老人福祉センターへの定期的な利用があり、西山線「赤坂支所」、山陽団地線「老人福祉センター」での乗降が増えております。山陽団地線は第1便の山陽団地西回りからイズミへの利用が多いですが、第2便の利用はそれほどでもなく、他の移動手段を利用されていることが伺えました。高陽北西線と高月・高陽南線は前年度と比べて1便あたりの平均輸送人員がわずかに増加しております。また、午後の時間帯を運行する便の利用はあまり見られませんでした。

次に、5ページの赤坂地域の説明をさせていただきます。笹岡線、北佐古田線ともに利用者数は前年度と比べて2～3割減少しております。要因としましては、定期的に利用されている方の高齢化によるバスでの外出を控える動きがあること、新規の利用者がいないことがあげられます。

次に、6ページ、熊山地域でございます。前年度と比べて、可真・桜が丘東線、豊田・熊山線、松木・下市線は増加、小野田線、石蓮寺線は横ばいでありました。可真・桜が丘東線、小野田線、豊田・熊山線は共通して第1便の「JR熊山駅」での乗降が増加しており、通勤・通学での定期的な利用が増えたことが伺えます。特に、可真・桜が丘東線は定期券の利用者が約5名通勤・通学に利用しており、第1便の「JR熊山駅」での降車が倍増し、第6便の「JR熊山駅」での乗車も倍増しております。松木・下市線は高齢者の通院や日常的な買い物での利用が増え、利用者数の増加となっております。

次に、7ページ、吉井地域でございます。前年度と比較して、是里線、河原屋線、暮田・平山線は増加しており、その他の路線は減少傾向でありました。利用者数が増加した3路線は定期的な利用がそれぞれ2名程

度増えたことにより、延べ利用者数が大幅に増加しました。新規利用の背景には、運転免許の返納があげられます。西勢実線と中勢実線は4月から統合し西勢実・中勢実線となり運行便数が増えましたが、利用者数増加には至りませんでした。また、西勢実・中勢実線と暮田・平山線は4月から周匝まで路線を延伸しており、暮田・平山線は7割以上が周匝周辺で乗降されています。また、運行事業者への聞き取りから、路線の延伸によりタクシーから市民バスへの転換も見られたとのことでした。最後に、8ページ、津山・柵原・吉井線共同バス（星のふる里バス）でございます。運営自治体は赤磐市、津山市、美咲町でございまして、主に津山方面への通学に利用されているものの、令和4年度は前年度と比べて利用者が減少しております。また、市の負担額は前年度と比較し、541千円の増加となっております。主な要因といたしましては、利用者減少による運賃収入の減少、車両購入に伴う起債の償還が始まったことによるものでございます。

以上で、令和4年度赤磐市バス利用実績についての説明を終わらせていただきます。

◇質疑応答・意見

- 会 長：最初に4ページの数字の修正があったが、どのようにして間違いに気がついたのか。もうひとつ、山陽団地線について第1便の利用は多いが第2便の利用はそれほどなく他の手段を利用されているということであった。帰りの時間帯が合わないから使えないという話なのか、帰りは別の線を利用しているのか、これは何を意味しているのか。
- 事 務 局：数字の修正については、3ページでは山陽地域の合計が5,527人となっているが、4ページでは5,528人となっており、数字の間違いに気づき、再度数値を確認し訂正させていただいた。
- 会 長：それは2つのグラフを作成するときに別のデータを使っているということか。
- 事 務 局：同じデータを使用しているが、市が作成したエクセルデータと事業者のデータで齟齬があった。
- 山陽団地線については、利用者さんに伺ったところ、行きは市民バスを利用し、帰りは福祉タクシー券やおかやま愛カードを活用し、複数人でタクシーを乗り合わせて利用されているということであった。
- 会 長：それはバスが不便な時間帯だからということではなく、タクシーを乗り合わせた方が安くて便利で快適だからということではよろしいか。
- 事 務 局：そうである。
- 委 員：資料5ページの赤坂地域について、他地域と様子が異なる。要因として高齢化による利用控えや新規利用がないということだったが、これに対して対策は考えられているのか。
- 事 務 局：赤坂地域の路線は減少に歯止めがかからない状況である。今年度、赤坂地域を定時定路線からデマンド型市民バスへ変更するよう、予算を計上している。内容についてはこれから地域の方や運行事業者等と調整していく。ドア to ドアのデマンド型へ運行形態を変更し、利便性を向上していきたいと考えている。

3. 協議事項

(1) 施策について

◇資料説明

事務局：施策について説明をさせていただきます。資料2の1ページをご覧ください。こちらの基本理念・基本方針・基本目標につきましては、4月25日に行いました第1回公共交通会議において承認済みでございます。2ページ目の公共交通ネットワーク将来像につきましても同様に、前回の会議で承認をさせていただいておりますが、1点、熊山駅を交通結節点として位置づけをさせていただきましたので、修正をしております。理由としましては、熊山駅は現在、熊山地域を走っております松木・下市線、石蓮寺線を除く全ての市民バスが入っており、JRとの接続がありますので位置づけをさせていただきました。よろしくお願いたします。3ページ目には各交通手段の位置づけ、役割、確保・維持策を表にまとめてございます。

4ページをお願いいたします。こちらの施策案を検討する上では、前年度からのアクセシビリティマップによる検証、アンケート調査、事業者ヒアリング等の結果や社会情勢を踏まえながら見えてきた課題を整理し、基本方針・基本目標を設定し、前回会議において承認をいただいております。この度、この課題に対し基本目標を設定した施策案について説明させていただきます。参考に、17ページに地域公共交通の課題を添付しております。

それでは、基本目標1-1「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」に対しました施策でございます。「地域特性や利用状況に応じた路線の見直し」としまして、路線の見直しについての基本的な考え方を整理し、基準を設けて適宜見直しを図るものでございます。次の施策としまして「デマンド交通導入地域の拡大と利便性の向上」でございます。デマンド交通導入地域を市域全域に段階的に拡大をするものでございまして、今年度は先ほども申し上げましたが、赤坂地域での導入を予定しており、順次拡大を検討していきたいと考えております。次の施策としまして「公共交通の担い手の確保・育成支援」でございます。公共交通を担う人材の確保・育成を推進するため、事業者からの申請による2種免許取得費の補助を継続して行い、人材不足解消の一助とするものでございます。次の施策としまして「新たな移動手段導入の検討」をあげております。

次に、6ページ、基本目標1-2「交通結節点における乗り継ぎ環境の整備」に対する施策でございます。「市内・市外をつなぎ交通結節点の機能強化」としまして、各地域の交通結節点においてさらにスムーズにJRや路線バス等と接続できるよう利便性の向上を図るものでございます。次に「交通ターミナルの整備」といたしまして、市内交通および市外への広域交通網の結節点として、徒歩、自転車、自動車、タクシー、バス、新たなモビリティなど複数の交通手段が集積し乗り換えができる利便性の高い交通ターミナルの整備を行うものでございます。

次に、7ページ、基本目標2-1「誰もが利用しやすいサービスの提供」に対しました施策でございます。「運賃決済方法の見直し」といたしまして、年度内にハレカハーフの導入を予定しております。次の施策としまして、「貨客混載による配送サービスの導入」でございます。次

に「MaaSの導入」でございます。MaaSとは、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、市民バス等で利用できないか検討をしております。

次に、9ページ、基本目標2-2「わかりやすい情報の提供」に対する施策としまして「バスロケーションシステムの活用」でございます。スマートフォン等でリアルタイムに運行状況が確認できるサービスでございます。現在、運用を開始しております。また、交通結節点や多くのバス利用者の目的地となる施設にデジタルサイネージを設置し、到着予定時刻等の情報発信を行います。次に「地域の利用者の目的に応じた情報発信」でございます。次に「わかりやすい路線・バス停・車両の表示」をあげております。ここで、この施策に関して、6月議会で質問が1点ございました。このことにつきまして、部長から説明がございません。

事務局：この項目に関しまして、現在、会期中の赤磐市議会例会におきまして市議から市民バスの利便性向上についての言及がございました。ひとつは、「現行のバス停の名称の中に紛らわしいものがあるのでわかりやすくしてほしい。また、バス停の時刻表および路線図の表記をこの資料のように見やすくしてほしい」というものがございました。また、直接この項目との関連はございませんが、「路側帯が狭くバスの待ち合わせ場所としては危険な箇所がある」とのご指摘がございました。このことにつきましては、運用上の細かなことでございますので、事務局において該当箇所を整理いたしまして次回以降の会議にて対応策のご説明を申し上げたいと思っております。以上でございます。

事務局：続けて、施策について説明をさせていただきます。基本目標3-1「多様な主体の相互連携」に対しました施策といたしまして「商業施設や観光施設等との連携」、「福祉・観光・教育等の関係部局と連携した移動支援」、「バス広告事業の推進」、「共助による移動支援サービスのサポート」、「地域の輸送資源活用の検討」をあげてございます。

次に、基本目標3-2「公共交通の利用促進」に対しました施策といたしまして、「広報紙やホームページ、SNSを活用した情報発信」、「公共交通に対する意識啓発活動の実施」をあげております。次に、「公共交通の利用機会の創出」といたしまして、バス無料デーやノーマイカーデーの設定、イベント等での公共交通の利用促進、市民バスで移動するバスツアーの企画など、公共交通を利用して外出する機会をつくるといった施策をあげております。

次に、基本目標4「持続可能な公共交通の経営」に対しました施策でございます。「運行見直し基準に基づくサービスの適正化」といたしまして、市が運行する公共交通につきまして、最低限確保する公共交通のサービス水準を設定した上で利用者数や採算性を考慮した運行見直し基準を設定し、基準を下回る路線は沿線住民への周知・利用促進を図った上で慎重に見直しを検討しております。次に「地域公共交通確保維持事業の活用」としまして、吉井地域、赤坂地域を運行するデマンド型市民バス（赤坂地域は令和6年度から本格運行予定）の運行にかかる経費について、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があり、活用をしていくものでございます。次に「持続可能性確保に向けた運賃の見直し」といたしまして、市民バスについて、今後の利便性向上に併せて運賃の見直しを検討し、収支率の改善を図るものでございま

す。以上を施策としてあげてございます。

16 ページには課題と施策の対応表を添付しております。それぞれの施策を行うことによりどの課題に対応しているのか表にまとめたものでございます。以上で施策についての説明を終わらせていただきます。

◇質疑応答・意見

委員：14 ページ「公共交通の利用機会の創出」のところで、市民バスで移動するバスツアーの企画とあるが、これは具体的に何か検討しているのか。

事務局：広報あかいわに市民バスに乗って出かけましょうという記事を定期的に掲載している。さまざまな内容の記事を掲載している中で、観光協会さんとも連携し市民バスで行ける観光地を紹介する記事を掲載している。全ての記事に対してではないが、あじさいが咲いているお寺さんや赤磐八十八ヶ所を巡るような記事を掲載した際に、「このツアーはいつ開催されるのか」といったお問い合わせをいただいた。このように関心を持っていただける記事もあったので、市民バスを利用すると定員の問題もあるが、少人数でも良いので実際に市民バスに乗ってお出かけしたり、赤磐八十八ヶ所巡りでは学芸員さんに添乗してもらったり、そのようなことを企画していけたら良いかと考えている。

委員：5 ページに「公共交通の担い手の確保・育成支援」とある。2024 年問題が迫っており、バスやタクシーも例に漏れず、人材不足の現状がある。担い手の確保という面でバス運転手募集の広報など市として何か具体的な施策を出される予定なのか。

事務局：2024 年問題は私も耳にしており、ドライバーの時間外労働の規制が来年度 4 月から始まることにより、輸送能力が不足する事態が起こる。現在、市では 2 種免許取得補助を行っており、継続していこうと思っている。先ほどおっしゃった広報など、今後検討していきたい。

委員：「公共交通の担い手の確保・育成支援」について、事業者からの申請による 2 種免許取得費補助となっている。タクシーであれば普通免許で可能だが、11 人以上のバスになると大型免許、中型免許が必要になる。大型免許や中型免許の取得費用についてはどのようにお考えか。

事務局：今のところ、大型免許、中型免許の取得費用補助については考えていない。

事務局：現在、2 種免許取得補助をさせていただいているが、2024 年問題が差し迫っていることもあるので、ご意見いただいたように大型免許や中型免許の取得に対する支援も今後検討していきたい。

会長：施策について、事務局が提出しているものに先ほどの議論を踏まえた形で承認していただけるかお諮りしたい。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：では、この協議事項につきましては承認ということで進めたい。

(2) 令和 6 年度リーダー補助申請に係るネットワーク計画の認定について

◇資料説明

事務局：資料3をご覧ください。令和6年度フィーダー補助申請に係るネットワーク計画の認定について説明をさせていただきます。赤磐市地域公共交通確保維持改善計画については、地域内フィーダー系統確保維持計画として、吉井地域のデマンド型市民バスの運行に対して例年国へ補助金の申請をしているところですが、今年度も引き続きデマンド運行を行っていくため、申請を行う必要があります。つきましては、計画の内容について公共交通会議で認定いただき、補助金の申請を行いたいと考えてございます。なお、フィーダーというのは、大きな幹線を幹にたとえ、幹線に接続する枝状の路線という意味がございます。計画期間は令和5年10月から令和8年9月、3年間の計画となります。申請にあたり、運行区域や概要、補助金など記載をしておりますが、ここでは特に運行における目標について説明させていただきます。

2ページをご覧ください。このページ以降、運行に係る目標・評価について記載をしております。吉井地域の市民バスは平成24年度より定時定路線の運行からデマンド型へ移行し、運行区域の見直しによる運行範囲の拡大、午後便に限り当日予約への対応、ドア to ドア化による停留所前での徒歩負担の軽減等の効果に伴う運行頻度の向上等により、利用者の増加に努めました。また、令和4年4月から仁美地域の便を佐伯北から周匝まで路線延長を行い、吉井地域の地域拠点へ直接アクセスできるようになり、利用者にとって乗り継ぎなく目的地まで行けるよう対応させていただいたところでございます。このような見直しによる効果を踏まえ、目標値を設定しており、いずれの年度も1,210人を設定しております。この1,210人の目標値を令和4年4月から路線延長に伴う目的地の追加により前年度計画の目標値970人を上回る要因となり得るものと考え、全計画の目標値970人に月2回利用される方を10人と見込み、12か月で延べ240人増加を見込んで1,210人に設定したものでございます。令和4年度利用実績では令和3年度と比較し232名増加の1,114人となっております。引き続き利便性の向上や利用促進を図り、昨年度計画で掲げた目標値1,210人を今年度も引き続き目標値として設定するものでございます。以降の資料の説明は省略させていただきます。説明は以上となります。よろしく願いいたします。

◇質疑応答・意見

会長：1,210人に対して、令和4年度実績が1,114人と若干足りなかったとのことであった。伺いたいのは直近の状況である。コロナの影響がありこの2、3年は厳しい状況が続いていた。5月以降、コロナが5類の扱いに変わり、状況が変わるのではないかと思う。今回、1,210人を維持するという事なので、5月以降人の動きが増えたというような利用者数が増える見込みがあるか。

事務局：コロナが5類に移行し、人の移動は徐々に動きが出ている。上回る見込みがあるかどうかというと、すぐにはない。昨年度実績は1,114人で目標である1,210人にはわずかに足りなかったがこの目標を今回も掲げ、引き続き利用促進に努める。

会長：人口はさらに減少傾向にあると思う。ある程度ひとり当たりの外出率が増えていることを前提にしないと昨年度実績を上回ることは厳しいかと思ひ、質問させていただいた。

委員：区長会では各区長さんにPRや利用促進をしてもらうようお願いしてい

る。タクシーとの兼ね合いもあり利用が増えるかどうか心配しているが、利便性が向上しているので、よりPRしていきたい。

委員：仁美地域について佐伯北から周匝まで路線延長したことでどのような効果があったか。仁美地域の西勢実・中勢実線と暮田・平山線の利用者数の合計値が増えているということによろしいか。

事務局：そうである。

会長：では、計画の目標値について、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：では、この数字で事務局は手続きを進めてください。

(3) 一般乗合旅客自動車運送事業による空港乗合タクシー本格運行に伴う協議依頼について

◇資料説明

事務局：資料4をご覧ください。一般乗合旅客自動車運送事業による空港乗合タクシー本格運行に伴う協議依頼について説明させていただきます。1ページをお願いいたします。現在、株式会社エスアールティーにおいて令和5年4月1日から8月末までの間、岡山桃太郎空港と赤磐市、岡山市東区瀬戸町間の区域運行を実証的に実施しているものでございまして、この度、引き続き本格運行を実施するため、赤磐市地域公共交通会議の会長宛協議依頼を提出されたものでございます。事業計画内容につきましては、4月から8月末まで行う実証実験と同じ内容でございます。2ページ目以降に計画(案)を添付しております。事業内容は実証実験と同じく、区域の区間は赤磐市、岡山市東区瀬戸町から岡山桃太郎空港、また、岡山桃太郎空港から赤磐市、岡山市東区瀬戸町でございます。利用対象者は運行区域内に在住、もしくは運行区域内の事業社(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おります。以上、簡単ではございますが事業内容の説明を終わらせていただきます。4ページ以降には運行区間図、運行管理等の体制、7月・8月の時刻表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。8ページには参考資料として、参考資料1では運賃をお示ししております。参考資料2では試行期間中の利用実績を添付しております。4月の利用が8名、5月の利用が19名、2か月の合計実績として27名の利用がございました。地域別の乗車内訳としましては、山陽地域16名、赤坂地域1名、岡山市東区瀬戸町で10名の利用がございました。利用したお客様の声としては、「是非、本格運行をお願いします。」、「今までは、朝一番の便に乗るのに岡山駅まで出るのが大変だったが、シャトル便は早朝もあり便利です。」、「自宅までの送迎で、大変便利です。続けて欲しい。」といった意見をいただいているとのことでした。簡単ではありますが、説明は以上となります。よろしくをお願いいたします。

◇質疑応答・意見

委員：参考資料2の利用実績を見ると、増えているという印象を受ける。今回は本格運行の協議にあたり会議で実績を示していただいているが、今後は定期的にこの会議で利用実績の報告はあるか。もし報告があるようであれば定期的にこの会議の中でお知らせいただきたい。

事務局：今のところ、定期的にご報告をいただくことにはなっていない。これまで公共交通会議にかけさせていただいている地域の方が行っている事業についても事務局が実績をお聞きしてご案内することをさせていただいているので、年間実績等があがってきましてらぜひご提供いただければと思う。

委員：空港便となると誰もが毎日使うものではないので結果が出るのに時間がかかる中で、ある程度実績が出てきており、続けられたいということだと思う。市としてこの会議に諮られるということで、直行で空港から来る足として期待されていると思うが、観光部署や観光協会さんの受け止めがあれば教えていただきたい。また、地区別で利用がなかった地区があったが、そのあたり原因や対応策があれば教えていただきたい。

事務局：始まってから3か月目ということでまだ認知度が低いという状況ではある。コロナが5類に移行し、海外のお客さま等がこれから増えてくる可能性もあるかと思う。市の観光施策等と連携できることがあれば是非活用させていただきたい。今のところ、観光部署でこの事業を利用した具体的な話は出てきていない。利用がない地域については、運行事業者さんからPR等をされていくのかと思っている。実際に利用されている方々は帰省などビジネス以外での利用が多かったということであった。今後いろいろと展開を図っていかれると思っている。

会長：今まで苦情やトラブルは特にないか。

事務局：特にはない。

委員：現在、市民の方にはどのような形で周知を行っているか。

事務局：エスアールティーさんが新聞折り込みやポスティングによって周知を行っている。

会長：本格運行になった場合、民間の路線バスと同じ扱いになろうかと思うが、市として何か関わることがあるか。

事務局：特には何も関わらない。民間事業者の事業であるので、本格運行開始後は公共交通会議で何か協議することはない。状況に応じてエスアールティーさんと調整をしながら実績を報告させていただけたらと思う。

会長：民間事業者の行うサービスだが、市民にとって使えるサービスがどこにどれくらいあるかきちんと出す必要があるかと思う。毎年つくっているバスマップやホームページなどに掲載していただければと思う。

では、承認いただけるかどうかお諮りしたいと思う。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：では、これにつきましても承認ということで、事務局は手続きを進めてください。

4. その他

◇資料説明

事務局：事務局から1点お知らせがございます。本日机上に配布いたしました、6月中旬に発刊されたオープンデータの関連技術の専門誌「TRONWARE」に掲載されている公共交通オープンデータセンターを活用という記事のご紹介をさせていただきます。24ページに赤磐市のデジタルサイネージの活用の記事を載せていただいております。ほかは、公共交通オープンデータの活用による他社の時刻表のアプリやバス協会のDX化についてなど、公共交通オープンデータセンターの活用に関する内容が記載されています。こちらのデータを使いますと、時刻表アプリやデジタルサイネージ、ジョルダンさんなど事業者さんがここからデータをとって利用できるなど、便利なものになっています。以上となりますが、ご紹介させていただきました。

◇質疑応答・意見

会長：このオープンデータセンターで提供されているものを活用して、今回あげていただいた施策の中のデジタルサイネージや時刻表の案内などを行っていくといったイメージでよろしいか。その場合、データを使うのにどのくらいのコストがかかるのか。もうひとつ、赤磐市内で提供されている公共交通サービスのデータはグーグルマップの掲載用にそろっているのか。一部の路線だけグーグルマップに載っていないということはないか。そして、これらを使うことによってデジタルサイネージなどに役に立つので、この記事をご紹介いただいたということによいか。

事務局：施策への活用としてはバスロケーションシステムに活用できる。オープンデータセンターからデータを引っ張ってきて時刻表や遅延情報を表示させる。バスの標準データであるGTF Sの作成には市が自前で整備をしているため、特にコストはかかっていない。データとしては、赤磐市内の全ての路線が整備されており、グーグルマップにも全て表示されている。ただ、このオープンデータが市のホームページに掲載していたり、乗換案内をされている事業者さんに提供にしていたり、いろいろなところに散らばっている状態であった。オープンデータセンターに一括してアップロードし、一元的に管理ができるようになったということで、ご紹介させていただいた。

委員：障害があった際にはどのように対応されるのか。デジタル化というと、昨今は障害により利用者が困り、デジタルよりもアナログが良いのではという意見もあるかと思う。

事務局：障害時の対応については確認できていない。現在は、市のデジタルサイネージやグーグルマップは障害が起きた際にアラート通知が来るわけではなく都度確認しており、障害発生時にすぐに対応ができる状態ではない。オープンデータセンターに確認する。

5. 閉会

副会長挨拶