

令和5年度 第6回 赤磐市地域公共交通会議議事録

日時：令和5年12月18日（月）14：00～15：25

会場：赤磐市山陽産業会館 2階ふるさと交流室

1. 開会

委嘱状の交付

役員を選任について

会長挨拶

前回会議内容の確認

2. 報告事項

(1) バスの乗り方教室 開催概要（開催結果）

◇資料説明

事務局：資料1をご覧ください。バスの乗り方教室開催概要（開催結果）です。10月2日に桜が丘東2丁目地区の取り組みの中でバスの乗り方教室を開催させていただきました。参加者は9名でした。内容は、現在の市民バスの運行状況の説明と意見交換を行っております。開催の目的としましては、市民バスの運行状況等についてもっと知りたいとのことで、開催をさせていただきました。次に、参加者の日常の移動手段につきまして、こちらはA氏からI氏まで9名の方に複数回答でご回答いただき、それぞれ回答があったところに黒丸をつけております。例えば、一番上のA氏ですと、市民バス、民間バス、タクシー、自転車、徒歩というように複数の移動手段で日常の移動をされているということでした。まとめますと、自家用車・自動二輪・原付での移動が合わせて7名、市民バスでの移動が3名、民間のバスの移動が3名、タクシー・福祉タクシーでの移動が3名、自転車・徒歩の方が9名になりました。次に、その下の日常の目的地は、参加者のほとんどの方が買い物と通院の目的で移動している状況でした。一番下の、主な意見交換内容としましては、初めに参加者の方に日常生活における主な移動手段、バス利用の有無、バスに乗ってみたいと思わない理由などについてアンケートを行っております。結果は先ほどの通りとなっております。次に、普段の通院、買い物など目的地までのバスの出発・到着時刻、乗る場所の確認を行い、My時刻表を作成していただきました。こちらは日常の買い物や通院にどのような市民バスに乗れば行けるかという自分の時刻表を作成するものです。こちらに関しましては、3か月後にまた同じ内容でアンケート調査を行い、利用実態がどのように変わったか把握を行うことで申し合わせをしております。またその他のご意見としましては、山陽ふれあい公園まで市民バス等で行きたい、JR熊山駅と市民バスの発着時間を連携させ

てほしいとのご意見を頂いております。次に、3ページは、その乗り方教室で行ったアンケート結果をまとめたものになります。5ページ目にはアンケート用紙をつけております。以上でバスの乗り方教室開催概要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：3か月後に追跡調査をするということであったが、これは今回からの取組か。

事 務 局：はい。今回から初めて追跡調査を行う。

会 長：これまで乗り方教室は何回も行っているが、今回からこのような詳細な調査するという事なので、3か月後また期待したいと思う。

3. 協議事項

(1) 赤磐市地域公共交通計画にかかるパブリックコメントの実施結果及び計画承認について

◇資料説明

事 務 局：資料2をご覧ください。赤磐市地域公共交通計画にかかるパブリックコメントの実施結果及び計画承認について説明させていただきます。

赤磐市地域公共交通計画（素案）に関するパブリックコメントを令和5年10月19日から令和5年11月17日の間行い、1名の方から6件の意見をいただきましたので内容の確認をお願いいたします。

まず、意見番号1 56ページ 担い手の確保でございます。「人材の確保に普通第二種免許の取得費補助は進められるべきだが、今後も移動困難高齢者は増加が見込まれる。7社25台のタクシーだけでは追いつかない。現在議論が始まっているライドシェアについて、赤磐版ライドシェアの検討を始めるべきです。」とご意見をいただきました。これに対する市の考え方としましては、公共交通を担う人材の確保・育成を推進するため、従業者の二種免許の取得補助を旅客自動車運送事業者に対して行っており、引き続き事業を推進していき、人材不足解消の一助としていきます。ライドシェアの導入については国の法改正等動向に注視しながら検討をしていきたいと思っております。

次に意見番号2 66ページ 福祉部局と連携した移動支援でございます。「公共交通に頼らざるを得ない高齢者の移動ニーズに応えるには、福祉部局との連携が不可欠である。保健福祉部所管の福祉タクシー券の見直しは急務である。現在の対象者は住民税非課税世帯に限っているが、移動困難者は低所得者には限らない。福祉タクシー券の対象者は非課税世帯のみではなく、「福祉」を外して自家用車を持たない世帯に広げるべきである。そもそも移動困難者は不特定多数ではなく、自家用車を持たない世帯であるので、まずこれを把握するのが出発点（なぜいまだに把握していないのか理解に苦しむ）。対象者を把握せずに行った悪例が現在行われているWAKUWAKUタクシー券事業。対象世帯を把握するには、例えば次の方法が考えられる。①毎月「広報あかいわ」を全世帯に配布している地区・町内会に調査を委託する（行政事務連絡業務委託

料の委託範囲内である。地区・町内会側にも地区住民の状況が分かり有益である)②緊急通報装置のように、民生委員・児童委員の確認(自家用車を持っていない)を受けて、本人からタクシー券の申請をする(確認は区長・町内会長でも可)」このようなご意見を頂いております。市の考え方といたしまして、現在策定をすすめています赤磐市地域公共交通計画の範囲は、赤磐市全域とし対象は鉄道、民間路線バス、市民バス、タクシー等の公共交通サービスであります。その他の地域の輸送資源であるスクールバス、施設等の送迎サービス、福祉有償運送、ボランティア輸送を含めて資源を総動員とし、市民の移動手段を確保します。なお、ご指摘の福祉タクシー券の見直しや介護等が必要な人の移動手段については、福祉部局と連携しながら確保に努めていきます。また、自家用車を持たない世帯調査等につきましては、個人情報保護の観点もごございますので、慎重に検討させていただきます。以上を市の考え方とさせていただきます。

次に、意見番号3 67 ページ 共助による移動支援サービスのサポートでございます。「ボランティアによる移動支援は「西一たすけあい隊」のほかにも、「東4生活支援ネット」や「やまびこ」が活動している。増加が確実な移動困難高齢者の移動手段の確保には、市民バス、タクシーだけでは対応しきれない。定時定路線の市民バスではバス停まで歩けない人、目的地が違う場合には利用できないし、タクシーも頻繁には利用できない。日常的な買い物、通院ニーズに応えるには地域での支え合い「互助」が欠かせない(希薄になってきている地域力の強化にも資する)。ボランティアが行う道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」を前記3グループだけでなく各地域に組織すべきである。ボランティアメンバーが数人いれば立ち上げは可能で、社会福祉協議会任せにして「支援する」だけではなく、赤磐市の自らの施策として啓発に取り組み、ボランティア組織を立ち上げる、組織する意気込みが必要。この制度は、国土交通省も認めている制度で、市民バスやタクシーを補完する手段であり、民業圧迫には当たらない。」このようなご意見をいただきました。市の考え方としましては、本市においては、地域住民の移動手段を確保するため、定時定路線型11路線、デマンド型6区域で市民バスを運行しています。また、市内と他市町間を結ぶ広域的な移動のための路線として、広域路線バス赤磐・美作線及び赤磐・和気線を運行しています。高齢者の移動手段としてのボランティア輸送については、ご指摘のとおり地域の「互助」の活動のひとつとして、地域の強化につながり、ニーズの高いところですが、ボランティアが輸送することについては、実費負担も生じ、また、事故等あった場合の補償等の問題もあり難しいところがあります。引き続き、社会福祉協議会と連携を図りながら、地域住民による移動支援サービスの運営や事業の立ち上げを検討していきます。

次に、意見番号4 68 ページから69 ページ 公共交通の利用促進のところでご意見をいただいております。「公共交通は移動手段の一つであり、目的ではない。市民バスの利用が低調なのはマイカー時代であって「バス」が時代遅れの移動手段であることの現れである。自家用車を所有している人がわざわざ不便なバスを使う道理はない。エアコンを使わずうちわ、扇風機で猛暑を過ごし、火鉢で冬をしのげというようなもの。利便性を高めるのはともかく、行政が無理やりバス利用を迫る必要

はない。乗り方教室や広報誌への情報発言など、担当部局の涙ぐましい苦労が伺えるが、「労多くして功少なし」といわざるを得ない。無料デーなど本末転倒である。典型的な「手段の目的化」になっている。」このようなご意見をいただきました。市の考え方としましては、ご指摘のとおり「バス」は移動手段のひとつであると考えています。市民バスの利用が低調な路線の原因を分析しながら引き続き、バスの乗り方教室や公共交通に関する意見交換会等行いながら市民のニーズに合わせた利便性の高い公共交通の確保に努めて参ります。また、公共交通の利用機会創出を図る新たな取り組みとして、公共交通ポイント制度等の導入も検討しながら、外出機会を創出する取り組みも行っていきます。

次に、意見番号5 70 ページ 目標値（収支率、負担額）のところでご意見をいただいております。「10年間で利用者は4%減少する中で、市負担額、1人当たり負担額とも8割増加している。低利用路線、便を廃止して収支率、負担額ともせめて平成25年並みに近づけるべきである。浮いた財源は他の移動手段、施策に投入すべきである。」このようなご意見をいただきました。市の考え方としましては、地域の実態に合わせた運行形態の見直しにより、運行に係る経費の増加が見込まれますが、利用促進策を講じながら利用者の増加を図り、また、広告収入などにより収入額を増やすなど、市負担額の現状維持に努めていきます。

最後に、意見番号6 71 ページ 運行見直し基準に基づくサービスの適正化でございます。「前回計画では【縮小】の検討を始める基準が「1便平均輸送人員が2人未満」と設けられていた（前回P.54）が、今回計画では「路線の見直しに関する基本的な考え方を整理し、基準を設けて適宜見直しを行う（P.56）」、「運行見直し基準を制定する、その後、慎重に見直しを検討する」と後退しているともとれる。路線、便ごとの利用者数を市民に明示して、市民からも不評な低利用路線、便（例えば、1便平均輸送人員が2人未満）は思いきって廃止し、その経費はデマンド交通、タクシー券等の他事業に向けると説明すれば市民の理解は得られる。」このようなご意見をいただきました。市の考え方としましては、現計画期間中は新型コロナウイルスの影響により、利用促進やその検証を行うことができませんでした。新たな基準については、コロナ後の行動変容を踏まえ、この計画期間中に最低限確保すべき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制定していき、基準を下回る路線については、沿線住民への周知や利用促進を行った後、慎重に見直しを検討してまいります。

以上で、赤磐市地域公共交通計画のパブリックコメントについての説明は終わらせていただきます。この度ここでいただいたご意見に伴う内容の修正はございません。

また、本日配布させていただいた公共交通計画の38ページから46ページ「第5章 前計画の検証について」の黄色の網掛けをしている箇所につきましては、本年度末をもって最終の実績値に変更し、公表しますことを併せて確認、承認をいただけたらと思います。公表の時期は最終の数値の確定をもってホームページで広く公表をする予定にしております。

以上で説明を終わらせていただきます。

委員：今回のご意見と関してというより、内容で触れられていたライドシェアのことについて、気になっている方も多いと思うのでお話しさせていただく。ライドシェアの規制改革を報道で取り扱われているが、まだ国では検討中であり、具体的な指示はない。ライドシェアについては、観光地ではタクシーが足りずお客さんが乗れずに溢れてしまうところが問題としてあった。また、コロナ禍で、どの業界も人がどんどん減っていて、旅客、貨物ともに乗務員不足となっている。これらの問題から、ライドシェアという形で、タクシー事業以外にも白ナンバーの自家用車での輸送も導入したらどうかということから検討が始まっている。正式に通知があったわけではないが、検討されているものとしては、タクシーが足りていないところに対して導入を検討していく。タクシー事業者が二種免許をもった乗務員さんを雇用しきちんと安全面の管理をしているので、タクシー会社の管理下においてライドシェアをやっているという状況である。今ははっきりした情報ではないが、今後決まり次第情報提供させていただきたい。

会長：ライドシェアについてはまだ国の方で議論中ということであった。新しい情報が入ったら教えていただければと思う。
では、皆さまにお諮りしたい。この件について、事務局の提案どおり承認するということがよろしいか。よろしい方は挙手にて意思表示をお願いします。

(一同承認)

会長：では、承認ということで手続きを進めていただければと思う。

(2) 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：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）について説明をさせていただきます。1ページをお願いいたします。

こちらの評価対象は吉井地域のデマンド型市民バスでありまして、国の公共交通確保維持改善事業により支援を受けた事業について、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、運輸局へ評価の結果を報告することになっております。この評価の実施期間は、令和4年10月1日から令和5年9月30日の1年間でございます。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と思います。

令和5年5月8日からより新型コロナウイルス感染症法上の位置づけが5類となったことから、利用者の外出機会も増加し、1,238名の利用があり、目標値の1,210人を上回りました。前年度は目標値1,210人に対して利用が930人と、達成率が76.9%ございました。路線ごとの分析結果は、西勢実・中勢実線と暮田・平山線は周匝までの路線を延伸した結果、暮田・平山線は7割以上の方が周匝周辺での乗降ございました。また、城南地域を運行している滝山線を除く路線では、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ております。高齢化が進み、人口が減少している中、運転免許の返納者も増えてきておりますが、一定の利用者を保持しております。地域住民の通院・買い物等、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ます。以上が評価でございます。

次に、⑥事業の今後の改善点といたしましては、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増え、周匝への移動ニーズは高まってきております。また、令和6年1月からは赤坂地域を新たな形でのデマンド型市民バスとして実証運行する予定としており、吉井地域においても見直しを行います。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地域を活性化することに寄与していきます。今後も地元区長様と連携を図りながら利用促進に取り組んでいきます。以上が令和4年10月から令和5年9月までの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5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計画（地域内フィーダー系統）の概要を添付しております。全体の説明は省略をさせていただきますが、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をさせていただきます。令和7年度補助事業に対応した計画策定について留意をいただきたいとされた点につきまして、今年度策定を予定しておりますとさせていただきました。また、住民に利用してもらえる持続可能な公共交通となるよう期待するとされた点につきましては、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う利用者の増加、また、定期的な利用者が増えたため、目標値を上回った。引き続き、乗り方教室等行いながら、地域のニーズに合った運行形態の確保に努めていく。以上を昨年度中国運輸局の二次評価に対するフォローアップとさせていただきました。

次に、4ページ 目標・効果達成状況と事業の今後の改善点につきましては、先ほどの1ページで説明をさせていただいた通りでございますので、説明は省略させていただきますと思います。

5ページには交通体系図、6ページには運行系統図を添付しているのでご覧いただけたらと思います。

説明は以上で終わらせていただきます。

◇質疑応答・意見

会 長：何かご意見はないか。これについても協議事項なので皆さまにお諮りしたい。この件について事務局案を承認するかどうか挙手にて意思表示をお願いいたします。

（一同承認）

会 長：では、承認ということで事務局は手続きを進めてください。

（3）市民バスの停留所変更について（豊田・熊山線、石蓮寺線）

◇資料説明

事務局：資料4をご覧ください。市民バスの停留所変更について（豊田・熊山線、石蓮寺線）説明をさせていただきます。

1 ページをご覧ください。総括表としまして、熊山地域全体の路線図を添付しております。黄色の箇所が、この度新設の停留所でございます。石蓮寺線「9 蒲共撰場」、豊田・熊山線「8 勢力上」でございます。2 ページ目をお願いいたします。赤磐市民バス豊田・熊山線でございます。勢力地区は、JR 沿いに住宅が約 2 キロメートル圏内に点在しており、既存のバス停まで約 1 キロの距離を徒歩で重い荷物を持っての移動が困難であることから、集落内にバス停の新設要望を踏まえ、停留所を新設するものです。新設停留所は勢力上でございます。路線図といたしましては、左側に変更前、右側に変更後の路線図を表記しております。新たに勢力上の停留所を新設することに伴い、運行ルートも変更します。変更前は熊山駅から吉井川沿いの県道をそのまままっすぐ走り寺見団地を折り返し、次に土手の下の道を運行していましたが、変更後は右側の路線図のように、熊山駅からそのまま土手の下を行きも帰りも運行いたします。3 ページ目には変更前・変更後時刻表を掲載しております。新たに勢力上の停留所を新設することに伴い時刻表を変更します。始発、終着の時刻の変更はございません。施行日は令和 6 年 4 月 1 日を予定しております。

次に赤磐市民バス石蓮寺線の変更について説明をさせていただきます。現在、可真・桜が丘東線の路線上に蒲共撰場の停留所がありますが、石蓮寺線においても同じ路線を運行しているところでもあります。診療所への通院などに月木のみではありますが、復路で利用できる便が増加することになり、利便性が向上することから、石蓮寺線においても停車できるよう新たに停留所を設置するものでございます。停留所は蒲共撰場でございます。時刻表の変更前と変更後の蒲共撰場を追加した時刻表を掲載しております。施行日は令和 6 年 4 月 1 日を予定しております。右側には参考で可真・桜が丘東線の蒲共撰場の利用実績を添付しております。上側が令和 4 年度の実績、下側が令和 5 年 4 月から 11 月末までの実績を参考に記載しております。また、その下には参考で可真・桜が丘東線と石蓮寺線の運行ルート掲載しております。

最後に 5 ページ目には、勢力区長さんからの要望書を参考に掲載させていただいておりますので、後ほどお目通しいただけたらと思います。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

会 長：蒲共撰場には停まった方が良く、同じところ通るので片方だけでなく、両方止まったらいいと思う。ただ、写真を見ると、蒲共撰場で乗る時にバスはどこに停まるのか。上り下りで往復することになるかと思うが、停留所の絵を見ると、角の敷地の中にある。おそらくここに待つと思うのだが、バスが反対方向行く時にはバスは車道上で止まって、お客さんは道路を渡って乗るイメージか。また、降りてからはどう動くのか。この敷地の中に入っていくわけではないという認識で聞いていたが、どのような形で運行されているのか。

事 務 局：稗田区長に確認をさせていただくと、蒲共撰場の前が広く、敷地内に入ると安全に停まれるため、この中で駐停車していただいたらと、区長さんの方から確認をいただいている。

会 長：分かりました。要するにこのバスが敷地内に入って構わないということでよろしいか。

委 員：先ほども言われたように、下から上がってくる便に関して、左曲がって

いくのに関してはその停留所が右側にあるが、停留所を少し過ぎた広いところで止まっている。桜が丘から来て右に曲がる時には、青い停留所のところで乗降してもらっている。石蓮寺線は、この敷地に入るようになると思う。

会 長：石蓮寺線について、この写真の奥から手前に向かって走行するときはどうなるか。

委 員：ここの広場は広く見通しも良い。寄るスペースはあると思う。

会 長：可真・桜が丘東線については交差点を避けて道路上で乗り降りしているという説明であった。石蓮寺線はこれから先の話になるが、どちらにしても道路上で乗り降りというのが想定されているのであれば、停止あるいは乗降した後に道路を渡るのは、交通事故のリスクがある。そのあたりを十分注意していただき、お客さんに対しても周知するようにしていただけたらと思う。できれば中に入るのが一番だが、そのあたりの運用を検討いただきたい。

委 員：この道路の管理者ではないが、車両を停めてお客さんを乗降させる時に、一時停止する交差点になるので、一般車両の見通しを妨げるくらいなら、一般車両をおさええてしまって、路線をふさいで停まった方が安全だと思う。中途半端によけたり、脇へ入ったりして一般車両に脇を通させると見通しが悪く、事故の原因となりますので、石蓮寺線は狭い所だと思うのですが、後ろの車に待って頂いて停まるのがセオリーだと思う。

会 長：ありがとうございます。警察の方からは何かあるか。

委 員：安全に停留していただけたらとしか言えないが、敷地内で乗降するなどは私が決めることではないので、事故がないように安全に検討していただけたらと思う。

委 員：蒲共撰場の停留所について、交差点5メートル以内のバス停設置は取扱が非常に厳しいと思う。法律上、そういったところはクリアできるのか。私自身は、交通量の少ない所なので停めても構わないと思う。しかし、どこかから指摘された時に困ると思う。

委 員：お客様に待っていただく場所は、この場所でお待ちいただく。停まる場所は停止線の所で停まるのではなく、手前で停まるか、安全を考えた場所で停まるかにならざるを得ないと思う。交差点の定義も非常に難しく、道路管理者の目から見ると、停止線より5メートル、車約台分のバックしたところで停車する。停まる場所については、蒲共撰場の方へ入ってしまえば、問題はない。石蓮寺線の交差点は停止線がないので、どこまでが交差点かという、諸説あるので道路管理者と協議して、最終的に警察の方へ相談していただければいいと思う。

委 員：全体的な事の中で、利便性向上するのであれば、このバス停は利用が少ない、あるいは利用がないといった場合に、10メートル先に行ったら利用される方がいるなど、随時バス停を動かすこと等は、全路線通じて検討されているのか。

事務局：ここ数年コロナの関係もあり見づらいところもありますが、運行日報や月報を見させていただき、利用が少ない所は廃止したり、逆に多い所は追加したり、随時させて頂いている。今後は路線の再編なども考えていく必要があるので、随時検討は進めている。

委 員：以前、赤磐市内を運行するバス会社の社長より、バス会社にとってバス停は店舗であるので、ニーズがある所には設けるが、やめるときについ

てはバス停は維持費がかからないので、基本的に乗降者がいそうであれば廃止することはないということをつた。乗降者がいないバス停も私の家の近所にはあり、ダイヤを乱すわけではないので、ニーズがあるところには増やしていき、ここは誰も乗らないという所は廃止しても、利用者が少ないという理由ではなるべく廃止にはしないというのがセオリーだと聞いた。

事務局：昨年度の広域路線バス赤磐・和気線で塩田のバス停を集落の方へ入る変更をした。さきほどおっしゃられたように、乗る可能性があるというところはなるべく残すようにしていきたい。

会長：特に質問がなければ、この案件についてお諮りしたい。この案件について、事務局の提案を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。

(一同承認)

会長：ありがとうございます。

(4) 高齢者等割引対象の要件追加について

◇資料説明

事務局：資料5をご覧ください。高齢者等割引対象の要件追加について説明をさせていただきます。

1ページをお願いいたします。2月1日からのハレカハーフの導入に伴い、赤磐・和気線を除きますが、市民バスおよび広域路線バスにおいても高齢者・障害者（難病患者等を含む）の方の使用料の半額免除を行います。利用者の経済的負担が軽減されるとともに、外出意欲が促進され、健康寿命にも寄与することが期待されます。併せて乳幼児の利用料金の要件も見直すものでございます。

この運賃の協議につきましては、令和5年10月1日付け、道路運送法の改正がされ、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃については、協議対象外となったため、別途運賃協議を行います。よって、ここでは自家用有償運送の運賃についてのみ協議を行うものでございます。協議を行う路線につきましては、熊山地域を運行する市民バス可真・桜が丘東線、小野田線、豊田・熊山線、松木・下市線、石蓮寺線、広域路線バス赤磐・美作線でございます。

65歳以上の者で、ハレカハーフを所持する者、または市長が別に定めた65歳以上を確認できるカード、例えば運転免許証、健康保険証、マイナンバーカード等を所持する者は半額となるものでございます。

2ページ目には参考に広域路線バス赤磐・美作線の現在の料金表を掲載しております。こちらも市民バスと同様にカードを所持し提示していただければ半額となるものでございます。

先ほどの1ページへ戻っていただきまして、料金等の変更の内容でございます。参考に、赤磐・和気線を除く市民バス及び広域路線バス全ての路線の料金を記載しておりますので、ご覧をいただけたらと思います。

なお、アンダーラインを引いている箇所につきまして、現在、12月議会において条例改正をしているところでございます。こちらの施行日は令和6年2月1日からでございます。以上、自家用有償旅客運送の市民バス熊山地域の全路線、広域路線バス赤磐・美作線の運賃についてのみ協

議をお願いいたします。

なお、こちらと一緒に料金を載せている山陽地域、赤坂地域、吉井地域の路線については、一般乗合旅客自動車の運送事業であるため、この会議の場では協議をいたしません。よって、本日会議終了後に書面会議で改めて協議をお願いしようと思っておりますのでよろしくをお願いいたします。

最後に3ページでございます。令和6年2月1日より赤磐ハレカ HALF 導入に伴い広報あかいわ12月号でお知らせをいたしました広報記事を参考に添付しております。ご覧いただけたらと思います。現在、申請を窓口、郵送、Web 電子申請で受け付けております。現在合わせて約500件程度の申請いただいております。1月中旬以降、順次カードを作成し発送していく予定としております。

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：利用料免除のところについて、「乳幼児」の年齢等の定義はあるか。

事務局：乳幼児の定義は、就学前の子どもとなる。

会長：ほかにご意見はないか。この案件について、提案通り承認する方は挙手にて意思表示をお願いいたします。

(一同承認)

会長：では、この案件につきましても承認ということで手続きを進めてください。

4. その他

◇資料説明

事務局：10月の公共交通会議において承認をいただきました、赤坂地域のデマンド型市民バスの利用案内ができましたので配布をさせていただきます。運行開始は令和6年1月15日からございまして、広報あかいわ1月号において全戸配布し周知をいたします。併せて2ページ目に添付をしております、利用登録票も一緒に利用案内に折り込んで配布をさせていただきます。また、4ページの乗降場所の位置についても、地区ごとにそれぞれ作成したものを各戸配布する予定にしております。

最後の5ページ目に添付をしておりますものは、各乗り場に看板設置をする予定にしております。こちらをラミネート加工したものを現地へ貼り付けて周知をしていきたいと思っております。

◇質疑応答・意見

会長：最後のページについて、ラミネートして貼り付けるものは、どこに貼るのか。

事務局：ゴミステーション、集会所などの壁に貼る予定である。

会長：1月15日から動き始め、案内を広報にも入れて全戸配布するというのが、この地区ではこれが初めての案内か。細かい説明会はされているのか。電話を掛けて来てもらうというのはハードルが高いと感じられる方がい

てなかなか最初の段階で進まないという事例がある。1回皆で乗ってみるといイベントや、寄り合いへ行き、ついでに説明させてもらう形も良いと思うが、どういう形で周知進めているのか。

事務局：周知の方法だが、赤坂地区の社会福祉協議会と連携させていただいている。地区社協があり、軽部地区、石相地区、笹岡地区の3地区で地区単位での説明をさせていただく。11月25日に軽部地区、1月13日に石相地区、2月下旬に笹岡地区と、大きな小学校区単位で説明させていただいて、区長さんや役員さんに周知をさせていただこうと思う。

会長：区長さんもだが、使っていただける方にどれだけ情報が伝わるかというのが大事だと思うので、バスの乗り方教室のように実際乗ってみるとい体験会を開いていただけたらと思う。

5. 閉会

副会長挨拶