

令和5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8月29日（火）10：00～12：00

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) 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1の1ページをご覧ください。6月13日に多賀地区からお声がけをいただき、多賀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。23名の方にご参加いただきました。内容につきましては、現在の赤坂地域のバス運行状況の説明、赤坂デマンド型市民バスの運行形態の検討状況、意見交換を行いました。参加者の日常の移動手段については、バスもしくはタクシー利用が3名、自家用車が20名という状況でした。日常の目的地につきましては、ほとんどの参加者が、買い物と通院の目的で赤坂地域内または山陽地域へ移動している状況でした。意見交換では、「公共交通は利用がなければ継続することが困難になる。徐々にでもよいので、自家用車から公共交通を利用するように切り替えていき、地域内のお店を利用し、生活環境を残していきたい。」、「デマンド型市民バスを利用しての通院の場合、帰りの時間が読めないのが、不安である。」、「デマンド型市民バスを利用して、新道穂崎や山陽地域まで行きたい。」というようなご意見がございました。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。また、このあとの協議事項において、赤坂地域のデマンド型市民バスの運行形態等ご説明させていただきますので、引き続きよろしくお願ひします。

◇質疑応答・意見

委員：今回参加された自家用車を利用されている20名のうち、赤坂のデマンド型市民バスが運行した場合、一度でも利用してみようというような意見はあったか。

事務局：一度は利用してみたいという声はあった。

委員：この地域に住んでおり、今回主催した側の者である。今はマイカーで移動をしているが、このバスを近いうちに利用してみたいと思う。マイカーを自宅においてこのバスを利用する動機付けとして、自家用車ではガソリン1Lでどのくらいの距離移動できるか、マイクロバスに何名以上

乗ればガソリンを節約することができるか等を説明していただくと、今日は時間に余裕があるから自家用車を置いてデマンドに乗ってみようかという気持ちが起こる。デマンドに乗った方が良いと認識できるデータをもとに説明会で発表していただくとひとりでも多く利用があるのではないか。そうすれば持続可能なデマンド交通となる。できるだけそういう説明をしていただきたい。よろしく願いいたします。

事務局：貴重なご意見、ありがとうございます。次回はそのような資料を作成し、説明をしていきたい。

会長：大事な意見である。いわゆるモビリティ・マネジメントと呼ばれるもので、ガソリンもそうだが、車を運転することによる事故のリスクや健康などいろんな視点でメリットが存在することが分かる資料になるという。事務局で検討していただきたい。

委員：意見交換の中で不安の声や要望が出ている。こういった意見を踏まえて、現在、市ではどのようなお考えを持っているか。

事務局：このあとの協議事項で説明をさせていただくが、今年度1月から3月まで実証運行という形で運行させていただく。そこで、エリアや目的地などご意見をいただきながら、令和6年4月からの本格運行に向けて検証をしていきたい。

会長：実証期間の中でこのような意見に対して適応するようなシステムをつくり上げていくということか。

事務局：はい。

3. 協議事項

(1) 赤磐市地域公共交通網形成計画の検証及び新計画への展開について

◇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網形成計画の検証及び新計画への展開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。

現在の赤磐市地域公共交通網形成計画における基本理念は「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」と定め、基本方針については、1つ目に、持続可能な公共交通の仕組みづくり、2つ目に、まちづくりにつながる公共交通整備、3つ目に、市民と行政がともに公共交通をつくるという意識づくりと定め基本方針に基づく目標を掲げ、目標に対しての事業を行っているところでございます。計画の期間は、令和元年度から令和5年度の5年間、今年度が最終年度でございます。まだ年度途中ではございますが、現在、網計画における事業の実施状況と数値目標の検証を行いましたので報告させていただきます。この実施状況を踏まえ、次期計画に盛り込み施策に反映させていただきたいと考えております。

それでは、2ページから事業ごとの検証結果を説明させていただきます。まず、「1-1-a わかりやすい時刻表・路線図などの提供」についての事業の実施状況につきまして、主なものは、山陽地域を運行する車両は路線ごとに色分けされた路線名の入ったマグネットを貼り付けて運行しております。熊山地域では引き続きあかいわもちゃんのラッピ

ング車両で運行しております。また、市民バス車内では運転手による行き先の確認や到着前の声かけを徹底しております。数値目標の検証につきましては、車内アナウンスの実施実績とし、目標値 50%以上に対しまして現状値は 100%でございます。今後の展開としましては、取り組みを継続するとともに、コロナ禍が落ち着いた後に市外からの来訪者の増加が見込まれるため、それに対応するために路線・バス停のナンバリング表示化や案内板の多言語表示、車内アナウンスの機械化を検討していきます。一番下には新計画へ継続して実施していく施策箇所を記載しておりますので参考にご覧いただけたらと思います。

次に 3 ページをお願いします。「1-1-b 運転手への研修実施」についての実施状況につきましては、乗降調査時に併せて運転手へも市の魅力、市政情報等を伝え、利用者からの問い合わせにも対応できるよう案内をしました。数値目標の検証につきましては、運転手への研修とし目標値 100%に対しまして現状値は 40%となっておりますが、今年度も引き続き実施し 100%となる見込みです。

次に 4 ページ、5 ページをお願いします。「1-2-a 運行形態の変更・検討目安の設定」についての実施状況につきましては、令和元年度は基準に基づき検討の俎上にはあげましたが、コロナの影響により利用促進やその検証を行うことができず、その後も長引くコロナの影響により実施することができませんでした。よって、数値目標の検証につきまして、交通空白地の目標とし、目標値 0 地区に対しまして、「-」を入れさせていただきました。今後の展開としましては、コロナ禍が落ち着き、公共交通の利用者数も回復傾向にあることから、新たな基準を設け運行形態の変更・検討を行います。新たな基準は、利用者数だけでなく、収支や市の負担額を考慮した上で設定し、より持続可能で効率的な運行を目指していきます。

次に 6 ページをお願いします。「1-2-b バス広告事業の推進および運賃の検討」についての実施状況につきましては、広告入りバスマップ事業の継続実施、広域路線バス赤磐・美作線で車両への広告掲載を実施、令和 2 年度からおかやま愛カード提示による運賃割引・75 歳以上の方の運賃割引を開始、令和 3 年 10 月から定期券・一日乗車券を導入、令和 5 年 4 月から、広域路線バス赤磐・和気線の運賃を引き下げ、和気町内の運賃を和気町営バスと同価格に設定しました。数値目標の検証につきましては、運賃以外の収入額と定め、目標値は「令和元年度の水準を維持」（令和元年度 129,600 円）に対しまして、現状値、令和 5 年度は 110,000 円でした。今後の展開としましては、取り組みを継続していきます。

次に 7 ページをお願いします。「1-2-c 公共交通の担い手育成」についての実施状況につきましては、従事者の運転免許を取得する経費を負担する旅客自動車運送事業者に対し、赤磐市公共交通網運転手育成支援事業補助金を交付する要綱を制定しました。数値目標の検証につきまして、二種免許取得補助申請（事業者からの申請件数）とし、目標値 5 件に対しまして、現状値は 1 件でございますが、令和 5 年度中に 1 件の申請の予定です。今後の展開としましては、取り組みを継続していきます。

次に 8 ページから 9 ページをお願いします。「2-1-a 地域拠点を中心とした交通網の整備」についての実施状況につきましては、熊山地域

の路線で GPS ロガーを用いたダイヤの検証及び JR 熊山駅への接続を考慮した改正、令和 3 年 10 月から山陽地域の路線の再編、アクセシビリティマップ分析の結果に基づき仁美地域のデマンド型市民バスを令和 4 年 4 月から吉井地域の地域拠点である周匝まで延伸を行いました。数値目標の検証につきまして、市民アンケート調査の「公共交通機関の充実」の満足度とし、目標値は平成 29 年度 2.19 より増加に対しまして、現状値は、2.12 でした。参考までに、日常生活における移動に関するアンケート調査の、公共交通の総合評価（満足度）では、満足している割合平成 29 年度は 9.0%、令和 4 年度は 16.4% ございました。今後の展開としましては、アンケート調査、アクセシビリティマップ分析、GPS ロガーなどの情報を活用し、利用者のニーズに合った運行形態、路線、ダイヤへ適宜改善していきます。

次に 9 ページをお願いします。「2-1-b 先進技術を取り入れた公共交通の研究」についての実施状況につきましては、Google マップで広域路線バス・市民バスの経路検索や運行状況が確認できるようになりました。さらに、公共交通オープンデータ協議会を通じて、経路検索サービス提供者に向けてオープンデータを広く公開しております。また、赤磐市役所にデジタルサイネージを設置しました。本年度、熊山駅等に設置する予定です。今後の展開としましては、取り組みを継続するとともに、利用者の利便性を向上させるために引き続き公共交通に関する先進技術について研究し、導入を検討していきます。

次に 10 ページから 11 ページをお願いします。「2-2-a 地域特性をふまえた移動手段の提供」についての実施状況につきましては、再掲ではございますが、アクセシビリティマップ分析の結果に基づき、仁美地域のデマンド型市民バスを令和 4 年 4 月から吉井地域の地域拠点である周匝まで延伸を行いました。また、令和 3 年 10 月から山陽地域の路線の再編を行いました。数値目標の検証につきましては、市民アンケート調査の「行きたいところへの路線」の満足度より検証を行い、平成 29 年度の 14% より増加の目標値に対し、現状値は 16% でした。今後の展開としましては、アンケート調査、アクセシビリティマップの分析、GPS ロガーなどの情報を活用し、利用者のニーズに合った運行形態、路線、ダイヤへ適宜改善していきます。

次に 11 ページをお願いします。「2-2-b ラストワンマイル対策の交通手段導入の研究」についての実施状況につきましては、地域の要望に応じて、バス停の新設や移転を行いました。主には、令和 2 年 9 月に松木・下市線を桜が丘西 7 丁目内に延伸、また、今年度、赤坂地域にデマンド型市民バスを導入し、広域路線バスや民間バスのバス停と接続することで、広域的な移動が可能となるように対応します。今後の展開としましては、市内全域にデマンド交通を導入することを検討していきます。

次に 12 ページをお願いします。「2-2-c 周辺自治体との広域連携の検討」についての実施状況につきましては、令和 3 年 8 月から、NPO 法人英活が通学支援のため吉井地域から林野高校、勝間田高校を結ぶバスの運行を開始されました。また、令和 5 年 4 月から滋慶学園高校、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所「入田団地」を接続地点とし、停留所追加、路線変更をしました。令和 5 年 4 月から、広域路線バス赤磐・和気線の運賃を引

き下げました。また、高校生の通学の交通手段を確保するため、早朝の便を追加し、佐伯庁舎で和気町営バス佐伯・熊山線と接続しました。また、周匝から塩田間を往復する便を追加し、塩田地区住民の買物・通院の利便性を向上させました。次に、令和5年4月から、株式会社エスアールティーが赤磐市及び岡山市東区瀬戸町と岡山桃太郎空港の間をつなぐ乗合タクシーの運行を開始されました。今後の展開としましては、瀬戸駅等の鉄道駅への接続の強化を検討していきます。

次に13ページをお願いします。「3-1-a 利用促進、関心度向上のための啓発活動の実施」についての実施状況につきまして、主なものを説明させていただきます。令和元年度、令和4年度、令和5年度にバスの乗り方教室を実施しましたが、令和2年度、令和3年度はコロナの影響で行うことができませんでした。令和3年度から地域の事業者と協働して公共交通を維持していくための取組としてバス停サポーター制度を実施し、現在、市内4か所にベンチを設置しています。令和4年7月から、赤磐市民バス山陽団地線の車内に、山陽西小学校児童の作品の飾付けを行いました。市民バスにマイナンバーカード普及や特殊詐欺防止のマグネットを車体に貼って啓発活動を行いました。数値目標の検証につきましては、利用促進、知名度向上の取組みとして目標値10回に対し、現状値は令和元年度3回、令和4年度に3回、令和5年度に1回、プラス2回の実施を予定しており、計9回を予定しております。今後の展開としましては、取組みを継続していきます。

次に14ページをお願いします。「3-1-b 市広報紙、ホームページ等によるPR」についての実施状況につきましては、年に数回、広報あかいわに公共交通に関する記事を掲載しています。また、バスの乗り方教室で行っているMY時刻表の作成を自宅でもできるよう、広報あかいわと市のホームページにMY時刻表フォーマットと作り方を掲載しました。数値目標の検証につきましては、広報あかいわの掲載回数、目標値30回に対し、現状値は24回の予定でございます。今後の展開としましては、引き続き取組みを継続していきます。

次に15ページをお願いします。「3-1-c 運転免許返納制度と連携した施策の検討」についての実施状況につきましては、令和2年度からおかやま愛カードの提示による運賃割引・75歳以上の方への運賃割引を開始、令和5年9月から令和6年2月末まで利用ができる高齢者・妊婦及び障害者等を対象にがんばろう赤磐WAKUWAKUタクシー券を配布、令和5年10月の赤磐市広報紙へ市民バスお試し乗車券を印刷し、だれでも利用できるよう利用促進を図ります。また、今年度中にハレカハーフを導入する予定です。今後の展開としましては、取組みを継続するとともに、福祉部局と連携した事業についても検討を行います。

次に16ページをお願いします。「3-2-a 定期的な意見交換会、モビリティ・マネジメントの実施」についての実施状況につきましては、バスの乗り方教室に併せて意見交換会を実施しました。また、広報紙に、公共交通機関利用による環境負荷低減や消費カロリーに関する記事、公共交通機関を利用した通学についての記事を掲載し、市民に公共交通に対する意識変容を促しました。数値目標の検証につきましては、意見交換会の実施回数、目標値5回に対し、現状値は7回の予定でございます。今後の展開としましては、取組みを継続していきます。

次に17ページをお願いします。「3-2-b アンケート調査による市

民の意識調査」の実施状況につきまして、令和2年度と令和4年度に第2次赤磐市総合計画及び赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略に関する市民アンケート内で、公共交通に関する重要度と満足度について調査を行いました。さらに、令和4年度には日常の移動や公共交通のニーズ把握についても調査を行いました。また、令和2年度に山陽地域の全世帯を対象にアンケート調査を行い、その結果を山陽地域の路線再編に活用しました。数値目標の検証につきましては、市全体でのアンケート調査実施回数、目標値2回に対し、現状値は4回の予定でございます。今後の展開としましては、今後も定期的にアンケート調査を実施し、市民の意識の把握および実施事業の評価検証に活用していきたいと考えております。

以上、年度途中ではございますが、現在の網計画においての事業の実施状況を検証しましたので、新たな公共交通計画へ反映させ取り組んでまいります。

以上で、赤磐市地域公共交通網形成計画の検証及び新計画への展開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：14ページの「市広報紙、ホームページ等によるPR」で目標値30回に対して現状値が24回とあるが、コロナ禍だったことなど何か掲載できなかった理由があるか。

事 務 局：全ての記事はご紹介できていないが、いろいろな施設等にお出かけをするのに公共交通を利用して行きましようといった記事を掲載してきた。先ほどおっしゃっていたように、コロナの時期には施設が閉まっていたということもあった。掲載回数をこなすことも大事だが、内容を充実させることに重点を置いた。例えば、自家用車でダイレクトに目的地に行くよりも、バスを使うとバス停まで歩くことでカロリーを消費できること、自家用車利用の場合との費用等の比較をし、公共交通を使うとこういうメリットがあるという内容を掲載している。定期的になると毎回同じような内容になる。充実した誌面を目指している。

会 長：定期的に出すことが目標で、充実させるために安易に回数を減らさないようにしてほしい。

(2) 施策の再確認について

◇資料説明

事 務 局：資料3をご覧ください。(2) 施策の再確認について、説明させていただきます。こちらの施策につきましては、前回6月26日に開催しました第2回の公共交通会議において承認をいただきました案件でございますが、一部追加・修正を行いましたので、改めましてご協議申し上げます。よろしく申し上げます。それでは、一部追加・修正箇所のみ説明させていただきます。

6ページをお願いします。「施策1-2-2 交通ターミナルの整備」の箇所でございます。実施スケジュールのところ「開設時期未定」から時期を明記させていただきました。交通ターミナルの整備については、ターミナルへの進入路となる前面道路、市道岩田長尾線の完成を令和7年

度頃に見込んでいることから、令和7年度を「実施」、令和8年以降を「⇒」とさせていただき、利便性の高い交通ターミナルの早期整備を目指してまいります。

4ページの「施策1-1-1 地域特性や利用状況に応じた路線の見直し」において、令和7年度以降の市全体の路線再編を計画しておりますので、令和7年度時点の周辺の状況、乗降のニーズや、新たな拠点の周辺整備の進捗を踏まえ、対応していこうと考えております。

次に14ページをお願いします。「施策3-2-3 公共交通の利用機会の創出」について新規に②を追加しました。内容は、利用者が市民バスを利用するたびに乗車回数に応じてポイントをため、一定のポイントがたまると、無料乗車券等と交換できる、公共交通ポイント事業の実施を検討します。新たにこういった事業を取り入れ、市民バスの利用促進に努めていくことから、追記をさせていただきました。

説明は以上となります。よろしくお願いたします。

◇質疑応答・意見

会 長：前回承認した内容に一部追加、修正を加え事務局は考えているということである。

委 員：今回追加された14ページの乗車回数によりポイントを貯める事業はアプリなどを使った事業をイメージしているということでしょうか。

事務局：はい。

会 長：市内の調査でもスマホ利用者数は増えている。出来る人から新しい制度を追加していき、持っていない方はそのうち持つだろうと思う。

6ページで時期が明記されたこと、4ページでポイント事業が追記されたということで、大きな変更はないが、ポイント事業については具体的な内容は今後検討していく事になると思う。

では、この協議事項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、内容を修正して事務局は手続きを進めてください。

(3) 評価指標・目標値について

◇資料説明

事務局：資料4をご覧ください。説明の前に、資料の修正をお願いいたします。

1ページの「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」の目標値「41,000人以上」を「43,000人以上」に変更をお願いします。理由としまして、まず、41,000人の根拠としましては、地域の特性や利用ニーズに応じて定時定路線からデマンド型に運行形態を順次変更していき、利便性の向上、利用促進を図ることから、41,000人を令和10年度の目標値として設定しておりましたが、令和5年9月より宇野バス(美作線)の休日ダイヤが一部減便されることに伴い、令和6年度より減便箇所を代替運行する予定としていることから、プラスで増を見込むものです。また、本日、その他のところでも減便箇所を報告

する予定としておりますので、よろしく申し上げます。続いて、その下「目標1-2 バス停の待合環境整備数」の「現状値 33 か所」を「34 か所」に変更をお願いします。

それでは、(3) 評価指標・目標値について説明させていただきます。それでは1ページから説明をさせていただきます。この評価指標と目標値は、市民のニーズを反映し、持続的、継続的に今後とも運行するために、利便性と効率性・採算性の両面から再検討し、改善を図りながら、運行のあり方を検証するため、設定するものです。

まず、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を目標とし、「赤磐市が運行する公共交通の年間利用者数」を評価指標とします。算出方法は、赤磐市が運行する各路線の年間利用者数の合計とし、令和4年度の現状値 39,491 人に対し、令和10年度計画の最終年次の目標値を 43,000 人以上としました。考え方としましては、人口減少の中でも利便性の向上や利用促進により、R4実績を上回る利用者数を目指すものです。

次に「公共交通利用圏域の人口カバー割合」を評価指標とします。算出方法は、全人口に対するバス停から半径 400m の範囲またはデマンド交通運行区域に居住する人の割合とし、令和3年度の現状値 94.9%に対し、令和10年度における目標値を 100%としました。考え方としましては、デマンド交通導入地域の拡大により、人口カバー率 100%を目指すものです。

次に、目標1-2 交通結節点における乗継環境の整備を目標とし、「バス停の待合環境整備数」を評価指標とします。算出方法は、赤磐市内にある広域路線バス(赤磐・美作線、赤磐・和気線)・市民バス(西山線、松木・下市線)のバス停のうち、屋根のあるバス停及び近隣施設で待ち時間を過ごせるバス停の数とし、令和5年度の現状値 34 か所に対し、令和10年度における目標値を 40 か所としました。考え方としましては、乗車人数の多いバス停を中心に待合環境の整備や周辺施設との連携を行い増やしていくものです。

2ページをお願いします。目標2-1 誰もが利用しやすいサービスの提供を目標とし、「キャッシュレス決済の導入率」を評価指標とします。算出方法は、広域路線バス・市民バスの全路線数に対するキャッシュレス決済導入路線数の割合とし、令和5年度の現状値 0%に対し、令和10年度における目標値を 80%としました。考え方としましては、広域路線バス・市民バスにキャッシュレス決済を導入し、利用者の利便性向上を目指すものです。

次に、目標2-2 わかりやすい情報の提供を目標とし、「デジタルサイネージ設置数」を評価指標とします。算出方法は、デジタルサイネージの設置数とし、令和5年度の現状値 4 か所に対し、令和10年度における目標値を 9 か所以上としました。考え方としましては、各交通結節点や主要な施設に設置するものです。

3ページをお願いします。目標3-1 多様な主体の相互連携を目標とし、「施設連携数」を評価指標とします。算出方法は、公共交通利用による割引・ポイント付与、ホームページなどへの公共交通でのアクセス方法掲載等、市の公共交通と連携した取り組みを行った件数とし、令和10年度における目標値を累計 100 件以上とします。考え方としましては、商業施設や観光施設等と連携した取り組みを行い、公共交通の魅力

向上や利用促進に努めるものです。

次に、「広告掲載数」を評価指標とします。算出方法は、バス車両やデジタルサイネージへの広告掲載契約件数、ネーミングライツ契約件数とし、現状値は、R1からR5の間で5件に対し、令和10年度における目標値を累計50件以上とします。考え方としましては、毎年10件以上契約し、運賃収入以外の収入を継続して得るものです。

次に目標3-2 公共交通の利用促進を目標とし、「新たにバスを継続利用し始めた人の人数」を評価指標とします。算出方法は、バスの乗り方教室参加者及び公共交通ポイント事業参加者に事後アンケートを行い、事業参加によって定期的にバスを利用し始めた人の人数を把握することとし、令和10年度における目標値を全参加者の1割とします。考え方としましては、利用促進事業の実施により、公共交通の新規利用者増加を目指すものです。

4ページをお願いします。目標4 持続可能な公共交通の経営を目標とし、「赤磐市が運行する公共交通の収支率及び市負担額」を評価指標とします。算出方法は、

- ・収支率：(各路線の収入の合計) ÷ (各路線の運行経費の合計)
- ・利用者1人当たりの市負担額：(市民バス運行に対する市の負担額) ÷ (各路線の年間利用者数の合計)

とし、令和4年度の現状値収支率については22%に対し、令和10年度における目標値収支率は現状維持とします。また、利用者1人当たりの市負担額については、1,539円に対し、令和10年度における目標値は現状維持とします。考え方としまして、収支率は、運行形態の変更により運行にかかる経費の増加が見込まれるが、利便性向上や利用促進、広告収入により収入額を増やし、現状の収支率を維持するものです。また、利用者1人当たりの市負担額としましては、運行形態の変更により負担総額の増加が見込まれますが、利便性向上や利用促進により利用者数の増加を図り、1人当たりの市負担額を現状維持することを目指すものです。

説明は以上となります。よろしくお願いたします。

◇質疑応答・意見

委員：年間利用者数について、43,000人以上に変更されるということで、減便に対して代替運行をすることは理解したが、2,000人増やした根拠は何か。

事務局：宇野バスの利用実績を見て、それだけの利用があると考えた。

委員：もう一点、キャッシュレス決済の導入について、どういったキャッシュレス決済を想定されているのか。

事務局：宇野バスではハレカを導入しているが、広域路線バスや市民バスへのハレカ導入はまだ考えていない。令和4年度に公共交通アンケートを行った時に、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が最も多かった。クレジットカードや交通系ICカードの検討を考えている。

委員：3ページの広告掲載契約件数について、現状5件に対し目標値が50件以上とあるがどうやって増やしていくのか。車両やデジタルサイネージで広告するとこういうメリットがあるということ、より多くの企業に伝えること、契約一件当たりの費用を少し減らすなどが考えられるが、

事務局が現段階で考えている契約件数の増やし方について教えていただきたい。

事務局：現在、広域路線バス車両では広告を募集し、年間1件の応募があった。今後の施策の中で、デジタルサイネージを今年度4件設置する予定で、各地域拠点、主な公共施設でもデジタルサイネージを設置していく予定である。各企業に広告の募集をして、デジタルサイネージには次の運行時刻が出る下に、広告やテロップを入れ、企業のPRが出来るようにし広告件数を増やしていこうと考えている。

会長：バスマップなどに広告を入れるなど、前から準備は進んできている。そのネットワークを活用しながらデジタルサイネージの利用を促していけたら良いかと思う。

一つ質問がある。3ページの施設連携数で、目標値が累計100件となっているが、累計という表現でよいのか。令和10年に100件以上にするのはなく、累計ということは5年間ずっとアクセスの方法を掲載していたら5件という数え方なのか。

事務局：累計ではなく、合計になる。

会長：もう一点、4ページの目標4の収支率は現状維持で、利用者1人当たりの市負担額も現状維持というのは成立するのか。説明の中では、デマンドを含めて全体の費用は大きくなるという話だったが、収支率が現状と同じということは、総額が大きくなるので、市の負担額は大きくなるのではないか。デマンドなど、1人当たりのコストが高いものが増えていくイメージなので、本当に大丈夫なのか。利用者が増えた時にカバーできるのかどうかというのが疑問である。

事務局：定時定路線からデマンドバスに切り替えていくことで、運行経費は増額になると思うが、利用促進や広告収入を増やしつつ、利用者数も増やすことを目指していきたい。

会長：収支率には広告費は入っていないのか。収支率を維持するため、広告をとると、市負担額は大きくなるはずである。定時定路線が走っていない所に対し、デマンドの利用者が増えれば増えるほど、赤字額は増えるのではないか。定時定路線で乗客が増えれば相殺されていくが、デマンドの場合赤字が増えていく気がする。その辺りのバランスはいかがか。条件としては、定時定路線に乗客が増えて、周辺を利用した部分を相殺していくという選択肢はある。下手したら収支率をもっと上げていかないといけない。広告やその他で費用を増やしていくことを考えないと、利用者1人当たりの負担額は大変な話になるのではないか。

事務局：目標人数を変更させていただいているのは、広域的な定時定路線は一定の利用人数が見込めると考える。デマンドと広域は別と考えて、市民バスでも定時定路線は併行して運行していきたいと考えている。目標人数を上回るような利用者数を増やす努力をしていきたい。なるべく現状値に近い数字になるようにしたい。全路線をデマンドにすると、負担は増えてしまうが、定時定路線を併用しながらの運行を考えていきたいと思う。

会長：誰もが使える公平性の観点でデマンド全域は良いが、できるだけ定時定路線を効率的に活用し、全体のバランスをとるようお願いしたい。では、この協議事項について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) 赤坂地域デマンド型市民バス導入について

◇資料説明

事務局：資料5をご覧ください。(4)「赤坂地域デマンド型市民バス導入について」説明させていただきます。1ページをお願いします。

現在、赤坂地域においては、定時定路線で週2日火曜日と金曜日に2路線各3便を運行しておりますが、本年度1月より、市民の移動の利便性向上を目指し、市内のタクシー事業者と共にデマンド型市民バスの新たな運行形態を検討することで、タクシーと共存した移動を構築するものです。表の説明をさせていただきます。表の右側に(参考)吉井地域とありますが、現在の吉井地域のデマンド型市民バスの運行状況となっております。吉井地域では、平成24年10月よりデマンド型市民バスとして運行を開始しております。表の左側がこの度、赤坂地域で検討している運行形態でございます。表の上から順番に説明させていただきます。運行方式は指定乗車場所から目的地までとしております。(指定乗車場所は、ゴミステーション及び集会所等を目安に各地区で協議いただき指定した場所です。)車両はタクシー車両を使用します。運行曜日は、平日のみの運行です。運行時間帯は、9時台から16時台までです。運行ダイヤは、毎時1便運行で基本ダイヤなしとしております。運賃の形態は、1乗車400円とし、小学生、障害者等と付添者(1人まで)、75歳以上の人、おかやま愛カードをお持ちの人は200円、乳幼児は無料としています。利用対象者は、事前登録制とし利用制限は設けてございません。予約期限は、当日1時間前までに予約としておもます。ただし9時便のみ前日17時までの予約としております。オペレーターは、タクシー業務との兼務です。契約方式は、定額経費プラス走行距離及び乗車人数による運行経費補助としております。以上、この内容で、タクシー事業者と令和6年1月からの実証運行に向けて協議を進めており、1月から3月の実証運行を踏まえ、令和6年4月からの本格運行を目指します。また、吉井地域の運行形態につきましては、赤坂地域の状況を踏まえながら令和7年度から赤坂地域に合わせた運行形態の変更を検討していきたいと考えております。

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

委 員：赤坂地域で使用できるデマンド車両の数はどれくらいの規模を想定しているか。

事務局：現在1事業者で2台確保している状況である。各地域タクシー事業者があり、市内7社集まる協議会もあるので、今後運行が増えるようであれば協議させていただき、車両を増やす協力をお願いする。

会 長：事業者との協議が必要ということで理解した。伺いたいのは、基本ダイヤが無くなったのに、毎時1便という便指定があるのかということであ

る。台数を増やせるのであれば、毎時1便運行ではなくても良いのではないか。例えば、9時台の前半に利用したい人と後半に利用したい人がいた時、1便だと調整しなくてはいけない。これは何とかならないか。台数が増えるようであれば、解消していくと思う。赤坂地域の方、地元で使うとしたらこういう形でよろしいか。

委員：色々課題はあると思うが、使っていきたいと思う。自宅まで来てもらいたいという要望があるが、200m歩くことが出来る人であれば、デマンド型市民バスが使えるだろうということで実現に向かって進めていただきたいと思う。

会長：色々な意見がある中で、地元で調整していただき非常にありがたいと思う。台数が限られた中で自宅までとなると時間がかかるので、ゴミステーションまで出ていただき、そこまで歩いて来ることにより健康にも良いというようなポジティブは説明をしたら良いと思う。これについて、実験的に導入という形でよろしいか。1月頃でよいか。

事務局：1月から実証実験を始めたいと思う。現在、地元のタクシー事業者と調整を行っていて、ほぼ内諾をいただいている。今後地元の区長さんとも調整を行い、次の公共交通会議でタクシー事業者や車両など明記し、正式にお諮りしたい。

会長：1つ気になったのは、バスの乗り方教室の意見交換で病院の帰りの時間が読めなくて不安という意見があった。基本1時間前までに予約ということなので、その辺りはいかがか。

事務局：買い物だと時間は読めるが、通院は検査の内容によっては終わりの時間が読めない。終わってからの予約になると1時間待たなくてはいけないのが不安というのが生の声であった。どのように対応するかはタクシー事業者との間で調整していきたいと思う。また、運行は赤坂地域内のみということで考えている。

会長：乗り方教室で他地域へ行きたいというのは、今回の趣旨からいうと応えられない。桜井内科を追加してほしいということについてはどうか。

事務局：桜井内科は赤坂地域にあり、目的地からもれていたなので、追加する。

会長：こういった挙げられた意見に答えるということは非常に大事である。では、この案件については次回正式にお諮りする。

4. その他

◇資料説明

事務局：その他の資料の1ページ目からご覧ください。(1)宇野バスの減便について説明いたします。宇野バスのホームページの写しを参考に添付しておりますが、9月2日(土)から美作線の休日ダイヤ8時34分林野駅前発表町バスセンター行きと16時35分表町バスセンター発林野駅前行きが減便されますので、報告させていただきます。次のページには、参考に赤磐市広域路線バス(赤磐・美作線)の時刻表を添付しております。時刻表に宇野バス減便箇所を黄色にしておりますので、ご覧いただけたらと思います。なお、減便された時間帯について、関係市町であります美作市、美咲町とも協議を行いました。しばらく様子を見るとのことでしたので、令和6年4月1日から「周匝上から新道穂崎間」の赤磐市内のみの代替運行の関係経費を9月議会に上程予定でございます。次に、(2)赤磐市花火大会の開催に伴う市民バス運休について説明い

たします。令和5年10月14日（土）に、赤磐市千躰地内の水辺の楽校で赤磐市花火大会が実施されることに伴い運休するものです。資料にありますように、花火大会当日は、JR熊山駅の周辺道路で交通規制が実施され、午後4時30分から午後8時30分までの間、熊山駅へのバスの乗り入れが出来なくなります。交通規制の影響を受ける路線といたしましては、熊山地域を走る市民バス「可真・桜が丘東線」「小野田線」「豊田・熊山線」の最終便、第6便です。お配りしております資料の裏面に、時刻表を添付しております。時刻表の黄色に網掛けした個所を運休する予定としております。この運休につきましては、利用実績また運行事業者との協議の結果、運休と判断させていただきました。運休についての周知につきましては、来月9月より該当するバス車内及び、赤磐市ホームページにおいて周知を行う予定としております。

（3）がんばろう赤磐 WAKUWAKU タクシー券配布事業について説明いたします。目的としましては、電力・ガス・食料品等価格が高騰する中で市民の生活行動を移動面から支援することを目的に、赤磐市に住所を有する方にタクシー券を配付します。対象者は、令和5年度に75歳以上となる方、母子健康手帳の交付を受けた方、身体障害者手帳を所持する方、療育手帳を所持する方、精神障害者保健福祉手帳を所持する方に対し配布するものです。交付枚数は、500円分×20枚（10,000円分）を交付します。利用できるタクシー会社は、赤磐市が指定したタクシー会社で、赤磐市社会福祉課が実施しております、福祉タクシー券、リフトタクシー券の指定タクシー会社と同様にしております。使用できる期間は、令和5年9月1日（金）から令和6年2月29日（木）までとしております。参考にタクシー券の見本を添付しておりますのでご覧いただけたらと思います。

（4）赤磐市民バスウキウキお試し乗車券の配布について説明いたします。目的としましては、市民バスに乗車するきっかけを作るために、広報あかいわ10月号に掲載する形で、「赤磐市民バスウキウキお試し乗車券」を配布します。利用期限は、タクシー券同様、令和6年2月29日までとしております。1世帯当たり、100円の乗車券を4枚配布し、現在、市民バスを利用していない方が、市民バスに乗るきっかけになることを目指します。使用の際には、市民バスのご利用が「初めて」か「利用したことがある」のどちらかに○をつけていただくことで、新規でどれだけの利用があるのか把握をしたいと思っております。

最後に、資料はございませんが、地域公共交通会議の委員の皆さまの任期が、令和3年12月1日から本年11月30日までの2年間となっております。事務局といたしましては、引き続き、皆さまに委員を引き受けていただきたいと考えております。確認で、資料冒頭の委員名簿をお開きください。右欄に一般旅客自動車運送事業者の代表、一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体の代表、国土交通省中国運輸局岡山運輸支局長又はその指名する者、道路管理者、岡山県警察、学識経験者その他の交通会議が必要と認める者と記載のある委員へは、改めまして所属機関へ次期委員の選出を依頼させていただきますので、よろしくお願い致します。

以上で、説明は終わります。

- 会 長：市民バスお試し乗車券について、アンケート調査の内容で市民バスと記載がないと、市民バスの乗車が初めてなのか、お試し乗車券の利用が初めてなのかがわかりづらい。
- 事 務 局：今回4枚400円分の乗車券を配布している。運賃は200円なので、1人の方が1往復できるイメージでつけている。ここの表現で、私たちが狙うものは、バスに乗車したことがない方が乗車してみようと思ってくれた方がどれだけいるかが知りたかった。意図が伝わりづらい部分は改善したい。たくさんの方に乗車していただけるようPRしていきたい。
- 会 長：改善をぜひよろしくお願いいたします。
- 委 員：タクシー券について1つ疑問がある。これは市内発着に限るのか。例えば和気町に行くとしたら、和気町から帰る時は使用できないのか。
- 事 務 局：そうである。市内で乗車する場合のみである。赤磐市から和気町に行く場合は使用可能であるが、原則として帰る時は使用できない。行きだけでも使っていたらありがたい。
- 委 員：個人的な提案だが、お試し乗車券の記事について、もう一つ付け加えて、利用したらもっと便利になるというフレーズがあればよいと思う。
- 事 務 局：乗車を後押しするような文章を付け加えるように検討したい。
- 会 長：大事な指摘である。ポジティブに進めていただきたい。

◇資料説明

- 委 員：手元にお配りしております岡山県パーソントリップ調査報告書をご覧ください。パーソントリップ調査とは、県民の皆さまが日常生活の中でいつ、どこからどこへ、何の目的で、どのような交通手段を使って移動したかという一日の動きを調査したものです。交通体系のミスマッチの解消を図るため、県内の公共交通ネットワークを活性化させることを目指しまして、昨年度実施しました。この会議でも3月に速報という形でご報告したところですが、この度調査結果を取りまとめましたのでご報告します。調査概要ですが、調査日は昨年10月の平日と休日に設定し、AとBと2つのグループに分けて実施しました。調査方法は、68,000世帯の方に対し調査票を郵送し、郵送またはWebでの回答をお願いしました。皆さま方の中でも調査票が届いた方もおられるかと思えます。全体で27,395人の方から回答を頂きました。分析結果につきまして、分析は回答票を集約したデータを県の15歳以上の人口157万人に割り戻すような拡大処理という統計処理を行い、県民全体の移動状況を推定しております。
- 具体的には、資料の2(1)移動人数・割合及び総トリップ数というところで、平日では約120万人の方が、率にして77.9%の方が外出されておりまして、総移動回数は約340万回です。また休日には約92万人の方、率にして58.9%の方が外出し、総移動回数は約270万回という状況になっております。平日、休日ともに1人の方がある地点から目的地まで約3回移動している状況でした。
- 次に、資料の2(2)移動時の代表交通手段では、全体で平日休日ともに自動車の割合が7割から8割を占めており、公共交通の割合は一桁台という状況です。
- 次のページをご覧ください。市区町村別で見ますと、それぞれの区域内で移動の出発の際に選択された交通手段の割合を示しています。平日の岡山市北区は自動車の割合が最も低く、鉄道、路面電車、路線バス、徒

歩、自転車の利用割合が最も高くなっています。また、JR山陽本線沿線の浅口市、和気町は平日の鉄道の割合が、岡山市北区に次いで高くなっています。赤磐市では平日休日ともに路線バスの利用の割合が岡山市北区、中区に次いで高くなっています。休日については調査日の10月16日に開催された備前焼まつりなど大規模イベントの有無が利用に影響した可能性があります。なお、表中の網掛けの部分は利用割合の高さ、上位下位のそれぞれ3つを示しています。続きまして、(3)移動の目的ですが、目的別の総トリップ数は平日休日ともに買物、通院を含めた利用目的の割合が最も多くなっています。休日は平日よりも出勤、登校、業務目的の移動が少なく、私用目的が多くなっています。

次ページをご覧ください。目的別の移動手段の構成比ですが、平日休日ともに登校目的では鉄道利用の割合が高くなっていますが、それ以外の目的では自動車利用の割合が7割から8割を占めています。(4)移動した時間帯は、出発時刻に着目したのですが、平日より休日の方が朝の出勤時刻が遅くなっているという傾向があります。このことは、②時間帯別・目的別構成比にもありますが、平日は7時から9時の時間帯、朝ピークの出勤・登校目的が7割を占めているところ、休日になるとその割合が低くなることに現れています。

次のページです。ここでは岡山県の地図で人の動きをざっくりと眺めていただけたらと思います。人の動きということで、「全体(2,000トリップ以上の流動)」とありますが、単純な例としまして、1人の方が北区と目的地を1往復すると2トリップとなりますので、1,000人以上の流動があった場合に矢印で示されています。1,000人に満たない流動に関しては、地図には表現されていません。矢印の線が太いほど、多くの人の流動があったことを表しています。この地図は県全体の市町村の流動になっておりますので、市区町村の中での流動は表現されていませんが、そういったデータもパーソントリップ調査でありますので、また個別に市区町村で役立てていただきたいと思います。県南部は岡山市北区を中心とした流動になっておりますが、その他にも倉敷市の流動をはじめ、各市区町村間相互の流動が見られています。県北部は津山市に流動する動きになっています。休日は平日に見られない倉敷市と備前市、新見市、真庭市への流動も見られています。

次に鉄道です。鉄道は100トリップ以上の流動について示しており、県内の鉄道ネットワークに沿って多方向、多地域間への流動が見られています。休日は岡山市北区倉敷市間を除き、平日よりも流動が少なくなっています。

次のページをご覧ください。路線バスの100トリップ以上の流動です。鉄道に比べると全体的に流動は少ないですが、岡山市北区と赤磐市間での流動は鉄道を上回っており、岡山市北区から南区、北区から中区でも鉄道と同程度の流動が見られます。休日は北区-中区間を除き、平日よりも流動が少なくなっています。最後に、今後の取組ですが、本日説明しました内容はパーソントリップ調査の結果で、県全体の内容を取りまとめた概要であって傾向の把握にとどまっておりますので、今後更なる分析を進めて、課題を把握していきたいと思います。例えば、JRの関係でいえば、関係市町村の間でパーソントリップ調査のデータを使って利用促進策を検討しているところです。また、データの活用としまして、パーソントリップ調査のデータを市町村の方や公共交通事業者の方

と共有しまして、公共交通体系の具体的な改善につなげたいと考えています。パーソントリップ調査の結果を分かりやすく公表し、皆さまの公共交通の現状について理解を深めていきたいと思ひます。こういったデータを大学などの研究機関などに提供しまして、幅広い活用をしていただけたらと思ひます。お手元に冊子の方も配らせていただひています。最後に流動を説明した部分は地図が小さく、こちらの冊子で拡大したものがあひますので、ご覧ください。説明は以上です。

◇質疑応答・意見

会 長：パーソントリップ調査は非常に重要なもので、今回岡山県内全域を調査したことは貴重なデータである。赤磐市の計画の中でも利用し、分析を深めていってほしい。

5. 閉会

副会長挨拶