令和6年度 第2回 赤磐市地域公共交通会議議事録

日時：令和6年7月25日（木）13：30～15：20

会場：赤磐市役所 3階協議会室

1. 開会

会長挨拶

前回会議内容の確認

2. 報告事項

(1) 令和5年度赤磐市バス利用実績について

事務局：資料1をご覧ください。(1) 令和5年度赤磐市バス利用実績についてご説明いたします。1ページ目をご覧ください。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他、市の運営するバス路線として、表に記載のバス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は、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、市内を市民バスが定時定路線型11路線、デマンド型では9区域で運行しております。料金体系といたしましては、広域路線バスは区間料金制で、距離に応じた料金です。市民バスは、赤坂デマンドを除き、1乗車200円となっております。赤坂デマンドは400円となっております。この表での説明は、主に前年度と比較し、増になった部分の色を濃くしています。場所で見ると、⑥の輸送人員、⑦の1便平均輸送人員、⑪市の負担金額、⑮利用者1人あたり1便利用経費、について説明をさせていただきます。広域路線バスの輸送人員については、赤磐・美作線は、令和4年度16,564人に対し、令和5年度は16,592人で28人の増でした。赤磐・和気線は、令和4年度3,037人に対し、令和5年度は、5,311人で2,274人の増となっております。次に、市民バスで輸送人員が増となった路線は、山陽・赤坂地域で山陽団地線が令和4年度1,851人に対し、令和5年度では2,203人で352人の増でした。熊山地域では可真・桜が丘東線で、令和4年度4,978人に対し、令和5年度5,865人で887人の増です。続いて、松木・下市線が令和4年度4,291人に対し、令和5年度では5,254人で963人の増となっております。吉井地域では、滝山線、暮田・平山線を除き全ての路線で増となっております。

次にその下、⑦の1便平均輸送人員が昨年度と比較して増となっている路線は、山陽団地線で3.8人が4.5人に増加しております。また、可真・桜が丘東線では2.8人が3.3人に、松木・下市線では、3.7人が4.5人、吉井地域の河原屋線では、1.3人が1.4人、西勢実・中勢実線

では1.2人が1.7人となっております。

次に、⑪の市負担金額が前年度と比較し、大きく増加している路線は、広域路線バス赤磐・和気線で、令和4年度が2,672,605円に対し、令和5年度が5,015,183円と約2,300,000円の増となっております。主な要因としては、4月からの増便による運行委託料の増加、塩田バス停の撤去工事に伴う増加となっております。また吉井地域の城南地域では、車両購入により、前年度より約2,300,000円の増となっております。次に、一番下の⑮利用者1人あたり1便利用経費について大きくなっている路線は、赤坂地域の笹岡線・北佐古田線で令和4年度が8,818円から令和5年度で11,333円で、約2,500円増となっております。理由としましては、令和6年1月15日からのデマンド導入により、定時定路線の利用が減ったことです。また、豊田・熊山線では令和4年度7,145円に対し、令和5年度16,888円で、約9,700円の増となっております。理由としましては、利用者の減少、主に朝の学生の利用がなくなったことです。以上、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ページ目をお願いいたします。グラフによる各路線の運行実績の説明をします。まず、赤磐市の広域路線バス利用者数推移について説明いたします。前年度と比べて、赤磐・美作線の利用者は横ばい、赤磐・和気線の利用者は73%増加しております。赤磐・和気線は令和5年4月からの運賃下げ・増便により、利用者が大幅に増加しました。特に和気駅行第2便、周匝上行第5便・6便の「和気駅前」での乗降が増加しており、通勤・通学での利用者が増加したことが伺えます。また、下のグラフの市の負担額推移でございますが、赤磐・和気線の負担額が令和4年度と比較して、約2,300,000円の増加となっておりますが、先ほどもご説明した通り、4月からの増便による運行委託料の増加と、塩田バス停の撤去工事に伴う増加となっております。

次に3ページをお願いいたします。赤磐市民バス利用者数推移でございます。赤磐市民バスの利用者は前年度と比べて7%の増加でございます。9月下旬から2月末に実施した市民バスお試乗券の効果により、多くの路線で10月の利用者数が前後の月と比べて多くなっています。市負担額推移としましては、令和4年度と比較して約5,000,000円の増加となっております。要因としては、吉井地域デマンド型市民バス用車両を1台購入し、また、赤坂地域デマンド型市民バス実証運行が令和6年1月15日より始まり、補助金の額が増加したためとなっております。続きまして、4ページ目からは各地域について利用者推移を説明いたします。まずは山陽地域から説明いたします。前年度と比べて、西山線と高陽北西線は横ばい、山陽団地線は増加、高月・高陽南線は減少しております。昨年に引き続き、西山線と山陽団地線を乗り継いだ、赤坂支所から老人福祉センター間の利用が伸びています。高陽北西線は、赤磐医師会病院への通院利用が減少しましたが、前年度は全く利用がなかった「ふれあい公園」で定期的な乗降がみられました。高月・高陽南線は延べ利用者数は減少しておりますが、定期券を利用してイズミやマルナカへ買い物に行かれる方がいます。

5ページ目をお願いいたします。赤坂地域でございます。赤坂地域にお

いては、令和6年1月15日からデマンド型市民バスの運行を開始しており、定時定路線の笹岡線と北佐古田線との併用で運行しているところですが、笹岡線・北佐古田線ともに減少傾向が進んでおります。デマンドの利用状況としては、午前中の便の利用が多く、主に買い物や通院に利用されています。

次に6ページをお願いします。熊山地域でございます。前年度と比較して、可真・桜が丘東線、松木・下市線については増、小野田線、豊田・熊山線、石蓮寺線については減少しております。可真・桜が丘東線は通勤・通学での利用が増え、第1便、第6便の熊山駅での乗降が増加しています。小野田線、豊田・熊山線は、ともに第1便の通勤・通学での利用が減り、延べ利用者数の減少となりました。松木・下市線は通院や買い物での利用で伸びている状況でございます。熊山地域は以上です。

次に7ページをお願いします。吉井地域の説明をします。前年度と比較して是里線、河原屋線、西勢実・中勢実線は増加、中山線は横ばい、暮田・平山線、滝山線は減少傾向でありました。西勢実・中勢実線は、仁堀バス停から広域路線バスへの乗り継ぎ利用をされる方が増え、延べ利用者数の増加につながりました。

次に8ページをお願いします。津山・柵原・吉井線の共同バス（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、美咲町でございます。主に津山方面への通学で利用されている路線でございます。前年度と比較し、吉井支所からの乗車の学生が増加しました。また、令和5年度より、令和3年から令和5年の乗降調査の結果、赤磐市からの乗降者数が増えたため、赤磐市負担金割合を22%から25%へ変更され、負担額が増加しております。

以上で令和5年度の赤磐市バスの利用実績についての確認を終わらせていただきます。

◇質疑応答・意見

会 長：ただいま説明いただいた内容について、ご意見ご質問等ございましたらお願いいたします。いろいろな内容があったので、もし後で何かお気づきの点があれば、会議の中でおっしゃっていただいても、事務局に問い合わせさせていただいてもかまわない。

3. 協議事項

(1) 市民バス（笹岡線・北佐古田線）路線の廃止について

◇資料説明

事務局：資料2をご覧ください。市民バス笹岡線・北佐古田線の廃止について説明させていただきます。令和6年1月15日より、赤坂地域においてデマンド予約型の市民バスの運行を実証的に開始し、定時定路線と併用で運行しているところですが、デマンド実証運行の実績及び定時定路線の利用状況を踏まえ、笹岡線・北佐古田線を令和6年10月31日で廃止するものとしております。以下、参考に定時定路線の利用状況、また、デマンド型の利用状況を記載しております。先ほどの報告事項の中でも説明させていただきましたが、定時定路線は年々減少傾向にございます。

デマンド型については徐々に利用が増えている状況でございます。こちら参考で定時定路線の利用状況というところで令和5年トータルでは252名ですが、利用の推移ということで、笹岡線は令和5年10月で24名、11月15名、12月26名、令和6年1月15名、2月14名、3月15名、4月10名、5月10名、6月6名となっており、定時定路線の利用は減っております。北佐古田線におきましてもそういった状況でございます。デマンド型の市民バス利用状況については、1月15日からスタートしまして、1月は延べ30名、2月は54名、3月54名、4月62名、5月83名、6月63名といった状況でございます。以上で、説明を終わらせていただきます。

◇質疑応答・意見

会 長：すでにデマンドの方に利用が移り始めているというご説明であった。まだこれまでの路線を使っていたいただいている方もおられるが、その方々への周知、この路線がなくなることや新しいデマンドが走っていることなどの情報はすでに伝わっているという認識でよいか。

事 務 局：まだ10月31日をもって定時定路線を廃止することは周知していない。皿井タクシーさんに運行お願いをしておりますが、事前に協議は進めておりますが、周知は本日の公共交通会議が終了した後に進めて参りたいと考えている。

会 長：地域にとっては使い慣れた昔から走っているものがなくなるということは結構大きな衝撃だと思うので、利用者だけでなく、地元の方々にお伝えする必要があると思う。この辺について何か予定されているものはあるか。

事 務 局：8月になりますが、赤坂地域の区長会が開催されると聞いておりますので、そこで説明をさせていただきたいと考えている。赤坂地域については地区社協さんも活発に活動されているので、その方々にも説明していきたいと考えている。今回の案件の方が承認頂けたら、議会にも上程させていただきたくて、議決後速やかに周知をしていきたい。

会 長：分かりました。赤坂地域代表の委員さん、こういったお話がありますが何かご意見はありますか。

委 員：私は実際にバスを使ったことはないが、通っている状況は日々見ている。利用が少ないというのは以前から感じていたので、今回これがなくなってデマンド型に移行するのもやむを得ないと考えている。

会 長：まだ時間はあるかと思うので、地域の方に十分に情報提供をよろしくお願い致します。

事 務 局：補足で、先ほど課長も申し上げたが、9月議会の議案としてあげていく。併せて、運輸支局に廃止の申請を行う予定である。

会 長：では、協議事項なので、皆様にこの案件承認いただけるかどうか伺いたいと思う。デマンドサービスが始まっており、定時定路線型サービスの廃止というお話であった。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：では承認ということで手続きを進めてください。

(2) 熊山地域デマンド型市民バスの運行概要について

◇資料説明

事務局：資料3をご覧ください。現在、熊山地域では定時定路線5路線で運行をしているところでございます。本年度12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ともに、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ございます。利用が多い路線については定時定路線を存続させ、デマンドと併用させ運行をしていきたいと考えております。併せて、AIデマンドシステムを導入し、利便性の向上を図り、持続可能な公共交通の構築を図って参ります。それでは上から順次、触れさせていただく前に、7の項目の運賃の協議に関しましては、昨年10月より道路運送法の改正により、従来はこちらの公共交通会議の場で協議を行っておりましたが、昨年10月より公共交通会議以外の場で協議を行うように変更となっております。よって、この7の運賃につきましては、報告のみとさせていただきます、協議事項としては外して、協議をお願いしたいと思います。除外の趣旨といたしましては、複数の事業者、事業者団体が参加する場であった公共交通会議から、協議運賃を分離して1事業者しか参加しない協議体で協議することで、独禁法に抵触しない形にするためでございます。よって、会議終了後に別途、運賃協議会の方を開催し、協議することといたします。なお、協議会のメンバーにつきましては、運送法で定められております、市町村からは総合政策部長、一般旅客自動車運送事業者からは、熊山地域というところで熊山タクシーさん、当該路線等所管する地方運輸局長からは岡山運輸支局の委員さん、関係住民の意見を代表する者として、山陽地域、赤坂地域、熊山地域、吉井地域のそれぞれの委員さんにも併せて出席いただきます。また、オブザーバーとして会長にも出席いただきます。

長くなりましたが、それでは順に説明させていただきます。まず、1の事業の位置づけに関しましては、道路運送法4条に定める一般乗合旅客自動車運送事業でございます。2の運行区域に関しては、熊山地域全域、ただし、桜が丘東は除きます。3の運行方式は自由経路、乗車バスは指定乗車場所、ということでゴミステーション・集会所などの地区の方で指定いただいた場所でございます。4の運行日は月曜日から土曜日、運行回数は1日8便で、日曜祝日、年末年始は運休です。5の運行時間帯は9時便から16時便で毎時1便運行となっております。6の車両については、タクシー車両で2台とさせていただきます。7の運賃に関しては報告ですが、電話予約で400円、WEB予約で300円、回数券を4,000円分、3,000円分を用意してございます。小学生以下の子ども、障がい者等、障がい者の付添者、65歳以上の方は半額、保護者同伴の乳幼児は無料としております。8の運行事業者さんは熊山タクシーさんをお願いしております。9の利用対象の制限はございません。10の予約受付は、事業者の通常タクシー受付業務との兼務といたします。11の運行開始日は、令和6年12月2日、月曜日を予定しております。12の運行経費は赤坂地域のデマンドと同様に、市補助金として、定額補助と運行経費と料金になります。

2ページ目の表でございます。運行区域図・目的地の図面を添付してお

ります。桜が丘東地域を除く、熊山地域全域を黄色の枠で囲んであります。こちらの区域を運行区域といたします。また、主な公共施設、病院、金融機関、買い物先等を目的地として設定しております。事業の内容につきましては、熊山タクシーさんとの事前協議を行いながら進めております。簡単ではございますが説明を終わらせていただきます。

◇質疑応答・意見

会 長：1点、資料内に修正があったかと思う。土曜日、日曜日、祝日、年末年始とあるが、土曜日は削除ということでしょうか。

事 務 局：はい。

会 長：それ以外の所で予約について、一時間前までに予約するのが基本ということだが、いつから予約可能か。

事 務 局：赤坂地域と同じで2週間前から予約可能ということで予定している。

会 長：基本は赤坂地域と同じシステムで動くので2週間前ということで、そのあたりも書いていただいた方が良くと思う。

委 員：桜が丘東は除くとあるが、地図を見ると、目的地に桜が丘東地内の郵便局やコスモスがあり、ここには行けるということであった。帰りはどうなるのか。

事 務 局：桜が丘東の方は利用できないが、熊山地域の方が今ご紹介いただいた郵便局などに行くことはできる。帰りはそこから予約して、自宅へ帰ることができる。

会 長：先ほどの帰りのことで、行った場所から帰ってくれるということだと思うが、帰りの予約をする人が熊山の人だというのはどうやって判断するのか。

事 務 局：デマンドを利用するにあたり事前に利用の登録票に書いていただくので、そちらの方で利用登録をされている方がデマンドを利用できるということになっている。そちらを確認して運行するシステムになっている。

会 長：これは会員制のような形で、最初に登録していないと電話しても使えないということである。最初の登録は、電話したときにその場で登録できるというイメージでよろしいか。

事 務 局：はい、可能である。

委 員：利用者登録について、利用者自体に制限はなく、例えば住まいが熊山地域でなかった場合、学校で県外に出ている方が帰ってこられて乗る、というケースもあると思う。なので、熊山地域の住民でなければならないという訳ではなく、区域の中から目的地に運行する場合は登録されている方であれば利用できる、という整理をしていただければと思う。

事 務 局：ありがとうございます。熊山地域の区域の中での移動というところでそのように説明させていただきたいと思う。

会 長：熊山地域に住んでいないが熊山地域で働いている方など、そういった方でも登録は可能か。

事 務 局：住民票が必要という話ではないので、エリアの中であれば利用できる。

会 長：熊山地域代表の委員さん、ご意見ございますか。

委 員：登録するというのは、電話で予約した時点で登録ができるということか。

事 務 局：はい、紙でも事前登録はできるが、電話での当日の登録も可能である。

委 員：例えば、買い物に予約で行って、帰るときはまた電話で予約するという

ことになるが、それともそのまま運転手に1時間後というかたちで予約ができるか。実際に使う立場になったときにあまり抽象的な文章だと分かりにくいので、その辺をすっきりさせて、簡単に使えるのだということ伝えていただきたい。

事務局：帰りの便は、降車時に「何時の便で帰りたい」と予約して、そこで降りていただくと、運転手さんも「何時に予約が入った」というところが把握できるので、降りてからの時間の目安が分からなければ目的地からの電話予約になるが、ある程度時間が分かれば直接降車の時点で何時の便で帰るか予約していただければスムーズかと思う。そういった所も併せて、目的地の図面だけでなく、改めて利用案内を作って周知をしていきたいと思う。

会長：予約したときに、コールバックはされるか。

事務局：コールバックもタクシー業務兼務ということで、タクシー事業者さんをお願いしている。出先の場合は携帯などの登録している番号に連絡が行くということになっている。

会長：では、皆さんの承認を頂けるか伺いたいと思う。この案件は事務局から提案していただいた内容で、運賃は別途協議するとのことですので、こちらを除いた内容で承認いただける方は挙手で意思表示をお願いします。

(一同承認)

会長：では、これ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。

(3) 熊山地域 定時定路線型市民バスの再編について

◇資料説明

事務局：資料4をご覧ください。先ほどの協議事項(2)の方でデマンド型市民バスの運行概要について承認いただきましたが、関連いたしまして、熊山地域デマンド型市民バスの導入に伴い、利用が少ない路線について定時定路線の縮小する案でございます。便数につきましては、可真・桜が丘東線、松木・下市線については利用があるため現状を維持といたします。小野田線、豊田・熊山線は現在の6便を2便に減便とし、石蓮寺線は廃止といたします。なお、主な変更点としましては、可真・桜が丘東線については区からの要望による路線上の停留所の追加、及びJRとの接続を調整いたします。施行日は令和6年11月1日を予定しております。小野田線、豊田・熊山線は、朝夕の2便のみの運行とします。施行日は令和7年4月1日とします。石蓮寺線は廃止とし、デマンドのみの運行としております。こちらも施行日は令和7年4月1日の予定としております。松木・下市線につきましては、熊山駅まで延伸し、利便性の向上を図ります。現在、松木・下市線は熊山診療所と医師会病院を經由してございます。熊山診療所から熊山駅まで延伸することとします。施行日は令和7年4月1日の予定としております。

2ページ目以降は実際の各路線の変更内容を反映した時刻表を添付しております。2ページ目では可真・桜が丘東線の左が変更前、右が変更後となっております。赤字の部分が変更しております、JRの接続を調

整しております。

3 ページ目の小野田線につきましては、現行1便から6便まで運行しているものを、朝便と夕便としまして、1便と6便のみの運行とし、あいだの時間はデマンドの運行としております。

4 ページ目の豊田・熊山線につきましても同様に、現行1便から6便まで運行しているものを、朝便と夕便としまして、1便と6便のみの運行とし、あいだの時間はデマンドの運行としております。

5 ページ目の松木・下市線につきましては、現行通りといたしますけども、先ほど申し上げたとおり、熊山診療所が発着点となっておりますが、熊山駅まで乗り入れることができるようになりました。便数の変更はございません。

6 ページ目には桜が丘東3丁目、西3丁目について、これは現行路線の図面でございますが、この路線上に新たに停留所を置かさせていただきたくてございます。現在この路線上で警察と協議の方をしております。最後に現在の熊山地域の路線図を参考に添付しております。以上で説明を終わります。

◇質疑応答・意見

会 長：一つ前の協議事項と連動した話なので、皆様ご理解頂けるかと思う。一部分、駅まで入るようになったなどの修正が入っている。基本的には来年4月1日からの変更となっており、可真・桜が丘東線だけは本年度11月1日からの変更となっている。特に意見がないようなので、この案件について承認頂けるか皆様に伺いたいと思う。この案件について事務局からの提案で承認頂ける方は挙手にて意思表示をお願いします。

(一同承認)

会 長：この案件についても承認ということで、手続きを進めてください。

(4) 吉井地域デマンド型市民バスの区域変更及び料金改定について

◇資料説明

事務局：資料5をご覧ください。吉井地域のデマンド型市民バスにおいては、平成24年10月から運行開始をしており、運行区域については宇野バス幹線を除き設定をしておりましたが、年々宇野バスが減便していることから、吉井地域全域をデマンドエリアと設定し、併せて運行便数を増やして予約時間を前日17時までになっているものを、当日2時間前までに短縮し、利便性向上に努めます。

それでは変更の概要について説明させていただきますが、こちら料金改定の項目がございます。一般乗合旅客自動車運送事業ということで、料金の改定協議につきましても、熊山地域デマンド型の運賃協議と同様に、別の協議体で協議を行うというところで、公共交通会議終了後に別途協議についてのご案内をしたいと思います。吉井地域の料金改定の協議に関しても竹内タクシーさん、荒嶋タクシーさんと会議終了後に協議会を開催するというところでよろしくお願いいたします。メンバー

につきましても同様に、市町村からは総合政策部長、事業者としては竹内タクシーさん、荒嶋タクシーさん、それぞれ個別にさせていただきます。運輸支局から出席の委員さん、関係住民からは各地域の代表として、各地域の委員の皆様をお願いできたらと思います。オブザーバーとして会長によりしくお願いいたします。

それでは順次説明させていただきます。上から変更の概要につきまして、区域の変更がございます。新たに、周匝、福田、稲蒔、光木、塩木地域を追加します。周匝、福田、稲蒔地域につきましては、新たに「周匝線」として水曜日みの運行といたします。光木と塩木地域においては「西勢実・中勢実」に含めて、火・水・金曜日の運行といたします。

料金の改定につきましては、事業内容と関連がありますので、説明のみとさせていただきます。料金を赤坂地域や熊山地域に合わせて200円を400円に改定いたします。障がい者等、障がい者等の付添者、65歳以上の者、小学生以下の子どもは半額といたします。保護者同伴の乳幼児は無料といたします。また、定期乗車券や1日乗車券は赤坂地域に合わせて廃止いたします。

料金の改定理由としましては、貨客混載の運用開始をいたします。貨客混載とは、自宅や勤務先などから電話で商品を注文すると、便に合わせたデマンド型市民バスが運んでくれるサービスでございます。併せて、予約時間を現在の「午前の便は前日17時まで、午後便は当日2時間前」としておりましたが、2時間前に予約が出来るように変更いたします。ただし、朝の8時便、9時便に関しましては、前日の17時までに予約をいただくようにしております。また、路線によって便数はそれぞれ違うのですが、運行の便数について2便から4便であったものを、8時便から16時便の計9便に変更いたします。施行日は来年令和7年4月1日からの予定としております。運行料金に関しては、先にも説明させて頂いた熊山地域、赤坂地域に合わせて、日額の補助金からコールセンター運営経費と実際の運行経費というところで補助金の形式の方も変更とさせて頂いております。

続きまして2ページ目をご覧ください。変更前と変更後の運行区域図を添付しております。右側の変更後の区域図をご覧ください。先ほど説明させて頂きましたが、新たに周匝、福田、稲蒔、光木、塩木地区を運行地域と設定し、周匝、福田、稲蒔の緑色の部分を新たに「周匝線」、光木、塩木地区を西勢実・中勢実線に含み、新たな区域として設定をするものでございます。

3ページ目には参考で、現在の吉井地域のデマンド型市民バスの時刻表を添付しておりますので、ご覧頂けたらと思います。こちらの案件につきまして承認頂けましたら、こちらも条例改正が必要になってまいりますので、議会への上程をさせて頂けたらと思います。また併せて、規則改正、デマンドの補助金の交付要綱等の関連もございまして、併せて改正を行う予定となっておりますのでよろしくお願い致します。

◇質疑応答・意見

委員：新たに周匝線が出来るとのことだが、その経路はうちが毎日通っている。それに乗せてくれという要望があった場合、対応はどのようにしたら良いか。西勢実・中勢実線も周匝まで行くので、利用者にとっては乗れないのかといわれたときの対応はどうしたら良いか。

事務局：デマンド型で一応、荒嶋タクシーさんの運行区域となっている。今度新

たに光木・塩木を含んで、前までは佐伯北診療所から周匝周辺まではいけなかったが、令和4年度からこちらの公共交通会議で新たに周匝周辺を運行区域として設定して、仁美地域の方も周匝に出られるように利便性の向上を図った。西勢実・中勢実線、暮田・平山線の方を予約で周匝周辺まで運送して頂いて、帰りはまた予約をして頂いて、西勢実・中勢実または暮田・平山のほうへ帰られるというような運行方法ではないか。

- 委員：途中で拾われる、というのはどこのあたりのことか。
- 事務局：周匝周辺や福田などのあたりで拾われるということだと思う。
- 委員：まず、運送法上の定義としては、運行事業者さんがどの区域を区域運行として運行する区域として設定されるかによる。なので、そういったご利用も想定して使えるようにするというのであれば、周匝も区域として設定して頂ければ可能である。後は、隣のエリアから続いて乗っていくというのは、周匝エリアだけ運行する事業者さんとの調整や、既存の事業者さんとの打ち合わせが済んでいけば、法律上は区域をきちんともっておられれば問題ない。どういったケースが考えられて、ものによっては区域から出て、目的地に行くのは禁止とされている自治体さんもあるが、それはあくまでも自治体の協議の場で決めた約束事なので、法律上の約束事とは異なる。法律上は区域を設定されれば、あとは需要があってそういう動きも対応するようにしましょうという話がこの場で決定されれば大丈夫である。今そういったお話がご利用の方からあればそれを含めて協議が必要かと思う。
- 会長：西勢実・中勢実線と周匝線の同じような2つのエリアがサービス提供されるような状況となっているが、1台の車で両方回るのは可能であるか。西勢実・中勢実線が区域運行のエリアで、周匝などが足だと思っていたが、周匝周辺についても周匝線と書いてあるところも一つの区域と考えて、足の部分も広げてしまっているということか。要は、タクシー一台で両方の区域を一度に一筆書きで輸送することは可能であるか。
- 委員：そうである。全域を運行しますというような形で運行しているところと何ら変わらない。どういう風な運行するかということについては、その中で運行経路の検討が必要である。今は区域をとっていない状態なので、区域外輸送になるので出来ませんという状態である。今回この白い部分を区域にします、ということであれば、区域内の移動は可能になる。あとは、それぞれの何線、何線、というのを赤磐市さんが決めて運行されているので、その中で利用者の動向や、エリアが広がると乗っている時間が長くなるといった意見などがあると思う。利用の想定がどうなっているか、今回追加されるにあたって考慮が必要かと思う。
- 会長：おそらく西勢実・中勢実線が火・水・金、暮田・平山線が月・木なので、どちらも周匝周辺を動けるとなると、周匝周辺は週5日間サービスが提供される状況になるが、それで構わないか。事業者さんの手が回るのか心配になってくるが、非常に広範囲をデマンドで動き回ることに思う。
- 委員：今現在通っているところを通るようになる形である。
- 会長：運輸支局の説明だと、区域運行を2つ重ねる形になると思うので、路線上というより、周匝エリアも全部回っていくのであれば、という説明だと思う。そういうお話で構わないのか、もし路線上で予約している人がいて遠回りにならなければ乗せたいという話をされているのか。

委員：お客さんから言われたときにどう対応したら良いか、というところである。

委員：ルールをきちんと決めていないとお答えが難しいということか。

事務局：事前に竹内タクシーさん、荒嶋タクシーさんと話をさせて頂いた理解としては、今までは城南地域が竹内タクシーさん、仁美地域が荒嶋タクシーさんと区別してお願いしていた。宇野バスが運行縮小し、吉井地域を全てデマンドにする際に、どちらの事業者にどの地域を運行してもらおうかという話で、周匝、福田、稲蒔、光木までは竹内タクシーさんのエリアとして区域を設定しようかという所だったが、そこまでいくとだいぶ奥まで広がってしまうので、光木については荒嶋さんお願いできませんか、と話をさせて頂き、荒嶋タクシーさんも塩木、光木、また稲蒔まで可能です、と言っていた。水曜日のみなら周匝線も竹内タクシーさんが運行可能ということであった。本来は毎日運行できたら良いが、実際には是里線で現行では月・水・木と運行しているが、利用状況から水曜日の利用が少ないので、水曜日であれば周匝線の運行が可能ということで協議も整った。周匝、福田、稲蒔に関しては、今まで運行エリアではなかったが、来年の4月から運行エリアにして、ここの3エリアについては竹内タクシーさんに業務をお願いして、今までの路線に加えて周匝エリアを竹内タクシーさんをお願いし、新たに塩木と光木の区域を西勢実・中勢実線にプラスして、この区域を荒嶋タクシーさんをお願いした。事務局としては、周匝の人は竹内タクシーさん、西勢実・中勢実線は荒嶋タクシーさんという区別で運行をお願いできたらと考えている。

委員：うちに予約が入っても、それは竹内タクシーさんのほうにお願いしてください、という形ですね。分かりました。

事務局：そういう運用でやりながら、竹内タクシーさんが忙しくなって荒嶋タクシーさん助けて、ということがあればまた考えるが、今の段階では水曜日だけ周匝線の運行を竹内タクシーさんをお願いする。周匝の方も週何回か動けた方が利用者の方も助かると思うので、利用状況を把握しながら、状況に応じて運行エリアを変更して、周匝の方にも荒嶋タクシーさんが利用できるように変更していきたいと思います。最初のスタートとしては、仁美地域は荒嶋タクシーさん、城南地域は竹内タクシーさんをお願いしたいと思う。

委員：私がたまたま稲蒔の住民なので、荒嶋さんが言われたのは、光木を頑張ってティオ買い物に行く際に、稲蒔や福田住宅の人がせっかく通るなら拾ってくれたら良いのにと思われることがあるのではないかとことだと思ふ。逆に言うと、周匝や福田住宅の人が佐伯北診療所に行くのに中山線や滝山線の便で拾ってくれたら良いのに、と絶対言われるだろうということを想定される。住民からすると、この区間はバス停のような運用で良ければ両者が並行して走っても構わないのではないかと思ふ。そうすると周匝の方は佐伯北診療所にどの曜日でも行くことができ、稲蒔・光木の方が買い物に行くのも毎日行けるということになるのでは、と思っている。

事務局：ありがとうございます。周匝のあたりは今まではデマンド区域になっていないが、周匝周辺の方はタクシー利用が多いようである。タクシー利用の方がデマンドに変わっていくという流れがあると思う。タクシーの売り上げにも影響してくるのではと思う。利用状況を加味しながら、ま

- ずは水曜日のみ運行をさせて頂こうと思う。
- 会 長：せっかく目の前を通っているからという話ではあるが、デマンドなので、本当に走っているか分からない。たまたまそこを走っていたたまたまそこにいたら乗れるかもという不安定なものである。
- 委 員：荒嶋さんのイメージもこの路線はバス停があるので、バス停で拾ってくれるように予約が入れば、どの便もロスなく座席さえ空いていれば乗れる、というイメージのことをおっしゃっているのだと思う。
- 会 長：周匝の中のバス停で仮に予約があったときに、西勢実・中勢実線が動くのだろうか、ということがある。西勢実・中勢実線の人たちが動くために移動しているのであり、周匝の人がバス停で乗りたいからそのために移動するのは周匝線の話かと思うので、そこはやはり違うのかと思う。定時定路線で走っているのであれば、その通りだが。まずは状況が安定するまでこれで動かして頂いて、やはり不満が出てくるであろうと思うので、その際にはそもそも周匝線をどうするか、そもそも一日で良かったのか、などの話は次に出てくると思う。
- 委 員：今回、貨客混載をデマンドで行われるということだが、こういった取り組みについて赤磐市内の他の地域でも同じようなものがあるか。
- 事務局：赤磐市では初めてである。
- 委 員：買い物が出来ないお年寄りが多く吉井地域にはおられるので、こういう取り組みは非常に助かる。ただ、運行事業者さんに非常に負担になるのではないかということと、よく広報で周知しないと何でも足代わりに使って良いものかということや、どこまでこういった形で行われていくのか、という基本的な考え方を地域内によく広報したら良いのではと思う。
- 会 長：貨客混載は県内でもいろいろなところでやっており、久米南町はたくさん使われている。赤磐市内では今回初めてなので、はじめは地元での説明会など周知活動をしなくては理解頂けないと思うので、是非その辺りもよろしく願いいたします。
- この事務局からの案について承認頂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：この案件につきましても承認とのことで、手続きを進めてください。

(5) 赤磐市広域路線バス（赤磐・美作線）の見直しについて

◇資料説明

- 事務局：資料6をご覧ください。赤磐市広域路線バス（赤磐・美作線）においては、平成25年4月1日から美作市及び美咲町と共同で運行しているところですが、現在締結している契約が令和7年3月31日で満了することに伴い、令和7年度以降も引き続き運行を行います。下記の通り、併せて路線見直しを行いたいと思っております。
- 見直し内容について説明させていただきます。美作市役所が、今年度新庁舎が完成し移転することに伴い、美作市との協議が整いましたので、乗り入れをするものでございます。資料の6ページになりますが令和6

年5月7日付けで、英田地域自治振興協議会会長より、美作市長宛に、美作市新庁舎建設に伴うバス路線延伸に関する要望について、というのが提出されております。要望の内容につきましては、省略させていただきますが、記といたしまして、1宇野バス及び赤磐広域路線バスと協議し、バス路線を新庁舎まで延伸すること、2として、1が困難な場合、林野駅から新庁舎までの交通手段の確保を行うこと、ということで英田地域自治振興協議会会長より要望書の提出がございました。これを受けての延伸でございます。

1ページに戻って頂きまして、次にドイツの森への乗り入れでございます。現在最寄りの停留所は、「仁堀下」であり、ドイツの森まで徒歩15分かかる状況です。乗降の多い便について乗り入れをするものでございます。令和5年度の「仁堀下」での乗降実績を参考に記載しております。乗り入れの多い便ですが、林野行きで第2便の降車が272名の実績があります。それから、新道穂崎行き下りの便で、第3便の乗車121名の実績、第4便の乗車191名の実績があります。この便について、乗り入れを行う予定としております。

次に林野行き第1便のダイヤ変更についてです。現在、新道穂崎7時55分発、林野駅着9時8分のダイヤではJR姫新線津山駅行き9時7分発に間に合わない状況でありますので、新道穂崎行きの出発時間を10分早め、7時45分発として接続できるようにするものでございます。また、ダイヤが津山行きで9時7分となっておりますが、JRのダイヤ改正がありましたら、また随時こちらの方も変更検討をしたいと考えております。今のこのダイヤでいきますと、こういったこととなりますので、7時45分発で接続できるようにいたします。

次に料金の改正でございます。美作市役所新庁舎延伸に伴い料金を改定するものとしております。資料5ページ目に料金表を添付しております。区間料金でございます。林野駅の次に赤字で美作市役所と追記しております。新道穂崎から美作市役所まで距離が2.3km延伸することに伴い、その区間800円と設定しております。また、ドイツの森に関しても、今まで新道穂崎から仁堀下で下車して徒歩15分ほど歩いて頂いていました。仁堀下までであれば、350円の料金をいただいておりますが、ドイツの森までの乗り入れをするということであれば、約1km距離が延伸しますので400円で設定しました。今回の見直しの施行日については、来年令和7年の4月1日からとなっております。

それでは2ページ目に戻って頂きます。こちらには赤磐市広域路線バス運行経路の変更前と変更後の図を添付しております。変更前は林野駅まで、現在の美作市役所は林野駅の手前の栄町という場所にありますが、今年の冬に新庁舎が完成して、来年の4月から正式に開設されるというところで延伸をすることになります。

3ページ目、4ページ目には先ほど説明させて頂きました、ドイツの森への乗り入れ、美作市役所への延伸での乗り入れ、林野駅行き第1便の新道穂崎7時45分発への変更を加味した時刻表を添付しております。この案件につきましては、ご承認をいただけますと、赤磐市の条例規則改正も併せて行う予定としておりますのでよろしくお願い申し上げます。なおこちらの料金の方は先ほど説明させて頂きました。こちらの広域路線バス（赤磐・美作線）につきましては、自家用有償運送で運行を行っておりますので、料金改定についてはこちらの公共交通会議の場で併せて協

議をお願いいたします。先ほどの熊山地域・吉井地域は運賃協議会で協議したいと思います。説明は以上です。

◇質疑応答・意見

委員：ドイツの森に乗り入れるということだが、順番は仁堀下に来て、ドイツの森に来て、仁堀下に来て、という順番か。

事務局：そうである。

会長：確認だが、ドイツの森に入ること、具体的に何分くらい運行時間が延びるか。

事務局：約5分である。

会長：ドイツの森は観光客が使われている想定だと思う。1ページ目の数字を見せて頂くと、1日あたりそれほど人数でもないという感じもしている。お客さんが来ているのであれば土日祝日だと思うが、従業員の方が使っているのであれば平日に使っているのかもしれない。平日も土日祝日も両方乗り入れる必要があるのかないのか、お話を聞いていて気になった。どのような状況か。

事務局：平日の林野行き第2便の仁堀下での降車が149名、土日では仁堀下で123名の利用がある。両方とも使ってくださっている状況である。

会長：わかりました。もう1つ確認だが、これは赤磐市だけでなく、美作市や美咲町も関わってくるとは思いますが、両市町もこういった会議で検討している状況か。

事務局：はい、その通りでございます。美作市、美咲町とも協議して頂き、覚書もいただいている。美作市と美咲町の協議は終了し、承認されているということである。

会長：その承認を受けて、この協議でどうするか、今ということが求められているということである。

先ほど事務局からご説明あったように、この案件については運賃も含めて議論可能ということである。実際には、一番端の美作市役所に入るための延長があって料金変更されていて、途中は変わっていないということである。特にご意見なければ承認頂けるかお伺いしたいと思う。事務局から提案して頂いたこの案件につきまして、承認して頂ける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ください。

4. その他

・バス停サポーター制度を活用したベンチ設置について

事務局：市民バス西山線の熊崎という停留所でございます。特別養護老人ホーム桃香の里の協力により設置することが出来ましたので、ご報告させていただきます。参考として、バス停サポーター制度の目的というところで記載しております。地域と協働して公共交通を維持していくための取り組みの一つとして、バス停留所近くの店舗や医院、事業所等にベンチを置かせてもらう「バス停サポーター制度」を実施し、バスの将来的な維持継

続に向けた利用促進に繋がります。今現在この制度でベンチを設置しております場所は、熊山駅やＪＡ山陽支店、マルナカ山陽店、吉井特産館となっております。令和６年度は今のところ設置の予定はございませんが、商業施設等をあたっているところではございます。

・デジタルサイネージの設置について

事務局：熊山診療所には熊山地域の市民バス全てが乗り入れをしているため、到着予定時刻などの情報提供を行い、利便性向上を図るためのデジタルサイネージの設置を行いました。

5. 閉会

事務局挨拶