

令和7年度 第1回 赤磐市地域公共交通会議議事録

日時：令和7年5月26日（月）10：00～11：40

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）バスの乗り方教室 開催結果

◇資料説明

事務局：令和6年12月から熊山地域デマンド型バスの実証運行が開始されたことに併せて主に熊山地域で乗り方教室を開催しました。

実証運行開始後、1回目の乗り方教室は、令和6年12月10日（火）に熊山公民館で熊山地域スマホ教室の取組の中で実施し、15名の方が参加しました。内容は、デマンド型バスの利用方法及びAIシステムを使った予約方法についてです。意見交換では、自宅近くの乗降場所が分からないという質問が出ましたので、予めアプリで最寄りの乗降場所を登録できることを説明し、実際にアプリで自宅の最寄りの乗降場所を確認し、最寄りの乗降場所を登録していただきました。

つづいて、2ページから8ページに可真下二支部、もりもり食堂、熊山地域民生委員会、熊山の日、佐古地区、ハートフル太陽、沢原地区、10ページから11ページにもりもり食堂、松木地区を掲載しております。こちらも同様に、熊山地域デマンド型バスの利用方法及びAIシステムを使った予約方法について説明しました。ふれあいサロンや100歳体操、英国庭園でのイベント、消費生活講座など集会やイベントの際に呼んでいただき説明をしたので、普段バスを利用しない人にもご案内ができ、少数ですが毎講座数人の利用登録がありました。熊山地域全体では、熊山地域外に出たい場合はどうすればよいか、という質問が多く、他の地域へ移動する場合はデマンド型バスを使ってバス停へ行き、バス停から定時定路線を使っただけよう説明をしました。また、ごみステーションから遠い位置に家があったり、ごみステーションが乗降場所に設定されていないなどの理由により、新しく乗降場所を増やしてほしいという意見に対しては、地区の要望として区長さんから市に上げていただければ乗降場所の設置を検討させていただく旨を説明しました。

4ページをご覧ください。令和6年12月24日（火）に熊山地域民生委員会で実施しました。目的としては、熊山地域デマンド型バスの周知と地域住民にさらに広げていただくため、熊山地域デマンド型バスの利用方法とアプリの機能、実際にどういう目的で使うことができるか等を説明しま

した。後日、参加者のハートフル太陽の職員から、乗り方教室の申し込みがあり、令和7年1月の乗り方教室開催につながっており、期待した成果も出ているところです。

つづいて、9ページをご覧ください。令和7年2月20日（木）に山方地区社会福祉推進協議会で実施し、20名の方が参加しました。内容としては、令和7年4月1日からの吉井地域デマンド型バスの変更点と、令和7年4月1日から運行開始する広域路線バス（赤磐・瀬戸線）の説明をしました。意見交換で、デマンド型バスはちょうどいい時間の帰りの便がなく不便だという声を聞いているという意見が出たので、令和7年度から時間指定ができるようになるため、利便性が向上することを説明しました。次に12ページをご覧ください。令和7年5月1日（木）に是里西地区で実施しました。こちらは先ほど説明した山方地区社会福祉協議会に出席した区長さんよりふれあいサロンの出前講座の依頼を受け実施し10名の方が参加しました。内容は、令和7年4月1日から予約方法の変更があった吉井地域デマンド型バスの概要及び利用方法について説明を行いました。会場で4名の方に紙での利用登録、また1名の方にアプリでの利用登録がありました。後日、参加者からWEB予約が入るなどアプリでの予約・利用にもつながりました。以下につきましては、これまでに開催しました地区、参加人数を掲載しておりますので、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：バスの乗り方教室参加者のスマホ保有率はどれくらいか。

事務局：参加者の半数以上が保有していると思われる。

（２）市民バス（小野田線及び豊田・熊山線）の見直しについて

◇資料説明

事務局：まず、初めに事務局の不手際についてご報告とお詫びを申し上げます。本件につきましては、事前に本会議で十分にご説明をした上で事業を進めるべきところ、確認不足により手続きを失念したまま進めてしまいました。今後、このようなことの無いように注意してまいりますのでご了承くださいませよう、よろしくお願いいたします。

それでは、「市民バス（小野田線及び豊田・熊山線）の見直しについて」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。資料の中ほどの小野田線及び豊田・熊山線について、1便から6便まで運行しているものを、1便と6便のみに減便し今年4月から運行をしております。この見直しについては、昨年7月開催の令和6年度第2回赤磐市地域公共交通会議において承認いただきました。

次に、ご説明ができていなかった内容になります。資料の2ページをお願いします。昨年7月に承認いただいた後、地元区長及び運行事業者と協議をする中で、減便に加え利用の少ない停留所を省き路線を短縮することによって調整がついたため、今年4月から短縮して運行をしております。廃止路線については赤色の線で示しております。資料中程上部の赤線をご覧ください。小野田線では佐古及び宮ノ峠の停留所を廃止しておりま

す。次に、資料右側の赤線をご覧ください。豊田・熊山線では奥吉原、水口、千駄、勢力上、勢力及び寺見団地の停留所を廃止しております。以上で説明を終わります。冒頭でも申し上げましたが、本件のような利便性に関わる見直しにつきましては、地域公共交通会議に事前に説明し意見を頂戴したうえで進めていくべきものと考えております。今後は十分に注意してまいりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

◇質疑応答・意見

会 長：確認として、1便・最終便以外の時間帯について、地元の人たちは他の交通手段で移動できているのか。

事務局：デマンドバスが運行しているので、カバーできていると考えている。

会 長：熊山地域の方の実感としてはどうか。

委 員：確かに廃止された時間にデマンドの予約はどんどん入ってきている。ただ、AIシステムが組むルートとタクシー事業者が実際に走っているルートが合わないことに不安がある。

会 長：AIが組むものとタクシー事業者が走るものが違うというのはどういう意味か。

委 員：例えば、駅からお客さんを拾って、次のお客さんも拾ってから目的地に行く場合に、駅で拾ったお客さんを先に目的地に送ってから、次のお客さんを迎えに戻る、などピックアップの順番がおかしい判断をすることがある。なんのためのAIか分からない。

委 員：AIシステムの優先順位の設定次第なので、移動距離が短くスムーズに流れる方に設定すれば簡単に解決する話ではないかと考える。今は、予約した時間を優先してしまっている。

委 員：設定するだけ、と使う方は簡単に言うがシステムを組む方は大変だと思う。

会 長：ここで議論してもおそらく解決しないので、事務局からシステム事業者に連絡していただきたいと思う。私の経験では、久米南町で乗合率UPの目的で優先プログラムを導入した。もしかしたらそういうオプションがあるのかもしれない。システムの設定と赤磐市の状況がマッチしていないということが考えられる。例えば、利用できるタクシーの台数や1時間以内の申込み人数などに関しては、システム事業者に修正していただく必要があるかもしれない。そのためには、赤磐市のデータを蓄積していただく必要もある。

委 員：昼のデマンド型市民バスについて支障なく配車できているのか。

委 員：今の時点では配車に問題は無い。

先ほどのシステムの話の続きになるが、熊山駅から電車に乗る方が後回しのピックアップ順番になったこともあるので、先に電車に乗る時間に送った後に、他の方を送ったこともある。

会 長：電車に乗ることに関してもAIで判断してもらいたいところ。このあたりの調整も必要ですね。

3. 協議事項

(1) 令和6年度決算報告及び令和7年度予算書（案）について

◇資料説明

事務局：資料3をご覧ください。令和6年度決算報告及び令和7年度予算書（案）

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。
まず、令和 6 年度決算報告書から説明させていただきます。上から「収入の部」としまして、市の負担金の実績で 3,965,280 円。「支出の部」としましては、消耗品費が実績で 69,850 円。振込手数料が実績で 1,430 円。次に、委託料として 3,894,000 円。業務内容としましては、株式会社アテナに「赤磐市地域公共交通計画評価検証業務」を委託したものでございます。以上、監査を受けましたので、小川監事から監査報告をして頂きたいと思っております。それでは小川監事からご報告をお願いします。

委員：上記の決算報告に対し、帳簿類を確認しましたところ適正会計処理が行われておりましたので、報告いたします。

事務局：ありがとうございます。続きまして、2 ページをご覧ください。

令和 7 年度 赤磐市地域公共交通会議 収支予算書（案）を説明させていただきます。上から収入の部として、市の負担金が本年度予算額 4,242,000 円、次に補助金が 2,661,000 円、次に利息、繰越金は本年度ございません。支出の部としまして、消耗品費を 148,000 円計上しています。金額の内訳としましては、ベンチ 1 台当たり 74,000 円の 2 台分を計上しております。次に、補助金として 2,661,000 円を計上次に、振込手数料として 5,000 円を計上。次に、委託料として 4,089,000 円を計上しております。業務内容としましては、令和 6 年度と同様、赤磐市地域公共交通計画評価検証業務委託でありまして、公共交通等の実態把握及び移動ニーズの把握、バス利用実態調査等行いながら、赤磐市にとって効果的な公共交通体系の再構築をとりまとめ、計画に位置付ける各施策の調査研究を行うとともに、評価検証も併せて行います。次に、収入の部及び支出の部、両方に計上している補助金についてですが、いずれも地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金になります。国の制度改正により、従来は運行事業者に直接交付されていたところ、交付先が法定協議会のみに変更されました。そのため、一度、地域公共交通会議で収入した上で、各運行事業者に支払う必要が生じたため今年度から新たに計上しているものです。

3 ページ目は、先ほど説明しました地域公共交通会議の予算とは別に、市の予算で令和 7 年度に実施予定の主な事業を掲載しておりますので、報告させていただきます。

路線新設としまして、広域路線バス（赤磐・瀬戸線）の運行を開始しております。利用状況を確認しながら今後の運行形態等を検討してまいります。

次に、路線見直しとしまして、広域路線バス（赤磐・和気線）の見直しを行います。和気閑谷高等学校の部活動に合わせた帰りの便などのダイヤ改正を検討してまいります。また、資料には記載しておりませんが、広域路線バス（赤磐・美作線）で、ドイツの森、美作市役所新庁舎への乗り入れを開始しております。

次に、A I デマンド型予約配車システムの導入としまして、令和 7 年 4 月 1 日から赤坂地域、吉井地域のデマンド型市民バスに A I デマンド型予約配車システムを導入しております。すでに導入済みの熊山地域と合わせて、乗り方教室を実施しながら周知するとともに利便性向上のため改善を図ってまいります。

次に、赤磐市公共交通網運転手育成支援事業補助金交付事業として、公共交通を担う人材確保・育成のため第二種免許取得を補助する事業を継続実施します。また、資料には記載しておりませんが、高齢者・障害者の使

用料の半額免除を行うハレカハーフ事業につきましても継続実施します。以上、公共交通会議予算以外の事業につきましても、併せて報告をさせていただきます。

以上で、「令和6年度決算報告及び令和7年度予算書（案）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：公共交通運転手育成助成補助金の昨年度実績はあるか。

事務局：昨年度は実績ない。

会長：今までの実績はあったのか。

事務局：令和5年度に3件あった。

委員：第二種免許取得費用の補助について、国土交通省でも同じような補助金を用意しているが、免許の取得までしてドライバーになろうとする人がそもそもいないという状況はどこの地域も同じだと思う。一方で、そのような二種免許を取ろうとも思っていない人に、どのように目を向けさせるかという策を考える必要がある。国としても検討しているが、地域でも検討が必要だと思う。

会長：他に無いようなので、この件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。

（2）地域公共交通計画の認定について

◇資料説明

事務局：資料4をご覧ください。地域公共交通計画の認定について説明させていただきます。地域公共交通計画の認定につきましては、吉井地域及び赤坂地域のデマンド型市民バスの運行に対して、国へ補助金申請をするにあたり、地域公共交通確保維持事業にかかる計画について地域公共交通会議において認定をいただき、補助金の申請を行いたいと考えております。計画期間は、令和7年10月から令和10年9月の3年間の計画となります。申請に当たっての目標値の設定は、地域ごとの事業目標、利用者の目標値、収支率、利用者1人当たりの市負担額の目標値について、系統ごとに目標値を設定し、加えて、地域公共交通計画との整合性、連動化が必須となっていることから、設定しているものでございます。

それでは、吉井地域から説明させていただきます。主に目標値の部分について説明させていただきます。

資料の3ページ4ページをお願いします。まず、利用者の目標値設定につきましては、令和7年4月1日時点の吉井地域のデマンド運行における利用圏域人口に対し人口の推移を算出しました。結果については、高齢化の進行及び人口減少に伴い、利用者が減少していますが、利用方法を見直すなど利用促進を図りながら、令和6年度の水準1,742人を維持していくこととし、令和7年4月1日からエリアを拡大したことに伴う利用者増を見込み目標値を設定いたしました。周匝線の新設に伴う利用者数を120人、西勢実・中勢実線のエリア拡大に伴う利用者数を36人と見込み、令和

6年度実績の1,742人と合計した、1,898人を令和8年度から令和10年度の利用者目標値としております。

次に、資料の5ページをお願いします。収支率及び市の財政負担については、運行形態により負担増が見込まれますが、利便性向上・利用促進により、利用者の増加を図り、市の負担額の現状維持を目指します。各系統ごとの収支率、財政負担については、「系統ごとの目標値の設定」の表をご覧ください。令和3年10月から令和4年9月の過去実績と比較した結果、多少の収支率の増、また、財政負担は減少しておりますが、運行形態の見直し等により負担増も見込まれます。引き続き、利便性向上・利用促進により、利用者の増を図っていき、令和6年度の水準を維持していくことを目標値として設定いたしました。

次に赤坂地域の目標値設定について説明させていただきます。

資料の6ページ、7ページをご覧ください。まず、利用者の目標値設定については、吉井地域と同様に令和7年4月1日時点のデマンド運行における利用圏域人口に対しての人口推移を算出しました。赤坂地域においても、高齢化が進み年々人口が減少しております。定時定路線の利用者の減少も続く中、令和6年1月15日から定時定路線との併用で実証運行を開始し、令和6年11月から本格運行に移行しております。利用者の意見を聞きながら利用促進を図り、令和6年度実績の水準1,068人を維持していくこととし、デマンド型市民バス認知度向上に伴う利用者の微増を見込み1,080人を令和8年度から令和10年度の利用者目標値としております。次に資料の8ページをお願いします。収支率及び財政負担についても、吉井地域の目標値と同様に運行形態により負担増額が見込まれますが、利便性向上・利用促進により、利用者の増加を図り、市の負担額の現状維持を目指すこととして目標値を設定しました。以下の説明は省略させていただきます。

次に13ページをお願いいたします。表1には、運行系統の概要及び運送予定者を記載しております。めくっていただき、14ページには、表5 地域の概要を記載しております。15ページ以降の説明は、省略させていただきます。以上で説明を終わります。

◇質疑応答・意見

委員：国の制度なので少し補足する。フィーダー系統の補助は13ページにある計画運行回数の3割を超えないと最終的には補助対象とならない制度である。昨年度実績は3割を余裕で超えているのでそこまで心配いらないと思われるかもしれないが、ぜひ地元の代表者の皆さまには利用促進を行っていただければと思う。国も、皆さんが乗ってもらうものに対して支援できればと思っている。

事務局：利用促進ということで、地域の区長会などでもご報告させていただいている。乗り方教室についても、熊山地域だけでなく、今年度は吉井地域の是里地区でサロンの一環というかたちでお声がけをいただいている。どうやって乗れば良いのかよく分からないという方も多くいらっしゃると思うので、まずは知っていただく取組を行いたい。ご都合良ければ、国や県の方に関しても、実際にご参加いただきたく思っている。

会長：実際に見ていただけたら、問題点が見えてきたり、改善の助言が頂けたりするのではと思う。
他に無いようなので、この件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。

4. その他

・「赤坂地域の公共交通に関する調査」調査報告

事 務 局：昨年度、赤坂地域においてデマンド型市民バスを実施している。ほぼ一年経った段階で、橋本先生のご協力の下、アンケート調査を実施した。その集計結果が出たので、先生にご報告いただく。

会 長：市の広報に入れてアンケート調査を行った。簡単にご報告させていただく。今日お話しするのは、調査の概要からデマンド型市民バスに対する評価までのところである。

まず、今回調査した地域は高齢化率の高い地域である。デマンド型市民バスを導入してたくさんの方に乗っていただきつつある。こういう事業は慣れきってくると、過去のことがよく分からなくなり、効果が見えなくなってくる。利用が定着しつつあり、過去のことを忘れていないタイミングということで昨年調査した。

配布数は1,540部、回収数は164部。回収率は10.6%だった。この中で、空欄無くきちんと回答して頂いているものは、8.8%であった。実際住んでいる方の人数に対して、回答いただいた方は女性の割合が高くなっている。年齢分布については、高齢の方が多い。

これに対して、デマンド型市民バスを実際どれくらいの方が使ったことがあるのかということを調べた。乗ったことがある方は、ほぼ10%となっている。知っているけど使っていない方が、81%となった。知らなかった方は9.7%。周知はだいぶできているが、知っているからといって乗っていただいているわけでもなく、乗っていただいている方は1割にとどまっている。

今後利用したいか尋ねたところ、将来的には利用したいと答えた方が45%。

13ページ以降で、デマンド型市民バスの満足度について伺ったところ、満足していただいている方については、運賃や利便性が評価されている。逆に評価が芳しくなかったのは、運行日や最終便の時間帯となっている。

15ページでは、利用者のみに伺っており、全体的にサービスに満足していただいている。

16ページでは、デマンド型市民バスの導入に対する評価について、家族や友人に送迎を頼む機会が減る、身近に利用できる公共交通が存在することで移動に対する不安が減った、将来的に利用できる公共交通が存在することで安心感が高まった、といった項目が高く評価されている。相対的に評価が低かったのは、赤坂地域外への外出機会が増える、悪天候の外出機会が増える、自動車を運転する機会が減る、といった項目になっている。18ページでは、高齢者に優しい町になった、移動が便利になった、といった項目について高い評価を受けている。ただ、町の賑わいや、経済活性化については高い評価になっていない。

こういう結果を20ページ以降で因子分析にかけて、21ページ以降にどのような意識がどのように関わってきているのかというのを示す、共分散

構造分析を行っている。四角で囲ってある項目はアンケートの質問項目、丸で囲っているものはその背後にある心理を書いてある。

22ページにはその結果を示している。サービスの満足度が高まることによって、現在の利用価値や将来の利用価値や現在の町にポジティブな影響を与えるということが分かっている。

23ページでは、現在の利用価値を高く評価すると、将来の利用価値にもポジティブな影響を与えるということが分かった。

24ページでは、現在の利用価値が高まると、現在の町に与える価値についても心理的な影響を与えるが、将来の利用価値という観点からは、現在の町に与える価値はそれほど大きな影響を与えないということが分かった。サービスの満足度が高いことによって、現在の利用価値のイメージが高まってきて、現在の町に与える価値も高まる、という人の意識の構造が分かった。

25ページは、現在または将来、デマンド型市民バスが地域に必要なかどうか、という設問である。現在については、「必要と思う」という方が低めである。が、将来または、地域に対してデマンド型市民バスが必要かという設問に関しては、非常に高い割合で、「必要と思う」方が多い。基本的には乗っている方が1割なので、それ以外の方は別の交通手段を持っていると思われ、現在については低めになるのは当然である。しかし、将来や地域にとって必要かどうかについては、必要だと感じる人が多い。

26ページ以降では、デマンド型市民バスが必要な方はどんな人なのか、ということ調べた。

27ページでは、色が濃くなっている部分について、明確に現在の生活にデマンド型市民バスが必要な方を示している。

28ページで、例えば年齢については、65歳以上の方とそれ未満の方でずいぶん意見の違いが出てくるということがわかる。現在の生活についてなので、若い方はほとんど自家用車で動いているということだと思うが、年齢によって違いが出てくる。あるいは免許を持っているかどうか、という観点について、ずいぶん大きな違いが出てくる。

29ページでは、送迎してくれる人がいるかどうかで大きな違いが出てくる。そのほかに、地域との繋がりを示すSC（ソーシャルキャピタル）が強い人ほど、デマンド型市民バスが必要だという意識が強い。

30ページでは、SCについて示している。いろんな政策を考えると、SCが強いかどうかでかなり人によって反応が異なると言われていて、今回の調査でもそれが示された形となる。

31ページでは、一つのモデルとしてどのような人がデマンド型市民バスを必要としているかを示している。これは数量化Ⅱ類分析にかけた結果である。世帯二人数が1人の方は赤の方向にグラフが伸びている。「必要だと思う」という方向に、1人だとそういう回答になるということ。世帯人数が2～3人になってくると、「必要でないと思う」回答になりがちである。これは赤になっているか青になっているかで方向性が分かるのと、赤の長さや青の長さで強い意見なのかどうか分かるというものになっている。こうやって見てみると、免許を持っているかどうかで、持っていない方は必要だと思いがちでその度合いは強い。年齢は65歳未満とそれ以上の年齢で方向が逆になっている。

32のページでは、世帯人数が非常に大きな要素となっている。1人暮らしの方をしっかりとケアしていくことが、デマンド型市民バスに乗っていた

だけるかどうかに影響してくる。

33ページ以降は、将来の生活に必要なかどうか聞いている。「現在」と比較して、色が塗ってある部分が非常に少ないことが見て分かる。36ページに書いてあるが、性別や年齢などによる有意差がないというのは、いろんな属性の人がとにかくデマンド型市民バスを赤坂地域に必要なだと思っているということが示された形になる。

38ページには、欄外に自由記述を書いてくださった方の意見を紹介している。利用者の1割の人の中で、書いてくださった方がいた。「休日運行してほしい」「山陽地域まで行きたい」などの意見が出ていた。それ以外の方からは、「携帯電話を持っていないので帰りに利用できない」「思う時間に動けない」「将来運転できなくなったら使いたい」「瀬戸駅まで行きたい」といったことを書いていただいている。

何か気づきがございましたら回答できると思いますので、ご質問よろしくをお願いします。

委員：岡山市で集まりが初めてあって、回答があったのが1割、乗っている方もそんなに多くない。使用率が低いことから、本当にデマンド型市民バスはやらないといけないのか、という話をした。元々は、国からの話だと聞いた。使ってくれている方が本当に少ないということは、必要としない人の方が多いのではと思っている。反面、コロナ禍の時に無料タクシーチケットが出た。これはたくさん使ってもらえていた実感がある。無料でないと動かないのではないかと思う。デマンド型市民バスもタクシーで動くより断然安いのに使ってくれないのはなぜなのか。

何年もやっているのに広がらないというのは、必要とされていないのではないかと思う。比較的若手である自分からすると、高齢者に対して、買い物に皆でもっと出て来れば良いのにとと思うが、高齢者になると外に出ること自体を望んでいないのではないか、ということもある。

どういう風に流れが変わってくるか分からないが、意見する。

会長：今回調査した赤坂地域は、路線バスを使える地域の人と、そうでない地域があった。そうでない地域の人たちはそもそも自分で移動できなければ、もはやそこに住むことができなかった。何らかの方法で移動できる人たちのみがその地域に残って、新たにデマンド型市民バスが入ってきたので、急には生活は変わらないだろうというのは予測の範囲内である。かつそれ以外の地域について、基本的に若い人たちは自家用車を持っていれば、デマンド型市民バスを利用することは基本ない。なので、使う方の割合が少なくなる。問題は、社会的政策的にそれで本当にいいのかという話である。選択肢として、自分で動けなければどこにも行けない世界がそれでいいのかどうなのか、というところ。それでは困るということで、デマンド型市民バスがある。これだけでも本当は良くないと思う。選択肢は多ければ多いほど幸福度が高いはずだが、そこにはコストがかかるので、提供できる選択肢の数にも限界がある。その中でどこまでやるのか、この会議の中で議論して決められる範囲になる。これはやりすぎだ、という話になれば、もっと少ないレベルのこともいいかもしれないし、これでは生活できていないという話であれば、先ほどの意見にあった休日や時間帯に関する運行を変更する必要がある。無料であれば乗るという話については、100円でも乗らないということはその程度の必要性しかないということである。400円で乗ってくれるのであれば、400円の価値を認めてくださっている方が1割いる。どのくらいの値段にすればより増えていく

のか、あるいは、他の人の税金を投入しているのでやりすぎでいいのか、という話も一方で出てくる。その中でどこでバランスを取るのか、皆さんに集まっていただいて議論している理由だと思っている。

民間で成立するのであれば民間でやっていただければよくて、商売として成立しないけど、社会として必要であると考えれば、社会を動かすための資金として税金があるので公共でそれを使うということになる。

委員：デマンド型市民バスについては、あくまで乗合事業なので、利用者の皆さんは一定の制約の中で動く必要がある。タクシーの運賃と比較すると安い金額となるが、皆さん多少我慢していただく必要があるので、400円という設定に抑えられているという状況を、地元の皆さんに理解していただくことが重要と思う。現在必要としている人と将来的に必要なとしている人では、同じような傾向が出るのは私もよく知っているが、これがこのまま10年後に同じ傾向になっても良くないと思う。また、将来的に困るのが地元の皆さんになるので、今皆さんが使わないからと言って、将来的に足がなくなっても良いのか、という命題を地元へ投げかけていくのが必要かと思う。

委員：赤坂地域のアンケートについて、利用者の自由記述の中でデマンド型市民バスで山陽地区まで行きたい、というものがある。結局赤坂地域内だけだと、デマンド型市民バスで赤坂地域内の路線バスまで行って、バスに乗り換えて山陽地域まで行く、ということになるが、こういった方はバスに乗るのが億劫な方で、ドアtoドアで移動したいと思っている。吉井地区では、各路線から周匝まで行けるようになったのだったか。

委員：以前は佐伯北までだったが、医療機関が少ないため森クリニックにも通院できるように周匝までいけるようになった。

委員：それで利用者が増えていると聞いたがどうか。

委員：利用者は増えている。

委員：それなら赤坂地域から山陽地域の医師会や本庁に行くこともできるのではないか。

委員：うちも山陽地域まで行きたいが、広域路線バスの運行を阻害することにもなるのでできないと考えている。

委員：体力的にバスに乗れるかどうかという問題が出てくるとして意見した。市の方ではどのように考えているか。

事務局：先ほどおっしゃられたように、赤坂地域でも熊山地域でも医師会の方まで行きたいという話はある。デマンド型市民バスの形態では、熊山地域から医師会まで行くとなると、時間がすごくかかるので配車の台数の問題が出てくる。その方を送ってしまうと、他の方を乗せられなくなってしまう。あとは、宇野バスの運行範囲なので、民間事業者にも配慮が必要と考えている。熊山地域に関してはそのような配慮をしながら、医師会まで定時定路線を運行している。少しずつではあるが、そのようなご要望にも応えていっている。また、乗り換えする体力が無い方についても伺っている。今後一気にどこまで改善できるか分からないが、例えば目的地をある程度設定させていただくような形での検討は進めていきたいと考えている。

委員：今の路線バスは、マイクロバスで、乗ること自体に苦勞する。私も時々見るが、あまり乗っていない時間帯もある。バスについて、もっと乗りやすい形のものを使うなど、整備が上手くいけばもう少し乗り換えてでも路線バスを使う方が出てくるのではと思う。

会長：非常に貴重なご意見だった。ただ、事務局の方ももっともな意見で、数少

ない車両をどのように運行するか、というところと、二重投資になっていくとコストをどうするのかを考えていく必要が出てくる。その中でバランスを取っていくことだと思います。日常的に生活する場所については、ダイレクトに移動できれば一番良いが、それ以上の所になると乗り換えが必要になってくる。それがどのレベルで判断するのかというところだが、このあたりについても考えていく必要がある。今ここで議論していただいているのは生活交通。一方で福祉交通についても本来は議論があるはずで、そのようなものも含めて赤磐市全体の移動手段だと思う。ここで議論されていない部分についても本来は考えなければならない。

委員：地域の交通と路線の乗り継ぎについて、ニーズと合わない面があると思う。赤磐市の場合だと、これから岩田に交通ターミナルの設置を計画していく話がある。このように乗り換えのハブとなるものがあって、色々な路線に乗り換え可能になることが一つ重要な事だと思う。高齢者の生活を考えると、乗り換える場所がある程度快適である必要がある。赤磐の場合は吉井・赤坂・熊山と南北・東西に長い区間があるので、その区間のどこかでデマンドと路線バスが上手く乗り換えられる、ハブになる施設整備が必要と感じている。

事務局：現在、地域公共交通計画という計画に基づいて、この事業を進めさせていただいている。その中にも地域拠点等における乗り換えポイントを少しずつ整備していくことも盛り込んでいる。やはり支所の間にもある程度のポイントがあったら良いのではないかと考えている。一度に変えるのは難しいが、ある程度ポイントをピックアップして、快適にお待ちいただける環境整備は進めていきたい。

委員：事務局がされているように、乗り継ぎについて考えるのは大変である。いつもありがとうございます。

会長：事務局にできないこともあるかもしれないが、できるけど気付いていないこともあると思う。大変な話だから黙っておこう、ではなく、たくさん意見を言っていたきたい。

・市民バスの時刻表の紹介

事務局：毎年この時期に広報あかいわを通じて配布している市民バスの時刻表がある。これを見てもすぐには分からないので、皆さまが市役所にご連絡していただいて、担当がご案内している状況になっている。数年このような形で作っているが、より分かりやすいものを作成できるように努めていると考えている。

・赤磐市地域交通コーディネーター育成事業に関する資料の紹介

事務局：昨年度、国庫補助事業を活用させていただいて、事業を進めた。市民の皆さま方と一緒にワークショップを3回行った。橋本先生に来ていただき、公共交通の現状について先生のお話を聞き、2回目には玉野市と総社市に公共交通の勉強に行き、先進地域の取組についてお話を伺った。それらの総括として皆さま方でワークショップを行い、どういった公共交通の利用促進ができるか、高齢者の福祉の視点から考えるとこういったことが良いのではないかと、といった案を出していただいた。そのような内容を取りまとめた資料である。この資料を乗り方教室にも配布するなど、地域の皆さまと共に、より良い公共交通や生活交通の体系を作っていく

いと考えている。

・その他

委員：娘が今年高校に上がり、瀬戸線を使って通学している。部活や試験期間になると便が合わず、子どもで発想が単純なので、同じルートでなければ帰宅できないと考えている。市の方で考えてバスダイヤを組んでくださっているが、利用者の方になかなか伝わっていないのではと思う。都会の人と違って、シンプルに出発場所と到着場所のことしか考えない。乗り換えなど経由する発想はない。なんとか乗り換えや迂回について、公共交通のいろんな組み合わせの利用を普及できれば嬉しい。

事務局：おっしゃるとおり一往復しかないので、部活や試験期間はなかなか対応できないのが心苦しいところではある。一応月曜から土曜まで毎日運行し、毎日誰かしらが乗ってくださっている。元々は高校生の通学支援の目的ではあったが、実際は通勤等に毎日使ってくださる方もいたので、しっかり周知をして、乗っていただくご案内をするべきだと思っている。時間が合わない場合は和気線を使っても帰れるなど、何かしらこちらからもアピールできればと思っている。瀬戸線については岡山県の方に大変お世話になっておりまして、補助金をいただく段取りになっている。色々な方々のご協力を得ながら路線運行を続けたい。色々ご意見あればお寄せいただきたい。

5. 閉会

事務局挨拶