

令和7年度 第5回 赤磐市地域公共交通会議議事録

日時：令和8年3月17日（火）10：00～11：45

会場：赤磐市役所 3階協議会室

1. 開会

事務局：令和7年度第5回赤磐市地域公共交通会議を始めさせていただきます。
本日の資料ですが、事前に送付したものに加え、机上に「赤磐市地図」「改正法案資料」「岡山県ビジョン（案）」「バス停カルテ」を配布しておりますのでご確認ください。それでは、委員数21名に対し、本日ご出席いただいている委員は17名で過半数を超えておりますので、赤磐市地域公共交通会議設置要綱第5条第3項の規定により、会議は成立いたします。
開会にあたり、会長から御挨拶をお願いいたします。

会長挨拶

会長：今年度5回目の開催となります。年間5回というペースは他自治体と比較しても非常に多く、それだけ当会議で議論を積み重ねていただいている証左であると考えております。本日は1件の協議事項と5件の報告事項という多くの議題がありますが、詳細な理解と積極的な発言をお願いし、挨拶とさせていただきます。

事務局：ありがとうございました。協議に入ります前に、前回12月に行われた令和7年度第4回赤磐市地域公共交通会議の簡単な振り返りをさせていただきます。

前回会議内容の確認

事務局：前回の内容についてご質問等ございましたらよろしくお願いいたします。

◇質疑応答・意見 （特になし）

事務局：よろしいでしょうか。
それでは、会長の方で進行をよろしくお願いいたします。

会長：まず、本日の地域公共交通会議の議事録の署名人を指名したいと思います。末本委員と小川委員、よろしくお願いいたします。

2. 報告事項

（1）デマンド型市民バスの利用状況について

◇資料説明

事務局：前回の会議で赤坂地域代表の有馬委員から、デマンドの利用状況について

ご質問をいただきました。本日は令和 7 年 4 月から 12 月までの実績について、概要をご報告させていただきます。なお、詳細な評価・分析については、令和 7 年度の実績が出そろった後に改めてご報告させていただきます。

それでは資料の 1 ページをご覧ください。こちらは居住地別に「登録者数」「実際に利用された方の人数」「延べ利用者数」をまとめた表です。また、机上に各小学校区域を示した地図をお配りさせていただいておりますので、併せてご覧ください。まず、上段の「登録者」の表をご覧ください。12 月末時点の登録者数は全体で 814 名、うち吉井地域が 335 名と約 4 割を占めています。これはデマンドバスの運行開始時期について、赤坂・熊山地域は令和 6 年ですが、吉井地域は平成 24 年からと、他の地域よりも早く開始していることが要因と考えられます。次に、中段の「実利用者数」の表をご覧ください。こちらは、実際に 1 回以上デマンドバスを利用された方の人数です。右端の「実利用者数／登録者数」という数値をご覧ください。これは登録者のうち、実際に何割の方が利用されているのかを示すものです。赤坂・熊山地域では登録者の約 3 割以上が実際に利用されていますが、吉井地域は 17.6%と他の地域と比較し低くなっています。これは運行開始から 13 年程度が経過する中で、当時の登録者の方の生活環境の変化などにより、現在は利用されていない方が一定数いらっしゃるのだと推察しています。次に下段の「総利用者数」の表をご覧ください。こちらは延べ人数になります。赤坂地域の構成率をご覧ください。赤坂地域を例に見ますと、実人数の割合は各学区で大きな差はありませんが、延べ人数では「笹岡小学校区」が約 5 割を占めています。ここから読み取れるのは、中心部の医療機関やスーパーから距離が離れる地域ほど、利用回数が多くなるという傾向です。つまり、遠方の地域ほど、デマンドバスが「なくてはならない生活の足」として欠かせないものになっている状況が伺えます。次に「合計」の表をご覧ください、右端の列「総利用者数／実利用者数」の値については、実利用者 1 人当たりの総利用回数を示すものです。吉井地域が 29.4 と他地域と比べて 1 人当たりの利用頻度が特に高くなっていることが伺えます。

次に 2 ページをご覧ください。年代別の利用状況とその予約方法を集計したものになります。ここには顕著な地域特性が出ており、吉井地域は利用者のほぼ全てが 60 歳以上で、高齢者の移動手段として特化しています。また赤坂地域でも 6 割以上が 60 歳以上の利用となっています。一方、熊山地域は 60 歳未満の利用が約 4 割にのぼり、学生や現役世代を含む幅広い層に利用されているのが特徴です。次に、右下の予約方法の合計の表を見ますと、60 歳未満の方はほぼ 100%アプリ予約ですが、60 歳以上の方は約 14%に留まっています。ご高齢の方には、依然として電話予約が安心感のある手段となっているようです。

次に 3 ページをご覧ください。時間帯別の稼働率及び乗合率を集計したものになります。まず、乗合率とは、乗客数を運行便数で割った値になります。また、稼働率とは、バスがお客さんを乗せて走っている時間の割合です。下のグラフをご覧ください。赤坂地域および吉井地域では、午前中に利用が集中し、お昼を境に大きく減少します。特に吉井の仁美地域はその傾向が顕著です。対照的に、熊山地域は午後 1 時、2 時台も稼働率が高く、一日を通してまんべんなく利用されています。

次に 4 ページをご覧ください。こちらは目的地の上位 5 カ所をまとめ

たものになります。赤坂地域の「バス停留所 赤坂支所前」、吉井地域の「仁堀バス停」や「周匝バス停」などは、路線バスへの乗り換え拠点ですが、それだけではなく周辺の商店や医療機関、公共施設など、地域の拠点施設へ行くための目的地でも利用されていると聞いており、降車後の正確な行き先をすべて把握することは困難ですが、各地域の目的地を見ますと、全体として「医療機関」や「スーパー」での利用が非常に多いことが伺えます。また、熊山地域で「熊山駅」の利用が最も多いという点については、鉄道利用と連動していることを示しています。これが、先ほど申し上げた「幅広い年代が、一日を通して利用している」という熊山地域特有の利用パターンに繋がっていると考えられます。以上で説明を終わります。

◇質疑応答・意見

- 会 長：熊山地域のみが一日を通して万遍なく利用されているという話があった。何か特性や原因はあるか。また、午前中の利用が少ないのはなぜか？
- 事 務 局：熊山地域は赤坂・吉井地域と違い、定時定路線も併用しており、朝の時間帯は定時定路線を利用している方も一定程度いる。昼の時間帯は路線によっては今年度から減便をしているところもあり、その隙間の時間帯にデマンドバスを利用されている。また、目的地として「熊山駅」が最も多く、鉄道利用と連動している点も大きな要因で、学生や現役世代を含む幅広い層が、列車の時間に合わせて一日中利用する独特のパターンが形成されていると考えられる。
- 会 長：デマンドは運転手や車両の確保がどうしても問題になってくる。定時定路線と組み合わせて平準化することが非常に大事になる。他の地域や今後を考えていく際に、どう組み合わせていくのかを視点に入れていただければ良いと思う。
- 委 員：登録者数は多いが、実際に利用していない方も多い。ただ、実利用者のリピート数は非常に多く、利便性の高さは立証できていると思う。今後、地域でも使ったら便利だということを広めていきたい。
- 会 長：地元からの応援メッセージだと思う。新しいユーザーをどれだけ見つけられるかが大事になってくるので、ぜひ地域でもお願いしたいし、事務局でもPRをしていってほしい。

(2) 県事業 新たな交通サービス導入支援事業進捗について

◇資料説明

事 務 局：当該事業は県が専門家を参加自治体に派遣し、地域の生活交通確保について検討・支援を行ういわゆる「伴走型」の事業でして、今年度を通じて主に山陽地域の市民バスの乗降データの分析・検討を行ってまいりました。現在の山陽地域における市民バスの利用状況を分析しますと、「西山線」や「山陽団地循環線」のように一定の利用が定着している路線がある一方で、路線や便の時間帯によってはほとんど利用がない便も存在しているのが実態です。そのため、まずは利用者の買い物や通院のニーズに合わせて、利用の極端に少ない運行ダイヤの見直しや、将来的に岩田地区に整備予定の新拠点に路線をつなげることなどを検討するなど、今ある市民バスをより使いやすくする工夫から始めてまいりま

す。当該事業の分析結果をもとに、令和８年度も検討を続けてまいります。検討にあたっては、地域の交通を支えてくださっている事業者の皆様のご意向も伺いながら、地域全体にとって最適な形を模索してまいります。今後、検討が進めば必要に応じ、公共交通会議でも報告をさせていただこうと考えておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。以上で説明を終わります。

◇質疑応答・意見

会 長：県の事業として伴走型ということで、今年度、来年度も含めて山陽地域に着目して分析していただいている。路線によって差があるのはもともと分かっていることだが、そのなかでどのような方向性で、何を重視して分析しているのか教えてほしい。あるいは、こういった結果が出つつあるのか、もうひとつ踏み込んで教えてほしい。

事 務 局：他の地点を含め、個別の乗降データの分析に時間をかけながら、結果として方向性や結論が見えない路線もあり、いくつかの分析対象をスクラップアンドビルドしている。山陽団地線と西山線は一定の乗客を確保できているとお伝えしたが、西山団地線では極端に利用者が少ない午後の便がある。高陽北西線、高月高陽南線は１便あたりの平均利用者が１人前後になる場合もあり、バスとして乗合が成立せず、ほぼ個別の輸送になっている状況がある。ただ、公共交通という立場から、１人しか乗らないので即廃止とはならないので、利便性を高めて少しでも多くの利用者に乗っていただくことを検討していきたい。ただ、デマンドは車両や運転手の制約もあるので、様々な選択肢を幅広く検討しつつ最適な公共交通サービスを検討していきたい。

会 長：特に人口が多い地域を含んでいるので、全域でデマンドは難しいところがあると思う。先ほど（１）で出た熊山の事例のように、定時定路線とどう組み合わせていくのかというところを加味しながら、次年度検討していただきたい。

（３）新拠点整備事業について

◇資料説明

事 務 局：年度末となりましたので、岩田地域において市が整備を進める新拠点事業の進捗について報告させていただきます。資料に先立ちまして、新拠点事業について簡単に概要を説明します。新拠点事業とは市に不足する機能を集約して誘導することで、生活の利便性を高め、市の活性化につなげることを目的としたもので、目的別に３つのゾーンに分け、市が用地を買収して整備するエリアを公共ゾーンとしております。公共ゾーンは約４．５ヘクタールの土地に、道の駅を中心に交通結節点となるバスターミナルを併設することで、市内外から人が集まり、賑わいを生むような場所の整備を目指しています。市外から訪れる方々に喜んでいただける施設を目指すのはもちろんですが、市民が気楽に集えるような場所になるように整備したいと考えています。令和５年から約２年をかけて、導入すべき機能や役割を検討し、市民や各業界等との意見交換・集約を行いながら、お手元の資料のような整備イメージを取りまとめました。現在は令和７年１１月から各地権者との用地買収の交渉を開始し、現時点で登記手続き中のものを含め、全体の８割程度の買収が完了しています。今後も粘り強く地権者に対してお願いを続けていき、全部の用地を買収できるまで全力で

取り組むつもりです。当然ですが、最終的に確保できる土地の広さや形によっては施設の配置や規模などを再検討しないといけないなど、具体的な検討はまだまだこれからの段階です。交通結節点となるバスターミナルも敷地内に整備を予定していますので、将来的には路線の変更など、この会議で協議させていただくことも出てくると思います。今後大きな進捗があれば、随時この会議にも報告をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。以上で説明を終わります。

◇質疑応答・意見

会 長：新拠点についていろんなところで話は聞いていたが、絵として見たのは初めて。イメージを初めて認識した。

委 員：これは市民の方が要望したのか。私は赤磐市民ではないが、赤磐市民の方には、ある程度周知しているのか。

事 務 局：本日の資料の絵を作り上げるために、市民へのアンケート、抽出調査を行った。また、山陽ふれあい公園などの市の施設の利用者、事業者、市内外の方にもアンケート調査を行った。地元の小中高生にも授業の一環としてのワークショップを実施し、どんな道の駅があったらいいかを話し合っ
て作り上げたものが今日お示ししている絵になる。市民の方については、道の駅、民間のエリアも含めて新拠点全体の注目度が高いと思っている。直近では、市の広報紙に掲載してお知らせをさせていただいている。

委 員：市民はコストコのことを先に聞いているので、道の駅のイメージは全くなかった。コストコは決定できなかったのか、道の駅の整備の話もはっきりとしたことは今日初めて聞いた。そのあたりはどうか。

事 務 局：市が直接行う道の駅の事業よりも、コストコというビッグネームが先走りしている。コストコの出店について、結論はまだ出ていない状況。コストコを含めた商業区域、工業区域等については、民間の開発事業者が土地を既
に買収し造成工事を行っている。民間事業者がコストコなり、他の商業施設や工場を誘致する区域になっていて、直接の交渉は民間同士で行われている。従前、市からも直接コストコやナカシマヘルスフォースなどへ声掛けはさせていただいている。実態としては、民間同士のやりとりとなるので、そこからの報告を待っている状態。

委 員：どうしても商業施設や道の駅が目立つが、実際には交通ターミナルが最重要施設。交通ターミナルを設けるために、まわりの環境を整えていると理解している。赤坂山陽地域では、この交通ターミナルをハブとして機能していくことを期待しているが、それは宇野バスさんが乗り入れてくださ
るのかでほぼ決まると思う。そのあたりはどうか。

事 務 局：民間バスの乗り入れについては、現時点で未確定。随時、情報交換はさせていただいているが、事業者ごとのご都合等もあり、現時点で確約いただくことは困難だと考える。乗り入れを前向きに検討していただけるような整備案を市としても固めていきたい。まずは事業の基本となる、用地の買収に全力を尽くしていきたいと思っているので、ご理解いただきたい。

会 長：道の駅の話については、これまであまり出てきていなかったもので、皆さんの関心が高いと思う。

委 員：アンケート回答者は、コストコがくることを前提として回答したと思う。集客力があるところが民間区域にこなければ、当然、道の駅のイメージも変わってくるべきだと思うが、どう考えているか。元々、前市長は、バスターミナルを設けて交通の利便性をあげる、なおかつ集客力があるものがくれば市の目玉になる、ということをやっていた。アンケート回答者も

そうだと思う。今後の見直しの有無について聞きたい。

事務局：検討業務のなかで、採算性をコンサルティング会社と一緒に計算した。近隣に道の駅がないという状況もあり、もし仮に道の駅ができた場合、単独でも十分採算が取れるという試算が出ている。なおかつ、仮にコストコのような集客力がある会社がきた場合はなお良い、という試算になっている。道の駅とコストコで売っているものは、100%競合しているわけではない。コストコありきで計算しているわけではないので、その点をご理解いただきたい。

委員：民間区域の開発状況をみて、慎重に検討していただきたい。

（４）福祉タクシー券交付制度の拡充について

◇資料説明

事務局：社会福祉課では、高齢の方や障害を持たれている方に対しての外出機会を促進するため福祉施策として福祉タクシー券交付事業を行っているところですが、この度、令和８年４月１日より制度の拡充をすることとなりました。大きな変更として、２点あります。資料４のチラシをご覧ください。

まず１点目は、対象者の拡大です。現行の対象者に加え、(５) 要介護１～５の方を対象とします。

次に２点目、交付チケットの枚数が増えます。対象者の(２)～(５)に該当する方(該当等級の障害者手帳や介護認定をお持ちの方)については、月当たり４枚相当、年４８枚を限度として交付します。現行制度と比べて交付枚数が単純に倍となります。障害者手帳や介護認定を持たれていない高齢者の方(１)にのみ該当する方)については、月当たり２枚相当を交付します。ただし、通院や買い物等で当初交付したタクシーチケットを使い切った場合、再度申請が必要にはなりますが、月当たり２枚相当、年２４枚を限度として追加交付します。例えば、４月からタクシーチケットを使用し、１０月で使い切ったため再度申請した場合は、１０月から３月までの月当たり２枚相当、１２枚を追加交付とします。市民の方へは、担当課から周知をする予定ですが、皆様にもご承知おきいただければと思います。よろしくお願いいたします。

◇質疑応答・意見

委員：チケットが、要介護１～５に配られる場合、普通のタクシーではなく、介護タクシーでないとだめなのではないかと思う。

事務局：福祉タクシー券制度の他に、リフトタクシー券交付事業も行っており、車椅子やストレッチャーのまま乗れるタクシーの利用を補助する制度である。こちらに該当される方についてはリフトタクシー券の申請をしていただき、該当されない方は福祉タクシー券を申請していただきたい。

委員：要介護１～５の方は普通のタクシーでは違反になるのではないかと。付き添いが必要な場合は普通のタクシーでは難しいのではないかと。

事務局：要介護１～５を対象としているが、福祉タクシー券の対象は普通のタクシーに乗れる方、リフトがなくても乗れる方にご案内している。程度や状況にもよるが、要介護１～３であれば普通のタクシーに乗れる方もたくさんいらっしゃる。

事務局：補足ですが、介護タクシーの方が一人で乗降が難しい方が対象になる。一般のタクシーは、単独で乗れる方であれば運送してもかまわない。福祉タ

クシーの方が対象者は限定されている。

委員：介護者がいると介護タクシーの扱いなのだが、それがこの福祉タクシー券補助に該当するか。市の考え次第だと思うが、どうか。

事務局：福祉タクシー券は、福祉有償運送とは異なる一般のタクシーを対象としている。

委員：このチケットは一回の乗車でどこまでも乗っていけるというもののか。

事務局：助成額としては、初乗り料金を助成する制度となっている。

委員：福祉タクシー券という名前だが、自治体や事業者が行っている福祉有償運送は対象外ということなので、チラシを改定するのであればその旨記載いただくのが良いと思う。福祉タクシーと福祉有償運送は全く別の制度だが、一般の方からすると混同しやすい印象を受ける。また、介護事業者を含め市民に広く周知する際も、その旨あわせて丁寧に周知していただけるとありがたい。

会長：たしかに、名前に混乱しかねない。使っている方はなんとなく分かっていると思うが、自分が該当するかどうかの段階の方にとっては分かりにくいところもある。

（５）高等学校等通学費補助金制度の改正について

◇資料説明

事務局：現在、市の高校生の通学費支援につきましては、「赤磐市高等学校等通学費補助金交付規則」に基づき、居住している住所地の小学校から最寄りの駅又は高等学校が7km以上ある場合が対象になっておりますが、この度、制度の見直しを行いましたのでご報告させていただきます。

制度改正の主な変更点としましては、2つございまして、1つ目は補助金額の算定方法の見直しを行っております。お住まいの「中学校区」と、通学先の「高校の所在地」を組み合わせ、各中学校区から高校の所在地までの通学実費想定額を積算し、その4分の1（上限100,000円）を「年間補助額」として、補助するものでございます。

2つ目は、申請手続きの拡充とデジタル化でございます。従来の書類申請に加え、新たに電子申請が可能となります。また、申請期間につきましても、これまでは9月と2月の年2回のみでしたが、改正後は通年で申請できるようになります。高校への交通手段については、公共交通機関を利用されて通学されている方、親により送迎をされている方、自転車、原付、徒歩、いろいろな手段で通学をされていると思います。その移動にかかる費用は、それぞれかかっております。その費用の一部を全ての高校生に補助するものでございます。今回の改正は、単なる経済的負担の軽減だけではなく、「生徒の進路選択の幅を広げること」「市内への定住・移住促進」「公共交通機関の利用促進」といった政策的な目的を掲げて拡充しております。また、今回の制度改正での経過措置を設けており、今回の新制度への移行に伴いまして、令和7年度に交付対象となる申請者のうち、令和8年度、9年度に補助金の交付対象となる申請者については、改正後の補助金の額が改正前の補助金の額を下回る場合は、改正前の規則にあげる額を補助額といたします。この制度改正の施行日は令和8年4月1日からでございます。

最後に、裏面に補助金の一覧表を添付しております。お住まいの「中学校区」を横軸に見ていただき、通学先の「高校の所在地」を縦軸として組

合せた表形式として年額を表記しております。例えば、「高陽中」学区に居住されている方が「瀬戸高校」へ通学される場合は、年額 15,000 円の補助金となります。15,000 円の積算根拠といたしましては、「広域路線バス赤磐・瀬戸線」で下市から瀬戸駅までの 6 か月間の定期券×2 の 4 分の 1 の額を 1,000 円未満切り捨て、15,000 円となります。「桜が丘中」学区であれば、22,000 円となり、これは宇野バスさんの桜が丘中央から瀬戸駅までの定期料金を基に積算しております。「赤坂中」学区であれば 19,000 円となり、町苅田から瀬戸駅までの定期料金から積算となります。また、「高陽中」学区に居住されている方が「和気閑谷高校」へ通学される場合は 30,000 円となります。こちらは「広域路線バス赤磐・瀬戸線」で下市から瀬戸駅まで、また、瀬戸駅から和気駅までの JR の定期料金から積算しております。公共交通機関を利用される方、保護者等の送迎がある方など、全ての高校生が対象になります。以上で説明を終わります。

◇質疑応答・意見

委 員：これは新しく令和 8 年の 4 月から施行するということか。

事 務 局：令和 8 年 4 月 1 日から施行。4 月から 2 月末までの申請で、1 人につき 1 年に 1 回限り補助させていただく。

委 員：運用としては特に関係ないか。例えば、デマンドを使われる方は、通常どおりデマンドとして扱えば良いか。

事 務 局：補助金額は公共交通料金を基本に設定しているが、デマンド、自転車、徒歩など交通手段は問わない。

委 員：1 点目、現在原油の値上がりがすごく、マイカーで送迎される方の補助についてはその価格変動を反映させるのか。2 点目、赤磐市はスクールバスがある高校はあるのか。3 点目、中高一貫校については高校生のみ対象で中学生は対象外とのことだが、中学生へ補助対象拡大について検討の余地はあるのか。

事 務 局：1 点目について、あくまでも公共交通の定期券の金額を基に算定をしているので、その料金があがっていけば補助金額の見直しも考えられるが、まずは現在の金額で補助金を支給していく予定。2 点目、スクールバスがある学校は市内にはない。3 点目については、今回は、高校生を対象にということであるため、中学生は対象外である。

会 長：改正案の申請書類に完納証明書とあるが、これは何か。

事 務 局：申請者の市税の完納証明書のこと。市税の滞納がないことの証明として添付をしていただく。

会 長：今までは必要なかったが、今後は必要ということか。

事 務 局：今までの制度では対象者の縛りがあり、50～60 人ほどであったので、市の方で公用請求として納税状況を確認していた。その旨、申請の際に申請者の方から同意を得ていた。今回の制度改定では全高校生を対象とするので、対象者が約 1,200 人となり、事務負担も考慮し、各申請者に完納証明書を提出していただく制度設計とした。

会 長：対象者が 1,000 人規模ということで相当な予算額に驚いた。

3. 協議事項

(1) 令和 8 年度予算（案）について

◇資料説明

事務局：例年、予算案につきましては当該年度の最初の会議、おおむね5月～6月頃に、前年度の決算報告と併せてご協議いただいております。しかしながら、予算の承認をいただいてからの事業着手となるため、年度当初の動き出しまでに時間を要し、機動的な事業運営を行う上で課題がございました。そのため、今後は「前年度のうちに次年度予算案をご協議いただく」形に改め、会議運営を行ってまいりたいと存じます。なお、前年度の「決算報告」につきましては、従前どおり、実績が確定した後の新年度最初の会議にてご報告させていただく予定です。

それでは、1ページをご覧ください。上から収入の部として、市の負担金が本年度予算額4,044,000円、次に補助金が2,002,000円。次に利息、繰越金は令和8年度はございません。支出の部としまして、消耗品費を167,200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83,600円の2台分を計上しております。これはバス停サポーターのベンチになります。次に、補助金として2,002,000円を計上しています。次に、振込手数料として5,000円を計上。次に、委託料として3,871,800円を計上しております。業務内容としましては、令和7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、赤磐市地域公共交通計画に基づく事業実施にかかる技術的支援を行うとともに、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。制度上、交付先が法定協議会のみとなっておりますので、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ものになります。

次に2ページをお願いします。令和8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。路線見直しとしまして1つ目のくろまる、広域路線バスのダイヤ改正を行います。こちらは全て、今年度の会議でご協議いただいた内容に基づき、4月1日から実施するものです。まず、赤磐・美作線について、JR瀬戸駅発の宇野バスとの接続を最適化するため、時刻表を変更します。次に、赤磐・和気線について、和気町営バス（和気・片上線）との接続を最適化するため、時刻表を変更します。また、低利用便の便数の精査を行う一方で、路線の統合及び延伸を行い、JR和気駅との接続便数を拡充します。次に、赤磐・瀬戸線について、運行実態（実際の走行状況）に合わせ、定時性を確保するため時刻表の微修正を行います。次に2つ目のくろまる、市民バス（赤坂、山陽地域）見直しの検討を行います。利用が低調な「高陽北西線」と「高月・高陽南線」について、需要にあったルートや運行本数、運行形態への見直しを検討してまいります。次に、デマンド型市民バスの利用促進及び利便性向上としまして赤坂地域、熊山地域、吉井地域の各地域において、引き続き乗り方教室を実施しながら周知するとともに、地域間の乗り継ぎ拠点の設定を検討するなど利便性向上策を検討してまいります。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。次に、バス停カルテの作成です。これは、市内のバス停の設備状況や利用実態、周辺環境などを網羅的に調査し作成・整備するものです。このカルテに基づき、客観的なデータから、どのバス停の待合環境を優先的に整備すべきかを判断し、ベンチや上屋の設置などを計画的に進めてまいります。なお、詳細については、本日の「その他」でご報告させていただく予

定にしておりますが、今年度は先行して、熊山地域の市民バス、可真・桜が丘線、松木・下市線を対象に作成を進めているところです。次に、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。以上で、「令和 8 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：公共交通網運転手育成支援事業について、令和 7 年度の実績はどうだったか。

事務局：令和 7 年度について、現時点で申請は 0 件。

委員：運転手不足なので、広報をなるべく頻繁にやっていただきたい。

会長：例年と違い、少し早い時期に協議にあげていただいた。毎年 4、5 月がほとんど動かない状態だったが、ここで承認していただくと 4 月からすぐに動けるということで協議にあげていただいた。

他に質問がなければ、今回の予算案について承認いただける方は挙手にて意志表示をお願いします。

（一同挙手）

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

・「バス停カルテ」の作成状況について

事務局：現在作成中のサンプルを、お手元に「A3 横版」の資料としてお配りしておりますので、こちらをご覧ください。なお、作成途中のため、記載内容に誤り等もありますがご容赦ください。1～4 ページ目までは各路線の状況をまとめた「総括表」になります。その後ろに各バス停の詳細を記した「個別カルテ」を作成しております。実際に完成した際には、個別カルテは各バス停分が全て作成されることになります。こちらはバス停の設置状況、利用状況、待合環境の状況及びその状態等を記録し、これまでは主に改善要望があった箇所を主に対応している状況でしたが、今後はこのカルテを活用し、より必要性の高い箇所から「優先順位」をつけて計画的に対応して参りたいと考えております。また、当初はこのように「管理・整備」を主な目的としておりましたが、作成を進める過程で、利用者の方にとって有益な情報が多く含まれていることが分かりました。本日はまだお配りできる形にはなっておりませんが、今後はこの情報を整理し、利用者向けの情報提供のツールとしても活用していきたいと考えております。今年度は、先行して熊山地域の「可真・桜が丘線」および「松木・下市線」を完成させ、令和 8 年度中には市内の全路線のカルテを完成させられるよう取り組んでまいります。以上、バス停カルテに関するご報告をさせていただきます。

◇質疑応答・意見

委員：県内の他の市町村では見たことなく、細かな情報がたくさん入っており良い取り組みだと思う。作るのも大変だが、今後更新していくのもかなり大

変だと思う。写真や状態の定期的な更新・見直しなどを含め、ぜひ長く活用できるものにしていただきたい。

事務局：バス停については、ところどころ修繕のご要望をいただくことがあり、これまでは個別対応をしていた。今後はこのカルテを活用し、優先度の高さなどを把握し、全体的な管理を進めていきたい。公共交通計画でもバス停の環境整備についての項目も入れさせていただいている。なお、利用者の方にとっても有益な情報も含まれている。地域の方はご存知でも、地域外から来られる方はご存知ない情報（トイレの有無や周辺情報など）も充実させていきたい。また、劣化判定基準についてももう少し精査させていただく。予算の根拠にもなると考えているので、優先順位の高いものから予算化を進めていきたい。

会長：作るのも大変だが、維持がもっと大変。更新のタイミングと誰がやるかを決めていかないと大変になる。これまでは利用者からの要望に対応をしていたところを、今後は年に何回かは現地を確認する必要がでてくる。

・「JR 熊山駅の駅設備適正化」について

事務局：本件につきましては、昨年 10 月 21 日開催の第 3 回会議において、本日も出席いただいている西日本旅客鉄道株式会社岡山支社より説明をいただいたところです。改めて内容を整理すると、駅舎の縮小、および旅客上屋（ホームの屋根）を撤去するものです。これを受けまして、市としても住民の皆様の利便性確保の観点から、市長、市議会議長、熊山地区区長会長の實盛委員、そして駅の主要な利用者である白陵中学・高等学校の校長先生の 4 名で JR 西日本岡山支社を訪問し、上屋の存続を求める要望書を岡山支社長へ直接提出してまいりました。先般、この要望に対する回答をいただいたので、その内容をご報告いたします。

結論から申し上げますと、「上屋の存続は困難」との回答でございました。JR 西日本としても、屋根の撤去がサービスの低下につながることは十分に認識したうえで、社内関係部署と調整した結果、この結論に至ったとのことでございます。主な理由として、次のようなことが挙げられています。国鉄から建物や駅設備等の多くの資産を継承しており、経年 70 年を超えるものも多くあり、熊山駅については、岡山方面ホームの上屋は築 95 年、それ以外も 60 年以上経過していること。資産の維持管理にはコストだけでなく、人手も必要だが、そのための労働力の確保が非常に難しくなっていること。将来的に人口減少等により利用の減少が見込まれる中、すべての資産をそのまま維持、または老朽化した設備を更新することは難しい状況であること、といった理由になります。今回の回答は非常に残念な結果ではございますが、市といたしましては、この結論を重く受け止めつつ、安全性の確保や利便性低下への対策について、JR 西日本に対して引き続き緊密な協議を求めてまいりたいと考えております。報告は以上です。

◇質疑応答・意見

委員：跨線橋はどうなるのか。

事務局：JR 西日本からは、跨線橋は現状のものを維持しつつ、強靱化して引き続き使い続けると聞いている。

委員：跨線橋はあまりにも傾斜が急すぎて使えないという意見が多い。できればもっとなだらかにするか、上屋とあわせて撤去して整備してほしい。

委員：ご意見はお受けする。ご意見を反映できるかどうかは社内のことなので断言はできない。ご理解いただきたい。

会長：いろんな意見がある。基本的には利用者が快適に使えるのが非常に大事なこと。ぜひそういう視点で検討していただきたい。特に階段が使えない場合はどうしようもない。エレベーターまでつけるのは難しいかもしれないが、バリアフリー的な観点で考えるとどうなのかな、ということはある。

・国土交通省中国運輸局岡山運輸支局からの報告事項

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」について

委員：お手元に資料をお配りしております。この法律自体はこの協議会の設置根拠になっております。今般改正案ができており、3月10日に閣議決定がされています。これから国会で審議がなされ、最終的に通ればこの法律案が施行されていくものです。法律を改正する背景や必要性についてですが、右のグラフをご覧ください。平成28年から令和6年までのバス路線廃止キロ数の推移です。約16,000キロ弱がこの8年で廃止となっています。もともとバス路線については、昭和ではマイカーの普及促進、平成では少子高齢化が進むなかで減ってきていましたが、近年では運転者等の担い手不足が大きな理由となっています。全国でバスの運転者は平成28年には約14万人近くいたのですが、ここ8年で約2万人減ってきています。担い手不足のため全国で減便・廃止が相次いでいる状況です。一方で、各地域で免許返納の推進や、学校や病院の統廃合が進んでおり公共交通の重要性がますます増している状況です。日常生活においては、移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や、現役世代や子育て世代の送迎負担がより増してきている状況でございます。地域公共交通の司令塔役である地方公共団体も、特に中小規模の市町村では、人材・ノウハウが不足しており、国土交通省の調査によると人口5万人未満の約84%の自治体が、交通の専属担当者がいないという統計が取れています。地域の公共交通の持続可能な維持をしていくため、輸送資源のフル活用、共同化・協業化によって公共交通を守っていく、というのが今回の法改正の背景となっています。法案の概要は中段をご覧ください。1つ目が地域旅客運送サービスの持続可能性確保ということで、バス、タクシーに係る「交通空白」（移動が不便なエリア）については地域の輸送資源をフル活用して解消しましょう、というものです。例えば、運転者や車両といったものに関して運送主体とは別の交通事業者や学校や病院、福祉施設、商業施設等の、施設利用の送迎を行っているところから協力が得られるような事業を構築しましょうというのがひとつです。さらに、施設送迎提供者に関しては事業実施への協力に係る努力義務を規定する、という内容になっています。例えば、スクールバスだと朝夕はスクールバスとして運行するが、日中、運転手が空いていれば、連携して地域の足を守っていく、という趣旨の制度となっています。2つ目、連携促進団体の活動推進ということで、交通事業者以外の様々な企業・団体も地域交通の課題解決に全国各地で取り組んでおられますが、そういったところと連携しましょう、というものになります。例えば、広島市ではバス事業者と自治体が1つの一般社団法人をつくり協同出資することにより、複数者による車両・車庫の共有で連携しています。そういった団体に活躍していただくため、法定協議会に参加促進、公共交通計画への提案権を措置して、より一層いろんな方に参画していただくという内容になっております。

3つ目、モビリティデータの利活用ということで、移動のことを考えていくうえでモビリティデータは非常に重要なデータでございます。各事業を行う際のように法改正をする予定となっております。その他は省略させていただきますが、こういった概要で今後法案審議がなされていくという状況でございます。簡単にご説明させていただきましたが、各地域でこれから人手不足がどんどん進んでいくなかで、関係者が連携・協同して、地域の足を守ってくための法案改正になります。以上になります。

◇質疑応答・意見

- 委員：緑ナンバーの首を絞められることにならないか。
- 委員：そうではない。広島市の事例では、バス事業者が8社、広島市が協同出資で一般社団法人をつくり、バスの車両の貸し出し、車庫やバス停の共有などを行っており、それぞれにとって Win-Win になる取り組みを進める団体となっている。これは一例だが、各地域のプレーヤーにも参画していただきながら対応していくというもの。
- 委員：法案をつくらなくてもできるような気がするが。
- 委員：今でも連携協同している自治体はたくさんある。ただ、事業化することがひとつのポイント。法律に基づく事業として実施していくうえで、予算面での支援が厚くなったり、制度の一部緩和を目指している。
- 会長：モビリティデータの利活用で交通事業者が要請に応じなければいけない、ということで、これはどれくらいの情報を想定しているか。まさにそれぞれの企業の一番大事なところだと思うが。
- 委員：現時点では法案の段階のため、はっきりと決まってははいない。現時点では国としては、GTFS データなどは標準のデータとして推進している。標準の仕様に合致するものが対象になっていく予定。一定の仕様のなかで運用していく。各事業所のバラバラのデータを寄せ集めてもひとつの移動の流れが作れないため、そういった事も考えた上でモビリティデータを集めましょう、となっている。

・岡山県県民生活部交通政策課からの報告事項

「岡山県地域公共交通ビジョン（案）」について

- 委員：お手元の資料をご覧ください。案自体はホームページにも掲載しておりますし、ここにいらっしゃる委員の方にも何名かにはビジョンの策定会議にご出席いただいております。内容につきましては、1ページをご覧ください。ビジョンの基本的な考え方をお示ししています。近年、全国的に人口減少やマイカー普及などによって、地域公共交通の利用状況は減少傾向になっています。さらに運転者不足、物価高騰などによって交通事業者様は非常に厳しい経営状況が続いています。こうしたなか、国、市町村、交通事業者、地域住民等と連携しながら、地域の多様な輸送資源を活用し、移動ニーズに応じた、持続可能で利便性の高い地域公共交通体系の構築を目指して、岡山県全体の地域公共交通施策の方向性を示す「岡山県地域公共交通ビジョン」を策定することになっている。ビジョンの対象地域としては、岡山県全域を対象としている。ビジョンの位置づけとしては、岡山県全体の地域公共交通施策の方向性を示す指針となるものになっている。ビジョンの期間については、令和8年度から概ね5年間を目途とします。ビジョンの対象となる地域公共交通の範囲は通勤、通学、買い物、通院、レジャー等、地域住民の日常生活における身近な移動手段としての役割

を果たしている公共交通を対象とします。具体的な内容の説明は省略させていただきますが、21 ページをご覧ください。ここでは、ビジョンの基本方針をお示ししています。イメージ図のとおり、県の役割としては、地域内の課題解決、地域内にとどまらない広域的な課題への対応、国が推進する取り組みの導入促進を想定しており、地域公共交通会議、交通事業者、岡山運輸支局、地域と連携しながら、地域公共交通のネットワークを活性化させていきたいと考えています。22～23 ページをご覧ください。22 ページは地域公共交通の将来像、23 ページには今後の施策の取り組みや方向性を一覧にしています。主に施策の方向性としては、8 項目お示ししています。どれも重要な項目ではありますが、この中から交通分野の人材確保についてご説明させていただきます。32～33 ページをご覧ください。人口減少などを背景に人材不足は深刻な状況にあり、グラフや表に示しているとおり、バス・タクシーの運転者数は減少傾向にあります。それらの状況をふまえ、34 ページの(2)の課題にありますとおり、交通分野の人材不足は、地域の交通サービスの安定した運行継続に影響を与えることになるため、(3) 現在の主な取組のとおり、岡山県でも運転者の免許・資格取得や職場の環境改善などの取り組みを実施しております。(5) 今後の取組としては、①担い手と呼び込む仕組みづくり、②働き続けられる環境づくり、③多様な人材の活用に記載のとおり取り組むこととしています。現在議会中のため次年度の予算が確定してはいませんが、令和 8 年度も引き続き、第二種免許取得費用や運転手の採用活動に要する経費、職場環境改善につながる施設整備に要する経費に対する補助を予定しています。公共交通分野への就職を希望される方と交通事業者とのマッチング機会を提供するなど、就職説明会や運転体験会などの開催も検討しています。今回は主に交通分野の人材不足についてご説明したところではありますが、この岡山県地域公共交通ビジョンに示す施策の方向性をふまえて、今後も岡山県として公共交通に資する様々な取り組みを行ってまいりたいと思います。ビジョンについては、策定会議も無事終了し、現在はビジュアル版を修正して 3 月末には最終版を公表できる予定です。岡山県からの説明は以上です。

◇質疑応答・意見

委員：タクシーの障害者割引（1 割分）は全て自分たちが負担している。補填がひとつもない。少しでも補填があれば従業員に還元できる。人材不足を気にするなら、例えばそういった面を考慮してもらえればありがたい。また、おかやま愛カードについても割引分を負担しているが、岡山市内の事業者はやめているところもある。ただ、おかやま愛カードがあるから乗ってくださる利用者も多く、地域に根ざすタクシー会社として、辞めますとは言えない。

委員：おかやま愛カードについては岡山県警が実施している任意の取り組み。数年前に、特に岡山市内のタクシー会社さんが事業者負担を理由に一斉に抜けた経緯があり、ご協力いただいている事業者さんが減っていることは認識をしている。交通事業者の負担が増えれば、安定した運行継続に支障が出るのは当然で認識しているところ。すぐにお答えはできないが、当課でできる補助等はさせていただきたい。引き続きよろしく願いいたします。

会長：岡山県地域公共交通ビジョンは 3 月末までには県のホームページで公開

されるということか。

委員：はい。

会長：公開になったら、最終版をもう一度皆さん見ていただければと思う。

5. 閉会

副会長挨拶