

令和8年度 第1回 赤磐市地域公共交通会議議事録

日時：令和8年6月10日（水）14：00～15：00

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

署名人の選任（小林委員と藤澤委員）

2. 報告事項

(1) 令和7年度 赤磐市バス利用実績について

◇資料説明

事務局：「(1) 令和7年度赤磐市バス利用実績について」ご説明いたします。資料1、1ページをご覧ください。表頭の大きい区分として、左から「赤磐市広域路線バス」、「赤磐市民バス」の2つに区分しています。令和7年度において、赤磐市では宇野バスによるバス路線のほか、市の運営するバス路線として、表に記載の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については「赤磐・美作線」、「赤磐・和気線」の2路線に加え、令和7年度から「赤磐・瀬戸線」の運行を開始しました。また、市内を走る市民バスについては定時定路線型8路線、デマンド型9区域で運行しております。

次に、料金体系については、広域路線バスは区間料金制で距離に応じた料金、市民バスは定時定路線では一乗車200円、デマンド型市民バスでは400円となっております。この表での説明は、主に⑦の1便平均輸送人員、⑮の利用者1人あたり1便運行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赤磐・美作線は令和6年度19,190人に対し令和7年度は19,769人で579人の増、赤磐・和気線は令和6年度6,853人に対し令和7年度は7,232人で379人の増となっています。また、令和7年度から運行開始した赤磐・瀬戸線は2,365人の利用がありました。

次に、市民バスで輸送人員が増となった路線は、山陽・赤坂地域で西山線が令和6年度2,718人に対し令和7年度2,754人で36人の増、山陽団地線では、令和6年10月末に笹岡線・北佐古田線の定時定路線2路線を廃止し、赤坂地域デマンド型バスのみでの運行になりました。令和6年度は定時定路線

が133人、デマンド型バスが1,068人の計1,201人に対し令和7年度は1,458人となり、赤坂地域全体の利用者が257人増加しました。熊山地域では可真・桜が丘東線が令和6年度6,070人に対し、令和7年度6,863人で793人の増、松木・下市線が令和6年度5,958人に対し、令和7年度7,082人で1,124人の増、熊山地域デマンド型バスの運行開始に伴い令和7年4月から小野田線、豊田・熊山線を減便、石蓮寺線の廃止をしておりますが、熊山地域の定時定路線の合計は令和6年度14,900人に対して、令和7年度15,160人で260人の増となっています。また、熊山地域デマンド型バスについては、令和7年度から本格運行が始まり、1,714人の利用がありました。吉井地域では滝山線、暮田・平山線を除く全ての路線で増となっています。次に⑦の1便平均輸送人員が昨年度と比較し増となっている路線は、広域路線バスでは赤磐・美作線が5.5人から5.6人に、赤磐・和気線で1.9人が2.0人に、市民バス定時定路線では、可真・桜が丘東線で3.5人が3.9人に、小野田線で0.9人が1.7人に、松木・下市線で5.1人が6.1人となっております。またデマンド型バスでは、吉井地域の是里線、中山線、滝山線の乗合率が増加しています。

次に⑮利用者1人あたり1便利用経費が前年度と比較し大きく増加している路線は、熊山地域の豊田・熊山線で令和6年度7,559円に対し令和7年度12,488円と4,929円の増加となりました。この要因としては、デマンド型市民バスの導入や定時定路線の減便に伴い、利用者が減少したことが挙げられます。また、熊山地域デマンド型バスで令和6年度は17,052円と、令和7年度に比べて高額になっておりますが、これは、令和6年12月の運行開始直後の少ない利用人数に対して、AIデマンドシステムの運用費の負担が相対的に大きくなっていたことが要因です。次に吉井地域デマンド型バスについては、令和7年度から運行形態の変更に伴い、補助金額が変わったこと、また、AIデマンドシステムを導入したことで、運用費が増加したことが主な原因です。

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ページ目をお願いします。1ページ目の運行実績一覧表の説明と一部重複する部分もございますが、各路線につきまして説明させていただきます。まず「赤磐市広域路線バス」の利用者数推移から説明をさせていただきます。

前年度と比べて、赤磐・美作線の利用者数は3%増加、赤磐・和気線の利用者数は5.5%増加しています。

赤磐・美作線は令和7年4月から美作市役所新庁舎へ延伸したことにより、乗降共に約300人の利用、またドイツの森への乗りいれの開始に伴い、約

400 人の利用がありました。赤磐・和気線は和気駅行第 1 便の利用が増加しました。一方、和気駅行第 2 便の「和気駅前」降車数は減少しており、第 2 便の利用者が第 1 便に移ったのだと考えられます。また、令和 7 年 4 月から新設をした赤磐・瀬戸線は、瀬戸駅行では「周匝上」、「高田」、「佐伯北」、「五日市上」での乗車、周匝上行では、「周匝上」、「佐伯北」での降車が多く、吉井地域～瀬戸駅間の通勤・通学手段として利用者が定着し始めております。また、下のグラフ市負担額推移ですが、赤磐・美作線の負担額が令和 6 年度と比較して約 440 万円増となっていますが、主な要因としましては、令和 7 年度に契約を更新し、美作市役所への延伸・ドイツの森への乗りいれに伴う走行距離の増に伴う委託料の増加となっています。

次に 3 ページをご覧ください。赤磐市民バスの利用者数推移でございます。赤磐市民バス全体の利用者は、前年度と比べて 10%増加しています。特に、赤坂地域、熊山地域、吉井地域ではデマンド型市民バス及び AI デマンド型予約配車システムの導入によって利便性が向上し、利用者数が増加しています。市負担額の推移としましては、令和 6 年度と比較し約 500 万円の増額となっています。主な要因としましては、赤坂・熊山・吉井地域で AI デマンド型予約配車システムを導入したことに伴うシステム運営費の増及び、利用者増、タクシー運賃の値上げ、最低賃金の値上げに伴う補助金の増が挙げられます。

続きまして、4 ページ目からは、各地域の利用者数推移について説明をさせていただきます。まず、4 ページの山陽地域の状況を説明させていただきます。前年度と比べ、西山線と山陽団地線は微増、高陽北西線、高月・高陽南線は減少しています。山陽団地線では、ゆめモールの開業によって、「下市イズミ停留所」での乗降が増加しました。また、高陽北西線では、「ふれあい公園」での乗降、高月・高陽南線では、「南方」の乗降が大きく減少し、路線全体の利用者数の減少につながっています。

次に 5 ページの赤坂地域を説明させていただきます。令和 6 年 10 月末で定時定路線 2 路線が廃止となり、デマンド型市民バスが利用者数を伸ばしました。この利用者増加の主な要因は、既存の利用者 1 人当たりの利用回数が増加したことに加え、デマンドバスの導入効果として『新たにバス利用が可能になった方』や『利便性が向上した方』の利用が進んだためだと考えられます。具体的に申しますと、『新たにバス利用が可能になった方』や『利便性が向上した方』を、廃止した定時定路線のバス停から半径 400m の範囲外にある乗降ポイントの利用者数と定義して集計した結果、約 600 人の利用がございました。これにより、これまではバス停から遠く不便だったエリアの方々に対しても、新たな移動手段としてデマンドバスが有効に機能している

ものと考えております。なお、利用が多い目的地はハピーズ赤坂店、道満医院、越宗医院となっており、買い物や通院での利用が多くみられます。

次に 6 ページの熊山地域を説明させていただきます。前年度と比べて、可真・桜が丘東線、松木・下市線は増加、小野田線、豊田・熊山線は減便に伴い減少しています。特に松木・下市線は令和 7 年度から、JR 熊山駅への延伸により、利用者数が大幅に増えました。デマンド型市民バスは、熊山診療所や A コープくまやまなど通院や買い物での利用のほか、JR 熊山駅での乗降が多く、定時定路線や JR との乗り継ぎ利用が多くみられます。

次に 7 ページの吉井地域を説明させていただきます。前年度と比較して、是里線、河原屋線、中山線、西勢実・中勢実線は増加、滝山線、暮田・平山線は減少しています。AI デマンド型予約配車システムの導入や運行形態の変更、周匝線の新設、西勢実・中勢実線のエリア拡大により利便性が向上し、地域全体としては利用者が 32%増加しました。

次に 8 ページのデマンド型市民バスの月別登録者数を説明させていただきます。令和 6 年度末までの登録者数は 584 人で、平均して毎月約 20 人の新規登録がありました。特に 4 月、5 月の新規登録者が多くなっておりますが、4 月は熊山地域市民バス小野田線、豊田・熊山線の減便や吉井地域デマンド型市民バスの運行エリア拡大が主な要因です。5 月は、是里西地区や熊山英国庭園で開催した乗り方教室での周知が登録者増に繋がっております。

次に津山・柵原・吉井線共同バス（星のふる里バス）を説明させていただきます。運営自治体は、赤磐市・津山市・美咲町でございまして、主に津山方面への通学に利用されている路線でございます。

令和 7 年度の利用者減少の主な要因としては、「津山方面に行く学生・通勤者の減少している」と美咲町から聞いております。その原因としては、令和 7 年 4 月から広域路線バス赤磐・瀬戸線の運行開始により、高校の進路選択の幅が広がり、岡山市方面の学校を選択する生徒の増加があげられます。また、赤磐市の負担額については、令和 7 年度のバス停・車両の修繕がなかったことにより、昨年度より減額となりました。

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：デマンドシステム導入でコストが上がっているが、今後の見通しはどうか。

事 務 局：初年度は利用者が少なかったため 1 人当たり経費が高く出たが、利用の定着・拡大に伴い相対的に低くなっていくと考えている。

3. 協議事項

(1) 令和 7 年度決算報告及び令和 8 年度予算の補正について

◇資料説明

事務局：資料 2 をご覧ください。「令和 7 年度決算報告及び令和 8 年度予算の補正について」説明させていただきます。まず、令和 7 年度決算報告書から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。

上段の「収入の部」ですが、市の負担金が 3,921,830 円、国からの補助金が 1,727,000 円となっております。

続いて下段の「支出の部」です。消耗品費は 70,400 円です。こちらは「バス停サポーター制度」によるベンチ 1 台分の代金です。令和 7 年 4 月から広域路線バス赤磐・美作線が乗り入れを開始した「おかやまフォレストパーク ドイツの森」にサポーターとなっていたき、設置したものです。

次に、振込手数料が 1,430 円、委託料が 3,850,000 円となっております。委託料は、株式会社アテナに対し「赤磐市地域公共交通計画評価検証業務」を委託したものです。ここで、収入と支出の両方に計上されている「補助金」についてご説明します。これは「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」です。国の制度改正に伴い、従来は運行事業者に直接交付されていたものが、法定協議会である当会議に交付される形に変わりました。そのため、一度当会議の収入として受け入れた上で、各事業者に支払う必要が生じたため、令和 7 年度から新たに予算化しております。しかし、支出額をご覧くださいと「0 円」となっております。これは、今年 3 月に国へ振込時期の確認を行った際に行き違いがあり、3 月中に事業所への支払い処理を完了できなかったためです。そのため、次期繰越金として同額の 1,727,000 円を計上し、令和 8 年度で支払い処理を行うこととしております。

以上、令和 7 年度の決算報告です。本決算につきましては、事前に監査を受けておりますので、ここで、栗正監査委員から監査報告をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

監査委員：令和 8 年 4 月 16 日に、上記の決算報告に対し、帳簿類を確認しましたところ、適正に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した。

続きまして、2 ページをご覧ください。「令和 8 年度 赤磐市地域公共交通会議収支予算書 補正案」についてご説明いたします。令和 8 年度の当初予算は、今年 3 月の本会議にてご承認いただきましたが、先ほどご説明した通り、令和 7 年度にお支払いできなかったフィーダー補助金を今年度で処理するため、補正を行うものです。上段の「収入の部」をご覧ください。

前年度から持ち越した「繰越金」として、1,727,000 円を増額計上しております。

す。続いて下段の「支出の部」です。「補助金」に1,727,000円を増額しております。いずれも内訳は令和7年度のフィーダー補助金になります。また、繰り越した補助金を支払うにあたり、当初予算の振込手数料では不足が生じるため、振込手数料を1,000円増額し、その財源調整として委託料を1,000円減額しております。以上で、「令和7年度決算報告及び令和8年度予算の補正について」の説明を終わらせていただきます。

◇質疑応答・意見

会 長：支払いが年度をまたいだことで、事業者等に不利益はないか。

事 務 局：5月に支払いは完了しており、会計上の問題はないと認識している。

◇審議結果

この案件について、挙手多数により承認された。

(2) 地域公共交通計画の認定について

事 務 局：資料3をご覧ください。(2)「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。こちらの「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。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、まず吉井地域から、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ページから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8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の推移を算出しました。結果、高齢化の進行及び人口減少に伴い、圏域の人口自体は減少していく見込みですが、利用促進を図りながら、令和7年度実績値（現状値）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加味した目標値2,128人を設定いたしました。尚、令和7年4月1日から新設された周匝線については、半年間（4月～9月）の実績値の121人しか含まれていないため、これを2倍にした242人を「年間を通じた利用者数」として見なしております。こちらは、資料5ページの表にも記載しておりますので、ご確認ください。

引き続き、資料の5ページをご覧ください。収支率及び市の財政負担について

は、令和 7 年 4 月からの運行形態変更による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、市の負担額の実質的な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。こちらでは、令和 6 年 10 月～令和 7 年 9 月の実績水準の維持を基本として目標値を設定しております。令和 7 年 4 月 1 日の計画変更に伴う利用増や人件費上昇等の変動要因を加味しているため財政負担額は増加するものの、当該要因を除けば実質的には現状維持となる計画です。

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 8 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。それによる定時定路線の利用者減少から、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 7 年度実績値の水準 1,195 人の維持を令和 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、吉井地域と同様、利便性向上・利用促進により、利用者の増加を図り、市の負担額の実質的な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。

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：利用者から料金値上げの有無を聞かれるが、検討しているか。

事務局：現時点では計画の目標を上回る収支水準で推移しており、直ちに値上げすることとは考えておりません。

◇審議結果

この案件について、挙手多数により承認された。

4. その他

藤澤委員（岡山県）：

昨年度策定した「岡山県地域公共交通ビジョン」のビジュアル版を配布しました。地域住民、交通事業者、自治体など多様な主体の連携を重視しており、特

に地域公共交通会議をその重要な基盤と位置付けています。

会 長：県のビジョンに関連して、市が活用できる具体的な支援策はあるか。

藤澤委員：「地域公共交通維持確保支援事業」等があり、令和８年度も赤磐市の事業に対して予算を確保しております。

5. 閉会

事務局挨拶