

令和6年度 第2回早島町地域公共交通会議・デマンド交通推進共創会議 会議録

会議の名称	令和6年度 第2回早島町地域公共交通会議・デマンド交通推進共創会議	
開催日時	令和7年2月27日(木) 10:00~11:10	
開催場所	役場庁舎2階 第1会議室	
出席者	委員	<p>【早島町地域公共交通会議】</p> <p>早島町老人クラブ連合会 今井 寿夫 若宮自治会 岡本 善弘 有限会社澤田交通 笠井 暢人 西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部岡山支社地域交通 高田 将太 有限会社早島タクシー 萩原 一正 町長 佐藤 博文 副町長 古井 武徳 教育長 白神 敬祐</p> <p>【デマンド交通推進共創会議】</p> <p>独立行政法人国立病院機構南岡山医療センター 沖野 昭広 有限会社澤田交通 笠井 暢人 岡山県総合展示場コンベックス岡山 岡田 光博 岡山県総合流通センター運営協議会 小林 雄三 早島町観光協会/つくぼ商工会 佐藤 勝司 玉島信用金庫早島支店 鈴木 芳郎 株式会社中国銀行早島支店 寺澤 慶二 社会福祉法人早島町社会福祉協議会 野中 亨介 有限会社早島タクシー 萩原 一正 晴れの国岡山農業協同組合早島町支店 藤井 達矢 Community Mobility株式会社 工藤 元気 デマンド交通推進共創プラットフォーム 佐藤 博文</p>
	専門員	<p>【早島町地域公共交通会議】</p> <p>中国運輸局岡山運輸支局 吉田 奈美 倉敷警察署交通第一課規制係 岩崎 史旨 岡山県県民生活部県民生活交通課 原 弘好</p>
	事務局	企画課 大崎課長、松下係長、竹並主任

<p>会 議 次 第</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 町長あいさつ 3 議題 <ul style="list-style-type: none"> (1) A I デマンド交通の実証運行について (結果報告) (2) コミュニティバス東西コースのダイヤ改正について (3) 早島町高齢者等乗合タクシー助成事業の廃止について 4 その他 5 閉会
<p>会 議 資 料</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・次第 ・委員、専門員名簿 ・配席図 ・【資料1】 令和6年度第2回早島町地域公共交通会議資料・デマンド交通推進共創会議資料 ・【資料2】 ダイヤ改正案 ・【資料3】 コミュニティバスとJRとの接続 ・早島町コミュニティバス運行路線図

会議内容〈要点〉

1 開会

〈事務局〉

定刻となりましたので、ただいまより、令和6年度第2回早島町地域公共交通会議・早島町デマ
ンド交通推進共創会議を開催いたします。

本日は、ご多忙の中、ご出席いただき誠にありがとうございます。本日の議事進行を担当させて
いただきます、企画課課長の大崎と申します。よろしく願いいたします。

本日の会議は、公共交通に関してご協議いただく「地域公共交通会議」と共創プラットフォーム
にてA I デマンド交通の実証運行の検討を進めていく「デマンド交通推進共創会議」の共同開催と
なります。今回の議題の中にはデマンド交通ではない議題もありますが、デマンド交通に関連する
交通施策となりますので、おつきあいいただければと思います。終了時間は11時頃を予定してお
ります。それでは、まず初めに、町長より、ご挨拶を申し上げます。

2 町長あいさつ

本日はお忙しい中、ご出席いただき、誠にありがとうございます。また、日頃より公共交通行政
の推進にご協力を頂き、厚くお礼申し上げます。

さて、本町におきましては、現在、公共交通の拠点となる早島駅のバリアフリー化を含めた拠点
整備に取り掛かっています。現地をご覧になった方がいらっしゃるかと思いますが、すでに駅舎の
基礎工事に着手しておりまして、令和8年3月の完成予定となっています。また、早島駅、役場周
辺の市街化区域編入の取り組みを進め、新たな定住促進を図り、まちの賑わいづくりにつなげたい
と考えています。今後も魅力のあるまちづくりを行い、若い世代に選ばれる町にしていきたいと思
っております。

さて、本日の会議ではA I デマンド交通の実証運行の報告があります。実証開始の際は皆様に多
大なるご協力をいただき、誠にありがとうございました。この場をお借りして御礼を申し上げます。

この他、コミュニティバスのダイヤ改正や乗合タクシーの助成廃止などが議題となっています。
冒頭に述べました、魅力あるまちづくりには公共交通は欠かせません。様々な課題がある中、本町
におきまして持続可能な公共交通にしていかなければなりません。そうしたことから、来年度から
2か年かけて、地域公共交通計画の策定に取り組んでいきたいと考えています。

本日はみなさまの忌憚のないご意見を頂戴したいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い
いたします。

3 議題

〈事務局〉

それでは、議事に移らせて頂きます。まず、会議の成立についてご報告いたします。

本日、「地域公共交通会議」にご出席いただきました委員は、10名中8名の出席となっております。過半数の委員の方にご出席いただいておりますので、早島町地域公共通会議設置要綱第5条第3項の規定により、本会議が成立することをご報告させていただきます。それでは、会長に議事運営をお願いします。

(1) AI デマンド交通の実証運行について (結果報告) について

〈会長〉

それでは、議題(1) AI デマンド交通の実証運行について(結果報告)について、事務局から説明をお願いします。

～事務局より説明～

〈会長〉

ありがとうございました。それでは、今の事務局の報告につきまして、ご質問等がございましたら、お願いいたします。

〈委員・専門員〉

2ヶ月間という短い期間での実施となりましたが、プラットフォームの皆様には周知にご協力いただき、自治体の事務局の方は利用者の方に対していろいろとお手伝いをしながら実施をされたもので、本当にご苦労あったものと思っております。利用者数については、他の地域よりも多いという結果もあったということでしたが、想定はもっと高く目標を立てていらっしゃったかもしれません。公共交通は高齢者の方がご利用になるというイメージがありますが、特に若い世代の方が使われていたということで、家族の中では若い方が使われるとその家族の高齢の方も使われたりすることにつながりますので、もう少し期間が長ければ結果も変わってきたのかと思っております。

質問が2点ありまして1つは、12月の利用は後半ちょっと伸びが悪かったということでしたが、年末はインフルエンザの流行や年末ということもあってお出かけが普段より変わってしまったということもあるかもしれませんが、何か原因として思い当たるところがあればお聞かせいただきたいのと、乗降場所のまとめで駅が一番多くてバス停での利用も多かったというようなまとめにしていますが、バス停での利用とされているのはその後バスとの乗り換えがあったのか、あるいは施設に行くためにバス停に降りられたのでしょうか。あえてバス停とされておられたので乗り換え利

用があったなどの結果が出ていれば教えていただければと思います。

〈事務局〉

1点目のご質問につきましては、おそらく12月の1日から10日の間で普段利用されている方が集中して使われていて、11日以降はそういった方々の利用が少なかったのかと思っています。ただ、その期間でも窓口では問い合わせがあり、アプリを入れてほしいというのもありましたが、利用者数とはリンクしていないようでした。実際、利用者数が多い日では、大体決まった方が使われているという感じではありましたが、そういった方の利用が多ければ利用者数は増えるし、少なければ少なくなるということで、12月の11日以降は、そういった理由で少なかったのかと思っています。2点目については、m o b i からバスへの乗り換えについてはないと聞いています。バス停での利用が多かったことについては、こちらも詳しい分析はできなかったのですが、おそらくm o b i をよく使われる方のご自宅が、バス停の近くだったりもしたのでバス停の利用が多かったのかなと考えております。また、役場や早島駅もバス停としてカウントされますのでそういった理由もあるのかなと思います。

〈委員・専門員〉

コミュニティバスについての説明の中で、JRとの接続が悪い時間帯にm o b i の利用が多かったという説明がありましたが、バスの運行時間を変えるなどして埋めることはJRのダイヤ上難しいのでしょうか。

〈事務局〉

コミュニティバスは2台で、西コース、東コースと分かれて運行しており、1時間に1本程度しか運行ができていない状況です。そういった中でJRさんの本数でいくと1日に早島駅だけでも100本ぐらいありますので、全ての電車と接続することが難しく、どうしても11時から13時台のところでは接続があまり良くない便があります。m o b i の利用者の方と話をしていたら、その時間帯の接続が悪くて、歩いて帰るのも大変なのでm o b i を使わせてもらうということを言われていて、そういった方の利用が多かったのではないかと考えています。

〈委員・専門員〉

現地の企業にPRをしましたが、通勤でのm o b i 利用はありましたでしょうか。

〈事務局〉

毎日、朝の通勤時間帯でm o b i の利用があるか車両場所をチェックはしていたのですが、感覚

的にはあまりなかったと思います。流通の関係の方でm o b iを利用して通勤されたなどはありましたでしょうか。

〈委員・専門員〉

特にこちらの方では聞いておりません。

〈委員・専門員〉

事業者名は差し控えますが、数件はありました。

〈委員・専門員〉

2点ほど質問をさせていただきます。まず7ページの会員登録人数について、53名が登録されたということでしたが、町内の方ばかりでしょうか、それとも町外の方も登録されているのでしょうか。2点目は同じく7ページ目のスライドの7割近くが女性という結果でした。かなりの割合で女性のご利用されているのですが、考察があれば教えてください。

〈事務局〉

まず1点目につきましては、53名のうち大半は町内の方でしたが、中には広島の方などの県外の方もおられました。2点目につきましては、説明会に参加される方の多くが高齢の女性となっていて、アプリの登録で窓口に来られる方も同様でした。こうしたことから女性が多い結果になっているのだと思います。

〈委員・専門員〉

今回のA I デマンド交通は非常にいい取り組みで、いい公共交通機関になるのではと思います。バスと比べて非常に楽で、乗りやすく、バス停がないので当然早い。だから乗られた方がリピーターで利用されます。これがもう少し周知徹底されたらと思うのですが、やはり2ヶ月間の短期間では難しいと思います。ただ、私もですがご利用の方もアナログの方も多いので、説明をしてもどうしてもアプリを使うのが難しい方もいらっしゃいますので、もう少し周知徹底していく必要があると思います。それと無料のバスが運行しているので、利用する方は料金のことは言われます。ただ駅に行くバスが1時間に1本しかないので、時間とお金の兼ね合いでどうしても急ぐときに利用されていました。現在、倉敷の4地区で共同運行として乗合タクシーを運行しています。この乗合タクシーでも事前予約の意見があり、前日予約だと難しいから30分前までの予約にすれば非常に使い勝手がいいということでした。利用者側の立場では、例えば1日前だったら高齢の方の中には忘れる方もいらっしゃるなので、うちは30分前で受けていますが、1時間前くらいが目安とも思いま

す。そういうふうに枠を広げていけば利便性が高くなると思います。運行事業者としては今回、毎日の運行だったので休みがなかったです。乗務員からは、19時まで運行があればいいという意見がありました。ただ、運転手さんも乗り換えがあつて食事もあるわけですから、休憩時間を設けて19時まで延ばしてほしいということでした。A I デマンド交通はタクシーとの格差があつた方がいいのではと皆さん心配されますが、バスと一緒にタクシーのお客様が移行することはないと思います。今はインバウンドで非常にありがたいことに乗務員さんによっては運行収入が上がっています。タクシー協会の支部でも何かいい交通がないかと話していますが、倉敷では朝の駅に行く観光のタクシーが午前中は全く機能しておらず、受注量に対して供給ができていない状況となっています。このあたりは今回早島町が行ったA I デマンド交通があればいいのではと思います。岡山県では芸術祭にライドシェアが入るような動きもあり、同業者が今年になって2社やめてしまうようなこともありました。早島町は2社のタクシー会社があるので空白地にならない地域となっています。我々は極力行政をお手伝いする代わりに、行政と業者がある意味、共存共栄しないといけない部分もあります。高梁市では妊婦の方をサポートするタクシーがあります。他の地域でも貨客混載など様々な交通があり、地域にあつた多種多様な事業を展開していかないといけないと思います。A I デマンド交通に限らず早島町独自の案で町民の役に立つような運行システム、公共交通を構築していけばいいと思います。

〈委員・専門員〉

今回ジャンボタクシーで運行させていただいたのですが、ステップが出る車ではなかったので、高齢の方の乗り降りが大変という意見がありました。乗車人数から考えると普通のタクシーでも十分賄えたのではないかと思います。普通のタクシーの方がお客様にとって乗り降りがしやすかつたと思います。ただ、タクシー事業者にとっては、A I デマンド交通が拡充・充実しすぎると、本業の方にも影響が多少出るのではと危惧しております。A I デマンド交通だけで会社が成り立つわけではありませぬので。うちはタクシー事業とバスがありますが、全てにおいて共存共栄を目指していただければと思います。利用者の方に満足してもらうためにA I デマンド交通を充実して、至れり尽くせりみたいな状況を作ってしまうと、タクシーのお客様自身もアプリが使いやすくなつた、電話を使いやすくなつたらもう全てが良くなって、さらにタクシーより安いとなれば、いずれそちらに移行してしまうのではないかと危惧もあるので、19時まで伸ばしてあげた方がいいという意見もありますが、19時まで運行することによって、タクシーの利益が減ってしまうのではないかとすることも考慮していただけるとありがたいです。

〈委員・専門員〉

今回の実証を通じて、皆様からもお話ありました通り2ヶ月間という短い期間でしたので、やは

りその利用者数に少し課題があるってところは事実かと思えます。現在、当社は全国39エリアで運行していますが、早島町の人口が大体1万人程度と認識しておりますので同じ人口規模では京都府の京丹後市で運行しています。これが昨年の6月から本格運行して4年目に入っているのですが、京丹後市で利用の延べ人数としては2,000人前後ぐらいで、実利用者は250人前後で推移しております。早島町ですと実利用者の情報がなかったのですが、11月が29人、12月が20人ということになっていて、どうしても12月の総利用者数は増えたのですが、実際使っている人数が減ったっていう形です。これがどういう状況かという1回乗ってみて、あまり使えないという方は絶対いらっしゃるので、最初の月でどんどん離脱していきます。一方で使いやすいと思われる方が残るので、そういった方々の利用は増えてきます。12月に増えたのですが、実際使っている人は減っていて、その人たちの満足度は高くなっていくというのはどのエリアでもそういう傾向になります。先ほどお話した京丹後市でも実証実験を3年かけて、ようやく総利用数が月2,000人を超えてきたというのがありますので、やはりどのエリアでも交通という観点から利用者を伸ばすにはどうしても期間がかかってしまうと思えます。我々が最初に導入したエリアでもやはり半年ぐらいはなかなか伸びないところはあったのですが、最初は認知が広がって知っているんだけど、乗ったことはないという方が増えていき、乗ってもらうのに半年ぐらいはかかってしまうというのはデータでも出ているところですので、今後は期間を続けることによって着実に利用者が増えていくというのが基調になってくるかと思えます。乗合率というところでいくと、データにもなかったのですが実際に乗り合っている割合のことで全体の2%程度だったのですが、ほとんど乗り合いが起きてないという状況でした。利用された方は他の方が乗ってきて一緒に行くというケースもあまり少なかったかと思うのですが、そうなってくるとタクシーと同じような利用になってくるので利便性は担保されるのですが、利用者が増えてくるとどうしても乗り合いが発生してきますので、10分で行ける距離が他の方の乗車があると15分や20分になってしまうのはデマンドの特徴です。そうなってくると、どうしても利便性は下がるということはあるのですが、バスやタクシーの特徴というのも含めて、各交通体系の役割をしっかりと分担させることによって利用者様がその都度どの交通体系で移動するかというのを選べるというのは地域の中でも利便性の向上につながってくるかと思っております。ある程度利用が増えていくとそういった乗り合いも増え、使いやすい使いにくいみたいな話もあるかと思うのですが、そういうことを経て、デマンドの特徴が確立されて早島町に残るといった形が一番いいと思っておりますので、今回2ヶ月というところの中で出てきた数字自体も次につながる数字か当社としては評価しています。

(2) コミュニティバス東西コースのダイヤ改正について

〈会長〉

議題(2) コミュニティバス東西コースのダイヤ改正について、事務局から説明をお願いします。

～事務局より説明～

〈会長〉

ありがとうございました。それでは、今の事務局の報告につきまして、ご質問等がございましたら、お願いいたします。

～質問等なし～

それでは、コミュニティバス東西コースのダイヤ改正について、各委員に採決をお願いいたします。ご異議ございませんでしょうか。

ご異議が無いようですので、提案のあった「コミュニティバス東西コースのダイヤ改正について」は、当会議で協議が調ったことといたします。

（３）早島町高齢者等乗合タクシー助成事業の廃止について

〈会長〉

議題（３）早島町高齢者等乗合タクシー助成事業の廃止について、事務局から説明をお願いします。

～事務局より説明～

〈会長〉

ありがとうございました。それでは、今の事務局の報告につきまして、ご質問等がございましたら、お願いいたします。

〈委員・専門員〉

乗合タクシーについて説明させてください。当初は３地区で乗合タクシーが発足しましたが、今では若宮が唯一残っている状況で、この乗合事業が始まる前も含めて３０年は私どもで運行しています。当初は８０名程度登録されていて、ジャンボタクシー１台では足りない状態でしたが、ここ３年は登録者はいるのですが、乗られる方が４名となっています。当然、今までお手伝いをしていたのですが、皆さん９０歳を超えられた独居の方で乗務員が自宅まで荷物を運ぶくらいはできるのですが、歩くのも難しくなっています。３０年続けていますが、若宮も高齢化が進み、車にステップがあっても後ろで支えていなかったら転倒しそうなこともあり、タクシーの範疇を超えてい

るような感じにもなっています。できることであれば続けたいというのはあるのですが、行政負担もあり、4名の利用ということであれば、皆様のための税金ですので特定の方だけにとというのは難しいということもあると思います。乗られる方にも私から説明をして役場からも説明をしてご理解をいただいています。また、早島町の福祉タクシーチケットの制度について説明もしています。また、今回、役場と協議をして乗合の廃止を申請することとなります。

〈会長〉

他にご意見等はございませんでしょうか。

それでは、「早島町高齢者等乗合タクシーの助成事業の廃止について」、乗合タクシーの運行廃止も含めて各委員に採決をお願いいたします。ご異議ございませんでしょうか。

ご異議が無いようですので、提案のあった「早島町高齢者等乗合タクシーの助成事業の廃止について」は、当会議で協議が調ったことといたします。

4 その他

〈会長〉

続きまして、その他になります。会議を通じての意見・質問や公共交通などについて、意見等がありますでしょうか。

〈委員・専門員〉

本日の会議冒頭の会長のあいさつや事務局からもご説明がありましたとおり、来年度から公共交通計画の策定をご予定されているということを伺いました。早島町は非常にコンパクトで交通事業者さんもおられます。他の地域からすると恵まれているようにも見えると思うのですが、やはり困っている方がいらっしゃるという中で、本当にこの町にあった交通をどのようにしていくか、来年度以降はこちらにいらっしゃる交通会議の委員の皆さんと検討して、この町にあった交通ができるといいと思っております。引き続き来年度以降もご協力をいただければと思います。私どもの方も支援していきますのでよろしくお願いいたします。

〈事務局〉

早島町が公共交通政策を行う上で様々な課題があります。幸いにも早島町にはこの公共交通を支えていただく交通事業者さんが2社あります。このコンパクトな町で2社もあるのは、本当に早島町の強みだと思っています。本日の意見でもあったように、当然早島町と交通事業者が共存していないといけないということを考えなければなりません。早島町も高齢化が進んでいる地域になります。その中で高齢者の暮らしをどう守っていくか、健康面をどう支えていくかということも踏ま

えて、公共交通は大事になろうかと思えます。従いまして事業者さんとともに地域の方々の社会をしっかりと構築していく上で公共交通がどうあるべきかを2ヶ年かけてしっかりと考えていきたいと思えますので、委員の皆様にも早島町はこういう公共交通がいいのではというご意見をいただければと思えます。

〈会長〉

A I デマンド交通は、私も議員時代にコンパクトシティの早島町には本当に適しているのではないかと考えています。今回の結果が出ましてすぐに採用ということになりませんが、先ほど事務局が申しましたように、来年度から2年間かけて地域公共交通の計画を策定させていただきます。その中で皆様方からのご意見をいただき策定していきたいと思えますので、今後ともよろしくお願いいたします。それでは事務局にお返しいたします。

〈事務局〉

長時間にわたりご議論いただき、ありがとうございました。本日いただきましたご意見につきましては、今後の公共交通やA I デマンド交通の検討に活かしていきたいと考えております。今後ともご指導のほどよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の会議を終了させていただきます。ありがとうございました。

以上