

## 令和元年度 第3回呉市地域公共交通協議会

### - 議 事 要 旨 -

日 時：令和元年12月9日（月）15時30分～17時00分  
場 所：呉市役所本庁舎7階 756・757会議室

- 1 開 会
- 2 会長挨拶
- 3 議 事  
議案第1号 呉市地域公共交通網形成計画（素案）について【資料1-1, 1-2】
- 4 報 告  
・生活交通の見直し（下蒲刈・安浦地区）に係る取組状況について 【資料2】
- 5 その他
- 6 閉 会



(1) 呉市地域公共交通網形成計画（素案）について

発言者	発言要旨
■資料1について、事務局より説明	
濱里会長	質疑があればお願いします。
松原委員	航路についてですが、現在、航路で示されているのは約8万人の乗降客ということだが、呉市域全体で96万人の乗降客がいる。主要航路が書いていない。ネットワークで考えるのであれば、そこも加味するべきではないか。ちなみに、中央栈橋には、約80万人の乗降客がいる。この点も踏まえて、検討いただけたらと思います。
濱里会長	航路の記載については、事務局で適宜検討していただけたらと思います。
塚井委員	<p>航路は頭が痛い話で、性質がだいぶ違うのかなと思っています。公共交通会議の中に航路が入ってくる自治体の計画策定をしたことがないので、勉強不足で申し訳ありません。しかし、費用構造の違いもありますし、通勤・通学対応の公共交通なのか、そうでないのかというところで、運用がたいぶ変わってくるはずです。航路の場合は、通勤通学対応は避けられないと思います。ということは、自動的に高コスト体質ということで、早朝と終着を延長するしかなくなるので、それなりに厳しい運営になる。日中の運行頻度を下げてもあまりコスト削減にならない費用構造のはずなので。バスと一緒に扱っていいものなのかどうか、オペレーション的には、違うような気がしています。</p> <p>前回、全体でどのような費用構造になっているのかという資料をいただきたいと言って、追加をいただきました。素案のP37で大体の様子が分かりますが、生活航路維持事業の方が一桁少ない状態で、生活交通路線維持事業の方が一桁多い状態である。去年は、災害の影響もあって、バス事業経営支援補助金が飛び抜けて上がっているという状態になっているということが分かります。バス車両購入費が下がっているので、おそらく予定どおりの再編が進まなくてこういうことになっていると思います。これは、今すぐどうこうという話ではありませんが、継続的に見ていただいて、経営管理に使っていただきたいと思っています。</p> <p>もう一つは、後半の所で色々な事業が出てきますが、P55からちょっとずつコメントしていきます。</p> <p>事業1は鉄道の機能強化ですが、実態を見てみると、乗り換え拠点としての機能強化であって、JRそのものをどうこうする話ではない。タイトルが飛躍しすぎではないかと思う。一瞬、鉄道をどうこうする話だと思った。できれば、鉄道への乗り換え拠点機能強化とかそういう表現に変えるべきではないかと思った。</p> <p>事業6ですが、災害時の話というのは、呉市では避けて通れない問題だと思います。事業化するのとは当然であると思います。災害というのは、訓練が難しいです。色々なイベントを活用して、臨時の交通対応をするという事業を是非起こしていただきたい。市内のお祭りであるとか、まちを盛り上げるために、色々な集客イベントを打たれるはずなんです。その時に臨時でバスを出されたり、駐車場を設けたりなど是非やっていただきたい。あまり言い過ぎると怒られますが、先日、東京オリンピックの担当者が、東京オリンピックは東京にとって災害と一緒にであると、輸送担当の方が言っていた。もちろん、東京オリンピックが駄目であると</p>

	<p>言っているのではなく、臨時のオペレーションが必要なので災害と一緒にだという趣旨の発言だったと思います。私もそのとおりだと思います。であるならば、その時に併せて、情報提供であるとか、新しい技術の試行であるとか、そういう訓練を事業の中には書いていただけないかなと思いました。</p> <p>事業12か事業13かで、コストがかかるので難しいかと思うが、Wi-Fi環境のようなものも必要ではないかと思う。皆さん、携帯はお持ちですが、外国人对応とかを考えると、しかるべき所にきちんと無線で情報をとれる環境にしておかないと、これから色々なことが難しくなるのかなと思う。</p> <p>それから、東広島市の計画との違いを見ながら思い出していると、路線の再編の際、乗り換え拠点の用地の確保、それから、転回場の確保、あるいは道路の拡幅、道路側にかかる事業は必ず必要になるはずですが。これに関して、これは、バスの計画のものなので直接的にここからというのはできないはずですが、しかし、それが進まないからできないとか、狭いからできないとか、転回できないからできないとかいう話を山のように伺うので、財政措置は難しいですが、そういう事業は重要であるということをごどこかに書き入れていただけたらいいかなと感じた。</p>
<p>神田委員</p>	<p>抜粋資料の目標と事業体系のところ、今回の計画が目指す事業年度とは必ずしもリンクしないと思いますが、一つ呉駅を拠点としようという方針が掲げられているので、そこを意識した計画になって欲しいと思う。今回の立地適正化計画の時期も睨んでこの計画が動いているので、拠点に対してどのように向かっていくか、あるいは、拠点を強化することによって何が起こるのかというのをもう少し確認した方がいいような気がしている。大阪や東京に行くとき見えてくるが、駅前居住が進んできている。年寄りの方が、車を手放して、移動の少なくてすむ駅前に住んでいる。おそらく、遠い将来、呉でもそういうことが起きてくるだろう。これをある程度念頭に置いておいた方がいいと思う。</p> <p>そういった中で、事業1のJRの機能強化というのは、非常に重要だと思う。今、広島まで快速で早い時間で結ばれていて、呉から広島まで鉄道で結ばれている時間は、広島を中心とした都市の中でも、ものすごい利点になり得ますが、実は、快速だと早いという条件付きのような気がしている。かえって、呉の拠点性や鉄道の優位性を逃しているという気がしないでもない。そうすると、ちょっとその辺ムラがあるので、そこが何とかならないかなと思っている。</p> <p>事業5のコンパクトシティ実現に向けた市街地移動サービスの展開について、立地適正化計画との整合を言っていたと思いますが、具体的にどのようなところの整合を図るのかと言ったところで、おそらくは呉、広、焼山を拠点とすることだと思いますが、そこを例示してはどうかと思いました。</p> <p>事業10の将来を見据えた新たな移動手段の研究のところ、資料の中では、この週末に走った燃料電池バスやグリーンスローモビリティが出てきていますが、その他の交通手段が入ってくる可能性が高いと思っています。例えば、グリーンスローモビリティは、ゴルフカートみたいな車体で、色々な問題を解決してくれるようなイメージがあるかと思いますが、実は結構やっかいな乗り物だと思っていて、乗れても6人くらいで、いわゆる車と同じサイズです。結局公共交通は、人件費が大きいので、必ずしもこれを入れたから解決するものでもない。ただし、呉については、離島を中心に車で入り込めないところが結構あるので、そ</p>

こをカバーする交通手段として考えていく可能性があるとは思う。併せて、タクシーとの棲み分けであるとか、路線バスが小型化してジャンボタクシーになって、最近ジャンボタクシーがワゴン車の車体になってというように、どんどん車体が小さくなってきている。そういった中で、色々な車体のパターンが出ているんだということを捉えて行く必要があり、タクシーとの棲み分けをどのように考えていくかというのを、バス・タクシーがセットになって議論をしていく必要があるかなと感じている。

事業11の乗り継ぎ拠点の整備と待合環境の向上については、直ちに取り組んでいく課題だと思います。特に、新広なり、鍋棧橋で路線が切れてなかなか繋がらないといったところですけど。私が思っている答えとすると、ただ単に、時刻表とベンチをおけばいいということではなくて、例えば、トランジットモールというような形で、待っても苦痛にならない施設、環境を作ってやれないか。例えば、オープンカフェみたいな形でもいいし、平日と休日に切り分けて考える必要もあるかなと思っています。

あと、事業13の分かりやすい情報の提供ですが、最近のトレンドだとMaaSみたいな話がここで出てくるのかなと思いますが、GoogleMapに載ると外国人も検索できる。ところが、呉市内の公共交通を見ていくと、例えば、GoogleMapだと生活交通は載ってないとかいう問題があったり、一部航路が載っていないという問題がある。また、英語版で検索するんだけど英語で出てこないとかいう問題がある。そうそう外国人が来ないかもしれないが、情報を整理しないと、外国人は来るわけもなく、そういった、スマホで地図を検索するということが一般的になっている段階で、要は電話帳に広告を無料で載せられるのに、載せませんと言っているのと一緒で、少なくとも、来年か、再来年くらいには、市内の全ての交通が、こういった検索ものに引っかける体制を作るというのは、必須だと思います。今まで大きな事業者が走っていると、その事業者のデータが出ていたんですが、生活交通に移管するとカバーされない。走らせることがメインになって、そういう所が抜け落ちてしまうので、そこは、市をあげてやるべきところかなと思います。

最後、事業15の関係主体の連携による利用促進、モビリティ・マネジメント等ですが、P68にあがっているのは、昔からよく言われているモビリティ・マネジメントの手法です。確かにこうなんですけど、おそらく、今まで公共交通って、乗る人がサービスを見て考えるという状態だったと思います。ところが、今後、旧呉市以外の地域というのは、どうやって維持していくかという問題に直面していくのは間違いなくて、そうした時に1個人だけでなく、自治会単位であるとか、まちぐるみの話になってくるのかと思います。利用者、地域、行政、事業者がセットになって利用促進を考えていくスキームを、モビリティ・マネジメントの中に強調しておきたい。場合によっては、例えば、1か月の乗り放題券を売るので、その代わりにその自治会が売り上げの何%かをもらう。そして、もし、バスを増やしてくれというのであれば、乗り放題券の売り上げを増やせという議論もあっていいのかもしれない。そういう地域の誠意の見せ方もあっていいのかもしれない。MaaSは、乗り放題もうたっているんで、そういった考え方もあるのかと思います。最後に、7.6億円の赤字を市民一人当たりで換算すると、年間約3,500円、一ヶ月当たり約300円。バス1往復乗れば赤字が消

	<p>えるんだというところがあって、そういう数字を示していきながら地域全体で取り組んでいくことが必要であると思います。</p>
濱里会長	<p>事務局に確認ですが、2人の意見の中で、直接交通に関することではないですが、関連してやるべき施策について、盛り込むべきではないかという意見がありました。関連する施策の取扱いについて、国のガイドライン等における標準的な考え方等あれば説明をお願いします。</p>
事務局 (中村交通 政策課主 幹)	<p>そういった制限というものはないと考えますので、本日いただいた意見の中で反映できるものは反映していきたいと考えます。</p>
濱里会長	<p>J Rの機能強化の話が出ましたので、J Rさんの方から、現段階のコメント等ありましたらお願いします。</p>
山本委員 (代理)	<p>この場では、明確な回答ができないが、協力できる範囲については協力させていただきたいと思っている。どれくらいのことができるかということは、今現在何とも言えません。事務局と協議しながら、協力していきたいと思っている。</p>
濱里会長	<p>最後の、モビリティ・マネジメントで、利用者と地域がどのように考えていくかという話がありましたが、利用者の皆さんから意見がありましたらお願いします。</p>
奥先委員	<p>市の負担がすごく大きいというのを感じました。一人当たり約3500円という話もありました。あまりバスを利用しませんが、一応いきいきパスは持っています。いきいきパスを通勤に使っている人がいますよね。いかがなものかと思えます。若い人の税金にかぶせているのはいかがなものかと思っています。それから、利用者にとってすごい便利ということは、当事者にとって、経営の方から言うとうすごい無駄が多いのではないかと思います。ここの擦り合わせがどうかと考えさせていただきます。</p>
濱里会長	<p>今までの意見で、事務局から答えられるものについて、回答をお願いします。</p>
事務局 (中村交通 政策課主 幹)	<p>奥先委員からいただいた、市の負担が大きいという意見ですが、今後、生活バスの見直しや路線の見直し、バスという形態だけでなく、例えば乗合タクシーなどほかの形態への移行も踏まえて、より地域の皆さんに便利に利用していただくとともに経費の削減を図ってまいりたいと考えます。 また、航路等の問題も御指摘いただきました。今後検討させていただきます。</p>
塚井委員	<p>通勤と通学は、普通「・」を入れて、並べて書くんですけど、それは、時間帯が似ているためですが、同列にするものではないかもしれないと感じています。相対的に弱いのは誰かということを考えれば明らかな話で、通勤の方というのは、自分で足を確保できる可能性のある方です。通学の方というのは、確保できる場合もあります。高校生の中には、何十キロも自転車をこいでいる人もいます。それを推奨する訳ではないですが、可能であれば、そのようなこともできます。でも、小学生となるとそうはできない。とういうことを考えると、旅行者と居住者において、乗り物を持ち合わせているか持ち合わせていないかという観点で言うと、旅行者の方が弱者でしょう。住民の方が情報も多いし、いろいろ繋がりががあります。旅行先で被災するとかかなり悲惨なことになります。弱者は何かという議論を、ある程度しておくべきことではないかと思いました。非常に難しい議論とは思いますが。ただ、基本的には、その場、その状況で自分で移動手段を確</p>

	<p>保できない状況である方は弱者であって、決して、高齢であるから弱者である、若いから弱者であるということでもない。そこは、それぞれ状況を見ながらやるんだと思いますが、通勤だからどうしてくれという言い方もおそろくないと思います。それは、利用者数と見合いながらの問題になると思います。逆に言いますと、代替を確保できれば、必ずしもバスでなければいけないという議論でもない。この辺りが、先程神田委員が発言された、もうちょっと別の交通手段とバスという交通手段の間をどう切り分けるか。コストが下がるということには、なかなかありません。数年前まで、私たちはのんきに考えていましたが、車両も足りない、乗務員が足りないというのはよく聞くことで、それを考えると、空のバスを走らせているのは、お金がもったいないという理屈ではなくて、乗務員がもったいないという理屈も成り立ちます。そうすると、柔軟に対応できるタクシーには、別の考え方もあろうと思います。もちろん、輸送力に限度がありますので、あまりやっていると高コストになって効率的ではありません。このような整理があったほうがいいかなと思いました。</p>
<p>神田委員</p>	<p>前日も申し上げたと思いますし、塚井委員も発言されましたが、ドライバー不足はものすごく深刻です。もっと言うと、5年後にはもっと深刻になると考えていて、公共交通サービスを確保するのに、今まで利用者にこうしようという議論が中心だったと思いますが、むしろ、サービスを供給できるようにするために、ドライバーを確保しようとか車両をどうしようみたいなことを触れてもいいという気がします。ここまで踏み込んだ計画をあまり見たことがありませんが、今回の路線再編をする中で、ドライバーの数の減少も要因の一つだと考えると、呉市全体を挙げて、ちゃんとドライバーを確保するんだということは、強く打ち出していいのかもしれない。公共交通の供給量の確保という言い方がどうかとは思いますが。</p>
<p>赤木委員</p>	<p>今、神田委員が発言されたように、乗務員不足が深刻化してきています。中山間地域のバス事業、タクシー事業は乗務員不足が深刻であり、最大の課題であると考えている。そこで、行政の支援もあっていいのではないかと思います。岡山では、大型2種免許等の補助をしています。乗合タクシーの事業でもタクシー運転手がいなくて、コミュニティバスをしようとしてもバスの運転手がいなくて深刻な状況です。</p> <p>事業2バス路線の再編成とか、事業9地域主導による移動手段の確保の支援ということで、例として、山口のグループタクシーがありますが、これは貸切のタクシーを活用したやり方であり、さらに需要の少ないところについては、広島神石高原町のようにタクシーで町内600円で回れ、あとは町が払うという制度もありますが、運転手不足が問題です。</p> <p>事業11乗継拠点の整備と待合環境の向上ですが、再編するにはどうしても乗継拠点が多くなります。新たなものを作るのもいいですが、例えば、今ある拠点の近くにある商店やコンビニを拠点にして、その中に椅子などを置いて待合を作り、そこにバスロケの表示器を置くなどの工夫も大切ではないかと思います。</p> <p>事業9地域主導による移動手段の確保の支援で、グループタクシーの活用もありますが、もう一つのやり方として、コミュニティバスをやっているところで、熱意のある地区に補助をするという方法もあります。地域住民がバス停、ダイヤや路線などについて考えて、利用料金を得るために、地域のスーパーや病院を回</p>

	<p>って支援金を募って、一定の収入をあげて、収入のあがったところについて市が支援していこうと取り組みをしています。これらを含めて、モビリティ・マネジメントも含めて、市民が育てていく機運が高まっていけばと思います。</p>
<p>今田副会長</p>	<p>公共交通の結節点、乗換等について、先程2人の先生が指摘されましたけれど、すぐには難しいと思いますが、待合所、冬だと寒空の下で待つというのは大変苦痛であり、夏であると暑い中で待つというのは大変である。これをどのようにするかです。例えば、昔のことで申し訳ありませんが、島しょ部が橋で結ばれて、御手洗から広島、労災病院まで直通で来られるようになりました。利用者は高齢者が多いです。バスで直通で来れるようになったからいいかと言うと、逆にそうではないって方が多い。どういうことかと言うと、橋ができる前は、フェリーで渡ってバスに乗る。フェリーで渡る時に、10分～20分待合所でゆっくり休めたという話を伺った。現在は、直通で行くので休むところがない。非常に疲れるという方もいた。結果、利用者にとってはマイナスのサービス提供になる部分も出たのではないかと思う。そういったことで、結節点が重要なことになっていると思います。</p> <p>安浦の方から呉の中心部に来る時に、どういう交通手段で来られるか。おそらく安浦駅のすぐ近くにおられる方は、非常に便利がいいでしょうけど、少し離れると、安浦駅までやってくることになりまして、電車が来なく待つ時間が長いとか、待合所がないとかいうことになると、やっぱり結節点というのは結ぶだけでなく、そこにいる時間をどう過ごすのかということも非常に重要になってくると思います。</p> <p>それから、乗合タクシーが書いてありますが、どういった方が利用しているのかということがはっきり分らないと、どういったサービスをしたらいいのか提案できないと思います。データがもう少しあればいいかと思います。それから、公共交通機関に対する調査の中で、整備していくべき都市機能で公共交通が第2番目だと書いてあります。満足度は低いけど重要なんだということでもあります。このアンケートを答えられるのがどんな年齢層か分かりませんが、一般的には、多くのサービスを提供するのが望ましいというのが一般的な人の考え方かなと思います。じゃあ自分は乗るかと言うと、私は乗りませんと言うのが一般的です。そこところが大きな問題だと思います。じゃあ私は少し利用しようというように、市民の意識が変わってくるというのが、将来必要であろうと思います。そのためには、サービスレベルを上げることと同時に、市民の意識改革というのが重要であると思います。もう一つは、交通事業者の意識改革でしょうか。将来どうしていったら地域の人々の足を確保することができるのかということを少し考えていくことが重要でないかと思います。</p> <p>先程も発言がありましたが、公共交通を整備しようとしても、バスの転回場所が狭いかということがあるとの発言がありましたけど、まさにその通りでございます。災害に強い公共交通ということであれば、道路などをしっかりと整備することが非常に重要です。この事業の計画の場合ですと、土木とか都市計画とかといったところとタッグを組んで、やるということが重要であると思います。例えば、都市計画マスタープランの考え方を取り入れているとか、上位計画の範囲の中で公共交通の計画を作りますとかということも非常に重要ですけど、それぞれの部署の人が合体して少し協議を進めるということが望ましいと考えて</p>

おります。また、市民と行政と交通事業者が連携してやるということですが、私は、呉の産業が参加しないとどうにもならない状況だと思います。呉で経済活動をされている中で、従業員が公共交通は使わずにみんな車で来ますよというような考え方では、公共交通は衰退するばかりです。交通事業者を含む産業と市民と行政が、そして交通事業者を除いた産業がしっかりとタッグを組んでいくことが非常に重要であろうと思っています。最後に、呉市だけで考えても意味が無いのではないかと思います。朝、東広島市から通勤・通学でたくさんの人がやってきます。逆に呉から東広島市、広島市の方へ人が移動しています。それから、江田島市から呉にも来るし、熊野との移動もある。呉市が中心となって、連携して公共交通を考えていくというのが非常に重要でないかと思います。そういったことも書いていただけたらと思います。

生活交通の見直し（下蒲刈・安浦地区）に係る取組状況について

発言者	発言要旨
■資料2について、事務局より説明	
濱里会長	下蒲刈地区については、神田委員の研究室の協力も得ているので、補足説明がありましたらお願いします。
神田委員	まだ、アンケートを集計中で何とも言えませんが、元々足の短い路線で多頻度であった中で、中学校の統合に伴って、学生が蒲刈に行くか仁方に行くかの状態で、生活バスの利用の多い利用者がいなくなってしまう路線です。そのため、どう交通があるのか、下蒲刈は北と南に集落が固まっています、南の方々の交通ということになっているので、非常に難しい地域ではあります。利用者数と、コストのバランスを見ながら考えていけたらと思っています。補足ですが、先程アプリやインターネット検索について発言しましたが、実は、下蒲刈の路線については、呉市の交通政策課とも連携しながら GoogleMap に載せる取組をしています。国土交通省中国運輸局の方で進められている標準的なバス情報フォーマットでデータを作って、早ければ来週くらいに載りそうです。掲載されれば、おそらく広島県初だと思います。
今田副会長	スマートフォンなどで検索するということですが、下蒲刈の住民というのは、高齢化率高いですね。そこの人たちが呉に出かけていきたいという場合に、何時何分に乗って、どこで乗り換えて、どの交通手段で行けばいいかアドバイスしてくれることになります。これから高齢者になる方は、そういう環境で加齢してきていますが、今の高齢者に、情報をうまく入手できるようなツールは存在するのでしょうか。
神田副会長	極端なことを申し上げると、こういった路線はなかなか遅れませんし、現状であれば、時刻表を冷蔵庫に貼っているのが分かりやすいかもしれません。あえてこういうことをしたかという点、下蒲刈については、いくつか化けるかもしれない観光地がある。また、御手洗に続くバスが通っているので、もしかしたら、松濤園に行きたいという外国人がいるかもしれない。それに備えておこうという目的です。下蒲刈に特化せずに高齢者全般でいうとなると、やはり一番簡単なのは GoogleMap かなという気がしています。行きたい場所を指定したら、教えてくれると言うことで、これは日本人だけではなくて、外国人にも共通して同じことが言えると思います。
塚井委員	状況がはっきり分かっていないので失礼な点もあるかもしれませんが、よい例題のように思っています。先程、神田委員が中学校統合されると発言されました。学生が乗るので、時刻表がすごい朝早い時間に設定されている。しかしながら、土日運休にはなっているが、次の便は、7時ですよ。土日でも7時から走っているということで、これは結構理解に苦しむところで、皆さんの移動を考えると朝7時から運行する必要があるという御意見がある一方で、7時からどういう方がどこに向かって移動しているのかということが若干疑問に思います。それと、先程赤木委員から話があったように、人員のことも考えますと、便があんまり早い、あんまり遅いという設定をすると、どこからそういう人を確保してくる

	<p>かという話になってくる。そこまでいけるかという話ですが、乗務員にとって乗務しやすい時刻表は今までしたことないですが、そんなことを言ってもいいのかなという感じはします。持続的に運転される方を確保するとか、いろんな形態に委託するという可能性もあるので、本当に朝の便が必要なのか、これがなかった時にはどういう代替を考える方がどのくらいいるのかなど、そういう整理が必要です。安浦の方はもっと路線が複雑で、地域の状況を理解してなくて申し上げるのも大変恐縮ですが、これだけぐるぐる回せると相当大変なのではないかなという感じがしています。要は、資源を薄く広くばらまいている形になっているんですよ。確かに公平かもしれません。ただ、薄く広くばらまいて不便なものを誰が使うのか？そんなことするくらいなら、どこかに手厚くやって、しっかり稼いだ方が、メリハリが付いていいのではないだろうか。基本的にそういうシンプルな話だと思います。そういう意味で、色々な可能性を考えて、路線を設計していただけたらと思いました。</p>
今田副会長	<p>今の意見ですが、資源をばらまくという言葉ですけど、事実そうだと思います。例えば、デマンドバスがありますよね。乗りたい時に予約するとバスがやってくる。乗りたい人がいない時は走らない。そういったことが考えられますよね。今言われている、ライドシェアは色々なところで言われている。バスとタクシーと乗合タクシーだけが手段と考えるのではなく、法律の改正も必要だと思いますが、一般の人たちの可能性も交通システムの中に組み込んでいくことはできると思います。ですから、全体で市民と行政と産業と学が一体となって、地域の公共交通を考える必要があると思います。</p>
事務局 (新原市長)	<p>今のライドシェアの件ですが、この前の市長会の時に、国土交通省の運輸担当の方から話があって、実際にライドシェアが認められている。これは、その地域にタクシー会社がないというのが条件と、もしよろしければ、藤井委員に教えていただきたいのですが、NPO やタクシー会社自身が運営をするのであればいいという条件があった気がします。実際に行われているところがあるということなので、今田副会長が制度的にできないと発言されましたが、条件さえ整えばできる方法があるのではないかと思います。それから運転手がいなくなってくると、タクシーを配車できないところがだんだん増えてくるので、現実にそういうことが起こり得るのではないかと思います。例えば、下蒲刈や安浦であり得るのではないかと思います。藤井委員や神田委員や塚井委員でご存じのことがあれば、情報をご提供いただけたらありがたいと思います。</p>
神田委員	<p>公共交通が空白の場所がかつ営利事業でないというところで部分的にいけるといいますが、一方で、技術的な話と安全管理の話がついて回ります。慎重に検討していかなければいけません。身近で言うと、安芸高田市がこれを入れています。</p>
藤井委員	<p>具体的に、無償の運行という具体例は存じ上げません。元々これが運送法によらないものという括りでありますので、運送法に抵触しない形であれば存在すると思います。一方で、自家用有償運送というのを市町村でやるものもあれば、NPO が交通空白地域で有償でルールに従ってやっていただくという事例もあります。いきなりライドシェアという形だと、相談がある時に、もちろんそれ自身を否定する訳ではありませんが、安全性の問題であるとか、もっと言うと、今この瞬間はいいですが、今後は誰が面倒を見るのかということになり、無償です</p>

	<p>と、持続可能性の部分で課題はあろうかと思しますので、慎重な議論が必要である。一度そこでやってしまうと、その後もう一回有償に戻すということが何とも言えないと感じています。</p>
塚井委員	<p>今の発言は大変ごもっともなことです。1つだけ付け加えたいのは、基本的に有償であるべきだと思います。無償でこういうことを入れるのがいかにほかの事業者の方に迷惑をかけるか、一度入れてしまうというのもおっしゃるとおり。</p> <p>その一方で、時期に関する問題は、もう少し柔軟になってもいいと思います。我々の交通計画は、5年、10年という期間しか考えることができない。じゃあ、確保できる期間が10年ないといけないという話をしてしまうと、ひどい話、住民の方がみんないなくなるかもしれない。そんなことはないと思いますが、この2～3年が助かればいいという考え方もあります。したがって、個人的な意見ですが、有償であるべきだと思いますが、期間が10年ないといけないというのはちょっと言い過ぎで、もう少し短いものでも、もちろん安全の配慮は絶対条件ですが、それがクリアされるのであれば、もう少し短い期間でも柔軟に入れていかないといけない。そうでなければ、地域の方の役に立たない。志のある方の気持ちも無になってしまう。厳しい条件をクリアしてでもやりたいと言われている方は、是非応援してあげられたらいいと思います。</p>
鈴木委員	<p>今のタクシーの話ですが、個人で善意で運転をしましょうということは、三次でやっていると聞いています。NPO がやっており、成功例があると聞いています。私が聞いている限りでは有償です。営利を目的としている有償ではありません。例えば、ガソリン代程度、任意保険の費用を多少負担しましょうとかそういうことです。運転手はそれぞれその地域のゆとりのある方が運転する。そして、ある程度のメンバーが登録してある。車も個人個人の車を使用している。安全面もお互いに、利用者・運転手が割り切った話し合いの中で、任意保険の範囲でやりますよという一つの定義を持ってやっています。走行距離は、希望者の言うところまで、どこでも行きます。こういう成功例があるように聞いています。調べれば、全国で困っているところはたくさんあって、たくさん成功例があると思います。あまり難しいことを考えずに、やれるようにやっていく。そして、安全のことも、話し合いでやっていく。期間の話ですが、今困っているなら今やる。やってみないと先のことは分からない。そういうことでやっているとは聞いていません。</p>
事務局 (新原市長)	<p>市長会で運輸担当の方から聞いた話は、運行ノウハウにタクシー会社の方のノウハウを使っているというふうな話だったように思います。どこで拾って、どういうふうに配車しているかを NPO がタクシー会社のノウハウを使っている。という話があったように記憶しています。</p>

## その他

次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験について、呉駅前周辺事業推進担当課長より説明