

令和6年度 第3回呉市地域公共交通協議会

- 議 事 要 旨 -

日 時：令和7年1月22日（水）13時00分～15時00分
場 所：呉市役所本庁2階防災会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 題

議題第1号 呉市地域公共交通計画（案）について・・・・・・・・・・【資料1-1～1-3】

3 報 告

報告第1号 呉市生活バス等の運賃改定等について・・・・・・・・・・【資料2】

報告第2号 呉市生活交通の収支状況について(令和6年度)・・・・・・・・【資料3】

報告第3号 警固屋地区乗合タクシーの運行休止について・・・・・・・・【資料4】

報告第4号 地域公共交通確保維持改善事業
（地域公共交通調査等事業）の評価について・・・・・・・・【資料5】

報告第5号 地域公共交通確保維持改善事業
（バリアフリー化設備等整備事業）の評価について・・【資料6】



(1) はじめに

発言者	発言要旨
大水会長	<p>これまでこの協議会で検討を進めてきた交通計画だが、いよいよ策定という段階に入ってきている。</p> <p>前回の会議の後にパブリックコメントを行い、それから地域説明会を年末にかけて実施してきた。市内の各 18 地域に、担当の職員が地域の声を聞いて回り、市民の方々への周知をし、取り組んできたところである。</p> <p>今回はその結果をご説明させていただくとともに、その内容について、また委員の方々からのご意見も含めて、素案の修正事項を整理し、現在の案に至っている。今回はそれについてご審議いただくことにしている。</p> <p>また、その他報告事項として警固屋地区乗合タクシーの運行休止、それから生活バスの運賃改定等について等、5 件の報告を予定している。</p> <p>なお、3 月下旬に予定していた協議会は、審議会等の都合で日程の調整が難しく、今年度は本日が最後の協議会となる。委員の皆様にはご忌憚のない意見をお伺いできればと考えている。よろしく願います。</p>

(2) 議題第 1 号 呉市地域公共交通計画（案）について

発言者	発言要旨
<p>■資料 1-1～1-3 について、事務局より説明</p>	
大水会長	<p>本件について、呉市地域公共交通計画検討委員会の神田委員長から補足があれば願います。</p>
神田委員	<p>先ほどの事務局の説明からもあったように、計画検討委員会を設置し、随分深く議論をして今回のこの計画にまとめるに至っている。特に呉市の場合は、平成の大合併で様々な自治体が集まり 1 つの呉市になっており、一言で語るができない作りになっている非常に難しいところであった。また、前回の協議会の中でも、陸路としての鉄道・バスだけではなく、航路も含めて考えなくてはならないという、全国的にもこれほど難しい条件が重なった地域は、なかなかないだろう。そういった様々な要件の中でこの計画をまとめていった。特に今回の計画の策定にあたっては、全体で見えていきつつも、それぞれの地域にとってどういう交通を確保していくのかというところを、できるだけはっきりさせるといったことを意識してまとめた。その間、地域の方々へのワークショップ、あるいは、ヒアリング、そしてこの委員会の中でも相当の回数を議論していき、今回まとめるに至っている。</p> <p>計画策定後の体制や、どうやって計画を実現していくかということが非常に重要なところになってくるところであり、特に計画の中で交通戦略会議を、協議会の下部会議に位置付け、進めていく予定であるが、様々な各地の計画、あるいはマネジメントを見ていくと、策定をした後にもうしばらくなかなか会議が開催されず、進まないというケースが多いが、交通戦略会議を設置するという事は、これもきちんと進めていくという意思表示でもあるため、今回皆さんからいただいた議論の内容を踏まえながら、マネジメントをし、よい交通を目指していくということをまとめていったところである。</p>

	結びに、今回の議論に参加して下さった皆様には大変深く感謝する。
大水会長	本件について、ご質疑等あればお願いします。
加藤委員	<p>先程の説明では、私が重点だと思っていたところと一致しなかったため、確認だが、前回の計画素案には、航路がきちんと位置付けられていないことについて、修正すべきだと指摘したが、今回は位置付けられていた。私が携わった鳥羽市と志摩市等でも航路があるが、陸路との関係をよく考えなくてはいけないため、非常に難しい。これをむしろ負担と思わず、特徴や売りにしていかななくてはいけない。そのための検討については、まだ十分書き込めていないが、まずは計画の中に、大事な航路であるという位置付けはできた。私も乗りに行ったことがあるため状況は理解しているが、離島航路は非常に利用が少ない。ただ、守っていかななくてはならない中で、一体何をしたらよいかということについて、検討しながら進めていくということがこの計画の中で位置付けられて良かった。</p> <p>交通戦略会議について、神田委員からも意見があったが、前の素案だと、ほとんどこの協議会では、計画の進行について管理をしないこととなっていた。細かいところは交通戦略会議で詰めていくが、大きいところはやはりこの会議で見えていかないとはいけないと思っている。最後のスケジューリングのところが大きく変わったところである。</p> <p>今回、地区ごとに住民意見交換会を開催したことは、非常に意味のあることだったように思う。パブリックコメントで意見が出なかったのは残念だが、逆にこれは住民意見交換会をきちんとやったため、そこで意見は出したという意味かもしれない。また、今後も意見交換会が開催されれば、発言できる機会があると思っていただけたともいえる。あるいは逆に市がやろうとしていることが理解できるような場づくりにもなったと考えられるため、これからこの住民意見交換会で行ったような各地区での検討や、あるいは事業者と地区とのやりとりが常時回っていくような体制づくりもできたということだと思っている。そのあたりも十分には書かれていないところである。これから進行していく際には、きちんと活用していただければと思った次第である。</p> <p>パブリックコメントについて、例えば、駅やバスターミナル、車内でもチラシを配って、あるいは吊り下げて取っていけるようにして、少しでも意見を言ってもらえるような取組があるとよかった。今後、皆様に見ていただくためには、ホームページに載せるだけでなく、そういった取組も必要である。一番大事なのは実際利用されている方から、言いたいことを引き出し、よい意見であれば反映される可能性があると思ってもらうことである。</p> <p>安全についてもまだ十分な議論ができていない。運転手の確保となると、自動運転の話も出てくるが、当面は人力で担っていかななくてはならない中で、今だと自動運転の広がりよりも、人口の減少が早いと見込まれる。そんな状況で一体何をするかというところは、この協議会を含めて、地域で何をするか考えていかななくてはならないものである。そういう意味で安全なことを意識したり、人手不足のことを意識したりするのは大切であるため、この会議において、事業者さんにも状況を教えていただきながら、呉市全体として何ができるかということを経営者ごとに議論して実行できるようにできればよい。</p>

	<p>各路線の位置付けの中で、「理想とするサービス水準」という記載があった。これはあくまで理想であるため、実現が難しいようなことなのか。それとも5年で達成することを考えているものなのか、あるいはその中間ぐらいなのか。実際は、人手不足もあり、お金もかかるため、難しい。今後利用を増やしていく中でそうになっていくことを目指そうという意味で理想と言っているのだと思う。ただ、どうしても私のニュアンスとしては理想というと、かなり長期的にやっていくものであるように思える。例えば都市計画でも10年程度で概ね達成できるように設定している。具体性がないのに理想と言ってしまうと、人によって考えが変わってしまうだろう。今後はその辺りを確認し、意味が違うようであれば、変えたほうがよいと考えた。</p>
事務局	<p>最後の理想とするサービス水準のところであるが、これは現行のサービス水準をベースにしながら、意見交換会等で地域内の移動、市外への移動といった様々な意見に対して、全てに答えられるものではないが、できるだけそういった理想という形で、ある程度意見があったものについて、実現を目指していきたい。これは当然、行政負担と各事業者の負担等も出てくる。また、運転手の確保等も加藤委員が仰るような様々な要素がかかってくるものであるが、まずは理想ということで掲げさせていただいて、何とか皆様と事業者の協力等も踏まえながら、近づけるように、取り組んでいきたい。</p> <p>パブリックコメントについては、ご指摘のとおり、周知が足りなかった部分があると思っている。ただ、18地区での意見交換会を12月に行った中でも、参加者の皆様やその知り合いの皆様には、「パブリックコメントを実施しているため、ご意見等あればお願いします。」という働きかけを行っているところである。</p>
大水会長	<p>その他ご質疑がないようであるため、お諮りさせていただく。本件についてはこの案を承認すべきものとして決定してご異議はないか。</p> <p>異議がないため、本件については承認させていただいた。</p>

(3) 報告第1号 呉市生活バス等の運賃改定等について

発言者	発言要旨
■資料2について、事務局より説明	
大水会長	報告のあった件について、ご質疑等あれば願います。
加藤委員	<p>この件について、何点か申し上げたいことがある。</p> <p>運賃を決めるのがこの協議会でなく、運賃協議会が必要になったのは、一昨年10月の法改正による。これは独占禁止法の絡みであるが、ここだと複数事業者がおり、談合、カルテルになるため、別途1事業者ずつ行うものになったということは、当然理解している。ただ、だからと言ってこの協議会で何ら情報共有がなく、運賃協議会だけで議論して決めてよいかということそれはあってはならないと考えている。他のところでも、運賃協議会にかかる前には地域公共交通協議会、あるいは協議会の委員の皆さんに、こういうことをやろうとしていると説明をするべき。意見がないかどうかというのは、もちろん会議をやるのが一番よいが、結果としてそこで協議を整えても意味がないことになる。ただ、意見を出すことによって変化することもあり得るとい担保がないといけないと考えているというのが、1点であ</p>

る。今回そういったことが行われていないのは、極めて遺憾である。

そういう目線で今回の計画を見たときに運賃をどう決めていくかということについての考え方は、ほとんど書かれていないのは問題だったとこれを見て気付いた。例えば、広島電鉄から移った生活バス路線とそうでない生活路線では考え方が全く違うことについては、どう考えたらよいか。

先程説明があったが、資料 1-1 の 17 ページで、「広島電鉄が運行する旧呉市交通局バス路線及び生活交通については維持基準及び対応方針に基づき見直しを図る」という記載がある。この維持基準及び対応方針というのは、運賃と大きく関係するところ。もしこの維持基準に満たないときには、対応策がいろいろ考えられ、例えば、減便をして経費を減らすことや逆に積極策をして、利用を増やすことを考えることもあるかもしれない。様々な考え方があがるが、その中の 1 つとして運賃の値上げも考えられる。

運賃を上げるのであれば、当然、最終的には運賃協議会にかかるが、そのことについては、先程決議した計画には何ら書いていない。しかも今回の値上げが決定されたスケジュールの中で、まだ計画が決まっていなかったため、ある意味空白の何か月になったとも言え、運賃についてどう決めていくかということについて、特に考え方が定まっていなかった状況の中で上げざるを得なくなったということがあっただろう。次の運賃改定は決してそんな何年も先のことでもないと思えるため、運賃の考え方については、計画に書いてないことも踏まえ、もう少しこの会議で議論すべきではないだろうか。方針はここで議論し、実際にそれを実施するかどうかは運賃協議会で考えていけばよいが、その際に、各地区で維持基準を満たし、路線を維持するために、運賃を上げなくては行けないという余地も考えていくことが大事ではないだろうか。

私が携わっているところだと、地域で協賛金や広告料を取ってきて、運賃として算入し、利用はあまりしなくても、お金を集めてきた分は運賃と同じく地域の負担額として扱うという考え方を取り入れているところもある。そういうことも現状では、何ら明記していない状態。

維持基準及び対応方針は、この 17 ページにも記載のあるように最初から決まっておき、これから見直していくのであれば、運賃をどうしていくかという考え方も同時に見直していかないと整合がとれない。

結局、運賃は利用者負担で、補助は公的負担。あとそこに先程の協賛金や広告料等の中間的なものもある。そういったものをどう束ねて、路線を維持していくかということの考え方が、この維持基準及び対応方針のアップデート版になって出てきており、その中で運賃というのはどう決めるか、あるいはどういった形で、ここはゾーン制、均一制、または広島電鉄の対キロ制でやっていくのか、また乗り継ぎをどうするかといった様々なことがあるが、そういうことについて計画の中では、今までのとおりやるということではしかないが、これも議論していただきたいところである。

私は、意見聴取やパブリックコメントを実施することについて私はこの会議で初めて知った。それは非常にまずいことだと考えており、この会議でも情報共有して意見が言える機会をちゃんと作った上で運賃協議会に移るプロセスにしていた

	<p>きたい。</p> <p>運賃について、本計画においては、この維持基準及び対応方針とともに、十分な議論が行われなかった。これはもちろん新しい路線を作っていく中でも、こういう基準の方がよいという話は出てくる。試行錯誤する中で、速やかに運賃及び補助の考え方について、議論を深めて、計画の中にも入れ込んでいくべきでないか。</p> <p>私は、岐阜や名古屋、三重の交通にも携わっているが、例えば愛知は、名鉄バスが自治体から受託している路線は協議運賃になっており、名鉄バスが値上げするのであればそれらの路線をどうするかというのは、よくある案件である。プログラムがかなり複雑になるためICカードを使えるようにするのは不可能といった技術的な側面がある一方で、同じところをコミュニティバス路線と普通の路線と一緒に運行するため、運賃が変わるのはまずい。</p> <p>もちろん、利用者には分からないものではあるが、だからといって何も議論せずに進めるのであれば、何のための呉市生活バスなのか分からない。呉市生活バスであれば、呉市生活バスの運賃の考え方があるべきで、それは、まさにここで議論すべきことである。ただ、今日は、上げざるを得なかったと思うので、納得はするし、これは報告事項だからもう既に運賃協議会で承認された事であるので、私が言うまでのことはない。ただ、本来は私が申し上げたような手続きを踏むべきだったのではないかということをお願いしておきたい。もし運輸局で、考えが間違っているということがあれば、ご指導賜りたい。</p>
事務局	<p>まず、運賃改定に係るプロセスの話に関しては、やはり考え方があってそれに基づいて、いつ頃やっていくかということところは本来あってしかるべきだということところは理解しているが、ただ今回の部分については、広島電鉄との話の中で、最終的に呉市で運賃改定をやっていこうという市の内部での判断も、前回の11月18日の交通協議会の中では、まだ決められていなかったため、前回報告ができなかったが、運賃改定に係るプロセスについては、こちらの協議会にも適宜情報を共有させていただきながら進めていきたい。ただ、加藤委員が仰るように、決め打ちでスケジュールを組めるのであればよいが、日程調整が難しかったところもあり、情報共有が不十分であったことについては、非常に申し訳なかった。</p> <p>2点目であるが、加藤委員が仰るように、やはり維持基準に関しては、運賃にも大きな影響を与える部分だと、私どもも認識をしている。そういった中で、本計画の中でその運賃に係る設定の考え方について、計画の中では書くことができていないが、また、こちらの協議会等を活用させていただきながら、今後どのような形で運賃を考えていくのか、維持基準等をどのような形でアップデートするのか、地域にどのような形で入っていくのか、その辺りも含めて、協議会や交通戦略会議でご意見いただきながら進めて参りたいと考えている。</p>
荻野委員	<p>少し補足をさせていただく。課長が申し上げたとおり、この度は、非常にタイトなスケジュールということで、運賃が上がるという情報そのものは、少し前にいただいていたが、具体的なものがなかなかお示しいただけなかったということで、こういった結果になっているところである。</p> <p>また、呉市は、元々呉市交通局の路線があり、それを広島電鉄に一部移管をさせていただいており、その後、再度呉市生活バスに移管するという、複雑な状況があ</p>

	<p>る。路線についても乗り継ぎにおいて密接な部分があるため、そこを運賃とどう切り離すのかというのも、内部でも議論はしたが、この度は、そこまでの結論に至らなかったため、この運賃に関する取り組みをどう進めるべきなのかということはいずれかの時点で、皆様と議論させていただきたい。</p>
大水会長	<p>続いて、運輸局の蔦委員からコメントをお願いします。</p>
蔦委員	<p>私は、運賃協議会の委員としてこの書面協議についてご参加をさせていただいたところである。加藤委員からも話があったように、サービスの維持基準について、この運賃という部分は、かなり大きく絡んでくる話であるため、今後、交通協議会でも、ぜひ情報共有していただきながら、その中の意見も吸い上げていただきたいと考えている。参考に、他の自治体で運賃協議会をされる際に、同時開催のような形で交通協議会が行われているケースも見受けられるというところをお伝えしたい。</p>
大水会長	<p>続いて、羽藤委員が手を挙げられているので、コメントをお願いします。</p>
羽藤委員	<p>事務局サイドとしておそらく、呉市は、自分の公共交通サービスだという意識の中で、18回にも及ぶ意見交換会等によって、今回のことでも相当難しい局面だったと思うが、よく料金のところを詰めていただいた。ただ、計画に関するパブリックコメントで意見が出なかったことと、一方で運賃改定に係るパブリックコメントでは、その値上げはやむを得ないという意見と、反対意見が拮抗しているという状況をどう解釈するかというのは難しい判断になる。また、その一方で、非常に判断が難しい結果ではないかということも考えた。</p> <p>市民の方々の生活が苦しいということも事実であるため、今後も現場で声を拾っていただきながら、運賃制度に対して、高齢者の足としても、より使いやすい形にすることで利用を引き出すための事業者側の努力・改善点を維持基準の満たし方の見直しも含めて探っていただきたい。また、割引制度の告知も徹底的に図り、協力を引き出すことで利用を増やし、モビリーデイズ等による機運醸成を引き続き図っていただきたいと考えた。</p>

(4) 報告第2号 呉市生活交通の収支状況について（令和6年度）

発言者	発言要旨
	<p>■資料3について、事務局より説明</p>
加藤委員	<p>19ある路線のうち15路線はもう乗車し、大体状況も分かってきた。街の中を運行し、結構乗っていただける方が多いようなところもあれば、日替わりのルート・ダイヤで本数的にも少なく、特定の方には非常に使っていただけるが、そういう方がどうしても減っていき、新しい方が入ってこないところは、非常に低い値になっているということである。そういう方がデマンドになかなか移行してくれないため、いろいろ頭を使わないといけない。それぞれの路線について、効果的な見直しを図っていかないといけないところである。</p> <p>そして、私の中で気になるのは、この数字の出し方や使い方である。例えば、どういった形で示し、それに対してどういうことを行っていけばいいのか、例えば、あなたの地区は、19地区の中で18番目だと伝え、あなたの地区は、もう続けられないと言ってしまうのは、残酷なやり方である。しかし、その地域としては、非常</p>

	<p>に不利なところであるということであり、今のやり方だと良くないので、違うやり方を例えば2年かけて検討していこうなど、ある程度そういった重点地区のようなところでやっていく中でこれらの数字も使い、逆に新しいやり方をしたら、どのくらいの収支率だとか、どのぐらいの利用状況にしていくとか、あるいは、特にどういう人たちが問題であるから、どういう人たちに狙って利用促進していくかということを中心にやっていかななくてはならないと思っている。</p> <p>そのことと公共ライドシェアがどうか、というのは関係なく、それぞれのところでどういったことができるか、するべきなのかということの中で、選択肢は広く取って、その中で公共ライドシェアが適しているのであればそれもよいし、タクシーにやっていただくのが良ければ、それでもよいというようなことで、その辺りの道筋も必ずしも十分ではなかった。</p> <p>地区がいろいろあるため、それぞれの地区に合うような例えば、フローチャートを作ろうとすると、かなりそれ自体が、結局、試行運行などを検討していくことでしかできないとなるため、これからそういう場を作っていけばよいと思う。その時に、例えばこの6地区については、重点的にてこ入れしていくとか、そういうことでよいのか、あるいはもう少しポテンシャルを見たときに、ここであればもっと乗ってくれるはずなのにこれだけしか乗っていないという相対的な基準にしていくか、というのも考えなくてはいけない。</p> <p>重要なのは2点。1つは、この地区を例えば重点地区にして見直していくということであるのか、事務局とか、市としては、そういったことを思っているのか、あるいは地区の状況に応じて、この収支率目標とか利用者目標も、地域と共有しながら設定していくという作業も含めてやっていかななくてはならないと私は思うが、そういうことについてどう考えているか、そこを伺いたい。</p>
事務局	<p>先程の協議事項の中で計画について、ご審議いただいたが、その事業メニューの一つとして、1-2の38ページに「地域の実情に応じた生活交通の全市的な展開」を位置付けており、先程仰った重点地区を設定して、地区へ入っていきたい。これを令和7年、8年の2年かけて取り組みながら、全市的に9年度以降、それを横展開できるのであれば、横展開をしながら進めていくことを考えている。</p> <p>まずは、収支率の低いところが対象になるとは考えているが、その対象地区をどうしていくかというところは、計画を承認いただいたので、今後、重点地区の選定を含めて、皆様のご意見をいただきながら、考え方をお示しして、進めていきたいと考えている。</p>
加藤委員	<p>このような場合、そこまで頑張らなくてもよい地域が頑張って、頑張りたい地域が頑張らないようなことがよく見受けられる。</p> <p>最初だから、そんなに多くはできないだろう。6地区の中で、特に手をつけられそうなところということで、例えば、下蒲刈の名前が出た。数字的には悪いだろうが、下蒲刈がそういう場所と考えてよいのか。地域として盛り上がっているところとあってよいのだろうか。そうであるならば、そこから始めていくというのもよいのではないかと思ったが、その時に他の地区で困っているのになんであの地区ばかりやっているんだと言う地区が出てくる場合がある。それならそういうところは優先順位を高くしていくとかそういう仕組みも考えておかないと、あるいは逆に、事務</p>

	局では、今は1地区しかできないから、1地区片付くまで待つておいてもらう。そういうある種の方針を示しておかないとストレスが溜まってくる場合もあるので、その辺をどう考えているのか、教えていただきたい。
事務局	下蒲刈については、今広島県と連携させていただきながら地区に入って進めており、重点地区という位置付けで進めていきたいと考えている。 その他についても、まずは収支率というところがベースになってくるだろうが、それと併せながら、各地区の色合いにがやはり温度差があるため、その辺りも踏まえながら、地区の選定方法を検討し、皆様にお示しをさせていただきたい。
大水会長	熱心にやってくれるところの環境がより良くなるように考えていかないといけない。不便になっていく地域が協力してくれれば良くなっていくような流れになるように取り組んでいきたい。羽藤委員から何かあればコメントをお願いする。
羽藤委員	これも数字だけ見ると、短絡的に、運転士が回せないという理解にもなりがちである。こういう結果をネットワーク図や路線図の中で見せていただくと、支線と幹線では当然数値の出方が違うわけであるため、対応の仕方も違うという理解が得られるのではないかと。 そのため、まずそういうネットワーク路線の中での数値の見せ方も今後は少し工夫していただくと、大変理解が深まるので、そうしたこともご検討いただきたい。また、対応の仕方についても、路線の状況や特徴ごとに、ロジックツリーはおそらく異なる。 公共ライドシェアだけではなく、自家用有償も含めて、いろんな選択肢を有効に使っていくという理解に結びつけていくような、そういう整理の仕方も、今後で構わないので、ぜひご検討いただきたい。 数値については、非常に分かりやすかった。引き続きよろしく願います。

(5) 報告第3号 警固屋地区乗合タクシーの運行休止について

発言者	発言要旨
■資料4について、事務局より説明	
大水会長	私から質問だが、このところで、その休止期間中に、利用者や収入増に繋がるような運行ルートを考えていくと記載があるが、事業者としては、どちらかと言えば、復活させたいという意向なのか。その辺りを補足でお願いできればと思う。今年中に考えていくということかと思うが、あと何かご質疑等はあるか。
事務局	利用者が全くゼロではないといったところもあり、現状をよくするためには、利用者を増やし、収入を増やしていかないと難しいといった意見の中で、廃止をすると、もう復活するのは難しいといったところもあり、休止を一旦決断された。 宮原地区にスーパーがあるが、そういったところを回れば、もっと利用者が増えるのではないだろうか、走り方を見直したらどうか等、協議の場で意見が出されていた。
大水会長	今年中に考えていくということだと思うが、何かご質疑はあるか。
加藤委員	まだ乗ったことないので3月に広島に来る際に乗ろうと思っているが、鍋棧橋から歩いて、乗合タクシーが通っている道路までは行ったことがある。実は400メートル程度しかないが、登ったらもう疲れ切ってしまった。間に50メートル以上の

	<p>高低差があり、斜度は平均して12%から16%ぐらいの勾配になっている。これは非常に問題があるところだ。この地図だけ見ていたらわからないが、現地に行ったらかなりの勾配があり、お年寄りがけがをしかねない状況である。私が行ったのは4月だったから良かったが、暑いときだったらそれだけで熱中症になりそうな程だった。</p> <p>代わりの交通手段がないと、この15人乗っておられる方は、どうなるのかなという不安な思いはある。休止するなら代わりの手段を作るか、あるいはもう出かけるのを止めることになるだろう。例えば1年後にもう1回同じサービスを始めたとしても、乗客はかなり減ることになると考えられるため、その前に手を打ってなかったのかと思った。モニタリングをして、知恵を出し合うべきだった。</p> <p>休止という事態になることをどうやったら防げるかという、セーフティネットは必要ではないだろうか。これからはこういったことにならないようにして欲しい。また、収支率の低迷要因について、人口減少でと言っていたが、特に地区で乗りそうな、70歳以上や後期高齢者はどのくらいいるかというデータを知りたい。また、乗客の年齢層も知りたい。平成22年の始まったときには何人乗客がいて、利用は何人だったか。それから、それがどう推移してきて、個人的には、客層の分母に対して分子が一番大きかった時期や利用者数が一番多かった時期も分かるとよい。それに対して現状が、客層に比べて比率的には実は低くなっていないということであれば、使いたい人は使ってきたが、分母が少なくなってしまうため、このやり方では継続できないという発想になるわけであるから、そういう分析がもっと見たかった。</p> <p>運賃について、上りと下りで、この場合だと値段が違うというのもあってよいかもしれないと思った。均一運賃でなくても、上りだったら300円で、下りはもう少し安くなるなど、そういう上りと下りで値段が違う設定はよいと思う。いずれにしても、150円縛りだったら、20%や30%という収支率にはならない。やはり、ここでも運賃や、地元の負担や協賛金というのは、考えていかななくてはいけないことだと思った次第である。</p> <p>私はこう思ったが、何かそういうデータがあるとか、そういうことは考えたがその結果、止めることにしたとか、そういうのがあれば教えていただきたい。</p>
事務局	<p>客層の数や推移については、手元に持ち合わせていないため恐縮だが、実は休止に関する話は令和2年に、地元の運行協議会から打診があり、何とか維持していくためにどうしたらよいだろうかというところで、運行協議会・運行事業者のなべタクシーと話をさせていただいている。やはり、加藤委員が仰るように運賃を上げるべきではないか、運行経路をスーパーなど人が来るところまで延ばしてはどうか、という案が出た。</p> <p>協賛金の話だが、実は平成22年、23年当初に、地元の方にご協力をいただきながら、地元の商店や企業に協賛いただいて、運行を始められたと聞いている。ただ、やはりその後は、なかなか各企業が、体力的なところや経営的なところで協力が難しくなり、協賛もなかなか得られない状況になってしまった。</p> <p>先程説明の中であった話で、自治会の単位自治会が16地区あり、その全ての地区に対して、自治会連合会としてアンケートもとられ、その結果も踏まえ、今回の</p>

	こういった厳しい決定をされたと聞いている。今後どうしていくかということについて、引き続き、市としても協力をしていきたいと考えている。
大水会長	続いて、羽藤委員からコメントをお願いする。
羽藤委員	なベタクシーと協議しながら、今後進められるということで、確かに令和3年から令和5年と、少しずつではあるが平均利用者数も増えてきている中で休止ということ、やはり相当のしんどさがあったのかなと思う。ただ、この地区は高齢者の方々が非常に多く、交通の足が不可欠という話であるなら、自然的に相乗りのようなものも、この休止期間中に発生するのではないかと思う。ぜひ市もその声を聞きながら、自家用有償旅客運送等の可能性も含めて、なベタクシーや地元の方々と話をしていっていただくことが重要だと思った。
大水会長	川畑委員からコメントをお願いする。
川畑委員	下にフレスタがあるため、協賛金をもらっていたら難しいかもしれないが、坂の上にはエブリイ等の大型スーパーや西松屋、最近流行の店もある。元々住宅があったところであるが、その辺りの利用度は、どれほどを見込めるか。そこまで路線が伸びれば警固屋の人も、利用するのではないか。その辺りは協議の中で出てきているのか。
事務局	地元の運行協議会の協議の中では、先ほど申し上げた宮原のスーパー等へもご利用の希望があるのではないかとということも含めて、コースの見直しを検討したい。そういった利用が伸びる、使っていただけるような取り組みを今後検討していきたい。
川畑委員	山の上の方は、あまり狭くないためUターンもしやすい。検討してみしてほしい。

(5) 報告第4号 地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通調査等事業）の評価について

発言者	発言要旨
■資料5, 6について、事務局より説明	
大水会長	本件について、ご質疑等あればお願いする。
加藤委員	<p>今運輸局にも確認したが、この議題は中部地方では協議事項である。つまり自己評価であるため、自分たちが国の補助をもらって、そういうことがちゃんとできたかどうかをみんなで合意して、この場合だったら適切にできたということでA評価とするわけであるが、その評価でみんな納得したかどうかという意味で協議をする。中国地方の場合は、この計画の策定における調査やバリアフリーについては、実際に計画策定できているか、あるいは車両を入れるということであるなら、それで十分できているということであるため、協議をする必要がない、ということについては納得した。</p> <p>今回、計画策定になったため、バリアフリーの補助も、あるいはこれから空白地の対策を進めていくと、フィーダー補助の方も出てくるし、地域間幹線系統補助もあり得る。なるべく国からもらえるものはもらっていききたいというのはある。その引き換えにこの評価を行っていく必要が出てくる。</p> <p>呉市としての評価や、PDCAプロセスの中で、この評価もうまく組み入れて、位置付けていくことが必要で、今回そういう意味では、来年度のこの1月の協議会</p>

	<p>は、評価する機会になるだろう。そのときに、補助がもらえなければ1月ではないのかもしれない。フィーダーであれば、10月から9月が補助の年度になり、1月に評価するため、2月に出させようという流れである。そうすると、呉市の場合だと、もらえないのであれば、4月から3月が年度であるため、その後の6月とかに評価していくことになる。いずれにしても、これから1年の間にその評価のフォーマットも考えていかななくてはならないし、バリアフリーの補助金をもらっていくということであれば、その中にこのバリアフリーの評価も入ってくるという位置付けになるかと思う。今どうこういうものではないが、来年の評価のときに、慌てて何かシートを作るのではなく、様々なものを参考にしながら、評価フォーマット等を作るべきである。</p> <p>目標は全部計画に書いてあることであるため、そのままよいが、どうすると皆さんにとって分かりやすいかというのを考えなければならない。これは交通戦略会議で取り組むことであろうが、そういうことに気づいたので指摘しておく。今の段階で考えていることがあれば教えていただきたい。また、そうでなければ考えていきたい。</p>
大水会長	<p>事務局からは特に意見はないということで、本日の案件は以上とさせていただく。その他何かこの際コメントしたい方がいらっしゃればお願いします。ないようであれば議事については以上とする。</p> <p>今日皆さんにご承認いただいたこの地域公共交通計画を、議会に説明をして年度末に策定し、公表していく。その上で、具体的な政策について来年度からまた取り組んでいきたい。</p> <p>これまで委員の皆様には、ご熱心に議論いただき、その結果計画がまとまった。この計画を元に、地域にとって必要な公共交通の維持、確保をするために、地域の方々とともに、また歩みを進めていきたい。</p> <p>皆様には熱心にご議論いただき、感謝する。</p> <p>それでは以上で会議を終了させていただく。</p>