

令和6年度 第2回呉市地域公共交通協議会

- 議 事 要 旨 -

日 時：令和6年11月18日（月）10時00分～12時20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（素案）について・・・【資料1－1， 1－2】

4 報 告

報告第1号 呉市地域公共交通網形成計画の達成状況の
評価（令和5年度）・・・【資料2】

報告第2号 交通関連事業費について・・・【資料3】

報告第3号 呉広島空港線の利用状況及びアンケート
結果について・・・【資料4－1， 資料4－2】

5 その他

- ・ 広島電鉄の電車・バスの運賃・定期券制度等の変更について
- ・ 今後のスケジュール



(1) 議題第 1 号 呉市地域公共交通計画（素案）について

発言者	発言要旨
大水会長	本件について、事務局説明の前に、呉市地域公共交通計画検討委員会の会長でもある神田委員から意見を願います。
神田委員	この計画は、各実務者と行政の方々とでまとめてきたところである。細かいところを含めて、様々な意見があるが、書面としてまとまったときにその思いがどれだけ伝わるかというところはある。触れられていないところを含めご覧いただきたい。特に書面の中で疑問点があれば、忌憚なくご指摘いただければありがたい。
■資料 1－1， 1－2 について、事務局より説明	
事務局	また、本日欠席の羽藤委員から、本日の議題についてコメントを頂いているため、紹介する。 バスの費用は、運転手不足などの観点からも、今後も増加傾向が続くものと見られるが、それに対して、減便・廃止などで対応していけば、住民から反対運動が必ず起こる。 これに対し、着地をどうするかが大事だが、その際、住民に分かりやすい客観的な基準を示し、移行期間を設け、住民の皆さんと共同の試用期間を設けた上で、移行期間経過後に基準に達成していない場合は、撤退するといったことを示すことが大事。 また、利用者が倍になれば、運賃を半額にするなどのサービス向上のための市民の努力目標を示すことも意義がある。呉市全体のバス事業をどうまわしていくのか。呉市が主体となるのか、呉駅の複合施設のUDCとなる「くれみらい」に任せるのかを含め、事業公募をするのも 1 つの方法。これにより、新しい事業の参入の可能性が広がる。 長期的な視点ではあるが、子どもの頃から、公共交通のことについて理解してもらっておくことも重要なことであり、過去の状況、現在の実態や経費面などについて、誰がどのようにして、どのくらい負担しているかなどについて、学校の授業などのメニューに組み込むことも考えられる。 各階層について、幹線は空港線、幹線ともに維持し、新技術を活用したトヨタの新車両など、将来を見据え、技術開発とセットになった事業の要素があってもよい。 支線はタクシーの 8 割程度の利用料金で可能な相乗りを導入し、ある程度時間をかけて、5 年から 10 年かけて移行していくのが理想的。導入当初は、ドライバーの確保が一番大事。支線についても、客観的な基準の設定が必要。生活交通は診断表、地区カルテやコスト負担の状況を地元と共有しながら、気運の醸成を図っていく取り組みが必要。 運行の担い手となりうる地域の自治会長と一緒に、先進地に視察に行くのも有効な手段。重点地区を設定し、地区に入り、3 年程度かけて、地域主導に移行していくスキームはよいと思うが、職員だけでは相当負担がかかるので、復興計画策定時のように、コンサルに入ってもらって、全体のコーディネートを担ってもらう方がスムーズに進めることができる。 その際、天応地区などは、私も経験があるので、地区に入り、ワークショップ等に参加することも可能。以上。

大水会長	それでは、資料に関して質疑に入りたい。まず加藤委員から何かコメントはあるか。
加藤委員	4 ページにある解決の方向性というところで、利便増進、単純明快、安心・安全、魅力向上とあるが、名古屋大学では安心・安全ではなく、安全・安心と表現するようにしている。理由としては、安全が第一であるからだ。安全があった上で安心があるので、まずは、安全でないといけないということで、安全・安心学というのを、名古屋大学では提案している。そのため、できれば安全・安心として、「・」も他の言葉と合わせてなくした方がよいと考える。 その上で、サービスの安定供給とあるが、安全安心と安定は少し違う。この安定というのは、4 ページの下の部分の①～④に出てくるが、2 ページにある5つの目指す姿と本当は対応しているとよいのではないか。2 ページにある目指す姿というのは、結果として、「どういうまち、交通になるのか。」ということであるため、解決の方向性として具体的に公共交通をどうしていくかというフィジカルな書き方をしている4 ページのところに比べて、ややビジョン的なものになっており、完全には対応できないと思うが、サービスの安定供給で持続可能、採算性が高いというのは、安心安全ではなく安定である。 2 ページに記載のある、財政的なところは大事なことではあるが、少し安全安心とは違うのではないかと考えている。また、安全安心のところの横には、「交通事業者間や他分野との様々な連携協働に取り組むこと」と書かれているが、それによってサービスの安定供給ができるのかという疑問が残る。理由としては、連携・協働というのは、安全安心だけではなく、利便増進や単純明快、魅力向上とも関係することであり、全体にかかってくるからだ。国も2023年の法改正で、連携・協働が大事だとしている。そのため、ここはむしろ収入の確保や、組織の形を整えること、安全確保のための施策をためらわずやること等を、基本的な考え方のところに書いた方がよいと考えた。 4 ページの表の1番上に基本的な方向性の記載があるが、左側がない。これが本当は目指す姿に対応するだろう。ただ、先程も言ったが、目指す姿はややアウトカム的で、ここに書いてあるのは、目指す姿を実現するための、具体的な公共交通の見直しのようなものであるため、そういったタイトルになり、その基本的な考え方、方向性になると思う。安全安心のところは先程の財政的なところで、ずっと安定的にという話とは少し違う。今の内容だと安全安心のことがあまり書かれていない。また、基本的な考え方も連携・協働となってしまっているため、見直しが必要ではないかと考えた。 6 ページの下で、遅延について入れていただいたのはありがたいが、遅延は、データに基づいて5分以内と設定されているのか。サービス水準の中で、他は全部ダイヤのことであるため、現状に対してこれからどうしていきたいのかが分かるが、遅延については、今どのぐらい遅延しているかというデータがなければ目標設定ができないのではないか。この5分以内というのが、実際可能なのかどうか、空港線も同じ値にしているが、それで本当によいのか。また、5分というのは、終点についた時点での値なのか。当然終点までが20分の路線の5分と、時間がかかる路線の5分では、全然違う。そのため、例えば30分にあたり5分以内など、そういう言い方にしていけないといけない。あるいは2時間走っても5分以内でないといけないのであればそれでもよいが、そういった考察はここではされていない。事業者から見ても、目標として、ここを挙げていけないといけないし、具体的にどうする

	のかということもおそらくまだ十分に議論できていないのだと思うが、ここは大事なところである。昨日神田委員も一緒に学会に出ていたが、そこでも、この遅延をどう扱うかというのは非常に大事な課題で、時間短縮しても遅延があやふやでは全く信用できないため意味がないという話になった。名古屋市でも、遅くしてでも定時運行の方がよいという考えがある。一瞬、着くのが遅くなるのは嫌だと思いかもしれないが、着く時間が正確であるため、遅くはなっても決まった時間に着いているのならその方がよいとも言える。ただし、名古屋は道路が広く、途中で定時より早くなることもあるため、待機して時間を調整しなければならない時がある。ただ、駅なら待つことができるが、停留所では待つことができないため、道路の広い名古屋ではできるが、呉市では難しいかもしれない。そういったことも考える必要があると考えた。 以上2点につき、検討をお願いする。
大水会長	後で気がついた点があれば、お話いただければと思う。よろしくお願いします。 次に、委員から一言ずつで結構だが、ご発言をお願いしたい。 まず赤木委員からお願いする。
赤木委員	バス業界は今、人手不足が深刻であり、多いところでは2割程ダイヤを落として運行しているところもある。それについて4項目の対応策が記載されているので、これをしっかりと進めていただきたい。
大水会長	確かに人手不足の問題は、ますます深刻になってくるため、それを前提に考えていかなければならない。続いて中国運輸局の金平氏（葛委員代理）にコメントをお願いする。
金平氏	今回代理ということで初めて計画を拝見したが、データに基づく計画の策定ということで、裏付けがしっかりとされていると思った。 最後の方に出てきた交通戦略会議（仮称）が今後開かれ、交通分野だけでなく観光・財政といった部門も入ってくる。呉市は、観光でも非常に稼ぐ意欲のある街だと思っている。引き続き、こういった取組を進めていくことができればと考えている。
大水会長	次に呉海事事務所の山田委員からコメントをお願いする。
山田委員	前回も指摘させていただいたが、公共交通計画の素案を拝見する中で、なかなか航路について見えづらい印象がある。具体的な気付きとして言わせていただく。 計画の本編のページで6ページ。現行計画の評価ということで、令和5年度の増減率、各指標に対する目標の達成状況の記載があるところの、生活航路の部分であるが、航路の利用者が、平成30年度だと8.7万人、令和5年度だと4.1万人で、53%という大きい減少率になっており、他のモードと比べても大きい。次の議題になるかもしれないが、資料2の方で、網形成計画の達成状況の評価という資料をいただいているが、達成状況と、△または×の要因や、達成に向けた今後の方向性という部分で、これだけ航路の減少が大きいにもかかわらず、その原因や、これからどうしていくのかという記載がないのが、気になっているところ。要因分析をされているのであればしっかり記載をしていただくとよい。されていないのであれば、分析をしっかりしていただいて今後どうしていくのかということを検討して、地域公共交通計画に反映する必要があるのではないかな。 それから、16ページ以降で、地域の交通の目指す姿ということで、2つ目に、近隣の都市との接続性の確保という記載があるが、18ページの図11や28ページの図

	21, この辺りに航路による市外との接続で、江田島市や大崎上島町、松山市などについて呉市から航路が出ていると思うが、こちらの記載がされていないのが、疑問に思ったところ。近隣の市町と航路で接続しているというのは呉市の公共交通の大きな特色である。 11 ページで通勤・通学の人の動きという記載があるが、ここでも、江田島市や大崎上島町の動きも、すべての方が航路で移動されているわけではないのかもしれないが、こういった通勤・通学における利便の確保も含めて、公共交通計画の方でしっかり取り扱っていく必要があるのではないかと思います。 第7章の29, 30 ページの表に、陸上交通については、具体的な路線名や結果、こういうことを目指していくという記載があるが、航路について挙がっていないため、ここは航路についても、もしかするとこれとはまた違うサービス基準の考え方になるのかもしれないが、こういったサービス水準を目指していくのかという記載が必要ではないだろうか。 第8章の方で、41 ページの第8章のところが今後どういうふうに出していくかという、今後の施策のところであるが、この第8章を見ていく中で、航路についての記載というのが先程言った41 ページの施策7にある公的負担額の削減の項目にしか、フォローが上がっていないように思える。内容も「便数の適正化や航路統合」といったどちらかという、縮小する方向の記載しかない。当然需要に対して、過大な供給というのはもちろん効率的ではないので、需要がなければ減便とか統合もやむを得ないと思うが、その前に収支率の改善や需要喚起などそういったところを航路はどうしていくのかという記載が必要ではないかと思う。 44 ページの施策の9で運転手、船員の確保ということで、なり手をふやすために、説明会や職場見学などを進めていただくという形になっているが、まず入ってきていただくためにこういう職場を知っていただくというのも大事だが、やはりなかなか待遇の改善というのがないと、定着していかないし、なりたいたう方も増えないと思う。ここは市だけで考える部分ではなく、まずは事業者の方で考える部分だと思うが、そういったところも、ご検討いただきたい。 第9章で、最初に言ったこととも関係するが、公共交通計画の目標の部分で、前回の網形成計画では利用者数の目標のところ、乗合タクシーと航路等についても個別に目標値を設定されていたが、今回の公共交通計画の評価指標1については、JR呉線とそれ以外という目標の設定の仕方になっているが、この理由というのは何かあるのか。大まかな分け方になっているところが気になった。 最後に、全般的になるが、この計画策定にあたり、船舶運航事業者にはヒアリングを実施されているところであるが、このヒアリングを実施した事業者には、少なくとも今回のこの計画については、目標値等も含めて説明をされるということでしょうか。先程の利用者数など、航路に関わる目標設定もある。航路の事業者も計画を理解していただいて一緒に進めていく必要があるため、そのような航路の事業者への共有もお願いしたい。
大水会長	私も航路に関しての記述が弱い印象はある。そこは整理して書き込めるように調整していただければと思う。
加藤委員	この点について伺いたいことがある。 10月に三角や斎島航路を減便したことが、報告になっているのがおかしいのではないか。この会議においてどういう仕組みなのかと思って調べてみたところ、この2航路は、広島県離島航路確保維持協議会や呉市離島航路確保維持改善協議会で議

	論しているようだが、離島航路は、地域公共交通の 1 つであるため、本会議においても、先に議論して、減便するとかそういうことは確認しておかなくてはならないだろう。日頃からそうだからこの計画にも航路のことが入るわけがない。何も諮ってもいないので、意識することもないのだろう。 私自身が 9 月末に乗りに行ったが、斎島航路はまだしも、三角航路は日帰りも難しい時間になり、どうやって乗ろうかと頭を悩ませたが、大体そういうことを現地で知るということ自体がどうなのか。その辺りの体制を変えていくべき。
事務局	交通協議会の主たる目的としては、地域交通法に基づく全体の計画を作ること。もう 1 つは、道路運送法上に基づき、事業計画を含めて協議をしていくこと、という大きく 2 つの主な目的があると考えている。 当方の認識不足かもしれないが、海上運送法上ではこういった協議会制度というもの法律上ないため、呉市地域公共交通協議会は含めていないというのが実態である。
加藤委員	そのような消極的なことでは話にならない。三重県の鳥羽や志摩といった航路があるところは、地域公共交通会議に離島航路分科会を入れ、離島航路の状況も全部報告する形で開かれている。そうでなければ、交通計画に反映されるわけがない。何も知らないうちに決まっていくことになる。その辺りを変えていただきたい。変えなければ計画にも入ってこないし、入れたとしても何もハンドリングできないため意味がない。組織的に考えていただきたい。
大水会長	話を預かり、事務局と調整して考えていく。 また、山田委員の話であるが、評価のことはこの後の報告でフォローしつつ説明をしていただきたい。 それから、事業者への説明も大事なポイントであるため、事務局の考えを説明いただきたい。
事務局	ご指摘いただいた航路関係事業者へのヒアリング結果のフィードバックについては、航路事業者だけでなく、バスやタクシー事業者にも、ヒアリングをさせていただいている。時間的な問題でご協力いただけなかった事業者もいらっしゃるが、何らかの形でフィードバックさせていただきたい。
大水会長	作った案を丁寧に説明する形で、取り組んでいただきたい。よろしくお願いします。 次に広島電鉄の梶山氏（山根委員代理）からコメントをお願いします。
梶山氏	計画を見させていただいたが、日々呉市との呼吸合わせは行っているため、弊社としては、ある程度の共通認識はできているとは考えているが、運行事業者として、アンケート等での課題を解消していきたいと思っている。ただ、将来の統計で予測されているとおり、費用面でいえずと右肩上がりになっているため、需要と供給のマッチングを行いながら、この中には出ていないが、費用削減のため自動運転を含めた効率的な運行の検討も必要ではないかと思う。
大水会長	また後で運賃改定についてもご説明いただくことになっている。よろしくお願いします。 続いて山口委員からコメントをお願いします。
山口委員	バス業界の運転士不足というのが声高に叫ばれているが、鉄道においても同じ状況で、例えば線路保線・保守をする保守員や駅員等においても人手不足なのは変わらない。その他、取り巻く環境においてクレアラインの 4 車線化や人口減少、広島駅の開業、呉駅周辺ではバスターミナルの話もある。様々な外部環境の変化の中で事業を行っていく必要がある中で、中央地区の地区カルテにおいては、J R が雨でよ

	く運休になることがある記載があるが、安全を第一に考えると、安全確保のため厳しい規制値を設定しなくてはならず、安定的な運行サービスの提供が難しい。呉線は斜面の付近を運行している区間もあり、それ程規制値を緩やかにすることができない状況がということがある。 今回の計画の中でサービス水準を設定していただいているが、前回の会議でもお伝えしたとおり、呉駅を境に東西でかなり輸送の差があるため、特に東側のご利用状況については危機感を持って見ている状況。その中で、サービス水準をしっかりと事業者として守っていけるのかといった観点があるため、せっかく今回、交通戦略会議という場を設けていただいているのでその中で、厳しい交通事業の現状や将来にわたってどの様に交通の利便性や持続性を高めていくのかといった観点を、会議を使って話していきたい。
大水会長	次に橋本委員からコメントをお願いします。
橋本委員	地域公共交通計画の概要版をご説明いただいて、陸上交通については、目指す姿、理想とするサービス水準、これが実現できれば、住民の移動の手段の確保ができていくことになるだろう。 概要版の 6 ページの下に、公共交通軸の理想とするサービス水準というのが出されているが、現状では達成されていないだろう。現状は収支状況や今の要員（運転士）不足の状況でこの理想とするサービス水準に至っていないことが考えられるため、今後話をされるということであるが、どうやって実現させるのかというところについて、考えがあれば教えていただきたい。 そのサービス水準の上に想定される交通モードとして、生活交通の中では公共ライドシェアや日本版ライドシェアという記載があるが、私には分からなかったため、この 2 つの違いを教えていただきたい。また、ライドシェアというのは、よくわからないのが実態。導入することによって、今の公共交通体系が崩れてくる可能性も含まれているため、今ある公共交通体系と共存し合えるようなもので導入を考えてほしい。
事務局	大きく 2 点お示しいただいた。 まず理想とするサービス水準に対して、現状はここには至っていない。そこにどう近付けていくのかというご質問が 1 点。これについては、各地域における意見交換会、また、学生とその保護者を対象としたアンケートや市外への移動をどうするのか、そういった様々なご意見を踏まえながら、理想とするサービス水準として設定させていただいている。仰ったとおり、現状に比べると、理想としては高い数値になっているだろう。これらについて、全てを交通事業者や行政が担うのではなく、その理想に近づけるために、今日ご参加いただいている各事業者の皆さん、呉市、地域の住民のそれぞれがこういった形でこの地域の交通に関与していくか、そういったところの枠組みを作りながら、この理想とするサービス水準に近づけていくという思いがある。この 5 年間、皆さんとの協議、または地域等の連携、さらには地域の医療機関含めた関係者と連携を図りながら、サービス水準に近づけるような取り組みを進めて参りたいと考えている。 もう 1 点、ライドシェアに関しては、日本版ライドシェアと公共ライドシェアという 2 種類のものを記載している。これについては、タクシー業界の人材不足等の兼ね合いを含めて、日本版ライドシェアとして、タクシー事業者を主体とした取組も、順次進められている。これは広島市内で 5 月頃に、運輸局が指定をし、その時

	間等においては、台数を少し上乗せで配置できるような形で整理をされている。行政としては、もう 1 つの公共ライドシェアというのを、今担っていただいている乗合バスや乗用タクシーの代わりになる移動手段として、地域の皆さんの移動がしやすくなる 1 つの手段として活用できないかというところで、記載させていただいているものである。これについては、現在運行されているバス事業者、タクシー事業者、それぞれ少なからず影響が出る可能性はあるが、そこについては、関係する事業者を含めて、導入に当たっては、よく連携協議をさせていただきたいと考えている。
大水会長	日本版ライドシェアというのが、タクシーの代わりとして民間が運行するライドシェアで、公共ライドシェアというのが、自治体が主体となって運行するライドシェアであるが、言葉の意味についても計画に記載し、分からない人への配慮をした方がよい。 続いて呉警察署長の川崎委員の代理である藤田氏からコメントをお願いする。
藤田氏	前回の会議の際に市民代表の方から自転車の提案をいただいた記憶がある。本計画について、いきなり自転車に乗れる電車やバスを整備というのは、当然難しいのは承知している。ただ、乗り継ぎ場所を拠点とし、自転車の駐輪場所の整備をするなどといったことは既に手をつけられる範囲であるだろう。そういったものも盛り込んでいただければよかったのかなと感じた。
事務局	この計画の中には、そこまで具体的なところまで踏み込んではいないが、利便増進のいろいろなキーワードの中で、直接的に記載ができるかどうかは分からないが、調整をさせていただきたい。
大水会長	それでは礒道委員から何かコメントはあるか。
礒道委員	2 点ある。 1 点は島嶼部にてバスが通学の際に 10 分程度の遅延が報告されている。 2 点目は質問だが、9 ページの 6 の上の方の (1) の⑦であるが、運賃以外の収入金額（呉市生活バス）と書いてあるが、これが年 65 万円目標で、月でいうと 5 万円程度のお金だと思う。この収入というのは、経費として人件費とか燃料費があると思うが、これはその利益のことなのか、売上が 65 万円なのか、ということを質問させていただきたい。
事務局	まず遅延については、10 分程度ということだが、運行されている事業者を確認をさせていただきたい。ただ、サービス基準にも示させていただいてるのが 5 分程度というところは、一応現状を踏まえた平均ということで数字を設定しているが、やはり諸般の事情により、その道路状況を含めて難しい点があるということもご認識をいただきたい。 2 点目の部分については、収入の確保策について、想定をしているのが、車内や車体のラッピング、デジタルサイネージにおける民間企業からの広告収入である。現時点では、運賃が市の主たる収入になっているが、今後、それ以外の確保策を検討していきながら、年間 25 万、35 万、45 万という形で 10 万ずつ、毎年上げていく目標にしている。総額で 225 万円というのは民間事業者とお話をさせていただく中で、達成に向けて、取り組んでいきたいと考えている。
礒道委員	利益という認識でよいか。
大水会長	収入になる。生活バスは赤字であるため、赤字を減らすよう、広告収入を上げていきたいという趣旨である。

	続いて赤松委員から何かあるか。
赤松委員	特に意見はない。
大水会長	では自治会連合会の川畑委員からコメントはあるか。
川畑委員	計画に関することではないが、ＪＲの踏切に関して、呉駅へ電車が停まると広島方面は、かなり踏切で待つ時間が長い。これは事故も絡んでくるし、本数は少ないこともあるため、仕方がない。 踏切の中に、大きな段差がある。例えば済生会病院の隣の踏切でも、危ない段差があるが、何か調査はされているのか。そういった安全面など、調査できるならしていただきたい。道路のことは市に言うこともできるが、線路については、なかなか市の方に言うことはできないため、この便を利用して言わせていただきたい。私が利用しているのが川原石駅近辺であるが、まだ他にも危ないところがあるかもしれないので、対応をお願いしたい。
山口委員	ＪＲの踏切に関しては、どちらかといえば、その鉄道が安定して運行ができるという観点で定期的に点検をしているところ。鉄道が安全に運行できない、早く修繕しなくてはならないところはいくつもあり、順次対応している。例えば、踏切の段差があるといったところは緩衝材としてレールとレールの間に木を置いているが、どちらかといえば鉄道側がメインになっており、踏切を渡りやすいかどうかという観点での保守作業はなかなか実態としてはできていない状況がある。ただ、そういうお声をいただいたので、現地の踏切の状況を確認し、対応できるか相談したいと考えているが、どうしても順番があるので、ご期待に沿えないところはあるだろう。そのあたりはご理解いただきたい。後で場所について確認させていただく。
大水会長	もし個別にあれば、その都度言っていただければ、対応ができるかどうか回答する。 続いてリモートで参加いただいている鈴木委員から何かコメントはあるか。
鈴木委員	１つは、過疎地域がどうあるべきか、また、生活バスのところが今後どうなっていくかである。様々な問題を抱えていると思うが、その中で１つ話題になっていたライドシェアについてだが、公共・日本版と定義されている。具体的、実務的に、実際にやっておられるところを参考にしながら、呉市でこれをやる場合にはどうあるべきか、住民、集落ごともしくは区ごとで行うのか、そういったところを話題にするべき。そして運転される方はどうやって募集するのか。ただ応募するだけでは集まらないだろう。話し合いを重ねた上で、できることはやっていただきたい。また、保険はどうするべきか、運転の技術はどれほどのものが必要か。教習所でもう１回勉強し直す必要があるのか。様々な制度を見直して、運転する方も安心して運転することができることが大切。例えば、狭い道を通る場合には、軽自動車が必要になる。また、呉市は独特の坂道や狭い道もある。交通弱者の方を乗せて運転することができるように、安心して運行できるように、できるところから具体的に進めていくべき。 また、同じように、今度は乗る方が、乗車時に行う手順のようなものを、納得の上で進めなければ、このままでは人口は減り、高齢者も増えることもあり、公共のものは成り立たなくなるだろう。タクシーやジャンボタクシー、生活バス、こういったものが段々と使えなくなる時代が５年後には来ると考えている。先程から話題になっている空港線などの幹線のところが、まずは今のままでサービスを運行していくということを考え、あとは困っているところを、自家用車を使って地域の方が

	運転をする制度等を早く検討して具体的に進めていく段階に来ている。この 5 年の間で完成させなければならない。ぜひそういった基本的な考え方、先程の委員会のところでも取り上げていただいたが、今後思うこともたくさん増えてくると思う。ぜひその辺りをご検討いただきたい。タクシー業界の方は、ライドシェア等の動きによって影響が出るかもしれないが、連携を取りながらやっていただきたい。 これから、10 億の赤字が 15 億になることも市民に伝え、納得していただき、ある時には料金の見直しも根本的に考えていくと同時に、70 歳以上が要望していることの見直しをすることも必要。一気ににはできないと思うが、丁寧に説明をしながら、金額を上げていくことも考える必要があるだろう。 先程加藤委員が安全安心についてのコメントがあったが、このキーワードは、用語そのものからすると内容にはふさわしくないのではないだろうか。安全というのは、乗降時の安全という意味の方がよいだろう。経済的な要素も入っているため、一般的に使う安全安心とは違う内容だと思う。加藤委員が仰ったとおりである。
大水会長	困っている方もたくさんおられる一方で、担い手の確保と安全の確保をどうしていくかということを指摘いただいた。今後具体的に取り組んでいければと考えているため、よろしくお願いします。 続いて広島県の柴田氏からコメントをお願いします。
柴田氏	1 点だけご質問させていただきたい。概要版の 7 ページに地区カルテがあり、これは全 18 地区で取りまとめられている。これはあくまで内部資料として使うのか、もしくは参考資料として本編に載るのか、教えていただきたい。
事務局	地区カルテについては、本編の中では参考という形で中央地区をお示しさせていただいている。こちらについて、まだ現時点でお示しできておらず、申し訳ないが、別冊で資料編というものを並行して作成している。その資料編の中で、18 地区全ての地区カルテを出すことを考えている。また、使い方については、記載させていただいているが、基本的には、「現状を踏まえた地区の目指すべき方向性(キーワード)」をベースに、重点地区もしくは、それ以外の地区について、地域に入っていく、また議論をベースに、地域の交通をどう考えていくかを資料として活用しながら、適宜時点修正などもしていく必要があるだろう。
大水会長	最後に加藤委員よりコメントはあるか。
加藤委員	鉄道については、呉線の話が先程出ていたが、25 キロ制限区間というのが非常に気になっている。それも含めて、リスクが高いところをどう減らし、あるいは西日本豪雨のときのような甚大な被害が出ないような取組が必要である。この計画でできることは限られるが、着実に安全確保していかななくてはならないという意味で、安全安心という、今まさに言っていたように変えていかななくてはならない。 航路の話だが、計画の中に松山航路の記載が全くない。私は松山航路で呉に来ることが何回もあった。決してどうでもよい航路ではなく大事な航路である。しかも地域間を結ぶ重要な航路だといえる。何で書かないかというのは、やはり意識が弱いからだろう。江田島はもちろんそう。以前泊まりの日の夜に呉港へ行き、状況を見てみると、高校生はそこで勉強をし、船に乗っていた。大事な航路であるため、全くここに位置付けていないのはおかしい。5 ページの上の図のところを見ると、あたかもそこに交通手段が何もないかのような作りになっている。絶対に変えていかななくてはならない。それは幹線なのか基幹幹線なのか、支線なのかという位置付けも必要。最低でも、江田島航路は支線、あるいは幹線になるだろう。また、松山航路も基幹幹線になり得るため、位置付けをしなくてはならない。

また、4 ページの一番下の魅力向上、にぎわい創出の触媒として機能するという記載があるが、触媒というのは自分が変わることなく、他のものを変えるという意味。交通はそうではなく、にぎわい創出と交通が一緒になって良くなっていくというものであるため、触媒という発想ではなく、便益を創出しながら交通も良くなっていくという、まさに共創、共に創るという発想でないといけない。触媒という言葉の意味が分かっていなかったのかもしれないが、使い方が正しくない。

また、タクシーと日本版ライドシェアと公共ライドシェアの関係について、そもそも意味がわからない。また、タクシーは、短い距離でも長い距離でも乗るため、幹線、支線といった発想とは違う。5 ページの図のようなところには載ってこないものである。しかし例えば、深夜になるとバスが走らなくなるため、タクシーが必要である。交通空白という最近話題のものだが、交通空白地でなく、交通空白時間帯も含めた交通空白を考えるとときには、タクシーの役割はより大きくなる。ただ、夜は乗務員が足りないため、タクシーがつかまらなことが多い。ここで日本版ライドシェアが必要になるということである。日本版ライドシェアに係る国の制度は、地域公共交通会議を全く経ずに行うことができるという点で、私はあってはならない制度だと思っている。タクシー業界と運輸局だけで話し合っ、日本版ライドシェアをするから、全然認知されないのだと思う。呉市の場合は、必要であれば、地域公共交通会議で議論し、この時間に本当にタクシーが足りなくて困っているから、日本版ライドシェアがよい、といった議論を経て実施するべきだ。それをやらないのであれば、タクシーは公共交通ではないと思う。公共交通としての役割を果たすべきであるし、果たして欲しい。この計画にもそういうことを位置付けてもらいたい。

また、そういったときにタクシーでできないならば、もう 1 つ公共ライドシェアがある。これは一般の方にとっては関係ないことだが、この地域が不便、あるいはこの時間が不便なため、今までのものでできないのであれば、タクシーを増車したいが、増車も難しいし、人も足りない。それなら、違うやり方でやらなくてはならないため、そういうツールがあるということだが、それが呉市のこの会議や戦略会議と無関係にやられていたとしたら意味がない。地域公共交通計画になっていない。そこは、空白を解消し、利便性を高める大事なツールとしてのタクシーが一番よいが、それで足りなければ、日本版ライドシェア、公共ライドシェアで埋めていくということ、地域の皆さんに運転をやっていただけるようにご協力をお願いしていかなくてはならない。私はこれまでそういったことを沢山行ってきたため、具体的にどうやって運転手を確保し、どういう運行をするかというのは、言っていれば支援できることはある。空白解消、利便増進のために、タクシー等がどういう活躍ができるかということをこの計画に明確に位置付けていただきたい。

また、9 ページの評価指標については、運賃以外の収入金額に関する 7 番について質問が出たが、これは 9 個に入れるものなのか疑問に思った。目標としてあってもよいが、少なくとも安心安全に寄与しないし、ましてや額としては、億単位の経費の中の 65 万円を年間で充当しようということは、ここに書いても焼け石に水である。だからここに並べて書くと非常に違和感がある。生活バスやあるいは地域交通の収支率そのものが、55.1 というふうに全体平均になっているが、地域内交通の収支率を先程航路のところで、一緒にしたらおかしいというのが出たが、ここはやはりセグメントして見せた方がよいのではないかと考える。それを出さずにこの非常にマイナーな数字を持ってくると、見る人が混乱するのではないだろうか。先程の

	ような質問が出たのもそういうことだろう。6 番と 7 番については、考え直していただきたい。
大水会長	現状では、まだライドシェア自体が始まったばかりでうまく運用されていない部分も多いだろう。今後の取り組みについては、加藤委員のご指導もいただきながら、考えて参りたい。ご指摘いただいた事項についても、調整する。よろしく願います。 いろいろ意見があったので、承認ということにはならないと思うが、ご意見を踏まえて修正するところは修正するという事で進めたい。そういうことでご承認いただくということよろしいか。 ご異議ないので、そのように進めさせていただく。よろしく願います。 続いて次第の 4 報告に移らせていただきたい。まず報告第 1 号、呉市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価について事務局から説明をお願いします。

(2) 報告第 1 号 呉市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価（令和 5 年度）

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	先程の山田委員からのご質問で、資料番号 2 の利用者数のところで、その航路が、現状値 8.7 万人から実績が 4.1 万人でマイナス 53.0%ということで、これについて、その要因の分析や方向性はどうか考えているか。
事務局	細かい数字は持ち合わせていないが、航路については、音戸渡船を令和 3 年度に廃止しているので、従前のものは、これが入った数字である。それがなくなったということで大幅に落ちているものと考えられる。もう 1 つは、人口減少によるものが大きく影響して、おおよそ半減している状況にあるという認識をしている。
大水会長	続いて、報告第 2 号 交通関連事業費について事務局から説明をお願いします。

(3) 報告第 2 号 交通関連事業費について

発言者	発言要旨
■資料 3 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。 なければ、続いて報告第 3 号 呉広島空港線の利用状況及びアンケート結果についての説明をお願いします。

(4) 報告第 3 号 呉広島空港線の利用状況及びアンケート結果について

発言者	発言要旨
■資料 4-1, 4-2 について、事務局より説明	
大水会長	利用状況としては、かなり戻ってきている状況といえる。報告のあった件について、ご質疑等あれば、願います。よろしければ以上で報告を終了する。

(5) その他 広島電鉄の電車・バスの運賃・定期券制度等の変更について

発言者	発言要旨
-----	------

大水会長	続いて、次第5のその他に進む。 広島電鉄の電車、バスの運賃、定期券制度等の変更について、広電の梶山氏より説明をお願いする。
梶山氏	交通計画の概要のところで説明があったとおり、利用者の減少、物価高騰、運転手不足等の影響もあり、安全の確保、路線維持等の安定した事業継続のために、今回このような運賃改定をさせていただくということをまずご理解いただきたい。これがプレスリリースであるが、主な変更内容として、電車を現行の220円から240円の全線均一運賃にすることで、宮島まで270円だったものが240円に値下げとなり、値上げとなる人と値下げになる人がいるが、分かりやすく、使いやすいものにした。また、バス広島市内均一運賃エリアを拡大して、240円の均一運賃にするとともに、対キロ運賃についても30円から80円値上げさせていただいた。1枚めくっていただき、電車の運賃だが、現行では、宮島線は区間制で、140円から230円の運賃設定を行っているが、宮島線も含めすべて240円にして、分かりやすく、使いやすいものにした。問題は今まで140円だった区間がいきなり240円になると、日々ご利用のお客様にとってかなりの負担増になることから、今回モビリーデイズを利用して乗車された場合、一番右に表記している150円、170円、200円の金額で乗車できるモビリーデイズ運賃を設定したことが大きな目玉となっている。 3ページ目にバスの運賃を示しているが、現状、この地図の黄色い部分が220円の均一区間である。今回240円にするに当たって、ピンクの部分を新たに追加して、240円にするというところがバスの運賃になる。対キロ区間内、均一区間以外の運賃を1997年以来27年ぶりに上げさせていただく。 バスの対キロについては、概ね30円から80円の値上げを考えており、初乗り運賃についても、現行の170円を200円に上げさせていただくというところがバスの運賃改定の大きいところになる。 また、5ページの下にある、金額式定期券と区間式定期券の違いについて説明する。今回、運賃改定をさせていただくが、便利な定期を作っている。それが金額式定期券である。今までの区間式定期券であれば、バス停からバス停まで行って、320円区間の定期券を買えば、大体月1万3440円、これがたまたまどこか買い物に行こうとして区間外の路線を利用した場合、新たに運賃を支払っていただくようになっていたが、今回の金額式定期券であれば、320円の区間であれば、エリアに関係なくどこに行っても使うことができる。さらにそのエリアを超えた場合についても、初乗りからいただくのではなく、その金額の差額をいただく、新しい定期券である。例えば270円区間の定期を購入された方が、350円の区間を利用された場合、差額の80円を払えば、その次の目的まで行くことができる。 お客様に非常に評判のよいシティーパスやシティーパスワイドという定期券もあるが、これについても、新しいエリアの中で、運用を始めていくというのが今回の運賃改定の大きいところである。説明時間の関係もあるため、このぐらいで終わりにするが、こういう運賃改定をすることをご理解いただきたい。
大水会長	金額式定期券について、私もあまり知らなかったが、関東では、かなり導入が進んでいるということで、それを広電さんも取り入れようということであるが、説明を受けてようやく分かるぐらいだ。ユーザーの方々には、ぜひともできるだけ丁寧なご説明をいただいて、円滑な導入が進められればと考えている。よろしく願います。 本件についてご質疑等はあるか。なければ次に進む。

(6) その他 今後のスケジュールについて

発言者	発言要旨
■事務局による説明	
大水会長	それではこのように進めていきたい。ちなみに 12 月には、各地域における説明会を行うことになっている。その中で地域の理解も促していければと思う。 それでは、全体として何かご質疑等あれば、お願いしたい。
加藤委員	説明会が行われるということだが、計画そのものの説明であっても、おそらくこういった場で議論し、話をすると、具体的にこういうのはどうなっているかという話が出てくるだろう。結局、地区カルテをある程度検討する会議にもしなければならぬだろう。 それをせず、計画とはこういうものなので、皆さんはそれを黙って聞いてくださいという形にしていれば、非常にマイナスの結果になるため、そこは注意が必要だろう。
事務局	ご指摘のとおり、今回 18 地区を回る内容としては、先程ご議論いただいた交通計画の全体像をご説明させていただくというのが 1 点。2 点目として、各地区に出向いて地区カルテの方も一応、現状という形で整理したものをお示しいただきながら、セットで皆さんの方からご意見をいただくという流れで進めていきたいと考えている。
加藤委員	各地区の説明は後でする事を前置きして進めるべきである。地区カルテ自体は計画には載せるのか。
事務局	計画本編には、中央地区だけ載せているが、資料編の中で 18 地区分全て掲載する事を考えている。
加藤委員	カルテとは診断だけになっているが、本来処方もある。どういう薬を出すか等どういう治療するかということも含めてカルテは書く。そのため、問題点を取りまとめただけであれば資料編でもよいだろう。具体的に何をやっていくかということまで書くとすれば、資料というよりは本編の方がよいと感じた。本編の最後に並べるということだと思うが、そこは不明確であるため、どういう位置付けかまた教えていただきたい。
大水会長	ご指摘いただいた点を踏まえて整理をする。よろしくお願いします。 以上で令和 6 年度第 2 回呉市地域公共交通協議会を閉会とする。