

令和7年度 第2回呉市地域公共交通協議会

- 議 事 要 旨 -

日 時：令和7年8月8日（金）10時30分～12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 委員紹介

4 議 題

議案第1号 安浦地区生活バス・広川尻線の事業計画の変更について・・・・・・【資料1・2】

5 報 告

報告第1号 令和6年度事業の評価について・・・・・・【資料3】

報告第2号 令和7年度第1回交通戦略会議について・・・・・・【資料4】

報告第3号 呉広島空港線の利用状況及びアンケート調査の実施について・・・・・・【資料5】

報告第4号 下蒲刈地区における公共ライドシェアの試験運行の利用状況等について【資料6】



(1) はじめに

発言者	発言要旨
大水会長	昨年度、呉市地域公共交通計画を策定し、今年度は本計画に基づき、具体的な取組を進めていく。 7月10日には、交通戦略会議が発足し、第1回会議が行われたということで、その報告も予定している。 議案では、前回の報告にもあったが、生活バスの事業計画変更について、地元との協議調整が調い、計画変更を申請するところまで来たということで、大変すばらしいことだと思う。 今後も呉市の公共交通をよりよいものにしていくために、委員の皆様には忌憚のないご意見を賜りたく、よろしくお願いします。

(2) 議題第1号 安浦地区生活バス・広川尻線の事業計画の変更について

発言者	発言要旨
■資料1，資料2について，交通政策課松田課長補佐より説明	
大水会長	本件について，ご質疑等があればお願いします。
薦委員	8月中旬に運賃協議会が開催されるということだが，対面で行うのか，書面で行うのか，予定をお聞きしたい。
都市部中村副部長	書面で行う予定である。
大水会長	他にご質疑がないようであるため，お諮りさせていただく。本件を承認することでご異議はないか。 異議がないため，本件については，承認させていただいた。

(3) 報告第1号 令和6年度事業の評価について

発言者	発言要旨
■資料3について，交通政策課小林主査より説明	
大水会長	報告のあった件について，ご質疑等あれば，お願いします。
神田委員	この資料について，呉市地域公共交通網形成計画をベースにしたような評価で，少し前提が違い，現計画と一概に比較できないところはある。ただ，×が並んでいるので出来が悪いかというと，そうとは言いがたいところがある，というところは，交通戦略会議の中でも議論した。やり方について見直す必要があるという議論もあったので，新しい計画に沿って粛々と皆でやっていこうというところである。
大水会長	利用者数が減少し，目標達成が難しいのと，昨年度は，計画策定の方が大変だったので，なかなか取組ができなかった部分があると思う。バス路線の見直しのように，取組は，実際に事業認可まで達しているが，実はそういうのは評価に反映されていないというところがある。言い訳になったが，今後，しっかり目標達成に向けて取り組んでいけたらと思う。
荻野委員	前計画の振り返りということで，ご覧のとおり，達成状況は非常に良くない結果

	となっており、それについては大変申し訳なく思うが、先程の説明のとおり、コロナ禍という一番大きな要因があり、そこで利用者数が非常に落ち込んだということも、少しご留意いただきたい。 また、新たな地域公共交通計画を昨年度の3月に策定し、取組について、後ほど、少し説明させていただくが、新しい計画ではしっかりと取組を前に進めていこうと思うので、よろしくお願いします。
大水会長	その他、ご質疑等あれば、願います。 特にご質疑がないようであるため、これについては報告ということであるので、次に進めさせていただく。

(4) 報告第2号 令和7年度第1回交通戦略会議について

発言者	発言要旨
■資料4について、交通政策課小林主査より説明	
大水会長	報告のあった件について、交通戦略会議の委員長である神田委員から補足等あれば、願います。
神田委員	交通戦略会議では、報告第1号にあった事業の評価とともに、具体的にどのようなアクションをするのかということについて、乗り継ぎ拠点のバス停が現状でどうなっているのかを把握し、データベースを作っておこうという点と、資料4-1中の(4)と(5)、具体的には市がある程度マネジメントするバスサービスで、そのサービスの中身は一体どうなっているのかという評価をしようという点で、今までやっていないわけではなかったと思うが、それを丁寧に確認していくことを議論した。 利用促進策についても、比較的若い人が、小さい頃からバスに乗る習慣を身につけておきたいというところで、特に進学タイミングで情報提供をして、「ここから呉市の〇〇に行ける」という形で、使えると思ってもらえるようなことを目指して、具体的に吟味し、決めたところである。
大水会長	その他、ご質疑等あれば、願います。 特にご質疑がないようであるため、これについては報告ということであるので、次に進めさせていただく。

(5) 報告第3号 呉広島空港線の利用状況及びアンケート調査の実施について

発言者	発言要旨
■資料5について、交通政策課松田課長補佐より説明	
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。
広島電鉄 梶山氏	呉広島空港線について、お客様が減少しているのは重々承知している。仰るように、大和ミュージアムの休館がかなり大きいと思うが、仮に来館者数が戻ったとしても、経営ラインに乗ってこないと思う。所要時間が短いのがよいというご意見が、アンケートの回答にあることは承知しているが、所要時間は若干長くなるが、ディスコに立ち寄り需要を伸ばしていくとか、収益改善に向けた新たな取組を検討している。
大水会長	確かに企業誘致も進んでいるので、そうしたニーズにも対応できると安定収入になるので、考えていけたらよいかもしれない。

加藤委員	まず、大和ミュージアム休館の影響ということであればそうかもしれないが、その減少が多いと言えるかというのは、どうなのかと思った。つまり、休館があったから減少と言っているが、減少数が、空港から大和ミュージアムに来る人数そのものだったと言えるとしたら、どのぐらいになるのか。何千人とかであったとしたら、大和ミュージアムの来場者全体の中では少ない数ではないか。そう考えると、例えば東京から大和ミュージアムに来るのであれば、空港から呉へ直行する便を使うとすごく便利だよ、というふうに、東京の方に宣伝することがあったほうがよいとか、そういうことになるかと思った。そういうところを発展していかないと、空港線でアンケートをとっても、利用者数を増やすにはどうしたらよいかということのきっかけづくりには結びつかないと思った。 次に、途中の停留所を増やしていくことは、これも空港線の利用者を調べるだけではわからないことだから、候補になる場所の工場とか、そういうところに話を聞くということになるが、それはそれで手間もかかるし、実際にやるとなれば、この会議でもやり方等を議論しなければならない。そこはまだ何も考えていない、今、広電さんが仰ったのでそういう案もあるという状態と考えたらよいか。その2点を伺いたい。
都市部中 村副部長	まず、利用者の減少について、大和ミュージアムの休館が、一番大きな原因になると考えているが、今後、詳細な分析をしていきたいと思う。 次に、広電からの提案については、7月の定例会議の際も提案があった。定時性・速達性は確保したいが、今後、検討していければと考えている。
加藤委員	休館はいつまでなのか。
都市部中 村副部長	今年度末までの予定である。
加藤委員	再開館する時の宣伝として、何かできないのかと思った。改めて聞くが、バスの減少分は何人だったか。その数が、大和ミュージアムに行っていた人の数と言えるとしたら、それが多いのか少ないのかという考察はどうなるのか。
大水会長	資料5-1でいえば、月間で千人くらい、1日30人くらい減っていることになる。大和ミュージアムだけで年間100万人来ていたので、その影響が多分に含まれているのではないかというのが、先程の事務局の説明ではないかと思う。詳細な分析をしたわけではないが、タイミングもほぼ一緒なので、そういうことではないか。一方で、再開館するので、それを契機に人の呼び込みに力を入れていければと思う。
都市部中 村副部長	今後、詳細な分析を進めたいと思う。また、利用促進についても検討していきたいと思う。
加藤委員	全体から見たら少ないが、空港から来られる方を見た場合には決して少なくない数字なのかと思った。空港から呉への行き方について、わからずに検索する方もいれば、最初からわかっていて、これが楽だと思って、来られる方もいると思う。観光で来られる方だったら、荷物が多かったりもするので、これで少し時間的に待つとしても、このバスに乗って来てくれるとよいと思わせるというか、そういう選択があるということをお知らせするようなことはないか。例えば、ホームページがどうなっているのかわからないが、そういうところでも、呉に観光とかで来られる時には、このバスに乗ってもらえるとよい、ということをお知らせすることが必要

	だと思ふ。 普通に考えれば、大体空港であれば、主要な都市にバスは行っているものだと思いますが、意外とその県庁所在地しか行かないというところが多い。アピールも大事だと思うので、その辺りで見込みがあるかどうか質問した。今聞いただけだと、少し見込みはありそうな気がする。再開館する時のアピールに入るとよい。遠くから来る方の行き方として、そういうのがあるというのは、言ってもよいのではないかと思った。
神田委員	乗車人数と飛行機の利用者数との関係は確認したか。
都市部中村副部長	今のところ確認していない。
神田委員	そのデータと照らし合わせながら傾向を見るというのは、やったほうがよいと思う。大和ミュージアムよりも、むしろそっちの影響の方が大きいのではないかと考えている。ここ最近で見ていくと、例えば、東京方面の路線で航空会社が機体の小型化を進めているとか、そういう形で利用者数が減少する傾向があったりもするので、リムジンバスの努力で改善できる部分とそうでない部分と、丁寧にその辺りの要因を分析した方がよいと思った。
都市部中村副部長	飛行機の利用者数との関係や、利用者減少の要素についても、分析を試みていこうと思う。
大水会長	その他、ご質疑等あれば、願ひする。 特にご質疑がないようであるため、これについては報告ということであるので、次に進めさせていただく。

(6) 報告第4号 下蒲刈地区における公共ライドシェアの試験運行の利用状況等について

発言者	発言要旨
■資料6について、交通政策課小林主査より説明	
大水会長	報告のあった件について、ご質疑等あれば、願ひする。
橋本委員	状況等については説明いただいたが、安全運行の確保やドライバーの講習等について、わかる範囲で教えていただきたい。 まず、ドライバーの登録について、免許所持者で、講習を受ければ誰でも登録できるのか。使用する車両は、自家用車を使用されると思うが、使用する車両等に条件があるのか。 次に、ドライバーの報酬は、どのような運用にしているのか。 配車について、希望を聞いた上で配車していくのか、それとも順番で回すのか。その場合、一部のドライバーに偏りが出るようなことはないのか。 また、事故等が発生した場合は、誰がどのように責任をとるのか。 最後に、事業者が運行の前後に点呼を実施する際、アルコールチェックや体調、薬の服用等を確認するが、この場合、どのように行っているのか。
交通政策課小林主査	ドライバーの条件から、回答させていただく。いくつか条件を設けており、まず、自動車免許を所有していること、運行可能な車両を保有していること。年齢の目安として、80歳以下という条件を設けている。また、直近2年間で無事故であること、大臣認定講習を受講していること、最後に、自動車任意保険に加入していること。

	とを条件としている。 車両の条件について、一般的な車検を受けていれば、その他に特に条件を設けていないという状況である。 配車について、運行管理自体は、瀬戸内産交にお願いしている。点呼は遠隔で、一般的なアルコールチェックや体調のチェックを行っている。 ドライバーの報酬について、利用料金 300 円のうち 100 円をお渡しするような運用にしている。 事故があった場合の対応について、試験運行を 1 か月程度実施しているが、今のところ事故は発生していない。仮に大きな事故が発生した場合は、運行管理を行っている瀬戸内産交と、事業主体である下蒲刈町まちづくり協議会が対応する。あと、加入している公共ライドシェアの保険会社を通じて対応するようなことを想定している。
大水会長	安全な運行というところに係る部分なので、しっかりやっていると思うが、県や事業者と調整して進めていきたいので、今後、また何かあればご指摘いただければと思う。よろしくお願いします。
神田委員	2 点教えていただきたい。 1 点目は、その地域のバスがまだ並行して運行している中で、バスの利用状況がどのようになったのか、例えば、バスで外出して、ノックルで帰るみたいなパターンの相乗効果が出たのか、教えていただきたい。 2 点目は、利用状況について、資料 14 ページの中で、資料でまとめられた範囲でいえば 16 回の利用という半面、チケットは 130 枚売れており、そうすると歩留まりが一体どういう部分で起きているのか。130 枚売れたということは、何らかの見込みがあった人が買ったとするならば、買うという意味決定から利用までのどこに、ネックがあるのかを教えていただきたい。
交通政策課小林主査	まず 1 点目の、生活バスの利用状況の変化について、試験運行開始後の生活バスの利用状況を見ているが、ほぼ変わっていない。また、公共ライドシェアを利用した 16 回の中で、どういった方が利用しているのかというのは聞き取りをしており、主に生活バスを利用していなかった方が利用しているという状況である。 2 点目の、チケットが 130 枚売れているということについて、下蒲刈市民センターの職員が、地域のサロンに出向いて説明を行い、そこでチケットを払い戻しできるということをご紹介し、ご購入いただいている。現時点では、購入した方がなぜ利用されていないのかということ、聞き取りや分析ができていない状況である。
神田委員	そうすると、チケットを手にした時点で関心があるということだろうと解釈するならば、やはり使い方というか、どういう生活シーンで使えばよいのか、なかなかしっくりきていない方が結構多いのではないかな。 もうすでにいろいろされているのか、あるいは検討されているのかもしれないが、乗車体験、皆で乗って行くような形の取り組みが効いてくるのかもしれないと思った。
薦委員	公共ライドシェアの導入について、市民センターを通じて、いろいろな利用者に働きかけていくと伺ったが、これを見直すにあたって、利用者の方から、どういった声があったかというところを、しっかり吸い上げていくことが必要だと思う。市

	民センター等も活用して、今後の見直しに関する意見をいただけたらと思っております、よろしくお願いします。
大水会長	試験運行なので、いろいろな利用者の声や地域の声を聞きながら、取り組んでいきたいと思う。
交通政策課小林主査	今後、利用促進を図っていく上で、やはり利用者と登録いただいているドライバーの声というのは重要だと思うので、その辺りを参考にさせていただく。
広島県地域政策局公共交通政策課柴田氏	先程ご指摘のあったことは、地域と連携しながらやっていく。地域の声というのは毎月の自治会なり、サロンを通じて伺っており、使い方の話でいえば、チケットを持っているのに使わないというのは、1人で乗りづらいという方も多いと聞いている。そういった方が2人、3人で一緒に乗ることも可能なので、乗り方の案内等も、「地域の安芸灘便り」という広報誌があり、そういったところで毎月紹介するなどして、働きかけていきたいと思う。
川畑委員	広報のことで、空港線の話に戻るが、大和ミュージアムが再開館したときに、バスや電車にそういうラッピング広告をして、相乗効果と一緒に、空港線のバスとかアピールできればよいと思う。また、市内の生活バスでも同様にアピールをしていただきたい。
鎌田委員	公共ライドシェアの利用促進ではないが、子供が乗るときはどうなるのかという点が、前回から少し気になっていた。 今回、30代以下の女性の登録もあり、多分この年代の人だと、子供を連れている人も多いと思う。子供を連れて公共ライドシェアに乗るとなった場合、チャイルドシートが必要なのか、料金がどうなるのか、もし私が乗るとなったら、わからないから避けると思ったので、その辺りを明らかにしてほしいと思った。
交通政策課小林主査	お子様が乗られる場合は、チャイルドシートが必須になると思うので、その辺りも今後検討したいと考えている。
大水会長	タクシー事業者がいないのでわからないが、どなたかわかる人はいるか。確か幼児を乗せる場合は、チャイルドシートを使わないといけないだろうと思う。
山口委員	インターネットで調べたところ、道路交通法上、タクシーはチャイルドシートの着用義務はない、とある。座席の構造上、チャイルドシートを固定できないことや、毎回付けたり外したりというのが現実的ではないので、除外されているということである。
大水会長	事務局でも正確な取扱いを調べたいと思う。非常によいご指摘をいただいたと思う。子育て世代も含めて利用できればと思うので、PRも含めて考えていきたい。
加藤委員	タクシーは免除だが、自家用有償は自家用なので、基本的にチャイルドシートが必要であると思っていただきたい。
大水会長	他にご質疑等あれば、お願いします。
加藤委員	何点か質問させていただきたい。 利用状況について、16人中8人が30代以下の男性というのは、特定の人なのか。実際の利用者数は、複数乗車を除いて何人なのか。
交通政策	まず、利用状況の16人のうち、30代以下の男性8人については、ドライバーの

課小林主 査	講習を兼ねた博報堂の社員が、乗客となって運行したという実績となっており、利用者としては同一人物という状況である。 その他の 8 人については、同一の方が利用されているかというデータが手元にな いが、別々の方が利用されていると認識している。
加藤委員	残りの 8 人というのは、もともとバスを利用されていた方なのか。あるいは全く 使ったことがなく、初めて利用された方なのか。
交通政策 課小林主 査	生活バスを利用されていなかった方だと伺っている。
加藤委員	つまり、バスを使っている方はバスのままということか。あと、バスは 1 日何人 利用しているか。
交通政策 課小林主 査	利用は 1 日 8 人程度である。
加藤委員	先程の 8 人が公共ライドシェアに移ることも考えておられると思うが、それが変 わるかどうかは、その 8 人に変わっていただけるように、一人一人説得しないとい けないと思う。もちろん 8 人というのは平均人数だから、実際利用されている方は もう少し多いと思う。そういうことは、お考えいただかないといけないと思うが、 用意されているか。あるいは、公共ライドシェアが続いているかどうかわからない ので、まだ先の話と思ったらよいか。試験運行はいつまでやるのか。
交通政策 課小林主 査	来年の 1 月末までを予定している。
加藤委員	来年の 1 月末までというのは、共創プロジェクトか何か、国の補助を得ていて、 それが 1 月までしか出せないから、ということでよいか。それを続けていたらいつ までたっても、例えば、2 月、3 月は運行できない、となってしまうので、ある意味 ロードマップを示さないといけないと思う。本格運行を目指すのであれば、とりあ えずは 1 月で終わるが、次は何月から始めて、それについては国の補助がなくても 続けていく、ということにしないといけないと思う。 そもそも今、ドライバーを 20 何人集めたというが、1 回休止すると、また集まる かどうかはわからない。やはり続けていかないと、これで終わって、次回になった ときに、前回あまり利用が少なかったからいいやと思うかもしれない。切れ目なく 続けることは、すごく大事なことだと思う。切れ目なく続けられなくても、また何 月から再開するとか、あるいはこういうことを考えることができれば再開する、と いうふうにしてかないといけないと思う。 そういうことは、1 月末までのうちに、もうそろそろ考えなければいけないが、 そういうロードマップは示されていたか。
荻野委員	ご指摘いただいた、今後の見通しについて、先程申し上げたとおり、1 月までは 社会実験ということでやらせていただくが、その中でステップを考えており、現在 は生活バスを運行しながら、生活バスを運行しない部分について公共ライドシェア を運行しているが、今後、生活バスを一時運休し、すべてを公共ライドシェアで運

	行するというシナリオとしている。 1 月末までであるが、加藤委員が仰るように、また元に戻ってしまうと、ブランクとなってまた一から、ということになってはいけないので、例えば、継続して 1 月以降も、すべてを公共ライドシェアに移行していくということを視野に、今検討しているところである。
加藤委員	やはり社会実験としてやるならば、そういうスケジュールを示して説明してほしい。そうでないと、単に利用が多い、人が少ないとかそういうことではなく、この利用だったらこの次の、このフェーズまでにこれをやらなければいけないという議論があるべきで、今の段階がよくわからなかったので質問した。今までの取組があったが、これからどうしていくか、というのがないので、これからのことを考える、ということをやらなければいけないと思った。 あと、個人的な感想だが、資料 6 の 15 ページにある、同様の移動サービスを導入する地域というのは、どこのことなのか。これはノッカルをやっているところということではいか。
広島県地域政策局 公共交通政策課柴田氏	他のノッカルを導入している地域のことである。
加藤委員	所感についてどう思われるか。 1 日 0.76 人の利用は、他の地域より多いので、潜在ニーズが多く残っている、というのは、私の中では意味が全くわからないというか、多いといっても 1 日 1 人もいないし、ということは他の地域のノッカルはもっと少ないのかと思った。 そのことと、高齢者を中心に潜在ニーズが多く残っているというのは、潜在ニーズが多く残っているといっても 1 日 1 人も乗っていないので、残っていると決まっているかもしれないし、逆に全然ニーズがないので使わないのかもしれない。これは実験をしてもしなくてもわかっていることで、結果的には、まず乗ってもらおうという、この所感が何なのかわからない。
広島県地域政策局 公共交通政策課柴田氏	高齢者を中心に潜在ニーズが、というのは、購入されているチケットからの所感だと受け止めている。
交通政策課小林主査	神田委員のご指摘にもあったが、130 枚売れているにもかかわらず、利用が今のところ低調ということで、そういった潜在ニーズもあるという意味で所感を記載した次第である。
加藤委員	チケットは何枚単位で販売しているか。
交通政策課小林主査	1 枚単位で販売している。
加藤委員	30 人が 1 枚ずつ買ったのか、1 人で 30 枚買ったのかによっても、見方はかなり

	変わると思う。
交通政策 課小林主 査	130 枚のうち、こういった買い方をされたかまでは、把握できていない。
加藤委員	たくさん買ったなら、その人は使えそうな感じだが、1 枚ぐらい買った人なら、潜在ニーズというより、試しで乗るという人ではないか。すぐには乗らないので、どこかで機会があれば乗ろうと思って買った人っていうことになると思う。 そういうところは、非常に大事ではないか。単に枚数が多いから、潜在ニーズとか言わないで、どういうふうに皆が買ったのかというのをちゃんと見ないといけない。
大水会長	ご指摘のとおり、販売状況や利用者の声とか、さらに地域声を聞けるように取り組んでいきたいと思う。今回は走り出しということで、利用だけのデータになっているが、今後、把握に努めてもらうよう、よろしくお願いします。
加藤委員	昨日の交通空白のイベントでもあったが、実験で1月末までしかやらないというようなものについて、交通空白解消だと言っているのがおかしいというか、交通空白解消だったら、ずっとやっていかなければいけない。切れ目があって、今はその次のことまで一応考えていると説明があったが、私としては、こういう会議のときに、そういうことであるという文書を出していただきたい。そうでないとわからないので、そこを説明していただいた点については、少し安心した。 一般的にはこの補助を使うと、「やってみただけど、全然利用がなかったのでいい」というので終わる。こんなに大きくやっているのに、そんなことでは本当に地域が報われない。結局、なくてよかったので、あってもすぐ使わないということである。その割にはいろいろと面倒くさい。 体験していただくというよりはもっと、例えば、ライドシェアを使って、瀬戸内産交バスに乗り換えて呉へ行くツアーをやるとか、どこか行きたい、行きたいところに行くような練習をする機会を作るとか、体験会みたいなのを作らないといけないのではないと思う。ぜひ、そういうことをやって、それで使い方もわかるし、そこで何人かと一緒に行けば、私はそこへ行ったよ、あなたはこっちへ行きたいというような話が出ると、もっと膨らむと思う。個人それぞれに、とにかく乗ってというのは、広まらないと思うので、そういうことをスケジュールの中に入れてほしい。スケジュールにそのようなことを入れていないか。きちんとそこを考えてもらわないと、利用者は増えていかない。増えていかないと続けるという話にはなっていないので、そういうふうに考えてもらえればと思う。
大水会長	今の取り組みをしっかりとやっていかなくてはならないということだと思う。話を預かり、考えて参りたいと思う。
神田委員	加藤委員のお話を伺いながらふと思ったが、潜在需要とは、一体何ぞや、みたいな話になってくる中で、やはり定時定路線の利用とは違うので、本人が進んで動くという需要と、実際にノッカルや他のライドシェアをやっている地域に行って、そういう使い方もあるかなと感じた事例があり、例えば、代理で誰かが予約をしていて、おじいちゃん・おばあちゃんが移動する、というパターンもあると思う。あるいは、先程、お子様の質問もあったが、何時に迎えに行ってもらって、お母さんは

	いないけど子供が行く，というようなパターンもいろいろありそうな気がして，潜在需要という言葉で，今までの概念からもう少し広げて考えてもよいかもしれないと思って見ていた。 多分決定的にそこが，これまでのバスと違うところがあると思うので，視野を広げて検討すればよいと思う。
大水会長	「こうだったら使うのに」みたいな，それも潜在ニーズの1つだと思うので，そうした声も聞ければと思うので，よろしくお願いします。 他にご質疑等あれば，お願いします。 この報告については，途中段階なので，また，実証実験の進捗状況を聞いていくことにしていきたいと思うので，よろしくお願いします。 特にご質疑がないようであるため，次に進めさせていただく。 議題は以上となるが，その他何かあれば，コメントをお願いします。
荻野委員	本日お配りした，呉市生活バス広告の募集のチラシについて，説明をさせていただく。 これは昨年度末に策定した地域公共交通計画の中でも掲げている，運賃収入以外の収入源確保という取り組みの中で，8月から生活バスについて，広告掲載の募集をさせていただいているものである。 今，事業者の方に私どもからいろいろ紹介や営業をさせていただいており，広告事業は，生活バスに今まではなかったが，先程，川畑委員が仰ったような，生活バスのラッピング広告もメニューとして掲げている。 事業者に広告を掲載いただき，収入源の1つにしたいという取組であるので，この度始めたということで，ご紹介させていただく。
加藤委員	もう少し協賛的な色彩をつけたほうがよいというか，今からでつけてもよいと思うが，何か考えはあったのか。つまり，「〇〇の会社はこの路線の維持に協力しています」と入れたほうが，より広告としては出してくれるのではないかと思った。
荻野委員	例えば，バス停のネーミングライツのようなことも考えており，今後，徐々に追加させていただきながら，取り組みを広げていきたいと考えており，よろしくお願いします。
加藤委員	広告する車両を指定するということでよいか。 車内広告でいうと，1台で1か月1,100円ということですよいか。
荻野委員	そのとおりである。例えば，この路線で掲載したいということであれば，この路線は通常5台を運用している，ということをお示しして，それで5台全部掲載していただくか，5台のうちの1台でも掲載は可能としている。
加藤委員	1,100円/月というのも，月・台だと思う。 路線や台数，車両も指定できるというが，掲載期間が指定できると書いてあるのに，掲載車両とか掲載路線も指定できるとは書いていない。
荻野委員	すべてのことを記載できていない点について，下の方にQRコードを載せており，そこに細かい資料を掲載させていただいている。 また，企業の方には，別紙で資料をお渡しして説明をしているところである。
加藤委員	申し込みにあたっての注意事項に，ご希望のバス路線を選択できます，と書いてある。チラシに記載はないが，車両選択することも可能である。

	そこは大事だと思う。なぜかという、広告を出すのだから、いかに誰かに見てもらうか。そうしたら1か月単位もそうだが、どこの、どこを走るか、というのを純粋に考えたら、当然知りたいのではないかな。 あるいは今回だったら、この路線を支えたいから、というふうに広告を出したら、路線を指定したい、あるいはその路線ばかり走る車両を指定したいというのは、普通に考えることなので、そこは広告に書くべきではないかと思うし、QRコードに書くことではなくて、むしろ、「広告を出して路線を支えてください」とか、キャッチフレーズで書くことではないかと思う。 それが、単に企業広告を出すのとは違うと、これにぜひお金を出してやりませんか、ということのインセンティブになると思う。
荻野委員	今回初めて、私どもでチラシを作らせていただいたので、またご意見等を伺いながら、このチラシについても改善していきたいと思うので、ご指導をよろしくお願いする。
広島電鉄 梶山氏	広島市内の日中の路面電車は、半分以上がインバウンドの方である。 呉市の方では、大和ミュージアムが休館しているが、他にもいろいろな見どころがあり、インバウンドを呉市に引き込むための対策を何かされているのか、教えていただきたい。
都市部中 村副部長	現時点では、特にインバウンドの引き込みについて、特化した取り組みはないが、今後、検討していければと思う。
大水会長	その他何かあれば、コメントをお願いします。 ないようであれば、議事については以上とする。 以上をもって、令和7年度第2回呉市地域公共交通協議会を閉会とする。 委員の皆様にはご多用中にもかかわらず、ご出席を賜り、また、熱心にご審議いただき感謝する。