

令和7年度 第4回呉市地域公共交通協議会

- 議 事 要 旨 -

日 時：令和8年2月18日（水）10時00分～11時30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 地域主導による移動手段の全市的な展開について（下蒲刈地区）・・・【資料1】

5 報 告

報告第1号 令和7年度第4回交通戦略会議について・・・・・・・・・・・・・・・・・・【資料2】



(1) はじめに

発言者	発言要旨
大水会長	<p>今年度これまで、皆様には色々なことをご審議いただいております、また、前回は書面審議により細かい報告もさせていただいたところであるが、本日は下蒲刈地区の公共ライドシェアを中心にご審議をさせていただく。</p> <p>また、本協議会の下部組織である交通戦略会議で意見交換した内容の報告もさせていただく。さらに、その他にしているが、今年度の振り返りとして、乗り継ぎ拠点の総点検の実施等を報告させていただくので、よろしく願います。</p>

(2) 議題第1号 地域主導による移動手段の全市的な展開について（下蒲刈地区）について

発言者	発言要旨
<p>■資料1について、交通政策課小林主査より説明</p>	
大水会長	<p>本取組については、広島県、瀬戸内産交(株)にお世話になっている。可能であれば、補足でコメント等をいただければと思う。</p>
広島県 中和氏	<p>令和6年度から下蒲刈地区において、地元自治会等と話を詰めてまいり、今年度7月から試験運行を実施しているところである。1月末までを県事業としていたが、2月以降もスムーズに引き継いでいただき、感謝申し上げます。</p> <p>課題認識等は、資料に記載のあるとおりであり、我々も同じ認識である。地元でも徐々に、ノッカル下蒲刈の先行投資としての必要性が浸透しつつあると感じており、引き続き状況を見ていきたいと思っている。県としても総括をして、呉市に引き継ぐとともに、県内他市町へロールモデルとして示してまいりたい。</p>
土井委員	<p>公共ライドシェアの平日の運行ダイヤ案について、瀬戸内産交の「見戸代」バス停の発着時刻に合わせて設定されているが、昨年7月に導入して以降、「見戸代」バス停の利用はほとんどなく、利用の中心は下蒲刈病院を目的とした移動となっている。このため、朝の時間帯は、通勤通学のため従来どおり路線バスとの接続を重視するとしても、9時から12時は、下蒲刈病院の予約時間帯に合わせて運行ダイヤを組まれてはいかがか。</p>
事務局 小林主査	<p>土井委員の発言のとおり、昨年7月に試験運行を開始して以降、下蒲刈病院で降車される方が多い状況であるが、今年4月以降は生活バスを休止するため、生活バスの一定の利用者が「見戸代」バス停で乗り換えして、広地区、中央地区へ行かれることから、基本的には乗り継ぎを考慮した運行ダイヤを設定している。</p> <p>ただし、土井委員の発言のとおり下蒲刈病院へ行きたい方もいるので、予約の際に、乗り継ぎを希望する方、そうでない方を確認し、乗り継ぎを希望されない方は、運行ダイヤに縛られず、ある程度幅を持った乗車時間を設定できるように運用することも検討している。</p>
大水会長	<p>その他、ご意見等あれば願います。</p>
橋本委員	<p>地域主導による移動手段の全市的な展開とのことであるため、住民の皆さんの主導で、これからも便利な移動手段を確保していくための施策であるという観点</p>

橋本委員	<p>で質問させていただく。</p> <p>まず、資料2ページのドライバーの視点からの意見として、ドライバー報酬が1回100円では安すぎるという意見があるが、報酬額を変更する予定はないのかどうか、また、この報酬額でこの公共ライドシェアが持続可能と考えているのかを教えてください。</p> <p>次に、生活バスの事業休止が今年9月末までとなっているが、今後、事業の再開も考えられるのかどうか、その際に、運行事業者は対応できるのかどうか、また、運行事業者の意向は、撤退したかったのか、継続したかったのか、どうであったか教えてください。</p> <p>最後に、生活バスのドライバーの方が、事業休止により今後どういった処遇になるのか分かれば教えてください。</p>
事務局 松田課長補佐	<p>まず、ドライバー報酬については、見直すことを検討している。例えば、通常は1回100円であるが、当日知り合いの方から急遽予約があり運行する場合は高くするとか、今後運行回数が増えた場合、月に一定回数運行したドライバーには、インセンティブとして別途支払う等を検討していきたい。</p> <p>次に、生活バスの運行事業者の意向であるが、引き続き運行したいという意向であったが、説明したところ、休止もやむを得ないご理解いただいている。また、もし今年9月から再開することになった場合については、引き続き運行したいとの意向もあることから、早めに今年9月以降の方向性を決定し、協議することで、ご協力いただけるように対応したいと考えている。</p> <p>最後に、生活バスのドライバーについては、3月末までは生活バスを運行するので、それまでは雇用されると思うが、4月以降については確認していない。ただし、4月以降、公共ライドシェアで路線定期運行を設定するため、その便の運行を、現行の生活バスの運行事業者に委託することも検討しており、現行のドライバーに運行いただくことが一番よいと考えている。</p>
神田委員	<p>まず、ドライバー報酬の1回100円が非常に気になっている。交通の確保は非常に重要であるため、コストダウンも重要であるが、そのしわ寄せがドライバーに行くことはいかかなものかと思う。</p> <p>次に、資料11ページに記載の様々な運賃を設定することはよいことであるが、課題として、チケットを何処で購入できるようにするかが重要であると思う。実証実験中、実際の運用は工夫されていたと思うが、下蒲刈市民センターのみで販売しているチケットを先に購入してからでないと利用できない仕組みは、公共ライドシェアの普及に対するネックになっていると思う。</p> <p>これは、定額チケットを先に購入しないと利用できないことも同様であるため、チケットが購入しやすくなるよう対応をお願いしたい。場合によっては、ドライバーから直接購入するという配慮も必要になる可能性がある。</p>
事務局 中本課長	<p>1点目のドライバー報酬については、ドライバーから1回100円では安いとの意見をいただいているので、引き続き状況を見ながら、また、路線定期運行や、当日予約での運行との兼ね合いも見ながら検討していく。</p> <p>2点目のチケットの購入しやすさについては、現行、下蒲刈市民センターでのみ購入できる場所、当面は、下蒲刈地区の3地区において実施されるサロンや</p>

事務局 中本課長	地区長会議において購入できるよう、下蒲刈地区市民センターと連携しながら取り組んでいく予定である。また、チケットの売り方についても、一度に一か月分を複数回分販売する等、運用の中で、買いやすさを考えていきたい。
神田委員	もう1点、サービスはそのまま、枠組みを少し変更して、公共ライドシェアを継続していくが、1年弱の実証実験でも、定着するまでかなりの時間を要したことで、それだけ定着に時間を要するとの気付きを得たと思うので、4月以降も地域に寄り添って対応する必要がある。新しい仕組みを作った後、地域に丸投げしないようにお願いしたい。
加藤委員	<p>当初、呉市では、今年2月にノッカル下蒲刈を引き継ぐ際に、生活バスをやめるという考えであったが、ありえないと思っていた。生活バスの利用者は、生活バスの方が便利なので、簡単にはノッカル下蒲刈への利用に変わらない。ノッカル下蒲刈の方が、利用が多かったのであればいいが、実際には、利用はずっと少なかった。常識的に考えれば、ノッカル下蒲刈ではなく、生活バスのやり方を変えて、継続する方が本来ではあるが、ノッカル下蒲刈の中で、生活バスで利用が多い便を定期便にすることになったので、悪い方に行かなかったと納得している。</p> <p>先ほど、ノッカル下蒲刈は、利用がずっと少ないと言ったが、全国のノッカルでも同じ状況である。このため、私自身が、オンデマンドや公共ライドシェアのマッチングをアプリで行うことに携わっているところは、どこでも全てシステム変更を要求している。この地域ではこういうやり方でないと利用が出てこないとか、色々不満が出てくるとかがあるので、利用が増えるやり方に見直すことが当然であり、自分たちにとってよいものにしていくために、システムを変更していくという態度で臨む必要がある。</p> <p>加えて、現行のドライバー報酬は、あり得ないほど安い。最低賃金を考えた場合だとどうなのか。請負だから最低賃金は関係ないからこれでいいとかそういう問題ではない。今時この報酬だとやる人はいないと考えたとき、この設計でいいのか。今、見直すことは難しいのかもしれないが、今後、利用が多くなってドライバーが必要になってきたときに、即座に破綻してしまう。運ぼうと思っても、ドライバーがおらず運べないという状況にならないように準備しておく必要がある。</p> <p>また、定期便のドライバーの報酬が全体経費の26%で、定期便以外のドライバーの報酬が全体経費の3%と、資料12ページに記載があったが、定期便のドライバーの委託料はどのように積算しているのか。</p>
事務局 小林主査	試算ではあるが、1日に5便、1か月平日20日運行するとして、月15万円程度の人件費を考えている。
加藤委員	月の全体経費58万円の26%で月15万円の委託料とのことであるが、それとてやる人がいるのかということである。また、定期便以外のドライバーの報酬は1回100円の単価で、全体経費の3%を試算されたのか。
事務局 中本課長	そのとおりである。
加藤委員	定期便以外のドライバーの単価と、定期便のドライバーの単価では、どれくらい差があるのか。

事務局 小林主査	10倍以上の差がある。
加藤委員	<p>定期便以外の場合は、できる人が隙間時間で運行するので、安くしてもよいとの発想であると思う。しかし、先ほど、別途、下蒲刈病院に行けるような運行も検討しているとのことであったが、この運行をしようとしたときに、ドライバーがいない可能性がある。その辺のバランスも非常に大事である。</p> <p>住民の皆さんが、きちんとそのあたりのことを理解されて、少し不自由だが、決められた時間で予約して運行するというやり方にご納得いただけるのか。それとも、もっと自分の好きな時間で行きたいのか。もし、後者であれば、住民ドライバーでは対応できない可能性がどんどん高くなる。こういったことを理解されて取り組んでいただくとよいと思う。そこが分かっておらず、言いたいことだけ言うのであれば、利用も増えないし、経費も決まらない。例えば、システム利用料が全体経費の38%と一番かかっているが、本当にこのシステム利用料はいるのか。1日に何人くらいの予約なら、別にこのシステムはいらないのではないのか。そういうこともしっかり考えていかなければいけないということを、グラフを見て感じる。</p> <p>また、先ほど、今年9月までとのことであったが、そこまでが実験ということではよかったか。今後の日程を教えてください。</p>
事務局 中本課長	<p>試験期間は、資料5ページに記載のスケジュールのとおり、一旦、令和8年9月までとしている。10月以降については、4月から行う公共ライドシェアのみの運行結果を踏まえ、丁寧に住民と協議しながら、考えていきたい。</p>
加藤委員	<p>休止は一応戻せるという考えで、休止するわけであるが、本来はそんなことは考えていけないと思う。収支率が2,3%の生活バスから収支率が8%程度となる公共ライドシェアでは、月で、2,3万円の増収にしかない。蔑ろにはできないが、大した額でもない。それでも公共ライドシェアでいくというのであれば、しっかり腰を入れてやらなければならない。</p> <p>今、私が申したことを含めて、色々な問題点があると思っているが、今からしっかりと解決していき、10月には元にもどらないようにしなければならない。一番大事なのは、生活バスの利用者にもできる限り利用いただき、かつ、デマンドの部分もたくさんの方に利用いただいて、格好がつくようにするにはどうしたらよいか考えるとともに、この協議会でもマネジメントしていかないといけない。私自身も知恵を出していくので、そういう覚悟でやっていただきたい。</p>
事務局 中本課長	<p>今、おっしゃったことについては、9月までの間に、住民、事業者、ドライバーの皆さんとしっかり話をさせていただきながら、資料4ページに記載のとおり、サービス運用面とサービス供給体制について試験運行で検証していく。これが将来的にも続くように、しっかり地域に入って取り組んでいく。その都度、交通戦略会議で相談させていただくので、ご指導のほどよろしく願います。</p>
加藤委員	<p>資料4ページの記載は、供給側が住民ドライバーで、利用されるのは住民となるが、通常は、タクシー会社、バス会社が受託してやるのも同じことである。手間ではあるが、何故この設定だとこれしかできないとか、こういうことをやってほしいのであれば、こういう形でやり方を変えなければならず、これくらいコス</p>

加藤委員	<p>トアップするので、運賃にも税金にも跳ね返ってくるという仕組みをしっかりと、住民と運営する側が意識共有をすることが大事である。</p> <p>この下蒲刈の仕組みで、そういうことが大事であることを、どうやって共有するのか勉強していただいて、それを全市に広めていく。バランスのよい運行ができるようにする練習だと思ってやるとよいと思う。よろしく願います。</p>
神田委員	<p>資料12ページの費用の収支見込みについて、追加で2点確認したい。</p> <p>1点目は、費用の見込額で月58万円かかっている、システム利用料が38%なので、月22万円くらい、年間で260万円くらいかかるとしたときに、公共ライドシェアのこのシステムに、極端に穿った言い方をすると域外に、流すお金として果たして妥当なのか。極端なことを言えば、200万円くらいをかけて、地域でアナログにマッチングする人を雇った方が、より細かいケアができる可能性があるかもしれない。全国的に、AIオンデマンドのシステム利用料の高さは拙いと、個人的には思っている。マッチングの仕組みを、敢えて260万円をかけて使う意義をどう捉えているのか。</p> <p>2点目は、1点目に関連するが、下蒲刈の取組が、行く行くは市内の他の地域に展開していくならば、呉市として複数地域でやることでスケールメリットが働いて、費用が下がる可能性があるのかどうか、見通しを教えてください。</p>
事務局 中本課長	<p>1点目のシステム利用料については、ご指摘のとおり、本当にこれだけのお金をかけて導入すべきものなのかというのは当然ある。現在、月20万程度を試算しているが、利用が少なければ、神田委員がおっしゃることの方が地元の運行にとってはよいと思うし、利用が多ければ、システムを活用して管理した方がよいと思っている。このため、将来的にこのシステムを下蒲刈で使っていくかどうかは、試験運行の中で考えていきたいと思っている。</p> <p>もう1点の全市的に展開したときのスケールメリットについても、将来的に、下蒲刈のこのシステムを使うのかどうか不透明であるため、今後検証しながら、また、仁方地区でも取組を進めていることから、地区ごとの状況、利用状況を踏まえて、システムを構築してやったほうがよいのであれば、費用全体を見ながら横展開し、システムを利用していけば効果的なものになると考えられる。事例や、試験運行を踏まえながら考えていきたいと思う。</p>
神田委員	<p>1点目の質問の意図は、安いものを使えと言っているのではなく、高くても価値があるなら使えばよいと思っている。ただ、その価値が何なのかという説明をする義務がある。決して、安いものを探してくれという意味ではない。高いなら高いなりに、こういう価値があるということを説明できればいいと思っている。説明がないまま200万円、300万円かけることは避けたいと思っている。</p> <p>2点目は、システム料以外にも色々な項目で、スケールメリットが出る項目があると思っている。グラフで6項目並んでいるが、いくつか固定費的な項目があると思う。システム利用以外でも、このような項目でスケールメリットを図れるかもしれないという視点で、今後展開するときにご検討いただきたいという趣旨である。</p>
加藤委員	<p>資料10ページに予約方法の改善があるが、そもそも現状で、週に2、3人程度の予約利用であるため、もうこれだけでできると思える。</p>

加藤委員	<p>他地域がどうやっているのかというと、ドライバーが電話を受けるのも、どこかの会社が受けるのも、何かのついでに受けており、それをドライバーグループの LINE に、誰かこの時間にやりませんかと投稿して、できる人が手挙げてやるというやり方が結構やられている。週に2, 3回しか利用がないのであれば、別に電話番号を置く必要はない。もちろん LINE で予約してもらえるのが一番よいが、現状、利用が増えてこなければ、システムを使うレベルに全く至っていない。6か月間検証するのではなく、今は不要で、増えてきたら検討するほうがよい。</p> <p>皆さんが、今の使い方を気に入っているのであればよいが、気に入っているのであれば、週に2, 3人しか乗らないというレベルにはならない。そういうところが、本当は詰められるべきであると思うが、いかがか。</p>
荻野委員	<p>システムの必要性に関して、個人的感覚では必要ないのではないかと考えている。加藤委員がおっしゃったとおり、LINE の活用等でできるのではないかと考えている。一旦予算は組んでいるが、新年度は、そういったものも含めて、地元とも話をし、それが不要であるという判断がなされれば、当然システム必要ないというふうに考えているので、ご理解いただけたらと思う。</p> <p>これは、必ずしも必要であると思っていないということであり、広島県の試験運行で使っていたものを活用しながら、新たなやり方ができるかどうか、この期間に検討するということである。</p>
加藤委員	<p>システムが必要なほど利用されれば本当に嬉しいが、残念ながら現状、そのレベルの10分の1ぐらいしか至ってない。そのお金があるのであれば、神田委員がおっしゃったように、ドライバー等に還元した方が、よほど皆さんやる気になってやってくれると思う。ある程度無理してでも運転してくれるとか、そういうふうになってくるのではないかと。今の金額だと、本当に暇なときしか運転しないということになるので、やはり、地域のやる気を出していくためにも、お金がきちんと地域の中で回る仕組みにしていくべきであると思う。</p> <p>ドライバー確保とか、乗り合わせを作るとかに、頭が混乱するようになってきたら、システムを活用するというふうに考えてもらおうと、わかりやすいと思う。よろしく願います。</p>
蔦委員	<p>下蒲刈地区における公共ライドシェアを今後検証されていくということであるが、しっかりと利用者のニーズに沿った形でやっていただけるよう期待している。</p> <p>資料5ページ目のスケジュールにあるように、国のフィーダー補助金も活用するという方向でご検討いただけるとのことであるため、詳細の部分については、呉市の事務局とも、支局の方でしっかり詰めさせていただきたいと思っているので、引き続きよろしく願います。</p>
大水会長	<p>来年度、この半年間という期限があるが、9月はすぐやってきてしまうので、やっていきながらこの出口をどうしていくかということ視野に入れて取り組んでいければと思うし、持続可能な形にしていかなければならない。そのためには、地域の方々の満足度が大事であると思うので、それを高めていくよう取り組んでいければと思っている。色々のご意見をいただき感謝する。</p> <p>その他、ご質疑等あれば願います。</p>

大水会長	<p>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。本件を承認するというご異議ないか。</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 について

発言者	発言要旨
■資料2について、交通政策課小林主査より説明	
大水会長	<p>報告のあった件について、ご意見等あればお願いします。</p> <p>特にご意見がないようであるため、次に進めさせていただく。</p>

(4) その他（呉市地域公共交通計画の主な取り組み状況）について

発言者	発言要旨
■追加資料について、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。
広島電鉄(株) 福本氏	追加資料1ページの乗り継ぎ拠点の整備についてであるが、数年前から、警固屋鍋棧橋の乗り継ぎ拠点を整備するよう、安全性の面からも含めてお願いしてきたところであるが、取組内容を見させていただくと、点検結果を踏まえ、令和8年度以降、優先順位の高い場所からと書いてあるが、何をもって優先順位が高いと評価されるのか教えていただきたい。
事務局 松田課長補佐	<p>待合環境の整備については、利用者の多いところ、遅延等が発生しやすい路線といった観点から優先順位を決めている。例に出している本通り3丁目は、非常に利用が多いが、標識に対してベンチがないため、ベンチの設置が必要であると判断している。</p> <p>乗り継ぎ拠点については、おっしゃったように鍋棧橋の整備は必要であり、優先順位も高いと思っているので、今後、計画年度内での整備も視野に入れて進めていきたいと考えている。</p>
加藤委員	<p>優先順位はすでに決めていたと思うが、いかがか。</p> <p>また、例に本通り3丁目を出しているが、ここが乗り継ぎ拠点という言い方が適切なのか疑問である。乗降の多いところではあると思うが。ここで何処と何処を乗り継ぐのかなと感じた。乗り入れ路線が7路線あっても、ここで乗り継ぎがあるわけではないと思う。</p> <p>その2点を教えていただきたい。決めていたとは思いますが、優先度がどうなっているのか、どういうふうにするのか、また、乗り継ぎ拠点の言い方は、気をつけたほうがよいのではないかとということである。</p>
事務局 松田課長補佐	<p>待合環境の整備と、乗り継ぎ拠点の整備の二本立てで実施している。</p> <p>ご指摘のように、優先順位については、先ほど申したように乗降者数の多いバス停を優先して整備するという方向性である。乗り継ぎ拠点でなくても、乗降者数が多いため、待合環境の整備をするという例として、本通り3丁目を挙げさせていただいている。</p>
加藤委員	誤解を受ける書き方であると思う。取組内容では、乗り継ぎ拠点の現状を把握するため市内55ヶ所によって点検を実施とある。市内55ヶ所の乗り継ぎ拠点の

加藤委員	点検を実施とすべきかと思ったが、本通り3丁目は、55ヶ所の中の一つだが、乗り継ぎ拠点ではないと思う。そういうところが不明確である。
事務局 松田課長補佐	複数の路線が乗り入れているため、55ヶ所に入れている。
加藤委員	<p>さっき言ったように、複数の路線が乗り入れたら、乗り換える場所なのか。乗り継ぎとは、乗り換えるところだけであるが、本当に乗り換えるところなのかというと思う。この場合だと、待合環境のところが大事だろうと思う。</p> <p>乗り継ぎは、待合を良くすることもさることながら、それ以上に円滑に乗り換えできるということが必要であるため、案内がわかりやすいとか、バリアフリー経路が合っているとか、色々なことがある。乗り継ぎ拠点の優先度と、利用が多いところの優先度とは違ってくると思う。そこを混同して書いているので混乱すると思った。</p> <p>事業3-1, 3-2, 乗り継ぎ拠点の整備と、待合環境の改善で、全く別の事業としているのだから、これを混同して書くのはどうなのかということである。そこを間違えると待合環境をやっているのに、乗り継ぎの話をしていると勘違いして、何でそれをやるのかとか、そういうふうにつつまみが入る可能性があると思う。</p>
事務局 中本課長	この表上では、施策3の乗り継ぎ・待合環境の向上の中で、一本で整理したため、ご指摘のように混同してしまっている。先ほども申したが、広島電鉄(株)からご意見があった乗り継ぎ拠点の新たな整備は、別に考えている。今回、この取組の中での記載は、事業3-2の待合環境の改善の方に重点を置いたものになっている。混同した資料で誤解を与えてしまい申し訳ない。
加藤委員	<p>前回、呉に行ったときに、鍋棧橋で乗り換える際、乗り換えるために急いで出られた方がバスに跳ねられそうになったことがあった。本当に危ないと思ったが、今の鍋棧橋の構造だとそうなることが考えられる。つまり、降りる所と乗る所の間にバスの通行する所があるので、特に急いで乗り換えるときは、そういう危険があると感じた。そういうのが、ここの乗り継ぎ拠点の総点検の中にはない。</p> <p>デジタルサイネージはあるが、デジタルサイネージだって、本来行き先が複数に分かれるかどうかもあることながら、渋滞とかで遅れが多いところが、非常に有効だと思う。次のバスは遅れているとか、広島電鉄(株)でもやっておられる。</p> <p>どちらかという、乗り継ぎ拠点というよりは、待合環境の話になると思うし、乗り継ぎ拠点であれば、先ほど例を出した鍋棧橋のように、ちょっと違う観点があるかなと思うので、これからまた整理していけばいいかなと思う。もっと早く気づいておかなければいけなかったので申し訳ない。</p>
事務局 中本課長	乗り継ぎ環境、待合環境は、厳密に区別し、今後の計画の進捗含めて、報告とさせていただきます。
大水会長	<p>その他、ご意見等あればお願いします。</p> <p>では、全体を通して、ご意見等あればお願いします。</p>
神田委員	交通戦略会議でこの1年、計画策定後に色々深い議論も含めてまわしてきたが、できれば、今年度のようにスポット的・重点的に取り組むものと、利用状況或いはお客様の声とか、定常的にやるべきものを整理して行って、効率的に進め

神田委員	<p>られればと思っている。</p> <p>ここの中での議論は、根本的なサービス水準の向上に繋がるものが多いと思うので、まわし方については、事務局と相談しながら効率のいい方法を模索できたらと思っているのでよろしくお願いします。</p>
大水会長	<p>確かに、戦略的な取組をしていかななくてはいけないと思っているので、資料作りもそうであるし、これからの取組もそうだと思う。</p> <p>ライドシェアも、乗り継ぎ拠点も、利用者の満足度に沿って、こういう取組を進めているというようなことが、もっと戦略的に明らかになってくるように考えていきたいと思っている。</p>
神田委員	<p>まさに今、大水副市長がおっしゃったとおりで、策定された計画の実施事項に対してどこまで進んでいるのかというチェックも必要かなと思っている。年度末のこのタイミングであるため、あつて然るべきであると思う。</p>
大水会長	<p>この取組が、こんなふうに、これだけ進んでいるというものがないと感じたので、こんなに進んでいると思えるように、取組を進化させていきたいと思う。</p>
磯道委員	<p>資料2の交通戦略会議について、3 協議結果の概要(1)のイで、仁方地区の今後の進め方を協議という記載があるが、実際に下蒲刈とどのような違いがあつて、進める協議をされたのか教えていただきたい。</p>
事務局 松田課長補佐	<p>下蒲刈地区の違いであるが、最初に仁方地区で協議を行ったときに、下蒲刈地区の公共ライドシェアの取組を紹介したが、仁方地区では、公共ライドシェアの取組はあまり馴染まないというご意見が多く、その他の新しい移動サービスの導入に向けて検討を進めているところである。</p> <p>具体的には、この度、仁方地区全世帯に乗合タクシーを導入したらどうかというような内容のアンケートを実施した。その結果を含めて、先日、自治会の方に説明したところ、今後も、仁方地区全体で新しい交通移動サービスの導入に向けて取り組んでいくという方向性を決めたところである。</p>
磯道委員	<p>乗合タクシーで進めるという認識でよいか。</p>
事務局 松田課長補佐	<p>基本的にはその方向で進めていく。今は事業者等と全く接していないが、今後はその方向性で進めたいと考えている。</p>
大水会長	<p>その他、ご意見等あればお願いします。</p> <p>特にご意見がないようであるため、その他については以上とする。</p> <p>以上をもって、令和7年度第4回呉市地域公共交通協議会を閉会とする。</p> <p>委員の皆様にはご審議にご協力いただき感謝する。</p>