令和８年度　第２回呉市地域公共交通協議会

－　議　事　要　旨－

日　時：令和８年８月２６日（水）１６時００分～１７時４５分
場　所：呉市役所本庁２階　２０２・２０３会議室

１　開　　会

２　会長挨拶

３　議　　事
議案第１号　下蒲刈地区生活バスの事業休止について・・・・・・・・・・・・・・【資料１】
議案第２号　仁方地区における乗合タクシーの試験運行について・・・・・・・・・【資料２】
議案第３号　吉浦地区乗合タクシーの事業計画変更案について・・・・・・・・・・【資料３】

４　報　　告
報告第１号　幹線・支線の見直しについて（焼山・熊野エリアの路線再編）・・・【資料４】
報告第２号　エアポートバス「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３号　令和８年度第２回交通戦略会議について・・・・・・・・・・・・・・【資料６】



－ 議　　題 －

(1) はじめに

発言者	発言要旨
阿原会長	本日の議題については，下蒲刈地区生活バスの事業休止，仁方地区における乗合タクシーの試験運行及び吉浦地区乗合タクシーの事業計画変更について，ご審議いただきたい。また，議事事項３件のほかに，報告事項が３件である。

(2) 議案第１号　下蒲刈地区生活バスの事業休止について

発言者	発言要旨
■資料１について，交通政策課松田課長補佐より説明	
阿原会長	本件に係る公共ライドシェアの取組については，羽藤委員が下蒲刈地区で実施したワークショップに参画されている。羽藤委員から，ワークショップを通しての感想を含め，今後の展開に向けたご所見等をいただきたい。
羽藤委員	ワークショップには２回合わせて 40 名の方が参加し，地域モビリティに対する熱意と意識の高さが非常に印象的だった。利用者からは「公共交通を維持するためなら，必要に応じて運賃が多少上がっても受け入れる」という前向きな意見が出されており，また，ドライバーからは，利用者の要望に柔軟に対応したいとの発言もあった。利用者とドライバーの双方から公共ライドシェアを持続可能な取組とするためのアイデアが出されていたため，下蒲刈地区では，公共ライドシェアという取組が持続可能なものとなる可能性が高いと感じている。 一方で，利用者からは予約方法が難しい，ドライバーからは運行管理システムが利用しづらいといった，システム運用面での課題が指摘されていた。こうした意見を整理しつつ，下蒲刈地区ならではの持続可能な取組が今後の議論から導き出されるものと考えている。下蒲刈地区では，住民アンケートを実施しており，その結果も踏まえて，今後の改善方針を検討すれば，さらなる利用促進につながる可能性があると考えている。
阿原会長	ご意見を参考にしてよりよい取組となるよう検討を続けたいので，今後ともよろしくお願いしたい。そのほか，本件についてご質疑等があればお願いする。
藤本委員	これまでの公共ライドシェアの利用実績について，想定を上回る利用があったのか，下回っているのか，見解を伺いたい。
事務局 （中本）	休止前の下蒲刈地区生活バスの利用者は約 40 名いたが，全員を公共ライドシェアに取り込めていない。公共ライドシェアの利用者は，特定の人に偏っており，多くの住民は制度の存在を知りつつも利用には至っていない。今後は，利用者登録はしつつも，未利用の住民を取り込むことができるようアプローチしたい。
加藤委員	下蒲刈地区生活バスの利用者数の約 40 名は，１日当たりの利用者数か。
事務局 （中本）	１日の利用者数ではなく，ユニークユーザー数である。島民の生活バス利用者数が約 40 名という意味である。
加藤委員	下蒲刈地区生活バスと公共ライドシェアの１日当たりの利用者数はどのように変

	化しているか。
事務局 （小林）	下蒲刈地区生活バスの令和７年度利用実績は，１日当たり約６名。一方，公共ライドシェアは，１日当たり約４名である。
加藤委員	公共ライドシェアの利用者１人当たりの費用負担はどうなっているか。令和７年度の下蒲刈地区生活バスについては，赤字額の約1,160万円を年間利用者数2,181人で割ると約5,300円が１人当たりの負担額である。
事務局 （松田）	公共ライドシェアの年間見込額から算出したところ，利用者１人当たりの負担額は約 5,300 円であり，下蒲刈地区生活バスとほぼ変わらない水準である。ただし，固定費の割合が大きいため，今後，利用者が増えれば１人当たりの負担額は減少する見込みである。
神田委員	公共ライドシェアにおける需要の見立てをどう考えているか。１日当たり約１便という状況で待機するのは，ドライバーにとって負担感が大きいのではないか。
事務局 （中本）	ドライバーは 27 名が登録しているが，稼働しているのは４～５名程度。予約便の利用を増やすこと，動けるドライバーを確保することが課題である。対策として，報酬の見直しやドライバーとの意見交換・議論を積極的に進めていきたい。
神田委員	報酬だけでなく，地域に貢献しているという達成感が重要である。ドライバーがやりがいを感じるためには，現状の３～４倍の需要が必要ではないかと考えている。報酬とは別の軸で，ドライバーの達成感を満たす仕組みを検討してほしい。
事務局 （中本）	いただいたご意見を踏まえて，地元の協議会等で本格運行に向けた議論をしていきたい。
藤本委員	利用実績について，定時便で乗客が０人の便が多い。国土交通省のフィーダー補助金を活用しているが，平均利用実績が１便当たり１人いない場合は，補助対象から外れてしまう懸念がある。利用促進策を見直す必要があると感じている。
事務局 （松田）	定期利用者の利便性を維持するために設定している定時定路線の利用が少ない。また，定時定路線が通院に適さないダイヤ設定であることも影響し，利用が伸び悩んでいる。今後は個別に対話しながら，ダイヤの見直しを検討したい。
阿原会長	他にご質疑がないようなので，お諮りする。本件を承認するということでご異議ないか。 ご異議がないため，本件については，承認された。

(3) 議案第２号　仁方地区における乗合タクシーの試験運行について

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	
阿原会長	本件について，ご質疑等があればお願いする。
福本委員	「のぼり」について，既存バス停を乗降ポイントとして利用する場合，標識と重複して「のぼり」を設置するのか。また，試験運行における「目標利用者数」の想定はあるか。
事務局 （小林）	既存のバス停には標識が立っているため，新たに「のぼり」を設置する予定はない。試験運行中の目標利用者数としては，現行の仁方小須磨線の利用者が新しいサ

	ービスに移行することを目指す。さらに，現行の仁方小須磨線が運行していないエリアも新サービスでは運行区域としているため，これまで利用がなかった層も含め，利用者を獲得したいと考えている。
加藤委員	何点か質問がある。 ①現行の仁方小須磨線の定期券の販売実績と販売額は。 ②法令上の扱いについて，道路運送法第４条の定時定路線と区域運行の両方の許可を申請するのか。それとも区域運行の一部として定時定路線を設定するのか。 ③乗合４条運行であれば，公安委員会（道路交通法第 44 条第２項）のバス停駐停車規制はそもそも問題ないと思っていたが，本協議会での合意が必要なのか。 ④デマンド運行の予約ダイヤについて，ＪＲ呉線，広電バス及び瀬戸内産交との乗り継ぎ（接続）は考慮されているか。既存路線に乗り継ぎたいという指定はできるのか。また，住民意見交換会で既存路線への乗り継ぎニーズはあったか。 ⑤定時定路線の目的地が「仁方駅南口」までとなっているが，利用者がそこから歩いて他の目的地に行っているのであれば，区域運行の特性を活かして，「仁方駅南口」の先の目的地まで延伸することは考えられないか。
事務局 （小林）	①仁方小須磨線の定期利用者は，令和７年度実績で 10 名未満。今年度は現在２名。定期運賃は，１ヶ月の通勤定期が 8,400 円，通学定期が 7,200 円。 ②運行許可については，区域運行と定時定路線の両方の許可を併用することを考えている。 ③そのため，区域運行の車両が，既存バス停に停車して乗降を行う場合に，道路交通法第 44 条第２項の規制に該当するため，本協議会での合意を求めている。 ④既存路線との接続については，利用者からの希望があれば，乗り継ぎを考慮した予約は可能だが，先に他の予約が入っている場合は，先約を優先せざるを得ない場合がある。 ⑤ルート延伸の議論もあったが，経路を伸ばすと運行時間が長くなり，効率が悪くなる可能性がある。また，現行の利用状況を大きく変えないことも重要だと考え，まずは現行と同じ経路で試験運行を開始し，試験運行中にルート延伸等の要望があれば，その都度検討を進めたい。
加藤委員	区域運行と路線定期運行の両方で申請しているのは，国土交通省の補助の関係か。私が担当している現場では，区域運行で許可を受け，毎日同じ予約が入るようにして定時定路線を運行させているところがある。
事務局 （中本）	本格運行に向けてフィーダー補助金の活用も検討しており，中国運輸局にも相談しながら有利な財源を活用できるよう進めていきたい。
羽藤委員	仁方地区の乗合タクシーでは，既存の公共交通と接続させて，トータルで利便性を高める観点が重要である。乗り継ぎの利便性を高めて，利用者を増やし，コストを下げるという好循環を作ることを意識してほしい。 また，需要がある時間帯は定時運行させ，それ以外は柔軟に時間調整できるという運用も他地域で効果を上げている。予約を厳密にシステム化せず，柔軟に対応してほしい。現場のオペレーションが煩雑になると思うが，試験運行中に状況把握をしっかり行い，改善ポイントを洗い出してほしい。

事務局 （中本）	いただいたご意見と 10 月以降の運行状況を注視しつつ，引き続き，検討・協議を進めたい。
藤本委員	デマンド運行と定時便の時間が重複している時間帯がある。１台での運行となると，重なった時間帯はどちらかを欠便とするのか。 また，利用者が，デマンド便と定時便を間違えて乗ってしまうトラブルを防ぐため，車体に分かりやすい表示をするか，ドライバーによる確認を徹底してほしい。
事務局 （小林）	運行車両は，基本的に１台で運用する。定時便が走る時間帯は，デマンド運行の予約は受けず，時間が被らないように管理する。 誤乗車防止については，車両が１台のため，乗車時にドライバーが利用者に確認するオペレーションを徹底する。
加藤委員	移動円滑化基準適用除外の認定申請について，バリアフリーであるべきところを適用除外されるが，例えば，車いすの方が代替交通手段を確保する場合，運賃は300円より高くなる。このことについて，どのように考えているのか。 定時定路線の運行について，現行の仁方小須磨線を休止して，新設するようになっているが，現行の仁方小須磨線の事業計画を変更するという考え方もある。どのように考えているのか教えてほしい。
事務局 （小林）	現行の仁方小須磨線は，移動円滑化基準適用除外の認定を受け，ハイエース車両で運行しているため，車いすの方のご利用はない。仮に，車両の運用変更に伴い，ご利用できない方がいた場合は，課題として対応を検討したい。 ご指摘のとおり，現行の仁方小須磨線と乗合タクシーは同じ事業者が運行するため，手続き上は，事業計画の変更で対応する。便宜上，資料では休止と表現している。
阿原会長	他にご質疑がないようなので，お諮りする。本件を承認するということでご異議ないか。 ご異議がないため，本件については，承認された。

(4) 議案第３号　吉浦地区乗合タクシーの事業計画変更案について

発言者	発言要旨
■資料３について，交通政策課松田課長補佐より説明	
阿原会長	本件について，ご質疑等があればお願いする。
加藤委員	吉浦地区乗合タクシーは，便ごとに経由地が異なり，７系統あるため，非常に複雑でわかりにくい。また，坂道かつ狭い道の多い地域のため，間違えた場所で降りてしまうと歩いて戻ることが難しい。今回の延伸でさらに複雑化するため，普段から利用している方だけでなく，新規ユーザーやたまに利用する方にとって利用しやすくするべきではないか。
事務局 （小林）	ご指摘のとおり，７系統あるため，複雑になっている。しかし，現在の利用実績では，人口減少下でも利用者数は維持されており，慣れている利用者には浸透していると考えている。ただ，これまで利用していない方へのアプローチを含め，ご指摘の件は検討したい。

事務局 （中本）	利用しやすいことが一番なので，吉浦地区乗合タクシー運行協議会と連携してより利用しやすい方法を検討していきたい。
阿原会長	他にご質疑がないようなので，お諮りする。本件を承認するということでご異議ないか。 ご異議がないため，本件については，承認された。

(5) 報告第１号　幹線・支線の見直しについて（焼山・熊野エリアの路線再編）

発言者	発言要旨
■資料４について，広島電鉄株式会社交通政策本部交通政策部長福本委員より説明	
阿原会長	報告のあった件について，ご意見等あればお願いする。 特にご意見がないようなので，次に進めさせていただく。

(6) 報告第２号　エアポートバス「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	
阿原会長	報告のあった件について，ご意見等あればお願いする。
福本委員	大和ミュージアムのリニューアル直後は，一時的に需要が増えたが，現状は元に戻っている。呉市に観光客を呼び込むための施策はあるか。
事務局 （中本）	例年のアンケート結果では，コロナ禍前はビジネス客が中心であったが，コロナ禍後には観光客の割合が増えた。現在は，ビジネス客が戻りつつある状況だが，観光・商工部門と連携しつつ，呉広島空港線の利用促進を図りたい。
神田委員	広島空港全体の航空機利用者数との相関関係は検証しているか。
事務局 （中本）	令和８年５月以降については，国内線の利用が落ち込んでいる。その影響もあり，６・７月の呉広島空港線の利用が伸び悩んでいると推測している。
神田委員	広島空港，あるいは広島県が，路線ごとの利用者数を把握しているはずなので，その数値とあわせて検証すべき。同じ質問を昨年の本協議会でも行い，同じ指摘をしたが，回答が変わらないのは残念。
事務局 （小林）	昨年ご指摘いただいて以降，航空機利用との比較を行っている。さきほど申し上げたとおり令和８年６月は広島空港の国内旅客数が昨年同月比で３万人程度減少している。さらに，台風の影響で２日間運休したこともあり，利用者が伸び悩んでいる原因だと考えている。
神田委員	単月の比較ではなく，年間を通してデータの相関関係を分析すべき。
事務局 （小林）	承知した。単月のみ比較するのではなく，長い目でデータ比較し，航空機利用との相関関係を分析していく。
阿原会長	事務局には，適切に対応するよう私からも申し添える。 特にご意見がないようなので，次に進めさせていただく。

(7) 報告第３号　令和８年度第２回交通戦略会議について

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	
阿原会長	報告のあった件について，ご意見等あればお願いする。 特にご意見がないようなので，議事・報告事項は以上とする。

(8) その他

発言者	発言要旨
阿原会長	その他，ご発言等あればお願いする。
小林委員	小学生が夏休みに 50 円でバスに乗車できる「乗りエンテーリング」について，小学校の先生やＰＴＡ会長に話を聞いたが，認知度が低かった。非常に良い取組なので，もっとＰＲに力を入れるべき。自治会でもＰＲに協力できると思う。
事務局 （中本）	今年度は，周知期間が短く適切なＰＲができていなかったと思う。広島県が来年度も実施する場合は，呉市自治会連合会にもＰＲにご協力いただきたい。
水本委員 代理者	今年度は，初の試みということもあり，ＰＲが十分ではなかったと認識しているので，関係各者から意見をいただき，ブラッシュアップしたい。
佐伯委員	保護者が新聞で同取組を知り，子どもに利用を促したが，子どもが取組を理解していなかったという話を聞いた。小学校から子どもへの周知を働きかける期間が短かったのではないかと思う。
事務局 （中本）	ご指摘のとおり，夏休み前に各小学校へ児童への周知を依頼したため，その他の案内文等に埋もれてしまったのではないかという指摘もいただいている。来年度からは早めに学校への周知依頼を行うようにしたい。
阿原会長	他にご意見がないようであれば，以上をもって，令和８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，ご出席を賜り感謝する。