

# 平成25年度 第2回呉市地域公共交通協議会

## - 議 事 要 旨 -

日 時 平成25年12月24日(火)

10時30分～11時40分

場 所 呉市広公民館5階 501第1小会議室

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 委員紹介
- 4 副会長及び監査員の任命について……………資料1
- 5 議事及び報告事項
  - (1) 呉市域バス路線の運行形態及び再編等に係る基本方針について……………資料2
  - (2) エアポートバス「呉広島空港線」の利用状況等について……………資料3～資料5
- 6 その他
- 7 閉会



(1) 呉市域バス路線の運行形態及び再編等に係る基本方針について

発言者	発言要旨
■資料2について、事務局より説明	
会 長	質疑等があればお願いします。
副会長	生活交通とは具体的にどのようなイメージか。
事務局	明確な定義はないが、既存路線の廃止代替として、自治体が主体的に運行を確保するもの。現在、合併町で運行しており、新たに4路線等を生活交通へ移管し、地域の交通手段を確保していく。
副会長	コミュニティバスのイメージか。
事務局	そうである。
委 員	パスピー導入は子供たちの乗降を監視でき、大変有り難い。路線の一部見直しは、夜遅い時間帯は問題ないが、朝の早い時間帯には1台で乗り切れないエリアがあると聞く。そういう所に不便が生じないように願います。また、定期券の中学生の割引率が6割から4割になるが、給料が上がらない中での20%アップは負担が大きい。受益者負担ということも理解できるが、見直しはできないのか。
事務局	路線の一部見直しについて、学校によってそういう状況にあることを把握しており、広電から代替交通事業者に変更後も引き続き、現在と同様の対応を行う方向で検討している。また、定期券の割引率変更について、小中学生には遠距離等通学費補助金があり、負担率は上がるが全額補助され、実質負担はない。
会 長	通学便を増便するということか。
事務局	現在も広電が臨時便を出している。今後は可能な限り運行ダイヤに組み込み、対応が難しい所は臨時便を出して、積み残しが生じないように検討を進めている。
副会長	警固屋地区では乗合タクシーが運行されているのか。
事務局	地域主導型乗合タクシーとして、NPOが主体となって運行している。同様の乗合タクシーは吉浦地区でも運行されている。
会 長	警固屋地区は、廃止代替交通ではなく、地域ニーズから始まった路線である。
委 員	さざなみ号は収益率が低いですが、対策としては、ダイヤ変更等により収益を改善し、路線を維持していこうということか。
事務局	現行の便数等を維持し、生活交通へ移管したいと考えている。
委 員	それでも収益率が改善されなければ、乗合タクシーに移管するということか。
事務局	そのとおりである。生活交通への移管とは、交通局の移譲時に市が譲渡した広電の車両が市に返還され、代替交通事業者がその車両を使用して路線を運行するもの。9月までは広電が、10月以降は代替交通事業者が、広電の運賃、ダイヤ等を引き継いで運行していくイメージである。
会 長	運行主体が変わるということか。
事務局	そうである。

発言者	発言要旨
委員	収支率向上が大前提であるが、バスも変わらない、ダイヤも変わらない中で、それが可能か。単に運転手の人件費が安くなるというだけでは、十分な改善は図れないのではないか。
事務局	生活交通へ移管するまでの間、広電に効率的なダイヤを検討いただいている。また、今回実施する事業提案の中で、効率的なダイヤ等の提案もいただく予定であり、完璧な改善は難しいが、市民サービスの低下を招かぬよう、少しずつ改善を進めたいと考えている。
委員	生活交通へ移管する路線は、朝の通学輸送が中心となっている。朝は大きなバスが必要だが、昼間は利用が少なく、需給バランスから見れば大型のバスは必要ない。この路線を広電が続けると、大きなバスで運行しなければならないが、生活交通になれば、昼からはジャンボタクシーで運行するといった工夫もできる。そういう取組を行うことで、収支、サービスの改善が可能になるのではないかという趣旨から、4路線を生活交通へ移管するものであり、工夫ができる事業者に運行を担っていただき、将来的に路線を維持していくということである。
会長	その他、質疑等があればお願いします。
一同	なし

(2) エアポートバス「呉広島空港線」の利用状況等について

発言者	発言要旨
■資料3～5について、事務局より説明	
会長	質疑等があればお願いします。
副会長	自由意見の中で、ICOCAの利用を希望する意見があったが。
委員	PASPYは全国共通に入っていない。今の段階でPASPYと連携しているのはICOCAのみで、他のICカードを使用可能とするには全国共通に入る必要がある。利便性は確かに上昇するが、かなりのコストがかかるため、空港線だけでなく、他の路線への適用も含め、今後の検討課題ではある。
副会長	11月に利用が伸びている要因は。
事務局	航空ダイヤに合わせてバスダイヤを変更したことにより利用が伸びている。
副会長	7月から10月までの便も航空便との接続を考慮し便数を設定していたと思うが。
事務局	スタート時点の7月は利用が低迷したが、その要因として、交通局時代の空港線廃止から2年半が経ち、その間に利用客が逃げていたのではないかと考えている。空港線の認知度が高まるにつれ、利用客も伸びており、運行開始当初から航空便と接続したダイヤを設定しているが、利用増の大きな要因としては、逃げた利用客が戻りつつあるのではないかと理解している。
委員	羽田便が1便増便され、その便との接続を合わせたことも一つの要因である。
委員	1便当たり7人から8人だが、採算的にどの程度の利用が必要なのか。
事務局	1便当たり10.5人を想定している。東呉道路の全通により、当初の目的である速達性も更に向上し、利用客も増加していくと考えている。
副会長	バスの構造上、車椅子利用者の利用が困難である。市内のバスはノンステップバスが増えているが、空港線にも必要ではないか。
事務局	今後、広電と協議し、障害者にも利用しやすい路線にしていきたい。
委員	トップドア車両では、リフト付きの車両もあるが、効果は薄いのではないかと考えている。広島リムジンにも導入はしていない。
会長	その他、質疑等があればお願いします。
一同	なし

- その他 -

発言者	発言要旨
会長	・せっかくの機会ですので他に何かありますか。無いようなので、これで閉会とさせていただきます。