

2 (1) 呉市の地域公共交通に関する課題について

発言者	発言要旨
資料 1 について、事務局より説明	
会長	・今の説明に対して、質問等はいかがか。
委員	・P.10 のバス停までの距離を表した図では、集落をどのように捉えているのか。
事務局	・国勢調査の最小行政区単位の中心を点として表現している。よって、地区によってはバス停までの距離がもっと遠い場所も存在する。
委員	・呉市の地域公共交通の総合的な取組みの中で、各地区の課題や方向性が挙げられているが、これらを今後どのように有機的に結び付けるのか。今後、検討していくということか。
事務局	・メニューを示しているが、これだけをやればうまくいくとは思っていない。現時点で目立つ課題を整理する中で、全体的にも整理することとしており、その途上と捉えて頂きたい。
委員	・選択と集中がポイントとなると思う。優先順位が高いものから着手することについては同感である。ただ、これらの優先順位付けの根拠はどのようなものか。後の説明で具体的に出てくるものか。
事務局	・現時点では事務局が全体を見渡し、「緊急度が高い」と判断したメニューを選択している。将来的な全体の計画を並べる段階で、難易度の高いものを優先して取り上げるべきと考えている。具体的に「ここがこうである為、これを選択している。」とは言いにくい。
委員	・審議すべきことは、7項目が重要で選択すべきものであるかどうか。それともこれらの優先順位ありきで議論を進めるということか。
事務局	・後で個別のメニューを見て頂き、おかしいと思う部分についてはご意見を頂きたい。これ以外のメニューがないということではない。これからの審議でご議論を頂きたい。
委員	・了解した。
会長	・他にご意見等はいかがか。なければ次の議論に移らせて頂いてよろしいか。
委員	(特になし)

2 (2) 呉市地域公共交通総合連携計画について

発言者	発言要旨
資料1について、事務局より説明	
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今の説明に対して、質問等はいかがか。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音戸、倉橋地区には、タクシー会社が5社あり、20台程度の車両が運行している。地区内には交通局のバスや生活バスのほか、スクールバス、温泉館の送迎バス、医療機関の送迎バス等が存在し、交通事業者は非常に苦しい状況にある。何とか見直してほしいと以前より言ってきた。</li> <li>・呉市交通局の路線については早い段階で見直しを実施し、タクシー事業者に路線を振り分けて頂きたい。倉橋地区は若い事業者が多く、「このままでは生活が成り立たないため、事業をやめようか。」という者もいる。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・島嶼部を含めた再編計画は、以前より検討してきた。交通局として、呉駅から鹿老渡までの路線は、生活バス等で補完して頂けるのなら、21年度の早い時期に短絡化を実施したいと考えている。ただ、これについては結節点までの手当てを並行して考える必要がある。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩沖委員と同じように感じてはいるが、地域公共交通協議会で呉市交通局のバスが議論に上がらないことは不思議である。</li> <li>・島嶼部のバス交通を中心とした公共交通を考えようということで、呉市交通局の路線は前提条件で、そのあとを考えるという説明であったように思うが、岡島委員の話だと、その条件も見直す可能性があるということである。何を前提に議論しているのかがよくわからない。住民の生活交通を確保することが重要だという視点で議論をするのであれば、両方が議論に乗ってくるべきである。</li> <li>・呉市交通局のバスには別のコンセプトがあって、基本的に他の交通とは違うというのであれば、そのコンセプトの議論をしなくてはならない。</li> <li>・地域間の公平性やお金の話しか出てこなかったが、経営が苦しいとか、補助金をたくさん出しているとか以外のことで、呉市交通局へ別途支援があるのであれば、その議論もしなくてはならない。</li> <li>・先ほどまでは呉市交通局の路線は動かしがたい条件であり、その元で生活交通をどうするか議論するのだと考えていたが、その前提が崩れれば、何を議論すればよいのかよくわからない。その部分を事務局に確認したい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「交通局の路線は維持存続」ということではない。地区の交通体系を考えた場合、大量輸送ができる交通局の路線は幹線としての役割が想定されるが、空気を運ぶ幹線であってはならない。</li> <li>・乗継ぎ等を含めて、交通局や生活バスの区別をせず、全体をあわせて考えていきたいと考えている。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回は倉橋地区のみを取り上げたが、どの地区も旧町からの体制を引き継いでいるため、交通局の路線等との整合がうまくいっていない。</li> <li>・事務局の判断で、問題が大きいところを優先的に対応しようという考えで取り上げている。交通局は交通局においておこうということではない。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・考え方には全く同感である。しかし、そう考えるのであれば、P.8にあるような経営指標等の資料が提示されていないため、議論のしようがないのではないか。</li> <li>・呉市の公共交通に関する考え方には、ある意味で交通局の運行の仕方に意思が反映されているように見えるため、そこを議論して頂きたい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、そういった資料が整っていない。利用状況の把握もきちんと出来ていないので、今後、バス路線の全般的な調査を実施したいと考えている。今回はまだそこまでに至っていないため、これだけの資料しかお示しできていないということをご理解頂きたい。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音戸渡船は日本一短い渡船ということであるが、観光で活用すべきと考えているが、警固屋側には音戸ロッジもなくなり観光資源がない。</li> <li>・何とか保存したいと考えているが、年間二百数十万しか収入が入ってこず、船も古いという状況にある。観光の面からも、船とバスの回数券を一緒にするなど、保存する方策を考えて頂きたいと考えている。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実は、先週 12 日に音戸渡船の経営者の方が亡くなられた。航路の許可を持っておられる方が亡くなられたということで、現在、航路の許可の承継が宙に浮いている状況にある。</li> <li>・特にここ数年は経営が厳しい状況にあり、呉市からの補助金だけでは賄えないことが明らかであった。許可の承継についても期限があり、猶予がない状況にある。とはいえ音戸地区の方は、渡船が無くなってはならないと考えておられる方が大半であり、今後、そういった方々と話し合いを持とうと考えている。</li> <li>・このたびの調査を始めるにあたっては、それほど切迫した状況になかったため具体的なところを詰めていないが、この事態を受け、早急に具体策を検討したいと考えている。本当に必要かという所から、早急に議論を進めて行きたい。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音戸渡船は一度乗らせて頂き、トイレの必要性など、概ねの状況は把握している。</li> <li>・バスと渡船の所要時間差や、欠航率、土日の運行状況、船側から見た安全性等、資料に示されていない部分について教えて頂きたい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学時は所要時間差が 10 分以上ある。バスでは渋滞の影響もあり、15~20 分以上かかる区間を、渡船は 3~4 分程度で移動できる。多少歩行距離が増えてもこれに頼っている方がおられる状況にある。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土日は平日と違い2艘での運行はしないが、通常通り運行している。対岸に人が見えれば迎えに行く。</li> <li>・欠航はほとんどない。潮の流れが急であるが、波の影響は受けにくい水道であり、台風時にも欠航はほとんどない。</li> <li>・安全面では、大型船舶も通過するが運行技術が高く、お互いに危険は感じることも無く、過去にも事故はなかったように聞いている。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・正月3日は運休である。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全に問題がなければ、さらに運行便数を増やすことはできないか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行は随時行っているなので、利用が多ければ運行回数は増える。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ここからは意見であるが、今回の資料では、音戸渡船であったように、通勤通学の問題、高齢者の通院や買物といった生活における移動手段確保の問題、みかん出荷時などの特定のシーズンの問題、観光の問題など、議論が重ならないことが一緒に出てきており、それを地区ごとに分けて議論しているように思う。例えば、音戸渡船であれば、通勤通学と観光は分けて考えないと成立しないのではないか。</li> <li>・短い区間の移動でバスと渡船で所要時間差が十数分もあるのであれば、通勤通学手段としては残したいと考えるのが通常である。ただ不定期運行なので、乗継ぎには注意しなければならない。コスト面からはコインバスの範囲で抑え、残していく議論がしかるべきであると感じた。</li> <li>・観光については別の考えが必要である。宮島の委員会でも同様の発言を行ったが、観光客は資源に対してお金を払っており、交通そのものにお金をいくら払うかについては重要視されていないように思う。行った先でおいしい料理を食べることや、美しい景色等に対して行ってみたいと感じており、渡船の運賃の70円が100円になっても大した問題ではないように思う。そうであれば、島に渡るにあたりまとめて2千円や3千円を取り、按分はどうするかわからないが、クルージングや島内のバス、渡船等にあてればよいと思う。生活交通として運賃支払っている利用者と同じにする必要はない。これらを一緒に考えるとよくわからなくなるので、音戸渡船をどうするかというより、通勤通学利用と観光利用は分けて考えた方がよいのではないか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実は、生活交通とは別の観光切符のようなものが企画できないか考えている。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・少々高くなっても、島内の公共交通やクルージング等を全て含めたパッケージ切符のようにすればよいのではないか。別額ではあるが、期間を決めて乗り放題だとか。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他に質問等はいかがか。</li> </ul>
委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・離島航路の件は、大崎上島と大崎下島で切っすべてを考えていることが不思議である。地域が分かれようが住民の行き来は存在し、二つの島のどちらかに船が1艘あれば良いかもしれないし、愛媛県と広島県の連携を図った方</li> </ul>

	<p>が良い航路になるかもしれない。呉市の会議であるから、そういった区分になっているのではないかと。生活をしている方の利便性を考えれば、大崎上島が図に入っていないのが不思議である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊島大橋など橋がたくさん架かっているが、先ほどの話と同様に最初の橋で観光目的の方には別料金を設定することも考えられる。</li> <li>・フェリーと旅客船の件については、事務局の提案に賛成である。これまで航路については複数の航路をまとめて考える場がなかったように聞いている。フェリーと旅客船の弾力的な運用などといった話は、本協議会でしかできない。航路についてはこの会議で、是非やって頂きたい。</li> </ul>
会長	・他に質問等はいかがか。
各委員	(特になし)