

# 令和元年度 第1回呉市地域公共交通協議会

## - 議 事 要 旨 -

日 時：令和元年7月8日（月）10時00分～11時45分

場 所：つばき会館4階 407・408集会室

### 1 開 会

### 2 会長挨拶

### 3 委員紹介

### 4 議 事

議案第1号 平成30年度事業報告及び歳入歳出決算について 【資料1】

議案第2号 令和元年度事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について 【資料2】

議案第3号 呉市域バス路線の運行形態及び再編等について 【資料3】

### 5 報 告

・エアポートバス「呉広島空港線」の利用状況について 【資料4】

・平成30年度呉市生活交通収支状況等について 【資料5】

### 6 そ の 他

### 7 閉 会



(1) 平成30年度事業報告及び歳入歳出決算について

発言者	発言要旨
■資料1について、事務局より説明	
濱里会長	質疑があればお願いします。ないようなので、本件については承認されたこととして意義はないか。
一 同	異議なし

(2) 令和元年度事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）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。
塚井委員	公共交通協議会の予算の歳入・歳出についての質問というわけではありませんが、昨年度だと、バリアフリー化設備等整備事業について検討されている。公共交通という範ちゅうから若干出るところもあると思うが、バス事業だけでなく、福祉や通学など総合的に移動に関わる交通関連に対して、いくらぐらい予算を使っているか見せてもらいたい。バスの事業者が替わって生活交通になったり、それが将来的にデマンドになったり、福祉タクシーという形で移動を確保することもあると思う。所管はそれぞれ違うと思うが、最終的に移動を確保していくという点では、まったく同じような狙い・事業をやっている。予算の全体が見れないのは嬉しくない。もし可能であれば、関連する事業として、公共交通・生活の足の確保のために、どれくらい歳出をもたれているかという情報を見せてもらえるのであればお願いしたい。
事務局 (檜垣都市 部副部長)	塚井委員の発言のとおり、交通を見直すに当たっては、交通に関連する予算を見ている。次回にでも、関連する予算関係を整理したものを協議会の方に提出する。
濱里会長	そのほかにありませんか。ないようなので、本件については承認されたこととして意義はないか。
一 同	異議なし

(3) 呉市域バス路線の運行形態及び再編等について

発言者	発言要旨
■資料3について、事務局より説明	
濱里会長	広島電鉄が運行している路線に関するものであるが、沖口委員から何かありますか。
沖口委員	今回の路線再編について、現在の公共交通事業を取り巻く環境は非常に厳しい現状である。人口減少・少子高齢化の進展により、輸送人員は、平成29年度と事業を継承した平成24年度と比べ、200万人余り減少している。そのため、呉市から受けている経営支援補助金が年々増加している。呉市においては、持続可能なバス交通を実現するため、経営支援補助金の増加が市の財政を圧迫していることに対し、早急な対応が必要であるという認識を持っており、当社と各路線の

	<p>収支状況・利用状況について随時協議を行ってきた。弊社も呉市との共通認識の基、今回の路線再編について提案させていただいている。今後も、呉市や生活交通事業者と連携を図って、効果的な公共交通の形成に取り組んでいくので委員の理解と協力をお願いします。</p>
塚井委員	<p>2ページのところの経営支援補助金の推移を見ていると、平成30年度は確かに大きく悪化している。しかし、それよりも前のところが、ずっと増えているという説明があったが、数字上そうは見えない。これは何か経営努力をされていて、あまり増えていないということになっていたのか、やはり何か増えているのか。その辺りを教えてもらいたい。</p>
濱里会長	<p>平成29年度については、予算上の特殊事情があった。一度事務局が説明して、補足があれば、沖口委員よりお願いしたい。</p>
事務局 (檜垣都市 部副部長)	<p>平成29年度の数字には少し差異があるので、その他の数字について説明する。一般的なこれまでの傾向は、毎年利用人数が約2%程度減少している。また、特に昨年度の豪雨災害後は、なかなか利用者は戻ってこず、現在、4%程度ではなからうかと思うが、利用人数が平成29年の値に対して下がっている状況である。</p> <p>呉市において、人口は、年間1.5%程減少しているが、この見直し対象路線等だと、3%程度人口が減っており、今後も必ずと言っていいほど、今のままでは経営支援補助金額が上がっていくものと考えている。また、これまで同じような数字で収まっている点については、広島電鉄の企業努力等もあってこういった推移になっているものと認識している。</p>
濱里会長	<p>平成29年度について補足すると、予算要求時期との関係もあり、実際の広島電鉄の赤字額そのものは、これよりも若干増えている。ただ、その補助金が予算の範囲内で交付するという決まりになっていた関係で、きりのいい数字になっている。実際はもう少しあった。</p>

<p>塚井委員</p>	<p>最初のページに示していた、「維持基準及び対応方針」について、3ページ示されているように、路線だけでなく、系統（系統内の一部区間を含む）ごとの経常収支率も含むものとする、つまり、運行経路及び運行ダイヤが何を指しているのかという点があいまいになる。今後は、路線で議論されていたものを系統（系統内の一部区間を含む）というように運用を変えるということでのいいのか。現実的なことを言うと、そもそも「維持基準及び対応方針」に書いてある文言そのものを修正しなければならないかもしれないということを感じた。続きの「路線等の再編」では、呉市地域公共交通協議会の意見を伺いながらとあるが、それは会議の存在としてそうなのだが、区間を含めてという表現は、現実的には何ら歯止めが利かないことが気になるところである。それができるのであれば、経常収支率がよくない区間を抽出して、ここはやめますということがいつでもできるというようにも読み取る。基準としては、少し歯止めが効いていないというか、確かに会議の中で個別に考えますということで、交渉されるべきだが、基準になっているかどうか分からない感じがする。</p>
<p>事務局 (檜垣都市 部副部長)</p>	<p>まず、解釈の変更については、この場を借りしてお詫びします。確かに、元々は路線で50%を切っていたら見直すという基準だった。路線の中の一部分で分割が可能な系統について50%を適用しているというのが、今回の見直し案であるのは確かである。そういった面で、協議会等に拡大解釈部分を諮ることなく、このような案を出すということについては、お詫び申し上げます。</p> <p>その上で、今後の方針ですが、我々としては、今後、経営支援補助金が膨らむに当たって、次のモードに転換する第1歩として、今回、見直し路線については生活交通に移管し、また、生活交通で維持できないものについては、次のモードに変えていくということ、現在策定中の呉市地域公共交通網形成計画にも記載していきたい。そういったことから、今回、10月1日に向けての取組を行っているところである。</p>
<p>濱里会長</p>	<p>今回は、路線の見直しですが、公共交通協議会の中心的な役割として、公共交通網形成計画の議論がある。昨年、災害があったので、策定期間を当初の予定よりは、若干遅らせてもらっているが、逆に、時間はかかるが、デマンドを含めた新しいことも含めて、今後、協議会の委員の意見を伺いながら進めてまいりますので、忌憚のない意見をお願いします。</p>
<p>神田委員</p>	<p>路線網の再編について、呉市交通局から、広島電鉄が運行するようになり、一定期間経過して新しい移り変わりの時期の共通の見直しだという認識で聞いていた。今後、色々な施策を推進していく中で留意しておいてもらいたいことがいくつかある。一つ目は、ドライバー不足は深刻な状況になっているということ。皆さんも聞かれたことがあると思うが、事業者の方と直接話をすると、すごく深刻な問題になっている。ドライバーが足りないで、黒字路線すら運行できなくなる事態が発生している。今回の路線再編でそこは乗り切ったとしても、早かれ遅かれ次の問題が、ドライバー不足を起因することによって訪れる可能性が高いということ、重々認識しておかなければならない。この度、路線を短くする、再編する、そうすると、バスの供給量を減らす、そうするとドライバーの働き口が減るという循環にもなりうるということは、十分気をつけておかなければならない。そのような事態で仮に去年の災害クラスがまた発生</p>

	<p>した場合はどうなるか。そこを睨んでおく必要があると考える。これと関係しているが、車両を小さくしてとしても、次にタクシーのドライバーが減っている。そこからどうするかというと、福祉との連携というのが挙げられて、需要の少ない地域では、これも公共交通と捉えて考えていく必要があると思う。</p> <p>2つ目、乗換拠点で乗り継ぐということで、ここを丁寧にやっておかないと、利用者離れに繋がる。鍋棧橋の場合、せっかく広島電鉄の車両庫があり、スーパーやドラッグストアがあるので、これらの施設に割合近い場所にバス停を設けて利便性を確保することも検討してみてもらいたい。乗り継ぎの際に、買い物をしていただくというような、乗換のメリットを言っていき、利用者を集めていくことが大切である。広市民センター前については、こういった乗換施設の観点は難しいかもしれない。しかし、例えば、京都市交通局では、バスの駅という形で、民間の敷地を借りて、そこに休憩施設を作ったりしている。あるいは、区役所のエントランスに、地域の木材を使ったベンチを据え付けて、そこにバスの位置情報を画面で見れるようにしている。どんなやり方があるかと考え、近くにコンビニがあり、そのコンビニとの連携を、市と民間の業者が協定を組んだりして、バスの待合スペースを確保してはどうかと考える。官民連携型の公共交通を考えていく必要があると思っている。</p> <p>あと、各路線が広島電鉄でされているときには、バスイットであるとか、グーグルマップなどにデータの連携がきちんととれているが、これが市町的生活バス路線に移行していくと、なかなか検索サービスに載らないという状態になっている。加えて、安全管理もそうだが、これを事業者だけに課すのも難しいかもしれないが、利用促進も一緒にやっていかなければならないといったところがある。今まで、広島電鉄でできていたのは事業者として大きかったからだと思うが、事業者のサイズが小さくなっていくと、日々の運行が精一杯で、利用促進であるとか、安全管理だとか従業員の接遇であるとかになかなか手が回らないと思う。そこは、運行を委託する市も一緒に汗をかく必要があると思う。</p>
鈴木委員	<p>まず、地域に説明はしているか。次に、安全な運行を確保していくにはどうしていくか。どこで乗り換えて、現状のダイヤにマッチしているものなのか。待合場所はどうか考えているのか。ということを整理していただきたい。今日は具体的でないかもしれないが、次の機会にでも整理してもらえたら、地域でも説明がしやすい。また、PASPYの連携についても確認をお願いしたい。</p>
赤木委員	<p>ドライバー不足について、大型2種免許等保有者数については非常に深刻な状況です。また、高齢者の事故が多いということもあり、免許返納者に対する優遇制度を考えなければならない。今までは、1割引については、事業者が負担してやっていた。これについては、行政として考えてもらいたい。例えば、免許返納者に対する割引であるとか、大型を含めた2種免許の取得費用の補助金等を検討していただけたらと考える。また、住民意識を高めて、しっかりと地域交通を利用するよう対策を行ってもらいたい。</p>
塚井委員	<p>資料記載されているいきいきパスとは何か。何が申し上げたいかということ、利用実態の調査をするときに、いきいきパスは、バスカードの情報を使えるか。</p>
事務局 (中本交通政策課主査)	<p>いきいきパスについて、高齢者の方については、100円で利用できる制度である。データは取っているもので、活用することはできる。</p>

濱里会長	正確に申し上げると、PASPYを導入している所については、正確なデータが採れていて、PASPYに対応していない所については、ドライバーが手で情報をつけている。
近藤委員	いきいきパスについて、70歳以上の呉市民の方に対して、利用できる制度で、PASPYと同じような形になっている。例えば、300円かかる区間であっても、100円の負担で移動できるような割引サービスである。以前は、定期券のような形で、運転手に見せて100円を支払う方法で利用していた。昔は券を見せると無料で乗車できた時代もあった。現在は、PASPYと連携することによって、ある区間を利用している方のうち、いきいきパスを利用している方が何人であるかであるとか、そういったデータが収集できるようになっている。
塚井委員	そのことはこれからも重要だと思う。データ収集にお金をかけるということが、こういう会議の予算に盛り込まれていたら、それはもったいないと思う。今のシステムであれば安心です。ただし、把握できていないところについては、事業者の手間になるので、できれば自動的に採れるようにしてもらいたいし、バスを移管して制度が変わっていても、利用者数がきちんと追いかけるような形にしておいてもらいたい。
近藤委員	<p>まずは神田委員の意見について、大きく2点あったと思う。ドライバー不足による路線の維持困難についてだが、全国的に大型2種免許を持っている方がどれくらいいるのか警察庁のHPで調べたところ、広島県で大型2種を持っている方の半数が65歳以上でした。ドライバー不足が深刻であるという認識を新たにしました。そうした中で、福祉関係の移動との連携をという意見があったが、既に中央地区において、かしの木という福祉施設の車両を週に1度地域の方に乗ってもらうような取組が始まっている。これは、是非他の地域でも利用することはできないか考えていきたいと思っている。</p> <p>それから、乗換場所の工夫ですが、確かに、今回の再編については、鍋棧橋と仁方駅南口はそれなりの上屋があって、暑いときや寒いときの対策がとりやすいと思うが、広市民センターについては、国道の舗道上に停留所があって、これの対策として、コンビニと連携したらどうかという提案は、本当にいいものだと思う。これについて、少しアタックをしてみたいと思う。アプリとの連携、検索に載るということだが、どのようにやっていったらいいかというのを先生方の意見をもらいながら検討していく。あと、利用促進策について、後ほど、現在の生活交通の利用状況について報告するが、全部で10コース運行していて、十数年前の合併の時からルートがほとんど変わっていない。当然人口が減ってくると、利用者も減ってきて、収支率が悪くなって、じり貧なんだという状況になっている。これは、今年から神田委員と学生に助けをもらい、下蒲刈の地域から住民の方々とワークショップを行い、生活バスの車両、ルート、ダイヤの見直しを行い、皆さんに使っていただける路線はどうしたらいいのかというのを地元の方々に決めてもらう。そして、それを市の方で運行するのがいいのか、NPOで運行するのがいいのかなどの形態についても含めて、利用促進に結びつくような工夫をやって、それを全市的に広げていって、生活バスの15%を切っても、デマンドタクシーなどに移行していけるように考えている。</p>

	<p>鈴木委員からあった、地元への説明ですが、この協議会の後、できるだけ早く、特に影響の強いところから始めていきたいと思う。PASPYの引き継ぎなどのテストも広島電鉄と協力していきたいと考えている。</p> <p>最後に、塚井委員からあった、交通政策をやっていく上で、制度が変わると数字が打ち切りになって、一からでは、いい政策は生み出せないとの意見ですが、確かにそうだと思いますので、引き続き数字が生きていくような仕組みをしっかりと確保していく。</p>
塚井委員	<p>3ページの「ウ」の中に、乗り継ぎ施設のことが書いていないのは、よろしくないと思う。やっていきたいとの意向があるので、文言はお任せするが、記載いただきたいと思う。再編の考え方についても、分割可能なところというのは、結局乗り継ぎ施設が作れるというふうに捉えておくべきものであって、バス停があってそこで打ち切れるということではないと思う。それを考えるとやはり、乗り継ぎ可能な地点をちゃんと見極めて考えるべきである。運行経費の下がった部分についてもある程度、施設整備に当てることをしていかないと、資料の一番最後にある「利便性の向上が同時に財政負担の削減につながる」部分は、読み方によっては施設を作る気はないですねということになるので、適切にしっかりと整備していくと書いていただけないかなと思った。</p> <p>もう1点は、最初の方に質問すべきだったが、3ページの「イ」のところです。再編の所の経営支援補助金に関して、どういう形で効果が出るのか分からなくて、再編をただでなぜ効果が出るのか教えていただきたい。</p>
事務局 (檜垣都市 部副部長)	<p>施設について、利用環境の向上策に入っていないことについて、お詫び申し上げます。説明の中に一部申し上げたが、予算等の関係もあるので、今後の話にはなるが、乗換をしてもらう不便をかけることに対して、まずは安全を確保しなければならないことを認識している。当然関連施設、鍋棧橋については、待合所があり、仁方については現在ない。ただ、広については、国道上ということで、今ある上屋をどのように改善していくかということを検討しており、いずれにしても、乗り換えされる方々の安全の確保、利便性の向上については、今後も取り組んでまいりたいと考えている。</p> <p>2点目ですが、3ページの効果額の推計値について、なぜ効果が出るかというと、広島電鉄の会社規模と地域に根ざして運行されている生活バス事業者の規模が異なるため、会社の経費的なことを加味したところ、このような効果額が出たということです。</p>
沖口委員	<p>効果額についてですが、10月から路線を再編するに当たって、6か月分だが、補助金の削減額を算定したところ7,500万円であり、その後生活交通に移管したときの運行負担金が4,900万円で、この差額が効果額となり、経費の差と考えている。</p>
塚井委員	<p>四角囲いの中に、再編しない場合の算出方法として、経費増という項目があり、燃料費増と書いてあるが、それは再編するしないに関係ないのではないか。収入減については、乗り継ぎが発生するので理解できるが、経費については、便数を維持するかどうかについて、説明がなかった。つまり、経費が下がっているということは、減便すると捉えられかねない。そうであれば、利便性が向上して財政負担を削減するという事は矛盾してしまうので、この表現はよくないと思う。</p>

濱里会長	これまで生活バスに移行する際には、少なくとも、移行のタイミングで減便することはないという方針で、今回もその方針ということである。細かい積算については、事務局から願います。
事務局 (中本交通政策課主査)	最終的にキロ当たり単価で積算しています。広島電鉄に関しては、キロ当たり五百数十円かかる。生活バス事業者については、三百円台半ばのキロ当たり単価になっている。これが、事業者の規模に応じたものである。単価については、毎年度決算の中で、キロ当たり単価を出している。それを基に、計算したものである。 右の四角囲いの部分ですが、今の路線を維持するということで、収入の減少率を単純にかけたものということと理解いただけたらと思う。
濱里会長	1点補足すると、「イ」の再編後の※にあるように、どれだけ減っていくかというのを見込むときに、経営支援補助金は広島電鉄の路線であるうちは、2%としているが、考え方としてこの割合をそのまま使うという推計でもよかったです。生活交通に移行することにもなう利便性、乗換が発生することを鑑みて、生活交通に移った後については、生活交通の平均の減少率である3.5%で推計している。
塚井委員	再編しない場合については、経費が増加すると見込まれているが、再編したときに、燃料費が見られていないのか。
事務局 (中本交通政策課主査)	燃料費高騰等というのは、平成30年度と今年の4月の全国平均の燃料単価を比べて、6円程度違いが出ていました。年間200万リットル程使用しますので、1,200万円と算出されている。
塚井委員	素直に読むと、再編する場合には、燃料費が高騰しないと読める。そうではないですか。
事務局 (檜垣都市部副部長)	申し訳ありません。記載が誤っております。再編する場合についても、燃料費の高騰は考えております。考慮しております。
塚井委員	これは、公表資料なので、皆さんが見るものだと思っている。これから、住民の方に大変申し訳ない話をたくさんしなければならなくなる可能性が高い。路線の再編が起こることとは、それによって、利用の形態が変わったり、利便性が変わったりする。その時の根拠資料の中に、髪の毛1本でもミスがあってはいけない、と私は考えている。その立場からすると、ここの記載は、甘い見積をしていませんかという批判を招きかねないという資料を作られているように見えた。ちゃんとされているという確認ができて、安心したが、資料としてはまずいので少なくともこの部分については、訂正いただきたい。それと、先程ははっきり言わなかったが、乗り継ぎ施設に関しては、資料の訂正が必要だと思う。方針は理解したが、文章に書いていないものは、やるというようにはっきり聞かれない。この資料をご覧になった方がどう思われるかということ、施設については考えないんだろうとなるが、ただ議事録の方には残っている。結局どうなのかということになる。会議が終わったあかつきに、訂正すべきものは訂正いただきたい。明らかに、説明と書いてあることが違うので、私は書くべきだと思うし、その点については、訂正していただきたいと思う。

濱里会長	1点目については、また資料を作る際には整理をお願いしたい。資料の気持ちとしては、あくまでも再編しない場合についてはこう計算していますということで、する場合としない場合でこう違うという説明ではないという前提で書いているとは思いますが、そこは、見る人が見たら、誤解を招くのではないかという指摘です。そこは、市民向け等で追加で説明する場合には、整理をしていただけたらと思う。施設の話については、タイミングによるかと思う。いずれにしても、施設を作るかということになると、予算的な話や、私有地であれば地権者の意向等もあるので、建てることと決まれば書けるが、その間についてどう書くかについては、事務局の方で検討いただけたらと思う。
濱里会長	たくさん議論いただきましてありがとうございます。それでは、呉市域バス路線の運行形態及び再編等について、今日いただいた意見については、当然今後の地元説明等で対応していただくことを前提に、大きな方針につきましては、委員の皆さんいかがでしょうか。
一同	異議なし
濱里会長	今後はこの方針に沿いまして、住民の方の説明であったり、生活交通事業者の公募を進めていくことになっていきますのでお願いします。

－ 報告 －

エアポートバス「呉広島空港線」の利用状況について

発言者	発言要旨
■資料4について、事務局より説明	
濱里会長	質疑があればお願いします。
塚井委員	下期になって、若干便当たりの乗降客数が増えているのはなぜかと言うことで事務局に質問したところ、最終便が減便になり、その対応をやめたことにもなっていて、平均の乗車人数が上がったということで、これは妥当であったと思う。東広島市では、西条駅から運行するバスを確か最終便に合わせていると思う。あまり例はないと思うが、最終便については、呉からのバスが西条駅からお客さんを拾うと、どうなるのかなと少し思う。エアポートバスの乗り継ぎは結構大変なので、需要があるかどうか分からないが、最終便に乗れるのかどうか結構大きな需要があるかもしれないし、東広島から呉へ行く方の便について、深夜便のバスが全国的に成功したりしなかったりするが、需要があるのかないのか私は分からないが、ただ意外と東広島の南側である黒瀬辺りと、呉市は生活圏が近いのという話は東広島側ではよく聞きます。東広島側で運行しているバスの役割分担をうまく考えていただければ変わるかもしれない。
沖口委員	今、バス協会に協力いただき、訪日外国人観光客を対象とした広島県内の主要路線バス、高速バス、路面電車や汽船がセットになった周遊乗車券を発売している。広島市の市街地では外国人をよく見かけるが、呉の駅前ではあまり見かけない。やはりこの訪日外国人が呉駅に来てくれるような施策を考えていかなければならないと思うので協力をお願いします。

## 令和元年度呉市生活バス収支状況等について

発言者	発言要旨
■資料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。
濱里会長	現状、広島電鉄の路線を生活バスにという方針を定義しているのみであり、指摘のとおりです。生活バスからその後どうするかについては、例えばデマンド型とか様々な全体の選択肢を考えないといけないと思うので、今後この協議会でも議論する、公共交通網形成計画の中で議論になっていくだろうと思う。現状では、15%を切ってこうしますというのが現実的に何かあるということではありません。デマンド型とかも含めた在り方について、先程近藤委員から説明があったような、先行的な地域で一部やってみて、それを全市的に広げていくというように考えていきたいと思う。
近藤委員	早く下蒲刈地区から始めて、全市的に広げていきたいと考えている。

## その他

発言者	発言要旨
濱里会長	最後にその他ですが何かありますか。
神田委員	今回このタイミングは転換期だと思う。5年後に事業者の方々が今の状態でいれているかどうか分からない。今までの運行委託では、「行政が事業者に委託してあとはよろしく」で済んでいたが、今後は今まで以上に事業者と協力していかなければならない。あと、お金について、一般的に広島電鉄の費用が大きいかも知れないが、その分、安全教育やオープンデータ、MaaSなどの投資も減らす、失っているという理解をしておくべきである。これからのオープンデータやMaaSの議論についても民間任せでなく行政も含めてしっかり推進していく必要があると考える。