

呉市地域公共交通網形成計画（案）について

呉市地域公共交通網形成計画（素案）について、市民意見募集、住民説明会等を開催し、次のとおり、皆様から頂いた御意見に対し、市の考え方を示すとともに、必要な箇所の修正を行い、呉市地域公共交通網形成計画（案）として取りまとめを行いました。

今後、本計画（案）の内容について、委員の皆さまからのご意見や、令和2年5月27日に成立した「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」の内容を踏まえ、本計画（案）に反映するなどの最終的な修正作業を行い、次回協議会（8月開催予定）で御審議いただいた後、令和2年9月に公表する予定としています。

1 市民意見募集の結果

呉市地域公共交通網形成計画の基本的な方針の作成に当たり、令和2年1月10日（金）から2月10日（月）まで（32日間）意見募集を行い、3名の方から7件の意見を頂きました。頂いた意見に対する市の考え方及び修正事項は次のとおりです。

提出された意見の要旨	市の考え方等
第7章2 目標と目標を達成するための事業	
【事業内容に関すること】	
<p>(1) 生活のための交通システムを計画する上で大事なものは、市の負担を考慮した持続可能な生活交通である。</p> <p>負のスパイラルにならないためには、運行頻度の確保がポイントと考えるので、運行頻度は損なわないでほしい。</p>	<p>本計画の事業内容（事業2）に記載のとおり、路線ごとの利用状況や収支状況等を踏まえ、一部路線のフィーダー化や運行形態・路線の見直し等により運行の効率化を図ることとしています。</p> <p>御意見の内容については、呉市としても事業を取り組む上で留意すべきものと考えています。</p>
<p>(2) 地域特性、移動ニーズに応じた見直しも必要な考え方であるが、運転手不足による路線廃止が起こらないように、効率的な見直しを検討してほしい。</p>	<p>全国のバス事業においては、恒常的な運転手不足になっており、路線の廃止、減便をせざるを得ない状況が発生しています。</p> <p>運転手不足については、呉市としても懸念するところであり、バス路線の見直しに当たっては、市民・交通事業者と連携しながら、運転手確保の可能性を広げるため、車両の小型化や新たな交通モードの導入など、様々な手段を検討していきたいと考えています。</p>

提出された意見の要旨	市の考え方等
<p>(3) 現在、運行している生活バスの車両が大きすぎると思う。車両を小型化すれば、現在の車両では入らない地区で運行できるようになり、今以上に利用しやすくなる。</p> <p>さらに、運転手不足の解消にもつながり、収入増や人件費・燃料費の減が見込まれるのではないか。</p>	<p>御意見の内容については、令和2年度から、利用実態を踏まえ車両の小型化を進め、効率化を図っていくこととしております。</p> <p>また、運行経路の見直しに当たっては、地域住民との協議の上、実情に応じた効果的、効率的な移動手段の見直しを検討していきたいと考えています。</p>
<p>(4) 交通事業者間の調整によって、乗換え時間の短縮を図るなど、効率的な交通網となるよう呉市が調整役を果たしてほしい。</p>	<p>広島電鉄株式会社と生活バス運行事業者間の乗換え時間等の調整については、現在も呉市が調整役を担っております。</p> <p>引き続き、計画の目標を達成するため、本計画の事業内容（事業12）のとおり、取り組んでいきたいと考えています。</p>
<p>第8章1 評価指標と目標値</p>	
<p>【目標と評価に関すること】</p>	
<p>(5) 高齢化が進んでいく中で、車両のバリアフリー化は必要だ。特に生活バスのバリアフリー化が進んでいないと聞いている。</p> <p>68ページの事業14に具体的な数値目標を記載するか、74ページの「目標3 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実」の評価指標に加えたらどうか。</p>	<p>御意見の内容については、呉市としても早急な対応が必要であると考えておりますので、各路線の利用状況等を勘案しながら、計画的にバスのバリアフリー化を推進したいと考えています。</p> <p>また、「第8章 計画の達成状況の評価」の中の「目標3 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実」の評価指標に具体的な数値目標を追加します。</p> <p>【修正事項】</p> <p>第8章 計画の達成状況の評価</p> <p>1 評価指標と目標値</p> <p>74ページ 目標3 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実</p> <p>(修正後) ○目標3に指標10を追加</p> <p style="padding-left: 40px;"><u>指標10 生活バスのバリアフリー率</u></p> <p style="padding-left: 80px;">現状値43%・目標値70%以上</p> <p>○これに伴い、目標4の指標10を<u>指標11</u>に、指標11を<u>指標12</u>に修正</p>

提出された意見の要旨	市の考え方等
(6) 普段利用するバスの多くはステップが高く、乗降しづらい。利用者の多くは高齢者だと思うので、必ず車両のバリアフリー化を推進してほしい。	本資料2ページ(5)に記載するとおりです。
その他	
(7) バス停だけで停車するのではなく、停車場所をもっと柔軟にほしい。	市民からの要望を検討し、交通事業者・運輸支局・警察等と協議を行った上で、安全面で支障がないと判断された区間については、柔軟な対応を実施していきたいと考えています。

2 住民説明会での意見

令和2年1月27日(月)から同年3月3日(火)までの間に市内18地域の住民、呉工業高等専門学校及び呉市立呉高等学校の学生を対象に実施した説明会で頂いた意見に対する市の考え方は次のとおりです。なお、説明会には346名の方に出席していただきました。

頂いた意見	市の考え方等
第7章2 目標と目標を達成するための事業	
【事業期間に関すること】	
(1) 計画期間の5年間で全ての事業が実施できるのか。	本計画に記載の15事業について、地域公共交通協議会で毎年進捗状況のチェックや改善点の検証などを行い、本計画期間中に達成できるよう取り組んでいきます。
【事業内容に関すること】	
(2) 都市計画と交通政策課の連携はどうなっているのか。それぞれの課で単独で進めるのではなく、呉市全体でこの計画を推進しているのか。	コンパクト+ネットワークによるまちづくりを実現する上で、本計画と立地適正化計画、呉駅周辺地域総合開発基本計画との連携は特に重要と考えていますので、今後も担当課と十分な情報共有を行いながら、連携して取り組んでいきます。

頂いた意見	市の考え方等
<p>(3) 将来的な計画というのは分かるが、小さい路地にまで入れるような生活バスの運行など、現在住んでいる人に夢が与えられるような計画にしてほしい。</p> <p>また、大型バスの運転手が不足することから、バスの小型化を検討するのか。</p>	<p>生活バスの赤字部分は市が補填しており、持続的な運行のためには財政負担を減らさなければなりません、利便性も考慮する必要があり、総合的なバランスが求められます。</p> <p>地域主導型の乗合タクシーや自家用有償運送など様々な交通モードがあり、どのような形態が良いか、地域の要望を聴かせていただきながら検討していきます。</p> <p>また、全国的にバス事業の運営が厳しい中、大型2種免許を所持している運転手も不足していますので、普通2種免許で運転できるよう車両を小型化することにも取り組んでいきます。</p> <p>これにより、狭い所へも進入するような再編の検討も可能になると考えています。</p>
<p>(4) 交通の便が悪いところには、人が寄ってこない。それが人口減少にもつながっている。</p> <p>とりあえず、今できることから早くやってもらいたい。</p>	<p>利便性を高めることと財政負担を抑えることを両立できるよう、運行形態や路線の見直し等による運行の効率化について検討していきます。</p>
<p>(5) 現状として、公共交通が不便なため、市民センターに行くときに歩いたり、病院や買い物へ行くためにタクシーを利用している状況にある。また、今後は車を運転できなくなる人が増えてくることが考えられる。そういった人のことはどう考えているのか。</p> <p>デマンド型タクシーの導入や、バス路線の運行コース変更等を行ってほしい。</p>	<p>地区ごとに地域特性や移動ニーズに違いがありますので、実情に応じた路線の見直し、バス停の新設、新たな交通モードの導入等について、本計画策定後、さらに呉市地域公共交通再編実施計画で検討することとしています。</p> <p>また、地域の主導により、乗合タクシーを運行している地域があり、市が補助を行っています。新たな交通モードの導入を検討される地区に対しては検討支援を含め、個別に対応します。</p>

頂いた意見	市の考え方等
<p>(6) まちづくりセンター等の公共施設への便数を増やすことはできないか。現状では、施設を利用した後にバスに乗ろうとしても、長く待たねばならない。</p> <p>もしくは、まちづくりセンターの利用時間に合わせて時刻表を設定できないか。</p> <p>高齢者が出歩きやすく、活動しやすいまちにしてほしい。</p>	<p>バスの運行ダイヤについては、年に一度、改正に取り組んでおり、引き続き、利用者の意見をお聴きしながら検討します。</p> <p>また、本計画に記載する乗継拠点の整備については、対象である4か所（呉駅・新広駅・昭和市民センター周辺・鍋棧橋）を中心に併せて検討していきます。</p>
<p>(7) 自動運転による交通網整備について、市はどう考えているか。</p>	<p>自動運転等の新技術の利用については、本計画の事業の一つ「将来を見据えた新たな移動手段の研究」に位置付けています。</p> <p>現状では、安全性向上等の技術的課題がありますが、民間事業者や大学等と連携し、交通社会実験等を重ねながら、将来的な導入に向けて研究を進めます。</p>
<p>(8) 生活バスの利用者は小学生と高齢者が多いため、ノンステップバスの導入に取り組んでほしい。</p>	<p>バリアフリー化については、取り組むべき課題であると認識しておりますが、同時に、バスの小型化による効率化も考慮する必要がありますので、総合的に検討していきます。</p>
<p>(9) バス・乗合タクシーなどの交通手段がなくなることはないか。</p> <p>住民自ら移動に公共交通を利用するようにしないといけない。ギブアンドテイクの気持ちがないと先に進まない。</p>	<p>公共交通を維持するため、車両の小型化・バリアフリー化や予約型デマンドタクシーの導入等、より利用しやすい環境整備を検討します。</p> <p>また、市民・交通事業者・呉市などの関係主体が問題意識を共有し、市民の皆さんに利用していただくことも重要ですので、公共交通に対し関心を持っていただくような、様々な利用促進策に取り組んでいきます。</p>

3 第3回呉市地域公共交通協議会での意見

令和元年12月9日（月）開会の呉市地域公共交通協議会での意見に対する市の考え方及び修正事項は次のとおりです。

頂いた意見	市の考え方等
第7章2 目標と目標を達成するための事業	
【事業内容に関すること】	
<p>(1) 事業2の「バス路線の再編成」、事業9「地域主導による移動手段の確保の支援」ということで、タクシーを活用するような事例等もあるが、運転手不足が深刻な問題である。</p>	<p>タクシー業界を含む運送業全体の問題として運転手不足が深刻化しており、本計画の事業9に記載しておりますとおり、今後、地域自らが多様な移動手段の中から適したものを選択し、運転手不足に対応しながら維持・確保ができるような取組を進めていきます。</p>
<p>(2) 呉中央栈橋は年間80万人ほどの利用者がいる。 今後、主要航路（広島市・松山市方面、江田島市方面）について、計画の中に追加していただくよう検討してもらいたい。 また、呉駅を拠点化することについて、呉市として取り組んでいるため、もう少し、呉駅周辺整備の方向性、整備の意義等について策定までに確認しておいたほうがいい。</p>	<p>本計画の事業4に記載していますとおり、港を含めた総合交通拠点駅として呉駅周辺の整備を検討しており、呉駅周辺地域総合開発基本計画との整合を図りながら取り組んでいきたいと考えています。</p>
<p>(3) 事業5の「コンパクトシティ実現に向けた市街地移動サービスの展開」に関しては立地適正化計画と整合を図りつつ、今後は呉、広、焼山が拠点となると思うが、それらを拠点とすることを事業に例示してはどうか。</p>	<p>本計画及び呉市都市計画マスタープランにおいては、都市拠点＝中央・広、地域拠点＝その他の地区と位置付けています。</p>
<p>(4) 事業6の「災害に強い交通ネットワーク・交通機能の確保」であるが、災害時を想定した訓練を市内のイベント等で行ってみるのはどうか。 情報提供であるとか新しい技術の試行など、臨時運行に対応するという事業を是非起こしてもらいたい。</p>	<p>地域イベント等において、本計画の事業10に記載する新たな移動手段や事業13に記載する情報提供システムの認知度の向上を目的とした取組を実施するとともに、新技術の試行等についても実施を検討します。</p>

頂いた意見	市の考え方等
<p>(5) 交通弱者とは何かという議論をしておく必要がある。</p> <p>交通弱者に対し、代替交通を用意する場合、必ずしもバスでなければならないというわけではない。ただし、タクシーであれば輸送力に限度があり、あまり供給しすぎるとコスト高となり効率的とは言えないので、その辺りの整理が必要だ。</p>	<p>本計画の基本方針においては、何らかの理由で移動に制限のある方を「移動制約者」と定義し、より広義に捉えた表現を用いています。</p> <p>代替交通については、利便性や採算性を考慮しながら検討していきます。</p>
<p>(6) 事業9の「地域主導による移動手段の確保」については、グループタクシーの活用もあるが、コミュニティバスをやっているところで、熱意のある地区に補助をするやり方もある。</p> <p>地域住民がバス停の位置、料金、ダイヤ、路線を設定し、民間からも支援金を募るなど、一定の収入を上げて、収入の上がったところについて市が補助する取組もある。</p> <p>このような取組やモビリティ・マネジメントも含めて、市民が地域交通を育てる機運が高まっていけば良いのではないかと。</p>	<p>タクシー活用策や自家用有償運送等、地域主導による制度づくりの推進とともに、本計画の事業15に記載のとおり、公共交通に対する市民の関心が高まるような取組を実施します。</p>
<p>(7) 事業10の「将来を見据えた新たな移動手段の研究」については、燃料電池バスやグリーンスローモビリティ以外の交通手段も今後登場してくる可能性がある。</p> <p>バスとタクシーの棲み分けの問題にもつながるが、車両の小型化に合わせて、いろいろな種類の交通モードがあることをバスとタクシーをセットで議論していく必要がある。</p>	<p>将来的な移動手段の多様性について、引き続き情報収集に努めます。</p> <p>また、バス路線の再編や、地域の実情に応じた移動手段の見直しに当たっては、バス、タクシーその他の交通モードを含めて検討していくこととします。</p>

頂いた意見	市の考え方等
<p>(8) バス路線の再編には、乗換拠点の整備用地及び転回所用地の確保、道路の拡幅等の道路に係る事業と必ずセットとなるため、これについても事業の中に取り入れてはどうか。</p>	<p>バス路線の再編に当たっては、頂いた御意見を踏まえ、道路管理者等とも連携しながら進めていきます。</p>
<p>(9) 事業11の「乗継拠点の整備と待合環境の向上」については、直ちに取り組むべき課題である。</p> <p>乗継拠点には、ただ単に時刻表とベンチを置いておけば良いというものではなく、例えば、既存の商店やコンビニを拠点にして、そこに待合環境を整備する工夫や、トランジットモールのように待っても苦にならない施設、環境を作れないか。オープンカフェや平日と休日の待合環境の変化などについて検討してみてもどうか。</p>	<p>バス運行事業者や、カフェ等を経営する民間事業者との協議・調整、既存の民間施設や公共施設の利活用等も視野に入れながら、待っても苦にならない、過ごしやすい環境を前提とした整備となるよう検討していきたいと考えております。</p>
<p>(10) 事業11又は事業13でコスト面の問題はあるかもしれないが、外国人来訪者の需要等を満たすため、Wi-Fi環境の整備を入れてもらいたい。</p>	<p>Wi-Fi環境の整備は、外国人来訪者の需要のみならず、様々な場においてニーズの高い事業です。</p> <p>頂いた御意見を踏まえ、次のとおり下線部分を追記しました。</p> <p>【修正事項】</p> <p>第7章 基本理念と基本方針，目標と目標を達成するための事業 66ページ 事業11 乗継拠点の整備と待合環境の向上</p> <p>(追加) ○バス路線の再編成に伴い乗り継ぎの必要が生じる場合は、地域拠点を考慮した乗継拠点の設定を基本としますが、地域の実情に合わせて、公共施設や商業施設、医療機関などを活用し、<u>Wi-Fi環境も含めて待合環境の整備を検討します。</u></p>

頂いた意見	市の考え方等
<p>(11)事業13の「分かりやすい情報の提供」だが、Ma a Sの取組がここに出てくると思う。</p> <p>グーグルマップ等の地図サイトやアプリに呉市生活交通の情報が出てこないのは問題であり、生活交通を走らせることがメインになりがちであるが、こうした部分も市を挙げて取り組んでもらいたい。</p>	<p>大手検索サイトや地図アプリが呉市生活交通の情報を取り上げていないことについて、呉市としても対応が必要であると認識しています。</p> <p>頂いた御意見を踏まえ、次のとおり下線部分を修正しました。</p> <p>【修正事項】</p> <p>第7章 基本理念と基本方針，目標と目標を達成するための事業 67ページ 事業13 分かりやすい情報の提供</p> <p>(修正前) ○スマートフォンなどでバスの到着時刻などを確認できるバスロケーションシステムの利用促進を検討します。また生活バスへのシステム導入を検討します。</p> <p>(修正後) ○スマートフォンなどでバスの到着時刻などを確認できるバスロケーションシステムの利用促進を検討します。また生活バスへのシステム導入や、生活バスの情報が大手検索サイトや地図アプリ等で利用できるサービスについても検討します。</p>
<p>(12) 事業15の「関係主体の連携による利用促進」におけるモビリティ・マネジメントの手法として、定額の乗り放題券の導入など、運賃制度について地元と議論する方法もあるのではないかと。例えば、定額の乗り放題券を導入するとともに、その売上の一部を地元還元することと想定した場合に、利用者である住民にとって、どの程度の金額であれば負担できるのかといった地域で公共交通を守っていく議論をしてはどうか。</p> <p>Ma a Sは乗り放題券の導入も含んでおり、セットで検討する手法もある。</p> <p>また、ドライバー不足は今後5年以内に更に深刻化する。交通サービスの維持のために市全体を挙げてドライバーと車両をどのように確保していくのかということ強く打ち出すことも考えてはどうか。将来の公共交通に対する市民と交通事業者の意識改革を行っていくことが重要である。</p> <p>呉市は、産業が盛んであるため、産業ともタッグを組んで事業に取り組んでもらいたい。</p>	<p>モビリティ・マネジメントの手法については、地域や路線の特性に応じ、様々な事業の実施方法・内容が考えられますが、呉市全体の課題として挙げられる運転手不足については、供給量が減少し、交通サービスの低下を引き起こすことで更なる利用者離れが進むことのないよう、「公共交通の供給量の確保」につながるモビリティ・マネジメントの実施を検討していきます。</p> <p>また、運賃の在り方については、乗り放題券導入など地域の意見を伺いながら検討していきたいと考えています。</p> <p>これら様々な検討を通じ、地域の移動手段を維持するため、市民・交通事業者・産業界・呉市が一体となり、問題意識の共有が促進されるよう取り組んでいきたいと考えています。</p>

4 その他意見

庁内の意見等を踏まえ、次のとおり修正を行いました。

(1) 呉駅周辺地域総合開発基本計画の策定に伴うもの

修正前	修正後
第2章 呉市におけるまちづくりの方向性	
【9ページ】2 関連計画	
	◎「呉駅周辺地域総合開発基本計画」を追加
第7章2 目標と目標を達成するための事業	
【57ページ】事業4 呉駅周辺地域総合開発	
<p>基本的な考え方</p> <p>地域間ネットワークを強化し、呉市の更なる活性化を目指し、呉駅周辺地域の総合開発を行います。</p> <p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・呉駅を「鉄道駅」から「鉄道、港、市内・広域都市間の路線バス等のバスターミナルが集積する総合交通拠点駅」としての整備を検討します。 ・平常時はコンパクトシティの拠点、災害時には防災拠点として機能するような施設整備を検討します。 	<p>◎次のように修正</p> <p>基本的な考え方</p> <p><u>国道、鉄道駅、港といった複数の交通モードが集積しているという呉駅周辺地域のポテンシャルに着目し、呉駅周辺地域を、未来の理想的なまちの姿を先行的に具現化し、今後の市全体のまちづくりを牽引する地域として位置付け、総合的な開発を推進します。</u></p> <p>◎次のように修正</p> <p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>国が進めるバスタプロジェクトの一環として、呉駅周辺地域を、鉄道、港、市内・広域都市間の交通ターミナル、次世代モビリティが集積する総合交通拠点とし、呉市全域における交通まちづくり推進の核とします。</u> <p>【5年後の目指す姿】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>総合交通結節点の形成（駅前広場の改修・改築）〔事業11にも掲載〕</u> ■ <u>デッキ空間の創出と先進的な活用</u> ■ <u>呉駅の南北一体化の玄関口の形成</u> ■ <u>呉駅の防災拠点機能の整備〔事業6にも掲載〕</u>

<p>実施主体 呉市，交通事業者</p> <p>実施期間 令和5年度から令和6年度</p>	<p>■ <u>複合施設の整備による賑わいとまちなか居住の推進</u></p> <p>■ <u>アーバンデザインセンターによる「公・民・学」が連携したまちづくり</u></p> <p>※<u>本計画における計画期間（5か年）以降の呉駅周辺地域の目指す姿については、「呉駅周辺地域総合開発基本計画」においてロードマップを作成しています。</u></p> <p>◎次のように修正 実施主体 <u>呉市等</u></p> <p>◎次のように修正 実施期間 令和<u>2</u>年度から令和<u>7</u>年度</p>
---	---

第7章2 目標と目標を達成するための事業

【58ページ】事業6 災害に強い交通ネットワーク・交通機能の確保

<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市外・市内の拠点間は，鉄道，船，バス等の公共交通機関が連携し，人の移動を確保します。 ・災害時には確保できる交通資源により日々変わる公共交通の運行サービス，道路渋滞により変化する運行時刻などの情報を正確に，適切に，分かりやすく提供します。 ・災害時の円滑な人員・物資輸送のために，著しい道路渋滞の一因となっている自家用車利用について公共交通利用への転換を促します。社会実験の実施等を通じて公共交通への転換促進を行います。 	<p>◎次のように追加</p> <p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市外・市内の拠点間は，鉄道，船，バス等の公共交通機関が連携し，人の移動を確保します。 ・災害時には確保できる交通資源により日々変わる公共交通の運行サービス，道路渋滞により変化する運行時刻などの情報を正確に，適切に，分かりやすく提供します。 ・災害時の円滑な人員・物資輸送のために，著しい道路渋滞の一因となっている自家用車利用について公共交通利用への転換を促します。社会実験の実施等を通じて公共交通への転換促進を行います。 ・<u>呉駅の防災拠点機能の整備〔事業4にも掲載〕</u>
---	--

修正前	修正後
第7章2 目標と目標を達成するための事業	
【66ページ】事業11 乗継拠点の整備と待合環境の向上	
<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の再編成に伴い乗り継ぎの必要が生じる場合は、地域拠点を考慮した乗継拠点の設定を基本としますが、地域の実情に合わせて、公共施設や商業施設、医療機関などを活用し、待合環境の整備を検討します。 ・バス停等への広告募集などを検討し、運賃以外の収入の確保など、民間企業のビジネス拡大策を検討します。 ・地域住民・交通事業者との協働によるバス停の上屋やベンチなどの整備・管理の仕組みづくりを検討します。 ・パーク&ライド，サイクル&ライドを普及・推進します。 	<p>◎次のように追加</p> <p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の再編成に伴い乗り継ぎの必要が生じる場合は、地域拠点を考慮した乗継拠点の設定を基本としますが、地域の実情に合わせて、公共施設や商業施設，医療機関などを活用し，<u>W i - F i 環境も含めて待合環境の整備を検討します。（再掲）</u> ・バス停等への広告募集などを検討し，運賃以外の収入の確保など，民間企業のビジネス拡大策を検討します。 ・地域住民・交通事業者との協働によるバス停の上屋やベンチなどの整備・管理の仕組みづくりを検討します。 ・パーク&ライド，サイクル&ライドを普及・推進します。 ・<u>総合交通結節点の形成（駅前広場の改修・改築）〔事業4にも掲載〕</u>