

令和5年度 第2回呉市地域公共交通協議会

- 議 事 要 旨 -

日 時：令和5年10月31日（火）14時00分～15時30分

場 所：呉市役所本庁2階防災会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 委員紹介

4 議 事

議案第1号 令和5年度事業計画（案）及び歳入歳出予算について・・・【資料1】

5 報 告

報告第1号 呉市地域公共交通計画（仮称）の策定について・・・【資料2】

報告第2号 エアポートバス「呉広島空港線」の利用状況について・・・【資料3】

報告第3号 エアポートバス「呉広島空港線」のアンケート調査について・・・【資料4】

報告第4号 路線バス及び生活バスのダイヤ改正実施状況について・・・【資料5】

6 その他



(1) 議案第 1 号 令和 5 年度事業計画（案）及び歳入歳出予算について

発言者	発言要旨
■資料 1 について，事務局より説明	
江田会長	例年と比べて，事業計画案，予算案について，協議のタイミングが遅くなったが，今年度は，冒頭にあったように，協議会や地域公共交通計画検討委員会の開催のほか，4 項目の事業について記載されている。合わせてそれに要する費用として歳入・歳出予算案が示されている。この件について，何かご質問，ご異議等あればお願いします。 この件についてはご質疑等がないようなので，諮りさせていただく。本件については，承認すべきものと決定して異議はないか。
一同	異議なし。
江田会長	異議がないようなので，本件については承認をされたものとする。

(1) 報告第1号 呉市地域公共交通計画（仮称）の策定について

発言者	発言要旨
■資料2について、事務局より説明	
江田会長	これまでの経過と計画の方向性などについて説明があった。今年度、新しく委員になられた方もいらっしゃるが、昨年度の第4回の本協議会において、呉市地域公共交通計画の策定について、ご審議いただき、専門的な検討を行うために「呉市地域公共交通計画検討委員会」という分科会を設置することについて、ご承認いただいたところである。 その後、事務局の説明のとおり、計画策定の業務を進めていく上でということで委託者の選定作業を行い、この間、2回の検討委員会が開催されており、その状況、検討内容の報告である。 冒頭、背景ということがあったが、呉市の公共交通においては、呉市交通局を平成24年に廃止して民間事業者に路線譲渡するということと、合併町で走らせていた生活バスを継承してそのまま運行するということを行っている。近年、利用者数が減ってきている中で、収支率が悪化したところについては減便や車両の小型化といった路線の再編などを実施してきた。これまでは主に路線をどうしていくのかという、経営効率を考えてという視点で取り組みをしてきたところである。 これからの計画策定にあたっては、人の暮らしを中心として、地域全体を支える交通体系を再構築していくということで、人の移動に着目した視点で転換を図っていくための3つのステップの紹介や、その人の移動に着目ということで、ニーズを把握していく、現状を把握していくということで住民意見交換会の開催について説明があったところである。これは分科会で検討されていた内容であるため、分科会の委員長である神田委員から補足的な説明をお願いする。
神田委員	分科会を2回開催したが、実質的に議論を行ったのは1回である。1回目については、委託事業者の選定を行ったところである。 どんな議論をしたかという、やはり昨今ニュース、新聞でも聞かれているかと思うが、ドライバー不足の問題が非常に大きく、現行計画を策定した時とは大きく状況が変わっているというのがまず1つある。そういう中でバス、タクシー、また場合によっては自家用車を活用した輸送というものも、やるぞという意味ではなく、いろんな選択肢を含めて考えていかなければいけない時代になった中で、柔軟に考えていこうというのが議論としてあった。 先ほど江田会長がおっしゃったが、呉市では、もともと交通局があったところと、複数の市町村が合併して今の呉市になっているところを考えると、交通計画策定に難しい条件が揃っている。 さらに呉市の場合、航路をどうするかという問題もしっかり捉えていかなければいけない中で、先ほどあった幹となる部分、あとはきめ細やかな部分を含めて

	どのように考えていくかというところを今後の検討の視点として捉えていく必要があるという議論であった。 さらに、どうしても交通の計画となると、どこにバスを走らせるかという議論になりがちだが、同様に重要なのは、バスが乗り入れたり、あるいは鉄道とつながったり、タクシーとつながったりという、駅や結節点、結び目をどうするかというところにある。その時にポツンとしたバスの乗り換え場所ではなくて、どんな機能を持たせていくのかということを含めてやらなければならない。そうすると、何をどこに置くか、どんな機能を持たせるかという話になっていくと、都市計画とも合わせて考えなければならないというところも議論として挙がった。 さらに、今年の春に地域交通法の法改正があって、今までできなかったことができるようになってきている。例えば、エリア一括協定運行事業、これまで年度単位、路線単位の補助だったものを、エリア全体で考えていこうという方向性が示されて、導入ができる環境が整った。あるいは全国的に見ていくと、鉄道とバスを一体的に運営するだとか、例えば、徳島県の事例がある。今日も配布資料にあるが、広島一三次間でバス、JRのチケットが出る、などという流れがある中で、鉄道は鉄道、バスはバス、船は船というバラバラではなくて、全体をどうするかというところも含めて、今後計画を策定していく中で考えていかなければならない。そんな視点がこれまでの分科会で示された議論である。 交通手段をまたがって、あるいは都市と連動してどうしていくか、というところであった。
江田会長	事務局からの説明、そして神田委員から補足的な説明をいただいたが、本件についてご質疑等があれば願います。 何か分からない部分や今後の進め方について、忌憚ないお考えをぜひお願いしたい。 特にないようなので、このような形で検討を進め、説明にあったとおり、住民意見交換会により、呉市内18地区の方々と意見交換を進めていき、またこの協議会では、その結果の報告も踏まえて、ご意見をいただければと考えているので、よろしくお願いします。

(2) 報告第2号 エアポートバス「呉広島空港線」の利用状況について

(3) 報告第3号 エアポートバス「呉広島空港線」のアンケート調査について

発言者	発言要旨
■資料3、4について、事務局より説明	
江田会長	今回初めてご参加いただいている委員もいらっしゃるのですが、このアンケートの背景について補足すると、呉広島空港線は呉市にとっては空港からのアクセスの路線ということで、ビジネスや、観光目的、旅行目的で利用していただいている。実は、コロナ前までは右肩上がり利用客が伸びている状況だったが、新型コロナウイルスの感染拡大による移動制限等で、利用客がぐっと落ちてしまった。コロナの状況は少し緩和されても、あまり利用客が戻ってないのではないかという

	こともこの協議会でご指摘いただいた。そのため、データについて詳しく分析したほうがいいのかというご意見を受け、昨年からデータについて分析を進めており、今年度もアンケート調査を行ったというところである。 この結果を踏まえて、今後の運行方法の見直しについて参考にしていきたいと考えている。また呉市としては、観光振興に力を入れているということもあるので、今回のデータでも旅行や観光で利用されている方々もいらっしゃるということだが、そういったところも参考にして、引き続き、空港アクセス路線として注視していきたいと考えている。 それでは、本件の報告について、何かご質疑等あればお願いします。
塚井委員	長期的な視点でもう少し分析をしていただけるということで、慎重に見ていただきたい。冒頭の需要の分布のところでも出てきているが、アンケートを見る限りは利用者が増えている方と減っている方はバランスをしているように見えるが、おそらくバランスをすることはないと考えられる。全国でも同じ状況で、だいたい7割から8割ぐらい、都市間の需要に関しては、それぐらいの回復度合いで、多いところは9割近くというような数字は上がっていると思う。 それで、今のまま利用者数が減った状況で固定化するかどうかについて、特にこれからは見ていただきたい。アンケートの個別のご意見もしっかり取っていくと分かることは多いかと思うが、このバスは利用者にとってはとてもありがたいものだが、やはり問題は、地域のバスと同じことで、乗務員がどこまで確保できるかというところが、最後は出てくる。その意味でどこに需要があるのか、よく観察しておいてもらいたい。 あとは、東広島市を経由する形になるので、おそらく今は道路もできているし、東広島呉道路をそのまま上がっていくルートであると思うが、考え方としては、東広島駅に寄ってみるなどの東広島市側との連携ももう少し摸索されてもよいかもしれない。可能性がどこまであるかはまだ慎重に考えないといけない。
江田会長	広島電鉄の山根委員も何か補足的なことがあるか。
山根委員	塚井先生から都市間の移動の回復状況とコロナ後の現在の状況等のお話もあったが、空港線、広島都市圏へ向けてのリムジンバスについても、8割前後というところで傾向としては似たような状況である。 ただ、これから広島空港も開港35周年を迎えられて、様々な取組みを進めていくことも公表されているし、国際線の復便等も今後空港連絡バスの利用者の増加につながっていく要素になると思う。それらも含めて今後利用促進にどう取り組むかというところではなかろうかと考える。 このアンケート自体は、今の利用者の方へのアンケートというのが主になるが、ご利用していただいていない方をどう取り込んでいくかというところでは、参考になる部分も大いにあると考えている。その方々のご意見・ご要望において、どう便利になれば呉広島空港線を選択していただけるかといった観点も今後の利用促進を進めていく上では、ひとつ鍵になるのではないかな。

江田会長	他にご意見、質疑があればお願いします。
加藤委員	この路線は平成２９年度に増便し、平成３０年度に減便したと経緯がある。これはなぜ減便したかを伺いたい。また、今のダイヤは何を狙っているのかなと感じている。羽田の便は沢山あるので、どれにすりつけるかというのは容易ではないのかもしれないが、羽田便とエアポートバスの便がどのようにつながっているかすぐ分からない。ズラッと並んでいるだけ。 自分は空港バスをよく使うが、どの便のバスに乗ったら、どの便のフライトに乗れるかということしか見ない。全部接続ということはちょっとやりにくいとは思いますが、この便だったらこれには接続していくとか、あるいはこの便を受けてこれが出発するなどが分かっているだけでもだいぶ違うのではと考えている。現状だとそのような紐付けがないため、運が良いと乗れるみたいなことになっている可能性もあるのではないかな。運が良いと乗れるのであれば、最初から確実な方に乗った方がいいとなるかもしれない。どういうふうはこのダイヤを決めているのかというのが分からなかった次第である。逆に言うと、このダイヤをこう決めているということが、お客さま寄りになっていれば、それを広報すればいいということでもあるので、考え方を知りたい。
事務局	呉広島空港線のダイヤの設定だが、羽田便との接続を図るように設定している。基本的には、おおむねバスから飛行機に対しては５０分から６０分、旅客機については、羽田便からバスへの乗り継ぎは３０分から４０分程度の時間を考慮してダイヤを設定しているところである。ご指摘のとおり、羽田便の旅客機の便数とバスの便数がマッチしていないため、どの便とどの便がマッチしているかという記載はしていない。 広島市内発着のリムジンバスについては、複数の事業者で便数が確保されており、旅客機の遅れ等が発生した場合に、連携を取りながらバスを回して旅客機の遅れに対応できるような体制になっているが、呉広島空港線については、定時定路線で旅客機の遅れに対して、待つということが難しいといった事情もあり、この便はこの便に紐付いているという記載が書きづらいところである。ご利用の方のご意見にもあったが、旅客機が遅れた時に待ってもらえないといった意見もあり、紐付けを行っていないところである。
加藤委員	紐付けはしなくていいと思う。先日、広島着のフライトに乗って、その時に着陸が１時間遅れた。最終便だったので、２３時のところで臨時便みたいな感じで運行していただいて非常に助かった。そういうのは主要なところであればいいだけではないかと考えている。 呉広島空港線の場合は本数が少ないので、そういう紐付けというのをやると非常に面倒な点が出てくると思う。広島空港ホームページに載せてある時刻表において、どの便に間に合いそうなのかというのは、全然結び付かない。ダイヤの真横に書いてもらわないと分からない。 「本当に接続するかどうかというのは、保証はしないが、だいたいこのような接続になっているという感じで見てください」というのだけを見せれば、全く見

	え方が違ってくるのではないかと考えている。逆に、接続を保証できないから、わざわざずらして書いているということであれば、それはどうなのかなと思う。みんな乗り継ぐ時間が同じような時に行きたいわけだから、それをわざわざなんで妨げるような見せ方するのかなのというのは、どうなのかなと思った次第である。いずれにしても、一体お客さんは何を考えているのかというのを考えて組んだり、あるいは組んだ結果としてダイヤはこうなっているの、こうやって考えてくださいということを伝えたりしなければ、なかなか訴求しないのではないかなと思った。
事務局	いろいろ頂いたご意見も含めて、分かりやすい、利用しやすいところに少しでもつながるように変えられるところは変えていきたいと考えている。
加藤委員	もう1点、このバスは遅延というのはあまりないのか。遅延状況はどうか。
事務局	東広島呉道路が開通して、あまり遅延というのは発生していないと伺っている。ただ、豪雨災害以降は天候等で規制等が入りやすくなっているの、そういったことでの遅延というのは発生しているが、平常時、通常での遅延というのは、多く伺ってはいない。
加藤委員	フライトは遅れやすい。バスは時間帯にもよるが、比較的この経路なら定時性を保てるような気がする。当然道路なので遅延することはあり、余裕を持って移動する必要はあるが、ある程度時間どおりに到着するのであれば、そのように、告知していくのはいいのではないかなと思っている。あるいはロケーションシステムを活用することや、この日は遅れやすいとか、そういう情報を出すことは可能なのか。
江田会長	遅延情報の提供について何か事務局からあるか。
事務局	現状はリアルタイムの遅れ情報は呉広島空港線については入ってない。これも導入をすればまた利用者さんの方には、今、どれくらい遅れているというのが各空港等、また呉市内の方でも分かって、利用者のサービス向上にはつながる部分も出てくると思うので、運行している広島電鉄と協議できればと思う。
江田会長	運行関係で広島電鉄は何かあるか。
山根委員	この路線は比較的、定時運行が確保できている路線とは認識をしている。道路も整備をしていただき、高速道路区間の比率が非常に高くなっているの、高速道路上での事故渋滞等がなければ、ほぼ定時での運行が確保できている。 繁忙期等における遅延情報の事前の広報は当社のホームページで工夫するなど、どのようなことができるかというところはまた検討したい。呉市様ともまたご相談させていただきながら、対応できるところについては進めていきたいと考えているので、よろしくお願いします。
神田委員	1点、データの解釈だが、利用目的で、平成27年に比べて令和5年は観光の割合が増えている。これは純粋に観光客の利用者が増えたというわけではおそら

	くなく、先ほど塚井先生がおっしゃったように、全体には減っているのだと思う。何が減ったのかというと、おそらく東京便を含めて航空便のビジネス利用が減った可能性が高いので、残った比率の観光が増えたというのが実際ではなかろうかと思っている、とは言ってもリムジンバス、航空便や新幹線もそうだが、ビジネス利用者が離れてしまうと、安定的な利用者がいなくなるという問題がある。このタイミングで回復の状況がどうなのかという話と、あとはどうやったら使いやすくなるか。特に企業はある意味、大口のお客さんでもあるので、マーケティング、ヒアリングと場合によっては「ここにバス停を置いてくれば、本当はもっと乗るのに」みたいな声があるのであれば、ルートあるいはバス停の新設の検討をやった方がいいかなと思った。 おそらく観光の絶対数が増えたわけではないということで、この対応次第で今後の数字が変わるだろうと考えている。新幹線、飛行機に乗っていても、観光客の比率は本当に多いが、ビジネス客がなかなか戻らないというのは少し肌を感じる場所である。
江田会長	事務局の方で何かあるか。
事務局	神田委員がおっしゃったように、これは全て観光客が純増という認識ではないと事務局としても考えている。 ただ、コロナによって国際線が全てストップしていたところから、令和4年度は1航路が復便した。今の状況で言うと全部で7航路ある中で、今、2航路だけ戻っておらず、5航路は国際便が運航しているという状況で、まだコロナ前に完全には戻っていないという状況でもある。やはりそういった状況も含めて、利用状態も見ながら、どのくらいビジネスが減っているのかという数字を今回取ったデータと、平日と土日祝のデータを組み合わせながら、予想数値にはなるが、本協議会でお示しできればと考えている。 また平日、土日祝のデータについては、現状で半年分のデータがあるが、今年度末ぐらい、ある程度、データがそろった段階でお示ししたいと考えているので、またその時に神田委員がおっしゃったようなところも資料として、皆様のご意見を頂ければと考えている。
加藤委員	停留所は気になっていた。控えめというか、最低限のところに停まっているみたいな雰囲気を感じた。観光で降りたいところとビジネスで降りたいところは違うと考える。どういうところにバスが停まってほしいかという調査、あるいはどこから出てきたか、どこへ行くかというのは調査していないのか。
江田会長	乗り降りのニーズについては何か調査しているのかということだが、事務局はいかがか。
事務局	今回のアンケートの中では、個別調査として出発地と到着地に関して、地区レベルでどこからどこへ行くのかを伺っている。施設、ホテル、観光地を具体的に書かれている方もいらっしゃるが、回答として具体の場所を求めるような構成になっていなかったというのが今回のアンケートである。

加藤委員	例えば、大和ミュージアムに停めるということもあると考える。あるいは「呉駅前（大和ミュージアム）」と書く、などをやるかやらないかでだいぶ違うかもしれない。ただし、大和ミュージアムに行くのは時間がかかるので、そこは考えなくてはいけない。 バス停が大和ミュージアムに近いとなれば、「それならバスで行こうか」となるかもしれない。仮にそのために少しぐらい空港で待ったとしても、空港は待てる場所なので、「空港で待っても、大和ミュージアムに直で行けるのであれば、そっちの方がいい」と思う方がいるかもしれない。バスであれば、駅に停まるよりもそういうメリットがある。 そういうことは考えた方がいいと思うが、今だと阿賀駅、呉駅、新広島駅と駅だけだとちょっとメリットが弱いかなというのは感じた。そのような部分も検討の余地があると考えているので、やることをやれば、まだまだ利用者数を上げられるのではないかと考える。
江田会長	他にご意見、質疑があればお願いします。ないようなので、次の報告事項に移ることにする。

(4) 報告第4号 路線バス及び生活バスのダイヤ改正実施状況について

発言者	発言要旨
■資料5について、事務局より説明	
江田会長	先月になるが、9月11日に実施したダイヤ改正の概要である。経費の節減や運行の効率化、運転手不足への対応ということで実施したものである。本件について、何かご質疑等があればお願いします。
加藤委員	広電バスと生活バスの乗り継ぎを考えてというのは、とても丁寧でありがたいことであるが、そういうことは、きちんと告知されているのか。先程の呉広島空港線と同様であるが、この便からこの便に乗り継げるというのは告知されていたのか。
事務局	一般に配布している時刻表には、広電バスの乗り継ぎ結節点に到着する時刻と生活バスの発車時刻は同じペーパーで見えるようにはしているが、どの便に対してどの便がという記載はしていない状況である。
加藤委員	ホームページで各線のダイヤを確認したが、それぞれのダイヤしか書いていない。先日乗車した際にも、乗り継ぐときにはすべてを対照して調べないと乗り継ぎができなかった。調べるとダイヤがつながっているのだから、すごいなと感心したが、「つながっているのなら、ちゃんと書いとけよ」と言いたくなる。つまりつなげることをやっても、知らせなければ誰も分からない。 そもそも呉駅から乗ったときでも、どのバスがいつ、どこで接続するかは全く分からない。もちろんGTFSでやればできるのかもしれない。あるいは停留所の名前が違っていたりすることもあった。やっぱりそういうことをきちんとやった上で接続を確保して、ちゃんと「ここここは接続している」とやっていかなければ

	ば、せっかくこういう調整をされても本当の地元のいつも使っている方しか分からないので、これでは利用が増えていかない。 これと関連して、路線によっては PASPY を使った場合の乗継割引もあった。そういうのも乗らないと分からない。知らせもせずに、ここで「ダイヤを調整した」と言っただけで何の迫力もない。「こういうふうにつながっているところを調整してこうなった」とかは路線図を見ながら考えないとわからない事である。 そのような「調整した」という、やったことの報告ではなく、やることによって、一体どういうふうに、どれとどれをつなげることについて維持したとか、そういうことを見せてほしい。「つなげることを維持するために、これだけの便数を調整しました」とか、そういうふうにやってほしい。そうでなければ、この会議は何の意味があるのかということになる。「ああ、やっているのか、そうか」と、それで終わりになってしまう。そうであれば、公共交通は全く良くならない。 そういうふうを考えていただきたいので、少し喋らせていただいた次第である。
江田会長	何かコメントはあるか。
荻野委員	乗り継ぎの件についても、改めて加藤委員にご相談させていただきながら検討できればと考えている。確かにダイヤ編成の担当は、接続ということで、広電バスのダイヤを見ながら生活バスとの接続を図っているの、そこが分かりやすく表現できるように工夫したい。またご助言等頂ければと考えているので、よろしくお願いします。
加藤委員	ついでながら、その結節停留所の案内も訳が分からない。古い表示も散見される。とにかく全体的に、特に結節点はよく見直していただきたいと思うので、よろしくお願いします。
江田会長	利用者目線でいろんなことを見直していかなければならないと思うので、今後、検討すべきことと考える。 他にご意見、質疑があればお願いします。
赤木委員	例えば広電バスが遅延した場合に、この生活バスに接続しているバスもその遅延に合わせて遅らせたりして発車されているのか。
事務局	生活バスについては定時・定刻発車にしている。時々、広電バスに遅れがあるという情報が届いた場合は可能な限り待つこともあるが、基本的には定刻に出るような対応をしている。
加藤委員	そこはとても大事なところである。例えば10分までなら待つとか、そういうことを決めておかないとトラブルになりやすいし、そういうことなく定刻に出て誰も乗っていないということになる。いつも決まった便で乗り継いでくる子が乗ったバスが、まだ子どもが来ない場合に置いていけるかということ。普通、置いていかないだろう。あるいは置いていったら、その子は次の日から乗らなくなるかもしれない。そうなったら、先ほどのダイヤ接続の話なんか何の意味もない。乗り換えできるために調整しているはずなのに、乗り換えが保証されないのでは

	れば、そんなことはやる意味がない。1回でもそういうトラブルがあったら、もう乗らない方が出てくる。それこそバスロケも使えると考える。 私が現場で対応している事例では、例えばＪＲは列車走行位置を公開しており、ＪＲの電車が来ないとお客さんが下りてこないため、乗り継ぎできないのがわかっているの、バスの運転手がスマホでいつ頃電車が来るか、「今日は１０分遅れるな」とか言って見ている。乗り継ぐ方がいるので、当然見なければいけないことで、以前であれば、いつ来るか分からなかったが、今はかなり分かる状況である。 そういうことを考えたときに、乗り継ぎをどういうふうにするかというルールを考えておく必要がある。特に最終便は行ってしまったら終わりなので、そういうルールを考える必要があるのではないかと思う。そうでなかったら、さっきの乗り継ぎ調整は何だったのかとなる。よろしく願います。
江田会長	今後の議論に示唆に富むご発言だったと思う。 他にご意見、質疑があれば願います。なければ、報告は以上である。

(5) その他

発言者	発言要旨
山口委員	当社の取組みをご紹介させていただきたい。今、県北が紅葉のシーズンであり、観光シーズンに突入といったところで、弊社でもいろいろ臨時便を仕立てたり、移動しやすいサービスの提供を行っているところである。 皆さんのお手元のパンフレットの裏に「庄原駅前フェスタ」と書いてあると思うが、広島９時発、備後庄原１０時５６分という庄原ライナーを、今年で５年目の取組みになるが、１０月２１日から１２月１０日、秋の紅葉シーズンに走らせているところである。 例年、庄原 DMO 様や地域の旅行会社とタイアップしたり、庄原市役所の職員におもてなししていただいたり、備後庄原駅に着いたら、広電グループの備北交通バスの１階で庄原 MaaS ステーションと名を打って、来た方をアテンドしている。ご飯を食べたい方はここがいいよとか、行き先を伺ってバスをご案内するなど、人力での案内でかなりご苦労されているところであるが、そういった観光案内も一緒に、地域の方と一緒に盛上げていくところである。 裏面には秋の庄原ツアーといったところで、DMO 様がつくっている旅行商品もある。まだまだ空きはあると聞いているので、ぜひご利用いただければと考えている。この右上にいる熊本隊長という、知る人ぞ知るユーチューバーの方だが、観光がメインの方で非常に面白い。私も去年、おとしとこの方とずっと一緒に歩かせていただいたが、この方の話を聞くだけで何か非常に面白い。「旅のチルタイム」と書いているが、ゆったりした旅が楽しめるかなと考えている。中には庄原の観光スポットが書いてあるので、ぜひ庄原を旅していただければなと思い、パンフレットをご用意させていただいた。 あともう１個、「バス＆レール どっちも乗り放題パス ２デイ」というものだ

	が、こちらも観光向けである。当社の観光 MaaS のアプリで「tabiwa」というものがあるが、そこで乗り放題パスも、備北交通・広電バス・JR西日本との連携で第12弾ぐらいになる。広電グループとは長く連携させていただいていて、どちらでも乗車可能な切符である。ICOCA などが使えないエリアにはなるが、「tabiwa」でウェブ決済することが可能になったので、地域内の移動といったところもぜひこういうアプリを使って移動していただきたい。 事業者間同士で連携するような取組みを地域の交通会議を通して、幾つもつくっていきたいと考えている。 「それでもやっぱり庄原は遠いよ」という方がいると思うが、道の駅のたかのに「高野のりんご」があるが、そこで「幻のりんご」というものがある。樹上完熟をモットーとしているので、市場には出回らないという「幻のりんご」である。これを貨客混載で弊社グループのバスで高野から広島駅のホテルグランヴィア広島に運んで、そのりんごを使ったスイーツブッフェをするといったものがある。10月21日から11月26日まで土日祝限定で開催している。 地域の魅力を発信して、移動の需要を創出することは非常に大切なことだと考えており、ぜひこういった取組みも継続してやっていきたいと考えている。もちろん庄原の交通会議では呉の「etSET0ra」とか、そんなところを紹介したいと考えている。
江田会長	他に何かがあればお願いします。
赤木委員	広島県のバス協会では、バスの GTFS 化を進めており、3年越したが、ほぼほぼ完成している。備北交通と呉市の生活バス、それから廿日市のバスはまだこれからではあるが、来年あたりにはそこも含めて全て GTFS 化できるというところ。 現在地からの行き先検索をすれば、どこのバス停でどのバスに乗って、次にどのバスに、生活バスに乗り継いでいけるかという情報が、広電バスもこの夏から発信できており、詳しいバス停の位置などを検索できるようになった。あと、東部の方もほぼほぼ対応しており、福山地区も対応している。あと残るのは尾道市がまだ対応していないというところで、これを使えば観光客なり旅行者が乗り継ぎ場所が分からないとか系統が分からないなどといったことについて、リアルタイム情報によって対応可能となっているため、報告させていただいた。
江田会長	他にご意見、質疑があればお願いします。なければ、議題は以上である。以上ですべての議事、報告を終了する。