

令和5年度 第5回呉市地域公共交通協議会

- 議 事 要 旨 -

日 時：令和6年3月27日（水）10時00分～11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 報 告

報告第1号 運賃協議委員会の審議結果等について・・・・・・・・・・【資料1】

報告第2号 呉市地域公共交通計画（仮称）について・・・・・・・・・・【資料2】

報告第3号 呉市地域公共交通網形成計画における評価指標について・・・・・・・・【資料3】

報告第4号 呉市域における公共交通機関の令和6年春のダイヤ改正等について・【資料4】

4 その他

広島県地域公共交通ビジョンについて【広島県より説明】



(1) 報告第1号 運賃協議委員会の審議結果等について

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	運賃協議委員会の審議結果、第4回の本協議会で審議・承認していただいた事業計画の変更内容、それから地元自治会等への説明の経過や、利害関係者のヒアリング状況などについて説明があった。この件について、何かご質問等があればお願いします。 ご質問がないようなので、本件については、ここまでとする。

(2) 報告第2号 呉市地域公共交通計画（仮称）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	地域公共交通計画の策定状況について、第2回の本協議会において、検討の進め方について、概略説明があった。 今回は、そのおさらい、また内容の一部を更新ということで説明があったが、今の報告について、何かご質問等があればお願いします。
塚井委員	意見交換会自体は、生の住民の声を丁寧に拾っていただいて、それぞれ価値のあることなのかなと思う。ただ、この後はどういった方向性にするのが最大の質問で、意見交換会で出た目指す方向性の実現に向けて、予算をつけるとすると、今まで以上にかなりの投入をすることにならざるを得ない。そもそも、そういう認識でいいのかということのを伺いたい。ドラスティックに公共交通を再編する方針だとすれば、それは大変結構であるが、優先順位も考えた上で、バランスを取っていききたいという方針であれば、このままだと、空手形が起きることを心配している。
事務局	ご指摘の通り、各地区で2回ずつ住民意見交換会を開催して、様々なご提案・ご意見をいただいた。利用している方、利用されてない方がいたが、出てくる意見として、便数を増やして欲しい、道路が狭いので車両を小型化して欲しいなど、地区によって、特異性があるご意見、または全体的に関わる意見があった。 各地区において出た意見をすべて実行することは、なかなか難しいと考えており、これから各地区の結果を取りまとめる中で、取捨選択しながら、今のサービスレベルがどうなのか、そのサービスレベルを維持していくためには、どういう手法があるのか、行政だけが担うのか、地域の方にある程度、お力を貸していただくケースも出てくることを想定しながら、今後、もう少し深掘りし、まとめていく予定である。
呉市長	参加者から出た意見の中には、市の財政負担について、ご心配いただく意見も出された。広島県内では15の自治体で、自家用有償運送をすでに導入しており、全国でも相当な数が運行されている。公共交通の中になるのか、その外で補完するかの議論はあるが、ライドシェアについての検討は必須だと考えている。 また、地域公共交通のリ・デザインという意味では、単に交通事業者だけが交通を担うのではなく、例えば、呉駅から国立呉医療センターまで無料のシャトルバスが運行されているが、病院に多くの患者さんが来るので、時間帯を分けることで、病院の混雑を

	平準化することも考えられる。スーパーマーケットについても同様に、お客さんがそこへ来るので、こういう時間帯に来て欲しいとか、こういうところから来て欲しいというご要望はあると思う。 今回、意見交換会を実施するにあたり、交通事業者だけではなく、医療関係者とスーパーマーケットにも声をかけたところだが、そういう方々と一緒に、単にバス・タクシー事業者だけではなく、別の資源を活用していくということも当然リ・デザインの中には含まれると考えている。 そういったことを考えることで、財政的にも、将来にわたり持続可能なものにしないと財政負担は増える一方になる。旧呉市交通局を、広島電鉄に一括完全民間移譲したときよりも、さらに赤字が広がると、民営化しないほうがよかったということになりかねないので、どうすれば持続可能な交通になるかということ、この協議会で議論したいと考えている。
塚井委員	認識されている通りだと思うが、2点だけ申し上げておきたいのは、乗務員の問題というのは、利用者目線でバスを捉えると、利用回数に比例して料金がかかると認識をしている。タクシーも基本的にはそういうものであるが、乗務員を雇用してシステムを組むという立場で考えると、お客さんがある程度以上集まっていたかないと、タクシーも、バスも成立しないし、その1回当たりの料金を割高に設定せざるを得ない。しかも割高どころか、皆さんが想像しているよりも遥かに、例えば1乗車、初乗りで5百円となっているものが、実は原価を計算すると5千円以上かかっていることは財務を見ると、簡単にわかってくる。 その意味で、これからこの協議会でどういうふうに事業の優先順位をつけていくのか、すべての事業を同時並行で進めることにはならないので、そのロジックを立てるということと、きちんとそのプロセスを書いて公開しておくことは必須だと思う。これが1点目。 2点目は、例えば病院に関して、病院側の協力がなかなか得られにくい、他の需要がある時間帯であれば、バスで固まって、或いはその各部局の中で診療が集中しやすい時間帯があれば、大丈夫と思うが、そうでない時間帯に分散することも考えられる。本質的には、通院することが目的のはずで、その手段はいろいろあってよいという視点で、結果的にバスというサービスで行くこと、結果的にタクシーで行くことに違いはあるが、現状はバスが運行しているところでも、その密度を確保できない時間帯は別の手段を考えてもよいのではないか。この条件に当てはまる場所は非常に少ないと思うが、予約をして、運行するサービスでは、その可能性があると思う。 追加で1点だけ、駐車場に関して、その自動車で来る方は駐車場料金がかからないが、公共交通で来る方には当然、交通の料金がかかる。また公共交通で来たからといって何かが優遇されるわけでもない。そこにバスで来ていただけるように、そこで営業されている方、それから市との間で、バス利用というのをどう考えるのかということを含めて、何か工夫することが必要である。例えば、健康寿命、自分で買い物できる良さを考えると、公共交通を促進するために、何らかの財源をわずかでも出していくことができると思う。

江田会長	今の公共交通の状況は人口も利用者も減っており、経営環境が非常に厳しい状況であり、それを補うために呉市の財政支出が多くなっている。これを改善するために、まず利用者がいないと、成り立たないのは事実なので、先ほどあったような医療機関とか、商業施設とか、市民が行くようなところの、移動需要をしっかりと捉えて、この公共交通機関に乗っていただくということがまず重要であり、その密度があるところで、公共交通を運行するということが大事である。それからコストを考えた場合、削減も当然必要だと思うが、料金設定と利用者負担をどう考えるかということで、運賃改定に対して、ご理解いただきながら、やっていくと同時に、コスト削減にも取り組む必要がある。 また財政支出についても、全体の公平性を考慮する中で、難しい議論ではあるが、知恵を絞ってやっていかなければならない。この件について、何かご意見等があればお願いする。 先ほど幹・枝・葉の話があり、今後の議論の進め方について、整理が必要だと思うが、分科会での議論の中で、こういった検討の進め方をするのか、議論があれば紹介をお願いしたい。
事務局	分科会を今年1月と3月に開催し、議論しているのは、幹と枝と葉を並列に考えるのではなく、まずは骨格となる幹のサービスレベルをどう考えていくかについて、整理を進めている。その後に、幹に繋がる枝・葉について、段階的に構築することを考えている。
江田会長	検討の過程で本協議会には、どのタイミングで、どのような内容が報告される予定か。次回の本協議会で考え方が示されるということでしょうか。
事務局	その予定である。現在、幹のサービスレベルに加えて、骨子の作成を進めており、それに併せて、お示ししたいと考えている。
江田会長	議論を整理するものがないと、本協議会での議論が進まないという事があり、今回、各地域での意見交換の進捗状況というところまで報告があったが、塚井委員からご指摘があったように、出された意見のすべてを実現するのは難しい中で、どのような整理、また優先順位を決めて、進めていくかということを次回の協議会までに考え方の整理をお願いしたい。その考え方を整理するにあたり、何かご意見等があればお願いする。無いようであれば、分科会での検討を含めて、事務局で検討の進め方や、論点を整理し、次回の協議会で報告をお願いしたい。 他に地域公共交通計画の策定について、補足的にご意見があるか、また事務局から補足の報告はあるか。
事務局	それぞれの地区での意見交換会、事業者ヒアリングの結果を資料に添付しているので、参考に確認いただければと思う。

(3) 報告第3号 呉市地域公共交通網形成計画における評価指標について

発言者	発言要旨
■資料3について、事務局より説明	

江田会長	現行計画の指標について、年度末ということもあり、達成状況をフォローアップするものである。 新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、利用者数が少ないとか、未達成な項目が結構多い訳であるが、先ほどの議論にあった次期計画に向けて、どういう対策を織り込んでいくかという議論だと思う。何かお気づきの点等があれば、願います。
事務局	1点補足があり、11番のモビリティマネジメントの実施件数について、小学校の新入学児童を対象とした乗り方教室の目標件数、現状値を記載している。 令和4年度からは、本日リモートでご参加の老人クラブ連合会の鈴木会長にご協力いただきながら、高齢者向けのバスの乗り方教室ということで、特に高齢者の車内事故が多数あり、安全性や、利用の仕方を含めて、広島電鉄にご協力いただきながら、乗り方教室を実施しているものである。
江田会長	ただいまの補足も含めて、何かご意見等があれば願います。
塚井委員	評価指標の取り方は概ね理解できるが、例えば、2番の生活バス・乗合タクシー89万人、85.4%、〇となっており、大変すばらしいことのように思う方は、この中にいないと思うが、単に路線が長くなっているだけの話である。 JR呉線は、もちろんこの期間で何か大きなことがあったわけではないので、実態を反映していると思う。 例えば、5番・6番は、便あたり・1人当たりということで実態にかなり近い数字になっており、こちらを信用すべきである。 評価指標では、輸送密度などの路線長もしくは、便あたりもしくは、1人当たりのような指標に変えておくべきである。このように鉄道・路線バス、生活交通・航路の利用者数という分類は、こっちは伸びて、一方は下がった、足し算をしてみるとやっぱり下がったという、見せ方になっているので、表示の仕方を工夫すべきである。 基礎的な数字は間違いないので、これで問題ないが、実態に近い数字を挙げた方が、判断がしやすいと思う。
江田会長	指標の作り方の問題であるので、次期計画では、実態を評価できるような指標になるよう、計画策定において、十分留意する必要がある。ご指摘を踏まえ、次期計画では、どんな指標が適切かということも併せて、検討を願います。 事務局から、ご指摘に対して何かあるか。
事務局	指標については、国土交通省が「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」という自治体向けのガイドラインを作っている。その中に様々な指標が記載されているが、それ以外にも、塚井委員がご指摘の視点を踏まえて、次期計画では、ガイドライン等を参考にしながら、適切な評価ができる指標を分科会で検討したいと考えている。
江田会長	他に何かご意見等があれば願います。
山根委員	評価指標1番の当社の路線バスのうち、当社から生活バスへ移管した路線は2番の欄に記載され、従来の路線と並べて2段階の評価となっている。 当社の1番の現状値は移管前の路線数での乗車人員であり、引き続き、評価指標として用いるのであれば、当社の路線については、この現状値を現在の路線数で補正することで適切な比較ができるようになるのではないかと。
(山根委員発言途中に公務のため、呉市長退室)	

事務局	路線をすべて移管した路線と一部区間のみを生活バスに移管した路線の 2 種類があり、一部区間の利用者数の取り扱いが難しいため、このような表記としている。少しでも実態に応じた表示ができるよう、検討したいと思う。
江田会長	この計画期間中に、広電バスの路線が生活バスに移管されたという事情があり、指標の取り方が非常に難しい状況になっている。また次期計画に向けて、よく検討した上で指標を設定していく必要があると思う。

(4) 報告第 4 号 呉市域における公共交通機関の令和 6 年春のダイヤ改正等について

発言者	発言要旨
■資料 4 について、事務局より説明	
江田会長	今回の春のダイヤ改正ということで、3 月 16 日実施分と 4 月 1 日実施分の報告である。4 月 1 日の方は、バスの運転者の労働時間について、改善基準が示され、それに対応するための見直しとなっている。 何かご意見等があればお願いする。
山口委員	JR 呉線のダイヤ改正について、少し補足させていただく。資料の通り、運転区間や便数に変更はないが、広駅で乗り換えいただく施策を実施している。なぜこんなことをするのかというと、JR 呉線は広駅を境に輸送量にかなり差がある。具体的には、海田市駅-広駅間では、輸送密度が 2 万人弱、広から三原までの輸送密度は 2 千人弱と、約 10 倍以上の差がある。 そのような状況で 3 両編成による直通にすると、広駅から先の利用が少ないという状況になるため、それを解消するために、広駅以东は 2 両編成というダイヤ改正をしている。それにより浮いた車両は、広島駅から広駅間、山陽本線の少し混雑している車両に充当している。 広駅での乗り換えでは、なるべく同一ホームで乗り換えをできるように設定しており、利用される方にはご不便おかけするが、そのような背景であることをご理解いただきたい。
江田会長	ただいまの補足説明も含めて、何かご質問等はあるか。なければ、本件については、ここまでとする。

(5) その他 広島県地域公共交通ビジョンについて【広島県より説明】

発言者	発言要旨
■別添資料について、広島県より説明	
江田会長	何かご意見等があればお願いする。
塚井委員	施策の方向性にリソースの有効活用とあり、その中の 1 つに交通データの利活用があるが、どこに路線があつて、どこに目的地があつて、どこに人口が集まっていて、どここの路線をどれだけの人が移動しているかというデータを一元的に分析できる基盤を作るという認識で問題ないか。 2 点目は広島電鉄に何うが、PASPY システムではない、新しい 2 次元バーコードでの決済システムの導入後は、今まで取れていたデータを今後も活用することは可能か。

藤井委員 (代理 柴田主査)	1 点目について、広島県では PASPY データ、人流データに加えて、各自治体が支出している補助金データ等を取りまとめた、データ連携基盤を既に構築している。それぞれの市町、また交通事業者に使っていただける環境を整備したので、来年度から本格的に活用していただきたいと考えている。
山根委員	当社の新しい乗車券システム、モビリーデイズという名称をつけているが、今年 9 月からのサービス開始に向け、準備を進めている。QR コードと新しい IC カードを認証媒体として利用し、電車・バスをこれまでと同様の運賃サービスでご利用いただける予定である。 このシステムでは、基本的に従来の PASPY システムと同様のデータを蓄積でき、提供することを検討している。 特に広島市と関係の乗合バス事業者 8 社で、乗合バス事業の再構築を目指した共同運営システムの推進に向けて、先日覚書の調印式が開催されたが、この共同運営システムが来年度から稼働するので、このシステムでもデータを活用した再編計画や、ダイヤの見直しに取り組んでいく予定である。
塚井委員	無償で提供されるものではないと思うが、しっかりとどれぐらい細密なもの入手して、分析されるのかということはさておき、データが利活用できるような、仕組みを作っていただきたい。 最後に 1 点だけ、携帯電話等のデータも含めて運用するという認識で良いか。
藤井委員 (代理 柴田主査)	その通りである。
塚井委員	地域の中でニーズを見ていくと、携帯電話の位置情報はいろいろあり、滞在人口と言われるメッシュ単位の場所に何人いるという情報から派生し、様々なデータになると思うが、利用実態と公共交通利用者数を結びつけるのは、結構困難であるため、通常はやらないものである。 バスサービスの利用者が人口減少率を上回って減っている中で、何が起きているのかというと、コロナ禍では外出しなくなったということもあるが、少なくとも、ここ半年ぐらいの間は、生活に必要なことについて、外出を控える行動は、ほぼ無くなっている。しかし、利用者が戻らないということは、転換したと判断するしかないが、ここが問題で何に転換し、ニーズがどうなっているかということである。住民の意見にも宅配や、巡回、自動車による販売など、実態はよくわからないが、その地域によって小さなサービスが入っていたり、入っていなかったりする。要は公共交通のアクセシビリティがあればよいという話でもなく、生活上のニーズが満たされていけばよいという立場に立つと、巡回車があれば、バスの代替になるかもしれないという意見はすでに出ている。 自動車が使える間は大丈夫という事をよく聞くが、その自動車でニーズが満たされているのであれば、それはどこなのかという分析が必要になる。 そういう意味で広島県はデータを集めて、利活用する基盤を構築するとのことだが、公共交通ビジョンの指標に「自動車から公共交通に転換を志向する県民の割合」を掲げることは結構であるが、自動車利用をすべて否定し、公共交通利用をとにかく上げていくということだけであれば、住民ニーズを考えていく上では、ちょっと乱暴な議論だと思う。

	利用者数の増加を目指すのか、ニーズを満たしにいくのかというところが大きな違いで、自動車でも、移動販売でも、通信販売でもニーズが満たされればよいという考え方は極端であるが、それも一部取り入れるということであれば、確認すべきデータが飛躍的に増えることになる。 その分析も非常に手間がかかるが、そこまでやらないと、何も出てこないという結果になる。例えば、利用者が減った理由を調べると、お店が潰れていたということも考えられる。それを実態として、その場毎に調査すれば、わかる話ではあるが、県としては、全体を把握した上で、施策を検討する方針であると理解したが、それを考えると、どこかの自治体に無理を言っても、このシステムで運用すると何が起きるのかということを実証することが必要ではないか。データを集めることだけでも、かなり費用と手間がかかるので、成果が無いと、うち捨てられる可能性すらあると思う。これ自体に費用がかかりすぎるが、考え方自体は間違っておらず、貴重なシステムであると思うので、その意味では広島県からもしっかり支えていただきたいと思う。
江田会長	施策を検討する上で、データが非常に大事だということで、移動需要や、移動実態をしっかりと把握していくことが大事であるが、ニーズに対してどこまでを射程にして、このシステムを構築しているかについての問題提起であると思う。これに対して、広島県はコメントがあるか。
藤井委員 (代理 柴田主査)	少し逆説的になるかもしれないが、データは非常に重要だと思っている反面、6つの地域類型で示すような、データに基づく可視化という事は議論の取っかかりであると捉えている。 また、データがすべてだとは考えておらず、このデータに基づき、それぞれの市町や、交通事業者、利用者としてしっかりと議論をして、施策に反映していきたいと思っている。
江田会長	呉市としても、実態を把握するために、データは非常に重要だと考えている。今回、広島県からビジョンが示されたが、呉市の場合は、これまで合併町から引き継いだ路線も含め、利用者の減少に応じた減便や、車両の小型化に取り組んでいるが、この先その対策だけでは難しいところがあるため、多様なデータを活用しながら、多様な手法に取り組んでいかなければならないと考えている。 また次回以降、先ほど議論があったように、広島県交通ビジョンを参考にし、整合を取りながら、地域公共交通計画の策定作業を進めていく。論点を整理した上で、議論できる内容を提示できるよう、事務局にその対応をよろしくお願いします。 議事はこれですべて終了したが、事務局から何か連絡事項等があるか。なければ、以上ですべての報告を終了する。