

令和6年度 第1回呉市地域公共交通協議会

- 議 事 要 旨 -

日 時：令和6年9月6日（金）10時00分～12時20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 議 題

議題第1号 令和5年度事業報告及び歳入歳出決算について・・・・・・・・・・【資料1】

議題第2号 令和6年度事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について・・・・・・【資料2】

3 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3】

報告第2号 P A S P Yに代わる新乗車券サービスの運用開始について・・・・・・【資料4】



(1) 議題第 1 号 令和 5 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	
大水会長	本件について，ご意見・ご質問等あればお願いします。 無いようなので，これでお諮りする。本件について，ご承認すべきものとして決定することにご異議ないか。 ご異議無いので，本件については承認となった。

(2) 議題第 2 号 令和 6 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	
大水会長	本件について，ご意見・ご質問等あればお願いします。
加藤委員	・ 9 月に事業計画を審議するのでは遅いと思う。計画の 1 年間の進め方に照らして，適正に進んでるかどうかかわからないため，この半年，何を実施したか紹介して欲しい。 ・ また，通常，国交省のフィーダー補助等の関係で，6 月ぐらいに協議会を実施していると思うが，呉市の場合は，6 月に書面審議を実施していたか。
事務局	・ この半年間の活動について，計画策定の検討委員会を 1 回実施しており，随時，計画の素案の取りまとめ等を 8 月まで行っていた。また，モビリティマネジメントの観点で，呉広島空港線のアンケート調査等も実施している。今後は，9 月以降，様々なイベント等に出席する予定である。 ・ 他市では，国交省へのフィーダー補助等の申請のために，6 月に協議会を開催していると思われるが，呉市では，現時点でフィーダー補助等の該当がないため，6 月に協議会は実施していない。
加藤委員	・ 来年度の計画策定に当たっての参考にもなるので，4 月から翌年 3 月，或いは四半期で何を実施するのか示した年間スケジュールがあるべき。 ・ 四半期とか毎月，何を実施するかは，最初から計画の中に標準スケジュールが書いてあればできることであり，これからいろいろ実施していくと，この場で言っても意味がない。いろいろではなく，計画の中の何をここで実施すると言わないと，事業計画の体を成さないということ。 ・ 今後は，事業計画に，会議の開催予定時期，会議毎の審議項目，その間に何を実施するのか年間スケジュールを示してほしい。もちろん，後で思いつくものもあるので，後で追加することは差し支えないが，そのときに思いついたものを示してほしい。また，来年策定する計画に，事業計画の審議は，書面審議でもよいので，年度当初の早い段階で実施することを定めておく必要がある。 ・ 資料の 17 ページにおいて，「呉市地域公共交通計画検討委員会」となっているが，正しくは「呉市地域公共交通計画検討委員会」である。また，先ほど，検討委員会を 1 回実施したと説明があったが，第 5 回，第 6 回の 2 回実施しているはずである。
事務局	・ 加藤委員ご指摘のとおり，2 回実施の誤りである。 ・ 年間スケジュールは，次回以降，会議等で適宜，各委員にお示しする。
加藤委員	・ 年間スケジュールは，速やかに示してほしい。

大水会長	他にご意見・ご質問等があればお願いします。 無いようなので、これでお諮りする。本件について、ご承認すべきものとして決定することにご異議ないか。 ご異議ないので、本件については承認となった。 なお、加藤委員がご指摘の年間スケジュールは、調整し、ご説明できるようにする。
------	---

(3) 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3について、事務局より説明	
大水会長	事務局から説明あったが、その中で、分科会の話もあった。 神田委員，分科会長として，補足があればお願いします。
神田委員	・公共交通計画の現在地について，少し補足するとともに，所感を申し上げる。 ・ここに至るまで，検討委員会のメンバーで，結構踏み込んだ協議をしている。今年度当初に策定された広島県の交通ビジョンの方向性，考え方も継承しつつ，全体を俯瞰して，今の呉市内のバスの，どんどん便数は減る，始発は遅くなる，終発は早くなるという実態や，何のためにバスを走らせているのかといった声が一部聞こえてくるような状況に対する議論に結構力を割いた。タクシー含めた公共交通で，どういうまちを目指すのか，或いは，その目指すまちに対して，公共交通がどういう役割を担わなければならないのかといった議論に随分と力を割いた。 ・具体的には，資料19ページにあるように，目指す姿，基本的な方針として，まちづくりとの連動を強く意識して，公共交通，生活交通の目指す姿を描いた。また，その下にある，生活を保証するための公共交通という方向性と，呉という比較的大きな都市の魅力を高める公共交通という二つの大きな方向性がある中で，よりメリハリをつけて今後検討することと整理したところである。 ・今後は，どの交通手段とするかの協議を行う。また，国における現在進行中のライドシェアの議論や施策展開の様子や，ここ2，3年の法改正含めた公共交通全般における大きな動きが，多少マイナーチェンジされる可能性もあるため，そのあたりの情報をキャッチしていきながら，個別の施策への当てはめを行う。 ・今回の計画の中では，都市，暮らしに対して公共交通はどういう役割を果たすのか，よりクリアにしていこうとしている点が，これまでの計画の考え方と，大きく異なる点である。
大水会長	各委員からコメントをいただきたい。 まずは，事業者から，担い手不足や昨今の動きを実感されている事業者としての立場でご発言いただきたい。 赤木委員からコメントをお願いします。
赤木委員	・バス業界の喫緊の問題として，人材不足という大きな問題がある。 ・バス協会では，昨年度から国の補助を受け，就職フェアの開催日数を倍にしており，広島地区で4日，福山地区で1日，就職フェアを開催した。運転士になられた方は，6人であった。まだまだ微力ではあるが，今後も協力して実施していく。 ・資料44ページの解決の施策に，単純明快，わかりやすい情報の提供とあるが，業界としても「くるけん（バス接近情報サイト）」により，これから来る便に，どのぐらい運行に遅れが出ているのかといった情報提供を行っている。また，GTFS リアルタイムデータを公開し，精度向上したことにより，リアルタイムのバス運行情報を Google マッ

赤木委員	ブに表示できるようになっており、現在の遅延情報を踏まえた、どこで乗って、どこで降りたら目的地につけるというルート検索が、県内ほぼ全域でできるようになっている。今後は、災害時における情報提供として、インバウンドの方にも分かるような運休情報の提供を行っていききたい。
大水会長	運休情報は、各運行事業者が行っているのか。
赤木委員	・基本的には、各運行事業者において、バス停やホームページで、運休情報を提供している。また、スマートフォンやP Cで「くるけん」にアクセスし、検索すれば、運休情報も確認することができるようになっている。 ・現在、全体で統一した運休情報の提供方法を検討しており、今後は、統一した方法で運休情報を提供していききたい。 ・また、台風10号により計画運休した際、Google マップにどのようなリアルタイム情報が出ていたか現在調査している。結果を踏まえて対応するとともに、Google マップでは、外国語の案内も可能であるため、今後充実していききたい。
大水会長	今は便利なツールも増えてきているが、高齢者が把握していないこともあるので、市としても事業者と連携して情報が伝わるように取り組んでいきたい。 次に、土井委員からコメントをお願いする。
土井委員	・弊社も乗務員不足が課題である。 ・他府県他都市から運転手の応募があるが、応募者が呉市営住宅への入居を希望する場合がある。過去に、応募者が4月くらいに入居を申し込んだときは、入居できたのが7月か8月ということだった。3、4カ月かかるなら、面接を断らざるを得ない。呉市として、申し込んでから入居できるまでの期間を短縮できないか。合併前の蒲刈町では、申し込んでから1、2週間で町営住宅に入居できた。
大水会長	荻野委員からコメントをお願いする。
荻野委員	・市営住宅については都市部で所管しているので、そのような事情があれば、事前にご相談いただければ、要件があるため可能かどうかは別として、対応させていただく。 ・市営住宅は空いている期間が長いと、新たな入居者が入る前に、再度内装を直さなければならないという事情がある。 ・随時入居、定期入居の募集があり、住宅の種類もあるため、早めのご相談をお願いしたい。
大水会長	市としても、定住促進に努めたいと考えているため、随時募集の住戸であれば、円滑に対処できるだろうと考えている。 次に、薦委員からコメントをお願いする。
薦委員	・今年度から呉市地域公共交通計画策定委員会のメンバーとして入らせていただき、先進的な考え方、例えば19ページにあるようなサービス水準、性能保証、品質保証といった考え方を計画に組み込もうとしているところは、他の自治体の計画では中々無い、新しい取り組みだと感じている。今年度中に計画策定をするということなので、スケジュール感をもちながら、進めていきたい。 ・資料の中で、公共のライドシェアや、いわゆる日本版ライドシェアなどの新しい交通を検討しているという内容があるが、国土交通省としても、交通空白の解消のために全国的に動いているところなので、そういう新しい取り組み等について何かあれば、相談してほしい。
大水会長	国土交通省は許認可を持っており、昨今の制度の見直しや新しい取り組みもあるので、それを情報提供いただきながら、一緒に地域交通のことを考えて行きたいと考えて

大水会長	いる。よろしく願います。 次に、山田委員からコメントを願います。
山田委員	- 海上交通の担当をする立場から意見をさせてもらおうと、資料を見る限り、航路の位置付けが、計画の中で、明確でない印象を受けた。 - 呉市では地域内航路、他の地域を結ぶ航路があり、地域内航路については10月1日で一部見直しをされると思うが、今後、陸と海を含めてどういうネットワークを作っていくのかという将来像を計画に組み込んでも良いのではないか。地域間の部分は、他の市町との調整が必要になってくる部分もあるため、難しい部分もあるかと思うが、そういったことも含めてネットワークとして考えていただきたい。
大水会長	航路も通勤通学の足でもあり、物流上も重要なところを占めている。呉市に入った情報を共有しながら、取り組んでいきたいと考えているのでよろしく願います。 次に、柴田氏からコメントを願います。
柴田氏	- 県で今年の3月に策定した公共交通ビジョンの考え方、地域類型の様な形を、計画の中の8、9ページに盛り込んでいただいております、それをもとに18エリアの地区カルテを作られて、それぞれで目指す姿やサービス水準の方向性が示されている。 - 呉市は基礎自治体として住民サービスに密着した事業を今後考えていかれるということなので、18エリアの地域の実情に応じた、具体的な事業や、予算に落とし込んでいくことを期待している。
大水会長	次に、山根委員からコメントを願います。
山根委員	- 資料の43ページにもあるが、呉市で定めたバス路線維持の基本的な考え方に基づいて、採算上厳しい路線については、移管を進めてきたところ。これについては、今後も利便性を確保しながら、採算性等持続可能性の向上という目的に向け、呉市と相談させていただきながら、よりよいネットワークの再構築を進めていきたいと考えているので、よろしく願います。 - 資料の中で、理想とするサービス水準ということで、運行間隔を、例えばピークの時間帯であれば概ね何分間隔というのを示しているが、これがどういう考え方に基づいたものなのか、教えていただきたい。
事務局	サービス水準の考え方について、基本となっているのは、19、22ページに記載しているとおり、お出かけの4パターンを満たす上で必要なサービス水準を考えたときに、どのようになるかという視点をベースに考えているところである。
山根委員	例えば住民のアンケートでの結果に基づくとか、具体的な根拠があれば教えていただきたいという質問だったが、資料の20ページの考え方がベースというところから、概ね何分という設定を今は置いているということで理解した。
事務局	補足をすると、お出かけの4パターンを設定するうえで、住民意見交換会のアンケートや、利用者の意見を取り入れており、ピーク時や日中の運行間隔についても、それらのデータに基づいた検討をしているということである。
大水会長	担い手不足や効率的な運行について、運行者側からの意見を賜りたいと考えているため、よろしく願います。 続いて、山口委員からコメントを願います。
山口委員	JRからは利用状況も踏まえてご意見させていただければと考えている。8月2日に公表させていただいた輸送密度について、広～広島は2万人程度、広～三原は2,000人弱と、ご利用状況に段差があるが、これは、コロナ前からの戻りでも違いが出てきているところである。広～広島駅（海田市駅）間は2019年度の輸送密度と比

山口委員	較して８７％の戻りであるが、広～三原については、７８％の戻りとなっている。 ・サービス水準については、資料記載のものに比較的近いものが提供できているとは考えているが、呉から広島方面については、２０２５年春に広島駅ビルが開業し、広島電鉄と連携をし、より利用しやすい輸送体系を作っていきたいと考えており、広島方面へのご利用喚起について呉市と連携を深めてまいりたい。 ・広駅以東については竹原や三原地域等にどのように移動するか、また、移動を喚起するかということも含めてご検討いただければありがたい。 ・竹原駅は、竹原市と連携し、経産局のエリアブランディング事業を活用し、トイレをリニューアルにしたり、ワークショップを開いたりというような駅の活用の事例もある。このような事例を参考にさせていただきながら、まちづくりの中で交通をどう位置付けるかという議論が行われればよいと考えている。 ・呉線はバスと並行している区間があるが、地域の公共交通として、競争するのではなく、共に創るとの観点が地域交通法の改正の趣旨としてあると思う。今後、どのような役割分担をし、連携してゆくの、といったことも検討いただければありがたい。
大水会長	呉でもバスターミナルを含めた駅前の整備がされる。特に事業者さんとの調整が今後必要になってくるため、これをきっかけに地域公共交通のあり方を考えていかななくてはならないと考えている。協力をお願いする。 次は火岡委員にコメントをお願いする。
火岡委員	・タクシー業界においても、バス業界と同じく、運転手不足が一番の課題である。広島県平均で５０％を割る稼働率となっている。これは、各会社で保有している車の半分以上が駐車場に眠っているという状況。 ・従業員不足を補うための方策として、普通２種免許の取得をしやすくするというのがあるが、それが徐々に実現してきている。当初は、１種免許をとって３年間は、２種免許をとる資格はなかったが、要件はあれど、１年で２種免許が取得できるようになっている。 ・外国人労働者を確保するために、免許取得に外国語での試験を取り入れることも検討している。 ・先日の台風１０号についても、鉄道とバスが前面ストップしたが、その中でタクシーは市民の足を確保し続けたというところは評価していただきたい。
大水会長	タクシーは、バス停までいけない方にとって大事な足であり、これをどう守っていくかということは考えていかななくてはならない。また、呉市は観光のためのタクシー利用も見込めるところであるため、そういった収入確保の策も考えていきたい。 続いて橋本委員にコメントをお願いする。
橋本委員	・労働組合の観点から話をするが、今年の春闘では、国や労働団体の連合は賃上げのための原資の不足分は適切な価格転嫁をして賃上げをしていくことを推進した。運輸・交通産業では、それは運賃の値上げになるだろう。ただ、公共交通というのは、生活を保障する側面もあり、運賃が上がれば使いづらくなったり、使えなくなる人が出ることも考えなければならない。 ・令和５年度には利用促進の取り組みとしてイベント等に参加しているが効果の面では乏しいのではないかと。利用者増に効果的な施策としては、お金がかかるので簡単にできることではないが、運賃の直接的な支援は効果があるのではないかと。 ・呉市は、いきいきパスの制度により、高齢者にとって非常に使いやすくなっているため、これを拡大することも、利用者の増加に繋がる施策の一つであると考えている。 ・資料５ページに、「交通以外の分野と共創による公的負担の軽減」という記載がある

橋本委員	が、具体的にどういった方法で軽減を図るのか、教えていただきたい。
事務局	・現状では、呉市の公共交通、特に陸上交通を担っているのが広電さんのバス路線で、残りの大半が呉市のバス路線。利用率も低く、収入も減ってきており、呉市からの負担も財政的に厳しくなっている。 ・31ページにあるが、何も対策しなければ使用する税金の額も年々上がっていくことになるため、何とかしなければならないと考えている。 ・他分野との共創というところで、例えば、スーパーや商店、医療機関が実施している送迎サービスと協力することで、移動の足を確保しつつ、全体的な負担を減らしていけないかと考えている。現在、このような施策について、整理をしているところであるため、今後、分科会で議論していきたい。
大水会長	次に、広警察署の茶谷氏からコメントをお願いする。
茶谷氏	・警察としては、安心安全というところで通ずるものはあるため、事故が多発している交差点など、交通事故に関する情報について共有していきたい。
大水会長	次に、呉警察署の藤田氏からコメントをお願いする。
藤田氏	・警察では、交通事故の防止を主管している。その中で、高齢になり運転に不安がある方を中心に免許を返納いただいている。資料の13ページにあるが、呉市でも20年後から急激に生産人口に対して高齢者の人口が増える。その高齢者の人口に該当する方々について、免許を返納することが予想されるため、移動の足がなくなる人が増えるという認識を持っている。 ・計画策定において、輸送ルートの確保に努めていただきたいと考える。それは生活バスだけでは難しいところはあるため、タクシーやライドシェアなどを活用し、交通弱者になった方々への公共交通の利益の供与を今後のテーマに挙げていただきたい。 ・12ページにあるように、乗合タクシーなどについては、利用が減っているところもあるため、乗合タクシーなどを有効活用できたらよいだろう。また、企業の単独ではなく、全体として使いやすいアプリを作るなどの、アクションの骨子をこの会議で示していければよいと考えている。
大水会長	高齢者が無理して車に乗らないようにするためには、地域の交通の足があるかどうか、ということが重要になる。そこは意見を賜りながら、事業者とも相談していければと考えている。 続いてPTA会長の磯道氏からコメントをお願いする。
磯道委員	・事務局の計画についても説明にもあったが、各学校の親御さんの話で、クラブがある日や、運動会など時間が特殊な日について、帰りのバスの運行がないため、帰りの時刻に合わせてバスの時刻を設定していただけないかという話をいただいている。クラブや学校と公共交通機関の連携が必要ではないかという意見である。
大水会長	事務局から、これまで行ってきた対応について説明してほしい。
事務局	・生活バスにおいて、昭和や広などある程度の利用がある小学校については、運行事業者に対して、各学校の方から、臨時ダイヤでこの日は運行してほしいという話があり、可能な範囲で対応していただいているところ。ただ、平常の運転をしながら全てに対応することは難しいため、これ以上となると、様々な事情を伺いながら、事業者との調整をしていく必要があるかと思われる。
大水会長	できるだけ、期待に沿えるようにはしたいと考えているため、意見があれば言っていたきたい。

大水会長	次に、市民代表の鎌田委員にコメントをお願いします。
鎌田委員	・全く交通について詳しくない一市民からの意見だが、計画の周知に関する記載が資料に無いため、どう考えているのかが気になる。先程、藤田委員からの話にもあったが、今後、この路線バスやライドシェアに頼らざるをえない人口は増えてくる。その中には、これまで公共交通に触れてこなかったために、どういうサービスがあるのかを知らない人も多い。そういう層に対して、周知を行うことが、供給の増加に繋がると考える。 ・需要について、市民生活に関するものばかりの記載になっており、観光という視点が足りないように感じる。日中の乗車率が高くない時間を利用し、今流行っているサイクルトレインを利用するなど、観光客の利用を呼びかけることが視点としてほしいと感じたところ。
大水会長	これは全般的な話になるため、荻野委員からコメントをいただきたい。
荻野委員	・周知について、現在策定中の計画が固まり次第、議会への説明等を経て、例えば、市政だよりやホームページへの掲載、また、要望をいただければ出前トークでの説明も行いたいと考えている。 ・自転車について話が出たが、これについては本市都市計画課で、このたび7月に自転車活用推進計画を策定している。その中で、自転車の交通安全や、観光に関することなど、様々なジャンルについての計画としており、今後それに沿って事業を展開していくという段階である。例として提案いただいた観光に関する自転車の活用についても、進めていくように現在話をしているところ。
大水会長	観光で使ってくれば、島の方の収入確保にも繋がってくるため、そういった視点も大事にしながら考えていきたい。 次に赤松委員からコメントをいただきたい。
赤松委員	・薬局に勤めているため、その目線からの意見になるが、時代も変わってきて、受診をオンラインで行い、薬を配達することも可能になっており、スマホを利用して気軽に買い物をすることもできるようになっている。そんな中で、スマホやインターネットに慣れていない方は、取り残されていくのではないかと、という心配がある。ライドシェア等についても、おそらくアプリ等を利用することになると思うが、高齢者が今後そういったものから取り残されないか、というのが心配なところではある。
大水会長	高齢者も徐々にスマホを持ち、アプリを使いこなせるようになりつつあるとは思いますが、そのハードルを下げることも大事なこと。高齢者に配慮しながら、そういったサービスをどう提供していけるか、ということを考えていきたいと思う。 次に川畑委員から何かコメントはあるか。
川畑委員	・自治会の人から広島電鉄(株)の運転士の教育が本当に良いという評判は聞いている。安全性を守るような教育がされており、ありがたく思う。 ・自治会は高齢者が多く、呉市全体でバスの便が少なくなったことには、不便を感じている。乗る人が少ないため、やむを得ないことは理解しているが、18時を過ぎたらバスがない地域もあると聞いた。 ・バスの便数が少ないため、免許を返納すると、タクシーを利用する必要があるが、タクシー運賃は高く、毎回利用することが難しいことから、車を維持することが選ばれる。また、高齢者は、運転に自信を持っているため、親族から言われてようやく返納するケースが多い。自治会でも、親族からの免許返納の働きかけに取り組んでいる。 ・便数、バス停における椅子や上屋の設置など、多くの要望がなされると思うが、その

川畑委員	都度、対応について検討いただけたらと思う。
大水会長	できるだけ地域の事情に配慮して対応したいと考えている。
加藤委員	・ 5 ページの計画策定の背景目的②について、「人の移動に着目した視点の転換、交通以外の分野との共創による公的負担の軽減」とあるが、この書き方だと、公的負担の軽減が目的になってしまう。公的負担の軽減は目的ではなく、手段あるいは、制約条件だと思う。費用を抑えるために共創するものではないにもかかわらず、こういう書き方をすると誤解を受け、夢のない計画になってしまう可能性がある。「公的負担を抑えながら、人の移動に着目した視点に転換、或いは、交通以外の分野と共創」といった書き方にすべきである。 ・ 6 ページの具体的な方向性 5 において、「交通空白地」という記載があるが、「交通空白」とすべきである。この度、国土交通省に「交通空白解消本部」が設置されたが、名称に「地」を入れていない。理由は、「夜帰るのに便がない」という課題にあっては、「交通空白地」ではなく、「交通空白時間」となるためである。国がそういう理解をしている中で、「交通空白地」と書いてしまうのは、アウトオブデートになっている。以前から私が国に申し入れをしてきて、今このようになってきたので、これを踏まえてご理解いただきたい。 ・ 7 ページの SDGs について、別のコメントではあるが、「途上国向けの」と記載されていたものを見たことがある。全くそうではなく、国連加盟国全てが取り組まなければならないものである。7 ページに、「MDGs の後継として」と記載しているが、MDGs と SDGs は全く別物である。MDGs は途上国向けであったが、途上国向けでは駄目だったため、国連加盟国全てとなった。基本的なところを理解して解釈をしないと的外れになってしまうので注意してほしい。目標 11 の達成基準 11.2 は、呉市含め日本全国で達成していないことを理解して、何に取り組むべきかということをしっかり踏まえてほしい。 ・ 11 ページの現行の評価指標 1, 2 について、広電バスが撤退したところを生活バスにしているところ、広電バスの利用者数が 783 万人から 496 万人に減っていることに対して、生活バス・乗合タクシーが 48 万人から 89 万の約 40 万人しか増えていないため、全くフォローできていない。1 と 2 を分けて評価しても仕方がない。1 と 2 を一緒に見たらよくない結果になりそうである。ただし、コロナ禍の影響があったことも踏まえ、評価の仕方を考える必要がある。 ・ 14 ページについて、呉市は斜面が多いため、ファースト・クォーターマイル、つまり、停留所まで 400m 以内であっても行けない人たちが多くいる場合の施策として、21 ページに支線が出てくる。支線では、今の生活バスや乗合タクシーのサービスレベルのことを議論しているが、免許返納を進めるためにも必要と思われる、高齢者が出だしで、きちんと出かけられるかについての議論が不十分であると感じる。これからでもきちんと議論しないと、今まで委員がおっしゃったことに答えられない。 ・ 20 ページの広島市方面について、他のところと同じように書いてあるが、やはり広島方面に行くのが圧倒的に利用も多く、大事なところであるため、せめて太く書いたりできないか。これだと他のところと同じようにやっていけばいいように見える。広島市との間の交通を、災害にも強く、今より太くしていくことは、非常に大切なことではないかと思うので、そういった位置づけにしてほしい。 ・ 21 ページの支線について、「幹線による移動を補完し」としているが、先ほども話したとおり、もう少し広くとらえる必要があると思う。

加藤委員	・23 ページのモビリティハブについては、具体的には 32 ページの「主な乗り継ぎ拠点」で記載されている。呉駅については、呉駅交通ターミナル整備事業計画があるとのことであるが、この協議会では一切内容がわからない。例えば、冷暖房のところに丸が無いが、呉駅のバスターミナルに冷暖房がなくてよいのか。本来、呉駅交通ターミナル整備事業計画に、この公共交通計画の中身を具体化してもらうよう、踏み込んでいかなければいけない。一方的に公共交通計画を策定したら、対応できないのではないかと思う。 ・また、新広駅が入っているが、広交差点が入っていない。バスターミナルとは、ホームページに出ているマニュアルにおいて、マルチモードバスタ、ハイウェイバスタ、地域のバスタに分類されている。呉駅や新広駅のような鉄道駅を結節点にしているようなバスターミナルはマルチモードバスタに分類される。一方で、広交差点は、今すでに乗り継ぎがあると思うが、地域のバスタに分類される。拠点と言うと何か施設があるととらえているのではないかと思うが、施設が無い路上であっても、サイネージで乗り継ぎ案内するとか、上屋があるとか、横断がし易いなどといった色々な乗り継ぎ拠点がある。そういうことを広交差点でやらなければならないし、昭和市民センターでは現状、施設が無い乗り継ぎ拠点となっている。高知県のはりまや橋や八戸市の中心街がまさにそうで、きちんと整備されている。全国的によい事例がある。国も地域のバスタという位置づけをしているので、そういったメニューを使って整備してもらうといことが抜け落ちているように感じる。箱物を考えるのは違うと思う。 ・19 ページの基本方針について、呉の場合、この基本方針だと、現状維持が精一杯な感じがする。車から転換してもらう必要があるが、特に高齢者はなかなか車の運転をやめない。ファースト・クォーターマイルのこともあり、免許返納を実現するには、利便性が高く、車に代わる魅力があるようなものにしていく必要がある。そのためには、特に幹線の充実というのは大事ではないかと思う。脱炭素にも貢献できるので、車からの転換をきちんと促す必要がある。現状、このことに全く触れていないため、お題目だけでもよいので記載した方がよいと思う。もちろんどのような施策が必要かこれから進める必要はあるが、可能であると思っている。 ・34 ページについて、運転手の記載はよくあるが、船員のことがあまり書かれていない。また、いくつか呉市内の航路に乗ったが、船着き場は昭和時代の中期のような状態で、全く整備されていない。バスとか駅からの乗り継ぎも分かりにくく、本当に来るのか不安だった。そういったところをきちんとしないと、利用が増えるわけがない。この計画では全然考えられていない印象を受けた。 ・モビリティマネジメントについては、36 ページにあるが、モビリティマネジメントという言葉だけで全て片付けるのは難しいと考える。具体的に記載する必要がある。 ・40 ページで、タクシーが想定される交通モードにない。日本版ライドシェアはあるが、その現状は、タクシーと一体的のものである。このため、日本版ライドシェアがあつてタクシーがないのは違和感がある。ここは、どのようなモードでどのような交通を実現していくかの組合せの問題であると理解する必要がある。自家用有償旅客運送・公共ライドシェアを入れれば解決する問題ではない。どのような手段があるのか、どのように担い手を増やしていくかである。ライドシェアも待っているだけでは、誰も運転手になってくれない。担い手を確保する施策がきちんと記載されていないため、記載する必要がある。 ・43 ページについて、ネットワーク最適化の考え方とあるが、公共交通ネットワークだけではなく、自動車も含めた交通ネットワークで考えなくてはならない。利便性、採
------	--

加藤委員	算性、持続可能性の向上は、道路からの転換や、高齢者のお出かけなどにより達成されるものであるが、その中で、最適化とは何なのかということについて、もう少し広い観点が必要ではないかと考える。そうでなければ利用が増やせないため、最初に出てきた公的負担の軽減もできなくなってしまう。もう少し厚みをもたせるべき。
大水会長	ご指摘いただいたところについては、相談しながら事務局で対応していきたい。この件について、神田委員から総括的なコメントをいただきたい。
神田委員	・意見が多岐に渡る中で、おそらく公共交通だけで解決するのは、おそらく無理なことが多く、そうするといかに他の政策を施策と連動させていくのかが問われる。全体の共創と言っている中で、政策分野を横断した解決の仕方を臆せずに、是非、様々な施策メニューとして上げていくべきである。 ・ある段階でしっかり投資をしておくべきところはしておかないと、様々なものが劣化をしていくことを感じた。モビリティハブの話など色々含めて、どこかでやっておかなければ、より使いづらい公共交通環境になる。財政的な兼ね合いはあると思うが、時間軸や分野横断のトータルのコストで見たときに、どちらが安くつくかという視点も含めて、やるべきところは投資をするというスタンスも含め、計画の策定にまとめて行っていただきたい。これによって、今出た様々な意見を取り込む、あるいは解決することができるのではないかと感じた。
大水会長	公共交通だけでは解決しないというのは大事な視点だと感じた。いただいた意見を踏まえて、計画をブラッシュアップしていきたいと思う。

(4) 報告第2号 P A S P Yに代わる新乗車券サービスの運用開始について

発言者	発言要旨
■資料4について、事務局より説明	
大水会長	山根委員から補足コメント等はあるか。
山根委員	・来年3月29日のP A S P Yのサービス終了まで、約半年あまりというところで、次の新しい乗車券サービスを始めさせていただく。基本的には、10%割引や定期券のサービス等については、P A S P Yのサービスを踏襲しているため、早めにモビリーデイズへの切り替えをお願いしたい。 ・モビリーデイズの最大の特徴は、窓口に出向かれることなく、スマートフォンやパソコンから自分で登録やチャージ、定期券の購入などの手続きを行うことができる点や、キャッシュレスに対応している点である。P A S P Yだと、残額が残り少なくなった際に、現金を運賃箱へ投入して、チャージをする、という手間があるが、オートチャージを設定すると、自動的にチャージがされるため、残高不足の心配がない。例えば、残額が1,000円を下回ると2,000円をチャージするという設定ができる。これが新たなサービスの大きな特徴である。 ・今後、それ以外の新しい制度について実現するスケジュールが決まり次第、またお知らせする。まずは来年春までに切り替えを進めていただきたい。
大水会長	この件について、ご質問等ある方はいるか。よろしいか。 リモートで参加の加藤委員からコメント等あるか。全般的なことでも差し支えない。
加藤委員	・自転車活用計画のことは初耳である。本来、公共交通との連携をしっかり考え、組み込むべきところであるが、内容が全く組み込まれていなかった。地域公共交通計画では、例えば、サイクルトレインや自転車ラックバス、シェアサイクルなども、拠点などとの関係で、自転車の担当とよく連携して組み込み、必要があれば、自転車活用計

加藤委員	画の見直しも考えていただきたい。今、非常に国土交通省の中ではホットな話題であるため、そこは理解していただきたい。 基本的な方針の一番の根本は、計画が5年であったら、5年後に一体、今の呉からどう変わるのかということを明確にすべき。さらに、呉がどう変わるかについては、他の町とは違って、呉市はこのような理由からお出かけしやすい、観光客が来てもこのような理由から他に比べて困らない、というようなブランディングを是非行っていただきたい。そのような観点が今の基本方針だとやや物足りないので、もう少し上を目指すためには是非考えていただきたい。
大水会長	呉の事情を活かした、5年後の姿を考えていきたい。 皆様からいただいた意見については、尊重し、反映できるものについては随時反映させていきたいと考えている。
事務局	- 皆様からいただいた様々な意見について、先程会長からもあったように、まだまだ足りない部分があるため、それらを含めて、今年度計画策定に向けて進めて参りたいと考えている。よろしくお願いします。 - 次回の協議会開催については、また調整させていただく。