

呉市地域公共交通計画（案）について

1 市民意見募集の結果

呉市地域公共交通計画（以下「本計画」といいます。）の策定に当たり、令和 6 年 1 月 28 日（木）から同年 1 月 27 日（金）までの 30 日間、本計画（素案）に対する意見募集を行いました。意見等はありませんでした。

2 地域説明会での意見

令和 6 年 1 月 2 日（月）から同月 23 日（月）までの間において、市内 18 地域で地域説明会を開催し、延べ 217 名の参加がありました。本計画（素案）に対する主な意見及びそれらの意見に対する市の考え方等は、次のとおりです。

意見の要旨	市の考え方等
【立地適正化計画との整合について】	
(1) 呉市立地適正化計画と本計画は、しっかりと整合がとれているのか。	本市の都市計画に関する基本的な方針である「呉市都市計画マスタープラン（令和 5 年 3 月改定）」において、市内 18 地域は、都市拠点（中央地域及び広地域）と地域拠点（その他 16 地域）に分類されており、それらをネットワークでつないでいくための全市的な考え方を示しているのが本計画であり、その整合には、十分に配慮して作成を進めています。
【計画の推進について】	
(2) 「呉市地域公共交通網形成計画（令和 2 年 9 月策定）」（以下「現行計画」という。）を含め、これまでの計画は、絵に描いた餅となっているため、現在の状況になっているという認識である。本計画は、内容を刷新しているが、計画策定後、どのように取り組むのか、その意気込みを伺いたい。	コロナ禍を経たこともあり、現行計画が想定どおりに進捗しなかったことを踏まえ、本計画の作成を進めています。 本計画では、「共創」の概念を取り入れ、官民一体となって取り組んでいきたいと考えています。推進体制については、呉市地域公共交通協議会（以下「協議会」といいます。）やその分科会として設置する予定の「交通戦略会議（仮称）」において、適宜進捗管理を行いながら、本計画を着実に推進していきます。

意見の要旨	市の考え方等
【江田島市との移動に対する考え方について】	
(3) 前回の住民意見交換会に参加した際、江田島市方面への移動手段がないという意見があった。今回の配付資料においても、「江田島市と呉市は、1,000～1,100人程度の通勤の人の動きがある。」という記載がある。 交通ネットワークの全体像では、江田島方面への移動や航路について、どのように考えているのか。	江田島市と呉市の人の動きは、国勢調査の結果等で確認しており、前回の住民意見交換会で頂いた意見については、内容を精査しつつ、今後の検討材料としていきたいと考えています。 交通ネットワークの全体像については、意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 19ページ (4) 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像 (修正後) 次の図を修正 図14 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像
【利便増進に対する取組について】	
(4) 利便性の向上に向け、地域住民が地域の交通の運営に参画することが方向性として示されているが、自治会に求めることは、具体的にどのようなことか。	本計画では、「共創」の概念に基づき、交通事業者だけでなく、地域住民や地域の関係者とともに交通を守っていくという理念を共有していきたいと考えています。 地域主導型交通等の導入について、自治会が運営主体となり、地域住民が運転手を担い運行すること等、地域住民の皆様に協力いただくことも考えられます。
(5) 公共ライドシェアとは、地域の助け合いによって成り立つもので、全国で導入されていると思うが、呉市での導入予定はあるのか。	現時点で具体的な導入予定はありませんが、収支率の低い呉市生活バス路線については、地域主導型交通等への移行も想定しています。 移行に当たっては、必要に応じて、呉市が一定の支援を行うことを検討しています。
(6) 配布資料に記載されている「運行ルート、時刻表、路線図、バス停の場所及びバスの行き先が分かりにくい」という問題点に対し、具体的にどのようなことを実施し、移動の快適性を高めていくのか。	時刻表、路線図、系統番号、行き先表示等は、各交通事業者がそれぞれで作成しており、統一されていないことから分かりにくい状況となっています。「分かりやすい情報の提供」を施策の一つとして位置付けており、各交通事業者と連携し、それらを統一することで、分かりにくさを解消し、快適

	性を高めていきたいと考えています。
(7) 高齢者にとって、重い荷物を持ち、バス停まで歩くことが難しいので、スーパー等の施設において乗降できるようにしていただきたい。	一部の地区においては、スーパー等に協力いただき、施設内に乗降場所を設けた事例があります。本計画においては、地域の商業施設、医療機関、福祉施設等との「共創」の概念を取り入れており、引き続き事業者の協力も得ながら、利便増進に取り組んでいきたいと考えています。
(8) 居住する地区では、65歳以上が9割を超えており、日常の通院・買物に非常に困っている。配付資料に記載がある「想定する交通モード」には、様々な運行形態が記載されているが、呉市は、どのような支援をしてくれるのか。	本計画では、「地域の実情に応じた生活交通の展開」を施策の一つに位置付け、取り組んでいくこととしています。現在、呉市では、地域主導型の交通サービスとして、吉浦地区・警固屋地区の2地区において、乗合タクシーが運行されています。今後は、この形態以外にも、地域住民の皆様に協力いただきながら、公共ライドシェア、互助輸送等を導入する場合には、そのサービス水準に応じて呉市が一定の支援を行うことを検討しています。
【呉広島空港線における収入確保策について】	
(9) 終点を大和ミュージアムにすることで、利用促進を図ることや車内放送で呉市内の企業のPRを行い、少しでも広告収入を確保する取組ができないか。	現在、呉広島空港線の利用者を対象としたアンケートを定期的の実施しており、同様の意見を頂いています。運行事業者である広島電鉄株式会社と連携し、実施可能なものから導入を検討していきたいと考えています。特に広告収入については、本計画において、施策の一つとして位置付けており、取組を進めていきます。
【災害時の対応について】	
(10) 事業10-1「災害に強い交通ネットワーク・機能の確保」について、平成30年豪雨災害のときは、幹線道路が不通となった。こういった場合、海上輸送での対応が考えられるが、フェリーの使用や港湾整備等、今後の予定等があれば、教えていただきたい。	まずは道路の強^{じん}靱化を推進することが重要と考えており、今後も関係官庁への要望等を続けていきます。 また、災害発生時には、交通事業者とも協議しながら、できる限り早急に公共交通を復旧させるということが必要と考えています。 平成30年豪雨災害のときは、臨時の船を運航しましたが、陸上で災害が発生した場合には、海上輸送が重要となると認識しており、災害の状況に応じて航路の活用を検討していきます。

意見の要旨	市の考え方等
【その他の意見】	
(11)現在のいきいきパス（1乗車100円）について、今後、人口が減少し、高齢化率が増加していく中で、財源確保の必要がある。受益者負担の観点からも、見直し（値上げ）が必要な時期に来ているのではないか。	本件については、昨年度実施した住民意見交換会、今回の住民説明会において、同様の意見を多数頂いています。 制度見直しの必要性やその内容について、関係部署と連携しながら検討していきたいと考えています。

3 呉市地域公共交通協議会での意見

令和6年11月18日（月）開催の呉市地域公共交通協議会等での意見を踏まえ、次のとおり修正を行いました。

意見の要旨	市の考え方等
第2章 関連計画等の動向	
(1) 『国土交通省「交通空白」解消本部』の内容を追加すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 4 ページ 2 国の動向 （修正後）次の項目を追加 （4）国土交通省「交通空白」解消本部（令和6年7月～継続中）
(2) 関連計画として、中心市街地活性化、福祉、教育及び防災関係の計画を追加すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 6 ページ 4 上位計画及び関連計画 （修正後）関連計画として、次の計画を追加 ・「呉まちなか公共空間デザイン計画（令和6年策定）」 ・「呉市地域福祉計画（令和4年策定）」 ・「呉市教育振興基本計画（令和6年改定）」 ・「呉市地域防災計画（令和5年修正）」

意見の要旨	市の考え方等								
第4章 呉市の置かれた現状（外部要因）									
(3) 公共交通の人口カバー率等を示すこと。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 10ページ (3) 主な移動手段 (修正後) 次の文章及び表を追加 <u>また、国土交通省が公表している「都市モニタリングシート」における呉市の「基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」は、71.1パーセントとなっており、近隣市町と比較すると高い水準となっています。</u> 表2 公共交通の人口カバー率 <table border="1" data-bbox="1160 730 1971 938"> <thead> <tr> <th>市町村名等</th><th>基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率〔％〕</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東広島市</td><td>44.6％</td></tr> <tr> <td>江田島市</td><td>48.1％</td></tr> <tr> <td>全国平均値</td><td>35.4％</td></tr> </tbody> </table>	市町村名等	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率〔％〕	東広島市	44.6％	江田島市	48.1％	全国平均値	35.4％
市町村名等	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率〔％〕								
東広島市	44.6％								
江田島市	48.1％								
全国平均値	35.4％								
第6章 地域の交通の目指す姿									
(4) 航路に関する内容を追加すること。また、西条線を公共交通軸の幹線に位置付けること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 18ページ (3) 公共交通軸の階層化及び理想とするサービス水準の考え方 (修正後) 次の文章を追加（表6も併せて修正） <u>海上ルートにより、呉市外と呉市を結ぶ地域の交通は、「瀬戸内海アクセス」とします。</u>								

意見の要旨	市の考え方等
	【修正事項】 19ページ (4) 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像 (修正後) 次の図を修正 図14 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像
	【修正事項】 19ページ (5) 乗り継ぎ拠点の理想とするサービス水準 (修正前) 乗り継ぎ拠点では、バス停、駅などの既存の施設のみで必要な機能・設備を確保するのではなく、近隣の施設等を利活用しながら備えるものとします。 (修正後) 乗り継ぎ拠点では、バス停、駅、乗船場等の既存の施設のみで必要な機能・設備を確保するのではなく、近隣の施設等を利活用しながら備えるものとします。
	【修正事項】 24ページ (8) 主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備 (修正後) 次の表を修正 表9 主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備
	【修正事項】 29ページ (1) 地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像並びに構成する地域の交通の特徴 (修正後) 次の図を修正 図25 地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像

意見の要旨	市の考え方等
	【修正事項】 29 ページ (1) 地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像並びに構成する地域の交通の特徴 (修正後) 次の図を修正 図 2 6 地域の交通の利用者の性質及び輸送密度
	【修正事項】 30 ページ (2) 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方 (修正後) 次の表を修正 表 1 1 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方
	【修正事項】 31 ページ (3) 想定される交通モード (修正後) 次の表を修正 表 1 2 想定される交通モード
	【修正事項】 32 ページ (4) 公共交通軸の理想とするサービス水準 (修正後) 次の表を修正 表 1 3 公共交通軸の理想とするサービス水準
	【修正事項】 34 ページ (4) 公共交通軸の理想とするサービス水準 (修正後) 次の図を修正 図 2 8 地区カルテ (例：中央地区)

意見の要旨	市の考え方等
	【修正事項】 37ページ (修正前) 事業1－1 空港アクセス・基幹幹線の改善【継続】 ・ <u>広島市などの市外と接続し、大量輸送を担うなど、移動の核となる基幹幹線及び、ビジネスや観光利用による国内外と呉市の移動を担う空港アクセスについて、呉市及び交通事業者が連携して運行を継続することで、地域住民等の移動手段を確保します。</u> (修正後) 事業1－1 空港アクセス・<u>瀬戸内海アクセス</u>・基幹幹線の改善【継続】 ・ <u>ビジネスや観光利用による国内外と呉市の移動を担う空港アクセス・瀬戸内海アクセス及び広島市等の呉市外と接続し、大量輸送を担うなど、移動の核となる基幹幹線について、交通事業者及び呉市が連携して運行を継続することで、地域住民等の移動手段を確保します。</u>
	【修正事項】 39ページ 事業3－2 待合環境の改善【継続】 (修正後) 次の文章を追加 ・ <u>乗船場については、航路に接続するバス等の交通手段の運行情報が、乗船場とバス停等の双方で確認できるようにするなど、待合環境の改善を進めます。</u>

意見の要旨	市の考え方等
	【修正事項】 5 3 ページ ア 【評価指標 1】地域の交通による市民一人当たりの移動回数 (修正前) ただし、クレアライン線、矢野焼山線、広島焼山線を除きます。 (修正後) ただし、クレアライン線、矢野焼山線<u>及び</u>広島焼山線<u>並びに</u>離島航路・生活航路<u>以外の航路</u>を除きます。
	【修正事項】 5 4 ページ カ 【評価指標 6】公共交通軸、生活交通の収支率 (修正前) ただし、J R 呉線、クレアライン線、矢野焼山線、広島焼山線を除きます。 (修正後) ただし、J R 呉線<u>並びに</u>クレアライン線、矢野焼山線<u>及び</u>広島焼山線<u>並びに</u>離島航路・生活航路<u>以外の航路</u>を除きます。
第 7 章 地域の交通の問題点整理と解決の方向性	
(5) 「安心・安全」を「安全・安心」に変更すること。 また、安全に関する内容を追加すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 2 7 ページ 問題点 6 地域の交通のマネジメント (修正後) 次の文章を追加 <u>○呉市生活バスの運行において、運行事業者の各社が独自の基準で安全管理を行っている。</u>

意見の要旨	市の考え方等
	【修正事項】 28ページ (修正前) ③安心・安全 <u>サービスの安定供給に向けて、持続可能性・採算性の高い地域の交通</u> ➤ 基本的な考え方 ・交通事業者間や他分野との様々な連携・協働に取り組むこと。 ➤ 方向性 ・運賃以外の収入源の確保。 ・目的に応じたモビリティ・マネジメントにより、地域の交通に対する地域住民を始めとした関係者の意識改革。 ・事業者間連携によるスケールメリットを生かした運転手・船員の確保策の展開 ・利用状況や移動需要に応じた、路線の見直し及び運行方法の最適化 (修正後) (3) 安全・安心 <u>安全性の高いサービスが安定供給され、持続可能性・採算性が高い地域の交通</u> ➤ 基本的な考え方 ・<u>呉市として、統一した基準により、運行の安全管理を行うこと。</u> ・<u>交通事業の収支改善を図り、持続可能性を高めること。</u> ➤ 方向性 ・<u>運行の安全性向上に向け、交通事業者と呉市の連携強化</u> ・運賃以外の収入源の確保 ・目的に応じたモビリティ・マネジメントにより、地域の交通に対する地域住民を始めとした関係者の意識改革 ・事業者間連携によるスケールメリットを生かした運転手・船員の確保策の展開 ・利用状況や移動需要に応じた、路線の見直し及び運行方法の最適化

意見の要旨	市の考え方等
	【修正事項】 3 5 ページ, 4 3 ページ, 5 1 ページ (修正前) 施策 7 公的負担額の削減に向けた経営努力 (修正後) 施策 7 <u>安全性の向上・公的負担額の削減に向けた経営努力</u>
	【修正事項】 4 3 ページ (修正前) 事業 7－4 「交通戦略会議（仮称）」の設置【新規】 ・ 呉市地域公共交通協議会内に「交通戦略会議（仮称）」を<u>設置し、市域全体に係る交通ネットワークのより効率的な運行管理や計画、企画等を実施するマネジメント（運営）体制について協議・検討し、実施していくことで地域の交通の運行費用削減に努めます。</u> (修正後) 事業 7－1 「交通戦略会議（仮称）」の設置【新規】 ・ 呉市地域公共交通協議会内に<u>設置する「交通戦略会議（仮称）」（以下「戦略会議」といいます。）において、呉市生活バスの安全性を向上するための具体的な取組、市域全体の交通ネットワークのより効率的な運行管理、公的負担額の削減を図るためのマネジメント（運営）体制等について協議・検討し、実施していきます。</u>
	【修正事項】 4 5 ページ (修正前) 事業 9－3 運転手合同研修・訓練の実施【新規】 ・ 各バス事業者で行っている運転手の研修・訓練について、市域全体での運転手の育成や質の向上の観点から、市と交通事業者が連携して、合同研修・訓練を実施します。

	(修正後) 事業 9-3 運転手合同研修・訓練の実施【新規】 各バス事業者で行っている運転手の研修・訓練について，呉市と交通事業者が連携して，合同研修・訓練を実施し，<u>安全性や運転技術の向上に努めます。</u>
(6) 他市町村における事例について，事業主体，運行主体等の地域住民・地域の関係者の立場を示すこと。	意見を踏まえ，次のように修正します。 【修正事項】 33 ページ (7) 地域の主体的な参画による利便増進 (修正後) 次の表を修正 表 16 地域住民等の主体的な参画の事例
(7) 「維持基準及び対応方針」について，今後の在り方を協議会で議論するように，修正すること。	意見を踏まえ，次のように修正します。 【修正事項】 33 ページ 4 交通サービス最適化の考え方 (修正前) なお，広島電鉄が運行する旧呉市交通局のバス路線及び生活交通（呉市生活バスのみ）については，維持基準及び対応方針に基づき，見直しを図ります。 (修正後) なお，広島電鉄が運行する旧呉市交通局のバス路線及び生活交通（呉市生活バスのみ）については，維持基準及び対応方針に基づき，見直しを図るとともに，<u>現行の維持基準及び対応方針については，今後，呉市地域公共交通協議会において，実態に応じた見直しを検討していくものとします。</u>

第9章 達成状況の評価及び推進体制	
(8) 本計画の進捗管理は、交通戦略会議（仮称）ではなく、協議会で行うように修正すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 56 ページ 5 計画の推進スケジュール （修正後）次の図を修正 図35 計画の推進スケジュール

4 総合交通対策特別委員会での意見

令和6年11月22日（金）開催の総合交通対策特別委員会での意見を踏まえ、次のとおり修正を行いました。

意見の要旨	市の考え方等
第8章 施策（戦略）及び事業（戦術）	
(1) 「事業4-1 JR駅のバリアフリー化等の推進【継続】」について、内容が重複している部分があるので、修正すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 40 ページ 事業4-1 JR駅のバリアフリー化等の推進【継続】 （修正前）・ その他のJR駅についても、西日本旅客鉄道株式会社と連携を図りながら、国土交通省の整備基準を満たしている駅から、順次、バリアフリー化の推進に取り組みます。 （修正後） 削除

5 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。

意見の要旨	市の考え方等
第4章 呉市の置かれた現状（外部要因）	
(1) 「(4) 道路環境，道路渋滞」について，呉市都市計画マスタープラン（令和5年3月改定）との整合を図ること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 10 ページ 1 外部要因 （修正前）(4) 道路環境，道路渋滞 家屋が密集していることにより，狭隘な道路が多く，路線バスなどの運行が困難な地域が多数存在しています。また，一部時間帯においては，慢性的に道路渋滞が発生する箇所があり，これらのことが公共交通の利用を阻害する要因の一つとなっています。 （修正後）(4) 道路環境，<u>渋滞</u> <u>呉市では，幹線道路網として，広島呉道路や東広島・呉自動車道による広域的な道路ネットワークを有するとともに，代替性・多重性が一定程度確保された道路ネットワークが整備されています。これらの道路においては，朝夕の通勤時間帯などに渋滞が発生する箇所があり，公共交通から利用者を遠ざける要因の一つとなっています。</u> <u>また，斜面地を始めとして，狭い道路が多く，道路環境の改善が望まれる地域があります。</u>

意見の要旨	市の考え方等				
(2) 「人流データに基づく移動需要」の図を追加すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 1 1 ページ (5) 人流データに基づく移動需要 (修正後) 次の図を追加 図 1 0 一時間当たりの平均流出量マップ 図 1 1 出発地・到着地を基準とした人流データ				
(3) 「道路環境、道路渋滞」について、実態に応じた表現に修正すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 1 3 ページ 2 外部要因のまとめ (修正前) <table border="1" data-bbox="1048 810 2022 933"> <tr> <td data-bbox="1048 810 1323 933">道路環境、道路渋滞</td><td data-bbox="1323 810 2022 933">道路環境により、バスの運行が困難な地域がある。 また、一部の路線においては、道路渋滞によりバスの定時性に課題がある。</td></tr> </table> (修正後) <table border="1" data-bbox="1048 1029 2022 1201"> <tr> <td data-bbox="1048 1029 1323 1201">道路環境、<u>渋滞</u></td><td data-bbox="1323 1029 2022 1201"><u>一部の路線において、渋滞によりバスの定時性に課題がある。</u> また、<u>斜面市街地では、狭あいな道路や勾配が急な道路がある。</u></td></tr> </table>	道路環境、道路渋滞	道路環境により、バスの運行が困難な地域がある。 また、一部の路線においては、道路渋滞によりバスの定時性に課題がある。	道路環境、 <u>渋滞</u>	<u>一部の路線において、渋滞によりバスの定時性に課題がある。</u> また、 <u>斜面市街地では、狭あいな道路や勾配が急な道路がある。</u>
道路環境、道路渋滞	道路環境により、バスの運行が困難な地域がある。 また、一部の路線においては、道路渋滞によりバスの定時性に課題がある。				
道路環境、 <u>渋滞</u>	<u>一部の路線において、渋滞によりバスの定時性に課題がある。</u> また、 <u>斜面市街地では、狭あいな道路や勾配が急な道路がある。</u>				

意見の要旨	市の考え方等
第6章 地域の交通の目指す姿	
(4) 一文が長く，分かりにくいいため，修正すること。	意見を踏まえ，次のように修正します。 【修正事項】 17 ページ，52 ページ 1 目指す姿（基本的な方針） （修正前）・自家用車から公共交通や地域主導型交通等による移動への転換を図り，脱炭素社会の実現に貢献するとともに，自動車運転免許が無くても安心して暮らせる，魅力的な地域の交通の安定的な供給 （修正後）・<u>自家用車から公共交通や地域主導型交通等による移動への転換を図り，脱炭素社会の実現に貢献</u> ・<u>自動車運転免許が無くても安心して暮らせる，魅力的な地域の交通の安定的な供給</u>
(5) 広島焼山線及び矢野焼山線を公共交通軸に追加すること。	意見を踏まえ，次のように修正します。 【修正事項】 19 ページ (4) 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像 （修正後）次の図を修正 図14 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像 【修正事項】 29 ページ (1) 地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像並びに構成する地域の交通の特徴 （修正後）次の図を修正 図25 地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像

意見の要旨	市の考え方等
	【修正事項】 30 ページ (2) 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方 (修正後) 次の表を修正 表 1 1 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方
	【修正事項】 32 ページ (4) 公共交通軸の理想とするサービス水準 (修正後) 次の表を修正 表 1 3 公共交通軸の理想とするサービス水準
(6) 現状診断について、実態に応じて修正すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 20 ページ (1) 4 とおりのおでかけパターンに対する現状診断 (修正後) 次の表を修正 表 8 行ける・行けない表
	【修正事項】 21 ページ, 26 ページ 3 目指す姿を踏まえた現状診断 (図 1 6, 表 1 0 も併せて修正) (修正前) (3) 始発便における都市拠点への到着時刻 始発便による都市拠点への最も早い到着時刻を比べると, 大部分で 6 時台ですが, 豊浜・豊地区は 7 時台となっています。 (修正後) (3) 始発便を利用する場合の都市拠点への到着時刻 始発便を利用する場合の都市拠点への最も早い到着時刻を比較すると, 大部分では 6 時台ですが, 倉橋・豊浜・豊地区では 8 時台となっています。

意見の要旨	市の考え方等
	【修正事項】 22 ページ, 26 ページ 3 目指す姿を踏まえた現状診断 (図 17, 表 10 も併せて修正) (修正前) (4) 最終便における都市拠点での滞在可能時刻 都市拠点を出発する終便の時刻を<u>比べると</u>, <u>都市拠点に滞在可能な時間帯</u>が異なり, 最も早い地区で<u>19 時台</u>となっています。 (修正後) (4) 最終便を利用する場合の都市拠点での滞在可能時刻 都市拠点を出発する<u>最終便の時刻を比較すると</u>, <u>最終便を利用する場合の都市拠点での滞在可能時刻</u>が異なり, 最も早い地区では<u>18 時台</u>となっています。
	【修正事項】 22 ページ, 26 ページ 3 目指す姿を踏まえた現状診断 (図 18, 表 10 も併せて修正) (修正前) (5) 都市拠点へ<u>の移動における</u>乗り継ぎ回数 都市拠点へ行く<u>ための</u>乗り継ぎ回数を<u>比べると</u>, <u>市役所・支所を起点にする場合では</u>, 多くても 1 回の乗り継ぎで都市拠点へ移動することが可能です。 (修正後) (5) 都市拠点へ<u>行く場合の</u>乗り継ぎ回数 都市拠点へ行く<u>場合の</u>乗り継ぎ回数を<u>比較すると</u>, 多くても 1 回の乗り継ぎで都市拠点へ移動することが可能です。
	【修正事項】 23 ページ, 26 ページ (6) 法人タクシー営業所の立地状況 (図 19, 表 10 も併せて修正) (修正前) 法人タクシーの営業所の<u>数</u>を比較すると, 仁方地区以東は営業所の数が少なく, 特に<u>呉市 B (豊島及び大崎下島) の営業区域</u>では

	実質<u>1</u>社となっています。当該区域では、自家用車以外の移動手段としてタクシーを<u>選択</u>しようとしても、<u>利用</u>が難しい状況となっています。 (修正後) 法人タクシーの営業所の<u>立地状況</u>を比較すると、仁方地区以東は、<u>営業所の数が少なく、特に営業区域「呉市B（豊浜地区及び豊地区）」</u>では<u>2</u>社となっています。当該<u>地区</u>では、自家用車以外の移動手段として、<u>タクシーを利用することが難しい状況</u>となっています。
第7章 地域の交通の問題点整理と解決の方向性	
(7) 公共ライドシェアや日本版ライドシェアの説明を追加すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 31 ページ (3) 想定される交通モード (修正後) 次の図を追加 図27 公共ライドシェア及び日本版ライドシェア
第8章 施策（戦略）及び事業（戦術）	
(8) 「事業9 運転手・船員の確保・育成」について、「運転手合同研修・訓練の実施」及び「第二種運転免許等取得費用の助成」の令和9年度以降のスケジュールを「実施」に修正すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。 【修正事項】 45 ページ 施策9 運転手・船員の確保・育成 スケジュール (修正後) 「運転手合同研修・訓練の実施」及び「第二種運転免許等取得費用の助成」の令和9年度以降のスケジュールを修正

意見の要旨	市の考え方等				
第9章 達成状況の評価及び推進体制					
(9) 評価指標5について、「一般会計決算額に占める公共交通関連経費割合」に修正すること。	意見を踏まえ、次のように修正します。				
	【修正事項】				
	53ページ				
	【評価指標5】				
	(修正前) 一般会計に占める公共交通関連経費割合				
	<table><tr><th>令和5年度</th><th>令和11年度</th></tr><tr><td>1.09%</td><td>およそ1.05%</td></tr></table>	令和5年度	令和11年度	1.09%	およそ1.05%
令和5年度	令和11年度				
1.09%	およそ1.05%				
	(修正後) 一般会計 <u>決算額</u> に占める公共交通関連経費割合				
	<table><tr><th>令和5年度</th><th>令和11年度</th></tr><tr><td>1.07%</td><td>およそ1.03%</td></tr></table>	令和5年度	令和11年度	1.07%	およそ1.03%
令和5年度	令和11年度				
1.07%	およそ1.03%				
	【修正事項】				
	54ページ				
	(1) 算定方法等				
	(修正前) オ 【評価指標5】 一般会計に占める公共交通関連経費割合				
	呉市の一般会計 <u>当初予算額</u> に占める公共交通に関する呉市負担額の割合とします。呉市負担額は公共交通軸及び生活交通の運行に係る負担額の <u>実績値</u> とします。 <u>ただし、JR呉線、クレアライン線、矢野焼山線、広島焼山線を除きます。</u>				
	なお、地域の交通に関する設備投資、 <u>拠点整備</u> 、 <u>新技術導入</u> などに必要な臨時的・投資的費用は呉市負担額に含まないものとします。				

	(修正後) オ 【評価指標 5】 一般会計<u>決算額</u>に占める公共交通関連経費割合 呉市の一般会計<u>決算額</u>に占める公共交通に関する呉市負担額の割合とします。呉市負担額は、<u>公共交通軸及び生活交通の運行に係る負担額の実績値(決算額)</u>とします。 なお、地域の交通に関する設備投資、<u>乗り継ぎ拠点の整備</u>、<u>新技術導入等</u>に必要な臨時的・投資的費用は、<u>呉市負担額に含めない</u>ものとします。
--	--

6 今後の予定

令和7年3月下旬 呉市地域公共交通計画の策定・公表