

「廿日市市地域公共交通計画 本編（素案）」に対する市公共交通協議会委員からの意見と対応

ID	旧頁	意見内容	新頁	対応
1	33	民間路線バスの利用状況について、年間利用者数だけではなく、市自主運行バス（P.35）と同様に、各路線の収支状況や問題点を追記し、P.83以降の展開（課題・本計画のポイント）で民間路線の維持方策について、市の考え方を記してはどうか。	18 48	ご提案を踏まえ、次のとおり変更します。 ・ 民間バス路線等についても、収支状況及び問題点を追記します。 ・ 広島電鉄(株)との調整内容を踏まえ、民間バス路線の維持に関する方針や取組を追記します。
2	33	「宮園・四季が丘線広島市内直通便」の数値が四季が丘（高速）線のみ数値となっており、四季が丘（バイパス）線の数値が入っていない（ほかページの記載を見る限りは四季が丘（バイパス）線の事では）	18	・ 広電バス四季が丘（広島）団地線、四季が丘（高速4号）団地線の数値を記載します。
3	34	市自主運行バスの各路線のバス停別利用者数に、車中人員を加えることで車両の適正サイズを分析する。また、車両サイズの見直しによる効率化とともに、普通免許で運転できる車両にすることで、運転者確保の持続化を図る。	資料 編に 記載	・ 市自主運行バスの中で、車中人員を把握できているのは、一部の路線に限られています。 ・ 令和3年度に乗降調査を実施した「廿日市さくらバス西循環及び宮内ルート」と、毎年1回、乗降調査を実施している「おおのハートバス」は、利用者の乗降場所が確認でき、車中人員も把握できるため、それらの車中人員は資料編に記載します。
4	83	現状として「利用者減少による運行サービスの維持困難」、課題として「持続可能な運行サービス確保のため多様な主体との連携による施策の必要性」が挙げられている。内容として、P.23「アフターコロナに向けた地域交通『リ・デザイン』」に重なることから、タイトルを「新規需要の獲得」から「共創型交通への転換」に変更してはどうか。	48	・ この課題は、持続可能な運行サービスの確保に向けて、利用者数の増加に取り組むことの必要性を明記したものであり、タイトルは「新規需要の獲得」とさせていただきます。
5	83	現状で「低廉な運賃設定」と触れているので、課題には「利用促進」のみならず「運賃額の見直しによる運賃収入の増加」としてはどうか。	48	・ 市自主運行バスは、様々な行政目的を持って運行しており、収益性が一定程度低くても、身近な生活交通として確保・維持していくべきものと考えています。このため、現時点では運賃額の見直し（増額）は考えていませんが、今後の課題として検討させていただきます。
6	83	地域公共交通の課題（民間路線バスと市自主運行バスの役割分担・連携）に「エリア別に他の交通モードを踏まえて、定時定路線型、不定期定路線型、区域運行型等、最適な運行形態を具体的に調査検討する。ま	48	・ ご提案を踏まえ、次のとおり変更します。 項目：利用実態に応じた最適な運行形態の導入。 現状： 広電バスは、運行収入では運行経費が賄えない状況が続 き、現行の便数の維持が難しくなっています。

		た、民間路線バスの維持確保策の確立に向け、市自主運行路線との一体的運行やサービスなどを再編し、民間路線バス事業者とともに連携して課題解決に取り組む必要がある」と追記してはどうか。		廿日市地域の一部区間で、民間路線バスと市自主運行バスが重複運行しています。 課題： 効果的・効率的な運行サービスを提供するため、利用者数、利用者の属性、利用目的、利用時間帯等を考慮した上で、民間交通事業者と市とで役割分担・連携を図りつつ、最適な運行形態を導入していく必要があります。
7	88	広電バス宮園・四季が丘線、阿品台線の「将来の方向性」について、広島電鉄㈱で記載内容を検討するので修正してほしい。	53	・ 広島電鉄㈱との調整結果を踏まえ、次のとおり修正します。 「地域内における市民の生活を支えるため、市自主運行バスと連携・役割分担を図りつつ、一体的に運行することで、地域公共交通の維持・確保に努めます。 朝夕は、通勤、通学に関する移動ニーズを、日中は通院、買物に関する移動ニーズを基本としつつ、利用実態を踏まえてダイヤ・便数を設定します。 都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮します。」
8	88	「沿岸部の支線の位置づけと将来の方向性」中、支線（沿岸部大規模住宅団地路線）に係る将来の方向性に記載されている「朝夕夜に可能な限り」の記載は不要ではないか。	53	
9	88	「沿岸部の支線の位置づけと将来の方向性」中、支線（沿岸部大規模住宅団地路線）に係る将来の方向性に「廿日市さくらバスを含めた路線再編を行い、一体的な運行を検討する」を追記していただきたい。	53	
10	91	「バス路線の代替にあたり、確保すべきサービス内容」に掲載されている、 ・ 【地域間幹線】の「ダイヤ・便数」の、「可能な限り高いサービス水準を確保します。（概ね2時間に1便程度を目標）」の書きぶりに違和感がある。 ・ 【地域間幹線】の「運行日」の記載は【支線】の記載内容「想定される需要や経費、必要な車両台数を踏まえて設定します」に合わせたほうが良い。	56	・ 「ダイヤ・便数」については、ご提案を踏まえ、次のとおり変更します。 「想定される需要や経費、必要な車両台数を踏まえ、可能な限り高いサービス水準を確保します。 ただし、利用者の少ない路線については、柔軟にダイヤ・便数の検討を行います。」 ・ 「運行日」については、都市拠点から地域拠点等を結ぶという地域間幹線の役割を踏まえ、現状どおりとさせていただきます。
11	96	「目標及び目標を達成するための施策の体系、スケジュール」に、施策「地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築」、取組イメージ「廿日市地域の地域公共交通の再構築（廿日市さくらバスと民間路線バスを含めた路線再編・見直し、一体的な運行）」を追記してはどうか。	61	・ 広島電鉄㈱との調整結果を踏まえ、次のとおり修正します。 「廿日市地域の地域公共交通の再構築 （広電バスのダイヤ・便数の見直し） （廿日市さくらバスの再編・見直し） （廿日市さくらバスにおける広電バス定期券の共通利用）」
12	96	「目標及び目標を達成するための施策の体系、スケジュール」の施策「新たな技術を活用した車両の導	61	・ 民間交通事業者によるEV車両の導入を促進するため、次の取組を追加します。

		入」、取組イメージ「環境性能に優れた車両の導入」に、「民間路線バス運行車両のEV化への支援」を追記していただきたい。		「環境性能に優れた車両の導入に対する支援制度の検討」
13	102	施策「地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築【廿日市地域】」の【現状】と【課題】に「6. 広電バス阿品台線の利用状況」「7. 広電バス宮園・四季が丘線の利用状況」を追記する。 阿品台線：利用者収入で運行費用が賄えないため、現状のまま継続は難しい。路線を持続するためには、大型バスが必要ない時間帯の減便、さくらバスとの一体的な運用等見直しが必要である。 宮園・四季が丘線：阿品台線と同様	73 74	・ ご提案を踏まえ、第4章「3 取組の概要」の「地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築【廿日市地域】」に、次のとおり広電バスの現状・課題を追記します。 【現状】 ・ 朝夕では通勤・通学利用が多く、日中では通院・買い物利用が分散してあります。また、阿品台団地線については、日赤看護大学の学生の通学利用が多い状況です。 ・ 広島電鉄(株)において、運行収入では運行経費が賄えない状況が続き、現行の便数の維持が難しくなっています。 【課題】 ・ 利用実態を踏まえて、運行の効率化を図るとともに、廿日市さくらバスとの新たな連携方策を検討して地域全体の運行サービスを維持・改善する必要があります。
14	103	【廿日市さくらバス西循環の再編】の取組内容(案)を修正してほしい。 (修正) 一部の便を広電阿品駅から JA 広島総合病院を経由して廿日市市役所前駅へ延伸 (追記) 広電バス阿品台線の補完	75	・ (修正)について 市としては、素案に記載している経路を基本系統とするように考えており、現状どおりとさせていただきます。 ・ (追記)について 広島電鉄(株)との調整結果を踏まえ、次の取組を追加します。 「阿品台地区の移動実態に応じて、広電バス(阿品台団地線)と連携・役割分担を図りつつ、一体的に運行します。 広電バスの定期券を、廿日市さくらバスでも利用できるようにします。」
15	103	【廿日市さくらバス宮内ルート再編】の取組内容(案)を修正してほしい。 (追記①) 広電バス宮園・四季が丘線の補完 (追記②) 広電阿品台線の再編：さくらバス西循環との再編 (追記③) 広電バス宮園・四季が丘線の再編：さくらバス宮内ルートとの再編	75	・ 追記①、③について 広島電鉄(株)との調整結果を踏まえ、次のとおり取組を修正します。 「居住地とシビックコア都市拠点や地域医療拠点を効率的に結ぶルートへ再編します。 朝夕に宮園地区、四季が丘地区を広電バス(四季が丘団地線)と一体的に運行し、通学・通勤での一定の利便性を確保します。 広電バスの定期券を、廿日市さくらバスでも利用できるようにします。」

				また、「主な取組内容」の冒頭（一段落目）を次のとおり修正します。 「広電バス（阿品台団地線、四季が丘団地線）と、廿日市さくらバス（阿品台、宮内ルート）とで、連携・役割分担を図りつつ、一体的に運行することで、各地区と拠点を効率的に結ぶルートへ再編します。また、廿日市さくらバス（原ルート、佐方ルート）については、利用実態や移動ニーズに対応した路線に見直します。」 ・ 追記②について 意見 No. 14 のとおり対応します。
16	103	【民間路線バスと廿日市さくらバス（阿品台ルート、宮内陽光台ルート）の新たな連携方策】の記載位置について、【廿日市さくらバス西循環の再編】 【廿日市さくらバス宮内ルートの再編】の下に記載し、一体的な取組だということが分かる形にした方が良い。	75	・ 広島電鉄㈱との調整結果を反映するとともに、記載を広電バス阿品台団地線、四季が丘団地線、廿日市さくらバス西循環、宮内ルートの順に変更します。
17	86 ゝ 89	地域公共交通確保維持事業と交通計画の連動化については、交通計画にも確保維持事業の必要性を記載することになっている。素案をみると、P. 86～P. 89で「国補と記載がある路線は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の対象路線」と記載があるのみだが、いずれ補助金の手続きを申請する際も確保維持事業の必要性は記載する必要があるため、確保維持事業の必要性について、追記が必要である。	52 ゝ 54	・ ご提案を踏まえ、次のとおり P. 52 に追記します。 「地域を跨ぐ広域的・幹線的なバス路線のうち、運賃収入のみでは採算が取れないバス路線については、国の地域公共交通確保維持改善事業を活用し、国・県と連携して支援することで地域公共交通を継続的に確保します。 また、地域公共交通確保維持改善事業幹線系統に該当するバス路線と接続するバス路線のうち、運賃収入のみでは維持していくことが困難なバス路線については、国と連携して支援することで地域公共交通を継続的に確保します。」
18	92 93	数値指標について、標準指標の一つである公的資金が投入されている公共交通事業の収支（収支率もしくは収支差）の記載がないように思うが、標準指標は基本的にすべての計画において設定する方が望ましいとされている。	57 59	・ ご意見のとおり「成果指標④ 市が財政支出している民間路線バス及び市自主運行バス等（路線定期運行）の収支率」を追記いたします。
19	96 ゝ 133	利便増進事業も策定すると思うが、交通計画において、利便増進事業に関する事項を定める必要がある。P. 96 の利便増進事業（仮）欄と P. 101 以降について	61 以降	・ 中国運輸局との協議を踏まえ、掲載が必要な事項を整理し、追記しています。

20	96	「佐伯地域の地域公共交通の再構築（佐伯デマンドバスの区域変更）」に★が付いているが、P. 105 には「※利便増進事業を想定」の記載がない。利便増進事業ではないのか。	61 68 79	・ 中国運輸局との協議において、利便増進事業に該当すると判断されたため、活用を想定しています。 記載については、ご指摘のとおり修正いたします。
21	96	「吉和地域の地域公共交通の再構築（吉和さくらバスの見直し）」には★は付かないのか。	61 70 81	・ 現時点の再編内容では利便増進事業に該当しないため、★は付していません。
22	103 106	P. 103 や P. 106 にある「利便イ、ト」などは利便増進事業にかかるもののことか。	75 80 88 90	・ 利便増進事業の該当項目を記載しています。
23	96	・ P. 96 では「全地域へのキャッシュレス決済の導入」に★が付してあるが、これまでの利便増進実施計画では宮島地域は入っていなかったと思う。今後は、宮島地域も区域に含めるということか。 ・ P. 110 には「※利便増進事業を想定」の記載はないが、P. 96 の★と「3 取り組みの概要（P. 101 以降）」に「※利便増進事業を想定」の記載があるなしは違いがあるのか。	61 64 68 73 79 87 89	・ 今後、交通 D X や運賃施策に関する取組を具体的に検討していく中で、宮島地域も対象とした取組となれば、利便増進実施計画の対象区域とします。 ・ P. 61 に付している★と、P. 64 以降に記載している「※地域公共交通利便増進事業」は関連するものです。中国運輸局との調整によって、利便増進事業に該当することが決まり次第、記述を整理します。
24	97 ～ 133	「※利便増進事業を想定」の記載は最終的には削除するのか（少なくとも「を想定」は削除すると思うが）。 ※ 地域公共交通計画の作成の運用の手引きにおいて、「少なくともおおまかな事業の実施エリア及び事業内容を記載した上で、」とある。P. 102 等の【廿日市地域】と「※利便増進事業を想定」の記載があることで、実施エリアを読み取ることができるが、削除するとわからなくなる。	61 64 68 73 79 87 89	・ 中国運輸局と協議の上、利便増進事業に該当する取組については、「地域公共交通利便増進事業」と明記します。 ・ 実施エリアについては、地域公共交通ネットワークの再編図（地域別）に追記することでエリアを特定できるようにしています。
25	全体	第 3 章の基本理念、方針、目標が一番大切な内容があるので、第 2 章の内容は最小限（概要版程度のボリュームにして、分析内容は巻末付録とする）にする工夫を検討してほしい。	全体	・ ご意見を踏まえ、本編は、市民の皆さんが読みやすい構成とし、分析結果などは資料編に掲載することとしました。
26	92	計画全体の指標としては、市の施策の観点から、こ	57	・ 持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくためには、利

		これらの指標に限定する考え方は、ある程度理解できる。一方で、個別の施策について、成果指標を定めて、モニタリングしていく必要があるのではないか。個々の施策の促進、縮小、廃止が判断できる指標がないと今後、継続すべきかが決められないのではないかな。		用実態と費用対効果を踏まえた運行、新規利用者の獲得・利用機会の拡大が必要と考えており、次期地域公共交通計画の指標としては、これらに係る活動を設定しています。 一方で、ご意見のとおり、計画に掲げる施策について、情勢に応じたものか、効果があるかなど、個別に評価していくことも大切だと考えており、毎年、市公共交通協議会において計画の進行管理（評価・検証）を実施する際には、できるだけ詳細に説明させていただきたいと思います。
27		これまでの利用促進の延長上になってはいないかな。	全体	持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくためには、「共創」という考え方のもとに、様々な取組を実施していく必要があると考えています。今後も、他の自治体の事例などを調査・研究し、具体化に向け取り組んでいきたいと思います。