

## 平成 27 年度廿日市市公共交通協議会（第 4 回）

- 日 時：平成 27 年 7 月 30 日（木） 14：00～15：40
- 場 所：廿日市市役所 201 会議室
- 出席者：19 名
- 説 明：廿日市市建設部都市計画課（交通政策係）、バイタルリード

### 1 開会

### 2 協議事項

- (1) 佐伯地域デマンド型乗合交通運行計画の変更等について
- (2) 廿日市さくらバス・おおのハートバス「のりのりキャンペーン」の延長について
- (3) 廿日市市地域公共交通網形成計画の策定等について

[事務局]

議案（1）について事務局より説明。

[会長]

何かご意見等ないか。

[委員]

バス車両の移管によって、玖島線は 12 人乗りのワゴン車両になるが

- ① 現調査の段階で最大乗車人数が 11 人だが、12 人を超過してしまった場合の対処策についてどのように考えているか。また予備車での続行便の手配で児童が登校時間に間に合うのか。
- ② 児童の入れ替わりがあると思うが、来年度以降も 1 台で対応可能なのか。

[事務局]

- ① 12 人を超えた場合の対応について。朝の通学便は帰りの便に比べて利用者にばらつきがないので、最大乗車人数を見る場合は朝の通学便を確認することになる。議案 1 資料 P3 にあるように 7:08 に玖島から津田行きが発車し玖島に戻る。その 3 分後に広電バスも通学便の運行をしている。現状では川上、平谷、大沢地区の児童・生徒の通学は自主運行バスでまかない、玖島～津田は広電バスでまかなう役割分担をされている。もし自主運行バスに乗れなかった場合には、後続の広電バスを利用することで対

応していただく。それが難しい場合は運行事業者（佐伯交通）により追走便を運行してもらおう。佐伯交通は玖島分れ付近に事務所、車庫があるので時間的にも十分対応できる。

- ② 平成 27 年度は児童 15 人、中学生はほとんどいない。今後 5 年間は 15 人程度で推移するので、ワゴン車両で対応可能と考える。

[会長]

委員からないか。

[委員]

こういうことを決めるときには佐伯支所に 4 つのコミュニティがあるので、前段階で話し合いに入れて欲しいと思っている。

先日の会議ではコミュニティ役員等が 20 数人いたが、その中にデマンド利用者がいなかった。現在は自分には関係ない話なので関心を示さないが、今後利用する時が来た時困るかもしれない。できるだけいい内容で話し合いながらいい方向に持っていきたいと思っている。

[会長]

しっかり地元と調整、支所との連携を図っていきたい。

それでは、議案（1）「佐伯地域デマンド型乗合交通運行計画の変更等について」は承認するということでよいか。

[各委員]

（異議なし）

[会長]

承認とする。

[事務局]

議案（2）「廿日市さくらバス・おおのハートバス「のりのりキャンペーン」の延長について」は報告事項（1）「廿日市さくらバス・おおのハートバスの利用状況について」と関連があるので、併せて事務局より説明。

[会長]

何かご意見等ないか。

委員には以前から多頻度利用者への意見を頂いていたが、何かありましたら。

[委員]

大野の方では思ったような効果がある。今のところバスの利用者が多すぎて危ないといったこともなく、個人的にはこのままでよいと思う。利用者の方の乗りこぼしだけは出さないように気をつけていただきたい。一方、廿日市についてはなかなか狙い通りにはうまくいっていないようである。ゆめタウン廿日市が今後落ち着いてくるのか、このままの状況なのかまだわからないが、バスをどうしていくかをそちらの推移とも合わせて見ていかなくてはならないかと考えている。

この回数券の制度については継続していったらいいと思う。

[委員]

ゆめタウン廿日市への乗り入れが始まって地域でもいろいろ話題に上がっている。特に後期高齢者については、免許の返納と絡んで今のうちにちょっと乗っておこうという意見もある。

乗り入れは始まったばかりだが、今後いろいろな形で気づきが出てくると思う。1つの手段として、ゆめタウン内に投書箱を設けて、利用者の意見や気づきを集めて分析してはどうか。

[会長]

それでは、議案(2)「廿日市さくらバス・おおのハートバス「のりのりキャンペーン」の延長について」は承認するということでよいか。

[各委員]

(異議なし)

[会長]

承認とする。

[事務局]

協議事項(3)「廿日市市地域公共交通網形成計画の策定等について」について事務局(バイタルリード)より説明。

[会長]

何かご意見等ないか。

広島電鉄からご意見はないか。

[委員]

廿日市市域の路線バスの運行を担当させていただいている当社としては、この計画策定に伴う調査、検討、調整等はできるだけ積極的に協力したい。

今回の計画は何年くらい先を見越したものなのか？少なくとも5年～10年の中期的な計画になるのかなとは思っている。

環境の変化に対応することが今回のポイントになるという話だったが、環境の変化というのは常に止まることなく日々起こってくる。少子高齢化も今後進んでいくことだろう。今回の計画のゴールとなる先を見据えて検討する必要があるかと思う。

[会長]

事務局から計画期間の説明をお願いしたい。

[事務局]

原則5年ではあるが自治体で必要な期間が定められることになっている。協議会で意見を伺いながら検討していきたい。

[会長]

課題によっては長く見ないといけないものもあるだろう。まずは5年間の目標ということだろうと思う。タクシー事業者から何か意見はないか。

[委員]

今のところはない。

[会長]

また調整させていただきたい。

[委員]

網形成計画というのは国の施策ということもあり、狙いがはっきりと今までとは異なるところがあると感じている。

地域公共交通はどの地域でもそんなに順調にしているところはない。資料3-1のP5、8の⑤に出てくる「コンパクト+ネットワーク」あたりが次のポイントになってくると思う。昨年の広島災害も少しのきっかけにはなっているが、街を小さくして密度高く住んでもらい、その中を公共交通でカバーするといった災害対応という考え方も一部ある。それだけでこれが動いているわけではないが、公共交通に限らず相当大きな政策の転換がこれからあるはず。確実なことは言えないが、このあとに出てくるいろいろな事業も市域を密度

高くしてその中を公共交通でという趣旨に沿ったものが出てくるのではないかと思う。それを頭に置いて、当市の状況を振り返ってみると、以前から問題になっていたこと、特に事業計画レベルで仕訳されているいくつかのうちのひとつとして今回デマンドの話が出ていたが、それらのこれからの回し方等は当然考えていくべきことである。

その一方で場所によって条件が全く違っている。宮島口の整備もこの期間には終わらないと思うが、5年も経てば様子が変わってくると思う。

広島にも商工センターあたりに中国人が来るのではないかという報道があったりして、徐々に観光者が増えてくるだろう。その方たちを宮島のほうに誘導する、というのは当然の話であるが、果たして宮島の方だけで済ませていいのかなど。廿日市の市域をめぐる環境もだいぶ変わってくる。商業施設の立地もかなり大きな変化。ゆめタウン廿日市は規模が大きいので維持できるかどうか懸念しているが、懸念してもしょうがないので、あるものは有効に使えばいいと思う。

コミュニティバス（特にさくらバス）をどのように、どこまでのサービスをカバーするのかがポイントの一つである。大野地域は問題がシンプルなので、今の形態から大きく手を入れなければいけないという心配はしていない。より多くの人に利用してもらえよう、少しずつ直していけばいいと思う。

廿日市地区は郊外団地の状況やさくらバスの乗車人数の不振などを懸念している。路線バスとの運賃格差が小さくなっている。さくらバスの運賃は以前は100円だったが、200円になり、今は150円という状況である。路線バスとの運賃格差が少なくなっているのがチャンスだと思っている。市民にとっては運賃に格差が無い状態であれば、広電バスも廿日市さくらバスも同じ「バス」として考えられていると思う。しかし役割、性格が異なる。もしバスのネットワークに手をつけるのであれば、かなり大きなことを考えなければならぬと思う。

つまり、さくらバスも路線バスも皆さんの足であることは変わらないので、事業者として経営していくのは別問題であるが、ゼロベースで考えてもいいのではないか。そのためには、効率のみを考えるのではなく、運行の目的や必要性を見失わないようにする必要がある。大きな再編のチャンスになる可能性はあると思う。検討した結果、今の形態が最善だったという可能性もあるが。

[会長]

地域からの視点で留意すべき事項は。

[委員]

デスクワークだけの問題ではなく細部の声を聞いて把握して欲しい。見えない部分が大事。広電さんも言いにくい部分もあるのではないか。地域バスが発展していく中で失うものもある。地域の意見を聞きすぎて路線バスの衰退、撤退につながることはないのでは。

限界線をどこで引くか。

[委員]

それぞれの役割分担をこの計画の中でどう見定めていくかというところがまずあるのかなと思う。

[委員]

自分の立場としては地域の声を聞いて反映していただくのが大事だが、広電バスの立場から考えると地域の声を聞き過ぎると困るところがあるのでは。

[会長]

委員からご助言をお願いしたい。

[委員]

このような計画を立てる時には、人の移動の実態のデータに基づいて計画を策定して行く必要がある。廿日市市ではこれまでこのような調査を行っていないので、実は実態がよく分かっていない。今回はアンケート調査票の中で移動実態が把握できるような設問をしている。これに基づいて計画策定していけば今までよりはもう少し良い計画を立てていけるのではないかと期待している。

大野、廿日市の各地域について、もともとある公共交通を中心にうまく繋がりを組み立てていけば、もっと使ってみたいと思える公共交通ネットワークが作れると思っている。

車を使っているほんの数%が変わってくれるだけで公共交通の利用者が激増することになる。これを期に、車を使っている人のうちのほんの数%が公共交通を使ってみようかという気になるようなネットワーク作りを考えていけたらいいと期待している。

[委員]

「各委員に求められる役割は取締役」と書いていただいている。その方々に提案するのは申し訳ないのだが、我々がバスに乗ってみませんか？私も個人的に乗ったことはあるが課題とされているところをきちんとみた記憶はあまりない。

みなさんに必ずというわけにはいかないが、せつかくの機会なので改善点は何か、ユーザーの立場で。また色々な立場の方にご列席いただいているので、時間と金銭的な負担はかかるが乗っていただいてご助言をいただきたい。

[委員]

友和小学校と統合になって「みまもり隊」で友和小学校まで3回乗った。320円払って乗った。割と郊外線の運賃が高い。

広島まで出かけるときは玖島から出ると一回乗り換えることになる。乗り換えるともっとする。広島まで出るときには串戸まで家族に送迎してもらっている。

デマンドだと往復 400 円のところが、津田まで行けば往復で 1,000 円かかるのではないかと思う。そういった金額的な問題ともう少し遅くまで運行していればいいという時間的な問題がある。

[会長]

使いたい時に便があるか。いつも使っている時間帯に都合のいい便があるかという視点もあるのだと思う。全く使わないで議論するのは難しいところもあると思う。まとまって乗るのは時間的調整も難しいし、車両人数の制限もあるため、個人の許す範囲で体験をしていただき、次回会議でご意見をいただけるとこの会が充実するのではないかと感じた。

それでは、議案(3)「廿日市市地域公共交通網形成計画の策定等について」は承認ではなく次の会に向かっての説明ということなので次回までに課題、提案を持ってきて頂ければと思う。

#### 4 その他

[会長]

事務局より何かあれば。

[事務局]

次回協議会は形成計画策定に係る各種調査結果が概ねまとまる 10 月下旬を目途に開催したいと考えている。

#### 5 閉会