

安芸高田市公共交通協議会 議事録

〈日 時〉 令和5年2月24日（金） 14:00～16:00

〈場 所〉 安芸高田市民文化センター4階 小ホール

〈出席者〉

- | | | |
|---------|--------------------|-------|
| ● 第1号委員 | 安芸高田市 企画部 | 猪掛 公詩 |
| ● 第2号委員 | 織田産業株式会社（ニコニコタクシー） | 織田 卓荘 |
| ● 第2号委員 | 広島電鉄株式会社 | 山根 辰夫 |
| ● 第2号委員 | 備北交通株式会社 | 實兼 利光 |
| ● 第2号委員 | 西日本旅客鉄道株式会社 | 山口 晃弘 |
| ● 第3号委員 | 私鉄中国地方労働組合 備北交通支部 | 土井 弘文 |
| ● 第4号委員 | 住民代表（吉田町） | 井上 正樹 |
| ● 第4号委員 | 住民代表（八千代町） | 久保野哲也 |
| ● 第4号委員 | 住民代表（美土里町） | 清水 一彦 |
| ● 第4号委員 | 住民代表（甲田町） | 谷口 恭一 |
| ● 第5号委員 | 中国運輸局 広島運輸支局 | 川野 芳枝 |
| ● 第8号委員 | 安芸高田警察署 | 瓜生 千博 |
| ● 第9号委員 | 米子工業高等専門学校 | 加藤 博和 |
| ● 事務局 | 安芸高田市 企画部 政策企画課 | 高下 正晴 |
| ● 事務局 | 安芸高田市 企画部 政策企画課 | 森本 貞彦 |
| ● 事務局 | 安芸高田市 企画部 政策企画課 | 齋藤 香代 |

議題

安芸高田市公共交通計画の策定について

（加藤会長）

事務局より説明をお願いします。

（事務局 高下より、資料説明）

（加藤会長）

それでは、今の説明に対し、ご意見・ご質問ありますでしょうか。

（猪掛副会長）

資料の見方について確認させてください。P. 15のお太助ワゴンの利用回数の図では甲立駅周辺でそれなりに利用されているように見える一方、P. 16では甲立駅を含む移動の矢印が細く、データが抜けているように見受けられます。ここについてはどう解釈すればよろしいでしょうか。

（事務局 高下）

P. 16は一定以上移動のあるODを載せているため、少ない移動はこの図に反映されていないものと思われていますが、この場では即答できないため、確認し後日回答させていただきます。

（加藤会長）

資料P. 21の上段で、市内の基本的な移動手段である「お太助バス、お太助バス」となっています。二つ目は恐らくお太助ワゴンであると思われるので確認いただけますでしょうか。

6. 公共交通の担い手の確保のところ、タクシー事業者に限定した記述がなされていますが、担い手の確保はお太助バスや自家用有償旅客運送等にも言えることであるため、もう少し広い視点で記載するのはいかがでしょうか。

3. 交通結節点の機能不全のところは、北の関宿、甲立駅、向原駅などの既存の交通結節点に

において高速バスの立ち寄り本数が少ないと書いてあるが、甲立駅や向原駅は高速バスというよりJR芸備線の主要駅ということで、お太助バスやタクシーなどとの結節が上手くいっていないという話であると思われる。書き方を工夫するといいいと思います。

(山口委員)

P. 16のお太助ワゴンの利用状況は、どのようにODを取っているのか教えていただけますか。

(事務局 齋藤)

予約型のデマンド交通なので、実際の予約でどこからどこまで乗られたかというデータをもとにしています。

(山口委員)

ありがとうございます。そうすると、お太助ワゴンで鉄道駅まで行って電車に乗り換えて広島方面や三次方面に行くような移動は少ないという理解でよろしいでしょうか。

(事務局 齋藤)

お太助ワゴンについては、デマンド交通のデメリットでもありますが、その日に受けた予約の場所をぐるぐる周ることになるため、定時定路線のバスとは使い方が異なります。そのような移動が全くないわけではありませんが、鉄道に乗り継ぐという使い方には適していない面もあるように思われます。

(山口委員)

そういった状況も踏まえて今後目指すべき事業の将来像を決めていく必要があると考えています。P. 26にも芸備線への乗り継ぎに言及していただいており感謝している一方で、鉄道から先の交通手段で非常に不安を抱かれている状況があるため、PRが重要になるのではないかと考えております。我々もWESTERというアプリを運営しており、バスの情報も出るようになっていきますのでそういったものとも連携できるのではと考えております。

(加藤会長)

現状ではお太助ワゴンからJRへの乗り継ぎはあまり確認できない状況で、デマンド交通の特性的にもあまり適さないということではありますが、今後は鉄道との乗り継ぎというところで駅の整備やPRが必要になり。JR西日本様のアプリとも連携できるという話を伺いました。P. 27にMaaSなどの活用なども謳われていますが、アプリとの連携は実効的な事業だと思います。来年度の利便増進計画策定時にこうしたものも盛り込めればと思います。

前回山口委員からは芸備線は学生利用が多いということで学生向けの利用促進が何かあればということをお伺いしましたが、対応方針としては若者や学生といったもう少しターゲットを絞ったようなところが見えてもいいかなと思ったところです。例えば事業8のモビリティマネジメントは一般論として高齢者を対象としたような内容となっていますが、中学生や高校生のときから、進学先とセットにして公共交通利用を促すような形で案内するなどが有効なのではないかと思えます。今日も多く吉田高校生が市役所前でバスを待っているところを見かけたので、公共交通が重要な移動手段というところで、書き加えていただければ検討いただきたいと思えます。

(山根委員)

前回の会議で広域路線の交通の窮状をお話しさせていただきました。安芸高田市域内の交通のみでなく、広域路線についても現状や課題、持続のための取り組みなどを加えていただきたいという旨のお願いをしましたが、本資料ではあまり触れられていないと感じています。次回までに加えていただくことが可能なのかどうかについて教えていただけますでしょうか。

(事務局 高下)

事業でいうと事業3のところになります。乗り継ぎを考慮したダイヤの設定というところ

で、連携の強化が必要であると書かせていただいております。広域路線については、市の公共交通協議会として運行事業者と調整するという形とは別のものになると考えております。あくまで市の公共交通計画なので、広域路線を書き過ぎるのは良くないのではないかと考えており、現状のところに少し書かせていただいております。

(山根委員)

広域路線は市域の公共交通とは毛色が違うという話ですので、また別の場を設けていただけるという理解でよろしいでしょうか。

(事務局 高下)

別の場になるとは思いますが、情報交換はさせていただきたいと思っております。

(加藤会長)

事務局の話は、市内のものについてはコントロールできるが、広域路線となるとなかなかそうはいかないという話かと思っております。

(事務局 高下)

それに加え、広島市や三次市も含め多方面との調整が必要となります。そうすると、この会議体では協議できないこともありますので、そこは別の議論の場が必要になると考えております。

(加藤会長)

多方面との調整も必要になり、なかなか書きにくいという状況がある一方で、芸備線の利用者数などデータで触れられているものがあるなかで確かに広域路線は窮状を示すような情報が掲載されていないと感じます。本計画の策定も佳境に入ってきているので、来年度の利便増進計画で盛り込めればというところで、継続課題とさせていただきたいと思っております。

事業の中でも、例えばP.26の事業3について話がありましたが、事業4でも幹線と支線の位置付けを書いています。事業7,8も広域路線を含めたものと捉えられます。

前回織田委員から受益者負担が少ないという指摘がありましたが、課題の中に運賃体系の検討内容なども盛り込んでいます。乗り継ぎが前提となるようなシステムになるため、運賃を積み上げるのではなくて一気通貫で設定するといったことも考えられます。例えば事業4のところで、最適な運行体系・運行頻度を検討するとありますが、そこに受益者負担の在り方や運賃体系も含めて検討していただいてもいいのではないかとと思っております。

安芸高田市では運転免許の返納を実施されていると思っておりますが、すでにお太助ワゴンの回数券とお太助バスの利用券をセットでお渡しするような施策もやられているということなので、そのあたりも書き加えてもよいのではと考えます。

住民代表の皆さんは何かご意見ありますでしょうか。

(谷口委員)

レクテクや農業体験などのイベントを開催して甲田町へ来てもらう機会を作っています。利用者を増やすためにはこういう取組も必要と考えます。

(加藤会長)

ありがとうございます。清水委員はいかがでしょう。

(清水委員)

お太助バスやお太助ワゴンを使ったことがないため、使い方すら分からないというのが正直なところです。両親も高齢になり免許を返納しましたが、公共交通の使い方を聞かれた際に応えられませんでした。住民の中にはそのレベルの人も多くいるため、まずは使い方を周知していくことと、お太助ワゴンは休日の運行がないという話なので休日の移動手段の確保が課題ではないでしょうか。

(加藤会長)

貴重なご意見をありがとうございます。周知やニーズの掘り起こしが重要ということで、確かにお太助ワゴンの導入から10年が過ぎて、導入当初から利用している方は理解されていますが、そうではない方への改めて周知が必要ではないかというご意見です。休日については、お太助バスに頼るのではなく、お太助ワゴンのエリアを広くして対応するなどあるのではないのでしょうか。

次に、久保野委員はいかがでしょう。

(久保野委員)

八千代町から商業施設に行く場合、吉田町よりも可部の方が近いのが現状です。本当は吉田の商店を発展させるとなると吉田町に行くべきなのですが、住民は近くて便利なところへいくのが実態です。住民には強制はできないところもあります。

(加藤会長)

ありがとうございます。井上委員はいかがでしょう。

(井上委員)

お太助ワゴンの利用状況を見ているが、登録して予約するというのは、限られた人しか利用していないのではと思います。個人的にはお太助ワゴンの利用者数が少ないこと自体は悲観することはないのではないかと考えます。それ以外の交通手段があり、特に困っていないから利用していないという解釈もできるのではないのでしょうか。例えば学生に関しては家族の送迎などで対応されているということもあるのではないのでしょうか。予約をしないと利用できないとなると、観光客が来た時に彼らはお太助ワゴンに乗ることができません。島根県の平田では生活支援バスとして、ある程度路線を決めて、手を挙げてどこでも乗ることができるというような運用をしています。そういった手段を検討する時期に来ているのではないかと思います。

(加藤会長)

ありがとうございます。他の自治体の取り組みも紹介いただき参考になるかと思います。お太助ワゴンは外から来た方も乗ることができるのでしょうか。

(事務局 齋藤)

当日いきなりの乗車はできず、事前に利用登録をしておく必要があります。実際、登録しておいて、安芸高田市に来られた時に利用される方もおられます。

(加藤会長)

使い勝手を良くできないのでしょうか。

(井上委員)

事前登録制をやめてはどうでしょう。

(加藤会長)

どこを走っているのか分からないためなかなか難しい。

(事務局 齋藤)

もともとはドアツードアでの移動にあたり、事前に利用者の自宅を把握しておく必要があったというのがスタートです。

(加藤会長)

承知しました。他に何か意見はありますか。

(實兼委員)

公共交通計画で取り上げられている交通モードは利便性が向上するとは思いますが。

ただ、最終的にはこの公共交通計画により市がどれだけ賑わうかが重要であると思います。自動車を持たない方の移動手段をどう確保するのか、なんのために必要なのか、公共交通に乗ってもらうことでどうなるのかといった、もう一步踏み込んだ目的を記載いただくとよいのではないのでしょうか。

(加藤会長)

ありがとうございます。そもそも論として、まちの賑わいに繋げるための公共交通であるべきという意見をいただきました。そういったところも強く打ち出していったらどうかと思います。都市マスや立適にも各町の中心部周辺を盛り上げていこうという方針があり、連動して行くのではないのでしょうか。

P. 25で、事業の最初に乗り継ぎ拠点の整備が挙がっています。既に北の関宿などの乗り継ぎ拠点が整っているということですが、整備するというのはどういったことなのでしょう。

(事務局 高下)

新たに施設を作るということではなく、既存の施設で寒さをしのげるようにしたりして待合いできるようにするということです。

(加藤会長)

事業の実施主体のところは現状安芸高田市と交通事業者がほとんどです。まちの賑わいやニーズの掘り起こしも念頭に置くと、民間事業者や住民自治組織などもう少し多様な参画があってもよいのではないのでしょうか。

本日いただいた意見について、反映できるところは反映してパブリックコメントに望んでいただければと思います。

(事務局 高下)

承知しました。反映する部分については委員長と協議して、確認いただいたものをパブリックコメントで使用させていただきます。

(加藤会長)

承知しました。オンラインで参加されている広島運輸支局の川野委員は何かご意見がありますか。

(川野委員)

事務的な話になってしまいますが、この計画を向こう何年間かで作成するということが、現時点では評価指標のところに財政支出の項目がないと思われま。利便増進計画も含め、今後調整させていただきたいと思ひます。

(加藤会長)

ありがとうございます。計画に盛り込むべきところは抜け漏れの無いように、事務局と打合せをして調整していければと思います。織田委員は何かご意見がありますでしょうか。

(織田委員)

お太助バス・お太助ワゴンの運行に費やした費用の推移を載せたほうがいい。

P. 27の事業10で交通事業者の担い手の確保について言及されていますが、担い手については4年前に備北交通が撤退しました。また、来年度は吉田タクシーが撤退されます。担い手として、昨年度は60歳の方が乗務員として入社しました。昔は60歳が定年でしたが、今は60歳が一番若く、全体的に乗務員は高齢化しています。福利厚生、給与など十分に対応できていません。担い手の確保に向けて、福利厚生や給与についても支援いただきたいと思います。

お太助バス・ワゴンとタクシーは商売敵であるが、両方を同一の事業者が担っています。タ

クシー運賃が上がれば客離れが発生し、お太助ワゴンの利用者が増えるのではないかと思います。

(加藤会長)

ありがとうございます。費用面など検討できそうな話もいただきました。

(事務局 高下)

費用についてはP. 19に棒グラフを載せています。ご指摘のとおり、どれが経費なのかが少し分かりにくいので検討させていただきます。「収入内訳」の表現を変えることになると思います。

(加藤会長)

承知しました。他に意見はございませんか。多くの意見をいただきましたので、検討できるところは検討し、計画に反映いただければと思います。パブリックコメントでの意見も含め、更新した最終版は3月30日の協議会でお示しできればと思います。

それでは、これで議事を終了します。

以上