

2024年度安芸高田市公共交通協議会 議事要旨

〈日 時〉 2024年1月12日（金）14:00から14:50まで
〈場 所〉 安芸高田市役所 221会議室
〈委員総数〉 18名
〈出席委員数〉 16名

1. 開会 2. 協議

安芸高田市地域公共交通利便増進実施計画の策定について

（計画策定業務委託業者 日本工営株式会社から説明）

〈質疑応答・意見〉

事業者：ライドシェアについて運輸支局の方に伺いたい。現在の検討状況はどうなっているのか。

広島運輸支局：検討段階なので詳細に言えないが、一律にすべての地域でというわけではないが、ライドシェアそのものについては導入という方向で検討が進んでいる。

事業者：現在、協議している本計画の段階では制度化されるのか。2種免許を保有していない人でも一定の条件があれば、送迎ができるということになったが、ライドシェアについては、まだ難しいのではないかと感じている。

広島運輸支局：正直導入する地域ごとに事情が全く異なるため、導入することによる運転手不足の解消というメリットがあるのは間違いない。一方で、それによる影響を受ける場合もある。安全の問題であるとか、クリアしないといけない課題がある。

事業者：この利便増進実施計画はいつごろから実施する予定なのか。

事務局：2027年に向けての五箇年の計画になっている。30, 34ページに記載の実施予定期間の通り、早いものであれば24年度から検討に入っていく、試行を行っていくものや、検討後実施するものもある。

事業者：定額タクシーという言葉だが、定額料金の設定でどこでも行けるということか、あるいは場所と場所、施設と施設を定額で移動するということか。

事務局：補足させていただくと、これは、区間運賃を定めるということではなく、利用者が払う料金を定額にして、残りを市なりが補填するという意味合い。

事業者：タクシー料金が設定されているが、利用者が支払った差額を市が担うのか。

事務局：そういうことになる。例えば、3000円かかった場合、1000円が定額としたら、1000円を利用者が払い、残りを市が事業者へ支払うという形。事業者に入るトータル3000円は変わらない。

会 長：用語が多く出てくるが、その中で「ライドシェア」という言葉に様々な捉え方がある。ライドシェアとボンと書いているために、いろんな捉え方ができてしまう。書き方を丁寧にしていただけるとよい。同じく定額タクシーも捉え方が様々であるので、今説明されたようなイメージで、利用者の支払いが定額であり、タクシー料金と利用者が支払う料金の差額を市が業者に払う形という説明を注釈などで提示していただければよい。具体的に県内で実施している自治体はあるのか。

広島県：定額タクシーについては安芸太田町で試験的に運行されている。こちらも、デマンドで実施できないか試されている状況である。

会 長：運行形態について引き続き検討していくということでもいいか。

事業者：運行形態を見直すとお太助ワゴンの運転時間がかなり長くなるのではないか。

事務局：中心拠点、いわゆる各支所が乗継拠点になってくる。そこから東ねてバスが行くため、そこまでのところをお太助ワゴン、タクシー等で人を集めてこれないかという考えである。長時間になるため、はたしてどういった形がよいかは検討していきたい。

会 長：これからの協議になるが、お太助ワゴンはこの時間までで、それ以降は定額タクシーにするなど、組み合わせる方法はないか、一つのモードとするには難しさもあるかと思うので、事業者と協議しながら詳細を詰めたい。

- 事業者：タクシーも活用されるということであれば、明るい話題となる。
- 事務局：運行いただくタクシー事業者の方の協力なしではできないため、連携を密にしながら何が一番いいのかを考えていきたい。
- 会 長：地域内の需要に合わせて、タクシーで行くかお太助ワゴンでいくかの判断も、事業者の意見を聞きながらで判断していく。考え方としてはこちらに記載の通りで、具体は、マネジメントも含めて利便増進実施計画の実施期間中に試行を含めて行うのが重要である。その他いかがか。
- 事業者：お太助バスがスクールバスになるという計画があるが、他の方は乗れなくなるのか、その場合は、お太助ワゴンでカバーできるのか。
- 事務局：教育委員会との協議が必要ではあるが、計画にある該当地域では通学児童が多く、反面一般利用者がいないため、スクールバス専用の方が効率が良いのではということで、スクールバス検討と記載している。一般乗客の混乗については今後検討したい。
- 会 長：ほかには教育委員会と協議しながら記載されており、津々羅だけはスクールバスと書いてあるが、ここだけなのか。
- 事務局：一部、美土里中央線と重複する区間になる。交わる場所で乗り継ぎも考えたが、子どもたちが乗り継ぐには時間がかかるため、一定の量が確保できるのであれば、直通で走らせた方がよいのではないかという判断をしている。ただ、将来的な子供の数を含め、他の地域の検討も当然していかなければならないという認識である。
- 事業者：広域路線バスの運行形態の見直しを計画にいただきありがたい。当社としても、取り組みをお願いしていたが、今回このような形で具体的な政策案としていただき感謝する。今後の検討に当たっては、当社も一緒に取り組んでいきたい。実施時期が記載されているが、目安であり検討次第では準備ができたものからとなると考えられる。早々に取り組みたいと考えているため、今後ともよろしくお願ひしたい。
- 会 長：広域路線の最適化の取り組みが記載されているということだが、取り組みの詳細に「ハブアンドスポーク」とがあるが、具体的なニーズはあるのか。
- 事業者：上根吉田線が、吉田地区から紙屋町のバスセンターまですべての便が直通で運行しているが、今後は運転手不足や少子高齢化に伴う利用者の減少の中で、効率的に一つの手法として、例えば可部地区での乗り換えに転換していくという考え方である。
- 会 長：広域路線の場合は、安芸高田市だけではなく広島市など協議も必要だが、今広島市では可部地区を拠点とした再編の検討を進められている。ハブアンドスポークは乗り換えを含んだ効率的な維持の形ということである。その他いかがか。
- 事業者：2点あるが、まず、芸備線を挙げていただき有難い。事例として、芸備線の乗り継ぎ割引について、通学定期を持っている方に対し、備北交通に市内のバスを500円で乗り放題の切符を販売していただいた。そういったサブスクも参考にいただければと思う。情報共有として、向原だとコロナが終わり今年度の利用が戻っている状況で、一般の切符購入者と通勤定期の所有者は昨年と同時期以上である。ただ、通学は戻っておらず、がくんと落ちている状況である。人口減少、少子化、学校の問題もあり、顕著に通学で影響が出ている。先ほど紹介いただいた、備北交通のちょこっとバスはモビリティマネジメントの観点も含め学生をターゲットにしているので、乗り継ぎ割引もターゲットをどこにするかという視点もあつてよい。2点目は、鉄道・バス・タクシーが連携した移動手段の提供の中で、モデルルートがよいと感じた。これについて、モデルコースを紹介するサイト「tabiwa」では動画を載せることなどができる。安芸高田市さんのYou Tubeの足元にも及ばないが、ぜひ当社の情報発信ツールをご活用いただきたい。
- 会 長：大きく二つあるが、一つは継続性としてプラス500円を払えば乗り放題となる取組みをしていたり、あるいは離れた高校へ行くためにワンコインで乗れるように路線を動かしたりをしている。そういうことを安芸高田市でも実施してみたらどうかということであった。計画にモビリティマネジメントの推進があるが、学生向けの施策として、通学先と連携した公共交通利用の促進を実施という具体内容に関連すると思う。通学の利用が戻ってない中で、ターゲットを絞って投資をするという提案であった。

二つ目は、来訪者の方が公共交通の利用者となってもらおうという点を意識して書かれているが、「tabiwa」というコンテンツが助けとなるのではないかということであった。たしかに、安芸高田市の動画がバズっている。安芸高田に行きたいが、交通手段がないとコメント欄に書かれているので、この機会に事務局で肉付けし、施策として具体化をしていただきたい。他にはいかがか。

委員：私の理解が誤解であれば申し訳ないが、風の谷内山線、式敷三次線、上有留線、出口線等については利用状況が少ないことがあり、お太助ワゴンや定額タクシーに発展する形なのか。

事務局：地域の実情に応じたモードはなにが良いかということで、例えば、風の谷内山線では、末端では利用が少ないこと、すぐ隣の自治区である智教寺地域がとろっこ便を運行しているが、次世代の運転手がないということもあり、このエリアを生桑地域へ拡大し、自分たちで自家用有償運送によって地域の交通を守ることも考えられるのではないか。式敷三次線については、三次線の代替交通ということで三次線沿線を走って、三次エリアまで行っているが、三次地区に雨量規制がかかりしばしば通行止めになってしまう。定時制を確保するとなるとそこが難しい。対岸の375号線が2車線であり、こちらを利用するほうが安全かつ時間も正確である。利用者が限られるが、予約型利用の方がより効率的な運行ができるという観点である。上有留線、出口線については、今は小中学生が通学で利用している実態はあるが、ニーズが少ないという現状もある。教育委員会との話し合いにはなるが、末端部については車を貸し切る等どうしても通学に必要なものは教育委員会と協議しながら、予約制で動ける形が効率的な運行につながるという視点である。自家用有償運送には、地元の方の協力がなければできないため、地元の方の意見を聞きながら最終判断をしていきたい。

会長：現状・将来を考えて再編していくということで理解した。私から一点、乗り換えについて、お太助ワゴンで地域内もいけるし、吉田まで来れるということだが、今後は地域拠点で乗り換えが必要になる。運賃についても検討するということがあったが、受益者負担の検討にある通り、バスで乗り換えると割高になるのか、トータルの運賃は変わらないようにするとか、定額制の話があったが、乗り換えが生じることに伴う運賃の面、あるいはバリアの面を低減するための検討・考え方を深めるという理解でよいのか。

事務局：今は、ワゴンが町内であれば300円、町域を跨ぐ移動は500円である。料金の見直しを含め、ワゴンと定額タクシーのきめ細やかな運行をしていきたい。現行の300円から高く設定し直す代わりに、地域内での利便性を高めるという方向で考えていきたい。また、現在は乗り継ぎ割引ができるシステムがなく、紙ベースになっているため、効率的な管理ができていない。そのため、システムの導入が必要となってくる。ただ、利用者との費用対効果などを踏まえながらどういった対応ができるか期間の中で検討していきたい。

会長：もう一つ、運行間隔を見直すと書いてありまして、地域拠点と吉田の間は定時定路線で行うことで安定的に運行しようということだが、運行時間帯の検討があり、お太助ワゴンの利用者が多いところは、見直し案に○がついていて定時定路線で運行することになっている。便数としては変わらないのか。便数を増やすとか、今はワゴンで連続的に走っているため一運行が長くなっているところではあるが、これを乗り継ぎ線にすることで、拠点間または地域内の利便性を高めて利用者が増えるとか、あるいは、芸備線の本数はあるが、それに接続しているものがあまりないという中で、運行間隔についての見直しは検討できないのか。

事務局：運行形態の見直し方針を示しているが、正式にダイヤを引いてバスの往復などを考えている段階ではない。実際に、バス車両、運転手の確保等で線を引き直した時に、これまで往復していた距離を踏まえるともう少し便数は増えると思われる。それを回送ですか、実車させるのかということもあろうかと思う。JR、高速バスの接続について、今のお太助バスは朝・夕しか走っておらず、日中の接続ができていない。今後はそこも意識しながら、どの時間帯に合わせるのが利用者にとって良いのかも踏まえつつ、接続を意識したダイヤの見直しを考えていきたい。

- 会 長：ここに記載の内容は現状ベースであり、もう少し検討を深めていきたいということである。
- 事業者：式敷三次線を三次市の川の駅三次線に接続されるとのことだが、今式敷三次線が中央病院まで行かれているが、現状の川の駅三次線は三次駅までとなっている。中央病院まで行かれるとしたら乗り換えが2度必要である。今後三次線を中央病院まで延長するの
か。また、2度乗り継ぎをするとすると、乗り継ぎ割引の管理を紙ベースは大変になる。モビリティーズなどのシステムでうまくできないかと考える。システムの導入もご検討されるということで、利用者の負担が減り、利便性が向上するという期待させて
いただきたい。
- 会 長：運賃を含めてぜひ検討いただきたい。
- 委 員：美土里町生桑地域は、201世帯398人の人口しかいない。詳細にかけていくと、車に乗
る人、車に乗らない人、学生、子どもの実態、クラブをしているかどうか等細かいところ
がすべてわかると思われる。それらを分析すると、地域に必要なダイヤがわかる。そ
ういうことを踏まえれば、より具体的な公共交通の在り方がわかってくるのではない
か。能登半島地震でも孤立集落がいくつかあるが、詳細は集落だとみなさんわかってら
っしゃる。網にかけていくと、地域ごとにどうしてあげたらよいかわかってくるので
はないか。
- 会 長：安芸高田市では、どの地域も集落単位で把握されて検討がなされているのか。まだ温
度差はあるのか。
- 委 員：具体的にそこまではしていないが、逆にしてみてくださいと言えばできる。生桑地域
で出してみるとか、先進的なことも考えられる。
- 会 長：例えば、モデル地域としていただく。生桑地域を先進地域として取り組むことは可能
ではないか。
- 委 員：そこも含めて考えられることがあると思う。
- 会 長：やはり市と地域と事業者が連携して取り組むことが大事である。他はいかがか。
- 事業者：本計画については、速やかに実施していただきたい。
- 会 長：目指すべき将来像と基本方針があるが、高速バスの乗り継ぎ効果を最大化するとい
うことで、北の関宿を拠点とする場合は、現行の高宮BS美土里BSとの役割分担を検討す
るとなっている。今、北の関宿に乗り入れられているJRは昨年乗り入れられなくなった
が、高速バス路線はどうなっているのか。
- 事務局：二つのバスストップを一つにするのはハードルが高い。高速バスが高速を下りてきて
いる実態がない。北広島町の千代田のような料金所をいったん出なくてもよい地形にあ
るところとそうでないところでは、やはり時間のロスがある。今のところ、現行のバス
ストップへの接続を考えていかなければならないという思いである。
- 会 長：方針としては書かれているが、現実としては現行のバスストップとの接続を考えると
いうことで承知した。
- 事業者：美土里のバスストップを、よく利用するが、出るときに怖い思いを何度もしている。
駐車場の奥に入れば、高速バスを利用される方が多い。みなさん出るときに怖くないの
かなと非常に感じる。いつか事故が起きてしまうと考えるので、改良すれば使いやす
くなる。
- 事務局：どちらの方向か。
- 事業者：入るのは楽だが、美土里のバスストップから降りて県道にでるとき。自販機がある
ところ。
- 安芸高田市建設部：次年度より改良に着手する予定である。
- 会 長：やはり、ハード面も公共交通の利便増進には重要であるので、そのような意見も含
め、公共交通を利用するうえで危険であることとか出していただくことが大事だと思わ
れる。建設部局の方も入ってくださっているので、よろしくお願ひしたい。委員の皆様
から出していただいたご意見をもとに、事務局で検討・反映し、良い計画を作成してい
ただければと思う。作るだけでなく、できるだけ早く実施いただきたい。他にないか。
- 委 員：その他意見等なし
- 結 果：承認