

令和元年度 第2回海田町地域公共交通会議 議事録

○日 時：令和2年1月24日（金）10：00～11：40

○場 所：海田町役場3階 会議室

○出席者：委員14名

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 議事

(1) 海田町地域公共交通網形成計画（素案）について

～【事務局】資料説明～

【会長】

事務局の説明について意見、質問はあるか。

【山岡委員（自治会連合会）】

施策⑦：循環バスの料金見直しについては、値上げをするという説明であったが、いつごろにどれくらい値上げする予定なのか。

【事務局】

循環バスの見直し検討については料金を含め、後ほどの議題2で詳しく説明する予定としているが、現状100円の運賃を150円に値上げすることを想定している。

【山本委員（社会福祉協議会）】

施策⑨に運転免許証返納者に配慮したサービスとあるが、具体的にどのようなサービスを実施するのか。

【事務局】

海田町では、今年度から免許返納者を対象に、交通系ICカードもしくはタクシー利用料金における助成制度を開始しており、この取り組みを継続して行っていくことを想定している。

【山本委員（社会福祉協議会）】

循環バスの運賃を150円に値上げするという話であったが、返納者に対しては100円程度に維持するのか。

【事務局】

免許返納者に対しては助成制度により対策を行っているため、新たな運賃割引での対応については、現時点の検討内容には入れていない。

【会長】

近年、高齢ドライバーの運転の危険性が社会問題になっている。免許返納を促進するという目的もあり、地域公共交通の課題にも、免許返納者への対応について記載している。具体的な検討を進めるうえで、運賃の割引制度についても検討してもらいたい。

その他の施策についても、ご意見をお伺いしたい。

施策⑩で新たな公共交通モードの調査研究という項目を入れており、デマンド型交通等新たな交通モードの調査研究を行うとしている。デマンド型交通というのは、一般的に中山間地域など、路線バスなどの従来からの公共交通の利用者が少ない地域で実施されることが多いサービスのひとつである。海田町のような市街地を中心とした自治体でデマンド型交通を導入する事例があれば紹介していただきたい。

【今岡委員代理（運輸支局）】

具体的な事例のデータは持参していないが、一般的には利用者をある程度確保でき、定時定路線の路線バスで、ある程度の人数をまとめて運ぶ方が効率的な地域では路線バスが運行され、利用がそれほど多くない地域では、予約があるときだけ運行するデマンド型交通を導入する事例が多い。デマンド型交通は、小型の車両で比較のご自宅近くから目的地までの移動で利用できるようなサービス形態が多い。都市型で人口がそれなりに多く密集した市街地でデマンド型交通を導入すると、既存の路線バス等と客の取り合いになって双方に被害が出てくる可能性がある。そのため都市部でのデマンド型交通の導入事例はあまりないと思う。しかし、都市部でも高齢団地など、路線バスが走っているエリアまで一定の距離があるような地域などでは、一部の地域に限定的に取り入れている事例はある。そのような地域でのデマンド型交通は、定路線運行ではなく区域型運行が多い。公共交通が不便な地域内から地域外の交通拠点などの限定的な目的地までの移動と、その帰りの移動として地域外の交通拠点などから地域内へ送り返すという形で導入されることが多い。福山市や広島市の都市部でも一部地域でデマンド型交通が導入されているが、いずれもそういった高齢団地などへの導入となっている。

【齋藤委員（芸陽バス）】

我々は路線バス事業者であるためデマンド型交通とは少し離れているが、イメージが湧きやすくしてもらうため補足でお話させていただく。今は、スマートフォンが普及しているという背景があり、当然車両側に使う機械にもアプリが浸透してきている。イメージとしては、車両にタブレットが設置されており、予約が入ると場所や時間などの情報がリアルタイムで蓄積され、バスが迎えに行くという仕組みが構築されている。それを小型車両で運行することで、より家に近いところに迎えに行け、必要な時間に向かうことができるといったメリットがある。また、アプリが普及してきたため、運行側の導入も利用者側の利用における敷居も下がってきている。しかし、デマンド型交通を利用される方は高齢者が多いため、スマートフォンを利用する予約方法がネックとなる。非常に洗練された良いシステムが全国各地に普及されつつあるが、そういった問題がある。とても良いものに見えるが、実際に利用する側からにとっては、さまざまな設定や入力をしなければならないといった難しい面もある。そういった面も含めた上で判断いただければと思う。

【会長】

デマンド型交通の導入においては、予約や運行システムの開発や普及は進んでいるが、利用者の大半を占めることが想定される高齢者にはスマートフォンを使いこなせない方が多いということがネックとなっているということであった。

交通の専門家である塚井先生に伺いたい。海田町はデマンド型交通の導入に適していると思われるか、ご意見をお聞きしたい。

私としては、令和元年の7月～12月の循環バスの平均乗車数が14.7人／日ということで、循環バスも公共交通の一定の役割を果たしていると考えており、今回の施策の町内循環コミュニティバスの運行見直しを実施することで、より利便性を高めることを検討していく方法が良いと考えている。しかし、現時点で循環バスを廃止して町内すべてをデマンド型交通にしてほしいという要望があるのも事実である。先ほどデマンド型交通の他地域での導入状況や導入システムなどについてご説明いただいた。海田町では、路線バスと循環バスで90%以上の地域をカバーできている状況で、循環バスを廃止してデマンド型交通を導入することについて、何か意見があればお願いしたい。

【塚井委員（広島大学）】

現状の海田町で循環バスを廃止してデマンド型交通を導入するということは、通常で考えればあり得ない。循環バスを何のために運行しているかということにもよるが、今回の資料の中で示唆的なのは、P5, 6, 7で、

人口の分布と高齢化率、後期高齢化率の進展状況が載っている。現在、国道 2 号とバイパスの沿線を中心に人口が分布している状態である。P6 の高齢化率のデータを見ると、人口の多い地域の高齢化率は高くない。循環バスの乗客のほとんどが高齢者であることを考え、循環バスは高齢者のために走らせるという目的であるならば、外側の人口の少ない高齢化率の高い地域の高齢者の方が利用しやすいように走らせる方法になる。

先ほど、通常で考えればあり得ないと申し上げたのは、循環バスを高齢者のためだけに走らせるのではないと考えるのであれば、あり得ないという意味である。乗車人数を重要視せず、高齢者のためだけに走らせるのであれば、外側の高齢化率の高いところを廻るように走らせれば良いという結論になる。皆さんが何を選択されるかでバスの運行形態は変わる。また、そういった場合に、果たして定時定路線のバスが良いのかと言われると、一般論で言うと NO である。通常 1 人の方を乗せるのに 10 人が乗れる乗り物を走らせる理由はない。ただし、運営経費が安いかどうかという観点からいうとまた別の問題がある。一般的にデマンドタクシーでは 1 人を運ぶのに 1 人の運転手が必要となる。10 人程度が乗車できる車両を使うこともあるが、それだと小型のバスとあまり変わらない。乗用車と同じ 5、6 人乗りの車両で運行するとすれば、一般的に乗車人数は平均 1 人程度で運用されることが多い。これを考えると、いかに外側に居住される高齢者数が多いからと言って、外出のニーズを満たすために町内全域にデマンド型タクシーを走らせると、おそらく利用者の満足度は高くなるが、経費がかさむことになる。すべてを一度に満たす乗り物はないが、我々は公共交通計画という位置づけで理解しているため、公共交通計画ならばやはり人数を求めずに走らせるということだけを目的にするのは違う気がするし、かといって乗客の主力である高齢者を無視するのも難しいとは思う。

乗り物側の技術的な問題と、海田町側の町勢の問題である。問題なのか特徴なのかは言い方ひとつだが、事実として、高齢者が居住されているのは外側の地域が多く、その地域にはバスが行きにくい。そう理解すると、海田町全体としては都市域だという認識をされるのは良いが、高齢者が多くお住まいの地域のみを見た場合、都市域なのかということとは違うと思う。比較的コンパクトな町のためデマンド型バスで良いという考え方もあると思うが、検討してみないと判断できない。本日の会議資料 4 の概要版の説明でも、「持続可能」という言葉を使っていたが、ある程度は行政負担しながら運用していかざるを得ない。これは公共サービスである以上は宿命である。そうであれば、高齢者の方のためだけに、乗客が 1 人であってもバスを運行させるという施策の立て方をするのは難しいと思う。しかし、それを良しとして選択されるのであれば、私の立場としては、選択された目標を達成するための意見を申し上げるしかない。それはバス事業者の方や県の方も同じ想いだと思う。選択されるのは住民の皆さんで、こちらは選択されたものに対して提案して動かしていく。ただ、この会議ですべてが決まるということではない。極端だが高齢者のためだけに乗車人数が 1 人であっても運行させるという方針を立て提案し、町民のみなさまから理解を得ることはあまりに難しいと思う。

話は戻るが、循環バスを廃止して、全てをデマンド型バスにするというのは、非常に極端な場合を除いて一般論としてはありえない。最善案を考えていくことになるが、1 台のバスで全域をまわると、カバーはできるが、乗車時間が非常に長くなる。これがネックとなり、カバー率の向上を目指す乗車人数が稼げないという問題が起こってくる。以上のことを考えると、単一の交通手段ですべてをまわすというのは非常に難しい。バスの台数を増やせばまわるかもしれない。あるいはデマンド型交通を併用するという形をとらなければならないかもしれない。それは誰かが悪いということではなく、この人口分布で、こういった地形を持たれている海田町の町勢であればこのように考えるのが自然であり、責任の問題ではない。私の意見をまとめると、循環バスを廃止してすべてをデマンド型交通にするということとは一般論としてはありえない。技術的な視点で考えると、海田町においては循環バスとデマンド交通を併用することをおすすめする。

【会長】

承知した。資料４のP12で役割分担ということで、行政と交通事業者、地域住民の役割を記載しており、互いに連携しながら海田町の公共交通を支えていきたいと考えている。

そのひとつとして、可能性をお聞きしたいが、現在循環バスの運行見直しで、土日運休の案で考えている。その際、運休日の総合公園利用者の移動の確保を懸念しているが、路線バスで総合公園まで運行することはできないか。

【齋藤委員（芸陽バス）】

現状では、総合公園までの道路で狭い箇所が残っており大型車両は通行できない。また、キャンプ場の入口のあたりから総合公園までの区間は、通常の道路よりもかなりきつい勾配になっているため、現在の路線バスの車両をそのまま利用するのはかなり難しい。また、総合公園で折り返す際の転回場所の確保も難しい。現在の循環バスの車両であれば、事務所の前のロータリーで転回できるが、路線バスで使用している大きな車両になるとそれは難しい。このように、まずは通れるかという話がある。キャンプ場付近までの道路は綺麗に二車線でできているため、通行すること自体には問題ない。あとは、利用がどうかということである。総合公園でイベントがあるときは、循環バスに乗り切れないくらいの利用者がいることもある。ただ、それも片道だけの利用である。例えば朝に乗客を総合公園に送った後の復路の車内は空の状態となる。そのため、それほど収支率は良くないと考えられる。毎週日曜日に利用者が多いわけではなく、ばらつきがあり需要が安定していない以上は、路線バスを導入するのは時期尚早だと考えられる。

【会長】

総合公園まで路線バスを運行することを検討する場合、道路幅員が非常に狭い区間があることや、道路勾配、総合公園での転回場所の確保の懸念と、収支に関する懸念があるという意見であったが、町の方で道路拡幅や道路改良の計画はあるか。

【久保田委員（建設部）】

現在、キャンプ場を含めた第二期整備計画を策定しており、その中で路線バスが転回できるような空間は整備する予定ではある。ただ、現在まだ設計段階であるため、整備までにはまだ時間がかかる。

【齋藤委員（芸陽バス）】

また別の要因の難しい問題として、現在乗務員が不足している状況が続いている。バス路線の終点が増えるということは、おそらく海田の町までは同じように走るが、末端部分は不便になる地区がどうしても出てくる。そういったことにも気を付けていただければと思う。

【会長】

障がい者のバス利用について、前回の会議で障がい者の方のバス利用における課題について意見をいただいた。今回の施策の中で待合環境の改善を盛り込んでいるが、待合環境を改善すると障がい者の方の利用が促進されると想定できるか。それとも、屋根を付け、椅子を設置するだけでは利用促進には繋がらないか。

【松岡委員（NPO 法人なかよし実修所）】

バス車内を含めバリアフリー対応にしてもらえれば利用しやすくなる。今の質問とは少し離れるが、視覚障がい者や白内障、視野狭窄の方から、バス車内が暗いという意見をよく聞く。現在、窓にフィルムが貼ってあり遮光ガラスになっていると思うが、カーテン等で遮光することはできないか。車内にある段が見えず危険である。

【会長】

広島県に意見を聞きたいが、今回の網形成計画（素案）の内容において、広島県の他の自治体の計画と比べ、気になる点や修正すべき点等はあるか。

【山田委員代理（広島県地域政策局）】

指標⑩に関係者の連携・協同による取り組み件数とあるが、具体的な取り組みイメージがわからない。他の自治体では、地域住民が主体となって運行する公共交通の導入に向けた仕組みづくりや、ルールづくりを行っていくという事例はある。

【事務局】

関係者との連携の取組は、地域の意見を吸い上げるためや、住民の方にも公共交通を自ら守るという意識を持ってもらうためにも、住民ワークショップを開催することなどを想定している。

【今岡委員代理（運輸支局）】

内容というよりも、計画自体を地域の方に公表して見ていただき、「自治体としてこういう交通体系を目指す」ということを知っていただくことが重要である。何を以て指標の1件と数えるのかはわかりづらいところがある。施策の内容として具体的なイメージができるよう補足できる部分があれば修正していただきたい。

また、ネウボラという言葉や交通用語等について、一般にわかりづらい表現や、海田町としての見解がある文言については用語説明があってもよいと思う。他市町の網計画では本編の後ろに用語解説を付けている例もある。事務局として検討してもらいたい。

本計画の成案化に向けた今後の予定として、パブリックコメントの実施やスケジュールについても説明してもらいたい。

【会長】

パブリックコメントについては、本会議で承認が得られれば、2月3日から2週間で実施する予定である。その後、パブリックコメントで寄せられた意見のうち、修正すべき意見への対応を行い、町議会や本会議で諮り、承認を得て成案化するスケジュールを予定している

また、先ほどいただいた意見に対して、事務局で検討、対応することとし、その他大きな問題はないという認識でよいか。

【事務局】

用語解説については、ご指摘を踏まえ、施策の内容の補足や言葉の注釈等については検討する。

【久保田委員（建設部）】

建設部としてお聞きしたい。施策④駅周辺の歩行空間の整備検討の概要として、JRや路線バス、循環コミュニティバスの交通結節拠点となる海田市駅周辺で歩行空間の整備検討を行うと記載がある。これは海田市駅南口のことを指していると思うが、現在、すでに基盤整備は終えていると考えているが、どのような整備をイメージしているのか。

【事務局】

地区計画の中で、JA安芸の横から海田市駅に向けて歩道の拡張計画等がある。路線バスの駅ロータリーへの乗入れが望ましいが、前回の会議の際、現状の交通状況では時間的なロスが大きく困難であるという意見があったため、海田市駅前バス停から海田市駅までの歩道空間整備のことを指している。

【久保田委員（建設部）】

駅前広場だけでなく、広いエリアのことを指しているということであれば了解した。

【会長】

それでは、本日いただいた意見を踏まえ、海田町地域公共交通網形成計画の成案に向けて進むということによろしいか。

【一同】

異議なし。

【会長】

それでは、2月3日からパブリックコメントを行い、町議会への説明等を経て、次回の協議会で報告させていただきます。

(2) 循環コミュニティバスの見直し案について

～【事務局】5の資料説明～

【会長】

循環バスの見直し案について、質問や意見はあるか。循環バスの見直しは町民も興味を持たれている検討内容のひとつである。

【山岡委員（自治会連合会）】

土日を運休にするのかなぜか。

【事務局】

今回の循環バスの見直しでは、利便性の向上に向けて運行車両を増やすため、現状より町の費用負担が増えることになる。平日のサービスは充実させつつ、比較的利用の少ない曜日を運休とすることで費用を抑えたいと考えている。

【山岡委員（自治会連合会）】

運休ではなく、便数を少なくするなどでも、土日も運行した方が良いのではないか。

【事務局】

曜日によってバスのダイヤが変わることが認識しづらいため、運行日を明確にわかりやすくするため土日を運休することとしている。その代わりに平日の運行便数を増やして利便性を向上させたい。

【山岡委員（自治会連合会）】

公共交通機関であれば、利用者が1人でもいれば運行するのが当たり前であるという話が先ほどあった。そのあたりは検討してもらいたい。

【塚井委員（広島大学）】

先ほどの発言で誤解を与えてしまったが、公共交通機関であれば乗客が1人しかいなくても運行する必要があるとは申し上げていない。公共交通機関であっても採算性は重要であり、少なくとも1人のためだけに運行するものを公共とは呼ばない。少人数のためには少人数のための乗り物があるということを申し上げた。

【山岡委員（自治会連合会）】

了解した。

【松岡委員（NPO法人なかよし実修所）】

祝祭日はどうするのか。

【事務局】

祝祭日の曜日は定まっていないため、明確に曜日のみで判断できるようにする方がわかりやすいという考えから、土日のみを想定している。

【会長】

採算性も重要であるという意見があったが、毎日運行と土日運休の場合の費用はどの程度の違いとなるのか。

【事務局】

資料5の2ページ目に町負担額の推計額を付けている。土日運休で運行する場合、町負担額は約2,000万円を想定しているが、毎日運行とすると約2,900万円前後になり、土日運休に比べ900万円程度費用が増加すると想定している。

【会長】

事務局としては、土日を運休にして平日の利便性を高めたいと考えている。

【塚井委員（広島大学）】

事業者は収益を第一に考えるため無駄な運行はしない。同じ考えで行政が運行する公共交通に当てはめて良いかは別の話だが、少なくとも事業として取り組む以上、採算性のことも考慮すべきであり、公共交通を福祉目的だけのために運行する必要はない。

【会長】

今回検討する中で、土日でなく他の曜日を運休にすることも検討したが、循環バスの利用傾向から利用が少ない曜日が土日であった。

【事務局】

過去 3 年間の中で一番利用者が少ないのが日曜日、次に月曜日、その次に土曜日であった。月曜日も利用が少ない傾向にあるが、わかりやすい曜日として土日を選んだ。

【会長】

循環バスの運行にかかる町の負担額として、費用対効果を勘案した案が土日運休という案となっている。また、今回ルート見直しに合わせて運賃を 150 円という形で設定している。アンケートで 45%の方が 150 円までの値上げであれば許容できるという結果であった。

【齋藤委員（芸陽バス）】

運賃について、試験運行を開始した平成 17 年から現在まで 100 円で運行しているが、当時とは法令が変わってきている。バス車両を海田町から借り上げた上で、定時定路線の路線バスの形態で運行するという当時の 21 条路線という位置づけで運行を開始した。その時に 1 乗車 100 円という手続きをして運行を開始し現在もそうになっている。他の路線バスでは、IC カード払いで運賃が半額になる障がい者割引や小児割引があるが、循環バスでは 1 乗車 100 円の手続きをした経緯があり割引が適用されていない。運行見直しを検討する際には料金体系についても見直しをする良いきっかけになるため、障がい者や小学生は半額にして、他の路線バスの料金体系に合わせた割引制度に変更する方が良いと思う。現在、循環バスが 1 乗車 100 円の料金体系であるため、IC カードの精算機に他の路線バスと違う特殊なシステムを導入している。他の路線バスと同じ割引制度に変更することで、循環バスのための特殊なシステムを作らなくてよくなるため、運行事業者としては運賃変更のための準備期間が短くて済む。バス乗務員も循環バス用に運賃を 100 円に設定するボタンを押す必要もなくなり、カードリーダーに触れていただくだけで降りられるようになるため、運賃の見直しに関してはそういったことも併せて検討いただければと思う。

【会長】

150 円に運賃を値上げする設定については、システム上問題ないと考えて良いか。また、障がい者や小学生の運賃割引の導入について事務局としてはどう考えているか。

【事務局】

障がい者、小学生の割引については検討する。小学生未満の無料制度については継続していく方向で考えている。

【齋藤委員（芸陽バス）】

割引をすると収入が減り、町の負担が大きくなるという面もあるため、それも踏まえて検討いただきたい。

【塚井委員（広島大学）】

本日の議題はこれで終わりのため、雑感を言わせていただく。海田町の循環バスは限りなく路線バスの補完という意味合いが強くなっている。見直し案の方で直接議論はでないが、資料のバス停の位置に関す

るページを見ると、デマンド型バスと、循環バスを併用しながら公共交通網を作っていくという考え方なのだと思う。計画の位置付け等内容にもそういった考え方だと記載されているが、具体的な細かい話になると、循環バスのことに集中している印象がある。どの事業においても言えることだが、具体的な話になると個別のことに話が集中して、原則が何だったのか分かりづらくなる。海田町だけではなく他の市町でもそうだが、原則を見失いそうになった時には誰かが指摘しないとイケないのだと思う。現状、入り組んだ話になってしまっており、事務局が発言していたことと、委員の質問との間に食い違いがあるように感じる事が何度かあった。特に今回の循環バスの見直しに関しては、私はあくまでも暫定的なものだと思っている。庁舎が移転することが決まっており、庁舎移転後に、再度見直しが必要になることはわかっている。そのため、現在の見直し案についても判断が難しいところがあるが、ありえない案ではないと考えている。デマンド型バスについての話もあるが、現時点ではデマンド型の具体的な導入については検討していないということであった。事務局は、これから先も検討する可能性がゼロだとは発言はしていないが、とりあえずは現時点では検討しないということであった。

運休に関しても、今後3、4年の間に大きな変化があるため、今回の運休がよかったかどうかの精査については、今回の見直しによる運行実績を以てある程度判断されると思われる。

短い期間で状況が変わることに対して、見直しをしていかなければならないため、全体のスケジュールの話は、今回の海田町地域公共交通網形成計画は非常に重要である。事務局は現在検討していることに関して誠実に答えられていると思うが、私を含め他の委員は目先のことでなく、将来的にどうなっていくのか、2、3年後の状況等どこまで含めて検討されるのかということに興味を持って参加させていただいている。そういう意味で、今検討することと今後検討することを識別して回答していただきたい。今検討することに関してのみ答えられると、言われたこと全てに「やりません」と言っているように感じる。そんなことはないはずであり、路線に関しても今後変えられないということもありえない。短期的なものと長期的なことは今の状況では非常に大事である。そこを注意して説明していただかないと、話が通じないという印象を持ってしまふ。要望に関して「今の状況では考えていない」と現時点での回答をされているが、その要望は資料に出てくる内容であり、今後考えないということもありえない。

次に、バス事業者の方が繰り返し乗務員不足の話をされている。皆さんがいくらバスを希望しても、運転手がいなければ、バスは走行できない。ロボットバスが出てくると言われているが、コスト面も非常に大変だと言われており、普及するのも何十年か後になると思われる。しかし我々が直面しているのは何十年後のバスをどうしたいかという悠長なことではなく、少なくとも1、2年のレベルでどうしたいかということである。乗務員がいらないからバスが走れないのと、収益が悪いからバスが走れないのとでは同じようで全く違う問題である。いくら行政が循環バスを継続的に運行するため予算を確保しても、運転する人がいなければ結局廃止になってしまう。これがとても恐ろしい状況であることをよくご理解いただきたい。行政が関与して、循環バスという形でバス路線を維持するということをやってきたが、乗務員がいらないことに関しては物理的にどうしようもない。住民が自ら運転する輸送体系を取られている中山間地域もある。現時点では検討していないが、そういったこともお願いもしなければならなくなるかもしれない。短期的にはありえないことではあるが、将来的に可能性がゼロであるかはわからない。そういう意味で、公共交通にとって大きな過渡期が来ていると思う。海田町としてもバスを取り巻く状況そのものも大きく変わろうとしているという、2つの意味での過渡期が来ていることを認識していただければと思う。

最後に、土日に循環バスを運休するのであれば、総合公園の施設を予約する時にバスを一緒に手配するような仕組みを考えられないか。総合公園の予約を入れる時点で、公園利用者がいることを把握できるのではないか。バスの予約制度を導入しても利用者がいるかはどうかはわからないが、特定のイベントがあつてそ

の度に送迎が必要なのであれば、それに備えて常時バスを走らせるよりも、イベントに合わせてバスを予約してどこから総合公園までの運行をするのが良いと考えられる。これは皆さんが観光バスを利用される際の方法と同じである。私が言いたいのは、公共交通体系だけで考えず、施設予約の時にバスの予約を受け付ける等、柔軟な方法は色々あるということである。方法がいろいろあるのに、今はこれしか考えていないからその話はしませんがと回答されるのは好きではない。先ほど海田町でデマンド型バスの導入はあり得るか、あり得ないかと聞かれたが、それはあり得る。あり得るが、今の状況で、どこでどんなデマンド型バスを導入すべきか聞かれても他地域の事例でしか答えることはできない。来年度の予算等にもかかわってくるため、目先のことをまずは決めないといけないのは行政の宿命だと理解はしている。それと同時に、せっかく委員を集め会議を開催しているのであれば、目先のこと以外も話し合う場にする方が有効である。いつも話が目先のことだけになっているような気がする。私はいつも目先のことでないことを申し上げて、同意していただいているが、それがどこに吸い込まれてどう反映されているのかわからない状況になっている気がするため最後に言わせていただいた。

総合公園利用者がバスの予約をするという話については可能性として話をしたが、有効に機能する可能性は低いかもしれない。土日を運休にするということであれば、そういった制度の導入可能性が考えられ、総合公園管理者の事務処理は増えるが新に予約システムを組むわけではないので、比較的簡単であり、土日運休に対する対策にはなる。乗り物を借り上げて予約制でも運行するということは、バスを使ってもらいたいという奨励にもなる。運行にあたっては、どこの事業者がそれを受けてくれるか、どのような運行にするかは個別事情によるし、現状の道路事情では大型バスは入れないということであり、小型車両であれば、地元のタクシー事業者等に仕事を頼むことにもつながる。

したがって、いろんなことを合わせて考えていただきたい。交通をめぐる問題は交通以外の分野にも手を打たないと間に合わない状況まで来ている。乗り物だけを独立して考えていくのはどんどん難しくなっている。過去の常識にとらわれないようにしなければならない。

余談として、高齢者がタブレットを使うのは難しいと皆さん思われているが、スマートフォンよりも画面が大きいため文字も見やすく、言うほど難しいものではない。マイナス面に関して皆さんが言われていることは確かにあるが、実際のところ触れてみないとわからない。そういう意味で、いろんな可能性を排除せずに検討していただければと思う。

【会長】

新庁舎の開庁の時点で循環バスの運行見直しは再度必要となる。

土日運休や、総合公園の利用予約の際に合わせてバス予約をするなどのアイデアについても、関係者と検討を進め、必要に応じて、再度改善見直しを検討することとする。

【塚井委員（広島大学）】

議題にないことを申し上げてすぐに実施してくださいという意見は、無茶苦茶だということは承知している。今日私がそう言っていたことを書き留めておいてもらって、この先可能性があるかについて検討していただければと思う。

【会長】

今いただいた総合公園の土日利用者への対応については、総合公園管理者とも相談して、今後の検討課題とする。

循環バスの変更するルートは、路線バスと競合する区間あるが問題ないか。

【齋藤委員（芸陽バス）】

変更後のルートは現在の循環バスのルートとほぼ同じで、一部バイパスを通るルートに変わっているが、

基本的には今のルートと変わっていないし、さらに現在運行できていないエリアを拡大するようになっている。現時点でいうと、循環バスと路線バスの利用者は客層が違うという印象を持っている。循環バスのルート変更が、路線バスに対して悪影響を及ぼすことはおそくないと思われる。

話は変わるが、先ほど塚井委員がドライバー不足の話をされていたが、正直本当にドライバーがおらず、ドライバー不足が深刻な状況になりつつあるのは事実である。

また、先ほどから話に出ている、乗客が1人しかいない地域で路線バスを運行するというのはあり得ない。運行しているとそういった状況になるということはあるが、サービスに手抜きをせず運行している。

【会長】

ルートの変更箇所として、国信の環境センターまで行くようになっている。以前、国道2号を右折する必要がある、大型バスで右折するのは危険であるという意見を警察からいただいている。それについては、小型バスで運行すれば問題ないということで良いか。

【川手委員（海田警察署）】

事前に町と協議したが、環境センターに向かうごみ収集車が、国道2号を右折しているという状況にあり、かなりの数が右折待ちしている実情がある。そういった状況があるため、寺迫交番の管内である国信二丁目の去年の交通事故の発生状況を確認したが、1年間で20件の事故が発生している。また海田市駅前交番の管内でも同様に20件程度の事故が発生している。懸案の箇所で突出して事故が多く発生していないと認識した。かつ、多くのごみ収集車が右折しているということもあり、そこまで危険な状態ではないと考えているため、路線については問題ないと思う。

ただ、国道2号線は走行速度が速く追突事故が多い。運行の際には早めに減速して、方向指示器を出すようにしていただきたい。また、危険と思われる場所については情報提供いただき、共有し安全に努めたい。

【山本委員（社会福祉協議会）】

土日の運休について、土日にバスに乗る施設利用者もいるのではないかとと思うが、どう対応するのか。

【事務局】

総合公園の土日の利用者が多いということは承知している。調べたところ、循環バスの総合公園での年間乗降者数は4,000人程度で、そのうち土日の乗降者数は1,600人程度だった。総合公園の年間利用者数が20万人を超える程度だということを考えると、全体から見て大きな影響は出ない考える。しかし、先ほど意見があったように、将来的には施設利用者の方がバスを予約できるようにする等、検討していかなければならないと思う。

循環バスの運行を持続可能なものにしていかなければならないということと、過度な行政負担を抑えていかなければならないということは理解していただきたい。どこかで財政負担の上限を見据えながらやらなければ、循環バス事業そのものが立ち行かなくなってしまうということで、今回の案を提示させていただいていることを理解していただきたい。

【山本委員（社会福祉協議会）】

土日利用されている利用者からすればかなり不便になると思うが、やってみて意見を把握してほしい。

【山岡委員（自治会連合会）】

資料5について、ルートは何年かで見直しをするのか。例えば、2、3年先には庁舎が移転する。

【事務局】

庁舎の開庁に合わせて見直す必要性は認識している。

4. 閉会

