

- 日 時 : 令和7年6月12日(木) 10時00分～
- 場 所 : 海田町役場 3階 大会議室
- 出席者 : (会長) 呉工業高等専門学校 神田教授 ほか委員12名 ・ 町事務局

○ 会議次第

- 1 開会
- 2 議事

- (1) 令和6年度海田町地域公共交通会議決算について
- (2) 令和7年度海田町地域公共交通会議予算案について

3 報告事項

- (1) 循環バス利用状況について

4 協議事項

- (1) 地域公共交通計画評価指標と目標値達成に向けた取組について
 - ・ 積み残し対策について
 - ・ 停留所及びルートを検証について
 - ・ 運賃改定について
 - ・ モビリティマネジメントについて

	【開会】
事務局	議事(1) 令和6年度海田町地域公共交通会議決算について説明
	異議なし・承認
事務局	議事(2) 令和7年度海田町地域公共交通会議予算案について説明
	異議なし・可決
事務局	報告事項(1) 循環バス利用状況について説明
会長	利用者数について、令和4年度から令和5年度にかけては新型コロナウイルスの影響による乗客減少からの自然回復による増と読めるが、令和5年度から令和6年度にかけて2,236名増加している要因と今後の利用者数の見立ては。
事務局	要因は明確に分析しきれていないが、令和6年度に路線バスの運賃改定があり、路線バスの一部の利用者が循環バスを利用するようになったことが推測される。今後の利用者数については、免許返納が進展していけば、伸び代はあると考えている。
会長	路線バスとの運賃差に対して敏感な層が多数存在すると思われるか。
委員	路線バスの運賃改定の影響はあるように感じる。
会長	例えば、利用者数が自然増だとすると、モビリティマネジメントにより更なる利用者増が見込まれる反面、積み残しのリスクが増えることも考えられる。積み残し対策については策を講じるまでに時間がかかることから、早急に取り組むべき課題である。
委員	客層は。
事務局	高齢者の女性が多い傾向。一方、スポットで若い世代の方も利用されている。

委員	赤ちゃんや子どもを連れた方はいるか。
委員	南ルートは子連れの方の利用が1日1~2組。北ルートは1組程度。
委員	循環バス乗客定員について。
事務局	南ルート：定員28名、北ルート：定員9名。
会長	北ルート車両を乗客定員14名に変更は可能か。
委員	運転手は2種免許が必要となる。乗務員不足の問題があるので、2種免許を必要としない車両で運行したい。
会長	現状、北ルートに配置されるバス運転手の中で、一種免許のみの方がいるのか。
委員	現状いないが、今後の運転手不足のことを想定すると。
会長	現状は可能ということになるか。
委員	以前海田町とも協議をしたが、14人乗りに変更したとしても、助手席には乗客は乗れないので乗客定員は13名となる。車両を変えたとしても積み残しが解消できない恐れがある。
会長	席数4席増えるなら、選択肢の1つとして検討する余地はある。 制度上の手続きが変わることがあるか。
委員	制度上の手続きは変わらないが車両改修するので、バリアフリーの除外認定を受ける必要がある。公共交通会議の承認と、芸陽バスでの書類作成が必要となる。
会長	今後検討していただければ。他に何か意見があるか。 それでは、議題を進める。事務局から説明を。
事務局	協議事項(1) 地域公共交通計画評価指標と目標値達成に向けた取組について 説明
委員	モビリーデイズを活用した利用促進の中の、ダイナミックプライシングについて。 システム上、便毎・曜日毎の設定が可能かもしれないが、利用者感情と運賃制度上の話として、事前に中国運輸局に相談していただきたい。 現状、ダイナミックプライシングは、事前予約制の高速バスでしか導入されていない。 路線バス導入事例はないのではないかと。 割引方法は慎重に検討しなければならない。 この話を進める場合は中国運輸局に事前に相談をいただきたい。
会長	公共交通の運賃は基本的には誰もが同じ運賃でなければならない。熊本市では会費を支払うと、バスの運賃が半額という例がある。海田町では例えば、町内の高齢者のみ半額にすることは難しいと考えられるが、町内高齢者の方にパスを配り、それを見せると半額という方法なら可能と考えられる。
委員	公共交通をとりまく動きは近年めまぐるしいため、法改正等注視する必要がある。
委員	広島県 MaaS 補助金について。
事務局	要件さえ整えば進めていきたい。
委員	広島県としても公共交通の利便性を今よりさらに向上させたい。 要件のハードルは高くない。例えば、事後検証が可能な実証実験やデジタル技術の導入等が挙げられる。

	また、モビリーデイズを活用した利用促進について、広島県も一緒に協議を進めていきたい。
会長	国も県もサポートしてくれる体制があるのはありがたい。 循環バス北ルート積み残し対策について。早急に取り組む必要がある。 年度内には実施できそうか。
委員	畑賀発～国道2号線経由～海田市駅行き路線バスの出発時間を変更せずに、1便を旧道経由に振替を行う方法で検討している。 畑賀で乗車し海田市駅で降車する利用者が多いので、途中のバス停利用者への影響は少ないと考えられる。遅くとも年度内には実施できる。
会長	国の共創モデルの実証運行事業の補助金を活用できそうか。
委員	今回のケースは既に運行している便の振替を行うもので、新たな系統を増やすわけではない。単純な増便では厳しいと考えるが、確認して後日回答する。
会長	運賃改定について。
委員	運賃協議分科会で協議が必要。
委員	収支率目標達成のため、利用者を増やさないといけないが、今後の利用者の伸び代について。 もう1点、海田市駅利用者の客層や利用目的、ODデータの提供は可能か。
委員	利用者数は公表している。定期券利用者の乗降駅データ入手は可能。定期券利用者以外の利用目的については入手困難。海田市駅は定期券利用者が多いと考えられる。
事務局	午前中の利用が多く午後の利用が少ないため、全体の底上げをしつつ、午前から午後に利用者を分散したい。 今まで循環バスを利用していない方に、利用しやすいと思ってもらい、利用者数を増やしたい。
会長	土曜運行について、JRの情報も活用し検討を進めてもらいたい。 モビリーデイズを活用したモビリティマネジメントについて、実現困難と考えられている取組は、システムの問題のため実現困難ということか。
事務局	事業者との協議ではシステム上の課題が多いと言われた。システム改修にはコスト、期間を要するため、実施したいができないという認識である。
会長	広島県 MaaS 補助金を活用できれば。 利用促進や収支率改善に向けた取組について議論を継続していきたい。 運賃改定については運賃協議分科会で議論を進めていただきたい。
委員	免許返納の際、タクシーチケットかパスピーの2択だったが、パスピー終了後は？
事務局	モビリーデイズの配布を行っている。 次回の公共交通会議は8月に予定。
	【閉会】