

地域生活交通に係る調査特別委員会 摘 録

1. 開催日 令和8年2月13日(金) 第2委員会室
2. 出席委員 谷口隆明委員長 前田智永副委員長 松本みのり 堀井慎一郎 桜田亮太 堀内富夫
桂藤和夫議長
3. 欠席委員 なし
4. 事務局職員 島田虎往議会事務局長 横山和昭議会事務局議事調査係長
橋本和憲議会事務局主任主事
5. 説明員 岡本貢生活福祉部長 下森一克地域交通課長 原田淳司地域交通課地域交通係長
山根啓荘地域交通課参事
6. 委員外議員 福山権二副議長
7. 傍聴者 2名(うち議員 五島誠 岡野茂)
8. 会議に付した事件

- 1 付託事項の審査について(第2期庄原市地域公共交通計画について)

午後1時25分 開 議

- 谷口隆明委員長 ただいまから地域生活交通に係る調査特別委員会を開会します。本委員会において、傍聴、写真撮影、録画等を許可しています。委員外議員として福山副議長にも参加していただいています。また、議長にも参加していただいています。それでは、まず、これからお世話になる執行者の皆さんに自己紹介をしていただいでから始めたいと思います。
- 岡本貢生活福祉部長 生活福祉部長の岡本です。よろしくお願いいたします。
- 下森一克地域交通課長 地域交通課長の下森です。よろしくお願いいたします。
- 原田淳司地域交通課地域交通係長 地域交通課地域交通係長の前田です。よろしくお願いいたします。
- 山根啓荘地域交通課参事 地域交通課参事の山根です。よろしくお願いいたします。
-

- 1 付託事項の審査について(第2期庄原市地域公共交通計画について)

- 谷口隆明委員長 それでは早速、委員会の中身に入ります。本日は、前回の特別委員会で申し上げましたように、現在策定中の庄原市地域公共交通計画、2月3日から3月2日までホームページ上でパブリックコメントを募集されていますが、その中身を委員会としてお聞きしようということで計画しています。本日は大変お忙しい中、執行者の皆さんに参加していただいていますので、まずこの地域公共交通計画の進捗状況や課題についてお話いただければと思います。部長。
- 岡本貢生活福祉部長 このたびこの特別委員会を立ち上げられたことに関しまして、市議会でも市の重要な課題と御認識いただく中で、特に地域交通について取り組んでいこうということで調査・研究をしていただけるとのことで、非常に感謝申し上げます。このたび現計画が終期を迎えるに当たって、市民代表のワーキング会議、公共交通会議を開く中で、素案を取りまとめる段階に至っています。先ほど委員長からもありましたとおり、現在パブリックコメントを実施中ですが、今日は、各地

域の交通事情等を十分に把握しておられる委員の皆さんからも貴重な御意見を頂けるものと思っていますので、説明の後に忌憚のない御意見を頂ければと思います。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 それでは、計画の素案について説明いたします。本日御手元に御用意した素案ですが、先月 22 日に地域公共交通会議に諮って委員の皆さんからおおむね御了承いただいた内容となっています。この内容で、先ほど部長が申しましたように現在パブリックコメントを実施しています。内容に入ります。めくっていただいて、目次があります。本計画の構成を御覧ください。第 1 章から第 5 章までの 5 章立ての計画となっています。第 1 章が地域公共交通計画の概要、第 2 章が本市を取り巻く地域公共交通の現状把握です。後ほど見ていただきますけれども、ここには人口の推移や市内の主な施設の立地状況などを記載しています。第 3 章からがいよいよ計画の中身の本番となります。第 3 章は地域公共交通の目指す姿です。第 4 章では目指す姿を実現するための戦略と各種事業を掲げています。そして、第 5 章は、計画の評価・検証と推進の方法ということで、いかにして PDCA を回していくのかを取りまとめています。別添の資料につきましては、今日は説明を省略いたしますけれども、資料編ということで、アンケート調査であるとか、各種地域や交通事業者ヒアリングを行った実施内容の取りまとめをしています。概略についてはこの計画の中でも少し触れさせていただければと思います。めくっていただいて、計画の 1 ページを御覧ください。第 1 章、地域公共交通計画の概要です。背景や目的などを記載しています。4 行目にありますように、地域公共交通は地域の基本的な社会基盤であるという視点から、これまでも令和 3 年に地域公共交通計画を策定して様々な取組を進めています。しかしながら、本市では自家用車の利用割合が高い地域であることに加えて、人口減少と少子化の進展によって公共交通の利用者は減少傾向にあるほか、運転手不足や運転手の高齢化といった供給側の課題も深刻化するなど、地域公共交通における課題は多岐にわたってきています。あわせて、高齢化等による運転免許返納者の移動手段の確保も重要な課題となっています。こうしたことは本市だけの傾向ではありません。国においては、令和 5 年に地域交通法の改正を行い、それに基づき、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通を再構築していく必要があるとしています。本市についても、各地域や交通事業者・各種団体が様々な取組を行うとともに、このたびの計画策定では、地域公共交通会議内にワーキング会議を設置し、公共交通の問題、今後 5 年間の公共交通の役割やあるべき姿を 5 回にわたって議論しました。こうした議論の内容を踏まえて、市長が所信表明で申したとおり、誰もが必要なときに必要な場所へ移動できる地域公共交通の実現を目指し、地域公共交通のマスタープランである新たな第 2 期庄原市地域公共交通計画を策定するものです。2 の計画の対象区域につきましては、市全域としています。3 の計画期間につきましては、令和 8 年度来年度から令和 12 年度までの 5 年間としています。ページをめくっていただきまして、4 に計画の位置づけ及び国・県の動向を記載しています。計画の位置づけにつきましては、現在策定中の第 3 期庄原市長期総合計画を上位計画とし、地域交通法に即した法定計画とすることとしています。あわせて、県の地域公共交通ビジョンや本市の都市計画マスタープラン等とも整合性を図りながら計画を策定して取組を進めたいと考えています。国・県の動向について簡単に説明いたします。まず、国の動向ですが、先ほどあったように、地域交通法を改正して地域公共交通のリ・デザインを進めるとともに、令和 6 年 7 月に交通空白の解消本部を国土交通省の中に設置し、交通空白の解消に向けた取組を進めています。広島県に

おいては、令和5年度末に県の地域公共交通ビジョンを策定し、県内において様々な取組を実施されています。3ページです。5の上位計画におけるまちづくりの方向性ですが、長期総合計画であるとか、都市計画マスタープランとも整合性を図ることとしています。5ページに進みまして、6に本計画を策定するに当たっての体制を図で示しています。ワーキング会議、地域公共交通会議、庄原市という3層仕立ての形で計画策定を進めています。7の計画策定におけるこれまでの検討の経緯です。まず、主な調査といたしまして、市民の方を対象としたアンケート調査や、6ページに進んでいただきまして、公共交通を多く使っている高校生に個別にアンケート調査を実施しています。また、交通の専門事業者である交通事業者へのヒアリングや、自治振興区に出向く中で、地域の意見を取りまとめるヒアリング等も実施しています。7ページです。先ほど来説明しているワーキング会議での検討内容と経緯について記載しています。計5回のワーキング会議を実施しています。このワーキング会議ですけれども、呉工業高等専門学校の神田先生を座長といたしまして、19名の委員で様々な視点から議論を行ってきました。8ページからが第2章、地域公共交通の現状把握です。8ページ、9ページに人口の推移等を記載しています。こちらについては、様々な行政計画で議員の皆様目の届いているので説明は省略いたします。10ページ、11ページでは、公共交通の目的地となる各種施設・拠点の立地状況をお示ししています。現時点では素案の段階で、計画を策定する際にはもう少し皆さんに分かりやすいものにしたいと思います。12ページです。人口流動を国勢調査のデータから拾い出してお示ししています。本市とどこの人口流動が多い状況なのかということです。特に近隣市町の移動が多く見られるほか、広島市への移動も一定程度見られます。13ページです。観光資源の立地状況と利用交通手段です。本市にお越しになる方の9割以上が自家用車を利用されています。14ページにお進みください。本市で運行している公共交通には、鉄道、バス、乗合タクシー等様々なものがありますけれども、それらを図面の中に落とし込んだものです。JR芸備線・木次線、高速バス、路線バス、市運行生活交通路線、塗り潰しているところが予約乗合タクシーで、口和、高野、東城、それから、総領の「こまわりくん」、ブルーのところは市民タクシーです。15ページにその運行概要と運行事業者、運行区域を一覧として取りまとめています。16ページ、17ページにつきましては、スクールバスのことを取りまとめていますので御確認ください。18ページです。公共交通の利用状況ということで、利用者数の推移を令和元年度から令和6年度まで取りまとめています。令和2年度にコロナの影響で利用者数がぐんと減っています。この状況がなかなか回復せずに全体的には減少傾向にあります。19ページ、公共交通のカバー状況です。この広い市域をどれだけ公共交通がカバーしているのかを一定の要件で計算したものです。市全体では、人口のうち94%くらいはカバーできています。中でも、ドア・ツー・ドア型の運行がある口和、高野、総領地域については人口カバー率が100%となっています。20ページです。公共交通のニーズに対する事項ということで、各種アンケート調査によって現状を把握したものです。詳細につきましては、資料編を御覧ください。ここでは概略だけ、ポイントだけ若干触れさせていただきます。まず、市民アンケートです。市民の方からは、できるだけ長く自分で運転を続けたいという意向が強くありました。そして、自分で運転をしない方からは、公共交通を利用しない最大の理由は送迎してくれる家族等がいるからという回答が多く寄せられています。次に、高校生アンケートです。通学の半数以上が送迎によるものです。公共交通の利用者も駅やバス停までは親御さん等に送迎されているということで、送迎を行う保護者の半数以上が負担に感じておられるという状況

がアンケートで分かりました。高校生アンケートの最後のところですが、待合拠点の改善やフリーパス導入等で保護者の多くが公共交通利用を推奨する意向が多く見られています。そして、地域ヒアリングにつきましては、地域拠点に関する意見を伺っています。周辺部になるほど自治振興センターが地域拠点になるという考え方が強くありますが、庄原・西城地域ではJRの駅やショッピングセンターなどの施設が交通の地域拠点となっていました。これは、後ほど事業のところに出てきますけれども、地域拠点の整備と関連があります。21 ページです。公共交通の維持・確保及び安定供給に関わる事項ということで、主には本市の財政負担の状況をグラフ化してお示ししています。年間の支出額の目標額を、令和3年度の計画では2億4,700万円以下に設定して取組を進めましたが、現行、令和6年度では2億9,984万円で、5,000万円ばかり上振れしています。これまで説明していますとおり、人件費や燃油費、物件費の上昇等によってこうした上振れが出ているという取りまとめをしています。21 ページの下段ですが、交通事業者にもヒアリングを行って御意見を頂いていますので紹介いたします。多くの事業者で運転手の高齢化が深刻で若手の新規採用が困難となっており、給与水準や労働環境等が1つの要因になっているのではないかと分析されています。会社自体の運営も、市からの委託業務の依存度が高く、数年後の事業継続に不安を抱える事業者が複数あることがヒアリングの中で見てとれました。22 ページにお進みください。ここまで現状把握ということで様々なデータをお示ししましたが、ここからは現行計画の取組状況です。23 ページからが計画の具体的な取組状況ということで、東城地域におけるデマンド型バス・タクシーの運行、高野地域におけるデマンド型交通の見直しの実施、24 ページに進んでいただきまして、先般の議会で可決していただいた総領の「こまわりくん」2台、町内便の廃止という取組も行っています。25 ページです。官民を合わせた取組ということで、庄原Ma a S検討協議会の取組を掲載しています。令和6年度、令和7年度と「よるくる」の取組を行っています。議員にもドライバーとして運転業務に関わっていただき、感謝申し上げます。26 ページです。交通事業者も頑張っておられます。バス事業者による生徒を対象とした利用促進の取組を掲載しています。27 ページは、芸備線・木次線の利用促進の取組です。これまで行っているグループ利用助成事業、コンビパスの取組、高校生の通学支援・モニタリング事業やラッピング列車の製作等の利用促進の取組を掲げています。こうした取組を進める中で、その計画期間中における評価・成果を28 ページ、29 ページに一覧でお示ししています。様々な項目がありますが、28 ページでいいますと、大きな項目といたしまして、75 歳以上の市民のうち、交通手段がないために外出できなかったことがよくある人の割合の基準値を8.7%と定めていましたが、今回検証を行った結果、3.1%と大幅に改善されています。これは、家族などの送迎があること、市民タクシーや福祉タクシー事業の成果があったことなどにより目標が達成できていますが、人口カバー率や市の財政支出額は目標値に届いていません。29 ページ、取組評価指標の検証のところでは、4つの基本目標にそれぞれ評価指標を設定して取組を進めてきましたが、こちらも目標が達成できていません。こうしたものについては、現在策定を進めている計画においても再度設定して取組を進め、目標の達成に努めていきます。30 ページ、第3章にお進みください。これらの前計画での取組や評価等を踏まえて、本計画における公共交通の目指す姿をワーキング会議の中で取りまとめしています。まず、31 ページを御覧ください。一覧にした表というか、図がありますけれども、ワーキング会議の中で本市における公共交通の問題点、目指す姿と現実のギャップの洗い出しを委員の皆さんとしました。問題1から問題5までの問題点を洗い出

して、右側にありますけれども、その問題に対する課題、問題に対してどのようなアクションプランを示していけばいいのかということも15点に取りまとめています。こうしたものを取りまとめる中で、32ページです。本市における地域公共交通の目指す姿を6点に取りまとめました。1から6については後ほど詳しく説明いたしますのでここでは省略いたしますけれども、こうした目指す姿の取組を進める上で、誰もが必要なときに必要な場所へ移動できる地域公共交通の実現を基本理念に設定して様々な取組を進めていこうとしています。目指す姿につきまして、それぞれ込められた委員の思いがありますので、33ページから簡単に説明いたします。まず1点目です。公共交通により社会参加の機会が確保され、市民が生きがいを持って元気に暮らしているという目指す姿です。公共交通が利用できず、家族の送迎も頼めない場合、社会参加機会の喪失、ひいては社会とのつながりの希薄化や生活の質の低下を招く可能性があります。そのような状況にならないよう、社会参加を通じて生きがいを持ち、健康で元気に暮らし続けられるまちの実現を公共交通の側面からも目指していこうことです。2点目です。公共交通によって外出回数が増え、人々の交流が促進されることで、まちがにぎわっているということを掲げています。2行目にありますように、令和2年に庄原市交通交流施設、備後庄原駅の整備を行いました。そもそも拠点への移動手段が不足しているため、拠点のにぎわい創出までには至っていません。さらに、観光客の二次交通としての利用も限定的で、観光資源を活用した交流人口の拡大が十分に図られていません。地域の楽しみや交流を生み出すツールとして活用されていません。こうしたことを踏まえて、最後から4行目にありますように、地域における拠点の待合環境は快適な時間が過ごせ、集う人々の交流が促進されるなど、バスや鉄道を待つ以外の付加価値が拠点のにぎわいづくりに大きな影響を与えると考えています。したがって、公共交通を単なる移動手段から、地域の楽しみや交流、観光二次交通に活用できるツールへと転換を目指し、にぎわいのあるまちづくりに貢献できる公共交通の実現を目指していくということです。3点目です。地域の特性に応じた効率的で柔軟な交通サービスが提供されているということです。3行目にありますように、現在、市民タクシーやデマンド型乗合タクシーの導入等を推進していますが、広大な市域ということで、サービスレベルに差が生じています。全ての市民が健康で安心して暮らせるまちを実現するためには、画一的なサービスではなく、それぞれの地域特性を生かした公共交通モデルを構築していく必要があります。最後から3行目にありますように、このような視点を重視し、自宅から地域拠点、地域拠点から都市拠点へとつなぐネットワークを構築し、日常生活に必要な移動を地域の特性に応じた交通手段で支えていく必要があるということも掲げています。4点目です。これは新たな視点での目指す姿になるかと思います。夜間や休日にも公共交通を利用して外出等ができるということを目指しています。現行の公共交通は平日を中心に運行しています。早朝・夜間、休日は減便や運休をしており、運行時間帯や曜日に制約があります。そうした中で、庄原Ma a S検討協議会では、公共交通がない夜間において「よるくる」の実証運行を実施しており、課題解決に向けた一定の取組が行われています。こうした状況を踏まえて、時間や曜日に縛られず自由に移動し、余暇や交流を楽しめる活力のあるまちを目指していこうということです。今後は自家用車等の有効活用を含め、多様な生活スタイルや観光需要に対応した、使われる公共交通を目指したいということも掲げています。5点目です。35ページ、公共交通を利用して、近隣の都市との間を移動できるということです。市外の高校への通学、病院、大型商業施設での買物など、なかなか庄原市内だけでは完結できない移動の目的がありますので、三次市や

広島方面に向けた移動をしっかりと確保していこうということを掲げています。そして、6点目です。多様な主体が連携・協働によって、公共交通が持続可能なものとなっているということです。これは引き続きの取組になるかと思えます。市だけではなく、交通事業者、地域等と一緒に取組を進めていこうということをここに改めて掲載しています。こうしたことが目指す姿に込められた思いということで、委員の思いが込められたものとなっています。それらを具体化した公共交通ネットワークのイメージを37ページに掲げています。地域公共交通ネットワークの実現イメージを御覧ください。現行のネットワークのイメージを踏襲するものです。赤色部分が幹線を担うもので、路線バスや高速バス、鉄道が幹線の移動を担っていく。それから、各地域の拠点に向けては、廃止代替バスや路線バス、市営バス等が地域の拠点まで担っていく。あるいは、市民タクシーもその中に入っていきます。こうしたものを複合的に組み合わせることによって広域な市内の移動を確保していこうというものです。また、これまでの取組に加えて、右側にある公共ライドシェアや福祉輸送、スクールバスや自家用車の有効活用といった新たな視点も取り込みながら公共交通ネットワークを構築していこうというものです。39ページにお進みください。こうしたことを実現していく、目指す公共交通ネットワークを構築するためのサービス水準をアンケート等で調査して、それに対するサービス水準の設定を行っています。これについては御一読ください。40ページ、41ページにお進みください。目指す姿、理想の姿を追い続けることも必要ですが、持続可能な公共交通を実現するためにはということで、地域公共交通の見直しに関する方針もしっかり取りまとめています。これは以前から掲げている見直し方針を踏襲して取組を進めていこうというものです。経常収益率が30%未満で平均乗車密度が2人未満の路線につきましては、41ページにありますように、系統の短縮、ルート変更、運行形態の系統、あるいは系統の統合等によって見直しを行っていくことも計画の中にしっかりと位置づけています。44ページにお進みください。44ページからが第4章で、戦略と事業を具体的に掲げています。目指す姿を実現するための事業となっています。まず、具体的な戦略・事業を説明する前に、基本的な考え方を定めています。まずは優先度をしっかりと考えていこうということで、ワーキング会議を引き続き設置するとともに、地域別公共交通運営協議会を設立して、地域の方々と一緒に必要な公共交通をつくり上げていきます。そして、こうした取組を行う中で、交通空白の解消に資する施策・事業を関係者と共創して取り組んでいきます。その検討に当たって、プロセスの考え方があります。しっかりとプロセスを経て取組を進めていこうというものです。しっかりと情報収集・分析を行い、ワーキング会議等で検討・調整をして実施に向けた取組を進んでいこうということで、しっかりとプロセスを経ていきます。こうした考え方のもとで、45ページからが戦略・事業の内容です。戦略は1から8までです。はしょった説明になりますけれども簡単に説明いたします。まず、戦略1、地域に適した交通モデルの構築です。これは、事業1-1にありますように、多様な交通モードによる地域内の交通の構築です。これまで行っている市民タクシーや乗合タクシーの見直し等を図っていくことも記載しています。事業1-2は地域の輸送資源活用で、公共ライドシェアや無償運送の活用、スクールバスの活用等を今後検討していくことを、事業1-3には、住民同士の相乗りマッチングも検討していくことを掲げています。47ページです。戦略2、拠点の機能強化です。公共交通を使うに当たって、待合機能の強化も必要となってきます。いわゆる交通結節点における利用環境整備を進めて、待てる（集まる）環境整備等を行っていきます。自治振興センター等の交通拠点化も考えていくことも記載しています。49ページが戦略3、拠

点間を結ぶ公共交通軸の確保・強化です。事業3-1、都市拠点における回遊性向上は、ひまわりバスやお通りバスの改善等を行っていかうというものです。事業3-3は、広域幹線軸の維持・確保と幹線軸・支線の連携強化を図る取組を引き続き行っていくというものです。51 ページです。戦略4といたしまして、日常利用としての公共交通だけではなく観光とまちのにぎわいにも公共交通を使っていくということを記載しています。53 ページです。戦略5、分かりやすい情報提供と公共交通の利用促進です。これは、事業5-1の2つ目にありますように、公共の交通情報の一元化を図る中で、分かりやすい時刻表や運行情報の発信を主な取組として進めたいと考えています。55 ページにお進みください。戦略6、地域交通の人材確保・育成とマネジメント体制の構築です。これは、事業6-2にありますように、移動を支える人材の活用です。「よるくる」の実証結果を踏まえて、ライドシェアの制度を活用した住民ドライバーの登録制度の仕組みを検討したいと考えています。ドライバーの確保が難しいということで、こういった制度も考えていけばと思います。2つ目にありますように、住民ドライバーを活用するに当たっては、研修や安全管理体制の構築、報酬等についてもしっかり考えなければならないということで、このことについても計画の中に記載して取組を進めたいと考えています。56 ページです。戦略7、交通事業者の経営安定化と公共交通の効率化です。交通事業者への委託・補助制度を継続して地域の公共交通をしっかりと守っていくということであったり、事業7-2、新たな収益モデルや多様な料金体系の導入では、なみか・ほろか決済の拡大も位置づけています。最後に、戦略8、計画のマネジメント体制の構築です。先ほど触れましたけれども、地域別公共交通運営協議会を設立して、住民の方と一緒に地域における公共交通を構築していくというものです。60 ページを御覧ください。第5章、計画の評価・検証と推進の方法です。様々な行政計画にありますように、KPI（目標値）を設定して取組を進めていくというものです。目指す姿について、それぞれKPIを設定し、目標を設定して取組を進めていきます。具体的には、64 ページに評価指標・目標値（KPI）のまとめを一覧にして掲載していますので御確認ください。65 ページは計画の推進体制で、先ほど説明いたしました運営協議会、ワーキング会議、公共交通会議の3層仕立てで取組を進めていきます。簡単ではありますが、以上が現段階における地域公共交通計画の素案です。少し長くなりましたけれども説明は以上です。

○谷口隆明委員長 大変御丁寧に説明していただき、ありがとうございました。それでは、まず、今の説明を受けて皆さんから感想があれば出してください。松本委員。

○松本みのり委員 ワーキング会議を何度か傍聴させていただいて、委員の方もすごく活発に意見を出していただき、それがしっかり反映されたい計画をつくってくださったなというのが率直な感想です。44 ページで、これから地域別公共交通運営協議会を任意で立ち上げることも考えてくださっていますけれども、これを立ち上げるときに、どなたがどういう形でサポートというか、伴走者になってくださるのかをお伺いします。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 地域別公共交通運営協議会の運営についてです。当然、地域交通課も関わります。支所であれば支所の職員、地域振興室の交通の担当も関わりながら取組を進めたいと思っています。運営の母体となるこの協議会をどこからどのようにしてつくっていくのかということがありますけれども、前にも少しお話ししたかと思いますが、交通のために新たにこうした協議会をつくるのはなかなか労力が要りますし、時間もかかります。1つのモデルケースとしては、高野地域や

総領地域でされた既存の協議会や集まりの場があるかと思います。高野地域でいうと、なんずかんずつながらる会というものがありまして、そこには多様な主体が関わっておられます。それを発展的に、交通の問題も考えてみませんかということで交通を考える会にさせていただいて、その中で一緒に公共交通のことにについて考えてみる。そこに交通事業者や市の職員もしっかり関わっていこうと思っています。

○谷口隆明委員長 松本委員。

○松本みのり委員 運営協議会、地域の既存の組織を使って動かしていこうという話と、地域交通課も来てくださるし、支所の職員もというお話ですけれども、支所の職員は、地域公共交通会議に出ておられなかったり、ワーキング会議の流れとかも全然知らない中でのことになるので、地域交通課なり専門で関わってくださった先生なり、これまでの歩みをしっかり分かっておられる方が伴走して下さるといいなと思いますけれども、そのことについてもう一度御回答をお願いします。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 言われるとおりの部分もあるかと思います。最初の段階ではしっかり地域交通課も関わって、しっかり伴走支援をしながら取組を進めたいと思っています。今回のワーキング会議でも各地域から地元の方がメンバーとして関わってくださっています。ワーキング会議の流れや雰囲気、温度感をよく御承知ですので、必ずしもということではありませんが、そうした方々がキーマンとなって我々と一緒に運営協議会を引っ張っていければなと思います。

○谷口隆明委員長 松本委員。

○松本みのり委員 もう1点、ワーキング会議はこれからも継続して、今のメンバーが引き続き参加される予定でしょうか。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 構成員についてはいろいろ異動等があるかと思いますが、ワーキング会議自体は引き続き設置する中で、いろいろな意見交換しながら取組を進めていきたいと思っています。この計画には本当にいろいろなものを盛り込みました。その中で何ができるのか、どういうことが重要なのかということもワーキング会議で議論していきたいと思っています。

○谷口隆明委員長 他にありませんか。桜田委員。

○桜田亮太委員 40ページの地域公共交通の見直しに関する方針で、路線バスと生活交通路線の見直し基準がありますが、これは現段階でのデータはあるのでしょうか。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 このデータですけれども、本日は皆様にお示ししていませんが、毎年度、第1回の公共交通会議では、見直し路線の状況という形で一覧表にして、各路線についてどれくらいの平均乗車率なのか、どれくらいの市の負担があるのかといったことを委員の皆さんにお示ししていますし、あわせて、ホームページにも掲載しています。全体では、全路線の大体半分くらいが見直しに該当します。64ページを御覧ください。参考といたしまして、指標の上から4つ目のところに、平均乗車人数が2人未満の市運行生活路線とあります。現在、47路線あるということで、それを16路線にしようという具体的な目標を立てて取組を進めていこうと考えています。

○谷口隆明委員長 桜田委員。

○桜田亮太委員 もうあらかじめ統計は取っているのですが、その路線に対して、今後、時期などを見なが

ら、どのような形で縮小していくのかという方向性はこれから検討するということでしょうか。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 言われるとおりになるかと思います。ただ、ここで少し難しい問題があります。例えば、見直しをしてこの路線にしましょうというときに、空白地が生まれてしまう可能性があります。我々が目指している人口カバー率をしっかりと確保していこうと、今 94%以上あるけれども、その率が下がらないよう見直しをしなければならぬと思っていて、路線を廃止する代わりに何かを補強するという、相乗的に利便性が向上する取組が何なのかをみんなで協議していかなければなりません。少し難しい議論にもなりますけれども、そういったことを繰り返しながら、最終的には市民の方の利便性や使いやすさの向上といったことを目指したいと思っています。具体策については個別に皆さんと話をしてみないとなかなか答えが出ないところですので、イメージとしてはそのように思っています。

○谷口隆明委員長 堀井委員。

○堀井慎一郎委員 半分感想のようなものですが、昨日広島で開催された研修会に課長も出席されていました。先ほど桜田委員からあった路線の見直し基準を昨日の話を踏まえて見ると、基本的には収支の見込みが悪く、人が乗らないから廃止や縮小をするという話なので、今のJR芸備線についてJRが言っている理屈と同じような方向性になっているのかなと少し感じました。確かに市が支援をする財源にも限界があります。ただ、経常収益率3割未満、平均乗車密度2人未満という実績だけを捉えるのではなく、そこに至って廃止を検討する際には、今も実証実験的にされている増便など、少し違った形で動かしてみても、その変化の経過を見た上での判断も必要になってくるのかなと思います。その辺り、これに該当したから即どうこうということではないと思いますけれども、実際にその状況に陥ったときにどのように変えていくのか判断する上で、どのような手順や手続を想定されているのか教えてください。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 堀井委員が言われるように、これに該当するからやめましょうという乱暴な議論ではないと思います。こういった見直し基準を設けたことで、どうすれば地域の方に使っただけなのかというスタートラインに立ったことが大きなところだと思います。その中では、先ほどあったようにプロセスを重視しつつ、まずは現状を把握して、どうすれば使っただけなのかという、その路線の地域における交通のR・デザインを進めていくことになるかと思いますが、該当になったらすぐに統合や廃止を進めようとは考えていません。昨日、積極的な投資をというお話もあったと思います。勉強になる一方で、都市経営の背景が異なり、それぞれの地域に合った処方箋をみんなで考えていかないといけないのではないかという思いも持ちました。

○谷口隆明委員長 他にありますか。前田副委員長。

○前田智永副委員長 今回の計画で前回に比べて非常に大きく変わった点が、すごく見やすくなったなと感じました。図式等も非常に見やすくなりましたし、地域別実施計画のことはないので、それも含めた戦略等も詳しく書かれていたので、非常に見やすいと思います。ただ、今からどうするのかということで、戦略がまとめられていましたが、全ての戦略において住民ありきだと思います。まずは住民がきちんと当事者意識を持って、これを我々がしていくのだと、先ほど事例として出された高野とか総領とか、そういった地域主導でこのように変えたいということまでしていきたいと、全域

でしていくつもりなのか、その周知方法も含めてどのように考えておられるのかお伺いします。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 まず我々が目指していかなければいけない大きなところは、1つは基本理念である、誰もが必要なときに必要な場所へ移動できる地域公共交通の実現かと思います。そしてもう1つは、長期総合計画の基本施策にも掲げている、安心な暮らしの充実。これは全て市民の方の利益に直結するため、利用者の目線を重視して考えていかなければなりません。これは需要側の話であって、一方で、交通が難しいところは供給側が成り立たないと、どこで需要と供給のバランスがとれるのかを見いだしていくのが一工夫、二工夫必要でなかなか難しいところかと思えますけれども、しっかり汗をかきながら取り組んでいきたいと思っています。地域別実施計画のお話もありましたが、今回の計画は本編の計画です。別冊の資料編としてこれまでのような地域別実施計画も作成して、各地域における取組の方向性などを示したいと思っています。それをもってすぐに地域に落とし込むということではなく、こういう方向性があるということで、1つの見直しのきっかけ、再構築のきっかけにしながらか取組を進めていきたいと思っています。

○谷口隆明委員長 前田副委員長。

○前田智永副委員長 今から地域別実施計画も詳しく示されると思いますが、まず地域特性ですよ。この中にも非常に詳しく書かれていて、この戦略が全てできれば本当にスペシャルなまちづくりができると思います。それをどのように選択していくのかを、今から実施計画とともに行政と事業者と市民がみんなで考えていかなければならない中で、ワーキング会議等も企画されていると思いますが、一般市民目線で申し訳ないのですけれども、行政がしようと思ったら、点ではなく面だと思います。例えば、自治振興区だと区長だけとか、先ほどの松本委員の質問もそういったことかなと思いますけれども、代表者に聞いてその意見を総論とするような感じになると、点の人、僻地に住んでいる人や、本当の交通弱者と言われる運転ができない方、高齢者や子供などを救うことがなかなかできないのかなと思って、そのために我々は特別委員会を設置したのだと思います。その辺りを連携してより多くの声を聞いていきたいと思えますけれども、ワーキング会議は長だけになるのか、それとも今までよりも幅広くいろいろな方の声を聞いていかれるのか、そこだけもう1点お伺いします。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 ワーキング会議は市全体で1つしかないため、全体的な話をしていければと思います。各地域における様々な方にいろいろな視点から携わっていただくのは、このたび設立する地域別公共交通運営協議会でしていければと思っています。その中で地域独特の課題や特質的なところをどれだけきめ細やかに拾い上げていけるか、どうしても移動を支えていかなければならない方がおられるところに対してどういうことができるのか、それは公共交通なのか、あるいは福祉の個別施策なのかということも、市の今のいろいろな政策も紹介しながら、総合的な取組を進めていく中で市民の方の移動の確保が目指せればと思っています。

○谷口隆明委員長 堀内委員。

○堀内富夫委員 私も感想のようなものですが、47ページの戦略2、拠点の機能強化がすごくいいなと思います。地域の機能集約を、交通を軸に進めていくのがすごくいいのではないかなと思います。何かその辺のハード整備も併せて考えておられるのかどうかお伺いします。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長　　そうした拠点の整備は、実際に待てる環境ではないと公共交通を使ってみようと思いませんし、それが待合機能だけではなくコミュニティ機能などプラスアルファの付加価値が出てくればもっと公共交通を使っていただける、あるいは、高校生の親御さんへのアンケートでも、そういった待合環境を整えば自分の子供たちを公共交通で学校に通わせてもいいなという意見がありましたので、そうした意味からも拠点の整備を進めていければなと思っています。地域公共交通計画の中で具体的なハード整備までは書き込みがなかなか難しい部分もありますけれども、長期総合計画の中にもコンパクトシティという考え方が示されています。その辺でどれくらい一体的な取組ができるのかなど。個々の計画の取組を進めていくというよりも、長期総合計画という最上位計画の取組を行う中でよりよい取組ができればいいなと思っています。1+1が3になるような取組ができればいいなと思っていますので、そうしたハード整備等も必要に応じて考えていきたいと思っています。そういったところで分かりやすい交通情報の発信もできればいいのかなと思っています。少し漠然とした説明で申し訳ありません。

○谷口隆明委員長　　部長。

○岡本貢生活福祉部長　　今、課長が申したとおりではありますが、今は地域公共交通計画の中での話をしていますけれども、昨日の議員全員協議会でも予算説明があった5つのリーディングプロジェクト、PEACE-f u l lの中に庄原版コンパクト+ネットワークの推進というのがあります。プロジェクトチームを設けて分野横断的に取り組んでいく中には、既に地域交通課も、私も含めてメンバーに入っています。その上で、先ほど、どこにどういうものがあるのかという地図もありましたけれども、地域拠点の形を整理する中で、どこを地域の拠点としていくのか、それが現状でのままでいいのかさらに強化していくべきなのかということを令和8年度で調査・研究して、今後、必要であれば整備につなげていきたいと思っていますので、そのプロジェクトと今回策定する計画が重なる中で必要性に応じて対応することになるかと思っています。

○谷口隆明委員長　　周辺部になるほど自治振興センターが拠点として望まれているということがあったので、拠点とするからには、何か行政サービスができることも含めてまちづくりの中ですれば一番いいのではないかと思います。今後の検討だと思います。私から。財政の目標で、今は3億円にまでなったとのことでした。昨日の研修会でもあったのですが、目的は市民の利便性・幸せなので、確かに財政は縮小したほうがいいけれども、必要な財源は確保するという観点が必要なのではないかなということ、いろいろな基準がありますが、これからは確実に乗ってもらうドア・ツー・ドアとかライドシェアとか、全体としてはそういう方向になっていくのではないかなと思います。そうしないと、空っぽで走っているものがありますので、公共交通の考え方は非常に難しいのですけれども、その辺は思い切ってゼロから見直していければ、同じお金を使うのでもっと有効な使い方があるのではないかと思います。当然考えておられると思うので、その辺について御見解を伺います。

○下森一克地域交通課長　　言われるとおり、市も様々な行政負担が生じる中で、交通についても必要な負担をしていかなければならないと思っています。前提として、使っていただく皆さんに便利だねと言っていただけのもを指す必要があると思います。そうした視点は忘れずに取組を進めたいと思っています。

○谷口隆明委員長　　桜田委員。

○桜田亮太委員　　免許返納者で世帯に運転手の方がいない、車がない方とかは調べているのですか。

○谷口隆明委員長 課長。

○下森一克地域交通課長 世帯の動向までは調べていませんが、年間の免許返納者の方が大体 150 人から 160 人くらいおられて、ほとんどが 65 歳以上の高齢者の方だということは承知しています。その方々は恐らく公共交通の利用者になるだろうと思います。ただ、これまでのアンケートで分かったのですけれども、皆さんは 80 歳くらいまでは自分で車を運転したいということで、80 歳から運転を引退して公共交通に、あしたからバスに乗ろうということにはなかなかありません。そもそもバス停まで行く習慣がない、乗り継ぎをしてどこかに行く習慣がないので、80 歳から公共交通になじんでいくのがなかなか難しい部分もあります。それが使える公共交通なのかということもあります。一方で、そうしたニーズを満たしていくときに、ドア・ツー・ドア型のサービスをすることによってできるだけストレスのない移動ができるのではないかと思います。それが市民タクシーや「こまわりくん」に代表されるようなドア・ツー・ドア型のサービスというところもあるかと思えます。そうしたニーズがあるのならば、ドア・ツー・ドア型のサービスについても検討していく必要があるかと思えます。これを進めるに当たって、タクシーなど、ドア・ツー・ドア型のサービスを供給してくださる方がいないことも想定されますので、今回の地域公共交通計画では、住民ドライバーの活用も視野に入れて、より利便性の高い交通を目指していくことを掲げています。

○谷口隆明委員長 皆さん、もっとたくさん意見はあると思いますが、会場の都合で 45 分までには空けないといけません。今日説明を受けました。地域別アンケートや高校生へのアンケートのことなどもいろいろと詳しく書かれていますので、そういうものも読んでいただいて、引き続き委員会で協議したいと思います。皆さんにそういう宿題をお願いしたいのと、副委員長による前回の委員長のまとめ、今後のスケジュール等をモアノートに入れていきますので、それも参考にしながら今後の委員会を進めていきたいと思えます。事務局と副委員長、また皆さんと相談しながら次のステップに進みたいと思えますのでよろしくお願いします。執行者の皆さま、今日は本当にありがとうございました。以上で委員会を閉会します。

午後 2 時 36 分 散 会

庄原市議会委員会条例第 30 条の規定により、ここに署名する。

地域生活交通に係る調査特別委員会

委員長