

## 第3回広島県地域公共交通協議会議事録

1 日 時 令和4年12月1日（木） 15:00～16:30

2 場 所 ホテルメルパルク広島6階 安芸

3 出席委員 藤原会長、渡邊副会長、伊藤委員、神田委員、力石委員、赤木委員、迫田委員、富田委員、田中委員、山本委員、岡崎委員、小池委員、栗原（代理 原）委員、岡村委員、福岡（代理 金光）委員、吉田（代理 金光）委員、岡田委員、杉山委員

4 議 事 広島県における公共交通の目指す姿について

### 5 配付資料

資料 広島県における公共交通の目指す姿について

参考 広島県地域公共交通協議会設置要綱

### 6 会議の内容（議事要旨）

（藤原会長あいさつ）

山本委員が新しく委員に就任。委員の変更に伴う設置要綱の変更を説明。

#### 広島県における公共交通の目指す姿について

事務局より資料の説明

（藤原会長）

- 公共交通の目指す姿について、県全体と類型別に分けて、ご議論をお願いしたい。

（岡村委員）

- 資料の12ページ中、県全体の目指す姿の共創という言葉の意味・込めた思いについて、「交通に関わる全ての関係者による持続可能な再構築」は、「持続可能な公共交通の再構築」ということで、「公共交通」という言葉が抜けているのではないか。
- また、表の下に示されている「生産性」という言葉は、目指す姿のどの部分に係るものなのか教えていただきたい。

**(事務局)**

- 1点目については、ご指摘のとおり、「公共交通」という言葉が欠けているため、改めさせていただきます。次に、生産性については、目指す姿の、「地域・経済」という言葉に内包されており、地域・経済の共創を支えていくことにより公共交通の生産性も高めていきたいという考えである。

**(小池委員)**

- 第1回協議会の、「移動の量だけではなく、移動の質も重要である」という議論の際に、バリアフリーについても意見を述べたが、資料の12ページ下部にある利便性、持続可能性、生産性に加えて、移動の質という観点から快適性という表現があってもいいのではないかと感じた。高齢者や障害者等も含めた全ての県民にとって使いやすい公共交通であってほしいという思いから意見を述べさせていただいた。
- 同様に、「県民の暮らし」という言葉に込めた思いの説明文に対しても、「通勤、通学、買い物等」の「等」という部分に、通院も含まれていると解釈できるが、ぜひ、「通院」も重要な日常生活であるため、「等」に含めるのではなく、記載していただきたい。

**(事務局)**

- 高齢者、障害者等の方に対するバリアフリーの視点は当然、意識としては持っており、快適性という表現や通院という文言についても検討したい。

**(金光委員)**

- 目指す姿の一番上に、「地域・経済の共創を支え」と記載されているが、共創があつてこそ、地域経済を支えるものだと考えるが、言葉の意図を教えてください。

**(事務局)**

- 「地域・経済」のことばの意味の説明文にあるとおり、交通×ビジネスや交通×医療など分野の垣根を超えた地域公共交通のデザインを事業者・利用者・行政等の全ての関係者で考えて支えていく必要があると考えており、そういった思いを込めている。

**(金光委員)**

- 私は、事業者・利用者・行政等の全ての関係者が持続可能な公共交通体系を作ることで地域・経済を支えていくと読み取ったが、考え方は一致しているということで良いか。

**(事務局)**

- 認識の違いはないと考えている。公共交通で今後何を支えていくのか、何を作っていくのか、そういった視点で考えていくことで利便性、持続可能性が高まるのではないかと

う考えでこの目指す姿を設定している。

**(岡田委員)**

- 「ひろしまの価値を高める」という言葉の意味について、イノベーションが分かりにくく浮いているように感じた。「豊かな暮らし」と並べるには違和感がある。例えば、経済成長や地域の魅力向上といった意味合いの言葉のほうがしっくりくる。

**(事務局)**

- 「イノベーション」という言葉自体に、地域の価値を高めるという意味合いを持たせていると考えていたが、分かりやすく、伝わりやすい表現として見直しも検討したい。公共交通の価値を高め、その結果、広島価値の向上に繋がりたいという思いは同じである。

**(藤原会長)**

- 資料の12ページについて、県全体の目指す姿の主語は県と考えてよいか。誰が共創していく社会や適散・適集社会を目指すのかを確認したい。

**(事務局)**

- 県の地域公共交通ビジョンであるため、基本的には主語は県であると考えているが、共創していく言葉に込めた意味も踏まえると、事業者や利用者や行政など関係者全員で実現を目指していきたいと考えている。

**(藤原会長)**

- 共創ということばに込めた思いとして言うべきことは、持続可能な公共交通の再構築ではなく、持続可能な公共交通の実現のために何をすべきかを示すべきなので、持続可能な県の責任と権限の再構築について記載する必要があるのではないかと考える。
- ドイツは、人口が減少していても公共交通の利用者は増えている。これは、ドイツの連邦政府が州に権限を委譲して責任をもって任せる仕組みが構築できているから。その仕組みがあるから、事業者間の連携がとれる運輸連合のような仕組みも実現可能になっている。なので、ここでは公共交通の再構築ではなく責任と権限の再構築をするという思いを記載してほしい。

**(事務局)**

- 広島県の公共交通の責任は、当然、県が担っているというのは認識をしているが、責任や権限についてどこまで表現できるか、言葉については改めて検討したい。

**(藤原会長)**

- この目指す姿が誰に向けたものかを考えたときに、主語が広島県で、県民に向けたメッセージというのはよく伝わるが、国へ向けてのメッセージの側面があってもいいのではないかと思つての指摘である。

**(藤原会長)**

- 続いて、地域類型別の目指す姿について、ご意見があればお願いしたい。

**(赤木委員)**

- 資料の 22 ページについて、移動需要分散型の今後の施策も含めたキーワードに関して、「住民同士による互助輸送」という表現があるが、これは、住民によるボランティア輸送のことを意図していると推測できるが、ボランティア輸送は無償なので法規制から外れており安全性の確保が難しいなど懸念があるため、それをキーワードとして記載することには違和感がある。自家用有償運送などであれば、公共交通会議に諮ることで法規制もあり、一定程度の安全性を確保できる。そういった安全面を担保できる方法でのキーワードの併記も再考いただきたい。

**(事務局)**

- ご指摘のとおり、法規制面についても配慮していくべきと考える。ただし、ここでは、住民に任せてしまうという意図はなく、世羅町での事例でもあるように、県も支援しながら地域と一緒に移動手段の確保に努めていくという意図である。ただし、自家用有償運送も段階的には併記も必要だと考えるので検討させて頂く。

**(金光委員)**

- 資料の 17 ページについて、都市拠点型の目指す姿の今後の施策も含めたキーワードには「交通事業者の共創」とあり、20 ページには「地域と交通事業者の共創」とあるが、これらの使い分けについて確認したい。
- また、資料の 19 ページについて、目的地特化型の災害時のレジリエンスについては、災害が発生した場合に、企業活動の継続性を高めるため複数の公共交通が連携・分担しながら、復旧や応急的な移動を確保しようとするものと理解できるが、これは、目的地特化型だけに留まらず、全ての地域類型にも当てはまるのではないか。

**(事務局)**

- 共創の使い分けに関しては、都市拠点型は、複数の交通事業者が存在する場合、事業者間の連携が大きな役割を持つと捉えており、一方で地域拠点型の地域では、交通事業者も限られる場合があり地域も含めた共創を考えていきたいというウエイトの違いで言葉を使

い分けている。

- 今後の施策を含めたキーワードには特に親和性の高いキーワードを記載している。災害時のレジリエンスについては、ご指摘のとおり、県内の全ての地域で考えていくべきものであるが、特に目的地特化型では、多くの通勤者の移動の確保という観点から重視して使っているものである。

#### (金光委員)

- 共創という言葉に関しては、交通事業者だけではなく、各関係者が交通をしっかりと考えて一緒に取り組んでいくことで持続可能な公共交通に繋がると認識していたため、都市拠点型の交通事業者の共創という表現は伝わりづらい。交通事業者中心の再構築や交通事業者間の連携等、表現を変えたほうが良いのではないかと考える。
- 災害時のレジリエンスについては了解した。県民のくらしや災害への対応といった公共交通の役割は全ての地域で土台として含まれており、それに加えて、地域類型別に重きを置いた特徴を表現しているという県の意図は理解したが、それらは、表に出てこないため、もう少し伝わりやすい表現で説明した方がよいのではないかと考える。

#### (藤原会長)

- 全体的に「共創」という表現は、整理が必要であるため、事務局にお願いしたい。

#### (岡田委員)

- 都市拠点型の「交通事業者の共創」という表現は、交通事業者が多く存在し、事業者間の競合関係がある都市拠点では、今後は協調が必要であるという意図だと理解している。そういった意図であれば、目指す姿に事業者間の協調といった姿を描かないと認識が繋がってこない。
- 都市拠点型では「まち全体でのイノベーションを促進する」という表現にあるように、他分野間の共創との親和性が高いため、事業者間の共創だけでなく、他分野間の共創というキーワードも含めてはどうかと感じた。

#### (事務局)

- 共創という言葉については、皆様からのご指摘のとおり、使い方をしっかりと整理し、必要に応じて、分かりやすく説明できる言葉に置き換えることも再検討したい。

#### (岡田委員)

- 多様なライフスタイルとは、どういうものを描いているのか、「大都市圏では得られない」という表現を敢えて使って、東京や大阪などとの比較をする必要はあるのか。ここで重要なのは、多様なライフスタイルを送ることが可能な公共交通を実現するという

ことが伝わることだと考える。

- 目的地特化型のキーワードには、地域企業による公共交通利用促進というのを記載すべきである。
- 今後、地域拠点型は、公共交通の需要が減ってくるのが予想されるため、需要を確保し、インフラとして公共交通を持続可能にするという表現は記載しておくべきであると感じた。

#### (事務局)

- 多様なライフスタイルについては、上位計画のひろしまビジョンにおいて、適散・適集という考え方があり、他都市には無い、都市と自然をアクセスできる広島県の特徴を表現したいという思いである。
- 企業側からの利用促進は、もちろん盛り込んでいくべきと考えるので記載を検討させて頂く。
- 持続可能性に関しては、広島県地域公共交通ビジョンを策定する上で根底にある思想であり、どの地域類型でも持続可能性については考えていく。その上で、それぞれの地域の移動特性を踏まえて目指す姿を設定している。

#### (藤原会長)

- 資料の15ページについて、既に、第2回協議会で議論したものであるが、改めて考えると、地域類型は移動量で区分しているため、1つの地域は1つの類型にしか入らないこととなっており、日常的な移動が多い、少ないという観点では、目指す姿はしっかり押さえられている。一方で、観光移動などの非日常の移動は1年間でも1日から2日程度の移動であるため、量としては少ないが、量だけでは分からない地域の魅力もある。それがここに記載されていないのが残念である。
- 次に、目的地特化型という表現が馴染めない。地域の人口が多い、少ないではなく、従業員が工場等へ通勤する際に、公共交通利用を促すという意図は理解できる。例えば製造業等の生産機能が高いという広島県の特徴があるので、生産機能集積型とか、もっと適する表現を再考すべきと考える。

#### (事務局)

- 非日常の移動や類型間の移動も重要だと認識しているのでその視点をもって取り組んでいきたい。
- 目的地特化型の名称については、事務局にて改めて検討したい。

#### (渡邊副会長)

- 資料14ページについて、類型化の分類は、移動量のレイヤーだけでなく、主要なターミ

ナル・空港といった県外からの広域な移動、観光移動なども含めた移動も考慮する意味で、別のレイヤーを加えて考えるべきと感じたため、今後ワーキングでも議論していきたい。

#### (藤原会長)

- 都市間交通と都市内交通の繋がりをどこが見るのかという視点が漏れている。地域を超えた事業者と地域内の事業者間の共創を誰が役割を持つのかという考え方も大事である。

#### (神田委員)

- 目指す姿の設定の視点の部分について、それぞれの類型がどういったまちの姿になっているかが書かれておらず、そこに暮らす人々のライフスタイルについて、踏み込んで書けないかと感じた。目指す姿の中に目的があまり記載されていないので今後の検討課題だと感じる。一般的な公共交通の計画にしないという県の意思も踏まえると、公共交通だけに特化するのではなく、移動全体をどう支えるかという視点で考えた計画にしても良いと思う。
- 潜在需要や抑圧需要をどのようにして掘り起こすかを示すメッセージが類型ごとにあってもいいかと思う。
- また、MaaSやデータ連携基盤は、都市だけでなく全体を通じて盛り込むべきと思う。
- 公共交通だけでなく、地域の交通をどうするかという視点をもって検討していきたい。

#### (力石委員)

- 責任論の話は重要であり、このビジョンの中には、県として主体的に取り組んでいくべきものと県では対応が難しいため、誰かに任せつつも県が支援していくようなものの2つの視点が混ざっている感じがする。この2つの視点をしっかり整理していく必要がある。
- 今後、施策の検討においては、しっかりと役割を分けながら、責任について議論していく必要があると思う。

#### (事務局)

- 今後の施策の方向性・施策の部分で主体的に取り組むもの、支援していくものなど、明確にしながら議論していきたい。

#### (赤木委員)

- 災害時の公共交通の確保については、公共交通だけでなく、貸切バスや漁船による航路移動などあらゆるものを対象に移動を考える必要がある。

**(事務局)**

- 災害時の公共交通の確保については、災害の規模にもよるが、船や貸切バスも含めた関係者としっかり連携して対応していきたい。

**(藤原会長)**

- 災害の対応については、県としての役割に加えて、取り組む姿勢などの精神論がしっかり伝わるよう記載していただきたい。

**(杉山委員)**

- 本日の責任論に関して、改めて県としての役割の重要性を考えさせられた。本ビジョンの目的に立ち返ると、県内の移動を広島県がしっかり取り組んでいかなければ、交通の維持だけでなく、地域の発展にも繋がらないという思いがあったため、本日のご指摘を踏まえ、改めて、県が主体的にやるべきものも含めて考えていく必要性を実感した。

**(伊藤委員)**

- 地域類型別の目指す姿の考え方について、どの類型間を繋ぐべきという考え方は示されているが、市町単位で考えたときにどの類型間が実際に繋がっているのか、理解しながら今後の検討を進める必要がある。
- 地域類型としての地域拠点化市町の都市計画に定められる拠点と合致しているのか、考慮すべき。

**(藤原会長)**

- 資料の16ページのOD分析は、トリップ単位の分析だけでは不十分で、トリップとトリップのつながりがどうなっているのかを把握する必要がある。データの制約もあり、難しいと思われるが検討いただきたい。

**(岡田委員)**

- 資料9ページについて、ライフスタイルの変容は難しいと考える。自家用車へのモーダルシフトは所与のもととして考え、公共交通の利用を促進するくらいの現実的な考え方が妥当と思われる。
- また、観光移動は目的地特化だけでもないため、新たに1つの分類として立てることも考えられる。

**(事務局)**

- 観光地については、様々な類型に含まれており、特出しすることは難しいが、重要な移動のため、施策の面も含め考えていきたい。



**(岡村委員)**

- 観光移動に関しては、ストレスなくシームレスに移動できるよう、案内の充実や多言語化などについて、観光連盟としても取り組んでいるが、観光は全地域類型の横申しになるため、地域のレイヤーなのか、時間軸のレイヤーなのか、別のレイヤーとして考えていく必要があると感じた。

**(藤原会長)**

- 本日は、各委員の様々な立場から建設的で活発な議論をいただいたため、改めて事務局でとりまとめを進めていただきたい。

**(事務局)**

- 次回の協議会は、「広島県における地域公共交通の施策の方向性」を議題として、令和5年3月20日(月)に開催予定である。

以上