

第5回広島県地域公共交通協議会議事録

- 1 日 時 令和5年8月9日（水） 10:00～11:30
- 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、山口委員、田中委員、奥井委員、岡崎委員、小池委員、岡村委員、福岡委員、吉田（代理 金光）委員、阪場委員、杉山委員

4 議 事 目指す姿の実現に向けた施策について

5 配付資料

資料 目指す姿の実現に向けた施策について

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）

山口委員、奥井委員、阪場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。

目指す姿の実現に向けた施策について

事務局より資料の説明

エリア分科会での議論について、各圏域の有識者より補足

（渡邊副会長）

- 備後圏域のエリア分科会では、神石高原町のタクシー利用に関する悩みなどについてご意見をいただいた。また、世羅町での取組紹介やタクシー協会の取組の紹介があった。また、旅客船協会からは、航路は深刻な状況であるというご意見など、非常に活発な意見交換を行うことができたことを補足する。

（伊藤委員）

- 広島圏域のエリア分科会について補足させていただく。各市町の公共交通協議会に有識者として参加しているが、そこでは、目先の課題や審議事項についての議論に終始してしまい、地域の公共交通全体の問題をどう考えていくかといった議論があまりできていなか

ったが、今回のエリア分科会では、市町や事業者と幅広く情報交換、議論ができたため、やってよかったと感じる。今後もエリア分科会は開催されるが、引き続き活発な議論ができればと思っている。

- また、分科会では「市町単独では効果が薄い施策がある」という指摘があり、例えば、免許返納に対する問題も町単独では効果が上がらないが、県全体で連携して取り組むと効果が上がるのではないかという意見もあり、そのような連携といった考え方もこの県の地域公共交通ビジョンに反映できたらと感じている。

(神田委員)

- 備北圏域のエリア分科会についても報告させていただく。備北圏域では、日頃から交通事業者や自治体、私も含めてコミュニケーションが取れている関係だったので、より深い議論ができた。県北地域では、枝・葉の交通が課題を抱えていることを前提に、その対応についての議論を行った。そもそも公共交通が抱える課題や問題は、まちづくりとの連携の不足、交通の拠点とまちづくりの拠点のズレであるという議論が中心にあった。
- また、県北地域では、地域の中に公共交通を使う文化がないということについても議論した。そのため、地域公共交通の価値をしっかりと定義することや、どのように公共交通を使ってもらうかを考える必要性について、当該地域では豊富にアイデアがあるので、すぐやってみようという体制で、試行錯誤を繰り返さないといけないという議論も行った。
- 枝・葉の交通を単なる枝・葉の部分だけで片付けるのではなく、地域公共交通のリ・デザインや共創に繋がる議論が必要で、広島型 MaaS 推進事業も、やってみたいことがあればやってみるといった使い方ができると、取組の計画と事業が連動してより有効であるといった意見もあった。

以下、意見交換

(金光委員)

- 18 ページの施策を貫く視点にも掲げられている「交通 DX の推進」について、MaaS のモデル事業が施策の中にも取り上げられている。広島型 MaaS 推進事業はどのような制度や取組となっているのか、ご紹介いただきたい。

(事務局)

- 広島型 MaaS 推進事業として、市町ごとの取組を紹介させていただく。まず、庄原市では地元商店街のキャッシュレスカードと連携した AI デマンドバスの運行、世羅町では LINE を活用して顔の見える関係性でのボランティア輸送の取組をしている。尾道市ではシルバーリハビリ体操の公民館予約と連携してデマンド配車の取組をしている。大崎上島町では、陸上交通と海上交通の接続改善に向けて区域デマンドバスの運行をしている。安芸太

田町については、地域電子マネー「morica」のキャッシュレス決済を活用した定額タクシーの導入に向けた取組を進めている。北広島町では、商業施設等の生活情報と連携した乗合タクシーの予約連携をしているなど、口頭での簡単な紹介となるが、それぞれの地域での課題を解決する取組にこの事業を活用いただいている。

(金光委員)

- 基本方針1の課題として、高速バス路線について触れているが、市長会・町村会でもコロナの感染拡大により利用者が減ったことや、高速バスが通勤・通学的手段として使われている実態を踏まえると、今後も路線を維持・確保することは重要な課題であるという意見がある。高速バス路線を含めた地域公共交通に対する支援をお願いしていたが、方針を打ち出してもらったことに感謝している。ただ、施策(案)に「拠点間を結ぶ広域交通を強化する」とあるが、強化は目的であり、具体的にどんな取組を進めていくのかの議論が必要であり、今後議論を深めていただきたい。
- 基本方針2について、広島型 MaaS 推進事業を、「地域内の最低限の移動を確保する交通と生活サービスの一体化に特化した事業として再編する」とあるが、これはどういう趣旨か。現在は、地域の課題に対応した取組を実施するために、この事業を活用していると認識しているが、今後は、対象を絞り込んだ事業に再編するという意図か。

(事務局)

- 今回提示したものは施策の案の段階であり、今後ブラッシュアップしていくことを前提に説明すると、高速バス路線については非常に重要だと思っているため、この事業の再編等の方向性は、高速バスを運行する事業者と話ながら議論を深めていく予定である。
- そのような中で、現在の広島型 MaaS 推進事業は、複数モードの接続や、デジタル技術の活用が要件になっており、市や町が導入しにくい面があった。本来我々がやりたいことは地域の交通の課題をどう解決するかということであり、対象を絞込むというよりは、地域の課題解決のために活用してもらいたいという思いがあり、資料のような表現とさせていただいた。

(藤原会長)

- 広島型 MaaS とは、広島県でやっている MaaS という意味で捉えてよいのか。

(事務局)

- いわゆる MaaS は複数の交通手段を決済などで繋いで、サービスとして一体化するものだが、広島型 MaaS は繋ぐ相手が生活サービス。生活とサービスを一体化させようというのが、「広島型 MaaS 推進事業」の趣旨であった。しかし、デジタル化という面が強調されて

しまっている。デジタル化だけでなく、地域の課題解決に対応するための事業にしたいという思いがあるが、特化という言葉は少し強かったかもしれない。

(藤原会長)

- 特化と表現する必要はなく、本来の目的に応じた事業をこれまで通り、確実に実施していくものと理解すればよいと思う。

(岡村委員)

- 移動需要を束ねるという基本方針1の考え方は、施策案の中からは、どのように読みとれるのか伺いたい。特に、移動需要は時間軸で変動するものと考えているが、それをどうやって束ねていくのか。
- また、県内外の交流を生み出す仕組みを作るという点についても、この施策では県内の交流は理解できるが、県外という部分が読みとりづらく、基本方針の考え方と施策案の整合性を確認させていただきたい。

(事務局)

- 移動を束ねるというのはまちづくりの要素も入っている。公共交通は乗り合いであり、乗り合いで乗ってもらいたいとも考えているので、束ねると表現している。県内外の交流についても、拠点がしっかりしていれば、拠点間を結ぶことになる。広島県は公共交通が便利というイメージと実際に人が来るように束ねるというイメージ。本来、人の行動はバラバラであるが、それらを集めることを束ねると表現した。しかし、集まるための拠点性が低下していることも現在のまちづくりの現状である。拠点がしっかりとあって、様々な生活機能が集積し、そこに人が移動し、集い、公共交通が接続して、使われることで、持続可能になるという大きな考え方を持っている。

(藤原会長)

- もっと単純に考えると、仕事の始業時刻や終業時刻と公共交通の運行時間がリンクしていない。例えば、銀行が閉まるのは15時であるなど、そういった単純な生活の時間と運行時間を適切に揃えることさえできていないのが実情である。MaaSやまちづくりとの一体化というのも、単純に言えば、そういうことを広島から始めていこうということである。

(阪場委員)

- 基本方針1について、国の制度を紹介させていただく。交通とまちづくりの一体化は古くて新しい概念であり、これまで議論されてきているが、出口となる施策がなかったり、行政内部における意思疎通の問題があったりということで議論がなかなか進んでいない印象がある。

- 昨年度以来、国土交通省でも議論している。我々としては制度面において、地域における議論を支えるという意味で、社会資本整備総合交付金の制度を作った。29 ページで新設した事業、30 ページで既存事業の拡充について説明があるが、この制度のポイントは要件を揃えたというところである。特に立地適正化計画の観点からは、計画に位置付けられた地域においては、幅広くいろいろな支援ができるようになった。ツールと一緒に使えるというのは、まちづくり部局の知見が交通分野にも転用できるということである。一体的に運用してもらえることを期待しており、引き続き、国としても制度面、予算面、法律面でも支えていけるように県内での議論をお願いしたい。

(藤原会長)

- 交通とまちづくりとの一体化を考えたときに法制度などの器を工夫してくれているという話であった。交通とまちづくりとを一体とすると、交通が我慢しろ、交通をやるからまちづくりが我慢しろという場面も出てくる。その相反する部分のバランスをとりましょうということだと理解しているので、我々も知恵を絞りながら考えていきたい。

(赤木委員)

- 基本方針3の施策(案)で、「各協会がロードマップを提示して必要に応じて交付金を措置」とあるが、これは、協会に対する補助があるということか。
- 人材確保については、人件費、労働条件を改善しなければならない。人件費を上げるということで短絡的に言えば運賃を上げるという方法もあるが、それ以外何か支援してもらえれば期待したい。
- ドライバー不足については、女性や若年層の雇用が重要だと考えているが。女性の雇用には就業する事務所等での設備や施設の整備が重要である。若い人を取り込もうという意味では、去年の制度改正によって免許取得の年齢が下がったので、高校生への働きかけをやってもらえたらと思う。
- 免許取得への支援については、日本バス協会からも補助が出ており、国からも補助が出るようになったが、まだまだ足りない。そういう視点での支援も県に期待したい。協会への交付金の支援だけでいいのか、事業者への直接的な支援もしてもらいたい。

(事務局)

- ドライバー不足への対応は全体で考えることが重要だと考えている。各社への支援も重要だが、例えば、1社だけドライバーが増えても、持続可能な公共交通には繋がらない。バス協会には全体の支援という役割を担ってもらえたらと考えており、資料のような施策案を提示させていただいている。
- 女性の雇用には施設整備の課題もあるが、本質的な問題であれば、どのような支援が必要であるのか、検討していきたい。

(小池委員)

- 基本方針2について、全体的にはうまくまとめてもらっていると感じる。すべての高齢者の移動を保障していくのが目指すところであるのに対して、バス停まで歩いて行くことも困難な人への対応が非常に難しい問題である。タクシーの補助もあるが限界もある。実際、タクシーもない地域もあり、そういった地域への対応としてオンデマンドバスを検討していく必要があるというのもその通りである。
- 課題にあるように、地域の輸送資源を総動員しなければならない。地域のボランティア輸送が1つの対応策だと思っているが、将来に渡って持続できるかどうか課題が多い。地域力は低下しており、ドライバー不足も懸念されるなかで、導入支援という形で、何らかの制度や助成金という施策もあると思われるが、それだけではうまく進まないと感じる。
- コミュニティバスの運行形態の見直しをする中で、車両購入費の支援ということなどもあるのかもしれないが、ドライバー問題のこともあるし、県の施策として踏み込むことができないか。デマンドバスに対して具体的の方針を示すスタンスはないのか、説明いただきたい。

(事務局)

- 地域を丁寧に見ていく必要があると感じている。路線バスが無くなり、デマンド運行に切り替え、更に、自家用有償運送になり、最終的にはタクシーというように移動手段が変わったときに、地域の方々はどう移動するのか、どういった人が移動を求めているのか。
- 法的な難しさもあるが、それでも対応しなくてはならない。世羅の例を挙げたが、LINEグループを活用して運行予約等の取組を行うのは、顔が見える関係で移動したい人のマッチングをうまくできるのではないかという発想がある。そのように丁寧に地域を見ながら、手を打っていく必要がある。
- デマンドバスは、距離に応じて補助をしているが、それで十分なのか、地域の方々や市町と話しながらやっていく時期が来ていると感じる。

(迫田委員)

- 海上交通は2地点を結ぶ場合がほとんどであり、まちづくりとの連携は現実的に縁遠い。それを理解した上で、どうやって航路を支えていくのか、生活航路を確保していくのか、今後の施策について検討していただきたい。
- 去年から新造船が3隻航路に就航しているが、2隻は国の補助航路、1隻は市町の航路である。補助航路には新造船が配備されるが、一般の航路には新造船はまず配備されない。地域公共交通ビジョンが絵に描いた餅にならないように実現可能性を考慮して議論することが重要。その上で具体施策を示していただきたい。

(事務局)

- 海上交通は代替ができないことは認識している。既存の施策にはなるが、広島県は国の離島航路補助以外にも県独自の補助制度を設けており、他県に比べて手厚く支援している。
- 人口減少で島民も減っていくなかで、今の船の大きさ、運行本数を維持する必要があるのか、実は、実態が正確に分かっておらず、しっかり調査をして、適正な便数や運営形態に移行するなど、対策を見越した実態調査をしっかりしていきたい。いきなり補助金を出す話ではなく、実態調査から始めて、航路も持続可能なものにしていきたい。

(福岡委員)

- 施策検討にあたっての考え方のうち、利用者の役割について、「現在公共交通に乗らない方も含め、将来的な自らの移動手段や自分の子や孫の世代の移動手段としての意識を持つ」というのは、いわゆる持続可能性というところだと思う。その部分を基本方針のどこで反映しているのか。また、公共交通を利用しない人の意識調査はどういう手段で実施されるのかというところを教えていただきたい。
- 備北地域については車社会に慣れてしまっており、地域公共交通を利用するという考え方は非常に薄く、日常生活の移動がドア・ツー・ドアで慣れてしまっている。特に高齢者や公共交通空白地に住まれている方は免許返納した時に苦労している。
- 基本方針2の課題として地域の輸送資源を総動員していかなければならないとある。公共交通空白地の方々は、日常生活の移動を家族に支援してもらっているが、家族がいなくなったらどうするか。タクシーを利用しようと思っても高価で、助成券で補助しても財源が乏しい。それをどうクリアするということで、例えば介護タクシーとか介護デイサービスは高齢者の方々にはよく使われる移動手段である。そういったところについて持続的な公共交通にしていくために、規制を緩和してもらいたい。
- 介護タクシーの目的は介護保険を利用して、健康のために利用していただくということではあるが、規制が壁となって地域公共交通の目指すべき姿がなかなか実現できないといった弊害もある。ぜひともこの検討会の中でも規制緩和していただけるような方針を、引き続きご検討いただきたい。

(事務局)

- 乗らない人をどうするのかということは非常に大きな課題として捉えている。その中で乗らない人の意識どう調査するのかは、まだ具体的な方法については議論していないが、こういった移動であれば、車からの転換があるのか、そういったところはしっかり調べていく必要があると思っている。
- 利用者の役割が施策のどこに含まれているのかという質問だったが、21ページの施策案にモビリティマネジメントという言葉を入れている。これは公共交通の移動をどう使ってい

くかという概念になるが、基本方針1の中では、ここに位置づけさせてもらっている。

- 介護タクシーの件、規制緩和の件についても、地域で本当に移動されたい方や、タクシー会社の意向もあったりすると思うので、そのあたりを踏まえつつ、必要に応じてそういった要望を国にあげていく必要はあると思っている。

(赤木委員)

- 免許返納割引は全地域の事業者でもやりたいと思っているが、割引分は事業者負担となっており、なかなか進んでいない課題がある。障害者割引、返納割引は現在、事業者が負担しているが、これは行政に負担してもらえないかという思いもある。
- 利用者の利便性の向上というところで、広島地区と備後地区ではGTFSの導入を3年ほどかけて進めている。広島バスと広島電鉄でGTFSのリアルタイムを導入しており、広島交通はGTFSの静的データが入っている。相生通りのバス停は複雑でわかりづらいが、Googleマップの検索機能で現在位置から近いバス停の正確な位置がわかり、公共交通を便利に利用できるようになった。これらは、観光客や海外の方にも便利である。

(神田委員)

- 今後の具体施策に向けて、持っていただきたい視点を申し上げたい。
- 19ページには利用者の役割が整理されているが、利用者以外にも広く県民、あるいは産業界の方々など、いろいろな主体が他にあると考えている。例えば、地域の公共交通が充実していないと、自動車をもたない新入社員が入社できない。そうなると、産業界にとって公共交通が重要という話になるし、地域で見れば若手が集まらない地域になる。自動車をもたない新入社員は、就職のための初期投資として自分が100万円出して車を買わないといけないので大変だ。経済界、産業界の役割も記載すると見えるものが変わるのではないか。
- 5ページの目指す姿の中で交通×ビジネスということばを入れている。ここには、新しいイノベーションを起こして利用者をもっと確保できないか、それによって地域の産業力、競争力が高まらないかという思いがあった。
- 基本方針2について、暮らしという言葉には気をつける必要がある。暮らしというと、通勤、通院、買い物と考えてしまうが、働きやすい地域を考えることも暮らしであり、もっと幅広に捉える必要がある。
- 基本方針3、4については、新しいサービスを行うことによって、地域の課題が解決できるという文脈もあるが、新しく産業が起きないかとも期待している。企業の開発と地域の課題解決が両立できないか。交通からそのイノベーションが起きるポテンシャルはあると感じており、その根幹をなす議論をしているという認識で個別の施策の検討を進めたらと思う。好循環が回り始めて、地域の枝葉の交通が維持できるような形になってというのは、ふわっとした物語かもしれないが、そのような発想を持っている。

(藤原会長)

- 公共交通のプレイヤーは、これまで行政と事業者と利用者が定形であったが、そこにビジネスが入ってくるという考え方もある。利用者は、将来もしかしたら行政になるかもわからないし、行政の人は事業者になるかもわからないが、いろんな立場が入れ替わる時代である。それこそ MaaS だと思っているので、そのようなことを前提に、今後の議論をしていく必要があると感じている。

(力石委員)

- 供給者側のリ・デザインが主で議論されているが、ビジョンを作る目的として利用者の意識・行動変容、公共交通に投資することは大事であるという意識の醸成の観点から、県のビジョンの役割は大きいと議論を通じて感じた。ビジョンを作ること自体の KPI という意味合いで、県民の意識変化を見ておくべきである。公共交通がない地域では、利用者が公共交通の供給主体になる可能性もある。そういう意味では、利用者とはそうでないところとで分けるより、県民全員が公共交通にお金を使うべきだという意識を持つことは、長い目で見ると効いてくるのではないかと思う。ビジョンの浸透を追いかけることが重要。

(杉山委員)

- 交通とは言いつつも、まちづくりと一体に考えないといけないということが重要な論点。県の地域政策局の中では、交通だけでなく中山間地域の対策も担当しており、現在、県内 2 地域で集落レベルでの調査を実施している。集落の持続可能性を考えようとする、地域の生活交通を抜きで語れないということを痛感している。
- まちづくりと言うと、市街地中心部のことを思い描きがちだが、広い意味で県全域でのまちづくり、または、それぞれの市街地と地域とのバランスを考えながらまちづくりを進める際のキーになるのが公共交通ではないかと考えている。

(藤原会長)

- 県におかれては、本日の意見を踏まえて検討を進めていただきたい。

(事務局)

- 本日は貴重な意見を頂き感謝する。次回の協議会は、令和 5 年 12 月下旬に開催予定である。

以上