

## 第6回広島県地域公共交通協議会議事録

- 1 日 時 令和5年12月25日（月） 13:30～15:20
- 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、小池委員、栗原委員、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 広島県地域公共交通ビジョン（素案）について
- 5 配付資料  
資料1 広島県地域公共交通ビジョン（素案）  
資料2 広島県地域公共交通ビジョン（素案）の概要  
参 考 令和5年度 広島県補正予算資料（6月、12月）

### 6 会議の内容（議事要旨）

#### 広島県地域公共交通ビジョン（素案）の施策について

事務局より資料の説明

以下、意見交換

（渡邊委員）

- 資料1のp34の施策の基本的な考え方において、前回まで、「利用者の役割」という表現が、「県民の役割」に変わったことについては、評価できる。県民や地域住民に公共交通をどう考えてもらうかという視点は非常に重要であるため、利用者に留まらず、踏み込んだ記載にさせていただけて良かった。

（阪場委員）

- 施策を列挙するだけでなく、エリアごとに取り組を整理している点は非常に評価でき、地域公共交通計画を策定する他県や他市町に向けた好事例になり得るのではないかと。
- 今回のビジョンにはあまり即地的な記載がないが、これは、乗合バス等の国庫補助と地域公共交通計画との連動化の制度との関係でいえば、直接的に記載するのは市町の交通計画であるためである、という認識で間違っていないか。
- 県、市町との役割分担に関して、どの施策について県が主体となるのか、または市町が

主体となるのかが分かりにくいと感じた。主体が明確に書けるものについては、書き分けてはどうか。

**(事務局)**

- 国庫補助と公共交通計画の連動化については、県としても認識しており、地域間幹線系統の国庫補助に関する必要事項については別冊として整理する方針である。
- 県、市町の役割分担は、現在予算要求をしており、全ての施策の実施が確定しているわけではないので、どの施策を行うのか確定後、記載をしていきたい。

**(金光委員)**

- 基本方針1について、これまでも市町から都市間高速バスに対する支援について要望をさせていただいたが、ビジョンにおいて高速バスの記載をしていただいた点については、感謝を申し上げたい。
- 基本方針1 広域ネットワークの強化の中に、鉄道に関する記載がないが、どのように考えているか確認したい。
- 資料1のp34の施策の基本的な考え方について、県民が地域公共交通を将来的な移動手段として考えることは重要であると感じている。その観点からも県民の地域公共交通に対する意識醸成のための具体的な施策について確認したい。

**(事務局)**

- 鉄道については事業ベースとなるが、「鉄道ネットワークを活かした中山間地域の魅力向上事業」を検討している。
- 県民に対する意識醸成は、ビジョンを策定し、どのように広報するのが重要と考えている。各地域において、地域公共交通が話題や議論になる際には、広島県としてビジョンを策定したことや市町の取組と連携して、県が動いていることをしっかり県民に伝えたいと考えている。
- また、来年度にはエリア毎の利用促進を考える組織体を設ける予定であり、共創して取り組める施策等については、県民にもしっかり周知して進めたいと考えている。

**(田中委員)**

- 資料1のp38に「低床式路面電車の導入を支援し、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保します。」とあるが、「複数の市町」の「市町」とはどこをイメージしているか。
- また、参考資料の緊急支援等事業にある「今後の持続可能な公共交通の実現に資する投資への支援」において、鉄軌道事業が対象になっていないのはなぜか。

**(事務局)**

- 恐らくご指摘の点は、複数市町を結ぶ路面電車は広島市と廿日市市しかないので両方「市」であり、「町」がないのではないかということだと推測するが、ここでは、特定の市町を対象に記述するものではなく、一般的な記載方法として「市町」と表記している。
- 燃油費高騰緊急支援については、鉄軌道も対象としているが、その他の支援事業については、会社の規模等を考えながら、県が対象とするべきかを判断しているため、ご理解いただきたい。

#### (赤木委員)

- 交通人材不足に関する記述で、「運転士の不足」という表現があるが、運転者、乗務員という表現方法もある。また、整備や各社の企画や管理に関わる人員も重要であるが不足している。「運転者等」、「交通人材」といった表現ができないか検討いただきたい。

#### (事務局)

- 資料1のp46で「交通人材の育成・強化」という表現をしているが、その中には、おそらく企画部門も含まれている。また、資料1のp48には「大型2種免許の取得」という表現も意識して含めており、運転士、乗務員、運転手等の言葉の表現は使い分けたい。

#### (藤原会長)

- 運転士と整備士は少なくとも記載があり、狭い意味ではないと思われる。

#### (岡村委員)

- 資料1のp63、p65に移動シチュエーションや職業が記載されているが、欄外に「外部からの観光客」と表記されているのは、これは県外の観光客という意味で欄外に扱っているのか。職業や移動シチュエーションの整理において観光客を入れることは確かに違和感があるが、欄外に記載されていることで目立っている気がする。県内在住で観光に行く方は、欄内の記載に溶け込んでいるのかという点も気になるため確認したい。
- また、「移動手段ごとの課題」の欄から「施策」の欄へ矢印が記載されているが、これは課題に対応する施策という認識か。

#### (事務局)

- 移動シチュエーションの職業は各類型に住んでいる方の移動について記載している。その類型に住んでいない方については欄外にしたが、目立ってしまったので、再度事務局にて検討したい。
- 矢印の意図については、ご指摘の通り、課題から施策へ繋がることを表現している。

**(藤原会長)**

- 外部からの観光客というとな様々な受け取られ方があると思う。県内や県外に分けたいわけでもないという意図だが、良い表現方法があるといいが、御意見のある方はいらっしゃいますか。

**(神田先生)**

- 地域の居住者のみが地域公共交通を使うものではないため、観光客という記載は、「来訪者」という表現にして取り込んでどうか。

**(藤原会長)**

- 関係人口、交流人口という広い考え方も含めて、表現を検討いただきたい。

**(福岡委員)**

- 「県民全体で地域公共交通を支える」という機運の醸成や施策の落とし込みが重要であるが、ビジョンのどこに記載されているのか確認したい。
- また、国ではライドシェア等の規制緩和について検討が始まっているが、今回のビジョンでそこに該当するのは資料1のp42「潜在需要の掘り起こし」の部分にあたると思われる。交通空白地帯は今後中山間地域の大きな課題になるので、新たな交通サービスが持続可能な地域公共交通のモデルとなるようしっかり踏み込んで、記載していただきたい。

**(事務局)**

- 県全体で地域公共交通を支えるという点について、ビジョン全体にエッセンスを散りばめており、例えば、資料1のp34の基本的な考え方や、第3章のビジョンの推進の部分でもしっかり記載している。
- ライドシェアについては、国の動きもあるが、非常に重要な論点だと考えている。資料1のp42、p44に「潜在需要の掘り起こし」を記載しているように、交通空白地帯に対して移動手段をどう守るかを行政、交通事業者、利用者で一緒に考えていきたい。

**(藤原会長)**

- 表紙に副題が記載されているが、これが核心部分である。この副題の主語は県であり、読み手は市町、企業、県民が想定される。誰が読んでも受け取れるビジョンを出しているということだと認識している。
- 今回まとめているビジョンはしっかり読めばよく整理されていると認識できるが、なるべく丁寧に思いを書くことも重要である。
- 例を挙げると、資料1のp6の基本的な考え方の説明文には、目指す姿の「共創を支える」、「ひろしまの価値を高める」に該当するという表現はない。説明文を総括して、1行追

加するだけでも良いので、住民の方にも事業者の方にも伝わるようすべきである。例えば、「(説明文) ~以上のことから広島県の価値を高める」といった表現だけでも読み手には分かり易くなる。

- 共創は「利他的に相手のことも考える」、「地域公共交通はコモンズ（共有財）である」というニュアンスが込められている。新しい価値は、コロナ禍により注目された「ゆとり」や「適散適集」という言葉が適していると感じる。そのような思いが分かり易くなればと思う。

## 2. 広島県地域公共交通ビジョン（素案）の推進について

事務局より資料の説明

### （金光委員）

- 推進体制やマネジメント体制はしっかり記載されているが、市町の立場としては、県が具体的にどのようなモニタリングをするかを伺いたい。
- 各地域のマネジメントは支援という形になっているが、各市町の評価指標とそのモニタリングを行うのは、各市町という認識かどうか伺いたい。
- 県、市町が一体となってビジョンを推進するのであれば、市町の地域公共交通計画を本ビジョンに沿ったものに策定し直す必要があるのかどうか、市町の地域公共交通計画をビジョンに沿って落とし込む必要があるのであれば、具体的な手順等を伺いたい。

### （事務局）

- 資料1のp81に記載しているマネジメントは、各市町でそれぞれの地域公共交通計画を作ることが前提にあり、そういった状況に対して、これまでは県としての広域な視点での地域公共交通に関する計画が無かったが、今回のビジョンで大きな視点での計画ができた。このことは、県、市町が同じ視点をもって議論できる指針となるものである。
- ビジョンに沿って各市町が計画を策定するのが理想ではあるが、そこまで求めるものではなく、あくまで材料として施策や類型等を意識してもらい、市町が主体的に地域公共交通の取組を考えていく上で、県も一緒に考えていくことができればと思う。

### （金光委員）

- 県の指標と市町の指標も揃える必要があるのかについても伺いたい。指標が揃っていないければ、県の目指す姿は達成されないのではないかと感じる。どのように整合させるべきか、ご教示頂きたい。市町の立場からは各地域における計画自体を県の施策の体系に合わせて見直す必要があるのではないかと捉えることもできるため、具体的にガイドラインを示さないと、付いていけない市町も出てくる可能性がある。

**(藤原会長)**

- 評価や計画の推進については、国、県、市町それぞれの PDCA がある。それぞれの指標を画一的に揃えるということは困難であるため、相互で独自の指標を持ちつつ、それらが少しずつ関係し、整合しているようなイメージで捉えられれば良いと考えている。県としては、各エリアの状況や目標に対する指導を進める立場であり、足並みを揃えるというより、共創という言葉のとおり、一緒に作り出していくという姿勢が重要である。

**(カ石委員)**

- 3点ほど気づきを申し上げたい。1つ目は、マネジメントとして、情報の共有が大事なキーになると考えており、そのキーワードをぜひどこかに記載したい。
- 2つ目は、県が地域公共交通をどのように定義しているかが重要であり、基本的な考え方として、地域公共交通は何を指すのかを定義すべきであると考えている。その意図は、ライドシェアの議論にも関係してくると考えており、社会全体の利益を志向するか、一企業の利益を志向するかという根本的なロジックの相違にも繋がる。そういった観点から地域公共交通の定義と照らし合わせて、その理念に基づくものであれば新たな交通システムの参入も歓迎するという構えが持てるし、企業も公共や公益に資するモビリティサービス事業にしっかりと取り組みやすくなる。
- 最後は、分かり易くメッセージを発信することである。都市の賑わい、健康増進、環境負荷の低減等の社会課題を考える上で、地域公共交通の問題が一丁目一番地であるということと言い切ってもいいのではないかと感じており、地域公共交通に対して過少投資である現状を変えるという簡単に単純化したメッセージがあってもいいのではないかと。

**(事務局)**

- 情報の共有と分かり易いメッセージについては検討したい。地域公共交通を定義するという部分は重要だと認識しているが、ライドシェアも本当に地域公共交通なのかという議論もあり、この場ですぐ回答はできないため、引き続きご意見いただきながら加筆していきたい。

**(阪場委員)**

- 地域公共交通の定義はそれぞれの自治体の考え方で定義するのが適切だと思うが、車両のダウンサイジングや乗合タクシーなど、より小さいモビリティも地域の公共交通としての重要性が増している現状を踏まえれば、自家用有償やタクシーも公共交通として含めて検討していくべきではないかと考えている。

**(藤原会長)**

- 従来の教科書的な定義からすると、私的交通機関と対になる大量輸送機関（マストランジット）や大衆輸送機関（安価で誰もが乗る）という定義が一般に使われるが、ともすればバスや鉄道のみが意味するものと受け取られがちである。現在の社会を考えると、我々の移動を支えるモビリティ全般が地域公共交通であり、人だけでなくモノを運ぶのも地域公共交通かもしれない、地域公共交通という概念に対して、広い精神的なことを明文化してはどうかと感じた。
- 力石委員の指摘で重要な点は、情報の共有という点であり、ここで重要なことは、データの共有と情報の共有は違うという点である。ビジョンにはデータについての記載はあるが、情報の共有というのは書かれていないような気がするためぜひ検討いただきたい。

**(神田委員)**

- マネジメントの部分において切り込んだ記載をしている点は非常に評価できる。一般的な地域公共交通の計画における推進の部分には、PDCAの図を載せるだけのものが多い。近年の広島県での取組を振り返ると、エリア分科会やマネジメント研修が実施されており、これは必ず続けていただきたい。そのような場において、描いているビジョンの共有や、その実現に向けた議論、市町を超えた連携に対する意見交換が出来たことが重要であった。そのことについて、横連携を強化すれば、縦横の連携強化に繋がり、ビジョンを浸透させることができるということをもう少しこの章で記載できると望ましい。
- 資料1のp86の推進スケジュールについては、一般的にも3月の年度末に交通会議を開催して指標をチェックして終わりという流れが多いが、このビジョンでも同じような流れにならないか懸念が残る。例えば、年度初めの4月～5月に部会を開催して、年度内の取組方針を共有できると、一年間が有効活用でき、評価のサイクルが有意義になるのではないかと思う。

**(事務局)**

- 推進スケジュールのご指摘については、行政が4月、5月の動きが苦手であるが、ご指摘を踏まえて検討をしていきたい。

**(藤原会長)**

- このビジョンでは境目を超えるという思想がしっかりと伝わる。例えば、共創という概念のもと、市町の境や、空間的に離れている地域公共交通は県がマネジメントするというニュアンスが伝わってくる。一方で、時間的な境目のバリアをどのようにして解消するかという指摘であるため、県は5年間の大きなスケジュールでPDCAを回しながら、次年度の取組を前年度に考える等の時間的なバリアを少し超える工夫ができればと思う。そういった記載がどこかにあれば良い。

**(福岡委員)**

- 資料1のp80にあるような県民目線の観点から気づきを申し上げると、交通ICカードは、利用者が利用しやすいほうが望ましい。利害調整は県や交通事業者の役割であると思われるので、できる限り調整をしていただきたい。県民視点で、より使いやすい公共交通体系の構築についてビジョンに記載していただければと思う。

**(事務局)**

- 予算の都合も伴う話であるが、県民視点というのは非常に重要だと思うので、今後検討させていただきたい。

**(栗原委員)**

- 目指す姿について、マーケティングの領域では、ここ20年ほど価値共創という言葉が盛んに使われており、そこでは、消費者と生産者が価値を創造することを意味で用いられている。目指す姿において記載されている共創とは、何と何が何を共創するのかが分かりづらい。また、「地域・経済」という表記の中で「・」があるが、なぜ、地域と経済が並べられているのかも分かりづらく、一般的に「地域経済」という言葉があるにも関わらず、地域と経済を並置して語るのはなぜかなど、県民も納得する説明が必要ではないかと感じた。

**(事務局)**

- 資料1のp17において、目指す姿のことばの意味や込めた思いをしっかりと整理させていただいているが、地域と経済は、交通とまちづくり、ビジネスなどが分野の垣根を超えて、共創として共に創っていくものと考えており、事業者、県民、行政、すべての関係者で取り組みたいという思いを記載している。県民の暮らしを支えるというのは、行政が主に担ってきたベーシックインフラとしての地域公共交通は今後も支えていく、という意味で記載しているが、今後は人口減少で縮小する懸念もあるので、既存の地域公共交通を支えるだけでなく、交通とまちづくり、ビジネス、医療といった分野の垣根を超えてリ・デザインを進める必要があると思っている。
- そのような取組は交通事業者だけでは推進できないため、ビジネス、医療等様々な事業者との共創を支えることで、ベーシックインフラと新たな価値を想像する取組によってひろしまの価値を高める、ひいては社会基盤としての地域公共交通を実現していく、という思いを込めた目指す姿である。

**(藤原会長)**

- 目指す姿については、理解を重ねて意味を共有できることかと思う。需要側と供給側の

共創だけでなく、20年先の人と、今の人との共創という話が公共交通分野にはあり、経営の教科書的な理解というだけではないと理解いただければと思う。

### 3. 全体に対する質疑応答

#### (岡村委員)

- 目指す姿は関係者がイメージして取り組むことが重要であると思う。今後5年間の計画として、目標数値や指標に対して、様々な環境変化が影響することも想定される。数値の達成にとらわれ過ぎて、短期の評価に振り回されることが無いよう、指標は柔軟性のある考え方があっていいのではないかと感じた。

#### (藤原会長)

- この度のコロナ禍において、数値目標の帳尻を合わせることはすべきでないということを学んだ。ご指摘のとおり評価についても柔軟に対応していくことが求められる。

#### (阪場委員)

- 国土交通省では、地域公共交通の計画の実質化に向けた検討会を立ち上げて議論を始めている。これは、地域公共交通計画において標準的に書くべき事項や、総花的ではなく具体的な計画とする方法論について議論する予定である。その議論について事務局でも確認しながら、広島県においても実質化に向けた検討をしていただければと思う。

#### (藤原会長)

- 時間となったため、もしその他、ご意見があれば、事務局まで遠慮なくご連絡いただきたい。事務局においては、本日の意見を踏まえて策定に向けて引き続き検討を進めていただきたい。

#### (事務局)

- 本日は貴重なご意見を頂き感謝する。1月中旬に議会説明、その後パブリックコメントを予定している。次回の協議会は、令和6年3月21日に開催予定である。

以上