

## 令和6年度 第5回広島県地域公共交通協議会 議事録

1 日 時 令和7年3月25日(火) 10:00~12:00

2 場 所 サテライトキャンパスひろしま 501-502 会議室

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、栗原委員、福岡委員、吉田(代理 金光)委員、阪場(代理 鎌田)委員、岡田委員

### 4 議 事

[報告事項]

(1) 広島県地域公共交通ビジョンに係る令和6年度の実施状況

- ① エリア分科会の実施状況について
- ② 広島県の主な交通施策の実施状況について

(2) 広島県地域公共交通ビジョンに係る令和7年度の実施について

[協議事項]

- (3) 広島県地域公共交通協議会 令和7年度事業計画及び収支予算(案)について
- (4) 広島県地域公共交通ビジョンにおける評価指標の目標設定について

### 5 配付資料

- 資料1 令和6年度第5回広島県地域公共交通協議会資料
- 資料2 広島県地域公共交通協議会 令和7年度事業計画及び収支予算(案)
- 資料3 広島県地域公共交通ビジョンにおける評価指標の目標設定について

### 6 会議の内容(議事要旨)

(1) 広島県地域公共交通ビジョンに係る令和6年度の実施状況について

- ① エリア分科会の実施状況について

事務局より資料の説明

(藤原会長)

- エリア分科会に参加している学識者の皆さんから、各分科会の実施の状況や、今後の方向性について、御発言をお願いしたい。

#### (伊藤委員)

- 広島圏域は対象地域が非常に広く、参加自治体や事業者が多い中で、分科会として共通して議論できるテーマの設定に苦慮していたものの、今年度は、今後の取組について3通りの方向性を整理できた。
- 1つ目は、将来世代を対象に、広島市周辺の市町から広島のまちなかへ公共交通で移動する体験ツアーを企画するアイデアが出た。ツアーの中では、公共交通の役割や歴史を学べる仕組みにする意見も出ている。
- 2つ目は、MOBIRY DAYS の導入がはじまったことを受けて、MOBIRY DAYS を活用した商業施設との連携や柔軟な割引設定について模索している。例えば、廿日市市では高齢者割引や、宮島訪問税の免除を MOBIRY DAYS を活用して実現することを検討していると伺っており、エリア分科会を通して、そのような連携が進むことを期待している。
- また、運転士不足対策についても、議論を進めており、具体的な取組まで検討が進むことを期待している。

#### (渡邊副会長)

- 備後圏域では、市町を跨ぐ移動について、データに基づいて議論を進めてきた。事務局資料に、尾道市周辺における、隣接市町に跨る移動データを掲載いただいている。このうち、三原市から尾道市への移動は、尾道市の病院へ三原市から通う通院行動だと、エリア分科会での議論で判明した。この病院は、独自のバスをバス事業者に委託して運行しており、バス事業者の意見としては、専用バスを運行することは企業経営としても好ましいとのことであった。データを活用しながら、事業者の事業運営という観点も持ちながら議論を深めたい。
- また、今年度は航路について議論できなかったが、陸路・航路の接続については沿岸市町共通の課題であるため、来年度は議論に入りたい。
- 加えて、福山市ではバス無料ウィークの実証実験を12月に実施した。現在、実証実験による交通への影響について定量的な分析を進めていると聞いている。尾道市もバス無料デーの実施に意欲的と聞いており、エリア分科会の中でノウハウの共有や市町間の連携が進むことを期待している。

#### (神田委員)

- 備北圏域は参加する自治体や事業者が多くないため、とにかく発想を広げて、アイデアを洗い出す進め方を行った。県北の地域であるため、公共交通の利便性には限界もあるが、住民のライフスタイルが変わるタイミングで適切なアプローチをすることで、利用の拡大につながる余地はあると考えている。具体的には、中学生が高校生になるタイミングでバスの情報をPRすることが有効ではないかという意見があり、今年度着手している。県北地域では、子どもは親に送迎してもらい、帰宅時の交通手段がないことが多いが、公共交通を利用して自由に移動していただきたいと考えている。

- 公共交通の利用促進と考えると、バスや鉄道自体をどう利用してもらうかと考えてしまうが、圏域の学生へのアンケートによると、高校生はバス停まで距離があっても、運行本数が多いほうが良いと考えている意見が多く、運行本数の多いバス停に、駐輪場の案内があれば、利用いただける可能性はあるのではないかと考える。また、市外からの来訪者も自家用車で来て、バスや鉄道に乗り換えるケースがあるが、有料駐車場が整備されておらず、安心して駐車できる場所がない。こういったことを踏まえ、Web上のマップを活用して駅やバス停の駐車場情報を公表してはどうかという意見が出ている。ちなみに鉄道駅についてはトイレの情報がWeb上に公開されている。
- 交通拠点の活用については、高校生が「駅で時間待ちしている」、「駅の待合室で勉強しながら保護者の迎えを待っている」ということが多く、待合スペースの快適性が上がれば公共交通の利用につながるのではないかと仮説を立てている。そうした中で、交通手段だけでなく、拠点にまで視野を広げながら、交通拠点に隣接する空きスペースの活用について、地域ごとに深掘りして議論していくことが重要だと考えている。

**(藤原会長)**

- 委員の皆様から気づきや質問があれば頂戴したい。

**(カ石委員)**

- MOBIRY DAYSの活用方針には可能性があると感じている。広島圏域の分科会では、商業施設との連携を模索されるとのことだが、行政が積極的に関与できないかと思っている。例えばヨーロッパでは、来街者には正規の運賃を支払ってもらい、地域住民は行政が大幅に運賃を負担する取組も実施している。地域住民に対して公共交通利用を誘導する仕組みだが、そういった仕組みをMOBIRY DAYSを活用して実現できるのではないか。技術的には可能だと思うが、エリア分科会でそのような議論はあったか。

**(伊藤委員)**

- 分科会ではそのような議論はなかった。廿日市市で検討中の内容は別の会議に参加している際に伺ったものである。来年度はいただいた意見も踏まえて議論したい。

**(カ石委員)**

- 最近の運賃の動きを見ていると、全体として値上げに向かっていくように感じる。利用者目線では、この協議会で議論している利用促進の方向性と逆行していると感じており、そのような傾向は是正する必要があるのではないかと考えている。

**(神田委員)**

- 運賃の話題が出たので、共有させていただくと、今年度、広島シティパスのデータを見て

みると、今までの定期券より安くなっていることもあり、利用者は増えていること、特に周遊利用がかなり増えていることが判明した。一方で事業者の収入は実質的に運賃が下がっているにも関わらず減っていない。

- 地域の移動量を増やしていく、それも、移動コストをかけずに増やしていくという観点は今後重視していくべきだと感じている。交通は人を動かして、地域の経済に寄与するものであるので、分かりやすく、利用しやすい運賃となる方向性に期待している。そういった取組を県でも後押しいただきたい。柔軟な運賃設定はデジタル化の恩恵だと思うので、意識していただきたい。
- また、広島県にてビジョンを策定し、市町を巻き込んでエリア分科会や市町交通担当者の集合研修を実施しているが、これらの取組の効果を実感している。今年度は研修を4回実施し、ビジョンの思想を理解し、エリア分科会で近隣市町の担当者と、地域の交通について議論している。ビジョンの思想が確実に浸透していると思う。引き続きこれらの取組を続けていただきたい。中国地方5県の市町の地域公共交通計画を評価する研究をしているが、広島県内の自治体の計画は質が高いという結果が出ている。
- 市町の計画期間は5年であることが多いため、県内の全計画が見直し終わる5年間はエリア分科会での議論や交通担当者の研修といった取組を続けていただきたい。

#### (藤原会長)

- 運賃の値上げが報じられる中で、広島シティパスは実質的な値下げの施策である。大学や高専、協議会から第三者として客観的事実を示し、情報発信することも重要。サービス水準が向上した結果、運賃が上がるエリアがある一方で、実質的に値下げとなっているエリアもある。そういった事実を県民に周知することは重要である。
- 広島圏域の特徴は、他の圏域に比較してイベントや催しが多いことだと認識している。そういった機会を捉えて、大規模イベント向けのMaaSを、MOBIRY DAYS 含めデジタル技術を活用して実現できるはず。インバウンドに限らず、広島県への来訪者をターゲットとすることで、安定的に収益を得られる仕組みを構築することを模索してはどうか。
- 備後圏域について、徹底的にデータを使って分析することは、相当程度同意する。備後圏域の規模感だからこそ取り組む意義のある施策があるはずと考えている。データを分析することで初めて得られる知見もある。将来的にはデータの公共財化が進むはずであり、そういった流れに備えたモデルとしても知見を蓄積していただきたい。現状は民間事業者からデータを購入するスキームであるが、モビリティの供給や人流に関するデータのオープン化が進んだ暁には、すぐに市町の境界を越えたアクションをとれるよう、今から検討を進めていただきたい。他地域のモデルとなるような取組に期待する。
- 備北圏域は、徹底的にアナログな方法をとることに賛成である。空きスペースの活用は筋の良い検討の方向性ではないか。待ち時間の短縮は実態として非常に困難であるため、その制約を踏まえると、待ち時間を快適にするという発想は自然である。Wi-Fi や明るい照明、

冷暖房、勉強スペース等、利用者が快適に過ごせるスペースは前向きに検討いただきたい。

- 3つのエリアはそれぞれ特徴がある一方で、運転士の社会的地位の向上という共通の課題もある。
- 地域によって well-being の基準は異なる。例えば、島根県のある町では、町内で本当に豊かな生活ができる年収の基準を設定している。東京での生活には不十分でも、地方では豊かに暮らせることもある。運転士の日常生活に必要なコストに対して、豊かだと感じる事ができる賃金の基準を見定めたくえで対策を検討いただきたい。運転士不足対策は、労働環境の改善というオプションもあるが、やはり安定的な収入を確保できる職種とすることが最重要である。広島圏域だけではなく、全ての圏域でその点を踏まえた検討が必要ではないかと感じた。
- エリア分科会の最大の特徴は、市町の垣根を越えて取組であること。これは、国がこれまで議論が深めてきた「地域生活圏」のあり方と合致する。エリア分科会では、市町の境界を越えて、共同のスキームを構築する取組について議論を進めていると認識している。今後、国から支援がある可能性もあるので、今のうちから、広島県がリーダーシップを発揮し、市町を跨ぐ地域生活圏の取組として検討を深めてはどうか。

#### (栗原委員)

- 広島圏域について、MOBIRY DAYS と商業施設との連携について来年度以降取り組むとのことだが、広島圏域で全ての事業者が MOBIRY DAYS を導入しているわけではない状況の中、MOBIRY DAYS に関連する取組を推進することは懸念もある。
- また、広島シティパスの制度により、実質的に値下げになっているとの意見があったが、昔は、2地点間の往復が主な生活の移動だった。それが現代では生活範囲が広がり、複数箇所を回らなければ生活できなくなった。交通事業者がそのニーズを汲み取ったという見方もできるが、様々な場所に回らなければ生活できないというライフスタイルが望ましいものかは疑問が残る。

#### ② 広島県の主な交通施策の取組状況について

事務局より資料の説明

#### (藤原会長)

- ただ今の説明に対して、意見や質問があれば御発言いただきたい。例えば、来年度の取組として県に期待したいことや、関係者との共創等、事業を推進する上で考慮していただきたい点等、それぞれの立場から日頃お考えのことを意見いただきたい。

#### (渡邊副会長)

- 今年度は、生活航路調査実証事業について申請する自治体が多かったとのことだが、可能

であれば、生活航路を有する7市町を中心にした航路分科会のような、航路に着目して議論する場を設定してはどうか。

- 燃料費の高騰対策は不可欠だと思うが、インセンティブ型の制度設計も検討いただきたい。例えば、デジタル化の推進の取組と合わせて補助率を上乗せする等、止血対策に留まらない対策も検討していただきたい。

#### (事務局)

- 航路は燃料高騰に加えて、利用者もかなり減っており、厳しい状況であるという認識はしている。補助制度の見直しを行ったが、航路事業者や関係者と協議をして、今後の取組について議論する場を設けたいと考えている。

#### (迫田委員)

- 県から手厚く御支援いただいておりますが、補助航路の見直しも検討いただいておりますが、老朽化した船舶の更新も視野に入れていただきたい。持続可能な公共交通の実現を目指して、様々な支援をいただいておりますが、利用者減少や、運賃改定ができない航路が多い状況で、船舶の更新に繋がっていない。船舶の更新につながる具体的なアクションを検討いただきたい。

#### (藤原会長)

- 船舶の更新による定量的な効果は把握しているのか。

#### (迫田委員)

- 具体的な数値は把握していないが、燃費の向上効果は確認している。また、利用実態に応じて、サイズ、速力が適切な船舶を運行できるメリットがある。

#### (藤原会長)

- 船舶の更新に対する公的投資の効果についても、協議会で共通の認識を持ちたいと考えている。そういった踏み込んだ議論をする場として船舶分科会のような場があれば良いと思う。多数の航路を有していることは、他の地方にはない中国地方の特徴であり、今後も注力すべきと考えている。

#### (金光委員)

- エリア分科会については取組状況を報告いただいたが、エリア分科会が交通ビジョンの要だと思っている。各圏域で様々な視点を持ちながら議論を進めており、良い取組になりつつあると感じている。来年度は実証実験に向けて予算を確保いただいているとのことだが、令和7年度以降にも、財政的な支援を引き続き県に期待する。
- 運転士確保については、これまでに女性運転士の確保に向けた支援に取り組まれており、

今回は採用枠に対して 30 万円の補助を検討いただいているとのことだが、現状の路線を維持しようと思うと、どの程度運転士が必要か、定量的に把握しているか。

**(事務局)**

- バス協会に確認したところ 200 人の不足との回答であった。1 年間で 100 人、これまでの採用人数に加えて確保したいという目論見で予算を確保している。

**(金光委員)**

- 200 人不足に対して、来年度で 100 人確保を目指すということであるが、その翌年度も 100 人確保を目指す想定か。

**(事務局)**

- 来年度の取組を実施した上で、PDCA を回しながら次年度以降の取組を検討していきたいと考えている。

**(金光委員)**

- 先週、東京での会議の折に、総務省の審議官から、行政の課題について講演をいただいた。その講演で、福井市の事例を紹介いただいた。福井市ではバスの運転士が足りないので、市の職員が兼業・副業で運転士を務めていると伺った。職員が大型バスを運転することは厳しいと思うが、そのような取組に関して制度上問題はないか。

**(鎌田委員)**

- 普通のバス事業者であれば、道路運送法上の認可を受けて事業を営んでいる。市町村や NPO 法人が第一種免許で運行する公共ライドシェアという制度があり、それを活用しているのではないか。

**(金光委員)**

- 一般的なバス路線を行政職員が運行することは難しいと理解した。

**(カ石委員)**

- 栗原委員より、県全体で一つのデジタルプラットフォームを整備すべきという指摘がなされたが、その整備は県が支援すべきと考えている。事務局に整理いただいた資料から補助制度の一覧を確認すると、デジタルプラットフォームの整備に活用できそうなのは MaaS 事業のみではないかと考えている。しかし、当該事業でデジタルプラットフォームを整備することを想定すると、単独市町への補助では、県全域のデジタルプラットフォームの導入は進まないと思う。また、補助対象事業や上限額の設定に違和感がある。県全体でデジタルプラッ

トフォームを整備する場合、広島県から、どのような支援体制があり得るのか、見解を伺いたい。

**(事務局)**

- 広島県全体の補助制度は用意していない。MaaS 事業は生活サービスとの連携を想定したものであり、市町内での完結を想定したものである。
- エリア分科会では市町間に跨る交通を論点に議論を進めており、各圏域で実証実験に向けた予算を確保している。全てデジタルに関する取組にはならないかもしれないが、いただいた議論を踏まえて、来年度以降も検討を進めたいと考えている。

**(カ石委員)**

- 特定の交通事業者が無理をするスキームは望ましいものではない。広島県が全体として一つのデジタルプラットフォームを整備していくことにコミットする姿勢を示していただきたい。

**(田中委員)**

- 「持続可能な公共交通の実現に資する投資への支援」という事業があるが、対象事業者に鉄道・軌道が含まれていない。鉄道・軌道では運転士も人材不足だが、それ以上に保守関係の人材確保に苦慮している。また、車両の価格も以前に比べて大幅に上がっており、更新・購入も困難になっている。鉄道・軌道を補助の対象に加えることを検討いただきたい。

**(神田委員)**

- 市町が策定する地域公共交通計画の質は上がっているが、計画を立てた後のマネジメントは回っていないというケースが散見される。計画策定後には、協議会が運行計画の変更や予算計画の承認等の事務的な手続きの機能のみに限定されている自治体も多い。理想的には、データ分析の結果を確認しつつ、定期的にモニタリングができるマネジメント体勢の型をつくることや、必要なデータ基盤を整備することが求められる。モビリティデータ連携基盤は計画策定のツールとしては十分だが、マネジメントも視野に入れ、データ基盤の整備とマネジメントの型作りを両輪で進めていただきたい。

**(事務局)**

- データ連携基盤については、便ごとの輸送量が把握できるような改修を行う予定としている。今後もマネジメントを視野に入れた改修について検討していく。

**(藤原会長)**

- 従来は自治体ごとに計画を立てる、データを整備するというスキームだったが、今後は地

域生活圏ごとに議論・プラットフォームを整備するという方針にシフトしていく可能性がある。今、そういった流れに対する準備が問われていると感じている。エリア分科会で議論している広島県は他県の一步先を進んでいると認識しているので、引き続き取組を進めていただきたい。

(栗原委員)

- 交通 GX について、EV バスの導入を前向きに検討しているが、EV バスは 70%以上が海外メーカー製である。国外情勢を鑑みると、自国産業の技術を活かした GX のあり方も重要ではないか。助成金目当てに、取組を急ぐと、国富を失う結果につながる危惧がある。

(藤原会長)

- EV 導入については、戦略が必要だと感じている。交通 GX についてはバイオディーゼル等の選択肢もある中で、実態として普及しているのが EV である。例えば、当面の EV 導入にあたっては、海外メーカー製品の導入もやむを得ないとしつつも、数年後に EV の国産化を目指すといった戦略があれば問題ないが、戦略が無いと深刻な影響を被る懸念があるのではないか。

(3) 広島県地域公共交通協議会 令和 7 年度事業計画及び収支予算(案)について  
事務局より資料の説明

(藤原会長)

- 議案について異議はあるか。

(委員一同)

- 異議なし。

(藤原会長)

- 委員一同から異議が無いため、採決とする。

(4) 広島県地域公共交通ビジョンにおける評価指標の目標設定について  
事務局より資料の説明

(藤原会長)

- 議案について異議はあるか。

(委員一同)

- 異議なし。

(藤原会長)

- 委員一同から異議が無いため、採決とする。

(藤原会長)

- その他、全体を通して意見があれば、御発言いただきたい。

(鎌田委員)

- 先ほど金光委員から紹介いただいた福井の取組であるが、事業者に県庁職員、市役所職員を派遣している。朝の混雑時は運転士として勤務し、その後、役場への勤務に戻るという形態である。好事例であるため、今後も情報を追いながら、参考としたい。

(神田委員)

- バス運転士にフォーカスした映画が今年5月から上映されるので紹介させていただく。女性バス運転士が一人前の運転士になるまでの成長を追ったストーリーで、運転士不足対策に活用可能と考えている。昨年11月には有志で試写会も企画した。以上、紹介とさせていただきます。

(岡田委員)

- 本日は熱心に議論いただき大変感謝している。計画は策定後の実行段階が重要であるとの意見をいただいたが、このような場で議論していただけることは大変ありがたい。来年度も引き続きよろしく願います。

(藤原会長)

- 本日の協議会は今年度の総括と来年度に向けた計画という位置づけである。日頃は、平常状態を想定して検討しているが、例えば、災害時のネットワーク確保など、有事の際に公共交通が発揮する価値もある。そのような価値も見込むと、公共交通を守るための運転士対策や、デジタルプラットフォームの整備には投資する意義があるのではないか。その意義を県民の方々に理解してもらうことが重要であるが、これまではビジョンの策定とエリア分科会により枠組みを作ることができた。
- 協議会やエリア分科会での議論、事業者アンケートと、取組を進めているが、さらに踏み込んで、公共交通を利用している方々の声を拾うことができれば良いのではないかと考える。公共交通に助けられている人、期待している人は存在するはずであり、踏み込んだ投資判断に資する意見集約が必要である。

- 以上を持って、本日予定していた議題を終了する。

**(事務局)**

- 本日いただいた意見については、事務局で整理の上、広島県地域公共交通ビジョンの取組に活かしていく。
- 以上で、第5回協議会を終了する。次回協議会は、令和7年6月を予定している。詳細は決まり次第、事務局より連絡する。

以上