

令和7年度 第2回広島県地域公共交通協議会 議事録

1 日 時 令和7年7月14日（月）9:25～10:30

2 場 所 エールエールA館6階会議室

3 出席委員 藤原会長、渡邊副会長、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、栗原委員、岡村委員、福岡委員（代理 金光事務局長）、吉田委員（代理 金光事務局長）、阪場委員、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の令和6年度評価について
- （2）広島県地域公共交通ビジョンに係る令和7年度取組状況について

〔協議事項〕

- （3）「広島県地域間幹線系統確保維持計画」の一部変更について

5 配付資料

資料1 令和7年度第2回広島県地域公共交通協議会資料

参考資料 広島県地域公共交通ビジョンの令和6年度評価（資料編）

参考資料 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）

（1）広島県地域公共交通ビジョンの令和6年度評価について

事務局より資料の説明

（藤原会長）

- 事務局の説明に対して、御意見等があれば、御発言をいただきたい。

（渡邊副会長）

- 評価指標について、自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合が若干下がっている。今年度の対応としてエリア分科会等において効果的な利用促進策を検討するとされているが、備後圏域では、これまでの陸上交通に関する議論に加え、陸上交通と海上交通との繋がりという観点からも議論・検討を深め、指標の改善を図りたい。

（藤原会長）

- 「自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合」という指標について、思考実験的に自家用車利用者がほぼいなくなったと仮定すると、転換志向の数字は下がることになる。
- まず母集団の統計について確認したいが、自家用車利用者は令和４年度と令和６年度実績調査で変化はないか。
- また、調査に回答した年齢層も変わってきており、令和６年度は令和４年度と比べて、年齢層が上がっているということも転換志向する人が減ったことに反映されているのではないか。

（事務局）

- 県民 Web アンケートの母集団は毎年度 2,675 名である。この内、自家用車を主に利用する方と公共交通を主に利用する方の割合はおよそ 9 対 1 となっている。この 9 対 1 という傾向は令和４年度から令和６年度実績調査にかけて変化はない。自家用車を主に利用する方に公共交通を利用するライフスタイルへの転換志向を質問したところ、令和４年度では 56%、今年度は 49%が「転換を志向する」という結果となったところである。
- ２点目については、会長のご指摘どおり、回答者の年齢層の変化も数値が下がった要因の一つとして考えられる。

（カ石委員）

- アクセシビリティの指標は改善しているにも関わらず、公共交通主体のライフスタイルへ転換したいと感じている人は減少しており、客観的な実態と主観的な印象には乖離があるように見受けられる。
- 指標のモニタリング結果から次のアクションに反映させていくためには、実態を詳細に分析すべきである。例えば、アクセシビリティが向上したことが県全体の傾向として把握できても、エリア別の詳細が分析・可視化されていないと次のアクションについて議論することが難しい。

（事務局）

- アクセシビリティの集計対象は基幹路線であり、あまり減便されてないことが想定されるため、県民全体の実感とは異なる結果となっている可能性がある。例えば、郊外の住宅団地等で減便等の影響があつて、県民の実感としては少し不便になったということも考えられる。そういった地域別の実態については、今後のエリア分科会で、地域の実感を掴んでいる委員の方々と議論しながら分析を深めるとともに、改善方針を探ることとしたい。

（藤原会長）

- アクセシビリティのモニタリングは、県全体の変化を捉える意味での評価である。しかし、そのアクセシビリティが上下する理由や上下の幅は地域により異なるはずであるため、その検証は必要である。その点を分科会ごとに議論することで、地域公共交通の改善に対する処方箋が見つかるのではないかな。

（岡村委員）

- 自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合は、令和4年度から令和6年度実績にかけて下がっている。一方で、標準指標に位置付けられている地域公共交通輸送人員は令和4年度が1億7,000万人、令和5年度は1億8,300万人とかなり増えている。転換を希望する人が減っているにもかかわらず、実際の利用者は増えているという結果の解釈を伺いたい。
- また、標準指標の本ビジョンにおける位置付けは、参考値という理解でよいかを確認したい。

（事務局）

- 客観的な輸送人員は1,300万人ほど増えているが、アンケートでは転換志向が下がっている。自家用車主体のライフスタイルと回答している方でも特定の移動には、公共交通を使われている方もいるため、実際の行動と主観に差が出ていると考えている。
- 標準指標は、地域公共交通計画の策定に関する国交省のガイドライン上、標準的に設定されている指標である、ビジョンの考え方を反映した指標はビジョンの指標として位置付けている。

（藤原会長）

- インバウンドや観光で広島を訪れた方が公共交通を利用していることもあり、コロナ禍による利用者減少から回復したが、依然、コロナ禍前に比較して9割程度の利用者数である。
- 輸送人員が増えるのは良いことだが、転出超過対策の観点から、県民の豊かな生活を考えると公共交通の貢献は大きい。住民の意向や意識は無視できない。コロナ禍の影響で減少した利用者数が回復しつつある一方で、今後広島県に住み続けたいと考え、公共交通に期待する住民がどの程度存在するかについては別の観点で評価する必要がある。

（栗原委員）

- 県民Webアンケートの回答数について、20代の母数が非常に少ないが、公共交通への転換を志向している割合は20代が非常に高くなっている。若者の車離れによるものと解釈もできるが、回答数が少ないので断定できない。
- 「このアンケート結果から何が明らかになったのか」という点が重要である。アンケートを実施する意図があるはずなので、その意図に沿った分析と説明が必要である。輸送人員についても、コロナ前後の状況も含めて数値の増減の解釈をもう少し説明した方がよい。

(事務局)

- 輸送人員の 1,300 万人増加は観光客や、コロナで外出できなかった方が外出していることも含めた実績であると解釈している。広島県の交通ビジョンでは、都市部だけでなく、中山間地域等にお住いの移動が困難な方に対しても日常生活の移動を支えていくこととしており、地域類型別や満足度等をもう少し深掘りしていく必要があると認識している。

(藤原会長)

- 今回事務局に作成いただいた資料中の図表は、それぞれ作成した意図や分析の前提となる仮説がある。仮説とその検証結果や得られた知見を一文でもよいので、資料中に記載があれば、より理解が深まるのではないかと。

(小池委員)

- 「日常生活において地域公共交通で不自由なく移動できる割合」の指標について、広島圏域が 85%から 81%へ 4 ポイント低下している。備後圏域、備北圏域はほぼ横ばいという状況で、都市部である広島圏域が下がっていることをどのように分析しているのか。

(事務局)

- 当指標の設定では各圏域について地域拠点型や地域住居型、移動需要分散型を対象に指標を集計しており、各圏域における都市規模の差は指標に影響を及ぼしていない。広島圏域の値が下がっていることについては分析を進めなければいけないが、ネガティブに捉えられてしまうようなニュースが報じられてしまった可能性も要因として考えられる。

(神田委員)

- 利用者数と収入と利用意向の 3 つの指標をバランスよく見る必要がある。利用者の数が増えてもサービス水準が悪化してしまうのでは望ましい状況とは言えない。公共交通利用者は通勤者で言えばコロナ禍前の 9 割までしか戻っておらず、1 割は車に転換してなかなか戻ってない。利用者が増えているのは休日や平日昼間の買い物需要の増加、業務関連の移動などが効いているのではないかと考えている。
- 今回の転換志向の指標低下は、「公共交通が大切だ」という意識に低下の兆しがあるかもしれないというアラートと受け取っている。広島駅の駅ビル開業や、今年 8 月の路面電車の広島駅 2 階への乗入れなどポジティブなニュースもあるので、こうした報道をきっかけに公共交通が街を作る、生活を作るということを PR する必要がある。

(藤原会長)

- 示唆に富む結果であるので、事務局には引き続き分析や考察を期待する。

(2) 広島県地域公共交通ビジョンに係る令和7年度取組状況について

事務局より資料の説明

(神田委員)

- 県から市町への働きかけについて、広島県が23市町の地域公共交通会議に参加し、市町担当課長会議でも説明している。また、エリア分科会で実践をリードし、人材育成研修も実施している。他の都道府県と比較して、広島県はかなり先進的である。
- 県内市町の地域公共交通計画を見ても、広島県内の市町では、他県に比べて良い計画が策定されているといった傾向が出ている。県から市町への働きかけを引き続き継続していただきたい。
- 「ノッカル下蒲刈」のような実証実験については、社会実装までの伴走が課題である。ただサービスを入れて地域で受け取るというのではなく、時間をかけてあるべき交通サービスを地域と県でどうやって支えていくかについて、コミュニケーションをとり続ける必要がある。今年度は県主導で展開しているが、その後も地域に任せるのではなく、時間をかけて民間の巻き込み方も含めた検討をお願いしたい。

(事務局)

- 市町への働きかけについては引き続き広島県も関与しながら進めていきたい。
- 「ノッカル」については実証実験を7か月間予定しており、その中で可能性を検証しながら実験を進める予定である。現在の計画では、来年度の実装に向けて、今年度得られたデータを基に実装可否を判断することとしているが、役割分担を含めて引き続き呉市や地域と議論しながら進めていきたい。

(金光委員)

- 日常生活において地域公共交通で不自由なく移動できる割合が約8割でほぼ横ばいということだが、自治体側の目線では、何とか工夫して今の路線やサービス等を維持しているのが実態である。また、運行の維持にかかる経費も相当増えている。
- 令和10年度は100%を目標とされているが、ここまで指標値を引き上げるためには今以上に各種政策を積み上げていく必要がある。エリア分科会を始め、県としても技術面、データ面、財政面での支援を含めて、市町の意見を聞きながら取組を加速させていただきたい。

(事務局)

- 交通ビジョンにおいて、目指す姿を設定する際に「公共交通をベーシックインフラとして位置付け、社会を支えていく」ということを掲げた。そのため、本指標の目標値を100%と設定したところである。
- 一方で、現状は数値が改善しておらず、これまで以上に取組を加速させる必要があると認識している。

(カ石委員)

- 「ノッカル下蒲刈」等の実証実験について、県として新しい取組を興していくことには賛成である。一方で、県の重要な役割として、取組を俯瞰的に評価して取組の内容や効果を、他市町での取組に参考情報としてフィードバックしていくことが期待されている。実験の実施に投資するだけでなく、それを他の地域にフィードバックすることも取り組んでいただきたい。

(事務局)

- 今年3月の調査において、県内で交通空白地域が17地域あると確認している。これを0にするプロセスにおいては、成功モデルの存在が重要となる。住民同士で移動の足を確保するという視点でのアプローチを模索していこうというのが実証実験のファーストステップである。
- 本実証実験が社会実装に辿り着いた際には、同じ手法をそのまま他市町に導入するのではなく、成功に必要な要因等を取りまとめた上で、他地域に展開していきたい。

(カ石委員)

- 住民ドライバーの年齢層等、実験に係るデータは粒度高く収集することで、他地域に生きる知見が得られるはずである。

(藤原会長)

- 公共ライドシェアは制度としては新しい仕組みだが、昔からの共助の文化に根ざすものである。構築したシステムの枠組みに固執せず、ドライバーや利用者同士が柔軟にコミュニケーションを取れる仕組みにできるといい。ライドシェアは、住民同士が顔見知りの下蒲刈のようなコミュニティで、特に効果を発揮するものと捉えている。
- マッチング成功率や課題の乗り越え方など詳細な分析をして、他地域への参考情報として整理していただきたい。期待値の高い取組と捉えている。

(3)「広島県地域間幹線系統確保維持計画」の一部変更について

事務局より資料の説明

(藤原会長)

- 事務局の説明について、御意見等がございましたら、御発言をいただきたい。

(委員一同)

- 意見・異議なし。

(藤原会長)

- 委員から異議は無いため、提案を採択する。

(藤原会長)

- その他、全体を通して、御意見等があれば、御発言をいただきたい。

(岡村委員)

- 交通空白地域の解消はわかりやすいが、空白になる前の段階で何らかの対策を打つということは検討していないか。

(事務局)

- 空白になる前の段階の施策として、交通事業者の経営力強化に取り組んでいる。特に今年は環境対策、デジタル対策、人手不足対策に力を入れているほか、将来に向けて自動運転のモデルケースも調査を実施していく。

(藤原会長)

- その他意見はないか → 無し

(事務局)

- 以上で、第2回協議会を終了する。次回協議会は、令和7年10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